

東京圏/北九州圏間における旅客流動の構造変化

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

毎年、運輸省は、わが国を16のブロックに分けた地域間の旅客流動の状況を公表している。それによれば、東京圏(1都3県、以下同じ)と北九州圏(福岡、佐賀及び長崎県、以下同じ)との間の輸送量は、7~8百キロ以上離れている地域間の輸送量の中では、東京圏と北海道間の輸送量と並び、飛びぬけて大きい。

東京圏と北九州圏間(以下、東京/北九州という。)の距離は、東京圏と北海道間とほぼ同様、約1千キロであるが、東京/北海道の場合と異なり、両地域の間近畿、東海など人口・経済の大集積があるにもかかわらず、両地域間の年間旅客数は往復で1千万人近く、1日平均3万人弱の往来がある。

そして、両地域間には、航空、新幹線、在来線寝台列車、高速バス及び大型フェリーといった交通機関が、それぞれわが国最高水準のサービスを、長年にわたって日々提供し、他の地域間においてはみられない多様なサービスが共存しており、移動者は、様々なモードの中から好きな交通機関を選択できる。

ところが、最近、両地域間の旅客輸送構造が大きく変わろうとしている。変貌をもたらす最大の要因は、羽田空港の拡張による羽田/北九州圏各空港間、とくに羽田/福岡空港間の便数増による輸送力増強と、98年9月に低運賃を武器に登場したスカイマークエアラインズ(以下、スカイマークという)の新規参入である。これに加え、99年、相次いで発生した山陽新幹線をはじめとするトンネル・コンクリート落下事故の影響も無視できない。

表1に示すように、航空は近年、東京/北九州の旅客の8割以上を輸送しており、その優位は揺るぎないところであるが、上記の事象は、両地域間の輸送構造を変える大きな要因になろうとしている。

表2は、両地域間で旅客輸送サービスを提供している交通機関のサービス水準を時系列で示したものであるが、新規参入に際しスカイマークが設定した運賃13,700円は、低運賃をセールスポイントにしている夜間高速バスやフェリ

表1 東京圏 北九州圏 交通機関別旅客流動量の推移 単位:千人

	70年	75年	80年	85年	90年	95年	96年	97年
航空	585	948	1,768	2,159	3,355	3,887	4,071	4,252
国鉄・JR	1,018	1,696	988	1,039	1,097	716	727	654
乗合バス					9	21	23	22
貸切りバス						16		
旅客船		10	1	2	2	2	2	2
合計	1,603	2,654	2,757	3,200	4,463	4,643	4,823	4,930

出所:運輸省情報管理部「旅客地域流動表」
注:北九州圏 東京圏の流動量は、各年度ともほぼこの表に示す流動量に近い。
ちなみに、97年度の流動量合計は、4,985千人である。

表2 東京圏 北九州圏 交通機関別サービス水準の推移

	航空(羽田 福岡)				新幹線(東京 博多)				寝台特急(同左)		高速バス(新宿/天神)			フェリー(東京FT/新門司FT)		
	運賃	所要時間	頻度	始発, 終発	運賃	所要時間	頻度	始発, 終発	運賃	頻度	運賃	所要時間	頻度	運賃	所要時間	頻度
72年	13,800	1h35m	6便	8時, 20時	6,260	10h24m	3便	6時30, 12時	5,960	6列車						
81年	24,800	1h40m	17	7時30, 20時10	17,300	6h40m	12	6時, 17時	17,700	4				14,000	36h30m	1便
85年	27,100	同上	20	7時, 20時10	20,000	6h26m	11	6時, 16時	26,100	4				14,000	同上	1
90年	25,350	同上	23	7時, 20時10	21,300	5h47m	14	6時, 17時36	26,570	4	15,000	14h20m	1便	14,000	36h40m	1
95年	25,350	同上	28	6時40, 20時10	23,100	5h04m	14	6時07, 18時56	26,570	2	15,000	同上	1	14,000	33h50m	1
99年	27,050	同上	37	5時55, 20時10	23,560	4h49m	14	6時, 18時52	27,240	2	15,000	同上	1	14,640	同上	1

スカイマークの運賃:98年10月 13,700円,99年9月 16,000円

出所:市販の時刻表による。

注:運賃は、円。所要時間は、h=時間、m=分。始発、終発は、時 分をそれぞれ表わす。

航空の運賃は、正規平常時運賃。新幹線の運賃は、最速の通常時指定普通運賃。寝台特急の運賃は、A寝台下段の運賃。フェリーの運賃は、2等寝台の運賃。

一の運賃よりも更に安く、この区間の利用者のほとんどがスカイマーク便を選択しかねない低運賃であった。そのうえ、既存航空企業3社もスカイマーク便と時間帯が接近した便の運賃を競争可能と思われる水準に引き下げたので、低運賃で利用できる便数はかなりの数になり、競争環境は一変し京王電鉄が高速バスから撤退したため、高速バスは西鉄による単独運行になっている。スカイマークは、99年9月から16,000円に値上げしたが、他のモードにとって依然として手ごわい運賃水準であることに変わりはない。

現在のところ、地域間旅客輸送量に関する統計は、97年度までしか公表されていないので、スカイマーク登場による輸送量の変化の全貌を知ることはできないが、98年度航空輸送統計年報によれば、図1のとおり、99年1月～3月の福岡空港を除く北・中九州各空港と羽田との輸送量の前期比がほぼ横這いであるにもかかわらず、羽田/福岡間の輸送量は10%の増加となっており、同路線の運賃値下げと輸送力増強の影響が現れ始めているといえよう。

空港間の輸送量の変化の一端は上記のとおりであるが、筆者にとってより関心があるのは、鉄道及びバスへの影響である。残念ながらこの点に関しては、他交通機関の輸送実績が入手できる、98年度旅客地域流動表が公表される本年秋まで待つしかない。

民営・分割化以来、JR西日本及びJR東海は、新幹線の高速化に努めてきた。その成果は、表1にあるとおり、85年との対比で1時間40分程度短縮し、東京/博多間を5時間

前後で運行できるようになった。しかし、一般に、人は同じ乗り物に3～4時間以上乗り続けると苦痛に感じるといわれている。事実、表1によれば、東京/博多間の新幹線所要時間が持続的に短縮し、東京/北九州間の総輸送量が増加しているにもかかわらず、鉄道の輸送量は減少傾向を続けている。

このことは、航空の所要時間1時間40分との対比において、5時間を要する新幹線の乗車時間は、競争上越え難い弱点であることを示しているのだろうか。そして、表1が示している過去30年近い航空優位の趨勢に加え、北九州圏の中核である福岡空港と羽田空港間の航空サービスが、運賃、頻度、輸送力のいずれについても鉄道より更に有利になった昨今、両者の分担率にどのような変化が発生しているかぜひ知りたいところである。

また、片道年間2万人(約70人/日)以上と、バス2台分以上の需要がある夜間高速バスに対する影響についても重大な関心をもたざるを得ない。いずれにしても、今回の羽田/福岡航空路線の競争力強化は、競合する全交通機関に多大の影響を与えること必至である。

このように、他の交通機関が厳しい環境下に置かれている最中に発生した新幹線トンネル事故は、新幹線利用者に不安感を与え乗車を躊躇させる要因になっている。JR西日本には万全な対策により信頼の揺らぎを一刻も早く解消し、競争力回復に邁進されんことを切に期待したい。

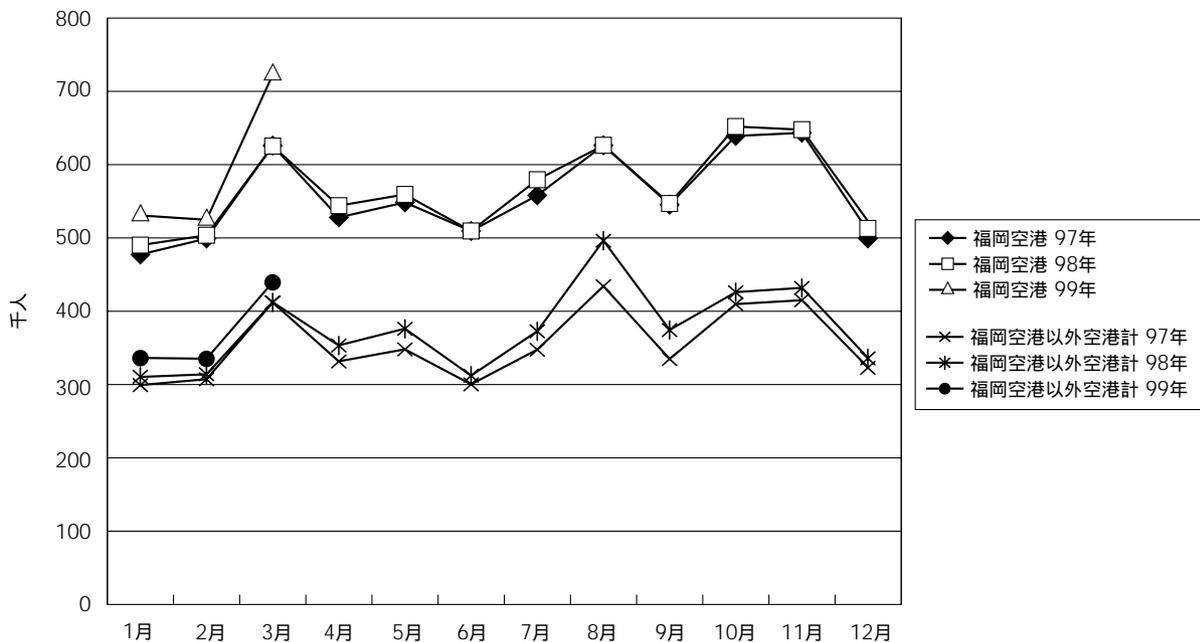


図1 福岡空港及びその他北・中九州空港と羽田空港間の月別旅客数の推移
出所：運輸省情報管理部「航空輸送統計年報」

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no07.html>