シンガポールにおける都市交通の発達

野村亨

一　はじめに
二　馬車と人力車の発達
三　鉄道の発達
四　市街鉄道の発達
五　バスとトロリーバスの発達
六　MRTの開通
七　結論

一　はじめに

本論はシンガポールにおける交通の発達を概観することを通じて、マラッカ海峡に面するこの小さな島が、英国領海峡植民地の中心都市として発展をとげ、ついには今日、東南アジア有数の繁栄を誇る都市国家として発達する過程で、都市交通および、周辺の交通が果たした役割を論じようとするものである。

一八一九年二月、英国東インド会社の社員トーマス・スタンフォード・ラッフルズが、今日マーライオンの像が立っている辺りの海岸に上陸した時、この島の大部分は人食い虎の棲む原生林に覆われており、マレー人の漁民が数百戸あるだけの、草深い村落に過ぎなかった。(1)

この島は元来、東西交通の要衝に位置していたため、周辺の勢力がここに拠点を置こうと考えたのは当然である。今日、知られている限りでは、十四～十五世紀にジャワ島を中心として一大勢力を築いたヒンドゥー・ジャワ王朝、マジャパイト王朝の影響がこの地に及んでいたことが知られている。残念ながら、マジャパイトの影響を示すと思われる古代ジャワ文字で書かれた碑文は十九世紀にシンガポール川河口付近の拡張工事を行う際に障害になるとして、イギリス人の土木技術者によって爆破されてしまった。現在、その破片のいくつかがシンガポール国立博物館に残されているが、碑面の摩耗がひどく、わずかに文字の存在が確認できるに過ぎず、内容の解読はもはや不可能である。(2)

今日、古典マレー文学の白眉と称されている「マレー年代記」(Sejarah Melayu)(3)は、この島に始めて上陸したマレーの王サン・ニラ・ウタマが森の中で、伝説に語られているライオン(仏典等に出てくる「獅子」)とおぼしき不思議な動物を見かけたことから、この地を「シンガ・プラ」(Singapura)つまり「ライオンの町」と名付けたという有名な物語が伝えられている。また、同じく「マレー年代記」によれば、スマトラ南部の国パレンバンの王子パラメスワラ(Parameswara)が、王家内部の内訌に敗れてこの地に難を逃れ、この島の領主の保護を受けた。(4)当時、この島は「テゥマセク」(Temasek)、つまり「海の町」と呼ばれていたという。これは当時から、シンガポールが海上交易の拠点だったことを暗示している。後にパラメスワラは、この領主を弑してみずから支配者となり、さらにここを拠点として後にマラッカ王国を啓いたことを伝えている。さらに、当時、一時的ながら北方のタイの支配がこの地にまで及んでいたことも述べられている。これらの伝説は、そのまま信じることはできないが、これらのエピソードはいずれも、古代以来、マレー世界の人々がこの島を東西交通あるいは東南アジア海域交通の要衝として考えていたことを示

している。

また、古代以来、この海峡については中国の史書や地理書に記録が残されている。古くは「新唐書」地理誌に引用されている賈耽の四夷路程のなかに述べられている「羅越国」が果たしてマレー半島南部およびシンガポール付近を指したものかどうか、あるいは、康泰の「呉時外国傳」に述べられた「蒲羅中」が果たして本当にマレー語 Pulau Ujung（「地」のはずれの島）の音訳で、これがシンガポール島を指したものかどうか、についてはまだ確証は得られていないが[5]、たとえば、元朝（十四世紀）の史書「島夷志略」（汪大淵著、一三三〇年）によれば、この地は「単馬錫」と呼ばれており、当時、タイの軍勢がここを襲ったり、あるいはジャワ（マジャパイト朝）の朝貢使節が中国へ向かう途中、ここに立ち寄ったということなどが述べられているが、これは明らかにマレー語の Temasek の音訳であり、当時すでにシンガポールが交通や貿易の要衝であったということが分かる[6]。

元来、マレー世界は陸上交通より海上交通が発達した地域であった。マレー人にとって、内陸部は悪霊や猛獣の棲む未開の地であり、禁断の地と考えられていた。実際には、内陸部にはプロト・マレー系や非マレー系の民族が住んでいて、彼らは樹脂や蜜臘などの林産物を採集して、これを川の下流域や海岸地帯に住むマレー人に売ることで生計を立てていた。一方、マレー人たちは基本的に漂海民であった。彼らは小船を器用に操って海を渡って、東南アジア海域の各地へ移り住み、川の河口や入り江などに水上家屋を営んで、付近の海で漁をし、サゴヤシの澱粉を常食としていた。彼らは捕らえた魚の一部を干し魚などに加工して売るとともに、各島々の間の交易活動に参加していた。十五世紀に繁栄を極め、当時のポルトガル人をして、「その繁栄はベニスにも匹敵する」[7]といわしめたマラッカ王国の交易活動を支えたのは、このような漂海民たちだったのである。

結局、前近代のマレー世界では、海上交通が卓越した発達を見せたため、穀物などの運送用に使われる水牛車をのぞくと、陸上交通はほとんど発達を見なかったのである。

二　馬車と人力車の発達

一八一九年にラッフルズによってシンガポールが開かれて以来、十九世紀末にいたるまで、水牛車／牛車を除くと、この都市の交通手段はもっぱら馬車であった。そのなかには、ハックニー(hackney)と呼ばれる二頭立てや一頭立ての四輪馬車、一頭立ての二輪馬車、あるいはギャリー(gharry)と呼ばれるインド式の馬車などがあった。最後のギャリーは最も古くから一種のタクシーとして使われていたが、ハックニーは当初、富裕階級の自家用として普及し、タクシーとして使われるようになったのは比較的後のことであった。当時、ヨーロッパ人を中心とする有産階級は、おのおの自家用馬車を備えていた。このような馬車の御者は多くがマレー人で、走行に当たっては馬車の左右や前後にインド人の「先走り」が走って、往来の安全を確保し、また夜間はたいまつを掲げて街路を照らしたという。このような馬車は、現在ではもはや写真でしか見ることができないが、インドネシア、中部ジャワの古都ヨクヤカルタやソロなどの都市では、現在でもなお、アンドン(andong)と呼ばれる、このような四輪馬車がタクシーとして使われている。またジャワの田舎の街道筋やバリ島などではドッカル(dokar)と呼ばれる二輪馬車が使われているが、これは十九世紀当時、シンガポールで使われていたというインド式の馬車ギャリーとほぼ同じ構造のものである。

一八四〇年代にスマトラ中部のデリ地方からアラビア馬の血統を引く優秀な馬、デリ馬が輸入されると、馬車の速度が飛躍的に向上し、大変な評判を呼んだ。その後たちまちの内に二百六十六頭のデリ馬が輸入され、四輪馬車の台数が百七十台、二輪馬車が四十四台も増加したというから、その当時の評判のほどが推察できる。

これにともなって、当時、現在のラッフルズ広場にあたる場所で定期的に「馬市」が開かれ、スマトラから輸入されたデリ馬が大量に売り出されたという。この馬市は八六年まで、ラッフルズ広場で開かれていたという。また華人が経営する辻馬車屋が中国人街にでき、いっぽうヨーロッパ人相手の辻馬車屋はヒル・ストリート、タングリンある

いはブラスバサ通りなどに設けられたという。またこれら辻馬車屋の経営は運賃なども含めて植民地政府の規則で細かく決められていた。[8] たとえば、一八八〇年代の記録によれば、四輪馬車のチャーター料は一日当たり二頭立ての場合五ドル（海峡ドル、以下同様）、同じく一頭立ての場合三ドル、また馬を一頭借りる場合は、一日当たり一ドル、また市内をタクシーとして乗る場合はほぼ二十ないし三十セント程度であった。また、植民地政府による馬車規制条例（The Hackney Carriage Act）は、はじめ一八六七年に制定されたものを嚆矢として、その後、一八七九年にいたって An Ordinance for Regulating Hackney Carriages としてさらに細かい規則が盛り込まれた。これに対して不満をもった馬車の御者たちはストライキを実行し、多くの馬車を打ち壊して抗議したという。

しかし、後段で述べるように、一八八〇年代初頭にこの地にもたらされた人力車はたちまちの内に普及し、これにともなって辻馬車業者は深刻な脅威を受け始めた。そこで一八八一年、馬車夫たちは再びストライキを打って待遇改善を要求したが、もはや時代の波には抗しきれず、さらに追い打ちをかけるように二十世紀初頭に登場した自動車は馬車を完全に過去のものとしてしまった。植民地政府の統計資料によれば、二十世紀初頭にはまだ五十七台の馬車が政府に登録されていたのが、第一次世界大戦後の一九一〇年代になるとわずか六台を残すのみとなり、さらに一九二三年頃、自家用馬車として登録されていた最後の一台もまたまもなく姿を消してしまったのである。

人力車は明治初年に日本で発明されたものだが、たちまちの内にアジア各地へ普及した。シンガポールへは一八八〇年に上海経由でもたらされたものを嚆矢とする。中国では「東洋手車」（略して「洋車」）あるいは「黄包子」などと呼ばれたが、シンガポールでは日本語名そのままに jinrikckshaw、あるいは略して rickshaw と呼ばれた。

輸入当初、人力車の登録や管理は警察の手に委ねられたが、一八八八年にいたって植民地政府の管理下に置かれるようになった。当時、シンガポールにおける人力車の総台数はまだ一千八百台あまりに過ぎなかったが、その管理、統制はなかなか困難であったため、一八九二年にいたって政府は人力車を専門に管理する部門を設け、同時に「一八

九二年人力車法令」(The Jinrikisha Ordinance 1892)を公布して、車輛の登録や運賃などについて細かく規定した。それによると、人力車の運賃は半マイル(約八百メートル)までは三セント、一マイル(約一・六キロメートル)までは六セント、また時間単位で貸し切る場合は一時間当たり二十セントと定められていた。

一八九七年一月八日、シンガポールの人力車経営者および車夫は、四日間にわたり、連帯してストライキを実行した。当時の記録によれば、彼らがストライキを実行したのはマレー人警察官による理由のない検束、警察官が人力車夫の僅かな法令違反を理由に、営業免許停止日数をみだりに伸ばすこと、法令によれば人力車の経営者は四個月毎に人力車の整備・点検を行って部品を交換しなければならないことになっているが、もしこの法令を厳格に適用するならば経営破産を招きかねないこと、などの理由によるものであった。

一月九日にいたって海峡植民地副総督スウェッテナム(A. J. Swettenham)はストライキに対する反論を発表するとともに首謀者を捕らえて植民地外に追放するなどの措置を取り、漸く事態を収拾した。このストライキは元来、植民地政府当局があまりに細かい規定を設けて人力車経営者および車夫を圧迫した結果発生したものだが、このストライキ以後、植民地政府は反省の色を少しも見せず、却って一九〇〇年一月には新しい法令「一九〇〇年人力車法令」(The Jinrikisha Ordinance 1900)を公布して、さらに細かい規則をもって人力車を統制しようとしたのである。

これに対して、一九〇一年一〇月二一日、人力車経営者および車夫らは、ふたたび大規模なストライキを構えた。この時ストライキを構えたのは、おもに興化および福清系の福建人車夫らが起こしたものであるという。これに対して、スウェッテナム総督は首謀者の人力車経営者数人を呼び出し、大英帝国の領域内に住むすべての者は法令を遵守しなければならないこと、などの訓話を行うとともに、興化系の人力車経営者の一人、李中興なるものを域外追放三年の処分に処し、漸く事態を収拾したという。

一九一二年一〇月、海峡植民地政府は同評議会に対して人力車に関する新たな法令案を提出した。その内、第二六

九条には、今後三年以内に二人乗り人力車を排除するべきことが盛られていた。その理由として挙げられているのは、主として人道的な理由で、一人の車夫が二人の乗客を乗せて走るのは極めて非人道的であり、許されざる状況である、というものであった。

当時、植民地総督の任にあったアーサー・ヤング(Sir Arthur Young)は評議会の席上、日本では一九一一年当時、二人乗り人力車の総台数が三千百台、同一人乗りが十四万二千台登録されているが、大日本帝国政府は今後二人乗り人力車を漸次廃止する方向であるとの報告をしているから、上記の法令もまた、このような総督の意向によるものであろう。この法令の可否を巡っては、面白いエピソードが伝えられている。

一九一三年三月、この法令の第二六九条の可否を巡って小委員会が結成され、討論が行われている際、一人の評議員から折衷案が提出されたが、結局否決されてしまった。そこで財政当局は、この法令が施行された日から三年以内に人力車の車幅が二フィート三インチのものには鑑札を発給しないようにしてはどうか、との新たな修正案を提出してきた。これに対して一人の評議員が質問に立ち、「現在使われている二人乗り人力車の車幅はどのくらいありますか?」と質問した。これに対して当局者の内で答えられるものが誰もいなかったので、一人の書記官がものさしをもって前の通りに飛び出して行き、たまたまそこを通りかかった人力車を捕まえてその車幅を測定した。そして議場に戻った書記官は、評議員の面々の前で、「二人乗りの車幅は二フィート三インチ半、一人乗りの車幅は一フィート九インチありました。」と報告した。これを見た財政当局者はすぐさま修正案を出して、二フィート以上のものを排除すべきであるとの案を提出した。これに対して評議会は十一対三でこの案を通過させたのである。しかし法令は公布されたものの、事態はより悪化してしまった。つまり、この法令は一人乗りの車へ二人が乗ることも、二フィート以下の車へ大人二人が乗ることも禁止してはいなかったから、結局狭い車に二人の乗客が押し込められ、一方車夫にとっては全く負担の軽減にならず、ただ車体が傷むだけの結果をもたらしたに過ぎなかったからである。

このように非人道的な乗り物であるにもかかわらず、人力車はその後のモータリゼーションにも生き延び、戦後の一九四七年になって自転車の横に二人乗りのサイドカーをつけた「トライショウ」(trishaw;「車輪が三つある人力車」の意味)に取って替わられた。トライショウは日本占領期の一九四四年に日本が持ち込んだものであるが、終戦直後の燃料不足の時代には市民の足として重宝された。その証拠に、一九四五年末に総台数六千九百八台だったトライショウは、一九四七年四月に最後の人力車が姿を消した後、急速に普及し、一時は八千九百四十八台の多きを数えた。一九五〇年にはまだ六千八百三十五台を数えていたが、その後急速なモータリゼーションの波に襲われ、一九六二年にはほぼ半数の三千六百二十九台に淘汰されてしまった。それから三十三年後の現在では、トライショウもまた時代の波に洗われて姿を消し、シンガポールでは、わずかに観光用として毎晩、数十台が外国人観光客を乗せてチャイナタウンを一周するツアーに使われるだけの存在となっている。一方インドネシアの地方都市では、現在もなお輪タクが使われているが、ここではサイドカー式ではなく、乗客が前に座り、車夫は後ろから自転車を漕いで推し進めるような構造となっている。本来の形の人力車は現在ではインドのカルカッタ市内にわずかに残っているに過ぎない。

三　鉄道の発達

シンガポールにおける鉄道建設の構想は、一八六九年に当時、タンジョン・パガル・ドック会社(Tanjong Pagar Dock Co.)の技師であったデュ・ポール(Du Port)が、タンジュン・パガルの港と市内とを結ぶ鉄道を建設しようと計画したものを嚆矢とする。この鉄道は資本金二十万ドルをもって設立されるシンガポール・新港鉄道会社(Singapore & New Harbour Railway Co.)によって建設されることになっていたが、けっきょく不況のため実現をみることはなかった。

一八七一年、タンジョン・パガル・ドック会社(Tanjong Pagar Dock Co.)は海峡植民地政府に対して、ドックから市内までの鉄道線敷設に関する免許交付を申請した。また、さきに鉄道建設を計画したシンガポール・新港鉄道会社もまた、これに対抗して免許交付を申請した。しかし、当時植民地政府は長距離路線の建設のみを認める方針であったため、結局この時もまた鉄道は建設されなかった。また、当時の世論は、民間会社の建設資金に公共資金を使うことに反対の風潮が強かったため、この時もまた鉄道は建設されず、荷物は依然として前近代的な水牛車／牛車による運搬にたよっていた。

一八七四年、総督アンドルー・クラーク(Sir Andrew Clarke)は、民間資本がシンガポール島内を横断する鉄道を建設しようとする場合、財政支援をも含めて、あらゆる支援を惜しまないという意向を公にしたが、この事業に乗り出そうという民間資本はなかなか現れなかった。

一八九八年にいたって、漸く総督セシル・クレメンティ(Sir Cecil Clementi)は、政府資金をもって鉄道を建設すると発表し、この鉄道建設にかかわる資金百万ドルは一八九九年、植民地評議会の承認を得た。

この度の建設工事に当たっては、スペンサー(C. E. Spencer)という技師が顧問として任命され、一九〇〇年の初めに工事が開始され、一九〇三年の初めにシンガポール市内タンク・ロード(Tank Road)から島内を縦断してジョホール水道の南岸クランジ(Kranji)にいたる路線が開通をみた。この時の総工費は、当初予算のほぼ二倍の百九十六万七千ドルあまりにのぼった。当時の鉄道の様子を一九〇七年に発行された旅行案内書 1907 Handbook to Singapore をもとに再現して見たい。(9)

[植民地]政府が経営するこの鉄道は、[市街地]西部のケッペル港(Keppel Harbour)付近からブラカン・マティ島(Blakan Mati)[現セントサ島]およびブラニ島(Pulau Brani)とシンガポール本島とを隔てる水道の北岸に沿って走っている。タンジョン・パガルからは北に向きを変え、総合病院付近を通ってフォート・カニングの丘(Fort Canning Hill)の麓に至り、プラ

ウ・サイゴン(Pulau Saigon)の所でシンガポール川を越えている。タンク・ロード駅(Tank Road)が市内の始発駅となっており、一九〇六年に線路が南の海岸に延長されるまではここが鉄道の起点でもあった。鉄道線路はここからオックスレイ・ヒル(Oxley Hill)を抜け、鉄橋でオーチャード通り(Orchard Road)を越え、ニュートン駅(Newton)でブキッティマ通り(Bukit Timah Road)に出会う。ここから線路はブキッティマ通りとこれに沿って流れる小川に沿って走り、クリュニー駅(Cluny)(スイス射撃クラブ下車駅)およびホランド・ロード駅(Holland Road)を過ぎてブキッティマ駅に至る。ここから島内随一の高地ブキッティマ丘の南麓を廻ってブキッパンジャン駅(Bukit Panjang)に至る。ここから鉄道線路は丘を一気に下ってジョホール水道海岸のウッドランズ駅(Woodlands)に伸びている。蒸気船が出来る前には、マラッカ海峡から南シナ海へ抜ける船はすべてこの古い海峡を抜けていた。現在、蒸気船による連絡船が独立国ジョホール王国の首都ジョホール・バルへ旅客を運んでいる。ジョホール・バルは小さな町に過ぎないが、旅客は小ぎれいな国営ホテルに宿泊することもできる。ジョホールの市内では、イスタナ(Istana)と呼ばれるスルタンの宮殿(入場には許可が必要)と現地人の住む地区を除くと大して見るべきものはないが、マレー人地区はマレー半島の他の地区と比べて、まだあまりヨーロッパ文明の影響を受けていないので、面白いかもしれない。数年後に完成予定のマレー半島鉄道の始発駅としてジョホールは今後さらなる発展が期待されている。同路線はここからマラッカ、ヌグリスンビラン、スランゴール、ペラクおよびペナンへと延長される予定である。この路線が開通すると、沿線の農業開発に大いに資するばかりでなく、オフィール山(Mt. Ophir)付近およびジョホール国北部に広がる広大かつ深い密林によって半島北部諸国から隔離されているかのようなジョホール国の状況を改善するのに役立つであろう。なおシンガポール・クランジ鉄道の駅は次の通りである。パシル・パンジャン、ボルネオ埠頭(Borneo Wharf)、シンガポール(タンク・ロード、市内主要駅)、ニュートン、クリュニー・ロード、ホランド・ロード、ブキッティマ、ブキッパンジャン、ウッドランズ(シンガポール駅から十四マイル)。時刻表は簡単に入手できる。(同書八六〜八八頁)。

一九〇九年、シンガポールからマレー半島を縦断してペナン島の対岸プライ(Prai)にいたるマレー半島縦断鉄道が全線開通をみた。しかしこの時はまだ、シンガポールとジョホール・バル(Johore Bahru)とを結ぶ堤道が開通していなかったので、シンガポール島北岸のウッドランズ(Woodlands)とジョホール・バルとの間は鉄道連絡船によっ

て連絡することになった。なお、この時は貨物車のみ航送され、旅客は連絡船に乗り換えて海峡を渡ったという。

一九一八年、シンガポール・クランジ鉄道は四百十三万六千ドルでマレー連合州政府に売却され、以後マレー連合州鉄道(Federated Malay States Railway; FMSR)の一部となった。(10)

一九二三年九月一七日、ウッドランズとジョホール・バルとを結ぶ堤道が開通し、鉄道線路も併設された。このためシンガポールからプライまで乗り換えなしに行くことができるようになったのである。

一九三二年、タンクロード駅は廃止され、タンジョン・パガルに新しい駅舎が作られた。以後現在にいたるまでここがマレー鉄道の始発駅となっている。

一九六五年八月九日にシンガポールがマレーシア連邦から離脱・独立して以後、現在までシンガポール島内の鉄道はマレー鉄道(Keretapi Tanah Melayu; KTM)が経営しており、いわばマレーシアの領土が線路に沿ってシンガポール駅まで伸びているという形になっている。従って、旅客はすべてシンガポール駅乗車前にプラットホーム上に設けられた出入国検査場および税関でシンガポール出国およびマレーシア入国の検査を受けなければならない。またマレーシアから到着する旅客はジョホール・バル駅でマレーシア出国手続きを受け、シンガポール駅到着後入国検査を受けることになっている。また、分離独立以前は旅客扱いをしていたシンガポール島内のブキッティマ(Bukit Timah)駅などはすべて旅客扱いを停止しており、シンガポール島内の途中駅はすべて通過している。

マレー鉄道は従来マレーシア国有鉄道となっており、その役所的な体質とともに、急速なモータリゼーションの波を被って赤字経営に苦しんできた。しかし八〇年代半ば以来、シンガポールを中心としてこれに隣接するマレー半島南部のジョホール州およびインドネシア領のバタム・ビンタン両島を加えた地域がめざましい経済発展を見せるようになり、これにともなってジョホール州南部から国境を越えてシンガポールへ通勤する労働者が増加してきたため、これに対応してマレー鉄道は一日三便ほどのレールバスによる短距離列車をシンガポール・クライ(Kulai)間に運行

している。[11] しかし後述するように、現在のシンガポールの交通体系はまったくマレー鉄道との接続を無視して作られているため、シンガポール駅を利用する旅客は路線バスかタクシーに頼らざるをえない。

後述するように、将来シンガポールの地下鉄MRTがジョホール・バルまで延長される際には当然ジョホール水道の堤道を走ることになるであろう。しかし、マレー鉄道はメーターゲージ、MRTは標準軌間と、両者の軌間が異なっているため、乗り入れをする場合は三線式にでもするか、あるいはMRTの路線を現在の堤道の上に高架式で建設するしか方法がない。また、乗客の出入国管理をどのように行うかについても検討する必要がある。これらの問題については今後シンガポール・マレーシア両国政府がどのように解決してゆくかが注目されるところである。

四　市街鉄道の発達

十九世紀末にシンガポールを訪れた清朝の官人、李鐘玉はその旅行記「新嘉坡風土記」(光緒一三年：一八八七年)の中で、次のように述べている。

「十年前、途中ニハ但ダ馬車アリテ人ヲ載セ、牛車ハ物ヲ載ス。後ニ、東洋手車有リ。近ゴロ又火車有リ。平行スルモ害セズトイヘドモ、コレヲ究ムレバ火車興リテ手車ノ牌額載止セン。旧車ハ汰サレテ新者ハ増スヲ得ズ。往時ハ四千輛有アリシ者ハ、今、二千余リニ過ギズ。貧民ハ失業シ、以テ口ニ糊スル無ク、往々流レテ盗賊トナル。劫掠搶竊ノ案、層見畳出ス。西官ソノ源ヲ究メズ、但ダ案ニ遇シテコレヲ治メ、犯ヲ獲テコレヲ懲ラシムルノミ。[12]」

ここで李鐘玉が「火車」といっているのは前章で述べたシンガポール・クランジ鉄道のことではなく、これより先に一八八三年にシンガポール港のドックから市街地まで敷設されたスチームトラムを指している。「スチームトラム」(steam tram)とは路面電車が発明される以前に市街地の路面を走っていた軽便鉄道で、通常、小型の蒸気機関車が客

車数両を牽引して市街地の路面に敷設された軌道の上を走るものである。

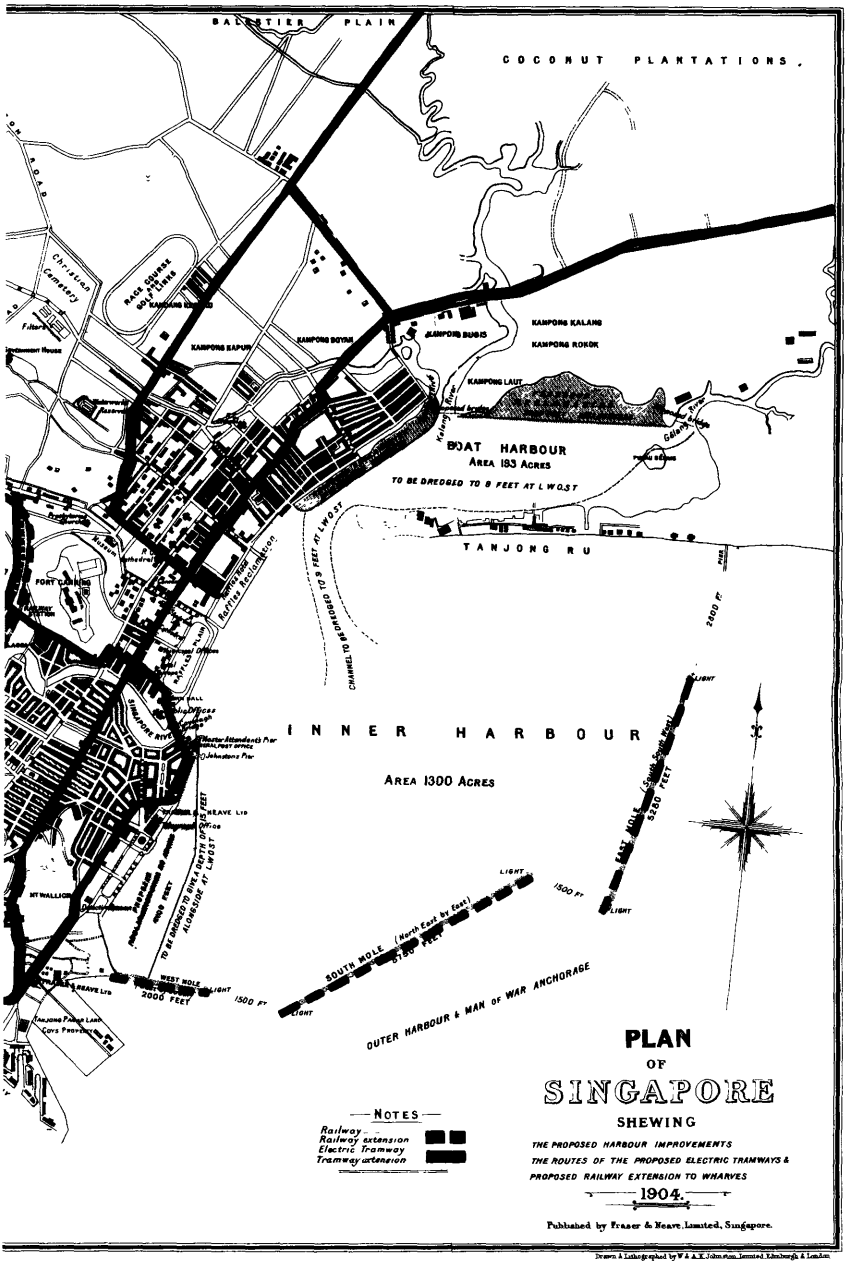
一八八三年、民間資本のシンガポール市街鉄道会社(Singapore Tramways Co.)が設立され、港と市街地とを結ぶ交通機関として運行を開始した。このスチームトラムは主として貨物輸送を目的としたものであったが、二年後の一八八五年には市街地を横断してローチョー(Rochor)方面まで路線を伸ばした。このスチームトラムの正確な路線については、現在までのところ資料不足のためまだ不明である。

李鐘玉は先に引用した文中で、将来は「火車」が人力車の強敵となって多くの人力車夫が失業するのではないか、と恐れているが、実際にはそうならず、スチームトラムの営業は不振を極めた。なぜ不人気であったのか、その理由はよく分からない。一八八九年、ついにスチームトラムは競売に付され、十八万六千ドルをもってタンジョン・パガル・ドック会社(Tanjong Pagar Dock Co.;現在のシンガポール港務局PSAの前身)に売却された。同社は旅客営業を廃止し、もっぱら港から貨物を運ぶための輸送手段として使用したが、これも振わず、一八九四年ついに廃止されてしまった。李鐘玉の「心配」をよそに人力車の方が第二次世界大戦後の一九四七年まで生き残ったのはなんとも皮肉である。現在残っているスチームトラムの写真はわずかしかないが、そのひとつに、港に近い路面を小型蒸気機関車が二階建て客車一両を牽引して走っている姿が写っている。

一九〇二年三月二七日、植民地政府の法令第七十五号をもってロンドンに本社を持つシンガポール電気鉄道会社(Singapore Electric Tramways Co.)に免許が与えられて路面電車の建設が開始され、一九〇五年七月、ラッフルズホテル前からセラングーンまでの区間を皮切りに次の四本の路線が順次開通した。その路線とは以下の通りである。

(一) タンク・ロード(Tank Road)～ケッペル埠頭(Keppel Harbour)

(二) ゲイラン(Geylan)～タンジョン・パガル(Tanjong Pagar)


BALESTIER PLAIN
COCONUT PLANTATIONS
Christian Cemetery
RACE COURSE AND GOLF LINKS
KAMPONG KAPUN
KAMPONG BOYAN
KAMPONG BUGIS
KAMPONG KALANG
KAMPONG ROKOK
KAMPONG LAUT
Kalang River
Gelang River
BOAT HARBOUR
AREA 193 ACRES
TO BE DREDGED TO 8 FEET AT L.W.O.S.T
TANJONG RU
Raffles Reclamation
CHANNEL TO BE DREDGED TO 9 FEET AT L.W.O.S.T
2800 FT
FORT CANNING
SINGAPORE RIVER
INNER HARBOUR
AREA 1300 ACRES
EAST MOLE (South South West)
5280 FEET
LIGHT
1500 FT
SOUTH MOLE (North East by East)
5150 FEET
TO BE DREDGED TO GIVE A DEPTH OF 15 FEET ALONGSIDE AT L.W.O.S.T
WEST MOLE
2000 FEET
1500 FT
OUTER HARBOUR & MAN OF WAR ANCHORAGE
NOTES
Railway
Railway extension
Electric Tramway
Tramway extension
PLAN
OF
SINGAPORE
SHEWING
THE PROPOSED HARBOUR IMPROVEMENTS
THE ROUTES OF THE PROPOSED ELECTRIC TRAMWAYS &
PROPOSED RAILWAY EXTENSION TO WHARVES
1904.
Published by Fraser & Neave, Limited, Singapore.
Drawn & Lithographed by W & A.K. Johnston, Limited, Edinburgh & London

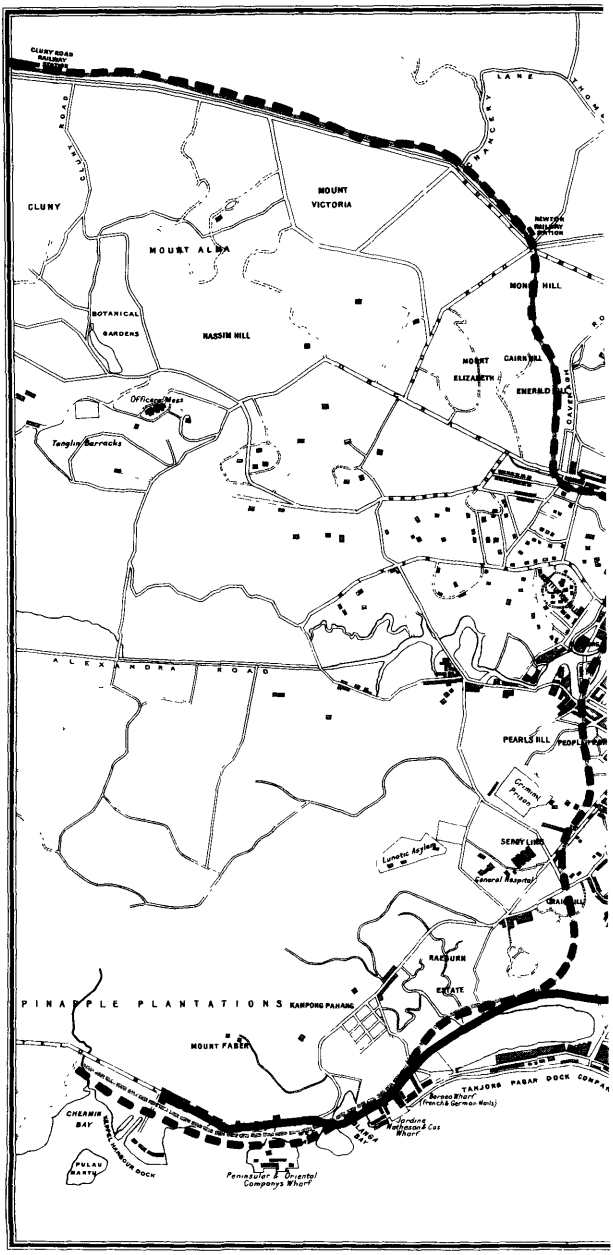


図1
1904年当時のシンガポール市街地図。まもなく開通予定の路面電車路線が記入されている。また前年に開通したシンガポールクランジ鉄道の路線も記入されている。
(出典:1907 Handbook to Singapore)

(三) パヤ・レバ(Paya Lebar)～ジョンストンズ埠頭(Johnston's Pier)(現クリフォード埠頭)

(四) ルマ・ミスキン(Rumah Miskin)～ケッペル埠頭

路線の総延長は一四、三マイルであった。この時に配備された電車は約五十輌を数えた。当初の車両は現在残されている写真からみると、いわゆる「トースト・ラック型」とよばれるものだったようである。これはカリフォルニア型ともいい、側面がすべて開放式となっていて、中央通路はなく、乗客は側面から乗り降りするようになっていた。これに類似した車両は現在サンフランシスコのケーブルカーに見ることができる。一見するとトースト・ラック型電車は風通しもよく、また乗客はいちいち車内通路を通って出入りする必要はないので、南方の風土にあっているように思われるが、実際にはかなり不評であった。なぜなら、ひとたび熱帯地方特有のスコールに襲われると乗客はずぶ濡れになってしまう。また中央通路がないので、車掌は車体側面の踏板を渡って乗車券の販売や回収を行わなければならず、かなり危険を伴う作業を強いられたのである。このため、数年後にはすべて中央通路を通って前後の運転台横から乗り降りする普通の型に改められた。

開通当初の路面電車について、当時の旅行案内書は次のように記している。

「シンガポール電気鉄道会社は一九〇五年七月、ラッフルズホテル前からセラングーンまでの区間を皮切りに運行を開始した。その他の路線はケッペル港からタンジョン・パガル、ジョンストンズ埠頭を経てシンガポール川を渡り、ハイ・ストリートを経て、[タンク・ロード]鉄道駅前を通って、オーチャード通りまでの区間、タンジョン・パガルから市内を横断してローチョーを経てゲイランまでの区間である。同社の発電所はマッケンジー通りにあり、電車のみならず、市当局に対して電力および電灯用電気の供給を行っている。なお、市当局の変電所はセント・アンドリューズ教会の近くに設けられている。現在、電灯が灯されているのは市内中心部のみであり、その他の地区は市営のガス事業局によってガス灯が灯されている。しかし電気鉄道会社は現在、市郊外のタングリン地区の家庭用電灯に電力を供給できるよう市当局と交渉中である。電車には等級はなく、運賃は一区間当たり三セントである。電車の行先は車体前面に表示されている。また、乗客は沿線のどこでも好きな所で乗り降りできるよ

うになっている。[13]」

現在は都心部となっているオーチャード通りやタングリン地区が郊外であったという記述に隔世の感を禁じ得ない。また、文中で「タンジョン・パガルから市内を横断してローチョーを経て……」とある記述に注目したい。この路線はまさにこれより九年前に廃止されたスチームトラムが走っていたとされる区間である。したがって、あるいは電車会社が線路の敷設に当たって、撤去されずに残されていたスチームトラムの軌道を再利用した可能性が大きいが、まだ確証は得られていない。この点については今後の調査に待ちたい。

新たに開通した路面電車は、しかしながら市民の評判はあまりよくなく、経営不振が続いた。その主な原因は、中産階級以上の者は自家用の馬車を持っているか、あるいはハックニーなどを利用した。またこの当時シンガポール市内には約七千三百台もの人力車があり、比較的安価だったから庶民は歩くか、人力車を利用したのである。電車が不人気だったのは、このような状況に加えて運賃が他の物価と比べて高かったことに最も大きな原因があった。この当時の状況について、当時のある市民は日記のなかで次のように記している。

「当初、電車会社は人力車との激烈な競争に巻き込まれた。市当局は、市民がいかに安い交通手段を待ち望んでいるか、少しも分かっていなかったようだ。しかし数カ月後に運賃を引き下げた結果、それまで毎月の平均乗客数が一万一千三百六十人だったのに対して、引き下げ後は一気に三万二千人に増加した。一区間（一・九マイル）が十セントだったのを三セントにした。その結果一マイル当たりの運賃は二・一八セントとなり、世界の他の大都市の交通機関の運賃と比べても安い。[14]」

当時の運転系統は以下の三系統であったという。

(一) マッケンジー通り（MacKenzie Road）車庫からローチョー通り（Rochor Road）、セレギー通り（Selegie Road）、ノースブリッヂ通り（North Bridge Road）、タンジョン・パガルを経てケッペル埠頭（Keppel Harbour）まで。

(二) ケッペル埠頭からアンソン通り（Anson Road）、コリヤー・キー（Collyer Quay）、ハイ・ストリート（High Street）

を経てセラングーン(Serangoon)まで。

(三) ラッフルズ・ホテル前からセラングーンまで。

運賃を下げた結果、乗客は増加し、最盛期には一日平均乗客数は一万一千人を数えたという。しかし、会社が経営に失敗し、次第に財政困難に陥っていった。それに伴って市民の不満も募っていった。これに対して一九二〇年、政府は調査委員会をつくって経営内容を調査した。しかし二年後の一九二二年、会社はついに財政危機に陥った。そこで上海の外国租界で路面電車を経営していた上海電気建設会社(Shanghai Electric Construction Co.)(本社ロンドン)がシンガポール電気鉄道会社を接収して、新たにシンガポール電車会社を興し、経営を続けた。

しかしちょうどその頃シンガポール市街地に走り始めたモスキトーバス(後述)が電車の強敵となったため、経営不振は解消されず、一九二三年、シンガポール電車会社はついに路面電車を廃止してトロリーバスとバスを導入することに決定した。そして一九二五年、上海電気建設会社は新たにシンガポール輸送会社(Singapore Traction Co.; STC)を設立してトロリーバスとバスの運行に当たることになった。こうして一九二七年、約十五マイルの路面電車の路線はすべて廃止され、トロリーバスがこれに替わって市内交通の主役となったのである。

五 バスとトロリーバスの発達

一九二五年一〇月一日、シンガポール輸送会社(Singapore Traction Co.; STC)が設立され、それまでの路面電車に代わってバスおよびトロリーバスによる公共輸送を担当することになった。同社は向こう三十年間、シンガポール市街地区域内においてバスおよびトロリーバスの独占営業権を政府から与えられることになった。なおこのSTCはロンドンに本社をもつ上海電気建設会社(Shanghai Electric Construction Co.; SECC)が設立した会社であった。

一九二九年三月四日、最初のトロリーバスがジョンストンズ桟橋からゲイランまでの間で試運転を開始したのを皮切りに、順次路面電車の廃止された後にトロリーバス用の複線の架線を付設してトロリーバス路線が開通していった。会社は輸送を滞らせることなく、路面電車からトロリーバスへの切り替えを図る方針を固め、路面電車の架線の両側にトロリーバス用の架線を張り、完成した順に路面電車を廃止して、トロリーバスに切り替えるという工事を推し進めた。そのため昨日の終電車まで路面電車が走っていた道路を今朝の始発からはトロリーバスが走るという現象が見られたという。当時の中国語では従来の路面電車を「有軌電車」、トロリーバスを「有線電車」と呼んでいた。「有線」とは勿論「架線のある」という意味である。現在、中国の各都市で見られるトロリーバスは「無軌電車」、略してただ「電車」と呼んでいる。ちなみに現在の中国では北京、上海および天津の三都市にある地下鉄（中国語では「地鉄」）を除くと、大都市近郊の通勤用の電化鉄道は皆無であり、また路面電車（中国語では「有軌電車」）は旧満州、現在の東北地方の大連、撫順および長春にそれぞれ残っているだけであるから、トロリーバスを電車と呼んでもなんら混乱は起きないのである。しかし将来、大都市に日本のような通勤用の都市鉄道が普及してきた場合、その名称が問題となるであろう。

さて、一九三〇年代に入るとシンガポールでも急速にバスが普及してきた。それらのバスの多くはレイランド、アルビオン、シボレーなどの輸入車であった。一九一九年以後、俗に「モスキトーバス」(mosquito bus)という民間の零細会社が経営するバスが走り始めると、これがトロリーバスにとって侮り難い競争相手となった。「モスキトーバス」というのは小さな車体で、ぶんぶんうなり声のようなエンジン音を響かせて、細い横町まで入り込んで行く有様を「蚊」にたとえた俗称であろう。当時のモスキトーバスは、その多くがT形フォードの小型トラックを改造し、その中に座席を設けたものであった。定員は七―八人程度であった。一九一九年にモスキトーバスが登場した時、全市で四百三十九台を数えたという。この小型バスはほとんどが中国人の個人経営で、バス一台で営業しているものが多か

った。そのため運賃や運行時間など全く統一が取れておらず、その上、道路上でバス同士が競争などをして市民の安全を脅かすという事態も発生した。これに対して、市内交通の独占権を得ていたSTCは、これを自社の独占営業権に対する重大な侵害と認め、一九二七年、政府に対して、市民の安全対策を理由にモスキトーバスの取り締まりを要求した。当初反応の鈍かった政府も、一九三四年に至ってSTCの言い分を容れ、市内の交通はSTCにもっぱら任せることを再確認するとともに、市内におけるモスキトーバスの営業に取り締まりを加え始めた。そこで以後、これらの民間バス会社は郊外の路線を主として担当することになったのである。当時これらの民間バス会社は十社あり、車両総数は百四十四台を数えていた。

第二次世界大戦直前の一九四〇年頃になると、バスがトロリーバスの台数を越えるほどに普及してきて、トロリーバスに深刻な打撃を与え始めた。大戦勃発直前の一九三九年当時の政府統計によれば、シンガポールの人口は五十八万三千七十人、道路の総延長は百六十九マイルに達し、公共の交通機関としてはトロリーバス百八台、バス三百台、タクシー五百八十四台、人力車三千六百九十二台を数えている。またSTC経営のトロリーバスは十一路線、バスは四路線を数え、路線総延長は二十四マイルにのぼった。

一九四一年末に太平洋戦争が勃発し、翌四二年二月にシンガポールを占領した日本軍は、シンガポールを「昭南島」と改名し、ここに昭南特別市を設置して軍政を敷いたのである。折からのガソリン不足のため、軍政部はトロリーバスを「昭南市電」と命名して東京急行電鉄株式会社にその経営権を与えて運行を続けさせた。またガソリン不足のため、日本内地同様ここでもまたバスを木炭バスに改造して運行した。四五年の終戦当時、運行可能なトロリーバスはわずかに二十台、営業運転が可能なバスは一台も残されていないという惨憺たる状況であった。そして占領期間中に失われたトロリーバスは総台数八十八台、バスは百二十九台にのぼった(15)。

一九四五年八月に日本が敗北して撤退すると、英国軍が再びシンガポールに戻って来た。戦後しばらくは厳しいガ

ソリン事情のためトロリーバスの営業が続けられた。一九五一年、シンガポールが自治都市に昇格した当時、ＳＴＣ、民間を含めて約六百台あまりのバスが全島を走っていた。またＳＴＣは新たに五十台の新型トロリーバスを導入して十四マイルの路線を回復し、営業を再開した。しかしながら、燃料事情が好転してきた五〇年代末頃から次第に廃止されていった。そして一九六二年一二月一六日を最後にシンガポールのトロリーバスは全線廃止され、かつて世界最大の路線網を誇ったシンガポールのトロリーバスはその幕を閉じたのである。以後八〇年代後半に地下鉄が開通するまでシンガポールの公共交通はもっぱらバスのみに頼ることになった。なお、このときＳＴＣはトロリーバス四十五台を廃止した替わりに日本製の大型バスを三十五台輸入して運行を開始した。

開通当初のトロリーバスの車体は、電車のような角張った車体で、車輪をタイヤに付け替えただけのような外観であったが、四〇年代頃から徐々にバスに似た丸みを帯びた外観をもつ車体が登場してきた。また、戦前から日本占領期までは車体の前方が一等、後方が二等と分けられており、車外も一・二等で別の色に塗り分けられていたが、この等級制は戦後廃止された。都市交通に等級制を導入したのは、植民地において「原住民」と支配者とを区別するために設けられた制度であろう。これはひとりシンガポールのみならず、他の植民地都市でも大同小異であった。たとえば戦前の上海市電なども二等級制を採用しており、香港の市電も七〇年代まで二等級制を保持していたし、インド、カルカッタの市電は現在でも二等級制を保持している。(16)

一九四〇年代からＳＴＣはトロリーバスとバスとを平行して運行したが、労働争議や経営不振などに直面し、民間のバス会社との競争がこれに追い打ちをかけ、ますます経営不審に陥っていった。当時の民間バス会社にはチャンギバス、イージーバス、ケッペル・ホックリーバスなどがあった。

日本占領期が終わった後、徐々に平和が回復するとともに民間のバス会社も復活営業を始め、ＳＴＣは次第に営業不振に陥っていった。そこで会社の経営不振や悪化する労働条件に不満をもったＳＴＣの職員たちは一九五六年一月、

大ストライキを敢行した。このストは百四十六日間にも及び、その間、シンガポール全土の交通は麻痺状態に陥った。そこで政府は民間バスの協力を得て、なんとか市民の足を確保することに努めるとともに、市評議会は公営交通公社の設立などの案を提出したが、結局これらの案は採用されず、ストは市民におおきな犠牲を払わせたにもかかわらず、何ら根本的な解決策を見いだせぬまま収拾された。皮肉にも、このストの結果、STCはますます凋落の一途をたどっていったのに対して、民間のバス会社はこの時の「活躍」の功績でその後のシンガポールの交通に主要な位置を占めるようになる基礎を築いたのである。

当時、シンガポールの市内交通は依然としてSTCがもっぱら営業していたが、郊外から徐々に市内へ向けて路線を伸ばしてきた民間のバス路線がSTCに重大な脅威を与え始めた。当時、民間のバス会社は全部で十社あり、それぞれチャンギ方面、ベドック方面、パヤレバ方面などというようにほぼ担当地域が決まっていた。ちなみに一九六二年当時のシンガポールにおけるバスの総台数は六百三十一台、その内STC所有車が三百七十二台、民間バス会社の所有車が二百五十九台を数えた。

一九七一年四月一一日、これらの民間バス会社はそれぞれ合併して、新たに三つのバス会社が成立した。すなわち連盟バスサービス、(Associated Bus Service Pte. Ltd.)連合バス会社(United Bus Co. Pte. Ltd.)、および合同バス会社(Amalgamated Bus Co. Pte. Ltd.)、である。この結果、海軍基地バスサービス、およびシンガポール・ジョホール急行バスなど、少数の会社を除いて、民間のバス会社はすべて上記三社に合併された。一方、STCはおおきな負債を抱えたまま、同じく一九七一年に解散したのである。

それから二年度の一九七三年、これら三つのバス会社もまた合併して単一のバス会社、シンガポール・バス・サービス(Singapore Bus Service Ltd.; SBS)が成立した。さらに一九七八年にはSBSが公営の企業体となり、現在に至っている。現在、シンガポールのバスは、そのほとんどが赤と白のツートンカラーのSBSバスで占められており、

■ **Route Map**

Travel Tips.

1. Use the colour code shown on station signs to guide you to the correct platform.
   - To go north to Yishun
   - To go south to Marina Bay
   - To go east to Pasir Ris
   - To go west to Boon Lay
   - To go to Choa Chu Kang / Jurong East
2. For travel between the north-south and east-west lines, transfers have to be made at the interchange stations, i.e. City Hall and Raffles Place. For travel to Choa Chu Kang, transfer at the Jurong East interchange.
   See pages 24-26 for details on transfer.

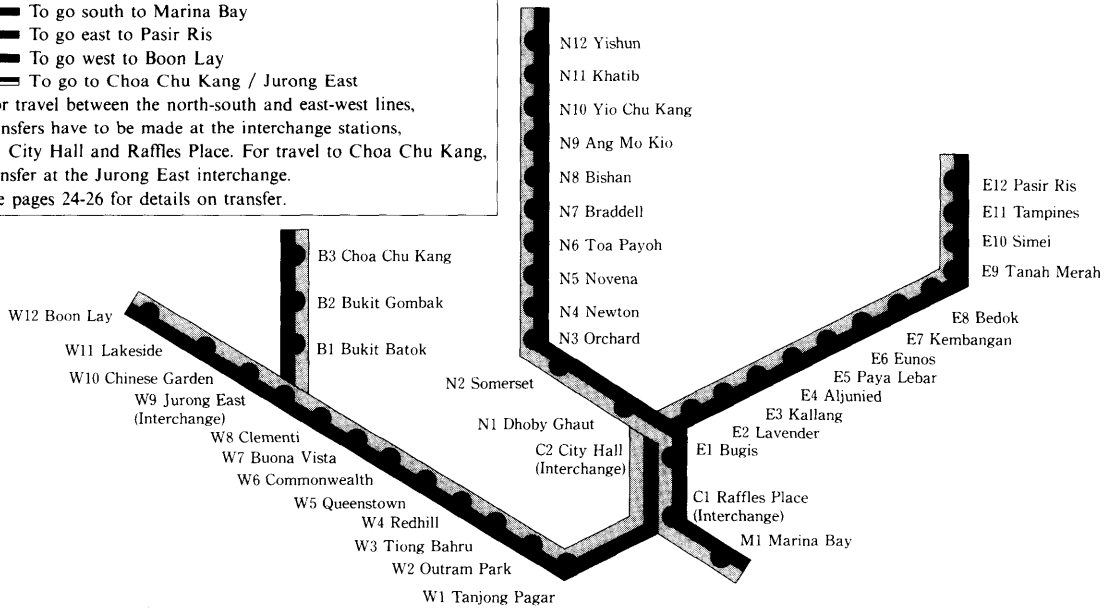


図２　シンガポールＭＲＴ路線図（出典：Transit Link 1995 edition）

民間のバス会社としてはおもに北部郊外に路線をもつトランス・アイランド・バス(Trans Island Bus)、都心部を結んで小型バスを走らせているNTUCシティー・シャトル・サービス(NTUC City Shuttle Service)などがあるが、ほとんどSBSの補助的な役割を果たしているに過ぎない。

MRTが開通した後、バス路線は大幅な変更が行われつつある。現在はまだ、島内を横断ないしは縦断する遠距離のバス路線も存在するが、今後は徐々にMRT駅から周辺のHDB住宅団地とを結ぶかたちの路線に改組されてゆくものと思われる。(17)

六　MRTの開通

一九六五年八月九日にマレーシア連邦から分離・独立したシンガポール共和国は、その後七〇年代半ばから目覚ましい経済発展を遂げ、これに伴って人口も急速に増加したため、政府はHDBフラットという高層住宅団地を島内各地に建設して、国民に安価な住宅を供給することに努めた。その結果、国民の大半がこのような団地に住むことになり、その結果として、トアパヨ(Toa Payoh)、アンモーキオ(Ang Mo Kio)、ベドック(Bedok)、クレメンティ(Clementi)など、郊外の住宅団地と都心とを結ぶバス路線が常時混雑を見せるようになり、同時に交通渋滞も年々深刻になってきた。また島の西部に建設されたジュロン工業団地へ通勤する労働者の交通手段も問題となってきた。マレー鉄道はブキティマ駅付近から分岐してジュロン(Jurong)にいたる路線をもっているが、これは貨物線であり、また第三章で述べたように、マレー鉄道は主として長距離旅客のための路線であるから、通勤路線として使うことは不可能であった。

そこでシンガポール政府は一九七二年、はやくもバスに替わる大量輸送交通機関の検討を始めた。その結果、ヘヴ

ィーレイル式の鉄道が最適であるとの結論に達し、八〇年代初頭からMRT (Mass Rapid Transit) の建設工事が開始された。

一九八七年一一月、第一期線として南北線のヨーチューカン (Yio Chu Kang) から都心のラッフルズ・プレイス (Raffles Place) を経て西部線のティオン・バル (Tiong Bahru) に至る区間が開通した。その後、南北線の北はイーシュン (Yishun)、南はマリナ・ベイ (Marina Bay) まで、また西部線はレイクサイド (Lake Side)、次いでブンレイ (Boon Lay) まで延長されるとともに、西部線の途中駅ジュロン・イースト (Jurong East) から分岐してチョア・チュー・カン (Choa Chu Kang) に至る支線が開通した。また最後に残った東部線も始めはタナ・メラ (Tanah Merah) まで、次いでパシル・リス (Pasir Ris) までの全線が開通し、ここにMRT路線網がすべて完成を見たのである。[18] この建設工事にあたっては青木建設、大林組、奥村建設、鹿島建設、佐藤工業、大成建設、竹中土木、飛島建設、西松建設など、日本を代表する大手建設会社がジョイント・ベンチャー方式で参入した。

現在MRTの路線は南北線、東西線にチョア・チュー・カン支線を含めて総路線延長は六十五・八キロメートル、その内地下部分は二十一キロメートルとなっており、残りの部分はすべて高架上に作られており、一般道路との平面交差は一か所もない。駅数は四十二駅、その内、地下駅が十五駅、高架駅が二十六駅、地上駅が一駅となっている。車両基地は南北線のビーシャン (Bishan)、および東西線のジュロン・イーストとクレメンティとの間にあるウル・パンダン (Ulu Pandang) に設けられている。

軌間は一四三五ミリメートルの標準軌間で、電圧は直流七五〇ボルト、集電方式は第三軌条式となっている。車両は川崎重工業、近畿車両、日本車両、東急車両の四社が企業グループを結成して、共同開発した車両が使用されており、このMRT車両は営団地下鉄丸の内線の新型をもう少しずんぐりさせ、丸みを帯させた感じの車体で、塗装も同じく銀色のステンレスの生地に赤い帯をしめた、すっきりした塗装となっている。車内はロングシートでプラスチッ

ク製、吊り革は座席の頭上ではなく握り棒とともに中央通路に設けられている。現在、このような車両が六十六編成、三百九十六輌配備され、ラッシュ時には三―四分間隔、閑散時には五分から十分間隔で走っている。なお平均運行速度は時速四十キロメートルとなっている。

運行系統は南北線がマリナ・ベイからイーシュンまで、東西線がパシル・リスからブン・レイまで、それぞれ直通運転しており、両線は都心部のラッフルズ・プレイス駅およびシティーホール駅で交差しており、乗り換えられるようになっている。列車が両駅に近づくと、さすがに多民族国家シンガポールだけあって英語のほか、中国語、マレー語およびタミル語で乗り換え案内のアナウンスが放送される。また東行きと北行き、および西行きと南行きの相互間はラッフルズ・プレイスで、また北行きと西行き、および南行きと東行きの相互間はシティーホールでそれぞれ乗り換えると同一ホームで乗り換えられるように工夫が凝らされている。またチョア・チュー・カン支線はジュロン・イーストとチョア・チュー・カン間で折り返し運転を行っており、西部線への直通運転は実施されていない。なお路線図は日本のように路線毎にシンボルカラーが決まっているのではなく、同一路線でも進行方向別に色分けされており、北行きは黄、南行きは赤、東行きは緑、西行きは紺にそれぞれ色分けされているため、ホームで自分の行きたい方向の色が表示されている側で待っていれば、行先を誤ることはないようになっている。また、駅名は各ホームでは英語、中国語、およびタミル語（ところによってはマレー語）で表記されている他、例えば都心の乗り換え駅二駅はC1・C2、北方向はN1（ドービーゴート）～N12（イーシュン）、南方向はM1（マリナ・ベイ）、東方向はE1（ブギス）～E12（パシル・リス）、西方向はW1（タンジョン・パガル）～W12（ブン・レイ）、およびチョア・チュー・カン支線はB1（ブキッバトック）～B3（チョア・チュー・カン）と、それぞれの駅に記号が付けられている。これらの工夫は英語が分からない老人や外国人にも容易に自分の行きたい場所が探せるようにとの配慮であろう。東京の地下鉄やＪＲ線は、慣れない外国人はもとより地方から上京した地理不案内な人々にとっても表示などが分かりにくく、利用が困難であるとの声がよ

く聞かれるが、日本の鉄道会社はこのようなシンガポールのＭＲＴの努力を大いに参考にすべきであろう。

また高温多湿な熱帯気候の土地柄だけに、車内はもちろん地下部分の各駅にも冷房がよく利いている。また冷気を逃がさないようにするため、地下ホームはトンネルから隔離されており、列車のドアとホームのドアとが連動するようになっている。また車内や駅構内は禁煙は勿論のこと、飲食物をとることも禁止されておりこれに違反した場合は罰金五百ドルが課されることになっている。また、面白いことに、駅構内に入場してから乗車する駅数によって二十分から百分まで滞留できる時間が決まっており、この時間を超過すると罰金を徴収されることになっている。

各駅のつくりには工夫が凝らされており、例えば都心部のラッフルズ・プレイス駅の地上部分は恰もギリシア神殿を思わせるつくりになっている。日本の地下鉄駅と異なる点は、日本の場合、地上部分には原則として駅舎がなく、ただ歩道上などに設けられた階段から出入りするようになっているのに対して、シンガポールの場合、地上部分の出入口が広く取ってあり、周囲が小公園を思わせるつくりになっていることである。

運賃は一九九五年現在、初めの三・二キロメートルまでが六十セント、以後二～三キロメートル毎に十セントづつ上がって行き、二十八・五キロメートル以上は一ドル五十セントとなっている。この運賃はバス運賃とほぼ同じ額であり、極めて安価かつ安全な大量交通手段を国民に提供している。なお乗車券は日本のテレフォンカードのような様式で繰り返し使うようになっている。改札はすべて自動改札式である。乗車券には一回乗車する毎に購入するものの他に、日本のＪＲ線で使われているオレンジカードのような Transitlink と呼ばれる数次券も発売されている。これはバスと共通で、ＭＲＴに乗る場合はそのまま改札口のスリットに挿入すると残存金額が表示され、降車駅の改札口で再び挿入すると乗車した分が引かれて残存金額が表示される。バスの場合、乗車してから車内の券売機に挿入して必要な金額の券を購入することになっている。なお日本のカードと異なる点は、シンガポールの場合、残存金額が少なくなると、駅の窓口で追加金額を支払えば、額面を増加できるようになっていることである。日本の場合、この種

のカード類はほとんどすべて使い捨て式であるが、資源の再利用という点から見ても、ＭＲＴの方式は見習うべき点が多々あるように思われる。

現在シンガポールのＭＲＴはＭＲＴＣ(Mass Rapid Transit Corporation)という政府出資の企業体が営業母体となっているが、近い将来、バス会社もＭＲＴもすべて単一の政府組織に編入される予定である。

現在、東部線の終点パシル・リス駅から島の北東部を斜めに横断して北部線のイーシュンに至る東北線の建設が決まっており、駅の位置について検討が行われている。将来はイーシュンからさらに北へ線路を延ばし、ウッドランズから堤道を経てマレーシア領のジョホール・バルにいたる路線が計画されている。これが完成すると世界初の「国際地下鉄」となる予定である。ただ、この「国際地下鉄」に関しては、まだ解決しなければならない問題も多い。例えば、出入国管理をどのように行うか、現存するマレー鉄道との連絡をどうするか、建設費をどのように分担するか、など、まだ未解決の問題点が多い。しかし両国政府は原則としてＭＲＴのジョホールへの伸延に合意しているので、早ければ今世紀中にも着工される可能性が高い。

また、東部線のシーメイ(Simei)駅ないしはタンピニス(Tampines)駅付近から分岐線を建設してチャンギ国際空港を結ぶ路線も計画されている。

さらには、ＭＲＴとは別に都心部を中心として高架式のＬＲＴ(軽快電車)を建設する計画もあるが、これについてはまだ構想段階となっている。

七　結　論

十九世紀以前の社会においては、たとえば渡し舟などを除くと、本格的な大量交通輸送は存在しなかった。しかし、

英国における産業革命は都市にすむ大量の勤労大衆を生み出すとともに、大量に生産される商品を消費地へ運ぶ運送手段を必要とするようになった。また、植民地と本国とを結ぶ交通機関の発達は原材料の輸送を容易ならしめるとともに、植民地行政の円滑な運営を容易ならしめた。英国植民地であったシンガポール、およびその後背地であったマレー半島諸国もまた、本国における大量輸送手段の影響からまぬがれることは出来なかった。

シンガポールにおいて最も早くから使われていた交通手段は水牛車／牛車と馬車であった。マレー世界では、前近代から人や貨物の輸送手段として水牛車／牛車が使われてきた。今日でもインドネシア各地で見られるこのような水牛車／牛車はおそらくインドに起源をもつものであろう。しかし一八一九年にラッフルズによってこの地が英国の支配の下に置かれ、一八二〇年代以後、近代的な都市計画に基づく植民地建設が始まるとともに英国から馬車が導入された。「ハックニー」(hackney)と呼ばれる、このような一頭立ての四輪馬車は、はじめ富裕階層の自家用として使われはじめ、後に辻馬車として公共交通手段となり、一九二〇年代に自動車に取って代わられるまで、広く大衆交通機関として使用された。また、一八八〇年代に日本から上海経由でもたらされた人力車は一八九〇年代以降爆発的な普及を見たが、第二次世界大戦後の一九四七年を最後にシンガポールでは姿を消し、自転車にサイドカーをつけた「トライショウ」(trishaw)、つまり、いわゆる「輪タク」がこれに取って代わった。

小型の蒸気機関車が客車を数輌牽引して街路に敷設した軌道上を走るスチームトラム(steam tram)は一八六〇年代初頭に英国で導入され、その後一八八三年にシンガポールにももたらされた。しかし走行時に出る騒音と排出する煙のため、評判が悪く、一八九〇年代にヨーロッパ各国やアメリカで電気鉄道が実用化されると、一九〇三年にシンガポールにも市街電気鉄道が敷設され、スチームトラムは廃止されてしまった。

また市街地と郊外および、ジョホール水道を越えてマレー半島の各地とを結ぶ鉄道は当初、市街地からシンガポール島を南北に縦断してジョホール水道南岸のクランジに至る鉄道として一九〇三年開通を見、その後一九二三年、ジ

ョホール堤道の開通によってマレー半島縦貫鉄道と連結された。

一九三〇年代に入ると、シンガポールには世界有数の路線網を誇るトロリーバスが導入されて、路面電車は廃止された。さらに一九四〇年代から戦後にかけて華人企業家の経営するバス会社が雨後の筍のようにあいついで設立された。さらにこれらのバス会社は一九七一年に統合され、二年後の一九七三年、今日のシンガポール・バス・サービス(SBS)が設立され、シンガポールの交通は、マレー半島各地を結ぶ遠距離の旅客ならびに貨物輸送を担当するマレー鉄道を除くと、もっぱらバスのみが大衆交通機関となった。しかしながら、一九七〇年代以来、この国が経験した目覚ましい経済発展は都市部における交通渋滞をもたらし、バスの運行速度は年々落ちていった。そのため、シンガポール政府は鉄道による大量輸送機関(MRT：Mass Rapid Transit)の建設を計画し、一九八七年に第一期線が開通した。

今日、東南アジア各国の首都や大都市は、都市における人口の過度の集中と、それにともなう自動車の増加、そして鉄道による大量交通機関の欠落によって、ほとんど例外なく交通問題に悩まされている。そのなかにあって独りシンガポールのみが目覚ましい経済発展にもかかわらず、さほど深刻な交通渋滞を経験することなく、交通問題を解決することが出来たことは奇跡的とさえいえよう。その原因は、①この国が後背地をもたない都市国家であるため、首都と地方とを結ぶ交通網を建設する必要がなく、したがって国内、つまり首都圏の交通網の整備に力を注げたこと、②リー・クアンユー前首相を中心とする人民行動党(PAP；People's Action Party)政府の開発独裁型国家運営によって世論や反対勢力の意見を気にすることなく、長期的な国土建設計画を遂行できたこと、③東南アジアの他の地域と比較すると、前近代以来、過疎気味なマレー半島を後背地としてきたため、第二次世界大戦前後の一時期をのぞくとシンガポールでは都市への過度な人口集中が起こらず、したがって東南アジアの大都市に見られるようなスラムが形成されることもなく、深刻な交通問題が発生しなかったこと、④十九世紀の英国領海峡植民地政府から現在のシンガ

ポール政府にいたるまで、この島の統治者は一貫して各種の交通機関を政府の規則によって統制管理の下に置いてきたため、たとえばインドネシアのベモやミクロレットあるいはタイにおけるトゥクトゥクなどに見られるような民間の輸送手段が発達しなかったため、交通行政が容易であった、などに求めることが出来よう。

近年、シンガポールを中核として、これにマレーシア南部のジョホール州およびインドネシア領リアウ諸島のバタム島(Batam)、ビンタン島(Bintang)などを含めた地域が成長の三角地帯として脚光を浴びている。現在までのところ、シンガポール・マレーシア両国政府の間で、MRTをジョホール・バル(Johore Bahru)に伸ばすことが基本的に合意を見ているので、これが実現すれば世界最初の「国際線地下鉄」が開通することになる。これら両地域間の経済交流の発展によってジョホール堤道を通過する旅客および貨物が大幅な増加を見せており、これにともなって堤道両岸の税関および出入国管理事務所の混雑と、周辺の交通渋滞は年々ひどくなっている。そのため、これまでまったく等閑に付されていたマレー鉄道も民営化を機にようやく改善の機運を見せはじめ、現在ハンガリー製のレールバス数編成を使って毎日三便程度の通勤列車をシンガポール・クライ間に運転している。しかし、出入国検査に時間がかかるため、定時運行はかなり難しい。また現在までのところマレー鉄道とMRTとの間の連絡はまったく考えられていない。もしかりに両者を連結しようとしてもマレー鉄道はメーターゲージ、MRTは標準軌間であるからたとえば三線式にでもしない限り、乗り入れは不可能である。また「国際線地下鉄」が出来た場合、出入国管理をどのように行うかが問題となるであろう。MRTの開通によってシンガポール市街地と郊外の団地とを結ぶ交通機関は整備され、国民の通勤通学のための交通問題は完全に解決をみた。今後はマレー鉄道・MRT両者の連絡・統合も含めた、より総合的な交通体系が必要となるであろう。

(1) 信夫清三郎：昭和四三年：三〇一～二頁。

(2) 現在、碑文の破片はシンガポール国立博物館に展示されている。石質は褐色の砂岩で筆者の管見では古代ジャワ文字とお

ぼしき文字が数行みとめられる。

(3) マレー年代記については下記の書および翻訳を参照のこと。
Winstedt, R. O., *A History of Classical Malay Literature*, Oxford U. P., Kuala Lumpur, 1969(reprint), pp. 158–161
Gibson-Hill, C. A., "The Malay Annals", JMBRAS, Vol. XXIX, pt. 1, 1956.

(4) 同上参照のこと。

(5) ラッフルズ以前のシンガポールに関する記録については下記の各書を参照のこと。
Hsu Yung-Ts'iao, "Singapore in the Remote Past", MBRAS(ed.): 1982.
Wheatley: 1982.

(6) 故許雲樵氏などの研究者は中国文献に見える「龍牙門」を、地形などから判断して、かつてケッペルハーバーの西の出口付近に立っていた岩であるとして、「龍牙門」はケッペルハーバーを指すとしている。しかしケッペルハーバーは水深が極めて浅く、かつ両岸がせまっていて前近代の小さい船舶でも航行はかなり困難であると思われる。よって筆者は「龍牙門」をシンガポール海峡とする説を取る。これについては別に論考を発表するつもりである。

(7) トメ・ピレス「東方諸国記」(生田滋[等]訳注)『大航海時代叢書』第五巻岩波書店、一九六六年。

(8) Reith: 1907, pp. 88–89.

(9) 同上。

(10) Amarjit: 1989.

(11) 一九九五年筆者調べ。なお、マレー鉄道局発行の時刻表には「レールカー」と表示されているが、必ずしも新型のレールバスが来るわけではなく、時としてディーゼル機関車が旧式の客車三〜四輌を牽引する列車が使われている場合も多い。また時刻は大変不正確で筆者は一九九二年、シンガポールからジョホールバルまで乗車しようとして列車が一時間半も遅れたという経験がある。地元の友人の話ではこのようなことは日常茶飯事であるという。マレー鉄道がシンガポールの都市交通の一環を担えるようになるためには、なによりもまず定時運行の確保が先決問題であろう。

(12) 曽鉄忱：民国六四年、二五八頁。

(13) Reith: 1907, pp. 86–87.

(14) 曽鉄忱：民国六四年、二七七～八頁。
(15) 日本占領期については昭南タイムズ・昭南新聞のほか、下記の各書を参照した。許雲樵・蔡史君編：一九八六年。Tan:1985.
(16) シンガポール電気鉄道会社時代の路面電車には等級制は設けられていなかったが、一九二九年にトロリーバスに替わった際、等級制が導入された。その正確な理由は不明だが、恐らくSTCの親会社であるSECCが上海で経営していた路面電車に等級制度があったので、同様にシンガポールにも持ち込んだのであろう。
(17) 一九九五年版のバスガイドブックを見ると、過去二年ほどの間にかなりの路線変更が行われ、MRTの駅を始発として付近を循環する形のバス路線が大幅に増えた。Transit Link Guide:1992.
(18) MRTについては下記の書を参照のこと。
和久田・廣田編：一九九〇年、九八～一〇六頁。

参考文献

ここでは本論を執筆するに当たって参考とした文献を以下に挙げておいたが、読者が一々注を参照する煩を避けるため、文中では出典を一々挙げなかった。読者各位の寛恕を乞う次第である。

(公文書類)
Straits Settlements Executive Council Proceedings, 1867-1941.
Straits Settlements Legislative Council Proceedings, 1867-1941.
Singapore, British Military Administration Advisory Council Proceedings, Nov. 1945-Mar. 1946.
Singapore Advisory Council, Public Sessions, 1946-1948.
Singapore Legislative Council Proceedings, 1948-1955.
Singapore Legislative Assembly Proceedings, 1955-1965.
(新聞類)
Straits Times, 1845-1942, 1945-
Syonan Times, (Later *Syonan Shimbun*), Singapore, 1942-45.

(日・漢文の部)
邱新民「東南亜文化交通史」新加坡亜洲研究学会・文学書屋、一九八四年、シンガポール
許雲樵・蔡史君編、田中宏・福永平和訳「日本軍占領下のシンガポール」青木書店、一九八六年
厳楊帆編「亜洲十二城市街巷名称録」上下二巻、群衆出版社、一九八二年、北京
信夫清三郎「ラッフルズ伝」、東洋文庫一二三、平凡社、昭和四三年
曽鉄忱「新加坡史話」、黎明文化事業股分有限公司、民国六四年、台北
卓南生編「従星洲日報看星洲五十年」星洲日報社、一九七九年、シンガポール
鄭文輝「従開埠到建国」教育出版社、一九七七年、シンガポール
鉄道省編「南方交通調査資料：第二部」昭和一七年
馮承鈞「中国南洋交通史」、商務印書館、民国二六年、上海
魯白野「馬来散記」星州世界書局有限公司、一九七二年、シンガポール
和久田康雄・廣田良輔編「アジアの鉄道」吉井書店、一九九〇年
渡辺源二郎「南方圏の交通」国際日本協会、昭和一八年

(外文の部)
Amarjit Kaur, *Seabad Keretapi di Malaysia,* Persatuan Muzium Malaysia, Kuala Lumpur, 1985.
Archives & Oral History Dept., *The Land Transport of Singapore,* Educational Publications Bureau, Singapore, 1984.
Brazil, David, *Street Smart Singapore,* Times Books Int'l, Singapore, 1991.
Buckley, C. B., *An Anecdotal History of Old Times in Singapore;1819–1867,* Singapore,1902(reprint;Oxford U.P., Singapore,1984).
Chew, Ernest C. T. & Lee, Edwin (ed.), *A History of Singapore,* Oxford U. P. Singapore, 1991.
Chng, David, K. Y., *History of the Chinese in Singapore & Malacca; Some Notes,* South Seas Society, Singapore, 1990.
Fauzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia,* Keretapi Tanah Melayu, Kuala Lumpur, 1985.

George, F. J., *The Singapore Saga,* Society of Singapore Writers, Singapore, 1985.
Government of Singapore, *Singapore; The Next Lap,* Times Editions, Singapore, 1991.
Jayapal, Maya, *Old Singapore,* Images of Asia Series, Oxford U. P. Singapore, 1992.
Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society (ed.), *Singapore 150 Years,* Times Books Int'l., Singapore, 1982.
Mialaret, Jean-Pierre, *Passing Through Singapore; 1900–1930,* Graham Brash, Singapore, 1986.
Mulliner, K. & Lian The-Mulliner, *Historical Dictionary of Singapore,* The Scarecrow Press, London, 1991.
Pearson, H. F., *Singapore; A Popular History; 1819–1960,* Eastern Univ. Press, Singapore, 1961.
Ryan, N. J., *The Making of Modern Malaysia & Singapore,* Oxford U. P., Singapore, 1980 (9th ed.).
Reith, G. M., *Handbook to Singapore,* Fraser & Neave Ltd. Singapore, 1907 (reprint; Oxford U. P. Singapore, 1985).
Setty Pendakur, V., *Urban Transport in ASEAN,* ASEAN Economic Research Unit, Research Notes and Discussions Paper No. 43, ISEAS, Singapore, 1984.
Setty Pendakur, V., *Urban Transport in South and Southeast Asia: An Annotated Bibliography,* Library Bulletin No. 15, ISEAS, Singapore, 1984.
Tan, Lily (ed.), *The Japanese Occupation: Singapore 1942–1945,* Archives & Oral History Dept., Singapore, 1985.
Turnbull, C. M., *A History of Singapore; 1819–1975,* Oxford U. P., Kuala Lumpur, 1977.
Transit Link Pte. Ltd.,*Transit Link Guide,* Singapore, 1992.
Wheatley, Paul, *The Golden Khersonese,* Penerbit University Malaya, Kuala Lumpur, 1980.