

欧米の公共空間はどう変わったか？

オープンカフェを中心とした十五年の変化

井澤 知巨

名古屋市中では、二〇〇〇年より全国初の歩道上でのオープンカフェ（当初は休憩施設と呼ぶ）を実施したが、その事前調査のために一九九七年に欧米六都市の公共空間、とりわけオープンカフェとしての使われ方について調査した。あれから十五年、欧米ではEUの緊縮財政や米国の財政の崖といった経済環境にあるが、公共空間を取り巻く環境はどのように変化してきているのか、それをレポートする。

はじめに

昨夏、十五年ぶりにオープンカフェをはじめとする公共空間の活用をテーマとして、欧米へ調査研究に出かけることができた。訪問都市は、欧州はコペンハーゲン、パリ、ミラノの三都市、北米西海岸はシアトル・ポートランド・サンフランシスコの三都市の合計六都市である。公共空間の活用に関して、風土・気候の違いがあるのかどうかについて、米国と欧州を取り上げ、かつ緯度の異なる都市を選定している。一九九七年に調査を実施したが、定点観測的に分析できる昨年同じ都市を対象に調査した。

いまだ十分に分析整理できていないが、そこにはホットな最新情報が含まれているため報告するものとした。

パリ

パリ市では、十五年間にオープンテラスは一万余所から一万一三〇〇ヶ所に、囲い込みテラスも二五〇〇ヶ所から三五〇〇ヶ所へと増加している。前者はそれほど増加率ではないが、室内での喫煙を禁止したこと（二〇〇八年）が増加した背景にある。囲い込みテラスの増加率が著しいが、その背景を明確にする必要がある。なお、オープンテラスもガラス等の衝立などで領域を明確にするようになってきている。これは、喫煙場所の明確化や傾斜地の床設置における転落防止があるようだ。

パリ市は二〇一一年にカフェテラスに関する条例を二十一年ぶりに改正してい

る。具体的には歩道幅の二分の一まで利用できることを再明確にし、その上で占有できる範囲を、身障者に配慮して、街路樹から建物の壁までの範囲から、街路樹のツリーサークルの端までとしたこと、暖房設備について初めてとりあげ、二酸化炭素削減に寄与すべく、ガス暖房は禁止で電気暖房を前提としている。また人通りの多い歩道では、通行帯の幅を満たしているも強化しない権限は市にある。

このように各種テラスの占用料は二一〇万ユーロ、屋外看板を含めると三五〇〇万ユーロ、財政規模七三億ユーロに対しては〇・五％に過ぎないが、二六人の現場調査員の人件費や道路修繕費等に充てられている。

コペンハーゲン

オープンカフェは着実に増えているようだ（設置個所は未調査）。観光スポットである運河沿いのニューハウ南通を見ると一目瞭然である。市役所東側の通り（Vester-Voldgade）では広幅員歩道を活かしたオープンカフェの増加が見られ、中心部から少し離れた通りでは中央分離帯にオープンカフェを設置し、道路を超えてサービスを提供している例も見られた（Halmtorvet）。行政の姿勢は、まず無料で実験的に使用して、どういう空間になるのか、またその是非について市民に考えてもらおうスタンスを取り、「NO、NO、NO!」ではなく、YESと言える街」にしようとする意気込みとプロフェッショナルなら課題を解決することが使

命だという自負がそこには見られた。それだけでなく、コペンハーゲン市は自転車を通勤通学の主要交通手段として位置づけている。二〇二五年目標の自転車道ネットワーク（プラスネット）構想を掲げ、自転車による通勤通学比率を二〇一五年には現状の三十六％を五十％に引き上げる内容である。日本のように歩道を自転車は走ることはなく、専用道を整備することから、道路空間の再配分によって自転車が拡充されている。

さらには市民が集う多種多様な広場が都心部で整備されている。子供も大人も憩うことができ、水辺、芝生、農地、独自の遊具がある広場がそこそこにある。



ニューハウ南通-上1997下2012

シャンゼリゼ大通のカフェテラス 2012

名古屋市・新たな交通へのアクション

「みちまちウィーク」& 水上交通の実現

櫻井 高志

名古屋市中では、陸上交通・水上交通の新たな展開に向けた取り組みが行われている。みちまちづくりを実現するための「みちまちウィーク」と、中川運河・堀川などを活用した水上交通網の充実に向けた取り組みである。弊社で携わったこれらの取り組みを紹介する。

① みちまちウィーク2012 in ささしま

名古屋市中では、平成二十三年度から「みちまちウィーク」と称したまちと交通をテーマにした取り組みを行っている。「なごや新交通戦略推進プラン」で掲げる「みちまちづくり」の実現に向けた市民への啓発や体験の場である。昨年度には栄・大須地区で「ち

よい乗りバス社会実験」を行い、第二弾として、昨年十月二十七・二十八日に、ささしま地区において「みちまちウィーク2012 in ささしま」を開催した。



イメージキャラクター ミッチー(左)、マチルダ(右)

内容は、大きく二つ。ひとつは、次世代の移動手段として期待されている立ち乗り型超小型モビリティ（セグウェイ）の走行体験である。名古屋大学との共同実施により、愛知大学の協力で同校のキャンパスモータールを会場に実施した。もうひとつは、地区内の道路（ラ・バーモささしまの西側道路）を車両通行止めにして車道上にテーブルやベンチを並べて利用してもらう「オープンカフェ」である。

セグウェイの走行体験は、目新しさがあるため、来訪者の目を惹き、若者から高齢者まで、想定していた枠以上の方（約一六〇名）が試乗した。参加者からは、乗り降りや操作はとても簡単、これがあれば移動が楽になるなどの意見や、実際に街中で走行するには専用の通行帯があったほうがよいなど、将来の利用につな



多くの参加者で賑わったセグウェイ走行体験

「みちまちづくり」に活かしていく。セグウェイのような超小型モビリティは現在法的な位置づけがなく、実証実験が各地で行われている段階である。名古屋市中でも発展的な展開につながっていくことを期待したい。例えば、限定したエリア設定ができる地区で運用実験を行うのも面白い。

次に、オープンカフェだが、その出現が唐突であったからだろう。街にいた人ははじめ戸惑いを見せていたが、徐々に歩道から車道に出て、ベンチ等を利用しはじめた。ランチやおしゃべり、読書、スマホなど思い思いの使い方が見られ、くつろいだ午後の風景が道路に生まれた。二日目は残念ながら雨のため中止。短時間の実施、体験した人数も限られたものではあったが、道路の使い方を考えるよいきっかけになったと思う。

■ミラノ

公共空間の利用にあたって義務としての税金制から許可申請としての料金制に概念が変化した。市が空間を管理し、収入は市の一般財源に組み込まれる。公共空間の利用料金総額は五六〇〇万ユーロで市の財政規模の二・一％であった。現在オープンテラスは七一・二ヶ所、囲い込みテラスは五九七ヶ所、キオスクは一七七ヶ所である。この数値はここ数年で大きな変化はない。カフェテラスとしての利用時間は当初二十二時〜二十三日であったが、規制緩和のなかで一時三十分までの利用が可能となるも、住民の反対に合って一時となった経緯がある。

■サンフランシスコ

ここでは二つの事例について紹介したい。目的利用路地の位置づけを持つ裏通り (Alleyway) では、代替利用オープンスペースとして昼間帯(十一時〜十四時三十分)に自動車が進め出され、車道にランチタイムカフェが設置される。その時間帯は自動車の通行がないよう、街区両サイドのゲートが少しの隙間を空けて閉められる。今回の訪問では、知る限りにおいて一ヶ所が三ヶ所に増えていた。ここまで利用するののかというキャプションがつきそうだ。

もう一つはパークレット (Parklet) というオープンスペースである。これは車道に設置してあるメーター付パーキングを、そこに面する民間企業が建設費とそこで売り上げと同等の利用料金を支払えば、自前の広場として独自の水準で整備することを可能とするものである。行政としては道路空間の一部を民間に任せ、素早くパークスペースが確保できるメリットがある。これは民間が整備するものでも利用できる場所とすることで、パブリックスペースとして活用することになる。一年目の利用料金は一五〇〇〜二〇〇〇ドル/一台相当空間、二年目から二〇〇〇ドルと減少、建設費はおよそ七千〜一万ドルかかるようである。現在三十五ヶ所が整備されている。

ある。現在三十五ヶ所が整備されている。

■シアトル

この都市の特徴は、従来のサイドウォークカフェタイプ (SC) に加えて、テーブル&チェアタイプ (Table&Chair T&C) を追加している。T&Cは一テーブル二脚で四テーブルまで設置可能で、年間初年度一四六〇ドル、更新は一四〇〇ドルの使用料がかかる。ここには、飲食サービスは不可であり、誰もが無料で座れる。この点は名古屋のオープンカフェと類似である。従来型はT&Cの使用料金に加え、一・五六ドル×面積 (sq) (修繕費に充てられる) が徴収されている。二〇〇八年には二四〇件、二〇一二年には二八六と増えた。なお、このシステムはサンフランシスコにも導入されている。

■ポートランド

ポートランドも公共空間のルールが二〇〇八年に大きく変わった。カフェ、屋台、自販機、新聞販売ボックスなどを個別条例でコントロールしていたものを一つの条例に統合した (新聞販売ボックスの取り扱いが未定のまま)。条例の統合にあわせて、SCのスタートアップコストも高くなった。十ドルだった時はSCを維持する費用六万ドルの四％強しかかえず、総合交通資金が投入されていた。今日申請費用が一五五ドル (基本一五〇ドル+四・五ドル/坪) になってからは (年間使用料が基本七五ドル+一・五ドル/坪) が別途必要、収入が十一万ドルに達して、SCの運営コストを賄えるようになった。申請件数は二六八件 (二〇〇八年) から六〇〇件 (二〇一一年) に増加していることから、商業者に受け入れられている。公共空間をより快適にするために、パリにあるような公衆トイレ (建設整備に一万ドル) を順次設置し、またトランジットモールの歩道では行政がキオスクを整備してNPOによりサービスを提供している。



オープンテラス ミラノ



ランチタイムカフェ(上)とパークレット(下)



T&C(上)とSC(下) シアトル



ポートランドの公衆トイレとキオスク型コーヒースタンド



オープンテラス ミラノ



ランチタイムカフェ(上)とパークレット(下)



T&C(上)とSC(下) シアトル



もう一つのパークレット カワカワ

ラブカフェ? ミラノ

その他、JICA中部の協力による「まちと交通」に関する講演やパネル展、来場者へのエコポイントの交付、カフェでのイベントコラボメニューの提供や、クーポン券の配布など、地区内の各施設と連携したイベントとなった。みちまちウィークは毎年、何らかの先駆的な社会実験を行う恒例の場として、定着させてほしい。来年度どのような企画が登場するのか、楽しみにしよう。

② 水上交通網の充実

名古屋市では、中川運河、堀川、名古屋港を結ぶ水上交通網の実現と熱田〜桑名を結ぶ七里の渡し復活に向けて、民産官学が連携した「水上交通網推進プラットフォーム」を昨年六月に設置し、検討をはじめた。

どのような水上交通の導入が相応しいかは今後の検討次第だが、平成二十八年度からの本格運航を目標に据え、それまでに段階的に試行、つまり社会実験を取り組みながら検討を進めるとしている。昨年十一月一日に、その一回目にあたる企画が実施された。

内容は、市民を対象にした無料の乗船体験である。主催は名古屋市と名古屋港管理組合。船体は堀川でクルージング事業を行っている東山ガーデンの御座船「義丸」を利用。ルートは堀川納屋橋を出発して、名古屋港を経由し、中川運河



中川運河堀止を出航する義丸と見送るスタッフ

堀止へ達するルート二便と、逆ルート二便の計四便である。時間は約二時間。乗船中はガイドによる歴史やまちの案内、途中の熱田・宮の渡しでは下船してガイド付きの散策もあった。

市広報などを通じて参加者を募集したところ、定員一四〇名に対し、二千名以上が応募するほどの人気振りだった。個人から、ファミリーや老夫婦まで多様な方々が参加し、毎便満席運航である。その日は、天候が非常に良く、強い風や波もなく、運航自体はとても気持ちのよいものだった。参加者のアンケートからも満足だったとの感想がとて多く、また開催してほしいとの声も聞かれた。アンケートでは、将来の本格運航を見据え、望ましい運航形態やルート、乗船場のあり方、船の仕様、沿川の魅力づくりなどについても意見を聞いており、その結果も踏まえて、今後、市では名古屋に相応しい水上交通の将来像などを検討することとしている。

水辺を見直す動きは全国各地で活発に進められている。水上交通をみると、大阪・道頓堀川では、落語家によるガイドやジャズ演奏などが付いた遊覧船を走らせ、都市観光に違った楽しみを提供している。また、博多では、名古屋同様、社会実験や産官学による協議会での検討を経て、中州のある那珂川や博多湾などを運航する異なる五種類のコースを設定し、それぞれに事業者を募って平成二十三年度から運航をスタートさせている。

参考となる取り組みは全国に多々あるが、名古屋に相応しい水上交通は何であるかの見極めが重要である。陸上交通が充実しているだけに、バスのような移動目的の運航よりは観光目的のほうが可能性は高いだろう。個人的にはシドニーのような日常の足となる船があると楽しいと思うが、重要なのは、民間での事業性の有無である。そのためには需要がどれくらいあるかであろう。今回のような体験乗船は是非何度も行って、市民への普及啓発と需要喚起につなげてもらいたい。