

課程博士の学位授与申請に係わる審査報告書

学 籍 番 号 11DM1403 (経営学研究科経営学研究専攻)

氏 名 (本籍) 竹内 啓仁 (日本)

学 位 の 種 類 博士 (経営学)

報 告 番 号 甲 第 87 号

学位授与年月日 平成28年3月20日

学位授与の要件 学位規則第4条第1項該当

論 文 題 目 「大都市圏における駅勢圏の空間的構造に関する研究」

審 査 委 員 主査 教 授 神頭 広好

副査 教 授 星野 靖雄

副査 教 授 蔣 湧

2016年(平成28年)2月13日

愛知大学大学院経営学研究科

審査の結果の要旨

竹内さんの論文は、大都市圏の駅を対象に、都市経済学・経営立地論的観点から、まず都市における空間的概念を整理しており、都市の集積性の空間的な拡がり方についての理論構築を試みている。さらに、構築されたモデルに対して実証的研究を行っている。そこでは売上高の距離弾力性は、大都市圏が大きいほど、小さい傾向を示している。ついで駅を対象にしてランク・サイズモデルと空間的相互作用モデルを応用することによって、大都市圏における駅勢圏の2つの空間構造パターンにもとづいて都心の駅勢圏に接している最も小さな駅勢圏との相互作用と都心の駅勢圏に接している最も大きな駅勢圏の相互作用から成る相対的相互作用から、駅勢圏の格差と駅規模の格差をパラメータとしてシミュレーション分析を行っている。さらに、それに適合する鉄道路線別の駅勢圏について考察している。そこでは関東大都市圏において、駅数が比較的多く、駅規模格差があるほど、都心の駅勢圏から順次小さくなる駅勢圏を有する路線であることが考察されている。また、竹内さんの主たるアイデアは都心と空港間についても同様な駅勢圏の空間構造について分析およびその考察を行っていることである。とりわけ、中部国際空港が建設される前後において、名古屋鉄道空港線における駅乗降客数に変化が見られ、ライリー＝コンバースモデルから境界となる駅が導かれている。最後に、都心型企业と地域特化型企业の市場圏をライリー＝コンバースモデルの境界条件とアポロニウスの円を用いて、都市圏と周辺都市圏の運賃率の比(1:3)を導いている。さらに、それに対して現状を調べるために、3大都市圏を対象に都市圏と周辺都市圏を分岐する鉄道についてGISを用いて考察している。そこでは、中京大都市圏において、地下鉄名古屋駅から赤駅までを名古屋都市圏、名鉄赤^{しち}駅から名鉄豊田^{しあ}駅までを豊田都市圏とするケース、地下鉄東山線の名古屋駅から藤が丘駅までを名古屋都市圏、愛知高速鉄道の藤が丘駅から八草駅を豊田都市圏とするケースの2つのケースにおいて、モデルから導かれた運賃率の比(1:3)に近いことが考察されている。

なお、駅勢圏に関わる先行研究が少なく、独創的なところは駅勢圏と空港との関係を分析したことにより、審査委員からは、地図の表現の仕方(主に、図の大きさの調整、図柄の説明、方位、縮尺などを描くこと)、参考文献の欠如およびそのフォーマットを統一すること、ページの入力方などが指摘され、これらを加筆修正した上で、博士(経営学)の学位に資する論文であることが確認された。

以上