

タイトル「続：民間航空がリニアに与える影響」

報告者 中川明(航空連)

交通権学会誌第 35 号で「国内航空がリニア中央新幹線に及ぼす影響」を投稿し、続いて 2018 年度研究大会自由議題での「リニア中央新幹線と航空との競争」を第 36 号に研究ノートとして投稿した。

コロナ禍を経て日本の民間航空も急速に回復する中で、いよいよ日本の少子高齢化問題が顕在化し、旺盛なインバウンド需要など、関連する様々な関係する要素も変化を続けている。

そこで、JR 東海が前提としてきた「新大阪開通後、航空機からの需要転移に伴う増収額を 1590 億円と見積もる」を、あらためて現状から検証してみたい。

具体的には以下の概要となる。

I. リニアにおける民間航空からの需要転移の前提

- (1) 航空と主に新幹線の分担率転換点が概ね鉄道 4 時間
- (2) JR 東海がまとめた「増収額の試算」
- (3) リニア開通による需要転移規模
- (4) 関連する先行研究その 1「航空旅客からのシェア変動」
- (5) 先行研究その 2「運賃弾力性の影響」
- (6) 北陸新幹線延伸の状況

II. 民間航空、ここ 15 年間の推移

- (1) リニアを評価するには航空の視点が必要
- (2) 低迷する国内航空旅客数
- (3) インバウンド旅客が占める国内線利用は約 4%
- (4) JAL/ANA とともに国内線機材を小型化

III. 民間航空からリニアへの需要転移の検証

- (1) リニア競合路線の羽田発着便の検証
- (2) 航空の国内線運賃水準は過去比マイナスが続く
- (3) JR 東海の想定を前提にしても転移需要規模には達しない試算結果

IV. 日本の民間航空の現状と今後の展望

- (1) リニアとの競争に関わる日本の民間航空の現状
- (2) 日本の先駆け「空席連動運賃」LCC ピーチの販売戦略
- (3) LCC ピーチが羽田-伊丹を運航した場合
- (4) 山陽筋「岡山、広島、岩国、山口宇部」と北九州および福岡
- (5) 大手エアライン(FSC)も「空席連動運賃」導入
- (6) 販売戦略の結果「イールド」は上下する

V. 欧州での高速鉄道と LCC との運賃競争

- (1) ロンドン-パリ
- (2) ロンドン-アムステルダム

VI. 日本の民間航空「安売りセール」の実態

- (1) ジェットスタージャパン国内線セール
- (2) ANA 国内線タイムセール
- (3) JAL 国内線タイムセール
- (4) スプリングジャパン「国内線、国際線」タイムセール
- (5) 当日なら予約できる限定の格安航空券もある
- (6) 訪日客(インバウンド)向け「日本国内」割引

以上