

## 都市開発政策

1	シンガポールの都市開発の概要	1
2	都市開発に関わる行政組織	1
	(1) 国家開発省 (MND : Ministry of National Development)	1
	(2) 法務省 (Ministry of Law)	4
3	土地利用の歴史と国土の利用状況	5
	(1) 土地利用の歴史	5
	(2) 国土の利用状況	6
	(3) マリーナ・ベイ地区を中心とした開発	7
	(4) 国有地の管理	9
4	土地収用制度と都市開発	9
	(1) 概要	9
	(2) 土地収用価格	9
	(3) 店舗や住居の収用	9
	(4) 歴史的地区の保全	10
5	都市計画の策定	10
	(1) 都市計画の歴史	10
	(2) 都市計画の種類	11
	(3) コンセプトプラン・土地利用計画	11
	(4) マスタープラン (2014年以降)	18
6	各種政策等	21
	(1) 住宅政策	21
	(2) 緑化政策	21
	(3) 都市開発に伴う墓地の取り扱い	22
7	最近の都市開発の動向	23

## 1 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、2019年現在およそ725.7平方キロメートルである<sup>1</sup>。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、国土防衛のために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きた。

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、シンガポールは美しい街並みと緑豊かな都市として世界に知られるようになった。

シンガポールの都市開発は、1971年以降、40年～50年を期間とする長期計画として発表されてきたコンセプトプランと、コンセプトプランに書かれた長期戦略を具体的に策定した実践計画の位置づけで10年～15年を期間とする中期計画として発表されてきたマスタープランに基づき、計画的に進められてきた。

最新の長期計画としては、2013年に将来の人口増加予測を踏まえた長期的で持続可能な国土の利用計画である「土地利用計画（Land Use Plan to Support Singapore's Future Population）」がコンセプトプランに代わるものとして発表され、これに基づく中期計画として発表された2014年、2019年のマスタープランに沿って、より良い生活環境の整備や活気に満ちた経済を維持し続けるための土地の確保、開発が進められている。

## 2 都市開発に関わる行政組織

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

#### ア 概要

国家開発省は1959年に設立され、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ほか、国民の社会的結束の維持・促進というソフト面での環境整備の役割も担っている。

直属の部局（内局）として11の部局があり、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いる。一方、計画策定、施設整備などの実質的な業務は、同省のもとに設定された8つの法定機関（Statutory Board）が主体的に行っている。

<11の部局>

- ①組織開発部（Corporate Development Division）
- ②広報部（Corporate Communications Division）
- ③住宅部（Housing Division）
- ④法務室（Legal Services Unit）
- ⑤研究・戦略管理部（Research & Strategy Management Division）
- ⑥内部監査室（Internal Audit Unit）
- ⑦自治サービス室（Municipal Services Office）

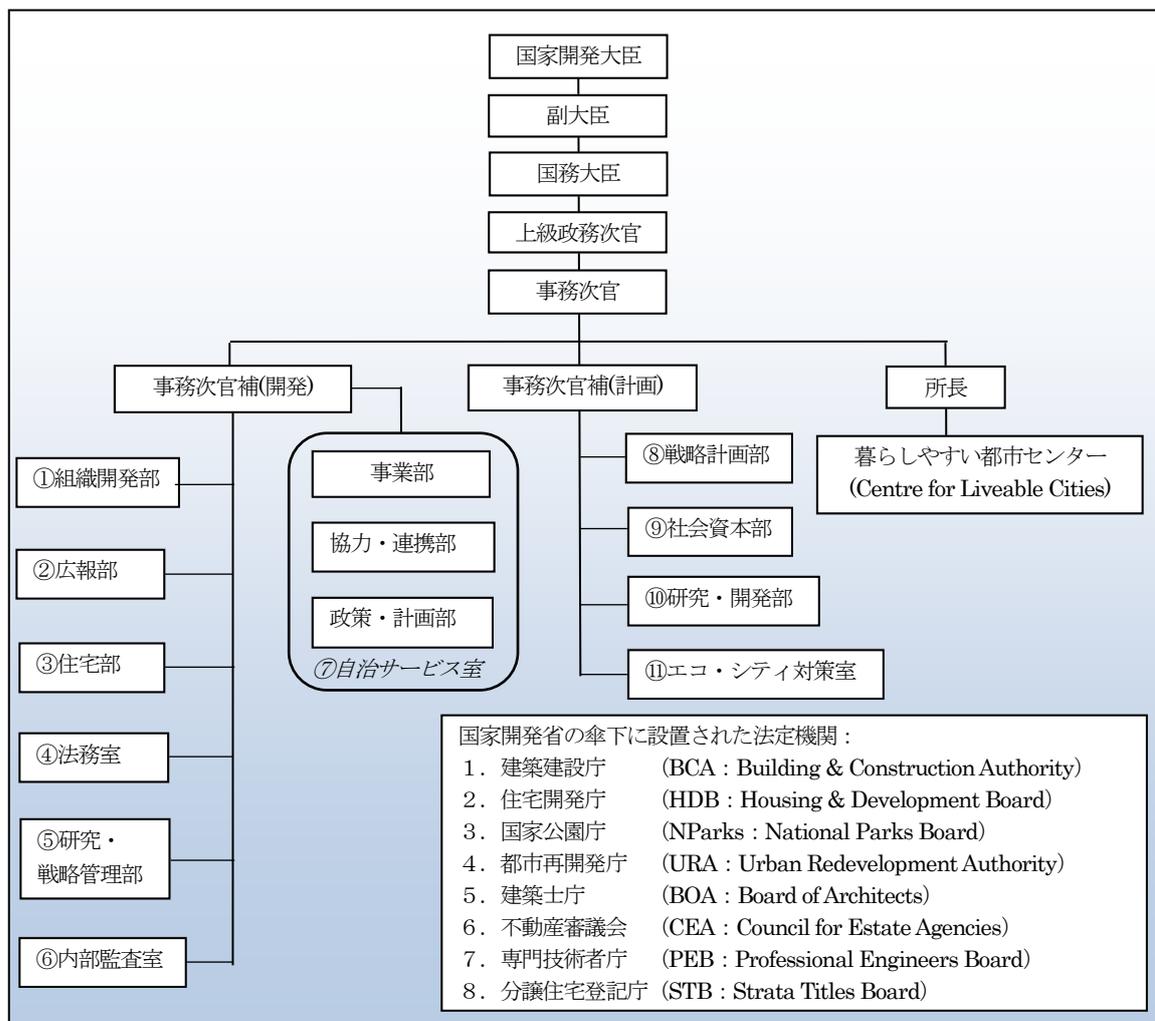
<sup>1</sup> Total Land Area of Singapore (Data.gov.sg) <https://data.gov.sg/dataset/total-land-area-of-singapore>

- ⑧戦略計画部 (Strategic Planning Division)
- ⑨社会資本部 (Infrastructure Division)
- ⑩研究・開発部 (Research & Development Division)
- ⑪エコ・シティ対策室 (Eco-City Project Office)

< 8つの法定機関 >

- ①建築建設庁 (Building & Construction Authority)
- ②住宅開発庁 (Housing & Development Board)
- ③国立公園庁 (National Parks Board)
- ④都市再開発庁 (Urban Redevelopment Authority)
- ⑤建築士庁 (Board of Architects)
- ⑥不動産審議会 (Council for Estate Agencies)
- ⑦専門技術者庁 (Professional Engineers Board)
- ⑧分譲住宅登記庁 (Strata Titles Board)

図表 1 国家開発省 (MND) の組織図 (2020年9月30日現在)



出典：国家開発省ウェブサイト

## イ 各法定機関 (Statutory Board)

国家開発省管下の8つ法定機関（独立採算性の組織）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。

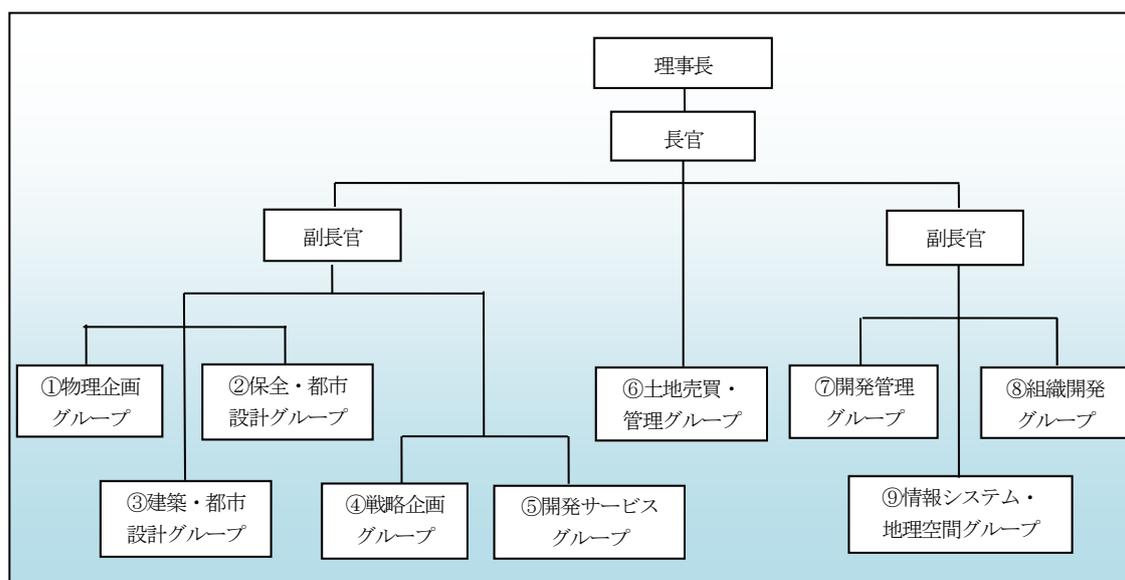
### (ア) 都市再開発庁 (Urban Redevelopment Authority : URA)

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 (Housing & Development Board : HDB) 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、地域ごとの特色あるまちづくりの指導、政府機関や民間企業への用地の安定供給などのほか、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。

同庁はまた、国の持続的発展に必要な土地及び空間を確保するため、各種の施策、取組（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）を実施している。都市再開発庁は、9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。

- ①物理企画グループ (Physical Planning Group)
- ②保全・都市設計グループ (Conservation & Urban Design Group)
- ③建築・都市設計グループ (Architecture & Urban Design Group)
- ④戦略企画グループ (Strategic Planning Group)
- ⑤開発サービスグループ (Development Services Group)
- ⑥土地売買・管理グループ (Land Sales & Administration Group)
- ⑦開発管理グループ (Development Control Group)
- ⑧情報システム・地理空間グループ (Information Systems & Geospatial Group)
- ⑨組織開発グループ (Corporate Development Group)

図表2 都市再開発庁の組織図 (2020年9月30日現在)



出典：都市再開発庁ウェブサイト

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

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。住宅開発庁の当初の設立目標は、政治的、社会的安定のために、まず国民の生活の基盤となる住宅を確保することにあった。同庁の最も重要な役割は、公共住宅の建設であり、同庁が設立から約60年間にわたり、人々のニーズや社会情勢の変化に沿いながら100万戸以上の公共住宅を提供し整備してきた結果、現在ではシンガポールの人口の約80%が公共住宅に住むまでになった<sup>2</sup>。住宅開発庁は3つのグループ及び1つの研究所で構成されている。

- ①建物管理グループ (Building Group)
- ②団地管理グループ (Estate Group)
- ③組織業務グループ (Corporate Group)
- ④住宅開発庁建物研究所 (HDB Building Research Institute)

## (ウ) 国立公園庁 (National Parks Board : Nparks)

国立公園庁は1990年に設立され、緑化政策の立案・実施のほか、各種緑地の管理や緑化による住民の生活環境の質の向上の推進、動植物の生態系の保護・強化等を行う。

現在、同庁の管理下には、389の公園及び4つの自然保護区があり、2,774haに及ぶ公園、運動場、オープンスペース、パーク・コネクタネットワーク（公園同士を結ぶ街路樹のある遊歩道や自転車道）等の敷地のほか、3,347haの自然保護区、2,108haの道路植樹帯など、計12,566haの敷地を管理している<sup>3</sup>。

国立公園庁の組織は、5つのクラスターから構成されている。

- ①計画開発・サービスクラスター (Corporate Development & Services Cluster)
- ②専門能力開発・サービスクラスター (Professional Development & Services Cluster)
- ③公園管理・ライフスタイルクラスター (Park Management & Lifestyle Cluster)
- ④国立公園、庭園、自然保護区・クラスター (National Parks, Gardens & Nature Reserves Cluster)
- ⑤動物、獣医サービスクラスター (Animal & Veterinary Service Cluster)

## (2) 法務省 (Ministry of Law)

### ア 概要

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政策の立案と管理を行う。土地資源の活用・管理に関する同省傘下の法定機関として、シンガポール土地管理庁 (Singapore Land Authority)、土地測量局 (Land Surveyors Board) 及び控

<sup>2</sup> Housing Developing Board “About us” <https://www.hdb.gov.sg/cs/infoweb/about-us/our-role/public-housing-a-singapore-icon>

<sup>3</sup> “City in Nature 2019/2020” (Nparks Annual Report 2019), P.60  
[https://www.nparks.gov.sg/portals/annualreport/npark\\_annual\\_report.pdf](https://www.nparks.gov.sg/portals/annualreport/npark_annual_report.pdf)

訴庁 (Appeals Board Land Acquisitions) が挙げられる。

## イ 法定機関

### (ア) シンガポール土地管理庁

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、政府が土地や建物を最大限に活用するうえで欠かすことのできない、幅広い業務を担当している。具体的には、土地所有権の登録、公共事業用地の収用・割り当て、土地の売買・賃貸借、土地資源の情報・データベースの管理などを担っており、政府所有の約11,000haの土地及び約5,000棟の建物を管理している<sup>4</sup>。

なお、シンガポール土地管理庁の主要な部局は11機関が設置されており、限られた土地資源を長期的な視点で管理している。

- ①土地収用・取得部 (Land Acquisition & Purchase Division)
- ②土地移転・販売部 (Land Transfer & Land Sale Division)
- ③土地資産管理部 (Land Asset Management Division)
- ④地理空間・データ部 (Geo Spatial & Data Division)
- ⑤財政・業務部 (Finance & Corporate Division)
- ⑥人事部 (Human Resource Division)
- ⑦情報技術部 (Information Technology Division)
- ⑧広報部 (Corporate Communication Division)
- ⑨法務部 (Legal Division)
- ⑩測量・地理情報部 (Survey & Geomatics Division)
- ⑪土地所有権登記部 (Land Titles Registry)

### (イ) 土地測量局

測量士の資格試験の開催や測量士の登録・管理のほか、登録測量士への研修機会の提供、登録測量士に関する苦情処理などを行い、土地測量に関する業務を全面的に実施している。

### (ウ) 控訴庁

土地収用法 (Land Acquisitions Act) に基づく政府による土地の強制収容に際して、地権者からの収用価格に対する不服申し立てを受理し、補償額に関する裁定の審理を行っている。

## 3 土地利用の歴史と国土の利用状況

### (1) 土地利用の歴史

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

---

<sup>4</sup> Ministry of Law “Land Policy & Administration” <https://www.mlaw.gov.sg/about-us/what-we-do/land-policy-and-administration/>

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、2018年までに国土の約25%を埋め立てて増やしてきた<sup>5</sup>。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・トゥアス地区の工業団地建設、ブンゴルの住宅地開発、都心部に隣接するマリーナ・スクウェア及びマリーナ・サウス開発、トゥアス港コンテナターミナル建設などがある。過去には、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、そ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ており、これまで埋め立て用の土砂の供給はインドネシアやマレーシア、ベトナム、カンボジア、フィリピンなど近隣国からの輸入に頼ってきたが、これらの国々でも砂採取による環境の影響が問題視され、年々、砂の調達が難しくなっている。2007年にカンボジアが、2017年にインドネシアがシンガポールへの砂の輸出を禁止したほか、2018年5月には、当時、シンガポールが輸入する大半の砂の輸入元であったマレーシアが全世界向けの海砂の輸出を禁止した影響で、シンガポールが輸入する砂の取扱金額は、2018年の5月までの月平均約6,300万米ドルから、6月以降は月平均約600万米ドルまで激減した<sup>6</sup>。国家開発省は、使用済み建材の再利用や少量の砂で行う埋め立て造成の試験導入実施のほか、ミャンマーなど他の国に砂の輸入を切り替えるなどの対策をとっているものの、今後の埋め立てによる国土開発への影響が懸念される。

## (2) 国土の利用状況

1965年にマレーシアから独立した当時の国土面積は581.5 km<sup>2</sup>であったが、以降、埋め立てにより25%ほど拡張した結果、2019年時点の国土面積は725.7 km<sup>2</sup>となっている<sup>7</sup>。

土地は都市計画に基づき開発されており、工業地帯を特定の地域に集約するなど、狭い国土を有効活用するための工夫がみられる。南部は金融等のビジネス中心地（Central Business District : CBD）やベイエリア、西部は工業地帯（ジュロン工業地帯）、中央部は貯水の役目も果たす原生林、東部は世界のハブ空港として有名なチャンギ国際空港となっている。また、西部のジュロン・レイク地区には、現在、国内第2のビジネス中心地が開発中であるほか、マレーシアのクアラルンプールまでの約350 kmを最短90分で結ぶ高速鉄道のシンガポール側の駅が建設される計画があったが、2021年1月にマレーシア、シンガポール両政府から計画撤回が発表された。<sup>8</sup>

また、2013年発表の「土地利用計画（Land Use Plan to Support Singapore's Future Population）」には、土地の利用形態ごとに2030年の目標値が決められている。これによると、

<sup>5</sup> Spore's land area expanded by 25% in past 200 years (Mothership.SG 記事 2018年9月)

<https://mothership.sg/2018/09/singapore-land-reclamation-increase-size/>

<sup>6</sup> ジェトロビジネス短信「シンガポール向け建設用途の砂の輸入、マレーシアの禁輸措置で大幅減」（JETRO 2019年7月24日）<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/3486fc690c80bb3d.html>

<sup>7</sup> Total Land Area of Singapore (Data.gov.sg) <https://data.gov.sg/dataset/total-land-area-of-singapore>

<sup>8</sup> KL-Singapore High Speed Rail terminated after both countries fail to reach agreement on M'sia's proposed changes (The Straits Times 記事 2021年1月1日)  
<https://www.straitstimes.com/singapore/politics/kl-singapore-high-speed-rail-terminated-after-singapore-and-malaysia-fail-to>

2010 年当時の「その他」に含まれる未開発地区を開発し、住宅、商工業、インフラ用地とする計画であることが分かる。また、狭い国土であっても、国土防衛のための軍用地（19%）、貯水池（5%）の占める割合が大きいことが特色となっている。平坦で保水能力が乏しい国土であるため、重要な水資源の1つとして貯水池を確保している。

図表3 地域ごとの土地利用状況



出典：都市再開発庁ウェブサイト

図表4 土地利用形態（2010年と2030年目標値）

土地利用形態	2010年	2030年 (目標値)
住宅用地	14%	17%
商工業用地	13%	17%
公共用地 (うち公園・緑地)	16% (8%)	16% (9%)
インフラ用地 (道路、鉄道、空港、港湾等)	18%	22%
軍用地	19%	19%
貯水池	5%	5%
その他（未開発地区等）	14%	4%

出典：都市再開発庁「Land Use Plan to Support Singapore's Future Population」

### (3) マリーナ・ベイ地区を中心とした開発

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できた面積約360haのマリーナ・ベイ地区は、ビジネス中心地の延長線として開発されてきた。マリーナ・ベイは隣接するビジネス中心地、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している。マリーナ・ベイの一つの特徴として、この地域の建物が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。

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 年に市内からマリーナ・ベイ地区を経由して空港までの道路を結ぶ Marina Coastal Expressway (マリーナ海岸高速道路：MCE) が開通したほか、2017 年 10 月には、国土中央付近の住宅街とマリーナ・ベイなどの市内中心地、チャンギ空港方面をつなぐ Mass Rapid Transit (大量高速輸送：MRT) の地下鉄ダウンタウン線が全線開業<sup>9</sup>しており、利用者により多様な交通手段を提供している。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、これにあわせて当該地域への MRT の路線延長と駅の新設などが進められている<sup>10</sup>。

なお、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。コンテナ港の移転によって生じる、マリーナ・ベイ地区の約 3 倍 (約 1,000ha) 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・シティー」として再開発される予定であり、将来的には、新しい住宅や商業用ビル、文化・娯楽施設の用途での開発が計画されている<sup>11</sup>。

図表 5 サザン・ウォーターフロント・シティーの開発地区



出典：都市再開発庁ウェブサイト

<sup>9</sup> Land Transport Authority “Downtown Line”

[https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting\\_around/public\\_transport/rail\\_network/downtown\\_line.html](https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/public_transport/rail_network/downtown_line.html)

<sup>10</sup> 「North South Line の Marina South Pier 駅が 2014 年 11 月 23 日に運行を開始した」 (The Straits Times 記事 2014 年 11 月 22 日) <https://www.straitstimes.com/singapore/transport/marina-south-pier-mrt-station-on-north-south-line-to-open-on-sunday>

<sup>11</sup> “At the forefront of the Greater Southern Waterfront” (Channel News Asia 記事 2019 年 2 月 20 日) <https://www.channelnewsasia.com/news/advertorial/at-the-forefront-of-the-greater-southern-waterfront-developments-11252520>

#### (4) 国有地の管理

国有地の保有・管理は前述の法務省が行っている。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、法務省傘下のシンガポール土地管理庁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。

### 4 土地収用制度と都市開発

#### (1) 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 (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を政府が行う場合、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。

#### (2) 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」は市場で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 (法務省傘下の控訴庁) での調停を受け、まとまらない場合は、裁判所 (一審制) に提訴することができる。なお、政府に収容された土地は、シンガポール土地管理庁によって管理される。

#### (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。また、古くなった HDB 住宅<sup>12</sup>を取り壊して同一の地区に新しい HDB 住宅を建設する選択的一括再開発スキーム (SERS : Selective En bloc Redevelopment Scheme) という制度が 1995 年から導入され、収用される古い HDB 住宅に住んでいた者は、政府から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ほか、割引価格で HDB 住宅の購入ができることになっている。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

---

<sup>12</sup> 国家開発省傘下の法定機関である住宅開発庁 (Housing & Development Board : HDB) により建設されるシンガポールの公共住宅は、その機関名に因んで、HDB 住宅と呼ばれている。

により、再開発に対する国民の理解が得られているといえる。

#### (4) 歴史的地区の保全

歴史的建造物の保全<sup>13</sup>は、1960年代に歴史的建造物が大量破壊されていることに対して国連査察団が警告し、都市の特色と性格を保持するために歴史的に重要な市内中心部を保護するよう勧告したことに端を発するとされる。しかし、当時は、深刻な住宅不足や人口の増加等に対処することが優先され、本格的な検討にはいたらなかった。

1982年、都市再開発庁が市内中心部の都市設計構造計画の見直しの中に、歴史的地区の保全を取り入れたことで本格的な取り組みが始まり、1986年12月26日、指定地域の歴史的建造物と周辺環境の維持を目的とした保全マスタープランが一般に公開された。これは、歴史的保全地域を特定するもので、建築遺産の最初の保全設計図であった。同年、シンガポール観光事業委員会が発表した観光商品開発計画に歴史的建造物の活用が盛り込まれたことで、建築物保全が進んだとされ、以降は、シンガポールにおける歴史的建造物の保全と活用は、市街地の再開発事業などとあわせて積極的に進められるようになった。

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・GRAM、シンガポール川沿いのボート・キーなどがある。

## 5 都市計画の策定

### (1) 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。同年に作成された、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) 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が設立された<sup>14</sup>。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り、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なった。

<sup>13</sup> CLAIR REPORT 494号『シンガポールにおける歴史的建造物の保全』(一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所2020年1月31日) P.5~6

<sup>14</sup> 計画局は、1989年に都市再開発庁に合併された。

## (2) 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の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。

### ア 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 年毎に見直しが行われるこのコンセプトプランが目指すのは、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。1971年に初めて策定された。

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が盛り込まれる。

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おり、マスタープランの上位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策定される。

### イ マスタープラン

マスタープラン (Master Plan) とは 10 年～15 年を期間とした中期計画であり、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。1980 年に初めて策定された後、近年では、2003 年、2008 年、2014 年、2019 年に策定されている。

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な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、プランに沿って開発許可の判断が下される。

## (3) コンセプトプラン・土地利用計画

### ア 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。

1971年のコンセプトプランには、公営住宅を含むニュータウン、高速道路網、工業団地、公園、MRT、チャンギ空港、中心ビジネス地区などが含まれており、これに従い実際に施設等の整備が行われた結果、現在のシンガポールの国土計画・都市づくりの骨格が作られた。同プランでは、中央集水域の周りに衛星都市のような環状構造が採用され、島全体に住宅街、工業団地、交通インフラ、レクリエーションスペースなどが計画的に配置された。

#### イ 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、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に考えられた<sup>15</sup>。

1991年改訂の概要は、中層、低層住宅の比率を増加させ住宅の多様性を高め、より良好な居住環境を提供すること、シンガポールをレジャーアイランドとすること、マリーナ・ベイを世界クラスのビジネス中心地として開発すること、高速道路やMRTを拡大させ総合的な交通システムを構築することであった。

#### ウ 改訂コンセプトプラン（2001年）

21世紀の世界クラスの繁栄した都市を目指して改訂された「コンセプトプラン2001」<sup>16</sup>は、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。コンセプトプランの提案は見直しを経て、その後マスタープラン2003に組み込まれた。

2001年改訂の概要は、40年～50年後に人口が550万人に達すると予想し、住宅、産業用地、都心部外周の鉄道、緑地やレクリエーション施設の充実を図るため、以下7つの提案にまとめられた。

##### (ア) 住み慣れた地域における新しい住宅の提供

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。

##### (イ) 都市部における眺望のよい高層住宅の提供

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トウンを開発し、90,000戸以上の住宅を建設する。

<sup>15</sup> Lee Kuan Yew School of Public Policy “Long-Term Land Use Planning In Singapore” P.4  
[https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/case-studies/lkyspp-case-study\\_landuse-case.pdf](https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/case-studies/lkyspp-case-study_landuse-case.pdf)

<sup>16</sup> シンガポールの政策『都市開発政策編』一般財団法人自治体国際化協会（2015年）P.138~140

#### (ウ) 多種多様なレクリエーションの提供

緑地を約2倍の 4,500ha に増やし、人々が十分な緑地で「庭園の中の街」を感じられるようにする。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、2010年までに、合計 245 kmの「パーク・コネクター（緑で包まれた歩道や自転車道）」を完成させる。

#### (エ) 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

産業・ビジネスにおける用途地域区分を、周囲の環境に及ぼす影響を基準に従来の6つから2つに設定変更する。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）に区分することで、従来の用途変更なしに産業・ビジネスの内容が変更できるようにする。

#### (オ) 世界的なビジネス中心地の整備

政府はビジネス・金融街の拡大のため、従来の中央ビジネス地区に隣接する埋立地に新ダウンタウン用地 40ha を確保。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を目指す。

#### (カ) 交通環境の整備

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。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。従来の沿線を 93 km から 500 km に拡張する。

#### (キ) 個性・独自性の重視

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おり、今後 15 年以上にわたり、これらの地区の開発、歴史的建造物の保存・有効活用を進める。

#### エ 改訂コンセプトプラン（2011 年）

コンセプトプラン 2011<sup>17</sup>は、今後 40～50 年間にわたり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、都市再開発庁は、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、専門的及び分野横断的見地から作成された報告書を計画に反映させたほか、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。

本来は、諮問委員会からの報告書をもとに 2011 年にコンセプトプランの改定を予定していたが、同年実施の総選挙で外国人の増加に対する国民の不満などから、政府与党の得票率が史上最低（60.14%）を記録し、政府が危機感を持ったことを背景に、持続可能な人口推計に関して

<sup>17</sup> シンガポールの政策『都市開発政策編』一般財団法人自治体国際化協会（2015 年）P.140~144

広く住民からの意見を盛り込むために改訂が延期され、2011年から2013年にかけてコンセプトプラン2011の見直し作業が行われた。その結果、同プランは2013年に、将来の人口計画を反映した持続可能な開発計画の「土地利用計画（Land Use Plan to Support Singapore's Future Population）」として、国家開発省から発表されることとなった。詳細は後述する。

なお、コンセプトプラン2011の策定段階で重要視されたのは、2つの諮問委員会より提出された報告書であり、報告書の提言内容の大半は2013年の土地利用計画にも反映されている。2010年に都市再開発庁が設置した委員会とその報告書概要は次のとおり。

(ア) 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関与できる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、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い、「持続可能な都市の構築」及び「魅力的かつ住みやすい生活環境の整備」の2本柱に従い、次の提案を報告書に提示した。

a 持続可能な都市の構築

(a) 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、国内各地に環境に配慮したグリーン・ビルディング（Green Building）の建築を促し、その数を増加させる。
- ・環境に優しい建築基準や設備を導入する既存及び新規建設ビルを認定する「グリーン・マーク（Green Mark）」制度を推進する。グリーン・マークを取得したビル所有者に税金控除を適用することで環境に優しいグリーン・インフラの導入を促す。

(b) 環境に優しい交通機関の利用促進

- ・公共交通機関の利用者数の減少を受け、公共交通機関の運賃値下げや運行頻度、快適性の向上を図ることで、国民に公共交通機関の利用を促す。
- ・自動車の数量を抑制するため、駐車場の数を減らし、中心街の駐車場料金を値上げする。
- ・自動車の数量を抑制するため、自転車専用レーンを拡大し、駐輪場を整備することで、国民に自転車の利用を促す。

(c) 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

- ・リサイクル施設や設備を国民にとってより身近な場所に設置し、リサイクルを国民の日常生活の一部として浸透させる。
- ・ゴミの量を減少させるため、ゴミの削減やリサイクルに取り組む企業にインセンティブを与えるほか、各世帯のゴミの量に応じて料金を計算する制度を導入する。

## b 魅力的かつ住みやすい生活環境の整備

### (a) 歴史的建造物及び自然遺産の保全・保護

- ・チャイナタウンやカンポン・GRAM、リトルインディア等の地区で保護、保存されてきた多くの歴史的建造物は現在、商業施設として使用され、必ずしもそのアイデンティティが反映されていないことから、「ヘリテージ・チャーター (Heritage Charter)」というガイドラインに従い歴史的建造物で許可される用途等を定義することで、歴史的建造物を適切に保護する。
- ・既存の公園で歴史のあるものを「ヘリテージパーク (Heritage Park)」として認定することで、自然遺産を保全する。

### (b) 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

- ・歴史的地区では、歴史や文化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、該当地区の歴史を反映した彫刻や建物をつくるなど、歴史を考慮した上で HDB 住宅のデザインを行う。
- ・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、既存の公園にトイレ、休憩所、待合所等を増設する。
- ・公園や緑地をつなぐ遊歩道などの役割を果たすパーク・コネクターの数を増やし、地域住民が HDB 住宅から公園によりアクセスしやすくする。

## (イ) 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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

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、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) 及び国立公園庁 (NParks) 等の政府機関と協議を行ない、次の提案を報告書で提示した。

### a 市内における居住人口の増加促進

市の中心部のほとん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。市内のさらなる活性化のため、政府・民間を問わず市の中心部（中央商業地区など）において、より多くの住宅建設計画を実施する。

b 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 の駅数を増加させ、より身近で使いやすくする。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る。また、市内におけるシャトルバスの乗車場所を増やすと共にバスのネットワークを充実させる。

c 高齢者向け公営住宅制度の充実

高齢者人口のさらなる拡大を見込み、高齢者向けの公営住宅制度を強化する。高齢者の介護には家族の力が必要であり、高齢者は子どもの住居に隣接した方が良いという考えから、一般家庭向けの HDB 住宅の棟に高齢者向け住宅を併設する。

d 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、地域住民による自主的な交流活動を促進する。なお、このような施設は、様々な年齢層の地域住民のニーズに対応できるよう設計される必要がある。

e 高齢者等の機動性の確保

高齢者人口のさらなる拡大を見込み、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する。例えば、MRT の駅内エレベーターの数を増やすこと等により高齢者等の機動性を確保する。

オ 土地利用計画（Land Use Plan to Support Singapore's Future Population）（2013 年）

1971 年以降、長期計画のコンセプトプランは都市再開発庁から発表されてきたが、前述の経緯から、2011 年改訂版に関しては例外的に、都市再開発庁の上級行政機関である国家開発省に計画策定事務が引き継がれた。

2013 年 1 月に人口・人材局（National Population and Talent Division : 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が当時の約 547 万人から 650~690 万人に増えると予想されたことを受け、国家開発省は、同年、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の持続可能な開発指針として同計画を公表した。

同計画では、次の 5 つの項目の政策が掲げられた。

(ア) 設備の整った良質な住宅の提供

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、

ビダダリ、タンピネス・ノース、テングなど郊外に新たに最新の技術を取り入れた住宅地を造成し、プンゴル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。

#### (イ) 緑と調和した住環境の整備

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する。具体的には、2020年までに、国内350以上の公園・緑地を結ぶルートであるパーク・コネクターを既存の200kmから350kmに延長するほか、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する。

#### (ウ) 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2つの路線（Cross Island Line と Jurong Region Line）に着手するほか、既存路線の延長により、2030年までに総延長を今の2倍の360kmとする。これにより、80%の世帯がMRTの駅まで徒歩10分以内にアクセスできるようにする。

バスについては、5年間で主要な住宅地区と市街地の間を鉄道と並行して運行する40の新規路線を増設し、新たに800台のバスを投入することで利用者の待ち時間を短縮させる。なお、その内訳は、300台は現行ルートの増便、250台は新規ルートの運行、残り250台は現行及び新規ルートの将来的な利用者増への対応を見込む。その他、住居とショッピングモール、駅、バスターミナル、タクシースタンド等が一体となった複合施設「Integrated Transport Hub」の建設を進める。

#### (エ) 活気に満ちた経済の持続と良質な雇用の創出

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る。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るとともに、住居の近くにビジネスの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る。

具体的な開発例については次のようなものが計画された。

- a これまで、都市部にあった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、約10年後には6,500万TEUの取扱いが可能な港を整備する。
- b チャンギ空港に第4ターミナルを新設し、第1ターミナルを拡張することで、2017年には同空港の年間乗客取扱許容量を8,500万人まで増やす。また、チャンギ空港の乗降客処理能力を強化するため、第3滑走路及び第5ターミナルの整備に向けた調査を進めていく<sup>18</sup>。

<sup>18</sup> 2020年現在、第3滑走路は2020年代前半、第5ターミナルは2030年代の運用開始を目指し建設中。  
CHANGI Airport Group “DEVELOPMENT MILESTONES”  
<https://www.changiairport.com/corporate/our-expertise/changi-east.html#milestones>

- c セレター地区は、航空宇宙産業の研究開発施設の集積エリアとして開発を進める。
- d パヤ・レバ地区は、新たに 50 万㎡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。
- e 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。

#### (4) マスタープラン (2014 年以降)

##### ア マスタープラン (2014 年)

マスタープラン 2014<sup>19</sup>は、2013 年末に草案が公表され、2013 年 11 月から 12 月にかけて、都市再開発庁のシティギャラリーにおいて、期間限定でプランの内容を紹介するパネル展示が行われ、住民から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、西部エリアの 5 つの地域に分けて、各地域における以下 6 つのテーマに焦点を当て、将来目指す都市の設計図が描かれた。

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

各テーマにおける概要は以下のとおりである。

図表 6 マスタープラン 2014 のエリア区分



出典：都市再開発庁ウェブサイト

<sup>19</sup> シンガポールの政策『都市開発政策編』一般財団法人自治体国際化協会 (2015 年) P.135~137

(ア) 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、政府関係機関が積極的に協力していく。

(イ) 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く。仕事の間を分散し、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。

(ウ) RECREATION (自然との調和と活発な住民活動)

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。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、特に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る。

(エ) 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。

(オ) 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、持続可能なまちづくりの実現へとつなげていく。

(カ) 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7 マスタープラン 2014 のコンセプト図



出典：都市再開発庁ウェブサイト

#### イ マスタープラン (2019 年)

最新のマスタープラン 2019<sup>20</sup>は、2019 年 3 月に草案が公表、都市再開発庁シティギャラリーでプランの内容を紹介するパネル展示が行われ、国民からフィードバックを受ける期間を経て、2019 年 11 月に正式に公示された。

マスタープラン 2019 が掲げるテーマは以下の 5 つである。

##### (ア) Liveable and Inclusive Communities (住みやすく、包括的な地域社会)

「環境に配慮し、公共スペースへのアクセスが容易な地域コミュニティ中心の住居地区」を将来のコンセプトとし、以下 2 点の実施を目指す。

- ・ 保育所、高齢者福祉施設の需要等の変化に合わせて新たな施設の建設や既存の施設のリノベーションを行うことで変化するニーズへ対応する。
- ・ 公園やスポーツ施設、緑地間のネットワークの拡大により、90%以上の世帯がこれらの施設へ徒歩でアクセスできるようにする。

##### (イ) Local Hubs, Global Gateways (地域のハブ、世界のゲートウェイ)

- ・ 北部、中央部、西部、東部の主要なゲートウェイを開発し、また地域のハブを整備することにより、シンガポールのハブとしての地位を強化する。
- ・ 具体的には、ウッドランズ等の北部地区はサイバーセキュリティやアグリテックといったハイテク分野の集積地区として、中央部の CBD はビジネス・金融の集積地区として、東部のチャンギ地区はチャンギ空港を中心とする航空関連ビジネスの集積地区として、ジュロン・トゥアス等からなる西部地区は物流の集積地区としてそれぞれ更なる発展を図り、世界的な競争力をさらに高めていく。

##### (ウ) Rejuvenating Familiar Places (身近な場所の若返り)

- ・ コミュニティと緊密に連携して開発を進めることで、各地域がもつアイデンティティをもちつつ、街をアップグレードする。

<sup>20</sup> Urban Redevelopment Authority <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Master-Plan>

- ・歴史的な価値を持つ建築物の保存、再利用を進める。

(エ) A Sustainable and Resilient City of the Future (持続可能で回復力のある未来都市)

- ・海面上昇に対する海岸線の保護、増加する豪雨に対する排水溝の拡大、駅への洪水防護壁導入の措置等の気候変動への対応により、持続可能で回復力のある都市を構築する。

(オ) Convenient & Sustainable Mobility (便利で持続可能な交通)

- ・鉄道とバス路線網のさらなる充実化や歩道・自転車道の整備による利便性の向上を図る。
- ・自動運転技術や MaaS (マース : Mobility as a service / サービスとしての移動<sup>21</sup>) といった先端技術の導入による交通の効率化と利便性の向上を図る。

## 6 各種政策等

### (1) 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きた。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。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。政府は住宅購入支援策として、中央積立金 (CPF) を利用して公共住宅を初めて購入する場合には、収入に応じた補助金を支給している。シンガポール統計局によると、2019 年には、国民の 78.6% が公営の HDB 住宅に居住し、国民の持家率は 90.4% である<sup>22</sup>。

なお、国民の約 8 割が居住する HDB 住宅の入居者比率は、一定の地域ごとに、国民全体の民族比率と同程度になるよう配慮されている。これにより、日常生活において同一民族、言語、宗教による排他的なコミュニティの形成を防ぎ、異なる民族、言語、宗教が共存することで住民と関わりが生まれることが期待されている。

### (2) 緑化政策

シンガポールの国土緑化運動は、独立前の自治政府時代の 1963 年に、当時のリー・クアン・ユー首相が提唱した植樹キャンペーンに始まり、独立後の 1967 年に「ガーデン・シティ (Garden City)」政策として正式に発表された。

独立当時、人口 200 万人ほどの資源にも産業にも乏しい島国であったシンガポールが国家とし

<sup>21</sup> MaaS (マース) とは、ICT (情報通信技術) を活用してアプリ 1 つで公共交通、カーシェア、ライドシェア、タクシーなどの経路検索や移動、支払いまでシームレスにつなぐ技術である。

<sup>22</sup> Households-Latest data 2019 (Department of Statistics Singapore 2020 年 2 月 20 日最終更新)  
<https://www.singstat.gov.sg/find-data/search-by-theme/households/households/latest-data>

て発展していくためには、観光や企業誘致など、外貨の獲得に頼らざるを得ず、そのためには、外国人が安心して訪れ、投資してみたいと思わせるような魅力的な都市環境の整備が不可欠であった。そこで推進されたのが“ガーデン・シティ”というスローガンのもとに展開された、都市緑化による対外的なイメージ戦略である。

シンガポールは、世界でも最先端の緑地計画や緑化技術を取り入れ、快適で清潔な都市イメージを発信し、海外からの投資を招き入れることで国際的な競争力を高めてきた。具体的には、街路樹や花壇の量的な整備により街並みに潤いをもたらし、高速道路などの都市インフラを積極的に緑で覆うことで緑豊かな都市基盤の整備を進め、庭園のように美しい都市を実現した。

2012年には、これまでの緑化政策を強化し、「City in a Garden」というコンセプトを掲げ、緑の中にある心地よい都市づくりを目指すとともに、自然に対する国民の意識向上を促進すべく様々なキャンペーンを行ってきた。

「City in a Garden」は、これまでの都市空間の緑化だけでなく、都市周縁部の広域の緑地を緩やかにつなげ、島全体で都市と自然との共生を図ろうとする考えであり、対象とする“ガーデン”のエリアを都市部周辺から国土全体に拡大したものと捉えることができる。また、単なる規模の拡大だけでなく、ガーデンズ・バイ・ザ・ベイといった自然と調和したリゾートエリアの開発にみられるように、従来シンガポールがガーデン・シティのコンセプトのもと取組んできた魅力的な都市開発を更に強化するものといえる。

現在、シンガポールの緑化政策の策定・立案は、国家開発省の法定機関である国立公園庁が担っており、近年は、特色ある施策として以下3つの取り組みが行われてきた。

#### ア 樹木のデータ管理

管理下にある140万本以上の樹木のうち、主な街路樹には、樹木ごとにIDを割り当て、樹木の種類、位置、樹齢、樹木検査の履歴など各種データを記録し、効率的な管理を行う。

#### イ 屋上や壁面の緑化

建築物の緑化にも積極的に取り組み、ビル管理者に対して屋上及び壁面部分の緑化を推奨している。具体的には、空中緑化奨励制度（The Skyrise Greenery Incentive Scheme）の下、市街中心部のビルが屋上・壁面緑化を導入する場合、導入費用の50%を上限に助成している。

#### ウ パーク・コネクターネットワーク

緑地スペースの拡大と、住民が自然と触れ合う機会を増大させることを目的に、遊歩道により公園同士を繋ぐことで、シンガポール島内を巡る「緑のネットワーク」の形成を目指している。同構想は1990年に初めて概念化され、2020年3月時点で既にパーク・コネクターは340kmとなり、2030年には全長500kmまで伸ばすことを目標に整備が続けられている。

### (3) 都市開発に伴う墓地の取り扱い

前述のとおり、シンガポールでは限られた土地を有効活用するため、都市開発に伴い政府による強制的な土地収用が行われるが、これは国の礎を築いた先祖が眠る墓地についても例外ではない。ここでは、都市開発に伴う墓地の取り扱いについて説明する。

墓地に関する管理は、環境水資源省（Ministry of the Environment and Water Resources : MEWR）の法定機関である国家環境庁（National Environment Agency : NEA）が行っている。

シンガポールは多民族国家であり、亡骸の埋葬方法などについても信仰する宗教により異なるが、中華系では道教の信者、マレー系ではイスラム教の信者にとって土葬が一般的である。ただし、国土面積の狭いシンガポールでは、土葬された墓地も15年すると掘り起こされることになる。現在、土葬を行うことができるのは、国営の1か所の埋葬所（ChoaChuKang Cemetery）のみであり、15年経過後は、骨を骨壺に入れ、別施設で納骨棚に納められるのが一般的である<sup>23</sup>。

なお、過去に埋葬が行われた墓地はシンガポール全土に残っているが、再開発計画の地域に重なれば、それらも掘り起こされることになる。現存する最古の墓地であるブキット・ブラウン墓地で高速道路の建設計画が決まった際にも、国の礎を築いた中華系の先人が眠ることから、多くの住民が建設に反対し墓地の保存を訴えたが決定は覆らず、計画通りに掘り起しと高速道路の建設が進められた<sup>24</sup>。

約1,000基の墓がある日本人墓地でも、都市開発に伴い1987年に土地収用の通告がなされたが、このときは、墓地を管理していた日本人会、日本国大使館などがシンガポール政府と交渉を行い、公園として整備することでリースによる土地の利用が認められた。このリースは、20年間の延長オプション付きの30年の期間であり、2019年の1月に期限を迎えるところであったが、20年間のリースの延長が承認され、現在に至っている<sup>25</sup>。

## 7 最近の都市開発の動向

国家開発省は2017年6月、気候変動や土地、水、エネルギー、人的資源の不足といった都市国家シンガポールが直面する課題を克服し、持続可能な都市エコシステム（複数の企業・団体が共存共栄する仕組み）を備えた暮らしやすい都市環境を整備することを目的として、研究開発プロジェクト「シティーズ・オブ・トゥモロー R & D（Cities of Tomorrow Research and Development）」の立ち上げを発表した<sup>26</sup>。これは、国家開発省主導の多機関連携事業で、シンガポールが直面する課題を認識し、研究開発を活用して課題解決に取り組もうとするものである。

国家開発省は、実用性と商業化の可能性が高いプロジェクトに重点を置き、基礎研究、応用研究、小規模実証プロジェクトを資金面でサポートすることを想定している。当初、2017年から2020年までの3年間で、S\$1億5,000万（約120億円）をシティーズ・オブ・トゥモロー R & D に投資すると発表した。2019年7月に行われた「都市持続可能性研究開発会議」において、2021年までの期間延長を発表した。

対象とする研究開発分野は、以下の4つの研究分野を中心とし、2つの横断的分野研究を通じ

<sup>23</sup> National Environment Agency “After death -Facilities and Services” <https://www.nea.gov.sg/our-services/after-death/facilities-and-services>

<sup>24</sup> 「シンガポールの歴史が眠る丘。保存危機のブキ・ブラウン墓地」(AsiaX 記事 2014年4月7日) <https://www.asiax.biz/kira/11121/>

<sup>25</sup> シンガポール日本人会資料「日本人墓地慰霊祭」  
[http://www.jas.org.sg/event\\_report/Mar2019/Japanese\\_Cemetery\\_Prayer.pdf](http://www.jas.org.sg/event_report/Mar2019/Japanese_Cemetery_Prayer.pdf)

<sup>26</sup> 「国家開発省、都市問題解決の研究プログラム開始」(NNA News 記事 2017年7月3日) <https://www.nna.jp/news/result/1629366>

てビジョンを達成することを目的としている<sup>27</sup>。

<主要研究分野>

- ・建設 (Advanced Construction)  
ロボットなど自動化システムの導入推進で作業員を減らし、効率的に工事を進めること。
- ・インフラ (Resilient Infrastructure)  
建物の欠陥を最小限に抑え、建築検査プロセスを強化するだけでなく、メンテナンスのコストと労力を削減すること。
- ・空間 (New Spaces)  
地下空間の有効活用を促進するため、倉庫、貯蔵施設などを地下に移設し、地上スペースを増やすこと。
- ・持続可能性 (Greater Sustainability)  
都市計画・開発・管理においてエネルギーと資源の効率化に努め、持続可能かつ気候変動などにも適用性の高い、緑の多い都市開発を行うこと。

<横断的研究分野>

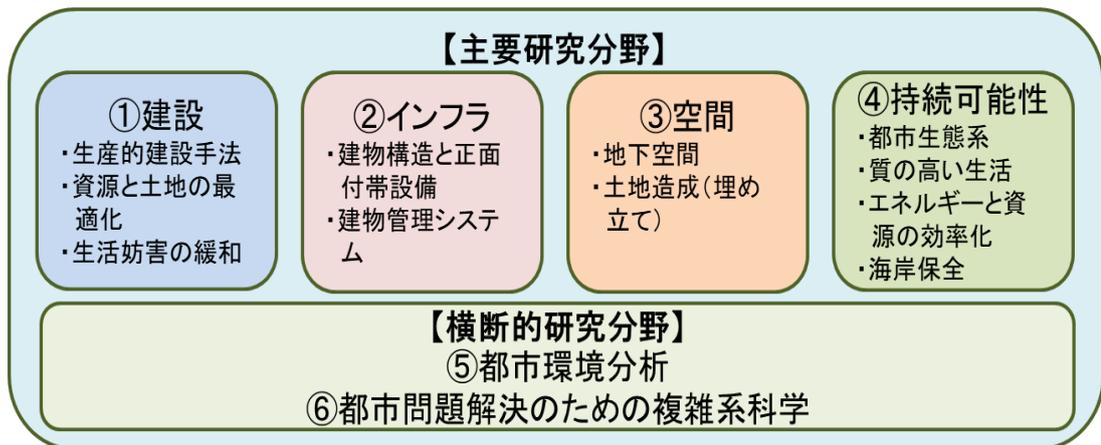
- ・都市環境分析 (Urban Environment Analytics)  
迅速かつ焦点を絞ったサービス提供に努めるとともに、行政サービスと都市計画における資源の効率化を目指す。
- ・都市問題解決のための複雑系科学 (Complex Science for Urban Solutions)  
都市計画に影響を及ぼす潜在的規則性及び外的要因を特定することで、複雑系科学を都市問題解決に適用することを目指す。

また、本研究開発プロジェクトに申請することができる機関は、シンガポールに拠点を置く高等教育機関 (Singapore-based Institutions of Higher Learning (IHLs))、公的セクターの機関、非営利の研究所、企業および企業関連の研究所の4種で、補助を受けることができる費用のカテゴリーは、人件費、設備費、その他の運営費用、旅費、研究奨学金とされている。なお、助成率は、シンガポールに拠点を置く高等教育機関、公的セクターの機関、非営利の病院および研究機関のプロジェクトには100%、企業および企業が所属する研究所や機関には最大70%としている。

---

<sup>27</sup> The Building and Construction Authority “Cities of Tomorrow (CoT) R&D Programme”  
<https://www1.bca.gov.sg/buildsg/buildsg-transformation-fund/cities-of-tomorrow-cot-r-d-programme#:~:text=The%20Cities%20of%20Tomorrow%20R%26D,solutions%20to%20address%20the%20challenges.>  
Urban Sustainability R&D Congress “Cities of Tomorrow R&D Programme -Annex A-“  
<https://www.mnd.gov.sg/docs/default-source/urbansustainability/newsroom-resources/cities-of-tomorrow.pdf>

図8 「シティーズ・オブ・トゥモローR&D」分野概念図



出典：国家開発省ウェブサイト

<参考文献>

- ・シンガポールの政策『都市開発政策編』（財団法人自治体国際化協会 2011年）
- ・シンガポールの政策『都市開発政策編』（一般財団法人自治体国際化協会 2015年）
- ・CLAIR REPORT 494号『シンガポールにおける歴史的建造物の保全』（一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所 2020年1月31日）P.5~6

<参考ウェブサイト>

- ・Total Land Area of Singapore (Data.gov.sg)  
<https://data.gov.sg/dataset/total-land-area-of-singapore>
- ・City in Nature 2019/2020 (Nparks Annual Report 2019)  
[https://www.nparks.gov.sg/portals/annualreport/npark\\_annual\\_report.pdf](https://www.nparks.gov.sg/portals/annualreport/npark_annual_report.pdf)
- ・Land Transport Authority “Downtown Line “  
[https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting\\_around/public\\_transport/rail\\_network/downtown\\_line.html](https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/public_transport/rail_network/downtown_line.html)
- ・Ministry of National Development “Land Use Plan to Support Singapore ‘s Future Population”  
<https://www.mnd.gov.sg/docs/default-source/mnd-documents/publications-documents/land-use-plan.pdf>
- ・CHANGI Airport Group “DEVELOPMENT MILESTONES”  
<https://www.changiairport.com/corporate/our-expertise/changi-east.html#milestones>
- ・Urban Redevelopment Authority “Concept Plan 2011 and MND Land Use Plan”  
<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Concept-Plan/Land-Use-Plan#:~:text=The%20Land%20Use%20Plan%20is,to%206.9%20million%20by%202030.>
- ・Urban Redevelopment Authority “Master Plan 2014”  
<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Master-Plan/Previous-Master-Plans>
- ・Urban Redevelopment Authority “Master Plan 2019”  
<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Master-Plan>
- ・National Environment Agency “After death -Facilities and Services”  
<https://www.nea.gov.sg/our-services/after-death/facilities-and-services>
- ・The Building and Construction Authority “Cities of Tomorrow (CoT) R&D Programme”  
<https://www1.bca.gov.sg/buildsg/buildsg-transformation-fund/cities-of-tomorrow-cot-r-d-programme#:~:text=The%20Cities%20of%20Tomorrow%20R%26D,solutions%20to%20address%20the%20challenges.>
- ・Urban Sustainability R&D Congress “Cities of Tomorrow R&D Programme -Annex A-“  
<https://www.mnd.gov.sg/docs/default-source/urbansustainability/newsroom-resources/cities-of-tomorrow.pdf>
- ・”S'pore's land area expanded by 25% in past 200 years” (Mothership.SG 記事 2018年9月)  
<https://mothership.sg/2018/09/singapore-land-reclamation-increase-size/>
- ・”KL-Singapore High Speed Rail terminated after both countries fail to reach agreement on M'sia's proposed changes” (The Straits Times 記事 2021年1月1日)

<https://www.straitstimes.com/singapore/politics/kl-singapore-high-speed-rail-terminated-after-singapore-and-malaysia-fail-to>

- ・「North South Line の Marina South Pier 駅が 2014 年 11 月 23 日に運行を開始した」(The Straits Times 記事 2014 年 11 月 22 日)

<https://www.straitstimes.com/singapore/transport/marina-south-pier-mrt-station-on-north-south-line-to-open-on-sunday>

- ・Lee Kuan Yew School of Public Policy “Long-Term Land Use Planning In Singapore” P.4  
[https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/case-studies/lkyspp-case-study\\_-landuse-case.pdf](https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/case-studies/lkyspp-case-study_-landuse-case.pdf)

- ・”At the forefront of the Greater Southern Waterfront” (Channel News Asia 記事 2019 年 2 月 20 日) <https://www.channelnewsasia.com/news/advertorial/at-the-forefront-of-the-greater-southern-waterfront-developments-11252520>

- ・ジェットロビジネス短信「シンガポール向け建設用途の砂の輸入,マレーシアの禁輸措置で大幅減」(JETRO 2019 年 7 月 24) <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/3486fc690c80bb3d.html>

- ・「シンガポールの歴史が眠る丘。保存危機のブキ・ブラウン墓地」(AsiaX 記事 2014 年 4 月 7 日) <https://www.asiax.biz/kira/11121/>

- ・シンガポール日本人会資料「日本人墓地慰霊祭」

[http://www.jas.org.sg/event\\_report/Mar2019/Japanese\\_Cemetery\\_Prayer.pdf](http://www.jas.org.sg/event_report/Mar2019/Japanese_Cemetery_Prayer.pdf)

- ・「国家開発省、都市問題解決の研究プログラム開始」(NNANews 記事 2017 年 7 月 3 日)  
<https://www.nna.jp/news/result/1629366>

- ・シンガポール政府 (国家開発省 : MND) <http://www.mnd.gov.sg>

- ・シンガポール政府 (都市再開発庁 : URA) <http://www.ura.gov.sg>

- ・シンガポール政府 (住宅開発庁 : HDB) <http://www.hdb.gov.sg>

- ・シンガポール政府 (国立公園庁 : NParks) <http://www.nparks.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 (法務省) <http://www.minlaw.gov.sg/>

- ・シンガポール政府 (シンガポール土地管理庁) <https://www.sla.gov.sg/>

- ・シンガポール政府 (土地測量局) <https://lsb.mlaw.gov.sg/>

- ・シンガポール政府 (控訴庁) <https://ab.mlaw.gov.sg/>

- ・マリーナ・ベイ地区開発 <http://www.marina-bay.sg/index.html>

#### 【執筆】

一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所

所長補佐 茂木 洋平

#### 【監修】

所 長 天利 和紀

調 査 役 池上 卓久

所長補佐 清水 健太