

関西空港（関空）の第2期工事着工に向けた来年度予算措置の決定が近いという。財政危機の折に、着工を急ぐ必要があるのか。

関空の開港当初は、伊丹空港の騒音問題を解決し、成田空港、羽田空港の混雑解消の一助になると大いに期待された。ところが、国際線（特にビジネス客）が低迷、内外の航空各社は、関空発着の欧米との国際線便数を減便させてきた。国内線も東京―大阪のシャトル便導入、料金引き下げなど、航空会社の「対新幹線」の努力の結果、伊丹の客数は伸びたものの関空は伸びなかった。

こうした中、伊丹から関空へ客を誘導すべく、伊丹への便数を減らすよう規制、さらに伊丹を第2種空港に格下げし、地元で維持費を負担させようと、国土交通省はもくろんでいる。関空の第2期工事着工で2本

目の滑走路を造るために、利用客数を伸ばさずということか。どうして2本目の滑走路が必要なのかについての合理的な説明はまったくない。

旧運輸省と建設省を抱える国土交通省は、なりふり構わず空港建設を続けるために航空サービスをねじ曲げるといふ合併の弊害を露呈してい

## 消費者重視の航空行政を羽田の活用を考える

る。いくら伊丹空港をいじめても、客は新幹線に流れるだけだし、香港・上海・ソウルへの便数を増やしている外国の航空会社には、関空の2本目の滑走路は、何の魅力もない。

日本の航空会社にとって、消費者の満足度を高め、市場メカニズムを

生かしつつ欧米との競争に勝ち抜き、アジアの拠点を築くための最大のカギは、羽田の活用である。2009年には羽田の4本目の滑走路が完成する。増便をどのように航空会社に配分するかは総枠の原則は決まったが、その中身の議論はこれからだ。

日本の国内線は圧倒的に、羽田発

の高さが、羽田の利便性の高さを証明している。今後の日本の地域経済の活性化にとって、海外からの観光客、ビジネス客をいかに呼び込めるかが重要である。日本の地方都市、日本の航空会社、日本の消費者、外国からの乗客の、すべてに便益となる羽田発着の国際線拡充を国土交通省が許さないのは、ナゾである。

羽田拡張による増便の枠の配分を受けた航空会社が、それを国内線に使うか国際線に使うかは、各社の自由な裁量、創意工夫に任せればよい。超多忙なビジネスマンや政治家を招く国際会議をアジアへ誘致するに当たり、東京が競争力を持たないのは、早朝・深夜の航空便の発着が制限されているためであることは、知る人ぞ知る問題点である。消費者のニーズに合ったスケジュールを可能にする規制緩和が求められている。

航空政策の目的は、第一に消費者の利益に置くべきである。航空行政が、建設業救済であったり、航空会社への過度の介入であってはいけない。国内というコップの中の争いに終始していると、気がついたときには、中国、香港、韓国がアジアの中心となって、欧米路線とアジア各都市を結ぶ拠点になり、日本の空港には借金だけが残ることになる。

# 経済を見る眼

今週の見

東京大学教授

伊藤隆敏

いとう たかとし 1946年、兵庫県神戸市生まれ。神戸大学経済学博士。ミナト大学経済学教授、二橋大学教授、MFE上級専攻教授、大塚市立財政局長を経て、2002年より現職。専攻は国際金融、アジア経済学。04年より日本経済学会員。



という問題に到達する。

成田が、発着便数や発着時間に大きな制約がかかっている以上、羽田が補完的ながら、より多くの国際線サービスを提供することは、東京のみならず、日本全国のビジネス客、レジャー客にとって大きな便益の改善となる。羽田―金浦路線の搭乗率