

〔研究員の視点〕

都市公共交通における終夜運行の意義と課題

運輸調査局 主任研究員 板谷和也

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

日本で終夜運行といえば、大みそかの初詣客に対応した鉄道各社のそれが思い浮かぶのではないだろうか。もちろん同じ鉄道でも長距離を走る都市間輸送については、近年その数を減らしてはいるものの、その黎明期から夜行列車が運行されている。しかし都市内あるいは都市近郊における終夜運行は、朝まで継続して需要があると認められる日に限って行われ、通常は深夜帯に数時間、運行間隔を空けている。これは鉄道だけでなくバスも同様である。

しかし海外の各都市では終夜運行を行う公共交通の路線が存在することは珍しくなく、むしろ一般的である。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し、また深夜帯のみ運行されるバス路線もある。パリでは深夜帯のバス路線は通常のルートと異なっており、「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で、さらに地下鉄の一部路線についても終日運行されている。そしてこうした大都市だけでなく、地方の中小都市でも終夜運行を行う路線を持っているところが少なくない。

日本の現状は、こうした海外との状況と比較するとやや特異である。東京都の前知事がニューヨークを視察した際に、東京でも公共交通の24時間化を実現したいと記者会見で述べたのにはこうしたことが背景にある。こ

れを受け、昨2013年12月から、都内六本木一渋谷間で終夜バスの試験運行が実施されている。

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のには、深夜帯の要員確保や採算性、他の交通機関に与える影響といったいくつかの課題があるためと考えられる。

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。

また特に鉄道では、深夜に列車の運行のない時間を確保して、その間に線路の保守を行うことが多い。鉄道にはそれ以外にも騒音の問題などがあり、終夜運行が技術的に難しい側面がある。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。

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ではないか。

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

