

IV-255

名古屋空港へのアクセス手段改善効果および旅客ターミナル施設移動の利便性評価

中日本建設コンサルタント

正 員 石川 千恵

名古屋工業大学

正 員 和田かおる

名古屋工業大学

正 員 山本 幸司

1. はじめに

空港は、周辺地域に対する騒音、振動、排気ガスによる環境悪化の問題や、用地取得の困難さから、我国では市街地と離れた場所に立地していることが多い。このため空港へのアクセス距離が長くなり、利用者にとってはたいへん不便な状況となっている。そこで本研究では航空輸送システムの一端を担う市街地～空港間のアクセス交通に着目し、航空旅客にとって望ましいアクセス手段の評価方法について検討するとともに、名古屋空港を事例としてアクセス交通の現状と改善策について考察する。

また、近年航空機の乗り継ぎの必要性が高まる中、円滑な乗り継ぎのためにはどのような旅客ターミナル配置が望ましいか、現在利用されている空港内交通施設、空港間移動の際の交通施設などを考察することにより、その利便性を評価する。

2. 名古屋空港におけるアクセス手段の現状

本研究では諸外国、我国の主要空港のアクセス手段に関して検討を行ったが、ここでは特に名古屋空港における現状について詳細に述べる。

自動車を利用した場合の主要地点からのアクセス所要時間を表1に示す。これより名古屋ICからの一般道利用によるアクセスの所要時間が70分となるなど、名古屋市内からのアクセスサービス水準が低いことがわかる。公共交通機関を利用した場合の主要地点からのアクセス所要時間を表2に示す。名古屋市内においては野並など緑区方面からのサービス水準が低く、愛知県とその周辺では岐阜など名古屋空港より北方からのアクセスが南方に比べてサービス水準が低いといえる。ところで、名古屋空港に直結している唯一の公共交通機関は名鉄バスである。しかし道路状況の悪い名古屋市内からの利用では定時性確保が困難であり、アクセス所要時間短縮のためには空港行きバスがでている郊外の駅から名鉄バスを利用することになる。

以上より名古屋空港のアクセスに関するサービスは、現状においては決して十分とはいえず、改善の余地があることがわかった。

3. 名古屋空港におけるアクセス手段の整備計画

アクセス手段整備後の改善効果を知るため、現在の整備計画道路の中から名古屋空港へのアクセ

表1 自動車を利用した場合の主な地点から名古屋空港へのアクセス所要時間

地 点	名古屋空港からの直線距離	所要時間	
		整備前	整備後
名古屋駅	10 km	40分	15分
名古屋IC	12 km	70分	20分
鈴鹿IC	54 km	57分	52分
豊川IC	65 km	66分	59分

表2 公共交通機関を利用した場合の主な地点から名古屋空港へのアクセス所要時間

地 点	名古屋空港からの直線距離	所要時間	
		整備前	整備後
名古屋駅	10 km	30分	26分
栄	10 km	32分	28分
野並	17 km	49分	43分
岐阜	22 km	51分	47分
多治見	20 km	47分	34分

スとして利用できる路線を抽出し、供用後のアクセス所要時間を調査した。対象とした道路を図1に示し、所要時間の調査結果を表1に併記する。整備前後を比較すると、名古屋市内の道路整備によって、名古屋市はもとより、名古屋市を経由して空港へアクセスする遠隔地からの所要時間が短縮されるため、利便性向上の効果が大きいといえる。

次に名古屋空港への鉄道アクセスに関する整備計画路線を図2に示し、整備後のアクセス所要時間を表2に併記する。整備前後を比較すると、多治見などJR中央線利用のアクセス所要時間が短縮されることがわかる。しかし栄、名古屋駅など名古屋市の中心部～名古屋空港間の所要時間にはあまり変化がなく、現状においてサービス水準がやや低い名古屋市緑区、岐阜市周辺などでは、整備によるサービス水準の改善が見られないことが明らかとなった。

4. 旅客ターミナル移動の利便性評価

本研究では特に乗り継ぎ旅客の利便性からターミナル施設を評価する。諸外国の空港では空港内交通施設の整備によりターミナル間移動の利便性向上が図られ、手荷物搬送装置の整備によりアーリーチェックインなどを実現しているが、空港間移動のための鉄道整備は決して十分でないことがわかった。我国では空港内交通施設の整備が十分でなく、特に名古屋空港や大阪空港のように国内線、国際線のターミナルが離れている場合にはターミナル間の交通整備だけでなく手荷物取扱いにしても新しいシステムの導入が望まれる。

5. 結論

本研究における検討結果から、名古屋空港に対して現在計画されているアクセス手段の整備により、道路アクセスに関しては名古屋市内、鉄道アクセスについてはJR中央線沿線におけるサービス向上がみられるもののサービス向上があまり期待できない地域が存在することが明らかとなった。ところで、本研究においてアクセス手段の利便性を評価する指標として所要時間のみを用いたが、交通機関の乗り継ぎ回数や乗車率など、利用者の快適性の対象となるその他の指標も考慮し、より詳細な検討を行う必要がある。またH S S Tなどの新交通システム導入についても検討する必要がある。また、旅客ターミナル施設の利便性評価に関しては空港内交通施設が整備された諸外国の空港に比べて、我国の空港では施設整備の遅れが目立ち、今後、早急の改善が望まれる。

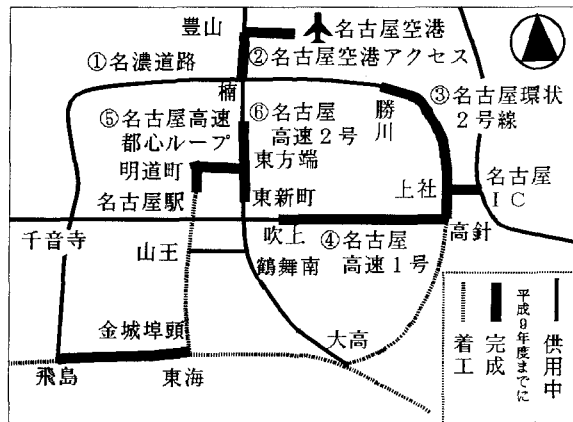


図1 整備計画路線（道路）

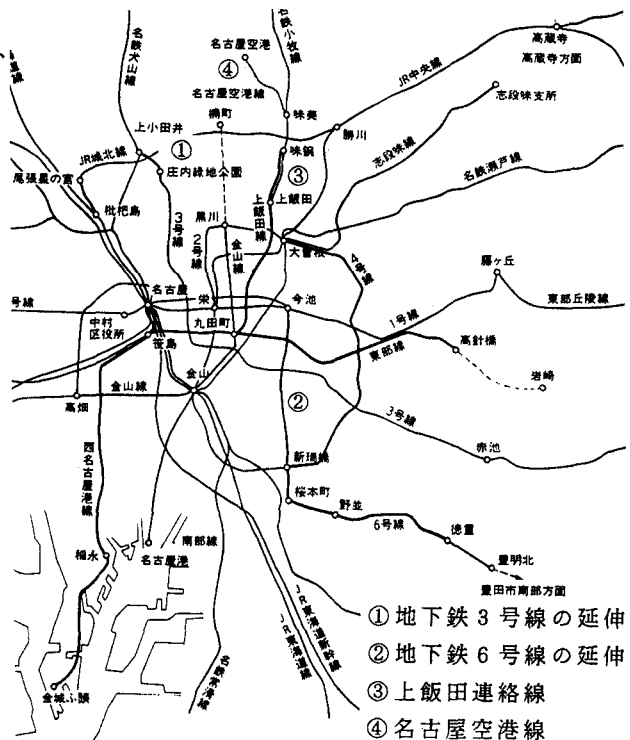


図2 整備計画路線（鉄道）