

水に緑・輝く都市国家「シンガポール」 グローバル企業が活躍する赤道直下の港街

(その1)

—教育制度、産業政策、都市計画の三位一体でGDP向上、国家安泰・楽しい都市へ—

東京藝術大学美術学部建築科 講師 博士(工学) 河村 茂

1. 都市の歴史

(1)シンガポール前史

シンガポールはマレー半島の突端に位置し、インド洋と太平洋という二つの大海を結ぶ、マラッカ海峡の玄関口にあたる、その場所柄から海上交通の要衝として、アジアとヨーロッパの間を行き交う産品を載せた交易船の停泊地として利用され、中世期には沖を行く船を狙う海賊が多く住んでいた。国土面積は現在 718 km²で、その規模は 1967 年から続く海面の埋立(国土の約 2 割を占める)により順次、広がってきているが、現在でも琵琶湖(670 km²)や東京 23 区(623 km²)より少し大きい程度である。

この地は 3 世紀の中国の文献に、その存在が記されており、7 世紀頃には様々な国の船舶が寄港するようになり、漁村・テマセックの名が次第に知られはじめる。その後、14 世紀の中国の旅行家・汪大淵は、その旅行記『島夷誌略』に、この地には「海賊を生業とする住民が住み、外国船も寄港する」と記した。

15 世紀、この地はマラッカ王国の支配下に入ると、その名称がテマセックから**シンガプラ**(サンスクリット語でライオン(獅子)の町を意味する。)に改まる。マレー伝説によると、スマトラの王子が島で一匹のライオンと出会い、それを良いことの前兆ととらえ、この地をシンガプラと改めたとある。しかし、この地にライオンはいない。

一方、マジャパヒト王国の支配下にあった 14 世紀、「シンガ」とは王国の属国地の通称として「寄港地」を意味していた。その後、スマトラより入ったサン・ニラ・ウタマにより、この地に港が建設されるが、その時「シンガプラ」の名がつけられた、とする説が通説となっている。

マレー半島は、アジア大陸の南に位置し大海に突き出た立地の良さから、幾度となく各国の標的となった、そうして大航海時代に入る 16 世紀には、西欧諸国の手が伸びてくる。1511 年、ポルトガルの攻撃をうけマラッカ王国は滅亡、その王族たちは現在のジョホール州などに逃れ後継王朝を築く。これ以降、シンガプラ島は対岸のジョホール王国のスルタン(王様)の支配下に入るが、マレー半島そのものは 1641 年にオランダが入り、ポルトガルから奪い取ってしまう。暫し時が流れ 18 世紀を迎えると、今度はイギリスの東インド会社が、インドから中国への貿易ルートを確認するべく、この地に進出し貿易船の寄港地を求める。

「地方創生」支援プロジェクト





シンガポールの位置



マーライオン

(2)都市づくりの沿革

こうしてこの地の港湾都市づくりが、イギリス人の手によりスタートする。具体には、1819年1月に、イギリスの東インド会社(香辛料などアジア貿易における独占権、各国との条約締結権そして軍事権を有する)の書記官ラッフルズが、この地に上陸する。その時この地は、マレー人の漁民と海賊が数百人ほど住む、マングローブの生い繁る寂れた漁村だった。

○植民都市の時代

シンガポールは、19世紀中頃(1821~1860年)までは植民都市の時代を過ごした。ラッフルズはジョホール王国の相続争いに介入すると、1819年には地元王国の承認を得て商館を建設、翌1820年には王国と条約を結び、この地をアジア貿易の拠点として、「**無関税の自由貿易港**(あらゆる物産の持ち込みを許す。)」にする。この時期、欧州からは綿や毛、武器や弾薬などが、またインドからはアヘンが持ち込まれた。他方、この地からは香料やオイル(パーム、ココナッツ)などが持ち出された。

・近代シンガポール建設の父、ラッフルズ

そうして貿易が次第に活発化していく1824年、この地の人口も10,700人(この時期、マレー人が60%を占める。)に膨らむ。ラッフルズは、この地の港湾都市としての発展の兆しを見て取ると、1828年には計画的な都市づくりの第一歩として、初の都市計画「**タウンプラン**」をまとめる。この中でラッフルズは、土地利用を都市用途に応じ細かく分け、**民族の別に居住区を設定**し住み分けを図った。それは文化の異なる**民族間の紛争を抑制**するためだった。

具体には、海岸沿いの島の中央部に交易基盤として港湾を配し、港湾施設である倉庫、造船所などを建設していった。また、その西側にはインド人と華人の居住区を、そして東側には西欧人とマレー人、アラブ人の居住区を配した。そして商いに優る華人地区には、水際に沿って住居や倉庫などを一定の密度で建ち並べ市街を整備、また貿易を主導する西欧人地区は敷地をゆとり取り、広場など憩いや安らぎの場を配した。そしてマレー人、アラブ人地区には、その中心にモスクなど宗教空間をとった。さらに、都心地区には官公庁や教会また教育施設などをゆとりを持って配するとともに、その他のまちは各地区毎に異なる表情が醸し出されるよう造り込んでいっ

「地方創生」支援プロジェクト



た。そうして 1836 年には、人口も約 30,000 人を数えるほどに膨んだ。

19 世紀に入るとイギリスは、マレー半島でインド人を雇い、天然ゴムのプランテーション施設を建設、またその一方、中国人を雇い錫の鉱山開発も進めた。こうしてシンガポールは、この時期、天然ゴムや錫の積出港として機能した。また、次第に中国やインド、オーストラリアとの間の三角貿易や、イギリス本国との間の香辛料貿易の中継基地機能を高めていくと、この地には各国から港湾労働者として**多くの移民が流入**し、無国籍の自由貿易港として機能を発揮するようになる。

こうして地場産の資源の積出港や消費物資等の中継貿易港として発展するシンガポールであるが、植民地政府は都市づくりにあたり放任主義をとったため、港湾都市シンガポールは、暫くはラッフルズ時代のまま、増加する移民に対し都市基盤施設も未整備なまま市街は広がり、次第に密集して一部はスラム化、秩序に欠けるまちとなった。

○港湾都市の時代

1860～1960 年間の 1 世紀は港湾都市の時代で、この地では貿易や通商を重視した政策がとられる。1860 年における、この地の人種構成は、華人 61%、マレー人 20%、インド人 11%に変化、その後も 1920 年代に華人が大量に流入してきて、1931 年には人口の 75%を中華系が占めるようになる。

この地の大方を占める華人であるが、この時期、彼らにとってシンガポールは仮の宿で、居住地には宋郷(血脈と地域的つながりを重視)会館を建設するなどして、母国と結びついていた。第二次世界大戦が終わりイギリスの植民地支配が解かれる 1957 年、この地は独立シマラヤ連邦(1963 年にはマレーシア連邦となる。)を構成する。こうした時期の 1958 年、人口の増加に伴い無秩序に過密化し、混乱が深まる市街の状況をみかね、政府は不法居住者が密集する都心地区の改善を企図し、近代的な都市計画マスタープランを策定する。

1959 年を迎えると、この地に州政府が置かれ自治権が付与されるが、政府のマレー人優遇策や民族間の所得格差が大きいこともあり地元民の不満が高まると、1965 年には連邦から追い出されるようにして分離され、小都市国家シンガポールとして独立を余儀なくされる。

○自治都市の時代

1960 年に都市計画の基本である計画法が施行され、これ以降、シンガポールは自治都市の時代を迎えるが、この地にあって農業や漁業の生産性は乏しく、島内に限れば天然鉱物資源もほとんどない。このため政府は国家の存続を第一に、その基礎となる経済の拡大をめざし**産業立国**を掲げ近代的な市街整備に入る。そして都心のスラム街を除去し再開発、また海岸の地先水面を埋立造成するなどして、大規模な開発が可能な土地の確保へと進む。シンガポール政府は、その後、鋭意、土地取得を進め、現在、**国土の約 6 割を国有化**している。このため、この国において都市計画は単なる絵に描いた餅ではなく、予算の裏付けをもつプログラム計画が策定されれば、多

「地方創生」支援プロジェクト



くのものを実現する状況にある。



ラッフルズ



シンガポール島



リー・クワンユー

2. 都市国家・シンガポール 自由主義の流れ、管理統制の流れ

(1) 地理的特性

シンガポールは、マレー半島の南端に位置し、マラッカ海峡に臨みインド洋と太平洋とを繋ぐ海の十字路として、中国やインドなどの大陸地域と、インドネシアやフィリピンなど島しょ地域とを結ぶ要所にあるなど、地理的にみて大変重要な場所に位置している。世界地図から身を起し遠目に地図を眺めてみると、この地は ロンドン、イスタンブール、ドバイ、バンガロールそしてシドニーとを結ぶ、いわゆる「ユニオンジャックの矢」の軸線上にあることがわかる。また、一方、この地は上海、台湾、香港とを結ぶ、華僑ネットワークの南西端に位置し、中国側からみると、風水でいうところの「鬼門」の方向にあり、これらの軸線が交わる場所にシンガポールは位置している。

そんなこともあり、シンガポールはイギリス的要素と中国的要素とが融けあい独特の雰囲気醸している。即ち、かつてイギリスの植民地であったこともあり、イギリス流の「土地は究極には国家に帰属する。」という考え方が受け入れられ、国有地が多くこれを活用して開発を進められており、土地を民間に譲渡する場合も、借地権(原則 99 年の定期借地)のみの譲渡となっている。また、使用言語も英語を国語として活用、さらにイギリス風に企業誘致のため優遇措置を設け、海外企業に活躍の舞台を提供している。結果、この地はイギリス、ロンドン同様に多民族多宗教多文化が混じり合うモザイク型都市となっている。一方、政治的には中国流の対応をとり一党独裁的な権威主義的統治の形態をとっている。また、学業優秀なものから指導者層を養成するべく、人材を選抜し特別の教育プログラムを施しエリート層を教育訓練、国家機関等に配し育てる登用方式をとっている。

このようにシンガポールは、歴史的沿革をふまえイギリス的なもの(英語、産業都市、外資に活躍の舞台、法制度による統制、土地の国所有、都市計画「ガーデンシティ」と、中国的なも

「地方創生」支援プロジェクト



の(一党独裁的、権威主義的統制、商業・ビジネス重視、人的ネットワーク)とが融合して、小都市国家を形成している。

(2) 近隣諸国関係と政治

小さな都市型国家シンガポールは、周囲をマレーシア、インドネシアといったイスラム諸国に囲まれ、国内的には華人中心(75%)の**多民族**(華人、マレー、インドなど)・**多宗教**(仏教、ヒンズー教、イスラム教など)・**多言語**(中国語、英語、マレー語、タミール語)社会という特性を有し、国の内と外ともに少しでも均衡を失すると、紛争となる火種を抱えている。実際、ライフラインともいえる**水資源**(飲料水はマレーシアから)、**土地資源**(埋立造成用の砂はインドネシアやマレーシアから)は、近隣の国々に依存している。

そのため近隣諸国との友好関係の維持が、国家存続の上から必須条件となっており、シンガポールはASEAN諸国連合に所属、遠くアメリカとも連携することで、政治的軍事的バランスを保っている。また、国内的にも、公平な教育制度や公共住宅政策等を通じ、民族間の融和に努めることで、国家の安泰を保っている。

このように政治的にみて脆弱な国家基盤をもつシンガポールは、**国家の存続を国是**に掲げ、その観点から近隣諸国に侮られないだけの、政治力と軍事力を保持することが最優先課題となっている。そこでシンガポールでは、イスラエル(周囲をイスラム国に囲まれている)、スイス(永世中立国、国民皆兵制)、日本(長期安定政権の下、エリート官僚の主導で経済成長)に学び、国家の存続と発展のための方策を講じている。

即ち、シンガポールは、国民皆兵とし徴兵制を敷き2年~2年半の兵役を国民に課すとともに、50才までは予備役として年間40日以上¹の軍事訓練への参加を義務づけている。また、緊張緩和に向け抑止力として一定の軍事力を保有するべく、経済力を高めている(軍事力の大小は経済力に負っている)。このようにシンガポールは、**国内政治を安定させ、関係国との友好関係を確立し自国経済の発展**を図ることが、国家の安泰と持続のための「**基本政策**」となっている。

そこで政府は、国家存続の基礎条件たる経済力を高めるため、学閥を中心とした政財官の鉄の三角形を構築し、奇跡の経済成長を成し遂げた日本を参考に、産業立国をめざし経済運営を進めている。シンガポールは独立当初は、共産勢力と共同で政権を担ったが、中国の動きもあり、国民が共産化を嫌ったことから、その後は人民行動党の**一党的統治**が続いている。また、政府は、経済発展には、産業発展の段階を踏み漸進的に成長を遂げていくことが重要と認識し、これに**マネジメントシステムを導入し計画統制**する形で取り組んでいる。

(3) 国家戦略 地勢活かし開放政策により産業発展

○産業の段階的発展 エリート養成し「土地、労働、資本」を巧みにコントロール



シンガポールでは、リー・クアンユー首相の強いリーダーシップの下、海外企業の力を借りて雇用を創出、通商に偏った状況から脱するとともに、経済の発展段階に応じ相応しい産業構造へと転換を図ることで経済成長を実現すべく、まずは**労働集約型産業**(衣料品、造船、貿易関連サービス)の育成から始め、**資本集約型産業**(石油精製、ゴム製品製造)、そして**知識活用型産業**(エレクトロニクス、金融・保険)へと順次、産業構造を転換してきている。また、これとあわせ**国民の育成、エリート層の養成、行政組織や体制の整備**を図っている。さらに、企業活動の効率化に向け、都市インフラ(道路、鉄道、公園・緑地、空港・港湾等)の整備や市街地環境の形成、労働者のための公共住宅の供給を図っている。

段階的発展ということでは **plan-do-check-act** ということ、計画しっぱなし事業して終わりではなく、目標の実現に向け実施した施策は結果を評価し、次なる段階に進むべく、都市計画・コンセプトプランは10年毎、マスタープランは5年毎に、見直しフィードバックさせている。また、施設整備にあたっては、建設した後もしっかり維持管理、運営管理しており、状況の変化にあわせ罰則を適用したり、規制的手法を用いコントロールするなどして、好ましくない状況を回避、一度建設したものでも土地の有効・高度利用の上で必要があれば、再開発して対応している。

全ての計画・施策は、人口や産業、経済や国民意識の変化など、国家の発展状況に応じ適宜、見直して対応している。

・海外企業の誘致による経済の発展

産業を興したり産業を転換するといっても、資源も資本もない小さな都市国家においては、海外の企業を誘致し彼らの力を活用して経済発展を誘導しなければならない。そこで、まずは国家経営を担うエリート層を養成するとともに、彼ら指導者層が人一倍活躍できるよう組織体制を整えることが肝要となる。また、海外企業のニーズに応え立地環境を整える必要があり、一つには国民の雇用に向け学校教育を通じ、英語力を高めること。このため英語を国語に位置づけ、海外企業が雇用しやすい人材の育成を図っている。経済成長に応じ不足する**労働力は国外から移入**するとともに、不足する**企業用地も埋立造成**により広げている。

さらに、海外から世界的な企業(資本)を呼び込むべく、税制(法人税率を最大期間15年間免税するなど)や財政上の優遇措置等を講じている。また、そうして立地する企業が効率的に活動展開できるよう、道路・鉄道、港湾・空港、情報・通信等々の都市インフラを体系的に整備し、職住遊近接型で溢れる便利で快適な都市環境の整備を進めている。

※コラム [パイリンガルの育成とエリートの養成]

シンガポールは、当初、マレー人が多かったが、イギリスの植民地となると西欧人のほか、周辺から中国人、インド人なども入り込み、多民族多宗教(仏教33%、キリスト教18%、イスラム教17%)多文化社会を形成していった。この地は、物的資源が乏しいため、交易を重視し自由貿易港、中継貿易港を土台に、海外企業等の力も借り産業立国化を進めるべく、唯一の資源である人材の育成に力を入れ、その能力開発を進め

「地方創生」支援プロジェクト



ていった。

即ち、海外の世界的企業が雇用しやすい労働者として、**英語のできる国民(バイリンガル(母語+英語))を育成**するべく、政府は**第一言語を英語**とし、初等教育段階から「英語」力の付与を行ってきた。その努力の甲斐あって、今や英語を理解する国民は7割ほどに達した。それは英語の取得が高学歴につながり、雇用また所得の確保に深く関係しているからである。今では世界的企業の立地も進み15人に1人が外国企業ないし政府系企業に就業し、高所得を得ている。現在、外資系企業や外国人労働者の、GDP貢献度は44%にまでアップしている。また、この国では、雇用の増加、所得の上昇、国家財政の拡大に寄与するよう、社会システム(組織・機構、法制度、計画体系、交通・輸送の運営、住宅の建設・管理)の有効性を高めるべく、**エリート指導者層を養成し、社会制度の適確な運用**に努めている。

即ち、特に学業優秀な若者には奨学金を出し、海外の一流大学に留学させ、高度な知識・技術を身につけさせ、官僚や国有企業経営者などとして、国家の指導的役割を担わせるべく育てている。そしてその一部は、政治家を勤めるまでになっている。

シンガポールは独立以降、「国家の存続が第一」として、その手段である経済力の向上を図るべく、計画統制力を高め「管理国家」の途を歩んできた。権威主義的などころもあるが、エリート指導者層の下で完全雇用を実現、現在は1人当たりGDPは、日本の1.5倍にも達する高水準を実現、また一定の居住水準をもった団地住宅の供給や、アメニティの向上に寄与するべく都市緑化の拡大が図られている。

シンガポールは、政治的には一党独裁的な強い政府のリーダーシップの下、ハードとソフトの両面で管理統制の強い国家経営を行っている。この国にとって**教育制度**(雇用、所得の確保へとつながる)と、**産業政策**(国富の拡大に貢献する)、それに**都市計画**(効率的な都市活動と安定した暮らし、魅力的な環境・景観の形成)の三本の矢が一体的に運営されることで経済が発展、国家の存続と持続的繁栄につながっている。

そう資本主義経済の三大要素である、土地(有効高度利用、埋立造成)・労働(英語教育、移民)・資本(税財政金融上の優遇措置等)をしっかりと計画統制し、交易の拡大や海外企業の力を借り経済発展を成し遂げることで、小都市国家の安泰と存続を図っている。

(その2へ続く)

参考資料

- 庄山高司 特集・大都市交通体系の確立に向けて③交通体系形成の先進事例シンガポールの交通体系 pp39～43 調査季報 No.121 1994 <http://www.city.yokohama.lg.jp/>
- 丸谷浩明 都市整備先進国・シンガポール アジア経済研究所 1995
- シンガポールの都市計画—コンセプトプラン 2001 を中心に—(財)自治体国際化協会 2003 <http://www.clair.or.jp/>
- シンガポールの都市再生プラン・効率的な環境都市の創造 日本政策投資銀行 2004
- アジアまちづくり研究会 「海外資本を呼び込む都市戦略」シンガポールの都市政策 Vol.1 名古屋都市センター2012 <http://www.nui.or.jp/>
- 岩崎育夫、物語シンガポールの歴史、中央公論新社 2013
- 田村慶子 シンガポールを知るための 65 章第 3 版 エリア・スタディーズ 17 明石書店 2013
- 葛川亜美・岡本哲志・陣内秀信・富永譲 水辺から読むシンガポールの都市形成～植民都市から港湾都市へ～法政大学大学院デザイン工学研究科紀要 Vol.3 2014

掲載写真等

- シンガポールの位置 <https://commons.wikimedia.org/>
- マーライオン <http://www.nui.or.jp/>
- ラッフルズ 出典 static.guim.co.uk
- シンガポール島 <https://www.asean.or.jp/>
- リー・クワンユー <http://matome.naver.jp/>
- 都心部の緑地 <http://find-travel.jp/article/23231>
- シンガポール川沿い-エスプラネードからの夜景 <http://www.junya-homepage.com/>
- 都心部の景観 <http://travel.rakuten.co.jp/>
- オーチャード通り <http://xl1200s.blog.so-net.ne.jp/>
- 中心市街を走るMR T <http://www.2427junction.com/>
- 団地内を走るLR T <http://image.search.yahoo.co.jp/>
- チャンギ国際空港 <https://ja.wikipedia.org/>
- ガーデン仕立ての空港ビル <http://www.co-media.jp/>
- 高層住宅団地 <http://newtown-sketch.com/>
- 緑の団地 <http://www.anmc21.org/>
- 地下鉄網 <http://www.hankyu-travel.com/>
- 高速道路 <http://footage.framepool.com/>
- シンガポール港・コンテナ埠頭 <https://ja.wikipedia.org/>
- シンガポール 人口と GDP の推移 シンガポール統計局
- ラッフルズブレイス金融街 <http://blog.livedoor.jp/>
- マリーナベイなど都心部の模型 <http://www.nui.or.jp/>

「地方創生」支援プロジェクト



コンセプトプラン 2001 <http://www.dbj.jp/reportshift/>

夜景を楽しくデザイン <https://www.travelbook.co.jp/>

ユニバーサルスタジオ <http://image.search.yahoo.co.jp/>

ナイトライフ クラーク・キー <http://www.checkinnbali.com/>

「地方創生」支援プロジェクト

