

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

(1) 研究の背景と目的

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たおり、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^{注1)}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(図1)、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によ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。

(2) 関連する研究分野とその動向

このような研究課題に対して、これまで日本でのオープンカフェに関する研究は多く行われている。

アンケートによる「居心地のよさ」の評価や、テラス席と室内席を比較し評価を行うことによりオープンカフェの魅力进行分析した研究²⁾や、オープンカフェが都市

*キーワードズ：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

埼玉県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

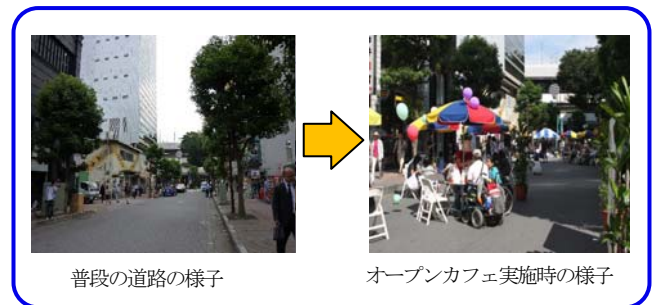


図1 オープンカフェ実施前と実施中の様子

の景観にどのような影響を及ぼすのか分析を行った研究³⁾、またオープンカフェの利用状況に応じて通行する人に与える影響を分析した研究⁴⁾などが行われている。

(3) 本研究の位置づけ

以上に述べたように、オープンカフェに関連する研究が今日まで進められてきた。しかしその多くが、オープンカフェの魅力に関するものやオープンカフェが都市や人に与える影響について検証する内容となっている。日本では、オープンカフェの実施に対して法律に明確な言及はされておらず、また人々の意識にもオープンカフェというものが十分に根付いていないといった問題が挙げられるため、継続的な実施にあたっては多くの課題があると言えるが、そういった日本におけるオープンカフェの実現可能性という観点からの研究はほとんどされていない。

よって本研究は、日本の道路空間におけるオープンカフェの継続実施に関して、その実現可能性について検討するための基礎的研究と位置づける。

(4) 研究方法

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。さらに、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。

2. オープンカフェの実施に向けての法律への対応

(1) 日本における既存事例の整理

ヨーロッパでは屋外に椅子を持ち出して座ることはほとんど当然のことであり、季節のいい時期にはお客に屋外の空間を提供できればレストランやカフェは成功しないと考えられている⁵⁾。日本では、古くから花見や茶店など屋外で飲食するという伝統はあるものの、道路などの公共空間を利用するための制度が整っていないためオープンカフェの実施事例は少ない。しかし「憩い・賑わいの場」として歩行空間を活性化させるためにオープンカフェという手法は非常に有効であり、また必要であると考えられる。

そこで本研究では、過去に全国各地で行われたオープンカフェのうち、現在も継続的に実施されている事例、現在は実施されていない事例について調査し、その背景や経緯を以下にまとめる。

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。これが好評を博して、翌 1999 年から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り⁶⁾ 現在も継続実施中である。

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⁶⁾。現在も継続実施中である。

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～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⁶⁾。

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

d) 広島平和大通りオープンカフェ

広島平和大通りでは、1998 年度から実験的にオープンカフェの実施を開始し、1999 年以降は民間事業者を入れた観光事業として実施され、大いに盛り上がりを見せたが、周囲の飲食店からの苦情や警察の理解が得られなかったことなどを理由に 2001 年に終了した。

表 4 広島平和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
1998	平和大通り 有効活用 実行委員会	8月～9月	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	市民の意向を探ることを目的として実験的に開始
1999 2000 2001	平和大通り 有効活用 実行委員会	8月～9月	道路使用許可 道路占用許可 飲食店営業許可	民間事業者を入れた観光事業として実施

(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通行以外の目的で道路を利用する場合には「道路占用許可」「道路使用許可」の両方が必要となる。また、道路空間における店舗の営利的な行為などは両法律で禁止されており、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。

以上の事項と日本における限られた実施事例から、道路空間でのオープンカフェの実施には「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・地元で構成）」が必要となり、この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形態が日本の法制度に対して対応するために最低限必要であると言える。

しかし、実行委員会を発足すれば必ずオープンカフェを継続実施できるとは言えず、まず実験的に実施した上で、利用者の評価や交通への影響度合いを上回る公共性を示すといった条件が整うことによって、継続的な実施へと移行することが可能と推察される。

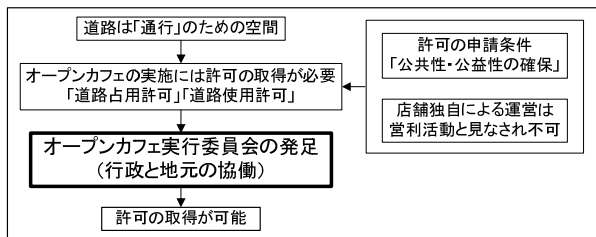


図 2 オープンカフェ実施に向けた体制づくり

3. 社会実験における意識及び利用実態分析

本研究では、日本の道路空間でオープンカフェを実施する際に、実施時期や実施頻度、実施形式といった、より多くの利用者を見込める最適な実施方法について検討するため、2008 年度に行われたオープンカフェ社会実験において調査・分析を行い、さらに 2009 年度に実施された社会実験においては、2008 年度の分析結果から抽出された課題をもとに更なる方策を見出すため、調査・分析を行った。

(1) 2008年度実験概要

2008 年度には 2 つの地域で実施された社会実験に参加し、実験時の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、アンケート調査及び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、大宮駅西口周辺の道路（車・歩行者通行可）を歩行者天国化（歩行者のみ通行可）し、そこにテーブル 20 脚を設置してオープンカフェ空間を創出した。

その際、人々のオープンカフェに対する意識を検証するため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 3 テーブル配置図（大宮駅西口地区）

表 5 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（規制時間内は歩行者のみ通行可）を実施した。

本研究では、「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 4 テーブル配置図（静岡紺屋町名店街）

表 6 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と利用者数

オープンカフェの評価に関して、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 5)。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」という肯定的な回答が得られた(図 6)。以上の結果から、大宮ではオープンカフェの実施に対する評価は全体としてよく、賑わいの創出にもつながったと考えられる。

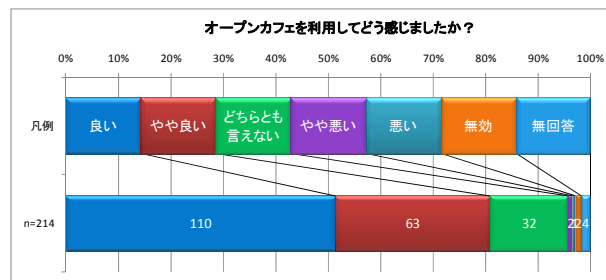


図 5 オープンカフェの評価（大宮）

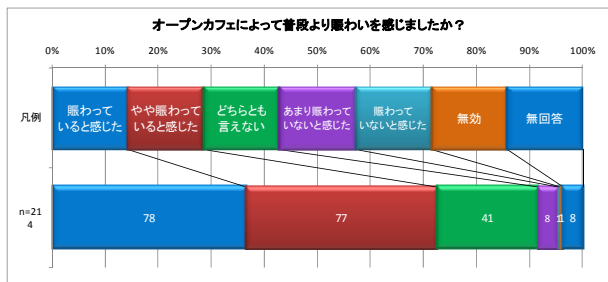


図 6 オープンカフェによる賑わい創出の評価 (大宮)

b) 実施に向けた基本的方策

希望実施頻度に対する意識として、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、休日または月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7)。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(天候・気温等)が類似している平日と休日1日ずつで比較した結果、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8)。以上の結果から、大宮では実施への第一歩としてオープンカフェを休日または月1回の実施から始めることが望ましいと考えられる。

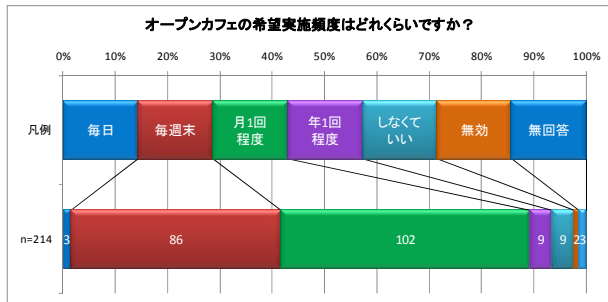


図 7 オープンカフェの希望実施頻度 (大宮)

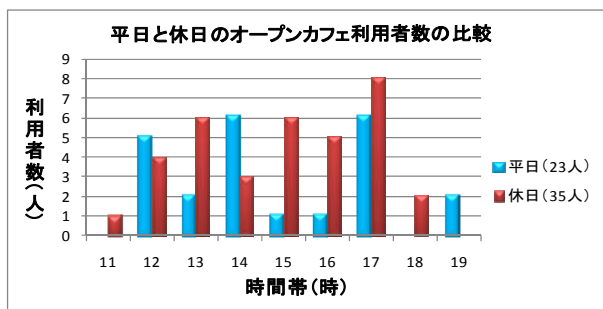


図 8 平日と休日の利用者数の比較 (静岡)

また、静岡ビデオ分析から、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、また利用者数も多くなっている傾向が読み取れる(図9)。利用滞在時間が長いということは、利用者にとってそれだけ居心地が良い空間であったと考えられるため、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もし10月に行われた場合、利用者はより増加していたと予想される。

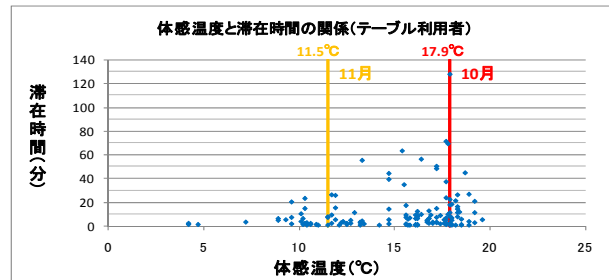


図 9 体感温度と滞在時間の関係 (静岡)

c) 実施の内容に関する具体的方策

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7)。

表 7 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10)。この結果から、大宮では沿道店舗が協力しながら屋外販売などを行ってオープンカフェを実施する形式が、多くの歩行者がオープンカフェを利用しやすい環境を作り出すのに最もふさわしいと考えられる。

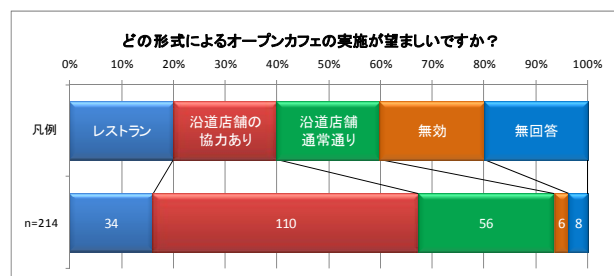


図 10 オープンカフェの希望実施形式 (大宮)

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。その結果、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(図11)、それぞれの全利用者数に対するテーブルとベンチの単独利用者数について比率の差

の検定を行った結果、ベンチの単独利用率はテーブルのそれより大きく有意な差が見られた（ P 値=0.000）。このことから、静岡では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、またこれに関して、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。

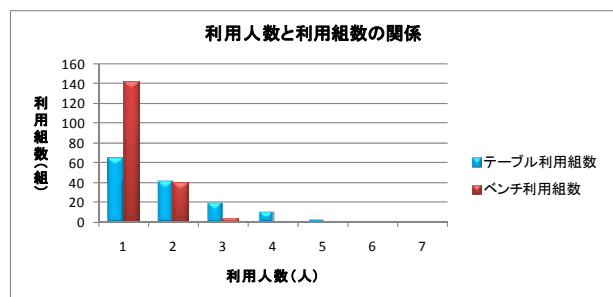


図 11 テーブル・ベンチの利用人数（静岡）

（3）抽出される課題

2008 年度大宮西口地区社会実験における意識分析結果から、オープンカフェの実施形式は沿道店舗の協力を得た形態が最も好ましいという結論が得られた。さらに本研究では、法律面の対応策としても行政と地元の協働によるオープンカフェ実行委員会の発足が必要という知見を得ている。

以上から、オープンカフェの継続実施には地元沿道店舗の協力が必要不可欠という認識を得た。しかしながら、沿道店舗にとっては通常の営業とは別にオープンカフェの実施に協力するため、イベント等の 1 日限りの協力は可能であっても、定期的となれば自身の成果があげられなければ協力は難しいというのが本音であると考えられる。よって、沿道店舗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課題としてあげられるため、この方策について今後検討が必要となる。

（4）2009 年度実験概要

このような課題に対して本研究では、沿道店舗の中で飲食店に着目し、2009 年度オープンカフェ実験実施時、空間内に飲食沿道店舗が運営する仮設店舗（これを出店(でみせ)と定義する）を設置し、その利用状況を調査・分析することで店舗にとって利益が出るかどうか検討を行った。

実験対象地区は、2008 年度と同様に大宮西口地区を選定し、カーフリーデー2009 の一環として、道路（車・歩行者通行可）を歩行者天国化（歩行者のみ通行可）し、そこにテーブル 20 脚を設置してオープンカフェ空間を創出し、同時にオープンカフェ空間内に出店を設置した。

なお、テーブルの配置に関して 2008 年度実験時と一

部異なるが、これは 2008 年度実験時にテーブル利用者は見られたものの 2009 年度実験時では出店からの距離感を考慮した上で配置変更を行ったものであり、この変更がテーブル利用者数の変化に及ぼす影響はほとんどないと考えられる。また、出店の設置は 2008 年度実験時には実施していない。

ここで、本実験のテーマである沿道店舗の協力については、事前到大宮西口地区の実験道路に面する全店舗に直接伺って協力依頼を行った。しかし、飲食チェーン店については、屋外販売では衛生面や商品を提供する際の品質管理などが問題となるため、注文を受けた商品を店舗内で調理してから屋外に運び販売することになるが、普段の営業とは別に人件費がかかるため支店舗が独自に判断できないという理由から協力は不可能であるという回答を得た。さらに地元の飲食店についても、採算が採れないという理由や、店舗が 2 階に位置しているため調理した商品を毎度 1 階へ運ぶためのコストがかかるという問題から、協力が難しいといった店舗が大半を占めた。そのような状況下、協力を快諾する店舗が最終的に見つかったことで、1 日限りの実施としてオープンカフェ空間に出店を設置し飲食物の販売を行うことに成功した。

なお、ここでの出店による販売行為は行政との協働による実施のため、公共性・公益性が保たれた中での販売と言える。

その際に、出店の利用状況や効果を検証するため、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：250 部）。



図 12 テーブル・出店配置図（大宮西口地区）

表 8 出店の販売内容

	販売内容
店舗①	唐揚げ、揚げそば、ビール
店舗②	駅弁、お菓子、ビール
店舗③	ロコモコ丼、かき氷、白玉ぜんざい

（5）意識分析の結果

a) オープンカフェの利用者による出店の利用状況
オープンカフェの利用者のうち、テーブルで飲食し

た人は 80%を占めた(図 13)。また、テーブル飲食者のうち、飲食物を出店で購入したと回答した人は 60%近くにも及ぶという結果が得られた(図 14)。これにより、大宮ではオープンカフェ利用者による出店での飲食物の購入数はある程度見込めることが明らかになり、沿道店舗にとって利益を計算出来る可能性が十分にあると考えられる。

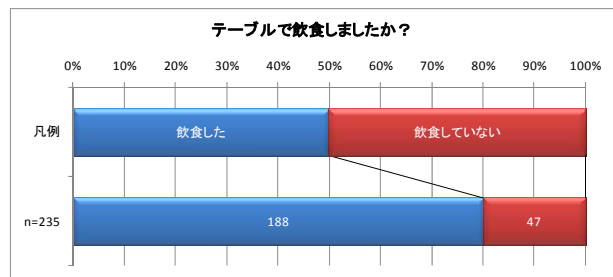


図 13 オープンカフェ利用者の飲食の実態

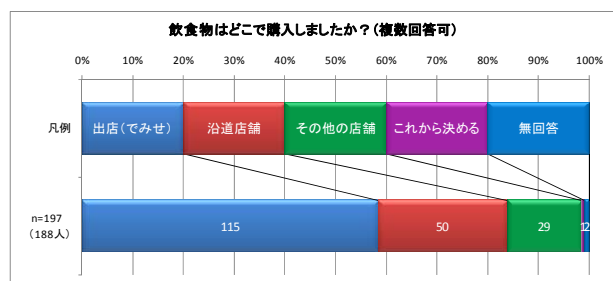


図 14 テーブル飲食者による飲食物の購入先

b) 出店がオープンカフェの利用者に及ぼす効果

2008 年度実験と比較して、アンケート回答者によるテーブル利用者数は大きく増加したと言える(図 15・図 16)。また、テーブルでの飲食率も増加(比率の差の検定を行った結果 P 値=0.000 で有意な差)しているため、テーブル利用者数とテーブルで飲食する人の割合は出店によって大きく向上したと考えられる(図 13・図 17)。さらに、時間帯別の利用を見ても、飲食沿道店舗やその他の飲食店舗の利用者数が 12 時をピークに 13 時以降減少傾向となっているのに対し、出店の利用者数は 12 時にピークが来ているものの 13 時以降増加傾向となっていることがわかる(図 18)。これは、出店のひとつの特徴である「気軽に利用できる」が表れた結果と考えられる。

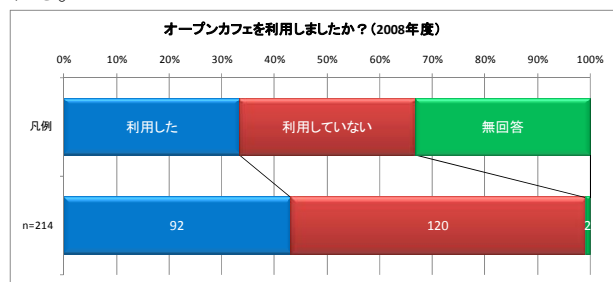


図 15 オープンカフェの利用状況(2008)

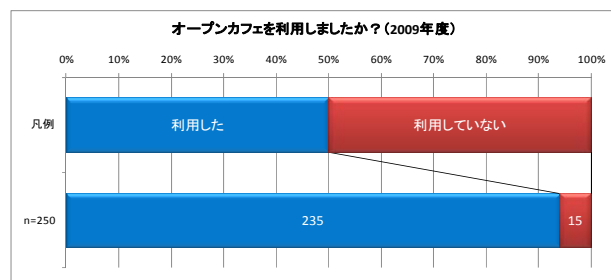


図 16 オープンカフェの利用状況(2009)

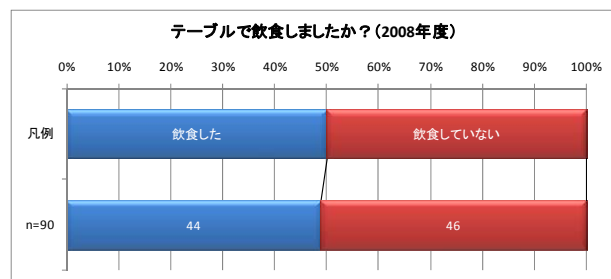


図 17 オープンカフェ利用者の飲食の実態(2008)

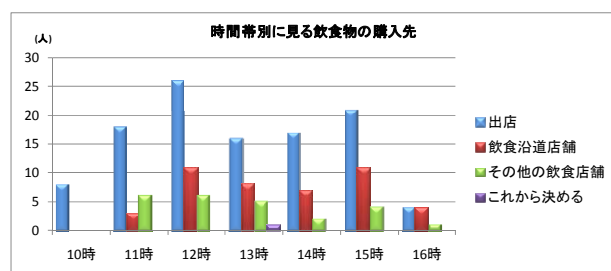


図 18 時間帯別に見る飲食物の購入先

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への対応と歩行者のオープンカフェ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、日本の過去の事例から、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、オープンカフェの実施は評価されるものであり、多くの利用者による賑わいの創出に有効であると確認できた。また、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、利用者が増加した滞在時間も長くなる傾向が見られ、賑わいの創出につながるという結論が得られた。さらに実施内容について、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、飲食沿道店舗による出店は利用者も多く、テーブル利用者数を促進さ

れる効果もある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。

実施に向けた更なる課題として以下があげられる。

本研究では、飲食沿道店舗の協力のもと 1 日限りで出店を運営したが、毎週末や月 1 回での利用状況においても検証が必要と考えられる。また、飲食店以外の沿道店舗による協力の可能性についても検討していく必要がある。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。

脚注

注1) 日本では、営業の意味合いを含まず単なる休憩施設として道路上に設置されたテーブルや椅子などのことをオープンカフェと呼ぶことが多く、本研究においてもそのようなテーブル・椅子の設置をオープンカフェと定義する。

謝辞

本研究におけるさまざまな分析に用いたデータは、「さいたまカーフリーデー2008」「さいたまカーフリーデー2009」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おり、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。関係の皆様に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.
- 2) 原田昇, 木下真紀子: オープンカフェの魅力に関する研究, 交通工学Vol.39, No.6, pp.45-50, 2004.
- 3) 川淵俊太郎, 福田由美子: 都市におけるオープンカフェの実態と空間特性に関する研究—広島市における考察, 学術講演梗概集F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題2005, pp.513-514, 2005.
- 4) 小林茂雄, 津田智史: オープンカフェの利用状況による歩行者の注視行動の変化, 日本建築学会計画系論文集, pp.87-92, 2008.
- 5) 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.
- 6) (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.

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*

岡田直也**・久保田尚***

本研究では、歩行空間を活性化させるために有効な手段であるオープンカフェについて、その実現可能性を検証するため、法制度への対応策を見出すとともに、日本の道路空間におけるオープンカフェの継続的实施に向けた方策について検討を行った。結果として、法制度に対しては、行政と地元の協働によるオープンカフェ実行委員会を発足することにより許可の取得が可能であるということが明らかになった。また、実施手法に関しては、暖かい季節に休日または月 1 回の実施が望ましく、沿道店舗の協力体制を整えた上で飲食店舗による屋外販売を行うこと、またテーブルと同時にベンチの設置が有効であるという結論が得られた。

Feasibility study of open cafe to create comfortable walking space*

By Naoya OKADA**・Hisashi KUBOTA***

In this Paper, the authors verified the feasibility of the open cafe in Japan which was effective means to activate walking space. In conclusion, in terms of possible countermeasures against laws, the authors found that permission is acquirable if an open cafe executive committee is launched. And the result was obtained that implementation of warmer season and of only a holiday or once a month was desirable. Furthermore, it became clear that it was effective to gain the cooperation of the roadside stores and get them to sell food and to set the benches.
