

アジア的メインストリートの屋台・露店空間に関する研究

－ ジョグジャカルタ・マリオボロストリートを事例として－

高木 研作

1. はじめに

1-1 研究の背景

(1) アジアの賑わう街路と屋台・露店の役割

アジア諸都市の活気ある街路には、商業空間として高密度で独特な空間の使いこなし方が存在している。そういった街路で典型的に見られる屋台・露店は市民の生活に密着し、生き生きとした賑わいを支えている。インドネシア・ジョグジャカルタ市においても数多くの屋台・露店が見られ、特に中心部のマリオボロストリートは1000軒以上の屋台・露店が終日営業する魅力あるメインストリートとして親しまれている(写真1)。

(2) 日本における市街地活性化と道路空間の魅力再生

一方、日本では、「通行」機能の重視に偏向した現状を見直し、道路空間に魅力を取り戻そうとする機運が高まっている。こういった都市固有の道路文化への理解を通して、特に衰退化傾向にある都市のメインストリートを再構築することは市街地活性化の一手法として認識されており、オープンカフェ等の仮設的な空間はその要素として価値が見直されている。

1-2 研究の目的

屋台・露店が創り出す賑わいある空間をアジアの街路における重要な構成要素と捉え、その屋台・露店空間の空間構成と機能・役割を明らかにすることで、アジアらしい街路空間のあり方を探ることを目的とする。同時に、その器としての街路空間の特性把握や屋台・露店営業を支える仕組みや組織、さらに街路上で発生している人々のアクティビティに関する調査を行い、対象となる街路空間全体の使われ方を検証する。

1-3 研究の方法

分析は、ストリートの歴史と空間構成の把握、屋台・露店空間の機能・役割の解明、営業に関する仕組みの解明、空間の使われ方の検証、の順に行う。2005年11



写真1 マリオボロストリートの様子

月18日～23日、同12月5日～13日の2回に渡って行った文献調査、測量調査、ビデオ・写真観察調査、アンケート・ヒアリング調査を基にまとめる。アンケートは12/7-8(平日)、12/10-11(週末)に行い、屋台・露店業者、来街者、各103人から回答を得、そのすべてを有効回答とした。

1-4 研究の対象地

インドネシア・ジャワ島の中部に位置するジョグジャカルタ特別州の州都・ジョグジャカルタ市は、面積32.50km²、人口約51万人(2002年)の都市である¹⁾。「ジャワの古都」と称されるジョグジャカルタ市には遺跡が多く残存し、現在はバリと並ぶ代表的な観光地であり文化・教育の中心地でもある。研究対象地は、都心部の商業地区に位置するマリオボロストリートである(図1)。トゥグ駅より王宮に至る約1.0kmのこの通りは、Jl. MalioboroとJl. A. Yaniからなる。

2. マリオボロストリートの空間構成

2-1 街路空間の段階的変容と機能

(1) ストリートの歴史と空間の段階的変容²⁾

北部のメラピ山とトゥグ・モニュメント、南部の王宮、インド洋を結ぶジャワの宇宙観に則ったジョグジャカルタの都市軸上にあるマリオボロストリートは、オランダの植民地時代に当たる1755年に建設され、当時はプリンギンの木が生い茂る通りであった。王宮に近い南部からオランダ軍の城砦や邸宅に代表される開発が始まる。19世紀に中国やオランダ様式の2階建てのショップハウスが沿道に建ち始め、20世紀までには北のトゥグ駅まで隙間なく並ぶこととなり、現在も残る連続的に囲われた街路空間の骨格が形成されている。

1970年代に入り、市の主導により大規模な改変が行われ、Jl. Malioboroの西側とJl. A. Yaniの両側を中心として、歩行者専用のアーケードが作られることとなった。沿道建物、特に店舗やショップハウスは、1階部分を通りから3mセットバックするようにくり貫か

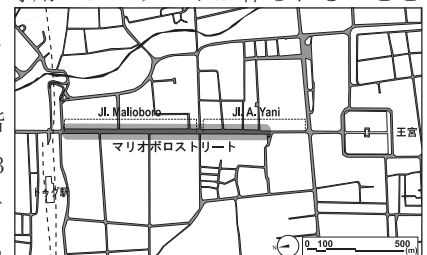


図1 研究の対象地

れ、その結果、半屋外の歩行者専用道路が生まれた。1980年代には道路を車道と両側の側道とに分離する空間構成の再編が行われた(図2)。また、通りの連続性の維持と景観の向上を意図して、建物の高さ制限、屋外広告板の設置基準も定められ、現在の魅力あるショッピングストリートが形成された。

(2) 道路空間各ゾーンの機能

車道と両側の側道からなる道路空間はそれぞれが異なる機能を持ちながら補完関係を築いている(図2)。

交通に関しては、中央の車道(北から南への一方通行)を挟んで、西側側道はベチャ(自転車タクシー)や馬車といった低速車のみが通行し待機する「低速車専用・停車」空間として、東側側道は二輪車用の駐車スペース、ベンチや植栽を配する「二輪駐車・休憩」空間として機能している。さらに側道に沿って歩行空間が存在しており、全体として移動性とアクセス性を両立させる断面構成となっている。また、西側の側道は、屋台・露店の営業開始時と営業終了時の準備・片付け、屋台・露店収納ボックスの移動などにも活用されている。

2-2 沿道建物の配置構成と用途

沿道建物については両側で全く異なる配置構成を取っている(図3,5)。西側はアーケードがかかった間

口の狭い店舗が延々と続く商店街となっており、東側はアーケード以外に、公共施設等の大規模施設も多く、それらの敷地を囲む塀沿いは、歩道と側道とが一体となったオープンスペースとなっている。

沿道建物全217軒の用途を調査したところ、そのほとんどが商業店舗であり、中でも「衣料品」店舗の占める割合が29.0%と高い。「服飾品」「小物類」「日用品」を扱う店舗はいずれも「衣料品」店舗の半数程度となっている。一方、レストランやお菓子屋といった食料品を扱う店舗は比較的少なく、全体として土産物を扱うショッピングストリートとなっているといえる。

2-3 街路空間と来街者の回遊行動の関連性

次に来街者へのアンケート結果を基に街路空間と回遊行動の関連性を探る。回遊ルートを見ると、数軒存在する大規模商業施設や東側南部の市場を主な目的地とする来街者が多く、その過程で商店街等を散策していると見られる。このように大規模店への依存が見られ、現在の通りの魅力は、以前とは様相が異なっている。

また、全体の59.2%を占めるオートバイ利用者とそれ以外とは動向が大きく異なっている(図4)。オートバイ利用者は東側側道に連続している二輪駐車スペースを活用し、目的地の前までアクセス可能となっており、よって、東側側道の存在が集客力を高められると思われる。ただし大規模店等の目的施設のみを利用して帰宅する例も多く、必ずしも回遊が促されているとは言えない。一方で、バスや徒歩などでの来街者は徒歩移動ルートが長く広範に広がっている。これはどこでも乗降可能なバスやベチャなどの存在が回遊の自由度を高めた結果と考えられる。

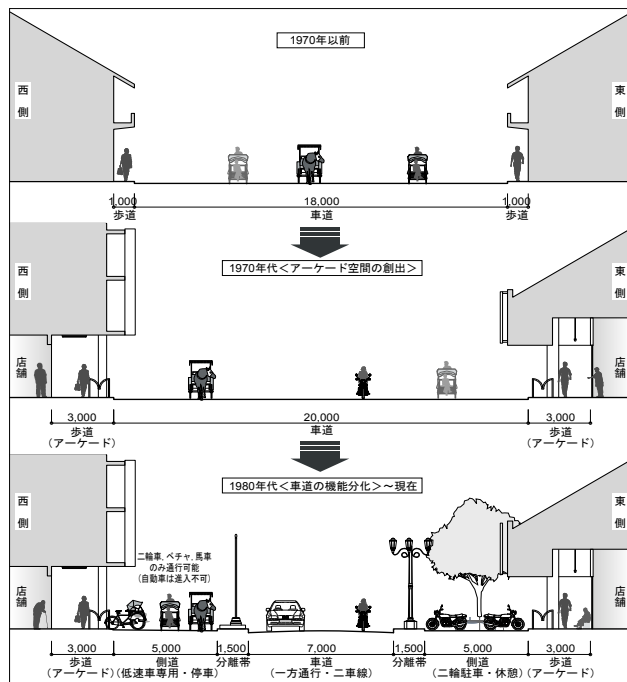


図2 マリオポロストリの段階的変容の模式図(2)

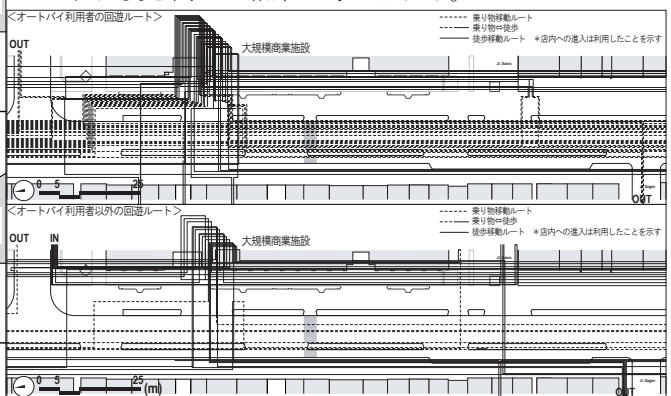


図4 来街者回遊ルート比較(一部)

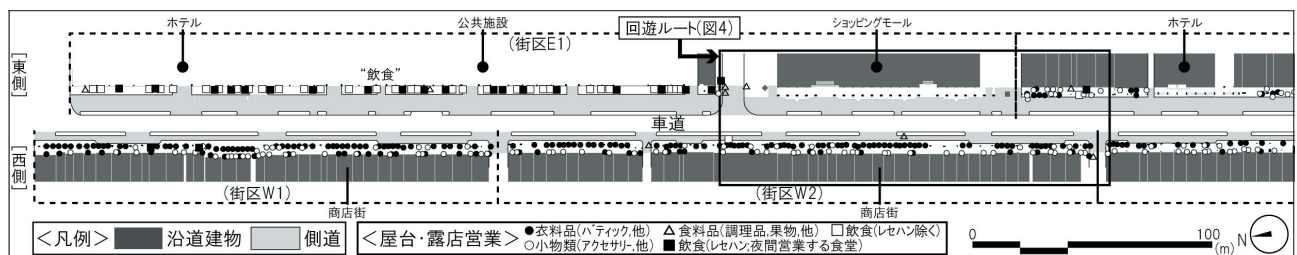


図3 マリオポロストリの空間構成と屋台・露店配置(北部)

3. 屋台・露店の空間構成と機能

3-1 屋台・露店の業種別立地傾向と機能

マリオボロストリートには様々な営業形態の屋台・露店が存在している。ストリート内で営業する全1,384軒の業種、販売品目および営業場所の調査を行った(表1)。業種別に見ると「物品販売」が全体の8割を占め、「食品販売」やレセハン^{注1)}を含む「飲食」はそれぞれ全体の1割前後であるがいずれも100軒以上存在する。立地については西側のアーケード下歩道上において、道路側に衣料品・服飾品、店舗側に小物類が多く、東側北部に飲食、南部に食料品販売が集中している(図3,5)。以上を基に屋台・露店の機能の整理を行った。

(1) 環境条件に応じた業種の集積および機能の補完

土産物を中心とした店舗が並ぶ西側のアーケード下には同様の販売品目を取り扱う屋台・露店が集中しており、ショッピングストリートとしての性格を強めることで、集客力を高めている。南部の市場周辺では地元の買い物客が多いことから食料品販売の屋台が集中しており、ニーズに対応した業種の集積が見られ相乗効果を生んでいると思われる。また、東側では飲食や食料品販売の屋台・露店がゾーンを形成し、沿道建物に不足した食品販売・飲食の機能が補完されている。

(2) 物理的条件に応じた空間の高密度な利用

アーケード下の歩行空間のうち道路側の広い空間を衣料品、店舗前の狭い空間を小物類が占有するといったように、限られた空間を異なる販売品目の屋台・露店で使い分け、空間の高密度な利用がなされている。また、東側の歩道はアーケード下に比べ空間利用の自由度が高く、飲食の屋台・露店が集中している。

3-2 屋台・露店営業の時間変化

次に、業種別営業軒数の時間変化を示す(図6)。食料品・飲食の屋台・露店が早朝から営業を始め、午前10時前後から営業する物品販売の屋台・露店と沿道の



写真2 西側(左)と東側(右)の屋台・露店

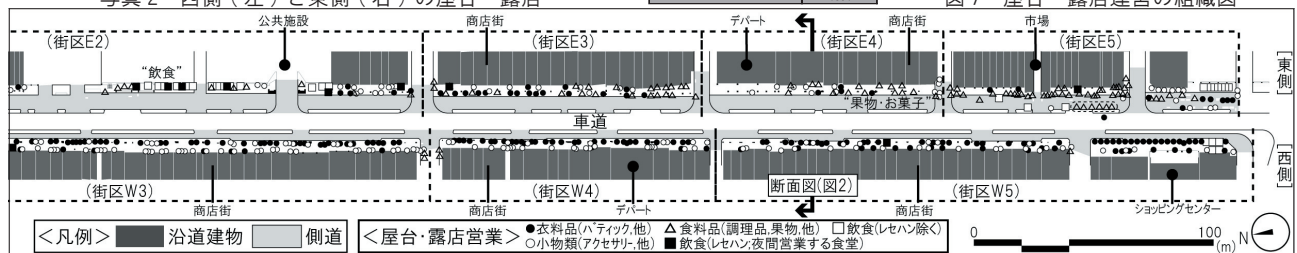


図5 マリオボロストリートの空間構成と屋台・露店配置(南部)

店舗が一体となって日中の商店街を形成する。さらに、それらの営業終了時に入れ替わるように営業を始めるレセハンが通りを食堂街へと変える。レセハンはその大きな仮構の連続と仄暗い電飾によって、通りの景観をも一変させている。こういった屋台・露店の時間変化が独特な一日のサイクルを創り出しているといえる。

4. 屋台・露店営業に関する仕組みと自治

4-1. 屋台・露店営業の仕組み

屋台・露店営業は元来、経済貧困層の生活の糧でありインフォーマルセクターに当たるが、行政は営業者に所得税の課税を行うなどのルールを定め容認している。税金は1日に3回決まった時間に見回りを行う役人に、納税用のチケットを渡すという方法で支払われ、金額はRp. 200を最小単位として業種や営業範囲に応じて異なる。アンケート結果によると8割以上がRp. 1,000以下である。その他、非営業時の屋台・露店収納ボックスの保管、保管場所への収納ボックスの運搬委託などの仕組みも整っている。

4-2. コミュニティ組織による自治

屋台・露店営業者に対するヒアリング調査により現在、ストリートではコミュニティと呼ばれる同業者組合を中心とした運営の高度な組織化が図られていることが明らかになった(図7)。90年代後半の洪水被害や経済危機に伴い屋台・露店数も激増したことを背景として、自治と営業者間の協調の必要性が問われ、現在では20近くのコミュニティが組織されている。これは

表1 屋台・露店営業軒数

業種	販売品目	延べ軒数	
		西側	東側
物品	パティック	215	22
	衣類	122	27
	小計	343	53
		396	(28.6%)
	靴	81	27
服飾品	靴	108	
	靴	51	31
	小計	190	65
		255	(18.4%)
販	貴金属・アクセサリー	111	26
	小物類	137	
	手芸品	33	4
	小計	277	30
売	手工芸品	65	21
	その他	54	43
	調理品	7	53
食品	調理品	0	30
	果物	1	28
	小計	9	111
		119	(8.6%)
飲	飲料	5	48
	飲食	53	(3.8%)
食	うち、レセハン	10	34
		104	(7.5%)
合計		890	494
		1384	

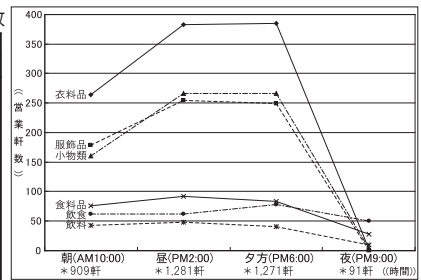


図6 業種別営業軒数の時間変化

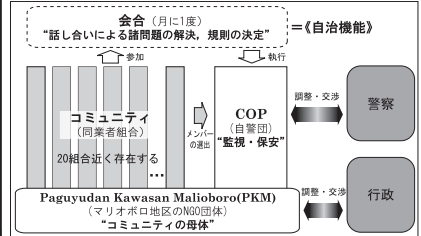


図7 屋台・露店運営の組織図

屋台・露店営業者にとどまらず、沿道店舗事業者やベンチャ等の運転手間でも組織され、協同して通りの運営に当たっている。メンバーには清掃、営業時間の遵守、運営費支払いの義務が課せられ、運営費は病気等で営業困難な営業者に対する援助など社会福祉的に利用されており、コミュニティは一種の「互助会」といえる。さらに月例の会合が自治機能を担い、自警団による監視の仕組みなども営業に関する諸問題の顕在化に伴って徐々に整うなど、こういったソフト面の充実が営業を支えていることが明らかになった。

5. 滞留行動を通してみる街路の賑わい

賑わいを高密度な状態で人々の交流が促されている様子として捉え、その状態を可視化する滞留行為に着目し、分布と密度の分析を行うことで街路空間の使われ方を検証する。通り全体を歩きながら撮影したビデオ映像（屋台・露店数が最も多い15:00-16:00）から認識された全1,793人の滞留者（同じ場所に留まっている人）の行為内容と分布、行為数の把握を行った。

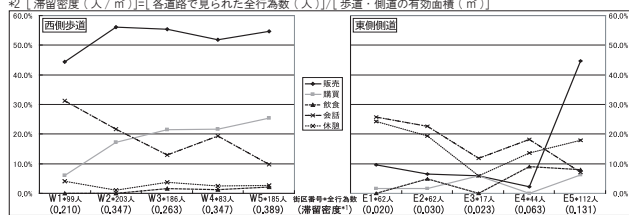
5-1 道路空間と行為内容の関連性

行為内容は主に屋台・露店営業、余暇、交通に関するものに分類された（表2）。道路別に見ると、西側では、歩道上に並ぶ屋台・露店において販売・購買が多く見られ、また会話も同様に高い割合を示し、営業者同士の語らいが見て取れる。一方で、休憩はほとんど見られず、人と人とのコミュニケーションを促す動的な行為が中心の活動的な空間であることが読み取れる。

東側では、屋台・露店による販売行為と同時に飲食表2 道路別にみる主な行為内容と割合（12/10, 15:00-16:00）

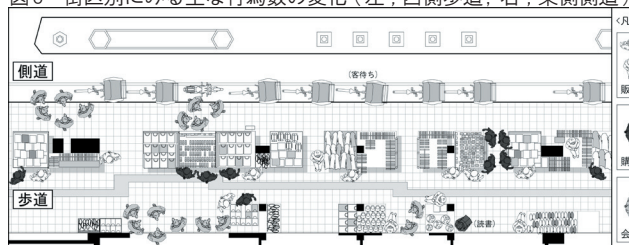
行為内容	屋台・露店営業			余暇			交通		その他	合計
	販売	購買	飲食	会話	休憩	客待ち	交通整理			
西側 (2476.2m ²)	405	146	8	133	20	2	0	42	756	
割合	53.6%	19.3%	1.1%	17.6%	2.6%	0.3%	0.0%	5.6%	100.0%	
滞留密度*(人/m ²)	0.305 (約3.3mに1人)									
東側 (2266.2m ²)	197	64	56	59	33	14	3	12	438	
割合	45.0%	14.6%	12.6%	13.5%	7.5%	3.2%	0.7%	2.7%	100.0%	
滞留密度*(人/m ²)	0.193 (約9.2mに1人)									
西側 (3066.6m ²)	7	4	3	43	7	232	0	6	302	
割合	2.3%	1.3%	1.0%	14.2%	2.3%	76.8%	0.0%	2.0%	100.0%	
滞留密度*(人/m ²)	0.098 (約10.2mに1人)									
東側 (7439.1m ²)	62	10	16	48	54	43	58	6	297	
割合	20.9%	3.4%	5.4%	16.2%	18.2%	14.5%	19.5%	2.0%	100.0%	
滞留密度*(人/m ²)	0.040 (約25.0mに1人)									

*1 [有効面積]=[歩道面積]-[屋台・露店占有面積]-[屋台・露店の裏の空間(映像からは認識されない空間)の面積]。
*2 滞留密度(人/m²)=[各道路で見られた全行為数(人)]/[歩道・側道の有効面積(m²)]



*1 [滞留密度(人/m²)]=[各街区で見られた全行為数(人)]/[各街区の歩道・側道の面積(m²)]
縦軸は、[対象行為の割合(%)]-[当該街区における対象行為数(人)]/[当該街区における全行為数(人)]×100

図8 街区別にみる主な行為数の変化(左:西側歩道, 右:東側側道)



の行為が特徴的に見られる。また、東側の側道はベンチの設置や植栽によりオープンスペースとしても機能しているため、交通整理と同様に会話や休憩といった行為の割合が高く、アクティビティの多様さが窺える。

5-2 行為内容に与える滞留密度の影響

次に、街区毎に滞留密度と各行為の割合を算出し、それらの関連性を考察する(図8)。販売や購買に関しては滞留密度が高くなるのに伴って割合も高まる傾向がある。一方で飲食は、飲食の屋台・露店の有無に左右されはするが、より空間にゆとりのある東側において多く見られ、滞留密度が高くなるとその割合は減少する傾向がある。休憩は滞留密度が高い状態ではほとんど見られず、東側側道のように空間にゆとりがあり、滞留密度が低い場合にその割合が高まっている。よって、異なる行為にはそれぞれ誘発されやすい密度感が存在し、南北に渡って各々に応じた空間が提供されていることで全体として多様なアクティビティを許容する街路となっていると考えられる(図10)。

6. まとめ

18世紀に建設されたマリオボロストリートは空間構成を段階的に変容させながら自動車社会に適応し、現在も移動性・アクセス性・回遊性を維持している(=社会に対する空間の適応)。また、元来その街路空間に無秩序に入り込んだ貧困層の雇用の受け皿である屋台・露店は次第にその営業形態を多様化させ、結果的に沿道店舗との相乗効果や機能の補完を実現している(=空間相互の調和)。さらに現在では屋台・露店営業は高度に組織化され、目に見えない部分で空間を使いこなしていく仕組みも整い発展を続けている(=人の協調)。

アジアの屋台・露店は発展途上の都市に無計画に発生し、街路空間は一見して無秩序なものと映る。しかし、マリオボロストリートには相互に折り合いをつけながら成熟してきた長い歴史がある。このような無秩序な中に潜み、組み立てられた相互の調和関係を屋台・露店空間から見出すことから、アジア都市の賑わう街路は評価されるべきである。

- [注釈]
1) テントの下でゴザと机を並べた簡易の食堂で、夕方から深夜にかけて営業する。
[参考文献]
1) Buku Profil Kota Yogyakarta, 2004
2) Bambang Hari Wibisono 「Transformation of Jalan Malioboro, Yogyakarta: The Morphology and Dynamics of a Javanese Street」 Doctoral Thesis, The University of Melbourne, 2001

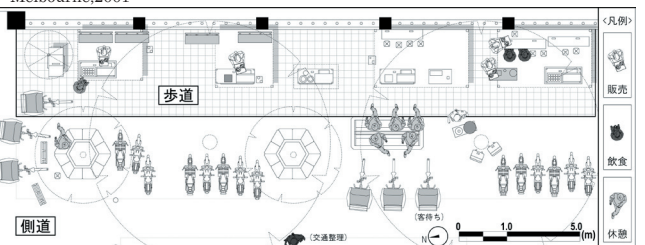


図9 道路別にみる滞留者分布の違い(左:西側(一部), 右:東側(一部))