

〔論文〕

ウィズコロナ下における欧米諸都市の 公共空間等の利活用に関する調査研究

井 澤 知 旦

名古屋学院大学現代社会学部

要 旨

欧米の諸都市の中心市街地には多くの人々が集まり、買い物や飲食、娯楽を楽しむだけでなく、人々との交流や会話も楽しんでいる。そこでは私有地での暮らしだけでなく、道路や公園、水辺などの屋外生活が暮らしの豊かさを決定づける。同時に都市魅力を高める半公共空間も同様に重要である。そこで本調査研究では次の4つの視点から分析した。

第一に米国西海岸3都市、西欧3都市について、これまでの1997年、2012年、2022年の定点観測調査から、量的・質的变化を、とりわけ新型コロナ感染症拡大下での変化を把握した。第二にプラハやパリ、ヘルシンキ等でのネットワークされた半公共空間（パサージュ等）の活用事例や米国での民間が提供する公園的広場の実態を把握した。第三に公共施設の屋上を有効活用し市民に開放した事例や第四に自動車依存から脱却するため自転車利用を促進している西欧都市の道路の空間配分や駐輪の現状を把握したうえで、都市景観破壊の実態を明らかにした。

キーワード：公共空間、オープンカフェ、パサージュ、ウィズコロナ、欧米

Research and study on the utilization of public spaces, etc. in West European and U.S. cities under Covid-19

Tomokazu IZAWA

Faculty of Contemporary Social Studies
Nagoya Gakuin University

※ 本稿は、2022年度の名古屋学院大学国外研修（短期）として「都市の中心市街地における公共空間・半公共空間の活用とその管理・運営に関する研究」をテーマにした13都市視察調査の研究成果報告である。

発行日 2023年3月31日

1 はじめに

1-1 問題の所在

都市の中心市街地には多くの人々が集まり、買い物や飲食、娯楽を楽しむだけでなく、人々との交流や会話も楽しんでいる。そこでは建築内や敷地内などの私有地での暮らしだけでなく、道路や公園、水辺などの屋外（公共空間）生活が暮らしの豊かさを決定づけている。同時に都市魅力を高めるための半公共空間、つまり私有地ながら一定の制約（例えば利用時間の制限など）はあるものの、広く住民に開かれた空間であり、具体的にはパサージュ／路地や通路も暮らしを彩る重要な要素となっている。

日本は明治以降、近代国家の形成に向けて都市基盤施設を「公」主導で整備していったため、「公共空間」は「公」＝国や地方公共団体が管理するものとして扱われてきた。よって、本来の利用目的以外に使用するとすると、使用許可や占有許可といった「許可」が必要となる。しかし、21世紀に入って道路をオープンカフェなどに活用するようになり、最近では歩行者利用増進道路（ほこみち）や滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）などの制度も整えられ、公共空間の利活用の幅が拡大してきている。他方、欧米での公共空間利活用の基本的立脚点は、地域の商業者や住民に利用を促すものであり、同時に利用にあたってのルール（規則）や料金を厳密に課している。こうして見ると日本の公共空間の利活用は一般使用（本来の使用）を前提として、それ以外は許可を求め、欧米のそれは多様な利用を認めることを前提に、いくつかの条件を課すという相違があるが、日本も徐々に欧米に近づきつつあると言える。そこで、ここでは4つの問題意識からアプローチしていく。

- ①これまでに、1997年、2012年の2回にわたって、コペンハーゲン・パリ・ミラノ（欧州）とシアトル・ポートランド・サンフランシスコ（米国西海岸）の6都市については、定点観測を行い、時間的経過とともに量的・質的（ルール等の運営方針）変化を把握した。2022年の3回目の定点観測を加えることで、より明確な施策の傾向を把握することが可能となり、今後の日本への応用を図ることができよう。ただし、2020年からの新型コロナ感染症の影響で、それまでの潮流と大きく異なるトレンドが生まれてきているのも事実であり、その対策傾向も重要な意味を持つ。
- ②公共空間に加えて、半公共空間への視点も重要である。前述したように欧米、とりわけ欧州の諸都市ではパサージュ（通路）やガレリア（アーケード）、公園的広場（公開空地）がビル内や街区内に配置されていて、単調でなりがちな街中の空間に変化を与えている。日本でも都心部に路地空間が内包されているが、それがにぎわいやコミュニティ、休息といった界限性を生んでいる。名古屋の都心は戦争で罹災したため、戦災復興土地区画整理事業が実施され、その結果、路地は一掃された。近代都市として生まれ変わったが、他方で界限性が消失してしまった。その再生手法として、半公共空間のあり方を求めることは重要なテーマになる。
- ③公共空間と言えば、道路や公園・河川だけではない。大規模公共施設の屋上と言う公共空間が存在している。屋上と地上には距離があるが、その障壁を取り除けば、地上と一体となって活用することができる有用な空間となる。韓国ソウルでは公共施設の屋上シェアリングの取り組みもなされたことがある。屋上開放による取り組み次第によっては、多大な影響を暮らしに及ぼすものと考えら

れる。

- ④地球環境問題（＝地球温暖化）にかかわるCO₂削減に向けて、移動手段として自動車から自転車への転換が欧州を中心に図られてきている。事実、いくつかの都市では自動車のパーソントリップ数を上回ったり、通勤手段として過半になったりしている事例も見られる。そこは時代の潮流であるが、自転車使用後の駐輪場の整備が追いついていかない。地球温暖化対策の一つが都市景観問題を引き起こしていると言える。日本ではシェアリングバイクの普及が謳われているが、新型コロナウイルス感染症拡大を追い風としてツーキニスト(通勤手段に自転車を利用する人)を増加させるとなると、欧州都市と同様の問題を抱えることになる。それへの対応を検討する必要がある。

1-2 これまでの研究

公共空間を研究対象にする傾向の拡大は21世紀に入ってからである。その視点として、道路を代表として取り上げると「一般使用」からオープンカフェのような「多目的使用」の転換に向けて、第一は公共空間のハード・デザインのあり方、第二はその利用実態と評価、第三はエリアマネジメント等管理・運営のあり方の分野に大別できる¹⁾。他方ですでに国内の実践事例や海外のデザインとマネジメントについて書籍と発刊されている²⁾。

また、筆者自身も1997年と2012年に1-1①で示したように先進都市としての欧州3都市、米国西海岸3都市の公共空間の活用、主に道路のオープンカフェ利用を中心に調査してきた³⁾。

欧州3都市では、着実に量的拡大を図り、質的拡大についても、例えばパリでは喫煙対策、障がい者対策、温暖化対策などの対応を厳しくする一方で、カウンターテラス（店舗と接せず、通路を挟んで出島的にカフェを設置）の拡張を可能とするなど、明確に時代の要請に応じていく姿勢を打ち出している。つまり、3都市とも歩道をカフェテラス等に積極的に市民利用してもらうスタンスは明確である。より多くの公共空間が利用されることを前提に、詳細な設置ルールが定められていることを明らかにした。

米国西海岸3都市では、交通系マスタープランのもとに道路空間を位置づけ、まちや人々が活性化する地域振興の視点を持っている。歩行者の休憩や語らい、飲食に供するサイドウォークカフェも、シアトルでは安価で誰でもが座れるテーブル&チェア（T&C）やサンフランシスコの「パークレット」やポートランドの「ストリート・シート」⁴⁾では、車道空間へのカフェ等の拡張であり、小公園の設置であり、道路全体の空間再配分という視点を持っている。当時は日本で「パークレット」は斬新なものであったが、今日では同様の発想で設置されている。名古屋でも横浜や神戸に次いで都心栄地区の南伊勢町通に3ヶ所のパークレットが設置されるようになった。

1-3 研究の目的

以上を踏まえて、特に1-1の問題意識を踏まえて、下記の5点を明らかにすることを研究目的とする。

- ①定点観測都市の6都市（米国西海岸都市：シアトル、ポートランド、サンフランシスコ、欧州都市：パリ、ミラノ、コペンハーゲン）の公共空間、主に道路空間の利活用について、観測3時点（1997年・2012年・2022年）を踏まえての量的・質的变化を明らかにする。あわせて、継続性はないが、

新しい道路空間活用の諸都市についても、その実情を把握する。

②欧州を中心として半公共空間（パサージュ＝路地やガレリア＝アーケードなど）の実態とその空間効果を明らかにする。また米国を中心として公園的広場＝半公共空間（日本でいう公開空地）について、その実態を把握する。

③大都市都心において公共空間の拡大は困難を極める。しかし、公共施設の敷地や屋上を有効活用することによって、その実現は可能となる。その事例として、a) オスロオペラハウスの屋上を開放した展望台、b) 廃棄物処理発電所の屋上を活用した人工スキー場&ハイキングコース、c) バスのターミナルセンターでの屋上公園セールスフォースパーク（サンフランシスコ）、の3タイプの整備経緯と現状を把握する。

④地球温暖化対策としての自転車利用の促進が進んでいる欧米諸都市において、自動車と自己所有自転車およびシェアリング自転車のバランス、道路の空間配分や駐輪場の配置・整備に関して、どのようなまちづくり施策が展開されているのかを把握する。

全体を通じて、2020年以降の新型コロナ感染症拡大がそれぞれの分野においてどのような影響を与えているのかを把握する。密にならない屋外を扱う①、③、④は追い風か、または屋内的空間となる②は逆風か、明確にしていく。

1-4 研究の方法

原則、現地に出向いて徹底して都市観察を行うとともに、7,000枚の写真として記録に残した。10年前と比較して、自治体等のホームページ（インターネット）を通じて情報開示が進んでいるため、詳細な情報を把握することができた。しかし、継続している定点観測の6都市では新型コロナ感染拡大の影響で多忙を極め、また訪問が夏のバカンスの時期とぶつかったため、ヒアリングを実施することができなかったが、現地在住の日本人や現地の都市計画関係研究者とコンタクトを取って、現地視察だけでは把握できない情報について補った。

2 米国西海岸3都市のサイドウォークカフェ等の運用変化

2-1 サンフランシスコ

(1) サンフランシスコの概況

サンフランシスコ市は米国西海岸でカリフォルニア州のなかでロサンゼルス（389.9万人／2020年国勢調査）、サンディエゴ（138.7万人／同）、サンノゼ（101.3万人／同）に次いで人口が多い都市であり、87.4万人（同 面積127km²都市圏人口で459.4万人／同）を擁し、全米で17位の人口規模を誇る。人口は増加しているが、ランクは5位下げている。名古屋市の市域面積は326km²、人口233.2万人（2020年国勢調査）なので、面積・人口ともサンフランシスコ市は名古屋市の1/3強となる。

サンフランシスコは年間に2,000万人を超える観光客（日帰りを含む）が訪れる観光都市であるが、2022年10月時点での年内観光客は2,150万人と見込まれ、まだ新型コロナ感染症前の水準（2019年2,620万人）よりも18%減にとどまっている。また、観光客の支出額は67億ドルの見込みであり、

2019年よりも30.2 %減（96億ドル）となっている。ちなみに10年前は85.2億ドルで、その水準には達していない。さらにサンフランシスコ都市圏のオフィス稼働率10月5日時点で、新型コロナ感染症が本格的感染拡大の前の2020年2月と比較して40.1 %にとどまっている。飲食店も新型コロナ感染症の影響を受けている。（JETRO ビジネス短信⁵⁾）

（2）道路空間の活用方針

サンフランシスコは市域面積の25 %が道路で占められている。2010年12月にサンフランシスコ市は「ベター・ストリート・プラン」を公表（施行は2011. 1）し、歩行環境の改善を図るためのデザインガイドラインを提示して、今日もこのプランは有効である。そのなかで次のような方向性が示されている。

そこには5タイプのプロジェクトが用意され、第一は活動的街路空間、第二は緑化と雨水管理、第三は歩行者の安全と交通静穏化、第四は車道空間の再生利用、第五は他の街路空間エレメントである。このなかで特に第一の「活動的街路空間」と第四の「車道空間の再生利用」の二つが本テーマと大きく関連する。

第一については、オープンカフェ（米国ではサイドウォークカフェと呼ぶ）、歩道上商品展示といった恒久的利用や一時的季節的なイベントとしての活用である。第四については、特に広い道路は有効に活用されていないので、自転車駐車場や生活露地、パークレットや道路開放などによって有効活用しようというプロジェクトである。

（3）新型コロナ感染症拡大に伴い大きく変化した公共空間活用

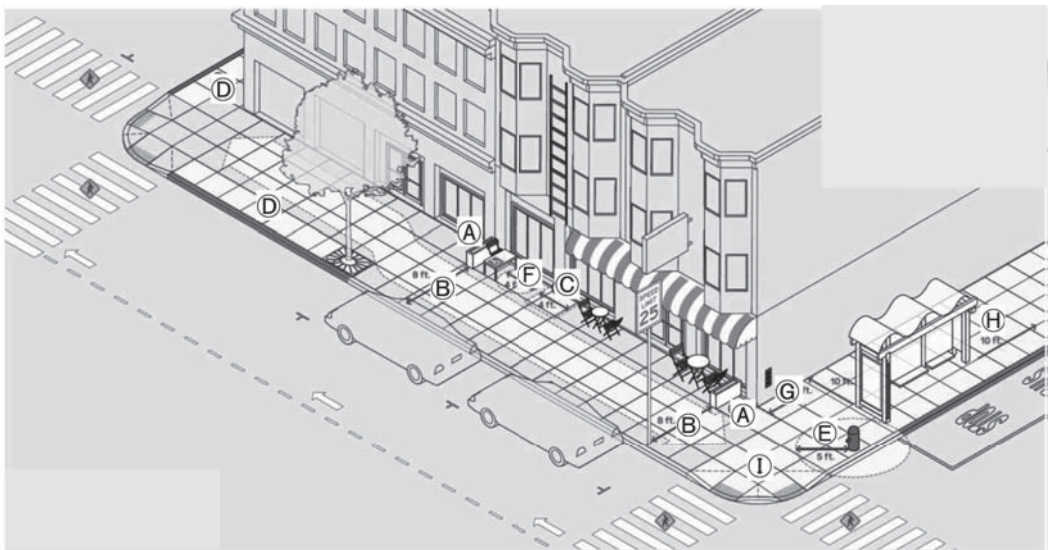
サンフランシスコ市&郡は2021年9月に「Shared Spaces Manual」（共有スペース・マニュアルと訳す）を公表した。これは共有スペースの目標や方針を明確にし、利活用にあたっての手順やガイドラインを示した、包括的マニュアルである。このマニュアルが公表された背景には、第一は2016年に採択された「Places for People」条例（プレイスメイキング条例とも呼ばれる）と2020年6月の新型コロナ感染症拡大への対応として示されたカリフォルニア州公衆衛生局による「屋外における事業活動のための仮設建築物の使用」に関するガイダンスに基づいて運用されるプログラムである。これまで個別に対応してきた、オープンカフェやパークレットなどを、前述の視点で統合している。なお、新型コロナ感染症拡大対策としての州のガイドラインは、パークレットのような車道上で展開するものは、壁で囲わず空気の流れを確保することに力点が置かれている。

①歩道共有スペースの具体的なガイドラインと実際の運用

歩道共有スペースのデザイン・ダイアグラム（設置条件）は図1のとおりである。そこでは9つの条件がつけられている。従前のダイアグラムは図2のとおりである。ここでは歩行者の通行帯幅を可能な場所では8フィートとしているが、従来は6フィートであった条件を、サンフランシスコ市&郡の裁量で、拡幅して誘導している。また、新型コロナ感染症の影響でクリアランスを確保する要素が増えているのも事実である。ここに記述されていない従来条件は、①建物施設の出入りを妨げてはいけない、②提案されたサイドウォークカフェのいかなる要素も公道に恒久的に取りつけてはい

けない、③歩道上でテーブルとイスの設置はすべての連邦、州、地方の法や規制に準拠することがあげられている。一般論として歩行者ゾーンは最低6フィートの通行帯が必要であり、サイドウォークカフェを実施する場合は2ft以上の幅を確保する必要があるので、最低でも8ft（約2.4m）以上の歩道幅員が必要となるが、今回の望む通行帯幅は最低8フィート、消火栓や街路灯、信号機などの道路備品の設置帯を含めると12フィート以上になり、より幅員の広い歩道が求められている。

料金表は表1のとおりである。料金は9年間で30～40％の上昇であり、日本円に換算すると円高傾向もあって、料金は20～30％の上昇にとどまっている。しかしこの共有スペースマニュアルが公表されてからは、利用料金が従前より3％程度低く設定されて入り、コロナ対策料金となっているのであろう。



出典：サンフランシスコ市&郡「Shared Spaces Manual」 Versin1.0 2021.9.9

- ①歩道仕切り（ダイバータ）はビルと直角にし、高さ 30 インチ以上、幅 12 インチ以上、奥行 24 インチ以上とする
- ②歩行者のための連続した最低 8 フィート幅の障害のない歩行帯を歩行者のために確保する（実現可能な場所）
- ③避難階段直下での 4 フィート四方の空間の確保する
- ④歩道共有スペースは縁石の色に関係なく、縁石に隣接したスペースを占有してはならない。困難な場合は例外的に配慮されることがある
- ⑤消火栓の半径 5 フィートの範囲は何も置かない
- ⑥車椅子で利用できるテーブルとカウンターには、少なくとも 30 インチ×48 インチのスペースを確保する
- ⑦建物の消防署通報機では 3 フィートは物は置かない
- ⑧バス停留所では道路備品などがないように維持されなければならない。バス停の屋根の構造物から 10 フィート以内には道路備品を置いてはならない
- ⑨縁石コーナーやすべての縁石スロープは、共有スペースの利用によって妨害されてはならない

図1 歩道共有スペースのデザイン・ダイアグラム

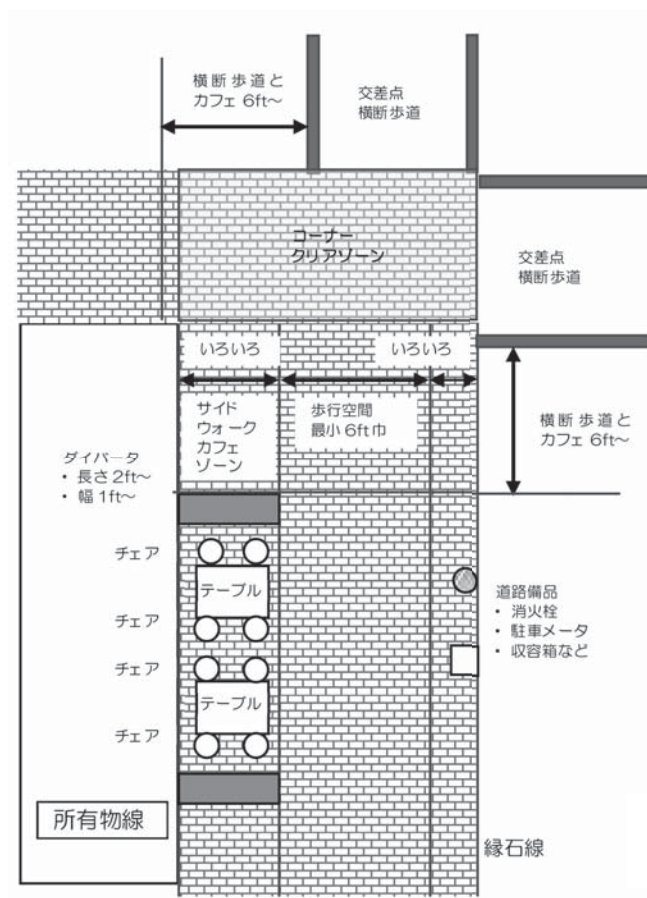


図2 カフェテーブルとイスの設置条件

出典：City & County of San Francisco Department of Public Works HP

表1 カフェテーブル&チェア料金表(年間)

	料金	基本料金(平方ft)	30㎡当たり料金
新規申請	\$151.00	and \$ 8.50	40万円
	\$156.00	and \$ 8.75	20万円
	\$115.77	and \$ 6.33	27万円
更新申請	\$75.00	and \$ 7.25	34万円
	\$77.00	and \$ 7.50	28万円
	\$57.89	and \$ 5.34	22万円
違反後申請	\$151.00	and \$ 9.75	46万円
	\$156.00	and \$10.00	38万円
	\$115.77	And \$ 7.55	32万円

上段は2021.9以降の料金 1\$ = 135円

中段は2021.8以前の料金 1\$ = 110円

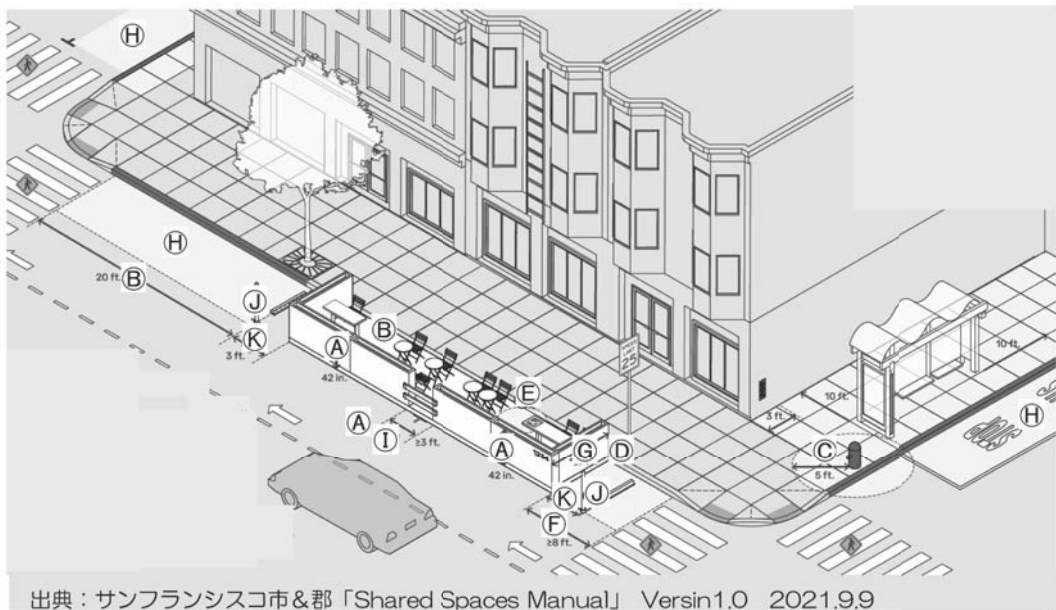
下段は2012年時点の料金 1\$ = 120円

②駐車レーンを活用した共有スペースの具体的なガイドラインと実際の運用

パークレットは前回調査（2012年）のときすでに制度として存在していた。それは駐車レーン設置場所（車道上）を小公園化していくものであり、公共オープンカフェやベンチなどの休憩空間、プランターや造園などの緑化空間として活用していく事業である。この時点ではパークレットはあくまでも公共空間であるがゆえに、パークと名前がついているゆえに、誰もが利用できる空間である。よって、サイドウォークカフェのように民間が占有することができない。

今回の共有スペース・マニュアルでは、従来のパークレット（公共型）に加えて、商業用パークレットが誕生し、可動式と固定式の2種のタイプが用意されている。新型コロナウイルス感染症拡大による飲食店への影響が大きく、店舗内営業が困難な時期に、屋外（車道）への営業を認めることで、行政が支援していることになる。雨天や日よけ対策を含め屋根（キャノピーと呼ぶ）を設置している商業用パークレットが目立つ。

駐車レーン共有スペースのデザイン・ダイアグラム（設置条件）は図3のとおりである。



出典：サンフランシスコ市&郡「Shared Spaces Manual」 Versin1.0 2021.9.9

- ① 車道に面するすべての側面に、交通侵入を防ぐものや境界線、または囲い壁（高さ最大 42 インチ）を設置すること
- ② 交差点付近は最低 20 フィートのクリアランスがあること。交差点付近の縁石スペースには障害物がないこと
- ③ 消火栓の半径 5 フィートの範囲は何も置かない
- ④ 駐車レーンの構造物と歩道とは接しなければならない。台座の敷居や通行するスロープを除き、構造物を歩道に固定してはいけない
- ⑤ 車椅子で利用できるテーブルとカウンターには、少なくとも 30 インチ×48 インチのスペースを確保する
- ⑥ 交差点から 8 フィートの距離をとる
- ⑦ 構造物は、縦列駐車の場合は駐車レーンの最大幅 7 フィート、斜め駐車や垂直駐車の場合は最大幅 14 フィートを占めることができる（鉄道やケーブルカー沿いには例外がある）
- ⑧ バス停車ゾーンや駐車ゾーンでは、構造物の設置は許可されない。バス停から 10 フィート以内に道路備品を置いてはならない
- ⑨ 道路から建物に向かって 20 フィートごとに水平・垂直とも 3 フィートの緊急通行空間が求められる。その空間は道路備品や木やヒーター、キャノピーのような構造物が置いてあってはいけない
- ⑩ パークレットの両端にゴム製の車輪止めとソフト衝突突棒が必要
- ⑪ 共有スペースの両端には 3 フィートの緩衝空間が必要

図3 駐車レーン共有スペースのデザイン・ダイアグラム

駐車レーンにおけるパークレットの配置の仕方をタイプ別のまとめたものが、図4である。サンフランシスコは坂道が多いため、スロープ型が特筆されている。

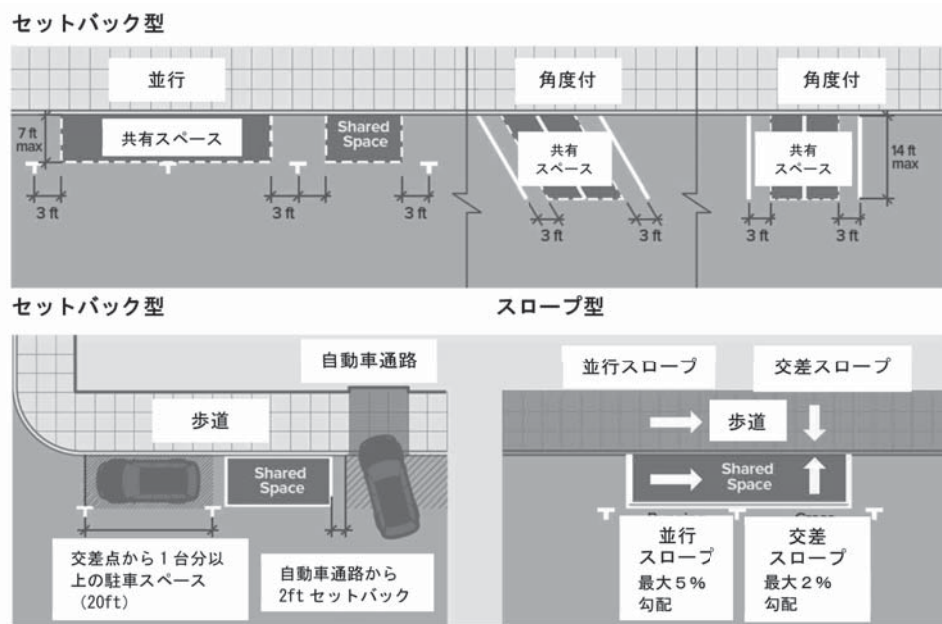


図4 駐車レーン共有スペース（パークレット）の配置の仕方

料金表は表2のとおりである。共有スペース・マニュアルの以前と以後では料金が3%減額されている。ウォークサイドテーブル&チェアと同様に、コロナ対策料金となっているのであろう。

従来の公共用パークレットと比較して、商業用パークレットの料金は高く、公共型と比較して1:2:3の割合になっている。

2台分のパーキングスペースを公共用として使用すると仮定すれば、1,450ドル（1\$ = 135円換算で20万円弱）となり、空間を設えるのに1

表2 共有スペース／パークレットの料金表

基本料金	料金
公共用パークレット（第1階層）	\$1,000
：1台目の駐車スペース	\$1,032
：追加の駐車場1台分	\$250
：追加の駐車場1台分	\$258
：駐車場1台ごとの年間ライセンス	\$100
：駐車場1台ごとの年間ライセンス	\$103
可動式商業用パークレット（第2階層）	\$2,000
：1台目の駐車スペース	\$2,064
：追加の駐車場1台分	\$1,000
：追加の駐車場1台分	\$1,032
：駐車場1台あたりの年間ライセンス料	\$1,500
：駐車場1台あたりの年間ライセンス料	\$1,548
固定式商業用パークレット（第3階層）	\$3,000
：1台目の駐車スペース	\$3,096
：追加駐車場1台分	\$1,500
：追加駐車場1台分	\$1,548
：駐車場1台ごとの年間ライセンス	\$2,000
：駐車場1台ごとの年間ライセンス	\$2,064

上段：2021.9以降の料金 下段：上記以前の料金

万ドルがかかるとなると合計で155万円程度となる。固定式商業用パークレットだと8,500ドル（1\$＝135円として115万円）で施設に1.5万ドルかけると合計で315万円程度となる。新規店舗を構えるよりかははるかに安くつく。

(3) 共有スペース（カフェテーブル&チェアとパークレット）の利用実態

①カフェテーブル&チェア（CT&C）

歩道幅員によってテーブル&チェアの配置が異なる。余裕のあるところは1テーブル4席をセットしているが（写真1），余裕のないところでは1テーブル2席となり（写真2），向かい合わせの2席とその中間では建物を背にして横並び2席のパターンが見られる。歩道の通行帯は可能なら8フィート以上を求めているが，実態は最低基準の6フィート程度ではないかと考えられる。なおダイバータ等は基準に沿って設置している。

写真の事例の多くは庇の下にCT&Cを設置しているが，庇のない建物の前ではパラソルが設置されており，これも基準によると7フィート以上の高さを確保する必要がある。

後述する駐車レーン共有スペース（パークレット）とセットで歩道と車道の両方を活用している事例も見られる（写真3）。それぞれが向かい合うほうが店舗のゾーニング感が生まれてくる。



写真1 カフェテーブル&チェア（4人用） 左：庇型，右：パラソル型



写真2 カフェテーブル&チェア（2人用） 左：並列型，右：対面型



写真3 カフェテーブル&チェアとパークレットが一体になっている事例

②駐車レーン共有スペース（パークレット）の利用実態

今から10年前の2012年におけるパークレットは公共用パークレットしかなかったもので、誰もが座れる休憩施設の利用を前提としていた。よって、店舗前（一部では住宅前もあるが）をシンボライズするために、周辺景観にも配慮し、一定の質を保ちながら設置していた（写真4）。企業の社会貢献の一環としてパークレットのスポンサーになっている事例（写真5）もあった。この事例を2012年から2022年の変化を見ると、空間管理が十分とは言えない状況がみてとれた。



写真4 2012年時点の公共用パークレットの事例。質は高い。

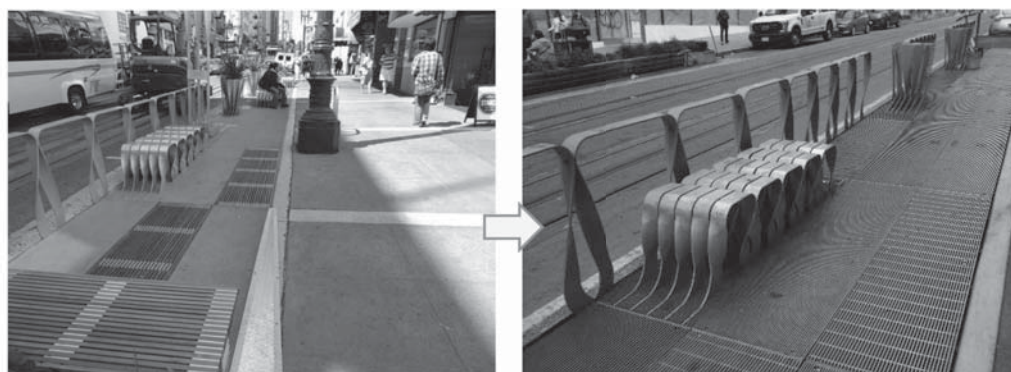


写真5 左は2012年時点のオーディ社提供によるもの、右は2022年時点の現場

それに対し、固定式商業用パークレットの展開は目覚ましいものがある。もちろん新型コロナウイルス感染症の拡大が、屋内から屋外へと座席を移動させる圧力になったことは明白であり、この制度そのものがそれを後押しするものであるからだ。よって、2012年と比較して、都市景観が一変している。それだけインパクトの大きい施策である。

写真にあるように、連続する飲食店が連続するパークレット設置している事例は数多く見られた(写真6, 7)。しかし、その施設の質はまちまちであり、暫定利用を想定しているためか、あまり資金を投入していないパークレットが存在する。構造的には密閉型囲い込みは認められず、換気性を重視したものになっているので、一見簡易型に見られやすい。また、雨風や直射日光を防ぐためにも、屋根(キャノピー)が設置されているものが多い。サンフランシスコは夏場でも夜は寒く、冬場はなおさらであるため、低い外気温や隙間風を前提にして着席するのは厳しく、ストーブの設置は不可欠である(写真8)。

また、サンフランシスコは坂道が多いため、パークレットの設置にも配慮が求められる。商業用パークレットを水平にすると傾斜した歩道と間には隙間が生まれる(写真9)。歩道からパークレットへのアクセスは車椅子利用者にも配慮することが求められている。

なかにはユニークな商業用パークレットがあり、プランターを使っただけの花盛りやハンギングチェアを導入するものまで、多様性に富んでいる(写真10)。



写真6 連続化する商業用パークレットの事例(左右とも2022年)



写真7 もう一つの商業用パークレット

写真8 ストーブの併設



写真9 サンフランシスコに多い傾斜道路における商業用パークレット



写真10 ユニークなパークレット 左：プランター付き、右：ハンギングチェア付き

③ストリート・オープニング（定期的または一時的／ランチタイムカフェを中心に）

これは交通量の少ない道路での車両の通行を制限し、歩いたり、座ったり、楽しんだりする人々のために、通行権全体を開放するものである。代表的には、裏道（Alley）を昼食時間帯に通行止めを行い、車道上にテーブルやチェアを並べて、ランチタイムカフェを運営するものがある。それ以外の利用として、路上マーケットやイベント、アート作品展示販売、キッチンカー販売などの利用がある。

ランチタイムカフェを事例に見てみる。1997年にメイデンレーンに設置されたランチタイムカフェは11時30分～14時30分まで門によって閉鎖され、自動車通行はないので、車道にオープンカフェのセットが置かれ、運営される。門の設置もスポンサーがついている（写真11）。それから15年後の2012年には、カフェテーブル&チェア、パラソルの質が高まり、この写真以外にもう一ヶ所のカフェがこの並びに設置されている（写真12）。しかし、さらに10年後の2022年には、それらの什器は取り払われ、簡易な鉄製のテーブルとチェアが置かれるのみであり、飲食サービスしていた店舗はなくなっていた（写真13）。つまり、新型コロナ感染症拡大が屋外に人々を誘引したが、飲食店まで撤退するとサービス事業者がいなくなるので、このプログラムは成立しなくなる。テイクアウト利用者の飲食兼休憩目的なら公共用アウトレットだが、その設置主体は不明である。



写真11 1997年時点のランチタイムカフェ 門が半分閉められて、自動車を排除している



写真12 2012年時点 門は閉じられカフェテーブル&チェアの質が高まっている



写真13 2022年時点 飲食サービスはなく、簡易な鉄製テーブルとチェアが置かれるのみ

2-2 シアトル

(1) シアトルの概況

シアトル市は米国の最北西に位置するワシントン州の最大都市である。都市人口 73.4 万人 (2021) で、9 年前の 63.5 万人 (2012) より約 16 % 増、1997 年からでは 36 % 増加の成長著しい都市である。ちなみに陸上の市域面積は 217km² で名古屋市の 2/3 の規模で、人口密度は半分弱である。シアトル都市圏人口は 400 万人 (2020) で 25 年前の 310 万人 (1997) より 29 % 増であり、都市圏人口の増加

も著しい。スターバックスの発祥の地であり、タリーズも本社をシアトルに置いている。ボーイング社やマイクロソフト社を近傍に抱える大都市圏であることから成長が著しい。

2020年5月に白人警察官に取り押さえられ亡くなった黒人ジョージ・フロイドの死に対する人種差別抗議デモ（ブラック・ライブズ・マター）が拡大し、デモ参加者による建物の破壊や放火が行われ、鎮圧された事件があった。新型コロナ感染症の拡大とも相まって、シアトルは疲弊し、そこから立ち直っていない。そんななかで現地調査を行った。

(2) シアトルの公共空間管理プログラム

シアトル市は公共空間を活用して、コミュニティを強化し、経済的活力を促進するプログラムを持っている。

公共空間の活用にあたっては、先に述べたサンフランシスコと類似しており、それは表3のとおりである。代表的な活用施策として、歩道を活用したウォークサイドカフェ、駐車レーンを活用したパークレットとストリートリーズ（Streetscapes）、キッチンカーや売店、各種イベントなどのプログラムを持っている。それぞれについて整理していく。

① サイドウォークカフェ

シアトル市（交通局）は2種のカフェを用意している。その内容については3）＊2の論文で整理しているが、大きく変化していないので、概要を再掲する。

【テーブル＆チェア（Tables & Chairs）】

近傍の事業者がテーブルとイスを設置することができ、事業者が営業している間は、誰でもが利用できるものでなければならない。手すりは設置できない。テーブルへのサービスは提供できないのでテイクアウト用の飲食空間となる。アルコールも飲むことができない。これは固定してはいけないし、営業が終了すればテーブルとイスは収納されなければならないものである。1ヶ所について1テーブルにつき2チェアまでとして、最大4テーブルまで許可される。パラソルは許可されない。

【サイドウォークカフェ（Sidewalk Cafe）】

テーブルへのサービスができ、アルコールも飲めるサイドウォークカフェの許可が得られる。一度取得すれば、近傍の事業者専用となり、手すりを設置しなければならない。

費用は申請審査費用で698ドル、年間許可料が194ドル＋1.40ドル／ft² であり、その合計が初年度費用となる。

サイドウォークカフェは建物隣接型と歩道中之島型がある。州法でアルコールを出す場合は建物隣接型でなければならなかったが、2011年の法改正で中之島型でも可能になった。

サイドウォークカフェは図5の斜線部分（縁石半径コーナーエリア）での設置は禁止であり、そこから10フィートは離さなくてはならない。また道路に付属する設備等から5～6フィート離さなければならない。また、都心部での歩行帯は最低6フィート幅（蛇行してもよい）を確保することが望

表3 公共空間管理プログラム

- ・パークレット
- ・ストリートリーズ
- ・歩道カフェ
- ・ベンダー（キッチンカー）
- ・信号ボックスアートワーク
- ・売店
- ・ペインテッドストリートの壁画
- ・パブリックアート
- ・ウェイファインディング（案内板）
- ・近所のブロックパーティー
- ・プレイストリート
- ・フェスティバルストリート
- ・ショアラインストリートエンド
- ・未改善の通行権

まれ、視界的に障害物のない通路は最低4フィート幅（直線的）を確保することが望まれている。その範囲においてサイドウォークカフェが設置できるのである（図6）。

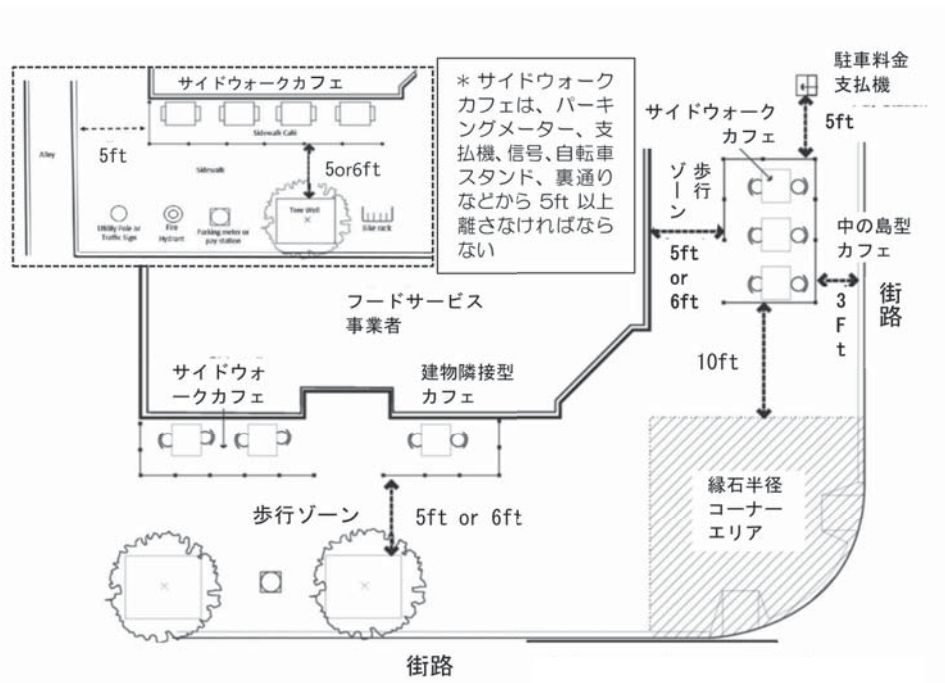


図5 歩道のコーナーにおけるサイドウォークカフェの設置条件

出典：SDOT「SIDEWALK CAFÉ PERMITS」

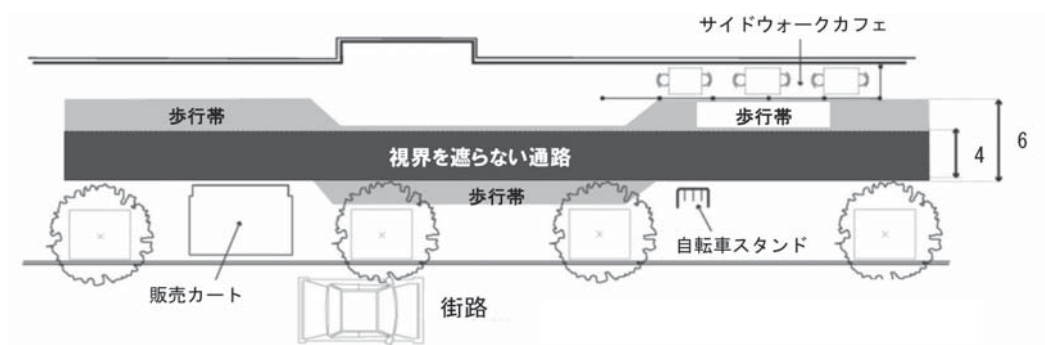


図6 サイドウォークカフェの都心部における空間条件

出典：SDOT「SIDEWALK CAFÉ PERMITS」

②パークレット

駐車レーンを活用した、誰もが利用できる公共スペース（小公園）として機能するもので、サンフランシスコの公共用パークレット」と同じである。シアトルでも商業地区の活性化に寄与するものとして奨励されている。歩行者の交通量が多い割に歩道が狭く、より集客を高めるために導入され、座

席と造園を組み合わせ、駐輪場やアートワーク、照明などの設備を付与することでパークレットの魅力を高めようとしている。

パークレットの満たすべき要件は下記のとおりである。

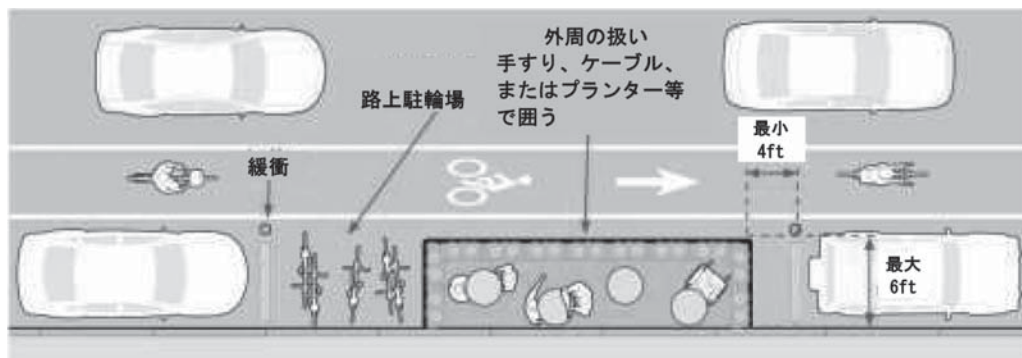


図7 パークレットの設置要件

出典：https://streetsillustrated.seattle.gov/urban-design/public-space/parklets/

③ストリートリー

パークレットが公共用であるのに対し、これは商業用の歩道カフェとパークレットを組み合わせた空間である。ここはレストラン、カフェ、バーに屋外の座席スペースを提供するものであり、営業時間内は店舗占有空間として活用できるものの、それ以外の時間は一般に開放される。これもサンフランシスコの商業用パークレットと同様の機能を有する。

設置にあたっては、パークレットと同じプロセスと同様の基準を使用して設計および配置される。料金については、パークレットには適用されないいくつかの追加料金と設計要件も適用される。パークレットが24時間市民に開放されているのに対し、ストリートリーは商業用目的で、顧客優先であるため、そのような差が生じている。

表4 ストリートリーの設置関連料金

料金名目	料金
評価&許可料金	～\$1,500
通行権占用料	\$1.56/ft ²
駐車スペース移設料	\$3,000/スペースー支払エリア \$300/スペースー非支払エリア
1ヶ所支払駐車スペース料金	～\$4,700
1ヶ所非支払駐車スペース料金	～\$2,000

(3) 公共空間（サイドウォークカフェ・パークレット・ストリートリー）の利用実態

①サイドウォークカフェ

サイドウォークカフェは数多く見られ、手すり型フェンスで境界領域を囲っている。パラソルを設置するものとそうでないものがあるが、庇の長さに関係しているのかもしれない（写真14）。

新型コロナウイルスにより席数を屋外で確保するには、許可料と通行権占用料の費用が高いストリー
トリーよりも、サイドウォークカフェが経営的（料金的）に採用されるのではないかと考えられ
る。



写真14 いくつかのサイドウォークカフェ（一般型・傾斜型・パラソル型・2列型）

テーブル&チェアは2012年調査と比較して、数は少なくなっている。10年前は所々に設置されて
いたが、今回の調査では探しても見つけづらい状況であった。新型コロナウイルス拡大で経営が厳しく
なるなかで、不特定多数が利用できるこの制度は、費用対効果が低いと判断されているのかもしれな
い。



写真15 テーブル&チェア（左：2012年，右：2022年）

②ストリートリー

ストリートリーおよびパークレットについては、設置個所が少ないせいか写真撮影ができなかった。この制度が整ったのは2017年であるが、先に述べたように新型コロナウイルスの影響で経営的に困窮し、費用負担の大きさが敬遠させる要素だと考えられる。



写真16 ストリートリーの事例

出典：SDOT「STREATERY SUPPLEMENT」 撮影：SDOT

2-3 ポートランド

(1) ポートランドの概況

ポートランド市は西海岸に面し、オレゴン州の最大都市である。人口は44万人（1990）、58万人（2010）から64万人（2021）へと約30年間で約40％の増加を見た。都市圏人口も157万人（1992）から240万人（2017）へと25年で53％の増加率を示し、郊外のほうの人口増加率が高くなっている。オレゴン州の58％をこの都市圏が占めている。

ポートランド市もまたシアトル市と同様に「ブラック・ライブズ・マター」の暴動衝突が激しく、トランプ大統領が武装した連邦職員を派遣したため、死者を出すほどに混乱が激しくなった。よって市街地は破壊や放火が行われて、新型コロナウイルス拡大と相まって、都市の疲弊が著しい。

中心市街地では閉鎖された店舗がいくつも見られ、なかには侵入防止のために窓に打ちつけられた板に落書きが見られるものもあった（写真17）。以前（2012）では都心内公共交通は無料であったが、今回（2022）はすべて有料であった。また市電停留所が1ヶ所閉鎖されており、新型コロナ禍の影響が大きいと推察される（写真18）。また、アップルストアでは周りにバリケードが依然貼られたままで、店舗に入るためにはバリケードの出入り口と店舗の出入り口の2ヶ所をくぐらないととどろ着けない（写真19）。歩道上では路上生活者のテントがあちこちで見られたのもそれを象徴している（写真20）。このように都市の回復が進んでいない状況があちこちで見られた。

(2) 健全なビジネス・プログラム

このプログラムは新型コロナウイルスの大流行に対応するために2020年に創設されたものである。市交通局は屋外での飲食や小売販売や集荷・配達のための空間をメインストリートや商業地区において確保し、サポートするものである。2021年12月に出された評価報告書によれば、地元企業を支援



写真17 侵入防止の板が張られた閉鎖店舗や落書きのある閉鎖店舗



写真18 コロナ禍の影響で停留所が1ヶ所閉鎖されている

写真19 バリケードが撤去されていないアップルストアの店舗



写真20 歩道上に並ぶテント生活者のテント 至る所で見受けられた

するための公共空間（通行権のある道路，歩道，駐車レーンなど）での使用許可を2,200件以上発行または更新したとある。「ブラック・ライブズ・マター」もあって，そこでは許可証保有者の約20％が黒人先住民または有色人種（BIPOC）であり，さらには交通規制装置の提供と設置を無償で行い，BIPOCビジネスにプラススペース用の備品（ポップアップテント，テーブル，照明，看板など）を提供した。その概念を図8に示す。また許可した場所を図9に示す。

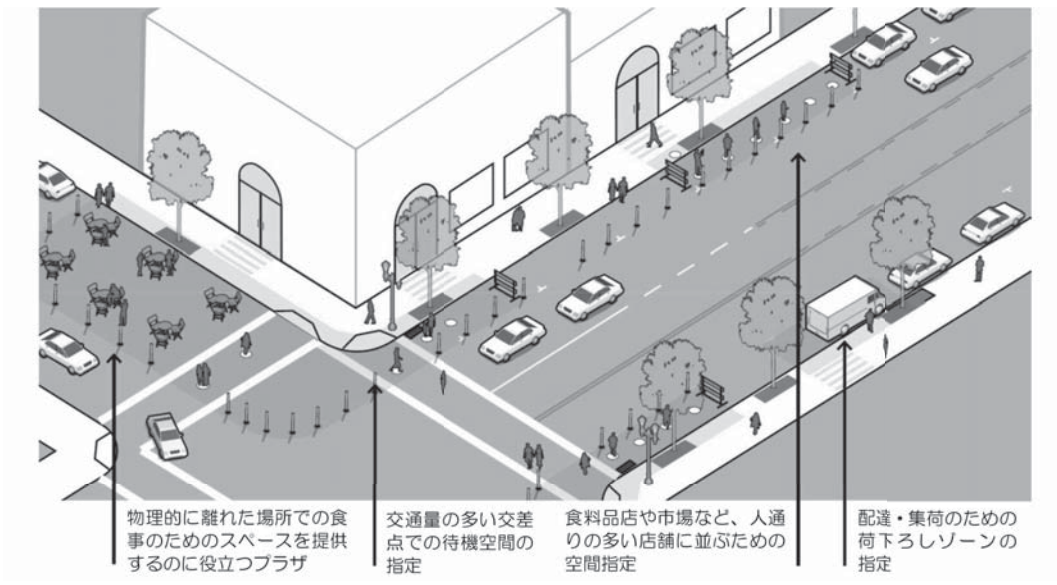


図8 健全なビジネス・プログラム

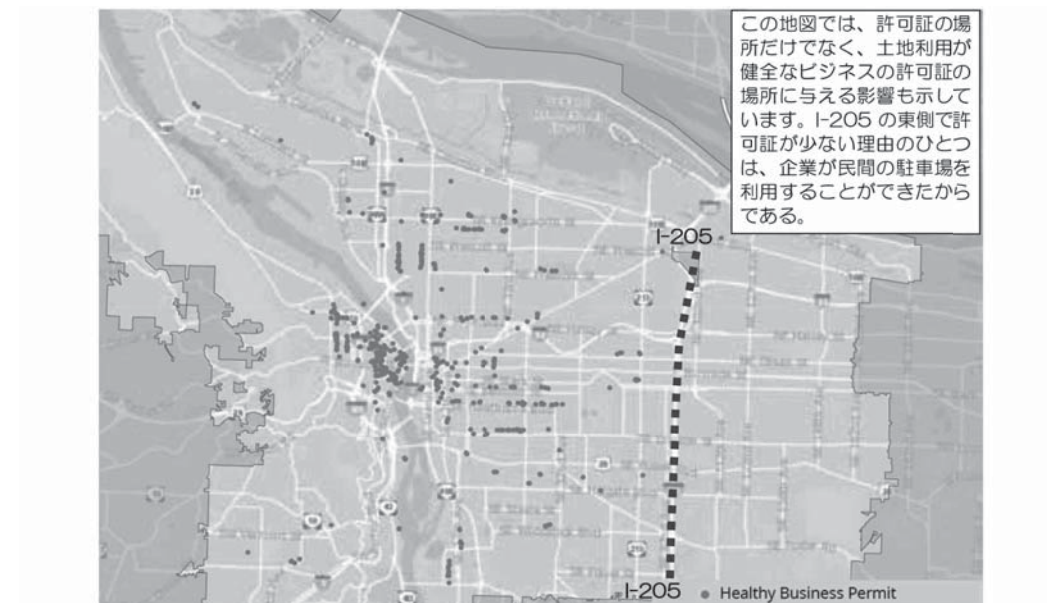


図9 健全なビジネスが許可された場所

出典：図8 & 9 PDOT <2021. 12> 「2021 HEALTHY BUSINESSES & PUBLIC PLAZA-Evaluation Report」

健全なビジネス・プログラムは次の4許可タイプがある。①歩道、②駐車場、③道路／レーン、④裏道（Alley）があるが、ここでは①～③の取り組みを整理する。

①歩道カフェ（従来のサイドウォークカフェ）

従来のサイドウォークカフェは新型コロナウイルス感染症の流行のため、受け付けておらず、かわって健全

なビジネス・プログラムに沿った歩道カフェ（区別するため、この名称を使用する）の条件を設定している。歩道カフェを設置するためには歩道上で最小6フィートの障害のない通行帯を確保しなければならない。以前（2012年）は視界的に遮るものがないゾーンとして最小2フィートを確保しなければならなかったが、今回の調査ではその規制はなくなった。しかし、どんな歩道であれ6フィート以上の障害物のない通行帯の確保は前回より条件が厳しくなっている。自転車置き場からは自転車の出し入れがあるので、2フィート以上離して通行帯を確保しなければならない。イスの背もたれが通行帯に面すると通行を阻害する可能性が高くなるので、置いてはいけない。

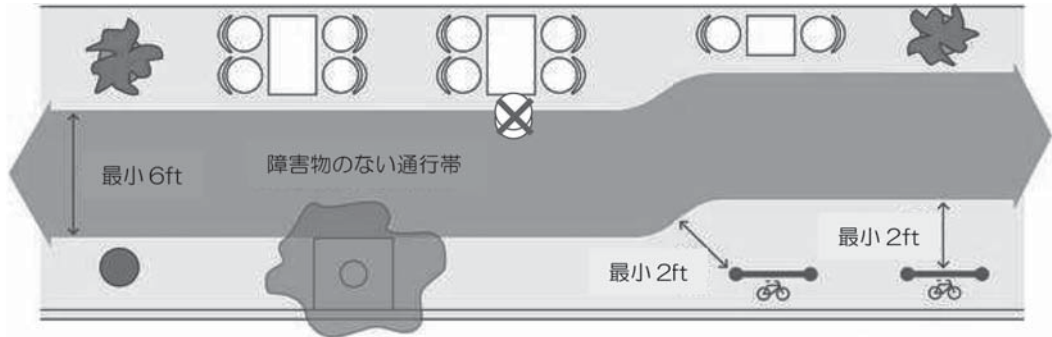


図10 歩道カフェ（サイドウォークカフェ）の設計条件

②駐車場カフェ（従来のストリートシート）

駐車場を活用したカフェ等は、従来はストリートシートと呼ばれ、サンフランシスコでいうパークレット、シアトルでいうストリートリーと同等のものである。ここでも新型コロナウイルス感染症の流行を受けて、従来のストリートシートは停止し、かわって営業可能な駐車場カフェが登場した。その設計条件の概要は図11のとおりである。新型コロナウイルス感染症対策上、健全なビジネス・プログラムに乗っており、それは至る所で見られた。都心部では歩道カフェよりも設置個所が多いと判断された。テントや屋根（キャノピー）の一部が歩道に乗っても、歩道の通行帯幅を阻害しない限り、利用することは可能である。

③ストリートプラザ

ストリートプラザは道路の一定区間を公共プラザとして活用するものであり、そこには駐車レーンを活用したカフェや公共広場、自転車道などが組み合わさって提供される。設計条件としては緊急車両の通過のために12フィート以上の通路を設ける必要がある。この代表的なストリートプラザがブライドプラザである。上記の3種がすべて提供された道路空間であり、新型コロナウイルス感染症対応の空間であると言える。

(3) 公共空間（歩道カフェ、駐車場カフェ、ストリートプラザ）の利用実態

①歩道カフェ（サイドウォークカフェ）

前述の設計条件を踏まえて、歩道カフェが設置されている。多くは庇の下にあり、パラソルを設置していない（写真21）。このような風景は当たり前になっているが、日本ではまだそこまで成

熟している感覚が強い。

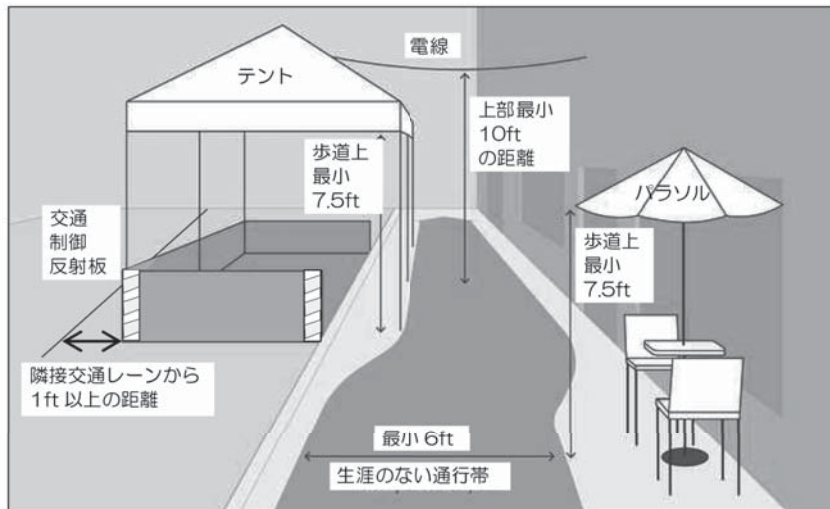


図11 駐車場カフェ（ストリートシート）の設計条件

②駐車場カフェ（ストリートシート）

都心部ではこのタイプの設置個所や席数が最も多いと判断される。車道の駐車レーンだけで対応しているものや一部歩道に乗り上げているものがあり、いずれも図11の設計条件を満たす必要がある（写真22）。またその質はそれほど高くはなく、自由度が高く変化に富んだ駐車場カフェが提供されている。密閉度についてはサンフランシスコほどの通気性は求められていない。

③ストリートプラザ

いわば道路の自動車交通を排除して、歩行者中心の空間であり、そのうえで自転車の通行を許容している。道路がペイントされ、カラフルな雰囲気醸し出しているが、暫定利用のためか安っぽく、派手さ感のある質であった。ポートランドは自転車のまちを標榜しているので、自転車レーンを確保している（写真23、24）。



写真21 歩道カフェ 6ft（＝1.8m）以上の通行帯が確保されているか？



写真22 駐車場カフェ 様々なタイプが提供されている



写真23 ストリートプラザ1 ここプライドプラザはカフェ・広場・自転車道がセットに



写真24 ストリートプラザ2 道路を閉鎖し、そこにイスとテーブルのセットを配置

もう一つのプラザは一時的に自動車交通を認めず、空いた空間にイスとテーブルを配置し、ゆったりとした休憩スペースになっている。密閉感はない、屋外空間そのものである。

3 欧州3都市のウォークサイドカフェ等の運用変化

3-1 パリ（フランス）

(1) パリの概況

パリ市はフランスの首都であり、面積105km²（名古屋市326km²の1/3）、人口215万人（2020年）であり、2011年と比較して約10万人の減少を見ている。名古屋市の2020年人口は233万人であり、依然人口増加傾向を維持している。よってパリ市は名古屋市と比べてコンパクトで人口密度が3倍と高くなっている。パリ市はフランス国内の交通の要衝であり、経済・文化の中心でもある。

(2) カフェテラスの設置状況

パリ市においてカフェテラスは原則2.2mの歩道幅員があれば、カフェテラスは設置可能である。1997年、2012年、2023年の26年間における3種のカフェテラス推移について、行政ヒアリングおよび行政統計で把握したものが表5である。

一般型のオープンテラスは徐々ながら依然として増加傾向は続いており、最新データでは約12,000ヶ所に達する。建物から突き出て四方が囲まれる屋内型の「囲い込みテラス」は一旦増えたが、直近のデータでは1997年水準にもどっている。これは新型コロナ感染症拡大に伴い、囲い込み型が敬遠されて、コロナ対策として打ち出された、後述する「駐車場サマーカウンターテラス」にシフトしているためではないかと推察される。

表5 パリ市における各種カフェテラスの設置数の推移^{*1}

	1997年	2012年	2023年
オープンテラス	10,000	11,300	12,023
囲い込みテラス ^{*2}	2,500	3,500	2,431
駐車場サマー カウンターテラス ^{*3}	—	—	1,751
合計	12,500	14,800	16,205

*1 2023年のデータはパリ市OPENDATA「テラスと屋台：権限」を参照
毎日データは更新されている。このデータは2023.2.2時点

*2 3面が壁で囲われ、屋根がついている形態で8時間以内に撤去が可能な構造

*3 後述する

区別にその分布を見ると、15区と11区、17区が目立つ。15区はモンパルナス地区で人口が最も多い区であり、ゆったりとした住宅地が広がる。11区は人口密度が最も高く、オベルカンフ地区にはレストランやバーが集積する歓楽街を形成している。17区はメインストリートにショップやレスト

ランが数多く並ぶ質の高い住宅地である。いわゆる観光地であるパリ中心区（1～4区）は区面積が小さいため設置個所は少ない結果となっている。

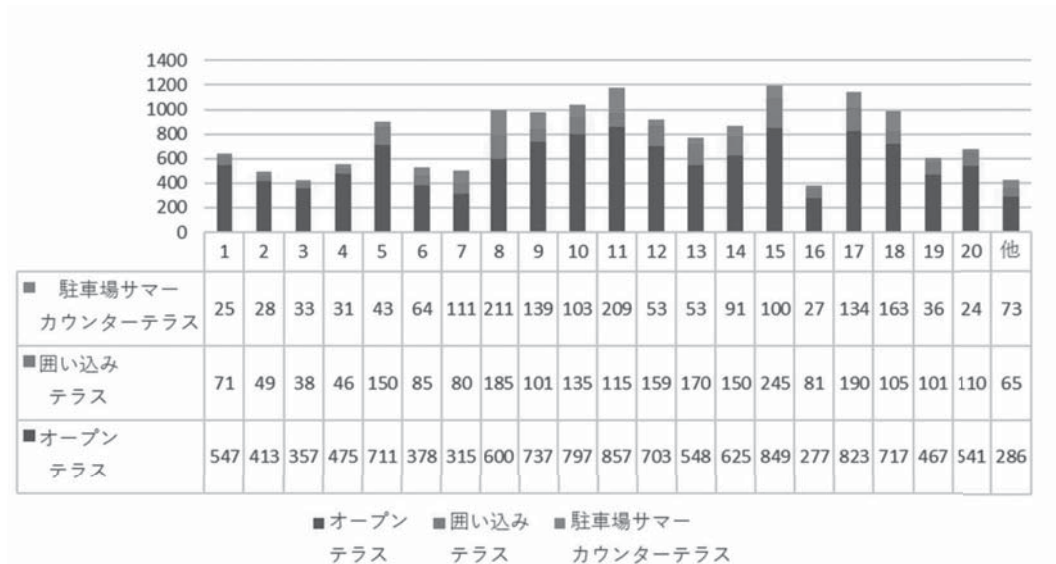


図12 パリ市20区別カフェテラスの設置個所数



図13 パリ市20区の区分

地図の出典：パリの行政区－Wikipedia

(3) 駐車場サマーカウンターテラスの設置条件

従来のカフェテラスの設置条件については、すでに参考文献【1】で詳細に示している。ここでは新たに新型コロナ感染症に対するカフェテラス施策として打ち出された「駐車場サマーカウンターテラス」を整理する。全市で1,751ヶ所設置されている。

基本的にカウンターテラスは、2021年7月以降サマーカウンターテラスとして申請しなおす必要があり、2022年4月1日から同年10月31日まで設置が可能となる。ここでいうカウンターテラスとは建物から1.8m以上の歩行者のための自由通路を確保してうえで、建物より離れたところに置かれるカフェテラスをカウンターテラスと言う。さらに車道の駐車レーンを使ってカフェテラスを設置する場合を「駐車場サマーカウンターテラス」と呼んでいる。米国西海岸で見てきたパークレットやストリートリーに相当するカフェテラスである。

駐車場サマーカウンターテラスの一般規定は図15のとおりである。駐車レーンの使用可能範囲は店舗の間口幅に加えて、両サイドに駐車1台分の空間まで拡張できる。ただし、側面で車の出入り口がある場合はそれを阻害するテラスは設置できない。高さ1.3m以下の保護柵で三方を囲み安全性を確保し、障がい者が利用できるバリアフリーなテラスを設置しなければならない。保護柵の設置条件の詳細は図16のとおりである。構造的にしっかりとした素材を用い、透過性のあるデザインとしなければならない。また駐車レーンでのテラスで設置できる家具等はテーブルやイス、パラソル、メニューホルダー、プランターに限定されている。さらに営業時間外ではそれらを現場に放置したままにせず、それらは保管されなければならない。電気設備の使用は禁止され、テーブルには灰皿が必須となっている。



図14 2種のサマーカウンターテラス
出典：パリの屋台とテラスの改革

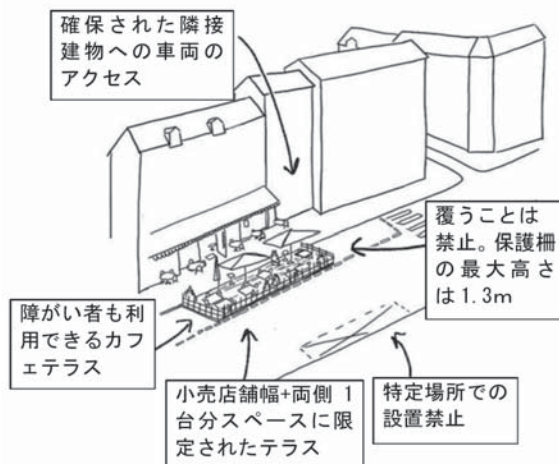


図15 一般規定

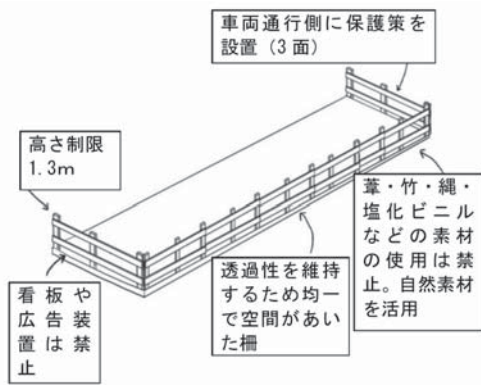


図16 保護柵

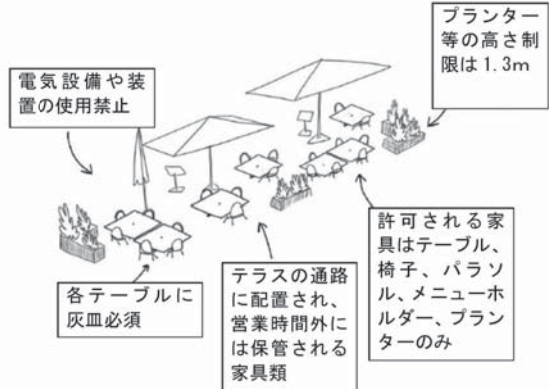


図17 駐車レーンの家具等

(4) 公共空間（オープン＆囲い込みテラス，駐車場サマーカウンターテラス等）の利用実態

①オープンテラス＆囲い込みテラス

オープンテラスは市内に最も多く設置されているテラスで，最低幅0.6m以上で歩道幅員の1/2までカフェテラスとして利用でき，かつ歩行帯に1.6mを確保する必要がある。街路樹のある歩道のうち，歩道幅員6m以下の場合，建物敷地境界線から街路樹下に設置されたツリーサークルの端までの距離によって決定される。写真25はその事例である。

囲い込みテラスは建物と接し，3面が囲われ，屋根がついているカフェテラスを指す（写真26）。その派生形として囲い込みテラスの前にオープンテラスが併設されている事例もある（写真27）。

②サマーカウンターテラス

これは2021年7月以降に新型コロナウイルス感染症対策の一環で打ち出された背景である。前述したように1.8m以上の自由通路を確保したうえで，離れ島のように設置するカフェである。一般的には上記のオープンテラスや囲い込みテラスと併設されることが多い。設置箇所は590ヶ所（2023.2.3時点）であった。（写真28）



写真25 一般的なカフェテラスであるオープンテラス



写真26 一般的な囲い込みテラス



写真27 囲い込みテラスの前にオープンテラスを併設



写真28 サマーカウンターテラス 左：一般道，右：シャンゼリゼ通り

③駐車場サマーカウンターテラス

2021年7月以降に新規に制度化された、車道の駐車レーンを活用したサマーカウンターテラスである。その設置条件は(3)で示した。また現状は写真29のとおりである。

駐車レーンに床（プラットフォーム）を敷いて、風通しのある隙間が空いた柵（自然素材）を三方で囲う形態はルールどおりである。そこにプランターなどを設置しているテラスが多いが、原則植生は柵の内側に置くことになっているが、現状はそうになっていないようだ。また写真29中央右の写真の柵は規制と異なり、透過性（隙間）が確保されていない。新型コロナ感染症対策として始まったばかりの施策ゆえに、規制と現実ではギャップが存在する。なお、午後10時以降はこのテラスの家具

類は現場に放置せず、別の場所に保管することが規則となっている。写真29下右の写真は家具類が撤去された駐車場サマーカウンターテラスの実際である。

(5) カフェテラスの3時点比較による経年変化

ほぼ同一場所での1997年、2012年、2022年の3時点の経年変化（25年間）を写真比較によって把握した。主にシャンゼリゼ通りに設置されたオープンテラスや囲い込みテラス、カウンターテラスを中心にしている。（写真30～33）

1997年は設置規制もそれを遵守すべき事業者も比較的ルーズであったが、2012年にはより厳密な規制と運営チェックがなされたようであるが、2020年以降の新型コロナウイルス感染症の大流行が三密性排除のために、規制の運用が緩やかになっている。



写真29 駐車場サマーカウンターテラス



1997 年



1997 年



2012 年



2012 年



2022 年



2022 年

写真30 シャンゼリゼ通りのカフェテラス
同一場所の3時点比較

シャンゼリゼ通りは歩道幅が広い（20 m）ため。一般道とは異なる歩道利用の規制がある。

1997年はオープンでルーズなテラスであるが、2012年になるとプランターなどで、しっかりと境界線を定めている。また、この写真では見づらいけれども、歩道とカフェテラスの境にガラス板が立てられ、タバコの煙が歩行者に流れ出て、顔に当たらないよう配慮されている。2022年はロープで区分され、ガラスの衝突もなくなって、風の流れを阻害しないようになっている。おそらくカフェテラスは禁煙となっているはずだ。

写真31 シャンゼリゼ通りの向き合ったカフェテラスとカウンターテラス
同一場所の3時点比較

カフェテラスとカウンターテラスが向かい合う景観であるが、1997年は左手に囲い込みテラスが見える。2012年は場所が異なるが、左手はしっかりとしたプランターで囲われたカフェテラスが見える。2022年はほぼ1997年の場所と同一であり、左手の店舗は経営者が変わったのか、店舗配色が変わった。シャンゼリゼ通りはカフェテリアの色彩コントロールがなされ、原則赤・白（ベージュもOK）・青の三色であり、いわゆるフランスの国旗の三色（トリコロール）と同一である。2022年は建物からカウンターテラスに向けて、上空に電線が架けられている。



1997 年



1997 年



2012 年



2012 年



2022 年



2022 年

写真32 シャンゼリゼ通りのカウンターテラス
同一場所の3時点比較

カウンターテラスの変化を見ると、1997年は籐で編んだプランター（ダイバータ）が境界線に並べられ、ルーズ感を醸し出しているが、2012年はしっかりとしたプランターが置かれて、そこにガラスの衝立を立てて、タバコの煙が流れ出ないよう配慮されている。2022年になるとここでも禁煙となっており、プランターとガラスの衝立は撤去され、開放感が生み出されている。これも新型コロナウイルス対策の一環であろう。

写真33 一般道のカフェテラス
非同一場所の3時点比較

一般道路ではシャンゼリゼ通りのような色彩コントロールはない。ただし、歩道で歩行者通行帯を1.6m以上確保できれば、交通標識や信号などの空間を除いた有効歩道幅員の1/2までの利用が可能となる。ただし、通行量が多いと、条件を満たしていても許可されない場合がある。写真で見える限り、カフェテラスの占有空間は有効歩道幅員の1/2以上を占めているようにも思えるが、カフェ利用者が勝手にイスを移動させている分だけ、歩道に食い込んでいる。

3-2 コペンハーゲン（デンマーク）

(1) コペンハーゲンの概況

デンマークの首都であるコペンハーゲン市は、市域面積90km²、人口64万人（2022年）であり、10年間で8万人増え14%の増加率となっている。都市圏人口では187万人を擁し、10年前と比較し、4%の減少を見た。コペンハーゲンは過去2度の大火（18世紀）とナポレオン戦争下における砲火を浴び（19世紀初頭）、ダメージを受けたが、第二次世界大戦での戦禍を被らなかったため、19世紀の街並みが今日まで残る美しい港都市である。

コペンハーゲン市は戦災を被っていないゆえに、19世紀のインフラのままであり、第二次世界大戦後に自動車社会に突入すると、都心部の狭い車道や広場に車があふれかえり、多くが駐車場と化した。快適な歩行環境を確保するために、1962年から順次自動車を排除する歩行者専用道を整備していった。しかし、単に自動車を排除するだけでは快適な歩行環境が担保されるわけではないので、1972年以降、市は従来の歩道を使ってオープンカフェを設置することを認めた。当初は寒いコペンハーゲンでオープンカフェは支持されないとマスコミは書いていたが、蓋を開けて見ると市民の支持が絶大だった。そこで、市は年々都心部の歩行者専用道を拡大し、またオープンカフェの席数も増加していったのである。（写真34）



写真34 都心の歩行者専用道ストロイエ通り（全長1km 1962年より）

(2) 都心部での屋外席（オープンカフェ）の展開

2012年調査と比較して、変化した点は設置期間が4月～9月の6ヶ月から通年設置が可能となったことである。基本ベースは変化していない。2019年10月の「屋外のケータリングに関する利用条件」では次の内容が明記されている。（写真35、36）

①運営条件

- ・営業時間は8時～24時までとし、家具は毎日11：00から22：00の間に設置する必要がある、営業後30分以内にパラソルを撤去し、家具類は積み上げるなどして使用できないようにしたうえで、道路以外で補完すること
- ・占用料は無料であるが、広告を掲示する場合は料金がかかること
- ・屋外席の設置許可証は自動再申請されるが、広場はこの限りでない

- ・市は改修工事，パイプライン工事，道路工事，都市再開発，イベント等に関連して，許可を得ていても道路区域を処分する権利を有すること
- ・屋外席は清潔に保ち，閉店時には雑草やカフェ／レストランから出たものでないものも含めてゴミを撤去すること
- ・ブランドやサプライヤーの広告用傘，スタンド，電飾看板または類似の広告を設置することはできないこと

②家具・什器等（イベントリー）

- ・テーブルやイスのデザインや外観は，その地域的美観や文化に調和し，移動可能なものを配置するものとし，軟質プラスチック製の家具は使用できないこと
- ・パラソルは取り外し可能で，4m×4mを超えないものとし，色は白，ただし周辺環境に合わせれば黒でもよいこと。24時以降にパラソルを閉じ，撤去されること。さらにパラソルの縁に店名やロゴを入れることは可能であるが，広告は不可であること
- ・プランター等は取り外し可能で，植物を含めて長さ100cm，幅40cm，高さ120cmを超えないものとし，これ以外のもので屋外の座席を遮蔽できないこと
- ・ろうそくなどの直火は使用できないこと
- ・道路部分に床材，カーペット，ランナーなどを敷けないこと

(3) 新型コロナ感染症対応のために屋外席の拡張可能方針

2022年5月には「屋外ケータリング拡張のための経営基盤2022」が打ち出されたが，これは新型コロナ感染症対策のために屋外席の拡張可能方針を明記したものである。屋外席（オープンカフェ）の設置条件は2012年よりも拡充され，新型コロナ感染症の流行が，一層の条件拡充を促したことになる。

- ・レストラン（カフェ，バー，居酒屋などを含む）は，屋外ケータリングの許可条件よりも広い歩道，広場（の一部）および駐車スペースで拡張を申請することができる
- ・屋外席の拡張スキームは，公道のみに適用される
- ・拡張された屋外席は，主にレストラン自身のファサードの前で許可され，これまでの屋外席利用の実態に関係なく適用される
- ・原則として，屋外での飲食は，歩道や歩行者エリアに隣接する駐車場でのみ許可される
- ・障がい者用駐車スペース，商業用駐車スペース，フレックススペース，電気自動車用充電ステーションを備えた駐車スペースは許可されない
- ・アクセスの確保は必要であり，アクセス道路，ドア，ゲートは常にクリアにしておくこと
- ・駐車場は，同じ道路および近隣の道路の駐車場占有率が最大120％である地域，および／または近隣に駐車場がある地域にのみ含まれる
- ・許可証の有効期間は，2022年6月1日から9月30日までで，許可証は1週間毎日有効



写真35 都心のオープンカフェ 歩行者専用道が多いため、ゆったりと配置されている



写真36 物販の状況（左：広場での物販－40㎡以内、右：旧歩道の範囲内に設置）

（4）オープンテラスの3時点比較による経年変化

パリと同様に、同一場所での1997年、2012年、2022年の3時点の経年変化（25年間）を写真比較によって把握した。ここでは運河沿いのニューハウンのオープンカフェとストロイエ通り脇にあるオープンカフェの2種類を取り上げている。前者は新型コロナウイルス感染症拡大下にあっても、減少することなく屋外席は空間容量一杯に配置されている。後者のオープンカフェは時代とともに大きく変化し、地価の高騰に合わせて、第一弾として席数を増やし、第二弾として客単価を上げる方向での活用になっている。都市景観としての歴史的な建造物は不変で、オープンカフェは変化する対比は、不易流行の日常を表現している。（写真37、38）



写真37 ニューハウンのオープンカフェ
同一場所の3時点比較

ニューハウンは歩行者専用道のストロイ通りの東端に位置する運河沿いの通り。1997年はパラソルは通りを埋め尽くしていないが、2012年になるとすべて埋め尽くされている。2022年は同様に埋め尽くされており、空間的に飽和状態になっている。背後にある建物から飲食がケータリングされるので、それだけのパラソルが存在していることは、新型コロナがあってもレストランは存続している証左になる。歴史ある建築群の前でオープンカフェが設置される風景は刺激的である。いつの時点でも観光客で埋め尽くされている。

写真38 ストロイエ通りの脇にあるオープンカフェ
同一場所の3時点比較

ベンガラ色の壁を背景にしたオープンカフェは時代とともに確実に変化している。1997年は比較的ゆったりとした空間の使い方になっているが、2012年は石床も張り替えられ、席数も増え、パラソルも白から黒に変化した。2022年になると赤錆の鉄製ブランターで囲い込んでオーニング型キャノピーが設置されている。おそらく地価の高騰が店舗経営を圧迫するので、客単価を上げるために、囲い込んで高級路線を選んだようだ。オーナーは変わり、現在は高級フレンチレストランがここを運営している。

3-3 ミラノ（イタリア）

（1）ミラノの概況

ミラノ市はイタリア北西部にある国内最大の商工業都市である。面積は182km²、人口は137万人（2021）であり、一旦130万人（2006）の底を打って、今日まで回復基調にある。ローマ市に次ぐイタリア第二の都市である。

ミラノ都心には二つの歴史的建造物がある。一つは大聖堂ドゥオモであり、1386年から建築がスタートし、1813年に完成したゴシック建築最大級の建物である。もう一つは1867年にイタリア統一を記念してつくられたガレリアであり、威厳ある商業空間となっている。

そのガレリアも新型コロナウイルスの影響か、こんな一等地でも84ブロックの店舗のうち16ブロックが空き店舗か入居予定（Coming Soon）であり、約2割の空き店舗率となっていた。ちなみに2012年時点ではここにマクドナルド店が入居していたが、翌年（2013）に撤去予定とミラノ市から聞かされていたが、2022年にはそのあとにブラダが入居していた。ガレリア十字路の交差点は、元マクドナルド店を起点とする右回りで見ると、ブラダ→ディオール→ブラダ→サンローランとなり、すべてがブランドショップとなった。

（2）歴史的な中心地区のオープンカフェ等の展開

公共空間におけるオープンカフェ等の設置条件については、参考文献【1】で詳細に解説しているが、2015年5月に改正されたため、テーブルとイス（オープンカフェ）、パラソル、季節デホルス（いわゆる囲い込みテラス）について解説する。

①テーブルとイス（写真39、40）

- ・テーブルとイスは、許可された占有空間からはみ出さないこと
- ・設置にあたり、壁際または歩道の端のいずれでも可能であるが、一般に両方の位置では許可されない。いずれの場合も、歩道幅の半分を超えてはならず、歩行者の通行帯として2.00m以上を確保すること。歩行者交通量が激しい道路では、市警の交通・道路部門が作成した特別なリストに基づいて、この通行帯幅を比例的に増やすものとし、定期的に更新されるものとする。
- ・歩道端に設置された占有空間は、縁石から最低1.20mの距離を空けるものとし、歩道幅は5mが必要である
- ・アーケードの場合は、どちらか片方のみ占有可能で、アーケード幅の半分までとし、かつ3.00m未満とすること。15m以上の長さがある場合は、関係する出入り口のいずれかに少なくとも1.50mの空間を設けること

ミラノ市は新型コロナウイルス感染症対策として、2020年5月以降、これまでの公共空間関連の手続きに関わる時間を短縮するとともに費用負担を軽減し、さらに他都市でも実施している駐車スペースへのオープンカフェの設置を認めた。（写真41）

②パラソル

- ・パラソルとは、地面にたった一つの支柱を持つキャンパス地で作られた支持構造物である
- ・パラソルの設置は、許可された占有空間からはみ出してはいけない

- ・パラソルでの広告宣伝は可能である。限られた大きさの下部外部領域で許可される
- ・パラソルは、専用の土台に固定しなければならない。地面からパラソルの先端までの高さは最低2.20mを確保しなければならない
- ・強風の日には閉じ、夜間は閉じるか外すかする必要がある
- ・形、素材、色彩について、都心部では素材として木製がふさわしく、布は明るい色で防水されたコットンを使用すること

③季節デホルス（囲い込みテラス）（写真42）

- ・季節デホルスとは、建物と連続し、飲食を目的とする設備である。簡単に取り外せ、横側と正面がガラス（高さ1.50m以上）ででき、上方を覆う設備を指し、地面に固定してはいけない
- ・設置にあたっては、歩道幅員の半分を超えてはならず、3.00m以上の歩行者通行帯が確保されなければならない
- ・軒高は2.20～2.50mを超えてはならない
- ・行政は、特定の都市区域における家具計画の採用を通じて、さらなる美的・機能的な指示を与える権利を持っている
- ・いかなる広告手段の使用も禁止。ただし、事業者の名称またはロゴを表示した、側面の総面積の10%を超えない大きさのバナーが1面につき1枚は認められる



写真39 一般的なオープンカフェ 歩行者通行帯は2m以上を確保。右は怪しい。

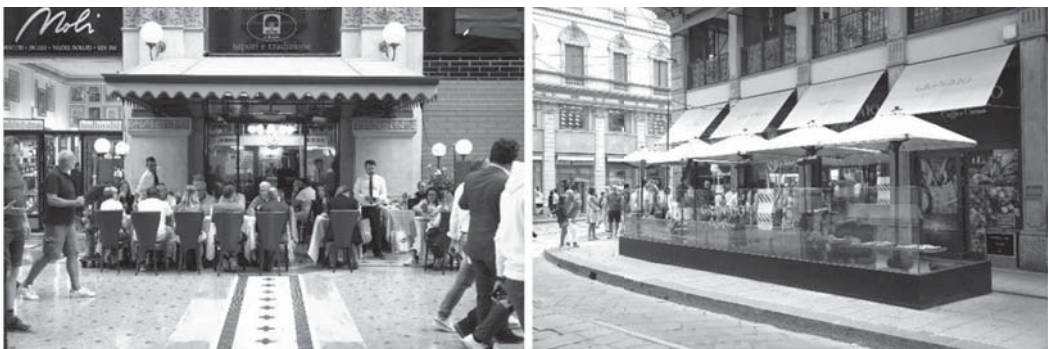


写真40 他のスタイルのカフェ 左：ガレリアのカフェ 右：喫煙可のカフェ



写真41 車道上の駐車レーンを活用したオープンカフェ その質はまちまち



写真42 季節型デホルス（囲い込みテラス）左：2012年 右：2022年

4 第二の公共空間と第三の公共（的）空間

いわゆる公共空間と言えば、道路・公園・河川と言った都市基盤的施設を指すことが一般的である。これを第一の公共空間とするなら、大規模な公共施設の屋上を開放した空間は第二の公共空間と呼ぶことができる。さらに、民間が所有する空間であっても不特定多数が利用できる都市空間、例えば民有地にあるパサージュ（通路）やガレリア（アーケード）、民有敷地を活用した公開空地（パブリックオープンスペース／サンフランシスコやアーバンプラザ／シアトル）などは第三の公共（的）空間として位置づけることが可能であろう。

これらをうまく都市空間に組み込み、ネットワークしていくことで、市民の暮らしをより豊かなものにし、観光客をより楽しませることにつながる。それらの実態を整理する。

(1) 第二の公共空間—公共施設の屋上開放

①オペラハウス（オスロ）⁶⁾

この施設は都心東部の臨海部の再開発地区で最初に建設された文化施設である。よって、再開発を促進する象徴性が強く求められていたため、設計コンペが実施され、350作品のなかから選ばれた。その特徴として、1) 海へのアクセス、2) ランドマーク（冰山をイメージ）、3) プラザの提供があり、観劇者だけでなく、広く市民や観光客が楽しめる施設として開放している。その結果、市民のシビックプライドを高めるとともに、大きな観光資源として位置づけられている。そこからオスロの市街地や港町が眺望できる。オスロ中央駅から歩いて行ける場所に立地していることも、集客力の高い施設になっている。(写真43, 44)

屋上までのスロープは緩やかに見えるが、屋上まで歩くと体力を消耗する。大袈裟に言えば、体力消耗後の屋上眺望は登山後の山頂眺望に似ていて、またパリの凱旋門の屋上展望台から見る都市風景とも似ているのである。雪が積もればスノーボードを楽しむ人がいたようだが、それは危険なため現在は禁止されている。



写真43 冰山を模したオペラハウスの外観とスロープ折り返し地点からの風景



写真44 オペラハウスの屋上付近と屋上から都心風景（オスロ中央駅方面を見る）

②コペンヒル（コペンハーゲン）⁷⁾

コペンヒルは廃棄物発電所が本来の機能であるが、そこに屋根をかぶせて、人工スキー場（滑降距離450m、ゲレンデ面積9,000㎡）やハイキングコース（延長1km）、側面の最長の場所に85m級のクライミングウォールを併設したレジャー・エンターテインメント複合施設である。

本来、ゴミを集め、焼却して発電（ゴミ焼却＋発電施設）する施設はニンビー（NIMBY＝Not in my back yard）と呼ばれ、生活には必要だが、周辺には立地してほしくない、いわゆる迷惑施設である。これを使って屋根や壁で覆い、屋上を人工スキー場とハイキングコースを、側面にはクライミングウォールを併設している。山のないコペンハーゲンに85m級の人工の山をつくったのであり、市の象徴として工業地帯に聳えている。観光スポットである人魚姫の像からもよく見える（写真45）。頂上へは、階段、ベルトコンベア＋スキーリフト、エレベータの3つを選択できる。迷惑施設をレジャー施設に昇華させる技術力とデザイン力は一目置くことができる。（写真46、47）



写真45 コペンヒルと人魚姫の位置関係
サウスハーバーを隔てて立地



写真46 コペンヒルの外観 巨大すぎて近距離では全景が入らない



写真47 人工スキー場 左：頂上からのゲレンデ 右：折り返しの地上までのゲレンデ

③セールスフォースパーク（サンフランシスコ／米国）⁸⁾

この施設はもともとトランスベイ・トランジットセンターと呼ばれ、4つ街区相当分の上空にバスを中心とする巨大交通ターミナル施設（3階）を整備し、その屋上に公園が配されている。1～2階はエントランスと商業施設等が立地している。交通ターミナルには長距離路線バス、通勤路線バス、サンフランシスコ市営交通路線バスが乗り入れており、37ターミナルがある。2031年以降に地下にカルトレインとカリフォルニア高速鉄道の乗り入れも予定されている。

顧客管理システムなどのソフトウェア開発する企業セールスフォースがトランジットセンターと隣接してビルを建て、25年間のネーミングライツを取得したため、セールスフォース・トランジットセンターの名称が付与され、よって公園名がセールスフォースパークとなった。

公園面積は2.2ha（W＝50m×L＝440m）あり、そこから隣接ビル2棟に直接アクセスでき、それ以外にも10ヶ所の出入り口がある。子供の遊び場や読書できる環境のエリア、ピクニック空間や休息スペース等がある。まさに都心のオアシスを提供しており、芝生広場以外にもベンチや、噴水、休息広場などが整備されている。よって、ここは単なるバスターミナルではなく、周辺ビルの勤労者や一般市民、観光客が飲食したり、会話したり、心身を休めたりする、屋上庭園であり、用地確保が難しい都心での公園整備のあり方を示している。（写真48～52）



写真48 北東から見たセールスフォースパークの風景 独自のファサードを有する



写真49 3階にある広々としたバスターミナル 37ものバスベイが配置され、ブリッジで外とつながる



写真50 屋上公園（3階屋上）の芝生と緑地 地上にあるかのような公園が広がる



写真51 イスとテーブル 読書ができる木陰のある芝生広場と憩いのための広場



写真52 ベンチと噴水と 地上にある散策路と何ら変わるところがない

④公共施設の屋上開放空間の比較対照

上記の①～③までの公共施設について、一覧表として整理した。名古屋にある久屋大通公園はセールスフォースパークの約7倍の規模である。

表6 公共施設の屋上を開放した3プロジェクト比較

	オペラハウス	コペンヒル	セールスフォースパーク
都市	オスロ	コペンハーゲン	サンフランシスコ
供用開始年	2008年4月	2019年10月	2018年8月
設計	スノヘッタ事務所	BIG, SLA	Pelli Clarke Pelli Architects
面積	38,500 m ² (建築面積)		111,500 m ² (施設の延床)
施設内容	・大劇場1,364席 ・小劇場200～400席×2館	廃棄物発電所	・交通ターミナル ・商業施設
屋上利用 内容	スロープと展望台を持つ 広場	人工スキー場 ・滑降距離450m ・ゲレンデ面積9,000 m ² ・傾斜角度5～35° ハイキング等コース クライミングウォール(高さ85m)	屋上公園 ・面積22,000 m ² (参考：久屋大通公園 158,500 m ²)
その他	公演数 300(年) 来場者数 25万人		

(2) 第三の公共（的）空間－パサージュ（通路）とガレリア（アーケード）

パサージュ（通路）については、すでに参考文献【3】でプラハ（チェコ）を事例に分析を加えている。それは、18世紀末以降にパリで整備された通路型商業空間で、当時の最新建材であった鉄骨とガラスを使ったアーケードのもとに店舗を配置したものである。

欧州の中心市街地はパサージュあるいはガレリアを整備する社会的背景がある。第一は街区形状が比較的大きいため、表通りから裏通りへ行き来するのに遠回りをするようになるため、街区内に通路を設けて近道を確保すること。第二はそのような大街区形状だと通りに面する店舗の数も限定されるため、パサージュ等を設けることで店舗数を増やすこと、第三は人々の行き来があるので盗難などの犯罪が抑えられること、第四は都市の気候条件にもよるが、冬が寒くて雪や雨が多い地域ではそれらをしのぐことができること、がそれである。パサージュ等は私有地であるが、不特定多数が利用できる空間であるので、これを公共（的）空間と呼ぶことができ、第三の公共空間とする理由である。

①プラハ（チェコ）

プラハ都心部の商業地域では、パサージュが多いだけでなく、それらはネットワークがなされている。様々なデザインのパサージュは商業空間の多様性を創出している。（図18 写真53～56）



図18 プラハ中心市街地におけるパサージュ
出典：ATLAS PRAHA 5000



写真53 パサージュ・コルナ L字型通路
二つの建物から構成されたパサージュ



写真54 パサージュ・ロココ L字型通路
通路の一部にカフェテラスを設置



写真55 ルツェルナ・パサージュ 広い通路幅とカフェテラス 宙吊りの逆さ馬彫刻



写真56 チェルナルーゼ L字型通路内部は今日の商業空間



ブラハの中心市街地の主軸はヴァーツラフ広場(長さ750m, 幅員65m)である。多くのパサージュの出入り口がここに連結されている。当初は片側2車線+駐車帯に中央広場が設けられた道路であり、自動車交通の幹線でもあった(写真57左)。しかし、2020年から道路および広場の改造が行われ、歩行者中心のトランジットモールとして再生している(写真57右)。一般の自動車交通は排除され、トラム(市電)を両サイドに走らせ、石畳が敷かれた中央広場として拡幅するものである。現場に置かれたパネルの将来パースでは簡易なテーブルとイスが配された休憩スペースがあり、いわゆる歩行者天国がイメージされている。カフェテラスは建物側に接して設置される。

このような広い歩行者空間とパサージュと言った狭い歩行者空間の組み合わせが都市の魅力を高めているのである。



写真57 ヴァーツラフ広場 左：2019年(出典：ウィキペディア)
右：2020-2022年(出典：現地に設置された将来パースのパネルより)

②パリ(フランス)

パリはパサージュの本家本元である。18世紀終盤にパサージュは新しい買い物空間として整備され、最盛期には100を数えるほどのパサージュがあったが、今は十数ヶ所が残るのみと言われる。そのパサージュ4つが連続してつながっている場所がある。ギャラリー・ヴィヴィエヌ、パサージュ・パノラマ、パサージュ・ジョフロワ、パサージュ・ベルドーである(図19)。パサージュやギャラリー

と名がついているのは、鉄骨の枠組みとガラスで構成された屋根が架かっている商業空間である。特にパサージュ・パノラマは1800年に整備された古いパサージュであるが、2022年9月の視察時も新型コロナ感染症拡大であるにもかかわらず、人々でにぎわっていた。2015年にはパサージュ・パノラマと名古屋西区の円頓寺商店街が姉妹提携を締結している。パサージュの通行幅はパノラマで3.0m、ベルドーで3.0～3.6mであり、そこにテーブルとイスを並べると窮屈ではあるが、それがオープンカフェとは異なる人々の距離感を演出し、それを求める人々がいる。(写真58～61)



図19 4つのパサージュ等の位置関係
地図:google map-style



写真58 ギャラリー・ヴィヴィエンヌ



写真59 パサージュ・パノラマ



写真60 パサージュ・ジョフロウ



写真61 パサージュ・ベルドー

③ヘルシンキ（フィンランド）

フィンランドの人口が550万人強（2019年）のなかで首都ヘルシンキは65万人を占める。緯度は高いが、バルト海や北大西洋海流の影響により湿潤大陸性気候を有し、冬の寒さは軽減されるものの、1、2月の最低気温は－7℃まで落ち込む。よって建物内の屋内型パサージュがあり、またや建物間あるいは街区間を結ぶ中庭連結型のパサージュなど、ここは多様性に富んでいる。

前者の屋内型パサージュはまさにプラハで見られたタイプである（写真62）。冬場は防寒の商業空間になる。後者の中庭連結型パサージュはヘルシンキ独自のスタイルかもしれない（今後他都市での調査が必要）（写真63, 64）。その典型がトリコルテリット（Torikortterit）⁹⁾である（図20, 写真65）。ヘルシンキ大聖堂の南に位置する3街区の歴史的地区がそれである。カフェやレストラン、ブティック、博物館など12,000㎡の商業・文化施設と3,000㎡の中庭がパサージュで連結されている。中庭にはベンチやプランター、オープンカフェが設えられ、清々しい環境を整えている。この場所以外にも中庭へ通り抜けるパサージュはいくつもある。



写真62 屋内型パサージュ



写真63 中庭連結型パサージュ



写真64 中庭連結型パサージュ 中庭に屋根を架け、カフェ空間にしているが、新型コロナ感染症拡大前（2016）と現在（2022）とでは人の集まり方が大きく異なる

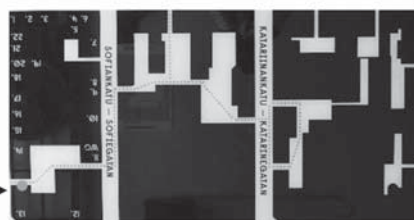


図20 歴史的地区 トリコルテリット3街区の
中庭を連結した空間
地図：google map-style



写真65 トリコルテリットの連結された中庭

(3) 第三の公共（的）空間としての公園的広場

①アーバンパーク（Urban Park）／サンフランシスコ

サンフランシスコには「Privately Owned Public Open Spaces（POPOS）」という制度がある。訳せば「個人所有の公開空地」となろう。民間の事業者が提供・管理される広場、テラス、アトリウム、小公園など、広く市民に開放される空間である。それをアーバンパークと呼び、都心部で表示されている（写真66）。

サンフランシスコの都心は金融センターや商業センターとしての機能を有しているので、そこに集まる市民・勤労者や観光客がリラックスして休息できる空間を提供するものである。このPOPOSは一律でなく、多様なタイプを持つ。リストには45ヶ所が掲載されているが、噴水や彫刻、ベンチのある広場やミニフォレスト、日当たりのよい屋内アトリウムや無料Wi-Fi提供の広場まで、様々である¹⁰⁾。そして現在も増殖中である（写真67）。



写真66 アーバンパークの掲示板

POPOSの範疇になくても、敷地内にベンチを置いて、道行く人々に休息の場を提供している事例は枚挙にいとまがない。



写真67 アーバンパーク（POPOS）のいくつかの事例

②アーバンプラザ（Urban Plaza）／シアトル

市内には民有地の敷地内に広場や緑地を設けて、一般市民に開放している事例は数多く見られた。これはアーバンプラザと呼ばれている。アーバンプラザとは一般市民に開放されている空間で、喫煙やスケートボードなどで不当に干渉されずに、安全で快適な環境のもとで、勤労者や近隣住民、大衆が利用できる空間である（写真68）。2012年にはそれほど多くはなかったが、今回の調査では大規模敷地のビルの足元に目立つほど整備されていた。



写真68 アーバンプラザの掲示板

ここに掲載している写真は、平日のため、人々の活動風景は見られないが、休日やランチタイム、アフターファイブでは使われていると思われる、先のテーブル&チェアの減少を補う形でアーバンプラザは利用されているのであろう。

いくつかの事例を見ると、広場型や緑地型などがあり、そこにはベンチやテーブル&チェアが設置されている。管理はビルのオーナーであり、一種の公共に対する社会貢献として敷地活用を行っている（写真69）。都心にあつてのどこかで快適な環境を提供している。

日本でも公開空地制度があり、不特定の人々が自由に利用（時間制限がかけられているものもある）でき、その空間を提供するかわりに容積率をボーナスとしてもらう制度である。アーバンプラザの制度設計が同じようなボーナス制度になっているかは不明であるが、企業イメージを確実に高めることになる。



写真69 アーバンプラザのいくつかの事例

5 自転車利用促進と公共空間

5-1 自転車保有および交通分担の国際比較

今日では地球温暖化の元凶である二酸化炭素の排出を抑制する生活様式が強く意識されるようになっている。化石燃料の消費を抑制することを目途として、ガソリンを消費する自動車にかわり、できる限り自転車を通勤・通学や他への移動手段として活用しようとするキャンペーンが喧伝されて久しい。今回の視察でその先進国・先進都市を訪問することができた。

1人当たりの自転車保有台数の国別国際比較を見ると、オランダ、ドイツ、それに続いて北欧4ヶ国が上位6位に入り、オランダに至っては人口数よりも自転車台数のほうが多い結果となっている。ちなみに日本は第7位で、それらに続いている。（図21）

さらに移動手段のトリップ数のうち自転車のシェア比較を見ると（図22），オランダ，デンマーク，日本，ドイツとなり，ここでも欧州中心の結果となっている。

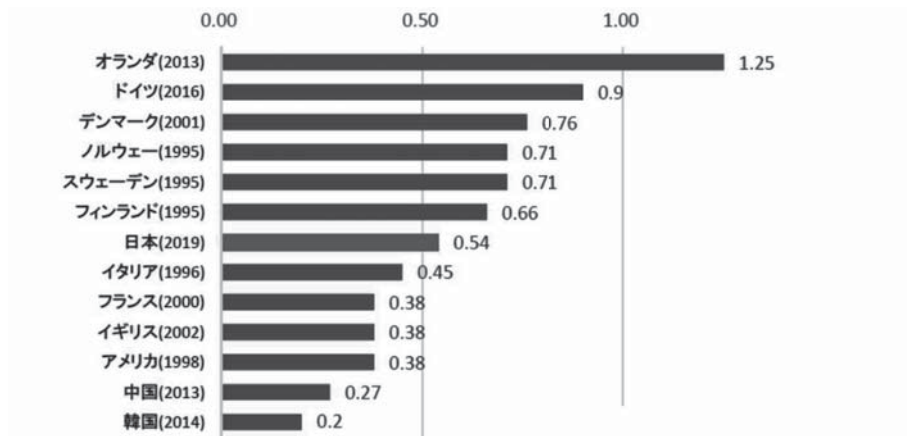


図21 人口1人当たり自転車保有台数（国際比較・推計）¹¹⁾

*（ ）は統計年次

出典：自転車産業振興協会統計要覧（H29.6）から国土交通省で推計

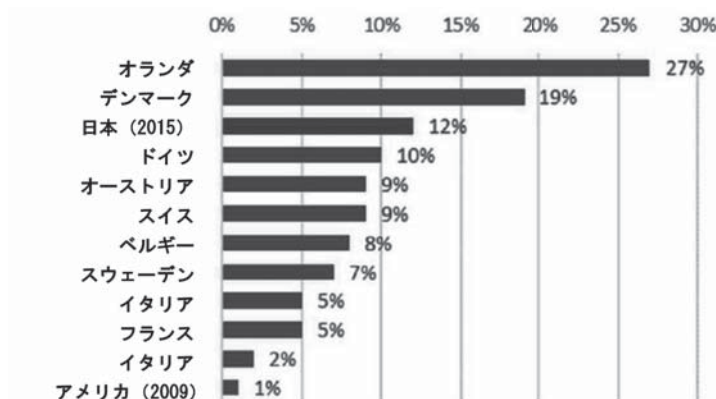


図22 海外主要国の自転車分担率（全目的）¹¹⁾

出典：Cycling in the Netherland（欧州）2009，H27年全国PT（日本），全米世帯トリップ調査（アメリカ）2009より作成

5-2 アムステルダムの駐輪と都市景観

オランダの首都アムステルダムは自転車中心の活動都市である。地形が平坦で，雨が少なく，気温も温暖であるので，自転車に適した自然条件を有し，またライフスタイルのなかに自転車が違和感なく溶け込んでいる。よって，都市内に自転車道ネットワークが形成され，自動車よりも自転車が優遇される道路空間配分になっている。

しかし，自転車が人口よりも多い国の首都では，街中に自転車であふれかえっている。至る所に自転車が駐輪されているのである。とりわけ多くの人々が集散するアムステルダム中央駅の自転車駐輪

混雑ぶりは目を見張るものがある。アムステルダム中央駅の大改修に合わせて、不足する駐輪場のために2003年に暫定的駐輪施設として自転車タワーを建設した。それはL=200m, W=幅14mの屋根付3層構造からなる。収容台数は2,500台であるが、実質的には3,500台近く収容している。アムステルダム中央駅周辺には約6,400台の自転車スタンドがあるが、約2,500台が駐輪場外の駐輪となっている。2012年に地下駐輪場を含めて1万台の駐輪場を整備してきたが、結果的にまだ不足している¹²⁾。当初は暫定的に整備した自転車タワーを撤去する予定であったが、2022年時点でもなおも存在していることは、当初計画どおりにいかなかったことを表している。駐輪場不足により過剰にあふれた駐輪がアムステルダムの美しい都市景観を破壊し、観光都市としての評価を大いに下げている。

そこでアムステルダム市は2017～2022年で実施すべき駐輪場整備に関するアムステルダム市職員向けの内部マニュアルをガイドブックとして公表している。また、官民の各種プロジェクトに駐輪場の整備を組み込んでいくことで駐輪場不足問題を解決しようとしている¹³⁾。



写真70 車道よりも広い自転車道



写真71 アムステルダム中央駅の駐輪風景

3層の駐輪場と尋常ではなくあふれかえる自転車群



写真72 アムステルダムの街中に止められた自転車群

せっかくのアムステルダムの運河のある風景が駐輪によって価値を下げている

なお、アムステルダム中央駅の駐輪混雑については、駅東の線路下に新しい地下駐輪場を2023年にオープンする予定で建設中である。その駐輪場は約8,800台の自転車とシェアバイク 450台のスペースを確保するものである。この結果、どこまで駐輪場不足を解決し、良好な都市景観を保つことができるのか見守る必要がある。

5-3 北欧都市での駐輪（アムステルダムとオスロ）

(1) アムステルダムと駐輪

人口当たり自転車保有台数が第3位であり、全トリップ数のうち自転車の分担率が2番目に高いデンマークの首都コペンハーゲンではどうであろうか。通勤・通学における交通手段は49%であり(2018年)、2025年までに50%を超える目標であったが、すでに50%を超えているようだ。世界の都市のなかで「自転車フレンドリーな街」のランキング調査が2年ごとに行われ、2015～2019年のここ3回はアムステルダムを抜いてコペンハーゲンが第1位となっている。

地下鉄の中心駅であるネアポーツ駅の地上には多くの自転車が駐輪されている。しかし、アムステルダム中央駅と比較して、量的にもその並べ方(秩序的)にも大きな違いがある(写真73)。しかしそこでの駐輪は雑然としている(写真74、75)。南ハーバーに架かる橋は途中から自転車専用橋となり、自転車にやさしいインフラを有している(写真76)。コペンハーゲン中央駅の周辺にはほとんど路上駐輪は見られなかった。自転車利用の一極集中型でなく、多極分散型が駐輪対策上、いい効果を



写真73 地下鉄駅前の整然とした駐輪場



写真74 アマー広場前の雑然とした駐輪場



写真75 市役所近くの駐輪場



写真76 ブリッジブリッジの自転車専用橋

出しているのかもしれない。またコペンハーゲンオープンカフェで見られたようにほとんどルール違反の案件はなく、順法精神の高さが駐輪にも表れているのかもしれない。ちなみに、コペンハーゲンで売り出されていた、いわゆるママチャリ的な自転車の値段は3,600デンマーククローネ（DK）であり、1DKを計算しやすいように20円/DKとするなら72,000円となる。日本で売られているような1万円を切る自転車と比較したら、相当高い。それゆえ大事に扱われているのかもしれない。

（2）オスロと駐輪

オスロ中央駅周辺の駐輪環境はアムステルダムともコペンハーゲンとも全く異なる。一般の自転車は多くなく、むしろシェアリングバイクのほうが多い。そして都心部の至る所にそのステーションが置かれていた。歩行者と自転車利用者の交通事故死「ゼロ」を2019年に達成している。他都市と同様に、都心から自動車を排除しているに漏れず。

ノルウェーの人口当たり自転車保有台数は世界で第4位であるが、自転車の分担率は上位12位以内に入っていない。地形も起伏があり、雨天の日数も多く、冬場が寒いため、自転車所有率は高いが、利用率は制限されるのかもしれない。同じ北欧でも駐輪状態は異なる。



写真77 オスロ中央駅前の駐輪状態



写真78 都心部のシェアバイクステーション

補論 公共空間に置かれた路上図書館ストリート・ライブラリー

欧州には路上図書館（ストリート・ライブラリー）と呼ばれる本棚がある。これは誰かが本を持ち寄り、誰かがその場で読んだり家に持ち帰ったりできる、公共空間（道路や公園など）に設置された本棚のことである。最初に見たのはエアランゲン（ドイツ）で歩行者専用道に設置してあった。返却を前提としていない（もちろん返却OKだが）。このスタイルはミラノ（タイトルは「小さな無料図書館」）とコペンハーゲン（タイトルは「埠頭の図書館」）でも見ることができた。

日本では池田市の先行例がある。1990年4月に「まち角の図書館」としてオープンし、現在では13ヶ所まで増加している。古本市に寄贈された本で売れ残ったものを「まち角の図書館」に置いて貸し出している。無料、無錠、貸出手続きなし、返却期限なしである。この図書館の管理はボランティア団体「池田のまち角に図書館をつくる運動実行委員会」が行っている。

持ち込む本の数と持っていられる本の数のバランスが必要となる。前者が多いと本棚が足りなくなり、後者が多いと本が足りなくなる。海外ではどんな管理がなされているのか不明であるが、このような概念はストックシェアリング（蓄積共有）がピッタリとくる。「いらんもんはコメ兵に売ろう」、「売りたい本ならブックオフへ」は売り買い（金銭交換）を伴うが、「読んだ本は路上本棚へ持っていこう」という概念はストックシェアリングそのものである。



写真79 エアランゲン市（ドイツ）の中心市街地に置かれた“オープン図書館”



写真80 ミラノ市（イタリア）の路上に置かれた“小さな無料図書”

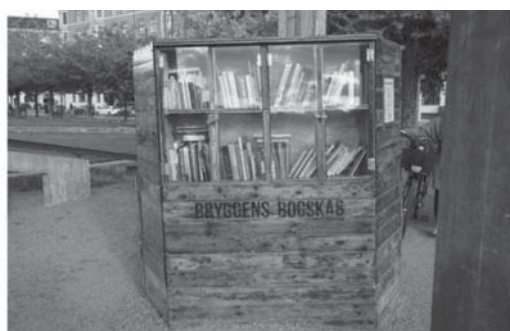


写真81 コペンハーゲン市（デンマーク）にある“埠頭の図書館”

6 まとめ

(1) 新型コロナ感染症拡大化でのオープンカフェの展開

米国西海岸でのオープンカフェの展開は、障がい者を含めた歩行環境の水準を徐々に高めつつ、歩道の活用を促進していった。そのうえでサンフランシスコのパークレットやポートランドのストリートシートのような車道の駐車レーンを公園の広場として活用するなど、より多様な歩行環境を整備してきた。しかし、2020年以降は新型コロナ感染症の拡大によって、飲食店等の屋内営業は制限され、屋外すなわち道路へと滲み出ていかざるを得なくなった。すなわちこれまで車道上の公園的広場では商売ができなかったが、新しいプログラムが用意され、ビジネスが可能な空間として扱われるようになった。サンフランシスコの商業用パークレット、シアトルのストリートリー、ポートランドの駐車場カフェがそれである。ポートランドではさらに道路の一定区間を閉鎖し、駐車場カフェや公共広場、自転車道を組み込んだストリートプラザまで提供している。しかし、駐車レーンを活用した商業空間はあくまでも暫定利用のため、施設そのものの水準は高くなく、あるものはバラック水準のものもある。都市景観の質は確実に落ちているが、飲食店が生き延びるための緊急避難的措置として運営している。飲食店が撤退してしまえばサンフランシスコのランチタイムカフェのように、にぎわいストリートが閑散ストリートに転じてしまう。

欧州でのオープンカフェの展開は、米国西海岸と同じように車道の駐車レーンを活用したオープンカフェの展開が行われている。パリでは1997年以降いわゆるオープンテラスは増え続けているが、囲い込みテラスは新型コロナ感染症拡大の影響を受けて増加から減少に転じ、かわって駐車サマーカウンタートラスが増加している。ミラノも同様である。コペンハーゲンの都心は歩行者専用道のネットワークが組まれているので、そのタイプのカフェは見当たらなかった。

3時点の定点観測から言えることは、一旦厳密になったエリア境界の設備設置も新型コロナ感染症の影響で開放型に転換している都市（パリ）もあれば、地価上昇に伴って客単価を高めるために、屋外でもレストランの境界領域を明確に区分し、歩行者から見えにくいような設備をセットしている都市（コペンハーゲン）もあり、対応は様々であった。

以上から、新型コロナ感染症の拡大は公共空間の活用ルールや都市景観への波及に大きな影響を及ぼしている実態が明らかになった。

(2) 第二の公共空間の拡大

主要都市の主要公共施設は規模が大きいのが一般的である。その公共施設には本来の使用目的がある。その規模の大きい施設に付加価値をつけて開放すれば、一層市民生活が豊かになっていくことは想像に難くない。今回の調査では付加価値のつけ方が“屋上の開放”を事例として提示した。都心で公共空間を拡大していくことは、その余地がないため困難を極めるが、公共空間の立体利用がその解決に結びつく。

オスロのオペラハウスは屋上展望台とそこへのスロープを開放し、市民も観光客も24時間楽しめる場を提供している。サンフランシスコのセールスフォースパークはバスや地下鉄のトランジットセ

ンターと商業の機能を持つ施設の屋上に自然を取り込んだ2.2haにおよぶ公園を整備し、乗り換えや買い物だけでなく、憩いやイベント等の交流の場を提供している。コペンハーゲンのコペンヒルは都心ではないが、都心と隣接する工業地帯にある廃棄物発電所に傾斜するカバーをかけて、人工スキー場やハイキングコース、クライミングウォールなどのレジャー&エンターテインメント機能を加えることで、迷惑施設から市のシンボル施設へと転換している。

新規の施設整備の場合は、多層化することで付加価値を高めることは比較的容易である。しかしい既存の施設の場合は改修を伴うため、それなりの費用がかかるため、どんな付加価値をつけることが可能なかは検討する余地はあろう。

(3) 第三の公共（的）空間 パサージュ等と公園的広場のネットワーク

欧州に行けば、多くの都市の中心市街地には歩行者専用道が存在する。そして多くの都市には街区内にパサージュやガレリアが存在する。歩行者のための移動や買い物等の環境が最優先されている。パサージュ等は、大街区で構成される都心で表通りと裏通りとの往来を容易にし、通りに面する店舗数を増大させることができる。さらに、にぎわいの創出が衆人環視につながり、寒冷地域や多雨地域では快適な買物環境・往来環境をつくりだしている。

今回はプラハとパリ、ヘルシンキを取り上げたが、いずれも単独でパサージュ等が存在するのではなく、それらがネットワークされていることに特徴がある。街区内部でのネットワークもあれば（プラハ）、街区間でのネットワークもある（プラハやパリ・ヘルシンキ）。都市空間の多様性を提供するものである。日本の路地が領域性を与え、法善寺横丁や新宿ゴールデン街が独自のコミュニティを形成するように、パサージュも暮らしに陰影を与え、都市の機微に触れることができる場所である。

もう一つが民間の敷地に広く市民に公開される公園的広場がある。米国で顕著であり、サンフランシスコではアーバンパークやシアトルではアーバンプラザという名称で、都市空間に埋め込まれている。そこには樹木とベンチはもちろん、彫刻や水場なども付加され、疲れた市民や観光客に癒やしを提供している。ビル所有者にとって、企業の社会貢献であり、ステータスを高めることにつながっていく。

パサージュ等も公園的広場も民間が提供・管理する空間である。自治体等が整備・管理する空間＝公共空間だけでは限界があり、欧州のパサージュ等、米国の公園的広場を都市に埋め込み、それらがネットワークされることで暮らしを一層豊かにし、都市魅力を一層高めることができる。すなわち「公共空間＋第二の公共空間＋第三の公共（的）空間」のネットワークの都市空間への組み込みが求められている。

(4) 地球温暖化防止対策としての自転車と公共空間

地球温暖化防止に向けて、脱自動車化を図り、自転車を通勤等の手段として分担率を高める動きは世界的に見られる。新型コロナウイルスの拡大は密にならない自転車移動が評価されている。

その先進国としてオランダやドイツ、北欧諸国があげられる。オランダは人口以上に自転車台数が多い国であり、その首都アムステルダムは自転車先進都市として名を馳せている。しかし、あまりに

も多い自転車は公共空間にあふれ、歩行環境を阻害し、都市景観をも破壊している。地球環境にやさしい点を除けば、自動車と同様の弊害を持ち込んでいる。なぜなら利用が促進される自転車に対してそれを収容する駐輪場の整備が追いついていないためである。北欧でも対応はまちまちで、オスロではシェアリングバイクが中心で市民利用の自転車の駐輪は比較的少ない。多雨や寒冷という自然条件が効いているのであろう。コペンハーゲンやアムステルダムとオスロの中間的様相を呈し、自転車の収容は何とかバランスが取れている状態にある。

本調査では自転車利用の促進については、その移動空間である自転車道ネットワークの整備とともに、駐輪場の整備が、バランスよく遂行されなくてはならないという教訓を得た。

謝辞

本調査研究において多くの人々から多大なご協力を得た。林大策氏（愛知淑徳大学教授／ポートランド州立大学研修中）、喜田祥子氏（在ロサンゼルス日本国総領事館スタッフ／ロス在住）、松本忠氏（OECD持続可能開発・国際関係部門長／パリ在住）、高松平蔵氏（ジャーナリスト／ドイツ・エアランゲン在住）、ヤロミール・ハインク氏（プラハ計画・開発研究所都市開発部長／プラハ在住）からは様々な最新の都市情報を得ることができた。また、夏目欣昇氏（名古屋工業大学准教授）とはウィーン・プラハ・ニュルンベルク・エアランゲンの4都市9日間は一緒に行動し、現場を見ながら意見交換を行った。

彼らからの意見や情報を得ることで、研究内容を一層充実させることができた。ここに記して謝意を表したい。

今回、名古屋学院大学国外研修（短期）として欧米10ヶ国13都市を42日間かけて視察を行った。定年退職の年度でもあってか、「気楽な卒業旅行」と揶揄する声もあったが、新型コロナウイルス感染症が収束しないなかでの企画調整と視察実施、資料整理と年度内論文執筆および現地物価高と円安による金銭的負担は、「四苦八苦の一人研修視察」であったと言える。そんな状況において、名古屋学院大学総合研究所には大変お世話になった。ここに記して謝意を表す。

注釈

1) 関連する論文の例

- * 1 杉田早苗他〈2017. 10〉「市民主体のハード整備をともなう公共空間活用の課題と意義」(株)日本都市計画学会 都市計画論文集Vol52-3
- * 2 藤本和男他〈2008. 10〉「公共空間を利用したオープンカフェの利用実態と住民意識に関する研究－広島市京橋川河岸のケーススタディー」(株)日本都市計画学会 都市計画論文集Vol43-3
- * 3 天明周子他〈2006. 10〉「エリアマネジメントの視点から見た『東京のしゃれた街並みづくり推進条例』に関する研究－公共空間の活用を中心に－」(株)日本都市計画学会 都市計画論文集Vol41-3

2) 代表的な文献書籍は下記のとおりである。

- * 1 馬場正尊+Open A 〈2013. 9〉「RePublic 公共空間のリノベーション」学芸出版社

- * 2 ヤン・ゲール 北原理雄訳〈2014. 3〉「人間の街 公共空間のデザイン」鹿島出版会
 - * 3 田中元子〈2017. 12〉「マイパブリックとグランドレベル」晶文社
 - * 4 マシュー・カーナモ他 北原理雄訳〈2020. 1〉「パブリックスペース 公共空間のデザインとマネジメント」鹿島出版会
 - * 5 三井不動産S&E総合研究所〈2020. 3〉「パブリックコミュニティ 居心地の良い世界の公共空間『8つのレシピ』」宣伝会議
 - * 6 平賀達也他〈2020. 7〉「楽しい公共空間をつくるレシピ」コウブックス
 - * 7 坂井文〈2021. 4〉「イギリスとアメリカの公共空間マネジメント」学芸出版社
- 3) 筆者の関連論文は以下のとおり
- * 1 井澤知旦〈2014. 10〉「欧州3都市の公共空間活用の変化要因分析ーオープンカフェ活用を中心とした15年間（1997／2012）の変化ー」名古屋学院大学論集（社会科学編）VOL51-2
 - * 2 井澤知旦〈2015. 7〉「米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析ーサイドウォークカフェ活用を中心とした15年間（1997／2012）の変化ー」名古屋学院大学論集（社会科学編）VOL52-1
- 4) ポートランドのストリートシートにはパブリックなパークレット（小公園）的な役割とプライベートなオープンカフェ的な役割があり、後者は料金が低い。
- 5) <https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/10/ca37f803dbc80c73.html#:~:text=%E3%82%B5%E3%83%B3%E3%83%95%E3%83%A9%E3%83%B3%E3%82%B7%E3%82%B9%E3%82%B3%E6%97%85%E8%A1%8C%E5%8D%94%E4%BC%9A%E3%81%8C8,%E6%B0%B4%E6%BA%96%E3%82%92%E4%B8%8B%E5%9B%9E%E3%81%A3%E3%81%A6%E3%81%84%E3%82%8B%E3%80%82>
- 6) 服部圭郎「都市の鍼治療データベース 126オスロのオペラハウス」
<https://www.hilife.or.jp/cities/data.php?p=1408>
- 7) コペンヒル
<https://hillslife.jp/learning/2020/10/05/copenhill-turns-a-power-plant-into-the-bedrock-for-social-life/>
<https://www.schs.co.jp/column/2020/von8mc0000000dh1.html>
- 8) セールスフォースパーク
https://kenchiku.co.jp/online/world/world_no163.html
<https://denshadex.com/2022/09/21/salesforce-transit-center/>
- 9) トリコルテリット
<https://torikorttelit.fi/tarina/>
- 10) Privately Owned Public Open Spaces （San Francisco）
<https://sfpopos.com/>
- 11) 国土交通省〈2020. 4〉「自転車の活用に関する現状について」第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議
- 12) 松本秀暢〈2011. 〉「オランダの自転車利用についてーアムステルダムを対象にしてー」IBS Annual Report 研究活動報告
- 13) アムステルダム市〈2017〉「Best practices – Inner-city Bicycle Parking Multi-year plan 2017-2022」

参考文献

- 【1】井澤知旦〈2014. 10〉「欧州3都市の公共空間活用の変化要因分析ーオープンカフェ活用を中心とした15年間（1997／2012）の変化ー」名古屋学院大学論集（社会科学編）VOL51-2

- 【2】井澤知旦〈2015. 7〉「米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析～サイドウォークカフェ活用を中心とした15年間（1997／2012）の変化～」名古屋学院大学論集（社会科学編）VOL52-1
- 【3】井澤知旦〈2020. 7〉「都市魅力と“消毒”都市－名古屋都心における“界限”の消失・生成と戦災復興土地地区画整理事業の評価－」名古屋学院大学論集（社会科学編）VOL57-1

【サンフランシスコ】

- ・サンフランシスコ市&郡〈2021. 9〉「Shared Spaces Manual VERSION 1.0」
- ・サンフランシスコ市&郡「BETTER STREETS PLAN」
- ・サンフランシスコ市公共事業局〈2021. 10〉「Café Tables and Chairs－Guidelines for placing outdoor seating in the public right of way」
- ・サンフランシスコ市公共事業局〈2022. 9〉「2022-2024 Public Works Permit Fee Schedule」
- ・サンフランシスコ市&郡「サンフランシスコの通りの改善のためのガイド」
https://www.sfbetterstreets.org/find-project-types/#activating_street_space

【シアトル】

- ・シアトル市交通局〈2017. 6〉「CITY OF SEATTLE PEDESTRIAN MASTER PLAN」
- ・公共空間管理プログラム
<http://www.seattle.gov/transportation/projects-and-programs/programs/public-space-management-programs>
- ・パークレットの設計条件
<https://streetsillustrated.seattle.gov/urban-design/public-space/parklets/>

【ポートランド】

- ・ポートランド市交通局〈2021. 12〉「2021 HEALTHY BUSINESSES & PUBLIC PLAZA-Evaluation Report」
- ・ポートランド市交通局「健全なビジネスの設計要件と許可条件」
<https://www.portland.gov/transportation/safestreetspdx/hb-requirements-conditions#header>

【パリ】

- ・パリ市〈2021. 7〉「Une réforme des étalages et terrasses à Paris」（パリの屋台とテラスの改革）
- ・パリ市〈2021. 6〉「BULLETIN OFFICIEL DE LA VILLE DE PARIS」
- ・パリ市〈2021. 7〉サマーテラス設置に関するパンフレット

【コペンハーゲン】

- ・前芝 優也〈2018. 3〉「オープンカフェ天国！コペンハーゲンの街路空間のにぎわいの秘密を読み解く」
https://sotonoba.place/copenhagen_opencafe
- ・コペンハーゲン市「Sådan tegner du din udendørsservering foran din façade」（ファサード前の屋外席の設計方法）
- ・コペンハーゲン市「Sådan tegner du din udendørsservering på torve/pladser」（屋外席を正方形にデザインする方法）
- ・コペンハーゲン市「God passage til fodgængere」（良好な歩行者通路）
- ・コペンハーゲン市〈2019. 10〉「Vilkår for udendørsserveringer」（屋外のケータリングに関する利用条件）
- ・コペンハーゲン市〈2022. 5〉「Administrationsgrundlag for udvidet udeservering 2022」（屋外ケータリング拡張のための経営基盤2022）

【ミラノ】

- ・ミラノ市〈2015. 5〉「DISCIPLINA DEL DIRITTO AD OCCUPARE IL SUOLO, LO SPAZIO PUBBLICO O AREE PRIVATE SOGGETTE A SERVITU' DI PUBBLICO PASSO MEDIANTE ELEMENTI DI ARREDO QUALI: TAVOLI, SEDIE, FIORIERE, OMBRELLONI, TENDE SOLARI, TENDE OMBRASOLE, PERGOLATI, FARETTI, PEDANE MOBILI, GAZEBI, DEHORS STAGIONALI E ALTRI ELEMENTI SIMILARI」(地権規制 歴史的な中心地の場合、地面、公共スペース、または公道上の私有地を、テーブル、イス、フラワーボックス、日よけ、日よけテント、パーゴラ、スポットライト、動く歩道、ガゼボ、季節の花壇、その他同様の要素などの備品によって占拠する権利)