



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.015 2015.3 | 平成 26 年度 NUI レポート

マレーシアの都市及び政策 vol.1

マレーシア・クアラルンプールの都市開発

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会



マレーシアは、マレー系をはじめ中国系やインド系などからなる多民族多宗教国家であり、様々な文化が重なり合って共存しています。原油やパームヤシなど豊かな資源を持つとともに、工業化を推進し経済発展も達成しており、1人当たりの名目 GDP は 10,000 ドルを超えています。また世界文化遺産のマラッカや、世界自然遺産のキナバル公園など多くの観光資源にも恵まれています。

アジアまちづくり研究会では、マレーシアのクアラルンプールなどを対象に、都市や政策について調査を行い、3冊のレポートに取りまとめました。1冊目となる本レポートでは、マレーシアやクアラルンプールの開発経緯等に触れた後、「2020年に先進国入り」の目標を掲げたビジョン 2020 を具体化するクアラルンプール・ストラクチャープラン 2020 などの開発計画を取り上げ、交通施策やクアラルンプールの主要プロジェクトの一つであるクラン川再生事業についても取りまとめています。

マレーシアの都市及び政策

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする名古屋市職員有志による自主研究会である。グローバル化していく世界の中で、成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、名古屋の将来のまちづくりに活かしていくことを目的としている。

同研究会では 2009 年には韓国ソウル市を訪問し、都心部の高速道路を撤去して水辺区間を甦らせた清溪川再生プロジェクトを調査した。2012 年には、都市国家として世界有数の金融・経済の中心地の一つとなったシンガポールを訪問し、都市戦略・都市政策・水施策などについて調査した。

第 3 回目となる今回は、マレーシアのクアラルンプールなどを調査対象とし、約半年に渡り文献やインターネット等による情報収集や関係機関へのヒアリング調査を行った後、2014 年 10 月 18 日～22 日にかけて現地へ渡航し、関係行政機関等へのヒアリング調査や現地調査を実施した。

○マレーシア、クアラルンプールについて

マレーシアの首都クアラルンプールの空の玄関口クアラルンプール国際空港まではセントレアより直行便で約 7 時間¹、日本との時差は 1 時間である。赤道に近く、高温多湿の熱帯雨林気候に属している。国旗の左上はイスラム教の象徴である月と星を表し、赤と白の線はマレーシアの 13 の州と、首都のクアラルンプールを表している。

タイからシンガポールにかけて延びるマレー半島の南部とボルネオ島北部のサバ・サラワク両州からなる、面積 33 万 km² (日本の約 9 割)、人口は約 3 千万人 (日本の約 1/4) の国家である。

＜主な民族構成＞マレー系が 67%、中国系が 25%、インド系が 7%

＜宗教＞国教はイスラム教、ほかに仏教、キリスト教、ヒンドゥー教など

＜言語＞国語はマレーシア語だが、英語も通じやすい。ほかに中国語、タミル語など。

第 2 次世界大戦後はイギリスの支配下に置かれた時期もあり、イギリス連邦に加盟している国家であるが、ASEAN 協力の強化、イスラム諸国との協力、大国との等距離外交などが基本である。



図 1 アジア地域 外務省 HP の地図に加筆

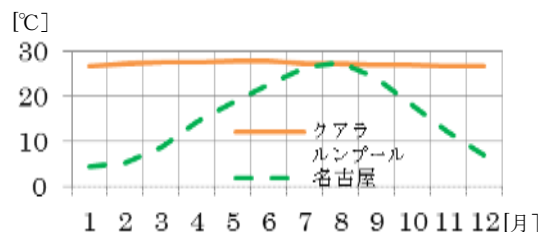


図 2 クアラルンプールと名古屋の平均気温

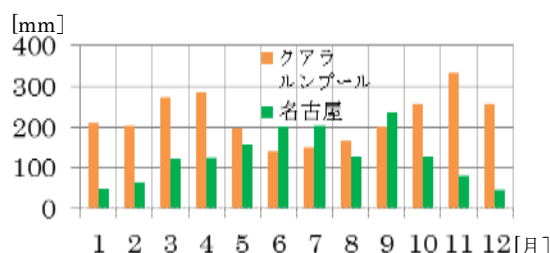


図 3 クアラルンプールと名古屋の降水量

¹ エアアジア X の名古屋便は 2015 年 2 月中旬より運航休止中

次に、日本とマレーシア、及び東南アジア諸国との比較を行った。

表 1 日本とマレーシアをはじめとする東南アジア諸国との比較 ※ 2009～2013 年の各種統計資料より作成

	日 本	マレーシア	シンガポール	インドネシア	フィリピン	タ イ
面積 [千km ²]	378	331	0.71	1,911	300	513
人口 [百万人]	127.3	30.0	5.4	249.9	98.4	67.0
人口密度 [人/km ²]	336.8	90.6	7605.6	130.8	328	130.6
1 人当たり名目 GDP[ドル]	46,537	10,422	52,141	3,557	2,587	5,775
観光客数 [万人]	836	2,503	1,110	804	427	2,235
千人当たり自動車台数[台]	583	361	149	79	33	157

マレーシアの人口は都市国家であるシンガポールを除くと、東南アジア諸国の中では少ない方である。しかし、工業化により経済発展を達成し、一人当たりの名目 GDP は 10,000 ドルを超えており、「2020 年に先進国入り」の目標を掲げた国の長期構想である「ビジョン 2020」に基づき、各種の開発計画が進められている。また観光客数はアジアにおいて中国に次ぐ順位にあり（2012 年時点）、観光産業は同国の経済発展を支える成長分野として高く評価されている。

また千人当たりの自動車台数については、アジアの主要国の中では、韓国や台湾よりも高く、日本に次ぐ順位にある。三菱自動車との技術提携を行っている「プロトン」をはじめ国産自動車メーカーが数社あり、世界の多くの国へ輸出を行っている。インフラ面でも国土を南北に縦貫する高速道路をはじめ、クアラルンプール都市圏には多くの高速道路があり（次ページの地図を参照）、マレーシアでは自動車交通が発達している。

また、日本とマレーシアの産業構造を比較すると、第 1 次及び第 2 次産業の割合はマレーシアの方が日本より高くなっている。

マレーシアの輸出品目のトップは電気機械でありテレビの生産台数は中国に次ぐ世界第 2 位である。また日本の液化天然ガス輸

入先の第 3 位はマレーシアである。なお、クアラルンプールのランドマークタワーであるペトロナスツインタワーに本社がある国営企業ペトロナスが、石油及び液化天然ガスの供給を行っている。

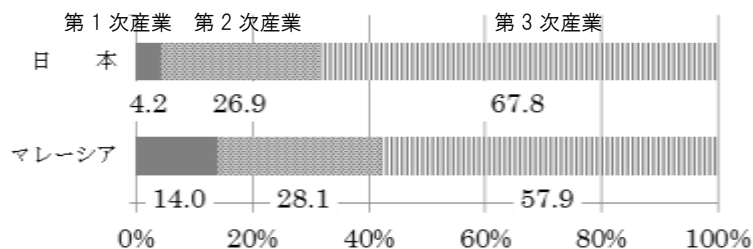


図 4 日本とマレーシアとの産業構造の比較

ILO LABORSTA 2008 年調査 より作成

表 2 マレーシアの主要な輸出入品目（貿易額に占める割合（％））

輸 出	電気機械	34.1	パーム油	7.7	液化天然ガス	7.2	石油製品	4.8	原 油	4.7
輸 入	電気機械	30.9	一般機械	8.3	石油製品	5.7	原 油	4.2	鉄 鋼	3.8

United Nations International Trade Statistics Yearbook 2012 / UNcomtrade より作成 <表 3 も同じ>

貿易相手国については、輸出入ともに日本が第 3 位となっており、マレーシアには多くの日本企業が進出しているなど、日本との経済面での結びつきは深い。

表 3 マレーシアの主要な貿易相手国（貿易額に占める割合（％））

輸 出	中 国	13.1	シンガポール	12.7	日 本	11.5	アメリカ	8.3	タ イ	5.1
輸 入	中 国	13.2	シンガポール	12.8	日 本	11.4	アメリカ	9.7	インドネシア	6.1

世界都市を目指しているマレーシアの首都クアラルンプールの実力はいかほどであろうか。一般財団法人森記念財団が発表している世界の都市総合力ランキング 2012 年版²の結果を以下に示す。これによると、クアラルンプールは名古屋より上位に位置付けられている。同ランキングは都市の力を表す「経済」、「研究・開発」等の6分野に着目して、都市の総合力を評価したものであるが、クアラルンプールが名古屋を上回る分野としては、「文化・交流」と「交通・アクセス」が挙げられる。

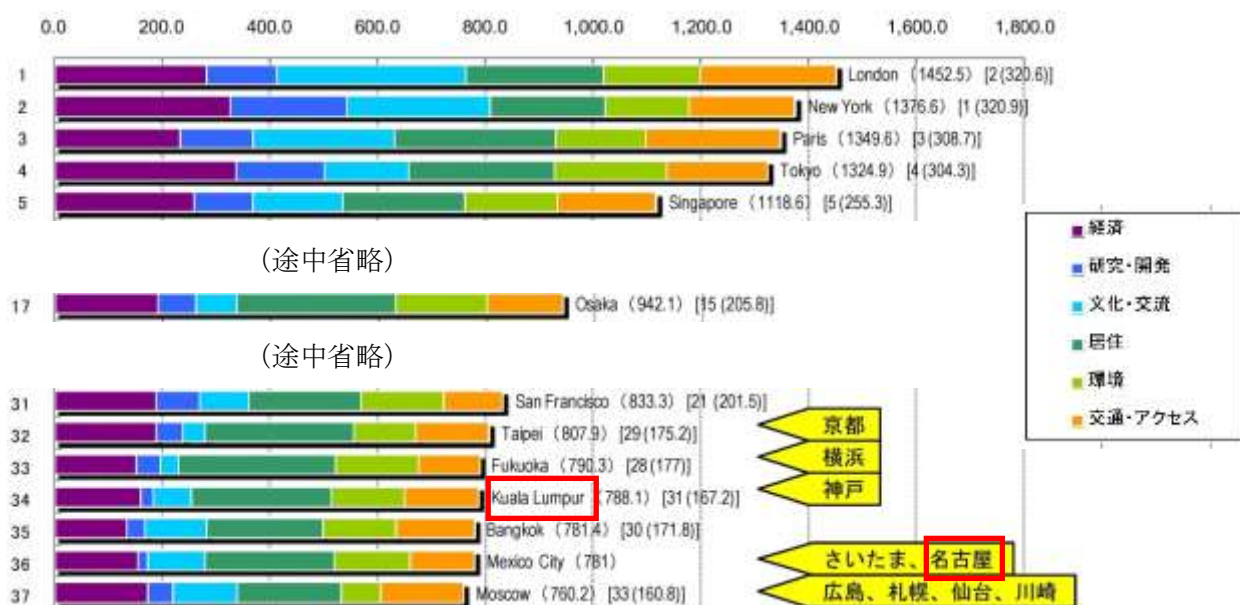


図5 世界の都市総合力ランキング 2012 年における国内主要 9 都市の位置づけ

両都市の規模は、名古屋が市域面積 326.43 km^2 、³人口 227 万人、人口密度 6,954 人/ km^2 であるのに対し、クアラルンプールはそれぞれ 243 km^2 、172 万人、7,078 人/ km^2 であり、市域面積の差があるものの人口密度は概ね等しい。しかし、現地でペトロナスツインタワーから見る眺めは、高層ビルが特定の地区だけでなく多くの場所に建ち並び建設中のものも多く、街全体に勢いを感じた。



図6 名古屋とクアラルンプールの高速道路網図（縮尺は同じ）

備考）青色の路線は高速道路（有料区間）、クアラルンプールの緑色の路線はハイウェイ（高速道路の無料区間）

² 同ランキングは毎年、世界主要 40 都市（含む東京、大阪、福岡）の順位付けを行っているが、2012 年版においては国内の他の主要都市についても同じ基準で評価し、世界主要 40 都市との比較が行われた。

³ 人口は両市ともに 2013 年の値

また、クアラルンプールを訪問して自動車交通は名古屋以上に発達していると感じた。図6は両都市の都心部を表した同一縮尺の地図であるが、クアラルンプールの方が高速道路が多いことが分かる。これらの高速道路は民間資金等を活用したBOT（Build Operate Transfer）で建設され、路線ごとに運営会社異なっているケースが多い。一般の道路についてもラウンドアバウトや信号制御無しの三差路交差点が見られ、できるだけ信号で停まることなくスムーズに自動車が走れるような道路設計の思想が感じられた。

なお、各分冊の中では直接触れられていないが、マレーシアでは女性の社会進出が日本以上に進んでいる。表4は日本とマレーシアそれぞれの週当たりの実労働時間である。日本は女性が男性より10時間少ないが、マレーシアは両者の差がほとんどない。現地の方から伺った話では、出産後1か月ほどで職場に復帰するケースもあり、その背景には中・高所得者層の多くの家庭でメイド（家政婦）を雇っているため、育児をしながら働き続けやすい環境があることが伺える。女性が社会の様々な場面で活躍していることが、マレーシア経済の原動力にもなっているのではないかと感じた。

表4 男女別週当たり実労働時間（全産業）[単位：時間]

	男性	女性
日 本	45.5	34.5
マレーシア	48.8	47.2

ILO LABORSTA 2008、2009年調査より作成

○各分冊のあらまし

ここまでマレーシアの概要について触れてきた。当研究会は3つのグループに分かれて調査・研究を行い、それぞれの成果を分冊ごとに取りまとめた。本冊子である分冊 vol.1 「マレーシア・クアラルンプールの都市開発」では、都市開発や主要なプロジェクトに着眼して、世界都市を目指すクアラルンプールの動向を記述した。マレーシアの統治体系、独立以前からの開発経緯に触れた後、クアラルンプールの今後の目標や方向性が示されたクアラルンプール・ストラクチャープラン 2020 等について概観する。その後、クアラルンプールの交通施策、クラン川再生事業について見ていく。

分冊 vol.2 「外貨獲得を狙う経済特区と長期滞在制度」では、国民統一の基礎となる国民教育制度、経済的地位の低いマレー系民族に対する優遇政策であるブミプトラ政策、国民が一致して取り組める「2020年に先進国入り」の目標を掲げたビジョン 2020 などを説明しつつ、マレーシアの経済発展を概観する。そのうえでビジョン 2020 策定以後に開始された経済特区「マルチメディア・スーパー・コリドー（MSC）」と、外国人の長期滞在制度「マレーシア・マイ・セカンドホーム・プログラム（MM2H）」という外国企業の誘致や外貨獲得などを狙った特徴的な2つの政策を取り上げる。

分冊 vol.3 「躍進する観光立国の戦略」では、マレーシアの観光面での魅力に注目した。観光客を呼び込むための政策について触れた後に、主にクアラルンプールについて観光空間・施設（都市、建築物、商業施設、宿泊施設等）、アクセス（空港、バス等）、ツーリズムを支える食文化（民族ごとの食文化、屋台、ハラール等）の実態を取り上げる。

■参考文献等

一般財団法人森記念財団都市戦略研究所（2012）『世界の都市総合ランキング 2012 年版』
総務省統計局（2014）『世界の統計 2014 年版』，（2014）『データブック オブ・ザ・ワールド 2014 年版』二宮書店

マレーシアの都市及び政策 vol.1

マレーシア・クアラルンプールの都市開発

名古屋都市センター アジアまちづくり研究会

目 次

1. 背景・目的	4. 今後の都市開発
2. マレーシアの統治体系と土地建物の権利関係	4-1 ビジョン2020
2-1 統治体系	4-2 マレーシア計画
2-2 土地建物の権利関係	4-3 クアラルンプール・ストラクチャープラン 2020
3. マレーシア（クアラルンプール）の開発経緯	4-4 KLSP2020施策実施の特徴
3-1 錫鉱山開発による都市形成（独立以前）	5. 交通施策
3-2 マレー人のための土地開発（1960年代）	5-1 交通事情
3-3 マレー人の優遇政策と商業開発（1970年代）	5-2 クアラルンプールの交通施策
3-4 本格的な工業化と郊外都市整備（1980年代）	6. クラン川再生事業「リバー・オブ・ライフ」
3-5 新たな都市圏の開発（1990年代）	6-1 概要
3-6 まとめ	6-2 事業内容
	6-3 考察
	7. おわりに

1. 背景・目的

マレーシア最大の都市で首都のクアラルンプールは、2020 年までに完全に先進国の仲間入りをするという国家構想に従い、ビジネス・貿易中心の経済のもと、世界基準に照らして最高級の住環境・労働環境・ビジネス環境を実現することによって、ワールドクラス・シティとなることを計画している。

またクアラルンプールはマレーシアにおける主要な観光地であり、魅力あふれる周辺の観光地の玄関口ともなっており、ショッピング天国でもある。一方で、高層ビルの合間には緑豊かな木々が立ち並び、夜はライトアップされ美しい。

この都市は、複数の民族構成、言語、宗教や文化が混在する中で築かれ、今後も世界の都市間競争が激しくなることが想定されるなか、更なる発展を展望している。そこで、クアラルンプールの都市開発や主要なプロジェクトに着眼し、現地でのヒアリング等を参考にしながら、この世界都市候補の動向を学びたい。

2. マレーシアの統治体系と土地建物の権利関係

クアラルンプールの都市開発に触れる前に、基礎的な事柄として、簡単に国の統治体系や土地建物の権利関係について学んでおきたい。

2-1 統治体系

マレーシアは、東南アジアのマレー半島南部とボルネオ島北部を領域とする連邦立憲君主制国家（以下、連邦）であり、行政体系は連邦、州政府、地方自治体（特別市、市、町）の三層で構成されている。

連邦は、国家の最高法規である連邦憲法のもと、半島マレーシアに所在する 11 州、ボルネオ島北部の 2 州（サバ、サラワク）と 3 か所の連邦地域（クアラルンプール、ラブアン、プトラジャヤ）から構成されている。

州は、地域内行政の総合調整や土地に関する事務を行う。ちなみに半島マレーシア 11 州のうち 9 州ではイスラム教国における世襲の統治者であるスルタンが、その他の 4 州では国王に任命された州長が、それぞれ州の元首となる。

地方自治体は、一般法である連邦自治体法を中心に、都市計画法や道路水路建築法という関連法が補完する形で権限が規定されており、環境衛生、道路や公共施設の整備と管理、都市計画の策定や建築規制に関する業務を行う。

クアラルンプール市は、州の権限が及ばない連邦地域であり、連邦地域省が運営に関する指導監督を行っているが、地方自治体の業務内容としては他の自治体と大きな差はないようだ。

なお、連邦地域とは、連邦憲法が首都など特別な地域を対象に設置するものであり、連邦政府の連邦地域省（Ministry of Federal Territories）の所管のもと、独立した主体である地方自治体（クアラルンプール）や公社（ラブアン、プトラジャヤ）が具体的な行政サービスを提供し、所在州政府の権限は及ばない地域のことをいう。



図1 マレーシアの行政区画（出典：Wikipedia）

2-2 土地建物の権利関係

(1) 土地

①「フリーホールド（永久所有権）」

個人や法人で自由に所有や売買が認められている。外国人に関しても開放的な土地政策を実施し、一部の農地や特定の事業を行う法人を除き物件価格の条件を満たすことで所有や登記を認めている。

②「リースホールド（期限付き借地権）」

1980 年末以降から運用開始。外国企業の多くがこの制度を利用し、州経済開発公社（SEDC）等によって開発された土地を 30 年～99 年（通常は 60 年）をリース契約により利用している。リース権付きの土地は売買が可能であるがその残存期間が短くなるにつれ価値が下がる傾向にある。現在のマレーシアでは不動産物件の半数以上がリースホールド(借地権)物件であるようだ。

(2) 建物

マレーシアの登記のシステムは、基本的な概念として「権利は土地に付随する」という考え方があり、日本のように、建物の権利登記が、土地とは別に行われるという状況とは異なる。

3. マレーシア（クアラルンプール）の開発経緯

3-1 錫鉱山開発による都市形成（独立以前）

クアラルンプールは、19 世紀後半イギリス人による錫鉱山開発により錫鉱山の採掘現場として中国人労働者によってつくられた。このとき採掘した錫はクラン川などを經由し、河口のクラン港からペナン州のジョージタウンで加工しイギリスへ輸送した。

20 世紀に入ると錫鉱石が枯渇したことにより、ゴム農園の開発を開始し、ゴムを鉄道でシンガポールへ輸送しシンガポール港からアメリカへ輸出するようになった。その頃、イギリスのダンロップ社がゴムチューブの入ったタイヤを開発しアメリカの自動車産業で使用されたことでインド人が労働力として導入され始め、在来民族のマレー人に加えて、華人とインド人が住むようになった。その結果、三民族が共同して抵抗しないよう三民族の場所を地理的に分離し、日常的になるべく接しないような都市開発が推進された。具体的にはマレー人は半農半漁の村、インド人はゴム農園の中で全てが完結するようにし、分割統治することがイギリス人のマレー半島における植民地管理の基本政策であった。

マレー人のみに土地取引が認められている制度（マレーリザーブ）を植民地時代に創設（1913～）され、現在まで維持しているが、これはイギリスがマレー人・華人・インド人ら互いの接触を最小限にしようとした巧妙な植民地管理政策である。1950 年代には、首都→外港クランを結ぶ高速道路（連邦ハイウェイ）をマレー半島の工業団地開発に先駆けて建設し、首都と外港クランの物資輸送を効率化した。その結果この沿線が都市化していき、郊外開発のさきがけとなった開発都市核プタリンジャヤへと成長した。1950 年代末からは、外港クランからバンギを含む一帯（クランバレー）開発計画が進行した。

3-2 マレー人のための土地開発（1960 年代）

1957 年マラヤ連邦独立後、居住地移動の制限が緩和され、華人がつくった都市に他 2 民族が多数流入するようになった。マレー人と華人との対立により 1969 年に起きた人種暴動がきっかけで連邦政府は、マレー人の地位向上を優先する新経済政策を推し進め、マレー人が多数居住する農村と農業の開発を行った。公務員にはマレー人が優先的に雇用、大学の入学者数にも民族別の枠があり、マレー人優遇政策は華人とインド人への差別につながった。しかし、農業部門の雇用の拡大は十分でなく、都市に流出する若者が多かった。1960 年代後半には土地利用計画を策定し、都心部の開発計画、住宅地域の人口密度計画などを行った。



図 2 1921 年(左)、1969 年(右)当時の都市構造
(クアラルンプール・シティ・ギャラリーにて筆者撮影)

3-3 マレー人の優遇政策と商業開発（1970 年代）

マレー人の地位向上をめざす新経済政策（ブミプトラ政策）が開始された。これはマレー人の経済活動支援策として、農業だけでなく商業・工業も優遇するものであった。都市計画関連では、総合都市計画を策定し市街地再開発が急速に進んだ。1971 年に創設された都市開発庁（UDA）の開発プロジェクトは 120 に及び、1976 年に都市地方計画法（イギリス 1970 年代初期の手法）を制定した。都心チャイナタウン近くにマレーシア石油開発の全体に責任を持つペトロナス石油公社の本社ビル建設し、周辺には、マレー系の土産物店舗などを配置し観光客向けマーケットを設置した。チャイナタウンを再開発しマレー人ビジネスマンに店舗を提供しようとしたが土地の権利関係が錯綜するチャイナタウンでの再開発は進展しなかった。新都市ブキッ・ビンタンには、チャイナタウンとは違う近代的な大規模ショッピングコンプレックス（SC）が 1970 年代後半に建設され、その周辺には他の商業施設や日系百貨店、近代的なホテルも立地し新都心は成長するクアラルンプールの消費者を引きつけた。

3-4 本格的な工業化と郊外都市整備（1980 年代）

クアラルンプール首都圏に加えて、ジョホールバルと半島北部のペナン島を中心とする三都市圏で多国籍企業に依存した工業化が本格的に進展した為、工業団地の建設を開始し、アメリカ系企業が参入した。首都への人口集中を回避する為、またマレー人の雇用と住居を拡大する為に、クアラルンプール大都市圏に隣接して市街地内に工業地区を設けた職住近接のイギリス型ニュータウン建設が進んだ。

工業団地を持つニュータウンのシャーアラム（スランゴール州の州都）もマレー人の為の街として建設され、インドネシア人の家事労働者が多く働くようになった。クアラルンプール南方のバンギ開発は、イギリス型のニュータウンで日系企業が多く進出、大学や訓練機関が立地している。市街地整備は工業部門が大きく関与し、ニュータウンはいずれも工業団地と住宅団地がセットになったものとなっており、政府系企業や州政府の経済開発公社が行った。

3-5 新たな都市圏の開発（1990 年代）

1998 年南部にクアラルンプール新国際空港開港し、クランバレー開発は、東西軸から新空港にかけての南北軸へ転換した。新国際空港とクアラルンプールの間に華人に対抗した新しい行政首都のプトラジャヤを創出し、新空港とクランバレー計画地域の間を新たな開発地域に指定した。アメリカのシリコンバレーをモデルにし、プトラジャヤに隣接したサイバージャヤも計画（マルチメディア・スーパー・コリドー（MSC）の一部）した。プトラジャヤは、計画人口 33 万 5 千人で 1995 年から 10 年かけて造成し、ほとんどの行政機関を移転したマレー人の街である。南北軸の開発は進んでおり、その主力は民間の住宅開発となっている。大都市圏には、高速道路が南北に走っており、高速道路の沿線に民間の住宅団地が展開する。南北高速道路の中核は南北ハイウェイ（マレー半島を縦貫する幹線道路）となっている。

3-6 まとめ

独立後、華人が作ったクアラルンプールの街をマレー化しようとした結果、郊外にイギリス型のニュータウンができ多核的な大都市圏ができた。クアラルンプール市内には都心部に商業や業務施設が集中しないように副都心を計画し市内にも多くの居住区を計画した。その結果、旧都心のチャイナタウンを取り囲むように新都心や副都心が形成されている。

クアラルンプールの商業開発は、一カ所集中ではなく分散的な開発となっている。チャイナタウンの南に位置し都心部と郊外の間接地帯にあるミッドバレー副都心開発では伊勢丹、イオン、日系小売業、地元の百貨店やホテルが立地している。施設整備はクアラルンプール構造計画書に基づいて行われ 1994 年の公表から 20 年かけて実現したことになる。大規模 SC は、政府の都市開発庁（UDA）が開発し、国の省庁と実際に事業を行う特殊法人と合わせたようなイギリス的な組織構造をとっている。なお UDA は 1996 年に民営化され、住宅、商業施設、オフィスビルなどの不動産開発の大企業となった。

なお、UDA により開発された繁華街エリアにあるブキッ・ビンタン駅直結のブキッ・ビンタン・プラザは当時の政府主導による商業施設開発の面影を残している。現在では図 3 のとおり地下は地元民向け商店があるが、4 階以上のフロアは空きが目立つ。今後、再開発が計画されている。

マレーシアの都市開発は、シンガポールと同様の公共主導の市街地形成方法を取っているが、マレーリザーブにより首都圏の都市開発が思うように進まないことが問題となっている。



図3 ブキッ・ビンタン・プラザ
（上）地下フロア、（下）4階フロア

4. 今後の都市開発

マレーシアの現在の社会経済開発は、ビジョン 2020 に基づき推進されている。また、国土政策に関連する計画として、国家レベルにおいて、五ヵ年開発計画（「マレーシア計画」と名付けられている社会経済計画）、空間計画（国家空間計画）の両方が策定されている。これらの計画はそれぞれ州（五ヵ年）計画とストラクチャープランに落とし込まれる。それら州の計画は次いでローカルプランまたは特別区域計画となりローカル（地区別）レベルの開発計画の枠組みの役割を果たす。

以下に、国家計画体系の根幹を成すビジョン 2020 と国土開発に関する国家計画であるマレーシア計画を踏まえ、今回の主な調査対象地であるクアラルンプールの開発計画（クアラルンプール・ストラクチャープラン）の概要を紹介する。

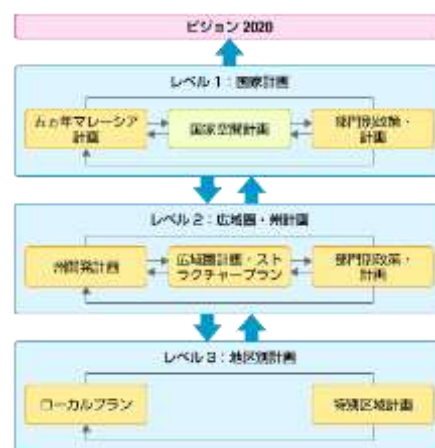


図4 計画体系（出典：国土交通省 HP）

4-1 ビジョン 2020

ビジョン 2020 は、2020 年までにマレーシアがあらゆる側面（経済、政治、社会、精神的、心理的、文化）において完全に先進国の仲間入りをすることを目標とした 30 年にわたる展望を示したものである。

そもそもこれは、1991年2月28日に行われたマレーシア・ビジネス協議会の発足式において、『2020年までに、「経済、政治、社会、精神、心理、文化のあらゆる分野で完全に発展した国」を実現する』旨のマハティール首相演説から成っており、後に本演説が『ビジョン2020』と名づけられた。

特徴として、従来の経済発展を主眼とした長期展望計画と異なり、先進国の模倣でなく、マレーシア民族が一丸となってマレーシアらしさを打ち出す国づくりを打ち出していることにある。ビジョン2020における、2020年までに実現すべき「先進国としてのマレーシア」構成要素は以下の9つに大別される。

1	運命を共有しているという感覚を持つ、統一されたマレーシア国民	平和で領域面とエスニックな面で統合され、調和と平等な関係のもとに共存し、一つの「マレーシア民族」を構成し、国に対し政治的忠誠と献身的姿勢を持つ国民
2	心理的に自由で自信に満ち、発達したマレーシア社会	自信の存在と業績に対する誇りを持ち、逆境に立ち向かう強靱性を持つ社会
3	成熟した民主的社会	多くの発展途上国のモデルとなりうるような、合意を重視し共同体志向のマレーシア型民主主義
4	道徳的で倫理的な社会	強い宗教的、精神的価値意識を持ち、高い倫理的水準を満たす市民によって構成される
5	成熟した自由で寛容な社会	人種、宗教を異にするすべてのマレーシア人が、その生活習慣、文化、宗教的信念を自由に実践、表明しながら、なお一つの国に属している感覚を持つ
6	科学的で進歩的な社会	前向きで進取の気性に富み、技術の消費者にとどまるのではなく、将来の科学技術文明に貢献する社会
7	思いやりある社会と気遣いの文化	社会が個人に優先し、かつ国家や個人ではなく強靱な家族制度を中心に福祉が営まれる
8	経済的に公正な社会	公正で平等な富の配分が行われる。人種にもとづいて経済的分業がなされたり、特定の人種が経済的に取り残されたりしない
9	繁栄した社会	競争力があり、ダイナミックで強靱な経済を持つ

4-2 マレーシア計画

マレーシア計画は連邦政府首相府経済企画院が策定する五ヵ年計画で、現在は十回目にあたる第十次マレーシア計画（2011-2015）が実行中である。

本計画は、マクロ経済の成長目標を設定し、公的部門の開発計画の規模と配分について設定する。また、該当部門に対して方向性を示すもので、それが民間部門の投資決定に誘導的な役割を果たしている。現行の第十次マレーシア計画では、「ワン・マレーシア：国民第一、今こそ実行（One Malaysia: People First, Performance Now）」の理念に沿って高所得と社会的公平性を阻害しない高い生産性を実現する経済を目標に掲げている。計画の構成は以下の通り。

第1章	ひとつのマレーシア（One Malaysia）；高所得国に向けた発展の描画
第2章	国家の強みへの立脚
第3章	経済成長の躍動のための環境創造
第4章	包括的（インクルーシブ）な社会経済開発の前進
第5章	先進国の才能ベースの開発と保有
第6章	クオリティ・オブ・ライフ（生活の質）を高める環境の形成
第7章	マレーシアの転換のための政府の転換

本計画における経済成長を促す施策として「都市集積による成長のけん引（クアラルンプール大都市

圏 (Greater Kuala Lumpur)) がある。主要事業としては、KL 国際金融地区の整備、Greater KL の観光目的地化、魅力的な公共緑地網の創出、都市公共交通網のシームレス化等がある。

交通に関しては、環境形成施策として「都市成長のペースに合わせた交通容量向上への投資 (Greater KL イニシアティブ (LRT の路線延長・輸送力向上、モノレールの延伸検討等)) が記述されている。

この国家計画においてクアラルンプールを世界都市として開発することは至上命題であり、クアラルンプールの成長がマレーシアの成長そのものであることが窺える。

4-3 クアラルンプール・ストラクチャープラン 2020 (Kuala Lumpur Structure Plan 2020)

(1) 概要

クアラルンプール・ストラクチャープラン 2020 (以下、KLSP2020) は、1984 年に策定されたクアラルンプール・ストラクチャープラン 1984 (以下、KLSP1984) を改訂し、2004 年に承認された。これは、KLSP1984 では想定していなかった、マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC) やクアラルンプール国際空港 (KLIA) の建設、プトラジャヤへの連邦政府の管理機能の移転といった様々な開発や好況を受け、修正する必要が生じたためである。KLSP2020 は、国民に対し計画素案の公開が行われ、国民からの提言・意見が提出され、それに対する諮問委員会の検討を経たのち、連邦政府の大臣承認を得て策定された。

KLSP2020 では、ビジョン 2020 においてマレーシアが完全に先進国入りをすることを目標としているように、2020 年までに完全に世界トップクラスの都市となることを目標としている。世界経済のグローバル化に伴い、ロンドン・ニューヨーク・パリ・東京といったグローバル経済のトップクラスの都市が、多国籍企業の生産・販売拠点の戦略的な配置に資するビジネスインフラの整備に注力している傾向であること、また、情報通信技術の開発に伴い、知識集約型経済 (ソフト産業、情報・コミュニケーションに関する分野の成長) の重要性が増していることを挙げ、世界経済の流れにおけるクアラルンプール開発の将来の方向性としている。マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC) は、政府によって指定された情報と知識の開発を促進するための地域のことである。プトラジャヤやサイバージャヤなどの新興都市が含まれる (MSC の具体的内容は、今回調査の報告書 vol. 2 を参照されたい)。クアラルンプールはマレーシアの首都だが、行政機能を集約するために 1995 年以降にプトラジャヤ新都市を建設し、首相府、各省庁、大使館などを移行した。このクアラルンプールと隣接する周辺の都市で構成される地域をクランバレー地域と呼び、国家成長圏として定め、504,000ha におよぶ広大なエリアを 10 年かけて一流の国際都市にすることを目標としている。ペタリンジャヤ、シャーアラム、スパンジャヤはとくに成長している。クアラルンプールにおける計画はこのクランバレー地区の動向も考慮しなければならない。しかし、クアラルンプールから周辺都市への人口流出が起きており、対策も求められている。

(2) 開発ビジョン

クアラルンプールの目標は、世界トップクラスの都市を目指すことである。

すなわち、世界的な投資環境を構築し国内のみならず国際的な投資を呼び込むこと、熟練した労働者を誘致し定着させること、観光客のクアラルンプールに対する期待を満たすこと、それらのために、作業環境・生活環境・ビジネス環境・都市ガバナンスの世界的な水準への向上が必要となるとしており、経済力向上を主眼に都市開発を推進することが窺える。

このとき、土地利用分野における課題として、①住環境；良質な住宅の供給やアクセス性の向上、②交通；労働者の通勤時間の短縮化に資する交通・輸送インフラの整備、③文化；文化遺産の保護等を取り上げている。

これに対する開発ビジョンとして、住環境に関しては、雇用の機会・教育・訓練、すべての所得者層

のための住宅供給、アクセシビリティの向上、スポーツ・レクリエーション施設まで、広い範囲の整備が必要になるとしている。また交通インフラに関しては、公共交通機関がより柔軟かつ効率的に運用され、インフラ施設がすべての市民に公平にアクセス可能であることにより、市民の移動の自由を保障することとしている。そして、文化面に関しては、都市のアイデンティティを歴史的建造物のエリアを保存すること等で、文化と芸術的価値を高めるとしている。

4-4 KLSP2020 施策実施の特徴

※文中の各種数値は KLSP2020 から引用しており、H27.2 時点と異なることがある。

(1) 土地利用

KLSP2020 は、人口基盤を今後 20 年間で 140 万人から 220 万人に増やすように目標設定している。

しかし、居住人口の増加に関しては、市民に入手しやすい価格帯での住宅の供給が滞っている結果、市内から郊外への人口流出問題が生じ、貧困層が増加したことが課題としてある。住宅用地そのものは、1984 年から 2000 年までの間に 3,822ha から 5,490ha と増加し、市内で最も広く利用されている土地利用であるものの、市内中心部での住宅用地は 1984 年当時の住宅用地全体の 26.4%にまで減少した。また、市内中心部は住宅よりも商業用地への転用が進んでおり、郊外への住宅用地の流出が進んだことが背景にある。

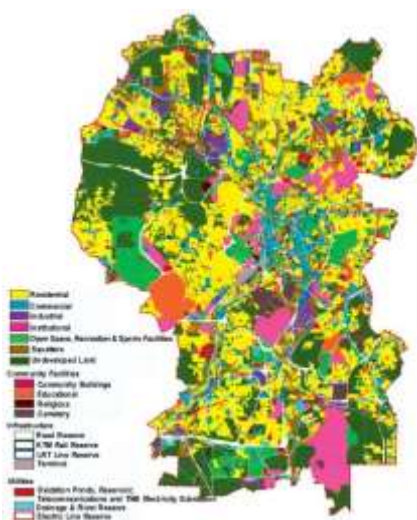


図5 土地利用分布（2000）



図6 開発戦略計画

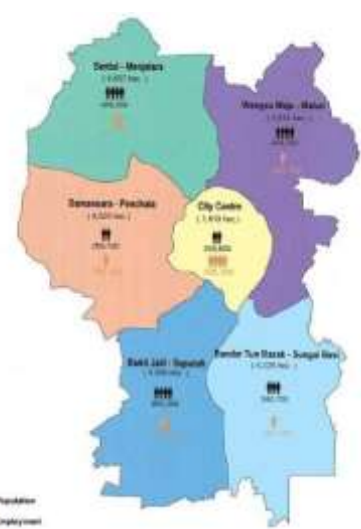


図7 目指す居住及び雇用者人口

土地利用と開発に関しては、現状、住宅用地が郊外に流出し、代わって商業用地が集積された結果、市内中心部がクアラルンプール全体の商業用地の 25.2%を占めるに至っている。また、製造業中心から知識集約型経済への移行期であることから、旧来の工業用地の荒廃が見られる。クアラルンプールからプトラジャヤへの連邦政府の管理機能移転に伴い、以前は連邦政府事務所で占められていたビルや土地の将来的な利用も課題となっている。また、これまでの開発計画において市場・モスクや図書館といったコミュニティ施設の十分な検討がなされてこなかったことから、それらの施設への市民のアクセシビリティ向上が課題としている。

KLSP2020 は、まもなく目標年次を迎える。日本では一般的とも言えるが、本計画は市民意見を取り入れながら実施に繋げており先進的なまちづくりをしている印象を受ける。しかし、実施には住民合意という高いハードルが立ちだかつており、目標年次までの計画実現は困難な状況にあることを市役所職員は教えてくれた。具体的には、特に都市部で複雑になっている権利関係に端を発する土地利用転換の困難さにあるようだ。クアラルンプールの容量不足や都市機能の更新を行うためのプトラジャヤの開発

は、連邦政府の管理機能移転はしたものの、想定以上に居住者移転が進まなかったようだ。

(2) 交通

KLSP2020 における交通網の課題として、自家用車はクアラルンプール市内の移動手段の 56.6%を占め、駐車料金は市場の力に押され、規制されていない等のことがある。自家用車への依存度を低下させ、公共交通機関への移行を促し、市内中心部への自家用車の流入を防ぐことが通勤者の交通渋滞・排気ガスによる環境悪化への対策として重要としている。しかし、多様な公共交通機関相互の統合不足と道路・鉄道ベースの公共交通網間の統合不足が生じている。鉄道網へのアクセスに関しては、フィーダーバスの不足と、バスの頻度の低さ・混雑の課題がある。

交通の現状や具体的な施策については、5 章に記述する。

(3) 文化

KLSP2020 は、都市のアイデンティティとして、独特の特性や文化的遺産の視点を失わないことが重要としており、伝統的な生活を営む村のインフラ整備を行い、伝統的な商品を扱う商業活動を奨励し、エコツーリズムを体験したい国内外の観光客にアピールする必要があるとしている。

また、景観においては、クアラルンプールの景観上の特色として、緑や川の回廊やスカイライン、丘、建物といったランドマークを設定し、都市としてのアイデンティティを確立することが重要としており、市民が文化的な活動を行うことができる広場や公園を整備することにより、都市生活の豊かさを経験することができることから重要な施策として位置づけている。

川の回廊を創出する施策に関しては、5 章にクラン川再生事業「リバー・オブ・ライフ」として記述する。

5. 交通施策

5-1 交通事情

(1) 鉄道網

クアラルンプール市内の鉄道網は、鉄道会社や運行方式で区別すると、主に市内交通を担う「KTM コミューター」「LRT（高架鉄道）」「KL モノレール」の 3 種類と、KL セントラル駅と KL 国際空港を結ぶ「ERL 鉄道（KLIA エクスプレス）」の計 4 種類の鉄道から成る。

市内の鉄道網の中心となるのは KL セントラル駅であり、この駅を中心に放射状に広がるような形になっている。KL セントラル駅には、KTM コミューター、LRT、KL モノレールの全 6 路線のうち 4 路線が乗り入れている他、KL 国際空港への玄関口でもある。従って、海外からの観光客は必ずと言っていいほどこの駅を利用することになるのだが、市内の繁華街へ繋がる KL モノレ

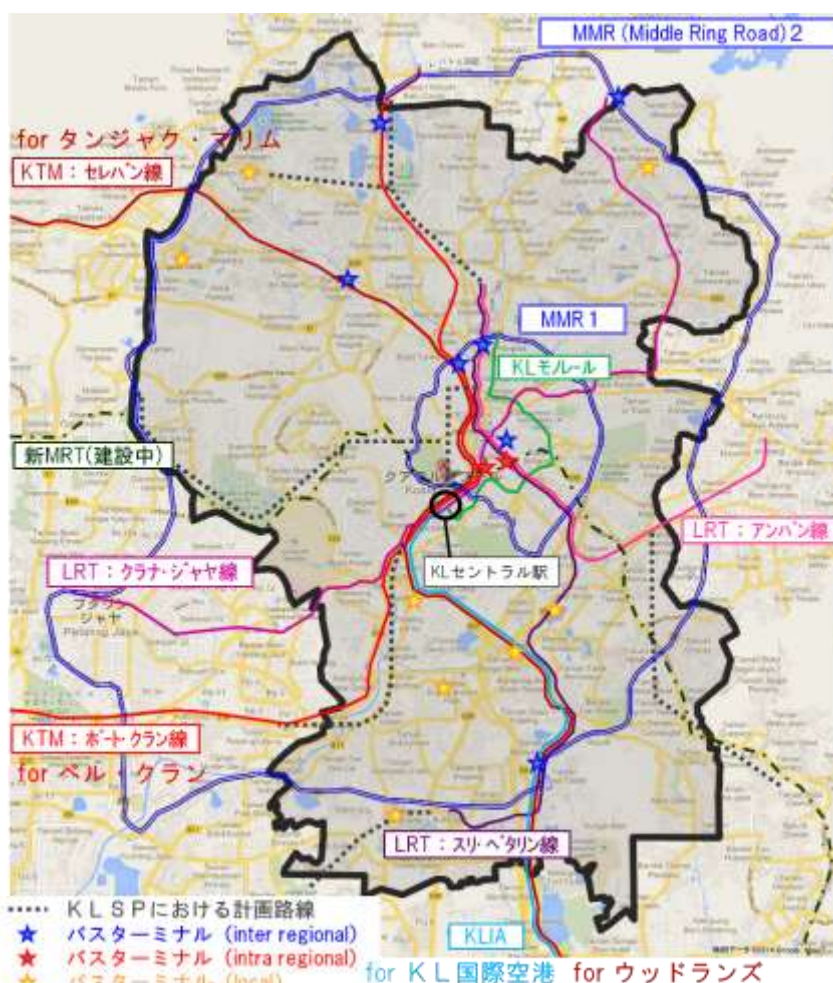


図 8 クアラルンプールの交通網

ールはホームが遠く、案内が分かりづらい。名古屋市の鉄道網と比較すると、放射状の路線形状は、名城線が環状化される前の状況に近く、KL セントラル駅は名古屋駅のような存在である。

主に観光客が使うことになる KLIA エクスプレスを除き、料金設定は安く、市内であれば 100 円前後で端から端まで移動できるくらいである（ただし、マレーシアと日本の年収の差を考えれば、特別安いという水準ではない。）。また、マナカと同じような IC カード「Touch' n Go」が導入されており、鉄道、バスの運賃の他、駅売店やチェーン店、高速道路料金、駐車料金の支払いにも使用でき、IT 化も進んでいる。

路線にもよるが、鉄道ダイヤは日中でも 10 から 15 分程度の間隔で運行されており、基本的には定時性も確保されており、列車待ちのストレスも大きくない。これは主観になるが、車両も清潔で、利用者のマナーも良い。そのため、鉄道自体は思ったよりも“使える”印象を受けた。しかし、市民は鉄道を使える交通手段と捉える人は少数らしく、移動は車という考え方が根強い。これには、度々不通になる鉄道への信頼の低さが影響しているとのことで、今回の視察中も夕方のスコールのために一時不通になったりダイヤが乱れるといったことを経験した。



図 9 ホームでモノレールを待つ人々
（スコールによる一時的な運休）

なお、KLSP2020 を都市レベルに落とし込んだクアラルンプール・シティープラン 2020（KLCP2020）によれば、鉄道網の拡張が計画されており、現在、KL 市内を東西に結ぶ路線を建設中である。

(2) 自動車交通

クアラルンプールの交通は、自動車・自動二輪車が中心である。中心部への通勤にも自動車を使用し直接出勤している人が多いため、朝夕のラッシュ時には日々渋滞が発生する。ヒアリング先の市役所職員、それにクアラルンプール郊外に住む日本人会の方が「交通渋滞は酷いが、ジャカルタほどではない。」と声をそろえたところに、クアラルンプールの交通事情が見て取れる。

また、一歩路地に入ると、クアラルンプール名物（？）の二重駐車に遭遇する。当たり前のことのようにだが、1 列目の車がどうやって脱出するのかは日本人には謎である。

オートバイの使用者も多く、信号待ちになると、多くのオートバイが自動車の前に並び、青信号とともに一斉に動き出す。これは、他の東南アジア諸国でもよく見られる光景である。マレーシアの人にとって車は必需品である。しかし、自動車は高級品である。日本と比べると全体的にみれば安い物価も、自動車に関しては当てはまらず、中古車を買う場合などは日本の 1.5 倍程度にもなるらしい。そのため、若者や低所得者層は、オートバイを多く利用している。

市内の中心部には、「GO KL City Bus」と呼ばれる無料のバス路線が 2 路線あり、早朝から深夜まで 5 ～15 分間隔で運行されている。無料ということもあり、朝夕のラッシュ時には利用者であふれている。

路線バスも数社が運行しており、その最大の会社は、LRT や KL モノレールを運行する Rapid KL である。バスの料金体系は運行会社によって違いがあるが、鉄道と同様、安価である。ただ、車内アナウンスはほとんどなく、分かっていないと使いづらい印象を受けた。

(3) 徒歩・自転車

歩道は狭いところが多く、路面の状態の悪いところも多々見受けられる。現地で道路を歩くと自動車優先で造られた道路であると感じる。きちんとした信号交差点は少なく、徒歩での移動は不便。片側 3 車線のような道路でも、車の合間を縫って道路を渡るのが普通といった感じである。自動車の運転手も、それが当たり前だと思って運転しているらしい。

マレーシアという地理的な条件を考えれば、当然のことながら、徒歩での移動は暑さを感じ、スコールも日常茶飯事である。そういった点も、徒歩移動には難点となる。

雨の多さと、徒歩移動のしづらさも、鉄道利用増を妨げる一因に見える。

街なか、特に中心部において、自転車を見かけることはない。中心部においては、日本以上に車道は危険だと感じる。かといって、歩道は狭いうえに路面状況も悪い。そういったこともあってか、日常的には使われていないようである。



図 10 4 車線道路沿いの歩道（所々に深い穴）



図 11 機能しない歩行者用信号と脇に佇む警備員

5-2 クアラルンプールの交通施策

クアラルンプールの交通の基本構造は、1984 年以降に構築された道路及び鉄道網である。そして、KLSP2020 では、2020 年までに、各交通モードを最適化した交通システムを開発・実現することを目指している。

クアラルンプールでは、1980 年代後半からの経済成長により、自家用車保有率が急速に高まったことにより、バス利用から自家用車利用へのシフトが起これ、公共交通の交通分担割合が 1997 年には 19.7% まで落ち込んだ。その後、2005 年には、25% 程度まで戻ったようだが、現在も自家用車が主要な交通手段である状況に変わりはない。KLSP2020 では、公共交通の割合を 2010 年に 40%、2020 年には 60% まで増加させることを目標に掲げている。

そのために採られている施策をいくつか紹介する。

(1) エリアロードプライシング（通行料制度）

主に、クアラルンプールの中心部へと向かう幹線道路には、エントリーバリアと呼ばれるゲート（日本の ETC のようなもの）が設置されており、そのゲートを通過する車に対し、自動的に課金される仕組みになっている。ただ、日本人会の方によれば、自動車を使わないと不便なため、料金を取られたら仕方がないという程度の感覚だそうである。

(2) パークアンドライド

通勤時の鉄道利用促進策として、郊外の鉄道駅にはパークアンドライド駐車場が積極的に設置されている。鉄道利用促進策としては、駅からのフィーダーバス運行をメインに考えているが、フィーダーバスの運行が効率的でない地域においては、パークアンドライドを採用している。現地視察中にもパークアンドライド駐車場を目にした際は、たしかに利用はされているが、空きも目立つと感じた。

(3) 管理駐車場

クアラルンプールでは、公共交通利用促進のため、中心部での駐車場の供給と分配を管理している。これは、開発時に通常のガイドラインに基づいて計算される必要駐車台数のうち、3分の1の駐車施設設置を認め、残りの3分の2にあたる駐車台数については、市が開発者から「開発料金」を徴収して建設する公共駐車場内に割り当てられたり、市からパークアンドライド駐車場としての整備を求められたりするものである。非常に興味深い施策であるが、今回のヒアリングでは、中身について聞くことができなかったのが残念である。

(4) ペDESTロリアンデッキ

市の中心部であるブキッ・ビンタン駅～KLCC 駅の間は、“ウォークウェイ”と呼ばれる歩行者専用ペDESTロリアンデッキで繋がれており、車を気にせず通行することができる。これはKLSP2020の施策の一つとして整備されており、市内中心部への居住人口の回帰とアクセシビリティの向上による公共交通機関の利用増加により、より多くの人々が勤務時間外に市内中心部の通りを埋め、活気を形成するようになれば、商業と娯楽企業も居住人口による恩恵を受け増加し、経済を活性化させることができることから、公共交通網への歩行者用ネットワークの構築が重要という考え方に立脚している。



図 12 大型商業施設からペトロナス
ツインタワー方面を結ぶ
ペDESTロリアンデッキ

実際に利用してみると、一応空調も効いており、安全なのは間違いない。たしかに、歩行者にやさしい環境づくりの目玉施策のように見えるが、これくらいしないと、“暑い・スコール・車優先”の街を歩くことはできないと感じる施設でもあった。

これらの施策は、どれも公共交通の利用促進のための施策である。しかし、現実には思うように公共交通への転換は進んでいないようである。このことは市も自覚しているようで、「“タッチアンドゴー”のような利便性の高いICカードも導入したが、公共交通の利用を促進するためには、インフラ整備と公共交通の利便性（信頼性）を高めることが、何より重要である」とコメントしていた。

クアラルンプールの交通状況は、車への依存、公共交通割合の目標が2020年に60%、といった部分において、思いのほか名古屋市と共通する点があった。現時点では、鉄道の整備状況、道路の整備水準等、交通の利便性は間違いなく名古屋市の方が高い。しかし、マレーシアは安定した経済成長を前提に開発意欲は衰えていないように思われ、今後も急速に整備が進む可能性がある。クアラルンプールではIT化も進んでおり、鉄道の整備促進と今回紹介したような施策が噛み合う時が来たならば、名古屋市を追い抜くようなことがあるのかもしれない。

6. クラン川再生事業「リバー・オブ・ライフ」

6-1. 概要

4 章で簡単に触れたマレーシア計画のうち、「ひとつのマレーシア（One Malaysia）」というキーワードがある。今後の更なる発展のために、民族間の複雑な関係性の中で都市開発が行われてきた経緯を踏まえ、国民が一丸になろうというテーマと受け止めることができる。そうしたとき、国民性やその文化が重要視されるのは珍しいことではない。

クアラルンプールは、歴史的にクラン川とゴンバック川の合流地点を発祥として形成されてきた都市である。そのため KLSP2020 では、国の施策の方向性も踏まえ、都市の歴史を象徴するエリアとして両河川の魅力を高める施策を行う必要があるとしている。

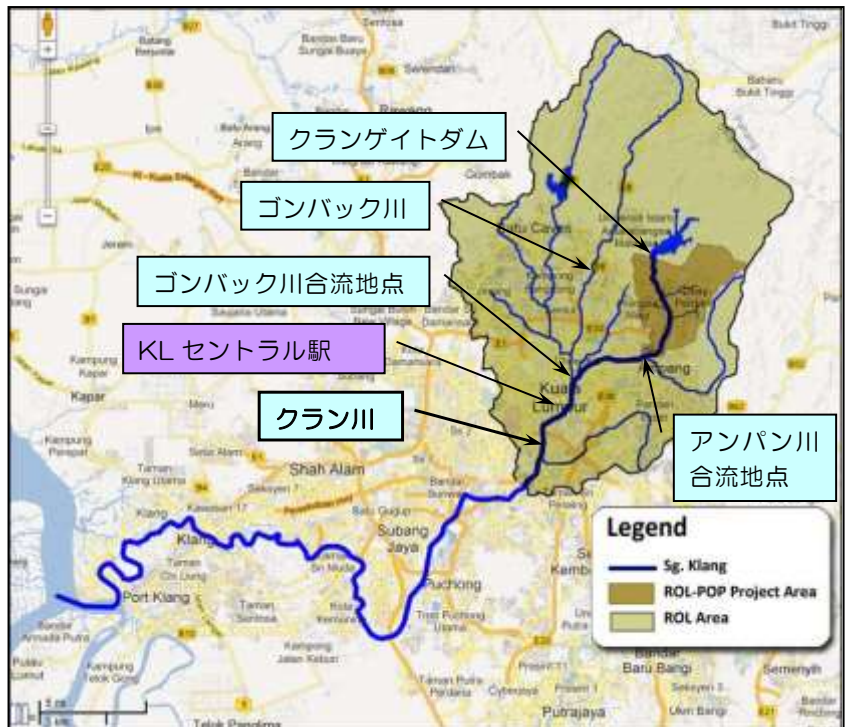


図 13 クラン川等の位置

しかし、クラン川・ゴンバック川に関しては、不法投棄や生活排水・工業排水の直接排出といった要因により水質が汚染されていることから、河川水質の改善と同時に、象徴的なランドマークである両河川の魅力を高めるため、歩行者のための歩行空間・滞留できる空間を確保し、公園などと一体整備をしていくとしている。リバー・オブ・ライフ（River of Life）事業は、両河川の水質の改善・周辺エリアの魅力向上・市民の帰属意識の向上と市民参加を促す施策の一つである。

(1) 「リバー・オブ・ライフ」とは

事業期間は、2014 年～2020 年の 6 年間、対象エリアをクラン川及び合流するゴンバック川の流域として（「リバー・オブ・ライフ」対象エリア：図中 ROL Area）、政府関連省庁、セランゴール州、またクアラルンプール市、セラヤン市、アンパンジャヤ市の 3 つの地方自治体の事業者により、「河川清掃」「河川美化計画」「土地開発」を事業の 3 本柱として実施するものである。

そのうち、先行事業として、流域面積約 40.4km²、クラン川沿い 10 キロの流域（クランゲイトダムからクラン川とアンパン川の合流点まで）を対象エリアとした「リバー・オブ・ライフ・パブリック・アウトリーチ・プログラム」（図中 ROL-POP Area）が実施されている。

これは、①河川を保全するための技術向上、及び一般市民向けの環境教育の実施、②河川に対する当事者意識の推進、③河川の保全に向けての長期的かつ持続可能な行動を率先することを目的に実施された。市役所職員の説明によれば、事業の究極的な目的は、クラン川・ゴンバック川の開発により土地の評価価値を高めて、住環境の良いウォーターフロント地域に発展させることだそうだ。



図 14 リバー・オブ・ライフの概念図

(2) クラン川の現状

「大きな排水路」という印象を誰しもが持つのではないだろうか。右の写真はムルデカ・スクエアやチャイナタウンに挟まれ観光客が集まるエリアである。しかし、コンクリート護岸が整備されたクラン川は、その脇に直径約1mのパイプが配置され、歩道が整備されているものの、気持ちのいい空間ではない。水質は見た目にも良くないことが分かるが、本事業により現在の水質を、川の流域、川底をきれいにすることで、人体に影響がない水質レベルまで向上していきたいと計画している。



図 15 都心部のクラン川

6-2. 事業内容

(1) 河川清掃

河川の水質改善のため、河川処理場の設置、大きなごみや油分を除去する設備の設置、住民への啓発活動を行っている。下水が処理されないまま排出される問題に対しては、下水処理施設を整備するなど全部で RM30 億（約 100 億円）を予算化した。具体的には、太陽エネルギーを利用した施設、生物学的処理施設及びレクリエーション施設にもなる湿地、川岸の整備などを行うもので、下水処理の技術は韓国を手本としたそうだ。また、河川沿いにあるクアラルンプール最大の生鮮市場からの排水が未処理のまま放流されている問題もあり、その処理対策も含んでいる。

(2) 河川美化計画、土地開発

クアラルンプール市主導のもと、クラン川およびゴンバック川沿いの 10.7km にわたる地域を景観的・機能的により美しく整備し、リバーサイドを大きく変貌させるための河川美化事業が推進されている。これは、リバーフロントエリアの経済的価値を一段と高めることを目的とし、そのために、建築的および都市デザイン的なことはもちろん、経済的な視点を含めた総合的で一貫した基本計画づくりと、リバーフロントとしてのブランド的な魅力づくりに取り組むものである。

クラン川とゴンバック川が交わるマスジット・ジャメ地区はクアラルンプールの起源の地と言われている。そのマスジット・ジャメ地区周辺（地区 7）の河川沿岸には、市内最古のモスクであるマスジット・ジャメをはじめ、ムルデカ広場や旧連邦事務局ビルなど多くの歴史的建造物が存在し、また周辺には様々な時代の様式を伝えるショップハウスが数多く残っている。

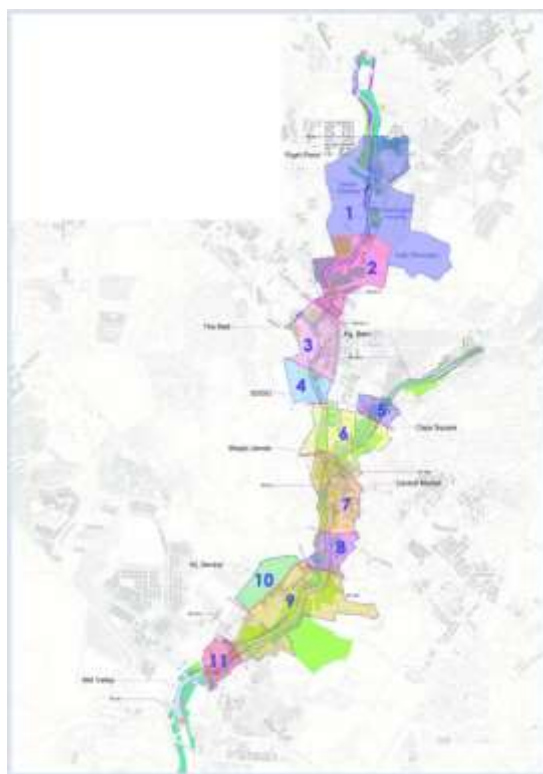


図 16 河川美化計画、土地開発の対象範囲

このようなまちの起源である川にごみが溢れ、フェンスで囲まれて川とまちが分断されている現状を変え、歴史・文化を伝えるまちの重要な地域のリバーフロントとしての本来の魅力を発揮させ、まちの新しいアイデンティティを確立させようというのがこのプロジェクトの目標の1つである。

事業展開として、河川美化事業の第1段階は、川の交流地点で文化遺産が多数あり、それを強調して新しいアイデンティティを持たせるため地区7の再生計画を策定・実施する。第2段階では、すべての地区を対象に都市デザインガイドラインや景観ガイドラインを策定する。このとき、全12の活動をパ

パッケージにしており、その細部を現在調整しているが、2014 年末にスタートして 2017 年中頃完成予定である。1 つの事例として、地区 1 において政府が所有する空き地に市民のためのオープンスペースとなる「One Malaysia Park」という公園を計画している。

ここでの都市デザインガイドラインは都市空間の連結性や案内看板等のサインボードについても含む包括的な都市設計指針であり、都市景観設計ガイドラインは歩道橋をつくるときにどのような建築資材を使うべきか、ベンチなどのストリートファニチュアのデザインや位置について定めるものである。



図 17 One Malaysia Park のイメージ

この河川美化事業は、インターナショナルコンペティションを立ち上げ沿岸地域の再生・美化に関するマスタープランを募った。このコンペは 10.7km に渡る対象区域全体に対する基本計画および地区 1 と地区 7 に関する詳細設計を提出し、その計画的・建築的な優秀さおよび機能性や経済性を競うもので、最優秀案は基本デザインとして採用・実現されるものであった。

コンペには国内外の建築・都市コンサルティング企業による総計 22 のチームからの応募があり、実行委員会によって 6 つの案に絞られた後、専門家などからなる審査員とインターネットによる住民投票によって最優秀案を 1 つ選定した。最終的に採用されたのは、アメリカに本社をおく建築・都市計画コンサルタント会社の案で、市役所職員によれば、川岸のサイクリングロードの整備を提案するなど、河川に市民が親しみ、気持ちよく利用できるような計画が評価されたそうだ。

政府関連省庁等の事業者は、河川美化事業をはじめ、リバー・オブ・ライフにより河川流域周辺の土地価格が上がることを前提とし、土地価格上昇後、河川流域周辺にある 110 箇所の政府所有地を売却することで、投資した RM40 億（約 130 億円）を回収できることを見込んでいる。

そのため、一貫した設計計画やリバーフロントとしてのブランディング化により、高い経済価値のある川岸のエリアを作り上げる必要があり、今後の更なる事業展開が期待される場所である。



図 18 河川周囲の道路脇にいくつもの PR 看板

6-3. 考察

KLSP2020 により各種の経済力向上を目指した施策展開が計画される中、文化面の向上を目標の一つとするリバー・オブ・ライフの施策はそれだけでも特徴的なプロジェクトであることがわかる。河川美化、ブランディング化などによる行政施策をもって土地価値の向上を見込み、開発投資する約 130 億円を回収できる算段のもと大胆に大規模開発に臨む行政手法は、世界を見据える都市開発のあり方として参考としたい。

約 11km に及ぶリバーフロントエリアを一体的に開発する規模もさることながら、インターナショナルコンペティションの優秀案に対し、住民投票を踏まえて計画策定することや、プロジェクトの施設整備等を統一的に規定する都市デザインガイドライン・景観デザインガイドラインを策定する取り組みは、名古屋市の施策展開の方法を一考する上で参考にしたいところである。

このコンペによるマスタープランの選定は、国民レベルを超える発想のもと様々な案を募ることで、

場所の新しい使われ方や価値を見出し、都市空間の活用可能性をより大きなものとするだろう。また、このような新たな価値観による都市の再生について住民投票というツールにより選定することは容易なことではないが、より住民意見を反映した市政を実現することに加え、市民がまちの魅力・潜在的価値に気づき、まちに対して希望と愛着を抱く機会となる。このようにスタートを切った計画が、施設整備等を包括的かつ統一的に規定するデザインガイドラインを策定により、整備時期や担当部署の違いを越えて、特定のデザインテーマを持った整備へとつながり、一つの国民性を象徴する高質な都市空間を実現することを期待したい。



図 19 現状（クラン川、ゴンバック川合流地点）



図 20 整備後イメージ

7. おわりに

都市間競争を勝ち抜くため、日本を含め各国が経済力や独自性に磨きをかけている。今回のマレーシアを対象とした報告書は、他の分冊で経済や観光分野について触れることとなるが、それらの分野の強化を通してクアラルンプール大都市圏を中心に世界都市を目指していることがわかるだろう。

ただ、この報告書で触れた KLSP2020 の進捗課題や交通インフラ事情、政府関連省庁等が力を入れるリバー・オブ・ライフだが、ヒアリング等を通して行政と市民の都市開発への期待や思いには温度差があるようにも思えた。例えば、数々の行政施策がトップダウンにより行われているとみられるが、土地・建物の既得権に対して新たな都市のあり方を提案することの困難さを伴う実情がある。また、公共交通利用を促す各種施策の導入を進めているが、自動車交通からの転換の兆しはまだない。そして、クラン川の再生に向けては、更なる住民理解が求められるだろう。

今回の渡航ではクアラルンプール市役所を訪ね、行政としてはクアラルンプールをより良くしていきたい思いがある一方で、大きく都市を更新していくことには苦勞されているように見受けられた。最後になったが、クアラルンプール市役所の方には、お忙しい中時間をさいていただき親身なご対応をいただいたことを感謝申し上げたい。

■参考文献等

財団法人 自治体国際化協会（H19.10）『マレーシアの地方自治』、公益社団法人 日本不動産鑑定士協会連合会（H25.3）『アジアの不動産諸事情の調査結果』、生田真人（2011）『東南アジアの大都市圏 拡大する地域統合』、高嶋伸欣、関口竜一、鈴木晶（2010）『マレーシア』、三木敏夫（2011）『マレーシア新時代』、生田真人（2001）『マレーシアの都市開発』、中村正志（2005）『ビジョン 2020 の骨子と背景-新経済政策との共通性と差異』

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>、クアラルンプール市 <http://www.dbkl.gov.my/>、River of Life Public Outreach Programme (ROL-POP) <http://www.myrol.my/>、グレートクアラルンプール <http://app.kwpkb.gov.my/greaterklkv/>

表1 マレーシア年表

西暦	マレーシア国内の出来事	都市計画関連	住宅政策	産業・環境・工業関係	格差政策	世界	日本	西暦
1940				1795年イギリス東インド会社によりペナン島割出				1940
1941				イギリス人による森山開拓の開始（南部エリア）				1941
1942				1815年頃から労働力として華人の流入				1942
1943				1850年代後半クラシアン上流のジャングル開拓				1943
1944				1859年最初の橋がクラシアンより下流に架出				1944
1945				1830～50年代華人農業者がジョホールバルへ入植				1945
1946				1850年代～華人による商業的農業の開拓				1946
1947				ニービー・ニニア、タハニ、サニ、タビオカ				1947
1948				1890年代～ペナン島割出				1948
1949				1900年代～ペナン島割出				1949
1950				1900年代～ペナン島割出				1950
1951				1900年代～ペナン島割出				1951
1952				1900年代～ペナン島割出				1952
1953				1900年代～ペナン島割出				1953
1954				1900年代～ペナン島割出				1954
1955				1900年代～ペナン島割出				1955
1956				1900年代～ペナン島割出				1956
1957				1900年代～ペナン島割出				1957
1958				1900年代～ペナン島割出				1958
1959				1900年代～ペナン島割出				1959
1960				1900年代～ペナン島割出				1960
1961				1900年代～ペナン島割出				1961
1962				1900年代～ペナン島割出				1962
1963				1900年代～ペナン島割出				1963
1964				1900年代～ペナン島割出				1964
1965				1900年代～ペナン島割出				1965
1966				1900年代～ペナン島割出				1966
1967				1900年代～ペナン島割出				1967
1968				1900年代～ペナン島割出				1968
1969				1900年代～ペナン島割出				1969
1970				1900年代～ペナン島割出				1970
1971				1900年代～ペナン島割出				1971
1972				1900年代～ペナン島割出				1972
1973				1900年代～ペナン島割出				1973
1974				1900年代～ペナン島割出				1974
1975				1900年代～ペナン島割出				1975
1976				1900年代～ペナン島割出				1976
1977				1900年代～ペナン島割出				1977
1978				1900年代～ペナン島割出				1978
1979				1900年代～ペナン島割出				1979
1980				1900年代～ペナン島割出				1980
1981				1900年代～ペナン島割出				1981
1982				1900年代～ペナン島割出				1982
1983				1900年代～ペナン島割出				1983
1984				1900年代～ペナン島割出				1984
1985				1900年代～ペナン島割出				1985
1986				1900年代～ペナン島割出				1986
1987				1900年代～ペナン島割出				1987
1988				1900年代～ペナン島割出				1988
1989				1900年代～ペナン島割出				1989
1990				1900年代～ペナン島割出				1990
1991				1900年代～ペナン島割出				1991
1992				1900年代～ペナン島割出				1992
1993				1900年代～ペナン島割出				1993
1994				1900年代～ペナン島割出				1994
1995				1900年代～ペナン島割出				1995
1996				1900年代～ペナン島割出				1996
1997				1900年代～ペナン島割出				1997
1998				1900年代～ペナン島割出				1998
1999				1900年代～ペナン島割出				1999
2000				1900年代～ペナン島割出				2000
2001				1900年代～ペナン島割出				2001
2002				1900年代～ペナン島割出				2002
2003				1900年代～ペナン島割出				2003
2004				1900年代～ペナン島割出				2004
2005				1900年代～ペナン島割出				2005
2006				1900年代～ペナン島割出				2006
2007				1900年代～ペナン島割出				2007
2008				1900年代～ペナン島割出				2008
2009				1900年代～ペナン島割出				2009
2010				1900年代～ペナン島割出				2010
2011				1900年代～ペナン島割出				2011
2012				1900年代～ペナン島割出				2012
2013				1900年代～ペナン島割出				2013
2014				1900年代～ペナン島割出				2014

アジアまちづくり研究会活動記録

研究会スケジュール 2014 年度

※2013 年度中に、マレーシアを調査対象とすることを決定し、大まかなグループ分けを実施

5/21	全体会 ①	グループ毎の研究テーマなど	この間、グループ別の勉強会・打合せを実施
7/9	全体会 ②	グループ毎の取り組み状況など	
8/27	全体会 ③	現地でのヒアリング先（案）、マレーシアの基礎的情報の共有など	
9/24	全体会 ④	現地でのスケジュール及びヒアリング先の確認など	
10/8	全体会 ⑤	渡航前の最終確認	
10/18～22 現地渡航			
11/20	全体会 ⑥	現地調査結果の概要報告会、報告書の作成方針	
12/16	全体会 ⑦	報告書の作成に関する確認など	

現地調査スケジュールとヒアリング・視察先

10/18 (土)	夕	到着 ↓クアラルンプール国際空港 (KLIA2) http://www.klia.com.my/index.php?m=airport&aid=2	
10/19 (日)	午前	クアラルンプール市内等	マラッカ
	午後	マレーシア工科大学 マレーシア日本国際工科院 http://mjiit.utm.my/	
	夕	元日本留学生の方へヒアリング	
10/20 (月)	午前	クアラルンプール市役所 物理計画部 http://www.dbkl.gov.my/	
	午後	クアラルンプール市役所 観光ユニット http://www.visitkl.gov.my/	
	夕	クアラルンプール日本人会 http://www.jckl.org.my/	
10/21 (火)	午前	マルチメディア開発公社 http://www.mdec.my/	
	午後	サイバージャヤ・ブトラジャヤ	
	夕	日本貿易振興機構 クアラルンプール事務所 https://www.jetro.go.jp/jetro/overseas/my_kualalumpur/	
10/22 (水)	深夜	出発 ↓エアアジア http://www.airasia.com/jp/ja/home.page	

アジアまちづくり研究会メンバー 2014 年度

氏 名	所	属	グループ(本レポート担当)	渡航
尾崎 嘉成	緑政土木局	自転車利用課	都市開発	☐
桑山 亜澄	住宅都市局	建築指導課	都市開発	☐
五藤 和博	住宅都市局	緑都市整備事務所	都市開発	
佐橋 友裕	住宅都市局	開発指導課	都市開発	☐
中野 芳美	住宅都市局	企画保全課	都市開発	
平野 綾子	住宅都市局	建築指導課	都市開発	☐
福永 渉	住宅都市局	街路計画課	都市開発	☐
井村 美里	総務局	総合調整室		
太田 秀樹	監査事務局	工事監査室		
大竹 裕人	上下水道局	広報サービス課		☐
小栗 礼	住宅都市局	まちづくり企画課		
加藤 咲	住宅都市局	都市景観室		☐
小島 敦	住宅都市局	街路計画課		
後藤 佳絵	市民経済局	名古屋城総合事務所整備室		
崎 大樹	上下水道局	西部管路センター		
佐藤 綾子	健康福祉局	保健医療課		☐
篠田 直季	緑政土木局	緑土木事務所		
田中 佳織	総務局	地域委員会制度準備担当部		
戸田 成一	環境局	瑞穂環境事業所		☐
鳥居 世菜	緑政土木局	北土木事務所		☐
中島 壮太郎	住宅都市局	耐震化支援室		☐
中村 真樹夫	上下水道局	経営企画課		☐
阪野 武郎	名古屋まちづくり公社	志段味開発部事業第二課		
藤田 春菜	財政局	金山市税事務所野並出張所		☐
武馬 淑恵	市長室	広報課		
松井 利親	上下水道局	水道計画課		☐
水野 雅彦	市民経済局	観光推進室		
脇田 麻衣子	交通局	ICカード推進室		
次石 寿憲	名古屋まちづくり公社	都市センター調査課	事務局	☐

マレーシア渡航記

アジアまちづくり研究会を振り返って

尾崎 嘉成

アジアまちづくり研究会の募集を知った時に、半年間ベトナムに滞在してベトナム人と共同事業を行った経験から、アジアの国々に興味のある私の心が動かされて参加を決めました。

クアラルンプール市役所への訪問では、事前に調査目的を訪問先に伝え、当日は知りたいポイントに絞って情報を収集することが重要であると感じました。また、マレーシアの方々がおもてなしの心で受け入れていただいたことに感動しました。

日本人会の方々とのヒアリングでは、お宅まで訪問させていただき、生の生活ぶりを知ることができたことは貴重な体験でした。クアラルンプールに住む日本人同士の支え合いの精神と、生き生きとした暮らしぶりを見聞きできたことが有意義でした。

大規模開発グループの方々には準備段階でいろいろと助けていただき、なんとかマレーシアへの調査旅行を終えられました。この場を借りて感謝を申し上げます。



都市固有の魅力

栗山 亜澄

渡航前にクアラルンプールの行政による都市デザインの基本計画やプロジェクトの資料を調べた中で、アイデンティティという言葉を用いて、その都市固有の魅力を確立していくことをいずれの計画においても共通して目標に掲げていることが印象的でした。

たしかに近年開発されたエリアは近代化され、中心地にいくつもある巨大ショッピングモールには、清潔感があり、誰もが知る高級ブランドや飲食店が並んでいて、良くも悪くも日本にいるときと同じような感覚でした。その一方で地域を特徴付けるはずの植民地時代からのショップハウス等の一部の歴史的建造物が保全されず、老朽化したまま放置されているように見える現状に寂しさを感じました。国を挙げて世界レベルの都市を目指しているとおり、すでにそういった現状を課題として捉え、世界的な都市間競争におけるその地域ならではの魅力確立の必要性を強く認識していることに感心させられました。次回訪れるときには、より地域の魅力が確立されたまちが見られることを期待しています。



「アジアまちづくり研究会」の一員として活動したのは、ソウル、シンガポールに続き、今回が三度目。そして、現地を訪れて思うことは、やはり、「百聞は一見に如かず」であった。もちろん、渡航する前に勉強もする。しかし、この「アジ研」は、現地を訪れてこそ完成する。事前に調べたことが「ああ、こういうことだったのか。」「あれ、全然違うじゃないか。」となってこそ、「アジ研」なのだ。

クアラルンプールは、世界トップクラスの都市を目指していると言うだけあって、個々の施設は日本と変わらない。広い道路が通り、さまざまな鉄道が走る。高層ビルに高級マンション、にぎわうデパート。だが、路地に入れば、連なる軒、昔ながらの商店、アジアの香りがいっぱいだった。ビル建設や鉄道工事のような開発工事もガンガン行われ、まだまだ発展途上の都市だとも感じた。

今回、何も知らないところからクアラルンプールの交通を勉強したが、意外にも、名古屋と共通する部分が多いと感じた。今後は、どちらの都市も車に頼らない街を目指していく。きっと今は名古屋は彼らの“お手本”なのだが、変わりゆく街に触れ、気が付けば「名古屋の方が後進都市」なんてことにならないように頑張っていかなければと感じた。



クアラルンプールを訪れて

平野 綾子

クアラルンプールは自動車交通が主役であり、歩行者や観光客にとって移動しやすいとは言い難い。とはいえ、KLIA エクスプレスやKTM コミューターといった観光客・通勤者の利便に資する公共交通機関に注力しており、日本より優れたデザインと感じる。惜しいのは、運行に信頼性が乏しかったり、接続する歩道や信号の維持管理が間に合っていないことである。全体を底上げするより、集中して投資して突出するものを作り上げる方針だからであろうが、維持管理の面で信頼性が増せば、観光客にとって訪問して更に周遊したいと思える魅力がある都市になるように思える。混雑した列車内で、観光客に進んで場所を空けてくださるような良い方が沢山おり、商業的発展・歴史的建造物といった良好な観光資源を擁する街であった。雑多な文化も含めた、都市の魅力を集中的に外に向かってアピールする開放性と底力は、名古屋が都市計画のハード面とあわせて向上させる必要があると感じるソフト面として、今後もアジアの成長過程から学べる点があるように思われる。訪問中から、一観光客として、クアラルンプールは再度訪れたい都市の一つとなっていた。



泥の河の交わる処。余り風情がない川岸の改良は今後。



電車は総じて清潔感があり、乗客のマナーも良く快適。

前回のアジアまちづくり研究会の渡航先はシンガポールだった。その時は、都市そのものが急ぎ駆け回り、(実際、渡航スケジュールに余裕がなかったこともあるのだが) 私自身が街そのものに振り回されるような感覚だった。一方で、今回のクアラルンプール、シンガポールの隣国で元は一つの国であった地域だが、全く違った感覚を受けた。「急がないといけない」という感覚は一度もなかった。

だからだろうか、今回の渡航で最も印象に残っているのは、食事だ。特に夕食。ハズレは無かったのではないと思う。ショッピングモールも充実し、飲食店選びも一苦勞。8 年前にクアラルンプールを訪れたときの屋台での食事の印象は、蒸し暑い屋外で、茶色い川を横目に、なぜか熱いチャイを片手にパサパサの米を食べ、イマイチだった。あれは何だったのか。

現地での生活はどうなのかということで、日本人会の方のお宅を訪問させていただいたのだが、退職後の人生をスポーツや趣味の時間として忙しくしている様子だった。クアラルンプールから少し離れたシャーアラムの街にあるブルーモスクを訪ねたが、施設案内ボランティアをされていた日本人女性の笑顔は、マレーシアでの暮らしが充実していることを窺わせた。

今後も経済的な発展を続けていくであろうこの国は、その発展とともにシンガポール等のようにスピード感が増していつてしまうのだろうか。ヒアリング等から受けるマレー人の印象は、民族的にゆっくりとしたスピード感覚であるように思えた。その独特なゆっくりとした時間の流れる世界都市になってほしいと思えた。



事務局として参加して

次石 寿憲

今年度よりアジアまちづくり研究会の事務局を担当させて頂くことになりました。元々自主研究会活動にはあまり縁がありませんでしたが、メンバーの皆さんが業務外の自主研究活動にも関わらず毎回主体的に調査を行い、その結果をグループ内で共有し、議論を深め合う姿には大いに刺激を受けました。

現地調査にあたっての最大のネックはヒアリングの受け入れ先の確保であり、一般財団法人自治体国際化協会シンガポール事務所の皆さまには大変お世話になりました。渡航の半月前には1 箇所しか決まっていなかったのですが、最終的には3 グループそれぞれのヒアリング先が決まり、さらにメンバーの皆さんが直接交渉した結果、現地日本人会やジェトロなども決まり、現地では充実した日々を過ごすことができました。

行政機関等へのヒアリングは、いずれも立派な部屋へ通して頂き、想定以上の役職の方にもご対応頂きながら、通訳の方を通して事前調査の中で浮かんできた疑問に直接答えて頂くことができました。国内の他都市ヒアリングとは雰囲気的にも異なり、貴重な経験になったと思います。

また、今回の渡航では旅行会社を利用せず、ホテルと LCC の予約をインターネットで直接行いました。不慣れなため手続きを完了させるには時間がかかりましたが、自ら手配を行い、値段も国内旅行並みであったことから、今や比較的近いアジアの国へは国内旅行に近い感覚で行けるものだと思えました。機会があれば、またマレーシアを訪問したいと思います。

最後に、研究会メンバーの皆さまには事務局として必ずしも十分な対応ができませんでしたが、予定通り現地調査を終え、報告書として取りまとめることができましたことを厚く感謝申し上げます。

今回のマレーシア調査に際し、以下の方々に大変お世話になりました。
ありがとうございました。

Physical Planning Department Kuala Lumpur City Hall |

Bongsukhairi Bin Hashim 氏、Mohd Saiful Bin Ameri 氏

元日本留学生 | Khadijah Meor Ahmad Fadzil 氏

Nur Hafizzah Binti Mohd Yusop 氏

クアラルンプール日本人会 | 栗原 信一郎氏、栗原 由美氏、山田 和彦氏

一般財団法人 自治体国際化協会

①	②
③	④

- ① 首相官邸と集結する国産車
- ② 夜景を彩るペトロナスツインタワー
- ③ 高層住宅街を行くLRT(高架鉄道)
- ④ クアラルンプール起源の地
クラン川とゴンバック川の合流地点

アジアまちづくり研究会は、名古屋都市センターをプラットフォームとする
名古屋市職員有志による自主研究会です。グローバル化していく世界の中で、
成長著しいアジアのまちづくりを調査し、アジアの価値観を学ぶことで、
名古屋の将来のまちづくりに活かしていくことを目的としています。

NUIレポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員
と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートとしてまとめたものです。

No.015 2015.3 | 平成 26 年度 NUI レポート

マレーシアの都市及び政策 vol.1

マレーシア・クアラルンプールの都市開発

平成 27 年 3 月

発行  **名古屋都市センター**

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。