

4

特急あずさ・高速バス

商学部 2 年

恒川 卓万

在来線特急は全国どこであっても低価格を掲げる高速バスとの競争に直面する。本稿はその一例として新宿から松本の間を結ぶ特急あずさと同区間の高速バスの特色を比較し、同区間で JR 東日本がどのような役割を主張できるか考える。

初めに、様々な特性で両者を比較する。この段落は価格に着目する。特急あずさの価格は、普通車指定席において料金 2550 円、運賃 4070 円を合わせると 6620 円となる。インターネット予約サービスであるえきねっとでチケットレス特急券を購入すれば、料金は 100 円安く 2450 円となる。また、同じえきねっとで料金と運賃を抱き合わせれば 5950 円、それを乗車 13 日前に購入すれば 4620 円となる。いっぽう、高速バスの価格は、バス会社を京王バスとすれば 3600 円~3900 円となるという。直前に紹介したあずさ号の早割 4620 円よりも安いということから、価格面では明らかに高速バスが強いことが分かる。

次に、所要時間を比較する。停車駅が始発終着を除き 3 駅しかないあずさ 17 号の所要時間は、2 時間 25 分という。停車駅の多いあずさ 3 号の新宿松本間の所要時間は、2 時間 53 分という。いっぽう、同じように京王バスでは 2 時間 18 分と設定されている。所要時間の点でも、やや高速バスのほうが有利であると見える。

なお、中央本線と中央自動車道は、東京都内や甲府盆地で少し別れながらもおおむね並行している。

以上、交通サービスで主要な特性となる価格と所要時間について比較を行い、いずれにおいても高速バスのほうが有利であることが分かった。こうした数字に対して、特急あずさを含め JR が新宿から松本間でどのような役割を主張していけるか仮説を示す。

まず一つは、価格と所要時間の点で劣るといっても、既存のあずさ号の顧客が必ずしも高速バスに移動するとは限らない。旅行や出張は鉄道で行くという習慣が備わっている顧客には、現状のままであってもあずさ号を利用してもらえることが期待できる。また、高速バスの輸送力を考えても、全てのあずさ号の乗客が高速バスに移動することは現実的ではない。2017 年から新しいあずさ号の車両として運行を始めた e353 系についても 9 両、12 両という編成で運行されていることを考えても、JR 東日本も十分な利用数を見込んでいることが考えられる。既存顧客のスイッチングコストや車両を運行させている主体である JR 東日本が打ち出した、新型車両の編成数などから見て、あずさ号が高速バスに対して今すぐ陳腐化すると悲観的に見る必要はないといえる。

既存の役割を主張することに加え、新宿松本間の輸送において新しい価値を提供していく方法にはどのようなものがあるか考える。まず、当区間の車窓の魅力を紹介することにより、移動そのものに車窓を楽しむという価値を付与することがありえる。具体的には、座席のポケットに車窓の案内や沿線の魅力を紹介するパンフレットを差し込むこと、また車内放送で案内を行うこと、などがあげられる。

また、e353 系によるあずさ号だけではなく、観光列車を設置するという方向もあるだろう。2021 年においても、臨時の団体列車で 485 系の華やリゾートやまどりが運行されているが、それらを将来的に置き換えつつ定期で土休日に運行するという事も見据え、中央線向けの観光列車を新たに設計することを提案したい。東京・新宿を出て、甲府盆地や諏訪松本エリアを通り、姨捨を通る篠ノ井線や北アルプスに沿う大糸線に直通するなどして甲斐信州の

美しい車窓風景をまとめて楽しめる列車が走ればとても素晴らしいだろうと仮説を示しておいた。

本稿は新宿松本間での在来線特急と高速バスの基本的な競争状況を比較し、鉄道会社の側がどのような価値を訴求できるかを考察した。