



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.011 2012.6 | 平成 24 年度 NUI レポート

シンガポールの都市政策 vol.2 緑豊かなコンパクトシティ

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会



シンガポールは急成長するアジア地域において、経済・物流・人材などの様々なハブとして機能し、世界都市として認知されています。2011 年の 1 人あたりの名目 GDP は世界第 13 位（日本 18 位）ですが、こうした繁栄は 1965 年の建国以来、約 45 年で達成されたもので、そこには客観的な自己分析にもとづく戦略的で開放的な都市政策がありました。

アジアまちづくり研究会では、このシンガポールの都市政策を対象に調査を行い、3 冊のレポートにとりまとめました。2 冊目となる本レポートは、コンパクトな都市づくりを進めると同時に、個性を活かしたまちづくりを進めるシンガポールの政策を中心に取り上げます。

□ コンパクトな都市づくり 交通政策，住宅政策，コミュニティ政策（図書館）

□ 個性を活かしたまちづくり 緑化政策，歴史を活かしたまちづくり（シンガポール川，他）

シンガポールの都市政策 vol.2 緑豊かなコンパクトシティ

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かすことを目的としています。今回は、シンガポールを対象に、その都市政策について、現地渡航(自費)を含めて調査した結果を、3冊のレポートにとりまとめました。2冊目となる本レポートは、コンパクトな都市づくりを進めると同時に、個性を活かしたまちづくりを進めるシンガポールの政策を中心に取り上げます。

1. 背景・目的

都市の無秩序なスプロールを抑制することで、都心を活性化し、公共交通を中心に歩いて暮らせるまちづくりを目指す、コンパクトな都市形成が注目を集める¹。シンガポール島という限られた国土において、自国の産業発展とそれを支える都市基盤整備を目標に掲げたシンガポールにとって、土地の有効活用は政策の中心に位置づけられていた。

1965年の建国以降、コンセプトプラン(以下、CP)と呼ばれる土地利用・都市づくりの総合計画(図2)を策定²し、公共交通を中心とした住宅整備を進めると同時に、シンガポールが安心、快適で清潔であるというイメージをつくるため、庭園都市(Garden City)を目標に緑化が進められた。また、1980年代に観光資源として文化遺産保護が注目されると、シンガポール川やチャイナタウンなどが歴史的地区として保存対象となり、個性・独自性を重視したまちづくりとコンパクトなまちづくりが同時に進められるようになる³。

アジアまちづくり研究会では、シンガポールに関する情報を文献やインターネット等により収集、分析し、2012年1月26日～29日に現地へ渡航し、関係機関へのヒアリングや視察を行った。そのうち、都市構造や都市計画の各論に関する内容に焦点をあてたのが、本レポートである。

2. 土地政策

イギリスの植民地であったシンガポールは、土地が究極的に国家に帰属するという価値観のもと、英国が所有する土地の比率が高かった。1959年の自治権獲得後、社会資本整備のため土地取得が積極的に進められ、独立翌年の1966年には土地収用法が制定された。現在、国土の約8割を占めるといわれる



図1 都市計画による5つの地域 URA HPの地図に加筆

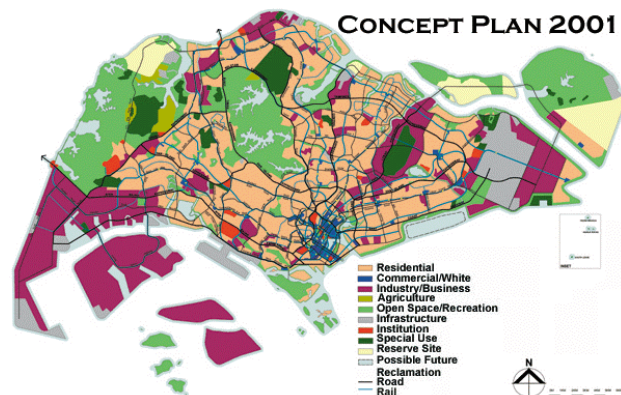


図2 コンセプトプラン 2001 URA HPより

¹ 日本では、1998年のまちづくり三法(都市計画法、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法)の改正や、2006年の改正がある。

² 名古屋都市センターアジアまちづくり研究会「シンガポールの都市政策 vol.1 海外資本を呼びこむ都市戦略」第4章(P.5-P.7)参照

³ 個性・独自性の重視は、ConceptPlan2001における主要施策の1つになった。

国有地は土地局(Land Office)の管理下にあり、都市再開発庁(URA)、住宅開発庁(HDB)や国立公園庁(NParks)等が、事業に応じて実際の管理や業務を行っている。再開発が行われる場合、地区内の土地はすべて収容されるが、その評価額は基準時と収容時の低い方で行われるため、計画的な土地収用が可能な仕組みとなっている。政府が利用しない国有地は、長期間(99年)貸出されるか、売却される。

シンガポールでは手厚い公共住宅施策により、地価上昇が国民の住宅取得を困難にすることがない。地価上昇が問題にされるのは、オフィス賃料やホテル宿泊料の上昇に反映され、海外企業や観光客のシンガポール離れが進むことだとされる。このため、政府の土地が売却される場合、GLS(Government Land Sales)という2つのプログラムで土地価格のコントロールが行われる。通常は、決められた期日に入札が行われる「Confirmed List」方式であるが、一定額以上の応札で入札を行なう「Reserved List」方式を併存させることで、不動産市場が過熱した際の地価上昇をコントロールしている。

3. コンパクトな都市づくり

シンガポールの都市づくりの特徴の1つは、公共交通網を発達させ自家用車使用を抑える交通政策と、住宅団地の整備を一体として進めることで、コンパクトな都市づくりが計画的に進められていることである。本章では、この交通政策とHDB(住宅開発庁)による住宅政策を中心に取上げる。

3-1. 交通政策

(1) 公共交通

シンガポールの鉄道には、都心と郊外を結ぶMRT(Mass Rapid Transit)と、郊外住宅地内を巡回するLRT(Light Rail Transit)の2種類が存在する。1971年のCPにおいて、駅数42で計画されたMRT路線は1990年に完成するが、1991年の改定CPにおいて、駅数を130以上に増加させる計画が打ち出され、郊外部でLRTの導入が決定された。2011年には、MRTが環状化、4路線101駅が完成し、LRTは3路線が営業している。

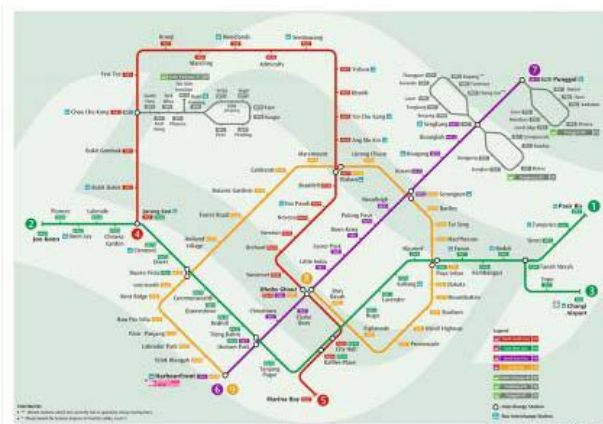


図3 MRTとLRTの路線図 SBS Transit HPより

バス交通は、路線数300を数え、バスで行けない所はないと言われるほど、生活の足として定着しており、1日300万人を超える利用がある(名古屋市営バス:1日30万人余)。しかし、観光客にとっては、路線が分かりづらい上に、車内における停留所の案内放送がないなど、必ずしも便利な交通手段ではない。2010年には、鉄道・バスの運賃体系が完全距離制に改定され、乗換えの有無によらず、利用距離が同じであれば同じ運賃体系となった。また、2002年に導入されたICカードである「EZ-link」を使用した場合には、自動的に割引料金となる。

タクシーは、自家用車抑制施策をとるシンガポールにおいて、主要な交通手段である。街を歩けば大量のタクシーと出会うことになるが、それでも夕方のラッシュ時にはタクシーを捕まえるのに苦戦するほどである。登録台数は名古屋の3倍以上、1日の利用者数は6倍以上である⁴。

(2) 自家用車の抑制

シンガポールの自家用車抑制施策を支える重要なシステムが、ERP⁵である。ERPは、ピーク時に中心部の幹線道路及び高速道路で実施され、ガントリー(図4)を通過する車両に対し、通過料を自動的に課

⁴ 財団法人自体国際化協会(2011)および名古屋タクシー協会HP掲載の数字による比較

⁵ ERP(電子式ロードプライシング)、ALS(入域許可制度)、RPS(道路通行料制度、ロードプライシング)

金するシステムである。ドライバーが通過料の支払いを避け、課金されない別のルートを選択したり、課金されるピーク時間帯を避けることにより、渋滞が緩和することを目指している。通過車両の平均時速が、幹線道路において 20km から 30km、高速道路において 45km から 65km に保てることを目標とし、約 20 分毎の料金設定切替えや、年 4 回の通過料の見直しが行われている。

また、車両所有者に、登録料、道路税、輸入関税等を課し、車両の購入総額を市場価格の約 4～5 倍とすることで、車両の総量抑制を図っている。この抑制策は 1970 年に導入されたが、1990 年からは、更に車両割当制度 (VQS) を導入し、車両所有者に自動車所有権証書 (COE) の取得を義務づけ、その新規発行数を制限することにより車両総量をコントロールしている。

2009 年時点で公共道路の総延長は 3,356km であり、総延長 161km の高速道路と幹線道路ネットワークが縦横に結ばれているが、表 2 が示すように道路延長の増加率より、車両数の増加率が圧倒的に高い。2008 年には陸上交通開発の指針となる「Land Transport Master Plan」を策定し、2020 年までにピーク時間帯の公共交通機関利用率を 2007 年の 63% に対し、70% に高める目標を示している。

3-2. 住宅政策

イギリス植民地時代のシンガポールは、人口の大半がスラム居住等の不法占拠者であり、自治権獲得後はこの住宅難の解決が、最大の課題の一つに位置づけられた。1960 年に HDB (住宅開発庁) が設立されると、住宅供給が強力に進められていく。HDB 住宅は、ほとんどが高層・超高層の集合住宅で、現在では 8 割⁶を超す国民⁷が HDB の建設・分譲する HDB 住宅に住んでおり、その所有率(持家率)は 95% (2007 年)である。この「持家」を可能にする年金制度の活用が住宅政策の特徴の 1 つである。

(1) 「持家」政策と社会保障

HDB 住宅には住戸専用部分に 99 年限定の借家権 (リース権) が設定され、日本のように完全な所有権ではない。新築の HDB 住宅は、補助金により価格が低く抑えられているが、入居条件が厳しい⁸。借家権は売買が可能で、買替えにより、よい住戸に移り住むことが住民の理想となっている。

シンガポールには、日本のような社会保障制度は存在しないが、中央積立基金 (以下、CPF) という個人年金制度がある。被雇用者と企業が負担し合い個人単位の口座に積み立てるものである。制度が設立された当初は定年までは積立金を引き出すことはできなかったが、定年前でも HDB 住宅の取得目的に引き出すことが可能となり、HDB 住宅の借家権購入により持家率は急上昇をたどった。その後、民間住

表 1 ERP 導入までの経緯

1975年	世界で初めてALS ⁵ を導入 午前中の交通ピーク時にRPS ⁵ を実施
1989年	ALSの夕方交通ピーク時への導入 RPS対象車両を拡大
1994年	ALSを昼間時間帯に拡大
1998年	ALSとRPSを合併してERPに移行

表 2 シンガポールの車両数と道路延長の推移

年	車両数 〔万台〕	道路延長 〔km〕
1992	61	2,967
2009	93	3,356
増加率	52%	13%



図 4 ERP ガントリーと車載装置

⁶ 民間住宅の居住者は人口の 2 割弱。主に富裕層がバンガロー (戸建)・テラスハウス等の接地性の高い住宅と、様々なサービスが付随するコンドミニアム (高級マンション) に住む。

⁷ シンガポールは中国系 74.1%、マレー系 13.4%、インド系 9.2% (2011 年) の多民族国家である。民族による住分けが生じないよう、民族比率を、団地や住棟ごとの人口の比率にあてはめた入居比率規制が設けられている。

⁸ シンガポール国籍 (中古なら永住権も可) を持つ、21 歳以上の者が、親族 2 人以上で居住。単身者は入居できず、収入の上限がある。

宅の購入や投資にも使用できるようになるなど使途が拡充されてきた。CPF への拠出比率は、個人、企業とも変化し、特に企業拠出比率は景気の悪い時期には率を下げて企業負担を軽減し、景気が過熱している時期には上げ、景気をコントロールしている。また、CPF の個人口座に預託された年金原資は、まとめられて HDB 住宅の建設資金にまわり、HDB 住宅建設を資金供給により支えている。CPF を利用した住宅（借家権）の取得により、国民は生活の本拠となる住宅の「所有」を実現できた。また、借家権は換金性のある有形資産としての面も持っている。今後、少子高齢化と HDB 住宅の経年劣化が進む状況で、住宅の資産価値（ひいては老後の保障としての安心につながるもの）を維持できるのかという点が、注目すべきところである。

(2) HDB 団地と HDB 住宅

HDB 団地⁹は、MRT や LRT の沿線に広がり、いくつかの街を形成している。駅から住棟までは、強い陽射しやスコールの影響を緩和できるよう、屋根付きの歩廊が設置されている(図 5)。近年では、傾斜路や手すりの整備などバリアフリー化も進められており、2012 年にはすべての工事が完了する予定である。赤道直下であり、住棟配置が日照条件に左右されないため、中廊下型やコア型が多く、土地活用の視点から HDB が高層化されている。建物の 1 階は、店舗やピロティになっているものが多く、主にホーカーセンター（屋台、図 6）のような集客施設を配し、ピロティにはストリートファニチャーが置かれ、地域の憩いの場となるよう意図されている。

HDB 住宅には、1～5-ROOM とエグゼクティブタイプがある(表 3)。最も一般的な住宅のタイプは 4-ROOM(図 7)¹⁰で、9 人までが入居可能である。日本に比べ部屋数に対して延床面積が広い。玄関を入るとすぐにリビングがあり、下足場がなく廊下の面積も少ない。キッチンが独立している。マスターベッドルームには専用のバスルームが設置され利便性やプライバシーに配慮されている。シャワールームは 2 つ以上設置され、お風呂に浸かる習慣が無いため、バスタブの無い住戸もある。

内装や設備は、一部を除き購入者が好きに変えることができるスケルトンインフィルであるが、賃貸物件の場合は、家具・電気製品が付いているのが一般的である。

人的資源が経済発展の重要な要素として位置づけられたシンガポールでは、こうした HDB 住宅の供給も、経済政策¹¹と



図 5 駅と住棟を結ぶ屋根付きの歩廊



図 6 賑わいをみせる HDB 団地のホーカーセンター

表 3 部屋のタイプと平均床面積

タイプ	床面積 平均
1-ROOM	33m ²
2-ROOM	44m ²
3-ROOM	70m ²
4-ROOM	90m ²
5-ROOM	110m ²
エグゼクティブ	150m ²



図 7 4-room 約 90 m²の平面図

HDB info WEB 掲載の図面に加筆

⁹ 平均 120 世帯で街区(Block)、街区が 4～8 集まって単位区(Precinct)、単位区が数個で近隣住区(Neighbourhood)を形成。この近隣住区が数個集まり HDB 団地を形成。

¹⁰ シンガポールではリビング・ダイニングも 1 ルームに数えるため、3LDK のことを 4-ROOM と示す。現在の新築は 3-ROOM 以上の広めの部屋を建設している。古くに建てられた HDB に残っている 1-ROOM 等の狭い部屋は、低所得者向けに再販売や転売されている。

¹¹ 名古屋都市センターアジアまちづくり研究会「シンガポールの都市政策 vol.1 海外資本を呼びこむ都市戦略」第 3 章(P. 3-P. 5)参照

深く関連して建設されてきた(表 4)。労働集約型産業が指向された 1960 年代には工業団地と住宅団地を同時に建設することで、労働人口の確保している。1970 年代、資本集約型産業が指向され、商業地へ通う労働者が増加した際には、商業地と直結した MRT 等の公共交通の整備と、郊外ニュータウン建設を同時に進めるとともに、日常生活に必要な買い回り施設や、コミュニティ施設を MRT 駅に直結させることで「駅そば生活圏」の形成を図っている。また、中間層（専門・技術、行政・管理職）と呼ばれる職業に従事する豊かな国民の増加とともに、エグゼクティブ住宅の建設や、部屋数の多い間取りの HDB 住宅が建設されるようになる。さらに、知識主導型産業やクリエイティブ産業が指向されるようになると、斬新なデザインや付加価値をつけた HDB、高級コンドミニウムが計画されるようになる。特に 2009 年に完成した 50 階建ての「The Pinnacle@Duxton」は、従来のイメージを覆すモダンな外観となっており、26 階と 50 階にはスカイ・ブリッジとスカイ・ガーデンが造られている。



図 8 The Pinnacle@Duxton (HDB 住宅,50 階建)

表 4 経済政策と住宅政策、HDB 入居率

年代	経済政策	住宅政策	HDB入居率
1960	労働集約型産業	持ち家制度の導入	35%
1970	資本集約型産業	ニュータウンへの移転促進 中所得者層向け HUDC 住宅の建設 エグゼクティブ住宅の建設開始	50%
1980		アップグレード・プログラム 住宅建設はすべて 3 部屋以上に限定 現有老朽住宅の長期優良計画の発表	68%
1990	知識主導型	デザイン・アット・ビルド計画（民間による斬新なデザインと構造を提案） 高級コンドミニウム計画 買い替え促進 ERS（団地リニューアル戦略）	86%
2000	クリエイティブ産業	バリアフリー化計画 住み慣れた街の新しいマイホーム New Homes in Familiar Places 高層都市生活 - 眺めのいい部屋 High-rise City Living - a room with a view BT0 方式（計画戸数の 70% 以上の応募があれば建設する受注建設方式） DBSS 方式（設計から、建設、販売までを民間に委託する）	—

3-3. コミュニティ政策

(1) コミュニティ組織

多民族国家であるシンガポールは、民族の宗教等を尊重¹²しながら国づくりを推進する上で、コミュニティの充実を重要な行政課題と捉えている。主な地域コミュニティ組織として、住宅開発庁(HDB)によるタウンカウンスルと、人民協会による社会開発協議会(CDC)がある¹³。

タウンカウンスルは、1988 年のタウンカウンスル法により設置された HDB 団地の管理を目的とする組織で、国内 16 か所、1 つあるいは複数の国会議員の選挙区に設置され¹⁴、HDB 団地の共用部、公共スペースや商業施設の維持管理の権限をもつ。一方、社会開発協議会(CDC)は、1997 年、住民参加による連帯意識の強化を目的に設置され、都市計画の 5 つの地域(図 1)ごとに設置された地域センターを拠点とする。100 ヶ所以上のコミュニティセンター等において、文化・スポーツ、子供の教育、緑化、リサイクルなど様々な活動を行っている。

¹² 多民族国家のシンガポールでは、信仰する宗教が多様である為、各宗教の施設が街区内に点在している。

¹³ 福祉、消防等の行政サービスは、国の各省庁やその関係法定機関が、直接住民に対して提供し、区役所のような施設(組織)はない。

¹⁴ 良好な住宅事情は国家の誇り・人民行動党の達成の象徴とみなされ、国際的にも評価されている一方、老朽化団地のアップグレードが与党議員の落選した団地では行われないなど、政治との直接的な結びつきも指摘される。中村(2009)他。

2001 年の CP2001 において、こうしたコミュニティ施設は、HDB 団地のアメニティ向上を図るため、可能なかぎり一つの建物に統合することとされた。例えば、マルチメディアセンター、図書館、交番などに加え、ギャラリー、バスケットボールコート、アクティビティールーム、学習室、音楽室、ミュージックスタジオ、手芸室、ダンススタジオなど多岐に渡り、日本における生涯学習のようにマンガの書き方を教える教室なども開かれている。マリンパレード地区では、スターボックス、図書館、交番などの他施設を同一建物に複合しているコミュニティコンプレックス(巻末)という形態で、地域のコミュニティの拠点として整備されている。



図 9 カンボンコミュニティセンターと併設された施設(左 2 枚目からピザハット、集会室、バスケットボールコート)

(2) コミュニティ施設(図書館)

シンガポールにおけるコミュニティ施設の中心機能に図書館があるが、1994 年に策定された図書館情報政策「Library2000」では、21 世紀の知識情報社会における図書館の使命を「国民の学習能力の拡大」にあるとし、学習国家の中心的役割として、図書館が情報発信の核に位置付けられた。国立図書館から広域図書館・公共児童図書館まで、階層的な整備が示されているが、都市計画による 5 つの地域区分(図 1)にそって広域図書館、MRT 駅の近くに公共図書館、HDB 団地に公共児童図書館を設置することとしている。また、ショッピングモールや美術館、劇場等を併設することで市民が利用しやすい施設形態を構築するとともに、ビジネス街にある図書館にはビジネス書を収集するなど、各図書館の立地や利用者特性をいかしたコンセプトが明確である。

2005 年発表の「Library2010」では、こうした地域コミュニティの核となる「生活の為の図書館」の整備に加え、「成功の為の知識」を得る場となることを目標にかかげた。特に、専門司書による有料レファレンスサービスなどのビジネス支援(リサーチサービス:依頼されたテーマについての調査、レポート作成)を新しいサービスとして導入している。

シンガポールでは、早くから電子図書館サービスの構築に努め、1998 年には自動貸出・

表 5 シンガポールの図書館

館種	国立図書館	広域図書館	公共図書館	公共児童図書館
設立	国立図書館庁			コミュニティ組織
延床面積	≒5,8000㎡	≒6,000~12,000㎡	≒1,300~4,200㎡	不明
主な利用対象者	国内外の研究者・専門家	地域内外の住民	近隣の住民	近隣の児童
蔵書内容 サービスの特色	専門的な資料	一般書籍・マルチメディアサービス。レファレンス	貸出サービス中心。一般書籍、マルチメディアサービス	10歳以下の児童対象。マルチメディア資料
設置場所の特色	中心部	MRT 駅から徒歩 5~10 分内	半数がショッピングモール内	HDB 住宅(公共住宅)内
併存施設の特色	ドラマセンター、カフェ、ガーデン、会議室・多目的	美術館、講堂、コンサートステージ	モール、カフェ、ステージ	HDB



図 10 マリン・パレード公共図書館(左から、玄関、1 階のブラウジングスペース+カフェ、2 階の Kids Discover、キオスク端末)

返却システム（RFID）を世界の公共図書館で初めて導入した。また、電子キオスクや、館内の有料サービスの精算を、公共交通の IC カード「ez-Link」で行っており、こうした電子化により、司書がレファレンス業務に専念できる仕組みを構築している。国民全員が ID カードを所持し、オンラインでの個人照会が可能であることや、ez-Link による電子決済が広く浸透していることが背景としてある。

3-4. 公共交通を中心としたまちづくり

公共交通を中心としたまちづくりを、交通政策、住宅政策、コミュニティ政策等について概観してきたが、各政策による施設である MRT 路線、HDB 団地、図書館を地図上に配置したものが図 11 である。これを見ると、都心と繋がる公共交通(MRT)を中心に、HDB 団地が形成され、MRT 駅を利用する HDB 団地の住民が利用しやすいよう、広域図書館や公共図書館が各方面へバランスよく分散配置され、コンパクトな都市づくりが進められていることがよく分かる。

都心と HDB 団地に形成される生活圏の関係を表す指標として、HDB 住宅の賃貸価格と再販価格（いわゆる中古価格）¹⁵ を見てみる（図 12）。

賃貸価格は、都心（シティーホール駅）に近いほど高く、放射線状に安価になっていく。中心から 15Km のライン上の HDB 団地を比較すると、賃貸価格では、MRT が都心に直結している東部



図 11 MRT と HDB 団地(上)及び図書館(下)の配置

Google map に加筆



図 12 都心（MRT シティホール駅）からの距離と HDB 団地ごとの賃貸価格・再販価格

Google map に HDB Info WEB(2012 年第 1 四半期)の情報を加筆

¹⁵ HDB 住宅の新築時の販売は、HDB による補助金で安価に抑えられているが、所有者が賃貸に出したり売却する場合は、市場価格となる。

の価格が一番高く、次いで工業団地のある西部、北部となっている。北部の賃貸価格が他に比べて低いのは、乗換等、都心までの時間距離が他の地域に比べて長いためであると考えられる。再販価格も、都心との時間距離により同様の傾向がみられるが、新興住宅地である北東部のプルゴン、北部のセンバワンは他の地域により価格が高く、再販価格においては「新しさ」が付加価値になっていることが伺える。

この賃貸価格と再販価格の平均を名古屋市のマンション(3LDK)価格の平均と比較¹⁶したのが表6であるが、賃貸価格、再販価格ともに、シンガポールが名古屋より高額であることがわかる。名目GDPと比較すると再販価格はほぼ同じであるが、賃貸価格が1.4倍近い価格である。一方、主要物価は0.89倍であり、名古屋と同程度の経済規模に、同程度以上の住宅価格、割安な生活必需品といった生活の様子が伺える。

一方、1990年以降のHDB住宅の再販価格とGDPの推移を見ると(図13)、再販価格は1997年に始まるアジア経済危機の影響で、一時的に下落をしているものの、右肩上がりに高くなり、20年間で約4倍になっていることがわかる。この再販価格のトレンドはGDPと良く似た傾向を示しているが、近年はGDPの成長以上に上昇しており、こうした住宅価格の高騰¹⁷が、国民の不満の一因であるとされる。

表6 シンガポールと名古屋の住宅価格等の比較

	HDB 4-ROOMS (3LDK)		名目GDP [US\$/人]	主要物価 [¥] (ビックマック)
	賃貸価格 [¥/月]	再販価格 [¥]		
シンガポール	140,000	29,082,000	43,117	286
名古屋	95,000	27,713,000	40,805	320
①シンガポール/名古屋	1.47	1.05	1.06	0.89
①のGDPによる比較補正	1.39	0.99	-	0.85

(シンガポール\$1=63円)

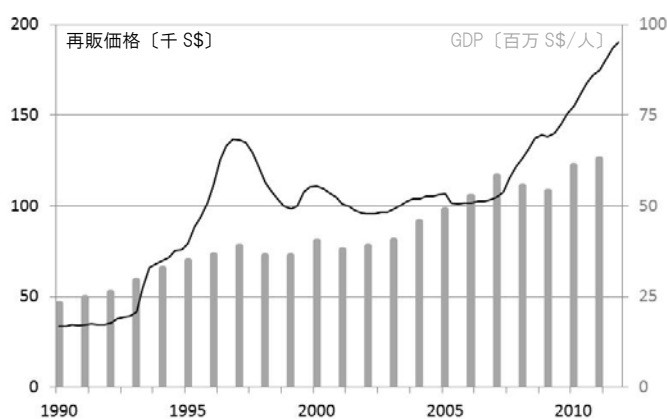


図13 HDB住宅(4-ROOMS)の再販価格とGDPの推移

4. 個性を活かすまちづくり

4-1. 緑 (City in the Garden)

(1) 緑化施策

シンガポールでは、狭い国土、高温多湿な気候、産業・資源に乏しい等の条件の下、海外からの投資や企業進出などを行うことのできる環境や観光客誘致を目指して、緑化政策が重視された。アジアにおけるトップレベルの都市機能と緑のオアシスを創り、海外投資家や観光客等に安心、快適、清潔なイメージを与えることで、国際的な競争力の強化を図った。自治政府時代から植樹キャンペーンを提唱していたリー・クアンユー首相は、建国まもない1967年に「Garden City」政策を発表、その後、緑化キャンペーンの実施部局としてのPRD(公園・余暇局。後にNParksに合併)の設置や、国立公園庁(NParks)の設置など、体制づくりが行われてきた。現在、シンガポールの緑化政策は国家開発省が担当し、具体的な施策はその法定機関であるNParksが行っている。年間予算(2011年)も約5.6億シンガポールドル(約330億円)と大きい。2001年から、公園と緑化の改善に関する長期的推進指針の見直しが行われ、2005年に「City in the Garden」が新たなコンセプトとなっている。

NParksは国家の緑化施策を全面的に担い、公園、パークコネクタ、植物園、自然保護区、道路植樹帯

¹⁶ HDB 再販価格 <http://www.hdb.gov.sg/fi10/fi10323p.nsf/w/RentOpenMktStatisticRent?OpenDocument> (2012年第1四半期)

名古屋 賃貸価格 <http://yachin.homes.co.jp/city/ad11=23/tk=3/sort=5d/> (2012年6月)

名古屋 分譲価格 <http://fudosan.suumo.jp/souba/chukomansion/aich> (2012年6月)

¹⁷ HDB住宅の投機目的での購入・転売による価格高騰対策として、2011年3月に、購入から転売までの最低居住期間の延長や、永住権所有者より国民を優遇する措置の強化を実施した。

など合計約 13,000 ha を所管するとともに、緑化意識の啓発、植物の維持、施設の維持、法令の執行などの業務を担当している。また、単に緑化率を増やすだけでなく、日常生活の中で緑と生物多様性の豊かさを享受でき、国民が満足するための施策や、レクリエーション機能についても強化を図ることを目的とし、「Let's Make Singapore Our Garden」を標語に、緑地の保全、維持、拡大に力を入れている。

ソフト面においても、各種キャンペーンや教育プログラムによる国民への啓発活動を実施している。緑化政策という性質上、長期的な視点にたって継続的に政策を実行していくことが必要であり、そのためには国民に対する地道な啓発活動が不可欠という認識である。政府が行っている主な取組みには、「クリーン&グリーンウィーク」に代表される各種キャンペーンや、緑化に関するセミナー等の開催、各学校における教育プログラムの実施等がある。

表 7 年代別の緑化コンセプト・方針など 財団法人自治体国際化協会(2002)の表に加筆

年代	基本コンセプトなど	方針
1960	「ガーデンシティ」 クリーン&グリーン政策	道路沿いの植樹、成長が速い樹木
1970	クリーン・シンガポール	道路沿いの植栽、色彩豊かな植物の植栽、歩道橋等への植栽
1980	付加価値のある緑化	フルーツの植樹、維持管理の機械化、コンピューターの導入、 色彩豊かで香りのある植物の植栽
1990	シンガポール・グリーン・プランの公表 住民参加	公園ネットワークの形成、木陰のある遊歩道整備 熱帯のイメージ形成(観光客の通過する高速道路を中心に椰子の木を植樹)
2000	「シティ・イン・ザ・ガーデン」 シンガポール・グリーン・プラン2012へ改訂	緑を楽しめる場の創出

(2) シンガポール植物園とガーデンズ・バイ・ザ・ベイ

NParks が位置し、そして管理をしているシンガポール植物園は 1859 年に設立され、150 年以上の歴史を持つ。植物研究機関、公園、観光地としての役割を担い、世界的な熱帯植物園として観光客からも人気であり、2011 年には 400 万人以上が訪れている。この植物園の特徴(魅力)として、①無料(オーキッドガーデンを除く)、②長い開園時間(早朝 5 時～深夜 12 時)、③歴史、④ロケーション、⑤目玉施設(オーキッドガーデン)が挙げられる。

③歴史について、植物園内には、開拓当時の原生林をそのまま保全しているゾーンがある。樹齢が長く、ランドマークとなる樹木などを“ヘリテージツリー”に登録するなど、利用者が身近に歴史を感じることができる工夫がされている。⑤オーキッドガーデンは、約 3ha 以上の敷地に 1,000 を越える原種と、2,000 種以上の交配種からなる約 6 万本の蘭が咲き誇り、クールハウス(図 14)やミストハウスといった魅力的な温室を有している。



図 14 クールハウス



図 15 建設中のガーデンズ・バイ・ザ・ベイ

NParks が最近、建設した施設として、「ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ」がある(図 15)。観光やコンベンション施設の集積が進むマリーナ・ベイ地区に位置し、総面積 101 ha の壮大な植物園で、巨大な温室「フラワードーム」、最大 50 メートルの高さを誇る‘人工樹木’の空中公園「スーパーツリー」、イベントスペース等で構成されている。フラワードームには、樹齢 1,000 年以上のパオバブの木をはじめ、海外から移植された 22 万 6 千種類の熱帯山地や地中海環境の植物が展示される。スーパーツリーには、

頂部の花のように開いている部分から降った雨を集水する機能を有しているものや、展望台となっているものもある。

(3) 緑のネットワーク構築

シンガポールの緑化政策では、身近な緑についても充実させることを目指している。例えば、国民や観光客にとって最も身近といえる街路樹の積極的な植樹と管理の強化を図り、建国当初からの積極的な新樹種の投入や、コンピューターを導入したデータベースでの管理等が展開されている。シンガポールには、もともと在来の樹種が少ないため、諸外国よりシンガポールの気候や土壌に適する樹木の導入を図った。約 8,000 種の植物を持ち込み、シンガポールの気候や土壌に適するかどうかの実験を重ね、約 2,000 種が可能性ありと判断した。その後、見た目や香りを重視し、花の咲く樹木や香りのある樹木、果実のなる樹木を中心に植樹を進めた。また、熱帯イメージの向上のため、観光客の目につきやすい高速道路沿いや観光スポットにヤシを植樹している。



図 16 パークコネクタネットワーク NParks HP より

近年では、地域住民が自然と共生し、緑を楽しむ場というコンセプトを掲げ、整備を進めている。また、緑の点的な整備から面的な整備への移行を図り、ネットワーク化を推進している。各公園間や緑地、自然保護区等を木陰のできる並木道で繋げる計画を順次進め、散歩道・遊歩道だけでなく、サイクリングやジョギングコースを設置するなど、移動しながら緑を楽しむことのできる空間づくりとして、「パークコネクタネットワーク」(図 16)を形成している。2010 年現在、約 160km、41 か所のパークコネクタ(図 17)が完成している。



図 17 Henderson Waves Bridge (パークコネクタ)

(4) 実効性の確保

シンガポールの緑化施策においては、表 8 シンガポールにおける、法による緑と景観の保護規制

国民、土地所有者、開発事業者を対象として、法による緑と景観の厳しい保護規制や、開発における緑化を義務付けることにより、実効性のある緑化政策を行っている(表 8)。例えば、開発事業に際し、植栽計画を含んだランドスケープ計画図の提出が必要であり、特に緑化の必要性のある構造物は、道路沿いに 2m 程度の緑地帯を設けるなど

対象	内容	罰金
国民 (公園利用や植物を楽しむ)	公園内でのゴミ捨て等の禁止行為に違反した場合は、公園内からの強制的な退去。	2,000ドル以下
土地所有者 (樹木や植物を保有)	一定以上の太さのある樹木は、個人の所有物であっても、当局の許可のない伐採を禁止。植物の手入れ・芝の刈り込みの義務付け。	10,000ドル以下
事業者 (建物の建設、都市開発)	一定の緑化等の基準の遵守義務。違反者には開発許可が下りない。是正措置を怠った場合は日毎に罰金が科せられる。	10,000ドル以下 100ドル/日

の指針が示されている。また、市街地中心部のビルが屋上緑化を導入する場合、費用の 50%までを助成する屋上緑化奨励制度 (Green Roof Incentive Scheme) 等も導入し、緑化を推進している。

街路樹の管理においては、維持管理費の削減のため、積極的に機械化を推進してきた上に、街路樹に植栽された樹木 1 本 1 本が全てデータベース化され、コンピューターに登録、管理されている。街路樹は植物の専門家により 1 本ずつ点検され、毎年、最新のデータに更新されている。また、「保存道路プログラム」「保存樹木プログラム」「樹木保護地域プログラム」という 3 つの自然保護プログラムを導入

し、無用な伐採を禁止している。

また、1998 年には、国民が公園を自分たちのものと考え、コミュニティへの参加意識等を啓発するための、ボランティア制度(Adopt-A-Park)が設立され、地域住民が自然と共生し、緑を楽しむ公園や環境を創るための取組みが行われるようになった。こうした啓発による緑に対する意識の高まりは、熱帯雨林の残るブラウウビンと呼ばれる一帯の埋立開発が、国民の反対の声で撤回されることとなった事例に繋がっているといえる。

4-2. 歴史を活かしたまちづくり

(1) 法や計画による位置づけ

1986 年、都市再開発庁(URA)により、中心市街地の伝統的な資産の活用をはかることを目的に、シンガポール川やチャイナタウンなど、中心地区の 100ha 以上(中心地区面積の約 4%に相当)で、歴史的地区保存のマスタープランが策定された。1989 年には、計画法が改訂され、歴史的地区内における開発や建築行為の規制が実施されるようになる。1991 年には、民間が歴史のある秀でた建物を保存する場合のメリットとして、開発に係る税金の免除や、駐車スペース設置義務の不適用になる等、制度による保全誘導が整えられる。

特に歴史的、文化的価値の高い建物は、URA が保存事業の施行を行うものとされている。URA が建物を買収し、再生工事の方法(特にファサードと構造体)と活用方法を定めた上で、保存・再生事業を行う意思のある民間デベロッパーに入札により長期貸し出す。この場合、建物の工事は民間が行うが、道路整備や駐車場整備は URA が行うなどの役割分担が明快である。

以下、シンガポール川とチャイナタウンを中心に、歴史を活かしたまちづくり手法について概観する。

(2) シンガポール川

シンガポール川の河口にはラッフルズ卿の上陸地点がある。東西貿易の玄関口として栄えたシンガポールの発展はここに始まる。独立直後に海外投資を導入した工業化政策を進めたことで海運産業はさらに拡大し、シンガポール川沿いは倉庫街として発展するが、急速なまちの発展と人口増加に都市基盤の整備が追いつかず、廃棄物と下水で川の汚染が進み、川沿いの地域は衰退していくこととなる。

1977 年、リー・クワンユー首相が「クリーンリバープロジェクト」を打ち立て、都市



図 18 「Public Space and Urban Waterfront Master Plan 2003」の部分・加筆

内下水道の整備を図ると共に、川の汚染源になっていた屋台を禁止しビルに集約化、周辺の不法占拠者を公共住宅へ移住、流域内での養豚禁止等を実施し汚水流入抑制に取り組んだ。この浄化計画は着実に実行され、その結果、都心部と川に接する地域の土地の価値と利用度は上昇し、川に魚が戻り、ボート遊びやつりなどのレジャーにも利用されるようになる。以降、シンガポールの歴史を象徴するシンガポール川では、川を活かしたまちづくりが積極的にすすめられていくこととなる。

川沿いが貿易で栄えた頃の歴史的面影を残し、物流拠点としてレンガ倉庫が並んでいたクラーク・キー地区は飲食店やアトラクション、ショッピングセンターに整備され、ポート・キー地区はショッパウス¹⁷の保存がなされ、新たな開発と「古さ」との統合がはかられた(図 18)。川に隣接する建物は 1 階

を商業用途、川側に高木を植えること等が指定され、川沿いのオープンスペースは連続した遊歩道として整備されている。再開発ビルは水辺空間と建築空間の境目が無く一体的な空間としてデザインされ、屋外レストランが並ぶ区間は遊歩道を挟むように川側に屋外レストラン、反対側にレストラン街が建ち並び、開放的な空間で食事をする人々の間を遊歩道が通る、賑わいのある河川空間となっている。遊歩道が橋と交差する箇所はアンダーパスで連続しており、道路で分断されことなく景観のよい川沿いを歩けるようになっている。

水辺を楽しむという点では、シンガポール川を行き来する船も充実している。積荷の揚降しや荷物運搬に使われていたバムボートと呼ばれる小型船は、観光客向けのリバークルーズやタクシーとして利用され、新旧織り交ぜた有名な観光スポットを満喫できるクルーズが運行されている(図 19)。



図 19 シンガポール川のクルーズマップ

観光客に夜を楽しませることに積極的に取り組んでおり、特有のナイトイメージを持たせるために歴史的地区のライトアップを行っている。超高層ビルの近代的な夜景と共に重厚な雰囲気醸すフラトンホテル、テーマパークのように賑やかにライトアップされたクラーク・キー、橋毎に異なる色や雰囲気のライトアップ等、水辺を感じながらの夜のそぞろ歩きやナイトクルーズで昼間とは一味違ったシンガポールを楽しめるようになっている。

シンガポールの歴史を物語るシンガポール川とその周辺エリアは、貿易用倉庫等の歴史資産を活かして新たな魅力ある施設を展開し、水辺のオープンスペースを活かしたオープンカフェやレジャー施設の設置、船からの景観を意識したイルミネーションや観光クルーズの実施により、川の歴史と景観を最大限に活用し、都市の魅力発信につなげている。

(3) 歴史的地区のマネジメント

シンガポールの古い街並みが残る歴史的地区は、ショッピングハウスに付属するアーケード状の連続歩廊による道路空間が特徴である¹⁸。連続歩廊は私有地であるが、公共歩道として位置づけられ、通行の妨げになる私的占用は街路作業法により原則的には禁止されている。

こうした民族色の濃い歴史的地区では、雑然とした道路空間の賑わいこそ観光客を引き寄せるものとして、シンガポール観光局(STB)の主導のもと、地区をマネジメントする組織がつくられている。例えば、チャイナタウンでは歩行者専用道路を中心に、土産物中心の商店街が形成されているが、歴史的建築物であっても、内装の変更や用途変更が比較的自由であるため、さまざまな観光客向けの用途に転用

¹⁸ 名古屋都市センターアジアまちづくり研究会「シンガポールの都市政策 vol.1 海外資本を呼びこむ都市戦略」第7章(P.11)参照

され、色鮮やかに着色された建物もある。ここでは、連続歩廊や道路へのあふれだしが、観光客をひきつける要素として積極的に認められ、道路占有が許可される。こうしたあふれだしによる道路占有は、観光局(STB)が取りまとめた上、陸上交通庁(LTA)に許可申請をしている。

チャイナタウンのマネジメントは、2004年に設立されたチャイナタウン経済組合(CBA)が担っている。CBAは、構成員から選出された意思決定機関である実行委員会と、組合の事務を行う事務局で構成され、年間50~500シンガポールドルの組合費、店舗や道路占有による賃料や、STBからの補助金を資金源として、イベントの管理運営、ガイドラインの作成やマーケティング調査などを実施している。しかし、もともとチャイナタウンで生活してきた人たちは、外部の住宅へ移り住み、こうした店舗を運営する地元出身者の減少による地域貢献度の低下や、賃料回収の遅れなどが課題となっている。



図20 歩行者専用道路のあふれだし
(チャイナタウン経済組合によるマネジメント)

5. まとめと考察

シンガポールの都市基盤・土地利用の基本的な考え方は、非常にシンプルであるため、分かりやすく、これは、シンガポール住民にとっても、来訪者にとっても、合理性と快適性を同時提供することにつながる。基本的な考え方は、いわゆるコンパクトシティ的な考え方によって、各交通拠点と住宅立地及び生活圏を豊かにする複合用途の施設配置を徹底的にしている点と、背景となる土地利用について開発エリアの限定や、保全すべきもの(原生林、水源、歴史的地区等)を徹底している点にある。

日々の活動の場である「職・住」「学・住」は近接するように配慮され、駅周辺の高層住宅団地では、多機能センターや図書館などのコミュニティ施設を、可能な限り1つの建物に集約し、人々のコミュニティ形成を促す。こうしてできた「まち」の形は、名古屋市が進めようとする「駅そば生活圏」そのものである。また、地域センターとコミュニティセンター、広域図書館と公共図書館など、都市計画による5つの地域区分(図1)や公共交通の利便性に応じて、こうしたコミュニティへのサービスを階層的なネットワークとして整備することで、サービスへのアクセシビリティを効率的に高めている。加えて、個人年金制度と連動した住宅政策は、再販価格や賃貸価格の高騰が、国民の不満の1つであるとしても、シンガポール国民であれば、加熱する市場原理に左右されることなく、安定してHDB住宅の購入が保障されており、シンガポールを支える制度の1つである。

シンガポールの更なる特長は、このように形成された都市構造を、「誰が、どう使うのか」という視点を忘れずに、他施策との連携や、支える仕組みづくりを進めている点にある。例えば、住宅団地のアメニティ向上のために、タウンカウンスルに公共スペースや商業施設の維持管理の権限を持たせたり、地域のコミュニティの核となる「生活の為に図書館」に加え、「成功のための知識」を掲げた専門司書による有料レファレンスサービスなどが挙げられる。また、緑の保全においては、緑を楽しめる場の創出、ボランティア制度の導入を行い、歴史保全を徹底して行う地区においては、観光舟運や、ライトアップなどの夜を楽しむ観光施策を導入する。チャイナタウンにおける道路利用にも、地区をどう使うかという視点が明確になっているため、道路占有など通常の禁止事項が、この地区では積極的に活用されている。こうした目的意識を持ったまちづくりを行うことで、創造的な印象をあたえる都市ブランドとしてのシンガポールを確立し、創造性によって人々を惹きつける都市へと生まれ変わらしている。

シンガポールの都市づくりは、強力な法制度と政治的リーダーシップ、長期安定政権による政策の継続によるものが大きく、その進めやすさにおいて日本と大きな違いがある。しかし、ハードとソフト面の取組みを連携させることで政策を効果的に実現していく点や、経済政策と都市計画の目的が一致している点、階層的なネットワークとして整備されたコミュニティへのサービスなどは、大いに学ぶべきところだと考える。

6. おわりに

名古屋は、近代産業の発達とともに耕地整理や区画整理による住宅地や道路の整備が行われ、鉄軌道や上下水道の整備とともに、ものづくり産業や都市機能を支える基盤が整備されている。また、郊外にまで目を向ければ、中部圏の豊かな自然や山村風景、そこで育まれてきた歴史・文化資源は、名古屋の産業とともに、アジアにアピールできる貴重な資源であるといえる。

人口が減少する時代にあつて、これまで整備されてきた都市基盤を資産として有効活用・維持更新しながら、都市圏のコンパクト化を進める必要がある。「誰が、どう使うのか」といった利用者視点を大切に、新たな演出と巧みな PR とともに、様々な施策を有機的に組み合わせるシンガポールの方法を学びつつ、名古屋の強みを活かす方法を探っていく必要があると考える。

参考文献等

- 都市計画等 | 丸谷浩明(1995)『都市整備先進国・シンガポールの世界の注目を集める住宅・社会資本整備』アジア経済研究所, 日本政策投資銀行シンガポール駐在員事務所(2004)「シンガポールの都市再生プラン 効率的な環境都市の創造」, 財団法人自治体国際化協会(2003)「シンガポールの都市計画—コンセプトプラン 2001 を中心に—」, 財団法人自治体国際化協会(2005)「シンガポールの政策」, Asian Investment Market Overview
都市再開発庁 <http://www.ura.gov.sg/>
- 交通施策 | 財団法人自治体国際化協会 シンガポール事務所(2011)「シンガポールの政策 (2011 年改訂版) 陸上交通政策編」, 加納敏幸(1997)『交通天国シンガポール —最新交通システムと政策—』成山堂書店,
- HDB 住宅、コミュニティ施策 | 財団法人自治体国際化協会「コミュニティセンターと PAYM (人民協会青年部) の活動概要について」, 鍋倉聰(2011)『シンガポール「多文化主義」の社会学 —団地社会のエスニシティ—』世界思想社, 末廣昭編(2010)『東アジア福祉システムの展望 —7カ国・地域の企業福祉と社会保障制度—』ミネルヴァ書房, 中村都(2009)『シンガポールにおける国民統合』法律文化社, 広井良典・駒村康平編(2003)『アジアの社会保障』東京大学出版会, 金澤史男編(2002)『現代の公共事業 国際経験と日本』日本経済評論社, 厚生年金基金連合会編(1999)『海外の年金制度』東洋経済新報社, リム・チョンヤー編岩崎輝行・森健訳(1995)『シンガポールの経済政策 上巻』勁草書房, シンガポール統計局 <http://www.singstat.gov.sg/> http://ecodb.net/ranking/bigmac_index.html
- 図書館 | 宮原志津子「図書館サービスの新たな可能性に向けて: シンガポールの国立図書館の取組み」, ラス・ラマチャンドラン、ジョンソン・ポール 他共著 (2008)『シンガポールの図書館政策情報先進国をめざして』, 宮原志津子『シンガポールの図書館法制と政策』, 日本図書館研究会 (2010)『構造転換期にある図書館 その法制度と政策』, カレントアウェアネスポータル <http://current.ndl.go.jp>
- 緑化政策 | 財団法人 自治体国際化協会 シンガポール事務所(2002)「シンガポールの緑化政策の概要」, 財団法人自治体国際化協会 シンガポール事務所(2011)「シンガポールの政策 (2011 年改訂版) 環境政策編」, NParks <http://www.nparks.gov.sg/cms/> シンガポール植物園 <http://www.sbg.org.sg/>
- 歴史的地区、シンガポール川 | 財団法人リバーフロント整備センター『多自然研究 Report_第2回アジア太平洋地域水文水資源国際会議報告 (APHW) シンガポール川の状況及び水事情について』前田 諭、田中久義, 日本河川・流域再生ネットワーク『シンガポール川再生』, 伊藤一正著、吉川勝秀編著、技報堂出版『都市と河川 世界の川からの都市再生』, 吉川勝秀『国土技術総合研究所資料 自然共生型流域圏・都市再生に向けて—人・水・大地と環境—』
<http://www.ne.jp/asahi/yoikawa/suikai/sub1-13.htm> 橋爪紳也『マッセ OSAKA_集客都市と魅力あるまちづくり—自治体の地域ブランド戦略化に向けて—』<http://www.masse.or.jp/ikkrwebBrowse/material/files/ms51.pdf#search=シンガポール川まちづくり>, 守山健史『シンガポールの街路空間マネジメントに関する研究』, チャイナタウン経済組合 <http://www.chinatown.sg/>

アジアまちづくり研究会 メンバー

氏 名	所 属		チーム(本レポート担当)	渡航
野口 好夫	(株)人材開発支援機構		団長	☐
太田 秀樹	監査事務局	工事監査室	インフラ・交通	☐
岡田 善夫	住宅都市局	交通企画課	インフラ・交通	
北川 直哉	総務局	企画課	インフラ・交通	
佐橋 友裕	緑政土木局	昭和土木事務所	インフラ・交通	☐
鈴木 昌哉	緑政土木局	東山総合公園再生整備課	インフラ・交通	
中野 芳美	住宅都市局	企画保全課	インフラ・公共施設	☐
堀尾 典子	住宅都市局	住宅・教育施設課	インフラ・公共施設	☐
山口 啓一	住宅都市局	住宅・教育施設課	インフラ・公共施設	
脇田 泰史	住宅都市局	建築指導課	インフラ・公共施設	
板津 央佳	上下水道局	東部管路センター	インフラ・緑	☐
中村 成利	緑政土木局	緑地計画課	インフラ・緑	
堀口 茂	上下水道局	西部管路センター	インフラ・緑	
三輪 康宏	住宅都市局	都市計画課	インフラ・緑	☐
愛知 雅夫	住宅都市局	臨海開発推進課		
荒川 茂樹	緑政土木局	港土木事務所		
池之上 貞治	名古屋まちづくり公社	区画整理部 事業第一課		☐
井村 美里	緑政土木局	河川計画課		☐
小島 敦	住宅都市局	ささしまライブ24総合整備事務所		☐
近藤 守	緑政土木局	江川線整備事務所		
後藤 千絵	名古屋まちづくり公社	志段味開発部 事業第一課		
杉山 恭平	病院局	西部医療センター-地域医療連携室		
福永 渉	住宅都市局	街路計画課		☐
武馬 淑恵	総務局	企画課		☐
森田 友紀子	住宅都市局	企画経理課		
横地 玉和	住宅都市局	歴史まちづくり推進室		☐
吉岡 美保	住宅都市局	都市計画課		
渡辺 猛	緑政土木局	自転車利用課		
香坂 玲	金沢大学大学院人間社会環境研究科 准教授		オブザーバー	☐
後藤 佳絵	名古屋都市センター	調査課	事務局	☐

所属は 2012 年度のもの

渡航メンバーによるシンガポール見聞録

活気溢れるまち、しかし国民はさらに貪欲に

池之上 貞治

シンガポールの勢いを本当に実感した約2日間だった。まちの中心部は、深夜12時を過ぎても、一向に人が減る気配がない。今日は何曜日？まだ木曜日だ。

2日目の最後に行われた URA ヒアリングが特に印象に残っている。ヒアリングに先立って、ギャラリーを見学させていただいた。全体のモデルが作成されており、模型は1つ1つのビルまで再現されていた。また、都市計画図、土地利用現況図などがタッチパネルで必要項目を選択しながら表示できるなど、都市計画の内容を分かりやすく理解できるものだった。名古屋都市センターにもぜひほしい。

その後のヒアリングでは、戦略チームリーダーとしての責務を果たすべく、香坂先生の通訳の助けを借りて、シンガポールの都市戦略の方向性などについて質問。丁寧に教えていただいた。芸術・文化などを大切にするとともに、さらに刺激的で活気あるまちを目指しているとのことであった。すでに刺激的なまちという印象を受けたが、国民はまだ満足していないらしい。URA 職員の、この話をしていた際の苦笑いが忘れられない。



活気溢れる夜のまちなみ



URA ギャラリー内施設の一例

「名」洋中折衷

板津 央佳

街中を歩いていると、中国を思い出す色合いのデザインや店舗が目につく。中国の勢い？もともと中華系が多い国だから当たり前？旧正月の後だから？などと考えながら、散策する。何かのイベント会場では、高層ビル群を背景に、赤や黄色といった派手な色に、武将の像がある空間に驚きを感じたのは、私だけではなかったはず。

某 CM で有名なマリーナベイサンズ内でも赤提灯や赤色で装飾された布が掲げられている。1Fには一部赤色の布で巻かれた大きな提灯みたいなものが並んでいる。CM の影響のせいかな、勝手に精錬されたスマートなイメージを持っていたため、一瞬違和感を覚えるが、これはこれでありかと感じてしまう。和洋折衷ならず、中洋折衷という言葉がフッと頭によぎる。

日本のものと言えば、日本のアイドルの写真とともに COOL JAPAN の文字が大きく広告されたバスを見ただけで、寂しいものである。和洋中が折衷したもの、いや、「和」ではなく、名古屋を感じることができる「名」洋中が折衷したのを見ることのできるぐらい、名古屋を今よりもっと元気にして、アピールしていかなければ。



際立つイベント会場



マリーナベイサンズ 1F

アジアに出て、シンガポールよりもすごい名古屋を発見する

井村 美里

建国からたった 45 年で世界の主要都市になったシンガポール。常に発展し続け、常に新しい。この研究会で学び、現地で見えて感じたシンガポールの印象は「前向きで合理的で計画的で実践派」。好きにならずにいられない、人を惹き付けるタイプ。では名古屋は？「慎重で堅実、途中経過も大切にする」タイプ？ んー、負ける。恐れをなし、ヒアリング先のシンガポール在住日本人の皆さんに、日本は、名古屋はどうすべきでしょうか？と尋ねたところ、大事なヒントをいただいた。

- ・シンガポールには第 1 次産業がない、四季がない。日本にはこれらがあることの魅力。
- ・歴史が今に続いている。歴史や伝統を感じられる場が身近にある。
- ・そこでしか味わえない、体験できないというものが大切。(例、ものづくり、精密機械体験)
- ・相手国が何を見ているか、何を望んでいるかのマーケティング不足。
- ・合理性を追求する社会に日本式の丁寧さ、きめ細やかさは不要。相手国に合う方策で対応すべき。
- ・逆に、日本に来ればものすごいホスピタリティが受けられることをもっと売り出すといい。

ヒントを私流に解釈して、外から客観的に見た名古屋の良さを振り返ると、国内でも特に春夏秋冬を感じられる地域・山や川・海が近い、まちの歴史とものづくりの歴史・産業が継続している、丁寧でまじめで着実な下支えの強さがある・・・など等。シンガポールは地の利、独占的指導力による迅速さ、柔軟さを活かして実行し今がある。名古屋も広い世界観で見た良さを強化すべき。アレもコレも 80 点を目指すのではなく、コレだけは 100 点！をめざして際だたせるべき部分に力を注ぎ、人やものを集めるべき。100 点とるのが難しいアレはあきらめる勇気も必要だ。自分の街だけ見ていては分からない。広く外から客観的に見ることで名古屋の本当の良さが分かるんだと思う。

魅惑の国 シンガポール！ NAGOYA はどうする？

太田 秀樹

空港から都心に向かうタクシーから眺める景色はまさに「グリーンシティ」。快適なドライブ、その森を抜けると青空の彼方にマリーナ・ベイ・サンズを跨ぐ空中庭園「サンズ・スカイ・パーク」。「これ、テンション上がるわ〜！」との気分で、視察が始まった。既に、強かな国家シンガポールの戦略にはまっていたようだ。

交通施策について、現地でも最も興味を引いたのは、一方通行道路の多さ。都心部では 5 車線以上の道路でも導入されている。結果的に、目的地に行くためのルートはほぼ限定される。実に効率的。車が整然と走っていて、渋滞が発生しにくく、まさに交通統制が図られている。目的地までのルートを知っていることが前提のシステムだが、走行速度と課金、総量規制、道路網の拡充を組み合わせ、交通をコントロールしている手法には感心する。車ニーズへの対応などの課題もあるようだが、名古屋が学べる点は多いと感じた。併せて感想として、都心部では移動するものとはとにかく速い。地下鉄駅で歩く人も速ければ、エスカレーターは速すぎる。高齢者・障害者視点は今後の課題だろうか。

食も総じて満足したが、古くからある HDB 団地のホーカーズ（屋台）に行った際に食べた麺料理は超ローカルの味付けらしく、私の喉をほとんど通らなかった。しかし、店内では老若男女にぎやかであり、気候の影響もあるのか、「まあ、いいか」って思えてくるから不思議だ。



道路というより森？



課金と一方通行がいっぱい！

シンガポールの公共交通。ハードは変わった、ソフトはどうだ？

小島 敦

約 10 年ぶりの来訪となったシンガポール。まずは MRT の路線網の拡充度合いに驚く。早速チャンギ空港から MRT でダウンタウンに向かおうとするが、切符の自販機の使い方が分かりづらく、どの自販機の前にも列が。駅員が近くにいるわけでもなく、近くにいたお客さんに教えてもらい、ようやく購入。ちょっと不親切か。MRT については、別行動していた同行者がドアに挟まれたり（たまたま？）、空港アクセスなのに途中駅で乗り換えが必要なダイヤを組んでいたりと、改善の余地ありとの感想を持つ。

タクシーについては、本当に多くの車両が走っていて、大変よく利用されていることに驚く。客が降りたと思ったら、そのまま別の客が乗っていく。空車で溢れる名古屋とは全然違う。これは自動車所有コストが極めて高額なことの反映か。しかし、運転はかなり乱暴で、URA からの移動時に分乗した 4 台のタクシーの加算料金が、定額のはずなのに 4 台とも全然違うなど、利用していてストレスが溜まる。

まちのハード面の整備が進んでいることと比べて、ソフト面が追いついていない部分があるのではと感じた。しかし、名古屋を外国の方が訪れた時、鉄道の切符は買いやすいのか、タクシーは使いやすいのか。名古屋にもある課題を、異国で再確認した旅でもあった。



MRT。新しい車両で車内は清潔だが・・・

シンガポール 5 日目（インキュベート施設と高齢者デイケアセンター）

後藤 佳絵

主要メンバーの帰国を、3 日目の夜のナイトサファリで見送り、更に 2 日間延泊した。5 日目には、One-North (vol.1, P.4) の一角、MRT の FusionPolis 駅ほど近い、インキュベート施設に出かけた。物流倉庫事務所を改装した施設は、政府やベンチャーキャピタルが出資し、NUS（国立シンガポール大学）や SingTel（日本でいう NTT）の研究機関が入居する。ちょうど、ビジネスプランのコンペが行われていたが、芽のあるプランはエンジェル（投資家）によるスタートアップ（起業出資支援）が着くのだという。ふと、名古屋都市センターで行っているまちづくり支援を思い出し、まちづくりでも、ベンチャーでも「はじめの一步」に支援が必要なのは同じことかとも思い、新たな産業に力をいれるシンガポールと、地域まちづくりに力をいれる名古屋、そんな印象を持った。

One-North から帰路、見覚えある「Queenstown」という駅名に惹かれ MRT を下車した。そのまま駅そばの HDB 団地を見て回るうちに「Multi-Service Center for the Elderly」という看板を見つけた。シンガポールは、高齢化社会への対応はまだまだのはず、これは何だろう？と思い、施設を覗いた。突然にもかかわらず、マネージャーの Mr. Koe が案内してくれた。高齢者のデイケアセンターで、政府所有の建物を改装しているが、運営は NPO のような非政府、非営利組織だという。このような施設が他にあるか聞いたところ、国内でもここにしかないこと、「Queenstown」がシンガポールで一番古い HDB 団地で、高齢化が進んでいるからだ、という説明であった。

次世代を牽引する産業育成と、高齢化社会への対応。シンガポールにおける次の時代への準備は、着々と進められているのではないかと感じさせられた 1 日だった。



百聞は一見にしかず

佐橋 友裕

事前調査もイマイチ、語学力はゼロ。そんな僕にとって現地視察の目的は単純、「百聞は一見にしかず」である。

MRT や LRT で結ばれたコンパクトシティ、緑あふれる道路空間、かの有名な罰金で支えられたキレイな街。マリーナベイを始めとする観光地の数々。どれもこれも本当には違いない。しかし、何もかもうまくいっているのか？

確かに緑あふれる道路はすばらしい。でも、極端に狭い歩道。それどころか、突然、歩道がなくなることも度々。表通りから一歩路地に入れば、ゴミだって落ちている。

便利と言われるバスやタクシーにも実は課題があるらしい。シンガポールには日本の二種免許のような制度がない。運転さえできれば、“今日から君もタクシー運転手”なのである。バスが絡む事故も多く、運転手の質の向上が課題なのだとか。たまたま乗ったタクシーでは、渋滞に巻き込まれ、新聞を取り出すドライバー！目が点である。

報告書では、いいこと尽くめのシンガポール。学ぶところはたくさんある。でも、国が変われば人も変わる。やはり、「百聞は一見にしかず」であった。



ここってホントに歩道なの？



堂々と新聞を手にするタクシードライバー

シンガポール建築探訪【Vivo city】

中野 芳美

海外へ行く際欠かせないのはその国における有名な現代建築巡り。今回訪れることができたのは、セントーサ島を眼前に控えたウォーターフロントに建設された「vivo city」。シンガポール最大の映画館等を擁した複合ショッピングモールだ。

MRT のハーバーフロント駅と、セントーサ島へと渡るセントーサエクスプレスの始発駅を繋ぐアクセスのよさからか、大勢の人でにぎわっていた。吹抜けや天窗を配した明るい店内に、ZARA、GAP といった店舗構成はちょっとおしゃれな日本のイオンさながら。伊東豊雄により設計されたこの建物のデザインテーマは「サーフィン」、建物全体が曲線で構成されているのが特徴だ。中でも目を引くのが巨大な波のような外壁だが、そのデザインコンセプトは、内装及び屋根にまで及ぶ。3階には子供用プールを特色とするスカイパークに森美術館館長の南條史生がアートディレクションを担当したパブリックアートが点在し、セントーサ島を眺める憩いの場となっているようだ。しかし、建物の更新速度が早いシンガポールにおいてこのような商業施設が今後どのくらいの速度でどのような変容を遂げて行くのかに目下のところ興味がある。



波型外皮を纏った外観

円形屋根のバス停



各階を繋ぐ螺旋状の帯とそれに繋がる波型の天井

他の方とは少し違う視点から、ここにシンガポールの一面を書き記したい。

今回、シンガポールという都市でゆっくりと観光するという期待は皆無だった。スピードが求められる都市、それを理解していたつもりだったが、旅にノスタルジーを求めがちな私の甘さにシンガポールは牙をむいた。

それは DBJ ヒアリングへ向かう初日の朝、地下鉄の車両に乗り込む時だった。日本でそれと同じように整列、順に乗り込む…かと思いきや、私は車両のドアに挟まれた。加えてホーム側のドア(桜通線等のホームにある落下防止柵と同様)も動きだす。結果、身体を半分ずつ、それぞれのドアに捕まった。

日本であれば、何かを挟んだタイミングでドアは開くだろう。しかし、ここは違った。およそ 20 秒、挟まれ続けた。

ことの顛末は割愛させていただくこととして、「ウカウカしていたら乗り遅れる」とはこれのことだったのか。あの時のドアゴムの汚れは洗えど落ちず、教訓を示すかのように堂々と存在感を放っている。



恐るべし！ シンガポールの幼児教育

武馬 淑恵

今回のシンガポールへの視察（自費出張）、シンガポール在住日本人からのヒアリングというのは表の理由、2010 年 3 月から、夫の赴任に伴いシンガポールに在住している友人と再会するという個人的目的を持って参加した。彼女と会うために、私は一人、他のメンバーより 1 日早くシンガポール入りし、1928 年に建てられ、郵便局、商工会議所などとして使用されたネオ・クラシカルな外観をそのままに残したフラトンホテルで、アフタヌーンティを楽しみつつ、今年 5 歳になる息子の子育て話を中心にヒアリングした。

一番驚いたのは、幼稚園での教育。地元の子どもたちと一緒に幼稚園に通う息子は、現在、年中クラスに所属し、2 桁×4 桁の計算を勉強中で、卒園するまでには、日本の小学校 4 年生レベルの学習を行う見込みとのこと。

そんな彼女の一番の悩みは、息子がシングリッシュ（シンガポール訛りの英語）を身につけつつあること。

今は「世界で一番通じない英語」といわれるシングリッシュが世界を席巻する日が来るのが早いか、彼女の息子が訛りを直す方が早いか、引き続き、動静を見守っていきたい。



コロニカルな外観のフラトンホテル



お代わりし放題のアフタヌーンティ

シンガポールの住宅事情

堀尾 典子

シンガポールの住まいはHDBだけではない。民間が建設した高級マンションから一軒家もある。特に、一軒家「バンガロー」が一番ステイタスが高い住宅と言える。「バンガロー」が立ち並ぶ高級住宅街にお足を運んだ。夢の豪邸、広い庭、青い大空、漏れるため息・・・

高級マンション「コンドミニウム」も負けてはいない。24時間のセキュリティー完備、敷地内にプールは当たり前。ジムからテニスコートまでフル装備。マンションから最寄駅までバスも出しているところまでもあり、至れり尽くせりだ。

ただし、それらに住める人は、ごくわずかな富裕層と外国人駐在員だ。日本人駐在員の多くは、バンガローは手入れが面倒、セキュリティーが心配、家賃が高いこと等の理由にコンドミニウムに住んでいるとのこと。

と、シンガポールの住宅事情を知人に教えてもらいながら緑に囲まれた住宅街を歩いてふと、虫がほとんどいないことに気付く。そう、シンガポールはデング熱やマラリア対策で害虫駆除「ペストコントロール」を定期的を実施している。虫が少ない事もあり、駐在員の妻達（略して「駐妻」という）にとって東南アジアの中でもシンガポールは人気が高いらしい。



・・・高級住宅街



・・・水泳特訓中の親子

NEWater と Marina Barrage 施設見学

三輪 康宏

渡航、2日目早朝、まずはNEWaterの施設へ。そこは水再生プラントとビジターセンターが併設されたとても美しい施設であった。年間10万人以上訪れる施設を「貸切り」、案内役のMr. Mohに連れられ、きらびやかな展示に感銘を受けながら、質問を浴びせ、説明を受ける。「水質は問題ないが、国民には下水のイメージにより、NEWaterを飲むことに抵抗がある。」という話を聞いた直後に、NEWaterを“おいしく”頂いた。2050年には製造量を現在の3倍にすることを目標にしているとのことだが、それはあくまで“間接飲用”、つまり一度水源池に返し、浄水処理をすることが前提とのこと。イメージというのはやっかいなものである。

続いて、Mr. Mohのマイカーで、Marina Barrageに向かう。可動堰式ダムである。水道水源としての貯水池、洪水調節（浸水対策）、アメニティの3つの機能について、わかりやすく説明していただいた。ここにも見学者用の展示スペースがあり、印象的だったのがMarina Barrageの貯水池に注ぐシンガポール川の歴史の展示。急速な都市開発の傍らで汚濁された川が、市民活動とともに蘇っていく過程を示す写真が並ぶ。堀川の再生を思い浮かべずには入られない。

余談だが、このMarina Barrage、上から見ると数字の9のように見えるが、これは中国（人口の約7割が華人）で縁起のいい数字なのだから。名古屋であれば末広がり（8）、欧米じゃラッキー7、こういった違いを感じられるのも面白い。



シンガポールを訪問するのは、4度目になる。これまで、ヨーロッパ方面へのトランジットが主で、いわゆる都心部の観光地めぐりに終始した。当時の印象としては、非常に快適で、東京など日本の大都市へ遊びに来たという印象が強かった。今回、「都市計画を輸出する」・「ベイエリアの開発」などの言葉に誘われ、ほぼ15年振りの訪問にあたって、普通の住宅地に行きたいという思いが強かった。

到着日(1/26)は、シンガポールと同一年の私のサプライズパーティ、シンガポールクルーズ等で都心の夜を遅くまで、楽しんだ。快適で、刺激的だった。翌日午後からは、ヒアリングが一杯予定されている。そこで、午前中にシンガポールを環状に走るMR Tを乗り、生活地を巡るLR Tに乗り換え、その先端の住宅地「Fajar (法嘉)」を目指すこととした。

翌朝、MR Tは快適に走り、駅が近づく毎に建設中の住宅団地が垣間見え、成長する都市の印象を強く持った。1両編成のかわいいLR Tに乗り換えると、平日の午前10時頃という時間帯だが、結構大勢の人がゆったりと乗っていた。駅につくと複合用途の建物が用意され、ホーカーズでは、大勢の人が幸せそうに食事を取り、車いすの人達もケアされながら食事を取っていた。住宅団地に入ると、幼児が保育されている中、警戒されることもなく、どんどん十数階の上の個人住宅のドアの前まで行くことができた。まさに「絵に描いたような駅そば居住」が実現されている。

コンパクトシティという言葉がよく用いられるようになって十数年経つが、シンガポールは都市計画であるコンパクトシティをほぼ完璧に実現しているように実感した。一方、その場所・その場所で暮らす人の表情を見ると、地域への愛着も強く感じられた。国土の殆どを国が管理できるシンガポールと、土地所有の権利が非常に保護されている日本と、前提は大きく異なるが、生活圏レベルのまちづくりについては、共通するものがあるという思いを持った。「都市計画とまちづくり」、重なる部分は多いがまだまだ学ぶことは多いという印象を強く持ち、非常に有意義な時間を持つことができた。



HDB の住棟・駐車場・公共スペース



マリンパレードのコミュニティセンター



ニュータウンを走る LRT



NParks でのヒアリング



シンガポール植物園にて

今回のシンガポール調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。
ありがとうございました。

NParks (National Parks Board) | Lena Chan, Muslim Anshari Rahman
Wendy Yap Hwee Min, S K Ganesan
Tay Boon Sin

URA (Urban Redevelopment Authority) | Richard Hoo, Colin Lauw
日本政策投資銀行, DBJ Singapore Limited

川崎賢一氏 | 駒澤大学教授, 国立シンガポール大学客員教授

田村慶子氏 | 北九州市立大学大学院教授, 国立シンガポール大学客員教授

関泰二氏 | CROSSCOOP SINGAPORE PTE. LTD

CLAIR 財団法人自治体国際化協会, JETORO Singapore

PUB (Public Utilities Board) | Moh Tiing Liang

①	②	⑥
③	④	
⑤		

- ① 電子式ロードプライシングによる自動車抑制
- ② チャイナタウン（歴史的エリアのマネジメント）
- ③ 深夜まで賑わうシンガポール川
- ④ 駅周辺に集約されるコミュニティ施設
- ⑤ 公共交通とHDB 住宅団地
- ⑥ 原生林の保全される植物園内

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする
名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、
成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、
名古屋の将来のまちづくりに活かすことを目的としています。

NUI レポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員
と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートとしてまとめたものです。

No.011 2012.6 | 平成 24 年度 NUI レポート

シンガポールの都市政策 vol.2 緑豊かなコンパクトシティ

平成 24 年 6 月

発行  **名古屋都市センター**

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。