

第2章 運輸・通信省及び関係法定機関

1 運輸・通信省

シンガポールは東南アジアの海、空の要衝として世界有数の規模を誇る港湾施設と空港施設を有し、陸上交通の面でもユニークな自動車総量規制や渋滞緩和施策を行っている。これらの交通・運輸政策を総括するのが運輸・通信省(Ministry of Communication)である。

(1) 運輸・通信省の機能

運輸・通信省は 通信・交通の要衝としてのシンガポールの開発促進を担当し、効果的・効率的な陸海空の交通システムの整備を行う。具体的には、空港の整備・管理、航空交渉権の掌握、航空安全の確保、船籍登録、海上交通安全の確保、船舶による海上汚染の防止、船員の福祉の確保及び訓練の実施、港湾の整備・管理、フェリーサービス、航海援助、水路測量調査、天気予報、車両登録及び認可、公共交通機関に関する計画及び規制、大量輸送機関及び鉄道を所管するほか、郵便事業及び電信・電話事業も所管する。運輸・通信省は主として所管する事務に関する方針の決定、政策立案、法定機関及び業界の監督、調整を行い、施設の運営・管理や許認可などの実務については、その多くは法定機関に委ねられている。²⁵⁾

(2) 運輸・通信省の組織

運輸・通信省は大臣(Minister)、運輸通信担当国務相(Minister of State)、事務次官(Permanent Secretary)、事務次官補(Deputy Permanent Secretary)の下に総務・広報部、航空・海上交通部、電気通信部及び陸上交通部の4つの部(Division)があり、航空・海上交通部のもとには船舶の登録などを所管する海事局と気象予報の提供を行う気象局がある。総職員数は1994年度末現在595人、うち政治職(Political Appointment)が大臣及び担当国務相の2名、常勤職員(Permanent Staff)が543名、日々雇用4名、その他46名となっている。マー・ボータン運輸・通信相は政府系バス会社やタクシー会社の経営者や会長等を歴任した後、1988年タンピネス集団選挙区から国会議員に当選。同年から1991年まで運輸・通信担当国務相、1991年から運輸・通信相に就任し現在に至っている。²⁶⁾

運輸・通信省の法定機関として民間航空庁(CAAS)、国家海事局、港湾庁(PSA)、電気通信庁、陸運庁(LTA)、公共交通協議会がある。(第5図参照)

(3) 運輸・通信省の予算

1995年度予算によると歳出総額が8億6,198万S\$ (約603億円、対前年度比5%増)、歳入総額が42億162万S\$ (約2,941億円、対前年度比1%増)となっている。(第2表参照)

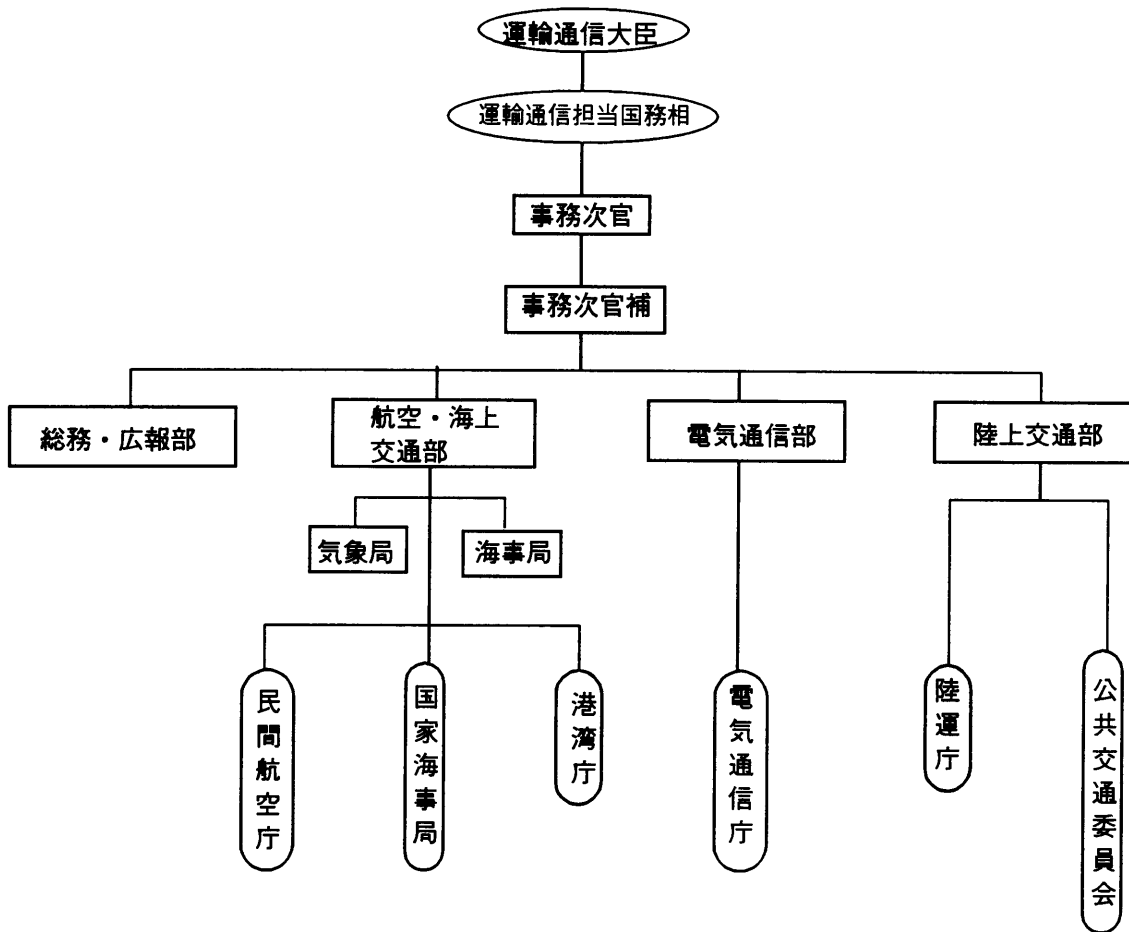
歳出は管理的経費に相当する経常歳出(Operation Expenditure)と投資的経費に相当する開発歳出(Development Expenditure)に分けられており、経常歳出額は7139万S\$(構成比8.3%)、開発歳出額は7億9059万S\$(構成比91.7%)である。経常歳出の構成比は人件費32.9%、その他の経常経費62.2%、助成金4.5%で、このうちその他の経常経費については、電子式道路料金徴収システムの実験、陸上交通政策立案に基礎調査及び気象関連施設充実のため、対前年度比59.6%の増の4468万S\$となっており、助成金については大量高速度交通公団(MRTC、1995年9月に陸運庁(LTA)に再編。)に新たに企画及び規制に係る2部門を設置するために対前年度比464%増の319万S\$が計上されている。開発歳出の構成比は直接開発費62.2%、補助金37.8%で、直接開発費の主な内訳はチャンギ空港拡張に伴う約1,010haの埋立工事(4億4000万S\$)及び電子式道路料金徴収システムの開発費(1500万S\$)で、対前年度比23.3%増の4億9152万S\$となっており、補助金の主な内訳は大量高速度交通公団(MRTC)への地下鉄ウッドランズ線の延長工事(2億8600万S\$)、地下鉄システム工事(900万S\$)、地下鉄及び軽便鉄道(Light Rail Train LRT)の可能性調査費(300万S\$)等で、ウッドランズ線の工事の完了が近いため対前年度比19.7%減の2億9908万S\$が計上されている。(第6図、第7図参照。)

1995年9月に陸運庁(Land Transport Authority, LTA)が運輸・通信省の法定機関として設立され、道路整備関連の事業が国家開発省(Ministry of National Development, MND)から運輸通信省に移管されたため、来年度の同省予算は道路関連事業分(1994年度実績2億7500万S\$)が加算され、大幅に増加することが予想される。

運輸通信省の歳出は、経常歳出については経済発展に伴う人件費の高騰などにより年々増加しているが、開発歳出については当該年度に実施する新規着工や既存事業の終了などにより年度ごとに大きく変化しており、必要に応じたフレキシブルな予算の計上がなされている。(第8図参照)

一方歳入は自動車関連の税金が19億2201万S\$(構成比45.7%)、車両購入権(Certificate of Entitlement COE)や車両乗り入れ制限区域への乗り入れ料金、駐車場料金などの各種料金収入が22億7960万S\$(構成比54.3%)見込まれている。²⁷⁾

第5図 運輸・通信省組織図



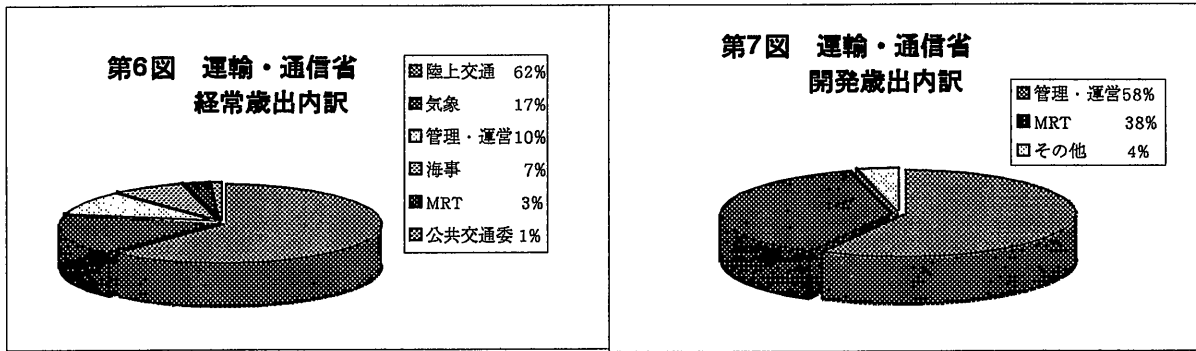
(出典：Ministry of Communication Fact Sheets, September 95)

第2表 運輸・通信省予算1995年度

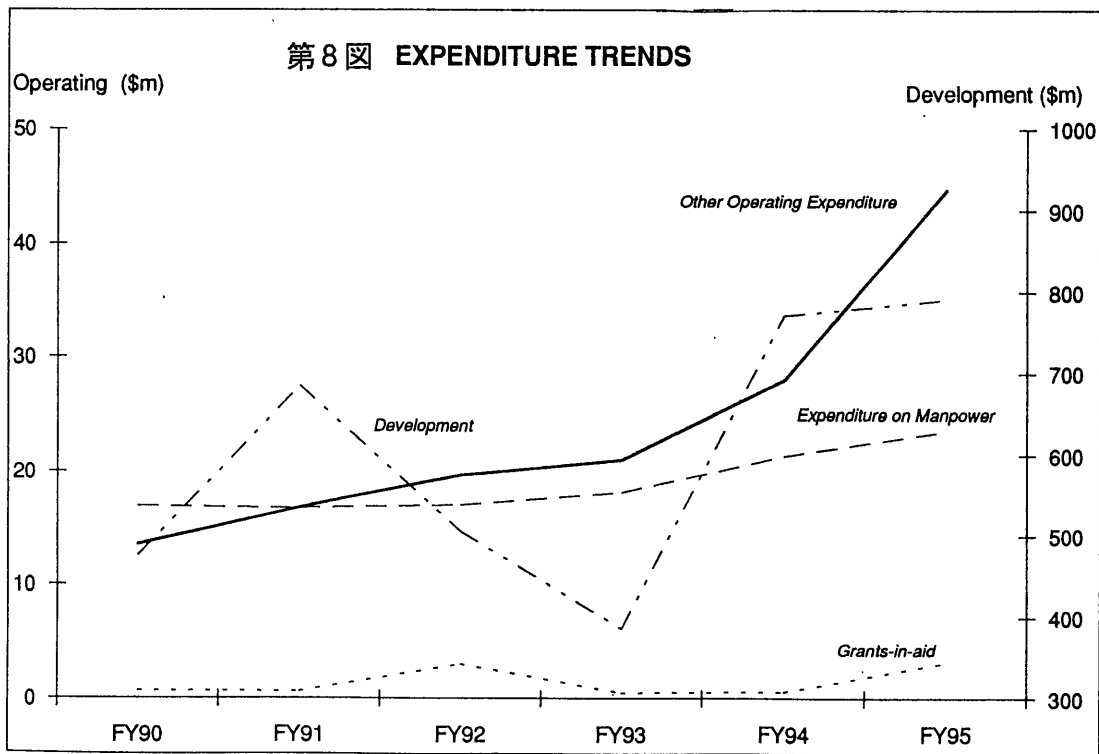
(単位：千S\$)

歳入総額	4,201,622	歳出総額	861,982
税収入	1,922,016	経常歳出	71,390
各種手数料収入	2,279,606	人件費	23,521
		その他の経常歳出	44,682
		助成金	3,187
		開発歳出	790,592
		直接開発事業費	491,514
		補助金	299,078

(出典：THE BUDGET FOR THE FINANCIAL YEAR 1995/96)



(出典：THE BUDGET FOR THE FINANCIAL YEAR 1995/96)



2 シンガポール港湾庁

(1) シンガポール港湾庁の機能

シンガポール港湾庁(The Port of Singapore Authority, PSA)は1964年に設立された、運輸通信省管下の法定機関で、シンガポールにおける港湾の整備、維持・管理、船舶の運行管理の他、港湾内での総合的なサービスを提供している。港湾庁が提供しているサービスは、貨物の取扱い、倉庫提供、配送、燃料供給、水先案内、タグボートの提供、水の供給、ガスフリー検査、燻蒸、ゴミの収集・廃棄等である。²⁸⁾

(2) 組織及び職員数

港湾庁は会長(Chairman)及び11名の理事で構成される理事会を有し、重要事項は理事会に諮られる。ヨー・ニンホン会長は1980年に国会議員に当選。運輸・通信相、国防相等を歴任し1994年9月から現職にある。公営賭博管理局会長及びシンガポールオリンピック委員会会長も兼任している²⁹⁾。その他の理事は運輸・通信省事務次官、銀行家、海軍司令官、海運会社代表、電気・電子会社代表、投資・貿易会社幹部、全国労働組合会議(NTUC)幹部、貿易発展局幹部、港湾庁長官及び港湾庁次長などで構成されており、運輸・通信省、関連機関及び関係団体との円滑な意志疎通を図っている。

港湾庁の経営責任者は長官(Chief Executive Director)で、長官の下に次長及び8つの部があり(第9図参照。)1994年度末総職員数は7,447人である。

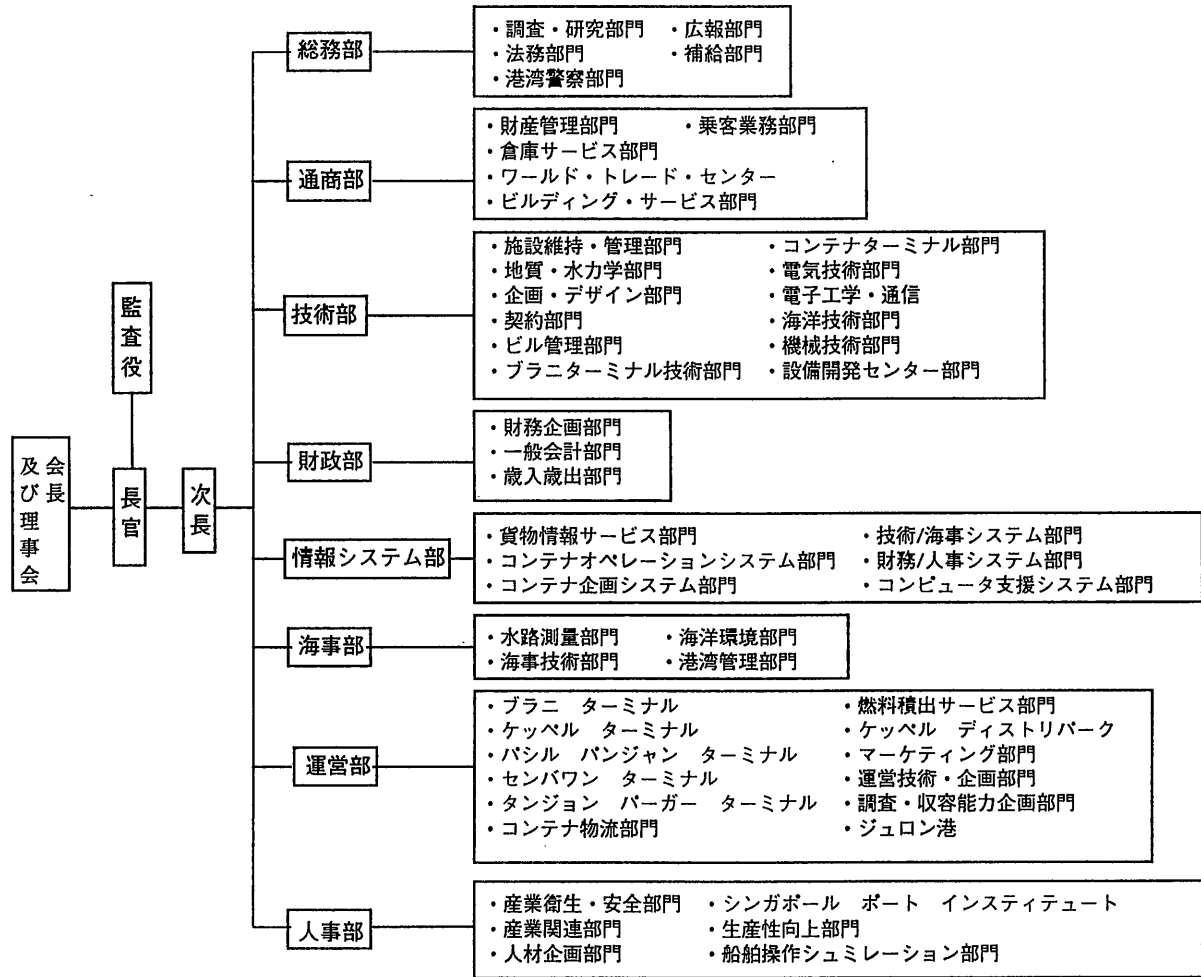
港湾庁はまた5つの子会社及び数社の関連会社を有する。子会社には100%出資のものその他の法定機関や企業との共同出資によるものがあり、それぞれ、海外の港における港湾運営のコンサルタント業務、埋立に関するコンサルタント業務、チャンギ空港における地上サービス業務、冷蔵倉庫の提供、セントーサ島とマウント・フェーバーを結ぶケーブルカー、タンカー係留サービス等の業務を行っている。関連会社は石油化学製品の貯蔵・集配、石油の備蓄、倉庫・輸送サービスの提供などを行っており、港湾庁は運輸・通信省、子会社及び関連会社と一体となって、港湾施設の整備、港湾サービスの提供を実施している。

³⁰⁾

(3) 予算

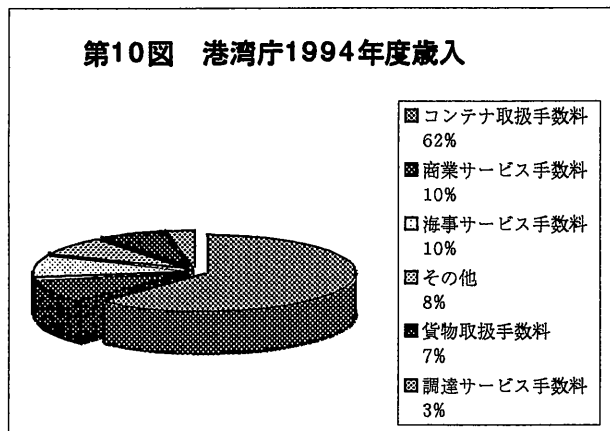
1994年度決算における事業歳入は16億8220万S\$、主な収益源はコンテナ及び貨物取扱手数料で、全体の68.8%を占め、事業歳出は10億830万S\$で、減価償却費が30.1%、人件費が25.5%となっており、好調な経済成長を反映して、対前年度比14.7%増の6億7390万S\$の黒字となっている³¹⁾。(第10図、11図参照)

第9図 港湾庁(PSA)組織図

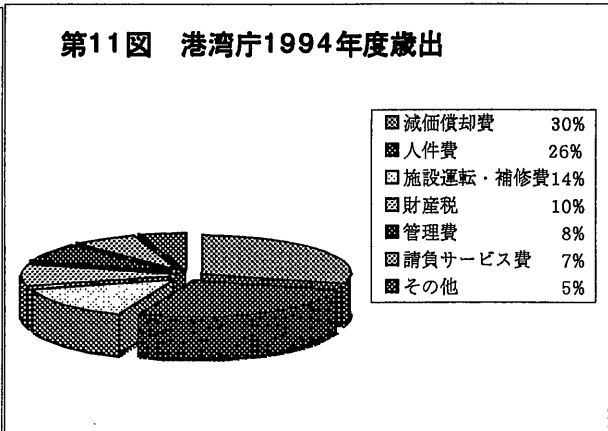


(出典：Port of Singapore Authority, Annual Report 1994)

第10図 港湾庁1994年度歳入



第11図 港湾庁1994年度歳出



(出典：Port of Singapore Authority Annual Report 1994)

(4) シンガポールの港湾の概要

シンガポールは貿易航路の要衝に位置し、優良な金融サービス、通信設備、安定した政府、良質な労働力に支えられ、アジア・太平洋地域で最も重要な港湾の一つとなっている。シンガポール港は、530 の海運ルートにより世界各地の 600 以上の港とリンクしており、常時 800 隻以上の船舶が入港している。順調な経済発展を背景に寄港船舶数、貨物取扱数とも年々伸びており、1994 年の寄港船舶数は世界第 1 位の 101,107 隻、6 億 7900 万総トン、貨物取扱総数は香港に次いで世界第 2 位の 2 億 9000 万トンであった。(第 12 図参照)シンガポールはまた世界第 1 位の燃料積出港であるとともに、世界第 3 位の製油取扱港で、埋め立て地の石油精製工場では、すべての石油メジャーが操業しており、石油精製能力は日産 100 万バレル以上に達する。³²⁾

シンガポール港は、優れた施設と質の高いサービスにより、アジア地域の「ベスト港湾」及び「ベスト倉庫オペレーター」に近年連続で選ばれている。港湾庁(PSA)は、1)港湾施設利用者とのリアルタイムの情報交換が可能な PORTNET、2)コンテナターミナル作業の計画・管理や港湾内の航行管理等を行うコンピューターシステムなどの導入により、サービスの迅速化とコストダウンを図っている。³³⁾

(5) 港湾関連施設及びサービス

港湾庁が管理・運営する港湾施設及びサービスの概要は下記のとおりである。³⁴⁾

① ターミナル

港湾庁(PSA)はあらゆる種類の船舶に対応するため、タンジョン・パーガー、ケッペル、ブラニ、パセ・パンジャン、センバワン、ジュロンの 6 つのターミナルを運営している。(第 13 図、第 3 表、第 4 表参照。)

港湾庁(PSA)は 21 世紀に向けたコンテナ取扱需要の増大に対応するためパセ・パンジャン西海岸地区にコンテナターミナルを建設中である。新ターミナル建設工事は 4 期、30 年にわたり、完成時には全長 17km の 50 箇所のコテナバースを備え、将来の土地と労働力の逼迫に配慮してターミナルの 99%は埋め立て地に建設され、全面的なオートメーション化が図られる。

第 1 期工事は 93 年 9 月に着工され、129ha の埋立と 8 つのコテナバース及び付帯設備の建設の総工費は 20 億 S\$以上、1998 年に一部供用開始の予定である。第 2 期工事の総工費は約 5 億 S\$が見込まれ、2009 年までに 18 のコテナバースと 138,000 m²の倉庫スペースを有する 5 階建てディストリパークの建設が予定されている。

② 保管・配送サービス

港湾庁は1969年に設置された自由貿易地区(Free Trade Zone)内に200万平方メートル以上の屋外・屋内保管スペースを持つ。シンガポールに荷揚げされた物品は、国内市場に供給されない限り、無税のままこの地区に保管でき、輸出入の定型的貨物とコンテナ貨物には72時間の無料保管を、積み替え及び再輸出の貨物には14日間の無料保管サービスを提供している。

港湾庁はまた、自由貿易地区外に420,000平方メートルの屋内倉庫を有し、シンガポール最大の倉庫保有者であるとともに、パセ・パンジャン、アレキサンドラ、ケッペルの3カ所のディストリパーク(Distripark 大規模集配施設)を運営している。

③ 海洋広場(Maritime Square)

港湾庁(PSA)は1億6600万S\$を投資してワールドトレードセンター、シンガポール・クルーズセンター、シンガポール・ポート・インスティテュート及びセントーサ島へ通じるケーブルカータワーを含む一帯を「海への窓」(window to the sea)と位置づけ、港の利用者や公衆のためのビジネス・レジャー施設として、いわゆるウォーターフロント開発を行った。

・ ワールド・トレード・センター(World Trade Centre)

ワールド・トレード・センターは各国に展開している世界貿易センターのチェーンに属し、国際会議・見本市会場として利用されている。港湾庁(PSA)は1億1600万S\$を投じ、国際会議場、見本市会場、大型客船フェリーターミナル、ショッピングモール、ミュージアム、大駐車場等を整備し、世界的コンベンションセンターとして機能している。

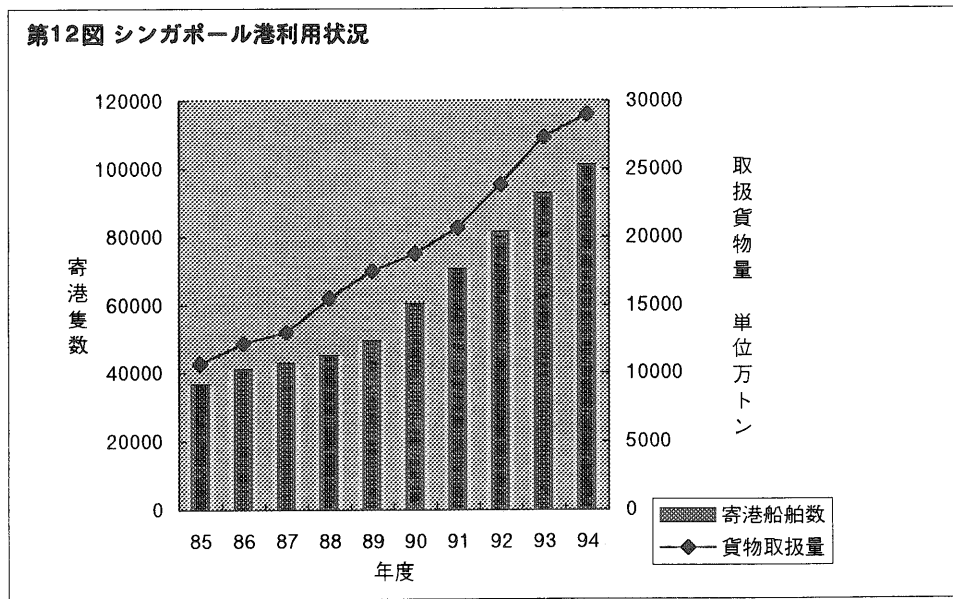
・ シンガポール・クルーズ・センター

港湾庁(PSA)は総額5000万S\$をかけてワールド・トレード・センター内に、東南アジアにおける域内航路の中心地として、国際旅客ターミナル、4つの近隣国間フェリー・バース、4つの国内フェリー・バースを備えたシンガポール・クルーズ・センターを整備した。1994年には49隻の国際旅客船が986回寄港し、703,377人の乗客が訪れるとともに、シンガポールとインドネシア、マレーシア間のフェリーは延べ282万人に利用されている。

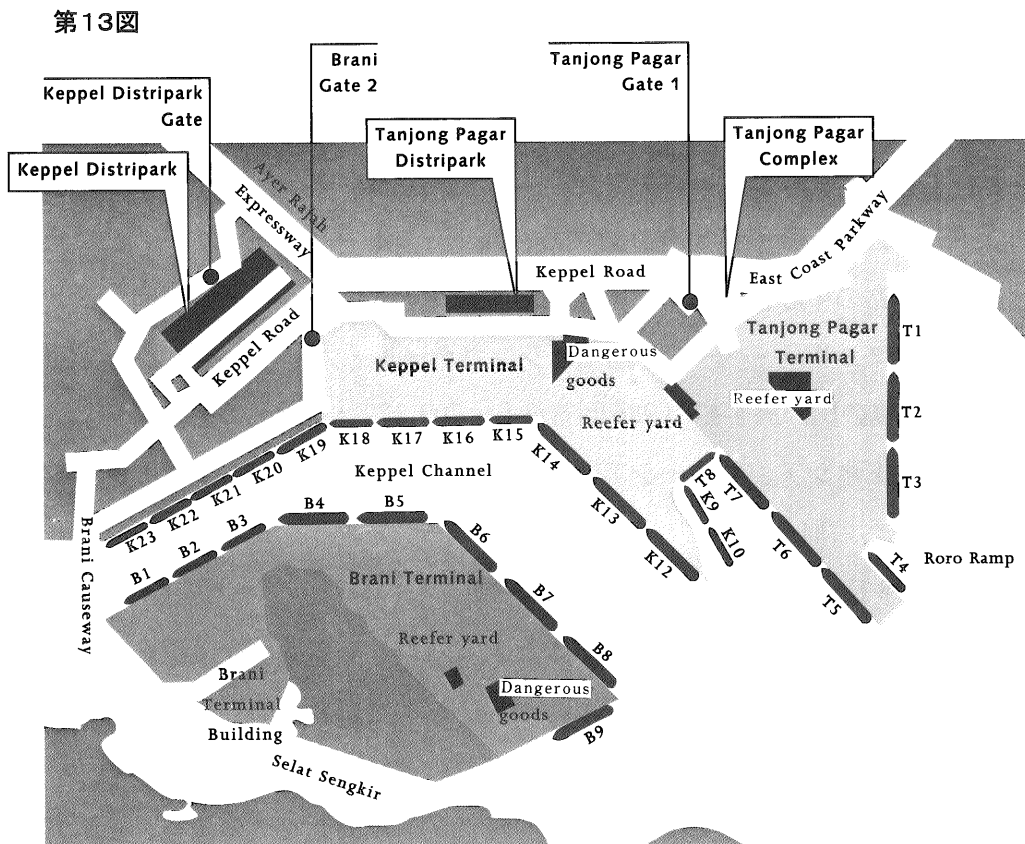
(6) 港湾庁民営化への取り組み

1996年1月18日、海事港湾庁法案が国会を通過し、2年後にシンガポールの海事・港湾行政を司る新たな政府機関が設立されることとなった。海事港湾庁は現在の港湾庁の法執行部門と運輸・通信省の海事局及び国家海事局(NMB)を統合、海事・港湾業務の監督、各種港湾費用の徴収、商業船舶チームの結成と船員の訓練、海運・海事・港湾サービス及び施設整備に関する政府への意見提出、国際的港湾関連規則制定への関与、全国港湾開発計

画の策定、コンテナ取扱量の管理の他、民営化後の港湾庁(PSA)に対する監督責任を負う。港湾庁(PSA)は純粋な港湾サービス提供者となり、民営化後は株式をシンガポール証券市場に上場する³⁵⁾。この措置は法定機関の民営化による、国際競争力の強化を図る一連の動きの一つであるといえる。



(出典：YEAR BOOK OF STATISTICS SINGAPORE 1994)



第3表(コンテナターミナル)

	タンジョン・パーガー ターミナル	ケッペル ターミナル	ブラニ・ターミナル
規 模	83ha	96ha	80ha
喫 水	9.4 - 13m	10 - 13.6m	12 - 15m
係留施設	メインバース 7箇所 フィーダーバース 1箇所	メインバース 6箇所 フィーダーバース 6箇所	メインバース 6箇所 フィーダーバース 3箇所
港湾設備	(タンジョンパーガー、ケッペル共有)		
キークレーン	28基	33基	31基
ヤードクレーン	207基		101基
地上保管場所	35000個分		15000個分
冷凍コンテナ保管場所	1372個分		704個分
処理能力	8.2million TEUs		5.5million TEUs

第4表(その他のターミナル)

	バセパンジャン ターミナル	センバワン ターミナル	ジュロン ターミナル
深水バース	6箇所	1箇所	15箇所
沿岸バース	8箇所	3箇所	7箇所
はしけ用バース	17箇所	-	-
屋外保管場所	58,874m ²	117,754m ²	500,000m ²
屋内保管場所	129,836m ²	61,257m ²	152,114m ²
取扱貨物	木材、ゴムなど	車、鋼材、木材	一般貨物・大型貨物

(出典：PSA提供資料 Singapore - The Global Port)

3 シンガポール民間航空庁(Civil Aviation Authority of Singapore, CAAS)

(1) 民間航空庁(CAAS)の機能

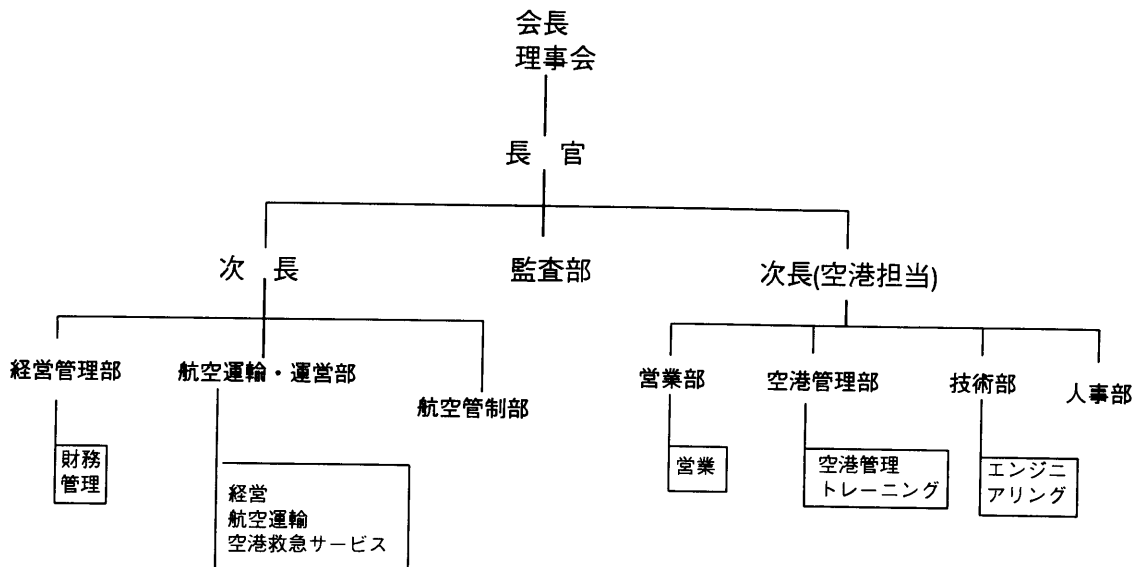
民間航空庁(CAAS)は 1984 年に設立された運輸・通信省管下の法定機関で、チャンギ国際空港及びセレタ空港の整備、運営及び維持管理、空港における各種サービスの提供、航空安全の確保、航空管制業務、航空交渉、路線免許の付与等、民間航空業務に関するすべてを管轄し、世界に向かって開かれた空("Open Sky" Aviation Policy)の実現を目指している。³⁶⁾

(2) 組織及び職員数

民間航空庁(CAAS)は会長(Chairman)及び 10 名の理事で構成される理事会を有する。シム・キーブン会長は国家開発省事務次官代行、内務省事務次官代行、大蔵省事務次官を経て、1968 年に政府系貿易会社イントラコ社社長へ転出、1975 年に再び官職に戻り、運輸・通信省事務次官、1979 年に公務長官(Head of Civil Service)に就任。1994 年から民間航空庁(CAAS)会長を務めるとともに、政府系造船会社ケッペル・コーポレーション会長を兼務する³⁷⁾。その他の理事は運輸・通信省幹部、銀行家、空軍司令官、内務省幹部、石油会社社長、全国労働組合会議(NTUC)幹部、国家開発相公共事業局長、民間航空庁長官などで構成されている。理事会はまた数人の理事で構成する幹部委員会、空港開発委員会、投資委員会、監督委員会及び会計評価委員会の 5 つの委員会(Committee)を有する。

民間航空庁の経営責任者は長官(Director-General)で、2 人の次長及び 7 つの部があり、1994 年度末総職員数は 1,400 人である。(第 14 図参照。)

第14図 民間航空庁(CAAS)組織図



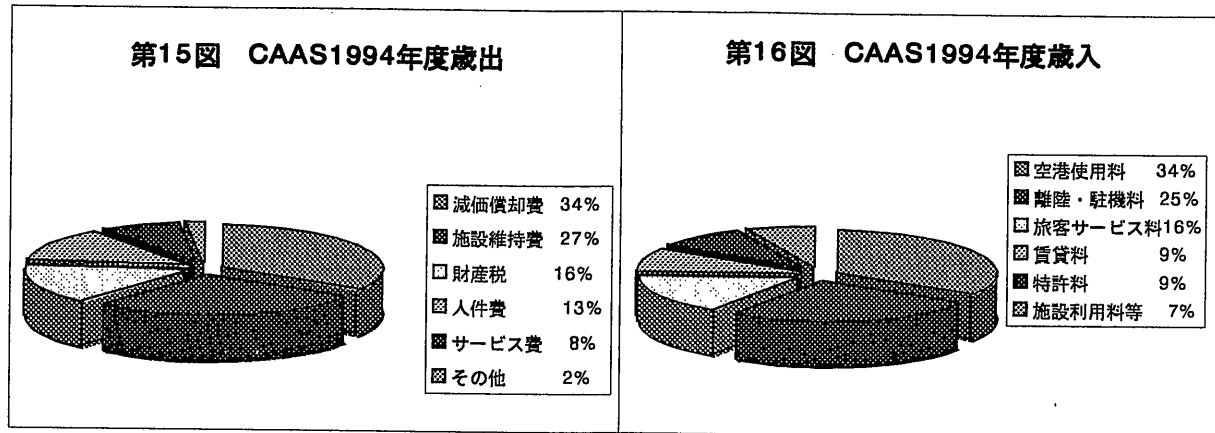
(出典：Civil Aviation Authority of Singapore, Annual Report 1994/95)

民間航空庁は子会社を有しておらず、空港貨物の取扱を行うシンガポール空港ターミナルサービス(SATS)とチャンギ国際空港サービス(CIAS)の2社は前者がテマセックホールディングス系のシンガポール航空(SIA)の子会社、後者は港湾庁(PSA)の子会社である。³⁸⁾

空港施設整備には国家開発省公共事業局(PWD)の空港開発部が深く関与しており、チャンギ空港建設の際には発注及び設計・管理主体となり、空港開港後は民間航空庁を技術的に支援し、設計や施設整備のコンサルテーションを行っている。³⁹⁾

(3) 民間航空庁の予算

1994年度決算における事業歳入は6億8065万S\$、主な収益源は空港使用料と着陸・駐機・エアロブリッジ使用料で、それぞれ34%、25%を占める。事業歳出は4億1390万S\$で、減価償却費が34%、施設維持費が27%となっており、対前年度比11%増の2億6675万S\$の黒字となっている⁴⁰⁾。(第15図、第16図参照)



(出典：Civil Aviation Authority of Singapore Annual Report 1994)

(4) チャンギ国際空港

民間航空庁が管理・運営するチャンギ空港の施設及びサービスの概要は以下のとおりである。⁴¹⁾

① チャンギ空港の変遷

シンガポールの東端に位置するチャンギ国際空港は、1975年に着工され、1981年7月に24時間空港として開港し、民間航空路は1955年から使われていたパヤ・レバー空港からチャンギ空港へと移管された。パヤ・レバー空港は現在、軍事用として供用されている。1981年に第2滑走路に着工、1986年には第2ターミナルに着工し、1990年第2ターミナルがオープンした。その後も施設整備を続け、世界でも有数のハブ空港としての地位を確

立し、様々な賞にも輝いている。

② 空港の規模

チャンギ国際空港は敷地面積 1,300ha、うち 870ha は海面埋め立て地である。滑走路は 4000m(幅 60m) 2 本、1 時間当たりの発着回数は最大 66 回である。1994 年末現在 66 の航空会社が世界 56 ヶ国、124 都市を結んでおり、毎週 2,800 便以上が発着している。また乗客数は過去最高の 2,164 万人に達し、取扱貨物量も 101 万トンとなっている。(第 17 図、第 18 図参照)

③ 旅客ターミナル

チャンギ空港の旅客ターミナルは第 1 ターミナルと第 2 ターミナルに分かれ、年間乗降客処理能力は 2,400 万人、1 時間あたり最大 5,000 人の乗降客に対応可能である。効率的な手荷物処理と迅速な入国審査及び通関手続きにより、乗客が飛行機を降りてから 30 分以内に、入国審査を経て手荷物受け取り、税関を通過することができる。

ターミナル内には利用者の利便を図るために、飛行機の発着を表示するテレビューがレストラン内など随所に設置されており、トランジットホテル、メディカルセンター、保育施設等の設備が整備されているほか、免税店を含む 94 の店舗、15 のレストラン、2 カ所のフードコート、スーパーマーケットが営業している。トランジット客のためには無料市内観光ツアーが 1 日 3 回実施されている。また、映画館や子どものための科学発見コーナー、小展示場、熱帯魚の泳ぐ水槽などアメニティの充実にも力を入れており、利用客のみならず市民の憩いの場ともなっている。(ターミナルの概要は第 5 表参照。)

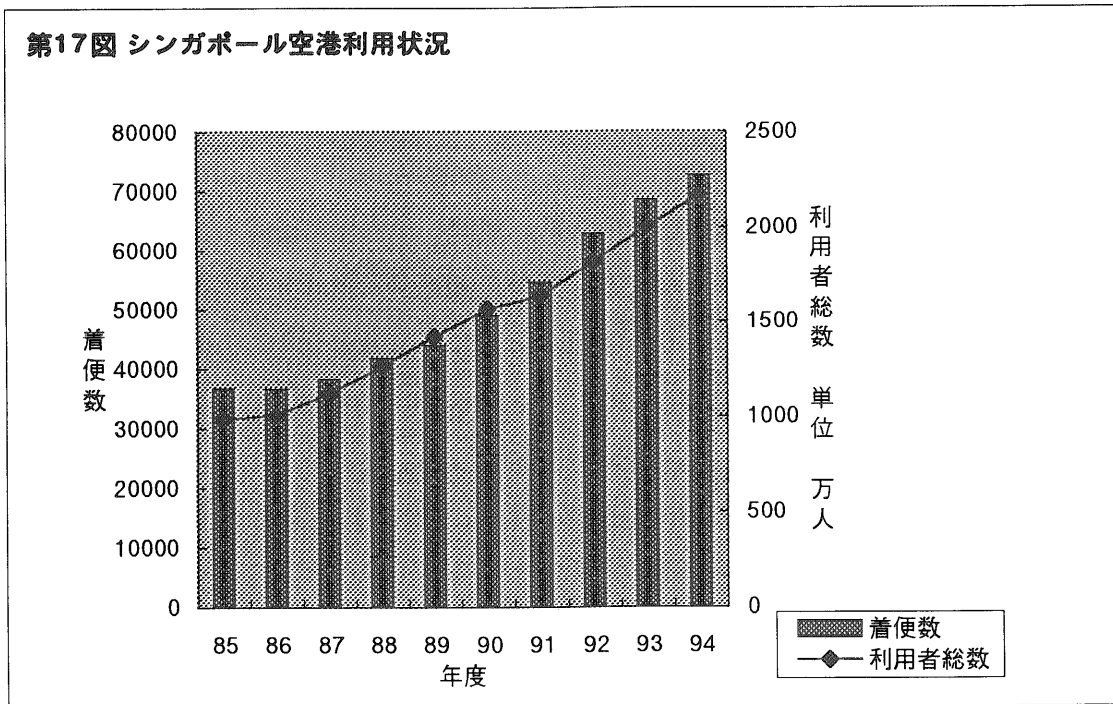
④ 貨物センター

チャンギ空港の貨物センターであるチャンギ・エアフライト・センター(Changi Airfreight Centre CAC)は貨物機専用駐機場 6 ヶ所、貨物ターミナル 7 ヶ所、倉庫及び事務所を備えるカーゴ・エージェント・ビル 4 ヶ所、税関、検疫所などが整備されている。また、CAC は自由貿易地区(Free Trade Zone)を備え、再輸出される貨物は、課税されることなく倉庫に保管することができる。

⑤ 将来計画

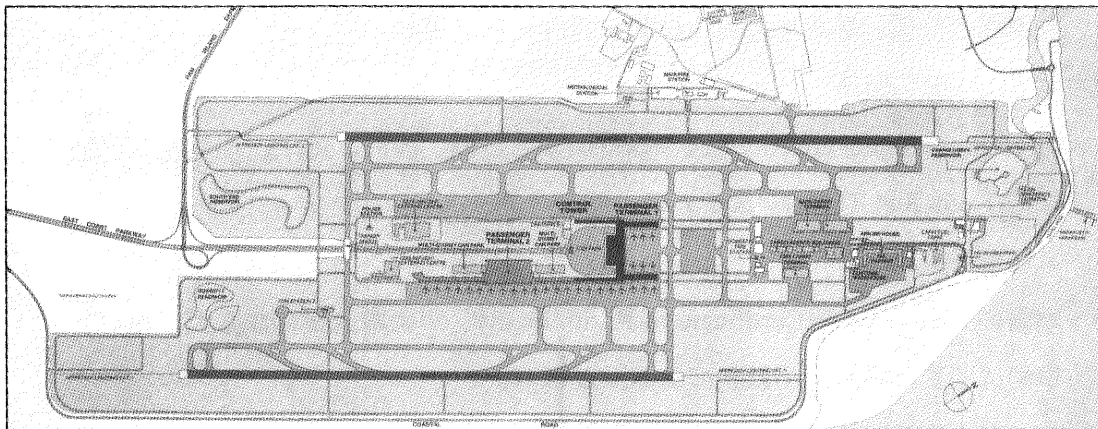
将来の需要増加に対応するため 2002 年の完成を目指して第 3 ターミナルの建設計画が進行中である。第 3 ターミナル建設用地の造成はすでに始まっており、民間航空庁(CAAS)の建設関連会社である SCAE (Singapore Changi Airport Enterprise Pte Ltd)、国家開発省公共事業局(PWD)その他コンサルタント会社らの協力により第 3 ターミナルのデザインコンセプトを策定中である。

第17図 シンガポール空港利用状況



(出典：YEAR BOOK OF STATISTICS SINGAPORE 1994)

第18図



Above: The master plan of Changi Airport.

第5表

	第1ターミナル	第2ターミナル
延床面積	220,000 m ²	285,000 m ²
エアロブリッジゲート数	42	42
チェックインカウンター数	128	126
手荷物コンベアー数	8	8
イミグレーションカウンター数	44	44
トランジットホテル客室数	50	56
駐機場(Remort Parking Bays)	36	36
駐車場(4ヶ所合計)	自動車用3,392台分 二輪車用747台分	

(出典：CAAS提供資料)

4 シンガポール陸運庁(Land Transport Authority LTA)

(1) 陸運庁(LTA)の機能

陸運庁(LTA)はシンガポールにおける地下鉄、道路、車両交通を含むすべての陸上交通機関を統一的に管理、運営することにより、世界に通用する快適で質の高い陸上交通システムを構築することを目的として、大量高速輸送公社(MRTC, Mass Rapid Transit Corporation)、運輸・通信省車両登録局(ROV, Registry of Vehicles)、同省陸上交通部(Land Transport Division)及び国家開発省公共事業局道路交通部(Road & Transportation Division of Public Works Department, PWD)の4部門を統合し、1995年9月設立された。

陸運庁の機能は次のとおりである。⁴²⁾

① 道路関連

- ・道路、歩道、バス停、待合所、バスターミナル、タクシースタンドの計画、設計、施工及び管理
- ・道路標識、信号機、道路交通管理施設、道路照明施設の管理、運営及び改良
- ・駐車場の整備、駐車場の利用に関する許可及び規制

② 地下鉄(MRT)関連

- ・MRT(Mass Rapid Transit)システムに関する計画、設計、施工、運営及び規制
- ・LRT(Light Rail Train)システムの計画、実施。

③ 車両登録関連

- ・車両の登録、COE(Certificate of Entitlement)、車両購入権の賦課及び徴収。
- ・車両に関する税金、手数料の賦課及び徴収。

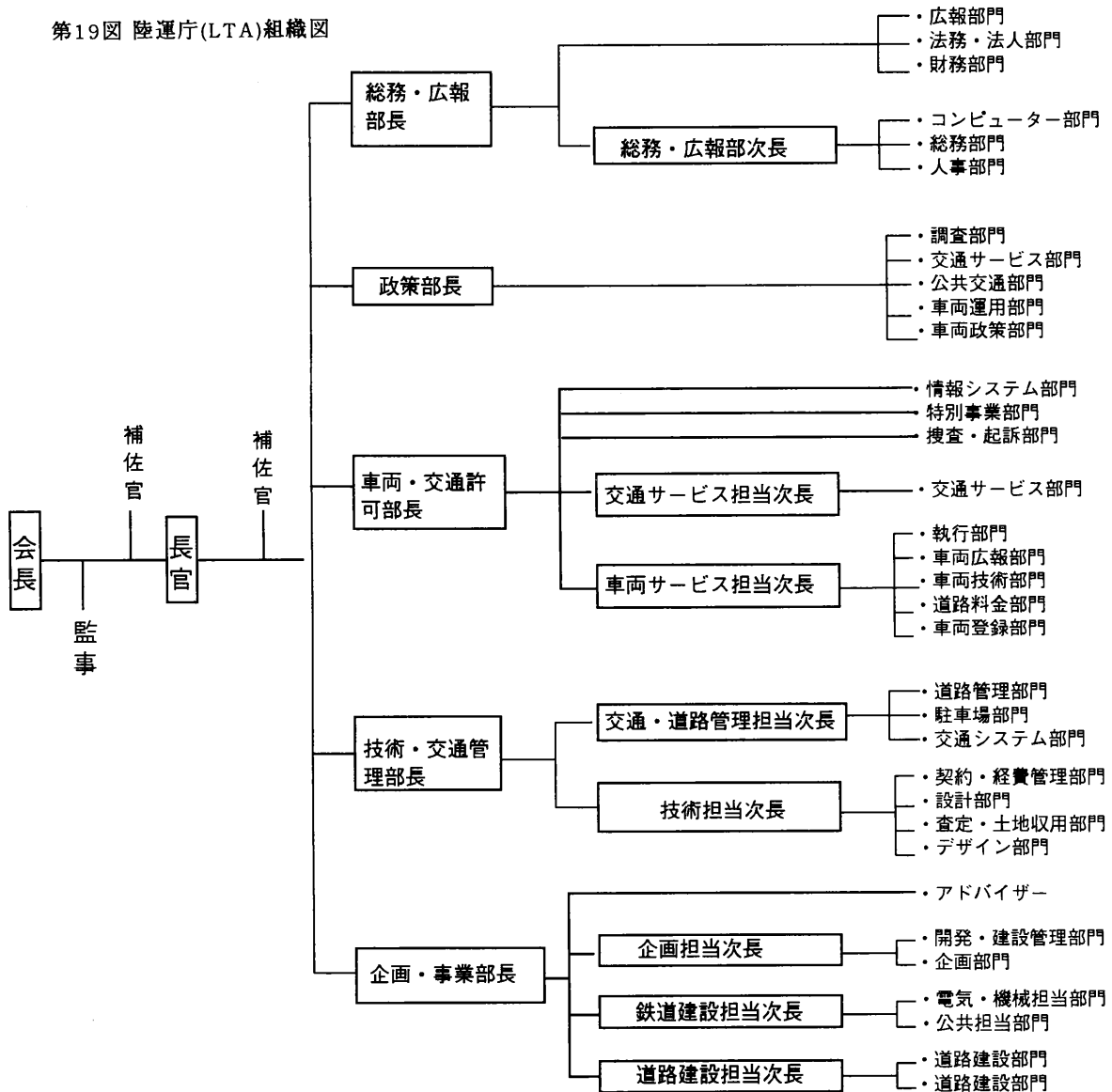
④ 陸上交通政策関連

- ・陸上交通政策の策定、実施及び普及
- ・陸上交通、道路占有に関する許認可
- ・陸上交通整備のための民間企業などとのジョイントベンチャーの形成
- ・他国の陸上交通部門への技術的助言や援助の提供
- ・LTAが提供したサービスに対する手数料や料金の賦課

(2) 陸運庁(LTA)の組織

陸運庁(LTA)は会長(Chairman)及び12名の理事で構成される理事会を有する。フォク・シウワ会長は銀行、証券会社経営者を経てシンガポールMRT社会長、大蔵省顧問を歴任。現在も数行の銀行顧問を兼任している⁴³⁾。その他の理事は持株会社幹部、全国労働組合会議(NTUC)幹部、大学病院幹部、国防省幹部、会計会社幹部、都市再開発庁(URA)幹部、マ

スコミ関係者、研究機関関係者、不動産会社幹部、石油会社幹部、運輸・通信省幹部などで構成されている⁴⁴⁾。経営最高責任者である長官(Chief Executive)は運輸・通信省事務次官補(Deputy Secretary)が兼務しており、長官の下、5つの部で構成されている⁴⁵⁾。(第19図参照) 各部のオフィスは従来の所属機関であった運輸・通信省や国家開発省の中にあり、4ヶ所に分散しているが、オフィス同士はパソコンの電子メールで意志疎通を図っている。



(出典 : Land Transport Authority *Journeys* Issue 1, September 1995)

(3) 陸上交通政策の4つの指針

シンガポール政府は、限られた国土におけるスムーズな陸上交通を確保するため、4つの基本的な指針を採用している。4つの指針とは、第1に「系統的な都市計画により交通需要を最小化する」、第2に「広範囲かつ包括的な一般道及び高速道路を交通管理手法により効率化し、シンガポールのあらゆる場所への迅速なアクセスを提供する」、第3に「地下鉄及びバスサービスの統合による実現可能かつ効率的な公共交通体系を整備する」、第4に「道路における交通渋滞を防止するため、車両の増加と利用を管理する」である⁴⁶⁾。この4つの指針を実現するため、陸運庁(LTA)が中心となり以下に述べる道路整備、公共交通整備、車両規制等の施策が行われている。

① 道路整備状況

公共道路の総延長は1994年12月末現在、3,006kmであり、5つの高速道路（基本的に無料）、その他の幹線道路及び立体交差により国内各地は縦横にネットワーク化されている。

1994年度、国家開発省公共事業局（現在、道路整備部門は陸運庁に統合。）により執行された道路関連予算は2億7,500万S\$で、そのうち3,200万S\$が道路維持と1,660箇所の道路関連施設維持に使われた。

交差点においては交通量をモニターし、コンピューターで信号機をコントロールする青信号連動システム(Green Link Determining System, GLIDE)が国内約730箇所の信号機で導入されており、円滑な交通に寄与している⁴⁷⁾。

② 公共交通機関

シンガポールにおける公共交通機関として、バス、タクシー及びMRT(Mass Rapid Transit System、都心部では地下鉄、郊外では高架となる鉄道。)が整備されている。

・ バス

公共交通機関としてのバスは、シンガポール・バス・サービス(SBS)とトランス・アイランド・バスサービス(TIBS)の2社によって運営されており、バス料金はノーエアコンバス0.50S\$~1.10S\$、エアコンバス0.60S\$~1.40S\$と低く押さえられている。1994年末現在、SBSが2,291台200路線、TIBSが361台31路線を運行している。1994年の両社を合わせた平均1日乗客数は2,933,000人であった。

1994年8月から従来のバス路線を補完する、「バス・プラス」サービスが開始された。このサービスはビジネスマンを主なターゲットとして、運賃を通常の路線バスの3倍程度に設定し、平日の通勤ピーク時に装備の良いミニバスを住宅街からビジネス中心街まで運

行するもので、多数の路線が新たにバス事業に参入した3社により運営されている⁴⁸⁾。

- ・ タクシー

タクシーは現在6会社によって運営されている。料金は日本と比較して非常に安く、基本料金が1.5kmまで2.40S\$, 以後5kmまでは250m毎に0.10S\$, 5km以上は225m毎に0.10S\$づつ加算される。ただし乗り入れ場所や時間帯により割増料金が設定されている。1994年末現在の総タクシー台数は14,750台。タクシーはすべてメーター制で、98%がエアコンを、70%が無線を装備している⁴⁹⁾。1995年末頃から徐々に通信衛星を利用した電話による予約システムが導入され始めた。このシステムは利用者があらかじめタクシー待合場所を登録(自宅、勤務先など計5ヶ所まで可能。)しておき、当該タクシー会社の専用回線へ電話し、テープの指示に従い与えられた暗証番号と待合場所番号を入力すると、通信衛星を利用して最も近くにいるタクシーの端末のモニターに情報が表示され、タクシー運転手が了解するとタクシーナンバーと到着までの所要時間が利用者にアナウンスされるというもので、従来の無線による呼び出しよりも迅速なサービスが期待される。⁵⁰⁾

- ・ MRT (地下鉄)

MRT(Mass Rapid Transit)は都心部では地下鉄、郊外では高架鉄道となる大量公共輸送機関で、運輸・通信省の法定機関である大量高速度交通公団(Mass Rapid Transit Corporation, MRTC、1995年9月陸運庁に統合。)によりS\$50億を投じて建設され、1987年から一部供用が開始、1990年7月に総延長67km、42駅、3路線(東西線、南北線及び西部地区における東西線ジュロン・イースト駅から北方向への分岐線)が完成した。車両はエアコン完備の電動6両編成で、1994年の1日平均利用者数は675,000人であった。また、1996年2月には総工費約13億S\$をかけたチョアチューカン駅とイーシュン駅を結ぶウッドランズ延長線(全長6km、6駅)が開通し、1日平均利用者数は80万人にまで増加するとみられている⁵¹⁾。(第20図参照。)

MRTの利用料金は大人で60セントから最高でも1ドル50セントと安く、乗客は片道券又はトランジットリンク社(TransitLink Pte Ltd)の発行するプリペイドカードを購入して、自動改札機を通過する。トランジットリンク社はMRT及びバスの料金、ルート及び情報を統合するために、シンガポールMRT社とシンガポールバスサービス、トランス・アイランド・バスサービスの3社により1990年に設立された合併会社である⁵²⁾。同社の発行するプリペイドカードは、磁気により金額、利用路線、利用時間が記録されるとともに、残額が少なくなった場合、各MRT駅のトランジットリンク社の窓口もしくはキャッシュカードと連動した自動支払機により、S\$10からS\$50まで間で金額を追加し連続使用が可能となっ

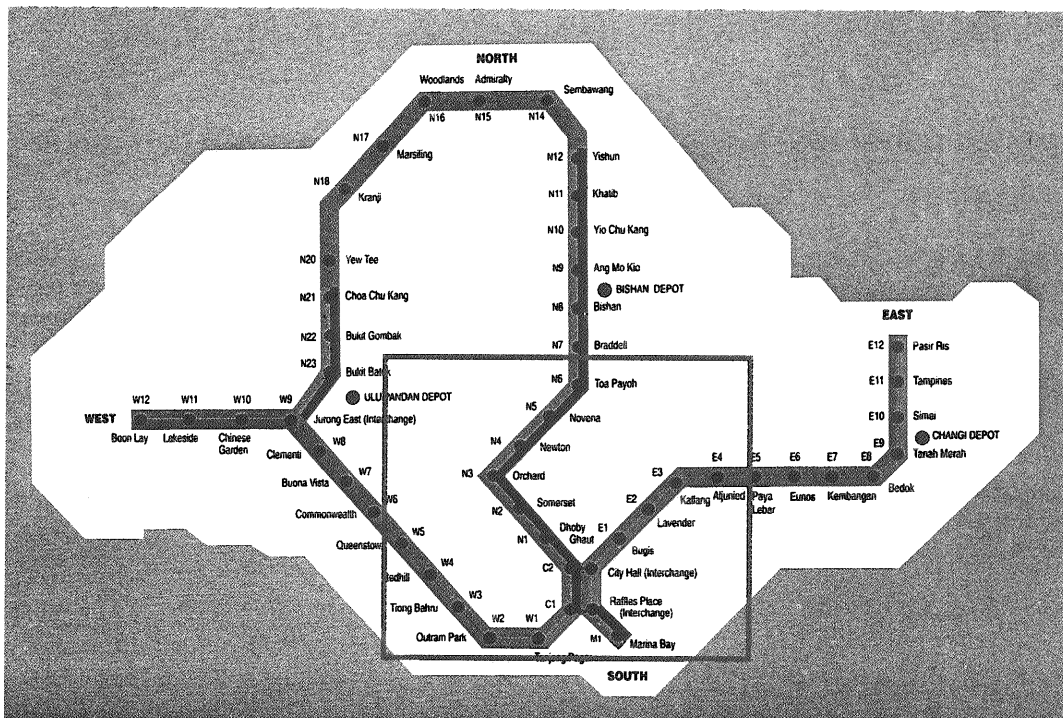
ている。裏面はバス料金の支払いにも使用でき、MRT とバスを乗り継いだ場合には、25セント乗り継ぎが割引が適用される。

MRT の運営は1987年に設立されたシンガポールMRT社(Singapore MRT Limited, SMRT)により行われている。シンガポールMRT社はMRTC(現在は陸運庁。)からライセンスを得てMRTの運行、維持管理を行っている政府関連企業で、主な株主はテマセックホールディングスと陸運庁(LTA)である。⁵³⁾

MRTの将来計画としては、東北部と南部のワールドトレードセンターを結ぶ東北線がまもなく着工され、総工費約S\$50億をかけて2002年の開通を目指すこととなっている。⁵⁴⁾

また、MRTの駅と周辺地域のニュータウンとを結ぶ、LRT(Light Rail Transit)の建設が計画されており、MRT チョアチューカン駅とブキパンジャンニュータウンを結ぶ全長8キロのLRTが総工費約3億S\$をかけて1999年の開通を目指して着工されることとなった。

55)



Singapore's MRT started in 1987

(4) 車両台数の規制

シンガポールにおいて以上のように道路整備や公共交通機関の整備に力を入れている背景には、国土が狭いため、渋滞による非効率をさけるために、車の総台数の伸びを制限していこうという政策がある。

1994年末現在、シンガポールにおける車両総数は611,611台で、内訳は乗用車325,897台、二輪車126,156台、タクシー14,750台、バス10,198台、貨物車両その他134,610台となっている。⁵⁶⁾

車両割当制度、車両関係税及び登録料、エリア・ライセンス・スキーム等によって車両総量を規制する一方、ウィークエンドカー制度を手直したオフピーク・カー制度により、交通渋滞を抑制しつつ、少しでも多くの国民の自動車所有を認めるための施策も講じられている。

① 車両割当制度(Vehicle Quota System)

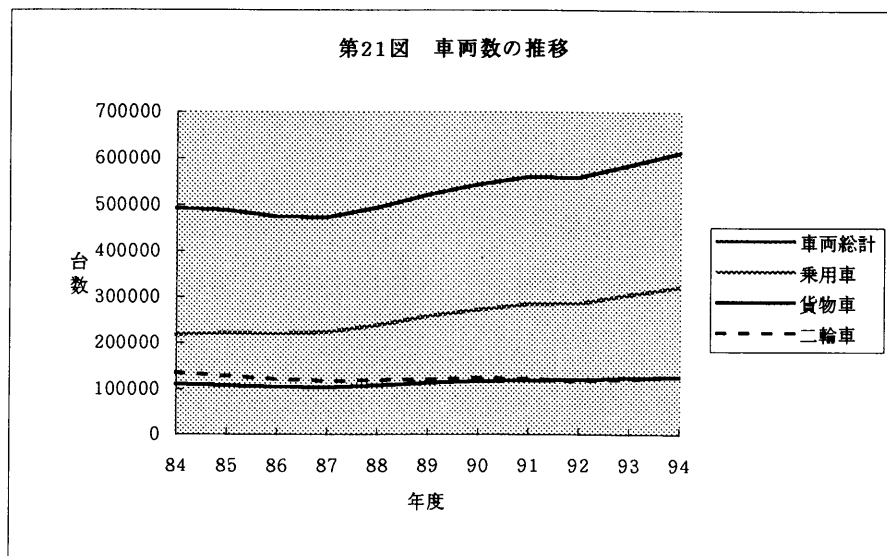
車両数の増加を規制するため、1990年5月1日から車両割当制度(Vehicle Quota System)が導入されている。この制度の下では、政府は車両の新規登録数を道路整備の進捗状況や廃車数を勘案して、毎年あらかじめ決める一方、車両を持つための権利である車両購入権(Certificate of Entitlement, COE)の価格は市場(入札)により決定される。

車両購入希望者は、毎月1日から7日までに陸運庁(LTA)に、入札の申し込みをしなければならない。その際に入札額の50%を供託金として納入する必要がある。最終的な車両購入権価格(quota premium, QP)は、各々の入札価格ではなく、割り当てられた登録数を落札できた入札価格の中で最低価格と同額となる。ただし、法人名義の車(社用車)はその2倍の額となる。

車両購入権(COE)の有効期間は購入した車を登録した日から10年間である。車両購入権(COE)は一部のカテゴリーを除いて譲渡不可であり、車を手放す場合には車両購入権(COE)ごと手放さなければならない。新たに車を購入する際には車両購入権(COE)を新規取得する必要がある。

車両購入権(COE)の有効期間が満了する場合、当該車の所有者は5年または10年の車両購入権(COE)の延長をすることができる。⁵⁷⁾

この車両割当制度により、シンガポールにおける車両の増加率は年3%に押さえることに成功している。(第21図参照。)



(出典：YEAR BOOK OF STATISTICS SINGAPORE 1994)

② 車両関係税及び登録料

自動車を購入する際には、輸入関税、消費税、登録料、追加登録料及び道路税が課せられ、車両購入権(Certificate of Entitlement)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、結果的に自家用車の台数を制限することに寄与している。関税率は乗用車の場合41%、消費税は3%、車両登録料は個人の場合1,000ドル、法人の場合5,000ドル、追加登録料は市場価格の150%、道路税は排気量によって違い1,600ccクラスで個人の場合1,440ドル、法人の場合2,880ドルとなっている。

また、新車への買い換えを進めるため、1975年12月末から優先追加登録税制度が導入された。この制度は車を新車に買い換え、前の車をスクラップまたは輸出した際に、追加登録料の減額を受けることができる。ただし、中古車を購入した後、それを新車に買い換える場合は適用されない。⁵⁸⁾

③ オフピークカー制度

交通渋滞を悪化させることなく、なるべく多くの国民の自動車所有を実現するため、1991年5月からウィークエンドカー制度が導入された。この制度を申請した持ち主の車には、一般車と区別するために赤いナンバーがつけられ、走行できる時間帯が平日の午後7時から翌朝午前7時まで、土曜日の午後3時以降及び日曜祭日に制限される代わりに、前述の追加登録税、輸入関税、車両購入権及び道路税が軽減されるというものである。1994年10月からウィークエンドカー制度を手直したオフピークカー制度が導入され、オフピーク

カー利用者は利用車両の排気量に関係なく、追加登録税、輸入関税、車両購入権がを合わせた減額率は一律 17,000 ドルとなり、道路税軽減額も一律 800 ドルとなったほか、使用制限時間帯は平日の午前 7 時から午後 7 時までと土曜日の午前 7 時から午後 3 時までとなった。一日 20 ドルのライセンスを購入すれば制限時間外でも利用することができる。⁵⁹⁾

④ エリアライセンス制度 (Area Licencing Scheme, ALS)

車両割当制度より自動車の総量を規制する一方で、都心部における交通渋滞を解消するため、エリアライセンス制度が 1975 年から導入された。この制度は規定された時間内に中央ビジネス地区(Central Business District CBD)の制限区域(Restricted Zone)に車両が進入する際には、あらかじめ購入したエリアライセンスをフロントガラスに添付しておかなければならないというものである。1994 年 1 月から従来の平日 7 時 30 分～10 時 15 分及び 16 時 30 分～18 時 30 分、土曜日 7 時 30 分～10 時 15 分(一般車ライセンス料 3 ドル)に加え、平日 10 時 15 分～16 時 30 分、土曜日 10 時 15 分～15 時も一般車ライセンス料 2 ドルが必要となることとなった。この措置により中央ビジネス地区内の交通量の 9%の削減と平均時速の 2km/h アップに成功している。⁶⁰⁾

このような有料制度を高速道路の朝の渋滞緩和に役立てる試みとして、1995 年 7 月からはイーストコーストパークウェイにおいて道路有料制度(Road Pricing Scheme)が試験的に実施されている。

政府はまた現在のエリアライセンスによる料金徴収方法に代えて、1997 年までに電子式道路料金徴収システム(Electric Road Pricing System)の導入を計画中である⁶¹⁾。このシステムはシンガポール国内の全車両に電子式のスマートカードの装着を義務づけ、制限区域入口ゲートに設けたマイクロウェーブを用いた読み取り機によって、スマートカードから自動的に料金を徴収するものである。このシステムを広範囲に設置することにより、場所や時間帯によるきめ細かな料金設定が可能となり、より効果的な道路交通量規制を実現するとともに、現在厳しく制限している自動車台数を緩和することができるとされている。

⑤ パーク・アンド・ライド制度

都心部の渋滞緩和策として、郊外から最寄りの MRT の駅またはバスターミナルまで自家用車で来て、公共駐車場に車を駐車して MRT またはバスに乗り換えて都心部へ通勤するパーク・アンド・ライド制度が奨励されている。利用者は 1 月分の駐車料金 30 ドルと 42 ドル分の MRT またはバス料金がセットとなったトランジットリンク社発行のプリペイドカードを購入して利用する。現在この制度は合計 17 ヶ所の駅またはバスターミナルで利用することができる。⁶²⁾

(5) 交通白書

陸運庁(LTA)は1996年1月2日、世界水準の陸上交通システム(A World Class Land Transport System)と題する交通白書(White paper)を発表した。この白書は10~15年後に世界水準の陸上交通システムの構築を実現するためのビジョンを示したものである。具体的内容は次のとおりである。⁶³⁾

- ・ 5年以内に110億ドルを投じて高速道路をはじめとする道路網を整備する。
- ・ 48億ドル、15年をかけて中央ビジネス地区内に地下道路網を整備し都心部での道路収用能力を40%向上させる。
- ・ 向こう2年間で青信号連動システムを全島に導入するとともに、左折用信号機、交通情報をモニターしドライバーに伝える道路状況案内システムを整備する。
- ・ 車両割当制度と電子式道路料金徴収システムの効果的な運用により現在10人に1台の自動車保有台数を2010年までに7人に1台まで引き上げる。
- ・ 向こう2年以内にバス優先レーンの拡充、バスプラスサービスの充実、バス停周辺の屋根付き歩道の整備及びバス停の改装、人工衛星によるバスの運行管理システムなどを整備する。
- ・ MRT東北線(20km)、カラン線(16km)、北部沿岸線を含む総延長160kmのMRTネットワークの整備及びMRT駅と住宅地を結ぶLRTの整備を目指す。
- ・ タクシーサービスの質の向上及び多彩なサービスの提供を促進する。

また、MRTの車両や信号システムなど営業資産の更新については、従来、MRTの運営者であるシンガポールMRT社が負担することとなっていたが、同社の経営悪化と運賃上昇をさけるため、既存路線の営業資産を更新する際に、政府が助成を行うことを今回の白書に盛り込んだ。この措置により、開業後の収入不足が懸念される新規路線及びLRTの早期着工が可能となるとされている。

この白書は国会での審議を経て承認され、政府は総工費50億ドルのMRT東北線と総工費3億ドルのブキ・パンジャン地区における、全長8kmのLRTの着工を発表した。

今後も白書に盛り込まれた世界水準の陸上交通の実現に向けての事業が展開されると見られてる。

まとめ

第1章においてはシンガポールの行政機構の概要を、第2章においては運輸・通信省に焦点を当てて同省及び法定機関の機能並びに運輸・交通行政施策について述べてきた。これらからシンガポールの行政機構の主な特徴をまとめると下記のとおりである。

(1) スリムな中央官庁と法定機関の存在

- ① 運輸・通信省の職員数 595 名に見られるように、各省の職員数は比較的少ない一方、港湾庁 7,447 人、民間航空庁 1,400 人と法定機関の職員数が多くなっている。
- ② 予算面においては、各法定機関は取扱手数料などにより、可能な限り自らの財政を自己収入で賄っており、政府予算のスリム化に寄与している。
- ③ 法定機関へは民間航空庁が航空管制や航空交渉業務、陸運庁の白書作成に見られるように、行政的権限が付与されており、各省は主に政策立案や調整業務を行っている。

(2) 効率的な運営

- ① 中央官庁が比較的スリムである結果、政府予算は総額約 2 兆円と少なく、しかも大幅な黒字となっている。
- ② 各省の予算は必要に応じて年度毎に大きく変動し、弾力的な財政運営がなされている。また、陸運庁(LTA)の新設に見られるように、強力な政治的リーダーシップの下、省の枠組みを超えた組織の改革、再編が常に行われ、行政需要の変化に迅速に対応している。
- ③ 法定機関は、港湾庁のシンガポール港運営や民間航空庁のチャンギ国際空港運営に見られるように、提供するサービスが高い評価を受けている一方、その経営は各法定機関の決算に見られるように黒字であり、効率的な運営がなされていると言える。

また、港湾庁のポートネットや陸運庁の電子式道路料金徴収システム(Electric Road Pricing System)等に見られるように、ハイテクを駆使したシステムを積極的に導入し、人件費の抑制とサービスの効率化が追求されており、採算性の高い法定機関についてはより良いサービスと国際競争力強化のために民営化が進められている。

- ④ 政府はまた、金融、海運、製造業、流通貿易業、造船、建設などの分野において、株式の全部または一部を保有する政府関連企業を 600 社余り設立し、政府主導の経済運営を進めてきた。これらの政府系企業は政府が積極的に誘致した外資系企業と競合しながら競争力を強化し、シンガポール経済の発展に寄与している。現在、政府は優良政府系企業の株を売却し民営化を進めており、売却益はハイテクなど次世代の基幹産業への投資や海外

投資へと向けられている。

⑤ 施策面においては、自動車総量規制のように厳しい施策を実施する一方、交通白書などのように将来のビジョンを国民に示し、ビジョン実現のための問題点を明らかにした上で、経費負担を含む理解と協力を求めている。

(3) 各省、法定機関及び政府関連企業の人事交流及び政策協調

① 法定機関の理事会の構成に見られるように、各省の幹部が法定機関の理事や政府関連機関の役員を兼ねている場合や、法定機関の会長が民間企業の役員をかねる場合も多く、各省、法定機関及び政府関連企業は会長や理事、幹部職員を共有し、同じ経営者と同じ経営方針の下に運営されている。

② 各法定機関の会長の経歴に見られるように、民間から上級公務員や法定機関幹部への転身やその逆のケースも多く、政府及び法定機関幹部は経営感覚を身につけていると言える。また、教育制度の下、厳しい選抜によるエリート育成を行い、特に優秀なものを国費留学生として海外や国内の大学へ留学させ、帰国後8年間政府機関で働くことを義務づけ、優秀な人材の確保を図っている。

(4) その他

政治家及び公務員の汚職に対しては首相直属の汚職調査局が目を光らせ、国民に信頼される清潔な政府造りを目指している。

このような実績からシンガポール政府は米国企業 Business Environment Risk Intelligence(BERI)社の行った政府有能度測定による調査で、世界第1位にランクされるなど(日本は11位)、高い評価を得ている⁶⁴⁾。

1965年の独立以来、リー・クワンユーという卓越した指導者と人民行動党が絶対多数を占める安定した政権の下、シンガポールは外資誘導と輸出産業の育成による経済発展、民族の調和とシンガポール国民としてのアイデンティティの形成を目指して邁進し、現在の繁栄を実現した。

今後、シンガポールが如何にして発展を継続し続けるか、今後のシンガポール政府の施策が注目される。

- 1) Ministry of Trade and Industry, Economic Survey of Singapore 1994, BASIC ECONOMIC DATA
- 2) 大統領の権能については、Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P45
The Constitution of the Republic of Singapore, Part V The government, Chapter 1 - The President 参照。
- 3) 少数者に関する大統領審議会についてはMinistry of Information and the Arts, Singapore 1995 P47,48
The Constitution of the Republic of Singapore, Part VII The Presidential Council for Minority Rights 参照。
- 4) 国会及び選挙制度についてはMinistry of Information and the Arts, Singapore 1995 P46-47
Inter-Parliamentary Union, Chronicle of Parliamentary Elections and Development, 1992
The Constitution of the Republic of Singapore, Part VI The Legislature 参照。
- 5) 司法制度についてはMinistry of Information and the Arts, Singapore 1995 P70,71 参照。
- 6) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995 P45,46 参照。
- 7) Pana News, 紳士録'94 シンガポール編 参照。
- 8) Linda Low and Toh Mun Heng, PUBLIC POLICIES IN SINGAPORE, 1992 Times Academic Press, P13-14
- 9) Pihip N. Pilliai, STATE ENTERPRISE IN SINGAPORE : Legal Importation & Development, 1983 Singapore University Press Pte Ltd, P85, P99
- 10) Pihip N. Pilliai, STATE ENTERPRISE IN SINGAPORE : Legal Importation & Development, 1983 Singapore University Press Pte Ltd, P85
- 11) Chapter 319, Statutory Bodies and Government Companies (Protection of Secrecy) Act, 15 March 1995.
- 12) 行政組織及び各省の機能についてはMinistry of Information and the Arts, Singapore 1995 P282 Appendix 8
Ministry of Information and the Arts, Singapore Facts and Pictures 1995 P12-15
Ministry of Information and the Arts, Singapore Government Directory January 1996 参照。
なお、以下Department を「局」、Division を「部」と日本語訳している。
- 13) Linda Low, THE POLITICAL ECONOMY OF PRIVATISATION IN SINGAPORE, 1991 McGRAW-HILL BOOK CO, P53-58
- 14) Linda Low, THE POLITICAL ECONOMY OF PRIVATISATION IN SINGAPORE, 1991 McGRAW-HILL BOOK CO, P94-102

- 15) 岩崎育夫、リー・クアンユー、岩波書店、P103-104
- 16) Linda Low, THE POLITICAL ECONOMY OF PRIVATISATION IN SINGAPORE, 1991
McGRAW-HILL BOOK CO, P106-107
- 17) Linda Low, THE POLITICAL ECONOMY OF PRIVATISATION IN SINGAPORE, 1991
McGRAW-HILL BOOK CO, P109-112
- 18) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P236-237
- 19) 財政状況については Ministry of Finance, The Budget for the Financial Year 1995/1996 参
照。
- 20) 国防及び兵役については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P85-86 参
照。
- 21) 2言語主義については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P184 参照。
- 22) 中央積立基金(CPF)については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995,
P211-214 参照。
- 23) 住宅政策については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995 , P163-167 参
照。
- 24) 税制の概要については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1994, P126-131
参照。
- 25) 運輸・通信省の機能及び組織については、Ministry of Communication Fact Sheets,
September 95 参照。
- 26) Pana News, 紳士録'94 シンガポール編 P242
- 27) 運輸・通信省の予算については、Ministry of Finance, THE BUDGET FOR THE
FINANCIAL YEAR 1995/96 P145-172 参照。
- 28) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P151
- 29) Pana News, 紳士録'94 シンガポール編 P402
- 30) 港湾庁の理事会、組織、職員数、子会社及び関連会社については、Port of Singapore
Authority, Annual Report 1994, P10-11, P12-13, P47, P55-57 参照。
- 31) 港湾庁の予算については同上書 P70-71 参照。
- 32) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P151
- 33) Port of Singapore Authority, Annual Report 1994, P48-49
- 34) 港湾施設及びサービスについては Port of Singapore Authority, Annual Report 1994,
P24-45

PSA 提供資料 Singapore - The Global Port

Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P151-154 参照。

- 35) "The Straits Times", 19 January 1996
- 36) Civil Aviation Authority of Singapore, Singapore CHANGI AIRPORT, P4
Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P148
- 37) Pana News, 紳士録'94 シンガポール編 P310-311
- 38) 民間航空庁の理事会、組織、職員数、子会社及び関連会社については Civil Aviation Authority of Singapore, Annual Report 1994/95, P11-13, P16-17, Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P149
Civil Aviation Authority of Singapore, Singapore CHANGI AIRPORT, P30 参照。
- 39) Public Works Department, Annual Report 1994/1995, P40-43
- 40) Civil Aviation Authority of Singapore, Annual Report 1994/95, P46-49
- 41) 空港施設、サービス及び将来計画については Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P148-150
Civil Aviation Authority of Singapore, Annual Report 1994/95, P26-43
Civil Aviation Authority of Singapore, Singapore CHANGI AIRPORT, P2-29
及び CAAS 提供資料による。
- 42) Land Transport Authority Journeys Issue 1, September 1995, P12-13
- 43) Pana News, 紳士録'94 シンガポール編 P88-89
- 44) Ministry of Information and the Arts, Singapore Government Directory January 1996 P68-69
- 45) Land Transport Authority Journeys Issue 1, September 1995 P8-9
- 46) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P155
- 47) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P155-157
- 48) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P158
- 49) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P158-159
- 50) Confort Cablink 社発行、衛生予約システムに関するリーフレットによる。
- 51) Mass Rapid Transit Corporation, Annual Report 1994, P22-23
Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P159
- 52) Ministry of Communications, Fact Sheets, September 95
- 53) Singapore MRT LTD, Annual Report 1993/94, P12-13

- 54) "The Straits Times" 20 January 1996
- 55) "The Straits Times" 20 February 1996
- 56) Ministry of Information and the Arts, Singapore 1995, P155
- 57) Registry of Vehicles 提供資料 BRIEF ON VEHICLE QUOTA SYSTEM, July 1995
Registry of Vehicle, Annual Report 1994, P6-8
- 58) Registry of Vehicles 提供資料 PROCEDURES ON IMPORTATION AND REGISTRATION
OF A CAR IN SINGAPORE, 5 August 1995
- 59) Registry of Vehicle, Annual Report 1994, P9-11
- 60) Registry of Vehicle, Annual Report 1994, P12
- 61) Registry of Vehicle, Annual Report 1994, P13
- 62) Land Transport Authority 発行、Park&Ride リーフレットによる。
- 63) Land Transport Authority, White Paper A World Class Land Transport System, P II -VIII
- 64) "Pananeews", July 1994 P111

CLAIR REPORT 既刊分のご案内

NO	タ イ ト ル	発刊日
第 131 号	シンガポールの行政機構 - 運輸・通信行政を中心に -	1997/1/31
第 130 号	オーストラリアにおけるボランティア活動の現状	1997/1/31
第 129 号	民願事務処理制度	1997/1/16
第 128 号	英国の国家予算と地方団体 - 構造と編成過程、1996年度予算案の概要 -	1996/12/25
第 127 号	韓国地方公務員の人事制度について	1996/12/25
第 126 号	英国（イングランド）の継続的成人教育	1996/12/24
第 125 号	アメリカの州・地方政府の経済政策 - 6州の企業誘致政策を中心に -	1996/11/22
第 124 号	イギリスにおけるアイデンティティ・カードをめぐる議論と共通番号制度	1996/10/31
第 123 号	英国のコミュニティケアと高齢者福祉	1996/9/27
第 122 号	大韓民国の第 15 代国会議員総選挙について	1996/9/17
第 121 号	欧州評議会と地方自治体	1996/8/30
第 120 号	米国におけるボランティア活動 - その理念と実態 -	1996/8/15
第 119 号	米国の州及び地方自治体における情報通信政策	1996/6/28
第 118 号	英国における環境づくりの新方向 - グラウンドワークの理念と実践 -	1996/5/15
第 117 号	英国の新交通システム - Light Rapid Transit (and Related) Systems	1996/4/15
第 116 号	米国における国家都市捜索救助システム - FEMA と US & R 隊 -	1996/3/1
第 115 号	大都市圏における広域的行政対応の事例	1996/2/15
第 114 号	英国地方団体の人事制度	1996/2/1
第 113 号	マレーシアの地方自治	1995/12/25
第 112 号	英国の 1995 年統一地方選挙	1995/12/8
第 111 号	大韓民国の 1995 年統一地方選挙	1995/12/8
第 110 号	オーストラリアの地方自治体概説	1995/10/30
第 109 号	シンガポールの地域行政	1995/10/6
第 108 号	済州道における総合開発計画	1995/9/22
第 107 号	地方団体と芸術支援	1995/9/22
第 106 号	オーストラリアにおける姉妹都市交流の動向	1995/9/22
第 105 号	フランス地方選挙のあらまし	1995/7/20
第 104 号	タイの教科書にあらわれた「日本」	1995/7/10
第 103 号	大韓民国の地方選挙について	1995/6/20
第 102 号	ルクセンブルグの地方自治のあらまし	1995/6/20
第 101 号	米国の公共図書館	1995/6/12
第 100 号	米国の州政府の財政運営と政府間関係	1995/3/20
第 99 号	ノルウェーのフリー・コミュニケーション・プログラム	1995/3/13