

# 関空は伊丹と一体でハブに

滝沢美穂子撮影



上山 信一さん

大阪府特別顧問  
慶応大教授

57年、大阪市生まれ。旧運輸省、マッキンゼー共同経営者などを経て現職。企業改革や行政・NPOの経営改革や地域再生に携わる。

空港とはネットワークビジネスだ。国際線と国内線の乗り継ぎがなければ、国際空港としての機能を発揮できない。その意味で、成田空港をはじめ日本の主要空港の大半は「欠陥空港」といえる。

前原国交相が「羽田を国際化し、ハブ空港にする」と発言した際、大阪府では橋下徹知事も担当部署もそして私も、当然の流れだと受け止めた。日本に国際的なハブ空港が出来れば、国内各地から海外への乗り継ぎが便利になる。東京の人以上に地方の人にとって意義が大きい。世界の常識に沿った考え方だ。

トの2空港をハブ化し、国を代表するルフトハンザ航空をそれぞれに分けて運営している。前者は「南ヨーロッパ空港」として、後者は大陸間輸送の拠点としている。

日本も国土の形や面積、経済力や人口などの国力、大都市の数、そして予想される天災を考えると、複数のハブが必然だ。

韓国やシンガポールは物流立国を目指し、空も海も強力なハブ作りを進めている。しかし、空港のあり方は国家戦略や国土の大きさによって異なる。日本の戦略は内需拡大であり物流立国ではない。国土も南北に長い「大國」だ。ヨーロッパの地図に当てはめると、ほぼスカンディナヴィア半島からスペインまでかかることから明らかだ。

フランスや英国、ドイツなど、それなりの面積と国力がある国は、複数の都市を繁栄させ、それぞれをハブにする戦略をとっている。たとえばドイツは、ミュンヘンとフランクフル

トの2空港は1兆1千億円の巨額な債務とそれが生む高コスト、そして大阪都心へのアクセスの悪さ、という深刻な三重苦を負っている。

現在、世界の空は変化の最中だ。ハブだけでなく「ポイント・トゥ・ポイント」つまり目的の空港と直接つながる方式が始まった。騒音対策やエネルギー効率などから、航空機の小型化が進んだためだ。今後はこの流れも注目する必要があるだろう。

人工島という「国土」を新たにつくるのに、民間会社に借金

でやらせたのが間違いだ。収入の大半が借金返済で消え、利払いがもたらす着陸料の高さが高コストにつながり、競争力を減じている。本来は一般会計で処理するべきものだった。今からでも遅くない、「真水」で半分でも解決すべきだろう。

関空を活用できれば国家的な損失だ。そのためにも国営の伊丹空港を関西地方に譲ってほしい。関空と一体化し、生ぬるい運営を改める。橋下知事は将来の伊丹売却を打ち出した。売却益は試算で約1兆円。関空と大阪都心部を結びニアをつくれれば、所要時間は7分。競争力は一気に高まる。その建設と借金の返済分にそれぞれ5千億円ずつ充当したい。

聞き手  
編集委員・刀裨館正明