

# シンガポール —小国の大国化展開の軌跡—

横山 昭市\*

## 1. はじめに

世界には、国際連合加盟国を数えただけでも185の独立国がある(1996年3月末)。この独立国を大国とか小国とかに類別する基準を求めることはむづかしい(横山, 1971a)。しかし、国土が狭く人口が少ないことで小国とする極めて一般的な類別に従うならば、東南アジアのマレー半島の先端に、まさしく“象の鼻先”にぶらさがったような位置にあるシンガポール共和国は小国である。

その面積は、付属島しょをふくめても、東京都の23区か淡路島ほどの広さで僅か618km<sup>2</sup>、人口でも広島県より5万人多い293万である。しかし、この小国を経済的規模の指標からみると、決して小国とはいえない。国民総生産(GNP)は、658億ドルで、隣国にあってシンガポールに比べ人口が20倍強のタイのGNPの約2分の1に相当する。しかも国民1人当たりでは、シンガポールは23,360ドルで、欧米や日本など先進国に比肩するほど高水準で、世界13位、アジアでは日本について高い(いずれも1994年)。

いわゆる小国が、経済的発展をとげて国富の増大を図ってきた例は、スイスをはじめベネルックス三国などがある。これら諸国の発展に強い関心と興味をよせることは、経済学にとどまらず人文地理学においても当然のことである。もちろん、シンガポールについては、1965年にマレーシア連邦から分離独立して以来、僅か30余年の間に、このような経済的発展をなしとげたことは驚異的の注目に値するといえよう。しかも、この発展がシンガポールをして東南アジアにおける同国の政治的地位の確立を、ますます重大化しつつあることに強い関心をよせるのも当然のことである。

シンガポールについては、その経済的発展の分析や政治状況、社会構造などの特質に関する多くの著作や論文がある。最近では、工業化の政治経済学的研究

(Rodan, 1989)や華人社会集団の特質(山下, 1992)、華人系企業集団の分析(岩崎, 1990)などがあり、筆者も拙著『首都』のなかで“現代の都市国家”と形容して、シンガポールの政治地理学ならびに都市誌的特性に概括的な説述をした(横山, 1988)、たとえ小国といえども、限られた紙数で発展の歴史的・経済的・政治的・社会的側面を論じることは不可能であることから、シンガポールの発展の基本的要因と考えられる政治的安定の局面と東南アジアにおける交通要地としての政策的展開について述べることにする。

本稿は、著者の愛媛大学定年退官記念講演「シンガポール—小国の大国願望」(愛媛大学人文学会・愛媛地理学会共催, 1994年2月5日)の要旨である。シンガポールには、1969年に初めて訪れ、20余年ぶりに1991~93年にわたって毎年訪国した。これは、愛媛県の国際化促進政策によるアジア太平洋地域との連携強化の一環として県知事らと同行の機会を得たことによる。通常の研究者としての活動と比べて、短期間に政府諸機関の資料や政策聴取ができたことに改めて愛媛県とシンガポール政府など関係者に謝意を表したい。

## 2. シンガポールの発展の軌跡

### 1) 人口と就業の構造的変化

シンガポールは、1965年に連邦国家マレーシアから分離独立を果たした。この独立は、連邦国家マレーシアにとどまることは、マレー人が相対的に多い連邦国家では、華人(中国系)が指導的地位が得られないことと、経済的発展をめざすには財政的にも分離が有利であること、そして第二次大戦後の反植民地=独立運動という世界的潮流が背景にあったことなどによる。もっとも、歴史的にみれば、イギリスの支配下にあった海峡植民地の発展で、華人は地つきのマレー人とは異質の社会的経済的存在であり、またシンガポールそのものの交通や商業貿易上の発展的地位がマレー半島と著しく異なっていたことなどを指摘しうる。

シンガポールは、世界的に経済成長をとげたアジア

\*愛媛大学名誉教授・愛媛シンガポール協会理事。

の四小龍の一つにたとえられているが (Vogel, 1991), 中国本土と1997年に中国返還をみるホンコンを除くと, 独立国で華人が圧倒的に多いのはシンガポールである。その人口は, 1947年の約94万人が1970年に約208万人と倍増し, 1990年には269万人となった。戦後の急増は, 主としてマレーシアとインドネシアからの華人の移住であったが, 人口に占める華人の割合は, 約78%で推移し, 戦前1931年の75% (総人口約56万) とさほど変わってはいない。同じくマレー系もインド系もそれぞれ14%と7%を前後して変化はない。シンガポールは, 多民族国家というが, むしろ華人のなかの福建43%, 潮州22%, 広東17%, 客家7.4%, 海南7.1% (1980年センサス) の構成が複族国家的である。

人口増加とともに, 経済的発展=産業構造の変化を反映して, 産業別就業人口は大きく変わった (第1表)。

第1表 シンガポールの産業別就業人口 1,000人

	1969	1980	1990
総人口	2,016	2,414	2,690
就業者	543	1,073	1,486
農・漁業	21	18	6
製造業	104	323	422
公 共	8	9	7
建設	35	71	134
商業	129	228	327
運輸通信	53	120	140
金融・ビジネス	} 194	84	159
その他* サービス		221	290

\* Civil Service (軍隊) ふくむ, すべて15歳以上.  
資料) Census of Population. 1969. 1980. 1990.

1969・1990年を比べると, 注目すべき変化の第1は, 総人口が1.3倍なのに就業者が2.7倍になり, 就業者率も27%から55%へと増加したことである。これは産業振興政策による雇用拡大が効を奏したことを裏づける。第2は, 産業別に見て製造業をはじめ商業・運輸通信・金融サービス・建設などの就業者が増加したことである。とくに製造業は19%から28%に, 反対に商業が24%から22%にやや低下した。これらの変化は, シンガポールが工業化を促進したこと, 再開発をはじめ建設を進めたことを反映するとともに, いぜん伝統とする商業金融・サービスならびに運輸通信など第三次産業の発展をみていることを示す。

因みに職業別就業者の構成をみると, その総数148.6万人のうち, ホワイトカラーに属する専門・技術, 管理, 事務などの職種が37%, ブルーカラーの製造・

運輸が49%をしめ, 絶対数では, 前者が1980年の34万人から1990年に55万人強に増加し, 同じく後者は50万人から65万人へと増えている (1990年)。

このような人口と就業の構造的変化は, シンガポールの高い経済成長を背景にしたものであるが, 問題が全くないというものではなかった。その第1は, 人口抑制から増加への転換であった。人口増加率は1957年に4.4%の高率を示したが, 政府は戦後の人口増加に対して, 1965年に家族計画を奨励した。それは, 子供3人以上に対する所得控除を認めず, 学校選択の制限, 公営住宅 (HDB) 入居制限などの社会的制裁を伴ったものであった。この結果, 出生率の低下をみて1980年の人口増加率は1.5%にまで下がった。ところが政府は, 将来の人口高齢化と出産年齢人口の減少をもたらすとして政策を転換し, 1987年以来3人以上が好ましいとした。この転換は, 流入人口の抑制下において人的資源を如何に国内で確保するかに直面したものであったが, この裏には, 高度経済成長による高学歴化, 晩婚化, 就業の変化があった。とくに女性の社会進出が一層の拍車をかけた。

第2は, 労働賃金 (大学卒で月14万円程度) の上昇と, ホワイトカラー志向による不熟練・半熟練労働者の不足であった。これは, シンガポールにとって深刻な社会的経済的問題で, 家事労働 (メイド) や建設労働などはフィリピンやマレーシアなどからの労働許可者に依存することとなった。

## 2) 産業・貿易構造の変化

シンガポールのGNPは, 1990年で639億Sドルで, GDPでは609億Sドル, 1980年代は年率が名目で8.7%, 実質でも7%代で推移し極めて高い。1994年でも10.1%で, これは東アジアで中国11.8%に次いで高いが, シンガポールのそれは経済活動のスタート水準が上位にあったので, 驚異に値する。この成長を“イカロスの翼” (可兒, 1985) と形容されている。

この高水準の経済成長を産業別のGDP構成から見ると (第2表), 1960-91年の間に大きな変化を伴ったものであることがわかる。つまり, 製造業と金融・不動産, バンキング (銀行手数料) の3大業種が成長が著しく, シンガポールの産業構造の変化, 換言すれば工業化の進展と金融センターの展開がみられる。このなかで, 製造業について, その付加価値額の構成比をみると, 電気機械・同製品が40.1%, ついで石油精



第2表 シンガポールの産業別GDP構成 (名目, %)

	1960	1970	1980	1990	1991
農業・漁業	3.5	2.3	1.3	0.3	0.3
鉱業	0.3	0.3	0.3	0.1	0.2
製造業	11.6	20.4	29.1	29.0	28.6
公益事業	2.3	2.6	2.2	2.1	2.1
建設業	3.4	6.8	6.4	5.3	6.1
運輸・通信	13.6	10.8	14.0	14.5	14.3
商業	33.5	28.2	21.7	17.6	17.5
金融・不動産	11.5	14.1	19.6	27.8	27.4
その他サービス	17.6	13.2	9.3	10.1	10.1
(-)銀行手数料	1.5	1.9	5.6	7.4	7.5
(+)輸入税	4.3	3.0	1.7	0.9	0.9
%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
総額(100万Sドル)	2,150	5,805	25,091	57,073	60,896

資料) Yearbook of Statistics Singapore 1987, 1990.

製・同製品が17.4%、非鉄金属と輸送機械がそれぞれ7.6%の順である(1990年)。電気機械・同製品は1960年に僅か4.7%にすぎなかったが、急成長した業種で、日本や欧米の企業進出によったものであり、その就業者は全業種の42%をしめるほどである。これに対して、石油精製・同製品は、シンガポールが海上交通の要地にあり、周辺諸国へのディストリビューターになってきたことによる。この業種の就業者は全体のわずか3.7%しかしめず生産性が高いことを示す。

他方、非鉄金属は1961年でも7.9%で、比率はほとんど変わらない。これは、シンガポールがマレーシアから原料供給をうけているスズ加工が主で、伝統的業種でもある。同じ伝統的加工業であるゴム製造は、1961年の14%から逐年低下して、1990年にはわずか0.2%でしかない。これは、スズと同じく、シンガポールが戦前から世界の取引所となってきたものの、マレーシアの工業化で影響を受けたものである。輸送機械は、ジュロン工業地区に立地した造修船業などを主とした船舶工業であり、シンガポールが東南アジアにおける海運と海上交通に重要性をもちつづけてきたことによる。

つぎに、貿易構造の変化を通して、シンガポールの経済発展とその国際性についてみてみよう。この国の貿易総額は、1980年の440億ドルが1992年には1,357億ドルと逐年増加をみていて、輸入超過である。この貿易の特色は、第1に国民1人当たりの額が輸出入ともに2,000ドルを超え、ホンコン以上で世界最高額であり、その対GDP比率(貿易依存度)も輸出が136%、

輸入が154%と世界第1位であること(1992年)、第2に旧イギリス直轄植民地時代からの貿易拠点の伝統を引きついで仲継貿易を行っていて、その再輸出額は輸出のほぼ3分の1、言い換えれば3分の2が地場輸出であること、輸入からみると再輸出向けが30%近くに及んでいることである。

この輸出入の全般的特色は、ホンコンと類似し、世界経済における東南アジアでの物流拠点であるとともに、貿易依存度の高いことは、シンガポールが世界の自由貿易体制に対して極めて依存性が強いことである。アセアン諸国との政治・外交体制に緊密な関係を維持せざるを得ない環境のもとにある。

貿易構造は、1980-90年の間に大きく変わってきた。輸入相手国では、日本・アメリカ・マレーシアの3国が50%近くを占め、この間の増加寄与率でも日本22%、アメリカ18%、マレーシア17%と多く、これらにつぐのが台湾・中国・ホンコン・タイなど近隣諸国である。輸入品の首位は機械類で45%をしめるが、その内訳は電子機器と一般機械で、この10年間の輸入額増加寄与率でも、これら機械類が58%の多きに達している。また、原料別製品が次位であるが、この主なものはプラスチックである。輸入相手国別では、日本・アメリカ・マレーシアからは機器部品が主で、とくにマレーシアは、かつてのスズやゴムに代って機器部品と食料が多くなっている。シンガポールは、工業化と都市化に伴って食料自給率は著しく低下し、野菜の自給率は20%以下となり、マレーシアをはじめホンコン・中国などへの依存度が高くなっている。

地場輸出も大きく変わった。輸入と同じく1980-90年の間に、輸出相手国はアメリカがしだいに多くなって首位となり、この間の増加寄与率で35%、ついで日本とタイがそれぞれ9%、マレーシア8%、台湾と旧西ドイツ各5%の順で、輸入相手国より分散化が進んだ。シンガポールは旧イギリス植民地であったことから英連邦加盟国で、貿易で優遇されてきたものの、ホンコンを除くイギリスやオーストラリアなどの地位は決して高くない。地場輸出品の首位は輸入と同じく機械類で、輸出額の52%をしめているが、その内訳ではオフィスマシンが40%を超え、通信機器や電子機器がついで(1990年)。10年間の増加寄与率でも、オフィスマシンが38%、通信機器が12%と半分をしめるほどである。

これら貿易の構造的変化は、とくに輸出でわかるよ

うに工業化投資による電子・通信機器の組立加工産業の立地が進み、周辺諸国との分業体制と製品の欧米・日本への供給という新たな国際化の進展を急速にみたことに起因している。シンガポールは、日本と同じく加工貿易国であるが、これは、せまい国土の有効的利用に対応した付加価値の高い組立加工業へと持化したもので、国家政策としての選択の結果だといえよう。

### 3. 国家政策の展開

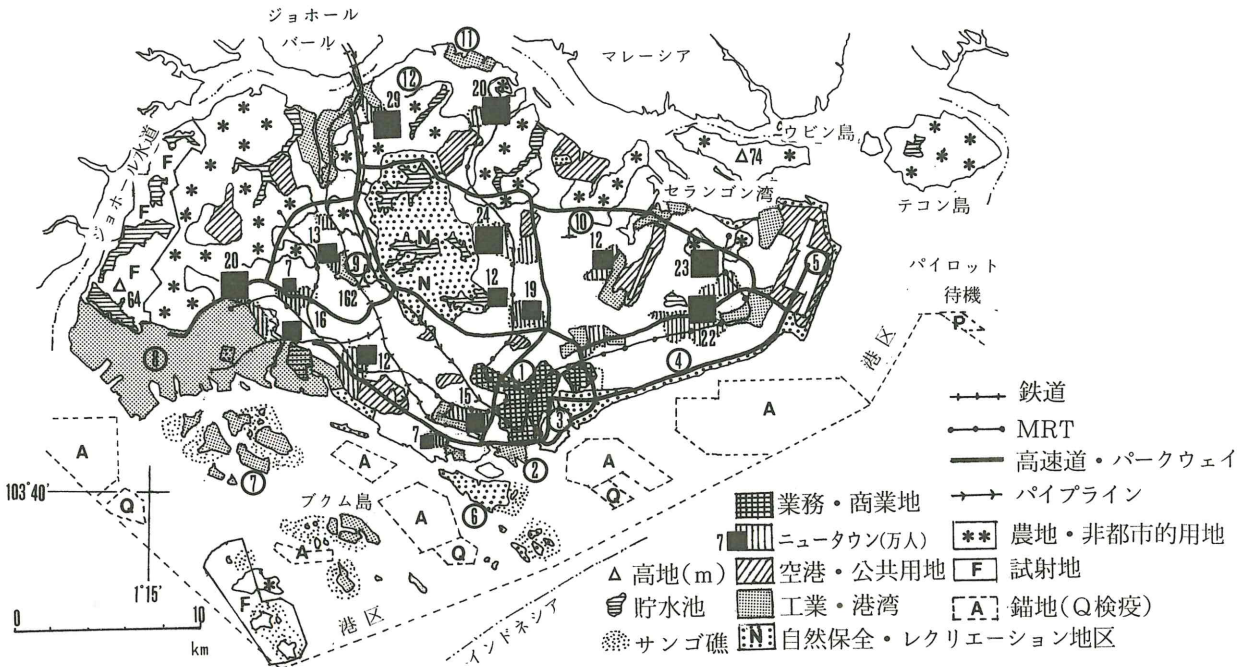
#### 1) 国土政策

シンガポールを最初に訪れた1969年当時と1991年の再訪時の印象は、この間に景観が全く変わったという驚きであった。日本でも東京副都心をはじめ大都市の都心部の高層ビルの林立や地下鉄・高速道路の建設は、都市の近代化とか再開発の進展に目をみはるものがあるもの、地方の都市や郊外では昔の景観があって往時をしのぶことができる。これに対して、シンガポールはホンコン同様に土地の集約的・高度利用のテンポが

早いのである。

ジョホール水道の1~2kmの海峡をはさんで、ほぼ菱形の島しょであるシンガポールは、都心部のシンガポール川河口一帯の業務地区とオーチャードロード沿いの商業・ホテル地区を要(かなめ)にして、高速道路や地下鉄(MRT)の東・北・西の3線の建設、ならびにこれら交通網沿線に分散した人口7~29万の大住宅団地、さらに西部のジュロン工業地区や高速道路沿いの工業団地など、計画的土地利用の展開には目をみはるものがある(第1図および写真参照)。

土地利用が政府によって計画的に進められた最大の理由は、旧イギリス植民地(直轄領)であったことが、独立により国土の90%が国有地となったことである。国土面積は、1980-90年の間に618km<sup>2</sup>から633km<sup>2</sup>へと増加した。15km<sup>2</sup>の増加分は埋立てによるもので、都心部のマリーナ地区などがそれで、土砂は主にインドネシアから輸入されている。国土の49%が工業用地をふくむ市街地で、42%が貯水池や公園、ゴム・ココナツ



図中 ①オーチャードロード ②コンテナ埠頭 ③マリーナセンター ④イーストコースト ⑤チャンギ国際空港  
⑥セントーサ島 ⑦アエル・メルバウ島 ⑧ジュロン工業地区 ⑨ブキティマ(最高地) ⑩日本人墓地  
⑪キングジョージVIドック ⑫ウッドランドニュータウン 数字はニュータウンの人口(万人)

資料: Ministry of National Development, 1985. Singapore, 1991. Ministry of Defence, Topographical Map. 1987より著者編図。

第1図 シンガポールの土地利用





マリーナ地区（埋立地）から、シンガポール川をはさんで見た都心業務地区。中央の低いビルは戦前からの中央郵便局。背後の高層ビルはOUBセンター。



東南アジアで最も賑わうホテル・商業地区のオーチャードロード。昔は名の如く果樹園だった。伊勢丹・高島屋・ヤオハンなども並ぶ。



シンガポール川左岸のクリケット場と政庁地区。中央ドームは最高裁、右は市政庁。上方丸ビルはウエスティンホテルとラッフルズシティ。(G)



シンガポール川右岸の業務地区に隣接して賑わうチャイナタウン。ショップハウスの上階から洗濯物が出る風情は独特。



シンガポール左岸のラッフルズ上陸記念碑。結婚記念の撮影場所となった。対岸の旧華人街はウォーターフロント開発で修景し保存地区に変わった。



ジョホール水道とコーズウェイ橋を隔ててジョホールバル（マレーシア）と向い合うウッドランズ。ニュータウン（計画人口29万人）。左側は出入国検問所。(G)



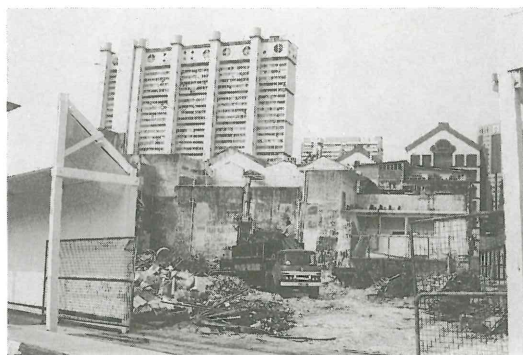
コースウェイ橋を渡ってジョホール・バルに帰るマレーシアの労働者。朝夕1万人以上がシンガポールに通勤する。週末は混雑でバスを降りて、1.2kmの橋を歩く。シンガポール人も週末に気分転換のためマレーシアへ買物や遊びにゆく人が多い。



都心業務地区の南にできたコンテナ島。世界でも最も荷役効率の高いことで知られ、二期工事が進んでいる。(G)



郊外に出ると、地下鉄（マストランジット、MRT）は高架に変わる（MRT西線、コモンウェルス自動車道にて）



再開発が進む旧ショップハウス地区。政府の住宅計画の展開は予想外に厳しい。オフィスや住宅団地の高層化は地震がなく地盤の堅いことはホンコンに似ている。



南部の古いキングスドックとクイーンズドック。対岸のセントサ島にケーブルカーが架かる。世界貿易センター（右）は、インドネシアはじめ近くの島に通う高速船ターミナルを兼ね、手前は客船ターミナル。(G)



再開発が進んだ旧ショップハウス地区。近隣商業地区としての整備。沿道には東南アジア各地を巡業する芝居小屋がある。(注) 写真説明文の最後にGとあるのはシンガポール政庁提供、他は1991～93年の筆者撮影。



などの農園や軍用地であり、残りは農地・林地・沿岸湿地である(1990年)。住宅用地は極度に制限されていて、人口密度が1㎦当たり8,622人と高いのは高層住宅団地によってカバーされている。

シンガポールは、独立以来、国土の緑化に努力し、緑を清潔で豊かな国の環境要素にしようとする明確な目的意識のもとに行なわれてきた(中島, 1992)。別称ガーデン・シティとよばれるほど、熱帯気候のなかで緑陰が多い。造園には日本の技術協力もあり、他方、チャンギ国際空港から都心地区に至る数kmのイーストコーストの自動車道路は、戦時の滑走路用に分離帯は除去可能な樹木プランターを置くなど用意周到である。

国民の居住比率は、スラム地区排除による再開発が進んで、フラットが62.4万戸を数えるが、その87%が分譲で、しかも大部分がHDB(住宅開発公社)によって(1990年)。独立直後の住宅事情が、全世帯の32%がトタンぶきの劣悪な住宅で、27%が華人商家特有の店舗兼用のショップハウスで、世帯当たり1室以下の過密居住がショップハウスの40%、同じくトタンぶきの34%をしめていたことからすると(1966年)、居住環境改善への政策的努力は特筆に値する。再開発の推進は、国家的事業で都心地区の魔天楼は、どれ一つをとっても同じ建築デザインのビルがないのも政策であり、世界のデザイナーのコンペティションの場であることは、都市景観創出への知恵とみてよい。

## 2) 経済政策の展開

住宅政策におけるHDBの投資や道路・空港・港湾などのインフラ整備など公共事業は、シンガポール独特のCDF(中央積立基金)によって進められてきたことが特色である。CDFは、1955年に当時のイギリス植民地政府が導入した公的保険・強制的貯蓄制度で、独立後も継続されてきた。積立額は、当初労使それぞれ5%ずつで給与合計の10%であったが、その後の不況や所得上昇などで幾度か改訂され、現在は従業員22%、雇用者が18%と高率の強制貯蓄である。シンガポールが世界最高の貯蓄率を示すのは、これによる。基金総額は、1987年に300億ドル近く、GDPの77%に相当したほどである。

CDFは、貯蓄を計画的にインフラ投資や政府系企業投資、外貨準備の増加による為替の安定などに向けられ、経済的にインフレ抑制に効果がある。貯蓄者は190万人を超え、55歳から年金支給、HDBのフラッ

ト購入資金などに当てることができる。実に安定した公的資金の充当が可能であり、シンガポールが近代的都市へと整備されてきたのもCDFの役割が大きい。

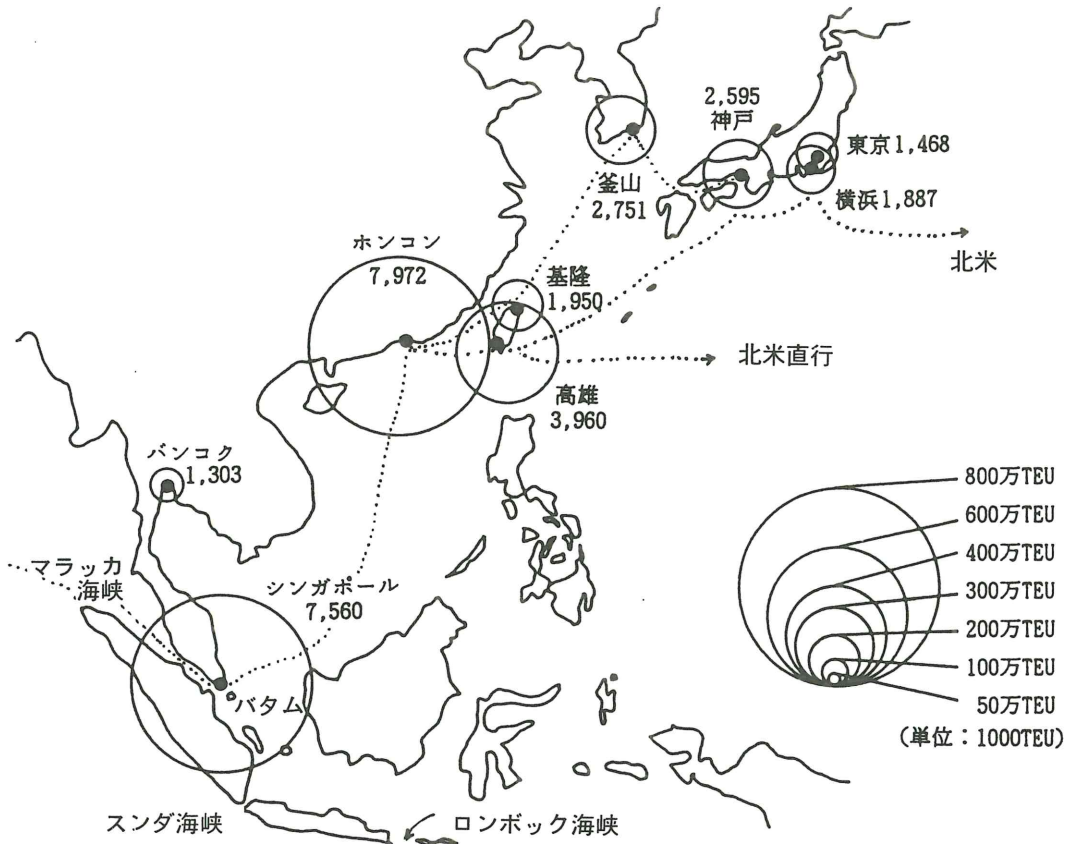
工業化政策にも注目すべき変化があった。独立前の1959年に創始産業法(PIA)を制定、ついで独立後には、改定によって経済拡大奨励法となり、外資導入を図った。この法は、日本の新産業都市法と類似していて、進出企業に税制優遇措置などを行い工業化を促進することを目的とした。これら工業誘致政策は、独立前の人口増加に対する重化学工業化だけでは、いぜん失業率が高く、独立後はマレーシア市場を失ったことで市場の制約があり、労働集約産業から高付加価値の産業への転換に迫られたことなどによる。換言すれば、輸入代替工業から積極的に輸出加工業へと転換し、加工貿易の構造的変化を意図したものである。その結果は、すでに上述した就業や貿易の変化に表れている。

ソフト型産業立国をめざし、新興工業国(NIEs)の一國へと発展したシンガポールは、その背景として政治的安定と多国籍企業優遇政策、教育水準の高い労働力供給、インフラ整備などがあげられるが、これらによる外国投資が増加したことが直接的要因である。製造業の場合、外国企業による直接輸出額は300億ドルを超え地場輸出の50%以上に達している(1990年)。その外国からの投資額は、純投資で1980年の14億ドルが1990年には25億ドルに増加し、なかでも日本とアメリカは1位2位を競うほどの活動で、1990年では、アメリカが11億ドルで全体の42%、日本は7億ドルで同じく28%をしめている。華人企業による地場投資やイギリスのそれは減少傾向にある。

## 3) 東南アジアのハブ拠点

かつて、イギリスがシンガプーラを領有したことは、同国のアジア進出において、その地理的位置の戦略的重要性に着目したものであった。この歴史的背景は、現代の都市国家シンガポールの東南アジアにおける地政学的地位を高める基本的要因となっている。とくに政府系企業による積極的なコンテナ基地やチャンギ空港などの建設と拡張は、シンガポールをして東南アジアのハブ拠点の地位を強固なものにした。

世界の海運におけるコンテナ輸送の3極は、北米、ヨーロッパ、アジアであるが、なかでもアジアでは急増地域である。シンガポールは、アジア地域で港別の取扱量はホンコンにつぐもので、とくに日本の神戸・



(注) 年間コンテナ貨物取扱量最上位20港に入っている港湾を表示.

TEU は20フィートコンテナ(1 TEU)とする国際基準.

第2図 アジア主要港のコンテナ貨物取扱量, 1992. (運輸省資料)

横浜・東京・名古屋の諸港合計にまでせまっている(第2図)。その取扱量では、荷上・積出合計7,660万フライント・トンのうちホンコンが8.2%、日本8.1%、アメリカと台湾が各7.2%と分散していて、アジアと欧米との輸送港化をしている(1990年)。これは、日本のコンテナ輸送の約4分の1、高雄が急増したのも、それぞれ北米との輸送によっているのとは異なる。

シンガポール港の貨物取扱量の41%はコンテナで、その埠頭の建設は1972年から都心地区西部の旧港埋立てで建設が始まった。現在の23バースから第二期工事で2030年までに49バースが完成する予定である。このコンテナ化の強みは、24時間のフル稼働であること、入港から出港まで12時間という効率的稼働、そして港湾使用料金が40フィートで140ドルと日本の平均350ドル前後に比べて著しく安いこと、東南アジア諸港へのトランシップを優遇してフィーダーが効くこと、保冷

庫も無料に近いことなどがあげられる。港湾庁(P S A)は準政府機関で1964年に設立されたが、そのポートセールスは積極的で、2030年に向けての増設では、東南アジアの地域港のコンテナ化にも補完して競争できるとの確信をもっている。シンガポールの交通運輸のハブ拠点化の第2は、チャンギ国際空港の建設と、シンガポール航空(S Q)の積極的で効率的な運航によって支えられている。国土の本島東南端に1981年から90年にかけて完成した新空港は、現在4,000mと3,350mの2本の滑走路と2つのターミナルビルがある。国内線をもたないので、この空港は国際線のみという特色があるが、チャンギ地区は、第二次大戦による日本占領(昭南島と改称)下の空軍基地で、戦後は1965-81年までシンガポール空軍が使用していた。現在の空港面積は、1,663ヘクタールで、アジアではジャカルタ空港(1,800ヘクタール)につぐ広さで、成田



空港の1.6倍、関西空港の5倍に相当する。この空港の年間容量は、旅客2,400万人、貨物75万トン、離着陸1時間当たり66機とされている。

アジア地域では、ホンコンやソウル、成田などハブ空港化で拡張につとめているが、輸送実績では、シンガポールの旅客1,880万人と貨物84万トンは、旅客でホンコン・ソウル・成田について4位、貨物は成田・ホンコンについて3位である（1992年）。輸送量は年ごとに増加しているが、シンガポールの特色は、自由貿易・仲継貿易の歴史を背景に取扱時間が極めて短いことである。入国審査は12分、税関5分、出国手続5分、旅客荷物搭載12分、機内搭乗29分前という簡便と能率的なサービスを原則とし、乗換客に対しては市内観光2時間ツアーを無料で行なっている。「待たせない、あきさせない」がモットーの空港で、もちろん24時間運用である。2000年には、旅客3,219万人と年間17.5万回の離着陸があると予測して第3ターミナルを建設中である。

世界の航空会社で最もサービスが良いと好評なのが国営のシンガポール航空である。この会社の営業利益率は世界第1位で、1990年で20.9%、1995年度でも15%である。日本航空や大韓航空に比べて、その利益率は格段に高い。損益分岐点となる平均搭乗率が62.6%は、世界でもアメリカンの61.4%、デルタ航空の59.1%などにつぐものである（1994年度）。すべて国際線で飛行距離が長いシンガポール航空が収益がいいのは、パイロットをはじめ運航要員の給与が先進国に比べてやや低いこともあるが、最も特色とするのは機材の使用年限が短いことである。運航機数は40機ほどであるが、使用年限は世界（IATA）平均が10～12年であるのにシンガポール航空は4年9か月と短い。最近、B777型を77機も発注したが、それは機体の使用期間を短くすれば燃費や整備費が安くつくことと、中古機としての需要が大きく高く売却できることにある。

コンテナ港荷役をはじめ空港と航空会社の運用は、その効率性においてシンガポールの国家的政策にも通じるものである。工業化をはじめ経済的発展に、短期間で成果をあげたシンガポールの政策理念は「効率性の追求」による発展志向であるといえる。

### 3. むすび

シンガポールの発展は新しい段階に入っている。それは、1990年末に第一副首相だったゴー・チョクトン

（元首相）が提唱した“成長の三角地帯”（Growth Triangle）構想である。シンガポールをはさんで、北はマレーシアのジョホール州、南はシンガポール海峡を渡ってのインドネシアのバタム島を囲む三角地帯を一つの経済単位として、21世紀の成長地域にしようとするものである。シンガポールは、港や空港をはじめインフラ整備と通信や金融機能などの提供をし、インドネシアやマレーシアは土地や労働力、水や電力などを供給して多国籍企業の立地を促進する計画である。この背景には、シンガポールの国土利用の限界と華人企業や政府系企業の新たな投資先きの確保にあり、他の二国にとっても相互補完による国際分業化で利益を得ることにある。すでにバタム島は自由港に指定され、シンガポール政府企業と合弁による工業団地がつくられて、住友系をはじめ日本やアメリカなどの企業30社の工場が立地している。両側の二国は賃金が安く、ジョホール州には日本企業の立地移動がみられる。

このようなシンガポールの近隣国家との協調は、1965年のマレーシアからの民族対立などからの分離独立やインドネシアにおける華人社会の圧迫など、この20年近くの国際関係からみると昔日の感がする。それは、とりもなおさずシンガポールの経済的発展が著しかったことと、隣国の成長によってシンガポールの役割が重要になってきたことを物語っている。

シンガポールの“小国の大国願望”は、その地理的位置の有利性、アセアン諸国の安定と成長という国際環境の変化、華人社会の経済的ネットワークの展開などによって、ますますポテンシャルを高めてきたとみられる。さらに1989年6月の中国の天安門事件や1997年7月のホンコンの中国返還などによって、シンガポールの対中国関係は影響をうけつつも積極的な投資活動を行っている。これらの国内外政策の展開は、“機をみて敏なる”華人主体のシンガポールならではのと思われる。

ただ、一方ではシンガポールをして、人民行動党を絶対的与党とし、エリート層の率いる政府と政府系企業による支配体制を“全体主義”とか“管理国家”だと形容する見かたもある。天安門事件以後、移民法を緩和して中国からの移住を認めたものの、1人当たり2,000～4,000万円の移住費が必要とされ、一方ではシンガポールからカナダ・イギリス・オーストラリアなどへの流出が年間4,000人ほどある現実、シンガポールの現実を評価するのに重要な視点であることを否定

できない。

冒頭でのべたように、本稿は、筆者の愛媛大学退官記念講演の要旨である。講演会ならびに本稿の掲載をしていただいた愛媛地理学会（1967年創立）に感謝する。また、最近3年にわたって現地視察の機会を与えられた伊賀貞雪愛媛県知事をはじめ、視察と資料収集の便をはかっていただいたシンガポール政府機関や学友のシンガポール大学教授（前駐日代理大使）ロイ・ケンファー博士、中華総商会、日泉化学シンガポール、ならびに最新情報を送っていただいた（財）自治体国際化協会シンガポール事務所長代理山本司（愛媛県派遣）、原稿の浄書をしてくれた秘書松田めぐみの各位に改めて謝意を表したい。

#### 文 献

- 岩崎育夫（1990）：『シンガポールの華人系企業集団』、アジア経済研究所、177p.
- 可兒弘明（1985）：『シンガポール海峡都市の風景』、岩波書店、239p.
- 中島直子（1992）：シンガポールの都市緑化。日本地理学会予稿集、42、40-41.
- 山下清海（1992）：シンガポールの近代化の華人社会。日中地理学会編：『アジアの都市と人口』、古今書院、151-164.
- 横山昭市（1971a）：国家の経済的分析。『政治地理』、古今書院、4、303-308.
- 横山昭市（1988）：『首都』、大明堂、198-205.
- Rodan, G. (1989): *The Political Economy of Singapore's Industrialization*. 田村・岩崎訳
- （1992）：『シンガポール工業化の政治経済学』、三一書房、324p.
- Vogel, E.F. (1991): *The Four Little Dragons*. 渡辺利夫訳（1993）：『アジア小四龍』、中公新書、205p.

#### 本研究に関連する参考文献

- 大阪市大経済研究所（1988）：『世界の大都市』6巻、東大出版会、99-134.
- 太田勇（1994）：『国語を使わない国—シンガポールの言語環境』、古今書院、268p.
- 日本開発銀行（1993）：経済圏と東アジア。調査、178、200-206.
- 日本開発銀行（1995）：航空旅客需要と国際空港整備。調査、200、52.
- 三宅享（1991）：アジアの航空会社の競争力。ていくおふ（全日空）、56、10-19.
- 横山昭市（1971b）：東南アジア工業化の諸相。歴史と地理、山川出版、193、10-15.
- 横山昭市（1972）：東南アジアの港。地理月報、二宮書店、182、4-7.
- 横山昭市（1980）：ビルマ・マレーシアシンガポール・ホンコン。『図詳エリア教科辞典』、学習研究社、129-146.
- 山下清海（1987）『東南アジアのチャイナタウン』、古今書院、29-76.
- 矢延洋泰（1983）：『小さな国の大きな開発』、勁草書房、228p.