慶應義塾大学学術情報リポジトリ

Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	シンガポールにおける都市交通の発達
Sub Title	The Development of the Urban Transport in Singapore
Author	野村, 亨(Nomura, Toru)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication	1995
year	
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and
	sociology). Vol.68, No.11 (1995. 11) ,p.205- 239
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	松本三郎教授退職記念号
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara id=AN00224504-19951128-0205

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

六 Ŧi. 四 三

MRTの開通

鉄道の発達 馬車と人力車の発達 はじめに

市街鉄道の発達

ハスとトロリーバスの発達

シンガポールにおける都市交通の発達

野

村

亨

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、

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

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。

で、

205

英国領

戸あるだけの、草深い村落に過ぎなかった。 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、 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 マレー人の漁民が数百

(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。当時、この島 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 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、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、 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 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、 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 んでいたことも述べられている。これらの伝説は、 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 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 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 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 「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 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) は、この島に始めて上陸したマレ 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。 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

ぞくと、

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、

陸上交通はほとんど発達を見なかったのである。

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。

おり、 ンガポー 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、 ([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 指したものかどうか、あるいは、 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」 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、 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 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 ルが交通や貿易の要衝であったということが分かる。(6) 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 が果たしてマレー半島南部およびシンガポ この地は 「新唐書」 へ向かう途中、ここに 「単馬錫」と呼ばれて 当時すでにシ 地理誌 ル 付近を

している。

五世紀に繁栄を極め、 ていた。 海域の各地へ移り住み、 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 む未開の地であり、 元来、 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。 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 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。 禁断の地と考えられていた。実際には、 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」といわしめたマラッカ王国の交 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、 内陸部にはプロト・マレー系や非マレー系の民族が住ん マレー人にとって、 サゴヤシの澱粉を常食とし 内陸部は悪霊や猛 0

穀物などの運送用に使われる水牛車をの

二 馬車と人力車の発達

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。 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 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、 この都市の交通手段はもっぱら馬車であった。 は十九世紀当時、 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 ような馬車は、 の四輪馬車、 リー 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 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、 またジャ 一頭立ての二輪馬車、 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 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。 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、 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。 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 富裕階級の自家用として普及し、 /牛車を除くと、 最後のギ

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。 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、 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、 四輪馬車の台 馬車

が経営する辻馬車屋が中国人街にでき、 れたデリ馬が大量に売り出されたという。 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 いっぽうヨーロッパ人相手の辻馬車屋はヒル・ストリー 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。 Ļ タングリンある

(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、 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、 かく決められていた。たとえば、一八八○年代の記録によれば、 Į١ 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 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 四輪馬車のチャーター料は一日当たり二頭立ての場 一日当たり二ドル、 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。

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。 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、 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 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 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 後段で述べるように、一八八○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、 さらに一九二

○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

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

呼ばれたが、 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 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。

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

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 九二年人力車法令」(The Jinrikisha Ordinance 1892)を公布して、 車輌の登録や運賃などについて細かく規定した。

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。

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 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。 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 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 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

(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。 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 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 これに対して、一九○一年一○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。 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 植民地政府は反省の色を少しも見せず、却って一九○○年一月には新しい法令「一九○○年人力車法令」

しなければならないこと、 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 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 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。

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、

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、

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。

というものであった。 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、 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、 許されざる状況である

一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 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、

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 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 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、 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。 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 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 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 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。 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 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 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 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 しかし法令は公布 二フィート以

結局狭い車に二人の乗客が押し込められ、

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、 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、 の波に洗われて姿を消し、 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 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 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」 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。 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 車夫は後ろから自転車を漕いで推し進めるよ 現在もなお輪タク 一九六二年

鉄道の発達

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。

とはなかった。 pore & 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 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 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 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

戦後の

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、

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 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 る運搬にたよっていた。 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 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 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

出そうという民間資本はなかなか現れなかった。 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 一八七四年、総督アンドルー・クラーク (Sır Andrew Clarke) は、 民間資本がシンガポール島内を横断する鉄道を

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。 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

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

をもとに再現して見たい。 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 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 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

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 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 [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

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 ており、一九○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 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 ンク・ロード、 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 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。 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 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。 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。 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、 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 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。 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 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 (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 (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 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 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、 この路線が開通 駅

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 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 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 ホール ・バル (Johore Bahru) とを結ぶ堤道が開通し

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)。

になり、

駅などはすべて旅客扱いを停止しており、

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。

州鉄道 (Federated Malay States Railway; FMSR) の一部となった。 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

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。

こがマレー鉄道の始発駅となっている。 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

けることになっている。 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 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。 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 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 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 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) ル島内の鉄道 またマレ

南部のジョホー 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 レー鉄道は従来マレーン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 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 ショ ンの 波

シンガポール島内の途中駅はすべて通過している。

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

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、

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。 している。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(ニロ)

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 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、 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。 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 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 両者の軌間 が異な

四 市街鉄道の発達

中で、次のように述べている。

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

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。」 今、二千余リニ過ギズ。貧民ハ失業シ、以テロニ糊スル無ク、往々流レテ盗賊トナル。刧掠搶竊ノ案、層見畳出ス。 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。往時ハ四干輛有アリシ者ハ、 「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 西官ソノ源

(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 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」 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

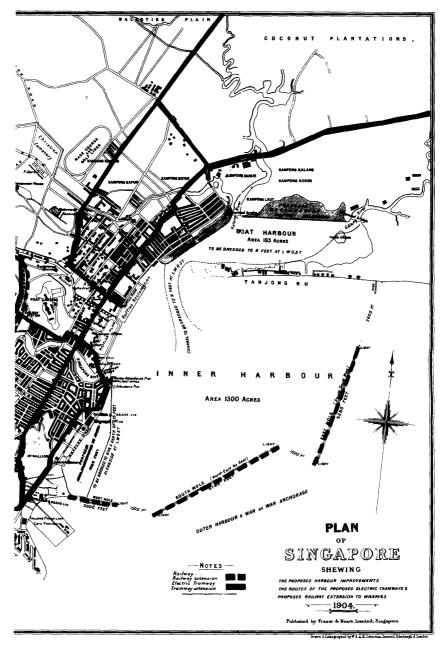
車数両を牽引して市街地の路面に敷設された軌道の上を走るものである。

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 ついては、 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、 一八八三年、 現在までのところ資料不足のためまだ不明である。 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 二年後 の に

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。 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 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 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 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 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。 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、 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 同社は旅客営業を その ン • 理 7 由 ガ

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。 (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、 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 九〇五年七月、 1 -ル電 気鉄道会社 フ

□ ゲイラン (Geylan) ~タンジョン・パガル (Tanjong Pagar) タンク・ロード (Tank Road) ~ケッペル埠頭 (Keppel Harbour)



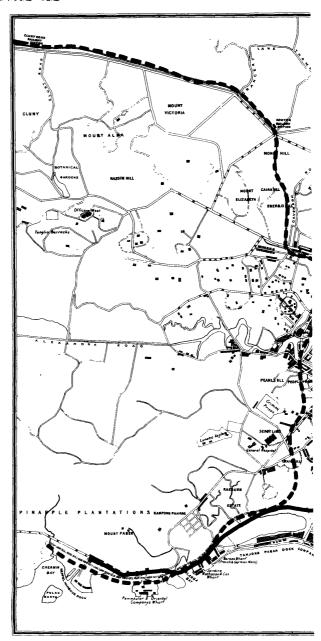


図1
1904年当時のシンガポール市街地図。まもなく開通予定の路面電車路線が記入されている。また前年に開通したシンガポールクランジ鉄道の路線も記入されている。

(出典:1907 Handbook to Singapore)

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

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輛を数えた。

らず、 れになってしまう。 思われるが、 は風通しもよく、 いる写真からみると、 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。 かなり危険を伴う作業を強いられたのである。このため、 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。 実際にはかなり不評であった。 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、 また中央通路がないので、 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。 なぜなら、 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 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 数年後にはすべて中央通路を通って前後の運 一見するとトースト・ラック型電車 南方の風土にあっているように これは カリ ·フォ ルニア 型

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

から乗り降りする普通の型に改められた。

を経てゲイランまでの区間である。 その他の路線はケッペル港からタンジョン・パガル、 間当たり三セントである。 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。 用電気の供給を行っている。 ¯シンガポール電気鉄道会社は一九○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。 [タンク・ロード] 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。 鉄道駅前を通って、 電車の行先は車体前面に表示されている。 なお、 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 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。 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 ジョンストンズ埠頭を経てシンガポール川を渡り、 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 電車には等級はなく、 しかし電気鉄道会社は ハイ・ストリートを経 現在、 電灯が灯さ 区

当初の車両は現在残され

て

当時の運転系統は以下の三系統であったという。

うになっている (E

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。 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、 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。 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。 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。 したがって、あるい ま

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。 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 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。 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 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 電車が不 i ル 市 中

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。」 も分かっていなかったようだ。 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 電車会社は人力車との激烈な競争に巻き込まれた。 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 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、 千三百六十人だっ

 (\Box) (-)ケッ マッケンジー通り (MacKenzie Road) 車庫からローチョ l ペ スプリ 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) 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。 ー通り (Rochor Road)、セレギー通り

□ ラッフルズ・ホテル前からセラングーンまで。を経てセラングーン (Serangoon)まで。

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) 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 に失敗し、 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 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、

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。

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、 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) 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、 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。

バスとトロリーバスの発達

Ŧi.

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、 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。 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。 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 なおこのSTCは シンガポー 面電車に ル 市

るであろう。

めた。 北地方の大連、 を除くと、 だ「電車」と呼んでいる。 とは勿論「架線のある」という意味である。 にト 会社は輸送を滞らせることなく、 切りに、 起きないのである。 られたという。 九二九年三月四日、 口 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 リーバス用の架線を張り、 順次路面電車の廃止された後にトロリーバ 大都市近郊の通勤用の電化鉄道は皆無であり、 撫順および長春にそれぞれ残っているだけであるから、 当時の中国語では従来の路面電車を「有軌電車」、 しかし将来、 最初のトロ ちなみに現在の中国では北京、 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、 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、 完成した順に路面電車を廃止して、 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 現在、 中国の各都市で見られるトロリーバスは 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 また路面電車 上海および天津の三都市にある地下鉄 (中国語では トロリーバスを「有線電車」と呼んでいた。 トロリーバスに切り替えるという工事を推 トロリーバスを電車と呼んでもなんら混乱 (中国語では「有軌電車」) 「無軌電車」、 路面電車の架線の は その名称が問題とな 旧 満州、 略してた 現 「地鉄」) 在 の東 し進 両

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 というのは小さな車体で、 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」 「蚊」にたとえた俗称であろう。 ビオン、 席を設けたものであった。 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。 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 ぶんぶんうなり声のようなエンジン音を響かせて、 当時のモスキトーバスは、 定員は七-八人程度であった。 その多くがT形フォ 一九一九年にモスキトーバスが登場した時、 それらのバ 細い横町まで入り込んで行く有様を Ĭ F の小型トラックを改造し、 スの多くはレ イランド、 そ の ァ

法学研究68巻11号('95·11) 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 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、 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 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 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 市内の交通はSTCにもっぱら任

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、

両総数は百四十四台を数えていた。

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。 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、 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 第二次世界大戦直前の一九四○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、 またSTC経営のトロリーバスは十一路線、 バスは リー

四路線を数え、

路線総延長は二十四マイルにのぼった。

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。(ほ) 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、 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。 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 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」 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。 またガソリン不足のた そして占領期間 軍政部は リー リーリー スは 中に

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

224

カ

ル

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。

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。 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。 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○年代末頃から次第に廃止 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 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。 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 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、 ールのトロリーバスは全線廃止され、 なお、 このときSTCはトロリーバ 以後八〇年代後半に地下鉄が開通する かつて世界最 ス四十五

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○年代まで二等級制を保持していたし、 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 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 期までは車体の前方が一等、 あったが、四○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。 開通当初のトロリーバ ゚カッタの市電は現在でも二等級制を保持している。 スの車体は、 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 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 また、 戦前から日本占領 インド、

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 九四○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

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、 Ħ 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

めるようになる基礎を築いたのである。

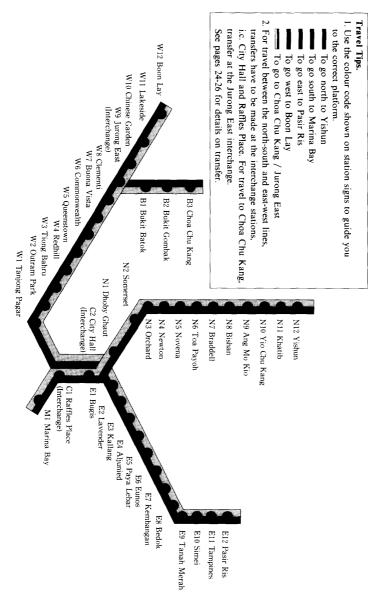
そこで政府は民間バスの協力を得て、 の設立などの案を提出したが、結局これらの案は採用されず、 大ストライキを敢行した。このストは百四十六日間にも及び、 何ら根本的な解決策を見いだせぬまま収拾された。皮肉にも、このストの結果、STCはますます凋落の一途をたど ていったのに対して、民間のバス会社はこの時の「活躍」の功績でその後のシンガポールの交通に主要な位置を占 なんとか市民の足を確保することに努めるとともに、 その間、 ストは市民におおきな犠牲を払わせたにもかかわらず、 シンガポール全土の交通は麻痺状態に陥った。 市評議会は公営交通公社

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 ぞれチャンギ方面、 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、 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、 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 民間のバス会社は全部で十社あり、 郊外から徐々に市内へ向けて路線 それ

所有車が二百五十九台を数えた。

債を抱えたまま、 連盟バスサービス、 ル急行バスなど、 (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 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 同じく一九七一年に解散したのである。 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 (Associated Bus Service Pte. Ltd.) 連合バス会社 (United Bus Co. Pte. Ltd.)、および合同 ジ 3 ス会 朩

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、 ている。 現在、 一年度の一九七三年、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、 シンガポ Ì ル 現在に至 ス・ サー



Route Map

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

ほとんどSBSの補助的な役割を果たしているに過ぎない。

ものと思われる。

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)、 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、 都心

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 M RT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

ハ M R T の 開 通

た 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 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 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 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 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、 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) 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 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、 同時に交通渋滞も年々深刻になって その後七〇年代半ばから目覚ま

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

228

パンダン (Ulu Pandang) に設けられている。

1 ・レイル式の鉄道が最適であるとの結論に達し、八○年代初頭からMRT (Mass Rapid Transit) の建設工事が開

始された。

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。 (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 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、 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。この 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 (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、 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) 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 南北線の北は 、 フル ズ・ プ レ イ 1

その内地下部分は二十一キロメートルとなっており、 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 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。 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 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 ٢

は川 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 軌間は 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、 崎重工業、 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 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 丸みを帯させた感じの車体で、 車

度は時速四十キロメートルとなっている。

ク製、 三百九十六輌配備され、 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。 ラッシュ時には三一四分間隔、 閑散時には五分から十分間隔で走っている。 現在、 このような車 なお平均運行速 両が六十六編成、 230

リス)、 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 中国語、 北行きは黄 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、 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。 はラッフルズ・プレイスで、また北行きと西行き、 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、 うになっている。 運転しており、 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。 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。 の色が表示されている側で待っていれば、 ストとチョ 運行系統は南北線がマリナ・ベイからイーシュ 西方向はW1 (タンジョン・パガル)~W12 (ブン・レイ)、 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、 ア・ 南行きは赤、 両線は都心部のラッフルズ・プレイス駅およびシティー 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、 チュー・カン間で折り返し運転を行っており、 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、 行先を誤ることはないようになっている。 ンまで、 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 東西線が およびチョア・チュー 西部線への直通運転は実施されていない。 ぺ またチョア・チュー・ シル・リスからブン・レイまで、 同一路線でも進行方向別に色分けされており、 ホール駅で交差しており、乗り換えられるよ 例えば都心の乗り換え駅二駅はC1・C2、 東京の地下鉄やJR線は、 これらの工夫は英語が分からない また、 および西行きと南行きの相互間 カン支線はB1(ブキッバ ホームで自分の行きたい方向 駅名は各ホームでは英語 カン支線はジュ 中国語、 慣れな それぞれ直 なお路線 ン・ マレ 老人 トッ

八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。

分から百分まで滞留できる時間が決まっており、 うになってい 逃がさないようにするため、 罰金五百ドルが課されることになっている。 また高温多湿な熱帯気候の土地柄だけに、 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 地下ホームはトンネルから隔離されており、 また、 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。 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。 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 列車のドアとホームのドアとが連動するよ また冷気を

入口が広く取ってあり、 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、 を思わせるつくりになっている。 各駅のつくりには工夫が凝らされており、 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。 日本の地下鉄駅と異なる点は、 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 日本の場合、 地上部分には シンガポー ルの場合、 原則として駅舎が 地上部分の出 ア神殿

他に、 あり、 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 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 運賃は一九九五年現在、 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。 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。 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 なお乗車券は日本のテレフォンカードのような様 ル毎に十セ U

必要な金額の券を購入することになっている。 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。 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、 額面を増加できるようになっていることである。 なお日本のカードと異なる点は、 バ スの場合、乗車してから車内の券売機に挿入して シンガポールの場合、 降車駅の改札口 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、

日本の場合、

この

の が多々あるように思われる。 カ 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 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

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。

など、まだ未解決の問題点が多い。 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、 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。 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 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、 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 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、 ウッドランズ 国際

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

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 7

はまだ構想段階となっている。

港を結ぶ路線も計画されている。

早ければ今世紀中にも着工される可能性が高い。

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、 ル

島を南北に縦断してジョホ

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、

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、

手段を必要とするようになった。 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、 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、 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 大量に生産される商品を消費地へ運ぶ運送 およびその後背地であったマ

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。

半島諸国もまた、

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、 機関として使用された。また、一八八○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○年代以降爆発的な 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、 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、 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 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 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 「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。 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。 はじめ富裕階層の自家用として使 自転車にサイドカーをつけた マレー世界では、 広く大衆交通

ガポ 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 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○年 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。

1

その後一九二三年、 市街地からシンガポ

ホー 一九三〇年代に入ると、 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。 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

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、 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、 (SBS) が設立され、 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、 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。 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 バ しかしながら、一九七○年代以来、この国が経験した スの運行速度は年々落ちていった。 今日のシンガポール・バ 一九八七年に第一期線が開 そのため、 ス・サービス ンガ 通

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 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 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、 シンガポールでは都市への過度な人口集中が起こらず、 比較すると、 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、 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、 て鉄道による大量交通機関の欠落によって、 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、 東南アジア各国の首都や大都市は、 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、 ほとんど例外なく交通問題に悩まされている。 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、 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 つまり首都圏の交通網の整備に力を注げたこと、 第二次世界大戦前後の一 ③東南アジアの他の地域と そのなかにあって独りシ 交通問題を解決 時期をのぞくと そし

たため、 ポ 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。 1 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 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 ・てき

国民の通勤通学のための交通問題は完全に解決をみた。 行うかが問題となるであろう。 かるため、 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。 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、 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、 ろ 両岸の税関および出入国管理事務所の混雑と、 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 ム島 (Batam)、 一線式にでもしない限り、 ない。 シンガポール 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、 シンガポ 定時運行はかなり難しい。 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。 ・マレーシア両国政府の間で、 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 乗り入れは不可能である。 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、 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 周辺の交通渋滞は年々ひどくなっている。そのため、 MRTをジョホール・バル また「国際線地下鉄」が出来た場合、 今後はマレー鉄道・MRT両者の連絡・統合も含めた、 (Johore Bahru) に伸ばすことが基本的 MRTは標準軌間であるからたとえば しかし、 現在ハンガリー製の 出入国管理をどのように これにともなって堤道 出入国検査に時間 これまでまった 現在までのとこ l ル の より が バ か ス 夕

(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。(1) 信夫清三郎:昭和四三年;三〇一~二頁。

総合的な交通体系が必要となるであろう。

235

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

(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。 ぼしき文字が数行みとめられる。

Winstedt, R. O., A History of Classical Malay Literature, Oxford U.P., Kuala Lumpur, 1969(reprint), pp. 158

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

6 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。 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 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 Wheatley: 1982 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

- 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。
- o) Reith: 1907, pp. 88-89.
- (9) 同上。
- (\(\mathbb{2}\)) Amarjit: 1989
- 11 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。 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 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 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輛を牽引する列車が使われている場合も多い。また 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
- 12) 曽鉄忱:民国六四年、二五八頁。
- 3) Reith:1907, pp. 86-87.

- 14) 曾鉄忱: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

16 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。 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 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

(『) 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

和久田・廣田編:一九九〇年、九八~一〇六頁。(18) MRTについては下記の書を参照のこと。

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。 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

(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

お折民「東南亜ケー・海文の音)

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 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、台北信尹権三良(ヴェラアラ佑) 東洋ブ属 「三二」四月本、時末臣三年

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

魯白野「馬来散記」星州世界書局有限公司、一九七二年、シンガポール馮承鈞「中国南洋交通史」、商務印書館、民国二六年、上海

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

渡辺源一郎「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,

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,

Fauzi Basri, Sejarah Keretapi di Malaysia, Keretapi Tanah Melayu, Kuala Lumpur, 1985

Government of Singapore, Singapore; The Next Lap, Times Editions, Singapore, 1991 George, F. J., The Singapore Saga, Society of Singapore Writers, Singapore, 1985

Jayapal, Maya, Old Singapore, Images of Asia Series, Oxford U.P. Singapore, 1992

Malaysian Branch of the Royal Asıatic Society (ed.), *Sıngapore 150 Years*, Times Books Int'l., Singapore, 1982

Mulliner, K. & Lian The-Mulliner, Historical Dictionary of Singapore, The Scarecrow Press, London, 1991 Mialaret, Jean-Pierre, Passing Through Singapore; 1900–1930, Graham Brash, Singapore, 1986.

Pearson, H. F., *Singapore; A Popular History; 1819-1960*, Eastern Univ. Press, Singapore, 1961

Setty Pendakur, V., Urban Transport in ASEAN, ASEAN Economic Research Unit, Research Notes and Discus Reith, G.M., *Handbook to Singapore,* Fraser & Neave Ltd. Singapore, 1907 (reprint; Oxford U. P. Singapore, 1985) Ryan, N. J., The Making of Modern Malaysia & Singapore, Oxford U. P., Singapore, 1980 (9th ed.).

Setty Pendakur, V., Urban Transport in South and Southeast Asia: An Annotated Bibliography, Library Bulletin

sions Paper No. 43, ISEAS, Singapore, 1984

Tan, Lily (ed.), The Japanese Occupation: Singapore 1942–1945, Archives & Oral History Dept., Singapore, 1985 No. 15, ISEAS, Singapore, 1984.

Transit Link Pte. Ltd., Transit Link Guide, Singapore, 1992

Turnbull, C. M., A History of Singapore; 1819–1975, Oxford U. P., Kuala Lumpur, 1977.

Wheatley, Paul, *The Golden Khersonese*, Penerbit University Malaya, Kuala Lumpur, 1980