

夜の繁華街における活動実態と時間制約緩和策が与える影響*

Nighttime Activity Participation in Downtown and the Effects of Measures Reducing Time Constraints*

安森溪太郎**・高見淳史***・大森宣暁****・原田昇*****

By Keitaro YASUMORI**・Kiyoshi TAKAMI***・Nobuaki OHMORI****・Noboru HARATA*****

1. はじめに

夜の繁華街において、魅力的な活動機会を十分に提供することは、人々の生活の質の向上および中心市街地活性化や都市再生の観点からも、非常に重要であると考えられる。夜の繁華街に関する既存研究としては、例えば石川栄耀の盛り場論に関する考察¹⁾²⁾や、盛り場空間の変遷とその要因の検討³⁾、雑居ビル⁴⁾やラブホテル街⁵⁾の形成に関する研究など、夜の活動機会に関する研究や、公共交通の運行時間延長および深夜運行の可能性や交通事業者の課題を検討した研究⁶⁾⁸⁾等は比較的存在する。一方、夜の繁華街における人々の行動に関しては、例えばパーソントリップ調査データから人々の夜の活動や交通行動を分析した研究⁹⁾などはあるが、あまり明らかになっていない。

本研究は、九州地方の顔の役割を担う福岡市の繁華街を対象に、人々の夜の活動実態と意識および特定の曜日における時間制約緩和策による活動パターンの変化を、アンケート調査によって把握することを目的とする。主に夜の繁華街で活動を行う人々の視点に立ち、夜の繁華街における活動をより希望に叶ったものにし、夜の繁華街での活動の質を高めるための方法を考える。具体的には、福岡市都心部で夜の繁華街での活動を行うにあたって何が制約になっているのか、また、一週間の中で夜の繁華街で活動する曜日を分散させたいのか集中させたいのか、時間に関する制約を緩和した時に活動パターンがどのように変化するのか、自動車通勤者の通勤交通手段は変化するのか、を検討する。

2. 調査概要

2008年12月から2009年1月にかけて、福岡市都心部の繁華街（天神、博多、中洲など）における夜の活動実態

*キーワード：夜の都市計画、夜の繁華街、夜のアクティビティ、時間制約緩和策

**非会員、九州旅客鉄道株式会社

***正員、工博、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻

****正員、工博、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
(東京都文京区本郷7-3-1、nobuaki@ut.t.u-tokyo.ac.jp)

*****正員、工博、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻

および意識に関するアンケート調査を実施した。調査対象者は、福岡市都心部の企業や官公庁で働くサラリーマンやOLなどとし、著者らの個人的ネットワークを介して調査票を配布した。表1に調査概要を示す。

表1 調査概要

調査票 配布期間	2008年12月24日（水）～2009年1月7日（水）
調査対象	福岡市都心部で働くサラリーマン、OL
配布・ 回収方法	直接配布・郵送回収
配布・ 回収数	配布数 529 部、回収数 250 部（回収率 47%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none">個人属性・勤務状況： 性別、年齢、勤務地、通勤交通手段、通勤時間、勤務曜日、勤務終了時刻、終電・終バス時刻など夜の繁華街での活動実態と意識： 夜の活動内容・頻度・曜日、夜の活動を制約している要因、夜の活動パターン（頻度・曜日など）の選好など仮想的施策実施時の活動パターンの変化： 金曜日の公共交通運行時間の延長時および金曜日の勤務時間短縮時の夜の活動パターン（頻度・曜日など）の変更意向、自動車通勤者の通勤手段の変更意向

3. 分析

(1) サンプルの属性

以下に、分析対象とする250人のサンプルの属性をまとめる。男性が80%、中でも男性30～40歳代が全体の54%を占める。通勤交通手段は、鉄道・バスが70%、自動車は10%である。通勤時間は、30分以内が45%、30分～1時間が43%である。帰宅時の終電・終バスの時刻は、サンプルの90%以上が24:30以前であると回答し、繁華街を出発する時刻も90%が24:00以前であると回答した。また、サンプルの90%が、土曜日は仕事が休みである。

(2) 夜の活動に対する制約条件によるグループ分け

夜の繁華街での活動の日数や時間を制約している要因を、制約の強いものから順に3つまで挙げてもらった結

果を表2に示す。表2から、夜の活動に費やすことができるお金や、翌日の仕事強い制約となっている人が非常に多いこと、自分の体力や家庭の事情が制約となっている人も比較的多く、公共交通や店舗のサービス時間帯を制約と感じている人は比較的少ないことがわかった。そこで、回答者を、最も強い制約条件であると回答した項目（表2の第1位の項目）をもとに、「時間」（109人）、「お金」（75人）、「体力」（22人）、「家族」（23人）、「その他」（11人）の5つのグループ（以下、それぞれグループ1～5とも呼ぶ）に分類した^{注1)}。この5グループ間の差異に着目して、以下の一連の分析を進める。

表2 夜の繁華街での活動の日数や時間を制約している要因（単位：人）

分類	項目	1位	2位	3位	計
時間	終電、終バスの時刻が早いこと	11	14	20	45
	仕事終了時刻が遅いこと	28	17	10	55
	翌日の仕事に響くこと	70	67	42	179
	店の閉まる時刻が早いこと	0	6	9	15
お金	お小遣いなどお金の制約があること	75	63	44	182
体力	体力がもたないこと	22	36	56	114
家族	家族などが不満を持つこと	23	28	36	87
その他	その他	11	3	6	20
	無回答	10	16	27	53

(3) 夜の繁華街での活動実態

a) 活動を行う日数

図1、図2は、それぞれ夜の繁華街で飲酒を伴う活動および飲酒を伴わない活動を行う日数を尋ねた結果を集計したものである。夜の繁華街で飲酒を伴う活動を行う日数は、全体の80%が月1回以上と回答した（週1回以上は36%）。一方、飲酒を伴わない活動を行う日数は月1回以上が37%であった。

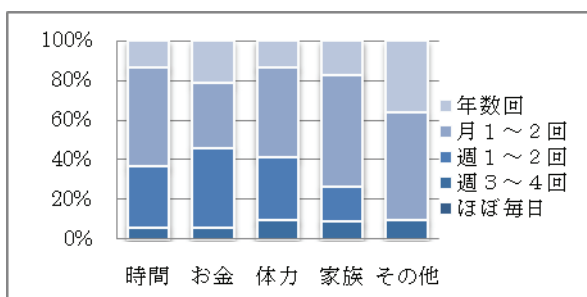


図1 飲酒を伴う活動を行う日数

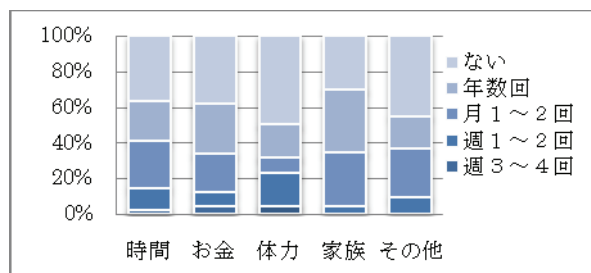


図2 飲酒を伴わない活動を行う日数

b) 終電・終バス、活動量の希望

図3は、繁華街からの帰宅の際、「終電・終バスギリギリになってしまう、または終電・終バスを逃してしまう頻度」を尋ねた結果である。全体の26%がそのようなことはないとは回答したが、34%は10回中1~2回、残りの40%は10回中3回以上、そのようなことがあると回答した。制約のグループ別では、「時間」に関する制約が最も強いグループ1は、他のグループに比べて終電・終バスギリギリまたは逃す頻度が高いことがわかる。

図4は、夜の繁華街で楽しむ時間を今よりも増やしたいかどうかを尋ねた結果である。増やしたいと回答したのは、全体の38%であるが、制約のグループ別で最も多いのは、「家族」を一番の制約に感じているグループ4（60%以上）であり、最も少なかったのは「体力」に関する制約を一番に感じているグループ3（20%未満）であった。

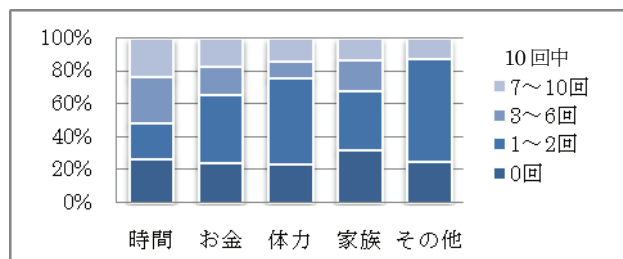


図3 終電・終バスギリギリまたは逃す頻度

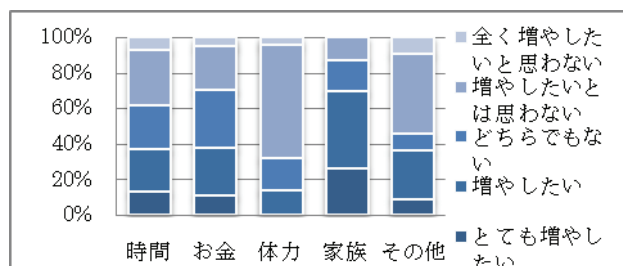


図4 夜の繁華街での活動を増やしたいか

c) 活動を行う曜日

夜の繁華街で活動を行うことが多い曜日については、80%が「金曜日」と回答した。曜日の選択理由は、62%が「仕事が休みの日の前日」であった。

ここで、金曜日に主に活動を行う「金曜日型」、1週間の中で数日に活動日を分ける「分散型」、土~日曜日に主に活動を行う「土日型」、金曜日、土~日曜日以外に

主に活動を行う「その他の曜日型」の4つに類型化し、5つの制約グループ別の分布を示したものが図5である。全体では「金曜型」が42%、「分散型」が46%であった。

「時間」が最も強い制約になっているグループ1は、約50%が「金曜型」で、「お金」、「体力」、「家族」が最も強い制約となっているグループ2～4は「分散型」が多いことがわかる。

図6は、「たまに（例えば1週間に1日ぐらい）夜いきり繁華街で楽しむ日をつくり、他の日は楽しむとしても控えめにすると、短い時間でも毎日のように楽しむのとでは、どちらが好ましいと思いますか？」という質問への回答結果である。全体では75%、特に「時間」、「お金」、「家族」がそれぞれ最も強い制約となっているグループ1・2・4では80%近くが、特定の日に集中させることを希望している。

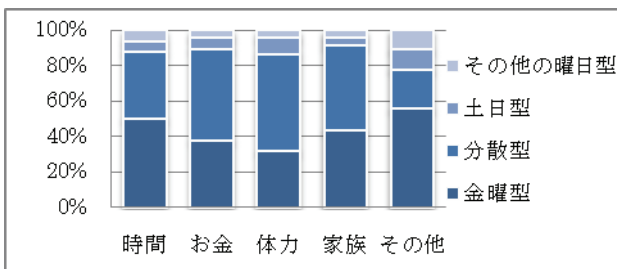


図5 活動曜日パターン類型

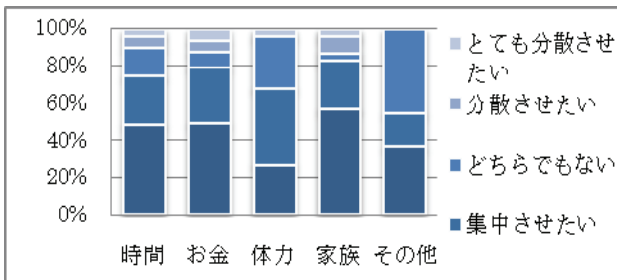


図6 活動の集中・分散の希望

(4) 時間制約緩和策とその影響

a) 時間制約緩和策

ここまでの分析で、夜の繁華街での活動は、時間、お金、体力、家族など、多様な要因に制約されており、夜の繁華街で楽しむ時間を現状よりも増やしたい人が多く、活動を行う日については、どちらかというとも1週間のうち1日に集中させたい人が多いという傾向が明らかとなった。続いて、金曜日の夜の活動に関する時間制約を緩和する、2種類の仮想的な施策が実施された場合の活動の変更意向を分析する。

シナリオ①は、金曜日に公共交通機関の運行時間を延長するものである。これに合わせて、普段早く閉店する店舗等も遅くまで営業するものとした。これによって、翌日の仕事という制約はない状況で（回答者の90%が土曜日は仕事が休み）、公共交通機関の終了時刻が早いという制約、店舗の閉店時刻が早いという時間

制約を緩和することができる。

シナリオ②は、月～木曜日に長時間仕事を行い、金曜日はその分早く切り上げる勤務形態を実施するものである。合わせて普段開店時刻の遅い店舗等も早くから営業するものとした。これによって、シナリオ①と同様に翌日の仕事という制約がない状況で、仕事終了時刻が遅いという時間制約を緩和し、さらに公共交通の終了時刻は現状と同じでも繁華街での滞在時間を長くすることが可能となる。

以上の2つのシナリオのもとで、夜の繁華街での活動をどのように行いたいかという意向を尋ねた。

b) 時間制約緩和策による活動の変化

シナリオ①、②における金曜日と月～木曜日の来街頻度の増減意向を図7～10に示す（土～日曜日の来街頻度の変化はほとんどなかった）。全体では、金曜夜の繁華街への来街頻度は①で48%、②で38%が、また滞在時間は①で48%、②で39%が、それぞれ増加すると回答した。一方、月～木曜日の来街頻度は①で10%、②で22%が、また滞在時間は①で8%、②で20%が、それぞれ減少すると回答した。以上、いずれのシナリオも夜の繁華街の活動の金曜日集中傾向を強めることがわかった。

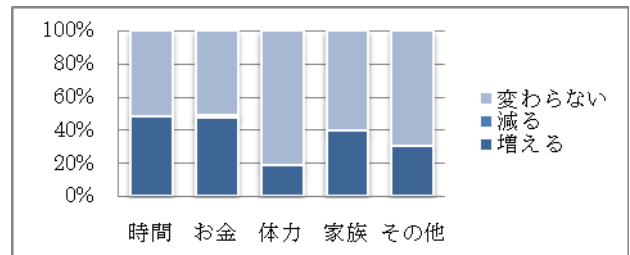


図7 シナリオ①における金曜日の来街頻度の変化

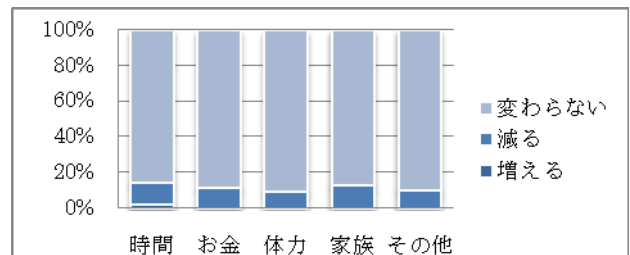


図8 シナリオ①における月～木曜日の来街頻度の変化

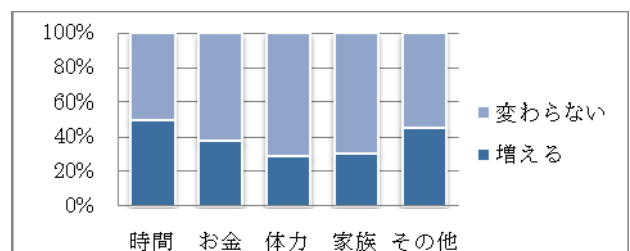


図9 シナリオ②における金曜日の来街頻度の変化

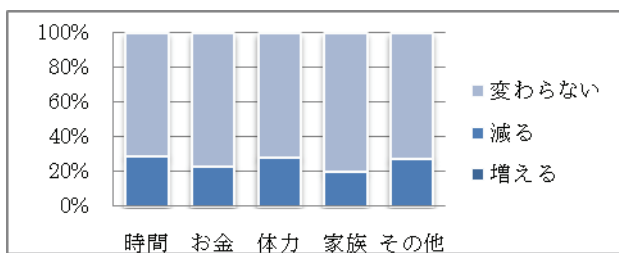


図10 シナリオ②における月～木曜日の来街頻度の変化

制約のグループ別では、「時間」に関する制約を最も強く感じているグループ1の変化が最も大きい。「お金」に関する制約を最も強く感じているグループ2は、シナリオ①の方が金曜日の来街頻度が増える人が多いが、これは遅くまで遊んでもタクシーで帰る必要がなく、費用を節約できるためであると考えられる。「体力」に関する制約を最も強く感じているグループ3は、変化が最も小さい。「家族」に関する制約を一番強く感じているグループ4は、シナリオ①の方が金曜日の来街頻度が増えると回答した人が多いが、これは月～木曜日の勤務時間の長さに伴い帰宅時刻が遅くなるため、金曜日に遊んで帰ることが現状よりも難しくなるためであると推測される。

c) 自動車通勤者の公共交通通勤への転換可能性

現状と2つのシナリオ実施時において、「前もって飲酒をすることがわかっている場合」と「わかっていない場合」の自動車通勤者の通勤交通手段を比較した。まず、「前もって飲酒をすることがわかっている場合」には、現状では、自動車通勤者の34%が自動車通勤し、代行運転、帰宅しない、店に行くが飲まない、車を会社等に置いてタクシーや公共交通機関で帰宅する、などの対応をとり、52%は公共交通機関で通勤している。一方、シナリオ①では、14%が自動車、79%が公共交通機関、シナリオ②では、17%が自動車、79%が公共交通機関で通勤すると回答し、金曜日の通勤手段が自動車から公共交通へ転換する可能性が示された。また、「前もって飲酒することがわかっていない場合」でも、金曜夜の繁華街での飲酒の可能性が高くなることを予想して、シナリオ①では11%、②では14%の自動車通勤者が、公共交通機関で通勤すると回答している。

4. おわりに

福岡の夜の繁華街での活動は、時間、お金、体力、家族など、多様な要因に制約されており、夜の繁華街で楽しむ時間を現状よりも増やしたい人が約4割存在し、活動を行う日は複数の曜日に分散させる人が比較的多かったが、ある特定の曜日に集中させたいという人が大部分であった。また、2種類の時間制約緩和策

に対する夜の活動の変更意向を分析した結果、金曜日に公共交通機関の運行時間の延長を行った場合は、月～木曜日の来街頻度があまり減ることなく金曜日の活動が活発になり、月～木曜日の仕事を延長し金曜日の仕事を短縮した場合は、月～木曜日の来街頻度が減り金曜日集中傾向が強まることがわかった。また、両施策共に、通勤交通手段を自動車から公共交通に転換させる可能性も示された。

今後の課題としては、夜の繁華街で行われる活動の総量が、これらの施策下でどう変化するかに着目し、繁華街の活力への影響を検討することや、公共交通運行時間の延長や勤務形態の変更などの実現可能性に関する具体的な検討などを挙げる。さらに、東京都心部など、公共交通通勤者の割合がより高く、通勤距離の長い地域で、同様の調査を実施し、今回の結果と比較することも興味深い。

謝辞

アンケート調査の実施に際して、貴重なご助言やご協力を賜りました(株)福山コンサルタント・中村宏様、ならびに九州大学・出口敦教授、福岡地所(株)・大坪恵太郎様をはじめとする東京大学工学部都市工学科同窓会の皆様、また、調査にご協力頂いた企業の方々に、紙面を借りて謝意を表します。

注1) Hägerstrand¹⁰⁾の三種の制約に当てはめると、「お金」と「体力」は「能力の制約」、「時間」は「権威の制約」、「家族」は「結合の制約」、に主に分類されるものと考えられる¹¹⁾。

参考文献

- 1) 加藤政洋：「夜の都市計画」の先駆ー石川栄耀の盛り場論を中心にー、第35回土木計画学研究発表会、スペシャルセッション「夜のまちづくり」発表資料、2007年6月。
- 2) 初田香成：石川栄耀の盛り場論ー日本型都市計画と商店街の交点ー、商店街研究会、大阪市立大学、2006年2月。
- 3) 大矢正樹：盛り場空間の変遷とその要因について、土木計画学研究・講演集、Vol.25, CD-ROM, 2006。
- 4) 初田香成：戦後東京における雑居ビルの形成と現代の雑居ビルの空間類型、土木計画学研究・講演集、Vol.25, CD-ROM, 2006。
- 5) 坂内良明：ラブホテル街形成に関する歴史的研究、土木計画学研究・講演集、Vol.25, CD-ROM, 2006。
- 6) 東京急行電鉄、三菱総合研究所：都市の24時間化に伴う将来交通体系の在り方に関する調査報告書、1989。
- 7) 今吉雄洋：深夜帰宅における交通手段選択に関する研究、東京大学工学部都市工学科卒業論文、1991。
- 8) 永長隆昭：鉄道駅からの深夜帰宅に関する研究ー深夜バス・タクシーの実態と問題点ー、東京大学工学部都市工学科卒業論文、1989。
- 9) 秋山孝正、奥嶋政嗣、名知幹弘：交通行動データに基づく地方都市夜間飲食店街に関する経年変化分析、土木計画学研究・講演集、Vol.27, CD-ROM, 2007。
- 10) Hägerstrand, T.: What about people in regional science?, Papers of the Regional Science Association 24, pp.7-21, 1970。
- 11) 大森宣暁：夜のアクティビティ分析に向けて、土木計画学研究・講演集、Vol.37, CD-ROM, 2008。