

タイ・バンコクにおける街路の構造特性と空間利用形態の関わりについての調査・分析 －パクソイにおける1日の時間経過に伴う空間利用実態について－

日大生産工(院)○渡邊 佳英 日大生産工 坪井 善道
日大生産工(院)星原 真彦 日大生産工(院)渡邊 貞文 佐久間徹設計事務所 秋山 慎之介

1. はじめに

1- 1 背景

本研究は前年度の調査・分析¹⁾に加え、本年度行った再度の調査分析である。タイ・バンコクの街路は他の都市の中でも見られない特殊な街路構造になっており、幅の広い大通り(タノン^{注1)})とそこから延びる行き止まりの路地(ソイ^{注2)})で形づくられている。そして、タノンとソイの結節点にはソイの入り口という意味を持つパクソイ^{注3)}が存在し、タイの人々には待合場所・私鉄駅前のような感覚として認識されている。これらは水上生活をしてきた時代を背景に水路に倣って作られたものであると言われている。タイの人々は地図を読むという行為が出来ず、地図に依存する事がない。タクシー運転手は、シンボリックな建造物こそ把握しているが、細かい場所は把握してはなく、タイでタクシーを利用する際にコールする場所こそが、パクソイなのである。パクソイはそのソイの道を示す為の非常に重要な空間であり、そこには屋台や露店も街路に溢れ出し、公共的交通手段の往来も多く、タイにおける生活行為の集成を見られる場所と言える。

1- 2 研究の目的

本研究ではパクソイという人々が集まる空間に着目し、パクソイにおける1日の時間経過による空間利用の変化を読み取り、タイの人々の行動を観察する事で、パクソイ毎の空間の特徴・使い方の実態を掴み、パクソイの位置付けと、タイの人々固有の生活形態がパクソイ空間の利用の仕方とどのように関わっているかを分析する。

2. 研究の展開

2- 1 研究対象地について

本研究では前回と同様「スクンビットエリア」を調査対象地として選定した(Fig. 1)。スクンビットエリアとは、スクンビット通りを軸とした、まさに日本で言う銀座・六本木のような街並みであり、エリア内にはホテルやレストラン、デパート、ショッピングセンター、戸建て住宅地、マンションなどが集中している。また、高架鉄道であるBTSがスクンビット通りの上空を走り、タイの地元

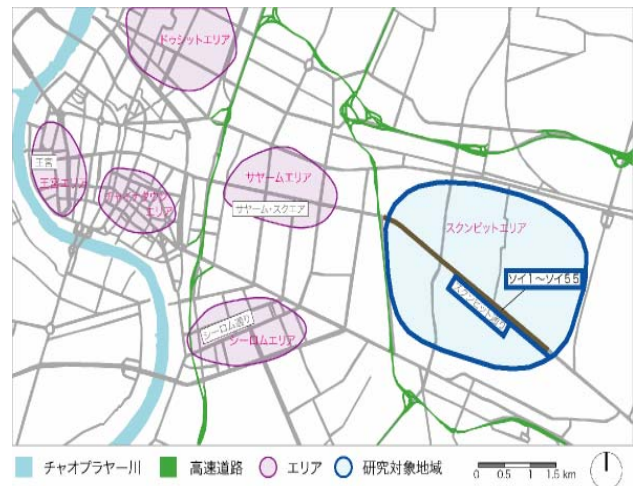


Fig.1 研究対象エリア

民はもちろん、外国人観光客が多く訪れるエリアである。しかし、部分的には金持ち層に紛れ貧困層も多く混在しており、様々な特徴が出てくるのではないかと推測できる。西にはチャオブラヤー川が流れ、歴史的な王宮エリアや世界中のバックパッカーが集まる安宿街のカオサンが広がり、東に行くと近代化したバンコクの街から一転して、貧困な街並みが広がる。本研究では、このようなスクンビットエリアの中でも特徴が多く見られるソイ1～ソイ55の奇数番号側のパクソイを調査対象地とする。奇数側のソイは偶数側に比べソイの本数が多く、商業、歓楽、居住の混在が顕著に現れ、また川が流れているなど様々な要素を含んでいる事から、バンコク固有の地区として研究対象の選定理由として挙げられる(Fig. 2)。



Fig.2 研究対象パクソイ

2- 2 調査の方法

現地調査を2008年8月1日～8月12日に実施し、ソイ1～55までのソイ内部の施設数と種類の集計、パクソイにおける朝（am 7:00～9:00）・昼（正午～pm14:00）・夜（pm18:00～pm20:00）の1日の時間経過による観察・測量（平日と休日とで2度の調査を実施）、ソイ・パクソイにおける屋台・露店・公共的交通工具の出店状況・業態変化等を平面スケッチ、写真撮影で記録し、また現地通訳を雇いモーターサイ就業者に利用者状況や運営システムをヒアリングし、また屋台で働く就業者にも同様の内容をヒアリングし記録した。

ソイ15, 19, 21, 23, 31, 33, 49, 55のモーターサイ就業者、ソイ55の屋台店主など計26名にヒアリング調査を行っている。

3. 水路に倣った街路構造

バンコクは、かつて水路が街を巡り人は舟を使い水上生活を営んでいた。しかし、近代都市計画により水路は道路に変わり、舟は消えていった。だが、その街路の構造は水路を模した形となっていることから、タノン河は水路の本流として、ソイは支流として捉えられる。また、パクソイは本流と支流の結節点であり、かつてそこには寺院や市場が開かれ人々が集まった。それらの概念が現在でも引き継がれ、パクソイは人々によって活気ある空間となっているという事が考えられる（Fig. 3）。

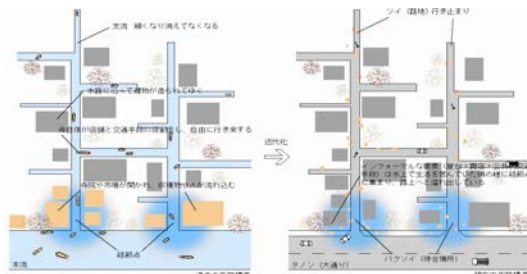


Fig. 3 川を模した街路構造

また、支流は奥に行くにつれて徐々に細くなり消えるという構造から、徒歩によるソイ内の調査からソイは高い割合で通り抜けが出来なくなっている事が分かった（Fig. 4）。タノンに戻るには必ずパクソイに戻る必要性があり、パクソイは人が交差し、溜まり、コミュニケーションを図る重要な空間であると位置づけられる。

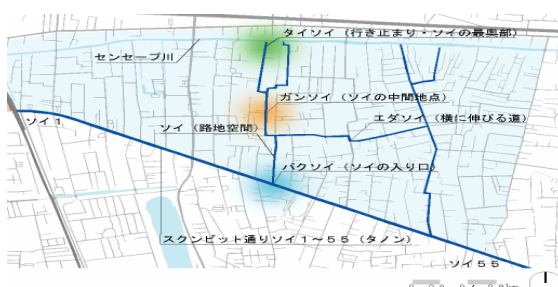


Fig. 4 行き止まりとなる街路構造

4. パクソイにおける空間利用実態

4- 1 写真・平面図による比較

屋台・露店・公共的交通工具の街路での出店は、タイの法律では原則的に違法行為となる為日によって出店されていなかったり、取り締まりをされ店をたたむなど、流動的な要素である。その為、現地調査時には2度の反復調査を行い、それぞれ平日と休日でデータを取った。これらを写真とスケッチ平面図（Fig. 5）から検証・比較し、日によった空間の変化が見て取れるか検証した。また、2007年に実施した、秋山修士論文²⁾のパクソイの時間変化のデータと、今回得られたデータと比較する事で、流動的な要素の他にもパクソイから続くソイの沿道建築用途がソイの空間利用形態との関係を考察する。

4- 2 街並みの変化

1年前とは建物や看板の変化が見て取れた。また、歩道を舗装中のパクソイもあり、建物の変化によって屋台・露店・公共的交通工具が対応しているケースが多く見られ、出店状況が変わってくる事が分かった。ファサードに変化はないが、リノベーションし業態が変わっていた店舗等も見受けられ、パクソイの利用形態は1年の間にも急速な変化があり、それに沿ってパクソイを営業拠点とする、屋台・露店・公共的交通工具の構成の仕方も変わってくる事が分かる。また、1年間での開発の著しさも見て取れる。

4- 3 朝・昼・夜による変化

住宅の多いソイでは朝の出勤時に朝食を買って出掛ける人が多く見られる事から、朝は朝食用屋台が出て、昼から夜にかけてはその朝食用屋台が変化し、観光客をターゲットとした露店へと業態変化してゆく様などが見られた。また、朝は屋台や露店などの出店は見られないが、夜に近づくにつれて徐々に店の出店が増え始め、それに比例して公共的交通工具の客待ちも増え賑わいを見せるなど、各パクソイによって時間変化による屋台・露店・公共的交通工具の出店状況は異なり、ソイ沿道空間の建築用途の変化に左右される事が分かる。また、通り抜け出来る幅の広いソイでは屋台・露店・モーターサイの停車があまり見られなく、狭く行き止まりのソイの方が多く見られる事から、通り抜け出来る道を増やしてしまうとパクソイの特性とモーターサイの必要性が失われる可能性が考えられる。

4- 4 平日と休日による違い

比較的休日の方が全体的な屋台や露店、公共交通の出店が多く、仕事が休みの人が多い為、朝の時間帯では朝食用屋台や出勤用の公共交通の数が少なく、昼頃から登場するという発見が窺え、この事から、これら流動的な要素はタイの人々の固有のライフスタイルに合わせて変化している事が窺える為、これら3つの要素を見ることでパクソイの特徴と、タイの人々固有の生活行為を明らかにする事が出来、パクソイを位置付ける為の指標として扱う事が出来ると言える。

5. パクソイの位置付け

屋台・露店・公共交通手段の3要素は、パクソイを位置付ける為の大事な指標である事が分かった。上記の写真・平面図からそれら3要素を抽出し、3項目に分け各パクソイの特徴を導き出し表にまとめた (Table. 1)。これらのデータから、各パクソイの特徴が明らかとなり、パクソイからソイ内部の施設構成が大方予想出来る事がわかった。この事から、パクソイはソイ内部の情報が顕著に現れるゲートのような空間であると言える。

6. 流動的要素の実態

6-1 モーターサイ

モーターサイは登録制であり、組合に一定賃金を払うことで就業できる。就業者は地方からの出稼ぎ就業者が多い事が分かった。ソイ内部では主にパクソイ、ガンソイ^{注4)}、タイソイ^{注5)}で客待ちしている。モーターサイはソイでの営業が主であり、1日の客数は1人当たり20人前後である事が分かった。利用客はソイにより異なるが、およそタイ人が60%程度、外国人が40%程度との事である。これらの事から、渋滞に左右される事がなく狭い道を行き来できるモーターサイは街路構造を保つ為に必要な存在であり、ソイ内の交通体系として確立されており、街路の種別により各々の交通手段には役割がある事が分かる。

6-2 屋台

屋台については1件のみのヒアリングであるが、営業場所は決まっていなく、誰かが先にいたら違う所で営業するという回答を得る事が出来た。営業時間については、朝の6時から夜の7時～8時くらいで、品物が終わり次第閉店すると回答した。警察によって屋台の取り締まりを受けた場合には、その場は退くが時間をおいたらまた来るという事から、路上は水路の上のような感覚で自由に使用しても良いという考え方がタイ人の習性として残っていると考えられる。

7. まとめ

以上のような調査・分析からパクソイで行われている行為は、インフォーマルで流動的な要素である屋台・露店・公共交通手段によって構成され、それらによってパクソイの空間の性格が異なることが判った。また、パクソイがゲートの役割をしているということと、タノンのような通り抜け出来る道は屋台や露店が少なく、車輛交通中心となることから、モーターサイやシーローなどによるソイでの交通体系が維持されている現在、通り抜け出来ないという街路構造と、屋台・露店などのインフォーマルな空間利用形態はタイ固有の都市空間のあり方を示すといえよう。屋台の多いパクソイには住居系の建築が多く見られるという結果からも、屋台と住居は密接な関係にあり、家には簡易キッチンしかなく外食文化の進んだタイのライフスタイルからは、屋台や露店の存在は日常生活における必要条件として機能して、コミュニティの活性化に生かされる1つのモデルになるのではないかと考えられる。このように、フォーマルな近代都市計画とインフォーマルであるが伝統的な暮らしが重層するタイの都市は、アジア的な都市計画の1つのモデルとなり得ると言える。今後は、ソイ内部の屋台や露店の分布状況や施設構成からソイの特徴を明確とし、パクソイとソイの対応関係をより詳しく見て行きたい。

注
1) タノン (thanon) 大通りという意味であり、バスやタクシーが頻繁に往来する幹線道路である。2) ソイ (soi) 「小道」、「路地」という意味。ソイは基本的に行き止まりである。3) パクソイ (paaksoi) ソイの入口という意味。厳密に言えばパクソイとは「点」であるが、人によって捉え方は違っており、10.0m先までをパクソイと捉える場合もある。本研究においてパクソイはソイの入口から20mソイの中に入った部分までと定義する。4) ガンソイ (gansoi) ソイの中間地点という意味。5) タイソイ (taisoi) ソイの最奥部という意味。

参考文献

- 1) 秋山植之介他、「バンコクの街路構造の特性に関する研究」、日本建築学会大会学術講演梗概集, 2007
- 2) 秋山植之介、「バンコクの街路構造の特性に関する研究」、修士学位論文, 2007
- 3) 下川裕治、「バンコク迷走」、双葉文庫, 2003
- 4) 下川裕治、「バンコクに惑う」、双葉文庫, 1994
- 5) 下川裕治、「バンコク下町暮らし」、双葉文庫, 1995
- 6) <http://www.thaibembassy.jp/rte1/>「在京タイ王国大使館HP」
- 7) 地球の歩き方、「バンコク」、ダイヤモンド社, 2007

Table. 1 パクソイの時間変化による利用実態の変化 (ソイ33のパクソイの例)

ソイ33	屋台			露店			公共交通手段		
	朝	昼	夜	朝	昼	夜	朝	昼	夜
2008平日	○朝×5+テ×1	○お×8+テ×1	○テ×1+お×2	無	無	無	○モ×1	○モ×11	○モ×3
2008休日	○朝×5+テ×2	○お×3×テ×1	○テ×1+お×2	無	無	無	○モ×6	○モ×7	○モ×3
2007平日	○朝×4+テ×1	○お×2	○テ×2+お×4	無	無	無	○モ×11	○モ×6	○モ×3
特徴	1日中時間帯に対応した屋台が出ており市場のように賑やか			露店の出店は見られない			1日中モーターサイの停車が見られる		
建物の変化	建物のファサードは変わらないが、写真左手パクソイから3件目のサービス店が買い回り品店舗へとリノベーションされている。また、右手のビルには銀行が無くなっており、最寄品店舗、娯楽施設、飲食店舗へと業態が変わっている。								
総括	・一日を通して、モーターサイステーションと屋台市場が日にちや時間帯によって入れ替わっている事が見て取れる。 ・歩道から道路へと屋台や公共交通手段が溢れ出している様は、水路の上で船を使って商売をしていた頃のなごりで、道は公共空間としてではなく、個人の空間の延長として自由に使える空間であるとタイの人々は認識している可能性がある事が窺える。 ・屋台、公共交通手段が多く見られる為、地元民の居住率が多いと考えられることから、住宅の多いソイのパクソイであると予想できる。 ・平面図から、樹木の下など暑さを凌げる場所には屋台の出店が多く見られた。 それら以外の場では、人為的にパラソルを広げ暑さをしのいでいた。夜になるとパラソルをたたむが、スコールが降った場合にはパラソルを広げスコールを凌いでいる。路上に様々な色のパラソルが立ち並ぶ様は、日本にはない景観の1つであり特徴的な要素である事も窺える。								

朝=am7:00～am9:00

昼=正午～pm14:00

夜=pm18:00～pm20:00

○朝=朝食用屋台

○露=露店

○テ=タクシー

○テ=テーブル式屋台

○モ=モーターサイ

○ソ=ゾウ

○ト=トゥクトゥク

○お=お惣菜屋台

○シ=シーロー