

意見書

2024年12月13日

ナイトタイムエコノミー推進協議会

代表理事 齋藤 貴弘

ナイトタイムエコノミーについては、2024年に入り、東京や京都の商工会議所や京都商工会議所、関西経済連合会、公益財団法人九州経済調査協会等の**各種経済団体**、東京都や京都等の**自治体**、**観光庁**や**文化庁**、さらには和歌山や徳島などの**中規模都市圏**などにおいて様々な取組みが実施され、**日本全域で活性化を求める声**が急激に強まっている。

ナイトタイムエコノミー推進協議会は上記の取組み全てに関与し、様々な現場の課題に直接触れる立場にあるところ、**夜間交通は共通した課題**として議論されることが多い。活性化に当たっては、**お客様の来店時・退店時、従業員の通勤時の移動の足**の他、お客様に**複数の店舗や地域を訪れてもらい回遊いただく足**を確保することに加え、また人気観光地に集中する**日帰り観光客を夜間に分散化させるというオーバーツーリズム対策**の観点からも夜間の足がより一層重要となっている。

そのような中、国土交通省において、この4月から「日本版ライドシェア」等の様々な移動の足のための施策がなされていると承知しているが、上記取組みにおいて、以前夜間の足不足が解消しているとの声は聞かれず、引き続き課題として議論されている状況にある。

またナイトタイムエコノミー推進協議会において、本年11月から12月にかけて、**ライブハウス事業者**（ライブハウスコミッション加盟店舗）、**ナイトクラブ事業者**（ナイトクラブエンターテイメント協会加盟店舗）、**ミュージックバー事業者**（日本ミュージックバー協会加盟店舗）、**ダーツバー事業者**（日本ソフトダーツ健全性推進協会加盟店舗）に対してヒアリングを実施したところ、**利用者の早めの帰宅により売上を逃している、スタッフの早めの帰宅により深夜営業が困難（人手不足、人件費高）**との声が多く聞かれた。

他にも様々な声が寄せられたが、内容をまとめると概ね以下のとおりである。

- ・週末を中心に**終電以降のタクシー需要が供給を上回っており、慢性的にタクシーが捕まらない状況**にある。
- ・そのため**終電で帰るお客様が多く、24時前にはお客様が引いてしまい、一番重要な週末の売上が頭打ち**になっている。
- ・タクシー会社も配車数を増やすべく努力していると思われるが、**タクシー運転手に新人が多く、運転やサービスの質の低下**を感じる。

- ・コロナ禍で終電は早まったままの状態が続いており、23時には多くのお客様が帰られる。
- ・他方、多くのお客様に終電ギリギリまでご利用いただいているので、夜間交通が拡充すれば、終電を気にせずにより長い時間ご利用いただけることが容易に推察される。
- ・スタッフも終電時間にあわせて帰宅させるため、少ない人員で、終電ギリギリまでご利用いただけるお客様の対応（ラストオーダーやお会計）に応じなければならず、スタッフの負荷やサービス低下につながっている。
- ・この終電前の繁忙時間（1時間程度）に対応するために、始発まで勤務可能なスタッフを確保する必要が生じてしまい、過大なコスト負担となっている。
- ・そのようなコスト増やサービス低下を避けるために、21時30分頃にラストオーダーにして閉店準備を早める店舗も増えている。あまりに閉店時間が早すぎ、顧客満足ニーズに合致せず、本来得られるはずの利益を得られていない。
- ・ライブ興行にあたって、ステージセットの解体や撤収をスタッフの帰りの足に配慮して終電前に終える必要があるところ、会社勤めのお客様では来場が難しいであろう夕方帯に公演をスタートさせなければならない。または簡易なステージセットにしなければならない。
- ・スタッフの終電が間に合わない公演では、スタッフの帰宅タクシー代を公演主催者や視察側が負担するが、公演実施の大きなコストとなっている。
- ・特定遊興飲食店営業（ナイトクラブ等）では、規則上朝5時閉店となるため、4時過ぎ頃から客出しを始めるが、始発までの時間に、店舗前やコンビニ前等に酔客が滞留することがあり、近隣の迷惑を及ぼすし若い女性などの安全に危険が生じかねない。
- ・週末の繁華街の始発電車はとても混んでいるが、夜を楽しんだ人たちというより、終電で帰れず喫茶店や居酒屋で時間を潰した人も多くいる。楽しみたい時間まで楽しみ、帰りたい時間に帰れる都市を目指すべき。
- ・都心部の夜の経済や文化は、近隣のホテルに宿泊している外国人観光客に依存しており、帰りの足がないため日本人不在で空洞化している。
- ・日本の夜には素晴らしい事業者やクリエイターがおり、それぞれの持ち場で日々文化を育て経済を回すために努力をしている。しかし夜間交通のようなインフラ関係だけは自分たちでは解決できず、そのような努力を頭打ちさせてしまっている。

今後、「日本版ライドシェア」等の取組がより一層広がる中で、上記のような移動の不足も一定程度解消される可能性はあるが、少なくとも現状においては十分に移動の足が確保されているとは言えず、現在の傾向を踏まえると、解消されるとしても限界があると思われることから、（実施主体や時間帯、地域、台数等の制限がないライドシェアなど）現行制度以外の方法も含めて、早急に移動の不足解消のための取組を行っていただきたい。

以 上