



外国人観光客の政府目標を、現在の1000万人から2000万人、更に3000万人に飛躍させるには、地道な努力が必要である。今回、問題提起した「日本の夜は早い」という問題の解決のためには、住民側と行政側それぞれの取り組みが不可欠とあってよい。前者の問題として夜景ブーム、後者の問題として24時間都市問題を取り上げることにはしたい。

静かに広がる夜景ブーム

前回、京都や奈良といったわが国を代表する観光地での寺院の拝観時間の終わりが早い問題を、指摘した。そこでは、自治体・寺院・お土産店・住民の間でのそれぞれの思惑が絡み、彼らの間での合意形成が難しいことが障害になっていた。

これまでの日本社会全体の流れを見てくると、夜間ライフを充実させる試みは、地味ではあるが着実に成果を収め、我々の生活の一部として、定着してきている。夜景を楽しむにする観光者も増えている。それを、以下に紹介することにはしたい。

夜が楽しめる演出としては、夜景のライトアップがある。歴史を調べてみると、1989年頃から、全国各地でブームとなっている。その代表が、東京タワーのライトアップであり、1989年元旦から始まった。東京タワーはこれで一躍、東京の夜の顔となった。

これらのライトアップは、湾岸戦争のあおりによる省エネ問題により、一時期、自粛ムードが広がったが、戦争の終了とともに、もとに戻ったのである。今日、当たり前になっている日本全国のライトアップは、1990年代に始まったとあってよい。

京都の寺院で、夜間の特別拝観が始まるのも、丁度、この時期である。1992年に清水寺、翌1993年に永観堂、1994年に高台寺と続き、京都の寺院で次々と夜間特別拝観が始まったのである。他方、夜間拝観に背を向ける寺院は、現在も少なくない。

1995年12月には、「神戸ルミナリエ」がスタートしている。同年1月に発生した阪神・淡路大震災による神戸復興を目指して始まった。過去平均で400万人ほどの来場者を集客している。この東京バージョンが、1999年にスタートした「東京ミレナリオ」である。

21世紀に入り、観客集めのライトアップと違う、新しい夜景の楽しみ方が始まっている

る。それは、「工場萌え」である。かつて公害問題で大きな社会的批判を浴びた全国の工業地帯で、工場群の夜間照明の美しさが注目を集め、2007年頃からブームとなっている。

興味深いのは、富士市の製紙工場群と富士山との夜景を一緒に楽しむ工場萌えである。世界文化遺産の富士山と現役の工場群との意外な組み合わせである。私鉄の岳南鉄道沿線や田子の浦からの夜景が人気スポットになっている。

最後に、コンピュータ処理した映像を、歴史的建造物などに投影するプロジェクション・マッピング(詳しくは第47回で紹介)である。昨年2013年には、日本各地で実施されて、日本の夜景の楽しみ方を、大きく変えようとしている。ただし、人が集まりすぎて中断させられた東京駅(2012年)での事例のように、今後の課題は山積している。

24 時間都市への躓き

観光客やビジネスマンにとって、便利で手軽に利用できる24時間空港の環境整備は、2020年に迎える東京オリンピック、そして外国人観光客2000万人時代の実現のためだけでなく、日本人旅行者にとっても、必要不可欠なインフラ整備とあってよい。

24時間アクセスは、単に一空港の問題ではない。東京都全体、さらに日本全体の問題である。ナイトライフを楽しむのに、終電を気にしなければならないのは、日本だけである。世界が24時間稼働のグローバル化時代に突入するなか、日本は取り残されてしまう。

2013年12月、アメリカン航空は羽田ーニューヨーク便を廃止した。その理由は、羽田空港への深夜・早朝帯の発着枠の制限により、利用客に不人気で、採算割れであったからである。世界の航空会社にとって魅力のない空港では、旅行客の増加は見込めない。

この原因は、羽田空港は、民主党政権下で国際利用の拠点空港に格上げされたものの、実質的な意味で24時間利用の空港には程遠いからである。すなわち、国際的なハブ空港になっていない、国際的な航空ネットワークの核になっていないことが、原因している。

今年2014年3月30日、羽田空港は、国際線の発着枠が3万回増設となり、欧州便や東南アジア便が就航し、利便性は大きく向上した。しかし、早朝・夜間の時間帯での都心を結ぶアクセスは、一向に改善されていない。内外の利用者は、ホテル宿泊とかタクシー利用といった、余分な時間浪費と無駄な支出増を余儀なくされている。

首都圏の24時間化に取り組もうとした政治家がいた。前東京都知事の猪瀬直樹である。2013年6月、東京都議会での所信声明で、猪瀬前知事は都市機能の24時間化構想を打ち出した。それは、「公共交通の24時間化」と「国民のライフスタイルの24時間化」の2つを含んでいた。

きっかけは、猪瀬前知事が、2013年4月に、東京都の姉妹都市であるニューヨーク視察で、地下鉄が24時間稼働する地下鉄を視察したことにある。ニューヨーク視察の目的は、世界の最重要都市における都市経営のあり方を探ると共に、2020年東京オリンピック招致への協力要請を求めること等にあった。

しかし、猪瀬前知事は、2013年12月に不正献金疑惑で失脚した。この都市機能の24時間化構想を引き継ぐ人物は、現在のところ見当たらない。24時間都市の実現は、遠い先のことになりかねない状態である。それでも、空港と市内アクセスの24時間サービス体制の充実だけは、急がなければならない。

(TadaakiNEMOTO)