



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.010 2012.3 | 平成 23 年度 NUI レポート

シンガポールの都市政策 vol.1 海外資本を呼びこむ都市戦略

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会



シンガポールは急成長するアジア地域において、経済・物流・人材などの様々なハブとして機能し、世界都市として認知されています。2011 年の 1 人あたりの名目 GDP は世界第 13 位（日本 18 位）ですが、こうした繁栄は 1965 年の建国以来、約 45 年で達成されたもので、そこには客観的な自己分析にもとづく戦略的で開放的な都市政策がありました。

アジアまちづくり研究会では、このシンガポールの都市政策を対象に調査を行い、3 冊のレポートにとりまとめました。1 冊目となる本レポートは、海外から資本を呼びこみ活用することで、経済成長をはかる政策を中心とし、経済政策、都市計画、人的資源、港湾・空港政策、観光政策について取りまとめています。

シンガポールの都市政策 vol.1 海外資本を呼びこむ都市戦略

名古屋都市センターアジアまちづくり研究会

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かすことを目的としています。今回は、シンガポールを対象に、その都市政策について調査を行い、3冊のレポートにとりまとめました。1冊目となる本レポートは、海外から資本を呼びこみ活用することで経済成長をはかる政策を中心に取りあげています。

1. 背景・目的

シンガポールは急成長するアジア地域において、経済・人材・物流などの様々なハブ（結節点）として機能し、世界都市¹として認知されている。2011年の1人あたりの名目GDPは世界第13位²であるが、これは1965年の建国以降、約40年間で形成されたもので、経済成長を目標に掲げた、戦略的な都市政策の実行による成果である。時代の変化を敏感に読み取り、海外からの資本を呼び込むことで、成長を続けてきたシンガポールは、近年のような世界的な都市間競争の時代にあつては、クリエイティブ産業³を指向し、更なる成長目標を掲げている。また、こうした都市開発・都市マネジメント手法を、中国やブラジルなどの産業と都市開発が進む国々へと、輸出を始めている。

アジアまちづくり研究会では、シンガポールに関する情報を文献やインターネット等により収集、分析し、1月26日～29日には現地へ渡航し、関係機関へのヒアリングや視察を行った。そのうち、戦略的・計画的な都市政策に焦点をあてたのが、本レポートである。



図1 アジア地域 外務省 HP の地図に加筆



図2 シンガポール Google map に加筆

2. 基本情報

2-1 地理・歴史

シンガポールは、マレー半島の先端、北緯1度の赤道直下に位置する面積約710km²、人口4,737千人、人口密度6,489人/km²の都市国家である。名古屋市のほぼ2倍程度の面積と人口規模で、人口密度はほぼ同じである。熱帯雨林気候に属し、年平均降水量2,087mm、シンガポール島の最高地点の標高は163mと高低差が少ない。島の中心部一帯は原生林が保存されるブキッ・ディマと呼ばれる自然保護区である。この自然保護区を取り囲むよう環状に交通網が整備され、住宅地が広がる。島の東部にチャンギ国際空港や軍隊の基地があり、西部にはジュロンと呼ばれる工業地帯が広がる。シンガポールの金融や各

¹ 2010年の各ランキングでは、世界都市指数（A.T.カニー）8位、世界都市ランキング（森記念財団）5位、世界都市調査7位。

² IMF World Economic Outlook によるランキング（日本18位）

³ 1990年代後半（英国ブレア政権）に新たな成長産業を創出すべく作り出された概念。担当省庁では「個人の創造性を起源とし、知的財産の活用を通じて富や雇用を生み出す可能性のある産業」と定義。現代文化、マスメディア、伝統文化などが幅広く含まれる

種の業務中心地は、南端のシティホール周辺で、植民地時代の名残が大切にされているエリアである。

シンガポールの近代史は、1819 年、イギリス東インド会社のラッフルズ卿の上陸に始まり、人口数百人の小さな漁村「シンガプーラ (Singah=ライオン、Pura=町)」はイギリスの植民地となった。東西貿易の中継点や、マレー半島の天然ゴムやすずの積出港として発展し、中国、マレー半島、インドなど周辺から貿易に携わる労働者、商人、行政官が移住した。太平洋戦争時には日本軍政下となるが、再びイギリスの統治下に戻る。1963 年には、マレーシア連邦としてイギリスから独立するものの、マレー人優遇政策をとる中央政府と、中華系移民が大半を占めるシンガポール州政府との対立が深まり、1965 年、マレーシアから分離する形で独立した。独立当時、自国の産業に乏しく、失業率は 12.7%であった⁴。

現在のシンガポールは、中国系 (74.1%)、マレー系 (13.4%)、インド系 (9.2%) ⁵など、複数の民族が共生しているため、公用語は英語、中国語、マレー語、タミル語の 4 言語である。

2-2 政治体制

初代首相リー・クアンユー (李光耀) による権威主義的で強力なリーダーシップは、1965 年にマレーシアから追放されるように独立し「未来のない都市国家」と呼ばれたシンガポールを繁栄させる手段として肯定的に評価されてきた。法制度としては野党の存在も認められているが、事実上、李一族による人民行動党 (PAP) の一党独裁体制となっている。しかし、経済発展と共に中間層 (専門・技術、行政・管理職) と呼ばれる職業に従事する豊かな国民が増え⁶、独立時の危機と混乱を知らない世代の台頭や、一握りの高級官僚の豪華な生活 (プール付き戸建住宅) など、与党体制による政治に対する国民の不満は、ソーシャル・ネットワーク・サービス (SNS) などの普及とともに顕在化しており、2011 年 5 月の国会議員選挙では現職官僚が落選するなど、国民の与党に対する意識に変化も見られはじめている。

2-3 アジアの都市比較

名古屋とシンガポール、他にアジアの世界都市である北京、上海、香港、ソウルについて、基本的な数量の比較を行った。

表 1 シンガポール、名古屋とアジアの世界都市の比較

2010 年～2012 年の各種統計資料より作成

	名古屋	シンガポール	香港	上海	北京	ソウル
市域面積 [km ²]	326	710	1,104	6,340	16,801	606
人口 [千人]	2,264	5,077	7,068	14,349	11,510	10,039
15歳未満	293	755	934	1,986	2,014	1,757
15-64歳未満	1,492	3,683	5,120	18,703	8,747	7,562
65歳以上	408	401	865	2,329	1,371	1,129
人口密度 [人/km ²]	6,936	7,151	6,402	2,263	685	16,566
65才以上人口比率	18.0%	7.9%	12.2%	16.2%	11.9%	11.2%
一人当たりの名目GDP [ドル]	40,805	43,117	34,049	12,784	12,447	29,100
ビッグマックの価格 [円]	320	286	152	178	178	274
公用語	日本語	英語、マレー語、 中国語、タミル語	中国語、英語	中国語	中国語	ハングル
年平均気温 [℃]	15.8	27.4	23.0	16.6	12.5	12.8

⁴ 1960 年、国連工業調査団による数値

⁵ 2011 年 6 月現在 Census of the Population 2010

⁶ 1990 年には 27.0%だった専門・技術、行政・管理職の割合が 2005 年には 47.3%になった。Singapore Department of Statistics による

これらの都市において、65 歳以上人口の割合が最も多いのが名古屋の 18.0%、シンガポールは最も少ない 7.9%となっている。また、1 人当たり GDP はいずれの国も 1 万ドルを超えており、そのレベルはもはや途上国ではない。これら東アジアの主要都市では、経済発展とともに、少子化の進展や平均寿命が伸長しており、急速に高齢化が進展することが予想される⁷。今後は、アジア諸都市で、成熟社会における年金制度や医療制度、都市空間のバリアフリー化など高齢社会への対応が求められると考えられる。

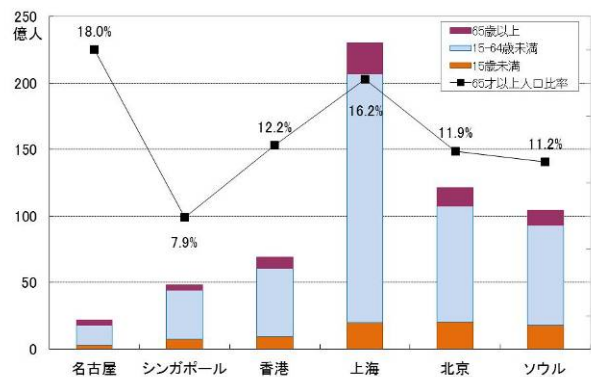


図3 人口構成と高齢化率 各種統計資料より作成

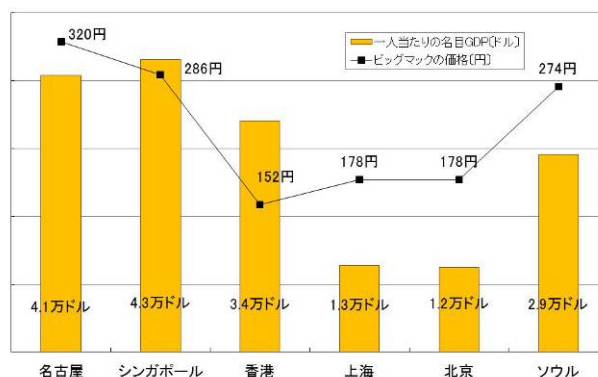


図4 一人当の名目 GDP と主要物価 各種統計資料より作成

3.経済政策（海外資本の導入）

東西交易のハブ（結節点）に位置するシンガポールは、その地理的な強みを最大限にいかし、海外資本を導入することで自国の経済を発展させてきた。イギリスの植民地統治や、華僑ネットワークによる中継貿易拠点として発達したため、独立当時は中継貿易に関連するサービス業が主たる産業であり、GDP の 80～85%⁸を占めていた。ここでは、マレーシアからの分離独立以降、世界経済の動きの中で、シンガポールがどのような産業を誘致し成長してきたかを、時系列で概観する。

3-1 労働集約型産業の成長（1960 年代）

独立当初の 1960 年代は経済的自立が最大の課題であり、海外からの投資を導入し、工業化を進める政策がとられた。初めは、衣料品など労働集約型の軽工業が中心であったが、丸紅東洋石油（石油精製）やジュロンヤード社（造船業、石川島播磨とシンガポール政府の出資）等、日本企業による工場建設をきっかけに、海外企業による重工業へ投資が集中するようになった。

経済開発庁 (EDB) により海外多国籍企業への積極的な働きかけが行われ、必要と考えられる産業への資金供給や税制優遇などがすすめられるとともに「シンガポールを売り込む」という意識が醸成された。英語教育が奨励され、国民の多くが国際ビジネス標準である英語を使用することで、外資企業による雇用が容易になるというメリットともなった。1967 年には、経済拡大奨励法や労働法を制定するとともに、ASEAN 発足と同時にメンバーとなる。労働争議の減少を図るための労使関係規定も定められた。

3-2 資本集約型産業の成長（1970 年代～1980 年代）

1970 年代初頭、半導体部品工場の誘致のきっかけに、高付加価値産業へと構造転換が始まる。また、アメリカやアジアの余剰資金を集めるため、ジュロン都市公団やシンガポール開発銀行 (DBS) が設立⁹され、シンガポール金融庁が発足する。1973 年のオイルショックはシンガポール経済にも大きな影響を与えるが、シェル、モービルなど石油メジャーの投資によって、世界第 3 位の石油精製基地となった。こ

⁷ みずほ総研 (2008 年) 「東アジア高齢化進展と政策的対応課題」

⁸ 田村慶子 (2000) 『シンガポールの国家建設』明石書房

⁹ 経済開発庁 (EDB) の金融部門が 1968 年に改組されて発足。現在は上場企業。

うした海外からの投資は経済開発庁(EDB)により調整が行われる。例えば、半導体部品工場の建設に際し「50 日以内で操業可能な状態にしたい」という要望があがった際には、国家事業である鉄道建設(MRT)が工場建設に影響があるとして、工場建設の事前に鉄道建設工事を完了させるなどの対応をとった。

1977 年には、金融が自由化(為替の撤廃)され、伊勢丹、大丸、そごう、東急、名鉄など、日本の百貨店がシンガポールに進出する。1980 年には、国立シンガポール大学(NUS)に近接し、サイエンス・パーク(研究施設用地)が造成された。ここには、ハイテク企業や研究機関、世界的な多国籍企業や、NUS など数多くの研究・教育機関や、政府機関が立地している。1980 年代の世界経済の停滞は、シンガポール経済のマイナス成長や経済停滞を引き起こした。これまでの産業では国際的な競争優位性が保てなくなった状況を打破するために「経済委員会」が設置され、1986 年に報告書が公表された。

3-3 知識主導型経済によるけん引(1990 年代)

経済委員会の報告書では、高付加価値産業への投資を維持しつつ、国際サービス分野(銀行・ファイナンス・保険や運輸・通信など)に重点を置くこと、新産業分野(科学・バイオテクノロジー・医薬など)への投資を加速させることが決定された。これ受け、法人税の引き下げや公共料金の引き下げなどを行い、多国籍企業のビジネスコストを下げることで海外資本の更なる誘致に努めた。こうした政策の効果もあり、1990 年代になると成長するアジア市場を背景に、金融・サービス部門がシンガポール経済をけん引するようになった。同時にアジアの経済情勢の影響をまともに受けることにもなり、1997 年から始まったアジア通貨危機は、シンガポール経済にも大きな影響を及ぼした。しかし、翌年には「Industry21」を公表し、知識主導型経済(Knowledge-led Economy)を打ち出すことで、経済成長をめざす政策がとられるようになった。

3-4 クリエイティブ産業の創出(2000 年代)

多国籍企業の製造基地としての性格が強いシンガポールは、周辺の ASEAN 諸国の成長とともに多国籍企業が人件費の安い他国に拠点を移す可能性を予見し、自国に新しい産業(クリエイティブ産業)の創出が必須と考え、2000 年には、実施計画である「Technopreneur-21」を策定し、シリコンバレーのようなハイテク産業の企業集積を奨励している。

また、アジア通貨危機の影響が数年に及んだため、「経済再生員会(ERC)」が組織され、2003 年には報告書が公表された。それは、2018 年を目標年次とし、「国際都市」「革新的」「グローバル化」「知識集約型産業」を目指すとともに、これらを支える人材育成を図り、経済成長のための原動力と指定した製造業(バイオメディカルサイエンスなどの高付加価値産業)とサービス業(金融サービス、旅行業の自由化に加え、新たにヘルスケア、教育、クリエイティブ産業)に投資を集中させる内容であった。

実際、こうした産業の研究開発拠点として、2001 年からワンノース(one-north)という一大国家プロジェクトが進められている。サイエンスパークに隣接する、軍用地(約 200 ヘクタール)を、2020 年頃までに約 1,000 億円近い資金をかけて高付加価値産業の集積地へとつくり変えるものである。ジュロン開発公社がコア的な機関のみを整備し、残りは、民間の不動産開発業者等が開発主体となる。

2006 年には、発展途上国の都市マネジメントについて事業展開するために、都市計画、環境サービス、教育、ビジネス開発、電子政府サービス、公共サービス改革などの政府直轄組織(SCE)を立上げ、世界銀行やアジア銀行と連携し、都市マネジメントとそれに関わる資金支援を行っている。

2008 年には「持続的なシンガポール」という官民共有のビジョンを作成するため、各省の職員や企業・コミュニティ指導者などと協議を行い、「持続的な発展のための計画(Blue Print)」として公表された。

3-5 まとめ

シンガポールはアジアや世界の経済情勢に応じて自らの立ち位置をさぐり、適切な海外投資を呼び込みつつ、次の核となる産業に集中投資することで経済発展してきた。このことはアジアや世界経済の影響をともに受けることでもあり、世界的な不況はシンガポール経済にも深刻な状況をもたらしてきたが、そのたびに、経済再生の計画をたて、次なる経済発展を目指してきた。

こうした動きを GDP の推移をみると、経済が停滞し GDP の伸びが停滞した際には、経済再生委員会等による目標が掲げられ、実行され、さらなる成長をしていることがわかる。

また、舵の方向転換は、強引とも冷酷とも思われる変わり身の早さで実行される。自国の経済政策方針に合わなくなった産業には「肩たたき」が行われる。製造業からバイオメディカルなどの高付加価値産業へと経済政策の舵がきられると、重工業用地はバイオ産業の土地となり、重工業は「追い出される」こととなる。港湾の利用も同様で、観光コンベンション産業の振興に伴い、関連施設の集積が進むマリーナベイ地区にほど近いエリアは、大型豪華客船用のクルーズターミナル施設を整備するため、現在のコンテナ港としての役割を島の西側の工業地帯（ジュロン地区）周辺に移す計画があるという。

土地に限りがあり、天然資源を持たず、水や食料も他国に頼り、国内に自立できるだけの十分な市場を広げられないシンガポール経済の発展には、外資投入を国策の根幹に据えた政府の強力な意思と実行力が必要なのである。

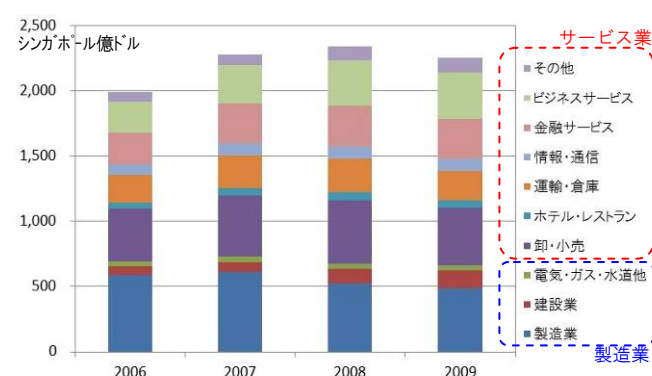


図 5 主要産業別 GDP シンガポール共和国の概要
日本シンガポール協会「シンガポール共和国の概況」2010 より作成

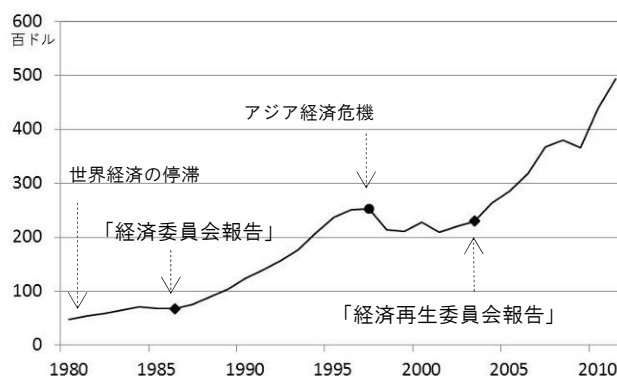


図 6 GDP 推移 IMF-World Economic Outlook Databases データより作成

4. 都市計画

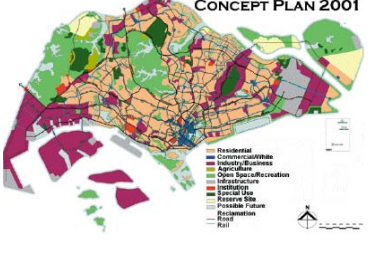
4-1 コンセプトプラン（都市の総合的な青写真）

シンガポールの都市計画の特色は、長期的視野に立った総合的都市計画の策定及び遂行、埋立による国土拡張、自然や歴史との共生などにある。住宅地、工業地帯、空港、港湾、自然保護区などが上手く配置され、土地が計画的かつ有効に利用されている。最も注目すべきは、政府が将来の都市計画や社会基盤整備などの青写真を「明確」に示している点である。国土利用・都市計画の骨格を「コンセプトプラン(以下、CP)」で示し、具体的・詳細な計画は「マスタープラン(以下、MP)」で定めている。

CP はシンガポール全体の概念計画で、土地利用・都市づくりの骨格であり、MP の上位計画である。一方、MP はシンガポールの都市計画の基本法(計画法)に基づく法定計画として公示され、CP に定められた内容を具体的に実現するための詳細計画である。個々の土地の開発、建物の建築等の開発行為は、この MP に適合するものについてのみ、許可が与えられる。最初の CP は、独立後の 1971 年に策定されており、その後、1991 年と 2001 年に改定がなされている。各プランについて、策定における社会的背景と主な提案内容は表 2 のとおりである。現在は CP2011 の策定作業が進められているところである。

表 2 コンセプトプラン(CP)策定の変遷と概要

URA HP、統計資料等より作成

名称	コンセプトプラン	改定コンセプトプラン	コンセプトプラン 2001
策定	1971年度	1991年度	2001年度
産業	高付加価値産業の発展	金融産業の発展	知識集約型産業の発展
GDP	約 1,075 US ドル/人	14,412 US ドル/人	21,194 US ドル/人
策定背景	・都市中心部の不法占拠者 ・住宅不足 ・社会基盤整備の欠如 ・貧困、高失業率（13%以上）	・不動産等の過剰投資 ・経営コストの上昇 ・石油不況の深刻化	・土地不足の深刻化 ・低失業率（3%以下）
課題	産業、インフラ整備	生活の質の向上	国土の徹底的な有効利用が課題
主な提案内容	①都心部の集積機能の強化 ②島内全域への就業地域の分散 ③ジュロン地区等へ重工業の集中 ④ニュータウンへ軽工業の集中 ⑤高速道路網及び MRT 拡張 ⑥チャンギ空港の建設 	①より良好な居住の提供 ②レジャー・アイランド化 ③中心部の過度な混雑と開発阻止 ④新たな都心開発 ⑤総合的な交通システムの構築  2000 年、2010 年、X 年（人口 400 万人に達した年）の 3 段階で計画	①住み慣れた地域の新しい住宅 ②眺望のよい高層の都心住宅提供 ③多種多様なレクリエーションの提供 ④新ビジネスゾーンの設定 ⑤世界的なビジネス中心地 ⑥交通環境の整備 ⑦個性・独自性の重視  人口 550 万人を見据えた計画

4-2 CP2001

CP2001 は、世界クラスの繁栄した都市を目指して策定されたもので、多方面にわたる要素にスポットを当て、計画が策定されている。また、本プランは計画作成にあたり、前回までと異なり、国民視点を重視し、最終決定の前に草案を公開して一般国民の意見・要望を広く募集する形をとっていることが特

表 3 CP2001 で示されている主な政策 URA HP より作成

提案内容	具体的政策の一例
①住み慣れた地域における新しい住宅	・古い住宅の同ブロック内に新しい住宅を新築し、住民に提供。（選択性ブロック再開発計画） ・地域や家族のつながりを強化（新近居制度）
②都市部における眺望のよい高層住宅の提供	・住宅の高層化、緑化 ・未来の公営住宅（国際建設コンペの実施）
③多種多様なレクリエーションの提供	・緑地の拡大 → City in the Garden（庭園の中の街） ・中央貯水池エリアの開放、スポーツ芸術活動施設の充実
④新ビジネスゾーンの設定、高付加価値産業用地の確保	・用途変更無しでビジネスの内容を変更可能 ・政府の経済施策に対応する形へ産業用地も変化
⑤世界的なビジネス中心地	・現在のビジネス地区 CBD、新しいビジネス地区 新ダウントウン（競争力を維持）
⑥交通環境の整備	・交通網拡張→都心部外周を走る放射線状鉄道ラインの計画 ・地下道リンク拡張→地下ショッピングセンターの更なる発展
⑦個性・独自性の重視	・歴史的建造物の保護→保護対象の建物の半分以上が復旧・改築 ・地域の個性・独自性→国内 15 地区を 4 つに区分し魅力を引き出す

筆すべき点である。本プランでは、目指すべき姿として、①繁栄した世界的業務中心地となる活気あふれる都市、②国民が認識できるユニークな個性を持つ特殊性のある都市、③活力、刺激、娯楽のある楽しい都市の3つを掲げている。本プランに示されている主な具体的政策は表3のとおりである。

4-3 CP2011

現在策定中のCP2011は、現行のプランと同様に、国民の視点を重視し、国民のニーズ等の把握に努めるため、都市再開発庁（URA）が調査（URA LIFESTYLE SURVEY 2009）を実施している。この調査の内容は表4のとおりである。またアンケート調査結果の一部とサンプルグループによる提案内容の一部を図7に示す。国民は総じて現状に満足していることが窺えるが、イベントの開催など、より活気・刺激のあるまちになることを望んでいる。その一方で、高齢者にやさしいまちづくり、コミュニティの結束を深めるための政策など、現行のプランでは定められていない新しい政策に対するニーズも示されている。CP2011においては、このような国民ニーズに対応する政策が提案されるものと推察するところである。

表4 CP2011 策定に向けた調査(URA LIFESTYLE SURVEY 2009)の内容 URA HP より作成

名称	URA LIFESTYLE SURVEY 2009 （調査期間：2009年8月～2010年3月）
目的	1.シンガポール市民（外国人も含む）が生活において必要としているものを認識する 2.現在の施設における欠陥を把握・確認する 3.シンガポールでの生活や仕事、余暇の環境における知覚、満足レベルを知る 4.シンガポールを愛着の持てる国にするためのファクターを認識する
方法	1.アンケート調査 対象 4,000人(市民 3,605人、外国人 395人) 2.サンプルグループによる議論 2グループ(40名程度、年齢層のバランスを考慮) 3.オンライン調査

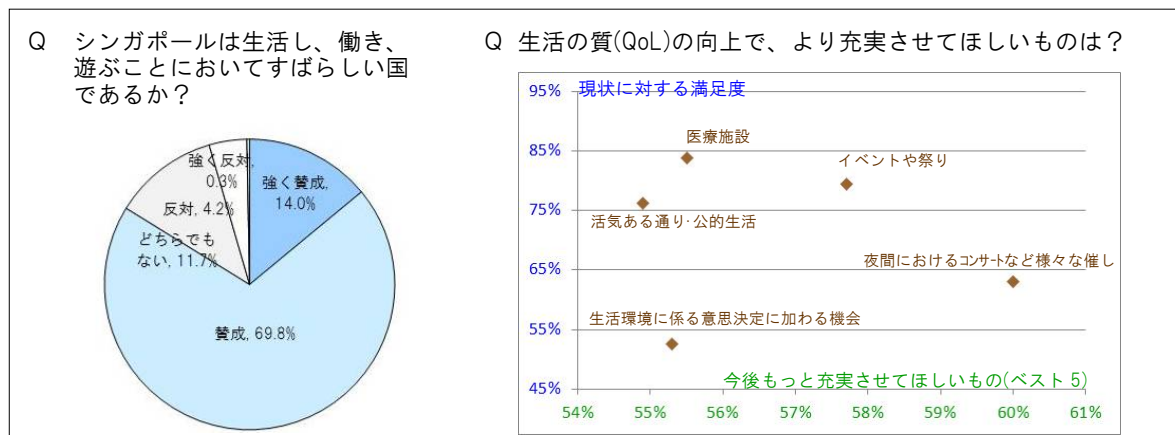


図7 URA LIFESTYLE SURVEY 2009 によるアンケート調査結果の一例 URA HP より作成

表5 サンプルグループ提案内容の一例 URA HP より作成

テーマ	提案内容の一例
Quality of Life (生活の質)	・より象徴的な場所の整備を促進する ・都市の中心部を賑やかにする ・コミュニティ及び世代間の結束を深める ・様々なコミュニティや高齢者のための場所を増やす ・高齢者の視点から移動性を改善する
SUSTAINABILITY AND IDENTITY (持続可能性と独自性)	・環境によりインフラの整備を進める ・アイデアや問題を共有するための国際的なシンポジウムの開催 ・環境問題を幼稚園から大学までのカリキュラムに盛り込む ・建造物や自然の遺産を大切にし、保護する ・建造物や自然の遺産に関する知識を高める

4-4 組織体制

シンガポールの行政機関は、政策をフレキシブルに実行する組織体制が取られており、その時々課題やニーズに対応するべく組換、再編、創設などが行われてきた。現在、都市計画を所管する最も中心的な機関は、1959 年設立の国家開発省(MND)である。この管下にある都市再開発庁(URA)、住宅開発庁(HDB)、国立公園庁(NParks)の3つが都市、住宅、社会基盤形成に関係する主な機関である(図8)。

都市再開発庁(URA)は、都市計画・国土開発計画を担当する。具体的には、土地の有効活用に関する戦略的計画の立案・遂行や、公営企業が行う環境保護や社会基盤整備の調整・遂行、政府機関や民間企業への用地の安定供給などである。シンガポールでは、政府が用地を提供し、民間部門がその地域の発展のために財源や創造性を提供するという役割分担が明確である。

住宅開発庁(HDB)は、住宅政策の立案・遂行、公共住宅の建設、ニュータウンの整備、埋立事業などを担当している。また、他の省庁とともに地域のコミュニティづくりを担っており、コミュニティセンターや近隣公園を提供している。

国立公園庁(NParks)は、国立公園を開発、管理、発展させるために設立された機関であり、公園やオープンスペース、自然保護区、道路植樹などを管理している。同庁の役割は、単なる緑化施設の提供から、住民がレクリエーション活動ができるように公園を発展させ、活発なコミュニティをつくり上げることに変化してきている。また、自然遺産を保護するために、自然地区の目録を作成し、開発前には十分な調査・検討を行うことを保障している。

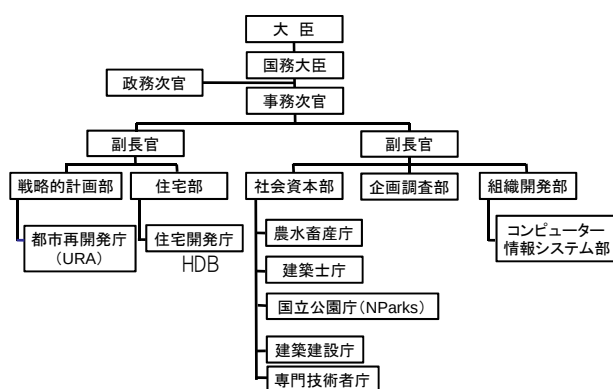


図8 国家開発省(MND)の組織図

5. 人的資源

人材が唯一の資源とも言われるシンガポールでは、経済成長を担う人的資源の質・量の確保が重要な戦略に位置付けられている。国内の人口規模が小さく労働力が不足しがちであるため、労働集約型産業が進められた時期は、外国人の単純労働者(Foreign Worker)の受入を積極的に行った。高付加価値産業が進められると、技術の知識のある人材育成が課題となり、経済開発庁(EDB)により日本やドイツ政府と協働し技術学院が創設された。1999年には「マンパワー21」計画を発表し、「人材首都(Talent Capital)」を目指すようになった。これによりシンガポール人の教育を経済の持続的発展の原動力として位置付けると同時に、海外の優秀な人材(Foreign Talent)の確保をすすめる政策がとられようになった。

5-1 教育システム

シンガポールは、国策として教育に力を入れており、予算に占める教育経費の割合は全体の20%以上と非常に高い¹⁰ものとなっている。これは、優れた人材こそ必要不可欠な資源であり、教育が最も重要であるという強力な見解があるからだと考えられる。シンガポールにおける現行の教育制度は、図9の教育体系図が示すように、能力分岐システムに基づく複雑な体系となっている。これは、学力に基づいて学ぶ内容や速度を変えるシステムであり、能力さえあればチャンスは平等であるといえる。シンガポールの経済発展は、こうした効率的な教育システムによって維持された高学力に支えられてきたと考えられている。しかしながら、このような教育システムの中で、親の過度な期待を受けた子供がその重圧に耐えられず自殺をする事件が増加して社会問題化したことに加え、学力重視によりスポーツや芸術・

¹⁰ 日本の教育予算は、公共学校教育費である実質予算では約3.6%

文化面で大きな遅れがあることが問題として認識されるようになった。近年はこのような背景の下、これまでの詰め込み学習を見直し、能動的な学びや個性・自主性を尊重する学習へと転換を図っている。

また、シンガポール政府は競争でもれてしまった子供へのケアにも力を入れている。ITE (Institute of Technical Education) という教育機関があり、工学から機械技術、経済・経営、接客まで、幅広く設定されたコースの中から興味や希望に合ったものを選択して学ぶことができる。この仕組みは、シンガポールの低失業率に大きく寄与しているものと考えられる。

さらには、政府はナショナル・アイデンティティの強化にも努めており、国の歴史について深く学ばせる取り組みに加え、地域での奉仕活動や遺産等を見学する校外学習などを実施している。

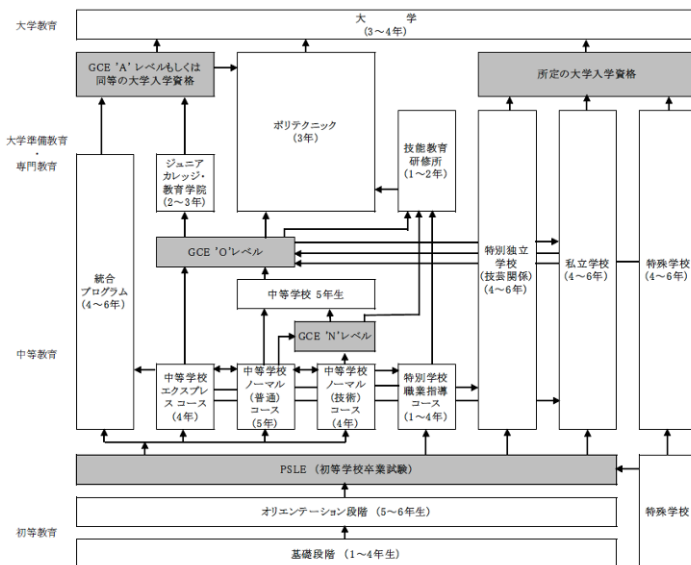


図9 シンガポールの教育体系 Education in Singapore より

5-2. 海外人材の確保

欧米やアジア各地から専門家、技術者など優秀な人材 (Foreign Talent) を積極的に確保することで、先端技術、知識、ノウハウを吸収し、シンガポール国内へ定着する政策がとられている。特に成長産業に位置づけられる、バイオテクノロジー、バイオメディカルサイエンス、環境等の分野では、最新の研究施設に破格の研究費や待遇で、人材が集められている。

近年では、高等教育機関の強化を目的とし、先進国の教育機関の誘致や提携も進む。早稲田大学、コーネル大学、MITなどが提携校となっているが、特に研究開発に従事する科学や技術系の全日制大学院では、研究生の約20%が外国人であるという。他にも、シンガポールの発展に貢献できる優秀な人材に対しては、入国管理の規制緩和や就業許可証の発行簡素化等を実施し積極的に受け入れている。

一方、外国人の単純労働者 (Foreign Worker) は、雇用上限率と雇用税の両制度を運用し必要最小限にコントロールされ、永住を防ぐ目的からシンガポール住民との結婚が許されず、自国から家族を呼びよせることもできない。

6. 港湾・空港政策

6-1. 港湾

シンガポールは太平洋とインド洋を結ぶ貿易航路の要衝であることや、地震や台風などの自然災害をほとんど受けることがないという地理的優位性に加えて、国策としての税制優遇の政策等を施したことで、2005年にはコンテナ貨物取扱量が世界第一位となった。

シンガポール港は、英国がシンガポールを占拠した1819年に開港している。港湾の近代化は、1964年にシ



図10 港湾位置図 PSA HP の地図に加筆

ンガポール港湾庁(PSA)¹¹が設立されたことに始まる。1980年代末には、港湾管理のIT化が進み、ターミナル操作管理システム、通関システムや商取引システムが導入された。このように、最新のIT技術を駆使したインフラ施設の整備を進め、物流にかかるリードタイムの短縮やコスト削減をはかり、競争力を高めてきた。2018年には、港湾の第4期工事が完了予定で、さらに70バース、一年間に約4,900万TEUが対応可能となる。

6-2 空港

チャンギ国際空港は、CP1971に建設が位置づけられ、シンガポールで3番目の空港として1981年に開港した。1984年には第2滑走路が供用開始、1991年にはターミナル2が供用開始、さらに2002年にはMRTの乗り入れが始まり、2006年にはアジア初のLCC(格安航空会社Low-Cost Carrier)向けバジェットサービスを開始している。2008年にはターミナル3が供用開始するなど、質、量ともに世界で有数の空港となっている。

空港の運営は、民間組織であるチャンギ空港グループ(Changi Airport Group)によって行われている。航空関連外収入で得た収益をもとに、着陸・駐機料や空港使用料を低く抑えるなどして、さらに多くの航空会社を集めるといった好循環をつくりだすことに加え、チャンギ国際空港を拠点とするシンガポール航空のサービスが高く評価・支持されていることと相まって、ハブ空港としての価値を更に高めている。

しかし、近隣諸国でもハブ空港を目指した大規模な空港整備が行われるとともに、アジアにおいてもLCCが急速に台頭してきており、空港間、航空会社間の競争も激化してきている。原油高、次世代機の就航など、現在、航空業界は大きな変革点を迎えている。

7. 観光戦略

7-1. 観光戦略の推移

シンガポール政府観光局(STB)を中心とした積極的な取組みにより、現在、シンガポールはアジア有数の観光地である。2010年の観光収入は1兆2,220億円(GDPの約6%)、労働者の8%が従事する¹²。

観光戦略もまた、時代とともにそのターゲットを変化させてきた。1970年代には「インスタント・アジア」をテーマに掲げ、緑豊かな近代都市を売り出した。1980年代に文化遺産保護が焦点になると、チャイナ・タウン、シンガポール川、ブギス地区、ラッフルズホテル等が歴史的に保存されるべきエリアとして指定され、観光資源となり、1990年の来訪者数は、1970年の約9倍に達した。

1996年には、観光のマスタープランである「Tourism21」が策定され、ホテルの充実など世界水準の観光地を目指すことや、アジアにおける観光ビジネスの中心地を目指すようになった。2005年には、今後10年間の観光振興計画として「Tourism2015」が発表された。ビジネス、レジャー、サービス分野を

表6 名古屋港との比較 (港湾)

	シンガポール	名古屋
面積	600ha	146ha
最水深	14.6~16m	10~16m
コンテナバース	54	12
就航先	123カ国、600港	28カ国、106港
入港船舶	130,575隻	32,377隻
貨物取扱量	472,300千トン	165,101千トン
コンテナ貨物取扱量	25,867千TEU	2,122千TEU

表7 名古屋(セントレア)との比較 (空港)

	シンガポール	名古屋(セントレア)
面積	1,300 ha (870haは海上を埋立)	470 ha
滑走路	2本 (軍用滑走路が別途1本)	1本
就航先	60カ国210都市	14カ国29都市
発着回数〔年間〕	約240,000回	83,434回
利用者数〔年間〕	3,720万人	921万人
処理能力	約7,000万人	—
着陸料 (B767-300)	116,250円	302,100円

¹¹ 1997年には民営化され株式会社PSAコーポレーションとなっている。

¹² 財団法人自治体国際化協会(2011)『シンガポールの政策』

3つの重点分野とし、国際会議、展示会といった MICE の振興や、教育、医療観光サービスの充実を展開している。2009 年には、ロードマップとして「Tourism Compass2020」が作成された。これは経済状況等の変化により、観光産業分野の国際競争がより一層激しくなったことから、シンガポールの競争優位性を維持するため打ち出された。

2010 年には、観光促進キャンペーンの名称を「Your Singapore」へと刷新した。多くの旅行者がインターネットを活用し、個人旅行を計画する状況に対応するため、ウェブサイトによる情報提供が充実している。こうした取組みは、観光収入の増加に寄与している。SARS やリーマンショックの影響のあった 2003 年や 2009 年には、一時的な減少がみられるものの、2010 年を 2000 年と比較すると、観光客数が約 1.5 倍、観光収入は約 2 倍に達していることがわかる。

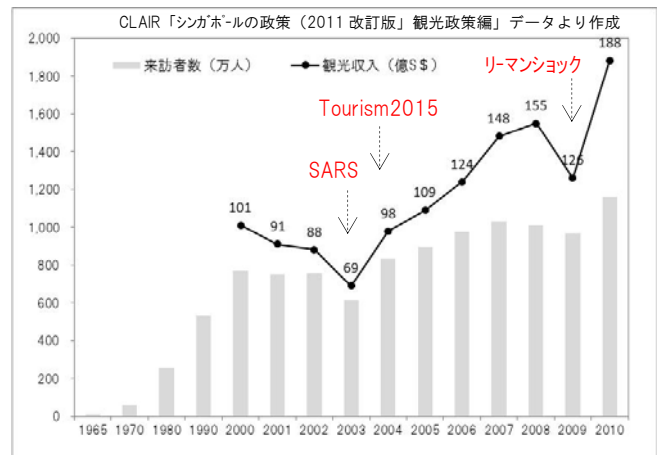


図 11 来訪者数と観光収入の推移

7-2. 歴史的建造物の保存・活用

多民族国家であるシンガポールには、多様な文化的背景を持つ歴史的建造物が観光資源の一つとなっている。CP2001 には主要政策の一つに「個性・独自性の重視」が掲げられ、都市再開発庁(URA)において、歴史的建造物等の保護・保存が主要施策に掲げられた。

歴史的資産は、都市計画と開発の分野で不可欠なものと認識されており、景観的なコントラストを明確にし、場所のもつ歴史と記憶を伝え、それぞれの街の独自性とアイデンティティの向上に寄与することを意識している。保全対象となる建造物は、「歴史性」「建築的な意義」「建築スタイルの希少性」「周辺環境への寄与」の観点から選定される。2011 年 9 月末現在、7,091 件の建造物が指定されており、このうちの約半数が修復されている。修復期限は設けられていないものの、従わなかった場合には 20 万シンガポール・ドル（約 1200 万円）以下の罰金・1 年以下の禁固刑が処せられる。また保全地域は、2011 年 9 月末現在、カンポグラム地区(図 12)カトン地区などショップハウス形式が集まる地域を中心に 94 地域が指定されている。

ショップハウス(図 13)とは、間口 4 m 程度 奥行きが間口の 5 倍程度。1 階は商業用、2 階が居住用、ファイブ・フット・ウェイと呼ばれる 1.5m 幅の通路が特徴であり、中国華南地方の町家を起源としている。18 世紀頃のは、木の壁と石の柱の簡素な造りをしており、19 世紀には正面の壁にレンガ、漆喰などの装飾、20 世紀前半には花をモチーフにした装飾等ヨーロッパのスタイルを取り込んだものもある。

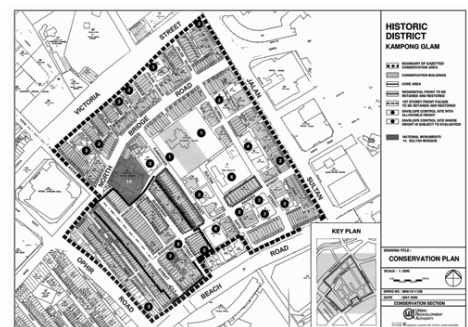


図 12 カンポングラム保存地区

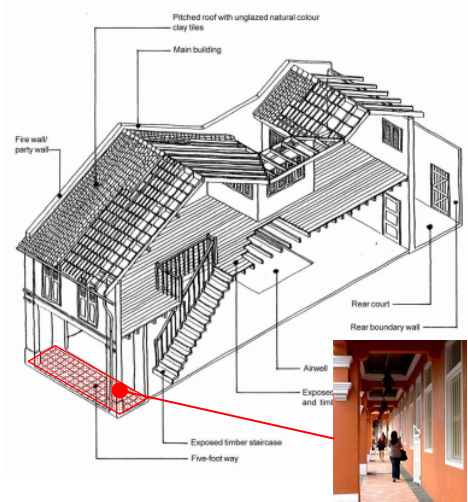


図 13 ショップハウスの構造と連続歩廊

歴史的建造物の雰囲気をいかし、アート施設などに転用する事例もある。1827年に建設され、最高裁判所や国会議事堂として使用された建造物はアート・ハウスに転用され、19世紀半ばの学校はアート・ミュージアムに転用されている。



図 14 カトン地区のショップハウス

7-3. 新たな観光資源

新たな観光資源の開発も盛んに行われている。マリーナベイ地区に 2010 年にオープンした総合リゾートホテル「マリーナ・ベイ・サンズ」は、携帯電話の CM ロケ地となり、ユニークな外観が日本でも話題になった。ここには、巨大なショッピングモール、1 万人以上収容できるコンベンション施設、ハスの花をイメージした外観のアート・サイエンス・ミュージアム、アジアの規模を誇るカジノなどが集約されている。周辺にはシンガポールの象徴である「マーライオン」や巨大な観覧車「シンガポールフライヤー」、ドリアンホールと呼ばれる「エスプラネードシアター」、さらに 2012 年には、国際催事場としても活用できるドーム型熱帯植物園「ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ」がオープンする予定である。また、2011 年 3 月 13 日から約 2 ヶ月間開催された現代アートの祭典「シンガポール・ビエンナーレ 2012」には、世界 30 カ国から 63 組のアーティストが参加し 161 の作品が展示された。特に話題となったのが、マーライオンをすっぽりと囲ってホテルの客室に変身させた日本人アーティスト西野達氏による「ザ・マーライオン・ホテル」で、普段は頭上にそびえるマーライオンを非常に近くで眺めることができ、しかも、豪華ホテルとしても機能することにより、宿泊者は、マーライオンをプライベートに独り占めするというもの。このイベントでは、予想の 65 万人を大きく上回る 91 万 3 千人を動員した。



図 15 マーライオンホテル http://ism.excite.co.jp/art/rid_E1298761412005/ 撮影：服部祐介

8.まとめにかえて

シンガポールは、こうした戦略的な経済政策や、近年のように華やかで祝祭的な側面が取りあげられる一方で、ある種冷徹ともいえる経済合理性について「非常に便利な会社ではあるが、国家としての結束力に限界がある」¹³とする指摘がある。人口に占める国民の割合は 64%であり、残りは永住権保持者

¹³ 田中耕太郎「絶頂期にあつて苦悩するシンガポール」日経ビジネスオンライン 2012 年 1 月 18 日

(10%)や一時滞在者(26%)で、こうした永住権保持者や一時滞在者は、経済合理性に魅力を感じているのであって、シンガポールに対する愛国心はないだろう、という意味においてである。実利を重要視した徹底的な開放政策をとることで、ビジネスにかかる規制とコストをできるだけ引き下げ、海外企業の投資を呼びこみ、企業の創意工夫を認め、国として飛躍的な経済成長を成し遂げる。こうしたシンガポールの戦略性について、藻谷浩介氏は「選択の余地がきわめて貧しいがゆえに戦略を絞りこんで発展してきたシンガポール」といい、日本について「すべてに恵まれ何も選んでこなかった、それゆえにすべてを中途半端なまま失いかねない」と評する¹⁴。

私たちアジアまちづくり研究会が、シンガポールの調査を通して感じたことを整理してみると、シンガポールの政策の特徴は、「客観的な自己分析」、「世界的な視野」、「経済成長に向けた施策の総合性」及び「時期を逃さないスピード感」といえる。これらの特徴は、名古屋の成長戦略にも重要な視点であり、学ぶべき点も多いと考える。

一方、シンガポールでも地域への愛着が意識され、まちづくりの意思決定に加わる機会を求める声が挙がり、市民社会化への萌芽が感じられる。日本の諸都市においても、成熟社会が進む中、地域レベルでの特徴あるまちづくり・産業の振興が模索されている。そのような中、「市民主体の地域まちづくり」、名古屋圏の特徴である「モノづくりの本物の技術力」が、シンガポール・名古屋、双方で、これからのまちづくりを考える上でのキーワードになると再確認した。

今回の調査を通じて、世界的な視野で、世界を意識した情報発信・交流が都市の成長を牽引していくことを実感すると共に、都市魅力の土台づくりには、地域の特性・強みを活かしながら、市民を巻き込みながらの運動論的なまちづくりの重要性を学んだ。今後とも、グローバルな視点とローカルな視点を常に意識しながら、アジアの他都市についても調査・研究を深め、名古屋の魅力を高める方策を考えると共に、それぞれの立場で実践していきたい。

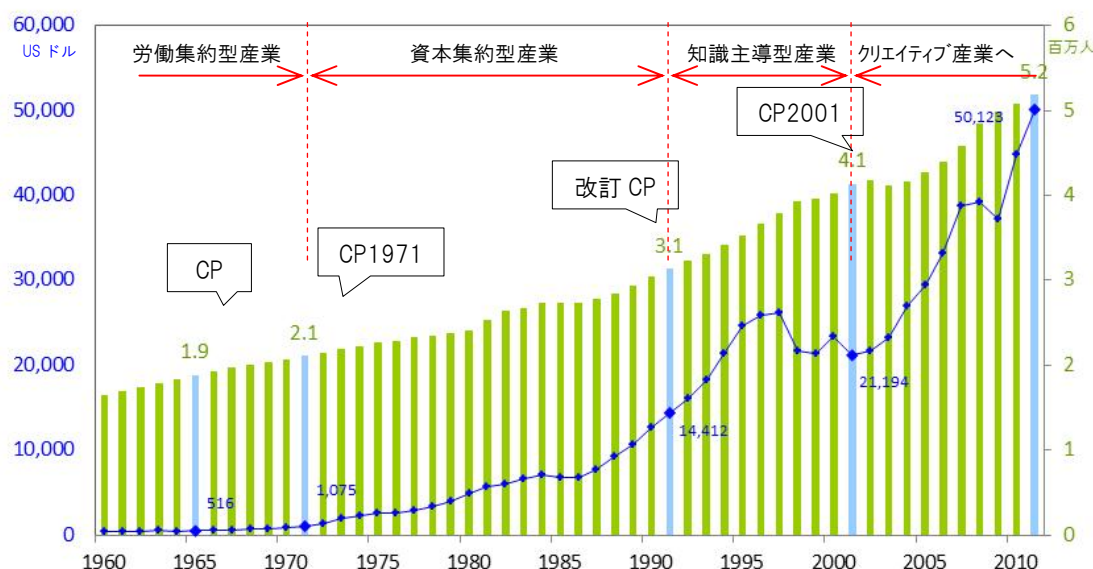


図 16 シンガポール 人口と GDP の増加 シンガポール統計局(現行市場価格換算)

<http://business.nikkeibp.co.jp/article/topics/20120116/226159/?rt=ocnt>

¹⁴ 藻谷浩介「できることちゃんとやってる？日本の地域！」『地域開発 2009. 10～2010. 3』

■参考文献等 丸谷浩明(1995)『都市整備先進国・シンガポールー世界の注目を集める住宅・社会資本整備』アジア経済研究所, 田村慶子(2008)『シンガポールを知るための62章【第2版】』明石書店, 日本シンガポール協会(2010)「シンガポール共和国の概況」, 柴田幹夫他(2009)『シンガポール都市論』勉誠出版, NHK スペシャル取材班(2010)『沸騰都市』幻冬舎, 坪井正雄(2010)『シンガポールの工業化政策・その形成過程と海外直接投資の導入』日本経済評論社, 清水洋(2004)『シンガポールの経済発展と日本』コモンズ, 日本政策投資銀行シンガポール駐在員事務所(2003)「シンガポールの観光再生 ～リピーター集客の方策～」, 日本政策投資銀行シンガポール駐在員事務所(2003)「シンガポールの経済再生プラン ～起業家社会への転換～」, 日本政策投資銀行シンガポール駐在員事務所(2004)「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」, 財団法人自治体国際化協会(2003)「シンガポールの都市計画ーコンセプトプラン 2001 を中心にー」, 財団法人自治体国際化協会(2011)「シンガポールの政策」, 財団法人自治体国際化協会(2011)「シンガポールの政策 (2011 年改訂版) 教育政策編」, 財団法人自治体国際化協会(2011)「シンガポールの政策 (2011 年改訂版) 港湾・空港政策編」, 財団法人自治体国際化協会(2011)「シンガポールの政策 (2011 年改訂版) 観光政策編」, 守山健史(2009)「シンガポールの街路空間マネジメントに関する研究」, 貿易振興機構シンガポール事務所(2011)「シンガポールにおけるサービス産業基礎調査」, 日本貿易振興会海外調査部(2001)「シンガポールにおける事業環境の変化と産業・企業の再編動向」, 川崎賢一(2006)『トランスフォーマティブ・カルチャー』勁草書房, 佐々木正幸・川崎賢一他(2009)『グローバル化する文化政策』勁草書房, 他
都市再開発庁 <http://www.ura.gov.sg/>, 経済開発庁 <http://www.edb.gov.sg/>, サイエンス・パーク <http://www.sciencepark.com.sg/>,
■各種統計資料 シンガポール統計局 <http://www.singstat.gov.sg/>, 総務省統計局, JETRO, <http://ecodb.net/>,
<http://www.singstat.gov.sg/>, 上海: 第6次全国人口調査 <http://www.stats.gov.cn/tjgb/rkpcgb/>,
http://ecodb.net/ranking/bigmac_index.html, <http://www.jinko-watch.com/shicho/1071.html>,
<http://www.city.nagoya.jp/en/page/0000013904.html>

■シンガポール強みは、「Singapore Sling」？！

S: Selfanalysis 自己分析

アジア市場や世界規模で、自国の立ち位置を冷静に分析し、考え、導きだし、貫く。こうした合理性と実行力は、自国が成長し続け、生き残っていくための手段であり、シンガポール全体が沈まないための政策でもある。

G: Global グローバル

世界中から投資と人材を集め、自国に産業と雇用、法人税収入を生み出す。効率的に産業を集積させることで、また産業を呼び込む。資源がないことを逆手に取り、高付加価値産業(資本集約型産業)展開し、世界にアピールすることで、自国の強みとする。

P: Package パッケージ

すべての施策がビジネス、経済成長と結びついている。観光施策では、イベント単体として集客するのではなく、必ずビジネスと組み合わせる。研究開発も産業界と連携しながら、ビジネス環境の構築、育成、ベンチャーキャピタルの集積、人材育成など、商業化に必要な取り組みを多岐にわたり同時並行で実施し、戦略的に進めている。

S: Speed スピード

成長し続けるため、新しいものをどんどん取り入れる。危機に陥ると、すぐに対策を考え、迅速に意思決定し、スピーディーに実行する。このことが、次の成長につながる。



■グローバルなまちづくりは、「Ankake Spaghetti」？！

A: Area Management (地域まちづくり)

開発独裁と言われるように、トップダウン式の政策で経済成長を牽引してきたシンガポールも、市民社会化が進みつつある。市民合意による都市計画や地域まちづくりなど、日本的な合意形成手法は、大事に育てながら発信できる特徴の1つである。

S: Small Factory (町工場)

日本の、特に名古屋圏に集積するものづくりの町工場は、忍耐強く、丁寧かつ確実に日々の作業を繰り返し、試行錯誤して改良を重ねることを得意としている。こうして生み出される質の高い製品は、世界に誇れるものとして育てていくとともに、アジアにむけて発信する。



(資料・表1) シンガポール年表

	世界の出来ごと	シンガポール			事業・マネー	名古屋・日本
		シンガポール国内の出来ごと	都市計画関連	経済・経済計画		
1957						名古屋・日本
1958						地下鉄誕生・地下鉄運行開始
1959			リー・クワンユー 内閣発足 (自治政府)			伊勢湾台風
1960						
1961						
1962						
1963			マレーシア連邦として英国から独立			科学館開館
1964						守山市・鳴海町合併
1965			マレーシアから独立			有松・大高町合併・東京リビ・ウ
1966						名神高速道路開通
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976						
1977						
1978						
1979						
1980						
1981						
1982						
1983						
1984						
1985						
1986						
1987						
1988						
1989						
1990						
1991						
1992						
1993						
1994						
1995						
1996						
1997						
1998						
1999						
2000						
2001						
2002						
2003						
2004						
2005						
2006						
2007						
2008						
2009						
2010						
2011						

(資料・表1) シンガポール年表

	世界の出来ごと	シンガポール			事業・マネー	名古屋・日本
		シンガポール国内の出来ごと	都市計画関連	経済・経済計画		
1957						名古屋・日本
1958						地下鉄誕生・地下鉄運行開始
1959			リー・クワンユー 内閣発足 (自治政府)			伊勢湾台風
1960						
1961						
1962						
1963			マレーシア連邦として英国から独立			科学館開館
1964						守山市・鳴海町合併
1965			マレーシアから独立			有松・大高町合併・東京リビ・ウ
1966						名神高速道路開通
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976						
1977						
1978						
1979						
1980						
1981						
1982						
1983						
1984						
1985						
1986						
1987						
1988						
1989						
1990						
1991						
1992						
1993						
1994						
1995						
1996						
1997						
1998						
1999						
2000						
2001						
2002						
2003						
2004						
2005						
2006						
2007						
2008						
2009						
2010						
2011						

(資料:表2) 政策別の政府機関の一覧

政策		管轄行政機関		構成・組織の位置付け		役割	
通番	情報化政策	電子政府政策委員会 (eGPC)	首相府時間を兼務する公務員長が議長 各省次官で構成 公務員長が議長 公的部門と民間部門の代表者から構成				
1	情報化政策	電子政府諮問機関 (eGAP)	■財務省			●電子政府推進施策の全体調整 ●具体目標の設定・進捗状況の監視 ●政府に対し、電子政府の世界動向やその影響、電子政府化の推進に関する助言 ●電子政府推進計画の責任官庁 ●公的部門における情報通信技術インフラ、電子行政サービス、電子政府推進施策の全般について責任を負う ●「電子政府行動計画」(2000-2003年)、「第二次電子政府行動計画」(2003-2006年)はいずれも財務大臣名で発表 ●政府の情報化推進政策の実質的な機関 ●情報技術産業の進捗、電子行政サービス提供の促進、政府情報技術基盤の構築及び運用、国民のITリテラシーの向上等、情報通信関連施策全般を所掌 ●技術担当主管 (GTO)、情報担当主管 (GIO) ●技術面についての財務省への助言と助言 ●情報通信技術政策・技術標準・進展計画の策定 ●財務省への助言 ●情報通信技術基本計画の策定 ●中央情報通信技術インフラの管理、プロジェクト管理担当 ●管下にある局及び庁の取りまとめ、調整が主な業務で、計画策定、施設整備などの実質的な業務は、外局(法定機関)が主体的に行っている	
2	都市開発政策	■国家開発省 (MND)	○戦略的計画部、○住宅部、○社会資本部、○組織業務部 管下には7つの法定機関(独立採算制の組織)			●都市計画・国土開発計画の総合立案及び取りまとめを担当 ●土地の有効活用に関する戦略的計画の立案・実行 ●公営企業が行う環境保護や社会基盤整備の調整・実行 ●政府機関や民間企業への用地の安定供給 ●歴史的建物等の保護・保存 ●住宅政策の立案・実行、公共住宅の建設 ●ニュータウン(公共住宅団地)の関連公共・公益施設の整備 ●理め立て事業 ●公園やオープンスペース(約1,763ha)、自然保護区(約3,326ha)、道路緑地帯(約4,200ha)を管理 ●法令に関する業務 ●土地所有権の登録 ●土地所有権の管理 ●近隣騒音の管理 ●特殊・商標の登録	
3	環境政策	■環境・水資源省 (MEWR)	○土地政策部…公共事業用地の強制収用を一括して行う ○控衛庁…土地収用の価格に不服がある場合に地権者が訴える ○司法扶助局…公共用地に関する情報を収集・提供する ○土地測量庁 管下には2つの法定機関			●登録簿が流行するおそれのない、高水準の公衆衛生を提供することを目的とする ●低い水準の廃棄物、排水、雨い、処理のインフラ設備を整える ●環境汚染防止対策を実施する ●教育、監視、規制を通じて公衆衛生基準を確立する ●環境・水資源省 (MEWR)が定める様々な政策を効率的かつ柔軟に実行する ●環境全府に同じく幅広い活動を行っている ●貯水池、浄水場、架橋、排水システム、下水道システムなどを一括して管理 ●排水を再利用してNEWaterを作り出す水質生プラントを管理 ●国家開発省 (MND) 管下で環境政策と関わりが深い法定機関	
4	上下水道政策	■環境・水資源省 (MEWR)	管下には9つの法定機関			●上下水道政策全般を統括する ●国家レベルの経済政策をリード ●役割はもっぱら政策の立案・調整 ●具体的なプログラムの立案や実施は管下の法定機関が担当 ●管下法定機関の情報に基づき政策提言を基礎とし、他の省庁や管下法定機関との調整を行いつつ、政策を決定するスタイルが基本 ●具体的な業務は、経済に関するあらゆる分野に及んでいる ●具体的な政策を企画・立案する経済開発分野の中核的法定機関 ●独立後の経済発展に最も大きな役割を果たす ●投資の誘致及び促進、各開発機関との相互調整を基本的な業務とする ●生産性を高め、競争力と経済成長力を向上させ、国民生活の質的向上を目指す ●企業の生産性及び革新性の向上を目的とした支援プログラムの提供 ●商品の標準および品質の測定並びに証明 ●国内産業各部門の改革及び中小企業の地位向上を目的とした融資並びに技術支援 ●シンガポールに立地する内外企業の海外展開を支援するため、市場情報の提供や実務能力向上の支援、海外における共同事業者の紹介などを行っている ●外国企業が海外進出するにあたってシンガポールの経済競争力を高めることを推進している ●98事務所が海外に置かれている ●活動ある知識ベース社会を創造するために、世界に通用する科学研産体制を構築することを目的とする ●国庫財産および研究水準を向上させることがシンガポールの経済競争力を高めるための交通管理、道路網、MRT・LRTの施設整備、自動車所有権証書 (GOE) の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収 ●国民に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することが使命 ●業務は、計画策定及び実施から交通インフラの整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関するすべての分野に亘っている ●航空の整備、維持、保全、港内での船舶の運航管理、関連サービスを行う ●効率的な運営の下、きめ細やかな顧客サービスや海外投資の促進によって競争力を高めることを目指す ●チャン・国際空港の運営組織 ●かつては航空関連収入が大半であったが、現在は逆転している ●高級関連がいの収益を重視し最大限確保することで、航空会社の運航コストを低く抑えることを目指している	
5	経済産業政策	■環境・水資源省 (MEWR)	管下には9つの法定機関			●上下水道政策全般を統括する ●国家レベルの経済政策をリード ●役割はもっぱら政策の立案・調整 ●具体的なプログラムの立案や実施は管下の法定機関が担当 ●管下法定機関の情報に基づき政策提言を基礎とし、他の省庁や管下法定機関との調整を行いつつ、政策を決定するスタイルが基本 ●具体的な業務は、経済に関するあらゆる分野に及んでいる ●具体的な政策を企画・立案する経済開発分野の中核的法定機関 ●独立後の経済発展に最も大きな役割を果たす ●投資の誘致及び促進、各開発機関との相互調整を基本的な業務とする ●生産性を高め、競争力と経済成長力を向上させ、国民生活の質的向上を目指す ●企業の生産性及び革新性の向上を目的とした支援プログラムの提供 ●商品の標準および品質の測定並びに証明 ●国内産業各部門の改革及び中小企業の地位向上を目的とした融資並びに技術支援 ●シンガポールに立地する内外企業の海外展開を支援するため、市場情報の提供や実務能力向上の支援、海外における共同事業者の紹介などを行っている ●外国企業が海外進出するにあたってシンガポールの経済競争力を高めることを推進している ●98事務所が海外に置かれている ●活動ある知識ベース社会を創造するために、世界に通用する科学研産体制を構築することを目的とする ●国庫財産および研究水準を向上させることがシンガポールの経済競争力を高めるための交通管理、道路網、MRT・LRTの施設整備、自動車所有権証書 (GOE) の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収 ●国民に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することが使命 ●業務は、計画策定及び実施から交通インフラの整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関するすべての分野に亘っている ●航空の整備、維持、保全、港内での船舶の運航管理、関連サービスを行う ●効率的な運営の下、きめ細やかな顧客サービスや海外投資の促進によって競争力を高めることを目指す ●チャン・国際空港の運営組織 ●かつては航空関連収入が大半であったが、現在は逆転している ●高級関連がいの収益を重視し最大限確保することで、航空会社の運航コストを低く抑えることを目指している	
6	観光政策	シンガポール観光局 (STB)	■通商産業省 (MTI) 管下の法定機関			●シンガポールの経済成長のけん引役として有望な観光業を発展させるべく、シンガポール観光局法に基づき設立 ●ホテル、レストラン、バップの持ち上げの1%分を事業者からの徴収金 (=Cessという)で事業収入は取り立てている。 ●総合交通政策の実施、道路網及び道路付帯施設、道路交通管理施設、駐車場等の整備、渋滞解消のための交通管理、MRT・LRTの施設整備、自動車所有権証書 (GOE) の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収 ●国民に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することが使命 ●業務は、計画策定及び実施から交通インフラの整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関するすべての分野に亘っている ●航空の整備、維持、保全、港内での船舶の運航管理、関連サービスを行う ●効率的な運営の下、きめ細やかな顧客サービスや海外投資の促進によって競争力を高めることを目指す ●チャン・国際空港の運営組織 ●かつては航空関連収入が大半であったが、現在は逆転している ●高級関連がいの収益を重視し最大限確保することで、航空会社の運航コストを低く抑えることを目指している	
7	陸上交通政策	陸上交通庁 (LTA)	■運輸省 (MOT) 管下の法定機関			●シンガポールの経済成長のけん引役として有望な観光業を発展させるべく、シンガポール観光局法に基づき設立 ●ホテル、レストラン、バップの持ち上げの1%分を事業者からの徴収金 (=Cessという)で事業収入は取り立てている。 ●総合交通政策の実施、道路網及び道路付帯施設、道路交通管理施設、駐車場等の整備、渋滞解消のための交通管理、MRT・LRTの施設整備、自動車所有権証書 (GOE) の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収 ●国民に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することが使命 ●業務は、計画策定及び実施から交通インフラの整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関するすべての分野に亘っている ●航空の整備、維持、保全、港内での船舶の運航管理、関連サービスを行う ●効率的な運営の下、きめ細やかな顧客サービスや海外投資の促進によって競争力を高めることを目指す ●チャン・国際空港の運営組織 ●かつては航空関連収入が大半であったが、現在は逆転している ●高級関連がいの収益を重視し最大限確保することで、航空会社の運航コストを低く抑えることを目指している	
8	港湾・空港政策	ロジスティクス・港務庁 (PSA) 一様式会社 PSAコーポレーション 株式会社 ■運輸省管下の法定機関	■運輸省 (MOT) 管下の法定機関			●シンガポールの経済成長のけん引役として有望な観光業を発展させるべく、シンガポール観光局法に基づき設立 ●ホテル、レストラン、バップの持ち上げの1%分を事業者からの徴収金 (=Cessという)で事業収入は取り立てている。 ●総合交通政策の実施、道路網及び道路付帯施設、道路交通管理施設、駐車場等の整備、渋滞解消のための交通管理、MRT・LRTの施設整備、自動車所有権証書 (GOE) の発行、車両関係税及び新規自動車登録料の徴収 ●国民に世界クラスの交通システムを提供し、生活の質を高め、シンガポールの経済成長と競争力の優位を維持することが使命 ●業務は、計画策定及び実施から交通インフラの整備や交通規制に至るまで、陸上交通に関するすべての分野に亘っている ●航空の整備、維持、保全、港内での船舶の運航管理、関連サービスを行う ●効率的な運営の下、きめ細やかな顧客サービスや海外投資の促進によって競争力を高めることを目指す ●チャン・国際空港の運営組織 ●かつては航空関連収入が大半であったが、現在は逆転している ●高級関連がいの収益を重視し最大限確保することで、航空会社の運航コストを低く抑えることを目指している	

『シンガポールの政策 (2006年改定版)』(財団法人自治体国際化協会)を基に作成

アジアまちづくり研究会活動記録

アジアまちづくり研究会団長（名古屋市緑政土木局道路部長）野口好夫

それは 2009 年 8 月、ソウル市とのワークショップからはじまった。コンクリートの道路を川と歩廊に復元した「清溪川再生」に学ぼうと名古屋都市センターが名古屋市職員に呼びかけ集まった 20 人の勉強集団がコリ研だった。結局、休暇を取って自費出張となり、15 人がソウル市職員とまさに国際会議を行った。得られた成果は想像以上のものだった。ソウル市職員の情熱と本音の意見交換ができたし、直接見聞きしなければ決してわからないようなソウル市都市開発の光と影も学習した。その後のコリ研メンバー達の成長につながっていると私は確信している。

その後もコリ研メンバーたちのエネルギーは消えなかった。今度はアジ研に衣替え。上海だ、ハノイだ、・・・と東南アジア諸都市のどこにしようかという議論から始まった。当然、名古屋市からの出張費補助なんかには期待していない。自由度の高い「自費出張」が大前提だった。自費出張だからみんな真剣に事前準備する。その姿を見ていると大変気持ちがいい。結局行先はシンガポールに決まった。

アジ研のような勉強集団には私のようなポジションの幹部がいると大変都合がいいらしい。当たり前のように私が団長にいつの間になっている。訪問先のアポイントが取りやすいのだ。ディレクターの名刺が大変有効なのだ。おかげで団長は訪問先引き回しの刑にあった。とにかくディレクターの名刺を渡し、最初の挨拶を知ったかぶりの英語でかわし、あとはミーティング中わかったふりをしては誰かが笑ったら自分も笑えばよかった。引き回し先は NParkes（国立公園庁）、国立シンガポール大学、URA（都市再開発庁）で政策投資銀行はバッティングにより勘弁してもらった。

さて、今回のシンガポール研究は私にとって 3 つの収穫があった。まずシンガポールの今後 10 年の都市戦略を聞き出せたことだ。案の定まだまだ開発成長ありきの路線だ。北部戦線はマレーシアへの進出と見た。新規鉄道敷設を起爆剤としたマレーシア共同開発だ。南部戦線はコンテナターミナル埠頭を西へ移設し、既存の埠頭地区をさらに埋め立て、得られた広大な敷地を住宅開発する構想という。

収穫の第 2 は私と同じようなノリでツアーにオブザーバー参加してくれた香坂玲（名古屋市立大学准教授）氏とのコラボだった。彼は英語とドイツ語でけんかができる国際人である。彼にはいまだに通訳代を払っていない。

第 3 の収穫はアジ研が軌道に乗ったことだ。メンバー達は自由にアポを取り、動き回った。この研究会の居心地の良さと自由度を一つのステイタスにのし上げてくれたことだ。このステイタスはこれからも名古屋都市センターによって守られていくと確信している。

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとした、もの好きな名古屋市職員有志の集団である。私のミッションはこの研究会を軌道に乗せることだった。今、それが軌道に乗ったように見える。ほんとうに軌道に乗っているのか、私は宇宙船を乗り換え見守って行くつもりである。

研究会スケジュール 2011 年度

8/29	キックオフ会	シンガポール概要 1	
9/15	全体会 ①	シンガポール概要 2	
10/18	全体会 ②	都市計画	↑
11/30	全体会 ③	コンセプトプランについて、チーム分け	
1/12	全体会 ④	チーム調査内容の共有	この間、チーム別勉強会・打合せ
1/26-1/29	現地渡航		
2/27	全体会 ⑤	写真報告会	
3/14	全体会 ⑥	チーム別報告会 1 (クリエイティブ、インフラ水・緑)	
3/22	全体会 ⑦	チーム別報告会 2 (インフラ交通・公共施設、クリエイティブ)	↓

現地調査スケジュールとヒアリング・視察先

1/26 (木)	タ	到着 ↓ チャンギ国際空港 http://www.changiairport.com/			
		シンガポールリバー http://www.rivercruise.com.sg/			
1/27 (金)	午前	DBJ Singapore http://www.dbj.jp/co/info/branchnews/singapore/		PUB http://www.pub.gov.sg/Pages/default.aspx	
	午後	シンガポール大学 http://www.nus.edu.sg/		NParks http://www.nparks.gov.sg/cms/	
				NParks (植物園) http://www.sbg.org.sg/index.asp	
	タ	URA http://www.ura.gov.sg/			
1/28 (土)	午前	マリーナベイエリア			
	午後	CROSSCOOP http://crosscoop.com/office/singapore			
	タ	ナイトサファリ http://www.nightsafari.com.sg/			
1/29 (日)	深夜	出発 ↓ シンガポール航空 http://www.singaporeair.com/			

アジアまちづくり研究会メンバー 2011 年度

氏 名	所 属		チーム(本レポート担当)	渡航
野口 好夫	緑政土木局	道路部長	団長・クリエイティブ	☐
池之上 貞治	名古屋都市整備公社	事業第一課	戦略	☐
井村 美里	緑政土木局	河川計画課	戦略	☐
小島 敦	総務局	企画課	戦略	☐
杉山 恭平	病院局	西部医療センター-地域医療連携室	戦略	
福永 渉	住宅都市局	都市計画課	戦略	☐
森田 友紀子	住宅都市局	企画経理課	戦略	
横地 玉和	住宅都市局	歴史まちづくり推進室	戦略	☐
近藤 守	緑政土木局	江川線整備事務所	クリエイティブ	
後藤 千絵	住宅都市局	都市計画課	クリエイティブ	
武馬 淑恵	総務局	企画課	クリエイティブ	☐
吉岡 美保	住宅都市局	都市景観室	クリエイティブ	
愛知 雅夫	住宅都市局	臨海開発推進課		
荒川 茂樹	緑政土木局	港土木事務所		
板津 央佳	緑政土木局	北土木事務所		☐
岡田 善夫	住宅都市局	街路計画課		
太田 秀樹	名古屋高速道路公社	工務課		☐
北川 直哉	総務局	企画課		
佐橋 友裕	緑政土木局	自転車利用課		☐
鈴木 昌哉	名古屋高速道路公社	工事第二課		
中野 芳美	住宅都市局	営繕企画課		☐
中村 成利	緑政土木局	東山植物園		
堀尾 典子	住宅都市局	監理指導室		☐
堀口 茂	上下水道局	北営業所		
三輪 康宏	住宅都市局	都市計画課		☐
山口 啓一	住宅都市局	住宅教育施設課		
脇田 泰史	住宅都市局	建築指導課		
渡辺 猛	緑政土木局	港土木事務所		
香坂 玲	名古屋市立大学大学院経済学研究科 准教授		オブザーバー	☐
後藤 佳絵	名古屋都市センター	調査課	事務局	☐



URA 市民ギャラリー入口



タッチパネル式まちづくりゲーム



都市計画の各レイヤーをタッチパネルで表示



過去から未来につながる都市計画メッセージ



ディレクターのリチャード・フウ氏からヒアリング



中心部の都市模型を俯瞰しながら説明を聴く。建築事業者が模型を作成して納品する。



DBJ Singapore(日本政策投資銀行)にてヒアリング



DBJの事務所がある金融街(高層ビル群)



NUS 広大なキャンパス巡回するバス



多国籍料理が味わえる学生食堂



日本食もメニューの1つ



客員研究員の二人を囲んでランチ・ミーティング



客員研究員用コテージにてヒアリング



アートハウスの一角



歴史的建造物のアートセンターへの転用



Cool JAPAN もシンガポールへ進出



リトル・インドア



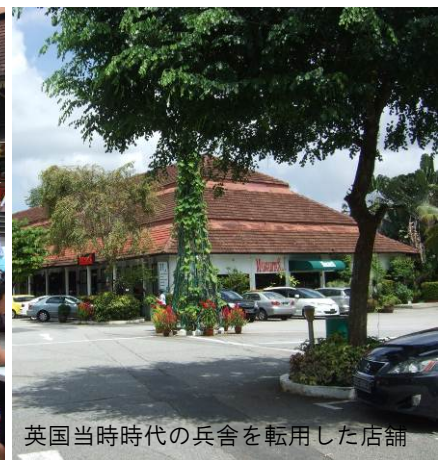
チャイナ・タウン(旧正月の飾り)



ブギス・アラブ・ストリート



金融街にほど近い路上



英国当時時代の兵舎を転用した店舗



セントーサ島のカジノ



オーチャード・ロード



vivo city (ショッピングセンター。建築：伊東豊雄。アートディレクション：南條史生)



ワン・ノースの一角、物流倉庫を改装したイノベーション施設。政府・大学・ベンチャーキャピタルが運営。

今回のシンガポール調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。
ありがとうございました。

日本政策投資銀行，DBJ Singapore Limited

川崎賢一氏 | 駒澤大学教授，国立シンガポール大学客員教授

田村慶子氏 | 北九州市立大学大学院教授，国立シンガポール大学客員教授

関泰二氏 | CROSSCOOP SINGAPORE PTE. LTD

CLAIR 財団法人自治体国際化協会，JETORO Singapore

URA (Urban Redevelopment Authority) | Richard Hoo, Colin Lauw

PUB (Public Utilities Board) | Moh Tiing Liang

NParks (National Parks Board) | Lena Chan, Muslim Anshari Rahman

Wendy Yap Hwee Min, S K Ganesan

Tay Boon Sin

①	②
③	④

① ラッフルズ・ホテル

② マーライオンと高層ビル | Wikipedia

③ マリーナベイエリアの夜景

④ 建設中の植物園と停泊中の貨物船

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする
名古屋市職員有志による研究会です。グローバル化していく世界の中で、
成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、
名古屋の将来のまちづくりに活かすことを目的としています。

NUIレポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員
と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートとしてまとめたものです。

No.010 2012.3 | 平成 23 年度 NUI レポート

シンガポールの都市政策 vol.1 海外投資を呼びこむ都市戦略

平成 24 年 3 月

発行  **名古屋都市センター**

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。