

「羽田空港冬景色」

1月26日、東京日帰り出張。この時期はとりわけ天候が気になります。午前8時新千歳空港発のA航空朝一番便、天候は少し雪が降っている程度でしたが、昨夜来の除雪作業待ちでよもやの一時遅れの離陸でした。帰りは楽観していたものの、午後9時羽田空港発最終便に乗るために搭乗ゲート55番に近づくと、その手前から大きな人溜まり。すれ違いに囁き声が聞こえる。「新千歳で上空旋回したけど吹雪の天候が回復しないので、Uターンしてきたよ。」。隣のB航空のゲートにはキャンセル便客の翌日便への変更手続きで長蛇の列。解消まで1時間程度はかかっただろうか。

さて、我がA航空はここまで遅れはあるものの欠航便はなかったのだが、午後9時過ぎキャンセル決定。明日の予約変更は第2便まで満席ということで、第3便を確保して、近郊のホテル一覧表をいただいたところまではよかったが、「ホテルはどこも一杯なの」との声が耳に入る。仕方なく、都心へモノレールで撤退する。翌日調べると、以上の混雑が何故生じたのか判明した。愕然と怒りが込み上げてくる。

各3社の羽田・新千歳運行状況は、昨日午後1時以降羽田発便で、欠航便がA航空1/6（6便中1便欠航）、B航空6/15、C航空8/11と圧倒的にC航空が目立つ。C航空の大量欠航余波のために、私もA航空でも翌日の第3便まで搭乗できず、当夜の近郊ホテルも満杯だったのは疑いの余地がなさそうです。そもそも、他の2社と比較するとC航空の欠航率の高さはどうだ。C航空の着陸時だけ特別天候が悪かったとは考えにくい。少なくともA航空やB航空には努力の跡が見受けられるが、C航空はそもそも羽田から飛ばなかった便も多かったのではないかと。事実、職業的にいつも冬場は運行状況をインターネットで確認しているのだが、日常的にC航空は欠航便が目立つ。冬の北海道ビジネス、とりわけ観光に大きな悪影響である。この事実を広く道民に知ってもらうためと考え、早速に新千歳空港除雪について一面記事にした某新聞社に電話をする。しかし、大広告主のためか、極めて記事にすることに消極的でした。では、こうした状況は変えられないのか。

欧州では、ライアンエア等の格安航空会社が経営順調であり、旧ナショナルフラッグを乗客数や収益で上回り始めているという。ある紙面で見かけたが、ロンドンから東京・大阪の1.6倍距離のアイランドの都市へのフライトが往復で約15千円とか。秘訣は、着陸料の安い空港への離発着は別にしても、参考にするべき点が多い。機内飲食サービスはなく、着陸から次の離陸までは40分という。客室乗務員は飛行中から大きなビニール袋を持ってゴミ集めし、着陸後は客の見送りはせずに直ちに清掃開始のようです。日本の航空会社にもぜひ勉強していただきたい。ニューズウィーク日本版3月22日号によれば、格安航空が、人の流れやライフスタイルを変え、地域経済を活性化しつつ欧州地図を塗り替えており、新しい欧州の象徴だという。

国内は、観光産業を発展させると国も道も積極的な推進を図っているはずが、私のようなビジネスマンも白けるこの空港冬景色。やっぱりと言うか、C航空は経営陣退陣のお家騒動が報道された。北海道の活性化には格安航空が一番手取り早いかもしれません。幸いにも、4月から新たな航空会社が新規就航し、さらにもう一社も新規参入計画中とのこと、北海道にはいい刺激を与えてくれるでしょう。

また、もっと深い問題のある成田空港冬景色を知りたい方は、東洋経済3月11日号巻頭コラム「日本を孤立させる国際欠陥空港」（東京大学教授伊藤隆敏）一読をお奨めします。冬のフライトは「くわばらくわばら」なのです。

（寒地道路保全チーム上席研究員 田高 淳）

* * * *

表紙左上記号 ISSN 1881-0497の説明

国際的なコード番号であるISSN（International Standard Serial Number：国際標準逐次刊行物番号）は、ISSNネットワークが管理する、逐次刊行物を識別するための固有の番号です。この番号は国立国会図書館ISSN日本センターから付与されたものです。

なお、「北海道開発土木研究所月報」（ISSN：1346-6747）は、2006年4月第635号より、「寒地土木研究所月報」（ISSN：1881-0497）に改題及びISSNの変更を致しました。