

第3章 ケーススタディ

第1節 東京 - 大阪間

この節では、都市間輸送の規模で日本最大の東京 - 大阪間を考察する。東京都と大阪府を結ぶ輸送手段に分析を絞り、鉄道は東海道新幹線の東京・品川 - 新大阪間、航空は羽田 - 伊丹・関西便、高速バスは東京 23 区内と大阪市内を発着・経由する路線を対象とする。なお、航空の羽田 - 神戸便は分析対象外とする。

1. 沿革

国鉄の分割・民営化以降、JR東海は東京 - 大阪間を結ぶ日本の大動脈かつ自社の収益の大黒柱である東海道新幹線の基盤強化に努めてきた。第2部第2章で述べたので詳細は省くが、1992年のダイヤ改正で300系のデビューと「のぞみ」の設定が行われた。その速達性はビジネスマンの支持を集め、ダイヤ改正が行われる度にのぞみの運転本数は増加していった。1999年には、300系やJR西日本が開発した500系の成果を取り入れ、システムや乗り心地の面を改良した700系がデビューした。

一方で、1990年代は航空の激しい追い上げに晒された期間でもあった。(図3-3-1) 1995年の運賃規制の緩和、1997年の大手3社のマイレージサービスの導入などによって価格が下落し、航空の価格競争力が向上した。大手3社は東京 - 大阪線の増便や、格安運賃の「シャトル便」を設定し攻勢を強めた。2000年には航空運賃自由化により、事前予約による割引が可能になった。さらに、1998年に京急羽田線が羽田空港に乗り入れたことで、空港へのアクセスが便利になったことも航空利用に拍車をかけた。

JR東海はそのような航空の攻勢に対し様々な対策を打った。2003年にはダイヤ改正で、品川駅の開業と「のぞみ」の増発・自由席導入・特急料金の値下げを実施した。「のぞみ」を主力列車にすることで、速達性と価格競争力を高めた。航空側もこの対抗策として、2003年9月から東京 - 大阪間のシャトル往復運賃を値下げし、「のぞみ」の普通車指定席とほぼ同じ運賃に設定した。鉄道側の積極的な施策が効を奏したのか、2006年にはシェアの奪回に成功している。

更なる競争力向上のため、ＪＲ東海は2007年7月にダイヤ改正を行い、N700系を導入した。これにより、東京 - 新大阪間の所要時間は、最速 2 時間 25 分となった。航空では 2007 年 9 月に新規航空会社のＳＦＪが羽田 - 関西便を就航し、新たな競争相手が加わることになった。同年 12 月にはＪＡＬが羽田 - 伊丹便に「ファーストクラス」を導入し、新幹線や同業他社に対し質の向上で巻き返しを図っている。しかし、燃料費高騰の影響により、羽田 - 伊丹・関西便で、大手 2 社は 2008 年 4 月に 1,900 円、ＳＦＪは同年 4 月に 1,800 円、同年 10 月に 1,000 円の普通運賃の値上げを行い、普通運賃では新幹線との差は開くことになった。ただ、割引価格の値上げは小幅に抑えられている。

以上に鉄道と航空の沿革を述べてきたが、高速バスも東京 - 大阪間を結ぶ重要な交通手段の 1 つである。国鉄バスの時代から運行されている夜行便「ドリーム号」に加えて、2002 年の道路運送法の改正に先立ち、ＪＲバス関東と西日本ＪＲバスは共同で、550km 以上の長距離を昼間に走行する東京 - 大阪間の特急便を新設した。また、同じくＪＲバスが同区間で運行する夜行便「青春ドリーム号」の運賃を 5,000 円に下げた。この他にも同区間を結ぶ高速バスの夜行便として、多摩バス（京王系）・近鉄バスの「カジュアルツインクル号」、東北急行バス（東武系）・近鉄バスの「フライングスニーカー」などがある。さらに、東京 - 大阪間は安定した需要が得られることから、ツアーバスの参入が最も多く、バス事業者間の競争は激しさを増している。

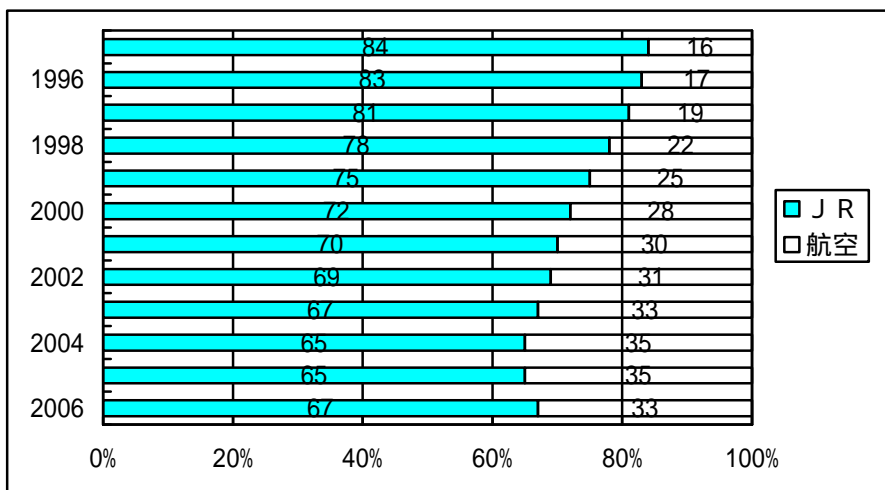


図 3-3-1 東京 - 大阪間におけるＪＲと航空のシェアの推移

(ＪＲ西日本広報部(2008)『データで見るＪＲ西日本 2007』より作成)

2.現状の分析

(1)乗客数及びシェア

交通機関		航空	幹線鉄道	幹線バス	自動車	合計
流動量 (千人/年)	東京 大阪	1,538	4,216	175	116	6,045
	大阪 東京	1,571	4,167	172	136	6,046
	計(往復)	3,109	8,383	347	252	12,091
シェア		26%	69%	3%	2%	100%

表 3-3-2 東京都 - 大阪府間の流動量及びシェア¹

(国土交通省「第4回 全国幹線旅客純流動調査」より作成)

東京都 - 大阪府間の年間の流動量は1,200万人と非常に大きい流動であることがわかる。ゆえに、シェア1%の変動が各交通機関にとって大きな影響をもたらすといっても過言でない。シェアを分析すると、鉄道のシェアが約7割で他の交通機関を圧倒している。航空のシェアは26%と低いとその流動量に着目すると、300万人近い乗客を運んでおり健闘しているといえる。バスも1台あたりの最大輸送人員が90人前後であることを考えると、年間34万人という数字から大規模な輸送が行われていることが理解できる。統計がないツアーバスの便数や輸送量を正確に把握はできないが、便数ではツアーバスが高速バスを上回っているという調査結果がある。(蛭谷・山本 [2006]) 乗車率にもよるが、高速バスよりもツアーバスの方が輸送量は大きいと推測される。

(2)所要時間

ここでは、第1章や第2章より具体的な事例を取り上げることで、実例に即した分析を行う。出発地を新宿、目的地を難波と設定する。以下の経路・所要時間・乗り換え回数はPCソフト「駅すぱあと」を利用して導出した。乗り換え時間など探索条件は初期設定のままとした。高速バスは検索すると煩雑なルートが出たため、筆者の判断で表に記載したルートとした。所要時間の「他」という表記は、乗車時間以外の平均的な乗り換え時間や待ち時間である。

¹ 日常生活圏間の代表交通機関別流動表の内、年間集計(平日・休日データ利用)のものを使用し、生活圏「東京」-「大阪」間の相互の移動を計上。

・新幹線

新宿 - (中央線快速 14 分) - 東京 - (東海道新幹線のぞみ 2 時間 38 分)

- 新大阪 - (大阪市営地下鉄御堂筋線 15 分) - なんば

計 3 時間 30 分 (乗車 3 時間 7 分、他 23 分) 乗り換え回数 2 回

・航空 (伊丹)

新宿 - (山手線内回り 18 分) - 品川 - (京急エアポート快特 15 分)

- 羽田空港駅 - (徒歩 5 分) - 羽田空港 - (空路 1 時間) - 伊丹空港

- (徒歩 5 分) - 大阪空港駅 - (大阪モノレール 3 分) - 蛍池

- (阪急宝塚本線 18 分) - 梅田 - (徒歩 5 分) - 梅田

- (大阪市営地下鉄御堂筋線 8 分) - なんば

計 3 時間 12 分 (乗車 2 時間 2 分、他 1 時間 10 分) 乗り換え回数 5 回

・航空 (関西)

(羽田空港までは同上) - (空路 1 時間 15 分) - 関西空港 - (徒歩 6 分)

- 関西空港駅 - (南海線空港急行 47 分) - 難波

計 3 時間 33 分 (乗車 2 時間 35 分、他 58 分) 乗り換え回数 3 回

・昼行高速バス (JRバス)

新宿駅新南口 - (東海道昼特急号 8 時間) - 大阪駅桜橋口 - (徒歩 4 分)

- 西梅田 - (大阪市営地下鉄四つ橋線 6 分) - なんば

計 8 時間 17 分 (乗車 8 時間 6 分、他 11 分) 乗り換え回数 1 回

・夜行高速バス (JRバス)

新宿駅新南口 - (青春ドリーム号 8 時間 26 分) - 湊町バスターミナル

計 8 時間 26 分 乗り換え回数 0 回

表 3 3-3 新宿 - なんば間の経路・所要時間・乗り換え回数

(ヴァル研究所「駅すばあと」、JRバス関東HPより作成)

乗り換え回数は 1 番多いながらも、羽田 - 伊丹便が新幹線利用に比べて速いという結果が出た。大阪空港からのアクセスが不便に見えるが、日中は大阪モノレールと阪急宝塚線急行は共に 10 分間隔となっており、蛍池での接続は十分に考慮されている。羽田 - 関西便利用は、所要時間では伊丹便に、

乗り換え回数では新幹線に劣っており、どちらを重視しても中途半端となっている。対する新幹線は、伊丹便に比べて所要時間は約 20 分遅い。しかし、新幹線の定時性や乗り換え回数の少なさを考えると、利便性の面で新幹線が優れているともいえる。JRバスについては、2 地点間を直結できる高速バスの強みが発揮されており、とりわけ夜行便は新宿 - 湊町バスターミナル間を乗り換えなしで結んでいる。ただ、O C A T の 2 階にある湊町バスターミナルは繁華街の御堂筋からは離れた位置にある。

利便性が高い新幹線と所要時間で若干優位に立っている航空のどちらが選ばれるかは、利用者次第である。ただ、所要時間と利便性を総合して評価するならば、新幹線が優位に立っているといえる。夜行バスは、夜間に運行するため所要時間の長さは問題とならず、時間の有効活用という観点から評価できる。

(3) 価格

この項では、新幹線・航空・高速バス単体での価格を分析・比較する。前章と同様に航空の事前購入型割引運賃に若干の誤差が生じる点をあらかじめ述べておく。表中の割引制度の説明は、前章を参照していただきたい。また、航空の J A L と A N A は伊丹便と関西便の料金差はほぼ皆無であるため、まとめて表記している。

会社・名称	区間	料金プラン	価格
J R 東海 のぞみ	東京 新大阪	普通車指定席	14,050 円
		普通車自由席	13,240 円
		EX-IC 利用	13,000 円
		新幹線回数券 20	13,240 円 ²
		のぞみ指定席回数券	13,750 円 ³
J A L	羽田 伊丹	普通運賃	22,600 円 ⁴
		特便割引 1	11,000 ~ 14,000 円
		先得割引	10,000 ~ 13,000 円
		ビジネスきっぷ	15,100 円 ⁵
A N A	伊丹 関西	普通運賃	22,600 円
		ビジネス特割	11,000 ~ 14,000 円
		旅割	10,000 ~ 13,000 円
		ビジネスきっぷ	15,100 円
S F J	羽田 関西	普通運賃	20,800 円
		STAR1 (ONE)	10,400 ~ 13,000 円
J R バス 東海道号	東京駅 大阪駅	普通運賃	6,000 円
		早割 5 + ネット割	4,900 円
J R バス 青春ドリーム号		普通運賃	5,000 円
		早割 5 + ネット割	4,410 円
J R バス 青春メガドリーム号		普通運賃	4,300 円
		早割 1 + ネット割	3,430 円 ⁶

表 3-3-4 価格の比較 (『J T B 時刻表』、J R 東海 H P、EX-IC 運賃ナビ、
J A L H P、A N A H P、S F J H P、J R バス 関東 H P より作成)

多数の料金プランを表記したが、大まかに以下の 3 つに分けることができ

² 20 枚綴り (268,400 円) 1 枚分の価格。のぞみも利用可能。

³ 6 枚綴り (82,500 円) 1 枚分の価格。

⁴ 羽田空港の旅客施設使用料 100 円含む。他の航空会社、料金プランも同様。

⁵ 2 枚綴り (30,200 円) 1 枚あたりの値段。A N A も同様である。

⁶ 繁盛期は 500 円増し。

る。すなわち、割引を適用しない普通価格、新幹線全般や航空のビジネスきっぷなど利用日当日でも購入・予約変更ができる価格、航空の事前購入割引など利用日より前に購入する必要がある価格の3つである。は会議が長引くリスクがあるなど出発時間がわからない復路や急用ができたときに、は出発時間が変動するリスクが少ない往路や事前に計画が決まっているときに利用できることが強みである。以上のことを念頭に置いて以下でそれぞれを考察する。

新幹線は、普通価格と回数券などの割引価格に大きな差がないのが特徴である。さらに割安なEX-IC価格の場合、特定市内駅制度が適用されないため、同制度が適用される普通価格や回数券との実質的な差は小さい。普通価格とEX-IC価格はEX-ICのホームページ上にあるEX-IC運賃ナビで、発駅と着駅を指定し比較することが可能となっており、どちらの料金プランを適用すれば安いのがわかる。次に航空は、新幹線と比較すると普通運賃では劣るものの、事前購入型割引を使えば新幹線とほぼ同じかそれよりも安い価格となる。ビジネスきっぷは、新幹線や事前購入型割引に比べ割高な料金設定であるが、当日の予約と変更が可能となっている。バスの料金は他の交通機関に比べ安く設定されている。さらに、事前購入割引やネット予約割引を使用すれば、約10%の割引が得られる。この中でも夜行便の価格の安さが際立っている。表には掲載していないが、旅行代理店のホームページを見る限り、ツアーバスでもJRバスとほぼ同じ価格設定を行っていることがわかる。

上記を勘案すると、の場合は新幹線が優位、の場合は新幹線が航空のビジネスきっぷより優位、の場合は新幹線の割引価格と航空の割引価格はほぼ同じか、若干航空が優位となっている。高速バスは東京 - 大阪間を安く移動したいというニーズに応える形となっている。ただ、以上で分析・比較した価格は新幹線・航空・高速バス単体のものである。東京23区内・大阪市内に絞っても、出発地や目的地、途中経路によって価格の優劣は変わってくる。そのため、特に新幹線と航空で価格の優劣をつけることは難しい。

3. 将来

中・長期的な視野に立つと、東京 - 大阪間に影響を与えるものとして中央リニア新幹線の存在をあげることができるが、その詳細は第4部第1章で述べることにする。ここでは短期的、即ち中央リニア新幹線が開通するまでの展望について以上の分析を踏まえ考察する。

1つ目は鉄道である。JR西日本の投入計画によると、2011年度までに「のぞみ」がN700系に統一される予定となっている。これが実現すれば、すべての「のぞみ」が東京 - 新大阪間を2時間25分で結ぶことになる。これによって、高速性が増して競合交通機関との競争力の向上が期待される。しかし東海道新幹線の線形を考えると、これ以上のスピードアップは難しい。さらに、東海道新幹線の収益がJR東海のローカル線運営の維持に充てられていることを考えると、運賃の大幅な値下げも考えにくい。

2つ目の航空は、燃料費の高騰や伊丹、関西そして神戸の3空港のすみ分けが問題である。前者に関しては、新幹線との競合路線であり、価格競争力を維持するため、更なる値上げに踏み切るのは難しい。後者は、2008年11月からANAが羽田 - 関西便で2便減便するなど、大手では利便性が高く利用者の人気が高い羽田 - 伊丹便への集中が進んでいる。また、2010年に予定されている羽田空港拡張により発着枠が増えても、新規航空会社が羽田 - 伊丹便に参入することは考えにくい。この理由として、伊丹空港の発着枠も限界にあることや、伊丹便は大手航空会社が力を入れている牙城であることが挙げられる。

3つ目の高速バス・ツアーバスでは現在、同業者間の価格競争が行われているが、人件費や安全を考えると、現状の水準から更なる値下げは難しいと考えられる。

上記を総合すると、現時点で各交通機関とも所要時間や価格は飽和状態に達しており、短期的にはこれらに大きな変化をもたらす要素はないと思われる。そこで、今後の競争は快適性の追及などサービスを軸に行われるのではないかと考えられる。N700系のグリーン車内のインテリアでは、質感のある素材を用いるなど高級感の演出に努めている。シートも座り心地を追及した「シンクロナイズド・コンフォートシート」を採用している。航空会社の代表格であるJALが国内線で初めてとなる「ファーストクラス」を羽田 - 伊丹便に導入したのも、同業他社や新幹線との差別化を図る意図があったと推測できる。飛行時間が1時間から1時間半程度の路線ではあるが、高級なシートや食事の提供など、新幹線では行われていないサービスを行うことで、富裕層の囲い込みを図っている。ANAも従来の「スーパーシートプレミアム」を「プレミアムシート」に格上げし、サービスを向上することでJALに追随している。バスでも、JRバスが2006年4月からプレミアムシートを装備した「プレミアム昼特急号」「プレミアムドリーム号」を運行している。

従来の「高速バスは安い代わりに、快適性には劣る」という既存概念からの脱却に努めている。

東海道新幹線は今後もサービス向上につながる施策が行われる予定である。2009年3月に、N700系の車内で無線LANを活用したインターネット接続サービス、同年夏には法人会員向けにもEX-ICサービスが提供される予定となっている。2008年9月現在では、航空会社から国内線でインターネット接続サービスを開始する発表はされていないので、新幹線は一步リードしたといえる。逆に法人向けのサービスでは、ホームページや特別価格の充実を見る限り、現状では新幹線は航空よりも劣っている。現在行われているエクスプレス予約を軸にした法人向けサポートに加え、EX-ICサービスが行われることで、競争力向上につながると考えられる。

先に述べたように、所要時間の大幅な短縮や価格の大幅な値下げは難しいが、新幹線・航空・バスはそれぞれ利用者の利便性向上につながるサービスアップがまだ可能である。これからも競争を通して、東京 - 大阪間の輸送がブラッシュアップされていくことを期待したい。