

歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究*

Feasibility study of open cafe to create comfortable walking space*

岡田直也**・久保田尚***

By Naoya OKADA**・Hisashi KUBOTA***

1. はじめに

近年、既存の公共施設を民間やその地域で生活をしている住民によって有効活用することが全国的に広まってきており、なかでも道路の利活用については歩行者や自転車のための道路空間整備による道路空間の有効利用など、創意工夫による豊かな道路空間づくりに向けた動きが活発化している。

特に、歩行者道路空間にテーブルやベンチを設置してオープンカフェ風にアレンジすることで、人々の「憩い・賑わいの場」を創出するという道路空間の活性化方法は近年全国的に著しい発展を見せており、2005年に国土交通省により「道を活用した地域活動円滑化のためのガイドライン」が示されたことで、全国各地でオープンカフェを利用したまちの活性化を狙いとした社会実験が行われるようになった。

しかし、円滑化の動きはあるものの、日本の路上でオープンカフェを実施して「おもてなし歩行エリア」を創出するにはまだまだ課題があると言える¹⁾。今後、日本全国の道路空間において、こうしたオープンカフェをはじめとするまちづくり活性化事業を、社会実験の枠を超えて本格実施に移行し恒常的に実施していくことが望まれる。

そこで、本研究では以上に紹介したオープンカフェに焦点をあて、オープンカフェの実施の実現可能性について検討し方策を見出すとともに、その課題を整理することを目的とする。

本研究は、オープンカフェの実現可能性について、まず法制度の面から実施にあたり日本の事例を挙げるとともに障害となる法律を抽出し、その対応策を見出す。そして、実際にオープンカフェ実験が実施された場所で調査・分析を行うことにより、オープンカフェの評価と、実施に関してより多くの人が利用するための方策について検討するものとする。

*キーワード：交通意識分析、交通行動分析

**非会員、埼玉大学大学院理工学研究科

さいたま市桜区下大久保255

Tel:048-858-3549

E-mail: okada@dp.civil.saitama-u.ac.jp

***正会員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科



図1 オープンカフェ実施前と実施中の様子（大宮駅西口）

2. オープンカフェ実施に向けての法律への対応

(1) 既存事例の整理

ヨーロッパでは当たり前となっているオープンカフェだが、日本ではまだまだ実施事例が少ないと言える²⁾。そこで、ここでは本研究で調査した全国各地でのオープンカフェのうち、現在も継続的に実施されている実施事例について以下にまとめる。

a) 横浜鶴見オープンカフェ

横浜鶴見では、地元ショッピングモールの違法駐輪対策として1998年から実験的な試みとしてオープンカフェ実験が始まった。その後、日本で初めてのオープンカフェの定期実施に至った事例である³⁾。

表1 横浜鶴見オープンカフェの歴史

年度	実施主体	実施期間	取得許可	備考
1998				街路利用の実験的な試みとして開始
1999	鶴見駅西口協議会	月1回の開催		定期開催は全国で初めて
2000 2001 2002 2003	鶴見西口 オープンカフェ協議会	4月～11月 月2回の開催	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	
2004 2005 2006 2007 2008	鶴見西口 オープンカフェ協議会	4月～11月 月3回の開催	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	現在、許可の申請は、道路使用許可が月1回、道路占用許可が年1回となっている。

b) 横浜日本大通りオープンカフェ

横浜日本大通りでは、2005年に道路占用ガイドラインのモデルケースとして社会実験という形でオープンカフェが始まり、その後毎年4月から11月まで実施されるようになった。日本大通りオープンカフェは、各店舗が道路占用料を支払って運営する形式で、パリなどに代

表されるヨーロッパの事例に類似していると言える³⁾。

表 2 横浜日本大通りオープンカフェの歴史

年度	実施主体	実施期間	取得許可	備考
2005	日本大通りオープンカフェ実行委員会	7月 -	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	日本大通りオープンカフェ実行委員会は、国土交通省の「平成17年度オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」に選定されている。
2006 2007 2008	日本大通り活性化委員会	4月 - 11月	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	日本大通り活性化委員会は、沿道事業者有志などで構成されている。

c) 名古屋久屋大通りオープンカフェ

名古屋久屋大通りでは、デザイン都市を目指すうえで賑わいによる都市の魅力を創出するという狙いのもと、2000年から名古屋市が主体となりオープンカフェの実施が始まった。その後、民間との連携による推進協議会発足を経て、実施主体は徐々に民間へと移行し、現在の実施形態をとるに至る³⁾。

表 3 名古屋久屋大通りオープンカフェの歴史

年度	実施主体	実施期間	取得許可	備考
2000 2001 2002	名古屋市	3 - 4日		
2003	名古屋市	3 - 4日	道路使用許可	行政が設置や管理などすべて実施 営業行為禁止
2004	名古屋商工会議所	平日15日間	道路使用許可	国土交通省社会実験として実施
2005	久屋大通りオープンカフェ推進協議会	春3日 秋9日	道路使用許可	主導がより民間にシフト
2006	久屋大通りオープンカフェ推進協議会	7週間	道路使用許可 道路占用許可	店舗から配達される形式で 飲食提供の実施
2007	久屋大通りオープンカフェ推進協議会	1年間	道路使用許可 道路占用許可	道路使用許可・占用許可は 1ヶ月ごとに申請

(2) 既存事例から学ぶ法律への対応

道路は基本的に「通行」のための空間であり、オープンカフェの実施など通行以外の目的で道路を利用する場合には、道路法に基づく「道路占用許可」（道路管理者）及び、道路交通法に基づく「道路使用許可」（警察）の両方が必要となる。

また、道路空間における営利的な行為は両法律で禁止されており、あくまで道路の魅力化・活性化といった目的でなければ道路は使用できない。よって、地元商店や沿道店舗がオープンカフェを行うことは営利活動と見なされ、実施に移行することは困難である。

以上の事項と日本における継続実施事例から、法律への対応を考えると、道路空間でオープンカフェを実施するためには「許可の取得」が必要であり、そのためには「公共性・公益性の確保」が条件として挙げられる。

この条件を満たすには、「オープンカフェ実行委員会の発足（行政・地元商店で構成）」が必要となり、このオープンカフェ実行委員会がオープンカフェの運営を行う上で、公共性・公益性を確保し、許可の取得を行うという仕組みが最も継続実施できる形態と言える。

3. 社会実験におけるビデオ及び意識分析

(1) 実験概要

本研究では、2008年度に2カ所で実施された社会実験に参加し、実験時に行われたオープンカフェの利用者に対する意識分析や利用実態分析を行うために、アンケート調査とビデオ観測調査を行った。

a) 大宮駅西口地区

本研究では、さいたま市主催のカーフリーデー2008の一環として、大宮駅周辺道路を歩行者天国化し、そこにオープンカフェを設置した。その際に「おもてなし空間」の創出による効果を検証するために、オープンカフェ利用者と歩行者を対象にしたアンケート調査を行った。(有効アンケート回答：214部)



図 2 テーブル配置図（大宮駅西口地区）

表 4 大宮西口地区社会実験概要

実験名	主催	実施期間	実施概要
さいたまカーフリーデー2008 (大宮駅西口地区)	さいたま市	2008年9月20日(土) 10:00 - 16:00	普通車が通っている道路を歩行者天国にしてオープンカフェを実施

b) 静岡紺屋町名店街

静岡市と紺屋町まちづくり協議会は2008年11月に3週間にわたり「モール化交通社会実験」と称して、歩行者天国実験を実施した。

その中で「歩行者空間の創出」を軸に、歩行者天国に賑わいを出すためにオープンカフェを実施し、長期実施による検証を行うため、ビデオ観測調査を行った。



図 3 テーブル配置図（静岡紺屋町名店街）

表 5 静岡紺屋町名店街社会実験概要

実験名	主催	実施期間	実施概要
人が、まんなか (静岡紺屋町名店街)	紺屋町まちづくり協議会 静岡市	2008年11月4日(火) ~24日(月) 11:00~20:00	普通車が通っている道路 を歩行者天国にして オープンカフェを実施

(2) 意識分析と利用実態分析の結果

a) オープンカフェの評価

オープンカフェの評価に関しては、大宮アンケート分析から、「良い」「やや良い」という肯定的な意見が80%を占めた(図4)。また、オープンカフェの実施による賑わいの創出に関しては、72%の人から「賑わっている」「やや賑わっている」という回答が得られた(図5)。以上の結果から、オープンカフェの実施に対する評価は全体としてよかったと考えられる。

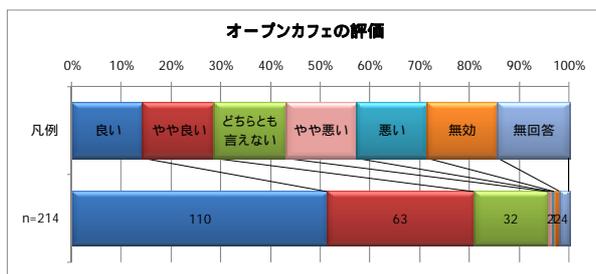


図 4 オープンカフェの評価

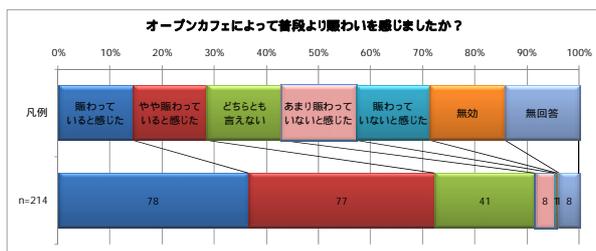


図 5 オープンカフェによる賑わい創出の評価

b) 実施に向けた基本的方針

大宮アンケート分析から休日が40%、月1回が48%を占めており休日・月1回の実施を望む声が多いということが明らかになった(図6)。また静岡ビデオ分析により、歩行者のオープンカフェ利用数を条件が似ている平日と休日で比較した結果、平日23人に対し休日は35人となっており、休日利用者が多いという結果を得た(図7)。以上の結果から、実施への第一歩としてオープンカフェを月1回や休日のみの実施から始めることが望ましいと考えられる。

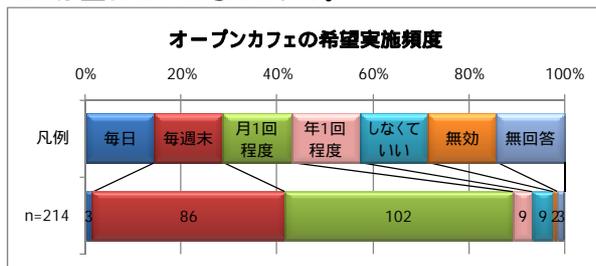


図 6 オープンカフェの希望実施頻度

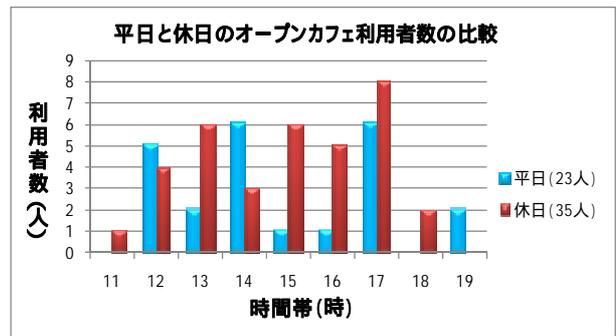


図 7 平日と休日の利用者数の比較

また、静岡ビデオ分析から歩行者のオープンカフェ利用数を分析した結果、暖かいと感じる日に人はよりオープンカフェを利用する傾向にあることがわかった。また、体感温度(人が肌で感じる温度のことで、気温だけでなく風速による肌寒さを考慮したもの)と利用滞在時間のグラフから、体感温度が高い日ほど利用滞在時間も長く、また利用者も多くなっている傾向が読み取れる(図8)。利用滞在時間が長いということは、それだけ居心地が良い空間であると考えられるため、暖かい季節にオープンカフェを実施することは有効であると考えられる。またこの結果を用いると、今回11月に行われた静岡実験が10月に行われた場合、利用者はより増加すると予想される。

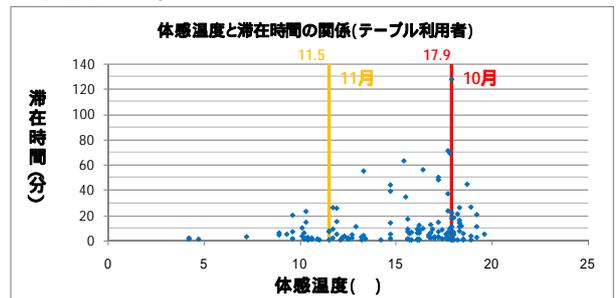


図 8 体感温度と滞在時間の関係

c) 実施に向けた具体的方針

本研究では、オープンカフェの実施形式を「レストラン形式」「沿道店舗の協力あり形式」「沿道店舗通常通り形式」の3種類に分類した(表6)。

表 6 オープンカフェの形式分類

オープンカフェ形式	内容	事例紹介
レストラン形式	店が道路に用意したテーブルに座るとウェ이터・ウェイトレスが注文をとりに来て、そこで料理など飲食できる。料理を注文する人しか利用できない	横浜日本大通りオープンカフェ
沿道店舗の協力あり形式	沿道店舗が屋外販売やテーブルの管理をして、誰でもテーブルを利用できる	名古屋久屋大通りオープンカフェ
沿道店舗通常通り形式	沿道店舗は通常の営業をしておりテーブルの管理は主催者が行う。誰でもテーブルを利用できる	横浜鶴見オープンカフェ

実施形式に関しては、大宮アンケート分析から、テ

ーブルは誰でも利用できてオープンカフェ実施時には沿道店舗の協力がある形式を望むという声が多かった(図 9)。さらに、実際にオープンカフェで飲食した人のうち沿道店舗で飲食物を購入した人が60%以上という結果も得られた。この結果から、沿道店舗が協力しながらオープンカフェを実施する形式が最もふさわしいと考えられる。

さらに、この沿道店舗の協力があることにより、先に述べた法律面への対応策としてのオープンカフェ実行委員会の発足に行政と地元の協働という形態が達成されると言える。

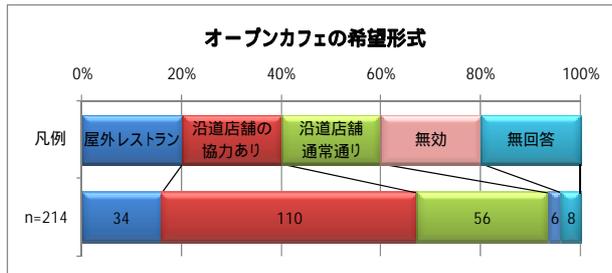


図 9 オープンカフェの希望実施形式

静岡社会実験では、オープンカフェ空間の創出の一環としてベンチを利用した憩い空間づくりを実施し、テーブルとの比較を行った。

テーブル利用者、ベンチ利用者ともに単独利用者が最も多いことがグラフから見て取れるが、テーブルとベンチの単独利用者に対し比率の検定を行った結果、P値は 4.9×10^{-14} と有意な差が見られたことから、単独利用者はベンチをより多く利用する傾向があると考えられる(図 10)。これに関して、テーブルよりベンチの方が気軽に利用できるという声も多かったことから、ベンチの設置は憩い空間に有効であると考えられる。

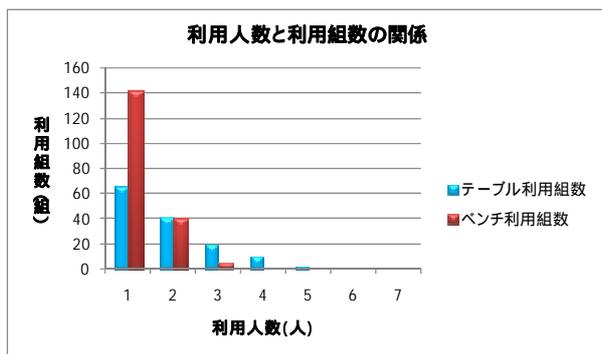


図 10 テーブル・ベンチの利用人数

4. おわりに

本研究では、オープンカフェの実現可能性について検証することを目的とし、実施に向けた法制度の整理と歩行者の利用についての方策という二つの側面から検証を行うことができた。

法律への対応としては、許可の取得にあたり公共性・公益性を確保することが必要であり、そのために行政・地元商店で構成されるオープンカフェ実行委員会の発足が必要不可欠であるという知見を得た。

また実験における意識分析と利用実態分析により、以下の結果が得られた。

オープンカフェの実施は評価されるものであり、賑わいの創出に有効であると考えられる。

また実施に向けた基本的方策としては、実施頻度として休日や月 1 回の実施が最も適切であり、実施時期として暖かい季節に実施することで、利用者が増加し賑わいの創出につながるという結論が得られた。

さらに実施に向けた具体的方策としては、沿道店舗の協力のもと誰でも利用できるオープンカフェ形式が最も望ましく、同時に法律面の課題も達成できるということが明らかになった。さらにベンチの設置も単独利用者に対して有効であるという結果が得られた。

しかし、更に実施に向けた課題として以下のものが考えられる。

まず実施頻度に関して月 1 回・休日のみの実施が望ましいと結論付けたが、歩行者量も休日の方が多ことを考慮すると、オープンカフェの利用率(オープンカフェ利用者数/歩行者数)は平日と休日で差がないと思われる。よって、将来的に平日のオープンカフェ実施のために、平日にやる意義をどのように示し、歩行者の意識をどのように変化させるかということが重要になると考えられる。

また、地元商店の協力をどのように促進させ協力体制を整えるかということが重要になるため、この方策についても今後検討が必要であると考えられる。

さらに、テーブルとベンチともに有効であるという結果が得られたが、その共存方法について具体的な空間条件を含めて検討していく必要があると考えられる。

謝辞

本研究におけるアンケートによる意識分析やビデオによる行動分析に用いたデータは、「さいたまカーフリーデー2008」としてさいたま市が実施した実験と、「人が、まんなか」として紺屋町まちづくり協議会と静岡市が実施した実験の成果に基づいています。また、アンケート調査実施時やビデオ観測調査実施時には、大変多くの皆様から貴重なご意見をいただきました。関係の皆様深く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 相澤裕美, 久保田尚: 産官学の連携による鉄道駅周辺の交通まちづくりの実現手法に関する研究, 土木計画学研究・講演集Vol.38, CD-ROM, 2008年
- 2) B.ルドフスキー著: 人間のための街路, 平良敬一・岡野一字訳, 鹿島出版会, 1974年
- 3) (財)都市づくりパブリックデザインセンター: 公共空間の活用と賑わいまちづくり, 2007.5.30