

9. 金曜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に関する研究

－福岡市都心部をケーススタディとして－

Friday night activities in downtown and the effects of measures reducing time constraints – A case study of Fukuoka city –

東京大学工学部都市工学科 70165 安森 溪太郎

We need to understand the activities and the constraints of people in the nighttime in order to make the central area of Fukuoka attractive and make the people who act in the nighttime raise their quality of night life. Among many kinds of constraints, this thesis suggests two measures to ease time constraint on Friday, and clarifies their effects on activities of people with various constraint. On my research, most of the people want to make their activities concentrate on the specific day in a week, and on my suggestion, people who act in the nighttime increase their activities on Friday and decrease their activities on ordinary days except Friday.

1. はじめに

1-1. 研究の背景

九州地方の顔の役割を担う福岡市都心部における人々の活動を、昼だけでなく、夜についても学術的に考察し、夜の繁華街を魅力的なものにし、活動を行う人の夜の生活の質を高めるために、夜の繁華街について考えることをテーマとした。

1-2. 研究の目的

福岡市都心部において、飲酒などの活動を行うにあたってどのようなことが制約になっているか、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か、あるいは集中させたいか、どのような活動形態を人々は好ましいと考えているかなどの実態を明らかにし、時間に関する制約を緩和したときに、時間に関する制約を感じている人を中心に、活動形態がどのように変化するか、また、好ましいと考える活動形態に近付けることができるかを検証することを研究の主な目的とする。また、飲酒活動を利用して自動車利用を減らし、公共交通機関の利用を促進することが

できないかも検証する。

2. アンケート調査の概要

2-1. アンケート調査の実施

調査の概要を表1に示す。現地企業の方へいくつかの企業を紹介していただいたの訪問配布、九州の東京大学都市工学科同窓会での配布、個人的な忘年会の場での配布を行った。その結果、529部を配布し、250部を回収した。

表1 アンケート調査の概要

実施時期	2008年12月24日～2009年1月7日
実施場所	福岡市都心部
対象	都心部で働くサラリーマン、OL
質問項目	夜の繁華街での活動実態と意識 ・活動実行の内容・頻度・曜日 ・活動を制約している要因 ・活動に関する意向・意識 など
	仮想的状況下での活動形態の変化 ・金曜の公共交通運行時間の延長 ・1週間の仕事時間の割り振り変更による金曜の仕事の切り上げ
配布方法	企業を訪問して配布 忘年会、新年会で配布
回収方法	郵送回収

2-2. 制約の違いによるグループ分け

調査への回答から、最も制約の度合いが強い条件の違いによって、回答者を「時間」(109人)、「お金」(75人)、「体力」(22人)、「家族」(22人)、「その他」(11人)の5つのグループに分けた。補足だが、「時間」の制約は、終電・終バス時刻の早さ、仕事終了時刻の遅さ、翌日の仕事への影響、店の閉まる時刻の早さという、社会的に必然的に与えられている制約のことを指す。この5つのグループがそれぞれどのような活動形態をとっているか、時間制約緩和策によってどのように活動形態が変化するかを検証する。

3. 夜の繁華街での活動実態

3-1. 活動頻度

以下の図1、図2はそれぞれ現在飲酒を伴う活動、伴わない活動をどのくらいの頻度で行っているか尋ねたものである。ここで、飲酒を伴う活動と伴わない活動に分けたのは、飲酒の活動を利用して自動車利用を抑制できないかという可能性について検証する上で便宜を図るためである。

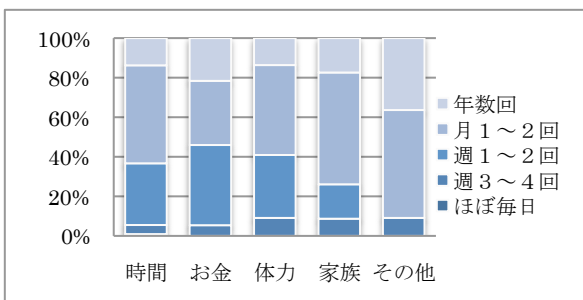


図1 飲酒を伴う活動頻度

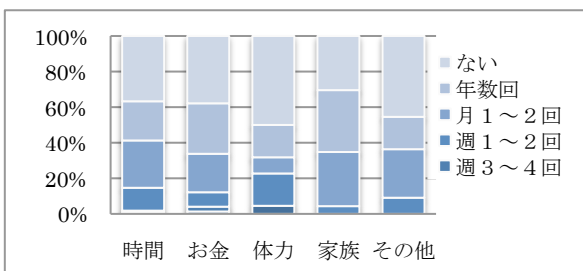


図2 飲酒を伴わない活動頻度

80%以上の人が飲酒を伴う活動頻度を月1~2回以上行っており、飲酒を伴わない活動を月1~2回以上行う人は40%以下である。

3-2. 夜の繁華街における活動の満足度

以下の図3は繁華街からの帰宅の際、終電・終バスギリギリまたは逃す頻度を尋ねたもので、図4は、夜の繁華街での活動を増やしたいか尋ねたものである。

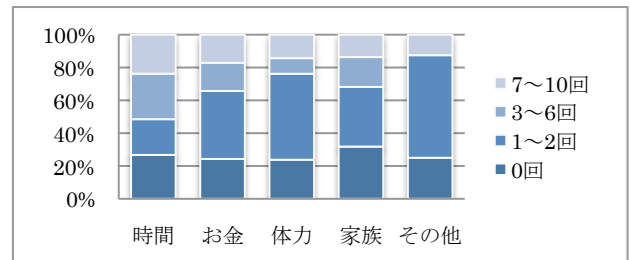


図3 終電・終バスギリギリまたは逃す回数

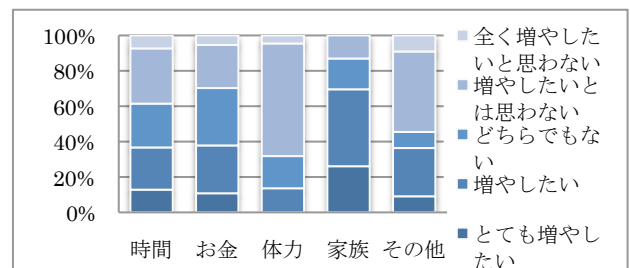


図4 夜の繁華街での活動を増やしたいか

時間に関する制約を一番に感じている人は、他の人に比べて終電・終バスギリギリまたは逃す頻度が高いことがわかる。また、時間に関する制約を一番に感じている人の約35%が夜の繁華街で活動する時間を増やしたいと思っていることがわかる。また、最も夜の繁華街での活動を増やしたいと思っているのは家族を一番の制約に感じている人で、最も増やしたくないと思っているのは体力に関する制約を一番に感じている人であることがわかる。

3-3. 活動形態

現在の夜の繁華街での活動形態によって、金曜日に主に活動を行う「金曜型」、一週間の中で数日に活動日を分ける「分散型」、土日に主に活動

を行う「土日型」、金曜日、土日以外に主に活動を行う「その他の曜日型」にグループ化し、どのような制約を持っている人がどのような活動形態をしているか表したものが図5である。また、図6は好ましい活動形態を表したものである。

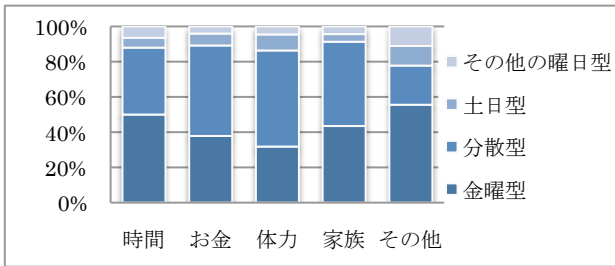


図5 現在の活動形態

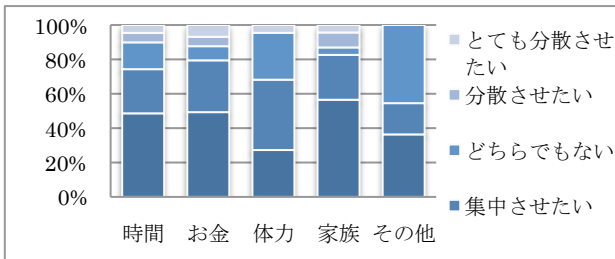


図6 好ましい活動形態

現在の活動形態を見ると、時間が制約になっている人は、約50%が金曜日型で、他の人は土日型が多いことがわかる。しかし、いずれの制約を感じている人も、好ましい活動形態を聞かれると、ほとんどの人が集中させたいと回答している。

4. 時間制約緩和策とその影響

4-1. 時間制約緩和策

時間に関する制約は社会の変化によって緩和することができるということと、翌日の仕事に響く人が少ない金曜日に集中して活動できることを考慮し、二つの提案を行う。

一つ目(シナリオ1)は、金曜日に公共交通機関の運行時間の延長である。合わせて普段早く閉まる店も遅くまで営業する。これによって、公共交通機関の終了時刻が早いという制約を緩和することができる。

二つ目(シナリオ2)は、月曜日から木曜日に長めに仕事を行い、金曜日に早く切り上げる仕事形態である。合わせて普段開くのが遅い店も早くから営業する。これによって、仕事終了時刻が遅いという制約を緩和することができる。

4-2. 時間制約緩和策による影響

シナリオ1、2における金曜日と金曜日以外の平日の来街頻度の増減意向を以下に示す。

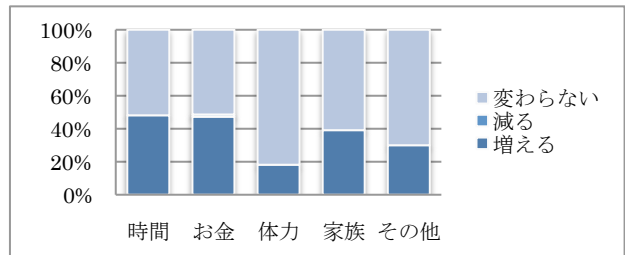


図7 金曜日の来街頻度(シナリオ1)

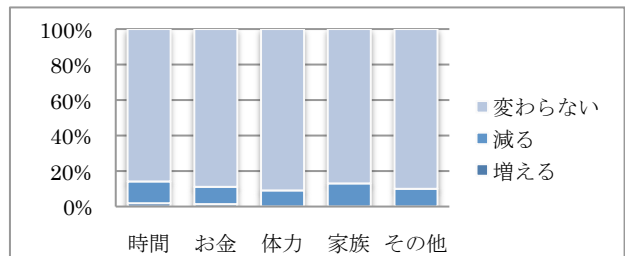


図8 金曜日以外の平日の来街頻度(シナリオ1)

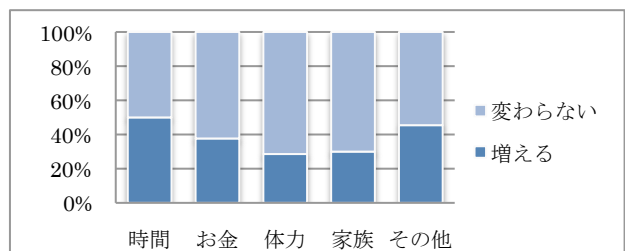


図9 金曜日の来街頻度(シナリオ2)

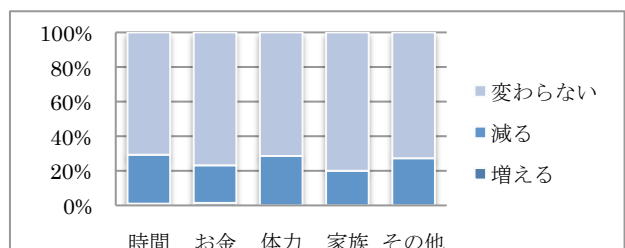


図10 金曜日以外の平日の来街頻度(シナリオ2)

土日の来街頻度の変化はほとんどないことがわかったので、金曜日と金曜日以外の平日の来街頻度の変化について検証を行った。

どちらのシナリオも活動の金曜日集中傾向が強まることがわかる。また、シナリオ2は金曜日以外の平日に仕事を長く行うため、金曜日以外の平日の来街頻度の減少がシナリオ1よりも大きい。

「時間」に関する制約を一番強く感じている人は最も強い影響を受けることがわかる。「お金」に関する制約を一番強く感じている人は、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、お金がかからないためであると考えられる。「体力」に関する制約を一番強く感じている人は、最も影響を受けないことがわかる。「家族」に関する制約を一番強く感じている人は、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、金曜日以外の平日に長く仕事を行わなければならないため、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考えられる。

4-3. 自動車から公共交通機関への転換

金曜日に普段自動車通勤をしている人が公共交通機関に転換するか、その可能性を検証するために、現状とシナリオ1、シナリオ2について、前もって飲酒をすることがわかっていた場合とわかっていなかった場合を比較した。現状では前もって飲酒することがわかっている場合、34%の人が自動車、52%の人が公共交通機関で通勤しているのに対し、シナリオ1では、自動車は14%、公共交通機関は79%となり、シナリオ2でも、自動車は17%、公共交通機関は79%となり、自動車利用を減らし、公共交通機関の利用を促進することがわかる。また、前もって飲酒することがわかっていない場合でも、シナリオ1では

11%、シナリオ2では14%の人が公共交通機関で通勤することがわかった。

5. まとめと課題

夜の繁華街での活動の大部分が飲酒を伴う活動であり、活動日については現状において分散させている人が比較的多かったが、全体的に夜の繁華街での活動の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。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金曜日以外の平日の来街頻度をほとんど落とすことなく金曜日の活動を活発にし、仕事の形態を変えた場合は金曜日以外の平日の来街頻度が減り、夜の繁華街での活動の金曜日集中傾向が強まることがわかった。

今後の課題として、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ついて分析し、繁華街の活力への影響を検証することも必要であると考えられる。

謝辞：本調査の実施に際し、貴重なご助言やご協力を賜った(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都市工学科同窓会の皆様、また、調査にご協力いただいた企業の方々に、謝意を表します。

主な参考文献

今吉雄洋(1991)「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
永長隆昭(1989)「鉄道駅からの深夜帰宅に関する研究-深夜バス・タクシーの実態と問題点-」, 東京大学工学部都市工学科卒業論文
東京急行電鉄、三菱総合研究所(1989)「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」