

渋谷ナイトタイム再設計

《 夜を「規制」から「価値」へ 》

《渋谷の夜は、単なる娯楽ではない。

文化であり、経済であり、都市のブランド、
そして、日本の未来資産そのものである。》

渋谷の夜は、本当に“活かし切れている”だろうか？

- ①終電後の空白
- ②夜間観光の夜間導線不足
- ③文化と政策の分断

世界都市の夜

- ロンドン（ナイトメイヤー制度）⇒ ナイトメイヤー専任制度

夜間経済の代表者、行政とナイト産業の橋渡し、騒音・住民問題の調整、24時間都市戦略の推進

- ベルリン（クラブ文化保護）⇒ 「文化施設」として法的に認定

都市ブランド戦略に組み込む、規制だけでなく保護も設計、税制優遇、補助金・文化予算 対象、騒音規制の扱い変更

- ソウル（夜間観光回遊設計）⇒回遊設計

深夜バス運行、夜市（ナイトマーケット）整備、「夜を単なる飲酒空間にしない」

ロンドンは夜を“統治”し、ベルリンは夜を“文化”と認め、
ソウルは夜を“設計”した。

渋谷はどうするのか？

渋谷のポテンシャル

- 若者文化の中心
- 音楽／ファッションの発信地
- スクランブル交差点という象徴性
- 24時間都市ポテンシャル
- 世界的知名度



「素材は揃っている」

課題の整理

4つの柱

①夜間生活圏のインフラ設計＝終電依存都市

◆各種インフラの運転時間延長と自動運転化⇒回遊性向上、安全性向上、売り上げ増、安心して帰れる夜

②深夜移動の不安＝デジタルナイトパスポート構想

◆観光データ可視化、集客導線、迷わない・怖くない

③成長投資制度＝持続可能なナイトタイム支援制度

◆「緊急支援」から「成長投資」、ナイトカルチャー承認制度、文化復興補助

④若者の政治距離＝次世代ナイト政策参加モデル

◆若者参加は、《渋谷を世界都市にする人材育成》

1、クラブ・ライブハウス・ミュージックバーは音楽産業の入口

業態	店舗数	年間利用者	売上規模
クラブ	150店舗	約500万人	約250億円
ライブハウス	300店舗	約1,000万人	約450億円
ミュージックバー	500店舗	約750万人	約260億円
合計	950店舗	約2250万人	約960億円

合計規模 ▶ 年間利用者 約2,250万人 ▶ 売上規模 約1,000億円前後

これは「入口部分」だけの数字。

ここから波及するのは：アーティスト育成・音楽制作・配信・フェス・インバウンド消費・二次会・飲食交・通宿泊など、

実際の経済波及効果は2,000～3,000億円規模と見るのが妥当。



2、DJは、文化輸出資源



Solomun | Boiler Room: Tulum
7266万回視聴・10年前



Carl Cox Boiler Room Ibiza Villa
Takeovers DJ Set
7224万回視聴・12年前



Fred again.. | Boiler Room: London
5128万回視聴・3年前



Kaytranada | Boiler Room: Montreal
2458万回視聴・12年前



¥ØU\$UK€ ¥UK1MAT\$U | Boiler Room:
Tokyo
1761万回視聴・1年前



Maceo Plex Boiler Room Berlin DJ Set
1652万回視聴・11年前

◆ ¥ØU\$UK€ ¥UK1MAT\$U

昨年の2月に収録された、世界的にも有名な動画サイト《ボイラールーム》において、驚異的な伸びを示している日本人DJ ¥ØU\$UK€ ¥UK1MAT\$U。約5,000～8,000組以上の他のアーティストが、10年以上かけた視聴回数を、わずか1年で出している。これは、日本人アーティストが、世界に秀でるポテンシャルを持っている事を証明する事例です。

大谷翔平、井上尚弥など、業界は違っても日本人の気質・DNAが、世界に勝るとも劣らない事を証明している。

3、東京ナイト音楽産業＝約4万人雇用産業

業態	直接雇用
クラブ	約6,000人
ライブハウス	約7,500人
ミュージックバー	約3,000人
合計	約16,000人

【間接雇用】

DJ / アーティスト・PA / 照明 / VJ・デザイナー・映像制作・広告・宣伝・レコード流通・警備会社・清掃会社・酒類卸・タクシー・宿泊・コンビニ et

▶ 約30,000～40,000人規模の雇用

(経済波及係数 1.8～2.5利用)

市場規模合計 ▶ 約1,000億円 (直接売上)

波及込み ▶ 2,000～3,000億円規模

①夜間生活圏のインフラ設計＝終電依存都市

夜を“点”ではなく“圏”で設計する

◆渋谷は夜の街と言われますが、実際は終電依存都市です。0時半を過ぎると、都市機能は急激に縮小します。これは安全装置であると同時に、経済の制限装置でもあります。私たちが提案するのは、夜間生活圏の設計です。深夜交通の段階的延長、自動運転小型EVの導入。夜を“点”ではなく“圏”として設計することで、回遊性が上がり、安全性が上がり、売上が上がる。そして何より、安心して帰れる夜が実現します。

【終電依存都市】

- ・0:30以降、都市機能が急縮小
- ・タクシー依存（高コスト・不安）
- ・女性・観光客の帰路不安
- ・回遊性の分断



【解決提案】

- 各種インフラの運転時間延長
 - ・段階的な深夜交通延長（実証実験）
 - ・週末限定の終夜運行
 - ・観光特区ルートの設定
- 自動運転・小型EV導入
 - ・駅～道玄坂～宮益坂～ホテル導線
 - ・女性安心ルート
 - ・観光回遊ルート

【期待される効果】

- ✓ 回遊性向上
- ✓ 安全性向上
- ✓ 売上増加（滞在時間延長）
- ✓ 安心して帰れる夜の実現

◆ 夜間インフラ整備は、治安対策でもあり、経済政策でもある。

①夜間生活圏のインフラ設計＝終電依存都市

渋谷で終電が早まった路線（2019 vs 2026）

「渋谷駅の主要路線の終電を見ると、コロナ前の2019年頃と比べてJR山手線や東急各線では約10～25分程度終電が繰り上がっています。一方で私鉄の小田急線は大きな変化が見られていません。このような“夜の回遊制限”は都市の活力にも影響します。」

路線	2019（終電時刻）	2026（終電時刻）	前倒し幅
JR 山手線	約 0:45～1:07	約 0:24～0:45	≈20～25分
東急 東横線	約 24:47	約 24:30～24:40	≈10～17分
東急 田園都市線	約 24:42	約 24:25～24:35	≈10～17分
小田急線	約 24:30～24:50	約 24:30～24:50	△小幅/なし

②深夜移動の不安＝デジタルナイトパスポート構想

深夜移動の不安を“見える安心”へ

◆夜の渋谷で一番大きな課題は、実は治安そのものではありません。“情報の見えなさ”です。どこが混んでいるのか、どこが安全なのか、どのルートで帰れるのか。それが可視化されていないことが不安を生みます。デジタルナイトパスポートは、夜の都市を“見える化”する仕組みです。安心は、設計できるのです。

【問題提起】

🌙 深夜移動の不安

- ・ 終電後の帰路不安
- ・ 外国人観光客の迷子問題
- ・ 女性の安全意識
- ・ 混雑・治安情報が分からない
- ・ どこに行けば安全か判断できない



【解決提案】デジタルナイトパスポート

① 安全ルート表示

- 女性安心ルート
- 混雑回避ルート
- 深夜EV導線表示

② リアルタイム情報

- 混雑状況・イベント情報・深夜交通状況

③ 多言語対応

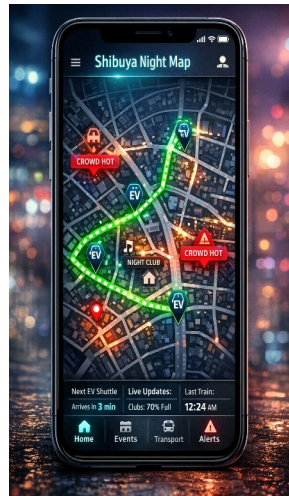
- 英語・中国語・韓国語
- AIチャット案内

④ 認証店舗バッジ

- ナイトカルチャー認証店
- 安全基準クリア店舗

【期待される効果】

- ✓ 安心して回遊できる
- ✓ 滞在時間延長
- ✓ 外国人満足度向上
- ✓ データ可視化（行政）



③成長投資制度＝持続可能なナイトタイム支援制度

成長投資制度へ

◆コロナ禍では、協力金という形で緊急支援が行われました。しかし、それは守るための制度でした。これから必要なのは、育てる制度です。ナイトカルチャーを文化資産として認証し、成長投資型補助制度を設け、夜間消費を再投資する循環モデルを作る。夜は規制対象ではなく、都市の資産です。だからこそ、戦略的投資が必要です。

【問題提起】

▼ コロナ協力金から見た課題

- ・暫定的な緊急措置
- ・事業継続支援はできたが、成長投資ではなかった
- ・文化価値の評価が曖昧
- ・ナイト産業の制度的弱さが露呈



【解決提案】 持続可能なナイト支援制度

① ナイトカルチャー認証制度

- ・文化的価値の認定
- ・安全基準クリア店舗
- ・ブランド化

② 成長投資型補助金

- ・設備更新
- ・音響改善・防音対策
- ・多言語対応

③ ナイト観光基金

- ・夜間消費の一部を還元
- ・回遊促進事業に再投資
- ・若者文化支援枠設置

【期待される効果】

- ✓ 文化の継続性確保
- ✓ 雇用安定
- ✓ 安全性向上
- ✓ 都市ブランド強化

◆ ナイトタイム経済を「緊急支援」から「戦略投資」へ

④若者の政治距離＝次世代ナイト政策参加モデル

若者の政治距離を縮める⇒ “若者を意思決定構造に組み込む”

◆ 夜の主役は若者です。しかし、夜の政策は必ずしも若者が決めているわけではありません。私たちが提案するのは、若者を“参加させる”のではなく、意思決定構造に組み込むモデルです。ナイトユース会議、政策インターン制度、そして審議会への正式参加枠。夜をつくる世代が、夜の未来を決める。それが持続可能な都市の姿です。

【問題提起】

▼ 若者と政策の距離

- ・ 若年投票率の低さ
- ・ 都市政策への関与機会不足
- ・ ナイトカルチャー当事者の声が届きにくい
- ・ 行政と現場の分断



【解決提案】 次世代ナイト政策参加モデル

① ナイトユース会議（18～30歳）

- ・ 政策提案権
- ・ 年2回の公開提言
- ・ 行政との定期対話

② ナイト政策インターン制度

- ・ クラブ／音楽／観光事業者と行政を横断
- ・ 実証実験参加
- ・ 政策形成プロセス体験

③ 若者枠を審議会に設置

- ・ ナイト関連審議会に若者委員枠
- ・ 投票権を持つ正式委員

【期待される効果】

- ✓ 政策のリアリティ向上
- ✓ 若者の参加意識向上
- ✓ 都市ブランドの未来性強化
- ✓ ナイト文化の継続性確保

◆ 夜をつくる世代が、夜の政策に参加する都市へ

渋谷ナイトタイム再設計— 夜を、都市の未来資産へ —

夜を守ることは、規制ではない。夜を育てることだ。

【4本柱】

- ① 夜間生活圏インフラ設計 ② デジタルナイトパスポート ③ 成長投資制度 ④ 次世代政策参加モデル
終電依存都市からの脱却 深夜移動の不安を可視化 守るから育てるへ 若者を意思決定構造へ

【未来ビジョン】

- ✓ 安心して朝まで滞在できる都市
- ✓ 文化が育ち、輸出される都市
- ✓ 若者が誇れる都市
- ✓ 世界に選ばれる都市

◆渋谷の夜は、単なる娯楽ではありません。文化であり、経済であり、都市の未来資産です。夜間生活圏を設計し、デジタルで安心を可視化し、成長投資制度で文化を育て、若者を意思決定構造に組み込む。それは、規制強化でもなく、補助金拡大でもありません。都市を再設計するという意思です。渋谷の夜は、日本の未来を映す鏡です。今こそ、夜を育てる都市へ。

◆ 渋谷から、日本のナイトタイム政策モデルを。