バンコクの街路空間構造の特性に関する研究
–スクンビットエリアにおける路地空間を対象として–

日大生産工（院）　○秋山　慎之介
日大生産工　　坪井　善道

１．はじめに

１−１研究の背景

タイ・バンコクの街路は世界の街の中でも特殊な構造になっており，それらは幅の広い大通り（以下タノン）とそこからほぼ直角に延びる路地（以下ソイ）で形づくられている。これはかつてのタイの水上生活における川中心の生活が影響している。当時，川の本流と支流の合流点には寺や市もでき，人々はそこに集まり，収穫したものを持ち込んでいた。交通手段はすべて舟であったため，家は支流に沿って建っていった。これらを背景に，現在の街路構造も川の構造を模したものではないかと言われている。つまり，タノンは本流であり，ソイは支流であると考えられる。また，タノンとソイの合流点をパクソイ（ソイの入り口という意味）と言い，タイの人々には日本で言う郊外の私鉄駅前のような感覚で認識されているようである。

現在のバンコクの街路構造においてもソイでの人々の活動は大変活気がある。屋台や露店も街路に溢れ出し，公共交通の往来も多く，アジアの都市での生活を垣間見られる場所と言える。

１−２研究の目的

これらバンコクの街路構造の特殊性に着目し，本研究ではソイにおける人々の営みが街との接点であるパクソイに溢れ出てきていること，さらに，それらがソイ毎の特徴を生み出す要素として関係しているということを明らかにすると同時に都市の生活という曖昧で抽象的な事象を数値的にみることで街との関係を理解することを目指しており，パクソイ毎に違う特徴やソイの中の店舗業種，屋台・露店の出店状況を数値化し，最終的にはマップ上にそれらのデータを落とし込み，視覚的に研究対象地の街路空間構造を理解することを目的とする。

１−３本研究と既往研究の位置付け

既往研究では，アジアの諸都市の屋台・露店空間のもつ仮設性についての空間構成や時間変化における賑わいの創出などの研究が多く見受けられた。しかし，本研究が着目した点はあくまでも街路構造であり，屋台・露店が生み出す賑わいを中心に論じるものではない。本研究では，タイ・バンコクの特殊な街路構造が生み出したであろう，ソイにおける人々の都市生活が街との接点であるパクソイにまで溢れていくことでそれぞれのソイの特徴を印象づける要素として働いているという仮説に基づいて論じるものである。本研究によってこれらの仮説を明らかにすることができれば，タイ・バンコクのソイの中での人々の営みと街路空間との関係性を把握することにつながり，屋台・露店や非合法の公共交通などのインフォーマルなものが都市の生活において街とどのような関係性をもって存在しているのかまで理解できるのではないかと考える。

２．研究の方法

２００７年９月５日ー９月２６日にバンコクで現地調査を実施し，写真撮影及び測量調査を行い，各ソイの特徴や店舗業種，パクソイにおける平日及び休日の公共交通停車状況等についての記録を行った。また，対象地のソイの中から特徴的なソイを選び出し，そのパクソイの定点観察調査を実施し，外国人の割合や公共交通の利用者別利用頻度についての調査も行った。

３．研究の展開

３−１研究対象地について

近年急速に進んでいる国際化は東南アジア地域も例外ではない。その中でもタイは伝統や生活，街並などを残しつつも，バランスよく外資や海外の文化も取り入れている国である。そのタイの首都であるバンコクは，経済の中心で，人口も多く集まり，様々な地方からの出稼ぎ労働者が集まるタイの中心と言える場所である。かつては，運河が縦横に走っていた水上交通の盛んな水の都であったが，近年，街中には高層ビル群が林立し，運河は殆どが埋め立てられて道路となり，高速道路や高架鉄道（BTS）が走り，２００４年７月には地下鉄（MRT）もでき，ここ１０年で目覚しく変貌し，アジアを代表する国際都市としての姿を持つようになってきた。

バンコク市内には，様々なエリアがあり，それぞれ特徴的な街並を作り出している。その中から本研究ではスクンビット通りを軸に広がる「スクンビットエリア」を研究対象地として選定した（図１）。

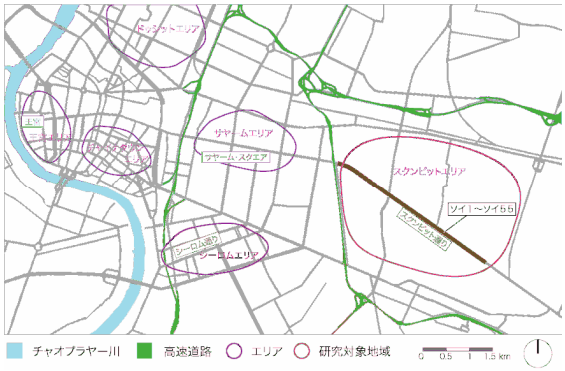

図１　バンコク・エリア分布

３−２スクンビットエリアについて

スクンビット通りには南北に向かってソイが延びており，北側に延びるソイには奇数番号がつき，南側には偶数番号がついている。このソイの番号はバンコクの中心から離れていくほど増えていくように計画されている。しかし，南北でソイの数が違うため，ソイ３の向かいはソイ４だが，ソイ２３の向かいはソイ１８，ソイ５３の向かいはソイ３６と，どんどんずれていってしまっている。つまり，スクンビット通りは奇数側のソイの方が偶数側に比べて多

Study on the Characteristic of Urban Street Space Structure of Bangkok
- A Case on the Alley Space in the Sukhumvit Area -
Shinnosuke AKIYAMA & Yoshimichi TSUBOI

図２　スクンビット通り拡大図

いということがわかる。

スクンビットエリアとは，スクンビット通りを軸に南北に広がったエリアを指すが，スクンビット通り自体は遠くカンボジアの国境まで延びている国道であるため，本研究における「スクンビットエリア」は，ソイ１からソイ５５までの範囲と定義する（図２）。この範囲はバンコクに関する様々なガイドブックにおいても共通の範囲として認識されている。また，スクンビット通りでは，ソイ１からソイ５５辺りまでが，外国人旅行者のよく行動する範囲となり，この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，様々なショップなどが集中しているため，様々な特徴が出てくるのではないかと考えた。

スクンビットエリアは歓楽街，オフィス街，居住地が混在したエリアであり，エリアの中でも場所によって全く異なる特徴を見せている。また，スクンビット通りはバンコクの中で一番渋滞する道として有名であり，街路構造が何か関係しているのではないかと思われる。

本研究では，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ーソイ５５の奇数番号側を研究対象とした。奇数側のみを対象にした理由として，偶数側よりもソイの数が多く，場所ごとの特徴が見られる，歓楽・居住の混在が顕著に現れている，などが挙げられる。

４．研究対象地の街路空間構造

４−１バンコクの街路構造

まず，研究対象地の街路構造が他の都市と比べ，どのような違いをもっているのかを明らかにする。比較対象として東京・六本木の地図を用意した（図３）。

六本木はスクンビットエリアのように歓楽街，オフィス街，居住地が混在したエリアであり，その街路構造の比較において相応しいと考えた。他の都市の街路構造は，図３の上側の六本木のように，大通りからの路地によって抜け道が確保されている街路構造であるが，下側のバンコクの街路構造は，大通りからのびる路地から別の大通りへ抜けようとすると路地が行き止まりであることが多いため，一度元の大通りに戻ってから行かなければならない。

４−２バンコクの街路空間構成

バンコクの道は，タノンとソイによって構成されている。かつて，水上交通が盛んだった時には河川の本流と支流によって構成されていたバンコクの街は，今ではタノンとソイという道路に形を変え，舟は自動車に変わっていった。バンコクという街は河川の流域図のような街路構造をしているため，行き止まりも多く，大規模な渋滞を引き起こしている（写真１）。前項でも書いたように，バンコクの街は行き止まりが多く，通り抜けができる道が極めて少ないという構造になっている。つまり，ツリー的に街路が形成されていると言える。

①タノン（写真２）

大通りであるタノンは，幹線道路であり，幅はおよそ９ｍから３０ｍほどのバスやタクシーが頻繁に往来する通りである。タノン沿いに住居があること

図３　六本木（上），バンコク（下）街路構造比較

は少なく，多くはホテルやマンション，ショッピングセンター，飲食店などが立地している。

②ソイ（写真３）
ツリーの枝にあたる部分で，幅はおよそ６ｍから９ｍほどであり，細いソイでは４ｍほどのものもある。ソイ同士がつながっているところは少なく，基本的に行き止まりである場合が多い。

③パクソイ（写真４）
ソイの入口という意味。厳密に言えばパクソイは点であるが，人によってパクソイの捉え方は違っている。ソイの入口から１００ｍ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，ソイの入口から続く店舗，屋台等人々の街路における活動が見られる範囲までと定義する。

４−３バンコクの公共交通
バンコクの街には様々な公共交通があり，密な交通網を作り上げている。タイ人は基本的に歩くことを極力避けようとする人々であるため，僅か１００ｍ程の距離でも公共交通を利用することもある。これには，舗道が十分に整備されていないことや熱帯性の気候であることが原因として挙げられる。
バンコクの住民たちは状況に合わせて異なる交通手段を用いる。交通手段は細分化すると約２０種類にも及ぶ（表１）。本研究では，ソイの中の生活とパクソイの関係について論じるものであるため，ソイの中で活動する公共交通やパクソイに客待ちのために停車している公共交通については特記が必要であると考える。また，研究対象地であるスクンビット通りの上には高架鉄道（BTS）も走っているため，駅とエリアの関係についても触れる必要がある。

①乗り合いバス
表１にまとめたバスの中でも乗り合いバスは変わったシステムになっている。本研究の対象地の中では，ソイ５５のみで運行しており，パクソイ付近に停留所があり，人が集まったら発車する形式でソイの途中から乗車したい場合はタクシーと同様に手を挙げて停める（タイのバスは，そのほとんどがバス停以外のところでも手を挙げれば停車可能)。スクンビット通りの北側，ペッブリー・タット・マイ通りの手前で折り返すという循環型のバスになっている（写真５)。ソイ５５で生活する人にとっては日常的な交通手段である。

②モーターサイ
比較的長いソイのパクソイには必ず停車しており，後部座席に客を乗せてソイの奥まで走るオートバイタクシー（写真６)。本研究において，このモーターサイの存在は大きく影響していると言える。それは，他の交通手段と違いソイの中で有効な交通手段であるからである。オートバイなので小回りが利き，行き止まりでもすぐに戻ることが可能であるため，パクソイに客待ちで停車しているモーターサイの数を見ればそのソイの中がどれだけ入り組んでいるのかが分かるのではないかと考えられる。

③トゥクトゥク
３輪の車体に派手なカラーリングが特徴的な公共交通の１つ（写真７)。タイ人が利用する場合は荷物が多い場合や大きい場合くらいで普段はあまり利用していない。主にトゥクトゥクを利用するのは観光客である。そのため，本研究の対象地の中でも観光客が多く集まるところやホテル，ショッピングセンター前では客待ちのために停車している。トゥクトゥクがパクソイで停車しているのは限られた場所であるため，その周辺のエリアには外国人観光客が集まるスポットがあるということが予測できる。

④シーロー
トゥクトゥクとは反対に，現地在住者の利用が多いのがシーローである（写真８)。軽４輪トラックの荷台に向かい合わせのベンチシートを取り付けたものであり，基本的にソイの中でのみ運行している。シーローはソイ番号の若いエリアには停車しておらず，ソイ３９，４９のパクソイに列を成して停車し

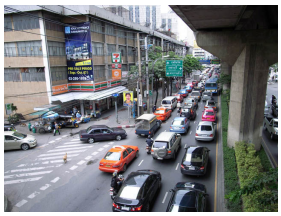
写真１　スクンビット通りの渋滞

写真２　タノン

写真３　ソイ

写真４　パクソイ

写真５　乗り合いバス

写真６　モーターサイ

写真７　トゥクトゥク

写真８　シーロー

表１　バンコクの交通手段の性能

		サイズ	運賃（B）	ルート	所要時間	運営機関
自家用車		小		自由	中	私
バス	通常のバス	大	7〜8	中距離	遅	国
	エアコン付バス	大	初11〜	中距離	遅	国
	ミニバス	中	一律5	短距離	速	私
	マイクロバス	中	一律25	中距離	速	私
	乗り合いバス	中	一律6	短/循環型	速	私
タクシー	通常のタクシー	小	初35〜	自由	中	国
	モーターサイ	極小	5〜10(長距離は20〜)	短/領域型	最速	私
	トゥクトゥク	小	交渉制	自由	速	私
	シーロー	小	交渉制(およそ20〜)	短/領域型	中	私
鉄道	地上	極大	距離毎	長距離	速	国
	地下鉄(MRT)	極大	14〜36	長距離	速	国
	高架鉄道(BTS)	極大	10〜40	長距離	速	国
水上交通	所有	中	距離毎	自由	速	国
	運河ボート	中	8〜18	固定	速	国
	エクスプレス・ボート	大	船の種類による(およそ9〜)	固定	中	国
	渡し船	中	3	固定	中	国

ている。これらのソイの中にはマンションやアパート，コンドミニアムが多く立地しているため，居住者の需要が高いことが分かる。
⑤運河ボート
　研究対象地であるスクンビットエリアの北側にはセンセープ運河が流れており，スクンビット通りから延びるソイが奥でぶつかるのはこの運河である。運河交通は観光用に設けられたものではないため，利用者はほとんどがタイ人である。運河とぶつかるソイには船着場があることがあり，パクソイまで行く客を待っているモーターサイが船着場近くで停車していることもあるため，本研究においてモーターサイと船着場の関係も重要である。

⑥高架鉄道（BTS）
　研究対象地であるスクンビットエリアの軸となっているスクンビット通りの上には高架鉄道（BTS）が走っており，スクンビットエリア内には４つの駅がある。本研究では，駅の乗降口とパクソイとの距離を見ることでエリア形成の要因として高架鉄道（BTS）が関係しているかを検証する。

イ）ナナ
　この周辺は観光客が多いエリアになっている。ソイの中には多くのホテルや遊び場が集まっており，昼夜問わず賑わっている。

ロ）アソーク
　地下鉄（MRT）と接続しているため，交通至便な場所である。アソーク周辺はビジネス色の強いエリアであるが，夜になるとパクソイ周辺は歓楽街に変貌するという現象も見られる。

ハ）プロンポン
　周辺にはマンションやコンドミニアムが多く立地しており，居住エリアになっている。また，在タイ日本人の多いエリアのため，日本食レストランや外資系スーパーマーケットなども点在している。

ニ）トンロー
　駅前は庶民的な雰囲気で，観光客はあまり見られないが，周辺には高級レストランやブティック，遊び場も点在し，様々なものが混在したエリアになっている。

４−４移動ルートの取り方について
　以上，バンコクの街路構造や様々な公共交通のシステムを踏まえた上で，実際に，バンコクではどのような移動ルートの取り方になるのかを図を用いて説明する（図４）。
図４のように，A 地点から B 地点に行きたい場合，バンコクの街路構造のなかでは図のようなルートを取ることしかできない。つまり，一度パクソイまで出て行き，そこからタノンを通って大回りをして目的地まで行かねばならないような街路構造になっていることがわかる。C 地点から D 地点に向かう場合も同様に，直線距離にしたら僅かな距離を大回りしていかねばならない。これはソイの中で生活をする人々は街に出る場合，必ずパクソイを通るということを意味している。タイ人にとってパクソイという場所は街への玄関のような場所であるため，屋台や露店も多く，昼夜問わず大変活気がある場所である。
　このように，ソイの中から街へ出る時，ソイの中を走っている交通手段が先に述べたモーターサイやシーローといったものに限られてくるため，ソイの中で有効なこれらの交通手段が本研究にとって大きな指標になってくると考えられる。

５．まとめ

　本稿では，バンコクの街路構造，特殊な公共交通などについての概要を述べた。本研究の今後の展開は，現地調査において収集したパクソイ及びソイの各データを記号的に読み替え，それら記号同士の掛け合わせ等によって各パクソイ，ソイの特徴をまとめる。さらに，バンコクの交通規制はパクソイ毎に大きく異なるため，公共交通の停車状況や通過交通量の違いがソイ毎の生活を表す指標として働くということを明らかにする。

図４　バンコクにおける移動ルート

参考文献

１）横山宏治，安田綾香，古谷誠章，田中智之，「多様な交通手段と居住空間の関連についての研究　その１　陸上交通」，日本建築学会大会学術講演梗概集，１９９９
２）安田綾香，横山宏治，古谷誠章，田中智之，「バンコクの多様な交通手段と居住空間の関連についての研究　その２　水上交通」，日本建築学会大会学術講演梗概集，１９９９
３）永田美和，出口敦，「バンコクの賑わう街路を創り出す屋台・露店の空間構成と時間変化」，日本建築学会大会学術講演梗概集，２００６
４）MapMagic,Bangkok&SamutPrakan,thinknet
５）下川裕治，「新・バンコク探検」，双葉文庫，２０００
６）野原哲也，「歩くバンコク」，メディアポルタ，２００７
７）地球の歩き方，「バンコク」，ダイアモンド社，２００７
８）http://www.tai-ryoko.com/　タイ・バンコク旅行情報ガイド
９）http://www.kobayashi.co.th/　小林株式会社