

# 航空路線構造と地域開発

戸 崎 肇

## I はじめに

昨今の地方ブームの盛り上がりの中、各地方自治体は、地方空港の建設、路線の誘致をめぐって激しい競争を繰り広げてきた。こうした政策は、公共投資や一定の人流・物流を通して地元経済の高揚にある程度の貢献をなすものではあろう。しかし、その政策の基礎に、その地方空港が全国的な路線ネットワークの中で将来的にどのような役割を担いうるかを明確に見通し、その長期的戦略を立案することなくしては、結局は現在のわが国が抱える航空問題を助長し、地方の開発における過剰負担と衰退をもたらす結果を招くだけとなる可能性が高い。

そこで本論では、地域開発の新しい方向として、航空産業の広範な情報ネットワークをさらに有効に活用することを提案し、未来に向けての新しい文化造りの方策を模索する。その根底には、航空産業は、同時に情報産業であり、文化産業であるという捉え方がある。以下、具体的な項目について検証を行っていくが、ここで取り上げるのは、物流・情報ネットワークとしての航空路線網、その節たる空港、そして、その空港を核とした地域開発計画における人材育成の問題である。

## II わが国における航空路線構造の分析

ネットワークの形成によって地域が活性化されていくことは事実である。しかし、交通網はあくまでも中立的なものである。単なる物理的な機会均等だけではなく、街づくりの条件に対するアクセスとしての機会均等を併せて進めて

いかなければならない。こうした地域開発における交通権の保証という観点から、まずは、路線構造がいかにあるべきかという問題を最初に取りあげてみたい。

### 1. わが国における航空路線構造の問題点

従来、日本の路線構造は、「二眼レフ構造」と呼ばれてきた。これは、東京と大阪という2つの大都市の空港を中心とするハブ・アンド・スポーク構造によって成り立っているということの意味する。両都市の空港利用率は極めて高いが、どの空港も、騒音などの問題を抱え、発着枠の需要に十分に應えることができない。将来的には、リニア・モーターカーや高速鉄道網の充実によって短距離輸送を代替し、発着枠に余裕を持たせようという構想もある<sup>1)</sup>。これに対し、至近の対応としては、地方空港の整備によって、国際線の発着枠をそこに確保するという方策が採られてきた。この動きと、折からの地方ブームが結びつき、地元関係者による路線敷設の誘致合戦が繰り広げられた。しかし、最近では、不景気の継続による財政の圧迫により、このような地方優先政策も見直しされるようになってきた。

わが国の空港は、昭和31年に制定された空港整備法によって、第一種から第三種までの三種の種別で大別される。これらは、開発費用の面で各々異なっており、地方の第三種空港のような下位空港になるほど地方の負担が重いものとなっている。近年は、成田空港や関西国際空港

1) 天野光三「西日本リニア・エクスプレス構想」、『THE21』、1990年7月。

に見られるように、公団形式の空港経営も見られるようになったが、経営ノウハウや需要量の問題などを鑑みる時、まだとても全国レベルで展開できる形式とはなっていないといえる。

以前、「東京民活、地方官活」という主張がなされたことがある<sup>2)</sup>。地方都市は、県民所得は低いけれども、貯蓄率は高い「勤儉力行型」であるのに対し、東京は所得は高いが支出も大きいので、地方の資金はすべて東京に吸い上げられてしまう結果となる。この状態を改善すべく、東京における開発事業は金利のつく民活方式を中心とし、そこから節約された公共事業費を地方開発に振り向けることによって、全体的にバランスのとれた地域開発を図ろうとするものである。これは、上記の公団形式の議論とも結びつくものであるが、実現性の問題はさておき、このような視点に立った民活の導入論議が、現時点において、より高まってよいのではないかと考える。

また、予算編成上の問題も考慮すべきであろう。わが国では、単年度主義の予算執行が行われているが、空港のように、建設に要する期間が長く、しかも受益が長期に及ぶ場合には、将来世代に対する費用負担の転嫁は妥当であると考えられる。実際に米国では、空港開発のための基本的な資金調達には、管理を行う自治体もしくはローカル・オーソリティーによって行われるが、その際には、将来的に空港が取得する使用料等を引き当てとした収入債を発行している。これは一定の償還期間にわたって返済されるため、現在の建設によって発生する費用を、将来発生する便益の受益者にも分担させることになる。この方式は、空港建設に対し、長期的な視点をもって計画を立てるといふ利点と、その債権引き受け対象を広く市民に開放することによって、その開発意義を考える機会を提供するという利点をも併せ持つ。今後わが国においても導入が検討されるべきものである。

## 2. 将来に向けた路線構造の再構築

さて、地方空港の拡充が果たされたとして、その基盤の上にかなる路線ネットワークを構築すべきであろうか。

これまででは、常にハブ・アンド・スポーク型の路線ネットワークの構築が叫ばれてきた。これは確かに非常に効率的な体系であり、その利点は多くあげることができる。しかし、わが国の状況に限ってみる場合、先述のように、将来的には大都市圏の空港の供給制約が緩和されていく見込みがあるにしても、現在は、ハブ・アンド・スポークの利点を有効に活かせるような状態にはない。これは、首都圏への諸機能の過剰集中という問題も絡んでおり、都市問題の解決が先行しなければならないという面もあるが、航空産業論の観点からは、地域の活性化によって都市集中の緩和に結び付けていくような路線構造の再構築が検討されていくことが必要ではないかと思われる。

こうした観点から提唱された概念として、「循環的路线構造」がある<sup>3)</sup>。わが国における首都集中の原因は、首都圏以外に経済圏が存在しないことであり、地域間の経済圏の確立が必要である。そのための前提条件として、人・物・情報が循環するような交通体系の構築が必要となる。現在みられるような開放系の交通体系においては、半島振興法という法律が制定されているように、半島などの末端部では、いずれも過疎化が進んでいる。いわば「吸い上げの構造」である。これを循環型の交通体系にすることによって、国土の均等な発展へと結び付けようというのである。

また、玉野井教授は、現在のシステムは、中央に情報が集中するような、いわば中枢神経系のような形のものであるが、これからは網の目状のシステムを考えていく必要があると主張された<sup>4)</sup>。つまりそれは、網の目のように、ある箇所が部分であると同時に中心でもあるような、

2) 平松守彦「日本の交通と地域活性化」、『運輸と経済』、第50巻第12号、1990年12月。

3) 平松、同上。

4) 玉野井芳郎『地域主義の思想』、農山漁村文化協会、1979年。

中枢センター的なセンターを持たない形で回路を張りめぐらしていくことである<sup>5)</sup>。

こうした発想は、実行可能性、有効性を厳密に論じれば、大いに問題とすべき点もあるが、長期的な展望に立った今後の国土の開発指針を策定する上では、十分に参考とするに値するものであると思われる。そして、その過程で考えなければならないのは、コミューター航空をいかに育て、活用すべきかという問題である。

### 3. 将来的路線構想における

#### コミューター航空の役割

コミューター航空は、東京への一極集中構造を是正し、地方経済の活性化を図る上で重要な役割を果たす可能性をもつ。コミューター航空とは、比較的小型の航空機材を用いて、概ね一つの地域内で活動するものを言う<sup>6)</sup>。近年、大手航空会社の傘下にあるコミューター各社は、その経営基盤の強化をはかって、積極的な路線展開に取り組んでいる。

#### a. コミューター航空導入推進の背景

コミューター導入の条件となる、地方特性を反映した空港建設や路線開設の要望が盛り上がってきた要因としては、次の2つがある。

1. 航空行政の転換による航空事業の自由化
2. 国土総合開発や地域開発の進展に対応した国土庁、地域自治体等のコミューター航空開設意欲の盛り上がり

コミューター航空事業の規制緩和は、昭和61年12月に始まる。これは、同年の大手定期事業三社に対する規制の見直しと歩を一にしたものである。これによって、コミューター航空の分野にも競争原理が導入されることになった。

ここで注目すべきなのは、自由化先進国であ

る米国での規制緩和後の状況の推移との違いである。米国の場合には、わが国に比べ、航空がはるかに日常化しているため、採算上の理由による大手航空会社の路線撤退は、当該地域の住民の足を奪うことになり、直接的な被害を与えることになる。そのため、米国では、大手航空会社の撤退と入れ替わりにコミューターが乗り入れた例が多い。また、そうしたコミューターの参入に対し、連邦政府が小規模ながらも財政的に支援したという事実は意義深い。これに対し、わが国の場合には、定期航空会社が既にかなり広範囲に路線を展開しているために、コミューター航空が参入できる領域がわずかしか残されていなかった。とりわけ、技術的な問題等から固定翼の基幹空港への乗り入れができないために、経営的に非常に脆弱な状態にならざるを得なかったのである。運輸省のスタンスも、地域の主体性にまかせきりの状態に近いものがあり、積極性に欠けるものであった。

ただ、政府も次第に支援の姿勢を積極的に打ち出すようになり、地域空港整備計画では、地方公共団体が整備するコミューター空港を従来の第三種空港に準ずるものとして、NTT株の売却益を財源とする助成制度により、40%の無利子貸付（償還時に同額を補助）を実施することとした。また、昭和61年6月に出された第四次全国総合開発計画では、コミューター航空に、高速交通体系の一環としての重要な位置づけをなし、その積極的展開を提唱した。

社会的にも、こうした動きを受け入れる環境が整ってきた。その中で最も重要なものは、所得水準の上昇等によってもたらされた高速志向の高まりである。小型航空機の性能の向上によって、就航率、定時性が高まったことが、その需要を底支えしている。加えて、防災、緊急輸送、VIP輸送等、多様な分野で積極的に小型機の利用を図る動きが広がっていることも大きい。

#### b. コミューター航空の問題点

コミューター航空が抱える最大の問題は、幹線空路に比べて運賃が高水準とならざるをえな

5) 玉野井、同上、271ページ。

「実は、高等動物になればなるほど中枢神経系が発達することから、何か中心を持つものが高度で、網の目的な結合様式は下等だといった感覚があるのですが、このあたりは再検討して考え方を転換しなければならない。なにも脳が生命の基本ではなくて、個々の細胞と細胞をつなぐ毛細血管やリンパ管のほうが、本当は重要なのかも知れない。」

6) 航空審議会地域輸送問題小委員会による定義。

いということだろう。固定翼機を使うコミューター航空では、通常の定期航空で大型ジェット機を使う場合の約2倍、ヘリコミューターの場合には約3倍のコストがかかる。また、特に山地越えの路線の場合には、高価な機材を導入しなければならない。

これに対し、従来喧伝されてきた就航率の問題は、機材の性能の向上により、大幅に改善されてきた。今後は固定費の低下、リスクの分散によって運航の効率化を図るために、路線の複数化が望まれるところだが、大手航空会社の傘下にあるコミューター会社のように、親会社から路線の割譲を受けることができるような場合を除けば、既設の空港における供用制限や、住民との協定が厳しいなどの理由により、なかなかその需要に応じることができない。例えば、現在、県営の第三種空港の供用時間は8時間と一律に決められているが、季節的な需要の増減や有視界飛行との関係に鑑みて、日没時間等の地域的特性に応じた、弾力的な運用が行われることが望まれる。

他に、空港へのアクセスの利便性の問題がある。特にヘリポートの場合には、コミューター空港よりも少額の事業費で造ることができるものの、都市に近くないと、その意味をなさなくなる。その際、騒音問題の発生をいかに食い止めるかが大きな課題となってくる。

#### c. ケース・スタディによるコミューター航空の今後の方向性の検討

ここでは、横山昭市氏が行った、長崎航空と西瀬戸エアリンク (NAL) のケース・スタディに基づいて、コミューター航空の今後の方向性がいかなるものであるかについて検討してみたい<sup>7)</sup>。

長崎航空は、長崎県の離島振興対策の一つとして、先行企業の中でも比較的早期に(昭和36年)開設された。現株主の25%が長崎県で、長崎市など4市16町村が3.8%を持つ第三セクターである。就航当初は、利用率の低い路線を

抱えていたこと、天候や季節に左右されやすく、就航率や利用率の変動率が大きいこと、離島振興のために、運賃の値上げが長崎県によって抑制されてきたことなどの理由によって、赤字経営を余儀なくされたが、昭和61年度からの経営改善5ヵ年計画によって、経営の安定をみるに至った。その成功の要因はいくつか挙げることができるが、その中で最も注目すべきなのは、旅客輸送事業と使用事業の複合経営が功を奏したことである。使用事業とは、貸切・宣伝、航空測量、漁業の取り締まりなどのことを指す。ここに、コミューター航空と地域社会・産業との共存関係の確立をみることができるであろう。また、長崎県などの自治体が、財政的援助を行っていることも大きい。

これに対してNALの場合は、純民間資本としての企業の進出であり、既設の生活路線型とは異なる、ビジネス・観光型のコミューター航空であった。これは、コミューター航空の自由化によるアクション・プログラムに基づく最初の開設であり、広島・松山・大分という都市間コミューターとして注目を集めた。しかし、結果的には、輸送人員が予測のほぼ半分にとどまり、利用率も低く(平成元年度で38%)、経常収支では累積赤字が増加するという全くの予想外の結果となった。この背景には海運との競合の厳しさもあるが、長崎航空の場合と比べて言えることは、地域との密着性を欠いたままに、中途半端な営業姿勢をとったことがこうした格差を生み出したのではないかということだ。なお、平成3年4月からは、大分・松山線を廃止した上でJALフライト・アカデミーに運営が移管された。その後は大手航空会社の傘下企業として、経営の改善に努めつつある。

以上見てきたように、今後のコミューター航空のあり方としては、地域との共存を図った、第三セクター方式が望ましいように思われる。第三セクターの場合には、公共性優先のために運賃規制が厳しいという制約があるものの、長崎航空の場合のように、多方面における活動との兼業により、内部補助の体制を整えることに

7) 横山昭市「コミューター航空への期待と課題」、『運輸と経済』、第51巻第3号、1991年3月。

よって、経営問題の克服は可能である。事業免許は第三セクターとして受け、運航等は民間に委託して行うといった方法は、特に有効な手段として考えられる。これによって戦略的な営業施策を実施し、NALが取り込めなかった地域間交流のポテンシャルの増加を吸収することによって、さらに経営基盤を強化していくことが、これから必要とされていくであろう。

### III 空港を核とした地域開発と、その人材育成

ここでは主に、航空ネットワークの核となる空港を視点を据えて、地域社会の形成と発展の可能性について論じてみたい。

昨今の地方ブームの中で、地方空港への国際線の誘致合戦は、一種異様な盛り上がりを見せた。その背景には、国際路線の運航が行われさえすれば国際化が果たせるという発想が見られる。また、地方空港の開発ブームにおいても、空港さえ誘致すれば、それだけで地元経済が活性化されるという、強い思いこみがあった。しかし、識者によって指摘されるように、空港の開設に伴って新規採用される人材は、多く航空産業の中での内部流動によってまかなわれるにすぎず、地元経済にもたらす活性化効果は、一部のごく限られた領域に限られるものである。このような事実をしっかりと認識しておかなければ、事後において単に環境破壊の面だけが強調され、なんらプラスの面を持たないことになってしまうことになる。

航空には高速性という特性がある。これを活かすためには、空港へのアクセスにかかる時間を含めた、移動全体の所要時間を短縮していかなければならない。そのため、近年、全国各地の空港では、次の課題に取り組んできた。

1. 空港での他の交通機関との接続をさらに便利なものにする。
2. 空港周辺へ産業を誘致するなど、諸機能を逆に空港に近づけ、目的地に着いてから都市に向かう必要性をなくし、空港が環境問題などのために都心から遠ざからざるを

得ない状況の打開をはかる。

1のケースは成田や福岡などの場合に見られるし、2のケースは、関西国際空港における取り組みなどに代表される。

ここで、地域開発に関わる議論を展開する前に、最初に確認しておかなければならないことは、空港を含んだ交通機関は、一方では交通・運輸手段としての機能を持つとともに、他方では、地域社会における情報ネットワークの節として機能するということである。1985年に発表された、『臨空港産業開発への指針』という研究報告には、次のような記述がある。

地域産業が新空港の開設を前提としながら、自らの活性化を打ち出していく。そしてこの基本的な方向に沿って活性化を図っていく際に、新空港をどのように活用することが望ましいのか、ということを考えていく。こうした発想が新空港の開設に対する地域産業の適応の基本になくしてはならない。でないと、新空港は少しも役立たない<sup>8)</sup>。

従来、地方の地場産業といえば、都市型の高付加価値のものに比べ、安い労働力に頼った安物の生産物というイメージでとらえられていた。しかし、現在そうした分野では、韓国・台湾などの中進国、中国・インドネシアなどの発展途上国が圧倒的な勢力をもつにいたっている。先進国地域社会の大勢は、高所得経済化への移行に伴って、選択的支出の増大、需要の増大、そして敏感なニーズへと変化してきている。こうした中で地域の産業は、これまでの地方型地場産業から先進国型地域産業への転換がはからなければならない。この場合、旅客や貨物の移動とともに、ファッションや他の地域文化との交流が大規模にはじまり、従来の財やサービスの「見直し」が起こってくる。

地域産業経済研究所の山崎氏は、先進国型地域産業の条件として、次の6つを挙げている<sup>9)</sup>。

8) 香川県商工会連合会・(財)日本地域開発センター『臨空港産業開発への指針』、1985年、20ページ。

9) 同上、22ページ。

1. 製品やサービスの品質・性能・機能が優れていることはもとより、ファッション性にも富み、デザイン集約的であること。
2. 地域に蓄積されている技術・技能や地域の賦存原材料資源を有効に活用し、地域をベースとした独自の個別化・差別化がはかられ、地域性が十分に発揮されていること。
3. 独創性のあるデザイン開発力・製品開発力を競争のキメ手としており、この点では知識労働集約型であること。
4. 高品質ニーズやファッションニーズにも対応し、かつ高賃金水準にも耐えうるだけの独自の生産技術開発力をもっていること。このため、良い製品を安く作ることが可能になること。
5. 多品種少量生産、多品種中量生産を効率的にこなし、個性的な製品やサービスを提供することができること。
6. 消費者指向、マーケティング指向が強く、新鮮でホットな消費に関連した情報を絶えず生産の現場にフィードバックすることのできる体制ができていていること。

以上の結果として、製品やサービスは高付加価値化、高加工度化がはかられることになるとしている。

転換のための条件としては、A. 情報収集力の強化、B. 独創性のある製品開発力、デザイン開発力、技術開発力の強化、C. 先端技術を中心とした、最近の技術革新の成果の積極的導入、D. 感性・情緒・イメージのような人間の文化的要素が非常に価値ある経営資源であるという認識を十分に高め、この蓄積をはかる努力をすること、E. 地域固有の特性の再活用、がある。そこで、空港の存在を上記の条件と対応させて考えてみると、次のようになる。

1. 情報への接近性
2. 理工系大学、各種研究所の新設・拡充強化のための一つの前提条件
3. マイコン応用システム、機器の開発、その効果的な利用のためのソフトの開発を専門に行う研究開発型中小企業が立地する可

能性の存在

4. 東京との接近性の維持による、ハイタレントの定住の可能性
5. 新規開設に伴う新しい事業機会の開発による、地域固有の技術・原材料資源の新たな有効活用の可能性

情報が収集されれば、その情報の分析をもとに、何が必要とされるのか、現在何をなすべきか、の行動基準を見いだすことが必要である。つまり、今海外や国内の産業界ではいったい何が起きているのか、その中で、この地域の産業界はどういう位置にあるのか、そういった時代環境を的確に判断しなければならない。そのような判断のできる人材をまず育成する必要があるだろう<sup>10)</sup>。こうした人材をキーパーソンと呼ぶ。キーパーソンの果たす役割としては、A. 危機感の演出、B. 啓蒙指導、情報提供、C. 情報収集の仕掛人的な役割、D. 問題解決のアドバイザーの役割、E. 商工会の知識集約化の推進、が挙げられる<sup>11)</sup>。

人材育成の上でさらに望まれるのは、日常生活の中から生じる技術を企画に結び付けることのできる人材を育てることである。最近、ワン・シーズンの使い捨て商品に照準を絞ったマーケティングが行われてきているが、地域産業にとって、それはあまり採るべき道ではない。長期的な展望にたって、デザインがデザインとしていきる戦略を考える必要がある。人々のニーズは材料の変遷とともに変化してきている。新しい素材から新しい商品が産み出される時、そこに生活の芸術たるデザインが生まれてくる。このデザインを活かすよう、マーケティングと技術の結合をはかっていかなければならない。そのためのコーディネーターを育てるのである。

こうした人材育成に加え、広くフリーで活躍しているデザイナーやコンサルタントを積極的に活用すべきである。彼らは全国各地をめぐっているため、他の産地の情報をいろいろ持っている可能性が高い。故に、単に自分の会社のデ

10) 市井三郎『哲学的分析』、岩波書店、1963年。

11) 『臨空産産業開発への指針』、32ページ。

のではなく、そうした情報を求めて投資するという意味で、積極的に契約していくべきである。

高度情報化社会では、定住しながら人が動くのが特徴である。未来物語では、ニューメディアやINSの登場によってテレビ会議が活発に行われるようになれば、人の移動は次第になくなっていくとされているが、それはまだまだ現実性を帯びたものではない。現段階では、人と人が接触することによって信頼感が醸成されることにより、初めて価値の高い情報が流れていく。高度情報化社会になっても、人が情報の担い手となって動くことに変わりはないのである。空港の活用策は、単なるものの流れではなく、こうした人の流れを中心に考えるべきである。人が流れてくれば、それに付随してもものも流れるからである。

そこで、逆に各地域が情報をつくりだせるまでになれば、人を呼び寄せることも可能になってくる。しかし、このような情報は、その地域によって専門に扱われている情報でなくてはならず、各地域がそれぞれ独自の活動を行うことによって発信していかなければならない。日本経済全体のマクロの情報や国際情報は東京に集まりやすいが、このような専門情報は、努力次第によって、地方が保持できるものである。これを引き金として、東京への求心傾向に対して、逆に全国から地方への遠心傾向も生み出していくことができるだろう。最近では、各地方でイベントによる地域振興がはかられているが、これも地域との関わりを主体的に考えたものでなければ、仮に人が集まったとしても、一過性のもので終わってしまうだろう。この場合にも、自分たちが情報を集め、情報を発信する場として、情報空間としてのイベントを考え、継続していくことが重要である。

人の蓄積という点については、そのための都市環境の整備を行わなければならない。

ハイタレントの定住の可能性を考える場合、留意しなければならないのは、ハイタレントの存在は、すぐには商業ベースにはのらないということである。従って、長い目で文化を育てる

という視点がなければ、ハイタレントの定住は実現しないであろう。

より総合的な次元での有機的組織化という観点からは、日本大学の望月氏によって、エアパーク・シティー・インダストリー（APCI）の構想が提起されている（図1）。これによると、未来の空港は、ターミナルやステーション機能から、いくつかの複合的機能を内包した高度複合施設になるであろうとし、その機能の複合化を差し当たり3つのレベル（図2）で考え、モデル化を進めている。

最近開港した関西国際空港も、この種の高度複合施設化を目指したものである。開港準備期が不況期に重なってしまったため、その計画の実施は相当に困難な状況に陥っている。今後の展開に大いに期待したい。

以上の考察をまとめる形で、最後に空港についての魅力的な定義を、先の『臨空港産業開発への指針』の中から取り上げて置きたい。

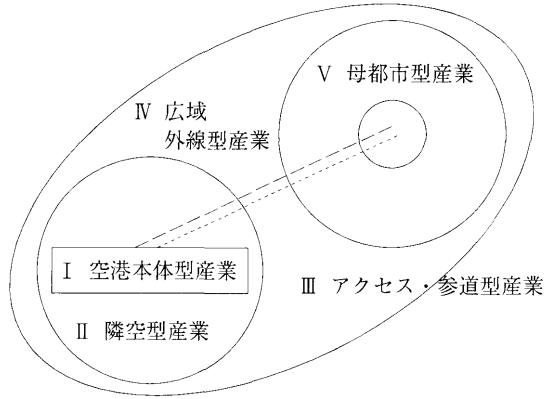
空港施設とは、まさに内的社会と外的社会が恒常的に接合している部分である。その2つの社会がぶつかり結合して、そこに継続的エネルギーが発生すると仮説することができる。空港は飛行機の発着場だけでなく、情報が飛び交い、文化がぶつかり、また新しい産業の発生する「苗床」として考えることができる。

#### IV ま と め

以上、地域開発における航空の果たすべき役割について、路線構造の再構築と、空港を中心とした地元産業の活性化という2つの面から取り扱ってきた。前者においては、特に「循環型路線構造」のわが国における有効性について論じ、その実現の過程におけるコンピューター航空の意味を問い、その将来象を模索した。また、後者においては、「臨空港産業開発構想」に基づき、空港と地域経済の関わりについて、その方向性を、高松空港の建設構想案における具体例にそって検討してきた。

図 1

エアパークシティのロケーションモデル



エアパークシティ・インダストリーのモデル

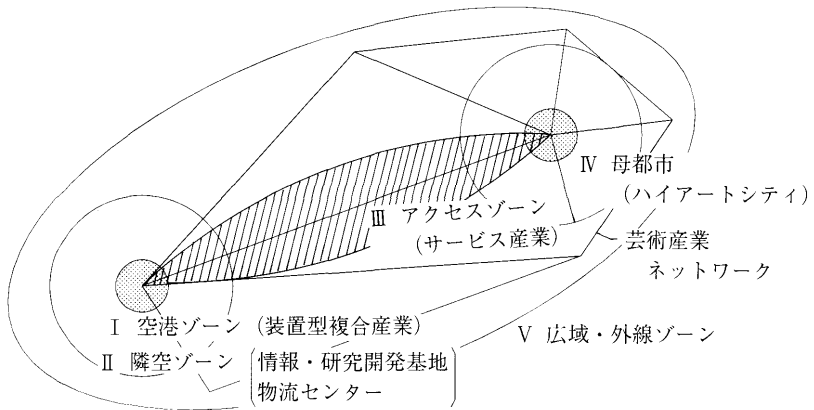
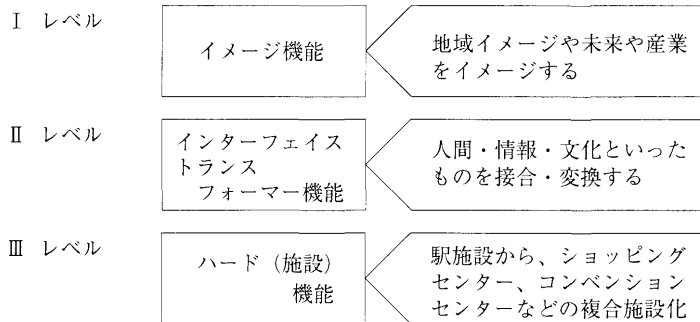


図 2



(出所) 香川県商工会連合会・(財)日本地域開発センター『臨空港産業開発への指針』、1985年。  
図1は41・46ページ、図2は39ページ。



現在、航空産業における技術的進歩は、継続してめざましい進歩を果たし、ここで述べてきたような構想の具体化も夢ではなくなってきた。今後、こうした環境下でどのような動きが出てくるのか。動向に注視しながら、上記の議論の検証を深めつつ、より議論を深めていきたいと思う。

#### 参考文献

- [1] 池上惇『情報化社会の政治経済学』, 昭和堂, 1985年。
- [2] 池上, 『財政学』, 岩波書店, 1990年。
- [3] 池上, 『経済学——理論・歴史・政策——』, 青木書店, 1991年。
- [4] 池上, 『文化経済学のすすめ』, 丸善ライブラリー, 1991年。
- [5] 池上, 『文化経済学の可能性』, 芸団協出版部, 1991年。
- [6] 石井晴夫「航空産業におけるネットワーク・マネジメントの一考察——戦略的情報システムとしてのCRSの研究」, 『公益事業研究』, 第40巻第3号, 1989年。
- [7] 市井三郎『哲学的分析』, 岩波書店, 1963年。
- [8] 植草益『公的規制の経済学』, 筑摩書房, 1991年。
- [9] 遠藤宏一・森靖雄・山田明編『国際化への空港構想』, 大月書店, 1993年。
- [10] 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣『交通政策の経済学』, 日本経済新聞社, 1989年。
- [11] 香川県商工会連合会・(財)日本地域開発センター『臨空港産業開発への指針』, 1985年。
- [12] 角本良平『交通研究の知識学』, 白桃書房, 1984年。
- [13] 角本, 「交通と社会——「交通社会学」の提唱」, 『運輸と経済』, 第49巻第3号, 1989年3月。
- [14] 角本, 『現代交通論』, 白桃書房, 1991年。
- [15] 萱嶋源一郎「コンピューター航空の現状と課題」, 『地域開発』, 1990年11月号。
- [16] 交通権学会編『交通権』, 日本経済評論社, 1986年。
- [17] 坂本昭雄『現代空輸論』, 成山堂, 1988年。
- [18] 佐藤朝泰『関西空港戦争』, イースト・プレス, 1992年。
- [19] 佐波宣平『交通概論』改版, 有斐閣, 1954年。
- [20] 生涯学習関連施設のネットワーク形成に関する懇談会『生涯学習施設推進のためのネットワーク形成について——中間まとめ』, 1988年。
- [21] 塩見英治編著『交通産業論』, 白桃書房, 1990年。
- [22] 玉野井芳郎『地域主義の思想』, 農山漁村文化協会, 1979年。
- [23] 手塚慶一『空港と情報——空港における情報システム』, (財)関西空港調査会『航空と空港——その社会経済的研究』, 1983年。
- [24] 土木学会編『交通整備制度』, 1990年。
- [25] 富永祐治『交通学の生成』, 日本評論社, 1943年。
- [26] 中田重光『日本航空のグループ戦略』, ダイヤモンド社, 1990年。
- [27] 中西健一編著『現代の交通問題』, ミネルヴァ書房, 1987年。
- [28] 名和小太郎『情報社会の作法』, 時事通信社, 1985年。
- [29] 林堅太郎『プライバタイゼーション』, 法律文化社, 1990年。
- [30] 林紘一郎『ネットワークングの経済学』, NTT出版, 1989年。
- [31] 常陸社介「国土形成の現状と課題」, 『地域開発』, 1990年10月号。
- [32] 平松守彦「国土のあり方からみた第二国土軸」, 『地域開発』, 1990年10月号。
- [33] 平松, 「日本の交通と地域活性化」, 『運輸と経済』, 第50巻第12号, 1990年12月。
- [34] 増井健一・山内弘隆『航空輸送』, 晃洋書房, 1990年。
- [35] J. M. ミッチェル『文化の国際関係』, 田中敏郎訳, 三嶺書房, 1990年。
- [36] 宮沢健一『産業の経済学』第二版, 東洋経済新報社, 1987年。
- [37] 宮沢, 『業際化と情報化』, 有斐閣リブレ20, 1988年。
- [38] 宮沢, 『制度と情報の経済学』, 有斐閣, 1988年。
- [39] 宮本憲一『地域開発はこれでよいか』, 岩波新書, 1973年。
- [40] 山村順次『観光地域論』, 古今書院, 1990年。

- [41] 横山昭市「通勤航空への期待と課題」, 『運輸と経済』, 第51巻第3号, 1991年3月。