

## 第2章 バスと航空の行方

本章では、都市間輸送において鉄道の競合相手となるバスと航空の今後について取り上げる。第3部で取り上げたように、いずれも近年規制緩和が進み、サービスや価格の面で鉄道との競争が激しくなっている。今後の競争のあり方について、それぞれの注目されるトピックを軸として考察する。

### 1. バス

バスにおける近年の注目点としては、第3部第1章で取り上げたようにツアーバスが挙げられる。ツアーバスは、旅行会社が主催する旅行商品であり、運行はバス会社に委託されている。利用者は旅行商品を購入する形をとり、乗車する数時間前までに座席を予約する。20～30歳代が利用者の中心で、予約の大半はインターネットを通じて行われている。それに対して路線バスは、バス会社が決まったダイヤと運賃で運行する。また、乗り場が決まっており、座席さえあれば発車直前に乗り場に行っても乗車することができる。ツアーバスの増加とともに、ほぼ毎日、同時刻に発車するダイヤで運行する路線が増え、路線バスと競合するようになっている。ツアーバスが運賃を安く設定できる背景には、需要が多い路線のみは走らせることや、需要に応じて柔軟に便数の増減ができるといったことが挙げられる。しかし、コストの削減のために、運転手の労務管理や路上での乗降など安全性への課題もあった。この問題を解決するために、国土交通省に検討会が設けられて対応策が検討された。

また、近年のエネルギー価格の高騰も大きな影響を与えている。これは後述する航空についてもいえる問題である。鉄道は主に電気を動力とするが、電気を発生させるためには輸入エネルギーが必要であり、その価格が高騰している以上、鉄道にも影響が及ぶことが考えられる。鉄道事業者は、使用エネルギーの調達手段について詳細を公表していないので影響を計ることは難しいが、参考としてJR東日本が発行した『社会環境報告書 2007』を見ると、使用電力のうち、30%を自営火力発電、26%を自営水力発電、44%を購入電力で賄っている。いずれにしても、鉄道に比べてガソリンや原油から製造されるジェット燃料を直接的に使用するバスや航空の方がエネルギー価格の高騰が及ぼす影響は大きいと考えられる。エネルギー価格は経済のグローバル

化に伴って変動幅が大きくなり、予断を許さない状況が続いているが、費用のみの観点からではなく地球環境に与える影響を考慮すれば、抜本的な改善が求められる。

さらに、安全の確保も重要な課題である。図4-2-1に示したように、近年高速道路でのバスの事故件数が増えている。安い価格を背景に移動手段として注目を集めてきている高速バスではあるが、乗客の安全確保は最優先されなければならない。このような現状から、高速バス最大手のJRバス関東は運転手の不注意による事故を減らすために、安全運行システムを全車両に導入することを決めた。これは、車載カメラやセンサーなどを併用し、ハンドル操作、速度、車間距離などを監視し、危険な状態になった場合には居眠り運転の恐れがあると判断し、警報音で運転手に注意を呼びかけるほか、自動的に減速して車間距離を維持するものである。2009年3月までに約10億円をかけて24台のバスに導入し、それ以降の新車にも導入していく予定である。大手高速バス会社によるシステムの導入は初めてであり、最大手のJRバス関東がこのようなシステムを導入することで、他社にも同様の対策を促すことが期待される。

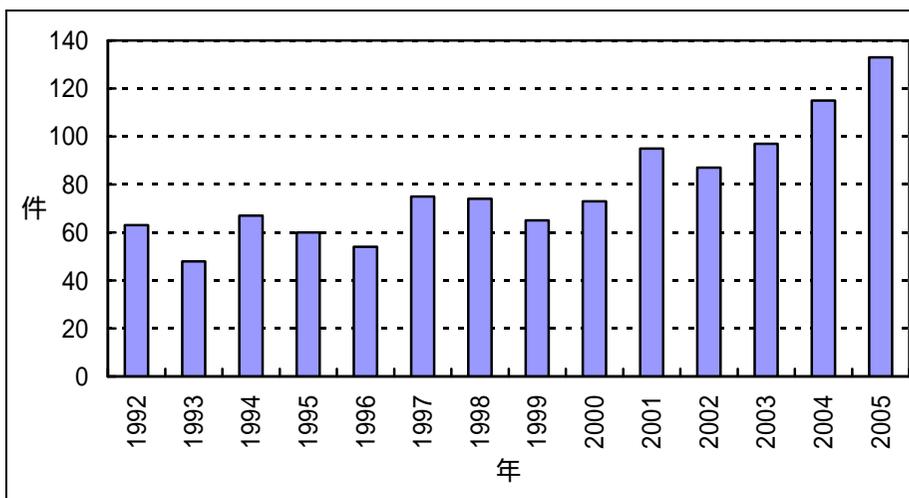


図4-2-1 高速道路でのバスの事故件数

(国土交通省『事業用自動車の交通事故統計(平成17年版)』より作成)

その他に大きな課題として、バスターミナルの整備の必要性がある。多くの都市では、中心部に総合的なバスターミナルがなく、分散していることに

よってアクセスや利便性が悪く、わかりにくいといった問題を抱えている。バスの利便性を向上させるためには、このような問題を改善することが必要である。この事例として、新宿駅南口地区基盤整備事業に伴うバスターミナルの整備が挙げられる。現在、新宿地区の高速バス利用者は年間およそ 560 万人であり、発着便数は昼行便と夜行便を合わせて約 166,000 台である。この大量の需要を、新宿駅周辺に離れて立地している 4 ヶ所の高速バスターミナルで捌いているが、どのターミナルも手狭で、分散していることによってわかりにくい状況である。そこで、新宿駅南口地区基盤整備事業において、バスやタクシーなどの交通機関を結節させるターミナルを設置することになった。この事業が完成すれば、分散していたターミナルが 1 ヶ所に集中し、他の交通機関との乗り継ぎの利便性も向上する。このように、都市の中心部にターミナルを整備することによって利便性は向上するが、整備には莫大な費用がかかり、一般的に民間事業者が投資を行うことは難しいため、国や自治体が社会的便益向上の観点から支援を行う必要がある。

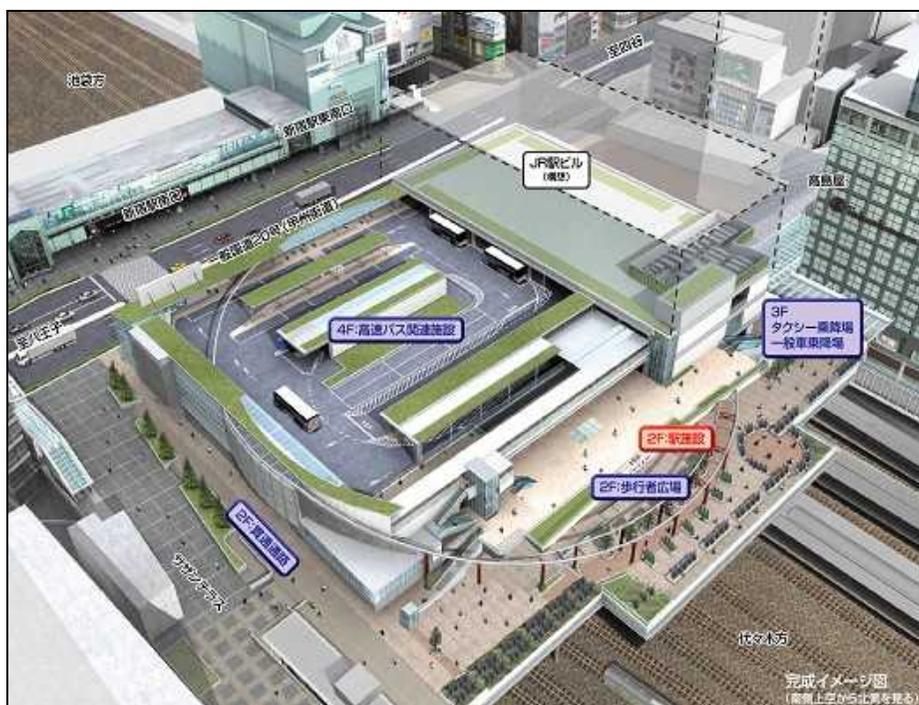


図 4-2-2 新宿駅南口地区基盤整備事業の完成イメージ図

(東京国道事務所HPより抜粋)

## 2. 航空

現在、航空事業者を苦しめているのは燃料費の高騰である。航空機のジェットエンジンを動かすためのジェット燃料の原料となる原油の価格はここ数年で急激に上昇している。取引の指標とされ、ジェット燃料や灯油の原料となるケロシンのシンガポール市場における価格の推移を図 4-2-3 で示しているが、2003 年までは 1 バレル 20～40 ドルで推移していた価格は、2008 年 7 月に一時 180 ドル台までに上昇し、現在も高値が続いている。また、これに伴って航空会社の燃料費も上昇が続いている。図 4-2-4 は、国際線の燃料費も含むため、日本国内の都市間輸送を論じる際に最適とはいえないが、航空会社にとって燃料費の負担が重くなっていることがわかる。

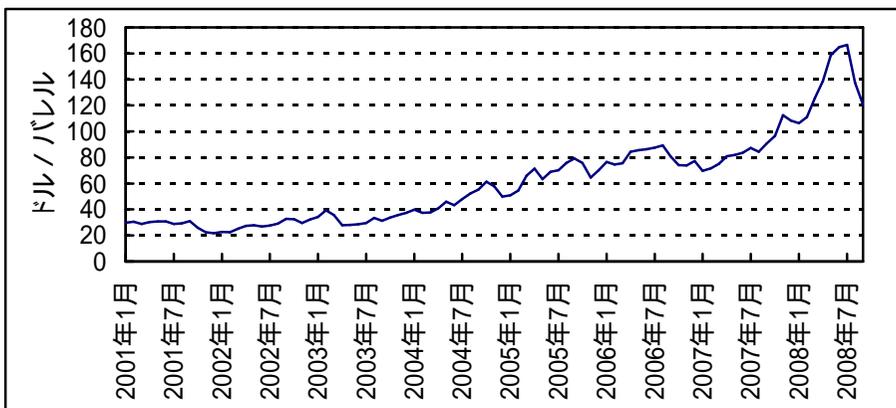


図 4-2-3 シンガポール市場のケロシン価格の推移  
(米国エネルギー省公式統計より作成)

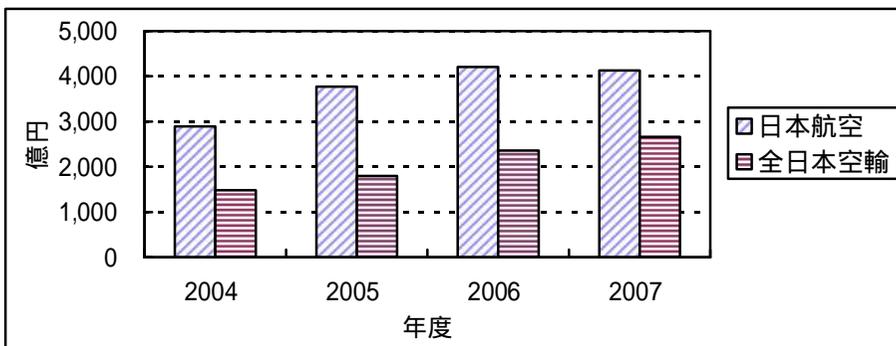


図 4-2-4 日本航空と全日本空輸の燃料費の推移  
(日本航空『有価証券報告書』、全日本空輸『決算短信』各年版より作成)

このような燃料費の高騰を受けて、航空各社は路線の減便・廃止を進めている。このような廃止は地方の反発も大きく、公共交通機関としての使命を果たすべきだという意見も存在する。しかし、地方には需要に見合わない空港が数多く散在し、平均搭乗率が30～50%を割り込む路線も多い。これは「選択と集中」を行わずに、過大な需要予測の下に空港建設を進めた国や地方自治体の責任である。実際、国内にある約100の空港のうち、2006年のデータで1日当たりの平均乗降客数が1万人を超える空港は9空港のみである。民間企業としては、採算の取れない事業から撤退することは自明である。ただし、交通機関の公共性を考えて存続させるべきだという意見が存在することも事実である。その場合には、公的機関によって支援を行うことも考えられるが、それは支援によって企業や利用者、支援の財源の負担者である地域住民や国民の便益が向上する場合のみ行われるべきである。しかし残念ながら、国内の多くの地方空港ではその条件を満たさず、莫大な建設費の負担をさらに重くする結果となることが考えられる。その場合には、航空にこだわらずに別の移動手段へのシフトも含めて、その地域に適した公共性に依っていきべきである。ただし、所得や資源の再分配の観点から、都市が地方の費用を負担することも必要であるという考えが存在することも付記しておく。

日本航空	大阪（関西） - 函館	神戸 - 鹿児島
	大阪（関西） - 仙台	名古屋（中部） - 福岡
	大阪（関西） - いわて花巻	いわて花巻 - 那覇
	大阪（関西） - 秋田	仙台 - 那覇
	大阪（伊丹） - 福島	福島 - 那覇
	大阪（関西） - 福島	高知 - 那覇
全日本空輸	長崎 - 沖縄	

この他に、国内線の減便が日本航空で4路線、全日本空輸で8路線

表 4-2-5 日本航空・全日本空輸が2008年度内に廃止する路線

（日本航空プレスリリース（2008年8月7日付）

全日本空輸プレスリリース（2008年8月6日付）より作成）

燃料費の今後の動向について現時点で推測することは難しいが、バスと同じく現在の世界情勢を見ると、エネルギー価格に関しては予断を許さない状況が続く、コスト負担はある程度続くものと考えられる。またコスト面の

みならず、地球環境に対する影響からも燃料費の削減は急務であり、構造的な改革が求められている。

また、その他のトピックとして2010年に予定されている羽田空港の再拡張が挙げられる。これは現在、航空需要の増加によって発着能力が限界に達している羽田空港に、新たに滑走路を整備することでその能力の増強を図るものである。この拡張によって年間約15万回の定期便発着枠が増加するが、国土交通省ではそのうち約6万回を国際線に振り向け、残りを国内線に割り当てる方針である。現在、国内で定期便を運行する新規航空会社は4社あるが、羽田空港の1日当たりの発着枠の約830回のうち、これらの4社は合計150回程度で2割に満たず、大半を日本航空と全日本空輸が占めている。このため、国土交通省では航空業界の健全な競争を保つために、増加する発着枠を新規航空会社に優先的に割り当てる方針を決めた。新規航空会社は発着枠が増えることにより、2011年をめどに導入される予定になっている着陸料の時間帯別料金制と合わせて、深夜を中心に割安な運賃で羽田空港と地方空港を結ぶ定期便を設けることが容易となる。これによって、利用者には深夜に発着する格安便の選択肢が増え、仕事を終わってから地方に出張に行き、朝から仕事を行うといった行動も可能となり、利便性の向上が見込まれる。このように「選択と集中」によって、今後も需要の増加が見込まれる羽田空港に投資することで、社会的便益の向上が図られることになる。

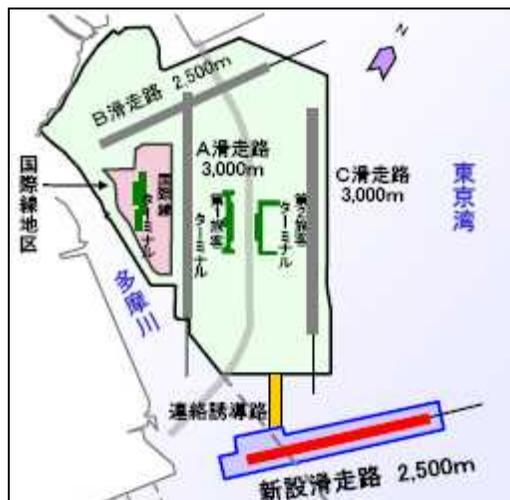


図 4-2-6 羽田空港再拡張概略図（国土交通省HPより抜粋）