

## 常設的オープンカフェの展開と継続実施条件に関する研究

—全国の常設的オープンカフェ事業7事例を対象に—

### A STUDY ON THE ENFORCEMENT OF OPEN-CAFÉ IN PUBLIC SPACE AND FACTORS TO CONTINUE -A CASE STUDY OF THE 7 CITIES IN JAPAN-

都市計画分野 山本琢人

オープンカフェによって公共空間を利活用する取り組みは近年急速に進みつつある。本研究は、今後さらに拡大が予想されるオープンカフェ事業の展開を把握し、事業の継続実施条件を明らかにするものである。本研究では、全国の常設的オープンカフェ7都市事例を対象にオープンカフェの空間特性、事業の運営体制について調査を行い、事業に関わる主体の視点から分析を行った結果、オープンカフェの入念な配置計画、維持管理規制を緩和することの必要性が明らかになった。

Efforts to utilization of public space by the open café is spreading rapidly in recent years. This study is to indicate development of the open café projects which is expected to further expand in the future, and clarify that factors to continue. This study investigates into spatial characteristics and management systems of permanent open-café in 7 cities, furthermore analyzed that from perspective of each subjects. So it clarified the need to alleviate the maintenance regulations of the road and carefully plan the place of open-café.

#### 1. はじめに

##### 1-1. 研究背景と問題意識

都市の魅力創出として公共空間の有効な利活用を目指す動きは、世界各地で見られる現象である。公共空間の整備によって都市の魅力が格段に向上した結果、都市の中には多くのオープンカフェが出現している<sup>1)</sup>。

オープンカフェは公共空間の利活用を進める手法の一つとして注目されている。日本ではオープンカフェの取り組みが1996年の広島市平和大通りで初のオープンカフェ事業として実施され、道路上の利活用に関する規制は徐々に緩和されていることから、公共空間の活用は以前に比べ容易になり、取り組みとしても前進しつつある。現在では、全国の9都市で常設的にオープンカフェが設置されている。

2000年代はオープンカフェ社会実験の10年間だといえるが、今後は事業の継続をどう実現していくか、ということが問われている。これまでの社会実験を事例とした研究では、運営体制の確立、事業の採算性を確保することなどが事業実施のための主な課題として挙げられてきた。そんな中現在、運営体制の確立は法整備も整いつつあることから、大きく克服されている。一方、事業の採算性については、まだ不透明な部分も

ある。事業継続を可能にするためには、店舗事業者(以下、事業者)の採算性を確保することが不可欠であり、事業者にとってオープンカフェを継続できる体制を整えることが大切である。その反面、公共空間を活用して行われる事業であることから、行政としての公的役割も果たす必要がある。公的な役割を把握するためには、オープンカフェが周辺の地域とどう関係しているかを分析することも重要な視点である。オープンカフェを取り巻く環境は各都市によって多岐にわたり、また、行政と店舗者のニーズを満たすことが継続実施を実現するために重要である。

##### 1-2. 研究の目的

本研究は常設的オープンカフェ事業7都市事例を対象に、その概要を把握し常設的オープンカフェの特徴を明らかにする。更に、各事例の空間的条件と運営体制を行政と事業者の視点から分析することにより、常設的オープンカフェの継続実施条件を明らかにする。以上から、都市政策としてのオープンカフェ事業を有効的に促進するための知見を得ることを目的とする。

##### 1-3. 関連する既往研究と本研究の位置づけ

これまでオープンカフェ社会実験を取り扱った研究は数多くなされてきた。広島京橋川地区を事例とし

た藤本ら<sup>2)</sup>の研究や名古屋の久屋大通を事例とした井澤ら<sup>3)</sup>の研究がある。

本研究では常設的オープンカフェ事例を取り扱い、オープンカフェと周辺地域の関係について考察を進め、行政と事業者の視点から分析を行う点に特徴がある。

#### 1-4. 用語の定義

本研究で用いる用語を以下の通りに定義する。

- ・オープンカフェ：屋外空間においてテーブル・イス等を設置し食事・休憩が行える空間、及びそれを管理する店舗のことをオープンカフェと定義する。
- ・常設的：通年または通年のうち屋外利用に適さない期間を除いた期間において、オープンカフェの設置を許可されている状態のことを常設的と定義する。

#### 1-5. 研究の方法・枠組み

本研究は、道路空間を利用した常設的オープンカフェ事業に着目する。また、道路空間のオープンカフェと道路空間以外のオープンカフェにおいて、その特徴等比較を行うため、河川空間を利用したオープンカフェ事業の1事例も取り扱う。事例の選定は、事業開始から1年以上を経過している事例を対象とした。事業概要を把握する際に、1年以上を経過していることでより正確な状況を調査できると考えたためである。

よって本研究は、現在事業を展開している全国事例のうち、道路空間を活用した6事例(新宿区、大阪市、高崎市、札幌市、横浜市、名古屋市)と河川空間を活用した1事例(広島市)の計7事例を対象とした。

研究の方法を図1に示す。研究の対象7事例に対して、その概要と運営体制を把握するために、ヒアリング調査及び資料調査を実施した<sup>注1)</sup>。ヒアリング調査は各都市自治体もしくは運営主体を対象に、H26年10月からH27年1月までの期間に各都市を訪問し行い、その際同時に現地の街路利用実態について確認調査を行った。資料調査では、各都市の自治体ホームページと既往文献よりデータの収集を行った。

#### 1-6. オープンカフェと法整備に関する経緯

日本におけるオープンカフェの取り組みと法整備に関する経緯について、表1に示す。日本では、2000年代から急速に道路を活用したオープンカフェ社会実験が行われ、2001年から2005年までの5年間では、道路の社会実験(国土交通省)によって特に多くの実験が行われた。この期間の実験結果から、さらなる道路利活用の進歩として、2011年都市再生特別措置法の一部改正により、道路占用許可の特例制度が創設された。これにより、新宿区、高崎市、大阪市、札幌市で道路占用許可の特例制度を活用した常設的オープンカフェ事業が開始された。2015年2月現在では、道路上を活用した常設的オープンカフェが7都市事例、河川空間を活用した2都市事例が存在している。

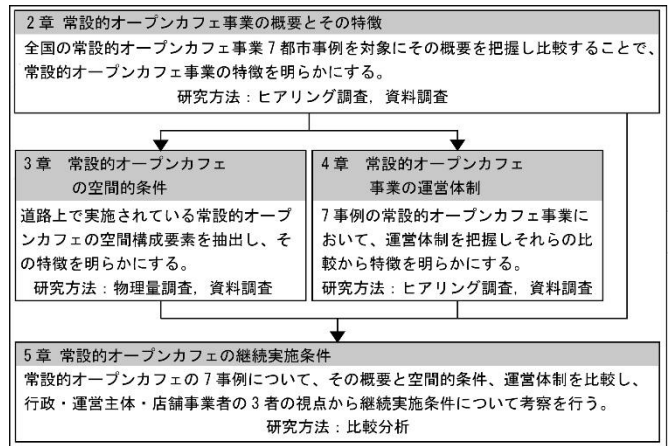


図1 研究のフロー

表1 オープンカフェとオープンカフェに関わる法整備の経緯

年	公共空間を活用した主なオープンカフェ事業の事例と公共空間活用に関する制度・通達等
H10	中心市街地活性化法 制定
H11	広島市「元安川地区」(初年度は2か月、翌年から4-11月の常設実施) 道路の社会実験開始(国土交通省)
H12	名古屋市「久屋大通」(2日間) 広島市「京橋川地区・地先利用型」 初年度は2か月間 その後非営利事業として継続
H13	
H14	横浜市「日本大通り・パラソル&ギャラリー2002」 都市再生特別措置法
H16	広島市「京橋川地区・地先利用型」常設化 イベント等に伴う道路使用許可の取り扱いについて 都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置について まちづくり交付金制度創設(都市再生特別措置法より)
H17	広島市「京橋川地区・独立店舗型」常設型開業(10月) 地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取り扱いについて 道を使用した地域活動円滑化のためのガイドライン 民間事業者等による経済活動に伴う道路使用許可の取り扱いについて 河川敷地占用許可準則の一部改正
H18	横浜市「日本大通り」常設化 中心市街地活性化法 改正
H19	名古屋市久屋大通 常設化
H22	広島市「元安川地区」常設化
H23	河川敷地占用許可準則の一部改正(3月) 都市再生特別措置法の一部改正(10月) 「道路占用許可の特例制度創設」
H24	新宿区「モア4番街」(11月15日)
H25	高崎市「中心市街地地区」(4月6日) 大阪市「うめきた先行開発地区」(4月24日) 札幌市「駅前大通」(8月11日) 台東区「隅田公園」(10月7日)
H26	港区「虎の門ヒルズ」(6月11日)
H27.2	「常設的オープンカフェ事例」
現在	道路空間：7都市事例 河川空間：2都市事例

※公開空地(民有地)を活用した事例は、千代田区「丸の内仲通り」(H16年~)、横浜市「みなとみらい21地区」(H25年~)がある。

## 2. 常設的オープンカフェ事業の概要とその特徴

### 2-1. 事業の概要

常設的オープンカフェ事業7事例の概要を示す。オープンカフェに至る経緯から目的、今後の展開まではヒアリング・資料調査によって把握し(表2, 3)、オープンカフェ設置エリアと周辺エリアとの関係は、それぞれのエリア配置を作図することにより把握した(図2)。図2は各都市自治体ホームページより都市マスタープラン、まちづくり計画等で示されているエリア配置をトレースすることによって作成した。

### 2-2. 常設的オープンカフェ事業の特徴

オープンカフェの特徴は、次の4点から説明できる。

(1) オープンカフェ事業の位置づけ

事業の位置づけは次の4点で示すことができる。

①地区の賑わい・魅力を創出

これは従来同様であり、全事例に共通する。

②回遊軸として位置づけ：大阪、高崎、広島（京橋川）

3都市の事例では、まちの回遊性を向上させるために、滞留機能をもつオープンカフェを設置している。

③エリアマネジメントの一環：大阪、札幌

オープンカフェはエリアマネジメントの一環として地区の魅力を高め、公共空間の質の高い管理を実行するためのツールになっている。

④地区の治安向上：新宿、広島（京橋川）

新宿では不法駐輪・不法駐車対策としてオープンカフェが導入され、広島京橋川地区では、河岸緑地に女性の夜間通行量が増加する効果を生み出した。

表2 オープンカフェに至る経緯

オープンカフェに至る経緯	
大阪	①関西最後の一等地としての再開発事業の一角に計画された ②東西の賑わい軸が位置づけられ、東の阪急エリアと西の新梅田シティエリアを結ぶ地点に、歩道の賑わいづくりが計画の条件になった
新宿	①歌舞伎町の集客力に対して、モア街の求心力低下が懸念された ②地区の不法駐輪・駐輪が深刻な課題となり、その対策として食事施設の設置が考案された
高崎	①現市長がH23年5月に就任し、街中の再生、回遊性向上に向けた方策としてオープンカフェとコミュニティサイクルが考案された ②翌年の社会実験を経て、交通への影響を確認した後に実施
札幌	①札幌大通まちづくり株式会社が大通地区においてエリアマネジメントを展開していた ②札幌市が路面電車のループ化を大通地区において計画しており、路面電車導入後の賑わいある通りを形成するためにオープンカフェが考案された
横浜	①H14年「日本大通りパラソルカフェ&ギャラリー」を実施したところ、非常に好評で継続要望が高かった ②地区の魅力づくりとして、H14年に好評だったオープンカフェを実施することが考案された
名古屋	①名古屋は80年代後半から「デザイン都市」を目指しており、都市の魅力となる賑わいも重要な要素であるという認識から、道路空間等の利活用に対して積極的だった ②商工会では、再開発による都心活性化に向けて公民連携による街づくりを進めようとしていた ③これらを踏まえ2000年より、「歩行者休憩施設」としてオープンカフェを設置する社会実験が始まった
広島	①「水の都ひろしま」を実現するために「水の都ひろしま」構想がH15年に策定された ②「水の都ひろしま」構想において、京橋川地区は広島駅と八丁堀エリアを結ぶ地区として、元安川地区は平和記念公園エリアの更なる魅力創出に向けて、水辺の利活用が進められた

表3 オープンカフェ事業の概要と運営体制

2章	大阪	新宿	高崎	横浜	名古屋	広島	札幌
オープンカフェの目的	・一年を通じたにぎわい創出 ・うめきた地区周辺の回遊性向上	・モア街の魅力創出 ・不法駐輪・駐輪の対策	・街中の回遊性向上 ・都市景観向上	・日本大通りの魅力創出 ・良好な都市景観の形成	・道路空間の有効利用による魅力創出	・回遊性の向上、魅力向上(京橋川地区) ・中心地として更なる魅力の創出(元安川地区)	・歩行空間に滞留を生み出し一体的な賑わいを創出
オープンカフェ設置場所の位置づけ	・東西をつなぐ賑わい軸に設置	・不法駐輪に道路を占拠されないような配置	・東西をつなぐ回遊軸の中に配置	・H14年に拡張された歩道を有効的に活用	・歩道幅員が確保できる久屋大通	・シンボル地区としての水辺づくり(元安川地区) ・広島駅と中心地を結ぶ地点として魅力創出(京橋川地区)	・路面電車と合わせた歩行空間の賑わいづくり
事業実施のための整備	・区画整理事業の段階からオープンカフェが設置できるよう道路を広めに計画 ・グランフロント大阪TMO設立(H24年)	・店舗の陰からの飛び出しに備えてガードパイプの設置	・点字ブロックの迂回	—	—	・公開空地、通り抜け通路の整備・提供	・札幌大通まちづくり株式会社が計画
事業継続・オープンカフェ実施による課題	・防寒・防風対策	・オープンカフェ周辺のごみの放置	・防風対策 ・気候的対策(夏場の集客力)	・長く実施していると飽きてくる	・事業者の出店・営業意欲の低下 ・道路管理ルールを守らない店舗がある	・事業リスクが高い(独立店舗型)	・出店が継続して行われるための体制づくり
オープンカフェの効果	・賑わい創出と都市景観形成 ・外国人利用客が多い ・子連れ来客者には屋外が利用しやすい	・街の賑わい創出 ・地域との協働体制の確立	・地域の意見を出す場の創出 ・喫煙者、子連れなど新たな客層の獲得	・良好な景観形成に寄与 ・広告媒体効果 ・オープンカフェを利用した撮影料による収益	—	・利用者の少なかった水辺に賑わいの創出 ・観光スポットとして定着 ・環境改善	・地区の魅力向上 ・既存店舗の宣伝効果
今後の展開	・今後の継続は検討中 ・道路占用範囲をシンボル軸にも拡大することを協議中。マルシェ、キッチンカーなどの利用	・事業を継続するための協議を進めている	・事業を継続する方針 ・同エリアで新規1店舗出店予定	・日本大通り沿道で新規1店舗出店予定(H27年春)	・今後によっては中止も検討中	・京橋川で新規1店舗出店予定(H27年春) (2区画応募したが、1事業者のみの応募)	・路面電車ループ化が実現するまでは現状維持
4章							
運営主体	グランフロント大阪TMO	新宿駅前商店街振興組合	高崎まちなかオープンカフェ推進協議会	日本大通り活性化委員会	久屋大通オープンカフェ推進協議会	水の都ひろしま推進協議会	札幌大通まちづくり株式会社
組織の特徴	エリアマネジメント組織	民間主導	行政主導	民間主導	民間主導	行政主導	エリアマネジメント組織
道路占用料(円/㎡)	近傍公示価格×2.8%(ただし、現在は占用料の支払いなし)	近傍地価×2.4%×減免係数	固定資産税評価額×2.8%×[50%(市道部)]	1100(円/㎡・月)	2800円×20%=560	1090(河川占用料)	
減免措置	100%減免予定	赤字にならないよう減免係数を設定	市道部のみ50%減免	なし	80%減免	なし	
出店者負担額(円/㎡)	歩合制徴収のため非公開	売上げに関わるため非公開	253円	1864円	250円	京橋川:566円 元安川:657円	7317円
維持管理ルール	・日々の清掃は各店舗に委託 ・強風時はテラスの設置禁止	・オープンテラスの毎日の出し入れ(広島のみ河岸緑地の占用であるため、出し入れの必要なし) ・通行可能幅員を確保すること					
独自の清掃ルール	①日常警備員の配置。24時間体制で一日約6人の警備員が巡回 ②防犯カメラの設置	—	—	委員会として月一回定例の清掃を実施	—	週2回の清掃活動が義務付け	
景観形成に関する取り決め	グランフロント大阪街並み景観ガイドライン	—	—	パラソルの統一 日本大通りの景観に相応しいよう事前協議有	—	—	
食事提供ルール	店内同様のサービス	テイクアウト方式*	店内同様のサービス	店内同様のサービス	テイクアウト方式*	店内同様のサービス	
オープンテラスの位置づけ	店舗所有物	無料休憩施設	店舗所有物	店舗所有物	無料休憩施設	無料休憩施設	
気候的対策	霧の出る扇風機を使用(1店舗)	—	テラス利用者に対するキャンペーン、チケット配布(夏)	ひざ掛けを渡す アルテレーベは冬季は実施していない	—	ストーブを設置する店舗あり(冬)	
オープンカフェ実施期間	通年	通年	4月～11月	1店舗は4月～11月 1店舗は通年(1か月ごとに申請)	通年(1か月ごとに申請)	通年	通年(出店は可能だがH26年は4月～9月のみ応募あり)

\*テイクアウト方式：注文を取ることは原則禁止、メニュー等も置けない。名古屋の事例では、テラス席に飲食物を配達することも可能。  
※「—」は該当なしを示す。また、札幌はヒアリングを実施でなかったため不明な点を「/」で表記している。





図2 オープンカフェ設置エリアと周辺エリアとの関係

このように明確な位置づけが行われているのは、オープンカフェ事業の初期段階に行政主導で計画が進められているからである。常設的の道路占用を行うことは比較的容易にはなっているが、行政が主導しその計画の中でオープンカフェが実践されるというスキームに従来からの大きな変化は見られない。

### (2) 事業継続の課題

各事例についていくつかの事例で共通した課題として挙げられるのは、「気候的対策」である。天候によって客数が左右されることから、事業者にとって屋外での営業活動は大きなリスクがあると認識されている。

### (3) 今後の展開

表4より新規出店予定のある事例は、高崎、横浜、広島（京橋川）である。また事業を継続する方針を持って進めているのは、新宿区、高崎市、札幌市、横浜市、広島市であり、継続を検討しているのが大阪である。7つの事例の中では、名古屋が最も継続性が低い。

### (4) オープンカフェ設置エリアと周辺エリアとの関係

オープンカフェ設置エリアと周辺エリアとの関係を図2に示す。各エリアの特徴は次のように定義した。

- 「商業をはじめ業務ビルも立地」 → 複合エリア
- 「商業の集積」 → 商業集積エリア
- 「業務用途の集積」 → 業務エリア
- 「公共施設の集積」 → 公共施設エリア
- 「観光地」 → 観光地エリア

このエリア配置をもとに、設置エリアと周辺エリアとの関係を簡素化したモデルで示すことにより、オープンカフェ事業のパターンを類型化する。エリアの配置関係を簡易モデルで示したのちに（図4「設置エリアと周辺エリアとの関係」）、各都市で事業の目的を掛

表4 オープンカフェの事業モデル

事例都市	大阪	札幌 横浜 広島（元安川地区）	新宿	高崎 広島（京橋川地区）	名古屋
設置目的	2地区を結ぶ回遊軸に設置し当エリア内の回遊性も高める	・当地区の賑わいを創出するために設置	・地区の環境を改善するために設置	2地区を結ぶ回遊軸に設置	公共空間の有効活用
設置エリアと周辺エリアとの関係					
事業モデル	複数エリア回遊モデル	複数エリアモデル	隣接エリア回遊モデル	独立エリアモデル	

※凡例 ●：集客エリア（商業、業務、観光エリアを集客エリアとしている） ●：オープンカフェ設置エリア

け合わせると、7事例を4つの事業モデルに分類することができた（表4）。

事業モデルの作成はオープンカフェ設置エリアが集客エリアに属するか、属さないかで分類し、更に周辺に集客エリアがあるか、ないかで分類する。そこに事業目的の大きな要素として、回遊性の位置づけがあるか、ないかの違いが加えられる。最も多い事業パターンは、集客エリア+集客エリア隣接型に対して回遊軸を設定しないものである。また、集客エリア隣接型では、高崎と広島（京橋川）の両事例とも回遊軸を設定している。ここから、オープンカフェ設置エリアが集客エリアに属さない場合は、回遊軸として設定されやすいということが言える。

## 3. 常設的オープンカフェの空間的条件

### 3-1. 調査の概要

ここでは、道路空間を活用したオープンカフェ6事例を対象に空間的条件の分析を行う。空間的条件の評価指標は、既往研究<sup>4)</sup>を参考に、道路幅員、歩道幅員、オープンテラス設置場所、パラソル・柵等の器材、視

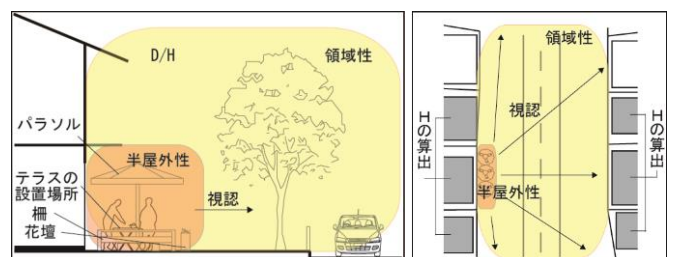


図3 空間的指標の範囲とHの算出



表5 オープンカフェの空間的条件

都市	パラソル	花壇	柵	オープンカフェ設置場所	歩道幅(m) (片側)	車道幅(m)	道路幅員(m)	D/H	視認領域距離		
									北(東)側(m)	南(西)側(m)	総延長距離(m)
大阪	○	×	×	地先	11	18(5車線)	40	0.22	193	79	272
新宿	○	×	×	歩道中心部	22	歩行者天国	22	0.63	11	105	116
高崎①(エルフリオ)	○	△	×	地先	6.3	8.4(2車線)	21	1.24	163	213	376
高崎②(ルームス)	○	(1店舗のみ設置)	×	地先	8	歩行者天国	8	0.47	120	36	156
横浜	○	×	×	車道側	13.5	9(2車線)	36	1.71	131	114	245
名古屋	○	×	○	車道側	10.5	11.2(3車線)	21.7	1.45	90	374	464
札幌	○	×	○	車道側	6.25	23.5(6車線・街路)	36	1.5	35	79	114

○:あり △:一部あり ×:なし

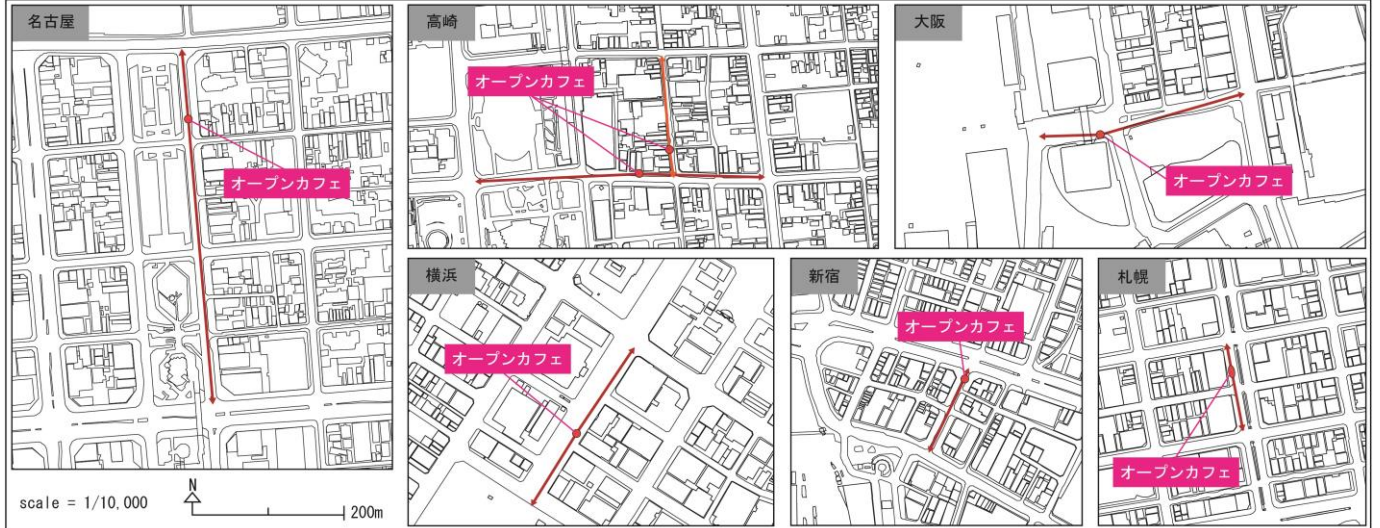


図4 6都市の視認領域距離

視認領域距離、D/Hの6項目を抽出した(図3)。

視認領域距離とは、オープンテラスから見通せる範囲を数値で表現したものであり、オープンカフェ設置場所から街路に沿って直線を伸ばし、視線の妨害となる構造物、若しくは幹線道路<sup>注2)</sup>の手前までを見通しのできる距離として算出する。また、D/Hはオープンカフェが設置されている建物の両側及びそれら正面の合計6件の建物高さの平均より算出した(図3右)<sup>注3)</sup>。更にこれらの指標を用いて本研究では、半屋外性と領域性の2つを定義し、それに基づき空間的条件の考察を行う。

### 3-2. 各都市事例の空間的条件

6都市7事例の空間的条件を調査した結果を表5、図4に示す。半屋外性について、各事例のパラソル・花壇・柵の有無、テラス設置場所を分類し、その特徴から事例別に順位付けを行うと、屋内性が高い事例は上から、高崎・大阪、名古屋・札幌、新宿・横浜であることが分かった。また領域性について、各事例の道路幅員、D/H、視認領域距離を算出し、それらの比較から事例別に順位付けを行うと、領域性の高い事例は上から、横浜・名古屋・高崎①、大阪・札幌、新宿・高崎②であることが分かった。

### 3-3. オープンカフェに適した空間的条件

ここでは、店舗者の視点よりオープンカフェに適した条件を考察する。店舗者にとってオープンカフェに適した条件とは、テラス席が快適であり、また集客を確保できるエリアに立地していることである。2章の周辺エリアとの関係、及び領域性において、オープン

カフェ設置エリアが集客エリアに立地している事例は大阪、新宿、札幌、横浜、広島(元安川)である。この中でさらに領域性が高い事例は、横浜のみである。よって、ほとんどの事例は店舗者にとってオープンカフェに適した空間的条件を有していないことがわかる。

## 4. 常設的オープンカフェ事業の運営体制

### 4-1. 運営体制の概要

常設的オープンカフェ事業の運営体制について、ヒアリング調査の結果より各項目の内容を表3に示す。これをもとに次の3点から運営体制をまとめる。

### 4-2. 運営体制の比較

7都市事例の運営体制を比較することで、事業の特徴を把握する。ここでは、運営主体と事業の採算性、維持管理のルールについて考察を進める。

#### (1) 運営主体

各都市運営主体の構成メンバーと事業開始の経緯より、運営主体の特徴は3つに分類できた(表6)。大阪、札幌は「エリアマネジメント組織」、新宿・横浜・名古屋は「民間主導」、高崎・広島は「行政主導」とした。

表6 運営主体の主な構成メンバー

運営主体	主な構成メンバー
グランフロント大阪TMO	開発事業者12社
新宿駅前商店街振興組合	地権者
高崎まちなかオープンカフェ推進協議会	高崎市、高崎商工会議所、商店街団体、店舗者
日本大通り活性化委員会	地元企業、店舗者、沿道地権者、中区、神奈川県
久屋大通オープンカフェ推進協議会	名古屋中央大通連合発展会、名古屋商工会議所、名古屋市民、民間事業者
水の都ひろしま推進協議会	国、広島県、広島市、市民、学識経験者
札幌大通まちづくり株式会社	民間団体

#### (2) 事業の採算性

事業の採算性に影響の大きいのは、道路占用料(河

川占用料)である。この計算方法は各都市の条例で定められており、概ね同じ計算方法が採用されている。一方、占用料の減免措置を行っている都市もあり、大阪では全額減免予定、新宿・高崎・名古屋では一部を減免している。また、出店者の負担額を計算した結果、もっとも高額な札幌の7317円(円/m<sup>2</sup>・月)から安価な名古屋の250円(円/m<sup>2</sup>・月)とその幅は広い。

### (3) 維持管理ルール

日常の維持管理ルールはどの事例も共通した取り決めがあり、日々の清掃、器材の毎日の出し入れ、通行幅員の確保等が要求される。ここで器材の毎日の出し入れを行う必要があることから、大規模な器材を設置することが不可能となり、2章で課題とされている気候的対策が効果的に実施できない。

## 5. 常設的オープンカフェの継続実施条件

### 5-1. 7都市事例の比較

常設的オープンカフェの継続実施条件を考察するために、事業の概要、空間的条件、運営体制を見てきた。これらの項目について、各事例でそれぞれ異なる項目と多くの事例で共通している項目があることが分かる。

### 5-2. 常設的オープンカフェの継続実施条件

多くの事例で共通した項目が見られるのは、オープンカフェの計画の際に、行政が計画の初期段階から関わっていることが要因としてあげられる。しかしその共通した項目は、事業者からみると営業上適さない条件もある。それは、オープンカフェの設置エリアと毎日の出し入れを必要とする維持管理ルールである。事業の継続実施条件は、店舗者の視点も取り入れたオープンカフェの配置計画と維持管理における毎日の出し入れの緩和である(図5)。

## 6. まとめ

本研究では、常設的オープンカフェ事業の概要とその特徴からオープンカフェの展開について把握し、空間的条件と運営体制の比較・考察から継続実施条件を明らかにした。

常設的オープンカフェの展開として、事業の位置づけが常設化の実現によって多様化していることが明らかになった。地区の賑わい創出に加えて、周辺地域の回遊性向上を図る事例(大阪、高崎、広島(京橋川地区))、エリアマネジメントの一環として実施されている事例(大阪、札幌)、地区の治安向上(新宿、広島(京橋川地区))を期待する事例などがある。また多くの事例に共通する課題としては、気候的対策があげられた。

そして、事業の概要と空間的条件、運営体制の比較によって常設的オープンカフェ事業の継続実施条件として、オープンカフェの綿密な配置計画と維持管理ル

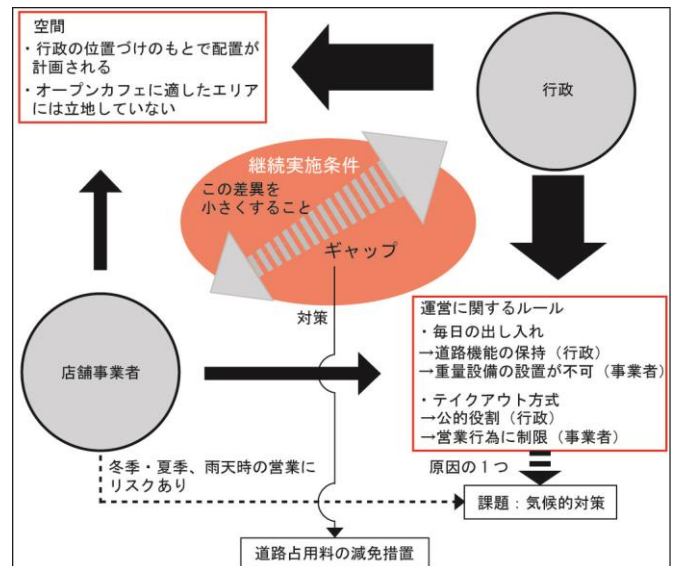


図5 常設的オープンカフェの継続実施条件

ールの緩和措置の必要性が明らかになった。今後さらに多くの都市でオープンカフェ事業が実践される場合、事業者の採算性が担保される体制づくりがより一層重要になるであろう。

本研究は、オープンカフェの諸条件を行政、事業者の視点から考察を進めた。今後は事業者の意識をより詳細に把握するためのヒアリング調査を行うことがより発展的な知見を得るために必要であろう。これは今後の研究課題である。

### 補注

注1) ヒアリング調査の対象を表7に示す。

表7 ヒアリング調査の対象

都市	ヒアリング調査の対象	日程
大阪市	一般社団法人グランフロント大阪TMO	H26年10月24日(金)
	大阪市都市整備局企画振興部うめきた整備担当	H26年11月20日(木)
新宿区	新宿区みどり土木部交通対策課	H26年11月27日(木)
高崎市	高崎市商工観光部産業政策課	H26年10月27日(月)
札幌市	札幌大通まちづくり株式会社	都合によりメールにて実施
横浜市	日本大通り活性化委員会	H26年11月7日(金)
	横浜市都市整備局企画部都市デザイン室	H26年11月7日(金)
名古屋市	名古屋市緑政土木局路政道路利用課	H26年10月29日(水)
	久屋大通オープンカフェ推進協議会	H27年1月15日(木)
広島市	広島市経済観光局観光政策部観光ビジネス担当	H26年11月6日(木)

注2) 片側2車線以上の道路を幹線道路とした。

注3) 建物高さは階高を算出した後に、1階を3.5mとして計算した。

### 参考文献

- 1) City of Melbourne and Gehl Architects (2004): 「Place for People, Melbourne」, City of Melbourne
- 2) 藤本和男, 嘉名光市, 赤崎弘平 (2008): 「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」, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 43-3, pp. 619-624
- 3) 井澤知且, 浦山益郎, 清水奈緒 (2004): 「道路空間(歩道)の地域共同管理の可能性に関する研究-公共空間の公共一元管理から地域共同管理・運営への移行に関する研究-」, 日本建築学会計画系論文集, 第576号, pp. 109-116
- 4) 秋山ら (2007): 「中心市街地活性化事業としてのオープンカフェの効果に関する調査・分析-国土交通省社会実験・オープンカフェ事業事例の分析を通して-」, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 141-142

## 討議

### 討議〔倉方先生〕

研究の方法について、どこが実際に賑わっているかが知りたいと思った。ルールを理論的に設定して行っている研究だと思う。やり方としては、賑わっているオープンカフェがどういう状況か、というのを調べるのが自然だと思う。たとえば半屋外性が高いとどちらがいいというのはわからない。賑わっているとどこから判断するというのではなく、客観的なところから判断するといった手法をとった理由は何か。また、領域性、半屋外性というのは、既往研究から賑わいが生まれるのはこういう時だ、というのが定義されているということか。

### 回答

賑わいの評価をここで行わなかったことについて、その調査の量の膨大さが一つ理由です。賑わいを評価するとすると、これまでではアンケート調査、通行量調査等が行われてきましたが、それを7事例にするには時間的制約から行うことができませんでした。また、もう一点、これまでの既往研究でオープンカフェ実施による賑わい評価から、オープンカフェを実施することで賑わいが生まれるということが実証されてきた。よって、本研究の事例では実施することによって、何らかの賑わいを創出されているという前提の下で行いました。

一方で、賑わいの評価は行われてきましたが、その要因についてはまでは十分な実証はされてきませんでした。領域性、半屋外性についてもその点は不十分な定義となっています。そういったまま分析を進めたところに不十分さが残ってしまいました。

領域性、半屋外性という定義の必要性がそもそもなかったかもしれません。空間的構成要素の抽出より比較を行い、現在の傾向を把握するまでがこの研究でできたことだと思います。

### 討議〔横山先生〕

オープンカフェは基本的にどこでもやった方がいいと思う。この研究はまちなかどこでもやっていいというスタンスではなくて、まちなかでしぼってやらないといけいない、という発想な気がする。その中でさっきの話と同じで領域性が快適性に影響を与えるみたいなほんとかよ、っていうことを言っていて、実はヨーロッパでは狭い路地にも存在している。逆にそういう場所をしばって優先順位をつけて誘導していくというアプローチはほんとに正しいのかというのが一つ。

二つ目は逆にここはオープンカフェをやっちゃい

けない、ということを決めてそれ以外は自由にやらせる、という方法はないのか。ということ。

最後に持続性の問題で、経営者の視点から問題は把握されているが、事業者側というか行政側から持続性の論理というのはどういう風に考えればいいのか？

### 回答

将来的にオープンカフェが狭い路地にも出現してどこでもできるようになればいいということは、まさに仰っていただいた通りです。本研究で優先順位をつけるという点について、オープンカフェに「適した」という用語を用いたのが誤りでした。本研究で述べなかったことは、領域性が高くオープンカフェ設置エリアが集客エリアに位置しているのは1事例のみだったということです。エリア配置と空間的条件のパターンに一定の偏りがあり、オープンカフェを形成する諸条件に制限がかかることが課題だと考えています。

また、「適した」という用語を用いてしまったのは、名古屋、広島の実例でオープンカフェの出店店舗（事業応募者）数が減少しているということがあるからです（これはプレゼンでは省いていました）。この2事例に共通しているのは、オープンカフェエリアが集客エリアに属していないことが一つあり、集客における市場を持たないエリアでオープンカフェを継続実施することには現段階では厳しい状況があるのではと考えました。

これからのオープンカフェの課題としては、店舗事業者からの意向によって公共空間を利用してオープンカフェができる、というスキームを確立することだと考えています。現在は、公共空間を活用したオープンカフェは自治体が主導となっていて、店舗事業者が道路上も活用したい、という発想自体がそもそもないと思っています。ですから、当面の課題として、今後オープンカフェが発展していくためには、店舗事業者の意向を尊重し営業行為に幅を広げ、持続性を担保し、店舗事業者からの意思によって公共空間を活用するという流れをつくることが重要であると考えます。

以上から、1つ目の回答です。本研究は優先順位を設けて誘導するというものではなく、オープンカフェの諸条件に対する選択肢の幅を広げるべきだ、ということ述べたいものです。

また、2つ目の回答です。将来的に望ましいのは、店舗事業者の意向からオープンカフェが街に出現することです。ですので、基本的にオープンカフェの禁止区域を設定するということは考えていません。地域状況によってそういう場合もあるかとは思いますが。店舗者の自由な意向を尊重するのが重要だと思います。

最後に3つ目です。行政側の持続性の論理としては、道路管理者として道路の適切な維持管理が担保される

こと、これが達成されることができれば、基本的に行政の事業に対する持続性は保たれると考えればよいと思います。道路の維持管理が適切であれば、行政側の道路維持管理コスト（たとえば放置自転車撤去作業が減ること）は減少しますし、占用料による収入も増加します。通行の阻害にならないようにすることや、道路の占用を最小限にすることなどは、常設的に実施するには慎重に協議されています。これらのルールを守ることさえできれば、行政としての持続性は担保されることが考えます。

#### 討議〔内田先生〕

ここでいうオープンカフェは特別の定義がする。今言ったことは話が逆で、行政側が主導でやっている事例だけをオープンカフェとして取り上げていて、その位置づけがどうかという話になっている。他にもオープンカフェはたくさんある。民地を利用したもの。オープン居酒屋。オープンたこ焼き。それらと違ってここには7事例だけを取り出してきている。だから2章の論がそもそも逆なのでは？賑わいたくてやっているのではなく、賑わい以外の目的があって賑わいもあればいいよね、みたいなものだけを選んでる気がする。

#### 回答

本研究は、公共空間の利活用に注目しています。公共空間の利活用が発展するためには、民間事業者からの意向で事業が進むことが重要だと考えます。民地内の利用であれば、民間事業者が進んで取り組んでいるのは明白であり、民地内でオープンカフェを実施することと公共空間でオープンカフェを実施することは、まったく事情が異なります。公共空間におけるオープンカフェの実態を調査するために本研究では全国の常設事例から7事例を抽出しました。