

琉球大学学術リポジトリ

東南アジアの近代都市及び計画法システムの形成過程と東西地域の影響に関する比較研究

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 池田孝之 公開日: 2009-08-20 キーワード (Ja): 都市及び計画法システム, 都市計画法制, 東南アジア都市, 東南アジア, 都市形成と計画法, 市街地形成過程 キーワード (En): Urbanization and Planning Law, Urban and Planning System, South East Asia 作成者: 池田, 孝之, 清水, 肇, 國吉, 真哉, Ikeda, Takayuki, Shimizu, Hajime, Kuniyoshi, Sanechika メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/11970

第5章 インドの都市形成と計画法

5-1 都市開発

(1) 関連行政機関

インドの都市開発の主管機関は都市開発省 (Ministry of Urban Development:MUD) である。同省内部には、その技術的な業務を扱う都市地方開発局 (Town and Country Planning Organization:TCPO) がある。

都市開発についての事実上の責任は州政府にあり、具体的にはそれぞれの都市 (municipal corporations,Municipalities) が実務を担当し、それぞれ計画局 (planning authorities) を置き、将来計画の作成、関係機関間の調整、計画の実施などの業務を行っている。例えば、4大都市については、デリー開発局 (Delhi Development Authority) やボンベイ都市圏開発局 (Bombay Metropolitan Region Development Authority) 、カルカッタ都市圏開発局 (Calcutta Metropolitan Development Authority) がある。いずれもかなり広域的な範囲を受持ち、例えばボンベイについては、対岸の本土側までが対象となっている。

(2) 都市化の現況

インドの都市の最大の問題は、その人口規模が極めて大きく、かつその増加の過程が次第に圧縮されていることである。現在の全人口は8億であるが、都市人口は2億に達し、都市化率（都市人口／全人口）は25%に達した。それは、先進国で言えばまさに都市化の初期の水準に相当し都市人口がより正常に増加する段階に入ってきたと言える。したがって、この分野に対する関心は今後高まると言えよう。

インドの都市人口は独立以来1971年までの24年間で5千万人増加で倍増し、71年から91年までの20年間で更に1億人を加えて2.1億人となり再度の倍増を遂げた。

このように急激な増加は、勿論国民の4分の3以上が居住する農村から都市に向けて押出されてくる人口圧力によるものであるが、同時に以下の歴史的及び社会的な問題も考える必要がある。

①植民地国家として宗主国の原料基地として位置付けられたために、そこで生産される一次産品の加工によって二次産業を発展させることができず、従ってその産業構造は広汎な一次、弱い二次、水膨れした三次という歪められた姿にとなり、都市発展を維持する基本的な力が育たなかった。

②現在の巨大都市はいずれも植民地経営の根拠地として発展したものであり、高度に整備された中心部分と、その周辺に群がる地元の人々の広大な低水準のスラムという二重構造が形成された。

③戦後の独立に伴う分邦などのために大量の難民が発生した。同時に進行した人口爆発がこの状況にさらに混乱の度を加えた。

上記の複合的な発達の結果として、インド都市化は、先進国のいわば「順当な」発展と同じ経緯をとることは出来なかった。したがって、その都市・住宅問題に対して、先進国で積み上げられてきた制度・技術などを必ずしも適用しえないという指摘も行われている。

(3) 都市開発計画

現在各都市並にマスタープランなどの将来計画を作成しており、それに沿って計画が実施されている。デリー市については、90年8月にデリー市マスタープランが作成された。他の3大都市については60-70年代に作成された交通計画があるが、これら4大都市に次ぐバンガロール、ハイデラバード、アーメダバードなど急速に成長する都市については近代的な開発計画はない。現在これらの都市の直面している状況に鑑みて、その計画の策定は急がれるべきであろう。

(4) 日本の協力可能分野

都市のマスタープラン作りなどについては必要性が高いが、それについては既に多くの援助国・機関か

ら援助が行われてきた上に、インド側でも様々な経験を経てきている。その上にさらに日本側が貢献しようとすれば、日本の経験を踏まえてインドの実情に伴ったユニークなものでなければならないのであろう。例えばボンペイで訪問した都市開発研究所からは、日本の区画整理などのような都市開発手法のインドへの移転が有望な協力分野であるとの指摘があった。調査団としては、日本の手法が比較的に優位がある分野に関して、国際協力の可能性を追及すべきであると考える。

5 - 2 住宅政策

(1) 住宅政策の基本的方向

従来の住宅政策は先進国の経験・技術・手法に学んだものであったが、それらはインドの状況に適合しえなかつた。その都度打出される政策は急激な都市化に対して常に後追いとなり、しかも無理に規制、法律・計画を先行させようとする傾向にあった。補助金や直接投資はむしろマイナスの効果があり、被援助者側の依存意識の拡大をもたらし、都市全体に対して大きく貢献することはできなかつた。

不法占拠の排除に関しては、リロケーション及び公共住宅の建設・計画的な土地開発と長期貸与（ニューデリーでは公共の土地の売却が建設の原資を稼いできた）などの手が打たれてきた。しかし、それらは多くの成功例があったとしても、一面むしろ地価暴騰を招き土地を所有している富者に利益をもたらした。一方、住宅は増えたもののその購入価格が急騰し、貧者に役立つことは少なかつたということが反省かれている。

政府は今後の住宅対策の基本的方向として、1988年の「都市化委員会報告書」の中で次のような極めて注目すべき提言を行っている。すなわち、「人間は社会にとって厄介なお荷物なのではなく、その発展にとって最も基本的な要素である」との立場に立ち、政府機関の役割は「人々が自発的な努力への志向を強めその積重ねによってよい住宅を得ることを可能にし（enable）、容易にする（facilitate）ことである」としている。

具体的な方向は以下の通りである。

①最大の問題はスラム居住者の問題であり、その基本課題として土地の占有権（tenure）の確保が最も重要である。

②住宅を持とうとする人のための四つの要素、すなわち土地、金融、建材及び技術へのアクセスを容易にする。

③それらをより手に入れ易くするための金融の拡大と融資条件の改善

④住宅供給を妨げている法律などの改善（賃貸住宅ストックの維持・改善などを最も防げている借地・借家法）

(2) 住宅施策

インドで現在行われている具体的な施策は以下の通りである。

①国家住宅銀行（NHB）の設立

住宅政策の基本的方向は、民間活力の動員に大きく期待していると思われる。そのような流れに沿って、公共側の施策は今後直接建設よりも金融に重点が移行しよう。そのために、財源についても従来の公的財源を着実に増加させる一方で、民間資金とのより密接な関係を進めることができると企図されている。

住宅金融は住宅投資を増大させるための最も基本的な手段である。従来その合計の4分の1は公的財源（直轄準備銀行、生保、損保、厚生年金など）、残りは公社、住宅組合又は民間の財源により賄われてきた。元来住宅取得のための貯蓄は庶民の貯蓄において最も必要な部分であり、融資の回収という点からみても特に中産階級の場合は最も確実な融資先であった。したがって、庶民の必要に対応する長期、低利資金の供給を行いつつ地方銀行や金融機関の住宅融資サービスの向上を図ることによって、またそれらの人々の利用を更に増大させることによる州レベルにおける公共開発を促進することによって、さらに住宅・宅地などの割当てや融資についてもこれらの人達を優先するなどのインセンティブの供与することなどによって、その流れを一層強化することが企画されている。

国家住宅銀行の設立の目的は、これらの全体の金融体系への中核（apex）銀行としての役割を受け持ち、全体としての資金の流れを、強化、推進、調整するものとして機能することである。言うまでもなく、その機能を果たすために、必要な融資財源としては上記のような「公的」な金織機関を通じて中央からの投資が同銀行に向けられることも決められている。

②HUDCOの推進しようとしている一つのプロジェクト：公衆便所センター（pay and use toilet）と夜間宿泊施設（night shelter）の建設・維持。

前者は、駅周辺といったような人々が集りやすい所に建設されるもので、共同便所とシャワーが組合わされたサービスを有料（婦人子供は無料）で提供しようというものである。後者は、路上生活者が長雨の夜でも安心して過ごせるような施設を提供しようとするものである。いずれもスラム又は路上生活者などの端的な必要に応ずるものであるといえよう。

③貧困除去対策としてのスラム問題

貧困問題対策として、上下水道や公衆便所の設置、歩道の拡大と舗装などが図られている。これらの施設は、スラムの生活環境向上を目指して、雇用機会の創出、小規模企業への補助を通じて整備される。今後10～15年に実施され、920万人を対象としている。

④民間の自主的な活動

このような政府側の諸施策などと平行に民間自体における住宅建設又は改善の努力が多く行われている。それらの例としてバンガロール、ハイデラバードなどに注目すべき運動が進められているが、今回の調査ではその状況を把握できていない。

5－3 建築・住宅関係行政組織

（1）政府の関係組織

建設業を総括的に所管している組織はない。中央政府の公共事業（都市間道路、都市公園、公務員住宅等）は、Central Public Works Departmentが所管しており、建設業については、これらの事業を実施する上で必要となる最小限の事務を行なっているにすぎない。

計画委員会（Planning Commission）は、1960年代においては、建設事業を調査するためさまざまな組織を設け有益な提言を行なったが、その後はほとんど関与していない。過去に提言されたものも全く実行に移されていないといわれている。これは、現在の事業官庁では、建設業はプロジェクトを構成する単なる一要素としてしか見られていないためであり、さらには、建設産業を責任をもって所管する機関がなく、政府職員に建設業の経済問題、経営問題を理解できる人材もほとんどないためである。

この様な体制に対し、建設事業者の多くやMinistry of Industryなどでは、Construction Industry Development Council等の独立組織の設立が有効であると主張している。一方計画委員会では、Central Public Works Department等の機能の拡充が適切であると主張している。計画委員会では、これまでインフォーマルセクターの援助に貢献してきたとの評価もあり、建設産業指導の中央集権化に反対しているものとも思われる。計画委員会は、1989年10月にWorking Group on Improvement of Construction Methodology and Technologyを設置し、近く報告書を取りまとめる予定とのことである。

（2）行政機構

住宅問題については、都市開発省の住宅局が責任部局であり、基本方針を定める。なお、スラムの問題と大きくかかわり合う貧困対策については、省内の別の局の所管となっている。基本的には住宅問題は州以下の責任事項であり、都市開発の場合と同様である。

デリー首都圏は連邦直轄地であるが、それ以外の州については、それぞれの州政府の住宅部局が住宅対策の具体的な方針を決定し、その下に各市町村（Municipal corporation, municipality）毎に、開発公社（development authority）などの機関が実施に当たる。

都市開発省の下部機関としては、1970年に設立され、ニューデリーに本部がある準政府機関・住宅開発公社（Housing and Urban Development Corporation : HUDCO）がある。この機関は低所得階層を

対象とする政策金融機関であり、融資を通じて住宅開発プロジェクトの実施を支援する。もう一つの下部機関として国家住宅銀行（National Housing Bank : NHB）があり、従来の公的金融の枠を更に拡大し、融資により州及びさらにその下位レベルでの住宅建設活動を促進することを目的に設立された。

5-4 住宅問題

(1) 住宅問題の経過

60年代から80年代にかけての住宅建設の推移をみると、住宅投資はGNPの3~4%の比率で推移し、固定資本形成の11~14%を占めた。都市住宅戸数は1,400万戸から2,800万戸、農村もふくめた全住宅戸数は6,500万戸から8,500万戸へ増加した。しかし、この住宅の供給は需要をはるかに下回るものであった。81年の住宅不足数の推計によると、家なしが20万戸、過密住宅が140万戸、不良住宅が310万戸、老朽住宅が120万戸、合計590万戸が不足しているという。しかし、この数は現実の所要数に比して過少見積りであると考えられる。

特に深刻な住宅問題は不法占拠地区（squatter）の問題がある。ポンペイ、ニューデリーにおいてはほとんど半分の人口が、全都市でも25%が不法占拠地区に住むと推定されている。その大部分がいわゆる「インフォーマル・セクター」を形成する。その住民は他に選択がなくてそこに住むのであるが、そこでかれらは極めて複合的な困難に直面する。いつ追払われるか分らないという不安、極めて悪質な居住、老朽住宅、一室居住（45%）、過密（一室当たり5人）、ベーシック・ニーズの欠如（37%は電気なく、66%は便所がない）、職場への通勤も不便などというような問題である。しかし、なんらかの対策が採られぬかぎり、このスラム人口は2000年までに倍増し、6,000万~7,500万になろうといわれている。

更に問題は、住宅問題に悩む人々が巨大都市（人口1,000万人以上の都市）で占める割合は益々増加していることである。都市の平均人口増加率は3~4%であるが、これらの都市の占める比率は60~80年の20年間で全都市人口の50~60%に増加した。そのため交通混雑、過密居住などの状況もさらに悪化し、またスラム人口の都市人口に占める比率は全国平均で18.9%だが、これらの都市では31%であり、この問題がこれらの都市では一層深刻化していることを示している。

表 都市人口予測

（単位：100万人）

	1981	2001
ポンペイ	8.24	13.95
カルカッタ	9.19	12.93
デリー	5.73	12.90
バンガロール	2.92	7.63
マドラス	4.29	7.37
ハイデラバード	2.09	4.62
アーメダバード	2.55	4.55

出所：Central Statistical Organization, Statistical Yearbook 1987.

第6章 シンガポールの都市形成と計画法

6-1 都市形成

シンガポールの歴史的都市化の発展状況を示したものが図-1である。島の南側中央部（市中心部：City Centre、現在の商業・業務中心地：CBD）を中心として、放射状に都市化が進んできた。

シンガポールの土地利用に係る最初のマスタープランは1952-55年に策定され、1958年に政府により承認された。1960年に制定された都市計画法により、マスタープランの見直しを少なくとも5年ごとに実施することが義務づけられ、以後1965年を最初として5回にわたり見直しが行われてきた。現在の土地利用計画、都市開発計画、都市交通施設整備計画の基本となっているのが、1967-70年に策定されたコンセプト・プランであり、これをベースに1970年マスタープランが策定された。このコンセプト・プランは2000年人口を320万人とし、必要な土地利用が配分され、骨格都市交通施設として高速道路網、幹線道路網及び大量高速輸送鉄道網（Mass Rapid Transit : MRT、日本の地下鉄に相当する）が提案された。その後のシンガポールの土地利用、都市開発、交通施設整備は、部分的に変更はあったものの、このコンセプト・プランに基づいて着実に実施されてきている。1985年マスタープランのベースとなった修正コンセプト・プランを図-2に示す。

1980-81年に大量高速輸送公社（Mass Rapid Transit Corporation : MRTC）が実施したパーソントリップ調査（または家庭訪問調査、Home Interview Survey : HIS）結果を希望線図で示したものが図-3である。1980年の総トリップ数は431万トリップ、このうちCBDに起終点をもつトリップ数は102万トリップ（24%）、その他のゾーン間トリップ数は225万トリップ（59%）、残りの74万トリップ（17%）が内々交通であった。希望線図でも明らかのように、CBDを中心とした放射状の交通流動が支配的であり、これに次いで東西方向の交通流が多い。

6-2 都市整備の状況

シンガポールでは計画的に都市建設を進めており、特にニュータウンの開発状況により、人口分布も変ることから、交通流動パターンも1980年に比較し、現在では多少変わっているものと想定される。現地踏査で、西側のジュロン工業団地（Jurong Industrial Estate）と島の中央部及び東部のニュータウンを結ぶ東西方向の交通流動が相当増加しているという印象を受けた。

大きな交通の発生・集中源であるニュータウンの分布状況及び開発状況を示したものが図-4である。住宅開発局（Housing Development Board : HDB）により、ニュータウンが建設され公共住宅が供給されている。

1986年現在で、国民の84%がHDBにより開発された公共住宅に住んでいる。高速道路網及びMRT網の計画に整合させたニュータウン建設が進められており、1986年3月時点での進捗率は68%である。このほかにも島の北東部（図-4の6ホーガン・ニュータウン（Hougang New Town）及び10アンモキオ・ニュータウン（Ang Mo Kio New Town）の北側）に新たに四つのニュータウンの建設が計画中であり、約50万人の人口を居住させる予定である。

6-3 土地利用

現在利用できる最新の土地利用図は1982年に実施された「土地および建物の使用に関する総合調査」によるものである。この土地利用図は1985年に見直されたマスタープランに反映されている。

1982年の調査ではシンガポール全域の土地面積は61,810haで、本島が92%の57,400ha、離島を含

むその他が8%の4, 770haであったが、その後埋立が活発に行われ1989年には62, 600haとなった。さらにHDBとJTCは今後の埋立計画を持っており、HDBによる950haのニュータウン用地はすでに計画に着手された。

(1) 住宅用地

住宅用地は全体の15%にあたる8, 610haであり、住宅の開発は民間、URAおよびHDBにより行われている。HDBは現在15, 800haの土地にニュータウン開発を展開中で、これを含めると1989年には25, 000ha以上の住宅用地を有することになる。

(2) 工業用地

本島における工業用地は1982年には約6%の3, 345ha、その後JTCはジュロン、クランジ、ウッドランド、ロヤング等に埋立を実施している。1988/89年度にはJTCの管理地は6, 730haとなり、開発の承認を得た土地を入れると7, 581haになる。1989年3月の時点でJTCにコミットされた土地は3, 576haであった。

(3) 商業用地

店舗、事務所、ホテル、レストラン等の商業地はそのほとんどが都心に集中しており、1982年には本島の約2%にあたる803haを占めている。現状では商・業活動の70%は中心部に集中しているが、HDBのニュータウン開発により、タウンセンターと近接センターに合計300, 000戸の商業施設が配置された。URAは2000年には中心部の売上げは全体の50%まで比率が下がるものと予想している。

6-4 住宅開発計画

(1) 背景

シンガポールにおける住宅開発で特筆すべきものは、住宅開発省（HDB：Housing Development Board）によるニュータウン開発であり、HDBが開発する住宅の数は民間ディベロッパーの開発とは比較にならないくらい多い。HDBは現在ではシンガポールにおける最大のディベロッパーおよび不動産管理業者であり、1989年度末には全供給戸数が約617, 500戸、居住者数は230万人（全国民の87%）となっている。

(2) HDBニュータウン

シンガポールにおけるニュータウン計画は、次の事項に重点が置かれている。

*限られた土地の利用度を最大限に高めること

*都心部への集中を防ぐため都市機能の分散を計ること

現在HDBは表に示す20ヶ所でニュータウンの開発を行っている。

それらは全国的に広がっており、各々が高遠道路またはMRTにより結びついている。

HDBはそれらの他に4ヶ所のニュータウンを計画中であり、その概要は次の通りである。

セレター ニュータウン	50, 000戸	人口 139, 250人
ジャランカユ ニュータウン	25, 000戸	68, 850人
カンカー ニュータウン	50, 000戸	135, 850人
ブンゴール ニュータウン	55, 000戸	149, 550人
合 計	180, 000戸	493, 500人

ジャランカユおよびセレターのニュータウンは1995年に一部入居が開始され、カンカーおよびブンゴールのニュータウンは2000年に一部入居が開始される予定である。全体が完成するのは2030年以降と考え

られている。

(3) 住宅需給

HDBが1988／89会計年度までに完成した住戸数は617, 474戸で、HDBの所有する施設の53. 4%にあたる。住戸タタイプは年々大型化している。

全体的には需要は減少傾向を示し、購買需要に比べて賃貸需要が増加する傾向にある。

6 - 5 住宅整備状況

シンガポールは東西約42キロメートル、西北約23キロメートルの小島で、ここに260万の人々が住んでいる。植民地時代、中国人、インド人住民は都市部に、マレー人、一部中国人は郊外のカンポン（集落）にと、人種による住居地域の区分ができていた。この時期の都市部の住宅は、建物は古く密薙したスラム街が多く、衛生設備も劣悪で、シンガポールは東南アジアで住居事情・環境の最も悪い地域の一つであった。ところが、1959年人民行動党（PAP）政府が登場してから事態は一変し、近代的な高層住宅が島内各地に続々と出現して、シンガポールは途上国の中で最も住宅問題の解決に成功した国といわれるようになったのである。ここでは、PAP政府の住宅政策の鹿鳴過程を中心に、国民の住居の生活様態を簡単に紹介する。

(1) 高層公共住宅の建設

現代シンガポールの住居を語るとき、10階20階建ての高層公共住宅（HDB）抜きには何も語れない。政権に就いたPAP政府は、当時最大の社会問題であった失業と住宅改善の課題に精力的に取り組み、前者のために工業化政策、後者のために60年住宅開発庁（Housing Development Board=HDB）を創設した。長期的住宅政策の展望のもとに、同年第1次住宅建設5カ年計画をスタートさせ、これ以降毎年めざましいペースでHDB建設を進めていった（図参照）。その際、基本的プランは、植民地時代に建てられた都市部のスラム街を取り壊して、官庁・ビジネス・商業地域とし、これまで農地、沼地、カンポン・墓地だった郊外に高層住宅団地（ニュータウン）を創るというものであった。

政府の効率的・強制的行政のもとでHDB建設が急ピッチで進められた結果、国民のHDB入居率は、1960年の9%から、86年現在では85%にも伸びた（図参照）

このような政府の巨大建設プロジェクトにおける資金調達・投資を可能にしたのは、中央積立基金（CPF）制度に拠るところが大きい。CPFは労働者の毎月の給与の一割部分を退職後の年金基金として、労使双方が強制的に拠出・積み立てる（現在労働者25%、雇用者10%）のもので、55年ビスタートしている。CPFの積立金総額は、毎年GDPの10数%に達し積み立金の大半は公債の形で政府財政に繰り込まれ、それが政府貸付金としてHDB等の準政府機関に流れ、住宅建設の主要財源となっているのである。

(2) 持家制度の措置

他方HDB制度のスタート当初、HDBへの入居は賃貸形式だけだったが、64年に政府は、国民の間に国家・社会への帰属意識を醸成する一環として（国民持家制度）を発足させ、HDBの分譲を始めた。この制度は、国民がHDBを購入しようとする場合、CPFの積立金を頭金（20%）、返済ローンとして使うことができるというものである。

これ以後、HDBの購入は国民の最大関心事となり、人々は競ってマイホームを買い求め、現在HDB入居者の80%ほどがマイホーム所有者となり、いまでも約4万人がHDB購入の“順番待ち”をしている。分譲価格は立地・間取りで異なるが、3LDK（120平方メートル）で4～5万ドル（約400万円）、平均年収の4・5年分位である。

(3) 現状にみる分化現象

このように過去20数年の間に国民の大多数が都市部のスラム、郊外のカンポン生活からHDBに移り住

み、シンガポールの住宅問題は基本滬に解決されたといえる。現在では公共住宅の「量」の問題より、広い間取り、優れたデザイン、生活環境の良さ、便利さ、といった「質」を求める段階に入っている。

けれどもその一方で、いまなお少数ではあるが（やがて消えゆく運命にあるが）、都市部の中国人、インド人街にある植民地期に建てられたショプハウスと呼ばれる、一階が店舗二・三階が住居の、古ぼけ朽ちかけた建物や、郊外にまだ残っている、ヤシの木々にかこまれたカンポンに住んでいる人々がいる。

シンガポールの住宅状態は、上流階層は島内に散在するバンガローと呼ばれる一軒家、外国人向け高級長間マンション、あるいは中・高所得者向けの政府公共住宅（HUDC）に、中流階層は郊外の分譲HDBに、下流階層は賃貸HDB、カンポン、都市部のショップハウスに住むという、所得による住居地域・形態の分化現象がはっきりと出ている。

（4）HDB入居の人々の生活

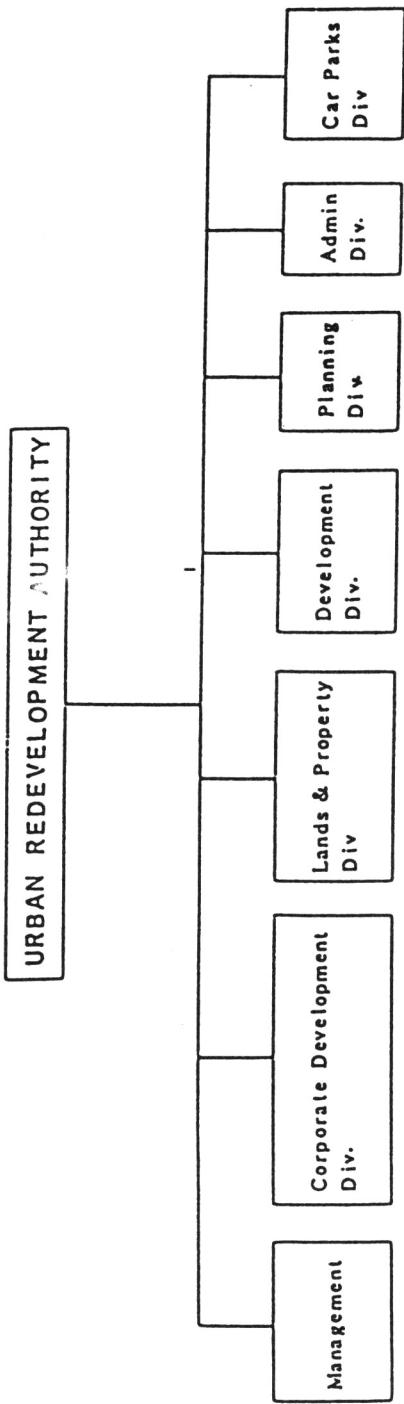
ところで、PAP政府は、独立以降、諸民族の融和を国家社会原理に据え中国系、マレー系、インド系国民の民族融合政策を進めてきた。HDB入居の割り振りは、特定の人種集団を一つのブロックにまとめて配置するのではなく、意図的に違う人種が隣り合わせになるようにしている。

通常HDBの一階は、スーパー、雑貨小売店、（庶民向けレストラン、政府機関事務所、幼稚園などがあり、住民は二階から上に住む。各戸の玄関、ベランダ、共通廊下には、かつて自然の中で生活していたスタイルへの名残りか所狭しと植木鉢、草花が並べられ、中国系住民の玄関には道教の祭壇が設けられ線香がたかれているのが見うけられる。室内の床はタイル張りで、常夏の気候では素足にひんやりとする。窓は外に突き出して開けるが、家を留守にする時や、夜寝る時など閉めておかないと、いつ激しいスコールがきて雨が吹き込むか分からない。高層フロブロックの窓からは、竹、スチール竿に通したカラフルな洗濯物が突き出ている。

夕方には、一日の仕事や食事を終えた年配の人々が、三々五々HDB敷地内にある石のベンチに腰かけ、夕涼み、おしゃべり、中国将棋、トランプ（金をかけているグループもある）などに興じている姿をよく見かける。これらのグループは、ほとんどが人種別に集まり、話している言語も中国語方言、マレー語、タミール語で、英語はめったに聞かれない。

夜は遅くまで、一階のレストランで二度目の夜食をする家族や仲間の話し声、公園で遊びまわる子供たち（小・中学校は午前・午後の2部制）の歓声、ボリュームを大きくしたテレビ・ラジオの音声が遠くまで響きわたっている。HDBは生活のさまざまの姿・音で雑然とした活気を呈し、都市部の取り澄ましたビジネス、観光街とは全く違ったもう一つのシンガポールの顔がある。

都 市 再 開 発 行 政 組 織 図



出典：開発途上国の行政・省庁組織図 第1分冊アジア・オセアニア地域
1989年3月 国際協力事業団

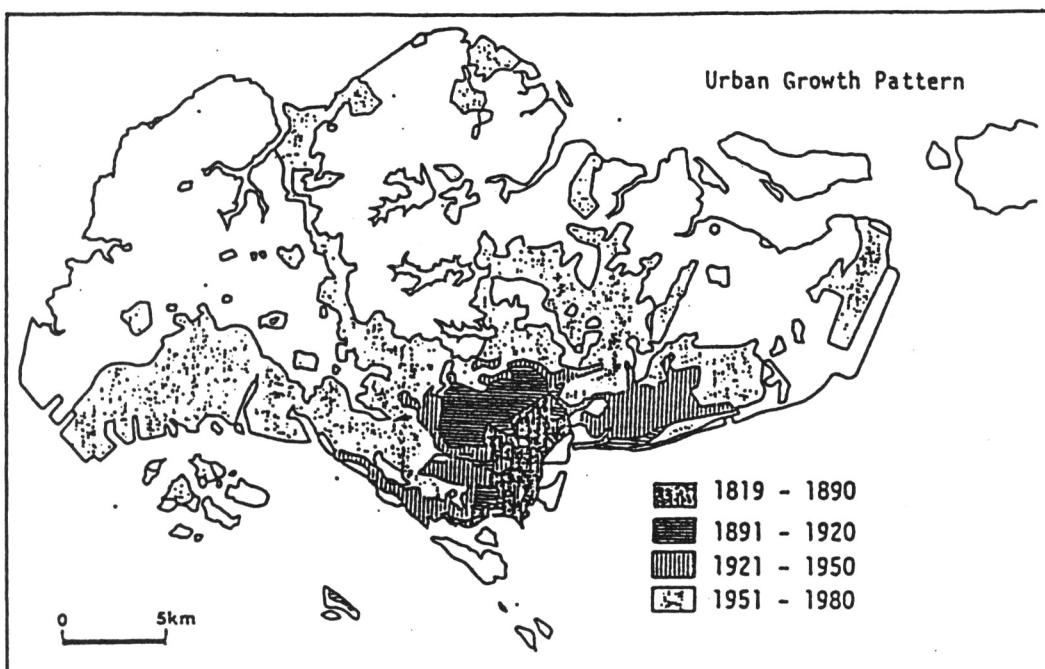


図 - 1 都市化のパターン

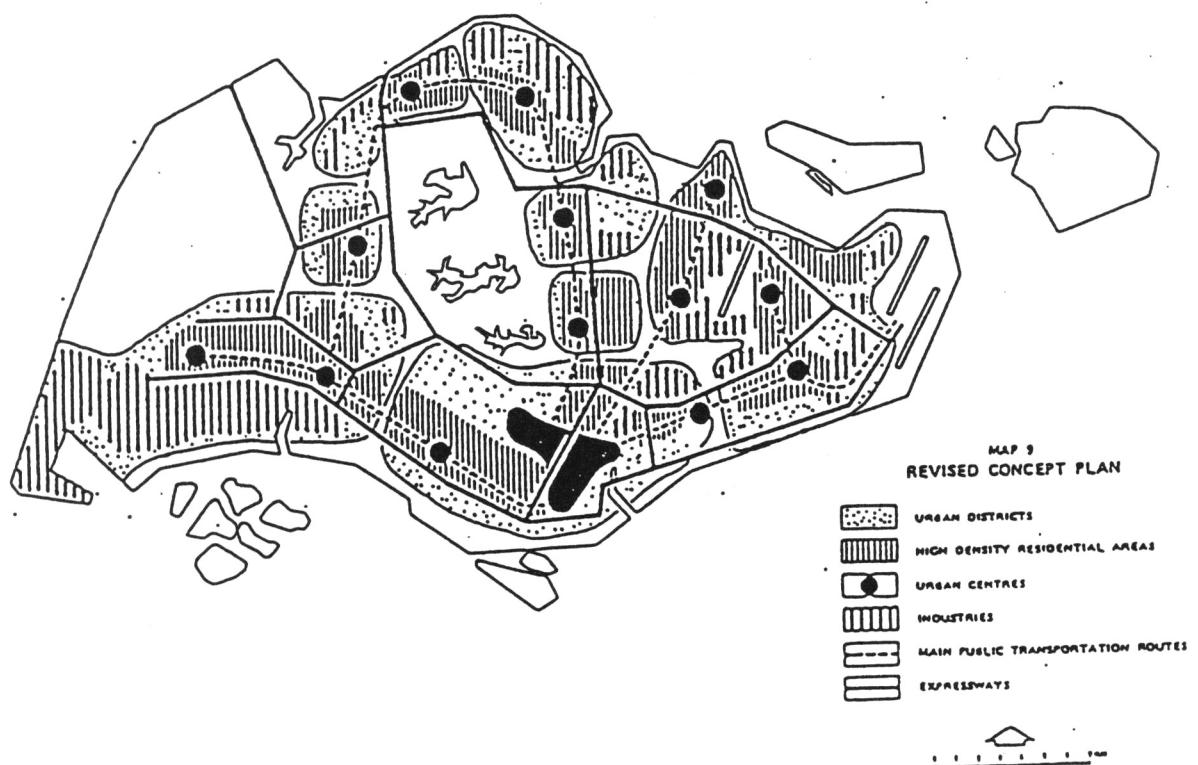


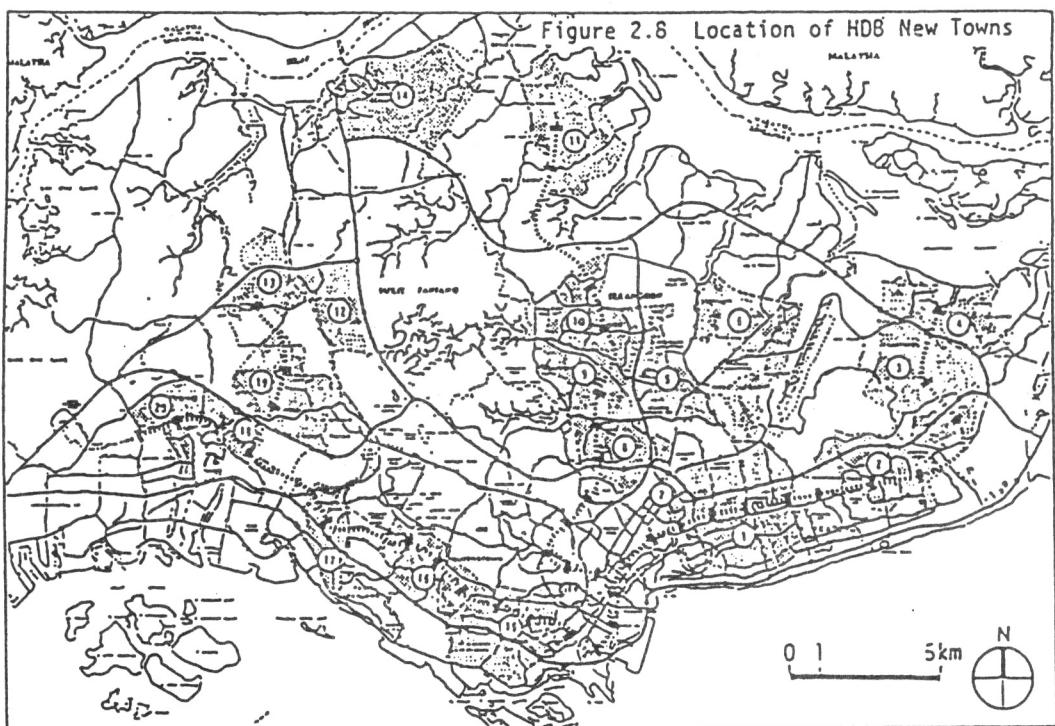
図 - 2 修正コンセプト・プラン(1985年)

出典：シンガポール国 カラン・パヤレバ高速道路計画調査事前調査報告書
平成2年3月 国際協力事業団

Profile of HDB New Towns

CORRIDOR / NEW TOWN	LAND USE	PLANNED SIZE				CURRENT SIZE (as at Mar'84)		FIRST YEAR HDB FLAT COMPLD.	TRANSPORT FEATURES				NO. OF EXPT I.C.	
		TOTAL AREA HA	RESID'L AREA: HA (%)	OTHER MAJOR USC 1/	NO. OF DWELL. UNITS	ESTD POP. :000	DENSITY PERSONS/HA		ESTD POP. :000	(% COMPL. -ITION)	DISTANCE TO CBD :MNS	NO. OF MET STATN	NO. OF BUS I.C.	
							GROSS	NET						
EAST	① Geylang	1,085	173 (10)	C.I.	37,300	142	131	821	131	(92)	1962	4- 6	2	5
	② Bedok	974	235 (29)	I	57,100	217	223	761	201	(93)	1967	11-14	2	2
	③ Branksome	1,035	377 (36)	-	65,400	249	241	660	137	(55)	1981	15-19	2	6
SUB-TOTAL	④ Pasir Ris	998	208 (21)	C.I.	36,000	136	136	654	1	(1)	1987	19-22	1	3
		4,092	1,043 (25)		195,800	744	132	713	470	(63)	-			
NORTH-EAST	⑤ Serangoon	631	122 (19)	-	21,000	80	125	650	50	(53)	1977	7- 9	-	3
	⑥ Hougang	1,196	245 (21)	I	41,000	156	130	637	109	(72)	1974	8-11	-	1
	SUB-TOTAL	1,830	368 (20)		62,000	236	129	641	159	(67)	-			
NORTH	⑦ Jalan Besar	813	152 (19)	C.I.C.	37,400	142	175	934	136	(96)	1962	3- 4	1	5
	⑧ Toa Payoh	417	167 (40)	E	44,200	168	403	1,005	152	(92)	1966	6- 9	2	4
	⑨ Bishan	704	115 (16)	I	22,000	81	119	730	45	(54)	1972	9-10	1	1
SUB-TOTAL	⑩ Ang Mo Kio	742	243 (33)	C.I.	49,500	188	253	753	183	(97)	1975	9-15	2	3
	⑪ Tiong	913	315 (34)	-	60,000	228	248	742	163	(71)	1977	17-21	1	-
		3,595	997 (28)		212,100	810	225	812	679	(84)	-			
NORTH-VEST	⑫ Bukit Panjang	475	173 (36)	-	30,000	114	240	659	36	(32)	1986	18-22	-	3
	⑬ Choa Chu Kang	466	211 (45)	-	35,000	133	255	630	14	(11)	1977	21-24	1	1
	⑭ Woodlands	1,244	358 (29)	I.R.	66,000	251	201	701	86	(34)	1973	20-25	-	-
SUB-TOTAL		2,185	742 (34)		131,000	498	225	671	136	(27)	-			
WEST	⑮ Buikit Merah	854	253 (31)	I.C.	60,800	231	270	878	218	(94)	1952	3- 7	2	5
	⑯ Queenstown	716	183 (26)	I.C.	40,600	154	215	842	127	(82)	1962	7-10	2	3
	⑰ Clementi	433	145 (34)	I	25,000	95	219	651	89	(91)	1977	12-15	1	1
SUB-TOTAL	⑱ Jurong East	300	123 (43)	-	21,000	80	267	820	73	(91)	1950	17-22	1	2
	⑲ Buikit Batok	813	170 (21)	R	28,000	106	130	614	97	(32)	1977	14-19	2	2
	⑳ Jurong West	932	422 (45)	I	63,000	247	255	585	132	(52)	1981	21-25	2	1
TOTAL		-	15,750	4,453 (28)		842,300	3201	203	717	2180	(63)	-		

Source: Worked out by the Study Team based on the information obtained from HDB
 1/ C: Commercial, I: Industrial, E: Educational, R: Recreational



(出所) シンガポール都市交通改善計画調査

図 - 4 ニュータウンの分布

出典：シンガポール国 カラン・パヤレバ高速道路計画調査事前調査報告書
 平成2年3月 国際協力事業団

第7章 日本植民地期における台湾の都市形成と計画法

7-1 台湾都市計画の時期区分

ここでは、日本近代都市計画の百年を8期に分ける石田頼房の区分を参考し、台湾近代都市計画の百年を7期にわけて考えている。本節の分析範囲にあたる部分をここでは①基礎建設調査期②市区改正期⑤都市計画制度確立期に分けて考察している。しかし、周知のように台湾の都市史研究はごく最近始められたものであるので、まだ定説と呼べるものはない。台湾における植民地時期の都市計画の時期区分について、収集してきた資料から新区分の提案を試みる。

(1) 分析の資料

本節の主要部分ともいえる表6-1に示している右段の各項目は、フィジカルな形になっている建造物や施設を中心としたものである。年代については、前後1、2年の相違がみられることがあるが、植民地期50年間というスパンを考える際、その誤差を考慮しなくても政策傾向の変遷を検出することが可能であると考える。また、もしそれらの資料に相違点が発見された場合、基本的に台湾総督府発行の『台湾、事情』という公文書に基づいて修正した。鉄道、道路、港湾と海運線、航空航路などについてはまとめられた著書があり、その研究を直接引用する。

表6-1には、施設や建物が建てられた年代が示されている。当然、それ以降、修繕や増築は隨時行われてきたと考えられるが、表6-1には記入していない。海運線については年代を特定できない。例えば、明治30の記述にみられるものは、それ以前に建設されたものであるが、これは明治30年の頃に入れて扱うこととする。同様に明治31～44年のものは、明治44年にに入る。明治44～大正14年間のものを大正14年にに入る。大正14年～昭和7年のものを昭和7年に入る。昭和7年以後のものは昭和7年と同様と考える。なお打狗は高雄の旧名である。

(2) 時期の区分

1) 統治確立期【明治28（1895）年～明治33（1899）年】

明治28年に、日本旧植民地政府が台湾を領有してからまず重要視したのは、日本人が住む場所を衛生的に整備することと、新領有地を順調に支配統治することである。この時期の市区改正については第7章第2節の2-3を参照していただきたい。明治33年頃までは主な都市整備や建設は台湾北部の首府である台北や日本と連絡港である基隆に集中していた。当時の日本と台湾の連絡は海運交通しかなかったので、台北を別にすれば、基隆港町と淡水港町は最優先に市区改正や排水路や上水道などの施設が整備された。

当時、官僚庁舎、産業金融機関、医院、監獄、兵営、郵便施設、気候測候所、法院などの施設と、下水道の建設などは、植民地を支配するのに必要な急務としたため、それに伴い市街地の改造が進行した。

また、統治の初期では異民族間の文化接触によって、その文化の原点ともいえる宗教施設の建立や廃合に暫く取り組みはじめたことがわかる。

2) 鉄道建設期【明治33（1899）年～明治38（1905）年】

日本植民地政府は台湾領有の直後に鉄道事業に取り組んでいたが、明治33年から、この基隆から台北までの旧鉄道の改築工事を進めている。元来、旧鉄道を改築する目的は軍事と統治であったが、台湾縦貫鉄道が着工されたのは明治31年からである。『台、湾家屋建築規則』が明治32年に発布されたが、鉄道建設期内では多分経費が欠けていたので、都市の市区改正が行われていなかった。また、高雄の築港工事についても、その調査は行われたが施工ができなかった²⁾。表6-1に示したように新たな都市市区改正

や施設の建設が再びに計画され進められるのは、台湾が財政独立した明治38年以降である。しかしながら、鉄道や停車場の構築は都市空間の構造に大きなインパクトを与えた。

3) 市区改正・衛生秩序創立期【明治38（1905）年～昭和12（1937）年】

明治40年に『台湾家屋建築規則施行細則』（略称家屋細則）が設けられ、明治43年に台湾総督府市区計画委員会が設立された。当時の市区改正事業の状況は大正07年の『台湾事情』に詳しい記述があり、それを引用する。表6-1に示したように、この時期には、台北での各施設の充実に連動して、中南部の他の台湾都市にも都市施設が整備されてきた。また、台湾の都市空間に重要な「ロータリー」という街路パターンが徐々にあらわれてくる。この時期に植民地政府の統治は安定してきた。その統治業績が評価され、『記念碑又は形像建設の件』（明治40年）が設けられ、児玉源太郎や後藤新平などの銅像がその都市の中心地であるロータリーに設置された。一方、家屋細則において重要視されている衛生面の改善が本格的になる。明治38年の『大清潔法施行規程』、明治39年の『墓地火葬場及び埋取締規則』、明治44年の『屠畜場設置規程』、大正7年の『街路取締規則』、昭和3年の『汚物掃除施行法』等が次々に設けられ、台湾の衛生制度が確立する。

昭和10年頃、多くの町の市区改正が行われたが、それは新竹と台中地方の震災の復興事業であり、震災の機会を利用して、一気に各都市の市区改正を実行したものである。

4) 大東亜共栄圏建設期【昭和12（1937）年～昭和20（1945）年】

昭和12年、「先進的」と評価された『台湾都市計画令』が発布された。当時、類似の法令は台湾だけでなく、同じ日本の植民地である朝鮮や関東州でも発布された。台湾はすでに特殊な存在ではなく、大東亜共栄圏の中でどのように位置づけられるべきかが課題になっていた。特に、支那事変が勃発し、その大東亜共栄圏の建設目標が一層明確にされた。

この時期の都市計画目標として早川透は次の三点を指摘している。①台湾では農業本位に発達、してきたが、南中国南洋を開拓するため、台湾を工業化させるべきである。②台湾支配の経験と資料を活かし、台湾を帝国の南方門戸や、南進の国策を遂行する根拠地とする。③国防上、また交通上、台湾を本土と南方の中継場とし、交通設備や器材や燃料用水の供給などを高度に整備する。

同時に、国立公園施行規則や各地方の州や庁の建築制限規則などの法令が発布され、台中にある新商港築港と新商都市の建設が実行された。昭和14年に『台湾都市計画令』に規定された、都市のスプロールを制御する区画整埋の方法で、基隆、台北、新竹などの地区は区画整理が行われた。一方、皇民化運動や改姓名運動や寺廟整理運動、などもこの時期に行われていた。

7-2 台湾都市計画の法令とその特徴

ここでは、植民地期に台湾の都市計画を行うためにいったいどのような規則や法令などが発布されたか、また、これらの法令は同時の日本国内や朝鮮などの法令と比べれば、どのような特徴があったかを明らかにする。

（1）『台湾建築部傾規則』と『下水現用』

この建築仮規則については『台湾大年表』、に、明治28年11月18日に制定されたとの記載があるが、その内容については全く分かっていない。

明治年代、台湾にわたった日本人は台湾が不健康・不衛生の地であると思っていたので、都市建設に取り込む時に下水施設の改善が優先された。台湾総督府は明治29年衛生事業の専門家であるイギリス人バルトンを招いて、全島に於ける衛生工事の調査と共に台北、基隆、淡水の上水道や台中の新市街の設計を委託した。同32年の『下水規則』は彼と密接な関係と思われる。その『下水規則』の中で市区改正と直接に関係があると思われる部分を述べておこう。

「第五條 地方官廳ノ指定シタル下水ヲ施設スルニアラサレハ連物ヲ新築改築増築シ及之ヲ使用スルコト

ヲ得ス

第六条 公共下水ノ南側三尺以内ノ地ニハ建物ヲ改築スヘカラス但地方官廳ノ誌可ヲ受ケタルトキハ此限ニアラス

第七条 地方官廳ニ於テ公共下水工事ノ為土地建物ヲ収用又ハ使用シ若ハ之ヲ変更スルコトヲ必要トスルトキハ其土地ノ業主又ハ建物ノ所有者ハ之ヲ拒ムコトヲ得ス坦之力為特ニ生シタル損失ハ補償スルコトアルヘシ」

一切の都市計画法令はまだ出来ていなかったのであるが、上の条文から、下水道を建設すると共に台湾の建築や都市をも改造しようとする意図があったことがわかる。

（2）『市區計畫上公用又ハ官用ノ目的ニ供スル為豫定告示シタル地域ニ於ケル土地建物ニ關スル件』と『土地収用規則』

『市區計畫上公用又ハ官用ノ目的ニ供スル為豫定告示シタル地域ニ於ケル土地建物ニ關スル件』（略称公官用地件）は台湾における最初の都市計画の法令（明治32年11月）であり、次のように規定している。

「市區計畫上公園、道路、下水、其ノ他ノ公用又ハ官用ノ目的ニ供スル為地方廳ニ於テ豫定告示シタル地域内ニ於テハ地方長官ノ許可ヲ受クルニアラサレハ家屋其ノ他ノ違設物ヲ築造若ハ改築シ又ハ土地ノ形質ヲ変更スルコトヲ得ス」

これと明治21年日本国内初の『東京市区改正条例』とを比べれば次の特徴がある。①目的：後者は市区の営業、衛生、防火及び通運などの便利をはかる目的を明確にしているのに対して、前者の目的はただ公用や官用の目的といっているだけである。②権限：後者は内務大臣が監督し東京市長が執行、東京市区改正委員会が設計や事業などを議定することを明文化しているが、前者はすべて地方官が握っている。③民有地の収用：後者は協議の上で買収する。もし協議が失敗した場合は、各々に評価人一人を推薦して評価し、市長の意見を付けて内務大臣の決断を要請することができる。前者はこうした関係の規定が全くない。

土地の収用については日本国内では明治33年に『土地収用法』が制定され、台湾でも明治34年に『土地収用規則』が制定された。前者の具体的な事業が明らかにされているが、後者はただ「公共ノ利益ト為ルヘキ事業」や「土地ノ収用又ハ使用ハ臺灣總督之ヲ指定ス」を記載し、事業については曖昧で、臺灣總督は決定の絶対権限をもっている。なぜ台湾では直接に『東京市区改正条例』と『土地収用法』を採用しなかったか。この点については明らかにされていないが、新領地としての台湾で事業を遂行するため、強制的権限が必要であったことと推測できる。

（3）『台湾家屋建築規則』

明治33年8月に台湾では『台湾家屋建築規則』を発布し市区改正を行うのだが当時の日本国内も市区改正期である。両者を比較すれば、『東京市区改正条例』には東京市区改正委員会が設置され、市区の設計や事業を議定させたのに対して『台湾家屋建築規則』には市区計画委員会についての規定が全くなく、一貫して地方長官に強い権限を与えたことが分かる。市区形成と密接な関係がある条文を記述しておく。

「第三条 地方長官ハ左ノ島合ニ於テ期限ヲ定メ家屋ノ改造修補又ハ取毀を命スルコトヲ得

一、公益ノ為必要アリト認メタルトキ

二、危険ノ慮アルト認メタルトキ

三、健康ニ害アリト認メタルトキ

四、此規則若ハ此規則ニ基キ發布シタル命令ニ背キ又ハ第一條ニ依リ許可ヲ受ケタル事項ニ遭ヒタルトキ

第四條 道路ニ傍フチ建築スル家屋ハ擔庇アル歩道（亭仔脚）ヲ設クヘシ但地方官廳ノ許可ヲ受ケルモノハ此限ニアラス歩道ヲ設クヘキ道路竝歩道及擔庇ノ幅員構造ハ地方長官之ヲ定ム」

衛生のため市区改正を行う都市計画法令のはずであったが、具体的に何の規定もなく、すべてを地方長官に一任したことが条文によってわかる。

(4) 『台湾家屋建築規則施行細則』

『台湾家屋建築規則施行細則』が谷口忠の論文に掲載されている。

この施行細則は明治40年に発布され、附則を除けば25条の条文構成となっている。以下に詳しく検討する。

①空き地に関する規定

- ・家屋の総床面積は敷地面積の四分の三を超えることができない。（第1条）
- ・道路に面していない家屋についての周囲空き地の規定。（第4条）

②建物と道路との関係

- ・建築線の設定と突出の制限。（第3条）
- ・道路に面していない家屋についての連絡道路の設定。（第4条）
- ・敷地と建家下地盤の高さについての規定。（第6条）
- ・建物下の地盤、表面についての不浸透性の材料についての規定。（第9条）

③構造

- ・石、煉瓦、人造石、金属、木材など建材の規定。（第5条）
- ・家屋の重量を支持できる基礎の規定。（第10条）
- ・連続建築の長さ制限と4戸ごとの共同壁構造の規定。（第21条）

④防鼠

- ・土留壁の防鼠構造の規定（第7条）と太鼓壁の防鼠構造の規定。（第15条）
- ・排水溝の設置方法と防鼠との規定。（第8条）
- ・土台の作り方と防鼠の規定。（第11条）
- ・屋根裏と防鼠との規定。（第13条）
- ・床張りの方法と防鼠や清掃や通風などの規定。（第16条）
- ・天井張りの方法と防鼠や清掃や採光通風などの規定。（第17条と第18条）

⑤排水

- ・厨房や浴室など水を使用する場所の作り方の規定。（第19条）
- ・軒先の雨水の排水についての規定。（第20条）
- ・敷地や建家下地盤等と排水溝との関係及び、敷地や建家下地盤等と公共下水桿との高さの規定。（第6条）

⑥廁所の設備

- ・四月家屋ごとに、大廁所一、小廁所二を設置する規定。（第22条）
- ・廁所の表面材の規定。（第23条）
- ・廁所と井戸の距離などの規定。（第24条）

⑦建築そのものについての規定

- ・建物の高さについての規定。（第12条）
- ・建物の通風と採光等の規定。（第14条）

⑧家屋の共同壁についての規定。（第2条）

⑨台湾総督の認可によって一部分を適用しなきても可能についての規定。（第25条）

（明治40年の改正によって地方官庁は新たな規則を設定することが可能）

上述のように、構造上の安全のために設けられた少数の条文以外、ほとんど廁所や排水や防鼠、或いは通風や採光などに関する衛生上の条文であり、町なみ景観に関する少数の条文も含まれていることが分かる。防鼠についての規定は明治33年頃からペストなどの伝染病がネズミによって伝染することが初めて知られたことに影響されたのではなかろうかと思われる。

(5) 台湾の市区改正と無関係の『台湾都市計画令』

日本植民政府支配下の台湾では、台湾の都市計画の目標が明白となるには1930年代を待たなければならなかった。それ以前、台湾の都市における市区改正は目標の無いまま、ただ「必要」と認められて行われたものがほとんどであった。この間の都市建設事業はせいぜい次の数項目を数えるだけである。すなわち、下水道の敷設、道路の拡大や建設、公園の設立、官庁施設の建築などである。区画整理や用途別の地区・地域の指定などのような近代的手法を導入した『台湾都市計画令』が施行されたのは昭和12年4月であった。それ以前に台湾の市区改正や都市拡大計画は、表6-3に示しているように、明治33年以前は『台湾建築部規則』、『下水規則』、『市区計画上公用又は官用の目的に供する為豫定告示したる地域に於ける土地建物に関する件』に基づき、明治33年以後は『台湾家屋規則』、明治40以後は「台湾家屋建築規則施行細則」が加えられて実施された。台北、高雄、台中、台南、新竹などの大都市の市区改正や都市建設は、昭和12年に施行されることになる『台湾都市計画令』とは無関係であった。

7-3 1936年の『台湾都市計画令の特徴』

日本国内では『東京市区改正条例』が明治21（1988）年に、近代都市計画の手法を規定する『都市計画法』と『市街地建築物法』が大正8（1919）年に公布された。これに対して、当時の外地である朝鮮、台湾、関東州での類似法令は昭和10年前後を待たなければならない『朝鮮市街地計画令』（略称朝鮮計画令）は昭和9（1934）年6月に、『台湾都市計画令』（略称台湾計画令）は昭和11（1936）年8月27日に、『関東州計画令』（略称関東計画令）は昭和13（1938）年2月19日に公布された。（表6-4）

『台湾計画令』『朝鮮計画令』『関東計画令』の公布に伴って日本の雑誌でそれらの特徴が個別に指摘されたが、当時の価値観に捉えられ、或いは相互に比較する視点を取っていないので、それらの共通性や特殊性が見逃された部分が多くあった。ここでは日本の植民支配を受けていた台湾、朝鮮、関東州三ヶ所の都市計画令と日本国内の『都市計画法』とを比較して、『台湾計画令』の特徴を検討する。

(1) 法令の目的

各々の法令は、台湾と朝鮮では第1条に「都市計画と称するは市街地の創設又は改良の為に必要なる・・・重要施設・・・都市計画区域に付施行すべきものをいう」とある。関東州では第1条に「州計画と称するは、関東州に於ける市街地の構成、農耕地の創設または改良その他土地の利用開発のために必要なる、重要施設の計画をいう」とあり、日本では第1条に「都市計画と称するは・・・永久に公共の安寧を維持しまたは福利を増進するための重要施設の計画にして市もしくは主務大臣の指定する町村の区域内においてまたは区域外にわたって、施行すべきものをいう」と記載されている。日本の『都市計画法』の目的はあくまでも理想的な生活空間を形成することであるが、他の三者の目的は短絡的な目標である市街地や農地などの創設と改良にある。

(2) 都市計画区域及び都市計画事業の決定

日本の場合は第2条に「都市計画区域は市もしくは前条の町村の区域により主務大臣これを決定する」、第3条に「都市計画、都市計画事業及び毎年施行すべき都市計画事業は都市計画委員会の議を経て主務大臣これを決定し、内閣の認可をうけるべき」と規定している。

台湾の場合は第2条に「都市計画区域及び都市計画は台湾都市計画委員会の意見を聞き台湾総督これを決定する」、第4条に「都市計画事業は台湾総督の定める所により行政庁これを施行する」と規定している。この部分は、朝鮮及び関東州と台湾とでは、①台湾都市計画委員会を朝鮮の府会、邑会、または面協議会や関東州州計画評議会に、②台湾総督を朝鮮総督や満州国三割全権大使に置き換える以外は全く一致している。

台湾では都市計画区域や都市計画内容や都市計画事業などの決定権はほとんど台湾総督に掌握されていた。日本の都市計画委員会は議決の機関であるのに対して台湾都市計画委員会は諮詢機関にすぎない。

(3) 税収の可能性

台湾、朝鮮、関東州、日本は都市計画事業を行う必要な負担金がいずれも、事業の執行者によって国庫、公共団体、執行者などの区別がある。台湾と日本はそのほかに、税収で公共団体の負担金を調達することができる。日本の場合は第8条に「公共団体は第4条または第6条の費用に充てる為左の特別税を賦課することを得る・・・」とある。台湾の場合は第6条に「公共団体は前条の費用に充てる為台湾総督の定める所に依り都市計画税を試課することを得る」と規定している。『台湾都市計画令』の公布は、『朝鮮計画令』、『関東州計画令』の公布の間の昭和11年になされているが、なぜ台湾にのみ税収の方法に関する規定が設けられているのか、この点については明らかにされていない。

(4) 地区・地域の指定

日本は『都市計画法』第10条と『市街地建築物法』第1、2、3、4条に住居地区、商業地区、工業地区、風致地区、風紀地区、防火地区、工業地区内の特別地区などを指定することができると規定している。朝鮮の場合は『朝鮮計画令』の第15、16、17、18、21、22、23、24条に美観地区が加えられ、日本の地区別指定とはほぼ同じであった。

台湾では第18条に住居地区、商業地区、工業地区、風致地区、美観地区、防火地区、風紀地区、工業地区内の特別地区のほか、住居地区内と商業地区内にはそれぞれの特別地区を設けることができると規定している。関東州では第17条により居住地区、商業地区、工業地区、農業地区を、第18条により居住地区内の特別地区、商業地区内の特別地区、工業地区内の特別地区、農業地区内の特別地区を、第19条により景観地区を指定することができると規定している。

早川透はこのような特別地区の規定により各々の機能特質を強化することや、風致住宅地区、種族別住宅地区、繁華な小売り商店街、倉庫地帯の制御、埠頭地区などの設定もできるようになったと指摘している。台湾と関東州の法令の制定時期は比較的後のことであるので、一歩進んだとも考えられるが、台湾と関東州は清国であるので、その生活習慣や文化の特殊性に対する特別の配慮や差別意識の表れであるとも考えられる。

(5) 都市計画事業内容

土地収用や土地・建築に対して制限を加える都市計画事業については、台湾の場合は『台湾都市計画施行規則』第9条に鉄道、軌道、運河、飛行場、水道、下水道、土地区画整理、運動場、神社、官公署、学校、病院、一団地の住宅経営、市場、屠場、墓地、火葬場、塵芥及汚物処理場、貯水池及防風防火防水砂防潮などの施設を列挙している。

一方朝鮮の場合は『朝鮮市街地計画令施行規則』の第1条に神社、官公署、学校、病院などの項目がないが、その代わりに道路、広場、河川、港湾、公園などが加えられている。

日本の場合は台湾と比べると神社、官公署、学校、病院のほか、貯水池及防風防火防水砂防潮といった施設の項目が欠けている。

関東州の関連規定は最も簡略であり、ただ道路、広場、河川、港湾、公園など大項目を取り上げるのみで、詳細には列挙していない。

ここで指摘できるのは、台湾の場合は神社、官公署、学校、病院などの施設が台湾の「不衛生」と見られた特殊環境への配慮で、特別に強調されたことである。

(6) 計画道路の規定

日本では『市街地建築物法』第26条に「本法において道路と称するものは幅9尺（約2.7m）以上のものをいう。道路の新設または変更の計画のあるときは勅令の決まる所により、その計画の道路はこれを道路とみなす」と規定している。

朝鮮の場合は『朝鮮計画令』第37条に「本章において道路と称するものは幅四メートル以上の道路及び幅員四メートル未満の道路にして土地の状況により行政官庁の認定したものをいう。道路の新設または

変更の計画ある場合において行政官庁その計画を告示したときはその計画の道路はこれを道路とみなす」と規定している。

関東州は関連規定がなかった。

一方、台湾では『台湾計画令』第41条に「本章において道路と称するものは第2条第3項、第49条第5項または第53条第2項の規定により告示した道路及び道路予定地をいう」と規定している。計画道路以外の、すべての道路を廃止するという台湾の規定は最も厳しかったことがわかる。

(7) 土地区画整理の施行者

日本は『都市計画法』第12条に「都市計画区域内における土地については・・・土地区画整理に関しては本法の別段に定めある場合を除くほか、耕地整理法を準用する」と、『耕地整理法』第2の2条に「登記した地上権、永小作権、土地賃借権を有する者または国有財産法第21条の規定による予約事業者は土地の所有者および賃貸人の同意を得た時はその土地につき第3条の規定による整理施行者または耕地整理組合の組員となすことを得る」と規定している。

朝鮮では区画整理に関する法令として『朝鮮土地改良令』ではを準用していた。その改良令の第2条に、「本命において土地改良施行者と称するものは第七条の認可をうけるもの及び土地改良を目的とする水利組合をいう」と規定している。その第7条は、土地改良施行地の所有権以外に登記した権利を所有する関係者の同意を得た事業者である。しかし関係者の同意を得られない場合にも必ずしも改良事業を行えないわけではない。同意の得られない理由を示した書類を添附し、朝鮮総督に提出すると、事業を施行するかどうかが総督によって判断される。

関東州の場合は『関東州計画令』第29条に「第6条第8項の規定は土地整理については私人にこれを適用せず」と明文化されており、これは他の三者に比して特殊な事例と言えよう。

台湾の場合は『台湾計画令』第47条に「土地区画整理は本章に別段の定めある場合を除くほか、土地の所有者に限りこれを施行することを得る」とあり、また第58条でその所有者を「I、永代借地権者。II、国有財産法第21条の規定による財産の売り払いまたは譲与の予約をうけたもの。III、台灣官有森林原野および產物特別処分合第一条の規定により土地の売り渡しの予約をうけだもの」と同定した。第49条には朝鮮と同じように関係者の同意を得られない時、その得られない理由を示した書類を添附し、台湾総督に提出してからその事業を行うかどうかが判断される。

関東州は特殊であるとしても、日本、朝鮮と比較して台湾の場合は幾つかの特徴を挙げることができる。
①台湾では組合で区画整理を行うことができない。②区画整理の事業を容易にするため、できる限り施行を許可する条件を緩めている。③区画整理の任意施行と強制施行という手法があるが、台湾の場合は強制施行の事業がほとんどであった。

(8) 収用審査会

都市計画事業のため土地の収用に関する作業は日本の『土地収用法』第35条には「収用審査会は内務大臣の監督に属し左に掲げる事項を定めて収用または使用の裁決をなすものとする。I、収用または使用すべき土地の区域。II、損失の補償。III、収用の時期または使用の時期、期間。起業者の申兼が本法または本法に基づいて発する命令の規定に違反するときは収用審査会は却下の裁決をなすべき」と、第36、37、38条には「収用審査会は会長一人委員六人をもって、これを組織する」「会長は地方長官をもってこれに充てる・・・」「委員は高等文官及び道府県名譽職参事会員各三人をもってこれに充てる。高等文官にして委員たるべきものは内務大臣これを命じ道府県名譽職参事員にして委員たるべきものはその互選とする」と規定している。

一方、台湾と朝鮮では『台湾土地収用規則』第6条に「土地の収用または使用は台湾総督これを指定する」とあり、また朝鮮の「土地収用令」第4条に「土地を収用または使用することをえる事業は朝鮮総督これを認定する」と規定している。台湾と朝鮮の土地収用の作業権限はすべて総督が握っていた。

(9) まとめ

日本の植民地期に制定された最初の都市計画に関する法令は『台湾建築部仮規則』であるが、残念なが

ら、その具体的な内容についてあまり知られていない。そして、下水道の工事を推進するために、明治33年に発布された『下水道規則』は市街地の改造にも大きな影響を与えた。植民地期の初頭に公用・官用に属する様々な目的のために、『市区計画上公用又は官用の目的に供するため予定告示したる地域に於ける土地建物に関する件』と『土地収用規則』が発布された。明治33年によく知られた『台湾家屋建築規則』が発布され、それで台湾の亭仔脚が全土に普及するようになった。こうして、徐々に台湾の都市計画は法令化されていく。明治40年に『台湾家屋建築規則細則』が施行され、台湾建築の構造安全、トイレの設置、排水や防鼠、通風採光などは、一定の法令によって規制されるようになった。

そして、昭和11年（1936）になると、『台湾都市計画令』が発布された。しかし、それは日本国内で『都市計画法』が大正8年（1919）に制定されてから17年後のことであった。しかも、台湾は日韓併合より15年はやく日本に割譲されたにもかかわらず、『台湾都市計画令』の制定は1934年の『朝鮮市街地計画令』よりも2年遅れているのである。また税収、都市計画事業、既成道路の認定、特別地区の差別的な指定、区画整理の施行者の認定などは朝鮮と比べてさえ強制力が強かったと言わなければならない。日本の都市計画委員会の機能と土地収用審査会の組織は『台湾都市計画令』にはみられないことも指摘できる。さらに、『台湾都市計画令』の制定は、台湾の都市で度重なる市区改正が行われた後のことであって、すでに日本人が都市に必要と考えた施設などは整備されていた。しかも昭和12年（1937）に支那事変が勃発したため、『台湾都市計画令』に基づく都市計画事業はあまり実施されなかつたといつていい。したがって、「先進性」「近代性」といった言葉で評価される『台湾都市計画令』が台湾の都市計画に対してみるべき貢献をなし得だとは言い難い。

表 日本植民地期の外地における都市計画関係法令

年代	制定の法令		
	台湾	朝鮮	関東州
M 28.	『日清講和条約』により台湾割譲		
M 28.11.18	『台湾建築部規則』		
M 32.04.	『下水道』		
M 32.11.	『市区計画上公用又は官用の目的に供する為豫定告示したる地域に於ける土地建物に関する件』		
M 33.08.	『台湾家屋規則』		
M 38.			旅順・大連の『家屋建築仮取締規則』
M 40.06.			満鉄の『家屋建築制限規則』
M 40.07.	『台湾家屋建築施行細則』		
M 43.08.		日韓合併	
M 44.02.18		『官営水道給水規則』	
M 44.02.18		京城の『市区改正条例』	
T 02.02.25		『市街地建築取締規則』	
T 02.05.29		『道路取締規則』	
T 03.04.25		『土地台帳規則』	
T 10.12.16		京城・釜山・平壌・大邱 都市計画調査と都市改善	
S 09.06.		『朝鮮市街地計画令』	
S 11.08.27	『台湾都市計画令』		『関東州計画令』、実施は2年半後
S 13.02.19			

表 日本植民地期台湾における都市計画法令と市区計画年表

年代（年月日）	都市計画法令と市区改正や拡大計画
M 28.11.18	『台灣建築部規則』公布
M 32.04.	『下水規則』公布
M 32.11.	『市区計画上公用又は官用の目的に供する為豫定告示したる地域に於ける土地建物に関する件』公布
M 33.01.06	台中：市区計画発表
M 33.08.	『台灣家屋規則』
M 33.08.23	台北域内：市区計画決定
M 38.05.09	新竹：市区計画決定
M 38.10.07	台北全域：市区計画決定
M 39.03.	彰化：市区計画決定
M 39.04.29	嘉義：市区計画決定
M 40.07.	『台灣家屋建築規則施行細則』
M 40.08.05	基隆：市区計画決定
M 41.05.01	高雄：市区計画決定
M 43.02.19	花蓮港：市区計画決定
M 44.07.23	台南：市区計画決定
M 44.08.	台中：市区拡張計画決定
M 45.	高雄：拡大計画：壽山、北斗、南投、馬公、大溪：市区計画
T 02.	『台灣家屋規則』改正
T 02.01.19	嘉義：市区拡張計画決定
T 02.01.30	屏東：市区計画決定
T 02.	北港、台東：市区計画
T 03.	埔里：市区計画
T 05.	花蓮港：拡張計画：朴子：市区計画
T 06.	竹山：市区計画
T 10.02.13	高雄：市区拡張計画決定
T 10.	台南、嘉義、基隆、台中：拡張計画：玉里：市区計画
T 11.	新港：市区計画
T 13.	斗六：市区計画
S 04.05.25	台南：市区拡張計画決定
S 06.	麻豆：市区計画
S 07.03.07	台北：市区拡張計画決定
S 07.	宜蘭：市区計画
S 09.02.14	花蓮港：市区拡張計画決定
S 09.	羅東、大甲：市区計画
S 10.01.11	台中：市区拡張計画決定
S 10.07.01	新竹州と台中州震災地19・・街庄：市区計画決定
S .10.	鹿港、斗南、草山：市区計画
S .11.08.02	高雄：市区拡張計画決定
S 11.	北港：拡張計画：員林：市区計画
S 11.08.27	『台灣都市計画令』制定
S 12.	西螺、瑞芳、苑里、通霄、新營、塩水、佳里、学甲：市区計画：屏東、基隆：拡大計画
S 13.	旗山、板橋、中壢、岡山、鳳山：市区計画：新竹、彰化、竹東、台東、高雄、花蓮港：拡大計画
S 14.	台中港付近
S 16.	桃園、東勢、虎尾、東港：市区計画
S 17.	蘇澳、水裡：市区計画
S 18.	白川、善化、草屯：市区計画