平成 23 年度 高松市議会海外行政視察報告書

訪問期間 平成24年2月4日から9日まで1週間

訪問国 オーストラリア及びシンガポール共和国

訪問都市 パース市(西オーストラリア州) シンガポール

調査項目 ①西オーストラリアにおける小麦生産現状について

②パース市における歩行者専用街区交通規制地区について

③パース市における公設民営のトランスパースによる公共交通政策

④シンガポールにおける都市計画及び緑化の現状

⑤シンガポールにおける交通政策

⑥シンガポールにおける観光行政

高松市議会議員 香川 洋二

1) はじめに

今回の行政視察の訪問地選定に関しては本市とかかわる課題を視察・調査することとした。旅行業者選定に当たっては複数業者によるプレゼンテーションを行い、参加議員による総合評価、投票により決定した。今回の調査地を西オーストラリア州パース市とした理由はパース市から東北部 200kmにあるケラベリン地区が本市特産品の「さぬきうどん」に適するASW(オーストラリアスタンダード ホワイト)の中心的生産地であり、同地域が香川県(うどん県)のうどん産業を支えている理由からである。次にシンガポールを選定した理由はパース訪問時の経由地であると同時に、世界の中心的金融都市であり、交通政策、観光政策においても卓越的施策をとっており、本市施策に反映できると考えたからである。

2) 調査項目

①西オーストラリアにおける小麦生産現状

オーストラリアへ最初に到来したのはオランダ人であり、その後ジェームズ・クックが 1770 年 シドニーのボタニー湾に上陸して領有を宣言したのち、流刑植民地としてイギリス人の移民が始



まった。オーストラリア大陸の東側は温暖湿潤気候で多くの入植者はこの地域に集まり、メルボルン、シドニーなど大都市を形成した。東部海岸から西側、グレートアーテジアン盆地より更に西側にはグレートサンディ砂漠があり、居住には適さず、都市として発展したのはインド洋に面した西海岸の人口150万人のパース市及び近郊都市で、現在オーストラリア第4の都市となっている。

日本では小麦の大半をオーストラリア、アメリカ、カナダから国家貿易として輸入しており、入 札制度外国産小麦は、平成7(1995)年ウルグアイラウンド農業合意との関連で、食糧管理法に代 わり「主要食糧の需給および価格の安定に関する法律」が施行され、小麦は「関税化」になった。

しかしながら、政府以外の者が輸入する場合は、「関税相当量(TE)」を支払わなければならないため、実際の小麦の輸入システムは、今までと大差ない。ところで、本市における小麦生産量は農林水産省のデータによれば平成22年度1,240トン、香川県全体の生産量は3,660トンとなっている。

現在「さぬきうどん」の原材料として主として消費されている小麦は「ASW」と呼ばれるオーストラリアン・スタンダード・ホワイトである。ただし、このASWは単一品種ではなく西オーストラリア州の一部地域で収穫される「ヌードル・バラエティー」という総称で呼ばれる4つの小麦品種のいずれかと「APW」オーストラリアン・プレミアン・ホワイトというややタンパク量の多い硬質系小麦との配合により作られている。

今回訪問した小麦農家は、パース市から東 200km離れた小麦産地のケラベリン地区で、地名はアボリジニの言葉「虹鳥の見られる場所」という意味から名付けられた。

今回訪問した農家はジェイムス・スコット氏の畑で、耕作面積 1,800ha。もう一軒はカルビン氏で耕作面積 3,600ha だった。小麦の生産は南半球ということで、雨季の 5 月から 6 月にかけ植え付けられる。

植え付けはシーディングバーと呼ばれる大 型耕運機で深さ約30 c m耕し、種子を2cm位 の深さで肥料とともに落とし入れ、土を被せる。 このシーディングバーは広げると12メートル 余になる。(写真右上)深く掘る理由は小麦を しっかり根付かせるためで、その後の作業は収 穫時期までなんら作業せず、お天気任せとなる。 自然に任せた農法は異常気象に見舞われると 多大な被害を受ける。2010年西オーストラリ アは干ばつに見舞われ、収穫減となった。収穫 は乾季の11月頃からハーベスターと呼ばれる 大型刈り取り機で穂の部分を刈り取り、ハーベ スター内タンクに小麦がた溜まると荷受車に移 し替えられる。(写真右中) 今回見学したカル ビン氏のハーベスターは5千万円するという。 また、農場管理は 3.600ha をカルビン氏と常時 1名、繁忙期にあと1名雇用し管理している。 これらの耕作等に関してはGPS(全地球測位 システム)を活用し、耕地の管理、作付け等を 効率的に行っている。この収穫された小麦は地 域の集積地に搬入され、検査機器を通して食品 安全基準、等級審査などを短時間で終了する。

サイロに収容できない小麦はシートでカバーし、屋外に積まれ保管される。(写真右下)次にこれら小麦は、すぐ横の貨車の引き線から積み込まれ、フリーマントル港等パース近郊の港に輸送され、その後、各国へ輸出される。







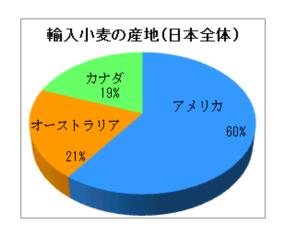
今回の2軒の小麦生産農家を訪問したが、規模としては中規模以下であり、大規模農家は20,000~30,000haとなる。また、地域が一望できる丘からの光景は30km以上続く小麦畑であった。(写真左下)ちなみに、カルビン氏の小麦耕作地面積は3,600ha(6km×6km)であり、高松旧市内に当てはめると、東西は香東川から詰田川、南北はサンポートから太田上町付近となる。また、これらの刈り取られた藁は牧畜用乾草として圧縮梱包され家畜飼料として利用される。カルビン氏は小麦以外に専業ではないが、食用および羊毛用ヒツジを5,000頭飼育中とのことであった。

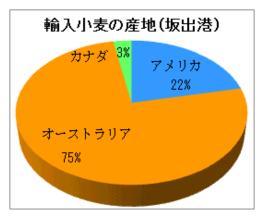


さて、世界で小麦生産量の多い国の順位は EU(27か国)中国、インド、アメリカ、 ロシア、オーストラリア、パキスタン、カナダ、 トルコ、ウクライナとなっている。また、輸 出量の上位はアメリカ、オーストラリア、カナダ、EU(27か国)、ロシアである。

現在日本では米離れ現象が社会問題であ

り、日本農業衰退の一因となっている。逆に小麦を加工 したパン食を主食とする欧米型の食生活の日本人も多く なり、日本人の嗜好が大きく変化した。この逆転劇は戦 後のアメリカからのガリオア・エロア資金(占領地域救 済政府資金/占領地域経済復興資金) などを通じての食 糧援助・すなわちメリケン粉と呼ばれるアメリカ輸入小 麦から始まったといっても過言ではない。無論パンだけ ではなくうどんやラーメンなどの麺類、洋菓子類普及な どが後押ししている。ところで全国で小麦を直接輸入し ている港は全国で25港あるが、四国で輸入しているの は唯一坂出港であり、輸入食糧協議会会報によると平成 21年度食糧用小麦の輸入実績では坂出港は107.845MT (Metric T = 1,000kg) で全国第10位となっている。坂 出市のホームページによると日本全体での輸入小麦の 60%はアメリカ産であるが、香川県坂出港で輸入されて いる小麦では約75%がオーストラリア産となっており、 本県、本市はオーストラリアとの結びつきが強いことが わかる (右図)。







②パース市における歩行者専用街区交通規制地区について

パースはオーストラリア大陸西部で ヨーロッパ人が建設した最初の大規模 な入植地で、19世紀前半自由移民の入 植地であるスワン川入植地の首府とし て町が建設された。パースという名前 は1829年に入植地の長官であるジョー ジ・マレー卿の望みを満たすため、マ レー卿の出身地であり英国下院議会の 地盤であるパースシェアにちなんで命



名した。通常パースはパース市及び近郊の都市を含む総称として呼ばれている。同市の発展はスワン川を中心に形成され、特に金、鉄鉱石、ニッケル、アルミナやダイヤモンドといった資源の発掘ラッシュにより、パースは成長した。

パース市の中心部はスワン川の一部である「パース湖」の北岸にあり、ビジネス街は川に近いア デレード通り(アデレードテラス)沿いなどに位置する。商店街はヘイ通りとマレー通りのショッ ピングモールに集中し、モールはアーケードと歩いて抜けられる店で相互につながっている。1980



年代半ばには車の進入が制限され再開発され、歩行者専用道路となった。パース駅の南側にあるヘイストリートモールとマレーストリートモールの2つの歩行者天国を中心にショッピング街が広がり、駅の北側ノースブリッジがレストラン街となっている。(写真左・下)パースにおける商店街の営業時間は基本的に月曜日から土曜まで午前9時頃から午後5時

となっており、共稼ぎが当たりまえのオーストラリアでは、商店街で夜間買い物をすることは厳しい環境にある。ただし、ショッピングデーの金曜日は午後9時まで営業しているので、勢い金曜日の夜が買い物デーとなる。ただし、市内のスーパーマーケットは午後9時まで営業している。日本のように24時間営業の大規模店舗はなく、こうした営業形態となったのは週末における店舗従業員の確保が困難という理由からである。訪れた当日、ヘイストリートは日曜日ということで多くの人出があり、市内中心部やスワン川を一望できるキングスパーク(写真上)では、多くの市民が

家族やグループで集まり、日曜日の午後の一時を楽しんでいた。また、市内中心部にはパース造幣局があり、オーストラリア造幣局の中では最古の施設だった。オーストラリアではもう一カ所キャンベラに同施設があるが、パース造幣局では、記念館として毎日一般に開放しており、金の延べ板鋳造過程などを見学することができる。



③パース市における公設民営のトランスパースによる公共交通

パース市では車に頼らない公共交 通機関の整備に努めている。トランス パースは、1986年にパースの公共交 通機関の運営を統合した際に命名さ れた名称。統合はバス事業と渡船事 業を運行していたメトロポリタント ランスポートトラスト(Metropolitan Transport Trust MTT)とウェスト レールと呼ばれていた西オーストラ リア政府鉄道(Western Australian



Government Railways、WAGR)から近郊鉄道路線の運行業務を引き継ぐ形で行われた。現在トランスパースはバス・渡船の運行に関しては外部に委託し、公設民営の形態を導入している。営



業路線としてトランスパースはパース都市圏およびマンジュラなどを含む周辺地域において鉄道・バス・渡船の運行を手掛け、郊外の各地域は中心部からの距離に応じて9つのゾーンに分けている。今回の視察にはトランスパースから2名の職員が説明に付き、中央駅から地下鉄、無料の循環バスRedCAT、渡船を使い中心部の公共交通運行状況を視察した。(写真上中下)

鉄道路線は、ミッドランド線、フリーマントル線、マンジュラ線等6路線。全線電化で運行時間は午前5時から深夜までで便数も多く、平日の日中は4分から15分間隔、夜間・休日は30分間隔の運転となっている。小麦積出港のフリーマントルへも路線は延びている。この路線は1881年開業でパース近郊の鉄道路線の中で最も古い歴史を持ち、地域住民のパース中心部への通勤・買い物などに利用されるのはもとより、歴史的建造物があるリゾート地としてのフリーマントル地区への観光客の足となっている。乗車方法は乗車券の購入方法もあるが、ICカードを

利用した運賃精算システムのスマートライダーが導入されており、ことでんが導入しているICカード「イルカ」と同様の運用を行っている。(写真下)利用客は、鉄道駅では自動改札機もしくはホーム上の読み取り機に、バス・渡船を利用する際は車内・船内の読み取り機にカードをかざす。

トランスパースでは、かざす行為 を「tag on (乗車船時)」「tag off (下 車船時)」と呼ぶ。

スマートライダー使用時の運賃は通



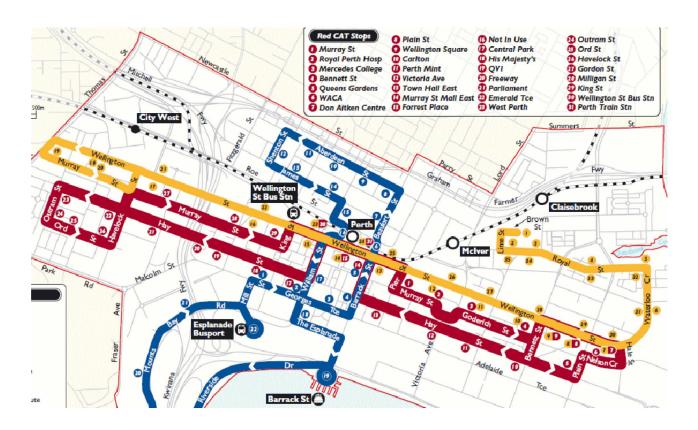
常運賃の15%引きとしている。残高が少なくなった時には銀行の個人口座から自動引落としで チャージする方法も選択でき、その場合は運賃が割引(通常運賃の25%引き)されるという。バ ス事業は、1996年以来、州政府と契約した3社企業に分担され、トランスパース管理のもと運営



されている。ルートは市中心部から 鉄道の駅やバスターミナルへ向かう 系統とそこから郊外の各地域に向か う系統、「サークルルート」と呼ばれ る郊外間を結ぶ系統などに分けられ る。使用車両は最近の環境を考慮し天 然ガスを燃料とする車両が増えてい る。また、トランスパースでは CAT (Central Area Transit) と呼ばれる 無料バス路線をパース市内とフリー マントル市内でそれぞれ運行されて いる。パース市内のものは RedCAT (赤)、YellowCAT (黄)、BlueCAT (青)

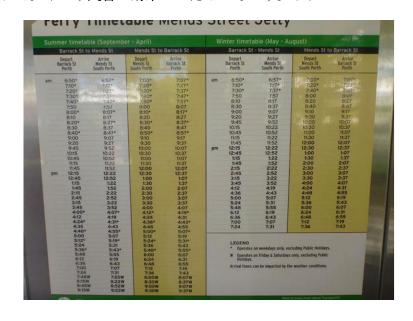
の車体が色分けされた3路線があり、低床・車いす対応車両を導入、市内中心部での大切な足となっている。

また、パース市中心地域はフリートランジットゾーン(Free Transit Zone、FTZ)と呼ばれ、ゾーン内では全てのバス路線が無料で乗降、ゾーン内の鉄道利用についても同様ではある。一例だがRedCAT(赤)の主要停留所は以下の通りである。パースミント、マリーSTモール、フォレストプレース、王室劇場、州議事堂、キングスSTなどで、主要な場所・施設に停留所がある。



渡船はパース市中心部バラック・スクエアとスワン川を挟んだ対岸間を結ぶ航路を運行している。朝の通勤時間帯運航は10分間隔となる。渡船は日常の通勤利用のみならず、パース動物園へのアクセスルートとして観光客の足となっている。下の写真は渡船の時刻表であるが、今回トランスパースの運営は公設民営ということで、駅構内では利用者拡大を呼びかけるポスターなど各所で多く見受けられ、営業努力が垣間見られた。やはり民営の効果といえるであろう。トランスパース

の将来像は鉄道路線の延伸、パース 空港への新線建設、南西方面の新線 計画、ジュンダラップ線の2014年末 までにバトラーまで延伸するという。 また、トラーまが進んでいる。また、トラー が進んでいる。また、名の は自家用車利用者を保持する バース路線の良好な関係を保持する力 がより、 がより、 は多国籍文化の を はりを推進しており、 は多しては 、 中国語、 スワヒリ語等12カ国の言葉で地域住



民が利用しやすいトランスパースの情報提供を行っており、トランスパースの利用拡大を図っている。2011年度運営では6,600万キロメートルの運行と1億3,100万人の輸送実績があり、トランスパースは関係業者と運営・運行に関する約100件の契約を結び、年間3億ドルを支出、年間7千万 $^{\text{F}}_{\text{L}}$ の収益を上げている。

今回の各種交通機関利用を通じ、CAT はじめ多くの市民が公共交通機関を日常的に利用していた。中心部での公共交通機関の充実、CATの施策は自動車の中心部乗り入れを減少させ、都市の大気汚染、騒音・渋滞等環境問題を解決する大きな役割を担っている。

④シンガポールにおける都市計画と都市緑化について

シンガポールは長らくイギリス自治領であったが、1963 年マレーシアのサバ・サラワクの併合に合わせマラヤ連邦となった。しかし、人種間対立により 1965 年マレーシアから分離独立、初代指導者として、リ・クワンユーを首相(シンガポール人民行動党 PAP)をトップに国づくりを進めた。現在人口は 500 万人を超えたが、淡路島と同程度の広さゆえに人口密度はモナコ公国に次ぎ世界第 2 位である。この島シンガポールがイギリスの植民地となったのは 1819 年、人口わずか150 人の島にイギリス東インド会社の書記官だったラッフルが上陸、地理的重要性に着目し 1824年植民地としてジョホール王国から正式に割譲された。ところで、1965 年独立当時には、住宅不足は深刻で、貧しい生活環境やインフラ整備の欠如といった多くの問題を抱えていた。そこで政府は計画的かつ強力な指導力で都市開発を進め、今では「ガーデン・シティ」として世界に知られるようになった。シンガポールの都市開発の特色は長期的な視点からの計画の策定と自然や歴史との共生等であり、計画に対しては5つの原則が守られている。① 長期的視点に立つこと。② 総合的なアプローチをすること。③ 産業のニーズを支援すること。④ 開かれた透明性の高いシステムを持つこと。⑤ 柔軟性と応答性に富むことである。

(財)自治体国際化協会の「シンガポールの政策」によると、都市計画のうち住宅政策は国民の84%が、住宅開発庁(HDB: Housing Development Board)の建設した公共住宅に住んでおり、一戸建て住宅、コンドミニアムなどに居住する国民を含め、92%の国民が住宅を所有している。これは、初代リー首相が「すべての家族が持ち家に住めれば国がより安定する」という施策の賜物である。1963年、住宅開発庁は「持ち家計画」を発表し、現在も埋立地による土地の拡大施策が行われており、新規住宅の整備、旧住宅の建替えなど居住環境整備を進めている。住宅は限られた土地を最大限生かすために当然高層化となっている。シンガポールは地震がないという好条件のもとで一戸あたりの面積を広げ、より快適な公共住宅供給を行っている。平均60~80㎡が現在の平均的公共住宅の広さといわれている。ところで、シンガポールは1997年のアジア経済危機の影響、アメリカ同時多発テロなどで経済不況に陥った。この不況脱却のため、経済構造の再編と長期的な戦略の策定めざし、経済再生委員会(ERC)を立ち上げた。この委員会の役割は①経済政策の見直し②起業家精神の奨励③人的資源の強化④製造業部門の向上⑤サービス産業の振興⑥国内企業



の生産性の向上⑦経済構造の再編に伴う国民への影響の評価であり、新たな目標 - 活発なグローバル都市を目指して「New Challenge, Fresh Goals Towards a Dynamic City」と表記し、2003年から2018年を対象期間とする政策提言レポートが2003年提出され、この提言に従って政策、制度の変更などが進められている。当然、都市計画もこれら提言に沿って実行されて

おり、現在シンガポールが大きく変貌していると感じられる地域はマリーナ地区である。(写真上) マリーナ地区では屋上が船形をしたマリーナ・ベイサンズホテルをはじめとする大型施設は新しい シンガポールの顔となりつつある。

同地は埋立地、高速道路の新設に伴い、観光の目玉であるマーライオンの移設と再整備が行われた。マリーナ地区では今後多数の商業施設、高層住宅が建設される予定となっている。また、海側では大規模な植物園建設が進められており、その東側からセントーサ島までの広大な土地には巨大なコンテナ基地が整備されており、ラッフルズの地理的重要性を立証している。シンガポール港は、123 カ国 600 以上の港と約 200 の航路により結ばれており、世界の主要港とは毎日連絡している。(写真右)また、シンガポール・チャンギ国際空港は 1970 年代後半に湿地帯と海を埋め立て、1981

年に開港して以来、東南アジアの第一級の物流のハブ空港、空の十字路として役割を果たしている。政府は、空港、港湾、電力、工業用地や通信網といった産業インフラを整備するとともに、緑あふれる都市環境を実現し、「クリーン&グリーン・シティ」をスローガンとする清潔で安全な街づくりに努めた。



このシンガポールは「トロピカル・ガーデン・シティ」称し、建国当初から進められた緑化政策の一つである。建国当初は経済的に開発途上国であったが、緑化及び環境水準に関しては世界一流となることを目指し、海外からの訪問者に安全で清潔な「トロピカル・ガーデン・シティ」として認知させた。その結果、この環境づくりは企業や観光客を呼び入れることにつながった。この運動では、緑を植えゴミを拾うといった物質的な側面での改善だけでなく、国民の意識改革に多くの時間と労力が費やされた。70年代には街全体が緑で覆われるようになり、現在も着実に緑化が進められている。(写真右)主要幹線道路はネムノキが大きく成長し、ガーデン・シティーを形成している。ちなみに国土の私的所有は認めておらず全国土の約9割が国有地となっている。また、国有地の開発のために民間に売却する場合でも借地権(期間は99年から999年まで。99年間が多い)のみの譲渡で、所有権は依然、シンガポール国家にある。

こうした都市計画施策が成功した 陰には教育に対する政府の姿勢が大 きく影響している。前記のようにシン ガポールは多民族で構成されているゆ え、民族融和策の一環として学校教育 を通じた英語社会化政策を実施し、標 準的言語である英語を国民に習得させ ている。この英語教育と母国語の教育 により、外国企業が抵抗なく投資でき る言語環境を整え、国際ビジネスセン



ターとしての土壌を作り上げた。ちなみに教育予算は2004年度であるが総予算の20.4パーセントを占め、軍事費に次いで第2位である。今回訪問した都市計画再開発庁でのインフォームの中でも、教育の重要性が強調された。また、人材確保という見地からシンガポール国民以外からも優秀な人材を世界中から招聘している。同施設での展示ジオラマでは近未来のシンガポールの都市計画がわかり易く展示・説明されており、資料の中には、建築設計のコンペティションを勝ち抜いた東京大学をはじめとする各国大学の建造物などの模型が展示されていた。

⑤交通政策について

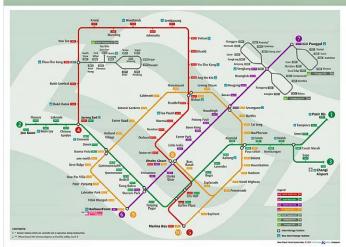
シンガポールにおける交通政策は狭い国土の中でいかに環境を守り、国民の移動手段の利便性を 図るかという一語に尽きる。シンガポールでは自動車の購入に対して高い関税がかけられており、 大変高価なものとなっている。それでも経済の発展とともに所有者が増加し、朝夕の交通渋滞が起 きるようになった。

陸上交通の主流は MRT と呼ばれる地下鉄であり、バス、タクシーといった公共交通網はどこに 行くにも低料金で、快適な国民の足として定着している。特に MRT: Mass Rapid Transit System (大量高速輸送システム) は、街の中心部では地下、郊外では高架を走る都市型高速鉄道となり、大量輸送を担うシンガポールの交通主軸となった。

MRT は 1987 年開業以来、順調に利用増となっており、2011 年度は 1 日当たりの利用者は 58 万5200 人となっている。MRT は現在 3 路線が運行されており、このMR Tを補完する形でバス路線が張り巡らされているが、バス利用の通勤者の割合が 1 日当たり約 36 万人と多少減少した。バス路線は SBS(Singapore Bus Service)と SMRT(Singapore Mass Rapid Transit)の 2 社によって運営されている。

MRT & LRT System map





さて、交通政策での問題は自動車所有者の増加である。そこでシンガポール政府は新車登録数抑制のため1990年5月1日から車両割当制度(VehicleQuota System)を導入した。この制度は、自動車を所有する者に自動車所有権証書(COE: Certificate of Enrolment)の取得を義務づけ、道路の整備状況等を勘案し、毎年の望ましい新車登録数の増加率を3%~6%の間で決定、自動車総量を規制している。新たに自動車所有の希望者は、陸上の交通政策・管理をすべて取り仕切る陸上交通庁LTA(Land Transport Authority)が毎月

2回実施する所有権証書の公開入札に応募し、政府の新規発行数と応募者数に応じて入札額が決めら れるため、入札額は変動する。COE の有効期間は、購入した車を登録した日から 10 年間で、COE は譲渡不可。車を手放す場合には COE の証書ごと手放さなければならず、新たに車を購入する際に は COE を新規に取得する必要がある。また、自動車を購入する際には輸入関税(車両の市場価値の 一定割合)、物品サービス税(定率5%)、車両登録料(用途によって定額)、追加車両登録料(市場 価値の110%)及び道路税が課せられ、COEを含めると車両の購入総額は市場価格の5倍程度と なり、この制度により自動車の無秩序な自動車購入の制限を可能とした。また、日常の交通渋滞を 解消するため、1975年当時、市内中心部へ流入自動車の増加を抑えるため、入域許可制度を導入 した。渋滞のひどい中心部に流入制限ゾーンを設け、ピーク時に流入制限ゾーンへ進入しようとす る運転手は、許可証を購入し、フロントガラスに貼り付けるというアナログ的手法であり、当時は 確かに一定の効果があったが許可証の販売、違反者の取締り等に多額の人件費が必要であったこと から、1998 年から ERP (Electronic Road Pricing) システムを導入した。ERP システムは、ピー ク時に市内中心部の幹線道路及び高速道路を通過する運転手から料金を徴収するシステムで一対 のガントリー (跨線橋) が高速道路路を含めて国内 45 ヵ所に設置されている。一方、全ての自動 車には、ガントリーからの発信情報を受信する IU(In – vehicle Unit)装置の設置が義務づけられ ている。IU には一定金額が貯えられたキャッシュカードを挿入するようになっており、ガントリー 通過時に規定料金が引き去られる仕組みになっており、通行量の多い時間帯ほど通過料が高くなる 仕組みとなっている。この ERP システムは、運転手が通過料の支払いを避け別のルートを選択す るか、通過料の不要な時間帯の通過を選択することにより渋滞を緩和することを目指している。

それ以外に交通渋滞を回避する方法としてオフピークカー制度(Off Peak Car Scheme)がある。

1991 年から実施されたウィークエンドカー制度を手直しして、1994 年に導入された制度で、申請した持ち主の車には、一般車と区別するため、赤いナンバープレートがつけられ、走行できる時間帯が平日の19:00~7:00、土曜日の15:00 以降及び日曜祝日に制限される代わりに、道路税が軽減される。(写真右)



もし、制限時間外に運転すると罰金を課せられるが、 $1 \pm 20S^{\dagger}_{n}$ の許可証を購入しフロントガラスに貼っておけば、その日は昼間も運転することが可能である。

その他の手法としてはパーク&ライド制度(Park & Ride Scheme)がある。限られた国土の中での車社会拡大は環境問題をはじめとする未来への負の財産となることから、シンガポール政府はより安価で利用できるバス、MRT等の公共交通機関の充実に力を入れている。

⑥シンガポールにおける観光行政

私たち日本人にとってシンガポールは観光地として人気がある。現在、シンガポールには年間



約1千万人余の来訪者があり、アジアの中で有数の観光大国であり、2010年の観光収入は188億 S^F_ル(約1兆2,220億円)と、国内総生産(GDP)の約6%となっており、観光産業はシンガポールの主要産業の一つに位置している。観光名所といえば、セントーサ島、ジュロン・バードパーク、ナイトサファリなど、政府主導で作り上げられてきた大型テーマパークの他、多国籍民族の

生活が垣間見られるアラブ・ストリートや免税店などが立ち並ぶオーチャード・ロードなどが挙げられる。観光客が増加した理由はシンガポール観光局(STB: Singapore Tourism Board)を中心に、国を挙げて観光振興施策が行なわれたためと言われている。前記のように、アジア経済不況時には来訪者数の落ち込が見られたが、総合リゾートの開業などにより来訪者数は1,160万人と過去最高となった。2010年の国別来訪者数は地理的な条件からインドネシアとマレーシアが多く、オーストラリアが4位(88万人)、旧宗主国であるイギリスが46.2万人、アメリカが41.7万人であり、日本は第7位約53万人となっている。特に来訪者の増加が著しいのは中国で第2位約117万人と

なっている。シンガポールでは単なる 観光客誘致にとどまらず各種会議、展 示会(exhibition)といった誘致に力を 入れているのも特徴である。また、近 年医療観光(メディカルツーリズム) が注目を集めており、シンガポールの 医療制度は世界的にも高く評価されて おり、世界保健機関(WHO)が 2000 年に発表した「医療制度ランキング」 では、シンガポールはアジアで第1位、



世界全体では第6位にランクインしている。2007年のシンガポール来訪者のうち、医療観光者(メディカルツーリスト)は約40万人であったが、シンガポール観光局は2012年には年間100万人、観光収入30億 S^{F}_{μ} 規模まで拡大させるとしている。

さて、今回観光施設として、総合リゾート「マリーナ・ベイ・サンズ」と総合リゾート「リゾート・ワールド・セントーサ」の2カ所を訪問した。



「マリーナ・ベイ・サンズ」はアメリカ企業「ラスベガス・サンズ」グループによる東南アジア初の高級総合リゾート。3棟からなるホテルタワーと、隣接する博物館、シアター、ショッピングモール、カジノ、コンベンション施設などがあり、施設規模の大きさには驚かされる。前記のように屋上にはシンガポールの中心部を一望できる

プールもあり、人気を博している。(写真左)

無論カジノには多くの観光客が訪れている。外国人はパスポート提示でチャージはかからないが、シンガポール国民は $100 \, \mathrm{S}^{\mathrm{F}_{\pi}}$ のチャージが必要となる。また、セントーサ島は大きく変貌した。同地の再開発が行われるまではロープウエーもしくはフェリーボートで渡島していた。現在では橋とモノレールによりシンガポール本島と陸続きになっている。この 総合リゾート「リゾート・ワールド・セントーサ」はマレーシア企業「ゲンティン」グループにより開発され、ファミリー層をメインターゲットにし、東南アジア初の「ユニバーサル・スタジオ・シンガポール USS」を誘致し



たことである。(写真下)

現在リゾート内には4つのホテルがオープンしており、最終的に6つのホテルとなる。カジノは、2010年2月14日(旧正月)に高級ホテルのクロックフォードタワー(Crocksford Tower)にシンガポール初のカジノとして開設された。今後コンベンション施設、高級スパ、世界最大規模の水族館、海洋博物館などが開業し、一大複合娯楽施

設が誕生する。今後の展望はEU諸国での経済状況の変化や新型インフルエンザの流行などがなければ、アジア地域の経済成長とともに成長し、海外からの投資や観光資源開発に取り組むシンガポールの人的パワーが続く限り来訪者の増加は見込まれるであろう。今後計画されている観光施設はカジノを含む総合リゾートに続き、新しいクルーズターミナルの開設、ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ(マリーナ地区に誕生する予定の新たな植物園)、リバー・サファリなどがある。

3) 考察

まず、ケラベリンにおける小麦生産だが、現地での小麦畑の広さには圧倒された。当初 3,600ha といわれても面積の感覚はなく、帰国後 Google earth を使い本市に 6km× 6kmの枠を当てはめることで、初めてその広さに感嘆の声を漏らした。高松旧市内を包括する広さを 2 名で管理、収穫時に 1 名だけ雇用するという経営スタイルはやはりオーストラリアだから可能だと感じた。また、この経営を可能にしたのは 5,000 万円のハーベスターをはじめとする農機具への投資、 G P S 利用の科学的管理手法など科学の進歩がなければ今日のオーストラリア小麦産地は存在しなかったと思わ

れる。

少人数の小麦生産経営の裏には、費用対効果もあるが、後継者不足もあるといわれる。スコット 氏には子ども4人いるが、だれも後継者とはならず、全員都会で生活している。

ところで、機械化による生産技術も最終的には雨季・乾季の自然環境に依存しなければならない弱点がある。近年の異常気象による干ばつ、洪水に対処できない状況は危惧するところだ。このケレベリン地区の小麦はさぬきうどんの主原料となるが、輸出されるASWは残留農薬など世界で最も厳しいオーストラリア政府の検査を受け輸出されている。

香川県や高松市は少なくとも、県民・市民に対しこの大地がさぬきうどんの故郷であることを周知する義務がある。個人的にはこの視察を多くの市民に伝えてゆき、同地との人的交流も必要であると考えている。

次にパースの歩行者専用街区交通規制地区についてだが、商店街としては大変効果あるものであり、安心して歩行できる町である。私の短報「道と町の賑わいについての一考察」http://www.kagawayoji.comでも記載しているが、道の基本は安全に歩くことにある。道という漢字は「辶(ちゃく)に首があるのは、古い時代には他の氏族のいる土地は、その氏族の霊や邪霊がいて災いをもたらすと考えられていたので、異族の人の首を手に持ち、その呪力で邪霊を祓い清めて進んだ」に起因している。そうした意味からも本市商店街の車輛規制は重要である。また、こうした歩行者専用街区は商店街を取り巻く公共交通機関の充実によって相乗効果が生まれる。

次にトランスパースだが公共交通機関の役割をパース市ははっきりと打ち出しており、環境問題、高齢者問題を解決するため、多額の公費を投入しているが、公設民営というスタンスにより公営企業でありがちな無駄の削除が図られると同時に、民活力の活用が図られている。特に今回市内の3路線のCATは今後コンパクトシティーを目指す本市でも検討すべき内容と考える。ただ、こうした公共交通の整備は競争原理と総合的公共交通の位置づけ、ポリシーが実施者になければ達成できない。そして行政は交通業者の良きコーディネーター、アドバイザーとならなければならない。本市の場合、ことでんのイルカがJRでも利用可能になるなど、基本はクライアントの立場に立つことである。交通業者もわが身を削りながら努力する必要がある。現在の公共交通の社会実験に当たっても競争原理と原価計算も必要ではないかと感じる。

渡船の航行時間は10分間程度だが利用者が多いことには驚かされた。今後、本市の担当職員もこうした海外先進地での視察を行い「市民のための公共交通整備をどうしても実現する」という強い意志をもって施策を策定してもらいたい。

シンガポールにおける都市計画並びに緑化の現状だが、私が最初にシンガポールを訪れたのは チャンギ国際空港が開港した数年後だったと記憶している。その後、青少年の熱帯多雨林観察のプログラムや私用のためたびたび訪れたが、日々変化を遂げていた。今回の訪問は十数年ぶりということで、ベイエリアの開発には驚かされた。大型ホテル、オフィスの建築ラッシュ、観光客の増加には目を見はるものがあった。こうした発展の陰には、独立後のリ・クワンユー首相のリーダーとしての資質と人づくりを大きな柱にした教育政策があったと考える。報告の中で記載したが、シンガポールは多国籍民族国家であるが故、多民族間の共通言語を英語とし、英語教育に狙いを定めた施策は功を奏した。競争原理を否定せず、人材養成に力を注いだ政策は今後改めて日本でも検討する課題である。やはり、人づくりが国づくりである。また、交通政策や観光政策において、困難な課題に直面しても解決に立ち向かう政府の前向きの姿勢が感じられた。こうしたシンガポール政府の姿勢はアメリカをはじめとする多くの国々に好意的に受け入れられ、投資という形でシンガポール経済を支え、シンガポール自身成長し続けることを可能としている。 現在経済成長を続けている国の代表は中国であるが、シンガポール国会も与党人民行動党が大多数を占めている。現状は、一党独裁体制ではあるが、シンガポールの各種施策は独自の条件を前提とし、将来を見据えた明確なビジョンに基づく施策展開、効率性を追求する行政運営は本市にとっても見習う事柄ではなかろうか。

こうした成長を続けるシンガポールの核には必ず「人づくり」が見える。改めて、もう一度教育の大切さ、「人づくりが町づくり、国づくり」であることを申し添え、海外行政視察の考察とする。

4) 終わりに

今回の海外行政視察に当たり、小麦産地でお世話いただいたジェイムス・スコット氏、カルビン氏、トランスパースでの公共交通の説明をいただいたルイーズ・マデン氏、トーマス・パシイ氏、通訳の木佐貫 佳那氏。また、シンガポールの都市計画再開発庁及び陸上交通庁職員の皆さん、セントーサ・リゾート・ワールドの遠藤千里氏、通訳の相原知子氏、事前にシンガポールの情報をいただいた財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所次長 中村悦也氏、小麦についての事前説明をしていただいた坂出市の吉原食糧株式会社の吉原良一社長、資料を提供していただいた坂出市役所、添乗員の近畿日本ツーリスト中国四国高松支店の秦 淳氏。そして今回の視察に対しご理解をいただいた高松市議会の妻鹿常男議長と同僚議員並びに高松市議会事務局の皆さまに感謝する。

当報告書は平成24年度政務調査費で作成しました