

シンガポールにおける公共交通のあり方

流通経済大学 板谷 和也

E-mail : itaya@rku.ac.jp

はじめに

シンガポールは国土面積 700km²ほどの中に 500 万人以上が居住する、東京 23 区より面積はやや広く人口密度はやや低い都市国家である。こうした独特な地理的特徴もあり、独立した 1965 年以降、深刻な交通渋滞を背景に自動車の保有・走行に対し高い負担を課す一方で、公共交通政策を充実させ、国民の移動手段を公共交通に誘導させてきている。本稿ではこうしたシンガポールの状況について、筆者が 2024 年 1 月にシンガポールに乗り継ぎで滞在した際の経験を踏まえ、外国人観光客の視点から最近の動向を案内方法と決済方法を中心に紹介する。

1. シンガポールの公共交通手段

シンガポールの国内公共交通は、鉄道と路線バス、タクシーが主なものである。

鉄道は MRT (Mass Rapid Transit) と称される地下鉄が、2024 年 2 月段階で南北線、東西線、北東線、環状線、ダウンタウン線、トムソン東海岸線の 6 路線 200km ほどのネットワークを持っており、建設中の予定線も存在する。また LRT (Light Rapid Transit) と称される新交通システム 3 路線が地下鉄の支線となるかたちで整備されている。いずれも車両は日本メーカーのものが多く用いられている。

路線バスは 4 社が 300 以上の路線を運行している。系統は番号とアルファベットで示され、短距離系統だけでなく一部の停留所を通過する急行系統やピーク時のみ運行する系統など様々なものが存在する。2 階建て車両や連節車両など、車両のバリエーションもさまざまである。

タクシーは従来からのものといわれるライド

シェアの両方が存在する。従来からのタクシーは、タクシー乗り場における客待ち、流し営業、配車のいずれも可能な SSOL (Street-Hail Service Operator Licence) 免許を持つ 4 社 14000 台ほどが運行されている。一方、いわゆるライドシェアは配車サービスのみが認められる RSOL (Ride-hail Service Operator Licence) 免許を持つ 4 社によって運行され、概ね 45000 台以上の自家用車がライドシェアサービスに従事していると考えられる。

公共交通の規模をシンガポールと東京 23 区と比べると、鉄道は地下鉄だけで 300km 以上、JR・民鉄線もあるため 23 区の方がはるかにネットワークが密である。一方、バスは東京都交通局が 100 系統ほどで、その他を合わせてもシンガポールの方が充実していると考えられる。タクシーは特別区・武三交通圏で法人・個人計 40000 台ほどで、純粋なタクシー台数でみると 23 区の方が供給台数は多い。つまり、シンガポールでは東京以上の慢性的なタクシー不足が続いていたということであり、これがライドシェアの解禁で一定の改善を見たと考えられる。

2. 入国後の移動の選択肢

シンガポールではコロナ禍前の 2019 年から順次、出入国審査の自動化が進められており、2028 年までに人が直接関わるかたちでの審査は全て廃止されることになっている。筆者が 2024 年 1 月に入国した際には、空港では全て自動化レーンとなっていた。また出入国カードは 2020 年 3 月に電子化されており、シンガポール到着 3 日前以降に Web ページ経由かスマホアプリで必要事項を入力して提出する。

審査にかかる時間の短縮および一部の国・空港における審査官不足への対応として世界的に出入国手続きの自動化・電子化が進んでいるが、シンガポールは導入ペースが速い方であろう。

入国してゲートを出る前に、写真 1 の案内を見ることになる。空港からシンガポール都心までタクシーで 30～45S\$（シンガポールドル、2024 年 2 月のレートで 1S\$ ≒ 110 円程度）、リムジンタクシー（55S\$）や大型タクシー（60S\$）、ホテル直行のエアポートシャトルバス（10S\$、貸切で 60S\$）といった選択肢も一目でわかる。これに対し、大量交通機関である路線バスや鉄道は 2S\$ と表示されている。またライドシェアは表示されていない。こうしたところに、移動の選択肢を多く確保してその詳細（費用と快適性）を明示しているところが興味深い。



写真 1 入国ゲートの公共交通案内

なお鉄道路線は路線図を見れば一目で把握できる。また路線バスは Google Map で停留所をタップすれば、到着予定のバスの時刻と停車停留所が全て示され、非常にわかりやすい。

3. 決済方法

海外の慣れない土地で交通機関を使う際に旅行者が最も気にするのは、安全性の問題と決済がきちんとできるかどうかであろう。安全性についてはシンガポールでは大きな問題ではない（法外な料金を提示するタクシー運転手や鉄道・バス車内におけるスリ・暴行などもないわけではないが、女性が夜間も一人で交通機関を

利用できる程度には安全）ので、ここでは決済に焦点を当てる。

シンガポールでは鉄道・バスの運賃が一般的な物価と比べて非常に安く、住民にとっても外国人にとっても便利な交通機関となっている。かつては一般的な紙製のチケットを購入して乗ることができていたが、2022 年 3 月に廃止となり、2024 年現在では IC カード（EZ-Link カードおよびシンガポールで最も普及している電子マネーである NETS、外国人一時滞在者向けの Singapore Tourist Pass）とクレジットカードのタッチ決済が利用可能である。タッチ決済には Simply Go と呼ばれるスマホアプリの登録が必要だが、事前に登録しておけば入国後に IC カードを購入せずにクレジットカードで改札を通ることができる。

こうした手続きが面倒な場合などは、タクシーやエアポートシャトルなどを使うことになる。ライドシェアは、空港のゲートを出た後に多数の案内があり、スマホアプリをインストールして配車予約を行ったうえで指定場所に行くことができる。鉄道・バスより高くインストールが面倒だがタクシーよりやや安く、使い慣れた人のための交通機関という印象である。

日本でよくみられる、窓口で多数の外国人が並ぶような風景は、シンガポールでは見られない。これは上記のように、交通手段が複数ありそれぞれの利用方法が明快で、人力を介する必要がほとんどないためであろう。

おわりに

シンガポールの公共交通は決済その他の自動化が進んでおり、住民だけでなく旅行者にも利用しやすいものであると感じられる。その要因は、移動手段のわかりやすい提示およびスマホアプリとクレジットカード等の活用、それに伴う待ち時間の短縮である。日本の公共交通にも参考になる部分が多いのではないかな。