

深夜バス・深夜タクシーの現状と課題

——都市の外延化と24時間化への対応——

梶野龍二*

大都市圏においては、昭和40年代より、団地と最寄の鉄道駅を連絡する深夜の交通手段として、深夜バスや深夜の乗合タクシーの整備が関係者の努力により進められてきた。

現在においては、大都市圏、なかんずく東京圏の外延化等により、深夜バス等の必要性は、高まる傾向にあると思われ、さらに関係者の需要に適切に応えようとする努力が望まれる。

また、東京の24時間都市化傾向に対応した交通のあり方についても今後検討される必要があろう。

The Current Situation and Problems of Late - Night Bus and Taxi Services

——Measures for City Development and a 24 - hour Urban Life ——

Ryuji MASUNO*

Since the mid - 1960s, efforts have been made by those concerned in and around big cities to create a late - night bus and taxi service system as a means of transportation connecting housing complexes and nearby railway stations late at night.

Recently, the expansion of big cities, particularly Tokyo, has increased the necessity of improving the late - night transport service. Under these circumstances, further efforts are called for to better meet the increasing needs for such a service. It is also considered necessary for an examination to be made on how to intensify the traffic service system so as to cope with the recent trend toward a 24 - hour urban life.

1. はじめに

近年、東京圏の拡大が著しい速度で進んでいる。昭和62年3月末のわが国の総人口1億2137万人のうち、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県との4都県の人口が3044万となり、全国比25%の割合を占めるに至った(Table 1)。また、昨年1年間に増加した約65万人のうち約53%にあたる34万人もの人口が前述の4県で増加していることから、東京圏への人口集中に拍車がかかったとの現象が見てとれるものと言えよう。さらに、このように東京圏に人口が集中する一方で東京23区の人口は減少しており、千代田区、港区、中央区のいわゆる都心3区の人口の減少は対前年比2.71%と顕著なものとなっている。

このように東京は、急速な人口集中と都心の空洞化の中でその外延化が急激に進行しており、交通にもこのような影響があらわれてきている。

Table 2、3は、東京圏における通勤・通学時間の推移を表わしたものである。所要時間1時間以内の比率がこの10年間で49.2% (42.4%：都心3区への所要時間の場合) から43.7% (38.5%：同) に減少する一方で、90分～119分の割合が大幅に伸びているのが特徴的であり、このような通勤・通学の所要時間の推移からも東京圏の外延化の進行が見てとれるものと言えよう。

他方、近年の国際化の進行、人々のライフスタイルの多様化等の動きを反映して、大都市、特に東京において、都市機能の時間的な拡大(外延化)が進行してきている。

加えて、国土庁の資料によれば、人口に占める20才～64才の比率、つまり、労働し、生産することのできる人々の比率が、東京圏が最も高く、昭和75年

*運輸省地域交通局自動車業務課総括補佐官
Deputy Director, Road Passenger Transport Division,
Regional Transport Bureau, Ministry of Transport
原稿受理 昭和62年9月30日

までに、この比率がさらに高まっていくと予想されている (Table 4)。

このように、今後、東京圏は人口が集中していきばかりでなく、経済活動に参加できる壮年期の人口が、さらに増えていくという予想が行われており、経済的な意味での東京圏の比重の増大はますます高まっていくものと思われる。

近年、東京は世界の金融拠点としての地位をますます高め、全世界から種々の情報を収集するため、その稼働時間を広げつつあり、昭和61年3月に完成したアークヒルズは24時間稼働のインテリジェントシティをキャッチフレーズに世の中の注目を集めた。他方、余暇の拡大、そのすごし方の多様化の傾向の中で、娯楽のための時間帯も拡大してきている。六本木界隈では、書店の営業時間が深夜まで繰り下がったり、ブティックなどに至っては、夜から開店し早朝まで営業を行うところも出てきている由である。Table 5は、営団地下鉄における11月の1日の乗車人員表である。この表で注目すべき点は、昭和57年と同61年の数字を比べて見たとき、夜10時から終発までの時間帯と早朝始発から7時頃までの時間帯の乗車人員の伸び率が各線とも著しく高くなっている点である。この現象は、人口増による郊外からの通勤ラッシュをさけるための時差通勤・通学との要素の他に、やはり、前述した、都市の24時間化と人々のライフスタイルの変化 (早朝も近年の健康志向の中で多くの人々が活動する時間帯となってきた) との要素を抜きにしては説明できないと思われる。

2. 公共交通機関の対応

2-1 深夜バス

大都市においては、従来から、深夜の輸送力の整備が課題となっていた。

運輸省においては、昭和45年12月に「大都市周辺部の深夜のバス輸送について」と題する通達を地方陸運局長 (現地方運輸局長) 宛発出し、その整備に努力してきた。

当時は、高度経済成長の時代背景の中で、郊外に大規模団地が造成され、最寄駅から、これらの団地までの交通手段の確保が緊要な課題となってきた。運輸省としても、このような状況の下でバス事業者、宅地造作者等との調整も図りながら、所要のバス路線の設定に努力していたが、同時に、このような団地においては、最終バスの時間が早いことが

Table 1 昭和62年住民基本台帳による人口、世帯数

The population and the number of households based on the Official List of Residents for 1987

	人口	対前年増減数	増減率 (%)	世帯数	一世帯の人数
北海道	5,662,345	▲5,714	▲0.10	2,021,174	2.80
青森	1,543,280	▲3,824	▲0.25	468,238	3.30
岩手	1,440,888	▲4,345	▲0.30	419,479	3.43
宮城	2,179,897	16,257	0.75	651,522	3.35
秋田	1,256,420	▲4,625	▲0.37	359,768	3.49
山形	1,263,015	1,368	0.11	336,579	3.75
福島	2,093,581	7,428	0.36	588,333	3.56
茨城	2,765,670	22,868	0.83	785,455	3.52
栃木	1,890,784	14,264	0.76	540,287	3.50
群馬	1,936,412	9,067	0.47	563,658	3.44
埼玉	5,957,864	101,633	1.74	1,833,921	3.25
千葉	5,235,663	74,457	1.44	1,655,964	3.16
東京	11,691,971	43,168	0.37	4,710,029	2.48
神奈川	7,557,205	122,821	1.65	2,633,200	2.87
新潟	2,477,515	330	0.01	681,396	3.64
富山	1,124,167	714	0.06	305,868	3.68
石川	1,151,356	3,114	0.27	339,492	3.39
福井	816,919	2,172	0.27	223,112	3.66
山梨	841,628	4,467	0.53	250,906	3.35
長野	2,144,194	6,831	0.32	630,232	3.40
岐阜	2,036,827	9,436	0.47	569,206	3.58
静岡	3,610,150	21,811	0.61	1,065,889	3.39
愛知	6,453,765	52,279	0.82	2,023,464	3.19
三重	1,763,953	10,576	0.60	529,133	3.33
滋賀	1,167,043	10,971	0.95	327,236	3.57
京都	2,581,512	7,935	0.31	915,641	2.82
大阪	8,536,403	42,655	0.50	2,992,668	2.85
兵庫	5,276,957	20,060	0.38	1,737,145	3.04
奈良	1,322,269	16,616	1.27	397,905	3.32
和歌山	1,093,356	▲1,873	▲0.17	343,482	3.18
鳥取	619,655	698	0.11	182,574	3.39
島根	793,372	57	0.01	238,825	3.32
岡山	1,924,949	4,730	0.25	607,866	3.17
広島	2,820,688	10,080	0.36	964,168	2.93
山口	1,587,203	▲2,844	▲0.18	537,100	2.96
徳島	843,960	1,052	0.12	259,776	3.25
香川	1,026,464	2,052	0.20	322,583	3.18
愛媛	1,539,783	615	0.04	515,179	2.99
高知	845,921	▲462	▲0.05	300,131	2.82
福岡	4,708,880	18,321	0.39	1,571,833	3.00
佐賀	883,204	548	0.06	248,738	3.55
長崎	1,590,383	▲4,282	▲0.27	509,164	3.12
熊本	1,846,074	4,093	0.22	572,568	3.22
大分	1,253,440	54	0.00	400,326	3.13
宮崎	1,185,399	2,176	0.18	389,571	3.04
鹿児島	1,817,928	▲745	▲0.04	658,722	2.76
沖縄	1,211,486	12,196	1.02	356,801	3.40
合計	121,371,798	651,256	0.54	39,536,307	3.07

注) 62年3月31日現在、▲は減

問題となっていた。つまり、例えばビジネスセンターである都心3区から団地最寄の私鉄駅まで約1時間かかり、当該団地行の最終バスが9時台に出るものとすれば、事務所を8時台には出なくてはならず、残業の多い人や退社後少し遊んで帰ろうとする人にとっては、帰りのバスの便は、路線は設定されていても実質上ないに等しいものとなっていた。このような実態を踏まえ、深夜のバス交通を確保するべく、運輸省としても前述の通達を発出し、関係バス事業者の指導に乗り出したのである。

深夜バスの充実を進めるうえで、ネックとなったのは、コストと収入のバランスの問題であった。深夜12時を過ぎる不規則労働のための追加的な手当を

Table 2 東京圏の通勤・通学所要時間分布

The time required for commuting and school attendance in Metropolitan Tokyo

単位：千人(%)

年	所要時間(分)									平均所要時間
	0~29	30~44	45~59	60~74	75~89	90~119	120~179	180~	合計	
50	569 (7.5)	1,514 (19.8)	1,671 (21.9)	1,667 (21.8)	1,007 (13.2)	956 (12.5)	242 (3.2)	10 (0.1)	7,636 (100)	61 分
55	453 (6.0)	1,436 (18.9)	1,588 (20.9)	1,722 (22.7)	1,008 (13.3)	1,068 (14.1)	298 (3.9)	13 (0.2)	7,586 (100)	63
60	425 (5.4)	1,419 (17.9)	1,613 (20.4)	1,815 (22.9)	1,104 (14.0)	1,176 (14.9)	339 (4.3)	15 (0.2)	7,906 (100)	64

注) 所要時間不明のものを除外している。

(運輸省資料)

Table 3 都心3区への通勤・通学所要時間分布

The time required for commuting and school attendance in the three central wards of Tokyo

単位：千人(%)

年	所要時間(分)									平均所要時間
	0~29	30~44	45~59	60~74	75~89	90~119	120~179	180~	合計	
50	70 (3.4)	334 (16.1)	475 (22.9)	503 (24.2)	328 (15.8)	306 (14.7)	58 (2.8)	1 (0.1)	2,075 (100)	65 分
55	55 (2.8)	305 (15.5)	429 (21.8)	472 (24.1)	306 (15.6)	327 (16.7)	67 (3.4)	2 (0.1)	1,963 (100)	66
60	55 (2.7)	304 (14.8)	433 (21.0)	491 (24.0)	349 (17.0)	356 (17.0)	69 (3.4)	2 (0.1)	2,059 (100)	67

注) 所要時間不明のものを除外している。

(運輸省資料)

運転手等に支払ってまで、収支が見あうほどの需要があるかとの点に疑問があった。従って、運輸省としても、11時を一応の境として、それ以後のバスは通常の路線バスとは異なるとの位置づけを与え(道路運送法上は同法第24条の2に基づく、一般貸切旅客自動車運送事業による乗合旅客運送)、利用者等と調整のうえ、通常のバス運賃より高い運賃(概ね2倍程度)を設定できることとすることで、バス事業者に深夜バス設定への一定のインセンティブを与え、その推進を図ってきた。このような官民双方の努力により、団地と最寄鉄道駅とを連絡する形態での深夜バスは、昭和45年度末の1事業者3系統から始まって、年を経るごとに増加し、現在は13事業者124系統を数えるまでになっている(Table 6)。また、地域的にも最初東京都町田市の鶴川団地を対象に始まった深夜バスが、以後、神奈川県、千葉県と拡大し、現在は5都県において運行されることとなっている(Table 7)。

深夜バスには、上記のような形態の他、昭和44年末に、都内の盛場、銀座から新宿経由荻窪駅、渋谷・目黒駅大崎駅等4系統の深夜バスの試みが行われた。このバスは、24時に銀座をでて1日1便体制で主に銀座の酔客を対象に需要発生地点から行先別に運行を行ったものである。このようなバスは、当時、タクシー需給がひっばくしてきており、昭和45年にお

Table 4 ブロック別人口の推移

The changes in population by district

地域	人口(万人)		年齢別構成比(%)		
	昭和60年	昭和75年	昭和75年		
			0~14	15~64	65~
北海道	568	620	16.9	65.9	17.3
東北	1,221	1,310	18.4	63.2	18.4
関東	3,762	4,130	16.9	68.5	14.5
東京圏	3,027	3,310	16.6	69.4	14.0
中部	1,903	2,060	18.7	64.7	16.6
北陸	309	330	18.6	61.7	19.8
近畿	2,008	2,180	18.3	66.7	15.0
中国	775	830	18.0	63.2	18.8
四国	423	440	17.7	62.4	19.9
九州	1,328	1,430	18.9	63.5	17.6
沖縄	118	140	25.7	62.1	12.2
全国	12,105	13,130	18.0	65.8	16.2

注) 東北には新潟、中部には長野を含む。

75年は予想値でおよその数字

けるタクシーの実車率(全走行キロのうち旅客を輸送していたキロ程の比率)が63%(法人)を超える等タクシー輸送の能力及びそのサービスの質に問題があったため、設定されたものであるが、その俗称(ホステスバス)からもわかるとおり、利用客の偏りがみられる等一般的には高い評価を受けなかった。そしてタクシー事情の回復(昭和47年度及び48年度に東京都において2921両増車するとともに、昭和49年度には、いわゆるオイル・ショックがあり、タクシーの需給バランスが回復した)、サービスの改善等の状況の中で、その存在価値を喪失し、昭和49年には、そのすべての路線が廃止された。

Table 5 線別・時間別乗車人員表（57年度と61年度の対比：一日実態調査より）

The number of passengers using the Teito Rapid Transit Subways, by line and time

区 分 時 間	銀 座 線		丸ノ内線		日比谷線		東 西 線		千代田線		有楽町線		半蔵門線		全 線	
	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比	乗車人員 (61年度)	61/57 年度比
始発～7時	4,963	131.3	12,946	118.2	19,059	111.5	25,792	129.8	19,628	134.8	7,553	274.0	1,915	172.7	91,856	131.0
7時～10時	177,233	103.7	324,116	109.5	280,995	108.8	362,635	117.7	307,708	118.2	166,815	168.0	82,742	139.6	1,702,244	117.2
10時～16時	262,453	104.0	328,431	114.2	248,168	114.3	196,614	120.5	189,078	116.2	136,360	174.6	50,891	151.9	1,411,995	118.2
16時～19時	228,714	103.5	288,079	107.6	269,637	108.8	191,613	116.8	210,419	108.9	134,382	163.3	46,690	178.0	1,369,534	113.9
19時～22時	107,999	112.4	148,633	113.9	144,843	120.8	102,797	130.7	127,262	119.2	71,275	186.0	26,050	223.6	728,859	125.3
22時～終車	33,320	120.7	50,666	120.6	43,273	139.2	25,759	147.9	41,903	121.1	20,895	232.7	7,310	247.4	223,126	135.5
合 計	814,682	105.6	1,152,871	111.4	1,005,975	112.9	905,210	120.5	895,998	116.0	537,280	173.4	215,598	160.0	5,527,614	118.5

Table 6 深夜バスの推移

The changes in the availability of the late-night bus service

年 度	系 統 数	都 県 数	事 業 者 数
45年度末	3系統	1都県	1都県
46	8	3	2
47	9	3	2
48	9	3	2
49	14	4	3
50	15	4	3
51	15	4	3
52	17	4	4
53	18	4	4
54	19	4	4
55	46	4	5
56	51	4	5
57	52	4	5
58	60	5	6
59	80	5	8
60	110	5	12
61	124	5	13

2-2 深夜乗合タクシー

このようなバス交通による深夜の交通需要に対する対応の他に、一方ではいわゆる乗合タクシーによる深夜輸送力の整備の試みが行われている。

タクシーは、道路運送法上一般乗用旅客自動車運送事業と整理されており、一個の運送契約に基づく9人以下の旅客の輸送を担う交通機関と位置づけられている。従って、いわゆる乗り合わせ旅客の輸送をタクシーが行うことは、法律上、一応許されないこととなっている。しかし、郊外の鉄道駅においては、深夜、駅から最寄りの団地等へのバスの便が設定されていないか又は十分でない場合があり、その場合、当該輸送にはタクシーが対応することとなる

Table 7 深夜バスの現状

The current situation of the late-night bus service

都 県 名	事 業 者 名	系 統 数	左記系統数のうち最終運行時刻
東 京 都	神奈川中央交通	10	0:15
	京王帝都電鉄	21	23:42
	小田急バス	2	23:48
神 奈 川 県	神奈川中央交通	54	0:33
	東京急行電鉄	8	23:43
	相 模 鉄 道	3	0:05
	京浜急行電鉄	1	23:44
千 葉 県	京 成 鉄 道	9	0:23
	千葉内陸バス	2	23:23
	新京成電鉄	1	23:53
	千葉中央バス	1	23:25
埼 玉 県	東 武 鉄 道	2	23:53
	国 際 興 業	4	23:50
愛 知 県	名古屋鉄道	3	23:50
5 都 県	13 事業者	124系統	—

が、繰り返し一定の団地等特定の目的地に輸送することとなること、1人毎にタクシーを占有すると多くのタクシー待ちが出てくること等の理由から、特に関係のない人々が乗り合わせ形態でタクシー利用できる途を開く合理性があると思われた。このような状況を踏まえつつ、運輸省は、前述の深夜バスの整備とあわせて、駅前の形状（乗合タクシー専用の乗場を設けられるか等）、駅周辺の団地の配置等輸送需要の形態等を考慮しながら、特別の許認可措置を講じ、乗合タクシーの導入・整備に努めてきた。

昭和48年に阪急仁川駅及び国鉄津田沼駅を中心にした系統において導入された乗合タクシーは、それ

Table 8 乗合タクシーの推移
The changes in the availability of the taxi service

年度	系統数	都府県
48年度末	8系統	千葉県、兵庫県
49	33	千葉県、兵庫県、埼玉県、大阪府、京都府、奈良県
50	33	//
51	48	//
52	41	//
53	44	東京都、千葉県、兵庫県、大阪府、京都府、奈良県
54	49	東京都、神奈川県、千葉県、兵庫県、埼玉県、大阪府、京都府、奈良県
55	57	//
56	52	//
57	59	東京都、神奈川県、千葉県、愛知県、兵庫県、埼玉県、大阪府、京都府、奈良県
58	59	//
59	59	//
60	59	//
61	59	//

以後、年を経るごとに順次地域系統数とも増加し、昭和61年度末現在、9都府県59系統において、深夜の乗合タクシーが実施されるまでになっている (Table 8)。

3. 今後の方向

3-1 深夜バス等の今後

前述のように、郊外の団地等への最寄駅からの交通機関の整備については、官民双方の努力により、かなりの程度まで要望に応えられてきているものと考えられる。

ただ、当該鉄道駅からの輸送需要のすべてに (すべての団地行に) 対応できているわけではないこと、すべての列車のダイヤに接続することとはなっていないこと、すべての鉄道駅に深夜バス等が設定されているわけでないこと等の状況にあり、今後とも、必要に応じ、深夜バス、深夜乗合タクシーのネットワークを拡大していく必要があると考えている。

特に、第1章で述べたように、東京圏等においてはその外延化が著しく、住宅地がどんどん遠くの駅へ、また、駅からさらに奥の方へと広がってきている。このような現象の結果として、通勤者等が住居の最寄鉄道駅に到着する時間が次第におそくなることとなり、ひいては多くの人々が最寄駅から住居までの足の便もなくなってしまうこととなりかねない。鉄道の延伸も進められ、住居の都心・職場からの遠距離化が進行する中で、深夜における公共交通機関の輸送力の整備は非常に重要な意味を持ってきていると考える。

このような観点に立ち、運輸省としても、各事業

者労使の理解を得つつ、深夜輸送力の充実を図っていきたいと考えており、そのため、運賃制度の工夫、許認可の柔軟な運用等にも意を用い、関係者と手をたずさえて、深夜の交通ネットワークの整備に努力していきたいと考えているところである。

3-2 新しい発想

上記の深夜輸送力は、郊外の鉄道駅から団地等までの足の確保に関するものであるが、近時、第1章で述べた都市の24時間化の進行の中で、異なった形態の深夜輸送力の確保が議論になってきている。

別掲の「都市活動の24時間化への対応^{*}」は、本年6月に決定された第四次全国総合開発計画 (いわゆる四全総) の1部であるが、ここにおいても「活動時間の深夜化が普通化している大都市」において、人々の効率的な移動手段を確保する必要性について指摘されている。

例えば、ロンドンにおいては、深夜においてもトラファルガー広場を起点にいくつかの系統のバスが行先別に運行されていて、市民の手軽な足として重宝されている由であるが、同バスは、各系統ごとに1時間間隔でトラファルガー広場を発車しており、このような運行形態は朝まで続けられている。今、この形式を前述の深夜バスと区別する意味で、とりあえず終夜バスと名づけることにするが、ロンドンのこの終夜バスはナイトオウル (night owl : ふくろう) と呼ばれ、市民から日常の交通手段として親しまれるものとなっている。

前述した昭和44年暮以降、銀座発の4系統のバス路線という形態で始められた深夜バスは、24時発の1便体制ではあったが、発想的には、いわゆる深夜バスが郊外の鉄道駅から団地までの足の確保、いい

^{*}第四次総合開発計画(抄)

〈都市活動の24時間化への対応〉

価値観の多様化、新しい産業の展開など産業のソフト化に伴う就業時間のフレックス化や国際的な経済活動の拡大に伴い、人々の活動時間構成の多様化が進行している。このため、体育館、図書館など公共施設における利用時間の拡大等各種公共サービスの拡充や、これらを支える基盤整備等を推進する。特に、活動時間の深夜化が普通化している大都市等において、静穏な生活環境の維持に配慮しつつ、公共交通機関の運行時間の延長などを進め、効率的な移動手段を確保するとともに、防犯・防災システムなどを充実し、人々の活動の安全性を確保する。これらのサービスを効率的に提供するとともに多様な情報サービスを行うため、情報・通信システムの活用を図る。また、国際空港や国際金融の業務地区など24時間にわたる活動拠点において、各種のサービス機能を拡充するとともに、これらの施設へのアクセス手段を確保することにより、この利用を可能とする。

かえれば鉄道で帰ってきた客をどうするかというルールとの連携に重きを置いたものであったのに対し、需要発生地点から需要到着地点までを結ぶという、いわばルールを意識しないところで、上記の終夜バスと相似しているところがあるものと考えてる。

同バスは、その結果から見れば、必ずしも成功した試みとはならなかったが、我々が「終夜バス」の発想に立って、新しい深夜交通機関を考えるとき、このバスの経験は十分踏まえて検討される必要がある。

筆者としても、現段階においてわが国における終夜バスのイメージを明確に持っているわけではない。このイメージを創り上げるためには、バス、タクシー等の交通機関関係者の意見、労働実態、諸外国での実情等を十分踏まえることが必要であるが、なんといっても大切なのは、どのような形態の輸送需要が現実に存在しているか、の点である。

例えば東京圏においては、軌道系の交通機関が発達しているため、通勤・通学輸送については、地下鉄や副都心からの私鉄・JR線等が主に当該輸送を担っている。従って、東京圏における輸送力の整備は、

このような軌道系の輸送手段を中心に、または、その延長上に考えられることが適切と思われる。鉄道事業者も郊外への延伸や複々線化等のハードの整備による輸送力の増強に加えて、本稿のテーマである深夜輸送力についても、保守や労務問題等の難点を克服しつつ、徐々にではあるが、充実に努めてきている。バス事業者サイドにおいてもこのような軌道系の動きに即応し、適切な措置を迅速にとっていく必要がある。また、終夜バスについても、同じような観点から、終電が終わったあとの時間帯においてルールと並行している道路を走り、実質上鉄道輸送と同様の形態の輸送需要に対応するとのイメージが、とりあえず試みられる価値があるのではないかと個人的には考えているところである。

いわゆる都市の24時間化、なかんずく、東京圏における都市機能の24時間化傾向の急速な流れの中で、このような都市の経済活動を支え、その基盤となるという意味で、交通の果たす役割には、重大なものがあると考えられるが、終夜バスのアイデアについてもこのような観点に立ちつつ、今後とも検討していきたいと考えている。