

北部九州における新空港建設問題

——九州国際空港構想と新福岡空港構想を巡って——

山 本 耕 三*

I. はじめに

1995年8月に「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方(中間とりまとめ)」(航空審議会, 1995)が発表された¹⁾。6次空整までに地方空港のジェット化が概ね達成されたことを受けて、中間とりまとめでは首都圏・近畿圏・中部圏の三大都市圏における拠点空港整備を主眼に置いている。三大都市圏以外の地方空港整備は、その投資規模が抑制される見込みである。

7次空整への採択をめざして、北海道においては丘珠空港のジェット化をめぐる議論されている。しかし、その議論は賛否相半ばである(斉川, 1995; 社団法人北海道開発問題研究調査会, 1996a; 1996b; しゃりばり編集部, 1996a; 1996b; 田村, 1995)。

一方、北部九州²⁾においては、2つの空港整備構想が立てられている。1つは、九州各空港の国際線を集約する九州国際空港構想である。もう1つは、玄海灘に海上空港を造る新福岡空港構想である(第1図)。ともに、福岡空港の処理能力が限界に近づきつつあることから構想された。だが、7次空整の中間とりまとめでは両方とも見送られた。その理由は、7次空整は三大都市圏の拠点空港整備に集中投資する方針であるからと報道されている³⁾。そのため、三大都市圏以外の空港整備構想が採択されるためには、必要性の説得力ある説明が求められよう。現段階において、必要性の十分な説明ができていない点においては、北部九州の場合も丘珠空港の場合も共通していると思われる。

本稿では、7次空整の中間とりまとめにおいて見送られた空港整備構想の中で最大の投資規模である、北部九州の空港整備構想を紹介し、その問題点を指摘する。そして、北部九州に限らず、今

後の空港整備に関する論議の深化に資することを目的とする。

II. 北部九州における空港の現状

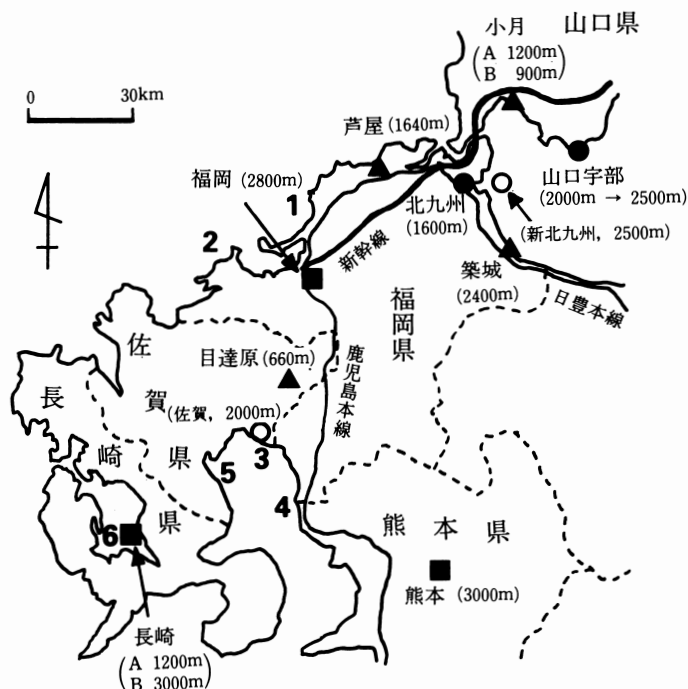
第1図は、島嶼部を除く北部九州と山口県西部の空港分布を示したものである。自衛隊の飛行場や、建設中の空港、九州国際空港と新福岡空港の候補地も併せて示した。沖縄を含む九州には、福岡・佐賀・宮崎の3県を除く各県に3,000m滑走路を持つ空港がある。民間航空が乗り入れている空港のうち、3,000m以上の滑走路を持つ空港は全国に12あるが、その半数の6つは九州にある(運輸省, 1995a)。このように、九州は現状でも空港先進地と言えるが、北部九州だけを取り上げても、新北九州空港⁴⁾と佐賀空港⁵⁾が建設中であり、福岡空港の拡張工事が行われている。

九州国際空港構想と新福岡空港構想は、ともに福岡空港の処理能力が限界に近づきつつあることから構想されている。そこで、福岡空港の現況を簡単に紹介しておく。

福岡空港の1994年度の旅客数は1,545万人で、羽田空港(4,375万人)・成田空港(2,367万人)・伊丹空港(1,794万人)に次いでわが国第4位である⁶⁾。また、同空港の着陸回数は49,870回である。滑走路1本あたりに換算すれば、成田空港(61,805回)に次ぐ。滑走路は2,800mのが1本であり、わが国有数の旅客数と着陸回数がありながら、滑走路の長さや本数では見劣りがする。福岡空港は市街地に囲まれており、滑走路の延長や増設は困難である。

同空港はエプロン(駐機場)の幅が狭く、大型ジェット機の駐機スポットが不足している。国内線ではボーイング747型機が駐機できるスポットは3つしかない⁷⁾。また、1980年代後半以降の国際

* 広島大学・院



- 民間空港
- " (建設中)
- ▲ 自衛隊飛行場 (築城は米軍と共用)
- 民間と自衛隊の共用空港 (福岡は米軍も共用)

九州国際空港構想 新福岡空港構想

- | | |
|-----------|-----|
| 1 新宮・津屋崎沖 | 玄界東 |
| 2 糸島半島沖 | 玄界西 |
| 3 佐賀空港地区 | |
| 4 大牟田・荒尾沖 | |
| 5 鹿島沖 | |
| 6 長崎空港地区 | |

第1図 北部九州・山口県西部の空港および飛行場分布

注：() 内は滑走路の長さ

資料：運輸省 (1995a), 朝雲新聞社 (1995)：『防衛ハンドブック (平成7年版)』,
日本経済新聞西部支社版 1994年6月7日付朝刊,
福岡空港将来構想検討委員会 (1995)

線の急増に伴い、国際線のエプロンやターミナルビルの拡張に迫られている。そこで、滑走路の西側の、旧米軍板付基地であった未利用地に貨物施設と国際線旅客ターミナルを移転し、その跡地を国内線旅客ターミナル拡張に転用する事業が進められている (第1表, 第2図)。国内線貨物施設の西側移転は1995年に行われ、国際線旅客ターミナ

ルと国際線貨物施設は1999年移転予定である⁸⁾。

一方、同空港は都心からのアクセスの便利さでは世界有数である。福岡市営地下鉄が乗り入れており、福岡市の都心の天神まで11分 (5.8km)・博多駅まで5分 (3.3km) である。

しかし、都心に近く、市街地に囲まれた空港であるため、空港周辺や航空路直下では騒音問題を

抱えている。そのために補償⁹⁾が必要な上に、法令上は24時間運用であるが、緊急時を除いて運用時間は7時から22時までに制限されている(福岡県, 1993)。

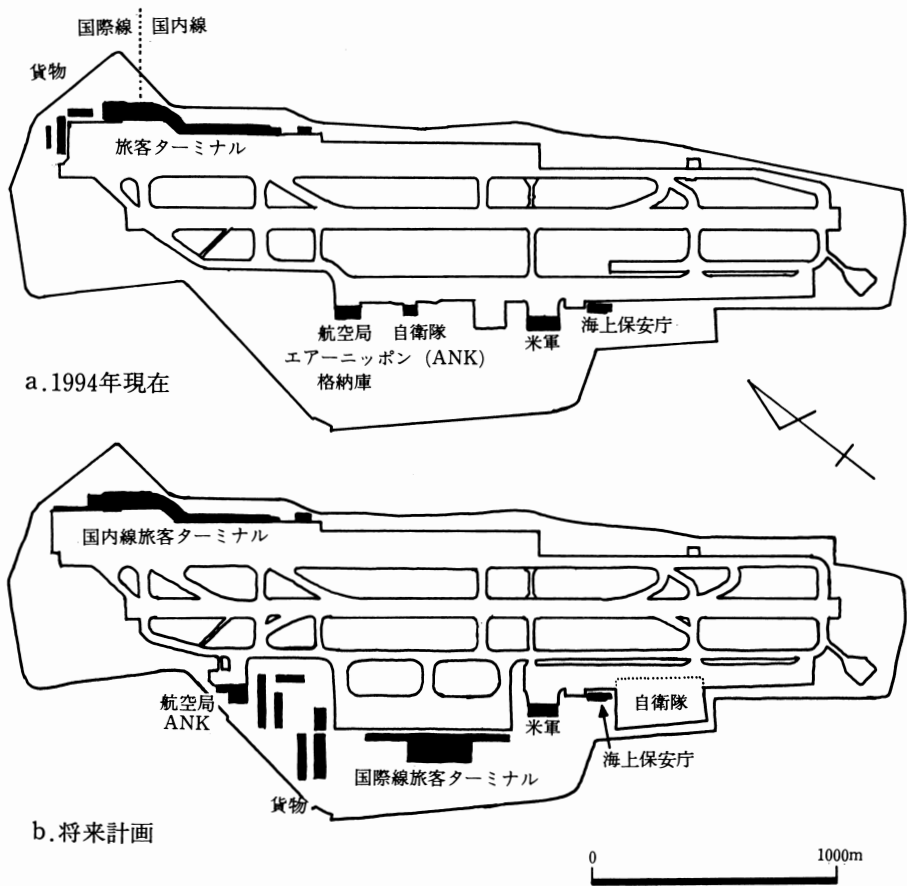
空港周辺の空間は航空法の制限表面の規制を受け、それを超える高さの建築物を建てることはできない(第3図)。例えば、博多駅周辺の業務地区は水平表面区域にあり、空港標高+45mの建築物の高さ制限を受ける。都心の天神地区は円錐表面区域にあり、空港標高+60m程度の制限を受ける¹⁰⁾。したがって、空港の存在が福岡市における土地の高度利用を妨げる一因になっている(福岡空港将来構想検討委員会, 1995)。

また、同空港は米軍板付基地時代の拡張に際して民有地を借地として収用したため、現在も用地の約3分の1が民有地である。そのため、借地料

第1表 福岡空港の施設現況と将来計画値

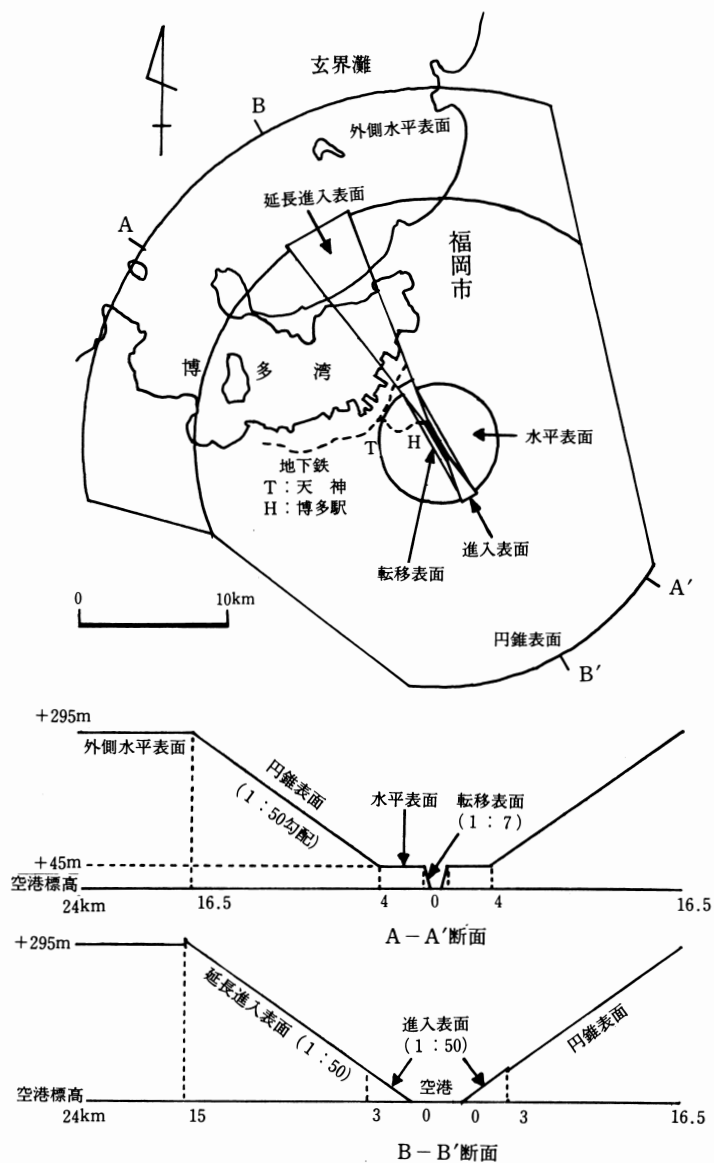
1994年現在				将来計画値
エ プ ロ ン (スポット)	国 内 線	大型ジェット機	9 ¹⁾	11
		中型ジェット機	—	1
		小型ジェット機	4	3
		プ ロ ペ ラ 機	—	2
		計	13 ²⁾	17 ²⁾
	国 際 線	大型ジェット機	5	11
		中型ジェット機	—	3
計		5	14	
旅客ターミナル ビ ル (m ²)		国 内 線	79,709	109,100
		国 際 線	29,423	72,400
貨 物 施 設 (m ²)		国 内 線	5,835	11,300
		国 際 線	6,779	13,100

注1) このうちボーイング747型機用は3つのみ。
2) ナイトステイ専用エプロンを含まず。
資料：福岡空港将来構想検討委員会 (1995)



第2図 福岡空港の施設現況と将来計画

資料：建設省第四港湾建設局博多港工事事務所発行のパンフレット



第3図 福岡空港周辺の制限表面

注：制限表面の設定方法は空港によって異なる。

資料：『官報』第13915号（1973年5月17日）運輸省告示第189号，
運輸省大阪航空局広島空港事務所資料

を毎年支払い続けている¹¹⁾。

III. 九州国際空港構想

福岡空港の処理能力が近い将来限界に達することが予想されことや、長距離国際線が就航するには滑走路が短く延長する余地もないことから、

1987年頃より、地元財界等によって新空港整備の提言が行われるようになった。九州国際空港として構想が具体化していったのは、1989年に九州・山口経済連合会に国際空港問題部会が設置されて以降のことである。1990年には九州各県が加わり、九州国際空港構想検討委員会に改組された（福岡

県, 1993)。その構想は, 4,000m 級の 2 本の平行な滑走路を持つ国際ハブ空港を九州に建設し, 九州の各空港の国際線をそこに集約する, というものである¹²⁾。福岡空港以外の空港の国際線はわずかであり(第 2 表), 実質的には福岡空港の国際線の移転構想と言うこともできる。

1992 年 5 月に福岡都市圏への立地が適当であるという「九州国際空港必要性等調査報告書」がまとめられた。これは, 福岡空港の国内線も新空港に移管することが想定されており, 次章の新福岡空港とはほぼ同じ構想である(福岡県, 1993)。

しかし, 福岡一極集中を加速するという福岡県以外の各県からの批判を受け, 1992 年 10 月の九州地方知事会と九州・山口経済連合会の意見交換会において候補地選定をやり直すことが決定した。それを受けて, 翌年に候補地が第 1 図に示す 6 ヶ所に選定された。この案は, 関係各県の顔を立てるために, 北部九州 4 県に最低 1 つの候補地を置いている。1 年後に候補地を一本化する予定であったが, 各県の利害を調整することができず, 一本化できないまま今日に至っている¹³⁾。

福岡都市圏以外の案では, 福岡空港の国内線も移管するという報告書の案が崩れてしまう。すると, ゲートウェイ空港としての国内線と国際線の乗り継ぎの利便性を損なうことになる。また, 福岡空港の国際線旅客の発生地域は西日本一円に及んでいるが(第 3 表), 九州最大の都市圏である福岡都市圏から遠い案ほど, 最大の構成比を占める福岡県民の理解を得られるかどうか疑問である。したがって, 九州国際空港を建設するならば, その空港は利便性の上では福岡都市圏への立地が, 騒音公害や建築物の高さ制限の解消のためには福岡空港の移転を伴うことが望ましいと思われる。

以上の経過から明らかなように, 九州国際空港構想が抱える問題点は, 福岡一極集中批判のもとに, 検討委員会による新空港の必要性和そのあり方の調査結果が否定され, 各県の地域エゴが露骨に表れてしまったことにある。九州は既存の空港だけでもすでに恵まれた地方であるから, 運輸省は九州国際空港構想に消極的な立場をとっていると報道されている¹⁴⁾。それだけに, 地域エゴを排し, 必要性の検討や候補地の選定をあくまでも科学的に行うことが求められよう。加えて, 新空港

第 2 表 九州発着国際定期路線

(1996 年 3 月現在)

空 港 名	乗り入れ都市数	便数 (週)
福 岡	22	124
大 分	1	4
長 崎	2	5
熊 本	1	2
鹿児島	2	5

注: 那覇空港を除く。

資料: 日本交通公社【JTB 時刻表】

1996 年 3 月号

第 3 表 福岡空港国際線の地域別

旅客発生構成比

(1990 年)

地 域 名	構成比 (%)
福岡県	41
福岡県を除く九州・山口・沖縄	36
山口県を除く中国・四国	14
関 西	4
関 東	4
その他	1

資料: 福岡空港将来構想検討委員会 (1995)

を建設するならば, 現在行われている福岡空港の拡張工事を続行すべきかどうか検討する必要がある。

IV. 新福岡空港構想

1992 年 5 月に「九州国際空港必要性等調査報告書」が福岡都市圏への立地案を示したことに対抗して, 佐賀・長崎・熊本の 3 県が自県に九州国際空港を誘致しようと動き出した。それらの動きに対抗すると同時に, 福岡空港は第 II 章で触れたような問題点を抱えているために, 福岡空港の将来のあり方を検討する目的で, 翌年に福岡空港将来構想検討委員会が設置された¹²⁾。

同委員会では, 福岡空港の処理能力は 2010 年頃に限界に達すると予測し, そのためには新空港の建設が必要であるとして, 1995 年 5 月に「福岡空港将来構想—新福岡空港の実現に向けて—」を発表した。それによると, 最有力候補地として玄海東を, 次いで玄海西を選定している(第 1 図)。これらは九州国際空港の候補地のうち 2 ヶ所に重なる。しかし, 事業費の財源や利用者にとっての利便性, 自然環境に及ぼす影響など, 新福岡空港構想は多くの問題点を抱えている。

新福岡空港は、3,500mの滑走路を1,500mの間隔で平行に2本配置可能な規模が想定されている¹⁵⁾。事業費は、1本の滑走路で1期開港すると仮定して、最有力案である玄海東では7,800億円～8,700億円と試算されている。全体構想では8,900億円～9,800億円となる。玄海西案では、およそ1割増しとなる。

同じく海上空港として建設された関西国際空港1期工事の場合、8,200億円の試算に対して実際には1兆4,585億円を要した。試算に対して8割近い増加である。工事費自体の増加もあるが、借入金¹⁶⁾の金利負担が事業費高騰の大きな理由である(杉浦, 1995)。したがって、新福岡空港建設事業費の財源構成が関西国際空港と類似したものとなれば、今後の金利の推移次第では、最終的な事業費は関西国際空港なみの額となろう。

関西国際空港開港以前の伊丹空港のような逼迫した状況であれば、巨額を要する事業を行う大義名分があろう。他にジェット化空港がなかった近畿圏とは事情が大きく異なり、福岡空港の処理能力の限界が十数年後に達するとしても、福岡都市圏の場合は数十km先に新北九州空港や佐賀空港ができる。もしこれらの空港で、福岡空港の処理能力を超えた分の航空需要を受け持つ現実的な方策があるならば、新福岡空港を建設する必要はない。

福岡市の都心からのアクセス時間は、軌道系の場合、玄海東案で20分程度、玄海西案で30分程度とされている。わが国の他の空港と比べると便利な部類に入るが、世界有数のアクセスの便利さを誇る現空港を捨ててしまうのは余りにも惜しい¹⁷⁾。一方、道路系の場合、関西国際空港の例から、駐車料金や連絡橋の通行料金が高額に設定されると思われる。

国際線旅客にとっては、これも関西国際空港の例から、現空港では不要な空港施設利用料が新たに徴収されるようになるとと思われる。

自然環境保全上の問題として、玄海東案付近の海岸は玄海国定公園の第1種特別地域に指定されており、玄海西案でも、同公園の普通地区に近接している。博多湾内では埋め立てが進んで自然が少なくなっている今日、福岡都市圏の住民にとって、玄海灘に面した海岸の自然環境は重要性

を増しつつあると思われる。

V. 新空港の必要性の検討

1. 新空港を建設しない場合

これまで、九州国際空港または新福岡空港を建設することを前提とした必要性は検討され、本稿においてもその概要を紹介してきた。しかし、建設しないことを前提とした北部九州の空港のあり方は、具体的には検討されていない。これについて検討する必要があるだろう。

福岡空港の離着陸処理能力は年間13万9,000回である。そのうち、自衛隊機・米軍機或使用事業等の不定期便の離着陸数は年間1万1,000回程度存在する。したがって、民間定期航空に許される離着陸数は12万8,000回までである。2010年にほぼ限界の12万7,000回に、2020年には14万2,000回に達すると予測されている(福岡空港将来構想検討委員会, 1995)。

しかし、福岡県内には自衛隊の飛行場が2ヶ所あり(第1図)、自衛隊機や米軍機はそれらへ統合移転させることができないだろうか。同様に、使用事業機の利用を規制し、新北九州空港や佐賀空港に移転させる¹⁸⁾。そうすれば、処理能力の全てを民間定期航空に充てることができる。その場合、2020年の予測値では、処理能力を3,000回程度超えるにすぎないことになる。

新北九州空港の2020年の需要予測によれば、離着陸数は年間25,620回である(福岡県, 1993)。この程度であれば、福岡空港の処理能力を超える分は、新北九州空港だけで余裕をもって受け入れることができる。佐賀空港も加わるので余裕はさらに増す。

年間3,000回の離着陸は、1日あたり4.1往復に相当するにすぎない。機材の大型化で増便を抑えれば、福岡都市圏で発生する民間定期航空需要は現空港だけで賄うことも不可能ではないと思われる。したがって、新空港建設の必要性を証明するためには、2020年以降の需要が引続き右肩上がりに増加すると予測されることが必要であろう。

次に、2,800m滑走路の福岡空港では、旅客・貨物や燃料を満載した長距離国際線は離陸できないことが、新空港の建設推進の理由として挙げられている。しかし、長距離国際線は開設されたとし

ても、総離着陸数に占める便数はわずかであろう。そのために新空港を造るのは費用対効果の点で疑問である。ノンストップに固執せず、途中で給油のために寄港すればよい。この方法で、1991年に大阪経由ロンドン線（英国航空）が開設されたが、2年後には福岡～大阪間が運休されている（イカロス出版、1994）。したがって、現状では、福岡空港発着の長距離国際線を定期便として成立させるだけの需要があるとは思われない。

2. 新空港を建設する場合

前節のように、九州国際空港ないしは新福岡空港を建設しなくても、福岡都市圏の民間定期航空需要を現福岡空港で賄い得る方法がある。

しかし、それでは現空港周辺の騒音公害や建築物の高さ制限が恒久化することなどが問題として残る。そこで、建設中の事業を見直すこと¹⁹⁾によって、新空港構想を実現する方法はないだろうか。

ここでは、現在のところ最有力案とされている、玄海東に新福岡空港を建設する場合を想定して論を進めることにする。その場合、佐賀県からの空港アクセスは現空港よりも不便になるから、佐賀空港は建設を続行すべきと思われる。

一方、北九州都市圏からは、自動車および在来線利用によるアクセス時間は短縮することができる。しかも、新北九州空港は事業着手後間もないため、事業見直しに伴う損失額はそれほど多くはないと思われる。そこで、新北九州空港建設事業を見直し、新福岡空港構想に統合することができないだろうか。

新北九州空港の用地の埋立事業は、航路浚渫土砂の埋立処分場として港湾整備の予算で行われているから²⁰⁾、空港整備の予算を大きく圧縮することができる²¹⁾。これを適用すれば、新福岡空港の財源問題が解決できるだろう。

しかし、北九州都市圏から新福岡空港までのアクセスは、新幹線が使えなくなるため、最短所要時間は逆に現福岡空港よりも長くなる²²⁾。したがって、現北九州空港の拡張が困難である以上²³⁾、新北九州空港の建設を中止するならば、北九州都市圏の航空交通の利便性を向上させるための新たな対策が必要となろう²⁴⁾。

第1図に示したように、北九州市の周辺には自衛隊の飛行場が3ヶ所もある。なかでも築城飛行場（滑走路2,400m）は、現状でも中型ジェット機が就航可能であるが、滑走路を海側へ100m延長すれば、大型ジェット機の就航が可能になる。同飛行場の自衛隊と民間航空との共用化を行うのである²⁵⁾。同飛行場は、JR日豊本線築城駅とは国道10号を隔てて接している。駅の近くに旅客ターミナルを設置すれば、新たに軌道系アクセスを整備する必要はない。特急を同駅に停車させれば、北九州市からは20数分で結ぶことができる。

また、北九州市からの直線距離が築城飛行場と同程度（約40km）の山口宇部空港も、滑走路の延長工事が完成すれば大型ジェット機の就航が可能となる。地形上、陸路では60km以上となり、地上系のアクセスは新福岡空港に劣らざるを得ないと思われる。しかし、山口宇部空港は海に面した空港であるから、海上アクセスの整備が可能である。高速船によって、北九州市から新福岡空港までのアクセス時間よりも短時間で結ぶことができれば、山口宇部空港を北九州都市圏の航空需要を受け持つ空港として育てることができよう。

VI. おわりに

本稿では、九州国際空港構想ならびに新福岡空港構想の問題点を指摘し整理してきた。それに基づいて筆者なりの新空港の必要性の検討を行った。その結果を要約すると、以下のようになる。

九州国際空港構想は、地域エゴを捨て、科学的に構想を具体化することが望まれよう。その一応の結果としての候補地は福岡都市圏であった。したがって、九州国際空港構想は新福岡空港構想に統合されるべきであろう。

2020年までの将来需要予測の上では、新北九州空港と佐賀空港が開港すれば、運用次第では、新福岡空港を建設しなくても、福岡都市圏の民間定期航空需要を現福岡空港だけで賄うことができる。ただし、2020年以降も需要が右肩上がりに増加すると予測されるならば、新空港の建設が必要となってくるだろう。

しかし、新空港を建設するならば、自然環境保全の上で問題があると思われる。逆に、建設しないならば、現空港周辺の騒音公害や建築物の高さ

制限などの問題が恒久化されてしまう。どちらの問題を重視すべきか、判断する必要がある。とくに環境問題に関わることは、検討委員会だけで結論を下すのではなく、情報を公開し、市民が広く議論に参加できるかたちで意見を集約することが望まれる時代であることを強調しておきたい。

新福岡・新北九州・佐賀の全ての空港を建設すれば、需要に対して供給過剰であり、新福岡空港建設事業費の財源確保の見通しもないと思われる。需要に対する適正供給や事業費の圧縮のためには、新福岡空港を建設するならば、新北九州空港建設事業を中止して新福岡空港構想と統合することが考えられる。現北九州空港の拡張が困難で、新北九州空港の建設中止という条件下でも、築城飛行場の自衛隊と民間航空との共用化や、山口宇部空港への海上アクセス整備を行うことによって、北九州都市圏における航空交通利用の利便性を高めることが可能である。

現代は、右肩上がりの経済成長が必ずしも期待できず、環境問題が重視されようとしている時代である。空港整備に限らず、公共事業は、造ることを前提とした議論だけではなく、考え得る代替案を出した上で最終的な結論を導き出す必要があるのではないだろうか。

注

- 1) 空港整備計画は1967年度に1次空整が始まり、1971年度開始の2次空整以降は5ヶ年計画として進められてきた。7次空整は1996年度から2000年度までを対象期間とする。
- 2) 本稿では、九州国際空港の候補地を抱える福岡・佐賀・長崎・熊本の4県を「北部九州」と呼ぶことにする。
- 3) 西日本新聞1995年8月25日付朝刊。
- 4) 1994年度着工、2005年開港予定。
- 5) 1993年度着工、1998年開港予定。
- 6) 以下、1994年度の統計は運輸省(1995b)による。なお、同年度途中には、関西国際空港の開港と、兵庫県南部地震後の山陽新幹線不通に伴う多数の臨時便運航があり、特異な統計値であることを付け加えておく。
- 7) そのうち1つは、DC10クラスの機材であれば2機が駐機できるスポットを1機で占有することになる。
- 8) 運輸省第四港湾建設局博多港工事事務所発行のパンフレットによる。
- 9) 1992年度で90億9,100万円である(福岡県、1993)。

- 10) 天神地区は、空港標点からの直線距離を4.75kmとして計算した。なお、進入表面・延長進入表面・転移表面以外の制限表面区域では、制限表面を超える高さの建築が認められることがある。その場合、建築物の頂部に赤色灯を設置することが義務づけられる。
- 11) 1992年度で68億4,600万円である(福岡県、1993)。
- 12) 西日本新聞1994年11月9日付朝刊。
- 13) これら6ヶ所の候補地とは別に、北九州市長が、新北九州空港を九州国際空港にすることを提案している(朝日新聞西部本社版1994年10月2日付朝刊)。
- 14) 西日本新聞1995年5月22日付朝刊。
- 15) このような滑走路の配置は「オープンパラレル」と呼ばれる。同時離陸や同時着陸が可能である。複数の滑走路を持つ空港で、離着陸処理能力を最大限に引き出すことができる滑走路の配置である。新千歳空港と千歳飛行場(航空自衛隊千歳基地)の滑走路がこの関係にあり、現在の日本ではこれが唯一の例である。
- 16) 関西国際空港建設事業費の財源のうち、借入金は70%を占める。以下、国費負担20%、地方自治体・財界各5%である(福岡空港将来構想検討委員会、1995)。
- 17) 滑走路1本の福岡空港の処理能力の限界を理由に新空港を建設する以上、滑走路1本で1期開港した場合は現空港の存続が前提となる。全体構想完成後の現空港の存廃については、まだ検討されていない。
- 18) このような制限は、すでに伊丹空港などで行われている。
- 19) 同様の例として、建設省がダム建設事業について、見直しを進めている。審議会の中立性が保たれていないなどの問題があるが、ここではこれ以上は触れない。着工後であっても、社会情勢の変化があれば、随時見直しすべきである。
- 20) 運輸省第四港湾建設局北九州港工事事務所発行のパンフレットによる。なお、埋立処分場の南側約4割は、空港整備事業に先行して1979年から埋め立てが行われている(土木通信社、1994)。
- 21) 財源上の操作であって、総事業費そのものが圧縮されるわけではない。
- 22) 北九州市から福岡空港までのアクセス時間は、空港連絡バスで90分、在来線(快速)と地下鉄を乗り継いで70数分、新幹線と地下鉄を乗り継いで30数分である。
- 23) 北九州空港は、その北側に山が迫っており、拡張した場合、制限表面内に山が障害物として存在することになる。
- 24) 玄海西案の場合は、いかなる手段を用いても北九州市からのアクセス時間は増加するから、対策の必要性はいっそう増す。
- 25) 新千歳空港の開港によって、千歳飛行場は自衛隊と民

間航空との共用が解消され、航空自衛隊千歳基地が単独で使用できるようになった。その見返りに、築城飛行場の共用化を求めてもよいと思う。

文 献

- イカロス出版 (1994)：『全国空港ウォッチングガイド』イカロス出版，362ページ。
- 運輸省 (1995a)：『21世紀を展望した空港整備―第7次空港整備五箇年計画の策定と空港整備特別会計予算のあらまし―』航空政策研究会，26ページ。
- 運輸省 (1995b)：『平成6年分 空港管理状況調書』運輸省航空局飛行場部管理課，293ページ。
- 航空審議会 (1995)：『第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方 (中間とりまとめ)』航空政策研究会，60ページ。
- 齊川誠太郎 (1995)：どうする丘珠空港の拡張。札幌都市研究，4集，204～215。
- 社団法人北海道開発問題研究調査会 (1996a)：第2回丘珠空港フォーラム記録 丘珠空港と北海道の総合交通体系―第2回フォーラム これからの都市交通のあり方―。13ページ。
- 社団法人北海道開発問題研究調査会 (1996b)：第3回丘珠空港フォーラム記録 丘珠空港と北海道の総合交通体系―第3回フォーラム 北海道の将来と交通ネットワーク―。15ページ。
- しゃりばり編集部 (1996a)：特集・都市と空港―丘珠空港問題を考える―。しゃりばり，168号，13～46。
- しゃりばり編集部 (1996b)：特集・丘珠空港フォーラム記録 丘珠空港と北海道の総合交通体系―第1回 私たちにとって丘珠空港とは―。しゃりばり，170号，13～31。
- 杉浦一機 (1995)：『空港ウォーザー日本は「大航空時代」に生き残れるか―』中央書院，277ページ。
- 田村 享 (1995)：新千歳とローカル空港網。札幌都市研究，4集，192～203。
- 土木通信社 (1994)：『臨海・空プロジェクト要覧 平成6年度版』土木通信社，235ページ。
- 福岡空港将来構想検討委員会 (1995)：『福岡空港将来構想―新福岡空港の実現に向けて―』福岡空港将来構想検討委員会，100ページ。
- 福岡県 (1993)：『翼よ，限りなき大空へ―空港ハンドブック'93―』福岡県企画振興部空港対策課，152ページ。