

成田空港と羽田空港の乗継等に関する インタビュー調査結果

インタビュー調査の目的

成田空港と羽田空港の一体的活用の具体的施策を導き出すため、大手旅行会社や日本政府観光局(JNTO)へのインタビューによって、別途実施したアンケート調査では対象となっていない訪日外国人や、旅行会社など供給側の視点から見た日本人の成田空港 - 羽田空港の乗り継ぎの実態等を把握することを目的とする。

インタビュー調査の概要

インタビュー実施時期： 2009年4月～5月

インタビュー実施方法： 訪問取材又はメールによる文面回答

インタビュー先数：大手旅行会社14社、日本政府観光局(JNTO)

- 1: 海外旅行の取扱額が大きい、外国人旅行の取扱額が大きいなどの基準によりインタビュー先を決定。
- 2: 地域別の特徴を把握するため、上記基準に準じる地域ごとの旅行会社にも取材。

成田・羽田両空港間の乗り継ぎに関するまとめ

項目	インバウンド(外国人)	アウトバウンド(日本人)
成田・羽田両空港間の乗り継ぎ実態	<p>両空港間を乗り継ぐケースは少ない。</p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏を目的地とする場合が多い。 ・団体客は貸切バスの利用が中心である。 ・新幹線自体と沿線資源(例:富士山、京都)の魅力。 ・韓・中・台～地方直行便の充実。 ・両空港間の移動の不便さ。 	<p>地方 - 成田便が確保できない結果、羽田空港経由の乗り継ぎとなる傾向がある。</p> <p>航空便のダイヤ設定上、前後泊を強いられる場合がある。</p> <p>地方空港からの海外渡航(海外空港での乗り継ぎを含む。)は増加傾向。</p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田での内際乗り継ぎの枠が少ない(地方 - 成田間の輸送力が小さい)。 ・地方 - 海外路線の便数増加。 ・両空港間の移動の不便さ。
両空港間の乗り継ぎに対する要望	<p>成田・羽田それぞれの空港での内際乗り継ぎを充実すべきではないか。</p> <p>手荷物を伴う移動の負担軽減、移動時間の短縮、運行頻度の向上。</p> <p>外国語表示の充実</p>	<p>同左</p> <p>同左</p> <p>前後泊を解消できる航空便のダイヤ設定(午前発欧州便、夕刻・宵着のオセアニア便)</p>
両空港間のアクセス鉄道の商品化	<p>商品化の見込みはまちまち。(鉄道の利便性、価格、発券システム等の条件次第。)</p> <p>鉄道の乗車自体が観光目的化すれば商品化の可能性あり。</p>	<p>同左</p>

(参考)インバウンド(外国人)の状況について(1)

1. 成田空港を利用するツアー(または個人旅行)の主な行程と需要動向

- ・成田空港着の場合、一旦、東京に泊まってからゴールデンルート(東京 箱根 名古屋 京都 大阪)で大阪に抜けるなど、東京で宿泊することが多く、成田空港から、又は羽田空港を利用して地方へ直行するのは、北海道や九州へ行く場合を除き、少ない。
- ・交通手段については、団体旅行の場合、貸切バスが多い。新幹線は「ぜひ乗ってみたい」という要望に基づいて行程に組み込むことが多い。
- ・東京には1泊する魅力があるし、東京泊を入れることは、旅行会社としても日程等の面から安全である。前泊も後泊も同程度利用されている。
- ・宿泊場所については、出発便へのアクセスや価格面を重視するツアーは成田空港近辺に、東京観光を売りにする場合は都心にする。
- ・国際便、国内便で航空会社やアライアンスが異なると、スムーズな乗り継ぎができる航空便の席がとりづらくなるため、宿泊が必要な場合がある。
- ・成田空港を利用せず、直接地方空港までの直行便を利用して入国するアジアの旅行客も多い。

2. 成田空港-羽田空港間の交通アクセス手段

- ・成田-羽田間の乗り継ぎをすることは少ないが、乗り継ぎをする場合は、訪日外国人の団体旅行の場合、貸切バスが多い。理由は、人と荷物を同送できるためである。また、個人旅行の場合は、リムジンバスが多い。理由は、人と荷物を同送できることに加えて、分かりやすさにある(リムジンバスは、一旦乗車すればそのまま目的地に到着できるが、鉄道は直通列車に乗らない限り、乗り換えが必要となる)。
- ・欧州の旅慣れた個人旅行者などでは、Japan Rail Passを利用し、鉄道を利用する人もいる。

〔参考〕インバウンド(外国人)の状況について(2)

3. 成田空港-羽田空港間の乗り継ぎに対する要望・改善すべき点

- ・旅行会社としては、成田-羽田間を乗り継ぐ形とするよりも、一つの空港で内際乗り継ぎできる方がありがたい。
- ・成田-羽田間を乗り継ぐのであれば、両空港間のアクセス交通の運行頻度を高くすること、移動時間を早くすること、動線を分かりやすくすることにより、アクセスの利便性を格段に向上させなければならないのではないか。
- ・鉄道は料金は適当だが、空港の到着ロビーと駅のプラットフォームまでが遠い。また、車両内に荷物を積みやすい大きなスペースがほしい。
- ・荷物の運搬が不便である。スルーチェックインができない。
- ・乗り換えがスムーズにできる動線づくりが必要である。例えば、空港内から荷物をカートに乗せたまま鉄道駅のホームにまで行ければ利用者の負担は大きく減る。

4. 成田空港-羽田空港直通のアクセス鉄道を行程に組み込んだツアーの商品化の可能性

- ・成田-羽田をつなぐ鉄道を、新しい観光鉄道にすればみんな乗るのではないか。日本ならではの鉄道にして、鉄道に乗ること自体が観光目的とするのであれば、商品化できるかもしれない。現状のまま、ただ時間を短縮するだけであるなら商品化は厳しい。
- ・利用は、リニアが導入された場合も含め、料金次第。ただし、新幹線は高いといっても人気があるので、同じ感覚で利用される可能性はある。
- ・鉄道利用者は増えるかもしれないが、所要時間だけが問題ではなく、乗り継ぎが複雑であったり、荷物を伴う移動になることなども問題である。また、外国語の表示も遅れている。

(参考)アウトバウンド(日本人)の状況について

1. 地方空港-羽田空港-成田空港間を利用するツアー(または個人旅行)の需要動向

- ・旅行会社として、羽田-成田間の乗り継ぎを前提にしたツアー商品を組成することは少ない。しかし、現実には地方空港-成田空港便の座席が確保しにくいことから、羽田空港経由となる傾向はある。旅行会社としては、優待価格での追加料金で地方空港-羽田空港-成田空港間まで案内しているが、ツアー商品自体は成田空港発着料金での案内が通常である。
- ・羽田空港経由で案内する場合としては、地方空港に路線がない欧米など遠距離路線やハワイ・オセアニア方面で多い。
- ・地方空港からの海外渡航も拡大傾向にあり、仁川、上海等を経由した乗り継ぎも増えている。

2. 地方空港-羽田空港-成田空港間の乗り継ぎに対する要望・改善すべき点

- ・世界の空港と比べれば、羽田-成田の乗り継ぎは時間がかかり、また、時間も読めない。
- ・羽田-成田両空港間のアクセス改善よりも、一つの空港での内際乗り継ぎの充実の方が効果は大きいのではないかと。
- ・手荷物を持っての移動が大変。リムジンバスを利用すれば、その負担は軽減されるが、一方で交通渋滞による時間的な問題と金銭的な負担がある。
- ・速くて、かつ広い荷物置き場がある直通列車ができてくれればありがたい。
- ・成田空港で改めてチェックインを要するため、時間的な負荷がかかる。また、荷物も地方空港からスルーできないので、自分で到着空港でピックアップし、出発空港まで自分で運ばなければならない、その間の荷物の取り扱いが不便である。
- ・宿泊を伴わなければならないことがあるのが不便である。具体的には、成田空港の午前発の欧州便などで前泊する必要がある。前泊の場合は、都内よりも成田近辺が多い。また、オセアニア訪問の場合、帰国便は17~20時頃の到着となるため、後泊するケースが多く、その場合は都内泊が多い。

3. 成田空港-羽田空港直通のアクセス鉄道を行程に組み込んだツアーの商品化の可能性

- ・商品化は検討するが、利便性、価格、発券システム等の条件次第である。