

テーマ趣意文

※「テーマ趣意文記入例」に目を通していただいた上で記入をお願いいたします。

部門番号一覧は、ホームページ上の[部門番号一覧](#)からご確認ください。

中央 大学 後藤孝夫 ゼミ

後藤孝夫ゼミ A パート

20

部門番号

部門名

交通論

テーマ

道路混雑の解消

サブテーマ

諸外国の交通混雑対策の日本での検討

趣意文

モータリゼーションが進む現在の日本において、道路混雑問題は極めて卑近で重要な問題である。道路混雑による経済的損失は膨大であり、我々のグループはそのような問題をいかように解決するのかを研究している。

混雑問題を解決する方策は多様にあるが、今回我々が着目しているのは、混雑課金というものである。簡潔に説明をすると、これは特定のエリアを走行しようとする車両に対し、通行料として課徴金を設ける制度のことである。日本では現段階において実施された一般道路はないが、諸外国では既に実施されている地域がある。そこで、諸外国における導入事例を調査し、日本で導入時に考える必要のある問題について考察していきたいと思う。

テーマ趣意文

※「テーマ趣意文記入例」に目を通していただいた上で記入をお願いいたします。
部門番号一覧は、ホームページ上の[部門番号一覧](#)からご確認ください。

中央大学 後藤孝夫ゼミ 後藤孝夫ゼミ B パート

20

部門番号

部門名

交通論

テーマ LCC が事業展開していくにはどうしたらいいか

サブテーマ 地方への利用者を増やすためにはどうすべきか

趣意文

現在、我が国ではLCCが台頭してきており、国内の航空利用者数は順調に伸びてきた。しかし、少子高齢化にともなう人口減少が進むと見込まれるため、私たちは今後LCCの事業を継続的に発展させるためにどのような対策が出来るのかを研究している。

具体的には、LCCの利用者数の少ない九州地方に着目し、利用者数を増やす政策（ツアー計画）などを提案することである。

現在、首都圏と地方を結ぶ便が少なく、地方に行くためには新幹線を使うことが主流になっている。そこで、私たちはLCCを使った政策（ツアー計画）などを提示することにより、LCC利用者の増加を目標にしている。また、LCCの利用者が増加することで、LCCが発着する地域の活性化にもつながるのではないかと考えている。

テーマ趣意文

※「テーマ趣意文記入例」に目を通していただいた上で記入をお願いいたします。

部門番号一覧は、ホームページ上の[部門番号一覧](#)からご確認ください。

中央 大学 後藤 孝夫 ゼミ 後藤 孝夫 C パート

20

部門番号

部門名

交通論

テーマ 地方の小規模空港の有効利用

サブテーマ 道内空港の民営化に伴う事業拡大について

趣意文

2020年の東京オリンピック開催に伴い、日本国内には多くの外国人観光客が訪れる。そのため、東京だけでなく他の観光地にも多くの観光客が見込まれる。外国人観光客の多くが利用する空港であるが、今回は北海道内の空港に焦点を当てて議論を進めていく。道内にはいくつかの空港があるが、新千歳空港に利用者数や財政面が一極集中している。この状況が続いていくと、道内の他の空港の利用が減少してしまう可能性も否定できない。道内には空港が点在しており、また多くの観光地があるため、新千歳空港以外の空港を有効利用すべきと考える。よって、観光客を受け入れる体制を整備、拡大等を行うことで新千歳空港への一極集中を是正していく必要がある。昨今では多くの空港が民営化しており、運営の自由度が高まり、利用客が増加する等で経営状態が改善された空港も存在する。このような実例を参考にして、既存空港の有効利用に向けて、立地や利用目的の違いを本研究では明らかにするとともに、具体的にどのような空港整備を進めていくかを検討していく。分析結果を道内のそれぞれの空港で検討していくことにより、空港という交通面と観光経済の結びつきを検討することができる。

テーマ趣意文

※「テーマ趣意文記入例」に目を通していただいた上で記入をお願いいたします。

部門番号一覧は、ホームページ上の[部門番号一覧](#)からご確認ください。

中央 大学 後藤 ゼミ D パート

20

部門番号

部門名

交通論

テーマ 日本の首都圏空港のこれから

サブテーマ 航空機需要の増大する中、発着数をどのように分配するべきか

趣意文

日本の空港は、来年に控える東京オリンピックや政府が進める外国人観光客の誘致など様々な要因で大幅な旅客増をされると考えられている。1970年代にジャンボジェットの就航により航空機を利用する旅行が大衆化してから、日本のみならず世界中で航空機の運航数が劇的に増加していった。その影響で計画された新東京国際空港（現：成田国際空港）であったが、今となっては東京国際（羽田）空港・成田国際空港2つの空港をもってしても世界全体での航空需要の増大に対し発着枠数が足りないのが現状である。それに加え、最初に挙げたことが目前に迫っているのだ。空港周辺での騒音、落下物等の被害をいかに最低限に抑え、2つの空港をどのようにしてより効率よく運用していけるかは、これからの日本にとって解決しなくてはならないとても大きな問題の1つである。その問題に対しどのように解決していけるか、空港の民営化が進んでいる中で利益の配分等も考えていかななくてはならない。それを踏まえて、我々はどのような方策を取っていくのが良いのかを様々な視点で考察していく。