

中部国際空港（セントレア）へのアクセスについて

2001MM078 澤田 佳

指導教員 伏見正則教授

1 はじめに

2005年2月17日開港予定である中部国際空港（セントレア）が愛知県常滑市沖に建設されている。この空港を1日に5万人（うち空港へ向かう人が32,500人）の人が利用すると予想されている。これに伴い、アクセス手段をより良くするために様々なアクセスが新たに作られ改良されてきているので空港までのアクセスの利便性は以前よりも向上している。しかし、現在、名古屋空港発着の特急アクセスバスが運行されている都市で中部国際空港開港後も鉄道アクセスによる乗り換えなしのアクセスが不可能な都市は栄、藤ヶ丘、刈谷、豊田、豊橋、四日市の6つの都市である。そこで本研究では鉄道、アクセスバス、自家用車の中で、この6地点から空港まで行くのに金銭面、時間面から見てどのアクセス手段が一番利便性が良く多くの人に利用されるかを予想してみる。そして、実際には利用者はどの手段を好むのかをアンケートより考えていくとする。また新たなアクセスバスの経路を考え、その必要性についても研究していく。

2 所要時間と料金

2.1 電車の所要時間と料金

・急行、快速に乗ったものとし、所要時間は電車に乗っている時間に乗り換え時間として15分ずつ加えた。運賃は現時点ですでに発表されている、新名古屋 - 空港間770円、豊橋間1510円を参考に設定する

2.2 アクセスバスの所要時間と料金

・所要時間に手続き、荷物の積み降ろしの時間なども考慮し、乗車時間に15分ずつ加えた。また、現実には少しでも近づけるため、混雑度を設定する。混雑しない場合の混雑度を1、普段のように渋滞まではいかないが多少混んでいるという場合を混雑度1.3、正月やゴールデンウィークなど、大変な混雑が予想される場合を混雑度1.6とする。

2.3 自家用車の所要時間と料金

・自家用車で行く場合には、自分で運転して行き、駐車場に車を置いておくという場合と送り迎えをしてもらう場合との2種類が考えられる。

・駐車料金は名古屋空港の駐車場料金と同じであると仮定する。中部国際空港では新たに送迎者のために入場30分までは無料というサービスが行われることが決定している。今回は駐車時間は4日間とするので駐車料金は16,200円かかる。

・自家用車でのアクセスについても最短経路で行くよう

に想定するのでアクセスバスと同じ経路を選択するものとする。

・予想費用 - 高速料金、ガソリン代 (1L 110 円で 15km/L で走行すると仮定、駐車料金の合計である。

表1 自家用車の総予想費用

	ガソリン代	送り迎え	自分で往復
栄	264 円	4,128 円	20,328 円
藤ヶ丘	341 円	2,782 円	18,982 円
刈谷	209 円	2,118 円	18,318 円
豊田	418 円	4,836 円	21,036 円
豊橋	704 円	7,008 円	23,208 円
四日市	473 円	8,446 円	24,646 円

3 比較

自家用車は他の2つに比べ、かかる金額が多過ぎるため、金額面を比較する必要はなく、時間はアクセスバスとほとんど変わらないので、ここでは電車とアクセスバスとを比較してみた。

【栄、藤ヶ丘、刈谷】: アクセスバス

<理由> 時間面、金銭面のどちらを取ってもアクセスバスの方がより利便性が良い。

【豊田、四日市】: アクセスバス

<理由> アクセスバスの方が運賃は少し高いが、時間を多く短縮できる。

【豊橋】: 電車

<理由> 空港までの距離が非常に遠いので、時間面、金銭面のどちらを取っても電車の方がより利便性が良い。

4 アンケート

学生・フリーター計76人、社会人65人を対象に「空港に行く際、どのアクセス手段を利用するのか」という内容のアンケートを行った。上記のように学生、フリー

表2 アンケート結果1

	1. 電車	2. バス	3. 車	合計
学生	46人	9人	21人	76人
フリーター	(60%)	(12%)	(28%)	
社会人	37人	10人	18人	65人
	(57%)	(15%)	(28%)	

ター、社会人ともに「電車を利用する」と答えた人が最

も多く、続いて、自家用車、直通バスという同じ結果になった。この結果を一日の利用来場者数 32,500 人に置き換えて各々のアクセス手段の利用者数を予測してみると、電車 - 19,012.5 人、バス - 4387.5 人自家用車 - 9,100 人となる。

<考察> 現実的には時間を最優先で考え、金額面のことはそれほど影響しないということだろう。また印象的であったのは、自家用車を選んだ人は迷わず回答し、電車とアクセスバスを選んだ人については、電車とアクセスバスとで迷い、迷ったあげく電車を選択する人が多かったことである。やはり空港に向かう際、迷う対象となるのは電車とアクセスバスである。しかし、このアンケートでは迷った末に、電車を選ぶ人が多かった。やはり同じ駅から電車とアクセスバスが出発していても利用者は電車に偏ってしまう恐れがある。

5 アクセシバスの新経路

本章では経営者側の立場から見たとしても電車との競争がなく、確実に利益が見込め、利用者側から見たとしても、便利で利用しやすい場所からの新経路を考えて、必要性を考えていくことにする。

5.1 出発候補点 1

現在の名古屋空港の場合にアクセスバスの運行は駅からの他に名古屋市内のいくつかのホテルからも運行をしているが、現在のところ、ホテルから中部国際空港までのアクセスバスの運行は予定されていない。しかし中部国際空港開港後もこれらのホテルは空港に行くために多くの人に利用されることだろう。

<出発点> ホテルグランコート名古屋(名鉄金山駅前)、名古屋東急ホテル(栄)、ヒルトン名古屋(伏見)、名古屋観光ホテル(伏見)の4つからとする。

<所要時間と予想運賃>

表 3 各ホテルからのバスの所要時間と予想運賃

ホテル名	1.0	1.3	1.6	予想運賃
グランコート	51.4 分	71.0 分	87.4 分	700 円
東急	31.6 分	41.0 分	47.8 分	850 円
ヒルトン、観光	36.7 分	44.9 分	52.7 分	850 円

以上のような時間と運賃が予想される。

5.2 出発候補点 2

もう一つの出発候補点としては、同じ知多半島内で空港のある常滑市の隣に位置する半田市である。空港利用者はそんなに多いとは考えにくい、観光客が多く訪れるのではないかと考えられる。半田市から空港へは、道路アクセスならば、整備されており、短時間で行けるものの、電車では太田川駅(東海市)まで戻り、常滑線に乗り換え、空港駅まで行くということになってしまう。観光客であれば、空港利用者とは違い、到着時間の正確さはあまり求められないのでアクセスバスの必要性は非常にあるだろう。

<所要時間と予想運賃> (条件) 出発点は名鉄知多半田駅とし、電車、バスともに今までと同様 1.5 分ずつ加える。電車を使った場合、太田川駅で乗り換え約 65 分かかる。運賃は 650 円である。

表 4 知多半田駅からのバスの所要時間と予想運賃

	1.0	1.3	1.6	予想運賃
知多半田駅	37.6 分	44.9 分	51.6 分	500 円
電車との差	27.4 分	20.1 分	13.4 分	150 円

<考察>

ホテルからの運行については東急ホテル・ヒルトン・観光ホテルは高速の乗り場が近く、短時間で空港まで行くことができるので中部国際空港になってもホテルからのアクセスバスは有効であると考えられ、多くの人から利用されるだろう。しかし、グランコートは一般道を長距離通らなければいけないので非常に時間がかかってしまう。なので金山駅まで行き、電車で行く可能性の方が高いため、こちらはあまり必要性がないと考えられる。次に半田市からのアクセスについては、多くの所要時間短縮が見込め、多くの人に利用されるだろう。旅行客以外の来港も増えると予測できるため、空港側からも利用者側からも必要性は高いだろう。

6 まとめ

電車、アクセスバス、自家用車の3つの手段に着目し、所要時間・費用の面から見て、どのアクセス手段がより有効的で多くの人に利用されるのかを予想しアンケートを試みた。その結果、空港までのアクセスを考える場合、何よりも時間の正確さが重要視されることが判った。大人数のアンケートではなかったがはっきりとした結果が出たので実際にも電車を多くの人々が利用すると考えて良いだろう。そこでアクセスバスが必要とされる場所からの運行予測として、ホテルからの運行や観光客を視野に入れた半田市からの運行を考えてみたが、どちらとも必要性は高く、運行する価値はあると思う。また今後の課題として電車の混雑の軽減がある。駅から電車ではなくアクセスバスを多くの人々に選択してもらうことで電車の混雑も軽減されるはずなので、こちらの方向からも検討が必要だろう。

参考文献

- [1] 中部国際空港(セントレア) オフィシャルサイト - <http://www.centrair.jp/>
- [2] 日本道路公団 中部支社ホームページ - <http://www.chubu.jhnet.go.jp/>
- [3] 天野 光三:「計量都市計画 - 都市計画システムの方法」, 丸善, 1982.
- [4] 中部国際空港の予想往来者数データ: 2004 年 某金融会社 調べ.