

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
(シンガポール事務所)

目 次

はじめに

概 要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ i

第1章 現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第1節 都市計画の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第2節 都市計画に関わる行政組織・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

第3節 土地制度と国土の利用状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

第2章 都市計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

第1節 都市計画の歴史・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

第2節 コンセプトプランなどの策定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

第3章 コンセプトプラン 2001 の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

第1節 特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

第2節 主要提案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22

第4章 コンセプトプラン 2001 ・ 7つの主要提案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

第1節 住み慣れた地域における新しい住宅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

第2節 都市部における眺望のよい高層住宅の提供・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

第3節 多種多様なレクリエーションの提供・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

第4節 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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

第5節 世界的なビジネス中心地を目指して・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32

第6節 交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37

第7節 個性・独自性の重視・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40

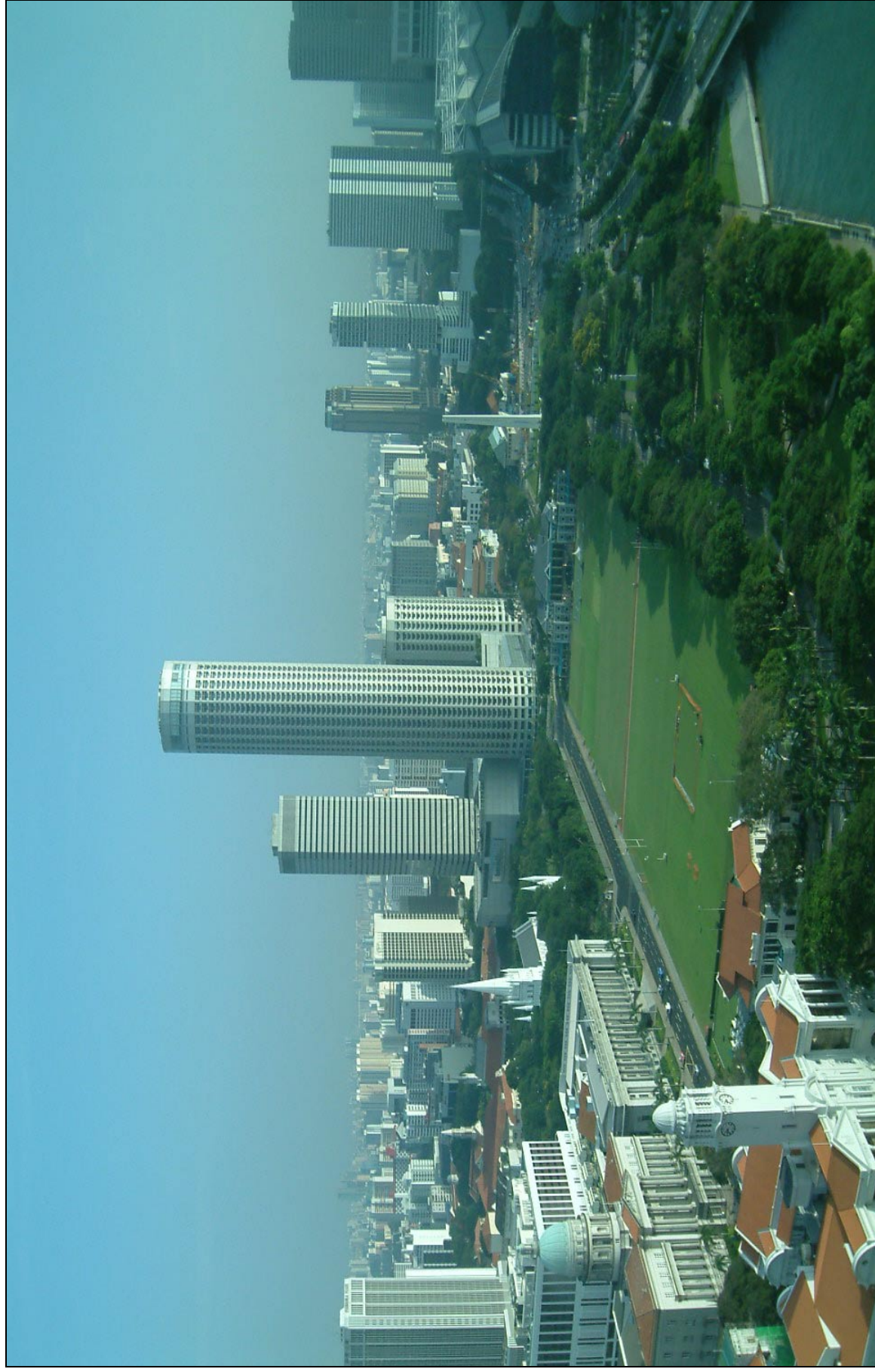
おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45

参考資料1 「シンガポールの行政機構」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46

参考資料2 「都市計画の一例：シンガポール川周辺の開発」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47

参考資料3 「調査様式」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50

参考文献・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54



シンガポールの中心地の風景。歴史的建物や緑が上手く街に取り込まれている。

はじめに

“Singapore today is a verdant city, where abundant greenery softens the landscape. This was no accident of nature. It is the result of a deliberate 30-year policy, which required political will and sustained effort to carry out.”

(Senior Minister Lee Kuan Yew, October 1995)

「今日のシンガポールは豊富な緑が大地を覆う「新緑の都市」であるが、これは決して自然の産物ではない。求められた政治的意志とその実現のため継続的に努力してきた 30 年間の計画的政策の賜物である」

上記のリー・クアンユー上級相（前首相）の言葉のとおり、シンガポール政府の継続的かつ長期にわたる努力が今日の「ガーデンシティ」を築いた。1965 年の独立当時、人的資源と海上交通の要衝という地理的優位性以外に資源がなかったこの狭小の島が、政府の計画的で強力な指導の下、急速な経済発展を成し遂げ、東南アジアの一大拠点となった。要因のひとつとして、長期的視野に立った総合的な都市計画を作成し、積極的に都市再開発と埋立による国土拡張を行い、社会基盤、住宅、交通網、空港、港湾、工業団地、良質なビジネス・オフィス、一流ホテルなどを整備し、海外投資と観光客の誘致に成功したことが挙げられる。

国土面積わずか 682 km²（本島とほかの島々を含む。なお、本島は約 604 km²。参考：淡路島 594.92 km²、東京 23 区 621 km²）のシンガポールにとって、もっとも差し迫った問題のひとつは国土の有効活用である。2002 年現在のシンガポールの人口は約 412 万人（永住権者、外国人労働者を含む。）であるが、今後の経済成長や人口増加に伴い、土地の需要は引き続き高まってくる。これまで行ってきた臨海の埋立は、隣国との境界線の問題から限界があり、現在の国土面積の 15%程度しか増加させることができない。将来においても、国民により快適な住環境、雇用、緑地、レクリエーションなどを提供し、高い生活水準を保証するには、引き続き国土の有効活用についての賢明な政策が必要となってくる。

シンガポールの都市計画の総合的な青写真として「コンセプトプラン」がある。1971 年の発表を皮切りに 1991 年に改訂され、さらに 2001 年 7 月に「コンセプトプラン 2001」が発表された。これは 21 世紀のシンガポールのあるべき姿を示し、40～50 年後に人口が 550 万人に達した時点をも見据えた都市構想である。

本レポートでは、世界中から注目されてきたシンガポールの都市計画、特にコンセプトプラン 2001 の概要を中心に述べることにしたい。地方自治体関係者の都市計画作成における参考としていただければ幸いである。

(財)自治体国際化協会 シンガポール事務所長

概 要

シンガポールの都市計画の青写真となるのはコンセプトプランであり、前回のコンセプトプラン策定から10年ぶりの2001年7月に「コンセプトプラン2001」が発表された。前回までと異なり、政府が一方的にプランを作成するのではなく、民間人で作る委員会が調査研究、議論などを行い、政府側が彼らの提案を広く受け入れる策定方法をとっている。最終発表の前には草案を公開し、一般からのフィードバックも求めるという国民・住民の声を広く聴き入れる方法もとられた。政府機関の中で当プランを中心に策定した都市再開発庁によると、「国民の視点と彼らがどのように生活し、働き、余暇を過ごしたいのか、彼らの将来のニーズや抱負は何なのかにより重点を置いて作成している」とのことである。

21世紀のシンガポールが目指すべき姿は、

- ① 繁栄した世界的業務中心地となる活力あふれる都市
- ② 国民が認識できるユニークな個性をもつ特殊性のある都市
- ③ 活力、刺激、娯楽のある楽しい都市

である。

住居、レクリエーション、ビジネス、社会基盤整備、地域の個性・独自性などを総合的に検討したコンセプトプラン2001の主要提案は、以下の7つにまとめられている（詳細については第4章）。

《7つの主要提案項目》

- ① 住み慣れた地域における新しい住宅（New Homes in Familiar Places）
- 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）
- ③ 多種多様なレクリエーションの提供（More Choices for Recreation）
- 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）
- ⑤ 世界的なビジネス中心地を目指して（A Global Business Center）
- ⑥ 交通環境の整備（An Extensive Rail Network）
- ⑦ 個性・独自性の重視（Focus on Identity）

なお、本レポートでは都市計画策定の歴史的背景や、政府関係機関が行っている政策などについても紹介しているので、参考としていただければ幸いである。

第1章 現状

マレー半島の先端に浮かぶ、北緯1度、赤道からわずか136km北に位置する常夏の島「シンガポール」。1965年にマレーシアから独立したまだ歴史の浅いこの国は、リー・クアンユーという卓抜した指導者の下、様々な政策を推し進め、急速な経済発展を成し遂げた。都市計画においても、ユニークな政策が随所に見られ、「都市整備先進国」として世界中から注目されてきた。本章では、まずシンガポールの都市計画の現状を取り上げることとし、都市計画の背景、関係行政機関、関係土地制度などについて述べることにしたい。

なお、現在のシンガポール経済の特徴として、

- ①製造業、金融・サービス業が中心の産業構造であること
- ②GDP（国内総生産）の約4割を外資系企業や外国人が生み出していること
- ③外資誘致による輸出志向型経済であること
- ④観光・商業・ホテルなども国外からの観光客に支えられていること

などが挙げられる。国外の要因に大きく左右される経済であると言える。

また、シンガポールは都市国家であり、国内に地方自治体は存在しない。このため、ほとんどの分野が国の直轄行政となっている。

第1節 都市計画の背景

シンガポールは、天然の良港として貿易基地に適することを英国が注目し、1819年から英国の植民地となった。自由貿易港として発展する過程で、中国人、インド人などが徐々に集まり、自然発生的に街が形成されていった。第二次世界大戦では英国・日本の戦場となり、日本が一時占領し、再び英国が植民地としたことなどを契機に居住条件が悪化し、戦後は急激な人口流入により不法居住者の密集地区が生まれるなどの劣悪な状況にあった。英国植民地政府が住宅の計画的整備を促進しようとしたが人口増加のため効果は少なく、1965年のマレーシアからの独立当時でも、都市中心部では多くの土地不法占拠者が存在し、住宅不足は深刻化し、貧困な生活環境や社会基盤整備の欠如といった多くの問題を抱えていた。

しかし、その後の政府の計画的で強力な都市計画により、社会基盤の整備、公共住宅の建設、ニュータウン（公共住宅団地）や工業地帯の開発、空港、港湾、緑地公園などの整備が進み、現在では美しい街並みと緑豊かな「ガーデンシティ」の国として世界的に知られるようになった。シンガポールの都市計画の特色としては、①与党・人民行動党（PAP）の長期政権を基盤とした、長期的視野に立った総合的都市計画の策定及び遂行、②埋立による国土拡張、③自然や歴史との共生、などが挙げられる。また、住宅地、工業地帯、空港、港湾、自然保護区などが上手く配置され、狭い国土が計画的かつ有効に利用されている。

政府が将来の都市計画、各社会基盤整備などの青写真を明確に示している点も注目に値する。国土利用・都市計画の骨格を「コンセプトプラン」で示し、具体的・詳細な計画は「マスタープラン」で定めている。コンセプトプランは、これまで1971年、1991年、2001

年の3回にわたり作成されており、着実な成果を上げている。

なお、シンガポールの都市計画においては、以下の5つの原則が一貫して採用されてきた。

《シンガポールの都市計画5原則》

- ①長期的視野に立つこと (Long Term View as Embodied by the Concept Plan)
- ②総合的なアプローチをすること (Integrated Approach)
- ③産業のニーズを支援すること (Supporting Business Needs)
- ④開かれた透明性の高いシステムを持つこと (Open and Transparent System)
- ⑤柔軟性と応答性に富むこと (Flexible and Responsive)



都市再開発庁に掲示されているシンガポール都心部の模型

第2節 都市計画に関わる行政機関

本節では、シンガポールの都市計画に関わる主な行政機関を具体的戦略・計画などを交えながら紹介することとしたい。

1 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、主に長期的視野に立った計画でシンガポールのハード面の開発などを担当している。

具体的には都市計画の策定、公共住宅の開発、社会基盤整備などを担当しており、直属の部局（内局）として、①戦略的計画部（Strategic Planning Division）、②住宅部（Housing Division）、③社会資本部（Infrastructure Division）、④組織業務部（Corporate Development Division）がある。これらは、管下にある局（Department）及び庁（Statutory Board）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、外局（法定機関）が主体的に行っている。

なお、シンガポールの全体的な行政機構については、巻末の参考資料 1「シンガポールの行政機構」（46 P）を参照されたい。

参考 国家開発省 Web Site：<http://www.mnd.gov.sg>

（2）各法定機関（Statutory Board）

国家開発省の管下には、7つの法定機関（独立採算制の組織）があるが、そのうち、都市、住宅、社会基盤形成に関係する主な機関を3つ取り上げたい。

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

都市再開発庁は、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している。1974年に住宅開発庁の都市更新部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計画の立案・遂行や公営企業が行う環境保護や社会基盤整備の調整・遂行、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。用地の供給は経済成長を支え、人々への住居、社会基盤設備、レジャー、娯楽施設の提供を確実なものにしている。シンガポールでは、政府が用地を提供し、民間部門がその地域の発展のために財源や創造性を提供するという役割分担が明確になっており、これがうまく機能している。ひとつの好例としてボート・キー地区が挙げられる。同地区はシンガポール川沿いを利用した景観のよい遊歩道であり、屋外レストランが立ち並ぶにぎやかな商業・レクリエーション地区となっている。

また、歴史的建物などの保護・保存も同庁が担当しており、具体的には以下の5つを行っている。

- a 計画と調査：歴史的建物、文化的建築物、保存の価値のある文化財の認定と奨励を行う。
- b 促進と調整：社会基盤整備と建設計画の調整と遂行を手助けする。計画ではシビック地区、シンガポール川沿岸、タンジョン・ルー地区、歴史地区（チャイナタウンなど）などが対象となっている。
歴史地区については、特有のナイトイメージを持たせるためにライトアップ計画を策定し、建物所有者に建物の全面をライトアップするように指導している。
- c 規制：所有者や文化財保護の専門家らを指導するため、書類・文面により文化財保護の法的枠組みを与える。
- d 相談：方針と概要を決定する前に、専門家と文化財所有者の見解を求める。
- e 普及促進：文化財保護への一層の理解を促進し、良質な保存を行うための適切な保存方法を、専門家と所有者が分かち合う。



シンガポール川沿いのポート・キー地区。屋外レストランが立ち並び、にぎわいを見せている。



都市再開発庁内の展示コーナー。模型やパネルなどを使い、分かりやすく都市計画の説明をしている。

参考 都市再開発庁 Web Site : <http://www.urc.gov.sg>

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

住宅開発庁は、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、埋立事業などを担当している。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 年に設立された。

同庁は、国民に良質で、金銭的に購入可能な公共住宅を提供している。1960 年に公共住宅が建てられた当初は、わずか 9% の国民が住むに過ぎなかったが、2002 年 3 月現在で、約 85 パーセントの国民が公共住宅に住み、そのうちの 93.5% がそこを持ち家としている。これは世界でも類を見ない数字であり、住宅政策が成功している現われでもある。

シンガポールは多民族国家であり、中国系約 77%、マレー系約 14%、インド系約 8% で構成されている。このため、いくつかの民族政策をとっているが、公共住宅の入居に関しても、民族間の調和を助長するために、1989 年に民族統合政策が導入された。これは、特定の民族が特定の団地に集中しないよう、団地や住棟ごとに民族比率の上限が設けられているものである。

同庁は、他の省庁とともに地域におけるコミュニティづくりの役割を担っており、コミュニティ・センターや近隣公園のような公共施設を提供している。ニュータウンは、住民により密着したコミュニティづくりの機会を提供するために、近隣に競技場や展示館などをつくるように計画されている。

また、各ニュータウンの近隣には MRT（Mass Rapid Transit System、都市部は地下鉄、郊外は高架鉄道の鉄道システム）駅、バスターミナル、スーパーマーケット、図書館、郵便局、レストラン、学校、工場などを配置し、住民の利便性を図り、できるだけ「職・住」又は「学・住」が近接するように配慮されている。



公共住宅内の公園。子供の遊び場としても利用されている。

さらに同庁は、1960 年以來の公共住宅建設の経験から、居住民のニーズと要望を熟知しており、単なる「住居」の提供のみならず、住民の変化するニーズに応える良質な住環境の提供を行っている。1995 年に再開発とグレードアップを目的とする団地リニューアル戦略（ERS；Estate Renewal Strategy）を導入し、古い団地を再開発し、新しい息吹を吹き込んでいる。アップグレード・プログラム（Upgrading Program）は、よりよい住環境、強いコミュニティのつながり、公共住宅の価値増進を目指している。例えば、リフト・アップグレード・プログラム（LUP；Lift Upgrading Program）は高齢者人口の増加に伴い、公共住宅の全フロアーにリフト（エレベーター）を設置

する計画である（従来は各階に停止するリフトはなかった。）。また、住宅のデザインにおいても多様性と選択の幅を与えるため、1991年にデザイン・アンド・ビルド計画（Design & Build Scheme）がスタートした。この計画の下、公共住宅の斬新なデザインと構造を提案させるために民間企業が登用された。1995年の高級コンドミニウム計画（Executive Condominium Housing Scheme）の導入も、住民の生活水準を向上させるためのより多くの選択肢を与えることとなった。



デザインや色がモダンになってきた公共住宅（タンピネス地区）

シンガポールでは従来から国民の住宅購入を促進する政策をとってきており（現在の持ち家率は90%以上となっている。）、低所得者世帯も持ち家計画（Home Ownership Program）の恩恵を受けられるように、彼らが公共住宅を所有できるいくつかの政策も策定されている。特別住宅補助計画（SHAP；Special Housing Assistance Program）は、住宅の賃借・購入、低所得者世帯の公共住宅購入を促進する各種政策をまとめる目的で2000年に導入された。加えて、賃貸住宅も公共住宅の基準と同様にグレードアップしてきている。スタジオ・アパート（ワンルーム・マンション）の建設、高齢者の住環境の改善計画、独身者のための政策改定、インターネットを介したより多くのサービス提供は、シンガポール国内の様々な分野のニーズに応えたいとする同庁の継続的活動の例である。

③国立公園庁 (Nparks ; National Parks Board)

国立公園庁は、1990年に国立公園を開発、管理、発展させるために設立された(1996年に国家開発省の公園・レクリエーション局を統合し、現在に至る。)。現在、約 1,700 h aの公園やオープンスペース、約 2,839 h aの自然保護区、約 4,100 h aの道路植樹帯などを管理している。

緑化政策 (Greening Policy) は、これまでもシンガポールに観光客や国際会議を誘致する成果をもたらしてきたが、シンガポールの都市化、人口の密集化に伴いその重要性を増してきている。同庁を通して、国家開発省はシンガポールの「ガーデンシティ」のイメージを高揚させてきた。また、国内の自然遺産の賢明な保護とその認識を促進してきた。現在、多様性に富んだ公園へと発展させるため、①選別された自然地区を人々に開放することと、②緑化地区・貯水池・海岸をリンクする広域のパーク・コネクター・ネットワーク(緑で包まれた歩道や自転車道のネットワーク)をつくること、の2つの目標が掲げられている。同庁の役割は、単なる緑化施設を提供から、住民がレクリエーション活動ができるように公園を発展させ、活発なコミュニティをつくり上げることに変化してきている。また、自然遺産を保護するために、自然地区の目録を作成し、開発前には十分な調査・検討を行うことを保障している。



幹線道路の緑化 (イースト・コースト・パークウェイ)



サイクリングやバーベキューなどを楽しめるイースト・コースト・パーク。
休日には多くの人々でにぎわう。

参考 国立公園庁 Web Site : <http://www.nparks.gov.sg>

2 法務省 (MINLAW ; Ministry of Law)

法務省は、法令に関する業務のほか、土地の所有権・権利証書の登録、近隣諸島の管理、特許・商標の登録などを行う。公共事業用地の強制収用を一括して行う土地政策部 (Land Policy Division)、土地政策部の行った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)、公共用地に関する情報を収集・提供する司法扶助局 (Legal Aid Bureau)、土地測量庁 (Land Surveyors Board) などの土地関連部局などがある。

参考 法務省 Web Site : <http://www.minlow.gov.sg>

3 運輸省（MOT；Ministry of Transport）

運輸省は、民間航空・航空輸送 海事・港湾、陸上交通を担当している。その使命は、人々に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することとされている。

主な内局に海上・航空交通部（Sea & Air Transport Division）や陸上交通部（Land Transport Division）があり、管下に民間航空庁（CAAS；Civic Aviation Authority of Singapore）や陸上交通庁（LAT；Land Transport Authority）などの4つの法定機関がある。以下、都市計画との関連から特に陸上交通庁の詳細を述べることにしたい。

参考 運輸省 Web Site：<http://www.mot.gov.sg>

○陸上交通庁（LAT；Land Transport Authority）

陸上交通庁は、シンガポールにおける地下鉄、車両交通を含む全ての陸上交通機関を一元的に管理・運営することにより、快適で質の高い陸上交通システムを構築することを目的として、大量交通輸送公社、運輸・通信省車両登録局、同省陸上交通部、国家開発省公共事業局道路交通部の4部門を統合し、1995年に設立された。

業務内容は、計画策定及び政策立案から交通基盤整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関する全ての分野に渡っている。具体的には、総合交通政策の立案及び実施、道路網及び道路付帯施設、道路交通管理施設、駐車場などの整備、渋滞解消のための交通管理、MRT（都市部は地下鉄、郊外は高架鉄道）、LRT（Light Rapid Transit System、モノレールなどの軽鉄道システム）の整備、車両購入権（COE；Certification of Entitlement）の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収などを行っている。

以下、同庁が行っているユニークな施策を2つ紹介したい。

①車両割当制度（VQS；Vehicle Quota System）

シンガポールでは、車両数の増加を規制するため、1990年から車両割当制度が導入されている。この制度は、毎年、道路整備の進捗状況や廃車数を勘案しながら、政府があらかじめ車両の新規登録数を排気量ごとに定めて、車両の総量自体を制限するというものである。車両購入者は車両を持つための権利である車両購入権（COE；Certification of Entitlement、以下「COE」という。）を取得する必要があるが、この価格は市場、すなわち入札によって決定される。

車両購入希望者は、毎月きめられた期間に陸上交通庁に入札の申し込みをしなければならない。その際に、入札額の50%を供託金として納入する必要がある。最終的なCOEの価格は、各々の入札価格でなく、割り当てられた登録数を落札できた入札価格の中で最低価格と同額となる。ただし、法人名義の車（社用車）はその2倍の額となる。COEの有効期間は、購入した車を登録した日から10年間である。COEは譲渡不可であり、車を手放す場合にはCOEごと手放さなければならず、新たに車を購入する際にはCOE

を新規に取得する必要がある。COEの有効期間が満了する場合、その車の所有者はCOEの有効期間を5年又は10年延長することができる。

この車両割当制度により、シンガポールの車両増加率は年3%程度に抑えられている。また、自動車を購入する際には、輸入関税、消費税、登録料、追加登録料及び道路税が課せられ、COEを含めると車両の購入総額は市場価格の5倍程度となり、結果的に自動車の台数を制限することに寄与している。

②電子式道路料金徴収システム（ERP；Electric Road Pricing System）

従来のエリアライセンス制度の料金徴収方法を電子システムに切り替えた電子式道路料金徴収システム（以下「ERP」という。）が1998年に導入された。ERPは、車両フロントガラスの内側に設置した車載器にスマートカードを挿入し、各所に配置されたゲートを通過する車両から自動的に料金を引き落とすというものである。課金ポイントには、高さ6m、間隔11mで設置された2つの高架式ガントリーが設置されており、車両がガントリーを通過する際に、ガントリーに設置されているアンテナと車載器の間で通信を行なうことにより、ノンストップで自動的に料金が徴収される。車載器を設置していないものや、スマートカードの残金が足りないなどの不正通行車両は、車両の後部ナンバープレート撮影され後日罰金が課せられる。通行料金は、時間帯・場所によって異なるが、一回当たり0.5ドル（約35円）～3ドル（約210円）である（2002年12月現在）。



日本で開発されたシステムがシンガポールではすでに実用化されている。

しかしながら、シンガポールでは、スムーズな交通システムの確立という効率性を重視するあまり、歩行者、特に高齢者や身体障害者などの社会的弱者に対する対策が後回しにされている。全体的に横断歩道が少なく、歩道自体や車椅子用の歩道の段差が整備されていない道路もある。また、MRT の駅では、速度の速いエスカレーターは数多く整備されているが、エレベーターはほとんどなく、車椅子やベビーカーなどの利用が困難である。

今後、シンガポールでも高齢化が進行する中で、こうした弱者に対する対策が大きな課題となってくるものと思われる。

参考 陸上交通庁 Web Site : <http://www.lta.gov.sg>

第3節 土地制度と国土の利用状況

先に述べたとおり、シンガポールは国土面積が狭く、1959年の自治権獲得当時既に、社会基盤設備や住宅、空港、港湾などの施設として使用する用地の確保が至上命題であった。本節では、シンガポールの土地制度とこれまでに政府が行ってきた土地収用や埋立などについて述べることにしたい。

1 概要

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、英国植民地政府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、政府は社会基盤、住宅などの早急な整備が不可欠であると判断し、土地収用（強制的な取得）を積極的に進めた（現在までに国土の約3割を収用している。）。当該収用地が、その後の公共施設の整備、都市再開発事業、ニュータウン開発などで大きな役割を果たしてきたことは言うまでもない。

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立事業を実施し、現在までに国土の1割以上を埋立で増やしている（参考：1990年国土面積626.4km²、2002年国土面積682.3km²）。埋立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、プンゴールのニュータウン開発、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。現在では、国内での土砂採取は禁止され、インドネシア、マレーシアからの輸入に頼っている。

現在、全国土の約9割が国有地になっており、国有地の開発のために民間に利用させる場合でも借地権（期間は99年から999年まで様々であるが、99年間が多い。）のみを譲渡する形をとっており、所有権は依然国家に帰属している。



シンガポールのシンボル「マーライオン像」のあるマリーナ地区。
同地区も埋立により開発された地域である。

2 国土の利用状況

1999 年現在のシンガポールの国土面積は 659.9 km²で、その土地利用状況は、建付地（住宅地、工業用地、商業用地）324.0 km²（約 49.1%）、農地 9.8 km²（約 1.5%）、森林 28.6 km²（約 4.3%）、その他 297.5 km²（約 45.1%）となっている。農地の面積が非常に狭いのが特色である。

建付地の比率が国土の約半分と広いが、これはシンガポールの国土がほとんど平坦であり、その平坦な土地の多くが有効に利用されているためである。

3 国有地の管理

国有地の保有・管理は法務省にある土地政策部によって行われている。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、住宅地周辺のものは住宅開発庁が、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、前述のとおり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、基本的に当初一括払いである。

4 土地収用制度と都市開発

(1) 概要

土地収用は、政府に強制的な土地収用権限を与えている土地収用法（Land Acquisition Act）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、関係省庁の協議を経た後に国会で議決され、土地収用の公告がなされ、土地収用の手続きに沿って買収が行われる。収用形態は、地区内の土地・建物を全面的に収容する方法が取られている。なお、政府は土地収用の後、社会基盤の整備は行うが、建物の建設及び経営は主に民間の開発業者（ディベロッパー）に任せられる。

地権者は、収用価格に対する訴訟はできるが、収用決定自体に対する訴訟はできないことになっているため、政府による計画的な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。

(2) 土地収用価格

土地収用価格は、「1995年1月1日の評価額と収用時の評価額を比べて低い方の額」とされている。政府は地価の上昇に関わらず、一定時点における評価額を収用価格とできるため、用地買収コストの増大を防ぐことができ、地権者のいわゆる「ごね得」が発生する余地はない。なお、収用価格は収用時点の市場価格に較べて低い場合が多いが、政府はこの較差について、「政府が行う社会基盤、住宅の整備が、国民に与えるメリットの大きさという観点からは是認される」との姿勢をとっている。

なお、地権者と政府との間で収用価格に関する合意ができない場合は、第三者機関（控訴庁）での調停を受け、それでもまとまらない場合は、裁判所に提訴することができる。この場合でも、裁判は一審制であり、開発計画が滞ることはほとんどない。

(3) 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。住宅を収用された者に対しては、公共住宅の優先入居制度が適用される。また、公共住宅の購入は、通常は申込みから購入まで3年程待つ必要があるが、住宅を収用された者は優先的に購入でき、公共住宅購入の頭金の必要額も低くされる。

歴史的には、地権者の反対や収用をめぐる流血事件もあったが、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的理解が得られてきている。

(4) 歴史的地区の保全

都市計画においては、歴史的な資産を残すことも重点に置かれ、保存地区の指定や、地区内の開発・建築行為の規制が行われている。特に歴史的・文化的価値の高い建物の保全・再生の工事は、政府自らが施行するが、一般の商店街や住宅街の場合は、民

間業者が施行する。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、古い住宅地のエメラルド・ヒル、シンガポール川沿いのボート・キーやクラーク・キー、最高裁判所やシティ・ホールなど文化的価値が高い建築物が並ぶヘリテージ・リンクなどがある。



保存地域に指定されているチャイナタウン