

ツーリズムと都市開発の間の歴史的建築物の保存 —ジャカルタのケースに関するノート—

A Note on the Preservation Planning of the Historical Buildings in Jakarta, Indonesia

瀬川 真平*

要 旨

ジャカルタには、過去300年以上にわたって蓄積されてきた、文化的、時代的な背景において多様な、そして国内外の専門家が建築史や植民地経済学の観点から貴重と評価した建造物が集積している。それらは主にオランダ植民地時代に作られた建築物である。1970年代から、こうした歴史的建造物の保護や修復そして再活用が、国際ツーリズムの振興と都市再開発という二つの大きな要請の中で構想され計画されてきた。本稿では、ジャカルタの歴史的建造物の修復と活用の計画が登場する背景、そして計画が実行され、また場合によっては構想だけに終わった経緯を概観する。歴史的な建造物の保存や修復の計画がどのような状況で、どのような方針で行われてきたのかを整理しておくことが、本稿の目的である。

Abstract

Jakarta, the capital city of Indonesia, is rich in historical buildings as the city grew under the Dutch rule for more than three hundred years from the seventeenth through to the early twentieth centuries. The buildings

* 大阪学院大学国際学部教授

that have survived in Jakarta's old district today are of high value as reflecting colonial economy and social architectural history. Many attempts have been made to preserve and revitalize the historical buildings in urban redevelopment projects since the 1970s, for the old district and its architectures in the modern capital were considered to be attractive in increasing international tourism available to Jakarta which lacked a selling point comparable to the sunny beach and performing arts in Bali and the UNESCO World Heritage Sites in Central Java. The preservation plans, however, are not always well-implemented as were intended and expected for some reasons.

キーワード：歴史的建造物 保存 ツーリズム 都市計画 ジャカルタ

Key words : historical buildings, preservation, tourism, urban planning, Jakarta

I. はじめに

東南アジアの都市ツーリズムではマレーシアのマラッカやタイのバンコク、シンガポールなどで充実している。それに対して、インドネシアのジャカルタやフィリピンのマニラは外国からのビジネスピープルには魅力があるが、歓楽街探訪などの目的をもつツーリスト以外のツーリストには大した面白味はなく、ビーチリゾートや遺跡のある古都へと飛行機を乗り継ぐだけの通過点にすぎなかった。ジャカルタは、都市ツーリズムでは出遅れていたが、「colonial city」[McGee 1967]として発展したという経緯も手伝って、オランダ植民地時代に成立した地区——それは今では旧市街となった——には、17世紀初期以来蓄積された文化的、時代的な背景において多様な、そして国内外の専門家が建築史や植民地経済学の観点から貴重と評価した建造物が集積している。ツーリズムの振興と都市再開発という二つの大きな潮流の中で、

こうした歴史的な建造物の保護や修復が注目されてきた。

本稿では、ジャカルタの歴史的建造物の修復と活用が、実行されてきた、また場合によっては構想だけに終わった経緯に焦点を当てる。どのような状況で、どのような目的でいかに行われてきたのか、歴史的建造物の保存の“歴史”を整理しておきたい。

II. 都市ツーリズムにおける歴史的建造物

ツーリズムは東南アジア各国政府が1970年代から現在までずっと好んできた経済開発の方策の一つである。一般的にツーリズム産業がもつ労働集約的な性格から、かりに国民の教育や技能のレベルが低いとしても大量の雇用を期待できる。さらに、ツーリズムは、経済的な効果だけでなく、自国の文化・歴史・自然への愛着を国民のなかに育み、国民的なアイデンティティの醸成や国威の発揚のために国家によって用いられる手段でもある [Adams 1997 : 157]。

有形、無形の文化的、歴史的な遺産と呼ばれるものは、ツーリズムにおける重要なアトラクションの一つであり、多くのツーリストを引きつける。文化的、歴史的な遺産を対象とするツーリズム (heritage tourism) を定義するなら、「ある社会や場所の文化的、歴史的、民族的 (エスニック) な構成成分がツーリストを引きつける資源として活用され、また余暇・観光産業を発展させる現象」 [Chang 1997 : 47] といえるだろう。歴史の教科書で習った出来事が起こった場所を見、過去の輝かしい繁栄を映し出すかのような宮殿や宗教建築物またはそれらの遺跡に立ち、独特の生活様式をもつ人々が住む土地を訪れ、そして過去の出来事や昔ながらの暮らしぶりをコンパクトに「再現した」展示や芝居や映像は、多くのツーリストを魅了する [スミス 1991 : 7]。

都市を舞台にしたツーリズムでアトラクションとなるのは、レクリエーシ

ョン施設やスポーツアリーナ、テーマパーク、モール、コンベンションセンターや貿易センター、ホテル、そして歓楽街などである。それらと並んで、都市に残る歴史的な建造物が注目されるようになった。1980年代初期以来、経済発展を目指した都市開発とそれに連動してツーリズムを活用する議論が広くなされてきた [Law 1996: 10-11]。現代の都市に見られる過去の建造物がツーリズムの振興とアトラクションの確保や創出という要請によって、価値ある資源として重視されるようになったのである。昔の街並み、古くからの由緒ある建物は、その都市の過去のドラマが生起した所であり、そうしたドラマに深く関連するとされることで、観光客の関心を引き起こす力がある。

ところで、どこの都市でも、貴重な歴史的建造物が、グローバル化などに対応した大規模な都市再開発という圧力によって消えて失われようとするケースが多々ある。すでに1976年、ケニアのナイロビで開かれたユネスコ第19回総会では、「歴史的地区の保全および現代的役割に関する勧告」が採択され、歴史的市街地の保全が世界に共通の課題であることが広く認識された。日本では、1960年代の高度成長期における急激な都市化の過程の中で、多くの都市が画一的な景観になりつつあった反省から、70年代以降に全国各地で保存運動が盛んになり、個々の歴史的建造物単体の保存から街区としての保存、さらに現代生活との調和に配慮した都市再開発の一環としてとらえられるようになった。

それに対して、いわゆる「開発（発展）途上国」の多くでは、古い建物や街区の保全の必要性は理解されていても、実際にはそれを実行に移すための資金が不足し、政治的意志が欠如し、専門的な人員が十分でないこともしばしばである。それに、いわゆる途上国特有の「都市問題」そのものの克服が容易ではなく、都市行政の側は眼前の、予期される将来の問題と格闘するのに忙しい。こうした状況で、歴史的な建造物や地区の保存保全が円滑に進んでいない場合も少なくない。とはいえ、経済開発にともなう都市整備が押し

進められるなかで、都市内の古い建築物や街並みを保全して国外からのツーリストを引き寄せようとのもくろみに目覚めているケースもある。

都市の歴史的な地区に見られる建造物は、当然ながら建設された過去の時代の社会経済的、文化的な条件に適合するように造られているから、そこは現代の都市活動の場としてみると、基盤の不足、建物の老朽化、災害時の危険性等、種々の問題を抱えている。そうした地区や建造物は、都市の成長変遷のなかで現代では当該都市のインナーシティに立地する結果となっていることが多く、インナーシティ問題の発生源ともなっている。逆に言うと、世界的に見ても、インナーシティ問題やウォーターフロント開発との関連で、ストックとしての歴史的建造物の価値が認められ、再開発に際してはこれを活かした計画を進めることが一般化している。たとえば、都市国家シンガポールでは、政府は保全 (conservation) を、原理的には経済開発と対立せず、「地域の完全な潜在力」を実現するために仕える、経済的に実行可能で持続的な活動として見ている [Perry *et al.* 1997 : 278]。

また、植民地支配を経験した国の、特に植民地化の過程で成長した都市では、今日、歴史的建造物と位置づけられている (位置づけられようとしている) 建物は旧支配者や宗主国側が建設したものであるケースが多々ある。その場合、保存を巡って、さまざまな方面から意見がでて、イデオロギー的な相克がみられる。本稿の主役ジャカルタの場合には、時節で述べるように主として17世紀以後のオランダによる植民地化の進展によって成長したことから、その当時の建築を保存することには、一部の反発がある。そちらからすれば、オランダ時代の建造物を保存することは、「オランダの過去の栄光を称えることであって、それは愛国的でない」 [Anonymous 2005] ののである。このような評価は、過去の建物がどのような過程を経て「貴重な歴史的遺産」となっていくのかということとともに、それは誰にとって価値あるものなのかという根本的なテーマについて考えさせる。

Ⅲ. ジャカルタの形成・発展と歴史的な建造物

ここで取り上げる歴史的な建造物が集積する地区は、植民地時代の行政とビジネスの中心地区、バタヴィアにほぼ相当する。スダクラパ、ジャヤカルタ、バタヴィア、ジャカルタと名前が変わってきたこの都市の歴史の中で、時間の長さで言えば300年以上は、旧バタヴィア一帯が都市活動の主な舞台であった。ここは現在、よく「コタ (Kota)」(行政名称ではなく、そもそも「町」という意味) と呼ばれる。以下では、まずこの都市の誕生と発展を概観し、その後に現在の歴史的な地区の特性をまとめる。

1. ジャカルタの形成・発展

紀元5～6世紀頃には現在のジャカルタの地に人が住み、現在の西ジャワ州ボゴール辺に興ったスダ人王国タルナ (またはタルマ) の人々であったといわれる。文献に現れるのは11、12世紀頃で、チリウン川河口に位置する「スダクラパ Sunda Kelapa」という小さな港市としてでてくる。15世紀になると、スダクラパの港は、ボゴール近くに位置したスダ人王国パジャジャランの重要な香料貿易の港となった。1522年、東南アジア海域に最初に登場したヨーロッパ勢であるポルトガル人が、スダクラパに來訪し、そこに小さな交易場を作る権利を得た。しかし、1527年にはジャワ島中部のイスラム教国ドゥマックの武将ファタヒッラーに率いられた軍勢がそれを奪還し、この地を「ジャヤカルタ Jayakarta」、すなわち「勝利の町・栄光の町」と命名した。

1619年、連合東インド会社 (VOC。いわゆる「オランダ東インド会社」) の勢力がヤン=ピーテルズゾーン=クーンの指揮下にジャヤカルタを制圧し、「バタヴィア Batavia」という名の要塞を築いた。バタヴィアとは、古代ローマ人が、ゲルマン系部族が定住した土地—そこが後にネーデルランド (つまりオランダ) になってゆく—に与えた名前である。以後オランダ人は、

東インド会社の本社が置かれたアムステルダムに「忠実な複製」[Wertheim 1979: 172] を造るように、バタヴィアを建設していく。バタヴィアの中核は城壁とその外側の運河で守られていた。熱帯モンスーンアジアの沿岸低地に運河を掘り巡らせ、運河沿いの道路に面して石造りの倉庫やオフィスなどを配置した。17世紀には、東インド群島地域でしだいに強大になるオランダ貿易帝国の地域的な行政と軍事の中心へと成長する。

1735年と1780年に激しい風土病が蔓延した後、バタヴィアの市域はさらに南へ、つまり内陸部に向かって伸びた。この頃、商業のチャンスを求めて大勢の中国人がバタヴィアに来訪した。1740年には中国人とヨーロッパ人住民の間の相互疑心が爆発するという事態が発生したり、バタヴィア近郊の中国人集団による反乱によって、結果的に10,000人以上もの中国人住民が虐殺されるという事態を招いた。その後、生き残った中国人は、バタヴィア城市の壁の外のグロドック地区に移動させられた。グロドックにおいて、中国人居住民はバタヴィアにその地歩を築き、今日のジャカルタにおける華人コミュニティの社会経済的なハブにいたるのである。

19世紀になると、この首都の市街地はさらに内陸部へと拡大される。第36代総督 H. W. ダーデルス（在任1808～1811年）は、政府の中心をヴェルトフレーデン、すなわち現在のガンビール～スネン地区（ムルデカ広場・ガンビール駅からバンテン広場・パサールバルー・スネンあたりにかけての一带）に配置しなおし、また金に糸目をつけずにエリートのための木々の生い茂った郊外住宅地（現メンテン地区）を建設した。1811年、ナポレオン戦争の期間フランスがオランダ本国を占領した後、ジャワ島やバタヴィアは T. S. ラッフルズの指導下にイギリス勢力の手に落ちた。

1930年代のバタヴィアは、もう一段の成長と拡大を経験した。都市機能だけでなく、人口規模においてもジャワ島東部のスラバヤに代わって、オランダ領東インド最大の都市となった。一面でヨーロッパの近代都市を装ったバタヴィアにヨーロッパ人の旅行記作家が熱狂し、「東洋の女王」というタイ

トルを与えた。しかしながら、バタヴィアがその反映の絶頂を迎えていたときに、その終焉が迫りつつあった。インドネシアの成立後、バタヴィアという名称は廃棄され、代わって古名の転訛した「ジャカルタ」と名付けられた。

2. 歴史的地区の特性

上のようなジャカルタ形成史の概略を知ったうえで、筆者の調査やいくつかの文献 [Ardjo1997、Heuken Sj. 1982・1997、建設省・社団法人国際建設技術協会1998、Merrillees 2000、Ishak 1989、など] に基づいて、現在のジャカルタの歴史地区の特性を記述する。

歴史的な建造物が集積する地区は、ジャカルタ湾の海岸線からグロドックと呼ばれる華人(中国系住民)の集住区の南側付近につらなる一帯に展開し、面積で言えばほぼ2キロメートル四方、現在のジャカルタ首都特別州のわずか0.5%にすぎない。ジャカルタ首都特別州の行政区分における西ジャカルタ区と北ジャカルタ区にまたがる、古い商業住宅地帯である。この地区は一般に「コタ」と呼ばれているが、歴史的建造物の保存や活用の動きを反映して近年は「コタトゥア Kota Tua (Old City)」と呼ばれることもある。ここには、17～20世紀初期のオランダ時代に店舗や事務所・倉庫・造船所・市庁舎・裁判所などとして用いられた建物、運河や橋・駅舎などの施設が数多く見られる。

スダクラパからバタヴィアへという発展史に従い、ジャカルタ湾海岸部から内陸部(南方向)に向かって、大きく次のような3つの建造物集積地区とそれぞれの特性が観察できる。各地区の主要な建造物は、別掲資料「コタ地区における主要な歴史的建造物」に数葉の写真とともに示した。同資料で※印を付した建造物は、「1993年ジャカルタ州知事決定第475号」によって「保護すべき建築物」に指定されているものである¹⁾。

(1) スンダクラパ (Sunda Kelapa) 地区

ジャカルタ発祥の地であり、16世紀以後のポルトガル、オランダ時代を通じて香料貿易の拠点として栄えた港、スンダクラパ港を中心とした地区である。スンダクラパとは「ヤシ(クラパ)の島(スンダ)」の意味である。この地区には、港の水路を挟んで南側に鮮魚市場パサーレイカンを中心とした東インド会社の倉庫が並ぶパサーレイカン地区、ならびに伝統的な国内輸送の船が停泊するスンダクラパ港および漁村に起源をもつ集落、カンポン・ルアールバタン(ルアールバタン村)が含まれる。

(2) 旧バタヴィア中心地区

バタヴィア時代の中心地として、東インド会社の施設群の立ち並んでいた地区である。特徴的な区域として、中央部に南北に伸びる大運河カリブサールとその両岸一帯、中心となる広場に面して主要な施設が集中するファタヒッター広場周辺、1870年ぐらいから独立後1990年代の初期までに及ぶインドネシア金融の中心地であったクタ駅周辺地区がある。旧バタヴィア地区は、その歴史上の重要性を反映して、18世紀初期から20世紀初期までの建築物が集積する。

(3) グロドック (Glodok) 地区

クタ駅の南から西にかけての一带は、華人が集住する地区(プチナン Pecinan)として知られ、18世紀に多くの中国人移民がこの地域に定着したのを起源とする。この地区に見られる中国様式の店舗兼住宅(ショップハウス)は、東南アジア各地と同じく、オレンジ瓦の反り屋根が二重、三重にかかる縦長の家屋が連続している。現在では、グロドック・ショッピングセンターから川沿いに湾曲したパンチョラン通り沿いには青果や食料品、電化製品をはじめあらゆる小売店、飲食店、ホテルや娯楽施設が集積し、活気に溢れた商業地区を形成している。

(4) その他(倉庫、軍隊施設など)

以上の3地区以外の地域にも、倉庫やオフィスビル、兵舎などの建造物が点在する。荒廃し無人化したものや、倒壊したものが多い。

IV. 植民地建造物の発見—植民地期の建造物への関心と保存—

1. 保存への関心

インドネシアの独立後、植民地支配の名残であるコタ地区は長らく顧みられることがなかった。コタ地区一帯、すなわちかつてのバタヴィアは、旧支配者が自らのために造った市街地であるから、むしろある程度まで意図的に放棄されてきた。独立後の政治指導者たちは、国民国家創建の過程で、植民地支配の記憶を消去しようとし、オランダ時代の商業・行政地区から距離を置こうとした。ジャカルタがインドネシアの正式な首都に定められた1960年当時、政府はこの都市をきわめて否定的に評価しており、またそのような認識をもたせることになったオランダ人の都市造りを非難していた。しかしながら、コタ地区は独立後の相当の間、新しい都市開発の対象にならなかったゆえに、結果的に多数の植民地時代の建築物が残ったとも言えよう。

ただ同時に、コタ地区一帯は現代の「途上国の都市問題」の陳列棚になってしまった。1960年代以後、農村からの急激な人口流入によって、州内各地でも最高に近い人口密度に達し、ジャカルタ湾沿岸部では海上にまでせりださんばかりの粗末な住宅が増殖した。オランダ人が掘り向いた運河や市内を北流するチリウン川では黒くよどんだ水面を汚物が覆い、異臭が漂うことさえあった。土地利用は集約的すぎ、18～19世紀の幅のままの道路はいたるところで絶望的な渋滞を引き起こし、加えて多くの由緒ある建造物は老朽化してさほど利用されていないか、あるいは傷みがはげしくても補修もされず、または本来の機能とはまったく異なる目的に用いられていることもあった。

ジャカルタの古い建物の保全への関心は、植民地時代の1920年代に始まる。

この当時、後の1980～90年代と変わらないように、古い建物がどんどん駆逐されつつあり、19世紀の建設になる地区を修復するという都市整備計画のなかで、保全が議論された[Silver 2008 : 176]。その計画は実現しなかったが、1931年には重要な歴史的建造物の保存に関する法律、「記念物保護法 (Monumenten Ordonantie)」が制定された。

独立(1949年12月)後には、初代大統領の時代、1965年1月7日付けで当時の教育文化省の管轄のもと、文化財としての歴史的な建造物を保全する根拠となる通達が発せられた。この通達は、植民地時代の1931年の「記念物保護法」の思想を引き継ぎ、ジャカルタ全域に点在する約200の建造物が文化財として指定されたという [Silver 2008 : 176]。

しかし、先に述べたように、独立直後のインドネシアでは、ジャカルタの過去の姿についての関心は乏しく、植民地時代の建造物の保存や修復・再利用などは政治的にも財政的にもまったく意識外のことであった。

建造物の復元や修復という概念が現れるのは1970年代になってからである。ジャカルタに現存する建造物の学術的な価値を評価し保全の必要を積極的に説いたのには、欧米の専門家が多かった。たとえば、フランクフルト建築博物館研究員でユネスコ専門官ハインリッヒ・クロツ Heinrich Klotz なる建築史家が指摘するには、「コタ地区は世界植民地時代を記憶するものとして最適で、とくに旧バタヴィア市庁舎 (Stadhuis) は、政治的文脈を離れて (下線は筆者)²⁾、17世紀植民地時代の建築学的遺産としてきわめて価値が高い」[Supangkat 1988 : 104]。また、オランダの都市建築史家タミンク・フロル Tamminck Groll は、1988年に行われたインドネシア建築家協会・オランダ建築家連盟の合同セミナー「インドネシア都市の変化と遺産」において、「バタヴィアはアジア最初の植民地都市で、マンハッタン (ニューアムステルダム)・ケープタウン・レシフェの3都市と並んで、17世紀植民地時代の姿を映し出す世界4都市の一つ」[*ibid.*] と高く評価した。1982年には、ドイツ生まれでインドネシア在住の A. Heuken Sj. によって、ジャカルタの歴

史的な地区や建築物を広範に取り上げて詳細に解説した著作が刊行される [Heuken Sj. 1982]。

古い建造物の修復とツーリズムの振興とを結びつける議論もその初期には国外からやってきた。1970年頃に、セルジオ・デッロ・ストロローゴ Sergio Dello Strologo という国連開発計画 (UNDP) の専門家が、旧バタヴィア市庁舎 (Stadhuis) を修復保全し、それによってジャカルタにおけるツーリズムの促進を図るよう計画していた [Sidharta 1994 : 62]。

1970年代のインドネシア国内では、第2代大統領が主導する「新秩序政府」(1960年代後半に成立して1998年に崩壊するまで30年以上にも及んだ) の下に、「プンバングナン Pembangunan (開発)」という実質的には経済開発優先の政治が行われ始めていた。その一環として、ジャカルタ全体のあらゆる地区に新しい土地利用というプレッシャーがかかった。まさにこうした体制の下において、独立後しばらくは見捨てられていた古めかしいコタ地区に対する関心が高まったのである。ただし、旧市街の旧支配者の手になる建物の修復と保存が言われ出したのは、「開発 = 経済成長」という大義とは一見したところ必ずしもそぐわないような動機からであった。

都市地理学者 Cobban によると、この時期に現れた旧市街地の古い建造物の保存活用という発想の根底には、国民の (歴史) 教育、ツーリズム資源の整備、都市建築のデザインへの疑問という3つの要素があったという [Cobban 1985 : 309]。その点を、Cobban の議論を補足しながら整理しておく。

国民教育：新秩序政府は、インドネシアの人々の間に一つの国民としての文化的アイデンティティを醸成するためにさまざまな仕掛けを行なった。たとえば、ジャカルタ州内だけでなく全国の州や県や町で、各地の歴史や文化的特性を描き語る博物館や資料展示館、記念碑などの建設プロジェクトが推進される。ジャカルタの古い地区や建造物の修復もその一環に位置づけられようとしたのである。たとえば、新秩序政府の下で最初のジャカルタ州知事

となったアリ・サディキン Ali Sadikin（在任1966-77年）は、植民地時代の建築物の保存保護に理解を示した。1972年には知事布告を出して、コタ地区を歴史遺産として正式に位置づけた。それについて、国内ではさまざまな反発があったが、オランダの遺産を保存するのは、「オランダの栄光を祝福するためなのではなく、ジャカルタというインドネシア国家の都市（首都）の発展史をインドネシア国民に教育することが目的なのである」[Sidharta 1994 : 62]³⁾と強調した。

ツーリズム資源の整備：当時、国際社会ではツーリズムとその発展が大きな趨勢になりつつあった。インドネシアでは、原油に大きく依存して海外資本の導入を図るという状態を克服するための政策として、また膨大なインフォーマル部門就業人口の雇用確保や貧困削減の対策として、ツーリズムには大きな期待が寄せられた。ジャカルタ州もツーリズムの推進を計ろうとするが、国内の他地域やバンコクやシンガポールなど近隣諸国の首都、いずれと比べても外国人観光客にとって魅力は乏しく、せいぜい首都であるということ以外には特段の見所がなかった⁴⁾。ジャワ島中部のジョグジャカルタ（ヨグヤカルタ）地域とその近辺の古代遺跡群、バリ島の儀礼や芸能と風景などに匹敵する目玉商品を創り出さないでは、ジャカルタは国際ツーリズムの成長の分け前を得ることは容易ではなかった。そうした状況のもとで、古い建造物がジャカルタの重要なツーリズム資源と見なされるようになってきたのである。さらに、歴史的な地区や建造物を活かしたツーリズムの振興は、国際労働機関（ILO）が期待したように、うまく実施されればホテルや付随的なサービス部門で雇用を産み出すことができ、現地の工芸品の販売所という役割を担うことができる可能性があるとして期待された。ジャカルタを、インドネシア国内各地へと向かう観光客の入り口と通過点ではなく目的地にするというツーリズム開発戦略にとって、歴史的な建造物を活用することは決定的に重要であった。

都市デザイン：当時、ジャカルタの建造環境における現代的なデザイン・

トレンドへの対抗を呈示するという欲求が現れてきた。つまり、1970年代になって新しい現代的な建築物（多くは商業的な目的をもつ）が出現するにつれて、インドネシアという国家の首都としての個性や特色が失われつつあるという認識が一部の建築家や都市計画家のなかに現れた。開発可能な土地に対するニーズと獲得可能な最大の便益のために都市空間を利用するという二つの要因がジャカルタの歴史的な財産を犠牲にしているとの危惧のもと、古い建物を保存するという議論になった。専門家は、「古い建築物の保存を都市開発の代替的なアプローチとして現代的な施設の建築と統合すべき」と憂えながら危機感を訴えた [Ardjo 1997 : 104]。そこから、歴史的地区と歴史的建築物の保護という課題が注目されるようになったのである。

3. 取り組み

1970年代に新秩序政府の下、コタ地区の古い建造物の修復保存に関する一連の州知事布告が出された。それによって、後の1980～90年代の保存計画における、コタ地区での重要な建造物が徐々に確定していった。こうして認定されたのは、次のような建築物や地区であった。

- ①18世紀に建設された旧バタヴィア市庁舎とその前面のファタヒッラー
広場（1970年）
- ②北ジャカルタのトゥグ地区（ポルトガル系住民居住区）（1970年）
- ③旧港スندگانラパに隣接するパサールイカン（鮮魚市場）（1973年）
- ④華人集住区グロドック（1973年）
- ⑤20世紀初期の郊外住宅地区メンテン（1975年）
- ⑥ブタウィ文化⁵⁾が息づくいくつかの近郊農村地帯とジャカルタ湾の
スリブ（Seribu）諸島

計画では、歴史的な建造物や地区の保存作業は3段階で実行されることになっていた（以下に取り上げる主要な建物については、別掲資料「コタ地区における主要な歴史的建造物」を参照）。

まず最初の段階で中心となったのは、旧バタヴィアの中心的業務地区である。この一帯は今日に至るまで旧市街コタ地区での歴史的建造物の修復とツーリスト誘致の核となっている。ここの古い建築物群は17～19世紀という長い時間の幅のなかで造られたもので、なかでも修復と新たな活用の中心となったのは、旧バタヴィア市庁舎（Stadhuis）であった。この建物が「ジャカルタ歴史博物館」（現在の名称はファタヒッラー博物館）としてよみがえった。

その前面に整備されたのが「ファタヒッラー広場」である。ファタヒッラーとは、1527年にポルトガルの交易所を襲撃して奪還したジャワの武将の名である。この広場を復元するうえで、当時の西ジャカルタ区役所が別の場所に移転され、広場にあった駐車スペースが取り払われた。また、広場北端のミニバスのターミナルは、付近のカンボン（民衆的な下町、居住区）の住民に役立っていたけれども、カリブサル運河沿って数ブロック北へ移された。

ファタヒッラー広場東西の道路をはさんで立つ19世紀の裁判所ビルは「工芸博物館」として、旧オランダ改革派教会は「ワヤン（古典的な影絵人形劇）博物館」に姿を変えた。

ファタヒッラー広場修復計画は、この広場の東西それぞれの側辺に沿う道路を渋滞の解消策として、自動車の流れを目的どおりにうまく迂回させることはできなかった。しかし、駐車場や運輸施設をなくし、建物を復元し、広場周囲の景観整備することで、「都市の美化」に貢献したともいえる。

第2段階の対象は、ファタヒッラー広場や歴史博物館から北に位置するジャカルタ湾岸のスダクラバ地区である。水辺地区の魅力を高めてツーリストを呼び込むには、ファタヒッラー広場でジャカルタ歴史博物館が開設されたように、博物館を作るべきだとされた。そこでできたのが、現在の鮮魚市場パサーライカン（Pasar Ikan）近く、元の東インド会社の香料倉庫を利用して1977年にオープンした「海洋博物館」である。海洋博物館の近辺で修復されたのが港の「望楼」である。これは17世紀の税関役所であったが、19世紀にジャカルタ湾が埋め立てられたときに元の港の入り口よりも内陸部に立

地することになった。そして、歴史的なしかし今なお機能しているスندگانラパ港に隣接する高人口密度の居住地帯、ルアールバタン (Luar Batang) やそこの古いモスクの美化などに焦点が当てられた。

保存計画の第3段階の中心課題は、カリブサル運河のあたりから南に向けてグロドック地区に展開する華人商業地区の建物や街路景観の復元であった。この地区では、保存すべき貴重な建造物を特定していたものの、実質的には保存の取り組みによる手はつかないままで、整備はなかなか進まなかった。その大きな理由の一つは、この地区では私有財産の所有者との調整をしなければならぬケースが多かったからである。その一方で、保存の取り組みが対応するよりもはるかに早いスピードで、新しい商業施設が古い建物にとって代わっていった。

さて一方で、次の時代にまで悩みの種となる課題もたくさんあった。カリブサル運河沿いの景観計画はあったが、細々と植樹が行われ、仮設建物が取り除かれたただけであった。海洋博物館の展示資料は量的にも十分とはいえず、後年になって判明するのは何よりもメンテナンスの乏しさであった。一方、ルアールバタンのような港近くの居住地帯の環境整備とは、たんに海岸に沿って堆積した残存物を取り除くだけであった。もちろん少しずつではあるが建物の修復は進んだが、息苦しくなるほどの道路渋滞と大気汚染、運河や河川の水の表面を覆うゴミと臭気など、ツーリストには魅力的でないものもたくさんあったのである。

しかし、この保存計画の実現は限定的にしか成功しなかったにせよ、ここで重要なことは、はっきりと識別できる歴史的な地区というものが確定され、このことがジャカルタの都市資産の一つとしてのコタ地区に注目を集めるという効果をともなった、ということである。それは、後の1992年に都市計画家たちが準備した大がかりな構想に現れることになる。

V. 都市再開発計画とツーリズム振興のなかの歴史的地区

1. ツーリズムの推進と都市整備

1980年代は、ツーリズムがインドネシアの「最も重要な経済部門」になった時期である。外貨獲得の基幹品目であった石油・天然ガスの価格暴落や1986年9月12日の通貨(ルピア)切り下げを経て、当時の「新秩序政体制」下、大統領の号令のもと、ツーリズムを育成する施策やキャンペーンが相次いで打ち出された。たとえば、1986年に他のアセアン(ASEAN)の国々とともに「アセアン訪問年1986(Visit ASEAN Year 1986)」に参加して以後、「インドネシア訪問年1991(Visit Indonesia Year 1991)」、さらに同年から2000年まで続く「インドネシア訪問10年(Visit Indonesia Decade)」、そして「インドネシア訪問2008年(Visit Indonesia 2008)」、同じく「2009年」と続く。

2000年頃からの省庁再編のなかで、観光郵便電気通信省の管轄であった観光部門は、教育文化省から切り離された文化部門と統合されて新規発足した観光文化省が管轄するようになった。また、「地方分権」の方針のもと、各州あるいはその下の県・郡・市などの自治体もツーリズム開発に力を入れ、ホームページには必ずと言っていいほど「pariwisata(観光)」や「tourism」という見出しがある。

その一方で、1980年代後半以後の東南アジア大都市では、地球規模の経済や金融(ならびに)文化の変容——ボーダーレス化およびグローバル化——のなかで、それに都市空間の効率的な活用や利用パタンの再編といったテーマが民間や政府から提起された。ジャカルタでは、一見したところこうしたテーマとは関係をもたないかのような、古い建物の保全と活用がまたもや力を得て、旧市街の再開発計画が浮上する。その目的は、繰り返すが、この地区の古い建築物の修復保存を図ってツーリズム資源として活用するというものであった。

たとえば、「ジャカルタ首都特別州条例1984年第5号」によって策定され

た「1985-2005年ジャカルタ首都特別州空間整備総合計画（Rencana Umum Tata Ruang DKI Jakarta 1985-2005）」の要点はいくつかあるが、本稿の関心に連なるところでは次のようなプランがあった。すなわち、コタ地区は、ジャカルタ全域の全9開発区のうち「北部海岸開発区」の一部を構成すると位置づけられ、歴史的地区としてその建造物の修復と保全が計画に組み込まれた。そして、修復と保全の目的はツーリズム振興と明記されたのである。「北部海岸開発区」は、工業商業の複合的な利用を基本方針とするものの、多数の歴史的建造物が存在することから、現在の交通基盤ではこれ以上の交通流入は困難であるため、交通規制区域の指定を検討する。そして、主な事業のプロジェクトは、①広域商業施設の建設、②住宅・コミュニティ開発、③保全修復事業、である。同時に、コタ地区を含む都内各所に散在する歴史的な建造物や地区の保全修復活動については、「人工的に造られた建造物とそれに関連した活動を中心とし、個々の建造物だけでなくより広く地域全体を包括するような保全を行い、…コタ地区の歴史的建造物に限っては、ジャカルタ全域に散在する同様の諸施設とともに、保全という手法で再活用を行う。…教育とレクリエーションの向上のために歴史的な価値を有する環境を高める」[Pemerintah DKI Jakarta 1991 : pp.61-62] ことが謳われた。

2. テーマパーク構想と歴史的建造物

1980年代後半、ツーリズム推進と都市再開発に歴史的建造物を活かす方策として、海浜公園構想が登場する。たとえば、ジャカルタ州は1986年に歴史的建造物群の保全および修復に関するマスタープランとして、「保存と修復の調査プロジェクト（Preservation and Restoration Research Project）」と呼ばれる計画を決定した[建設省・社団法人国際建設技術協会 1988 : 31]。このプロジェクトは、ジャカルタ全域の歴史的建造物を対象として保存と修復が行われるが、整備対象の第1段階がコタ地区であった。1980年代後半の時点では、すでにパサールイカン地区の整備がかなり進んでいた。このマス

タープランにおける「ジャカルタ旧港修復開発プログラム (Jakarta Old Harbour Restoration and Development Program)」では、博物館の拡充、クラフトショップの設置、シーフードレストランの建設、観光船の運航なども含めた海浜遺産のテーマパークという構想が策定されて、見事な図も描かれた。

1992年には、都市計画家たちのグループが協同で準備した大胆な構想を明らかにした。その構想は「ジャヤカルタ遺産公園 (Jayakarta Heritage Park)」[Silver 2008 : 180]と呼ばれ（「ジャヤカルタ」となっている点に注意…筆者）、ファタヒッラー広場・スダクラパ港・カリブサル運河・パサルイカンを含むコタ地区全体をカバーするものであった。この構想のポイントはいくつかの新たな施設を大々的に付け加えることであった。建設が計画された新たな施設には、歴史的地区全体をつなぐ遊歩道網、ウォーターフロントのマーケットプレイス、フィッシャーメンズウォーフ、ウォーターフロント住宅、ツーリスト向けの店舗、レストランを備えた新しいジャヤカルタ波止場、ツーリストが眺めるためのピニシ *phinisi* 船、ジャヤカルタ芸術工芸マーケット、文化イベント用の野外広場、この地区を連想させる歴史上の人物を記念するための像や記念碑などがあった⁶⁾。こうして、現存する建造物の修復保存という考え方を方向転換し、新しい建物の建設を認めて地域全体を統合的に整備してツーリズムを促進しようとした。つまり、老朽化し相変わらず狭い道路に多くの自動車が殺到して渋滞が常態化し、大気も河川も汚染されたコタ地区に、一大テーマパークを築いて、外国からのツーリストに魅力的な環境を創出しようとしたのである。

ただ、この壮大なテーマパークを創り出すために必要な土地の更地化と開発の成果についての批判もでていた。さらに、「ジャヤカルタ遺産公園」構想は歴史的建造物やツーリスト施設をこの地域の日常生活から切り離そうとしているとの批判的な声もあった [Silver 2008 : 180]。

ところが、「ジャヤカルタ遺産公園」構想は、民間の事業者などの関係者

がその実現可能性を検討する前に、さらに野心的なジャカルタ改造プロジェクトの出現によって立ち消えてしまった。1995年に「北部ジャカルタ再活性化・ウォーターフロント埋め立てプロジェクト」が姿を現したのである。これは、将来を見据えて北部沿岸地帯にまったく新しいウォーターフロント都市を造り出すという20年計画の官民共同の開発プロジェクトであった。コタの歴史的地区は、これまでよりはるかに壮大な新しいウォーターフロント都市の一部に組み込まれるはずであったが、歴史的地区の保全や活用への関心は相対的に後退した。

そして、1997～98年の金融危機とそれに続く「新秩序政府」崩壊(1998年)、その後の社会的、政治的な混乱のなかで、このプロジェクトは中断したのである。

以上の3計画に共通するのは、新しい施設の建設を認めただけで地域全体を整備して、ツーリズムを促進しようとしたことである。つまり、1970～80年代にジャカルタの歴史的地区の保全のために採用されたアプローチは、可能なかぎり元の形態に修復するというもので、必然的にいかなる新しい建設をともしないものであった。しかしながら、海浜公園・テーマパーク方式では、方向を転換し、観光客が時間を過ごせるような新たな施設を十分に付け加えて地区全体として総合的に整備しようとしたのである。

1990年代にはささやかながら具体的な進展もあった。カリブサル運河沿いにその名も「バタヴィア」と冠した新しいホテルができ、ファタヒッラー広場の向かいにこれまた「バタヴィア」の名を戴いたレストランが繁盛している。いくつかの倉庫はカフェとして蘇ったケースもあれば、最近のファタヒッラー広場西側道路の自動車禁止規制のような成果も見た。

VI. むすびにかえて

21世紀に入った2001年、当時のジャカルタ首都特別州知事は知事決定(知

事決定2001年106号)によって、コタ地区を保全することで「秩序ある都市」としてのジャカルタのイメージ⁷⁾を創出することをめざした。「芸術的で活気あふれる雰囲気をつみだし、安全を高め、古い建物やその周りの環境を保全して」[Kusno 2010: 42]、ツーリストを呼び込むという。また、最近になってインドネシア政府は「2006-2007年旧市街再活性化計画 (Old Town Revitalization Plan 2006-2007)」を公表した。今回は、より現実的なアプローチで、規模を抑えてコタ地区のファタヒッラー広場周辺を魅力的で接近可能なツーリストエリアへと造りかえようとするものである。この計画の要点は2つある。一つは、自動車を排除し、新しい歩行者地帯を設け、頭を覆う電線など目障りなものを取り除き、そうして洗練された景観を創り出すこと。そして、近隣の歴史的な建物群で、ツーリスト向けのさまざまなビジネスを始めることを奨励するのである。「究極のゴールは、コタ地区を、遺産の価値を呼び物とし、なおかつ経済活動の余地をもつエリアにすること」[Silver 2008: 234] という。

直近のプランや決定がどのようなことになるかはまだ判定できない。これまでいくつかの計画が立てられ実行されてある程度の成果をうんだが、もちろん財政的な事情もあって、構想の段階でさまざまな要因で中断したプランもあるだろう。このテーマに関心を寄せた初期の専門家、Cobban は、自らの論文のタイトルに「ephemeral」という語をつけたが、その後4分の1世紀以上にわたってそれが繰り返されてきたようである。そのような現象のほうが、古い建物の保存や修復がどうかということよりも興味深いぐらいある。

「歴史的な遺産」を、都市ツーリズムの振興ならびに都市再開発という文脈で保存や活用の計画と実行（および不実行）の経緯を追跡する作業はひとまずおいておこう。ここでツーリズムとの関連でより興味を引くのは、「歴史的な建造物」と呼ばれるものが多くの場合に植民地経験という記憶の可視的なランドマークであるという点である。それは、時と場合と人によって、保存すべき貴重な遺産ととらえられるであろうし、忌避すべき対象と見られ

るかもしれない。こうした建造物にはそれ自体がもつ価値は当然あるだろうが、それだけにとどまらず、歴史的、文化的な価値とはむしろある特定の時代におけるさまざまな関与者のもくろみや意図の相互作用という関係性のなかで付与され、その対象が「遺産」として位置づけられていくとも考えられる。そうした過程、つまり古い建築物が歴史的、文化的な遺産とされていく過程の一端にツーリズムも関与しているといえよう。

注

- 1) 1992年3月1日、インドネシア政府は文化財保護を根拠づける法律「文化遺産に関するインドネシア共和国法1992年第5号」を制定した。この法律は、オランダ時代の1931年に制定された「記念物法」以来の、インドネシアでは最初となる文化財保護に関する法である。同法により、多くの歴史的建造物は当時の教育文化省の管轄下で、文化財として保全の対象となった。同法「第1条総則第1章第1項」によると、文化遺産および文化遺産地は次のように規定される。
 1. 文化遺産 ①人間の手で造られ、可動か不動、個別か集合的かを問わず、あるいは少なくとも50年以上を経た人工物の一部もしくは遺物、または50年以上を経た特定の時期を代表する人工物の一部またはその遺物であり、歴史学術文化に意義ある価値をもつとみなされる人工物、②歴史・学術・文化に意義ある価値をもつとみなされる自然物。
 2. 文化遺産地 文化遺産をもつ、もしくはもつと考えられる地点で、その保全を保証するのに必要とされる周囲の地点を含む。翌年、この「文化財保護法」の公布を受けて、ジャカルタ州は「1993年ジャカルタ州知事決定第475号」によって「文化財として保護すべき建造物」を指定した（北区16件、西区35件、中区67件、南区7件、東区7件、合計132件）。
- 2) 植民地時代の建築物を高く評価することは、インドネシア人の側には反発があるのも事実であるので、建築物のみについての学術的な評価であることを表明している。
- 3) 最近にいたっても、オランダ時代の建造物を保存することには、それは「オランダの過去を称えることで、愛国的でない」[Anonymous 2005]として、インドネシアの一部には反発や心理的抵抗がある。注2)を参照。
- 4) 主要な空港別入国ツーリスト数の推移は次表のとおりで、ジャカルタはつねにバリよりも少ない。

表1：インドネシア主要空港からの入国観光客数（1997～2009年）

年	空 港				合計
	スカルノ・ハッタ (ジャカルタ)	ングラライ (バリ)	Batam 島 (リオウ諸島州)	その他の空港	
1997	1,457,340	1,293,657	1,119,238	1,315,008	5,185,243
1998	883,016	1,246,289	1,173,392	1,303,719	4,606,416
1999	819,318	1,399,571	1,248,791	1,259,840	4,727,520
2000	1,029,888	1,468,207	1,134,051	1,432,071	5,064,217
2001	1,049,471	1,422,714	1,145,578	1,535,857	5,153,620
2002	1,095,507	1,351,176	1,101,048	1,485,669	5,033,400
2003	921,737	1,054,143	1,285,394	1,205,747	4,467,021
2004	1,005,072	1,525,994	1,527,132	1,262,964	5,321,165
2005	1,105,202	1,454,804	1,024,758	1,417,346	5,002,101
2006	1,147,250	1,328,929	1,012,711	1,382,461	4,871,351
2007	1,153,006	1,741,935	1,077,306	1,533,512	5,505,759
2008	1,464,717	2,081,786	1,061,390	1,626,604	6,234,497
2009	1,390,400	2,384,819	951,384	1,597,086	6,323,730

※ 文化観光省ホームページの資料より筆者が作成 (単位：人)

- 5) オランダ東インド群島の各地からバタヴィアに移り住んだ諸民族に文化習慣の混交の上にてきた文化集団で、19世紀には一つの文化集団として認識されていた。いわば、「バタヴィア人」という意味。
- 6) この計画を作った人たちは、アメリカでの歴史公園や野外博物館などの視察から多くのアイデアを得ていた。アメリカではテーマパーク方式による歴史復元プロジェクトとツーリズム振興がうまく行っていたのである。
- 7) Kusno は、この知事決定の背景に、これまで通りの観光客勧誘のための旧市街の復元ということだけでなく、新秩序体制の崩壊（1998年）とそれに続く暴動や社会的混乱などによって受けたダメージから、インドネシアの国家像、ジャカルタのイメージを回復し政府の権威を取り戻すという、意識されない意図を読みとっている[Kusno 2010：41-42]。

参考文献

Abeyasekere, Susan [1987] *Jakarta: A History*, Oxford University Press.

Adams, K. M. [1997] "Touting Touristic "Primadonas" : Tourism, Ethnicity, and National Integration in Sulawesi, Indonesia", Picard, M., R. E. Wood & M.J.G.Parnwell (eds.) *Tourism, Ethnicity and the State in Asia and Pacific Societies*, University of Hawaii Press, pp.155-180.

- Anonymous [2005] "Jakarta's Forgotten Heritage May Get Revamped", *Antara News*, May 7, 2005.
- Ardjo, Wisnu Murti [1997] "Preserving Cultural Heritage of Jakarta", in Budihardjo, Eko (ed.) *Preservation and Conservation of Cultural Heritage in Indonesia*, Gajah Mada University Press, pp.104-111.
- Chang, T. C. [1997] "Heritage as a Tourist Commodity: Traversing the Tourist-Local Divide", *Singapore Journal of Tropical Geography* 18 (1), pp.48-68.
- Cobban, J. L. [1985] "The Ephemeral Historic District in Jakarta", *Geographical Review* 75, pp.300-318.
- 建設省・社団法人国際建設技術協会 [1989] 『インドネシア国ジャカルタ等歴史的建造物群活用型再開発計画報告書』
- Heuken Sj., A. [1982] *Historical Sights of Jakarta*, Cipta Loka Caraka.
- Heuken Sj., A. [1997] *Tempat-tempat bersejarah di Jakarta* (『ジャカルタにおける歴史的地区』) (上記のインドネシア語版。図・写真、その他の資料増補), Cipta Loka Caraka.
- Ishak, H. [1989] *Jakarta: Panduan Wisata Indonesia — Buku Petunjuk Resmi Departmen Pariwisata, Pos dan Telekomunikasi Kantor Wilayah V DKI Jakarta* (ジャカルタ：インドネシア観光案内—観光郵便電気通信省第5管区ジャカルタ首都特別州公式案内書), Bali Intermedia.
- Kusno, A. [2010] *The Appearances of Memory: Mnemonic Practices of Architecture and Urban Form in Indonesia*, Duke University Press.
- Law, C. M. [1996] Introduction, in C.M. Law (ed.) *Tourism in Major Cities*, International Thomson Business Press, pp.1-22.
- McGee, T. G. [1967] *The Southeast Asian Cities: A Social Geography of Primate Cities in Southeast Asia*, G. Bell & Sons.
- Merrillees, Scot [2000] *Batavia in Nineteenth Century Photographs*, Curzon Press.
- Perry, M., L. Kong & B. Yeoh [1997] *Singapore: A Developmental City State*, John Wiley & Sons.
- Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta [1991] *Jakarta 2005*, Jakarta, Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- Silver, C. [2008] *Planning the Mega City: Jakarta in the Twentieth Century*, Routledge.
- スミス, V. (編) (三村博史監訳) [1991] 『観光・リゾート開発の人類学—ホスト&ゲスト論で見る地域文化の対応—』 勁草書房。
- Sidharta, A. [1994] "Pelestarian Kawasan Bersejarah di Jakarta", (ジャカルタにおける歴史的地区の保全), *Tempo*, 1994年6月25日, pp.62-66.
- Supangkat, J. [1988] "Dari Taman Fatahillah ke Art Deco di Bandung (ファタヒッラー広場からバンドンのアールデコへ)", *Tempo*, 1988年10月8日, pp.104-105.

Surjomihardjo, Abdurrachman [1971] *Pemekaran Kota Jakarta (The Growth of Jakarta)*, Penerbit Djembatan.

Wertheim, W. F. [1979] *Indonesian Society in Transition*, Hyperion Press (reprint of the 1959 revised edition published by W. van Hoeve).

参考 website

<http://www.rtrwjakarta2030.com/>

<http://www.jakarta.go.id>

別 掲 資 料

「コタ地区における主要な歴史的建造物」

※印を付した建造物は、「1993年ジャカルタ州知事決定第475号」によって「保護すべき建築物」に指定されているもの。

(1) スンダクラパ (Sunda Kelapa) 地区

①スダクラパ港周辺

スンダクラパ港は内海航路の港である。スラウェシやカリマンタンなどの島々との貨物輸送をする伝統的な造船技術で作られたピニシ船(スクーター)が停泊している。舟溜まりには手漕ぎのボートが客待ちをしており、貨物船乗員への行商や船員の乗下船、ツーリス



写真1 スンダクラパ港

トの遊覧などに利用される。なお、現在の港湾施設は19世紀末から20世紀初期にかけて建造されたタンジュンプリオク港に、また漁港機能は西部の埋め立て地にそれぞれ集中している。

②パサールイカン (Pasar Ikan) ※

魚(イカン)・市場(パサール)の名の通り、ジャカルタの台所を支える鮮魚の市場である。周りには野菜や食料品の土産物店が立ち並び、早朝や夕方には多くの買物客でにぎわう。六角形の大屋根が二つ組合わされたユニークな形状をもった木造の市場である。



写真2 パサールイカン

③倉庫群と海洋博物館（Museum Bahari）※

パサーレイカンから道路をはさんで西側には、18世紀の建設、「東インド会社」時代からの倉庫が建ち並び、現役で使用されているものもある。倉庫の一つは「海洋博物館（Museum Bahari）」として利用されており、館内にはインドネシア各地の伝統的なカヌーや漁具、ヨーロッパの歴史的な帆船や蒸気船の模型などが展示されている。また、建物自体が18世紀の植民地建築として興味をひく。写真3の倉庫の一つは、現在レストランとして改造再利用されている。写真4の画面奥に見えるのが「望楼」。



写真3 倉庫群



写真4 海洋博物館と望楼

④望楼（ポートタワー）※

チリウン川河口にスダクラパ港の見張り塔として1839年に建設された。1977年に修復され、この地区のシンボルとなっている。これは、元々の海岸線上に位置して17世紀の税関役所であったが、後年、1839年にジャカルタ湾が埋め立てられたときに元の港の入り口よりも内陸部に立地することになったのである。

⑤カンボン・ルアールバタン (Kampung Luar Batang) 地区とモスク※

カンボン・ルアールバタンはスダクラパ旧港の対岸にあるかつての漁師村であり、とくにスラウェシ島南部からやってきたブギス人・マカサル人の船乗りやジャワ島北岸の町インDRAMU出身の漁師など海洋活動に親密な習慣をもつ人々が住む。この集落は18世紀以来存在し、東インド会社の時代には「免税」地域として知られていた。現在では、住居の恒久建造物が進んでいるが、北側の湿地に水上住宅群が張り出している。この集落には現存するジャカルタ最古のモスク（1739年建立）がある。

⑥ジャカルタ湾のスリブ諸島

ジャカルタ湾の港に近接するスリブ諸島、とくにオンルスト島は、バタヴィア占領以前に東インド会社の船舶が投錨したところで、要塞が築かれ、司令部が置かれた。バタヴィア占領後でも、バタヴィア入港を目指すオランダ船はまずこの島で停泊した。島の各所にはオランダ時代の遺跡が残り、その一つは「オンルスト島博物館」となっている。

(2) 旧バタヴィア中心地区

①ジャカルタ博物館 (ファタヒッラー博物館 Museum Fatahillah) ※

カリブサール運河から東に入ったあたりにバタヴィア時代の市庁舎 (Stadhuis) があった。1707年から1710年にかけて、東インド会社の本部があるアムステルダムの市庁舎を模して建造された。現在、歴史博物館として活用されている。



写真5 ジャカルタ博物館

②ファタヒッラー広場 (Taman Fatahillah)

ジャカルタ博物館の前面に広がるのが「ファタヒッラー広場」である。1522年、東南アジア海域に最初に登場したヨーロッパ勢であるポルトガル人がスダクラパに來訪し、そこに小さな交易場を作る権利を得た。ファタヒッラーとは、ポルトガル勢力からその交易場を1527年に奪い返した武将の名である。



写真6 ファタヒッラー広場と
工芸博物館

この一帯はバタヴィア時代の行政とビジネスや金融の中心として、市庁舎の他にも、19世紀の裁判所、1870年代以後のいわゆる「帝国主義時代」に東インドにおける貿易殖産が東インド会社の専有から民間企業の自由参入になったために、多数の銀行や海運会社・保険会社が進出し、そのビルも残る。

③工芸博物館 (Museum Seni Rupa dan Keramik) ※

ジャカルタ博物館の東側から、道路を挟はさんでファタヒッラー広場に向かって建つ旧裁判所の建物。1870年に建造されたネオクラシック様式のファサードをもつ。14世紀マジャパイト王国以来のコレクションを収蔵する。



写真7 ワヤン博物館

④ワヤン博物館 (Museum Wayang)

ジャカルタ博物館の西側からファタヒッラー広場に面して建つ。ジャワの伝統的な影絵人形劇に関する博物館。バタヴィア時代にはオランダ改革派の教会であった。創建時の建物は、19世

紀初頭に行政の中心を内陸部の新開地（旧ヴェルトフレーデン）に移転する際、建設資材にされた。現在の建物はその後再建されたものである。

⑤コタ駅（Stasiun Kota）※と周辺の金融街※

コタ駅は、バタヴィアとジャワ島各地を結ぶ起点として開設された。大アーチ構造がそのまま現在も偉容を誇っている。今日も長距離・近郊鉄道路線の駅として旅客や通勤客でにぎわう。

19世紀には駅周辺に多くの金融機関、商社、海運会社などのオフィスビルが集積した。オランダ時代の銀行は独立後にインドネシアの国営となり、さらに1990年代に各行本社は新興ビジネス地区に移転した。その後はいくつかの社屋が銀行博物館や金融博物館になっている。



写真8 コタ駅



写真9 銀行街

⑥カリブサール（Kali Besar = 大運河）※

1619年にオランダが東インド会社の本拠地としてバタヴィアを開発するにあたり、アムステルダムをモデルとした。それを代表するものとして運河網の整備がある。コタ地区の中心を南北に貫く運河は特に「カリブサール（大運河）」とよばれる。

⑦カリブサル沿いの商店・住宅・倉庫群※とトコメラ―※

カリブサル運河沿いには17～18世紀に建設された東インド会社の業務施設や住宅、商店が立ち並ぶ。これらの建物は現在もオフィスや商店、倉庫などとして使われている。



写真10 カリブサルとトコメラ―

カリブサル運河沿いの建築群のなかでひときわ目をひくのは、「トコメラ― Toko Merah (赤い店)」である。カリブサル西通り11番地に残るオランダ様式の建築で、第27代東インド総督G. W. ファン・イムホーフ（在任1743～1750年）の住居として1730年に建造された。その後は、華人商人の店であった。

⑧はね橋 (Honderpasarburg)

カリブサル運河に架かるオランダ風のはね橋である。以前はカリブサル運河に数橋があったが、現在はこれ一つを残すだけとなった。1980年に鉄製の橋として修復され、さらにその後2000年代に入って木造に改築された。



写真11 はね橋

(3) グロドック (Glodok) 地区

コタ駅・銀行街の南西に展開する18世紀以来の華人住民の集住地区。