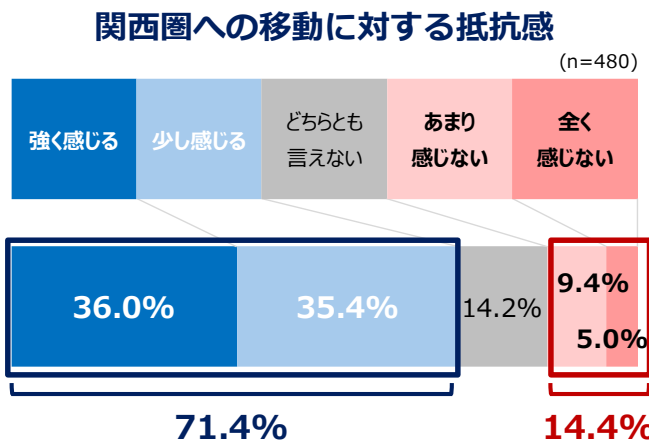


【参考：分析結果の一例】

【北陸新幹線を利用した関西圏への移動に対する抵抗感について】



抵抗感に関する記述

○ ポジティブな記述

- ・ 所要時間短縮のメリットの方が大きい
- ・ 新幹線が好きだから

○ ネガティブな記述

- ・ 乗り換え時の移動が面倒
- ・ 所要時間の短縮がわずかである
- ・ わずかの短縮・乗り換えの手間にもかかわらず運賃が高い
- ・ サンダーバード・しらさぎの存続
- ・ 早期の大阪までの開通

関西圏への移動に対する抵抗感

- ・ 約7割が北陸新幹線を利用した関西圏への移動に抵抗感を感じている
- ・ 敦賀開業により北陸地方～関西圏間の移動者が減少する可能性が示唆される

運賃増額について約半数が1,000円以内を希望

⇒ 現在1,620円増額予定であることから平均800円程度の心理的差額がある
この差額分に相応するサービスや施策があれば移動者減少を緩和できそう

【関西圏への移動の際の交通機関選択の優先順位】

○ SP調査により得られたデータを使用した一対比較法による分析

※回答者全体

順位	ルート名	間隔尺度
1	①北陸新幹線 (敦賀駅乗り換え)	0.9254
2	④自家用車	0.2890
3	③高速バス (夜行バス)	-0.0385
4	②普通列車 (各駅停車)	-1.1822

※北陸新幹線を利用して関西圏への移動
に対して抵抗感を感じる回答者

順位	ルート名	間隔尺度
1	①北陸新幹線 (敦賀駅乗り換え)	1.1765
2	④自家用車	0.2984
3	③高速バス (夜行バス)	-0.0095
4	②普通列車 (各駅停車)	-1.4700



交通機関選択の優先順位



交通機関選択の優先順位

回答者全体の交通機関選択の優先順位

・ 北陸新幹線：0.9254 自家用車：0.2890

北陸新幹線を利用した移動に抵抗感を感じる回答者の交通機関選択の優先順位

・ 北陸新幹線：1.1765 自家用車：0.2984

→ 両者の交通機関選択に大きな差は見られず、北陸新幹線の利用に抵抗を感じている人も新幹線を利用する可能性が示唆される