

大阪深日～淡路島洲本航路復活に向けての需要予測調査結果概要(詳細版)

大阪府立大学 池田研究室

2014.8.26

現在の需要はどのくらいあるのか？

(平成21年度兵庫県観光客動態調査報告書より)

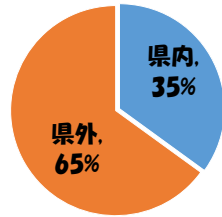
洲本市観光客入込数 年間約196万人

交通機関別の割合は・・・？

公共交通機関利用者

JR・私鉄・バス利用者	37.2万人
貸切バス利用者	64.7万人
自家用車利用者	94.1万人

どこから来ている・・・？



大阪府⇒洲本 推定14万人
(往復移動客数 28万人)
需要予測のターゲット

既存ルートと復活ルート



交通機関別の3つのルート

- ルートA
大阪府下⇒[電車]⇒大阪駅⇒[高速バス]⇒洲本
- ルートB
大阪府下⇒[電車]⇒明石⇒[高速船]⇒岩屋⇒[バス]⇒洲本
- ルートC
大阪府下⇒[電車]⇒深日⇒[高速船]⇒洲本 **復活ルート**

実現可能性(フィージビリティ)は??

復活ルートのシェア予測

- 犠牲量モデルを用いて各ルートのシェア計算を行う

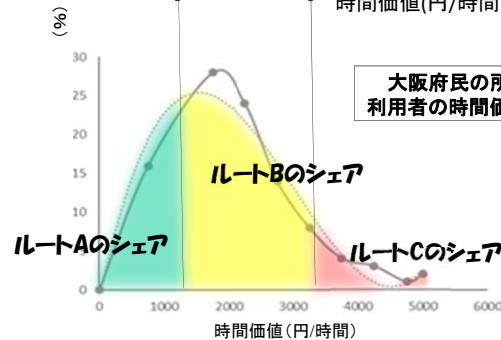
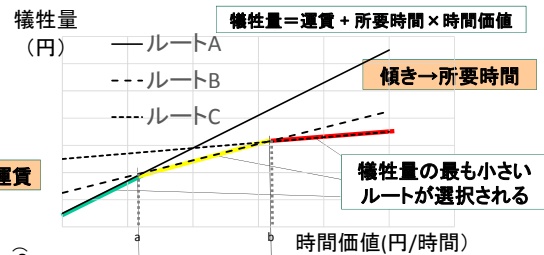
犠牲量モデルとは

犠牲量=運賃+所要時間×時間価値
所要時間を費用化して運賃と足し合わせた犠牲量をもっとも小さい交通機関(ルート)が選ばれる交通機関選択モデル。利用者の時間価値分布がわかればシェアが求められる。

広い地域にわたり人口が分布

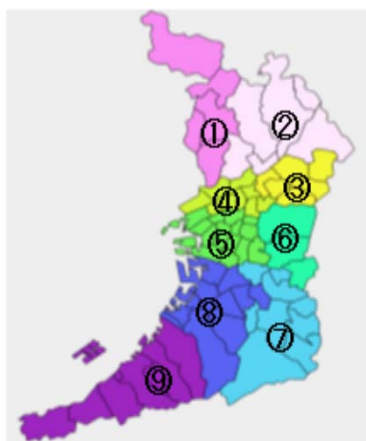
地域により洲本までの運賃や所要時間が異なる

- 大阪府下を9分割して地区別需要を設定

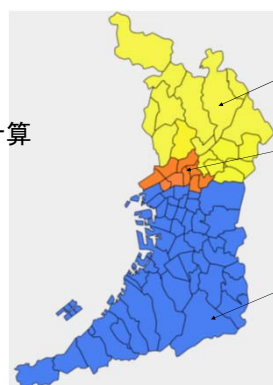


- 推定結果の一例 (運賃1000円vs1500円)

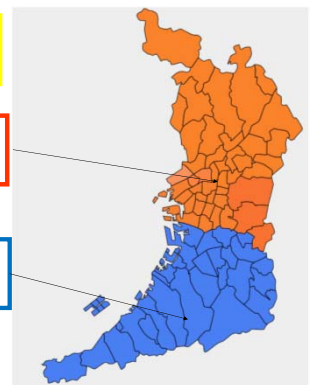
運賃1000円,往復7便の時 → 獲得シェア領域の縮小 → 運賃1500円,往復7便の時



新ルートのシェア計算



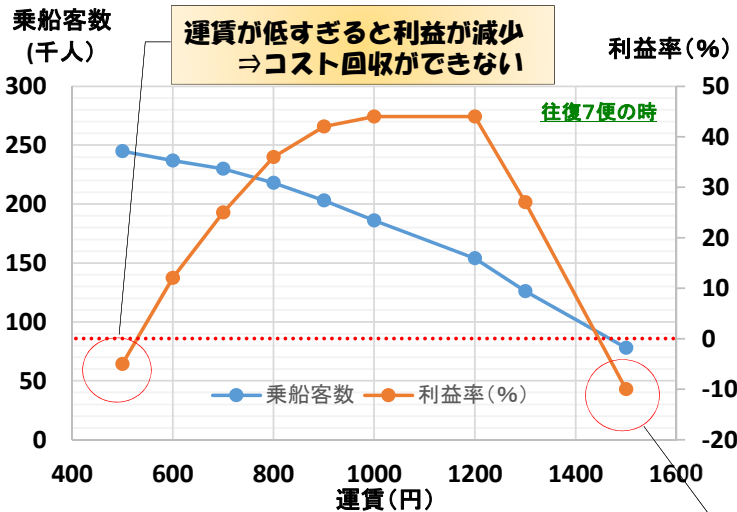
獲得シェア
1~99%
獲得シェア
0%
獲得シェア
100%



運賃によりシェア獲得領域が変わる！

採算は成り立つのか？

運賃と予測需要の関係



運賃が低すぎると利益が減少
⇒コスト回収ができない

運賃が高すぎると競争力が低下⇒需要が得られない

運賃の設定で需要と利益率が大きく変化

最適な運賃設定が重要

最適な運賃とは？見込める需要は？

就航船の設定と損益分岐解析

評価法手順のフローチャート

投入船舶の大きさ・便数・速さ等仮定

年間コストの算出

運賃の初期値の仮定

採算計算による
年間必要需要の算出

需要予測

必要需要 = 予測需要

No

損益分岐運賃が決定

19総トン型24ノット高速船(旅客定員63名、船価2億円、7往復/日)
⇒年間運航コスト**1.3億円**(ジェノバラインヒアリング調査より推定)
⇒運賃 **1000円**の時 ➡損益分岐点での**必要乗船客数 約13万人**

運賃設定と定乗船客数

(料金)	(シェア)	(推定乗船客数)	(採算性)
500円 ⇒	89%	約25万人	赤字
1000円 ⇒	68%	約19万人	黒字 (利益率43%)
1300円 ⇒	45%	約13万人	黒字 (利益率23%)
2300円 ⇒	0%	0人	赤字

大きな可能性がある!!

かつての高速船が廃航路となった原因は・・・

廃航路となった高速船の運賃は1900円であった。今回の分析結果から、高すぎる運賃設定が競争力の低下を招き需要が減少したため採算がとれなくなってしまったと考えられる。需要を生み出す運賃設定がいかに重要であるかを表している。

経済波及効果と更なる可能性

経済波及効果 深日港利用者増・港湾での雇用増
南海電鉄利用者増(年間19万人=1日520人)

プラスα要素

- 関空・和歌山・奈良⇒淡路島の旅行需要
- 洲本⇒大阪府・関空の旅行需要
- ドライブ&クルーズ需要(深日港に車を預ける)

マイナス要素

- 欠航⇒就航率の低下
- 荒天時の船体運動⇒船酔いによる需要低減
⇒船の大型化が必要か?

