

ターミナル施設におけるウェイファインディングに関する研究
空港到着後の利用者の動きに着目して

正会員 ○川島亜由美*
同 加藤彰一**

ターミナル施設 FM ウェイファインディング
環境行動 群集流動 コモンスペース

Abstract

There is a possibility that user movements after the airport arrival may increase the non-aviation income. This study deals with the wayfinding features in circulation areas of Chubu International Airport Terminal Facilities.

1. 研究の背景・目的

現在日本国内では富士山静岡空港の開港を 2009 年に控え、次いで茨城空港と、地方空港の開港が相次いで予定されているが、年間利用者が伸びず予想収益を下回る地方空港も数多く見られる。そこで空港にはテナント収入などの非航空収入を伸ばすことが求められている。そのためには利用者を長時間空港に滞在させる必要がある。

一方で利用者のほとんどが出発時間を気にしながら行動しているため、いかに空港内で素早く移動できるか、すなわちウェイファインディングの容易さが顧客満足度を高める要素となる。これら二つの要望は矛盾しているように思われるが、空港が存続していく上で重要な鍵となると考えられる。

中部国際空港は名古屋駅から鉄道利用で最速 28 分とアクセスの良い国際空港である。しかし到着ロビーから商業空間へ向う明確な方法が無く、飛行機を降りた利用者がそのまま帰宅している可能性がある。本研究では中部国際空港を調査対象とし利用者の到着後の動きを追った。

2. 調査概要

調査対象、調査概要は表 1、表 2 の通りである。

表 1 調査対象

名称/通称	中部国際空港/セントレア
所在地	愛知県常滑市
設置管理者	国土交通大臣
空港種別	第一種空港
開港年	2005 年
年間乗降客数	11,721,673 人 (2006 年)
延床面積	約 220,000 m ² (うち商業施設 11,000 m ²)
アクセス方法	鉄道、バス、タクシー、自家用車、高速船

表 2 調査概要

調査場所	中部国際空港 アクセスプラザ
調査日時	2009 年 4 月 3 日 (金) 16:00~17:00 及び 18:00~19:00
調査方法	観察調査

表 3、表 4 では見られた利用者の動きを示している。

表 3 国際線利用者の動き

国際線利用者	到着後の動き
家族グループ	すぐに駐車場へ向かう
若い夫婦と乳児	コンビニと喫煙所へ向う その後駐車場へ向う
男子学生グループ	コンビニと喫煙所へ向う その後高速バス乗り場へ向う
女子学生グループ	待ち合わせ後、鉄道駅へ向う
ツアー客	アクセスプラザ内でグループ全員がそろ うまで待機し、その後観光バス乗り場へ 移動する
高齢者夫婦	案内所へ向う その後タクシー乗り場へ向う

表 4 国内線利用者の動き

国内線利用者	到着後の動き
家族グループ 1	すぐに駐車場へと向かう
家族グループ 2	すぐに鉄道駅に向かう 券売機の前で並ぶ
女性グループ 1	アクセスプラザ内で待ち合わせ その後鉄道駅へ向う
女性グループ 2	一旦アクセスプラザへ出てから商業空間 へ向う
ビジネス客	すぐに鉄道駅の改札口を通る (磁気カード利用)

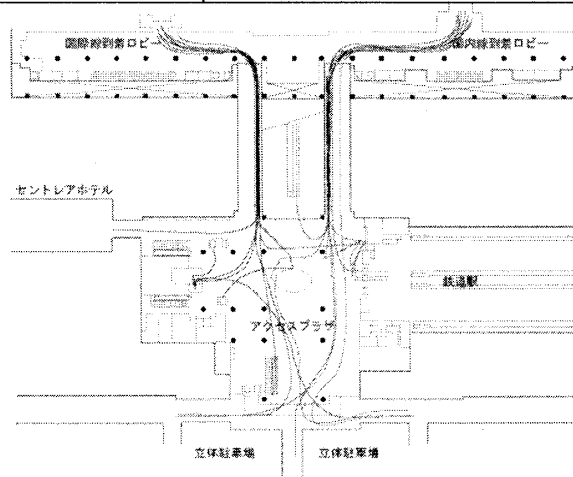


図 1 到着ロビーからアクセスプラザへ抜ける利用者の動き

あらかじめ到着ロビー（図 2-3）を観察したところ、国際線と国内線の利用者の動線が交わる様子は見られなかった。そこで観察場所をアクセスプラザ内に絞り、国際線・国内線利用者の到着後の動きを観察した。本研究では空港の商業施設での滞在に焦点を絞っているため、喫茶利用や食事利用の見込まれる時間帯に調査を行った。

アクセスプラザ内（図 4-5）では多くの利用者が、到着後に同じグループの利用者がそろうまで待機しており、特に柱の周辺で、待つ様子（図 6-7）が見られた。

利用者がアクセスプラザ内の案内所（図 8）やレンタカーのカウンターを利用する姿はほとんど見られなかった。

また到着ロビーで案内を行っているボランティアガイドからは、到着後に食事等で商業空間（図 9）へ向う利用者はほとんどいないという話が得られた。



図 2-3 到着ロビーの様子

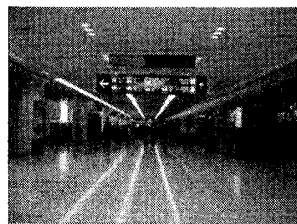


図 4-5 アクセスプラザ内の様子



図 6-7 アクセスプラザ内で待機する利用者



図 8 案内所



図 9 商業空間の様子

3. 考察

以上の結果から、中部国際空港では利用者の多くが、到着後の空港利用を特に意識しておらず、サイン等に誘

導され、迷うこともなくすぐに帰路についていると考えられる。実際に出発前の利用者が商業空間を利用している様子は多く見られたが、到着後の利用者については商業空間へ向う様子はほとんど見られなかった。

原因として、旅客ターミナルビル 2 階の到着ロビーから 4 階の商業空間へ直接向う動線がなく、エレベーターとエスカレーターを乗り継ぐ必要があること。また到着ロビーに商業空間への案内サインが無いこと、名古屋中心部へのアクセスが良いこと、本調査中の利用者の多くが子ども連れのファミリー層とビジネス利用者に偏っていたため、空港を離れ、早く自宅に戻ろうとする傾向があったことなどが考えられる。

多くの利用者が荷物を持ちながら空港内を移動するため、到着後も一定時間荷物を預かるなどして利用者が商業空間へ足を運びやすくなるような工夫が必要である。また「駅ナカ」のように、出発前・到着後のどちらの乗客も同じように利用することができるような商業施設の計画も求められるのではないかと考えられる。空港を一通過点とするためにも今後の改善が求められる。

4. 今後の予定

引き続き中部国際空港の調査を行うと同時に、他の国際空港、空港アクセス駅を持つ国内空港（表 5）についても同様の傾向が見られるか調査を行いたい。

表 5 調査対象となる空港

空港名	空港アクセス駅	鉄道運営主体
新千歳空港	新千歳空港駅	J R北海道
仙台空港	仙台空港駅	J R東日本
成田国際空港	成田空港駅 空港第 2 ビル駅	J R東日本 京成電鉄
東京国際空港	羽田空港駅 第 1・第 2 ビル駅	京浜急行電鉄 東京モノレール
中部国際空港	中部国際空港駅	名古屋鉄道
大阪国際空港	大阪空港駅	大阪高速鉄道
関西国際空港	関西空港駅	J R西日本/南海電気鉄道
神戸空港	神戸空港駅	神戸新交通
米子空港	米子空港駅	J R西日本
福岡空港	福岡空港駅	福岡市交通局
宮崎空港	宮崎空港駅	J R九州
那覇空港	那覇空港駅	沖縄都市モノレール

<参考文献>

- (1) 中部国際空港 HP <http://www.centrair.jp/index.html>
- (2) 谷口元、磯部友彦、森崎康宣、原利明
「中部国際空港のユニバーサルデザイン」鹿島出版会
- (3) 川島亜由美、加藤彰一、木下誠一
「ターミナル施設におけるウェイファインディングに関する研究」
日本建築学会東海支部研究報告集 第 46 号・2008 年 2 月

* 三重大学大学院工学研究科 博士前期課程

** 三重大学大学院工学研究科 教授・工博

*Graduate Student, Graduate School of Eng., Mie Univ.

**Prof., Graduate School of Engineering, Mie Univ., Dr. Eng.