

岐路に立つ都市国家シンガポール

～「グレーター・シンガポール」の誕生？～

<要旨>

シンガポールは人口 600 万人あまり、総面積は東京 23 区の 1.2 倍にも満たない小国である。しかし、この都市国家の 1 人あたり GDP は今や 10 万ドルの大台を目前にし、日本の 3 倍弱にもおよんでいる。同国は多国籍企業の一大集積地であると同時に、国際金融センターとしても世界のトップクラスに位置する。政府はきわめて優れたガバナンスを誇り、それが経済的繁栄の礎となっている。

このように順風満帆に見えるシンガポールであるが、他方で少子高齢化や成長余地の限界という、成熟国家の宿命ともいえる課題に直面している。

国土の狭隘性に加え、経済・社会の成熟化というシンガポールが抱える限界を打ち破るすべがあるとするならば、それは、隣接するマレーシア・ジョホール州の相対的に安価な労働力と土地資源を実質的に自国経済に組み込むことで、同州と一体的な生活圏を構築することかもしれない。換言すると、「グレーター・シンガポール」の創出である。

1. シンガポール・アズ・ナンバー・ワン

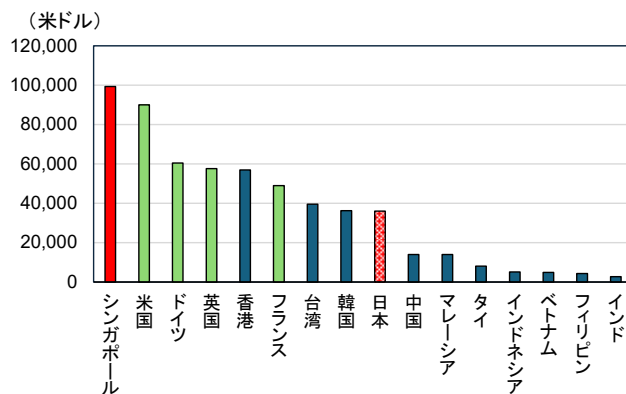
(1) 世界有数の富裕国家シンガポール

2026 年 4 月公表の IMF「世界経済見通し データベース」によれば、シンガポールの 1 人あたり名目 GDP は 10 万ドルの大台目前である。その他のアジア主要国・地域と比較すると、ライバル・香港の約 6 万ドルをもものともせず、4 万ドルにもとどかない日本は歯牙にもかけず、かつて同一の国家を構成していた隣国マレーシアの約 7 倍におよんでいる(図表 1)。

シンガポールの 1 人あたり GDP は、アジアにおいて群を抜いているばかりではなく、世界全体を見渡しても同国を上回る国は、リヒテンシュタインやルクセンブルクなど 4 か国しか存在しない。

もともと、シンガポールは 1 つの国家であるとともに 1 つの都市である。国土面積は 744 平方 km と東京 23 区の 1.2 倍弱にすぎない。総人口は、全体の約 4 割を占める外国籍者(永住権者 (PRs) および非居住者 (Non-Residents。永住権をもたない外国籍者))を合わせても 611 万人 (2025 年央)にとどまる。都市化率は 100%である。そうした小国と、千万単位・億単位の人口を有する国家を単純比較するのはフェアとはいえない。実際、筆者が直接耳にしたことだが、2019 年

図表 1 1 人あたり名目 GDP (2025 年)

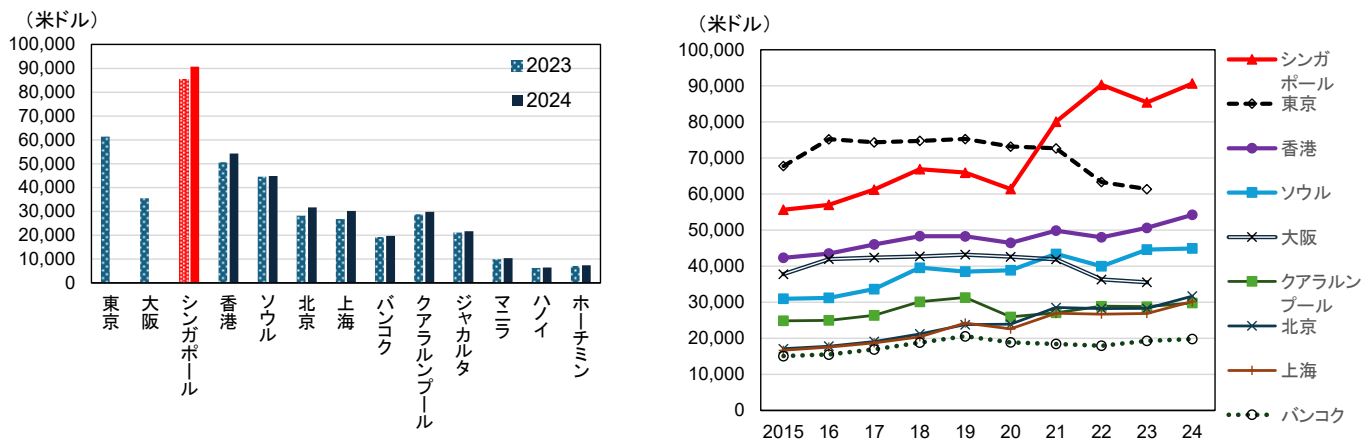


(資料) 国際通貨基金 (IMF)

10月、シンガポール日本商工会議所の創立50周年を記念した講演会の場で、リー・シェンロン首相(当時)は、都市国家シンガポールを大国・日本と比較することは適切ではなく、対象とすべきは東京や大阪といった大都市であるという旨の発言を行っている。

図表2は、上述を踏まえ、1人あたり名目地域総生産を、東・東南アジアの主要都市間で比較したものである。

図表2 東・東南アジア主要都市の1人あたり名目地域総生産(2023/24年)(左)および同長期推移(右)



(注) 日本のみ年度単位(2024年度はデータなし)。比較対象: 東京都、大阪府、シンガポール共和国、香港特別行政区、ソウル特別市、北京市、上海市、バンコク都、クアラルンプール連邦直轄領、ジャカルタ首都特別州、マニラ首都圏、ハノイ市、ホーチミン市

(資料) 東京都、大阪府、IMF、韓国国家データ庁(MODS)、中国国家统计局、タイ国家経済社会開発委員会(NESDC)、マレーシア統計局(DOSM)、インドネシア統計局(BPS)、フィリピン議会政策・予算調査局(CPBRD)、ベトナム国家統計局(NSO)をもとに三井住友信託銀行調査部作成

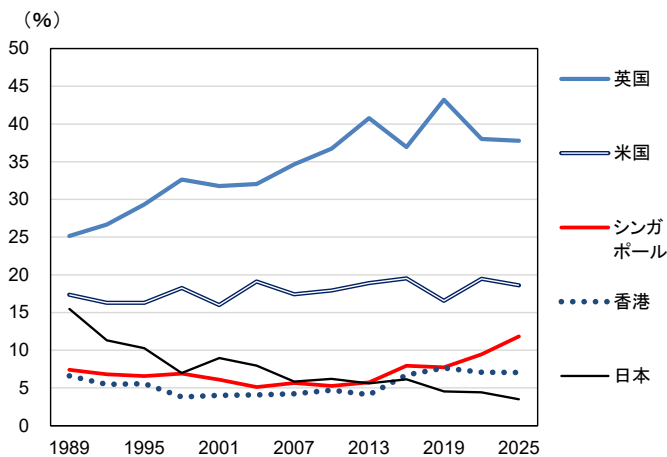
都市間比較でみると、シンガポールとその他の対象との経済水準格差は、国家間比較に比べぐっと小さくなる。比較可能な2023年の値でみると、日本の1人あたり名目GDPはシンガポールのおよそ4割にすぎないが、東京都の1人あたり名目都内総生産はシンガポールの7割ほどに近づく。とはいえ、シンガポールがアジア主要都市のなかでも突出して富裕な都市である事実には変わりはない。

(2) アジアを代表する国際金融センター・シンガポール

シンガポールは、国際金融の世界でも世界トップクラスにある。次頁図表3は、国際決済銀行(BIS)「外国為替およびデリバティブに関する中央銀行サーベイ」(3年に1度公表)に基づく外国為替取引高の国別世界構成比の推移をみたものである。

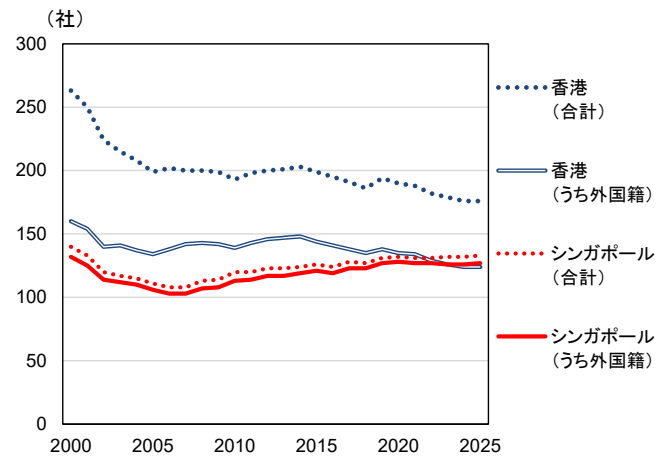
2010年代以降の変遷をみると、英国が全体の3~4割、続いて米国が2割弱を占めるという構図に変化はない。一方、日本が2001年の9.0%から2025年の3.5%にシェアを縮小させたのに対し、シンガポールはこの間おおむね拡大の一途を辿り、6.1%から11.8%へと倍増させている。香港も4.0%から7.0%へとシェアを伸ばしているとはいえ、社会動乱に見舞われた2019年をピークに縮小傾向にある。

図表3 外国為替取引高の主要国別世界構成比



(資料) 国際決済銀行(BIS)

図表4 シンガポールおよび香港の銀行数



(資料) シンガポール統計局(SingStat)、香港金融管理局(HKMA)

図表4は、アジアの2大国際金融センターであるシンガポールと香港における銀行数¹の推移を比べたものである。香港がほぼ一貫して減少傾向にあるのとは対照的に、シンガポールは2000年代半ば以降、増加基調にある。なかでも外国銀行(香港は“*Incorporated outside HK*”、シンガポールは“*Foreign*”に分類される銀行)の数に関していえば、定義の違いから単純比較はできないものの、2024年にシンガポールは香港を逆転している。

一方で、証券市場、とりわけ株式市場についていえば、中国本土という巨大な後背地をもつ香港に軍配が上がる。2026年4月末時点における株式市場時価総額を比較すると、香港の6.12兆ドルに対し、シンガポールは0.88兆ドルにすぎず(CEIC)、圧倒的劣位にある。とはいえ、シンガポールがアジアを代表する国際金融センターである事実には変わりはない。

(3) 清く正しく賢いシンガポール

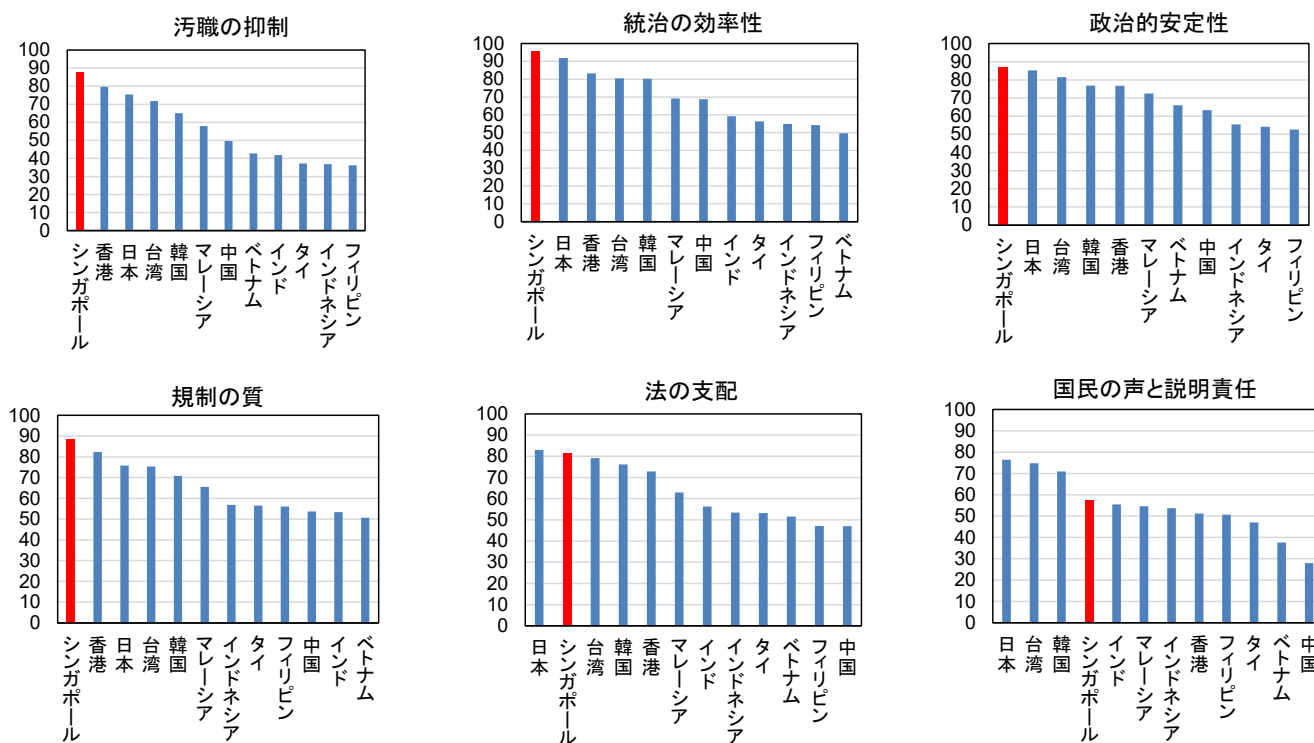
シンガポールは経済的に豊かであると同時に、政府の清廉さや安定性、効率性においても際立って優れた国である。次頁図表5は、6項目で構成される世界銀行「世界ガバナンス指標」(2024年基準)をアジア主要国間で比較したものである。シンガポールは「汚職の抑制」、「統治の効率性」、「政治的安定性」、「規制の質」という4項目のスコアでアジア最高水準であるばかりか世界最高水準に位置する。

なお、政治的安定性に関して若干ふれておくと、この国では1965年の独立以降、プラグマティズムで知られる人民行動党(PAP)が一貫して与党の座にある。

世界の主要格付け会社はシンガポールのソブリン格付けに最上格の「トリプルA」を付与し、多国籍企業の多くがアジア太平洋地域の中核拠点をこの都市国家に置いている。それは、この国のガバナンス面での優位性を反映したものであり、そうした政府部門の清廉性と効率性の高さは、経済的繁栄の礎となっている。

¹ 香港: Authorized institutions (Licensed banks, Restricted license banks, Deposit-taking companies)、シンガポール: Banks (Full banks, Wholesale banks, Offshore banks)。

図表 5 世界ガバナンス指標（スコア）（2024年）



(資料) 世界銀行

米国の東アジア研究者ケント・カルダーは、70年代末から80年代にかけて一世を風靡した「ジャパン・アズ・ナンバー・ワン」(Japan as Number One。日本学者エズラ・ヴォーゲルの書名より)という言葉をもじって、「シンガポール・アズ・ナンバー・ワン」(Singapore as Number One)という概念を導入し、シンガポールは「賢い国家」であり、「賢い都市」であり、「賢いハブ」である、とその「賢さ」を高く評価する。そして、その「賢さ」を、統合的かつ包括的なアプローチに基づく効果的な政策形成能力、外部環境の変化に対する高度な対応能力、革新的テクノロジーの活用能力などのなかにもみる²。そうした「賢さ」が長年にわたる優れた教育政策の成果であることはいうまでもない。

2. シンガポールの限界？

(1) シンガポールの課題

順風満帆、盤石の優等生に見えるシンガポールであるが、この都市国家にも問題がないわけではない。本稿では同国が抱える主な課題として2点を取り上げる。

第一に、少子高齢化である。いうまでもなく、この問題はわが国や中国、韓国、台湾、香港、タイといった一部のアジア諸国に共通する難題である。

1965年の独立からの60年あまりの間に、シンガポールは東南アジアの港湾都市、新興工業国

² ケント・カルダー『シンガポール スマートな都市、スマートな国家』中央公論新社、2016年、19-37頁。

から、世界の最先端をいくグローバル・ハブへと大変貌を遂げた。と同時に、80年代には若くダイナミックだったシンガポールの人びとも、日本や中国、他の「アジアの小龍」同様、齢を重ね、シンガポール統計局(SingStat)によれば、国民(Citizens)の年齢中央値は1980年の23.9歳、2000年時点の34.3歳から、2025年には43.7歳へと上昇している。そして今年2026年、ついにシンガポールも65歳以上人口比率が21%を超える「超高齢社会」の仲間入りする見通しである。

一方、総人口は増加基調にあり、2000年の403万人から2025年には611万人に膨らんでいる。しかし、それは主に海外からの移民流入に起因する。総人口のうち帰化者も含むシンガポール国籍保有者は、同期間に299万人から366万人に増えたにとどまる。少子化の進行は甚だしく、合計特殊出生率(国民および永住権者)は、2025年時点で0.87と3年連続で1を下回っている。

ところで、シンガポールの歴史は移民の歴史である。シンガポール史は、イギリス東インド会社職員スタンフォード・ラッフルズが、ジョホール王国のスルタン(王)との交渉によりシンガポール島を大英帝国の植民地として組み込んだ1819年を起点とみることができるが、国民の大部分はこの英領化以降に現在の中国やインド、マレー半島などからやってきた移民の子孫である³。シンガポール国民・永住権者をエスニシティ(エスニック属性)別にみると、華人系75.5%、マレー系15.1%、インド系7.6%で構成されている(2025年)。そうしたエスニシティは文化的・社会的に今なお高い重要性をもつ。とはいえ、マレーシア連邦からの分離・独立(1965年)から60年以上が経過するなか、「シンガポール人」(Singaporeans)としてのアイデンティティが確立しているのもたしかである。

他方、同国の外国人比率は現在総人口の約4割におよんでいる。国政選挙(国会議員の任期は5年)のたびに「外国人問題」が争点の1つになっていることや、就労ビザの発給要件が厳格化傾向にあることは、「多すぎる外国人」が国民の不満のもとになっていることを示唆している。

だがシンガポール経済は外国人抜きには成立しない。建設労働者の圧倒的 대부분は南アジア諸国などからの出稼ぎ労働者であり、伝統的に夫婦共働きが一般的である同国の家庭では、インドネシアやフィリピン、ミャンマーなど周辺国出身のメイドが家事労働を支えている。また、2024年9月に行われた人材開発省の発表によれば、同国で展開する外資系企業(企業部門全体の約20%を占める)は、シンガポール国民・永住権者のうち高所得雇用者(所得上位10%)の約60%を雇用するとともに、世界中から多くのエキスパート(派遣職員)を、経営幹部や専門職、中堅職員としてシンガポールに送り込んでいる。むろん、エキスパートも移民の一部である。

移民を増やせば国民の不満が高まる。一方、移民を制限すれば労働力不足に陥り、経済成長を下押しする。シンガポールは、移民と経済成長をめぐるディレンマにある。

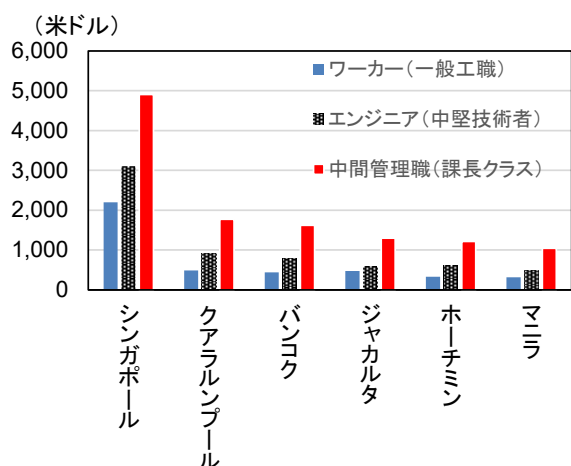
第二に、成長余地の限界である。これには相互に関連しあう2つの側面が指摘できる。

1つは、シンガポール経済が抱える高コスト体質であり、その最たるものは高水準の人件費である。これはシンガポールが世界最高水準の経済的豊かさを享受していることの代償といえる。次頁図表6は、日本貿易振興機構(JETRO)「投資コスト比較」より東南アジア主要都市の製造業賃金水準(調査時点は2024年10～11月)を比較したものである。シンガポールはもともと労働力人口が相対的に少ないうえ、地域唯一の先進国である。そのため、単純に名目賃金だけでみると、シンガポールのコスト競争力は周辺国に比べきわめて低い。

もう1つは、周辺国の相対的重要性の高まりである。このことは、「地域統括会社」数の推移からみてとれる。

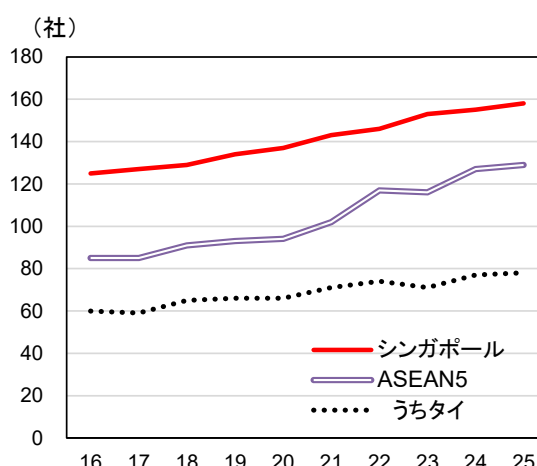
³ 岩崎育夫『物語 シンガポールの歴史』中央公論新社、2013年、8～13頁。

図表6 東南アジア主要都市賃金比較(製造業、月額)



(資料) 日本貿易振興機構(JETRO)

図表7 東南アジア主要国別地域統括会社数



(資料) 東洋経済新報社

地域統括会社／本部とは、多国籍企業が米州、欧州、アジア大洋州といった地域単位で設置し、グローバル本社から一定の権限・機能を付与された地域本社のことを指す。

シンガポールにおける地域統括本部の歴史は古く、外資誘導政策の具体的施策として、経済開発庁(EDB)が「オペレーショナル統括本部」(OHQs)という税制優遇措置を導入した1980年代初頭に遡る。この軽減税率制度は多国籍企業が世界各地で展開する子会社・関連会社の中核的事務処理機能を同国に誘致することを狙ったものである。2003年には中小企業を対象とする「地域統括本部」(RHQ)という新たな制度が追加されるとともに、既存の諸制度は、グローバルビジネスを行う多国籍企業に対する「国際統括本部」(IHQ)という制度に統一された⁴。

アジア太平洋(APAC)地域、とりわけ東南アジア地域の地域統括会社／本部の所在地といえば、長らくシンガポールを指した。だが、近年そうした状況には変化がみられる。図表7は、東洋経済「海外進出企業総覧」各年版に基づき、東南アジアにおける日系企業の地域統括会社の社数の推移をみたものである。依然としてシンガポールが他を圧倒しているものの、2010年代以降、タイを中心にASEAN5(タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム)に地域統括会社を設置する企業が増えており、その合計数はシンガポールに近づきつつある。

もともと、ひとくちに地域統括会社／本部といっても、それにもたせる機能は個社毎にまちまちである。製造やマーケティングの統括機能を付与した地域統括会社をタイやマレーシアに新設した後も、財務・税務や研究・開発の統括機能は従前どおりシンガポールに残すという企業も少なくない。とはいえ、近年、日系を含め多国籍企業は生産や販売の現場により近いところに地域統括会社を置く傾向にある⁵。国内市場が狭隘で、製造コストが高いシンガポールは、この点不利なポジションにある。

サプライ・チェーンのあり方が変化するなか、外資を梃子とした経済成長戦略は、かつてほどには取りがたくなりつつある、というのがシンガポールの現実である。

⁴ JETRO シンガポール事務所「シンガポールにおける地域統括拠点誘致政策」(2024年1月)など参照。

⁵ JETRO「2023年度アジア大洋州地域における日系企業の地域統括機能調査報告書」など参照。

(2) Can Singapore Survive?

シンガポールの行く末について、シンガポール人自身はどうみているのだろうか。シンガポールの元外交官キショール・マブバニ氏⁶は、2015年刊行の論文集“Can Singapore Survive?”(未邦訳)の書名ともなった主論文のなかで、‘Can Singapore Survive?’という問いを投げかけ、「Yes」と「No」双方の答えを提示している。

「Yes」とする主な理由は、以下のとおりである。

- ・ 人的投資：長年にわたり続けられてきた人的投資の蓄積。特に教育への投入は重要であり、過去の実績を踏まえれば、教育の成果は今後50年間にわたって続く。
- ・ 能力主義：能力本位の人材選抜。それがもたらす官僚の質の高さ。
- ・ 軍事力：東南アジアにおいて最もよく訓練され、最もよく装備された空軍の存在。
- ・ 統治文化：プラグマティズムと清廉性の文化。
- ・ 多様性：華人系を主体としつつ、マレー系、インド系などからなるエスニックな多様性。
- ・ 後背地：7億人弱もの人口を抱えるASEANという巨大市場の存在。
- ・ 地理的・歴史的優位性：シンガポールは中印の主要都市に6時間以内に渡航可能という好立地にあるとともに、歴史的な背景からアジアと米欧の結節点であること。

一方、「No」の潜在的条件として、マブバニ氏は以下を挙げる。

- ・ 国内の分断：ポピュリズム政党の台頭がもたらしうるエスニックな分断。
- ・ 米中対立の深化：シンガポールは安全保障面で米国に重依存する一方、経済的には中国のプレゼンスが大きく、かつ国民の75%は華人系であることから心情的には中国に近い。米中対立のなか、シンガポールは両国間で板挟みとなる可能性が高い。
- ・ 予測困難な「ブラックスワン」的な脅威：たとえば、気候変動に伴うシンガポール港の優位性喪失、テクノロジーの発達に伴う雇用の減少、パンデミックの発生など。

シンガポールの生き残りの可能性について、マブバニ氏は以上のとおり「Yes」と「No」の2つの答えを提示したうえで、生き残りの可能性のほうがおそらく高いと結論付ける。そして、その可能性を高めるためには、高度な政治的包括性、ASEANへの寄与、リスク・テイキングの伝統を強化すべき旨を述べている⁷。

(3) シンガポール政府の対応

経済・社会の成熟化、地政学上の緊張の高まり、AIの進展に伴う働き方の変化などを受け、高成長の実現が困難になっていくであろうことは、シンガポール政府も十分に認識している。

そうした認識の下、2026年5月、政府の「経済戦略見直し(ESR)委員会」は、①強みをもつ諸分野におけるグローバル・リーダーシップの構築および将来の成長に向けた投資、②AI分野におけるグローバル・リーダー化、③信頼される接続拠点としての役割強化、④よりダイナミックな企業

⁶ キショール・マブバニ氏(1948～)は国連安全保障理事会議長を担ったこともある外交の重鎮。

⁷ Mahhubani, Kishore, “Can Singapore Survive?”, Straits Times Press, 2015, p.21-59.

エコシステムの育成、⑤より多くの、より広範な良質な雇用の創出、⑥キャリア転換と労働者支援のためのより強固なシステムの確立、⑦労働者の生涯学習および主体的キャリア形成支援、⑧経済的強靱性の構築、という8項目を柱とする重点戦略の「最終提言」を公表した。もともと、以上は、先進国か否かを問わず、様々な国が成長戦略として掲げる内容と重なっており、つまりユニークさは見当たらず、さらなる成長のための起爆剤とするにはインパクトに欠くようにみえる。

3. 「グレーター・シンガポール」へ？

国土の狭隘性に加え、経済の成熟化、人口動態の変化という宿命的限界をシンガポールは打ち破ることができるのか。前述のマブバニ氏は、その解のひとつをASEANとの関係強化にみる。だが、ミャンマー問題やタイ・カンボジア国境紛争問題などへの対応における機能不全にみられるように、ASEANは近年加盟国間の亀裂が目立ち⁸、頼りになる存在とはいえないものとなっている。シンガポールにその限界を超克するすべがあるとするならば、期待すべきはASEANではなく、「SIJORI」、あるいは北接するマレーシア・ジョホール州との生活圏の一体化かもしれない。

SIJORIとは、シンガポール、マレーシアのジョホール州（州都ジョホール・バル）、バタム島やピントラン島などからなるインドネシアのリアウ諸島州の3地域で構成されるクロスボーダー経済圏構想「成長の三角地帯」のことである。SIJORIはそれぞれの頭文字をとったもので（SI: Singapore、JO: Johor、RI: Riau Islands）、今から30年以上前に1度注目を集めたことがある。

同構想はもともと1989年にシンガポールのゴー・チョクトン副首相（当時）が打ち出したもので、ジョホール州およびリアウ諸島州が安価で豊富な労働力や土地を供与する一方、多国籍企業の地域統括拠点が集積するシンガポールがマネジメントのノウハウという能力を提供することで、1つの経済圏の構築を目指すものであった。シンガポールを主体にして表現すれば、同国をハブとして、その周辺地域がこれを補完するという構想である。

だが、1997年に勃発したアジア通貨危機や、翌98年のインドネシアにおけるスハルト大統領退陣に伴う政治的・経済的混乱を受け、「SIJORI」あるいは「成長の三角地帯」について耳にすることは、その後ほとんどなくなった。

しかし近年、シンガポール企業や中国企業によるデータセンター分野を中心としたジョホール州やリアウ諸島州への投資拡大などを背景に、「SIJORI」が再び脚光を浴びつつある。

SIJORIを構成する各地域の人口をみると、シンガポールが611万人（2025年）、ジョホール州が421万人（2025年）、リアウ諸島州が218万人（2024年）で、合計すると1,300万人弱にのぼる。一方で、1人あたりGDPをみると、シンガポールとそれ以外の間には10倍ほどにおよぶ著しい格差がある。そして、こうした不均衡こそがSIJORI復活の動因である。ジョホール州やリアウ諸島州がもつ相対的に若く安価な人的資源と広大な土地資源を実質的に自国経済に組み込むことで、シンガポールはコストを引き下げると同時に生産の場を拡張することができるようになるからだ。

SIJORIのなかでも近年とくに連携が強まっているのは、シンガポールとジョホールである⁹。シン

⁸ 村上和也「東南アジアはどこに向かうのか ～ 亀裂深まるASEAN～」(三井住友信託銀行「調査月報」2022年12月号)参照。

⁹ SIJORIのSIとRIの間にも関係強化の動きがある。だがシンガポールとリアウ諸島州は海を隔てているうえ、シンガポールとインドネシアとの間の法的・政治的・経済的差異は大きく、両者の経済的一体化は長期的にみても限定的なものにとどまるものと予想される。

ガポールとジョホールはジョホール海峡で隔てられているが、海峡といってもその幅は狭く、なおかつ両岸は2本の橋で繋がっている。うち1本は「ジョホール・シンガポール・コーズウェイ」(The Johor-Singapore Causeway, 1923年完成)で、厳密に言えば、橋ではなく堤防である。全長わずか1kmのコーズウェイには道路・鉄道のほか水道が走っており、マレーシアからシンガポールへ水供給がなされている。もうひとつは「トゥアス・セカンドリンク」(Tuas Second Link, 1998年開通)と呼ばれる両都市の西郊を結ぶ自動車専用道路である。

シンガポール中心部からジョホール・バル中心部までの間の所要時間は、MRT(地下鉄)と公共バスを乗り継いでおよそ1時間である(ただし出入国手続きに要する時間を無視するものとする)。単純に中心間の距離でいえば、東京・横浜間におおむね相当する。

上述のとおりシンガポールとジョホールは実質的に地続きであり、中国でいえば、香港と深圳のような関係といえる。むしろ、香港と深圳が同一の国家に属する一方、シンガポールとジョホールはそれぞれ別の主権国家に属するという点で決定的に異なる。

2015年の「ASEAN 共同体」発足以降、ASEAN 域内では、モノの移動についてはさらに自由度が高まっていったものの、ヒトの移動についてはあまり大きな進展がなく、シェンゲン協定締結国間のように、パスポートなしに自由にヒトが国境を越えて移動できるというわけではない。

そうしたなか、シンガポールおよびマレーシア両国政府は2025年1月、「ジョホール・シンガポール経済特区」(JS-SEZ)を設置することで最終合意した。特区の発足を受け、ワンストップ型の投資窓口「マレーシア投資促進センタージョホール支所」(IMFC-J)が置かれるとともに、税制上の優遇措置が新たに導入されることになった。JS-SEZは、9つのフラッグシップ・ゾーン(図表8参照)、11の経済セクター(製造、物流、食の安全保障、観光、エネルギー、デジタル・エコノミー、グリーン・エコノミー、金融サービス、ビジネス・サービス、教育、医療)を対象とする。その総面積は3千平方kmを超え、シンガポールの国土面積の4倍以上におよぶ。

シンガポール・ジョホール間の交通ネットワーク拡充にも大きな動きがある。それはシンガポール北部ウッドランズ・ノース(Woodlands North)とジョホール・バル中心部ブキツ・チャンガー(Bukit Changar)を結ぶ鉄道新線「高速輸送システム(RTS)リンク」である。現在2026年中の完成を目指して工事が進められている¹⁰。RTSリンクのウッドランズ・ノース駅は、シンガポールMRTトムソン・イーストコースト線にすでに接続しており、中心部のオーチャード(Orchard)駅につながっている。

2027年の開業が予定されているRTSリンクは、開業時には1日あたり4万人、長期的には14万人の輸送能力をもつようになることが想定されている。シンガポールとジョホールの間の越境通勤・通学者は現在1日あたり約30万人におよんでおり、週末には多くのシンガポール人が買い物や飲食などのためにジョホールを訪れている。このためラッシュアワーや週末の国境付近では、ヒトとクルマ、バイクの大渋滞・大混雑の発

図表8 ジョホール・シンガポール経済特区



¹⁰ RTS 専用の新鉄道橋はコーズウェイの東側1kmほどのところに位置する。なお、RTSリンクの開通後、コーズウェイを走る超短距離鉄道「KTM Shuttle Tebrau」は廃線が予定されている。

生が常態化している。だが、RTSリンクの開業により両都市間の移動は飛躍的にスムーズになり、同時に陸上交通量はいっそう増大することが見込まれている。付言すると、RTSリンクの開業に先立つかたちで、2024年9月、シンガポール・ジョホール間の陸路国境管理は刷新され、パスポートを要しないQRコードを用いた迅速な入国審査システムが導入されている。

RTSリンクは住生活のあり方も大きく変える可能性をもつ。シンガポールの民間住宅価格はきわめて高額である。そうしたなか、今後シンガポール人の間では、また、場合によってはエキスパットの間でも、住宅取得・賃貸コストが相対的に安価なジョホールに自宅を求め、ジョホールから越境通勤・通学する人たちが増えていくことが予想される。

JS-SEZが目論見どおり展開していった場合、シンガポールとジョホールが生活圏として一体化することで、シンガポール都市圏はジョホールに拡張することになる。つまり、「グレーター・シンガポール」、シンガポール経済開発庁(EDB)の言葉を借りるならば「SG+」の誕生である。

シンガポールとマレーシアの間には、歴史的経緯ならびに地理的条件から高い親和性がある。実際、華人系であれ、マレー系であれ、インド系であれ、相互に親族を抱えている国民は少なくない。まして、シンガポールとジョホール・バルの距離は、前述のとおり、日本の首都圏でいえば東京・横浜間に相当し、文字どおり近接している。

とはいえ、シンガポールとマレーシアはそれぞれ独立した主権国家である。両国間には言語・文化・社会・宗教のみならず、政治・行政、法制、経済・金融など多方面で埋めがたいギャップがある。いくらシンガポールからの投資が増え、それに伴い雇用が拡大するといっても、ジョホール側は自州がシンガポールの郊外と化すことについて、おいそれとよしとはしないであろうし、仮にジョホール州政府がそれを甘受したとしてもマレーシアの中央政府が黙ってはいないだろう。また、シンガポール側としても、従前シンガポールで行われていた消費がジョホール海峡の向こう側に移ってしまうことを受忍しはしないだろう。したがって、「グレーター・シンガポール」の生成発展が政府関係者の思惑どおり直線的に進むのか、というと考えにくく、紆余曲折が予想される。

(調査部 上席研究員 村上 和也)

<主要参考文献>

カルダー、ケント『シンガポール スマートな都市、スマートな国家』中央公論新社、2016年

村上和也「香港とシンガポール アジア二大金融センターの行方」(三井住友信託銀行「調査月報」2022年5月号所収)

村上和也「東南アジアはどこに向かうのか ～亀裂深まるASEAN～」(同上2022年12月号所収)

JETRO シンガポール事務所「シンガポール概況と日系企業の進出動向」2026年2月

JETRO「地域・分析レポート 新段階へ、シンガポール、マレーシア、インドネシア越境経済圏」2026年3月5日

Mahbubani, Kishore, “Can Singapore Survive?”, Straits Times Press, 2015

EDB Singapore, “Leveraging the SG+ model”, 2026

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。