

パブリックスペース利用の先進地から

北原 理雄

Written by Toshio Kihara

はじめに

欧米の街には華がある。日本の方が人の数は多くくだらぬ、人びとの足取りはずっと速く、エネルギー感である。しかし、街の表情は、かの地の方がはるかに生き生きしている。それはパブリックスペース、特に街路の使い方に大きな原因があるようだ。

本稿では、パリとニューヨークを事例に、欧米におけるパブリックスペースの利用方法を紹介し、次いで日本の最近の動向を踏まえ、これからの課題と展望を探ってみよう。

パリのカフェテラス

パリの旅行案内書には、必ずカフェテラスの写真が載っている。シャンゼリゼのフーケ、オペラ座前のカフェドラペ、サンジェルマンのリップをはじめ、街頭を彩る有名無名のカフェは、パリの都市景観に生き生きした華やきを与えている。

パリにコーヒーが伝わったのは一七世紀後半である。一八世紀には、街のあちこちにカフェが店を開いていた。しかし、カフェが庶民の暮らしに入ってきたのは意外に新しく、二〇世紀初頭である。歩道に面した部分がガラス張りになっ

ていて、春から秋にかけてガラスをはずし、テラスを歩道にせり出して露天に席を設ける。玉村豊男著『パリのカフェをつくった人々』(中公文庫)によれば、こうしたパリのカフェスタイルもこの時期にできあがったという。

街を歩くと、一口にカフェテラスといっても、歩道にせり出したテーブル席のほかに、店先の歩道をガラスで囲い込んだ屋根つきの席や建物から少し離れた島状の席など、いろいろな形がある。これらは街路空間を利用した営利行為であり、それがパリの街の魅力を高めるのに大きな役割を果たしている。しかし、それらは商売になればよいという考えで勝手に歩道を使っているわけではない。パリ市は、街路をはじめとするパブリックスペースの利用方法を定めた条例を設け、そのうえで積極的活用を奨励している。



【写真1】シャンゼリゼ大通りのカフェ

それによれば、歩道において商業利用が可能
な範囲は、原則として有効幅員の三分の一以
内とされ、一・六m以上の通行帯が確保されてい
なければならぬ。カフェテラスには露天の、開
放型テラスとガラス壁で囲まれた、閉鎖型テラ
スの二種類があり、どちらも一階で飲食店を
営業している者だけに設置が認められる。また、
どちらもテラス幅が〇・六m以下では営業を許
可されない。すなわち、テラス営業が認められ
るのは、有効幅員二・一m以上の歩道である。な
お、閉鎖型テラスは、歩道工事などの際に一晩
で撤去できるように、パネルの構造や設置方法
が詳細に規定されている。

きる。その第一は、基本テラスに接した幅二・五
mのテラスであり、第二は、二列の街路樹のあい
だに設置される幅五mの島状テラスである。拡
張テラスの形式は、どちらも開放型テラスであ
る。また、景観に配慮するため、家具・食器類の
材質や色が指定され、パノールとキャノピーの色
も赤・白・青(フランス国旗の色)に限られている。
カフェテラスは、市民が享受する街のアメニ
ティを高め、沿道商業者に営業機会を提供する
だけでなく、市の財政に寄与する効果も持つて
いる。パブリックスペースの利用には、その場所の
商業的価値に応じた料金が設定されており、
利用料金の総額はパリ市全体で市税収入の一
割近くを占めている。

ニューヨークの サイドウォークカフェ

ニューヨークの中心街では、あまり路上のカ
フェを見かけない。五番街では、昼休みになると歩
道にたくさんのお店の屋台が並び、客の列ができる
が、歩道にせり出したカフェを目にするこ
はない。しかし、目抜き通りをはずれると、歩道に
テーブルと椅子をならべたレストランやカフェに
出会えることができる(写真2)。

これには、水に囲まれたマンハッタン島に二三
〇万人もの通勤者、大量の物流が集中するニュ
ーヨークの特殊事情が反映している。ニューヨ



【写真2】ニューヨークの歩道を使ったサイドウォークカフェ

ク市は、歩道のカフェが街に活気をもたらし、都
市特有の生活文化を演出することを認識して
いる。しかし、都心街路は活動が集中する交通
幹線なので、カフェが無秩序に立地すると都市
機能が大きく損なわれる。そこで、軌轢を避け
つつ都市魅力の向上をはかるため、市はパブリッ
クスペース利用をコントロールする条例を定め、
適切な誘導を目指している。

米国では、歩道を利用したカフェを一般にサ
イドウォークカフェと呼んでいる。ニューヨーク市
では、一九二九年にサイドウォークカフェを合法
化し、設置を許可しはじめた。その後、一九六
〇年代半ばに設置を積極的に奨励するようにな
り、一九七九年にサイドウォークカフェに関する
規定をゾーニング条例に盛り込んだ。

ニューヨーク市におけるサイドウォークカフェ

は、従来、開放型カフェと閉鎖型カフェの二種類であった。しかし、街路の賑わいをさらに増進するため、市は二〇〇四年にゾーニングを改正し、それまでカフェが禁止されていた区域の一部で幅の狭いスケールカフェを認めることにした。

サイドウォークカフェが許可されるのは、一般に商業地と工業地である。マンハッタン区では、ウエストウィレッジ、チェルシー、アッパーウエストサイドなどが許可区域とされてきた。しかし、ミッドタウン中心部のように歩行者の多い街路では禁止され、他区と比べると禁止区域が格段に多い状態がつづいていた。スケールカフェは、活動密度の高い街路に合わせ、コンパクトな歩道占有で賑わい生成をはかるための工夫である。

カフェ利用が可能な範囲は、歩道幅員の半分以上で、二・四m以上の通行帯を残さなければならぬ。スケールカフェは、幅一・三五m以内のスペースに一列のテーブル、椅子をならべた開放型カフェであり、他のタイプと同様に二・四m以上の通行帯を確保することが義務づけられている。閉鎖型カフェでは、これに加えて外壁や天井の材質・デザインが詳細に規定されている。

開放型カフェの営業時間は、平日が朝八時～夜一二時であり、週末は深夜一時まで営業が認められている。閉鎖型カフェの営業時間は、朝八時～深夜四時のあいだの二〇時間以内とされている。

サイドウォークカフェの営業免許を受けるには、開放型カフェで約一五万円、閉鎖型カフェで約二〇万円の手数料が必要である。また、パリと同様に街路の商業的価値に応じた利用料金

が設定されており、その金額は年間二・五～三・五万円/m程度である。

千葉市の社会実験

日本では、パブリックスペースの商業利用は原則として禁止されてきた。たとえば、街路の利用は「道路法」と「道路交通法」で規制されている。両法とも第一の目的は円滑な交通処理であり、それ以外の目的の利用は、道路管理者から道路占用許可、交通管理者から道路使用許可を受けることが必要だが、営利活動のための利用はきびしく制限され、例外として一部の短期利用が慣習的に認められてきたにすぎない。

しかし、一九九〇年代に入ると、東京を中心に、屋外にテーブルと椅子を置く店が目につくようになった。これら新しい形態の飲食店は、オープンカフェという和製英語で呼ばれるようになった。初期のオープンカフェは、道路に面してはいても民地内に設置されたものだったが、一〇年ほど前から、いくつかの自治体が、街の活性化策としてパブリックスペースを利用したオープンカフェ実験に着手した。ここでは、その一例として、私たちが参加した千葉市の事例を紹介する。

千葉市では、二〇〇〇年から、市民団体、TMO(タウンマネジメント機関)、千葉市、千葉大が協働し、都市景観市民運動の一環として、



【写真3】千葉市の中央公園で行われたオープンカフェの実験風景

オープンカフェとパソルギャラリーを中心とする社会実験に取り組んできた。パブリックスペース利用による街の活性化実験は、当時、既に名古屋や広島市で実施されていた。千葉市の実験は、それらを踏まえ、採算性を含めた実践モデル開発を目指したものである。

初年度の実験は、一月上旬の週末三日間。オープンカフェはJR千葉駅から東へ五〇〇m、中心市街地の真ん中に位置する中央公園に設けられた(写真3)。仮設の実験でも味は本物にしようと、営業を地元の飲食店経営者にまかせ、大型テントに本格的な厨房を構えた。客席は九五席、テーブルには赤いクロスをかけ、備品の材質にいたるまで気を配った。三日間の来客数は千人近く、期待以上の賑わいを生み、長期営業できれば経営的にも採算のとれる見通しが得られた。

パソルギャラリーの舞台になったのは、千葉駅と中央公園を結ぶ幅五〇mの大通りである。ここは一九九九年に街路整備が完了し、歩道が



【写真4】夜間に点灯されたパラソルギャラリー

一〇〇一五市に拡張され、ケヤキ並木の美しい街の顔に生まれ変わった。パラソルギャラリーは、この街路空間を活用し、賑わいを演出しようとするものである。中央公園寄りの一五〇mの区間に三五本のパラソルを二列にならべ、その下を作品や音楽演奏など、市民のアートスペースとして出展応募者に開放した。作品展示は一五件、出展者はアマチュアの美術団体、プロの工芸作家など多岐にわたり、三日間で四五〇〇人近い来訪者があった。

その後、オープンカフェとパラソルギャラリーは毎年恒例行事になり、二〇〇七年で第八回を数えた。カフェの営業は初年度二日間だったが、翌年からTMOと共催して期間を延ばし、二〇〇三年からは四月〜一〇月の半年営業になった。また二〇〇七年には、フェスタ開催中の二日間、駅前大通りの歩道に四〇席のカフェを設置することができた。パラソルギャラリーも年ごとに充実し、二〇〇四年にはパラソルを六四本に増やし、四五グループが出演して、市民参加のアート回廊が公園と駅を結んだ。さらに、二〇〇五年からは夜間パラソルに点灯し、夜景演出にも取り組んでいる(写真4)。

日本における課題と展望

パブリックスペース利用をきびしく制限してきた日本でも、近年、街路空間を活用して地域の魅力向上や活性化をはかろうとする気運が高まっている。国の政策も転機を迎えており、国土交通省が二〇〇五年三月に公表した『道活用ガイドライン』は、地域のニーズに応じて道路をより柔軟に活用し、継続的・反復的な地域活動を推進することを謳っている。

それでは、パブリックスペースを市民共有の資産として積極的に利用するために、私たちはどのような点に留意すべきであろうか。最後に、欧米の事例やわが国の社会実験を踏まえて、三つの課題を提示しておきたい。

パブリックスペース利用のルール

パブリックスペースは複合的な機能を持っている。たとえば歩道は、歩行者の通行空間であり、沿道建物の地先空間であり、人びとの交流の舞台でもある。日本では、これまで交通機能以外利用をきびしく制限してきたが、今後は諸機能が軋轢なく共存するためのルールづくりが必要である。

パブリックスペース利用の採算性

パブリックスペース利用の社会実験では、設備

投資や警備費用の負担が重荷になっている例が少なくない。利用を可能にする制度改正が実現しても、出店者がいなければ利用の定着は不可能である。欧米の出店条件や営業形態を参考に、パブリックスペース利用のビジネスモデルを確立する必要がある。

パブリックスペース利用の公共利益

パブリックスペース利用に対する市民の合意を形成するには、それによって人びとが明らかに公共利益を享受できることが重要である。欧米の事例を見ると、明快なデザインコードを設け、魅力的な都市景観形成をはかっている。また、適正な利用料金を設定し、その収入を使って、質の高いパブリックスペースを維持管理している。

(補注) 紹介事例の詳細は、公共空間の活用と賑わいまちづくり(学芸出版社)を参照された。

□ 北原 理雄(きはら りしお)

千葉大学大学院工学研究科教授、工学博士。一九七〇年東京大学工学部都市工学科卒業、七七年東京大学大学院工学系研究科博士課程修了。名古屋大学工学部助手、三重大学工学部助教授を経て九〇年より現職。主な著作は、『都市設計』(共著、彰国社)、『公共空間の活用と賑わいまちづくり』(共著、学芸出版社)、『環境をデザインする』(共著、朝倉書店)など。