

名古屋空港における国際線～国内線乗り継ぎ旅客の移動交通手段整備に関する一考察

名古屋工業大学 学生員 ○山田 德行

名古屋工業大学 正 員 山本 幸司

1. はじめに 名古屋空港では昭和57年頃から国際線旅客数が急増し、昭和62年には年間78.7万人に達し福岡空港を抜いて我国第3の国際空港の位置を確保した。さらに昭和63年には120.4万人となり、前年対比153%と飛躍的に増大したため、従来の空港施設のままでは対応が困難となり、国際線ターミナルの整備拡充が必要となっている。しかし、敷地制約から南東方向（国内線ターミナルから一層遠ざかる方向）にしか必要面積を確保できず、国際線～国内線ターミナル間距離（現在700m）がますます長くなってしまふ。そこで本稿では、このままでは国際線～国内線乗り継ぎ旅客の不便さが増すのではないかと考え、「名古屋空港国際線～国内線乗り継ぎ旅客意向調査」を実施し、その調査結果をもとに、①現在の乗り継ぎ旅客数の把握、②乗り継ぎ旅客の意識調査、③乗り継ぎ旅客数の将来予測、④乗り継ぎ交通手段整備方針の検討について分析を行うことにする。

2. 乗り継ぎ旅客数の把握

昭和60年度、62年度の国際航空旅客動態調査（運輸省・関西国際空港課）から、名古屋空港国際線まで（から）の交通手段を求めると表1が得られる。これより、ピーク時、

表1. 名古屋空港における乗り継ぎ率

	国際線→国内線		国内線→国際線	
	ピーク時	オフ・ピーク時	ピーク時	オフ・ピーク時
昭和60年度	6.1%	3.2%	1.0%	1.0%
昭和62年度	3.7%	7.3%	2.7%	0.5%

オフ・ピーク時ともわずかではあるが、乗り継ぎ旅客の存在が確認できる。しかし、この中には出国前日に名古屋空港へ到着している旅客も含まれている。現在、国際線は8社16路線、国内線は3社16路線が運航されていることから、乗り継ぎ可能便はかなり存在するはずである。そこで、時刻表による乗り継ぎ可能便（表2）にもとづいて、平成元年11月13日～19日（オフ・ピーク時想定）ならびに23日（国際航空旅客動態調査実施日）に「名古屋空港国際線～国内線乗り継ぎ旅客意向調査」を実施した。（調査内容は表3に示す）名古屋空港における乗り継ぎ旅客のターミナル間移動手段としては、①徒歩、②一部の路線バス、③タクシー、④JAL連絡バス（夕方一往復で、JAL利用者のみ）が考えられるが、調査の結果、一日平均約19人が乗り継ぎ旅客としてカウントされた。このうち約70%はホノルルー福岡（JAL-JAL）便を利用しており、残り30%は国内各地→デンバサール（バリ島）便の利用客であった。なお上述したように、名古屋鉄道線の路線バスがターミナル間移動手段として利用可能であり、表4に示すように一日平均18人が利用しているものの、そのうち乗り継ぎ旅客は1.5人程度である。本調査は12月24日～30日（ピーク時想定）にも実施予定である。

3. 乗り継ぎ旅客の意識調査

乗り継ぎ旅客の約95%は観光目的のバック旅行のため、旅行会社の設定したルートに従い、名古屋空港を利用したにすぎなかった。また、ターミナル間が離れていることに関しての設問では、改善策について約60%が動く歩道、約25%がシャトルバス、約10%が荷物だけのスルーチェックを望んでいることが明らかとなった。

4. 乗り継ぎ旅客の需要予測

名古屋空港で国内線～国際線を相互に乗り継ぐ旅客数は同空港の国際線、国内線航空ダイヤだけでなく、他空港（主として成田、大阪、福岡）の国際線ダイヤや航空運賃の影響も受けるが、本研究では今回の調査と「国際航空旅客動態調査」の結果を用い、既に得られている名古屋空港の方面別国際航空旅客需要予測値を用いて乗り継ぎ旅客数の将来予測を行う予定である。

5. おわりに 今回
の調査結果では乗り継ぎ旅客
数は少なかったが、いずれ乗
り継ぎ旅客は増えてくるであ
ろう。なお、ピーク時の調査
結果および乗り継ぎ旅客数の
需要予測結果については講演
時に示す。本研究を遂行する
に際して運輸省第五港湾建設
局、(財)経済調査会に御協力
を頂いていることを記し、謝
意を表します。

国際線→国内線

バンコク (JL644)
バンコク (TG644)
シンガポール (JL716)
グアム (CO971)
シンガポール (SQ90)
済州 (KE762)
デンバサール (GA876)
ソウル (JL984)
香港 (CX532)
ホノルル (JL83)
シドニー (QF59)

表2. 名古屋空港における乗り継ぎ可能便

8:30 9:40 仙台
8:30 9:50 札幌
8:30 9:50 札幌
10:30 10:30 高知
10:40 10:50 大分
12:50 11:45 鹿児島
14:35 11:50 長崎
14:40 11:55 松山
15:00 12:20 宮崎
15:55 13:10 福岡
18:20 13:35 沖縄
13:50 花巻
14:20 熊本
14:30 札幌
15:00 大分
15:15 沖縄
15:45 福岡
16:00 札幌
16:05 函館
16:05 秋田
16:30 高知
16:40 宮崎
17:10 鹿児島
17:40 仙台
18:15 福岡
19:40 福岡

国内線→国際線

福岡 9:10 10:10 (JL705)
福岡 9:10 10:10 (CO531)
成田 10:15 10:15 (JL983)
福岡 11:05 10:45 (JL645)
鹿児島 11:05 10:45 (TG645)
仙台 11:15 11:30 (CO972)
宮崎 11:25 12:00 (SQ89)
熊本 12:30 14:00 (KE761)
沖縄 12:55 15:30 (JL54)
高知 12:55 16:00 (CX533)
札幌 13:40 16:05 (GA877)
大分 13:45 20:10 (JL84)
札幌 13:45 20:20 (QF50)
松山 14:40 20:25 (CO966)
鹿児島 15:05 20:30 (JL989)
長崎 15:05
福岡 17:30
大分 18:20
札幌 18:30
新潟 18:45
高知 18:55
福岡 18:55
長崎 19:00

表3. 乗り継ぎ旅客意向調査内容

1. 出発地と目的地
2. ターミナル間の乗り継ぎ方法
3. 乗り継ぎ方法改善策および旅行方法
4. 名古屋空港利用の主たる理由

表4. 乗り継ぎ旅客数の実態

調査時間	国内線→国際線		国際線→国内線		合計人数	
	乗り継ぎ旅客	路線 バス	乗り継ぎ旅客	路線 バス	乗り継ぎ旅客	路線 バス
11/13(月)	4	19	3	9	7	28
14(火)	0	11	0	2	0	13
15(水)	2	7	3	6	5	13
16(木)	0	12	0	5	0	17
17(金)	0	8	0	1	0	9
18(土)	0	5	0	2	0	7
19(日)	0	35	0	1	0	36
合計人数	6	97	6	26	12	123

注)「乗り継ぎ旅客」は、今回の調査にてカウントされた乗り継ぎ旅客数、「路線バス」は、名鉄バス利用者数