

シンガポール日本商工会議所

MCI (P) NO.061/02/2018
Japanese Chamber of Commerce & Industry, Singapore
Website: <http://www.jcci.org.sg>





毎日笑顔の海外生活をサポート



シンガポールで皆様と共に歩んで35年 ジャパン グリーン クリニック

総合診療の
オーチャード本院

ジャパングリーンクリニック

診療科目

外来診察 (小児科・内科・外科・耳鼻咽喉科・婦人科*・他一般),
予防接種*, 乳幼児健診*, 医療検査*, 健康診断*, 理学療法*
(疼痛治療・リハビリ等), 各種医療相談(アレルギー・禁煙・他)
※一般診察は予約不要です。*印は要予約。
歯科はJGHデンタルクリニック(当院内) Tel:6235-7747

受付時間

月～金曜日 09:00～12:00 14:00～17:30

土曜日 09:00～12:00

休診日

日曜日、シンガポールの祝日

所在地

290 Orchard Road, #10-01 Paragon
Singapore 238859

Eメール

reception@japan-green.com.sg

電話

6734-8871

ファックス

6733-1213

- ◆ MRTオーチャード駅より徒歩15分
- ◆ エレベーターはTower 1, Lobby Eをご利用ください
- ◆ 主要各科医師が在籍し検査機器も揃えた総合クリニックです



オフィス街の
身近なクリニック

ジャパングリーンクリニック シティ分院

診療内容

外来診察 (一般内科・眼科*), 予防接種,
健康診断*, 理学療法* (疼痛治療・リハビリ等),
各種医療相談 (アレルギー・禁煙・他)
※ご予約をお願い致します。*設定日時はお問い合わせください。

受付時間

月～金曜日 09:00～12:30 14:30～17:30

休診日

土曜日、日曜日、シンガポールの祝日

所在地

1 Raffles Place One Raffles Place (Tower 1)
#19-02, Singapore 048616

Eメール

citybranch@japan-green.com.sg

電話

6532-1788

ファックス

6532-7673

- ◆ MRTラッフルズ・プレイス駅B出口至近
- ◆ オフィスタワー入口はChulia Street側 (UOBプラザ前) です
- ◆ お越しの際はIDカード (EP等) をご持参ください



パラゴン



健康診断ロビー



ワン・ラッフルズ・プレイス

2018
AUG

月報

CONTENTS

<特集>

- グローバル社会における国語・日本文化の重要性－国語教育という視座より－
SHUJITSU HIGH SCHOOL
光嶋 美香 p2
- 東南アジアにおける最先端ビジネス分野の法規制
ONE ASIA LAWYERS
森 和孝 p7
- 東南アジアの日系企業がすすめるべきウェブマーケティング
WEB ANALYTICS CONSULTATION ASSOCIATION
江尻 俊章 p15
- シンガポールの海運事情
SUZUE SINGAPORE PTE. LTD.
増子 祐一 p18

<業界プラス1 建設>

- 生き残りをかけた、シンガポール都市戦略の過去と未来
MITSUBISHI JISHO SEKKEI ASIA PTE. LTD.
鳥羽 聡一郎 p22

<活動報告・お知らせ>

- 6～7月イベント写真 p28
- 日本シンガポール協会便り p31
- 理事会議事録 p32
- 事務局便り p34
- 編集後記 p35

2018年7月号 目次部分に掲載させて頂きました“PANASONIC ASIA PACIFIC”社の表紙に誤りがありました。お詫びし訂正いたします。

月報題字：麗扇会 青木 麗峰
表紙写真：JCCI事務局
写真タイトル：National Day Parade 2018練習風景

JAPANESE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY, SINGAPORE
10 Shenton Way # 12-04/05 MAS Building Singapore 079117
Tel: 6221-0541 Fax: 6225-6197 Website: <http://www.jcci.org.sg>

グローバル社会における国語・日本文化の重要性 －国語教育という視座より－

SHUJITSU HIGH SCHOOL
High school teacher
光嶋 美香



1. シンガポール日本人学校において4年間の 勤務経験から感じたこと

2014年から4年間シンガポール日本人学校中学部の国語教師として赴任した。中学2年生の国語の授業で『枕草子』冒頭を扱ったことがある。クラス全員で声を合わせて「春はあけぼの（朝）…。夏は夜（蛩が飛ぶ風景）…。秋は夕暮れ（が良い）…。冬はつとめて（早朝の雪）…」と朗読する。現代語訳をした後、『枕草子』第一段を真似て、四季それぞれの良い点を文章にするという『自分流枕草子』を書かせてみた。するとある女子生徒から「私は一度も日本に住んだことがなく、夏休みなどに祖父母の家のある日本に旅行程度にしか行ったことがないから、季節がわからない」という質問を受けた。彼女からすれば『枕草子』冒頭は謎だらけだったようだ。それは何故か。シンガポールは常夏である。当然といえば当然、『枕草子』冒頭は四季のある日本だからこそ書くことのできた表現なのである。

早速、生徒達と国語の資料集を使い、季節ごとの植物や色、そして季語を調べ、改めて日本の季節折々の表現に感動したのである。このように日本に住んでいると当たり前すぎて、気づかないことがある。海外では大変深い関心を引き起こすことがある。国語教材はそのきっかけになることがあるのである。

また、シンガポール日本人学校では、シンガポールの学校生徒と交流を行う時期がある。毎年、各クラスに3人程度シンガポールの生徒が生活をする。彼らはとても優秀で日本語の理解力もある。ある年のその時期、私は『平家物語』を授業で扱ってい

た。古文なので日本語の理解力があっても難しい。難しいから敬遠されるかと思ったが、放課後の時間帯に彼らから質問攻めとなった。何より、驚いたのが「国語教師はとても偉大だ、憧れる」と羨望の眼差しを受けたことだ。彼らにとって、日本は経済的な面で憧れの国であるだけでなく、数百年前の言葉と物語が受け継がれ、現代日本語、すなわち我々からすると国語でその古典が読めるということに驚きがあるらしいのだ。そしてそういう古典を現代の生徒に教えているということ自体が神秘的だと言う。

改めて日本の古典文学が千年以上の伝統を持ち、それを国語で読めるという、我々には当たり前のことが、世界においては極めて稀であるという希有性を感じた出来事であった。



写真1 2017年 シンガポール日本国大使館
Japan Creative Center 展示作品（執筆者書）

また2014年に歌舞伎役者の片岡孝太郎氏がシンガポールに来られた時のことである。生徒と一緒にインタビューする機会に恵まれた。片岡氏は外国在

住の日本人からこういうエピソードを聞いたと答えてくれた。「外国ではよく歌舞伎のことを質問される。日本人だから当然知っている」と外国人は思っている。だけど、何も答えられず、本当に恥ずかしい思いをした。それで日本に一時帰国の際に慌てて歌舞伎を観にいらっている」と。海外では日本の古典文学や日本文化について、現地の方から質問責めに合うことは良くある。我々が例えばイギリスに行けば、英国人はみなシェークスピアやビートルズのことを知っていると思うように、海外では日本人はみな古典文学や日本文化を熟知していると思っ

たのである。さらに、陶芸家の藤堂高直氏とコラボし、氏の陶芸作品に私が『源氏物語』を仮名で書き、在シンガポール日本国大使館 Japan Creative Centreに展示された作品（写真1）がシンガポールの方々で大変好評だったことも付け加えておく。『源氏物語』＝『The Tale of Genji』は海外では驚くほど有名である。

前述したが、日本人が思う以上に外国人の方々は日本の文化に興味をもっている。だから、日本の古典文学や伝統文化に対して、きちんとした知識をもち、その魅力や内容について語れることが真の国際人として認められることに繋がるのではなかろうか。中学の義務教育の国語に古文があるのもそうしたグローバルな視点からみても当然のことかもしれない。

2. 今の時代こそ国語が大切である

つぎに学校における国語から少し離れて、次代を担う若者の国語表現を見てみよう。文科省の文化審議会答申『これからの時代に求められる国語力について』の中で「①国語は文化の基盤であり、中核である…国語は、長い歴史の中で形成されてきた我が国の文化の基盤を成すものであり、また、文化そのものでもある。国語の中の一つ一つの言葉には、それを用いてきた我々の先人たちの悲しみ、痛み、喜びなどの情感や感動が集積されている。我々の先人たちが築き上げてきた伝統的な文化を理解・継承し、新しい文化を創造・発展させるためにも国語は欠くことのできないものである。」とある。

ネットの普及に伴って、急速にグローバル化する時代において、国語力の重要性を再認識する必要があるのかもしれない。新学習指導要領により、外国語活動の内容に加えて、外国語科の内容を小学校移行期間（平成30・31年度）中の5・6年生には新たに年間15単位時間を加え、50単位時間を確保し、扱うこととなった。つまりは小学校の5・6年生で英語が教科化されたのだ。

グローバル化する時代において、英語力の強化が重要なことは言わずもがなであるが、国語力は思考や表現と切っても切り離せない。すべての学力を支

4 言い方の使用頻度について

使うことのある言い方か。〈問22〉（P74）

—使うことが「ある」と回答した割合は、おおむね増加傾向。—

（数字は％）

		平成26年度	平成16年度	平成11年度	
(1)	「わたしはそう思います」を	ある	19.9	15.6	8.5
	「わたし的にはそう思います」と言う	ない	79.9	83.9	90.1
(2)	「鈴木さんと話をしました」ということを、	ある	17.7	14.6	16.2
	「鈴木さんと話とかしました」と言う	ない	82.0	84.8	82.4
(3)	「とても良かった」ということを、	ある	17.5	15.0	13.0
	「とても良かったかな、みたいな…」と言って相手の反応を見る	ない	82.2	84.4	85.2
(4)	「とても素晴らしい（良い、おいしい、カッコいい等も含む）」という意味で	ある	26.9	18.2	
	「やばい」と言う	ない	72.7	81.4	
(5)	いいか悪いかの判断がつかないときに	ある	66.2	57.8	
	「微妙（びみょう）」と言う	ない	33.4	41.8	
(6)	面倒臭いことや不快感・嫌悪感を表わすときに	ある	20.0	17.0	
	「うざい」と言う	ない	79.6	82.6	

図1 文化庁 平成26年度「国語に関する世論調査」の結果

		【平13年度】
・漢字を正確に書く力が衰えた……………	66.5%	41.3%
・手紙やはがきは余り利用しないようになった……………	57.2%	41.6%
・手で字を書くことが面倒くさく感じるようになった……………	42.0%	31.9%
・口頭で言えば済むことでも、メールを使うようになった……………	29.5%	17.2%
・携帯メールの着信が気になって度々確認するようになった……………	22.2%	16.5%
・直接人と会って話すことが面倒くさく感じるようになった……………	18.6%	11.3%
・大した用もないのに携帯電話を掛けるようになった……………	18.1%	17.3%
・電車の中など公共の場所でも、 自分だけの世界を作れるようになった……………	16.6%	6.7%
・友人と常に携帯電話で連絡を取り合わないで いられないようになった……………	7.9%	7.5%
・メールだと悪筆であることも関係ないので、 まめに発信するようになった……………	7.9%	6.7%
・漢字を多く使うようになった……………	4.3%	4.3%
・特に思い当たることはない……………	7.7%	21.4%

図2 文化庁 平成23年度「国語に関する世論調査」の結果

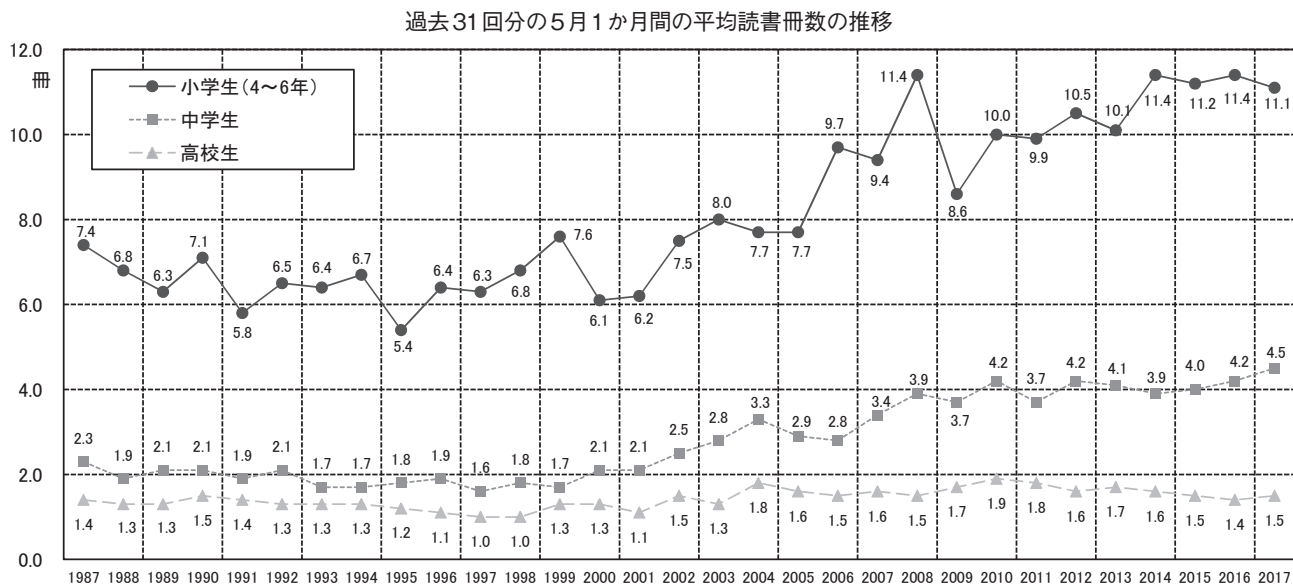


図3 全国学校図書館協議会 平成29年「第63回学校読書調査」

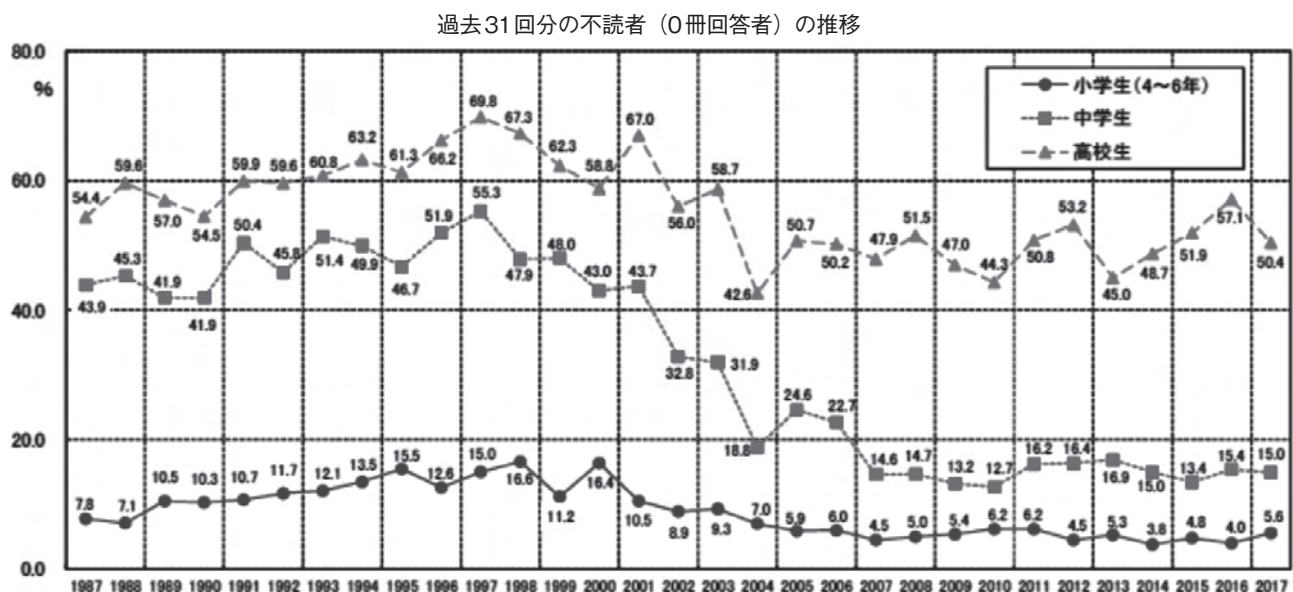


図4 全国学校図書館協議会 平成29年「第63回学校読書調査」

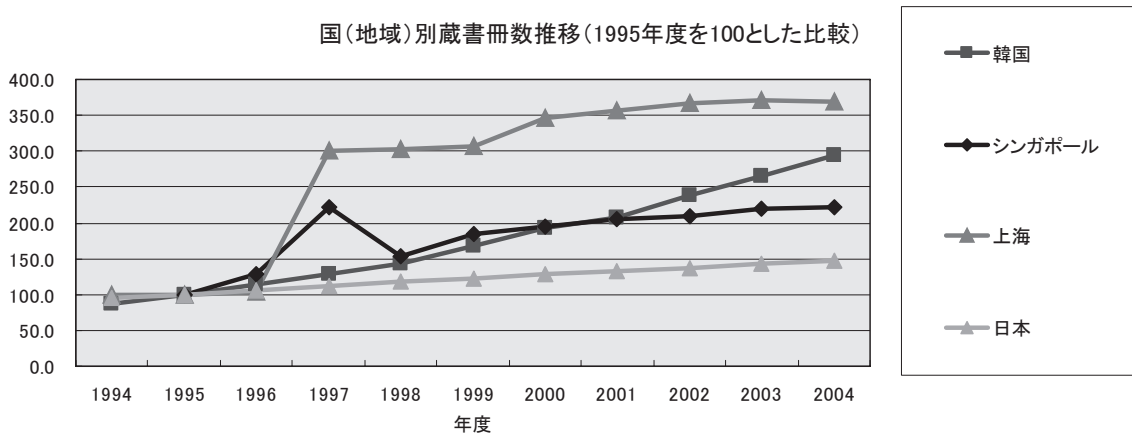


図5 平成18年 文科省東アジア図書館実態調査に関する調査報告

える基盤となるものである。英語の文法書も辞書も、数学や理科の教科書も、会社の報告書も、日本に存在するありとあらゆる文書はすべて国語（日本語）で書かれている。子供たちの語彙力低下が心配される中で、国語力の強化こそ重要なのではないだろうか。

（図1）は平成26年度「国語に関する世論調査」より、会話の中で聞かれる言い方から六つの例を挙げて、それぞれの言い方をすることがあるかないかについての回答である。

過去の調査結果（平成11、16年度）と比較すると、おおむね使用の割合が増加傾向にあることがわかる。私が危惧する変化は（4）（6）の用例である。この変化は言葉の使い方の変化を示していると思う。

「良い、おいしい、カッコいい」を「やばい」一語で示したり、「面倒くさいことや不快感・嫌悪感を示すときに「うざい」と表現することは、実質的な内容「良い」「おいしい」「カッコいい」を示さずに、自分の感情が揺さぶられたということだけを示す用法のように思われる。「うざい」も「〇〇という理由で不快だ」という時の「〇〇という理由で」の部分の切り捨て、自分の感情をそのまま表明する。「うざい」と言うことが他人を傷つけやすいのは、具体的な理由や説明なしに、感情をそのまま吐き出すというところにその特徴があるからではなからうか。

また語彙の減少が漢字知識の減少から生じていると思う。『国家の品格』の著者 藤原正彦氏は『祖国とは国語』において「ものごとを考えるとき、独り言として口に出すか出さないかはともかく、頭の中

では誰でも言語を用いて考えを整理している。例えば好きな人を思うとき、「好感を抱く」「ときめく」「見初める」…「初恋」「老いらくの恋」「うたかたの恋」など様々な語彙で思考をいったん整理し、そこから再び思考や情緒を進めている。これらのうちの「好き」という語彙しか持ち合わせがないとしたら、情緒自身がよほどひどくない直線的なものになるだろう。人間はその語彙を大きく超えて考えたり感じたりすることはない、といっても過言ではない。母国語の語彙は思考であり情緒なのである」「日本人にとって、語彙を身につけるには、何はともあれ漢字の形と使い方を覚えることである。日本語の語彙の半分以上は漢字だからである。これには小学生の頃がもっとも適している。」と述べている。

平成23年度「国語に関する世論調査」の結果によると、情報交通手段の普及で「漢字を正確に書く力が衰えた」と感じている人が約66.5%に達し、平成13年度の41.3%に比べ、25.2ポイントも上昇している。漢字を使いこなせない人が増えたということは、国語力が低下したということにも繋がっている。

それでは、読書についてはどうなのか。全国学校図書館協議会による全国の小・中・高等学校の児童生徒の読書状況の調査によれば、2017年度における5月の1か月間の平均読書冊数は、小学校では11.0冊であるのに対し、中学校では4.5冊、高等学校では1.5冊という結果が出ている（図3）。また、1か月に1冊も本を読まなかった者の割合は、小学校では5%にすぎないのに対し、中学校では15%、高等学校では50%に達している（図4）。高校生の半数が1か月に1冊も本を読まない国が日本なので

ある。

次に(図5)は国(地域)別蔵書冊数推移であるが、1990年代後半から上海、韓国、シンガポールが日本を抜いて蔵書冊数を増やしているのがわかる。特にシンガポールにおいては国民の知的水準の向上は国際競争上不可欠であるとして、公立図書館の大規模な見直しが行われ「L2000」や民間書店と共同で読書振興イベント“Read! Singapore”などを実施し若年層に読書を喚起している。

3. グローバル社会における国語と日本文化の重要性

シンガポールに住み、海外から日本を感じる、という経験を通じて国語・日本文化の重要性を再確認できたことは大きな発見であった。『枕草子』冒頭の「春」を「Spring」と訳すと、それはもう清少納言の『枕草子』とは異なる様相をみせる。言葉は簡単に外国語と置き換えられるものではない。言葉は自然、社会、風俗、慣習などから生まれるものであり、母国語を獲得するということは、その国の風土に生きる心のありようを獲得することに他ならないのである。言語ごとに異なるレンズをもち、私たちは日本人としての「日本語」というレンズをもって世界を認識している。それは磨かなければ、曇ってしまう。グローバル化という世界の流れの中で自分たちの立ち位置を認識しなければならないにも関わらず、前章で述べたように国語力の低下は危惧されている。その結果、私たちの言語観はどう変わっていくのだろうか。春に亀が鳴き、秋には蚯蚓が鳴くように聞こえるといった伝統的な言語観も失われていくのだろうか。そのような状況を憂う者として、なにより国語の教員として、言語的文化観を尊重し継承の担い手となって子どもたちの人格の形成に携わっていかねばと強く使命感に駆られる。

美しい自然と四季のある美しい日本で、美しく豊かな国語(日本語)を身につけた日本人はグローバル社会という世界において他者を尊重し、共存・共生するための調整役となり得るのではないか。そして、日本の伝統文化という普遍的価値のあるものを理解していることは、均質化されていくこれからの時代において、より重要なことなのである。

<参考文献>

- ・文化庁 平成23、26、28年度 「国語に関する世論調査」結果
http://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/kokugo_yoronchosa/index.html
- ・文化庁 平成28年度 「文化に関する世論調査」の結果
http://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/bunka_yoronchosa.html
- ・全国学校図書館協議会 平成29年 「第63回学校読書調査」
<http://www.j-sla.or.jp/material/research/63.html>
- ・文科省 平成16年 文化審議会答申 「これからの時代に求められる国語力について」
http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/bunka/toushin/04020301.htm
- ・文科省 平成18年 東アジア図書館実態調査に関する調査報告
http://www.mext.go.jp/a_menu/shougai/tosho/houkoku/06120702.htm
- ・『国家の品格』藤原正彦 2005年 新潮新書
- ・『祖国とは国語』藤原正彦、2006年 新潮社
- ・『日本人と日本文化』司馬遼太郎、ドナルド・キーン対談 1984年 中央公論新社
- ・『美しい日本の私』川端康成 1969年 講談社現代新書

<謝辞>

本稿をなすにあたり、

江口 泰生氏(岡山大学社会文化科学研究科教授)

田中 誠一氏(シンガポール日本人学校中学部校長)

竹内 美保氏(就実高等学校校長)

室町 翔馬氏(シンガポール日本人学校中学部国語科教諭)

片岡 孝太郎氏(歌舞伎役者)

のご協力を得た。記して感謝申し上げる。

執筆者氏名

光嶋 美香(こうしま みか)

経歴

岡山県出身。岡山大学大学院博士前期課程修了。『源氏物語』の人物造形に関する研究で論文執筆。

岡山県の高等学校で国語科教諭として勤務後、2014年4月から2018年3月まで、シンガポール日本人学校中学部国語科教諭として4年間勤務。国語教師と並行しながら書家としても活動する。シンガポールでは、UNIQLOのアジア旗艦店オープニングにも作品提供。現在、岡山県の就実高等学校にて勤務。

東南アジアにおける 最先端ビジネス分野の法規制

ONE ASIA LAWYERS
Partner
森 和孝



1. はじめに

近年の科学技術の飛躍的な進歩によって、これまでの法体系では想定していなかった新たなビジネス分野が数多く誕生した。例えば、自動運転等のAIビジネス、仮想通貨含むフィンテック、ドローンや宇宙ビジネスなどである。

インターネット技術の発達と普及も相まって、これらの最先端ビジネスは、過去の産業が大国から順に緩やかに広がってきたのとは異なり、ビッグバンのようにグローバルな広がりを見せている。その中でも東南アジアは、世界の人口の約1割が集まる潜在的経済需要の大きな地域であり、また、日本と同等か国によってはそれ以上に、携帯電話やFacebookなどのSNSが普及しており、最先端ビジネスが普及しやすい土壌ともいえる。

他方で、東南アジアは、歴史的な背景等もあり、日本に比較して法整備の遅れている国が多く、実際に、ベトナム、カンボジアなどに対して、日本も法整備支援を行ってきた。これまでになかったビジネスがその国で成長するためには、ライセンス制度等を（その要否の明確化を含めて）整備して起業家等の予測可能性を担保するとともに消費者の保護を図ることは当然として、思い切った規制緩和によって国が積極的にそのビジネスを誘致していることを国内外に示すことが重要だと言われている。

そのような誘致にいち早く取組み、成功を収めている国が周知の通りシンガポールである。また、シンガポール以外の東南アジアの国においても、それぞれの最先端ビジネス分野において、法整備や規制

緩和に取組み、自国での普及・発展を目指す取組みが活発になっている。

そこで、本稿では、仮想通貨およびICO、フィンテック、ドローン、自動運転、宇宙ビジネスの順で、東南アジア各国における法規制の現状を日本との比較の視点も少し交えながら概説する。もちろん、これらのビジネス分野は、互いが密接に関連し合っていて、法規制についても横断的な視点が重要であるが、説明の便宜上上記分類を行い、必要に応じて横断的な視座を加える。

2. 仮想通貨およびICO

(1) 日本の現状

まず、仮想通貨およびICO規制の日本の現状について簡単に説明する。ICOとは、Initial Coin Offeringの略称であり、資金調達をしたい事業者が、提供する製品やサービスと関連付けられたトークンと呼ばれる独自の暗号通貨（法令上定義される仮想通貨と区別するためcrypto currencyを総称して暗号通貨と本章では呼ぶ）を発行し、投資家は、原則としてビットコイン等の仮想通貨を事業者に払い込むことでトークンの割り当てを受けるという仕組みである。

日本においては、平成29年4月1日に施行された「資金決済法」によって、「仮想通貨」の売買や交換を行うためには、「仮想通貨交換業」としての登録が義務付けられた。詳細は割愛するが、ほとんどのICOは、仮想通貨の売買ないし交換と解釈されるため、ICOを行う事業者は、仮想通貨交換業の登録を

受けるか、仮想通貨交換業登録業者を通じてトークンを発行する必要がある。しかしながら、仮想通貨交換業の登録を新規に受けることは非常に難しく、また、現時点では、既存の仮想通貨交換業登録業者による新規ICOの引受けは、事実上全件ストップしている状況である。

日本ではICO全般を直接規制した法律は現時点では存在しないにもかかわらず、巷で「日本のICOは難しい」と言われているのは、概してこの状況を意味しているものと推測される（それ以外にも、前払式支払手段に関する規制や集団投資スキームに関する規制も受けるが、ここでは割愛する。）。

(2) 東南アジアの現状

① シンガポール

日本と異なり、シンガポールには、暗号通貨に関して直接規制する法律はない。よって、暗号通貨の売買や交換等について免許や登録制度は採られていない。

ICOに関しても直接規制する法律はなく、2017年11月14日にシンガポール金融庁（MAS）が発表したA Guide to Digital Token Offeringsというガイドラインが存在するにとどまる。ガイドラインに法的拘束力はないものの、広範な裁量権を持つMASは、原則としてこのガイドラインに基づいて規制を行うため、このガイドラインに従う必要がある。

このガイドラインでは、まず、ICOで発行されるトークンが「有価証券（securities）」に該当する場合には、Securities and Futures Act（SFA）による規制を受けるとされている。SFAの規制を受けると、原則としてCapital Market Services Licenseの取得が必要となり、最低基礎資本100万SGD（約8000万円）やシンガポール金融助言業務試験（CMFAS 試験）合格者の雇用等の厳格な要件をクリアする必要がある。なお、「有価証券」に該当するかは、トークンの性質上、株式、債券、または集団的投資スキーム等に該当するかで判断される。実際の判断基準の詳細はここでは割愛するが、大要は、トークンの購入者から払い込まれた資産を運用して得られた利益や権利を分配・分与するスキームだと実質的に評価される場合には、集団的投資ス

キームに該当するとされる。

また、ガイドラインでは、ICOが本来は厳格な規制の対象となるようなケースであっても、Fintech Regulatory Sandbox（いわゆる「サンドボックス」）の適用によって、合法的に試験運用できる可能性について触れている（サンドボックスについてはフィンテックの箇所述べる）。さらにガイドラインでは、ICOが有価証券に該当しない場合でも、マネー・ロンダリングやテロリズムファイナンスを根絶するための関連法規に従う必要があるとされている。

現在シンガポールでは、決済サービス全般について、単一の法律で規制する法案（Payment Services Bill）を審議中である。シンガポール当局によると、この新法によって、ライセンスの対象を暗号通貨サービスまで拡大し、適切な監督のもと決済サービス等の革新に繋がる環境作りを目指すとのことである。

② マレーシア

マレーシアも暗号通貨取引に対して寛容な態度をとっている国である。現時点では、暗号通貨交換業への免許・登録制度はなく、ICOについても直接規制する法律はない。もっとも、「暗号通貨取引の透明性を高めることによって利用者を守る」、「暗号通貨取引がマネー・ロンダリングやテロ組織の資金源となることを防ぐ」という方針から、Bank Negara Malaysia（マレーシア中央銀行）は、2018年2月27日にガイドライン（Anti-Money Laundering and Counter Financing of Terrorism（AML/CFT）-Digital Currencies（Sector 6））を発表した。これにより、暗号通貨関連事業者は、本人確認義務、マネー・ロンダリング対策義務等を負うことが明示された。

③ タイ

タイでは、2018年5月14日に勅令が施行され、ICO発行、暗号通貨の交換や販売、仲介等デジタル資産（digital asset）の取引に関わる場合には、2018年8月14日までにタイ証券取引員会（SEC）への登録および財務省の承認の取得が義務付けられた。これに違反した場合には、50万バーツ（1500万円）以上の罰金や2年以下の懲役刑が科せられる

可能性がある。

さらにSECは、2018年6月8日に暗号通貨取引およびICOに関する規制を発表した。その中で、流動性とマネー・ロンダリングへの関連性を基準に、ICOの際に調達できる暗号通貨をビットコイン、イーサリアム等の7種類の暗号通貨に限定した。また、暗号通貨交換業のライセンス取得に必要な最低資本金額が明記され、一般的な中央集権型交換業で5000万バーツ（約1億5000万円）、仲介業で2500万バーツ（約7500万円）とされた。さらに、暗号通貨交換業者は、年間取引額の0.002%（下限50万バーツ、上限2000万バーツ）を年間手数料としてSECに支払わなければならないものとされた。また、ICOの際には、資本金500万バーツ以下の現地発行者を通じて行う必要があり、かつ、個人投資家に対しては、1人1件当たり30万バーツ、ICO総額の70%以下の投資しか受け付けてはならないとされた。これらの規制に違反した場合には、罰金や懲役の対象となる。

このようにタイでは、アジアではいち早くICOの法規制が明確に規定されたことになる。

④ インドネシア

インドネシアでは、これまで暗号通貨を合法的な決済手段とは見做してこなかった。そのため、当然ながら暗号通貨交換業の登録制度やICOのガイドラインは存在しない。ところが、最近の報道では、インドネシアにおいても、暗号通貨を証券取引所で合法的に取引できるようにする法案を策定中とのことである（「The Jakarta Post」2018年6月4日）。

⑤ ベトナム

ベトナムにおいては、暗号通貨の取引は全面的に禁止されている。違反した場合には罰金が科される可能性もある。2018年4月13日、ベトナムのハノイ産業貿易局は、ECサイトでの商品購入等でのオンライン決済における暗号通貨の利用も禁止する通達を出した。ベトナムでは、暗号通貨を利用した大型詐欺が発生したと報道されており、消費者保護を重視する政策を強めている。

⑥ フィリピン

フィリピンでは、国外に出稼ぎに出る自国民の数が多くこともあり、暗号通貨を用いた海外送金への期待が大きかった等の事情もあり、東南アジアで先陣を切って2017年2月6日に、フィリピン中央銀行（BSP）は、暗号通貨についてのガイドライン（BSP Circular No. 944）を策定した。このガイドラインでは、暗号通貨交換業の登録制度（COR）も創設された。

しかし、その後、フィリピン政府は、暗号通貨への規制を強め、暗号通貨と法定通貨の交換が禁止され、暗号通貨交換業者の登録も認めていなかった。

ところが、フィリピン政府は、2018年4月になると、国外の暗号通貨交換業社10社に対して、アジアのシリコンバレーを目指すフィリピンの経済特区であるカガヤン経済特区（CEZA）内での事業を許可する方針を発表した（報道によると5月31日時点で21の外国暗号通貨交換業者が登録済みで、なおも応募が殺到したため、政府が25社で打ち止めにする旨を発表したようである）。なお、CEZAで事業を行うためには、向こう2年間で100万USDの投資と、毎年10万USDのライセンス料が必要である。

フィリピンは、経済特区制度を利用することで、国内での暗号通貨の規制強化路線と暗号通貨・ブロックチェーンによる経済効果やイノベーションの獲得を両立する道を模索しているようである。

⑦ カンボジア

カンボジアには暗号通貨に関する特別な法令は存在しない。また、これまで、規制当局が暗号通貨の取引に関して何らかの許可を与えたこともない。2018年6月19日には、カンボジア証券取引委員会（SECC）、カンボジア中央銀行、カンボジア警察が連名で、「当局の許可を得ずに、暗号通貨の拡散、循環、売買、交換、決済に関わることは違法である」との通達を出しているが、許可に関する枠組みは示されていない。ICOに関しても直接規制する法律は制定されていないが、ICOを実施することは困難な状況だと言われている。

⑧ ミャンマー

ミャンマーには、暗号通貨に関する法令は存在しない。ミャンマー中央銀行は、2018年4月に暗号通貨の使用を許可しないと発表した。

⑨ ラオス

ラオスについては、報道ベースの情報であるが、2018年6月に、ラオスで初めて暗号通貨交換業のライセンスが付与されたようである。

3. フィンテック

フィンテックと言ってもその範囲は広く、また上述した仮想通貨・ブロックチェーンとも密接に関連することから、ここでは、現在日本でも導入に向けて法整備が進みだしている Fintech Regulatory Sandbox（サンドボックス）に絞って東南アジアの現状を解説する。

(1) サンドボックスとは

サンドボックス制度は、簡潔に説明すると、最先端技術に関するビジネス分野で、現行の規制下では合法性が明確ではないような場合において、その規制を一時的に解除し、期限等を限定したうえで、実証事件等を認める制度である。自国において世界に先駆けて最先端ビジネスを誘致・育成したい場合に、規制上はライセンスが認められないスタートアップにチャンスを与えたり、新法制定を待っては他国に後れを取ってしまう（そもそも適切な立法を行うためのデータもない）といった場合に導入されるケースが多い。

(2) サンドボックス採用国

サンドボックス制度を世界で初めて導入したのは、2016年5月の英国である。その後、同年9月に香港、タイ、インドネシアが導入し、10月にマレーシア、11月にシンガポールとUAE、12月にオーストラリア（2017年11月8日時点で世界8か国。うち4か国が東南アジア）が導入した。このようにフィンテックの実証実験の分野では、完全にアジア、とりわけ東南アジアが先陣を切っている状況である。

特にシンガポールでは、フィンテックによる革新的サービスの促進にとどまらず、フィンテックの技術を利用して、金融規制の実効性と効率の向上を図る Regulatory Technology（レグテック）の分野でも英国と共に世界をリードしている。

また、サンドボックス制度の導入には至っていないが、ベトナムでは、2017年3月に中央銀行がフィンテック運営委員会を立ち上げてデジタル決済の普及発展を推進しており、カンボジアでは、2018年6月2日にカンボジア中央銀行がデジタル決済全般のライセンスの新たなフレームワークを公表し、ミャンマー中央銀行も、2016年3月にモバイル金融サービスに関する新たなガイドラインを公表している。

なお、フィンテックとは分野は異なるが、国家自体が実証実験に寛容で明確なサンドボックス制度の導入を待たずに実証実験を推奨している例として、中国深圳やアフリカ諸国（南アフリカ、カメルーン）のドローン実証実験や、アメリカやシンガポールの自動運転の実証実験がある。

(3) サンドボックス制度の具体例

① シンガポール

MASのホームページ上には、現在4社にサンドボックス制度が適用されていることが公開されている。うち1社は、2018年6月18日から適用が開始された保険事業のMetLife Innovation Center 社である。それ以外には、AIに基づいた資金管理プラットフォームサービス企業が1社、オンライン上の送金サービス企業が2社である。また、これまでに、保険技術（インシュアテック）のスタートアップ企業と、保険契約をアプリ上で一括管理できるサービスを提供する企業の2社がサンドボックス制度の適用を終えて大きく成長した。

② マレーシア

マレーシアでは、すでに6社以上がサンドボックス制度の適用を受けている。一例として、消費者がインターネット上で複数の保険会社の保険商品を一覧で比較して購入できるサービスを展開するベンチャー企業に対して、サンドボックス制度が適用された。これによって、本来は保険業法では6社分の

保険商品しか扱えないところをその上限規制が解除された。

③ タイ

タイでは、すでに4社以上がサンドボックス制度の適用を受けた。その他にも、ベンチャー企業ではなく、中央銀行が国内金融機関とともにサンドボックス制度を主導して、QRコード決済の実証実験を行い、その実験データに基づいて、実際の利用が開始されている。

④ インドネシア

インドネシアでは、30万人以上が電子ウォレットを利用しているといわれており、2018年4月に、中央銀行が、国内でのフィンテック事業の発展のために、新たにフィンテック企業15社を決済サービス事業者として認可した。そのうちの1社は本来の認可基準を満たさないスタートアップ企業であったが、サンドボックス制度の適用によって認可が与えられた。

4. ドローン

今では個人でも手軽に利用できるようになった「ドローン」。海外の法律では、そのまま「Drone」と呼ばれるほか、UVA (Unmanned Aerial Vehicle) など呼称はさまざまである。ドローンは、遠隔操作で空を飛ばせるため、容易に国境を越えてしまうことが可能であるが、越境飛行についての明確な国際的ルールはまだない（ドローンによる領空侵犯が国際問題に発展しているケースもある）。国によって規制は様々で、全面禁止の国もあり、国ごとの規制内容を熟知したうえでの利用が肝要である。

① シンガポール

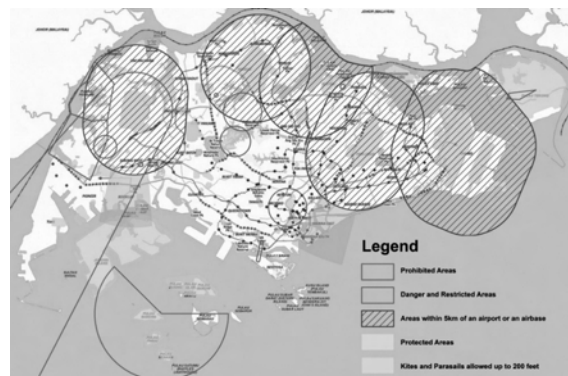
シンガポールは、比較的ドローンを利用しやすい国である。規制内容は、シンガポール民間航空庁 (CAAS) のホームページに整理されて掲載されている。



(参照 : <https://www.caas.gov.sg/>)

具体的には、以下の飛行が禁止されている。

- ・ 視界の範囲外や視認の悪い天候時
- ・ 人口密集地の上空
- ・ 総重量7kg以上 (7kg以上は許可制)
- ・ 何かをぶら下げた状態
- ・ 有害物質の運搬
- ・ 何かを落下、または放出
- ・ 緊急車両の運行を妨げ、
走行中の車両の注意をそらす
- ・ 規制エリア上空 (下図参照)
- ・ 空港と軍事基地から5Km以内の上空
- ・ 200フィート (約60m) 以上の上空



規制エリアマップ (参照 : <https://www.caas.gov.sg/>)

また、総重量7kg以上の場合および商用利用の場合には、操縦者許可 (Operator Permit) と活動許可 (Activity Permit) をCAASから取得する必要がある。他方で、それ以外の場合には、前述の飛行条件を遵守すれば、飛行許可がなくても利用可能である。ただし、空撮を行う場合には、シンガポール警察からの許可と電波利用の許可の取得が原則として必要である。

もともと、現在、シンガポールでは、ドローン規制について改定準備中であり、総重量1.5kg～7kgの場合には、オンライン講座の受講などが義務付けられ、総重量7kg以上の場合および商用利用の場合には、UA pilot licenceという新たなライセンス取得が求められる予定である。また、ドローンを利用した「空飛ぶタクシー」の実証実験に向けた取り組みをシンガポール政府が主導して進めている。

② マレーシア

以降では、規制エリア上空周辺、人口密集地上空周辺、視界範囲外での飛行禁止等一般的な条件は割愛し、各国特徴的な点に絞って解説する。マレーシアでは、ドローン規制は、民間航空局 (CAAM) が所轄しており、ドローンをUAS (unmanned aircraft system) と呼称している。マレーシアでは、総重量20kgを超えないUASの非商用目的の飛行については、飛行条件を遵守する限り飛行許可や機材登録は不要である。ただし、空撮には、測量局 (JUPEM) の承認が原則として必要である。

③ タイ

タイでは、ドローンをRPA (remotely piloted aircraft) と呼称している。カメラ機能が搭載されているRPAおよび2kgを超えるRPAについては、目的を問わず、全て民間航空局 (CAAT) から飛行許可を取得する必要がある。この許可取得に数か月を要することも多いようである。



(参照: <https://www.caat.or.th/en/>)

さらに、タイ国内でドローンを所有する場合には、必ず国家放送通信委員会 (NBTC) にも所有者

情報等を登録する必要がある。

④ インドネシア

インドネシアでは、原則として、上空150m以下の非商業目的の飛行であれば許可は不要であるが、総重量7kg以上の飛行、日没から日の出までの間の飛行、操縦者から4.8Km以上離れた飛行、複数のドローンの同時操縦、アルコール影響下での操縦、87ノット (時速約160Km) 以上での飛行などは禁止されている。空撮については、飛行条件を遵守し、規制エリアから500m以上離れていれば独自の許可は不要である。

⑤ ベトナム

ベトナムでは、飛行目的を問わず、ベトナム国防相からの許可の取得が必要である。非商業目的利用の場合にも許可の取得に1か月程度を要する場合もあるようである。

⑥ フィリピン

フィリピンでは、非商業目的かつ総重量7kg以下の場合には許可の取得は不要である。それ以外の場合には、民間航空局 (CAAP) の許可が必要である。さらに商業目的の場合には、飛行証明をCAAPから取得する必要がある。また、夜間飛行は禁止されている。

⑦ カンボジア

カンボジアでは、飛行条件を遵守する限り、ドローンに関する許可の取得は不要である。ただし、プノンペンやアンコールワット、その他歴史的な寺院の周辺での飛行には、事前許可の取得が必要である。また、夜間飛行は禁止されている。

⑧ ミャンマー

ミャンマーには、現時点では、ドローンに関して規定した法令は存在しないことから、運用上、無許可でのドローンの利用は違法と解される場合もある。また、許可の条件についても明確な規定が存在しないため、申請の都度当局との折衝が必要な状況である。

⑨ ラオス

ラオスでは、飛行目的を問わず、200gを超えるドローンを飛行させる場合および輸入する場合には、当局の許可の取得が必要である。また、夜間飛行は禁止されている。

⑩ ブルネイ

ブルネイでは、飛行目的を問わず、民間航空局(DCA)からの許可の取得が必要である。また、夜間飛行も禁止されている。

	商用	非商用	高度制限	罰則
シンガポール	許可制	7kg 以上は許可制	約 60m	危険物運搬: 10 万 SGD 以下の罰金 / 5 年以下の懲役 それ以外: 2 万 SGD 以下の罰金 / 1 年以下の懲役
マレーシア	許可制	20kg 以上は許可制	約 120m	個人: 5 万リンギット (約 135 万円) 以下の罰金 / 3 年以下の懲役 法人: 10 万リンギット以下の罰金
タイ	2kg 超え、またはカメラ搭載は許可制		90m	4 万バーツ (約 130 万円) 以下の罰金 / 1 年以下の懲役
インドネシア	許可制	高度 150m 超の飛行は許可制	150m	10 億インドネシアルピー (約 750 万円) 以下の罰金 / 33 年以下の禁固刑
ベトナム	許可制		N/A	刑罰の種類や上限の言及はない
フィリピン	許可制	7kg 以上は許可制	約 120m	30 万ペソ (約 60 万円) 以下の罰金 / 6 か月以下の懲役
カンボジア	特定地域の飛行を除いて許可不要		N/A	不詳
ミャンマー	許可制度は未整備 (違法と解釈されるケースもある)		N/A	N/A
ラオス	200g を超える場合は許可制		不詳	無許可販売等 1 機につき 100 万キープ (約 1 万 1000 円)
ブルネイ	許可制		N/A	5 万ブルネイ・ドル (約 350 万円) 未満の罰金 / 5 年未満の懲役

【ドローン規制の一覧表】

5. 自動運転

道路交通に関する条約（ジュネーブ条約、ウィーン条約）批准国は、これに反した国内法を制定しても無効となる（日本もシンガポールもジュネーブ条約批准国）。そして、ジュネーブ条約には、「車両には運転者がいなければならない」と明記しているが、改正議論が難航している。他方でウィーン条約は、2016年に自動運転を許容する内容に改正された。ジュネーブ条約未批准でウィーン条約批准国のドイツでは、早速2017年6月にレベル3（特定の条件下で自動運転モード実行可能）の自動運転を可能にする改正法が施行された。

このような状況だが、日本やシンガポールも条約の独自解釈によって、世界でも有数の自動運転の実証実験が行いやすい環境を整備した。

シンガポールでは、早くも2013年には、INDUCT Technology社（フランス）による自動運転の実証実験が実施されている。また、2016年には、Nutonomy社が、自動運転タクシーの公道試験をOne-North地区で実施した。さらに、シンガポールでは、2017年8月24日から実証実験の許可制度を定めた新法（ROAD TRAFFIC (AUTONOMOUS MOTOR VEHICLES) RULES2017）が施行された。この新法では、運転手の乗車を許可の条件に「できる（may）」とすることで、無人運転許可も可能にする一方で、賠償保険への加入や運転記録の録取・保存、適切なメンテナンスなどを義務付けた。自動運転の実証実験の際の事業者の責任が明確化されたことで、シンガポールでの実証実験がより促進されると考えられている。

6. 宇宙ビジネス

世界的には、宇宙開発・研究は、米国、ロシア、ドイツ、フランス、中国、インド、そして日本等がリードしている状況である。国の宇宙開発等の予算も、米国で数兆円規模、ロシア、ドイツ、フランス、インド、日本で数千億円規模であるのに対し、東南アジアで最も宇宙開発に力を入れていると言われているインドネシアでも50億円規模に過ぎない。

しかし、宇宙開発の世界は、国家や国際機関が莫大な予算を使って国家安全保障の一環として鎬を削っていた時代から、規制緩和によって民間のアイデアを最大限に活用して、国家が後方支援に回るといった時代に急速に転換してきた。様々な民間企業が宇宙ビジネスへ参入し、ロケットを打ち上げる時代が到来した。この動きの中で、日本でも2016年11月に宇宙活動法とリモートセンシング法が公布され、2017年11月15日から民間企業によるロケットおよび人工衛星打上げの申請受付が開始された。このような打上げの許可制度を定める宇宙活動法を2013年の時点で制定していた国が東南アジアに存在する。それは、インドネシアである。法令の正式

名称は、Law of the Republic of Indonesia, No 21 of the year 2013, on Space Activitiesである。インドネシアは、大小17,000もの島々から成り、広大な範囲に領土を持つことから、1970年代から衛星を使った国内通信インフラの構築に取り組み続けている。これまでにインドや中国と協力して複数回衛星とロケットの打上げに成功しており、2019年中に国産の人工衛星を開発する計画を持っている。自国の人工衛星を保有する国は世界で50国強あるが、そのうち7か国（インドネシア、タイ、シンガポール、マレーシア、ベトナム、フィリピン、ラオス）が東南アジアである。保有数は、少し古いデータであるが2012年時点で、インドネシアが12個で世界12位、タイが7個、マレーシアが6個、ベトナム3個などとなっている。

7. おわりに

人や物が世界中を飛び交うこの時代においても、法律の世界では、依然として国家という枠の中で区々な規制が行われていることが垣間見えたのではないだろうか。特に新たな国際ルール作りには長い年月を要するのが常であるため、最先端ビジネスの領域では、各国の思惑がその国の規制内容に如実に現れる。国家は、規制とその緩和を切り札に、新たな産業を成長させ、または、それを阻害してきた。よって、最先端ビジネスに関わる場合には、既存の法令を熟知するにとどまらず、その国の法律や規則の改正議論の状況に注視しながら、国際ルールの行方を睨み、さらに、その国の態度（規制内容や運用）が急遽変更されるリスクも承知した上でマネジメントすることが必要になる。このリスクを最小限に抑える方法としては、①規制当局とのパイプを作る、②有力な現地企業と組む、③現地の法律や国際条約に精通した弁護士に日常的に相談する、④世論を敵に回さない工夫をする（現地の雇用や環境を改善するビジネスモデルなど）といったことが考えられる。

他方で、サンドボックス制度を代表格として、そういった事業者のリスク軽減への国家的な対策が東南アジアを中心に活発に行われるようになってきて

おり、今後も東南アジア各国の取り組みには要注目である。

（本稿は、筆者が2018年6月25日現在入手している情報に基づくものであり、その後の法律改正などによって内容が変更する可能性があること、および、掲載した情報・コメントは筆者の私見によるものであり、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものではないことを前提とする。）

執筆者氏名

森 和孝（もり かずたか）

経歴

2010年の司法試験合格後、大阪で約7年間関西企業の企業法務やM&A支援を中心に従事し、2017年からシンガポールのローカル法律事務所Eversheds Harry Eliasに駐在し、2018年6月から弁護士法人One Asiaシンガポールオフィスに参画。

東南アジアの日系企業がすすめるべき ウェブマーケティング

WEB ANALYTICS CONSULTATION ASSOCIATION
Founder
江尻 俊章



先進国で周回遅れの日系企業

東南アジアの日系中小企業はウェブの利用やリテラシーをもっと高める必要がある。先進国中、日系中小企業はもっともウェブの利用が遅れているように感じているためだ。実際東南アジアの、日系企業経営者とお話をすると、SNSとメールは使ってるが、ウェブサイトを持っているだけ、という企業が多い。しかし、集客においてウェブの利用は必要不可欠であることは常識になっている。さらに昨今は、デジタルサイネージや店舗と組み合わせた集客や売上向上策をとっている。この手法をデジタルマーケティングといい、ウェブではなくデジタル、つまりウェブも含めたあらゆるデジタル機器を扱うマーケティングが主題になっている。たしかに日系企業にとって、ウェブマーケティングに本格的に取り組みにくい状況にある。海外進出した日系のIT系・ウェブ系企業には失敗・撤退も多く、周りに相談できる人が少ない。また実際、ウェブに日系や欧米のウェブ制作者に依頼して取り組んだ結果、大金を注ぎ込んで、ほとんど成果がなかった、というケースもよく聞く。

本論ではないので詳細は割愛するが、東南アジアでデジタルマーケティングのソリューションを展開するのは容易ではない、地の利では欧米に対し日本はアドバンテージがあるが、インド、中国、ローカルの政府系企業のような大資本が積極構成をかけている。「日本とは戦がちがう」とある幹部が述懐していたが、シェア確保による長期的な収益を目標に、このような短期採算度外視の桁違いの投資をしているなか、3年5年のスパンで黒字化を目指し、小規模投資で日本の西欧ビジネスモデルのコピーを

日本人幹部中心に提供していたら、勝てるほうが奇跡なのかもしれない。

では、「最先端の日本とちがい、当社は東南アジアのお客様がターゲットだから、急がなくて良い」と思うのであれば、実態は逆である。

東南アジア各国ユーザーのネット接続時間は日本のユーザーより長い。だから集客において、ローカルがよく使うメディアであるウェブを無視してはいけない。しかし、未だにウェブでマーケティングをせずに、フリーペーパーやチラシに頼る日系企業が多く、日本国内企業より遅れていると感じている。ここで一つ覚えてほしいのは、ウェブも含めたデジタルマーケティングは東南アジアのローカルを含めたあらゆる企業において重要である、ということである。とくに中小企業ほど、デジタルマーケティングの利活用が重要であることも、ほぼ常識となっている。実際、SMUで私が講座を行ったとき受講者の半数以上はローカル、欧米の起業家だった。新しいビジネスを興すときにデジタルマーケティングを知らないという選択肢はない、というのが常識なのだろう。

だからといって経営者が、ホームページの作り方を覚える必要はない。経営者にとって大事なことは戦略であり、目的である。経営者はウェブを事業で活用する方針を決めておきたい。そして日本で書かれているウェブ系のノウハウは、ほとんど海外のマーケットでは通用しない。アジア特有の事情を理解しなければ失敗する。

私はウェブ解析を通じて20年近く中小企業のデジタル・マーケティングを支援している。また、アジアの各地で現地日系企業やローカルにデジタルマーケティングの教育をしている。その立場から、アジ

アの日系企業向けに、事業の成果につなげるマーケティングでのデジタルの利用方法を伝えたい。

デジタル・マーケティングでの 2つの東南アジアの特殊性

東南アジアにおけるデジタルマーケティングが他の地域と異なる点が2つある。

1. マルチチャネルであること。

つまりマスメディア含めユーザーは複数のメディアを利用している。

2. スマホ、ソーシャルが中心でPCやウェブサイトの重要性が低い。

以下詳しく説明する。

1. マルチチャネル、つまりマスメディア含めユーザーは複数のメディアを利用している。

消費者がテレビやインターネットなど、複数のチャネルを同時に使う傾向にあることをマルチチャネルと呼び、東南アジアの特徴の一つである。

ヨーロッパや日本ではデジタルシフトと呼ばれ、消費者のテレビ・ショッピングモールなどマスメディア・店舗離れが進み、デジタルにメディアと購買の中心がシフトしている。しかしアジアでは、ユーザーはマスメディアもインターネットも同時に使うし、ショッピングモール離れなどはおきていない。ヨーロッパと北米では全体的に広告への投資額が停滞しているのに比べ、アジアにおいてはスマホなどのデジタルメディアと合わせてテレビそして屋外・交通広告も伸ばしている。テレビなどマスメディアとインターネットが同時に普及したことや、ショッピングモールなどのインフラの強化も並んで進んだ背景もあり、すべてのマーケティング・チャネルが平行して活性化してきているのである。このことを理解せずにインターネットマーケティング中心の広報広告活動をして失敗する。

2. スマホ、ソーシャルが中心でPCやウェブサイトの重要性が低い。

東南アジアではスマホが利用の中心であり、シンガポールを除くとほとんどはアンドロイドであ

る。PC中心のウェブデザインは意味がなく、スマホファースト、つまりスマホ中心のデザインが基本である。東南アジアではパソコンより先にスマートフォンから触れたユーザーのほうが多い。くらべて日本も含め欧米はPCを使ったインターネット文化が成熟したあとでスマホ文化が普及した。そのため欧米や日本ではPCの利用を補完するためのスマホとなっている。しかし東南アジアでは、いきなりスマホから普及し、固定電話と同時期に普及した地域も多い。そのため東南アジアは全体的にスマホ中心のインターネット文化となっている。またスマホ中心で文字入力がしにくいことも一因だろうが、欧米や日本の一般的な「検索エンジンで検索をしてウェブサイトを見る」という典型的な閲覧行動があまり多くない。スマホでメッセージやSNSで情報を見て、ソーシャルメディアのページを見て閲覧行動を終了するようなことが多い。またインドネシアのように、通信環境が良くない地域ではスマホアプリのようにインターネット接続がない状態でもある程度使えるサービスが望まれている。つまり東南アジアのユーザーはスマホが中心。そして検索エンジンやウェブサイトをそれほど見ないのである。

アジアでデジタルマーケティングを行なうための たった1つの戦略

そのため東南アジアのデジタルマーケティングを中小企業がビジネスで利用するには、欧米や日本の方法を踏襲しては失敗する。そこで以下の施策を経営者・経営幹部は実施してほしい。つまり、インフルエンサーマーケティングによるユーザー視点でSNSやメッセージで拡散する仕組みを作ることである。以下詳しく説明する。

インフルエンサーマーケティングによるユーザー視点でSNSやメッセージで拡散する仕組みを作る。スマホ・ソーシャル中心の消費者行動では、サーチや広告より自分が信頼する人、友人知人の評価が重要である。そこでインフルエンサーの活用が重要になる。インフルエンサーと呼ばれるソーシャルメディアで影響力の高い個人が存在し、いまやアジアでのマーケティングに欠かせない存在になっている。検索エンジンの利用が少ないアジアでは、インフルエンサーによる推薦とファンによる拡散が

マーケティングの主軸であると言っても過言ではない。一部の広告代理店は、インフルエンサーの斡旋とFacebookページメンテナンスが事業の中心になっている。

アジアでのマーケティングではインフルエンサーの有効活用が欠かせない。商品の紹介、サービスの利用レビューなど、インフルエンサーを活用して信頼を高めることである。インフルエンサーの選定ではターゲットとなるユーザーにとって信頼の高い人を選定する必要がある。またインフルエンサーによる、プロモーションでは以下の点に注意したい。

a. 自社の製品の紹介方法を強要してはいけない。あくまでインフルエンサーが自主的によい点も悪い点も紹介することを認めないと、本人の信頼ダウンにつながるプロモーションを強要することになる。

b. 商品の斡旋やPRを企業が依頼があってコンテンツを作成する場合は、このコンテンツが広告であることとどの企業が依頼をしているか明示することが広告業界のガイドラインで定められている。必ずこの2点を明示すること。

まだアジアではこれらガイドラインが徹底されていない広告や媒体を散見するが、もし、問題となれば広告主の信頼を大きく損ねるのでバレなきやいい、という考えを捨てて気をつけておきたい。中小企業がインフルエンサーを活用したい場合、何も広告代理店に相談しなくてもよく、いま懇意にしているお客様やユーザーに相談し、よく見ているインフルエンサーを聞くのもリーズナブルな手法である。インフルエンサーもファンになり、本人のブランディングにも役立つようなキャンペーンや関係性を構築できれば、中小企業にとっても、費用対効果の高い手法になる。

まとめ

中小企業も世の中の流れに対し経営者が向き合い、事業環境の急速な変化に対応すれば大きな成長も期待できる。ホテルを1つも持たないAirbnbが世界最大の宿泊業者になり、一台もタクシーを持たないUberが世界最大の旅客業者になったいま、全

ての産業構造はインターネットによって勢力図は塗り替えられるだろう。その影響は全世界的で、アジアも日本もヨーロッパも避けられない。

筆者はデジタルマーケティングの基礎知識であるウェブ解析をタイの日系企業支援団体に紹介したところ、そのような専門知識はローカルの専門家や日本の業者が行うので、日系経営者は興味を持たないだろうとのことだった。しかしウェブは、むしろ東南アジアの中小企業の経営者こそ一番利用すべき手法だと筆者は考えている。

例えば、東南アジアの企業が事業展開を行なうために、アジアの他地域でのマーケティングを行うときに、まずFacebookを使い、地域・職業・年齢を絞り込んで広告を展開してテストマーケティングを行う。そのコストは数万円で、かかる時間は1週間程度。比べて日系企業は、現地視察旅行をして、展示会に出展することが多い。日系中小企業の海外展開は、とても効率が悪い方法が一般的になっていると感じる。この差によって東南アジアの企業は日系企業に比べ、数百倍のスピードと費用対効果で展開先を決めている。裏を返せば、日系企業にとってもウェブマーケティングに今取り組めばチャンスも広がっており、適切なパートナーを見つけること、そして自ら事業として取り組み戦略を考える基礎知識があればどんな業界でも活用できる。

執筆者氏名

江尻 俊章 (えじり としあき)

経歴

福島県いわき市生。2000年株式会社環を創業。日本で最も早くからウェブ解析コンサルティングを行い、産学共同研究をもとにウェブ解析ツール「アクセス刑事」や「シビラ」を開発。ウェブサイトに留まらないビジネスに踏み込む解析を得意とし、業績急拡大の事例を豊富に持つ2012年、一般社団法人ウェブ解析士協会(WACA) 代表理事就任。2013年株式会社環がソフトバンク・テクノロジー株式会社と業務資本提携。現在ウェブ解析士協会代表理事と情報価値研究所株式会社の代表取締役。

著書は『繁盛するWebの秘訣「ウェブ解析入門」～Web担当者が知っておくべきKPIの活用と実践』（2011年・技術評論社刊）など

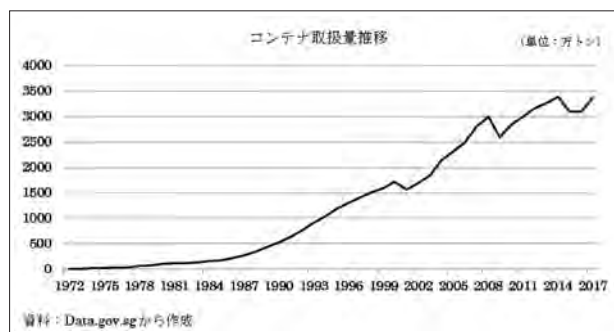
シンガポールの海運事情

SUZUE SINGAPORE PTE. LTD.
Sales Manager
増子 祐一



1. 地理的優位性とコンテナ取扱量

シンガポールはマレー半島の最南端、東南アジアの中心に位置する海洋国家で、国土は東京23区とほぼ同じ面積となり、その約半分が海に面しています。陸続きのマレーシアと自由貿易基地 (Free Trade Zone, FTZ) に指定されている Batam 島を擁するインドネシアに挟まれており、タイ、カンボジア、ベトナム、フィリピンといった ASEAN 諸国に囲まれています。視点を広げると、西に中東・インド、北に日本・中国を始めとする東アジアが位置しており、そうした地理的優位性からシンガポール港は上海に次いで世界第2位のコンテナ貨物取扱量を記録しています。2017年の実績を見ると、シンガポール港は3,366万 TEU (20フィートコンテナ換算) となっていて、東京港の取扱量450万 TEUと比較するとおよそ7.5倍にもなります。



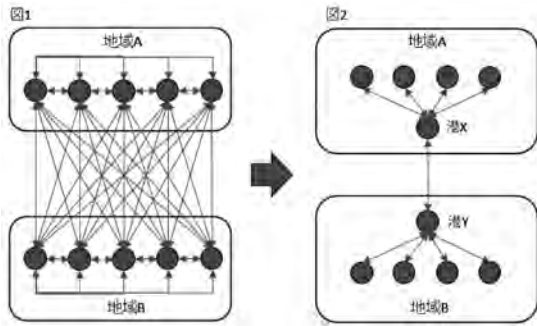
2. 東南アジアのハブ港湾

先述の通り、限られた国土であるにもかかわらず、これほどのコンテナ取扱量を誇るシンガポール港の特徴は、コンテナ貨物の85%がトランシップと呼ばれる積み替え作業を目的として荷揚げされるこ

とです。トランシップ貨物は入港した船とは別の船に積み替えられて最終仕向け地へ輸送されます。このことからシンガポール港は貨物の中継地点としてコンテナ取扱量を伸ばしてきたことがわかります。トランシップは仕出し地から仕向け地までの直航便がない場合や、ハブ・アンド・スポーク方式と呼ばれる効率的な輸送のために行われます。ハブ (hub) とは車輪やプロペラなどの中心部、スポーク (spoke) は車輪の中心部と輪を繋ぐ棒という意味があり、ハブ・アンド・スポーク方式とは、ハブ港と呼ばれる中心部の港が周辺港 (スポーク) から貨物を集約、大型船舶に貨物を積み替えて別の地域のハブ港へ一括輸送して輸送効率を上げる方式となります。

具体的な例として、東南アジア諸国から欧州諸国間の輸送において、多くのコンテナ船航路がある場合を挙げて説明します。まず、東南アジア諸国の貨物をハブ港であるシンガポールに一旦集積します。シンガポール港では、欧州側のハブ港であるロッテルダム (オランダ) へ向かう航路の大型コンテナ船舶へこれらの貨物を積み替えます。ロッテルダム港では、これらの貨物を、最終仕向け地である欧州諸国へ向かう船舶へトランシップします。

つまり、図1が示す通り、地域A (東南アジア) 5港湾と地域B (欧州) の5港湾を結ぶ場合、直航便の場合はそれぞれの港湾を繋ぐために45本の航路が必要なのに対して、ハブ・アンド・スポーク方式で輸送すると、図2が示す通り、地域Aの域内航路4本と地域Bの域内航路4本、そしてX港 (シンガポール港) とY港 (ロッテルダム港) を繋ぐ幹線航路1本、の合計9本まで簡素化することが出来ます。



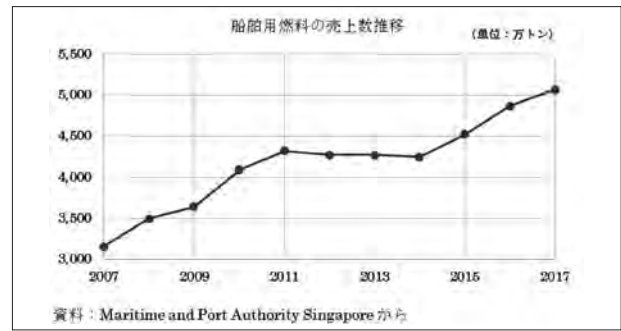
1980年代から、グローバル規模で海運業界がこのハブ・アンド・スポーク化を進めた結果、シンガポール港は東南アジア諸国からのアクセスの良さを背景に、ハブ港として飛躍的にコンテナ取扱取扱量を伸ばすことに成功しました。

また、アジア域内において大型船舶の寄港できる港が限られている中、近年、20,000 TEU を超えるコンテナ船の大型化が進んでおり、大型船舶の寄港が可能であるシンガポール港は、ますますその存在感を高めています。

本章ではコンテナ取扱量データからトランシップとハブ・アンド・スポーク方式について説明し、シンガポール港が東南アジア最大のハブ港として機能していることを検証しました。次章では、シンガポールにおける船舶燃料の推移から、世界の中での同港の位置づけを確認し、莫大な船舶燃料を使用する同国の環境問題への取り組みについて述べます。

3. 船舶用燃料の環境規制

シンガポール海事港湾庁 (Maritime and Port Authority Singapore, MPA) によると、120カ国の600港と結ばれているシンガポール湾では、常に1,000隻の船舶が停泊しており、平均すると3分ごとに入港もしくは出港が行われています。さらに、同国は非産油国であるにも関わらず、世界最大の船舶用燃料取扱港となっています。当然ですが、船舶が頻りに往来する国では燃料補給の需要も高いということが分かります。2017年に5,000万トンの船舶用燃料がシンガポールへ運び込まれました。これはオリンピックサイズのプール20,000個分に匹敵し、全世界で使用される船舶燃料の約1/4がシンガポールで消費されています。



私達の生活の中ではなじみが薄い船舶用燃料ですが、近年、新しい環境規制が整備されています。

国際貿易の輸送手段として全体の90%を占める海上輸送において、船舶用燃料は必要不可欠であり全世界で年間約2億トンが消費されています。その消費に付随して発生する大気汚染の防止対策として、国際海事機関 (IMO) が2008年に船舶からの硫黄酸化物 (SOx) 排出削減のため、燃料油中の硫黄分濃度の規制を導入しました。この規制の中では、2020年より、燃料油中の硫黄分の規制値を現行の3.5%以下から0.5%以下に強化することが決定されており、2020年からは、全ての船舶がこの規制に適合する燃料油を使用する、または同等の効果のあるLNG (Liquefied Natural Gas, 液化天然ガス) 等の代替燃料油の使用、もしくは排気ガス洗浄装置を使用する必要があります。この環境規制を受けて、日本国内の石油業界では適合範囲内の低硫黄燃料への需要の集中を想定しています。また、国土交通省はLNG燃料船の導入を促進する取り組みを行うことを発表しています。IMOに理事国として参加しているシンガポールにおいても、同様の市場変化、LNG燃料船導入促進が予想され、特に環境問題に積極的に取り組んできた同国の今後の対応に注目が集まっています。

4. シンガポール港の発展

本章では世界トップクラスのコンテナ、及び船舶用燃料取扱規模を有するシンガポール港が今日の姿まで発展した背景を検証します。

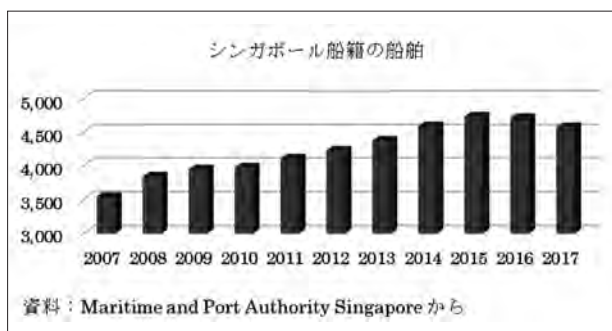
■ 税制優遇による海外企業誘致

シンガポールにはおよそ5,000社以上の船舶輸送

企業およびその関連企業が在籍すると言われていません。なぜここまで多くの企業がシンガポールに集まったのでしょうか。

企業がビジネスの拠点を考えるときに運営コストが決め手のひとつになります。そのなかで人件費は大きなウェイトを占めますが、並んで重要な要素となるのが税金です。シンガポールは法人税が周辺諸国より低率なことで有名ですが、海運業においても税制優遇措置を導入して外国企業の誘致に成功しています。以下に主な税制を挙げます。

Singapore Registry Ship (SRS) : シンガポール船籍に対する優遇税制であり、シンガポール船籍の船舶から生じる収入が免税となっています。この10年間では、2007年の船舶数3,553隻に対して、2017年には4,578隻を記録しており、約30%の増加を見せています。



Approved International Shipping Enterprise Award (AIS) : 国際的ネットワークを有する海運会社かつ、シンガポールでの明確な事業計画で業務を拡大することを約する会社が対象になる優遇制度です。認定されると10年間にわたり特定の海運収益に対する法人税と、シンガポールの非居住法人に支払う傭船料にかかる源泉税が免除されます。

Shipping-related Support Services Award (SSS) : 船舶管理会社、船舶ブローカー、フォワーダー、物流サービスなど、海運関連支援サービスのオペレーションを拡充する事業計画を有する会社が対象になる優遇制度です。認定されると5年間にわたり海運関連支援サービスにおける収益増加分の法人税に対し、10%の軽減税率が適用されます。

優遇税制により、周辺諸国に比較して低率と言える17%の法人税をさらに免除、または軽減すること

で、海外企業を誘致して国内の海運産業を育てていく、という国家としての指針が感じられます。同国の海事政策の最大の強みは、港費収入を全て海事港湾庁が一元管理しており、海事産業の支援・強化のために使用できるという点です。他分野とは異なり、予算要求等の手続きを経ずに、海事産業の発展のために様々な施策を行うことが可能となっています。港費収入は企業誘致の他に、次にご紹介する未来を担う優秀な人材育成にも使われています。

■ 人材育成への投資

海事港湾庁は Maritime Cluster Fund (MCF) という、人材育成や事業展開支援を通じて海事産業の成長を促進させることを目的とした制度を用意しています。

MCFは「人材育成」、「事業支援」、「生産性の向上」の3点の支援サービスがあり、なかでもMCF-Manpower Development においては、一定の認可を受けたトレーニングプログラムでの参加費、学生のインターンシップや本社への人材教育目的の派遣等に関して、海事関連企業は補助金を受けることが可能です。

また、同庁は2004年にシンガポール海事財団 (Singapore Maritime Foundation, SMF) を設立しています。金融・IT業界等が、学生にとって人気の職種であり、海運業界は人材の確保に苦戦していることから、同財団は優秀な人材を輩出するシンガポール国立大学やナンヤン工科大学等を奨学金制度で手厚く支援しています。

■ オペレーションの自動化

シンガポール港では、世界的にも早い段階から、ITを導入して港湾オペレーションを自動化し、高効率化を実現し、コンテナ処理能力を高めていきました。コンテナ取扱量の増加推移とオペレーション自動化開始のタイミングは一致しており、自動化はシンガポール港が発展した重要な要素と言えます。下記に具体的な取り組みを挙げます。

I. PORTNET

1984年に発足した港湾・荷役関連情報の確認及

び申請を24時間ペーパーレスで運用可能な電子システムです。岸壁利用申請や入出港時間・コンテナ搬入出の指示・確認などの作業を一元管理することができ、コンテナターミナル運営に必要な情報交換及び手続きの効率化を実現しました。ターミナルオペレーターと、ユーザーとなる9,000を超える船会社や海貨業者などが利用しており、数多くの取引が、PORTNETを介して行われています。関係各所が一つのシステムで繋がることにより、関係する様々なやり取りをスムーズに行うことが可能となっています。また、このシステムは常時最新の情報に更新され、利用者に対して有益な情報が与えられるように改良されており、海運・運輸関係者に対して幅広いサポートを提供するシステムとなっています。

II. TRADENET

TRADENETは1989年から運用を開始したオンラインでの電子通関システムです。海上貨物だけでなく、航空・陸送貨物などすべての貨物手続きが24時間ペーパーレスで申告・認可が可能となっています。TRADENETの導入により、都度、書類を関係省庁に持ち込んでいたプロセスが、オンライン化により簡素化されたことにより、1-4日間を要していた通関手続きが、約15分に短縮されたというデータもあります。コンテナ取扱量の実績値としても、1990年から2000年までの間に、およそ3倍近くまで上昇しており、その効果が実証されています。

III. CITOS

CITOSはComputer Integrated Terminal Operation Systemの略称であり、PORTNETとTRADENETと並ぶシンガポール港湾作業の早期IT化を実現した基幹システムで、中央制御室での、港内の様々な作業をリアルタイムで一元的に管理することを可能にしました。先述のPORTNETから共有された情報に基づき、各コンテナの最適な配置プランを自動作成し、最も効率的な作業指示をオペレーターに発信します。

IV. ターミナルゲートの自動化

シンガポール港では、毎日8,000台ものトラック

が往来しています。その大量の貨物をスムーズにゲート通過させるために、世界に先駆けて1997年からゲートで行うチェックをすべて機械化しており、ゲートを通るまでの所要時間は1台あたり25秒という驚異的なスピードでトラックやコンテナの詳細を確認することが可能です。コンテナのゲート通過情報は、ヤード内のクレーンオペレーターへ先述のCITOSを通じて配信され、同時にトラックドライバーにはどのヤードへ向かうべきかCITOSから指示が出されます。

5. まとめ

シンガポール港が今日、世界を代表するハブ港に成長した背景には、その地理的な優位性と、国を挙げて行われた「企業誘致」、「港湾領域における人材育成」、「港湾作業の自動化による効率向上」があります。港の発展は、企業、人、船舶、貨物を、さらにシンガポールへ呼び込むこととなり、結果的には、更なる港湾への設備投資、それに伴う港の利便性向上を生んでいます。この一連の相乗効果は、同国の経済発展に大きく寄与しているといえるのではないのでしょうか。



(筆者撮影) Tanjong Pagar Terminal 港湾風景

執筆者氏名

増子 祐一 (ますこ ゆういち)

経歴

神奈川県出身。2012年 拓殖大学政治経済学部卒業。
在学中に1年間のインドネシア留学、現地日系物流企業での就業を経て、鈴江コーポレーション株式会社に入社。2018年2月からSUZUE SINGAPORE PTE. LTD. に出向中。



業界プラス1 建設

生き残りをかけた、 シンガポール都市戦略の過去と未来

MITSUBISHI JISHO SEKKEI ASIA PTE. LTD.
Managing Director
鳥羽 聡一郎



① はじめに

6月12日に歴史的な米朝首脳会談の舞台として、世界の注目を集めたシンガポール。

人口561万人、面積721.5平方キロ（2017年現在）、東京23区を一回り大きくした程の赤道直下の島国が、歴史的会談の適所として選ばれたことで、その発展振りを改めて世界中に知らせました。

主要メディアの画面を通し映し出されたその姿は、緑豊かで未来的な都市国家の姿と共に、東南アジアの政治経済のコアとしてのプレゼンスを示し、近代都市国家の一つの理想像として人々の心に刻まれたことかと思えます。その発展は1819年のイギリス人トーマス・ラッフルズによる東インド会社の交易所開設を機に、イギリス植民地時代、独立後の200年間を通し、一貫して洋の東西を結ぶ経済流通のハブ機能の強化にあったといえます。これは世界大戦、国家独立の荒波を乗り越えながらも、その時々々の取引のトレンドに合わせ、様々な入植者を受け入れ、急速な経済発展を担う受け皿としての、近代都市国家形成の歴史と言えるでしょう。

都市国家戦略が絶妙に機能し、類を見ない繁栄を享受するシンガポール。建国50周年が過ぎ、リー・クアンユー亡き今、どのような国を目指すのか。繁栄の礎となった都市開発戦略の変遷と、弊社が関わった、マスタープラン作成（ジュロンレーク・ディストリクト・マスタープラン）を通して学び、感じたことをベースに、この国の目指す未来像に思いを馳せてみたいと思います。



② シンガポールの国土開発～ 過去から現在に至るまでの変遷

1819年のラッフルズ入植時、百数十人程度のマレー人漁民のカンボンビレッジが点在するだけのこの島が、イギリスによる開発で15年で3万人、1931年には55万人に急増、移民の比率も中華系、マレー系、インド系が75%、12%、9%とほぼ現在の比率になりました。

1828年 英国統治政府が最初の都市計画「タウンプラン」（図1.）を策定、イギリス式都市計画を進め、交易に必要な港湾施設、造船所（図2.）、倉庫、行政、警察署、郵便局を整備。人種、出身地の違いによる軋轢を避けるため、シンガポールリバーを挟み、中華街、インド人街、ヨーロッパ人街、アラブ人街などに分けて、居住区を指定しました（ゾーニング）。当時の基礎的な都市計画により、貿易拠点としての都市機能は整備されましたが、反面、現在に至るまでの人種間の融和問題を生み、解決に苦しむこととなります。

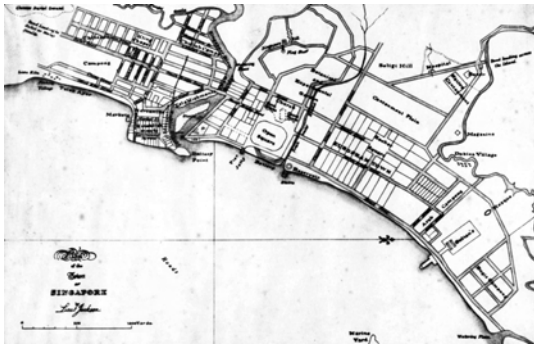


図1 タウンプラン1828

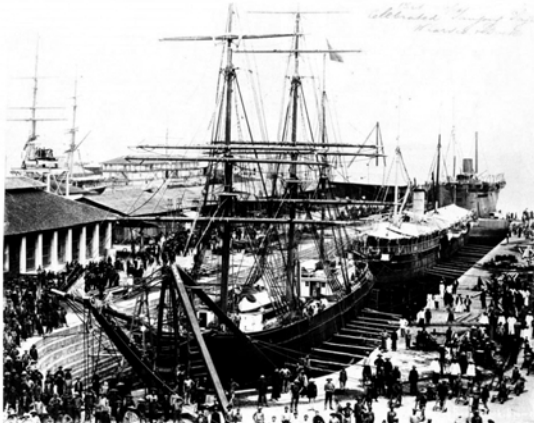


図2 Tanjong Pagar Victoria Dock 1890s / UK

1958年には英国植民地政府により最初の近代的な都市整備計画「マスタープラン」(図3)が策定されました。当時、天然資源のないこの国は、東南アジアの最貧国の一つ(一人当たりGDP320USD以下)であり、190万弱の人口に対し、住宅は不足し、市街地は第二次世界大戦の混乱により生じた土地不法占拠で溢れており、インフラ整備は遅れ、衛生状態もひどく、生活環境の整備は急務でした。



図3 Masterplan 1958 / URA

1959年英国より自治権を獲得した直後には、国連を中心とした国際機関の援助を受け、国家開発省(MND: Ministry of National Development)が設立され、国土開発の意思決定機関が作られました。

翌1960年には、シンガポール都市計画の基本法であるPlanning Act(計画法)が施行され、「マスタープラン」もこの法律に組み込まれ、MND内には計画局が置かれました。これにより全ての国土開発が統合され、長期的視野に立った都市計画の策定を行い、住宅供給、インフラ、社会基盤整備などを行う体制が出来上がりました。MNDは直ちに住宅供給を担う住宅開発局(HDB: Housing & Development Board)を設立し、住宅問題の解決に着手しました。

1963年のマレーシア成立を経て、1965年のマレーシアからの独立直後には、HDB内に都市再開発局(URA: Urban Redevelopment Authority)を設置、生活環境の整備と国土全体の整理統合、利用、開発計画、国有地の民間への長期賃借など、現在に至る政府主導の都市開発の基礎が築かれました。

その後シンガポール政府は長期的ビジョンに立った、成長戦略と国土開発計画の戦略を示すため、国連の助けを借りて1971年に「コンセプトプラン」(図4)を策定しました。現在のシンガポールの骨格(国際金融拠点としてのC.B.D、公共住居地区、高速道路網、MRT、チャンギ空港、ジュロン工業団地など)はこの時形作られました。また計画にあたり、日本の建築家も大きく関わったとされています。「マスタープラン」はこの戦略を実現する為の具体的かつ詳細の中期計画の位置づけであり、10~15年先を見通して計画され、5年ごとに見直されます。最新のものは2013年末に草案が公表され、住民からのフィードバックを受ける期間を設けた後、2014年6月6日に正式に公示されました。コンテナヤードの移転やチャンギ国際空港ターミナル5、ゴルフ場の閉鎖など皆様も記憶に新しいのではないのでしょうか。



図4 コンセプトプラン 1971 / URA

③ 限られた国土の中での土地の高度利用 高層化と地下化

「コンセプトプラン」とは、限られた土地資源を国力と世界の政治経済動向を見渡しつつ、最適に利用するための、都市国家の最重要戦略と位置付けられ、未来を見据え、成長を維持するための長期戦略であり、各省庁間の調整を経て40～50年おきに策定されています。過去に二度改訂され（1991年、2001年）、1991年には金融、工業に加えて社会情勢の変化に対応するため、先端技術、教育、文化、物流、石油産業拠点の強化を謳い（図5）、2001年には一級の国際金融都市となる為のアイデンティティや多様性、マリーナベイや公園などのエンターテインメント性など魅力溢れる都市空間構築を定義し、今の刺激的なシンガポールの形が示されました。

最新のものでは「Concept Plan 2011」（図6.）が策定され、ここでは2030年のNational Population & Talent Divisionの人口予測「650万人～690万人」に基づき、

- ・持続的な経済発展と就業確保
- ・手頃な価格で高品質、高付加価値な住宅供給
- ・より成熟した生活を営むための緑豊かな生活環境の確保
- ・高齢化や社会の成長へ柔軟に対応できる生活環境の整備、
- ・車に依存せず、利便性の高い交通環境の整備、以上の5項目を柱に未来に向けた国の形を示しています。

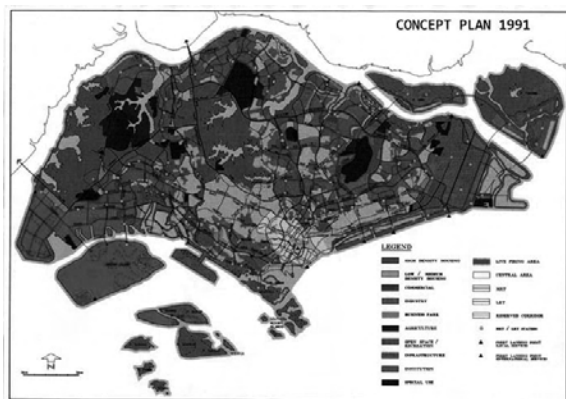


図5 コンセプトプラン 1991 / URA

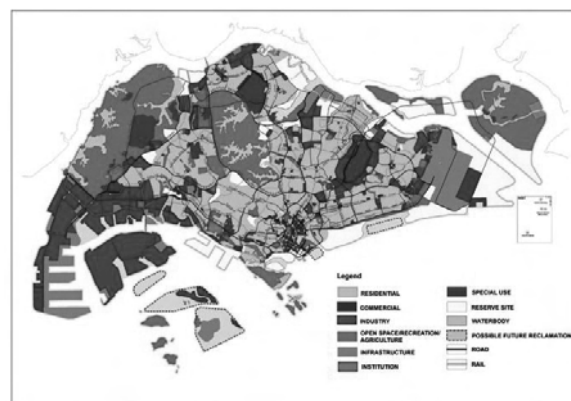


図6 2011 コンセプトプランによる土地利用計画2030 by M.N.D

それを受け2014年策定のマスタープランでは6つのKey Focuses（図7）をあげ、住宅に身近な場所で質の高い仕事を行える環境を整備し、あらゆる世代の人々が緑に囲まれ、健康で、お互いに協力しながら暮らせるまちづくり構築の具体策を示しています。

- (1) Economy（図8）
- (2) Housing
- (3) Recreation
- (4) Public Space
- (5) Identity
- (6) Transport



図7 6 Key Focuses;by URA

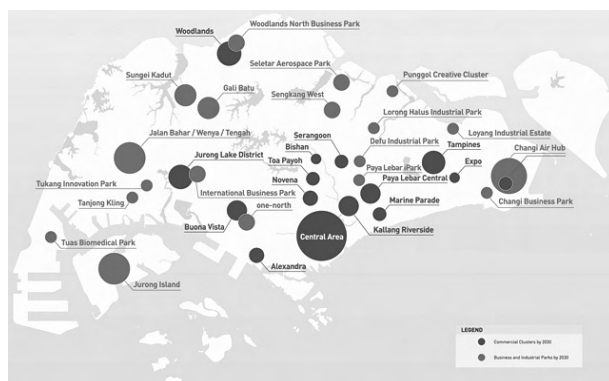


図8 Landscape of Jobs and Opportunities by URA

また国土の狭いこの国では、国土の拡大だけでなく、土地の高度利用も重要な検討課題です。高層ビル群の高度緑化による住環境の整備（図9）や、新たに地下の高度利用に関しても検討が始まり、2018年6月には地下利用の将来ビジョンが示されました（弊社も検討に参画）（図10）。

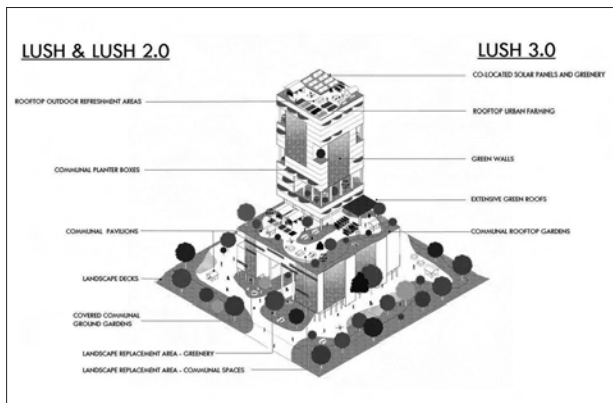


図9 高層緑化；Technical detail of Greenery; by URA

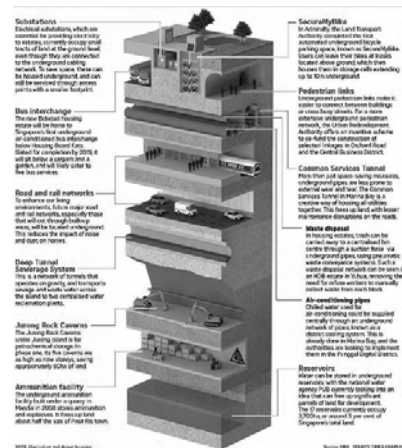


図10 地下利用案。Underground Masterplan in 2019; by URA

④ 成熟した都市国家を目指して

「今日のシンガポールは豊かな緑に覆われた『緑の都市』であるが、これは決して自然の産物ではない。それは政治的意志とその実現のため継続的に努力してきた30年間の計画的政策の賜物である。」これはリー・クワンユー前首相が1995年に述べた言葉です。

建国当初、国際機関の援助なしでは立ち行かなかったこの国は、当時誰もが想像しえなかった驚異的な速さで発展し、2018年現在一人当たりGDPは57,000 USDを超え、38,000 USD強の日本を遥かに超えアジアで最も裕福な、緑豊かな美しい都市国家となりました。

リー・クワンユーの言葉通り、強力なリーダーシップとそれを計画し実現するメカニズムがあってこそ、まさに都市計画が作り上げた国と言えます。

次の50年を見据え、練られた「Concept Plan 2011」を見ると、より成熟した国家への永続的な発展への変わらぬ意思と、現在のシンガポールが抱える諸問題が見て取れます。初期の都市計画がもたらした人種融合やアイデンティティーの問題、急激な発展と都市化が引き起こす急速な高齢化社会や格差問題、人、金、物、情報のハブとして発展を持続するための、次世代社会インフラの整備と外国人受け入れ問題、食料と水の自給と温暖化対策、資源確保、国家防衛問題。近代社会が抱える諸問題の縮図がここにあります。成熟した社会において、人の幸福の実現にはどのような要素が必要とされるのか、大きなヒントがそこにあるような気がします。

⑤ 新C.B.D.: ジュロンレーク・ディストリクト

最近マレーシア、マハティール新首相の、大規模国家プロジェクト見直し発言で話題になりましたが、2016年のクアラルンプル、シンガポール間の高速鉄道計画の決定を受け、シンガポール側の最終駅となるジュロン・レーク・ディストリクトの再開発マスタープランの国際コンペが行われ、世界35チームの都市計画家、建築家が参加するなか、弊社はショートリスト5社に選ばれました。約半年の期間をもって提案した内容は、まさしくコンセプトプラン2011の具現化提案でした。



図11 Jurong Lake District Masterplan; MJS案

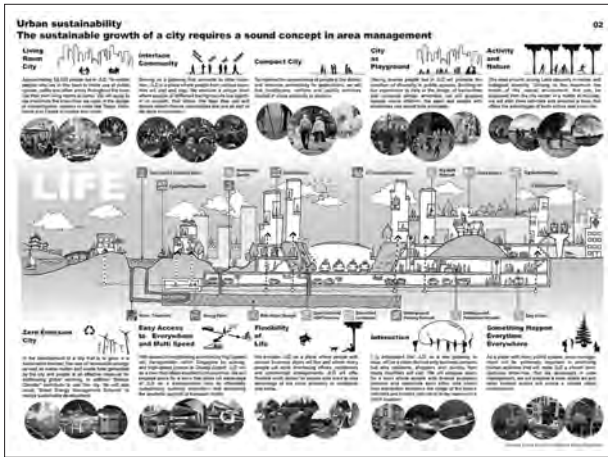


図12 JLDMP MJS コンセプトシート

私は、この国の都市計画のまさに立案者である、URAの幹部と意見を交わした際に伺った言葉が大変印象に残っています。「我々は社会を取り巻く急激な環境変化に柔軟に対応し、如何に発展を続けるか。また自国民や世代間、周辺国や外国人との融和、共生、高齢化や地球温暖化対策、水と食料自給などの諸問題を、国家存続の問題（ナショナルセキュリティ）と捉え、どのように解決しようとしているか。その方法を具体的に国民に周知する必要がある。但し今とは違う未来の姿に理解を得るには、言葉で伝えるだけでは不十分で、日々の生活の中で徐々にその恩恵を理解し、思いを浸透させることが必要になる。その為には都市計画に明解にその意図を込め、街づくりに反映させる必要がある。」彼らが都市計画そのものを、国民と一体になり行う国造りと捉え、如何に実行してきたかを窺える重い言葉でした。

ジュロンレーク・プロジェクトは、シンガポールの新しい顔として、第二のCBD計画を通し、次世代に向け、持続発展可能な理想の都市（国）を具象化する為の格好のモデルでした。

我々は外国人だけではこの提案は取り組むべきではないと考え、シンガポールの建築家、都市計画家、歴史家、技術者とチームを組み、この国の抱える問題点を深堀りし、この国の行くべき道について熱い議論を交わしました。

我々のテーマは「結ぶ、X+Y=LIFE」（図13）、ありふれたテーマかもしれませんが、我々日本人が戦後の荒廃、復興、発展、停滞を通し、もがき苦しみながら得た経験を、振り返り得た結論として、幸

福の実現とは、結局のところ経済発展と共に、自然と共生しながら、あらゆる人と人との関係を如何に良好に保ち、認め合い、助け合い、高められるかに尽きると結論付けました。



図13 JLDMP MJS Philosophy MJS案



図14 高速鉄道駅イメージ MJS案

我々三菱地所設計には幸い、東京丸の内をはじめ日本の各地で長年街をつくり、維持してきた経験があります。もちろんそこには失敗も成功も数多くありますが、そこから得た知見を案に盛り込みました。最先端の科学技術、都市計画論もさることながら、持続可能な都市にはそこに住む住人の参加と理解が必要です。政治や専門家に頼るだけでなく、自ら考え参加する街づくり、そこで人は結ばれ、多様性が生まれ、新しい可能性が生まれていく。それには時間も寛容も忍耐も必要ですが、それを助けるシステムと場作りこそが都市計画であると考えます。URAは今後政府が保持する大量のビッグデータとIT技術を駆使し、都市計画に役立てる方法を模索しています。例えば公共交通機関の種類やルート、停車駅の決定、空港、コンテナヤードの荷捌き自動化、

高齢化住宅の自動見守りシステムなどがそれです。

科学技術一辺倒でない、ぬくもりと奥行きのある街づくり、残念ながら、私共の渾身の思いを込めた案は最終案とはなりませんでしたが、日本の街づくりとシンガポールの街づくりが化学反応しあい、少しはこの国の未来と幸福の実現に影響を与えられたかもしれません。

「街を想い、人を想う」私共の街づくりの考え方が、東南アジアの都市づくりに少しでも貢献できることを願い、日々努力を続けたいと考えています。



図17 JLDMP セントラルパークイメージ MJS案

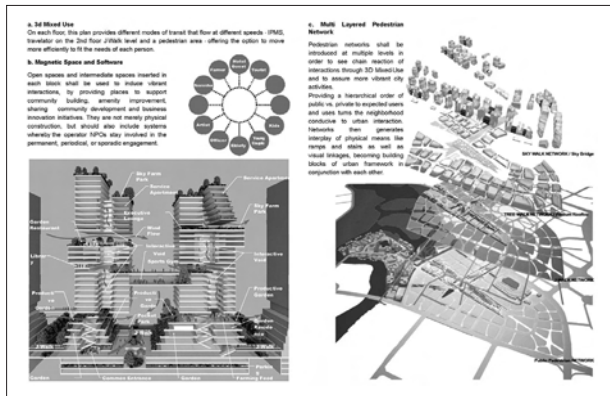


図15 JLDMP 建築計画 MJS案



図18 JLDMP レイクゾーンイメージ MJS案

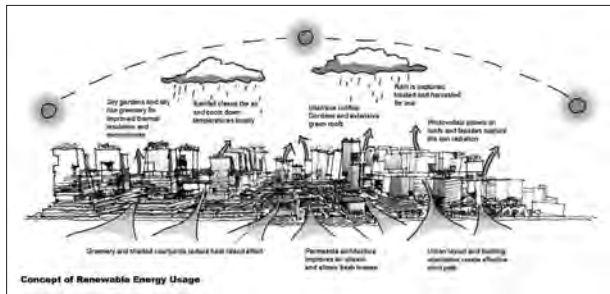


図16 省エネルギー計画イメージ MJS案

執筆者氏名

鳥羽 聡一郎 (とば そういちろう)

経歴

日本大学、米Clemson University Graduate School 卒業。赤松菅野建築設計事務所、米Skidmore, Owings & Merrill LLPを経て、2001年三菱地所設計に入社。新丸の内ビルディング、グランドフロント大阪等を担当。現在、在シンガポール三菱地所設計アジア社にて代表を務め、東南アジア全域でのビジネス展開を担う。現在の趣味はマラソン、ダイビングにシングルモルトウィスキー。

6月～7月 JCCIイベント写真

6月25日 会員講演会「フィリピンビジネス検討・見直しのポイント2018年版」



6月26日 法務担当者向けの勉強会・意見交換会 シンガポール企業に求められる個人情報保護法対応



6月27日 観光・流通・サービス部会主催 パネル討論会「どうなるマレーシア マハティール政権で変わるアジアの政治地図 ルックイースト再び?」



6月28日 運輸・通信部会、第1工業部会共催 「国会議事堂 Parliament House 見学会」



7月3日 広報委員会



7月10日 理事会



山下理事と桑田会頭



白川理事と桑田会頭

7月12日 ジェトロ&シンガポール日本商工会議所 共催講演会
「スリランカ・ビジネス・セミナー」



7月17日 運輸通信部会主催「Singapore Maritime Trail2見学会」



日本シンガポール協会便り No.64

日本シンガポール協会よりお知らせです

東京で練習して、シンガポールで歌いましょう♪

混声合唱団「JCT」へのお誘い



The Japan Singapore
Association



Chorus TOKYO

かつてシンガポール日本人会の合唱団に籍を置いた歌好きの仲間が、帰国後2008年に都内で立ち上げたアマチュア合唱団です。2014年から、日本シンガポール協会の合唱団となりました。

JCTの最大の目標は2年に一度、シンガポール日本人会オーデトリウムに集まり、現地の合唱団とジョイントコンサートを開催することです。

次回のシンガポール公演 ご案内

2018年11月17日(土)

会場：シンガポール日本人会



- ・入会資格：とくになし。JCTのモットー「仲良く 楽しく 美しく」にご賛同いただける方
- ・練習日：月2回・第2土曜日午後、第4日曜日午前（原則）。不定期で懇親会あり
- ・会場：港区・新宿区の公共施設ほか
- ・団費：年会費：12,000円
- ・1年の公演：ファミリーコンサート、施設訪問、日本シンガポール協会のイベント出演、JAS JOINT CONCERT（2年ごと。2016年11月19日、於シンガポール日本人会）など
- ・レパートリー：日本のうた、外国のうた等、多数

はい、こちらは「日本シンガポール協会」です！

「日本シンガポール協会」は1971年の設立以来、「シンガポール日本商工会議所（JCCI）」とも密接に連携し、日本とシンガポールとの経済協力、文化交流を深めるための活動をボランティア・ベースで行っています。シンガポールとの関係、交流を深めるため、ご帰国されましたら、あるいは今から協会の活動にご参加されませんか。ご入会を心からお待ちしております。連絡先は下記のとおりです。



一般社団法人 日本シンガポール協会
〒108-0014 東京都港区芝4-7-6 芝ビルディング308号
電話：03-6435-3600 FAX：03-6435-3602
E-mail：singaaso@singaaso.or.jp
ホームページ：http://www.singaaso.or.jp/

第573回理事会 議事録

日時：2018年6月12日（火）12：30～13：00

場所：日本人会 2階 ボールルーム

出席者：桑田会頭、郡司、佐々木、松藤、西田、古家、竹内副会頭、岡田、鈴木、土光、上田、毛利運営担当理事、石井（智）、遊口、堀内、山下、宮原、林、山野、菅原、吉田、松本、古田、加藤、高橋、竹本、諏訪、白川、岸田、石井（誠）、稲垣、遠藤理事、新藤監事、堤、利光、伊藤、石井（淳）参与、清水事務局長 計38名

桑田会頭が議長となって開会した。

議 事：

1. 前回（第572回）議事録承認

桑田会頭が前回（第572回）の議事録について諮ったところ、異議なく承認された。

2. 審議事項

(1) 参与の帰国・異動等に伴う後任者の選任

桑田会頭より、利光参与が参与職を辞任し、伊藤 充洋氏（在シンガポール日本国大使館）を後任参与として選任することが提案され、理事に諮られたところ異議なく承認された。

(2) 「沖縄県投資環境（IT）セミナー」への後援名義付与について

沖縄県主催（受託機関：フロム沖縄推進機構）による「沖縄県投資環境（IT）セミナー」について、後援名義付与の依頼があった。本件イベントは沖縄県における情報通信関連施策や沖縄でのビジネス環境を紹介するセミナーであり、また、収益性のない事業であることから、後援を行うことについて理事に諮られ、異議なく承認された。

(3) 入退会について

清水事務局長より、3法人会員、3個人会員の入会申請、4法人会員、1個人会員の退会申請があった旨説明され、諮られたところ異議なく承認された。これにより会員数は、法人会員736社、個人会員94名、計830会員となった。

3. 報告事項

(1) 会頭報告、最近および今後の主要行事・会合について

桑田会頭から7月23日にホーチミンでアセアン日本人商工会議所連盟の総会ならびにアセアンのリム事務総長との対話が開催される旨、報告があった。

(2) 部会・委員会からの報告

・観光・流通・サービス部会長の委嘱について

5月11日に観光・流通・サービス部会で部会総会が開かれ、全日本空輸の石井理事が選出され、会頭として正式に委嘱する旨、桑田会頭から報告された。

・貸金調査委員会 貸金調査報告会について

清水事務局長より、4月から5月末にかけて実施した貸金調査へ334社から回答があり、6月20日に貸金調査結果の報告会及びNWCのガイドライン説明会を実施する旨、説明があった。

(3) 大使館ならびにJETROからの報告・連絡事項

日本大使館の堤公使より以下報告があった。

6月1日から3日にかけてシャングリラ会合が開催され、日本からは小野寺防衛大臣などが参加し、北朝鮮情勢やインド洋に関する話題などについて議論した。

また外務省が「海外在留邦人数・進出日系企業数の調査結果」を発表した。海外在留邦人総数は、約135万人、進出日系企業数は約7万6千拠点に達するなど、いずれも過去最多を更新した。尚、シンガポールは、在留邦人数36,423人、1,199拠点となっている。あわせて、在外選挙の選挙人名簿への登録について、制度が変わり、6月1日以降、出国前に手続きができる旨、紹介があった。最後に、米朝会談に起因する混乱は特におきていないが、安全な行動を心がけるよう依頼があった。

ジェットロシンガポールの石井所長より以下報告があった。

FJCCIAにつき、ジャカルタ、シンガポール、バンコクのジェットロで意見とりまとめを行っており、本年はベトナムホーチミンで実施をする旨、報告があった。また、ジェットロでは、グローバルアクセラレーションハブを世界11拠点に設置し、日本及び各地のスタートアップ企業とのマッチングなどを実施している旨、報告があった。

(4) その他

・FJCCIA要望について

清水事務局長より、アセアン日本人商工会議所連合会（FJCCIA）の概要に関する説明及び要望案については、次回理事会で諮る旨、報告があった。

大使館の堤公司より、要望先や要望に対してどのようにフィードバックが返ってくるか質問があり、要望先としてはASEAN事務局となる旨を回答し、フィードバックについては、次回理事会で報告することとなった。

・海外視察について

清水事務局長より、本年度JCCI海外視察では、10月28日から11月1日にかけて、スリランカを訪問することとなった旨、報告があった。

以上

<2018年7月入会会員一覧>

会 員 名	格付	備 考
Ms Maho Totokawa (INTERTRUST SINGAPORE CORPORATE SERVICES PTE. LTD.) [観光・流通・サービス部会]	D (個人)	コーポレートサービス、ファンドサービス 現地法人（現地独立資本） 設立登記：1987年8月 従業員数：52（現地邦人1）

最近の推移：

('15年7月) 835会員、('15年9月) 840会員、('15年10月) 846会員、('15年11月) 848会員、('15年12月) 854会員
('16年1月) 842会員、('16年1月) 850会員、('16年2月) 850会員、('16年3月) 850会員 ('16年4月) 854会員
('16年5月) 854会員、('16年6月) 856会員、('16年7月) 849会員、('16年9月) 854会員、('16年10月) 854会員
('16年11月) 852会員、('16年12月) 854会員、('17年1月) 840会員、('17年2月) 834会員、('17年3月) 835会員
('17年4月) 824会員、('17年5月) 826会員、('17年6月) 831会員、('17年7月) 817会員、('17年9月) 821会員、
('17年10月) 822会員、('17年11月) 820会員、('17年12月) 818会員、('18年1月) 818会員、('18年2月) 820会員、
('18年3月) 823会員、('18年4月) 826会員、('18年5月) 829会員、('18年6月) 830会員、

シンガポール日本商工会議所
事務局便り



◀ 2018年6月－7月活動報告 ▶

観光・流通・サービス部会主催 パネル討論会

「どうなるマレーシア マハティール政権で変わるアジアの政治地図 ルックイースト再び？」

去る2018年6月27日（水）、観光・流通・サービス部会主催によるパネル討論会「どうなるマレーシア マハティール政権で変わるアジアの政治地図 ルックイースト再び？」が開催されました。120名を超える方々に御参加いただき、ホットな話題だけに会員の皆様の関心の高さが窺えました。当日はマレーシアからCKタン氏（日本経済新聞社KL支局）、藤井 純一氏（PWCマレーシア）、梶田 朗氏（ジェットロKL）と3名のパネリストをお迎えし、モデレーターの新藤 政史氏（日経グループアジア本社）の下、臨場感溢れる話が展開され、参加者の皆様にとって有意義な場になったかと存じます。

運輸・通信部会、第1工業部会共催「国会議事堂 Parliament House 見学会」

運輸通信部会と第1工業部会では、6月28日（木）にParliament House見学会を開催いたしました。当日は37名の方にご参加頂き、ビデオ鑑賞、普段リーシェンロンが議論をしているウエストミンスター式（イギリス式）と呼ばれる対面型の配置形がとられる議会やリークアンユーが安置されていたホールなどをガイドの方の説明を受けながら、見学いたしました。普段は入れない場所に入ることもでき、参加者の方にも貴重な機会となったかと存じます。

◀ 2018年8月－9月 行事予定 ▶ ※予定は事情により変更・追加されることがございます。

開催日	開催区分	イベント名	時間・場所
8月24日（金）	基金	留学生帰国歓迎会・壮行会	19：00－ 日本人会
8月29日（水）	部会	運輸・通信部会主催講演会	15：00－17：00 日本人会
9月2日（日）	部会	金融・保険部会部会 懇親ゴルフ	7：30－15：00 Laguna NGCC
9月6日（木）	委員会	9月広報委員会	12：30－14：00 未定
	部会	建設部会 「プロジェクト・ジュエル」現場見学会	14：00－16：00 Changi Airport Project Jewel
9月9日（日）	部会	第1工業部会 懇親ゴルフ並びに夕食懇親会	13：30－21：00 Tanah Merah CC
9月28日（金）	部会	ケミカル会・第二工業部会共催 9月講演会・懇親会	16：00－18：40 日本人会
9月29日（土）	部会	ケミカル会・第2工業部会共催 懇親ゴルフ	6：50－18：10 South Links Country Club

月報 August, 2018

編集後記

皆さま、本号もお楽しみ頂けましたか？

1970年1月・2月の創刊から今月で573号を数える本月報は、シンガポール日本商工会議所の会員企業から集まったメンバー22名が編集に携わっています。毎月各分野でご活躍されている方々に注目のトピックを選んで頂き、広報委員会での読者目線の議論を経て作り上げています。

本号も6月の歴史的な米朝首脳会談で脚光を浴びたシンガポールの都市戦略や、海外在住だからこそ尚更強く感じる国語と日本文化の重要性に関する記事等をお届けさせて頂きました。日頃のビジネス、そして生活に少しでもお役に立てば嬉しい限りです。

常夏のシンガポール、当たり前ですが、毎日暑い日が続きます。皆さま、健康にはくれぐれもお気をつけてお過ごし下さい。

最後になりましたが、ご多忙のところ、快くご寄稿頂きました執筆者の皆さまにこの場を借りて衷心よりお礼申し上げます。

(編集後記執筆 KAJIMA OVERSEAS ASIA PTE LTD 佐藤 紀之)



○氏名 佐藤 紀之 (さとう のりゆき)
○出身 大阪府
○在星暦 9ヶ月 (2017年11月より)
○会社名 KAJIMA OVERSEAS ASIA PTE LTD
○仕事内容 アジア地域8カ国 (シンガポール、ベトナム、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、インド、ミャンマー) における営業統括業務
○趣味 ゴルフ

○シンガポールのお気に入り
コンパクトにまとまっていて、とにかく何でも便利なところ。

○読者の皆様へ
ご感想、ご意見大歓迎です。より良い情報のご提供に努めて参ります。

発行

JAPANESE CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY, SINGAPORE
10 Shenton Way #12- 04/05 MAS Building Singapore 079117
Tel: 6221 - 0541 Fax: 6225 - 6197
E- mail: info@jcci.org.sg Web: <http://www.jcci.org.sg>

編集

TOUBI SINGAPORE PTE.LTD.
72 Eunos Ave 7 #04-06 Singapore 409570
Web: <http://www.toubi.co.jp/>

印刷

adred creation print pte ltd
Blk 12 Lorong Bakar Batu #01-01 Singapore 348745
Tel: 6747 - 5369 Fax: 6747 - 5269
Web: <http://www.adredcreation.com/>

☆☆JCCI Eメール送信サービスのお知らせ☆☆

シンガポール日本商工会議所ではセミナー情報や、サービス・新製品等のビジネス情報を
弊所メーリングリストを使用し、会員企業の皆様にお届けするサービスをご提供しております。

(2018年6月時点、2170名の方にご登録して頂いております)

Eメール送信サービス1回

SGD 200 (GST 込み)

(※会員企業様のみ利用可能とさせていただきます)

ご利用をご希望の方は「info@jcci.org.sg」(担当: Ms. Doris)まで、

下記必要事項を明記の上、お申し込み下さい。

- ①希望送信内容 ※原稿はソフトコピー(500KB以下、PDF)にてご提出下さい。
- ②希望送信日 ※余裕をもって、お申し込み下さい。(土日・祝日を除く)
- ③支払方法 ※現金・小切手・GIROのいずれか

【お申し込みから配信までの手順】

お申し込み頂いた後、事務局よりお申込確認用紙・ご請求書を送付致します。

お支払をお済ませいただき、テストメールをご確認頂きました後、配信となります。

皆様からのお申し込みをお待ちしております。

シンガポール日本商工会議所事務局 担当: Doris (Ms)
10 Shenton Way, #12-04/05 MAS Building, Singapore 079117
TEL: 6221-0541 FAX: 6225-6197 E-mail: info@jcci.org.sg



会員データベース 訂正・変更記入フォーム

会員データベース登録内容に訂正・変更がございましたら、下欄にご記入の上、事務所まで FAX また E メールにてご連絡頂きますよう、御願ひ申し上げます。

注：*必ず会社名と E メールはご記入下さい。

会社名(日)			
会社名(英)*			
旧代表者名(日)			
新代表者名(日)		新代表者名(英)	
E-MAIL*			

役職(英)		役職	
Address			
TEL:		業務内容	
FAX:			
WEB:			
日本人社員数		総従業員数	
変更日	年	月	日 より

緊急連絡 E メール：

その他

Fax: 6225 6197

担当：ドリス (doris@jcci.org.sg)



JCCI
SINGAPORE
Japanese Chamber of Commerce & Industry, Singapore