

## 第8章 都市開発政策

第1節 シンガポールの都市開発の概要	128
第2節 都市開発に関わる行政組織	128
第1項 国家開発省 (MND : Ministry of National Development)	128
第2項 法務省 (Ministry of Law)	131
第3節 土地制度と国土の利用状況	132
第1項 土地制度と歴史	132
第2項 国土の利用状況	132
第3項 国有地の管理	133
第4節 土地収用制度と都市開発	133
第1項 概要	133
第2項 土地収用価格	133
第3項 店舗や住居の収用	133
第4項 歴史的地区の保全	133
第5節 都市計画の策定	134
第1項 都市計画の歴史	134
第2項 都市計画の種類	134
第3項 過去のコンセプトプラン	138
第4項 コンセプトプラン 2001	138
第5項 コンセプトプラン 2011	140
第6項 Land Use Plan	144
第6節 都市開発プロジェクト	145
第7節 住宅政策	146

## 第1節 シンガポールの都市開発の概要

シンガポールの国土総面積はおよそ 718.3 平方キロメートル。平坦で保水能力が乏しい土地のため、貯水池を多く必要とするほか、軍用地も確保しなくてはならないため、限られた国土を長期的な視点でいかに有効に利用するかが独立当初から大きな課題となっている。また、1965 年の独立当時には、住宅不足は深刻で、都市中心部に多くの土地不法占拠者が存在し、生活環境の悪さやインフラ整備の欠如といった多くの問題を抱えていた。しかし、政府主導で計画的かつ強力な指導力をもって都市開発を進め、様々な課題を克服してきた結果、現在ではシンガポールは美しい街並みと緑豊かな「ガーデン・シティ」として世界に知られるようになった。

このような中、国家開発省（MND : Ministry of National Development）は 2013 年 1 月に、国土の利用計画となる「すべての国民のために良質な住環境を」を発表し、その中で 5 つの戦略を掲げてより心地よい生活環境の整備を進めている。

- ・ 設備の整った良質な住宅を提供すること
- ・ 緑と調和した住環境を整えること
- ・ より利便性の高い公共交通機関や交通網の整備を行うこと。
- ・ 良質な雇用を生み出す活気に満ちた経済を持続させること。
- ・ 将来的な成長とより良い住環境をつくるための空間を確保すること。

## 第2節 都市開発に関わる行政組織

### 第1項 国家開発省（MND : Ministry of National Development）

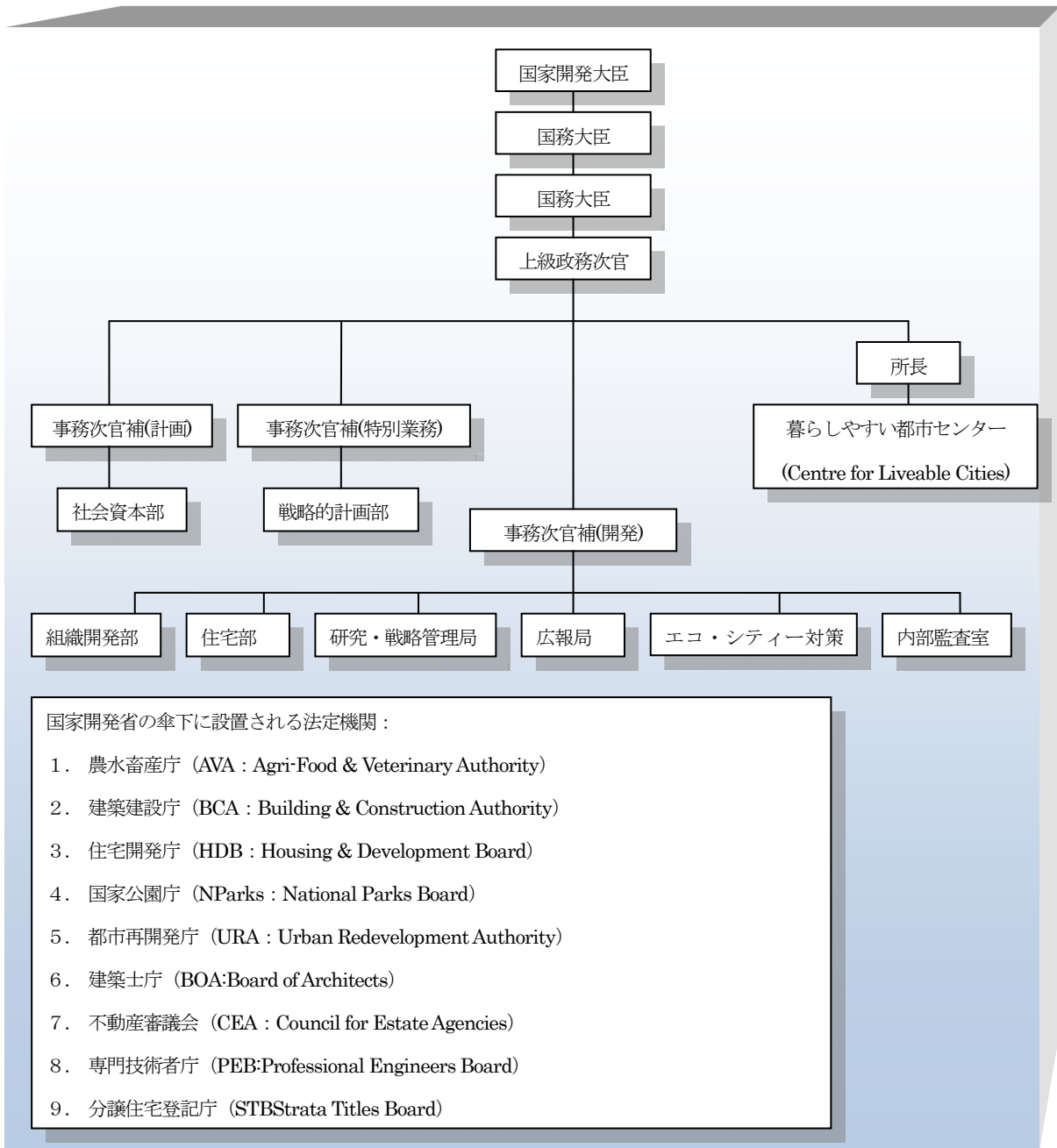
#### 1 概要

国家開発省は 1959 年に設立され、主に、長期的視点に立った都市計画の策定、公共住宅の開発、社会基盤整備などハード面の開発のみならず、社会における各階層の凝集性の促進というソフト面の整備も担当している。

直属の部局（内局）として、①社会資本部（Infrastructure Division）、②戦略的計画部（Strategic Planning Division）、③組織開発部（Corporate Development Division）、④住宅部（Housing Division）、⑤研究・戦略管理局（Research & Strategy Management Department）、⑥広報局（Corporate Communications Department）、⑦エコ・シティ対策室（Eco-City Project Office）、⑧内部監査室（Internal Audit Unit）がある。これらは、管下にある局や課の取りまとめ・調整を主な業務としており、計画策定、施設整備などの実質的な業務は、法定機関（Statutory Board）が主体的に行っている。

国家開発省の傘下には次の 9 つの法定機関が設置される：①農水畜産庁（Agri-Food & Veterinary Authority）、②建築建設庁（Building & Construction Authority）、③住宅開発庁（Housing & Development Board）、④国家公園庁（National Parks Board）、⑤都市再開発庁（Urban Redevelopment Authority）、⑥建築士庁（Board of Architects）、⑦不動産審議会（Council for Estate Agencies）、⑧専門技術者庁（Professional Engineers Board）、⑨分譲住宅登記庁（Strata Titles Board）

図表 8-2-1-1 国家開発省組織図 (出所: MND HP)



## 2 各法定機関 (Statutory Board)

国家開発省の管下には、9つの法定機関（独立採算性の組織）があるが、そのうち、都市、住宅、社会資本形成に関係する主な3つの機関は以下のとおりである。

### (1) 都市再開発庁 (URA, Urban Redevelopment Authority)

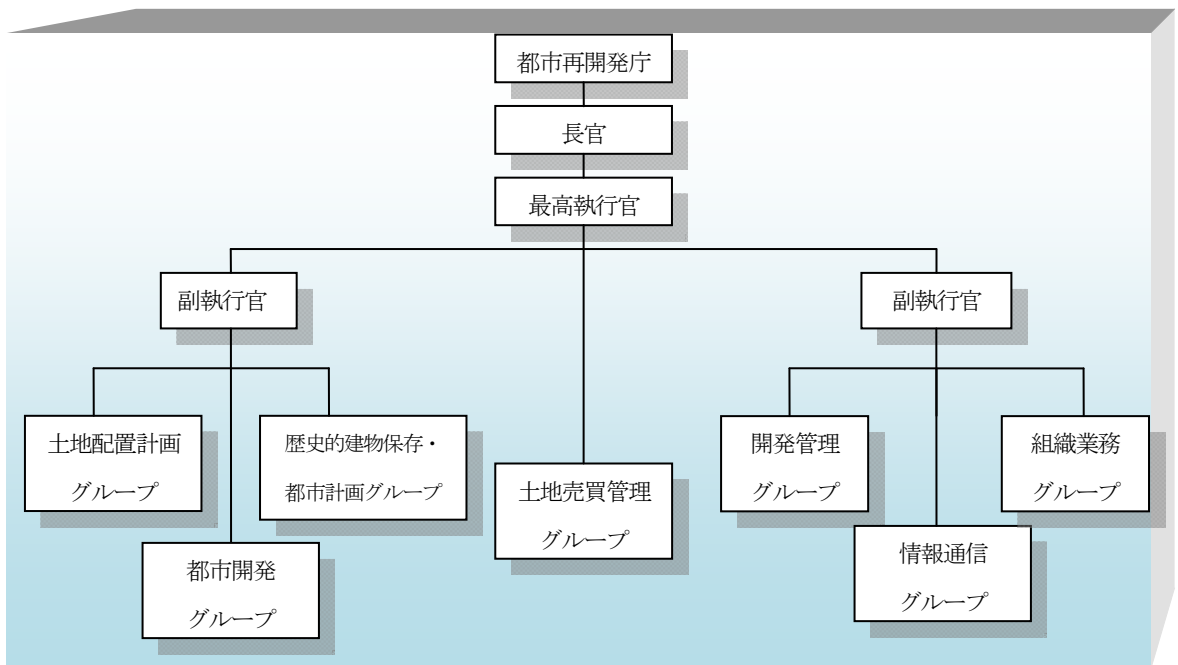
都市計画・国土開発計画の総合立案及び取りまとめを担当する。1974年に住宅開発庁 (HDB : Housing & Development Board) の都市更新局 (Urban Renewal Department) を独立組織に昇格させる形で設立された。具体的には、土地の有効活用に関する戦略的長期計画の立案・遂行や、地域によって特色のあるまちづくりのための指導、政府機関や民間企業への用地の安定供給などを行っている。また、公共駐車場の管理や歴

史的建物の保護・保存等も同庁が担当している。

国の持続的発展に必要な土地及び空間を確保するため、都市再開発庁は各種の施策、例えば海岸の埋め立て、地下開発、多目的建物の建設、離島に重工業を集積する等の取組を実施している。

都市再開発庁は、①土地配置計画グループ(Physical Planning Group)、②都市開発グループ (Professional Development Group)、③歴史的建物保存・都市計画グループ (Conservation & Urban Design Group)、④土地売買管理グループ(Land Sales & Administration Group)、⑤開発管理グループ(Development Control Group)、⑥ 情報通信管理グループ (Information Systems Group)、⑦組織業務グループ(Corporate Development Group)といった7つのグループから構成され、土地の配置管理、都市開発計画、土地売買や歴史的建物の保存等の機能を果たしている。

図表 8-2-1-2 都市再開発庁の組織図(出所：URA HP)



## (2) 住宅開発庁 (HDB : Housing & Development Board)

住宅政策の立案・遂行、公共住宅の建設、ニュータウン（公共住宅団地）の関連公共・公益施設の整備等を担当する。英国植民地政府が設立し、1927年から1959年まで運営していたシンガポール改善財団（Singapore Improvement Trust）の業務を引き継ぐ形で1960年2月1日に設立された。住宅開発の最も重要な役割は公共住宅の建設であり、設立されてから約50年間にわたって、人々のニーズや社会情勢の変化に沿いながら公共住宅を整備し提供してきた。現在ではシンガポールに住む人の80%以上が公共住宅に住んでいる。住宅開発庁は①建物管理グループ(Building Group)、②団地管理グループ(Estates Group)、③組織業務グループ(Corporate Group)及び④住宅開発庁建物研究所(HDB Building Research Institute)の3つのグループ及び1つの研究所で構成されている。

### (3) 国立公園庁 (National Parks Board)

国立公園庁は1990年に設立され、下記の事項を目標としている：

- ① シンガポールにおける各種緑地（公園や湿地等）を管理する。
- ② 国民の環境意識の向上を促す。
- ③ 公園等の緑地で休日やレクリエーションを楽しむ生活文化、いわゆる‘グリーン・ライフスタイル’ (Green Lifestyle) を国民に啓蒙する。
- ④ 生命科学研究のための自然地区を管理する。

2012年現在、国立公園庁は58の公園及び4つの自然保護区を管理している。国立公園庁の年次報告書（2012年）によると、同庁は2,847haの公園・運動場・オープンスペース等をはじめ、3,347haの自然保護区、2,671haの道路植樹帯などを管理している。

国立公園庁は主に3つのクラスター、すなわち①公園管理・ライフスタイルクラスター、②計画開発・サービスクラスター及び③組織業務クラスターから構成されている。

なお、ガーデنز・バイ・ザ・ベイ (Gardens by the Bay) クラスターについては、2011年の開園に伴い独立した組織となった。

## 第2項 法務省 (Ministry of Law)

法務省は、法令に関する業務のほか、シンガポールの土地資源を最大限に利用するための方針を策定する。法務省には土地政策部 (Land Policy Division) が設置されており、その傘下機関として、①シンガポール土地管理庁 (Singapore Land Authority)、②土地測量局 (Land Surveyors Board)、及び③土地収用の価格に不服がある場合に地権者が訴えることのできる控訴庁 (Appeals Board for Land Acquisitions) が挙げられる。この中でも土地政策及び管理について最も大きな役割を果たしているのはシンガポール土地管理庁である。

具体的には、法務省は内局である土地政策部の下に設置されたシンガポール土地管理庁を通じて土地所有権等の登録、公共事業用地の収用、土地の売買・賃貸借、土地資源の情報データベースの管理、土地の測量などを実施する。

シンガポール土地管理庁は、2001年6月1日に当時の土地局(Land Office)、シンガポール土地登記局(Singapore Land Registry)、測量局(Survey Department)及び土地制度支援室(Land Systems Support Unit)を合併して形成された組織であり、幅広い分野での活動をするうえで欠かすことのできない、土地や建物を最大限に生かすための政策を担っている。

シンガポール土地管理庁には、①土地売買・公共事業用地収用部(Land Sales & Acquisition Division)、②ランドオペレーション部門 (公共) (Land Ops Division)、③ランドオペレーション部門 (民間) (Land Ops Division)、④計画政策部門(Planning & Policy Division)、⑤特定地域部門(Geospatial Division)、⑥土地データ部門(Land Data Division)、⑦業務部門 (Corporate Services Division)、⑧情報技術部門(Information Technology Division)、⑨法務部門(Legal Division)、⑩土地測量部門(Survey & Mapping Division)、⑪土地所有権登記部 (Land Titles Registry)等の部局が設置されており、限られた土地資源を長期的な視点で管理している。

### 第3節 土地制度と国土の利用状況

#### 第1項 土地制度と歴史

シンガポールは、かつて英国の植民地であり、英国流の「土地は究極的に国家に帰属する」という理念が広く受け入れられ、英国政庁が保有する土地の比率が高かった。1959年の自治権獲得以降、政府は土地収用を積極的に進め、国土の約3割が収用され、公共施設の整備、都市再開発事業、ニュータウン開発で大きな役割を果たした。また、島国で水際が多いことを利用して、1967年から本格的な海岸の埋め立て事業を実施し、国土の約18%を埋立てで増やした。埋立てによる主な開発プロジェクトとしては、チャンギ国際空港建設、ジュロン・テュアス地区の工業団地建設、プンゴルの住宅地の開発、都心部に隣接するマリーナ・スクウェア及びマリーナ・サウスの開発などがある。埋立てのための土砂確保や採石のため、国内の多くの丘が削られ、この丘の跡地も新規開発用地として利用された。

なお、現在では、国内での土砂採取は禁止され、インドネシアやマレーシア、ベトナム、カンボジアからの輸入に頼っているが、それらの国々での砂採取による環境の影響が問題視され、調達が難しくなりつつある。

2012年現在では、全国土の58%（約41,000ヘクタール）が国有地となっている。また、国有地の開発のために民間に譲渡する場合でも借地権（期間は99年間が多い）のみの譲渡で、所有権は依然、国家に帰属している。

#### 第2項 国土の利用状況

2014年時点の国土面積は718.3km<sup>2</sup>である。土地利用状況は、2010年のデータによると、住宅用地14%、商業用地13%、公園等の公共用地16%、インフラ用地（道路、鉄道、空港、港湾等）15%、軍用地19%、その他（貯水池、墓地、未開地等）22%となっており、農業用地はほとんどない。シンガポールの国土は平坦であり、土地の多くが有効利用されている。

図表8-3-2-1 「シンガポールの土地利用状況」（出所：URA資料）

土地利用形態	2010年	20年後の目標値 (Land Use Plan 2013より)
住宅用地	14%	17%
商業用地	13%	17%
公共用地 (公園、公民館等)	16%	16%
インフラ用地（道路、鉄道、空港、港湾等）	15%	19%
軍用地	19%	19%
その他（貯水池、墓地、未開地等）	23%	12%

### 第3項 国有地の管理

国有地の保有・管理は法務省の土地政策部が行っている。ただし、多くの未利用の国有地については、都心部のものは都市再開発庁が、住宅地周辺のもの住宅開発庁が、それぞれ土地政策部から長期貸与の形で移管を受け、管理している場合が多い。政府が未利用の国有地を民間企業や個人に利用させる場合、売却ではなく長期貸与の形式がとられるのが一般的であり、貸与期間は99年間が多い。なお、賃貸料は毎年・毎月支払うのではなく、当初一括払いが一般的である。

## 第4節 土地収用制度と都市開発

### 第1項 概要

土地の買収は、政府に強制的な土地収用権限を与えている土地収用法に基づいて行われ、任意買収は行われない。具体的には、土地収用を必要とする公共事業が、関係省庁の協議の後、国会で議決され、公告等の手続きを経て買収が行われる。なお、政府は、土地収用の後、インフラの整備は行うが、建物の建設及び経営は主に民間の開発業者に任せられる。

地権者は、収用価格に対する訴訟は出来るが、収用決定自体に対する訴訟は出来ない。このように非常に強力な土地収用法があるため、政府による土地収用が迅速に行われ、計画的な都市開発を可能にしている。

### 第2項 土地収用価格

2007年5月7日に改正・施行された「土地収用法 (Land Acquisition Act)」の第33条(1)(a)によれば、2007年2月12日当日及びこの日付以降に収用される土地の価格は、「収用時の市場価格に基づいて査定される」とされている。しかし、この「市場価格」は当時の市場では真の買主が合理的と思う適正な値段でなくてはならない。地権者が収用価格に不服の場合は、第三者機関(控訴庁)での調停を受け、まとまらない場合は、裁判所に提訴することができる(一審制)。政府による土地の収用は、シンガポール土地管理庁が一括に管理・運営する。

### 第3項 店舗や住居の収用

店舗、事務所などの所有者・占有者は、再開発ビルなどの受皿施設が建設された場合には地区内に残ることもできるが、それ以外は、地区外へ移転することになる。また、古くなったHDB住宅を取り壊して同一の地区に新しいHDBを建設するSERS(Selective En bloc Redevelopment Scheme)という制度が1995年から導入された。収用される古いHDB住宅に住んでいた者に対して補償金が支払われたうえで、新築のHDB住宅へ優先して入居できる制度であり、割引価格でHDB住宅購入ができるものとなっている。再開発による利益は、受皿施設を安価に提供するための資金として活用するという、再開発利益の還元システムの確立により、再開発に対する国民の理解が得られてきているといえる。

### 第4項 歴史的地区の保全

再開発においては、歴史的な資産を残すことにも重点が置かれ、保存地区の指定や、地区内

の開発・建築行為に関してもっとも厳しい基準が設けられている。特に歴史的・文化的価値の高い建物の保全・再生の工事の際は、事前に調査及び記録が行われたうえで、注意深くかつ精密な作業が行われる。現在指定されている保存地域としては、古い中国商店が並ぶチャイナタウン、インド人街であるリトルインディア、アラブ人街を含むカンポン・グラム、シンガポール川沿いのポート・キーなどがある。

## 第5節 都市計画の策定

### 第1項 都市計画の歴史

「シンガポールの建国の父」と呼ばれたスタンフォード・ラッフルズ(Sir Stamford Raffles)は、土地資源の限られるシンガポールにおいて持続的な発展を遂行させるために、都市計画が極めて重要な役割を果たしていることを予見し、1822年に都市計画の策定を担当する「都市委員会(Town Committee)」を設立した。同年に、都市計画民族別の住み分けを強制したタウン・プラン(又はジャクソン・プラン、Jackson Plan)が作成され、これはシンガポールにおける最初の都市計画と言われている。

シンガポールで最初の総合的な国土開発・都市整備に関する計画は、1958年に英国の植民地政府により策定された「マスタープラン」である。1960年2月1日、都市計画の基本である計画法(Planning Ordinance)が施行され、計画策定の担当機関として国家開発省に計画局(1989年に都市再開発庁に合併)が設立された。この法律により、全ての公共、民間の開発行為は、計画により明確に調整、統合されることになった。また、既に策定されていた「マスタープラン」はこの法律体系に組み込まれることとされた。

### 第2項 都市計画の種類

1965年の建国以来、シンガポールは著しい発展を遂げ、現在まで経済成長を維持しながら、アジア地域でも有数な質の高い生活環境を作り出してきた。これらの成功の背後には、細部にまで目の行き届いた、そして長期的な視点に立った都市計画があった。シンガポールの持続的な発展を可能にしたのは2種類の都市計画、すなわちコンセプトプラン及びマスタープランである。

コンセプトプランとマスタープランは、持続可能な開発のための包括的、将来的かつ集約的な計画となっており、国土の小さいシンガポールの土地の利用に際し制約を設け、住宅、工業、商業、公園、レクリエーション、交通、防衛、地域施設など多岐に渡る土地利用のニーズのバランスをとるうえで重要な役割を果たしている。

#### 1 コンセプトプラン

コンセプトプラン(Concept Plan)とは40年~50年を期間とした長期計画であり、シンガポールにおける土地資源の戦略的利用計画及び交通計画を統合した総合プランである。10年毎に検討されるこのコンセプトプランの目標は、予期される人口成長・経済成長に必要な土地を確保し、優良な生活環境を創造することにある。

コンセプトプランは総合的な視点を取り入れなくてはならないため、策定時には各省庁間の横断的な協力及び調整が行なわれる。コンセプトプランを策定する際には、今後40年



～50年にわたって土地資源に関して生じうるニーズを想定し、現在と将来の土地利用計画との間に相乗効果が創出できるように様々な緻密な計画を盛り込まなくてはならない。

## 2 マスタープラン

マスタープラン (Master Plan) とは10年～15年を期間とした中間計画であり、コンセプトプランに書かれている長期戦略を具体的かつ詳細的に策定する実践計画である。具体的な土地利用及び開発の密度を示すこのマスタープランは5年毎に見直される。

コンセプトプランと同様、マスタープランは各省庁間の横断的協力及び調整を通じて策定されるものであり、経済的・社会的ニーズを満たしながら質の高い生活環境を作り出すことを目標としている。

マスタープランは、草案が発表された後に広く国民の意見を取り入れた最終版が調整され、シンガポールの国土開発を進めるにあたって最も重要な指針となる。当該プランではあらかじめ開発が可能な地域が提示されており、プランに沿って開発許可の判断が下される。

最新のものでは2013年末に草案が公表され、2013年11月から12月にかけて期間限定でURAのシティギャラリーにおいて、プランの内容を紹介するパネルの展示が行われ、住民からのフィードバックを受ける期間を設けた後、2014年6月6日に正式に公示された。

2014年のプランでは住宅に身近な場所で質の高い仕事を行える環境を整備し、あらゆる世代の人々が緑に囲まれた、健康で、お互いに協力しながら暮らせるまちづくりを目指している。これらの目標を達成するため国内をそれぞれ中央エリア、東部エリア、東北エリア、北部エリア、西部エリアに分けて、各地域における

- ・HOUSING    ・ECONOMY    ・RECREATION
- ・IDENTITY    ・TRANSPORT    ・PUBLIC SPACE

の6つのテーマに焦点をあて、将来目指す都市の設計像が描かれた。

各テーマにおける概要は以下のとおりである。



### ① HOUSING (住みよい環境・様々な住宅オプション)

シンガポールの全ての地域における暮らしやすさを高め、あらゆる年齢層の住民が質の高い生活や住居に関する幅広いオプションを享受できるように、生活の場に近い場所に使い勝手の良い生活設備を提供できるよう、政府機関協機関が積極的に協力していく。

生活の場に身近な公共施設やスペースは、地域コミュニティの結びつきを強め、高齢者がアットホームな雰囲気与生活できる環境づくりのため必要不可欠なものである。

更にシンガポールが発展し、古い建物が残る地域も活性化させるため、各地域の持つ特性を残した開発を行っていく。

### ② ECONOMY (活気に満ちた経済、職場をより住宅の近くへ)

人々のニーズを満たす十分な雇用の機会を提供し、シンガポールの活気に満ちた経済を維持し続けるため、様々な用途に用いられる土地を確保している。

また、仕事の間を分散化し、中心市街地だけでなくその他の地域においても、新しいビジネスハブとなる地域を作り出していく。

イノベーションの一部としてノースコーストのウッドランズ地域センター、ブンゴル学習通路、やクリエイティブクラスターなどが挙げられる。

またジャランバハールやウェンヤ、テング、ロロンハルス、西セレター地区などの新しい工業団地も徐々に開発していき、将来的にシンガポールの北部、南部、東部と西部地域における雇用機会を増やしていく。

### ③ RECREATION (自然との調和と活発な住民活動)

土地の利用計画については総合的に行っており、土地に対する需要と供給のバランスを取りながら、自然保護区などの自然の残る地域や公園のための土地を管理していく。なお、今年の初めには、リストに新しく2箇所の地域を自然保護区に追加した。

緑地のスペースをそのまま残すことはできないが、十分に計画を練ったうえで、とりわけその土地本来の生態系のうち重要かつ特徴的な部分の保護に努めている。

シンガポールの住民の90%が400メートル圏内で公園や緑地にアクセスできるよう緑地を保護していくとともに、より多くのオープンスペース、地域の公園、様々なレクリエーション施設の提供が計画されており、島中の緑地間のネットワークを整え、公園へのアクセス性を高めていく。

シンガポールの生物多様性と現在の自然地区のつながりを強めるエコ回廊を計画しており、自然あふれる環境を提供するだけでなく、住民が都市生活の喧騒から離れ息抜きをできる緑地を確保する。また、貯水池や水路などをレクリエーションのために使用するなど、機能的な水関連施設を創造的に活用していく。

シンガポールのスポーツ施設マスタープランに基づき、国、地域、町や近隣地区レベルでスポーツのための新たなスペースが作り出され、既存のものは地域社会の需要に応じて拡張され、あわせて会場のネットワークも整えていく。更にスポーツを通じてコミュニティにおける交流を深めるためのより多くの共通のスペース（例えば統合型地域スポーツハブやコミュニティ広場など）を整備する。

#### ④ IDENTITY (シンガポールを帰るべき場所へ)

時代とともに新しい文化が生まれていく一方で、既存の地域の持つ独特のアイデンティティを守っていかねばならないため、歴史的な建物や記録の保存に努める。

シンガポールに住む人々にとって快適な環境となるよう、社会的な統合を促進するためのコミュニティスペースの提供や、地域のアイデンティティ・文化的な遺産を将来のまちづくりのプロジェクトに盛り込んでいく。また、それらの取り組みを通じて、地域コミュニティにおける人々の触れ合いを促進していく。

#### ⑤ TRANSPORT (より使い勝手の良い交通システム)

2013年の陸上交通マスタープランで述べられているとおり、公共交通機関や自転車の利用など、環境に優しく持続可能な形態での輸送モデルの在り方を模索しており、最終的には持続可能なまちづくりの実現へとつなげていく。

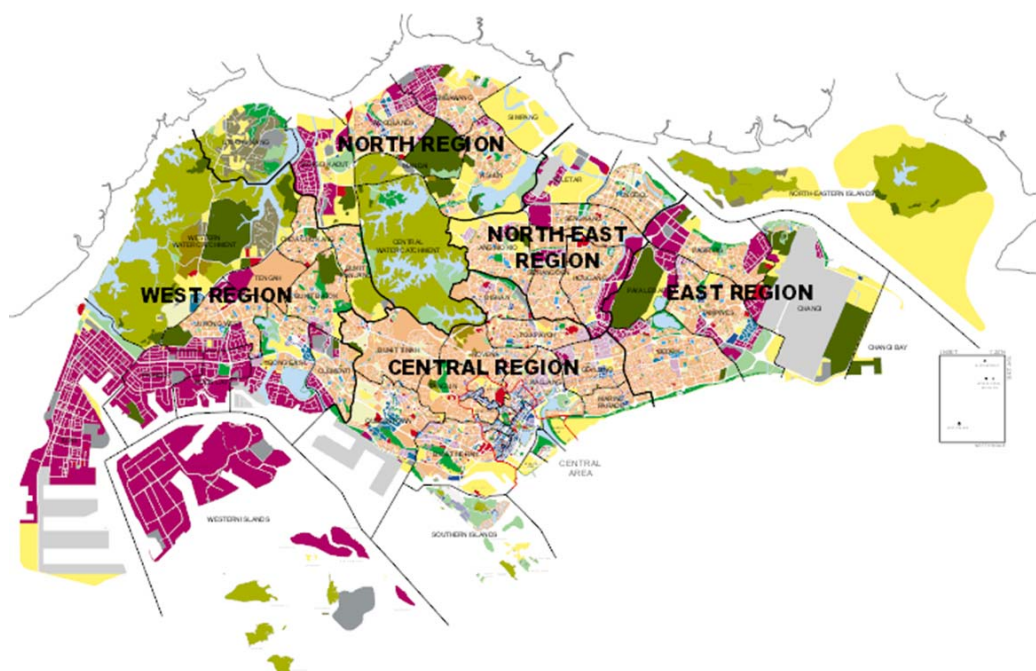
例えば、2030年までに鉄道の長さを現在の倍近い360kmまで延長し、徒歩10分以内でMRTの駅に行ける住宅の割合を8割にするよう鉄道網を整備し、駅の半径400メートル周辺の歩道に屋根を設置したり、バスについては車両台数を増やし、乗換えに便利なバスターミナルなど増やしたりすることによって、公共交通機関の利便性を高めてく。

更に、通勤やレジャーに用いるための交通手段の代替として自転車の利用を促進するためのインフラ整備も進めていく。

#### ⑥ PUBLIC SPACE (コミュニティの形成)

洗練された公共スペースは、シンガポールをより魅力的で暮らしやすい都市にするために欠かせない要素であるため、より多くのスペースの確保に努めていく。これらの政策を成功させるには、政府の関係機関と地域コミュニティとの間で調整を続ける努力が必要である。

図表8-5-2-1 マスタープラン2014 (出所: URA HP)



### 第3項 過去のコンセプトプラン

#### 1 コンセプトプラン (1971年)

シンガポールの急速な成長に伴い、新たな長期的な計画の策定が必要となり、1967年から、国連の援助を受けた長期的土地利用計画策定に関する4年計画のプロジェクトが開始された。そして、この計画に交通計画を付加して、1971年に最初のコンセプトプランが完成した。コンセプトプランは、概略的な計画図などで都市全体に関する土地利用やその他の長期的政策などを示している。コンセプトプランは、マスタープランの上位計画としてシンガポール全体の概念計画として位置付けられるが、基本的に法的拘束力はない。このためコンセプトプランの具体的実現のために、法定計画であるマスタープランが改定された。

なお、マスタープランは国土整備の詳細計画という性格を持ち、計画法の規定により5年ごとに改定され、ニュータウン開発や埋立てといった新規開発と再開発事業が一体的に計画されている。

現在のシンガポールの国土計画・都市づくりの骨格は、この1971年のコンセプトプランに定められたものである。同プランには、ニュータウン、高速道路網、工業団地、公園、MRT、チャンギ空港、中心業務地区などが含まれており、これに従い実際の諸施設の整備が行われてきた。

#### 2 改訂コンセプトプラン (1991年)

1971年のコンセプトプラン策定から20年後の1991年に改訂作業が行われた。21世紀に向けた、より質の高い生活の実現を目的としている。2000年、2010年、そして人口が400万人に達する年をX年とする3段階の計画で、人口増加や国民の要望などに対して柔軟に対応できるよう、弾力的なものになっている。

《改訂の概要》

- a. 中層・低層住宅の比率を増加させ住宅の多様性を高める、住宅床面積を広くさせる、HDB住宅を増加させるなどにより、より良好な居住を提供する。
- b. より多くの海岸、リゾート、マリナーなどを設け、離島でのレジャーを充実させたりすることによって、シンガポールをレジャー・アイランドとする。
- c. シンガポールを5つの地域に分割し、現在の都心部のほかに、4つの80万人規模の地域センターを開発して地域の生活を活性化させ、中心地域の過度の混雑・開発を防ぐ。
- d. マリナー・ベイ周辺を世界クラスの業務中心地として開発し、世界クラスの文化施設の建設などを行い、新たな都心を開発する。
- e. 高速道路やMRT（都市は地下鉄、郊外は高架鉄道）を拡大させ、総合的な交通システムを構築する。

### 第4項 コンセプトプラン2001

21世紀の世界クラスの繁栄した都市を目指した「コンセプトプラン2001」は2001年7月に発表された。前回までのプランと異なり、都市再開発庁内におけるパネル展示、新聞やインターネットなどでの国民への情報提供を行い、一般国民の意見・要望を広く募集して策定されたものである。

概要は、40年～50年後には、人口が550万人に達すると予想し、それに見合う住居、雇用、レクリエーションなどの用地の不足分への対策として、より高層のオフィス・ビルや住宅の建設などが考案されている。同プランの主要提案は以下の7つにまとめられている。

### 1 住み慣れた地域における新しい住宅 (New Homes in Familiar Places)

住み慣れた既存の居住地域の新築住宅に住むことで、両親・親戚の近隣に住み、既存のマーケット、MRT、幼稚園などの施設を利用でき、かつ地域におけるコミュニティの結束を維持・発展させることを目的としている。

既に住宅開発庁は1995年から古い住宅住民に同じブロック内に新築の住宅を提供する「選択制ブロック再開発計画 (SERS : SERS ; Selective En-bloc Redevelopment Scheme)」を導入し、また、結婚した子供が親と同居又は近隣に住むことを条件に、新築住宅入居のチャンスを2倍与える「既婚子女優先入居制度 (New Married Child Priority Scheme)」を導入している。

### 2 都市部における眺望のよい高層住宅の提供 (High-rise City Living- a room with a view)

マリーナ・サウスの埋立地に広範囲のレクリエーション、娯楽施設も備える新ダウンタウンを開発する計画である。新ダウンタウンには90,000戸以上の住宅建設が計画されている。その容積率(敷地面積に対する建物の総床面積の割合)は、平均600%～700%となり、都心部に居住する人口割合は現在の3%から7%に増加すると予想される。

### 3 多種多様なレクリエーションの提供 (More Choices for Recreation)

緑地を現在の約2倍の4,500haに増やし、人々が十分な緑地で「庭園の中の街」を感じることができるようにする。緑地を増やす計画の一環として、公園と施設・スポーツ複合施設・住居などとのネットワーク化を図るべく「パーク・コネクター(緑で包まれた歩道や自転車道)」を2010年までに、合計245km完成させる予定である。

また、多様なスポーツ施設、広域のレクリエーション活動施設、魅力的なイベントを行う芸術エリア用地も計画されている。

### 4 新しいビジネスゾーンの設定、高付加価値産業用地の確保 (Greater Flexibility for Business)

産業・ビジネスにおける用途地域区分(ゾーニング)を、その産業やビジネス活動が周囲の環境に及ぼす影響を基準に現在の6つから2つに設定変更する。つまり、有害物質などを取り扱わない産業・ビジネス(B1)と、有害物質などを取り扱い、周囲の環境に影響を与える恐れがある産業・ビジネス(B2)とに区分する。この新しい「影響ベース」のゾーニングにより、従来の用途変更をすることなしに産業・ビジネスの内容を変更できるようになる。

また、電子工学、化学製品、製薬、生物工学、医学などの高付加価値産業については、シンガポールのGDP(国内総生産)成長に大きく貢献しているため、将来においても十分な用地を確保するように計画されている。

## 5 世界的なビジネス中心地 (A Global Business Center)

シンガポールはビジネス・金融の中心地として発展してきた。政府は競争力を維持するビジネス・金融街の拡大のために現在の中央ビジネス地区に隣接している埋立地に新ダウンタウン用地 40ha を確保。新ダウンタウンは、統合された効率的交通、充実した社会基盤、美しい環境、多様な生活・仕事環境を持ち、効率的で優雅な 21 世紀の都心になることが期待されている。開発が完了した場合、商業オフィスの総床面積は、600ha（現在の中央ビジネス地区の約 2 倍）となり、容積率は 900%~1,500%となることが予想される。新ダウンタウンは、今後約 50 年間のオフィスの需要を満たす容量を持つことになるが、開発は市場の需要にあわせて進められる計画である。

なお開発については、1 つの主要業者に担当させる予定で、落札業者には、最長 15 年間（通常は 8 年~10 年）という長期プロジェクトとして与えられる。当用地に関しては、政府は現在行っている業者落札後の一括前払方式ではなく、より柔軟な支払方式を検討している。

## 6 交通環境の整備 (An Extensive Rail Network)

将来新たに都心部外周を走る放射線状の鉄道ラインを計画している。放射線ラインは都心部と郊外の移動を、都心部外周ラインは郊外地域相互間の迅速な移動を可能にする。現在の 93 km の沿線は 500 km に拡張される予定である。

## 7 個性・独自性の重視 (Focus on Identity)

都市再開発庁は、15 の地区の魅力を引き出す方法を模索している。今後 15 年以上にわたり、同庁は民間部門と協力し、これらの地区の開発、ユニークな建築物の保存、歴史的建造物の有効活用を進める予定で、現存の建築物の価値をいかに高めるかを模索し、歴史的建物を保存することとしている。

## 第5項 コンセプトプラン 2011

都市開発庁は、2011 年に新たな長期計画である「コンセプトプラン 2011」フィードバックを実施した。コンセプトプランが 1971 年に始めて導入されてから 40 年が経過しており、2011 年以降の長期計画として、①さらなる経済成長の維持、②良質な生活環境の創出、③変革しつつある社会構造への対応、④環境保全などの目標を達成し、シンガポールの限られた土地資源を効率的に利用するためには、新たな長期都市開発計画が必要となるため、都市再開発庁が「コンセプトプラン 2011」を策定する次第である。

「コンセプトプラン 2011」は、今後 40~50 年間にかけてシンガポールの持続的競争優位性を維持していくための戦略的計画として位置づけられるため、同プランを策定するのに都市再開発庁は万全な態勢を取った。包括的な視点で都市開発戦略を立案するために、2010 年に 2 つの諮問委員会 (Focus Group) を設立したのみならず、国民の生活形態及び都市開発に対する要望や意見等を募集するためにライフスタイル調査 (Lifestyle Survey)、オンライン調査 (Online Survey) 及び住民との意見交換会 (Public Forum) を実施した。

「コンセプトプラン 2011」の策定において最も重要視されるのは、2 つの諮問委員会より提

出される報告書である。具体的に、都市再開発庁が設置した委員会は次のとおりである：

## 1 持続的発展・国家アイデンティティに関する諮問委員会 (Focus Group on Sustainability and Identity)

この諮問委員会は、2010年1月23日に下記の目的で設置された：

- ・国民の生活ニーズに対応できる持続的発展の達成戦略を策定する。
- ・個人、世帯、住民グループや企業等がいかに持続的発展に貢献できるかについて提案する。
- ・シンガポールのアイデンティティを象徴する建物・地域等を保全する。
- ・魅力的かつ住みやすい生活環境を整い、発展と環境との調和を維持する。

同委員会は、2010年1月23日から4月26日まで合計12回にわたって討論会を開催しており、方針・政策の策定について都市再開発庁（URA）、住宅開発庁（HDB）、陸上交通庁（LTA）、国立公園庁（NParks）、環境水資源省（MEWR）や社会開発協議会（CDC）等の政府機関と協議を行なった。

同委員会は、（1）持続可能な都市を構築する 及び （2）シンガポールにおいて魅力的かつ住みやすい生活環境を整える といった2本柱に従い、次の提案を報告書に提示した：

### （1）持続可能な都市を構築する

#### ①グリーン・インフラの強化

- ・持続可能な環境を創出するため、国内各地にグリーン・ビルディング（green building）の建築を促し、その数を増加させる。
- ・シンガポール政府は現在「グリーン・マーク（Green Mark）」という制度を導入しており、既存及び新しく建築する予定のビルに、環境に優しい建築基準の採用やグリーン設備などの整備を促進するプログラムである。認定のメリットとして、企業のイメージアップや、賃貸・中古販売の際の建物の価値に優位に働くことが挙げられる。「コンセプトプラン 2011」では、グリーン・マーク制度はさらに拡大される予定であり、将来はグリーンビルの建築と関わる一連の過程（設計、計画、実際の建築作業、ビルの管理・運営や保守作業まで）はグリーン・マークの認定を申請できる。なお、同プログラムの下ではグリーン・マークを取得したビル所有者には税金控除が適用される提案があった。

#### ②環境に優しい交通機関の利用促進

- ・近年、公共交通機関を利用する国民の数が減少傾向にある。実際、ピーク時の公共交通機関利用率は、2004年の時点では63%を記録したが、2008年にはこの数字が59%まで減少した。「コンセプトプラン 2011」では、国民による公共交通機関の利用を促進するため、公共交通機関運賃の値下げ、より頻繁かつ快適な公共交通機関の提供等の促進策が計画されている。
- ・自動車の数量を国土面積に比例する範囲に抑えるため、同委員会は駐車場の数の減少及び中心街の駐車場の値上げを提案。
- ・自動車の数を減少するための方策として、国民による自転車の利用を促進する提案があった。これに伴い、島内各地に自転車専用レーンの拡大、駐輪場の整備を提案。

### ③全国レベルで住民コミュニティが実行できるごみ減量プログラム及びリサイクルプログラムの実施

- ・リサイクル施設・設備を国民にとってより身近な場所で設置し、リサイクルを国民の日常生活の一部として浸透させる。
- ・ゴミ量を減少させるため、各世帯に「ごみ廃棄料」という料金制度を課し、各世帯から収集したゴミの量に基づいて料金を計算する制度が提案された。また、ゴミ量の減少やリサイクル等に力を注いでいる企業にインセンティブを与える提案があった。

## (2) シンガポールにおいて魅力的かつ住みやすい生活環境を整える

### ①歴史建造物及び自然遺産の保全・保護

- ・歴史建造物について：都市再開発庁の努力により、チャイナタウン(Chinatown)、カンポングラム(Kampong Glam)やリトルインディア(Little India)等史跡のある地区では今まで合計約 7,000 の歴史建造物及び約 50 の記念建造物が保護・保存された。しかしながら、前述の歴史建造物の殆どは現在小売業や飲食業等の商業施設として使われており、それらの商業活動は必ずしも歴史建造物のアイデンティティを反映するのではない。例えば、バレストピア通り (Balestier Road) 周辺の歴史建造物はバジェットホテルとして使われている。歴史建造物の保護・保存は、単に建物の構造を保護するのみならず、それらの建造物のアイデンティティも保存しなくてはならないため、同委員会は「ヘリテージ・チャーター(Heritage Charter)」というガイドラインを提案した。このガイドラインとは、歴史建造物で行なえる商業活動・許可される用途等を定義する基準であり、それぞれの歴史地区のアイデンティティを反映する行動準則(code of conduct)でもある。
- ・自然遺産について：同委員会は、国内で既存している公園から歴史のあるものを「ヘリテージパーク(Heritage Park)」として認定する制度を提案した。

### ②国民の生活に歴史建造物及び自然遺産の要素を取り入れる

- ・歴史を持つ地区で歴史等を学べる教育センターを設置し、若者の関心を引き付ける。
- ・住宅地区を開発する際に、該当地区の歴史を考慮した上で団地デザインを行う（歴史を反映する彫刻や建物等を建設する）。
- ・地域住民、とりわけ高年層が公園をより利用しやすいよう、既存の公園でトイレ、休憩所、待合所等を増設する。
- ・パーク・コネクター (Park Connector) の数を増やし、地域住民が住宅団地から公園により行きやすくする。

## 2 生活の質に関する諮問委員会 (Focus Group on Quality of Life)

この諮問委員会は、2010年1月23日に下記の目的で設置された：

- ・生活の質を向上させるための要素を特定すること。（公園やパーク・コネクターのような緑豊かな空間を創出し、公共交通機関をより一層充実させる等）
- ・経済発展、人口の拡大及び少子高齢化社会がもたらす変化に対応する生活質の向上戦略を立案すること



- ・シンガポールの将来の発展を考慮した上で、生活環境の質を向上できるハードインフラの強化戦略を立案すること
- ・社会における各階層（青年、高齢者、労働人口、世帯や外国人口等）の物理的ニーズに対応できる戦略を立案すること。

同委員会は、2010年1月23日から4月22日まで合計10回にわたって討論会を開催しており、方針・政策の策定について都市再開発庁（URA）、住宅開発庁（HDB）、陸上交通庁（LTA）及び国家公園庁（NParks）等の政府機関と協議を行なった。

同委員会は次の提案を報告書で提示した：

#### **市内における居住人口の増加促進**

シンガポールは都市国家であり、市の中心部の殆どがオフィス街や商業地区等として使われているため、同地区での居住人口は非常に少ないのが現状である。しかし、市内をさらに活性化するためには、同地区に居住する人口を高めなくてはならない。したがって、同委員会は、政府・民間を問わず市の中心部（例えば中央商業地区等）においてより多くの住宅建設計画を実施すべきと提案している。

#### **市内における公共交通システムの更なる強化**

市内における MRT 駅の数を増加させ、より身近で使いやすくすることが提案された。家や職場から駅までのアクセスを容易にしたり、歩行者用の道路等を整備したりすることによって、人々が車以外の移動手段を選ぶことが期待されている。現在整備中の Marina Bay 地区では将来、徒歩 5 分圏内で駅へ着ける構想となっている。なお、市内において本数の多いシャトルバスのネットワークを設けさせ、市内で乗車できる場所も増やせる提案もあった。

#### **高齢者向け公営住宅制度の充実**

日本と同様、シンガポールにおける高齢者人口はさらに拡大していく見込みである。そのため、高齢者向けの公営住宅制度を強化する必要がある。住宅開発庁（HDB）は高齢者向け住宅（ワンルーム・アパート）を提供しているが、今の高齢者向け HDB フラットは一般家庭向けの HDB フラットから独立する形（丸ごと一棟に高齢者が住んでいる）となっている。しかし、高齢者の介護には家族の力が必要なため、高齢者のワンルームアパートは子供の住居に隣接した方が良いという観点から、将来は一般家庭向けの HDB フラットに高齢者向けのワンルームアパートを併設する方向となっている。

#### **地域住民の「交流の場」の増設**

公営住宅において多用途スペースを設けてさせ、地域住民による自主的な交流活動の開催を促進する。このような施設では、様々な年齢層の地域住民のニーズに対応できるように設計されなくてはならない。例えば、Tampines 地区にあるファミリーセンターは、託児所、児童の保護、そして老人の介護サービスといった 3 つのサービスを 1 箇所にまとめた施設となっており、他の地区のモデルとなっている。

#### **高齢者の機動性の促進**

シンガポールにおける高齢者人口が今後さらに拡大していく見込みであるため、政府は公共インフラを高齢者や障害者等がより使いやすいよう改善しなくてはならない。例えば、

MRT の駅で高齢者や障害者等が使いやすい施設（駅内エレベーターの数を増加させる等）を設けさせ、高齢者等の生活自立を促進する。

## 第6項 Land Use Plan

2013年の1月に人口・人材局（NPTD）が公表した人口政策の指針ともなる人口白書において、2030年までに外国人を含めたシンガポールの人口は現在の約547万人から650～690万人に増える予想であると発表された。これを踏まえたうえで、急増する人口や経済発展が続く中で、シンガポール人の生活の質を維持していくため持続可能な開発の指針となる Land Use Plan が公表された。

プランでは次のとおり5つの項目の政策が掲げられている。

### 1 設備の整った良質な住宅を提供

これからの人口増加に伴う需要を満たすため、2030年までには、現在の住宅120万戸（うちHDBが90万戸）に加えて新たに70万戸建設し、190万戸まで増やす計画である。そのため、郊外の（Bidadari, Tampines North, Tengah）に新たに最新の技術を取り入れた住宅地を造成し、Punggol など既存の住宅地や中心地についても更なる開発を行う。

### 2 緑と調和した住環境を整える

政府が掲げる「City in a Garden（緑に囲まれた都市）」の実現のため、すべての住民がゆとりのある環境で暮らせることを目的に住宅周辺の緑化を推進している。具体的には、公園緑地を増やし、2030年までに85%の世帯が公園まで400mの範囲内に居住できるよう住環境を整備し、あわせて国内の350以上の公園を結ぶ「パーク・コネクター構想」を打ち出している。

### 3 より利便性の高い公共交通機関や交通網の整備

公共交通機関のハードとソフトの両方を充実させる。鉄道については、新たに3つの路線に着手するほか、既存の2路線についても延長し、2030年までに総延長を今の2倍の360kmとする計画となっている。これにより、80%の世帯が駅まで徒歩10分以内にアクセスできるようになる。

また、バスについては5年間で主要な住宅地区と市街地を鉄道と並行して運行するなどの40の新規路線や新たに800台のバス投入し、利用者の待ち時間を短縮させる。なお新しいバスの用途の内訳としては、300台は現行のルートへ、250台は新たなルートへ、残りの250台は、利用者増への対応となっている。

その他、住居とショッピングモール、駅、バスターミナル、タクシースタンドが一体となった複合施設「Integrated Transport Hub」（Bedok, Joo Koon）の建設が進められている。

### 4 活気に満ちた経済を持続し良質な雇用を生み出す

高付加価値製造業（電子・バイオ医療品・精密機械等）や国際金融ビジネス拠点としての地位を確保するための環境を整えていく。また、世界的なハブとしての地位を確立している港湾・航空分野などの成長分野についても、引き続き力

を入れていく。なお具体的な開発例については次のようなものが計画されている

- ・ **Tuas** 港の整備…現在都市部にある港湾施設及びパシル・パンジャン港を将来的にトゥアス港に統合し、10年後には6,500万TEUの取扱いが可能である港を整備する予定である。

- ・ チャンギ空港の拡張…ターミナル4の新設・ターミナル1の拡張によって、2017年にチャンギ空港の年間乗客取扱い許容量を8,700万人まで増やす予定である。

更に年間5,000万人の乗降客処理能力を有する第5ターミナルの建設や3本目の滑走路の整備も進んでおり、これらの計画の完了時期である2020年代半ばには、チャンギ空港の年間の乗降客処理能力は現在と比較して倍近いおよそ1億3,000万人となり、世界でも有数の大型空港となる予定である。加えてターミナル6や4本目の滑走路の建設も視野に入れながら、将来の空港の在り方について調査を進めている。

- ・ セレーター地区…航空宇宙産業の研究開発施設の集積エリアとしての開発を進めている。

- ・ パヤ・レバ地区…新たに50万km<sup>2</sup>の面積の土地開発が進められており、オフィスやホテル、小売業のための商業スペースとして供給され、シンガポールにおける新たな商業ハブとしての役割が期待されている。

更に、住居の近くにビジネスできる環境を整備するため、各地域に商業ビジネス拠点を整備し通勤距離の短縮を進めていく。

## 5 将来的な成長とより良い住環境をつくるための空間を確保

限られた国土の中で次世代がより良い住環境で生活できるよう地下の空間なども有効に活用していく。

なお、これらの内容についてはコンセプトプランのものと似たものとなっている。

## 第6節 都市開発プロジェクト

シンガポールの更なる発展の受け皿として1970年代から海を埋め立ててきた合計面積約360haの地域は、中央商業地区(Central Business District, CBD)の延長線として建築されている。マリーナ・ベイは隣接するCBD、マリーナ・ベイ・サンズ(Marina Bay Sands)、エスプラネード(Esplanade)及びマリーナ・バラージ(Marina Barrage)と一緒に新たなダウンタウン・エリアを作り出し、この地域はアジアのビジネス及び金融ハブとして機能することが期待される。

また、チャンギ空港から20分程のマリーナ・ベイ地区には発達した交通網が整備されており、2013年1月にシンガポールリバーやマリーナ・ベイを周遊する水上タクシーが就航し、同年12月にはMRTのダウンタウン線が一部開業した。同時期には市内からマリーナ・ベイ地区を経由して空港までの道路を結んだMarina Coastal Expressway(マリーナ海岸高速道路、MCE)が開通しており、利用者により多様な交通手段を提供している。

なお、マリーナ・ベイの一つの特徴として、この地域で建築される建物は多用途建造物であ

ることがあげられる。これは限られたスペースを最大限に利用するという発想から生まれたアイデアである。

2013年8月、リー・シェンロン首相は施政方針演説の中で、タンジョン・パガーからパシル・パンジャンー帯に位置するコンテナ港の用地借地権が2027年で期限を迎えることを機に、コンテナ港を西部トゥアス地区に移転することを明らかにした。マリーナ・ベイ地区の3倍（約1000ヘクタール）に及ぶ広大な跡地は、2030年までに新たな臨海都市「サザン・ウォーターフロント・シティ」として再開発され都市中心部とその周辺の住宅街及びビジネス街と一体となった開発が計画されており、将来的には新しい住宅や商業用ビル、文化・娯楽施設の用途で開発が進められる予定である。

またガーデンズ・バイ・ザ・ベイの周辺のマリーナ・サウス地区は住宅街として整備が進んでおり、約9,000戸の住宅が今後供給される予定となっている。また、それにあわせて当該地域へのMRTの延長も予定されている。

図表8-6-1-1 サザン・ウォーターフロント・シティの開発地区（出典：URA HP）



## 第7節 住宅政策

国民生活の基盤となる住宅建設は、政府による安価な住宅の供給という目標の下に進められ、大きな成果を挙げている。高層、高密度の住宅団地が建設され、狭い国土が有効利用されている。なお、住宅建設は、旧市街地の開発ではなく、ニュータウン開発と組合せて行われてきた。また、中心都市に対する衛星都市としてではなく、それぞれのニュータウンがひとつの街として建設され、それらを結ぶ交通網の整備が併せて行われている。初期には住宅の確保が最優先であったが、住宅の広さや部屋数、関連施設の付設等、質の面での充実が図られているようになってきている。また、国民が自分の家を持つことが政治的、経済的にも社会の安定に繋がるという考え方の下、政府は個人の持家を奨励、支援しており、ニュータウン開発は、持ち家制度とともに推進されている。2012年の統計では、国民の81.6%が公営住宅に居住し、国民の持家率は90.1%である。

## ○参考情報

### (1) 視察場所の例

- ・ 国家開発省 (MND : Ministry of National Development)  
住所 : 5 Maxwell Road #21-00 Tower Bloc km ND Complex, Singapore 069110  
電話 : 6222-1211
- ・ Singapore URA City gallery  
住所 : Urban Redevelopment Authority  
45 Maxwell Road, The URA Centre, Singapore 069118  
電話 : 6221-6666

※現在及び将来のシンガポールの都市開発状況が模型で展示されている。

### (2) 参考文献及び Website

#### <参考文献>

- ・ 丸谷浩明著「都市整備先進国シンガポール」アジア経済研究所 (1995 年)
- ・ 矢延洋泰著「小さな国の大きな開発」剋草書房 (1983 年)
- ・ 江崎正彦・小野沢 純共著「アジア経済ハンドブック 2003」全日出版 (2002 年)
- ・ 1997 年度第 32 回日本都市計画学会学術研究論文集
- ・ クレアレポート 092 号『シンガポールの住宅政策』財団法人自治体国際化協会 (1994 年)
- ・ クレアレポート 131 号『シンガポールの行政機構』財団法人自治体国際化協会 (1997 年)
- ・ クレアレポート 165 号『シンガポールの産業政策』財団法人自治体国際化協会 (1998 年)
- ・ クレアレポート 232 号『シンガポールの緑化政策』財団法人自治体国際化協会 (2001 年)
- ・ クレアレポート 240 号『シンガポールの都市計画』財団法人自治体国際化協会 (2003 年)
- ・ Nparks Facts and Figures 2012 (シンガポール政府・国立公園庁)
- ・ A Report by Global Witness May 2010
- ・ Singapore in Figures 2013 (シンガポール政府・統計局)
- ・ Land Use Plan to Support (シンガポール政府・国家開発省)
- ・ Concept Plan 2011 (シンガポール政府・都市再開発庁)
- ・ Master Plan 2014 (シンガポール政府・都市再開発庁)
- ・ Population Trends 2013 (シンガポール政府・統計局)
- ・ 『ネクスト・ラップ -2000 年のシンガポルー』 (シンガポール通商産業省)

#### <Website>

- ・ シンガポール政府・国家開発省 <http://www.mnd.gov.sg>
- ・ シンガポール政府・統計局 <http://www.singstat.gov.sg/>
- ・ シンガポール政府・都市再開発庁 <http://www.ura.gov.sg>
- ・ マリーナ・ベイ地区開発 <http://www.marina-bay.sg/index.html>
- ・ シンガポール政府・住宅開発庁 <http://www.hdb.gov.sg>
- ・ シンガポール政府・国立公園庁 <http://www.nparks.gov.sg>

- シンガポール政府・法務省 <http://www.minlaw.gov.sg/>
- JETRO [http://www.jetro.go.jp/world/asia/sg/invest\\_02/](http://www.jetro.go.jp/world/asia/sg/invest_02/)