ドイツにおけるオープンカフェの法制度とその運用に関する研究

—15都市を事例に—

A STUDY ON REGULATIONS CONCERNING STREET CAFÉS IN GERMANY
AND THEIR APPLICATION

—A case study of 15 towns—

エルファディング ズザンネ*, 卯月 盛夫**

Susanne ELFFERDING and Morio UZUKI

The aim of this paper is analyzing the legal system enabling German cities and towns to control street cafés. The conclusions obtained are as follows:

1. While restaurants and cafés intend to gain by an increased income, the towns intend to gain by an increased attractivity of central urban areas, which makes the system a win-win situation for both.
2. German town statutes mainly try to ensure an unobstructed general use of public street space and exempt the towns from any liability for damages arising from public street space usage by sidewalk cafés. The statutes do not only apply to streets the town is responsible for, but also for streets governed by the Federal Republic and the Lander.
3. The statutes vary widely and are flexible enough to adapt to local as well as temporary needs. Even though Germany is known for strict guidelines in town planning, the statutes hardly contain any regulations about urban design, opening hours or management style.

Keywords: *Street Café, Special Use of Street Space, Urban Revival, Urban Design, Germany*

オープンカフェ、街路の特別利用、中心市街地活性化、都市デザイン、ドイツ

1. はじめに

1.1. 研究の背景と目的

都市の空洞化対策や市街地活性化が日本でも近年活発に議論され、様々な政策が模索されてきた。その一つは、街に賑わいをもたらすことが期待されているカフェである。近年、商店街だけでなく、業務地においてもカフェは増大し、特に敷地内の外部空間を利用したオープンカフェは、魅力的な景観と賑わいづくりに大きく貢献している。私有地内のオープンカフェについては、その立地とデザインに関する研究¹⁾、そしてオープンカフェと前面道路の境界デザインに関する研究²⁾がある。

一方、公共の道路空間を一時的に利用したオープンカフェも増大している。1997年の名古屋市中区久屋大通り³⁾における実験をはじめ、98年には広島市、横浜市鶴見区、その後千葉市、大阪市、仙台市、横浜市中区等政令指定都市において、オープンカフェは実施されてきている。特に広島市、横浜市鶴見区、千葉市の事例については、その実施に係わる詳細な研究³⁾⁴⁾がある。それによると、道路を利用するオープンカフェを「公益性の高い事業」と判断し、特例として道路占用許可を得ていることがわかる。また期間につい

ても、1999年の広島市平和大通りのように2ヶ月という長期に渡る事例もある。つまり現在は、道路を利用したオープンカフェ実施のニーズは高まる中で、その公益性の判断や具体的な運営形態、ルールづくりが求められているといえる。

日本よりオープンカフェの歴史が古いヨーロッパ諸国では、公共道路空間を生かし、街に賑わいをもたらす方策はすでに一般的である。海外におけるオープンカフェの研究としては、ヨーロッパ3カ国とアメリカ合衆国の行政制度と運用の論文⁵⁾があり、その制度と運用の実態を報告している。

そこで本論文は、近年、自治体が歩行者ゾーンや歩道でのオープンカフェを積極的に推進し、都市の賑わい創出や観光客の増加に努めている、ドイツの諸都市を対象に、オープンカフェを支える法律、条例等制度とその運用実態について調査を行い、日本におけるオープンカフェ実践のための新しい知見を得ることを目的とする。なお、本論文では「オープンカフェ」を「自治体が公共道路空間⁶⁾の特定な区域の利用権を飲食店に委譲し、飲食店が季節を限定して、椅子やテーブル等のファニチャーをその公共道路空間に配置し、店内と同様に飲食物を販売し、包括的に担うもの」と定義する。

* (株)地域デザイン研究所 非常勤研究員

** 早稲田大学芸術学校 教授、博士(工学)

Associated Researcher, Regional Design Research Office, Ltd.
Prof., Art and Architecture School of Waseda Univ., Dr. Eng.

表1 調査対象都市の一覧表

地方	規模	記号	都市名【州】	人口 (1999年 現在)
◎北部低地	超	A	ハンブルク市【ハンブルク(都市州)】	1,707,900
		B	ミュンヘン市【バイエルン】	1,324,000
		C	ブレーメン市【ブレーメン(都市州)】	548,900
	大		リュベック市 【シュレースヴィヒ=ホルシュタイン】	216,000
		D	ハノーヴァー市【ニーダサクセン】	525,800
		E	ブラウンシュヴァイヒ市【ニーダサクセン】	256,300
			フレンスブルク市 【シュレースヴィヒ=ホルシュタイン】	86,700
		F	リュネブルク市【ニーダサクセン】	64,600
		G	ハーメルン市【ニーダサクセン】	59,200
	中		ミンスター市 【ノルトライン=ヴェストファーレン】	281,300
◎西部台地	大		ボン市【ノルトライン=ヴェストファーレン】	309,900
			ザールブリュッケン市【ザールラント】	187,000
			カストロプ=ラウクセル市 【ノルトライン=ヴェストファーレン】	79,600
			マールブルク市【ヘッセン】	76,600
	中	I	ヴォルムス市【ラインラント=プファルツ】	83,000
			ヴェルツブルク市【バイエルン】	127,000
		J	レーゲンスブルク市【バイエルン】	125,400
			フライブルク市 【バーデン=ビュルテンベルク】	199,000
		M	バムベルク市【バイエルン】	70,200
		N	チュービンゲン市 【バーデン=ビュルテンベルク】	83,600
◎南部山地	中	O	ランツフート市【バイエルン】	59,600

1.2. 研究の方法

本研究で対象とする都市は、西ベルリンを除く旧西ドイツ全体において、地域と人口のバランスを考慮して、選定を行う。旧東ドイツを除いた理由は1990年のドイツ統一に伴う大きな法制度改革があり、旧西ドイツ都市との比較は困難である判断したためである。また、西ベルリンは旧西ドイツの法律下にあっても旧東ドイツ領域内の飛び地となり、様々な特権があったことと、さらに人口が330万人と他都市と比較するにはあまりにも規模が大きすぎることから除外している。そして①西ベルリンを除く、旧西ドイツの各州に調査対象都市があること、②調査対象都市が地域全体に均一に配置していること、③地形や気候などの特殊性が行政制度にも反映されているかどうかを調べるため、対象とする各州を北部低地、西部大地、南部山地の3つの地方に分け、調査対象都市その3つの地方に均一に配置していること④超大都市(人口100万人以上)を除き、各調査地方に大都市(人口10万人から100万人)と中都市(人口5万人から10万人)をそれぞれ3つずつ研究対象都市として選択することを、対象都市の選択条件とした。なお北部地方においては、法的に州と同等の都市州の大都市があるので、大都市を4つとした。

以上の条件を前提に、ドイツ都市要覧⁹⁾を参考に、表1と図1のように調査対象都市を21選定した。そして平成13年10月1日に、この21の都市に郵送でオープンカフェに関する担当者アンケートとオープンカフェに関する条例等資料の送付を依頼した。回答のない都市には、さらに平成14年1月10日にメールで再依頼した。その結果、調査地方別と人口規模別のすべてのカテゴリーを充足する15都市(記号A~O)から回答があり、バランスのよい分析が可能となった(図1)。

2. オープンカフェの歴史、担当組織、目的と評価

2.1. 歴史

オープンカフェの歴史に関しては13都市から回答があった。その

図1 調査地域と調査対象都市

中では、1920年に条例制定されたレーゲンスブルク(K)が最も古い。当時はテーブルや椅子等を道路に並べると、週に1平米当たり15~30ペニヒの料金が請求されたが、それ以前でもオープンカフェがあったと記述されている。しかし、旧市街地においてオープンカフェの経営に必要な条件が揃ってきたのは、自動車交通規制¹⁰⁾や歩行者ゾーンの整備が行われた1960年代以降である。

その他の都市においても、活発に行われた歩行者ゾーン整備に伴い、70年代(6都市)での条例制定が多く、80年代での条例制定(2都市)もある。ザールブリュッケン(H)では1974年の歩行者ゾーン整備完成と同時に、飲食店法と道路交通法の特別許可を受けて、中心市街地に設置されたオープンカフェが営業された。そしてその実践をふまえて、1978年7月に特定の歩行者ゾーンのみを対象に、条例がはじめて制定された。さらに1986年1月1日には、対象地域を全市域に広げた条例が制定され、それが現在も有効となっている。このように社会実験をふまえて、次第に条例整備をしていくプロセスは大変興味深い。

70年代からは各都市においてオープンカフェの数が急増している。フライブルク(L)においては、1970年には、わずか4つか5つのオープンカフェしかなかったが、中心市街地における大規模な歩行者ゾーンの整備に伴い、現在では60箇所、座席数は2000以上にものぼっている。ランツフート(O)では、70年代以降ドイツ市民の生活習慣が変わり、夏には店内で時間を過ごすより、外の空間を楽しむ要求が高まり、そのため、オープンカフェが非常に人気があり、急増していると指摘している。

2.2. 行政内担当組織

オープンカフェの担当部局は、法規秩序局関係²⁴（5都市）、道路交通局関係（3都市）と建設局関係（3都市）と都市によって異なるが、調整すべき関連部局はかなり多いことが指摘されている。関連部局としては都市計画・都市デザイン、史跡保護など、景観に関する部局（10都市）が一番多く、次は交通安全や道路管理に関する部局（7都市）となっている。法規秩序局が直接担当になっていない都市については、法規秩序局内の飲食店・旅館部、あるいは経済関連部局との調整（4市町）が必要となっている。さらに7都市では、警察や消防署との調整が必要と指摘している。つまり、オープンカフェに関しては、法規、交通、道路、経済、景観担当を中心に、様々な組織の調整が必要な事がわかる。

表2 オープンカフェの担当²⁵

地方	規模	記号	担当	関連部局（14市からの回答）
	超大	A	区建設局	警察、都市計画担当、建設検査課、経済局、秩序局
		B	区監査局	警察、区委員会（政治機関）
②	大	C	都市計画・建設管理局と都市局飲食店・旅館部	道路交通局
		D	経済振興局市場制度課	土木局調整署、都市計画局都市デザイン担当
	中	F	秩序部	建築管理担当、景観維持担当
		G	道路交通課	都市計画担当、建築管理担当、消防局、飲食店・旅館管理担当、道路整備担当、場合によって警察、火災予防技師
④	大	H	秩序局	飲食店・旅館担当、道路交通局、道路整備担当、立地所有者、警察
		中	I	秩序局
J	道路交通局		都市デザイン担当	
①	大	K	会計課	公安・交通局産業課と道路交通課、消防局、建設法規局（史跡保護担当と都市計画局と相談可）
		L	秩序局	都市計画局都市建築課
	中	M	建設法規局	建設局史跡保護課（特に旧市街地に関して）、秩序局産業課と交通制度課、環境局（騒音対策）、場合によって消防局（救急通路）、建設部（認可）
		N	秩序局飲食店・旅館課	道路交通課、建築法規局、都市計画局
		O	道路交通局	交通部、建築局、秩序局、環境技術局、都市計画局、警察、消防局等

2.3. 目的と評価

オープンカフェの目的に関しては、ほとんどの都市が①中心市街地等の魅力向上と活性化、をあげており、さらに2都市が、②特に一般商店閉店後、夜間の市街地活性化²⁶を強調している。より詳しい回答として、飲食店の要望に応じて、③飲食店を支援したい（3都市）、④都市型生活²⁷の支援や住民・観光客の新しい屋外生活スタイルへの対応、を指摘している都市もある。また、⑤座席の数が増え、客の数が増えることによる飲食店の収入増大と税収拡大、を4都市が指摘している。さらに⑥秩序ある道路の利用管理、を条例制定の目的としている都市もある。

担当者のオープンカフェに関する評価を表3で整理した。目的に関する回答と同様、市街地の魅力形成への貢献と、人が集まることによる中心市街地活性化への効果は、ほぼすべての都市において、評価されている。さらに良質なデザインが不可欠であることも指摘されている。騒音などの苦情はあまりないようであるが、道路の一

表3 オープンカフェの評価

地方	規模	記号	オープンカフェの評価（14市からの自由回答）
② 北部低地	超大	A	オープンカフェは非常に人気があり、市の魅力アップに貢献する。その前提は良質なデザイン（ファニチャーなどへの宣伝がないこと）と道路空間に合わせた規模である。
		B	オープンカフェが公共空間（特に歩行者ゾーン）の魅力向上・活性化を左右し、住民間のコミュニケーションと市への愛着、そして治安にも貢献する。しかし、規模が大きすぎたり、手入れが不十分の場合は逆効果である。オープンカフェは住民に人気で、私有地でのビアガーデンも多いため、市内の飲食店にはオープンカフェからの収入が生き残るために必要。
	大	C	オープンカフェは市街地の魅力向上への良い施策である。周辺住民等からの苦情（例えば騒音対策）を尊重しないとイケないので、各ケース別に総合的な調査と慎重な判断が不可欠。
		D	景観上の条件にはまだ拘束性が欠け、都市計画と都市デザインが現行の条例にあまり反映されていないので、条例改正を予定している。オープンカフェの需要は大きくなり、道路空間は天候さえ良ければ生活の場となっていることが好ましい。しかし、飲食店の利害関係や公共空間のイベント化・私有化など、調整は難しい。
	中	F	消費習慣の変化によってオープンカフェが増え、市街地活性化に大きく貢献する。住民からの苦情はほとんどない。
		G	晴天ではオープンカフェが全て満杯になる。各種のオープンカフェが景観形成に貢献し、市街地活性化にもメリットがある。
	④ 西部台地	H	歩行者ゾーンの魅力は明らかに向上し、商店街の業種が飲食店、サービス業や専門店などに多様化した。歩行者ゾーン以外でも景観への貢献が大きい。
		I	市街地の魅力は間違いなく向上されるが、特に中心市街地においては住民からの苦情がある。その際は検査が行われ、必要な措置が執られている。
	中	J	住民に受け入れられようとする。市街地の魅力向上に貢献できるが、デザインが良くないと逆効果もあり得る。
		K	晴天の日には満杯になり、人気が高い。中心市街地調査をきっかけに、オープンカフェが市街地の魅力を向上することが分かった（滞在者の30%がオープンカフェのために集まってくる地区もある）。居住者や通行者による苦情は主に違法な規模拡大に関するものだが、数は少ない。歴史的な町並みとの調和が不可欠であるが、市街地の魅力向上には大きく貢献した。
③ 南部山地	大	L	オープンカフェは道路空間での生活の大切な一部となり、長年にわたって大きく支援されてきた。特用料金が店舗の家賃よりはるかに安いので、オープンカフェはますます増えつつある。しかし、その数が増えてくると共に、立地の需要と住民の利害を調整することはますます難しくなる。
		M	住民と観光客に人気があり、特に中心市街地活性化と市街地の魅力に貢献するが、適切な立地がないため許可を拒否せざるを得ないこともある。オープンカフェがない生活はもう想像できないが、規制違反防止のために管理と検査が常に必要。しかし罰金を科す必要はほとんどない。
	中	N	夏の夜を外で過ごす習慣が住民の生活に定着し、オープンカフェの需要は非常に大きい。オープンカフェが中心市街地の魅力を向上させ、住民の生活にも影響を与えている。
		O	オープンカフェが中心市街地の魅力に大きく貢献し、歩行者ゾーンでの滞在と回遊性を向上させている。

般利用とオープンカフェのような特別利用を調整すること²⁸は難しい場合もあるようだ。いずれにしてもオープンカフェは、自治体、飲食店、市民の3者にとってそれぞれ目的は異なるが有益な政策であり、高い評価が得られている事がわかる。

3. オープンカフェのための法律と条例

3.1. 連邦法と州法

自治体が条例を制定してオープンカフェの施策を進めようとする際には、まず「連邦遠距離道路法」（以下、「連邦道路法」）、「道路法」（州法）、「市町村法」（州法）²⁹、市町村が課金できる料金に

関する諸法律（州法）の4つが、根拠法となる。

「連邦道路法」は連邦道路の整備や運営に関する法律で、州道、郡道や市町村道は対象としない。「道路法」は州道を対象とするもので「連邦道路法」に対応するものである。「市町村法」（ザールラント州では「市町村自治法」）は、市町村の自治に関する法律で、市町村に条例制定の権限を与えている。「市町村が課金できる料金に関する諸法律」は特用料金と手数料の法的根拠となっている。

特に本稿では、オープンカフェに関する法律、条例の基本的枠組みを規定している「連邦道路法」を取り上げ、それに関係する主な項目（2002年4月27日改正）⁸⁾を中心に分析することとする。

まず、連邦道路法の第1条第4項は法律の有効範囲を定義している。道路空間が①排水施設、路盤や築堤等を含める道路、②道路上空間、③道路標識や道路沿い緑地等、と④道路管理事務所や倉庫等の付属施設からなっている。第7条は歩行者交通と車両交通¹⁰⁾を基本的に無料¹¹⁾である一般利用と定義し、第8条第1項において一般利用以外の道路空間利用を「特別利用」（以下、特用という）と定義し、特用には各種道路の道路管理者による許可が必要としている。しかし、自治体が「道路空間特別利用条例」（以下、特用条例という）を制定し、その手続きの中で、すでに州の道路管理最高機関¹²⁾に同意を得ている場合には、連邦道および州道の特用について、本来の道路管理者の許可は不要で、そのかわりに自治体道路の特用と同様に、自治体がすべての道路の特用許可を行うことができると規定している。このことは、自治体が連邦道と州道を含めて総合的に施策を行うことを可能にする意味から、重要な規定といえる。

第8条第2項から第10項が、特用の条件を指定している。主な項目は①許可が有期、又は削除可能であり、許可付属の条件や義務の指定が可能であること、②道路工事の際や交通安全のために許可削除が可能であること、③公安に配慮し、ある水準の技術に基づく施設整備の義務づけ、④特用から生じるあらゆる出費を道路整備担当へ補償する義務付けと共に、道路管理担当者の権限としては適切な前払いや保証金を求めること、⑤特用料金の請求が可能で、条例での料金指定が可能であること、⑥許可無し特用の場合、又は特別利用者（以下、特用者という）が義務を満たさない場合は施設撤去の命令が可能であり、特用者が市の命令に従わない、又は市が必要な措置を命令できない場合は特用者負担の強制撤去も可能であること、⑦許可の削除、交通規制、道路管理の変更や道路廃止の際は、特用者に賠償請求権がないこと、⑧特用条例がない場合の特用許可は民法に基づくことである。なお、第8条aによっては民間敷地の車寄せなど、沿道居住者によっての特用が規定されている。

つまり各自治体は、連邦道と州道を含む各種道路の特別利用に関して、かなり強い許可権限を有していることがわかる。

3.2. 道路空間特別利用条例

オープンカフェを設置するための制度として最も一般的なのは、自治体が道路空間の一般利用（車両・歩行者交通）以外の利用に関する「特用条例」を定め、そのひとつの利用形態としてオープンカフェを位置づけるものであり、今回の調査対象15都市のうち、11都市に特用条例がある。特用条例は連邦道路法を基本にしながらも、書かれる項目やその具体策は都市によって異なる。たとえば、料金に関する項目を含める特用条例もあれば、別な特別利用料金条例（以

下、「特用料金条例」という）を持つ都市もある。

特用条例を持たない都市は、①州と同等の国家州であるハンブルク（A）とブレーメン（C）では、州道路法が特用の法的根拠となり、特用料金条例のみがあるもの、②フライブルク（L）のように州道路法を根拠に、道路管理者と飲食店の民法契約によるもの、③バムベルク（M）のように、歩行者ゾーン条例によるもの、がある。

各条例等の特用は、オープンカフェには限定されず、工事現場、自動販売機や広告の設置、商品のディスプレイ、屋台、イベント等を含め、利用別に料金を指定している。また道路で横になることや物乞いをする、道路を汚す行為など、禁止されている行為を不許可特用として指定する都市もある。各条例によっては不許可特用も異なるので、条例が各都市の具体的なニーズを反映していることが分かる。

3.3. 許可の申請、付与、不許可、取り消し、一時無効と失効

（1）特用許可の申請と付与

自治体はオープンカフェ等各種特用を調整、許可する役割を果たすために、各種の情報を記載する申請書を準備しているが、9都市においては、さらに詳細な図面や説明を求めている。申請から許可までの期限については、4都市が2週間と条例で定めている。

各条例においては許可の期間は定められているが、期間内の取り消しも可能であり、自治体は許可付与の際にその条件や義務を指定することができる。許可に際しては、他に必要となる免許やその他の認可を含まないことが8都市の条例に明確に指摘されている。また、第三者に対する許可権の委譲は、ハノーファー（D）では基本的に禁止、他4都市では可能であるが、市の許可が必要となる。

（2）特用の不許可、取り消し、一時無効と失効

道路は一般利用の確保が最優先となっているため、交通や工事の妨げになる場合は、各条例で不許可や取り消しとなる。たとえば、歩行者に対する過大な制約（2都市）、住民への過大な迷惑（2都市）、公安や安全上の問題（3都市）、飲食店の前面に適切な立地環境が無い（2都市）、その他独自の不許可と取り消しの理由を掲げる都市もあり、3都市はこの件を包括的に「地域全体の利害」¹³⁾と表現している。祭り等、他の特用許可の際にあり得る一時無効は、一般交通確保関連項目が詳細にわたるチュービンゲン（N）の条例に記述されている。

6都市においては、たとえば経営者が許可の条件（2都市）や市指定の命令（4都市）を満たさないための不許可や取り消し、および3都市では、お祭り等による一定期間における特用廃止の際の許可失効がある。また日傘などへの宣伝印刷、使い捨て容器の利用や立ち飲み屋としての経営など、都市デザイン上の理由からの不許可と取り消しも7都市の条例に含まれている。さらに、保証金や前払い金の不足や特用料金の支払遅滞上による不許可と取り消しが3都市の条例で可能となっている。

3.4. 自治体と特別利用許可者の義務と権限

各条例においては市および道路管理担当の義務と権限、そして特用者の義務と禁止される行為が記述されている。自治体は、たとえ同じ道路での申請に際しても、それぞれ個別に判断し許可する権限があり、その損害賠償責任は一切ない。その責任は、むしろ利益を期待できる飲食店側にあり、経営のリスクと考えられている。

（1）自治体の義務と権限

まず市および道路管理者には、特用者に対する義務は一切ないことが各条例に強調されている。特用者の施設や所有物に対して市長に損害賠償義務がないことは7都市の条例、不許可や道路整備等による損害賠償義務がないことは8都市の条例に記述されている。

財政関係権限と命令強制権も市にある。たとえば財政関係権限には適切な前払いや保証金を求める権限(8都市)や、損害保険に関する命令と保険金領収書の検査権限(4都市)がある。命令強制権限には、市が必要と判断する措置の命令強制権限(3都市)と、特用者が命令に従わない場合、その措置を自治体が行い、その負担を特用者に科す権限(6都市)がある。手入れが不十分な施設や景観を大きく妨げる施設の撤去、不許可や取り消しの際に用地を原状の状態に戻す命令や時間的な利用制限等、主に都市デザインに関する命令が3都市で可能となっている。

(2) 特用者の義務と権限

特用者には、①損害賠償義務、②歩行者等一般利用維持の義務、③自治体出費が生じた場合の補償義務、の3つが規定されている。8都市の条例は、特用者の損害賠償義務と市長や道路管理者を第三者によるあらゆる債権から免除する義務の規定がある。同時に市は特用者に対する義務は一切負わない。この規定が市の財政を守る措置となっている。損害賠償義務が充実しているハノーファー(D)、ブラウンシュバイヒ(E)、リュネブルク(F)とハーメルン(G)の4都市ではさらに、まだ許可されていない、または申請が遅れたことから生じるあらゆる損害、または従業員の管理義務をおろそかにした際のあらゆる損害に対する賠償義務、そして交通安全上または事故の際の損害賠償義務が記述されている。その一方、ミュンヘン(B)、レーゲンスブルク(K)とランツフート(O)の条例には、特用から生じるあらゆる損害の包括的な賠償義務が示されている。

一般利用維持の義務は7都市の条例に記述されている。安全性にかなり配慮したもので、たとえば一定の技術水準を確保した道路維持の義務、消火栓や信号等道路に関わるあらゆる公共インフラや道路交通へのアクセスの保証義務、一般利用の障害や損傷を避ける義務、特用期間終了後または許可取り消しの際の原状復帰の義務が記述されている。また特用場所の掃除義務が7都市で記述され、さらにハーメルン(G)では、道路沿い緑地の利用、汚染や損傷を禁止している。

自治体に対する債務義務は8都市で規定され、道路管理者へのあらゆる出費の補償義務がある。たとえば道路に変化が生じた場合は、特用者がその調整を自己負担で行う義務(3都市)、また特用から生じる駐車料金の一部補償義務(2都市)がある。

(3) 罰金

罰金の規定は6都市の条例のみに規定され、主な罰金対象は許可無しの特用(6都市)と特用者が市の命令に従わないケース(3都市)がある。他には違法な経営や整備、またはあらゆる障害、迷惑、特用場所の汚染、出入り口やマンホール等公共インフラへのアクセスの妨げ、特用者が市の命令に従わない場合、特用場所を許可失効後に原状に戻さない場合の罰金がいくつかの都市にある。

3.5. 景観に関する規定の有無

特用条例を持つ11都市の中で、景観に関する規定があるのが7都市あり、多くの都市が特用に際して景観に配慮していることがわ

かる(表4)。

特に超大都市と大都市において、景観規定を含む都市が多いが、その理由としては、オープンカフェが都心と副都心など、複数の市区に登場する可能性が大きくなり、より詳細なルールが必要になるためであると考えられる。また、レーゲンスブルク(K)やリュネブルク(F)のように、中世からの貴重な歴史的景観を有し、また観光にも熱心な都市は、景観に関するより詳細な規定がある。逆にカストロプ＝ラウクセル(I)のように、産業革命と戦災によって歴史的景観をほとんど残さず、観光的にもあまり魅力がない都市は、オープンカフェの推進には比較的熱心であるが、景観に関する規定はない。

表4 景観規定の有無

	超大都市	大都市	中都市
景観の規定無し	-	E	I, J, O
景観の規定有り*	B	D, H, K	F, G, N

*都市計画、又は景観上の理由で許可の拒否又は削減が可能(B, D, K, F, G, N)又は建築的景観を大きく悪化させるもの撤去を求める権限(H)

4. 特別利用条例における料金(11都市)

各都市の特用条例もしくは特用料金条例において、特用料金の規定があるが、3都市の条例にはさらに行政事務処理上の手数料が規定されている。しかし、実際には条例で手数料について言及しなくても、手数料はほとんどの都市で請求されている。

支払い義務は、申請者(7都市)、許可を受けた者(9都市)、特用者(4都市)、特用者の権利を受け継いだ者(2都市)や許可無しの特用者(4都市)が料金債務者となっている。レーゲンスブルク(K)のみがほとんどの各種債務者を取り上げているが、他都市においては料金損失を避ける措置として、全体の連帯債務を指定している。

表5 特別利用料金の計算根拠

		超大		大		中		大		中		大		中	
		A	B	C	E	F	H	I	J	K	N	O			
広さ	平米当たり料金	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼	▼	▼	▼	▼			
	座席当たり料金														▼
期間	週間料金					▲			▼						
	月間料金	▲			▲	▲		▼				▼			
	年間料金		▲	▲								▼			▼
地区分類	2つの料金地区				▲								▼		▼
	3つの料金地区							▼							
	4つの料金地区	▲	▲	▲			▲								
	中核性相当の料金		▲	▲			▲	▼					▼	▼	

(▼特別利用条例にて有；▲特別利用料金条例にて有)

特用料金計算の根拠となる①広さ、②期間、③地区分類を表5に整理した。ほとんどの都市が広さを平米で計算しているが、ランツフート(O)のみ、席当たりの料金計算をしている。6都市が月額で計算するが、4都市は年間料金を徴収する。カストロプ＝ラウクセル(I)は、行政の負担を軽減するため3ヶ月分の最低料金を指定し、ブラウンシュバイヒ(E)とザールブリュッケン(H)は気候のために収入があまり期待できない時期のオープンカフェを支援するために4ヶ月分の最大料金を指定している。プレーメン(C)は同じ理由で、7月から開始するオープンカフェの料金を半額に減らしている。そして、カストロプ＝ラウクセル(I)は特用終了後にも用地に問題がある際、汚染や傷等の命令強制のために、料金を

引き続き請求することができる。地区指定に基づく料金設定は、8都市にある。特に、きめ細かく4つに地区別料金を設定しているのは、市街地面積の大きい超大都市と大都市である。また地区別料金の設定に関しては、「中核性」^{註14}を考慮しているのが6都市、その他は、歩行者交通量による都市もある。

レーゲンスブルク (K) においては料金地区の設定はないが、歩行が妨げられる場合はその交通量によって50%までの料金増額と、特用による営業利益の状況によっては、200%までの料金増額が可能となっている。この措置は料金地区設定より柔軟で公平だろうが、判断基準が曖昧で運用は困難であろう。

ここでは各都市がオープンカフェの需要と供給を調整できる料金地区の設定に注目したい。たとえばバムベルク (M) (表3参考)のように、多くの飲食店が中心市街地にオープンカフェの経営を希望するが、その適切な立地が不足している都市は多い。中心市街地にオープンカフェを開きたい場合は、まず中心市街地に適切な規模の店舗を経営する義務もあるので、店舗の家賃と共に、さらに魅力のある地区ほど高い特用料金を徴収されるため、必要な投資が大きくなり、経営者の中心地への進出はある程度制限される。このように自治体は料金地区の設定によって、オープンカフェの立地をコントロールする事ができる。

料金返還は、レーゲンスブルク (K) 以外の各都市で何らかの形に行われている。オープンカフェからの収入が低い場合などによる特用者の意志による特用廃止の際は、3都市においては料金返還が可能だが、4都市においては返還されない。道路の廃止など、特用者の意志によらない事柄から生じる特用廃止の際は、料金が返還されるが、カストオブ＝ラウクセル (I) とトューピング (N) では、この場合でもオープンカフェの廃止届けが必要である。

5. オープンカフェの運用

オープンカフェの運用に際しては、特用条例を基本にしながらも、その他に指針等を持ち、きめ細かな対応をしている都市がある。トューピング (N) には、特用条例の一部となっている運営指針があり、ミュンヘン (B) やレーゲンスブルク (K) にはオープンカフェ運用に関する行政内指針がある。さらにレーゲンスブルク (K) には飲食店向きのパンフレットがあり、リュネブルク (F) やザールブリュッケン (H) では、特用許可証の中で、詳細な指導を行っている。そこで、本稿では、その中から中世の歴史的景観に配慮をしながら、オープンカフェに熱心なリュネブルク (F) とレーゲンスブルク (K) の2都市を取り上げ、より詳細に分析する。両都市の条例は、共に連邦法と州法に基づくが、リュネブルク (F) では特用条例と特用料金条例がある一方、レーゲンスブルク (K) では料金に関する規定が特用条例に含まれている。両都市の条例には、有効範囲と特用の定義、許可の申請と付与、特用者の義務、損害賠償義務、料金債務者の定義、料金支払いの規定、条例発効以前から続く特用に関する経過規定と発効に関する規定が含まれ、料金表が付録となっている。レーゲンスブルク (K) には、さらに行政内で使用する指針があり、都市景観との調整が強調されている。通路の幅、営業時間^{註15}やデザイン等に関する項目は条例では規定されず、必要に応じて市によって決定される。そして、リュネブルクのオープンカフェの許可証には、面積、期間、料金の他に、椅子、テーブ

表6 オープンカフェに関する運用システムの例

	リュネブルク (F) (A)北部低地の中都市	レーゲンスブルク (K) (C)南部山地の大都市
根拠	連邦道路法；ニーダサクセン州道路法、ニーダサクセン州市町村法	連邦道路法；バイエルン州道路法、バイエルン州市町村法
条例構造	特用条例 (1993年発効) 第1条 有効範囲 第2条 許可を受ける義務 第3条 許可 第4条 特用者の義務 第5条 損害賠償義務 第6条 許可の申請 第7条 許可不用特用 第8条 許可不用特用の制限 第9条 特用料金 第10条 経過規定 第11条 秩序違反と罰金 第12条 発効 特用料金条例 (1997年発効) 第1条 有効範囲 第2条 料金支払い義務 第3条 料金債務者 第4条 料金の発生と満期 第5条 料金の返済 第6条 料金の猶予、減額と免除 第7条 発効 付録 料金表	特用条例 (2000年発効) 第1条 有効範囲 第2条 許可を受ける義務 第3条 許可 第4条 許可申請 第5条 特用者の義務 第6条 損害賠償義務 第7条 代執行 ^{註16} 第8条 特用料金 第9条 料金対象 第10条 料金の金額 第11条 料金義務の発生、初期と終期 第12条 債務者 第13条 料金の計算 第14条 満期支払期・返済 第15条 経過規定 第16条 ユーロ通貨の導入 第17条 発効 付録 料金表 (役所名で使用するオープンカフェに関する指針 ^{註17})
市指定の条件	オープンカフェの営業時間の指定、ファニチャーの配置は許可図の通り、ファニチャーを夜間片づける義務、道路表面破損の禁止、市の命令に従う義務、他にも指定可能 デザイン：落ち着いた色の、都市景観と調和したファニチャー、日傘などへの宣伝印刷の禁止、特用地の掃除義務	旧市街地の景観との調和、余裕のある立地、一般利用と他の特用の調和 デザイン：椅子とテーブルは金属、日傘は落ち着いた色のもの、飲食店名以外は日傘などへの宣伝禁止、カーペット、屋根や柵等の禁止、植木鉢は基本的に禁止だが、例外として可能
条件の知らせ	許可証	許可証；オープンカフェ、商品展示と市場・屋台に関するパンフレット
許可有効期間	1年間	4月～9月の間、10月～3月の間は市によっての黙認 ^{註18} 可；最初の許可は有限であるが、問題がなければ、次は無期限で許可（削除可能）が付与される
特用料金*	手数料：90.00 面積：1m ² 当たり 期間：月間料金 (6.00)、又は週間料金 (3.00)	手数料：30.00～150.00 (平均はおおよそ50.00) 面積：1m ² 当たり 期間：年間料金 (19.00) (0%～250%の増額可；4参考)
料金試算の例**	均一料金： 90.00 (手数料) +420.00 (特用料金) =510.00 (合計) (約2.9万円) ***	最低料金： 30.00 +266.00 =296.00 (約1.7万円) 最大料金： 150.00 +931.00 =1,081.00 (約6.1万円)

*通貨単位：ドイツマルク **14m²、12座席、5月～9月 (5ヶ月)

***レートは平成14年1月18日 (金) 現在

ル、日傘の色、材料、デザインの景観的配慮や夜間の騒音防止に関する営業終了時間についての記述もある。さらに参考図 (図2) が添付され、その参考図には営業許可範囲と共に、周辺に確保すべき通路幅、道路舗装や街路樹、ベンチやマンホールとの位置関係に関する注意事項が記述されている。

両都市の徴収料金は手数料と特用料金から成り立っている。リュネブルク (F) は、他の多くの中都市と同様に領域全体の均一料金がある一方、レーゲンスブルク (K) の特用料金制度は、他の大都市と超大都市の料金地区に相当する飲食店の需要に応じて変わる、柔

図2 許可証に属するオープンカフェの地図の一例（リュネブルク、シュランゲン広場）

軟な料金設定がある。

なお、料金試算の例で見られるように、年間料金は同じ規模の一般店舗で予想される家賃よりはるかに低く、両都市はオープンカフェを料金で抑制する意図はなく、条例と料金は、むしろ秩序確保の措置であることがわかる。また両都市には、椅子やテーブルの材質やデザイン、日傘の宣伝禁止等の都市デザイン上の規定がある。さらに、レーゲンスブルク(K)ではオープンカフェの市街地活性化効果が高いことを指摘している一方、リュネブルク(F)では、防火、交通安全等を確保するための現場調査が絶えず必要であることを指摘している。

6. 結び

本研究では、ドイツにおける15都市のオープンカフェ制度と運用の調査を行い、以下のような成果が得られた。

①ドイツにおける公共道路空間を利用したオープンカフェは、おもに60年代からの中心市街地の歩行者空間ゾーン整備と共に増え、全国的に展開されている。その目的は、「中心市街地の魅力向上と活性化」であるが、ドイツの気候風土においては、夏期間中の屋外空間での飲食は、市民に人気があるため、中心市街地での飲食店にとってはオープンカフェの営業が重要な収入源となっている。また市にとっては、それに伴う料金徴収という利点もある。さらに夜間における賑わいの創出は、同時に治安維持という視点からも重要視されており、オープンカフェは市、飲食店、市民、観光客など様々な立場にとって有益な市街地活性化施策といえる。

②オープンカフェの施策展開については、ドイツ諸都市の地域的な差はあまり見られなかった。しかし人口規模の大きな都市については、市街地面積も大きいため、地区別料金の設定や景観に関する

規定等、より詳細な運営ルールを定めている。

③道路のオープンカフェ利用は、基本的に道路の本来目的である一般利用ではなく、時間と場所を限定した特別利用に基づく許可の対象として扱われ、その基本的枠組みは「連邦道路法」に定められている。そして多くの自治体は、この法律を根拠に独自の「道路空間特別利用条例」を制定し、オープンカフェの明確なルールに基づく施策の展開を行っている。さらにこの条例によって、自治体は連邦道、州道の特別利用許可も行う事ができ、自治体の権限は極めて広範なものとなっている。

④オープンカフェに関する事前調整と許可は自治体が行うが、関係する部局は、法規、道路、交通、警察、消防、建設、商工、都市計画、文化財等かなり多く、総合的な施策といえる。特にオープンカフェを計画的に規制誘導するために料金の設定は重要で、大きな都市では地区別の料金設定が行われている。また、許可図には、営業許可範囲と面積が示されるが、歴史的景観を有する自治体等では、椅子やテーブルの材料、日傘の色彩および広告の禁止等景観的な配慮を許可の条件としている。

⑤許可を得た飲食店等は、道路空間で営業を行うことによって、本来道路管理者が行うべき、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になっており、飲食店等の責任は、明確に条例に規定されている。飲食店等は、その責任を負う事を前提に利益を得ることが可能となり、自治体はそれに関して、飲食店等に対する義務は一切ない。つまり、オープンカフェの運営は、まずその飲食店等の利益が得られる事が前提になる。

以上のことから、ドイツでは、市民の都市型屋外生活のニーズに基づき、人が集まることによる市街地の活性化への効果、市街地の魅力形成への貢献等、複合的な公共の目的を果たすために、道路空間の一部を一時的にオープンカフェとして民間が利用する事を、自治体はその運営のルールを定めて、許可している実態が明確になった。本来、公共の道路空間を特別利用するには、その事業が「公益性」を有することが許可の前提であるが、日本では「行政関与」の運営体制がそれを担保しているの³⁴⁾に対して、ドイツでは、行政が運営のルールとその責任を条例などで定めることによって「公益性」を規定し、民間がオープンカフェを運営することが可能となることが理解できた。

今後は、市街地景観とオープンカフェのデザインとの関係、および市民や利用者のオープンカフェに対する評価等について、さらに研究を続けていきたい。

<参考文献>

- 1) 青柳瑞恵・堀 繁：東京におけるオープンカフェの立地とデザインに関する研究、第31回日本都市計画学会論文集、223～228、平成8年
- 2) 土田淳一、横張 真：接道部開放型飲食店舗における境界デザインと前面道路の関係の解明、日本都市計画学会学術研究論文集第36号、pp. 751～756、平成13年
- 3) 渡辺 直、北原理雄：街路空間のオープンカフェ利用の試みに関する研究、広島市平和通り、横浜市鶴見駅西口の事例を通して、日本都市計画学会学術研究論文集第35号、pp. 1105～1109、平成12年
- 4) 渡辺 直、加藤浩司、宮脇 勝、北原理雄：中心市街地の賑わい創出を目的とした公共空間利用実験、千葉市「都市景観市民フォーラム」を事例に、日本都市計画学会学術研究論文集第36号、pp. 793～798、平成13年
- 5) 加藤浩司、渡辺 直、井澤知且、北原理雄：欧米における街路空間の公共利用制度に関する研究、6都市のオープンカフェ運用を事例に、日本建築学会計画系論文集第530号、185～192、平成12年

- 6) Theato, Gerhard: Adressbuch Deutschland 1998/99. Wichtige Anschriften, Telefon- und Faxnummern aus allen Bereichen des öffentlichen Lebens. Vierte, aktualisierte Ausgabe. Wilhelm Heyne Verlag, München, 1998
- 7) Leser, Hartmut (Hg.): DIERKE-Wörterbuch Allgemeine Geographie. Westermann, dtv, München 1997
- 8) <http://jurcom5.juris.de/bundesrecht/fstrg>: Bundesfernstraßengesetz (FStrG). BGBl I 1953, 903, zuletzt geändert durch Art. 50 G v. 27.04.2002 I 1467

<資料>

- 9) 村上淳・ハンス＝ペーター＝マルチュケ：ドイツ法入門外国法入門 双書 有斐閣 pp. 32-68、平成 3 年（改訂第 4 版平成 12 年）
- 10) 財団法人 自治総合センター：外国地方行政事情シリーズ 9 西ドイツ地方行政事情、平成元年
- 11) 山田晟著：ドイツ法律用語辞典 大学書林 改訂増補版平成 5 年
- 12) Freie Hansestadt Bremen: Bremisches Landesstraßengesetz vom 20.12.1976 zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.03.1995
- 13) Freie Hansestadt Bremen: Gebührenordnung für die Sondernutzung nach dem Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen (Sondergebührenordnung) vom 19. Juni 1990
- 14) Freie und Hansestadt Hamburg: Gebührenordnung für die Verwaltung und Benutzung der öffentlichen Wege, Grün- und Erholungsanlagen vom 6. Dezember 1994
- 15) Freie und Hansestadt Hamburg: Hamburgisches Wegegesetz in der Fassung vom 22. Januar 1974 mit letzter Änderung vom 18. Juli 2001
- 16) Landeshauptstadt Hannover: Satzung der Landeshauptstadt Hannover über die Sondernutzung an Ortsstraßen und Ortsdurchfahrten in der Landeshauptstadt Hannover vom 28. November 1974
- 17) Landeshauptstadt München: Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung) vom 5. Juni 1985
- 18) Landeshauptstadt München: Verwaltungsordnung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München vom 16. Dezember 1983
- 19) Landeshauptstadt Saarbrücken: Gebührenverzeichnis zu § 11 der Satzung der Landeshauptstadt Saarbrücken über Sondernutzungen an öffentlichen Verkehrsflächen vom 10.06.1986 in der Fassung vom 08.12.1998
- 20) Landeshauptstadt Saarbrücken: Vierte Änderung zur Satzung der Landeshauptstadt Saarbrücken über Sondernutzungen an öffentlichen Verkehrsflächen vom 10.06.86
- 21) Stadt Bamberg: Satzung über die Sondernutzungen im Fußgängerbereich Innenstadt (Fußgängerbereich-Satzung)
- 22) Stadt Braunschweig: Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Sondernutzung an Straßen in der Stadt Braunschweig (Sondernutzungsgebührenordnung) vom 21. Mai 1974 in der Fassung der Vierten Änderungssatzung vom 12. Dezember 2000
- 23) Stadt Braunschweig: Satzung über die Sondernutzung and Ortsstraßen und Ortsdurchfahrten in der Stadt Braunschweig (Sondernutzungssatzung) vom 14. November 1984
- 24) Stadt Castrop-Rauxel: Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und Plätzen in der Stadt Castrop-Rauxel (Sondernutzungssatzung) vom 14. Nov. 1996
- 25) Stadt Hameln: Satzung über die Sondernutzung an Ortsstraßen und Ortsdurchfahrten in der Stadt Hameln – Sondernutzungssatzung – vom 11.12.1985 einschließlich 1. Änderungssatzung vom 02.05.1990 und 2. Änderungssatzung vom 16.12.1992
- 26) Stadt Landshut: Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen außerhalb des Markt- und Dultverkehrs an öffentlichem Verkehrsraum der Stadt Landshut (Sondernutzungssatzung) vom 09. April 2001
- 27) Stadt Lüneburg: Satzung der Stadt Lüneburg über Erlaubnisse für Sondernutzungen in Gemeindestraßen und Ortsdurchfahrten (Sondernutzungssatzung) vom 28.04.1988 in der Fassung der ersten Änderungssatzung vom 25.02.1993
- 28) Stadt Lüneburg: Satzung der Stadt Lüneburg über Sondernutzungsgebühren (Sondernutzungsgebührensatzung) vom 28.04.1998 der Fassung der zweiten Änderungssatzung vom 17.07.1997
- 29) Stadt Regensburg: Richtlinien für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zur Außenbewirtschaftung von Gaststätten in der Altstadt vom 25. März 1993
- 30) Stadt Regensburg: Satzung über Sondernutzungen an öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt Regensburg (Sondernutzungssatzung – SNS –) vom 18. Dezember 2000
- 31) Stadt Tübingen: Richtlinien über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf öffentlichen Verkehrsflächen vom 23. März 1992 in der Fassung vom 1. April 1996
- 32) Stadt Tübingen: Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen (Tübinger Ortsrecht 24. Ergänzung, Oktober 1996)
- 33) Stadt Worms: Satzung über die Erhebung von Sondernutzungsgebühren für die über den Gemeingebrauch hinausgehende Inanspruchnahme öffentlicher

Straßen in der Stadt Worms (Sondernutzungsgebührensatzung) vom 25. April 1983

<注>

- 注1) 「名古屋世界都市景観会議97」の関連イベントとして、名古屋市久屋大通り周辺 6 か所で、4 日間のオープンカフェ運営実験が行われた。
- 注2) 「公共道路空間」とは車道だけでなく、歩道や歩行者ゾーンも含める。
- 注3) ドイツの道路交通法によると、自動車とは軌条に結合されていない、機械力で移動させられる陸上走行郵送用具であり、日本語の「自動車」だけでなく、バイク等も含める。
- 注4) 法規秩序担当部局は警察と別な行政警察機関である。例えばブラウンシュバイヒの法規秩序局は①営業所などの登録、営業関連許可、旅館・飲食店管理、市場等を担当する秩序・商業課、②秩序違反を追求する過料課、③自動車の登録、運転免許の取り消し等を担当している道路交通課、④動物の感染症、動物死体処理、飼料管理、食物衛生等を担当している獣医・消費者保護課と⑤住民登録、外国人登録、旅券、資料の認証、遺失物保管等を担当する住民課からなり、幅広い分野を担っている。
- 注5) 各役所内の組織構造は分析の対象になっていないため、部局の名称は各都市からの回答の直訳 (A: Bauamt, B: Bezirksinspektion, C: Amt für Stadtplanung und Bauordnung Fachbereich Bauordnung sowie Gaststättenabteilung des Stadtmamts, D: Amt für Wirtschaftsförderung Abt. Marktwesen, F: Bereich Ordnung, G: Straßenverkehrsabteilung, H, I: Ordnungsamt, J: Straßenverkehrsamt, K: Stadtkämmerei, L: Amt für öffentliche Ordnung, M: Bauordnungsamt, N: Ordnungsamt [Gaststättenbehörde], O: Straßenverkehrsamt)。
- 注6) ドイツの店舗閉鎖時刻法が 1996 年に改正されて以来、5 時半から営業できるパン屋以外の商店は、平日の 6 時から 20 時まで、土曜日は 6 時から 16 時までで営業できる。クリスマス前の 4 週間の土曜日は 18 時までの営業が可能で、12 月 24 日は平日に当たる場合、14 時までの営業が可能。日曜日と休日は営業が不可能。菓屋、新聞の売店、ガソリンスタンド等、例外もあるが、閉店時間は一般的に日本よりはるかに早い。
- 注7) 都市型生活 (Urbanität) とはドイツ語でも曖昧な表現で、都市においての質感や生活スタイルを意味し、特に文化的・社会的に田舎と違った、豊かな雰囲気や意味している。この表現が歴史的に自由と文化的な豊かさを意味していた都市型生活へのあこがれを表していると言える。
- 注8) 歩行者・自動車交通は一般利用で、いつも確保すべきであるため、特用をある程度制限しているが、同じ場所で同時に違った申請者が例えばオープンカフェの経営、工事や祭りを市に申請する場合は、各申請者や住民等の利害を慎重に判断し、両者が納得できる解決を見つけないことが必要。
- 注9) 「連邦遠距離道路法」とは「Bundesfernstraßengesetz」、「道路法」とは「Straßen- und Wegegesetz」、「市町村法」とは「Gemeindeordnung」。
- 注10) 「車両交通」は、「走行交通」と「駐停車交通」に区別されている。
- 注11) 例外としては駐車料金などが考えられるが、法律で定められている特定な一般利用のみが有料であり得る。
- 注12) 「州の道路管理最高機関」とは「oberste Landesstraßenbaubehörde」
- 注13) ここで使用されている「öffentliches Interesse」は行政のことではなく、都市の住民、企業、通行者など、都市を生活の場として使っている人の「地域全体の利害」、または「公益性」を意味している。
- 注14) W. Christaller (1893-1969) が考案した「中核性」とは、ドイツの国土計画においても、市町村計画においても基礎的かつ重要な概念である。ドイツの国土計画においては中核性の 4 つのレベル、つまり上級中核地、中級中核地、下級中核地と小中核地がある。レベルが高いほど、広域的に必要な又は魅力のあるサービスや物が提供され、同じサービスや物がそれ以下のレベルでは提供されていない。
- 注15) 飲食店の営業時間は州法に基づくので、州によって違うが、開店時間と閉店時間が法律で定められても、必要に応じて全ての飲食店や特定の飲食店の営業時間延長・短縮が可能。オープンカフェに関してはさらに騒音保護などを含める郊外防止法なども関連するので、屋外の営業時間が店内営業時間と異なることがある。
- 注16) 代執行とは何らかの義務が達成されていない場合、第三者が義務を負った者の代わりに、義務を負った者の負担でその義務づけられた行為を行うことである。公法上には代執行が行政執行の措置となっている。
- 注17) この指針は道路交通と景観維持の優先を次の通りに規定している。①特用者には許可を受ける権利がないこと、②運営やデザインに問題がある際の許可取り消しが可能であること、③ファニチャーのデザイン、ファニチャーの夜間保管、④ゴミ削減 (使い捨て容器の禁止等)、⑤騒音対策 (音楽演奏の禁止等)、⑥経営時間と余地 (しかし、具体的な数字は指定されていない)、⑦特用者の包括的な損害賠償義務と行政コストの補償義務、⑧市の命令や条件が満たされない場合は許可取り消しや新たな許可発行の拒否と罰金が可能であること、⑨史跡保護や交通安全上の理由、又は過大な騒音の場合は許可取り消しが可能であること⑩許可取り消しの際も、道路の交通規制、廃止や変更などの際も市には特用者に対しての損害賠償義務がないこと。
- 注18) この規定は条例の一部ではなく、行政内指針の一部である。

(2002 年 5 月 24 日原稿受理, 2003 年 1 月 14 日採用決定)