

# 「歩行街」の賑わいを支える街路の環境と空間構成

## —天津旧租界の中心市街地を事例として—

趙 世晨（九州大学大学院人間環境学研究院 准教授）

### I. はじめに

#### 1. 研究の背景

モータリゼーションの進行は、個人のモビリティが向上した反面、郊外に多数の商業施設が立地し、多くの地方都市の中心市街地は空洞化や衰退の一途をたどっている。慢性的な交通渋滞など様々な環境問題や都市問題は、自動車交通容量を超えて過度に自動車に依存した社会を形成してきたことによる弊害でもあり、そうした中心市街地の再活性化の問題や交通問題を背景として、都心部や中心市街地において歩行者が安全で快適に活動できる賑わいの場を創出しようとする歩行者優先道路の整備が世界各地で実施されてきている。

一方、日本においては近年、商業地域、とりわけ都心部におけるトランジットモールの整備が注目されている。商店街などの通りに一般車両の進入を原則として禁止し、バスや tramなどの公共交通機関のみを導入するトランジットモールの整備は歩行者の利便性や安全性を向上させ、そのモール内の移動を補助するバス等の公共交通がいわば水平に動くエレベータの役割を果たし、モール全体が一つの建物のように機能して一体感が生まれることから中心市街地の活性化に有効な方法であるとされ、古い町並みや道路網を残す欧米諸都市では数多くの事例があり継続的に実施されている。

歩行者専用道路にした商店街やトランジットモールなどの歩行者優先道路の整備をハードな環境整備として商居街に適用するだけでは、地区全体の交通機能やアクセシビリティの低下につながることも予測される。各都市独自の都市環境や交通事情も考慮した上での総合的な環境整備の考え方に基いて計画することが必要なはずであり、そうした点は、事例の調査・分析によって明らかにされる必要がある。

#### 2. 研究の目的

本研究では、賑わいの場の形成に関する都市比較研究の一環として、天津の「歩行街」（トランジットモール）を中心とした道路網に着目する。そして、活気や賑わいの一指標である天津中心市街地の歩行者交通を支える街路環境、およびその施設配置の役割を明

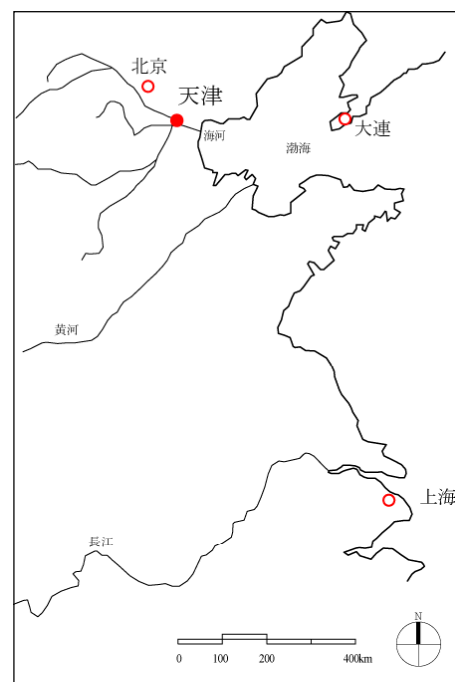


図1 天津市の位置

らかにすることを目的にしている。

本論文は5章で構成される。第I章では、研究の背景、目的を述べる。第II章では、対象地区の概要及びその歴史的形成過程、さらに現況について述べている。第III章では、歩行車優先道路及び商店街の運営、管理方法を現地のヒアリングに基づいてまとめている。第IV章では、街路環境における物理的な要因、すなわち周辺施設の配置状況、街路環境を総合的に評価する。さらに、現実の賑わい実態との整合性を検討することで、天津中心市街地の歩行者交通を支える構造について、その街路環境という観点から考察する。第V章では、本論文の結果を要約してまとめとする。

## II. 中心市街地の形成と構造

### 1. 天津市の概要

天津は、これまでの長い歴史の中で、幾多の大きな転換期を経験してきた。古代における都市の発祥期、近代の外国人租界による発達期、また新中国成立後の建設期、文化大革命間の停滞期、さらには1981年改革開放からの高度経済成長期や国際化の急速な進展の時期といった大きな歴史的転換期において、天津は常に先駆的な取り組みによって、新しい時代を切り開き、中国北方の経済・文化・社会の新たな発展を先導する重要な役割を果たしてきた。

また、天津は昔から「南の上海、北の天津」と称されるほどの近代的な経済都市で、中国華北最大の貿易港でもある。これは、1860年の開港以降、北京へ参入する外国勢力の上岸地点、ゲートウェイとしての役割を担っていたため、市内の中心部には「海河」が大きく湾曲して流れ、メインストリートに沿って蛇行しながら走っている。かつての外国租界の名残から、これに沿って異国情緒を感じさせる町並みが続いている。最近では、近郊で取れる良質の米、野菜、新鮮な海産物などを使った良いレストランが多く立ち並び、1950年には110軒のレストランから形成する南市食品街が建設され、「食い倒れの街—天津」の名声をますます高めている。

中心市街地においては、旧フランス租界にある濱江道と、旧日本・フランス租界にまたがる和平路は「歩行街」として整備されており、2本の主要な都市商業軸として市街の中心拠点の役割を果たしている。年間ピーク時には、一日60万人が来街し、平日・休日問わず都心部に絶え間ない活気と賑わいを呼び込んでいる。



図2 和平路の様子(旧日本租界)

### 2. 中心市街地の構造

現在の天津市中心市街地は、近代に形成された旧フランス租界にある大型総合市場「勸業場」を中心にした3環状18放射式道路ネットワークを形成している。1984年には、市区道路の合計延長は772km、道路線密度は39m/ha、道路面積は1,024万㎡、1949年に比

べ3.18倍増加している。1970年からは、地下鉄の建設もはじまっている。

また、中心市街地を十字に走る濱江道、和平路という2本の「歩行街」は都心の主要な都市商業軸を形成しており、市街の中心拠点として莫大な集客力を維持している。この2本の主要な道路を含め、大型総合市場「勸業場」を中心とする商業区は、現在でも全市で最も大きい商業の中心である。

濱江道は、全長2094m、2つの部分から構成され、1946年に合併され濱江道と名づけられた。1920年代末、「勸業場」一帯の商業の新興に伴い、国内国外の商人たちがどっこの通りに押し寄せてきた。結果、多くの衣料品・貴金属・時計・眼鏡・カメラプリントのほか、旅館・映画館・劇場・ダンスホールなどの商業やサービス、娯楽産業が相次いで開業し、この通りは徐々に繁華街の様相を呈してきた。「勸業場」などの老舗のほか、新しく建設されたデパート・商店も並存している。1987年には、濱江道の南部一帯に小商品市場が開かれ、個人経営の露店が道路西側に建ち並び、終日買い物客が引きも切らず夜は華やかに明かりがともり、天津ナイトスポットの一つとなっていた。だが来街者の増加に対応するべく、1999年に濱江道の一部が歩行者優先道の「歩行街」として整備され、これら露店は現在濱江道南端の街区に集約されている。

一方和平路は全長2138m、濱江道と十字に交差し、天津で最もにぎやかな商業区を形成している。和平路は1902年に建設された。1920年代末、天祥・勸業・泰康の3大デパート、国民・恵中・交通の3大旅館および銀行などその他高層建築の落成に伴い、この通りは日ごとに繁栄していった。1949年、1981年の整備改装を経て、和平路は更なる発展を遂げ、濱江道同様大型デパートと老舗が同時に建ち並ぶほか、雑貨・衣類・帽子・電化製品・飲食・修理など様々な商店が軒を重ね、商品の品質もよく色とりどりの装飾や広告が華やかに目に映る。公園・人民劇場・映画館・カラオケなど文化娯楽施設も存在し、和平路は人々に良質の商品や文化娯楽環境を提供してきた。和平路においても、濱江道に続き2000年にその一部が「歩行街」として再整備された。

### 3. 調査対象地区(図3)

今回対象地区として選定した地区は濱江道・和平路を骨格としてそれぞれ2街区ほど先を走る道路で囲まれる道路網である。ただし、濱江道・和平路の端点にあたる4つの交差点からはそれぞれ1街区先の道路で対象地区を区切っている。範囲設定の理由として、2街区は約250mの範囲に収まり、これは通常の徒歩圏域にあたる。今回の分析においては、基本的に対象道路網内における徒歩来街者、または地区内に存在する駐輪場を利用し回遊する人、対象地区付近に存在するバス停を利用し濱江道・和平路にアクセスしてくる人を対象とするため、この圏域に対象地区を設定した。よって、現地調査によ



図3 調査対象地区の位置

って抽出すべきデータとしても、以上のことを考慮して、その街路環境を調査した。

### Ⅲ. トランジットモールの整備と管理方法

#### 1. 整備の経緯・過程

まず、本章では行政に対するヒアリングに基づき、トランジットモールの整備の経緯等についてまとめることとする。

和平路は1902年より日本租界の旭街、フランス租界の社領事路と呼ばれる道路として整備され、1945年の第二次世界大戦の終戦からロフス路と呼ばれるなど数回に渡り名称が変更され、1953年に現在の名称となった。かつて路面電車が走行していたが、1964年に路面電車が撤去され路面が舗装された。1998年末に、来街者増加への対応と利便性の向上を目的として天津市建設委員会により和平路トランジットモールの構想が策定され、中国で四大歩行街(表1)と呼ばれる歩行者専用道の中でも最長の2.1km(和平路:1.24km)に渡るトランジットモールが整備された。濱江道については既に歩行者専用道路として部分的に整備を行っていたが、1999年に全面的に整備が完了した。

濱江道ではかつて屋台・露屈が経済状況の向上とともに増加し、多数が道路を占用し、1983-1984年頃には一つの市場を形成していた。しかし、屋台・露店は、1999年にトランジットモールを全面整備する際に隣接地に移転させることで全て路上から撤去された。

前述のように現在、和平路・濱江路には年間のピーク時には1日60万人の来街者がある。和平路などの整備がうまく機能したため、他地区でも歩行者優先道の整備を進め、開封路を2000-2001年に整備するなどしている。

表1 中国の四大歩行街

都市名	道路名称	長さ	整備完了年月
北京	王府井	810m	1999年9月
上海	南京路	1,033m	1999年9月
武漢	江漢路	1,210m	2000年9月
天津	和平路/濱江道	2,100m	2000年9月

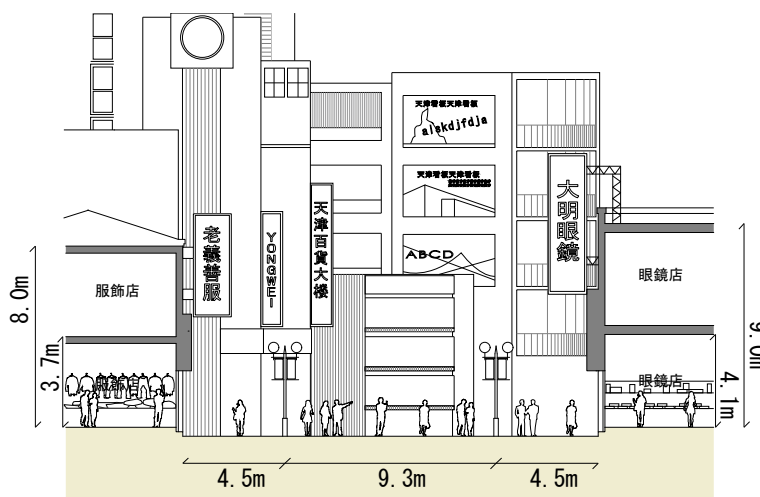


図4 和平路の断面

#### 2. トランジットモールの整備方針

トランジットモール沿道の建物用途は主に店舗やオフィスで構成されるが住宅等もある。和平路は業種豊富で高級感のある店が並び総合性を有しており、濱江道は大衆向け、特に若者向けの洋服を扱う店が中心で、現在でもそれぞれの特徴を強化することを方針と

して店舗を誘導している。また、全体として飲食店舗の充実を図り、飲食関係の売場面積は改造前の37倍となり、食料品関係の売場面積は74%増加した。和平路は4つのゾーンに分け、既存のゾーンごとの特徴を強化し、テーマ性を持たせている。

商店街の整備は租界地時代の道路や建築物を維持・改修する方針の下に行われてきた。トランジットモールの空間構成は、和平路・濱江道ともに1F-9F建ての建物が並び、道路幅約20mの道路上に街路灯、ゴミ箱、看板、ベンチが配置されている。周辺の細街路とは対照的に、駐輪自転車は見られず、一部の細街路や幹線道路との交差点、近辺にはタクシーが待機している。

和平路・濱江道では自動車の侵入を終日禁止し、和平路においては路線バス1路線を低速で東西に走らせている。和平路には従来より路線バスが通っており、東西1.2kmに及ぶ和平路商店街内の移動に際しても人々に親しまれ使用されていた。商店街へのアクセスと商店街内の移動のしやすさを確保する目的に合致していたため、従来からあった路線バスを1路線のみ走行させることとしている。また、和平路と濱江道の総延長距離が2.1kmあり、歩いて往復するのは大変であるため、来街者の商店街内移動を補う目的で電動のミニバスを和平路と濱江道において走らせている。この電動ミニバスは独立した会社組織が経営しており、商店街管理・運営会社へ一定の金額を納入している。

トランジットモールを核とする当該地区は、周囲にバス停留所等の交通施設が配置され、駐輪場が分散的に存在するなど、様々な方角からトランジットモールにアクセスしやすい地区が形成されている。

### 3. 管理・運営組織

行政(管理者)に対して行ったヒアリングによると、区政府の商工関係委員会の下部組織に管理・運営組織(商店街管理・運営会社)があり、和平路・濱江道の二つの商店街を管理・運営している。主な業務は①道路占用物の許可・警備員の配置等の道路管理、②店舗の誘導、③街灯やゴミ箱の設置等による道路環境の整備である。また、一方通行である細街路との交差点では車両の進入を防ぐため、9時から21時まで各交差点に警備員が2名程度配置されている。警備にあたる人数は夏と冬とで異なるが、人数は120人程度である。夜間は巡回のみで、24時間体制で警備している。

商店街の管理に関して、当該地区だけの特別な規則はないが、商店街管理・運営会社は道路上の占用、交通規制、商業規則などそれぞれの関連分野の条例に基づいて管理・運営

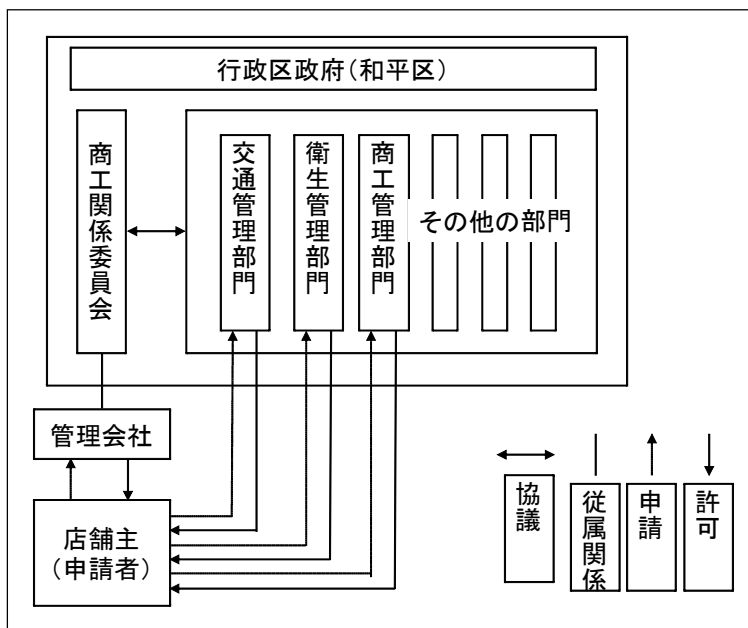


図4 商店街の管理・運営の仕組み

している。管理・運営上、規制変更等の必要がある場合は商工関係委員会を通じ、検討内容に応じて和平区政府の関連部門と協議を行う。また、商店街経営者等から営業規則の変更などの申請をする場合は管理・運営会社と区政府の二段階の審査と許可がなされる。申請者はまず最初に、管理・運営会社による審査を受け、許可を得た後に区政府に申請する。申請を受け、区政府の担当部門では関連条例に基づいた審査を行い、最終的な許可の判断がなされる。

例えばオープンカフェ、仮設物の許可の方法は場所、面積、内容、経営方法等を商店の経営者等が申請し、各関連部門の機関での審議を通じて許可されると仮設物を出すことができる。主として、市民の利便性、公共性、物理的に問題がないかといった点が許可の条件として審議の対象となる。一方通行やタクシープールの設置などの交通規制のコントロールに関する問題は管理・運営会社が区政府の交通管理部門と協議し、問題点等が検討され、最終的な決定は区政府の交通管理部門が行う。

#### IV. トランジットモールを支える周辺環境

##### 1. 歩道形態(図6)

「歩道形態」に関しては、対象地域内の 97%の街路が歩道を有しており、その敷設率の高さが伺える。また、対象地区内の 20%が「歩行街」(トランジットモール)、歩行者専用道路として整備され、これによって地区内の人々の回遊性、流動性が活性化されていることが考えられる。特に和平路西部にあたる日本租界の範囲においては、和平路と合わせ歩行者専用道の敷設率が高い。地図から読み取れるように、この範囲は街区面積が小さくより密な道路網が形成されており、かつこれら歩行者優先道が多く存在するため、徒歩来街者のアクセス性・近接性をより高めているのではないかと見える。

旧フランス租界に位置する濱江道の南部においても、濱江道と平行に走る歩行者専用道が目立つ。濱江道の通る旧フランス租界は、日本租界に比べ、1街区の面積が大きいいため、必然的にその街路長も長くなっている。だが隣接して歩行者専用道路が敷設されているため、和平路西部に対して逆に、その隔絶性を補っていると考えられる。

片側歩道が対象地区東部に比較的多く存在してはいるが、対象地域内について全体的に俯瞰した時、5つのカテゴリの街路は、それぞれ偏らずばらついており、バランスのとれ

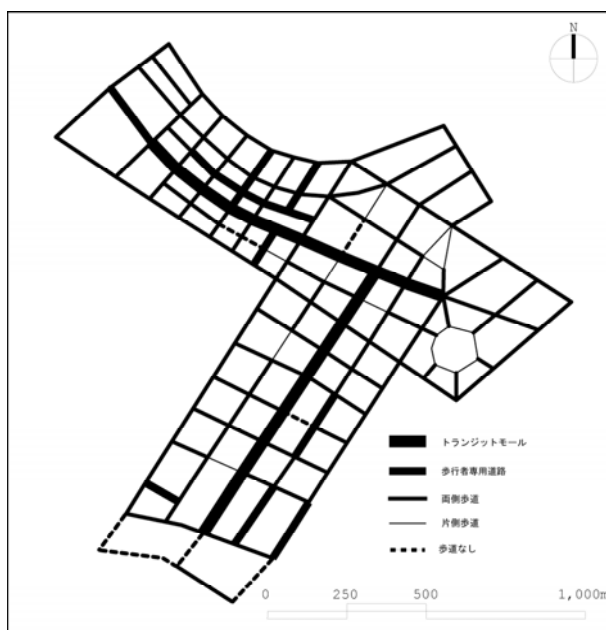


図6 歩道の分布

た歩道計画が行われていることが分かった。

だが実際には、歩道として整備されていても、駐輪場や生活道路の延長として利用されているものも存在し、歩道としての機能を満足しきれていない街路も確認できた事には考慮しておく必要がある。特に濱江道・和平路に垂直に交差する街路に至っては、その歩道を完全につぶし駐輪スペースとして活用されている街路が数多く存在した。

## 2. 駐輪状況

図7は調査対象とした38の街路のうち、その街路上の駐輪台数が100台以上のものを駐輪場として定義し、図示したものである。

図から分かるように、全体的に和平路に比べ濱江道に直行する街路上に100台以上駐輪されているものが多く、そのほとんどは、歩道がつぶされ、新たに駐輪スペースとしての機能が付加されていた。特にその中央やや北付近の街路では、軒並み約300台の自転車が駐輪されており、この一角が濱江道・もしくは和平路に来訪する人々の駐輪スペースとして、大きく活用されていることが分かった。



図7 駐輪場の位置

和平路に関しては、その対象街路の長さが短いためか、目立って駐輪されているところは少なく、唯一、和平路西端に位置する2つの街路については、300台を超える駐輪スペースを有していた。このことは、濱江道南端の2つの街路にも共通しており、その東側の街路上には500台の自転車が駐輪していた。

総合すると、濱江道の方が駐輪場としての機能を担っている街路が多く存在し、中でも、中央やや北よりの一角に集中的な駐輪スペースが存在しているが、和平路西端、濱江道南端という「歩行街」の玄関口となる所に比較的そのキャパシティに優れる駐輪場が存在していることがわかった。

## 3. バス停位置と各街路からのアクセス距離

図8は対象範囲内、及び対象範囲に近接するバス停の位置をプロットしたものである。バス停に関しては、対象地区西部にある程度集中して配置されていることがわかる。これにより、この範囲に存在する街路は、東・南部の街路に対して比較的容易にバス停へとアクセスできることが言える。また、「歩行街」内を通行するバス番号“900番”のバスに

関してもそのバス停は和平路西部に偏って整備されている。

またバス停の位置に関しても、駐輪場の配置状況同様、濱江道・和平路のそれぞれ玄関口にバス停が近接して配されている。

調査対象地区内の各街路から最も近接するバス停へのアクセス最短距離を割り出し、その距離が100m以内の街路とそれ以外の街路としてカテゴリを与え、集計した。対象地域の西部にアクセス距離100m範囲内の街路が集中して存在している。同じく、「歩行街」の各入り口に近い街路に関しても、バス停にアクセスしやすいよう配慮されていることが定量的に読み取れる。

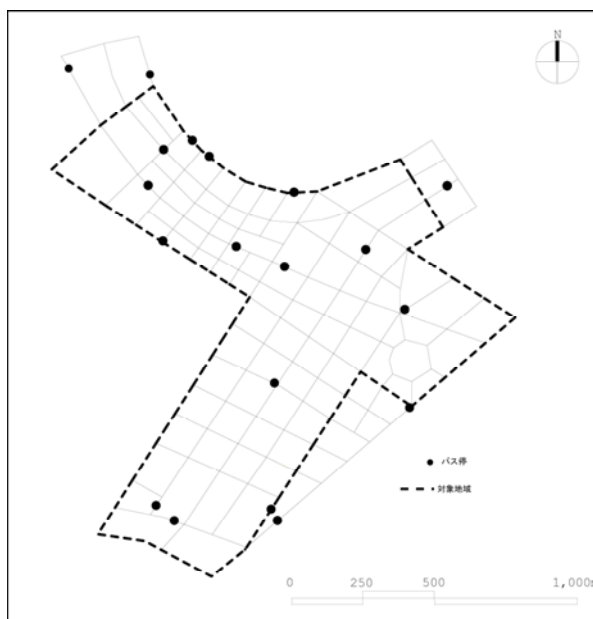


図8 周辺バス停の分布

#### 4. 街路沿いの商業系店舗の分布

図9は、濱江道・和平路から1街区（一部2街区）の範囲内の街区構成及び施設配置を示すものである。この街区に2本の「歩行街」に付随する多くの商業系店舗が存在し、対象地区内に絶えず、活気と賑わいを呼び込んでいる。基本的に濱江道・和平路沿道の店舗は同じ間口（約6m）のものが連なっている形を取っているが、濱江道には、規模の大きな大型の商業施設がいくつか存在している。また、濱江道沿いの街区にある施設の大半が商業用途であるのに対して、和平路には銀行やオフィスといった商業以外の施設が散在する。業種に関しては、眼鏡や靴屋といったものが和平路沿道に群をなして立地していることも現地調査より感じられた。濱江道南端の2街区には屋台・露点群が密集して存在している。これは1987年に出現し始めた個人経営の屋台・露天が、1999年の全面改装の際にこの街区に集約されたことに由来しており、実際歩いてみて、店主と客の絶え間ない会話で日中賑わっている様子が肌で感じられた。

対象街区に存在する商業系の店舗数を街路単位に換算した。まず、濱江道南端の街路に付随

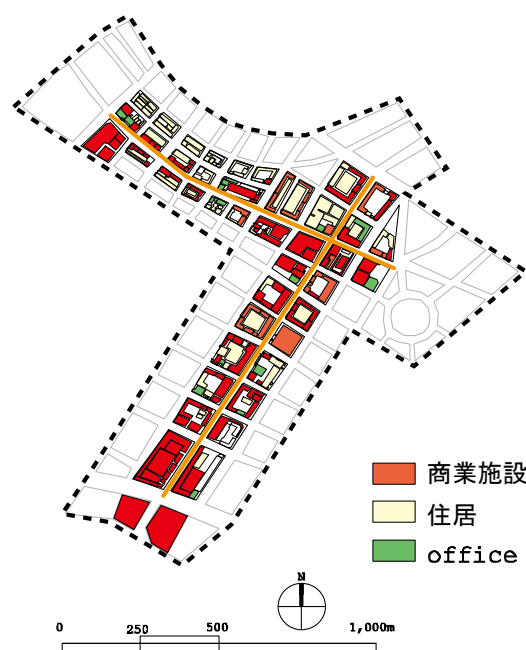


図9 和平路の断面



する店舗数の多さが際立って目立つ。最も多いところで658店舗あり、これはどのほかの街路を取ってみても約倍以上の数に相当する。また、濱江道中央付近、和平路西端の街路にはいくつか大型の商業施設が存在するため、その店舗の数に影響していると考えられる。店舗数についても和平路より濱江道の方がその数に優れており、調査時にも、濱江道の方が比較的若年の客が多く、終日多くの人々が往来・滞留している印象を受けた。

## 5. 交通量分布の特徴

通過交通量の単純集計を図10に示す。サンプル数は、濱江道・和平路上にある20の交差点である。

図に示すように、必然的に濱江道・和平路の交差するポイントの通過交通量の値が最も大きくなっている。その北側に位置する交差点番号11,12に関しては、他のポイントの比べ、割合その値が小さくなっているが、この部分が「歩行街」として整備されていないことが、その要因として大きく寄与しているものと考えられる。

全体的に見た場合、やはり和平路より濱江道に多くの人々が行き来していることが分かった。

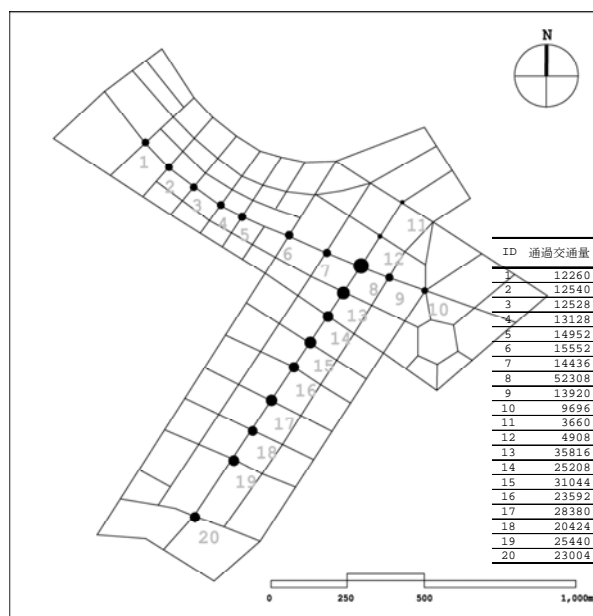


図10 交差点通過交通量

## V. おわりに

本論文では、天津市の概要と濱江道・和平路という2本の「歩行街」の成立過程から現在までを論じた。さらに、現地調査の元収集したデータから、対象地区内のフィジカルな街路環境について、より詳細な現状把握を行うことができた。また、その交通量調査から、実際に2本の「歩行街」内を往来する人々の分布状態が明らかになり、天津市対象地区内の賑わいの実態について、その一部を知ることができた。

また、管理・運営組織による商点街の総合的管理・運営については、来街者の増加に対応するため、天津市建設委員会の基本構想の決定によって大規模な建築物の開発や道路の拡張などをすることなく既存の都市基盤を活かして天津市のトランジットモールは整備されてきた。両商店街を管理・運営する組織が存在し、店舗の誘導によるテーマ性を持たせたゾーン形成、警備員の24時間配置など、商店街の魅力向上に向けた様々な施策が一体的に実施されている。

さらに、テーマ性のあるゾーン形成によって、賑わいを創り出している。和平路・濱江

道商店街は若者を中心に買い物を目的とした多くの来街者で賑わっており、和平路・濱江道にテーマ性を持たせて整備したことで濱江道は主として若者を、和平路は主として中高年の人を集客するなどの特色が形成されている。

トランジットモールの機能を支える細街路の機能分担としては、単にトランジットモールのみを車両進入禁止とする交通規制だけでなく、地区全体に一方通行規制を導入することで租界地時代からの道路基盤を拡張せずに一般車両、タクシーや路線バスなどの通過交通の処理を行っている。一方、トランジットモールの交差点部が車両通行止め(車両行き止まり)となっている細街路が駐車や駐輪の空間として利用されたり、荷捌き時に利用されたりと、結果的に細街路の機能分担がなされていることが分かった。

トランジットモールに賑わいをもたらす商業活動や来街者の交通は、これらの周辺細街路が持つ荷捌きなどの沿道施設へのサービス支援機能、タクシープールや駐輪場の存在によるアクセス支援機能に支えられており、一方通行規制や車両通行止め規制といった交通コントロールとも関係して結果的に機能分担された細街路網の機能・空間構成が、全体として様々な方面からトランジットモールへのアクセシビリティを確保するための補助システムを形成し、賑わい創出に脊与しているとも言える。

以上のように、かつて租界地であった天津の中心市街地において古い都市基盤を活かしながら、トランジットモールとして都心の骨格を形成している点や、既成市街地のストックを活用して賑わいを創出している点は、既存地区の再整備の点からも学ぶことは多い。

## 参考文献

- 1)北村博昭、出口敦、趙世晨、黒瀬重幸（2005）「歩行者優先道路の賑わいと機能・空間構成に関する研究—天津旧租界地におけるケーススタディー」日本建築学会計画系論文集、第 593 号
- 2)萩島智編（1999）「新建築学シリーズ 10 都市計画」朝倉書店
- 3)天津市統計局編（2001）「天津統計年鑑 2001」中国統計出版社
- 4)趙世晨、佐谷宣昭（2001）「天津市における旧租界地の道路形態に関する研究」都市建築学研究、九州大学大学院人間環境学研究院紀要、第 1 号
- 5)坂本夏絵、趙世晨（2002）「天津市旧租界地の街路分布のパターンに関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集、F-1
- 6)天津地域史研究会編（1999）「天津史再生する都市のトポロジー」東方書店