

最先端観光コンテンツ インキュベーター事業  
「夜間の観光資源活性化に関する協議会」第1回 議事要旨

- 日 時： 2018年11月2日(金)12:00～14:00  
場 所： AP 東京八重洲通り QR 会議室(KPP 八重洲ビル7階)  
出席者： 別紙参照  
議 題： 1. 協議会の概要各種関連会議の報告  
2. ナイトタイムエコノミー推進の課題と課題解決の方向性  
3. モデル事業

開会の挨拶後、事務局より本事業の趣旨・目的について、及び本事業について説明し、議論を行った。以下、その要約。

1. ナイトタイムエコノミー推進の課題と解決の方向性

① コンテンツの拡充、場の整備に関して

- 最終まとめまでに、コンテンツ類型3パターン(A/B/C)の分類ごとに経済波及効果の規模等、定量的なデータを示してはいかがか。ある程度の規模感を何らかの形で示すことができれば、取り組むべき課題の優先順位や、都市の規模別での更なる議論につながると感じている。
- カスタマージャーニーに関して面的な取組みが重要。具体的には魅力的なコンテンツ、訪日外国人が泊まりたいと感じる宿泊施設、魅力的な飲食のオフアリングを揃え、これらの時間帯でどのように回ってもらえばよいのかをスムーズに接続し、さらに交通システムが整備されていることで地域にお金が落ちるようになる。コンテンツの整備のみならず面的な取組みを行うことで、都市における成功モデルを作ることができると考えている。
- 日本でバーに訪れた際、17～18時から20～21時ぐらいまでの間が完全に空白地帯になっているとのこと。一部の海外では、食事の前(17～20時)の時間帯に酒を嗜む文化があるが、日本にはない。そのため日本においても、日の入り直後の時間帯にも意識を向けた方が良いのではないか。
- 「固有コンテンツ」は潜在的に大きく、気づいていないだけのものが多いと感じている。例えば、パリのムーランルージュやリド(毎日楽しめる文化的なナイトショー)のような規模のコンテンツは、日本で年中行っているものはない。「気づき」として、一過性ではなく、通年的にイベント型コンテンツの雰囲気を楽しめる空間に関する世界の事例を紹介してもらえると、地方でも提案できるのではないか。
- ツアーガイドはボランティアでなく、お金を取ってもよいというマインドの

変化もあっていいのではないか。マルチリンガルでの対応は、ボランティアでカバーできるものでもないので、マルチリンガルを充実させることにより海外からの観光客も呼べるのではないか。

- イベント型コンテンツは海外でもいろいろな成功事例があるので注目をしている。開始当初の苦労やどれくらいの期間でビジネスモデルとして成立したか、各国の収益・集客推移を参考にしながら事例として出して欲しい。
- 地方自治体レベルでの訪日外国人に関するデータを収集・分析すべきである。現状としてはデータがないため、例えばヨーロッパ圏からよく来ているのかアジア圏から来ているのかといった実態の分析をしないと戦略がたてられない。
- 場の整備に関して、行政単位だけではなく、行政単位よりも大きい単位で自治体間が連携できる推進体制を検討して欲しい。現状では観光資源を単位とした観光振興推進体制を組もうとしても、行政区分が複数にまたがっており、また、国、地域、省庁と行政単位間といった、縦の差の調整が非常に大変だと感じている。
- 日本ではスモールバーに関する規制は風営法改正によりなくなっているものの、実際は条例に委任され、非常に厳しい規制がかかってしまっており、大型のクラブよりも許可を取るのがかなり難しい、さらには許可を取れないような状況である。
- スモールバーの保護は経済規模の観点から考えると軽視される傾向があるが、親近感や地域との繋がりなど、その都市に来て一番感じられる場所である。また、ナイトタイムエコノミー文化の醸成という観点では重要である。
- 営業許可、具体的な申請手続きに関して、事業者側としては非常にストレスがかかる細かな手続きが多いと認識している。
- エンターテインメントのコンテンツ開発で、特に注力すべきは常設定期のコンテンツ。日本的な要素を取り入れたエンターテインメントも含めた話なので、「共通コンテンツ」と「固有コンテンツ」に「エンターテインメントショー」というカテゴリを作るとよいのではないか。
- ストーリーを作るのは大事だが、場所によって、全く新しいコンテンツを作らなければならないのか、活かされていないコンテンツを活かすためにアレンジすればいい場所なのか異なる。
- 最終とりまとめの際は、海外事例の報告に加え国内で参考となる既存の成功事例も紹介することでより活用しやすくなる。ビジネス的に成功している事例を取り上げるべきではないか。

## ② 交通アクセスに関して

- 夜間の交通アクセスを整備するのみならず、コンテンツ自体のタイムシフトを検討すべきである。海外、例えばロンドンやニューヨーク、ウィーンでは、コンサート、ライブの開演時間が20時位であるが、日本では18時30分位と非常に早い。生活のルーティンをタイムシフトしていかないと、最終的に夜間産業は活性化されないのではないか。
  - 夜間の交通は充実させて欲しいという希望はあるが、まずは大きなところで、それに伴う経済効果について海外事例を参考に算出し、その後に各論としてどのようなアクセスを増やせば効果が出るかを議論する必要がある。
  - 地方部においてはコンテンツの拠点間を結ぶ交通アクセスの整備を検討して欲しい。各観光地が距離的に離れている上、ほとんどの公共交通機関、例えば地方のバスは18時以降にはほとんど運行されていない状況であり、非常にハードルが高い。ナイトタイムに限らず受益者を幅広く集め、官民の予算を組み合わせ検討する場を設け、その中で夜間を含む交通についても議論してはどうか。
  - 公共交通機関の夜間運行に関して、まずは週末だけでも運行を二時間程度延長することが現実的な手段ではないか。
  - 公共交通機関の夜間運行が困難である場合、深夜使っていない既存のバス路線を、深夜運行に意欲的な事業者に貸し出し、彼らの判断で収益が出る区間だけでも運行できるような合理的なやり方かどうか。
  - 交通のみ動かそうとしてもコストパフォーマンスの問題があるため成立しない。失敗すると今後二度と実施できないことにもなりかねない。ナイトタイムを街全体で動かし、コンテンツを用意することで集客が見込めるので合わせて交通を動かしたい、などと両輪で進める必要がある。
  - 公共交通機関の夜間運行に関して、鉄道の具体的な路線や運行を延長する曜日・時間帯、二次交通等の示唆を行うべきである。二次交通については、運行を延長するいくつかのターミナル駅から深夜バスを運行させることが有効となる。
  - 地方には観光のための足がなく、観光用の二次交通以前の問題もある。解決にあたり、地方は相乗りサービスなど参考になるものを欲している。
- ③ 推進の仕組みに関して
- 日本ではナイトメイヤーという言葉は広く浸透しつつある印象があるが、ナイトメイヤーの役割整理が行われていないため、日本においてどのような仕組みが必要なのか、基礎的な部分についての議論が必要。世界ではナイトメイヤーに限らず夜間産業の推進役らは世界のネットワークを作っていて、頻繁に情報交換を行っているが、日本はそのネットワークに参入できていない。
  - ナイトタイムエコノミーを振興するための推進体制を整備する際は、日本特

有の文化的などを考慮すべきである。日本におけるナイトメイヤーは政治的な調整作業を担うという認識であり、利害関係、感情問題を調整しながら、規制緩和等に対応していかなければならないため、名誉職では機能しないと感じる。

- ナイトメイヤーには一定の権限を付与すべきであるという点である。もしくは、権限を有している人物に対して意見を伝達する能力がある人物をナイトメイヤーとして任命すべきである。そのような役割を担うことが出来る人物を選ぶために、ナイトメイヤー選考基準の透明性、明確化を行うべきである。
- ナイトメイヤーの設置だけでは推進体制が不十分であると感じる。ナイトメイヤーをサポートするチームの整備が必要である。
- 行政トップのバックアップが得られ、かつ事業性が高いと想定される都市をモデル都市として選定し、成功事例を作成することにまず取り組むべきである。ナイトメイヤーという職を日本中でいくつもの自治体で一気に作ったところで、すべてが成功事例になるとは考えづらい。
- ナイトタイムエコノミー振興の先進自治体に対して、ヒアリングを実施してはいかがか。事業性や問題点等を調査し、必要に応じて行政と連携することから始めることが有効だと感じている。
- 推進体制に関して、地域ごとに状況が異なることから、国が主導するよりも、推進主体から自発的に出た意見をどうやってとりまとめていくかを検討した方がいいのではないか。いろいろな国・都市の事例を参考にしつつ、国としては1つの答えを出さず、吸い上げる仕組みを作るべきである。

※ただし、「ナイトタイムエコノミーにおける統計データ算出方法」については、時間の都合により第2回にて実施予定。

以上