

# 知識探訪

## 多民族社会の横顔を読む

協力：日本マレーシア学会 (JAMS)

### マレーシア、クランバレーの公共交通

湯川創太郎 (大阪商業大学専任講師)

マレーシアの人口 1,000 人当たりの自動車保有台数は 479 台 (2016 年、出典：総務省統計局「世界の統計 2020」) であり、日本 (609 台) と比べると少ないものの、開発途上国としては車社会化が進んでいる。もちろん、都市の交通を自動車にばかり依存することは、渋滞やエネルギー消費の面から考えると望ましくなく、マレー半島部では公共交通の整備も進められている。ここでは、クランバレー (クアラランプール市とそれを囲む首都圏地域) を中心とした、陸上公共交通の整備と課題について、簡単に紹介したい。



KTM コミューター (UKM 駅にて筆者撮影)

マレーシアの陸上公共交通は、マレー鉄道公社 (KTM B) が経営する都市間鉄道網、同じ線路を使って、首都圏およびペナン州周辺で運行される近郊輸送サービス、KTM コミューター、LRT (小型車両が高架上を走行する鉄軌道システム)、MRT (都市高速鉄道)、モノレールなどのクランバレーの軌道系交通、都市間を結ぶ都市間バス、都市内や地域の日常の輸送で活躍するローカルバスで構成される。他の東南アジア諸国でよくみられるワゴンやバンなどを用いた乗り合い輸送は、かつては類似の形態が存在したものの、現在の西マレーシア (マレー半島) では消滅している。

クランバレーの軌道系交通網は、1980~90 年代に行われた国際協力機構 (JICA) の交通調査の結果をもとに、90 年代後半から改良・建設が始められており、現在の総延長は、KTM コミューターが 250 キロメートルほど、そのほかの新設の軌道網の合計が 60 キロほどである。その後、2016 年に全長 50 キロにわたる MRT が開業するとともに、既存の LRT も 30 キロほどの路線延長が行われている。

当初民間により建設・運営されていた LRT の運営や民間バス事業者は 00 年代初頭に国有化され、10 年には陸上

公共交通の計画や監督を一元的に行う政府機関、陸上公共交通庁 (SPAD: Land Public Transport Commission、18 年に陸上公共交通局に改組) が設立された。SPAD と同時に制定された 10 年陸上公共交通法では、国の公共交通サービスの供給へ責任を負うことも定められ、公共交通網の計画・監督・運営に関する政府の権限は強い。

このように書くと、緻密な計画と軌道系交通網の整備によりクランバレーには利便性の高い公共交通が構築されている印象を与えてしまいそうだが、実際には問題が多い。道路整備が先行した首都クアラランプールでは、巨大な駐車場を備えた高層住宅やショッピングモールが軌道系交通網ではなく、縦横に建設された高速道路に隣接して立地するケースが多い。駅が近くにあったとしても、歩く距離は長いといったことは日常茶飯事で、自動車を利用していた人々は簡単には公共交通に転換しない。

もう一つの問題は、バス輸送の信頼性の問題である。郊外の MRT や LRT の駅からは住宅地を巡回するバス路線が伸びており、国有であることもあり、新型の低床車両が多数導入されているのだが、いまだに正確な運行スケジュールに沿って運行を行うという習慣がない。ある路線に配属されるバスの台数は決まっているので、おおむねの運行間隔は推測が付くが、待ち時間をなくすることは難しいし、配属台数が予告なしに減られることもある。全体的な政策や計画はあるものの、それを実現に移す段階の施策に課題があり、自動車の増加を止められないのがクランバレーの現状である。

こうした公共交通の状況は当分変わりそうにないが、変化の兆しもある。新型コロナウイルスの感染拡大による活動制限令下で、路線バスは本数を減らして運行を行ったが、乗客が長時間バス停で待つことがないよう、スマートフォンでバスの現在位置を確認することができるサービスが提供された (現在も継続中)。こうしたサービスを今後どれだけ導入できるかが、今後のマレーシアの公共交通政策のカギとなる。

#### < 筆者紹介 >

1977 年、東京生まれ。京都大学大学院経済学研究科で博士号を取得。滋賀県立大学研究員、マレーシア国民大学研究員、大阪市立大学特任講師を経て現職。専門は交通論、交通経済学。東南アジア (マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン) の路線バスを中心とした公共交通政策を研究している。