



Majlis Perbandaran Melaka Bandaraya Bersejarah (MPMBB)

No.

Japan International Cooperation Agency (JICA)

マレーシア国 マラッカ市における 歴史的都市環境改善計画調査 最終報告書



和文要約



2003年3月

ZMD Planning Consult

社調一
JR
03-41

目 次

1 序 論	1
1.1 調査の背景.....	1
1.2 調査の目的.....	1
1.3 ユネスコ歴史文化財保存構想	1
1.4 調査対象地域とその概要	1
1.5 調査方法	2
1.6 調査体制	2
2 現状と計画課題.....	5
2.1 既存調査のレビュー	5
2.2 社会経済調査	6
2.3 観光客の行動特性.....	7
2.4 調査地域の特性.....	7
2.5 住民参加	11
2.6 保存に係る組織体制と法制度の現状	13
2.7 計画・環境・保存に係る課題	14
3 全体開発構想 (Area Wide Development Plan).....	17
3.1 全体開発構想の定義	17
3.2 開発コンセプト.....	17
3.3 全体開発構想の方針・戦略.....	19
3.4 全体開発構想の内容	25
4 モデル地区改善計画 (Pilot Area Improvement Plan)	27
4.1 第2回住民参加ワークショップ.....	27
4.2 モデル計画.....	27
5 モデル計画の事業費.....	35
5.1 ゾーン No.5 におけるモデル計画の事業費	35
5.2 調査地域全体の事業費	35
5.3 財源の検討.....	35
5.4 実施計画の検討.....	36
6 事業化への対応.....	39
6.1 住民・コミュニティーの参加の継続	39
6.2 歴史的建造物保存・管理計画の策定	40
6.3 歴史的文化財保存局 (Heritage Conservation Unit)	41
6.4 事業実施に必要となる事項.....	43
6.5 法制度の改善	45
6.6 関係機関相互の調整機能	45
7 提言.....	46

1. 序 論

1.1 調査の背景

在外開発調査「マラッカ市歴史的都市環境改善計画」は、マレーシア政府の要請に基づき、日本政府の技術協力の実施機関である国際協力事業団（JICA）がマレーシア国内のコンサルタントに委託し実施したものである。

1.2 調査の目的

本調査の目的は次のとおりである。

- (1) 住民参加による計画策定手法を用い、都市環境改善及び歴史的街並みの保全に資するモデル計画を策定する。また、計画策定にあたっては、観光振興等、地域経済活性化にも留意する。
- (2) 計画策定プロセスへの住民参加を促すガイドラインを策定する。

1.3 ユネスコ歴史文化財保存構想

ユネスコでは「歴史的街並・歴史的都市の保存・保全事業」について、「歴史的街並み・歴史的都市の保存・保全・復旧及び現代社会への調和に必要な取り組み」と位置づけるとともに（ユネスコ「Recommendation Concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas」Warsaw-Nairobi, 1976 参照）、歴史的街並み保全に係る基本原則として次をあげている。

- 総合的な社会開発方針と整合したものでなければならない。
- 街並みが有する歴史的特性及びその特性を象徴する全ての素材・精神的要素が保存されなければならない。
- 住民の参加・参画
- 慎重かつ体系的なアプローチ、及び規律

1.4 調査対象地域とその概要

本調査は、1994年に策定されたマラッカ市地区開発計画（案）（Draft Local Plan）において歴史的建造物保存地域に指定された地区の内、通称ブロック1及びブロック2と呼ばれる2地域を対象とする。この対象地域はマラッカ川により2分されており、その面積は、0.61平方km、建物数1,423戸である。（図-1参照）

調査対象地域は、立地する歴史的建造物・街並みの特性、保存に係る問題点・課題などから8ゾーンに分割される。それぞれの特徴は以下のとおりである。

- ゾーン No.1 : 市民広場（セントポールの丘、主要公共施設等）
- ゾーン No.2 : トウン・タン・チェンロック通り（旧ヘレン通り）
- ゾーン No.3 : ハン・ジャバット通り（前ジョンカー通り）
- ゾーン No.4 : ハン・ジャバット路地（リバーサイド（通称—1 番十字路））
- ゾーン No.5 : トコン通り、トゥカン・エマス通り、トゥカン・ベシ通り（通称—お寺通り、ゴールドスミス通り、ブラックスミス通り、旧交易地区）
- ゾーン No.6 : カンポン・パンタイ通り（倉庫、商業地区）
- ゾーン No.7 : ウル町、クブ通り（旧マレー入植地、マレー文化への変遷地区）
- ゾーン No.8 : テンケラ通り（住居・商店混在地区）

1.5 調査方法

持続的な計画とするためには住民及びコミュニティの参加及び合意形成が必要不可欠であることから、住民を対象としたワークショップを複数回開催する等、参加型手法を用い計画を策定した。

本調査では2つの計画を策定した。一つは、全体開発構想(Area Wide Development Plan)であり、一つはモデル計画(Pilot Area Improvement Plans)である。前者は調査対象地域全体に係る整備方針の策定を目的とし、後者では全体開発構想で提案された整備方針のモデルケースとして事業化の手法等を検討することを目的としている。

図-2に示すとおり、三段階に分けて調査を実施した。第一段階では既存調査のレビュー及びデータの収集、第二段階では全体開発構想の検討、そして第三段階では全体開発構想の整備方針に関しモデル事業の検討を行い、事業化の手法の検討、事業費の算定等を行った。そして調査の終了にあたり、関係機関と地域住民への啓蒙を目的としてセミナーを開催した。

1.6 調査体制

調査の実施体制は、図-3に示すとおりである。

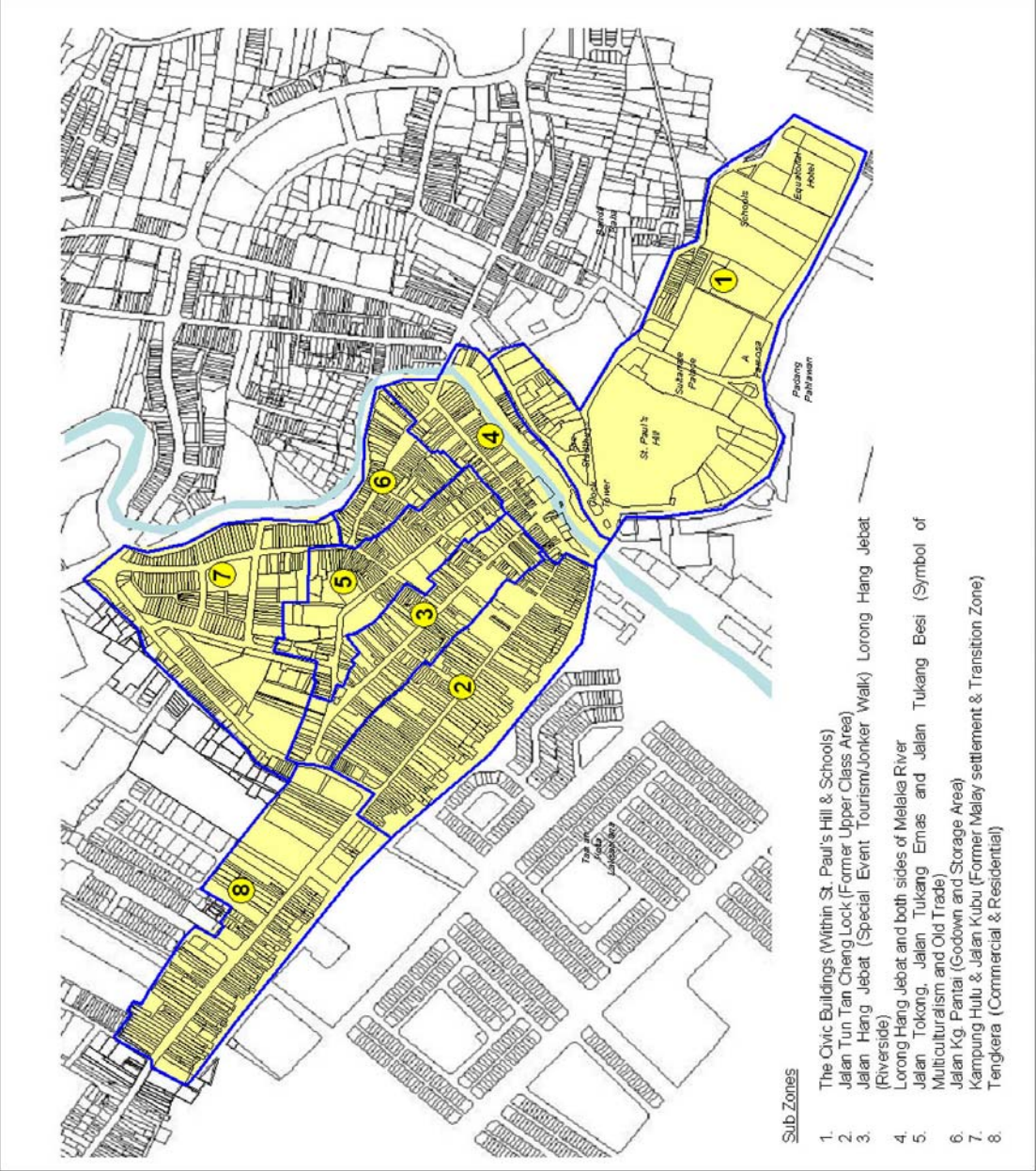
The Study On The Improvement
And Conservation Of Historical
Urban Environment In The
Historical City Of Melaka

LEGEND

- Study Area**
 1. Area : 0.614 sq.km / 151.74 AC.
 2. No. of Sub Zone : 8 Zones
 3. Streets Involved :
- Jalan Tun Tan Cheng Lock
 - Jalan Hang Jebat
 - Lorong Hang Jebat
 - Jalan Tengklera
 - Jalan Kubu
 - Jalan Kampung Hulu
 - Jalan Masjid
 - Jalan Kampung Pantai
 - Jalan Tukang Emas
 - Jalan Tukang Besi
 - Jalan Tokong
 - Jalan Kasturi
 - Jalan Leklu
 - Jalan Laksamana
 - Jalan Gajah Berang (Party)
 - Jalan Ong Kim Wee (Party)



Not To Scale



図一-1 調査対象地域と8ゾーン

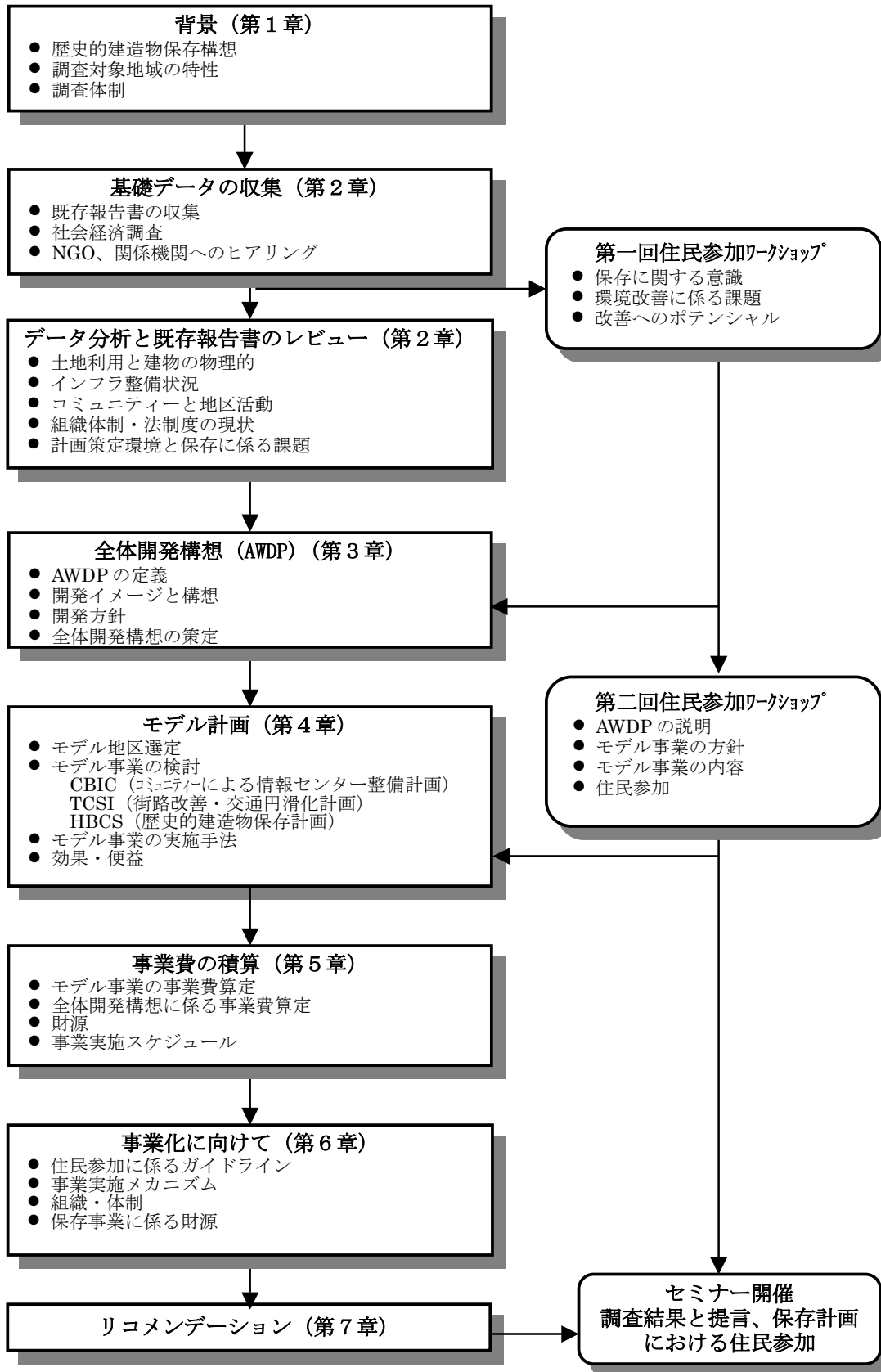


図-2 調査全体アプローチ

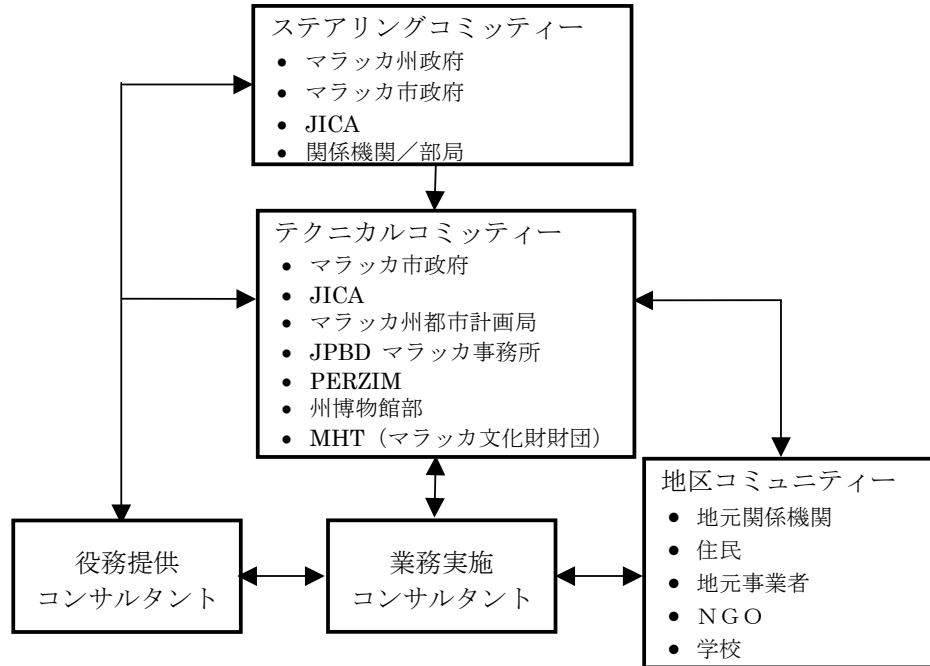


図-3 調査体制

2 現状と計画課題

2.1 既存調査のレビュー

対象地域では、これまでに様々な調査が実施され、数多くの計画が提案されている。ここでは、これらの既存計画をレビューしそれぞれ提案された計画の現状を把握するとともに、必要なデータや情報の整理を行う。既存計画の概要は次のとおりである。

□地方都市計画法に基づいて策定された上位計画

- (a) マラッカ市都市計画(Structure Plan) (1993年)
- (b) マラッカ市法定地区計画—ブロック1 & 2 (1994年)
- (c) マラッカ州開発計画レビュー (2002年)

□マラッカ州及びマラッカ市によって策定された計画

- (a) マラッカ歴史文化財地区計画 (タウン・タン・チェンロック通り／ハン・ジャバット通り／ゲランガン地区) (1994)
- (b) 歴史都市マラッカ保存地区開発計画 (1994年)
- (c) マラッカ川改修計画 (2002年)
- (d) 歴史都市マラッカの保存行動計画 (2002年、マレイシア技術大学)
- (e) ユネスコ LEAP プログラム文化遺産マネージメントと観光：関係機関協力モデル (1999年—2002年)

このように1990年代のはじめから今日までに、様々な計画が策定されているにもかかわらず

ず、建物の解体や無秩序な改築等が行われているのが現状である。これらの調査の問題点として次があげられる。

□計画策定段階における住民参加の欠如

都市計画および法定地区計画の策定にあたっての住民参加が法律第172号により制度化されているが、実際は公聴会が実施されているにすぎない。また、ユネスコの Leap プログラムにおいても意見交換の場が設けられているが、これらは策定された計画を縦覧し住民のコメント等を徴収する場であり、計画策定段階への住民参加は行われていない。

□実施方策の欠如

既存の調査は、保存地域の開発方針やガイドラインを策定したものが大半であり、組織・体制・仕組み等のマラッカ市及び関係機関が実際に事業を推進するために必要な方策は示されていない。

これらを踏まえ、本調査では、住民参加型計画策定手法を用い、住民の意見を的確に反映した歴史的都市環境改善計画を検討するとともに、制度、組織体制、財源といった事業実施方策を検討することとする。

また、歴史的建造物保全地域を対象とする全体開発構想を策定するとともに、モデル地区を対象に一つのモデルとして位置づけられる具体的な計画を策定する。

そして、この調査結果は、マラッカ州開発計画 (Structure Plan)、マラッカ市法定地区計画 (Local Plan) に反映されることが期待される。

また、マラッカ市では、1993年にマラッカ市都市計画(案)を策定し、1994年には法定地区計画(案)を策定しているが、共に公式に承認されずに現在に至っている。法定地区計画は、都市計画を具体化するための詳細計画であるが、特定地域を対象とした保存計画ではさらに詳細な検討が必要とされる。例えば、個々の建物の構造、歴史的価値の評価さらに所有関係、利用状況等を把握することが必要である。そこで、本調査では、モデル計画の策定を通じ、この詳細な検討をモデル的に実施するものである。

2.2 社会経済調査

本調査では基本的に過去の調査のデータを可能な限り活用することとしているが、調査対象地域のより具体的な特性を把握するために、200世帯をサンプルとして社会・経済調査を実施した。質問項目は、住民の社会経済的背景、建造物の現状、職業・生計の内容、地区のアメニティー、保全・保存に関する意識、さらに生活環境整備のために改善が必要な項目等である。

この調査は、調査員が各家庭を訪問し、直接インタビューする方法で実施された。

このインタビュー調査の結果から、以下の点が明らかになった。

- 調査対象地域のゾーン No.1～No.5 は、歴史的・文化的特徴を有している。特に、No. 1, 2, 3, 5 地区の建築様式は貴重なものと認識されている。

- 既存の経済活動の活性化、新たな経済活動の振興、住民組織の統合・協調等が地区の開発・改善に不可欠なものと認識されている。

2.3 観光客の行動特性

観光客の行動特性について、2000年にマレイシア技術大学によりインタビュー調査が実施されている。この調査は、マラッカの観光地の満足度、歴史的建造物保存地区内の観光優先順位、観光客向けのイベントに対する感想等を分析している。

調査結果では、外国人旅行者の約58%が観光目的の第一に歴史的建造物の魅力をあげている。特に、歴史的街並みを散策あるいはトライショー（人力自転車）で観光している観光客が全体の約83%に達している。

外国人観光客だけでなくマレイシア人観光客の大部分が、マラッカにおける宿泊施設と観光客向けのイベントに満足しており、その質や本物らしさについても平均点以上と評価している。しかし、観光ガイドについては、厳しい評価をしており、期待したマラッカの魅力を十分に表現あるいは説明していない、期待したイメージと異なるとの意見が多くなっている。

2.4 調査地域の特性

(1) 調査対象地域の人口

- 調査対象地域8ゾーンの人口は2,790人、マラッカ市全人口64,626人の約4.3%を占めている。
- 人種構成は、マラッカ州全体の31.1%を占める中国系が最も多く、対象地域では全体の約82.3%に達し、残りがマレー系とインド系がそれぞれ10.9%と3.0%となっている。
- また、64歳以上の高齢者の割合が高く、州平均値の約2倍になっている。このため、生活環境の改善、都市居住の促進等の人口流出を防ぐ対策を検討することが重要である。

(2) 土地利用

- 調査対象地域の大部分は商業用地であり、次に公共用地となっている。対象地域の土地利用状況を図-4に示す。
- 調査対象地域の土地利用別の割合を見ると、商業用地が約24%を占めており、次に公共用地が約17%、住宅地は全体の約15%との比率になっている。

(3) 建物利用と高さ

- 調査対象地域の建造物の大半は、2階建ての商店兼住宅のショップハウスである。これらは敷地全体に建設されている。
- ゾーン No.2~No.5 では、従来1階を居住空間に利用していたものが多いが、近年では2階部分を居住空間に利用するものが多くなっている。
- 1階の用途で次に多いのが事務所である。特に、ゾーン No.7~No.8 の多くがこの形態である。

(4) 交通量と駐車

- 近年のバイパス（湾岸道路）の開通により、調査対象地域の通過交通量は減少している。ハン・ジャバット通りやトゥン・タン・チェンロック通りなどの朝のピーク時間交通量も 2001 年の 1500 台/時から 500～600 台/時程度まで減少している。



道路幅員は 9m～12m程度が確保されている。(ハン・ジャバット路地) 路上駐車施設や歩道施設の設置に十分な幅員である。



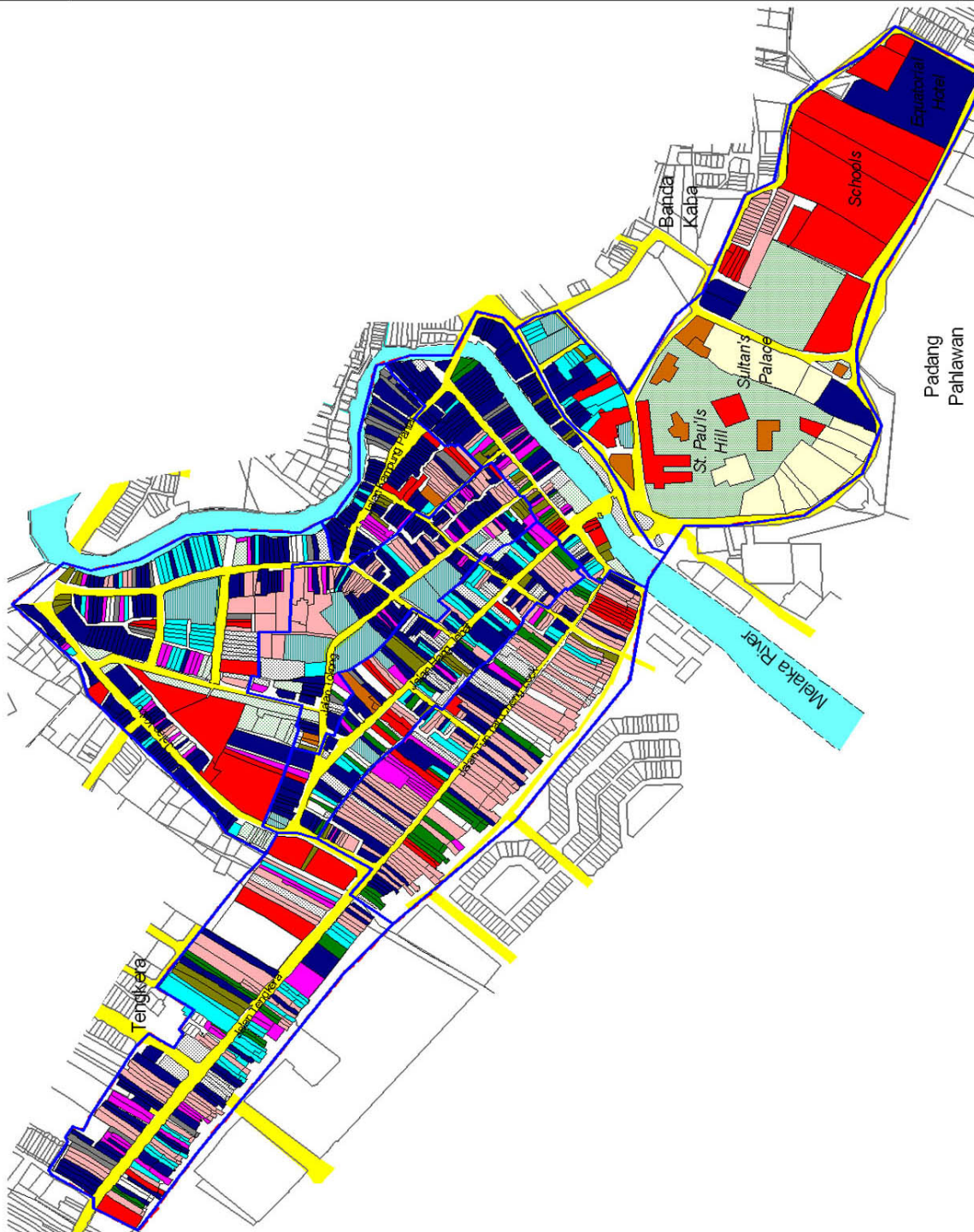
カンポン・パンタイ通りの貨物の積み卸し。ピーク時には交通渋滞を緩和するために、より厳しい取締りが必要である。

- 調査対象地域には現在公共バスのサービスがなく、公共交通機関としてはタクシー（料金メーターなし）やトライショーが利用できる。トライショーは、そのほとんどが観光目的に利用されており、主に歴史的建造物保存地域内を、特にゾーン NO.1 の旧公共施設を巡るルートで利用されている。
- 調査対象地域の駐車場の不足は深刻な問題である。市街地形成時には駐車場の必要性はなく、また敷地全体に建造物が建てられており、前面道路が駐車場として使用されている。調査対象地域の道路幅員が広くないため、道路容量の低下をまねいている。
- 対象地域には約 470 箇所の路上駐車施設と約 440 台分の個別駐車場がある。路上駐車需要が高いのは、トゥン・タン・チェンロック通りとハン・ジャバット通りである。
- 対象地域では車の保有率が高いにもかかわらず、駐車スペースが欠如していることから、駐車場対策が重要になっている。
- 商店、事務所前でのトラックの荷物の積み卸しが交通の障害になっている。

The Study On The Improvement
And Conservation Of Historical
Urban Environment In The
Historical City Of Melaka

LEGEND

	Unit	%
Commercial	520	36.54
Residential	300	21.08
Office	135	9.49
Workshop	89	6.26
Vacant	77	5.41
Institution	75	5.27
Art / Craft Gallery	60	4.22
Restaurant / Café	45	3.16
Vacant Lot	29	2.04
Godown	28	1.97
Religious	13	0.91
Historical Monument	13	0.91
Museum	10	0.70
Open Space / Recreation	2	0.14
No Info	27	1.90
Total	1,42	100.0
	3	0



Source : Extracted from Pelan Tindakan Kawasan Pemeliharaan MPMBB, Biro Inovasi & Perundingan UTM

图一4 土地利用の分布

(5) 建築・都市デザイン

建築・都市デザイン的に次の3地域に分類される。

- セントポールの丘、スタッドファイ
広場そして市民広場地区では、
ア・ファモサ、キリスト教会、ス
タッドファイなど 14 世紀の煉瓦造
りの建築物が見られる。
- マラッカ川と河岸開発。
- マラッカ川西側では、西洋、中国、
マレーの異なる建築様式の建物が
連なり、異文化の融合を垣間見る
ことが出来る。



市民広場



建築前面デザイン (ファサード)
中国、ヨーロッパ建築が混在している



複数の建築様式が混じる
カンボン・クリンモスク

(6) 観光資源等

- 調査対象地域内の観光地は、セントポールの丘を中心としたゾーン No.1 に集中している。これらは、マレーシアに現存する唯一のポルトガル建築であるア・ファモサ、オランダ植民時代、イギリス植民時代の公共施設等である。
- 観光客を対象としたイベントの一つにジョンカー・ウォークがある。金曜日から日曜日までの週末夕方 6 時～11 時まで、ハン・ジャバット通りを歩行者天国として多くの屋台が立ち並び、多くの旅行者や地域住民で賑わっている。約一年前から、民芸品の販売を中心に始められた催しであるが、他都市でも見られる露天市場（パサマラム）と同じであるとの非難もある。
- その他の観光資源としては、祭日における各種イベントやマラッカ川クルーズなどがあげられる。



歴史的な居住地区における
新たな夜のイベント

(7) その他サービス

- 対象地域における一般家庭ゴミの収集はマラッカ市が行っているが、表通りに収集場所が設けられているほか、ゴミ容器が小さくゴミがあふれている状況が見受けられ、観光客の不評をかつている。
- 古来の手桶による尿尿回収は、現在では各家庭の浄化層による処理に移り変わっている。マラッカ市ではさらに下水道及び中央污水处理施設の整備を計画している。
- 道路脇の蓋のない排水溝は、ゴミ等のために排水がスムーズに行われず、大雨の時には溢れ出ることもある。そこで、ゴミの管理や排水路の掃除を行う等、排水路の維持管理を徹底することも重要である。
- 電気・水道などは整備されているが、電柱や電線が景観を損なっている。また、木造建築物が密集するゾーン No. 1 以外の地区では、防災も重要な事項である。

2.5 住民参加

本調査の一環として実施された、住民参加ワークショップ及びグループ討論会の概要は次のとおりである。なお、詳細は第 4 章に記述している。

(1) 第一回住民参加ワークショップ

第一回住民参加ワークショップの目的は次のとおりである。

- 関係機関・関係者への本調査内容の説明・質疑応答
- 都市環境、保存に係る議論の実施及び議論を通じた住民意識の向上
- 全体開発構想に係る課題の抽出、問題点の把握。及び、これらの課題・問題点に関する関係者間の合意形成。

(2) グループ討論会

グループ討論会は、調査対象地域の主要関係者に対し3つのモデル事業を提示する、これらへのフィードバックを得て第二回住民参加ワークショップの論点を明確にする、また主要関係者に検討を行う十分な時間を与えるとの観点から開催された。主要なコメントは、不十分な駐車施設、ゴミ箱の不足、不適切な案内標識、観光ガイドの訓練さらにモデル地区内の建造物の老朽化等であった。

(3) 第二回住民参加ワークショップ

第二回住民参加ワークショップの目的は次のとおりである。

- 第一回住民参加ワークショップで提起された課題・問題点の提示
- 全体開発構想（案）の議論及び全体開発構想（案）で提起された課題・問題への対応
- モデル計画について

住民参加ワークショップは次のように実施された。

- ステップ1： 住民参加ワークショップへの参加者の決定
マラッカ市とマラッカ・ヘリテージ・トラスト (MHT)によって、関係機関、関係者等が選出され、住民参加ワークショップ開催の連絡と協力・支援の要請がなされた。
- ステップ2： 住民参加ワークショップの開催
マラッカ市の代表による開会の挨拶、住民参加ワークショップの意義、住民の意見や提案の重要性について説明が行われた。引き続き、コンサルタントにより調査の概要と住民参加による計画策定について説明があり、一般的な質疑応答が行われた。
- ステップ3： グループ・ディスカッション
より具体的な議論を行うために、また個人の意見を詳細に把握するために、複数のグループに別れ議論を行った。このグループでの議論にあたっては、マラッカ・ヘリテージ・トラストのファシリテーターが進行、意見の集約等を行った。
- ステップ4： グループ・ディスカッションの結果発表
各グループでの議論の内容が全体の場で発表された。
- ステップ5： 住民参加ワークショップの公表
住民参加ワークショップの結果が、マラッカ市のウェブサイトを通じて一般に公開された。

住民参加ワークショップにより様々な課題が明らかにされたが、これらを別途実施された社会経済調査や観光客インタビュー調査の結果とあわせて整理した。



住民参加ワークショップ
でのグループ討論会



各グループによる課題の発表

2.6 保存に係る組織体制と法制度の現状

現在、マラッカ市の歴史的文化財の保存に関しては、連邦政府、マラッカ州、マラッカ市が業務を行っている。それらの関係機関の概要は、以下のとおりである。

(1) 博物館・遺跡管理局 (Department of Museums and Antiquities)

博物館・遺跡管理局は、連邦政府に属し、1976年に施行された遺跡保全法(Antiquities Act 1976)に基づき業務を行っている。この管理局の業務は、連邦及び州によって歴史的文化財に指定された建造物及びモニュメントを保存・保全することである。このため調査対象地域に数多い未指定の歴史的文化財は遺跡保全法の対象となっていない。

(2) マラッカ博物館協会 (PERZIM)

マラッカ博物館協会は、マラッカ州の外郭組織であり、1988年に施行されたマラッカ州歴史文化財保存条例に基づきマラッカ州に存在する歴史的文化財の保全・管理を行っている。また、マラッカ市及びその他関連機関と共同でこの業務を行うとされている。マラッカ博物館協会は、この条例に基づいて建造物やモニュメントの文化財的価値を評価し、保存すべき文化財として指定することができる。なお、文化財として指定されると、建造物の改造・改修といった所有者の行為が規制されることになる。

(3) マラッカ市

マラッカ市は地方自治体の一つで、マラッカ州の下に位置する。マラッカ市は行政サービスの提供等の業務を実施するとともに幅広い権限を有している。また、都市計画及び法定地区計画に定められる保存地区内の開発規制を行う権限を有している。市の業務・権限等に関連する法律には次のものがある。

(a) 地方自治法、1976年(法律171号) Local Government Act, 1976

この法律は、マラッカ市の地方自治体としての責務・権限を規定するものであり、税金、公共料金、各種賃貸料等の徴収から、連邦政府及び州政府からの補助金や交付金

を受け取る機関として指定されている。

(b) 都市地方計画法、1976年（法律172号）Town and country Planning Act, 1976

この法律により地方自治体は、都市計画を策定し行政区域内の開発行為を促進及び規制する機関として規定されている。

この法律に基づき土地利用規制や建造物等の建設に係る規制等の開発規制が行われる。また、この法律では、住民の権利を最大限保全する限りにおいて、全ての開発が技術基準や開発規制、その他法規制、その他開発計画・開発方針に合致しなければならないとされている。

(c) 都市道路、排水、建築物法、1975年（法律133号）Street, drainage and Building Act, 1975

本法律は都市施設及び建築物の技術基準を定めるとともに、開発申請時の許認可の条件となっている。

(d) マラッカ州歴史文化財保存条例、1988年 Enactment on Preservation and conservation of Cultural heritage for the State Melaka. 1988

この条例は、マラッカ州における歴史的建造物の保全、保存に係る行政の役割を定めたものである。この条例では、マラッカ市は保存地域の指定、歴史的建造物及び文化的地区等の保全プログラムを策定する機関として位置づけられている。また、この条例により、歴史的建造物の保全に係る立ち入り検査、買い取り、さらに所有者の同意のもとに修復工事等を行う権限がマラッカ市に与えられている。

この条例は、さらに保全・保存に係る基金の設置、歴史的建造物の所有者に対する税の減免、インセンティブの付与等ができるとしている。

このようにこの条例は幅広い内容を含んでいるが、様々な行政手続き上の問題や細目上の問題が残されているため、適切に運用されていないのが実情である。主要な問題として次のものがあげられる。

- 1) 条例の対象とする内容が幅広く、博物館・遺跡管理局の業務との整理がなされていない。
- 2) 歴史文化遺産を「遺跡、歴史的物品、歴史的地区、芸術・美術品、古銭、特別建築物、その他文化的価値が認められる歴史的、文化的、経済的な様々な活動を含む」と定義しており、マラッカ市の現在の体制では十分な対応が出来ない。
- 3) マラッカ市は地方自治体として様々な行政サービスの提供、法制度に準じた行政指導等を行っているが、保存地区の管理を行う人材が不足するとともに、歴史的建造物に係る建築規制（ガイドライン）等が欠如している。

2.7 計画・環境・保存に係る課題

住民参加ワークショップ、社会経済調査や観光客へのインタビュー調査等から明らかになった計画・環境・保存に係る課題を次の5つの分野ごとに整理した。

(1) 社会経済の変化

- 伝統的取引業の衰退、近代的なサービス業、商業の台頭
- 商業活動や倉庫業等の流出による雇用機会の減少
- 借地・借家法(Rent Control Act of 1966)の廃止による地価・賃貸料の上昇及びこれに伴う伝統的取引業及び地元店舗の流出
- 若者層の流出及び、年寄りから若者への文化的継承の希薄化
- 外部からの再開発圧力
- 新たな観光産業による負のインパクト
- 保存に係る地域のリーダー及び草の根的活動の欠如
- ジョーカー・ウォーク・プロジェクト等のイベントによる地元店舗への影響

(2) 都市環境、景観の悪化

- 通過交通による歩行者・住民の交通事故の危険性
- 交通騒音と排気ガス
- 通過交通を削減するための案内、道路標識の整備の必要性
- 交通需要を低減させる土地利用、建物規制の導入
- 混雑や騒音の原因となる無秩序な路上駐車
- 混雑や騒音の原因となる無秩序な大型貨物車両からの荷物の積み下ろし
- 歴史的街並みに相応しくない乱雑な標識等
- 歴史的街並みに相応しくない新たな開発、建築物
- 汚くて非衛生的な裏道
- 新たな土地利用（カラオケ、西洋スタイルのカフェやパブ）による夜間の騒音、交通量・駐車車両の増加

(3) 不十分な都市施設とアメニティー

- 歴史的文化財を結ぶ安全で快適な歩行者ネットワークの欠如
- 不十分な公衆トイレや休憩所
- 歩きにくい歩道の構造と舗装材料
- 商業活動や物置に利用されている軒先通路（5 foot way）
- 不十分な排水路の清掃、ゴミ箱の維持管理
- 醜い上空の電線
- 下水処理システムの未整備

(4) 歴史的建造物と文化遺産の保護

- 歴史的、文化的、宗教的そして建築学的視点から重要と判断される建築物の総合リストの未整備
- 保全地区及び隣接地区における開発規制の未徹底、これによる歴史的街並みや景観を阻害する開発の進行
- 借地・借家法の廃止に伴う建築物の維持管理の不徹底及び老朽化の進行
- 正式な許可に基づく古い建物の解体
- 建物の解体、補修、増築、外壁塗装等に関する厳しい規制・取締りの欠如
- 修復不可能な損傷を与える空き家などの違法占拠（鳥小屋への利用等）

(5) 観光とそのインパクト

- 歴史的文化財に関する不十分な案内と維持管理（ハン・ジャバット通りやハン・カ
ツリ霊廟）
- 観光マネジメントプランの欠如
- 観光地としての魅力向上、滞在日数の増加等に資するイベントの企画能力の欠如
- 歴史・文化散策のガイド等の観光客への配慮の欠如
- 行き過ぎた観光関連ビジネスが伝統的な生活様式を脅かしている
- 旅行会社やガイドのプロ意識の欠如
- 観光収入と保全・保存事業との連携

3 全体開発構想(Area Wide Development Plan)

前章では、様々な計画課題や問題点が明らかにされたが、ここでは提起された問題点や課題への対応を模索し、歴史的町並みの保全及び地域の生活環境改善に係る様々なイニシアティブを検討する。

3.1 全体開発構想の定義

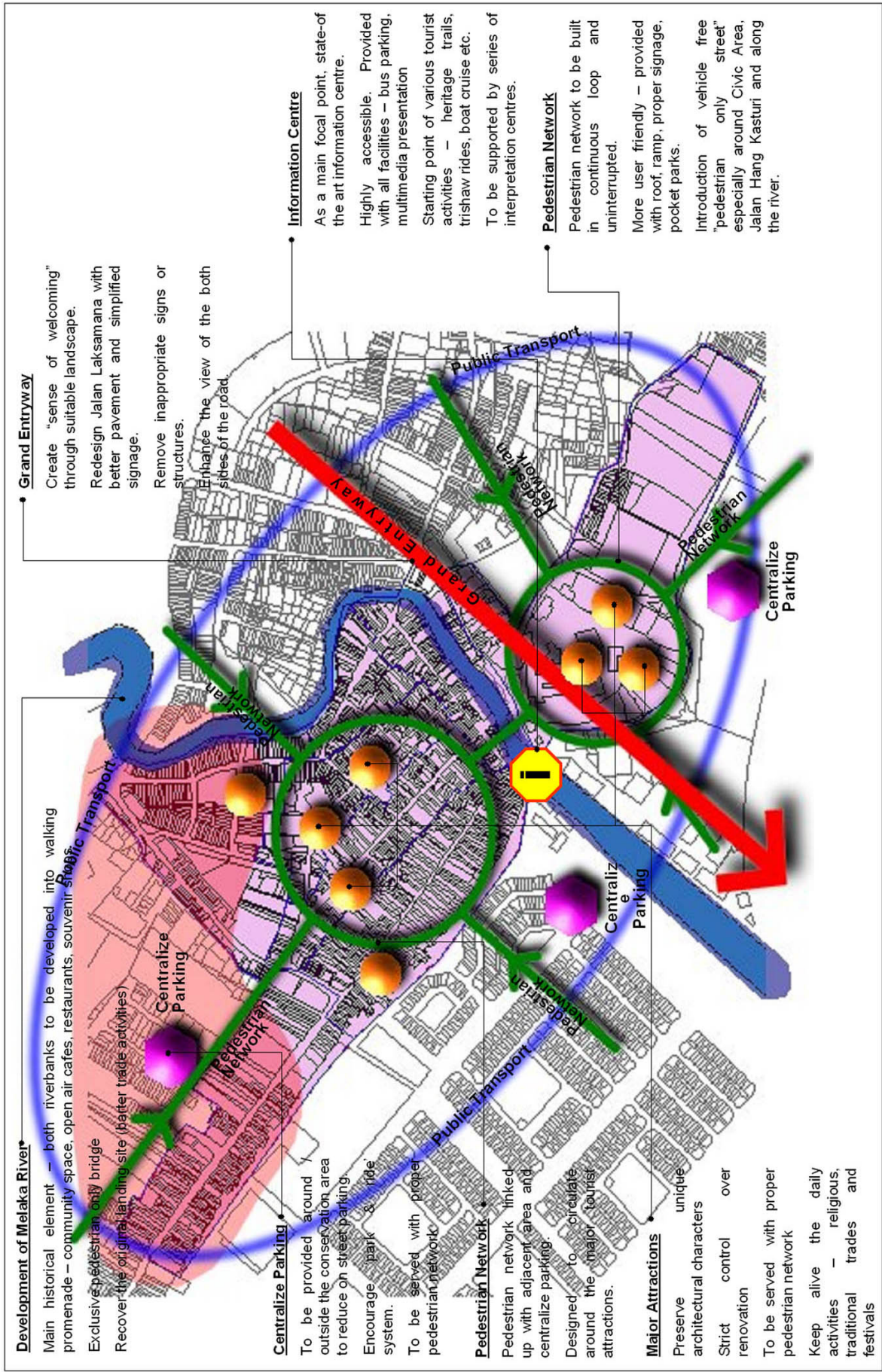
全体開発構想は「アクションプラン」と同等の計画と位置づけられ、マラッカ市の法定地区計画で歴史的建造物保存地域に定められている本調査地域全域を対象とするものである。また、多くの重要な歴史的建造物が残されている本調査対象地域の特殊性を鑑み、この全体開発構想は法定地区計画の一部として整備される「特別地区計画(Special Area Plan)」のモデルとして位置づけられる。

この特別地区計画はマラッカの歴史的建造物保全地域を対象とした総合的な都市改善計画であり、都市環境改善に係る明確なヴィジョンを定めるものである。そして、上位計画である法定地区計画及び都市計画(Structure Plan)の開発コンセプトと調和するものであるとともに、計画実施主体の施策の方向性等を定めるものである。

3.2 開発コンセプト

全体開発構想の策定にあたり、まず地域の将来の望ましい姿をイメージする。マラッカでは、政治的・文化的変遷を経て、各街区や通りごとの特徴が明確に形作られており、地域の特性を明確にするとの観点から、これらに留意することが必要である。そして、これらの街区ごとの特徴は、開発計画及び保存計画に係る基本的な方向性を示すものである。(図-5参照)

- C-1： 保存に係る方針及び保存ガイドラインを的確に実施するために、保存地区とバッファー・ゾーンを区分する。
- C-2： 保存に係る事業やプログラムを効率的・効果的に実施するために、街区ごとに特徴のある開発テーマを策定する。
- C-3： 観光客への情報提供を行うために、そしてマラッカの歴史的価値をより魅力的に提供するために、歴史的地区の玄関口あたる場所に総合観光案内センター整備する。
- C-4： 街路環境・景観の改善、歩道、マラッカ川歩道橋、広場、マラッカ川沿いの遊歩道等の整備により、連続的な歩行者ネットワークを構築する。
- C-5： 建物広告、道路施設/植栽、その他インフラ施設に係るガイドラインの整備・徹底を図り魅力ある街並みを形成する。
- C-6： 地域内の交通量を減らし生活環境の改善、交通安全性の向上を図るために、公共交通施設の整備、駐車規制等を実施しパーク&ライド等を促進する。
- C-7： 歴史的都市環境の保存及び都市環境の改善は地元コミュニティーの参加があって実現できるものであり、これを踏まえ事業実施・運営に係る枠組みを策定する。また、あわせて関連機関のキャパシティービルディングを図る。



図一 5 全体開発構想の計画課題と開発コンセプト

3.3 全体開発構想の方針・戦略

開発コンセプトに基づき全体開発構想に係る方針・戦略を策定する。

(1) 3つの全体的な開発方針

全体開発方針は、調査地区全体に係る開発の方向性を示すとともに、具体的な計画の基礎となるものである。

P-1：ゾーン No. 1～No.6 を歴史的保存地区として法的に指定する。

ゾーン No. 1～No.6 はユネスコ世界遺産への登録候補地域であり、歴史的保存地区として位置づける。この6つの街区にある建造物は、PERZIM や MHT と協力し悉皆調査を行う。歴史的価値のある建造物は文化財法(Heritage Act)により登録し保存を行う。

P-2：ゾーン No. 7～No.8 を歴史的保存地区への開発圧力を低減するバッファー・ゾーンとする。

ゾーン No.7～No.8 は、保存地区の周辺に位置し、住居地域と商業地域の混在地域である。歴史的・文化的に価値のある建造物も比較的少ない。これらの地区をバッファー・ゾーンとし、歴史的保存地区の開発圧力を低減させる地域とする。歴史的・文化的価値の低い建造物の建て替えは認められるが、地域全体の一体性を保つために用途、容積率、建坪率、高さ、デザイン等は規制されるべきである。なお、法定地区計画では容積率は 250%、高さは4層までと定められている。

P-3：各街区に開発テーマを設け、それに沿った開発を誘導する。

ゾーン No.1～No.6 は、各街区の特性を生かした開発テーマに沿って都市環境が改善されるとともに、土地や建物の用途が規制されなければならない。

8街区はそれぞれに特長を有しており、それらを生かすことが重要である。また、保存対象となる建造物も、各街区の旧来の交易活動やその他の特長ある活動に配慮し、その建造物の特長を生かした保存計画を検討するべきである。各街区の特長から開発テーマとして、以下が提案される。

- ゾーン No.1： 市民広場とメインゲート
- ゾーン No.2： 居住地としてのヘレン通り(Heeren Street)
- ゾーン No.3： 商業と伝統交易業の混在
- ゾーン No.4： マラッカ川沿い遊歩道と観光センター
- ゾーン No.5： 宗教と伝統工芸
- ゾーン No.6： 卸売業と商業
- ゾーン No.7： カンボン・ウル・バッファー・ゾーン
- ゾーン No.8： テンケラ・バッファー・ゾーン

これらの全体の開発方針に基づき、重要な分野については、より具体的な開発方針を策定

することが必要であり、次の5つの分野についてこの開発方針を策定する。

(2) 歴史的価値の保存

S-1：開発規制や設計基準、ガイドライン等を活用し歴史的景観を保全する

歴史的景観を保全するためには、建築物の開発規制、特に外観デザインや高さ制限が必要である。特に歴史的保存地区及びバッファー・ゾーンでの新規開発については、歴史的景観の保全の観点から規制することが必要である。

S-2：マラッカ川河口付近にメインゲートとしての拠点を整備する。

調査対象地区へのメインゲートとなる拠点を整備することが必要である。この拠点には観光センターを整備するとともに、舗装、サイン、植栽といった各種案内標識のデザインに留意することが必要である。また、メインゲートの場所としては、マラッカの発祥の地であるマラッカ川河口付近が想定される。

この拠点は歩行者ネットワークの起点と位置づけられ、観光客は自家用車やバスをおり、散策を開始する、あるいは自転車やトライショー等に乗り換えることとなる。

S-3：河口付近に残存する老朽化した倉庫等を観光目的に再利用する

マラッカ川沿いに点在する倉庫の再開発を行う。これらの倉庫が歴史的に重要な交易都市であったことを象徴する重要な建造物であることに留意することが必要である。また、現代的な中高層建造物への建て替え等でなく、当時の趣を再現しつつ内部の改修を行い、商業施設として活用するとともに様々なテーマに沿った展示を行うこと等が想定される。テーマとしては、マラッカの重要な交易品であった香辛料等が考えられる。また、これらの再開発により、市民広場に隣接する旧波止場地区が新たな観光拠点として再活性化されることが期待される。

S-4：歴史的保存地区内を対象とした厳密な開発基準及びガイドラインを策定する

歴史的保存地区内の商業活動は各々の敷地内で行わなければならない。軒先通路（5-footway）や街路にまではみ出し行われている商業活動は厳しく禁じられなければならない。これらの商業活動は、歴史的景観だけではなく、歩行者の安全性も阻害している。また、カフェやカラオケ等の騒音についても、歴史的風情にそぐわないものの一つである。今後は、観光客及び地元住民を対象とした歴史的イベントを行うことが望ましい。

また、過去に数回検討されている歴史的保存地区内の学校の移転問題については、学校は歴史的保存地区内の居住を促進するとの観点から重要な施設であり、望ましくないといえる。同様に、葬儀社や棺作り、宗教や葬儀関連商品の製造販売業等の歴史的保存地区からの移転についても、これらは重要な都市の構成要素であり、望ましくないといえる。一方、PERZIM や地域住民と協力し、伝統舞踊や歴史的・文化的職人の指導・訓練を行うことが重要である。

(3) 観光開発及び観光マネジメント

S-5：マラッカ川岸を整備しマラッカ川の再生を図る。

歴史的保存地区において、マラッカ川はシビックエリアと居住地区を結ぶ重要な都市施設である。川に面する建造物の改修等により、河岸整備を行うことが必要である。オープンカフェや商業施設の整備等が都市空間の有効活用との観点からも推奨される。交易の中心地であった荷卸し場は、河口やシビックエリア、左岸の居住地区を臨む広場として保全することがのぞましい。マラッカ川は歴史的保存地区の重要かつ魅力的な都市施設として開発するべきであり、遊覧、釣り等が楽しめるマラッカ川の復活が求められる。

S-6：観光産業従事者のプロ意識の向上を図る

観光産業従事者のプロ意識を高める方法の一つとして、観光ガイド、旅行会社等の観光産業に係る基準を作成することがあげられる。また、歴史的資産の意味を正しく伝達するために、マラッカ市等が観光ガイドを対象にトレーニング等を実施することが必要である。また、このトレーニングはマラッカ市だけでなくクアラルンプールやシンガポールの観光ガイドもその対象とするべきである。

(4) 交通と街路景観

S-7：歴史的保存地区内に機能的な歩行者ネットワークを形成する

現在の歩行者環境は、様々な問題が指摘されており、地元住民及び観光客の快適性及び安全性を確保するために改善されるべきである。オープンスペースの整備といった生活環境の改善等により、居住地区としての魅力がより高まる。また、交通騒音や排気ガスなどの環境問題も、交通管理の的確な実施により低減されることが期待される。

歩行者ネットワークは、歩行者交通需要と公共空間の現状を踏まえ、慎重に検討することが必要である。ポケット・パーク等も歩行者ネットワークの一部として整備されることが望ましい。また、ゾーン No.2～No.8 では、道路幅員が狭いために、歩道は、道路の片側にしか設置できないが、その設置に当たっては午後の日射が遮られる方向に設置する等の配慮が必要である。

本調査で実施した社会経済調査や住民参加ワークショップからも明らかになっているように、歴史的保存地区内の全道路を完全に歩行者専用とすることは、地元住民、特に商店主などの賛同が得られないため困難である。このため、短い区間や脇道から導入する等、歩行者空間の拡充を段階的に行うことが必要である。また、「屋台通り」等の他のアクティビティと連携し地域活性化を図ることも考えられるが、この場合にも屋台の構造等のルールを明確に定めることが必要である。

現在行われているジョンカー・ウォーク・プロジェクトでは様々な問題が提起されているが、「飲食屋台通り」とのコンセプトを明確にし、その他工芸品等物品の販売屋台の他の通りへの移転等を検討することがのぞましい。

具体的には、タン・チェンロック通り(Jalan Tun Tan Cheng Lock)、ハン・ジャバット通り(Jalan Hang Jebat)、トコン・ベシ・エマス通り(Jalan Tekong, Tkg Besi, Tkg Emas)、ハン・レキール通り(Jalan Hang Lekir)、ハン・レキウ通り(Jalan Hang Lekiu)、ハン・カツリ通り(Jalan Hang Kasturi)、カンボン・クリ通り(Jalan Kampong Kuli)の片側に歩道を整備することが考えられる。

ショップハウスの軒先通路(5-foot way)の再整備を行うことが望ましい。特にハン・ジャバット路地、パンタイ通り、カンポン・ウル通り、カンポン・クブ通り等の歩道が整備されていない商業地区では、通路としての機能を確保することが必要である。一方、住居地区では、地元住民のプライバシーを守るとの観点から、軒先通路の整備は望ましいものの必ずしも強制されないものとする必要がある。

S-8：歴史的保存地区から通過交通を排除する

歴史的保存地区の通過交通をできるだけ排除することが必要である。通過交通を排除するために、歴史的保存地区の入り口に交通標識を設置することになるが、これらの標識に一体性を持たせ観光客等にも分かりやすいものとする必要がある。また、歩行者や住民の安全性を確保するためには車輛の運行速度を低減することが必要であり、このために道路施設を改善することも必要である。また、狭隘な道路を有効に利用するためには、一方通行システムの導入が考えられる。一对の対向方向の路線が近接し一体的に機能する場合、一方通行システムは効果的に機能することから、対象路線としては、テメンゴン通り(Jalan Temenggong)、チャン・クー・チェン通り(Jalan Cham Koon Cheng)、グレジャ通り(Jalan Gereja)などがあげられる。

S-9：周辺地区に駐車場を整備する

駐車施設の改善と増強が、特に路外駐車場の整備が緊急課題である。近年、2～3階建ての立体駐車場が整備されているが、このような駐車場の歴史的保存地区の周辺での整備を進める必要がある。そして、これらの路外駐車場と公共交通システム及び歩行者ネットワークとのアクセシビリティを確保し、パーク&ライドやパーク&ウォークを促進させる必要がある。また、これらの駐車施設に公共トイレ等を整備することものぞましい。

路上駐車は基本的に規制されるべきであるが、歩行者交通が少なく商業・業務上必要な区間については引き続き路上駐車帯を設置する。ただし、将来の街路空間設計と一体的なものとするのが、また地元住民用の駐車施設として位置づける必要がある。引き続き路上駐車が認められる路線としては、カンポン・パンタイ通り、カンポン・ウル通り、ハン・ジャバット通り、テンケラ通りなどがあげられる。

S-10：自家用車の利用を抑制するために歴史的保存地区に公共交通システムを導入する

環境にやさしい公共交通システムを歴史的保存地区に導入することが望ましい。この公共交通システムは、地元住民への重要な公共サービスとなり、自家用車利用の低減につながることを期待される。また、観光バスや自家用車で訪れる観光客が、周辺の駐車場にとめてパーク&ライドを行うことが期待される。この公共交通システムの運行路線は、待ち時間を少なくするためにも、総合観光センターを起点とした8の字の形が考えられる。この公共交通システムの停車場は公共施設、公共駐車場、観光施設等とし、運行間隔は概ね12分から15分程度を目安とすることがのぞましい。

S-11：生活環境の改善に資する景観を創出する

ゾーン No.2～No.8 には大規模な建造物がなく街路の幅員も狭く、これらが地域独特の景観を形成している。植栽や装飾の施された街灯、ストリート・ファニチャー等を整備する

ことにより、建造物のファサードや旧来の景観を阻害するおそれがあり、これらの整備は慎重に行うことが必要である。また、旧来の景観を損なうアーケードの整備等も行うべきではない。一方、可能な限り都市施設のバリアフリー化を図るべきである。また、街路景観は一体的かつ全体と調和するべきであり、アドホックなものであってはならない。

標識・サインは適切にコントロール・管理されなければならない。大きさ、設置方法、方向（水平方向、垂直方向）、色、種類、内容等を規定したガイドラインを整備することが必要である。壁画等も規制することが必要である。大きな標識・サインではなく、小さな可動式の標識・サインを商店等に推奨することがのぞましい。

(5) 建造物及び建築物

S-12：都市再生と経済活性化に資する既存建物の適切な再利用を促進する

建物の再利用に係るガイドラインを策定することが必要である。一般的に歴史的保存地区内では、大きな交通需要を発生させる専門学校、ホテル、スーパーマーケット、ミニ・マーケットなどは規制されるべきである。このような用途は、例えば駐車場の付置義務等の規制を行った上で、バッファー・ゾーンでの整備を検討するべきである。建物用途に係る基本的な考え方は、次のとおりである。

望ましい用途： 住居、ショップハウス（1階部分が店舗）、商店、交易業、ギャラリー、伝統工芸ワークショップ・販売、骨董品販売、地区住民のための食料・日用品小売店、宗教関連商品・サービス業、地元料理レストラン

許容される用途： 観光客用の小規模ホテル、カフェ、お土産店、観光客向けレストラン、コンビニ店など

規制されるべき用途： 大規模ホテル・レストラン、スーパーマーケット、ミニ・マーケット、大型スーパー、ファーストフード店（KFC、マクドナルド等）、学習塾、私立専門学校、カラオケ、ナイトクラブ、ディスコ、動物鳥類ペット販売、自動車修理、車庫、ガソリン・ガスボンベなど危険物の置き場等

S-13：コミュニティーを育成し文化的価値を提示する情報センター(Interpretation Center)の整備を促進する

総合観光センターと連携した、各コミュニティーの文化を観光客等に示す情報センターの整備が必要である。ここには、休憩所や公共トイレといった施設が整備されるとともに、文化的活動の情報、工芸品のワークショップ、民族的な催し等が来訪者に提示される施設と位置づけられる。

また、コミュニティーの活動場所として機能することがのぞましい。観光客だけでなく、児童や若い世代を対象に地域の文化、工芸品、料理等の教室を開催することも考えられる。定期的なコミュニティーの会合、セミナー、フォーラム等の場所として機能することも考えられる。

S-14：建築物の特質を保全する

建築史的に価値のある建築要素は可能な限り保全されることが望ましい。また、老朽化が著しい、あるいは破損しているものについても、可能な限り、オリジナルのデザインで修復することが望まれる。例えば、木組みの窓については、同じデザインを再現することが求められる。一方、所有者が新たにガラス窓を組み込み、エアコンを設置することを希望する場合には、このような改修も可能であるが、ガラス窓を木組み窓の内側に設置する等の配慮がのぞまれる。また煉瓦の屋根材等についても、極力同じ材質を用いることが望まれる。やむを得ず近代的な材料を用いる場合でも、最小限とする、擬似的な材料を用いる等の配慮がのぞまれる。さらに、ファサードについても、旧来の漆喰による塗装が望ましい。また、これらの修復に関し、所有者にインセンティブを付与する制度等を検討することが必要である。

ファサードのデザインは、適切な色彩で塗装されることが重要である。原則として、改築・修復は、市当局や MHT や PERZIM 等の協力を得て、未経験や無資格の作業員ではなく、職人により実施されるべきである。ファサードの色彩については、オリジナルの状態を保全するとの観点から、調査・分析に基づき決定することが必要である。

また、オリジナルの状態を保全するとの観点から、今後、改築の際に現代的な建材等をオリジナルの建材に置き換える努力も期待される。

(6) その他関連都市施設

S-15：道路側溝の補修・改善、維持管理

現在一般的に利用されている U 型の蓋のない道路側溝は引き続き利用されるものと想定されるが、必要な修繕維持管理を適切に行うことが重要である。特に、排水管呑口には金型フィルターなどを設けゴミによる排水管の目詰まりを防ぐとともに、日常の清掃が不可欠である。

S-16：河川環境整備事業と下水処理施設の整備

下水処理施設の整備が必要である。これにより、汚水のマラッカ川への直接放流を防ぐことが可能となり、マラッカ川河岸開発を実施するためにも必要である。現在、下水処理施設の整備計画が進められており、本調査対象地域も下水処理場の対象区となることが期待される。

S-17：一般廃棄物収集システムを改善する

ゴミによる景観阻害や悪臭から、歴史的街並みを守るために、効果的な一般廃棄物収集システムを導入することが望ましい。一般廃棄物収集容器の大きさや色、設置場所、収集頻度等を再検討することが望ましい。

S-18：街路景観の改善に資する電線の地中化等を検討する

街路景観の改善との観点から、上空に縦横に張り巡らされた電線を地中化することがのぞまれる。また、電線の地中化は、ショートによる火災のリスクを低減させることから、地域の安全性の向上にも資するといえる。

3.4 全体開発構想の内容

歴史的都市環境の改善・保全に係る方向性を整理すると図6のようになる。

調査対象地域は、歴史的保存地区とバッファー・ゾーンに区分される。その中には歩道、歩行者橋、街角広場等からなる機能的な歩行者ネットワークが形成される。また、周辺部に配置された路外駐車施設と歩行者ネットワーク、さらに歴史的保存地区内を走る公共交通システムとの連携により、パーク&ライドやパーク&ウォークを促進している。

総合観光センターと情報センターの整備が必要である。総合観光センターはマラッカ川河口付近に立地し、この歴史的保存地区への入り口に隣接することが望ましい。旧波止場の再開発等の河岸整備を行うことにより、この歴史的保存地区への入り口としての魅力を際立たせることができる。

全体開発構想には、歴史的都市環境を改善・保全するための様々な方策が含まれており、緊急的対応が求められる方策もあれば、長期的な取り組みが必要とされる方策も含まれている。さらに、現在の予算、組織体制の枠組みの中で対応が可能なもの、新たな財源を必要としているものなど、多岐にわたっている。

提案された開発方針には、総合観光案内センター開発、旧波止場地区の再開発のように個々に実施可能なもの、あるいは複数の方策をパッケージとして一体的に実施することが必要なものがある。例えば、街路景観を改善するためには、建造物の改築・修復、標識・サインの整備・改善、歩行者空間の改善、排水施設や電線線の地中化等を総合的に実施することが必要である。また、ここでは提案されている開発方針は「全体開発構想」としての方針であり、実際の実施にあたっては、より詳細な調査等を実施することが必要である。

4 モデル地区改善計画(Pilot Area Improvement Plan)

ここではモデル地区を選定し、全体開発構想をベースにその地区の現状・課題等を詳細に検討する。あわせてモデル計画を検討し、これらの計画及び計画手法の歴史的都市環境の改善と保全への効果等を検証する。

調査対象8地区からゾーン No.5 をモデル地区として選定した。選定にあたっては、歴史的価値、関係者の属性、位置的条件等の評価基準に基づき、客観的な選定を行った。

4.1 第2回住民参加ワークショップ

次を目的とする第2回住民参加ワークショップを開催した。

- 第1回住民参加ワークショップでの協議事項の確認
- 地元コミュニティーへの全体開発構想の提示
- ゾーン No.5 でのモデル計画の検討

このワークショップでは全体開発構想に関し、次の意見が出された。

- (1) 住民意見を行政に的確に伝達するために、以前の Rukun Tetangga のような住民組織の設立が必要である。
- (2) 住民参加を促進しなければならない。
- (3) マラッカの歴史的都市環境の改善を図るためには、ババ・ニョニヤ、チティー、ポルトガルといった全てのグループの参加が必要である。

また、ゾーン No.5 の生活環境改善に関し、次の意見が出された。

- (1) 排水施設、ゴミ処理、道路舗装の改善が必要。
- (2) 老朽化している家屋の改修が必要。
- (3) 歴史的なエレメントを保全するための公的支援が必要。
- (4) 歴史的建物及び建築ファサードを保全するためのガイドラインの整備が必要。
- (5) 歴史的建造物の保全に係る費用が所有者にとって大きな負担となっている。
- (6) ジョンカー・ウォーク・プロジェクト等による地元商店への影響を最小限に抑えることが必要。

4.2 モデル計画

モデル計画として次の3計画を策定した。

- コミュニティーによる情報センター整備計画(CBIC)
- 街路改善・交通円滑化計画 (TCSI)
- 歴史的建造物保存計画 (HBCS)

(1) コミュニティーによる情報センター整備計画 (CBIC)

(a) 住民参加活動のためのニュートラルな場

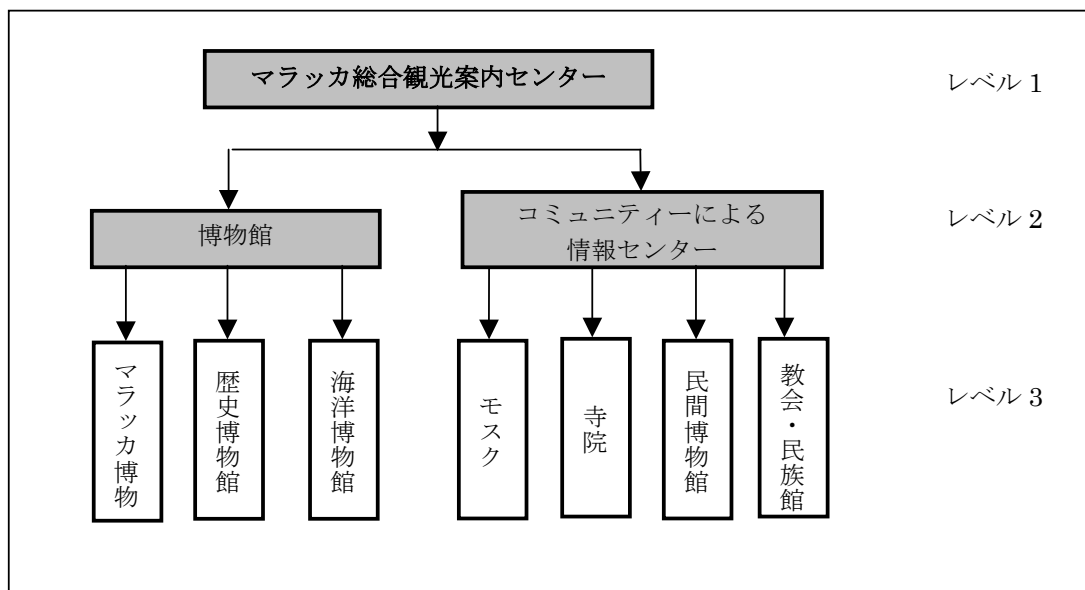
歴史的街並みを保全するためには、地区住民による組織の設立とともに、全ての民族グループや地区コミュニティが活用できる場を整備することが必要である。住民参加ワークショップでは、地区活動の場の重要性があげられた。寺院、モスク、教会等の宗教的な場を公共の目的で活用することは、宗教的な問題もあり望ましくなく、全てのグループの参加を促すために、中立的な場の整備が必要である。また、この場が地元活動、研修等の場として活用されることも期待される。

(b) 整備方針

一般的に情報センターは、観光客等外来者にオープンな歴史的建造物であり、ポスターや写真、解説、その他展示品等により、その建物の歴史、民族的背景、生活様式などその地区の特徴が紹介されている場所といえる。

コミュニティによる情報センター(CBIC)は、地元住民により運営され、地元住民にとっての文化・歴史的な場として機能することが期待される。また、施設内容は地元住民の裁量に任せられるものであり、その利用も地元住民が優先されるべきである。

いわゆる情報センターには様々な種類があるが、これらの全体構成は次のようになる。いわゆるワン・ストップ・センターとして機能し、マラッカに係る様々な情報を提供するマラッカ総合観光案内センターがあり、その下に博物館やコミュニティによる情報センター(CBIC)が位置づけられる。博物館は、国、州、市レベルといった広域の情報を提供する。それに対し、コミュニティによる情報センターはその地区特有の情報を提供する。設置が望ましい地区としては、ヘレン通り、ジョンカー通り、カンポン・モルテン、ポルトガル村等があげられる。また、整備にはマラッカ市の支援等が必要と想定されるが、運営は地元コミュニティにより行われることが望ましい。



その次に、個人の博物館、各民族の記念館、個々の文化財・遺跡等が位置づけられ、個々の歴史文化的価値等の解説や紹介、展示などが行われる。具体的には、カンポン・ケリング・モスク、スリボヤタ・ビナヤガ・モルテ寺院、チェング・フーン・テン寺院などがあげられる。なお、これらの施設をこのように位置づけるにあたっては、所有者・関係者等と協議し同意を得ることが必要である。

(c) モデル地区における CBIC 整備計画

CBIC は、モデル地区で活動を行っている、そして様々な情報を有しているコミュニティ、行政関係者、ビジネス関係者等のパートナーシップにより整備されるべきものである。CBIC の目的は次のとおりである。

- 住民参加及びコミュニティの活動に資するニュートラルな場として機能する。
- モデル地区の歴史・文化を展示する。
- 各種地域活動への地元企業やコミュニティの参加を促進する。
- 各種地域活動への地区の少数グループの参加を促進する。

CBIC は小規模な施設で十分であるが、地域の歴史・文化を象徴する既存の歴史的建造物が活用されることが望ましい。そして、その建物は保存されるとともに、地区の各コミュニティの歴史、伝統等を展示する小規模な観光センターとしての機能が付加されることが望ましい。

その他の機能としては、休憩所としての機能の他に、学生等を対象とした歴史文化に関するワークショップの会場、民族芸術と工芸の伝達場、マルチメディアによる情報システム等を活用した情報提供の場等が想定される。また、CBIC がコミュニティの活動を促進する場として機能し続けることが重要であり、不適切な利用を禁じることが必要である。

具体的には、情報カウンター、展示スペース、さらに教室、視聴覚ルーム、資料センター、図書館、お土産店、会議室や事務所等が CBIC の構成要素となる。

(2) 街路改善・交通円滑化計画 (TCSI)

街路改善・交通円滑化計画はモデル地区内の街路環境の改善を目標とした計画であり、生活環境及びビジネス環境の改善に寄与することが期待される。この計画の目的は次のとおりである。

- より質の高い都市環境・街路環境を整備することにより、モデル地区内の歴史的街並みや文化的価値の保全に資する。
- 地区内のコミュニティ活動及びビジネスの活性化を図り、地区に根ざした都市生活環境の形成を図る。
- 環境改善に係る地区内関係者の意識の向上を図る。
- 計画への関係者の参加を通じ、各々の役割と責任を明確にする。
- 駐車施設の整備等を通じ、適切な街路管理を行う。

この TCSI 計画では、大型車輛や速い速度の車輛による歩行者への恐怖感を低減するために、ハンブや道路舗装、道路線形改良等の交通平穏化方策を検討している。これ

らの他にも、街路景観や歩行者空間の改善に資する、道路休憩施設、照明、植栽さらにポケット・パーク等も検討している。これらの施設整備は、公共事業として行政が実施するものであるが、地区住民も計画策定、施設のモニタリングや維持管理等に参加することが重要である。TCSI 計画は図-7、8のとおりである。なお、関係者相互の協力ならびに街路環境を良好に保とうという人々の意識が、この TCSI 計画の成功には不可欠である。

また、この TCSI 計画は、社会経済調査やインタビュー調査等から明らかにされた様々な課題に対し、次のように直接的或いは間接的に対応している。

- 早い速度で通過する自動車のために子供達や住民が事故の危険にさらされている。
- 違法駐車、交通の障害、混雑、騒音の要因となっているほか、沿道の業務活動の障害にもなっている。特に、観光バスの駐車対策が課題である。
- 歩道等歩行者施設の欠如、従来からの 5-foot way と呼ばれる軒先通路を歩行者に開放するべきである。
- 道路の舗装面は、建物出入口の高さより低くすべきである。
- 排水路、特に裏通りの排水溝の補修と日常の除草等維持管理が必要。
- ゴミが排水溝に捨てられ、排水溝を塞いでいる。ゴミ箱を適当な間隔に配置すること、それらのゴミ箱がネズミなどに荒らされないようにするなどの適切な管理を行うこと、さらにゴミのポイ捨てをなくすることが重要である。
- 上空に無秩序に張り巡らされた電線を整え、歴史的景観を保全する。
- 観光客のために路外駐車場あるいは街角の小さな公園などを利用して公衆トイレを整備する。
- 通りの名前などについては、歴史的な名前を踏襲することが必要であり、表示版を統一する。表示版に違法な広告が取り付けられているものがあるが、厳しく取り締まる。
- 歴史的街並みに調和しない大きな看板や鮮やか過ぎる看板を排除し、決められた基準に沿って設置する。イベントの案内版などの一時的な広告は、イベントの終了とともに速やかに撤去されなければならない。
- 夜の散策をより魅力的にするために、カンポン・クリングモスク、スリ・パヤッタ寺院そしてチェン・フーン・テン寺院などの照明施設を増やす。
- 旅行案内や説明版等は旅行者が見やすい所に設置されなければならない。現在、排水溝の後ろや照明灯或いは屋台等に様々な所に無責任に置かれている。
- 夜の安全性を確保するために街灯を増強する。
- 歴史文化財に設置する案内・説明標識は、少なくともマレー語、中国語と英語の3カ国語を準備する。

TCSI 計画の概要を図-7、8に示す。



図-7 トウカン・エマス通り Jalan Tukang Emas 街路景観改善計画(案)

- ① New pedestrian walkway designed for safety and convenience – enables small groups of people to walk comfortably
- ② Wheel chair and emergency vehicle friendly sloped road curbs
- ③ Number of parking lots for vehicles and motorcycles increased.
- ④ Traffic calmed by narrowing of vehicle carriageway
- ⑤ Understated but well-designed, multilingual street names with well written description and history of the street
- ⑥ Planter boxes incorporating rubbish bins well placed with understated landscaping to land-mark important buildings, and soften the visual heat and hardness of the street, also provide opportunities for social settings.
- ⑦ Overhead utility cables reorganized behind beams and under the street. Street lighting on power poles replaced with lamps mounted on walls.
- ⑧ Understated but well-designed wall-mounted streetlights to replace lamp-posts
- ⑨ Standardized and well designed information boards to describe important or unique places and buildings
- ⑩ Modern features on buildings (i.e. awnings, air-condition condensers) minimized
- ⑪ Original architectural elements (i.e. embossed signage) re-affirmed



図-8 トコン通り、トウカン・エマス通り、トウカン・ベシ通り改善計画 (案)

(3) 歴史的建造物保存計画 (HBCS)

歴史的建造物保存計画は、文化的価値のある建造物の改修・管理、及び街路景観の修復等を通じて、モデル地区全体の都市環境を改善しようとするものである。また本計画は、各建造物の歴史・文化的価値の評価手法、街路景観に配慮した個々の建造物の保存計画策定手法を提示しており、歴史的建造物及び街路景観の改善に資することが期待される。

実際の保存工事の前に、その土地・建物の重要性、傷み具合等の物理的な現況、保存に必要となる作業項目等を明確にするために。個々の歴史的建造物に関する改修・改善計画が策定されることが必要である。また、街路全体の景観改善との視点から計画を検討することも必要である。

個々の歴史的建造物の保存計画を策定する際の評価項目として次があげられる。

(a) 文化的重要性の評価

- バックグラウンド
- 歴史、建築、景観等の観点からの敷地の理解
- 文化的価値に対する一般的評価

(b) 建造物の物理的保存状況評価

- 建造物の外観・内装にかかる保全状態の評価
- 各建築エレメントの保存状況
- ドア、窓など主要建築エレメントの改修状況

(c) 保存に係る基本方針

- 文化的価値の保存に必要となる事項
- デザイン・ガイドライン (UTM により作成—2002 年) との整合性
- 関連法制度との整合性
- 建物用途 (再利用、現在の用途の継続、新たな用途への変更等)

タンジョン・トコン・エマス通り **Jalan Tukang Emas** の北東ブロックにある 18 戸の建物 (地籍 No.2-No.36) を対象に、建築様式、歴史的・文化的価値、必要となる改修作業との観点から評価を行った。

この結果、建築物の文化的価値を省みずに、様々な改修がファサード、内装ともに行われていることが判明した。一方、トゥカン・エマス通りやトコン通りのモスクや寺院は、本来の建築様式等が保全されており、今後の保存事業において様々な観点から参照することができる。

この 18 戸の歴史的・文化的価値、保存に係る基本方針、建物用途に係るガイドラインを整理すると次のようになる。

表-1 モデル地区内における建造物保全計画の例

建物番号	歴史的・文化的 価値	保存に係る基本方針	建物用途ガイドライン
26	(a) 特に重要	保存	現在の用途を継続 (Travel Inn)
2,4,6,8,10,12,14 18,20,22,24 28,30,32	(b) 重要	ファサードの保全、内部 の改良	建物や地区に合った利用
16,34,36	(c) 重要性は低 い	改築／建て替え	地区に合った利用
Nil	(d) 空き地	現在の周辺環境を考慮し た新たな整備、特に、高 さ・規模。新たな建物に、 周辺との調和を取りなが ら従来の要素を取り入れ ることが望まれる。	地区に合った利用

この手法による、個々の建造物を対象とした建造物保存計画がゾーン No.5 全体を対象に策定されることが必要である。また、この計画の策定にあたっては住民参加ワークショップ等により、地元コミュニティーの参加を促すことが重要であり、PERZIM や MHT 等の関係者と協議し合意形成を図ることが重要である。そして、このような計画が本調査地域全体に策定されることが期待される。

5 モデル計画の事業費

5.1 ゾーン No. 5 におけるモデル計画の事業費

モデル地区 No.5 において提案された 3 つのモデル計画の実施に係る費用は、表-2 のとおりであり、合計 10.15 百万 RM となる。なお、この事業費については、標準的な前提に基づき算定しており、建物の維持管理状況等によって異なると想定され、実施にあたってはさらに詳細な検討が必要である。

表-2 モデル計画事業費

No	プロジェクト	事業費
1	コミュニティーによる情報センター(CBIC)	RM 659,000
2	街路改善・交通円滑化計画	RM 1,640,000
3	歴史的建造物保存計画	RM 7,850,000
	合計	RM 10,149,000

5.2 調査地域全体の事業費

調査地域全体の事業費は、ゾーン No.5 の個々のモデル計画の事業費を単価として、調査地域全体の各モデル計画の事業量から算出した。

調査地域全体では、総合観光案内センター、コミュニティーによる情報センター、街路改善・交通円滑化計画、歴史的建造物保存計画等に係る費用は、表-3 のとおりであり、合計約 51 百万 RM となる。

表-3 調査対象地域総事業費

No	プロジェクト	事業費
1	総合観光案内センターと CBIC(3箇所)	RM 6,977,000
2	街路改善・交通円滑化計画 (3,550 m) (TCSI)	RM 13,135,000
3	歴史的建造物保存計画 (HBCS)	RM 30,880,000
	合計	RM 50,992,000

5.3 財源の検討

(1) 総合観光案内センターと CBIC 整備のための財源

住民参加ワークショップでは、総合観光案内センターやコミュニティー案内センターの整備は、民間が実施する事業ではないとの参加者の意見であった。これらは公的機能を担う施設であり、総合案内センターの候補地として想定される旧倉庫の改修工事並びに 3カ所の CBIC の整備に必要な費用合計 7 百万 RM については、マラッカ市が連邦政府あるいは州政府の補助を用い整備すべきものといえる。

なお、これらは観光振興と位置づけられ、文化芸術観光省或いは州観光局と連携を図り、それらの支援を得ることも可能である。

(2) 街路改善・交通円滑化計画のための財源

現在、マラッカ市が、道路の清掃、道路舗装の修理、道路標識の補修等の維持管理を行っているほか、公共サービスとして排水路の維持管理等を行っている。

この街路改善・交通円滑化計画は、通常通りマラッカ市の開発整備予算からの支出が妥当といえる。

(3) 歴史的建造物保存計画のための財源

歴史的建造物の保存に係る財源を検討するにあたっては、ほとんどの歴史的建造物が個人の所有財産であるため、政府が直接的に全ての費用を負担することが困難であることに留意しなければならない。基本的には建造物の改築・修復についてはそれぞれの所有者が自らの費用で行うことが原則となる。調査対象地域内で、改築・修復等が必要な建物として318戸が選定されており、その費用は約30.9百万RMと見積もられている。1戸当たり換算すると約100,000RMとなる。

1988年のマラッカ州歴史文化財保存条例では、市政府が保存基金を設立して保存事業を促進することができるとなっており、本調査で提案しているマラッカ市政府内の歴史的文化財保存局(HCU)が、中央政府あるいは州政府からの補助金を活用し、この保存基金の実現に向けての努力が払われるものと期待される。

この保存基金の利用・適用方法については、民間・個人が所有する歴史的建造物の修復・補修費を基金より拠出するのか、その場合、無償とするのか、無利子の貸付にするのか、さらに部分的に無償或いは無利子貸付を適用するのか等、様々なオプションが想定され、今後さらに詳細な検討が必要とされる。そして、この保存基金の利用・適用の仕方についての議論を進めるにあたり、政府関係機関のみで議論するのではなく、広く地域の住民、コミュニティーにと議論とすることが重要である。

今後の検討の参考のために、3つのモデル計画について民間資金と公的資金の配分を想定したものを下表に示す。

表-4 環境保全事業に係る公的資金と民間資金

No	プロジェクト	公的資金 (million RM)	民間資金 (million RM)	事業費 (million RM)
1	総合観光案内センターとCBIC	6.9		6.9
2	街路改善・交通円滑化計画	13.1		13.1
3	歴史的建造物保存計画	7.7	23.2	30.9
	合計	27.7	23.2	50.9

5.4 実施計画の検討

モデル計画の実施期間は、2003年から始められ、2007年までの5年間とする。事業化にあたっては、モデル計画をさらにいくつかの計画に分け、段階的な整備を行うものとし、まず、ゾーンNo.5でのモデルを先行して実施し、それらを参考として他地区への展開を図るものとする。他地区については、ジョンカー・ウォーク・プロジェクトが催さ

れているゾーン No.3 を優先的に対象とするのが効果的と判断される。

調査地域全体における実施計画を図 9 に示す。

全体の事業費は、約 50.9 百万 RM と算定されている。2003 年から 2007 年までの年間時事業費は、表-5 のとおりである。

初年度には、約 12.5 百万 RM の予算が必要とされており、その内約 8.0 百万リンギットが政府財源から、残り約 4.5 百万リンギットが民間となる。公共投資約 8.0 百万 RM の内訳は約 6.5 百万 RM が総合観光案内センターと 2カ所の CBIC、さらにトコン通り、トゥカン・エマス通り、トゥカン・ベシ通りとジョンカー通りの街路環境改善事業に当てられている。そして残り約 1.5 百万 RM を歴史的建造物の保存資金として想定している。

表-5 保全プロジェクト年間投資予算 2003 - 2007
(RM million)

事業項目	2003※		2004		2005		2006		2007		合計	
	公共	民間	公共	民間	公共	民間	公共	民間	公共	民間	公共	民間
CBIC & VC	3.5		3.4								6.9	
TCSI	3.0		3.0		3.0		2.5		1.6		13.1	
HBCS	1.5	4.5	1.5	4.8	1.5	4.7	1.5	4.6	1.7	4.6	7.7	23.2
小計	8.0	4.5	7.9	4.8	4.5	4.7	4.0	4.6	3.3	4.6	27.7	23.2
合計	12.5		12.7		9.2		8.6		7.9		50.9	

※ ゾーン No.5 と No.3 のプロジェクトを優先的に実施する。

ゾーン	プロジェクト	年度					備 考
		1	2	3	4	5	
1	● VC 総合案内センター ● HBCS	△ ████████ △		██████████			総合観光案内センターについては、初年度から事業化するが、建物の保存事業については、3年度からとする。
2	● CBIC ● TCSI ● HBCS		○ ██████████	██████████			ゾーン No.3 のプロジェクトを優先的に実施する。特に、既に認可されているジョンカー・ウォーク事業を速やかに始める。事業実施中のマラッカ川改良プログラムに関連して河川沿いの建物の補修に取り組む。ゾーン No.3 に続き、モデル地区ゾーン No.5 の事業化に入る。
3	● CBIC ● TCSI ● HBCS	○ ██████████	██████████				ゾーン No.2 と No.4 については、多くの歴史的建造物だけでなく、非文化財的な建物まで、多くの建物が、老朽化してきており、修理、改良の必要がある。街路景観については、4年度までに完成を目指す。2カ所の CBIC は、初年度に整備する。
4	● TCSI ● HBCS		██████████	██████████			
5	● CBIC ● TCSI ● HBCS	○ ██████████	██████████				
6	● TCSI ● HBCS			██████████	██████████		
7	● TCSI ● HBCS				██████████	██████████	
8	● TCSI ● HBCS				██████████	██████████	ゾーン No.6～No.8 については、3年度～5年度にかけて事業化を図るものとする。

注) △ ゾーン No.1 に位置する総合観光案内センター
○ ゾーン No.2、No.3 及び No.5 に位置する CBIC

図-9 調査対象地域におけるモデル計画事業化スケジュール (案)

6 事業化への対応

6.1 住民・コミュニティの参加の継続

住民参加は、本調査の一つの柱であり、都市のグッド・ガバナンスを促進させるためにも不可欠な要素である。住民およびコミュニティを無視した計画は、実施段階において地域住民の支援が得られず、スムーズな事業実施が妨げられるケースが多々発生している。さらに、住民やコミュニティの参加なくして長期的な取り組みを継続的に実施することは非常に困難であり、住民参加の必要性がより高く認識される場所である。

本調査では、住民参加による計画策定を目的として、住民やコミュニティとの意見交換の場を設定した。そして、2回の住民参加ワークショップと関係者集中討論会を開催した。しかしながら、この住民参加活動はこれで終わるものではなく、次の点から事業実施中および事業完了後にも引き続き継続されなければならない。

- 提案された計画は基本構想・計画段階のものであり、実施に向けてさらに詳細に検討し必要な変更を積み重ねていかなければならない。
- 個人が所有する歴史的建造物の改築・修復に係る財源について、住民・コミュニティと継続して検討することが必要である。
- モデル計画の実施時には、適切なマネージメントとモニタリングが必要であり、これに住民・コミュニティの参加が必要である。
- モデル計画で試みられた住民参加による計画策定は、調査対象地域の他の地区での計画策定から事業化のための手本となるものであり、持続的な計画策定中法を確立するために、引き続き住民及びコミュニティ参加による議論と意見交換、さらに合意形成への努力が行われることが必要である。

今後の住民参加を促進するために、以下の活動が実施されることが必要である。

(1) 住民参加に係るタスクフォースの設立

住民参加を促進するためのタスクフォースを設立する。このタスクフォースは、別途提言されているマラッカ市政府の歴史的文化財保存局が中心となり、州政府、PERZIM、さらに土地利用計画、規制、都市サービス部門など公共セクターからのメンバーと地域コミュニティ、MHT等のNGOからの代表者を構成メンバーとする。

(2) 住民参加アクションプランの策定

(1)のタスクフォースにより、住民参加会議やフォーラム等の開催計画、各会議の目的、議論の項目等を内容とした住民参加アクションプラン毎年策定する。このアクションプランは、本調査で提案された実行計画や全体開発構想に沿って策定されることが望ましい。本調査では、期間的な制約から2回のワークショップが開催されただけであり、さらに議論を重ねることが必要である。

(3) 広報活動の改善

(1)のタスクフォースは、地区のコミュニティと密接に連携し活動しなければならない。地元コミュニティの参加を促すためには活動の透明性が重要であることから、

様々なメディアを通じて、住民参加の目的や意義、さらにタスクフォースで検討中のアクションプランについての情報を一般に公開することが重要である。

(4) 住民参加活動に係る費用

住民参加活動に必要な費用は、別途提言されているマラッカ市歴史的文化財保存局が連邦政府及び州政府の補助金等を用い支出することが必要である。

(5) より多くの関係者の参加の促進

(1)のタスクフォースは、より多くの住民、より多くの関係者が参加できる体制を検討することが必要である。残念ながら本調査での住民参加ワークショップへの参加者は必ずしも幅広いものではなかったが、今後の住民参加会議やワークショップ、フォーラムでは、住民意識の高揚に努め、より多くの参加者を得ることによって、より高い成果を目指すことが求められている。

(6) トレーニング

(1)のタスクフォースの目的の一つとして、市職員やNGOのメンバーの住民参加会議やフォーラムの運営能力を育成することがあげられる。トレーニングにあたっては、民間組織や地元関係機関、NGO等の協力を求め、会場や費用或いは人材の提供を依頼するのも一つの方法である。また、このトレーニングにはタスクフォースの活動についての宣伝効果が期待される。

(7) 住民参加マラッカモデルの構築

本調査では、住民参加会議やフォーラムの開催要領についてマニュアルに整理した。タスクフォースでは、このマニュアルに提案されている方法を様々な機会に実行しながら、さらに改良を加え、より充実したマニュアルを作成することにより、住民参加方式のマラッカモデルを構築することがのぞまれる。

6.2 歴史的建造物保存・管理計画の策定

マラッカ市都市計画局が、歴史文化財保存・管理計画 Heritage Management Plan (HMP) を策定することが必要である。HMPは、特定地区都市計画 Special Area Planに基づき歴史的文化財保全に係る課題への取り組みを規定するもので、本調査で提案している全体開発構想の考え方や実行計画をベースに策定される計画と位置づけられる。なお、特定地区都市計画は、明確な方針に基づき都市施設の改善計画を法的に定めたものである。

一方、HMPは、特定地区都市計画よりも広い範囲をカバーするものであり、地方自治体(マラッカ市等)が実施すべき業務もその内容とする。具体的には、住民参加活動の継続的な実施、組織強化、歴史的建造物のデータベース作成、歴史的建造物の改善計画・ガイドラインの作成、保存地区での事業実施計画の策定、財源の確保、保全事業における官民の役割分担の設定等が想定される。

HMPはさらに地域経済の活性化のために地方自治体に取り組むべき方策もその内容とする必要がある。具体的には次の項目があげられる。

- 保存地区の不動産価値等の市場価値の向上に資する長期的な投資促進方策
- 地域の雇用機会の増進を目的とした、卸業、小売業、サービス業に適した、また新たな商業活動に適した建物改修への支援方策
- 観光地としてのマラッカの歴史文化的価値の向上方策。
- 保存地区内の伝統的な生活様式の維持に資する、商業・業務活動への財政的支援や税金の控除等の従前からの商業・業務活動等を持続するための支援策
- 歴史的建造物の修復、修理、建物内部の改修、建物の再利用等に係る所有者及び関係者への無償のコンサルティングサービスの実施方策

これらの HMP で定められる業務を的確に実施するために、マラッカ市政府が、これらの業務を専門とする局、いわゆる歴史的文化財保存局 Heritage Conservation Unit を設置することが提言される。

6.3 歴史的文化財保存局 Heritage Conservation Unit

上で述べたように、本調査で示された歴史的都市環境の改善方策をより効果的・効率的に実施するため、これらを専門的に扱う局、歴史的文化財保存局 Heritage Conservation Unit (HCU)を設立することが提案される。現在のマラッカ市の体制および財政的能力から判断して、新たな組織の設置は十分可能なものといえる。

HCU には、保存事業に係る経験や訓練をうけた建築家、プランナー、エンジニア等の専門家とドラフトマンやアシスタント技師などの専門家を補佐するスタッフを配し、それぞれのスタッフが保存事業に対する理解と熱意を持つことが求められる。

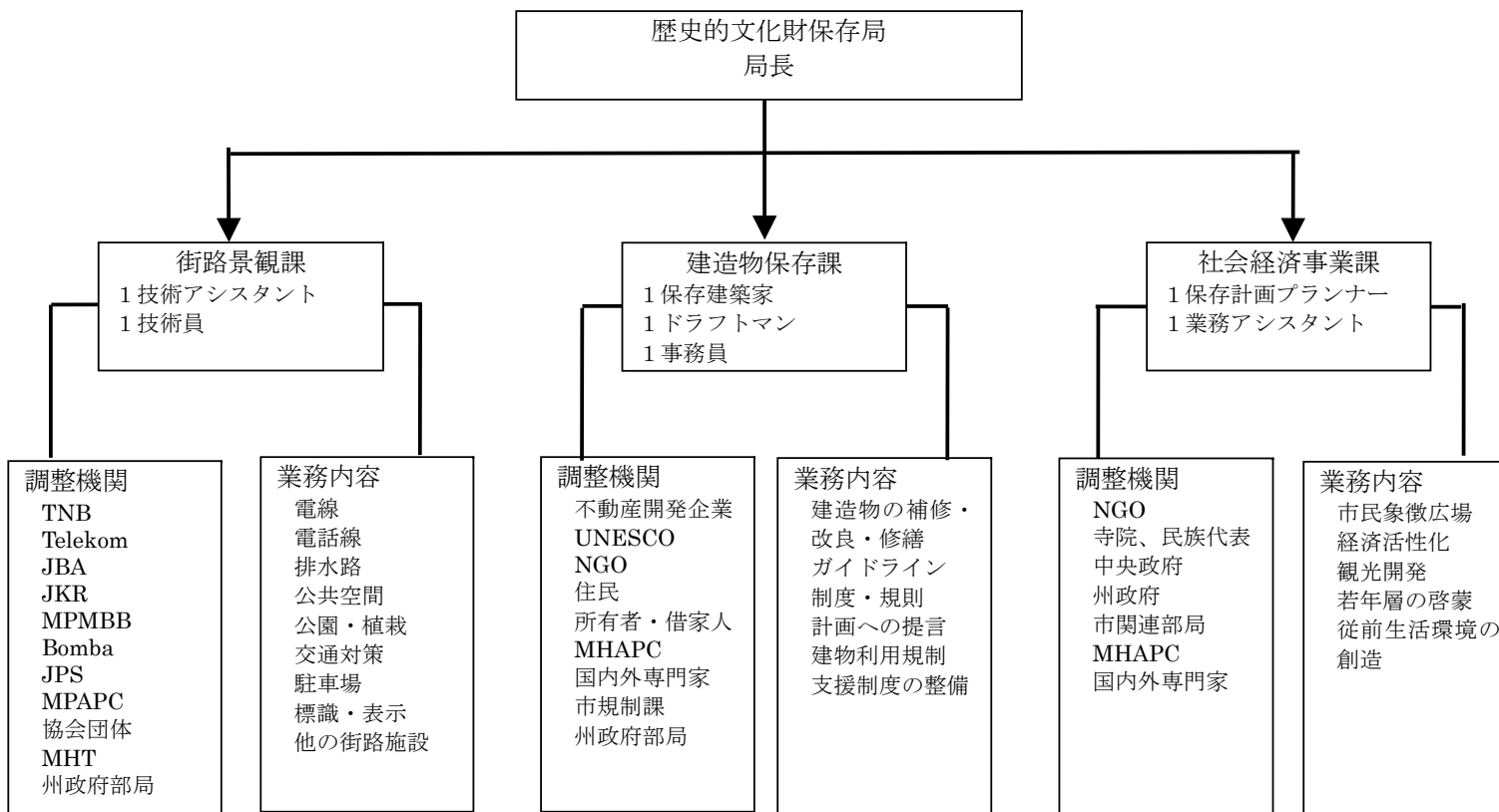
HCU 内部の組織体制については、本調査で提案された歴史的・文化遺産の保存方針を効率的かつ効果的に実施していくために、それぞれの保存事業の特殊性を鑑み、建物（建造物保存課）、街路（街路景観課）、そして社会的事業（社会経済事業課）の3部局から構成されることが提案される。各部局の役割等は図-10のとおりである。

(1) HCU の業務内容

HCU の各部局の業務内容は、次のとおりである。

建造物（建造物保存課）：

- 保存地区内の全ての建造物を対象としたインベントリー調査の実施
- 全ての建造物の保全、改築・修復、建て替え等に係るガイドライン、技術基準、制度、維持管理マニュアルの策定
- 空地における開発行為に係るガイドラインと技術基準の策定
- 保存計画、用途や建築申請等について住民へのアドバイス
- 改築・修復、建て替えの手法、これらの財政的支援についての所有者へのアドバイス
- 歴史的・文化財保存基金（案）の支援対象となる建造物の選定
- 非歴史的建造物の所有者の改築・修復、建て替えに係る資金調達等へのアドバイス
- 業務範囲、業務内容、業務実施の手順・フレームワーク等を明確にし、保存地区における建築物の整備、維持管理に係る曖昧さ及び不正確性を減らし、歴史的・文化的価値が損なわれないようにする。



注) HCU に所属する全ての部局では、その活動において住民参加タスクフォースと調整を図りながら業務を遂行する。

図-10 マラッカ市歴史的文化財保存局(HCU)の組織体制と業務内容 (案)

街路及び公益サービス（街路景観課）：

- 上空の電線、ケーブル等の整理
- 道路、裏道、排水路等の改良
- オープンスペースの維持管理
- 駐車場、交通対策
- 交通標識、その他標識、道路施設、公共トイレ、公衆電話の整備と維持管理
- 道路植栽、歩道整備
- 街路灯の整備と管理

コミュニティー関連施設と社会経済の活性化（社会経済事業課）：

- 観光客や地元住民のための総合観光案内センター及びコミュニティーによる情報センター(CBIC)等の整備と維持管理
- 経済活動の活性化
- 保存事業を促進するための支援策の検討
- コミュニティー主導の活動やプロジェクトを促進するために、地元コミュニティーとの連携強化
- 歴史文化保存への若者の理解を深める啓蒙活動
- 各種イベントの文化的価値や位置づけの明確化
- 健全な生活環境の創造

HCU がこれらの業務を遂行するためには、多くの関係機関や関係部局との調整が必要となる。調整が必要となる関係機関や部局には、地区の住民組織、MHT などの NGO 組織、寺院・少数民族組織、文化芸術観光省などの中央省庁、州政府、市内部部局、PERZIM、博物館、消防署等があげられる。

6.4 事業実施に必要な事項

HCU の役割は上記のように多岐にわたるが、本調査で提案されたモデル計画を迅速に実施するためには、次の事項を HCU 及びマラッカ市が、PERIZM 等の他の機関と連携し、また地元コミュニティーの参加を促しながら緊急に実施することが必要である。

(1) 家屋データベースの整備

保存地区内の全ての土地・建造物に係るデータベースを整備することが必要である。特に老朽化が著しいものや街路に面する建造物については優先的にデータベース化することが必要である。このデータベースは、歴史的・文化的価値の評価結果、歴史的・文化財としての重要性の有無等を内容とする。また、所有者の所得レベル等から、独自に改築・修復を行うことが可能か、あるいは財政的支援の必要性等について、注意深く審査することも考えられる。データベースの作成にあたっては、PERZIM、MHT および国立博物館 *Badan Warisan Malaysia* などの協力を得て、より完全で総合的なものを作成することが必要である。

(2) 歴史的文化財保存基金の設立

1988 年に制定されたマラッカ州歴史文化財保存条例の第 14 条から 16 条には、保存地区内の民間の土地家屋所有者に対して建造物の改築・修復に係る財政支援（補助金

或いは貸付金等の形で)を行うために、保存基金を設立することがうたわれている。この条例では、歴史的文化財としての価値が認められた重要な建造物については、その修理や修復費用全額に対して基金からの支援が得られ、非重要建造物についても、一部の費用が補助されるものと規定されているが、未だ基金の設立はなされていない。基金設立を促進するために、HCUはPERZIM、MHTその他関係機関の協力を得て、このような基金が保存事業の支援を行う際の、明確な許認可システムを確立することが必要である。また、基金による支援を受ける保存事業が保存ガイドライン等に沿ったものであることを担保する仕組みも必要である。

基金の財源については、マラッカ市が連邦政府や州政府だけでなく、関連財団や銀行、さらに他の援助団体の協力を得るにも一つの方法である。

(3) 歴史的建造物と非歴史的建造物のためのガイドライン

HCUは建造物の種類及び立地特性に応じた歴史的建造物の改築・修復と維持管理に関するガイドラインを策定することが必要である。また、保存地区の調和した街並みを保全するためにも、非歴史的建造物を対象としたガイドラインも策定することが必要である。

歴史的建造物については内装・外装等、建造物全てを対象とするガイドラインが、非歴史的建造物については外装のみを対象とするガイドラインが考えられる。ガイドラインの策定にあたっては、2002年のマレーシア技術大学(UTM)の調査を参考にすることができる。さらに、街路や街並みの景観についても、住民の意見を反映させるとともに、PERZIM、MHTなど関係機関と調整しながら、ガイドラインを策定することがのぞましい。

(4) 改修工事に係る技術基準

改修工事で使用可能な材料の仕様を明確にすることも重要である。例えば、各地区に、あるいは建造物の種類別に、許容される塗料の色や質について詳細に規定することも考えられる。

(5) 技術サービスの提供

建造物の改修工事をより確実に実施するためには、改築・修復、建て替え工事に精通した建築家や技術者チームが必要とされる。このため、HCUは、事前にこれらの人材を選定し、無償あるいは安価な金額で専門的サービスの提供を行うシステムを検討することが必要である。なお、この技術サービスについては、MHTや国立博物館が多く情報を持っており、連携し検討することが有効である。

(6) 建造物の維持管理基準

HCUは、保存地区内の建造物の維持管理に係る基準を定めることも必要である。例えば、塗装の塗り替え時期や修繕時期等に係る基準を設けることがのぞましい。

(7) 建築部材のストックリストの作成

建造物の保存・保全に利用できる建築材料のストックリストの作成も必要である。これ

とあわせ、歴史的建造物及び非歴史的建造物について、推奨される建築材料及び仕様等を指定することも考えられる。

(8) 保存地区における開発行為の管理

保存地区における許認可等を受けていない開発行為は厳しく取り締まることが必要である。一方、伝統的な地元の交易者に対しては、安価な物件の斡旋といった支援を行うことも考えられる。建築事務所、改修用建築部材の倉庫といった新たな用途の導入を図ることも必要である。

(9) 住民参加タスクフォースの設立

本調査で実施された計画段階への住民参加は、計画の実施段階においても引き続き実施されることが必要である。さらに、他の地区で同様に保存計画等を策定する際にも、同様に計画段階での住民参加を行っていくことが必要である。

(10) 建造物の解体規制、違法用途の規制の強化

HCU は、マラッカ市土地利用規制部と協力し、早急に保存地区での建造物の解体に係る規制を強化することが必要である。定期的に検査を行うことも考えられる。HCU は、まず地区住民及びコミュニティと協議し、建造物の解体が行われた場合の当局への通報体制を構築することも考えられる。また、空き家屋を利用した鳥の巣の採取等の違法用途についても取り締まりを強化することが必要である。

(11) 観光ガイドの訓練と児童・学生を対象とした啓蒙活動

HCU は、文化芸術観光省や観光ガイド協会等と協力し、観光ガイドの訓練や児童・学生を対象とした歴史教育を促進することも必要である。前者はガイドのプロ意識の向上を目的としたものであり、後者は若い世代の歴史的文化的文化財の価値や保存の重要性等についての意識向上を目指すものである。

6.5 法制度の改善

1988年のマラッカ州歴史文化財保存条例は、マラッカ市を保存に係る事業の実施主体と位置づけているが、一部、州の PERZIM や博物館部の権限と重複している。法律を改定し、保存事業に係る関係機関の役割・権限を明らかにするとともに、マラッカ市に保存に係る業務の集約を図ることが妥当といえる。

歴史的・文化財の保存規定を含む都市地方計画法の改定作業は、現在行われているところであるが、この改定に伴い市政府の役割・権限がより明らかになるものと想定される。改訂の重要なポイントは、地方政府において特定保存地区行動計画 **Special Conservation Area Action Plan** の策定が義務付けられることである。なお、本調査では、これを踏まえ、全体開発構想 (AWDP) を、この特定保存地区行動計画のモデルあるいは事例になるものとして策定している。

6.6 関係機関相互の調整機能

保存事業を促進するためには、HCU が中心となり、公的機関、民間セクター（地元事業者、組織）、そして地元コミュニティ（住民組織、宗教組織、文化組織、NGO を含む）の三

者の協調体制を確立されることが望ましい。

継続的な住民参加活動等を通じて培われる関係機関相互の協調関係により、保存地区における保存事業の計画策定から実施、およびモニタリング業務が実施できるのである。

7 提言

(1) 特定地区都市計画への反映

本調査の全体開発構想のコンセプト、方針、および本調査の計画策定手法等がマラッカ州及びマラッカ市政府による特定地区都市計画に反映されることが望ましい。また、特定地区都市計画の策定にあたっては、地元住民の参加をより促すことが必要である。この特定地区都市計画では、関連するガイドライン、規則、手順、指針等が策定されるべきであるとともに、地元住民・コミュニティとの議論を通じ、これらが賛同する計画とすることが必要である。また、この特定地区都市計画により、本調査で提案した歴史的文化財保存局(HCU)が現実的な歴史的文化財のマネージメントプランの法的根拠を得ることとなり、さらには現実的な事業実施スケジュールに基づき活動できるといえる。

(2) 既存組織体制の強化

本調査では、マラッカ市政府内に歴史的文化財保存局(HCU)の設置を提案している。そして、このHCUに歴史的文化遺産の保存業務の経験を有する専門家及び補佐スタッフを配し、6章に記した業務を行うことを提案している。

HCUの設置に引き続き、PERZIMと協力し、保存地区内の全ての建造物を対象とする総合的なデータベースの整備を迅速に行うことが必要である。

このデータベースに基づきHCUは歴史的建造物を分類するとともに、公的な財政支援内容の判断基準として活用することも可能である。例えば歴史的文化財としての価値の高い建造物(タン・チェン・ロック通り沿いの古い住宅等)は公的な財政支援を活用し的確に保存されるべきである。一方、下位に分類される建造物に関しては、一部の建築要素の修復・復元等を対象に公的な財政支援を行うことも考えられる。

このようなデータベースにより現実的な歴史的文化財のマネージメントプランが実行可能となり、ひいては連邦政府や州政府からの財政的支援を得ることも可能となる。

さらに、HCUと地元民間組織が共同で、保存マネージメント協会(仮称)等を設立し、その協会が中心となり歴史的建造物の改築・修復工事に係る民間所有者等への支援を行う形も考えられる。

(3) 保存基金

保存地区内の歴史的文化財を対象とした保存基金を、マラッカ市政府内のHCUが設立することがのぞまれる。この基金への出捐者や保存事業への活用方法等については、地元住民・コミュニティ及び関係政府機関と検討していくことが必要である。一方で、個々の保存事業を支援する際の手順等はHCUが地元住民・コミュニティ、PERZIM、MHT(マラ

ッカ・ヘリテージ・トラスト)等と協議して策定することがのぞまれる。また、基金による支援を実施することによって、建造物の保存活動がガイドラインに沿った形で行われることが期待される。なお、この保存基金については、地方都市計画の改正にともない、法律で規定される可能性もあり、留意が必要であり

(4) 地元住民・コミュニティー参加活動の継続

計画策定過程での住民参加型手法の活用を一つの目的として、本調査を実施した。マラッカ市のような歴史的都市における保存及び都市環境の改善は、地元住民・コミュニティーのサポートがあり、はじめて達成することが可能であり、この地元住民・コミュニティー参加活動を継続して促進することが必要である。なお、本調査では、今後の住民・コミュニティー参加活動の参考に、住民参加による計画策定マニュアルを策定している。

また、HCU内に住民参加タスクフォースを設置し、地域の各グループの代表、NGO、宗教関係者、学校関係者といった歴史的都市環境の保全に関心ある者から構成される組織を設立し、住民参加ワークショップを定期的に開催し、保存及び都市環境改善に係る議論を行っていくことがのぞまれる。

(5) モデル計画の実施

本調査ではマラッカの保存地区を対象に全体開発構想(AWDP)を策定するとともに、モデル地区を対象に都市環境改善及び保存計画について詳細な検討を行った。HCUが、参加型手法といった本調査手法を活用し、他の地区で同様の都市環境改善計画を策定することがのぞまれる。

また、本調査で提案された3つのモデル計画は、保存活動のメリットを地元住民に、そして広く一般に示すショーケースと位置づけられることから、第6章で提案した手法を用い、また連邦政府及び州政府の支援を受け、実施されることがのぞまれる。またモデル地区の次に優先順位が高い地区としてはゾーンNo.3(ジョンカー通り)があげられるが、事業実施の際には、現在のジョンカー・ウォーク・プロジェクトの内容を見直し、本調査結果との整合性を図るよう努めることが求められる。

(6) 収益還元メカニズムの導入

マラッカ州及びマラッカ市の観光局が協働し、旅行ガイド及び旅行会社の専門性を高めていくことがのぞまれる。あわせて、収益還元メカニズムを導入することものぞまれる。博物館への入場料収入等の観光収入をクーポンシステムの導入等により集め、観光客の利便性の向上、保存地区での保存・保全活動に活用すること等も考えられる。

(7) 他地域への適用

歴史的文化財保存局(HCU)が引き続き、保存地区内の他地区の保存計画を構想・立案していくことが重要であり、また本調査での手法に沿って行われること、そして本調査のモデル計画の結果及びその実施を通じて得られる経験を踏まえ行われることがのぞまれる。

図17の今後5年間の実施スケジュールはモデル地区と保存地区内の他地区を対象としている。保存地区内全体の計画実施に必要な公的費用は27.7百万RMと想定されるが、HCUが連邦・州政府からの資金を確保するよう努めることが必要である。

