

クアラルンプール

林 清 隆

(株) 国際都市政策研究所長

1. はじめに

マレーシアの首都クアラルンプールは、アジアでも美しい都市の一つである。南の隣国、シンガポールは僅か数十年にして世界に冠たる清潔で活気ある都市に発展したが、クアラルンプールはそれに負けじとライバル心を燃やしつづけ、人工的な都市・シンガポールにはない多様な文化が混合した魅力と活力を秘めている。シンガポールが名古屋都市計画区域ほどの人口と面積の都市国家として小回りが効くのに対し、クアラルンプールは人口 2,330 万人のマレーシアの首都としてのしがらみや重厚さというか混沌さを持っているともいえる。マレーシアは多民族国家といわれるように多様な民族がそれぞれの宗教や文化を保持しながら共存していると共に、微妙な関係のもとに一つの国家を形成している。1957年の建国後、中国人が中心のシンガポールがマレーシア連邦から1965年に分離独立したように、多民族国家として絶妙なバランスのもとに順調な発展をしてきてはいるが、いつ何時、政治的な軋轢が表面化するかもしれない。

マレーシアは大きく分けてマレイ半島部の11州とボルネオ東部のサバ、サラワク両州があり、そのほかクアラルンプールなど3箇所の連邦特別区がある。このうち半島部の9州にはサルタンといわれる王族が存在し、5年間ごとに順番に国王の位置についてきたが、2順目を向かえてそれぞれのお家の事情もあるのか、最近では互選によってマレーシア国王につくという立憲君主制を取っている。王族のいない州には任命制の知事がいる。いわば各州の王族は日本でいう大名制度を残しているようなものであり、マレーシアが連邦国家という枠内で各サルタンは伝統的な統治機能を把握している。

マレーシアの人種構成は、一番多いマレイ系が47%、中国系が24%、サバ、サラワク両州を中心にした原住民族系が11%、インド系が7%、外国人7%、その他4%となっている。数では圧倒的に多いマレイ系が政治の中枢を担っているが、人口では4分の1ほどの中国系が経済面では90%程を独占しており、かつ中国系のほとんどは都市部に住んでいるため、クアラルンプールをはじめ大都市では人口の半分ほどが中国系であり、都市経済の中枢を担っていることもあり、中国系の存在感は大きいといえる。

人類の起源はアフリカにあり、現在の世界人口62億人のすべてが同じアフリカの祖先をもっているといわれている。アジアの人口の分布は最近の人類学

の定説として、ジャワ島にたどりついた祖先がマレイ半島を上り、モンゴルや中国、さらにはアリューシャン列島を渡って北米から南米まで広がっていったといわれている。そういう意味でマレイシアの地、マレイ半島は人類黎明期の通過路であり、有史以前から多くの人類が通り過ぎた地とも言える。しかし、現在のマレイ系の人々がこの半島にやってきたのは約 800 年前でそんなに古いことではない。彼らはジャワ島からスマトラ島を経由してこの地にやってきて先住民を追いやる形で定住したのである。現在でもクアラルンプール郊外部においてさえ、アスリ族と呼ばれる彼らの部落が散在し、少数民族として特別な保護政策が成されている。その後、西欧植民地政策の下働きとしてインド人労働者がペナン、マラッカ、シンガポールに投入されることとなった。19 世紀初頭頃からは中国人漁民などが徐々に移り住み、マレイ半島は類まれな混合社会の形成素地を培うこととなった。これは多分、英国の植民地という戦略特性から生じたものであり、もし、そうで無かったなら異質な侵入者を排除するために戦争という結果になったに違いない。英国は建築技能工をインドから連れてきて、植民地に必要な石造建築を作らせ、マレイ系にはゴム園や錫鉱山の労働者として使い、流通面で中国人の力が必要なことであつたらう。

このように複雑な歴史的背景がありながらも、多民族国家としてのマレイシアが表面上は上手くいっているのには、それなりのルールをつくりバランスを保持していることにあるともいえる。独立直後には中国人排斥暴動もありかなりの死傷者を出したが、国民すべてを平等に扱うというのでなく、人種間の能力差を前提にしたブミプトラ政策が社会のあらゆる面に行き渡っている。いわば、ゴルフのハンディみたいなもので、マレイ系国民に優先的な処遇が行われているのである。就職の場合はマレイ系に一定の枠を与えること。民間住宅でもブミプトラ価格といって一般価格より特別の割引をしなければならないこと。一定の居住区にはマレイ系しか土地が買えない事など、数え上げれば無数にあるといえる。いわば、マレイ系は常にハンディを貰って生活できる行政制度が確立しているのである。こんな不公平があってもじっと我慢している中国人などは、この地に先祖がやってきたのが少し遅かったこととあきらめ、かつ、はるかに能力をもっているからそれぐらいはしょうがないという感じで社会的にも切実感は無。しかし、最近、マハティール首相がこのブミプトラ政策によってマレイ系の国民が安住し努力しないことが、国力の停滞になっていると感じ、マレイ系の人々の奮起を換気するためにもマレイ人優遇策を検討すると言いつけている。

一つの国の中でそれぞれの人種が固有の宗教、文化言語を堅守して融合することは全く考えられない。マレイ系はマレイ語（ほぼインドネシア語と同じ）を話し、中国系はそれぞれ出身の広東語、福建語などを話し、インド系はその

出身地であるタミール語を話し、代代続いていく。水と油と石が同じ器の中に入っているようなものだ。隣国タイでは2代前まで遡ると国民の7割までが何らかの形で中国系であり、ほとんどの人がタイ風の名前を使い、中国系2世でさえ、自分の名前を漢字で書くのがやっとなという人がほとんどで、タイ社会に完全に吸収され融合してしまっているのと比較すると、イスラム社会への融合はいろんな意味で難しいのであろう。

2. 川が合流するまち

クアラルンプール (Kuala Lumpur) という地名は、二つの川が合流する地点という意味だといわれている。ケラン川とブヌス川が合流する地が今から110年程前にマレーシアの主要産物である錫とゴムの集散地として発展の足がかりをつかみ、その経済集積を蓄積しながら繁栄して来たマレーシアでも比較的新しい都市である。現在人口は市内で約115万人、大都市圏で200万人ほどであり、バンコック、マニラ、ジャカルタの1000万人を超える超大都市圏とは規模を異にしているが、都市の活力は遜色が無いものである。クアラルンプールはマレーシア連邦を去ったシンガポールとのライバル意識が強く、都心部の高層ビルについても、そのほとんどが国策として作られている場合が多い。ダイヤブミビル、世界1の偉容を誇るペトロナス・ツインタワーなどはマハティール首相の指導による国威発揚の象徴のようなものである。

クアラルンプール市は以前セランゴール州の中に位置した単なる市であったが10数年前に首都ということもあって連邦特別区となり、セランゴール州から独立した。そのためセランゴール州政府は市内から市郊外西方のシャーラム・ニュータウン近くに移転している。ちなみにマレーシア全体ではサバ州沖合いの金融オフショアとしての「ラブアン」と後に述べる新行政都市「プトラジャヤ」が連邦特別区として指定され、既存の13州より独立した形となっている。

錫の集散地として発展してきたこともあり、クアラルンプール市周辺部には沢山の錫鉱脈もあり、廃坑も多い。そのため、現在でも各地で落盤事故もあり、地震のほとんど無い国でも閑静な住宅地で落盤事故が発生することもある。4年程前まで使われてきたクアラルンプールのスバン国際空港は滑走路下に廃坑が沢山あり、時々落盤に見舞われた。滑走路が1本しかないために空港閉鎖あるいは大型ジャンボ機はペナン空港で軽量機に乗り換えてクアラルンプールに到着するという事情もあった。現在では世界第2の規模といわれる新国際空港もすでに完成し、そのような心配はもはや無い。

余談ではあるがマレーシアでは南国特有の雷雨が激しいため、多くのゴルフ

アーが雷の直撃を受ける事故が多いという。一般的には高い建物や樹木に被雷する確立が多いといわれるが、マレイシアではそのようなものよりは地下にある錫鉱脈に雷の吸引効果が強いため、地上の状況だけでなく、地下の状況も大事だとのこと。しかし、地下のことは良く分からず結局は運任せになることであろう。

3. クアラルンプールのまちづくり

クアラルンプールは7つの緑の丘に市街地が点在する美しいまちである。英国の植民地の影響もあって、都市計画は英国流の制度で行われており、特に郊外住宅地は環境重視型のまちづくりが行われている。都心部はその反対に前にも述べたように国威発揚型の高層ビルが林立し、南国の緑深い風土の中で素晴らしい景観を形成しているが、幹線道路網が貧弱なため慢性的な交通渋滞に見舞われている。アメリカ型の都市計画では都心部は格子状の広幅員道路を配置するが、英国流は自然の地形に合わせて道路を配置し、意識的に道路を曲げて設計するが多いが、クアラルンプールもその例外ではない。2つの川に並行したり、丘陵地の底辺を幹線道路が走ることになり、幹線道路網としては非常に非効率なパターンを形作っている。勿論、最初からこのような大都市に成長するとは予測することは不可能であったために、市街地の拡大も場当たりに拡大してきたといっても良い。しかし、最近の住宅地の開発においては、開発許可制度も英国に習って運用され、最低道路幅員も12メートルと日本の基準をはるかに超えた質の高い住宅地がつくられている。

クアラルンプールの最大の都市問題は、交通問題といえる。幹線道路網が不正形な上に、都心部に過度な業務機能が集積したことが原因といわれている。根本的な対策として都心一点集中型の都市構造を改善するためにさまざまな方策が打ち出されている。

その第1点として都心機能の分散を図るためにクアラルンプールと新空港の間に新行政都市プトラジャヤとコンピュータ・ハイテク都市サイバージャヤの建設を図り、クアラルンプール中心部に集中する業務機能の分散を図り、かつ、新空港へのアクセスのよさを活用しようとするものである。これはクアラルンプール都市圏の広域化であり、既存都心と新空港とも結ぶ開発軸を「マルチメディア・スーパーコリドール」と位置付けている。この内容については後述することにする。

第2点はクアラルンプール都市圏に公共交通機関を導入したことである。今までほとんど無かった都市内交通機関が短期間の間に整備されたことは評価に値する。高架軽量鉄道、モノレール、既存鉄道敷きを1部利用した都市鉄道な

ど車に頼らない都市交通システムの活用が始まっている。都心から45 km南にある新空港には新しい鉄道が建設され、15分毎に出る急行電車は28分で空港ターミナルに直結している。残念ながらモノレールについては2002年10月時点では車輪摩擦火災事故のため長期全面運休となっており、新システムの運行には多くの障害を抱えているのも事実である。

4 マルチメディア・スーパーコリドール構想

新しいクアラルンプール国際空港は都心から45 kmほど南方の地に建設され、1998年開港した。空港だけならもっと近い地点に広大な土地が広がっているが、新空港の立地はマレーシアの21世紀ビジョンを描くグランドデザインの一环として定められたものと考えられる。マハティール首相の提唱する「2020年構想」(Wawasan 2020)は、2020年にはマレーシアが先進国の仲間入りをすることを基本的な命題としている。このためにはマレーシアの産業構造を根本的に改革する必要がある、マルチメディア産業を中心とするハイテク企業の誘致を中心に付加価値の高い産業集積を狙っている。このスーパーコリドールとは巨大な廊下とも直訳できようが、要は新しい開発軸を描いているのである。クアラルンプールの都心と新空港を結ぶ南北約50 km、東西15 kmに及ぶ広大な圏域であり、その中軸はすでに完成した新空港と建設途上にあるプトラジャヤ及びサイバージャヤという2つの未来都市の建設をあわせた3点セットである。このような巨大構想によって、クアラルンプール都心部の混雑を解消すると共に、マレーシアの未来を担うまちづくりが進んでいる。以下、この3点セットについて具体的に説明をすることとする。

4-1 クアラルンプール新国際空港

クアラルンプール新国際空港は、最終構想として面積約10,000ヘクタールで4,000メートル級の滑走路4本を持ち、米国デンバー空港(面積13,500ヘクタール、滑走路12本の最終計画)に次ぐ世界第2の面積をもつ大空港である。成田空港の10倍、中部空港の約18倍の規模である。4年前に開港したが現在は4,000メートルの滑走路2本で運用しており、将来的には9,000万人の需要にも対応できる世界でも最大級の計画となっている。しかし、現時点ではシンガポール・チャンギ空港の半分程度の約2,000万人の乗降客しかなく、将来計画としてはかなり余裕のある計画というか、かなり遠い将来を見据えた遠大な空港計画といえる。先にも述べたように、クアラルンプール都心から新設なった鉄道で28分でメインターミナル地下駅につながり、チェックインを済ますとアメリカの

大空港や成田にもある空港専用電車で搭乗ターミナルへと連結している。都市の規模からすればいささか巨大すぎる空港であるが、マレーシアの未来への野望が伝わってくる。

4-2 プトラジャヤ新行政都市

新首都の建設といつてよいほど大規模なまちづくりが行われている。6000ヘクタールほどの規模をもつ新行政都市であり、総理府や主要な官庁の建設が完了しつつあり。この新都市は国会や司法府がクアラルンプールに残っているため、純粋な意味での首都ではないが、ほとんどの行政部門や外国公館も集積することを考えると、マレーシアの実質的な首都といっても過言でない。キャンベラのように中央部に巨大な人造湖を作り、それに面するように総理府の壮大な建築やモスク、さらには各省庁の建築群が建ち並んでいる。かなりのものがすでに完成しているが、尚多くの建物が建築途上にある。

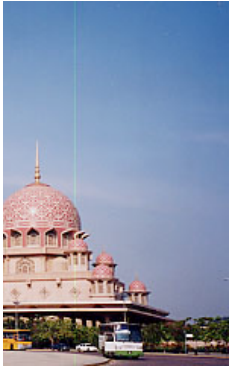
このまちの建設の理念は、勿論、先進国入りを狙うマレーシアに相応しい首都機能をもつことであり、実際の都市建設については、田園都市を目指すこと、さらにはインテリジェント・シティの実現を目指して建設された。究極的には電子政府の実現を目指し、そのためのインフラの整備、さらには人材育成のために小学生からコンピュータ教育に特別な力を注いでいる。



街頭はマレーシア風のデザイン



湖畔に立つ荘厳なモスク



モスクを正面から望む



首相府を正面から望む

4-3 サイバージャヤ

プトラジャヤのすぐ西に接する地にマルチメディア都市・サイバージャヤが建設されつつある。マレイ語でジャヤ (Jaya) とは繁栄するという意味であり、縁起のよい名前となっており、デパートとか商店にも良く付加されている名前でもある。サイバージャヤ、すなわち人工頭脳が繁栄する町ということであり、まちづくりの理念としてはプトラジャヤと同じであるが、世界のトップクラスのハイテク企業が立地することを期待され、すでに日本をはじめかなりの企業が立地している。この中心地にはマルチメディア大学も創設され、将来を見据えた着実な歩みを進めている。このサイバージャヤは民間企業の立地が中心のため、プトラジャヤのような豪壮な建築群は無いが、広く豊かな都市環境の中で世界とつながる未来都市が生まれつつあるという感を受けた。インターネットに代表されるように地球空間を瞬時に飛び終えて情報が行き交う時代に相応しいまちづくりが進められている。

5. 終りに

マハティール首相に率いられたマレイシア、ことにその首都・クアラルンプールは活気に溢れている。20年以上に及ぶ安定的な政権の継続もあって、国内では多様な人種間の軋轢を抱えながらも、アジアではシンガポールと並んで珍しく順調な発展を見せると共に、清潔で活気ある都市を作ってきたといえる。そのマハティール首相も 2003 年 9 月には引退することとなっており、次世代に政権が引き継がれていくことになる。多分にカリスマ性を持ったマハティール首相の指導力をどこまで後継者が承継できるかが今後の課題である。それと共に外資の導入を前提として進めてきたこれまでの工業開発が最近では急速な

落ち込みを見せている。その要因は、人件費の上昇など工業立地におけるコスト高であり、多くの外資がより人件費の少ない中国やベトナム等に向き始めたためである。これまでのマレーシアの急速な工業化は、自国の産業の自発的な発展ではなく、外国からの加工産業の移入によって支えられてきたものである。

政治環境の変化、国際化の潮流変化など、マレーシアが未来に描くビジョンは明るい、現実はかなり厳しい状況に直面するものと思われる。