



もつと街を元気に

そしてもつと楽しく

もつと道路を身近に

そしてもつと魅力的に

札幌らしい道路みちづかいをめざして



展開編

第3章 楽しく魅力的な道路^{みち}づかいを目指して

- ・「さっぽろ都心交通計画」が目指していること 22
- ・今後の展開 24
- ・展開その1～海外の活用の経緯から 26
- ・展開その2～海外の条例、ルールから 28

「さつぽろ都心交通計画」の目標

人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出
経済の活性化に寄与する交通施策の推進

魅力的で活力ある都心を実現するためには、歩行者が安心安全に歩き集つことのできる空間づくりや、自動車交通に過度に依存しない交通手段の提供など、人や環境を重視した取り組みを展開し、あらゆる方々が快適と思える都心づくりを、交通面から進めていくことが必要です。

また、計画の施策展開によって創出された道路空間を、人々の多種多様な社会活動の場として活用していくことも必要です。

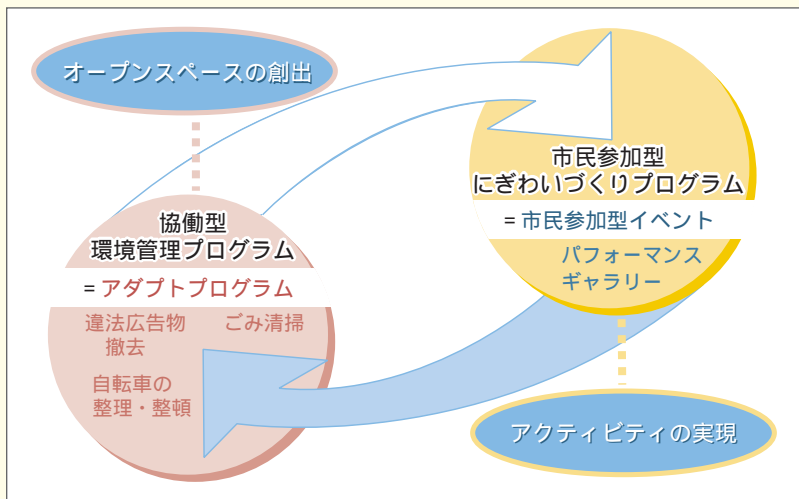
そしてそのためには、市民・NPO・企業・商店街・TMO・行政などが一体となって、道路空間の環境づくりや管理活用に取り組んでいくことが不可欠です。

そこで、都心交通計画では官民一体の協働の取り組みとして、次の3つの施策を展開することとしています。

①都心型アダプトプログラム
の展開

現在、ゴミの清掃やビラはがしなど、環境整備が中心となっているアダプトプログラム制度を、道路活用も含めた仕組みとして導入して、展開していきます。

都心型アダプトプログラムの展開



国内の道路づくり
あれこれ

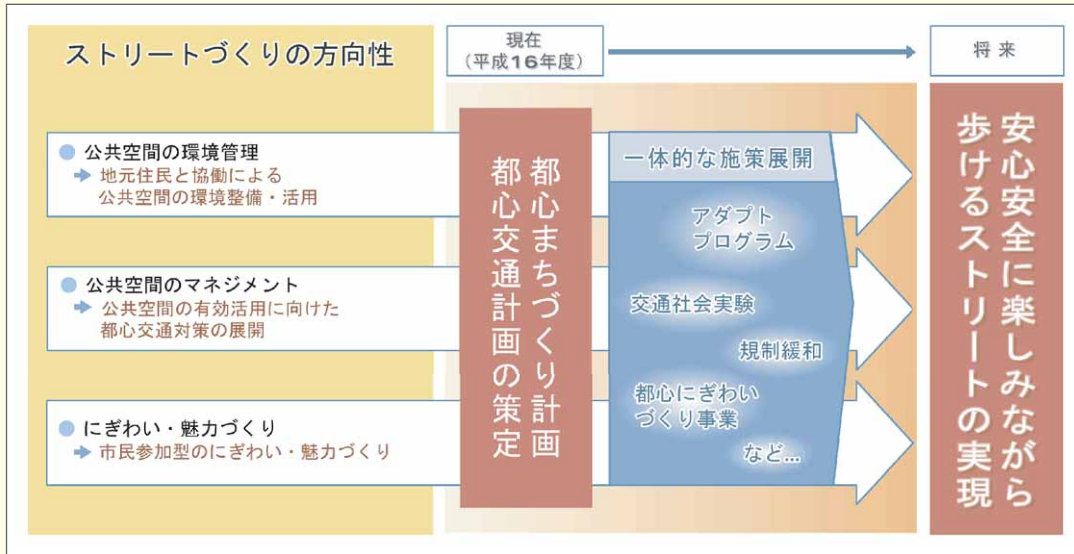
国内各都市でも、道路活用に対する取り組みが進んでいます。

福岡市でも札幌同様、官民の連携のもと、歩行者天国化やオープンカフェ、ストリートパフォーマンスなどを実施しています。

歩行者天国実施期間中、歩行者量が約1・5倍に増加し、アンケートでは、その約9割の方がまた利用したいと感じています。



安心して楽しく歩けるストリートづくりの展開



② 安心して楽しく歩ける
ストリートづくりの展開

都心の魅力をより高めるためには、アダプトプログラムの自転車整理などによって生まれる新たな公共空間をうまく活用し、人々の多様な活動をさらに高めていくことが必要です。

このため、今後は、札幌TMOなどのまちづくり組織と連携し、まちづくりと交通が一体で、安心して楽しく歩けるストリートづくりに向けた施策展開を進めます。

③ 交通教育などの推進

空間活用に向けた種々の施策展開を進め、その効果を広く波及させるためには、歩行者、自転車、自動車など各立場を理解したうえで交通マナーやルールに対する市民自らの意識転換が必要で

このため、子供から大人まで広く市民への交通教育を進めるとともに、社会実験などを積極的に展開し、交通マナーやルールを見直すための啓発活動に取り組みます。

このように、都心交通計画では、都心の魅力を高めるために、ふだんの道路の身づくり、身だしなみを整えながら、道路空間活用を積極的に推進していくこととしています

名古屋市久屋大通

名古屋市では、平成12年度から市の中心部である栄の久屋大通などでオープンカフェ（歩行者休憩施設）を開催しています。

オープンカフェの設置は、商工会議所及び地元事業者の協力を得て、名古屋市の管理及び撤収などは地元事業者が行うなど、福岡市同様、官民協働で取り組んでいます。



より積極的に道路活用を進める
ために

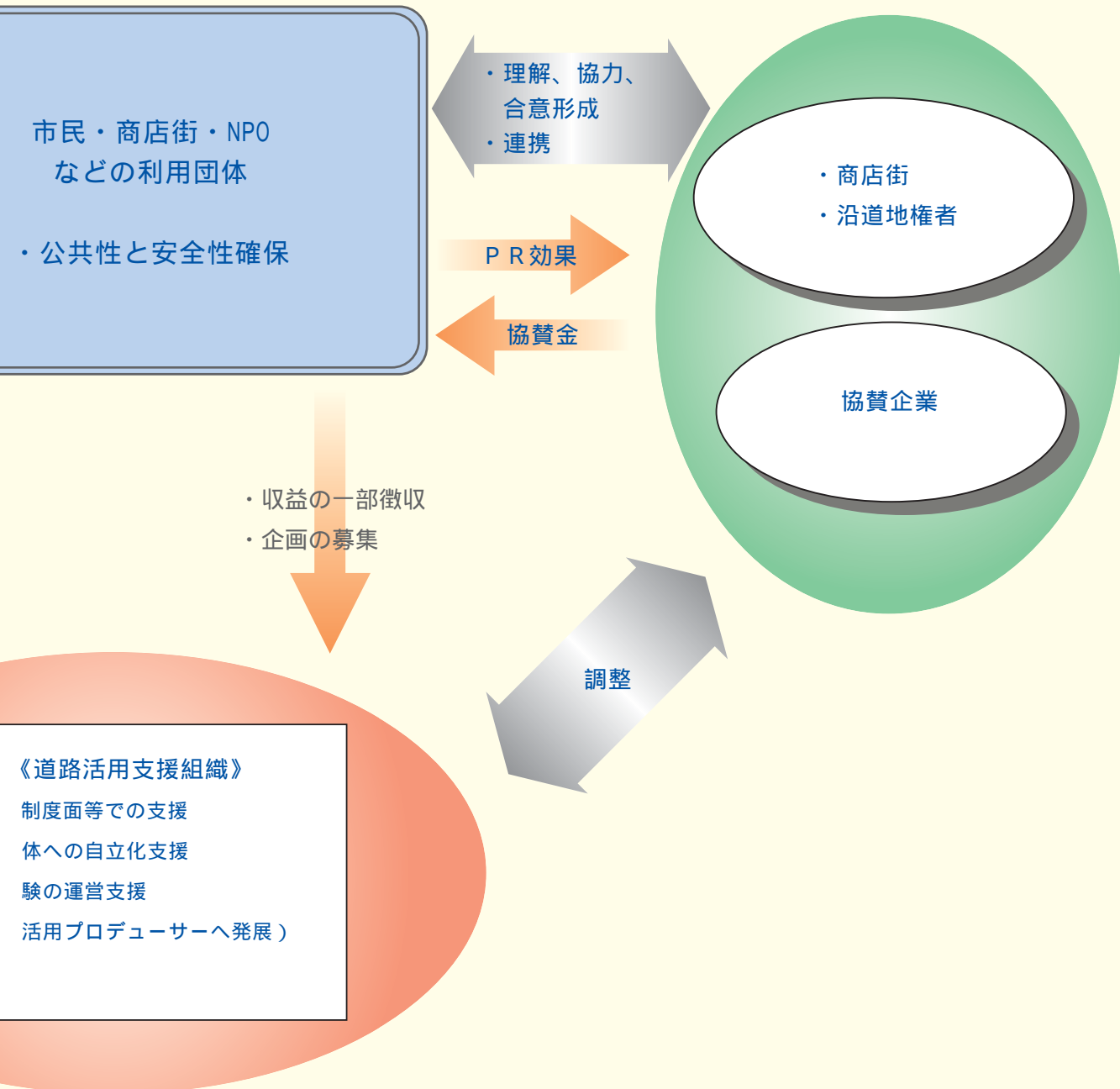
今後、道路活用をより積極的に進めるためには、市民、商業者、企業、行政がそれぞれの役割を担い、協働で取り組む必要があります。

そのためには、市民など利用者の役割、行政の役割をできるだけ明確にすることが求められます。そして市民と行政をつなぐ、支援組織のあり方についても検討する必要があります。

利用者の役割と視点

道路は公共のものであり、不特定多数の方が利用するとともに、その沿線には多くの方々が住んだり、商業活動を行っています。

このため、道路を活用する際には、市民の安全に留意するのはもちろん、居住者や商業者への配慮が欠かせません。また、開催後、設置物やゴミの片付けといった現状を回復させることも大切です。



さらに、活用の内容や質についても多くの方々から理解を得られるようなものであることが重要です。空間のしつらえにも気を配り、質の高い活用を展開していきましょう。

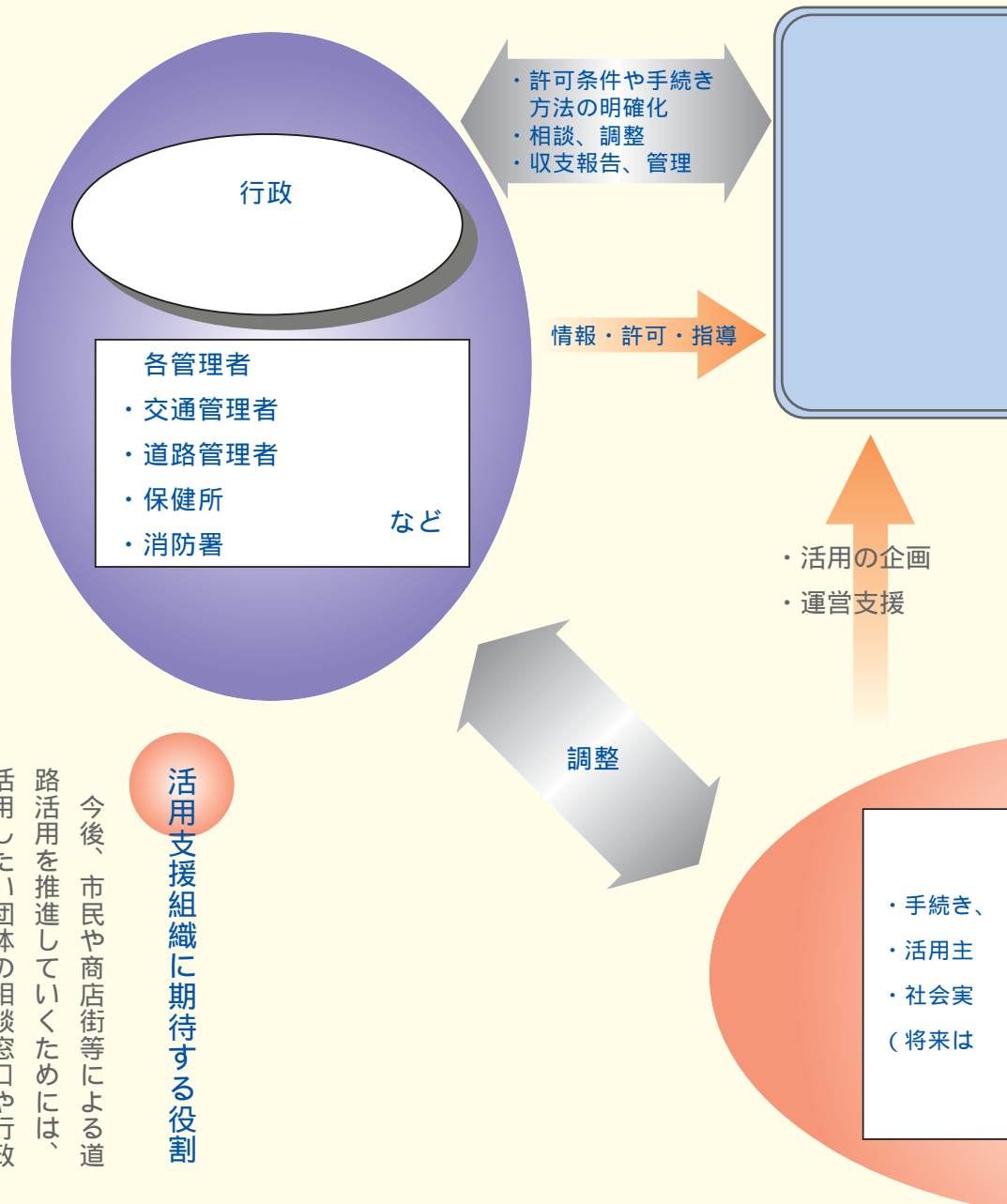
行政の役割と視点

利用者のための申請窓口の一本化など、市民の活動を制度面からバックアップできる体制づくりが重要です。

また、市民ニーズにあった規制緩和をより一層進めるなど、市民による道路活用がしやすくなるような環境づくり（区特区など 47ページ参照）に努めることも必要です。

利用者、行政がそれぞれの役割を果たし、支援組織がその機能を発揮することによって、活用は活発化していきます。

そしてそのためには、今後、管理や活用に関するルール、ガイドラインなどが求められます。



活用支援組織に期待する役割

今後、市民や商店街等による道路活用を推進していくためには、活用したい団体の相談窓口や行政との調整窓口となる活用支援組織の設置が考えられます。

支援組織は、行政や地元との各種調整や申請手続きの際のアドバイスのほか、市民参加の窓口機能、さらには、企画内容の調整や支援といった、活用の質を高める上で大きな役割を果たすことが期待されます。

道路活用によって都心の魅力と活力をアップさせるためには、市民や商業者の方々が道路活用をしやすい環境づくりが大切です。一方、道路という公共空間を利用する以上、公益性が確保されていること、そして、一定のルールやきまりを守って利用することが重要です。

この「環境づくり」と「公益性の確保とそ
のルール・きまり」の二点を制度等で明確化
していくことが、これから札幌で道路活用が
進んでいく上で必要となるでしょう。

オープンカフェの先進地であるパリやコペ
ンハーゲンなどでは、既にしっかりとした制
度が定められ、市民による道路活用が積極的
に展開されています。

ここでは、海外での道路の本格的な活用で
の経緯やルール、きまりについてご紹介しま
す。



コペンハーゲンのオープンカフェ



ポートランドのオープンカフェ

海外の道路活用の経緯

パリはまち中にオープンカフェが多く見られる都市で有名です。パリのオープンカフェは約百年の歴史があります。現在は、行政が公共空間の使用料金等利用のルールを作って、積極的に活用の活性化を図っており、その使用料は市の大きな財源となっています。

コペンハーゲンでは、道路にあふれた自動車対策として、都心道路の歩行者天国化とともにオープンカフェが始まりました。実施前には多くの議論がありましたが、今では市民や観光客に定着し、街の魅力となっています。そして、それ以来毎年、歩行者環境の改善や歩行空間の拡大が行われてきています。

サンフランシスコでは、かつて歩行環境整備の優先順位が低かったため美観や安全を損ね、来街者や買い物客を郊外に奪われていました。しかし、現在、その危機感から、オープンカフェは街路景観の重要な要素とされています。

また、ポートランドではトランジットモール（歩行者専用空間に路面電車やバスなどの



セントポールのオープンカフェ

公共交通機関を導入したものの整備からオープンカフェが導入され、市民の支持を得るとともに、安全面でも役立つています。

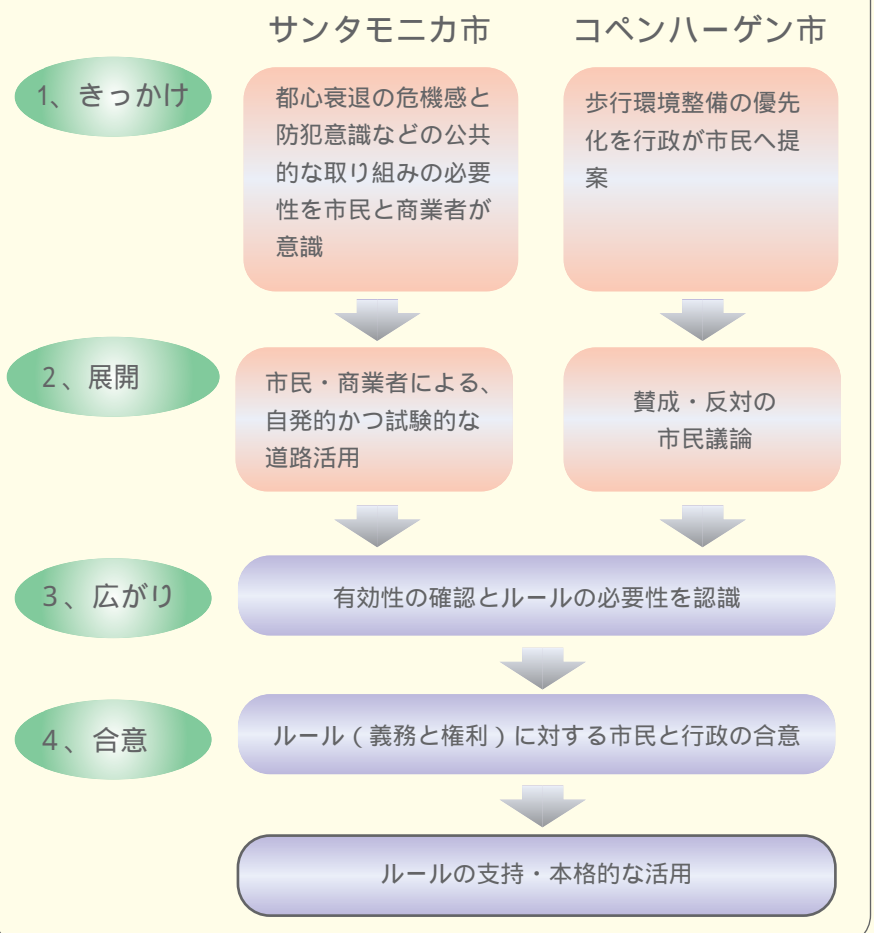
各国、各都市それぞれに、オープンカフェが導入された経緯や背景はさまざまですが、市民の憩いの場、語らいの場として街の魅力を高めています。

このため、いずれの都市の行政も、道路空間の公共的利用を奨励しています。もちろん、その際は、歩行者の通行を最優先としています。

さらに、道路状況などに応じた利用上のルールを定め、許可制をとって管理しています。

許可を得た飲食店等は、清掃等の維持管理、事故等による損害賠償、許可終了後の原状回復等の義務を負うこととなっています。

海外でのルール化までの経過



各国各都市では、市民ニーズに基づき、人が集まることの効果や魅力向上といった公共目的を達成するため、行政がルールや条例などで、その権利と責任を定めています。

そして、このことによって公共性を保ち、市民がオープンカフェを運営することを可能としています。

今後、札幌で積極的に道路活用を展開していく上では、これらの事例などを参考に、国の規制緩和も見極めつつ、ルールやガイドラインについて検討していく必要があるでしょう。

利用に関する主な規制や義務

各都市のオープンカフェでは、歩行者の通行を妨げない幅員の確保と、外観が損なわれないように考慮することが最も重要とされています。

パリでは、清掃等の義務に違反した場合は、強制撤去や許可の取り消しといった厳しい規制がなされているようです。

またミラノでは、パラスルの色や形、素材などが指定されています。

コペンハーゲンでは、許可に関して建物所有者と居住者の同意も必要です。パリ同様、清掃、営業終了時のテーブル・椅子等の収納も当然の条件のようです。

アメリカの都市では、各道路の形態別に整備方針や条件が定められています。

一方、ほとんどの都市では、活用中の様々な事故に対し、許可を与えた自治体に損害賠償責任はありません。責任は活用する主体のリスクとされています。自治体は損害賠償保険に加入させるよう指導もできます。



コペンハーゲンのオープンカフェ



パリのオープンカフェ

このほか、いくつかの都市では、道路活用の不許可・取り消しの理由について「地域全体の利害」を重視しています。また、パラスルなどへの宣伝印刷、使い捨て容器の利用、立ち飲み屋台の経営などについても、都市のデザインからの理由で不許可や取り消しとなることもあります。

条例制度

パリではオープンカフェや露店など、様々な道路活用に共通する許可条件のほか、付属物や活用者の責任、マナーについてまで細かく条例に定められています。

また、コペンハーゲンでも、街路空間利用の許可要件を条例や管理規程で定めています。このように、ヨーロッパの都市では、しっかりした制度のもとで道路活用が行われています。

一方、アメリカの各都市の条例は、ヨーロッパと比較すると定性的で、具体的な数値まで記述しているものは少なくなっています。

パリの条例制度～「公道における露店やテラスに関する設置条例」

- | | |
|---|--|
| <p>1、一般規定</p> <p>第1項 目的と適用範囲</p> <p>第2項 あらかじめ与えられていた許可</p> <p>第3項 許可の授与と廃止の条件</p> <p>第4項 撤去作業</p> <p>第5項 許可の譲渡</p> <p>第6項 許可されている広さ</p> <p>第7項 柵と衝立(幕)について</p> <p>第8項 隣との境界線</p> <p>2、特別規定</p> <p>第1章 露店と商品陳列について</p> <p>第9項 露店</p> <p>第10項 特売とデモンストレーション</p> <p>第11項 商品陳列とさまざまな品物</p> <p>第2章 テラスと関連形態</p> <p>第12項 テラス</p> <p>第13項 オープンテラス</p> <p>第14項 囲い込みテラス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・a許可要求の設定 ・b囲い込みテラスの適用基準 <p>第15項 回転ドア</p> <p>第16項 オープンテラスあるいは囲い込みテラスを営むための付属品</p> | <p>第3章 露店やテラスに適用される一般規定と設置に関する補足</p> <p>第17項 店の反対側に設置される露店とテラス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・a車道での設置 ・b歩道での設置 ・cコミュニティにおける配置 ・dシャンゼリーゼに面した配置 <p>第18項 露店、テラスの設置について黙認される事項</p> <p>第19項 露店やテラスでの収益</p> <p>3、特別規制が敷かれているゾーンと歩行者用道路</p> <p>第20項 シャンゼリーゼ通</p> <p>第21項 オペラ座、マドレーヌ寺院、アメリカ大使館境界</p> <p>第22項 ムフタード境界</p> <p>第23項 歩行者用道路</p> <p>4、適用条件</p> <p>第24項 責任</p> <p>第25項 道徳、公害、衛生に関する規程</p> <p>第26項 露店やテラスの外観に関する規程</p> <p>第27項 例外</p> <p>第28項 警察による監視体制</p> <p>第29項 監視体制</p> |
|---|--|



サンタモニカのオープンカフェ

【コラム～利用料金について】

パリでは、事業規模、利益、環境条件などから行政が査定して契約期間や使用料を設定し、市議会が決定しています(約1,500円～60,000円/年^m)。

また、コペンハーゲンのストロイエの平均使用料は約3,900円/月^mとなっています。

アメリカはヨーロッパと比較して使用料の設定はかなり低く、面積にかかわらず約2,000円/年・箇所となっています。