

国際航空シンポジウム『アジア・太平洋地域の国際航空の将来』

奥田専務 閉会挨拶

ご紹介いただきました、運輸総合研究所の専務理事の奥田でございます。本日は多くの方々にこのシンポジウムをご清聴賜り、誠に有難うございました。またご参加いただきましたご来賓、ご講演者、パネラーの皆様にご心より感謝申し上げます。特に前回ワシントンでの、このシンポジウムにご参加下さり、今回再び、来日下さり参加いただいたアメリカの皆様、心よりご歓迎また御礼申し上げます。

冒頭、宿利会長から、先々週、今月6日に専務理事に就任させていただいた旨のご紹介いただきましたけれども、就任前は私、国土交通省で仕事をさせていただいておりました。今回のシンポジウムとの関係では、2つほどのポジションを経験させていただきましたけれども、1つは2013年から14年にかけて、航空局で航空ネットワーク部長というのを務めさせていただきました。当時、本日もご出席いただいております成田空港会社の田村社長が上司の航空局長であられまして、羽田・成田の役割分担、特に成田の地位をいかに高めていけるかというようなことでありますとか、羽田・成田のキャパシティのあり方について、局長と熱心に議論したのを懐かしく思い出しながら今日伺っておりました。特にその頃は、羽田の容量をこれ以上増やすとしたら、あとは飛行ルートの見直ししかないかもしれないねとか、大胆に成田にもう1本滑走路を作ってその役割を高めては、という議論をし始めた萌芽期であったような気がいたします。

また、それ以前に2009年から11年にかけて、同じ航空局で首都圏空港課長をさせて頂いておりました頃、羽田の4本目の滑走路の供用開始でありますとか、成田の発着回数30万回への増加の地元合意形成などに携わっておりました。当時は、現在75万回あります羽田と成田の発着容量が52万回でありましたけれども、首都圏空港のキャパシティを、ニューヨーク、ロンドン並みの100万回レベルまで増強することを目指すべき、といった力強い議論もございましたけれども、当時は、それを公式目標として掲げるのは野心的に過ぎる、と言ったような反応が大勢であったような時代でありましたが、今や100万回レベルの実現が現実の射程に入ったということでありまして、その実現に大いに期待をしている者の一人でございます。

このような状況の中で、これからも引き続き考えていくべきは、まずは、我が国のハブ機能の中核であります、羽田・成田におけるネットワークかと思いますが、そのほか関空・中部それから新千歳・福岡なども加えた、我が国の国内・国際の航空ネットワークをどのように形成して、我が国、また関係諸国に、こういった空港整備の最大効用をもたらすかということを考えていくべきではないか、というふうに思っております。

本日、様々な有益なお話をお伺いすることができました。このような観点から、当研究所といたしましても、我が国航空ネットワークのあり方に関する考察を深めまして、成果の発信などもさせていただければありがたいなと思った次第でございました。この場をお借りいたしまして、本日ご参加の皆様方の引き続きの、当研究所へのご支援、ご鞭撻をお願い申し上げます。

挨拶の結びにあたりまして、本日ご参加いただきました皆様にとって、本シンポジウムが有用なものであったことを願いますとともに、皆様のご健勝を祈念させていただきまして、私のご挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

(以 上)