

## 第 22 号(2010. 3.22 配信)

今回は、最近、話題が広がってきた「ハブ空港」の話をします。

前回、日本航空(JAL)の挫折と再生をテーマに、関連して、国内の空港造り過ぎと過日の「茨城空港」開港についてもお話したので、日本の空輸・空港「三題ばなし」みたいですが、国際人にとって、国際的な航空事情は「大関心事」の一つといってよいでしょう。「ハブ空港」とは何か。その経緯や現況、課題を含めて話していきたいと思います。

いきなり「ハブ」って何？ときかれたら？ たぶん、取りあえず、沖縄や奄美にいる凄い毒ヘビを思い浮かべそうです。しかし、空港の「ハブ」だといえば、昨今きりに話に出る「ハブ空港」と気づきます。毒ヘビの「ハブ」は、学名はともかく、日本語。漢字は「波布」。ついでにいえば、伊豆大島にあって、懐かしい歌に出るのは「波浮の港」。

空港の「ハブ」は英語の“hub”です。車輪の中心部の呼び名で、学習辞書の挿絵や図解辞典を見ればよく分かります。自転車の車輪の軸とっていい。そこから多数のspoke(スポーク=棒)が放射線状に出ています。その様子が、一つの拠点から幾つもの空港に路線が伸びている格好そっくり。この「ハブ&スポーク」方式で、多数の地点を効率よく結ぶことができます。「拠点空港」と呼ぶと分かりよいでしょう。

そもそもこの拠点(ハブ)構想は、いつ、どこで始まったか。広い国土に幾多の都市が散在しているアメリカです。米国の航空会社が、1978年に、旅客や貨物を数か所の拠点に集約して、そこで乗り継ぎや仕分けをする航空ネットワークを構築しました。予期した通り運航効率が高まり、わずかな年数のうちに世界中に広がりました。今話題になっているのは、海外を結ぶ国際ハブ空港です。

アメリカと正反対に国土が狭いオランダで、国際ハブとして発達したのが「スキポール空港」です。すでに同じ78年に米国との間で航空を部分自由化し、大西洋路線が増加したのを契機に、92年には今日流行の「オープンスカイ協定」(航空自由化協定。後述します)第1号を米国と結びました。これでさらにフライト数増加に弾みをつけ、欧州全体のハブ空港の地位を築いています。

その頃から国際協力にたずさわってきた年配層の私たちは、スキポール空港の素晴らしさを体験した一方で、ロンドンのヒースロー、フランスのシャルルドゴール、さらにニューヨークのジョン・F・ケネディ等の広大な空港を経由するたびに、ハブ空港の呼称よりも、その利便性や効果を実感し続けてきました。では、日本はどうか。成田の遠さ・不便さをかこちつつ、日本の国際航空ネットワークづくりの遅れを気遣ってきたものです。

案の定、アジアでは、まずシンガポールのチャンギが、97年に米国と結んだオープンスカイ協定により拠点化しました。オランダと同様、国土が狭い。資源も少ない。ヒト、モノ、カネ、情報が集まれば、経済を活性化する魅力的なインフラ構築になります。

近年は、韓国の仁川が浮上しています。数ヶ月前に、著名な全国紙に「日本のハブ空港は仁川なのか？」という記事が載りました。仁川と航空路で結ぶ日本の空港が、昨09年11月現在、26に上り、仁川と地方空港間に大韓航空やアジアナ航空が就航中とのことです。例の「茨城空港」も、過日の開港ニュースで韓国との連携を計画中と報じられました。

仁川はソウル市内から車で50分ほどの場所に2001年に開港、大型機が使える滑走路3本があり、09年7月時点で世界60ヵ国・地域の170都市に飛んでいる由です。成田の38ヵ国・地域の93都市とは大差があります。着陸料が格段に安い(成田の1/3)とか、大韓航空を一度利用するとマイレージ会員になりその後もリピーターになるなど利点が多いようで、空港だけでなく、今回は深く触れませんが、海運業、ハブ港(釜山港)の運用にも関連や影響が出始めています。

放っておけない事態になって、政権交代の直後から、羽田ハブ化の動きが強まってきました。昨秋、大阪府の知事が国土交通相に会って関西のハブ化を提案したのが「ハブ空港」議論公然化の始まりでした。知事は、(1)関西、(2)大阪・伊丹、(3)神戸の関西3空港の調整を唱えて提案したらしいけれど、国交相が切り返したのが「羽田ハブ化」でした。従来の「羽田は国内線中心。国際線は成田」という仕切りを取り払い、「羽田に昼も欧米便」と国交相が公言したのが12月上旬。流れが一挙に変わりました。

「羽田ハブ化」には相当の根拠があると思われます。まず既存の数字から空港の繁盛ぶりを記しましょう。日本空港コンサルタツの資料(07,08年)によると、世界の空港の旅客数ランキングは、トップのアトランタ(米)、2位シカゴ・オヘア(米)に次ぐ3位を、ヒースローと羽田が競っています。羽田が実質3位という数字もあるほどです。上記のランキングでは、成田も仁川も08年では30位以下でした。

それよりも実質的な要因は、発着枠の大幅増です。羽田には4本目の滑走路(2500m)が今年中に完成します。4本化で風向きによる離着陸制限が解消され、昼間のフライト増枠に加え、深夜定期便も可能になります。これまで発着枠増が至難だった羽田が、現在の年間30万回から、深夜も含め、何と約45万回の大幅増の見通しです。すでに2本目の滑走路が延伸で大型機発着可能になる成田の年間22万回と合わせ、両空港の連携も強化されるべきでしょう。

その予測を基に、すでに昨年12月に米国との間でオープンスカイ協定を結ぶ合意ができました。改めてこの協定について記すと、邦訳は「航空自由化協定」です。国際線の路線や便数は、原則として、1944年に採択された「国際民間航空条約」(シカゴ条約)に沿って、政府間協議で決めていたのを、この「協定」を結べば、両国の航空会社が自由に空港、便数、運賃などを決めることができます。

そうはいつても、成田や羽田は発着枠が物理的に満杯ですから、おのずと自由化には制約があります。しかも協定を結んでいない国もあります。したがって、増枠分は政府間で話し合っ決めてくれるけれども、余裕がある関西、中部や地方空港への新規乗り入れは自由になります。そうなると、米国の格安航空会社が、地方空港と米国を直接結ぶ便を乗り入れてくるかもしれません。

また、日米の航空会社が、米国の独占禁止法の除外措置を申請すれば、提携会社は搭乗率によって、路線、時間帯の座席数を共同で増やしたり、運賃・割引制度など独占禁止法で制限されてきたことができるようになるというメリットがあります。具体的にいえば、乗り継ぎがしやすくなるとか、運賃が下がるとか。ちなみに、この協定は世界的な流れ。米国とEU間では08年に結ばれ、格安航空会社が相次いで参入し、米・欧間の運賃が平均15%下がったといわれます。

しかし大事なことは、現実に国際ハブ空港として、ライバルと競い合い活用度を高められるかどうかです。新聞各紙の解説をまとめてみると、ハブ空港の条件はそう甘くはありません。まず、(1)経済の中心地に近い;(2)大型機が発着できる長い滑走路が何本もある;(3)航空会社が支払う着陸料が安い;(4)時差を気にせず24時間の運用ができる;など。何といても、着陸料の問題は大きいでしょう。有力紙が示した、09年4月現在の国際機関の資料では、成田の国際線の着陸料を100とすると、仁川37(成田の1/3と前述)、シンガポール29、上海(浦東)53、香港45などアジアのライバル空港はどこも随分安い。今、名前を上げた上海、香港や、北京首都、バンコク(スワンアブーム)など、いずれも“強敵”揃いです。

前回お話した日航の再生、地方空港の先行き、国際ハブ空港の競い合いと、日本の空輸も空港も、なおしばらく風雲がおさまりそうにはないように見えます。

(3月20日記。国際サブロー)