

杉谷滋編著『シンガポール－清廉な政府・巧妙な政策－』

御茶の水書房、176頁

麻 野 良 二

1. 研究の背景と本書の構成

シンガポールを代弁する形容詞は数多く、「頭脳都市国家」、「実験都市国家」、「都市整備先進国」などがその代表例である。これらは、いずれも我が国で出版されたシンガポール研究書籍や論文のタイトル及び副題に実際に用いられたものであり、シンガポールが短期間に急成長を遂げた都市国家であるが故に、そのユニークさを強調すべく、これらの形容詞を冠したタイトルが選ばれたと思われる。

（社）日本シンガポール協会の調べによれば、我が国で出版されたシンガポール関係書籍は、1999年3月までに、翻訳を含め判明しているだけで266版に及ぶ。年代別には、1990年から94年の5年間で98版と最も多く、これに次ぐのが95年以降99年までの64版で、我が国の東南アジア投資が本格化した80年代後半以降に222版と、全体の80%を超える書籍がこの時期に出版されている。プラザ合意後の急激な円高に伴う我が国海外直接投資が、主に東南アジアに向かった頃から、我が国でシンガポールへの関心が高まったことが窺える。

勿論、本格的なシンガポール研究となればその数はかなり限られたものとなり、しかも、特定の研究者による個別の研究が多いのが特徴である。この意味において、関西学院大学がシンガポールを多面的に捉えるべく、共同研究の成果として本書を世に出されたことは非常に意義深い。第2次世界大戦の荒廃から見事な復興を遂げた我が国はじめ、戦後の独立国家が発展する軌跡は、20世紀後半の象徴的な歴史上の事実である。その中であって、シンガポールのよう

な都市国家が、独立後わずかな期間に急成長を成し得た要因を分析し、次世紀に向けてどのように発展を維持し得るかを評価することは興味深い試みである。

本書は、「清廉な政府・巧妙な政策」、「ラッフルズ卿の思想-空間を作る論理-」、「リー・クアンユー-政治指導者の資質-」、「経済発展-香港との対比-」、「汚職追放-香港との対比-」、「自家用車規制-プライシングによる管理-」、「日系企業の苦悩-華僑社会との調和-」の7部で構成されている。シンガポールの発展を見通す際に、往々にして独立時点からの経済政策に力点を置き勝ちであるが、さらに遡って、ラッフルズ卿による植民地政策にその原点を求めているところが本書の特徴の一つである。さらに、シンガポールと同様に英国の植民地であった香港との比較を通じてシンガポールの特色をより鮮明にしていること、そして何より、歴史、経済、社会、交通、ビジネスなど多様な側面から、シンガポールの驚異的発展の源を探る試みが成されていることが本書の最大の特徴である。

2. 清廉な政府・巧妙な政策

シンガポール政府が清廉であることは有名であるが、何故清廉であることが出来たか、その必然性と要因はあまり知られていない。歴史的にも特筆するに値するこの清廉さの原点を、編者は植民地都市シンガポールを創建したラッフルズと初代首相であるリー・クアンユーの二人の指導者に求めている。彼らの足跡を辿ることにより、シンガポール政府が清廉さを第一義とした経緯を端的に論じている。

シンガポールの出発は、決して平坦なものではなかった。1963年にマレーシア連邦の独立に参加し、その1州となるも、中央政府との確執から僅か2年後の1965年に分離独立に追い込まれた結果、マレーシア市場を前提とした工業化構想は藻屑と化し、深刻な失業問題の解決の糸口を断ち切られた。しかも、2つのマレー人国であるマレーシアとインドネシアに挟まれ、決してシンガポールに友好的でない両国との安全保障上での問題も、シンガポールの存在そのものの脅威であったと編者は論を進める。

こうした厳しい状況を乗り越えるリーダーシップとなったのが、リー・クワンユー率いる人民行動党（PAP）である。PAPは長年、国会の全議席を席卷する一党支配のもとで、官僚主導による外資依存の輸出指向型工業化を推進し、70年代に早くも失業問題を解決した。その後、高所得政策と高付加価値産業への構造転換を通じて、驚異的速度で先進国並の国民所得を実現したのである。

この間、中国系を中心としてマレー系、インド系各移民とその子孫で構成される多民族国家シンガポールを統一することの必要性から、種族融和政策を展開、さらに発展して共通の価値観の醸成に政策の力点が置かれた。このため、リー首相（当時）は、士気の高い有能な官僚に政策の立案・実施を担当させ、国民生活の細部に至るまで指導と管理を行き届かせる家父長的国家運営を展開した。その後、豊かさの実現とともに、こうした家父長的な国家の干渉に対し、国民がより積極的に反応するようになり、リーはアジア的価値観を強調、個人よりも社会的利益の優先、社会の基本単位としての家族の価値を強く国民に訴えるに至り、一方で、華人中心社会として中国を含めたアジアへの近接を強めた、と、編者は論じている。

3. ラッフルズ思想－空間を作る論理－

シンガポールにおけるラッフルズの存在は、シンガポール人のみならず在留外国人にも極め

て身近である。地名にはじまり地下鉄の駅、ホテルやゴルフ場など国内のいたるところに「ラッフルズ」の名が冠されている。まさに、シンガポール＝ラッフルズというイメージが違和感無く、そこはかとした安心感とともに庶民生活に溶け込んでいると言っても過言ではないであろう。しかしながら、ラッフルズのシンガポール開拓精神と開拓の背景を十分に理解している人々は、シンガポール人の間でも多くないようである。

本章は、植民地行政官ラッフルズが19世紀初めにシンガポールを創設したその思想が、同国の目覚ましい発展を可能にし、現在に至るまでその影響力を強く残していることを論証している。イギリスによる植民地支配の特徴は、理念に基づいた植民地建設を行った点にあり、この植民地思想の源泉はジョン・ロックの思想に遡る。ロックによれば土地所有の源泉は労働にあり、イギリスの植民地支配は土地の所有権を明確にした上で、労働によって土地を耕作する植民を行うことが目的であった。

ラッフルズのシンガポール開発計画は、資本主義的植民地の建設が狙いであり、中国、日本からインドに至るアジアにおける新たな貿易の拠点を築くことであった。しかし、ラッフルズは単に新しい自由貿易港を築くだけでは満足せず、殆ど開発されていなかったシンガポールに、未来を先取りした極度に人工的な空間をつくろうと試みた、と筆者は論じる。この理想都市の特徴は、区画整備され秩序だった都市であり、教育研究を重んじる空間である点である。このため、ラッフルズはシンガポールに入居した中国人やマレー人の間で蔓延していた賭博、闘鶏、阿片吸引などの習慣を禁止することで治安の維持を図り、商業に密接に結びつくとして教育の普及に努めた。しかも、シンガポールは建設当初より、いずれはイギリスの支配を脱して独立の道を辿ることを期待されていたとして、筆者はラッフルズ思想を、植民地を否定する植民地主義と捉えている。しかしながら、ラッフル

ズが何故、こうした理想郷的な植民地の建設を必要としたのか。スマトラでの植民地建設での彼の理想と現実とのずれに起因する彼自身の反省だけでは、やや説得力に欠ける感がある。

植民都市シンガポールは誕生後も、移民の定住率が低い極めて流動性の高い社会であったことから、ラッフルズの理想に反し、すぐには秩序ある社会として成立しなかった。「会」や「公司」と呼ばれる秘密結社が中国人移民の窓口として機能したが、今日のシンガポールはリー・クアンユーを中心とする主にイギリスで教育を受けた学歴エリート層によって築かれた。リー率いる人民行動党（PAP）は、ラッフルズの実践に忠実な施策を展開し、社会に渦巻く「悪習」を一掃することに努め、腐敗の無い透明な空間の創設に苦心した。果して、ラッフルズが期待した通り、シンガポール人学歴エリート層が政治・経済の中核を占めることで、「シンガポール人のシンガポール」が現実には切り開かれて行ったと、筆者は論を進めている。

本章の締めくくりとして、シンガポールとアメリカ合衆国の共通点の分析を重要課題であるとしているが、この議論はシンガポール人にはある種の驚きをもって受け止められるかもしれない。英国流であることに伝統と誇りを感じるシンガポール人が多い一方で、米国風軽視の姿勢は若者の間でも一般的であり、特に学歴の高い層でこの傾向が強い。ビジネスやマーケティング理論、あるいは先端技術分野において米国に特別な関心を払いながらも、英国流の生活様式に憧れるシンガポール人にとって、自国を米国と同じ基盤で論じられることにどのような反応を示すか、興味深い議論である。

4. リー・クアンユー—指導者の資質

東南アジアの高度成長期にはカリスマ的指導者が多く存在した。シンガポールのリー前首相（現上級大臣）、インドネシアのスハルト前大統領、マレーシアのマハティール首相らである。筆者は、リー・クアンユーを現代社会における

最も偉大な政治指導者であると捉え、リーに焦点を合わせることでシンガポールの政治・社会の分析を試みている。その端緒として米国人高校生鞭打ち刑事事件、いわゆる「マイケル・フェイ事件」からスタートする。

1993年10月、シンガポール警察が、十数台の車に悪質な悪戯をしたシンガポール在住のアメリカ人高校生を逮捕し、その一人マイケル・フェイを鞭打ち刑とした事件は、鞭打ちが野蛮で反人権的な刑だとするアメリカ側の強い反発を買い、これにリーはじめシンガポール側が激しく反論した。アメリカのいう「人権」は欧米の「人権」であり、普遍的なものではなく、アジアにはアジアの「人権」があり、個人よりも社会の秩序・安定が優先されるとしたのである。リーをはじめシンガポールの指導者は建国の当初、欧米流の近代国家の創造を目指したが、70年代以降は国家統合の機軸として「アジア的価値」とくに儒教道徳を強調するようになったと、筆者は分析している。経済的関係では、アメリカはシンガポールへの最大投資国であり、同時に主要輸出国である。そのアメリカの大統領であるクリントンからの減刑要求にも屈せず、しかしながら直前になって鞭打ち刑を6回から4回に減らすなど、都市国家シンガポールが、政治面では大国アメリカと互角に渡り合う強さを有していることを、この事件は端的に物語っている。

リーは現実的社會主義思想の持ち主であり、その政治は社會主義の実現を目標とし、現実的な近代化・工業化政策を採った。筆者は、リーの政治指導者としての特質を「聡明な目標指向者」、「私心無きリーダー」、「能力（学力）主義」、「パターナリスト」、「実用主義者」と分析する。まず、聡明な目標指向は、常に大局を見据えつつ細部に目が行き届く能力に裏付けられていると、筆者は論じている。リーは独立時の演説で国民に向かって united, coherent, and purposeful people になろうではないかと呼びかけたとの記述があるが、上級大臣に退いた後の

リーから直々に訓辞を受けた最近の若手官僚から聞き及んだところでは、リーは彼等に次ぎのように語ったそうである。「明日の政策に目を奪われるな。10年後に自分達のシンガポールをどのように創造したいのかを心に描いて政策を打出せ。」

「私心無きリーダー」の意味は、「私」が並外れて大きく、殆ど「公」と一致しているごく少数の一人がリーであると筆者は分析し、その論拠として彼の盟友達の弁を引用している。シンガポール政府の無類の汚職の少なさは、狭い権力欲や私的蓄財に無頓着なリーの姿勢が強く反映されているとし、また、閣僚や官僚の給与水準を民間よりも高く設定することによって汚職の防止を図っている点にも言及している。

さらに、筆者はリーの学力重視、能力主義に触れ、自身ケンブリッジ大学の最優秀生であるリーはじめ人民行動党のエリートの大半がイギリス、アメリカの有名大学への留学組であることに代表されるように、シンガポール社会が学歴を軸とした整然たるメリトクラシー原理によって統治されていると説明する。この原理を底辺で支えているのが教育制度であり、完璧なまでの学歴選別社会の基礎となっている。その背景にあるのがリー個人の学歴＝能力主義であると筆者は論じているが、リーの能力主義がどのように教育制度に組み込まれて行ったのかのプロセスの説明は行われていない。しかし、シンガポールでは、学歴によって初任給に格差があり、その後の昇給率、昇進速度が歴然と異なるのは、紛れも無い事実である。

リーは、エリート層が国全体をリードし、一般大衆はそれに従順に従うことによって全国民が健康で幸福な豊かさを実現できるという信念に基づいて行動するパターンリストであると、筆者は考える。リーは私心無き指導者として「国民の世話をみる」、そのパターンリズムは市民生活の広範な領域に深く及んでおり、その介入の深さは欧米先進国の常識を超えている。シンガポールは揶揄的に“Fine City”と呼ばれ

ることが多い。街中にゴミの無い清潔な街であるというプラスの面と、“Fine”のもう一つの意味、すなわち「罰金」の多い都市との掛詞である。タバコの投げ捨て一本で、一般家庭の月収の6分の1から3分の1を罰金とするなど、厳しく国民生活を管理する国家の姿勢に、所得と学歴の向上に比例して国民の潜在的反発が強まっている状況は看過し得ない。

さらに、リーの実用主義が都市国家シンガポールの性格を大きく印象付けたと筆者は規定し、社会全体が実用や効率の経済性に偏りすぎて無駄や浪費の文化に乏しく、街行く人々の表情や姿勢にも覇気や熱気が感じられないとする。人口僅か300万人の都市国家では、カリスマ的政治指導者の個性が社会全体のあり方に影響を及ぼすことは否定できない。しかしながら、家族の一員の学歴向上を支えるために、残りの家族が寝る間を惜しんで働くことは、移民国家であるシンガポールでは一般的な行動であり、明確な目標を定めたときの集中力は、特に中国系シンガポール人において典型的に現れる。厳しい学歴競争に打ち勝ってこそ、社会での生存競争にも負けない不屈の精神力を養えるとの方針を、閣僚自ら公言して止まない国でもある。自前の文化に乏しいのは事実だが、今、国を挙げて文化の創造に取り組んでいるのが実情である。

5. 経済発展－香港との対比－

本章で、筆者はシンガポールの経済発展を長期的な視点で、香港との比較を通じて検証している。シンガポールも香港も、ともに英領植民地として新たに建設され、東南アジア及び東アジアにおけるイギリスの商業利益の中心的拠点として中継貿易で発展した。第2次大戦後、いずれも輸出指向型工業化に成功するが、シンガポールでは政府の積極的介入が経済発展の道程を決定した。天然資源を持たず、限られた国土と人口では工業化の初期段階を支えるに足る国内市場さえ無く、侵略に対する防衛力の保持にも国力が小さすぎることもあって、政治的疎外

の中で分離独立を余儀なくされたものの、その独立自体が本質的に脆弱であった。このため、外国資本に偏重した工業化による国家延命を図り、輸出に依存した経済運営を通じて、シンガポール政府は国民に合理的選択を徹底して迫及する態度を要求し、実利的社会へと導いた。都市国家としての人口の集中は、社会的コミュニケーションの困難さを低め、政府の行政機能・管理効率を向上させた。さらに、外向的態度は新しい思考方法や行動様式の入りに柔軟性を高め、国際市場での競争の必然性は、国民や組織の高度の適応力を養った、と筆者は論じている。

シンガポールの経済発展の基礎は輸出指向型工業化であることは、多くの研究において論証されている。輸出指向の工業化では国際競争力が決めてであり、独立当時の高失業率解消と国内の脆弱な資本を賄うには外国企業の誘致しかなく、リー率いる人民行動党と政府は、精力的に外資誘致を図った。このため、シンガポール政府は政治的安定の維持、労働不安の解消と争議の全面的抑制、生産コスト抑制目的の労使関係規制を行った。この結果、1990年代初めにおいてさえ、製造業投資の80%以上が外資系企業で賄われるほど、極端に外国企業に依存した経済となっている。

外国企業誘致には、インフラの整備も重要である。シンガポールの開発資金は国際機関や開発援助への依存率は僅か4%強に留まり、大半は国内で調達された。その核心的メカニズムが厚生年金基金（CPF：Central Provident Fund）である。労使双方から賃金の一定割合を従業員の年金口座に強制的に貯蓄させる仕組みで、政府が管理運営し、多くは住宅開発を中心とした社会・産業インフラ整備に用いられた。この際、CPFに国庫からの繰入は無く、まさに国民の蓄えを政府が国家建設に運用して来たのである。さらに、企業側の負担率を政策的に変動させることによって、景気対策としても活用するなど、巧妙な経済政策を展開した。本書では、CPFについての詳細な評価は成されて

いない。しかし、シンガポール政府の巧みな経済政策の基盤を成し、同国が先進国にも勝る貯蓄率を誇る仕組みこそCPFであり、1990年代に入っの ASEAN をはじめとした地域経済開発参入への資金的裏付けとなっている事実からしても、CPFの存在意義を更に深く分析する機会を設けられることを期待したい。

筆者によれば、シンガポールの急激な工業化の進展により、当初の最大政策目標であった完全雇用は1970年代初めに実現した。この後、高賃金・高付加価値産業への構造転換を目指す工業化第2段階に進むが、実際は、石油危機の影響から第2段階への移行が始まったのは1979年であった。その後、80年代に入り、低賃金に依存する低生産性産業の排除による産業高度化を進めるため、賃金を政府主導で意図的に上昇させ、政府・労働組合・雇用の者の3者で構成する全国賃金評議会（NWC）の勧告として、二桁台の賃金引上げを行った。さらに、情報産業の育成、金融先物市場の開設など、産業構造高度化のための諸政策を次々に打出した。

シンガポールが独立後35年近くを経て、年間を通じてマイナス成長を経験したのは1985年のみである。これ以降、シンガポールは経済の知識集約化、サービス化を推し進め、アジア地域統括本社（OHQ）政策を展開、シンガポールを拠点に東南アジアにネットワークを構築する企業に優遇措置を供するなど、外国企業に東南アジア進出の足掛かりを提供することになる。こうした政策の拡大版が、1990年代に入っの地域経済化政策である。外国企業、地場企業を問わず国内企業に ASEAN 及び近隣諸国での事業展開を奨励し、政府自らも、政府系企業を先頭に立て、近隣諸国で工業団地開発を精力的に行うなど、急拡大する東アジア経済に自国経済を密接に関連付ける経済運営を行った。1997年のタイ・バーツの下落に端を発した東アジア金融危機によって、シンガポールの地域化政策は一時的に後退を余儀なくされたが、最近では、景気回復とともに金融や情報関連産業が伸長、

アジアのビジネスセンターとしての機能を高めている。

6. 汚職追放－香港との対比－

筆者は本章において、シンガポール政府の汚職追放政策の成功を香港のそれと比較しながら分析している。シンガポールは清廉で優秀な官僚が、明確なビジョンのもとに経済政策を展開し、世界経済の変動を巧みに乗り切ってきた。一方、香港も腐敗追放に成功した地域であるが、シンガポールと異なり経済政策の原則はレッセ・フェールであって、官僚主導ではない。

両者とも今や転換点に差しかかっている。シンガポールではゴー・チョクトン首相に代表される第2世代が政権を担っており、間もなく第3世代に移行されると見られるが、建国以来の政治方針を堅持できるか疑問視するむきも生じている。香港は中国に返還され、本土の官僚制度の影響が不可避免的に強まり、腐敗防止が阻害されるのではとの危惧が広がっている。

開発経済学では、腐敗は経済発展を損なうと考えがちである。現実には、腐敗粛清と経済発展は螺旋的關係にあり、腐敗が進んでも経済が好調な時期は十分にあり得る。アジア NIES では権威主義的国家と政府の効率性が両立するケースが多く、その代表例がシンガポールと香港である、と筆者は論を進め、しかしながら、政府が腐敗に染まらず効率的であるために権威主義国家を形成することは一般法則とはなり得ない、とする。

今でこそ「清廉」が代名詞であるシンガポールも、かつては腐敗にまみれた時代があった。その腐敗防止策は汚職調査局（CPIB）が専ら担い、市民オンブズマンの助力を得て腐敗追放に成功する。CPIB は、その成功を自ら分析し、①政治指導者による汚職根絶への強い意思の保持、②汚職防止法の内容と刑罰の適切さ、③社会的地位、政治的つながり、信条、皮膚の色などにかかわらず、取締り当局が汚職取締りに全権を委譲されていたこと、であるとしている。

CPIB の設置が1952年であったことから、ここである「政治指導者」がリー・クアンユーであったことは明白である。筆者は、リーの腐敗防止最優先の政策を、彼の演説を引用しながら検証している。さらに、汚職の原因が、しばしば、生活に窮するほどの低額の給与にあることから、シンガポールでは、全ての公務員の給与水準が民間に比べて高く設定されている事実に言及している。

シンガポールでは、1990年頃から国民が共有すべき価値（common value）の議論が行われ、検討グループによるレポートには、人種と言語と宗教を超えた共有価値の必要性が謳われた。結論として、①個人よりも共同体の重視、②社会の基本単位としての家族の尊重、③合意を通じた物事の解決、④人種と宗教の違いの寛容と調和、が4つのコア・ヴァリューと定義され、これに、「正直な政府」と「不幸なものへの哀れみ」が追加的なものとして列挙された。この「正直な政府」こそ、リー・クアンユーが建国以来訴えてきた清廉な政府に他ならないと、筆者は分析する。そして、政府が清廉であることはシンガポールの経済発展に資するというような問題である以上に、シンガポールが都市国家として国の結束を束ねる上で、欠くことのできない要件であると考えられる、としている。まさに真意であろう。しかしながら、この共有価値検討グループが、特筆するように、人種と宗教の相違がいかに根深いものであるかを検証しておくことも必要であると思われる。シンガポールでは、人口構成的には中国系を中心にマレー系、インド系が混在する。彼等は同じ共同高層住宅に居住するものの、最近の若者においてさえ民族間結婚の比率は極めて低く、全体の5%（1996年）に過ぎない。このことから、本質的な民族融和が非常に難しい現実であることが容易に窺える。こうした国民を纏め上げて行くには、政府自らが清廉であることが必須の条件であるのではなからうか。

一方、香港の腐敗防止政策は、行政長官直属

の独立部局である廉政公署（ICAC）が専ら担っており、腐敗行為のみならず、民間経済活動の公正に違反するものも対象としている。ICACの職員は同級の公務員より高級であるとされ、シンガポールとは異なり逮捕権を持つ。このICACの基本的成功要因は、腐敗防止が経済発展に寄与することが市民に理解され、社会的合意に昇華したためであるとされる。香港が中国に返還された今、イギリス風のオンブズマン制度が、今後もその役割を果たして行けるか懸念する声が少なくないと、筆者は実情を紹介している。

7. 自家用車規制—プライシングによる管理

シンガポールは、東南アジアで唯一交通渋滞が無い国である。シンガポール以外の東南アジアの主要都市バンコク、クアラルンプール、マニラ、ジャカルタは、いずれも経済発展に伴う車両の急増に道路管理政策が対応しきれずに、世界でも有数の渋滞都市と化している。バンコクでは渋滞による時間的消耗だけで GDP の数パーセントが機会損失しているとまで言われている。これに対し、ASEAN の中でも一人あたり GDP が最も高く、潜在的な車両購買力が大きいと考えられるシンガポールにあって、交通渋滞が発生しない仕組みは、多くの関心を集めている。同国の都市交通政策は、都心部の交通混雑緩和を目的とした ALS（Area Licensing Scheme）および ERP（Electronic Road Pricing）に代表されるとして、筆者はこれら政策の採用の背景と次世紀への発展の可能性を検証している。

シンガポール政府は、外資導入促進を目標としてインフラの整備を図り、特別法により設置された政府機関がこれを推進した。公共交通機関の中心である地下鉄の建設と運営を高速鉄道庁（MRTC）が手掛けているのは、代表的な事例である。シンガポール政府が政府主導の下でのインフラ整備に固執する理由として、筆者は Alten の分析を引用して、①人民行動党の成

立過程に宿された社会主義的政治へのイデオロギー的残滓であり、②往時の私的経済部門の投資能力の脆弱さ、を挙げている。これら政府関連企業（GLC）は、会社法に基づく企業であり、独立採算が要求されたが、独占市場に守られ順調に企業業績を伸ばし、近年になって株式の公開を行っても、経営基盤は揺るぎない。

筆者によれば、ALS は1975年に導入され、当時としては世界の都市交通政策の最先端を行くのもであった。ALS は朝夕の都心部における新たな交通混雑対策として、問題の時点と地域を限定して一種の混雑税を課し、当該道路利用の需給バランスを取ろうとする政策である。自動車の輸入関税と保有登録税・追加登録税などの間接的抑制に加え、ALS はピーク時に都心部に進入することを抑制する直接的抑制と分類され、双方が相俟って渋滞対策の効果を上げていると、筆者は分析している。その理論的背景として「スミード報告」に代表される短期の最適利用を求める混雑税の分析と、S.A.モリソンによる混雑税理論の短期、長期の最適条件が示されている。

ALS の導入により、朝のピーク時に制限ゾーンに進入する車両は全体で約40%減少し、期待された効果を示した。ALS 導入時点では、入域許可証の料金は1日分で3シンガポール・ドルであったが、特別な計算方式によって算定された訳ではなく、制限区域外に駐車して公共交通機関に乗り換える駐車代と運賃の合計の4倍程度になるよう恣意的に決められたのは、興味深い。筆者は、この料金が持つ金額的意味合いを、他の公共交通機関の運賃との比較を通じて論じているが、別の尺度を用いると、大衆食堂での昼食代が近年でも3シンガポール・ドル程度であることから、この金額がALS導入当時の物価水準からすればかなりの高額であったと推計され、心理的な抑制効果も大きかったと考えられる。

勿論、こうした車両抑制策の代替策として公共交通機関の整備が重要であり、シンガポール

政府は機敏に対処した。筆者は、特に公共バスの運行整備の経緯を詳細に検証しているが、地下鉄とバスとの補完関係については多くを論じていない。実際には、近年完成した地下鉄網(MRT)とバス運行路線との関係を見ると、菱形に近いシンガポール本島の南2辺ルートと南北の頂点を境に東西2環状ルートがある。これらルート上の地下鉄の駅と住宅地を繋ぐようにバス路線が整備されているのである。即ち、公共交通機関の動脈はMRTであり、細部にわたる毛細血管がバス路線で、相互に補完することによって、職住接近を支援していることが窺える。

ALSの成功は、世界で最初の混雑税の適用例であるが、その後20年の年月を経て、シンガポール政府は制限ゾーン内でも時間と場所によって現実の混雑状況は微妙に異なることを認識し、より有効な道路料金制度の開発を目指した、と筆者は論を進める。この結果、次世紀を見通した新たな都市交通政策としてERPが1998年4月より採用された。先端技術の活用により、走行する車両を認識して、必要な金額を自動的に徴収(プリペイドカードからの引き落とし)を行うシステムであり、車両のスムーズな走行を妨げることなく、混雑税を徴収できる。筆者によれば、香港でも技術的課題は既に克服しているが、車移動の自由に対する容認し難い束縛やプライバシーの侵害の問題から導入を見ていない。これに対し、シンガポールでは、road pricingの経済的効率性に信頼を寄せ、特定の場所と時間が与える混雑度に対応する料金を設定し、物理的な交通量を最大にしようとする。コントロールされた民主主義の支配するシンガポールでは、香港やイギリスで足枷となっている社会的・政治的要因が顕在化しないまま技術的効率が先行した結果としてERPが実現した、と筆者は分析する。

8. 日系企業の苦悩－華僑社会との調和

本章は、シンガポールがアジアビジネス・セ

ンターとしてさらに発展する可能性を見極めるべく、現地の日本人ビジネスマンへのインタビューを中心とした調査に基づく研究成果である。

まず、アジア各国に駐在して日系企業の事業を支援する公認会計士による、アジア進出に関する提言を整理している。ここで強調されたことは、市場環境の変化を認識した上で、十分な現地調査を行って海外進出を決定すべきであると要約でき、安易な進出による損失の発生を戒めるアドバイスが網羅されている。東南アジアへの進出動機は、通産省の調査からも低賃金労働力の確保が、製造業を中心に、他の地域への進出の場合よりも比率が高い。しかし、現実には、生産性の問題やインフラ整備の遅れなど様々な要因によって、コスト削減が期待したほどには進まないケースも少なくない。

次に筆者は、シンガポールでインタビューを行った日本人公認会計士および日系企業の代表のコメントを紹介し、同国における日系企業の経営実態の分析に努めている。インタビューに応じた方々は、現地邦人コミュニティの間でも見識の深さや行動力で有名であり、そのコメントは示唆に富んでいる。全てのコメントに共通するテーマが「Regionalism (地域展開)」であり、東南アジアを別個の国々と見るのではなく、一個の経済圏として捉え、シンガポールを中心に、各国の比較優位を活用して域内での再投資を図ることが、進出日系企業にとって重要な戦略であると強調する。多くの日系企業がこの戦略を既に採用していることは、この後に記すシンガポール日本商工会議所の調査結果からも明らかである。

ただ一部懸念されるのは、筆者がコメントイターの発言を統計などで十分に裏付けを行わずに、有りの儘に紹介した点である。例えば、「日本企業は低賃金と優遇税制を理由にシンガポールに進出した」とのコメントは、調査時点の1997年では時代を特定しておくべき発言である。シンガポールは1980年代から高賃金政策を実施しており、低賃金が投資魅力であった時期

は1970年代で終焉している。シンガポール日本商工会議所は800社を上回る会員企業を有しているが、各社の進出年と業種との関係では、労働集約的な繊維産業や造船業は70年代後半までに進出を完了し、85年のプラザ合意後の円高を背景とした時期には、製造業では資本集約型の電子産業が、非製造部門では金融、サービス関連企業の進出が顕著であった。さらに、同商工会議所の1997年4月の法人会員対象調査では、回答598社のうち、シンガポールに地域統括機能を有する企業は102社であった。この102社のうち、地域統括機能をシンガポールに設置する理由として「優遇税制」と回答したのは僅か1社であり、「情報・物流インフラが整備されているから」が80社（複数回答）に上った。この事実からも「シンガポールのインフラを評価した進出はごく僅か」とのコメントは、実情を的確に捉えたものとは言い難い。

筆者はさらに、日系進出企業経営者の役割として、さまざまな経営課題を外部環境要因と内部要因とに識別した上で、シンガポール社会や経済に対する鋭い洞察力を持って経営戦略の構築を行うことの重要性を論じ、そのキーワードを「華僑社会との調和」であると結論付けている。しかしながら、筆者は、シンガポールにおける「華僑」と「華人」の相違には言及していない。両者の違いは現地では極めて繊細な問題であり、中国系シンガポール人のアイデンティティに関する問題である。中国系シンガポール人は自らを「華僑」と呼ぶことは無い。「華僑」が、中国を離れているが、いずれは中国に戻ることを意識する海外在住の中国人を意味するからであり、同時に中国本土からの視点で捉えられた位置付けであるためである。中国人移民の子々孫々である現在の中国系シンガポール人は、シンガポールで生まれ育ったシンガポール人であって、中国とは直接的な関係を有さないのである。この点の認識不足により、現地での事業に支障をきたすケースは稀ではない。現地社会との調和と協調は、進出企業と在留邦人にとっ

て何より重要なテーマであり、日々の生活を通じて体感し、蓄積して行く知恵にも等しいと言える程である。

9. むすびにかえて

ピーク時には、人口の1%にあたる3万人の日本人が生活したといわれるシンガポールは、独立後30年余りで先進国並の経済的豊かさを実現した、まさに世界の経済開発史上、稀有な研究対象であると言えよう。その国土は限りなく小さくが、存在感や発言力はアジアを代表する国である。間もなく、アジアでは初の本格的な自由貿易地域であるAFTAがスタートする。その中心として活躍が期待されるのはシンガポールであり、事実、AFTAの実務面でイニシアティブを取り続けている。国家誕生の経緯から今日の発展までの特異さが多くの研究者の関心を集めながら、我が国では組織だった研究がなされた事実は乏しい。新しい世紀を迎えるにあたり、関西学院大学がシンガポールを多面的に分析された貢献は、まさに称賛に値するものである。絶望に近い独立時の「無」から今日の「有」を創造したリーダーシップと、巧みな政策の根底に在るものを突き詰めた優れた研究成果である。多くの研究者、学生や社会人の目に触れることを願ってやまない。

最後ではあるが、本書を世に出された筆者の方々のご努力に、改めて深甚の敬意を表するものである。