

日本の国際空港における乗継ぎ客等への空港の利便性の研究

安 達 清 治

はじめに

わが国の国際空港は、国際航空旅客への利便性の向上が求められている時代にある。

国際航空旅客の増加基調がある反面、各国との国際空港間の競争激化があり、航空旅客に対する空港施設の利便性や、乗継ぎ対応、空港間の交通アクセスの利便性向上などのサービスがさらに必要になっている。国際航空旅客は単に航空旅客の増加といったことから、トランジットツアーの客も増加していく、これらの客に対するサービス対応も必要になっているのである。

国際空港の中でも、第1種の国際空港は、成田国際空港（以下＝成田空港）、東京国際空港（以下＝羽田空港）、中部国際空港（以下＝中部空港）、関西国際空港（以下＝関西空港）で、これら主要国際空港の役割は大きく、日本の代表的な基幹となる空港であり、かつ、大都市にあるため、新たな対応が求められていることである。

例えば、成田空港の都心までの「アクセス時間距離」は特急で東京駅まで60分（2940円）、関西空港も特急で新大阪駅まで45分（2980円）、新設の中部空港で名古屋駅まで32分（870円）となる。中心となる関東、関西の両国際空港ともに、エネルギーと最大の経費を必要としている。あるいは、両空港ともに、国際線と国内線の便数のアンバランス状態にあり、国際航空旅客にとって必ずしも利便性の高い国際空港ではない。

ミニマム・コネクティング・タイム（最小乗り継ぎ時間）（以下＝MCT）も、国際線航空旅客にとっては大事な点である。国際線から国際線（INT-INT）と、国際線から国内線（INT-DOM）、あるいは国内線から国際線（DOM-INT）へのMCTは、特に大事な乗継ぎと

なっている。国際旅客の増加はこうした点にも利便性のあるサービスが求められている時代にある。

トランジット客のトランジットツアーも、すでに各国で実施されているサービスであり、国際空港の航空旅客に対するサービスの一つとなっている。このサービスは、航空旅客へのショートツアーのサービスとしてばかりか、日本の文化を知ってもらうためにも大事である。しかも、地域への経済効果も得ることができる。旅行者が地域のわずかな時間のショートツアーで、日本の文化を観たり、食べたり、温泉に入ったりすることによる経済的な効果なのである。

こうした利便性、経済的な効果のある国際空港によって、更なる日本の国際交流の促進と、発展が求められるための研究である。

1. 大都市国際空港の“アクセス時間距離”

“アクセス時間距離”とは、空港から中心都市までを、最短の交通手段で利用した時間を表すグラフである。（図1参照）

単純比較で見れば、中部空港と羽田空港が短時間で、成田空港と関西空港が長時間となる。しかし羽田空港は、モノレールの浜松町駅乗換えがあり、訪日客にとっては乗継ぎの不便さがある。中部空港が便数、時間では、もっとも理想的なアクセスとなる。ただし、中部空港も名鉄の名古屋駅であり、新幹線の名古屋駅までは10分程度はかかり、乗継ぎに更なる改善も必要だ。

成田空港から国内線の羽田空港へは、JRで102分、関西空港から国内線の伊丹空港へはバスで75分である。国内線への乗り継ぎはそれぞれ利便性がない。関西空港で国内線に乗り遅れ伊丹空港にバスで行ったが、ラッシュ時は定時性が厳しい。このために午後の会議に間

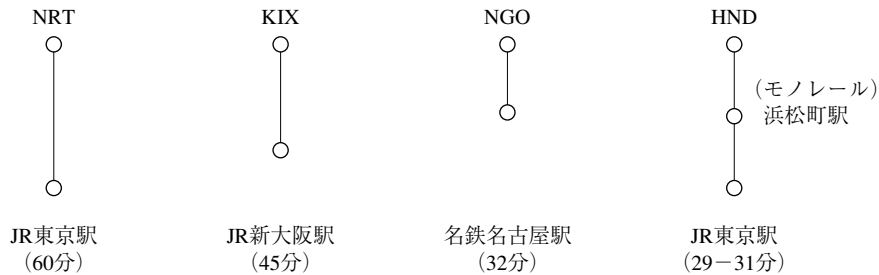


図1 四大国際空港の「アクセス時間距離」

- * HND を除きいずれも特急列車を使用。
- * HND はモノレールで浜松町駅で乗り換え普通電車利用である。

に合わなかった例がある。こうしたアクセスの利便性確保は、鉄道が有利であることは事実である。

成田空港と関西空港は、それぞれ JR と私鉄が乗り入れている。ただし、成田空港では私鉄の京成電車が京成上野駅が始発であり、関西空港では、私鉄の名鉄電車は難波駅が始発駅となっている。成田空港、関西空港ともに複数の鉄道のアクセス手段は、世界的にも利便性のあるアクセス手段である。今後の需要拡大期にはすぐれたアクセスとなる。

一般的に空港からのタクシー利用は、もっとも利便性のあるものだが、羽田空港を除き世界の代表的な空港と比べ高額料金となっている。成田空港をはじめ郊外にあることが理由である。成田空港では都心まで 60 キロ以上であり、1 万 5 千円以上である。関西空港でも、同様に、空港に隣接する JR 日根野駅（2 つ目の駅）付近までで 5 千円である。関西空港は空港への空港橋の利用料金がかかる。

四大国際空港の主要アクセス

四大国際空港のアクセス手段は、鉄道、バス、自動車（タクシー等）で利用ができる。（表 1 参照）今日の空港は、空港の旅客ターミナルに直結した鉄道駅が設置されている。四大空港とも旅客ターミナル内に鉄道駅がある。新設された中部空港は旅客ターミナル内に駅が直結しており、駅から 2-3 分でチェックイン・カウンターとなる利便性がある。

羽田空港は、JAL グループ・ターミナルと ANA グループ・ターミナルと二つのターミナルになり、それぞれ駅も設置されている。

関西空港の旅客ターミナル内の駅は、JR と南海の専用の鉄道駅が並んで設置されている。成田空港の旅客ターミナル内な駅では、それぞれ専用駅ながら空港内の駅は二つある。終点の成田空港駅（第一旅客ターミナ

表 1 四大国際空港の主要アクセスと所要時間、料金

空港名	乗車駅	鉄道・バス	時間	種別	料金
関西空港	大坂(梅田) 新大阪駅 難波駅 伊丹空港	JR JR 南海 バス	65 分	特急	1160 円
			45 分	特急	2980 円
			30 分	特急	1390 円
			75 分	特急	1700 円
中部空港	名古屋駅 名古屋駅	名鉄 バス	32 分	特急	870 円
			28 分		870 円
成田空港	東京駅 上野駅 TCAT 羽田空港	JR 京成 バス JR	60 分	特急	2940 円
			60 分	特急	1920 円
			55 分		2900 円
			102 分	快速	1560 円
羽田空港	横浜駅 YCAT 東京駅 成田空港	京急 バス JR JR	20 分		470 円
			30 分		560 円
			30 分前後		470 円
			102 分	快速	1560 円

*TCAT=東京シテイエアーターミナル

*YCAT=横浜シテイエアーターミナル

*羽田空港から東京駅はモノレール浜松町駅乗り換えである。

*平成 17 年 7 月 30 日作成

ル) と第二旅客ターミナル内の駅である。

関西空港から国内線の多い伊丹空港へ、成田空港から国内線の多い羽田空港への乗継ぎはいずれも時間的にも利便性はない。今後、関西空港の国内線の拡大によっては乗継ぎの不便は解消されることになる。

2. 国際空港の MCT

国際空港の MCT（ミニマム・コネクティング・タイム）は、国際線への乗継ぎ、国内線への乗継ぎなど、航空旅客の増加によってさらに多様な旅客が増加していくことになり、アジアにおける国際空港の競走上からも、航空旅客の利便性の上からも MCT は大事な対応となる。

別表のように乗り継ぎには、INT-INT、INT-DOM、

表2 関西空港と成田空港のMCT

関西空港		
	INT-INT	90分
	INT-DOM	75分
	DOM-INT	90分
	DOM-DOM	30分
* 関西空港資料である。		
成田空港		
第一 PTB	INT-INT	60分
	INT-DOM	130分
	DOM-INT	110分
第二 PTB	INT-INT	110分
	INT-DOM	110分
	DOM-INT	110分
	DOM-DOM	30分
全日空の成田空港のMCT		
	INT-INT	60分以上
	INT-DOM	90分以上
	DOM-INT	80分以上

- * OAG による資料である。
- * 成田空港資料である。
- * 平成 17 年 7 月現在である。
- * INT は INTERNATIONAL

DOM-INT、DOM-DOM の四つのパターンがある。当然、利便性の上からは短い MCT が要求される。

関西空港は単一のターミナルビルである。成田空港は第一旅客ターミナルビルと第二旅客ターミナルビルの複数ターミナルである。このことが INT-DOM へ、DOM-INT への乗り継ぎに大きな差を生んでいる。関西空港の INT-DOM は 75 分に対して、成田空港は 130 分(第一 PTB)である。第二 PTB でも 110 分となっている。DOM-INT も関西空港は 90 分に対して成田空港は第一、第二 PTB とも 110 分となっている。ただし全日空の成田空港の INT-DOM は 90 分以上であり、DOM-INT も 80 分以上となっている。

このため、両方空港とも MCT の短縮に整備を注いでいる。成田空港では同一ターミナルで運用ができるように再配置等の整備が計画されている。関西空港も日本めの第二滑走路の運用時に MCT の対応が注目されている。第二滑走路はサテライトの施設となる計画であり、単一ターミナルでの処理が可能となるためである。

大阪空港 (ITM) の MCT

INT-INT	45分
INT-DOM	90分
DOM-INT	90分
DOM-DOM	30分

(OAG 05 年=8 月号)

大阪空港の MCT は主力が国内線になっているため、DOM-DOM はわずかに 30 分である。国際線の INT-INT も 45 分である。DOM-INT は 90 分だが、ITM-KIX の MCT の利用は、別表のように 215 分と異常な時間となる。

成田空港の MCT

第 1 PTB から第 2 PTB

INT-INT	110分
INT-DOM	130分
DOM-INT	110分

第 2 PTB から第 2 PTB

INT-INT	110分
INT-DOM	110分
DOM-INT	110分

(OAG 05 年=8 月号)

成田空港は旅客ターミナルが 2 つある。ターミナル 2 は第 2 滑走路の建設により新設されたためであり、航空会社も第 1 と第 2 に分かれていることによるもので、外国航空会社が集中している第 1 ターミナルでの INT-INT の MCT は 60 分に対し、第 1 から第 2 ターミナルでの INT-INT の MCT は、110 分となる。

羽田空港の MCT

INT-INT	60分
DOM-INT	120分
DOM-DOM	30分

羽田空港—成田空港

HND・INT-NRT	210分
-------------	------

(OAG・05=8 月号)

羽田空港のオンライン航空会社

DOM 1 (BC, EK, NU, 6J)

DOM 2 (FM, HD, NH)

INT (JL, KE, NH, OZ)

* DOM 1 は JL 使用

(OAG 05=8 月号)

大阪空港 (伊丹)—関西空港間の MCT

ITM-KIX・INT	215分
DOM-KIX・DOM	170分

(OAG・05=8 月号)

羽田空港での MCT は INT-INT で 60 分、DOM-DOM は 30 分、DOM-INT で 120 分といずれも短時間である。羽田空港の国際線航空会社のオンライン・エアライン会社は JL、KE、NH、OZ と 4 社と少ないためである。

国祭線の主力である成田空港への国際線への MCT は、2 時間 30 分と長時間となる。大阪空港から関西空港への国際線の MCT は 3 時間 20 分となっており、アクセスはバスでありアクセスの標準時間は 75 分だがラッシュ時はさらにアップする。両空港とも遠距離地にあるためと、大都市にあるため、異常なほどの時間がかかる乗り継ぎ時間となっている。利便性の点からは最悪である。

これらの MCT の解決は、両空港とも一つの空港内のマルチ化が必要であり、関西では関西空港の 2 本目の滑走路完成とターミナルのマルチ化（国内線との一体化）、関東も羽田空港の 4 本目の滑走路完成時に解決（国際線との一体化）ができることになる。しかも 24 時間空港であり、マルチ化によってその利点を発揮できるはずである。

しかしながら、成田空港で見られるごとく、後からの旅客ターミナルの増設（第 2 滑走路の長さの未決分がある）は、第 1 と第 2 ターミナルの分離になるため航空会社によって MCT に長短が生じている。関西空港も第 2 滑走路の完成時にこうした格差がない、スムーズな流れができるシステムをつくらねばならない。MCT はより短時間でできる空港であることが絶対的に必要となる。

アジアの主要空港の MCT との比較

北京空港

INT-INT	90 分
INT-DOM	90 分
DOM-DOM	90 分

シンガポール空港

INT-INT (ターミナル 1)	60 分
INT-INT (ターミナル 2)	60 分
INT-INT (ターミナル 1-2)	60 分
INT-INT (ターミナル 2-1)	60 分

アジアの大国である中国、首都の北京の空港は INT-INT や INT-DOM の MCT は 90 分である。シンガポールのシンガポール空港になると INT-INT、INT-INT (ターミナル 1-2) もすべてが 60 分である。アジアで世界に誇る空港といわれるゆえんである。いずれの空港もシンプルであり、ターミナルが 2 つになっても 60 分で MCT が可能となる例である。

韓国 (仁川空港)

INT-INT	70 分
INT-DOM	100 分

DOM-INT	100 分
DOM-DOM	40 分
ICN・INT-GMP	160 分
GMP・INT-ICN	175 分

新設になった韓国の仁川空港 (INC) では、INT-INT、INT-DOM ともに 100 分となっている。かつての金浦空港 (GMP) への乗り継ぎは 160 分であり、それでも日本の空港より MCT の時間は短い。仁川空港はさらに滑走路の建設が予定されており完成後の MCT が注目される。

オーストラリア (シドニー空港)

INT-INT	60 分
INT-DOM	75 分
DOM-INT	60 分
DOM-DOM	30 分

(OAG 05 年=8 月号)

オーストラリアのシドニー空港は、INT-INT、DOM-INT ともに 60 分、INT-DOM で 75 分である。DOM-DOM になると、なんとわずかに 30 分で処理している国際空港である。日本ならローカル線空港での処理である。

シンガポール空港は、ターミナル 1-2、ターミナル 2-1 での INT-INT の MCT もわずか 60 分であり、成田空港の 110 分と比べ約半分となる MCT である。しかも、シンガポール空港は、国際空港としてアジアの空港では空港のサービス・ベストワンにランクされている。

3. 三大国際空港のトランジット・ツアー

トランジットツアーは、トランジットの航空旅客に対しての空港のサービスの一貫であり数時間ないし半日のツアーが中心となる。しかも、短時間ながら日本の文化に触れるツアーを提供することによって、日本文化を知ることでもできる。さらに、地域への経済的な効果ともなるツアーとして注目される新しい分野である。

増加する航空旅客は、一方では多様化しており、日本を経由し乗り継ぎを必要とする旅客である。このマーケットには、一般のトランジット客とクルーの乗務員も含まれており、空港が窓口となり出発点となるため空港等での開発が必要となっている。

三大国際空港には、トランジットツアー地として魅力的な拠点がそれぞれあり、アーバンツアーがあり、日本の文化の香りのあるツアーができる。別図の通り成田空

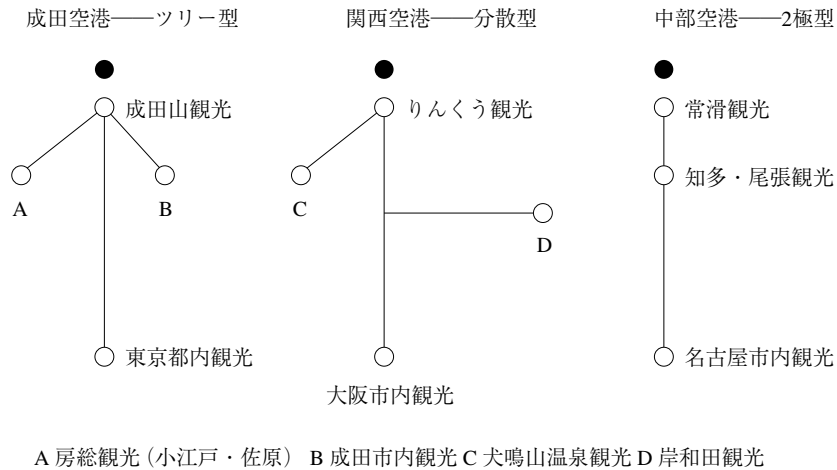


図2 三大国際空港の主要トランジットツアーの形

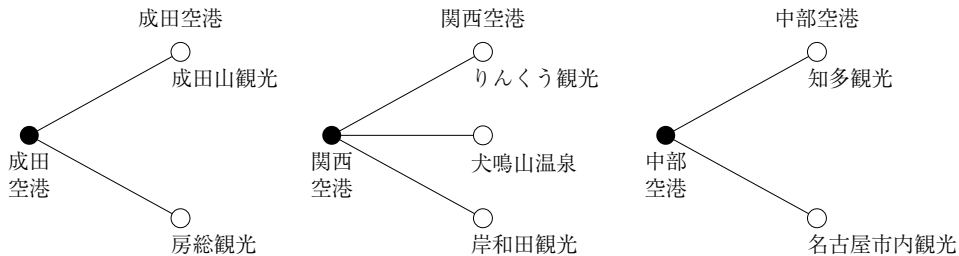


図3 空港から20キロ圏のトランジットツアー

港には成田山の新勝寺と房総の佐原など古い町並み、東京デズニランドもある。成田市内観光もある。

関西空港は、りんくうタウンのショッピング観光と犬鳴山温泉観光がある。岸和田観光や大阪市内のアーバンツアーがある。中部空港も、知多半島があり、空港からのトランジットツアーには、常滑市の焼物観光がある。名古屋市内のアーバンツアーもできる。

それぞれのトランジットツアーを図式化すると、空港に近いトランジットツアー地を順に描くと、アーバンツアーはほぼ一泊型のストップオブツアーになる。

空港から20キロ圏内のトランジットツアー

トランジットツアーは、数時間ないし半日型の旅行者が本来のツアーである。

短時間でのツアーとなれば、空港から20キロ圏の観光が理想的である。時間的にも、フライトの安全上からも無理なく参加できるためである。三空港のうちで、成田空港はすでに成田山観光が門前町の中に、訪日客用の案内センターなどを含めて整備され行われている。

三空港の20キロ圏内のメインとなるトランジットツアーは以下の観光が上げられる。いずれも日本の文化に

触れることのできるショートツアーである。

成田空港

成田山には新勝寺があり、門前町（JR、京成の成田駅から山道）がある。門前町にそって土産店、レストランなどがあり、ショッピングに食事にと楽しめるレジャーサポートである。門前町の中に訪日客用の案内センターも用意されている。新勝寺の本堂、五重塔の他、新勝寺の日本庭園も楽しめる。日本の仏教文化も知ることができる。

関西空港

隣接のりんくうタウンには、新しく開業した超大型のスーパーマーケットと、アウトレットの「りんくうパラ」のショッピングが楽しめる。空港とりんくう間には「スカイシャトルバス」（100円）が運行されている。空港のある泉佐野市には大阪の奥座敷「犬鳴山温泉郷」があり、空港から車で30分であり、露天風呂付サウナのある温泉で、つかの間の日本の温泉文化を知ることができる。

中部空港

名鉄の常滑駅（空港から2つ目）は、「やきもの散歩

道」として知られており、古い町並みが残り、日本の代表的な焼き物である常滑焼のギャラリーや、世界タイル博物館、「登窯」の見学や、ショッピングセンターの「セラモール」、地元の物産も楽しめる。名古屋城やトヨタの見学が楽しめる。日本の伝統文化の一つである焼き物を知ることができる。

4. 利便性のある国際空港へ

現代の国際空港には利便性のある空港が望まれている。すでに空港内のターミナルビルの施設は充実しているが、さらに利便性への対応は、アクセス、MCT、そしてトランジットツアーのサービスがあげられる。これらの対応には以下の点が指摘できる。

4-1) アクセスの課題

① 鉄道のアクセスは新幹線駅との乗換時間等の改善、JRと私鉄との接続駅での乗り換え時間等の改善による、利便性の向上が必要である。例えば、JR名古屋駅であり、JR新大阪駅である。

JR新大阪駅からは関西空港駅行きの直行の快速電車の利用はできない。大阪駅乗り換えである。(なぜか日根野駅発5時23分に新大阪駅行きが一本のみある)。しかも関空の手前の駅、日根野駅は複雑な駅である。特急「はるか」等は停車がほとんどない。快速の「和歌山」駅との切り離しが行われる。1、2番線は下り、3、4番線が上り専用ホームだが、1番線が上りになる時間帯がある。3番線から早朝は関空シャトルのホームになる。エスカレーターがない。空港のエアポートホテルのある「りんくうタウン駅」は特急が停車しない。空港から快速に乗り換え、帰路も空港駅まで快速を利用し、「はるか」に乗り換えることになる、など今後の旅客増加には改善が必要な駅である。

② 人はキング、バゲジはクイーンの思想

旅行ビジネスには、「人はキング、バゲジはクイーン」の思想がある。旅客とバゲジはともに重要ということわざである。空港へのアクセスでバゲジをもって階段を上ったり、下がったりは今日の国際旅行時代でサービスの失格である。とくに、JR日根野駅は国際旅客が利用する駅であり、しかも天王寺からの快速電車の空港行きの切り離し駅であり、和歌山方面からの乗り換え駅でもあるにもかかわらずエスカレーター設備がなく、朝のラッシュ時の混雑は極限に達する。

③ 空港への快速には指定席（グリーンシート等）も必要。

快速電車はエコノミーで利用できる重要なアクセス手段である。しかし一般旅客と乗車する以上、途中駅からは、席が確保できない。JR西日本の場合は天王寺駅から空港駅までの快速電車は50分である。当然、さまざまな利用者がある以上サービス格差の席を作ることが利便性でもある。

4-2) MCTの課題

① INT-INT、INT-DOMのタイム改善

国際線旅客の対応であり、今後の国際航空旅客の増加にかんがみ、INT-INT、INT-DOMの時間の最少化は絶えず求められている。一時間内でのMCTのタイムをめざすべきである。

② シンプルイズベスト

国際空港、特にわが国の国際空港はターミナルビルや滑走路の増設などが進められている。このため、新ターミナルビルとの間の移動の複雑化、距離や時間の増加となりかねない。移動にはシンプルな施設の構造が求められ、空港内の処理施設のシンプル化によって利便性を確保しなければならない。

4-3) トランジットツアーの課題

① 無理のないコースを作る

トランジットツアーの性格上、時間が制約されており、無理のないシンプルなコースを作ることが必要である。関西空港や中部空港のように新しい導入には簡素化が必要であり、しかも、さまざまな旅客に対応するためにも、シンプルなコースの提供から対応していくことが必要でもある。

初めてのトランジットの訪日客はもちろん、ビジネスマンでも市内観光はなかなかできないものであり、トランジットツアーが結構楽しめるものである。ビジネスで日本を何回も訪日していても市内観光はほとんどできないビジネスマンは多い。手軽なトランジットツアーならば参加者は多いと予測できる。

② 20キロ圏内のエリア

空港から20キロ圏内のコース作りがトランジットツアーの最大公約数でもあり、地域の観光促進にも求められる。「空港の目に入る地域」での限定地域内のコースならインフホメーションも充実が可能であり、受け入れ側の対応も容易となる。

トランジットの訪日客にとっても、20キロ圏内なら

ばトランジットツアーへの安心感もあり、参加しやすいことで期待できる。国際空港のサービスの一つとしても必要であろう。

③ 定時制を確保する。

トランジットツアーであり、トランジット旅客に対してツアーの定時制の確保は絶対条件である。

香港のトランジットツアーでは、現地解散方式で、一定の観光後は空港行きの鉄道片道チケットが提供されており、さらに時間のあるトランジット客はショッピング等の観光をして空港に帰る。こうしたシステムも必要となる。この方式ならば、数時間のトランジットツアーを終えても、さらに時間のあるトランジット客では、引き続き観光を楽しむことができる。

トランジットツアー実施国では、「航空機の乗り遅れ客はない。自己責任が行き届いている」としている。皆無ではないにしても、自己責任の強い欧米客は確かに徹底はしている。むしろ、日本の業者等と受け入れ側の対応が心配される。

資料

1. 数字で見る航空 航空振興財団(04年5月)
2. 成田国際空港株式会社一広報資料(05年7月)
3. 関西国際空港株式会社一広報資料(05年7月)
4. 空港と鉄道 佐藤芳彦著(04年6月)
5. 空港競争 海事プレス社(03年3月)
6. 鉄道ジャーナルー空港アクセスと鉄道(04年2月)
7. 関西空港を利用したトランジット客の観光促進のためのトランジットツアーの研究
安達清治著ー大阪明浄大学観光学研究所年報1号(02年11月)
8. 関西国際空港の10年間
安達清治著ー大阪明浄大学観光学研究所年報4号(04年7月)
9. 名古屋空港時刻表(アクセスと料金)名古屋空港ビルディング株式会社(05年2月)
10. OAG(オフィシャル エアライン ガイド)(05年1月)
11. 国際空港拠点におけるトランジットツアーの実施について
航空局発表資料(05年8月)
12. 空港経営 添田慎二著 運輸政策機構発行(0年10月)
13. 取材時点はいずれも平成17年7~8月である。