

学 位 論 文 題 名

地方基幹空港のネットワーク化による国際空港機能の形成に関する研究

学位論文内容の要旨

わが国を発着とする国際航空旅客は、世界的な規模での社会経済のボーダーレス化、アジア地域の目覚ましい発展を背景として急増している。とくに東京、大阪、名古屋等における国際航空旅客の基礎需要が大きいことから、これに合わせて国際空港の機能を強化する整備が進め、その一方で地方空港の国際化は抑制されつつある。

しかし、航空輸送は空港と空港を高速度で連結するものであり、この特性を生かすことによって地方空港の国際化を図ることは可能になる。なかでも地方基幹空港である新千歳空港と福岡空港はわが国の北端および西端に位置し、全国各地と多数の航空路線を有している。本論文はこれら地方基幹空港をネットワーク化し、国際空港機能の形成を図る方策について研究し、新たな空港計画論を提案したものである。

第1章では、本研究の目的及び構成を示した。

第2章では、わが国航空交通の成長過程を分析し、航空交通がどのように発展してきたかについて国際航空旅客動態調査（1993年）をもとに分析を進めた。またこれまでの空港整備計画をレビューし、空港計画が地域需要（基礎需要）に基づいて立案され、整備されてきたことを明らかにした。

第3章においては、法務省の出入国管理統計（1995年）をもとに国際航空旅客の実態、地方空港の国際化の進展について分析し、航空旅客が出国の際にどの空港を利用したかを国別、方面別に詳しく調査した。

第4章では、空港整備五箇年計画から新千歳空港及び福岡空港の政策的な位置づけについて述べ、航空輸送統計資料や新千歳空港のダイバード（臨時着陸）実績を分析した。さらに福岡空港の多頻度ユーザーに対するアンケート調査を実施し、新千歳空港と福岡空港の利用特性を明らかにした。

第5章では、新千歳空港や福岡空港が三大都市圏だけではなく、全国主要都市と航空路線がネットワーク化されていることをふまえ、これら2空港を活用した地方空港の国際化方策について考察を行った。すなわち、オランダのスキポール空港における先進的な事例を詳細に分析し、地方空港における国際化戦略を探り出した。さらに新千歳空港および福岡空港の地理的ポテンシャルを明らかにするため、47都道府県すべてについてヨーロッパ、アメリカ、オーストラリア等の方面別に新千歳空港、福岡空港を出国空港とした国際航空交通量を算出した。

第6章では、航空行政の規制緩和や空港の民営化などのが今後の空港整備に与える影響を考察した。すなわち、今後は国や地方自治体による先行投資的な空港整備・経営方式から、市場や利用者が望む空港整備を市場原理に基づいて転換しなければならないことを論じた。

以上の研究から得られた成果を取りまとめると次のとおりとなる。

- (1) これまでの空港計整備画は、空港の存在する地域の人口や産業集積（背後圏）を基礎に策定されており、南北に長い日本の地理的特性を考慮したとき、新しい空港整備論が必要なことを示した。
- (2) 出国日本人の空港を調査した結果、出国方面別に航空会社の就航基準が異なり、成田空港の容量制約が顕著になってきた 1990 年代以降、急速に地方空港の利用が増加していることが明らかになった。このことは地方空港のネットワーク化により、国際空港の機能形成を図るべきことを示唆している。
- (3) 地方基幹空港である新千歳空港、福岡空港の利用特性を明らかにするため既存の航空統計はもとより、独自に空港管理者へのヒアリング、空港利用頻度の高い企業等へアンケート調査を実施した。その結果、航空システムは企業活動に欠かせない重要な交通基盤であり、空港は地域の発展や自由闊達な企業活動のために欠かせない施設あることを示した。
- (4) イギリスやオランダにおける空港利用を調査した結果、すでに地方基幹空港のネットワーク化による国際空港の機能形成が図られており、新千歳空港や福岡空港における先行事例として十分活用可能であることを提示した。
- (5) 航空行政の規制緩和や、空港の民営化等が先行しているトロントや、モントリオール空港の事例から地方基幹空港の将来を展望し、国際線、国内線の集約化は将来の空港の機能を強化するために重要であることを述べた。

学位論文審査の要旨

主 査 教 授 佐 藤 馨 一

副 査 教 授 森 吉 昭 博

副 査 教 授 大 内 東

副 査 教 授 関 口 恭 毅 (経済学研究科)

学 位 論 文 題 名

地方基幹空港のネットワーク化による国際空港機能の形成に関する研究

わが国を発着する国際航空旅客は、経済・社会のボーダーレス化、アジア地域の目覚ましい発展を背景として急増している。とくに東京、大阪、名古屋等における国際航空旅客の基礎需要が大きいことから、これに合わせて国際空港機能の強化が図られ、その一方で地方空港の国際化は抑制されつつある。

しかし、航空輸送は空港と空港を高速度で連結するものであり、この特性を生かすことによって地方空港の国際化を図ることは可能になる。なかでも地方基幹空港である新千歳空港と福岡空港はわが国の北端および西端に位置し、全国各地と多数の航空路線を有している。本論文はこれら地方基幹空港の特徴を生かしたネットワーク化を図り、国際空港機能を形成する方策について研究し、新たな空港計画論を提案したものである。

第1章では、本研究の目的及び構成を示した。

第2章では、わが国航空交通の成長過程を分析し、航空交通がどのように発展してきたかについて国際航空旅客動態調査（1993年）をもとに分析を進めた。またこれまでの空港整備計画をレビューし、空港計画が基礎需要（地域需要）に基づいて立案され、整備されてきたことを明らかにした。

第3章においては、法務省の出入国管理統計（1995年）をもとに国際航空旅客の実態、地方空港の国際化の進展について調査し、航空旅客が出国の際にどの空港を利用したかを国別、方面別に詳しく分析した。

第4章では、航空行政の規制緩和や空港の民営化などが今後の空港整備に与える影響を考察した。すなわち、今後は国や地方自治体による先行投資的な空港整備・経営方式から、市場や利用者が望む空港整備を市場原理に基づいて転換しなければならないことを論じた。さらにオランダおよびカナダにおける新しいスキームの空港計画を紹介し、それぞれの特徴と問題点を明らかにした。

第5章では、空港整備五箇年計画から新千歳空港及び福岡空港の政策的な位置づけについて述べ、航空輸送統計資料や新千歳空港のダイバード（臨時着陸）実績を調査した。さ

らに福岡空港の多頻度ユーザーに対するアンケート調査を実施し、新千歳空港と福岡空港の利用特性を明らかにした。

第6章では、新千歳空港や福岡空港が三大都市圏だけではなく、全国主要都市と航空路線がネットワーク化されていることをふまえ、これら2空港を活用した地方空港の国際化方策について考察を行った。すなわち、新千歳空港および福岡空港の地理的ポテンシャルを明らかにするため、47都道府県すべてについてヨーロッパ、アメリカ、オーストラリア等の方面別に新千歳空港、福岡空港を出国空港とした国際航空交通量を算出した。その結果、日本から東南アジアへ出国する場合には福岡空港が、また北ヨーロッパやカナダ、ニューヨークへ出国する場合には新千歳空港が有利になることが明らかにされた。

第7章では、本論文の結論をまとめた。すなわち、これからは国や地方自治体による先行投資的な空港整備・経営方式から、市場や利用者が望む空港整備を市場原理に基づいて行うべきことを論じた。

以上の研究から得られた主な成果を取りまとめると次のとおりとなる。

- (1) 出国日本人の空港を調査した結果、成田空港の容量制約が顕著になってきた1990年代以降、急速に地方空港の利用が増加していることが明らかになった。このことは地方空港のネットワーク化により、国際空港の機能形成を図るべきことを示唆している。
- (2) 地方基幹空港である新千歳空港、福岡空港の利用特性を明らかにするため既存の航空統計はもとより、独自に空港管理者へのヒアリング、空港利用頻度の高い企業等へアンケート調査を実施した。その結果、航空システムは企業活動に欠かせない重要な交通基盤であり、空港は地域の発展や自由闊達な企業活動のために欠かせない施設あることを示した。
- (3) イギリスやオランダ、カナダ等における空港機能の高度化方策を調査した結果、すでに地方基幹空港のネットワーク化による国際空港の機能形成が図られており、新千歳空港や福岡空港における先行事例として十分適用可能であることを提示した。

これを要するに、著者は、わが国の国際航空需要を綿密に分析し、国際空港計画論について新知見を得たものであり、わが国の交通工学（空港計画学）や地域計画学へ貢献するところ大なるものがある。

よって著者は、北海道大学博士（工学）の学位を授与される資格あるものと認める。