

シンガポールの街づくり

豊嶋幸生

要旨

シンガポールは、マレー半島南端にあり、国土面積が淡路島と同程度の小島国である。1965年の建国以来、わずか数十年の間に驚異的な経済発展を遂げ、今や完全に先進国の仲間入りを果たした。シンガポールが経済発展のモデルとし、多くを学んだのは日本である。しかし環境づくりについては全く異なり、独自の計画を作成し、次々に環境改善を実施した。今や、この面でも一流の先進国と呼ぶにふさわしい美しい都市国家を創り上げている。道路、交通システム、緑化などの素晴らしさは、東南アジアでは群を抜いている。本稿では環境政策の中で、一般の人が最も関心を持っていると思われる街づくりが、どのように計画され、実施されたかを報告する。一部の地域では、計画のディテール、実施の方法、メンテナンスのやり方なども取り上げ、シンガポールの街づくりの方法を分析する。

日本では経済性優先の時代が過ぎ、景観に対する配慮が関心を集めるようになってきている。風格ある街並みの多いのはヨーロッパだが、それに比べると日本の街はひどく見劣りがする。ヨーロッパの伝統的な思考法の中に、建物の外観は、外部の人から見えるものである限り、それが私物でも公共性を有するものであるという認識があり、それが統一された美しい街並みを創っている主な原因と思われる。シンガポールの街づくりには、強力な行政力をバックにした強引さが垣間見えるが、公共性を軽視する人の多い場合、それも一つの方法ではないかと考えざるを得ない。

はじめに

平成17年に景観法が施行され、景観行政団体である地方自治体が定める景観条例が法委任条例となり、大きな役割を果たす事が可能になった。景観後進国である日本が、ようやく景観問題に対して第一歩を踏み出した感がある。私の長年のインテリア関係の仕事の実務のうち約1/3は海外での仕事に携わったものである。長期に滞在した、シンガポール、香港を含め、多数の国を訪問したが、夫々の国の街にはそれぞれ独自の表情があり、街並みや建物に対してデザイン的な観察をするための興味はつきない。概してヨーロッパの風格ある街並みに比べ、アジアの街は大きく見劣りがする。ただ、シンガポールは、政府が強力に都市計画を立案、実施し、景観面の先進性を保つ努力を怠っていない。この研究はシンガポールの近年の街づくりを調査したもので、計画の公開や実践が、日本とは異なった手法で行われるケースが普通だが、結果的に得心出来る事例も多く、日本での今後の街づくりの参考になると考えられる。

シンガポール

英国の植民地だったシンガポールは、1963年マレーシア連邦の一州として独立し1965年にマレーシア連邦政府と袂を分かち、シンガポール共和国として独立した。独立前からカリスマ的な指導者として君臨したのが、リー・クアンユウで1990年、首相をゴー・チョクトンに譲るまで、最高権力者であり続けた。現在（2007年）の首相はリー・クアンユウの長男リー・シェンロンである。議会は一院制で、人民行動党（PAP）が圧倒的な議席数を獲得しており、建国以来PAPによる強力な（悪く言えば独裁的な）政治が続いている。しかし資源小国のシンガポールが、わずかの期間に奇跡的な経済発展を遂げ、豊かな国民生活を獲得したのは、この独裁的な政治が背景にある。強制的に行われた国づくりは、一部反民主的な面もあるように思えるが、シンガポールの現状をみれば、結果は良好だったといわざるを得ない。

シンガポールは赤道の北137kmに位置する高温多湿の島国で、2004年のデータでは年間を通じ一日の平均気温は26.8℃、最高気温は30.9℃、最低気温は23.9℃、平均湿度は84.3%で、多少の差はあっても、この数字は年中ほとんど変わらない。つまり常夏の国である。国土面積は697.1平方キロで、淡路島と同程度である。1990年の時点での面積は626.4平方キロだったので、10%以上増えている。理由は埋め立てである。埋立地にはチャンギ空港、マリーナスクウェアといった大型物件が開発されている。2004年での人口（永久居住者を含む）は340万強、一年以上滞在している外国人を合わせると400万以上の人が居住している。国民の76%が華人系（中国系）で、他はマレー系（13.8%）、インド系（8.3%）の多い他民族国家である。そのため公用語を中国語、マレー語、タミール語、英語としているが、教育、行政、ビジネスには基本的には英語を共通語として使用している。これがコンピューター時代の国際ビジネスに適合しやすい要因となっており、金融、貿易、更に最近では、保健医療産業の伸びが著しい。その他観光にも力を入れており、清潔で緑の多い環境をつくる事によって観光客を増加させている。環境の先進化は、海外からの投資を呼び込むための大きな力にもなっている。環境づくりは建国以来の政府の主要な政策の一つである。「クリーン&グリーン」運動がこの政策のもと推進され、現在の、トロピカル・ガーデン・シティと呼ぶにふさわしい都市が創出されてきた。

ガーデン・シティ

以前、TV番組で、都市の景観が議論されたのを見たことがある。その中で、パリのシャンゼリゼ通りの写真をまず見せて、同じ場所に電柱を立てて送電線を蜘蛛の巣のように張り巡らせた場合を想定したモンタージュ写真が登場した。電柱と送電線が、いかに都市の景観を破壊するかというサンプルで、あの優雅なシャンゼリゼの佇まいが、見事なほど台無しになっていた。その写真を見て、すぐに思い浮かぶのが日本の都市である。大部分の日本の中都市の景観を最悪なものにしている大きな要素の一つが蜘蛛の巣のように張られた送電線であることは多くの人が指摘している。シンガポールを初めて訪れたとき、汚いショッピングハウスはまだ多く残っていたものの、その街並みから、なんとなくすっきりした印象をうけたのは、電柱と、頭の上のうっとうしい電線が無かったのが主な理由である。送電を地下ケーブルで行う事は、経費やメンテナンスの面で

種々問題があるのかも知れない。しかし日本でも一部で地下ケーブルが実施されているし、そのような地域と実施されていない地域との景観の差は歴然としている。上空の電線の邪魔になると、見事に育った並木の枝を切り落としている場面に出くわすと、育つに決まっている樹木を何故送電線の真下に植樹するのか不思議に思う。経済大国ニッポンも、本当は、まだまだ貧しいと思わざるを得ない。

シンガポール政府は、街の美観には思い切り神経を使う。これまでの政策の正当性を主張するための「豊かな社会」を演出する必要があるのもその理由だが、観光が産業の主要な柱の一つであり、ガーデン・シティ、クリーン・シティが、その最大のセールスポイントだからでもある。従って環境を守るための法規や行政指導は、ゴミのポイ捨てやチュウインガムの禁止、公共トイレのセンサー付き水洗便器の義務付け等、細かいところにまで及ぶのである。

ガーデン・シティと呼ばれるためには、緑は欠かせない。植樹も、シンガポールでは計画的に行われる。地区によっては、マンションでも工場でも、その敷地内に植樹が義務づけられる。政府が音頭をとっての「緑」キャンペーンも繰り広げられる。熱帯なので樹木の成長は早い。たいした世話をしないで、すぐに根付き、葉を繁らせるので、緑作戦も簡単だと思われるかもしれないが、逆に育ちすぎて放っておくとジャングル状になるので、間段の無い手入れが必要になる。日本では想像できないような悩みも多いのである。四季が無いので、秋の紅葉や、春の新芽を見るような情緒には乏しいが、年中咲き乱れる花や、濃い緑を保つ樹木を積極的に取り入れたシンガポールの都市造りは、美観を保つ上で、それなりに成功を納めている。

デザイン的な配慮は、小さな公共施設にもみられる。例えば歩道橋。機能と現場施工の簡便さだけを目的に設計された鉄骨と鉄板、ペンキ仕上げの歩道橋は、年月が経つと錆がうき、醜悪な姿を晒すことになるので、階段と通路は基本的にはコンクリートで造られる。手摺は錆の心配の無いステンレススチールを用いる事が多い。決め手はやはり緑である。通路の両側に花壇を設け、側面に蔦をからませる。こうすると年月を経るほど、周辺の環境と調和し、同化していく。階段、通路の仕上げを、磁器タイルにでもしておけば、適度な管理によって、清潔さも保てる。鉄骨、鉄板製に比べれば、費用も多くかかるだろうが、環境を考慮した長い目でみれば、はるかに優れた選択だと思える。こうしたきめの細かい施策は、政府の強力な政治手法で可能になっているようだ。その行政の仕組みはどうなっているのだろうか。

シンガポールの都市計画

国土面積が、淡路島ほどしかないシンガポールでは、限られた土地をいかに有効に活用するかは、非常に重要な政治テーマである。国土開発省（Ministry of National Development）に所属する機関に、都市再開発局（Urban Redevelopment Authority : URA）という役所があり、ここで将来を見据えた国土利用計画を策定する。開発の基本になるのが、コンセプトプラン（Concept Plan）で、住居、ビジネス、レジャー、運輸など、夫々の需要を分析して国全体のプランを考えたものである。中心部の過密化を避けるため、地方に4つの地域を定め、そのセンターにオフィスや商業施設、文化施設を充実させ、人口を分散化させるような計画も行っている。

コンセプトプランのポリシーは、計画ガイドラインとして地域ごとの開発計画（Development Guide Plans : DGPs）に落とし込まれ、より具体的になる。シンガポール全体を55のDGPsに分けており、夫々の地域の特性も加味されたディテールが決まっていく。このプロセスの間、一般の人々にも基本案が公開され、意見を述べる機会があり、優れた提案があれば計画に反映される仕組みになっている。

開発計画の中には、保存プランも含まれる。文化的な遺産を新しい開発と調和する形で残すのである。URAは、歴史的あるいは建築的に保存すべき建物や地域を指定し、その保存の方法も決めていく。例えば、保存の決まったチャイナタウンの一部は、古いショップハウスが連続した形で建てられている地域で、建物の傷みが激しく、屋根が半分抜け落ちているようなものもあって再利用は難しい。しかし、チャイナタウンはいわばシンガポールの顔とでも言うべき場所であり、エキゾチックな佇まいが、観光客を引き付けるチャームポイントになっている。そこで、建物毎に強度診断をし、基本的にはファサードをそのまま残して、補強、改装する計画を立てられた。極端なものでは、ファサードの壁面一枚だけを残して、他を全部やり替えたものもある。こうして復元されたショップハウスを、主に物販や飲食店などの商業施設として再利用する。しかし現実には化粧直しされたショップハウスはカラフルで清潔な街並みを現出させたが、以前のチャイナタウンと比べると、どうしても違和感を覚えてしまう。俄作りの映画のセットのような印象を受けるのである。薄汚れて朽ちかけていても、生活の匂いと、歴史の重さを以前の街並みからは感じたが、復元後はなんとなく白々しい。日本の寺院が、建立された当時は、鮮やかな色彩を持っていたものが、何百年の風雪を経て塗装も剥げ、全体にくすんだ様子になりながら、周りの自然とじっくり調和しているのを考えても、復元作業というものの難しさを痛感する。

シンガポール川周辺の環境改善計画にもURAが積極的に関与している。シンガポール川の河口に近い地域は、以前は夥しい数のはしけ 舢舨が舫っていた。海と内陸部を結ぶ物流の多くが舢舨を使って行われていたからである。主役がトラック輸送に代わり、舢舨が川から姿を消すと、川岸近くに建てられていた多くの倉庫も無用の長物になってきた。これらを利用して、シンガポール川周辺を活性化させるための主なプロジェクトが、クラーク・キー（Clarke Quay）地域の再開発である。川岸の倉庫をレストランや物販店として使えるよう改装すると共に、周辺のショップハウスも、チャイナタウン同様、ファサードを残して改装し、化粧直しを行って、この地域を一大商業娯楽ゾーンに仕立て上げようとするものである。観光客用に、昔の木造船を水上タクシーに改造して、クラーク・キーから発着させ、シンガポール川から中心街を眺める遊覧が出来るようにもした。物販、飲食、ゲームセンターから種々アトラクションまで楽しめるクラーク・キーは、今では、観光の新名所になっている。シンガポール川自体は、けっして美しい川とは言い難いが、数少ない観光資源として、舢舨の無くなった川と、倉庫やショップハウス等の古い建物を利用する手並みは、このプロジェクトに関しては中々鮮やかである。夜はシンガポール川の河口に近い広い水面が、近年どんどん建設された高層ビルの灯りを映して情緒があり、クラーク・キーは昼間よりも夜の方が賑わっている。



改善前のチャイナタウン(1983年)路上で朝市が行われていた(筆者スケッチ)



再開発後のチャイナタウン(2005年)



再開発後のチャイナタウン(2005年)



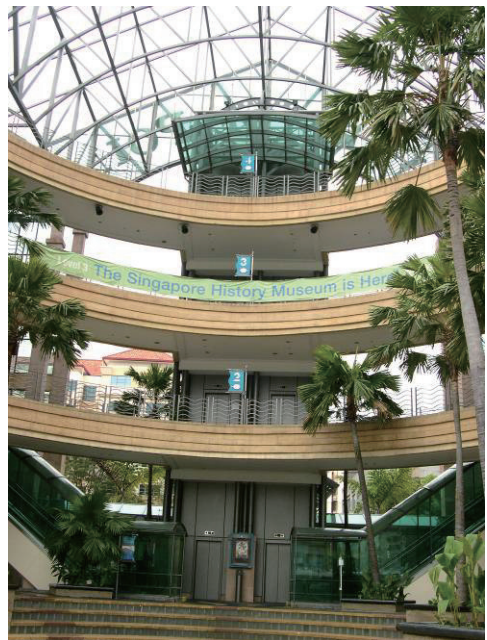
再開発後のチャイナタウン(2005年)



シンガポール川、河口附近(1983年)多数の舢舨が舫っていた(筆者スケッチ)



シンガポール川に面する超高層ビル群(2005年)



クラーク・キーショッピングセンター(2005年)



クラーク・キーの遊覧船(2005年)

写真は全て筆者撮影

再開発による、環境改善は、このように多くの実績を残しているが、URAによる更に詳しい計画を知るために、ゲランイースト（Geylang East）南側にある、ジョー・チアット（Joo Chiat）区域に関する再開発計画を見てみたい。

ジョー・チアット区域の街づくり

ジョー・チアットは、シンガポールの南西海岸地域にあり、チャンギ空港からシティセンターに入る方向に伸びているチャンギ・ロード（Changi Road）を西に行くと、チャンギ・ロードと直角方向に、ゲラン・イースト（Geylang East）から、マリン・パレード（Marine Parade）に伸びるジョー・チアット・ロード（Joo Chiat Road）があり、この道路を中心にした区域である。過去は地域的な貿易活動の拠点となった場所で、種々の民族の入り交じった文化が見られる。ゲラン・イーストは食品マーケット、マレーフードショップ、装飾布地店等が密集し、カラフルで騒がしく、庶民的な雰囲気を持ち、マリン・パレードは、イーストコースト・パーク及びシンガポール海峡を見渡せる好立地にあり、公共施設や個人住宅に囲まれた商業地域である。ジョー・チアット・ロード沿いには食品、花、スパイス等の商店が並び、扱う商品にプラナカン（Peranakan）文化の影響が大きく見られる。プラナカンとは、マラッカ、ペナン、シンガポールで繁栄した華人系グループのことで、中国、マレーシアと共に、かつての宗主国だったポルトガル、オランダ、イギリスの文化をたくみに取り入れた多民族的な文化を持ち、プラナカンが大きな勢力を持ったジョー・チアット区域が現代もその文化の絆になっている。

主な建築物はショップハウスで、ジョー・チアット道路沿いに、プラナカン文化を反映した、ヨーロッパ風に中華風、マレー風のモチーフ、ディテールの加わった建物が並び、夫々装飾建築時代のユニークなスタイルを示しており、多くが保存建築物に選ばれている。これらのショップハウスの表側（ジョー・チアット・ロード側）の歩行者通路は、建物の下部にあり、二階部分がアーケードの役目を果たしている。年中強烈な太陽光があり、激しいスクールがしばしばある熱帯シンガポールでは、こうした形態は必然であったと思われる。

URAは、この区域を文化的に豊かに、更に親しみやすく活気ある街にするため、ジョー・チアット改善計画を作成し、住民の意見も取り入れ、計画のディテールを決めていった。その結果以下の五つのキーエレメントが作られ、環境改善デザインのチェックリストとして使われる事になった。

- 1・歩行者通路
- 2・車両通路
- 3・ビル形態
- 4・屋根様式
- 5・街並み

◎KEY ELEMENT 1：歩行者通路

歩行者通路は買い物やウインドウショッピングを楽しむ人、オフィスやホテル、住居に出入り

する人達が、スムーズに、かつ安全に移動出来る事が大事である。地元の住人も、他の場所からやってきた人も、魅力的な通路システムが整備されていれば、より親しみを感じ、この区域での生活を楽しむ事が出来、活性化に繋がる。現状の歩行者通路は、既に述べたように建物の下部にあり、道幅1.5mの柱廊になっている（以下カバー歩道と称す）。歩行者にとっては、日光と雨よけのシェルターがあるわけで、至極便利だが、ショップハウスの商品があふれ出したり、単車が置かれたりして、この道幅の広くない通路を塞いでしまっている場合が多い。通行人は車道に出て自動車の間を縫うようにして歩行しなければならず、非常に危険である。改善案では、カバー歩道の車道側にある蓋の無い排水溝を暗渠とし、この部分も含めて幅2.8mのオープン歩行者通路（以下オープン歩道と称す）を設けることにした。オープン歩道は舗装し、カバー歩道と同じ高さとする。この方法は、ジョー・チアット・ロード両側に二階建ての保存ショップハウスが並ぶ場所に適用する。四階建てのショップハウスを建設すべき、新規の開発場所は建物のジョー・チアット・ロード側壁面を保存建築物の壁面ラインより2m強後退させ、カバー歩道幅を3.6mとする。オープン歩道も3.3mに広げ、更に2.4m幅の駐車スペース設ける。ショップハウス前面への商品や私物、単車等の置きっぱなし禁止を厳しく指導すると共に、このように歩行者通路を拡張すれば、歩行者はゆったりと買い物等を楽しむ事が出来、急な車道への飛び出しも無くなるので、車両の進行もスムーズになる。

◎KEY ELEMENT 2：車両通路

ジョー・チアット・ロードを利用する車の流れは、決してスムーズであるとは言えない。その理由の主なものとは通行車両の多いことと、無計画に車道脇に駐車した車、ショップハウスの商品や私物の道路上への氾濫などである。その上信号の無いところで、歩行者が車道上を平気で横断したり、歩道が塞がれているところでは、車道が歩道の変わりに使われたりするので、特に交通量の多い時刻には異常に混雑する。なかでも、ショップハウスの商品の積み降ろしをするトラックやライトバンが、ジョー・チアット・ロード側からこの作業を行うため、更に大きな混雑をもたらしている。取り扱い商品の積み降ろしは、本来、店舗の正面からではなく、店舗の裏側に面したサービス道路から行うべきものだが、これらの道路は狭すぎ、行き止まりがあって通過出来ない場所があるなど、そうした作業を果たすべき機能を持っていない。不法駐車や、商品の積み降ろしによる混雑を避けるためのURAの改善案は、後方サービス路の拡大と、駐車場の整備である。駐車場に関しては、ジョー・チアット・ロードに面するか、又はきわめて近い場所のオナン・ロード（Onan Road）や、ジョー・チアット・テラス（Joo Chiat Terrace）等に大型の駐車場を設置する事にした。又、歩行者通路の項で述べたように、オープン歩道の脇に並行駐車場を置く。大型駐車場の入場、退出ポイントは、サービス道路、又は歩行者数の少ないところに設置する。駐車場の大幅な増設により、必要な駐車量はまかなえる。サービス道路の拡大はジョー・チアット・ロードの両側の、各ショップハウスの裏口に面する通路で行われる。拡張のための基本的なライン引きを行い、個々のショップハウスは再開発実施の際にそのラインまで建物を後退させることを要求される。これらのサービス道路が完成したら商品の配送やゴミ収集の通常サービ

ス車が、荷の揚げ降ろしを常に後ろ側の道路で行う事になり、表側のジョー・チアット・ロードでの歩行者の通行の妨げにならず、又車両の流れもスムーズなものになると予想される。

◎KEY ELEMENT 3：ビル形態

規制の無い開発では、ビルの形態や、建設位置が不揃いになり、全体的な印象が悪くなる。多く見られるのは、ジョー・チアット・ロードに面したショップハウスが表側からのサービススペースを多くとるために、隣接のビルに比べ、ファサードを大きく後退させたり、ビルの端部のデザインを不統一にしたりすることである。そこで、この区域の景観を損なうことなく、更により優れたものにするために、新規、あるいは部分開発には、そのビル形態に、総合的なガイドラインを定め、それに従うべきものとした。ジョー・チアット・ロード沿いには、文化的な価値ありとして保存対象になっているショップハウスのある場所、保存状況になく、新規開発の出来る場所、保存ショップハウスの間にある場所などがあるが、URAはその夫々にガイドラインを作成し、住民の意見を聞くなどのプロセスを経た後、決定している。

保存ショップハウスに指定された建物は基本的には二階建てで、当然解体は許されないが、その後ろ側に四階建てのビルを増築出来るようにし、増築部分には内部から繋がっていても、外見は全く別棟の印象を与えるものにすべきとした。

新規開発はジョー・チアット・ロードに面して、四階建てまで建設出来る。前に二階建て、後ろに四階建てのビルを建てることも可能である。建物の壁面ラインは、歩行者通路の項で述べたように、保存建築物の壁面ラインより、2m強、後退させなければならない。

隙間開発、つまり保存建築物の間にある部分の開発は、以下の二つの類型が適用出来る。タイプⅠは2スパン以下から成る開発で、この場合は前の部分は隣接した保存ビルのラインに合わせ、高さもマッチしたものにしなければならない。後部は四階建てまで可能で、後方壁面ラインは、サービス路の規定ライン以内に設置する必要がある。タイプⅡは3スパン以上の開発で、新規開発とみなし、上記のように、表側壁面ラインを規定の線までバックさせなければならない。最高四階建てまで建設できる。

◎KEY ELEMENT 4：屋根様式

屋根様式にも建築外壁同様、無計画な開発によって、他の建物との不一致が多くみられ、全体的な調和が見られない。視覚的に好もしく、統一された屋根は、その地域のイメージを向上させる。URAは保存建築の屋根の形、材料、色彩などを新規の開発にも適用すべきとの指針を示している。隙間開発では、特に、まわりのビルとの融合性が大事である。屋根の形を切妻、あるいは寄棟にしても、一部を陸屋根にして、リクリエーション用の屋上庭園を造るにせよ、全体的な融合性が図られているなら許容される。隙間開発のほとんどは、保存ショップハウスより表側壁面を2m強後退させなければならない。この場合、カバー歩道は連続させることが出来ないのので、この間に屋根のみを取り付け、連続させる事は可能である。しかしこの場合も、まわりの建築的な表現との統一感が大事である。

◎KEY ELEMENT 5：街並み

優れた街並みには、これまで述べたように、人や車両の流れがスムーズで、かつ街に活性化した表情が見られること、建築、屋根の形やスケール、色彩、材料等に統一感があること等が重要だが、ここではその他の件について述べる。

ジョー・チアット・ロードで、景観上、度々問題になるのが樹木の不足である。そのため豊かな美観が備わっておらず、オープン歩道では歩行者が、炎天下でも影の無いところを汗をかきながら歩くことになり、清涼感が無く、風景が暑苦しくなる。そこでURAは、ジョー・チアット・ロードの並列駐車出来る線内に設けた舗装部分や、幅の広いオープン歩道に、夫々の場所の最も適切と思われる位置に樹木を提供することにした。木は植樹用に造られたベッドに植えられる。このベッドは、鉄製の通気グレーチングが木の周りを取り囲む形式である。植えるべき木の種類には次のような規準がある。

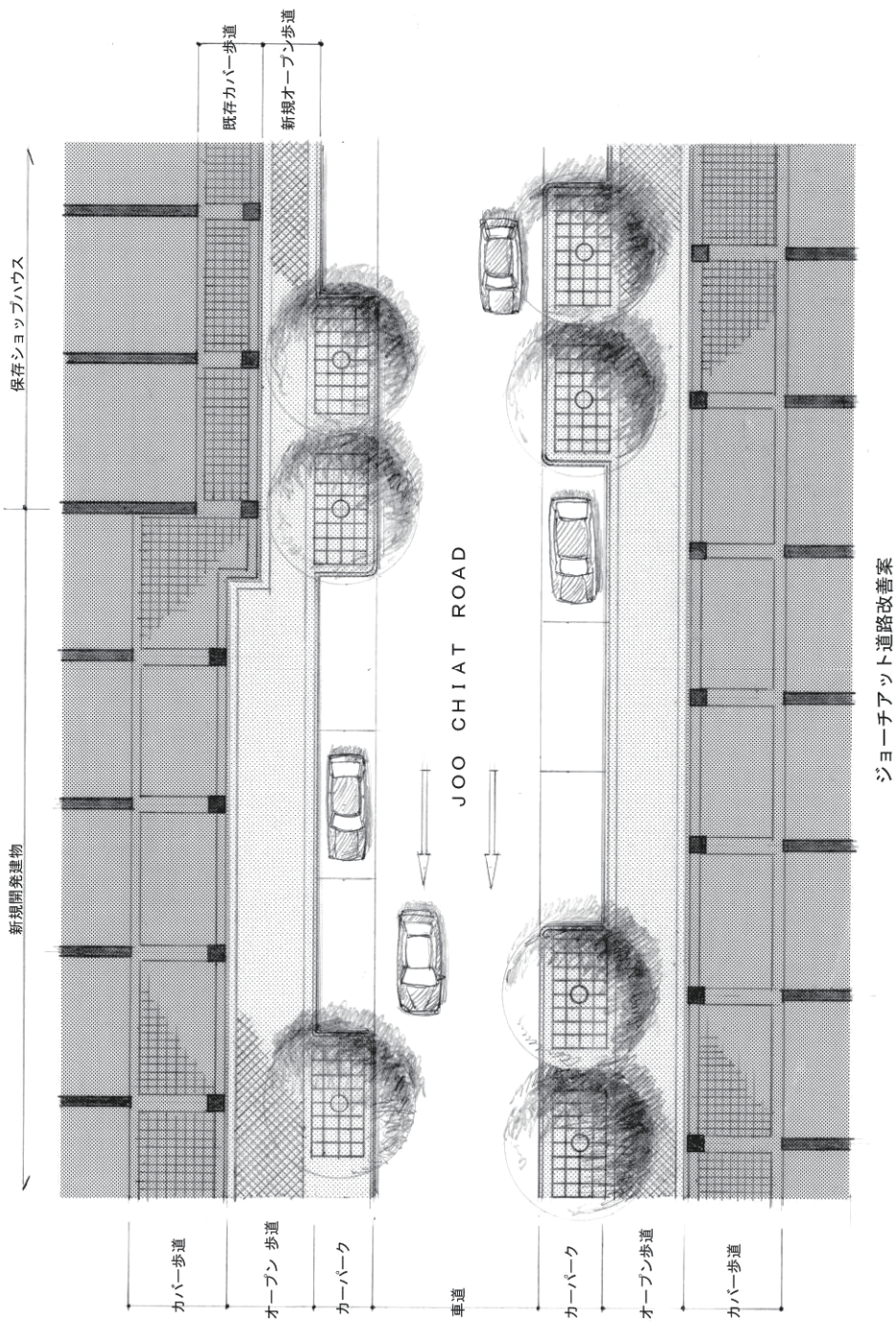
- ・ オープン歩道に影を提供するための葉の多さが必要である。
- ・ みきの高さは最低5mが必要。その理由はショッピングハウスを見えやすくするためと、2階建てバスの通行を妨げないようにするためである。
- ・ 特有の香りを付加する花が咲く木であること。
- ・ 狭い道路サイドに植えるので、強く、回復力があること。
- ・ 比較的管理が容易であること。

Cratoxylon Formosum あるいは,Mempat Tree が、上の規準に合うものとして選択された。薄緑の葉をつけ、10m～12mぐらいの高さまで成長する。しかも、すばやく成長し、香りの良い花を咲かせる。強く、管理も容易である。これらの木を建物や通路の状況に合わせ、基本的には2本を一組として植樹する。

ジョー・チアット・ロード沿いに新設するオープン歩道は、現在ある雨水排水溝を暗渠とし、車道とはコンクリート縁で仕切り、カバー歩道と同じ高さに上げる。オープン歩道は全て舗装するが、舗装デザインは一貫性をもたせる。指定のテラコッタタイル（約200角）を一定の目地幅、一定のパターンで舗装する。カバー歩道は個々のショッピングハウスや、開発のオーナーが舗装する。この舗装は夫々の個性の加わった、異なったデザインにすることも可能である。

保存建築にせよ、新開発物件にせよ、近代的な生活を送るためには種々の設備の設置、改良が必要である。特に景観上の問題になるのが、エアコンの外部ユニットである。表通りに取り付けると見苦しく、基本的にはビルの後ろ側の適切な位置に、出来れば建物のニッチになった部分に目立たないように取り付けるのが望ましい。

ショッピングハウスの前面につけるサインは、にぎやかさを増し、街の活性化につながる。しかしそれが大きすぎると、街全体の品性を損なうことになるので、程よい大きさにすべきである。



環境改善後のジョー・チャット・ロード予想図（筆者スケッチ）

ジョー・チアット区域の再開発に関し、URAが提案し、住民の意見も取り入れながら決定したのは、ほぼ上記の通りである。URAは図面や模型を公民館に展示し、改善方向決定に役立てた。特に保存建築の修復や補修、維持管理については、過去に行われた優れた施工例を参考として提出するなど多くの資料を揃えている。URAはショップハウスのオーナーや新規開発者、又はテナントは、これらの環境改善計画に基づく規定方針に必ずや、再開発の際のビジネス上の区画比率について、より有利な条件を政府から与えられることを保証している。又、景観の向上や街の活性化に伴う商売上の優位性についても指摘している。

シンガポールの住宅政策

再開発の対象となった地域の住人達は、多くが政府の供給する高層住宅へと移り住む。住宅政策を実行している役所は、Housing and Development Board (HDB) といい、URAと同じく、国家開発省の下部組織である。1960年に発足したHDBの目標は、その当時の深刻な住宅不足を解決することだった。現在この目標は、ほぼ完全に達成されている。当初、公団住宅に住んでいたのは人口の10%に満たなかったが、1995年の時点で、86%にまでなった。人口が大幅に増加した現在でも、この比率は変わらない。しかも、その中の80%が賃貸ではなく、持ち家である。現在のHDBの取り組みは、住宅の質的向上と、住環境の整備に重点が移っている。又、家族の結びつきを強めるのを目的に、結婚した子供が、両親の住む同じ団地内か、又は2km以内に住居を購入する際、補助金を出すという、きめの細かい政策も実施している。住居の質の向上(Upgrading Programme)は、古い建物と新しいものとの間の質的な格差を是正するための措置で、17年以上たった団地を対象に行われている。改装は住居内だけでなく、共用部分や、周辺環境整備も含まれる。必要経費は、HDBと住居のオーナーが分担するが、HDBの負担率が75%~90%(改装の程度と、住居の広さで異なる)と、大半を占めるため、改装に反対する人はほとんど居ない。

終りに

住宅政策の経緯をみても分かるように、シンガポールは現在、基礎的な国造りの段階を終えて、「豊かな社会」の建設を進めている。世界最大級の空港、港湾施設をはじめ、地下鉄、道路、商業施設、住宅と、急激な整備発展ぶりは驚くばかりである。都市景観という観点からみても、東南アジアの都市の中で、恐らく、最も成功している例だと思える。人口350万人程度のミニ国家だから可能だった、と指摘する声もあるが、やはり、リー・クアンユウという、カリスマ的な指導者の存在と、強引とも思える行政手法抜きには、今日の近代的で、秩序だった都市の実現は考えられなかっただろう。

国造りを進めるための、開発、再開発プランは、一般市民にも事前に公開される。しかし、どこでもそうだが、新しいプランに100%の賛成を得ることなど考えられない。決定された計画は、即実行に移される。その強引さは、例えば、再開発が決まり、立ち退きの決まった地域の住民が居座り続けても、取り壊し工事はかまわずに開始される。大きな視点で捉えた国土利用計画を実現するには、ある程度の強制力が必要なのである。ただ、あまりに急激に変わる環境になじめな

いという声も多い。実際街の姿は、私が最初にシンガポールを訪れた当時（1983年）と比べ、様変わりしてしまった。チャイナタウンやカンボン（マレーの伝統的な木造平屋の家屋）に住んでいた人達は、多くが高層住宅に移り、ホーカーズセンターや朝市で活気に満ちていた風景は、今ではほとんど見られない。クリーンで、先進的な景観を持つ近代都市の建設は、着々と進んでいるが、一方で古き良き香りが抜けていってしまっているのも事実である。チャイナタウンの一部保存、復元などのプロジェクトは、こうした空気を認識した上での取り組みだが、新チャイナタウンはどことなく、とって付けたような感じになってしまっており、そこはかたない昔の良さはあまり感じられない。しかし、結果的には、幾分思惑から外れる事はあっても、シンガポール政府は、独自の方法で、緑に満ち、清潔感のある美しい街を造ってきた。新チャイナタウンも、そこで人々の生活が続く限り、年月と共に、最初に覚えた違和感も消えていくに違いない。シンガポールの開発に関する行政手法は、見習うべきものが、多々あるように思える。

日本でも、街づくりに関する取り組みや見直しが、景観法の施行以来クローズアップされてきている。例えば古都、京都市は2007年9月から新しい景観政策を実施した。条例の内容はこれまでに無い厳しいものである。京都市内では既に多くの町屋が壊され、RCのオフィスやマンションが、その跡地に建てられ、京都らしい風情が喪失してしまった場所も多い。新景観政策は遅きに失した感もあるが、長い目でみれば、古都の豊かな景観の再生は可能である。

美しい国を造るためには、当然、美しい街を造らなければならない。

参考文献

- 1) Ministry of Information and The Arts:Singapore 1995 (1996)
- 2) Ministry of Information, Communications and The Arts:Singapore 2004 (2005)
- 3) Urban Redevelopment Authority:Shaping Singapore (2005)
- 4) Urban Redevelopment Authority:Enhancing The Charms of Joo Chiat (1997)