

115. 香港における埋立の拡大とそれに伴う都市開発戦略の変容に関する研究

—空港移転に伴う都市更新をケーススタディとして—

A Study on the Expansion of Reclamation and the Transformation of Urban Development's Strategy in Hong Kong

—A Case Study of Urban Renewal by the Removal of the Airport—

木下 光*

Hikaru Kinoshita

This study aims to make clear the expansion of reclamation and the transformation of urban development's strategy in Hong Kong using projects which are related the new airport (the formal names are The Port and Airport Development Strategy, and Metro Plan). Through analysis of these projects, two conclusions have been formulated. First, reclamation has been the only method of urban development and there is strong relationship between infrastructure network and development of various buildings as an characteristic of urban development in Hong Kong. Second, urban development with reclamation will force space constitution of old districts to be difficult to maintain especially in Kowloon. So, it is necessary to make the program of urban renewal which adopts the dwelling system of densely populated area (over 2000 people /ha) in old districts.

Keywords: Hong Kong Urban Development Reclamation
香港 都市開発 埋立

1. 研究目的及び背景

近年、香港では香港新空港・港湾開発プロジェクト（以後、PADS）⁽¹⁾の各工事が香港の中国返還にあたる1997年をめどに進んでいる。PADS策定においては経済性、社会・自然環境への影響、将来への対応性の観点から新空港の位置を現状通り、ランタオ島北側（採択案）、香港島南西海域とする3案の検討が行われている。また、PADSを受けて作成された1990年のMetro Plan（以後、メトロプラン）⁽²⁾は既存市街地の再開発の指針を示している。これは現時点でコンセプトの域を出ておらず、個々のコミュニティの居住環境ではなく、都市全体としての居住環境、すなわち不足しているオープンスペースの創出と人口密度の低下に主眼が置かれている。メトロプランの策定はこれまでの増加人口の受け皿であった新界のニュータウン開発が限界に近づき、香港において初めて大規模な都市更新⁽³⁾を想定しなければならなくなったことを示している。PADSは埋立⁽⁴⁾による新たな土地の創出によって新たな交通体系をつくるインフラストラクチャから港湾施設、さらには住宅、公共施設、商業施設等の建築物に至る一体的な都市開発である。そして、敷地形状を維持した状態で高層化されてきたこれまでの再開発とは異なる既存市街地の一体的な更新がその狙いである。本研究の目的は第一に埋立の歴史的な拡大の推移を分析するとともに、現在進行中のPADSを都市開発戦略の歴史の延長上で位置づける。第二に特に変容が著しいと予想される九龍の既存街区をケーススタディとして取り上げ、メトロプランが既存街区に及ぼす影響について考察・評価を行う。

2. 埋立の歴史

2.1. 埋立面積の推移

香港の総埋立面積は約5400ha（1994年）であり、市街化区域134km²（1995年）の約40%にも達するものである。この埋立のうちでも80%以上が1960年代半ば以降であることは下記のグラフからも明らかである。これ以前の埋立は緩やかな割合で行われている。この急速な埋立は香港の経済成長や人口の急増との密接な関係の中で生じている。香港の人口増は戦後直後や文化大革命など中国の政変に伴う中国大陸からの大量の難民によるものであるが、1941年から61年の20年間では約150万人と2倍に膨れ上がり、1961年から81年の20年間ではさらに200万人と急増している。第二次大戦以降の香港は中国大陸からの難民の受け皿であり、この他に例をみない人口増を受けとめるべく、埋立による土地の創出が行われたのである。そして、この難民の労働力を基盤とした1950年代半ばからの軽工業に端を発する経済成長がさらに埋立に拍車をかけたと考えらるべきであろう。

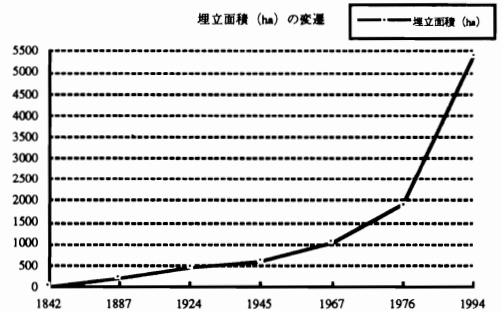


表-1 香港の総埋立面積 (資料: 2)

*正会員 関西大学工学部建築学科 (Kansai U.)

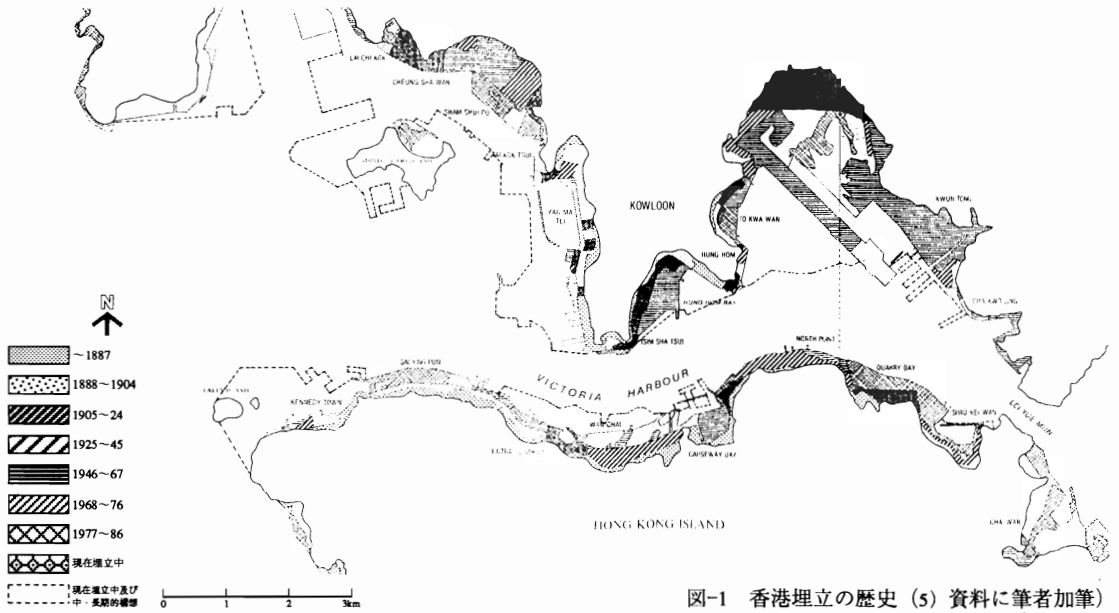


図-1 香港埋立の歴史 (5) 資料に筆者加筆

2.2. 埋立の戦略

上記の図2が示すように埋立面積が急増する1960年代以前は香港島北側と九龍半島先端部の両側、すなわちビクトリア湾沿岸で埋立が行われた。中環や灣仔、銅羅灣といった主要市街地 (5) から20世紀初等には九龍の本格的な開発に伴って尖沙咀、油麻地、その後はこれら香港主要市街地の周辺部へと拡大していく。第二次大戦までは緩やかな速度でビクトリア湾という天然の良港沿岸に港湾施設、職住近接の居住街区を形成していった。これらが大幅に改変されるのは第二次大戦後である。1946年から60年代半ばにかけて著しく埋め立てられたのは現在は新九龍と呼ばれる觀塘、深水歩、葵涌といった九龍半島両側奥部であり、大規模な公共住宅とともに沿岸部は工業地帯となった。また、1957年には啓徳空港滑走路が拡張されている。しかし、この約20年の間に埋め立てられた2倍以上の面積約2000haが次の20年間 (1967~86年) に造成される。この間に主な埋立によって造成されたのは新界であり、ニュータウンが次々につくられていった。1973年には最初のニュータウンである全灣が完成している。様々なニュータウン計画のために埋め立てられた土地は1992年までに約3000haにのぼり、70年代から現在に至るまで香港は都市を新界にまで拡張し、その中でニュータウンをつくるのが唯一かつ最大の都市開発であったということが考察される。さらに、海底トンネルが1972年に九龍・紅磡と香港島・銅羅灣を結び、1978年に九龍半島先端にあった九広鉄道 (九龍と広州を結ぶ) の九龍駅が紅磡に移り、さらに1979年にMTR (地下鉄) が部分的に開通した。こうして香港島と九龍・新界間は初め

て船以外の手段でつながり、現在の香港のネットワークをつくる基盤が70年代にできあがっている。また、政庁全歳入の約3割を造成した土地の使用権売買から得ることからも埋立によって港湾施設を維持・拡大するとともに安定した都市経営を行っていく最大の方策であり続けていることがうかがえる。現在、香港全人口約560万人の40%以上が新界のニュータウンに居住していることから新界における土地造成はほぼ飽和状態に入り、政庁の政策は70年代から手つかずの古い主要市街地の更新と不足するコンテナ等の港湾施設や機能に限界がある空港施設の問題をどのように対処するかということが80年代後半から都市の骨格を再構築する上での重要なテーマとなっている。こうして、前者がメトロプラン、後者がPADSとして新しい都市構造の枠組みが示された。

3. PADS

3.1. PADSの計画内容

PADSは空港をランタオ島北側のChek Lap Kokに移す計画に伴う10の中核プロジェクトを主に指す。これは図-2が示すように香港島・中環や九龍と空港を結ぶインフラストラクチャや空港以外に空港対岸の東涌地区や西九龍地区といった沿線開発が盛り込まれている。したがって、主要市街地と空港をつなぐということだけでなく、新しい商業・業務地区や住宅の開発がインフラストラクチャ整備のために埋立によって、郊外ではなく主要市街地内部に生み出された膨大な土地で行われることは香港の都市構造に大きな影響を与えるものである。また、長期的にはランタオ島南東部にコンテナターミナル

をつくり、香港島北西地域と環状に交通ネットワークが確立される予定がある。この結果、啓徳空港移転によって香港の港湾施設は九龍西岸とランタオ島東岸を中心とした海域にシフトすることになる。

3.2.今後の埋立計画

表-2はPADSに関連した現在進行中及び中・長期の埋立計画の一覧を示している。この一覧の総埋立面積が約1040haであり、新空港のための埋立約1100ha、図-2に示しているランタオ島港湾施設1020haとあわせて約3160haの埋立が2000年初頭には完了する。この一連の埋立は香港の歴史約150年間の総埋立面積の約60%にも達する大規模なものである。このことからPADSというプロジェクトが単なる新空港開発ではなく、香港という都市そのものの構造に関わるものであることがわかる。また、埋立計画の中で特筆すべき規模での複合的な開発となるものは西九龍地区340ha及び南東九龍地区（啓徳空港跡地）300ha、青洲島（香港島北西地区）開発176ha、中環・灣仔（Phase1～3）110haである。これらは他の埋立計画とは異なり、香港の主要市街地と隣接する地域として埋立・開発されるものである。また、インフラストラクチャだけでなく、建築物も含む一体的な面開発ということが共通している。

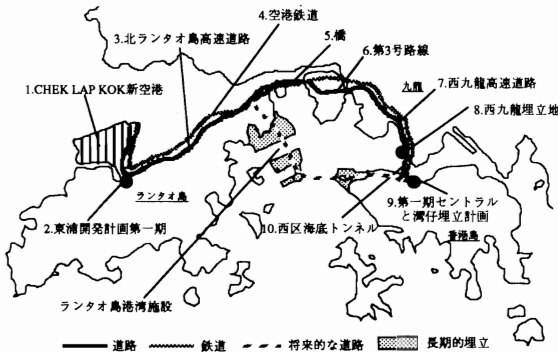


図-2 PADS関連計画 (1) より筆者作成

地区	埋立	建設中の埋立	用途	完成年次
中環地区Phase1	20ha	新空港計画中環プロジェクト 空港鉄道香港駅	中環・灣仔バイパス・東地区の拡大	1997年6月
中環地区Phase2	5.3ha	5つの商業開発のための敷地造成		1996年12月
灣仔Phase1	7ha	香港コンベンションセンター増築		1997年1月
葵秩序湾	18ha	2万3千人の住宅及びオーブンスペース・コミュニティ施設		1997年8月
皇路乍湾	10ha	第3トンネル (Western Harbour Crossing) のジャンクション		1997年初旬
西九龍地区	340ha	新空港計画中環プロジェクト	高速道路、空港鉄道、第3トンネル	1996年10月
昂船洲海軍基地	12ha	将来の人民解放軍海軍基地	9万7千人の住宅及び沿岸地域の環境向上	1997年初旬
中環地区Phase3	30ha	中環・灣仔バイパス・空港鉄道のための延長トンネル		2000年末
灣仔Phase2	48ha	中環・灣仔バイパス完成用地・貨物作業用地	ウォーターフロントプロムナード	1998～2002年
公共のゴミ投棄による				1996年平ば ～2003年
青洲島基礎的開発	37ha	香港島西側の交通の改善・建設廃材の再利用		1998～2002年
灣仔予備開発Stage1	29ha	次の埋立のための沿岸施設		決定済み計画
青洲島開発	110ha	12万4千人の住宅と西環地区の都市更新		2000～2003年
全湾湾	30ha	公共住宅とコミュニティ施設		2000～2003年
九龍半島先端部	48ha	九龍における新しい商業・住宅・文化施設の核	尖沙咀から西九龍地区を接続する主要道路の延長・鉄道	1995年末 から調査
南東九龍地区	300ha	25万5千人の住宅及び11万人の職をうみだす	啓徳飛行場及び近隣地区の再開発 既存市街地の環境改善及び九龍湾の水質汚染の緩和 新しい台風避難岸壁・貨物作業所	1995年末 から調査

表-2 現在進行中及び将来の埋立計画 (資料: 2)

3.3.PADSが及ぼす影響

以上のことからPADSの関連計画が実施されることで香港の都市構造に与える影響は以下のように大別できる。

- (1) 南東九龍地区（啓徳空港跡地）の再開発
- (2) 西九龍地区（新空港と香港島・九龍間を結ぶ交通システムのための埋立による）の開発
- (3) 飛行場移転に際しての高さ規制緩和による九龍の再開発

(1) 及び (2) ではそれぞれ9.1万人と28.5万人の大規模な住宅開発が行われる。これまで香港におけるこの規模の住宅開発は新界のニュータウンのみであった。ビクトリア湾岸の既存市街地で埋立による土地造成によってニュータウン規模の住宅開発が行われるのはこれらが最初の事例と考えてよい。したがってここで重要なのは周辺の既存街区に及ぼす波及効果である。新界の場合は個々のニュータウンは配置上、独立したものであったため、あくまでも自然改造が主であったが、九龍は古くからの中国人居住街区として醸成されてきており、既存街区は1970年代以降につくられたニュータウンの空間構成とは全く異なるものである。また、これに拍車をかけると思われるのが (3) の問題である。すでに現在、その傾向はみられるが、60mという九龍の高さ規制は確実に緩和されるため、九龍の高層化は避けられないだろう。したがって、PADS関連計画は九龍という既存街区群の更新に多大な影響を与えるものと考察される。

4. メトロプランによる都市更新

4.1.メトロプランの基本的指針

- 1) 高密度既存市街地は密度を低下させ、土地利用、交通等の観点から一つの総体として再開発を行うとともに既存市街地のみでの都市拡大には限界がある。
- 2) 土地利用や輸送は移動のニーズを最小にし、開発の機会を最大にするよう計画し、かつ高度に公共交通、特に鉄道に依存した交通体系をつくる。
- 3) 香港西側の領域での新空港や港湾設備の開発に伴って、主要市街地の高度に過密な工業地域の製造業の分散を促すことで既存街区の改善を積極的な民間資本導入によって図る。

メトロプランは 3) に述べたPADSという港湾施設・空港移転に伴う工業地域の再配置によって主要市街地の再利用が可能になったという背景がある。さらにPADS関連でつくられる高度なインフラ及び公共交通、そして埋立地を既存街区の更新の軸とする手法をとるものである。したがって、3.3.からもわかるように建築から交通に至るまで総合的な都市更新を行い、1) が示す既存市街地の密度低下が最大の目的となっている。

4.2. 既存街区の再構築案

都心部の主な既存街区は既に開発され、高密度な状態である。この既存街区を再構築するには埋立地の活用が最大の手法である。このため政府は既存街区を再構築するために図-3に示す4つのシナリオを用意している。

1) シナリオ 1

埋立地Bには、限定的に1万人のための住宅開発を行い、重点的にコミュニティ施設をつくる。このために行政の投資は大きく、歳入は当面少ない。また、総合的な居住環境としては、A、Bともに良好とは決して言えない。

2) シナリオ 2

次に埋立地Bにおいてニュータウンと同様の基準で5万人の居住者を想定した開発を行う。これによって、A、Bあわせた人口密度はシナリオ1に対して36%上昇するが、行政の歳入は土地の売買によって増加する。また、地域Aの社会的な経費は依然として高いが、総合的な居住環境としてはシナリオ1の時点よりも向上する。

3) シナリオ 3

地域A内にコミュニティ施設をつくり、重点的かつ限定した地区で再開発を行うことによって人口を7万人にまで減少させることで地域A自身の居住環境を改善する。埋立地Bはシナリオ2で開発を続行する。これによって地域Aの人口密度は30%減少し、A、Bあわせた密度も600人/haと適度になる。また、行政の歳出入のバランスも良くなり、総合的な居住環境は改善される。

4) シナリオ 4

さらに土地利用の再構成によってコミュニティ施設とオープンスペースを供給し、地域Aの人口は5万人にまで減少する。これにより、地域Aの人口密度は50%にまで減り、A、Bあわせた密度も500人/haとなる。ここでの行政の地域Aに対する投資は高くなるが、埋立地Bからの歳入は適度になり、総合的な居住環境はシナリオ1から格段に進歩する。

以上が既存街区再構築のシナリオであるが、このシナリオの主なねらいは新しく埋立によって造成される土地の開発と並行かつ統合を計ることでこれまで手が付けられなかった密集市街地、特に九龍の再開発を行うというものである。これは飛行場移転に伴う九龍の高さ規制が緩和されることや既存街区の老朽化が著しいこと、また新界等のニュータウン人口の増加に伴って相対的に九龍の居住環境、特にコミュニティ施設やオープンスペースの面で劣悪という評価が成立していることなどが背景として挙げられる。現実の都市更新においては個々の既存街区によって実際のプログラムは様々であろうが、政府は長期的にシナリオ3と4の間ぐらいにまで既存街区の居住環境改善を行いたいと考えている。

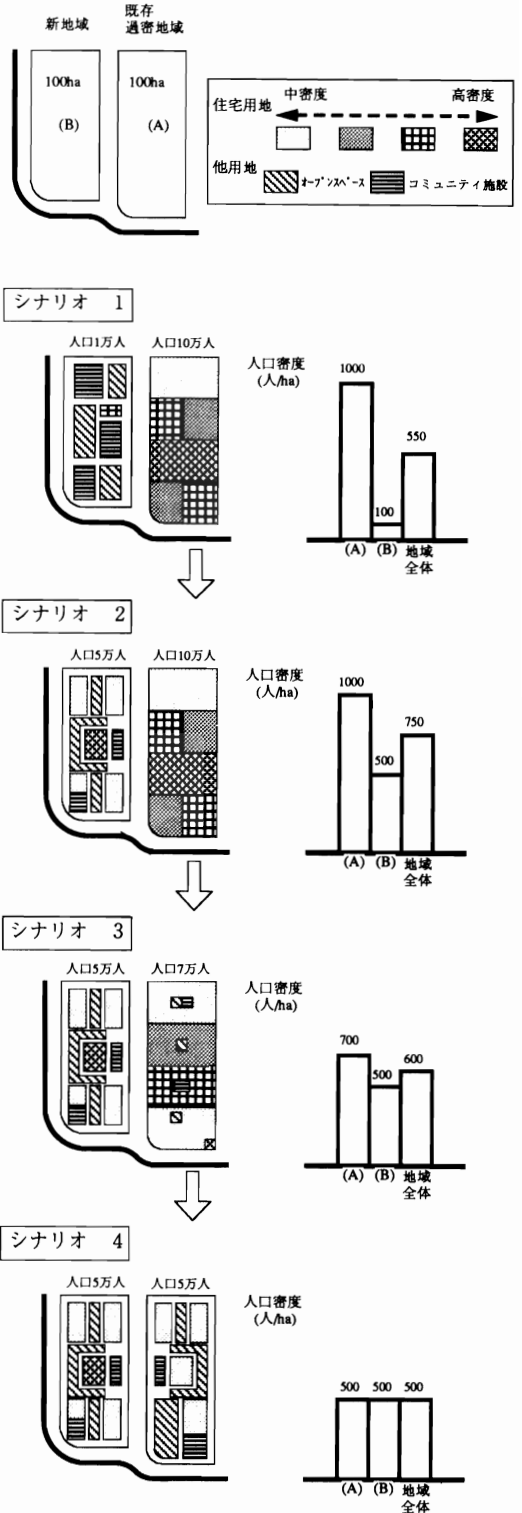


図-3 既存街区の再構築 (3) より筆者作成

土地利用	面積 (ha)	百分率 (%)
商業	8.88	2.75
住宅A	28.62	8.85
総合設計地区	30.92	9.57
公共施設	26.01	8.05
工業	18.35	5.68
オープンスペース	44.79	13.86
その他	43.87	13.57
道路	121.75	37.67
総計	323.19	100

西九龍地区土地利用		
土地利用	面積 (ha)	百分率 (%)
商業	8.79	7.15
住宅A	9.65	7.85
住宅B	3.85	3.13
総合設計地区	0.42	0.34
公共施設	29.73	24.17
オープンスペース	18.31	14.89
その他	17.09	13.89
道路	35.16	28.58
総計	123	100

油麻地地区土地利用		
土地利用	面積 (ha)	百分率 (%)
C	商業	
R(A)	住宅	
CDA	総合設計地区	
G/C	公共施設	
I	工業	
O	オープンスペース	
OU	その他	

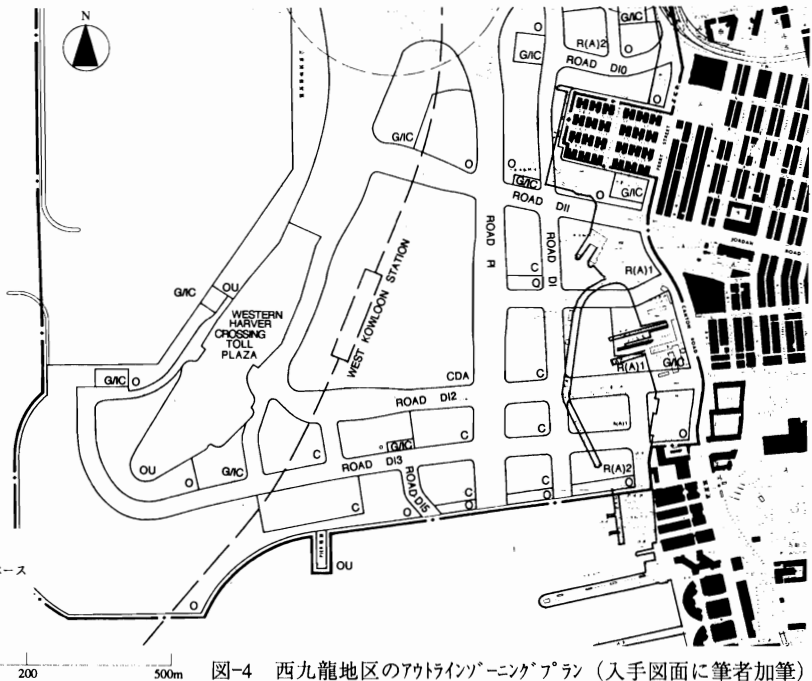


図-4 西九龍地区のアウトライニングプラン (入手図面に筆者加筆)

5. 既存街区の再構築

5.1. ケーススタディ・西九龍地区の構成

3. 及び4. から既存街区の再構築の中で大きく影響を受けるのは九龍の高密度街区群であろう。特に西九龍地区の埋立及び開発による油麻地を中心とする主に1950～60年代の建物群によって構成されている古い居住地区は変容を余儀なくされる。これは表-2で示しているようにPADS関連の埋立計画の中でも最も規模が大きく、早期に完成するため、九龍では油麻地一帯が最も早く影響を受けると考えられる。図-4は油麻地地区及び埋立によって創出する西九龍地区のアウトライニングプラン⁽⁶⁾である。図-4からもわかるように現在の海岸線は約1km西へ移るため、油麻地周辺の古い居住地区(黒く塗りつぶされている街区群)は、九龍の中心に位置する内陸部となる。また、これら既存街区は南北に約3kmにわたって伸びているが、埋立もこれと全く並行に進められているため、九龍の骨格であり、古い居住地区の東側に南北に走るネーザン通り沿いの商業地域と埋立地の西九龍地区に挟まれる形となる。さらに西九龍地区の道路は既存のその2倍以上の幅員があり、街区一つの規模は少なくとも既存の街区を2つ以上あわせたほどであり、スーパーブロックによる構成となっている。

5.2. 土地利用密度コントロール

西九龍地区の土地利用は割合としては新空港と市街地を結ぶための道路が高くなっているが、面積としてはオープンスペースは油麻地地区の約2.5倍、公共施設は同等

のものとなっている。これは4.2.のシナリオ1で示したプログラムを端的に示している。また、西九龍地区の想定人口密度は約260人/haであり、西九龍と並行に構成される油麻地一帯では約2000人/haであり、これもシナリオ1とはほぼ同じである。土地利用で住宅(A)は基本的には低層部の3階以下にオフィスや小店舗を入れるが、その上階でも用途の混在は可能であり、立体的なゾーニングがイメージされている。住宅(B)は(A)よりも制限が厳しくなっている。既存の街区群は住宅(A)が中心に構成されており、西九龍地区の既存街区と隣接する部分では同じ土地利用としている。しかし、現在の開発パターンは図-5のように低層の基壇部分に商業・業務用途が入り、その上に中心部にEVコアを持つH型の高層住棟群が並ぶ形態をとり、ショッピングハウスを中層化した建物群が街路と並行に並ぶ既存の街区とは全く異なるものとなっている。したがって、シナリオのプロセスでは図-5に示したような形で更新が進むと考えられ、既存街区群は西九龍地区の形態に沿うものに徐々に変化していくであろう。また、総合設計地区が全体の約10%を占め、既存街区

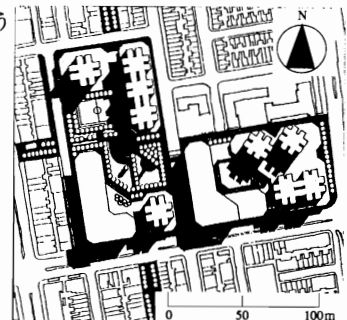


図-5 既存街区の更新例 (出典: 3) 資料)

住宅の種類	密度分類												
	密度1 駅から200m以内				密度2 駅から200～400m				密度3 駅から400m以上				
	住戸/ha グロス	人/ha 2001/2011	住戸面積 (m ²)	容積率 (合算)	住戸/ha グロス	人/ha 2001/2011	住戸面積 (m ²)	容積率 (合算)	住戸/ha グロス	人/ha 2001/2011	住戸面積 (m ²)	容積率 (合算)	
公共賃貸住宅	600	2030/1850	—	—	600	2030/1850	—	—	600	2030/1850	—	—	
公共分譲住宅1	600	1830/1670	—	55	500	1520/1390	—	55	400	1220/1110	—	55	
公共分譲住宅2	700	2130/1940	—	55	600	1830/1670	—	55	500	1520/1390	—	55	
民間住宅	830	2410/2200	—	50	6.5	720	2090/1910	—	50	5.5	450	1310/1190	50

表-3 密度コントロール (資料:3)

に比べてその割合・面積ともに大きくなっている。これは総合設計地区が主に駅を中心とする敷地であり、既存街区では成立しにくい大型複合施設が開発の対象となっているからである。さらに西九龍地区では商業地区という土地利用が想定されているが、既存街区では住宅(A)よりも用途混在が緩和されている商業/住宅(C/A)があるのみで商業のみという用途地区はない。先に示した開発パターンと加えて明確かつ平面的なゾーニングが進むということを示唆していると思われる。

5.3.密度コントロール

表-3⁽⁷⁾はメトロプランにおける密度コントロールを示しているが、駅を基準として駅からの距離で段階を3つに設定していることが特徴として挙げられる。⁽⁸⁾したがって、駅を中心に建物密度、人口密度ともに離れるほどに減少するよう設定されている。これは総合設計地区の設定とも呼応している。商業・業務用途でも容積率は密度1から順に最高で1200%、1000%、800%となっており、駅を中心にツリー上の建物構成が想定されている。これは同じような10階以下の建物群によって核を持たない空間構成になっている既存街区とは異なる考え方である。また、住戸面積の基準は最新の公共住宅3LDKの約52m²で香港の中間層が想定されていると考えられるが、既存街区の更新は実行段階に至っていないため、明確な居住者層や居住者の再配置等への対応は示されていない。

6. 結論

香港は都市としての拡大・発展及び流入・急増する人口の定住化をビクトリア湾を中心とする海域の埋立という唯一の手法で乗り切ってきたといえる。そして時代に応じてその埋立の場所には変化がみられる。ビクトリア湾沿岸からニュータウン開発のための新界へ、すなわち主要市街地から郊外へと移行し、この過程上で現在、香港は再度、ビクトリア湾を中心とする中心部を改造しようとしている。PADS、メトロプランという戦略的かつ包括的な計画からアウトラインゾーニングプランのような地区計画まで、さらには都市の新たな交通体系をつくる様々なインフラストラクチャーから商業・業務及び住宅開発といった建築物に至るまで利便性や整合性を計りながら開発を行う点は一定の評価ができる。

しかし、一方で既存の古い居住街区が有している規模での空間構成は全く異なるスケールでの単一的な開発によって消滅を余儀なくされるのではないだろうか。メトロプラン作成には様々な機関や行政部署からの意見や報告書がその基盤となっているが、古くからの中国人の伝統的な価値観⁽⁹⁾に基づいて築かれてきた既存街区に対する評価は全くみられない。したがって、ha当たり2000人にも達する高密度な居住が行われている既存街区が持つ集住のかたちを再評価した上で、都市更新のためのプログラムを作成する必要があると思われる。

注釈

(1) The Port and Airport Development Strategyの略。1988/89年に制定された。広義には香港新空港建設、港湾設備開発(コンテナターミナル等)の他、交通網整備、都市開発を含むが、91年9月に調印させた「中英覚書」は中核10大プロジェクトを対象とし、その総工費は1582億香港ドル(約2兆2150億円、1香港ドル=約14円(94年8月時点見積り))にのぼる一大プロジェクト。

(2) PADSによる啓徳空港移転後の主要市街地(香港島・九龍・新九龍)の戦略を設定し、その再構築を率先するためのガイダンスを策定した。1991年に政府によって承認。

(3) 埋立による新規開発のみが計画にあっており、居住者の再配置を含む既存街区の更新手法はメトロプランでは示されていない。

(4) PADSすべてのプロジェクトにその管轄部署から大気汚染、騒音、海洋汚染、廃棄物処理、生態系、景観、歴史・考古学的遺産への影響に関するアセスメントが義務づけられている。プロジェクトへの苦情等への対応、調査は環境保護署が内容に応じて2週間以内に行う体制になっている。

(5) 主要市街地とは割譲された香港島及びboundary st.南の九龍において古くから開発が行われた地区であり、最初にイギリスが都市建設を行った中環を中心とする香港島北側沿岸部とネーザン通りを骨格として形成された九龍の居住地区群を意味している。

(6) アウトラインゾーニングプランは法定ゾーニングプランであり、都市計画局管理下の将来の土地利用パターンを示した地区計画である。プランの作成に際して現状の研究や地区の将来人口、土地等の必要条件の予測がなされている。

(7) 表-3は図-3のシナリオでの新地域(B)100ha内の街区レベル(ex.密度1で約3ha)の密度を示している。

(8) 古い居住街区群はストリートマーケットを中心に空間やコミュニティが構成されている。⁽⁵⁾

(9) ストリートマーケットや様々な商売の小店舗と住宅が混在しながら構成される空間構成。香港では中国人の伝統的な住まい方であるショップハウスの形式を中層化したものといえる。

参考文献

- 1) E.G.Pryor編, 1995, 「Hong Kong: City of Vision」, p77, Hinge Marketing Ltd
- 2) Planning, Environment and Lands Branch, Hong Kong Government, 1995, 「The Shape of Things to Come」, p11, Hinge Marketing Ltd
- 3) Planning Department, 1991, 「Metro Plan」, p15, 53, 54, The Government Printer
- 4) Town Planning Office Buildings and Lands Department, 1990, 「Town Planning in Hong Kong」, Diagram 2.1, The Government Printer
- 5) 木下 光 (1994), 「街市 (Retail Market) を中心とする香港の空間構成に関する研究」, 第29回日本都市計画学会学術論文集, p193-198