

マレーシアにおける首都圏整備及び首都機能移転の現状

川崎秀明*

1. はじめに

2008年2月中旬に首都クアラルンプール（以下、KL）周辺において首都圏の社会資本整備に関して現地調査を行う機会を得た。ちなみに筆者は、90年代前半、当国政府に河川水資源の個別専門家として勤務しており、今回は旧知の当国関係者の協力が得られたことで、当国首都圏整備の現状と課題について効率的に調べることができた。

ところで、90年代前半は当国経済が高度成長に入って間もない時であり、国の将来骨格を成す首都圏の整備計画が矢継ぎ早に打ち出された時である。そこで本稿では、当国首都圏整備の過程を追うことで、経済発展期における社会資本整備の役割を現時点なりに検証することを試みた。

2. 経済発展と社会構造の変化

当国の社会経済指標を表-1に簡単に示すが、80年代以降、首都圏中心に高い経済成長を遂げ、ASEANの優等生とも呼ばれている。ただし、当国経済を知る上での重要な転換点として、2つの大きな経済危機があり、これらを乗り越えることで当国経済基盤はより強固なものとなった。

一つめは1983-85年であり、マハティール前首相初期（1981年から22年間首相在任）の急激な改革と国内人種対立から投資が落ち込み、1985年のGDPはマイナス成長となった。しかし、この時は丁度バブル前夜の好景気にあつた日本からの製造業の大挙進出で翌年からV字回復となり、当国経済は救われ、80～90年代のルックイースト強化（実質は日本注視）にもつながっている。

二つめは、1997年のアジア通貨危機であり、当国経済は大きな痛手を受けて、通貨も大幅な切り下げを余儀なくされた。この時、前首相の取った手段は、通貨の固定相場制採用、投機的資金の徹底排除、財政の大緊縮等であった。アジア通貨危機の影響は、ASEAN各国で深刻な長期経済低

迷をもたらしたが、当国は前首相の徹底策が功を奏し、いち早く経済不況を脱して、2002年頃には首都圏中心の順調な経済成長に戻っている。

ただし、首都圏と地方の貧富格差が拡大していることから地方の不満が増大しているのも事実であり、この3月の総選挙では地方部中心に与党が負けて、地方重視政策への動きが起きている。

次に、社会構造の変化を人口面から見る。まず、表-2に人口の多い都市を十位まで挙げるが⁴⁾、そのうち首都圏（セランゴール州中部）の都市が6つを占めており一極集中が進んでいる。

その度合いは、全国人口の2,750万人（2008年¹⁾）に対して首都圏人口は750万人（2007年推定⁴⁾）であることから、人口比率で約27%である。これは、日本の人口に対する東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）の比率⁶⁾と同値であり、世界でもトップクラスの一極集中度である。

また、1991年において、全国1,777万人¹⁾に対して首都圏は200万人⁷⁾（人口比率は11%）に過ぎなかったことを考えると、17年間で人口が1000万人増え（年平均2.5%の増率）、その半分の500万人が首都圏に集まったことになる。なお人種別では、マレイ系が人口比率で1991年の54%から2007年の65%へと増え、人口増1000万人のうちの838万人を占めている。以上の統計諸値は、マレイ系住民の地方から首都圏への大挙移動による当国社会構造の大変化を如実に示している。

3. 首都機能移転による新たな首都圏整備

人口急増する国民を養うことは国家的課題だが、最も理想的なのは、高度成長を達成して雇用確保

表-1 マレーシア社会・経済の主な指標¹⁾²⁾⁷⁾

面積： 33万km ² （うち半島マレーシア 13万km ² ）
人口1991年→2008年4月：1,777万人→2,750万人（うち半島部8割強、65歳以上4.4%、15～64歳63.4%、15歳未満32.2%）
人種(1991年→2007年)：マレイ系54%→65%、中国系35%→25%、インド系10%→7%、その他1%→3%
通貨：リンギット（RMで表記）、1RM= 35円程度
1人当たりGNP：1993年3,160\$→(2001-05平均) 4,692\$
GDP成長率2001-05平均：4.5%、失業率2001-05平均：3.5%
GDP産業別比1994→2005年：1次産業14.6%→8.2%、2次産業39.1%→31.4%、3次産業46.3%→58.1%

と生活水準の向上を図ることである。この高度成長には資本集積が前提となるが、当国では、首都圏整備への政策的な集中投資によって資本集積が効率的に為されることで、高度成長につながったと言える。ただし、地方については、政府の長年の農業重視政策にも拘らず農業不振が続き、採算性から基盤整備も遅れて低迷が続いている。

3.1 首都圏整備構想の概要

当国政府は1991年に2020年先進国入りを目指す国家目標を掲げ、1995年に後述のMSC計画による具体的な首都圏整備構想を打ち上げている。

これを図-1に示すが、クランバレーと呼ばれるクラン川沿いの既存の製造業中心の軸（KLから河口のクランまで）に加えて、IT産業を中心に新国際空港→行政首都プトラジャヤ→KL市の南北の軸を新たに開発し、この二軸でもって構成される拡大首都圏を先進国化の核とするものである。

当構想の実施に当たっては、交通や生活の社会資本整備の速度を徹底して早めており、社会資本整備が後追いになったがために効率性を損なっている東京圏の現実を日本注視の一環でよく見ている。また、社会資本整備と同時に、民間資金による高層ビル等の都市開発を活発に導入しており、当国首都圏は変貌著しい発展を遂げている。

3.2 行政首都プトラジャヤへの首都機能移転

現在、首都KL市の南25kmに位置する行政首都プトラジャヤは、建設開始12年を経て移転の最終段階がほぼ終了し、隣接する情報都市サイバージャヤ、新国際空港とともに本格的にその機能を発揮し始めている。ただし、KLには連邦議会と国王交代制の王宮が残るため首都移転ではなく首都機能移転である。

行政首都計画が初めて世に出たのは、1994年6月2日の「KL市と新首都空港との間の中間地点プランプサールに行政首都を建設し、全連邦行政機能（国会、裁判所以外の連邦官庁）をここに移転し、商業・金融中心に役割変更するクアラルンプール市とのツインシティとして新首都が機能する」という当国政府の発表である。

当発表によると、首都機能移転の理由は「現首都の過密による混雑を減らし均衡ある都市発展を目指す」もので、オイルパーム林のプランテーションの約8000haの広大な新都市予定地に数千億円が投資されることになった。ただし、政府は、発表の前年に当地域を移転先として決定して基本計画図作成を終えるとともに予定地内の土地取引を凍結しており、上記公表時には驚くべき速さで予定の半分以上の土地が確保されていた。実際に1993年当時、派遣先の役所では中心となる人造

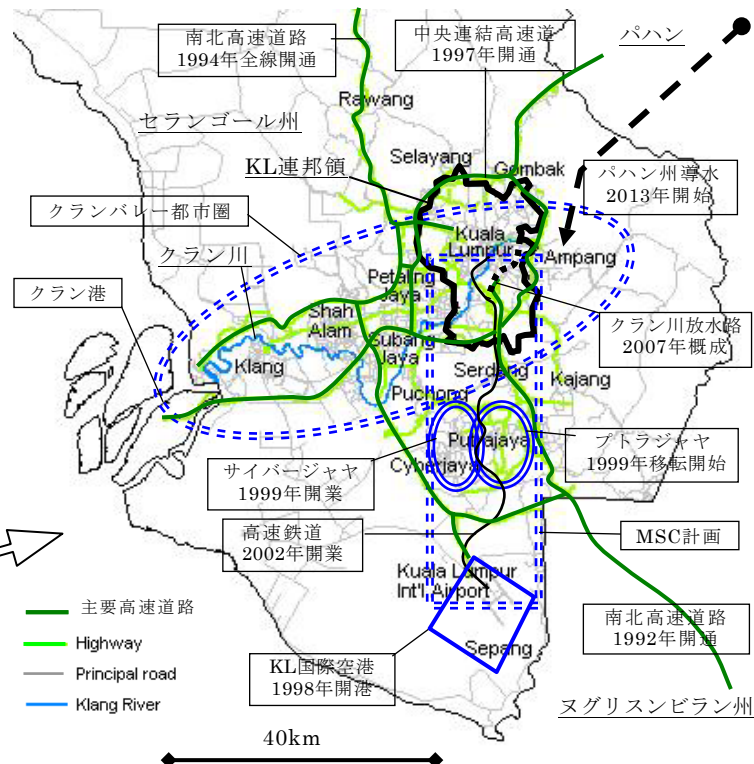


図-1 左：半島マレーシア³⁾、右：首都圏整備位置図(セランゴール州)

湖（流域面積50.9km²、貯水量23.5百万m³、貯水面積400ha）の調査・設計が内々に進んでいた。

行政首都は、プトラジャヤ（Putrajaya、マレイ語で繁栄の子）と命名され、100%政府出資の公社によって1995年2月から建設が開始された。1999年には首相官邸移転、2000年に運輸省、科学技術環境省、外務省の移転と進み、2001年2月には連邦区に編入された⁵⁾。2008年4月には28府省のうち20府省の移転が終了し、商業・住宅・宿泊施設もほぼ出揃ったが、2015年には住宅や公園等の大方の開発が完了し、最終的には7.4万人の公務員を抱えた50万都市が誕生する。なお、観光省等の3省はKLに残るが、公共事業省、住宅地方政府省等の官庁は現施設の資産処理が終わり次第移転する予定である。

3.3 マルチメディア・スーパー・コリドー計画

当国政府は、1995年8月にプトラジャヤの起工式においてマルチメディア・スーパー・コリドー（以下MSC）計画を発表し、KLシティセンター、プトラジャヤ、新国際空港を含む15km X 50kmの地域でのマルチメディア技術を活用した都市開発計画を明らかにした。特にその中心的な役割として、プトラジャヤの西隣に情報都市サイバージャヤが位置づけられ、1997年に着工された当情報都市（開発面積28km²）は、1999年に最初の誘致産業の開業を果たしている。



写真-1 プトラジャヤ 左：政府庁舎、右：プトラモスク

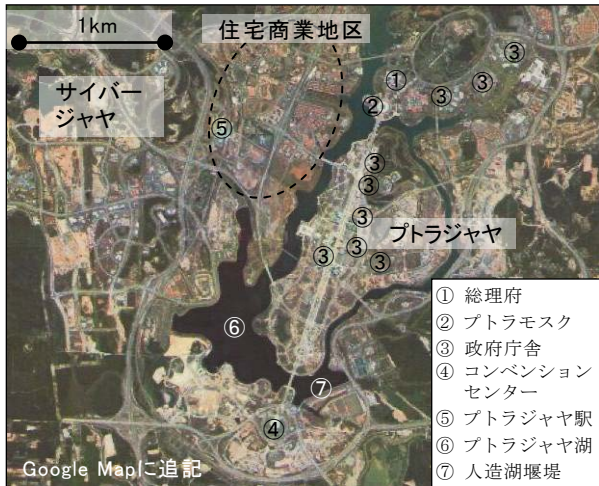


図-2 行政首都プトラジャヤの周辺開発状況

さらに政府は、情報社会のための制度整備にも力を入れており、様々な規制緩和、企業優遇措置、高度情報化時代への法制度の整備等を行っている。以上の取り組みは、MSC地域への外国企業の相次ぐ進出に結びついている。

4. 首都圏における各種社会資本の整備状況

当国政府は、民間資金を活用した公共投資による交通ネットワーク整備（道路、鉄道、空港、港湾）によって、首都圏域を実質上拡大して、新首都圏に経済機能を効率的に集中させて産業を誘致することを進めてきた。また、クラン川沿いは洪水に悩まされてきたが、治水や都市排水を大々的に進めることによって民生と産業の安定を図るとともに、首都圏人口の急激な伸びに対応するために水資源開発や導水事業を進めてきた。

ただし、1997年にはアジア経済危機の影響によって国全体が資金難に陥り、このため、大半の公共事業は縮小・中断を余儀なくされた。この状態は2002年頃の景気回復まで続くが、これ以降は民間資金導入も進み公共事業は再び活発化している。各種社会資本の整備状況を以下に記す。

4.1 首都圏の高速道路（図-1右参照）

半島西部縦断路線である南北高速道路以降、BOT方式等の民間資金導入による高速道路の新設が強力に進められ、現在は主要地区を結ぶ線はほぼ二重化されている。ただし、首都圏においては競争による弱小路線の採算性の悪化が懸念されるとともに、地方部では採算性が期待できないことから建設は余り進んでいない。

4.2 公共輸送システム

首都圏への人口集中とともに、交通渋滞の問題は深刻化している。このため、KL市交通局は、90年代以降、7割を鉄道、LRT、バス等の公共輸送システムに（表-3）、3割を歩道整備、カープール制、バス優先レーン等の交通管理に頼る総合的交通政策を進めてきた。

表-3 90年代以降に導入されている公共輸送システム⁷⁾

①	鉄道の複線化：都心から約50km圏の通勤に供する。都心・クラン港間の西部線と都心経由の南北線がある。
②	新設鉄道：都心と58km離れた新国際空港を28分で結ぶ特急が2002年4月に運転開始した。
③	LRT：都心25km圏の通勤に供する。1996年6月に第1期運転開始後、現在は3路線に拡張された。また、都心各地区を結ぶために都心モノレールが建設された。
④	バスシステムの改善：現在バスシステムを再編成し上記3システムを効果的に補完する。

4.3 クアラルンプール国際空港 (図-1右参照)

当空港はKLの南60kmの1万haの敷地に4000m滑走路2本(将来4本)等最新施設を完備した世界最大級の国際空港で、総事業費約3千数百億円でもって1994年に工事は始まり、1998年6月30日に開港した。メインターミナルは日本企業共同体によって設計・施工(契約約600億円)された。

4.4 クラン川改修 (図-1右参照)

首都圏を貫流するクラン川(河川延長120km、流域面積1,288km²)は当国最重要河川であるが、KL市街地では河道幅が狭く河川環境も貧弱なことから、洪水軽減と河川環境回復は長年の懸案であった。しかし最近、有効な洪水対策の一つとして大規模な放水路トンネル(延長10km、高速道路部分兼用、工期2003~2007年)が完成した。

4.5 パハン・セラゴール導水事業 (図-1右参照)

1997~98年の大渇水等、急増する首都圏の水需要によって頻発する水不足に対応して、開発可能な水源を有する隣のパハン州においてダムと堰を建設し、トンネルにより首都圏に導水する。トンネル延長45kmと超長距離であり、JBIC融資の工事は2008年から2013年までの予定である。

4.6 公共・公益事業への民営化手法の導入

公共・公益事業における民間資金導入(BOT、PFI、PPP等を含む)は、90年代以降の当国基本方針になっており、表-4のように多くの分野で民営化手法の導入が積極的に位置づけられている。

民営化手法導入の元々の理由は、「事業経営の効率化、民間企業の育成、公務員の削減による財

政改善、ブミプトラ(マレイ系)の就業機会創出、民間資金導入による投資拡大」⁷⁾等であり、当初着手の電話、電力、ガス、都市交通等は、需要増が明確、料金徴収が容易、地域独占が容易等の理由から採算性を高くでき民営化は円滑に進んだ。

しかし上記以外の分野では、「企業が分立してサービス維持が困難となった、民営化企業でのマレイ人優遇が過ぎる、上下水道は施設負担が大き過ぎる、高速道路の料金所が多過ぎる、料金値上げが心配される」等の批判も多く、上下水道や地方高速道路を中心に経営の不安定さから民営化への動きは鈍っている。今回の有識者聞き取りでも「現在は民営化の行き過ぎから国管理への流れとなっている。施設負担を少なくしないと民間経営は難しい。」等の厳しい意見が得られた。

5. あとがき

マレーシアは社会資本への集中的な投資等の日本の過去の政策を積極的に取り入れることで短期間での経済発展に成功した。また、そのベースは日本と同じ一極集中型経済であり、一方で日本と同様に首都圏と地方の格差が大きくなっている。

従って、当国の社会経済状況を社会資本政策との関連から分析することは、日本の過去及び将来の姿を考える上でも有用であると考えられる。

最後に、当国経済企画局(EPU) Redzuan氏を始め多くの当国関係者から貴重な意見を得たが、ここに感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) Dep. of Statistics Malaysia: official website
- 2) Gov. of Malaysia: 9th Malaysia Plan, 2006-10
- 3) Malaysia Highway Authority: 高速道路マップ
- 4) World Gazetteer: <http://www.world-gazetteer.com/>
- 5) Putrajaya Corporation: Official website
- 6) 総務省: 人口統計2008年4月
- 7) 川崎秀明、進藤裕之: マレーシア河川水資源レポート1997年版

表-4 公共・公益事業における民営化手法の導入状況⁷⁾

部 門	民営化手法導入の経緯	民営化形態
高速道路	1988年南北高速道路が民営化、以降の新路線は民営化	路線毎に新会社、BOT方式
港 湾	1992年にクラン港民営化を皮切りに全国主要港に展開	主要港港湾公社毎に民営化
空 港	1992年に既設空港管理の公営企業化、新国際空港の民営化	既設→公営企業化 新設→BOT方式
鉄 道	1992年国鉄の公営企業化	KTMB社
都市交通	1992年に民営企業でLRT開始	路線毎に会社化
河 川	最近、クラン川維持管理において民営化手法を検討中	砂利採取料や河川占用料で収入
上水道	1994年実施のジョホール州等の数州で民営化したが停滞	州水道局の民営化、一部BOT
下水処理	1994年首都圏で開始したが停滞、2007年民営化の新法	首都圏はIWK社 一部BOT
電 力	1990年電力公社が公営企業化	TNB社
石 油	1993年石油公社が株式上場	PETRONAS社
ガス供給	1994年ガス供給部門が民営化	Gas Malaysia社

注) 上表は「公営企業化→企業会計化→民営化(民間会社化)→民間資本参加による株式上場」に段階区分した。

川崎秀明*



国土交通省国土技術政策総合研究所総合技術政策研究センター国土マネジメント研究官、博士(工学)
Dr.Hideaki KAWASAKI