

U D L L M

10

vol.364

October 31st
2025

TOKYO AFTER DARK

眠らない都市の、静かな歯車に光を当てる。
私たちの知らない、東京の夜を見つめて。

- p.2-3 夜のデザイン
- p.4-5 東京の夜をかたちづくるもの
- p.6-7 Shadow work in Tokyo
- p.8 秋入学の新メンバー紹介

△夜の新宿

夜はどのようにデザインされるのか？

世界の都市に見る「夜のかたち」

都市計画や空間設計は、多くの場合、朝9時から夕方5時までの活動を前提に構想されている。しかしその“営業時間”の外側、特に深夜以降の都市では、まったく異なる顔が現れる。誰が夜の都市を使い、どこに集まり、どのような光や音が空間を形づくるのか。その姿は都市によって大きく異なり、制度や交通、文化的な暮らしの時間感覚がその背景にある。

“夜”をめぐる都市の構造は、昼間のそれとはまったく違う論理で動いているのかもしれない。

ニューヨーク Impact, Assets, and Opportunities^[1]

Governance
市長直轄の「ナイトライフ・オフィス（Office of Nightlife）」が運営。ナイトライフ専任の局長（Nightlife Mayor）が設置されている。

Policy Direction
産業支援・文化育成・治安対策を包括的に推進し、ナイトタイム経済の価値向上を図る。

Spatial Feature
ブルックリンやロウアーイーストサイドなど、多文化的なエリアが夜間活動の中心。

Citizen Involvement
業者・住民との対話の場（公聴会・安全会議）を制度化し、夜間政策に反映。

Transit & Accessibility
地下鉄は一部24時間運行。深夜もタクシーやUberの利用が盛ん。マンハッタン中心部の移動は容易。

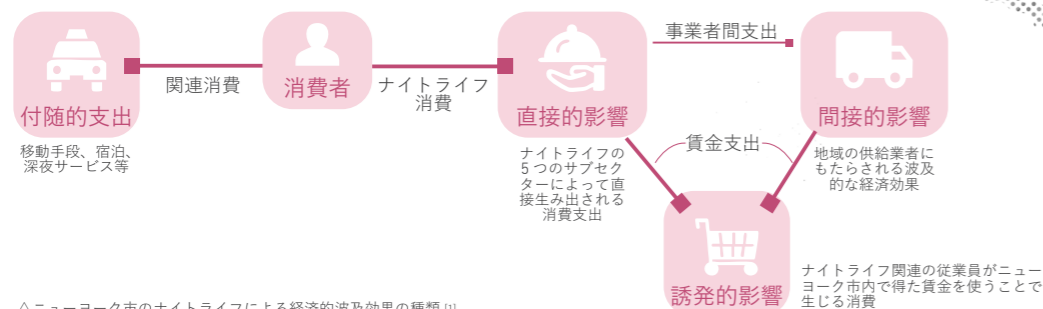
Challenges
商業地の地価高騰により、小規模な夜間業者が存続困難となる傾向。



△ニューヨーク・タイムズスクエア^[2]



ニューヨーク市は、夜間の都市活動を単なる娯楽としてではなく、文化・雇用・観光・地域連携を支える「都市のインフラ」として位置づけている。2017年に設立されたナイトライフ局は、多様なステークホルダーの調整役を担い、行政の枠を超えた統合的な支援体制を構築してきた。バーや音楽会場だけでなく、スポーツ施設や飲食店、ギャラリーまでも含めた5つの分野を横断することで、ニューヨークは世界でも類を見ない多層的なナイトタイム・エコノミーのモデルを築いている。



△ニューヨーク市のナイトライフによる経済的波及効果の種類^[1]

アムステルダム 夜の声をすくい上げる都市へ

Governance
世界初の「ナイトメイヤー（Night Mayor）」制度を導入し、市民との橋渡し役として行政に提言。

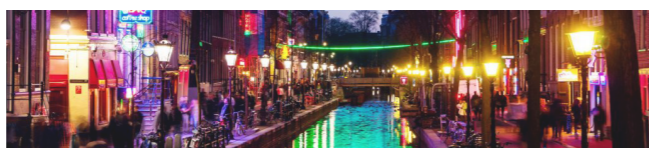
Policy Direction
夜の時間帯を「都市の資源」と捉え、交通、音楽文化、治安、ジェンダーの視点から総合的にマネジメント。

Spatial Feature
クラブ、劇場、公共空間が点在する水路沿いの都市構造が夜の多様性を支える。

Citizen Involvement
アーティスト・住民・行政の三者が定期的にプラットフォームで議論を重ねる。

Transit & Accessibility
トラム・バスは深夜時間帯に減便、ナイトバス（Nachtbus）が運行。中心地は徒歩・自転車でもアクセス可能。

Challenges
住宅エリアとの共存に関する騒音・混雑の調整、観光圧とのバランスが課題。



アムステルダムにおける「ナイトメイヤー（夜の市長）」の構想は、2003年にナイトライフ関係者と行政の協働により非公式に始まった。夜間経済に関わる多様な関係者の間を仲介し、夜の課題に向き合うことを目的としていた。

その後、2012年にミラク・ミラン（Mirik Milan）がナイトメイヤーに選出され、2014年にはミランらが非営利団体「Stichting N8BM A'DAM（ナイトメイヤー財団）」を設立。この制度を公式に制度化し、継続可能な形で夜間の政策対話を行うための基盤を整えた。

ナイトメイヤー制度は、「夜を統制する」のではなく、「夜に関わる全ての人々の声をつなぐ」民主的なプラットフォームとして、他都市のロールモデルとなっている。

ソウル 「夜の生活圏」を再構築する

Governance
市が「ナイトタイム経済活性化政策（Night Economy Revitalization）」を掲げ、地方自治体レベルでの制度整備を進行中。

Policy Direction
文化・観光の促進、飲食業支援、深夜交通整備などを通じて民間活力を夜間へ導入。

Spatial Feature
大学街や商店街を中心に、若者文化と観光需要が交錯する多機能型ナイトゾーンが発展。

Citizen Involvement
SNSや市民アンケートを活用し、ニーズに応じた政策反映の仕組みが試行されている。

Transit & Accessibility
地下鉄は概ね0時頃終了。バスとタクシーが深夜移動を支える。繁華街周辺には24時間営業の施設が点在。

Challenges
地元住民との摩擦、深夜営業ホテルや非公式空間の規制強化が進む中での均衡模索。

ソウルでは、単なる深夜営業の拡張ではなく、地域の日常に根ざした夜のまちづくりを進めている。たとえば、駅前の商店街を中心に、深夜でも開いている本屋、飲食店、文化施設を配置し、安全で活気ある夜の生活圏を再構築している。市民提案型のナイトマーケットや、文化プログラムの導入など、市民参加の機会も多い。一方で、住宅地との境界問題や、制度設計の過程で生じる官民連携の難しさなど、課題も指摘されている。



△韓国ソウルの明洞ナイトマーケット^[4]

台北 日常と共に生きる夜

Governance
中央・地方の明確な夜間政策機関は存在せず、商工会・観光局などが断片的に関与。

Policy Direction
夜市・夜間イベント・文化活動を通じて市民生活と観光の融合を目指す「非制度的」な夜の展開。

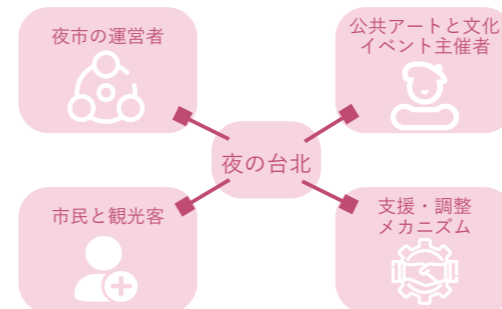
Spatial Feature
夜市を中心とした歩行者天国が、食・遊・働・憩の複合空間として機能。

Citizen Involvement
地元住民や店主が自発的に空間を管理・演出し、草の根型ナイトカルチャーが形成。

Transit & Accessibility
MRTは0時頃まで。深夜はタクシーやバイクが主要手段。夜市周辺は徒歩移動が便利。

Challenges
インフラ老朽化・違法営業との線引き・都市ブランディングとの整合が課題。

台北の夜の風景は、単なる消費活動にとどまらず、市民の参与によって形づくられる「文化的な夜」として発展している。その代表例が、地域のアイデンティティと結びついた夜市文化である。士林、饒河、寧夏などに代表される夜市は、単なる観光地ではなく、地元住民の日常の一部であり、食、雑貨、娯楽が混在する生活のインフラでもある。さらに台北市は、夜間の文化活動を推進するため、2016年から「白昼之夜 Nuit Blanche Taipei」を開催。フランス・パリ発祥のオールナイトアートイベントをモデルに、深夜の街を舞台にした光と音のインスタレーション、ライブパフォーマンス、アート展示などを市民に無料で開放してきた。都市空間を再解釈し、夜の公共空間への市民のアクセスと創造的利用を後押ししている。



△夜の台北エコシステム構造図



△白晝之夜 Nuit Blanche Taipei 2025 ポスター^[5]



△士林夜市^[6]



△寧夏夜市^[6]

参考：[4] https://www.fetnet.net/content/cbu/tw/lifecircle/travel/2025/01/nightOwl_kor.html

[5] <https://www.nuitblanche.taipei/>

[6] <https://www.klook.com/ja/blog/night-market-taipei/>

参考：[1] NYC's Nightlife Economy Commissioned by The Mayor's Office of Media and Entertainment
[3] <https://www.gensler.com/blog/how-the-nighttime-economy-is-rewriting-urban-design>

[2] <https://www.tripster.com/travelguide/nyc-after-dark-the-top-things-to-do-in-nyc-at-night/>

東京の夜をかたちづくるもの

制度、秩序、そして光の都市構造

夜の東京は、煌めく光の都市でありながら、その背後には明確な制度と秩序が敷かれている。誰がこの都市の夜をかたちづけているのか、そして誰がその場に不在なのか——この章では、制度・法律・都市構造・公共交通といった多面的な視点から、東京の「夜のかたち」を見つめ直す。

東京における深夜の空間構成

日没後の東京は、単なる昼の延長ではない。終電後の静寂と、高密度に集積する光源と人々の動きが交錯し、独特な都市の「夜の地図」を描き出す。飲食店やコンビニ、カラオケ、24時間営業のジムやサウナなど、夜の営みを支える空間が駅周辺や繁華街に集中している一方で、オフィス街や住宅街の多くは人影が薄れ、光量も大きく減退する。

このような都市構成は、照明・人流・交通・業態の「夜間集中」と「夜間空白」によって特徴づけられる。たとえば、渋谷・新宿・六本木などの繁華街では、深夜まで営業する飲食・娯楽施設が集積し、人々が滞留しやすいゾーンを形成している。その一方、周辺のオフィスビル群や住宅地域では、夜間は人通りが少なくなり、夜の秩序が「静」として成立している。

特に東京では、「終電」という文化的・制度的な節目が、夜間空間の利用を大きく左右している。鉄道交通網が都市生活の基盤である東京において、終電時刻は人々の行動を規定する一種の「都市の門限」として機能している。終電前には飲み会の締め、ライブや映画のラスト、仕事の切り上げなど、あらゆる活動が一斉に終息へと向かい、駅やホームには最後の帰宅ラッシュが発生する。

一方、終電を逃した後の都市には、別種の時間が流れ始める。残業や接客を終えた労働者、友人との語らいを惜しむ若者、あるいはあえて始発まで街に滞在する人々——彼らは24時間営業のファストフード店、ネットカフェ、サウナ、カプセルホテルなど、いわば「夜の避難所」に身を寄せながら、この街にとどまる。こうした空間は単なるインフラではなく、終電文化と共生する「夜のオアシス」として機能している。

東京の深夜空間は、制度と文化、インフラと欲望、光と闇が織りなす、もうひとつの都市の顔である。

都市の裏側で動く営み：夜を支える仕事と人々

東京で深夜に働く人々は、警備員、トラックドライバー、コンビニエンスストアの店員、工場作業員、介護士など、さまざまな職種に及ぶ。

こうした「夜の労働」は、昼間の都市活動を支える重要な役割を果たしている。総務省統計局の調査によると、事業所の規模が大きいほど深夜勤務者の割合が高く、特に製造業や運輸・倉庫業などの分野で顕著である。また、有害業務に従事する労働者の中では、その比率がさらに高くなる傾向がある。日本の労働基準法では、午後10時から午前5時までの労働を「深夜労働」と定め、通常賃金の25%以上の深夜割増賃金を支払うことが義務づけられている。^[10] 深夜の都市を動かすのは、こうした人々の見えない努力であり、彼らの働きがあるからこそ、朝の東京は再び活気を取り戻す。

なお、厚生労働省の調査によると、深夜業務に従事する労働者のうち、深夜勤務に就く前と比べて体調に変化があったと答えた人の割合は36.1%にのぼる。勤務期間が長いほどその割合は高くなり、「都市の夜」を支える労働には、見えない健康負荷がともなうことが明らかになっている。

東京における「夜」の成立条件

1. 深夜営業・風営法（風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律）^[8]

東京では、営業許可が必要バー・クラブ・キャバクラなどの「人が深夜に集まり、長時間滞在しやすい業種」は、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（通称・風営法）の対象となる。

特に午前0時以降に営業を継続する場合、都道府県公安委員会の認可が必要であり、営業可能な時間帯や立地条件が厳密に定められている。また、ダンスを伴う営業（いわゆるナイトクラブ）に対しては、さらに照度（店内の明るさ）や音量、構造設備など細かい基準が課せられている。これにより、繁華街の深夜環境は制度的に「管理された自由」となっている。

2. 用途地域・照明・騒音の管理^[9]

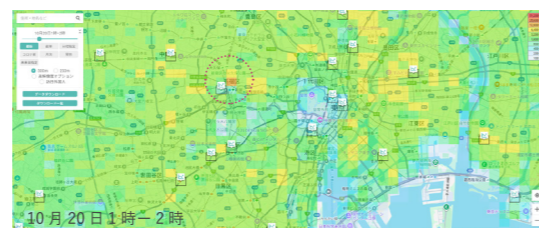
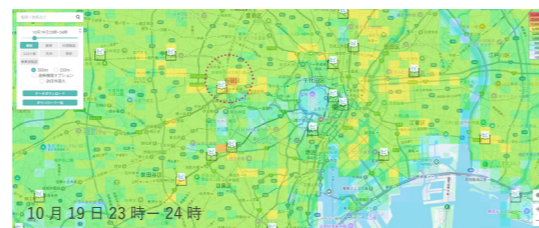
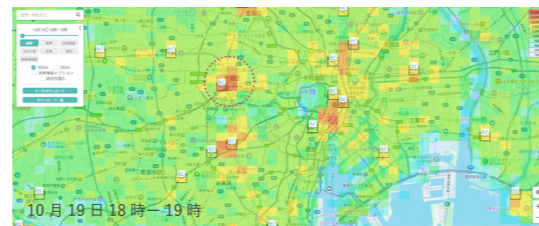
夜間の都市空間では、住宅専用地域と商業地域との間で夜の活動許容度に差がある。深夜営業可能な地域には、交通のアクセス・防犯照明・騒音管理などが制度的に整備されている。

例えば、街路照明の設置や騒音防止条例により、深夜の街灯や音のレベルが区域によって異なる設計となっている。

3. 深夜交通・インフラの時間帯制約

東京の「夜」が静まり出すのは、終電のタイミングと強く結びついている。鉄道の最終便が終了すると人通りが減り、代わってタクシーや一部の深夜バスが限定的な人流を担うようになる。

その時間帯に合わせて、道路清掃・建設・物流搬入といった「夜間インフラ作業」が都市の裏側で動き出す。これらの作業には「作業可能時間帯」「騒音レベル」「通行制限」などの制度的枠組みがあり、都市に「設計された静寂」をもたらしている。



△2025 東京人口マップ^[7]

第24表 深夜業務従事後の体調の変化の有無別労働者割合

(単位: %)			
深夜業務に従事している期間	深夜業務に従事している労働者	体調の変化あり	体調の変化なし
総数	100.0	36.1	63.9
6か月未満	100.0	23.5	76.5
6か月以上1年未満	100.0	32.3	67.7
1年以上3年未満	100.0	33.6	66.4
3年以上6年未満	100.0	39.7	60.3
6年以上	100.0	38.3	61.7

△深夜業務従事後の体調の変化の有無別労働者割合^[11]



△夜の新宿・武蔵野通り

東京の夜は、ただ賑わっているだけではない。光の強さや人の動きの背後には、静かに機能する制度やルールがある。時間ごとに変わる許可、音や明るさの制限、交通や建築の規制。それらは都市の夜を形づくり、秩序を保ちながらも多様な活動を支えている。夜の景色には、見えないレイヤーが幾重にも重なっているのだ。

参考：[7] <https://mobakumap.jp/#35.662061,139.771552,12z> [8] <https://www.yumeiorigin.com/articles-en/is-it-all-legal-japans-nightlife-law-fueiho-explained> [9] https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/noise/noise_vibration/rules/night_business [10] https://www.mhlw.go.jp/bunya/roudoukujin/faq_kijyunhou_25.html [11] <https://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/saigai/anzen/kankyoku01/2-4.html>

Shadow Work In Tokyo

東京・深夜X時、都市の裏側に会いに行く

都市が眠りにつくその裏で、止まることのない営みがある。目に見えない仕事、気づかれない存在、そして名もなき風景。静けさに包まれた深夜の東京には、日中とは異なるリズムと役割が息づいている。

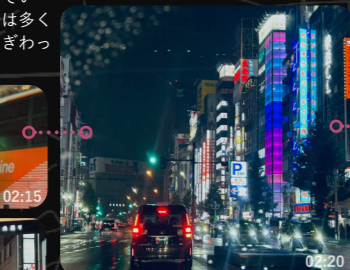
この章では、そんな「見えない都市の動き」を辿りながら、都市が都市であるために必要な、もうひとつの時間軸を照らし出す。



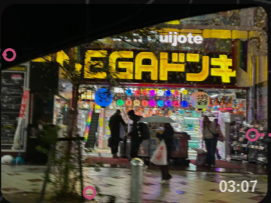
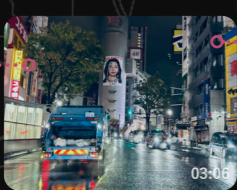
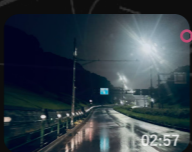
意外なことに、宝石店が深夜にも営業していて、店内は多くの人でにぎわっていた。

02:15 頃の新宿

すべての駅出入口が閉鎖されているにもかかわらず、駅前には写真を撮る外国人観光客の姿があった。平日には人で溢れる大通りも、この時間帯はタクシーしか見当たらない。一方で、歌舞伎町だけは例外的にネオンが輝き、人通りが途切れないほどに賑わっていた。

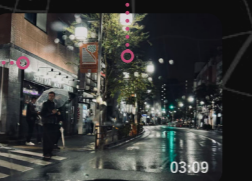


道路脇には、深夜作業を支える工事車両が停車している。



03:00 頃の渋谷

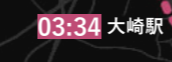
中心街は清掃車が走り、眠りについたような静けさ。「最も忙しい交差点」の面影はない。一方、路地裏では外国人観光客や若者、パトロール中の警察官が行き交い、深夜でも賑わいが残っていた。



03:18 頃の恵比寿

人通りがあり、喫煙所にも人影が見える。24時間営業の飲食店は静かに営業を続け、道では配送トラックが頻繁に行き交う。

ほとんどのジムは24時間営業しているが、人はあまりいなかった。

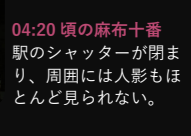
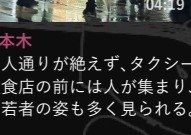
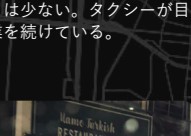
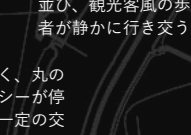
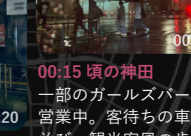
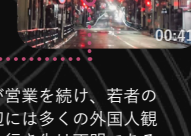
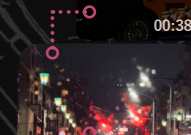
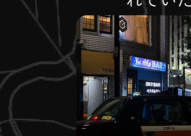


深夜にLUUPで帰宅する人たちは、イヤホンをつけていて端に寄らずに走っていることが多い。



01:00 頃の日暮里
終電後にタクシーを待つ人の姿が見られ、坂の途中の小さな店には客が静かに残っていた。

00:40 頃の根津
街は静まり返っており、人影もほとんど見られなかった。営業中のバーもあったが、店内からの賑わいは感じられず、全体的に落ち着いた空気が流れていた。



00:10 頃の上野
深夜にもかかわらず賑わいが残っていた。すでに閉店作業に入っている飲食店もある一方で、有名な居酒屋の前には行列ができていた。終電を急ぐ人、飲み終わって出てくる人、これから遊びに行くような人など、さまざまな目的の人々が入り混じる時間帯だった。

00:20 頃の秋葉原
カラオケやネットカフェが営業を続け、若者の出入りが絶えない。駅周辺には多くの外国人観光客が滞留しており、その行き先は不明である。

00:10 頃の東京駅周辺
駅周辺は人通りが少なく、丸の内口前には多くのタクシーが停車している。深夜でも一定の交通の動きが見られる。

23:50 頃の銀座 & 有楽町
多くの店舗が閉店し、人通りは少ない。タクシーが目立ち、一部の居酒屋のみ営業を続けている。

04:15 頃の六本木
遅い時間にも人通りが絶えず、タクシーや営業中の飲食店の前には人が集まり、クラブ帰りの若者の姿も多く見られる。

04:20 頃の麻布十番
駅のシャッターが閉まり、周囲には人影もほとんど見られない。

04:10 頃の芝公園周辺
東京タワーは消灯され、車通りもまばらで静かな様子。清掃車が稼働しており、街のメンテナンス作業が行われている。

03:50 頃の品川
街にはタクシーの列が続く、駅周辺は静まり返っていた。大型トラックが動き出す時間帯。

駒込駅 01:17

01:04 西日暮里駅

00:59 日暮里駅

00:49 鶯谷駅

00:34 上野駅

00:30 仲御徒町駅

00:23 秋葉原駅

00:20 神田駅

00:10 東京駅

23:56 桜田門駅

23:50 銀座駅

04:13 六本木駅

03:05 渋谷駅

04:22 麻布十番駅

23:40 浜松町駅

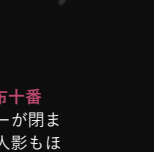
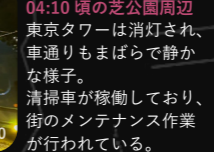
田町駅 23:30
出発点

03:17 恵比寿駅

03:24 目黒駅

03:34 大崎駅

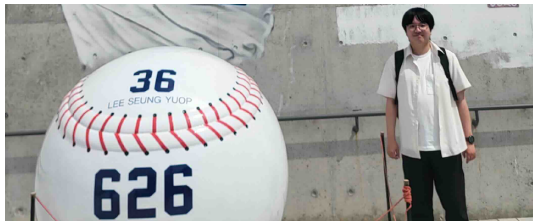
03:50 品川駅



秋入学の新メンバー紹介

金
建
穆

キム・ゴンモク

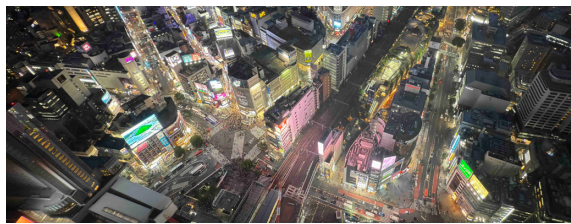


出身 韓国・水原
学部 漢陽大学 建築学部
学部時代の研究内容

南北統一を考慮した首都圏西北部の乱開発予測と都市計画の提案

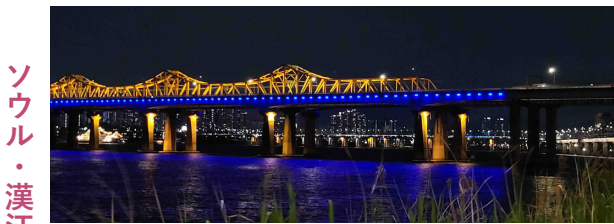
都市工での抱負

強い興味をもっている分野から良い問題意識と研究の方向性を捉える。



東京・SHIBUYA SKY

賑やかで夜空も照らすほど明るい繁華街を、周りの住宅街と公園も見張れる高さや賑やかさが聞こえない距離で見下ろすと非現実的な感覚になる。真っ暗な周辺とは対照的で、高いビルの森の隙間から漏れる明かりはまるでステージのスポットライトに似ている。



ソウル・漢江

大都心の真ん中に流れるすごく広い幅の漢江は世界中のどの都市でも見れない景色を誇ると思う。夜には街路灯とビルの光、そして橋を彩る虹色のライトが水面に滲んで夜景を映る鏡になる。

10月に入学したM1の2人を紹介

特集にちなんで、2人が好きな夜の景色についても聞きました！

ソウ・イキリ
曹 依桐

出身 中国・蘇州
学部 コーネル大学 農学部
学部時代の研究内容

日本庭園のデザインをテーマに、石や苔、植栽などの自然素材の使い方を調べて、「見立て」という表現方法の意味を考察しました。

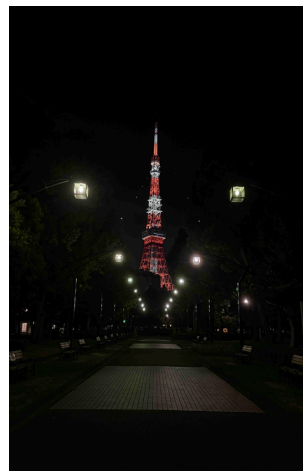
都市工での抱負

健康が何より大事



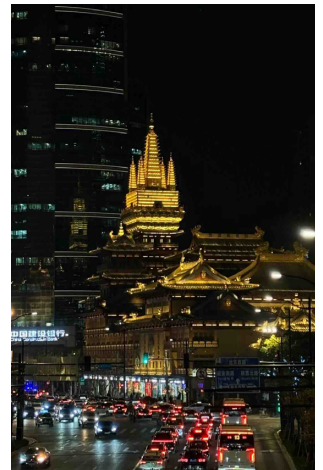
上海・静安寺

都市の中でお寺がキラキラと光っていて、歩道橋から見ると、街のにぎやかさと歴史が交わっていて、不思議だなあと感じました！



東京・東京タワー

芝公園で、東京タワーの前にあるブランコに乗りながらのんびりしていた時間がすごく楽しかったです！何回見ても「わー」ってなるくらい綺麗で、いつもそう感じます。(笑)



COLUMN

WEB MAGAZINE

池のほとりの本のみち



上野プロジェクト

3年目を迎えた社会実験では「池と街をつなぐ」をテーマに、不忍通りを一部交通規制して屋外ブックカフェを開きました。公園東側入口を新たに開放し、今後まちとの繋がりを育てていきます。(M1 張)

続きはコチラ >>>

<https://ud.t.u-tokyo.ac.jp/ja/blog/>



ミナカミ・ミライ・マルシェ



みなかみプロジェクト

温泉街全体を巻き込んで、昨年から拡大した10会場で開催し、統一サインやスローモビリティを通じて一体感の向上に挑みました。今回の気づきを活かして、今後の温泉街全体の再生に繋がります。(M1 田代)

休学高野の放牧日記 #6 パキスタン訪問記



今月は機会があってパキスタンを訪問した。インドと中東を3対7で混ぜたような不思議な街並みだった。特にガイドのアッセンとの会話が印象的だった。彼はバンジャブ大学にて英文学で修士号を取り、フリーランスのガイドをしている。29歳で、結婚はしたいが、国の現状を考えると将来の計算が立たない。外国はサウジアラビアに行ったきり。僕が不用意にもロンドン留学中のことをべらべらと話したとき、お金をためて一度はロンドンに行ってみようか、と言った彼の姿が忘れられない。それでも彼は、生まれ育った国や街は、どんな問題があれ愛さずにはいられないんだと言った。自分のキャリアのどこかを、こうした街や彼のような人のために費やしたいと思う。この街で煤と埃にまみれてバイクを運転し、こちらを興味津々で見ながら握手を求めてくるような、あの人たちの人生を豊かにできれば、自分が都市計画を学ぶ意味はどこにあるのだろう。

10

月号担当
M2 王思宇



初めて深夜に東京を訪れたのは新宿だった。「なんて明るい街なんだろう」と感じ、まるで眠らない都市のように思えた。でも暮らしていくうちに、東京にも静かに眠る時間があることを知った。誰がこの街の動きを支えているのか。夜明け前の東京はどんな姿をしているのか。今回のテーマをきっかけに、普段見えない都市の裏側に少しだけ触れることができた。