パリ市のテラス条例からからみた 我が国における道路空間活用展開にむけた考察

川合　智也[1]・高橋　富美[1]・及川　立一[2]・中島　隆志[2]

[1]正会員　株式会社建設技術研究所　東京本社（〒103-8430 東京都中央区日本橋浜町 3-21-1）
E-mail: tmy-kawai@ctie.co.jp

[2]株式会社建設技研インターナショナル　（〒136-0071 東京都江東区亀戸 2-25-14）

近年，歩行者利便増進道路制度（通称ほこみち）やまちなかウォーカブル推進事業等を活用し，道路利用者の安全性・快適性向上，沿道の賑わい創出に向け，道路空間を柔軟に活用する動きが活発である．一方，カフェ文化が歴史的に定着しているパリ市では，道路空間へのテラス席設置など，オープンカフェとして利活用することが市民に定着している．コロナ禍の期間においても，テラス設置条件を緩和するなど，文化と経済の両立を図っていた．本稿では，パリ市を 2022 年 10 月に訪問し，「露店とテラスの設置に関する条例（RET）」の主管部局である，パリ市都市計画局へのヒアリング調査及び現地調査を通じて，公道におけるテラス設置等の運用状況等を調査した．これらの知見をもとに，我が国における道路空間活用を促進するための方策について考察するものである．

Key Words: *Paris, Terrace Ordinance, Road space utilization, pedestrian-friendly road, Cafe*

1. はじめに

近年，歩行者利便増進道路制度（通称ほこみち）やまちなかウォーカブル推進事業等を活用し，道路利用者の安全性・快適性向上，沿道の賑わい創出，ウォーカブルなまちづくりの実現に向け，道路空間を柔軟に活用する動きが活発になっている．

2020年に新型コロナウイルス感染症が拡大した際には，沿道の店舗の売り上げ対策やソーシャルディスタンス確保のため，コロナ占用特例が制定された．道路上にテイクアウト，テラス営業のための仮設施設の立地が認められ，占用料は免除された．2021年には道路法を根拠とする歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち）が創設され，柔軟な道路空間活用の展開が図られている．2021年に国内初のほこみち指定が行われたことを契機に，2023年5月現在，日本全国で119路線がほこみち指定され，取組みは拡大傾向にある[1)]．

一方，カフェ文化が歴史的に定着しているパリ市では，道路空間へのテラス席設置など，オープンカフェとして利活用することが市民に定着している．またコロナ禍の期間においても，テラス設置条件を緩和するなど，文化と経済の両立を図っている．

本稿では，パリ市を 2022 年 10 月下旬に訪問し，10 月19日，20日の2日間，「露店とテラスの設置に関する条例（RET：Règlement des Etalages et des Terrasses）（以下テラス条例）」の主管部局である，パリ市都市計画局へのヒアリング及び現地踏査を通じて，公道におけるテラス設置等の運用や道路空間活用の状況を調査した．本項では，これらの知見をもとに，我が国における道路空間活用を促進するための方策について考察するものである．

2. テラス条例について

(1) パリでのカフェ文化

パリでのカフェ文化は 17 世紀に始まったと言われている[2)]．パリ市職員によると，カフェでくつろいだり，交流したりと時間を過ごすことは，日常生活の一部であり，文化として根付いたものであるとのことであった．パリ市民は店舗内の席よりも，歩道上に設置されたテラス席を好む傾向にあり，多くの市民で賑わうテラス席の風景は，パリの代表的な景観の一つといえる．実際に現地踏査を行うと，多くの店舗が屋外にテラス席を設けており，その賑わいから，パリ市民の交流の場となっていることが伺えた．

(2) テラス条例（RET）について

前節で記載したように，カフェ文化は 17 世紀から始まったが，パリのテラス文化は 19 世紀に非公式に始まったと言われている．これは，オスマンのパリ大改造により道路改良が行われ，道路幅員が広がったことにより，道路上への出店が可能になったためであると言われている[3]．テラスに関する規則は，1990 年にパリ市が「露店とテラスの設置に関する条例（RET:Règlement des Etalages et des Terrasses）」（以下テラス条例）を制定したのが始まりと言われ，道路や歩道空間におけるテラスの設置基準を明確化した．根拠法は，地方自治法一般法（Code général des collectivités territoriales）と公法人所有権一般法典（Code général de la propriété des personnes publiques）に基づくという．

テラス条例は，①申請と許可，使用料，罰則等の手続きに関する一般条項，②各テラスに応じた条項，③特定地域に関する条項，④テラスの形態や設置基準，で構成されている．

市内のほとんどの道路はパリ市が管理しているため，設置申請はパリ市が一括で受け付けている．なお，テラスの取締りは市町村警察が担っている．

条例に記載されているテラスの形態はオープンテラス（Terrasses ouvertes），クローズテラス（Terrasses fermées），カウンターテラス（Contre-terrasse）に分類される（**表-1**）．また，歩道の通行時の安全確保のため，設置基準として，歩道幅員の店舗側 3 分の 1 までを占用可能な空間としているが，歩道が狭小区間では，テラスの設置幅を 0.6m，歩行者の幅員を 1.6m 確保した 2.2m をテラス設置可能な最小歩道幅員としている．テラス設置幅の 0.6m は，大人 1 人が座席に座った際の幅を想定したものである（**図-1**）．また，景観維持のためのファサード部の推奨デザイン，バリアフリー規定も示されている（**図-2**）．

テラスの設置申請者は，そのほとんどが個別店舗の事業者であり，占用者も個人単位，店舗単位である．占用料については，設置期間，テラスの形態等，設置道路のカテゴリー等で決定される．道路カテゴリーは，商業的価値により 5 分類されており，例えば，シャンゼリゼ通りは最高価値に分類される．オープランテラスを設置する場合は，2022 年の段階で，最低価値が 18.72 ユーロ/m2・年，最高価格は 106.57 ユーロ/m2・年である．料金は毎年変動するが，一般的なテナント料金より安価に設定されており，テラス条例の積極的な活用が進む要因にもなっている．

表-1 テラス条例にて規定されているテラスの形態

オープンテラス	クローズテラス
カフェ店舗前面の歩道に座席・机を設置する形態	カフェ前面の歩道上に簡易なテラスを設置する形態
	
カウンターテラス	
路上の駐車帯にカフェの店舗と独立してテラスを設ける形態	
	

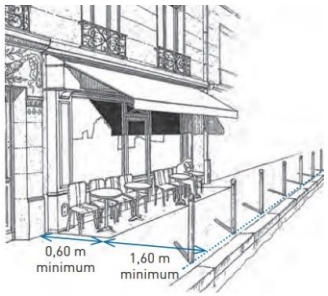
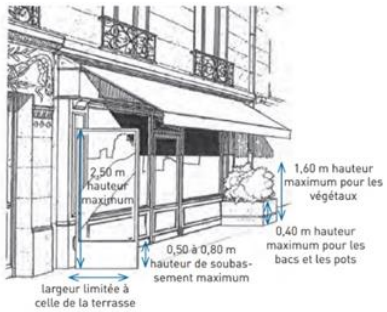


図-1 テラス条例に記載のオープンテラス設置基準[2]



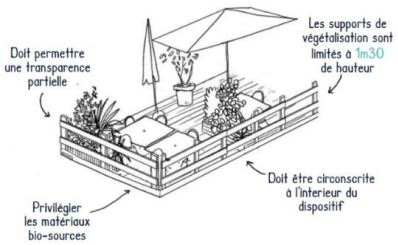


図-2 ファサードの推奨デザインやカウンターテラスの植栽設置要件[2]

(3) 2021 年に改訂されたテラス条例（RET）について

2020 年，パリではコロナにより飲食店等の営業禁止の期間が設けられた．その後，暫定措置として，騒音を出さないこと，周辺環境へ配慮すること等を条件に，1 年間テラスの申請を自由化し，経済活動の再開を目指した．その後，騒音などの問題が発生したため，すべての利害関係者（専門家団体，区役所，地元の自治会）との協議を踏まえ，2021 年にテラス条例が改訂された．2021 年の改訂では，景観改善，安全基準への対応，違反者への罰則強化，サマーテラス（Terrasse Estivale）の条項が追加された．

サマーテラスとは，毎年 4 月 1 日から 10 月 31 日までの期間に道路上にテラス設置を許可する制度である．サマーテラスの条件緩和の一つとして，車道の路上駐車帯へのテラス席設置が可能となったことが挙げられる．改訂前の条例でも，歩道幅員が広い区間では，歩行空間として 1.8m 確保したうえで，店舗前面にあるテラス席のほか，歩道の道路側に設置されるカウンターテラスは許可されていた．しかし 2021 年の改訂により，路上駐車帯へのテラス設置拡大（図-3）や店舗が面している歩道とは反対側の歩道に隣接する駐車スペースへの設置が可能となった．さらに隣接地がカフェやレストランといった同業種以外であれば，当該者の許可を得れば隣接地前面歩道へのテラス拡大も可能となった．なお，道路上（路側駐車帯）にテラスを設置することになるため，安全対策の観点から車両防護柵の設置が規定された．また，これまでは寒さ対策でテラス内でのストーブ利用が可能であったが，ストーブから排出される二酸化炭素削減を目的とした環境配慮の視点から，ストーブの設置は不可となっている．

違反者への罰則に関しては，一般条項 20 条に明記され，安全，平穏，衛生，清掃に関する規定の違反事業者は，行政処分を受けることが明記された．違反内容に応じて，罰金や許可の取り消し等が具体的に規定された．

なおヒアリングによると，テラス条例改訂後，テラス設置要望が従来 1,500 件/年程度であったものが，約 14,000 件/年と約 10 倍に増加しており，コロナの影響と条例改訂による影響は大きいことが伺える．

(4) テラス設置による課題

テラス設置にあたっての課題として，沿道の地域住民との合意形成の難しさと申請数増加によるテラス管理体制の不十分さがあげられる．

サマーテラスの営業時間は 22 時までであるが，深夜の騒音を気にする一部の住民からは好意的に受け入れられていないという．これまで住民の間では，「汚くてうるさいパリ」との認識があったが，コロナ禍での営業禁止期間を経て，「静かできれいなパリ」を求める声が高まっているという．

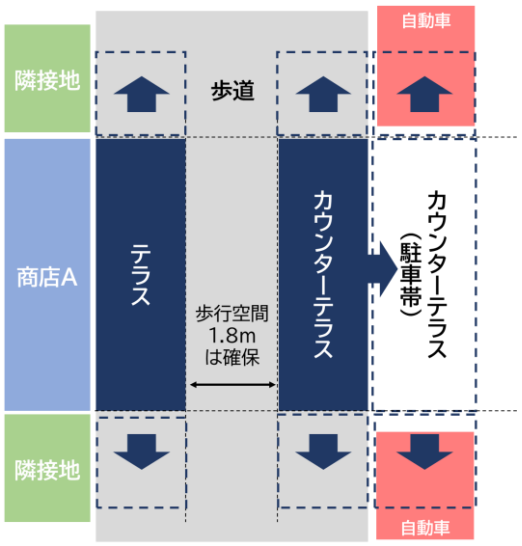


図-3 サマーテラスによりテラス設置が可能な部分

一方でサマーテラス制度により設置範囲が拡大したことで，事業者側はテラスを自由に拡大したいと考えているため，「静かできれいなパリ」を求める住民と，テラス拡大による商業活動拡大を求める事業者との間で対立が起きている．

さらに，従来に比べ 10 倍ものテラスが申請が出され，多くのテラス席が設置されていることから，ヒアリング時には，セキュリティや衛生面において，パリ市が求める基準に適合していないと考えられているテラスの存在が指摘されており，違法状態で営業を継続している店舗も多数ある状況であり，管理の煩雑さも課題として明らかとなった．

(5) テラスの管理手法について

テラス設置の監督を行うパリ市都市計画局の職員は，ヒアリング時点で約 20 人であり，各区 1 人程度で監督する状況のため，申請処理の対応が追い付いていない．

そこで，パリ市ではテラスの申請，管理，監督を一括して行う管理システムの構築を行った．テラス設置を申請する人は，オンライン上で申請書を提出する．その申請書の内容をデータベース化し，パリ市が管理している．申請されたテラスが，設置基準を満たしているかの審査，確認については，従来は現地で実施していたが，1 万件以上の大量の申請を裁くため，Google Map のストリートビューのように自由自在に画角を変えて道路上を移動して閲覧できるシステムを導入し，審査もオンライン上で行えるようにしている．そこでは，画面上で申請箇所の周囲の状況やテラスの寸法が確認できるため，基準を満たしているかをオンライン上で職員がチェックすることが可能である．また，これらのデータは，市民向けにオープン化されており，テラス設置位置や寸法などが GIS

上で可能である（図-4）．しかし，申請されたデータであるため，実際の状況と異なる場合もあり，市民からの指摘で情報を修正した事例もあることが，ヒアリング時に示された．

さらに，テラスの衛生や騒音などの問題がある場合は市民が通報できるアプリ（Dans Ma Rue）が構築され，運用されている．実際にヒアリング時にも，通報された店舗の基準適合の有無を，パリ市都市計画局の職員とパリ市警察によって取締りを行う機会があり，同行することができた．パリ市職員が現地に赴き，歩行者スペースの幅員や，イス・テーブルの間隔等の寸法を計測していた（図-5）．今回の取締り現場では設置基準の適合外であったため，店舗事業者に指導を行い，改善を促していた．

3. パリでの道路空間活用の動向

2 章にて，道路空間の賑わいの 1 つとしてテラス条例の動向を紹介した．本章では，パリでのテラス以外の道路空間活用の事例についてヒアリング，現地視察の結果をもとにとりまとめる．

(1) パリ市での道路空間活用の経緯

パリ市での道路空間活用は，市内の通過交通の排除，大気汚染改善等が背景である．2014 年にイダルゴ市長が就任し，二酸化炭素を排出しない自転車によって移動できる道路空間の形成を推し進めてきた．2016 年には息のできるパリ（Paris Respire）の取組が始まり，曜日や時間帯によって車両通行止めの実施や，道路空間を歩行者に開放する取り組みを進めてきた [5]．さらにコロナ禍が契機となり，自動車抑制の気運が高まり，市内を走行する車両が減少傾向にあることがヒアリングで確認された．

2024 年には，パリオリンピック，パラリンピックの開催が予定され，全長 60km の自転車ネットワークを整備し，オリンピックの各会場を全て自転車で移動できるようにする計画が進んでいるほか，エッフェル塔下の広場にてビーチバレーボールの試合が計画されるなど，道路を含めた公共空間を活用する施策が世界的な注目を浴びている．さらに近年は公共空間の活用について，市民との合意形成プロセスを経たり，市民発意によって道路空間活用に至った事例が見られる．

ヒアリングや現地踏査を踏まえ，「ロータリー・駐車場の封鎖による道路空間活用」，「子どもに配慮した道路空間活用」，「自転車レーンを設けた道路空間再編」，「路上駐車帯の活用状況」の 4 点を紹介する．

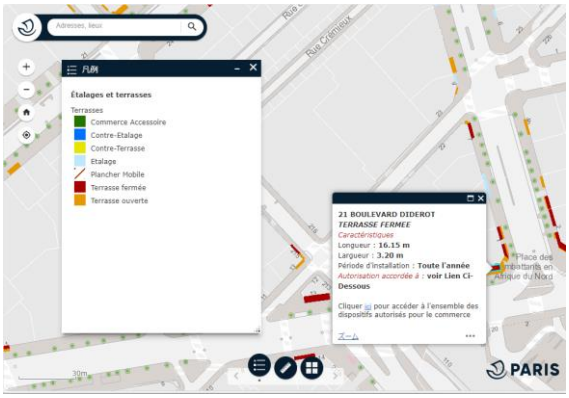


図-4　GIS を用いたテラス設置位置の確認 [4]



図-5　パリ市担当者によるテラス取締り現場の様子

(2) 道路空間活用の事例

a) ロータリ・駐車場の封鎖による道路空間活用

Paris Respire の取組で注目されるのが，市中心部にあるロータリーの封鎖の取組である．自動車排除を行うことで，交通量が少なくなりロータリーや駐車場の一部封鎖が可能になった．封鎖した空間は歩行空間への再編やベンチを設置し，市民に向けて道路空間の開放が行われている．例えば，有名観光地であるバスティーユ広場（図-6 左上）や古くからの寺院であるパンテオン広場（図-6 右上）などで行われている．実際バスティーユ広場は，かつては中心の塔の手前まで自動車の走行空間が広がっていたが，一連の取組により封鎖され，歩行空間として再整備された．

b) 子どもに配慮した道路空間活用

子どもに配慮した事例として，学校周辺の道路空間活



バスティーユ広場



パンテオン広場



アンドレ・マルロー広場

図-6　既存の道路空間を封鎖した様子

用が挙げられる．学校前を通るシャルル・ボドゥレール通り（図-7 左）は，もともと登下校の時間に児童の安全性確保の観点から車両規制を行っていた．現在は車両進入禁止となり，児童の利用を想定し，陸上競技場のトラックのように舗装ペイントを施し，子供たちが安全に自由に使える空間構築を図っている．また，アルブル・セック通り（図-7 右）では，安全を確保するため完全に車両規制を行い，歩行者専用道とした事例も見られた．

c) 自転車レーンを設けた道路空間再編

パリ市では，自転車の普及を推進しており，市内の幹線道路では自転車レーンが広く確保されている．パリ市のシンボル的な通りであるリボリ通りでは，かつて 4 車線道路として運用されていたが，自転車専用のレーンが双方向で 2 車線確保され，残りの 2 車線のうち 1 車線が一方通行で自動車が走行できるレーン，残りの 1 車線が一方通行のバス専用レーンとなっていた（図-8 左）．市中心部一体に，網の目状に自転車レーンの整備が進んでおり，自転車レーンの工事により車線数が減少し（図-9 左），渋滞が発生していた（図-9 右）．

d) 路上駐車帯の活用状況

パリでは，自動車抑制施策と併行して，自転車やキックボード，電気自動車（EV）など二酸化炭素を排出しない環境に配慮したモビリティの利用が進む．これらモビリティの利用が増加するにあたり，環境配慮型モビリティの利便性向上の配慮も進んでいる．例えば，道路上の路上駐車スペースを削減し，電動キックボードや自転車の駐輪スペースとして整備している箇所が多く確認された（図-10）．自転車の駐輪スペースの中には，1 か所に数台しか置けない箇所もあれば，40 台置ける箇所もあり，様々な規模の駐輪スペースが市内の至る所で確保されていた．また，EV の充電スポットも多く設けられ，環境配慮への意気込みが伺えた（図-11）．いずれも交差点付近に多く設置されていた点が特徴である．

なお，電動キックボードについては多くの市民がレンタル利用していたが，その安全性などからレンタルサービスの是非を問う住民投票が 2023 年 4 月に行われ，反対多数という結果になっている．法的拘束力はないものの，パリ市はキックボードのレンタルサービスの禁止を決定し，9 月よりレンタルサービスが禁止となっている[6]．

4. 我が国への道路空間活用展開にむけた考察

2 章にてパリ市でのテラス条例について整理を行い，3 章にてパリ市での道路空間活用の動向について，それぞれヒアリング調査，現地踏査を行った結果からとりまとめた．本章ではこれら調査で得られた知見から，我が国での道路空間活用展開に向けて考察を行った．


シャルル・ボドゥレール通り


アルブル・セック通り

図-7 子どもに配慮した道路空間活用


リボリ通りの様子


自転車レーンのペイント

図-8 パリ市内の自転車レーンの様子


自転車レーン工事の様子


渋滞の発生

図-9 自転車レーン工事中の様子とそれによる渋滞





図-10 路上駐車帯の活用の様子（駐輪スペース）





図-11 路上駐車帯での EV 充電ポートの様子

(1) 線だけではなく面で賑わいを捉える

パリでは，環境，景観等の観点で，自動車中心から歩行者中心のまちづくりが進んでいる．車両規制については，パリでも合意形成が大変であったとのことであったが，現在でも多様な道路空間の使い方が実現されつつあり，ドラスティックに道路空間活用が進んでいる点は特筆するべきである．我が国の場合，道路空間を活用した賑わい創出には，ほこみち制度の活用が方策の一つとして考えられる．ほこみち指定にあたっては，まずは対象とする道路を指定する．ほこみちに指定されると，特例区域を設定し，占用物の設置が柔軟になる．ほこみちの運用を開始すると，ほこみち指定道路の両サイドに位置している店舗へは，来訪者増加，売上額増加などの効果

は期待できるが，路線周辺エリアへの波及効果を考慮した計画や取組みは少ないのが現状である．

そこで，我が国において道路空間を活用し，賑わい創出を目指すために，2 つの方策を提案する．第一に面的な賑わい創出を目指すために，路線だけではなくエリアとして当該区間を捉えることである．キッチンカーやオープンカフェ等の設置により道路空間の賑わい創出を図りつつ，ウォーカブルな観点から歩行者ネットワークの構築や，アクセスの拠点となる駅舎やバス停等との位置関係，その他の地域資源との連携状況等，沿道周辺のエリアの特性をふまえつつ，エリアとして目指すべきまちづくりの方向を明確にすることが望ましい．第二に，自治体が策定を進めている立地適正化計画などとの連携も考えられる．現在我が国では，コンパクトシティ形成の取組が進んでおり，各自治体は立地適正化計画の策定を進め，都市機能を集約させているが，施設を誘導するだけでなく，その後の賑わい創出を目指しての策定が望ましい．例えば区域指定後の施策としてほこみち指定を目指すなどの方策も考えられる．

いずれの場合も 1 路線のみの指定では効果が薄く，周辺地域への効果波及が限定されてしまうと考えられ，近隣の複数路線と連携してほこみち指定を行っていく必要がある．またこれら計画策定時には，目標達成状況を計測する指標の策定が求められるため，ほこみち指定による賑わいの定量化や達成度を測る指標，さらに評価手法の確立も重要であり，今後検討を進めていく必要がある．

(2) 管理システムの構築

パリでは，テラス設置の目的は主に営利目的であったが，営利目的に主眼を置いたテラス設置が過剰になったことで，不衛生なテラスや，近隣住民との騒音問題が発生したりといった課題が発生している．また，設置基準違反の店舗が多く発生していることも確認された．本稿ではテラスの管理強化を目的として，デジタルを用いた管理手法を紹介したが，このようなシステムは，我が国でも導入可能なものであるといえる．

現在我が国のほこみちは路線数が少なく，占用主体が限定されていることから，道路管理者や自治体にとっては，比較的管理しやすい状況であると考えられる．しかし今後ほこみちが普及し，道路空間の活用が増加した場合や，占用物が多様化した場合，その管理が煩雑になり，パリのように管理しきれなくなる可能性も考えられる．また，基準に適合しないほこみちが増え，近隣住民との対立も懸念される．そのため，ほこみち制度が完全に普及する前の段階で，ほこみち指定に向けた基準やほこみちでの占用物の詳細な申請，またそれら情報に基づき一括で管理，監督ができるデータベース構築の検討は有用であると考えられる．実際我が国では，国土交通省から統合型プラットフォームとして PLATEAU が公開され，デジタルを推進した取組が進みつつある状況であること，またこれらツールが各自治体でも利用可能な環境が構築されつつあることから，オープンデータなどの基盤を応用した管理システムの構築は有用であると考えられる．

6. おわりに

本稿では，我が国での道路空間の活用展開を見据えて，フランス・パリでのヒアリング調査，現地踏査をもとに，考察を行った．パリの道路空間活用は，自動車排除によってドラスティックに道路空間が変化し，道路空間活用の取組が進展していると感じられた．しかし，現状ではテラス利用と生活環境との調和や，違法テラス席の監督等の課題が生じていることも明らかとなった．我が国においては，賑わいに寄与するものとして，ほこみち等の制度が現在普及しつつある．まずはスモールスタートで実証実験等を通じ，道路空間活用の取組みを積極的に実践してみることで，知見を蓄積しながら，将来的には道路空間活用が柔軟に進むことが望まれる．

REFERENCES

1) 国土交通省，ほこみち指定箇所 一覧.
2) 建設コンサルタンツ協会誌，ヨーロッパのカフェ文化，Vol.28，pp.17-18，2020.
3) 辻寛太，岡井有佳：パリ市の道路活用制度に関する研究－Règlement des Étalages et des Terrasses を対象にしてー，第 20 回関西支部研究発表会講演概要集，Vol.20，pp.5-8，2022.
4) Ville de Paris，Etalages et terrasses autorisés à Paris，https://capgeo.sig.paris.fr/Apps/EtalagesTerrasses/.
5) ヴァンソン藤井由実：フランスのウォーカブルシティ　歩きたくなる都市のデザイン，pp.35-46，学芸出版社，2023.
6) Forbes Japan，パリで電動キックボードのレンタルが終了，住民投票の 9 割が禁止を支持，https://forbesjapan.com/articles/detail/65820.

(Received July 1, 2022)
(Accepted November 1, 2022)

A Study on the Development of Road Space Utilization in Japan from the Perspective of the Paris Terrace Ordinance

Tomoya KAWAI, Fumi TAKAHASHI, Ryuichi Oikawa and Takashi NAKAJIMA