

## 調査報告 1

# シンガポールの経済と人口・労働力の課題

中村学園大学 流通科学部

甲斐 諭

### 1. はじめに

シンガポール共和国（以下、シンガポール）は1965年にマレーシアから独立したアセアンのメンバー国であるが、経済発展やインフラ整備、政治の安定性からみて近隣諸国とは大きく異なっており、欧米に近い先進国である。中華経済圏に属し、金融と不動産取引が経済の中心で、政治的にはリー・シェンロン首相が率いる人民行動党が一党独裁の国家である。

国土面積は718.3平方キロ（東西40キロ、南北20キロ）であり、東京23区よりやや大きい程度である。人口は547万人（2014年）であり、GDPは3,079億米ドル、1人当たりGDPは5.6万米ドルで、日本の4.6万米ドルを凌駕している（2014年）。民族は中華系が74%、マレー系13%、インド系9%、その他4%となっている。公用語は英語、中国語、マレー語、タミル語であり、宗教は仏教、イスラム教、ヒンドゥ教、キリスト教である。

在留邦人は3.6万人（2014年10月）で前年に比較して約5,000人増加している。日系企業は1990年代には900社程度であったが、リーマンショックで719社まで減少した。しかし、2010年から再び増加し、829社（2015年4月）に増加している。インドネシア、マレーシア、フィリピンへの日系企業の進出数はそれぞれ約600社であるが、シンガポールが829社で人口規模に比較して多い。その理由はシンガポールをアセアンの地域統括本部として位置付けている企業が多いからである。ちなみにタイは約1,600社、ベトナムは約1,300社である。

### 2. 人口構成と経済成長を支えた移民政策

2014年の総人口は547万人であるが、その構成をみると国民が61.2%の334万人、永住者（国籍を持たずに永住している人）が9.6%の53万人、外国人が29.2%の160万人である。国籍を持たない者が約40%に達している。1970年の総人口は207万人であったが、国民は90.4%、永住者6.7%、外国人は2.9%であった。44年間に国民の割合が90.4%から61.2%に低下し、外国人の割合が2.9%から29.2%に急増していることが分かる。シンガポールは大量の外国人の移民を受け入れることによって労働力を増やし、経済発展をしてきた移民国家である。

その背景は少子化である。シンガポールは一人っ子政策を採用している訳ではないが、60年代から70年代は住宅が不足していたこともあり、子供の数は増加していない。政府は二人っ子政策を推進し、各種の政策を展開しているが、女性の社会進出や女性の晩婚化により少子化が進んでいる。

出生率は1.19%で、日本の1.4%より低い実態である。この状態が継続すると2025年をピークに人口が減少していくと予想されている。だが「労働力は近隣外国からの受け入れによって補充いく」という政策方針であり、国民にも移民受け入れに反対はなかった。その理由は、国家自体が移民国家であり、移民を増やすことで人口を維持・増加させるのが政府の方針であるからである。その結果、人口は平均で毎年約2%増加している。2013年のみ1.3%と低い伸び率だったが、平均では2%前後で推移している。一貫して移民によって人口と労働力は増加して

いる。

政府は、毎年、シンガポール国民を1万5千～2万5千人、永住権を持った市民を約3万人、合計年間5万人の人口を増加させていく方針である。政府のマスタープランとしては、2030年までに今から140万人の人口増加を図り、690万にする計画である。

どこの国でも一般に移民を受け入れると治安が悪化すると懸念される。しかし、移民の多いシンガポールの犯罪発生率は日本の3分の1程度であり、日本より安全である。その理由は、刑罰が非常に重く、鞭打ちの刑も存在しており、違法な麻薬取扱いは死刑になっている。厳しい刑罰が抑止力になっているし、監視カメラの設置も増加しており、ある意味で監視社会でもある。

### 3. 移民増加への国民の反発と安定経済成長への誘導

シンガポールに入国する人は、出稼ぎ労働者が多い。外国人労働者の内訳をみると、建設労働者が32～33万人、メイド21万人、駐在員が17万5千人、工場や港湾の労働者、留学生である。

前述のようにシンガポールは、経済規模は小さいが、労働力の移入によって経済成長を成し遂げてきた。外国人160万人のうち労働者は100万人いるが、それぞれの国の内訳は発表されない。また永住権を持っている人は53万人おり、毎年3万人に許可を出しているものの、その国籍の内訳も発表されない。

特に、最近、中国からの労働力の移入や富裕層の永住者が多くなっているものの、政府は移入した労働力や永住者の出身地などの情報を発表していない。情報筋から得た報告によれば移入してきた外国人は、圧倒的に中国系の労働者や永住者が多く、1965年の建国以来、詳しくは不明であるが、50～100万が入国したと言われている。近年、富裕層の入国が増加しているが、国民感情としては難しいものがあるようになって

てきた。高級乗用車に乗った中国からの富裕層移民が深夜泥酔して高速でタクシーに衝突する事故等を発生させたことも富裕層移民に対する国民感情を悪化させる要因になっている。

2011年の総選挙で与党ははじめて6議席も奪われ、これまでほぼ一党独裁だっただけに衝撃を受け、上記の交通事故などの影響を受けて、政府は交通規制を厳しくし、諸々の理由により外国人の移住を最近抑制する傾向にある。そのため労働市場は引き締まっている。

もはや、シンガポール政府は高い経済成長を期待してはならない。2000年から2013年の平均成長率は5%であり、2013年には4%に落ち、2014年に2.8%、2015年は2%と予測されている。今後の長期の見通しについても年間2～3%の成長できればよいだろうとされている。労働市場がひっ迫しており、それが経済政策を左右する大きなポイントになってきた。

外国人を安易に移入せず、作業工程の合理化やIT機器の導入による省力化と労働生産性の向上を政策課題にしており、そのために補助金を出し、人件費抑制に国を挙げて取り組んでいる。

2013年の経済諮問委員会は、労働生産性を毎年2～3%引き上げる方針であるが、実際には1%も達していない状況である。国家プロジェクトが目白押しの状態であり、建設労働者などへの労働需要は非常に大きい。しかし、国民感情を考慮して政策的に労働力の移入に政府は慎重であり、労働生産性の向上を図り、経済の質を良くしようとしている。

### 4. 社会保障制度と急速な高齢化

社会保障については日本のように国からの財政支援はなく、雇用者と労働者との積立方式（中央積立基金制度）である。労働者の給与の17%を雇用者に、労働者には自分の給与の20%（年齢によって異なる）を強制積立させて、その範囲でしか年金も医療費も受けられない。病

気になっても手術や入院などの時にしか受給できない。風邪などでの通院には個人的に加入している健康保険制度しか利用できない。

セーフティネットが充実し、高齢化も進展しているため、毎年、医療費が増嵩している。特に、高齢化の進展は速く、65歳人口は人口の10%（日本25%）であり、そのスピードは速く、2040年頃には日本と同じくらいになると予測されている。シンガポールの高齢化は速いので、今後はアジアで日本に次ぐ高齢国家になると予測されている。それに対応したセーフティネットの予算が増嵩している。2008年に2,200億円であった医療費は2014年には5,600億円になっている。シンガポール政府予算は約6兆円であり、医療費が全予算の1割弱を占めるようになっている。ちなみに日本では医療費がGDPの7.4%、年金が11%で、それと比べるとシンガポールはまだまだ余裕があり、政府予算は潤沢であるため、大きな心配はないようである。

## 5. 産業構造

GDPの規模は2,979億USドルで小さく、神奈川県より小さく、千葉県より大きい程度である。また国際的にはマレーシアより小さく、フィリピンより大きい程度である。

GDPの産業構造をみると製造業が17.4%（2014年）であり、電気・電子、化学（巨大なアジア最大の石油コンビナートがある）、バイオ医薬品などが大半を占めている。シンガポールでは労働集約型の産業は衰退し、資本集約型の高付加価値型産業や知的産業が拡大している。またサービス業（66.5%）の内訳では卸・小売、ビジネスサービス、金融サービスのシェアが大きい。

建国以来、過去マイナス成長したのは5回だけである。88年以降は一貫して黒字を計上している。貿易額がGDPの3倍あり、再輸出や再輸入が多く、貿易立国である。GDPに比較すると輸出額も輸入額も170～180%と巨額である。

ちなみに、日本は輸出でGDPの約2割の90～100兆ドルである。韓国は輸出依存が高いとされるが、それでもGDPの5割。それらと比べるとシンガポールの貿易依存度の高さがわかる。

主な輸出製品はIT、医薬品を含む化学品、石油品、これらの3種目で7割を占めている。輸出先は、中国と香港で20%、マレーシア12%、インドネシア10%、日本4%で、アセアン向けが6割を占めている。

自動車の購入価格が高いというのは問題である。車の購入権利権を国から買うことで、車の増加を抑制している。車は相場を反映した価格設定であり、リーマンショック後はかなり安くなり、1万ドルくらいであったものの、今は5万～6万ドルで権利を買うことになっている。

2013年まではドイツ車の新車販売割合が6割だったのに対して、現在では少し変化が見え、日本車が増えてきた。日本車とドイツ車で市場の7～8割を占めている。

プリウスの新車を購入すると1,200万円要するが、そのうち550万円は権利購入費であり、政府収入になる。車が売れると政府収入が増える仕組みになっている。

車へのニーズは強く、購入希望者は多いが、買えない状況である。全体で、自動車は98万台くらいあるが、そのうち60万台が私有車であり、潜在的なニーズは大きい。車の税金と購入権の売却によって政府は収入を得られる仕組みになっている。

## 6. 物価と財政収入および海外投資

失業率は2%で、完全雇用に近い状況にある。労働マーケットはタイトで流入も抑制されている。ビザも出にくくなっているため、賃金は年に4%くらい上がっている。

物価の上昇率は0に近い。2000年との比較で2014年時点の賃金は1.5倍になった。消費者物価上昇率は3割ほどであるため、実質賃金が伸びていることが分かる。

シンガポールの強みは法人税が17%で香港に次いで低い。相続税がなく、所得税は最高税率で20%である。配当課税がなく、キャピタルゲインもない。それが人、モノの誘因として大きい。日本であれば株の売却利益でも2割は課税される。シンガポールでも法人税は90年代には40%あったし、相続税も2008年までは存続していた。世界の企業を誘致するためにそのような税制を作ってきた。税率を落とすと一般には財政収入は減少するが、現実には経済の活況により減少していない。各種の優遇税制を採用しており、世界の種々の企業がシンガポールに拠点を置き、法人税の減免を享受している。ただし、審査は厳正に行われている。

シンガポールの財政規模は6兆円規模であり、政府の対外債務はゼロである。国債は発行しているが、年金の運営と投資に回している。2014年は若干の赤字を計上しているが、それは将来の投資に回しているからであり、基本的には財政は黒字が続いている。国の資金は相当に貯まっており、外貨準備、年金基金、政府預金で10兆、国際発行残高で25兆と言われている。その運用資産を世界各国の債券・株・事業・インフラ・日本にも相当数不動産に投資している。こうした運用益を集めて保管し、その半額を運用益として財政に組み入れている。政府が投資機関になっている。これがシンガポールの大きな特徴でもある。

## 7. 日本産食品の輸入の背景と実績

シンガポールの1世帯当たり家計所得が12,000ドル(百万円)を超えている人口が28%であり、富裕層が多い。またシンガポールは土地の制限があり、農地が少なく、自給率が高いのは鶏卵や葉物野菜などの3種類である。それ以外は輸入に頼っている。

中継貿易が多く、再輸出されているが、それを考慮しても食料の輸入額が多いのは酪農品や肉類である。輸入先はマレーシア、インドネシア、中国、アメリカで、日本からは2%弱である。

日本からの農林水産物の輸出先としては香港、アメリカ、台湾、中国、韓国、タイ、ベトナムに次いでシンガポールは8番目である。シェアでいうと3%前後。シンガポールは規制が少ないので日本の農水省としてはもっと輸出を増やしていきたいとの希望を持っている。

日本からの食品の輸入額は、米ドル建では為替の影響で2012年をピークに減っているようだが、実際は順調に増えてはいる。品目として多いのは魚、調味料・ソースである。震災の影響は、福島県の一部地域に輸入に関して残っているが、基本的には緩和されてきている。

多くの家庭が共働きなので、家では食事を作らない。食費に占める外食の割合は60%(日本は30%)と高い。問題点としては飲食店は多いが家賃が高く、またホールスタッフやシェフのビザが下りないので、加工食品へのニーズが高い。労働生産性を高めるために、フィレとか生鮮加工品が求められている。日本食レストランの数は1,100軒で、増えている。全体が6,700軒なので、そのうち14~15%を占めている。

日本食の各社は、空輸で週2便の頻度で日本から食材を運んでいる。ほとんど日本産のものを使用している。こういう場所で食事すると一食2~3万円ほどかかる。日本食といっても現地のニーズに合わせた味付けに人気がある。また引き続きラーメン店も人気があるが、一杯のラーメンが12ドルから13ドルプラスサービス料で1,600円くらいする。にも拘らず、日本食レストランは増えている。