

シンガポール南洋理工大学 (NTU) 滞在記

碓井健寛

1. はじめに

私は、創価大学の在外研究制度を使って2011年4月～2012年3月までの間、シンガポールの南洋理工大学に滞在予定です¹。この大学を在外研究の滞在先に選んだ理由は非常にシンプルで、シンガポールの風土や発展に興味をいただいていたからです（もちろん私自身の研究を進めることが最優先であることは言うまでもありません）。そのきっかけは2008年2月に訪問した、経済学部のIP (International Program) のシンガポール研修でした。実はこの研修が人生で2回目の海外旅行であり、仕事では初めての海外出張だったのです。学生を無事故で引率するという重大なミッションに緊張を覚えつつも、温かく迎えて下さったシンガポールの社会、そして多様なエスニックグループに圧倒的な魅力を感じてしまいました。それ以来、海外出張を数多く経験しましたが、やはりシンガポールの残像が脳裏に強く残っていました。

このように、在外研究の選択としては非論理的であるのかもしれませんが、私自身の人生にとって必要であるに違いないという心の直観を信じ、「えいや」という思いで応募させていただきました。本稿ではシンガポールでの私の生活、そしてシンガポールの社会について、内外から観察したことを紀行文としてまとめました。読者の皆様にシンガポールの魅力や面白さを伝えることができれば幸いです。

2. 南洋理工大学について

南洋理工大学 (NTU: Nanyang Technological University) の特徴は立体的なキャンパス構造です。お寺のような階段、階段、階段の連続。あまりの高低差に圧倒されます。中には最上階が1階という建物もあります。慣れないうちは、幾度となく迷子になりました。大学の中には学生のための寮だけでなく、教職員の住宅もしっかりと整備されています。スーパーマーケットや床屋、美容院、国際郵便を送るカウンター、各ATMもあります。創大から来た留学生に美容院や床屋を使ったことがあるか聞いてみると「使った経験はない」とのこと。お店の外観を見ると、確かに相当な勇気があるかもしれません。ちなみに単純なカット代は9ドル (540円くらい)。街中には10ドル (600円) でできる日本にもあるQBカット。ちなみに私はQBカット派です。もち

¹ 2011年10月が本稿の執筆時です。

ろん有名なカリスマ美容師(?)のお店もたくさんあります。

さて、今度は大学内にあるスーパーに移動してみましょう。スーパーでは創価大学同様、日曜の生活雑貨も置いています。そしてビールも購入することができます。私は、NTUに来たばかりの時にサッポロビールを発見したのがとても嬉しかったです。学生にとっても教職員にとってもビールは楽しみです。でも夜を気にせずに語り明かすことができると良いのですが、残念ながら学生数に対して学生寮の数が少ないためか、大半の学生たちは自宅通いになります。小さい国なので、どこに住んでいても通学圏内になること、そして家族と暮らせるということで、確かにメリットではあるのですが、同時に大学内での人間関係が深まらないというデメリットにもなります。広大な敷地と施設、そして多くの国々からの留学生を受け入れている現状を考えると、全寮制にすることのメリットは少なくないと思います。

次に大学での食について紹介します。NTUの魅力と言えば、なんと言っても各国の多様な料理が食べられる食堂でしょう。大学の食堂は、街中にあるホーカーというフードコートと同じ形式です。NTUの食堂も街中とだいたいいっしょで、韓国料理、インド料理、タイ料理、中華料理、マレー料理、ベトナム料理、日本料理、欧米スタイルの料理、インドネシア料理といった多国籍の料理店が並んでいます。シンガポールには多様な民族が定住しているので、食堂でもライフスタイルの違いが考慮されているのでしょうかね。食堂ではだいたい4シンガポールドル(240円ほど)以内でどんな料理も食べられます。私のお気に入り、ロティ・プラタというシンガポール生まれのインド料理です。小麦粉を練って鉄板に薄く敷き、焼いて食べます。カレースープがついてくるので、お好みでつけて食べます。値段は1枚1~2ドル程度で、2枚も食べればおなかいっぱい。味はほんのりと甘く、インド系の人たちは手でちぎりながら食べています。それ以外の人たちはフォークとナイフを使うようです。私はインド系の人にならって同じように手で食べます。その方がおいしく感じられるからです。

大学の財産と言えば、図書館です。NTUの図書館を見るといつでも学生があふれています。自習机、PCには所狭しと学生がいつもいます。ここNTUでは、欧米スタイルの授業カリキュラムが徹底されており、予習をしないと授業にはついていけません。NTUに留学している創大生たちは、「とにかくNTUの学生は勉強熱心だ」と口を揃えて言います。努力家の多い創大生たちが言うのだから間違いありませんね。日本にはない面白い制度として、貸し出しの延滞に対する罰金制度があります。もし返却をすっかり忘れてしまうと1日あたり数セントですが延滞金を支払わなくてはなりません。まるで日本のレンタルビデオ店のようなシステムですね。このような経済的な動機があることで、借りたモノを返すというモラルが培われるのだらうと思われれます。もっとも、お金さえ払えば延滞することは認められているとも言えますが。

次節では、私の住む周辺について紹介したいと思います。

3. 住環境について

私の住んでいるところは、エリアでいうと、Bukit Timahという自然がまだまだ多い地域です。

残念ながら私は、教員宿舎には住んでおりません。NTUから電車・バスを乗り継いで1時間～1時間15分ほどです。直線距離だと10キロ程度なので、自転車があれば30分もあれば着くのですが、大きく回り道をしなければいけません。Bukit Timah周辺には都市国家のシンガポールにしては珍しく、原生林に近い状態でジャングルが残っています。まれにですが、夕方や早朝に野生の猿を見かけることがあります。驚いたのは1メートルほどの首の長いトカゲを近くで見たことです（もちろん野生です）。これにはさすがにコンドミニウム（通称コンド：以後コンドと略記します）の住民たちも珍しかったようです。さらに驚くべきことにシンガポールにはコブラが出るようです。私の子供の通うシンガポール日本人小学校の校庭でコブラが出ましたという校内放送があったようで、その日は校庭の使用が中止になり、駆除の専門業者が来たようです。シンガポールは熱帯地方ですので、デング熱を媒介する蚊がいます。大量発生しないようペストコントロールが行われているのですが、毎年患者は相当いるようです。それでもローカルの人たちはあまり気にしていないようです。「そんなことは日常茶飯事だから大騒ぎすることでもないよ」という声が聞こえてきそうです。

私は、私の息子の小学校の関係で、最寄り、かつ予算に見合うようなコンドで生活しています。それでも月あたりの家賃は東京23区の地域とそれほど変わりません。繁華街でのコンドの家賃は月あたり20000シンガポールドル（120万円）もするものもあると聞きます。利便性の高いところに住んでおられる日本人の駐在の方々によると、コンドの価格帯は4000～6000シンガポールドル（24～36万円）程度（3ベッドルーム）でしょうか。八王子市に住んでいた私にとってみると驚異的です。あまりの家賃の高さに、来た当初は「これは住めないな」と絶望したのを記憶しています。幸いにして、なんとか予算に見合うような最安値に近い価格帯のコンドを見つけることができました。それにしても、食の安さと比較すると、家賃の高さが目立ちます。なぜこのように家賃が高くなるのでしょうか。シンガポールの家賃高騰のメカニズムについて考察してみたいと思います。

コンドの家賃が食料品の物価に比べ、相対的に高いという理由の1つに、企業の駐在員が居住者に多いということが関係していると思われます。一般にコンドと言われるマンションには駐在の方が多く住んでいます。私の住むコンドミニウムは、欧米人の比率が高いです。もちろん日本人家族はマイノリティです。しかし場所によっては半数近くが日本人家族というところもあるようです。さて、駐在員の方は一般に企業が家賃を支払うことになっているようです。そのため企業からの家賃補助が出るため、家賃に対する支払意思額は一般に高くなると予想されます。したがって、家賃は高くなると考えられます。他にも、高級コンドが投機対象になっているため、そのあおりで価格帯が高くなっているとも考えられます。

では、この住宅環境の不利な条件で、シンガポール人たちはどのように暮らしているのでしょうか。シンガポール人はコンドの高家賃の影響をほとんど受けていないようです。彼らは主にHDB（Housing Development Board）に住んでいます。現地の不動産情報によると、HDBは月あたり家賃が700～2000シンガポールドル（4万2千～12万円）程度（3ベッドルーム）と、コン

ドに比べ安価です。なぜ安いのでしょうか？理由はいくつか考えられます。第1に、シンガポール人以外はHDBを購入することができません。そのため、海外の投資家が投機目的で購入することが抑えられていると考えられます。第2に政府の住宅政策です。政府はシンガポール国民向けに公共住宅を建設しているのです。実質的には毎月の家賃補助となっていると考えられます。

海外から来る駐在員はHDBに住むことは無いのでしょうか？私の知る限り、そのようなケースはほとんど見られません。もちろん制度的には可能ですが、すでに滞在のVISAを持っているという条件が満たされていないと、入居の許可が出ません。したがってまずVISAを取得するまではコンドに住み、その後にHDBに引っ越すという方法もあります。しかしひとたびコンドで生活すると、HDBの生活には馴染めないなという印象です。このような明示的・非明示的な制約によってシンガポール人たちは住環境の物価高騰を免れているのだと考えられます。

4. 交通について考える

4年ほど前に創価大学経済学部のInternational Programでのシンガポール研修で、シンガポールは渋滞がおこりにくい、という話を聞いたことがあります。どういう仕組みかを聞いてみると、都心部への自動車の流入を防ぐために、時間に応じて弾力的な混雑税を課していることと、自動車の台数を制限するために自動車保有許可証制度を導入しているからだそうです。混雑税は他にはロンドンで導入されていますが、保有許可証制度の導入は、私の知る限りでは聞いたことがありません。実際にこの制度のお陰なのか、日本の都心ほどの渋滞はおこっていないようです。いったいどういうメカニズムなのでしょう？そしてなぜシンガポールでそれらが導入できたのでしょうか？本節では、まずそれぞれの制度の概要を説明します。その上で、シンガポールでなぜそれらが導入できたのかを考察してみます。

4.1 ロードプライシング制度

混雑税は、一般名称をロードプライシング制度(ERP: Electronic Road Pricing)と言います。渋滞の懸念される地域に自動車が侵入する際に、課金するという制度です。利用者が課金されることを回避するためには、課金される時間帯を避けるか、他の交通手段を使うことです。こうして渋滞原因がいくらか回避されます。課金の方法ですが、日本のETCのようなゲートをくぐると、自動車に取り付けられているICチップに反応して自動的に課金される、というシステムを導入しています²。さらに自動的に蓄積される交通量データを元に、料金を上げ下げして交通量をコントロールしています。

日本の高速道路でのETCとシンガポールのERPは目的が異なりますが、比較してみるとシンガポールの制度の狙いが明確になります。日本でも確かにETCのような高速道路の自動課金制度が導入されていますが、手払いの料金所と併用しているため、余計な人件費もかかります。

2 詳しくは、例えば、東京都環境局のウェブサイトを参照ください。

また ETC にはゲートのバーがあるため、通行する車は減速を余儀なくされ、これが渋滞原因にもなります。それに対しシンガポールの ERP は減速する必要が無いので、課金にともなう渋滞負荷はかかりません。日本では高速道路の課金は渋滞回避を目的としていません。例えば利用者の非常に少ない地方部での高速道路でも課金が行われています。一方、シンガポールの高速道路は、基本的に ERP のエリア以外は無料です。一般道も含めて交通量をコントロールするという考え方は日本には無かったのでしょうか。

4.2 車両購入許可証制度

次にシンガポールの交通量を抑制する政策として決定的に効いていると考えられる、車両購入許可証制度について説明しましょう。これは1990年から実施されている車両購入許可証制度（COE: Certificate of Entitlement）のことです。この制度は毎月2回行われるオークションで、落札した人だけが自動車を購入できるというもので（兒山, 2001, pp.214-217）、政府による自動車保有の総量規制と解釈できます。EU やアメリカで導入されている CO₂ や SO₂ 排出権取引制度に類似した制度であるとも言えます。ちなみに EU の排出権取引制度は2005年1月より開始していますし、アメリカの SO₂ 排出量取引制度もシンガポールと同じ1990年から導入されています。

このような自動車に対する総量規制制度は、筆者の知る限り例がありません。この制度によって、確実に渋滞を抑制することができます。なぜなら、文字通り自動車の総数をコントロールできるからです。兒山（2001）によると、2005年時点での自動車保有台数は約62万台（自動二輪車を除く）です。シンガポール国民10人のうちでおよそ2名が保有していることとなります。ちなみに日本では2005年時点で約7828万台を保有しています（自動二輪車を除く）。つまり日本国民10人のうちで6名ほどが保有していることとなります。この年の1人当たり GDP は、日本とシンガポールとでそれほど変わらないことを考えると、シンガポール国民の保有台数が、日本の3分の1程度ということが、いかに少ないかがわかります。

今度は許可証制度の収益面から見てみましょう。兒山（2001）によると、約20億シンガポールドル（2005年）が政府の収益となっています。同年の政府の経常収入が281億シンガポールドルであることを考えると、7%程度を占めていることとなります。

4.3 住民の足

では、オークションで許可証を入手できない低所得者の人々のための政策はどのようになっていくのでしょうか？シンガポールではバス・電車の交通手段が非常に割安です。とくに Ez-link カードと呼ばれる、バス・電車の共通カードのチャージ式プリペイドカードを使うことによって格安な旅行をすることができます。日本の Pasma や Suica のようなものですね。つまり、ある一定時間内の乗り換えであれば追加費用が劇的に安くなるというものです。たとえば私の通っている南洋理工大学までは、バス、電車、バスと乗り換えるのですが、その間のそれぞれの費用は、0.8ドル、1.3ドル、0.8ドルで、合計すると3.1ドル（186円）です。日本の物価水準の60~70%程

度であることを考慮しても、このままでもかなり安いです。参考までに、日本の同じ距離での電車・バスの移動であれば、それぞれ300円、200円、300円で、合計800円くらいはするでしょう。

ここでEz-linkカードを使った時間内の乗り換えだと、1.5ドル(90円)くらいですみます。これは乗り換え回数にかかわらず、移動した距離のトータルで運賃が計算されているので、乗り換えによる初乗り換算が無くなるからです。日本の場合だと、現金で支払う客もSuicaやPasmoで支払う客も、同じ値段です(厳密には数回に1回クーポンがつきますが)し、乗り換えるたびに課金されます。要するにシンガポールのこの制度は、移動に関して自由度を高められるということです。ですから、チョイ乗りにも便利です。バスに乗ってブラッと公園を見かけたら立ち寄ってみたり、お気に入りのお店があればそこで買い物したりといった気軽な利用ができるわけです。ただし降車と乗車の間の時間が1時間を超えると、初乗り(New ride)となるので注意が必要です。また、自由度が高いためか暑いからなのかわかりませんが、街中での自転車の利用者が非常に少ないのも特徴的です。

最後に、自動車交通量をコントロールすることでどのような意義があったのか考えてみましょう。第1に交通量が減ったことで多くの人が恩恵を受けています。たとえば渋滞回避の便益を受けているのは、自動車利用者だけでなく、バスを利用する国民・観光客はスムーズに移動できることを実感しています。Ez-linkシステムによって移動のコストが低くなったため、街と街との間で移動がしやすくなっていることで活性化につながるという副次的な効果もありそうです。さらにヒートアイランド現象を回避できていることです。このように様々なメリットがあるように思われます。

しかし必ずしも良いことづくめではありません。当然のことながら住民の不満もあります。たとえば、私の住宅を斡旋した不動産エージェントは、自動車を利用しないと仕事できません。このような人は通過するたびに課金されますし、自動車購入のために取得費用もかかるため、新車価格が日本の1.5倍くらいするそうです。このような負担が大きいことに不満を持っているようです。確かにマクロの視点から見ると渋滞が減って望ましいのですが、個人の所得分配への配慮も重要であるように思います。しかしERPの負担額は相対的にシンガポールの方が安いですし、しかも、日本では都心部に入るための高速料金を払ってもなお、渋滞に巻き込まれるという現状があります。それを考えると、シンガポール人をとてもうらやましく思います。

交通需要をコントロールするという交通政策がどうしてシンガポールで実現できたのでしょうか?理由は2点あると思います。第1に、政治体制が安定しているということ。2点目は国産自動車メーカーがないということです。また、許可証のオークションで得た収益は、交通需要をコントロールするための資金源としても使われていると予想されます。たとえば格安の公共交通を提供させるために、これらの会社に補助金として使われているという可能性もあります。政府が主導する公共交通政策によって、混雑現象という外部性をうまく解消しているシンガポールの例は、政策のあり方を考える良いヒントになります。

謝辞

今回、私に在外研究の機会を与えて頂き、許可して頂きました方々に御礼申し上げます。また、在外研究期間中の大学・学部の業務および私の授業を分担して頂きました先生方、そして事務職員の皆さんに御礼申し上げます。また、私を温かく受け入れてくださったNTUのQuah教授はじめ、諸先生方に感謝しております。私の在外研究が始まってから半年が経過しました。残りの半年間であらゆることをしっかり吸収し、研究成果を残していきたいと決意しています。在外研究期間中に吸収したこれらのことを帰国後の教育・研究に3倍返して還元していきたいと思えます。

参考文献

- 1 兒山真也（2001）「交通政策—ユニークな交通需要管理」, 田村慶子編著『シンガポールを知るための60章』, 明石書店.
- 2 自動車検査登録情報協会（2005）「自動車保有台数統計データ 都道府県別・車種別保有台数表」Webpage: <http://www.airia.or.jp/number/index.html>
- 3 東京都環境局「シンガポールのロードプライシング（ERP）」, Website: <http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/management/price/country/singapore.html>