

岐阜地域の空港アクセス道路の問題点について

岐阜大学 正員 宮城俊彦 学生員○川出俊哉

1. はじめに

近年の空港利用の伸びは、目を見張るものがあり岐阜県における空港利用客も、年々増加の一途にある。こうした利用数の増加を支える要因は、わが国の経済成長、それに伴う円高等によって、海外旅行者、ビジネス客が増加していること、そして経済構造の変革によって、より付加価値の高い輸送貨物が増加していることにある。また、時間価値の上昇によって、より高速な交通手段が選好されるようになってきたことにもよる。

航空輸送は、その高速性という意味では最も優れた手段であり、技術革新により、この30年間に平均的な旅行時間は、約半以下に短縮される一方、空港までの所要時間は逆に増加し、全体の旅行時間の大半を占めるまでに至っている¹⁾。このように、空港利用を考える場合、より高いサービスのアクセス交通をいかに確保するかが重要な課題となってきている。

本研究では、岐阜地域から名古屋空港への道路アクセス交通の問題点を抽出し、今後の整備の方向の基礎資料を得ようとするものである。

2. 岐阜地域の名古屋空港利用の状況

(1) 旅客

名古屋空港協議会が昭和55年に実施した名古屋空港利用客の実態調査によれば、名古屋空港利用客の居住地別内訳での岐阜県の割合は、8.6%、また、62年11月の調査では、10.6%、と2%増加している。同様に、運輸省航空局の昭和61年の国際航空旅客動態調査報告書によれば、名古屋空港利用に占める岐阜県の割合は、ピーク時で8.8%、オフピーク時で15.2%であり、各々愛知、静岡について3位、愛知について2位となっている。さらに、昭和63年に岐阜県シンクタンクが実施した企業アンケート調査²⁾によれば、役員・社員の出張に利用する出張先、手段内訳は、表-1にみるとおりであり、国内については、飛行機利用は少ないが、海外への上出張には、名古屋空港を利用する割合が高い。名古屋空港を利用

する場合の出張先は、韓国(51回答)、台湾(37)、米国(18)そして東南アジアの順となっており、成田空港からは米国(42)、欧州(32)が大半を占めている。大阪空港からは、台湾(11)、東南アジア(10)となっている。こうした利用状況の分布は、便数に依存するところが大きく、名古屋空港から、米国、欧州への便数が増加すれば、名古屋空港利用へと転ずる可能性が強い。

表-1 国内の出張先a)・手段b)と海外への上出張先・経路c)

a) (X) b) (X)

関東	53.3
関西	22.0
東北	1.5
九州	0.9
中国	0.9
四国	0.3

新幹線	59.8
自家・社用車	12.2
J R	6.8
飛行機	2.6

c)

項 目		一 位		二 位		三 位	
		回答数	%	回答数	%	回答数	%
出 発 先	米 国	35	10.7	24	7.4	8	1.8
	欧 州	24	7.4	13	4.0	7	2.1
	韓 国	30	9.2	20	6.1	10	3.1
	台 湾	16	4.9	22	6.7	15	4.6
	イ・スラフ	1	0.3	0	—	4	1.2
	中 東	4	1.2	1	0.3	2	0.6
	東南アジア	10	3.1	4	1.2	6	1.8
利用手段	名古屋空港	65	19.9	40	12.3	24	7.4
	成田空港	41	12.6	33	10.1	19	5.8
	大阪空港	18	5.6	14	4.3	11	3.4
	富山空港	0	—	0	—	0	—

(2) 貨物

第2回中京都市圏物流調査報告書(昭和63・3)³⁾によれば、航空貨物需要の主要空港別内訳(重量ベース)は、表-2に示すとおりである。国内貨物の場合の利用空港は、名古屋、大阪、成田・羽田の順となっているのに対し、国際貨物は、大阪、成田・羽田、名古屋の順であり、名古屋空港利用は極端に減少する。

一方、岐阜県シンクタンクの企業アンケート(量的なデータは扱っていない)によれば、表3に示すように搬入、搬出貨物ともに、名古屋港、神戸港等の港を使うケースが圧倒的であるが、空港利用に

関しては、搬入については、成田、名古屋、大阪という順、搬出については、名古屋、大阪、成田の順という傾向を持つ。ただし、このアンケートでは、利用頻度の高い順位を聞いているので、重量ベースの順位とは必ずしも整合しない。

表-2 航空貨物需要の主要空港別内訳(重量%)

空 港		実 数	構成比
国 内	名 古 屋	13	45.5
	成 田	6	20.9
	大 阪	10	33.8
	計	29	100.0
国 際	名 古 屋	3	5.4
	成 田	15	26.9
	大 阪	38	67.7
	計	56	100.0
計	名 古 屋	16	19.1
	成 田	21	24.8
	大 阪	48	56.1
	計	86	100.0

表-3 搬入・搬出中継港(海外)

項 目		一 位		二 位		三 位	
		回客数	%	回客数	%	回客数	%
名古屋港	搬入	81	18.7	12	3.7	6	1.6
	搬出	82	19.0	12	3.7	4	1.2
四日市港	搬入	3	0.8	8	2.8	1	0.3
	搬出	2	0.6	1	0.3	1	0.3
神 戸 港	搬入	12	3.7	13	4.0	10	3.1
	搬出	16	4.8	27	8.3	5	1.6
横 浜 港	搬入	6	1.5	4	1.2	11	3.4
	搬出	5	1.5	8	1.8	16	4.8
成田空港	搬入	2	0.6	2	0.6	4	1.2
	搬出	1	0.3	1	0.3	1	0.3
大阪空港	搬入	1	0.3	1	0.3	0	-
	搬出	1	0.3	1	0.3	2	0.6
名古屋空港	搬入	1	0.3	5	1.5	2	0.6
	搬出	1	0.3	5	1.5	5	1.6

3. 空港アクセスの問題点

(1) アンケートにみる問題点

岐阜県シンクタンクの企業アンケートでは、貨物輸送に関する問題点を聞いているが、搬入、搬出ともに、次のような順で、問題点が指摘されている。①輸送費がかかる②道路幅が狭い③市街地を通過する④一度に大量に運べない⑤交差点の混雑

最も問題とされた、①「輸送費がかかる」という内容は、小口輸送の増加に伴う荷造費用の増加、貨物の損傷に関係する保険費用等にも関連する一方、その他の問題点である、②～⑤等にも関係する。また本来、遠距離との取引による輸送費の増加をも意味していると考えられる。いずれにしても、①もアクセス交通におけるサービス水準に関連して出てきた問題点といえよう。ただ、注意すべきは、アンケート回答では、空港あるいは港までの距離が遠いという点での問題を指摘する企業は少なく、したがって、空港まで遠くてもそこに至る市街地道路から広域幹線へのアクセス道路の改善を要求する声強い

と判断できる。

(2) ネットワーク構成にみる問題点

上でみたように、物流にとって特に道路アクセス上の問題点が指摘されているが、実際はどうなっているかをみるために、昭和60年の道路センサスデータを基礎に岐阜地域から名古屋空港へのアクセス道路の問題箇所を抽出してみた。図-1は、岐南インター(国道21号線と国道22号線の交差点)を起点とする名古屋空港までのアクセス道路を示したものである。この結果、次のような点が指摘できる。

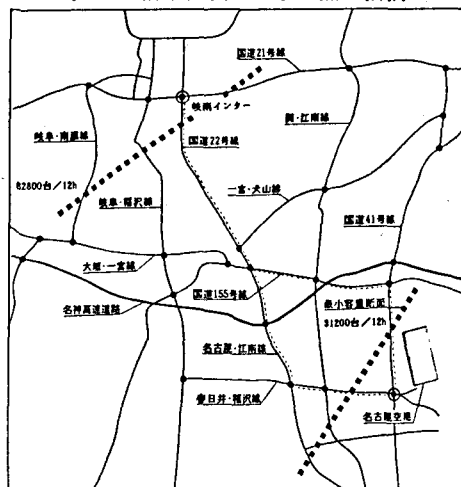


図-1 岐阜から名古屋空港へのアクセス道路図

1. ピーク時における最早時間経路は図-1中の……で示すような経路で、所要時間は49分である。
2. 最小容量断面は、図-1中の……で表され、12時間容量で31200台/12hである。
3. 最早時間経路で混雑度が1.0を越える区間は国道22号線～春日井線経路では、5箇所、国道22号線～国道155線経路では、4箇所存在する。
4. 春日井・稲沢線は空港周辺部でかなり道路幅員が狭い箇所(6.5m)が存在する。
5. 最早時間経路(国道22号線～春日井・稲沢線)の交差点は約260とかなり多い。

参考文献

- 1) N. Ashford/P. H. Wrgite "Airport Engineering" (1979)
- 2) 岐阜県シンクタンク "岐阜県における統合交通ネットワーク整備と岐阜県産業との関係" (1989)
- 3) 第2回中京都市圏物流調査報告書 "現況分析" (1988)