復活！夜の都市計画

大森　宣暁[1]

[1]正会員　宇都宮大学教授　地域デザイン科学部社会基盤デザイン学科
（〒321-8585 栃木県宇都宮市陽東7-1-2）
E-mail:nobuaki@cc.utsunomiya-u.ac.jp

24時間化した現代の都市においては，人々の生活の質を向上させる視点から，「住む」，「働く」，「憩う」，「往来する」という都市社会の4要素を，時間軸を考慮してバランスよく配置することが求められるものと考えられる．しかし，従来の都市計画は，日中の都市活動を主たる計画対象とし，夜間の都市活動が幾分疎かにされてきた感が否めず，人々が，安全・安心・快適に，夜間の活動に参加できる環境が整備されているとは言い難い．本スペシャルセッションでは，主に夜間の人々の余暇活動に着目して，夜の都市計画に関連する研究・事例を報告し，本研究課題の重要性と今後の都市のあり方や計画論に関する活発な議論を行うことを目的とする．

Key Words : *nighttime city planning, night-time activities*

1.　スペシャルセッション概要

24時間化した現代の都市においては，人々の生活の質を向上させる視点から，「住む」，「働く」，「憩う」，「往来する」という都市社会の4要素を，時間軸を考慮してバランスよく配置することが求められるものと考えられる．しかし，従来の都市計画は，日中の都市活動を主たる計画対象とし，夜間の都市活動が幾分疎かにされてきた感が否めず，人々が，安全・安心・快適に，夜間の活動に参加できる環境が整備されているとは言い難い．本スペシャルセッションでは，主に夜間の人々の余暇活動に着目して，夜の都市計画に関連する研究・事例を報告し，本研究課題の重要性と今後の都市のあり方や計画論に関する活発な議論を行うことを目的とする．

趣旨説明，3件の話題提供の後，パネルディスカッションおよびフロアを交えた議論を行う．

〇プログラム
趣旨説明：大森宣暁（宇都宮大学）
話題提供：
１．「ヤミ市を起源とする横丁の形成過程とその特徴」
　井上健一郎（ヤミ市横丁研究所）
２．「札幌の夜の事情」
　高尾広通（北海道教育大学）
３．「盛り場とフーゾクに関するレビュー」
　大矢正樹（夜の都市計画研究者）
パネルディスカッション：
「夜の都市計画を考える」
パネリスト：井上健一郎（ヤミ市横丁研究所）
　　高尾広通（北海道教育大学）
　　大矢正樹（夜の都市計画研究者）
　　古谷知之（慶応大学）
　　谷口綾子（筑波大学）
　　浅野周平（早稲田大学）
司会：大森宣暁（宇都宮大学）

NIGHT-TIME CITY PLANNING, REVIVAL!

Nobuaki OHMORI

For improving quality of life for people living in modern cities, the four functions of urban society that are “living”, “working”, “recreation” and “circulation” should be well-balanced allocated in time and space. However, the main attention of traditional city planning has been directed towards daytime urban activities. Therefore, the present urban environment does not allow people to engage in night-time activities safely, securely and in comfort. In this session, some research and practice related to night-time city planning will be reported. Further, we hope that this session will be an opportunity for comprehensive discussion on the importance and future directions of the research topic.

ヤミ市を起源とする横丁の形成過程とその特徴

第 53 回土木計画学研究発表会スペシャルセッション「復活！夜の都市計画」

井上 健一郎

【横丁のルーツ・ヤミ市】

近年、有名誌やテレビ番組で横丁特集が頻繁に組まれている（東京人 2010 年 1 月、散歩の達人 2013 年 9 月、東京ウォーカー2014 年 2 月）。誌面には主に新宿「思い出横丁」、吉祥寺「ハモニカ横丁」といった東京の横丁が頻繁に登場するが、地方都市に目を向けてみても、八戸「ハーモニカ横丁」、仙台「壱弐参横丁」など人気の横丁は数多く存在する。これら全国の都市部に点在する横丁の多くは、その起源を終戦直後に発生したヤミ市を起源としている。

【近年のヤミ市研究】

社会学者の松平誠（立教大学）による 1970 年代の主に池袋を対象地域としたヤミ市の研究がある（「やみ市　東京池袋」ドメス出版、「ヤミ市 幻のガイドブック」ちくま新書）。その後、ルポルタージュはいくつか出版されているものの、研究者が研究の対象とする機会はなかった。

近年では 2011 年に初田香成（東京大学）による「都市の戦後」（東京大学出版会）が出版され、ヤミ市跡の再開発の経緯が明らかになった。2013 年には社会学者の橋本健二（早稲田大学）を中心とした社会学、建築史、都市史、文学の研究者からなるグループが「盛り場はヤミ市から生まれた」（青弓社）をまとめ、様々な分野からヤミ市の実態を明らかにした。2015 年にはマイク・モラスキー（早稲田大学）がヤミ市に関する戦後文学のアンソロジー（シリーズ紙礫「闇市」皓星社）を出版し、ここ数年でヤミ市に関する研究結果が続けて発表されている。

【ヤミ市とは何か】

経済統制のもとで公的には禁止された流通経路を経た物資を扱う市場（いちば）。今回は戦後主要駅周辺で自然発生的に広まった闇市を指す。

【ヤミ市の分布】

主要駅周辺の駅前にヤミ市が広がった。中でも複数の鉄道が乗り入れているターミナル駅には規模の大きなヤミ市が発生した。立地としては、焼け野原より、建物疎開が行われた更地が好まれた。

後背地に農作物の産地がある街（池袋など）は食料品が集まりヤミ市が発展した。一方、後背地にベッドタウンを持つ街（渋谷など）は盛り場としてヤミ市が発展し、中でも後背地にあまり空襲の被害を受けなかった購買力のある地域がある街ではヤミ市が賑わった。

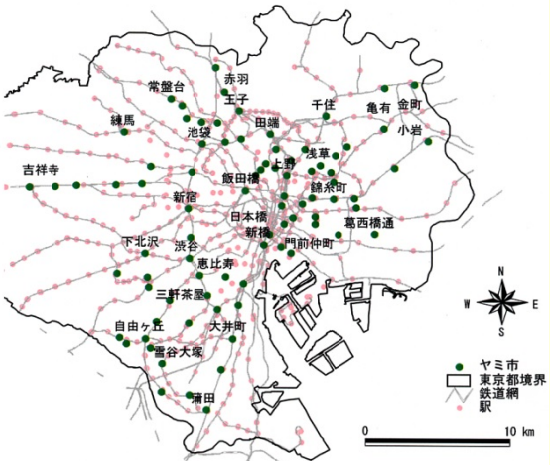

図 1　東京ヤミ市分布図

【横丁の戦後からの成り立ち】

終戦直後～1960 年代後半までは物販店が多く地元の主婦で賑わっていたが、1970 年代～80 年代前半にかけて都市整備が進むに連れて百貨店が次々に進出することで、横丁の物販店の多くが姿を消す。その後は飲み屋街化するケースが多い。賑わいの薄れた横丁ではあったが、2000 年頃より洒落た飲食店ができると若者の間で横丁が話題となり、現在では街のランドマークや観光資源となっている（吉祥寺ハモニカ横丁、新宿ゴールデン街など)。

【近年の吉祥寺ハモニカ横丁の特徴】

オープンスペースとしての横丁

横丁の通路は、実に多用な使われ方をしている。「道路」という交通機能のみを持つ場所とは言い難い。昼間は物販店が軒先の路地にまで商品を陳列して、軒先で接客することも多い。夜になると商品をしまい、シャッターを閉める。すると、今度は向かいにある居酒屋が営業を始める。店内が満席になると、仮設のイスやテーブルを軒先の路地に出す。そのスペースは、昼間は物販店が店舗と一部と見なして使っていた場所だ。横丁の通路は昼夜で物販店と居酒屋が時間帯を分けて店舗の一部とされている。通常の商店街とは違い、店舗と通路の機能が混在しており、それぞれの境界線を失うことで横丁独自の空間をつくりだしている（ちなみに、横丁の通路は「私道」であるケースが多い。通路を挟む両側の店舗のオーナーが軒先の路地の地代を折半している)。

個々の店舗で建て替えが進んでいる

建築基準法からいえば建て替えは困難なはずだが、いつの間にか建て替わっている。中には、隈研吾、塚本由晴といった有名建築家が設計した建物が出てきた（隈研吾が手がけたのは内装のデザインのみ)。

一方で、新宿「思い出横丁」で火災により建物が焼失した際は建て替えを認められず、簡易な建築物で仮設店舗だった。

人気スポットだけに家賃は高騰し続けている

2000 年頃までの家賃はそれほど高くはなかったが、人気の上昇とともに家賃は高騰し続けさらに物販店は減り、飲み屋が増え続けている。家賃を払い続けて物販店を営むことは困難な状況となっている。

居酒屋の数の中に占める、立ち飲み屋の割合が上昇

立ち飲み屋の多くは横丁の内部にある。大通りに面しては 1 軒あるが、店内に大通りからの死角を作っている。立ち飲み屋や、店主の個性を存分に表現した店が横丁には多いが、これらの店が大通りに面した目立つ場所にあるケースは少ない。普段、大通りや郊外にいるときは「平均的であること」を求められる気がしてしまう。路地は個性を許容してくれる場所に思えなくもない。

また、客の様子を見ていると、その客が店内にいるのかそれとも軒先の通路にいるのかよくわからない。「店内であり通路でもあるところにいる」ことで「街にいる」ということを実感できる。横丁に足を踏み入れた人だけが味わうことができる感覚である。

仕事帰りに“サードプレイス”に立ち寄る

近年、よく聞かれるようになった言葉に「サードプレイス」という都市社会学の専門用語がある。サードプレイスという概念を提唱したのはアメリカの社会学者、レイ・オルデンバーグであり、1989 年に出版された著書「The Great Good Place」(『サードプレイス・コミュニティの核になる「とびきり居心地よい場所」』、みすず書房）の中でこの言葉を使った。第１の生活の場所である家庭、第２の生活の場所である職場、そして「心のよりどころとして集う場所」を第三の生活の場所とし、これをサードプレイスと名づけた。彼はサードプレイスの具体例として、フランスやイタリアのカフェ、イギリスのパブを挙げた。アメリカで再開発が進む中で、こういったサードプレイスとして機能していた店が失われ、都市の魅力が損なわれる現状を指摘した。

横丁の小さな飲み屋にいると、さっきまで赤の他人だった客同士がいつの間にか話に花を咲かせている様子がよく見受けられる。初めて訪れる店で、ぎこちなく注文している人に対して、常連客がメニューについていろいろ教えてあげることから、自然と会話が始まったり、別々のグループでお酒を飲みに来ていたはずが、いつのまにか打ち解け合い、一緒になって乾杯しているところを見かけたりする。こういったことが起こる理由の一つに、人と人との距離が近いことがあるだろう。たまたま店内に居合わせた他人を無視しきれない距離感が横丁にはある。あまりの距離の近さに、長時間居合わせているにも関わらず一度も言葉を交わさない方が不自然に感じられるのかもしれない。

普段、街を歩いているときや電車に乗っているときなどは、あえて他人への無関心を表現することがある。一方、横丁では普段自然と持っている警戒心がなく、店内でのちょっとしたことがきっかけで、いつの間にか見ず知らずの客と会話が始まる。路地裏の飲食店でコミュニケーションをとると、その場がただ単に食欲を満たしてくれるだけの空間ではなくなる。その場はサードプレイスとして機能するようになる。

このようにコミュニケーションは生まれやすい状況にはあるが、そうかと言って、横丁では相手の個人情報にまで踏み込んで会話をしている人は少ないように思う。というのも、横丁に訪れる人の多くは、いつもとは違う自分を演じたいのではないだろうか。家庭の中での自分でもなく、職場の中での自分でもない、第三の自分である。そこでは、他の常連客や店員とのコミュニケーションを通じて、家庭や職場の中での自分ではなく、属性にとらわれずに一人の人間としての自分を確認することができる。個人情報を出してしまっては、横丁での人間関係に実生活を接続することになる。実生活とは切り離された第三の場所としての横丁だからこそ、普段の忙しい日常から離れて居心地がよくなる。そんなところに人々が心のよりどころとする理由があるように思う。

写真１　吉祥寺「ハモニカ横丁」

写真２　吉祥寺「ハモニカ横丁」

「夜の都市計画」セッション前史～私的覚書～

大矢　正樹[1]

[1]正会員 一般社団法人システム科学研究所（〒604-8223 京都市中京区新町通四条上ル新町アイエスビル）
E-mail:oya-m@ares.eonet.ne.jp

本稿は著者の「夜の都市計画」に関わる諸エッセイについての私的覚書（思い出話）である．「復活！夜の都市計画」セッション当日には，別のペーパーを配布するつもりである．

Key Words :night city planning,obscene facilities

スペシャルセッション「夜の都市計画」が初めて開催されたのは2006年春大会のことだった．今回「復活！夜の都市計画」セッションに参加するのを楽しみにしているが，残念ながら今はレビューする時間もないので，「夜の都市計画」セッションが開催される前に私発表した諸エッセイについて振り返ってみることにした．

１　土木計画学研究発表会以前

□「発表不可」と言われたのがきっかけ？

そもそも何故私が「夜の都市計画」にこだわるようになったのか考えてみると，1982年6月頃京都の某シンクタンク勉強会で発表しようと思ったエッセイが，当時の上司の指示で「発表不可」になったのが原因のような気がする．原稿のタイトルは“「夜」の都市計画”で，「＜売春＞が都市とは切っても切れない関係にあること，あるいは都市のみが＜売春＞を可能にすることを明らかにし，「都市の夜」を都市計画の中にいかに位置付けるかを考察する．」というものであった．新入社員の前途を思いやって発表をとりやめさせた上司の温情には感謝するしかないが，若かった私にはずいぶん不満だったようだ．今読み返しているうちに，京都府警への不満を述べている部分を発見したので引用しておく．

「1958年から1966年にかけて，日本経済の高度成長と軌を一にしてトルコ風呂数は大きな増加を示した．ちなみに58年は全国で約100軒であったものが，66年には700軒に達している．この増加は、政府に「風俗営業等取締法の一部を改正する法案」を提出させるに至り，都道府県条例によって「個室付浴場」の禁止地区が設定された．これは一部には、「許可地域を設けるということでもありかっての赤線地帯の再現ともいえる」という評価もあるが，実際には各都道府県で1～2区画を認めるだけという厳しいものであった．例えば京都府の条例では，京都市の三条通り，松原通り，東大路通り，寺町通りで囲まれた，たかだか1,000メートル四方の矩形に設置を認めるものに過ぎない．しかも本法により，一団地の官公庁施設，学校，図書館，福祉施設等から半径200メートル以内の設置は禁じられており，実際には許可区域でトルコ風呂の設置が可能となる面積は１㎡しか残らず，設置は不可能となっている．ここに、京都府の（実際には京都府警の）隠された意図を読みとることができる．しかしこのような規制もめげず，トルコ風呂は高層化等（すすき野のトルコビルは有名）でその数を増やし、昭和52年（1977）現在全国で約1400軒に達している．」

若かった私は京都府警の担当者に電話して，「絶対にトルコ風呂ができない所を許可区域にするのはおかしいのではないか」と尋ねたら，「あなたはトルコを作るつもりですか」と叱られたことを懐かしく思い出す．

□コラムを書くチャンス

北村隆一先生の『北村隆一編著：ポスト・モータリゼーション，学芸出版，2001』の出版企画に当初からかかわっていたので，コラムを書くチャンスがめぐってきた．長い間自粛していた（？）私が書いたのが「ロードサイド・フーゾクの誕生」であった．雄琴の誕生から成功までを書いたエッセイだが，「利用客の半数が地元（滋賀県内）、残りは京都・大阪方面」と実際にインタビューしているところが手柄と言える．学術関係の本に「フーゾク」という言葉を入れるというのが，私の密かな企みだったが，同じく北村先生編著の『鉄道でまちづくり，

学芸出版，2004』にも，「駅周辺の盛り場空間とフーゾク」というコラムを入れていただいた．同著は増刷もされないまま品切れになってしまったが，2016年の岐阜大学地域科学部一般入試（後期日程）小論文の入試問題として，北村先生のエッセイが採用されたのは何よりも嬉しいことであった．

２．土木計画学研究発表会以後

土木計画学研究発表会で発表したエッセイの一覧を表-1に示している．2003年の「都市の魅力再考－「夜の魅力」の必要性と重要性－」は北村隆一先生との連名になっており，北村先生のご威光に隠れて「夜の魅力」について論じた．このエッセイではフーゾクについては一切ふれていない．

2004年の「携帯電話と盛り場空間に関する一考察」というエッセイでは，「盛り場」というタイトルに隠れて一部「フーゾク」について論じるという手法をとった．そのため，コメンテーターの某先生に「何の意図で書いたのかさっぱりわからない」と叱責されたのは今から考えれば至極当然のことであった．私の頭の中には必然性があるのだが，例えば「娯楽への影響要因としての「価値観あるいは時代感覚」についてみていく」という文章の後に，いきなり「 島本慶が述べるように1981年の「ノーパン喫茶」の流行は，女性の性意識が世間の常識を裏切って既に大きく変わっていたことを示したという点で画期的な意義を持つものであった．」という文章が続くのだから，「さっぱりわからない」と怒られるのも当然である．私としては，「時給がよければノーパンくらいへっちゃら．当時ファーストフードの時給500円に対して，ノーパン喫茶の時給は1500円が相場だった．女のコの意識は，世間の常識をはるかに越えていたのだ．」に素直に感動して記録しておかなければと思っただけなのだけど．

2005年の「盛り場空間の変遷とその要因について」は，戦後の盛り場の変遷について回顧したものである．図-1 駅周辺の盛り場の三層構造（イメージ図），表-2 盛り場空間の変遷は今みてもよくできていると思うので再録しておく．

2006年の「夜の都市計画」セッション発足からは，タイトルに「フーゾク」の文字が入るようになる．せっかく発表の場が与えられたものの，満足のいくものが書けなかったのは私の実力不足と，対象となるフーゾク街そのものが衰退傾向にあったことによるものであったという他はない．発表会当日には「盛り場とフーゾク」に関するレビューを配布するつもりである．

表-1 土木計画学研究発表会　発表履歴

回	年	春／秋	論文名
25	2002	春	都市の魅力再考―「夜の魅力」の必要性と重要性
29	2004	春	携帯電話と盛り場空間に関する一考察
32	2005	秋	盛り場空間の変遷とその要因について
33	2006	春	盛り場空間とフーゾクの立地パターンについて
35	2007	春	白拍子からデリヘル嬢まで～「都市とフーゾク」に関する歴史文化的な一考察～
37	2008	春	都市の夜の魅力とフーゾク街を排除しない都市再生の可能性について

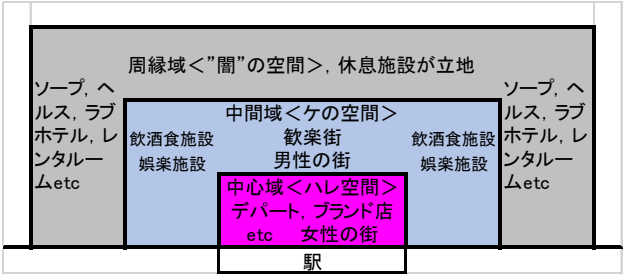

図-1 駅周辺の盛り場の三層構造（イメージ図）

表-2 盛り場空間の変遷

	盛り場関連	社会・娯楽
戦後	・待合，バー，キャバレ復活45 ・社交ダンスブーム '46 ・東京の社交場でクリスマスパーティ盛んとなる '47 ・大都市にビヤホール復活 '49 ・盛り場に靴磨き少年や花売り少女激増 '49	・太平洋戦争終結 '45 ・食料不足深刻 '45-46 ・プロ野球公式戦復活 '46 ・美空ひばりデビュー '48
1950	・「社用族」という新語誕生 '51 ・アルサロがブームに '54 ・厚生省「売春白書」で全国の公娼50万人と発表 '55 ・トリスバー'55前後に誕生，スタンドバー全国に普及 ・売春防止法施行 '58	・朝鮮戦争勃発 '50 ・サンフランシスコ講和条約'51 ・連続ラジオドラマ「君の名は」が始まり大人気となる '52 ・テレビ放送始まる '53 ・「もはや「戦後」ではない」が流行語となる．'56
1960	・Xマス，家庭型へ移行傾向 ・キャバレー業界，「ホステス」へ用語統一マスコミに要望 ・風営法一部改正，ソープは許可区域のみで営業 '66 ・ピンサロ登場 '68	・所得倍増計画／高度経済成長始まる '60 ・「女子学生亡国論」論争 '61 ・東京オリンピック '64 ・カラーテレビ，クーラー，カーの3Cが新三種の神器に '66 ・学生紛争 '68-69
1970	・マンモスバー，パブ，スナッ出現 '70頃 ・ネオン街に不況の風 '74 ・クラリオンがカラオケを発売全国に普及 '76 ・スナック等でカラオケ大流行 ・ｲﾝﾍﾞｰﾀﾞｰｹﾞｰﾑがブームに	・大阪万博 '70 ・マクドナルド1号店オープン ・オイルショック '73 高度経済成長終焉 ・原宿に「竹の子族」 '78 ・山口組田岡組長狙撃 '78 ・ウォークマン発売 '79
1980	・「ノーパン喫茶」流行 '81 ・若い女性客を主流とした感覚のカフェ流行し始める ・居酒屋チェーン台頭 '83頃 ・キャバクラ登場 '85頃 ・カラオケボックス急増 '86-96 ・ニュー風俗店増加 '85- 若者，女性が飲み屋街の主役に '80年代	・校内暴力急増 '80 ・山口百恵引退 '80 ・東京ﾃﾞｨｽﾞﾆｰﾗﾝﾄﾞ '83 ・「おしん」ブーム '83 ・「金曜日の妻達へ」ヒット '83 ・レンタルビデオ店急増 '84 ・ファミコン年間350万台 '84 80年代ロードサイドビジネス隆盛に　バブル景気始まる ・昭和天皇崩御，ひばり死去
1990	・「おやじギャル」流行語に '90 ・「援助交際」増加 90年代初 ・官官接待自粛の影響で盛り場不況 '95頃 ・社用族減少 '95頃から ・デフレ不況の影響で盛り場の高級クラブ減少　90年代末	・バブル崩壊 '90・91 ・細川政権誕生 '93 ・阪神大震災，地下鉄サリン事件 '95 ・ウィンドウズ'95発売 '95 ・インターネット普及始まる'95頃 ・携帯電話普及し始める '95- ・金融不安，デフレ不況'97-04

※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 37, CD-ROM, 2008.

夜のアクティビティ分析に向けて*

Towards Nighttime Activity-Travel Analysis*

大森宣暁**
By Nobuaki OHMORI**

１．はじめに

24時間化した現代の都市においては、人々の生活の質を向上させる視点から、「住む」、「働く」、「憩う」、「往来する」という都市社会の基本的な４要素を、時間軸を考慮してバランスよく配置し、夜間の都市活動にも十分配慮した都市計画が求められるものと考えられる。本稿では、2006年度、2007年度の土木計画学研究発表会春大会「夜の都市計画」セッションで発表された論文を参照しながら、人々が、安全に、安心して、快適に、夜間の活動に参加できる環境整備および都市・交通施策を検討する上で重要となる、夜のアクティビティ（活動）分析において考慮すべき事項についての考察を行う。昭和初期に石川栄耀が提唱した「夜の都市計画」は、本来田園郊外に想定されていた田園都市の思想を既成市街地の内部に適用したものであり、盛り場の計画に特化しているものと考えられる[1)-2)]。本稿では、特に、少子高齢化、情報化、国際化、女性の社会進出、環境への配慮、健康志向など現代の社会情勢や価値観を踏まえた上で、より広範に夜のアクティビティを考えたい。

２．夜のアクティビティ分析

（１）アクティビティ分析

アクティビティ分析を、個人や世帯の日常生活における一連の活動への参加と、そこから派生する移動を対象に、行動の実態と態度・意識等を含めた意思決定メカニズムを理解することと捉え、人々の生活の質を向上させるための環境整備とそれを実現するための都市・交通施策の検討に資することを分析の最終的な目的とする。そこでは、日常生活圏における利用可能な「活動機会」と「交通システム」、個人や世帯の「活動需要」および「活動・交通パターン」といった要素を考える。個人や世帯は「活動機会」と「交通システム」およびその他の制約条件のもとで、一連の「活動需要」を時空間上にスケジューリングした結果が、都市空間で実現している「活動・交通パターン」であると考えられる[3)-4)]。各活動および移動の要素として、活動内容、活動場所、開始・終了時刻、同行者、交通手段などを考え、一日の活動・交通パターンは、起床から就寝までの一連の活動および移動の順序やつながり（トリップチェイン、アクティビティチェイン）を表現する、時間軸を考慮したものである。

分析のためには、「交通システム」、「活動機会」、個人や世帯の「活動需要」および「活動・交通パターン」に関する時間帯別のデータが必要となる。「活動・交通パターン」に関しては、パーソントリップデータやアクティビティダイアリーデータは一日24時間を基本として情報が収集されるが、特に「活動機会」に関しては、各機会において実行可能な活動内容とサービス時間帯に関する情報が十分に整備されていないのが現状である。また、特に夜の活動・交通パターンに関するデータ収集においては、被調査者の記憶や自主性に依存する調査手法ではデータ精度に限界があると考えられるため、詳細で信頼性の高いデータを得るための工夫も必要であろう。

（２）　夜の定義

広辞苑によると「日没から日の出までの時間」が夜とされている。とすると、夜の時間は、夏至の日が最も長く冬至の日が最も短く、我が国の都市においては緯度に応じて一年を通じて約3～6時間の変動が生じる。また、我が国の標準時が東経135度に設定されているため、都市によって日没・日の出の時刻が異なり、夜の時間帯も異なることになる。さらに国外の高緯度地方では、白夜（あるいは極夜）の発生する国や地域も存在する。また、我が国では、ラジオの深夜放送、労働基準法における深夜業、タクシー運賃の深夜割増、電話料金の深夜割引など、24:00付近から日の出頃までを「深夜」と呼ぶこともあり、通常、多くの活動機会と公共交通サービスは深夜には利用できない。活動機会や交通システムのサービス時間帯は、平日と休日で異なることが多いが、年間を通じて固定されている場合が多い。同時に、都市住民の生活パターンも、平日と休日で大きく異なるものの、基

---

*キーワーズ：夜の都市計画、アクティビティ分析
**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、
TEL03-5841-6232、FAX03-5841-8527）

本的には一週間を単位として、ほぼ年間を通じて起床・就寝時刻、食事の時刻や仕事の時間帯は固定されているものと考えられる。よって、都市の活動機会および交通システムと、人々の活動・交通パターンとの関係に着目する上では、およそ18:00から翌朝6:00頃の時間帯を夜と考えることが便利かもしれない。

（３）夜のアクティビティのマクロな傾向

我が国における大規模で継続的な時間利用調査として、総務省統計局の社会生活基本調査、NHK放送文化研究所の国民生活時間調査がある。ここでは後者の調査結果[5)]から、我が国における夜のアクティビティのマクロな傾向を概観する。この調査では、日常生活で行う行動（活動）を、必需（睡眠、食事、身のまわりの用事、療養・静養）、拘束（仕事関連、学業、家事、社会参加など）、自由（会話・交際、スポーツ、趣味・娯楽、マスメディア接触、休息など）の3つに分類して、様々な分析を行っている（移動については、通勤・通学の往復が拘束に分類され、それ以外の移動は活動に含まれている）。2005年（10月）調査では、図１に示すように、平日18:00には、既に国民全体の55%は自宅に滞在し、その割合は21:00には80%、24:00には94%に達し、翌朝6:00に90%となる。土曜、日曜は、さらに在宅率が高い。経年的には、睡眠時間および仕事や家事などの拘束活動時間の減少に伴い、自由活動時間が増加している。18:00以降、国民全体の85%が睡眠に入る24:00までに行われることが多い（行為者率の高い）活動としては、睡眠以外には、テレビ、食事、仕事関連、家事、身のまわりの用事、レジャー活動が挙げられる。有職者、無職者、主婦、高齢者など、個人属性の違いによって、夜の活動内容も大きく異なっている。また、夜の時間帯に仕事を行い、夜の活動機会や交通システムの提供を支えている人々も、大変少数ではあるが存在する。

以上、盛り場や中心街、商業地域における夜のアクティビティも重要だが、自宅や住居地域における夜のアクティビティも非常に重要となる。また、利用可能な活動機会と交通システムおよびその他の制約条件が人々の活動・交通パターンを決定するため、夜のアクティビティの大都市と地方都市、都心部と郊外部の違い、週、月、季節変動なども存在するものと考えられ、今後、大規模調査データを有効に活用することが望まれる。

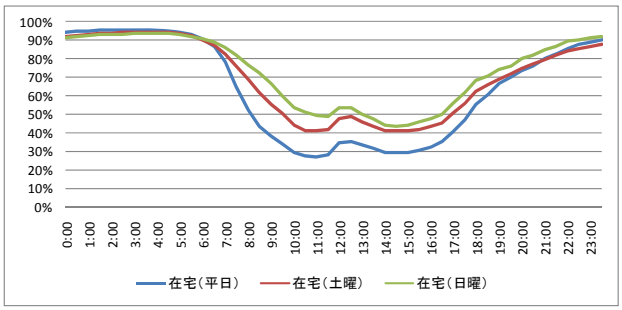

図１　時刻別在宅率（2005年国民生活時間調査）

３．夜のアクティビティ分析の視点

（１）夜のアクティビティの制約条件

人々の活動・交通パターンを理解するために、Hägerstrand[6)]の提唱した三種の制約条件に関して、特に夜のアクティビティ分析に関連性が強いと考えられる要素を、以下に挙げてみる。

a）　能力の制約（生理学的要因と利用可能な手段の容量による制約）

日常生活を健康に送るためには、一定時間の睡眠や入浴などの身のまわりの用事等は夜間に自宅で行い、食事は一日のうち一定の時間をあけて摂取する必要性が高い。一日の活動の順序や、一日、一週間単位での活動・交通パターンの規則性や周期性は、必需活動に伴う能力の制約が最も強い要因となっているものと考えられる。また、世帯構成に依存して、家事等の世帯単位で行う拘束活動の役割分担が異なる（一人暮らしや共働き世帯では平日夜に家事を行う必要性が高いなど）ことや、予算制約に応じて、家事等のアウトソーシング（家政婦を雇う、乳幼児を保育施設やベビーシッターに預けるなど）、高価な活動機会（高級レストランでのディナーなど）、公共交通サービス終了後の交通手段（始発まで何らかの活動に参加しながら時間を過ごさずにタクシーで帰宅するなど）などが制約されることも利用可能な手段の制約に分類される。また、日中と比較すると夜には気温が下がるため、特に冬季の屋外の活動を実行しにくくなることや、夜に活動を行うためには照明が必要となる場合が多いことなども、能力の制約に分類されるものであろう。また、例えば飲酒という活動のように、その後の活動内容や利用可能な交通手段を制限するという制約が、一日の活動の順序を決定する要因となることもある。起床から時間が経過し、体力的な疲労が出てくることも夜のアクティビティの制約となる場合も考えられる。

b）　結合の制約（人、物、道具などが、特定の時間、空間にともに存在しなければならない制約）

家族との食事・団欒などの結合の制約により、帰宅時刻を制限されている人々も多いものと予想される。多くの活動は、その活動を行う空間や時間（さらには必要

となる道具）が限定されており、活動、空間、時間の間に結合の制約が存在しているものと考えられるが、特に近年の24時間化と携帯電話やインターネット等の情報通信技術（ICT）の普及が、それらの制約を緩和しているものと考えられ[7]、このことが夜のアクティビティにも影響を与えているものと考えられる。また、ICTの利用により、時間・空間の制約なしに、情報入手と他人とのコミュニケーションが可能となっており、移動を伴わずに実行可能な活動も多種多様になってきている[8]。これは、夜のアクティビティについても当てはまるものと考えられ、複数人での活動の動的なスケジューリングの活発化や、同様の活動需要を満たすための具体的な活動機会の変化（店舗型から無店舗型風俗への変化[9]など）が起こっている。また、最近議論されている「複数活動の同時実行（multitasking）[10]」や、時間・空間的な「活動の細分化（fragmentation）[11-12]」といった活動パターンは、夜にも現われているものと考えられる（例えば、飲み会の途中で携帯電話で連絡を取り合流、仕事が細分化されて夜の自由活動中に仕事の電話やメールが行われるなど）。

c） 権威の制約（特定の時間、空間へのアクセスが制限されている制約）

活動機会については、実行可能な活動の種類に応じて、異なるサービス時間帯が設定されているが、24時間化とともにサービス時間帯が延長されている傾向がある。また、誰もが利用可能な機会と利用者を制限している機会もある（例えば、法律や条例で年齢制限のある活動機会や、自主的に年齢・性別を限定、会員制、一見さんお断りなどの制限を設けている機会もある）。公共交通システムのサービス時間帯の制限や、法律上、飲酒後の車両の運転が禁止されているなど、権威の制約により夜に利用可能な交通手段が制限されている。近年の道路交通法の改正（飲酒運転の取り締まり強化など）の、夜の活動・交通パターンへの影響は大きいものと考えられる。宗教的な理由で、特定の活動や実行時間帯が制約されることも、権威の制約に分類されるものと考えられる（例えば、宗教上の理由による禁酒、イスラム教のラマダンなど）。活動機会と交通システムのサービス時間帯が活動・交通パターンの選択肢集合を限定し、人々の活動の時空間分布に影響を与えることになるため、非常に重要な要素である。

（２）政策的な視点

a）中心市街地活性化

中心市街地や盛り場の夜の施設の変遷とそれに伴う人々の活動の変化は、夜の研究対象として重要である[13-15]。秋山ら[16]は、多時点のパーソントリップデータの分析から、夜の自由活動者数は岐阜市全体では増加傾向にあるものの、特に若年者層で中心市街地では減少しており、夜の複数活動者数も減少しているなど、夜のアクティビティに関する大変興味深い結果を報告している。夜の活動者の交通手段も、徒歩、タクシーが減少し、自動車が増加していることも報告している。特に、モータリゼーションの進展した地方都市における中心市街地活性化のためにも、魅力的な夜の活動機会と自動車以外にも多様な交通手段の選択肢を提供することが重要となろう。

アクティビティのつながりは、施設配置とも大きく関係するものと考えられる。例えば、盛り場における三層構造（ハレの空間、ケの空間、闇の空間）[13]を考えると、一般的にハレからケ、そして闇へとアクティビティが推移していく場合が多いであろう。人々の夜のアクティビティのつながりに配慮した施設配置が重要であるものと考えられる。また、表通りに立地する施設は、初めてそのまちを訪れる人々も利用しやすいが、裏通りに立地する施設は、あらかじめ情報を有した人々でなければ利用しにくいため、適切な方法で適度な情報提供を行うことも必要であろう。

また、魅力的な観光地[17]とは、いかに魅力的な一連の活動の機会と、活動機会間のスムーズな移動を可能とする交通システムを提供できるかが鍵となるため、アクティビティのつながりは、特に重要な視点であると考えられる。魅力的な夜の活動機会を提供するだけではなく、昼の活動から夜の活動に連続性を持たせる工夫が、宿泊観光の増加にもつながるものと考えられる。夜の街並み、景観[18]も魅力に大きな影響を与える要素である。また、最近では、例えばマカオなど、カジノの規制緩和をはじめとした夜の魅力を急速に高める施策を行うことで、海外からの観光客を急増させている都市も存在する。

b）環境問題

不必要な自動車利用の削減と、より環境負荷の小さな交通手段への転換は、夜の交通にも求められよう。昼から夜へのアクティビティのつながりを考慮すると、職住近接やコンパクトシティは、これに寄与する可能性が高い。ただし、夜の騒音や治安の問題にも配慮した住宅地と盛り場の配置を考慮することが必要である。公共交通事業者も24時間化への対応を検討してきてはいるが[19]、大都市と地方都市で、交通手段分担率や公共交通のサービスレベルも異なるため、地域に応じたきめ細かな施策を検討する必要がある。これまでよりも、各活動機会で行われる活動の特性を考慮して、サービス時間帯にまで踏み込んだ施設配置、土地利用規制等と公共交通サービスを考慮する必要があるものと考えられる。

また、我が国でも再導入の検討が行われているサマータイムを効果的に実施するためにも、サマータイムの実施によって人々の夜の活動を含めた活動・交通パター

ンがどのように変化するのかを検討することが必要であろう。日没時刻が遅くなることになるが、現在の夜のアクティビティは、日没前からも実行可能なのか、夜の活動が増加するのか、大変興味深いところである。サマータイム導入国における調査・研究が参考になるかもしれない。関連して、裁量労働制や時差出勤を行っている人々と、そうでない人々との夜のアクティビティの比較も興味深い。

c）バリアフリー

これまで、主に男性、中年者から若者[20]が夜の都市の主役であったように思われるが、高齢化、女性の社会進出が著しい今後は、特に女性、高齢者、障害者等、あらゆる人々が多様な活動に参加できる夜の環境を整備することが重要であるものと考えられる。夜のバリアフリーの視点から、移動制約者にとっての移動空間のバリアの解消とともに、アクセスが物理的に制限されている活動機会のバリアを解消することが急務である。住宅地や商業地における夜間照明の整備や転倒防止も含めた歩行環境の向上[21]、交通事故や防犯への対策等[22]の安全・安心を向上させることは、夜のアクティビティの質を向上させることだけではなく、多様な人々の夜の活動参加を助ける。また、高齢者の活動分析[23]に関しては、団塊世代の夜のアクティビティと、将来の高齢者のアクティビティも異なることが予想されるなど、コーホートの影響も考慮する必要があろう。

３．おわりに

本稿では、夜のアクティビティに関して十分な整理が行われておらず、また、ここで触れられていない重要な要素も数多く存在するものと考えられる。夜は昼と表裏一体であり、夜のアクティビティを考えることは、昼のアクティビティとの違いを考えることのみならず、時間軸を考慮して昼と夜のアクティビティのつながりを考えることが最も重要な視点であることを強調したい。抽象的ではあるが、夜のアクティビティに対するより深い理解に基づき、魅力的な夜の活動機会と交通システムを提供し、夜のモビリティを高め、夜の活動参加へのアクセシビリティを高める、夜の都市計画およびまちづくりを行うことが、都市住民の生活の質を向上させるとともに、多様な都市問題の解決につながる可能性も高いのではないかと期待する。

参考文献

1) 加藤政洋：「夜の都市計画」の先駆―石川栄耀の盛り場論を中心に―, 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―日本型都市計画と商店街の交点―, 商店街研究会, 大阪市立大学, 2006年2月.
3) Jones, P.M., M.C. Dix, M.I. Clarke and I.G. Heggie: Understanding travel behavior, Gower, Aldershot, 1983.
4) Ohmori, N.: Application of Information on Activity-Travel Patterns in Urban Space and Time in the Information Age, In Sadahiro, Y. (ed.) Spatial Data Infrastructure for Urban Regeneration, pp.127-145, Springer, Japan, 2008.
5) NHK放送文化研究所：2005年国民生活時間調査報告書, 2006.
6) Hägerstrand, T.: What about people in regional science?, Papers of the Regional Science Association 24, pp.7-21, 1970.
7) Dijst, M., M.-P. Kwan and T. Schwanen: ICTs and the Uncoupling of Activities, Places and Times, Journal of Economic and Social Geography (TESG). (to be published)
8) 大森宣暁：IT時代のアクティビティデータの収集・活用, 土木計画学研究・講演集, Vol.25, CD-ROM, 2002.
9) 大矢正樹：白拍子からデリヘル嬢まで～「都市とフーゾク」に関する歴史文化的な一考察～, 土木計画学研究・講演集, Vol.27, CD-ROM, 2007.
10) Kenyon, S. and G. Lyons: Introducing multitasking to the study of travel and ICT: examining its extent and assessing its potential importance, *Transportation Research A* **41**, pp.161–175, 2007.
11) Couclelis, H.: From sustainable transportation to sustainable accessibility: Can we avoid a new tragedy of the commons? In: *Information, Place, and Cyberspace* (Edited by Janelle, D.G. & Hodge, D.C.), Springer Verlag, Berlin, pp.341–356, 2000.
12) Lenz, B. and C. Nobis: The changing allocation of activities in space and time by the use of ICT—‘‘fragmentation’’ as a new concept and empirical results, *Transportation Research A* **41**, pp.190–204, 2007.
13) 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.
14) 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.
15) 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.
16) 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.
17) 山田正人：長良川鵜飼と岐阜のまちづくり, 土木計画学研究・講演集, Vol.25, CD-ROM, 2006.
18) 園田史子, 三宅正弘, 齋藤庸太：中心市街地における夜間景観の特質に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.25, CD-ROM, 2006.
19) 東急電鉄、三菱総研：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.
20) 荒井悠介：渋谷センター街周辺における小集団活動の今日的特徴―「イベサー」を事例に, 土木計画学研究・講演集, Vol.27, CD-ROM, 2007.
21) 新谷陽子, 原文宏, 秋山哲男：酒と寒さと滑りと転倒：積雪寒冷都市の歓楽街における雪道歩行と転倒に関する一考察, 土木計画学研究・講演集, Vol.27, CD-ROM, 2007.
22) 木梨真知子, 金利昭：防犯環境設計からみた住宅地における夜間照明の実態, 土木計画学研究・講演集, Vol.27, CD-ROM, 2007.
23) 西井先生, 佐々木邦明, 今尾友絵：PT付帯調査としてのアクティビティダイアリー調査―高齢者の活動・交通実態把握―, 土木学会論文集 No.702／IV-55, pp.31-38, 2002.