

空港民営化後のオーストラリアにおける継続的課題 —土地利用計画策定への地方政府の関与をめぐる—

かた だ きょう へい*
片 田 恭 平*

空港民営化から10年以上が経過したオーストラリアでは、空港の大規模な施設拡張や改修が相次いでいる。こうした拡張・改修においては、計画の段階であらかじめ、5年ごとに改定されるマスタープラン(Master Plan: MP)という土地利用計画の中に記載される必要がある。しかし、MPの策定においては、空港およびその周辺を領域とする地方自治体が関与できず、「空港と地元との調整」がなされぬまま、空港施設の拡張・改修に伴ってそうした自治体の都市・地域形成政策の実現に負の影響を与えてしまう、という問題点を抱えていた。もっとも、地元の地方自治体が強硬に持論を訴え続けるのに対し、空港事業者にとっては、経営条件が悪くなってしまったならば当該空港の運営から撤退するという選択も可能であり、「空港と地元との調整」に尽力するインセンティブは決して高くはない。このため、両者の調整の取りまとめに携わり続ける仲介役が必要となるが、航空・空港行政を担ってきた実績を有する中央省庁(オーストラリアにおいては連邦政府省庁)は、その適任者といえる。近年では、空港行政を管轄する連邦政府省庁によって、地方自治体が土地利用計画へ関与できる体制を築こうとする試みもなされたが、空港の土地利用計画と地方自治体の計画との整合性がどの程度まで考慮されるものなのかについては、依然としてあいまいなものにとどまった。以上に述べた情勢は、「空港と地元との調整」というテーマに、中央省庁が政策的な重点を傾けていく必要があることをわが国に伝えてくれているものと思われる。

はじめに

オーストラリア(連邦政府)が1990年代後半に空港民営化に着手してから、10年以上が経過した。同国での取り組みは、イギリス(BAA)と並び、空港民営化においては象徴的な例とされており、今日ではすっかり定着した感さえある。

本稿では、空港民営化を成し遂げたオーストラリアにおいて目下大きな論点となっている、空港の土地利用計画(land use planning)策定にあたっての地方政府(日本の地方自治体に相当)の関与をめぐる話題について紹介する。この中で空港およ

*(財)運輸調査局情報センター研究員

びその周辺を領域とする地方政府と空港を運営する事業者との利害調整、いわば地元調整ともいえる事柄が空港民営化によってさらに複雑さを増していることと、かつて空港行政を取り仕切っていた中央省庁が地元調整の枠組みづくりに努力していることを示す。そして、空港民営化の議論の最中にあるわが国へ、空港のあり方を考える上でこれほどまでに手間のかかる取り組みがあったことを、あらためて想起させたい。

空港民営化における論点は、廉価で上質のサービスを利用者に提供できているのかどうかということや、国家や地方自治体の財政が逼迫している中で経営効率性の向上とサービス水準の向上が可

能となるのかどうかということになる場合が多い。そして、いかにして空港民営化を効果的なものとするのか、あるいは空港民営化が達成可能なのかどうかという点が着目されがちである¹⁾。しかし、本稿の主眼は、民営化を成功させるために必要な条件を提示することではなく、民営化した後も中央省庁には携わるべき大きな案件がまだ残されている、という点を示すことにある。

1. オーストラリアにおける地方制度・省庁事情

本題に入る前に、基礎的な情報として、オーストラリアの地方制度や省庁に関する留意点といった制度的背景について整理しておきたい。

(1) 地方制度

オーストラリアの政府・行政制度は、連邦(Commonwealth)、州(State)、基礎自治体(City Council, County Council, Shire Council, Municipal Councilなど：日本の特別区や市町村に相当)の三層から成る。州とは、クイーンズランド、ニュー・サウスウェールズ、ビクトリア、南オーストラリア、西オーストラリア、ノーザン・テリトリー(北部準州)、キャンベラ首都特別区の7つであり、基礎自治体の数はオーストラリア全土で550以上(2011年3月現在)におよぶ。日本においてはいわゆる「国」に相当する中央政府・中央省庁として連邦政府とその行政を担う省庁があり、地方政府として州政府(State Government)と各州に属する基礎自治体の二層がある、という構成になっている。本稿では、これら州政府と基礎自治体をまとめて地方政府と呼称する。

オーストラリアでは、連邦政府の所有地においては連邦法が地方政府の法律・規定よりも優越するという原則がある。すなわち、空港の土地が連

邦政府の所有である場合、州政府や基礎自治体による計画・建築関連の法規制の効力はおよばないということになる。

(2) 連邦政府の航空・空港行政の所轄省庁

オーストラリアの行政事情について記述する際に注意を要するのは、航空・空港行政に限らないが、連邦政府における所轄省庁の名称が時期によって異なることが少なくない点である。

オーストラリアでは、連邦政府議会の総選挙の結果による政権交代や内閣改造等と連動して度々省庁再編が行われ、所轄事項や名称が変更される。例えば、2007年11月のハワード政権(自由党)からラッド政権(労働党)への政権交代に伴って、それまでの交通・地方サービス省(Department of Transport and Regional services)は、インフラ・交通・地域開発・地方政府省(Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government)へと再編された。さらに、2010年9月には、ケビン・ラッド氏から同じ労働党のジュリア・ギラード氏への首相交代に伴う新内閣の発足によって、インフラ・交通省(Department of Infrastructure and Transport)へと再編され、現在に至っている。そして、こうした再編と同時に、省のトップである大臣の名称も合わせて変更されることになる。

以下、本稿では便宜的に、連邦政府において航空・空港行政を所轄する省庁をインフラ・交通省、その省庁の大臣をインフラ・交通大臣と表記する。

2. オーストラリアにおける空港民営化の概要

オーストラリアでの空港民営化は、従前は連邦空港公社(Federal Airports Corporation : FAC)が管理運営していた空港を対象に50年間(最大で99

1) このような傾向は、橋本・深山・越智・山内(2010)などからうかがうことができる。

年間まで延長可能)の長期リース権を売却する、という形式で行われた。民営化政策は段階的に進められ、第一陣として1997年にメルボルン空港、ブリズベン空港、パース空港のリース権が売却され、翌1998年にはアデレード空港、キャンベラ空港など15の空港のリース権が売却された。シドニー第二空港の建設問題の紛糾を受けて民営化の手続きが遅れていたシドニー

(Kingsford-Smith) 空港でも2002年にリース権の売却が完了し、2003年にはかつて FAC が管理運営していた22空港全ての民営化が完了した。

図1はこの22空港のうち、定期航空便を扱う14の「一般空港」の場所を地図で示したものである。ここからは、長期リース権の売却によって民営化された空港の多くが主要都市の空港であることがうかがえる。

オーストラリアでの空港民営化において基軸となる法律が、1996年空港法 (Airports Act 1996) である。ここでは、空港のリースの方法、空港事業者(リース料を払って空港の運営を担う企業)に求められる要件、空港の土地利用計画の枠組みやその策定手順などについて規定している。また、民営化の対象となる空港の土地は連邦政府の所有地であると定義している。これはすなわち、民営化のなされた空港の土地利用計画は州や基礎自治体のそれとは独立した体系として築かれる、ということの意味している。

図1 オーストラリア空港立地図(旧連邦空港会社 (FAC) 運営の「一般空港」)



3. 空港の土地利用計画における問題点

オーストラリアの航空市場は拡大傾向にある。表1、表2からうかがえるように、2008年のリーマンショックに端を発する世界同時不況で被った影響もわずかなものであった。2001年のアメリカ同時多発テロや SARS 流行に起因する航空需要の落ち込みなど、年によっては市場が縮小することも見受けられるものの、概して見れば国内路線・国際路線ともに年々利用者が増え続けているといえる。

民営化された各主要都市の空港では、大型機材 A380への対応や利用者増大に合わせた容量拡大を目的とした、航空系施設の大規模改修が相次いでいる。例えば、キャンベラ空港では2006年に主滑走路の拡張が行われ、ブリズベン空港では2007年に平行滑走路の整備計画が固められた。ゴールドコースト (Coolangatta) 空港では、2004年から2010年にかけて滑走路の延長 (2,142m → 2,500m) とこれに伴う空港ターミナルビルの増改築がおこ

2) ただし、テナントクリーク空港とマウント・アイザ空港については、例外的に MP の策定は義務付けられていない。

なわれた。さらにパース空港では、2010年11月の空港事業者(Westralia Airports Corporation Pty Ltd)の報道発表によると、今後駐機場と誘導路の拡張整備に着手する予定があるとされている。

しかし、こうした事態は決して手放しで喜べるものではない。オーストラリアでは、空港の施設拡張および改修にはマスタープラン(Master Plan: MP)の策定が必要となっている²⁾。MPは、土地利用計画の制度として1996年空港法によって定められたものである。策定時から20年間の開発計画についてその概略を記載するように規定されており、5年毎の改定が義務付けられている。表3

は空港民営化後から現在までに14の「一般空港」が策定したMPの一覧である。民営化後のMPは空港事業者自身の手によって立案され、インフラ・交通大臣の承認を受けねばならないとされている。しかし、ここにおいては、州政府や基礎自治体といった地方政府が策定に関与できない、という問題点を抱えていた。それゆえ、空港およびその周辺を領域に抱える地方政府と空港事業者との利害調整、いわば「空港と地元との調整」に難点を残すこととなったのである。

こうした土地利用計画の策定を通じた「空港と地元との調整」をとりわけ必要とするテーマとなっているのが、騒音被害発生予測区域(Australian

表1 オーストラリア国内航空路線の輸送実績

会計年度	旅客数 (千人)	旅客キロ数 (十億人)	座席数 (千席)	運航回数	搭乗率 (%)
1984-85	13,768	10.60	21,123	411,621	72.0
1985-86	14,799	11.59	22,642	426,450	71.9
1986-87	15,267	12.37	23,352	427,149	71.5
1987-88	16,471	13.62	24,130	435,622	74.4
1988-89	16,845	14.17	24,430	452,433	75.3
1989-90	12,273	10.49	18,836	364,595	70.7
1990-91	16,935	15.14	26,123	444,183	69.6
1991-92	20,997	19.81	29,384	490,740	77.1
1992-93	21,476	19.85	30,943	522,879	75.5
1993-94	24,789	23.86	35,549	543,428	74.2
1994-95	26,997	26.39	39,610	572,035	71.9
1995-96	28,611	28.37	41,964	589,501	71.5
1996-97	29,041	29.34	43,024	592,477	70.8
1997-98	29,358	29.78	42,291	589,262	72.5
1998-99	29,734	30.39	42,322	596,302	73.6
1999-00	31,365	32.20	43,442	595,629	75.5
2000-01	34,105	35.01	47,541	625,903	75.0
2001-02	30,510	32.30	41,596	493,750	76.4
2002-03	32,104	35.10	43,207	484,895	77.1
2003-04	36,411	40.40	47,683	501,771	78.1
2004-05	40,435	45.05	53,859	544,317	77.3
2005-06	42,531	47.78	56,532	535,388	77.3
2006-07	45,827	52.02	59,121	528,863	79.2
2007-08	49,279	56.19	63,873	549,511	79.1
2008-09	50,243	57.56	65,511	552,277	78.6
2009-10	51,761 ^(※)	59.03 ^(※)	66,603 ^(※)	564,400 ^(※)	79.5

(※) = 2010年6月における速報値

出所: BITRE, "Australian transport statistics Yearbook 2009", および BITRE, "Australian Domestic Airline Activity" (Website Release) を参考に筆者作成

Noise Exposure Forecast: ANEF)の問題である。

ANEFの領域は、航空機の運航回数、航空機の機種、飛行経路、および滑走路の形状に基づいて予測・決定される。ANEFは騒音の影響の大きさに基づいて等高線状に表現され、これを構成する各境界線には、騒音源である空港に近いものほど値が大きくなるように、数字が付与されている。この中で土地利用計画上とりわけ重要な意味合いを持つのが、ANEF 20およびANEF 25と名付けられた境界線である。騒音にさらされることが望ましくない建造物とされる、住宅(集合住宅を含む)、学校、および医療・福祉施設については、ANEF 20より外側については制限なしに建造が

表2 オーストラリア国際航空路線の輸送実績

会計年度	旅客数 (千人)	座席数 (千席)	運航回数	搭乗率 (%)
1984-85	4,989	(集計なし)	22,385	(集計なし)
1985-86	5,424	(集計なし)	25,308	(集計なし)
1986-87	6,195	(集計なし)	29,698	(集計なし)
1987-88	7,212	(集計なし)	33,848	(集計なし)
1988-89	7,931	11,436	38,854	69.3
1989-90	8,253	12,257	42,353	67.3
1990-91	8,425	12,992	45,300	64.8
1991-92	9,043	13,773	48,419	65.7
1992-93	9,759	15,024	52,295	65.0
1993-94	10,622	15,709	54,781	67.6
1994-95	11,568	17,443	60,658	66.9
1995-96	12,679	19,610	68,387	66.0
1996-97	13,718	20,792	74,347	67.4
1997-98	14,080	21,604	77,811	66.7
1998-99	14,564	21,622	80,476	68.9
1999-00	15,584	22,896	86,751	69.3
2000-01	17,127	24,566	93,828	71.1
2001-02	16,486	22,893	87,557	73.8
2002-03	16,108	23,063	89,374	71.8
2003-04	18,131	25,886	100,336	71.5
2004-05	20,310	29,691	116,087	69.7
2005-06	21,097	30,041	117,790	71.3
2006-07	22,138	29,769	119,330	75.6
2007-08	23,265	30,625	124,176	77.1
2008-09	23,487	32,174	131,560	74.2
2009-10	25,626	34,310 ^(※)	141,195 ^(※)	75.7

(※) = 2010年6月における速報値

出所: BITRE, “Australian transport statistics Yearbook 2009”, および BITRE, “Australian International Airline Activity” (Website Release) を参考に筆者作成

可能であるが、ANEF 20と ANEF 25に挟まれた区域においては建造が可能となるかどうかは条件次第となる。そして、ANEF 25よりも内側の、より空港に近い区域においては、こうした建造物は建造が不可とされている。

オーストラリアでは、各空港が策定するMPにおいてANEFを示すように1996年空港法によって規定されている。図2はシドニー空港近接地域のANEFを一例として示したものであるが、これから判別できるようにANEFはかなりの広範囲にわたって設定されている。

滑走路等の航空施設の拡張整備によるANEFの範囲の変化は、地方政府に大きく影響を与える

こととなる。すなわち、ANEFの範囲が広がると、住宅、学校、医療施設等の建造が新たに制限を受けることとなるため、地方政府にとっては開発および政策実現の機会が失われてしまうのである。例えば、大都市近傍の基礎自治体が住民増による税収の拡大を狙って、都心のベッドタウンとなるべく住宅地としての発展を目指そうとしても、ANEF 20よりも空港寄りの区域ではこの目的を果たすことは困難になる。したがって、地元の地方政府は、概ね5年毎のMPの改定に合わせてなされるANEFの範囲決定にあたって自分たちとの利害調整を図るようにと求めることとなる。

また、ANEFに関わる問題の他にも、土地利用計画の策定を通じた地方政府との計画調整を必要とするものの一例として、空港の施設整備と周辺インフラ整備の一体性の確保がある。空港施設の容量の拡大が進むのに対し、空港へのアクセス道路などといった周辺インフラの整備が追いついていないことによって、交通混雑問題の発生などを引き起こしたため、地元の地方政府から危惧を抱かれているのである。

以上に見てきた要因から、MPの策定プロセスに地元の地方政府を関与させる取り組みを通じて「空港と地元との調整」を執り行うことが、重要な論点となっているのである。

表3 空港民営化後にオーストラリアで策定された
マスタープランの一覧
(旧・連邦空港公社 (FAC) 所有の一般空港)

空港名	マスタープランの策定年月 (連邦所轄省庁大臣からの承認を受けた年月)
シドニー	2009年8月 2004年3月
メルボルン	2008年11月 2003年9月 1998年12月
ホバート	2010年6月 2004年11月
ロンセストン	2010年3月 2004年12月 1999年10月
アデレード	2009年12月 2004年10月 1999年8月
ブリズベン	2009年9月 2004年5月 1999年2月
ゴールドコースト	2006年12月 2001年(承認月不詳)
タウンズヒル	2004年11月 1999年9月
マウント・アイザ	例外的に、マスタープラン策定は必要とされていない
パース	2009年11月 2004年8月 1999年5月
ダーウィン	2010年12月 2004年12月 1999年9月
アリスプリングス	2010年8月 2004年12月 1999年9月
テナントクリーク	例外的に、マスタープラン策定は必要とされていない
キャンベラ	2009年8月 2005年2月 1999年8月

4. National Aviation Policy Review での土地利用計画をめぐる動向

オーストラリアでは2007年の年末以降、ラッド労働党政権への政権交代に伴う連邦政府の政策見直しの一環として、National Aviation Policy Review と呼ばれる航空分野の政策再編がなされた。その中では、空港の土地利用計画への地方政

府の関与をどのようにしていくのが大きな論点となった。

連邦側の認識によれば、National Aviation Policy Review とは、連邦政府の所轄省庁であるインフラ・交通省と、空港の利害関係者である空港事業者や地方政府などとの協調による、双方向型の政策形成とされている。具体的には、導入としてインフラ・交通省が論点を提示する Issues Paper の公表(2008年4月)、提示した論点に対して寄せられた意見を参考にインフラ・交通省がとりまとめの草案として作成する Green Paper の公表(2008年12月)、最終的なとりまとめである White Paper の公表(2009年12月)、といった3段階のプロセスから成る。

Issues Paper および Green Paper の公表に際しては、広く利害関係者から意見を募る措置がなされた。これに対して、空港事業者、州政府、基礎自治体およびその連合体といった組織・機構ばかりでなく、一市民、大学の研究科、民間経済シンクタンク、さらには騒音問題を契機に設立された住民団体などに至るまで、実に多数の個人および機関から意見書がインフラ・交通省に寄せられた。

こうした中で、ANEFによって地元の地方政府の開発や政策実現が制限されるという点は、シドニー空港を領域内に抱えるニュー・サウスウェールズ州政府やキャンベラ空港に近接するクイーンビアン市などからの意見書で主張されている。

また、周辺インフラの整備とのバランスを調整する機会を求める意見は、ブリズベン空港を領域内に抱えるクイーンズランド州政府から提示された。同州政府はブリズベン空港の利用者増と設備充実を歓迎する意向を示しているが、それと同時に、MPの策定にあたって同州政府のインフラ整備計画とのすり合わせを行う機会を求めている。このように、MP策定への関与は、地方政府が空港事業者と対立的な姿勢を取っておらずとも要望する事項なのである。

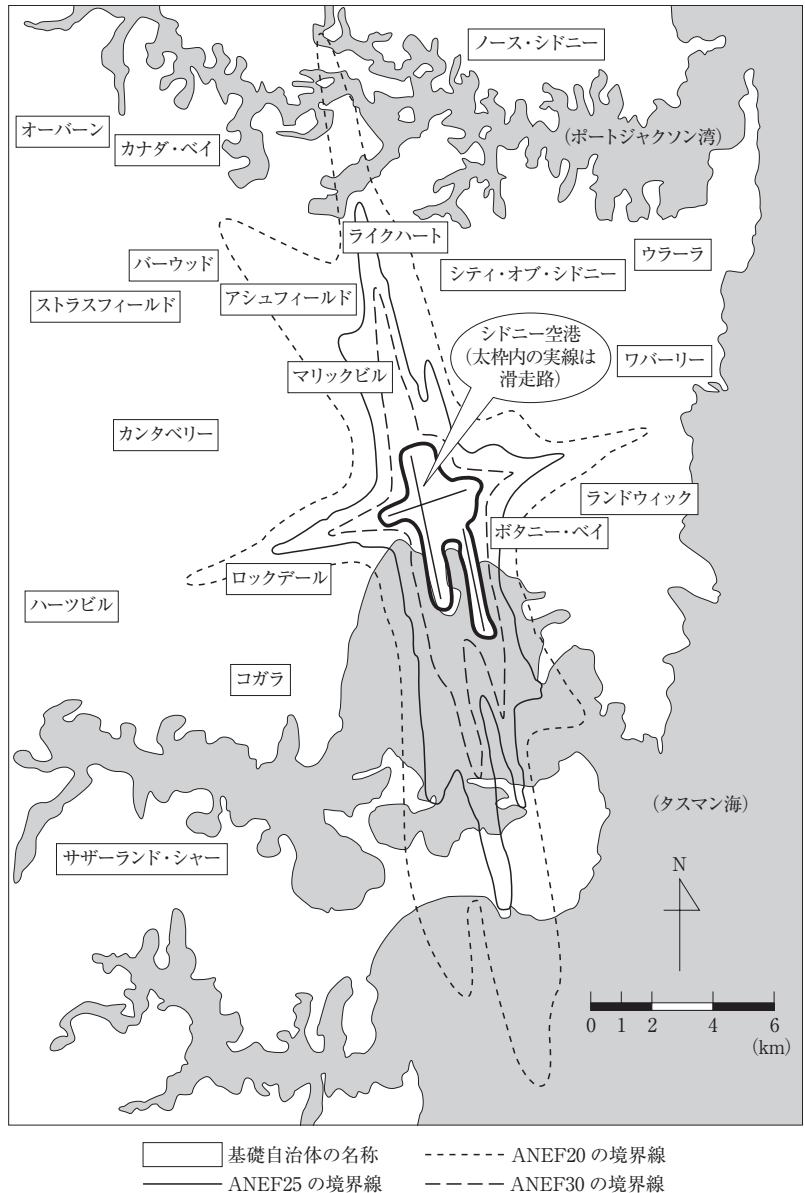
国際航空政策、安全輸送、航空騒音問題、空港使用料のモニタリングなど、National Aviation Policy Review およびそのとりまとめである White Paper において扱われる項目は多岐にわたっている。しかし、Green Paper の公表後に寄せられた220の意見書のうちの3分の1以上には、空港の土地利用計画に関連する内容が含まれていた。こうした反響を受けて、White Paper の要約では空港政策における地方政府との協調の必要性が明記され、White Paper 本文においても土地利用計画の枠組みの強化 (Enhancing the airport planning framework) として1節が割かれた。さらに、この節の中では、空港の土地利用計画と地方政府の計画との整合性に配慮する必要があると明記されている。そして2011年2月には、こうし

た White Paper の内容を反映させる形で、MP をはじめとした空港の土地利用計画に地方政府を関与させる機会 (Planning Coordination Forums) を設ける際の基準として、Planning Coordination Forums Guidelines というガイドラインが策定・公表された。

しかし、White Paper においてもこのガイドラ

インにおいても、空港の土地利用計画と地方政府の計画との整合がどの程度まで考慮されるのかについては明確な規定がなされなかった。2011年2月のガイドラインでは、Planning Coordination Forums は意思決定や争議解決の場ではないと明記された。Freestone and Baker (2009) は、White Paper の内容に対し、具体的にどのように

図2 シドニー空港近接地域における ANEF



して空港および中央省庁と地方政府との関係を調整していくのが未だにはっきりしていないと評している。

これでは、空港事業者と地方政府の両者が提案に工夫を加えるか、あるいは歩み寄りに尽力するかによって強制力がなくとも協議がまとまるのでなければ、依然として地方政府側が懸念を表明し続けることになってしまう。土地利用計画の策定を通じた「空港と地元との調整」をめぐる課題は、まだ解決されたとはいえない状況なのである。

5. 「空港と地元との調整」への継続的な対応の必要性と中央省庁の果たすべき役割

空港の施設整備をめぐる利害調整においては、もちろん当事者である空港事業者と地方政府の双方の自助努力がなされることも重要である。あるいは、両者の直接交渉が積極的に行われるのであれば、わざわざ中央省庁が両者の調整のための制度を用意する必要などないのかもしれない。

しかし、空港事業者と地元との間には無視し難い意識のズレが指摘できる。空港事業者にとっては、あくまでも、空港施設に関わる諸々の取り組みが投資価値の安定化に資するのかが重要である。先述した各空港施設の改修にあたって空港事業者から表明されたニュースリリースにおいても、空港事業者が年次事業報告書の中でこうした改修事業の成果について触れる際にも、大規模改修の取り組みがいかに空港の資産価値を向上させるものであるかが欠かさず記述されている³⁾。

しかも空港民営化後であれば、極論すれば、空港事業者は投資対象としての期待値が低下したならば、ないしは経営条件が悪くなってしまったな

らば当該空港の運営から撤退してしまってもいい、ということになる。1996年空港法では、「この法律はその条項に記されたもの(=「空港事業者の外資による株式所有は49%を上限とする」などの規定に反し、適法な空港事業者としての要件を喪失した場合)とは異なる方法で空港のリースが終了されることを暗に妨げるものではない」とされており、空港事業者の撤退という極端な想定が現実にかかる可能性は否定できない。この点を考慮するに、空港事業者にとって「空港と地元との調整」に尽力するインセンティブは、決して高くはないといえる。

対して、地元の地方政府は、空港が廃港にならない限りは自ら空港と関わりを断つことはできない。そして、3.で述べたように、自分たちが土地利用計画の策定に関与できる機会がほしいのであり、土地利用計画に自分たちの意見が反映されるようになってほしいのである。それゆえ、空港事業者の姿勢がどうであろうとも強硬に持論を訴え続けることになる。

これでは、両者の間に直接交渉を期待しようにも、妥協点を見出せるとは限らず、ともすれば交渉相手の一方(=空港事業者)が突如姿を消す可能性すらある。したがって、両者の調整の取りまとめに携わり続ける仲介役が必要となる。ここにおいて中央省庁(オーストラリアにおいては連邦政府のインフラ・交通省)は、航空行政を担ってきた実績があり、両者以外に空港へ深く関わりを有する主体なので、その役割に適しているといえよう。

ここまで本稿で見てきたように、オーストラリアでは中央省庁がNational Aviation Policy Reviewの取り組みやPlanning Coordination Forums Guidelinesの策定を通じて調整の舞台を用意する役割を果たしてきたが、それは妥当な帰

3) 例として、パース空港を運営するWestralia Airports Corporation Pty Ltdが2010年11月25日に公表したニュースリリース“\$500 Million Redevelopment for Perth Airport”や、ゴールドコースト空港を運営するQueensland Airports Limitedの“Annual Report 2010”などが挙げられる。

結といえる。とはいえ、「空港と地元との調整」については課題を残したままという点を見るに、今後もそうした調整に関する枠組みに随時手を加えていく必要に迫られるものと想定される。

むすびにかえて

以上のように、オーストラリアにおける空港の土地利用計画をめぐる情勢は、継続的な対処が必要な状況となっている。しかも、民営化がなされたことによって空港事業者の撤退という事態が生起する可能性が加わり、いっそう複雑な問題へと拡張している。こうした情勢は、「空港と地元との調整」という、手間がかかる上に達成感には乏しいが向き合い続けねばならないテーマへ、わが国においても中央省庁が政策的な重点を傾けていく必要があることを、伝えてくれているものと思われる。

既にわが国においては、環境影響評価を通じた複数の利害関係者のあいだの計画調整が制度化されており、成田空港における円卓会議の経験もある。2008年12月に国土交通省航空局によって策定された「空港の設置及び管理に関する基本方針」でも、空港運営に関する基本的な事項として、関連する地方自治体・事業者・その他諸団体との協力が記されており、空港法の規定ではこうした自治体などを参画させた「協議会」の開催を可能としている。以上の諸制度や経験からも明らかな「空港と地元との調整」といった取り組みの重大性と繁雑さを、空港民営化というテーマを扱う中でも、再認識すべきなのではないだろうか。

[参考文献]

[1] 運輸政策支援機構「主要国運輸事情調査第二部 (アメリカ・オセアニア地域)」, (オンライン), http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/usa_

cont.htm

- [2] 橋本悟・深山剛・越智成基・山内弘隆(2010)「イギリス・オーストラリアの空港民営化に関する国内外の論文紹介」『運輸政策研究』第13巻第1号, pp.22-29.
- [3] Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (BITRE), “Australian transport statistics Yearbook 2009” available online at http://www.bitre.gov.au/publications/10/Files/BITRE_TRANSPORT_STATS_YEARBOOK_2009.pdf
- [4] Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (BITRE) ウェブサイト <http://www.bitre.gov.au/>
- [5] Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government “National Aviation Policy White Paper” available online at <http://www.infrastructure.gov.au/aviation/nap/index.aspx>
- [6] Freestone, R., Baker, D., 2010, “Challenges in land use planning around Australian airports”, *Journal of Air Transport Management*, 16, pp.264-271.
- [7] Queensland Airports Limited “Annual Report 2010” available online at http://www.qldairports.com.au/pdf/QAL_Annual_Report_2010.pdf
- [8] Sydney Airport Corporation Ltd “Sydney Airport Master Plan 2009” available online at <http://www.sydneyairport.com.au/SACL/Master-Plan.html>
- [9] Westralia Airports Corporation Pty Ltd ウェブサイト <http://www.perthairport.com>