

第1章 鉄道とバス

本章では、バスの中でも都市間輸送を担う高速バス¹、並びにツアーバス²に焦点を当て、それらの沿革と特性を記述する。その上で時間・価格などの面から鉄道とバスの比較を行う。

1. 高速バスの沿革

高速バスの起源は約 50 年前に遡ることが出来る。1963 年に名神高速道路が一部開通し、その翌年 10 月に名神ハイウェイバスが開業した。その後、1969 年に東名ハイウェイバスが開業し、東京と関西が高速バスで結ばれた。1980 年代に入ると、1986 年の東京 - 弘前間を結ぶ夜行バスの開業、1987 年の東京 - つくば線の開業など多数の路線が設定され、大都市間の路線のみならず大都市と地方都市を結ぶ路線が増加した。1990 年に東京 - 福岡間を結ぶ 1,000km を超える長距離夜行バスが運行されて以降、長距離路線も伸張することになった。1976 年から 1996 年までの 20 年間で、高速バスの輸送人員は約 5 倍になるなど、高速バスは飛躍的な発展を遂げた。(図 3-1-1) このような発展の背景として高速道路の建設が進んだこと、国鉄時代に値上げを繰り返した鉄道に比べて価格が低廉であったこと、顧客のニーズを満たす高速バス路線が増加したことなどが挙げられる。

一方で上記の高速バスの発展は、国による新規参入を制限する規制の下で進んだ。2002 年に道路運送法が改正される以前は、乗合バスの事業の開始や新規路線の設定、既存路線からの撤退は許可制、運賃設定は強制運賃制であった。このような規制の下、国は各バス事業者に独占的事業区域を設定し、当該事業者が自社の事業区域内で行った申請は原則的に認可し、他の区域を事業区域とする事業者、または完全な新規参入者による申請は受け付けないという方針で処理してきたと考えられている。(藤井・中条[1992]) しかし 1985 年以降、東京 - 弘前間のように複数の事業区域にまたがる路線の免許が

¹ 本研究誌では統計情報との兼ね合いから「当該系統距離の半分以上を高速道路等を利用している乗合バス」(日本バス協会HP)と定義する。

² 旅行代理店が主催する 2 地点間の移動のみを目的とする旅行商品で、運行は貸切バス事業者が行う。旅行代理店のホームページでは、この定義によるツアーバスが「高速バス」と表記されることが多いが、本研究誌ではそれも含めて「ツアーバス」と表記し区別する。また、ツアーバスの輸送量統計が存在しないため、本研究誌中の「増加」などの表現には、統計的な裏付けがないことも断っておく。

許可されるなど、高速バス市場への参入規制は徐々に緩和されていった。

そのような中、2002年に道路運送法が改正されて乗合バスの需給調整規制の廃止や参入規制の緩和が行われた。その要点をあげると以下の通りである。

・事業の開始が免許制から許可制に変更され、公示された安全要件を満たせば参入が可能になった。これに関連して、路線計画などの事業計画も認可制となった。ダイヤについては届け出制としたうえで、事業計画変更命令の制度を設けた。休廃止などの市場撤退については、許可制から届け出制に緩和された。

・運賃は確定額認可を原則とする強制運賃制から、上限認可制に改められ、上限の範囲内での運賃変更は届出制となった³。

・安全規制については運行管理者制度を追加するとともに、行政処分ポイント制により罰則を明示した事後規制に改められた。

以上にあげた規制緩和の結果は主に3つに大別出来る。1つ目は、新規参入によって事業者数が増えたことである。(図3-1-2)これは、鉄道など他の交通モードとの競争だけでなく、バス事業者間の競争をもたらした。2つ目として、高速バス路線網の整理、拡充が行われたことがあげられる。規制緩和が行われた翌年の2003年以降、運行系統数は一貫して上昇しており、新規路線の開拓が進んだと解釈できる。(図3-1-3)同時に、黒字路線の競争力を高めるために不採算路線からの撤退も進められた。3つ目は、輸送人員の一時的な上昇とその後の減少である。規制緩和の前後にあたる2001年から2003年にかけて輸送人員は上昇している。(図3-1-1)これは、先に挙げた価格競争や新規路線の増加により、利便性が向上したことによるものだと考えられる。しかしながら2003年から2006年にかけて、大まかに減少傾向をたどっていることが読み取れる。これは、後述するツアーバスの台頭によるものである。また、高速道路の伸長に伴い、高速バスのみならず自家用車の利用も促進された。高速バスから自家用車への転移が起こっていることも、輸送人員減少の1つの理由であると考えられる。

³ さらに、2006年10月の道路運送法改正により、上限認可制から届出制に緩和され、運賃規制は事実上撤廃された。

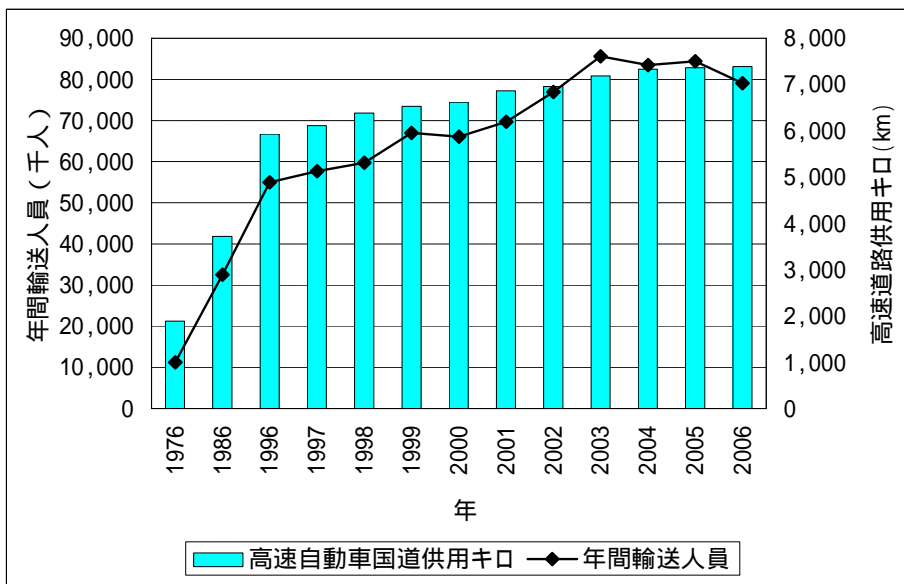


図 3-1-1 高速バスの輸送人員と高速道路の供用キロの推移
 (国土交通省自動車交通局(2007)『数字でみる自動車 2007』
 日本自動車会議所、日本バス協会HPより作成)

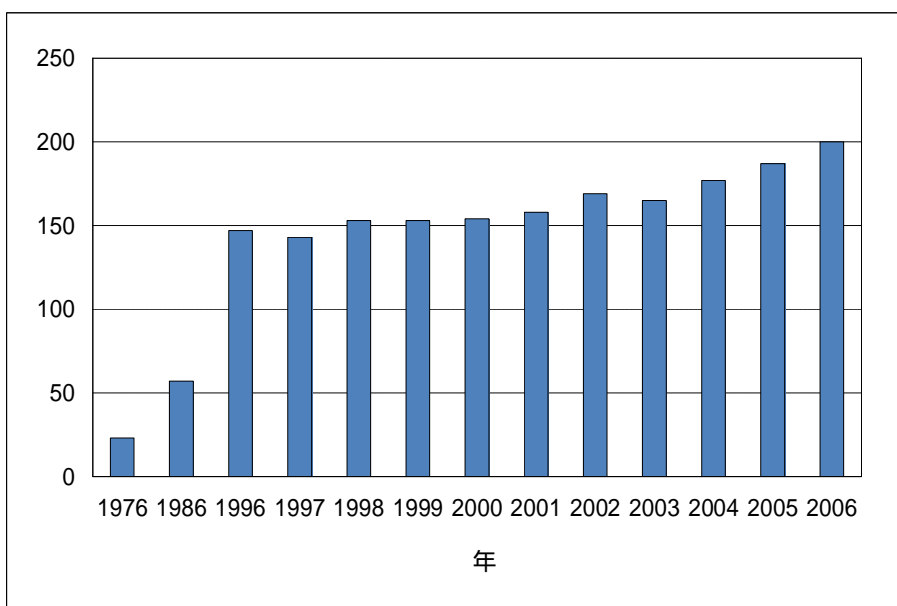


図 3-1-2 高速バス事業者数の推移 (日本バス協会HPより作成)

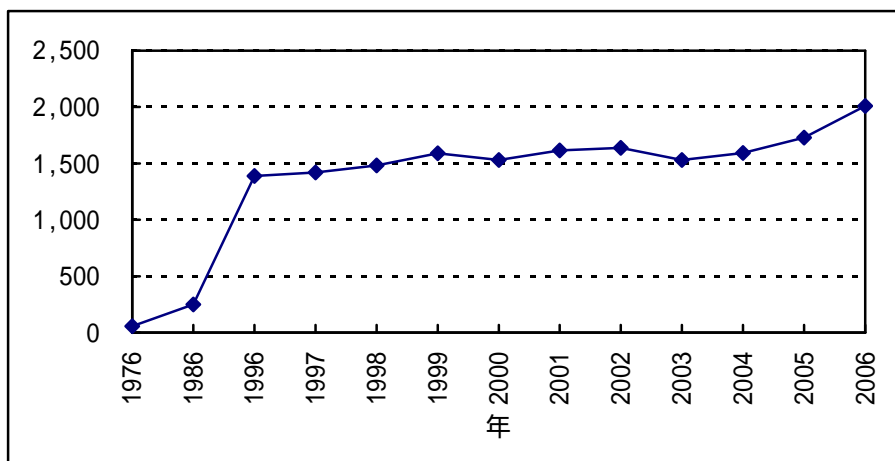


図 3-1-3 高速バスの運行系統数の推移（日本バス協会HPより作成）

2. 高速バスの概要

(1) 輸送規模

乗車定員 11 人以上の乗用自動車バスといい、最も大きいサイズでは補助席含めて 90 人近い定員を持つ。これから、バスの輸送規模は 1 台あたり、11 人から 60 人と考えることができる。マイカーやタクシーよりも大きく、鉄道車両 1 両分よりも小さな輸送力である。新幹線や特急で輸送するほどの需要はない路線、競合交通機関と競争しても一定程度の需要が見込める路線を担う交通機関としてバスは最適である。

(2) 価格

バスの運賃は、鉄道や航空機に比べて低廉である。これは、バス車両が鉄道車両や航空機に比べ安く、道路など地上設備を自前でもたないことで初期投資が低いことが要因として考えられる。規制緩和によるバス会社間の競争の激化もまた理由の 1 つである。それゆえ、近距離路線ではビジネス客も多く利用するが、中長距離路線では学生のように時間的には余裕があり、金銭的には余裕がない利用者が中心となる。第 4 回全国幹線旅客純流動調査⁴によると、平日では高速バスの利用者の 22% が 20 歳代の利用であり、全交通機関の平均 13% よりも高い割合を示している。

⁴ 国土交通省が行う全国の幹線交通を利用した旅客流動を把握するための調査。第 4 回は 2005 年に行われた。

(3)高速性

言うまでもないことであるが、法定最高速度を超える高速運転は難しい。高速バスの車両が該当する大型乗用自動車は、一般道では 60km/h、高速道路では 100km/h が法定最高速度である。また、路線が長距離になるほど所定の時間よりも遅延する可能性が高い。これは、天候などの気象条件や高速道路の集中工事、突発的な交通事故の発生による渋滞・通行止めなどによるものである。さらに、バスターミナルやその周辺の道路が十分に整備されていない場合、市街地でも遅延する可能性がある。そのため、バスは高速性や定時性という点では劣っているといえる。

(4)路線

極端に言えば、大型車両が走行できる道路があれば、自由に出発地や到着地、途中経路を設定できる。先に述べたように最小輸送規模が小さいので、乗客のニーズを満たすきめ細やかなルート設定が可能である。固定費用⁵や埋没費用⁶が低いことから、市場への参入・退出が容易に行えることもこの特性に拍車をかけている。バス車両を小型化し、奥地への運行を行っている路線もある。ただ、バスターミナルの整備が遅れている地域があり、柔軟な路線設定に支障をきたしている事例もある。

(5)利用システム

高速道路を走行するには安全性を確保するため、法律によって立席乗車は認められていない。そのような理由から所要時間が 1～2 時間の短距離路線では、定員制が採用されている。予約は不要であるが、座席定員に達すると補助席を利用するか、次の便を待つことになる。京王電鉄バス・富士急行・山梨交通が運行する新宿 - 甲府線では、「Suica」「PASMO」による乗車が可能であり、ICカードを利用したサービスが提供されている路線もある。長距離路線では、東名高速道路や名神高速道路を走る高速バスのように予約不要な場合もあるが、一般的に事前に座席を予約する座席指定制を採用している。

⁵ 経済学の用語。「企業が商品を生産しなくても必要とされる費用」(武隈慎一[1999])

⁶ 同上。「事業に投下した資金のうち、事業の撤退または減少によって、回収できない費用」(伊東光晴[2004])

(6)車内設備

短・中距離用と長距離用では車内設備に差が生じる。短・中距離用のバスでは、2-2の横4列の座席が一般的である。定員の確保と製造・メンテナンスコストを下げするために、トイレは設けられていないことが多い。長距離用や夜行用のバスでは、乗り心地やプライバシーの観点から1-2や1-1-1など横3列の座席が用いられる。トイレは完備されているが、洗面所が独立して設けられているわけではなく、トイレの手洗いで洗顔を行う。

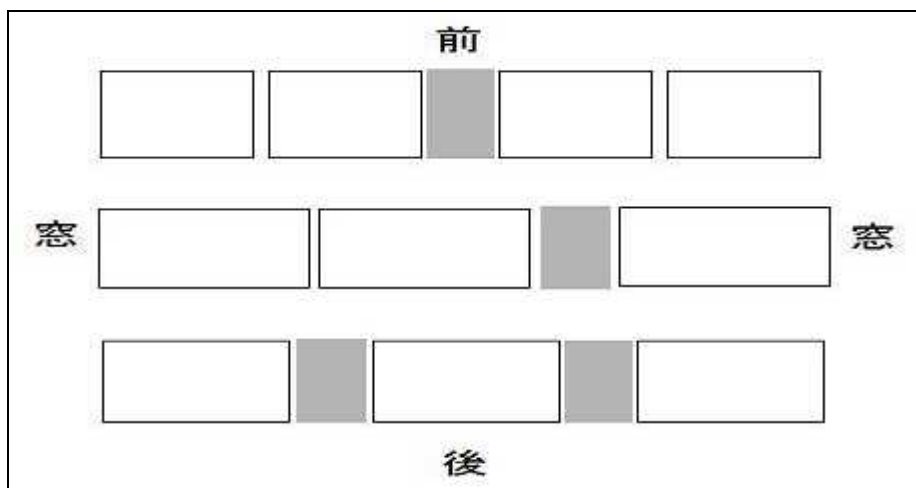


図 3-1-4 上から 2-2、1-2、1-1-1 型の座席配列（グレーは通路）

3. ツアーバスの沿革

1981年に北海道の銀嶺バスと他の1社の貸切バス事業者が、札幌 - 稚内間において、銀嶺バスの子会社の旅行代理店（北都観光）が貸切バスをチャーターする形で、会員制定期輸送を開始したことがツアーバスの起源とされている。1984年には、札幌 - 留萌間においても同種のサービスが開始されるが、同区間は既存の乗合バス事業者と競合する区間であったため、北海道運輸局は運行停止命令を出した。銀嶺バスは運輸省に対して行政訴訟を起こしたが後に訴訟を取り下げ、1985年に同区間の運行を停止した。1985年以降、前述したとおり高速バス市場への参入が容易になったことから、ツアーバス形態による運行の動きは鎮静化した。

2000年に道路運送法が改正され、乗合バスに先立ち貸切バスの参入規制が緩和された。これを契機として、京阪神各地と東京及び首都圏のテーマパークを結ぶ区間を皮切りに、全国でツアーバスが増加した。このようなツアー

バスの伸張の背景として、旅行代理店と貸切バス事業者が新たなビジネスチャンスとして積極的に参入したこと、インターネットの普及によって容易に乗車券の販売が出来るようになったこと、既存の高速バス事業者を意識して非常に安い料金設定をしたことなどがあげられる。国土交通省も、通達（国総旅振第 101 号、平成 18 年 6 月 30 日付）の中で、ツアーバスを容認する判断を示した。

ツアーバスの登場は、高速バス事業者にとって強力な競争相手の出現に他ならなかった。安定した需要を得ることが出来る高速バスは、バス事業の中でも比較的高い利潤をあげることが可能であった。しかし、格安な運賃を武器とするツアーバスとの価格競争を強いられるようになると、高速バスの収益性も落ちることになった。そのため先程述べた高速バスの輸送人員の減少を引き起こし、黒字路線に特化するために不採算路線の廃止や収益性の高い新規路線の開拓など、高速バス事業の見直しが進められることになった。

4. ツアーバスの概要

高速バスの特性とツアーバスの特性には大きな相違点はない。しかし法律上の扱いが異なるため、以下の表 3-1-5 に示した相違点を挙げる事ができる。

項目	高速バス	ツアーバス
事業（運行）計画	作成と提出を義務づけ	義務づけられていない
運行形態	事業計画による通年運行	季節により、増減便できる
運行の休廃止	30 日前までに国土交通大臣に届け出	届出の必要なし
最小輸送（催行） 定員	定められていない	定められている
運賃・料金	届出制運賃	貸切バス借り上げによる 契約運賃
停留所	事業計画に停留所の位置 の明記を義務づけ	警察や道路管理者と協議 していない場合が多い

表 3-1-5 高速バスとツアーバスの違い（堀内重人（2008）『高速バス』
グランプリ出版を参考）

運行計画の作成・提出の義務がないため、運行中に運転士の判断により、渋滞している高速道路から空いている一般道路へ下りることができるなど柔軟な経路変更ができる。しかし、運行計画によって停留所が定められていないため、正規のバス乗り場から発着しない場合が多く、利用者にとって乗り場がわかりにくいことや安全上問題があるといったデメリットもある。

季節によって柔軟な増減便が可能であるため、顧客のニーズに見合った運行が可能である。そのかわりに、航空のように季節により運賃の変動がある。また、ツアーという形態をとるため、事前に最小催行定員に達しない場合には、運行そのものが中止になる可能性がある。そのため、変更やキャンセルの制約が大きく、当日の乗車券購入は難しい。

5. 鉄道とバスの比較

(1) 所要時間・価格

ここでは、都市間輸送でJRの特急と高速バスによる激しい競争が行われている九州地区、とりわけ福岡 - 大分間を取り上げて鉄道とバスの比較を行う。なお、所要時間・運行頻度は平日の日中（10時～17時）のダイヤを参考にした。

会社 名称	J R九州 ソニック	大分バス他4社 とよのくに号 (スーパーノンストップ便)
比較区間	博多 - 大分	博多駅 - 大分(新川)
所要時間	2時間～2時間15分	2時間33分
運行頻度	2本/h	3本/h
普通価格	5,750円 ⁷	3,100円
回数券使用	2,500円 ⁸	2,000円 ⁹

表 3-1-6 福岡 - 大分間における鉄道と高速バスの比較

(『JTB時刻表』、大分バスHPより作成)

⁷ 運賃 + 指定席特急料金。(通常期)以下、特急・新幹線の価格はこれで表記する。

⁸ 4枚きっぷ(指定席用)10,000円の1枚分の価格。他に2枚きっぷ(指定席)6,000円がある。

⁹ とよのくにきっぷ(4枚つづり回数券)8,000円の1枚分の価格。他に往復・ペア乗車券5,500円がある。

まずは、所要時間及び運行頻度の比較を行う。博多を毎時 01 分に出発する「ソニック」は別府・大分で「にちりん」と接続する停車駅を絞り込んだ速達タイプ、毎時 20 分に出発するものは速達タイプが停車しない宇佐などにも停車する途中駅の利便性を考慮したタイプとなっている。前者は 2 時間、後者は 2 時間 10～20 分で博多 - 大分間を結ぶ。対する「とよのくに号」(スーパーノンストップ便)は、毎時 3 本すべてが博多・天神と大分市街地を直結する速達タイプであり、各停タイプの「とよのくに号」はこの 3 本とは別に運転されている。所要時間は、バス全般にいえる時間の不確実性に加え、所要時間自体でも「ソニック」に劣っていることを考えると不利である。しかし、出発地や目的地にもよるが、「とよのくに号」は福岡市の中心部である天神を経由することを考えると、ほぼ互角の争いである。

次に価格を比較してみると、普通価格は「とよのくに号」の方が圧倒的に安い。しかし回数券を使用すると、両者の差は 500 円とごくわずかになる。所要時間と同様に価格でも拮抗しており、両者とも相手を意識した価格設定を行っていることがわかる。

この事例以外にも、鉄道とバスが競合している区間として、東京 - 水戸間や大阪 - 高松間などを調査したが、所要時間では鉄道が勝り、価格では高速バスが勝るという傾向で一致していた。このような区間では既に「時間なら鉄道、価格ならバス」のようにすみ分けがなされているといえる。利用者が所要時間と価格のどちらを重視するのかによって優劣は決まる。無論、往復同一の交通機関を使う必要性は全くなく、往路は定時性がある鉄道、復路は価格が安いバスといった使い分けも十分に考えられる。他方で、事例にあげた福岡 - 大分間では、鉄道会社・バス会社共に自らの弱点 鉄道の場合は価格、高速バスの場合は時間を克服すべく、前者では割安な回数券を設定することによって、後者では速達タイプの運行頻度を多くすることによって競争力を高めており、両者の所要時間差・価格差はごくわずかとなっている。福岡 - 大分間のようにほぼ互角といっても良い区間では、利用者の支持を得るために、両者が激しい競争を今後も行っていくであろう。

(2) サービス

ここでは、サービスの中でも、客観的な比較がしやすい「予約サービス」を中心に取り上げる。鉄道の予約サービスは第 2 部で既に触れているので、高速バス・ツアーバスの概要で取り上げたバスの予約システムについて具体的に記述した後、比較を行う。

座席指定制の高速バスでは、バス会社や旅行会社の窓口を利用して乗車券を購入するのが一般的である。バス会社の窓口は、主にバスターミナルにある。JRバス北海道以外のJRバスの場合、全国のJRの駅に存在するみどりの窓口でも購入が可能である。旅行会社で購入する場合は、JRや航空とは異なり、高速バスの運賃以外に「取扱手数料」が徴収されることもある。小田急バスの乗車券を小田急トラベルで購入するなど、バス事業者の系列の旅行会社で購入する場合は、取扱手数料は徴収されないことが多い。また、JRの指定券を取り扱う旅行会社で、JRバス系列の高速バスの乗車券・指定券を発券する場合はJR券の発券とみなされ、手数料が不要となる場合が多い。

最近では、パソコンや携帯端末によるインターネット上での予約サービスも増えている。インターネットで予約した場合、割引運賃が適用され、窓口や電話で予約するよりも割安になる場合が多い。バス事業者のホームページはもちろんのこと、九州のバス事業者が共同で運営している楽バス (<http://www.rakubus.jp/>) のように複数事業者が運営するホームページや、発車オーライネット (http://www.j-bus.co.jp/new_module/index.html) のように、バス会社以外が運営し運行会社の枠を超えて空席照会や予約ができるホームページなどがあり、利用者はその用途に合わせて様々なホームページで高速バスの予約が可能である。決済は、クレジットカード、コンビニのレジや情報端末といった手段がある。ツアーバスの場合、バスターミナルに窓口がない場合が多いので、インターネットによる予約が主流となる。高速バス・ツアーバス問わず、予約の変更・取り消しは、みどりの窓口が利用できるJRバスを除き、バス事業者や旅行代理店の窓口や電話で行わなければならない場合が多い。

次に、JRと高速バス・ツアーバスの予約サービスを比較する。人間が対応する窓口の予約は、全国に展開しているみどりの窓口が利用できるJRの方が便利である。みどりの窓口が利用できるJRバス以外のバス会社は、みどり窓口以上に窓口を展開するのは困難である。インターネット上の予約では、会社によって細かい違いはあるが、パソコンだけでなく携帯端末でも予約が可能な点や無料の会員登録が必要となる点では両者概ね共通である。決済方法の相違点として、高速バス・ツアーバスがコンビニでの決済が可能であるのに対して、JRは対応していないという点を指摘できる。利用者にとって、多様な購入手段が用意されるに超したことはない。JRの今後の対応に期待したい。

座席や乗り心地の比較についても言及しておく。鉄道、高速バス・ツアーバス共に座席は千差万別であり、一概にどちらがよいと言い切ることはできない。乗り心地に関しては、バスの場合走行中の振動が欠点とされている。鉄道も走行中の振動が皆無であるとは言えないが、高速運転中のバスに比べると優れている。

6.まとめと展望

国鉄末期からJR初期にかけて、鉄道は高速バスに対して様々な施策をうった。現在でも、九州のように互いを意識した価格・サービス競争が依然として続いている地域もある。しかし、「鉄道VSバス」という構図は、過去の話となりつつある。「時間なら鉄道、価格ならバス」のように、すみ分けがなされていると思われるケースは少なくない。鉄道は中・長距離での航空との競争、高速バス・ツアーバスは同業他社やマイカーとの競争に主軸を移している。ただ見方を変えれば、鉄道・バス事業者が共存を図ってすみ分けしているのではなく、利用者が賢く使い分けしている結果、すみ分けがなされているともいえる。インターネットが広く普及している今日、利用者は交通事業者のホームページや経路探索サービスで容易に両者の所要時間や価格を比較できる。今後も利用者からの支持が得られるように、鉄道・バス共に特性を活かした都市間輸送と競争を展開するであろう。



図 3-1-7 新宿高速バスターミナルに停車中の高速バス