学苑　No. 793　(80)～(99)（2006・11）

麗江(中国)，九份(台湾)，伊香保(日本)等の歩行者空間
――アジアの歩行者空間に関する研究（その1）――

芦川　智・金子友美
鶴田佳子・高木亜紀子

Pedestrian Space in Lijiang (China), Jioufen (Taiwan), Ikaho (Japan), Etc.
－Studies on Pedestrian Space in Asia (1)

Satoru ASHIKAWA, Tomomi KANEKO,
Yoshiko TSURUTA and Akiko TAKAGI

This is an initial report focusing on pedestrian spaces in Asia. The method is based on the authors' previous overseas researches on city squares. The old and new data on the pedestrian space obtained from Asian cities were analyzed. By examining their historical and cultural backgrounds from a different angle, we expect that we might see new phases of Asian pedestrian spaces. We tentatively classified the pedestrian spaces in the targeted cities into nine categories such as staircase type, waterfront type and so forth.

Key words: Asian city（アジア都市）, pedestrian space（歩行者空間）, staircase（階段）, waterfront（ウォーターフロント）

(1) はじめに

1990年から始めた海外都市広場調査が2005年のイギリス調査で終了した。16年間に19回に及ぶ海外都市広場調査を実施し，これによってヨーロッパを中心とする地域での都市空間における歩行者空間を支える核として，広場という空間を認識できた。それとともに，そうした空間が各地域言語で特定の単語として表現され，認知されていることも確認できた。例えば「広場」という言葉で置き換えて語るとしても，その形態は多様であり，その多様性は今までの報告（19回にわたる調査報告の詳細は昭和女子大学学苑（以下，学苑）参照）に示されている。

調査を通じ，広場の形体的特徴による，二つの対照的な類型を導き出すことができた。すなわち内蔵型広場と街路型広場である（内蔵型広場の平面形態による類型化（日本建築学会大会学術講演梗概集2004年8月）[1]。及び街路型広場の平面形態による類型化（日本建築学会大会学術講演梗概集2004年8月）[2]。これは1990年から2003年までの調査結果から，内蔵型広場と街路型広場に相当するものを抽出してグループ化したものである。内蔵型広場とは『都市のセンター機能を有し，都市生活の中で多くの人々が活用している広場の内部に建物としての要素が配置されている形態のもの』である。街路型広場とは『都市の中心部分において線状の形態をとりながらも，他の街路とは異なる特徴をもち，広場的空間として多機能な役割を担い，都市のセンターとして人々が活用している空間』である。さらに街路型広場については，2005年第19回のイギリス調査において，多数観察されている（イギリス都市広場形態についての考察（学苑No. 789）[3]。また内蔵型広場では，フランス南西部地域の調査で観察した，バスティードと呼ばれる城塞都市の中心に配置される市場広場の類型に内蔵型が含まれている（フランス南西部地域都市広場形態についての考察（学苑No. 777）[4]。バスティードの広場の形態で非内蔵型広場も存在したが，その場合正方形か長方形で整形[5]の広場が観察できた。これに類似した広場はスペインのマヨール広場として観察された（スペイン・ポルトガル・南フランス都市広場形態についての考察（学苑No. 689）[6]。

また，広場が都市の中で占める空間の大きさを誇るという意味から，1999年の中国天安門前広場で調査を行った（中国的空間のスケッチ（学苑No. 715）[7]。面として広がりを有する広場の場合には，その大きさが意味をもつ場合があるが，街路型広場の場合は大きさよりは，むしろ長さが意味をもつ場合が多いであろう。

ここでもう一度整理してみよう。広場とは都市の街路空間の中で広がりをもち，人々が集まり，コミュニティーの場であり，生活に潤いを与える憩いの空間であり，祭り等のイベントが行われる場でもある。そのため核となる施設，例えば教会や商業施設や市場施設，コミュニティー施設やタウンホール（市庁舎）等が広場の一角，もしくは広場中央に位置している場合が一般的である。特に海外都市広場調査で観察した結果としていえることは，都市には中心となる広場があり，それが都市生活の中ではいろいろな意味

で拠点となり，意識的には都市センターとしての役割を担う空間となる。都市のセンター機能を担う広場としても各種の類型があることはすでに述べたが，各地域，国，風土あるいは宗教や伝統文化等によって空間のつくり方が異なるのは当然のことである。

広場論をアジアで展開するにあたり，広場を内包する，より広い概念として「歩行者空間」という言葉を用いたいと考えている。歩行者空間とは，文字通りには徒歩で通行する空間の意であり，その対象は広く，都市空間ではあらゆるところに存在する。その全部を考えるのではなく，「広場」と同様，都市の中で主要な空間として，人々の生活にとって無くてはならない存在であり，重要な空間として誰もが認識している事例を抽出していきたい。

歴史的にみれば，かつて都市の空間の中では歩行者空間が主要な部分を占めたが，車社会の出現によりそのほとんどは，新しい空間に置き換えられてしまった。しかし伝統的な都市空間の中では，長年の間に培われてきた歩行者空間が消えずに残っている場合もあるし，また失われた歩行者空間の復活を願う事例もあろう。つまり，そのような空間は，便宜上，単なる歩行をするための空間なのではなく，歩行者空間の中で，あるひとつの文化を構成していると考えられるのではなかろうか。

都市文化，あるいは都市生活の中で空間と生活文化が融合した形で規定される空間は，歩行者の文化的空間と呼べるのではないだろうか。そうした予測にもとづき，それを「歩行者文化」と呼ぶこととし，最終的にはアジア都市における，歩行者文化を代表する空間，「歩行者空間」を抽出していくこととする。

（2） アジアの歩行者文化と広場

歩行者文化の典型はヨーロッパでの広場であり，広場空間はひとつの文化を創りあげたといって支障はないであろう。海外都市広場調査によってヨーロッパ地域での広場の形態がどのような形でつくられてきたかを観察してきた。そして，多様なヨーロッパの広場空間の中には，広場という概念より，歩行者空間として規定した方がよい事例も観察できた。それが，街路型広場である。

日本には広場の伝統がないということは一般にいわれていることであるが，同じ文化圏にある中国や韓国はどうであろうか。また，一方では，日本には道が広場機能を担っているともいわれている。つまり，日本の都市空間における道という歩行者空間は，単に歩行者のための便宜的な空間というだけではなく，ひとつの文化的な空間にまで高まった概念を提供しているといえるのではないだろうか。

歩行者文化とは都市の歴史の中で歩行者の空間をあるひとつの文化として捉える視点である。つまり，歩行者文化として概念化されてきたものを，都市の歴史，生活文化史，あるいは都市の風俗文化の一形式として認知し，それを都市の中で活きてきた文化的な意味を付与された空間として捉えようとするものである。広場の伝統をもたない日本の場合，歩行者空間の中心は必然的に街路空間となり，いわゆる道・路地などがその対象となるであろうし，アジア地域では歩行者空間にどのような特徴があり，それはどのような歴史と文化・伝統から生まれてきたものなのかを探ることでもあるといえよう。

さて，アジアといっても，広義には極めて広い領域を指し，中国をはじめインド・東南アジア・中東地域・トルコ・ロシア等の多様な国土を含む。今回の報告においてはこの広い領域において，歩行者文化をどのように捉えるのか，また，今後の研究の方向性を確認することを第1の目的とする。

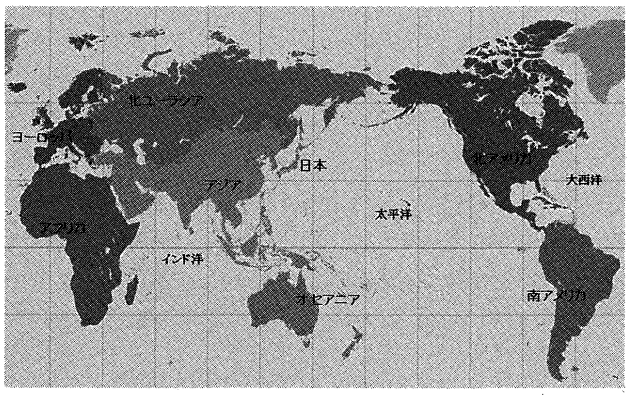


図-1　世界の中でのアジア圏域図（地図引用1）

アジアは，面積では世界の陸地全体の1/3に相当し，人口では2/3が集中しているといわれている。もちろん風土的にも様々な風土を擁し，宗教・人種の混合地域でもある。ただし今回の調査においては，6大陸のひとつであるユーラシア大陸からヨーロッパと北ユーラシアを除いた地域を対象とすることを，現段階では考えている。今後研究次第では，さらに対象地域を拡大する可能性もある。

さて，これまで私たちは，予備調査的にアジアの都市や集落を観察してきた。その地域的広がりは西側からトルコ，イエメン，インド，ネパール，チベット，インドネシア，台湾，中国それに日本である。これらの地域での観察と，ヨーロッパでの海外都市広場調査によって得られた都市・集落の歩行者空間における考察にもとづき，アジアの歩行者空間における9つの要素を抽出することができたので，（3）に挙げる。今後，広いアジアでの研究のひとつの手がかりとして，役立つと思われる。（4）の事例は今回の研究の一環で企画調査したものである。

（3） 類型化の可能性

アジア地域の生活文化の要素として歩行者空間がひとつの文化を構成しているのではないかと予測する際，その形態は様々に考えられる。現段階ではその歩行者空間の多様な相を抽出することが課題と思われるので，今回の報告では，予想される多様な相をリストアップしていく。精緻につめた結果ではなく，概要を予想した段階である。では，それぞれの歩行者空間の様相を概観してみよう。

①水際線とその周辺: 一般に水辺環境やウォーターフロントなどと呼ばれる空間である。水上の空間では船が，地上部分では車が交通の中心である。両者の間をどのような形態に空間化をするかによって，水辺が活きた良質な空間に変わるか否かが決まるのであろう。水辺都市といえば，まずヴェネツィアが挙げられる。その特徴としては，地上の空間から車という交通手段を排除したことである。つまりは地上の空間が全て歩行者空間化されているのである。ヴェネツィアほど大規模ではないが，アジア地域で考えるなら，中国蘇州周辺の水郷鎮（後述）が挙げられる。ヴェネツィアと比較して異なるのは，地上は細街路であり，事実上車は入れない状況にあることである。水辺の歩行者空間の対象として興味深いことは，ちょうど水際線に沿った接触領域にいろいろな装置化が成されていることによって，その環境が活きたものになっていることである。

事例 01 ヴェネツィア: 車を排除したヴェネツィアは都市全体が歩行者空間である。張り巡らされた水路により豊かな水際空間ができている。

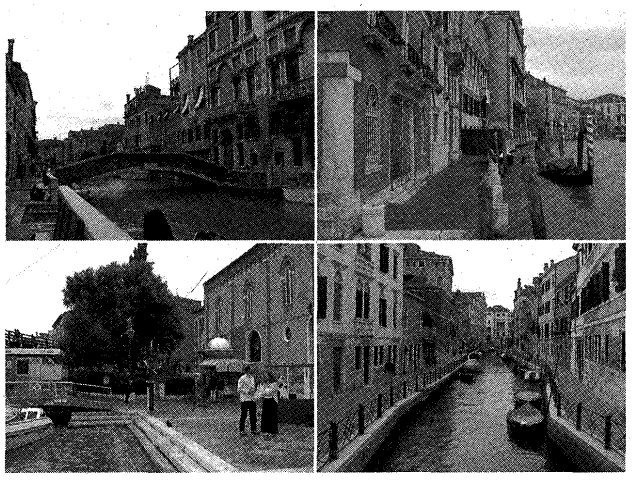


写真 1: 水路を渡る橋は横断歩道の役割を果たす。
写真 2: 建物から直接水路に通じている。
写真 3: 広場と水際の関係
写真 4: 水路は道路であり，それに沿う道は歩道。

事例 02 烏鎮古鎮: 蘇州周辺にあるたくさんの水郷鎮のひとつ。車の領域と人の領域を区分している。橋，階段，細街路が歩行者のための空間を豊かにしている。

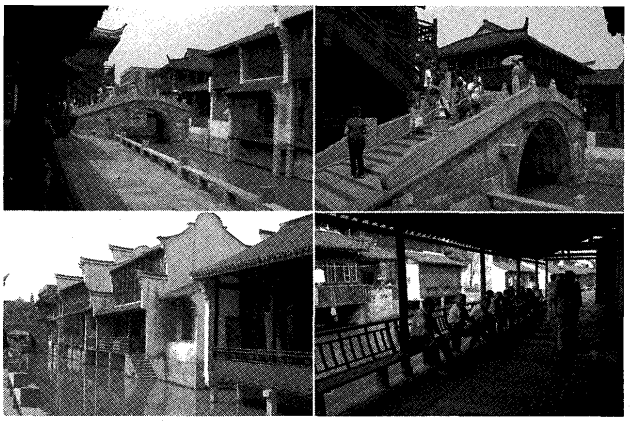


写真 5，6: 東市河にかかる應家橋が烏鎮の中心で，両サイドの建物が茶館であり，コミュニティー施設として機能。
写真 7: 水辺に向かって建つ施設から階段等が延びる。
写真 8: 水辺の街路にはさしかけが付き，憩いの場となっている。

事例 03 麗江: 中国雲南省の古都。水路に沿って街路が通り，活きた水辺の環境をつくりだしている。

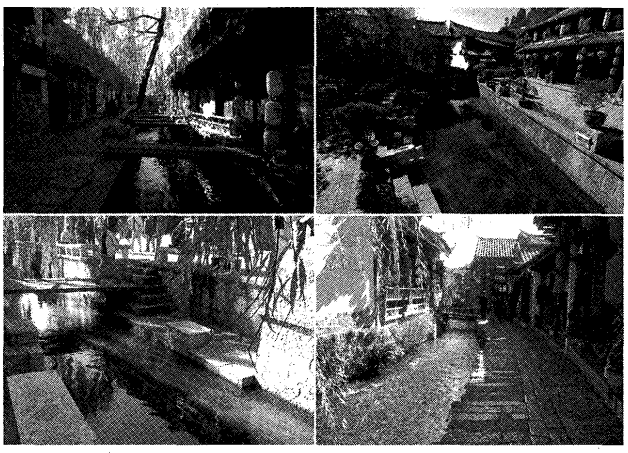


写真 9: 街路と水路と木橋が建物への導入路となる。
写真 10: 四方街（後述）の水路には階段が設けられ，水際との関係をつくる。定期的に水路に堰を設け広場に水を流し清掃を行う。
写真 11: 水路への接触領域としての階段が水利用の方法を示している。
写真 12: 水路を渡る風は建物に涼風を呼び込む。

事例 04 江の島: 江の島は相模湾に浮かぶ周囲約 4 km，標高約 60 m の島で，現在は 2 本の橋で片瀬海岸側と結ばれている。島の東側には，ヨットハーバーや公共施設が建設され，車両の乗り入れが可能になっている。

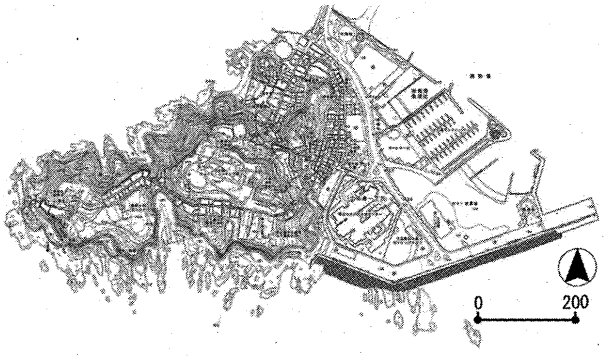


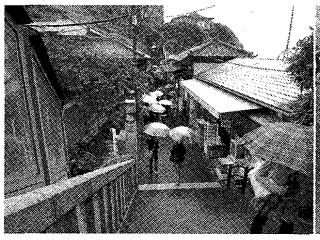
図-2 江の島全体図（地図引用 2）

片瀬海岸から歩行者用の橋である江の島弁天橋を渡ると，そのまま江の島神社の参道に入ることができる。幅約 4.5 m の参道には，両側にみやげ物を売る店や飲食店が並び，連日観光客で賑わっている。

写真 13: 参道に並ぶ商店。

写真 14: 参道の突き当たりにある江の島神社鳥居。

参道は，階段と平坦な部分が直線と曲り角を繰り返し山頂へと向かう。江の島神社は三つの宮からなる。島のほぼ中央にある中津宮近辺には店舗はないが，ここから島の南側へ抜けると奥津宮へ続く参道があり，こちらにも何軒かの店舗や住宅が並んでいた。また，島の北側には「下道」と呼ばれる東参道がある。こちらは人通りも少なく裏道であり，途中に階段がないので車両の通行が可能である。



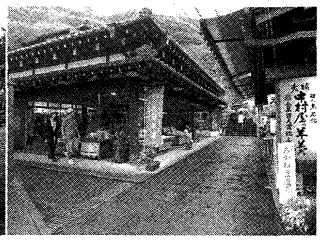


写真 15, 16: 島の南側，奥津宮へ続く参道。

②階段，段差及び傾斜地: 徒歩でしか入れない空間の代表が階段である。あるいは階段で区画された領域も車は入れない。階段でなくとも段差で区画された部分へも，やはり徒歩でしか入れない。都市領域で徒歩でしか入れない空間として計画されたこのような地は，歩行者空間として意味あることであろう。階段を中心として町が構成されている事例の典型として，九份と伊香保を挙げることができる。また参道に町が付加されていった事例として，琴平の神社への参道を挙げることができる。

インドの川に面してつくられるガート（後述）は，水辺の祈りの空間としてつくられたものである。都市空間と，より低い位置にある水辺をつなぐ空間には，階段が多く見受けられ，インドのガートは階段と水際線の組み合わせであるともいえる。ガートは階段の空間の中でも，ひとつの概念をつくりあげているように考えられる。階段空間をどのような装置でつくるかにより，空間概念は異なる。

事例 05 九份: 台湾の丘陵地にできた金鉱の町。階段が多く，それがこの町の魅力となっている。そうした通りのひとつに豎崎路がある。

写真 17: 豎崎路の中心部。幅員 2～3 m の間，両側に商業施設が迫っている。

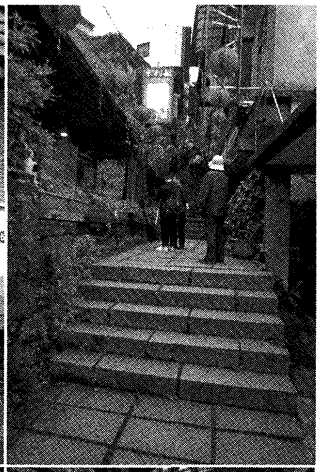


写真 18: 階段と平らな部分の組み合わせが全体に変化を与えている。

写真 19: 豎崎路の中心に小さな広場がある。この広場へは横から車が入れるようになっている。

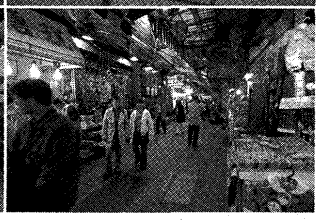


写真 20: 豎崎路に交差する基山街は平坦な商店街となっている。商業集積の規模としては，基山街の方が大きい。

事例 06 伊香保:「石段街伊香保」の名称のごとく，温泉街のメインストリートは階段空間を構成している。

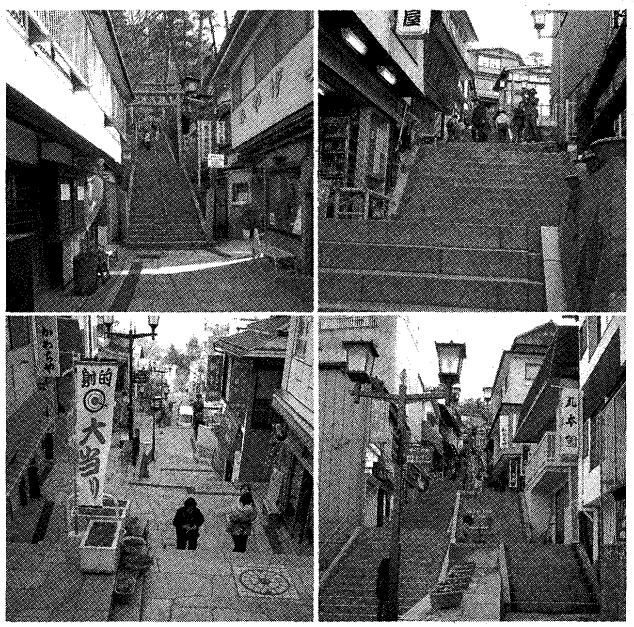


写真 21: 石段の行き着くところは伊香保神社。
写真 22: 店舗や旅館が石段まで迫っている。
写真 23: 入り組んだ石段の風景がそれぞれの場面をつくる。
写真 24: 石段の間を泉源からの湯の道が通っている。

事例 07 バリ島: トゥンガナンの集落の中心は帯状広場である。幅約 25 m 長さ 600 m の細長い広場で，間に段差 1 m 程度の階段が 6 ヵ所あり，7 つの領域に区分されている。区分それぞれに寺，倉庫や集会所が配置され，全体が歩行者空間であり，祭りの場や農作業の場となっている。

写真 25: Bale Agung 最も神聖な建物。祭り，儀礼，会合に使われる。
写真 26: Jineng Temu Kelod 若者組の米倉。
写真 27: Petemu Kelod 若者組の集会所。
写真 28: 幅 25m の広場の両側は住居群が並ぶ。

事例 08 インドのガート: ガート[8] とは階段のことをあらわしているが，インドの場合水辺に下りる階段が沐浴の場，すなわち祈りの場となっている。もちろん階段であるから歩行者のための空間であり，しかも神聖な場でもある。

写真 29, 30: プシュカルのガートは湖に向かって下りる形である。
写真 31〜34: ヴァラナシのガートはガンジスの流れに向かって下りる。水位の変化にも，階段が対応する。

事例 09 水郷鎮の装置: 蘇州周辺の水郷地帯にある商業の小都市を水郷鎮と呼ぶ。その構成は，商店街とそれに沿う水路があり，船から物資の搬入等を行う。街路から水路に対して各種の装置が設けられている。

写真 35, 36: 水路には各種の船着き場が設置されている。
写真 37: 水路を渡る涼風を受けるため，商店街の空間に各種の休憩場所を設置している。
写真 38: 商店街どうしをつなぐ橋にも屋根を付けて，快適な歩行者空間にしている。

③細街路: 車が進入する幅員をもたない街路空間を細街路と呼ぶ。イスラムの旧市街の街路空間は，広場以外細街路によって構成され，外来者にとって極めて不案内な地である。カスバ（城砦），メディナ（居住域）[9] がこれにあたり，イスラム都市のひとつの文化として存在している。中国にも，細街路が都市構成の中で特徴的な空間として概念化している事例がある。それが胡同（フウトン）である。胡同は中国の伝統的都市住宅の基本形である四合院で構成される都市の街路空間である。インドネシアのカンポンやトルコのゲジェコンドゥも同様な下町の建て込んだ住宅地で，いわゆる路地裏空間に，下町生活がにじみ出す街路空間が活きている。日本でも路地裏の空間は，古い町並みに息づいていたが，現在では区画整理や，再開発でどんどん消えていっている。

事例 10 胡同: 中国の都市住宅地で，四合院で構成される町は密集している。街路は細く，自転車か徒歩が中心の歩行者空間であり，その伝統的な町割りを胡同と呼ぶ。

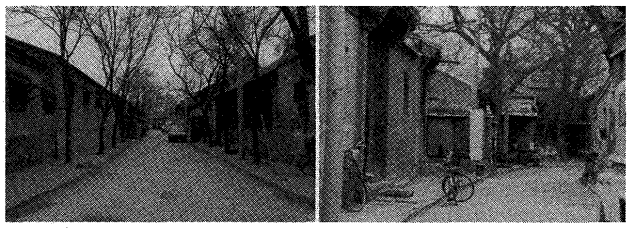


写真 39，40: 北京の胡同の風景。

事例 11 奈良県の寺内町今井町の路地: 日本の伝統的な町は表通り，裏通り，あるいは路地裏の言葉があるように細街路が多く見られる。写真は寺内町今井町の街路であり，幅員は狭く，歩行者主体の街路である。生活の要素が街路にまで出てきており，独特の雰囲気を醸し出している。

写真 41～44: 伝統的な町屋が並ぶ今井町の街路空間。

事例 12 イスラムの細街路: カスバ，メディナと呼ばれる旧市街は，中庭型の住宅によって道路側は出入り口の開口部だけという殺風景な街路空間であり，しかも幅員が狭い。

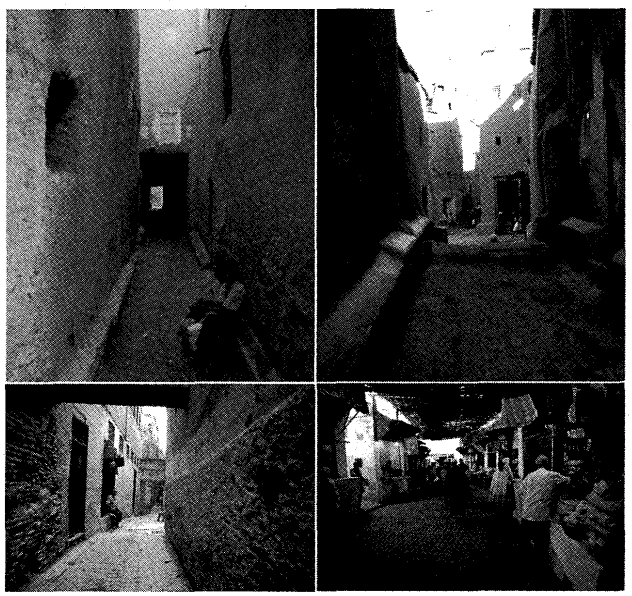


写真 45～47: モロッコのメディナの街路形態。
写真 48: モロッコのスーク[9]。厳しい日差しを遮る日よけが張られている。

④市場・商店街: 都市空間の中でも商業空間は，基本的に歩行者空間ができあがっていないと，機能しない対象である。その形態は多様で，仮設・常設，単層・多層，定期的・常時，屋根付き・屋根なし，地上・地上以外，街路状・広場状等に分けられる。ここでは単体の建物化されたものについては除外して考える。

事例 13 イスタンブルのカバードマーケット: トルコの商都，イスタンブルのバザール空間には，強い日差しを遮る巨大な屋根付き商店街グランドバザールがある。

写真 49，50: 通常の街路空間に屋根を付けた形式のグランドバザール。出入り口が 22 ヵ所あり，バザール終了時には施錠される。

事例 14 インドの細街路マーケット: インドのマーケット空間はせいぜい幅員 2m前後の細街路で構成されるものが多い。もちろん歩行者のみの通行である。

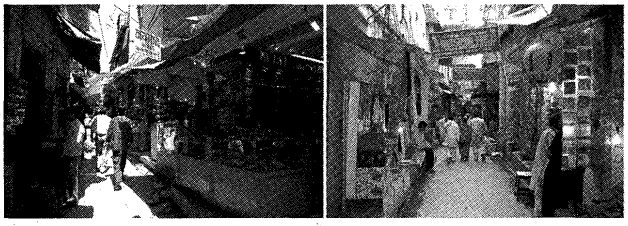


写真 51, 52: 巡礼路としても位置づけられるヴァラナシの商店街空間。

事例 15 浅草寺の仲見世通り: 雷門から浅草寺境内への導入空間である仲見世通りは，商店街空間でもある。祭りの時にはこの空間も人でうまる。

写真 53: 人々が浅草寺境内で神輿を見物している。

写真 54: 祭りの時には大提灯は上に巻き上げられている。

写真 55: 仲見世通りを通る神輿。以前は屋根なしであった。

写真 56: 現在，仲見世通りには開閉可能な屋根が付いた。

⑤地下街・地下都市・歩行者デッキ（地上以外）: 地上を車の領域とすると，地上以外のレベルの街路は基本的に歩行者のための空間といえる。今や一般的となった地下空間である地下街をはじめ，建物を結ぶためのデッキも歩行者空間である。地上以外の空間が，都市全体の骨組みとなることはあまりないと思われるが，しかし，地上以外の部分を車の領域にして，地上を歩行者空間として開放するという発想と同様である。いずれにせよ，車と歩行者の空間をレベルで分ける形態である。

事例 16 上の道（茨城県営松代団地）: 集合住宅の地上 4 階レベルにパブリックな通りを計画し，コミュニティーの場としたもの。

写真 57: 地上に駐車場と公園，4 階部分が通りとなっている。

写真 58: 上の道は居住者たちのパブリック空間となっている。

事例 17 駅前デッキ空間: 駅前空間は歩行者，バス，タクシー，乗用車等の交通整理の空間として歩行者と車を立体的に区分する歩行者デッキを建設する事例が多い。

写真 59〜62: 柏駅前の歩行者用デッキと地上を結んで，柏まつりが行われる。この時ばかりは，地上も車両進入禁止となる。

事例 18 小倉駅の歩行者空間: 電車とモノレールのスムーズな乗り換えのために 2 階部分にデッキが計画され，歩行者空間として新しい形式を提案している。

写真 63, 64: 地上は車，2 階が歩行者デッキ，その上にモノレールが配置される。

写真 65: 裏側までデッキは延びている。

写真 66: 駅上のデッキレベルの中央に円形のアトリウム空間をもつ広場がある。

⑥計画規制による歩行者環境: 実際，街路空間には車の乗り入れが可能な幅員があるものの，乗り入れを禁止する措置をとることによって歩行者空間としている。その場合，常時禁止（歩行者専用道路），時間規制，定期的な歩行者空間化（いわゆる歩行者天国），都市核，パーク・アンド・ライド，専用交通機関等，各種の計画条件によって歩行者空間の質は変わる。

事例 19 歩行者天国: 曜日や時間を決めて，車両の進入を禁止し，歩行者空間にする。全国各地で行われている。

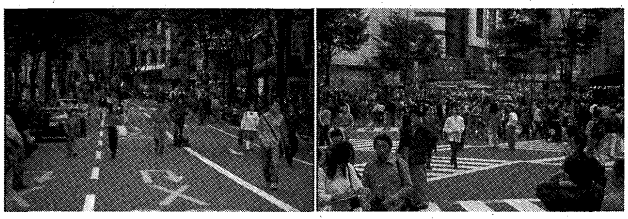


写真 67，68: 渋谷道玄坂で土日に行われていた歩行者天国時の状況。

事例 20 都市核: 都市計画で都市の中心部に車の乗り入れを規制し，歩行者と公共交通機関のみ運行させ歩行者空間を良質化する方式。

写真 69〜72: ミュンヘンの市庁舎を中心に，歩行者空間ネットワークが整備されるなど，中心地区の歩行者空間を良好にするための計画がなされた。

事例 21 歩行者専用道路化: 街路全部を歩行者空間化することは施設への搬入等に支障がある。時間限定で車の進入を許し，裏側動線の確保等によって可能となる。

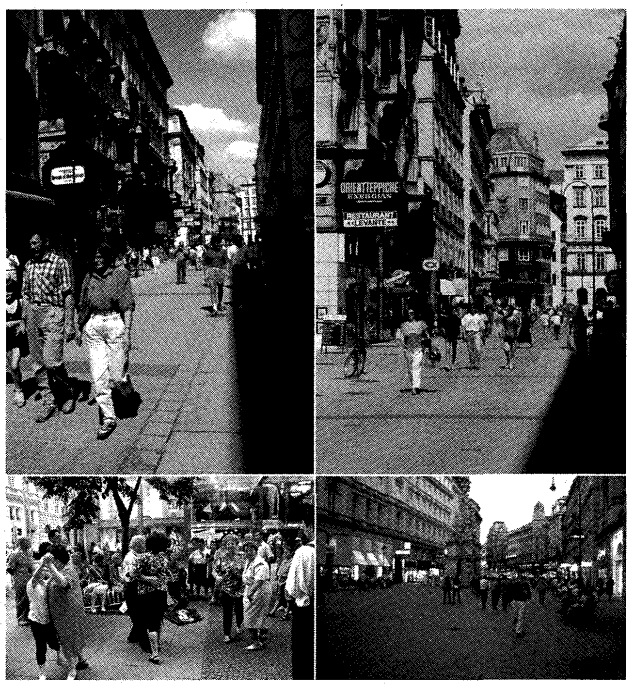


写真 73〜76: ウィーンの中心シュテファンドム教会から延びるケルントナー通りとグラーベンは観光客が多く集まるところであり，完全に歩行者空間化している。

⑦区画された（塀で囲われた）空地: 道路に対して車の進入を遮る塀やフェンスで囲われた空間。伝統的な空間としては境内が挙げられる。

事例 22 区画された空地: トルコのキュリイェは，モスクを中心に複数の公共施設が集まった複合都市施設である。写真はイスタンブルのイエニ・ヴァリデ・キュリイェであるが，これはイエニ・ヴァリデ・モスクとエジプト市場，墓廟，それらをつなぐ中庭と広場から構成されている。エジプト市場の収益によって，モスクが維持できるよう計画的につくられており，広場や中庭にはモスクや市場を訪れる人々で常に賑わいをみせている。

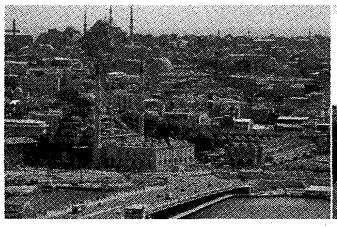


写真 77: イスタンブルのガラタ橋のたもとにイエニ・ヴァリデ・キュリイェが位置している。

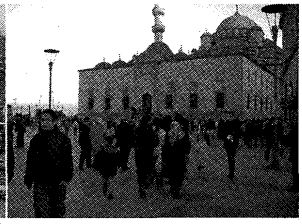


写真 78: イスタンブルのイエニ・ヴァリデ・キュリイェ。モスク（写真正面）とエジプト市場（写真右）に囲まれた広場。

事例 23 薬師寺伽藍配置: 境内には，外部空間と異なる空間であることを明確にするための境界がつくられている。

写真 79: 薬師寺の金堂と東西両塔の配置。

写真 80: 薬師寺の東塔と中門の景観。

⑧空き地（道路のない空地）: 道路に接していない空き地等の空間である。現代都市空間の中では，私有地等が相当する。

⑨その他の歩行者空間: ①から⑧の概念に対応できないものがこれに相当する。

事例 24 韓国の清渓川: 清渓川は韓国の首都ソウルの中心部を東西に流れている。かつて川は蓋で覆われ，その上を高架道路が通っていたが，復元工事によりこれらを撤去し，市民が水辺を楽しむことのできる親水空間として総延長約 5.8 km にわたって整備された。2005 年秋に完成し，市民の憩いの場，イベントの場として機能している。

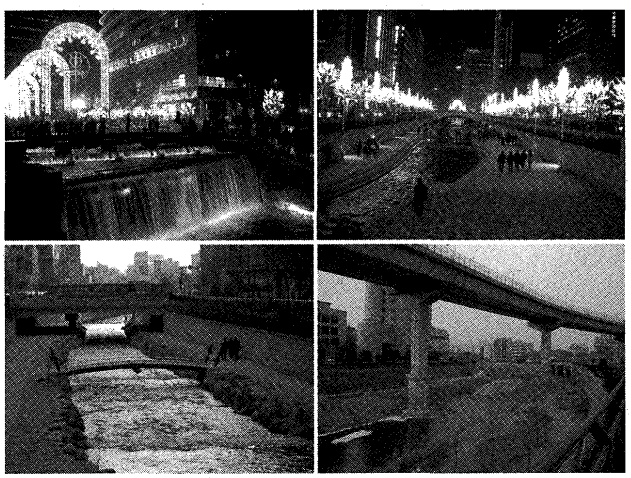


写真 81，82: 冬の寒さの中でもイルミネーションを楽しむ人々。

写真 83: 周辺の車道から一段下がった川面近くに歩行者空間がとられている。

写真 84: 下流域の一部は，上に高架道路が走り，水辺は植生を考慮した遊歩道となっている。

事例 25 大通り公園: 横浜のデルタ地帯であり，昔の運河を埋め立て整備した公園。地下には地下鉄が通る。

写真 85〜88: 緑・水・歩行者空間といった要素をもつ大通り公園。

事例 26 横断歩道橋: 旧来の横断歩道橋は単に車道を立体的に交差する橋であったが，さいたま新都心駅を中心とするデッキは横断歩道橋の概念を大きく超える。

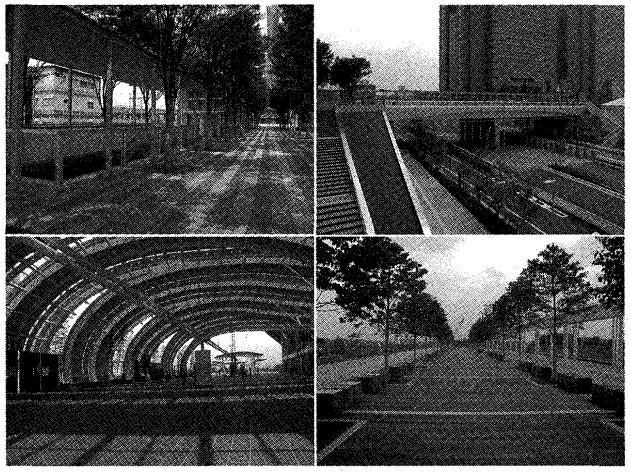


写真 89〜92: さいたま新都心駅の改札前広場から延びるデッキは，将来的には新都心の高層ビル群と商業施設計画地の両者をつなぐものとなる。

事例 27 歩行者用橋（ミレニアムブリッジ）: ロンドンの歩行者専用の橋で美しいデザインである。

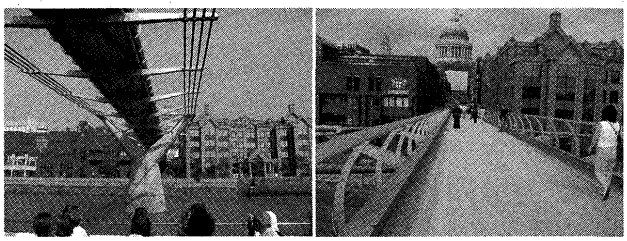


写真 93，94: テムズ川をまたぐ歩行者用の橋。

(4) 調査事例

2005年から2006年にかけて行った三つの調査の報告を以下に示す。三つの調査とは中国麗江・大理調査と台湾調査，それに日本の伊香保石段街の調査である。

① 中国麗江・大理調査

実施期間: 2005年12月29日（木）～2006年1月5日（木）

調査メンバー:

芦川　智（昭和女子大学生活機構研究科教授・調査責任者）
金子友美（昭和女子大学生活環境学科講師・調査スタッフ）
田中哉子（田中哉子建築設計事務所主宰・調査協力者）

調査日程及び行程図:

1. 12月29日（木）大阪→広州→昆明
2. 12月30日（金）昆明→大理
3. 12月31日（土）大理→麗江
4. 1月 1日（日）麗江
5. 1月2日（月）麗江
6. 1月3日（火）麗江→白沙村→束河村→トンパ文化研究所→麗江
7. 1月4日（水）麗江→昆明→広州
8. 1月5日（木）広州→大阪

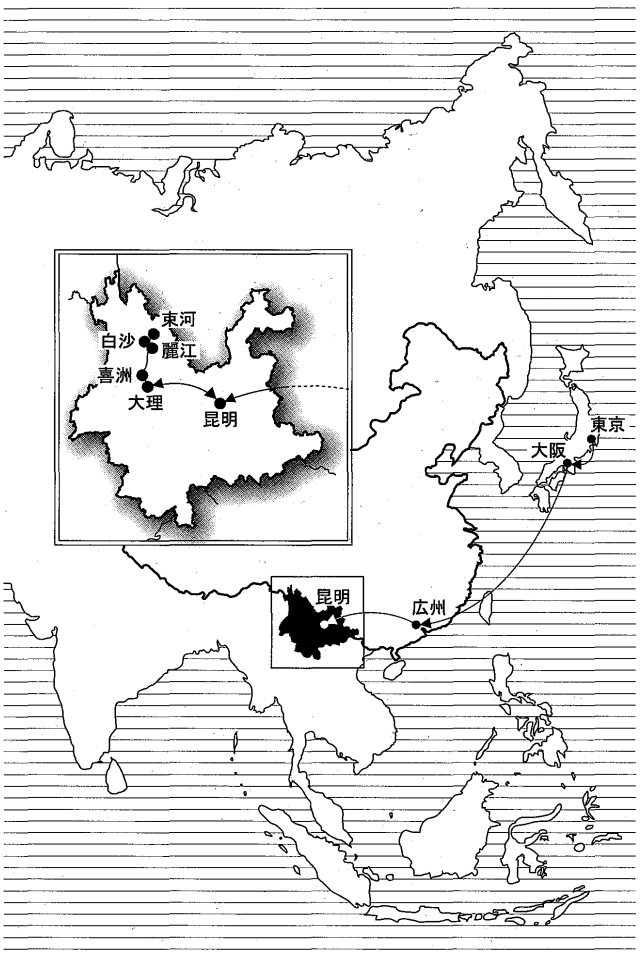


図-3 行程図

中国雲南省の麗江と大理はそれぞれ，少数民族によって構成される町である。大理と麗江の空間構成は大きく異なっている。大理の旧市街は大理古城と呼ばれ，格子状の道路で整然と構成されているが，麗江の道路は四方街と呼ばれる広場を中心にしており，中心概念を構成している。そこから延びる道路は不整形で雑然としており，全体を囲う城壁もない。この二つの対照的な町を調査地とした理由は，町に配置された流れに着目したためである。

大理には，蒼山から洱海に注ぐ何本かの流れが古城の中にある。一方麗江では，麗江古城の中を計画的に巡らせた水路に玉龍雪山からの豊富な水が流れており，町の生活にはなくてはならない要素として，この流れは位置づけられている。大理も麗江も古城内が完全に歩行者空間になっているわけではない。大理では，繁華街を歩行者専用道路とし，他を車が乗り入れられる一般の道路としている。一方麗江では，古城内の多くの場所は車の乗り入れを禁止し，ゴミ回収車等の管理用の車を時間に制限を設け通行させている。また，車で来た外来者用に古城外周部に大きな駐車場をつくり，古城内は徒歩通行としている。

i） 大理古城内の水路に沿ったメインストリート

大理は雲南省の西部に位置するペー族自治州の州都である。標高1976mに位置し，人口42万人の内65%がペー族であり，回族，イ族，チベット族等の人々が居住している。大理の歴史は麗江より古く，4000年前には人が居住しはじめていたようだ。現在の大理は，かつての県城があった旧市街である大理古城と，新しい町である下関に分けられる。

約1500mを一辺とする正方形プランの城壁をもち，東西南北に城門がある。南の南城楼と北の北城楼の保存が良く，観光ポイントとなっている。この南城楼から北城楼に向かう街路が復興路と呼ばれ，大理古城のメインストリートとなっており，町の中心の繁華街となっている。このメインストリートに加えて幾つかの街路では，歩行者空間として車の乗り入れが禁止されている。復興路をはじめ，街路には部分的に水路が添っており，街路空間に良好な要素を付加している。復興路の中央に三重の楼閣をのせた建物があり，大理古城のシンボルとなっている。この楼閣の周りには，水路を配すなど歩行者環境を整えた場所がある。

大理の街路空間は6〜10mとかなりの幅員があるが，主要な街路では車を排除している。店舗や施設への搬入に関しては歩行者専用以外の街路を使うか，時間指定で搬入可能な時間を設けていると思われる。

写真 95，96: 蒼山と洱海。大理を見下ろす大理石を産出する蒼山と，耳の形をした洱海が大理の環境と景観を形成している。

写真 97，98: 大理の城門と城壁

城門と城壁が大理古城の区域を明確にしている。城門から中に入ると歩行者の空間がメインストリートとして中央を貫通している。

写真 99，100: 中央部と四隅に配置された楼閣。城壁の中のメインストリートにランドマークとして楼閣がある。その周りを水路が巡り四隅に小規模な楼閣が建つ。

写真 101，102: 大理のメインストリート。最も中心の繁華街となる街路は商業施設が建ち並び，水路が流れ，街路樹が景観を調えている。

ii） 麗江の水辺空間と車両乗り入れ禁止地区

中国雲南省の古都麗江は標高2400mの高地にあり，青蔵高原と雲貴高原の境界に位置し，800年の歴史を有している。しかし，1996年の大震災で旧市街に広がる，2階建木造住宅の多くが倒壊した。その後1997年に世界文化遺産に登録され，現在見ることができる麗江の姿は震災後の修復を終えた姿である。麗江古城の街路空間は木造住宅が建て込んでつくられている。街路の幅員は2〜4m程度であり，通常は車の乗り入れを禁止しているが，限定した時間内のみゴミ回収等の管理用の小型トラックの進入が許されている。そのため古城の大部分は，純粋な歩行者空間として維持されており，800年前の街路の状況が現在でも良好な環境として維持されている。また，古城の中には5本の水路が計画的に配置され，玉龍雪山からの豊富な水を古城内に流している。しかも導入水路は1ヵ所で，その1ヵ所を定期的に堰き止めて水路の清掃等を行っているそうである。水路の水は食品や洗濯物の洗い水として，飲料水・消火栓の水，あるいは道路への撒水等に活用されており，麗江古城と水路は切っても切れない形で活きている。そして，水路は都市の景観にも大きく役立っており，麗江を訪れる人は，水路沿いのオープンカフェでくつろぎ，水路沿いのベンチで涼む等，水辺環境による潤いのある都市を感じ取ることができる。

麗江古城の歩行者空間は，かつて農村集落であった時の歩行者空間が計画的に保存されており，現代の生活にはいろいろと不便を強いられているが，環境を保つための麗江市の努力がうかがえる。

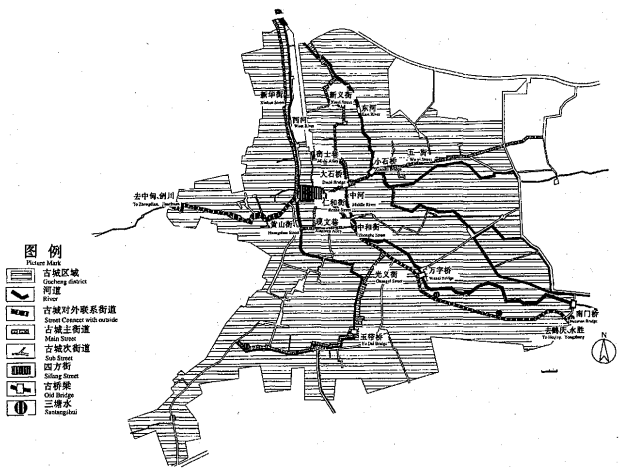


図-4 麗江古城の町割図と水路図（地図引用3）

写真 103: 玉龍雪山からの豊かな雪解け水は欠かせない。
写真 104: 麗江古城。麗江の 2 階建民家が所狭しと並ぶ。
写真 105: 麗江の主要な導入口。最も高い場所にある麗江古城北端から水路は引かれる。
写真 106: 水路の導入口にある 2 連の大水車により，より高い位置の水路に水を送る。

写真 107〜110: 水路は古城に涼風を送り，都市風景に自然の要素を取り込み，動きを与えて良好な環境を形成する。また，都市の飲料水や生活用水を供給し，防火用水，清掃のための水としても使われる。

iii） 四方街

麗江とその周辺の束河村と白沙村では，都市の中心空間を示す言葉として四方街という言葉が使用されている。他の地域ではあまり聞かない言葉で，大理古城でも使われていない。

写真 111，112: 麗江の四方街。麗江古城の中心広場。かつては地方の産物が集められ，定期市が開かれていた。現在は観光客の集まるスポットであり，祭りの場でもある。

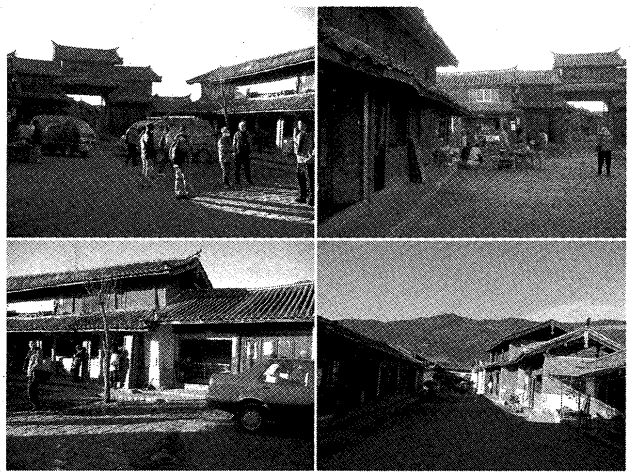


写真 113〜116: 白沙村の四方街。農村集落の中心広場として小規模な日用品店が並び，食堂も 1 軒ある。南側に白沙村のゲートが建っている。

写真 117〜119: 束河村の四方街。白沙村より少し大きな広場で，ナシ族の民族衣装を着た女たちの踊りが行われていた。
写真 120: 観光客のために新しい観光村が建設され，その中心につくられた四方街。

② 台湾調査

実施期間: 2006 年 3 月 13 日（月）〜18 日（土）

調査メンバー:

芦川　智（昭和女子大学生活機構研究科教授・調査責任者）
金子友美（昭和女子大学生活環境学科講師・調査スタッフ）
高木亜紀子（昭和女子大学生活環境学科助手・調査スタッフ）
大川貴容子（昭和女子大学生活環境学科 3 年・調査スタッフ）
森戸清美（昭和女子大学生活環境学科 3 年・調査スタッフ）
入之内瑛（株式会社都市梱包工房主宰・調査協力者）

調査日程及び調査行程図:

1. 3 月 13 日（月）東京→台北
2. 3 月 14 日（火）台北
3. 3 月 15 日（水）台北→瑞芳→金瓜石→九份→台北
4. 3 月 16 日（木）台北→鶯歌→三峡→大溪→台北
5. 3 月 17 日（金）台北
6. 3 月 18 日（土）台北→東京

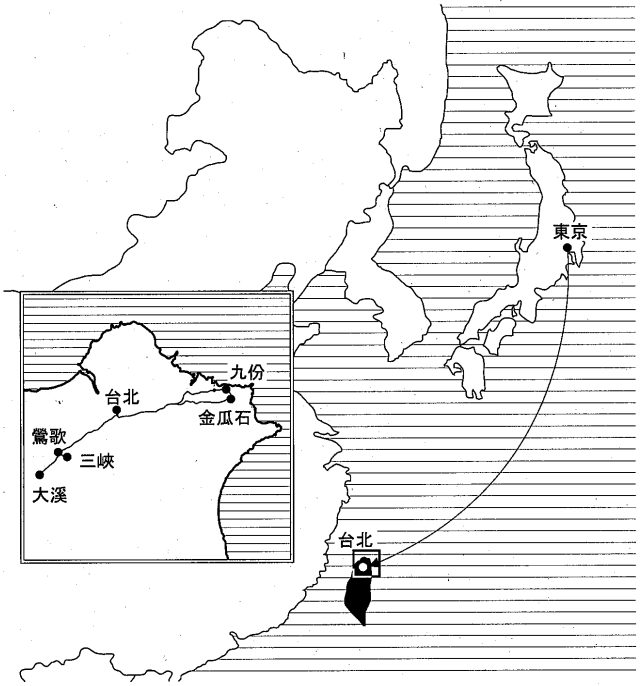


図-5 行程図

台湾の台北周辺の北部地域にある複数の都市を調査対象として訪れたのであるが，歩行者文化という点で極めて特徴的な都市は九份である。この都市は日本統治時代に金山として活況を呈した。丘陵地帯に位置するため，斜面にできた階段の周りで町の中心が発達した形態をとっている。金瓜石も金山の一部であるが，特に階段を中心としてはいない。九份についても階段を中心とした町だけではなく平坦部分にできた繁華街部分もあるが，いずれにせよ細街路状で町全体が歩行者空間といっても差し支えない状況を示している。

また台北で特徴的なのは夜市である。昼間は通常の都市空間が夜だけ市場空間に変わるのである。台北で夜市を行うところは決まっており，観光客だけでなく地元在住の市民も集う，都市生活における魅力あるイベント空間のひとつとなっているのである。夜市は都市の街路空間に，夜だけ張りだして市場空間とする形が一般的ではあるが，常設部分もある。その代表に士林夜市がある。

また老街と呼ばれる古い商店街が各地に多く観察された。都市によってその形態は異なるが，古い町並みとして再整備している場所もあり，いずれ車の乗り入れ制限をして良好な歩行者環境となっていくことが予想される。

i） 階段街九份

九份は台湾を代表する港町，基隆から南に10 kmの山間にある。金山として栄え，丘陵地の斜面につくられた町である。傾斜地ではあるが，町の中心は基山街と豎崎路という2本の通りで構成されている。いずれも商店街で，繁華街として九份のメインストリートとなっている。基山街は概ね平坦な商店街であるが，豎崎路は1本の連続する階段空間である。日本の神社仏閣への参道空間とは異なり，最も高い位置には小学校がある。そこから下り，基山街と交差する部分から軽便路と交差する部分までが商店街で，さらに下ると住居が多くなっていく構成である。

基山街自体も幅員は3〜4 m前後で車が入らないわけではないが，搬入の車に限定しているようである。豎崎路は階段空間であるため，もちろん歩行者専用の空間となっている。観光案内等によれば，この空間は映画の撮影場所として使われたために観光地化したという説明がされているが，商店街空間としては独特な様相をもっており，台北を中心とする北部台湾での知名度の高い観光スポットとなっている。

写真121，122: 平坦な道に発展した商店街で基山街と呼ばれている。

写真123〜127: 豎崎路と呼ばれる階段を中心とする商店街。上段中央の写真は最下段の入り口部分で，バス停が位置している。下段左の写真は豎崎路の中で一番の中心をなし，小広場をつくっている。

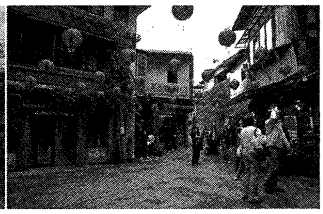


写真 128, 129: 九份は，この地を舞台とする映画「悲情城市」が撮影されたことで知られる。写真 128 は九份の映画館。

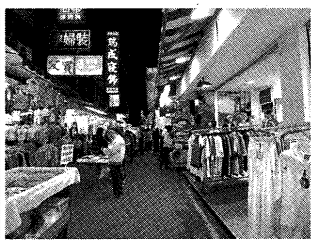


写真 130: 市場施設内部。飲食店が並ぶ。　**写真 131:** 大東路の露店と常設店舗

ii) 夜市における歩行者空間形成

台北には，様々な市場がある。食料品などを扱う一般的な市場もあるが，特定の商品のみを扱う花市，玉市，画廊市や，一般客も利用可能な布地，衣類，雑貨等の問屋街もある。そうした市場のひとつに，夜市がある。台北だけでも数ヵ所，その他の都市でも連夜開催され，地元の人や観光客で賑わう。夜市は夕方 5 時頃から始まり，深夜 1 時過ぎまで営業しているが，最も活気があるのは 9〜11 時頃である。また，夜市はそもそも寺への参拝者を目当てにした露店に発するといわれ，寺の近くにあることが多い。

夜市が開催されている間，車は通行止めになっており，通りに露店が並ぶ。通りの両側には常設の商業施設が営業しており，商品の陳列台などを張りだしている店も見られる。常設店舗と露店がびっしりと並び，たくさんの人々が行き交う。食べ物屋の湯気，客引きの声，人々の熱気などで，騒々しく，雑然とした空間であるが，活気ある都市の歩行者空間となっている。

今回の調査中に訪れることのできた夜市は，台北の二大夜市といわれる，士林夜市と饒河街観光夜市の 2 ヵ所である。以下にその概要を記す。

a. 士林夜市

台北で最も規模が大きく，有名な夜市である。周辺には大学や専門学校が多いため，若者が多く，取扱商品も若者向けのものが多い。MRT（地下鉄）劍潭駅のすぐ西側にある常設の市場施設と，その少し北側の大東路，及びそこから延びる細街路が夜市の範囲となっている。

市場施設は美食街とも呼ばれ，飲食関係の店が並ぶ。かつては劍潭駅から北西へ 500 m ほど離れた木造市場に入っていたが，2003 年に現在の場所に移動した。名物の牡蠣入りオムレツ，鉄板焼，お粥，うどん，スープから，かき氷，ジュース，ゼリー等のデザートまで，多数の店がひしめきあっている。営業時間は昼 11 時から翌 1 時頃までである。

大東路一帯は，衣類や雑貨の店が大部分を占める。中心となっているのは通りの両側の常設店舗である。露店も通りの中央に並んでいたが，シートを広げただけ，もしくは簡単な台のみといったものがほとんどであった。脇へ延びる細街路も多数あり，広く，複雑な構成である。

b. 饒河街観光夜市

士林夜市と比べると，やや観光客向けで，庶民的であるといわれている。台湾国鉄の松山駅のすぐ北側にある寺，慈祐宮の横から始まり，八徳路四段という大通りにぶつかるまでの約 400 m の饒河街という通りが夜市の範囲である。通りの両端には，饒河街観光夜市と書かれた門が建っている。脇へ延びる細街路にも多少店が並ぶが，基本的には饒河街 1 本という明快な構成である。

通りの両側には衣類や雑貨を中心とした常設の商業施設，中央には飲食関係の露店が並ぶ。簡単なテーブルと椅子を用意する露店も多い。通りは基本的に右側通行であり，狭い通路ではあるが，さほど混乱することはない。

写真 132: 通りの両端には門が建っている。　**写真 133:** 通りの中央には飲食関係の露店が多く並ぶ。

iii) 老街の形成とその環境

台湾の複数の都市には，「古い街」という意味の「老街」と呼ばれる古い街並みを残す通りがある。

台湾における老街の歴史的形成過程は明代末期に遡る。この時代，福建沿海の各地では連年の水害と凶作に加え，政治的にも不安定であった。そのため多くの人々が移民として海を渡り台湾にやってきて，集落を形成するようになったのである。彼らが始めた物々交換による交易は，やがて台湾における定期市の原型となった。その後市が行われる広場に露店商人が住み着くようになり，「市街」が形成されていったのである。

以下に示すのは，台湾北部の 4 つの都市とその老街の概要である。

a.　鶯歌　尖山埔路老街（陶瓷老街）

鶯歌は台湾最大の陶磁器の町であり，尖山埔路老街は鶯歌の陶磁器発祥の地として古くから人々に親しまれてきた。現在，商店街は約 200 m の通りの両側に 100 軒ほどの陶器の店が並ぶ。この通りは平日 12〜17 時及び休日 10〜18 時は歩行者専用となる。通りに面する建物の 1 階は軒高の揃えられた店舗が並び，入り口周りはデザインが統一されていた。舗装や街路樹も整備されている。しかし，各建物自体は 2 階建のものから 4・5 階建のものまでが混在し，通り全体の景観としては統一感に欠ける印象であった。

写真 134: 老街入り口には四阿が設けられている。

写真 135: 街路樹の並ぶ老街の街並み。

b.　三峡　民權街（三峡老街）

三峡は清代後半に淡水河の水運を利用し物資の集散で栄えた町である。民權街は，元々の名前を三角湧街といい，三峡で最も古い定期市場であった。現在の街並みは日本統治時代に形成されたレンガ造りの家屋が並び，亭仔脚*1 と呼ばれる歩廊が連なる。調査時，通りは全面改修工事中で，現地の人によれば 2006 年 7 月完成予定とのことであった。

*1　亭仔脚は閩南語（福建省南部の方言）の表現。北京語では騎楼という。意味は 2 階（から上）が歩道の上に突き出ている建物またはその突き出た部分を指す。

写真 136: 改修工事中の民權街

写真 137: 亭仔脚内部

c.　大溪

大溪はかつて先住民たちに「大姑陥」（大水の意味）と呼ばれていたが，漢人によって「大姑崁」と改名され，日本統治時代の 1920 年「大溪」と改められた。町は清国時代から物資の集散地である商業都市で，大漢溪を利用した水運で栄えた歴史がある。町中に残る老街の家屋群は，往年の様子を今に伝える。以下に大溪の三つの老街について記す。

和平路（和平老街）

和平路は，大溪の中で比較的後年に発展した区域であるが，大溪の商業活動の中心として最も繁栄した通りである。日本統治時代には西から「草店尾街」「下街」「新街」という三つの区域に分けられていた。現在の街並みは，1997 年から始まった修復保存活動によって再現されたものである。

その空間的特徴は車道両側に設けられた幅約 2.4 m の亭仔脚部分の上部に施された石造の装飾であり，それぞれの屋号が記されている。それらが列柱によって支えられ連続したアーケード空間を創りだし，特徴ある街並みを形成している。

住居は間口 4.5 m，奥行きは長いもので約 40 m もの長さをもつ短冊状の建物が並ぶ町割りとなっている。現在，それらは店舗や作業場になっているものもあるが，以前は中庭のある街屋*2 であった。

*2　『中国人の街づくり』（文献 22）の中で，『街路の両側の家屋は互いに密着して隣家との共有壁の公壁をもち，あたかも棟割長屋のように連続している。街路に沿って建てられる住宅であるので，一般的には「街屋」と呼ぶ。』とされている。

写真 138: 現在の和平路。電線は地下に埋設された。

写真 139: 現在は作業場となっている街屋内部。

写真 140: ファサード上部の装飾

写真 141: 亭仔脚内。商品が張りだし，自転車が停められている。

この和平路の北側に「迷宮巷」（迷路状の路地の意）がある。狭い湾曲した細街路と低い家が密集する地区である。和平路に面する街屋の裏口は，迷宮巷に抜けている。ここは，大溪の町が繁栄した早い時期に，商店に雇われていた荷上げなどの労働者たちの住居があった地区である。彼らは収入が限られていたことと，仕事と生活上の便利さから，大漢溪からさほど遠くないこの地に簡便な家を設けて居住

していた。現在のこの地区は，瓦屋根とレンガの壁が並ぶ車両の侵入できない路地裏の歩行者空間となっている。曲がりくねり枝分かれする路地の所々に見られる神仏を祀る祠や共同井戸，軒下に干された洗濯物や鉢植え等が下町の風情を感じさせる空間である。

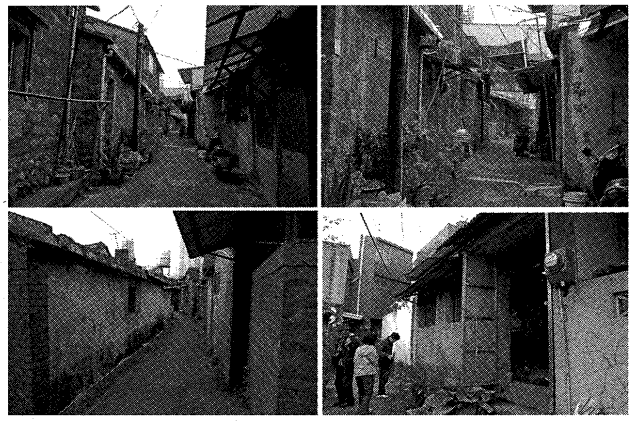


写真 142，143: 路地裏は生活感があふれた空間である。

写真 144: 迷路状に延びる路地　　**写真 145:** 街屋の裏口は裏路地に通じている。

中山路（新南老街）

大溪の三つの老街の中では，比較的短い通りである。日本統治時代には，裕福な商人や文人の住居が並ぶ高級住宅地であった。それらの建物は現在でも幾つか残されているが，商店となっているものもある。調査時は平日の午後であったが，商店はほとんど閉まっている状態であった。人通りもまばらで閑散としていた。

写真 146: 亭仔脚が並ぶ中山路　　**写真 147:** 昼間でも人影が少ない。

中央路（中央路老街）

中央路は現在の大溪において，商店の集中する大通りである。町を南北に貫く通りの両側はほとんどが商店である。この通りでは毎日 6～12 時に様々な品を扱う市が開かれる。この中央路は，その中間の東西に走る中正路の辺りで二つの区域に分けられる。北側は伝統市場地区，南側は店と家の地区である。

写真 148: 市終了後の閑散とした中央路。　　**写真 149:** 所々に露店が残っていた。

d.　台北　迪化街

迪化街は淡水河の水運と共に誕生し，積み出しのための倉庫街として発展した。また河岸からは適度な距離があるため，水害の被害も少ない。河岸で下ろされた物資は，迪化街の商店の裏口から搬入され，店頭に並ぶという動線になっていた。実際に水運で栄えた時代は短かったが，建物は現在も問屋街として使用されている。

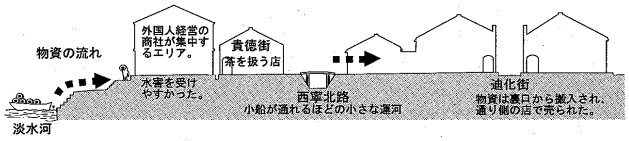


図-6　迪化街と淡水河の関係

清代末期の 1851 年には，迪化街に商店があったという記録がある。最初に形成されたのは「中街」で，次に「南街」，「中北街」，「普願街」と「杜厝街」というように発展していった。日本統治時代初期には雑貨・茶，中期以降は米と織物，漢方薬をそれぞれ専門に扱う地区が形成された。1910 年代日本政府の協力で市区改正計画が実施され，道路両側の建物の外観が大きく変化した。それまでの閩南（福建）様式の建物に代わり，バロック様式の店舗となった。

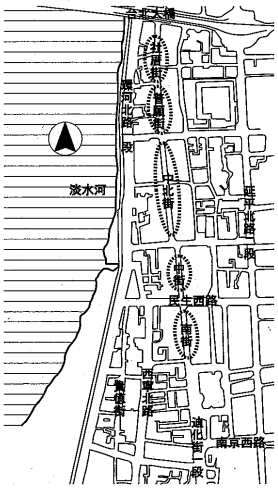


図-7　迪化街の発展

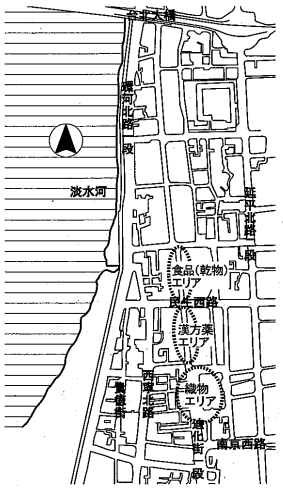


図-8　現在の迪化街の三つのエリア

日本統治終了後は，食品（現在は乾物）・漢方薬・織物の3業種の卸売問屋が，それぞれ集中したエリアを形成し今日に至っている。この迪化街では卸価格で商品が手に入るため，現在でも連日市民や観光客で賑わっている。

現在の迪化街は日本統治時代の建物等古いものも残っているが，全体のファサードは統一されていない。建物1階には亭仔脚が設けられているが，多くの場合，商品が並べられ店舗の一部として使われていた。そこを通る歩行者は歩道を歩くというよりは，店の中を通り抜ける感覚である。元々，この亭仔脚は各家の私有地であり，構造的にも各店舗の一部を半屋外化したものになっている。通りに面するファサードが戸々の建物によって異なることも，こうした戸別の建物という意識からくるものかもしれない。

写真 150: 迪化街の街並み
写真 151: 亭仔脚内部は店舗の一部。
写真 152: バロック風のファサードをもつ漢方薬の店。

こうした亭仔脚は，台湾の他の町でも見られる都市の装置である。迪化街のように店舗の一部として商品が並べられている場合や，バイク・自転車の置き場，露店が収容されているもの，椅子やテーブルを出して憩いの場としているものなど，高温多湿な気候にあって，強い日差しや雨風をしのぐことのできる亭仔脚は，台湾の都市空間における半屋外空間として必要な装置であろう。

写真 153: 亭仔脚内には物があふれている（大溪）。
写真 154: 椅子が置かれた亭仔脚（三峡）。

③ 日本伊香保調査

実施期間: 2006年3月27日（月）～28日（火）

調査メンバー:

芦川　智（昭和女子大学生活機構研究科教授・調査責任者）
金子友美（昭和女子大学生活環境学科講師・調査スタッフ）
高木亜紀子（昭和女子大学生活環境学科助手・調査スタッフ）
越賀香乃（昭和女子大学生活環境学科3年・調査スタッフ）
芦川朋子（インディペンデントキュレーター，ギャラリーディレクター，Artists Space, AG Gallery/NY, USA, 調査スタッフ）

調査日程及び行程図:

1. 3月27日（月）東京→伊香保
2. 3月28日（火）伊香保→足尾→東京

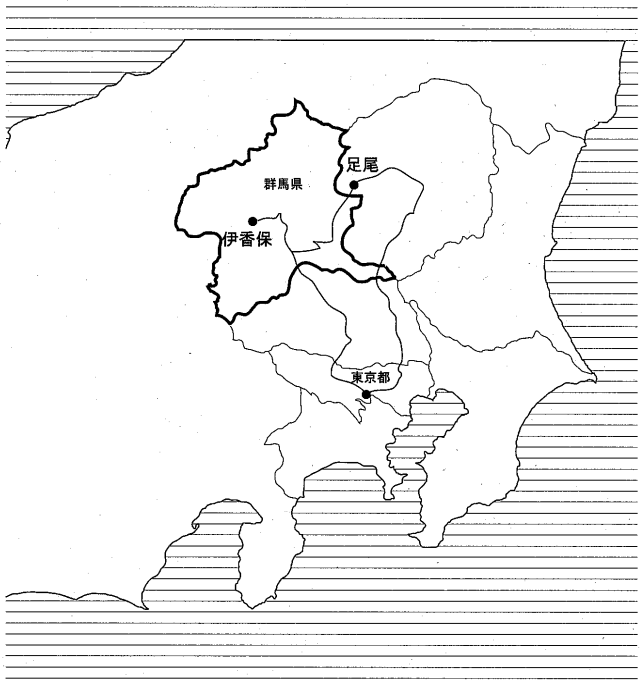


図-9 行程図

伊香保は石段街として特徴的な町並みをその建設当時から保有している。階段は基本的構造として歩行者の空間とならざるを得ない空間的特徴をもつ。伊香保の石段街はおよそ400年の歴史があり，温泉情緒漂う伊香保のメインストリートとして，知名度を有する。最下段に御関所前が位置し，最上段の伊香保神社まで360段，その長さは約300mに達する。途中には与謝野晶子の詩「伊香保の街」が刻まれており，伊香保石段街のメインストリートとして重要な歩行者空間を構成している。この300mにおよぶ階段は，源泉からの湯の道にもなっている。空間の構成としては，台湾の九份と同様の対象といえる。九份と異なるのは伊香保神社が最も高い位置にあり，ひとつの参道空間が街を構成しているという点である。

i） 石段街としての伊香保の成り立ち

伊香保温泉は，榛名山の噴火により西暦600年前後にわき出した温泉を起源とし，「万葉集」にも多く歌われている。室町時代には既に「伊香保の湯」として知られていた。16世紀には上野国白井城主が家臣にこの地を与え，石段を中心に屋敷をつくった。その後18世紀には温泉宿を兼ねた小間口権者「大屋」の14軒と，それに属する「門屋」が建ち並ぶ石段温泉街が形成された。この大屋・門屋制度による区画は，現在の石段街周辺の街区構成にも残されている。南北に延びる石段街とそれに交わる複数の東西の道である。

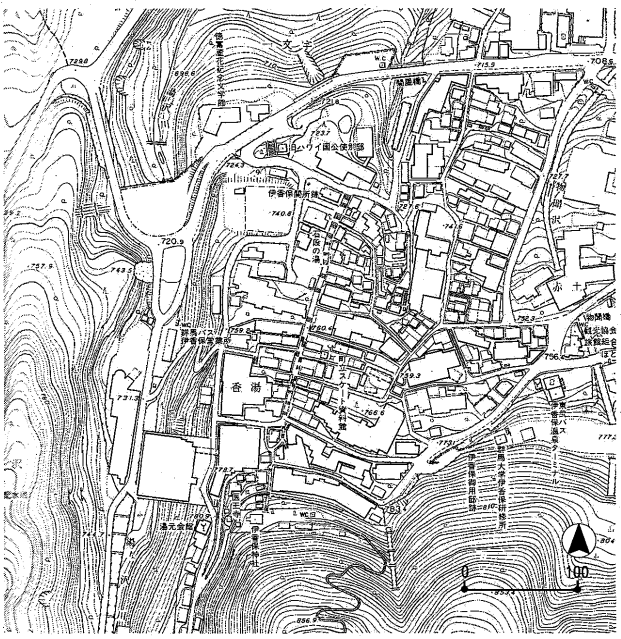


図-10 伊香保温泉全体図（地図引用4）

また小間口とは，源泉（温泉）が流れる本線「大堰」より，各源泉所有者（旅館）への湯引きの際に用いられる湯口のことで，寸法の決まった木の樋が使われる。（湯量を平等に調節するための工夫がなされていた。）元々は13ヵ所，新設は許されない規則となっていて，湯量をめぐる大屋間の対立があったにもかかわらず，この温泉不譲渡の鉄則は明治まで守られた。現在は16ヵ所となっている。この小間口のいくつかは現在，石段街の途中に設けられた小窓から目にすることができる。

江戸時代には，参詣・湯治のため温泉が流行り，伊香保温泉は紀行文・俳句・漢詩・和歌にも度々取り上げられるようになった。その後も徳冨蘆花をはじめとし，数々の文人が伊香保を訪れている。現在，前述の与謝野晶子の詩が刻まれた石段は，観光スポットとなっている。

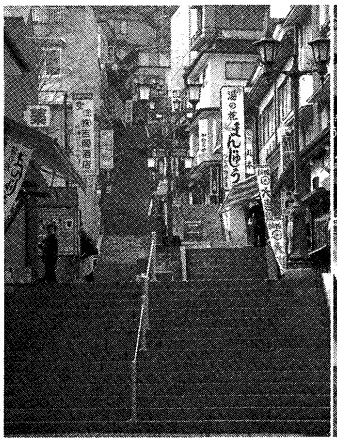


写真155: 石段街全景

写真156: 観光客が小間口をのぞき込む。

写真157: 石段に刻まれた与謝野晶子の詩。

ii） 石段街の空間構成

a. 歩行者の石段街と車の小道

前述，大屋・門屋制度によって構成された街路構成は，現在の石段街の空間構成の基盤となっている。歩行者専用の空間である石段街にほぼ直交する形で東西方向に舗装された小道（幅員の狭い道）が走る。これらは現在，温泉宿や商店への車によるアクセス路として機能している。石段街の所々に設けられた平らな部分は，こうした小道からアプローチした車が駐停車し，商店への荷下ろし等の空間として使用されている。石段街を小道が横切ることもあるが，基本的には石段の空間は歩行者，それに直交する小道は車の空間というように歩車分離の空間構成となっている。

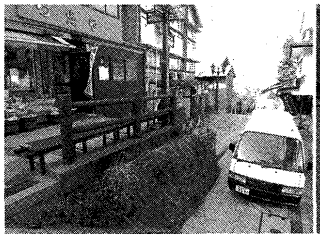


写真158: 石段街の踊り場部分と駐車車両。

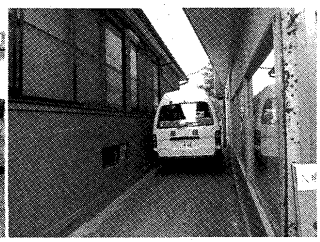


写真159: 東西の小道を走る車両。

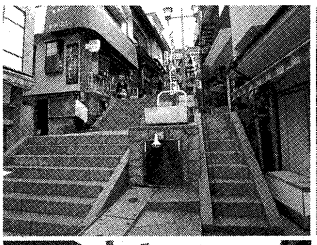
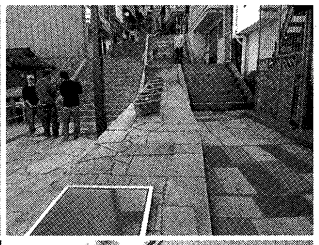
b. 石段街の空間的魅力

伊香保の石段街には空間的魅力の要因となるポイントがいくつかある。

まずは大屋・門屋制度の名残を示す階段に直交する小道の存在が，階段空間の途中に踊り場空間を出現させ，現代の都市空間の中で歩行者の空間と車の空間を上手く分けていることである。

また石段街の所々に設けられた小間口を利用して，階段

の幅員に変化がつけられている。路上に小間口から湯が流れる様子をのぞき見る小窓を設け観光ポイントとし，その周辺にプランターボックスやポケットパーク等を配し，空間が分節されている。

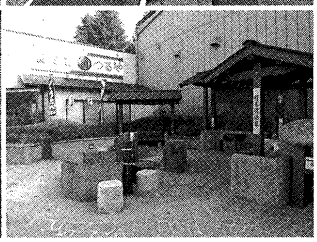


写真 160: 小間口によって大小に分けられた階段。
写真 161: 小間口ののぞき窓とプランターボックス。
写真 162: 階段途中には平らな部分や幅員の変化する場所がある。
写真 163: 途中に設けられたポケットパーク。

さらに，石段街上部では軸線が折れ曲がっており，歩行者に気持ちの変化と先の見えない期待感がもたらされる。

伊香保の石段街はこうした要素の連続によって構成されており，全体としてはひとつの階段空間が伊香保温泉の象徴と認識されながらも，シークエンス効果に富んだ空間を生み出している。

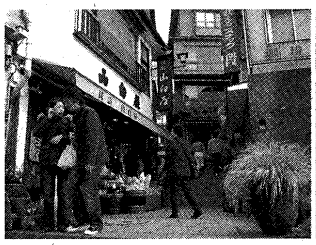


写真 164: 石段街上部では道が折れ曲がり，先の見えない期待感がもたらされる。
写真 165: 最上部に位置する伊香保神社の鳥居

(5) おわりに

同時期に3地域の異なる国，異なる空間を調査したことは，今回のテーマに添った対象としては予備調査的様相が強い報告になった。もっとも，19回におよぶ海外都市広場調査で訪れた地区にも，今回の研究テーマに相当する事例がかなり含まれており，それに今回の報告を加えて予備調査として捉えても良いと思っている。本論文の（3）において幾つかの空間概念を提起しているが，これは，アジアの歩行者文化を探るという今回のテーマにおける，予感とも思える要素が既に浮かび上がっており，調査はその確認作業として行う，ということができるかもしれない。この研究では，フィールド調査も重要な研究の方法として捉えるが，一方で文献調査的補完を考えており，両面からのアプローチが全体像に至る重要な方法と捉えている。いずれにせよ，今回の報告をスタートとして，シリーズ研究を当面4年間行うことを考えており，その中で新たなる発見の有無が問われることとなるであろう。

引用・参考文献

1. 内蔵型広場の平面形態による類型化，高木亜紀子　他3名，日本建築学会大会学術講演梗概集，2004
2. 街路型広場の平面形態による類型化，鶴田佳子　他3名，日本建築学会大会学術講演梗概集，2004
3. イギリス都市広場形態についての考察，芦川智　他3名，昭和女子大学学苑 No. 789，2006
4. フランス南西部地域都市広場形態についての考察，芦川智　他2名，昭和女子大学学苑 No. 777，2005
5. 南部イタリア都市広場形態についての考察，芦川智　他3名，昭和女子大学学苑 No. 700，1998
6. スペイン・ポルトガル・南フランス都市広場形態についての考察，芦川智　他5名，昭和女子大学学苑 No. 689，1997
7. 中国的空間のスケッチ，芦川智　他6名，昭和女子大学学苑 No. 715，1999
8. インド北部地域都市広場形態についての考察，芦川智　他4名，昭和女子大学学苑 No. 781，2005
9. モロッコ・ポルトガル・スペイン都市広場形態について考察，芦川智　他4名，昭和女子大学学苑 No. 682，1996

参考資料

〈江の島〉

1. 藤沢市観光課　こころのネットワークふじさわ，http://www.cityfujisawa.ne.jp/kankou/，2006/8/18
2. るるぶ楽楽　鎌倉・横浜，内山弘美，JTBパブリッシング，2006

〈中国麗江・大理〉

3. 雲南省ナシ族母系社会の居住様式と建築技術に関する調査と

研究（1），西南中国民族建築研究会，住宅総合研究財団研究年報 No. 19，1992
4. 雲南省ナシ族母系社会の居住様式と建築技術に関する調査と研究（2），西南中国民族建築研究会，住宅総合研究財団研究年報 No. 20，1993
5. 中国少数民族事典，田畑久夫　他，東京堂出版，2001
6. 地球の歩き方　雲南・四川・貴州と少数民族，地球の歩き方編集室，ダイヤモンド・ビッグ社，2004
7. 地球の歩き方　中国，地球の歩き方編集室，ダイヤモンド・ビッグ社，2005
8. 空間演出，日本建築学会編，井上書院，2000
9. 週刊中国悠遊紀行 13　麗江と大理，小学館，2004
10. 旅名人ブックス　中国・雲南地方，時田慎也・岩間幸司，日経 BP 社，2003
11. 雲南最深部への旅，鎌澤久也，めこん，2002
12. 大理，张锋，中国旅游出版社，2001
13. 丽江古城，和段琪，岭南美术出版社，1998
14. 丽江古城与纳西族民居，朱良文，云南科技出版社，2005
15. 心灵的圣地　丽江古城，孙继学，云南大学出版社，2005
16. 世界文化遗产 丽江，吴为　他，云南大学出版社，2003
17. 中国古镇游，中国古镇游编辑部，陕西师范大学出版社，2003
18. 纳西纸书，布鲁斯・里，云南美术出版社，2003
19. 中国民族名片　大理白族，赵寅松，民族出版社，2002
20. 丽江束河．茶马古镇　旅游指南，丽江鼎业旅游开发有限公司

〈台湾〉
21. アジア都市建築史，アジア都市建築研究会，昭和堂，2003
22. 中国人の街づくり，郭中端・堀込憲二，相模書房，1980
23. 図説民俗建築大事典，日本民俗建築学会編，柏書房，2001
24. 新・個人旅行　台湾，プラネットライブラリー，昭文社，2006
25. 地球の歩き方　台湾，地球の歩き方編集室，ダイヤモンド・ビッグ社，2005
26. ワールドガイド　台湾，黒澤明夫，JTB，2002
27. 台灣老街圖鑑，沈文台，貓頭鷹出版社，2002
28. 台灣老街地圖，沈文台，貓頭鷹出版社，2006
29. 台灣省縣市鄉鎮地圖集，金蘋企業有限公司，2004
30. 台北歴史深度旅遊，遠流台灣館，遠流出版事業股份有限公司，2000
31. 台北古蹟　偵探遊，王明雪，遠流出版事業股份有限公司，2004
32. 台北古街漫遊，趙莒玲，知青頻道出版有限公司，1999
33. 台北老地圖散歩，漢寶德　他，大地地理出版事業股份有限公司，2000
34. 基隆　九份　金瓜石　旅遊導覽＋地圖，林煙庭，國民旅遊出版社，2004
35. 深度旅遊7　九份附金瓜石・平溪線，張芳玲，太雅出版有限公司，2002
36. 三峽　鶯歌旅遊導覽＋地圖，林煙庭，國民旅遊出版社，2004
37. 三峽　台灣深度旅遊手冊①，莊展鵬，遠流出版事業股份有限公司，2000
38. 美麗的三峽，　臺北縣三峽鎮公所
39. 三峽鎮文化導覽，詹亦樹，三峽鎮公所，2002
40. 飛躍的三峽，臺北縣三峽鎮公所，2005
41. 深度旅遊 13　大溪，張芳玲，太雅出版有限公司，2001
42. 桃園縣歴史建築導覽　大溪篇，林會承，桃園縣政府文化局，2004
43. 大溪　文化導覽手冊，桃園縣大溪鎮歴史街坊再造協會，2004
44. 李騰芳古厝建築之美，黃建義，達文西瓜藝文館，2005
45. 旅々台北.com 迪化街徹底攻略ガイド，http://www.tabitabi-taipei.com/youyou/200401/index.html，2006/3/1
46. 台灣観光旗艦景點，http://202.39.225.132/jsp/Jp/html/search/index.jsp，2006/3/1
47. 台北ナビ.com，http://www.taipeinavi.com/index.html，2006/3/1
48. 日本工業大学伊藤研究室研究レポート 166 台湾・大溪老街，http://leo.nit.ac.jp/~ito/study/asia/166 daxi.htm，2006/3/1

〈伊香保〉
49. 伊香保温泉小間口権者組合リンク，http://www.ikaho-koganenoyu.net/link.html，2006/3/31
50. 伊香保温泉の変容過程に関する研究，八木祐三郎（法政大学大学院），日本建築学会大会学術講演梗概集，2004
51. フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia)』，http://www.wikipedia.org/，2006/3/30
52. るるぶ楽楽　軽井沢・草津・伊香保・四万，　小野田哲郎，JTB，2003

〈地図引用〉
1. 世界大百科事典，日立デジタル平凡社，1998（本文記載もこれによる。）
2. 藤沢市都市計画基本図 1:2500　江の島，藤沢市
3. 丽江古城，和段琪，岭南美术出版社，1998
4. 伊香保町　図 1:2500，伊香保町

（あしかわ　さとる　　生活環境学科）
（かねこ　ともみ　　生活環境学科）
（つるた　よしこ　　現代教養学科）
（たかぎ　あきこ　　生活環境学科）