

フランスの中小都市における公共交通終夜運行の現状

いた や かず や
板 谷 和 也 情報センター主任研究員

はじめに

東京都交通局によって2013年12月20日に始まった六本木・渋谷間における東京都交通局による終夜バスの試験運行は、2014年11月1日未明に終了した。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がないためにこの実験は注目を集めたが、利用が伸びなかったことを理由に予定より早く運行終了となった。

海外には終夜運行を行う公共交通の路線が存在する都市はいくつも存在するという事を考えると、日本の深夜帯の公共交通の状況は国際的にみてやや特異な状態にあると言わざるを得ない。今後日本でも、この実験を契機に深夜帯の都市内交通のあり方について検討を続ける必要があるのではないかと筆者は考えるところである。

本稿では海外における終夜運行の実態を紹介したい。以下では調査の対象としてフランスを取り上げ、メガシティに限らず中小の各都市を含めて公共交通の終夜運行の状況とその特徴を整理することとする。

1. 終夜運行の課題と意義

最初に、終夜運行に関わる一般的な課題と意義についてまとめる。

都市内公共交通の終夜運行に関わる課題としては、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あると考えられる。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。また昼間帯と比して移動需要はけっして多くないため、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。定時定路線型の公共交通が終夜運行を広く行うようになれば、タクシ



写真 パリの公共交通サインの例(トラムT7号線 Villejuif 駅)(深夜バス Noctilien は「N」で示される)

一業界への影響も懸念される。

また鉄道では終夜運行は条件が整わないと実施できないので、海外でもほとんどの場合、終夜運行の対象はバスである。

こうした課題があっても終夜運行を行うメリットというのはどのようなものがあるのだろうか。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かと考えられる。

深夜帯における帰宅輸送の需要はどの都市でも少なからず存在する。また終電後にも開いている飲食店は少なくないが、観光あるいは娯楽目的の深夜帯の移動需要も一定の量が存在する。その都市の住民でない来訪者にとっては、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いう安心感があるだろう。治安を改善する効果も考えられる。加えて、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。

2. フランスにおける終夜運行の実態

こうした特徴を持つ終夜運行だが、欧米では一般的であるということは知られているものの、実際にどのような規模の都市圏で導入されているかについては、これまで邦

文の文献では明らかになっていなかった。そこでここでは、フランスの主要都市を対象にインターネット上で終夜運行の概要を調査し、その特徴をまとめた。

フランス各都市圏の公共交通に関わる情報は、路線図や時刻表など多くの場合にインターネット上で収集可能である。今回は、「Jane's Urban Transport Systems」に掲載されている15都市と（Jane'sには終夜運行の有無は記載されていない）都市圏人口40万人以上でトラム（LRT）が運行されているモンペリエ、トゥール、クレルモンフェランを加えた18都市を対象に、「夜間」の公共交通ネットワークの有無とその路線数、運行時間帯を調査してその結果を表に取りまとめた。

フランスは、首都であるパリ圏への一極集中の傾向が強い。人口面でも他の都市を圧しており、終夜運行の公共交通も「ノクティリアン（Noctilien）」

表 フランスの主な都市圏における夜間公共交通ネットワークの状況

都市圏	夜間ネットワーク	時間帯	都市圏人口(国内順位)
パリ	あり	48系統 終夜運行	12,089,210 1
リヨン	あり	4系統 終夜運行	2,118,132 2
マルセイユ	あり	15系統 0:45まで	1,715,096 3
トゥールーズ	あり	10系統 1:30まで	1,202,889 4
リール	あり	1系統 終夜運行	1,150,530 5
ボルドー	あり	7系統 1:10まで	1,105,257 6
ニース	なし		1,005,230 7
ナント	あり	6系統 3:00まで	854,807 8
ストラスブール	あり	3系統 終夜運行	757,609 9
グルノーブル	なし		666,832 10
レンヌ	あり	10系統 1:30まで	654,478 11
ルーアン	あり	3系統 1:30まで	649,291 12
モンペリエ	あり	2系統 終夜運行	536,592 15
サンテティエンヌ	なし		506,655 17
トゥール	あり		473,226 18
クレルモンフェラン	なし	3系統 1:30まで	459,250 19
ナンシー	なし		434,202 20
オルレアン	なし		415,471 21

出典：終夜運行の内容と有無は筆者調べ（2015年1月）
人口は都市圏全体。INSEEによる

の愛称のもと稠密なネットワークとなっている。これに対してパリ以外の都市は、人口最大のリヨンでも200万人程度で100万都市が一桁の数に留まっており、日本の各都市圏と比べるとどこもおしなべて小規模である。

こうした都市でも、夜間の公共交通ネットワークがナイトバスというような名称(一般に、「夜」の意の Nuit, 「夕方」の意の Soirée といった単語が用いられる)で設定されている場合が多い。人口規模の大きい10都市で見るとその8割がこうしたネットワークを持っており、それ以下の規模の都市でもこの種のネットワークが存在することが確認されている。

この夜間のネットワークは、昼間の一般的な路線図とは別のパンフレットを兼ねた路線図が作成されていることが多い。各都市圏がそれぞれに、たとえば時刻表を併せて掲載するようなかたちで形式を工夫している。

これらの中には日本でいう深夜バスのような扱いのものも多く、そのため図には運行時間を併せて記している。日本の場合は23時前後まででほとんどのバスの運行が終了し、その後の時間帯の便を深夜バスということが多くようだが、マルセイユやトゥールーズの事例はちょうどそれに該当する。人口規模を反映してか系統数もそれほど多いわけではなく、たとえばリールは深夜帯には1系統だけの運行となる。それ以外でも、2から5系統に留まる都市圏が半数を占める。

そして、真の意味で終夜運行をしているのは、確認できただけでパリ、リヨン、リール、ストラスブール、モンペリエの5都市であった。フランスでは地方都市でも終夜運行を行っているのは事実だが、改めて調べてみるとその数は決して多くなく、大半が人口100万人以上の大規模な都市であるということがわかる。また図には記していないが、どこも運行間隔は30分から1時間で、運賃こそ昼間と変わらないものの系統も昼とは異なる小規模なネットワークとなっている。終夜運行

路線の特徴としては、都心と郊外の主要地点を結ぶものが多く、都市内の拠点間輸送および深夜帯の帰宅用として機能しているのではないかと考えられる。

パリのような大都市では終夜運行のニーズも高いと考えられ、そのため多くの路線を設定して運行することが可能になっているのではないだろうか。中小都市でも深夜の住民の足を確保することは必要であるという認識は多くの都市圏で共通のようだが、その運行規模はきわめて小規模な最低限のものに抑えているように思われる。

おわりに

最後に、終夜運行に関わるフランスの状況を、その一般的な課題やメリットとの関係から考察したい。終夜運行に際してはもともとの大きな懸念として要員確保や採算性、他の交通機関への影響などが挙げられてきた。これらの課題に対してフランスでは、目的を拠点間輸送と帰宅輸送に絞り、路線と運行回数も最低限とすることで一定の対応を行っているものと考えられる。

問題点を解決しつつ終夜運行を行う都市と、そうでない都市の両方があることも興味深いが、これは各都市が実態に合わせて深夜帯の交通をデザインしていると解釈できる。

フランス各都市の人口規模は日本と比べると大きくないので、日本の各都市でも終夜運行を導入することは不可能ではないと考えられる。本稿が終夜運行に関わる議論の一助となれば幸いである。

【参考文献】

- [1] Mary Webb, Jackie Tee (2013) "IHS Jane's Urban Transport Systems 2013-2014", Jane's Information Group
- [2] 板谷和也 (2014)「都市内公共交通の終夜運行に関する論点整理」, 土木学会年次学術講演会講演概要集, 講演番号IV-068, 土木学会