

アジア研究センター共同研究

アジア都市の生活圏

レクチャーシリーズ

4

Kanagawa University Center for Asian Studies

本レクチャーシリーズは、アジア研究センター共同研究「アジア都市の生活圏」に基づくものである。コロナ・パンデミックは私たちの生活、そして都市の変容を促したが、身近な生活圏に目が向けられるようになったことも大きな影響といえる。買い物や通勤・通学などの生活利便性だけでなく、自然豊かな遊歩道や公園、サードプレイス(居場所)など、生活を豊かにする環境が求められるようになった。一方、アジアのいくつかの都市では、公共交通や自動車ではなく自転車やバイクによる移動により、欧米や韓国、日本のそれらとは異なる生活圏を構成しているように見える。そして、そのあり様がアジア固有の景観を形成しており、アジア都市に即した生活圏へのアプローチが求められる。

レクチャーシリーズは、本共同研究の先行研究と位置付けられる「アジアの社会遺産と地域再生手法」(2018-22)の一環として、2020年後半からスタートさせたものである。コロナパンデミックにあって、アジア各都市を対象としたフィールドワークを手法とする私たちの研究は方向転換を余儀なくされた。一方で、オンライン授業などで導入したオンラインミーティングシステムは、普段なかなか会えない海外研究者たちとの距離を縮めてくれる利点をもたらした。そこで、2020年度後半から2022年度にかけて、アジアの都市・地域をフィールドにもつ研究者・実践者に登壇いただく連続レクチャー(公開講演会)を企画・開催することとした。リアルな場からデスクトップ越しのフィールドワークへの転換であった。

その後、私たちはフィールドワークを再開させたが、デスクトップ越しのフィールドワークは研究の視点を広げる有効な手法であり、アーカイブとして外部から評価もいただいた。ここに収録された連続レクチャーの記録を通じて、アジア都市の生活圏、ひいてはアジア的地域計画論について議論を深めるきっかけになれば幸いである。

神奈川大学建築学部建築学科教授
神奈川大学アジア研究センター所員
共同研究「アジア都市の生活圏」代表

山家京子



アジア研究センター共同研究
「アジア都市の生活圏」レクチャーシリーズ

Vol.4

マニラ首都圏の 都市形成と生活圏

伊藤智洋

(株式会社アルメック 海外事業本部 総合計画部 コンサルタント)

INTRODUCTION

柏原沙織(神奈川大学建築学部特別助教)

柏原 本日は株式会社アルメックのコンサルタント、伊藤智洋さんにお越しいただき、「マニラ首都圏の都市形成と生活圏」というタイトルでご講演いただきます。伊藤さんは、学部頃からアジアの国に関心を持たれて、修士研究でもタイのバンコクを対象に研究されていました。その後、アルメックに入社され、今はJICA関連のお仕事で大変ご活躍されています。

本研究グループでは今年度、3月にマニラに調査へ向かいます。調査に向けて情報収集をしていたところ、昨年8月に伊藤さんにお会いした際、フィリピンのお仕事をされていると伺ったことを思い出し、ぜひお話を伺いたく、講師を務めていただく運びとなりました。本日はお仕事のお話をはじめ、マニラで調査されたことやご自身の所感を伺えるのではと思います。では、伊藤さん、よろしくお願いいたします。

伊藤 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきましたアルメックの伊藤と申します。今日は私から「マニラ首都圏の都市形成と生活圏」というタイトルで発表をさせていただきます。実は、私もマニラに関わり始めてから日が浅く、初めて行ったのはコロナ禍の後の2022年の秋でした。あまり長い視点でマニラを見られていないところはあるのですが、その後はコンスタントに年に4、5回ぐらいのペースで行っていますので、今日は私なりのマニラの見方のようなものをご紹介させていただきます。ぜひマニラにご関心を持っていただき、現地調査に行かれる上での参考として、本日の発表を聞いていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本題の前に、自己紹介をします。1994年東京生まれで、先ほど柏原先生からご紹介いただきました通り、2019年に東京大学都市工学専攻の窪田亜矢先生の研究室で修士号を取得しました。途上国との関わりは、学生時代に窪田先生に誘われ、大学4年生のときにバンコクの歴史的環境保全の調査に参加させていただいたことが一番のきっかけです。これがそのときの集合写真で[図1]、私はカメラマンなので写っていないですが、柏原先生や横浜市立大学の鈴木伸治先生もいらっしゃいます。ですから、ある意味、柏原先生がいなかったら、私は多分この世界にいなかったと思います。それで、途上国に心を惹かれてしまい、修士研究はバンコクを対象に行ったほか、ハノイでも別の調査をしていました。

社会人になってからは、都市計画のコンサルタントとしてJICAの仕事をしています。入社1年目でコロナ禍になってしまい、なかなか海外に行く機会がありませんでしたが、その最中にエジプトで、コロナが都市にどのような影響を与えたかという調査をしていました

コロナが明けてからは、フィリピンやインドネシア、タイ、ベトナムなどで仕事をさせていただいています。



[図1]

LECTURER



伊藤智洋

(株式会社アルメック 海外事業本部 総合計画部 コンサルタント)

1994年東京都生まれ。東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻修士課程修了後、2019年に株式会社アルメックVPI(当時、現株式会社アルメック)に入社。以来、都市計画コンサルタントとして、フィリピンをはじめ、ベトナム、インドネシア、タイ、エジプトなどのプロジェクトに従事。

LECTURE

マニラ独自の景観

この写真は、いつもフィリピンを話すときに、最初にお見せする写真です[図2]。ご覧いただければ分かるように、飛行機の中から、マニラの空港に着陸する1、2分ほど前に撮った写真です。個人的には、マニラの実態をよく表しているのではないかと考えています。手前の辺りを見ますと、さすが東南アジアという感じの、テカテカしたタン屋根の密集市街地があります。その奥に、幹線道路が走っています。その幹線道路の反対側には、先進国と見間違えるほどの高層ビルがニョキニョキと生えているところが島のようにあります。それがずっと遠くまで続いています。

これは私の勝手な理解ですが、例えばハノイやバンコクには、私も度々行ったことがあります。高層の建物と低層の建物がどちらも同じ地区に建っているところが結構、多いのではないかと思います。マニラはそういったことがなく、低層の建物が建つ地区は限りなく低層で、高層の建物が建つ地区は限りなく高層で、というふうにはっきりと二つが分かれているところが、マニラのかかなり独特なスカイラインといいますか、景観の在り方ではないかと考えています。

本日は、どうしてこのようなことが起きているかということと、そういった場所でどのように人々の生活が営まれているかということについても、お話しできればと思います。

本日お話しする3つのテーマですが、最初に「マニラ首都圏のすがた」として、マニラの概要についてお話をします。

その後、「マニラ首都圏の都市形成の展開」というテーマで、フィリピンは東南アジアの中でも非常に独特な歴史を歩んできた国ですので、この歴史に沿って、マニラの都市がどのように形成されてきたのか、お話しします。特に、先ほどの写真で見た中の高層ビルがたくさん建っているCBD(Central Business District)といわれるところは、ある意味、マニラの中では、「地と図」でいうところの「図」に当たるのではないかとと思うのですが、その「図」がどうやってできてきたかということをお話しします。

最後に、その「図」ではなく「地」のほう、いわゆる密集市街地や、普段、観光客やビジネスマンがあまり行かないようなところがどのようになっているかということをお話しして、その「地と図」がどういった関係になっているかということをお話しします。



[図2]

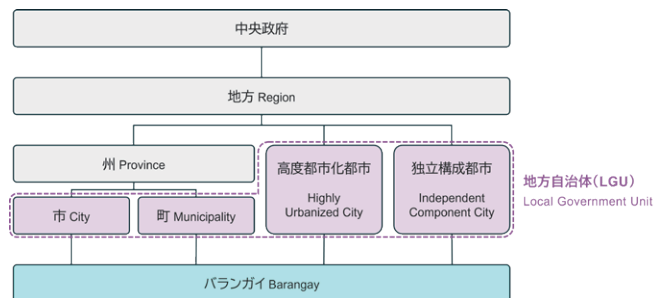
フィリピンの概要

では最初に、「マニラ首都圏のすがた」についてお話しします。フィリピンの人口は、日本とほぼ同じくらいまで近づいてきました。驚くべきことは、年齢の中央値です。フィリピンは年齢中央値が25.4歳ということで、非常に若い国です。東南アジアの中でも、1、2を争うほど若いのではないかと思います。今後の経済成長の伸びしろがたくさんある国ということで、日本の民間企業を含め、いろいろな国の関心が絶えないところだと思います。

フィリピンの地方行政の構造

本日のお話をするに当たって、地方行政の構造を簡単にお話ししておきたいと思います。基本的にフィリピンは、地方分権が非常に進んでいる国です。東南アジアでは、都市計画が中央政府の管轄となっている国が多いのですが、フィリピンの場合は、LGU(Local Government Unit)と呼ばれる地方自治体が所掌しています。

もう一つ、フィリピンで特徴的なのが、バラングイ(Barangay)と呼ばれる組織です。日本語だと「町内会」といわれることがあります。町内会と決定的に違うのは、バラングイキャプテンと呼ばれる首長や、バラングイ議会の議員が選挙で選ばれることです。バラングイの役割は、防犯、防災、清掃、地域活動、コミュニティ活動など、身の回りのことが中心です。こういったかたちで、地方分権がかなり進んでいるという点と、バラングイという一つのコミュニティが確立されている点が、フィリピンの大きな特徴です[図3]。



[図3]

マニラ首都圏の概要

マニラ首都圏については、東京23区と比較すると分かりやすいと思います。マニラでは、先ほど話したLGUが17個集まったところを、マニラ首都圏、メトロマニラと呼びます。23区とつくりはほぼ似ていますが、人口が東京都23区の976万人に対して400万人弱多い1,348万人で、人口密度もそれだけ高くなっています。航空写真をぱっと見ても分かると思いますが、とにかく建て詰まっていて、空き地はほとんどありません。あったとしてもゴルフ場のような場所で、非常に建て込んだまちです。

こちらがマニラ首都圏の中心部の航空写真です[図4]。これを見ても分かるように、ややオレンジ色がかっている密集市街地が海のように広がっているとすると、その中に、高層ビルが建ち並ぶ地区が島のように浮かび上がってくる様子が分かるかと思います。このように、密集市街地と高層ビルの建ち並んでいるところがくっきり分かれています。

航空写真だと分かりづらいので、マニラの都市構造をうまく表している図をお見せします[図5]。これからマニラの話をするに当たって、マニラの都市構造や地理感覚を共有できればと思います。まず、西側にマニラ湾があり、そこにパシグ川という川が流れ込んでいます。このパシグ川の河口にあるのがマニラ市、マニラの旧市街に当たる場所です。ここに歴史的な見どころや、あまり治安が良くないですが、古くからの繁華街があります。

一方で、今の経済や商業の中心はどこかと問われますと、マカティやBGC、オルティガス、クバオ、ケソントライアングルといった郊外に円状に並んでいます。それらを貫いている道がEDSA(エドサ)という名前で、正式名称はEpifanio de los Santos Avenue、略してEDSAですが、これが目抜き通りとして機能しています。目抜き通りが環状道路になっているまちは、マニラの他にあまりないのではないかと思います。例えば、ジャカルタのスティルマン通りやバンコクのスクンビット通りは放射状です。環状道路がはっきりとした目抜き通りである都市というのはなかなかなくて、私も初めて行ったときは、何でだろうと、ちょっと直感に反すると思ったこともあります。本日のお話をする上で、この都市構造は理解していただくと分かりやすいと思います。

これがEDSAの写真です[図6]。片側4、5車線ある大通りですが、いつも大渋滞しています。普段、私はマカティに宿泊して、行政機関が多いケソン市に行くことが結構あるのです。クリスマスなどの時期になると、ケソン市からマカティまで大体10キロちょっとですが、車で2時間ぐらいかかります。歩いたほうが速いぐらいの速度ですが、それぐらい大渋滞しています。真ん中に鉄道が通っていて、その両側に1レーン空いているのですが、これがBRTのレーンです。ちょうどコロナ禍の頃に始まったEDSA CAROUSELというBRTが今、

通っています。そういうことをしても、渋滞が一向に解消されないという、交通に関しては非常にたくさん問題がある都市です。



[図4]



[図5] Angelesmap.com



[図6]

マニラ首都圏の交通

ここで交通についてお話しします。こちらが交通分担率を示した表です[図7]。マニラはなかなかデータがないのですが、きちんとした交通調査は1999年のJICAによる調査が最新です。公共交通が6割程度で、私的交通が2割、残りの2割が徒歩ということで、中間層の方々はみんな公共交通を使います。私的交通を使うのは高所得者層に限られますが、それでもなお渋滞が激しいところです。

鉄道については、これが路線図です[図8]。3本走っていて、実線で描いてある緑色が1号線、青色が2号線、黄色が3号線です。この写真[図9]の3号線は、EDSA通りと重なっています。さらに、オレンジ色と赤色の点線で描いてある路線を、今、日本の円借款でつくっているところです。オレンジ色は、元々、国鉄が走っていた路線を高架化してつくっている南北通勤線、NSCR(North-South Commuter Railway)というものです。赤色のほうは、マニラ初の地下鉄で、MMSP(Metro Manila Subway Project)、マニラ首都圏地下鉄と呼ばれるものです。このような感じで、鉄道の開発が

どんどん進んでいます。

一方で、市民の足とはいえますと、フィリピンで避けて通れないのが、ジブニーという乗り物です[図10]。聞いたことがある方もいらっしゃると思いますが、マニラに行って、ジブニーを見ずに帰ってくることは絶対にできないと思います。それほど至るところを走っています。第二次世界大戦の後にアメリカ軍が撤退した後、米軍が置いていったジープの車両を、フィリピン人がピックアップトラックのようなかたちに改造して、公共交通として使うようになったのがジブニーの始まりと言われており、今でもなお広く使われています。実は助手席にも乗れるのですが、後ろ側から入ると、このような感じになっています[図11]。このときは、たまたま、すいていたので写真を撮ることができましたが、普段は満員になったと思った後から5人ぐらい乗ってきます。

面白いのが、運賃の支払い方です。例えばバンコクのソンテウだと、運転手さんのところまで歩いて行って、運転手さんに直接手渡して支払いますが、ジブニーは先に乗ってから、確か13ペソ、日本円で30円ぐらいの運賃なのですが、お客さん同士でバケツリレーをします。タガログ語で「バーヤッド ポ(Bayad po.)」というのが「支払います」という意味で、マニラに行く人は、覚えておいたほうが良い言葉かもしれません。「バーヤッド ポ」と言いながら、バケツリレーでお金を運転手さんまで回していきます。13ペソなので、大体ぴったり持っていないくて、20ペソのコインで支払うことが多いのですが、お釣りがちゃんとバケツリレーで返ってきます。返ってこないときも、もちろんありますが、大抵の場合は返ってきます。

この持ちつ持たれつといいますか、フィリピンでは、協力や共助を意味する「バヤニハン」という言葉がありますが、そういったことがこのようなところでもちょっと垣間見られる、非常にフィリピンらしい乗り物だと思います。



[図8]

[図9]



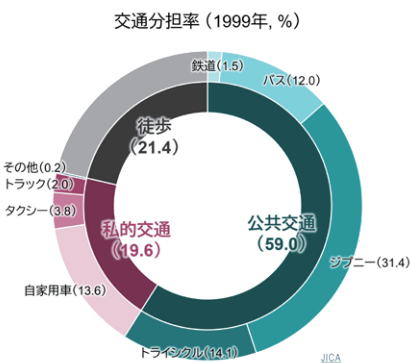
[図10]

[図11]

マニラ首都圏の都市形成の展開

ここまでの話で、マニラのおおよその状況を理解し、イメージしていただけたかと思いますが、ここからは「マニラ首都圏の都市形成の展開」というテーマで、マニラの都市開発について、歴史に沿ってお話していきます。

ご存じのとおり、フィリピンはスペインとアメリカの植民地を経験しています。この2カ国の植民地となったのは、東南アジアではフィリピンが唯一です。戦後は、これもフィリピンの歴史では避けては通れないですが、財閥や民間企業が台頭してきます。最近では、軍用地の跡地を官と民が一緒に開発している事例が幾つか見られます[図12]。これからマニラの都市開発の歴史について、この枠組みの中で整理していきたいと思います。



[図7]



Metro Manila Greenprint 2030

[図12]

スペイン植民地の時代

まず、16世紀に始まったスペイン植民地の時代です。ヨーロッパにフィリピンの存在を知られたのは、1521年にスペインのマゼランが今のセブにやってきたときが最初でした。その後、スペイン人は、彼らがすでに支配していた南米と、大マーケットである中国、その中間に位置しているフィリピンに、良い拠点を探そうとします。その中で見つけたのが、マニラでした。

この地図[図13]は、北が左にあるので、少し分かりづらいですが、下がマニラ湾で、中央を流れているのがパシグ川です。最初、スペイン人たちは、このパシグ川の南側が、海にも川にも面していながら標高が少し高くなっており、海運の面でも防御の面でも良いだろうということで、ここを占拠したいと考えました。一方で、ここは当時、中国商人たちがすでに住んでいたところで、スペイン人たちは彼らを北側に追いやって、スペイン風の要塞都市をつくりました。

スペイン人がもたらした制度が二つあり、これらが後々のマニラの都市開発にも非常に大きな影響を与えます。一つ目がインディアス法という、スペインが植民地をつくる時に敷いたルールで、この中には都市デザインに関しても書かれていました。一つはグリッド状のまち割りにしなさいということと、もう一つは役所と広場と大聖堂と一緒に、一塊に置きなさいというルールです。このルールに沿って、まちができていきます。これは南米でも同じようなことが言えるのですが、今でもフィリピンの至るところで、こういった都市デザインが見られます。

二つ目は、こちらのほうが重要ですが、エンコミアンダ制、アシエンダ制という制度です。私は世界史に詳しくないのですが、簡単に言うと、エンコミアンダ制は原住民の人たちをキリスト教化しながら、その土地をスペイン人が農園として使って良いとするルールです。アシエンダ制も似ていますが、スペイン人が現地の人たちを、ある意味、奴隷のように小作農として使い、大農園を経営して良いとする制度です。この二つの大土地所有制度を、スペインは持ってきました。

マニラの商品作物で、有名なものが幾つかありますが、一つの特徴的なものとしてアバカ、マニラ麻と呼ばれる植物があります。パショウ科の大きい植物ですが、非常に繊維が強く、船の係留用のロープとして使われました。スペイン人は、マニラの周辺でアバカをたくさん栽培して儲けたといわれています。

このような感じで、エンコミアンダ制、アシエンダ制という大土地所有制度を設け、スペイン人に対する大土地所有を認めたことが、今後のマニラの都市開発に大きな影響をもたらします。



1894年のマニラ周辺の地図

Norman B. Leventhal Map & Education Center

[図13]

イントラムロス:スペイン人の城塞都市

ここからは、スペインが占拠した後、スペイン人がつくった要塞、イントラムロスの中の建物を幾つか見ていきます。こちらがサン・アグスティン教会という16世紀後半にできた建物です[図14]。フィリピン最古の石造教会のひとつで、マニラ唯一の世界遺産になっています。フィリピンの中でもマニラは第二次世界大戦の激戦地になってしまったので、スペイン時代や戦前の建物は、ほぼ残っていないのです。ただ、この石造教会については、スペイン時代から今でも残っている非常に貴重な建物です。

イントラムロスの中はこのように石畳になっていて、スペイン風の建物が建っています[図15]。こちらは全て世界大戦で焼失してしまっているので、再建された建物です。フィリピンの特徴的な建築様式として、Bahay na bato(バハイナバト)が挙げられます。元々、スペイン植民地になる前は、フィリピン人は木造の高床式の家で暮らしていたのですが、スペイン人は自分たちがスペインで住んでいたような家をつくるということで、先ほどのサン・アグスティン教会のような石造の建物をつくっていきます。ただ、フィリピンは台風や地震など自然災害が非常に多い国ということもあり、石造の建物はすぐに崩れてしまいました。これでは駄目だということになって、植民地化する前からあった高床式の建物と、スペイン人が住みやすい石造の硬い建物をうまく融合させた様式が誕生したといわれています。基本的に、1階は石造、あるいはアドベという日干しれんがでできていて、2階が木造でできているというのが、基本的なBahay na bato様式です。実際にはさまざまなバリエーションがあります。この建物もそうですが、1階は倉庫などに使われていて、2階は居室として使われていました。写真の右側の建物は、カーサマニラ博物館という、当時のスペインの上流貴族が住んでいた建物を再現したもので、ここもメインの見どころは2階にあり、1階はカフェとかお土産屋さんとかに使われています。



【図14】



【図15】

ピノンド：世界最古のチャイナタウン

次に、イントラムロスを離れますが、先ほど、元々、パシグ川の南側には中国人が住んでいて、スペイン人によって川の北側に追いやられたという話をしました。そこで中国人がつくったのが、ピノンドと呼ばれる地区で、世界最古のチャイナタウンといわれています。たまたま、おととしの旧正月にマニラにいたので、ピノンドに行ってみたら、こんな感じで盛り上がっていて【図16】、楽しかったのですが、まだまだ中国人のコミュニティが非常に強いところです。

そのピノンドの真ん中に、特徴的な教会があります【図17】。フィリピンに住む中国人の特徴として、キリスト教に改宗している点があります。バンコクでもハノイでも、中国人のいるところには、中華系の寺院や華人廟びょうがありますが、フィリピンではほとんど見かけません。チャイナタウンであっても、皆さん基本的にキリスト教徒になっているので、この教会にやって来てミサに参加する。そういった人々が住んでいるところです。



【図16】



【図17】

インディアス法によって計画された都市

先ほどお話しした、スペインが持ってきたインディアス法について、マニラではなくダバオを例にお話ししますが、これはダバオ市の中心部の航空写真です【図18】。これを見ると、市役所と広場と大聖堂が、今は道を挟んで建っていますが、一つの塊としてあって、道も少しびびつですが、グリッド状になっていることが分かります。こういうまちが、フィリピン中の至るところにあり、当時のインディアス法が今でも残っていると聞いていいのではないかと思います。

この写真がダバオ市役所です【図19】。こちらはサン・ペドロ大聖堂で、フィリピン人の建築家が設計した建物です【図20】。いずれも Heritage building に指定されています。フィリピンの Heritage building は、フィリピン人の建築家が設計したものであることが多くて、ナショナリズムと結びついているようにも感じます。



【図18】



【図19】



【図20】

バーナムによるフィリピンの都市計画

ここまで、スペイン時代のお話をしました。アメリカとスペインは元々、仲が悪かったのですが、19世紀後半になると米西戦争が起きて、アメリカが勝ち、当時スペインが持っていたフィリピンとプエルトリコがアメリカに売られることになりました。

アメリカ領になってすぐ、実はマニラにダニエル・バーナムが来ています。ダニエル・バーナムは、皆さんもご存じかと思いますが、当時のアメリカの有名な建築家で、シカゴやワシントンD.C.の都市デザインをはじめ、都市計画の分野でも知られている方です。バーナムがマニラに来てつくった計画図がこちらです【図21】。細かい説明は省きますが、バーナムらしい、グリッドと放射状をうまく組み合わせたかたちの都市デザインを、マニラでも構想していたことが分かります。

マニラの他にもう一つ、バーナムはバギオというまちも設計しています。これは東南アジアの植民地だった都市によくあることだと思うのですが、ヨーロッパの人たちには東南アジアは暑過ぎて、近郊に避暑地をつくるというパターンが結構あると思います。ジャカルタだとバンドン、サイゴンだとダラットなど、そういう関係性があると思うのですが、マニラとバギオも全く同じような関係性です。

そのバギオには、中心に公園があり、バーナム公園という名前が付

いています。私はバギオには行ったことがないのですが、バギオのほうがパーナムの名残をいろいろと感じられるところがあるのかもしれませんが。そのような感じで、ダニエル・パーナムはフィリピンでもいろいろな仕事をしていたということです。



1905年のパーナムによるマニラ計画 (Burnham Plan of Manila)

Esquire Philippines

【図21】

マニラにおけるパーナム計画の名残

ここからは、パーナムの計画が少し垣間見られるのではないかといいところについて、お話しします。こちらは、リサール公園の辺りです[図22]。イントラムロスのすぐ南側に、スペイン時代に軍事的な目的で空き地になっていたところがあり、そこは同時に公開処刑の場としても使われていました。スペイン時代の最後のほうに、フィリピン人が独立運動を起こすのですが、その指導者だったホセ・リサールという人がここで処刑されました。ですから、ここは今でもフィリピンの人にとって、独立のシンボリックな場所となっています。

航空写真の右側にパーナム計画の該当箇所を切り取っていますが、リサール公園の辺りに1つ焦点を置いて、そこから放射状の道路を置くという計画にしていたのです。現在の航空写真と比較すると、その片りんが見られるようにも思うのですが、いかがでしょうか。リサール公園を中心に放射状の道路があって、北東には橋まで続いていますよね。南東にも放射状の道路ができています。ちょっと無理やりかもしれませんが、このような感じで、パーナム計画の名残を、リサール公園の周辺では見ることができるのかなと思います。

リサール公園の周辺だけを取り上げた地図をお見せしますと[図23]、リサール公園は真ん中が緑地になっていて、周辺部に国立の図書館や美術館、博物館が置かれています。何となく、ワシントンD.C.の Smithsonian 博物館を思わせるものがあるように感じて、いずれもパーナムが計画したという点で、意図されたものであろうし、今も残っているといえるのではないかと、個人的には思います。

パーナムは、これら以外にも、郊外には大学や病院を置きましよう、あるいは鉄道駅をつくりましよう、いろいろ計画したのですが、ほぼ頓挫します。なぜかという、先ほど、スペイン時代の最後のほうに独立運動をしたという話をしましたが、やはりフィリピン人

としては、アメリカ人ではなくフィリピン人の国をつくりたいという気持ちが非常に強くて、アメリカ人がアメリカ人につくらせた計画は反故にするというか、あまり重視しない、受け入れないという姿勢を取った、という背景があります。



【図22】



【図23】

フロストによるケソン市の計画

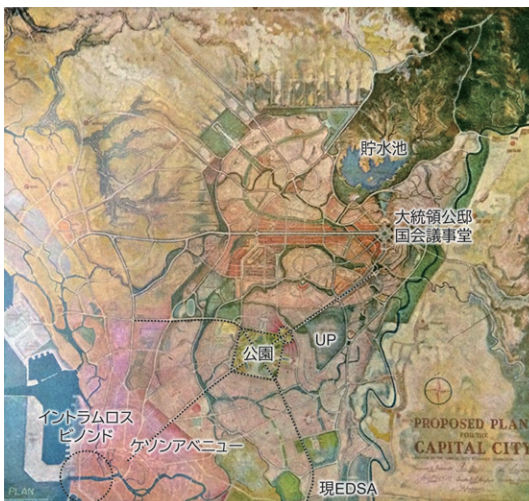
これを受けて、アメリカは方針転換して、フィリピンの独立を支援し、フィリピン人の国家をちゃんとつくるという方向性にかじを切ります。1935年に独立準備政府、コモンウェルスと呼ばれるものが設立され、マニエル・ケソン大統領が就任します。

このときに、フィリピン人の国としての首都をつくりたいという話で盛り上がり、政府が土地を購入します。その土地が、今のケソン市と呼ばれているところです[図24]。左下にイントラムロス、ピノンド、パング川、マニラ川の河口があります。そこから北東のほうに、非常に大規模な土地を購入して、新しい首都をつくらうとしました。ただフィリピン人は、当時、都市デザインの技能を持っていなかったため、アメリカからフロストという技術者を呼んできて、ケソン市の都市デザインをつくらせました。

まず、ケソンアベニューという通りを中心部から通して、公園をつ

くり、その先に大学を置いたり、大統領の公邸や国会議事堂を置いたりしました。周辺部は商業地区だと思のですが、一通りの首都機能を全てケソン市に持ってこようという動きがありました。これは実現されていないものも、たくさんあります。その理由の一つは、第二次世界大戦です。

一方で、現在のケソン市には、フィリピン大学ディリマン校というキャンパスが実際にありますし、フィリピンの下院議員の議会もあります。マニラを中心地ではなく、何でここに思うのですが、それはフロストのケソン市の計画に則って、そこだけは実現されたということです。このような感じで、ケソン市はフィリピン人の国の首都をアメリカ人が設計し、今でも残っているところがあるという特徴があります。



【図24】 Rapper

財閥による郊外開発とEDSA建設

第二次世界大戦後、フィリピンはアメリカから正式に独立を果たし、財閥が台頭してきます。先ほど、スペインが持ってきた制度に、エンコミエンダ制、アシエンダ制という大土地所有制度がありましたという話をしました。その大土地所有をしていた人たちが、戦後になってから、一気に土地開発を始めようとしています。

また1930年代になると、郊外をぐるっと一周する大通り、今も目抜き通りになっているEDSAの建設が始まります。先ほどのケソン市の計画にも、EDSAが載っています。このように、郊外の開発とEDSAの建設が組み合わさって、郊外の都市開発が急速に進展していきます。

アヤラ財閥が開発したマカティ地区

ここからは郊外開発の事例として、アヤラという財閥が開発したマカティ地区を紹介します。元々、エンコミエンダ制に基づくこの図のオレンジ色の大規模な土地を、20世紀初頭にスペイン系のアヤラ家が購入します【図25】。

アヤラ家は、1937年、ちょうど戦争の前あたりに、フィリピン初の民間の飛行場として、この土地を政府に貸し出します。戦後にな

ると、新しく国際空港をつくるということで、この飛行場が閉鎖されると、そこから都市開発がぐっと進みます。

これが1937年に開港したニールソン飛行場という、アヤラが所有していた土地にできたフィリピン初の民間飛行場です【図27】。滑走路と誘導路で三角形ができていますが、これを覚えておいていただけるといいかと思います。戦後、この空港が使われなくなり、アヤラが開発を進めた結果、今はこのようなかたちになっています【図27】。EDSAを挟んで、南東側、北西側の両方をアヤラが開発しています。EDSAのすぐ北側には、Ayala Centerといって、ショッピングモールが5個ぐらいつながっている、大商業拠点があります。その裏にLegazpiやSalcedoといった、オフィスとコンドミニアムが混在している地区があります。例えばJICAのフィリピン事務所がこの辺りにありますし、弊社のマニラオフィスもこの中にあります。

ちなみに、先ほどの飛行場の三角形がここに見えるかと思います。実はここに、アヤラアベニュー、マカティアベニュー、パセオ・デ・ロハスという三つの通りがあるのですが、これは先ほどの滑走路、誘導路をそのまま使った通りです。この真ん中は、今、公園になっているのですが、公園の中に、当時の管制塔をそのまま高級レストランにしたところがあります。このような感じで、かつて飛行場だったときの名残が残っています。

EDSAの南側、Dasmariñas、Forbes Parkと書かれているところは、見るからに高級住宅地だということが分かるかと思います。政治家や大企業のトップ層といった方々だけが住んでいるゲートッドコミュニティです。もちろん私は中に入ったことはありません。

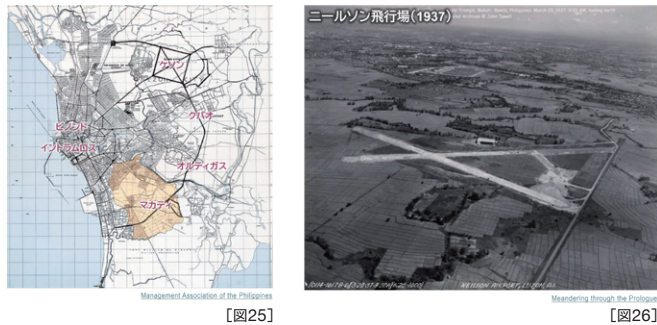
その西側もちょっとロットが違うのが分かるかと思います。この辺りは、最初は国鉄が走り、その後、今は高速道路が走っているのですが、ここは工場や倉庫といったものが建ち並んでいる工業地域です。

こういった話をしているとお気づきかと思いますが、元々マカティは一郊外だったところを、アヤラ家は都市機能を全部つぎ込むというような開発をしました。今で言うところのミクストユース・ディベロップメント(Mixed-Use Development)^{※1}です。先ほどのパーナムのマニラ市計画が頓挫した結果、マニラ市がどんどんスラム化していく中で、アヤラ家は、マニラ市に従属するのではなく、ちゃんと独立した都市をつくりたいという構想に則って、まちをつくっていきました。ですから、ある意味、ここだけ一つの独立したまちのように見えるかと思うのですが、そういうふうにできているのは、このような背景があります。

マカティCBDの中は、このような感じになっています【図28】。マカティCBDの面白いところとして、インフラの整備や維持管理、交通管理、建物規制のルールなどを、行政が絡まないかたちで、全て民間がやっているという点があります。ちょっとびっくりするのが、例えばマカティCBDの中と外で信号機のデザインが違うとか、交通管理の

システムが違うのです。国に任せていると、質の高いインフラができないとか、良い住環境が生まれないとか、そういったところから生まれているのですが、それだけ財閥が力を持って、自分たちだけの力でこういう開発をしてきたことの表れのひとつといえるのではないかと思います。

※1 都市開発や都市計画における手法の一つで、住宅、商業施設、オフィス、文化施設、娯楽施設、公共スペースといった多様な機能を一つの地域や建物に融合させることを指す。この開発では、従来の用途地域制のように各機能を分離せず、生活、仕事、娯楽といった活動を物理的、機能的に統合し、歩行者中心の活気あるコミュニティを創出することを旨とする。



【図26】



【図27】



【図28】

オルティガス、クバオ

マカティ以外の代表的なCBDとして、北側にあるクバオや、真ん中辺りに位置するオルティガスというところがあります【図29】。それぞれ少しずつ特徴が違って、クバオの辺りは、アラネタ・コロシウムという大型の屋内アリーナをつくり、元々、娯楽を中心に発達してきたCBDです【図30】。オルティガスはなかなか開発が進まなかったのですが、アジア開発銀行がマニラ市から移転してきて、そこから一気にビジネス街として栄えたところ【図31】。いずれのCBDも、あるものは似ていますが、それぞれ背景や特徴が少しずつ違うのが面白いところだと思います。ここまでが、財閥開発による

CBDのお話になります。



【図29】



【図30】

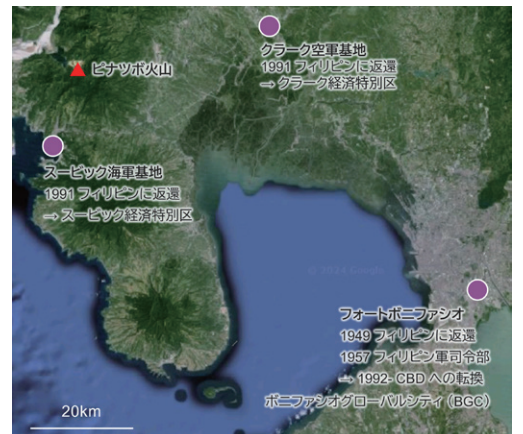


【図31】

官民連携によるCBD開発

20世紀後半になると、官民連携によるCBD開発が進んでいきます。1991年に有名なピナツポ火山の大噴火が起こります。これもきっかけの一つだったのではないかと思います。その周辺にあったアメリカ軍の基地が、1990年代前半に立て続けにフィリピンに返還されました【図32】。

このスービックというところは、今、経済特区に指定されているほか、観光開発も進んでいます。このクラークは、空港があり、ビジネス街として非常に発達し始めているところです。



【図32】

Bonifacio Global City

マニラ首都圏の中を見ますと、元々フィリピン軍の司令部があったフォートボンファシオも軍用施設としての役目を終えることとなり、1992年から民間開発が始まります。

このときに、基地転換開発公社(BCDA)という機関が設立されました。軍用地の跡地で民間開発を促進して利益を得て、主に軍事費や退役軍人の年金の財源としています。ここが民間と連携して、軍用地の跡地開発を進めていきます。その結果、登場したのがBonifacio Global City(BGC)と呼ばれる、今のフィリピンでは恐らく一番進んだ市街地です[図33]。この航空写真は2024年のものですが[図34]、この20年間で、これだけ発達してきたところです。

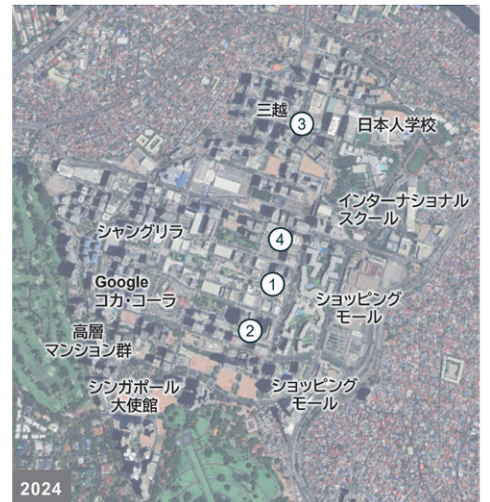
中にあるものも、外国人向けのものが多く、日本人学校やイギリス人のインターナショナルスクールなどもありますし、外国人が住むようなコンドミニアムや、多国籍企業が入っているオフィスもあります。2023年には三越ができて、非常に高いので、私は一回も買い物をしたことはありませんが、日本のものも普通に買えます。そういった、外国人が住みやすい空間を目指して開発されてきたといっても過言ではないというところが、このような感じでできています[図35]。

先ほど、マカティではインフラや交通管理を全て民間が担っているという話をしましたが、実はBGCも同じことが言えまして、インフラや交通管理を全てBGCの中のエリアマネジメント組織がやっています。面白いのが、マニラでは車のナンバーの下一桁によって、運転できない日があるのです。例えば、ナンバープレートの最後の数字が0、1の車は、月曜日は運転してはいけませんとか、そういうルールがあるのですが、BGCではそれが適用されないということを聞いたことがあります。BGCの中では、いつ車に乗っても、誰も検挙しない。けれども、BGCを一歩出たら検挙されるという、そういう世界だと聞いています。それぐらい、行政や市には任せないで、全部、自分たちでやるのだという気概が、BGCにも表れているのかなと思います。

もう一つ、BGCではジブニーの走行が禁止されています。先ほどジブニーのお話をした際、フィリピンに行ってジブニーを見ずに帰ることはできませんと言いましたが、BGCにいる限り、ジブニーを見ることはできません。大気汚染や騒音の問題で、BGCに入ってはいけないというルールにしているそうです。このように、いろいろな意味で独立したようなまちができていているというところが、このBGCです。



[図33]



Google Earth
[図34]



[図35]

マニラの都市開発の歴史:まとめ

ここまで、マニラの都市開発の歴史を、4つの時代区分を基にお話ししてきました。まとめますと、スペインの大土地所有制を基盤に、財閥が当時郊外であったところを大規模かつ一体的に開発した結果、今となっては環状道路のEDSA沿いにCBDが分散して置かれていくという、一見捉えづらい都市構造ができてきたことが、マニラ首都圏の面白いところの一つかなと思います。ここまでは時代区分に沿って、主に開発が進んでいるところがどうなっているかというお話をしてきました。

マニラ首都圏の「地」

一方で、マニラは開発が進んでいないところも、もちろんあるわけで、むしろ財閥の手が入っていないところのほうが多いのですが、そういったところがどうなっているのかということ、ここからお話ししたいと思います。

この写真[図36]も象徴的ですが、手前がスラムで、この奥に、これは後で出てくるのですが、欧米人が多く住んでいるコンドミニアムが建っています。コントラストの大きさが分かるかと思いますが、ここからはその手前側のほうのお話をします。取り上げるのは、マカティ市のPoblacionという地区と、タギグ市のPemboという地区について[図37]、先にタギグ市のほうからお話ししていきます。



【図36】



【図37】

すということが起こりました。それに対して住民が、私たちもここに住んでいるのだから、そんなことはしないでくれと、反発するようになりました。ちょうど同じ頃に、このフォートボニファシオが軍用地としての役割を終えて、民間開発が進められることになり、この辺りに住んでいる住民が、市に対して土地所有権をちゃんと住民側に与えてほしいと懇願しました。最終的には1990年に大統領令が発令されて、実際に住んでいる人たちに土地所有が認められました。なので、ここは密集市街地なのですが、インフォーマルではなく、実際に土地所有権を持った上で住んでいます。



【図38】

Enlisted Men's Barrioの一つ:Pembo地区

これがPembo地区周辺の航空写真です【図38】。真ん中に、先ほどお話ししたBGCがあります。2000年以降に軍用地から転換された開発地です。Pembo地区は、このBGCのすぐ外側にあります。

始めにご説明した町内会のような組織、バラングイの名前が、地図の中にたくさん載っています。Pembo、Comembo、East Rembo、West Rembo、Cembo、South Cemboと、全て「~embo」が語尾に付いていますが、これは「Enlisted Men's Barrio」という言葉の略称です。これは何かといいますと、Enlisted Menはフィリピン軍のいわゆる下級兵士を意味しており、Barrioはスペイン語で集落という意味です。

BGCは、元々フォートボニファシオと呼ばれた、フィリピン軍の本拠地でした。この辺りのEmbo地域は全て軍用地で、下級兵士たちが住み着くようになります。

日本で言うと、横須賀に近いのではないかと思います。横須賀では湾沿いに軍用地ができて、その軍の関係者が谷戸に住み着いていったとお聞きしていますが、雰囲気は一緒です。Embo地域も同様に、軍関係者が住み着いて、人口が増えて、どんどん増築されていき、密集市街地になっていったという感じです。Embo地域が横須賀と違うのは、フォートボニファシオはこの辺りで一番標高が高いところで、その周りは川があったり、東側に大きい断層があったりして、下がっているのです。なので、水害リスクのより高いところに下級兵士たちが住むようになってきたのが、このまちです。

どんどん密度が高くなっていく集落に対して、軍は良しとしなかったこともあって、一時期、増築された建物を軍が強制的に取り壊

隔離されたBGC

Pembo地区の話をする前に、先ほどのBGCのお話を一つだけさせていただきます。BGCは、元々、軍用地だったこともあり、非常に孤立したところでした。それは今でも受け継がれていて、実はアクセスしづらいところなのです。この地図【図39】の水色の矢印で描かれたところが、BGCに車で入れるポイントです。

それ以外からはアクセスができません。西側にはゴルフ場があります。南側には米軍の墓地があります。東側はC5という片側5車線ぐらいの非常に幅員の広い幹線道路があります。そして北側には、なんと壁があるのです。④は車から撮った写真ですが、ここに壁があるのが分かると思います。ちょっと表現は悪いですが、まるで刑務所の壁みたいだと思いながら、いつも通るのですが、このように、なかなか外からのアクセスがしづらいということがBGCの特徴の一つです。



【図39】

BGCに依存する密集市街地:Pembo地区

そんなBGCのすぐ東側にあり、車でアクセスできる地区が、この後ご紹介するPemboという集落です。これがちょっと上から撮ったPemboの写真です[図40]。細かいことを言うと、一番手前の辺りは、BCDA(フィリピン基地転換開発公社)が持っている土地にあるインフォーマル市街地なのですが、少し奥から向こうは全てフォーマルな集落になっています。

先ほどの幹線道路が蛇行しているので、その幹線道路に沿ったところに、1棟だけぽつんとタワーマンションが建っています。このような感じで、地形が少し下がっているので、水害のリスクがあります。先ほども言った通り、断層があるので地震のリスクも非常に高く、災害に脆弱であることが分かります。

これがBGCから唯一、Pembo側に入ってこられる道、Sampaguitaストリートの様です[図41]。先ほども言った通り、断層があるので、ちょっと写真では分かりづらいかもしれませんが、この後ろ側にBGCがあり、非常に傾斜のきつい坂になっています。地区内では、道路幅員が狭過ぎるということもあって、ジプニーではなく、この写真に写っているトライシクルというサイドカーが付いたバイクのような乗り物がメインの交通機関になっています。トライシクルにもいろいろなタイプがあって、トゥクトゥクのようにお客さんが後ろに乗るタイプもあるのですが、マニラではこのサイドカーのように右側に乗るタイプが主流です。

なぜこのPembo地区を取り上げたかという、BGCの辺りに先ほどお話しした地下鉄の駅ができるため、TOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型開発)の観点から、この駅周辺コンセプトプランをつくる仕事に、実は最近まで携っていました。BGCの中はすでに開発がかなり進んでいるので、ある程度将来のイメージもできるのですが、Pemboのほうは、いまだどうなっていて将来何が起きるのか分かりづらいということもあって、バランガイの方にもヒアリングをしました。そういった意味で、ある程度なじみのあるバランガイなので、今回この地区を取り上げています。

バランガイの方によると、ここに住んでいる方々は、多くの方がBGCの中でお仕事をしているそうです。どういう仕事をしているかというと、清掃や警備、店員さん、お手伝いさんなど、いわゆる高所得なビジネスには就いていないけれど、それに付随するような仕事に就いている方が結構いらっしゃいます。

先ほどの写真[図41]でもバナナが売られているのが見えますが、この沿道はにぎやかで、いろいろな小さい店がたくさんあります。BGCに住んでいる人たちは、もちろんここでは買い物しませんが、この地区内に住んでいる人たちにとっては、BGCは物価が高いので、こういうところで買い物をして、生活を営んでいます。BGCでホワイトカラーとして勤めている方と、ちょっとレイヤーの違

うような暮らしをしています。

先ほどの道から1本入ると、このような道があります[図43]。車を持っている家がちらほらあることから、中には車を買えるくらいにお金のある家もあるということが分かると思います。ここは、私が写真を撮っている一番手前のところが行き止まりになっていて、車がなかなか入ってこないところなので、人通りが多く、遊んでいる子どもたちもいて、そういったちょっと良い風景が見られるようなところです。

先ほどのTODのお話に戻りますが、バランガイの方々に、「今度、BGCの中に駅ができます。駅ができたら、どういうことをしたいですか。どういうものがあると良いなと思いますか」と、フランクに質問したのです。そうしたら回答が、「鉄道ができることはある意味、都市発展や経済発展の一機会ではある。一方で、今このバランガイはすごく平和なのに、急に地下鉄ができてしまうと、知らないよそ者がたくさん来てしまうから、治安が不安。だから、防犯カメラをたくさんつけてほしい」というコメントが、最初にあったのです。おお、そうかと思い、結構たじろいでしまったのですが、これはPemboだけでなく、BGC側からも聞こえる話でもあります。彼らとしては、マニラ特有の考え方ですが、鉄道が通ると見知らぬ人がやってくる、急に空間がオープンになる。そうすると、治安が悪くなる。土地の価値が下がる。もちろんそういう考えでない方もいるのですが、実はあまりウェルカムではないという人も、中には一定数いらっしゃいます。

一般的に、東南アジアでTODを考えるときの社会的な問題、住民の懸念として挙がるのはジェントリフィケーションかと思うのですが、マニラは逆なのです。外から人が来ることによって地価が下がるということが、彼らが思っている懸念点なのです。これにはいろいろな背景があり、先ほどお見せした通り、マニラには鉄道がまだ3路線しかなく、PemboやBGCの周りには鉄道がないので、そもそも彼らが鉄道というものをあまり想像できていないということもあると思います。あとは、彼らがみんなBGC、つまりトライシクルですぐに行けるところに職業を依存しているので、自分たちがわざわざ地下鉄に乗って外に出て行って職を得ることをしなくても済んでいるという点もあると思います。

それにしても、ある意味でジェントリフィケーションの逆のことが起きるのではないかと、彼らが思っているというのは結構衝撃的で、マニラの特徴がよく表れているエピソードなのではないかと思って、ここで取り上げました。



[図40]



【図41】



【図42】

マカティの旧市街:Poblacion地区

次にもう一つ「地」の部分を取り上げます。場所はマカティ市のPoblacionという地区です[図43]。地図の下のほうにEDSAとAyala Centerがあります。先ほど言った、ショッピングモールが5、6個も並んでいるような、非常に大きな商業中心地です。Poblacionは、そのAyala Centerから2、3キロほど北に位置しています。

Poblacionというのは、フィリピンの至るところにある地名なのですが、旧市街や市の中心部という意味で、マカティ市の旧市街と思っていただければいいかなと思います。見て分かるとおり、ここはパシグ川沿いにできた集落です。

16世紀初頭にスペインがやって来たとき、初代フィリピン総督のレガスピが、パシグ川の河口からどんどん上流に上って行って、原住民の人をガイドに、マニラを案内してもらったそうです。そのときに、「この場所は何だ」と総督が原住民に聞いたところ、原住民はスペイン語が分からなかったの、何を聞かれているのか分からなくて、たまたまそのときは引き潮だったのでしょね。「今、潮が引いている。引き潮だ」と言っただけなんです。それが当時の現地の言葉で「クマカティ」というらしくて、それがマカティという地名の由来になったといわれています。そのマカティが生まれたのが、Poblacion地区です。

当時、この辺りは川沿いの湿地帯で、農業や牧畜、それからアドベと呼ばれる日干しれんがの製造が主要な産業でした。この辺りでつくられた日干しれんがが、イントラムロスの城壁や建物に使われたといわれています。

先ほど言った通り、時代が下って戦後になると、このマカティの辺りは一気に開発が進みます。そうすると、このPoblacionの南側のBurgosという地区に、外国人には非常に有名な歓楽街ができます。ただ、このパシグ川沿いのPoblacion地区はあまり開発が進まずに、今でも戦前に建てられた古い建物がたくさん残っています。

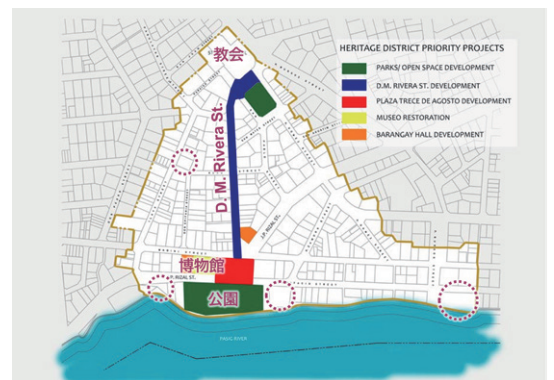


【図43】

Poblacion地区の遺産保全計画

実はマカティ市は、Poblacion地区に対して、遺産の保全計画をつくっていて、ここからは、それと絡めながら話をしていきます。この地図[図44]は、その遺産保全計画に載っていたもので、Poblacion地区の構造を理解するのに分かりやすいと思い、お見せしました。北が下を向いています。パシグ川のほとりに公園があって、すぐ横に博物館があります。この辺りに、昔のマカティ市の行政の中心がありました。

そこから標高が上がって、一番高い丘の上に教会があります。この教会と行政施設を結ぶ道、D.M.Riveraという通りがあります。その周辺に、点線の丸が四つありますが、これは戦前の歴史的な建築物が今でも残っているところです。



Makati Poblacion Heritage Conservation Plan (blueprint)

【図44】

Poblacion遺産地区内の建物

ここからは建物の紹介をしますが、これは最初に高台にできた教会です[図45]。当時、この辺りの土地はイエズス会が所有しており、1620年にイエズス会がここに教会を建てました。イエズス会はスペインの迫害を受けて、フィリピンからいなくなってしまうのですが、1849年に再建された建物が今でも残っています。この建物は日干しれんがでつくられているのですが、先ほども言った通り、この辺りの主要産業が日干しれんが造だったということもあって、地元でつくられた建材をそのまま使っています。

次に川沿いに下っていくと、マカティ博物館があります[図46]。ここはマカティに行かれたら、ぜひ行っていただきたいところの一つですが、元々は1934年に建てられ、当時のマカティの町役場として

使われていた建物でした。町役場は1961年に近くに移転して、もっと高層の建物になっていますが、この元々の役場の建物はそのまま残されて、現在は博物館として使われており、中は市民ギャラリーのようになっていたり、マカティの歴史を展示していたりします。あとは、入っていいのか悪いのかよく分からない資料室があって、そこにマカティの歴史が書かれた資料がたくさん積んであります。私は今回のプレゼンを準備するのに、そこに忍び込んで資料を読みました。それは内緒にしておいてください。このように、1934年に建てられた戦前の建物が、今でも博物館として使われています。ほとんどコンクリート造ですが、一部は木造のハイブリッドでできています。2階には木でできた、すてきなバルコニーがあるのですが、ここでは昔、市長が市民に対して演説していたそうです。窓にはカピス、貝殻の装飾が埋め込まれていて、非常にきれいな建物だと思います。

もう少しPoblacion地区の建物を紹介します。これはBrilliantes Houseという地区内で最古の建物で[図47]、19世紀後半の建築といわれています。典型的なBahay na bato建築で、1階の部分が石やアドベでできていて、2階が木造という、スペインとフィリピンのハイブリッドな構造です。第二次世界大戦の最中に、この住民が疎開して田舎に帰ってしまうのですが、そのときに日本軍がここに拠点を設けたといわれています。以前は、1階部分は子どもたちの遊び場といいますが、休憩室として使われていて、居室はやはり2階にあったそうですが、今は人口が増えてきたので、1階部分にも人が住んでいるとのこと。

次はCoronado Houseという建物を紹介します。この建物のすぐ後ろにパシグ川が流れていて、川沿いにある建物です[図48]。20世紀初頭の頃、パシグ川のこの辺りは、マニラに住んでいる人たちの別荘地として、セカンダリーハウスを建てるのがはやりだったので、この建物もその一戸ではないかといわれています。今は倉庫になっているようで、もったいないのですが。

同じような建物がパシグ川沿いにあり、ここは中華系の非常に裕福な方が住んでいたところだそうです[図49]。ここは今でも住民が残っています。

もう一戸、これもパシグ川沿いにあります[図50]。個人的には非常に面白いデザインだと思いますが、ここも非常に成功した商人が住んでいたところだそうです。この建物自体は戦争で破壊されてしまうのですが、何とか残った建材を組み合わせて、戦後、復活させたという建物です。今はケバブ屋さんが入っています。



【図47】



【図48】



【図49】



【図50】

遺産地区保全計画の実態

こういった古い建築が残っていることと、もう一つ、スペイン時代から教会を中心に、キリスト教系の古い習慣のような無形の文化遺産もずっと残っているようなところで、それを市としてちゃんと保存しなければいけないのではないかとという保全運動が高まり、2006年に地元の大学と、海外から専門家の方を呼んで来て、カルチュラル・マッピング、いわゆる遺産調査をしました。

それを基に2010年に策定したのが、こちらの遺産保全計画です[図51]。このような感じで、Physicalなものを残します。他に、Social & Cultural, Institutional, Finance & Marketing, Transportというふうに、いろいろ書いてあります。Adaptive Use※2という言葉がたくさん出てくるのですが、彼らとしては建物を活用して、どちらかというと観光開発をしてうまく使えないかということを目指していたようです。

その中には、先ほど言った川沿いと教会を結ぶ通りも含まれていて、左側の写真が現在の様子ですが[図52]、これを右のパスのように、舗装をきれいにしたり、建物にも高さ制限をかけたたりして、ヒューマンスケールの歩行者空間としてリノベーションしようという動きがあります。また、川沿いの空間も、博物館とその向かいにある広場を一体的に整備する計画が、2010年の段階ではつくられていました[図53]。ただ、その後はあまり動きは見られなくて、マカティ市の中期計画を見ても、遺産地区の保全を進めていきますと書かれているのですが、具体的に予算が割り当てられるといったところまでは読み取れません。彼らとしては、これを残すことが大事だという認識はある一方で、やはりその実態はまだ追いついていないのが現状なのかなと思います。

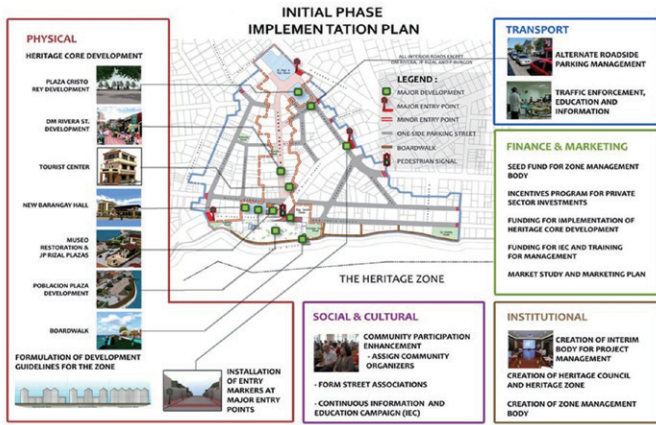
※2 本来の役割を終えた古い建物や空間を、現代のニーズに合わせて新しい用途に再利用することで、文化遺産の保存や持続可能性の向上、新たな価値創造につなげる、建築や都市再生の手法。



【図45】



【図46】



Makati Poblacion Heritage Conservation Plan (blueprint) 【図51】



Makati Poblacion Heritage Conservation Plan (blueprint)

【図52】



Makati Poblacion Heritage Conservation Plan (blueprint)

【図53】

Poblacionと周辺地区の関係性

今までPoblacion地区の話をしたのですが、最後にこの周辺地区との関係性について、簡単にお話をして終わりにしようと思います。先ほども言った通り、ここから2キロほど南のところにAyala Centerがあります。さらにもっと近いところ、すぐ東側にRockwellという地区があります【図54】。ここは元々、火力発電所だったところで、2000年前後から都市開発が進んだところです。ここは欧米人が多く住んでいる、非常に高級なエリアです。中にはPowerplant Mallというショッピングモールがあります。去年の12月の頭にフィリピン出張の際に行ったので、写真を撮ってきました。クリスマスツリーもすごくきれいなのですが、レクサスの車にリボンをつけて、「レクサスをクリスマスプレゼントにいかがですか」と展示している様子です。それくらい高所得層の方々が住んで、生活しているところが、Poblacionのすぐ隣にあります。

このような状況で、もちろんPoblacionも周辺からかなり大きな影響を受けています。Poblacionを歩いていると、よくこういう看板

やサインを見かけます【図55】。「MALE / Lady Bedspacer」と書いてありますが、何かといいますと、賃貸住宅のベッド版といいます。部屋単位では貸せないから、ベッドだけの寝るスペースの単位で貸し出すというものです。先ほどのBGCとPemboの関係にも似ているのですが、ホワイトカラーとしてRockwellに住めるような人は、Poblacionには住んでいない一方で、それに付随するような清掃や警備、ドライバーやお手伝いさんといった仕事というのは非常に増えているので、この辺りもそういう人たちが住む場所として、非常に需要が伸びているところです。なので、部屋単位では借りられないけれども近くに住む場所が欲しいという人が増えているなかで、こういった場所も徐々に増えているのが現状です。



【図54】



【図55】

高所得者向けの開発が周辺地区にもたらす影響

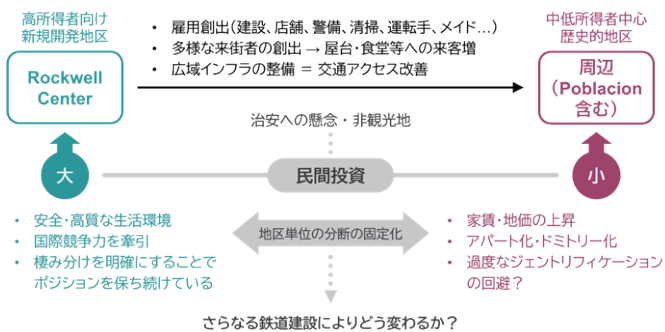
Rockwellのような高所得者向けの「図」の開発が起きたときに、例えばそれがPoblacionのような周辺地区、いわゆる「地」の部分に、どういった影響を与えたかという基本研究があります。その研究では、雇用創出、多様な来街者に来てもらえる、広域インフラの整備など、どの都市においても起きうる話かと思いますが、そういったことがRockwellとPoblacionの間でも起きています【図56】。いわゆるジェントリフィケーションの萌芽^{ほうが}のようなものだと思います。

ただ、ここからはちょっと個人的な見方になってしまいますが、マニラで何が起きているかということを整理します。マニラはやはり治安があまり良くなく、しっかり開発した「図」の部分以外に外国人や富裕層が住むのは、なかなか難しいところがあります。

もう一つ、マニラは観光地ではないということも大きな特徴かと思えます。観光でマニラに来る人は、なかなかいないと思うのです。フィリピンだと、セブなどのリゾートはありますが、マニラにはなかな

か観光客が来ないと。それは日本からに限らず、他の国からの観光客もそうで、私も何度もマニラに行っていますが、見るからに観光客だという人は、ほぼ見かけません。そういうこともあって、「図」と「地」の間で、民間投資の量が極端な差があると感じています。治安が良くて、これからも国際競争力という点でどんどんけん引していき、外国人や富裕層がたくさん住んでいるようなところに対しては、どんどん民間投資が落ちてくるわけです。つまりRockwellやAyala Center, BGCのようなところには、どんどん投資されるのです。

ただ一方で、そこを一歩出たところでは、もちろん家賃や地価は上がっているし、アパートやドミトリー、ベッドスペーサーのような賃貸が増えて一方で、ハノイやバンコクで見られるような、いかにも外国人向けの1杯500円、600円もするコーヒーを売っているようなお店は、あまりありません。そういった意味で、もちろんゼロではないですが、それこそバンコクやハノイで起きているような、過度なジェントリフィケーションは、マニラでは実はあまり見られないと感じています。



[図56]

いかと思います。

これが今後、どうなっていくかということの展望ですが、最初にお話ししたとおり、今、マニラでは鉄道建設が進んでいます。鉄道が、この「地」の部分と「図」の部分をつなげるような、そういう役割を果たす大きな基幹インフラの一つになるのかなと思います。この両者をつなげるようなものができてくる、今後の5年、10年ぐらいで、この関係性がどのように変わっていくのか。鉄道が、人々をうまくかき混ぜて、ソーシャルミックスのようなことが、「地」側でも「図」側でも起こって、都市全体としての底上げにつながっていくのか。それとも逆に、「図」側からしたら、「地」側の人が入ってくることを恐れて、どんどん断絶が深まってしまう結果になるのか。そういったところは、まだまだ未知数ですが、これから長くフィリピンを見ていかなければいけない立場として、こういったところには今後も注目しながら、マニラと付き合っていけたらいいかなと個人的には思っています。

ということで、拙い内容ではありましたが、発表は以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

固定化された地区単位の分断、今後の展望

これをどう捉えるかということは、また別の問題だと思います。もちろん、元々の住民がその場で長く住み続けられることは良いことなのですが、マニラの文脈で捉え直すと、地区単位の分断が固定化されていると捉えたほうが、何かしっくりくるのではないかという気がしています。

最初にお見せした写真[図2]に戻りますが、低層の密集市街地と高層のビルが建ち並ぶところがはっきり、くっきり分かれています、「図と地」がはっきり分かれているところがマニラの特徴だというお話をしました。しかし、それを覆すようなタイミングを失っているといえますか、そういう原動力がなくなって、どんどん断絶、分断が広がっているのが現状です。「図」側に住む高所得者の人たちは非常に安全なところ、高質な生活環境で暮らすことができている、それがフィリピンの経済にも一役買っています。一方で、「地」側の人たちは、もうそれがマニラだよねと、分断や壁があるということを受け入れて生活しているという現状が見えるような気がしています。これは客観的に言うと、あまり良い状態ではないと思われる方が多いのではな

DISCUSSION

石井梨紗子(神奈川大学法学部准教授)

柏原沙織(神奈川大学建築学部特別助教)

重村力(神奈川大学工学研究所客員研究員)

山家京子(神奈川大学建築学部教授)

柏原 伊藤さん、どうもありがとうございました。多岐にわたる内容をとても整理してお話くださったので、非常に勉強になり、投げ掛けもすごく気になるところがたくさんありました。質問のある方がいらしたら、お願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

重村 僕は今から50年前の1975年に、すごく長い期間、3週間ほどフィリピンに行ったことがあります。それで今、驚いたのは、当時はマカティグくらいしか「図」の部分はできていなかったのですが、ただ印象としては、今とほとんど同じだなと思いました。

それで、一番最後に出された構図[図56]はよく分かるのですが、こういう問題は都市工学的にはもう解決できなくて、やはりフィリピンの社会全体がもう少し中産階級を形成するような政策をやらないと駄目なのではないかと思います。だから例えば、マグサイサイや以前のマルコス、それからアキノとかアロヨとか、今までいろいろな政治家が出てきていますよね。ドゥテルテなんて変な人も出てきたけれど、農地解放とか、やるべきことをやらないですよ。やはり中産階級が形成されるような政策が、国の大きな経済社会政策として行われて初めて、都市の経済活動がこれを平準化してくような、良い側に回るのかなと思います。

あとは、あり得るとしたら、中産階級があつてのことなのですが、日本で言うところの公営住宅や公団住宅という、低所得者から中産階級まで手が届くような、そういう住宅政策とか都市政策とか、そういうものがないと駄目かなと思って見えています。これだけお金が集まって、儲かっているように見えるフィリピンでもあるから、やはり所得再分配というか、そういうものがないと、この問題は解決しないのではないかなと思って聞いてました。そのことは、ぜひ議論したいなと思います。

それで、あと一つだけ聞きたいのですが、50年前はジブニーがもっとデコレーションが豊かで、前のボンネットの上に大きな銀色の馬が付いていて、本当にこれは馬車をイメージしているのだな、というものもありました。そういうものと比べると、先ほどのステンレス製のジブニーは面白くないなと思いましたが、いかがでしょうか。

伊藤 ありがとうございます。その中産階級の話は、まさにそうだと思います。フィリピンで中産階級が就ける仕事は、いわゆるBPO(ビ

ジネス・プロセス・アウトソーシング)といわれるコールセンターですよ。フィリピンでは、コールセンターが主要な産業としてあって、そこに勤めている人たちは一定数いるのですが、その中産階級をいかに育てるかというところが、非常に大きな課題だと思います。

また、今のマルコス大統領が、公営住宅の建設を一つの大きな政策に掲げています。現状、650万戸の住宅が足りないといわれています。1年に100万戸ずつ建てていって、任期中に650万戸つくるといふ政策を、マルコス大統領は掲げており、地方都市では進んでいるところもあるのですが、マニラでは、なかなか土地が見つからないといった問題もあります。

もう一つ、住宅関連でいうと、現地側としては、新卒者向けや中間層向けの賃貸住宅がないという認識を持っています。というのも、フィリピンは持ち家志向が強くて、そもそも賃貸住宅のマーケットがほとんどないのです。しかし、賃貸住宅がないと、社会に出た一番最初の人たちや中間層の人たちが住む場所がなくなってしまうというのが、今、マニラで非常に大きな問題だと掲げている方がいます。そういったところも交えながら、今後、中産階級の方々が増えてくると、また状況が変わってくるのかなと、今、お話を聞いていて思いました。

ジブニーについては、今日は時間が限られていたので、飛ばしてしまいましたが、派手なジブニーは今もたくさんあります。先ほどのジブニーは、何であんなに地味なジブニーの写真を紹介してしまったのだらうと私も思ったのですが、派手なジブニーもまだまだ健在です。ジブニーは、車両のオーナーが運輸省から認可を受けて、路線を運航していますが、このような感じで、オーナーさんがやりたい放題やっているのは、今も一緒です[図57]。著作権を侵害し放題ですし、下のジブニーにはベンツのマークが載っていたりします。でも、馬が載っているのは私も見たことがなかったので、もっと観察してみたいと思いました。



[図57]

重村 これを見るとやや安心しますが、当時はもっとデコラティブでした。それで中に入ると、キリストとかマリア様とか、キリスト教のアイコンがたくさんあって、ジブニーの中だけ教会みたいな、不思議な空間でした。

伊藤 そうですね。今でもキリスト教のロザリオとか、そういうものを付けているジブニーは見たことがあります。当時の派手さはないかもしれないですが、非常にアイコンックなもので、フィリピンの人たちも、ジブニーにはすごく愛着を持っています。

この話のついでなのですが、実は今、フィリピン政府はジブニーを置き換えようとしています。さすがにもう時代遅れで、排気ガスもすごいし、騒音もすごいし、大気汚染の原因にもなっているということで、排気ガス規制にちゃんと則ったジブニーとか、あとは電動のジブニーとか、そういったものに切り替えようという動きが、今、運輸省を中心に進められているのですが、基本的には大反対を食らっています。特にオーナーがアソシエーションを組んで大規模なデモをやるといったことが、この数年で日常茶飯事になっています。車両を置き換えるということは、彼らに対して経済的な負担がかかるということも、もちろんあるのですが、もう一つの理由として、フィリピンにとって非常にシンボリックな乗り物が失われていくということを非常に残念がっている人はいるようです。

ちなみに、これが電動ジブニーの一例です[図58]。普通のジブニーとかたちは全く違うのですが、乗って、「バーヤッド ポ」と言いながらバケツリレーでお金を払うという仕組みは一緒です。ただ、こうなってしまうと、確かに元の面影はどこに行ってしまったのだろうという気持ちになるのも、分らなくはないと思います。



【図58】

山家 ありがとうございました。私はマニラの空港経由で、セブヤボホールに行ったことはあるのですが、マニラについてはあまり詳しくなかったのが、大変勉強になりました。また、すごく美しいプレゼンテーションだなと思ったのは、最初の写真で「図と地」を示されていて、最後にやはり分断は起こっていると締め括られ、そこに行き着く過程が非常に見事だなと思いながら聞かせていただきました。

先ほどの重村先生の間層についてのお話が興味深く、マカティの開発されている高級なエリアに住んでいる層と、そこを支える層についてのお話は、サスキア・サッセンという社会学者が指摘している、都市に住んでいるグローバルな勝ち組と、そこを支える人たちが都心に住むという構図を思わせるようなところがありました。二つ目の質問として、もし中間層がいるとしたら、彼らはどこに住み、どの

ような生活を送っているのでしょうか。

また、「地」として見えるのだけれども、例えば先ほどのPemboは、皆さん土地を所有しているフォーマルな住宅地で、駅ができることで平和な暮らしが脅かされる、治安が悪くなり、地価が下がることをむしろ心配しているというお話がありました。二つ目の質問として、駅周辺の住宅地がフォーマルなエリアだとすると、インフォーマルな住宅地はどうなっているのか、その辺りについて補足があれば、教えていただきたいと思います。

伊藤 ありがとうございます。中間層の話については、幾つかパターンはあります。今日は分かりやすさ重視で、かなり二項対立で話してしまったのですが、もちろん中間層の居住地はあります。財閥が開発している周辺に、多少にじみ出しているところがあったり、あとは、例えばアヤラ財閥にはコンドミニアムのブランドが三つあって、そのクラスによって違うのですが、一番下のクラスのブランドは、財閥の開発地の外にも建っていたりするので、そういったところに住んでいるような人もいます。

あとは、週末は都心から遠いところに家族と一緒に住んで、平日だけ都心近くのコンドミニアムに家を借りて、いわゆる二拠点居住のようなことをしている人も、中にはいたりします。本当にライフスタイルは人によってさまざまですが、ちょっと今日は極端な話をしてみましたかなと思います。

フォーマルなところについて、特に駅周辺という文脈に寄せて話しますと、駅ができるということがどういうことかというのを、住民たちがまだイメージできていないところが結構大きいのではないかなと思います。なので、一つのプランをつくって、それを長期的にやってもらう、というスタンスよりは、もうちょっと継続的に、彼らと一緒に並走しながら柔軟に対応していくような、並走型のまちづくりがマニラでもできると面白いのではないかと、個人的には思っています。

インフォーマルのほうは非常に難しいですが、今の政権は、公営住宅をつくるほうに向いています。ただ、経済原理では駅周辺に公営住宅をつくるのが非常に難しいというのはその通りで、ここで簡単に答えられる話ではないと思っています。まだまだ現地側でもどう解決していけばいいのか、見えていないところがあるのではないかと思います。ちょっとお茶を濁してしまいましたが、いったんこれで、また後ほど議論させてください。

石井 今日は貴重なお話をありがとうございました。私は今、マニラのままにBGCに住んでおまして、ちょっと補足させてください。伊藤さんは3年以上、マニラに通われているのでしょうか。私も知らないことがたくさんあり、すごく興味深く聞かせていただきました。

先ほどご質問があった中間層の話ですが、まさにご指摘いただい

た通りだと思います。どこからどこまでが中間層という定義が難しいところではあるのですが、今、私はちょっと経費節約で、まさにアヤラの恐らくサードティアに当たるコンドミニアムに住んでいます。ただ、BGCのど真ん中で、すごく安全なので、セキュリティーも考えた上で、またテナティブなので、狭くても良いかなというところで、住んでいるのですが。今うちのマンションには、多分7割ぐらい、現地の人が入っています。現地の人他に、日本人、韓国人、中国人が入っていて、欧米人はほとんどいません。あと、現地の超富裕層は恐らくないですね。先ほどの「図」のところに豪邸を建てているのが、いわゆる富裕層だと思います。要は、会社からフルにサポートが出ないような感じで赴任しているエクスパット(Expatriate)※3や、日本で言うところのディンクス(DINKS)※4がすごく多いです。パワーカップルというか、お互い何かしらの会社で働いて、恐らくBGCにオフィスがあって、頑張っただけの家賃に使うという感じで住んでいる人が多いようにお見受けしています。三越なんかも行くと、全然、日本人向けではないのです。高いのもそうなのですが、ユーザーはほぼ現地の人です。三越もそこを狙ってテナントを入れているようです。だから、ものすごいハイエンドのブランドは一切入っていないし、3階が全部二トリになっているような展開をしているので、日本人駐在者の中からは不満もよく聞かれます。いわゆるシンガポールやバンコクの三越とは、雰囲気が違うと。でも、きっとターゲットが違うと思うのです。日本人の駐在員が、東南アジアの中でもすごく少ない街なので、三越も、現地のアッパーから中間層の上のほうの人をターゲットに展開しているのかなと思います。

あと、ちょっと郊外に住むという話で言うと、面白い事例が割と身近なところにあります。まさにBGCの中で、奥さんはシッターさんとしてフルに働いて、結構良い給料をもらっていて、旦那さんはドライバーで、というカップルが結構います。そういう人たちがちょっと車を走らせると、もう夢の一軒家がたくさん並んでいる新興住宅街、全部、同じかたちだけ、といったニュータウンのようなところが幾つかあって、そういうところにローンを組んで買うのです。基本的にそこで子どもを育てていて、多分おばあちゃんとかがいて、家族がたくさんいる中で、そこが基本の家なのですが、ウィークデーの間はBGCまで近距離出稼ぎのような感じで出てきている人たちが、周りで何組か知っています。こういうふうにして中間層にステップアップしていくのだなという感じは、今回マニラに来てから知りました。BGCもできた頃は外国人しかなくて、海外なのかマニラなのか分からないような感じだったのが、この10年、15年でだいぶ変わってきているのかなというのが所感です。ということで、補足させていただきました。

伊藤 どうもありがとうございます。現地の方の生の声が聞けると、

解像度がぐっと上がるかと思います。私の知り合いのBGCに住んでいる方が、みんな高所得者層だったので、その点については、かなり偏見を持った話になってしまったかもしれません。三越が日本人ではなく、現地の方のアッパーミドルぐらいの方を対象にしているというのは、その通りだと思いました。

重村 もう一ついいですか。今、議論されてる問題について、僕たちの世代が知っていることを言うと、現大統領のポンポン・マルコスが、「600万戸の住宅が不足している」と言っているわけでしょう。それかというと、戦後の日本も600万戸不足していたのです。1950年代、60年代の話ですが、当時の政府はアフォードブルハウジング(Affordable Housing)※5として、低所得者層に対してはパブリックレントラをつくらせて、中間層に対しては公舎や公団をつくりました。

要するに、例えば僕らのように大学を出て、親の金なんか要らないと思って自立しようとしたときに、木賃(木造賃貸)アパートがありました。だから、ホワイトカラーになる人も、ブルーカラーになる人も、開業する人も、みんな木賃アパートから始めているわけです。いずれ何年後には公団に入れるかな、なんて思いながら木賃アパートに住み始めます。木賃アパートは、健康な住宅という点では許しがたいものかもしれないですが、社会的存在としては素晴らしかったわけです。

もう一つ、韓国のケースで言うと、韓国にはジョンセという制度があります。どういうものかという、今、石井先生がおっしゃったことにもちょっと似ているかもしれませんが、マニラだとPoblacionに当たるのかな。戸建て住宅が建てられつつある、もう少し中間的な立地かもしれませんが、そこで住宅を建てたり入手したりしようとする人がいるとします。仮に、その費用が5,000万円かかるとすると、自分の持ってきたお金や借りたお金で4,000万円を用意して、足りない残りの1,000万円をどうするかというと、住宅の外から2階の部屋に上られるようにして、そこを人に貸すのです。その貸すときの敷金が、1,000万円なのです。そうすると、その人は1,000万円を置いておく限り、ただで住めるのです。利息が家賃。それで、その人が出ていくときは、すぐに1,000万円を返して、別の人が1,000万円を払って入るわけです。それが、1970年代、80年代に韓国が成長していくときにあったジョンセという住宅慣行で、このテーマで博士論文を書いた人もいます。

つまり僕は、今、伊藤さんがおっしゃったように、駅周辺の開発地域に公営住宅をつくるわけにはいかないという話は分かるのですが、やはり駅の周りにそういう何らかのインフォーマルなアフォードブルハウジングみたいなものがあると、日本や韓国のように成長するかなと、そして最終的には中間層の形成に役に立つのかなと思いました。

伊藤 どうもありがとうございます。木賃アパートにしろ、そういう受け皿を考えていく必要があるということですね。ジョンセについては、私も初めてお聞きしましたが、国としてやっていたのではなく、そういう慣行があったということでしょうか。

重村 慣行です。国は困ったものだと思っていたでしょう。

伊藤 だけど、彼らからしたら、そうでもしないと生きていけないとか、戸建て住宅に住めないからという理由で、そういう慣行が生まれていったということですね。そういう点で言うと、先ほどのベッドスパーサーは、ちょっとそれに近いところがあるのかもしれませんが。先ほども新卒者向けの賃貸住宅がないという話をしましたが、そういった中間層や、これからステップアップをしていく人たちが住む住宅は、多分マニラに欠けているところです。民間主導で進むマニラにおいて、ぽっかり空いてしまう問題なのだろうと思います。そういったところで、民でもなく官でもなく、草の根的な動きができてくると、それはマニラにとっても非常に良いこととか、次のステップにつながるのではないかと、お話を聞いていて思いました。

柏原 ありがとうございます。個人的には、中間層を都市の中のどのような住宅で受け止めるかが、国の発展にとって非常に重要だということが大変よくわかりました。

議論が尽きないところではございますが、本日は以上でお開きにしたいと思います。改めまして、伊藤さん、本日は貴重なお話を、どうもありがとうございました。

伊藤 私もいろいろと勉強させていただきました。またマニラに行くときに、新しい見方で見られるかなと思います。どうもありがとうございました。

※3 企業命令などで母国を離れ、海外の支社や現地法人で働く海外駐在員や、海外に居住中の専門家。移民と異なり、将来的に帰国する前提のケースが多い。

※4 「Double Income No Kids」の略称で、共働きで意識的に子どもを持たない選択をした夫婦や、そのライフスタイルを指す。

※5 低・中所得者層でも無理なく住み続けられる価格帯で提供される良質な住宅のことで、家賃補助や官民連携で供給され、安心して生活できる住環境と、社会的なつながりを重視する考え方。

Vol.1

Touristification, gentrification, pandemic, and living heritage

—Recent urban transformation at a World Heritage Site and a non-UNESCO historic site

講師: Khoo Suet Leng (ペナン マレーシア科学大学 准教授)

柏原沙織(神奈川大学建築学部・特別助教)

日時: 2024年5月22日

Vol.2

ハノイ都市部の生活圏

講師: 竹森紘臣(Worklounge 03-Vietnam 代表取締役)

日時: 2025年1月28日

Vol.3

インフォーマル居住地での実践と展開

講師: 雨宮知彦(ラーバンデザインオフィス合同会社 代表)

日時: 2025年10月3日

Vol.4

マニラ首都圏の都市形成と生活圏

講師: 伊藤智洋(株式会社アルメック 海外事業本部 総合計画部 コンサルタント)

日時: 2026年1月7日

発行 神奈川大学アジア研究センター

〒221-8686 神奈川県横浜市神奈川区六角橋3-27-1 電話: 045-481-5661

デザイン 丸山智也(マルヤマデザイン)

編集 吉岡きくみ

2026年3月20日発行