

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)

クアラルンプール都市鉄道の発展と今後の展望

田中圭介 国際協力機構 (J I C A) / 東京大学大学院総合文化研究科博士課程



クアラルンプール都市鉄道マップ (出所：MRTコープ)

近年、東南アジア諸都市では、交通渋滞が慢性化していることから、都市鉄道の整備が進められている。例えば、2019年には、インドネシア・ジャカルタにおいて、日本の支援で建設された都市高速鉄道 (MRT) 南北線が開業、24年には、ベトナム・ホーチミン市にも都市鉄道 (メトロ、地下鉄) 1号線が開業した。

マレーシアでも早くから都市鉄道の整備が進められており、首都クアラルンプールでは、1996年に最初の都市鉄道である軽量軌道交通 (LRT) が整備されて以降、モノレールやMRTなどが順次整備されている。

では、なぜ都市鉄道の建設が推奨されるのか。都市鉄道の最大の利点は、二酸化炭素 (CO₂) 排出量が自動車に比して、極めて少ないことである。

日本の国土交通省によると、1人を1キロメートル輸送するのに、自家用乗用車では128グラムのCO₂が排出されるのに対し、鉄道の場合は、その6分の1以下である約20グラムであり、都市鉄道は環境に優しい交通手段である。また、都市鉄道は、より安全に多くの人を輸送可能である点も、他の交通モード (自動車やバスなど) に比して優れている点である。

そのため、マレーシア政府は、同国の最上位の開発政策である「第12次マレーシア計画 (12MP、2021~25年)」において、経済成長と人々のウェルビーイング向上のための四つの政策手段 (Policy enabler) の一つに「交通インフラの整備」を掲げ、鉄道を含む交通ネットワークの整備に積極的に取り組んでいる。

具体的には、17年に全長46キロのMRT1号線 (カ

ジャン線) が開業、23年には、全長57.7キロのMRT2号線 (プトラジャヤ線) が全線開業しており、これまで自家用車で通勤していた人々が都市鉄道を利用するようになり、クアラルンプールの都市景観も変化しつつある。

しかし、いまだクアラルンプール市内では交通渋滞が慢性化しているように、現在の都市鉄道網は十分ではない。そのため、マレーシア政府は、「国家運輸政策 (NTP、19~30年)」において、公共交通の利用者を毎年5%増加させる計画を掲げており、さらなる都市鉄道 (MRT環状線) の整備計画を進めている (画像参照)。

ところで、ここで重要なことは、単に鉄道を建設するだけでは、人々はなかなか利用しないということである。なぜなら、駅そのものに居住している人は通常いないため、駅までの交通手段がなければ、よほどの鉄道好き以外は鉄道を日常的に利用しない。

そこで、マレーシア政府は、駅への交通手段 (フィーダー輸送：バス路線など) の整備も推進している。また、単に鉄道を整備するだけではなく、駅周辺に住宅、オフィス、ショッピングセンターなども同時に建設する公共交通指向型開発 (TOD) も推進することとしており、今後は、日本でも一般的に見られるような駅と一体となった都市開発も進んでいくことが期待される。

23年に世界第2位の高層ビル「ムルデカ118」が開業するなど、経済成長の力をありありと感じさせるクアラルンプールの街は、今後もより環境に優しい交通インフラの整備を進め、ますます発展していくものと思われる。

< 筆者紹介 >

1982年生まれ。東京大学公共政策大学院修了後、国土交通省入省。2015~18年、在マレーシア日本国大使館にて運輸交通担当。19年より、国際協力機構にて勤務。マレーシアを中心とする東南アジアの交通政策について研究中。主な共著に「図解入門よくわかる最新都市交通の基本と仕組み」(秀和システム、23年)、「鉄道で世界をつなぐ 海外プロジェクトの現状と展望」(日刊建設工業新聞社、21年) など。