

都市内公共交通の終夜運行に関する論点整理

運輸調査局 正会員 ○板谷 和也

1. はじめに

2013年12月20日、六本木・渋谷間で東京都交通局による終夜バスの試験運行が開始された。

日本では都市内の定時定路線型公共交通において終夜運行を恒常的に行っている事例はない。大晦日の初詣客に対応した鉄道各社の終夜運行など特定日に行われるものはあるが、これはイベント対策が目的であり日常的な行動に対応したものではない。朝まで継続して需要があると認められる日以外の通常の日、鉄道もバスも深夜帯に数時間、運行間隔を空けている。

しかし海外では、終夜運行を行う公共交通の路線が存在する都市は多々存在し、深夜帯の移動で一般的によく用いられている。たとえばロンドンでは、終日運行されるバス路線が多数存在するほか、深夜帯のみ運行されるバス路線もあり、全体として深夜帯にも稠密な公共交通ネットワークが張り巡らされている。またパリでは、深夜帯のバス路線は通常のルートとは別に設定され、「ノクティリアン」という愛称がつけられている。ニューヨークはロンドンと似た状況にあるが、バスのみならず地下鉄の一部路線についても終日運行されている。ここに挙げた3都市は世界的な大都市だが、各国の地方中小都市でも終夜運行を行う路線を持っているところは決して少なくない。

こうした海外との状況と日本の現状を比較すると、日本がやや特異な状態に置かれていると解するのが妥当であろう。日本では、これまで都市内の定時定路線型公共交通の終夜運行に関する研究はあまり行われておらず、深夜帯に運行を継続することに関わる課題や意義について十分な検討がなされているとは言い難い。そこで本稿では、都市内公共交通の終夜運行について、その論点を整理し問題提起を行うこととしたい。

2. 既存研究における論点

本稿の執筆にあたり、過去の研究成果をレビューしようとしたところ、深夜帯のバスに関する文献はいくつか見つかるものの、終夜運行に焦点を当てた研究成果は筆者が探した限りではほとんどない²⁾ことが分かった。そして、いずれの文献も1990年前後の移動需要が増え続けていた時期に集中している。このことから、日本における深夜帯あるいは終夜運行を対象とした研究は、旺盛な交通需要を深夜時間帯に捌くことを念頭に置いたものが多かったのではないかと考えられる。

しかし、諸外国では公共交通の収支はほとんどが赤字であり、従って通常の時間帯だけで捌ききれない交通需要への対応が終夜運行の主目的とは考えにくい。そのため本稿では、既存研究だけでなく新聞や雑誌の記事も含めて考察し³⁾、広く論点を把握することとする。

3. 終夜運行の課題

まず、日本で公共交通の終夜運行がこれまで行われてこなかった背景を考えたい。これは、深夜帯の要員確保や採算性、他の交通機関に与える影響等が考えられる。深夜帯の業務では、賃金を割り増すことが労働基準法で定められている。深夜帯の労働は一般に負担が重く、要員を確保することも簡単ではない。また昼間時間帯と比して移動需要は決して多くないため、深夜帯の運行だけを取り上げると収支が合わない場合が多いものと推察される。加えて、現在は深夜帯の公共交通需要はタクシー事業によって賄われている。バスや鉄道が終夜運行を広く行うようになれば、タクシー業界への影響も懸念される。

ただ、このような課題は日本に限らず多くの海外の都市でも共通であろう。にもかかわらず多くの都市で終夜運行が行われているのは、そうすることで大きなメリットがあるからと考えられる。

なお鉄道については、深夜に線路の保守間合いを確保する 경우가多く、また深夜に鉄道を運行すると沿線へ

キーワード 終夜運行、24時間化、バス、公共交通

連絡先 〒160-0016 東京都新宿区信濃町34 TEL: 03-5363-3102 E-Mail: kazuyaitaya@itej.or.jp

の騒音問題などが発生するなど、終夜運行は技術的に難しく条件が整わないと実施することができない。海外の都市でも鉄道が終夜運行を行っている事例はごく限られ、ほとんどの場合は終夜運行の対象はバスである。

4. 終夜運行の意義

そこで、終夜運行について上記の課題を超えるメリットを考えたい。終夜運行の目的を筆者なりにまとめると、帰宅輸送、観光客への対応、空港や主要な交通結節点へのアクセスの3点が大きなものではないか。

深夜帯における帰宅輸送の需要は、1990年前後ほどではないにせよ現代の日本でも少なからず存在する。週末が近づくとつれて終電近くの列車が混雑する傾向があるのはよく知られている。また終電後も開いている飲食店が多々あるように、観光あるいは娯楽目的の深夜帯の移動需要は少なからず存在する。住民以外の来訪者にとっては、深夜も公共交通が運行することで、宿泊地に安価かつ安全に戻れると、大きな安心感があるだろう。治安を改善する効果も考えられる。

また交通結節点の中でも、24時間開港している空港へのアクセスは重要である。深夜帯に着発する便を、自家用車を持っていなくても利用できるようにすることは人の往来を活発にするために有効であると思われる。現代の空港にはLCCのように廉価な便が多く発着するようになり、航空は以前より身近な交通手段となっている。そうした空港へのアクセスを整備することは、都市政策上も重要な位置づけを持ちそうである。

これらに加え、各都市の国際競争力を強化するために都市機能を24時間対応にする必要性があるという意見もある。たしかに、日本が深夜の時間帯に海外の大都市も同じように深夜というわけではない。海外の都市と連動して動く必要があるときに、日本では都市の血管ともいえる公共交通が深夜に動いていないので、日本の都市は国際競争上不利な条件に置かれているかもしれない。

5. 日本における終夜運行の意義と課題

以上、日本の都市で定時定路線型の公共交通が終夜運行を行う場合の課題として、要員確保や採算性、他の交通機関に与える影響を指摘したうえで、そのメリットとして帰宅輸送の円滑化、来訪者にとっての魅力向上、空港や主要な交通結節点へのアクセス改善、国際競争力の強化といったことが挙げられることを述べてきた。

今の日本の状況では、深夜帯における潜在的な移動ニーズが顕在化していない可能性がある。カジノなどの賛否両論ある施策との関係だけで終夜運行を論じず、多角的な視点から検討する必要がある。もちろん、現在は深夜帯の公共交通需要はタクシー事業によって賄われているので、実際に深夜帯の公共交通ネットワークを形成するならば、バスとタクシーの双方にメリットがあるような施策枠組みを検討する必要があるだろう。

生活などの側面まで視野を広げると、日本ではいわゆるサービス残業が広く行われているという好ましくない実態があるが、終電の存在があることで、そうした働き方をしている人々がいったん帰宅できているという意見もある。公共交通の終夜運行が広まるとこうした歯止めはなくなる。そうなれば、労使ともに業務のあり方を見直し、自己管理を徹底する必要性が生じよう。

いずれにしても、終夜運行に関わる研究が深まり、深夜帯にバスを走らせることの趣旨が広く一般に普及することが必要であろう。一般の理解がないままに深夜帯のバスを多く走らせても社会の変革が起きず、得られる成果は限定的なものになってしまうだろう。本稿における論点整理がそのきっかけになれば幸いである⁴⁾。

注

- 1) たとえば、森地茂・兵藤哲朗・島村喜一（1991）「首都圏深夜交通の実態分析とその政策課題」土木計画学研究・論文集第9巻, pp85-92, 土木学会 など。
- 2) 筆者が探した限りでは、運輸省地域交通局（1989）「大都市における深夜輸送力確保のための調査報告書 終夜バスの導入可能性の検討」 などごく少数に留まる。
- 3) たとえば、「エコノ探偵団 都バス・地下鉄の終夜運行 経済効果は？」日本経済新聞 2013年8月31日朝刊土曜版掲載記事 など。
- 4) 本稿は、板谷和也（2014）「都市公共交通における終夜運行の意義と課題」交通新聞 2014年3月27日掲載記事（運調の窓）をもとに加筆・修正を加えたものである。