

Ⅳ-385

空港アクセス行動実態からの一考察

(株)日建設計 正員 若井 郁次郎

(株)日建設計 正員 児玉 健

1. はじめに

わが国の航空旅客輸送実績は、近年、急増傾向にあり、平成4年次において国内線が約7,000万人、国際線が約2,300万人の両方で約1億人に達しようとしており、航空機は、国民的交通機関になりつつある。この航空需要は、国内外の地域間の相互依存関係が深まり、業務・交流機会が増大していること、また観光・レジャーなどにおける人びとの行動範囲が国内外の遠隔地に及ぶようになってきたこと、などが要因になっていよう。そして、航空機の大型化・高速化、航空便の増便、航空路線の新規開設などが進み、航空輸送サービスが高まっている。しかしながら、需要地から空港への空港アクセスの整備は、十分であるとはいえないと思われる。

ここでは、空港アクセス行動実態にもとづき空港アクセス整備について考察することを目的とする。

2. 空港アクセスの特徴と問題点

空港アクセスの行動面での特徴については、次のようにまとめられる。

第一は、国内線、国際線のいずれも、航空機の出発時刻の一定時間前に搭乗手続を済ませることが原則になっている。このために、航空旅客は搭乗手続の締切時刻前に空港に到着する必要がある。

第二に、こうしたことから、航空旅客は、時間的余裕をもって出発地を立ち、空港へ向かわねばならない。この余裕時間をどの程度の変動幅で見込むかはむづかしく、航空旅客の心理的負担になっている。

一方、空港アクセスの整備面での問題点をまとめると、次のようになる。

第一に、鉄道が乗り入れている、いくつかの国際空港と地方拠点空港を除くと、空港アクセスは単一道路依存型であることから、交通渋滞、交通事故などが発生すれば、空港へ延着することになり、航空旅客は予定の航空機に乘れない恐れがある。

第二に、空港の後背圏が拡大しているにもかかわらず、空港アクセスが広域的視点からの整備・計画

が十分でないため、航空旅客の空港アクセス経路が限定され、空港へのアクセスに時間を多く消費している。

第三に、空港アクセス交通手段は、リムジンバス、タクシー、自家用車などの公共交通機関や私的交通機関に強く依存している。これは、空港アクセスの多様なサービスを求めている航空旅客の選択幅を限定している。

3. 空港アクセス交通手段の非選好理由

最近、空港と母都市とがアクセス鉄道で直結した2つの地方拠点空港において、航空旅客に実施したアンケート結果にもとづき空港アクセス交通手段の非選好理由を分析しその実態を考察する。

(1) 自動車の非選好理由

鉄道、乗合バス等の公共交通機関を利用した航空旅客が、自家用車、タクシー等自動車を選好しなかった理由を、上位3つ選び、年齢層別にみると、次のようになる。

A 空港では、自動車の非選好理由として上位から、費用が高い、時間がかかる、遅れることが多い、となっている。費用と時間とをくらべると、回答率が40代で逆転し、高齢者になるほど費用よりも時間がかかることに非選好理由の回答率が高くなっている。遅れることが多いとの非選好理由の回答率は、各世代ともにほぼ一定となっている。

B 空港では、費用が高いとの回答率が、他の2つにくらべて各世代にわたって上位を占めている。そして、この非選好理由は、20代と40代とにピークがみられる。時間がかかるという非選好理由は、費用と同じく回答率が高く、40代をひとつのピークとしている。遅れることが多いについては、変動はみられるものの、ほぼ一定の回答率となっている。

(2) 公共交通機関の非選好理由

これは、自動車の非選好理由とは逆に、航空旅客が公共交通機関を選好しなかった場合である。ただし、上位3位の非選好理由は、変わっている。

A空港では、各世代ともに時間がかかるとの非選好理由の回答率が、高くなっている。次に、乗換が多い、荷物が多いが、ほぼ同率の回答で同様の変動がみられる。いずれの非選好理由は、30代、40代にピークがあらわれている。

B空港では、時間がかかる、乗換が多いという非選好理由の回答率が、30代から上昇傾向にある。これら2つの理由は、荷物が多いとの非選好理由に対して40代から上位に逆転し回答率が高くなっている。

4. 考 察

以上において、航空旅客が空港へアクセスするにあたり、自動車または公共交通機関を利用しない理由が、ある程度明らかにされた。この実態結果を背景として、当面している空港アクセスにかかわる課題を考察すると、次のようになる。

(1) 空港アクセス時間の短縮化

上述した2つの地方拠点空港の航空利用者は、いずれも時間がかかるという理由に回答の多くをよせている。一般に、空港から遠くなるほど、実際の空港アクセス時間に加えて、心理的時間消費効果があると考えられるため、定時性、確実性に勝れた空港アクセス交通手段を整備し空港アクセス時間を短縮する必要がある。

(2) 空港アクセスの円滑化

航空旅客の多くは、出発地から異なる複数の交通手段を利用し空港へアクセスしている。このとき、航空旅客は各交通ターミナルで乗り換えねばならず、交通ターミナル内での移動の不自由さや待ち時間が、空港アクセスにとって抵抗となる。そのため、空港アクセスを総合的な観点から認識し、交通ターミナル内の改善、異種交通機関の接続性などをも視野に入れ、空港アクセスの円滑化を進める必要がある。

(3) 空港アクセスの快適性の確保

航空旅客は、空港で搭乗手続を終えるまで手荷物と一緒に移動しなければならず、空港アクセス時に疲労感や苦痛をとまうことになる。このために、空港アクセスのサービス水準の向上のひとつとして手荷物からの解放など航空旅客の身近な改善にも配慮し、空港アクセスの快適性を高める必要がある。

5. おわりに

空港アクセス行動実態にもとづき、空港アクセス交通手段の非選好理由を分析し、空港アクセスにかかわる課題をまとめた。今後、さらに空港アクセスのシステム分析を進めていくことにしている。

参考文献

- 1) 児玉健・若井郁次郎：空港アクセスについて、土木計画学研究・講演集No.17、1995.1

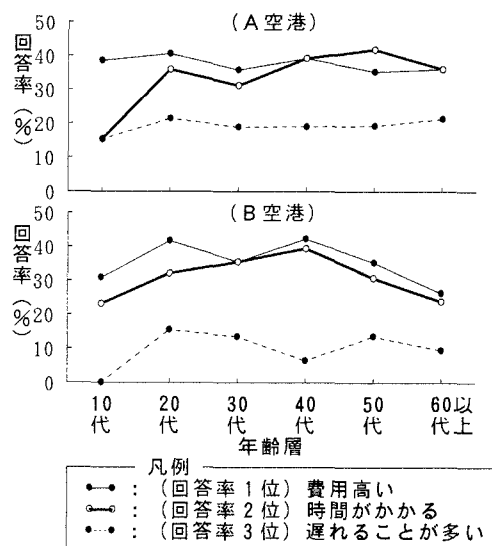


図-1 公共交通機関利用者による自動車の非選好理由

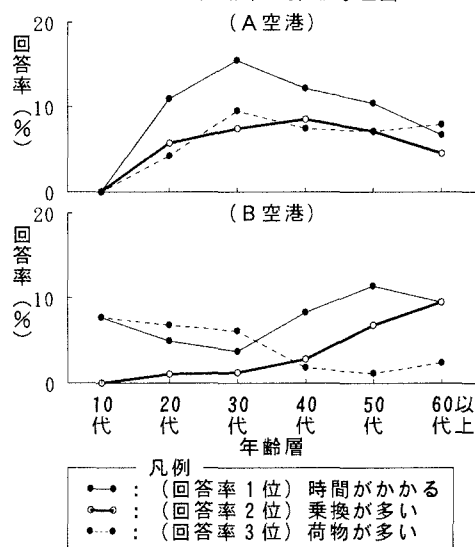


図-2 自動車利用者による公共交通機関の非選好理由