

21世紀国際貿易港湾発展の研究（九）

田 育 誠
Y u cheng tian

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十九回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
- 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
- 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
- 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
- 第五回目 21世紀ロシア国際貿易港湾発展の研究
- 第六回目 21世紀ブラジル国際貿易港湾発展の研究
- 第七回目 21世紀アフリカ・中東地域・インド国際貿易港湾発展の研究
- 第八回目 21世紀タイ・マレーシア・インドネシア国際貿易港湾発展の研究
- 第九回目 21世紀シンガポール国際貿易港湾発展の研究 1（今号）
- 第十回目 21世紀シンガポール国際貿易港湾発展の研究 2
21世紀ベトナム国際貿易港湾発展の研究
- 第十一回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
- 第十二回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 1
- 第十三回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 2
- 第十四回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
- 第十五回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
- 第十六回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
- 第十七回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
- 第十八回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
- 第十九回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究

アブストラクト

本稿では、21世紀において企業集積の好況。産業経済・貿易港湾の分野で高度成長している東南アジアの先進国シンガポールの経済発展の概況と主要産業、企業（国内企業・外資系企業・企業の海外進出）について論述する。

キーワード 先進国、新興国、グローバル市場、次世代産業の成長戦略、構造改革、資源貿易、資源大国、高度技術産業立国、基幹産業、外資系企業、海外進出、国際工業団地、国際開発センター、多国籍企業。

I. シンガポールの産業経済、国内外企業、貿易輸出入、海運、船舶、国際貿易港湾の発展

1. シンガポールの産業経済発展の概説

シンガポールの正式名称はシンガポール共和国 (The Republic of Singapore) である。マレー半島南端に位置するシンガポール島と付属諸島からなる共和国である。国土面積は東京23区程度の広さである。民族構成は華人系74%、マレー系13%、インド系9%、その他である。2014年の人口は546万人で、うちシンガポール居住者は387万人である。マラッカ海峡の要衝に位置し、インド洋と太平洋間の交通のかなめであり、東西国際航路の中枢の役割を果たしている。

この半世紀間、シンガポール経済は高度経済成長を持続している。1965～2013年、年平均経済成長率は7%を超えている。

GDPの年代別平均成長率を見てみると、1970年代が8.9%、1980年代が7.5%、1990年代が6.9%、2000～2011年が5.4%と経済の成熟が進んでいる。GDPは、1980年100億ドル、2004年には1,000億ドルを超え、2010年には2,000億ドルを突破して初めて香港の経済規模を超えた。2013年のGDPは2,979億ドルで、国民一人当たりのGDPは世界2位である。1991年、シンガポール政府は2030年までに先進国入りを目指す戦略経済計画に着手している。

外貨準備高は、2000年801億ドル、2010年2,255億ドル、2011年2,590億ドル、2012年2,593億ドル、2013年2,728億ドルと、世界有数の富裕国に成長を遂げてきている。

2016年、シンガポール政府は新たな経済戦略づくりのため「未来経済委員会」を立ち上げ、新しい成長モデルと産業や未来の雇用の在り方などについて提言を取りまとめることとなっている。

20年にわたって主要国の国際競争力を比較しているスイスのIMD (国際経営開発研究所) の年報によれば、2008年、55の対象国の中でシンガポールは、政府の効率性：世界1位、ビ

ジネスの効率性：同2位、経済的成果：同3位、インフラの発達：同3位で、総合順位は世界2位を占めている。なかでも、経営幹部に対してアンケートを実施しその結果を企業運営に反映させるという手法が高評価を得ていることが注目される。1994～2001年、シンガポールはアメリカに次いで世界2位を占めており、2003年同4位、2004年同2位、2005年同3位、2006年同3位、2007年同2位、2008年同2位、2009年同3位である。またジュネーブに本部のあるWEF (世界経済フォーラム) の評価では、1996～1999年世界1位、2000年同2位、2001年同4位、2002年同7位、2003年同6位、2004年同7位、2005年同6位、2006年同5位、2007年同7位、2008年同5位、2009年同3位、2010年同3位、2011～2014年同2位である。イギリスのEIU (エコノミスト・インテリジェンス・ユニット) の資本の吸引、会社、人材、観光客などの分野における能力に基づく評価では、2012年、シンガポールは世界の120都市の中でニューヨーク、ロンドンに次いで世界3位である^①。世界銀行の2015年版「ビジネス環境ランキング」でも、ビジネスのしやすさ総合ランキングにおいて連続9年で1位を占めて、世界的に高い評価を受けている。

シンガポールの成長戦略は、ハイレベルの人材・産業・国内外企業経営・金融産業・サービス産業・海事産業に基づく産業立国である。

2. シンガポール産業経済の発展

(1) 産業構造

2010年、シンガポールGDPと労働人口の構成比を主な分野別に見てみると、①製造業：GDP構成比26%、労働人口構成比17%、②建設業：GDP構成比4%、労働人口構成比12%、③サービス業：GDP構成比62%、労働人口構成比70%である。最大のサービス業について主なものを見てみると、a.商業：GDP構成比16%、労働人口構成比14%、b.輸送・通信業：GDP構成比9%、労働人口構成比10%、c.金融サービス：GDP構成比12%、労働人口構成比5%、d.ビ

ビジネスサービス：GDP構成比11%、労働人口構成比6%、e.その他サービス：GDP構成比9%、労働人口構成比21%である。

1981年の産業別構成割合は、第一次産業1%、第二次産業41%、第三次産業58%で、2013年は、第一次産業0.0%、第二次産業23.7%、第三次産業76.3%であり、第三次産業への移行が顕著である。シンガポールは世界の重要な製造業基地であり輸出基地である。世界における集積回路、磁盤駆動機の生産基地である。電子電器業、化学工業、海事工業（海洋構造物工業）、生物医薬業はシンガポールの4大基幹産業である。

シンガポールは船舶建造、石油精製、電子製品、化学機器などの生産拠点として発展してきている。1980年代から2000年まで高い経済成長を続け、韓国、台湾、香港と並んでアジアNIES（新興工業経済地域）と称されるようになり、アジアの国際ビジネス、輸出、生産拠点としての地位を築きあげてきている^②。

シンガポールは1960年代半ばから輸出志向型工業戦略に転換し、1980年からは産業の高度化を一貫して続けている。1990年代には高度な知識集約型産業の育成を目指して研究開発を基礎とした新たな産業政策を展開し、欧米諸国の多国籍企業のアジア・太平洋地域の拠点として、特に近年は東南アジアの金融センターとして不動の地位を保っている。

シンガポールは、環太平洋と環インド洋を視野に入れながら「陸運・海運・空運」と「製造・金融・石油精製・電子製品・化学製品の生産拠点」とを効果的に活用しながら発展し、アジアの国際ビジネス、輸送、生産拠点としての位置を固めてきている^③。

(2) 教育産業

シンガポールといえば学力の高さで知られる。OECD（経済協力開発機構）の2012年PISA（学習到達度調査）によれば、読解力：世界3位、数学的リテラシー：同2位、科学的リテラシー：同3位である。2010年の米国・ハーバート大学への留学生数は世界4位であり、海外からシンガポール・南洋理工大学へ留学する学生も多い。

2002年、シンガポール経済開発庁（EDB）は、多様性と独創性を併せ持つ質の高い教育サービスを提供することを目標とし、①世界トップクラスの教育機関の誘致、②私立の教育産業の規制強化、③ハイレベルの留学生の誘致に取組んでいる。そして外国人留学生を15万人とし、GDPに占める教育産業比率を5%とする目標を掲げている。教育関係予算は国家予算の23%をあてる計画である。

2013年の世界大学ランキングではシンガポール国立大学は24位である。アジア地域の他の大学は、香港大学26位、東京大学32位、ソウル大学35位である。2010年、中国は経済発展するシンガポールに学ぶため留学生を派遣することを決定している。注目すべきことである^④。

シンガポールは文化産業振興にも取り組んでいる。メディア開発庁を設置し、高等教育機関に関連学科を設けて文化プロデューサーの養成をおこなっている。

(3) 観光産業

シンガポールの観光事業は有力な成長産業のひとつであり、観光立国としても力を入れている。ロンドン、パリ、バンコクに次いで世界で4番目に外国人観光客の多い都市である。観光立国を目指す戦略として、①ソフト面では、観光分野の人材育成に力を入れており、専門学校や大学に観光学科を設置し国がトレーニングプログラムを開発している。②ハード面では、チャンギ空港などのハブ空港の建設やマリナ・ベイ地区・セントーサ島などにおける総合型リゾートの開発に取り組んでいる。カジノも解禁している。医療を観光資源とする動きもある。シンガポールの医療制度は評価が高く、世界保健機構（WHO）が2000年に発表した医療制度ランキングではアジアで1位であり、世界でも6位である。この質の高い医療を観光資源として振興するアジアの医療ハブを目指す^⑤。

多民族なので多様なフェスティバルが年間を通じておこなわれている。なかでも中国やインドのイベントが多く観光客の人気の高い。この

こともシンガポールを訪れる観光客が多いことの理由のひとつとなっている。観光産業のGDPに占める割合はほぼ5%である。

シンガポールの観光産業の発展の背景には政府による積極的な推進がある。シンガポールの観光政策は、経済発展局（EDB）などの関係官庁と空港公団、航空会社、ホテルなど関連民間企業からなる模範的な協力体制のもとで実施されている。その中核をシンガポール政府観光局（STPB）が担っている。STPBの活動内容は、国内ではイベント開発、新たな観光資源の整備、観光資源の開発などをおこない、海外では17都市地域に事務所を、8都市にマーケティング事務所を設置し、観光案内資料の配布、セミナーの開催、観光展への参加などをおこなっている。

2013年の外国人観光客数は、アジア1,200万人（うち中国226万人、日本83万人）、北米64万人（うちアメリカ49万人）、欧州159万人（うちイギリス46万人、ドイツ25万人）、オセアニア126万人（うちオーストラリア112万人）である。

（4）金融業

シンガポール政府は、シンガポールを国際金融センターとして発展させるために、外国金融機関に対して門戸開放、税制上の優遇措置、資本取引や為替取引の自由化などのインセンティブを与えて、オフショア市場を育成してきている。1984年にはシンガポール国際金融取引所（SIMEX）を設立するほか、新たな金融商品を導入するなどの施策を講じてきている。その結果、金融サービス業は重要な産業に成長してきており、2013年のGDPに占める割合は11%である。外国銀行数は国内銀行数をはるかに上回っている。2015年、シンガポールはロンドン、ニューヨーク、香港に次ぐ世界4位のグローバル金融センターに成長している。

世界中で証券取引所の大型再編が進行するなか、シンガポール取引所（SGX）は独自の路線を歩んでいる。他の動きとは距離を置き、ライバルに先駆けて投資家のニーズが見込める新しい金融派生商品（デリバティブ）を提供して利

潤を上げる戦略である。デリバティブは売上げの4割を占める最大部門となり今後も活動の原動力としてさらなる充実を目指している^⑥。

（5）知識産業

シンガポールはIT・バイオなどの知識産業の育成に国を挙げて取り組んでいる。エレクトロニクス産業への依存率が高いことから産業構造の高度化が急務と認識されている。先進分野の研究は世界クラスの人材をいかに集められるかにかかっており、このため積極的に海外から人材を誘致している。

科学技術振興については科学技術庁が中心となって、IT・バイオ・ナノ関連の研究を進めている。2010年科学技術計画によるサイエンスパークの運営も担当している。経済開発庁は多国籍企業による対内直接投資プロジェクトを担当している。

シンガポールの西南部に位置するブオナビスタ地区ではワンノース計画が進行している。ここはバイオ、ITなど知識産業のための科学技術ゾーンである。完成の暁には大規模な科学技術の街となる。周辺にはシンガポール国立大学、国立の研究所群、サイエンスパークなどが立地している。

世界でシンガポールが経済の主要産業拠点として選ばれる理由としては、何と云っても世界のバイオ医科学リーダーが集結するグローバル拠点であることがあげられる^⑦。

（6）交通産業

シンガポールは貿易、物流の分野で良好なインフラを活かしASEANの貿易、物流の拠点となっている。IT関連のハイテク財の輸出拠点でもある。港湾は積替え主体であるが24時間稼働であり東南アジアのハブ港となっている。チャンギ国際空港は路線網が充実し、24時間運営で市内とのアクセスの良さも世界トップクラスである。しかしながら、海上コンテナ貨物で各社の直航サービス強化が続く中でシンガポールの重要性がやや低下しているのも実情である。チャンギ空港の貨物取扱量も年間180万トン台で足踏み状態が続く^⑧。

シンガポールー札幌開設（台湾経由週3回）。シンガポール航空傘下の格安航空会社（LCC）スクートは2016年9月26日、シンガポールと北海道間を台湾経由で結ぶ週3回の定期便を2016年10月1日に開設すると発表した。北海道に東南アジア観光客の旅行需要を取り込むのが狙いだ。全路線に米ボーイングの最新鋭旅客機787型機（座席数は335席）を投入。10トンの貨物の搭載が可能で、日本貿易振興機構（ジェトロ）と協力して北海道産食品の東南アジアへの輸出拡大も後押ししていく。新しい定期便は週3回、夜に札幌を出発し、経由地の台北に到着。日をまたいで台北を出発し、シンガポールに早朝到着する。

都市の発展は集積の経済が鍵となる。人が集まり産業が集積しているところにますます多くの人や企業が吸収される。

シンガポールで初めて都市高速鉄道（MRT）が開通したのは1987年である。2009～2012年にかけて段階的に環状線が開通し、MRTのネットワークは154kmに達した。鉄道ネットワークは2030年には360kmに延伸する計画である。2013年、シンガポールとマレーシア・クアランパウル（300km）とを結ぶ高速鉄道建設計画も両国政府間で締結されている。

（7）都市建設産業

シンガポールは都市部が島の南部に集中しており、近年市域の拡大や整備が進展しており海岸部でも新たな建設が進んでいる⁹⁾。

都市再開発庁（URA）は、経済成長に必要な工場用地や空港、港湾などの整備を進める一方で、増加する国民の住居を確保しつつ、緑あふれる美しいシティ・イン・ザ・ガーデン（庭園の中の都市）をいかにつくりあげるかという都市計画を策定する政府機関である。

シンガポールは近年、人口急増・交通渋滞・住宅供給などの都市問題に悩む他のアジア諸国や中東、アフリカなどの国々に向けて蓄積した都市計画のノウハウを輸出すべく積極的に働きかけている。URAは海外からの都市計画マスタープラン策定の需要が多いことを受けて、コ

ンサルティングサービスを提供する専門グループを立ち上げている。これまでに、シンガポールと中国の共同開発プロジェクトである蘇州工業団地や天津エコシティのマスタープラン策定に関わっている。また住宅開発庁（HDB）から分社化したスルバナ社はアジア・中東の7都市にオフィスを構えコンサルティング業務や開発を手掛けている。

（8）製造業

シンガポールは世界経済の中心になるハブ化を目指している。世界的に重要な製造業基地、国際貿易センター、国際金融センター、国際航空運センター、国際通信と旅行会議センターを整備し、他のアジアNIESに先駆けて国際経済の総合的センターの位置を占めるに至っている。

シンガポールは世界的に重要な製造業拠点であり輸出基地である。主な輸出品目を見てみると、事務通信設備：世界5位、集積回路・部品：同2位、科学工業製品：同7位、医薬製品：同6位、石油製品：同3位、海洋物製造：同1位である。

日本においてもシンガポールの物流ハブ機能についてあらためて注目が集まっている。近年アジア域内では各国の港湾開発が進み海上コンテナ輸送ではサービスが多様化しシンガポールへの期待もやや薄まってきているが、アジアのハブ拠点としてのシンガポールの位置付けは今後も揺ぎそうにない¹⁰⁾。

シンガポール政府は産業における製造業の役割を重視し、先進国企業の技術・設備の導入を軸として工業団地の造成や人材育成や優遇措置など受け入れ態勢の整備を進めてきている。GDPに占める製造業のシェアは1998年以降漸減傾向にある。2011年に20%を割り込み2014年には17.4%まで低下している。就業人口は2001年の31万人が2013年には28万人に減少している。かつてシンガポール経済を支えていた石油関連産業の地場製造業部門の付加価値生産シェアが縮小して、高度技術集約型のコンピュータとIT関連電子製品及び資本設備集約型の化学製品及びバイオメディカル部門が製造業部門の主役となっている。

シンガポール政府は1986年に国家コンピュータ化計画を発表以降、国家情報基盤整備に取り組みIT環境整備を他国に先駆けて進めてきている。これは世界的に見ても早い取り組みで、シンガポール政府が多国籍IT企業の誘致を積極的に進めた結果、エレクトロニクス産業は急速な成長を遂げた。主要な生産品としては、半導体ウェハー、電子製造組立 (EMS)、ハードディスクドライブ、POSプリンターなどがあげられる。特に半導体ウェハーは世界全体の10%、ハードディスクドライブは同40%を生産している。シンガポールには14のシリコンウェハー製造工場、40の集積回路センター (IL) が立地している。エレクトロニクスはシンガポールの経済成長を支える主要産業であり、2014年におけるGDP付加価値の26.8%を占めている。2014年の就業者数は7万人で製造業全体の16.9%を占めている。

2000年、シンガポール政府はアジアのバイオポリス構想を発表し、バイオメディカルサイエンスを電子、化学、エンジニアリングに次ぐ製造業の4本目の柱として位置づけ、積極的な産業振興を開始した。2003年にオープンしたバイオポリスは、科学技術振興政策の一環としてつくられたバイオテクノロジー特区で、分子細胞生物学研究所 (IMCB)、ゲノム研究所などの国立研究所を設置したほか、世界中から研究者を招致しバイオパークの周辺にはバイオテクノロジー系企業を20社以上も誘致している。日系ではJST、早稲田バイオサイエンス研究所、理研、エーザイなどが誘致に応じている。バイオメディカルサイエンスの生産高は、2000年63億ドルから2012年293億ドルに増加している。アジア新興国市場では今後中間層の拡大が見込まれ、医薬品・医療用機器のニーズの高まり予測されることから、シンガポール政府は専門家の育成、バイオ関連のR&D拠点、バイオポリスの開発、知的財産権 (IP) の法整備などビジネス環境を整備して同部門への誘致を進めようとしている。

製造業主要分野の生産額と就業者数 (2014年)

分野	生産額 億ドル	就業者数 人
石油を含む化学	1,034.80	26,186
エレクトロニクス	826.93	71,366
バイオメディカル	214.73	16,800
精密機器	371.80	91,570
輸送機器	338.30	113,924

シンガポール政府は、21世紀工業発展計画を発表している。この計画はシンガポールを製造業、製造サービス業、輸出サービス業の各分野において世界のトップクラスとする21世紀へ向けての戦略計画である。この計画が実現すれば製造業生産量は25%増加し、また今後増加する就職機会のうち66%は知識技術型が占めることとなる。主要な施策項目は、①製造業の多元化、②世界クラスの企業の創造、③新機軸、④国民生涯学習、⑤人材の誘致である¹⁰⁾。

3. シンガポールの企業

シンガポールは東南アジア最大の起業拠点である。

(1) 国内企業

2014年、シンガポールのGDPは3,806億ドル (前年比2.9%増) で、内訳はサービス部門66.8%、製造業19.3%、建設業4.8%である。サービス部門では小売業、運輸・倉庫、情報・通信、金融サービス、ビジネスサービスが主要なものである。

2013年、米誌フォーチュンの「世界の大企業500社」にシンガポールからは2社が選ばれている。世界239位：ウィルマー・インターナショナル (食品、売上高440億ドル)、世界459位：フレクストロニクス (電子機器、売上高261億ドル) である。

2014年、シンガポールの消費税率は主要国最低の7%、法人税率も主要国最低の17%である。製造業作業員基本給月額額は1,433ドルである。

シンガポールは1960年代半ばから輸出志向型工業化戦略に転換し、1980年代からは産業

の高度化を一貫して続けてきている。1990年代には高度な知識集約型産業の育成を目指して研究開発を基礎とする新たな産業政策を展開し、欧米諸国の多国籍企業のアジア太平洋地域における拠点の地位を保っており、特に近年は東南アジア金融センターとして不動の位置を占めている。

2010年代に入って製造業にやや陰りが見えるが、情報・通信、金融、ビジネスサービスのほか、世界有数の石油製品輸出国、輸出用石油製造拠点という立地を活かした新しい分野での伸びが目立ってきている。2011年ころから欧米、日本、中国・インドなどの国々が企業の統括拠点や研究開発の地域拠点をシンガポールに設置する動きが目立ってきている。

シンガポールが掲げる発展のビジョンは今後とも着実に具現化されると思われる。そして世界経済のうねりに乗って成功を掴んできたこの国では同じ波を目指す企業が今後も次々と誕生していくことが予測される。最大の眼目は、「シンガポールブランド」の具現化と優秀な研究者による研究成果を国家の産業振興に役立てることある。そのためには、シンガポール国立大学(NUS)が高いレベルにあることでシンガポールのイメージが高まり、優秀な研究者が集まるということが必須の要件となる¹²⁾。

世界一流の人材を集めることにもシンガポールは熱意を注いでいる。特に産業振興につながる科学技術については、有能な研究者を呼び込むため好待遇と優良な研究環境を整え、世界規模でピンポイントのヘッドハンティングをおこなっている。アジア域内地域の統括や研究開発の拠点をシンガポールに構える企業も多くなっている。東南アジアに加えて、インドや中東へのビジネス展開拠点としてのハブ機能をシンガポールに期待する企業も少なくない。

シンガポールの発展の鍵はコンパクトな行政と経済システムによる時流への柔軟かつスピーディーな対応にある。次世代を予見し他国に先んじてプロジェクトを次々に展開し成功させてきている。大規模な埋め立て工事や先端都市開

発プロジェクトにおいても竣工を待たずに投資や入居のオファーが相次いでいるという事実がシンガポールへの期待感の高さを裏付けている。

シンガポールは外国資本を積極的に導入する資本集約型事業に加えて知識集約型事業の強化にも着手している。1982年、シリコンバレーを模したシンガポール・サイエンスパーク運用開始、2003年、アジアのバイオテクノロジーの中核となるバイオポリス運用開始、2008年、情報通信、物理化学関連事業の集積地となるフュージョンポリスを始動させ、アジアのイノベーション事業の拠点を目指す国家戦略を具現化させている。フュージョンポリスはバイオポリスをさらに発展させたイノベーションシティである。産学交流、異業種交流を活発におこなうための施設を設け、事業の付加価値を高めつつ深化させることを目指している。国籍、産業、業態という壁を超えたコラボレーションによりシンガポール経済を牽引する新たな産業を創出するはずとの期待が込められている。その期待も込めてフュージョンと命名された。官民の研究機関が同居するこの研究集積ゾーンにおいて最終的には8,000～10,000人の研究者が活動する予定である。

シンガポールは基幹産業を知識集約型産業にシフトした段階から人材教育に力を入れてきている。高度教育政策のもと海外の著名大学などを誘致し教育環境を向上させて国内R&D事業のレベルアップに貢献している。政府が実施する奨学制度は若年層のみならず企業の幹部クラスの優良な研究者も対象としていて評価が高い。奨学生はハーバード、スタンフォード、ケンブリッジ、オックスフォード、MITなど著名な大学や研究所で研鑽を積みシンガポールへ戻る。若年層の教育に加えて即戦力となる人材の招聘も積極的におこなっている。

国際的な人材の育成はシンガポールが目指す事業・エコシステムを機能させるためにも不可欠のものであるとの認識がある。すなわち世界と共存し、より優れた産業へと発展していくエコシステムの基本となるのは国境を越えた人と

人とのつながりである。世界中から優秀な人材が集まる教育機関へ多くの若者を送り出し強力なコネクションを築くことは未来のグローバルビジネス展開のために重要な布石にもなる。そして国際性豊かで優秀な人材の蓄積はエコシステムが健全に機能するイノベーションシティとしての成功につながるのである。

多国籍企業が大いに活躍するシンガポールでも国内企業の国際化も極めて重要な課題でありそのためのバックアップ体制がとられている。バイオテクノロジー、金融、IT、デジタル、交通、物流、化学、教育産業を重点事業と位置付け、戦略的クラスターアプローチとしてイベントや国際会議の誘致を強化してきている。さらに誘致だけでなくプログラムの質の向上を提案し関連事業の振興へとつなげている。そういったアプローチは国の基幹産業の強化と新たな事業の開拓という形で還元されている。

(2) 外資系企業

シンガポールはもともと投資環境が整っているとの評価が高く、世界で最もビジネスのしやすい国といわれており、シンガポールを他のASEAN諸国へ進出するゲートウェイと位置付ける企業戦略さえ見受けられる⁴³。

シンガポールは東南アジアで先進国の立場にあり多くの外資系企業が集まっている。シンガポールの証券市場はアジアで最も大きく、東南アジアの成長を担っている。

シンガポールは世界で最も自由な経済市場といえよう。資本進出が自由、外貨管理が緩やか、労働力流動性が高い、人材の流入に積極的などの特徴を有する。ひとことでいえば海外からヒトと資金を呼び込む総合的戦略の採用である⁴⁴。

シンガポールは南国の気候や海に面しているという環境を活用し観光国として知名度を上げることで経済を活性化させて国外から企業を呼び込み発展につなげた。1960年代初頭から島西部のジュロン地区に工業団地を造成し外資系企業の誘致に着手した。長期対策として製造業と並んで金融や通信などのサービス産業の振興のほか、シンガポールを近隣アジア諸国の事業

の地域統括拠点とするため多国籍企業を誘致する方針を決定した。

シンガポールは1970年代から外国人労働者の受け入れを積極的に推進しているが、労働者の管理に最も成功した国のひとつでもある⁴⁵。

外資の直接投資が活発化した結果、外国直接投資（FDI）は、1998年の1,442億ドルから2014年の1兆246億ドルへと急拡大している。投資国も変化しつつある。従来の主要投資国であるアメリカ、EU、日本の投資割合は1998年の59%から2014年には49%に縮小する一方で、中国とインドの合計投資割合は同時期4%から8%へ拡大し新興国の投資が拡大している。

シンガポールは欧米などのアジア進出拠点というだけでなく新興国のアジア、そして先進国への進出拡大拠点となっている。

外資企業の投資業種も変化している。FDIに占める製造業の割合は、1998年の36%から2014年には14%に縮小する一方で、金融・保険は同時期37%から50%へと拡大している。外資系企業にとってシンガポールの役割は大きく変化したといえる。

低率な法人税が企業を誘引する。シンガポールの法人税は17%と低率であるが、輸出額が多い、研究開発をおこなっているなどの理由で様々な税率の低減措置をとり、ときには10%を下回ることもある。その結果、多くの企業がアジア統括の拠点をシンガポールに置くようになっていく。日本企業も立地しておりその数は2,000社を超えるといわれる。

シンガポールの工業化は外資系多国籍企業の資本と技術を中心として進められている。

世界のトップ50社の銀行はすべてシンガポールに支店を設置している。シンガポールの銀行の95%が外資系であり、資産額の57%を占める。

シンガポールが描く発展のシナリオでは次世代の世界経済を担う新しい産業の創出が重要な鍵になる⁴⁶。シンガポールの成長は中東、オセアニア、アジアとを結ぶ絶好のロケーションを活かした貿易の振興や外資導入の推進など一貫

した開放路線に徹した対外政策によるところが大きい。シンガポールは集積が新たな集積を呼んで世界のハブ産業の拠点設置が相次いでおり、石油化学、航空、バイオ産業も育成されている¹⁷⁾。

シンガポールは知的立国へ邁進する。建国の父リー・クアンユー（李光耀）は人材を最大の資源として重視し、大学教育や研究は国家生存に役立つ人材養成の手段であると位置付けている¹⁸⁾。

シンガポールへの外資系製造業企業の進出は主要産業である電気機器を見ても1960年代までは単純な加工組立てが主であった。1970年代後半以降、国際競争力を維持するための製品のハイテク化、高付加価値化が進捗してシンガポールの産業構造は技術資本集約型へと大きく転換している。国際分業化の流れの中でもシンガポールは先端を歩んでいる。日本の進出企業の事業内容を見ると地域営業本部や国際部品調達拠点としての機能を持つものが多い。

シンガポールは金融部門でも対外開放政策と自由化を推進している。1960年代末のアジアダラー市場の創設に端を発し、現在ではSIMEXを中心に一大国際金融センターが形成されている。

東西交易の要衝として発展してきたシンガポールは国際的な物流拠点でもある。日本からも運輸・倉庫関連企業がチャンギ国際空港周辺を中心に進出している。商社は製造業企業が進出する際の合弁パートナーとして進出する場合が大半であるが、東南アジアのビジネスセンターとしてのシンガポールに着目して情報収集や地域統合機能を併せ持つケースも少なくない。

2013年の外資系資本投資額は89億S^{ドル}で、内訳はアメリカ37億S^{ドル}、EC32億S^{ドル}、日本6億S^{ドル}、その他14億S^{ドル}である。

シンガポール政府は競争力強化のための政策として連続性、開発性、信頼性、企業の4要素を重視する戦略を発表している。これは輸送、物流部門の振興やFTAを活用して他国、地域市場へのアクセス改善を目指すものである。シンガポールはFTA戦略の旗手であるといえよう¹⁹⁾。

日本の企業もこうした良好なビジネス環境に誘引されて、シンガポールを司令塔にしてASEAN全体のビジネスに目を配る体制を敷いている。2011年だけでもキリンホールディングス、三井化学、日清食品ホールディングス、サントリー食品インターナショナルなどの有力企業がシンガポールに地域統括拠点を設置している²⁰⁾。

2011年、外資系企業と外国人労働者のGDPへの貢献比率は44%で、2001年の39%から拡大しており外資系の存在感は高まっている。経済開発庁は常に変化する外資系企業のニーズを把握するため、誘致拠点となる事務所を欧米やアジアなど各国23か所に設置している。外資系企業の誘致活動は欧米などの先進国にとどまらず、今後アジア地域の重要性が増すことを見据えて中国やインドなどの新興国においても新たな誘致活動を展開している。

シンガポールには先端技術を有する世界の企業が相次いで進出している。その理由のひとつに実験室という一風変わった役割がある。このシステムは、新しい技術やサービスを持つ企業が実用化に向けた実証実験をする場合、シンガポールが多様な援助をおこない多方面から協力するというものである。シンガポールと企業が二人三脚で技術を磨き、最新技術に挑戦し、次世代の技術開発にも貢献するものである²¹⁾。2016年8月まで、シンガポールに拠点を置く外資企業は、大手の多国籍企業だけでも7000社以上、そうした大企業と同様にスタートアップの顔ぶれも実に国際的だ。

(3) 企業の海外進出

シンガポールは、1993年、中国の蘇州工業団地の建設に投資した。進出企業は法人税の優遇措置が受けられる。開発規模は7,000haである。同年、無錫工業団地の建設にも投資している。進出企業は法人税の優遇措置が受けられる。開発規模は1,000haである。2007年、インドネシアのバタム島など3島経済特区に進出した。進出企業は法人税の優遇措置が受けられる。同年、天津滨海新区・天津エコシティの建

設に参加した。このプロジェクトには日本の企業も参加している。2010年、ベトナムに進出した。住宅や商業施設の開発である。ここ数年シンガポールは中国の重慶に大量進出している。

シンガポールは海外の空港運営会社への出資やサウジアラビア、UAE、ロシアなどの空港運営、管理業務に出資している²⁰。

シンガポールの1人当たりGDPは世界一流レベルに達し国内では高度なサービス業が発達している。今後はサービス分野を中心に、豊富な資金力、グローバルなビジネス経験などを武器にしたシンガポール企業の日本への進出も活発化しそうである²¹。

シンガポールの2013年の対アジア投資残高は2,895億S^{ドル}で、主要な投資国は中国、香港などである。対EU投資残高は897億S^{ドル}で、主要な投資国はイギリス、ルクセンブルクなどである。

2010年、シンガポールの海外進出企業数は6万社である。

(以下次号)

注

- ① 『厦門大学学報』2015年第4号「シンガポールの現代化 発展の50年を論ずる」王勤稿
- ② 『ARCレポート (シンガポール)』2013年5月号
- ③ 『ARCレポート (シンガポール)』2015年6月号
- ④ 『週刊東洋経済』2011年11月19日
- ⑤ 『エコノミスト』2012年1月17日
- ⑥ 『日本経済新聞』2016年4月15日
- ⑦ 『NIKKEI BUSINESS』2008年11月3日
- ⑧ 『日本海事新聞』2014年1月6日
- ⑨ 『エコノミスト』2013年9月17日
- ⑩ 『日本海事新聞』2014年1月6日「アジア面 展開の中核へ、シンガポール物流事情」
- ⑪ 『厦門大学学報』2015年第4号「シンガポールの現代化 発展の50年を論ずる」王勤稿
- ⑫ 『週刊東洋経済』2011年7月2日
- ⑬ 『ジェトロセンサー』2015年5月号
- ⑭ 『週刊東洋経済』2010年9月25日
- ⑮ 『エコノミスト』2012年1月17日号
- ⑯ 『NIKKEI BUSINESS』2008年11月3日
- ⑰ 『日経ヴェリタス』2011年10月30日
- ⑱ 『週刊東洋経済』2011年7月2日
- ⑲ 『ジェトロセンサー』2007年5月号
- ⑳ 『NIKKEI BUSINESS』2012年10月15日
- ㉑ 『日本経済新聞』2015年10月20日
- ㉒ 『ジェトロセンサー』2010年2月号
- ㉓ 『ジェトロセンサー』2010年2月号

参考文献

- 1 『シンガポールを知るための65章』第4版 明石書店 編著者 田村慶子 2016年6月30日
- 2 『図説 大西洋の歴史—世界史を動かした海の物語』発行所 悠書館 著者 マーティン・W・サンドラー 翻訳者 日暮雅道 2011年11月7日初版発行
- 3 『海から見た世界史・海洋国家の地政学』発行所 原書房 著者 シリル・P・クタンセ
- 4 『世界の500大企業』四川出版集団発行 華西都市報社編著 2014年第1版
- 5 『現代シルクロード上の国際商業貿易流通』中国経済出版社 馬莉莉王瑞編著2016年4月第1版
- 6 『ドイツ製造』重慶出版社 華璐、沈慈晨著 2015年第1版
- 7 『世界的大企業の経営』電子工業出版社 劉世忠著 2013年3月第1版
- 8 『図説 一带一路の戦略』人民日報出版社 任宣編 2015年6月第1版
- 9 『世界港湾交通地図集』周敏主編 中国地図出版社 2015年新版
- 10 『国際物流管理』王昭鳳主編 電子工業出版社 2013年新版
- 11 『港湾と産業』陳洪波等著 浙江大学出版社 2013年第1版
- 12 『コンテナ港湾発展と布局研究』韓増村等著 海洋出版社 2006年第1版
- 13 『コンテナ港湾網路形成演化和発展機制』王

- 成金著 科学出版社2012年9月第1版
- 14『現代コンテナ港湾の建設と運営技術』包起帆等編著 上海科学技術出版社 2006年第1版
- 15『国際港湾機能演変と国際強港建設研究』趙亜鵬著 経済科学出版社 2013年版
- 16『港湾時代』于汝民主編 人民交通出版社 2012年版
- 17『港湾戦略協同』趙娜著 浙江大学出版社 2012年 第1版
- 18『海港都市国際貿易と現代化』鍾昌標等著 経済科学出版社 2008年8月第1版
- 19『港湾管理と経営』龐瑞芝著 天津人民出版社 2006年第1版
- 20『国際物流学』遼宇鐸等編著 北京大学出版社 2007年第1版
- 21『日本海事新聞』2016年3月30日「2014～2015年の中国経済と海事産業」田育誠稿
- 22『KAIUN』2004年2月号
- 23『荷主と輸送』2010年3月号
- 24『News Week』January 29, 2013
- 25『日刊工業新聞』2009年12月1日「BBK フリーゾーン」
- 26『中国港湾』「2015年世界港湾の運営」姜超雁、謝文卿稿 2016年6月号
- 27『日刊CARGO』臨時増刊号「アセアン物流特集」
- 28『海運事情』2010年第4号
- 29『中国水運報』「中国遠洋海運集団の世界経営」鍾謝稿 2016年5月25日
- 30『中国水運報』「国際コンテナ列車と中枢物流新世界」甘琛稿 2016年5月18日
- 31『中国水運報』「東アジア海洋協力揚帆起航」甘琛稿 2016年7月29日
- 32『中国水運報』「イギリス港湾の現状と将来」吳華明稿 2016年7月11日
- 33『中国水運報』「2016年上半年世界新造船市場」秦琦稿 2016年8月1日
- 34『中国船舶報』「シンガポール海洋構造物の建造現状と将来」張輝稿 2016年7月8日
- 35『中国船舶報』「日本造船企業 2016年1-5月の造船現状」趙蕓稿 2016年7月1日
- 36『コンテナ化』「世界主要港湾の運営と中国」趙蕓稿 2016年第3号、2016年3月1号
- 37『中国港湾』「2015年世界港湾の港勢」2016年5月号
- 38『中国港湾』「世界の国際航運センターの比較」方硯稿 2016年3月号
- 39『中国港湾』「世界の港湾とコンテナの大型化」周芒等稿 2016年7月号
- 40『中国水運』「北極海東北航路の航海実践及び常態化航行」蔡万群等稿 2016年2月号
- 41『中国水運』「衛星技術 交通運輸業の応用」曹德勝稿 2016年2月号
- 42『日本経済新聞』2013年12月11日「20年に新港湾」
- 43『新時代の物流経済』柴田悦子等著 凌宇訳 中信出版社 2013年9月 第1版
- 44『中国貿易報』2015年8月11日
- 45『中国交通報』2015年8月11日
- 46『世界海運』2015年5月
- 47『荷主と輸送』2016年4月号
- 48『港湾』「パナマ運河拡張」2016年6月号
- 49『中国遠洋海運報』2016年7月29日
- 50『中国交通報』2016年8月2日
- 51『中国水運報』2016年7月11日
- 52『中国船舶報』2016年7月1日
- 53『中国船舶報』2016年7月22日
- 54『中国水運報』「2016年上半年世界の造船市場」2016年8月1日
- 55『中国水運報』「2015年世界の大規模旅客船建造」2016年5月20日
- 56『中国港湾』「2015年世界の港湾産業の成長」2016年6月号
- 57『中国港湾』「2015年世界主要港湾とコンテナ船大型化」2016年2月号
- 58『中国港湾』「世界における国際海運センターの発展」(シンガポールはその国際海運センターの一つである) 2016年3月号
- 59『中国港湾』「2015年世界主要国際貿易港湾の経営」2016年5月号
- 60『コンテナ化』「世界における主要港湾運営

会社」(シンガポールの「シンガポール国際港務、は世界主要港湾運営会社の一社)
2016年3月号