

『関西三空港時代における大阪国際空港』（高橋望・関西大学教授）

去年の今頃、私はカナダのバンクーバーにいた。3月末に帰国して日本の新聞・テレビに久しぶりに接すると、関西3空港問題が活発に行われていた。

たまたま去年は関空開港10周年で、国際シンポジウムが開かれ、私も参加した。そこで東京から来た学者が「大阪国際空港は廃止すべきだ」と、訳の分からないことをおっしゃる。また昨年末、新聞社が開いた3空港を扱うセミナーに誘われて参加した。そこで航空とか空港のことが本当に分かっているだろうかという素朴な疑問が沸いてきた。今回この場に招かれ、そこで感じた疑問に私の立場から若干答える形で話をさせてもらいたい。

関西3空港問題を考えるとき、とりわけ首都圏の人がこの問題について皮肉を込めた目で見ている背景に、いったいどんな認識・問題があるのか、私なりに整理してみると3つある。1つは、国家財政が事実上破綻しているなかで、空港を含めた公共事業がどうあるべきかの文脈のなかで、空港とりわけ関西3空港の問題が扱われている。

例えば、こんな空港はいらぬという空港が地方に現にある。一日に東京便が1便、大阪便が1便、あとはカラスが遊んでいるようなものがある。そういうような空港があるなかで、関西圏に3つの空港があるのはどうかということが1つ。2つ目はいうまでもなく関西国際空港会社の経営問題。「5・9・23」*が開港前から経営目標として掲げられたにもかかわらず、ようやく今年度中間決算で黒字に転換したが、全体的には芳しくない。2期事業をこの時期にすることが果たして妥当かどうかの問題提起だと思う。3点目は空港整備の地域間の公平性の問題。現行の空港整備7カ年計画では、大都市圏拠点空港を優先し、他地域のいわゆる一般国内空港投資は抑制することが決められている。その中でどうして関西圏だけ空港投資が行われているのか。公平性を欠いているのではないかということが背景にあったように思う。私は航空政策・空港問題を経済学者として研究してきた観点から、これらの問題を認識しながら、関西3空港問題を考えていきたい。そして後に開かれるパネルディスカッションへの問題提起も含めて、政策提言も若干おこないたい。

*)「5・9・23」...空港会社は当初、開港後「5」年で単年度黒字、「9」年で配当開始、「23」年で累積赤字解消を経営目標に掲げていた。

まずこの問題の議論の中で、大阪国際空港は廃止すべきだという人がいる。関西圏に3つも空港があるのが多過ぎるということだと思う。兵庫県知事は「空港の数で言ってもらいたくない。滑走路の数で言ってもらいたい」というが、それもおかしい。滑走路の数は

どうでもいい。大切なのは航空需要にどれだけ対処できるか。すなわち、年間発着回数で測定される関西圏3空港の処理能力こそが問われなければならない。それが果たして現在および将来の需要に対して妥当なものかどうかで検証すべきである。

関西3空港の処理能力は現行2空港で29万5千回だが、実際利用されているのは21万6千回。関空2期が完成すると関空23万回、神戸が開港するので合計すると38万5千回になる。首都圏はどうか。現行48万5千回。羽田が4本目滑走路を造っているので60万7千回になる。中部圏は小牧のキャパシティーが明らかにされていないので分からないし、中部空港も公表されていないのでどうなるか分からないが、現在は少なくとも11万9千回離着陸している。隣の韓国はどうか。仁川空港が24万回と公表されている。金浦空港は公表されていないが、実績の13万5千回を合わせると、少なくとも37万5千回は離着陸できる。これが将来的には仁川をさらに拡張して66万5千回以上。以上とは、金浦空港が果たして能力一杯に使われているかどうか分からないから。上海は新空港が12万6千回から32万回になる予定。旧空港がいま11万8千回で運用されている。発着能力は公表されていないがニューヨークは3つあって、合わせて105万6千回と想像できない数が発着している。アメリカの場合、自家用機があるので差し引いて考える必要はあるが、文字通りけた外れの数字だ。

以上は主にその国を代表する都市圏を挙げた。確かに関西圏は2440万人の人口があり、域内総生産95兆円と、スペイン、カナダを上回る経済規模を持っているので、これらの都市と比較しても別に遜色ないが、あえてイタリアのミラノ都市圏を挙げるとマルペンサとリナーテの2つの空港があり、合計32万5千回の発着がある。これを考えると、関西圏が今後38万5千回の処理能力を持つことは、世界的に見て格別過分のものではない。現に実際の需要実績をみると、伊丹が騒音規制の中で国際線と国内線合わせ2361万人の旅客を平成5年度扱った。その後、関空開港で国際線が全面シフトし、9年後の平成14年度には両空港合わせ3498万人の利用実績があった。この間1.48倍になった。全国平均は1.37倍。平成16年は伊丹1931万6千人、関空は1510万2千人の利用客があった。これは関西圏に旺盛な需要があるだけでなく、むしろ伊丹が2本の滑走路で支えてきたのは、騒音規制があって2本の滑走路の容量全部を生かすことが出来なかった。そのため潜在化していた関西圏の航空需要が関西空港開港後も、伊丹空港を存続させることによって顕在化したことを示しているのではなかろうか。

すなわち関空は開港時から、今もってそうだが、1本の滑走路しかない。これを従来2本の滑走路で賄っていた伊丹を廃止することは、関西圏の需要に対処不可能である。つま

り伊丹を廃止すれば、新幹線など代替交通機関へ移転する。いいじゃないかとする人がいるが、利用者はどうして新幹線があるのに航空機を利用しているのだろうか。経済学的に見ると、消費者の消費判断は総犠牲量（実際に支払う運賃＋負担する時間費用）を極小化するように交通機関を選択する。代替交通機関があればいいというのは、逆に代替交通機関があるにもかかわらず航空機を利用している人が、それまで利用していなかった新幹線の利用を強いられるのは総犠牲量が増える。利用者の視点からの発言とは考えられない。関空フォーラムで伊丹廃止を発言したのは土木学者で、経済学のことには分かっていないのではないか。いずれにせよ、場合によっては代替交通機関が無い所へは旅行そのものを取りやめることになる。これは旅行者に不利だけでなく、旅行相手先の地域経済への悪影響が非常に大きい。関空の2期事業があっても伊丹は廃止すべきではない。関西圏のみならず、わが国全体の航空需要規模を縮小してしまうことが考えられる。

平成14年度国内航空利用客は9,666万人あった。うち伊丹・関空利用客は17.8%だった。万博の時は伊丹空港だけであったが、国内旅客のうち伊丹空港利用比率は36.7%で、羽田は下回る33.8%だった。このように関西圏は従来から航空需要の旺盛な地域だが、関空2期が出来たからといって、短絡的に伊丹を廃止するのはいかなるものか。では現に3つある空港をどう使いこなすか。3空港の役割分担はどうあるべきか。とりわけ昨年末、活発な議論のあった関空への国内線シフトという時、関空での国内線はどういう役割を果たすのか。伊丹の国内線と同じかまたは違うのかを考えてみたい。

役割分担を地元で答えを出せと盛んに言われるが、非常におかしい話だ。これらはあらかじめ国土交通省自身が決めていた。平成14年12月6日の交通審議会航空分科会の答申である。大阪国際空港は国内線基幹空港、関空は国際拠点空港、神戸空港は地方空港である。これは極めて常識的で妥当な機能分担だ。それにさかのぼる平成5年11月26日付、大阪国際空港騒音対策協議会会長宛の航空局長書簡でも、大阪国際空港と関空の役割分担についても明記している。すなわち、「大阪空港は概ね1千km未満の中短距離国内線、関空は国際線および概ね1千km以上の長距離国内線」の役割分担があった。これが平成12年の航空法一部改正で実質的に無意味になった。

どういうことかということ、平成12年の航空法改正は経済的規制緩和を目指したものであった。これによって航空会社の路線参入、従来は路線ごとの免許が必要だったものが許認可制に変わった。そして使用機材の許認可が自由化された。これで航空会社が自由に路線を設定できるようになった。実質的には平成5年時点での役割分担は有名無実化した。

では諸外国において同一都市圏で複数空港がある所はどう機能分担しているのか。韓国では仁川が国際全方面および国内接続路線。従来の金浦は国内線専用空港になっている。ミラノはマルペンサが国際および国内線。リナーテが国内線とEU内だけの路線。これは政策的にマルペンサの利用を向上させるという意図がみられ、利用率向上のためにこのような政策規制が行われているもの。諸外国の事例と過去の経緯を踏まえ、改めて関空の国内線を考えてみると、関空国内線は際内ハブ機能を果たすための国内線という性格を先ず考えるべきだ。純粋な意味での国内線を考えてみると、関西圏の航空需要は北摂・阪神間中心で、関空が立地している泉州地域を起点・終点とするターミナル需要は乏しい。これを考えると、なぜ規制によって伊丹から国内線を関空へ移すのか非常に疑問である。関空の国内線は国際線あつての国内線である。その国内線にどうして需要を喚起させるかという、日本の他の空港になくて、関空にしか乗り入れていない海外都市路線がいくつあるか、便数をはじめとする利便性にどれだけ優れているか。すなわち国際線あつてこそ、実は関空の場合、国内線需要がついてくるのであつて、関空会社の考え方は経営的にいかなものか。

と申すのも、着陸料単価が国内線より国際線が高い。1便増便するなら国内線よりもまず国際線を営業努力すべきだ。それをなぜ国内線を政策的に公権力を使って持ってこなければならぬのか不思議でならない。関空はいま日中は満杯。だからこそ2期事業が必要。関空を調べてみると1時間当たり30回しか発着できない。3時間連続枠というのがあつて、1時間あたり30回でもかまわないが、3時間平均でとると1時間あたり27回、3時間で81回の制約がある。電車なら信号で待たせることができるが、飛行機は待たせると墜落するから3時間枠がある。現在すでに10時、19時台に30回の発着がある。他の時間が空いているというが、昨夏のダイヤでみると11時台12時台が各2回、13~18時台21回、結局1時間当たり2発着、つまり1便くらいしか増便できない。このような状態のところへ伊丹から強制的にもって行った路線を、どのようにして受け入れるのか不思議でならない。

繰り返しになるが、関空だけでは関西圏の航空需要を賄うことができないことを示している。また本来、関空が出来ても伊丹を存続したのは、存続協定*の精神から関西空港を補完的に共存し得る関係で捉えるべきだが、伊丹から国内線を持って行くやり方は、伊丹の代わりに関空は機能を果たす代替的、すなわち競合関係で捉えている考え方ではないか。しかし実際的には関空が主か伊丹が主かの考え方、逆にどちらが従かの考え方で捉えるも

のではないはず。

*) 存続協定...運輸省(当時)は、関西国際空港開港後も大阪国際空港を存続するという考え方で、空港の運用形態等について、大阪国際空港騒音対策協議会との間において協定を調印した(平成2年12月3日)。

補完と代替はどういうことか。例でいえば、補完は航空とモノレールの関係。つまり航空需要が増えればそのアクセス手段で使われるモノレールの需要も増えるであろう。これは共存関係ということ。代替とは、例えば東京 - 大阪間における新幹線と航空の関係である。同じ需要を相互で奪い合う競合関係である。伊丹と関空の関係を考えると、関空が1本の滑走路では関西圏の航空需要が賄えないので伊丹を残した。関空国内線は国際線との接続機能を果たすものであったことを考えてみると、関空シフトは単にシフトするだけで国内線を純増させるわけではない。従来の両空港の補完・共存関係を、代替・競合関係に自ら変えてしまう大きなミスを犯したものと判断せざるを得ない。地元の方から自ら役割分担問題を複雑化してしまった。その責任は関西空港会社にある。

3番目に、大阪国際空港は格下げすべきか。空港・航空問題に詳しくない人は、空港種別に疑問を持たれるかもしれない。これは昭和31年に制定された空港整備法上に基づく種別で、第1種空港は「国際航空路線に必要な飛行場」と明記してある。「運輸大臣(いまの国土交通大臣)が設置し管理する」ことが明記されていた。羽田と伊丹です。その後、国際航空路線に必要な飛行場は成田がそうであるように、個別対応型でないと造れないようになった。これは国の国際空港整備政策の大きなミスである。そのため、ある意味で法律違反を犯して成田は、今は株式会社になったが、設置し管理するものが新東京国際空港公団として当時設置された。そして関空会社が設置するものも含め、第1種空港と呼んでいるのが現在4つ、今後開港する中部空港を含め5つになる。これらは基本施設・付帯施設とも100%国の費用負担で設置することが法律上明記されている。

第2種空港は、主要な国内航空路線に必要な飛行場で、「A」と「B」の2つに分かれる。「A」は国土交通大臣が設置し管理する。基本施設は3分の2を国が負担し、付帯施設は100%国が負担する。全部で20空港ある。新千歳、仙台、名古屋、広島、福岡、那覇・・・なるほど主要な航空路線である。ほかにどんなところがあるか。稚内、八尾・・・、偏見はないがこれに今度伊丹が入って同じ種別となると釈然としない。「B」は国土交通大臣が設置し、地方公共団体が管理する。費用負担が「A」と若干変わっている。旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部の5つ。神戸空港は第3種空港で地方的な航空輸送を確保す

るため。青森など現在運用されているのは52。

確かに伊丹には国際定期便がないが、羽田も台湾線が移転して一時無くなったものの、いずれにせよ「国際航空路線に必要な飛行場」が第1種空港。伊丹に国際定期便がないから第1種空港ではないというが、では国際定期便が就航している空港とはどういう空港なのか。平成14年の各空港の国際線比率は、第1種空港はさておき、伊丹にも1回着陸があるが羽田はわずか0.7%。第2種Aから第3種空港まで国際定期便がある。共用飛行場の小松・美保に各5%程度の国際線が離着陸している。これを見ると、国際定期便が乗り入れている、あるいはその比率が高いことが第1種空港の必要十分条件ではない。

今回、国土交通省から打診のあった「伊丹を第1種空港としておくことは文理解釈上不自然」というのは、空港整備法自体が実状に合っていないといった方が正しいのではないか。国際定期便が伊丹に無いから格下げすると論ずる以前に、空港整備法そのものを実状に合わせて改正するのが、国土交通省の責任ではないか。

ではなぜ第2種、第3種空港に国際定期便が乗り入れられるようになったのか。平成3年の運輸政策審議会答申に基づくものだった。当時、成田は滑走路1本のままだった。開空も開港していない。その中で外国からの乗り入れ要望が盛んにあった。外圧があった。これに応えるための緊急避難的措置として、従来、例外的にしか国際定期便の無かった地方空港に国際便を就航させるようになった。ところが情報と同じで、こうした国際航空需要は出来るだけ拠点に集約した方が便利である。各地方都市から国際航空需要があるのは事実だが、実際には採算に合う程のものが各地方から世界の各都市に向けてある訳ではない。ご承知のように、実際に就航しているほとんどが韓国線です。結局、地方の人たちが仁川を経由して海外へ出て行くことに役立つような機能しか果たしていない。これは開空だ成田だということでは無しに、日本の国際ハブ機能を低下させることになってしまう。実際、国土交通省はその後この政策を転換して、日本の国際線は拠点空港に集約する。地方空港の国際線は積極的に増やさないことに転換した。文字通り外圧があったからこのような施策をとったわけだが、わが国において国際空港をいかに位置付けて整備するかについて、統一的、確固たる施策が無かった。昭和31年制定の空港整備法の欠陥を、なぜひとり伊丹空港のみに押し付けられることになったのか。一人の学者として釈然としない。

それでは伊丹は費用分担についてどう位置付けられて来て、今後位置付けられるべきかを考えてみたい。1つは平成2年12月3日付で「大阪国際空港存続及び大阪国際空港の

運用等に関する協定」(存続協定)がある。これに「運輸大臣が直轄で管理運営する国内線基幹空港とする」とうたわれている。これは当時の航空局長と大阪国際空港騒音対策協議会会長の間で結ばれたオフィシャルなもので、ここで明確に運輸大臣が設置・管理する空港として存続することがうたわれているのが、なぜ2種空港なのか分からない。確かに2種Aは大臣が設置・管理することで文字通りそうかも知れないが、羽田も国際線比率がほとんど無いわけで、いずれにせよここでいう運輸大臣が直轄管理運営するというのは、少なくとも2種を意味しているとは考えにくい。

そうは言っても、他の空港より騒音対策費用がかかっているではないか。確かに1種で全部国がやることになっているから建前上やってきたが、地元も負担すべきではないかと言われると確かにその通りで、発生原因者が費用負担すべきであろう。その意味で伊丹利用者だけに徴収する特別着陸料は妥当かと思う。ここで1点指摘しておきたいのは、費用だけが国から1種空港に使われているのではなく、収入もすべて国の財政へ行っているということ。逆に言えば、伊丹空港の着陸料収入は他の空港の騒音対策にも使われている。これを考えると、地元の費用負担を云々するなら収入も地元へ帰属させるべきであろう。そうであれば現行の空港整備法に問題はあっても、それに該当するのは2種Bであろう。いずれにせよ国内線基幹空港の文字が空港整備法の中に無いわけで、空港整備法の空港種別と費用負担率が現状にそぐわないのは事実。大阪国際空港の格下げ議論の過程で、空港整備法が今度見直されるそうで、そうなるとすれば、関西発の法律改正につながるよい機会になるのではないかと。

関空シフトで、「騒音問題があるから規制をかけるべきだ」とあったが、なぜ伊丹の騒音が悪化したのかということ、騒音算定法はあらかじめ定められていて、測定する前に先見分的に分かるはず。にもかかわらず平成12年6月の航空法一部改正の経済的規制緩和を優先させたために、路線参入自由化、使用機材の自由化によって航空各社が伊丹の増便・大型化に走った。これもある意味で国土交通省の政策失敗ではないかと思うが、地元へ反省すべき事がないかということ、騒音問題を出されたらアキレス腱のように地元は弱い。新たな提案とかが出来ない。国側から何か現状を変えたいとなると、騒音問題について地元にお伺いを立てなければならない。騒音とは直接関係ないことでもまず騒音対策協議会が窓口になっているのが実情。このことを考えると、この会の性格と役割を再検討する時期に来ているのではないかと。もちろん、騒音問題は完全に解消している訳ではなくて、今後も注意しなければならないのは事実だが、伊丹空港と地域の関係を騒音問題というキーワードだけでくくっていくのはいささか問題。これはまさに地元から発言し、地元の中で解決

すべき問題であるように思う。

さきほど関空会社について口を極めて批判したが、関空会社の経営問題とはどういうことかということ、関空会社は実に不幸な生い立ちにある。問うべきは空港という社会資本整備を民間会社が果たして良いのか。空港投資が市場原理になじむものかどうかということ。一言で言えばなじまない。少なくとも下物はなじまない。いま民営化論議が盛んで世界の潮流になっているが、関空会社のように建設から民間会社で行った事例はない。経済学の理屈をここで論じるのは時間の制約があって不適切だが、理論的にみておかしい。他方で成田は公団でやって、いま民間会社になって黒字でやっている。成田に出来て関空にできないのは理屈が違うと言われるが、言うまでもなく投資費用が全然違うし、かつ、成田の着陸料の方が関空より高い。

問いたいのは、黒字であれば国際空港はそれでいいのかということである。わが国の国際空港は近隣アジア諸国で大規模に整備されている。仁川、上海浦東・・・そうした空港に比べ、果たして国際コスト競争力はあるのか。旅客1人当たり直した空港利用料、施設利用料も含めて見ると、成田5,376円、関空5,836円。それに対し香港3,495円、シンガポール2,261円、仁川2,997円。安い空港を利用して行けばいいじゃないか、日本に住んでいるからといって、別に日本の空港から出る必要はないじゃないかといわれるかも知れないが、ここで神戸港の凋落を思い起こすべきだ。かつて神戸港は東アジアの中で先進的にコンテナヤードを建設して、東アジア地区のハブ機能を有していた。コンテナ取扱高は1980年第2位だった。それが平成14年なんと29位になってしまった。この轍を踏んではならない。関空会社の経営を伊丹からの国内線シフトだけで考えるのは稚拙な政策。やり易いからやったに過ぎない。国内線の関空シフトが全体利益になるかどうかという時、伊丹の機能を縮小させることは、着陸料収入が空港整備特別会計という国の収入になり、そこから関空会社への出資金、利子補給が支払われているので、この収入を減らすことが本当にいいことか。

次いで指摘したいのは、伊丹と関空の国内線の機能は異なる。3番目に、関西圏の航空需要を考えると、伊丹の規模を縮小したことがそのまますぐ関空国内線への移転につながらない。4番目、自分の経営努力で関空が国内線を純増させたのなら手放して喜ぶべきだが、お上の手を借りた。そのことで5番目、他の地域の人びとから見れば、地元で3空港の役割分担問題を調整できなかったから中央政府頼みになったじゃないかとの誤解を招きかねない。つまり、「関空会社の経営を改善するため国内線を増やす。伊丹空港は騒音

問題でお困りでしょうから減らして下さい」という議論は一見もっともらしいが、実はそうではない。伊丹空港と関西空港のそれぞれ個別利益が極大化するように思われるが、以上5点を全体で考えると、必ずしも全体利益につながらないという合成の誤謬が生じるからである。

そうした中で地元が果たす責任として5点指摘しておきたい。1つは騒音問題は地元で解決すべきである。そのとき11市協の在り方を地元から提案して考える。2番目、役割分担をめぐる地元の意見調整がある程度必要。ただし空港の機能と性格の規定は空港整備法上決められるものだから、地元の問題ではないことを明確に認識すべきだ。3番目、空港を活かした街づくりの努力、すなわち航空需要を創造する施策は、空港当局あるいは関空会社だけでなく、地域経済・地元が責任をもってやる。4番目、空港自体をいかに積極的に活用するか、その策の検討と提言を地元で行う。プロペラ機というのが分からない。プロペラ機がジェット機より騒音が低いという幻想にとらわれたジェット機、プロペラ機ではないか。そして他地域に対する説明責任が必要。なぜ関西圏に3つの空港が必要か。存続協定で、実はあそこは1種を暗黙裏ではあるが意味していた存続協定の存在を積極的に説明すべきだ。実際、伊丹は着陸料収入と騒音対策費を比較すると黒字空港であることもアピールする。

以上総合すると、この間の論議、とりわけ関空への国内線シフトを考えると、どうも大阪国際空港が関空2期事業の人身御供、犠牲者になっている。しかしこれを招いた反省として次の5点を指摘したい。1つは、大阪国際空港は確かに環境制約があるが、その中で活用することの努力に欠けていた。国際チャーター便、ビジネス便をつくったらよいと9年前に申し上げたが無視された。神戸空港には専門の会社ができる。神戸に出来て伊丹にどうして出来ないのか。熱意にいささか欠けるのは伊丹は育ちが良すぎるからではないか。努力しなくても需要はついてくると。2番目、関空開港時には良質的危機感が当時の周辺地域にはあった。しかしその後乗り入れ先との交流を、地道に継続的にやってきたか。3番目、関空は競合相手ではなく補完パートナーである認識が必要。そのため例えば伊丹発関空着の国際チャーター便をやってもいいではないか。4番目、積極的提言をしていく。過去の経緯だけでは先に進まない。ひとつ考えるのは、この地域はバスの長距離便が非常に多い。他方で夜9時以降の離発着が禁止されている。国際輸送では、貨物だがシー&エア輸送というのがある。飛行機の高速度性は良いが運賃が払えぬ。海運は運賃が安いが遅すぎる。ということで日本から欧州へ行く貨物を途中まで飛行機で、途中から船あるいはその逆で運ぶ。いま日本のローカル・ツー・ローカルの航空需要が経営的に難しい。これを

周辺に豊富なバスと結び付ける。エア&バスかバス&エアの政策提言をしてもよいのでは。5番目が全国的視点で他地域のことも考える。関空の経営問題そして伊丹の航空需要への対処をどうしたら良いかを考えると、関空と伊丹を経営的に統合か一体化してもいいじゃないか。そういうことを含めて、これから地元で議論して頂きたい。そのとき、単純な一体化でなく、関空は上物下物を分離した形で一体化したい。

神戸は第3種。発着わずか2万回。とりあえず自分たちで努力して、経営的に自立して初めて話は始まること。関空・伊丹のパートナー関係を論ずるとき、神戸を加えることはあえて複雑にする。すなわち、解を求めるのに変数の数を増やすより、方程式の数を少なくしたほうが良いと、神戸の問題は若干割愛させて頂いた。

〔完〕

【講師紹介】 高橋 望氏 (たかはし・のぞむ)

- ・ 1985 (昭和 60) 年 一橋大大学院博士課程修了。京都産大専任講師・助教授を経て、1996 (平成 8) 年から関西大学商学部教授。48 歳。岡山県出身。
- ・ 専攻は交通経済学。関西大学では、国際交通を担う外航海運産業と国際航空輸送産業を対象に、産業論的視点から研究、講壇に立つ。博士 (商学)
- ・ 著書に「国際交通論」(世界思想社)、「米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開」(白桃書房) など。