

〔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場合が多い。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

ではないだろうか。

帰宅輸送の需要が少なからずあることは容易に想像できる。週末が近づくに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、宿泊地に安価かつ安全に戻れるというのは大きな安心感をもたらすであろう。公共の交通機関が途絶えることなく運行し続けていることにより、治安をよくする効果も考えられる。

そして、特に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。なぜならかつての空港と違い、今の空港にはLCCのように廉価な便も多く、そのため航空はより庶民的な交通手段となっているからである。

前述の記者会見で前知事は、東京の国際競争力を強化するためには都市機能を24時間対応にする必要性があるということを強調した。たしかに現代は国境のない時代であり、東京が深夜だからといって他の大都市が深夜というわけではない。ロンドンやパリ、ニューヨークなどの都市と連動して動く必要があるときに、東京では都市の血管ともいえる公共交通が動いていない時間帯があるというのは、日本人が意識していないだけで実は国際競争上大変なハンディを背負っているのかもしれない。

筆者はちょうどこの3月中旬にパリとバルセロナに滞在する機会を得たが、いずれもバスが終夜運行しており、これは旅行者にとって大きな安心感があつた。もちろん両都市ともにタクシーもあるのだが、必要なとき

にすぐに使えるとは限らず、またいい運転手ばかりではなく、料金はバスより高い。深夜の交通機関に選択肢があると、その都市の魅力が高まるのではないかと主観的ながら感じたところである。

このように考えると、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だけではないかと思われる。カジノなどの賛否両論ある施策との関係で終夜運行を論じず、多角的な視点からその是非を論じる必要がある。

あまり好ましくないことだが、日本ではサービス残業が広く行われている実態がある。終電の存在が、そうした働き方をしている人々を帰宅させ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、こうした歯止めが効かなくなるので、労使ともに業務がエンドレスにならないよう、自己管理を徹底する必要が生じよう。

また、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。バスが終夜運行を広く行うようになると、タクシー業界への影響も懸念される。上手な住み分けが実現し、双方ともにメリットが大きくなるような施策枠組みを検討する必要があるだろう。

そして何よりも重要なのは、深夜帯にバスを走らせることに対する一般の理解が深まり、趣旨が広く普及することである。これなし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。

いずれにしても、今回の東京都交通局による終夜バスの試験運行は大いに注目される。この実験の結果が広く共有され、日本の都市公共交通の今後のあり方を考える機会になることを期待している。