

## 第2章 交通機関の多様化と競争の激化

前章では、鉄道に注力して投資をしないでも、企業が収益を上げられる例として、「経営の多角化」を取り上げた。しかし、今日では鉄道を取り巻く環境の変化により、鉄道に対して投資をしないと生き残れない、あるいは鉄道に対しての投資をせざるをえない側面が企業には存在している。ここからはその環境の変化例として、「交通機関の多様化」、「国鉄の分割化」、「バリエーション事業の進行」の3つを取り上げる。

高度成長期以来、乗用車は急速に国民に普及した。また、航空機や高速バスの利用も一般化し、規制緩和の波も相まって、近年では鉄道との激しい競争が繰り広げられている区間も多い。このことは利用者側からすれば多様な交通機関の中から利用できることになり、選択肢の幅が広がっているともいえる。一方鉄道会社側としては、旧態依然の輸送サービスを提供しているだけでは、競争を勝ち抜いていけない状態となった。本章では鉄道の輸送改善に一矢報いることになった、それらの交通機関について見ていくとともに、鉄道同士の競争についても考えてみたい。

### 1. 航空機

戦後、航空業界に対しては未発達産業という位置付けで、主に2つの規制が行われてきた。第一には、運賃に関し利潤を確保する一方で、価格競争を引き起こさない程度に限定する「運賃規制」があった。そして第二には、国内航空への新規参入を阻む「参入規制」があった。これは、輸送力が著しく供給過剰になることがないように、路線の新設、増減便、また空港への離着陸数の配分などの調整をする「需給調整」の考えに基づいており、路線ごとに運輸大臣（当時）が免許を与えて、営業を行わせる仕組みであった。

しかし、1980年代半ばに運輸省政策審議会が、日本航空を民営化すること、国内路線で2または3社が同一区間の営業を行えるようにするための基準である「ダブル・トリプルトラック化基準」制定を答申してからは、航空業界の規制緩和が急速に進みつつある。例えば、運賃面では届出をすることで50%以内の割引運賃の設定が1994年より可能になったほか、普通運賃に関し

ても一定幅の中で航空会社が設定できる「幅運賃制度」が1995年に導入され、1996年には各社とも幅運賃制度に移行した。そして2000年、航空運賃は完全に自由化され、多様な割引制度が導入されている。

一方「参入規制」は1997年に「ダブル・トリプルトラック化基準」廃止によって緩和され、従来の航空会社より低価格の航空運賃を武器とした、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空（通称AIRDO）、スカイネットアジア航空などが誕生している。さらに1999年には「需給調整」そのものが廃止となったため、より一層路線設定等の面で自由化が進展した。

運賃が自由化され、新規参入の航空会社が生まれた現在では、既存の航空会社であった日本航空（JAL）、全日空（ANA）は誕生日の前後ならほぼ全国どこへでも12000円で利用できる「バースデー割引」（JAL）、「バースデー早割」（ANA）、期間限定で格安運賃での利用ができる「バーゲンフェア」（JAL）、「超割」（ANA）が設定されている。新規参入した三社も、普通運賃そのものを低価格に抑えているほかに、「スーパー前割49」（スカイマークエアラインズ）などの割引運賃で対抗している。また、後述するように東京 - 大阪間のような、これまで鉄道が優位であった区間でも熾烈な競争が発生している。

## 2. 高速バス

高速バスそのものは1964年に名神高速道路において設定があった。しかしそれは鉄道を脅かすほどのものではなく、急速に高速バスが伸びを見せるのは1980年代後半に夜行バスが次々と設定されていった頃からである。背景には高速道路網が拡充されつつあることと、運賃も他の交通機関と比較して安いという魅力があった。結果、1992年には160路線もの夜行バスが設定され、都市間昼行バスも多く走るようになった。その後不採算路線の廃止、減便が行われたものの、2002年に改正道路運送法が施行されると、既存の運営会社以外にも新規に高速バス運営への参入が可能になり、既に運行ルートが存在する区間へも進出可、運賃も上限のみを認可制としてそれ以下は届出制となった。

改正道路運送法による規制緩和で、新規参入の会社が鉄道や既存の高速バスと競争する地域が現れた。2002年に仙台 - 福島間、仙台 - 郡山間に進出して、既存のバス会社と激しい競争を繰り広げている富士交通（両路線は桜交通と共同運行）は、今年2月、新たに仙台 - 山形間の路線運行を始めた。こ

の区間では、JR仙山線が快速列車を運転、また高速バスも宮城交通と山交バスが片道 1000 円で 44 往復（平日）を運転していた。そこへ富士交通が片道 800 円、往復 1500 円、15 往復体制で参入、すると既存 2 社も同運賃へ値下げするとともに、大幅な増発を行って対抗意識を見せた。さらに今年 8 月には富士交通が片道 750 円、往復 1400 円に値下げすると、既存 2 社も追随し、その運賃に落ち着いた。

しかし、富士交通は 9 月になって仙台 - 山形間の路線の縮小を発表し、10 月 1 日のダイヤ改正から 12 往復体制へと減便して運行している。60 往復以上を運行する既存 2 社が立ちほだかり、採算が思うように取れていないのがその理由であった。

一方 JR では、仙台 - 山形間を往復利用すると、普通運賃では 2200 円となるとところを 1700 円とした、「仙台・山形往復きっぷ」を発売して、高速バスとの運賃面の格差を縮めようとはしている。しかし、仙山線が単線であるゆえか、フリークエント性の面でも速度面でも全くかなっていないというのが現状で、今年 10 月のダイヤ改正では快速のスピードダウンが目立つほか、これまで需要にあわせて「平日ダイヤ」と「休日ダイヤ」を別に設定していたのを一本化するなどサービス面の低下が目立っている（同区間の所要時間・本数・運賃の比較は表 1-2-1）。

交通手段	最速所要時間	平均所要時間	運転本数	運賃
JR 仙山線快速	66 分	73.7 分	12 本	1110 円 <sup>1</sup>
JR 仙山線普通	75 分	78.8 分	6 本	1110 円 <sup>1</sup>
高速バス既存 2 社	60 分	60.0 分	62 本	750 円 <sup>2</sup>
高速バス富士交通	70 分	70.0 分	12 本	750 円 <sup>3</sup>

1 「仙台・山形往復きっぷ」を利用した場合は 1700 円（片道あたり 850 円）となる。

2 往復では 1400 円となる。また、6 枚回数券（3600 円、1 枚あたり 600 円）を発売している。

3 往復では 1400 円となる。他に 5 枚回数券（3000 円、1 枚あたり 600 円）、通学回数券（10 回分で 4500 円、1 枚あたり 450 円）を発売している。

表 1-2-1 山形 仙台間の交通機関の所要時間・運転本数・運賃の比較  
（山交バス、宮城交通、富士交通のホームページ、JTB 時刻表から作成）

このように、規制緩和によって低価格での利用ができるようになったが、新規参入会社に対して既存の運営会社が激しい対抗手段をとって、新規参入側が撤退・縮小してしまうこと、利用客の数に対して供給過剰で、既存の運営会社・新規参入の会社ともに窮地に追いやられることが危惧されている。一方、高速バス同士でそのような激しい競争が展開される中で、運賃が高く利用しにくい鉄道は全く蚊帳の外という傾向が相当数見られるのも現状である。

### 3.車

図 1-2-2 に示す通り、日本国内における乗用車保有台数、免許保有者数は高度成長期以来、右肩上がりにある。今日でもその傾向は変わらず、クルマ社会の浸透が進んでいる。

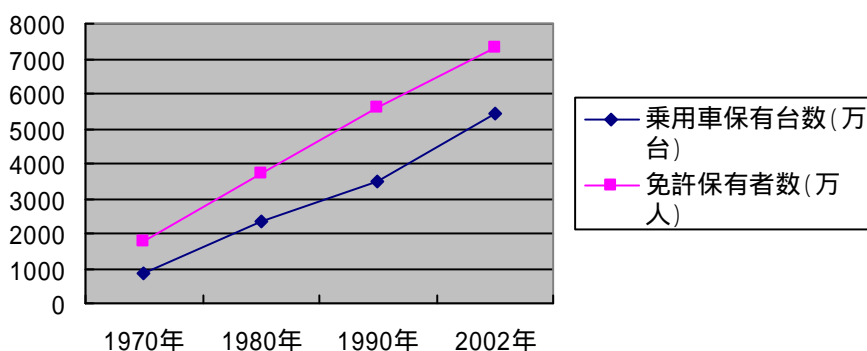


図 1-2-2 日本国内における乗用車保有台数と免許保有者数  
(自動車検査登録協会ホームページから作成)

道路網も整備が進められている。日本道路公団が運営する高速道路の総延長は 2001 年度末に 6948.8km であったが、2002 年度末には 7187.4km、2003 年度末には 7301.4km と、距離を伸ばしてきており、今年度中にも新たな路線が開通する見込みとなっている。

### 4.鉄道同士の競争

都市間、都市と観光地、あるいは都市と空港などを結ぶ 2 つ以上のルート  
の鉄道が存在する場合、古くから鉄道同士の競争が行われてきた。例えば大

阪・神戸の両都市間では戦前の鐵道省時代から、競合する3路線間で互いを意識しながら、利便性の高いダイヤ、魅力ある車両の導入等にしのぎを削り、輸送サービスの水準を高めあってきた。

またここへ来て、新規ルートの開拓により、新たな競争が生じるケースが出てきた。新宿・渋谷 - 横浜方面では従来、JR山手線とJR東海道本線を品川駅で乗り継いで利用するか、渋谷駅から東急東横線（最速列車は急行、渋谷 - 横浜間の最短所要時間31分）を利用するかの2通りからほとんどの乗客は経路を選択していた。しかし、2000年秋、JR東日本は東北本・高崎線から池袋・新宿・渋谷を経由して横浜・湘南方面へと直通運転する「湘南新宿ライン」の構想を新たに発表した。湘南新宿ラインを利用すると渋谷 - 横浜間でも東急東横線の急行より所要時間が短くなる（最速25分）ため、東急では2001年3月、東横線に特急（渋谷 - 横浜間最速27分、今年2月のダイヤ改正により現在は最速26分となっている）の種別を新設して湘南新宿ライン開業に備えた。そして同年12月、湘南新宿ラインが開業、以来両者の間で競争が展開されている。さらに湘南新宿ラインでは、今年10月のダイヤ改正で120km/h運転を開始（渋谷 - 横浜間を最速22分にスピードアップ）、車両もすべて新車に揃えて増発を行うといった力の入れようで、これからも競争が激化することが予想される。

ここまで見てきたように、交通機関が多様化し、競争が展開されることで輸送サービス水準を上げなければならないということが見て取れる。というのも、利用者は多様化した交通機関の中から自分の利用したい交通機関を自由に選択できるためである。鉄道会社が利用客を増やすためには、競合する鉄道会社はもちろん、他の交通機関にも注意を払って積極的な施策を取ることがやはり求められていると言えよう。