

1. はじめに

1-1 研究の背景と目的

近年郊外型大型店舗の立地などにより中心市街地の衰退が問題となっており、トランジットモールの社会実験が行われるなど、中心市街地の活性化の手法として近年トランジットモールの整備が注目されている。一方、欧米においては活性化に結びつかなかった事例も報告されている。

中心市街地の活性化は、建物や道路整備などのハードの整備のみでは必ずしも活性化に結びつかず、商店街の管理・運営や道路空間のイベントへの活用などのソフトの整備も含めて、様々な角度から魅力を維持・向上し賑わいを創出することが求められている。

中国の四大歩行街(表1)の中でも最長である天津市の濱江道・和平路商店街(図1)において、古い都市基盤を活かしつつトランジットモールが整備されており、週末には路上に仮設店舗が現れ人々が買い物を楽しむ姿が多く見られるなど賑わいの場が形成されている。そこで本研究では商店街をどのように整備・運営して賑わいを生み出しているかといった観点から(1)整備方針と管理・運営の実態を明らかにする。また、その整備がどのように人々の行動に影響を及ぼし、どのような賑わいが生まれているかといった観点から(2)人々の回遊行動パターンを分析し、整備方針と方法との関連性を明らかにする。

表1 中国の四大歩行街⁽¹⁾

都市名	道路名称	長さ	整備完了年月
北京市	王府井	810m	1999年月
上海市	南京路	1033m	1999年月
武漢市	江漢路	1210m	2000年月
天津市	和平路・濱江道	2100m	2000年月

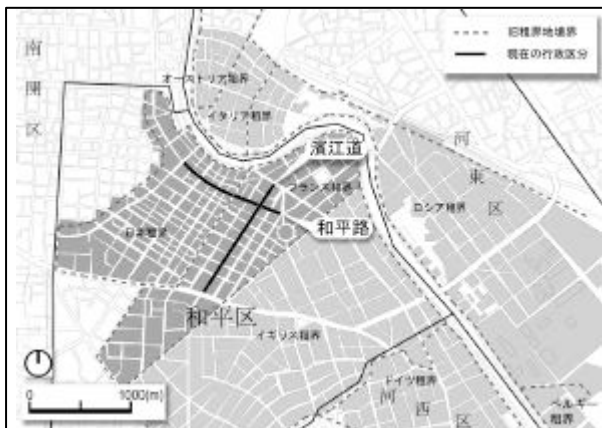


図1天津市中心部と租界地境界

さらに(3)露店の販売物・設えの形態を類型化し、それが生み出す人々のアクティビティの種類と滞留の特性を明らかにする。

1-2 研究の方法

本研究では2002年10月28日～11月2日の期間と、2004年7月29日～8月6日の期間の2回に渡って現地調査を実施した。現地調査では行政に対するヒアリング、空間構成調査、歩行者断面交通量調査、モールへの来街者アンケート調査、週末の仮設店舗の販売物調査、仮設店舗の測量等を行った。

来街者アンケート調査は各トランジットモールの端部及び両トランジットモールと交差する細街路において帰る人を対象に現場での聞き取り調査によって行い有効回答数259人分を得た。その結果の内、歩行者回遊ルートデータは、集計して回遊ルートとパターンについて類型化を行った。

仮設店舗測量データから週末の空間構成を明らかにし、仮設店舗用途データを用いて店舗種類から街路空間の類型化を行った。さらに、ビデオ撮影によって得られた人々の活動と仮設店舗を地図上にプロットし、街路空間の類型ごとにどのような特徴があるかを明らかにした。

1-3 天津市都心地区の概要

天津市は中国の華北平原の東北部、首都である北京市の東側に位置する。現在、天津市の面積は11,919km²、人口は912万人である。

中心市区を形成する和平区、南開区等の6区の合計面積で約168km²を占め、374万人の人口がある。19世紀末から20世紀初頭にかけてイギリス、フランス、日本など8カ国の租界地が建設された。自動車の普及以前に造られた道路等の都市基盤を継承しながら賑わいある都市空間を実現している。

2. モール整備の経緯・過程と管理方法

2-1 整備の経緯・過程

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(次頁表2)。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。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⁽¹⁾。

2-2トランジットモールの整備方針

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。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。(図2、表3)和平路・濱江道では自動車の侵入を終日禁止し、路線バスを低速で東西に走らせている。また、和平路と濱江道の総延長が2.1kmあり、歩いて往復するのは大変である為、来街者の移動を補う目的で電動のミニバスを走らせている。(表4)

2-3管理組織と管理方法

行政(管理者)に対して行ったヒアリング⁽²⁾によると、区政府の商工関係委員会の下部組織に運営組織(経営会社)があり、和平路・濱江道の二つの商店街を管理している。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。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。

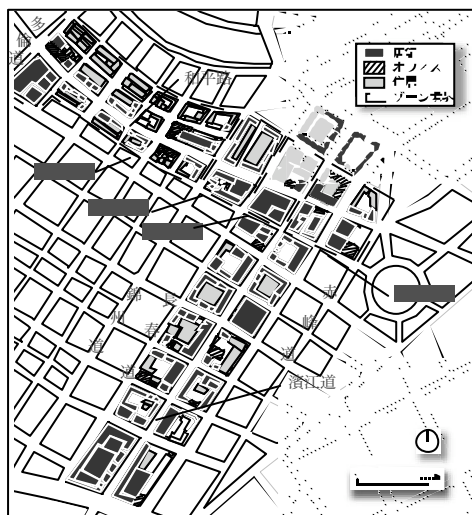


図2和平路濱江道沿道街区建物用途と各ゾーン

表2 和平路・濱江道の変遷

年	和平路の変遷	濱江道の変遷
1861年		フランス租界の開設
1897年	日本租界の開設	
1900年頃	道路建設	道路建設 旧称:第二十六号路(フランス租界)
1902年	錦州道より北、南馬路までは日本租界 旧称:旭街 錦州道より南、赤峰道まではフランス租界、旧称:杜領事路	
1908年	路面電車の開通	
1945年	名称変更→ロスフ路	
1953年	名称変更→和平路	名称変更→濱江道
1964年	大規模改造:路面電車の撤去、路面の舗装など(建国15周年)	大規模改造:路面電車の撤去、路面の舗装など
1980年代	数回整備	数回整備
1998年末	天津市建設委員会、和平路トランジットモール構想策定	
2000年	トランジットモール開業	トランジットモール開業 濱江道南端の路店等を2箇所へ移転、市場を形成

表3 各ゾーンの整備方針(ゾーン位置は図3参照) 表4 モール内公共交通

Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	バス	ミニバス	自転車	歩行者
...
...
...
...

3.トランジットモールの賑わいの実態と回遊の傾向

3-1 来街者の傾向と歩行者交通量

次に、来街者アンケート調査、歩行者断面交通量調査の結果から来街者の回遊特性を整理することで、トランジットモールの賑わいの実態を明らかにしていくこととする。アンケート回答者の年齢構成は、20～29歳が48%と最も多くを占め、次いで0～19歳が19%と若年層が多かった。来街目的では、63%の人が買い物を第一目的に上げており、観光12%、食事2%など、消費目的の来街者が87%いた。来街者の歩行回遊領域を見ると、87%の人がトランジットモールに入った後、トランジットモール内のみを移動していた。

2002年10月の平日10時～18時に実施した歩行者断面交通量調査の結果を整理すると、午後の方が歩行者交通は多く、和平路より濱江道の方に比較的集中していた(次頁 図3)。最も多いAリンクで6,408人であった。週末に実施した同調査結果と平日の結果を比較すると、Cリンクでは平日3,140(人/時間)に対して週末は3.9倍の12,138(人/時間)にのぼった。以上より、消費を目的とした多くの来街者で賑わっていることが分かる。

3-2 回遊の起点と交通結節点

アンケート回答者の回遊の起点を集計すると、濱江道と南京道の交差点(次頁 図4のA地点)が最も多かった。また、和平路のトランジットモールの始点(B地点)、終点(C地点)と、和平路と濱江道交点(D地点)や河北路(E地点)も回遊の起点となっていた(次頁図4)。

バス停またはタクシープールが存在している場所(次頁図5)と回遊の起点となっている地点とが一致しており、トランジットモールの各地に分散的に存在するこうした交通の結節点も回遊の起点となっていることを示している。

また、濱江道、和平路の細街路の中で、駐輪台数の多

い場所(図4中の細街路a、b、c、d)も、A、B、C、D、E地点と比較して割合が少ないながらも、自転車を利用した人がトランジットモールと交差する細街路の駐輪場を起点に回遊をしていることを示している。

3-3 回遊パターンと年齢層別に見た回遊特性

次にアンケートの回遊ルート年齢層別に回遊の中心を見ることとする。集計に際して和平路と濱江道それぞれの通った距離を比較し、どちらかに偏りがある場合は和平路あるいは濱江道を中心に回遊したものとし、ほぼ同距離の場合は両方のトランジットモールを同程度回遊したものと定義して回遊領域を3つに区分した。10~20代の若年層は濱江道を中心に回遊し、和平路を中心に回遊している割合は少なく、30~40代、50~60代と年齢層が高くなるにつれて濱江道を中心に回遊している人の割合が低くなり、和平路を中心に回遊している人の割合が高くなっている(図6)。

濱江道には若者向けの服飾関係の店舗が多く立地し、和平路には高級品の業種が豊富で高級感のある店舗が多数立地し、そうしたゾーンの特徴を強化する方針で両商店街を整備してきたことが、こうした年齢層による回遊領域の違いを誘導しているものと考えられる。

次に、濱江道と和平路における回遊距離の長短に関わらず両方の商店街を通った場合は両方を回遊、どちらか片方しか通っていない場合をどちらか一方のみの回遊と

区分けした。全てのトランジットモール内の回遊パターン(図7)を年齢層別に集計すると、割合の違いはあるが、総じて10~20代および30~40代に最も多い回遊パターンは、和平路・濱江道を両方回遊した通り抜けパターン(CI)で、50~60代では和平路あるいは濱江道のみを回遊した同一地点回帰パターン(a1)、通り抜けパターン(c1)であった(図8、9、10)。10~20代は和平路・濱江道の両方を回遊したパターンが多く、年齢が上がるにつれて両方回遊する人は減少する傾向がある。

以上の様な歩行者の回遊特性は、ゾーン別に店舗に特色を持たせた整備方針や、バス、タクシー、自転車それぞれの来街手段の交通結節点がトランジットモール沿道に分散的に存在することなどとも関係し、多数の来街者が一部に極度に偏らず、長距離に及ぶトランジットモール全体に恒常的にかつ多様な歩行者の回遊パターンが存在する賑わいを形成していると言える。

4 週末の濱江道における仮設物周辺の来街者行動と賑わい 4-1 販売物の種類と仮設物のタイプ

第二回目の現地調査では、日曜日に簡易な設えをした様々な商品を販売するユニット型テントやファーストフードを販売するキオスクなどの仮設物が濱江道の中央を占用しており、そこで商品を物色し人々が滞留する姿が多く見られ、平日とは異なった賑わいが生まれていた(次頁図11)。また、夕方6時半頃には風呂敷や鞆などを広げた露天商も見られた。

販売物の種類を集計すると、食品が27%と最も多いが、衣服が23%、アクセサリ12%、バッグ10%を合わせて45%と服飾関係のものが多く占めている(次頁図12)。

濱江道沿道の建物内店舗は服飾関係の店

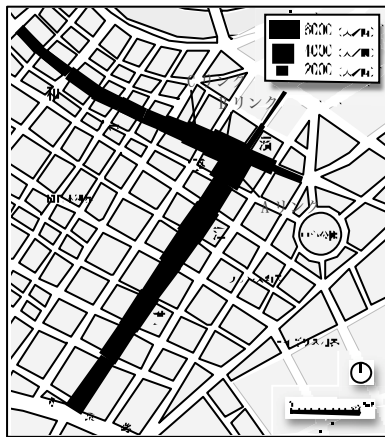


図3 平日14~18時の平均歩行者交通量

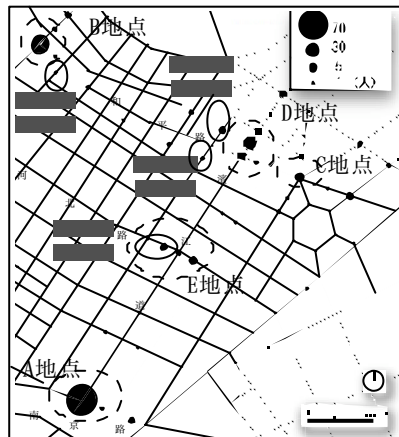


図4 回遊の起点(○)は自転車台数

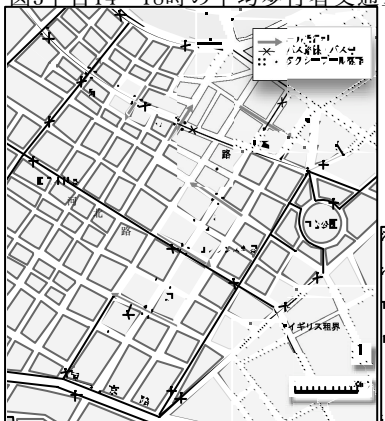


図5 バス停・タクシー駐車空間の分布

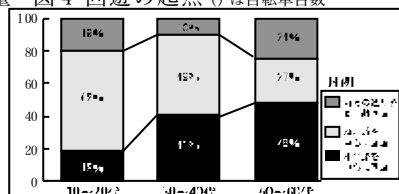


図6 年齢層別の回遊領域特性

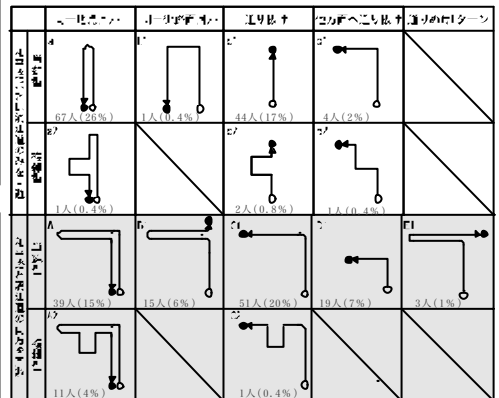


図7 回遊パターン

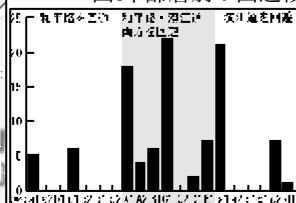


図8 10~20代の回遊パターン

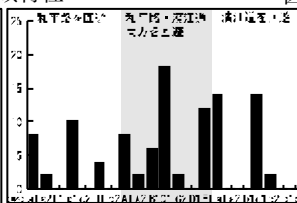


図9 30~40代の回遊パターン

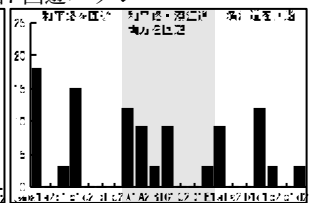


図10 50~60代の回遊パターン

舗が76%と大半を占め(表5)、同様の傾向を示していることから、服飾関係の商品を目当てに濱江道にきた客をねらい出店していると考えられる。

商業用の仮設物の種類は様々であるが、主にユニット式テントが48%と最も多く、飲食用及び商品販売用のキオスクが18%、パラソルが10%であった。(図13)どの設えも撤去を前提としており、移動の簡便性があることが特徴的である。

4-2仮設店舗の配置による歩行者行動と公共交通

歩行者の行動を観察すると路上販売物を見ながら歩いたり、一度足を止めて路上販売物を見て歩き出したり、長時間滞留したりと仮設店舗の配置にかかわる様々な行動が見られた。さらに、露天商が現れた時には露天商を囲むようにしゃがんで商品を物色し滞留する姿も多く見られた。有効道路幅員を両側に6.6m程度確保して歩行者とバスの通行が両立されており、仮設店舗を配置することで道路空間の質的変化が生じている。

4-3路上販売物種類による街路類型と滞留者数

同業種或いは異なる業種の店舗がどのように配置しているかによって街路を類型化すると [I-a] 複数品目混合街路、[I-b] 服飾系品目混合街路、[II] 単一品目街路 [III] 露天商街路、[IV] その他(店舗少数)の4つに分かれた(図14、15)。さらに、街路ごとに滞留者数を集計してゆくと、第一時点(17:30)と第二時点(19:00)とでは滞留者の多い店舗と個々の滞留者数はそれぞれ異なるが、二時点において各街路の滞留者数の順位は変わらなかった。[I-b] 服飾系品目混合街路が最も多く、販売物の種類が単一ではなく、混合して配置している街路の滞留者が多い。

表5 沿道店舗の種類

	和平路	濱江道	全体
衣服・服飾関係	68	152	220 (64%)
上記以外の小売	60	24	84 (24%)
飲食	17	15	32 (9%)
百貨店	3	5	8 (2%)
サービス業	0	4	4 (1%)
合計	148	200	348 (100%)

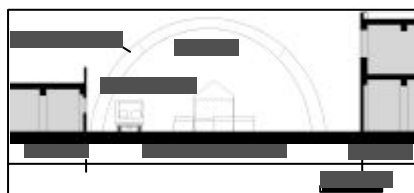


図11週末の濱江道の断面空間構成

表6仮設物の種類と大きさ

仮設建物タイプ	寸法(W×D)	占田面積
ユニット型テント	2.8m×2.8m	7.8㎡
Kiosk	2.0m×2.8m	5.6㎡
パラソル	R=2.4m (直径)	4.5㎡
大型テント	3.0m×3.6m	10.8㎡
宝くじ用テント	1.8m×2.0m	3.6㎡
その他(大型ユニット)	2.8m×5.2m	14.6㎡

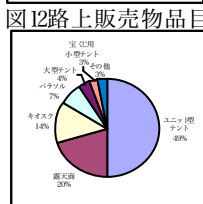
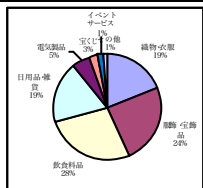


図13仮設物の種類

また、各街区において滞留が多い場所が独立して生じるのではなく、最も滞留者の多い仮設店舗の両側もまた滞留者があるという傾向が見られた。これは来街者が滞留者が多いという視覚的な手がかりによって引き起こされるためであると考えられる。

5. おわりに

天津市に整備されたトランジットモールの実態に関する本研究を通じ以下の特徴が明らかになった。

(1) 運営会社による一体的管理と店舗誘導

運営会社が行政の下部組織に存在し、店舗の誘導、露店や道路占用物に対する許可を出すなどして、和平路と濱江道の商店街を一体的に管理をしている。また、既存の店舗特徴を強化する為ゾーンを設定し、テーマ性を持たせて誘導している。

(2) テーマ性のあるゾーン形成と分散的な交通結節点の創り出す賑わい

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年層を、和平路は主として中高年層を集客するなどの特色が形成されている。同時に細街路の駐輪場、バス停などの交通の結節点が分散的な回遊の起点となっている。

(3) 仮設物による道路空間の活用と魅力の創出

トランジットモールとしての公共交通の利便性を確保しつつ、安全性が増した道路空間を仮設的な商業空間として活用することにより道路上での滞留を促し、商店街の賑わいの場が創出されている。また、販売物種類の配置の仕方によって街路ごとの滞留者数が異なり、沿道店舗と類似の店舗を混合した配置が最も滞留を多く引き起こしている。これらは小型仮設店舗が持つ質的・機能的な空間変容の効果、多様な店舗を集積できる特性が影響を及ぼしている。

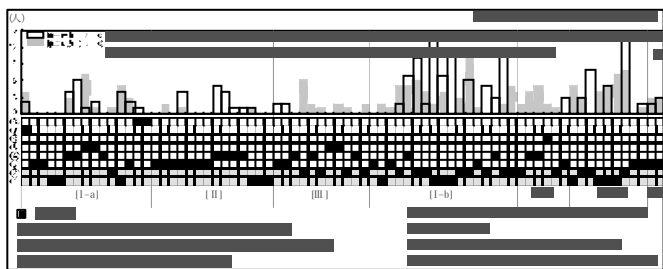


図14濱江道における路上販売物種類による街路類型と滞留者数

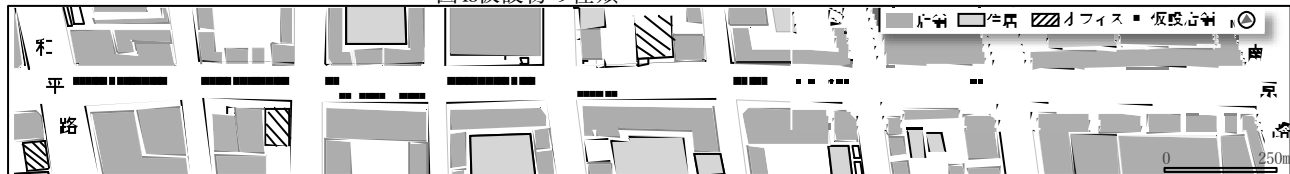


図15週末の濱江道における仮設店舗(滞留者数は図14参照。和平路側から順に表示)