

新幹線と航空の特性とコロナ禍における現状

Characteristics of Shinkansen and aviation and the current situation in Corona

小林 茂¹

Shigeru KOBAYASHI (Infrastructure Management Research Institute, Managing Director)

新幹線と航空はともに高速輸送を行う機関である。新幹線は昭和39年10月に東京-新大阪間の開業をはじめとしそれから57年を経た今日、北は北海道の新函館・北斗から九州の鹿児島中央までが完成、2023年度の北陸新幹線敦賀開業、2031年度の北海道新幹線札幌延伸に向けて工事が進んでいる。一方航空は昭和34年4月羽田空港のジェット化をスタートに拠点空港のみならず、地方管理空港などのジェット化が進み、北は北海道の利尻空港から南は沖縄県の与那国空港までネットワークが出来上がっている。利用者数は令和元年度、新幹線430万人、国内航空で101百万人に達している。

本頁では新幹線と航空の特色、コロナ禍の状況について述べる。

1. 新幹線と航空の60年

- 戦後国策で推進された空港整備と航空輸送及び高速道路整備
- 政府の反対を押し切って国費で建設された東海道新幹線
- 1959年(昭和34年)東海道新幹線着工、羽田空港ジェット化
- 東海道新幹線の成功、5年半で建設、3年で黒字化、7年で投資回収
- その後財源のない新幹線建設の停滞と苦悩。

2. 新幹線と航空の特性の相違

- 新幹線と航空は競合というより役割分担
- 新幹線の特性
 - ・ 大量輸送力、定時性、安全性、省エネ、波動対応性。
 - ・ 投資効率、初期投資は大きい(運行効率は高い(運転士1名、車掌2名、自動改札)。
 - ・ 車両は国産で安価。のぞみ定員1,323名、40億円、@302万円/座席。
はやぶさ定員723名、35億円、@484万円/座席。
 - ・ 全JRの輸送人員の4.55%の新幹線が輸送収入の55.1%を稼ぎ出す。
JRは新幹線を除くと東京圏、大阪圏の一部を除いて在来線は全て赤字である。
- 航空の特性

- ・ 限られた輸送力、難定時性、エネルギー多消費、波動対応困難。
- ・ 巨額な空港整備費、著しく高価な機材、多くの運航要員、巨大な装置産業でありながら労働集約型産業である。
- ・ 機材は輸入で高価、@5千万円1億円/座席。

3. コロナ禍で国際旅客需要消滅、国内旅客需要激減、貨物輸送の増加

- 国際航空旅客需要の消失、国内航空旅客需要の激減
 - ・ 我国の国際航空旅客数は2020年4月緊急宣言以降5月3日の週2019年比1.6%。その後も低迷が続き5月前後。国内旅客数は4月26日の週の5.3%をそこに徐々に回復に転じGOTOキャンペーンのピーク11月15日の週58.8%まで回復したがその後の12月28日同キャンペーンの全国一斉停止で再び下落。
 - ・ 国土交通省航空輸送統計によると、2020年の国内線利用者は前年と比べ56.2%減の4673万人。国際線は81.4%減の436万人。
 - ・ IATA(国際航空運送協会)2020年の世界の国際旅客需要は前年比75.6%減、旅客輸送容量の単位であるASK(available seat kilometers:総座席数x輸送距離)は68.1%減、座席利用率は19.2ポイント減って62.8%。
- 装置産業かつ労働集約型事業である航空会社の苦境
 - ・ 急激な需要の喪失に対してコストに占める機材費、人件費など固定費の割合の大きい航空会社はすぐには対応できず巨額な赤字。2021年3月期決算、ANA経常損失4,514億円、

¹ 一般社団法人インフラ経営研究所 専務理事

JAL3, 493 億円、スカイマーク 299 億円、エアドゥ 131 億円、ソラシド 96 億円。

- ・ 世界の航空会社は 2020 年 1 年間で提供座席数を 51%削減し、乗客数は 28 億 5100 万人減少。世界全体で総額約 3910 億ドル (40 兆 6014 億円) の潜在的な旅客収入を喪失した。財務上の損失は 3700 億ドル(ICA0、国際民間航空機関)。
- 自粛などによる国内移動の制限に寄る新幹線旅客需要の激減
- ・ 東海道新幹線旅客数 2020 年度対前年比 33%、2021 年 4 月 7 月対前前年度比 36%。
- ・ 山陽新幹線旅客数 2020 年度対前年比 35%、2021 年 4 月 7 月対前前年度比 43%。
- ・ 2021 年 3 月期決算、JR 東日本経常損失 5,798 億円、JR 東海 3,621 億円、JR 西日本 2,573 億円、JR 九州 193 億円。
- 医療関連貨物の急増と巣ごもり需要、海上輸送からの転移によると航空貨物の急増
- ・ 2020 年度→2021 年度 ANA 国際航空貨物 1,026→1,605 億円 (40%増)、単価@118→262 円/kg、JAL 貨物・郵便 926→1,288 億円 (41%増)。旅客便減少によるベリー貨物原を旅客機利用の貨物専用便で輸送急増。
- 新幹線などを利用した海産物等輸送の試み
- ・ かつて旧国鉄では手荷物(旅行用品)、小荷物と言った小口の荷物の列車による全国輸送サービスがあった。今日では東北・上越新幹線で荷物を輸送するサービスが列車、駅限定で行われているが、コロナ禍各地で実験的に行われつつある。

4. これから起きること

- ワクチン行き渡らずコロナ禍第五波、断続的な緊急事態宣言などと移動の自粛
- オリンピック需要の消滅、移動自粛の継続による航空需要低迷継続、新幹線の需要回復の遅れ
- 航空企業の再編。欧米ではルフトハンザ、エアフランスなど航空企業の事実上の一時国営化。韓国では大韓航空へアジア吸収
- 巨額赤字と巨大な借入を背負った企業が生き残れるか？
- 先が見えないリニア中央新幹線
- 12 年前、誰も信じなかった JAL 破綻

小林 茂氏

1949 年宮城県生まれ。1973 年に早稲田大学卒業後、北海道東北開発公庫 (現・日本政策投資銀行) 調査情報部長、日本政策投資銀行政策企画部長、中国支店長(広島市)、同行監事、北海道国際航空副社長、北海道糖業監査役などを歴任。2005 年には、難航していた株式会社 AIRDO の代表取締役役に就任し、経営再建を果たした。一般社団法人インフラ経営研究所専務理事(現職)。国土交通省地域づくり表彰制度審査委員などの公職、島を除き全市町村踏破、全都道府県庁所在地宿泊など海外 20 数カ国も含めて地域を多面的に観察。交通と地域振興を研究している。