

先週、ストックホルムで財務省、中央銀行関係者と学者の恒例の会議が開催され、参加した。水曜日の午後の教授会に出席した後に空港に向かい、木曜日の朝9時半からはじまる会議に間に合うようなフライトを探した。過去の経験から可能性は3ルート。

成田発唯一の欧州への夜行便、エールフランスは21時55分成田発。パリ

欧州への夜行便

東京大教授 伊藤 隆敏



は間に合
わない。
次に香
港経由を
探した。

到着は早朝4時25分。日欧を往復するビジネスマンにはおなじみのフライトだ。ところが、パリ発ストックホルム行きは9時過ぎまでなく会議開始に

香港を真夜中に出発、欧州主要都市に6時台に到着する便が多数あるからだ。ところが、香港からストックホルムへの夜行便がないことが判明。最後の可能性がバンコ

ク経由のタイ航空。東京を17時15分に出発、バンコクに22時15分に到着。2時間半後の0時45分バンコク出発、ストックホルム6時5分到着。この便を使い教授会と会議を両立させることができ

た。これから分かるように、アジアの「ハブ空港」では当たり前、欧州向け夜行便をANAもJALも運航してこなかった。主因は成田空港には夜間・早朝の発着制限があり、欧州行きに便利ない

からだ。成田はアジアのハブになれない。

今年10月から羽田の国際化が実現する。欧州への夜行便も、独、仏、英、オランダ向けに解禁される。ようやくアジアのハブを日本に奪還して、ANAとJALを元気にするチャンスがやってくる。日本の地方都市やアジアの客を羽田に集めて、夜行便で欧州へ。そんなビジネスモデルが可能になるからだ。しかし、JALには、ちょっと手遅れのチャンスだったかもしれない。