

S－2

駐在員事務所報告
国 際 部

アジアの都市間競争
～ シンガポール、香港、マレーシア、上海のビジネス・インフラ ～

2 0 0 0 年 1 月
シンガポール駐在員事務所
日 本 政 策 投 資 銀 行

はじめに

1999 年に入ってアジア経済は驚異的な回復力を見せており、一時期の経済危機から脱しきったかのようなのである。これはとりもなおさず、アジア域内もしくは域外とを巡る人、物資、情報、資本といった経済の動脈が再び活発に流れ出していることにほかならない。

しかしながらアジア各国・各地域は、地理的にも広く拡散したアジアにあってみずから経済活動の舞台としての魅力を訴え続けられないことには、こうした動脈が域内の他の地域へ流れてしまう不安を常に抱えているといえる。それはシンガポールや香港といった実力のある地域であっても決して例外ではない。

ビジネスの動脈を自国ないしは地域の圏内にとどめておくことが、経済のプレゼンスを維持する有効な国策の一つであると考えられている。そのための投資を惜しまない姿勢が顕著に示されているのが、ビジネス・ハブとも呼ぶべきインフラ整備への取り組みであろう。

本レポートでは、こうした観点からアジアにおける都市間競争と題してシンガポール、香港、クアラルンプール、そして上海の4都市におけるビジネス・ハブの概要と各地域での取り組みについて説明している。インフラとしては、国威をかけた整備が進む国際空港や港湾、人の結集というハブ機能に着目したコンベンションセンター、そしてユニークな取り組みが見られる IT (Information Technology) 拠点の4つを取り上げている。

これらのインフラはいずれも重要かつ内容も多岐にわたるものであるが、それぞれのスペック（仕様）や能力について詳細に言及することよりも、これらの取り組みの背景にある各地域の動向や政策などに着目している。精力的に前向きな投資を進めるアジアのダイナミズムの一助となれば幸いである。

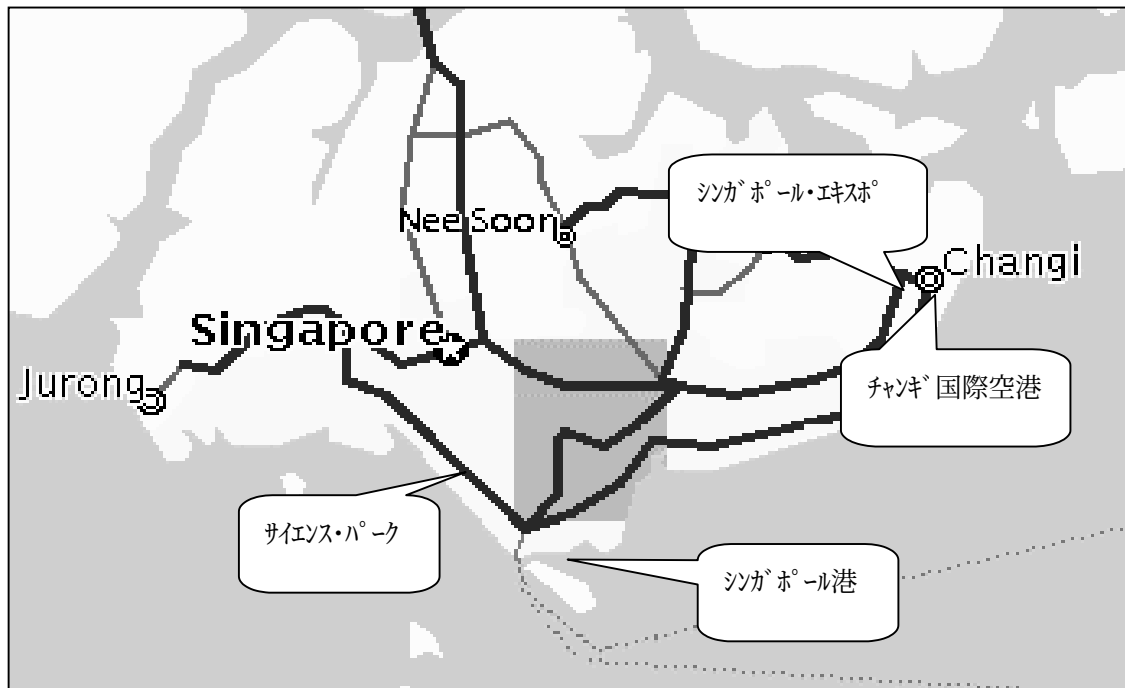
シンガポール駐在員事務所
次席駐在員 古田善也

目 次

1 各都市のビジネス・ハブの位置	3
(1) シンガポール.....	3
(2) 香港.....	3
(3) クアラルンプール	4
(4) 上海	4
2 国際空港	5
(1) チャンギ国際空港	5
(2) チェク・ラブ・コク国際空港	5
(3) クアラルンプール国際空港	6
(4) 上海浦東国際空港	6
3 港湾	9
(1) シンガポール (PSA)	9
(2) 香港	11
(3) マレーシア.....	11
(4) 上海	12
4 コンベンション・センター	14
(1) シンガポール・エキスポ.....	14
(2) 香港国際展覽センター	15
(3) 上海国際会議センター	15
5 IT 拠点	17
(1) サイエンス・パーク	17
(2) マルチメディア・スーパー・コリドー	18
(3) サイバー・ポート	19
6 ビジネス・ハブとしての評価と今後の展開	22
《 主な参考文献およびインターネット HP 》	24

1 各都市のビジネス・ハブの位置

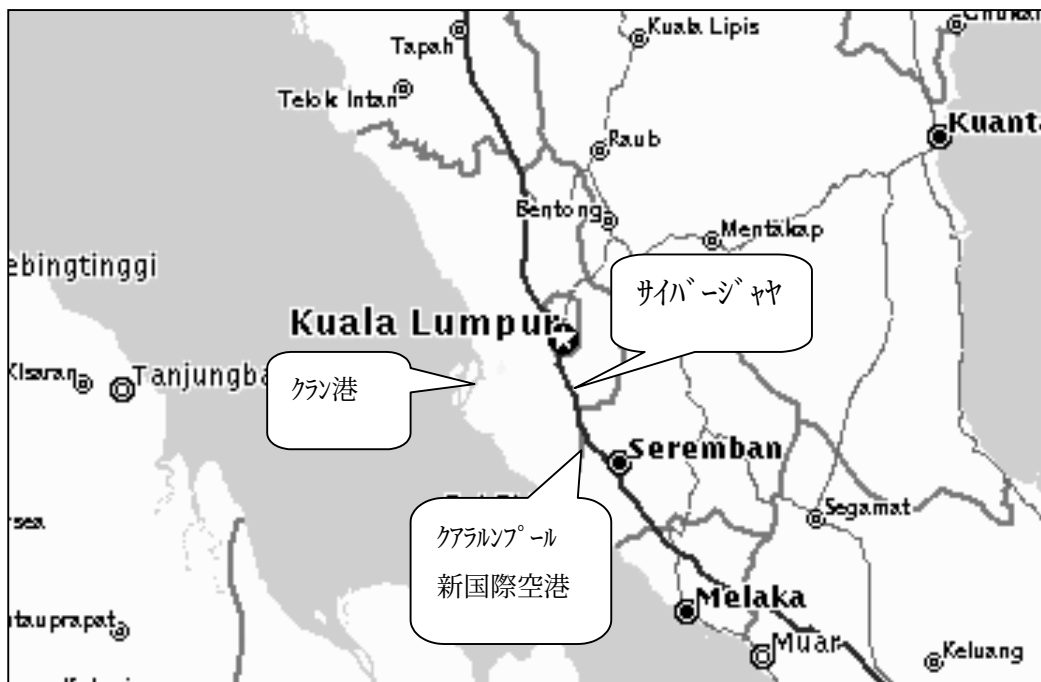
(1) シンガポール



(2) 香港



(3) クアラルンプール



(4) 上海



2 国際空港

アジアはここ数年、まさに大型国際空港の開港ラッシュであり、本レポートで取り上げる各都市でも、1998年6月にクアラルンプール新国際空港、7月に香港チェク・ラブ・コク国際空港、1999年10月には上海浦東国際空港と、手狭になった旧国際空港から巨大な規模と最新の設備を誇る新国際空港へと相次いで移行を果たしている。

ここでもっとも注目されるべき点は、シンガポールのチャンギ国際空港を含めていずれも現在の需要を大幅に超えるキャパシティ（旅客・貨物の処理能力）を有していながら、さらに倍増規模の積極的な拡張を計画している。こうした精力的な投資はまさにアジアのハブ競争の厳しさを物語っている。

(1) チャンギ国際空港

24時間運行、スムーズな出入国手続き、広大なターミナルを不便とさせない適切な標識類、豊富な飲食店と使い勝手のよさではつとに評価の高い国際空港。1999年は欧米の業界誌において11個のベスト・エアポート賞を取得している。

しかしながらこれらの利点は他地域での大型国際空港の新設が相次いだため、必ずしも圧倒的に優位なものではなくなってきた。

むしろビジネスの拠点となる市街地まで高速道路で20分というアクセスの良さが、ビジネス・ハブとしての観点からは今後も大きな強みであることは間違いない。2001年にはMRT（Mass Rapid Transit：シンガポールの新交通システム）の支線としてチャンギ国際空港駅が開業する予定であり、アクセスの上ではさらに便利となる。

最近では24時間以内の乗り継ぎ客については、従来15シンガポール\$（約1,000円）徴収していた空港利用税を1999年12月から撤廃するなど利用者への魅力増に向けた努力を続けている。

(2) チェク・ラブ・コク国際空港

香港島の西に位置するランタウ島北部に、関西国際空港と同様、海上埋立によって建設された空港。市街地（九龍、香港島北部）へはAirport Expressと言われる高速鉄道により20分程度で結ばれている。利用者の利便性に配慮された設計となっており、新空港で入国手続きを終え、到着ゲートを出るとほとんどなく高速鉄道の切符売場と乗車ホームが設けられ、荷物を押しながら階を移動する必要もなく、都心へ向う列車に乗り込むことが可能である。

死者を出す惨事となった1999年8月22日の台湾・中華航空（チャイナ・

エアライン)の着陸失敗事故から、風向きが急変しやすい地形上の問題点が指摘されたが、域内経済の回復にも支えられ、1999年11月のデータで見ても、旅客数は13.2%増(前年同期比)の257万7千人、航空貨物量は27.6%増(同)の20万1千トンと空港の利用状況は良好である。

旧啓徳空港では制約されていた24時間運行が可能になり、また航空運賃が引き下げられるなどハブ空港としての競争力が増してきている。これを反映して国際宅配サービスの大手、DHLとフェデラル・エクスプレスがともにアジアの地域拠点として現在のフィリピンから香港に移すことが見込まれており、香港の航空関係者への明るい話題となっている。

(3) クアラルンプール国際空港

クアラルンプール国際空港はクアラルンプールの市内から高速道路でちょうど1時間南に下ったセパン地区の100km²の広大な用地に建設された。当初、開港に間に合わせる予定だった都心と新空港を結ぶ新交通システムの整備が遅れていることもあり、市内と近接した前スバーン空港に比べてアクセスが悪くなった点は否めない。

しかしながら、この新空港とクアラルンプール市内との距離こそ、マレーシアが掲げている開発計画の舞台としての戦略がある。

マレーシア政府は新空港を単体のゲートウェイと考えていない。新空港を基点として二つの面開発プロジェクト、すなわち、クアラルンプール市内から新空港にかけてのIT産業振興計画「マルチメディア・スーパー・コリドー」と空港近隣のゾーン開発計画「ゲートウェイ・パーク」が進行されつつある。

特に、現在整備が進められている新たな行政首都プトラジャヤとIT産業の誘致拠点サイバージャヤは、新空港とクアラルンプール市内の中ほどにあたり、これら全体が「マルチメディア・スーパー・コリドー」を形成している。

また「ゲートウェイ・パーク」としては、1999年10月にフォーミュラ1のチャンピオンシップの開催コースが近距離にあり、これ以外にもテーマ・パークやアミューズメント施設の建設計画があるなど広大な国土資源を最大限に活用した整備が進められる計画である。

現在はいずれのプロジェクトも計画途上であり、その効果の成否については未だ判断できないが、国際空港の機能そのものに着目し、面開発の核ととらえた発想はユニークである。

(4) 上海浦東国際空港

中国最大の商業都市であった上海市は、近年、党の開発路線のもと国際級の中核都市として機能させるべく重点的な開発が進められている。特に1999年

は中華人民共和国の建国 50 周年に当たったことからさまざまな国家レベルのプロジェクトが一気に押し進められた。高架道路網や地下鉄網の整備と並ぶものが上海浦東国際空港の建設である。

「浦東」とは上海市を南北に流れる黄浦江の東側を指している。古くから開発が進んだ西側に比べ、従来開発が遅れていた地域だが、「浦東新区」として国家レベルの開発計画によって金融、商社等の外資系企業の誘致が進み、上海の経済成長を担うエリアに育っている。

(補論)

外資系を中心に金融や貿易関連の企業を誘致する浦東新区の中核地が「陸家嘴金融貿易区」であり、世界第 3 位の高さを誇る地上 88 階建て、高さ 421m の金茂大廈もここに立地している。

市街地に近接していた虹橋空港は処理能力が限界である上、ターミナルや滑走路等施設の老朽化が激しかったことから、開発新区の東端の河口域に新空港が建設された。1997 年 10 月の着工以来、1999 年の国慶節（10 月 1 日）の開港まで 2 年しか要しなかったことになり、中国の成長センターとしての上海市への期待と意気込みが伺われる。

約 30 km 離れた上海中心部とのアクセスは高速道路網の完成により、40 分で連絡が可能であり、2003 年をめぐりに市内及び虹橋空港とも地下鉄で結ばれ、さらに利便性が高まる見込みである。

(補論)

もっとも広いばかりが利点というわけではない。上海浦東国際空港で昼食を取ろうと「Restaurant (レストラン)」の標識に即して進んでいくと、その先は空港従業員のための社員食堂となる。

新空港への移管後も虹橋空港を存続させることが決まっており、東京圏と同様、二つの国際空港を有する都市となるが、これは中国で初めてのケースである。中国の航空当局や市政府は上海浦東国際空港をアジアのハブ空港として位置づけており、競争力強化に向けたさまざまな政策（48 時間以内のビザ無し滞在を許可、空港運営を軍民共管から民一括管理へ変更、航空機の夜間停泊許可による外国航空の乗り入れ枠緩和など）が今後打ち出される見込みである。

アジア域内におけるハブ空港を目指す上では中国経済の自由化がさらに進むことが前提となるが、中国において華南地区と並び、経済発展のポテンシャルが高い華中地区のゲートウェイとして、長期的には十分な需要が見込まれる。

空港名	チャンギ国際空港	クアラルンプール 国際空港	チェク・ラフ・コク 国際空港	上海浦東 国際空港
開港	1981 年 7 月 (第 2 ターミナル) 1990 年 11 月	1998 年 6 月	1998 年 7 月	1999 年 10 月
総面積	1,300 ㏊	10,000 ㏊	1,248 ㏊	4,000 ㏊
主滑 走路	4,000m×2 本	4,200m×2 本	3,800m×2 本	4,000m×1 本
取扱可 能客数	4,400 万人 (拡張後 6,400)	2,500 万人 (拡張後 6,000)	3,500 万人 (拡張後 8,700)	2,000 万人 (拡張後 8,000)
取扱可 能貨物 重量	120 万トン (拡張後 200)	120 万トン	300 万トン (拡張後 900)	75 万トン (拡張後 500)
建設費	700 億円 (ターミナルのみ)	4,000 億円	6,500 億円	3,600 億円
全体 構想	滑走路 1 本増設 第 3 ターミナル建設 (2004～5 年頃 完成目途)	滑走路 2 本増設 (時期未定)	第 2 ターミナル建設 (時期未定)	滑走路 3 本増設 第 2～4 ターミナル建 設 (時期未定)
乗降 旅客数	約 2,500 万人	(スワンポーン空港) 約 1,000 万人	(啓徳空港) 約 3,000 万人	(虹橋空港) 約 1,400 万人

3 港湾

欧州・アジアまたはアジア・北米という重要航路を抱えるアジアでのコンテナ取扱量は世界の約4割を占めている。その中でもシンガポールと香港の役割が他を圧倒している。

《 1998 年の主要港湾コンテナ取扱量 》

順位	港湾名	取扱量 (TEU)
1	シンガポール	15,100,000
2	香港 (中)	14,650,000
3	高雄 (台)	6,271,053
4	ロッテルダム (蘭)	6,032,000
5	釜山 (韓)	5,752,955
10	上海 (中)	3,066,000
13	ニューヨーク (米)	2,450,000
14	東京 (日)	2,450,000
15	横浜 (日)	2,200,000
17	神戸 (日)	2,087,000
—	クラン (マレーシア)	1,820,000

出所：Containerization International March1999

ただし、クラン港を除く

近年は中国メインランドにおいてもコンテナ化に対応した港湾整備が進められるなど、アジア域内での活発な動きも見られるが、引き続きシンガポール・香港の二強体制に変化は見られないと考えられる。

また、国際空港と同様、この二者についてもさらなるターミナルの増強計画を有しており、積極的な先頭争いがうかがわれる。

上海港についてはここでいう国際ハブとしての地位を目標としているものではないが、比較の観点から取り上げている。

(1) シンガポール (PSA)

海運におけるアジアのゲートウェイであるシンガポール港は、24 時間 365 日体制に加えて積極的な情報化投資の成果により、世界でもっとも効率的に運営されている港としてシンガポール自体の名声を高めている。

(補論)

香港港も 24 時間体制ではあるが、2 月の中国の旧正月 (Chinese New Year) は休みであり、365 日体制ではない。

そのシンガポール港の管理運営を一元的に担っているのが PSA (Port of Singapore Authority) Corporation (以下、PSA) である。

PSA は 1964 年に運輸・通信省 (Ministry of Communication) 管下の機関として設立された政府の一部局であったが、シンガポール港の機能強化に当たり、より自由度の高い運営を図るため 1997 年 10 月に政府出資 100% の特殊会社となった。シンガポールの政府関連企業ではシンガポール・テレコムと並ぶ超優良企業であり、上場も視野に入れている。

PSA の主な事業内容は以下の通りである。

①コンテナ・ターミナルの運営に係る一元管理

タンジョン・パガー、ケッペル、ブラニ、パセ・パンジャン、センバワン、ジュロンの各コンテナターミナルの荷役、パイロット、タグ、給水・給油等

②シンガポール・エキスポ、ワールド・トレード・センターの運営

③物流関連事業の海外投資

ブルネイ、中国 (大連)、イタリア、インド、ポルトガル、イエメン

また、PSA は下記の業務計画を掲げている。

①2007 年までに国外における最低 1,000 万 TEUs の取扱高達成

②海外展開による事業収入を三分の一以上とする

③世界各地への顧客展開

傘下の関連企業とともにこれらの事業に当たり、総合物流サービス事業へと展開を図っている。

シンガポール港を世界でもっとも効率的な港湾たらしめているのは、通関手続き等にかかる処理のオンライン化であり、海外投資に当たっては諸外国の港湾においてこれらのソフトの提供を通じた技術支援を行っている。

①PORTNET

船舶、商船会社、通運・運送業者、荷受人と通関当局間の膨大な行政手続きを電子データで処理するもので、時間とコストの大幅な縮減を達成。1999 年より使い勝手をさらに進めた PORTNET-On-Windows を導入、インターネットを介して Windows 画面上でのあらゆる処理を可能としている。

②CITOS(Computer Integrated Terminal Operations System)

コンテナターミナル施設の総合管理システム。バースの割当て等に活用され、生産性向上に役立っている。

③FLOW-THROUGH GATE SYSTEM

TV カメラ、自動送受信機による自動識別システムによってコンテナトラックがゲートを通過する間にコンテナの集配箇所を表示

(補論)

1998 年の Annual Report によれば、特殊会社化に伴う 15 ヶ月の変則決算（1997 年 10 月～1998 年 12 月）ベースで売上高 22 億 7,197 万シンガポール\$（約 1,400 億円）に対し、経常利益 8 億 6,700 万シンガポール\$（約 520 億円）を計上している。この規模は 1993 年に上場を果たしているシンガポール・テレコム（STC）の 1998 年の売上高、24 億 93 百万シンガポール\$、経常利益 9 億 98 百万\$ とほぼ同等である。

政府保有株式の売却先について PSA 側の考えとしては他のシンガポール政府関連企業を中心に考えているようであるが、現在の企業価値に対する政府株式の含み益を試算すると株式総額 5 億シンガポール\$ に対し、企業価値は 92 億シンガポール\$（永久還元法を使用、割引率 15% の場合）となり、政府の含み益は 87 億シンガポール\$（約 5,500 億円）に上ることとなる。

(2) 香港

新空港から市街地へ向かう Airport Express の車窓からは、次の停車駅 Tsing Yi から九龍駅にかけて巨大なコンテナ・ヤードが現れる。その中心が九龍駅の北側に位置する Kwai Chung コンテナ・ターミナルである。1998 年にシンガポールに再び抜かれるまでコンテナ取扱量で 6 年連続世界一を誇っていた。

拡張計画については、海を挟んでちょうど Kwai Chung と向かいに当たる Tsing Yi 島の東岸部に 9 つめのコンテナ・ターミナルを建設中である。2004 年の完成時には新たに 6 つのバースが設けられ、2.6 百万 TEU のコンテナ処理能力が増強される予定である。

一方で、これまで香港の後背地である深セン、広東省の華南地区からのアパレル、玩具等の生産物は香港を介して輸出されていたが、世界的にも最高水準となってしまった港湾使用料やターミナルの混雑をきらって直接メインランド側に港を整備する動きが顕著になってきている。いわゆる深セン三港といわれる塩田、蛇口、赤湾の各港がその代表である。塩田港は 1999 年 11 月に第 3 バースを建設する第 2 期工事が完了し、200 万 TEU の処理能力を有するに至った。1999 年上半期を見ても、広州と深センの国際コンテナの取扱量は前期比 60% 以上の伸びを示しており、中国全体の中でも著しい伸びを示している。

香港としては、これらの新興港湾と役割分担を図りつつ成長著しい華南地区の物流をともに担う港湾運営をとることとなる。

(3) マレーシア

マラッカ海峡を通るタンカーの多くはシンガポール港を目的地としているわけであるが、マレーシアとしても地理的な優位性を最大限に発揮すべく、国際港湾の整備に精力的に取り組んでいる。その中心はクアラルンプールに近いクラン港やシンガポールにもほど近く、工業団地とリンクしたジョホール港の整備である。

マレーシアには外資系企業の生産拠点も多く進出しており、マレーシアの港

湾開発の進展に呼応して、シンガポールからマレーシアへ製品の出荷拠点を移す動きも出てきている。アジア経済全域の回復もあり、クラン港やジョホール港の貨物取扱量は順調な増加を示している。

(4) 上海

上海港は中国メインランドで最大の貨物取扱港である上、近年は南方ルートと言われる香港、広州からの密輸に対する取締りが強化されたことから、上海港などへの正規ルートの持ち込みが増える傾向にある。

中長期的にも広大な揚子江流域が物資の生産拠点として成長するのとともに、上海港は順調な発展を見せると考えられる。

さらに国際港湾としての特質を見ると、北米またはヨーロッパとも等距離にある上、日本へも近く、こうした地理上の強みを発揮すれば国際中継基地として一定の役割が期待される。

一方で、上海に限らず中国全般において当てはまることではあるが、行政の対応への不信感、とりわけ通関手続きについての不満は指摘されており、ハードの整備だけでなく、こうしたソフトの面においても対応の改善が国際港湾として成長していく上での課題である。

《 中国の国際コンテナ貨物取扱量 》

順位	港	1999年1～9 月取扱量 (万 TEU)	前年同期比 伸び率 (%)
1	上海	305.0	38.3
2	深セン	214.4	56.5
3	青島	110.6	28.5
4	天津	94.6	29.5
5	広州	85.6	45.2
6	アモイ	61.8	26.8
7	大連	51.1	35.7
8	寧波	41.2	57.6
9	中山	30.5	9.6
10	福州	23.5	25.6

《 主なコンテナ・ターミナルの比較 》

	シンガポール	香港	マレーシア	上海
主なコンテナ・ターミナル	タンジ ョン・パ ガー ブラニ パ シル・パ ンジ ャン	クワイチュン ツイン・キ ー	クラン ジ ョホル タンジ ョン・パ レハ ス	上海
コンテナバース 数	20	8	11 (クラン)	—
ガントリー クレーン数	119	64	28 (クラン)	—
コンテナ 取扱量 (1998)	15.1 百万 TEU	14.7 百万 TEU	3.4 百万 TEU (マレーシア全体)	3.1 百万 TEU
特徴	・トランシップ 主体 (8割) ・オンライン化 ・年中無休 24 時間体制	・トランシップ 主体 (8割) ・深セン三港と の役割分担	・製造拠点に 配慮した分 散型	・揚子江の河 口港 ・華中地区か らの物資の 中継基地

(注) TEU=20 フィート標準コンテナ換算

4 コンベンション・センター

数ヘクタールもある大型展示場や国際会議の開催も可能なホールを有するコンベンション・センターは、国内外を問わずビジネスを目的とした人が実際に集ってくる場所という意味でまさにビジネス・ハブの象徴の一つといえる。

コンベンションの拠点として望ましい環境を提供できるかどうかは、まさにその都市のビジネス・ハブとしての適性が試されていることにほかならない。コンベンション・センター施設の有無だけではなく、空港から会場や都心までの連絡時間、宿泊先として適当な国際水準のホテルは十分に確保できるかどうか、タクシーを使う際に英語が通じるのかどうか、こうした点を一つ一つチェックされていくと、なかなか日本の大都市でも分が悪いのが実態である。

《 都市別国際会議開催状況 》

第1位	パリ	249件
第2位	ロンドン	205件
：		
第6位	シンガポール	138件
第9位	香港	100件
：		
第25位	東京	64件

(国際観光振興会資料 1997 年)

(1) シンガポール・エキスポ

シンガポールにはすでに 5,000 を超える外資系企業が進出していると言われる、リージョナル・ヘッドクォーター (Regional Headquarter) といわれるアジア地域の統括拠点をここに置いているところも多い。さらに空港やホテルの集積、英語が公用語である点などからコンベンション都市を標榜している。

《 シンガポール政府が唱えるキャッチフレーズ例 》

「A World Class Space in a World Class Place」

(国際都市シンガポールで国際級の EXPO を提供)

「International Exhibition City」

(国際展覧都市)

従来より見本市会場等に利用されてきたワールドトレードセンター (World Trade Center) や都心部のエキジビション・ホール (サンテックシティ) に加え、より国際競争力の高いコンベンション施設としてシンガポール・エキスポ

(Singapore Expo) をチャンギ国際空港から車で 10 分足らずの近接地に建設した。直通の MRT 駅が開業すれば、同時期に開業予定のチャンギ国際空港駅とは 1 駅、中心市街地とも直接の MRT で結ばれることとなる。

現在の展示面積は幕張メッセ（同 5.4 ヘクタール）に匹敵する 6 ヘクタールであるが、第二期工事完成後は 10 ヘクタールとなり、わが国最大級のコンベンション施設である東京ビッグサイト（同 8 ヘクタール）を凌駕する規模となる。

(2) 香港国際展覽センター

香港国際会議展覽センター（Hong Kong Convention Exhibition Centre：香港会議展覽中心）は、業務・商業の集積地区である香港島北岸のほぼ中間地点、湾仔（ワンチャイ）に九龍半島側に向かって突き出した形で立地している。もともとは 1988 年に建設されたが、拡張工事を経て 1997 年 7 月の中国への香港返還式典の会場となったことで知られている。

(3) 上海国際会議センター

黄浦江を挟んでちょうど外灘（ワイタン：旧居留地時代の雰囲気を残す建物が現存）の向かい側に建設されたのが上海国際会議センター（上海国際会議中心）である。

展示場よりもコンファレンス（会議）に重点を置いた設計となっており、シンガポールや香港に比して規模の面では劣っているが、259 室のホテル「上海国際会議中心大酒店」とコンベンション施設が一体となっている点が特徴である。

開業時は、アメリカのビジネス誌「フォーチュン」の世界フォーラムのメイン会場として世界中のトップ 500 の大企業から 300 人もの経営者が集まる舞台となった。

さらに上海市はコンベンションの需要が増すと見ており、ドイツと合弁で新しい国際博覧センター（事業費一億 US\$（約 100 億円））の建設を始めており、こちらは展示場主体で最終的には 20 万 m²の屋内展示場を有するビッグプロジェクトである。

《 コンベンション・センターの比較 》

施設名	シンガポール・エキスポ	香港国際会議場	上海国際会議センター
開業	1999 年 3 月	1997 年 7 月 (拡張後)	1999 年 9 月
展示場数	6 (60,000 m ²)	6 (50,488 m ²)	2 (3,190 m ²)
最大展示場 規模	60,000 m ²	12,636 m ²	2,800 m ²
会議場数	10 (1,302 m ²)	1 (1,819 m ²)	4 (6,382 m ²)
会議室数	3	19	5
事業費	2.2 億 S \$ (約 150 億円)	48 億香港 \$ (約 600 億円)	8 億人民元 (約 80 億円)

(注) 利用形態により上記の会場数、面積は変更しうる。

5 IT 拠点

アジアの各国は、いずれも経済構造の高度化が重要な政策課題となっており、知識集約型産業育成への国策的な資本の集中投下が図られている。

興味深いことにシンガポール、マレーシア、香港、いずれにおいてもその担い手として IT (Information Technology：情報通信技術) 産業を掲げ、多国籍企業を主な誘致対象として IT 産業の育成と定着に向けた拠点整備に取り組んでいる。残念ながら、日本においてもマルチメディア時代の基盤となる高速広帯域通信網 (B-ISDN) の構築が図られているところであるが、既存の産業立地とリンクした大容量高速ネットワーク形成といった「産業ダイナミック」な取り組みは見えてこない。

しかしながらこうした IT 産業団地型の取り組みが成果をもたらすかどうかは判断が難しい。IT 産業のうち特にソフト関連産業の性格を考えた場合、あくまで顧客のニーズにあわせた製品開発が主体であって、顧客が集積する都心部や工場立地と切り離してソフト開発部分だけを集めても、日々のメンテナンスなどで結局双方にとって無駄なコストを生む可能性がある。一方でインターネットによる販売ビジネスのように立地場所を問わないものもあるが、これらは高付加価値型産業とは言いがたい。

IT 産業だけ切り分けて一定の区画に集積を進めるこれら各地域の政策が功を奏するのかどうか興味深く注視していきたい。

(1) サイエンス・パーク

天然資源に乏しいシンガポールの産業政策は、IT(Information Technology：情報技術)産業を戦略産業に位置づける等、知識集約型産業の育成を主眼としている。

情報インフラ整備に係る政策としては 1996 年 6 月、国内各世帯を広域ネットワークで結び、家庭にいながらにして行政サービスへのアクセスや高速インターネットでのショッピング等を実現する「シンガポール・ワン計画」が打ち出された。

そして IT 産業を始めとする知識集約型産業の R&D (研究開発) 施設の具体的な立地拠点として政策的に整備が進められているのがサイエンス・パークである。

シンガポール島の南西、国立シンガポール大学と Kent Ridge 公園に隣接した高台を 1980 年より政府が用地買収・開発。1990 年、進出企業のニーズにより機動的に対応できるように用地を民間会社 Arcasia Land に売却し、現在に至るまで同社が運営を行っている。開発段階は Phase I と Phase II に分か

れており、Phase II（サイエンス・パーク II）の一部はなお構想段階という長期の計画である。

ここでは、IT 産業関連に求められる情報通信インフラはもちろんのこと、ベンチャー企業への製品開発や販売コンサルタントといったソフト面のサポート、市街地からは離れた立地からアメニティ施設の整備等にも配慮されている。

▶事業サポート

- ✓ サイエンス・パーク内のパラボラアンテナ及び電波塔による通信衛星 INTELSAT への直通リース回線の利用が可能
- ✓ 経験に乏しいベンチャー企業（家）に対して、商品開発時のコンセプト固めから商品化に至るまでのアドバイスを行うワン・ストップ・サービス会社（国家科学技術庁（NSTB：Technopreneur Assistance Centre）が設立
- ✓ 経理、人事等のアウトソーシング会社（PTMC Outsourcing Pte Ltd）ベンチャーキャピタル（I 及び II に 1 社ずつ。うち 1 社は NSTB 出資）
- ✓ 渇水時対策として政府によって 4 日分相当の専用給水タンクを整備

1983 年に初めて入居があって以降、1980 年代半の経済停滞期はテナント数が伸び悩んだもののその後は順調に伸び、1997 年現在では入居社数 226 社に上り、2 千人を超える人が当該エリアで働いている。

進出企業の主な分野は通信、情報工学、化学、生物化学、製薬、電子工学、機械工学、食品・香料、生産工学であるが、約半数が IT 産業である。主なものにはソニー、エクソン、ブリティッシュ・ペトロリウム、ロイター等がある。

(2) マルチメディア・スーパー・コリドー

マレーシアでは、外資系企業の積極的な誘致によって家電製品向けのエレクトロニクスを代表とする第二次産業の集積は比較的うまく進んでいるが、「ワササン 2020（ビジョン 2020 の意）」計画で掲げられた国家レベルの目標「2020 年までに先進国の仲間入りを果たす」には知識集約型産業の育成が大きな課題となっている。

そこで IT 産業の育成を目的として進められているのがマルチメディア・スーパー・コリドー（Multimedia Super Corridor、コリドーは回廊の意、以下 MSC）と呼ばれる高度情報化を念頭においた都市開発、情報インフラ整備の開発構想である。

北端のクアラルンプールから南端のクアラルンプール国際空港までの総面積 750km²（15km×50km）、実にシンガポールの国土面積を凌駕する広域に

においてビジネス拠点の整備が図られるものである。その中間地点で整備が進められているのが新行政首都プトラジャヤと IT 産業の拠点サイバージャヤである。

サイバージャヤ（電腦都市の意味）だけでも 2,800 ヘクタールの規模を持ち、毎秒 2.5～10 ギガビットの大容量高速通信網を張り巡らされる予定である。一定の入居条件を満たした企業は MSC ステータス（資格取得）と呼ばれ、税制優遇や外国人雇用の許可等のさまざまな政策優遇措置が与えられる。すでに日米欧、シンガポール等から通信、ソフトウェア関連の 250 程度の企業がこれを取得しており、1999 年 7 月サイバージャヤの公式開設時には NTT が進出をしたところである。

MSC に関して特筆すべきは、政府・行政サイドの取り組みの速さであろう。1995 年暮れにマハティール首相が原構想を発表、翌年 10 月に計画策定を始めて以降、その翌年には電子署名やコンピューター犯罪への対応を考慮した「サイバー法」を整備している。進出企業にとっても MDC（マルチメディア開発公社）が一元的な窓口になるため、縦割り行政に悩まされることがない。

産学連携も視野に入れており、これまで国内では理工系の卒業生が少なかったことやブミプトラ政策（マレー人優遇政策）への反省から、国内発の私立大学マルチメディア大学をサイバージャヤに開講し、IT 産業を支えるような人材の開発を急いでいる。

MSC のコンセプト自体がマレーシアの社会構造の転換という壮大な計画であるが、サイバージャヤ計画の成否についてはすでに集積がある製造業との連携をどのように図っていくかということにつきる。

(3) サイバー・ポート

貿易・金融・不動産が経済活動の太宗を占める香港では GDP に占める製造業の割合は一割に満たない。その香港に外資系企業の誘致をもって情報通信関連産業の集積を図り、もって最先端のマルチメディア産業の拠点を建設する構想がサイバー・ポート計画（Cyber Port）である。

この計画の特徴は官僚サイドからではなく、一私企業による発案である点であろう。この推進者はパシフィック・センチュリー・グループ（以下、PCG）会長リチャード・リー氏であり、彼はアジア屈指の大財閥である長江実業を率いるリ・カシン（李嘉誠）氏の次男である。彼のアイデアに政府が乗った格好で入札を経ずして PCG グループが開発を請け負っている。土地を政府が無償で提供することから、立地コストが割高と言われる香港においてベンチャー企業にとっても進出可能な低廉な開発拠点の提供を可能とする予定であり、オフィスの賃貸料はシンガポールのサイエンス・パークやマレーシアの MSC より

低く抑えられる見込みである。ヒューレット・パカード、IBM、オラクル、ヤフー、ソフトバンクなど日米欧から有力な企業が進出を予定している。

土地がない香港ではあるが、サイバーポートは香港島の南西部、鋼線湾（テレグラフ・ベイ）と呼ばれる未開発の公有地に立地する。2001 年の開設を目的とする具体的な計画は以下の通りであり、住宅開発が太宗を占めていることがわかるが、あくまで IT 産業の集積を図ることが中核事業として位置づけられている。

《 サイバーポート建設計画 》（単位：千m²）

フェイズ I （2003 年まで）

オフィス 92、商業施設 29、ホテル 7.5、住居 32.5

※ 施設は香港政府に無償譲渡され、PCG が管理運営

フェイズ II （2007 年まで）

住居 375

※ PCG は住居の分譲により投下資本を回収

同計画に対しては、IT 産業について素地がない香港での取り組みを疑問視する声、構想から開発に至る経緯においてあまりに一私企業が全面に出ていることに対する批判がある。

その一方でインターネット関連株が香港の株式市場を牽引していることを見ても、中国返還以後活力の停滞が懸念されている香港にとって新たな分野での国際競争力の育成を期待する声も高い。

サイバーポート計画は、事業主体の PCG 社にとっても、香港にとっても新たなフロンティアであるが、とりわけ展開が早いこの IT 産業の分野に一から参入するためには、他に比肩するインフラを一日も早く整備することが不可欠である。そこで香港系財閥が抜群に得意としている不動産事業の手法を加味することによって一気に拠点整備を推進する試みであると言える。コンセプトの曖昧さは残るとされるが、こうした取り組みの早さはそれを補うものであろう。

《 IT 拠点の比較 》

プロジェクト名	サイエンス・パーク	マルチメディア・スーパー・コリドー	サイバー・ポート
開発規模	65 ヘクタール	75,000 ヘクタール うちサイバー・ジヤ 2,800 ヘクタール	26 ヘクタール
事業費	—	200 億 US \$	17 億 US \$
主な開発主体	Arcasia Land (政府が無償譲渡)	MDC (マルチメディア開発公社)	パシフィック・センチュリー・グループ
主な進出企業 (予定含む)	エクソン BT ロイター	NTT マイクロソフト マルチメディア大学	ヒューレット・パッカード ヤフー ソフトバンク

6 ビジネス・ハブとしての評価と今後の展開

アジアにとって1999年は、経済を混乱と不安に陥れた通貨危機の影響から力強い成長に向けて再び歩み始めた一年であった。

しかし、経済危機の間であってもアジアは決して成長への歩みを緩めていたわけではない。なぜなら、彼ら自身アジア各国の中での競争にさらされていることを常に意識しているからである。それをもっとも象徴しているのが、これまで見てきた「ビジネス・ハブ」競争であろう。

以上見てきた各都市のビジネス・ハブの展開について端的にそれぞれの特徴を整理すると、以下ようになる。

- シンガポール【官主導型】
 - ・逆転の発想（狭い国土ゆえのシナジー効果）
 - ・地理的優位性の活用
- マレーシア【政主導型】
 - ・広大な国土を活用した面開発
 - ・経済構造の高度化と既存産業の連携
- 香港【民主導型】
 - ・中国華南地区へのゲートウェイ機能
 - ・上海との住み分け
- 上海【政主導型】
 - ・中国華中地区へのゲートウェイ機能
 - ・香港との住み分け

各地域に共通しているのは、経済成長を持続するために外国資本の積極導入を不可欠としている点である。そのためにはビジネス・ハブの整備だけでなく、進出企業に対する優遇措置制度の充実ももちろん必要であり、政治的な安定も重要であろう。自らのエリアを魅力的な投資先としてアピールし続けていかざるをえない。さらに、国内に対しては、目標の明示化と国民の鼓舞を目的とした長期計画をパッケージとして資本の集中投資を根拠づける場合も多い。シンガポールの「IT2000」計画やマレーシアの「ワワサン 2020」計画などはこれに当たる。

一方で、時には背伸びをした先頭争いが、結局アジア経済全体での非効率的な資源の分配を招くのではないかという懸念もある。二番手に甘んじたハブはその意義を失い、無用の長物と化すのであろうか。

しかしながら、その懸念も当たらないようである。確かにビジネス・ハブの

整備に見られるアジアの先頭争いは厳しいが、その結果は決して「一勝多敗」では無い。こうした「選択と集中」を踏まえた投資がスピーディに行われることによってアジア経済を常に活性化させ、経済のパイ（規模）自体を大きくしていること自体が、こうした先行投資競争のセーフティ・ネットとなっていることこそ着目されるべき点であろう。

現在の二強であるシンガポールと香港の関係をみても、どちらが勝つか沈むかというものではなく、それぞれの地理的、歴史的な特性を背景として一定の役割を担っていくに違いない。シンガポールは東南アジアにおいてもっともビジネス上のリスクが少ない投資先であり続ける一方、香港は中国メインランドへのゲートウェイとしての役割を保ち続ける。また、香港と上海の関係においても同様であって中国メインランドの経済のパイが大きくなるのと歩調を併せて、それぞれが華南、華中のゲートウェイとして機能していくことと考えられる。

翻って、日本の中核都市のあり方を考えた場合、一つ一つはアジアの各都市ないしは地域と十分に比肩しうる経済規模を有しているものの、その活力や前向きなマインドにおいてはどうか。わが国としても学ぶべきところがあるとすれば、こうしたアジアの取り組みのスピードとそれを推し進めるダイナミズムである。アジアの中の都市間競争という視点を持ち、むしろ自らが積極的にこうしたアジアのダイナミズムの中に入っていくことが今求められているのである。

《 主な参考文献およびインターネット HP 》

○国際空港

<http://www.changi.airport.com.sg> (チャンギ国際空港)

<http://www.hkairport.com> (チェック・ラブ・コク国際空港)

<http://www.klia.com.my/klia> (クアラルンプール国際空港)

上海機場集団パンフレット (上海浦東国際空港)

○港湾

<http://www.psa.com.sg> (PSA)

「The PSA Corporation Annual Report 1998」(PSA)

<http://www.info.gov.hk> (香港港)

<http://www.kpmport.com.my> (クラン港)

<http://www.lpj.com.my> (ジョホール港)

○コンベンション・センター

<http://www.singapore-expo.com.sg> (シンガポール・エキスポ)

<http://www.hkcec.com.hk> (香港国際展覽センター)

上海国際会議中心大酒店パンフレット (上海国際会議センター)

○IT 拠点

<http://www.sciencepark.com.sg> (サイエンス・パーク)

「Insite」(サイエンス・パーク：Arcasia Land 機関紙)

<http://www.mdc.com.my> (マルチメディア・スーパー・コリドー)

<http://www.cyber-port.com> (サイバー・ポート)