

2. 海外事例の整理・分析

2.1 海外調査事例の抽出

都市空間の魅力増進として、居心地を良くし、賑わい・活気を創出する補助金に依存しない自立的・継続的な公民連携まちづくりの海外における先進的事例として、我が国における同様の取り組みの展開を標榜し、以下の視点から、次頁の表に示す「ブライアントパーク」と「パークレット」の2事例を抽出する。

事例抽出の視点

- ・暫定利用的な扱いの取り組みであっても、イベント等の短期的な公共空間の利活用ではなく、年単位での利活用の継続性を有している事例
- ・利活用の主体が民間でありつつも、そのための制度や方法論が確立している事例
- ・上記制度や方法論に基づき、多くの整備空間が実現しており、それが都市の賑わい・活気づくりの観点から一定の効果を上げている事例
- ・世界的に同様の取り組みが広がりつつある事例
- ・公共空間を代表する空間である公園・緑地空間と道路空間の活用事例から事例を選定

公園・緑地空間の優れた活用事例としては、米国のニューヨーク市のセントラルパークとボストン市のミレニアムパークの事例が先進事例として挙げられる。セントラルパークは、セントラル・パーク・コンサーバンシーと呼ばれる NPO 法人が、市から毎年管理委託費を受け取ると共に、企業や市民からの寄付や施設利用料、園内の営利施設からの賃料収入等を自主的な財源として公園の運営を行っている。また、ミレニアムパークは、整備当初に寄附されたまとまった資金の一部の資金を基金化して当該公園の維持管理に永続的に充てている。このように両者の違いはあるものの、共に個人や団体、基金等の寄附をベースに利活用及び維持管理を推進しており、寄附文化が根付いていない我が国への応用は難しいと考えられる。

一方、ブライアントパークは、BID (Business Improvement District)¹内の不動産所有者や事業者から徴収した賦課金にのみ依存せず、広告料や公園利用料（イベント使用料）等の自主的財源を確保することで、NPO 法人である BID 組織がその運営を継続的に行っている。継続的に地域の魅力と価値を高めるために総合的に自主財源を確保し、エリアマネジメントを行っているブライアントパークの例は、我が国への公共空間の管理とエリアマネジメントについて示唆に富むものであると考えられる。また、4,500 脚程の可動椅子の配置、年間約 800 件のイベントの開催等によって、600 万人以上の市民、近隣の就業者、学生、観光客等に利用されており、広く人々から愛される居心地の良い居場所の事例としてもふさわしいものと考えられる。

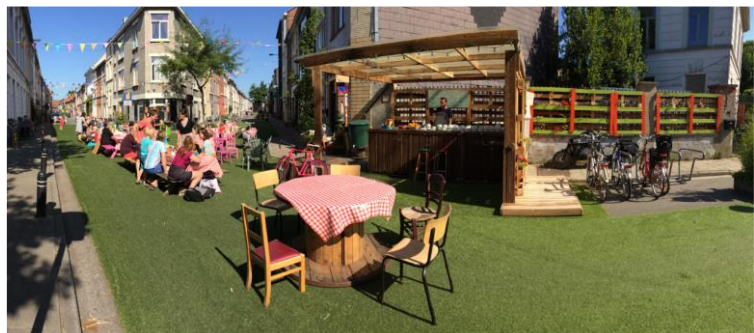
¹ 米国の州法の規定に基づく制度で、主に商業・業務地域内において、地区の運営委員会（BID 運営組織の準備会的なもの）からの申請に基づき、市が指定したエリア内の不動産所有者や事業者から、行政の徴税システムを活用して賦課金を徴収し、NPO である BID の運営組織がその賦課金を活用して、指定エリア内の様々なマネジメント活動（治安維持、清掃、公共施設の管理、イベントの開催、産業振興等、法的に限定列記）を行う仕組み、場合によってはその特定地区そのもの。ニューヨーク市では、州が市に BID（地区及び運営組織）を指定する権限を与えており、市が通常 5 年の期限付きで認可している（州によっては、行政発意で指定することもある）。指定に当たっては、資産所有者の 2 分の 1 以上の賛成が必要である。

パークレットに類似した道路空間の利活用事例としては、米国のマウンテン・ビュー市、レッドウッド・シティ市、リバモア市等の都市で、道路空間の再編とあわせて、「フレキシブルゾーン」と呼ばれる駐車帯としてもオープンカフェ等の空間としても柔軟に利用可能な空間を設ける取り組みがなされているが、その対象は都市の最も主要な目抜き通りに限定されており、その普及は米国西部の都市に留まっている。

また、ベルギーのゲントでは、住宅地内の道路空間から自動車を排除し、代替の駐車スペースを確保することで、ポップアップバーやピクニックベンチ、人工芝等を配置している「Leefstraten（英訳 Living Street）」という取り組みが存在する。これは、住民主導のボトムアップ・アプローチによる活動ではあるが、まだ数日から数週間の短期的な社会実験に留まっている。



マウンテン・ビュー市の
フレキシブルゾーン
(re:Street ホームページ)



Leefstraten の社会実験
(Leefstraten ホームページ)

抽出事例概要

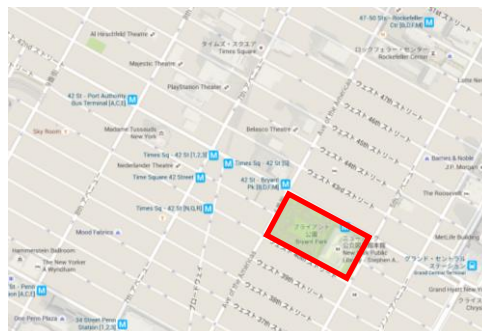
活用する公共・公的空間の種類	事例名	場所	概要
公園・緑地空間	ブライアントパーク	米国 ニューヨーク市	公園及び周辺街区をマネジメントする NPO が、スポンサー料や公園利用料等によって、自主的に財源を確保し、継続的に公園の維持管理とサービス提供等を総合的に実施している。可動椅子の配置、イベントの開催等によって、公園空間の質を向上させ、多くの人々が集う居場所を創出し、エリアの価値を高めている。
道路空間	パークレット	米国 サンフランシスコ市	地先の車道内の路上駐車場空間を仮設的な歩道空間として、沿道の所有者等が整備し、維持管理を行っている。サンフランシスコ市内に数多くの整備例が誕生していると共に、英国、オーストラリアを初めとする世界各地でも同様の取り組みが推進されている。

2. 2 事例の概要と着眼点の整理

2. 2. 1 ブライアントパーク

■経緯

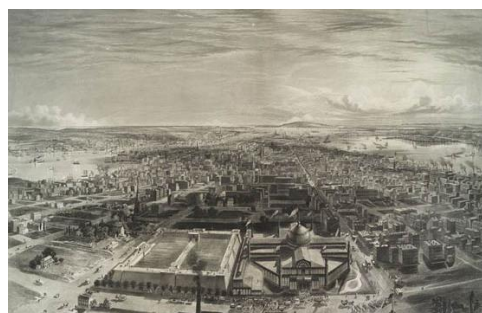
- ・ブライアントパークは、マンハッタンのミッドタウンに位置し、ニューヨーク公共図書館に面する約4haの公園である。1839年から1842年にかけて、現在のニューヨーク公共図書館の敷地にクロトン配水池が整備され、その周りを囲む塀の天端は、ニューヨークの街の成長を眺めることのできるプロムナードとして利用されていた。1846年、ニューヨーク市議会は、クロトン配水池の隣の敷地に公園を整備することを決定した。その後、当該敷地は、1853年にアメリカ博覧会の会場となり、クリスタルパレスの建設（5年後に焼失）、南北戦争時には、陸軍の野営地としての利用等を経て、1870年にリザーバ広場（Reservoir Square）として開園をした。
- ・1884年にリザーバ広場は、ニューヨーク・イブニング・ポストの編集者で奴隷廃止運動家のウィリアム・ブライアントに因み、ブライアントパークに改称された。ちょうどこの頃、ニューヨーク公共図書館の建設が承認され、1911年に完成した。
- ・1933年には、大好況後の景気浮揚のための公共事業として、建築家緊急委員会が公園の改修コンペを開催し、改修が行われることとなった。その結果、中央の大きな芝生広場と芝生を取り囲む石造りの手摺、楕円形の噴水広場を有する最優秀案に基づいて、1934年に再整備が行われた。この再整備の折、6番街を通る地下鉄の建設残土を公園の嵩上げに利用したため、周辺の道路よりも公園全体の地盤面が一段高いレベルに設定されることとなった。



ブライアントパーク位置図
(Google マップ)



クロトン配水池



クロトン配水池とクリスタルパレス



20世紀初頭のブライアントパーク



1934年に再整備されたブライアント
パーク
(以上、全て Bryant park
ホームページ)

- ・再整備後、1930年代には公園は荒れ始めていたが、1960年代にはそれが決定的になり、その後20年間放置されていた。ブライアントパークは麻薬の売人、売春婦、ホームレスの溜り場となってしまう、一般人が立ち入れろうと思えない危険な場所になっていた。前述の地下鉄工事残土の盛土により、公園の地盤面が歩道より高い位置にあるばかりでなく、周囲が鉄製のフェンスと灌木で囲まれ、中を見通せず、限られた狭い出入口しかなかった。また、内部空間についても、灌木や行き止まりの歩行者路等で細かく仕切られていたため、非常に閉鎖的な空間となっていた。
- ・1970年代の後半には、ロックフェラー兄弟基金 (Rockefeller Brothers Fund) が図書館の改築に資金を提供することを検討し始め、ブライアントパークの改善がなされることを条件に資金が投入されることが決定された。そして、1980年には、ロックフェラー兄弟基金は、後のタイム社の社長、ニューヨーク公共図書館の館長であるアンドリュー・ヘイスケル氏 (Andrew Heiskell) 及び市街地マネジメントのイノベーターとして名高いコンサルタントのダニエル・A・ビーダーマン (Daniel A. Biederman) 氏のリーダーシップの下、公園の環境改善を行うNPO法人、ブライアント・パーク・リストラクション・コーポレーション (Bryant Park Restoration Corporation (BPRC) (2006年に現在のBryant Park Corporation (BPC) に改称)) を設立した。
- ・アーバンデザイナーであり社会学者であるウィリアム・H・ホワイト (William H. (Holly) Whyte) は、ロックフェラー兄弟基金の資金提供を受け、人々の行動を観察し、「オープンスペースの成否はストリートとの関係で決まる。ストリートを歓迎すべきだし、ストリートを公園に呼び込むべきである。私たちはブライアントパークにおいて、地盤を上げ、まわりに鉄の柵を巡らし、これとはまったく正反対のことをしてきた。」と結論づけた。1979年にホワイトは、現在全米各地でプレイスメイキングの取り組みを推進しているNPO法人であるProject for Public Space (PPS) と共に、観察結果の概要と改修についてのレポートをまとめ、その多くがその後の改修へと反映されている。
- ・その後、BPRCによる7年にわたる公園の維持管理、仮設キオスクの設置、様々なイベントの開催等による公園空間の改善プログラムの実践を通じて、犯罪件数は92%減少し、年間訪問者数は倍増した。



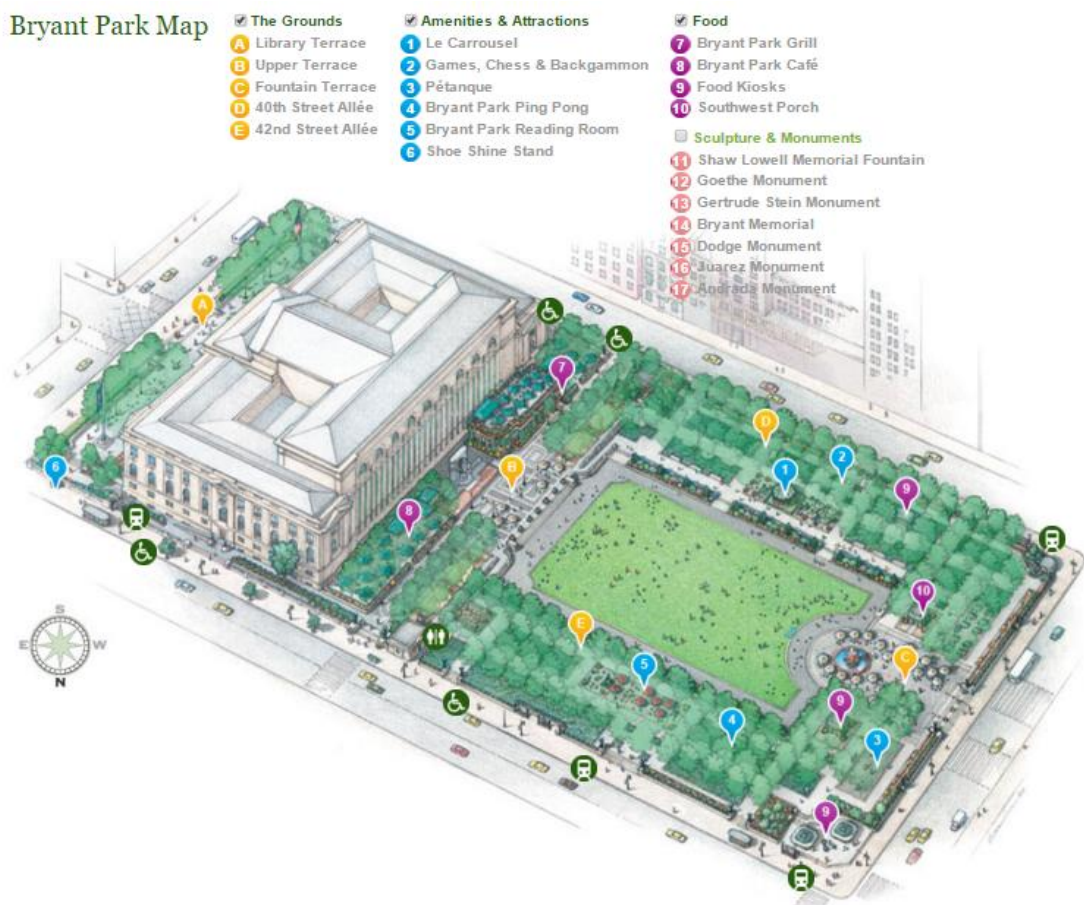
改修前の出入口



改修前の出入口

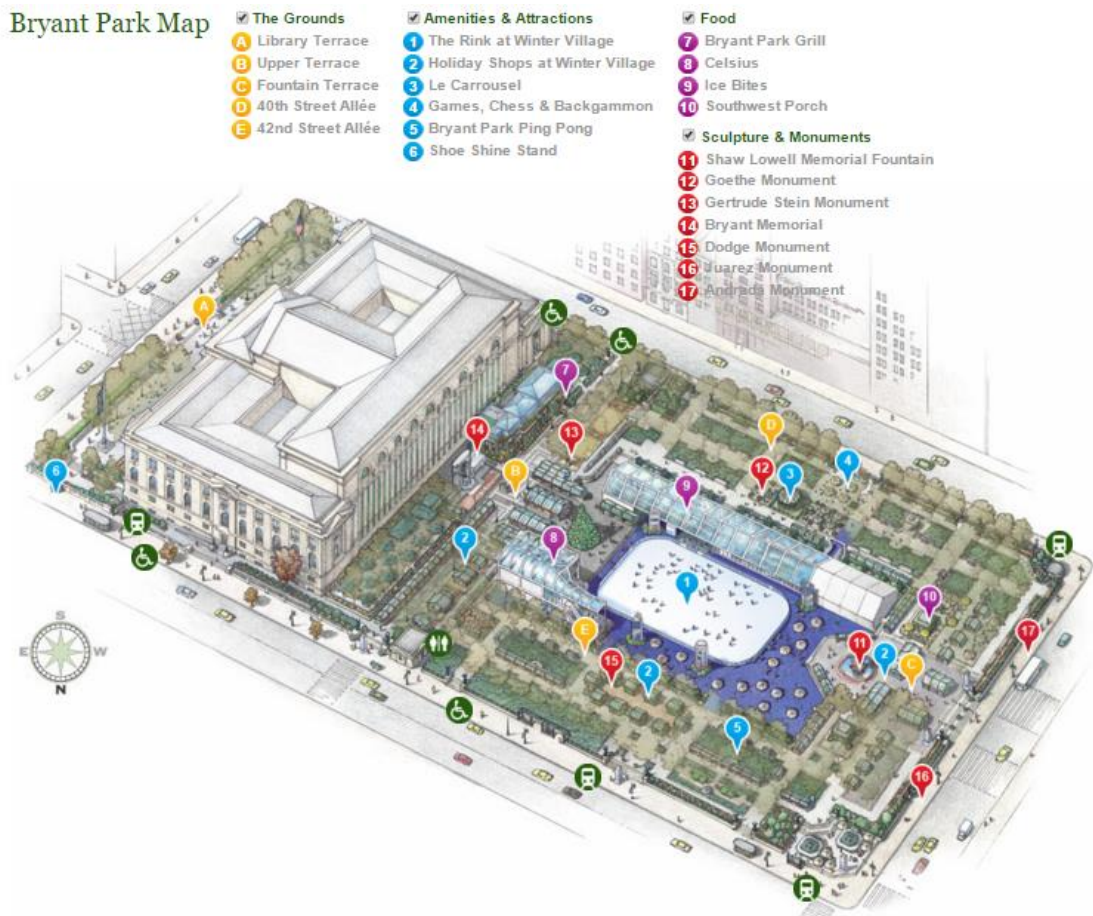
(以上全て、プロジェクト・フォー・パブリックスペース著、加藤源監訳
“オープンスペースを魅力的にする”, 学芸出版社, 2005)

- 1986年、ブライアントパークを取り囲む街区の不動産所有者約25名の合意に基づき、ニューヨーク市は、ブライアントパークを含む周辺街区に対してBIDを指定し、商業施設1平方フィート当たり16ドル（約19,000円/㎡（1ドル110円換算））の賦課金の拠出が義務付けられた。BPRCは、このBIDをマネジメントするBID組織に指定され、賦課金をエリアマネジメントの活動資金として活用できることとなった。
- 1988年、BPRCは、ウィリアム・H・ホワイトの分析を原案に、道路からの視認性や、歩行者通路や街灯、モニュメント等の修復、長いこと閉鎖されていた便所のリノベーションを提案し、ニューヨーク市より承認を受けた。また、あわせて、公園内の2軒のレストランと4軒のキオスクについても、日常的な人々の活動を創出し、継続的な運営のための収入を確保する施設として承認された。更に、1989年より、市はBPRCにブライアントパークの運営、維持・管理を委ねることを決定し、年間25万ドルを助成することとした（助成は1998年までで、1999年以降は行政からの援助は受けていない）。
- ブライアントパークは1992年の春、再オープンし、現在では、特にイベントのない日でも2,500人/haを超える密度の利用を生み出しており、周辺の企業に勤める人や観光客の憩いの場として、年間を通じて多くの人々が訪れるニューヨークの代表的なオープンスペースとなっている。国立の会計事務所のレポートによると、公園の周辺の不動産価値は、大きく増加している。



ブライアントパーク全容図（夏季）
 (Bryant park ホームページ)

Bryant Park Map



ブライアントパーク全容図（冬季）
 (Bryant park ホームページ)

■ 取り組み内容

- ・ BPC の継続的なミッションは、以下の示す通りと宣言している。

BPRC のミッション (Bryant park ホームページ)

- ニューヨーク市民や来園者に対し、豊かでダイナミックな視覚的楽しみや、文化的で知的な屋外体験を提供する
- 公園の質を継続的に向上させることにより近隣の不動産価値を向上させる
- 無料のエンターテイメント・イベントにふさわしい細心の注意を払って管理された場であることを示すことで、ブライアントパークがニューヨークを訪れる人々にとって主要な目的地となるように努める
- 昼夜を問わず公園に頻繁に訪れてくれるよう人々を惹きつけることで、犯罪や騒動の防止につなげ、安全な環境を生み出す

- ・ニューヨーク市と協働しながら、BPC は公衆衛生・警備・保安サービス（民間警備員の巡回、園内に多数あるゴミ箱のデザイン、頻繁なゴミ回収、トイレの頻繁な清掃とトイレ・コンシェルジュの常駐等）、色彩豊かなガーデン、季節ごとの園芸作品をブライアントパークに提供すると共に、人々に開放している芝生の維持管理を行っている。また、公共意識の高い企業や公園の後援者らとも協働し、飲食店や物販店の管理や、イベントの企画運営、無料の教育プログラム、レベルの高いエンターテイメント、無料のWifi 等を全ての世代に対して提供している。公園利用者にクオリティの高い食事やサービスを楽しんでもらうために、営業委託先の選定やその後の管理監督にも十分な注意を払っている。また、BPC は常に他事例に対しても意識を向けながら、継続的な革新に努めている。「公衆に対して最良な公園を示す」というゴールを目指して取り組んでいる。
- ・ブライアントパークでは、コンサートや読み聞かせ教室、ヨガ教室、バードウォッチングツアー、パフォーマンス等、大小含め年間約 800 件のイベントを行っている。10 月から2 月までの間は、120 もの仮設店舗と巨大なスケートリンクが設置される。



ブライアントパークでの各種イベントの様子
(Bryant park ホームページ)

- ・BPC では、ブライアントパークをイベント利用しようとする人に向けて、ガイドブックを公開しており、イベントの開催に当たっては、当該ガイドブックに基づいた申請が必要となる。BPC が徴収する利用料は、イベントの種類（公共的なものか、商業的なものか等）、公園の利用の阻害の程度、整備費用、期間によって判断される。

- ・BPCは、公園内の2軒のレストランのマネジメントを通じて、そこから上がる賃料収入を組織の運営経費に充てている。レストランの所有者はニューヨーク市であるが、BPCは賃料を支払っていない。
- ・ブライアントパーク内には、4,500脚程の可動椅子と800脚程の可動テーブルが設置されており、利用者は、利用形態に応じて、自由に動かして利用することができるようになっている。ブライアントパークの公園面積は、約39,000㎡であるが、ニューヨーク公共図書館を除く面積は約25,000㎡であることから、平均して約5.6㎡(2.35m×2.35m)に可動椅子が1脚ある計算となり、非常に高い密度感で座り場が設置されている。
- ・BPCは、近傍のBank of America(ブライアントパークの価値向上に伴い、One Bryant Parkという愛称を用いるようになっている)のアトリウムにブライアントパークと同じ可動椅子を配置する等、室内版の取り組みも始めている。

パーソナルスペースの分類²

分類		距離	解説
密接距離	近接相	0～15cm	抱きしめられる距離
	遠方相	15～45cm	頭や腰、脚が簡単に触れ合うことはないが、手で相手に触れるくらいの距離
個体距離	近接相	45～75cm	相手を捕まえられる距離
	遠方相	75～120cm	両方が手を伸ばせば指先が触れあうことができる距離
社会距離	近接相	1.2～2m	知らない人同士が会話をしたり、商談をする場合に用いられる距離
	遠方相	2～3.5m	公式な商談で用いられる距離
公共距離	近接相	3.5m～7m	2者の関係が個人的なものではなく、講演者と聴衆と言ったような場合の距離
	遠方相	7m以上	一般人が社会的な要職にある人物と面会するような場合におかれる距離

² Hall, E. T., "The Hidden Dimension", Doubleday & Company, 1966. 邦訳: ホール, E. T. (日高 敏隆、佐藤信行 訳), "かくれた次元", みすず書房, 1970



ブライアントパークの椅子の密度感（夏）
(BRYANT PARK BLOG ホームページ)



ブライアントパークの椅子の密度感（冬）

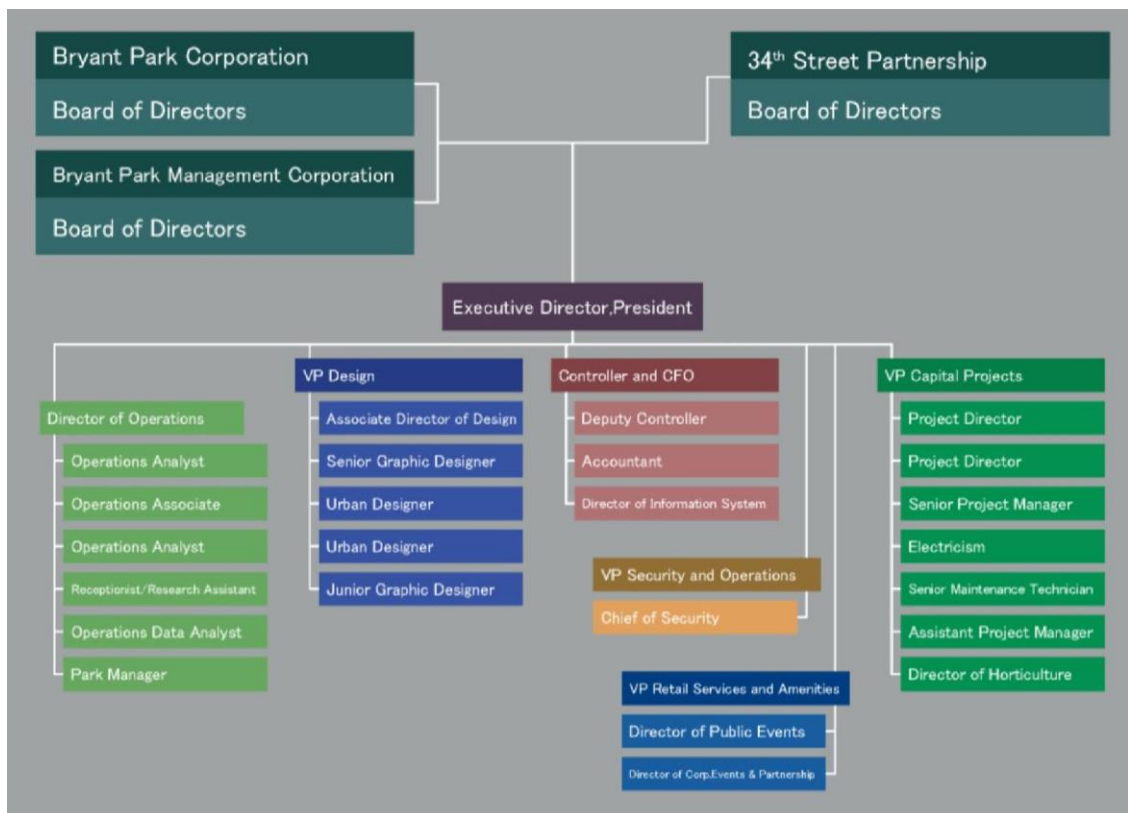
- ・ブライアントパークは、プレイスメイキングの考え方に基づいてデザインされており、次頁表に示すような配慮がなされていることが既往研究で分析されている。

プレイスメイキングに関する指針から見たブライアントパークにおける場の評価
 (三友奈々, “プレイスメイキング—公的空間を居場所に—米国ニューヨーク市のブライアントパークを事例として—”, 都市+デザイン 32 号, 公益財団法人都市づくりパブリックデザインセンター, 2014)

	プレイスメイキング指針を踏まえたデザイン視点 注) 下線部は公園用に筆者がプレイスメイキング指針の 文言を修正した箇所。	調査結果
1	公園のデザインは、公共の利用を誘発している。	○かつては麻薬の取引が行われていたが再生され、多数の利用者がいる。
2	テナント及び周辺のオフィスの人々と訪問者の双方のための十分な座席がある	○公園を訪れるすべての人々が利用できる可動椅子が4,500以上ある。
3	座るための様々な居心地のよい場所がある。(ベンチ、座れる腰壁(シッティングウォール)、可動椅子、階段)	○4,500以上の可動椅子をはじめ、ベンチがあるほか、噴水の緑や階段に腰掛けることができる。芝エリアでは直に座ることができる。
4	座席が相互作用や利用を促進するように配置されている。	○可動椅子は自分の好きな場所に移動して座ることができる。 イベント時には可動椅子を並べて観客席にしている。
5	座る場所が目につき、歩行者をもてなしている。	○メインの入口と街路の間には、座席が置かれている。 公園周囲の街路からは、公園内の座る場所が目につく。 公園内は、歩行者が通行する通路沿いや芝エリアに可動椅子が置かれている。
6	テナント及び周辺のオフィスの人々が公園でランチをとっている。	○周囲のオフィスのビジネスマンがランチをとっている。
7	公園がテナント及び周辺のオフィスの人々の打合せに使われている。	△現地で、打合せだけすることは確認できなかったが、複数人でのビジネスマンがランチをとりながら話合う姿が見られる。 一人でパソコンに向かい、仕事をする姿が見られる。
8	非公式で社会的な活動(例:カードゲーム、パーティ)の集まりが公園で開催されている。	○ベタンクコートでベタンクが、チェスエリアでチェスが行われている。
9	日光や風雨を遮る物が十分にある。	○プロムナードにはモミジバスズカケノキが200本植えられている。 カフェやレストラン付近の利用が多い場所のテーブルにはパラソルがついている。
10	夜間、照明が十分にある。	○夜のイベント時には適度に照明がある。 夜は閉園するため、噴水やカフェを照らす照明、街灯がある。 周囲のビルからの明かりがある。
11	人々が待ち合わせる場所として、重要な目立つものがある。	○園外の街路から見える噴水がある。
12	公園のデザインは、大規模な活動(例:演奏、マーケット、実演)の集まりを支えている。	○夏の夜には芝エリアは定期的に映画祭イベントが行われる。 冬は芝エリアがスケート場になり、その周囲に可動椅子が置かれる。 その他、多くの大規模なイベントが開催されている。
13	公園で小売のサービス(例:買い物、食べ物のサービス、郵便局)が行われている。	○年間を通じて入口付近でカフェが営業している。 屋外テラスのあるレストランが営業している。 冬期のホリデーシーズンには、仮設の店舗が出現する。
14	様々な人々が公園の利用を快適だと感じている。	○近隣のビジネスマンや住民だけでなく、観光客も多く見られる。 多国籍の利用が見られる。多年代の利用が見られる。子供連れが多い。 一人客から多人数の利用が見られる。様々な利用の仕方が見られる。

■推進体制

- BID 組織である Bryant Park Corporation (BPC) が公園のマネジメントを全面的に行っている。BPC に対する資金調達を行う会社として、Bryant Park Management Corporation を設立しており、両社は連携しつつ、日々のサービスを提供している。
- BPC の組織形態は下図の通りとなっている。エグゼクティブ・オフィスには 40 人が在籍し（平成 28 年 3 月現在）、資産管理やデザイン、オペレーション、イベント、サービス等を担当している。それらスタッフは BPC と、隣接する 34th ストリート BID を兼務している。その他に、警備や公衆衛生管理のためのスタッフが 80 人在籍している。

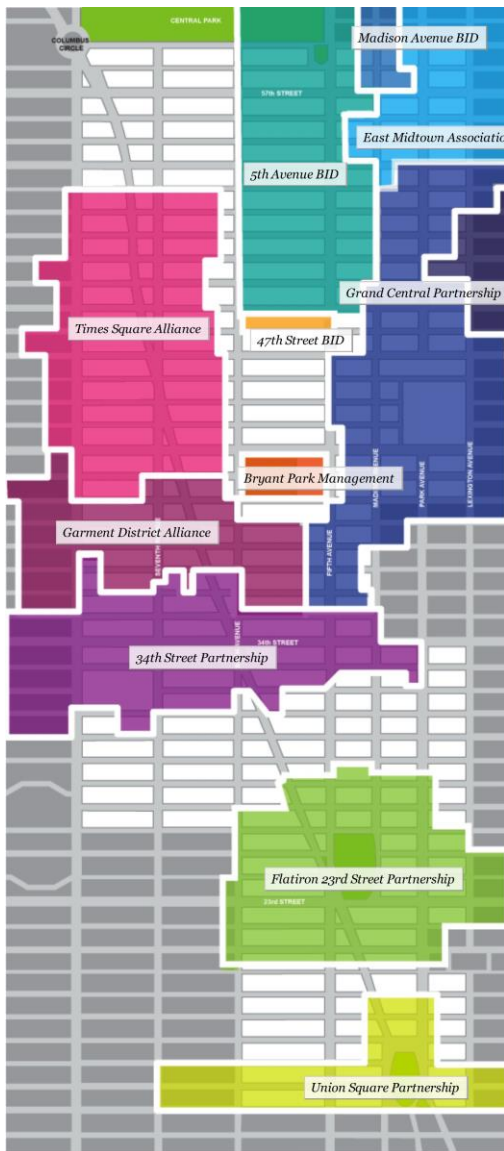


BPC 等の組織図

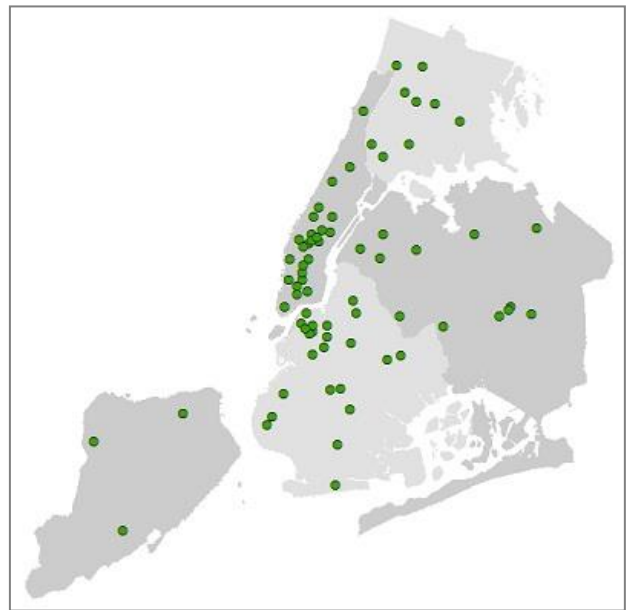
(大和則夫, “Bryant Park BID:官民連携による公園の魅力化の成功事例”, 2015)

■ 取り組みを支える制度

- ・ ニューヨーク市内には、72 地区の BID が設定されている（平成 28 年 3 月現在）。マンハッタンには 25 の BID が存在しており、市内の 5 つの行政区の中でも最大数を数える。下図に示す通り、ミッドタウンエリアは所狭しと BID が設定されており、ブライアントパークの周辺には Times Square Alliance や Grand Central Partnership 等の BID が存在する。
- ・ ブライアントパークを含むエリアにも BID が指定されており、1986 年の指定以降、そのエリアのマネジメントは、BPC が担っている。BID の中には 14 のブロックと、61 軒の地上レベルの商業・業務用途物件が含まれている。



ミッドタウンの BID
(Community Board Five ホームページ)

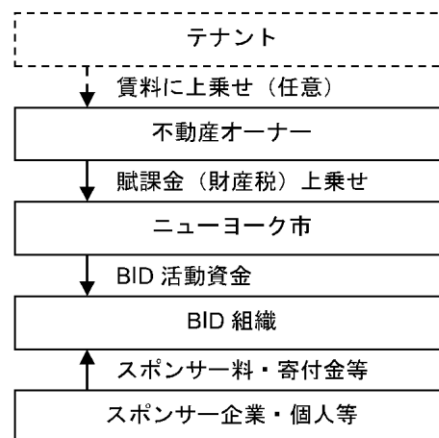


ニューヨーク市内の BID
(ニューヨーク市ホームページ)



BPC の管理する BID の範囲
(ニューヨーク市ホームページ)

- BID の基本的なビジネススキームは右図の通りとなっている。BID 賦課金は対象エリア内の全ての不動産オーナーに課される。BID 賦課金は不動産税 (Property Tax) に上乗せされる形でニューヨーク市税務当局に徴収される。その後、BID 活動資金として同額が BID 組織に提供される。その他の BPC の収入としては、スポンサー料や寄付金などがある。なお、BPC は連邦所得税が免除されている。
- 2014 年の BPC の収支は下表の通りとなっている。収入としては、寄附が全体の約半分を占めており、次いで公園利用料が多い。BID 賦課金は 1 割以下であり、他の BID と比較すると非常に少ない割合となっている。



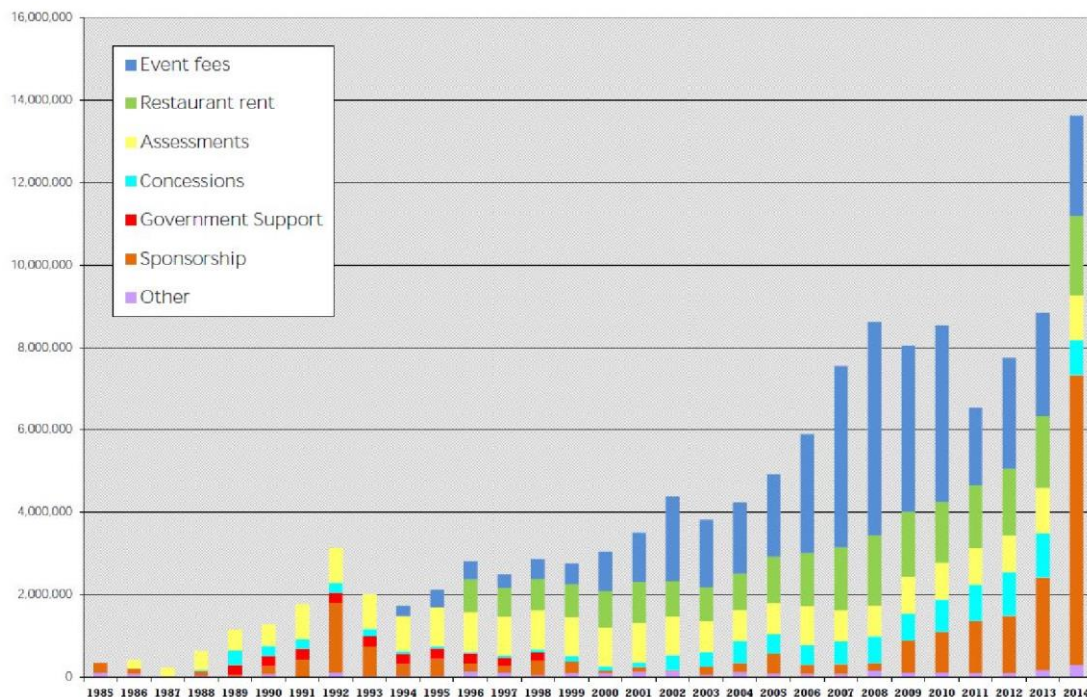
BID のビジネススキーム
 (「Bryant Park BID:官民連携による公園の魅力化の成功事例」、
 一般財団法人森記念財団 都市戦略研究所研究員 大和則夫)

2014 年の BPC の決算収支

(Bryant Park Corporation 及び Bryant Park Management Corporation 連結決算書)

収入		支出	
BID 賦課金	\$ 1,100,000	公園への投資	\$ 1,604,517
スポンサー料、寄附	\$ 6,359,331	レストランへの投資	\$ 260,903
レストラン賃料	\$ 1,862,160	公園維持管理	\$ 1,488,348
公園利用料 (イベント使用料)	\$ 3,979,216	安全対策	\$ 966,177
売店	\$ 1,133,243	デザインサービス	\$ 473,674
利息	\$ 16,060	商業サービス・プロモーション	\$ 251,683
その他	\$ 99,203	公共イベント	\$ 1,372,302
		ウィンタービレッジ	\$ 2,151,479
		公園プログラム	\$ 1,232,237
		メリーゴーランド	\$ 232,280
		リーディングルーム	\$ 351,887
		園芸	\$ 556,826
		マネジメント等	\$ 1,009,216
		資金調達経費	\$ 930,000
合計	\$ 14,549,213	合計	\$ 12,881,529

- 1985年以降（BID設立は1986年）の収入の内訳の推移を見ると、初期はBID賦課金に頼るところは大きかったが、公園の成熟とブランド価値の向上に伴い、寄附や公園利用料に因るところが大きくなっている。市からの助成金は、1999年以降は入っていないが、それ以前も、収入の主要部分ではなく、当初から自立的な運営ができていたことが伺い知れる。
- 2013年から2014年にかけて、「Sponsorship」による収入が大幅に増加しているが、これは寄付金額の増加に因る。



BPGの収入の内訳の推移

（「Bryant Park BID:官民連携による公園の魅力化の成功事例」、
 一般財団法人森記念財団 都市戦略研究所研究員 大和則夫）

■事例の評価

- ・周辺不動産所有者、事業者からの賦課金だけに頼ることなく、イベントの開催、飲食店舗の床貸し、売店の運営等、営利事業も含む幅広い事業によって、継続的な活動が可能な自主財源を確保していることは、成熟したエリアマネジメント組織の運営方法として非常に参考になる。
- ・4,500脚以上の可動椅子が配置されており、十分な座り場が確保されている、またそれらが公園外の人からも目に付く位置に配置されている、200本のモミジバスズカケノキの植栽によって日光や風雨を遮るものが十分に確保されている、人々の待ち合わせ場所となっている噴水が設置されている、公園内の様々な場所に小売店舗が設置されている等、プレイスメイキングの考え方に基づいた空間デザインがなされており、実際にそれが多くの人々の利用に結び付いていることは、公園デザインの観点からも参考になる。
- ・ハード整備によって集客を狙うのではなく、季節、時間を問わず常に人々に利用されるような公園の運営を行うことで、人々を惹きつけており、それによって、エリアの価値を高めている。これは、公共投資の縮減によって、ハード整備が減っていくことが予想されるこの先の未来を考えると、有効な手段であると考えられる。

■我が国への導入に当たっての課題

- ・我が国では、治安や環境の改善が地価上昇に結び付きにくい等、公園の周辺街区が賦課金を徴収することのインセンティブを見出しにくく、賦課金徴収を広く普及することには難しさがあるため、継続的な活動が可能な自主財源の確保の方法については工夫が必要である。
- ・ブライアントパークの事例では、近年の収入に寄附が占める割合が非常に大きいですが、我が国では米国のように寄附文化が根付いておらず、別の収入源によって継続的な財源を確保することが必要となる。
- ・我が国の公園に関する法体系上は、公園内での営利行為は禁止されてはいないが、各自治体では、運用上自主規制してしまっている側面が存在するものの、公園本来の目的を損なわず、利用者の利便に供するものであれば、公園内での収益事業を積極的に展開し、公園運営のための財源を確保することが考えられる。
- ・ブライアントパークでは、数多くの可動椅子の配置が、多くの人々から利用される大きな要因の一つとなっているが、夜間は閉園されるため、可動椅子の盗難の可能性は低くなっている。我が国の公園は24時間供用となっている公園が多いことから、可動椅子を配置する場合は、夜間の管理が課題となる。

2. 2. 2 パークレット

■経緯

- ・ニューヨーク市の運輸局長であった Janet Sadik-Kahn は、自動車交通を遮断することによって、自動車に占領されているスペースを市民の手に取り戻すことを推進した。時のニューヨーク市の Broomberg 市長の強い支持も得られたこともあり、Plaza Program と呼ばれる道路空間の歩行者空間化の取り組みを成功させた。また、サンフランシスコ市内の Bernal Heights に住むアーティストの Bonnie Ora Sherk は、1970 年に、市面積の 25% を占める道路を使った暫定的な公共スペースの創造というアイデアを発表した。この二人が先駆者となって、運動が全米、世界中へと拡大していった。
- ・サンフランシスコ市内の公園面積よりもはるかに広い空間を道路と歩道が占有していた事態に対し、同市のオープンスペースの欠落とその必要性を訴える目的で、2005 年にサンフランシスコ市内の設計事務所である Rebar Art & Design Studio (現 Gehl Studio San Francisco) が沿道の駐車スペースを公園化するインスタレーションとして PARK(ing) day を実施した。現在では、Rebar Art & Design Studio の手を離れ、その考えに賛同した人々により、PARK(ing) day は、毎年 9 月 21 日に行われている世界的なイベントとなっている。
- ・以上のような「暫定的デザイン戦略 (Temporary Design Strategy) 」に基づく様々な社会的動向やプロジェクトによって、新しい公共的オープンスペースの可能性を開かれ、それがサンフランシスコ市全体にわたる運動となり、2009 年より、道路上の余剰空間を社会実験的に公共空間へと転換していく「Pavement to Park」プログラムへとつながった。
- ・同プログラムを通じて、道路空間を広場化することが第一義であるが、駐車スペースの一部を「パークレット (Parklet) 」と呼ばれる暫定的な歩行者空間に転換することも、2010 年より積極的に進められている。

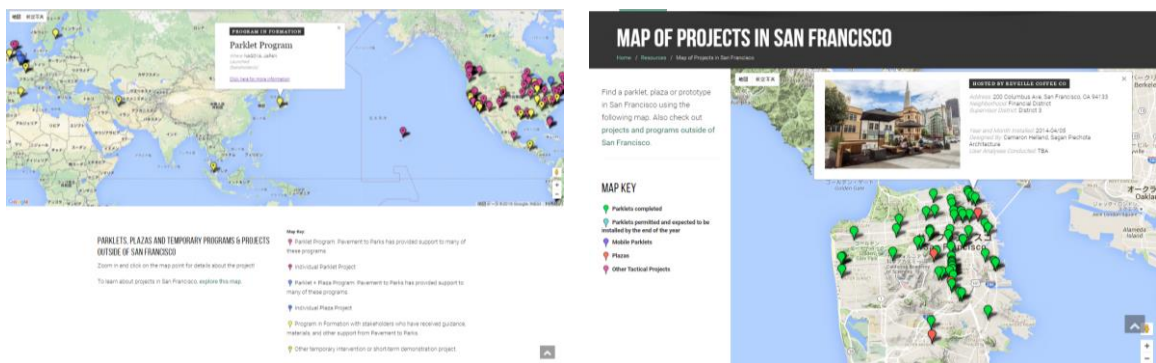


Park(ing)Day
(Park(ing)Day ホームページ)

■取り組み内容

- ・パークレット整備は、スポンサーとなる民間(カフェ・レストラン、画廊、住宅等)が申請し、立地条件や現況の基盤状況、そのエリアの将来性も考慮に入れつつ、市が審査を通じて認可している。特にパークレットを設置可能な道路を限定しているわけではなく、市内全域どこでも、定めている基準に合致すれば、設置可能となっている。
- ・整備の初期費用の負担及び管理責任はプロジェクトのスポンサー側にある。スポンサーが維持管理の責任遂行を怠った場合、市は申請の許可を取り消すことができる。

- パークレット設置の通知は周辺の至る所に表示されると共に、住民の声を取り入れるための意見交換会も開催されている。周辺住民は意見交換会の際に反対することも可能であるため、実現している事業は住民の合意を得たものとなっている。
- パークレットの設計料は、500 ドルから 4,000 ドル程度で、プロジェクトの総費用の 10% から 15%程度となっている。材料調達費と施工費は、デザインによって変わってくるが、最大 35,000 ドル程度(大半が、1 万ドル以上)である。なお、コミュニティに密着したパークレットプロジェクトで、地元の設計事務所が設計を担当する場合は、無料で請け負う場合もある。
- 民間がスポンサーであるため、パークレットを自らのものであると勘違いするところがあるが、パークレットは公共の空間である。特に、店主などは、オープンスペースとビジネスは直結したものと考えがちであるが、パークレットの本来の特質は公共性にある。事業主は、自らの店舗の客のために、一般の人々の利用を断ることはできない。パークレットは公共の空間であるため、サンフランシスコ市においては、パークレットにおけるテーブル・サービスは禁止されており、もしテーブル・サービスを行っている場合があれば、それを市へ報告する必要がある。
- パークレットを設置することで、歩行者数が増加する等、事業者にとっても整備の見返りが十分に存在する。特にシリコンバレーで働く若手ビジネスマンが集積しつつあるヴァレンシア通り (Valencia Street) 沿いに多くのパークレットが集積しており、ニーズに見合った民間ベースの設置がなされている。



世界中（左）とサンフランシスコ市内（右）のパークレットプロジェクト
(Pavement to Parks ホームページ)



3868 24th Street Parklet



3876 Noriega Street Parklet



200 Columbus Ave Parklet



375 Valencia Street Parklet



3318 22th Street Parklet



432 Columbus Ave Parklet

(以上、全て Pavement to Parks ホームページ)

■ 推進体制

- ・サンフランシスコ市計画局都市デザイングループ (San Francisco Planning Department City Design Group (CDG)) が中心となり、公営交通局 (San Francisco Municipal Transportation Agency (MTA))、公共事業局 (San Francisco Public Works (SFPW)) 等、関連部署との密接な協力に基づいてパークレットを初めとする Pavement to Park のプログラムを所管している。

■ 取り組みを支える制度

- ・市内におけるパークレットの設置は、公共事業局の命令（DPW Order No: 183392）で法的に規定されている。行政文書的な正式名称としては、「暫定的な歩道拡張（Temporary Sidewalk Extension）」という用語が使用されている。
- ・市は「パークレット・マニュアル バージョン 2.2（平成 27 年春発行）」をオンラインで公表しており、技術的な仕様やプロセス等が示されている。
- ・マニュアルの冒頭には、パークレット整備の目標として、「道路空間のポテンシャルの再考」、「非車両交通の奨励」、「歩行者の安全性と活動の促進」、「地域の交流の促進」、「地域ビジネスの後押し」の 5 つが示されている。

パークレット整備の目標

（サンフランシスコ市計画局，“パークレット・マニュアル バージョン 2.2”，2015）

■ 道路空間のポテンシャルの再考

完璧な道路とは、人々の歩行と自転車の通行、公共交通への乗換、車両での移動に関するそれぞれのニーズをバランスする。パークレットは、道路を利用する全ての人にとってより良いバランスを達成するために比較的ローコストで簡単に実現可能なアプローチである。

■ 非車両交通の奨励

パークレットを通じて、公共的な座り場、景観デザイン、パブリックアート等の歩行者のアメニティの提供することで、歩くということを奨励する。また、より気軽に自転車に乗ることを選択することに繋がる自転車の駐輪スペースを提供することもある。

■ 歩行者の安全性と活動の促進

パークレットは車道と歩道の上に緩衝空間でもある。公園がほとんどない若しくは遠い場所においては、人々が集まれる空間ともなりうる。

■ 地域の交流の促進

パークレットは、友人や近隣の住民同士で座り、集まる機会を提供する。多くの場合、地域の人々はパークレットの設計や資金調達、建設、管理に参加することとなる。

■ 地域ビジネスの後押し

パークレットは、自らの地域で買い物、用事、サービスを済ます人々にとって、より安全で快適に感じられる歩行環境を創出する。

- ・パークレット整備の目標に続き、パークレット整備に関する重要な留意事項として、以下の内容が示されており、質の高いデザインに対する協力が強調されている。

重要な留意事項

(サンフランシスコ市計画局, “パークレット・マニュアル バージョン 2.2”, 2015)

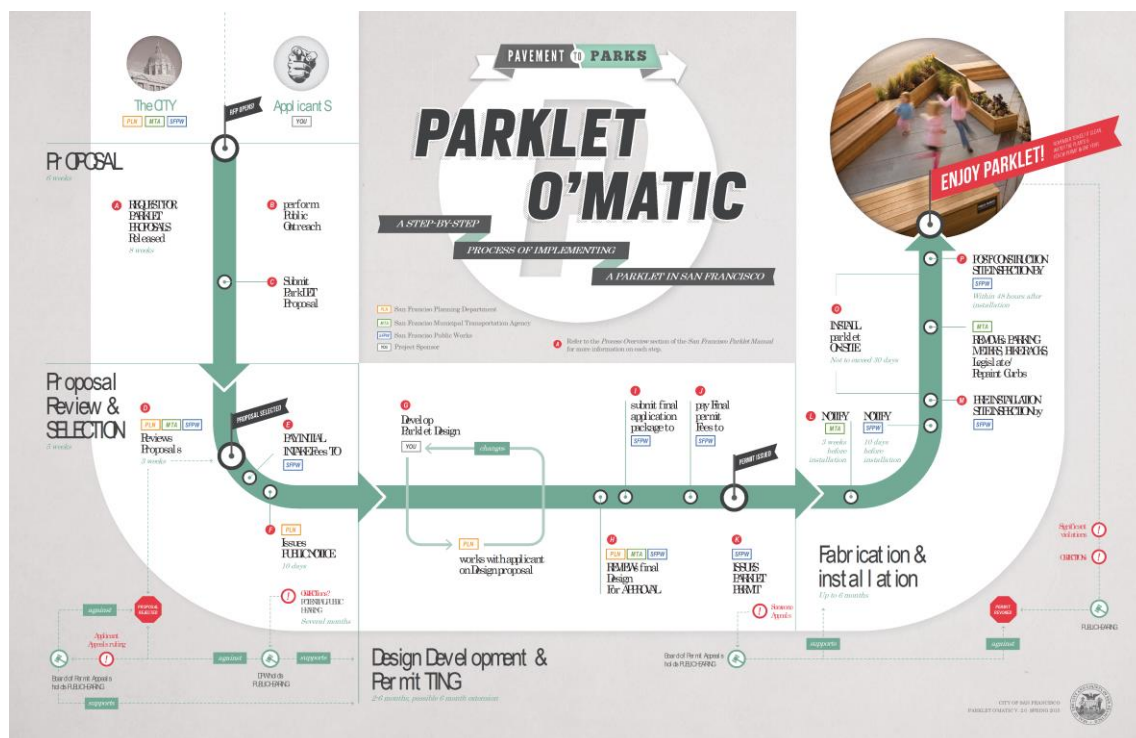
- パークレットは、公共的なものである。(Parklers are public)
サンフランシスコ市のパークレット・プログラムは、開かれたオープンスペースをつくり出している。例えば、パークレットのスポンサーとなっている店の客でなくても、パークレットを使い、そこでくつろぐことができる。ロゴや広告、ブランド名を示す行為は禁止されている。本マニュアルに示されているガイドラインの多くは、全ての人が歓迎されていると感じるようにデザインされるべきであるということを意図して書かれている。
- 忍耐に感謝する。(Your patience is appreciated)
サンフランシスコ市計画局、公共事業局、公営交通局は、プロポーザル選定プロセスにおける提案されたサイトの位置についてレビューを行う後、デザインレビュープロセスにおいてデザイン案に関するレビューを実施する。これらのプロセスにおける提案者の忍耐に非常に感謝する。デザイン修正の必要最小限とするために、本マニュアルに示されたガイドラインに沿うことを強く期待する。
- デザインは反復的である。(Design is iterative)
デザインは元来反復的なものである(パークレット整備については、申請者、設計者、市の間の反復的なプロセス)。アクセス性や健康、安全性等の基本的要求に適合していることを確認すると共に、パークレットを通じてデザインのイノベーションを働きかける。これらの要求への適合を確認するレビューとデザインの修正を経たデザインが審査を通過することができる。
- 都市景観のためのデザインを実現する。(Design for the urban landscape)
規模は小さなものだが、パークレットは難しい問題を引き起こす可能性を秘めている。パークレットの設計者は、排水機能の維持や、機能・サービスへのアクセス性、障がい者のアクセス性の確保等の複合的なサイトの課題を解決しなくてはならない。また、縁石や歩道、車道を傷つけず簡単に撤去可能であると同時に、都市景観として色あせない設えとする必要がある。市のこれまでの経験上、建築家やランドスケープ・アーキテクト、インダストリアル・デザイナー等のプロのデザイナーと協働することは、デザインの質を高めつつ維持管理費を削減することに繋がる。

- ・認可までの期間は、プロジェクトの内容によって異なるが、手続きは概ね以下のプロセスに沿って進められる。
- ・非常に丁寧な解説が記載されたマニュアルを公開し、設置基準及び手続きのプロセスを事前明示している。また、スポンサー（応募者）がパークレットを設置したいと考えた場合、市に対する最初のアプローチ（パークレットの設置希望場所の連絡）をウェブサイトから行うことができるようになっており、市担当者との協議を経たのち、パークレットプロポーザルをオンラインで提出できるようになっており、申請手続きの簡素化が図られている。

パークレット設置までのプロセス概要

- プロポーザル提出（概ね 6 週間）
 - A 不動産所有者（及び隣接住民等）の同意書の取得【SPN】
 - B パークレットプロポーザルの受付【PLN】
 - C パークレットプロポーザルの受理【SPN】
- プロポーザルのレビュー及び選定（最低 5 週間）
 - D 関係局レビュー及び選定【PLN】【MTA】【SFPW】（概ね 4 週間）
 - E 手数料（Intake Fee）の支払い【SPN】
 - F 申込受付通知書の送付及びプロポーザルの公開【PLN】（概ね 10 日間）
 - ※プロポーザルの公開期間中に反対意見があった場合、公聴会を開催（最大数ヶ月）
- デザイン及び許認可（最大 6 ヶ月）
 - G デザインの深度化、図面の作成【SPN】
 - H 関係局レビュー【PLN】【MTA】【SFPW】
 - I 申請書類一式の提出【SPN】
 - J 許認可料（Final Permit Fee）の支払い【SPN】
 - K 許可証の発行【SFPW】
- 製作と設置
 - 着工【SPN】（許認可取得後 6 ヶ月以内）
 - L パーキング・メーター、サイクルラックの撤去等【MTA】
 - M 事前検査【SFPW】
 - N 材料の注文・購入【SPN】
 - O パークレットの設置【SPN】（30 日以内）
 - P 完了検査【SFPW】

※【 】内は実施主体を示す。【SPN】：スポンサー（応募者）、【PLN】：サンフランシスコ市計画局、【MTA】：サンフランシスコ市公営交通局、【SFPW】：サンフランシスコ市公共事業局



パークレット設置までのフロー
(パークレット・マニュアル)

- ・プロポーザルの提出に当たっては、以下の図書をオンラインで提出できることとなっている。

プロポーザルの提出図書

提出図書	内容
配置計画概要図	<ul style="list-style-type: none"> ・自身の不動産位置、その出入口位置 ・既存の歩道幅員 ・既存の切り下げ部、車道、自転車道、車線 ・既存の駐車スペースと寸法 ・撤去したいパーキング・メーターとその番号 ・既存のインフラ設備 <p style="text-align: right;">等</p>
現況写真	
事業説明文	デザインコンセプト図はオプション
近隣同意書	

- ・提出されたプロポーザルは、設置可能位置の基準への適合性、パークレット・プログラムの目標への合致、地域貢献の質と安定性、現地の状況、オープンスペースの整備の必要性の高さといった観点から、レビューが行われる。
- ・パークレット・マニュアルの中では、以下の通り、パークレットの設置可能位置に関する基準が示されている。

設置可能位置の基準

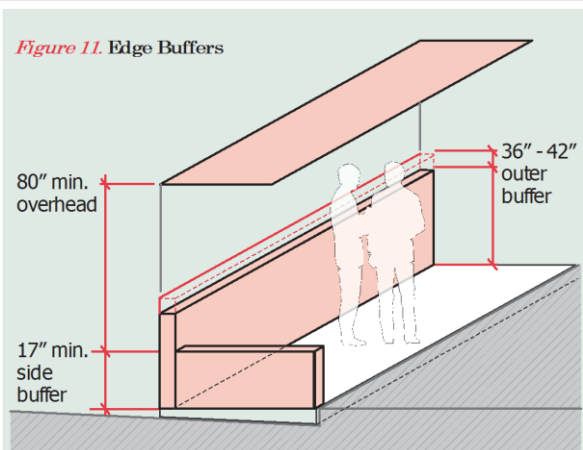
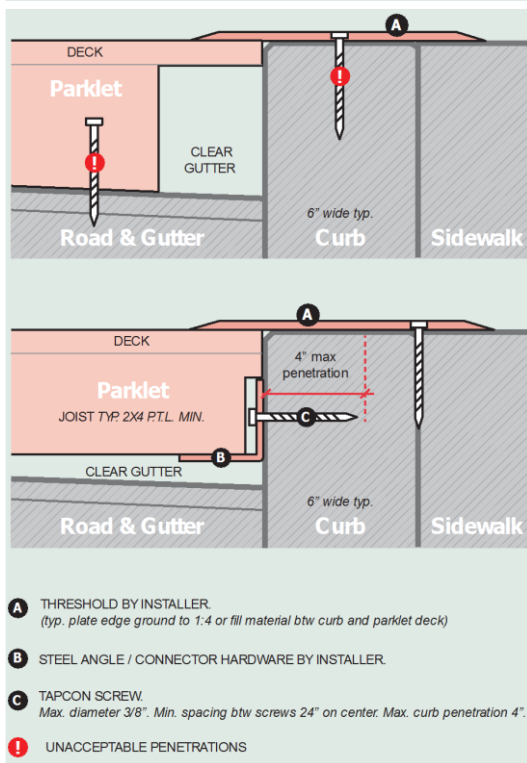
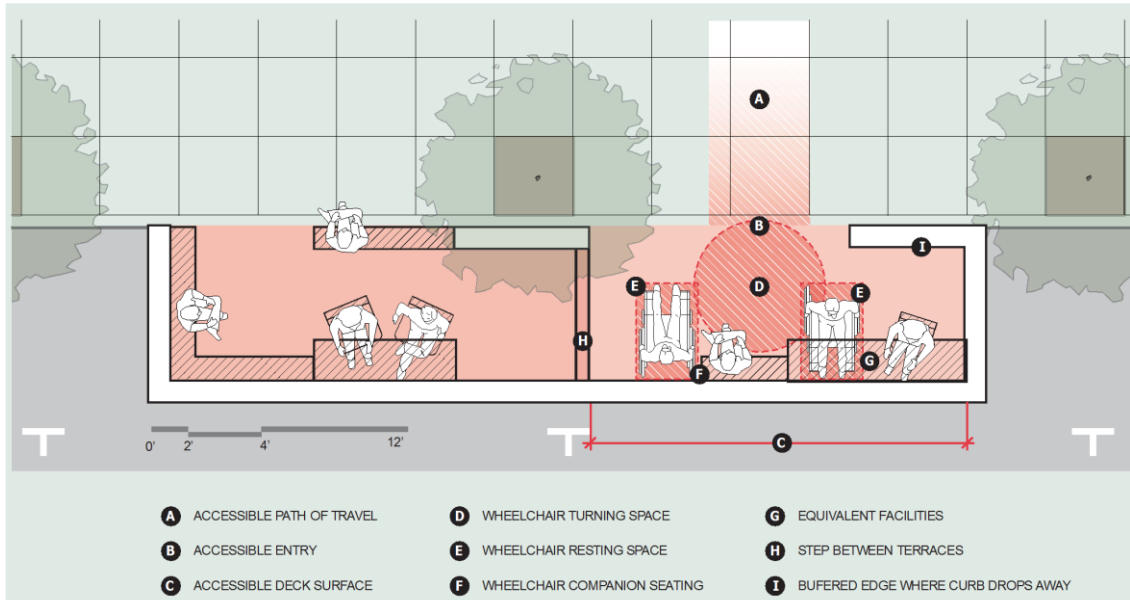
- 25mph（時速約 40km）以下の道路（25mph 以上の場合もケースバイケースで判断）
- 路上駐車スペースが設置されている場所
- 交差点からは少なくとも駐車スペース 1 台分離された場所
- 設置主体の物件の前面
- 勾配が 5%以下の道路（5%以上の場合もケースバイケースで判断）
- 身障者用の停車帯には設置不可
- バスゾーン内には設置不可
- マンホール等のインフラ施設に干渉しない場所
- 長期的な道路整備計画等に支障しない場所

- ・パークレットの設置に当たっては、プロポーザルレビュー後に手数料（Intake Fee）と最終申請書類提出後に許認可料（Permit Fee）の支払いを行う必要がある。手数料は、平成 28 年 3 月現在、258 ドルとなっている。
- ・一方、平成 25 年 2 月時点では、施設規模等に応じて下表のような設定となっていた（手数料を含む（当時は 230.94 ドル））。

項目		金額
基本料金	全ての申請にかかる基本料金	\$ 791.00
	駐車スペース 3 台分の利用以上から 1 つにつき追加される基本料	\$ 285.00
パーキング・メーターの撤去料 (パーキングメーターがある場合)	2 基まで	\$ 650.00
	3 基以上の撤去から 1 基の撤去につき追加される費用	\$ 325.00
公共事業局の手続き手数料		\$ 230.94
完了検査費		\$ 191.50

- ・パークレット設置の期間は、1 年単位となっているため、設置を継続する場合は、初期整備時の手数料と同額の 258 ドルの更新費用を支払い、毎年認可を更新することとなる。

- パークレットの構造については、マニュアルの中で、歩道との段差処理の方法や固定方法、雨水排水のルートを取り方、設置物の高さ、バリアフリー対応、素材等、様々な基準が規定されている。



パークレットのデザインに関する基準
(パークレット・マニュアル)

■事例の評価

- ・サンフランシスコ市がパークレット整備の目標として掲げている通り、パークレットは、
 - 道路空間を通行のための空間としてだけでなく、賑わいづくりの空間と積極的に捉えなおし、
 - 駐車スペースという車両交通の利便性向上のためのツールを、歩行者の快適性に価値向上の場へと転換し、
 - 歩行者の安全性を確保しつつも、デザイン性が高く、魅力的な滞留空間を整備することで、道路空間における日常的な活動を生み出し、
 - 歩行環境が安全で快適だと感じられることにより、道路に面する店舗等の活性化につながり、
 - 地域コミュニティの交流を育むきっかけを創出していると判断でき、多面的な価値を有している。
- ・上記に加え、パークレットは民間ベースで設置、維持管理されており、行政の財政的負担を伴わず、都市環境の向上と低未利用な空間の有効活用を実現しているところが、大きなポイントと言える。また、設置そのものが民間の発意によるものであり、市内のどの道路であっても、提案の内容が審査基準に合致すれば設置が可能で、道路空間の再配分等の具体的な基盤整備事業を伴わずにも展開が可能であることから、都市レベルで取り組みの普及が起きている。

■我が国への導入に当たっての課題

- ・道路占用の特例許可や国家戦略特区の導入、全国各地におけるオープンカフェ等道路空間の利活用に関する社会実験の実施等に伴い、我が国でも歩道空間内にベンチや仮設店舗等の賑わいのための施設を占用物件として設置することに対する規制は緩和されつつある。しかし、道路法施行令第十条第一項イの規定により、一般的には占用物件を車道内に設置することは認められていないが、道路法施行令第十一条の七第一項第二号により、露店等の特定仮設店舗等（道路法第三十二条第一項第六号及び七号）については、車道内の歩道に近接する部分に設置することが可能となっている。このため、車道内にパークレットを設置するためには、特定仮設店舗等としての取り扱いが必要となる。
- ・米国では余剰パーキングスペースの有効活用という背景があるが、日本の場合は人口減少社会の到来に伴う余剰車線の歩道化の動きが広がりつつあり、そのような路線を対象にハード整備とセットで公共空間の有効活用による賑わいの創出を図る一手法として、パークレットの設置を検討することが考えられる。
- ・米国と同様に民間ベースでパークレットを設置、維持管理するためには、その設置によって、スポンサーが自らの出資（整備費+維持管理費）に見合うだけの満足度を得られるインセンティブの働く仕組みや工夫が求められる。このため、まずは、税制特例の活用も視野に入れた社会実験等により、取り組み自体を発信すると共に、効果を検証し、実現可能な仕組みを検討していくことが考えられる。

<参考>道路の占用に関する関係規定

○道路法

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

(後略)

○道路法施行令

第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

- 一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- 二 太陽光発電設備及び風力発電設備
- 三 津波からの一時的な避難場所としての機能を有する堅固な施設
- 四 工事用板囲、足場、詰所その他の工事中施設
- 五 土石、竹木、瓦その他の工事中材料
- 六 防火地域（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第八条第一項第五号の防火地域をいう。以下同じ。）内に存する建築物（以下「既存建築物」という。）を除去して、当該防火地域内にこれに代わる建築物として耐火建築物（建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。）を建築する場合（既存建築物が防火地域と防火地域でない地域にわたって存する場合において、当該既存建築物を除去して、当該既存建築物の敷地（その近接地を含む。）又は当該防火地域内に、これに代わる建築物として耐火建築物を建築するときを含む。）において、当該耐火建築物の工事期間中当該既存建築物に替えて必要となる仮設店舗その他の仮設建築物
- 七 都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物に居住する者で同法第二条第六号に規定する施設建築物に入居することとなるものを一時収容するため必要な施設又は密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成九年法律第四十九号）による防災街区整備事業に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物（当該防災街区整備事業の施行に伴い移転し、又は除却するものに限る。）に居住する者で当該防災街区整備事業の施行後に当該施行区域内に居住することとなるものを一時収容するため必要な施設
- 八 高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路又は法第三十三条第二項第二号に規定する高速自動車国道若しくは自動車専用道路の連結路附属地（以下「特定連結路附属地」という。）に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設（第十三号に掲げる施設を除く。）でこれらの道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- 九 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、自転車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設
- 十 次に掲げる道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場
 - イ 都市計画法第八条第一項第三号の高度地区（建築物の高さの最低限度が定められているものに限る。）及び高度利用地区並びに同項第四号の二の都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路
 - ロ 都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第三十六条の三第一項に規定する特定都市道路（イに掲げる道路を除く。）
- 十一 建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路（車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。）の区域内の土地に設ける同項第一号に該当する応急仮設建築物で、被災者の居住の用に供するため必要なもの
- 十二 道路の区域内の地面に設ける自転車（側車付きのものを除く。以下同じ。）、原動機付自転車（側車付きのものを除く。）又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車（二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（第九号に掲げる施設に設けるものを除く。）
- 十三 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

第十条 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての同条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設（電柱、電線、公衆電話所、水管、下水道管、ガス管、石油管、第七条第二号に掲げる工作物、同条第三号に掲げる施設、同条第六号に掲げる仮設建築物、同条第七号に掲げる施設、同条第八号に掲げる施設、同条第十一号に掲げる応急仮設建築物及び同条第十二号に掲げる器具を除く。以下この条において「一般工作物等」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のとおりとする。

一 一般工作物等（鉄道の軌道敷を除く。以下この号において同じ。）を地上（トンネルの上又は高架の道路の路面下の道路がない区域の地上を除く。次条第一項第二号、第十一条の二第一項第一号、第十一条の三第一項第一号、第十一条の六第一項、第十一条の七第一項及び第十一条の八第一項において同じ。）に設ける場合においては、次のいずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所）であること。

イ 一般工作物等の道路の区域内の地面に接する部分は、次のいずれかに該当する位置にあること。

(1) 法面

(2) 側溝上の部分

(3) 路端に近接する部分

(4) 歩道（自転車歩行者道を含む。第十一条の六第一項第二号及び第十一条の九第一項第二号を除き、以下この章において同じ。）内の車道（自転車道を含む。第十一条の六第一項第一号、第十一条の九第一項第一号及び第十一条の十第一項第一号を除き、以下この章において同じ。）に近接する部分

(5) 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合にあつては、分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分

ロ 一般工作物等の道路の上空に設けられる部分（法敷、側溝、路端に近接する部分、歩道内の車道に近接する部分又は分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分の上空にある部分を除く。）がある場合においては、その最下部と路面との距離が四・五メートル（歩道上にあつては、二・五メートル）以上であること。

ハ 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合を除き、道路の交差し、接続し、又は屈曲する部分以外の道路の部分であること。

（後略）

第十一条の七 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第六号に掲げる仮設建築物又は同条第七号に掲げる施設（以下「特定仮設店舗等」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、特定仮設店舗等を地上に設ける場合において、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一 道路の一方の側に設ける場合にあつては十二メートル以上、道路の両側に設ける場合にあつては二十四メートル以上の幅員の道路であること。

二 法面、側溝上の部分又は歩道上の部分（道路の構造又は道路の周辺の状況上やむを得ないと認められる場合において、当該道路の交通に著しい支障を及ぼさないときにあつては、これらの部分及び車道内の歩道に近接する部分）であること。

三 歩道上の部分に設ける場合においては、特定仮設店舗等を設けたときに歩行者がその一方の側を通行することができる場所であること。

四 特定仮設店舗等を設けることによつて通行することができなくなる路面の部分の幅員が道路の一方の側につき四メートル以下であること。

2 第十条第一号（ハに係る部分に限る。）及び第二号から第五号までの規定は、特定仮設店舗等について準用する。