

香港：新空港建設の計画および 地域への予想インパクト

張 志 偉

はじめに

多くの都市発展過程の中では優良な交通条件（立地および施設整備）が地域経済の発達に決定的な要因として位置づけられている。19世紀、20世紀前半では港と鉄道はそのような役割をもち、その後半では科学技術の進歩に伴い、コンテナ埠頭、高速道路、高速鉄道、空港、そしてテレポートは代わって地域経済、都市間のヒトやモノの輸送・情報の伝達において重要な役割をもち続けてきた。

香港は1840年頃、イギリス植民地として開港されて以来、優良な港湾や自由貿易制度、都市インフラストラクチャー整備によって中国の南部経済の拠点として形成され、そして国際貿易金融都市へのダイナミックな経済転換を示していた。香港は1984年中・英の合意書により1997年に中国へ返還され、それ以降50年間、現在の社会・経済体制を維持し、高度の自治権をもつ「香港特別行政区」と定められていることである。香港政庁は1989年に天安門事件の直後、地域経済の浮揚、外国投資者の安心を獲得するために多年にわたって検討してきた新国際空港・港湾拡大のプロジェクトを発表した。

この論文は香港政庁の新国際空港の計画策定までの経緯、現在港湾や空港の使用状況および推計、新国際空港・港湾拡大計画の内容、最後に土地利用や不動産市場へのインパクトを検討するものである。

1. 計画策定前後の曲折

1989年11月、香港政庁はランタオ島の西側にあるチェク・ラップ・コック（赤鱗角）に新空港を建設する決定を公表した。この決定までの経緯は紆余曲折だったといえる。

1983年に最初、コンサルタントがチェク・ラップ・コックの場所に新空港を立地させると提案したときは、ちょうど英国・中国間では香港の1997年以後の政治地位の未着の際であった。香港政庁は、同計画を無期限に停止し、理由は経済不景気であるためと説明した。これが1回目の曲折であった。そして、1984年末、中・英の共同宣言が発表された。

2回目の曲折は、民間セクターからの大胆な提案に対し政庁の認定拒否であった。1986年、ホープウェル社胡応湘氏を始め、他の地元の不動産大手会社および香港上海銀行を中心としたグループは、港湾拡大および人工島の新空港建設といった巨大なプロジェクトを、香港島の西、ランタオ島の東にある場所にすれば、民活で全部費用を負担すると提案した。この動きは、ほとんどいっぱいとなった既成市街地の都市空間を越え、港湾周辺に交通の便がよい大規模な開発用地を獲得するとともに、香港の将来の基盤となるインフラストラクチャーをつくるという提案であった。この民間のイニシアティブは世論を呼んだが、当時の財務大臣に「Visionary！（実行不可能だ）」と否定された。しかし、これが空港のプロジェクトへの再検討につながったことも確かである。

そして、3回目の曲折とは、香港政庁が決定した新空港建設計画の財源をめぐる、中国と香港との間で論争が起きていた。1990年12月、中国の香港・マカオ弁公室の魯平主任は「香港の為替基金から財政備蓄金を引き出すのは香港ドル安を招く」と、財政備蓄を空港工事に投入することに強く反対した。さらに「香港政庁は中国に対して、空港プロジェクト資金の80%を公的資金で賄うと伝えている」と言明した。「このままでは香港返還時に発足

する香港特別行政区が引き継ぐべき財政資金を使い果たされてしまう」との懸念を表明した（日本経済新聞，1990年12月14日）。

しかし，財政備蓄金については政庁がいつでも引き出せる権利をもち，中国の言い分は香港からみたら過剰介入である。政庁関係者は「財政備蓄金を使い果たすことはありえない」，中国は純然な為替基金と財政備蓄金を混同しているとの見方もある（同上）。この考え違いはやっと1991年6月第2回中・英合意会議で新空港に関する覚書の調印により解決され，プロジェクトのゴー・サインが得られた。また，プロジェクト資金調達への中国銀行の参入，建築工事への中国建築会社の参加も同意された。

建築工事は1992年より開始され，第1本の滑走路は1997年より使用される予定である。空港開港に間に合うように，新空港ターミナル，ランタオ大橋，ヴィクトリア港西部の海底トンネル，空港への鉄道がコア・プログラムとして指定され，優先的に進められている。

2. PADS：港および空港の開発戦略

PADS（Port and Airport Development Strategy）とは香港の港および空港の開発戦略に関する20以上の研究であり，1988年3月から始められ，翌年の10月に決定するときの基本資料となった。同戦略の目的は，次の3点にある。

- 同戦略は，2011年までの香港地域における港および空港の需要の成長を見込んで，対応するものである。
- 構成する総合的計画に従って，全部の新港湾・新空港・関連する工業的・居住的施設・交通のリンクおよび他のインフラストラクチャーが漸次的に建設されることを確保する。
- 大規模な開発プログラムによって香港の繁栄および安定に寄与する。また，同政策は次の主要因を考慮に入れている。
- 香港地域の開発動向

- 世界の経済的・技術的開発の変化
- 開発するための資源の調達可能性
- 環境保存問題
- 経済的費用および便益
- 財政的可能性と民間セクター参入の機会

プロジェクト費用の総額は1988年の物価に換算すれば、987億～1,049億香港ドルにのぼる（1香港ドル＝18円で換算，1.8～1.9兆円）。PADS 自体の委託調査費も44百万香港ドルほどかかった。

1989年9月に同コンサルタントはいくつかの選択案を香港政庁に提出した。焦点となったのはもちろん新空港の立地であった。最適案の絞り込みの過程は、まず60の望ましい選択肢が10まで絞られ、さらにフィージビリティ・スターディが施行され、下記の3つの空港立地案に絞られていた（図1）。

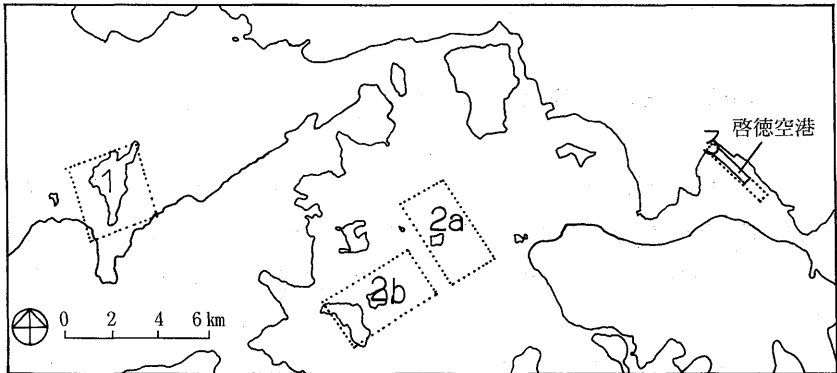


図1 香港の新国際空港予定地

- ①案 ランタオ島西側のチュク・ラップ・コック（図内予定地の1）
- ②案 香港島の西の海上（2 a, 2 b）
- ③案 現在の啓徳空港の保留・拡張（3）

この3案の費用を比較する際の基準年は2006年とされた。第3案は、香港を返還するとき、啓徳空港をそのまま渡すことである。しかし、一連の研究に含まれた米国・RMP ENCON コンサルタント会社の調査報告によると、

現在の空港に、今後24億香港ドルを拡張設備費として支払っても、1996年には旅客輸送処理が、2000年には貨物輸送処理が、満杯になろうと指摘されている。そこで、空港を新設しない限り、経済的な損失は1997～2010年間、1,010億香港ドルほど生じると、結論に付けられている。この結論により香港政庁は、新空港を建設する必要性を納得した。

3. 港湾使用の現況および推移

19世紀中期から、香港港湾はヴィクトリア港一帯で発展してきた。大きな水域は風から保護されているが、遠洋船のための十分な水深がある埠頭はわずかしかなかった。貨物運搬は係船や停泊所で行われた。貨物は船から岸上まではしけで運ばれ、岸辺は「貨物整理地域」となり、船からトラックまでの中間地域となった。しかしながら、このような地域をもはや増設できなくなった。

最近数年、港開発は九龍の市街地の北にあるクワイチュン・コンテナターミナル建設に集中され、実際の貨物処理量では、香港は世界の最も繁忙なコンテナ港である。現在、同港湾は次の施設をもっている。

- コンテナターミナルには延長4,375mの埠頭用地がある（民間会社の運営）。
- 遠洋船のための75カ停泊所（政府海事局の管轄）
- 政府および民間の貨物運搬地域で延長12,200mの埠頭用地がある（前者も海事局の管轄）。

今後20年間、香港政庁が予測した港湾貨物取扱量の増加は、およそ5倍か6倍の間にある、つまり、81百万トン（1988年）から450百万トン（2011年）に増える予測である（図2）。同予測は、最近5年間の急激な増加率の14%の採用を避け、長期増加率の8%を採用したのである。しかし、正確な長期予測はどうしても難しいので、今度政府の採用した方策はフレキシブルであり、実際の成長に合わせて、漸次的に実施することもできる。

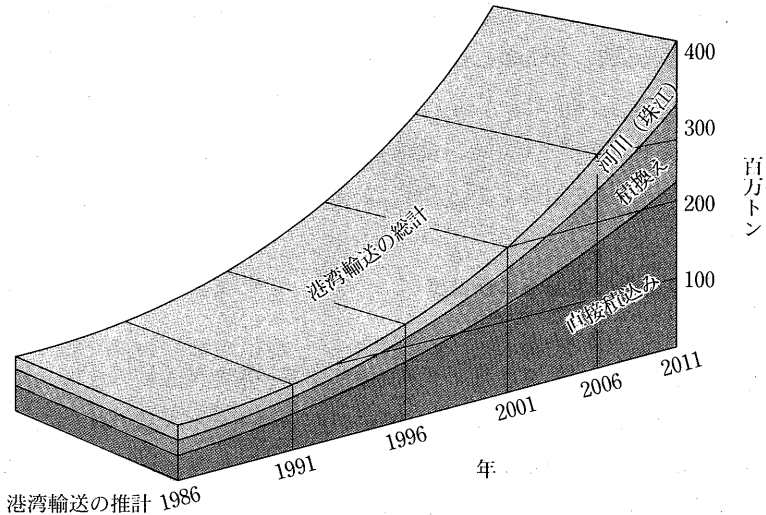


図2 香港港湾輸送増加の推計

出典：Hong Kong Government, *Gateway to New Opportunities, Hong Kong's Port & Airport Development Strategy*, 1989, p. 6.

同予測では、港湾輸送の増加は主に再輸出による積み替えである。2011年まで、この要因は現在年間13.8百万トンの貨物量から、年間150百万トンに増え、平均的に年間11%の増加率が見込まれる。この再輸出のなかの29百万トンの貨物の配送先、または依頼先は中国である。

4. 国際空港の使用現況およびその推移

香港啓徳空港は1925年から滑走路が整備され、1936年から最初の定期便が始まった。1975年、滑走路はジャンボ・ジェットの利用のために、2,540 mから3,390 mに拡張された。

1958年から航空輸送が拡大しつつある。同時に、九龍の都市地域の範囲はさらに外部に延びており、現在同空港は中心市街地に位置し、旅客にとっては便利であるが、近くの住民にとっては騒音、事故発生の危険性、土地利用の問題がある。

旅客の航空輸送は約3倍増大すると見込まれており、1988年の15百万人から2011年の50百万人になる。この間の予測増加率は年間5%であり、最近5年間の8%の実績に比較すると保守的である。航空貨物輸送量は約4倍、1988年の0.7百万トンから2010年の2.6百万トンに増加し、年間6%の増加率になろう。将来への航空貨物輸送量の予測は図3のとおりである。

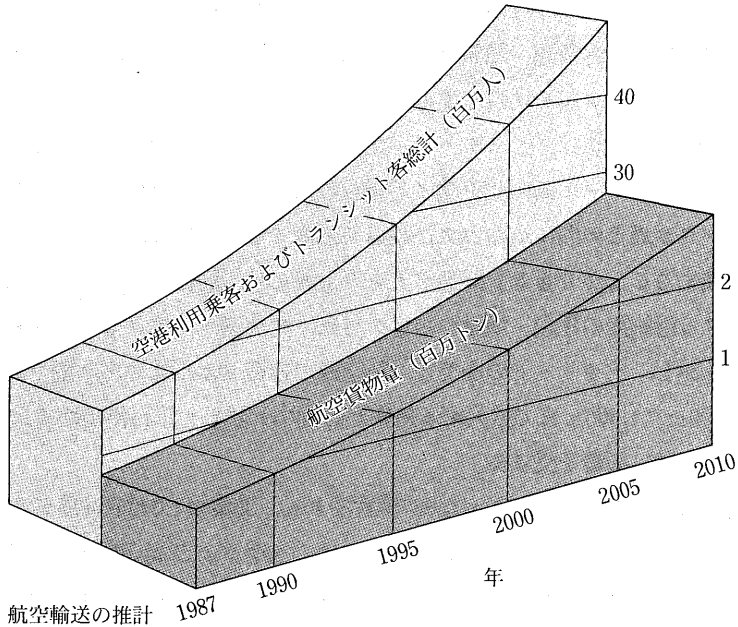


図3 香港航空輸送増加の推計

出典：図2と同じく，p. 7.

アジア太平洋における中心都市間の距離は大きく、香港も他の大中心都市と離れているので、特に航空交通に頼るしかない。それゆえ、もし香港の経済成長が保持されれば、香港は大きな増加に対応する空港を必要とすることに間違いない。

5. チェク・ラップ・コックの立地を選択した理由

①案と②案の空港の位置を都心の距離からみると、ランタオ島西側のチェク・ラップ・コックに新空港を立地させるという①案は、他の案よりも最も離れている。なぜ政庁は他の2案よりもこの案を採択したか。

おのおのの開発構想，開発コスト，開発ポテンシャル，開発見込みの時間という4点から2案を比較してみよう。

①案の開発構想は、チェク・ラップ・コック島の周辺の埋立および臨空都市づくり、ランタオ島の北東端に港施設のための人工半島の造成、北九龍と北ランタオ島との間に道路および鉄道を敷設する橋の建設、により、コストを軽減することができる。開発ポテンシャルでは、同案のメリットは西港湾における港施設の建設・増設の余裕を与え、同港湾へのアクセスを便利にする。しかし、デメリットの面では、新空港の規模および拡大が制限され、2本の900m（1,300mまで拡大する新案が計画中）離れた平行滑走路では、離着陸の便数は影響を受ける。

開発費用の予算では、①案は987億香港ドル、②案の1,049億香港ドルより約60億香港ドル安い。①案予算の構成では、空港および周辺整備は270億香港ドル、港湾施設は385億香港ドル、交通網は210億香港ドル、都市開発は92億香港ドル、上下水道は30億香港ドルである（図4、図5）。新空港の最大利用客数は年間約80万人であり、2023年に達成するであろう。港湾の最大処理量は4.4百万トン貨物量である。滑走路の開通年は1998年1月に予定される（新案では、1年短縮する）。

②案の構想はラーマ島の側に大規模な埋立地を造成し、新空港のポテンシャルを再最大限まで伸ばす。というのは、2本の平行した滑走路は2.2kmも離れることができるほかに、将来、2本の増設も可能である。しかし、デメリットというのは、海面の大規模な埋立による費用と、離着ルート周辺の高度クリアランス制限は西港湾への船航行によるアクセスを妨げていることで

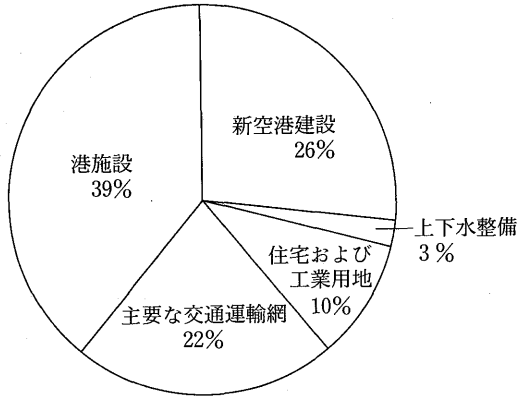


図4 PADSによる基本事業費用の割合
事業費用の総額は香港1,270億ドル（1989年価格）

出典：図2と同じく

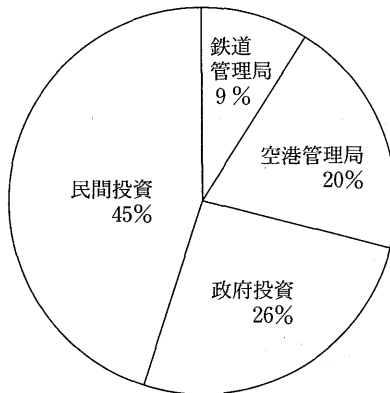


図5 PADSによる事業主資先の仕組み

出典：図2と同じく

ある。

②案の港湾開発は、最初、ランタオ島の北東部に建設し、その後の拡大の方向は島の北西部沿岸になるしかない。こうすると、ランタオ島の北に深いチャンネルをつくり、砂の堆積の清掃はつねに問題となる。そうしなければ、航路はラーマ島の東のチャンネルに頼り、ここに沈船事故が発生すると、海湾内の主要な航行活動は停止するというリスクがある。

②案の資本費用の予算では、空港は302億香港ドル、港湾施設は392億香港ドル、交通網は247億香港ドル、都市開発は73億香港ドル、上下水道は28億香港ドルとなり、合計は1,049億香港ドルになる。空港、港湾施設、交通のリンク3項目では①案よりも76億の超過が出ている。最大利用客数としては年間94百万人であり、2029年に達成するであろう。航空貨物処理量は5.3百万トンである。しかし、滑走路の使用は大規模な埋立の工事により2000年1月と予定されている。

さらに、胡氏の案の検討である。PADSのレポートによると、ホープウェル社・胡応湘の提案も考慮されたが、空港に立地する人工島の位置では、海底の砂が気体を内含するので、埋立工事や土地造成の安定化に関しては困難であるとされている。

要するに、新空港に関しては、2番目案が今後、拡大の余地があるので最適立地である。しかし、政府は、最低費用、一番短い期間で完成しようと同時に、港開発を最大限に生かした1番目案を選択した。港の開発を重視したのは、1988年に、81.3百万トンの貨物が香港の港湾を利用し、1987年のそれよりも15%の増加があったことによるであろう。

6. 選択された開発戦略の詳細

選択された港湾・新空港開発戦略は、空港の再配置を推薦した。この再配置は次の利点をもたらしている。

- 九龍市区に新しい開発の空間を創り出す

- 現在九龍市区の一部の建物に施行している高度規制を解除することができる
- 東九龍の交通渋滞状況を軽減する
- 騒音のレベルを軽減する（現在、空港の周辺に離着陸の高い騒音に侵害される住民35万人が居住）
- 空港使用の安全性を改善する

また、PADSの開発は、都市計画法に規定された「郊野公園」(Country Parks)や南ランタオの海岸線に侵入しない。

6.1 港湾の整備

港湾の開発は、次の4つの地域に集中させる。

- 1993年中頃、コンテナターミナル8号と3つの埠頭は、ストンカッターズ島に隣接する埋立地に配置される。コンテナターミナル9号と他の港湾施設は、青衣(チンイ)島の南東端の埋立地に配置される。
- ランタオ島に道路の接続線が完了した後、港開発は、漸次的に北部から南東方向に伸長する青洲仔(チン・チャウ・ツァイ)半島上で行われる。コンテナターミナルは最も深い海域である同半島の東部に立地させ、同半島の西部には多目的ターミナルが建設される。
- 馬湾(マワン)チャンネルを通す回数を少なくするために、珠江(ジュウジャン)の河口の踏石角(タブ・セク・コック)に貨物処理地域を整備する。
- 現在の啓徳空港用地を再開発し、その先端部の埋立地を多目的ターミナルとして使用する。

そのほか、ラーマ島と長洲(チュンチャウ)島との間に、防波堤をつくる。この防波堤によって、ランタオ島から伸びてきた埋め立て造成の半島を保護し、さらに、西ヴィクトリア港湾の全体が停泊所として使用される。コンテナターミナルにも、台風を保護する防風堤の建設により、停泊する船に安定な場所を提供する。そして、コンテナの貨物運搬に必要なバックア

ップ地域は新ターミナルに隣接する場所で設ける。施工のスケジュールは表1のとおりである。

6.2 新空港

新空港は、2本の滑走路をもち、1,000haの用地で1997年にまず1本滑走路が使用できる。2本の滑走路をもつこの空港の技術的可能性では、年間8千万人の利用客数（関西国際空港第I期滑走路1本では3千万人）、32万回離着陸回数（同、16万回）、4百万トンの航空貨物量（同、約1.1百万トン）の処理ができる。さらには24時間運用できる空港である。

6.3 都市開発

新空港の陸上側の東涌（トンチュン）という村落で空港活動を支持する15万人の臨空新都市をつくる。

3つの工業団地は、ランタオ島の北西部で造成されるので、雇用者や人口増加はタイ・ホウで建設される新都市で収容できる。同場所では、南の山地と、北に予想される25 NEFの等音波線に制限され、11万人の規模の都市を計画している。

2006年、香港全域の25%の工業団地の需要は新港湾、または新空港の近くに提供される。青洲仔には110haの台地が削ることによって造成される。その削った土砂は港施設用地（人工半島）の造成に使用される。そして、ランタオ島の北西側の海岸で、深水角（シャム・スイ・コック）から新空港までの一帯は、260haの埋立地が造成される。この一帯の造成地は、25 NEFの等音波線に入ったので、住宅団地は計画されていない。こうしたように、開発した工業用地は、新空港や新港湾、青衣島より新界や中国の深圳まで容易にアクセスすることができる。

深水埠頭を使用する工業の用地は、屯門や將軍澳（ジャンクベイ）に配置させる。屯門には踏石角（タブ・セク・コック）火力発電所の東に55haの用地整備計画があり、そして、その北部にも265haの用地を整備する。たとえ

表1 香港の港湾拡大および新空港建設計画の施工スケジュール

発 展 項 目	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
【屯門】																	
青 山																	
深水埗頭を使用する工業の用地																	
貨物整理用地																	
踏石角																	
深水埗頭を使用する工業の用地																	
貨物整理用地																	
【ランタオ島北部】																	
赤鱗角の新空港																	
宅 地																	
一般工業用地																	
北ランタオ高速道路																	
西九龍・香港島海底トンネル																	
空港への鉄道 (32km)																	
【青洲仔南部】																	
コンテナターミナル																	
貨物整理用地																	
多目的埠頭																	
一般工業用地																	
道路アクセス — 青洲幹線																	
【青衣およびスワンカッターズ島】																	
コンテナターミナル																	
道路アクセス																	
【啓 徳】																	
多目的埠頭																	
貨物整理用地																	
【將軍澳】																	
深水埗頭を使用する工業の用地																	
【防波堤】																	
西港灣防波堤																	
【多目的ターミナル】																	

注：——計画、デザインおよび環境アセスメント調査
 ————土地造成と施設建築（——第I期工事了）

出典：Hong Kong Government, Gateway to New Opportunities, Hong Kong's Port & Airport Development Strategy, 1989, p. 13.

この工業が大気を汚染するとしても、この場所にあることにより香港の他地域への影響を最小限に抑えることができる。さらには、將軍澳の南の120 haの用地は深水埗頭を使用する工業に供給される。この場所は、東港灣のタフオン・チャンネルを通し便利な海上アクセスをもち、造成工事も早くから始めることができる。同用地は、ヴィクトリア港灣の東にあるので、環境を汚染しない工業に限る。

6.4 交通インフラストラクチャー

当戦略は、2006年に新空港や新港灣や工業および住宅開発を連絡するためには、数本の道路建設を必要とする。

- 北ランタオ接続線：3車線×2の道路が、青衣島から馬灣を経てランタオ島に渡る。現在の計画では2つの吊橋（その1つは1,400m）か、または1海底トンネルおよび1橋である。この接続線は青衣島から、香港の中心市街地から中国の辺境まで伸びる新基幹道路3号線（高速道路）と接続する。
- ランタオの北西部では、北ランタオ接続線が新空港までの3車線×2の高速道路として建設される。
- 葵涌（クワイチュン）地域の港灣業務を支持するために、東青衣およびストンカッターズ島に、それぞれ2車線の道路橋をつくる。
- 北ランタオ接続線より、新半島まで3車線×2の道路をくつる。その後、海底トンネルを通して香港島まで延長される。
- 青山海岸の周りには2車線道路をつくる。
- 元啓徳空港の用地を横断し官塘（クントン）と紅磡（ホンナム）を結ぶ道路をつくる。

当戦略は、香港島から九龍北西部の新埋立地、青衣、北ランタオ島を経由し、空港を結ぶ乗客用複線鉄道を敷設する。そして、空港専用の列車は九龍や香港島セントラルから出る。途中上下車の列車もスケジュールに編入される。

6.5 その後の長期開発案：2006～2011年

2006年以後、香港西港湾の半島ではより設備のよいコンテナおよび多目的ターミナルまで整備される。マウン・チャナルの通過量が超過しなければ、港施設は青洲仔半島の北岸で開発することができる。ランタオ島の北西岸には、2番目の横断道路である北ランタオから深井（サムチェング）までの路線が必要となろう。香港と中国との河川貿易が拡大すれば、后海湾（ハウ・ハイ・ワン）の海岸にも深水ウォーターフロント工業の立地が可能となる。そして、ここから、屯門の南部までの新しい道路が建設されなければならない。

7. 地域への予想インパクト

新空港・港湾開発のインパクトにより、ビジネス地および住宅地の分散化、および全体の発展の重力は西へ移動する傾向がある。詳しくみると、商業・オフィス、住宅、工業、ホテル・小売業の立地傾向には、次のような変化があろう。

- 空港と都心との連絡ネットワークの沿いにはアクセジビリティの改善によって、衛星的立地の商業・オフィスが現れてくる。つまり、いままでのオフィス地域であるセントラル、ワンチャイ、コーズウェイベイ、ツン・シャ・ツァイなどの地区から、交通の便もよくなり、家賃も安い香港島西部の上環（シヨンワン）、西宮盤（サイ・ヤン・ポン）、西区に、開発重点が移っていくであろう。
- 小型の住宅開発も交通ルート上に開発される。高級クラスの住宅市場の大きな需要は、建設過程に直接、あるいは間接的に関連する専門家や商業および工業開発によって生じる。しかし、この需要は短期的なものである。また、高級住宅の立地は元来、九龍の清水湾、西貢からランタオ島や南西部の新界で行われている。前2者は現在まで空港の関連職業者に好まれたが、空港の移動により、地価が低下するかもしれない。啓徳

空港に近い九龍塘や又一邨の高級住宅は所有者自身によって住まれているので、空港の立地移動によって騒音が解消され、さらに住宅環境が向上するであろう。

- 工業立地は、ランタオ島北西部にある新工業団地や 湾西部が将来の開発重点となろう。また、元来、東九龍の工業立地の利用規制は、工業用建物のなかでも30%の床面積は非工業利用であるが、旧空港隣接地域の再開発によって、この非工業利用率は一層拡大する必要があるだろう。
- 啓徳空港跡地の250haの再開発はメトロプラン（香港市街地再開発整備計画）に考慮され、商業住宅用途容積率は1,200%になるのではないかと考えている。
- 新空港の近くのホテル・小売業施設は観光客、空港職員が増加するために、活発になろう。

その他、大規模な工事によって外国の一般労働者の導入は差しつかえないであろう。

また、大規模な公的資金・民間資金・中国資金や外国からのオフ・ショア融資などが活発になるであろう。

むすび

この総額約160億米ドル（1989年価格）の大規模なプロジェクトは、とくに、天安門事件の後、香港の投資者にとっての安心剤になり、政治的意味が重大である。香港政庁の高官も元の反対の立場から、積極的に新空港の詳しい計画を進めている。中国政府はやっと協力の姿勢を示してきた。

現在、香港近隣地域でも2つの空港計画（深圳・黄田とマカオ）が進んでいる。しかしながら、どれも香港の航空輸送中枢の位置を脅威するような規模、またはインフラストラクチャーをもっていない。

香港の西64kmにあるマカオの449百万 US ドルの新空港プロジェクトは、初年度の1.5百万の旅客から5年後の3.5百万の旅客を処理すると予定されて

いる。空港を建設する会社はマカオ政府、カジノ経営者・何氏、中国大陸のコンソーシアムの三者の提携によってつくられた。1993年に開港する予定だったのが1995年になるのではないかという予測も出ている。

深圳空港は、全ての機種も受け入れるマカオの新空港と違って、少なくとも当初は、より小さな規模の飛行機しか受け入れない。現在、クウェート基金から20億米ドルのローンを借りて建設事業を進めている。来年末に同空港は開通する予定である。

1990年2月、香港政庁の行政および立法評議会は、香港の国際地位を増強する文書を発表した。そのなかでは、香港の国際地位を強化する施策はつぎの5点だと述べている。外資や外人の香港の経済や社会への参入、人材の育成、ビジターの増加・滞在長期化、香港の優点的海外宣伝、そして、一番重要なのは、基本施設・通信施設の強化、行政体制のストリームライン化、簡単な税制である。新空港および港湾開発戦略は、このように21世紀の香港への渡り橋として顕著な地位にある。

(付記) 本稿は大阪市立大学工学部濱田学昭先生から貴重な助言を頂き、ここに記して厚くお礼申し上げます。

参 考 文 献

- 川島哲郎「(関西国際空港を)アジアのハブ空港に」『新空港レビュー』No. 156, 1991, pp. 28-32
- 張 志偉「香港・マカオ」, 河野通博編『新訂東アジア』大明堂, 1991年3月, pp. 197-207
- ditto「香港をめぐる中・英のせめぎ合い」『地理』Vol. 32: 7, 1987, pp. 10-20
- 日本経済新聞「香港で超大型計画: 第2空港やコンテナ港建設」1987年1月13日

- 1992年6月 張 志偉：香港：新空港建設の計画および地域への予想インパクト
- ditto「社説：香港問題の核心とは何か」1990年12月3日
- ditto「香港新空港：中国が財源に注文」1990年12月14日
- ローク, P. K. N.「チェック・ラップ・コックにおける香港新国際空港」『新
空港レビュー』No. 153, 1991, pp. 41-55
- 馮 邦彦「香港在中国經濟現代化進程中的作用」『經濟研究』1989年第4期,
pp. 64-70 (中国語)
- Asian Property, "All set to take off," Vol. 1: 1, 1990, pp. 10-16.
- Far Eastern Economic Review, "Hong Kong set to opt for quickest air-
port replacement," 5 October 1989, pp. 84-85.
- ditto, "Hong Kong's huge port and airport project gets under way," 7
June 1990, pp. 42-43.
- Hong Kong Government, *Gateway to New Opportunities: Hong Kong's
Port & Airport Development Strategy*, Government Printer,
1989.
- Lai, L: W. C. & E. W. K. Au, "The Hong Kong New Port and Airport
Development Strategy," *Economics*, Nos. 340-341, 1990, pp. 79
-87.
- New Airport Projects Co-Ordination Office, *Hong Kong Airport Core
Programme*, Nos. 1-6, 1991-1992.
- OMELCO (Office of Members of the Executive and Legislative Councils,
Hong Kong), *Strengthening Hong Kong as an International City*,
Government Printer, 1990.
- Secretary for Land and Works, Hong Kong Government, *Planning for
Growth*, Government Printer, 1985.
- Strategic Planning Unit, Planning, Environment and Lands Branch,
Hong Kong Government, *Metroplan: Initial Options*, Govern-
ment Printer, 1990.
- ditto, *Metroplan: The Foundations and Framework*, 1990.

Taylor, B. & R. Y. W. Kwok, "From export center to world city: planning for the transformation of Hong Kong," *American Planning Association Journal*, 1989 summer, pp. 309-322.