

高速バスの時系列動向 —東北地方を対象として*

A Time-series Analysis on Expressway Bus in Tohoku Region*

野澤 誠** ・ 日比野 直彦*** ・ 森地 茂****

By Makoto NOZAWA** ・ Naohiko HIBINO*** ・ Shigeru MORICHI****

1. はじめに

高速バスは、東京オリンピックが開催された1964年に名神高速道路の開通を機会に最初の路線が開設されて以来、高速道路網の整備とともに発展を重ね、現在では、全国で200社、系統数延2、010系統の高速バスサービスが提供されており、利用者数は79、048万人に達している¹⁾。

我が国の公共事業における規制改革の動きは1990年代に入って本格的に進められ、特に1993年の臨時行政改革推進審議会（第3次行革審）の最終答申（1993年10月）において、公的規制の抜本的緩和の実現に向けた具体的取り組みの必要性が提言され、道路旅客輸送分野では2000年2月に貸切バスの規制緩和が行われ、2002年2月に乗合バス事業とタクシーの規制緩和が行われた。

乗合バスの利用者の減少傾向が続くなか、高速バスは、輸送需要が伸びている路線が多い。規制緩和やインフラ整備、また、他モードの整備が展開されたことにより、高速バス市場を取り巻く環境は大きく変化してきている。高速バスのこれまでの動向や規制緩和についてまとめたものはや政策についてまとめたものは廣野²⁾、鈴木³⁾、寺田⁴⁾、などがある。ここでは、高速バス市場のマクロ的な推移や規制緩和によって行われた新規参入の事例についての分析が行われている。しかし、マクロ的な視点や定性的なものが多い。そこで、本研究においては、既存の路線毎の統計データを整理することによりバス事業への規制緩和や高速道路整備、新幹線開設の高速バスへの影響の時系列分析を行い、規制緩和、インフラ整備、他モードの整備状況の高速バスへの影響について把握することを目的とする。

* キーワーズ：公共交通計画、高速バス、バス事業規制緩和政策

** 正員 修(開発政策)、(株)オリエンタルコンサルタンツ
(東京都渋谷区南平台町16-28 TEL 03-6311-7552
E-mail nozawa@oriconsul.co.jp)

*** 正員 博(工) 政策研究大学院大学助教授
(東京都港区六本木7-22-1 TEL 03-6439-6215)

**** 正員 工博 政策研究大学院大学教授
(東京都港区六本木7-22-1 TEL 03-6439-6217)

2. 分析データ

入手可能な路線別高速バスデータは、東北運輸局から発表されている管内高速バス輸送実績のみであるため、本研究では東北地方を発着する高速バスを対象とする。なお、入手できた期間は平成元年～18年の18年間であり、内容は路線毎の年間運行便数、年間輸送人員、年間運行日数である。運賃、所要時間、運行会社については高速バス時刻表⁵⁾から用いる。

3. 高速バスの概要

高速バスの運行系統数の変化を図1に示す。全体的な傾向としては増加傾向にあるものの、夜行便については1990年後半には一時減少傾向にあり、2000年以降増加傾

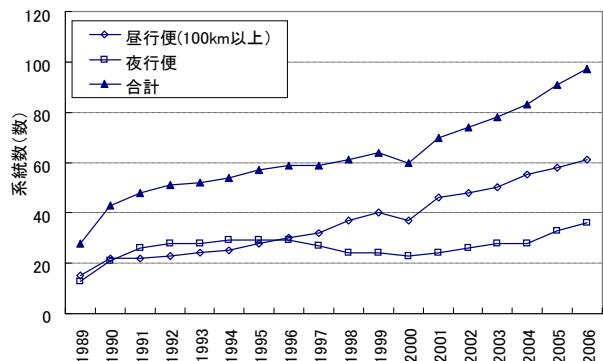


図1 運行系統数の推移

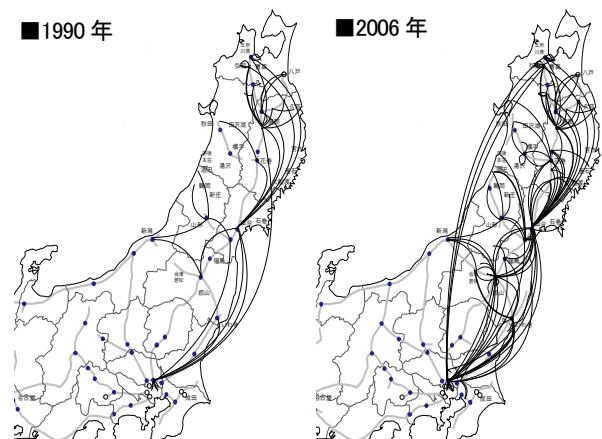


図2 路線網の経年変化(昼行便100km以上)

向に転じている。系統数の変化の一例として昼行便の路線網の変化を図 2 に示す。

図 3 は、運行系統の新設・廃止状況を表したものである。1990 年後半には夜行便は新設がなく、廃止が多く見られたが、昼行便は多数新設されている。2000 年以降は夜行便、昼行便共に新設が増える一方、2004 年頃から廃止される昼行便があるが、これは 2000 年以降に新設された系統が廃止されている。

高速バスの系統数の変化は、夜行便、昼行便で特徴が異なる。全体としては増加傾向にあるものの、詳細な要因は明らかではない。そこで、高速バスに影響を与えていると考えられる高速道路整備、新幹線開設、規制緩和等の影響を個別に分析を行う。対象のイベントを表 1 に示す。

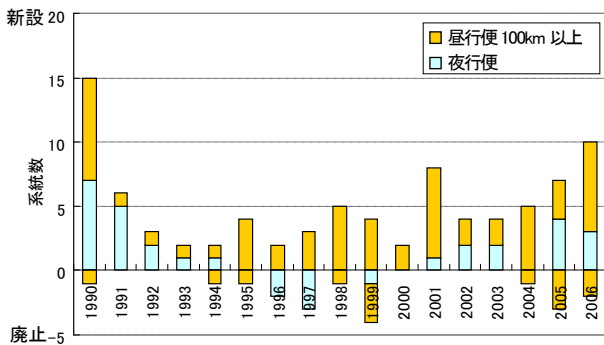


図 3 運行系統の新設・廃止

表 1 対象イベント一覧

西暦	事柄
1995	磐越自動車道開通(いわき～郡山)
1997	磐越自動車道全線開通 秋田自動車道開通 秋田新幹線開設
1999	山形新幹線延伸(～新庄)
2000	貸切バス規制緩和
2002	東北新幹線延伸(～八戸) 乗合バス規制緩和

4. 高速道路整備の影響

1990 年以降に東北地方に開通した主な高速道路に、磐越自動車道(いわき～郡山間、新潟～郡山間)、秋田自

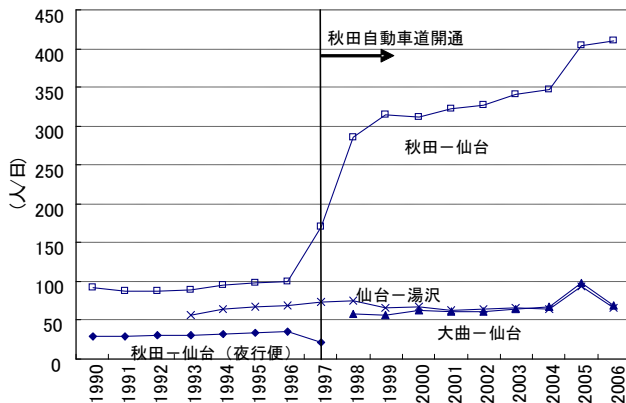


図 4 輸送人数の推移 (秋田自動車道)

動車道がある。開通に伴い高速バスの系統によっては、所要時間を大幅に短縮、運賃低下が起こっている。その所要時間の短縮により、夜行便が廃止される系統があるものの、昼行便の輸送人員が大幅に増大しルート全体としては需要が増加している傾向がみられる。図 4 は秋田自動車道を通る高速バスの輸送人員の推移を表したものである。これによると、秋田-仙台間の高速バスは、夜行便については廃止されるが、夜行便の輸送人員以上に昼行便の輸送人員が増加している。

5. 新幹線開設の影響

図 5 は秋田新幹線の開通と山形新幹線の新庄延伸、東北新幹線の八戸延伸が高速バスの輸送人員に与えた影響を示したものである。秋田新幹線の開通では、秋田-新宿線夜行便は、輸送人員は減少し、その後も減少が続いたが、2002 年以降増加基調に転じている。1999 年の山形新幹線の新庄延伸では、同様のルートを通る浜松町-新庄線夜行便は、輸送人員は一時的に減少したが、2002 年には回復し、新幹線開通前以上に増加している。2002 年の東北新幹線の八戸延伸では、東京-八戸線夜行便は、輸送人員が大きく減少しているものの、減少後は大きな変化はみられない。

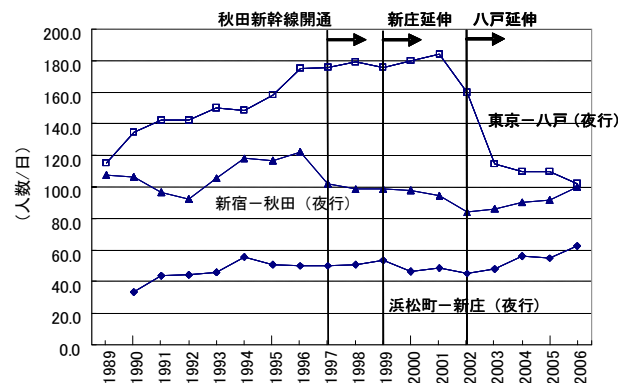


図 5 輸送人数の推移 (新幹線)

新幹線の開設・延伸前の各モードの利用者の利用目的のシェアをみると、新幹線利用者の目的は仕事の割合がどの路線も 4 割を越えるのに対して、高速バス利用者の目的は仕事以外の観光や私用が多く、仕事以外の目的で 7 割以上を占める。このように利用目的が異なることから、新幹線の影響が限定的、あるいは影響を受けなかったものと考えられる。

6. 規制緩和の影響

(1) 貸切バス

2000 年に貸切バスの規制緩和が行われた。この規制緩和以降急速に事業者数は増えているが、特に車両数 10 両

以下の小規模な事業者数が増えることで全体の事業者数が増えている。近年、この貸切バス事業者によるサービスで、乗合バス事業による高速バスと同様に都市間の移動のみをサービスするツアーバスと呼ばれる形態が増えてきている。統計データとして把握することはできないものの、このようなサービスはインターネットを通じて販売している事例が見られることから、HP、ヒアリングから東北地方への参入状況を整理した。主な路線としては、東京圏から青森、秋田、仙台への3ルートあり、2004年から2006年頃にかけて参入している。ツアーバスの代表的な3ルートを対象に、規制緩和前後で高速バスのサービス水準（系統、価格）にどのような影響を与えたかについて分析する。

表 2に各ルートの系統の変化の一覧を示す。なお、ハッチングの部分は2001年以前の系統を表す。

a) 東京圏－青森

規制緩和以前の2001年では、このルートには全体で4系統あったものが、2006年までには高速バス事業のみで8系統に増えた。これまで、このルートの運行は弘南バス・京浜急行電鉄とJRバス関東・JRバス東北・弘南バ

ス・京浜急行電鉄による共同運行のみであったが、2006年までには弘南バス単独による運行と国際興業・十和田観光電鉄の共同運行による系統が新たに新設されている。また、新たに昼行便の運行も開始されている。価格についても大幅な変化がみられる。2001年までは復割引を使っても9000円前後であった運賃が2004年頃から期間限定であるが5000円まで下がっている。これらの運賃低下の理由としては、昼行便については、新たな需要を確保するため、夜行便についてはツアーバスの影響によるものである。

b) 東京圏－仙台

規制緩和以前の2001年では、このルートには全体で3系統あったものが、2007年までには高速バス事業のみで10系統に増えた。これまで、このルートの運行は東北急行バスと東北急行バス・JRバス東北による共同運行のみであったが、2007年までには、これまでこのルートを行っていなかった会社が多数参入し、東京圏側では横浜や埼玉、仙台側では古川や石巻などの周辺都市の含めた系統の新設が増えてきている。価格についても変化がみられ、規制緩和前に貸切バスから高速バスへ参入してき

表 2 代表ルート系統一覧

【東京圏－青森】

発着地								運賃(円)		運行会社	備考
横浜	品川	東京	上野	弘前	五所川原	青森	片道	往復割引			
●	●	●	●	●	●	●	5500	4600	ツアーバス	2006年新設	
		●	●	●	●	●	8000	5000	弘南バス	2005年新設 2006年廃止	
		●	●	●	●	●	8000	5000		2006年新設	
		●	●	●	●	●	8000	5000		2006年新設	
		●	●	●	●	●	9900 →8900 (期間限定)	8750 →5000 (期間限定)	弘南バス 京浜急行電鉄	2002年新設 2004年価格変更 2006年廃止	
		●	●	●	●	●	9900	8750		—	
		●	●	●	●	●	10430	9000		—	
		●	●	●	●	●	10050	9000		—	
		●	●	●	●	●	10600	9250		2006年新設	
		●	●	●	●	●	10190 →10000	8750 →8500	JRバス関東 JRバス東北 弘南バス 京浜急行電鉄	2003年価格変更	
		●	●	●	●	●	10000	8500	国際興業 十和田湖観光鉄道	2002年新設	

【東京圏－仙台】

発着地								運賃(円)		運行会社	備考
横浜	新宿	浜松町	東京	埼玉	仙台	古川	石巻	片道	往復割引		
●	●	●	●	●	●	●	●	3500	2900	ツアーバス	2004年新設
		●	●	●	●	●	●	6210	5750	東北急行バス	—
		●	●	●	●	●	●	6210	5750		—
		●	●	●	●	●	●	3900	—		2007年新設
		●	●	●	●	●	●	3900	—		—
		●	●	●	●	●	●	6210	5750	東北急行バス	—
		●	●	●	●	●	●	6210	5750	JRバス東北	2003年新設
		●	●	●	●	●	●	6100 (泉中央)	5500 (泉中央)	JRバス東北	2005年新設
		●	●	●	●	●	●	6500	5500	JRバス東北 京浜急行バス	2005年新設
		●	●	●	●	●	●	5000	4200	日本中央バス 宮城交通(撤退)	2005年新設 2006年延伸
		●	●	●	●	●	●	5200	4680	日本中央バス	2005年新設
		●	●	●	●	●	●	6200 (仙台)	5550 (仙台)	京王電鉄バス 宮城交通	2006年新設

【東京圏－秋田】

発着地								運賃(円)		運行会社	備考
横浜	池袋	新宿	東京	横手	大曲	秋田	能代	片道	往復割引		
●	●	●	●	●	●	●	●	5500	4600	ツアーバス	2006年新設
		●	●	●	●	●	●	9450	8510 →8000	小田急バス 秋田中央交通	2003年価格変更
		●	●	●	●	●	●	10300	9270	国際興業 秋北バス	—

※ ●-----● 夜行便
●-----● 昼行便

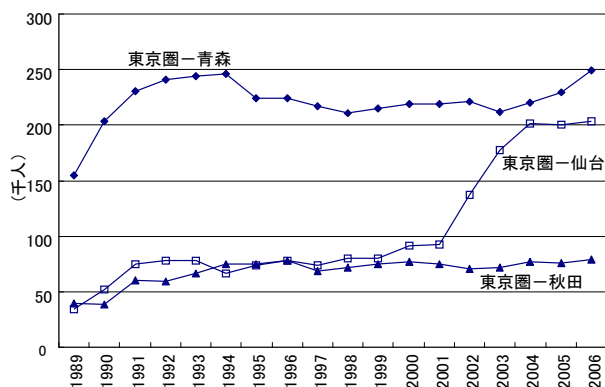


図6 輸送人員の変化

ている日本中央バスは、比較的安価な価格設定で新規システムを運行している。2007年には、規制緩和前から東北急行バスから運行されていた浜松町-仙台線にこれまでの3列シートよりサービスレベルの低い4列シートによる格安が設定された。この価格は3900円とこれまでの価格設定から大幅に値段を下げている。先行して低価格で参入してきたツアーバスの影響もあるものと思われる。

c) 東京圏-秋田

このルートは規制緩和前後で系統数の変化はみられなかった。価格についてのみ若干の値下げがみられたものの、ツアーバスの価格と比較すると以前大幅な価格差が存在する。

図6は、各ルートの輸送人員の変化を表したものである。特に需要が多いルートでは、系統数の増加や価格低下がみられた。東京圏-仙台ルートでは2004年にツアーバスが参入し、その後、高速バスの需要が伸び悩んでいる。他のルートについても2006年にツアーバスが参入していることから、今後、高速バスの需要にも影響がでるものと思われる。

(2) 乗合バス

2002年に乗合バスも規制緩和が行われ、高速バス市場でも新規参入があった。高速バスの新規参入については寺田⁶⁾によると、貸切バス事業者の富士交通が仙台-福島、仙台-郡山線に新規参入し、一方既存事業者のコンソーシアムは新規参入者と同様の価格設定を行ったこと、その後、既存事業者との運賃競争の結果、資金難に陥った富士交通は2004年8月に民事再生法申請を行い、その後減便、撤退したことを言及している。

他にも東北地方での新規参入は行われており、全部で5系統になる。2003年に桜交通が富士交通との共同運行により仙台-郡山線、仙台-福島線に参入している。また、桜交通は仙台-白河線、郡山-会津若松線にも参入し、全部で4系統運行していた。富士交通は上記以外に2004年に仙台-山形線に参入している。仙台-郡山線、仙台-福島線、仙台-山形線では新規参入時に既存の価

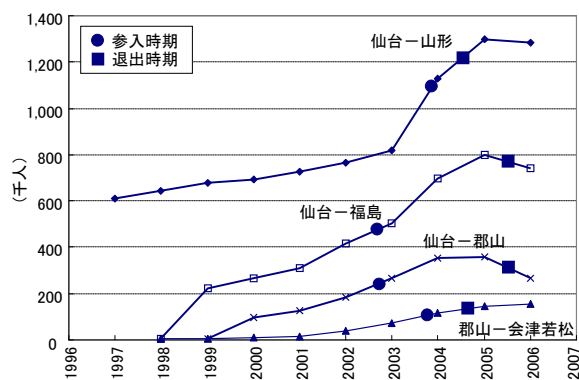


図7 新規参入系統の輸送人員の変化

格よりも10%~20%安い価格で参入している。これに既存会社は追随し、価格競争と体力勝負となり新規参入者はすべて撤退・運休となっている。新規参入者の撤退後は、既存会社は再び運賃の値上げを行っているが、参入前の価格よりは安価な価格の設定となっている路線が多い。図7は、新規参入系統の年間輸送人員の推移を示したものである。新規参入によって大幅に増便し、新規参入した系統の中で、運賃値下げが行われた路線は特に需要が伸びている。しかし、新規参入の撤退・休止後は、ルート全体では減便され、輸送人員は減少している。

7. おわりに

本研究では、高速道路整備、新幹線の開設、規制緩和等が高速バス市場に与えた影響を明らかにした。データ制約上、東北地域に限られたものではあるが、時系列のデータに基づきこれらの影響を精緻分析したことは大きな成果である。

また、乗合バスだけでなく、貸切バスの参入、乗合バスとの競争といった現状にも言及している。乗合バス事業と貸切バス事業は参入の際の条件が異なることから、競争に歪みが出るといった問題を指摘できる。本研究では、規制緩和による安全面の影響に関する分析までは至っていないが、今後の課題として、価格競争が安全面に与える影響等の分析が考えられる。

参考文献

- 1) 社団法人 日本バス協会 HP : <http://www.bus.or.jp/>
- 2) 廣野恵夫：成熟期を迎える高速バス，運輸と経済 第56巻 第2号，1996。
- 3) 鈴木文彦：高速バスの現状と今後の課題，高速道路と自動車 第45巻 第10号，2002。
- 4) 寺田一薫：バス事業への新規参入と規制緩和後に残された制度上の課題，運輸と経済 第65巻 第4号，2005。
- 5) 弘済出版社 交通新聞社：高速バス時刻表
- 6) 寺田一薫：規制緩和結果の検証-乗合バス市場，国際交通安全学会誌 Vol.29 No.1。