

1月21日、海外出張から成田に戻ってきた。雪が降っているとかで、上空で旋回すること1時間、ようやく着陸。滑走路を除雪していたのであるう、着陸が遅れたこと自体は仕方がないとしても、そこからがひどかった。滑走路からゲートに向かう誘導路の真ん中で立ち止まったま

に、凍結を防止する着氷防止剤をかけている。ゲートが空かないわけだ。ゲートでの着氷防止剤の撒布は大きな問題を抱えている。着氷防止剤をゲートでかけても、ゲートから滑走路まで移動するのに時間がかかる。と、着氷防止剤の効果が薄れて、離陸が危険になる可能性がある。

1月21日には私が乗っていたフライトも含めて、長時間、誘導路で待機させられた。午後10時過ぎに着陸しても、都心に向かう公共交通手段はなく、空港で夜明かしとなる。出発できなかった人も同様だ。結局、1万人超が空港で夜を明かしたが、雪の責任は半分。残り半分は、成田

ゲートまでの滑走路時間を長くしている。なぜ地下の「動く歩道」にしなかったのか。そもそもシャトル・システムは、第一ターミナルと第二ターミナルを結ぶような距離のあるものにはすればよかったという問題もある。さらに、深夜・早朝の離着陸を規制しているので、「成田・深夜発、欧州の主要都市・午前6時台着」というアジアの空港では当たり前というフライトが組めない。またアジアやヨーロッパから早朝に到着しても、成田発の「成田エクスプレス」は7時42分が始発。9時2分・東京着なので朝9時の会議に間に合わない。

## 日本を孤立させる国際「欠陥」空港

ま、いつまで経っても動かないのだ。出発便も遅れているので、ゲートが空かないという。結局、ゲートにたどり着いたのは、着陸から2時間後だった。しかし、その2時間の間、窓から見える光景は異様だった。ゲートで、出発を控えた飛行機の機体

米国ではそれを理由に墜落した例もあるため、現在では、着氷防止剤撒布は離陸体制に入る滑走路の端で行うのが常識になっている。この場合、飛行機をゲートから出してしまいうので、ゲートが空いて、着陸便が利用できるのはいうまでもない。

空港が滑走路脇の離陸直前に着氷防止剤を撒布するシステムをとっていないからだ。人災が理由である。この着氷防止剤の問題は、空港建設決定から40年を今年迎える成田空港が依然として「欠陥空港」であること、氷山の一角でしかない。

「日本の玄関」が欠陥空港であることで、どれだけ日本のGDPを押し下げていくかを考えてみるべきではないか。日本の外国人観光客、ビジネス客、対日投資などの誘致で後れをとっていることの大きな要因は、東京がビジネスや観光に不便な街だということにある。

## 経済を見る眼

伊藤隆敏

今週の眼  
東京大学教授



いとう・たかし ●一橋大卒、ハーバード大で経済学博士。ミネソタ大准教授、一橋大教授、IMF上級審議役、大蔵省副財務官等を経て、2002年より現職。04年4月～05年3月まで日本経済学会会長を務めた。専攻は国際金融、マクロ経済学。

成田空港の最大の問題が、土地収用がうまくいかなくて、滑走路が世界標準からみて三流であることなのは確かだ。しかし、短い滑走路を延長したとしても、ほかにも多くのデザイン上の問題がある。例えば、なぜ第二ターミナルの本館とサテライトをつなぐほんの短距離のシャトルを地上にしているのか。その結果、航空機の通路を妨げ、

当面の解決策は、羽田の深夜・早朝の国際線の全面解禁しかない。アジアの主要都市へ早朝便が飛び、アジアからの羽田深夜到着が可能になれば、日本とアジアのビジネス交流は大きく拡大する。そろそろ重要な決断をしないと、日本は世界のビジネスからますます孤立する。