

# ペナン市との技術交流・第一回

アーバンデザインプランの提案

西脇敏夫

## 一 横浜市とペナン市の共同宣言

昨年十月、横浜市とマレーシアのペナン市との間で「技術交流に関する共同宣言」が調印された。この共同宣言は、一九八二年六月に横浜市で開催された「国連アジア太平洋都市会議(YLAP)」を縁に交流をはじめた横浜市とペナン市が、街づくりを実践する地方自治体としてお互いに直接技術職員を派遣し、相互の理解と街づくりに関する実質的な交流をめざすために結ばれたものである。

ペナン市にはこれまでにJICA(国際協力事業団)が交通問題に関する技術協力を行ってきており、かつてその専門家として本市からも金近氏(現道路局計画調整担当課長)が派遣され、現在もその後任として親松氏(道路局)が滞在している。こうした人々やその他関係する諸氏の努力の結果が今回の共同宣言になったもので、国際文化都市「横浜」が国際化の時代に向けての具体的な施策として

一つの方向性を示唆するものであろう。共同宣言の具体的内容は、毎年三カ月間、相互に技術職員を派遣するというものである。外国の自治体とのこうした直接の交流は、日本ではまだほとんど例がない。

第一回目の昭和六十一年度は、ペナン市からは下水道の技術者が、横浜市からは都市デザインの専門家が派遣されることになり、私にその機会が与えられた。

## 二 都市デザインの技術協力

私がペナンに立つ前には、ペナン市に関する基礎的な情報がある程度得られていたが、都市デザインの視点での具体的な情報と技術交流の内容は、必ずしも明確にはなっていなかった。また、三カ月間という、見ず知らずの土地へ行って何か仕事をまとめるにはいささか短いと思われる期間で、一体何をやってこれるかという一抹の不安を抱きつつ、ペナンに関する資料をいろいろ読みあさった。

また技術交流計画の担当窓口である都市計画局の企画課では「ペナン・横浜両市の技術交流研究会」という関係職員からなる組織を発足させ、勉強会を重ねた。

自治体間の国際協力は、国家レベルでの協力とは自ずから異なる内容と方法になることなどを考慮しながら、模索を続けた。研究会のメンバーや、外部のペナンの状況を知っている人々からもアドバイスを受け、理解出来た内容をもとに、何をしてきたらよいかをレポートにまとめてみた。それは、ペナン市の中心であるジョージタウンという街の、中心地区と思われるところが、横浜の関内地区とほぼ同じ程度の広がりをもつ市街地であり、その歩行者空間整備を中心とした整備計画の提案を作成するというものであった。

また訪問する時期も、当初は正月前の三カ月ということであったが、このテーマの作業をするには、JICAによる交通量調査の結果が十一月に出てくるので、その後の方が良いとのことで、結局

十一月下旬から今年の二月下旬迄の、正月をはさんだ三カ月間ということになった。

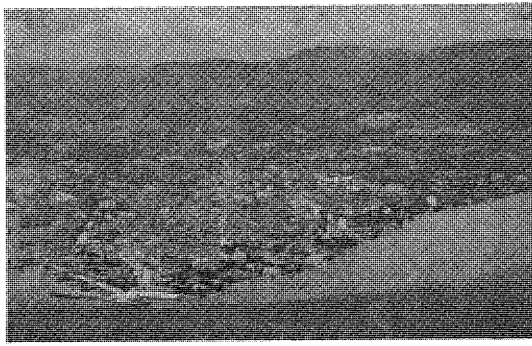
さらに、訪問の一カ月前に行われた共同宣言の調印式に訪れたペナン市のラクビア助役と、交流内容に関する打ち合わせを行うことができた。

ペナン市側からは、

- 一、港湾域の再開発のためのアーバンデザインプラン
- 二、特別保全地域の保全実施計画

図一-1 ペナン位置図





三——ペナン市の概要

ペナンは、日本では「東洋の真珠」であるいは「インド洋のエメラルド」などと

の二項目についての協力依頼の提案があり、私のレポートにもとづく横浜市側の提案と趣旨において一致するものというところで、具体的には私がペナンに行つてから担当者と打ち合わせをして決めることとなった。

このように都市デザインに関する技術交流の具体的内容については、おおよその合意を得て、ペナンへ出発することに

例えられ、リゾート地として、紹介されている。マレー半島の西北、マラッカ海峡に浮かぶ常夏の島である。このペナン島は、マレーシアの一三州の一つ、ペナン州に属し、この島全体を治めるのが「ペナン市政委員会 (Municipal Council of Penang Island、マレー語で略して M. P. P. P. と呼んでいる)」である。面積は約二九五歳、人口約五〇万人、マレーシア全体ではマレー人がおよそ半数占めるのに比し、ペナンではマレー系は二五%で、中国系が六三%、インド系が一%という構成比になっており、中国系が多いことが特色である。

就業人口は約三五%で、そのうちの二七%が製造業(機械、電子製品、織物等)、二三%が商業(観光等)、二二%が官庁、サービス業に従事している。農業人口は七%、失業率は約五%となっている。

島の中央には、標高約八三〇mのペナンヒルを中心に南北に山脈がのびており、市街化されているのは主にその東側、マレー半島側の平地部分である。そして西側の平地と北、西、南の海岸に沿って農村や漁村が点在する。

島の人口の約半分にあたる二六万人が、島の北東部にある中心街、ジョージタウンに居住する。ジョージタウンは、横浜の開港より約七〇年前の一七八六年に、イギリスの東インド会社によって

開港された歴史をもつ港町である。現在は首都クアラルンプールに次ぐ、マレーシア第二の都市である。

ペナン島の行政は、連邦政府、州政府、地方自治体の三段階の政府の下にある。ペナン州の自治体は、ペナン島と半島側の二つである。市長、市政委員会委員とも選挙でなく、州政府により選任される。そして、市長と市政委員会委員長は同一人である。自治体の主要財源は不動産税であり、ペナン市政委員会が行う業務は、道路建設及び保守、交通計画及び運営、都市計画及び建築規制、下水施設整備、ごみ処理、厚生、動物医療サービス、バスサービス、住宅供給である。そしてその機構は、二四人の市政委員会委員と市長、助役以下一〇の部で構成されている。

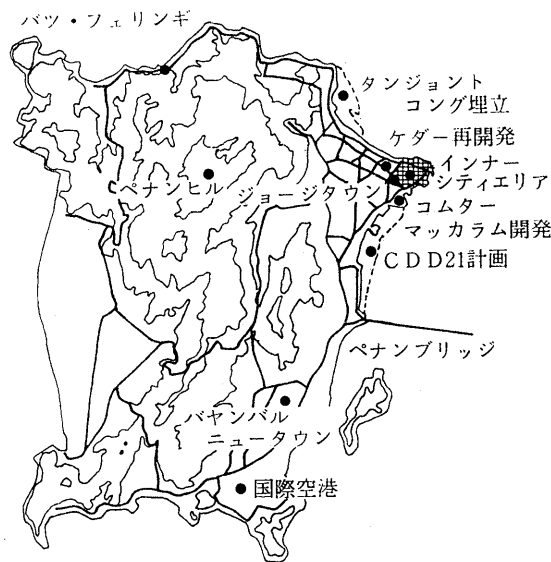
経常的な業務を除く具体的な施策の、内容や予算などの検討や決定は、二週間程度毎に開かれる市政委員会委員と市職員で構成されている部門別の委員会で行

四——州政府主導の開発の動き

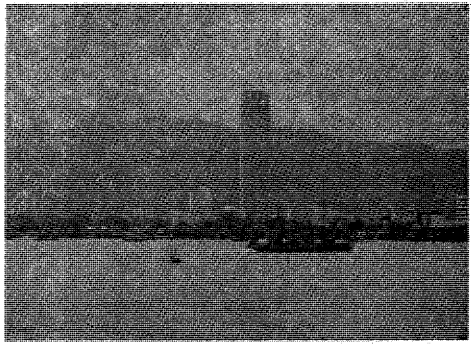
ペナンでは、現在州政府によって、経済活性化、失業率の低減などを目指して、工業化、農村の市街化、観光開発、都市再開発、埋立事業などが行われている。そのため、ジョージタウンやその周辺でもいくつかの開発事業が実施ないし計画されており、ジョージタウンの市街地も徐々に変わりつつある。

直接関連する主な事業をあげてみる。と、まず KOMTAR (Kompleks Tun Abdul Razak) がある。これは、州政府

図一 2 ペナン市図



写真—2 ジョージタウンにそびえるコムター



の開発公社であるペナン開発公社（PDC）が行っている大規模再開発（計画面積約一ha）である。

荒廃した商業地が用地買収方式により再開発されているが、事業計画は五段階に分けて実施されている。現在、第一、第二段階がほぼ完成している。

デパート、ショッピングセンター、官公庁、事務所、会議室、映画館、多目的ホール、ホテル、バスターミナル、立体駐車場などを含む大規模な複合施設である。この施設の核となり、形態的にも最大の特徴となっているのは、六五階建の事務所棟である。これはペナンの威信をかけ、東南アジア最高の高さをねらったものと聞いているが、ジョージタウンの街並の中に唐突にとび出したその姿は、

写真—3 シティホール



かつて自由貿易港として栄えたペナンの繁栄への悲願をまさに象徴しているように見える。

景観の中にバランスを欠いた塔状のこの建物は、いずれにしろジョージタウンの新らしいシンボルとなっている。

しかし全フロアのテナントはまだ埋まっていないようであり、ペナン市役所も政策的にこのビルへの移転を余儀なくされ、家賃がかなりの負担になっているとも聞いた。旧市庁舎となった海沿いのシティホールとタウンホールは、コロニアル風の趣のある建物であり、現在はまだ移転しきれない市会議場や、ストラクチャープラン策定室などがその一部を利用して留まり、将来どのように再活用をはかるかがこれからの課題とのこ

とであった。

また同じペナン開発公社によって行われているマツカラム通り都市開発事業は、面積約二〇haの埋立地に、約二、〇〇〇戸の住宅とその関連施設を収用する事業で、コムター計画の影響を受ける住民や施設の移転などを含めて計画されたものである。

その他ケダー道路都市再開発事業は、古く荒廃した地区の環境向上と住宅、コミュニティ施設整備を目ざすものでペナン開発公社と市との共同事業である。

島の東南部の国際空港周辺に計画されている計画人口一五万人のバヤンバルニータウンは、住宅、事務所、商業施設等ジョージタウンから経済機能の分散をはかるとともに、隣接した工業団地で働く従業員の住宅を供給するものである。

またペナンブリッジとコムター地区を接続する海岸高速道路建設と一体となったジェルトン埋立事業は、住宅、レクリエーション施設と共に、商業、事務センター地区として整備し、合わせて現在の海岸地域の再開発と改良を行う予定で、島と本土を含んだペナン州の中心地区形成を目指している。横浜のMM21の名称にならってCDD21 (Central District Development 21) 計画と呼ばれている。

また島の北東部のタンジョントコング

でも住宅地開発を中心とした三六〇haの埋立事業が予定されている。

このように州政府主導による大規模な開発や再開発計画が目白押し状況である。開発のエネルギーを旧市街地の外部で吸収し、古い街並への圧力を回避する考え方に、一応たつてはいる。しかし、現実にはそうした筋書き通りには必ずしもいかないようで、ペナン市はこうした動きに対する対応をせまられるとともに、ジョージタウンの歴史的な特徴を守っていくための方策を、早急に打ち出し

## 五——ジョージタウンの街並

ジョージタウンは北側と東側を海に面し、その北東端にある港を中心に広がってきた街である。一九世紀の末には、現在の街の骨格がほぼ出来上ったといわれる。この発祥の地である港から、現在大規模な再開発によって新しいタウンセンターになりつつあるコムター辺りの間に広がるオールドタウンはペナンの都心部であり、商業、業務施設をはじめ、文化施設や宗教施設が集中する。インナーシティエリアであるこの地域には、歴史的な街並が現存する趣のある街である。街並の特徴のベースとなっている建物は、ショップハウスあるいはテラスハウ

写真一4 ショップハウスの街並



スと呼ばれる町家の連担する姿である。これらは、レンガ造の二階建を中心とする建物で、一階の街路に面した部分はペランダウェイと呼ばれる約一・五m程度セットバックし、隣同士連続してアーケードを形成する壁面後退部分がある。一戸の建物は間口は概ね五m程度で、奥行がその数倍から一〇倍以上にもなる奥行き深い平面をもっている。奥行のほぼ中央当りに吹き抜けのライトコートが設けられ、採光と風通しを確保出来るようになっている。

一階は店や仕事場、住宅の場合は居間や食堂、台所などになっており、二階に数室の個室が設けられている。壁はプラスチックで仕上げられ、さらにペンキで着色されたものもある。そのた

写真一5 ショップハウスの街並

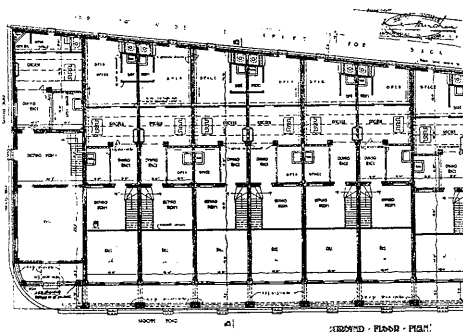


め時間の経過により汚れている建物が圧倒的に多く、最近塗り替えられたものも散在はするが、街全体の印象が汚れた感じになっている。

屋根は地元産の茶色の瓦葺きで、これが連続して波打っている様子が遠景や高い所から見た景観の最も大きな特徴となっている。また一見同じ様に見えるこれらの建物も、詳細に見ると窓の形や装飾などに違いが見られ、その様式によって建てられた年代が分るようである。

街にはこうしたショップハウスの並ぶ均質的な空間の中に、特徴的な建物が点在し、街並に変化と特徴をつくり出している。これらの建物は公共建築物、銀行、モスク、寺院、教会、コンシー（中国人の一族の集会所）、大邸宅などであ

図一3 ショップハウス平面図

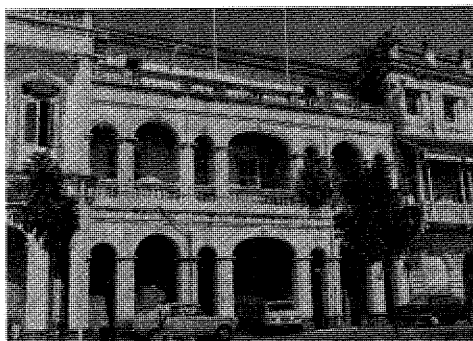


り、その多くは形態的にも特色をもった歴史的建築物である。通りや地区のアイデンティティはこうした建物によってつくられている。

しかし最近、建て替えにより、特徴のない、どうとことのない建物が増えつつあり、こうした伝統的な街並の景観がくずれつつある。

ペナンらしい特徴が破壊されていく。新築される建物は、建築条例の中で一階部分の壁面後退が義務づけられており、半公共的空間であるペランダウェイが必ず設置される。歩道のない道路空間に面して、ショップハウスの奥行きを浅いペランダウェイに代って、より深いスペースが生まれているが、そのレベルや舗装材などはまちまちで都市的な空間

写真一6 港に面した倉庫群



にはなっていない。

市は、特に特徴のある歴史的な建物については保存をしていく考えをもっているが、そのための具体的な手だては検討中であり、まだ確立されていない。港に面した通り沿いにある、古い倉庫建築の建て替えの申請を拒否して、裁判沙汰になっているとのことであった。

ペナン市では、こうした状況に危機感を持ち、昨年六月には街並の保存をテーマにした国際会議を主催している。また保存建物の指定や街並の保全地区の指定、またその地区での形態指導の基準を定めたデザインガイドラインの作成等を急いでいる。私の訪問した時は、その原案がほぼまとまりかけていた時で、私自身もそのための会議に出席をして、いく

写真一 車、バイク、トライショー、  
人の混合交通



つかのアドバースを行った。

## 六——ジョージタウンの道路空間

このような建物にはさまれた道路空間は、一部の通りを除いて歩車道は分離されていない。おそらくペナンダウェイが歩道空間の役割を果していたからだと思われる。

しかし現在の交通状況は極端にいうと、車とバイクとトライショー（一種の輪タク）がレーンのない空間を自由気ままに走りまくっているという感じである。

最近、信号機の設置やレーン引きがJICAの協力などで徐々に行われはじめており、少しずつ状況は変わってくると思われるが、日本のように歩行者優先

の考え方はまったくなく、街の中を歩くための環境は非常に貧弱な状態である。しかし、歩行者のための環境整備の必要性が、策定中のストラクチャープランの中でもうたわれており、そのための努力もなされている。最近、ジョージタウンの一番のショッピングストリートであるペナンロードの両側に歩道が設けられ、植栽やベンチ、パーゴラなどが整備された。しかし、その設計レベルは低く、十分な配慮がなされた空間になっておらず、折角の投資が十分に効果をあげていくにはみえない。

インナーシティアリアの道路は、一般的に秩序正しい交通状況が保たれていないために、折角の道路空間が生かされた使われ方をしていないように思える。それはいくつかのペナン独特の事情が原因していると思われる。

唯一の公共交通機関であるバスが、十分なサービスになっていないため、車が市民の主要な交通手段となっている。しかし、建物のほとんどがショップハウスの連続であるために敷地内には余裕がなく、駐車場は路上に設けられている。インナーシティアリアのほとんどの道路には、駐車用のラインが引かれてあり、ペナン市から委託された駐車料金徴集員が常に巡回して料金の徴集に当たっている。パーキングメーターを設置するより人件

費の方が安いからだと思われる。そのため、道路は駐車場内通路のような状況になっている。

もう一つの市民の重要な交通手段はモーターバイクである。車のないものはモーターバイクを利用する。そのため台数も多く、それも二人乗りである。バックミラーのないものや、走り方が無鉄砲で危険極まりない状態で事故も多いと聞く。道路には車の駐車スペースに並んでモーターバイクの駐輪スペースも設けられている。

またペナンには、「道路の王様」といわれる乗物、トライショーがある。自転車の前面に並んで二人が座られる座席が設けられた乗物で、日本の輪タクより図体が大きい。現在新たな認可は下ろされていないそうであるが、約一、〇〇〇台以上あり、主に観光用としてジョージタウンの道路を我が物顔に走っている。人力であるためゆっくと、しかも縦横無尽に走るため、車の通行の障害になるのである。

道路空間を占拠するものとしてもう一つ、ホッカーストール、いわゆる屋台がある。車の荷台式や輪タク式、人力式などいくつかのタイプがあるが、人出の多いところをねらって営業場所を移動する。ペナンの人々の生活をまかなう最もポピュラーな飲食店であり、中華そば

写真一 8 ホッカーストールと路上の食事



屋、パン屋、果物屋、菓子屋などをはじめ、その種類と数は実に多い。

例えばショップハウスの一階がオープンに開放されたブリキで出来た丸テーブルと丸椅子が並んでいるようなコーヒーショップが至るところにあり、その回りに、何軒かのホッカーストールが集まる。人々はその中から好みの物を注文して、コーヒーストップのテーブルで飲物と共に食事をする。食器はほとんどすり傷だらけのプラスチック製である。もちろん、ホッカーストールは道路上に不法占用使用である。

市役所が道路や公園の中などにスペースを確保し、そうしたホッカーストールを収用して営業させている、ホッカーストールがとどころに設けられてい

る。しかしホックカーストールの数は非常に多く、人の集まる路上の至るところで営業が行われている。

エスプラナードやガーニードライブという海辺に面した道路には、夕方から夜にかけていすこからか無数の市民とホックカーストールが集まってきて、家族や友人達と夕涼みがてらに食事と団らんを楽しむ光景が每晚見られる。

このようにジョージタウンの道路は、駐車スペースを除いては、その利用状態に日本のような秩序はみられない。また歩行者優先の考え方がないため、人々はこうした無秩序な交通の合い間をぬって歩くことを余儀なくされる。

都心部の交通量の多い道路での横断などはまさに命がけである。まず片側の車の合い間をぬってセンターラインまで行き、そこでもう一方の側の車がすくのを待つ。大勢で渡ればこわくない式に、センターライン上に幾人かの人々が一例になつて立ち止まっている姿を見るのは日常茶飯事である。

赤道に近い、暑い直射日光の下を長時間歩くことはもとも出来ない。ショップハウスの一階に設けられたベランダウェイの連続したアーケードは、そうした状況の中で生まれた歩いたための環境づくりとも考えられるが、隣り同士大きな段差があったり、商品やバイクが置いてあ

ったり、快適に連続して歩けるようになっているところは少ない。

道路には歩道がないために日蔭をつくる街路樹もない。人々があまり歩こうとしないのは、こうした安全で快適に歩ける環境がないことと裏腹の関係にあると思われる。

ストラクチャープランにうたわれている歩行者空間整備は、このような日本とは違うペナンの状況を背景に、その実現の方法と内容を考えていく必要がある。

## 七——ストラクチャープランの策定

現在、ペナン市ではストラクチャープランを策定中であり、私が訪問した時には既にその調査報告書が発行されており、ストラクチャープラン本編の原案作成の最終段階で、各章毎の細かい詰めの作業が策定室と担当の委員会で行われている最中であつた。

ストラクチャープランは市の総合整備計画といったもので、行政各分野での政策の考え方が述べられている。全体の構成は表一のとおり

表一—1 ストラクチャープラン目次

CHAPTER 1	INTRODUCTION
2	NATIONAL AND STATE PLANNING FRAMEWORK
3	GOAL OF THE PENANG ISLAND STRUCTURE PLAN
4	HOUSING
5	EMPLOYMENT AND INCOME
6	INDUSTRY
7	COMMERCE AND SERVICES
8	TOURISM
9	AGRICULTURE
10	COMMUNITY FACILITIES
11	RECREATION
12	PUBLIC UTILITIES
13	ENVIRONMENTAL QUALITY
14	TRANSPORTATION
15	URBAN FORM, TOWNSCAPE AND LANDSCAPE
16	BUMIPUTRA PARTICIPATION
17	FINANCE AND ORGANISATION

りであるが、特徴的と思われるのは全体で一七章のうち政策に関する項目が四あり、そのうちの二つに都市景観の章(CHAPTER 15, : URBAN FORM, TOWNSCAPE AND LANDSCAPE)が設けられていることである。

日本とマレーシアという国情の全く違うところで、比較をすることは当然難しいのであるが、地方自治体としてペナン市は横浜市と比べてその規模、財政力、権限などは小さい。しかし、上位の政府の主導でなされる施策に対処するともに、自分たちの街の特徴を守っていくために、限られた力のなかで何をしていたらよいか、何が可能なのか、それを必死に模索しながら施策をうっているという姿勢がこの章からうかがえるのである。

ストラクチャープランの策定の後に、その内容を受けてさらに具体的な施策や

計画が、ローカルプランとして策定される予定になっている。しかし、その策定期間や内容については未定とのことであつた。

## 八——ペナン市での三カ月

私がペナン到着後、案内されたタウンホールにあるストラクチャープラン策定室のタン室長との話し合いではっきりしたことは、ペナン市が私に希望していることは、ストラクチャープランの第五章に關して、ローカルプランのための何らかのスタディをし、提案をすることであつた。

そして、私はストラクチャープラン策定室の一隅に室を与えられ、タン室長はじめ、策定室のメンバーが、必要に応じて情報提供や作業の手伝いなどの協力をしてくれるというこで調査に入った。

約半月間、実際に街を視察、調査し、また関連する資料の収集と整理を行いながら、スタディ内容とおおよその構想を検討した結果、三カ月間という期間と今後の交流の中での展開の可能性を考慮に入れ、まず検討対象地域を当初の予定通りジョージタウンのインナーシティエリアとした。これは、ペナン市側から希望のあつた港湾地域の再開発誘導計画と、特別保全地域の保全整備計画の検討を含

めることも出来、何よりも都心部の一つ  
のまとまった地域としてとらえられると  
考えたからである。

そしてこの地域全体の都市デザイン上  
の課題の整理と整備目標を検討すること  
とした。

三カ月間を概ね、調査に一月、計画  
作成に一月、まとめと報告書作成に一  
カ月というスケジュールを目標に作業を  
進めることとした。しかし実際には、最  
初の一月は調査と同時に計画の構想検  
討を行うことが出来たが、その構想を確  
かめるための詳細調査と計画内容の検討  
に時間を要し、そのための作業が最終の  
一カ月に予定していた報告書のまとめの  
時期にまでずれ込むことになった。翻訳  
の問題もあって、最終の一カ月は若干ハ  
ードスケジュールになり、当初「ゆっく  
りとペナンペースですごくしてくれ」とい  
ってくれたタン室長に「お前もついに日  
本ペースになったか」とひやかされたり  
気の毒がられたりする羽目になった。

ストラクチャープラン策定室のメンバ  
ーとは何度かの打ち合わせをしながら作  
業を進めた。最初は一体何をやってくれ  
るのかと、いささかいぶかし気な顔をし  
ていたタン室長は、中間報告の時はただ  
「Good」であったが、報告書の草稿が出  
来上った時には「Very Good」と言っ  
てくれ、帰国間隙の時期になってやっと一

安心といったところであった。

そしてタン室長は、最終報告は市議  
員全員と幹部職員に聞かせたいと、市議  
会本会議場での発表会をセットしてくれ  
た。報告書の他に、ストラクチャープラ  
ン策定室の協力を得て、日本から持参し  
た欧米の諸都市や横浜の事例を含めた、  
合計二〇〇枚のスライドを使用して提案  
の内容を説明した。プレゼンテーション  
が分り易かったと好評のようであった。

策定室のメンバーをはじめ、ペナン市  
の人々、また丁度現地地調査を行って  
いたJICAのスタディチームのメンバ  
ー等が、皆親切に協力をしてくれ、初めての  
外国の都市での仕事であったが、非常に  
心強くまた気持ちよく行くことが出来た。

## 九 アーバンデザインプランの 提案

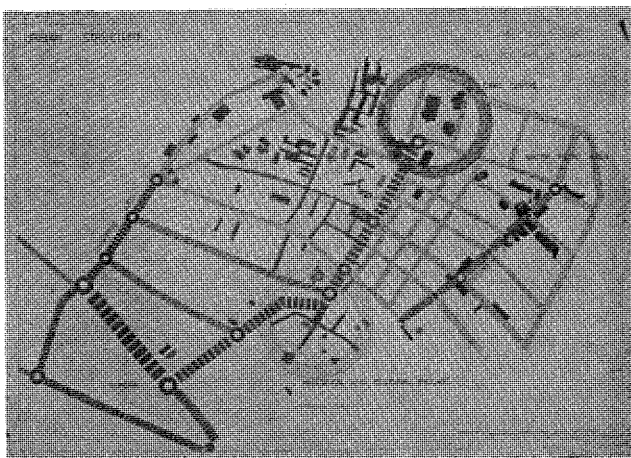
私が提案してきたジョージタウンのイ  
ンナーシティエリアのアーバンデザイン  
プランの構成は表12のとおりである。

内容は街づくりのコンセプトである。  
ジョージタウンの都心部であるインナ  
ーシティエリアは、最も古い市街地であ  
り、古いたたずまいが残る最もペナンら  
しい地域である。しかし、コムター再開  
発をはじめとする大規模な再開発や開発  
計画によって影響を受けはじめている。

表一2 アーバンデザインプラン目次

Introduction	
1:	Promotion of Urban Design
1.1	Urban Design
1.2	Themes of Urban Design
1.3	Issues for the Promotions of Urban Design by the Local Government
2:	Existing Conditions of Inner City Area of Georgetown
2.1	The Plan Area
2.2	History of the Plan Area
2.3	Landuse Pattern
2.4	Landuse Form
2.5	Landholding
2.6	Pedestrian Footway
2.7	Bus Route and bus stops
2.8	Parking Facilities
2.9	Traffic Circulation
2.10	Traffic Volume
2.11	Trishaw Volume
2.12	Pedestrian Volume
3:	Urban Design Plans for Inner City Area of Georgetown
3.1	Objective of urban design plan
3.2	Pedestrianisation
3.3	Urban Structure of the Inner City Area
3.4	Objective of urban design plans for each area
1	KOMTAR
2	JALAN PENANG, LEBUH CAMPBELL, LEBUH KIMBERLEY
3	LEBUH PITT
4	LEBUH CARNARVON
5	LEBUH PANTAI
6	HISTORICAL AND CULTURAL ENCLAVE
7	LORONG LOVE/LEBUH MUNTRI
8	CIVIC CENTER/WATERFRONT AREA
9	HARBOUR AREA
10	GAT LEBUH CHINA/LEBUH CHINA
11	Other areas

図一4 インナーシティエリアの都市空間構造図



は、歴史的な建物の保存や街並の保全への積極的な取り組みを進めていこうとしている。

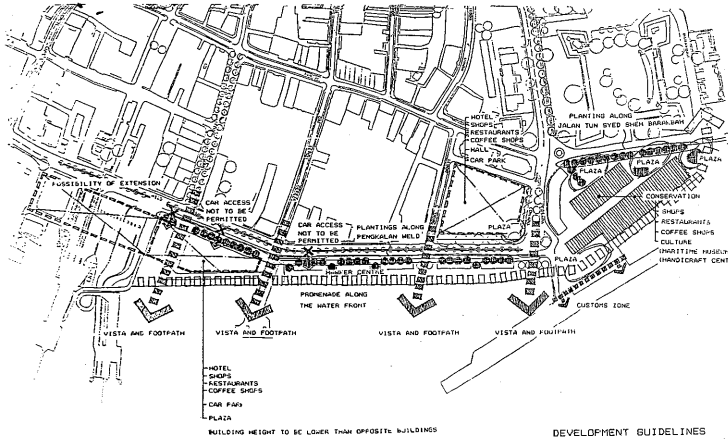
しかし、こうした取り組みをはじめとする様々な街づくりの施策は個々に行われており、ジョージタウン全体の街づくりのコンセプトがないように思える。そのためにも、そのコンセプトづくりが必要であると思つたのである。

提案の骨子は概ね次のとおりである。

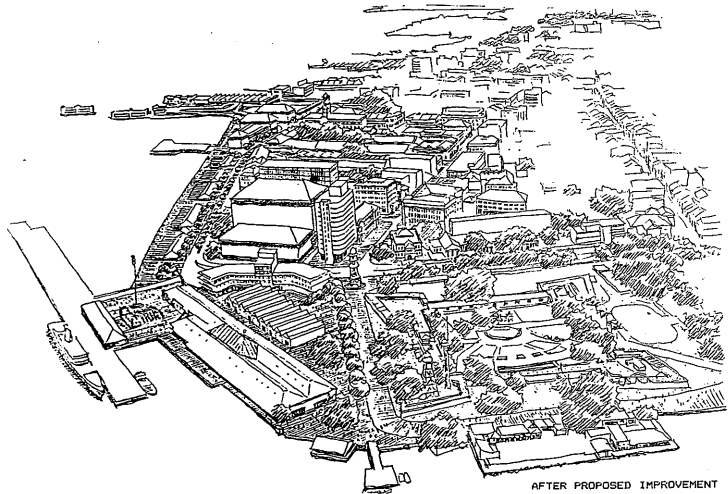
インナーシティエリアには二つの中心がある。一つは、ふ頭の周辺の業務を中心にしたオールドタウンであり、もう一つは新しいセンターになりつつある、コムターとその周辺に広がる商業の街である。

オールドタウンでは、まず既にほとんど利用されていないふ頭地区の歴史的な倉庫群の建物を利用して、文化施設やショッピング施設等として、再利用をはかる。またホテルや大

図一五 ふ頭地区再開発誘導図（報告書より）



図一六 ふ頭地区再開発イメージパース（報告書より）



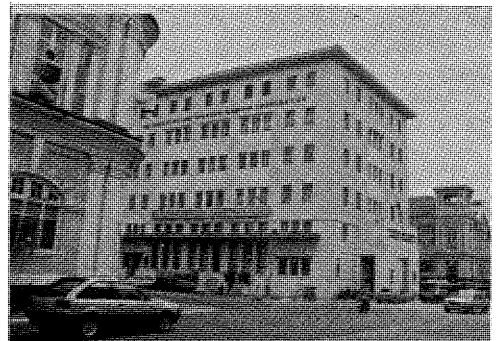
規模なホッカーセンター等を配置して、水際線のプロムナードで連絡する。そして、フェリーふ頭からエスプラナードに至るウォーターフロントエリアを一体化して、賑わいのある市民利用ゾーンとして整備する。

またその後位置する業務街の中心であるビーチストリート沿いの地区を「業務軸」として位置づけ、歩行者空間整備と銀行等の歴史的建物の保存及び街

並の保全をはかっていく。一方、新しいセンターであるコムターは、特に現在の計画の中に配慮されていないオープンスペースを確保し、新しいシンボルにふさわしい形態などの整備をはかる。

また、これにつながるペナンロードやキャンベルストリート、キンバリストリート

写真一九 「業務軸」のビーチストリート

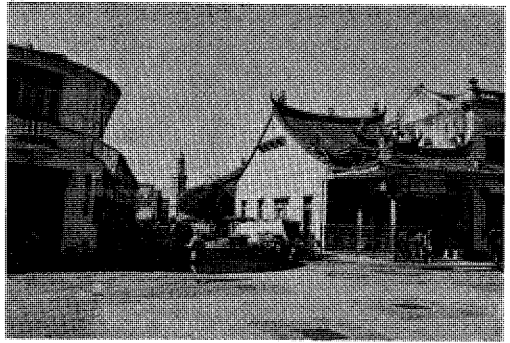


写真一〇 「商業軸」のペナンロードに設けられた歩道





写真一11 歴史・文化地区のモスクと寺院



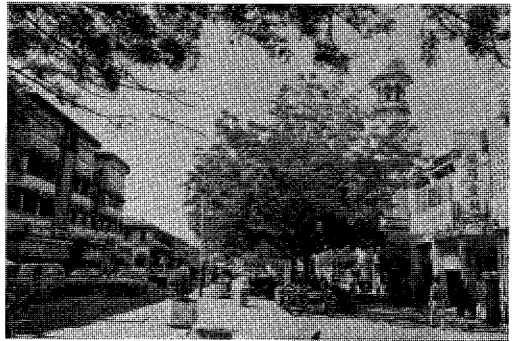
かる。

問題は、この新旧二つのセンターが地理的に離れており、人の流れも切れている。地域的なまとまりに欠けていることである。

特に、観光的に強化をはかってくる必要があるペナンにとって、この地域全体を歩き易く分り易くして、魅力化と一体化をはかることが是非必要なことである。

現在、この二つのセンターの中間にあたる地域は、特に特徴をもった地域として認識されていない。しかし、この地域には、宗教施設や文化施設、集会施設などの歴史的な特徴のある建物が多く分布しており、また比較的古い時代のシヨック

写真一12 「文化軸」のピットストリート



プハウスが連担している。

そこで、特にこうした建物が集中しているクーコンシーやマレーモスクなどのある一帯を「歴史・文化地区」として魅力化をはかる。

また、海側の公会堂、図書館、博物館、シティホール、タウンホールをはじめ官公庁、教会などのある地区を「シビックセンター地区」として整備する。

そして、この二つの地区を結びピットストリートを中心とした地区を「文化軸」と位置づける。ピットストリートは道路幅員も比較的広く、現在都心部では唯一、街路樹の植えられている通りであり、空間的にも特徴が作りやすい。ここに広幅員歩道をつくり、並木を強化し、

ストリートファニチャーやサイン類を整備して、ペDESTリアンモールにする。歴史的建物の保存と街並の保全をはかり、またビジターセンターを配置して、「文化軸」にふさわしい整備を進めていく。

このように、「ウォーターフロント地区」——「業務軸」——「文化軸」——「商業軸」——「コムター地区」という、各々の地区の特徴を生かしながら、歩行者空間整備を中心とした、連続性のある分り易い街として一体化をはかれば、この地域の魅力は増大していくことと思われる。

そしてそのために、全体の街並の中に何んとなく埋没してしまっている一つの魅力ある特徴的な建物が、周辺環境の中から浮きぼりにされ、魅力が引き出されてくるような整備をすることが重要である。

また、汎山ある通りは、シヨックハウスをベースとする街並のために、各々の特徴が空間的に十分表現されず、どの通りも同じ様な街並となっている。

そこで、各々の通りの性格に応じた特徴をつくっていく工夫が必要である。そしてこうした整備はインナーシティエリア全体のコンセプトに基いて行っていくことが大切である。

このような基本的な考え方に従って、さらに各地区、各通り毎の整備目標を整

理した。

提案の内容を、地域全体にわたって千分の一の図面や、パースなどでも表現し、アーバンデザインプランとし報告書にまとめた。

このアーバンデザインプランは、さらに詳細に検討し、分り易いかたちで表現する必要があるが、時間の関係もあって、それは次のステップとして、今後の技術交流やペナンの取り組み姿勢に委ねることとした。

いずれにしろ都市デザイン面での技術交流の第一歩として、ペナンの街をどう理解し、どのような取り組みの可能性があるかを、与えられた三カ月間の中でぜひ一杯探ったつもりである。

帰国後に送られてきたマレーシアの新聞には、「Nishiwaki's pedestrian dream for George Town」のタイトルのもとに、ペナン市での歩行者空間整備の担当セクションであるランドスケープ委員会が、私の提案を引き続き検討していると報道していた。

また幸いに、交流計画の今後の進め方として、私の提案した内容をさらに実施に向けて進めていくことが両市の間で同意された。そのため今年度はペナン市からタウンプランナーが派遣され、横浜市での歩行者空間整備を中心とする街づくりの勉強をする。その後には横浜市からは

図一 8 歴史・文化地区土地区分図

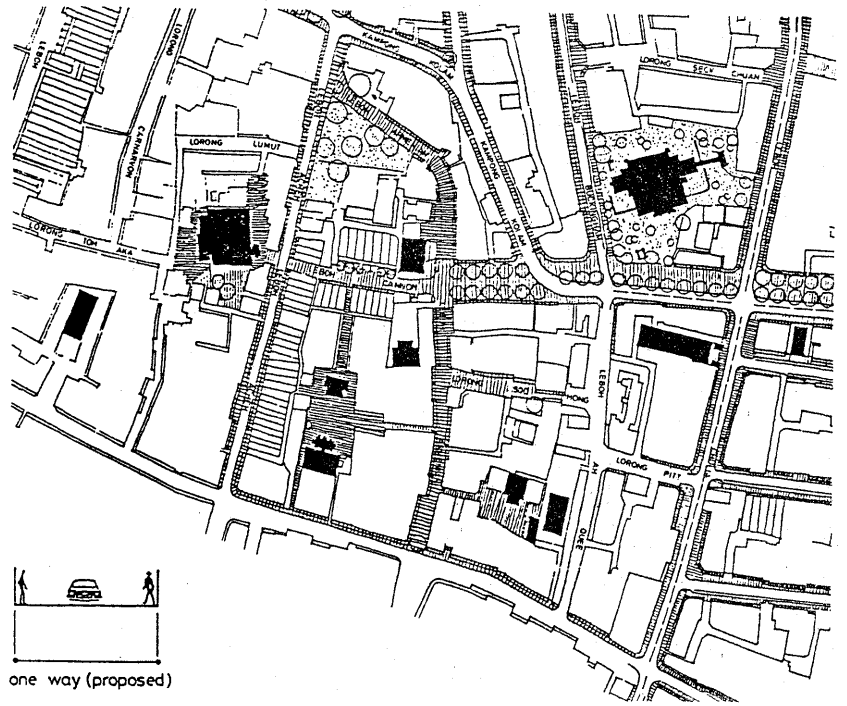


図一 7 歴史・文化地区建物現況図



図一 9 歴史・文化地区整備構想図（報告書より）

再びアーバンデザイナーを派遣してペナン市において詳細計画を検討する。そして、次年度以後に何らかの成果を生み出していきけるようにするというプログラム



である。  
はじめての試みである自治体同士の技術交流が、単なる人の交流に留まらず、街づくりにおいて何らかの具体的な成果を生み出す方向で展開されようとしており、それが将来何らかのカタチで実を結

ぶことが、交流計画第一号として派遣され、それなりに努力をした者の夢である。  
△都市計画局計画部  
都市デザイン室長▽

