

補注（第2章）

- 1) 第2章は、住宅総合研究財団による1989年～1990年度助成研究の「大都市における住宅開発と市街化の構造に関する研究－タイ・バンコクを例として－（1），（2）（研究主査：渡辺定夫東京大学教授）」の一部に手を加えたものである。
- 2) Bangkok Metropolitan Area (1569Km²)。24ケット（行政区）から成るバンコク市を指す。1990年より、36ケットに再編された。
- 3) バンコク都心部は、旧王宮周辺からチャイナタウン、ファランボーン駅（バンコク中央駅）、シーロム周辺の業務地域、チュラロンコン大学周辺までを指す事が多いが、ファランボーン駅がこれらのほぼ中央に位置している事から、都心からの距離の起点とする。
- 4) 「The Bangkok Land Management Study」：National Housing Authority(1987)
- 5) Bangkok Metropolitan Region (5069Km²)。バンコク市に隣接するPathum Thani、Samut Prakan、Nonthaburi、Nakhon Pathom、Samut Sakhonの5チャンワット（県）を加えたバンコク首都圏を指す。
- 6) 「Planning and Management of Bangkok」：International Seminar on Planning and Management of Asian Metropolis: Aporn Chanchareonsook(1985)
- 7) 集積規模とは、同じ住宅地類型の幾つかの開発が連担して形成された一塊の土地の面積を意味する。
- 8) これは定性的な集積規模の目安とするための値であり、定量的に統計上の分析を行なうためのものではない。
- 9) 同一の路線で複数の番号が付いているものは、番号毎にメッシュ上の角度を変化させた事を示している。
- 10) これは定性的な分布特性の目安とするための値であり、定性的に統計上の分析を行なうためのものではない。

第3章

ショップハウスによる市街地の構成と問題点

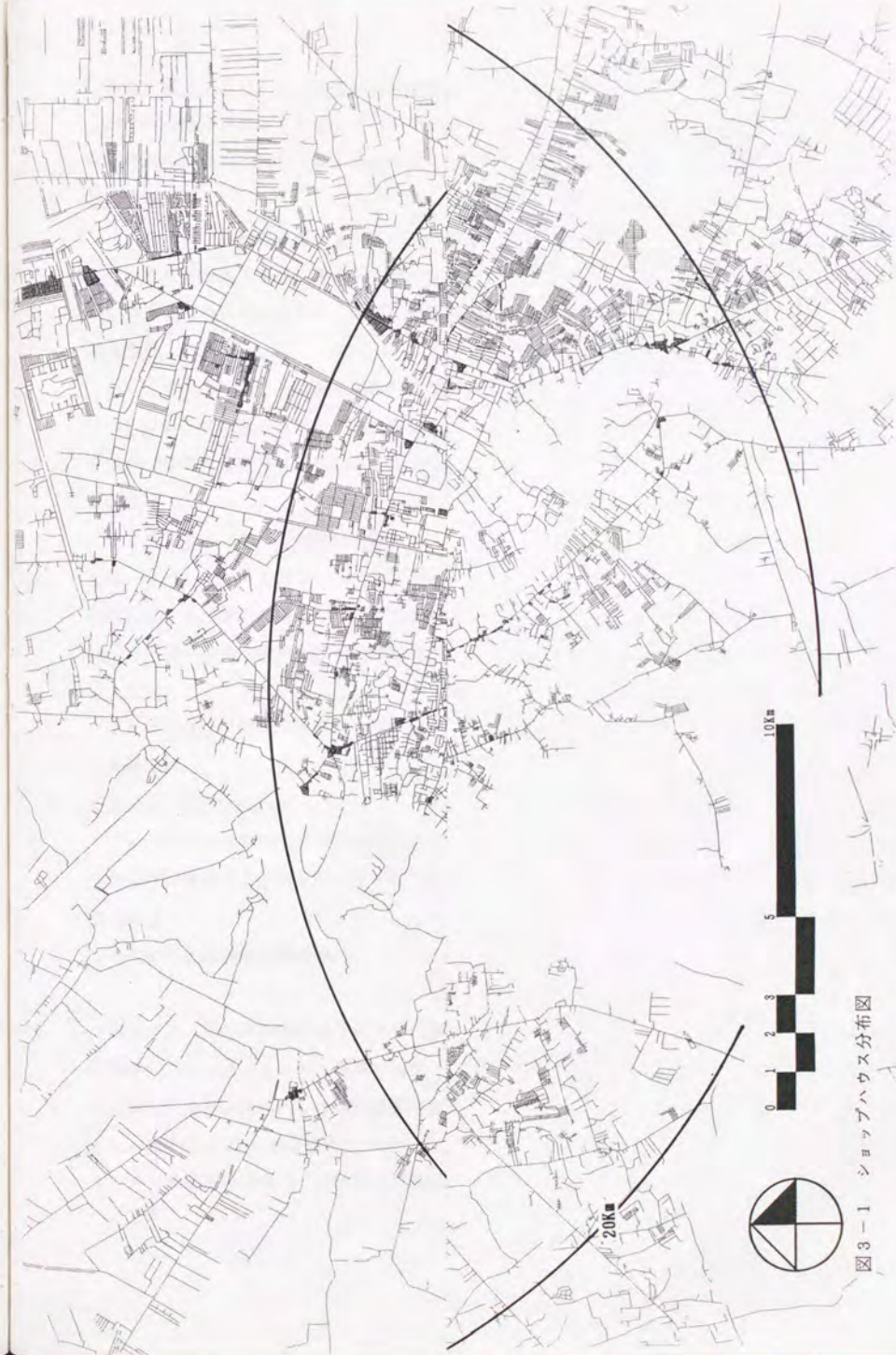




図3-1 ショップハウスの分布図

市街地の構成を分析する研究対象地域の選定

1987年の航空写真より作成したバンコクのショッピングハウスの分布図を検討すると、集積地域のヒエラルキーは以下の6地域に区分される(図3-1)。

第1地域

ファランボーン駅から半径2Km圏内に位置しており、チャイナタウン地区を中心にショッピングハウスが最も大規模に集積し、面的な連担市街地を形成している中心商業地域。鉄道駅、港湾施設が位置しており、農海産物等の集散地となっている。

第2地域

ファランボーン駅から半径5Km圏内に位置しており、主要道路沿線に立地するショッピングハウスがレース状のネットワークを形成している地域。周辺をチャオプラヤ川西岸では高密度個別住宅地、東岸では低密度個別住宅地に取り巻かれている。

第3地域

ファランボーン駅から半径10Km圏内の幹線道路の交差点等の交通の要所に位置しており、市場、デパート、映画館等を核的施設としてその周辺にショッピングハウスが面的な集積地を形成している地域。都市基本計画でサブセンター候補地として計画されているものが多い。周辺を宅地分譲地や建売住宅地の計画的住宅団地に取り巻かれている。

第4地域

ファランボーン駅から半径10Km圏内の幹線道路、補助幹線道路沿線に立地するリボン状の集積地域。

第5地域

ファランボーン駅から半径20Km圏内に位置しており、住宅地に隣接した市場と共に最寄りの近隣商業地域を形成している地域。

第6地域

その他の小規模な集積地域。

本章では、中心市街地の典型例として第1地域に含まれるのチャイナタウン地区とそれに隣接するチュラロンコン大学の2地区、郊外市街地の典型例として第3地域、第4地域、第5地域を含む1970年代に住宅地開発が最も進行したバンケン・バンカビー地域を選定し、それに加えてTISCOの調査報告と1989年及び1990年の幹線道路沿線の全20開発の調査結果を合わせて市街地の構成とその問題点の検討を行う。

第1節 中心市街地の構成と問題点

①チャイナタウン地区

対象地区の位置付け

チャイナタウン地区の市街地の形態分析に使用する資料は、バンコク市役所で入手した縮尺1:1000の市街地図に対して1987年の現地調査によりショップハウスの棟当りの間口数が異なる部分の修正を行ったものである。

研究対象地区は、東端を王宮から3本目の運河であるパダンクルンカセム運河、西端を王宮から2本目の運河であるパンランブー運河、北端をルアン通り、南端をチャオブラヤ川に囲まれた約170haの地区である(図3-2)。この地区は、ラーマ1世(1782~1809年)による1782年の遷都に際して、新王宮建設用地として華僑の富豪ブラヤー・ラチャセーティの屋敷跡が選定されたため、土地建物接収の代償として王より下賜された土地であり¹⁾、当時、王宮と西洋人居留地を結ぶ交通の要所に位置していた。

対象地区は行政的に、サンバンタウォンとボンブラップの2つのケットに含まれている。センサスによるとこれらのケットは、1960年から1970年の間にサンバンタウォンで20.3%、ボンブラップで19.4%の人口減少が見られたケットであり、また、市街地の老朽化に伴うスラム化が危ぶまれる地区となっている。

1986年のケット人口をケット全面積から空地、農業用地、河川・運河、その他を引いた市街地面積で除したセミグロス人口密度を見ると、サンバンタウォンが458.1(人/ha)、ボンブラップが498.3(人/ha)と高く、バンコクの24ケット中で各々2位、1位となる²⁾。1984年のケット面積に占める住宅地面積の割合(以下、住宅地率)を見ると、サンバンタウォンは48.6%(同2位)、ボンブラップは57.0%(同1位)と高く、また、住宅地面積にショップハウスが占める割合もサンバンタウォンが86.3%(同1位)、ボンブラップが76.1%(同2位)とやはり高い値となっている。1974年から1984年にかけての住宅地率及び住宅地にショップハウスが占める割合の変化は、サンバンタウォンで各々0.0%・0.0%、ボンブラップで各々0.3%・3.2%の増加とほとんど無い。

チャイナタウン地区は遷都当時から市街化が進行し、現在ではショップハウスが住宅地の大半を占める形で市街化がほぼ完了しているため、近年は住宅地面積の増加は殆ど見られない。1960年から1970年の間に人口減少が見られたが、その後に人口の振れ戻しがあり、高人口密度で比較的安定した市街地を形成している。



所で入手した
 当りの間口数
 運河、西端を
 チャオブラヤ
 (1782~1809年)
 チャセーテ
 土地であり
 含まれている。
 ンで20.3%、
 朽化に伴う
 他を引いた
 (人/ha)、
 1位となる
 と、サンパ
 た、住宅地
 ポンブラッ
 ての住宅地
 々0.0%・0
 スが住宅地
 は殆ど見ら
 戻しがあり、



図3-2 チャイナタウン地区土地利用現況図

市街地構成

ショッピングハウスは併用住宅として使用される事例が多いため、前面道路の性格を市街地構成の分析の指標とすることが有効であると考えられる。そこで、1986年のJICAの交通量調査³⁾におけるグループⅣ（BMA全体における補助幹線道路）もしくはバス路線を地区内における幹線道路（以下、幹線道路）、車道を区画道路、その他を細街路として道路区分を行い、幹線道路により囲まれる小街区の集合を大街区とし、区画道路により囲まれる敷地の集合を小街区とした。その結果、対象地区内は21の大街区、168の小街区に区分された。

対象地区内の幹線道路面積率は12.2%、区画道路面積率は7.6%であり、両者を合わせた車道面積率は19.8%と、インナーエリア平均の7.0%を大きく上回っている。対象地区内の全14420戸のショッピングハウスの内、前面道路の性格別の分布戸数は、幹線道路沿線が3824戸（26.5%）、区画道路沿線が5351戸（37.1%）、細街路沿線が5245戸（36.4%）である。

対象地区内の土地利用現況において⁴⁾、ショッピングハウスは幹線道路及び区画道路を除いた市街地面積の43.0%を占めている。全建物の1階床面積は806303.5㎡であるが、ショッピングハウスが全体の72.7%を占め、その他の建物が残りの27.3%を占めている。

対象地区内の全建物の1階床面積の用途別の構成比は、公共系13.0%、商業系34.0%、業務系13.5%、住居系18.7%、工業系4.9%、その他15.9%である。その内、ショッピングハウスは、公共系の9.1%、商業系の90.4%、業務系の64.7%、住居系の88.0%、工業系の89.6%、その他の70.5%を占めている。公共系用途がその他の建物に多いのは、病院、学校、寺院等の大規模な施設はショッピングハウスに収用できないためであり、また、その他の建物に業務系の用途の大半は、対象地区に多い銀行である。

対象地区内の小街区の内、ショッピングハウスのみで構成されているのは全168街区中67街区（39.9%）であり、それらの小街区の平均建蔽率は66.2%、平均容積率は199.7%である。建蔽率毎の街区数は、50%未満が5街区（7.5%）、50～59%が11街区（16.4%）、60～69%が22街区（32.8%）、70～79%が21街区（31.3%）、80～89%が5街区（7.5%）、90%以上が3街区（4.5%）である。

ショッピングハウスのみで構成されている小街区内の空地の分布と建蔽率の関係をみると、街区の周囲に空地が見られる街区は建蔽率60%未満、背割り線に沿って空地が見られる街区は建蔽率60%以上70%未満、背割り線に沿った空地が見られない街区は建蔽率70%以上となる。

対象地区内の街区形態は「囲い型街区」と「背割り型街区」に大別される（図3-3）。

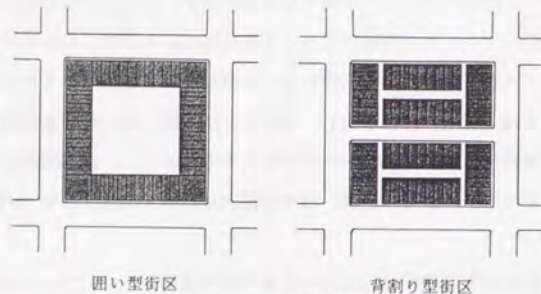


図3-3 街区形態

囲い型街区はショップハウスが街区周辺を取り巻く様に配置されるもので、街区中央には様々な利用法が見られる。

寺院、学校、病院等の建物が街区中央に位置する場合には、建物周辺に庭としての空地を配した大規模の囲い型街区を構成する。これらの施設の多くは周囲のショップハウスの敷地を含めた街区全体の地主であり、ショップハウスはこれらの静寂な環境を必要とする施設を道路の喧噪から守る障壁の役割を果たしている。

市場、映画館、百貨店、銀行、ホテル、フラット、駐車場ビル等の商業、業務、住居系の建物が街区中央に位置する場合には、ショップハウスが施設に密着して周囲を取り巻くため中規模の街区を構成する場合が多い。これらの施設は顧客吸引の核的施設として機能し、フラットの住人はショップハウスの直接の顧客となるため、業務運営上の利点がある。しかし街区内部の施設からの避難経路が限定されたものとなるため、防災上の問題がある。

背割り型街区はショップハウスが背中合わせに配置されるもので、現行の建設条例（1979年）では各々の背割り線に沿って幅員2.0m、合計幅員4.0mの避難路を設ける事が義務付けられている。背割り型街区は、1960年代の計画的団地開発以降に普及し始めた比較的新しい配置技法であるため、対象地区内には少ない。

対象地区内の街区の大半は、囲い型街区の内部に細街路を設け、街区中央部にもショップハウスを配置したものである。細街路には自動車が進入できないため、街区内部は静かな居住環境を維持しているが、街区内部へのアクセスの悪さは災害時の避難、消火等の活動に支障をきたす恐れがある。特に、サンベン街以南の旧市街地区では、一部木造の混構造の住戸が老朽化しており、防災上の大きな問題点となっている。

ショップハウスの建物利用状況

1987年の7～8月に対象地区内のショップハウス全戸の1階建物用途の調査を行った。建物用途の分類は、6大分類系とそれを細分化した29小分類である（表3-1）。

1階建物用途大分類の構成は、戸数比では公共系1.5%、商業系40.8%、業務系10.4%、住居系26.1%、工業系6.1%、その他15.1%となり、面積比では公共系1.6%、商業系42.3%、業務系12.0%、住居系22.7%、工業系6.0%、その他15.4%となる。併用住宅として利用されているショップハウスは戸数比で71.9%であるが、上階がすべて住宅として使用されていると仮定すると住居系床面積の割合が全床面積の75.2%となり、住宅としてのショップハウスの重要性がわかる。

表3-1 チャイナタウン地区のショップハウスの1階建物用途

1階建物用途					
大分類	戸数	構成比	小分類	戸数	構成比
公共系	217	1.5%	政府施設	1	0.0%
			教育施設	6	0.0%
			医療施設	137	1.0%
			団体施設	61	0.4%
			宗教施設	12	0.1%
商業系	5883	40.8%	日用品店	314	2.2%
			専門品店	2622	18.2%
			耐久材店	747	5.2%
			卸売り店	197	1.4%
			素材・部品	579	4.0%
			サービス	466	3.2%
			食堂	466	3.2%
			惣菜屋	396	2.7%
			娯楽施設	24	0.2%
			ホテル	72	0.5%
業務系	1502	10.4%	オフィス	1319	9.1%
			銀行	108	0.7%
			金行	75	0.5%
住居系	3766	26.1%	住宅	3754	26.0%
			アパート	12	0.1%
工業系	872	6.0%	製造業	599	4.2%
			サービス	200	1.4%
			印刷業	73	0.5%
その他	2180	15.1%	倉庫	1048	7.3%
			駐車場	115	0.8%
			建設中	40	0.3%
			倒壊	26	0.2%
			空家	922	6.4%
			不明	29	0.2%
合計	14420	100.0%	合計	14420	100.0%

通常、商業施設の立地分析には、施設により規模が大きく異なるため面積比を使用する。しかし、1階建物用途別のショップハウスの平均建坪は、公共系43.7㎡、商業系42.2㎡、業務系46.7㎡、住居系35.3㎡、工業系40.5㎡、その他41.5㎡とはほぼ一定であり、簡便な方法として戸数を面積に代替する事が許されると考え、以下の分析には戸数比を用いる。

表3-1で用いた建物用途大分類と前面道路の性格との関係を見ると、公共系、業務系は幹線道路沿線、商業系、工業系は区画道路沿線、住居系、その他は細街路沿線に立地する戸数構成比が最大となる。これは、ショップハウスが街区の外側では併用住宅として使用され、街区の内側では純住宅として使用されている事を示しており、日本の町屋と長屋の組合せに類似した市街地を構成している事がわかる。

1階建物用途小分類で多いのは、住宅3754戸（26.0%）、専門品店2622戸（18.2%）、オフィス1319戸（9.2%）、倉庫1048戸（7.3%）、空家922戸（6.4%）、耐久材店747戸（5.2%）、工業系製造業599戸（4.2%）、素材・部品店579戸（4.0%）等であり、買い廻り性の高い中心商業地域としての構成となっている。

次に、21の大街区を対象に、建物用途大分類の特化の割合を明らかにする。

特化係数 = (特定地区における特定用途の戸数 / 対象地区内の特定用途の全戸数) / (特定地区内のショップハウス戸数 / 対象地区内のショップハウス全戸数)

とすると、大街区数21、建物用途の6大分類より126組の特化係数のマトリックスが得られる。特化係数2以上を特化と定義すると、特化係数2以上の大街区と建物用途の組合せは、大街区1の工業系、大街区4の工業系、大街区5の公共系、大街区6の業務系、大街区7の業務系、大街区9の公共系、大街区18、大街区19の工業系、大街区20の業務系とその他、大街区21のその他の11組（全体の8.7%）である（図3-4）。

公共系の建物用途の特化は、広肇会館、龍運禅院等の華人コミュニティの中心施設周辺に漢方医を含む医療施設や幫組織の事務所を含む団体施設が集中したものである。

工業系の建物用途の特化は住工混在地区を形成し、廃油処理や衛生問題等の居住環境上の問題を発生させている。ショップハウスにおいて営まれる工業系活動の多くは、従業員数が2~5人程度の自動車の部品販売や修理業である。

業務系の建物用途の特化は、ファランボーン貨物駅やチャオブラヤ川河岸の港湾施設の周辺に運輸業や農産物関連企業のオフィスが集積したものである。

対象地区内では、商業系、住居系の建物用途は各大街区に一樣に分布しており、特殊な立地条件に伴う公共系、業務系、工業系、その他の集積が各大街区を特徴付けている。



特化係数2.0以上の建物用途大分類と大街区の組合せ

工業系：大街区1、大街区4、大街区18、大街区19
 公共系：大街区5、大街区9
 業務系：大街区6、大街区7
 業務系・その他：大街区20
 その他：大街区21

図3-4 1階建物用途の特化図

ショップハウスの建物規模

ショップハウスは長屋建てに連続しているため、各戸の間口は各棟の間口を戸数で分割して算出した。棟の端や角等の不整形な住戸については、住戸の長手方向の中央部の建物幅を間口、短手方向の中央部の建物長を奥行とした。

対象地区内のショップハウスの建築規模の平均は、間口3.8m、奥行10.6m、間口奥行き比2.9、建坪40.7㎡、階数3.0階、延床面積126.6㎡である(図3-5)。

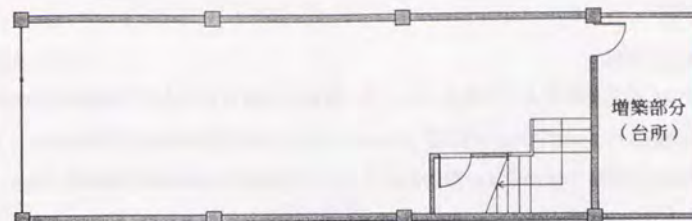
建築規模を前面道路のヒエラルキー別に見ると、幹線道路沿線は間口4.0m、奥行11.7m、間口奥行比3.2、建坪46.6㎡、階数3.3階、延床面積159.4㎡、区画道路沿線は間口3.8m、奥行11.2m、間口奥行比3.1、建坪42.3㎡、階数3.0階、延床面積127.7㎡、細街路沿線は間口3.7m、奥行9.2m、間口奥行比2.6、建坪34.7㎡、階数2.9階、延床面積101.6㎡となり、ヒエラルキーの高い前面道路に立地する住戸ほど各諸元の値が大きくなっている。

ここで、幹線道路沿線と区画道路沿線の建築規模を比較すると、区画道路沿線の各諸元がすべて小さくなっているが、区画道路沿線と細街路沿線とを比較すると、細街路沿線での奥行の減少が著しく、間口奥行比も小さくなっている。

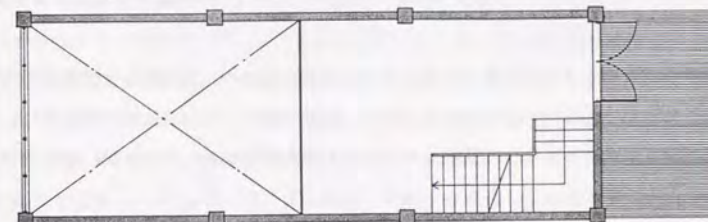
現行の規制による最低寸法は、間口3.5m以上、奥行12.0m以上となるが、間口3.5m未満の住戸は全体の36.6%、奥行12.0m未満の住戸は全体71.4%であり、奥行が規定未満の住戸が多い。その分布を前面道路のヒエラルキー別に見ると、間口が3.5m未満の住戸は、幹線道路沿線に1175戸(22.3%)、区画道路沿線に2064戸(39.1%)、細街路沿線に2040戸(38.6%)が立地している。また、奥行12.0m未満の住戸は、幹線道路沿線に2165戸(21.0%)、区画道路沿線に3632戸(35.3%)、細街路沿線に4496戸(43.7%)が立地している。間口、奥行共に規定未満の住戸は、細街路沿線に多く立地している。

平面形状において問題となるのは、奥行が規定未満である住戸と共に奥行が長いために中央部分での採光が困難な住戸である。対象地区内には、間口奥行比が10.0以上の住戸が33戸見られる。間口を平均値である3.8mとすると、奥行は38.0m以上となる。これらの住戸は旧市街地であるサンベン街に立地する一部木造の老朽家屋である。その平面構成は台湾の街屋に類似しており、中庭を挟んで店舗と住居が分離しているため比較的良好な居住環境を維持している。

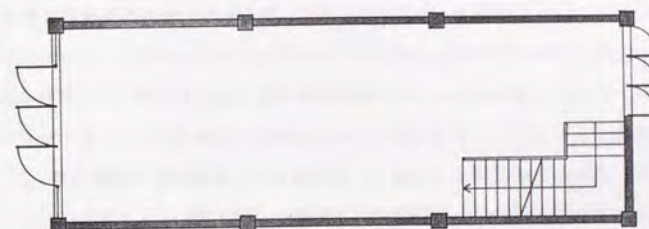
最大階数は11階で、主要幹線道路であるヤワラート通り沿線に立地している。500㎡以上の延床面積を持つ住戸も141戸見られる。これらの住戸の多くにはエレベーターが設置され、上階はアパートとして利用されている。



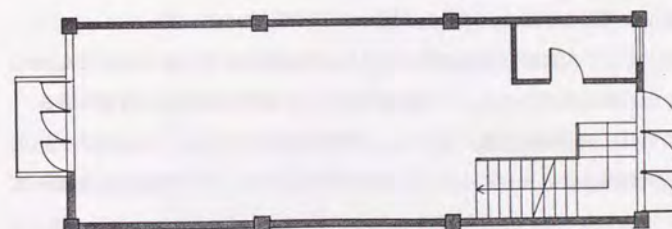
1階平面図 (縮尺1:100)



中2階平面図 (縮尺1:100)



2階平面図 (縮尺1:100)



3階平面図 (縮尺1:100)

図3-5 標準的なショップハウスの平面図

市街地整備上の問題点

対象地区内の市街地整備上の問題点としては、家屋の老朽化に伴う居住環境の悪化が挙げられる。特に、サンベンレーン周辺のショップハウスには以下の様な問題点がある。

- ・築後50年以上を経たものが多く、壁面のクラックや木造造作の劣化等が観察される。
- ・家屋自体の老朽化に加えて、建て詰まりによる居住環境が劣悪である。
- ・街路の幅員が狭く曲がりくねっており、防災上の問題点となっている。

1990年4月のサンベンレーンに接する地区の火災は、これらの問題点を現実化するものであった。住民の話によると、

- ・細く曲がりくねったソイ（小路：私道と公道がある）のため、消防車は火災現場に近寄る事ができなかった（バンコクの水圧は低く、距離を置くと十分な放水ができない）。
- ・同地区のショップハウスは、外壁はレンガによる耐火構造となっているが、床材及び小屋組みが木造であったため、屋根から隣家に延焼してしまった。
- ・同地区のショップハウスは間口5m、奥行30mの短冊型平面をしており、建物の両側面がレンガ壁の連続となり、消火活動がしにくかった。

以上の様な理由により消火に手間取り、午前6時に出火した火事が完全に消火されたのは午前10時頃であった。この間に62戸のショップハウスが焼失した。

バンコク市役所は、以前よりサンベンレーンの拡幅を計画してきた。しかし、

- ・中心商業地域に位置するためバンコクでも有数の高地価地区である事。
- ・ショップハウスがあまりにも建て詰まっており、現状のままで建替えが困難な事。
- ・ショップハウス毎に地権者が異なり、再開発の合意が取りにくい事。

等の理由により、建て替え時に壁面線を指定距離だけセットバックさせる建築線の指定を行っただけで、その施行に関しては何の処置も講じなかった。この結果、ショップハウスの個別の建替えによる高層化が進み、防災上の問題を一層悪化させている。

そもそもサンベンレーン以南の地区は19世紀末より火災に悩まされて来た地区であった。1900年の火事はとりわけ被害が大きく、ラーマ5世王はこれを重く見て自ら図面を引き、指示を行った。これは、災害を繰り返さないために茅葺き屋根を禁止し、チャオブラヤ川から内陸部へと南北方向に走る入り組んだソイを統合するために、川に平行な東西方向にソソワット通りの建設を行うというものであった⁵⁾。

同じ惨劇を繰り返さないためにも、被害地区の再建時には、建築線に関する建築確認を厳格に行い、区画道路の整備を進める必要がある。

再開発の事例

・事例1（写真3-1）

サンベンレーンにおける個別建替の事例である。以前は周囲と同じく2階建て、木造とレンガ造の混構造のショップハウスであった。両側の壁を残し、新たに基礎工事をやり直して上階を建ち上げている。再開発により木造部分の不燃化は達成されたが、建物の高層化により消火活動はやり難くなった。

・事例2（写真3-2）

チャイナタウン地区内で最も古い地区に位置している。以前は木造の長屋と一戸建て住宅が建っていた。前面道路は6m幅員である。不整形な敷地形状がそのまま散漫なショップハウスの配置に現われている。再開発により建物の不燃化は達成されたが、建物の高層化が行われた上、整形な建物配置への再編は行われなかった。

・事例3（写真3-3）

第一次世界大戦への参戦を記念し、7月22日のロータリーと呼ばれるロータリーに面した台北ホテル裏に位置している。以前は木造とレンガ造の混構造で、2階建てのショップハウスが2棟、背中合わせに建っていたものを4.5階建てのショップハウス1棟に統合した再開発である。周囲の道路は幅員が狭く、自動車は進入できない。再開発により建物の不燃化が達成され、また2棟を1棟に統合する事により道路から建物を3.7mセットバックさせる事ができた反面、売値が600万バーツ（約3300万円）と庶民に手がでない価格となった。

上記の事例に共通するのは、再開発により住戸の不燃化は達成された事である。しかし、事例1と事例2では、建坪が従前のままで建物の高層化が行われたため、日照・通風の面で居住環境が悪化した。2棟を統合する事により建蔽率が低下した事例3では価格が高騰したため、以前の住人には入居不可能な価格となってしまった。このような居住環境の悪化や既存のコミュニティの破壊を招かないように再開発の指針を用意する必要がある。

ショップハウスの住宅としての重要性を考慮すると、居住環境の改善と同時に防災上の問題点を改善する事が必要である。そのためには、建物の背割線に沿った幅員4mの非難路の整備が最も有効である。対象地区内の奥行方向の建詰まり状況を考慮すると、達成可能な建築規模の最低基準は、現行法規の最低基準よりも小規模な間口3.5m、奥行8.0m程度であろう⁶⁾。市街地全体の改善にあたっては、囲い型街区の街区内部の木造家屋を除去し、フラットや駐車場として利用する様な共同化による再開発も考える必要があるだろう。



写真3-1 チャイナタウン地区の再開発の事例1



写真3-2 チャイナタウン地区の再開発の事例2



写真3-3 チャイナタウン地区の再開発の事例3

②チュラロンコン大学

対象地区の位置付け

チュラロンコン大学は、1916年に創立されたタイ最古の大学であり、医学部、行政学部、工学部、文学及び科学部の4学部よりなる。北をラーマ1世通り、南をラーマ4世通り、東をヘンリドゥナン通り、西をラーマ6世通りに囲まれており、中央を南北にバヤタイ通りが通っている（図3-6）。総敷地面積は1309ライ（1ライ=1600㎡）である。

行政的には、バヤタイ区（ケット）に含まれている。センサスによるとバヤタイは、1960年から1970年までの人口増加率が38.6%とBMA全体の52.6%よりも低く、比較的人口が安定している。また、1986年のセミグロス人口密度は217.0（人/ha）で、BMA全体の162.0（人/ha）よりもやや高い値となっている²⁾。

1974年の住宅地率は25.9%、1984年の住宅地率は35.3%で、その間の増加は9.4%に過ぎない。1984年の住宅地面積の内、主なものは、個別住宅地49.2%、ショップハウス25.7%、スラム13.7%等である。

バヤタイは人口密度がBMAの平均に近く、また人口動態も安定している。住宅地に占める個別住宅地の割合が高く住宅地率の増加も少ないことから、1960年代の初頭までに市街化が比較的進んでいたケットといえる。

市街地構成

チュラロンコン大学は、敷地の北、南、西の三方の道路に面した地区にショップハウスを主体とした商業施設群を開発し、その賃貸料を研究費の一部に充てている。

大学周辺の3地区の内、北側地区のサイアムスクウェアは映画館、飲食店、衣料店等が集中した若者の集まる盛り場、南側地区のサムヤンは海鮮料理店が集中した飲食店街、西側地区のスワンルワンは自動車修理工場、機械部品問屋等が集中した住工混在地区となっている。

ショップハウスの賃貸料は商業地としての適性を反映していると考えられる。1985年から5年間の権利金は、サイアムスクウェアが42万5000バーツ、サムヤンが28万5000バーツ、スワンルワンが6万8000～25万バーツであり、月々の家賃は、サイアムスクウェアの1階が800バーツ、上階が400バーツ、サムヤン、スワンルワンが各々50バーツである⁷⁾。サイアムスクウェアは東西、南北の幹線道路が交差する交通の要所に位置するため、権利金、家

賃共に著しく高く、また家賃が1階と上階で異なるのが注目される。これは、サムヤン及びスワンルワンのショップハウスは、1階が店舗、2・3階が住宅という併用住宅としての利用が行われているが、商業的に好位置に立地するサイアムスクウェアのショップハウスは上階まで商業・業務用途が浸透しており、ほとんど住人がいない商業・業務施設として使用されている事を反映したものである。

サイアムスクウェアの規模は、東西方向535m、南北方向200mで、総面積10.7haである。内部は東西に走る幅員10mのソイにより、南北に2分割されている。ソイの北側は、スカラ、リド、サイアムの3つの映画館とその3方をショップハウスが取り巻く130×75mの囲い型の大街区と、2列のショップハウスが背割りに配置された130×40～60mの小街区が交互に配置されている。ソイの南側は、中央の80×50mの背割り型街区と、その両側に50×30mの駐車場をコの字型にショップハウスが取り囲む90×50mの街区が2街区ずつ配置されている。街区間の道路幅員は15～20mあり、敷地内部の道路網は直交している。駐車場及び駐車可能な道路沿線には、約1500台の有料駐車場が確保されている。

サムヤンやスワンルワンでは、サイアムスクウェアよりもショップハウスが背割り型に配置された街区が多く見られる。ショップハウスにより取り囲まれる施設も市場となり、より住宅地としての性格を強めている。

チュラロンコン大学内の配置計画では、商業地区が大学の周囲を取り囲む様に配置され、商業地区内部では、映画館や市場、駐車場等を取り囲む様にショップハウスが配置される二重の囲い型構造が見られる。これらの街区構成は、チャイナタウン地区に見られた単発的な囲い型街区を計画的団地開発に適応させた事例といえる。

再開発の事例

チュラロンコン大学財産管理局は、大学敷地の有効利用を図るためにショップハウスを大規模建築に建替える再開発計画を推進している。

・事例1（写真3-4）

バヤタイ通りを挟んでサイアムスクウェアに向き合う、マブクロンセンターと呼ばれるショッピングセンター、デパート、ホテル、コンドミニウム等の複合開発である。大学と開発業者の契約期間は1983年からの30年間で、敷地面積が3万7396㎡と大規模な長期的開発である。以前、その敷地には9棟のショップハウスと2つの低層の建物が建っていた。

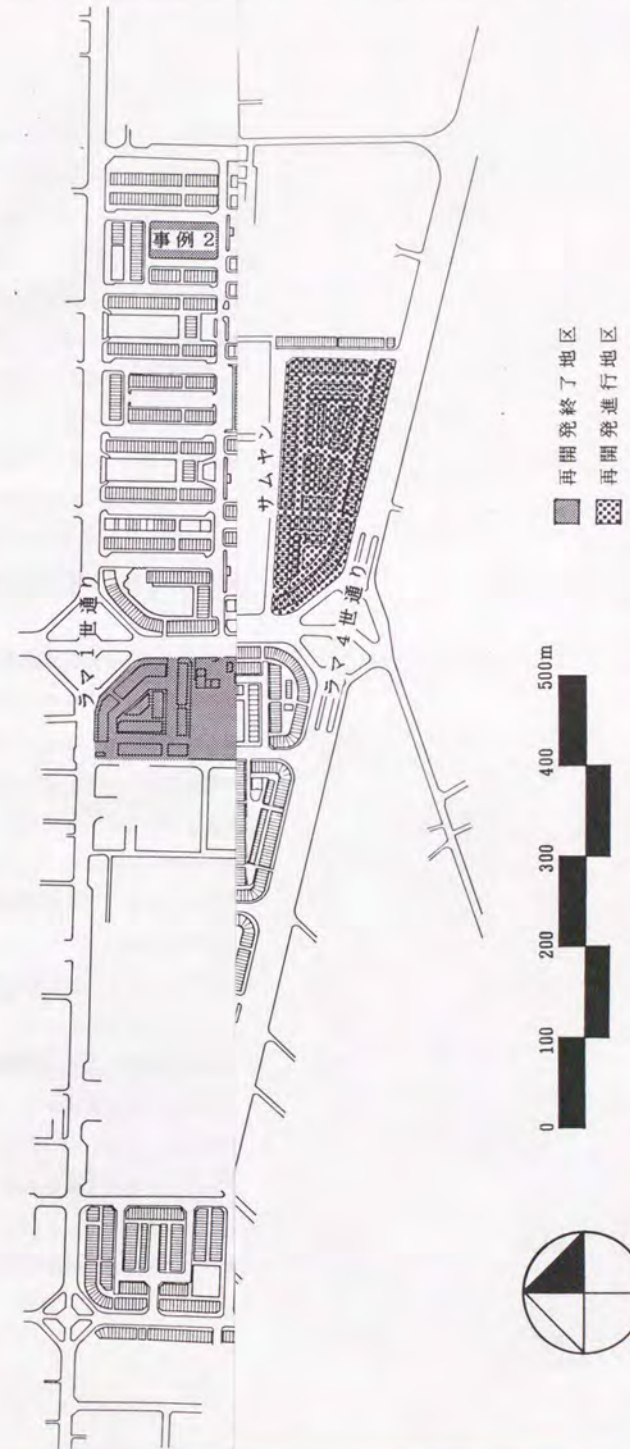


図3-6 チュラロンコン大学配置図

ムヤン及
宅として
ヨップハ
務施設と
haである。
は、スカ
×75mの囲
小街区が交
街側に50×
つ配置さ
。駐車場
背割り型
場となり、
に配置され、
記置される
られた単発
グハウスを
ーと呼ばれ
ある。大学
義な長期的開
っていた。

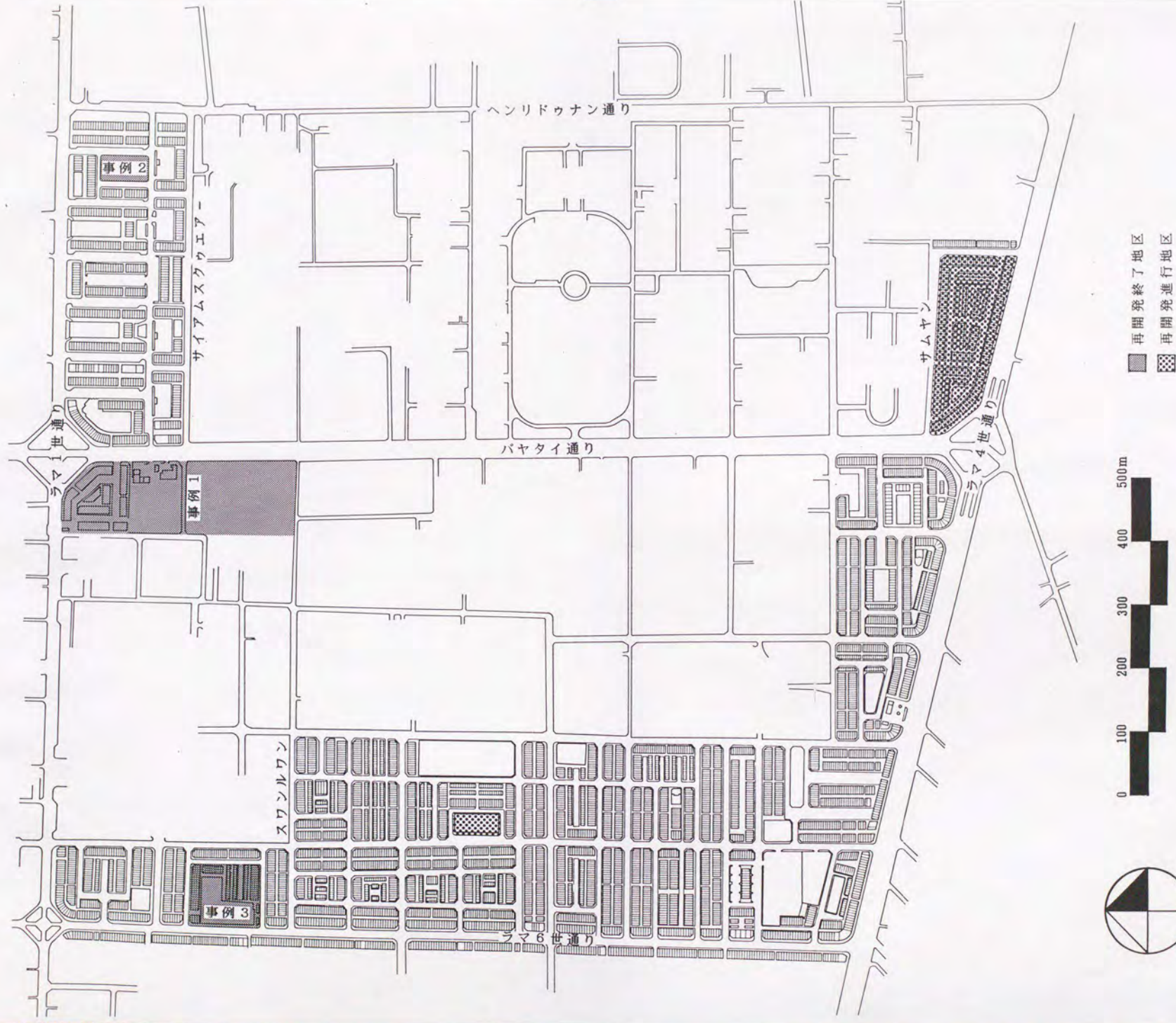


図3-6 チュラロンコン大学配置図

・事例2（写真3-5）

サイアムスクウェア内のノボテルと呼ばれる429室のホテルである。大学とホテルの契約期間は1984年からの30年間で、敷地面積は3016㎡である。以前には、街区全体に低層の建物が建てられていた。

・事例3（写真3-6）

スワンルワン地区のバンタットン通りに面したオフィスビルである。大学と開発業者の契約期間は1989年からの30年間で、敷地面積は4668㎡である。以前には、7棟のショップハウスと6つの低層の建物が建てられていた。

上記の事例に共通するのは、30年間の長期の借地契約に基づく大規模な業務専用建物の開発である点である。サイアムスクウェアはすでにショップハウスの住民数が少ないが、サムヤン等では立ち退きに対する住民の反対が新聞で報道されたりしている。再開発により建設される建物には住宅床が用意されていないが、この様な大規模な再開発ではたとえ用意されたとしても元の住人には手が届かない賃貸料となるだろう。また、建蔽率を増加させた上に建物の高層化が行われたため、日照・通風の面で周辺の居住環境が悪化した。

さらに、再開発により建設されたこれらの施設は十分な駐車施設を備えているが、それは建物の容積率を上げる形で地下や上階に確保されているものである。再開発以前の駐車施設は地上階にあり、ショップハウスの隣棟間隔を維持するオープンスペースとしての機能も備えていた。古いショップハウスを大規模なショッピングセンターやホテル等に建て替える機能の純化を伴う再開発は、都心への交通の集中による交通渋滞をさらに悪化させ、都市機能を麻痺させかねない。チュラロンコン大学周辺の交通事情や都市基本計画における都市機能のサブセンターへの分散化を考慮すると、この様な再開発には都市計画上の疑問が残る。

チュラロンコン大学構内におけるショップハウスの計画的団地開発は、その契約形態、建設構法、全体配置計画の点で先進的であり、後にそれらが民間開発においても標準的に行われるようになった事を考えると、十分に啓蒙的でもあったといえる。けれども、現在サイアムスクウェア、サムヤン、スワンルアンの各地区において進められている再開発には上記の様な問題点が散見される。チュラロンコン大学が持つ社会的な影響力を考えると、クリアランスに替わる再開発手法を案出し、今後、他の地域でも進むであろう老朽化したショップハウスの再開発手法として普及させていく使命がある。



写真3-4 チュラロンコン大学の再開発の事例1



写真3-5 チュラロンコン大学の再開発の事例2



写真3-6 チュラロンコン大学の再開発の事例3

第2節 郊外市街地の形成過程と問題点

対象地域の位置付け

研究対象地域は、西端をパホニョティン通り（R3+R4）、南端をラップラオ通り（R7）とする約2600haの地域である。パホニョティン通りはショップハウスが0～200m圏に集中する南北方向の主要幹線道路であり、ラップラオ通りは建売住宅地が1000～1100m圏に集中し、上物が50%未満の宅地分譲地が900～1200m圏に集中する特異な路線である。

対象地域は行政的に、バンケンとバンカビーの2つのケットに含まれている。これらのケットは1970年以降に人口が急増した地区で、1970年から1980年の人口増加率がバンケンが90.8%（24ケット中3位）、バンカビーが168.7%（同1位）となる。

1984年の住宅地の面積構成を見ると、バンケンは宅地分譲地、個別住宅地、建売住宅地の合計が80.2%なのに対して、ショップハウスは2.1%に過ぎない。バンカビーも同様で、宅地分譲地、個別住宅地、建売住宅地の合計が93.2%なのに対して、ショップハウスは1.7%に過ぎない。特に、バンカビーは、建売住宅地面積の44.3%（24ケット中1位）、宅地分譲地面積の25.7%（同2位）、個別住宅地面積の14.5%（同2位）が集中している。

市街地環境

対象地域の西端より3.1km東側を南北にラップラオ運河が流れている。1987年の時点でラップラオ運河の兩岸を結ぶ通りは4本しか存在せず、対象地域はラップラオ運河により東西岸に分断されている。対象地域内の道路網図（図3-7）の変化を見ると、1954年の時点では地域内に道路はほとんど見られない。1967年の時点で南北方向のソイ・チョクチャイ4と東西方向のソイ・セナニコム1が建設されているが、それに接続する住宅地の区画道路はまだ少なく、市街化は幹線道路沿線部分から進行している。1974年、1984年と時代が下るに従い、住宅地に住宅地がぶら下がり、網形成を経ずに市街化が進行していく状況がわかる。

1974年、1984年、1987年の3時点の土地利用現況図にパホニョティン通りとラップラオ通りの交点を原点とする100mメッシュを切り、各メッシュ中で最大面積の住宅地類型でそのメッシュを代表させた。但し、ショップハウスに関しては1棟以上が存在するメッシュを当該メッシュとした。その結果、ラップラオ運河の西岸に1113メッシュ（42.7%）、東岸に1495メッシュ（57.3%）、全体で2608メッシュが得られた。



図3-7 バンケン・バンカピー地域の道路網図(1987年)

①100mメッシュ単位の分析

1974年の状況(図3-8)

1974年のラップラオ運河西岸の市街化率は80.0%であった。ここでいう市街化率とは、住宅地メッシュ数を全メッシュ数で除した値である。

住宅地類型別では宅地分譲地の構成比が大きく、市街化完了宅地分譲地が501メッシュ(西岸住宅地メッシュの51.1%)、市街化未了宅地分譲地が165メッシュ(同18.5%)で合わせて69.6%を占める。ショップハウスは92棟(43メッシュ)で、パホニョティン通りとラップラオ通りの交点のA1地区に35棟(38.0%)が集中し、パホニョティン通り及びラップラオ通り沿線のそれ以外の場所に50棟(54.4%)が立地している。

1974年のラップラオ運河東岸の市街化率は42.2%であった。

住宅地類型別ではやはり宅地分譲地の割合が大きく、市街化完了宅地分譲地が168メッシュ(東岸住宅地メッシュの19.4%)、市街化未了宅地分譲地が348メッシュ(同40.3%)で合わせて59.7%となるが、西岸とは逆に市街化未了宅地分譲地の方が市街化完了宅地分譲地よりも大きくなっている。これは、東岸が西岸よりも市街化の開始時期が遅かったため、まだ上物が建ち揃わないためである。市街化の遅れは新しい開発形式である建売住宅地が開発される余地を残していたともいえ、48メッシュ(5.6%)が開発されている。特に、パホニョティン通りから東に2.5Km、ラップラオ通りから北に4.0Km内陸のB2地区に20メッシュが開発されている事は注目される。ショップハウスは24棟(15メッシュ)で、ラップラオ通り沿線に15棟(62.5%)が集中している。

以上を以下にまとめる。

- ・西岸の方が東岸よりも市街化の時期が早かったため市街化率が高く、また宅地分譲地における上物の建ち上がりが多い。
- ・東岸の幹線道路から奥まった場所に新しい開発形式である建売住宅地が大規模に開発され始めている。
- ・西岸には幹線道路の交点であるA1地区にショップハウスの面的な集積が見られるが、東西岸共に幹線道路沿線にショップハウス、その背後に一戸建て住宅地という市街地の基本構造は類似している。

1974年の時点で、ラップラオ運河西岸は宅地分譲地開発により市街化がほぼ完了していた。東岸では西岸よりも市街化の開始時期が遅れたため宅地分譲地開発は進まず、この時点では住宅地開発のための余地を残していたといえる。

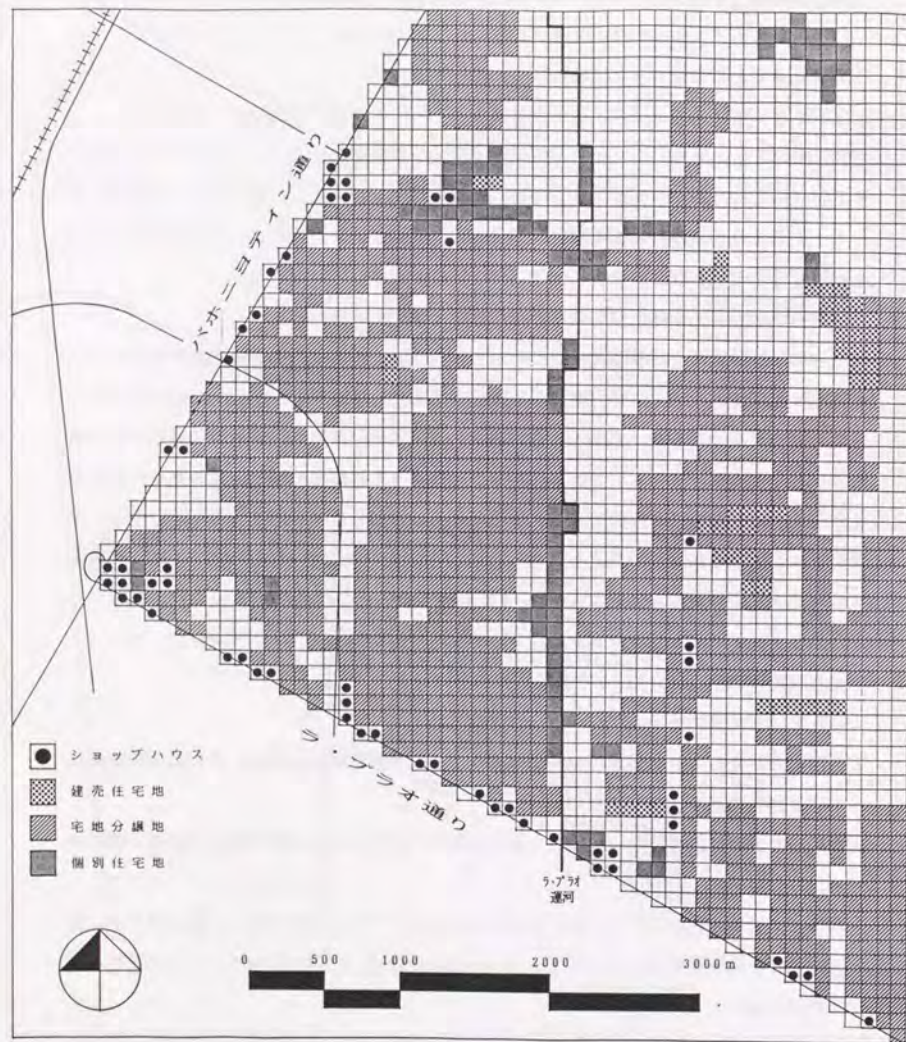


図3-8 バンケン・バンカピー地域の1974年の土地利用現況図

1974年から1984年の変化(図3-9)

1974年から1984年に西岸では空地が110メッシュ減少し、市街化率が9.9%増加し89.9%となった。増加メッシュの主なものは、ショッパハウスが55メッシュ(西岸増加メッシュの50.0%)、大規模建物が27メッシュ(同24.6%)、市街化未了宅地分譲地が21メッシュ(同19.1%)、建売住宅地が16メッシュ(同14.6%)である。ショッパハウスの増加棟数は129棟で、東西全増加棟数の50.4%とほぼ半数を占めている。

1974年から1984年に東岸では空地が475メッシュ減少し、市街化率が31.8%増加し74.0%となった。増加メッシュの主なものは、建売住宅地が318メッシュ(東岸増加メッシュの67.0%)、ショッパハウスが56メッシュ(同11.8%)・127棟、大規模建物が51メッシュ(同10.7%)、市街化未了宅地分譲地が25メッシュ(同5.3%)である。

1974年から1984年の住宅地開発とショッパハウス開発の位置及び量的な関係を検討する。1974年の時点ですでに開発されていたB2地区の20メッシュの建売住宅地の西側にさらに95メッシュの大規模な建売住宅地が開発された。これに伴いB2地区からラップラオ通りへのアクセス路であるチョクチャイ4がバンコク市役所により拡幅された。ショッパハウスは、B2地区内に19棟(12メッシュ)、チョクチャイ4とラップラオ通りの交点のA2地区に50棟(16メッシュ)、チョクチャイ4沿線に49棟(22メッシュ)、B2地区からパホニョティン通りへのアクセス道路の交点のB1地区に26棟(10メッシュ)、アクセス道路沿線に14棟(5メッシュ)が開発された。特に、A2地区の開発は、500戸を越える大規模なものであった。

B2地区の建売住宅地開発に関連するショッパハウス開発は、東岸で118棟(50メッシュ)、西岸で40棟(15メッシュ)、合計158棟(65メッシュ)となる。これは、1974年から1984年の全増加量の棟数比で61.7%、メッシュ比で58.6%にあたる。

以上を以下にまとめる。

- ・西岸よりも東岸で急激に市街化が進行した。東岸の市街化の進行は大規模な建売住宅地開発によるものである。西岸は市街化率がすでに高く、空閑地を埋める形で宅地分譲地開発が進行した。
- ・東岸のショッパハウスの増加棟数分布はB2地区の建売住宅地開発に関連する場所が大半を占め、その影響はラップラオ運河西岸にも及んでいる。

幹線道路から離れた内陸のB2地区に大規模な建売住宅地が開発される事により幹線道路へのアクセス道路の拡幅が行われ、その沿線にショッパハウスが開発されると共にソイパス⁶⁾が走る地域内幹線道路として機能し始め、対象地域の市街地構造の再構成が行われた。

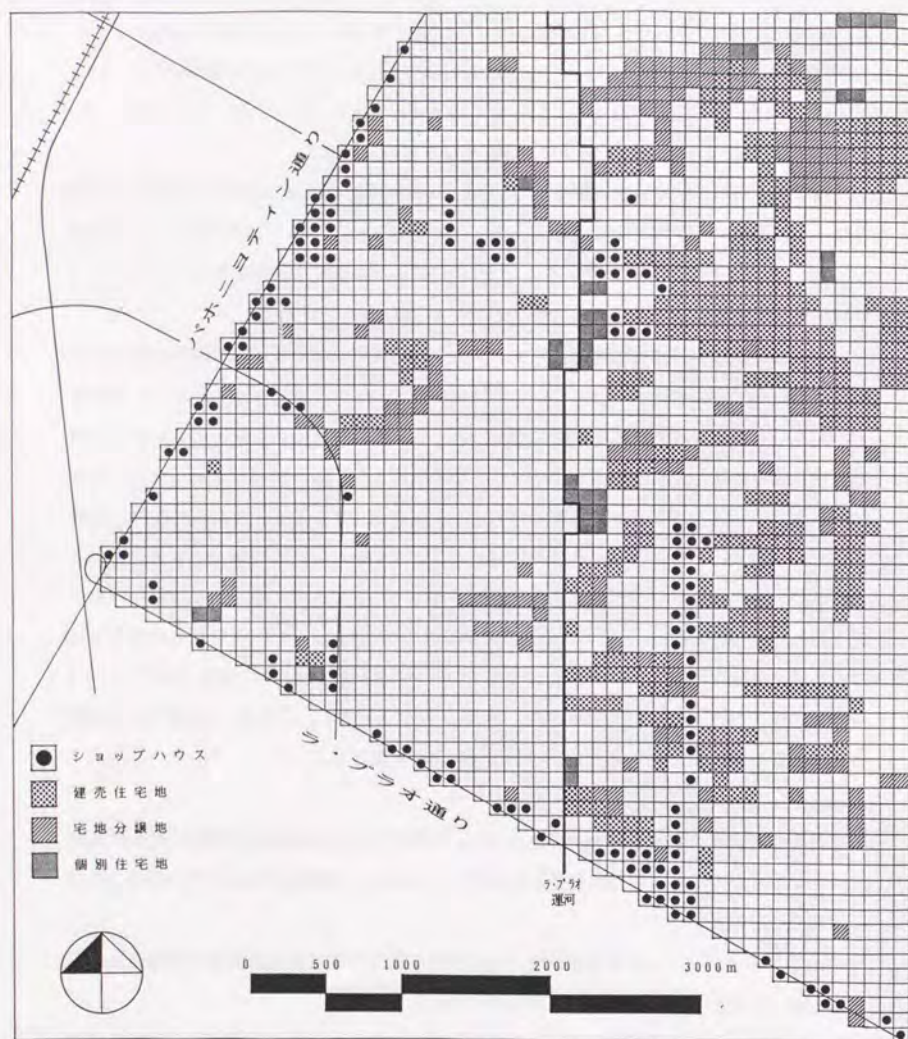


図3-9 バンケン・バンカピ地域の1974年から1984年の土地利用変化図

1984年から1987年の変化(図3-10)

1984年から1987年に西岸では空地が45メッシュ減少し、市街化率が4.0%増加し93.9%となった。増加メッシュの主なものは、建売住宅地が36メッシュ(西岸増加メッシュの80.0%)、大規模建物が10メッシュ(同22.2%)、ショップハウスが5メッシュ(同11.1%)である。ショップハウスの増加棟数は12棟で、そのすべてがB2地区の建売住宅地とは関連の無い場所に立地している。

1984年から1987年に東岸では空地が136メッシュ減少し、市街化率が9.1%増加し83.1%となった。増加メッシュの主なものは、建売住宅地が62メッシュ(東岸増加メッシュの45.6%)、市街化未了宅地分譲地が57メッシュ(同41.9%)で、ショップハウスの増加は見られなかった。増加した市街化未了宅地分譲地の集積はB2地区の周辺に10~20メッシュ単位で分布しているが、建売住宅地は1~2メッシュの集積が点在している。

以上を以下にまとめる。

- ・西岸における市街化率の上昇は小さく、12棟の増加ショップハウスは既存の集積の周辺に開発されている。東岸は西岸よりも市街化未了宅地分譲地や建売住宅地等の住宅地開発に伴う市街化率の上昇率は高いが、ショップハウスの増加は見られない。

1984年以降も鈍化したとはいえ、東岸では市街化が進行している。しかしそれは建売住宅地や市街化未了宅地分譲地等の開発によるものであり、ショップハウスの開発は見られない。これはショップハウスが市街化のある時期に住宅地開発と連動しながら集中して開発される事を意味している。

市街化率から見ると、東岸は西岸よりも10年間ほど市街化が遅れて進行しているといえる。1970年代にバンコクの住宅地開発の主流は宅地分譲地から建売住宅地へと移行した。1974年のバンコクの住宅地面積は18539.0haで、その構成は宅地分譲地41.3%、建売住宅地7.2%であった。その後、1974年から1984年にバンコクの住宅地面積は11374.1ha増加し、増加面積に占める宅地分譲地の割合が17.8%であるのに対して、建売住宅地は26.2%であった。宅地分譲地では上物が建ち揃うまでに時間がかかるが、建売住宅地は開発完了後にすぐに顧客の増加が見込め、ショップハウス開発の直接の誘因となり得る。一戸建て住宅地の開発形式の変化が、住宅地開発と連動した新たなショップハウスの開発パターンを生み出したといえる。そのパターンは、幹線道路から離れたB2地区に大規模な建売住宅地が開発される事により、対象地域の市街地構造の再構成が行われた事例にも現われている。

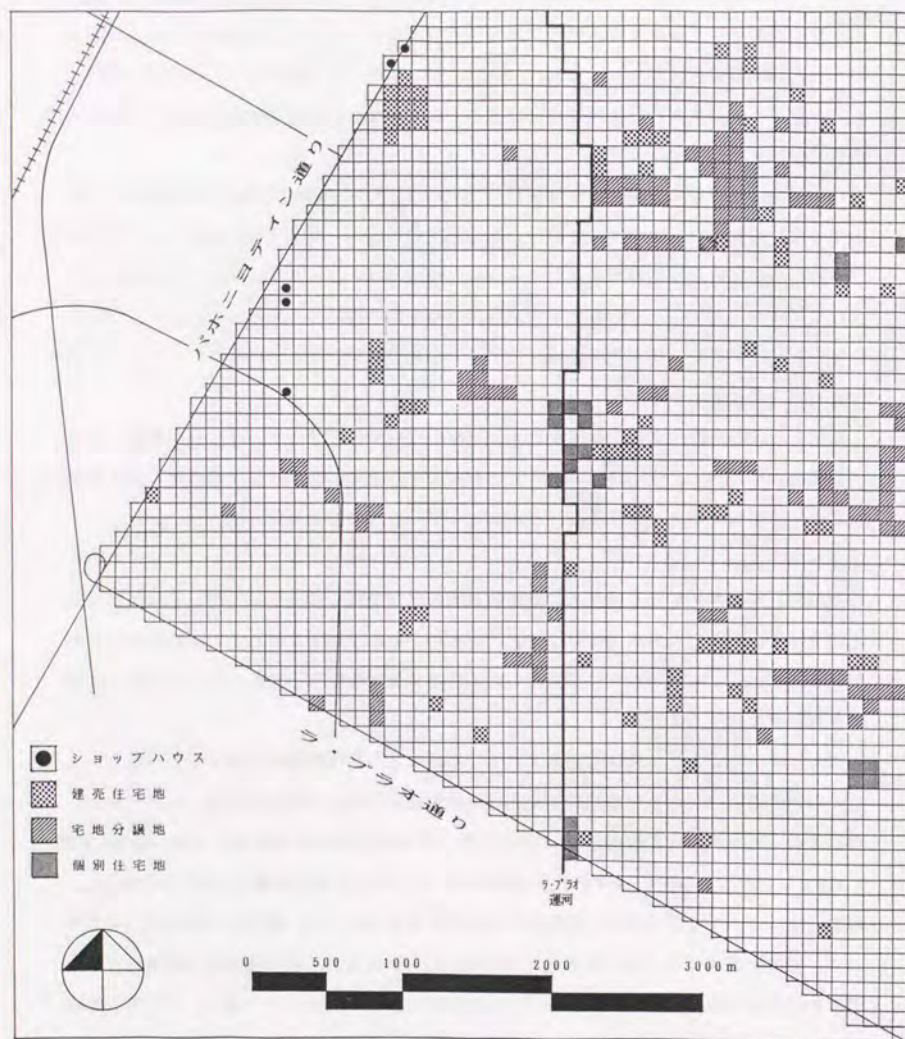


図3-10 パンケン・パンカピー地域1984年から1987年の土地利用変化図

② ショップハウス集積地の市街地の形成過程とその構成

対象地域内で顕著なショップハウスの集積が見られる4地区を選定し(図3-7参照)、市街地の形成過程とその構成の検討を行う。建物階数及び1階建物用途(表3-2)は、1988年に現地調査を行った。

A1地区(図3-11、12)

A1地区は多数のバス路線が交錯するパホニオティン通りとラップラオ通りの交差点に位置する。映画館1箇所、市場2箇所が立地しており、近隣の中心商業地域となっている。地区のほぼ中央をラップラオ通りから袋小路のソイが伸び、地区を東西に分割している。1974年の時点ですでにソイ沿線には不整形な道路網の高密個別住宅地が開発されていた。

ソイの西側にはパホニオティン通りとラップラオ通り沿いにショップハウスが連なり、背後に映画館と市場を核とする商業施設が広がる現状に近い形まで開発が進行していた。交差点付近のショップハウスの背後には、チャイナタウン地区の様な裏屋が見られる。

ソイの東側ではラップラオ通り沿線のショップハウスとその背後に位置する市場が主な商業施設であった。

1974年から1984年の間にソイの東側地区のほぼ中央に学校が建設された。さらに地区の北部を通る円弧状のラチャグビセツ通りが延長され、その周辺に住宅地開発が進行した。これらの開発に伴い、ラップラオ通りから北に新たなソイが設けられ、その沿線と学校の南側から住宅地へと延びるソイの沿線にショップハウスが開発された。この結果、1974年に324戸だったショップハウスが1984年までに209戸増加し、532戸となった。

1974年の時点のA1地区のショップハウスの平均階数は2.8階で、階数別の戸数構成は、2.0階が106戸、3.0階が180戸、3.5階が14戸、4.0階が16戸、4.5階が8戸であった。1974年から1984年までに建設された209戸のショップハウスの階数は、2.0階建のショップハウスは建設されず、3.0階が123戸、3.5階が57戸、4.0階が16戸、4.5階が13戸であった。この結果、1984年の時点のA1地区のショップハウスの平均階数は3.0階となった。

A1地区のショップハウスの1階建物用途大分類の構成は(表3-2)、公共系7戸(1.3%)、商業系253戸(47.5%)、業務系16戸(3.0%)、住居系155戸(29.0%)、工業系16戸(3.0%)、その他86戸(16.1%)である。1階建物用途小分類で多いのは、住宅148戸(27.8%)、専門品店92戸(17.3%)、サービス業61戸(11.4%)、日用品店48戸(9.0%)、空家45戸(8.4%)等である。

A 2 地区 (図 3-13、14)

A 2 地区は A 1 地区よりも新しい集積地で、ラップラオ通りと大規模な住宅地開発である B 2 地区へのアクセス路であるソイ・チョクチャイ 4 の交差点に位置している。映画館 1 箇所、市場が 2 箇所立地しており、近隣の中心商業地域となっている。

地区のほぼ中央をラップラオ通りからソイ・チョクチャイ 4 が伸び、地区を東西に分割している。1974年の時点の A 2 地区には、ソイ・チョクチャイ 4 の西側のラップラオ通り沿線に 35 戸の 3.0 階建のショップハウスが開発されているだけであった。

1974年から1984年の間に地区内に140戸の建売住宅と3棟の公共住宅が開発され、ソイ・チョクチャイ 4 のアクセスする地域に大規模な建売住宅地開発が行われた。また、ソイ・チョクチャイ 4 の西側に市場が建設され、東側にも映画館と市場が建設された。

これらの開発に伴い610戸のショップハウスが建設された。中でも S. CHAI KAMON 開発会社 (現存せず) による東側の市場とその周辺の約500戸のショップハウスの開発は、1970年代の開発の中でも最大規模のものであった。

1984年の時点の A 2 地区のショップハウスの平均階数は 3.3 階で、階数別の戸数構成は、2.0 階建のショップハウスは皆無で、3.0 階が 309 戸、3.5 階が 308 戸、4.0 階が 21 戸、4.5 階が 7 戸であった。1974年以降に開発が進行した A 2 地区では、ショップハウスの階数は 3.0 階及び 3.5 階に統一されている。また、1976年の土地再分割規制の改正後に開発が行われたこの地区には、十分な道路幅員が取られており、空地兼駐車場として利用されている。ソイ・チョクチャイ 4 の沿線のショップハウスの東側の棟の背後には、タウンハウスが併せて開発されている。

A 2 地区のショップハウスの 1 階建物用途大分類の構成は (表 3-2)、公共系 25 戸 (3.9%)、商業系 377 戸 (58.5%)、業務系 40 戸 (6.2%)、住居系 62 戸 (9.6%)、工業系 23 戸 (3.6%)、その他 118 戸 (18.3%) である。1 階建物用途小分類で多いのは、専門品店 103 戸 (16.0%)、サービス業 94 戸 (14.6%)、食堂 63 戸 (9.8%)、住宅 62 戸 (9.6%)、日用品店 56 戸 (8.7%)、空家 55 戸 (8.5%) 等である。

B 1 地区 (図 3-15、16)

B 1 地区には 1950 年代後半に工場が建設され、パホニョティン通りまでのアクセス路としてソイ・セナニコム 2 が建設された。周辺は高密度個別住宅地となっている。ソイ・セナニコム 2 とその南方約 500m を平行に走るソイ・セナニコム 1 とを結ぶソイが、地区のほぼ

中央を南に伸び、地区を東西に分割している。1974年の時点では、このソイの沿線とソイとソイ・セナニコム 2 の交差点に市場が位置し、その周囲に 114 戸のショップハウスが開発されていた。1974年から1984年の間に、地区の東側に 20 戸の建売住宅を含む住宅地開発が行われたが、ショップハウスが開発されたのはソイ・セナニコム 2 とソイ・セナニコム 1 を結ぶソイ沿線の 22 戸のみであった。

B 1 地区のショップハウスの平均階数は 2.7 階で、階数別の戸数構成は、2.0 階が 56 戸、2.5 階が 8 戸、3.0 階が 45 戸、3.5 階が 27 戸である。4 地区中最古のショップハウスの集積地である B 1 地区のショップハウスの平均階数は、最小となっている。1974年から1984年に開発された 22 戸のショップハウスの階数は、2.0 階 4 戸、3.5 階 18 戸である。

B 1 地区のショップハウスの 1 階建物用途大分類の構成は (表 3-2)、公共系 5 戸 (3.7%)、商業系 78 戸 (57.4%)、業務系 2 戸 (1.5%)、住居系 36 戸 (26.5%)、工業系 9 戸 (6.6%)、その他 6 戸 (4.4%) である。1 階建物用途小分類で多いのは、住宅 36 戸 (26.5%)、日用品店 27 戸 (19.9%)、サービス業 22 戸 (16.2%)、惣菜屋 10 戸 (7.4%) 等である。

B 2 地区 (図 3-17、18)

B 2 地区は、ソイ・セナニコム 1 とソイ・チョクチャイ 4 の交差点の東側に位置する。周辺は 1970 年代に開発が始められた大規模な建売住宅地となっている。

1974年に地区内に建売住宅が建設され始めた時点では、ショップハウスは 1 戸も開発されていなかった。1974年から1984年の間に、建売住宅地開発は地区の西側にまで広がり、ソイ・セナニコム 1 沿線及びセナニコム 1 から南に延びるソイの沿線に 214 戸のショップハウスが開発された。B 2 地区では住宅地の区画道路沿線に背割り型街区が行われている。

B 2 地区のショップハウスの平均階数は 2.9 階で、階数別の戸数構成は、2.0 階が 45 戸、2.5 階が 26 戸、3.0 階が 79 戸、3.5 階が 64 戸である。B 1、B 2 地区では幹線道路沿線に立地する A 1、A 2 地区には見られない 2.0~2.5 階建のショップハウスが建設されている。

B 2 地区のショップハウスの 1 階建物用途大分類の構成は (表 3-2)、公共系 5 戸 (2.3%)、商業系 78 戸 (47.2%)、業務系 5 戸 (2.3%)、住居系 66 戸 (30.8%)、工業系 16 戸 (7.5%)、その他 21 戸 (9.8%) となる。1 階建物用途小分類で多いのは、住宅 66 戸 (30.8%)、サービス業 36 戸 (16.8%)、日用品店 21 戸 (9.8%)、食堂 18 戸 (8.4%)、空家 15 戸 (7.0%) 等である。

表3-2 バンケン・バンカピエ地区のショッピングハウスの1階建物用途

用途	A1地区		A2地区		B1地区		B2地区		郊外合計	
	戸数	構成比	戸数	構成比	戸数	構成比	戸数	構成比	戸数	構成比
1階用途	7	1.3%	25	3.9%	5	3.7%	5	2.3%	42	2.7%
公共系	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
政府施設	0	0.0%	8	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	8	0.5%
教育施設	7	1.3%	17	2.6%	5	3.7%	5	2.3%	34	2.2%
医療施設	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
団体施設	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
宗教施設	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
商業系	253	47.5%	377	58.4%	78	57.4%	101	47.2%	809	52.9%
日用品店	48	9.0%	56	8.7%	27	19.9%	21	9.3%	152	9.9%
専門品店	92	17.3%	103	16.0%	8	5.9%	11	5.1%	214	14.0%
耐久材店	9	1.7%	25	3.9%	2	1.5%	5	2.3%	41	2.7%
卸売り店	11	2.1%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	12	0.8%
素材・部品	1	0.2%	6	0.9%	0	0.0%	1	0.5%	8	0.5%
サービス	61	11.4%	94	14.6%	22	16.2%	36	16.8%	213	13.9%
食堂	25	4.7%	63	9.8%	9	6.6%	18	8.4%	115	7.5%
惣菜屋	6	1.1%	25	3.9%	10	7.4%	8	3.7%	49	3.2%
娯楽施設	0	0.0%	4	0.6%	0	0.0%	1	0.5%	5	0.3%
ホテル	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
業務系	16	3.0%	40	6.2%	2	1.5%	5	2.3%	63	4.1%
オフィス	8	1.5%	27	4.2%	2	1.5%	5	2.3%	42	2.7%
銀行	2	0.4%	3	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.3%
金行	6	1.1%	10	1.6%	0	0.0%	0	0.0%	16	1.0%
住居系	155	29.1%	62	9.6%	36	26.5%	66	30.8%	319	20.9%
アパート	7	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7	0.5%
工業系	16	3.0%	23	3.6%	9	6.6%	16	7.5%	64	4.2%
製造業	10	1.9%	7	1.1%	5	3.7%	6	2.8%	28	1.8%
サービス	4	0.8%	16	2.5%	4	2.9%	10	4.7%	34	2.2%
印刷業	2	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%
その他	86	16.1%	118	18.3%	6	4.4%	21	9.8%	231	15.1%
倉庫	27	5.1%	17	2.6%	1	0.7%	1	0.5%	46	3.0%
駐車場	11	2.1%	37	5.7%	2	1.5%	5	2.3%	55	3.6%
建設中	2	0.4%	8	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	10	0.7%
倒壊	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
空家	45	8.4%	55	8.5%	3	2.2%	15	7.0%	118	7.7%
不明	1	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%
合計	533	100.0%	645	100.0%	136	100.0%	214	100.0%	1528	100.0%



図3-12 A1地区配置図(1984年)



図3-11 A1地区配置図(1974年)

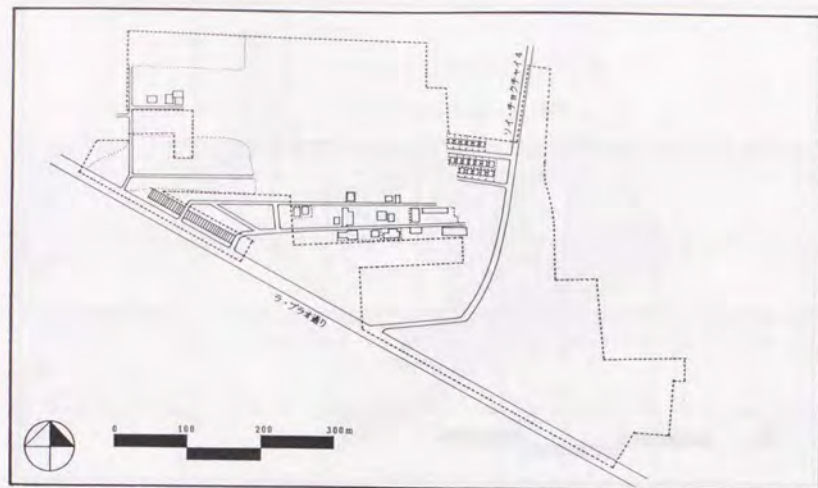


図3-13 A2地区配置図(1974年)



図3-15 B1地区配置図(1974年)

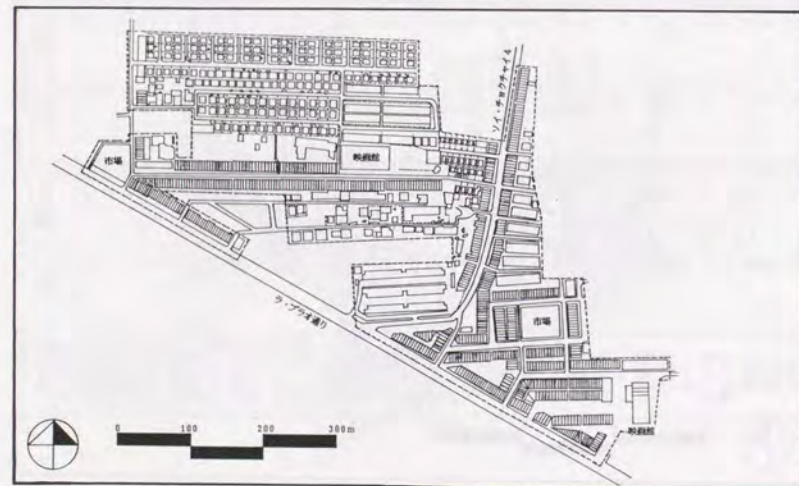


図3-14 A2地区配置図(1984年)



図3-16 B1地区配置図(1984年)

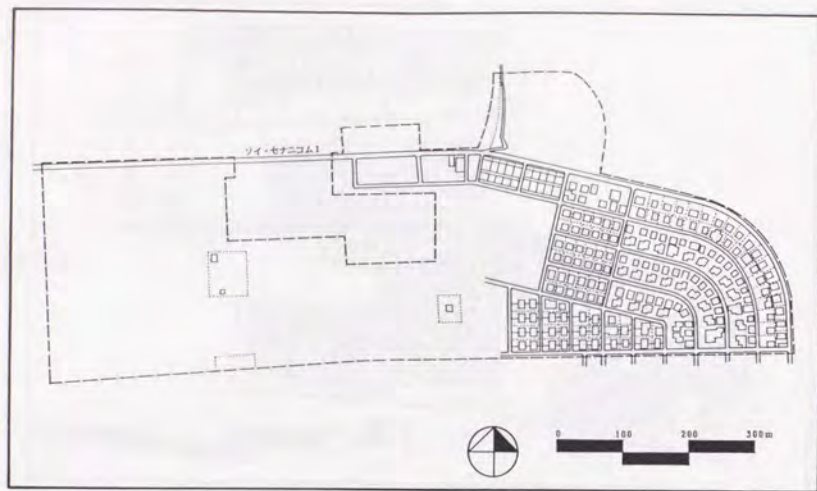


図3-17 B2地区配置図(1974年)

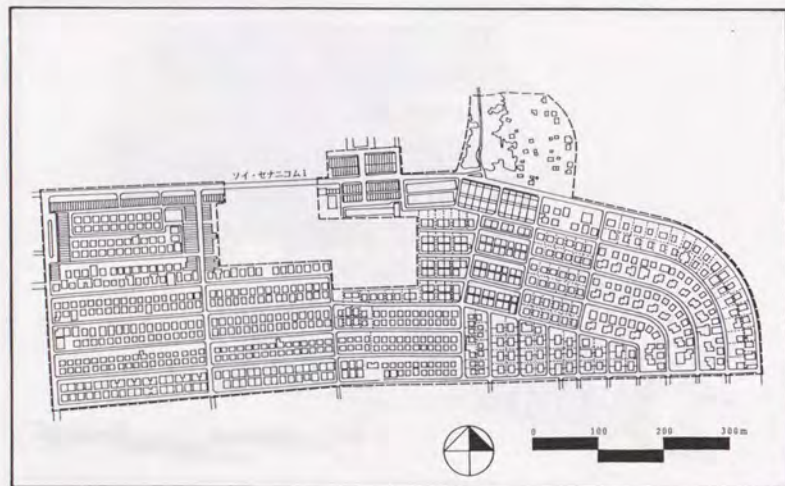


図3-18 B2地区配置図(1984年)

4地区の平均階数は3.1階となり、チャイナタウン地区の平均階数の3.0階にほぼ等しい。しかし最高階数を比較すると、4地区内は4.5階、チャイナタウン地区内は11.0階となり、チャイナタウン地区における階数の分布の変動の幅の方が大きい。

4地区の平均階数を比較すると、幹線道路沿線に位置するA1、A2地区の方が内陸部に位置するB1、B2地区よりも高く、1974から1984年に開発が進行したA2、B2地区の方が、1974年以前に開発されたA1、B1地区よりも高い。最も多い階数は各地区共に3.0階である。1974年以降にも、A1、A2地区では開発されていない2.0～2.5階の住戸がB1、B2地区では開発されており、B1、B2地区では開発されていない4.0～4.5階の住戸がA1、A2地区では開発されている。

4地区合計の1階建物用途大分類の構成は、公共系42戸(2.8%)、商業系809戸(53.0%)、業務系63戸(4.1%)、住居系319戸(20.9%)、工業系64戸(4.2%)、その他231戸(15.1%)となる。チャイナタウン地区と比較すると(表3-1、2)、併用住宅として利用されているショップハウスは戸数比で70.6%となりほぼ等しいが、商業系の割合が高く、住居系の割合が低くなっている。これは郊外地域のショップハウスの方が商業施設としての性格が強い事を示す。1階建物用途小分類で多いのは、住宅312戸(20.4%)、専門品店214戸(14.0%)、サービス業213戸(13.9%)、日用品店152戸(10.0%)、空家118戸(7.7%)、食堂115戸(7.5%)等である。これをチャイナタウン地区と比較すると、サービス業、日用品店、食堂等の割合が高く、最寄り性の高い構成となっている。

4地区内の1階建物用途大分類を比較すると(表3-2)、商業系が最多である点は共通しているが、その内訳を建物用途小分類で見ると、A1、A2地区では専門品店が日用品店よりも多く、B1、B2地区はその逆になっている⁹⁾。これは、幹線道路沿線に位置するA1、A2地区の方が、内陸部に位置するB1、B2地区よりも買い回り性が高い商業地域を形成している事を示している。A1、A2地区内における映画館の存在もこれを裏付けている。また、サービス業は、B1、B2地区の方がA1、A2地区よりも構成比が高い。これも内陸部に位置するB1、B2地区周辺の住人の方が、近所で用事を済ませる率が高いためであろう。大規模な住宅地開発に隣接するB2地区及び住宅地開発に連動して開発されたA2地区では食堂の割合も高く、周辺の住民が外食を多くしている事を示している。純住宅としての利用は住宅地に隣接するB2地区が30.8%と最も高く、好立地に位置するA2地区が9.6%と最も低く、A1、B1地区は各々、27.8%、26.5%と両者の中間となっている。

第3節 近年のショッピングハウス開発の実態と問題点

TISCOの調査報告書¹⁾と1989年及び1990年の幹線道路沿線の現地調査の結果を用いて、近年行われているショッピングハウス開発の実態と市街地整備上の問題点の把握を行う。

①開発の位置と規模の関係

開発規模別開発件数(図3-19)

TISCOによる全140開発の調査では、最大開発戸数600戸、平均開発戸数49.2戸であった。

開発戸数別の開発件数の分布は、5～9戸が28件(20.0%)、10～19戸が31件(22.1%)、20～29戸が18件(12.9%)、30～39戸が12件(8.6%)、40～49戸が13件(9.3%)、50～99戸が22件(15.7%)、100～149戸が9件(6.4%)、150戸以上が7件(5.0%)である。

現行の開発規制制度の適用条件を考えると、9区画以下の開発は土地区画規制が適用されず、内閣条例7条による駐車場を設置する必要もない。49区画以下の開発は下水処理施設用地を供出する必要がなく、99区画以下の開発は公園等の公共施設を設ける必要がない。これは、開発件数比で20.0%(28件)の開発が駐車場を、72.9%(102件)の開発が下水処理施設を、88.6%(124件)の開発が公共施設を設ける必要が無い事になる。

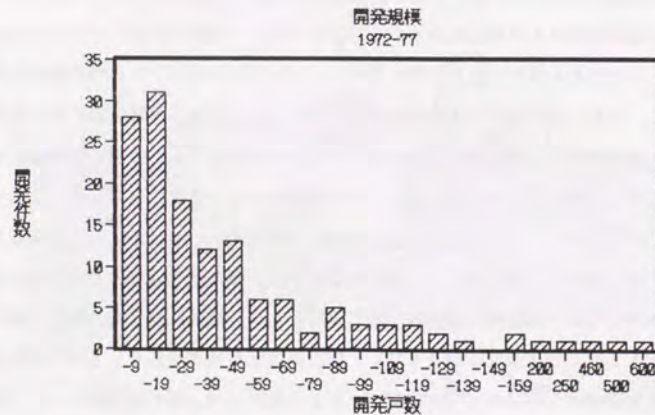


図3-19 開発規模別開発件数

都心からの距離と開発規模の関係(図3-20)

都心(ファランボーン駅)からの距離と開発数(開発件数・延べ戸数)の関係を見ると、5Km圏内が32件(22.9%)・1160戸(16.9%)、5～10Km圏が54件(38.6%)・1952戸(28.4%)、10～15Km圏が36件(25.7%)・2361戸(34.3%)、15～20Km圏が18件(12.9%)・1413戸(20.5%)となる。都心から5Km圏内、5～10Km圏では件数比が戸数比を上回り、逆に10～15Km圏、15～20Km圏では戸数比が件数比を上回っている。

都心からの距離と平均開発戸数の関係を見ると、5Km圏内は36.3戸、5～10Km圏が36.2戸、10～15Km圏が65.6戸、15～20Km圏が78.5戸となり、10Km圏以遠で平均戸数が大きく増加している。

距離圏別に開発戸数別の開発件数を見ると、5Km圏内は5～10戸が4件、10～50戸が21件、50～100戸が6件、200～400戸が1件であり、5～10Km圏は5～10戸が15件、10～50戸が25件、50～100戸が9件、100～200戸が5件であり、10～15Km圏は5～10戸が5件、10～50戸が20件、50～100戸が6件、100～200戸が3件、400戸以上が2件であり、15～20Km圏は5～10戸が4件、10～50戸が8件、50～100戸が1件、100～200戸が3件、200～400戸が1件、400戸以上が1件である。

5件の開発戸数が200戸以上の開発は、5Km圏内に1件、10～15Km圏に2件、15～20Km圏に2件が立地しており、やはり平均規模が大きく増加する10Km圏以遠に大半が立地している。特に、開発規模が400戸を越える3件の開発のすべてが10Km圏以遠に立地している。

NHAの調査によると¹⁾、1984年の都心からの距離別の市街化率は、5Km圏内は94.2%、5～10Km圏は52.5%、10～20Km圏は37.3%と都心から離れるほど低くなっている。1974年から1984年の間の市街化率の増加は、5Km圏内は2.7ポイント、5～10Km圏は16.8ポイント、10～20Km圏は15.8ポイントとなり、市街化率の高い都心から5Km圏内ではほとんど上昇が見られない。

市街化率とショッピングハウスの開発動向を考え合わせると、都心から5Km圏内では、1974年の時点ですでに市街化率が高く、開発用地を確保する事が困難なためショッピングハウスは開発数、開発規模共に小さい。5～10Km圏では、1974年から1984年の間に市街化率が上昇している事を反映してショッピングハウスの開発数も多いが、その開発規模は比較的小さい。10～15Km圏、15～20Km圏も1974年から1984年の間の市街化率の上昇が著しく、また1974年の時点の市街化率が低い事を反映してショッピングハウス開発が盛んな地域であるが、大規模開発が集中している。

前面道路の性格と開発規模の関係(図3-20)

JICAによる交通量調査¹²⁾とバス路線により、バンコクの道路を主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路に4区分した。

主要幹線道路及び幹線道路はバス路線であり、主要幹線道路はトリップ長が長く交通量の多い道路、幹線道路はトリップ長が短くで交通量の多い道路である。補助幹線道路は、主要幹線道路及び幹線道路間を結ぶ比較的交通量の少ない道路であり、区画道路は住宅地内のアクセスである。

前面道路の性格と開発数(開発件数・延べ戸数)の関係を見ると、主要幹線道路沿線が34件(24.3%)・1399戸(20.3%)、幹線道路沿線が70件(50.0%)・4247戸(61.7%)、補助幹線道路沿線が34件(24.3%)・1173戸(17.0%)、区画道路沿線が2件(1.4%)・67戸(1.0%)となり、開発件数、延べ戸数共に幹線道路沿線に集中している。

前面道路の性格と平均開発戸数の関係を見ると、主要幹線道路沿線が41.2戸、幹線道路沿線が60.7戸、補助幹線道路沿線が34.5戸、区画道路沿線が33.5戸となり、幹線道路沿線の平均戸数が特に大きい。

前面道路の性格別に開発戸数別の開発件数を見ると、主要幹線道路沿線は5~10戸が11件、10~50戸が14件、50~100戸が5件、100~200戸が3件、200~400戸が1件であり、幹線道路沿線は5~10戸が10件、10~50戸が37件、50~100戸が15件、100~200戸が5件、400戸以上が3件であり、補助幹線道路沿線は5~10戸が7件、10~50戸が21件、50~100戸が2件、100~200戸が3件、200~400戸が1件であり、区画道路沿線は10~50戸が2件である。

5件の開発戸数が200戸以上の開発は、主要幹線道路沿線に1件、幹線道路沿線に3件、補助幹線道路沿線に1件が立地しており、やはり平均規模が大きい幹線道路沿線に多くが立地している。特に開発規模が400戸を越える3件の開発のすべてが幹線道路沿線に立地している。

主要幹線道路沿線の開発よりも幹線道路沿線の方が開発数、開発規模共に大きいのは、主要幹線道路における交通量の大半が長トリップ交通であり、ショッピングの顧客獲得の機会を増加させる比較的小トリップで交通量の多い道路が幹線道路として区分されているためであると思われる。

都心からの距離別に開発数が最も多い道路は、都心から5Km圏内は補助幹線道路、5~10Km圏は主要幹線道路、10~15Km圏と15~20Km圏は幹線道路である。特に、都心から10Km以上の幹線道路沿線の開発は開発規模も大きく、400戸を越える開発のすべてが立地している。



図3-20 立地別開発規模



図3-20 立地別開発規模

②開発形態の分類と問題点

1989年と1990年に建設中であった20箇所のショッピングハウス開発の現場事務所において、配置図の収集と聞き取り調査を行った（図3-21）。都心からの距離別の調査件数は、都心から5Km圏内が4件、5～10Km圏が9件、10～15Km圏が4件、15～20Km圏が3件である。

5Km圏内の開発の事例

・事例1（図3-22）

チャイナタウン地区の東端に位置しており、敷地の形状は不整形である。以前はガソリンスタンドであった。南北の道路を結ぶ形で敷地中央にソイが取られ、付随して駐車場を設けている。4棟・21戸の4.5階建のショッピングハウスを配置している。

・事例2（図3-23）

チャイナタウン地区で最古の地区に位置しており、以前は木造家屋が建っていた。敷地の形状が不整形な上、前面道路に接する中央部に別のショッピングハウスが建っている制約があるため、7棟・20戸の4.5階建のショッピングハウスを敷地なりに配置している。再開発により木造家屋の不燃化は達成されたが、建物階数が増加したために周辺環境は悪化した。

・事例3（図3-24）

ラマ4世通りとシーパヤヤ通りが交差する交通の要所の角地に位置しており、以前は空地であった。2棟・7戸の4.5階建のショッピングハウスをL字型に配置し、道路に面した部分を駐車場としている。

・事例4（図3-25）

ヤナワー区の中心商業地域に位置しており、敷地の形状は方形で、外周を道路に囲まれている。以前は週末に開かれる市場であった。敷地内には幅員15mのソイが取られ、3棟・45戸の4.5階建のショッピングハウスを平行に配置している。

5～10Km圏の開発の事例

・事例5（図3-26）

パホニョティン通り沿線に位置しており、敷地は三方が道路に接している。以前は木造家屋が建っていた。敷地内部に幅員12～15mのソイが取られ、13棟・121戸のショッピングハウスを配置している。ショッピングハウスの建物規模は確認申請時には4.5階で申請されていたが、建設中に屋上への増築や建物後部の避難路への増築等の違反行為が行われている。

・事例6 (図3-27)

タハン通り沿線の交差点に位置しており、以前は木造家屋が建っていた。3棟・29戸の4.5階建のショップハウスをL字型に配置している。

・事例7 (図3-28)

ベッカセム通り沿線に位置するショップハウスの建替である。1棟・9戸の4.5階建のショップハウスを通りに平行に配置している。

・事例8 (図3-29)

ベッカセム通り沿線に位置しており、以前は空地であった。敷地の中央に幅員8m、長さ120mの袋小路のソイが取られ、通りに面した部分は4.5階建のショップハウスを2棟・8戸、袋小路の両側は3.5階建のショップハウスを6棟・42戸、合計8棟・50戸を配置している。

・事例9 (図3-30)

ラチャダビセツ通り沿線に位置しており、以前は空地であった。敷地の中央に幅員10m、長さ86mの袋小路のソイが取られ、4棟・34戸の4.5階建のショップハウスを配置している。

ラチャダビセツ通り沿線の建物は一律15mのセットバックが義務付けられており、本開発では駐車場となっている。

・事例10 (図3-31)

ラチャダビセツ通り沿線に位置しており、以前は空地であった。背後の道路と結ぶ形で敷地の中央に幅員12m、長さ230mのソイを設け、8棟・84戸の4.5階建のショップハウスを配置している。15mのセットバック部分は、駐車場となっている。

・事例11 (図3-32)

ラチャダビセツ通り沿線に位置しており、以前は空地であった。背後の道路と結ぶ形で敷地の中央に幅員10~20m、長さ250mのソイを設けている。8棟・88戸の4.5階建のショップハウスを配置している。15mのセットバック部分は、駐車場となっている。

・事例12 (図3-33)

ラチャダビセツ通り沿線に位置しており、以前は空地であった。敷地形状は方形で、三方が道路に接している。敷地内には幅員12m、長さ80mの袋小路のソイが取られ、5棟・50戸の4.5階建のショップハウスが配置されている。

・事例13 (図3-34)

ラチャダビセツ通り沿線に位置しており、以前は空地であった。敷地形状は不整形で、ラチャダビセツ通りと緩い角度で交わっている。通りにほぼ垂直に幅員14m、長さ60mの

袋小路のソイが取られ、途中から通りに水平方向に幅員12m、長さ180mの袋小路のソイが枝別れしている。8棟・94戸のショップハウスを敷地なりに配置している。

10~15Km圏の開発の事例

・事例14 (図3-35)

スクムビットソイ77 (オンヌット) 沿線に位置しており、以前は空地であった。敷地の中央に幅員12m、長さ70mの袋小路のソイを取り、オンヌット面した部分には4.5階建のショップハウス、袋小路の両側には3.5階建のショップハウス、合計4棟・34戸を配置している。

・事例15 (図3-36)

新規開発道路のクルンクリントラ通りとスクムビットソイ77の交差点に位置しており、以前は空地であった。2棟・24戸の4.5階建のショップハウスを通りに平行に配置している。クルンクリントラ通り沿線の建物は一律15mのセットバックが義務付けられており、本開発では駐車場となっている。

・事例16 (図3-37)

ラップラオ通り沿線に位置しており、4棟・43戸のショップハウス、42棟・404戸のタウンハウス、1戸の邸宅の3種類の住宅類型の複合開発である。

敷地の形状は旗竿状であり、全体の構成は大きく2分割される。ラップラオ通りから幅員13mのL字型のソイが設けられ、そのソイに幅員9m、長さ515mの袋小路のソイが接続している。ラップラオ通り及びL字型のソイの沿線には4.5階建のショップハウスが配置され、一角に小公園が設けられている。袋小路のソイの西側には3階建のタウンハウス、東側には幅員6m、長さ80~100mの袋小路が分岐し、2階建のタウンハウスが背割り型に配置されている。ソイの突き当たり部分には地主の邸宅が配置されている。

・事例17 (図3-38)

ラップラオ通り沿線の交差点に位置しており、以前は空地であった。2棟・22戸の4.5階建のショップハウスをL字型に配置している。

15Km圏外の開発の事例

・事例18 (図3-39)

スカビバーン3通り沿線に位置しており、12棟・128戸のショップハウス、9棟・101戸の

タウンハウス、193戸の一戸建て住宅の3種類の住宅類型の複合開発である。

敷地の形状は奥に行くに従い広がる旗竿状であり、全体の構成は大きく3分割される。スカビバーン3通り沿線には4.5階建のショップハウスが配置され、15mのセットバック部分は駐車場となっている。スカビバーン3通りから幅員12m、長さ400mのソイが設けられている。最初の180mは旗竿の竿に当たり、両側に3.5階建のショップハウスが配置されている。続く60mは両側に3.5階建のショップハウスが配置され、その背後は幅員6mの袋小路が分岐し、2階建のタウンハウスが配置されている。次の80mは両側に3.5階建のショップハウスが配置され、その背後は幅員6mの袋小路が分岐し、平屋の一戸建て住宅が背割り型に配置されている。敷地の最奥部は平屋の一戸建て住宅が背割り型に配置されている。

・事例19（図3-40）

スカビバーン3通り沿線に位置しており、6棟・88戸のショップハウス、48棟・505戸のタウンハウス、16棟・30戸の二戸一住宅の3種類の住宅類型の複合開発である。

敷地の形状は奥に行くに従い広がる旗竿状であり、全体の構成は大きく3分割される。スカビバーン3通り沿線には4.5階建ショップハウスが配置され、15mのセットバック部分は駐車場となっている。スカビバーン3通りから幅員12m、長さ630mのソイが設けられ、運河に突き当たる部分に下水処理施設が設けられている。最初の410mは旗竿の竿の部分に当たり、両側に3.5階建のショップハウス、2階建のタウンハウス、3階建のショップハウス、2階建の二戸一住宅の順で建物が配置されている。奥の右手には、ソイ沿いに2階建のタウンハウスが配置され、背後にソイに垂直方向の袋小路沿いに平屋のタウンハウスが背割り型に配置されている。奥の左手には、ソイ沿いに2階建のタウンハウスが配置され、背後に2階建タウンハウスが配置されている。

・事例20（図3-41）

スカビバーン3通り沿線に位置しており、2棟・17戸のショップハウス、16棟・284戸のタウンハウス、24戸の一戸建て住宅の3種類の住宅類型の複合開発である。

敷地の形状は短冊状であり、全体の構成は大きく3分割される。スカビバーン3通り沿線には4.5階建のショップハウスが配置され、15mのセットバック部分は駐車場となっている。ショップハウスの背後より幅員8m、長さ460mのソイが設けられ、運河に突き当たる部分に下水処理施設と幼稚園が設けられている。最初の220mには両側に2階建のタウンハウスが配置されており、次の90mには24戸の平屋の一戸建て住宅が配置されている。敷地の最奥部にはタウンハウスが配置されている。



図3-21 現地調査位置図

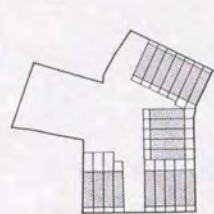


图 3-22 事例 1 配置图
(縮尺1:2000)



图 3-23 事例 2 配置图
(縮尺1:2000)



图 3-24 事例 3 配置图
(縮尺1:2000)

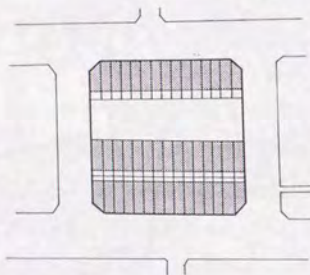


图 3-25 事例 4 配置图 (縮尺1:2000)

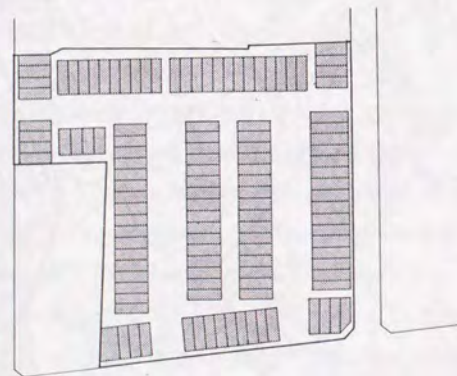


图 3-26 事例 5 配置图 (縮尺1:2000)

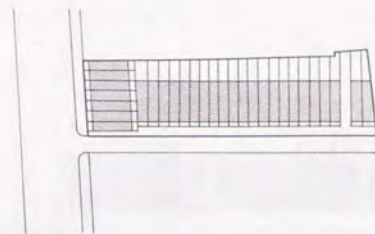


图 3-27 事例 6 配置图 (縮尺1:2000)



图 3-28 事例 7 配置图 (縮尺1:2000)

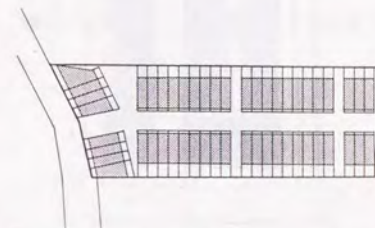


图 3-29 事例 8 配置图 (縮尺1:2000)

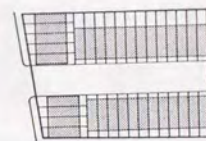


图 3-30 事例 9 配置图 (縮尺1:2000)

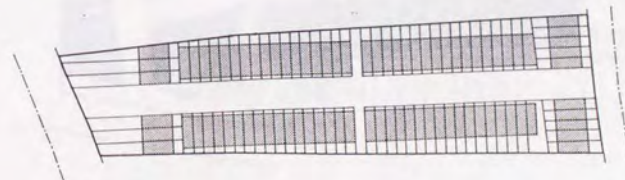


图 3-31 事例 10 配置图 (縮尺1:2000)

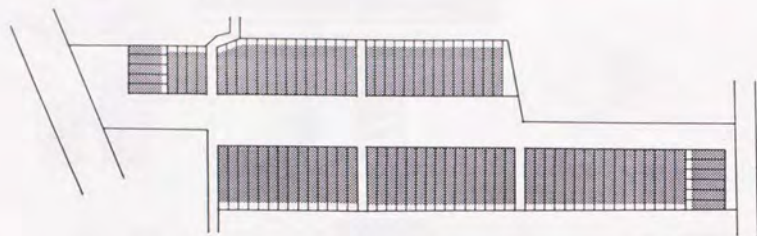


図3-32 事例1-1配置図(縮尺1:2000)

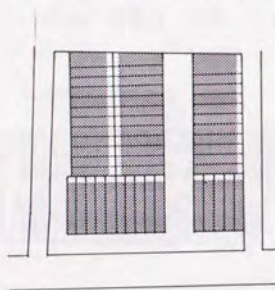


図3-33 事例1-2配置図(縮尺1:2000)

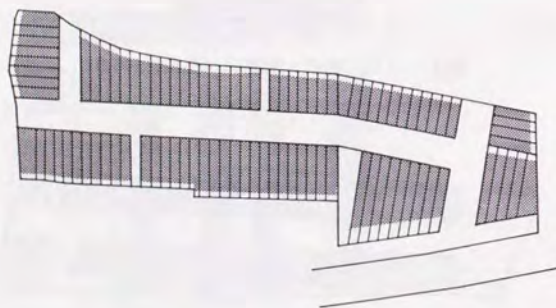


図3-34 事例1-3配置図(縮尺1:2000)

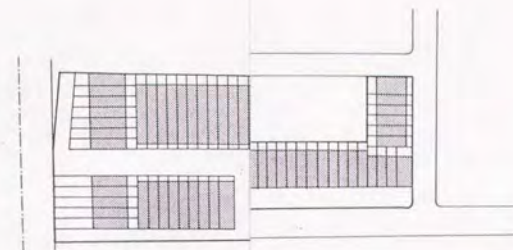
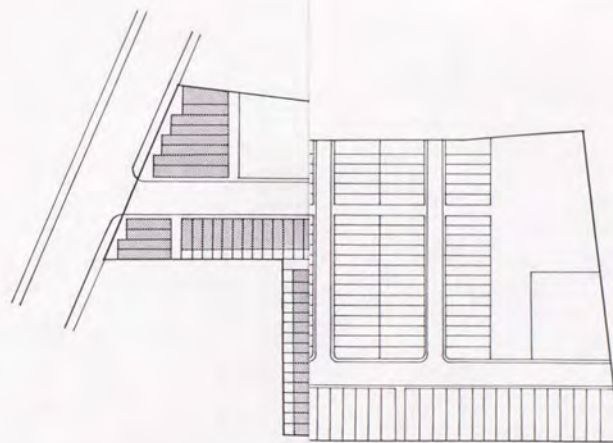


図3-35 事例1-4配置図(縮尺1:2000) 事例1-7配置図(縮尺1:2000)



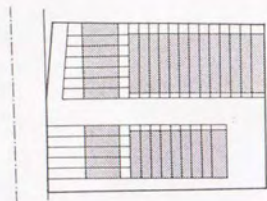


图 3-35 事例 14 配置图 (縮尺 1:2000)

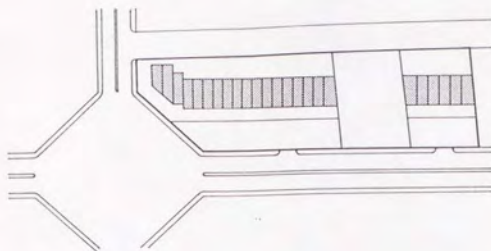


图 3-36 事例 15 配置图 (縮尺 1:2000)

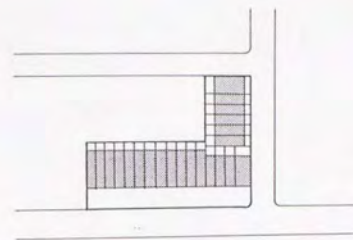


图 3-38 事例 17 配置图 (縮尺 1:2000)

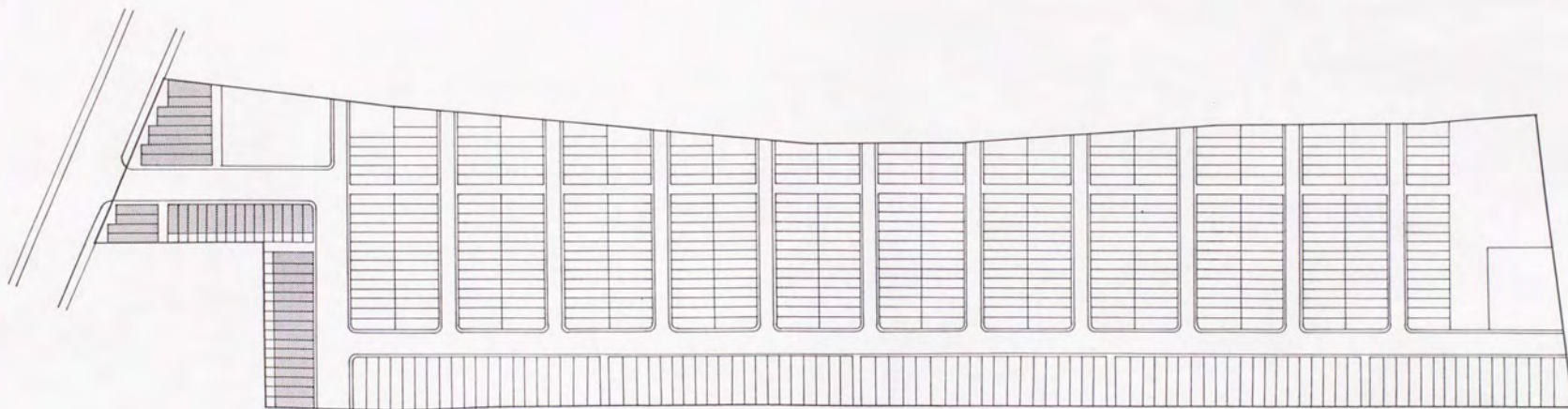


图 3-37 事例 16 配置图 (縮尺 1:2000)



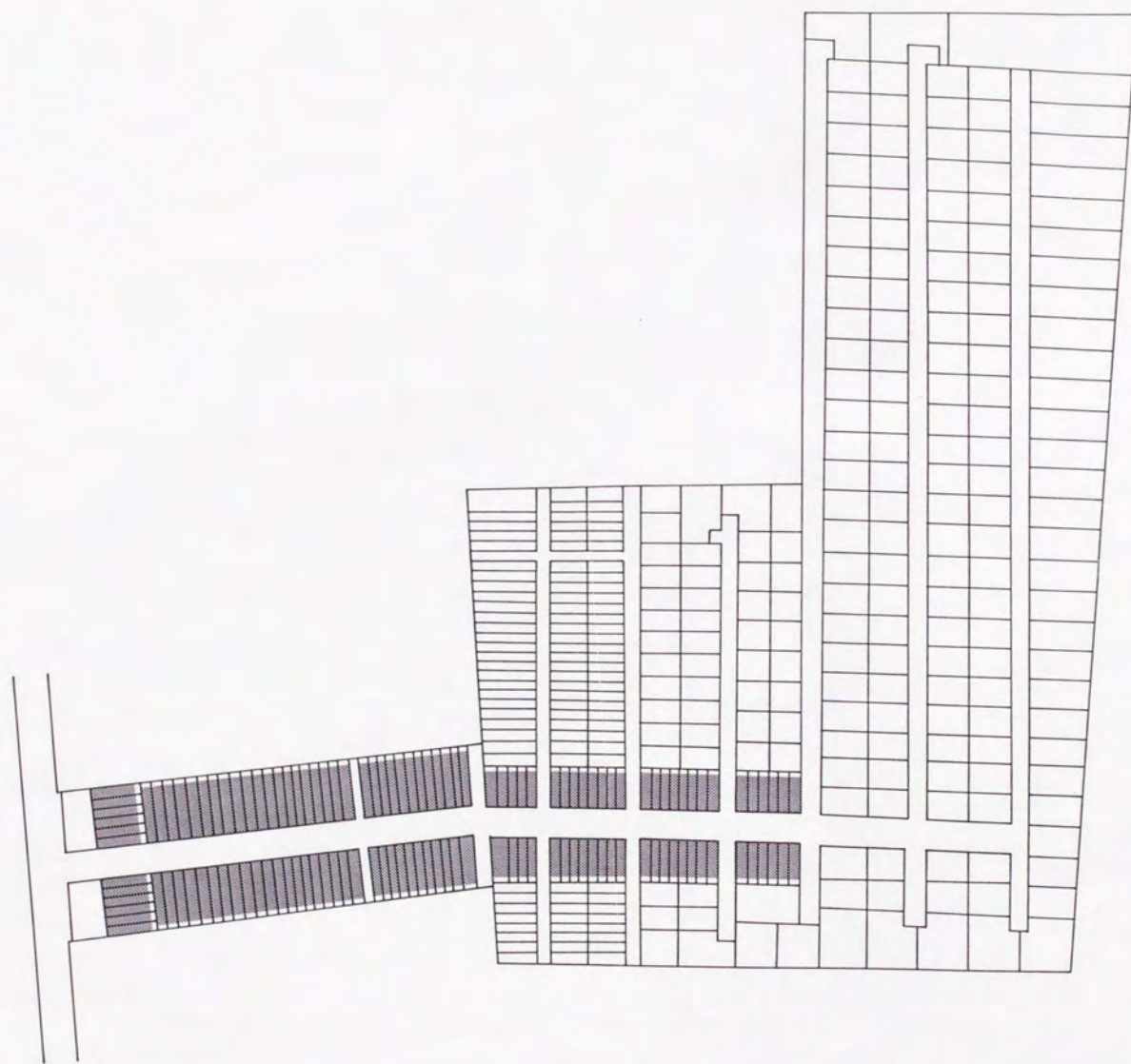
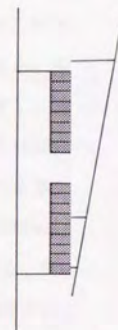
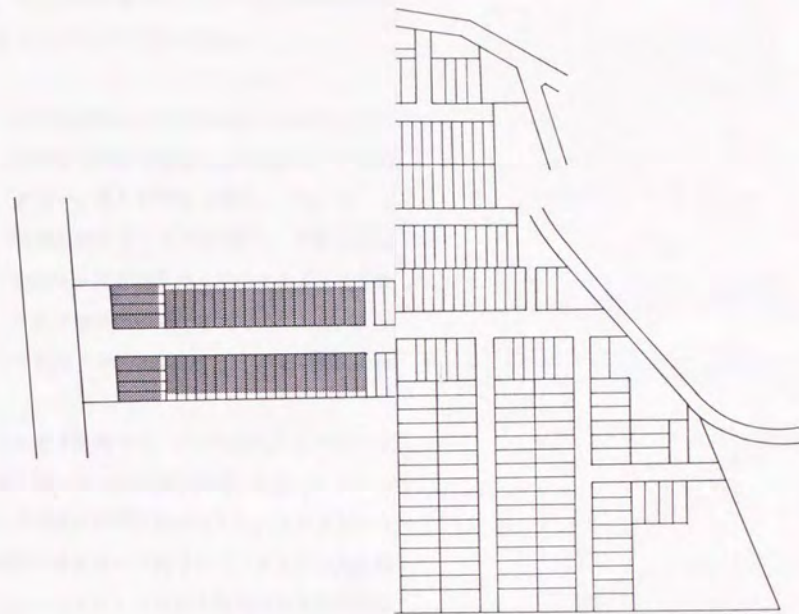


图 3-39 事例 18 配置图 (缩尺 1:2000)



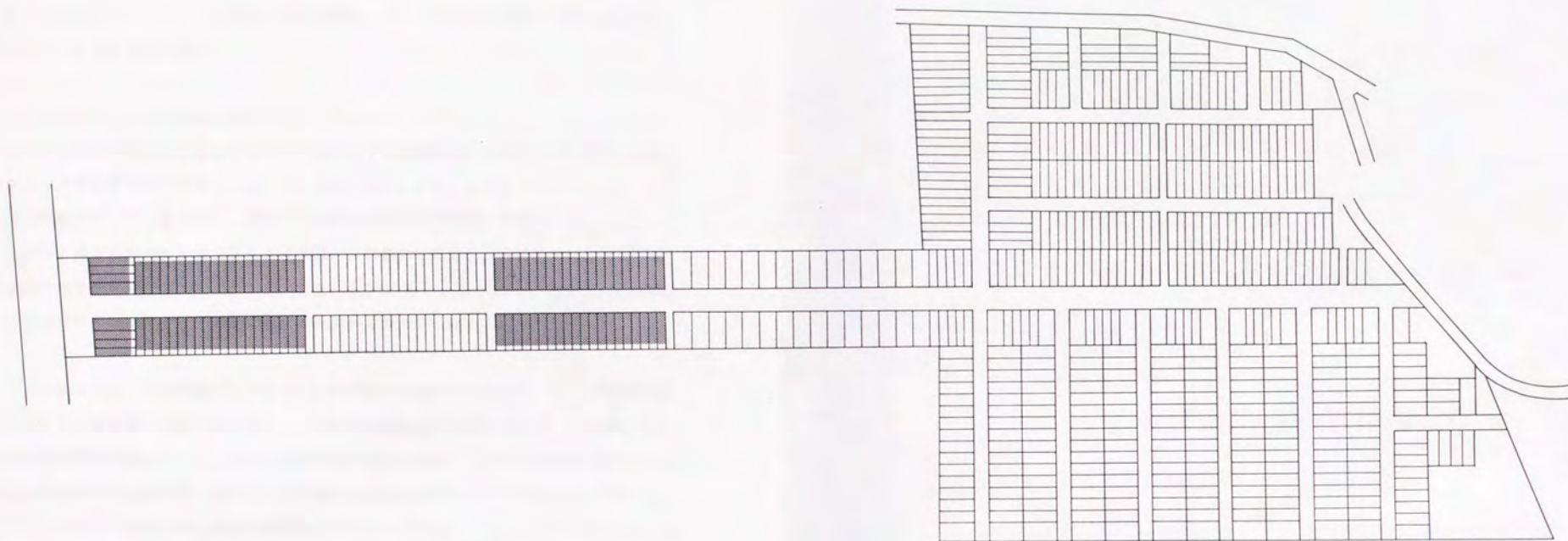


图 3-40 事例 19 配置図 (縮尺 1:2000)

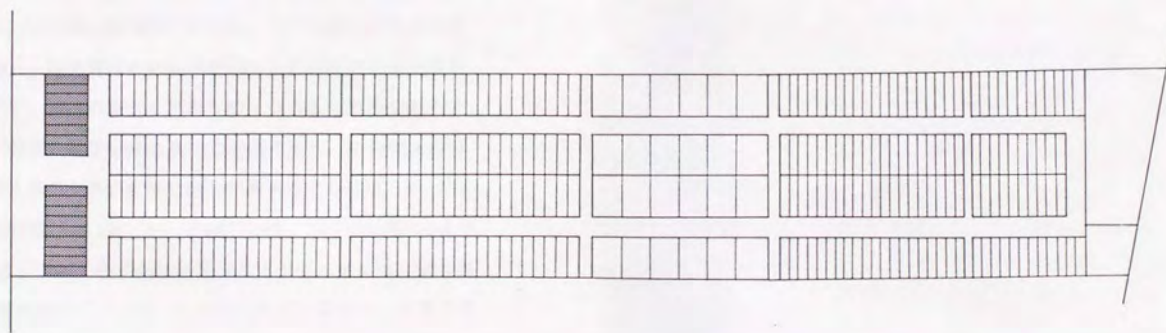


图 3-41 事例 20 配置図 (縮尺 1:2000)

以上の20件のショッパハウス開発の開発形態は、アクセス道路と敷地・建物の配置の関係より以下に5分類される。

- ・公道依存型のリボン状開発（事例3、6、7、15、17）
- ・公道から開発用地内に私道であるソイを設け、その沿線にショッパハウスを線状に開発するソイ導入型開発（事例1、8、9、10、11、13、14）
- ・開発用地内をソイで細分割し、街区を形成する街区形成型開発（事例4、5、12）
- ・公道から開発用地内に私道であるソイを設け、道路から離れた部分に面的な住宅地開発を行う旗竿型開発（事例16、18、19、20）
- ・その他（事例2：チャイナタウン地区の再開発の事例2参照）

リボン状開発は、公道沿線にショッパハウスを線状に開発するもので、開発用地内に道路を設ける必要が無い反面、沿道であるため地価が高価である場合が多い。このためリボン状開発の開発戸数は小さく、すべて30戸未満である。また、バンコク市役所条例により、新設道路沿線では駐車スペースとして道路線から15mのセットバックが義務付けられており、セットバック分の土地代は販売価格に上乗せされている。

リボン状開発は最も単純なショッパハウスの開発形態であり、その分布も都心から5km圏内に1件、5～10km圏に2件、10～15km圏に2件と、15～20km圏を除いた全距離圏に分散している。

ソイ導入型開発は、公道から開発用地内に私道であるソイを引き込みその沿線に開発を行うもので、ソイの建設費用は開発者の負担となる。ソイは開発者の所有となる場合とバンコク市役所に移管される場合がある。ソイ導入型開発はさらに、ソイが袋小路である開発と通り抜けができる開発に分類される。開発用地の背後が運河や他人の所有する土地である場合にはソイが袋小路になりやすく、道路の場合には通り抜けが可能な建物配置とする場合が多い。開発戸数は30～90戸と公道依存型開発よりも大規模であり、通り抜け式の方が袋小路式よりもソイ延長が長くなる場合が多いため、開発戸数も多くなる。

ソイ導入型開発の分布は、都心から5km圏内に1件、5～10km圏に5件、10～15km圏に1件であり、5～10km圏に開発が集中している。特に、新規開発道路であるラチャグビセツ通り沿線には4事例が立地しており、道路建設が終了した直後の市街化の初期の段階にソイ導入型開発が行われる事が多い。

街区形成型開発は、開発用地内をソイで細分割し街区を形成する開発で、市街化が完了した主要道路の交差点等の好立地に開発が行われる事が多い。街区形成型開発はさらに、ショッピングハウスが背割り型に配置される背割り型街区開発とショッピングハウスが市場、映画館等を核的施設として街区内部に囲い込む囲い型街区開発に分類される。開発戸数は45～120戸であり、ソイ導入型開発よりもさらに大きい。街区形成型開発は、用地の取得に多額の資金を必要とするため、会社組織の開発業者による開発が多い。

街区形成型開発の分布は、都心から5Km圏内に1件、5～10Km圏に2件であり、都心から10Km圏内に開発が集中している。

旗竿型開発は、道路から離れた地価が廉価な開発用地を大規模に開発するため、ソイ導入型開発と同様に前面道路からソイを建設し、前面道路沿線と竿にあたるソイの沿線の一部にショッピングハウスを開発し、旗の部分にタウンハウスや一戸建て住宅を面的に開発する複合住宅地開発である。ショッピングハウスの開発戸数は17～128戸と幅が見られるが、開発用地面積は最も大きい。

旗竿型開発の分布は、10～15Km圏に1件、15～20Km圏に3件であり、都心から10Km圏以遠に開発が集中している。新規拡幅道路のスカピバーン3通り沿線に3事例が立地しており、ソイ導入型開発同様に市街化の初期の段階に開発が行われている。

タイの土地は、運河と垂直方向に短冊型に区分所有されている事が多く、その所有形態は運河と平行に道路が建設されても維持される。ソイ導入型開発や旗竿型開発は、市街化の初期の段階で開発用地内に私道であるソイを建設する事により開発を開発用地内部にまで引き込み、従来言われてきた道路沿線のショッピングハウス開発による後背地の開発の鈍化という土地利用上の問題を解消するものである。しかし、近年の開発の中には、延長が数百メートルにも及ぶソイの突き当りに建物が配置されている開発も見られる（事例18、20）。この様な袋小路が好まれる最大の理由は、前面道路からの入口一箇所をチェックする事により住宅地全体の保安が維持できるためであるといわれている。しかし、このような建物配置は、将来、周辺に開発される住宅地との間の道路網形成に支障をきたす恐れがある。

第2節のバンケン・バンカビー地域の事例でも見たように、バンコク郊外地域の市街化は、道路建設が先導し、ショッピングハウス開発が加速させ、住宅地開発が完了させる仕組みになっている。この仕組みを市街地整備に利用し、道路網形成を伴う良好な市街地形成を誘導するためには、ショッピングハウスの開発制御方法が重要な位置を占めている。

第4節 第3章のまとめ

典型的な中心市街地であるチャイナタウン地区のショッピングハウスの1階建物用途の構成は、戸数比で公共系1.5%、商業系40.8%、業務系10.4%、住居系26.1%、工業系6.1%、その他15.1%となり、商業・業務系が51.2%を占めている。この内、併用住宅として利用されているショッピングハウスは戸数比で71.9%であるが、上階がすべて住宅として使用されていると仮定すると、住居系床面積の割合は75.2%となり、住宅床としてのショッピングハウスの重要性がわかる。

ショッピングハウスの建物用途の内、公共系、業務系は幹線道路沿線、商業系、工業系は区画道路沿線、住居系、その他は細街路沿線に立地する戸数構成比が最大となる。これは、ショッピングハウスが街区の外側では併用住宅として使用される事が多く、内側では純住宅として使用される事が多い事を示している。商業系、住居系の建物用途は各大街区に一樣に分布しており、特殊な立地条件に伴う公共系、業務系、工業系、その他の集積が各大街区を特徴付けている。

ショッピングハウスの建物規模は、幹線道路沿線に立地する住戸ほど間口、奥行、階数が大きく、間口と奥行が共に現行の法規未満の不良ストックは細街路沿線に多く立地しており、細く曲がりくねったソイと共に防災上の大きな問題点となっている。

バンコクにおける最初のショッピングハウスの計画的団地開発の事例であるチュラロンコン大学構内の配置計画は、商業地区が大学の周囲を取り囲む様に配置され、商業地区内部では映画館や市場、駐車場等を取り囲む様にショッピングハウスが配置される二重の囲い型構造となっている。また、開発業者との契約形態、プレキャスト部材を取り入れた建設構法の点でも先進的であり、後にそれらが民間開発においても標準的に行われるようになった事を考えると、十分に啓蒙的でもあったといえる。

しかし現在、ショッピングハウスを大規模なショッピングセンターやホテル等に建替える再開発が進められている。これらの施設自体には十分な駐車施設が備えられているが、機能の純化を伴う再開発は、都心への交通の集中による交通渋滞をさらに悪化させ、都市機能を麻痺させかねない。また、再開発に伴う立ち退きに対する住民の反対が新聞で報道されたりもしている。チュラロンコン大学が持つ社会的な影響力を考えると、クリアランスに替わる再開発手法を案出し、今後、他の地域でも進むであろう老朽化したショッピングハウスの再開発手法として普及させていく使命がある。

典型的な郊外市街地であるバンケン・バンカピー地域では、幹線道路であるパホニョティン通りから東に2.5Km、ラップラオ通りから北に4.0Km内陸のB2地区に100ha以上の大規模な建売住宅地が開発された事に伴い、B2地区へのアクセス道路であるソイチョクチャイ4が拡幅され、その沿線にショップハウスが開発され、地区内幹線道路として整備された。この事例は、民間業者によるショップハウス開発や建売住宅地開発を適切に規制・誘導する事により、郊外地域で不足している補助幹線道路を整備していく可能性を示唆している。

ショップハウスの4集積地区の平均階数は3.1階となり、チャイナタウン地区の平均階数の3.0階にほぼ等しいが、チャイナタウン地区では階数の変動の幅が大きい。

4地区合計の1階建物用途大分類の構成は、公共系2.8%、商業系53.0%、業務系4.1%、住居系20.9%、工業系4.2%、その他15.1%となり、併用住宅として利用されているショップハウスは戸数比で70.6%とチャイナタウン地区とはほぼ等しいが、商業系の割合が高く、住居系の割合が低くなっている。

TISCOによる1972年～1977年の間に行われた140件のショップハウス開発の調査によると、都心から5Km圏内は補助幹線道路沿線、5～10Km圏は主要幹線道路沿線、10～15Km圏と15～20Km圏は幹線道路沿線の開発数が最も多い。特に、都心から10Km以遠の幹線道路沿線の開発は開発規模も大きく、400戸を越える開発のすべてが立地している。

1989年と1990年に建設中であった20箇所のショップハウス開発の開発形態は、アクセスと建物配置の関係より、リボン状開発、ソイ導入型開発、街区形成型開発、旗竿型開発、その他に5分類される。

その分布は、リボン状開発は全距離圏、ソイ導入型開発は5～10Km圏、街区形成型開発は都心から10Km圏内、旗竿型開発は都心から10Km圏以遠に開発が集中している。特に、ソイ導入型開発と旗竿型開発は新規建設・拡幅道路沿線に多く立地しており、市街化の初期の段階に開発が行われている。

ソイ導入型開発や旗竿型開発は、市街化の初期の段階で開発用地内に私道であるソイを建設する事により開発を開発用地内部にまで引き込み、従来言われてきた道路沿線のショップハウス開発による後背地の開発の鈍化という土地利用上の問題を解消するものである。しかし、近年の開発の中には袋小路のソイの長さが数百メートルに及ぶものも見られ、緊急時の避難路の確保や周辺に開発される住宅地との間の道路網形成に支障をきたす恐れがある。郊外地域において道路網形成を伴う良好な市街地形成を誘導するためには、ショップハウスの開発制御方法が重要な位置を占めている。

補注(第3章)

- 1) 市川信愛(1987),「華僑社会経済論序説」,九州大学出版会,P.92
- 2) バンコク市役所資料
- 3) 国際協力事業団(1987),「バンコク市道路改良・交通安全計画調査報告書」,P.11
- 4) 現地調査によりすべての1階建物利用現況を調べ、縮尺1:1000の市街地図上で各建物の建坪を計測した値。
- 5) 岩崎美佐子(1986),「農村に支えられた一輪の花ーバンコクー」,加藤祐三編,「アジアの都市と建築」,鹿島出版会,P.105
- 6) 現行の規制によるショップハウスの敷地の奥行は最低14.0m以上である。二方向避難を達成するために建物背後に設置が義務付けられている2.0m幅の避難路を設けると、建物の奥行きは12.0mとなる。防災上の問題となる細街路沿線の住戸で合法的に建物背後に避難路を設置する事が可能な建物の奥行が14.0m以上の住戸は6.0%に過ぎず、その達成可能性は低い。また、過密街区における間口奥行比が高いショップハウスは、必ずしも良好な居住条件にあるとは言い難い。そこで、避難路を設置した後の住戸の建物の奥行を最低10.0mとすると改善可能な住戸は14.2%、8.0mとすると改善可能な住戸は40.7%となる。最低奥行を8.0mとした際には、奥行方向に2スパン・2部屋として最低居室規模の9.0㎡を確保する必要がある。部屋数の確保は、階数を大きくする事により対処する必要がある。
- 7) チュラロンコン大学財産管理局内部資料
- 8) ワンボックスカーを改造した乗合バス。決まった路線を走る。
- 9) チャイナタウン地区の様な特定地区への特定用途の特化は見られなかった。
- 10) National Housing Authority(1987),「The Bangkok Land Management Study」,P.18
- 11) Thai Investment and Security Company(1978),「Property Development Study Vol.2,Shophouse」
- 12) 国際協力事業団(1987),「バンコク市道路改良・交通安全計画調査報告書」,P.10