

1. 研究概要

LCC（格安航空会社）やリニア中央新幹線を含む将来幹線公共交通の展望を試算（首都圏～近畿圏、首都圏～福岡県及び近畿圏～福岡県（※１））。羽田空港発着LCCやリニア中央新幹線（東京都～名古屋市間）の影響を評価するため、独自に選好意識調査（Stated-Preference Survey）（※２）を実施し、転換需要（※３）を予測。

（※１）首都圏：埼玉、千葉、東京、神奈川。近畿圏：京都、大阪、兵庫、奈良。

（※２）リニアや羽田発着 LCC 等現存しない交通手段を含む移動選択肢を提示し「どの交通機関を選択するか」尋ねる調査。時間・運賃等の交通データも併せて提示。下表参照。

（※３）交通利便性の向上により誘発される需要は含まない。

表 選好意識調査のアンケート例（首都圏～近畿圏）

	LCC	FSC	新幹線	リニア・新幹線	高速バス (夜行バス)
総運賃	¥ 7,000	¥18,000	¥14,000	¥15,000	¥8,000
総所要時間	4 時間 20 分	3 時間 20 分	3 時間 40 分	2 時間 50 分	9 時間 00 分
便数	1 日 6 便 (2.5 時間に 1 本)	1 日 32 便 (1 時間に 2 本)	1 日 150 本 (1 時間に 10 本)	1 日 75 本 (1 時間に 5 本)	21～24 時の間に 出発
その他条件	・予約変更が不可 ・手荷物預かりが 有料 ・マイレージなし ・座席が窮屈	・予約変更が可 ・手荷物預かりが 無料 ・マイレージあり ・座席は普通	・予約不要 ・手荷物預かりな し ・マイレージなし ・座席は普通	・予約不要 ・手荷物預かりな し ・マイレージなし ・座席は普通	・予約変更が不可 ・手荷物預かりが 無料 ・マイレージなし ・座席は窮屈

注 「FSC」はフルサービス・キャリアで、従来の航空会社。「リニア・新幹線」は、東京～名古屋をリニア中央新幹線で旅行し、残りの区間を新幹線で旅行するもの。

運賃、時間、便数等の属性データは回答者ごとにランダムに表示。回答者は利用を最も希望する手段を選択する。

2. 試算条件

①LCC	●羽田～関西、羽田～北九州、羽田～福岡、伊丹～福岡線の４路線 ●運賃は現行水準（※４）より５割引
②リニア中央新幹線	●営業区間：東京都～名古屋市間（部分開通） ●所要時間短縮（５０分、名古屋駅での乗換（１０分）含む。）及び運賃（現状＋１，０００円）を考慮
③その他条件	●羽田、成田、福岡空港等の発着枠は十分に確保されると仮定 ●旅行者数に関係なく航空便数は固定。

（※４）特割等の利用を考慮し、各種運賃を券種別に加重平均して求めた運賃

3. 試算結果

首都圏～近畿圏	首都圏～福岡県	近畿圏～福岡県
●LCC 参入により航空分担率が 11～18%増加（リニアなしでは+16～25%）。<u>リニアが部分開通する場合にあっては航空需要が増加。</u> ●リニア中央新幹線の需要の大半は、従来の新幹線からの転換。	●LCC 参入により航空分担率が 9～19%増加。リニアの影響は極めて軽微。試算に影響しない。 ●FSC から LCC への転換需要は大規模。	●LCC 参入により航空分担率が 24～30%増加。
共通事項		
●リニア中央新幹線は、価格弾力性が低い、ビジネス客がより多く利用しやすい。 ●一方、LCC は、価格弾力性が高い、観光客がより多く利用しやすい。		

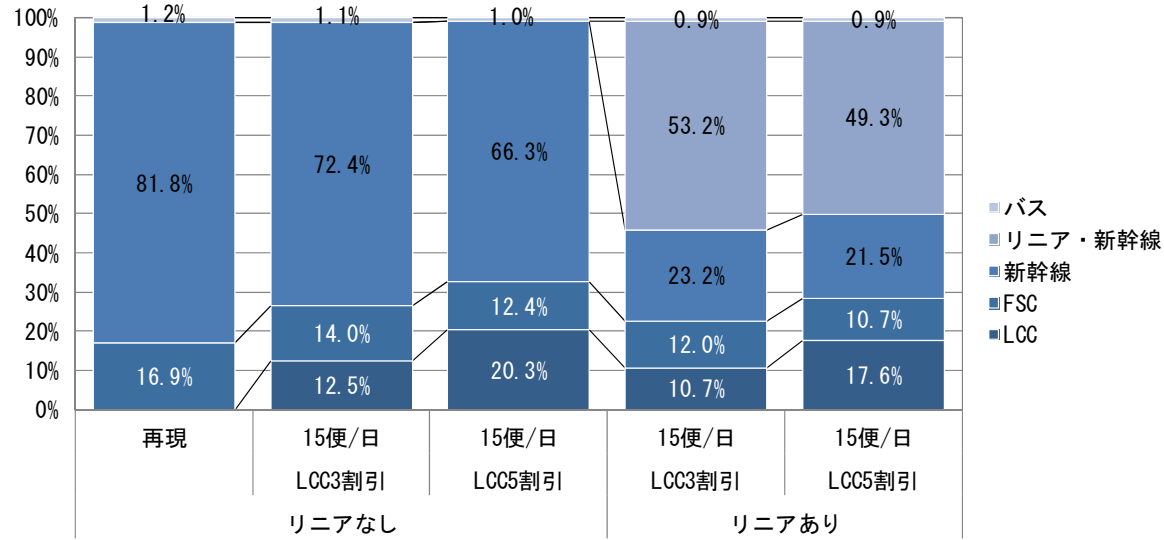


図-1 試算結果（首都圏～近畿圏）

4. LCC利用者アンケート

移動手段にLCCを選択した理由（複数回答）を訊ねたところ、「運賃が安い」が圧倒的多数（87%）を占めた。「移動時間が短い」「空港に近い」との回答はいずれも10%を下回った。「LCCが話題になっているから」との回答も少なからず見られた（10%）。

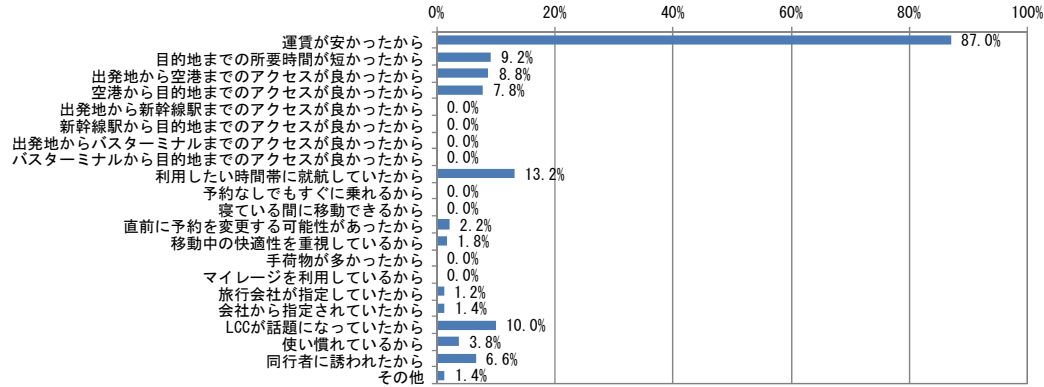


図-2 LCC を選択した理由（複数回答）