

今月のトピックス

最近 10 年間の公共交通機関の旅客輸送の動向

1. はじめに

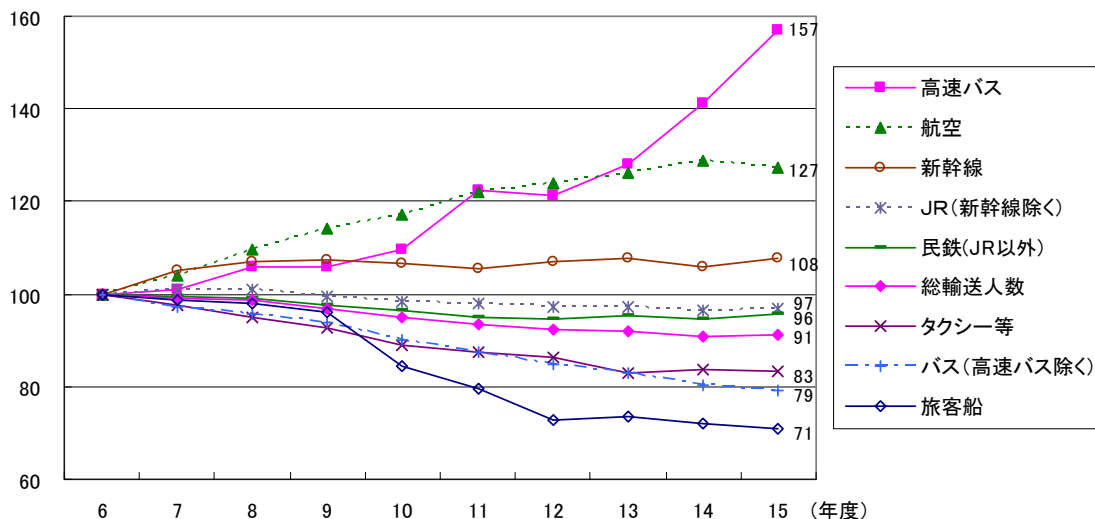
公共交通機関には近距離輸送が中心の民鉄や乗合バス等から中長距離輸送が中心の航空等の様々な輸送機関がある。その輸送人数は、近距離輸送では減少傾向にあるが、500km 以上の中長距離では輸送人数を伸ばしている。

そこで、近距離輸送の輸送人数の減少と輸送人数を伸ばしている中長距離の輸送（具体例として東京－大阪間）について分析することとする。

2. 公共交通機関の各輸送機関の輸送人数の推移

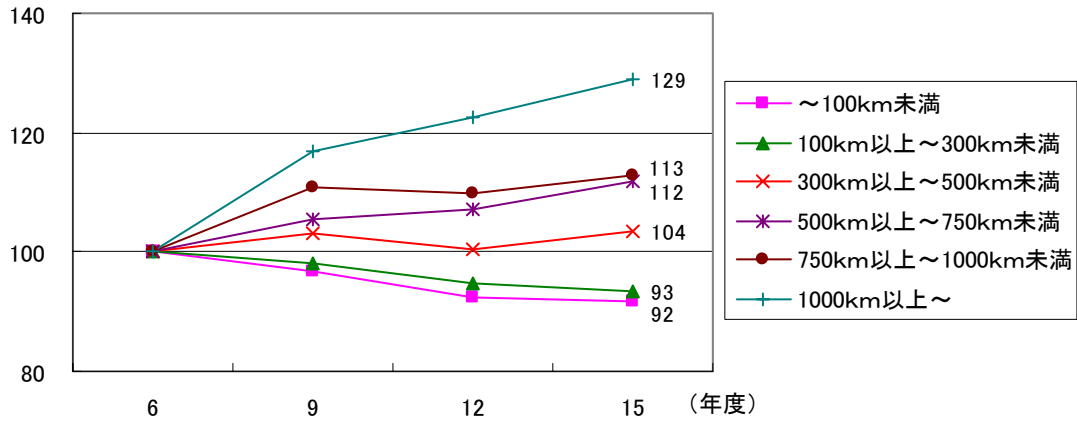
公共交通機関の各輸送機関の輸送人数の推移を見ると、全輸送人数は減少傾向にある(図1)。その減少は 300km 未満の距離帯によるものであるが、特に輸送人数が多い 100km 未満の距離帯の輸送人数の減少によるところが大きい(図2、図3)。一方で、500km 以上の中長距離の距離帯の輸送人数は増加しており、中長距離の輸送を中心とする航空の伸びが主にその増加を支えていると考えられ、実際に輸送機関別の輸送人数を見ると、航空はこの 10 年で約 1.3 倍となっている。また、新幹線の輸送人数は微増から横ばい傾向であり、高速バスもバス全体で輸送人数が増加しているなか高い伸びを示している。このことから、新幹線、高速バスも中長距離の距離帯の輸送人数の増加を支えていると考えられる。

図1 輸送機関別国内旅客輸送人数の推移



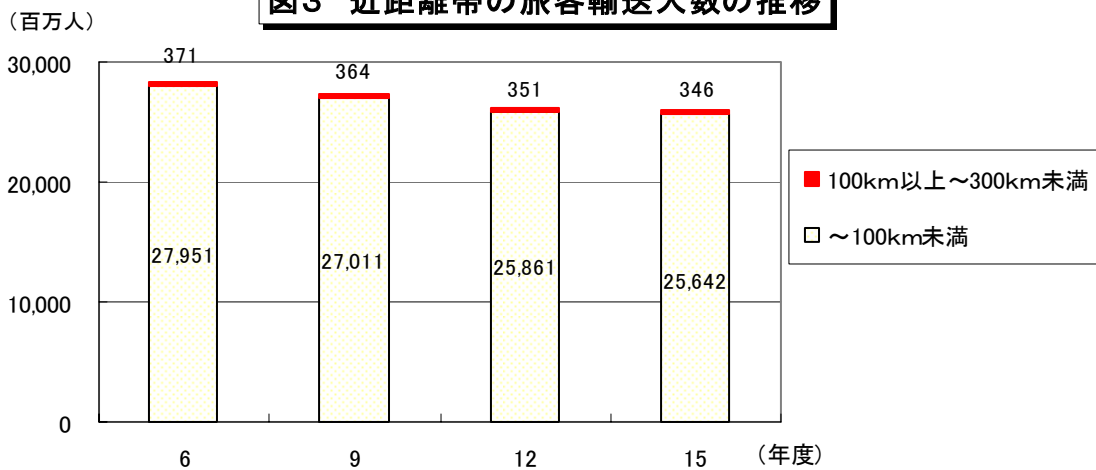
資料)国土交通省資料より作成

図2 距離帯別旅客輸送人数の推移



資料)国土交通省資料より作成

図3 近距離帯の旅客輸送人数の推移

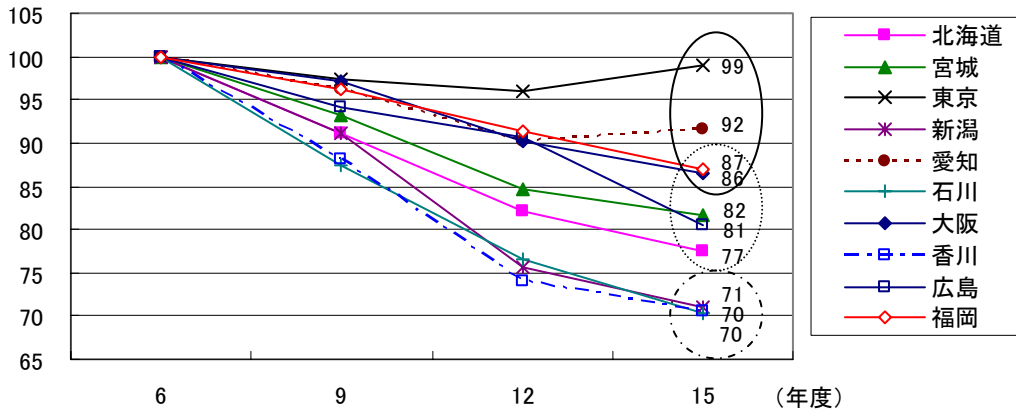


資料)国土交通省資料より作成

3. 近距離帯における公共交通機関の輸送人数の減少

公共交通機関の輸送人数の減少の大部分は100km未満の距離帯が占めている。そこで、この距離帯における輸送人数の推移を都道府県別に見てみると、図4が示すように、三大都市圏、政令指定都市のある県、地方の県では公共交通機関の輸送人数の減少の傾向に差があることがわかる。さらに、この減少を詳細に見るため、三大都市圏の例として東京都を、政令指定都市のある県の例として宮城県を、地方の例として石川県を挙げて、その距離帯における都県別の輸送人数の推移を見ることとする。

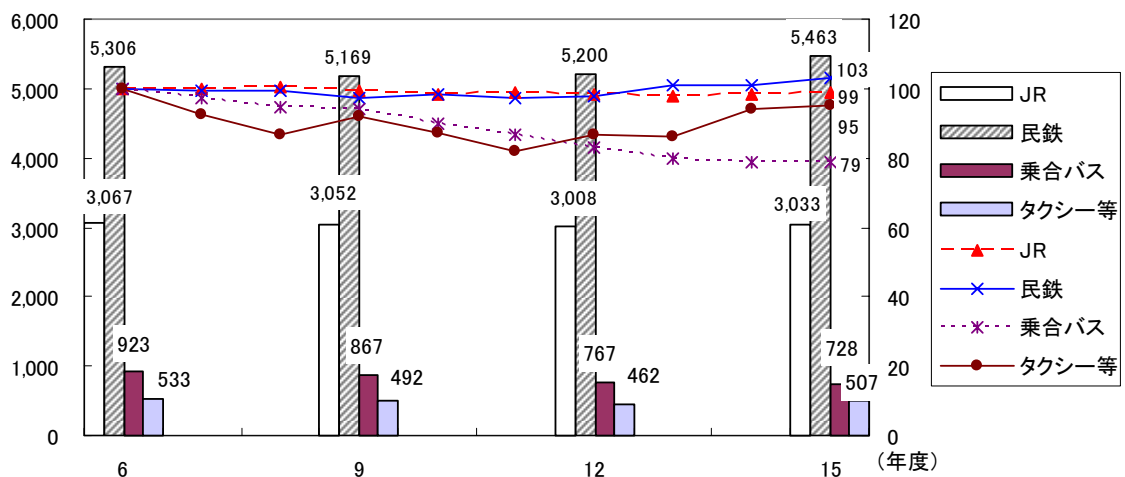
図4 100km未満の距離帯における旅客輸送人数の推移



資料)国土交通省資料より作成

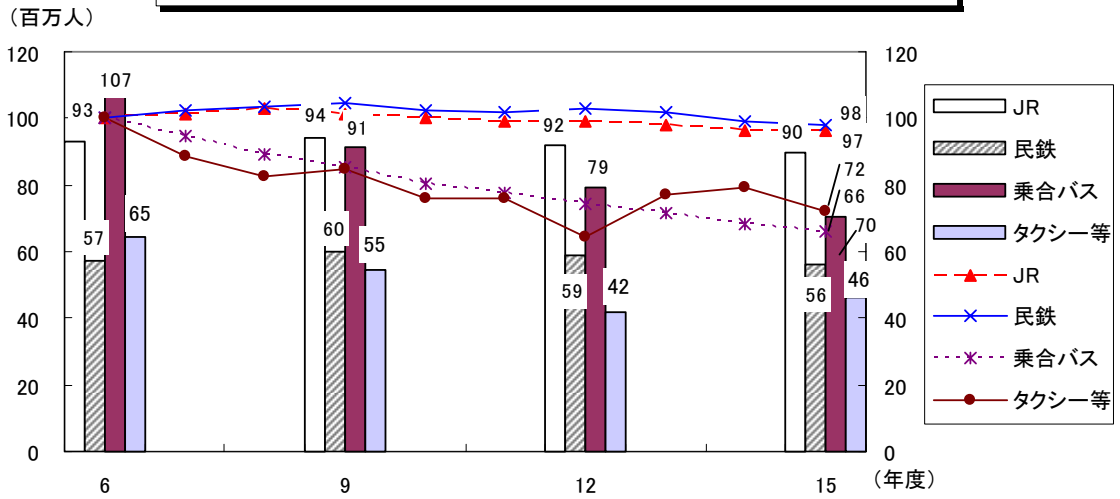
輸送人数全体では、石川県、宮城県、東京都の順に減少の幅が大きい。また、東京都では乗合バスにおける輸送人数の減少の幅が大きい(約 2 割減)ものの、他の輸送機関では他県に比べて減少の幅は小さい傾向にある。また、民鉄では輸送人数は微増となっている。宮城県では JR と民鉄での輸送人数の減少の幅は小さいものの(数%減)、乗合バスとタクシー等において輸送人数の減少が大きい(約 3 割減)。また、石川県ではすべての輸送機関において輸送人数の減少の幅が大きいことがわかる(JR 約 2 割減、その他約 3 割減)。(図5、図6、図7)。

図5 100km未満の距離帯別旅客輸送人数の推移(東京都)



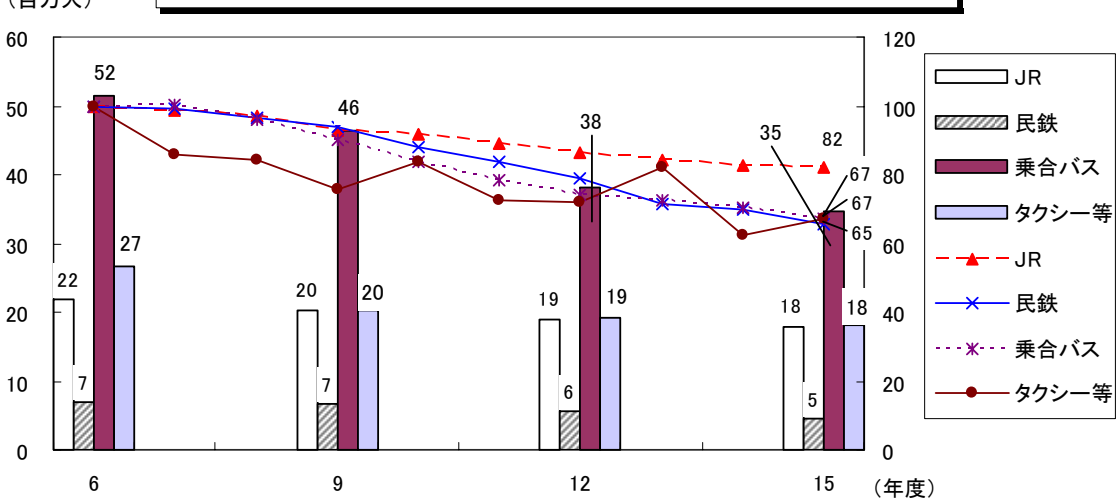
資料)国土交通省資料より作成

図6 100km未満の距離帯別旅客輸送人数の推移(宮城県)



資料)国土交通省資料より作成

図7 100km未満の距離帯別旅客輸送人数の推移(石川県)



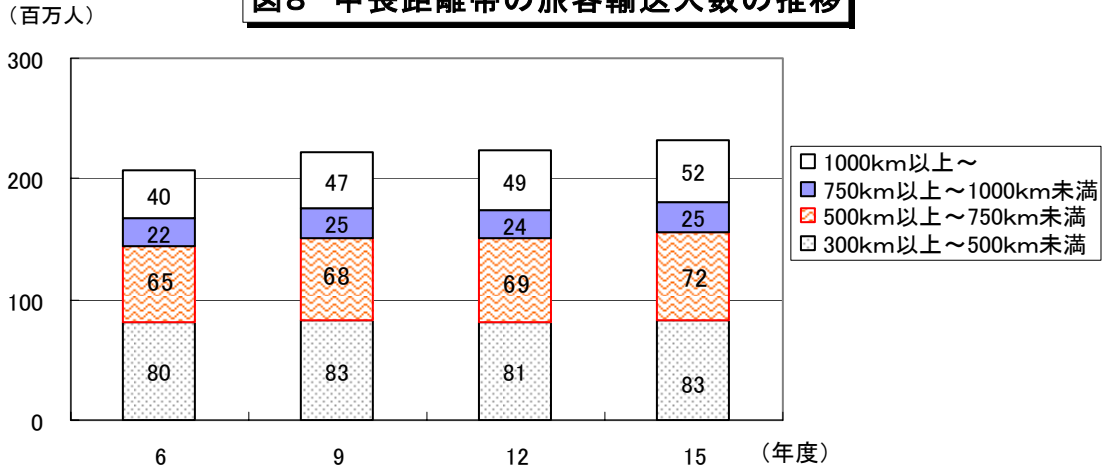
資料)国土交通省資料より作成

4. 中長距離帯における公共交通機関の輸送人数の増加

公共交通機関の輸送人数の増加は主に 500km 以上の中長距離帯の輸送人数の増加によるものであることがわかる(図8)。

500km 以上の中長距離帯の公共交通機関は主に航空、新幹線や高速バスによる輸送と考えられ、特に航空の輸送人数の増加は著しい(図1)。

図8 中長距離帯の旅客輸送人数の推移



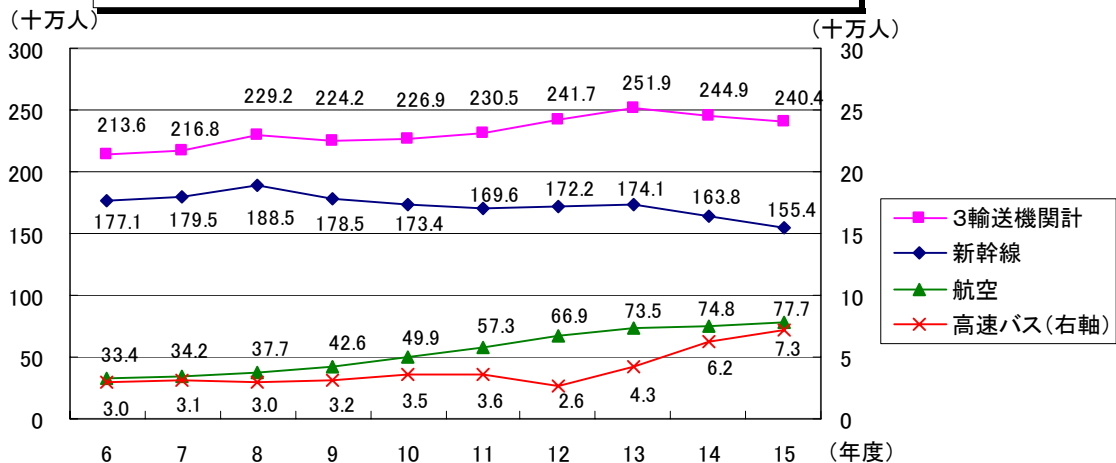
資料)国土交通省資料より作成

中長距離帯の輸送人数を増加させている航空、新幹線はその特性に応じ輸送人数を伸ばしてきているが、一部の区間では高速バスも交えて輸送機関の間での競争等により新規需要を掘り起こし、輸送人数を増加させている区間もある。

その具体例として、航空、新幹線、高速バスがそれぞれ幹線を持つ東京-大阪間の輸送人数の動向について検証する。

東京-大阪間の3輸送機関全体の輸送人数は緩やかな上昇傾向から近年は微減傾向にあるものの、ここ10年間で輸送人数は約13%増加(約300万人増)している。内訳は航空、高速バスが2倍以上も輸送人数を伸ばしている(平成6年度比)一方で、新幹線の輸送人数は緩やかな減少傾向となっている(図9)。

図9 東京-大阪間の輸送機関別旅客輸送人数の推移

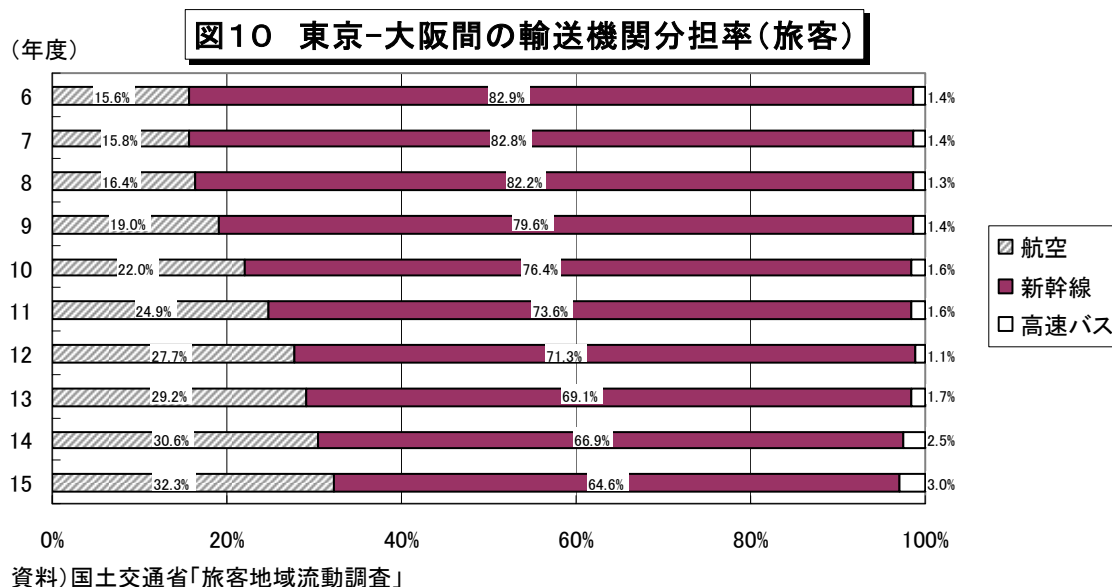


(注)1 東京-大阪間のJR旅客者数(定期外)はほぼ新幹線の利用者と考えられるため、新幹線の輸送人数としている。

(注)2 航空は羽田-伊丹、羽田-関西の合計値。

資料)国土交通省「旅客地域流動調査」

そのため、3 輸送機関の輸送人数に占めるシェアは平成 6 年度の航空(15.6%)、新幹線(82.9%)、高速バス(1.4%)から平成 15 年度の航空(32.3%)、新幹線(64.6%)、高速バス(3.0%)へと大きく変化してきており、新幹線のシェアが低下する一方、航空と高速バスのシェアが伸びてきていることがわかる(図10)。



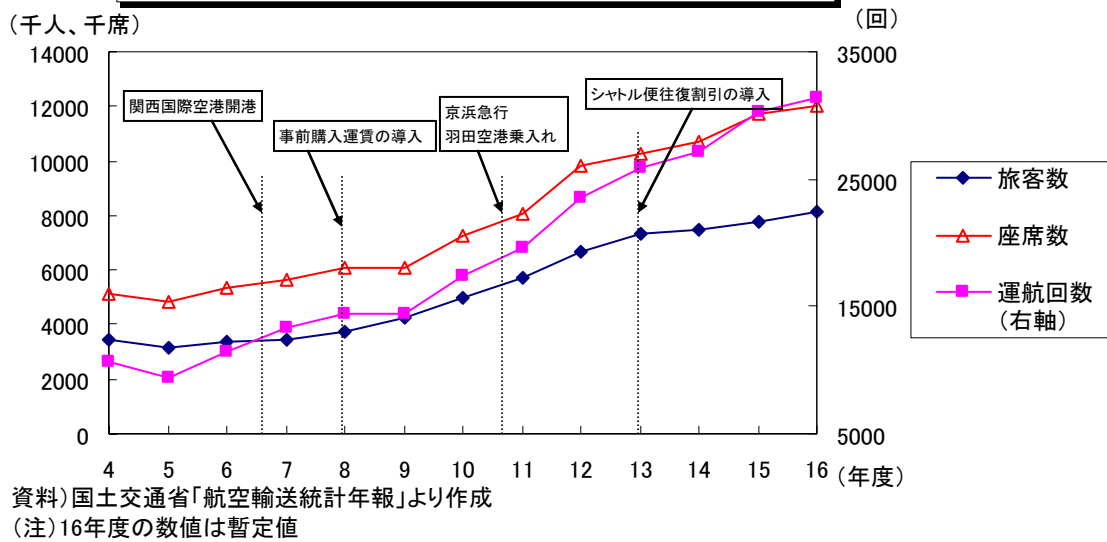
このことは、主に新幹線の利用者が航空の便数の増加と利便性の向上、高速バスの便数の増加や路線の拡充によりシフトしていることと、また、輸送機関間の競争等を通じた運賃水準の低下やサービスの向上、利用者の選択肢の拡大が新規需要を掘り起こしていることが要因と考えられる。

4-1. 航空の利便性の向上

輸送人数が増加している要因としては、輸送機関間の競争によるサービスの向上や運賃水準の低下及び多様化により利用者の利便性を増大させたことが考えられる。

特に、航空は、平成 6 年の関西国際空港の開港に伴う便数の増加や平成 10 年の京浜急行の羽田空港乗入れなどによる所要時間の短縮など利便性が向上しており、年々輸送人数を伸ばしている(図11)。また、これらに加え、規制緩和等を通じ、価格面でも、平成 8 年度以降に登場した事前購入運賃等の割引運賃に加え、平成 13 年には東京-大阪間の異なる航空会社の便でも航空券が使えるようにすることで利便性を高めたシャトル便往復割引(往復 29,000 円(平成 13 年時))が登場するなど運賃の多様化がより一層進み、航空運賃の水準は低下し、新幹線との競争も進んでいる(【参考】)。

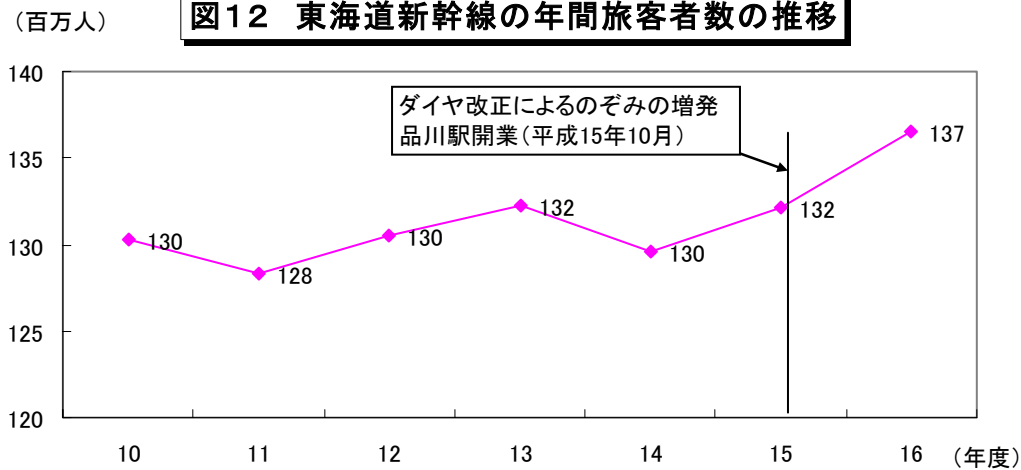
図11 航空旅客輸送人数(東京-大阪間)の推移



4-2. 新幹線の利便性の向上

近年、東京-大阪間で輸送人数が減少傾向にあった新幹線も、平成15年10月のダイヤ改正と品川駅の開業による、のぞみの増発、周辺地域へのアクセス時間の短縮に加え、のぞみ運賃の引き下げや自由席の設置等、より一層新幹線の利便性が高まったことにより、全線で見ると輸送人数が増加傾向を示している(図12、【参考】)。

図12 東海道新幹線の年間旅客者数の推移



4-3. 高速バスのシェアの拡大

高速バスの輸送人数はここ10年間で倍増している。表1にあるように、所要時間は他の輸送機関に比べ3倍以上かかるが、運賃が9,000円以下であり、また、便を選べば片道5,000円と他の輸送機関に比べて半額以下の運賃である。このような他の輸送機関とはサービスも価格帯も異なる、いわば棲み分けのような形でのサービス・運賃設定

が利用者の選択肢を拡大し、他の輸送機関からのシフトだけでなく、従来の航空、新幹線の運賃では利用しなかった新たな旅客の掘り起こしにつながり、東京-大阪間の輸送人数を増加させている一因と考えられる。

表1 輸送機関ごとの所要時間と運賃 (平成17年4月1日現在)

	区間	所要時間	運賃
航空	羽田～伊丹	約1時間	18,800円
	羽田～関西	～1時間15分	
新幹線	東京駅～新大阪駅	約2時間30分	14,050円
高速バス	東京駅～大阪駅	約8時間30分	6,000円(昼)
			5,000円・8,610円(夜)

(注)航空は日本航空と全日空の普通運賃(日本航空は燃油特別付加運賃を含む)。

新幹線はのぞみ指定席の運賃。

高速バスの昼と夜はそれぞれJRバス関東の東海道昼特急大阪号及び青春ドリーム大阪号・ドリーム大阪号の運賃。

5. まとめ

公共交通機関の輸送人数は全体として減少傾向にある。その減少は主に 100km 未満の距離帯における減少であり、特に乗合バスについては全国的に減少が著しい。JR や民鉄などについては大都市のある都道府県であるほど減少の幅は小さいが、地方では減少の幅は大きい。こういった減少分は公共交通機関から乗用車などへシフトしていったものと考えられる。近年の公共交通機関の輸送人数の減少は都市部よりも、地方という、公共交通機関があるものの乗用車と比較して利便性が低いところほど、輸送人数が減少していることがわかる。

一方で、公共交通機関の輸送人数は中長距離帯では増加している。中長距離帯の輸送は主に航空、新幹線や高速バスであるが、この距離帯での輸送人数は公共交通機関全体の輸送人数の流れとは異なる動きを示している。

このことは、航空の規制緩和に伴う運賃の値下げ・多様化、新幹線ののぞみ運賃の値下げ等に加え、それらの輸送機関に対して、価格面で競争力をもつ高速バス網の充実など利用者が利用しやすい環境が整ってきたことが要因として考えられる。

また、これらの輸送機関の間でも、東京-大阪間などのように「移動時間」や「運賃・料金」などの面から他の輸送機関と競争や棲み分けが行われ、それらを通じた新規需要の掘り起こしにより、輸送機関別のシェアの変化だけでなく、以前よりも全体の輸送人数を増加させている路線もある。そのため、こういった、各輸送機関の間での競争や棲み分けは、輸送機関に対する利用者の選択肢を広げることにより、利便性を向上させるだけでなく、輸送人数の獲得競争という面を持ちつつも、全体の輸送人数を底上げし、潜在的な需要を掘り起こすという側面をもっているといえる。

このように、近距離帯と中長距離帯における公共交通機関の輸送人数の動向は異なる動きを示している。近距離帯においては、特に全国的に輸送人数が減少している乗合バスについて一層の利用促進策を講じることが必要である。一方で中長距離帯においては、各事業者における様々な取組みの積み重ねによる新規需要の掘り起こしに伴い、公共交通機関の利用が一層促進されることが期待される。

【参考】東京—大阪間の航空運賃の推移

	H6. 4	H7. 4	H8. 4	H9. 4	H10. 4	H11. 4	H12. 4	H13. 4	H14. 4	H15. 4	H16. 4	H17. 4
普通運賃	14,600	14,600	14,600	15,350 ・15,850	15,950 ・16,250	16,250	18,500	18,500	18,500	16,700	18,500	18,800
往復割引	13,250	13,250	13,250	—	—	—	15,900	15,900	15,900	15,900	16,700	17,000
シャトル便往復割引	—	—	—	—	—	—	—	14,500	14,500	14,500	13,700	14,000
4回数券	—	—	—	11,100	11,100	12,000	12,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,300
6回数券	12,900	12,900	12,900	13,150 ・13,600	13,550 ・13,800	13,800	13,800	13,800	13,800	—	—	—
10回数券	11,850	11,850	11,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
特定便運賃	—	—	—	9,800 ～12,850	9,550 ～13,000	9,750 ～13,000	9,000 ～12,000	9,000 ～13,000	9,000 ～13,500	9,000 ～14,000	9,100 ～14,000	9,300 ～14,300
事前購入運賃	—	—	10,500	8,050 ～9,800	8,000 ～11,400	8,150 ・10,550	—	—	—	9,000 ～13,000	11,600	11,800
バーゲン型運賃	—	—	—	—	—	—	6,500 ・10,000	7,000 ・10,000	7,000 ・10,000	8,000 ・10,000	8,000	8,300
インターネット運賃	—	—	—	—	—	—	—	13,800	13,800	15,600	16,350	—
(参考)のぞみ指定席運賃	14,430	14,430	14,430	14,720	14,720	14,720	14,720	14,720	14,720	14,720	14,050	14,050

(注)1 事前購入運賃のH11.4は28日前、それ以降は21日前の運賃額。

(注)2 H9.4までの運賃は、ジェット特別料金を含んだ額。ジェット特別料金は、H10.4から廃止され運賃に一元化された。

(注)3 H17.4の運賃は、燃油特別付加運賃(日本航空のみ設定)を含んだ額。
資料)各社資料より作成