

序

シンガポールは、マレー半島南端のやや沖合、赤道直下の北緯一度付近にある島国である。面積は六四一平方キロメートルで淡路島よりひと回り大きい。人口は二八七万人、七八%が中国系、一四%がマレー系、七%がインド系という多民族国家である。いわゆる「都市国家」で国内には地方公共団体がなく、すべての分野が国の直轄行政である。

シンガポール経済の特徴は、①GNPより貿易額のほうがはるかに大きく、金額で約三倍であること、②GNPの四分の一は多国籍企業が生み出していること、③製造業がGNPの約三割を占めるが、輸出指向型で外国からの直接投資、多国籍企業の活動に依存していること、④観光、商業、ホテルも外国からの観光客に支えられていることなど、国外の要因に大きく左右される経済となっている。

また、GNPのおよそ六〇%を公共部門（政府と政府関係企業）が占め、地場の民間資本は一五%を占めるにすぎないなど、公共部門に多くを依存する経済でもある。労働市場はかなりひっ

迫しており、東南アジア地域のなかでは飛び抜けた高賃金となっている。

1 国の成り立ちと都市開発・再開発ニーズの発生

シンガポールの歴史は、十四世紀にジャワ人が住み始めたのが起源とされるが、実際の国づくりは、一八一九年の英国の東インド会社の進出に始まった。今でも地名や街づくりの基本的枠組みに、英国の流れを汲むものを幾つも見ることが出来る。

もともと、小さな漁村であったシンガポールは、天然の良港として貿易基地に適することを英国が目し、地域間の中継基地、さらには植民地のセンターとしたところへ、中国人、インド人などが集まってきたのが成り立ちであった。戦前までの中心市街地の環境は、こうした歴史のなかで徐々に作り上げられた自然発生的なものであったため、近代的な経済活動の器としては問題が多かった。そこへ、第二次世界大戦で英国・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として居住条件が悪化し、計画的なコントロールが困難な状況となった。さらに戦後は、都市に戻ってきた人々のラッシュとなり、不法居住者の密集地区が生まれた。

植民地政府は、この状況に住宅の計画的整備を促進することにより対応しようとしたが、人口の増加は対処できる以上のものがあり、効果は少なかつた。このため、一九六〇年代までに「十九世紀の市街地で、二十世紀の都市活動が行われている」という状況認識が定着した。

このように、シンガポールが英国から自治を獲得した一九五九年当時、すでに大きな都市再開発ニーズが発生していた。さらに、一九六五年のマレーシア連邦からの独立によって、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のまったく小さい島が、周辺国との競争に立ち向かうことを余儀なくされたのである。先進諸外国から他の開発途上国に先がけて海外投資を誘致し、観光客を誘致するためには、空港、港湾の整備と円滑な陸上交通が不可欠である。さらに良質な事務所スペースや一流ホテルの十分な供給も必要となる。このため、政府が率先してこれらの施設の用地確保を行う必要がある、このためにも都市再開発や埋立事業が至上の命題となつたのである。

2 経済発展と都市整備の充実

このような状況のなか、一九五九年の自治獲得以来一貫してシンガポールの政権を担ってき

たのが人民行動党であった。同党は一九六八年から八一年まで国会の全議席を占めたのをはじめ、その前後も圧倒的多数の議席を占めてきた。そして、独立以来一九九〇年まで首相を務めたりリー・クアンユー氏（現、上級大臣）、現首相のゴーン・チョクトン氏らの指導により、シンガポールが奇跡ともいえる急速な経済発展を実現してきたことは広く知られている。一九七〇年代の実質経済成長率（GDPベース）は平均で九・四%、八〇年代も八・五%という高成長を続けた。八五年にはマイナス一・六%という初めてのマイナス成長を経験したが、その後急速に回復した。九〇年代に入っても成長は続き、九〇年は八・八%、九一年は六・七%、九二年は六・〇%、九三年は九・九%という高い成長を記録している。

そして、この発展の基盤として、住宅、社会資本の整備のもつ意味も大きかった。土地の有効利用のため、都心部の低層・密集住宅を取り壊してビル用地に変え、郊外の農地、墓地なども積極的に収用し国有化を進めニュータウンや工業団地とした。また、島の海岸の大部分を埋立事業の対象とし、空港、港湾、住宅、工業団地などの用地に充ててきた。この結果、今日シンガポールは、住宅、都市、社会資本の整備において相当な成果を挙げ、国際的にも高く評価されている。国民の八七%が居住する公共住宅（HDB住宅）は整備率の点でおそらく世界に類例をみないだけでなく、居住空間として相当な広さが確保されている。国の表玄関チャンギ国際空港は、四〇〇〇メートル滑走路二本を有し、六年連続で権威ある関係ビジネス誌の読者か

ら世界一の評価を受けている。船舶数、コンテナ取扱量などで世界一を争っているシンガポールの港は、コンピュータ化した迅速な手続きでも高い評価を受けている。陸上交通については、高速道路、地下鉄の整備のほか、道路混雑を避けるための新規自動車登録の総量規制や、都心部への車両乗入れ規制といった思い切った措置も導入している。下水道普及率はほぼ一〇〇%と先進国以上の水準を達成しており、上水道の供給も本島においては一〇〇%である。情報インフラの整備は、携帯電話の普及率などからみて日本以上に進んでいる。さらに、シンガポールは強力に都市内の緑化政策を推進し、緑あふれる都市環境は世界の大都市のなかでトップレベルに達している。

そして、この都市整備の実績は、驚異的な経済発展の実績とあいまって、シンガポールの開発ノウハウとして世界から注目されている。最近、シンガポールは、中国やインドなどから求められ、これらの国々の広域的な新規経済開発区域（工業団地など）の一体的な開発プロジェクトについて政府間協力する旨で合意したが、このことはその一例といえる。

3 明確な将来ビジョン

こういつた現状の実績に加え、シンガポール政府が、将来の都市開発、各インフラ整備の写真を明確に示していることも高く評価できる。一九九一年に発表された「改訂コンセプト・プラン」においては、シンガポールの人口が四〇〇万人に達する時点（二〇三〇年頃）までを見越した詳細な国土開発計画が描かれており、すでにそれに沿った開発・再開発事業が一部着手されている。そこには、国民が熱帯の自然を楽しむようにという今まではなかった視点も導入され、マリーナなどマリンスポーツのスポットが開発計画に盛り込まれている。

シンガポールは、今後の国土開発においても、事業用地の確保に困難な面が少ないこと、政府の財政が黒字基調で健全であること、経済成長の見通しが引き続き明るいことなどの要因に恵まれており、おそらくこの計画の実現はかなり確かなものといえるであろう。したがって、シンガポールの都市整備「先進国」の地位は、今後ともますます確固たるものになると考えられる。