

## 東京国際空港の目的地型空港としての強化・発展可能性に関する研究 ～文化および体験に着目して～

都市空間生成研究室  
2241017 栄田 航心

目的地型空港	体験価値	日本文化
インバウンド	休息	滞在

### 1. 研究の目的と背景

バブル経済崩壊以降の長期的な低成長下にある日本において、インバウンド観光は重要な成長分野である。その玄関口である東京国際空港（羽田空港）は、近年の再国際化により利便性が向上しているものの、単なる通過点としての機能にとどまらず、滞在・消費を促す目的地型空港への転換が求められている。先行研究では、非航空系収入比率と運営効率性の関係が指摘されており、羽田空港が効率的な経営を行うためには、利用者の滞在時間を延ばし消費を喚起する体験価値の創出が不可欠である。本研究は、羽田空港を移動のための通過点から滞在・体験・消費の場へと発展させることを目的とし、文化・体験要素が利用者の行動や評価に与える影響を明らかにするとともに、具体的な空間計画の在り方を提案するものである。

### 2. 研究対象地区

本研究では、東京国際空港（羽田空港）第3ターミナルおよびそれに直結する複合商業施設羽田エアポートガーデンを主な対象とする。



図1. 研究対象地区

### 3. 研究の方法

本研究では以下の3段階の調査・分析を行った。

- ①文献調査
- ②アンケート調査
- ③比較分析

### 4. 文献調査と本研究の位置づけ

#### (1) 空港経営と非航空系収入の関係

安達（2019）は、日本の空港における非航空系収入比率と運営効率性の関係について分析し、両者の間には単純な比例関係ではなく、U字型の関係が存在することを明らかにしている。同研究によれば、非航空系収入比率が約47.6%付近の中途半端な水準にある時、空港の運営効率性は最も低下する傾向にある。現状の羽田空港の非航空系収入比率は約45%前後でこの効率性の谷に位置しており、経営効率を飛躍的に向上させるためには、チャンギ国際空港（シンガポール）のように非航空系事業を中核に据え、利用者の滞在時間を大幅に延ばすための強力な動機づけが必要であることが示唆された。

#### (2) 空間における文化表象と体験価値

空港における文化要素は、国や地域の第一印象を形成する重要なメディアとして位置づけられる。既往研究では、伝統的な建築様式や素材を用いた静的な空間演出や、イベント等の動的なプログラムが、利用者の待ち時間を有意義な体験時間へと転換させる効果を持つとされる。また、快適な滞留空間の確保は、移動のストレスを軽減し、利用者をリラックスさせることで、結果として消費行動や文化体験への受容性を高めることが指摘されている。

#### (3) 本研究の視点：提供側と利用側のギャップ

これまでの研究の多くは、文化施設の導入効果を肯定的に捉える傾向にあった。しかし、実際の空港利用者は時間的制約や移動による疲労という身体的・心理的負荷を抱えている。本研究では、単に文化施設が存在するか否かだけでなく、それが多忙で疲労した利用者にとってアクセスしやすく、受容可能な形態で提供されているかという点に着目し、提供側の論理と利用者の実態との乖離を検証する点に独自性がある。

### 5. 調査結果と現状分析

2025年10月から12月にかけて実施した羽田空港第3ターミナルを利用する外国人旅行者に実施したアンケート

調査より、以下の実態が明らかとなった。

### (1) 利用者の属性と目的

回答者の中心は20代～40代の若年・中年層であり、利用目的はビジネスよりも「訪日観光・帰国」が約75%を占めた。また、単独利用よりも家族や友人との複数人利用が多く、滞留や体験を共有しやすい属性であることが確認された。

### (2) 消費行動と阻害要因

空港内での消費額は「3,000円以上」が過半数を占めており、消費意欲は高い。しかし、消費や体験を行わなかった理由として「商品に興味が無い」等の回答は極めて少なく、圧倒的多数（約6割）が「時間がない／移動で多忙」を挙げた。これは、魅力的なコンテンツが存在しても、搭乗手続きや移動動線との乖離により、利用者が立ち寄る余裕を持っていないことを示唆している。

### (3) 施設・サービスへのニーズ

空港にあったら良いサービスとして、「日本文化体験」や娯楽施設への要望も一定数見られたが、それ以上に休憩エリア（54人）やシャワー室（46人）への要望が最多であった。国際線利用者は長時間の移動による身体的疲労を抱えており、エンターテインメントを楽しむ以前に、休息やリフレッシュを強く求めている実態が浮き彫りとなった。

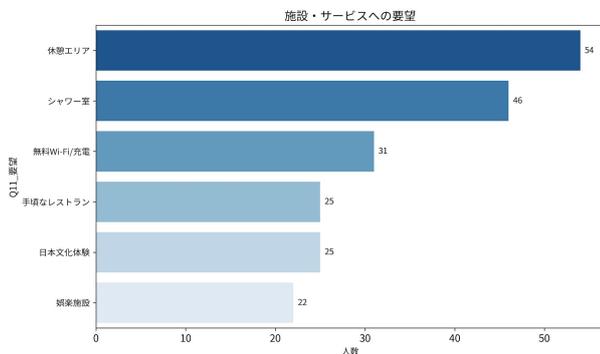


図 2. 施設・サービスの要望に関するアンケート結果

## 6. 他空港との比較と羽田空港の課題

アジアおよび欧州の主要ハブ空港と羽田空港の文化・体験要素の空間配置と体験の質を比較し、事例分析から、目的地型空港の実現には、動的・エンターテインメント型と静的・生活/休息型という対照的な2つのアプローチが存在することが明らかになった。

### (1) 他空港の事例

アジア（チャンギ・仁川）：巨大な滝やパレードなど、利用者の高揚感を煽る動的・エンタメ型の体験を提供し、

非日常性を演出している。

欧州（アムステルダム・ミュンヘン）：美術館や醸造所、広場など、本物の文化や地域の日常を取り入れた静的・生活型の体験を提供している。これらは休息や賑わいを求める利用者のニーズと合致する。

### (2) 羽田空港の課題

羽田の江戸小路等は動線から独立した配置であり、多忙な利用者がアクセスしにくい。また、利用者が切実に求める休息に対し、既存施設は能動的な移動を要するため乖離が生じている。今後は欧州事例のように、動線上で休息と文化が融合した環境一体型の空間整備が求められる。

## 7. 結論

以上の分析から、羽田空港が単なる通過点ではなく、それ自体が目的となる目的地型空港として発展するための知見を以下の通り整理することができた。

まず、既存の空港敷地には物理的な限界があるため、広大な土地を必要とする集客施設を建設することは現実的ではない。また、空港利用者の多くはフライト時間という制約の中にあり、心理的・時間的な余裕が少ないため、長時間拘束されるワークショップのような能動的参加型のコンテンツも、多くの利用者にとってハードルが高いと言わざるを得ない。

したがって、羽田空港が目指すべきは、移動や待機といった利用者の動線の中に、日本文化を自然な形で受け入れさせる環境一体型への転換である。利用者が意識せずとも、空港という空間に身を置くだけで文化的な刺激を受けられる環境こそが、最も効果的かつ持続可能な発展モデルであると結論づけた。

具体的な空間提案

- ①「靴を脱ぐ」体験の創出（畳ベンチ・縁側空間）
- ②五感に働きかける環境演出。
- ③サニタリー空間のテーマ化（銭湯文化の応用）

### 参考文献

- 1) 兵藤哲朗：羽田空港国際化前後の空港選択行動変化に関する実態分析，土木計画学研究・講演集，Vol.43，2011
- 2) 国土交通省 航空局：羽田空港再拡張による経済波及効果について，2010
- 3) 大田区 産業経済部 空港まちづくり課：羽田インベーションシティモニタリング報告書，2021
- 4) 安達晃史：空港の効率性と非航空系収入比率の関係に関する考察，交通学研究，Vol.62，pp.189-196，2019
- 5) John D. Kasarda, Greg Lindsay：Aerotropolis: The Way We'll Live Next, Farrar, Straus and Giroux, 2011
- 6) B. Joseph Pine II, James H. Gilmore：The Experience Economy, Harvard Business Review Press, 1999
- 7) 観光庁：観光立国推進基本計画，2023
- 8) SKYTRAX：The World's Best Airports
- 9) チャンギ国際空港公式サイト：Jewel Changi Airport