

## マレーシアの陸上公共交通政策の最近の動向

湯川創太郎  
YUKAWA, Sotaro

大阪市立大学大学院経営学研究科特任講師

### 1—はじめに

筆者は、2013年6月から3年弱、マレーシアのマレーシア国民大学に客員研究員・ポスドク研究員として滞在した。今回は、その時の滞在の目的でもある、マレーシアの陸上公共交通政策に関して、同地のモータリゼーションの概要と、近年の新たな取り組みについて紹介することにする。

なお、マレーシアは東南アジアのマレー半島とボルネオ島北部に領域を持ち、その総面積は33万平方メートルであるが、2010年の国勢調査によれば、2,770万人の人口のうちの8割が4割の面積を持つマレー半島に集中している。ボルネオ島北部の開発も急務とされているものの、都市化の諸問題や公共交通を含むインフラ投資はマレー半島に集中しており、公共交通関連の法令も異なるものが適用される。本稿ではマレー半島の現況・制度に注目して記述を行っている。

### 2—マレーシアのモータリゼーション

筆者がマレーシアでの公共交通政策研究を思い立った理由は二つあり、その一つは、たまたま観光で立ち寄った同国の世界遺産観光地のマラッカ市にて、モータリゼーションが進行していることに驚いた点にある。マラッカ市の旧市街は狭い路地で構成されており、歩いて回るのに丁度良い規模に収まっているが、旧市街を取り囲むように広がっている人口50万人のマラッカ市の主たる移動手段は自動車で、新規に開発された市街地の道路は片側3車線、4車線も珍しくない。道路にびっしりと埋め尽くされた自動車、思い出したように走る旧態依然とした路線バスの姿を見て、その実態解明を思い立ったのである。しかし、実際にマレーシアで調査研究を始めると、自分が「モータリゼーション」というものを理解していなかったことに気付くことになった。

私はマレーシアでの研究活動を思い立つ以前に、アメリカの



■写真—1 マラッカ市の世界遺産地区の様子（筆者撮影）



■写真—2 マラッカ市のモータリゼーションの様子（筆者撮影）

公共交通の衰退とモータリゼーションに関する研究活動を行っており、「人口当たりの自動車保有率や、自動車の走行距離が世界一のアメリカの事情を知っている」ということで、モータリゼーションの多くを理解したつもりでいたし、マレーシアのモータリゼーションもアメリカの文脈で理解できると思い込んでいた。しかし、その認識は正しいものではなかった。

自動車の台数という面においてはマレーシアのモータリゼーションの規模は先進国に比べて小さい。マレーシアの人口1,000人当たりの自動車保有台数は、396台（2012年）で、783台（2013年）のアメリカのみならず594台の日本に比べても小さい値である<sup>1)</sup>。ただし、自動車に適した街づくりという点では、日本のみならず、もともと路面電車の利用を前提として発展したアメリカの都市に比べても進んでおり、特に首都圏では、碁盤目のように建設された高速道路やそれに準じた高規格道路の間に島のように住宅、商業、工業地域が存在し、各地域の移動にあたっては、接続道路を介して高速道路を利用することが必須となっている。

マレーシアは一人当たり購買力平価GDPが9,360ドル（IMFの推計）と、日本の4分の1程度であるが、産業育成政策の一環として自国メーカーで生産された自動車は安価で販売されており（たとえば、プロドゥア社のセダン型自動車Bezza, 1,000cc Standardのメーカーが公表する販売価格は、37,300リンギット、2017年7月中旬の為替レート（1リンギット=26円）で、96万9,800円である<sup>2)</sup>）、人々は長期ローンの利用により車を購入する。また、中低所得者は自動車と合わせてこれらの道路の移動にバイクを利用する。2011年の調査では、クアラルンプール都心部に流入する旅客交通のうち、公共交通の利用する旅客の割合は10~15%程度に過ぎず、郊外部においては自動車やバイクが人々の足となっている現状がある。

高い自動車依存は、実際に中古の自動車を購入して各地を車で訪問するようになって実感するようになった。マレーシアの首都圏には、世界有数の規模を誇る大規模ショッピングモールが存在するが、その多くは郊外に存在する。自動車であれば、そういったモールの多くには住んでいた大学のゲストハウスから30分~1時間程度で行くことが可能であったが、公共交通を利用して出かける場合には、バスや鉄道の乗車時間や乗り継ぎ時間を考えると事実上行くことが不可能な場所が多

かった。これは郊外に居住する一般市民でも同様で、自動車を使わなければ買い物や休日のレジャーの選択肢が大幅に限られることになる。

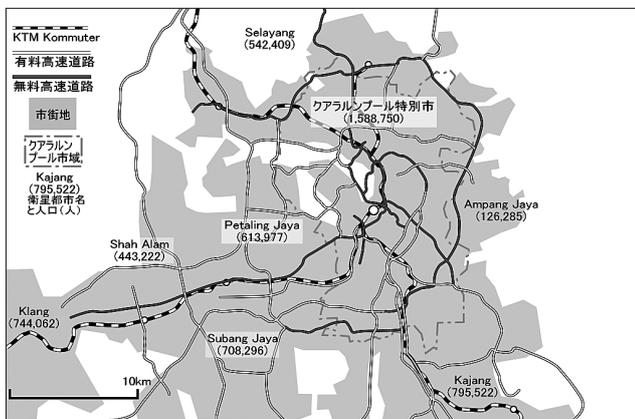
### 3—公共交通政策の拡充

#### (1) 20世紀末までの都市交通政策と課題

このようにマレーシアでモータリゼーションが進んだのは、産油国で燃油価格が安いことに加え、道路政策や自動車産業の促進政策が積極的に行われた一方で、公共交通への施策が遅れたことが要因である。独立後のマレーシアの経済発展においては、5年ごとに策定される5カ年計画が重要な意味を持っているが、初期の5カ年計画（第1次5カ年計画が1965年に発表されている）においては、道路整備政策について仔細に記されているのに対し、都市公共交通の整備についてはほとんど記されていない<sup>3)</sup>。

実際には、特に首都圏の人口増による交通整備の問題は早くから指摘されていて、1970年代前半には世界銀行の支援によりクアラルンプール都市圏において大規模な交通調査が実施され、バス専用道路の整備の必要性などが指摘されている<sup>4)</sup>。その後、1982年に、クアラルンプールなどの州から独立した特別区域の交通計画を含む地域計画手順を定めたFederal Territory Act of 1982が定められ、これに基づいて1984年に策定されたKuala Lumpur Structure Planは、軌道系公共交通網の整備計画を含むものとなった。この整備計画に基づいて、既存の国鉄路線の首都圏近郊の複線電化工事と軌道路線の新設（高架式のライトレールと、モノレール）が行われ、前者は1995年より、後者は1998年より営業を開始する。現在のマレーシアの成立が1960年代であり、20年ほどで整備計画をまとめ、その後10年で実際の路線構築を済ませ営業を開始したことになるが、独立前から進められていた計画を発展させることで容易に拡充できた道路交通に比べると大きな後れを取るようになった。

さらに、1990年代の公共交通の建設・運営においては、経営・制度上、多くの問題が露呈した。これらの軌道路線は民間によるBOOないしBOT方式で建設されたが、運行開始後の利用客数が、計画を大幅に下回り、数年で経営破たんする結果となった。政府の補助がなく、建設費用に対して運賃収入が低かった点が経営破たんの要因の一つであるが、利用客数が計画を下回ったのは路線や駅の設置が最適ではなかった（沿線に立地するショッピングモールのいくつかに駅を設けられなかった）り、バラバラの民間企業により建設された軌道路線同士、そしてバス路線との連携が十分でなかったことが大きな要



注：人口は2010年の数値

■図一 首都圏（クアラルンプール大都市圏）の高速道路網  
（Google Maps, 筆者自身による実走調査を基に筆者作成）

因である。また、公共交通の計画や各種の許認可の権限が多く、省庁に分散しており、それらの調整に困難を極めたという問題も存在した。例えば、軌道路線の計画にあたっては、前述の経済計画局が定める5ヵ年計画、クアラルンプール市の地域計画の他、クアラルンプール市に隣接するスランゴール州や州内の自治体の地域計画、公共事業省のインフラ整備計画などとの調整が必要であるし、バス路線の許認可は、運輸省ではなく、企業家・協同組合開発省に属する商用自動車ライセンス局の管轄であった<sup>5)</sup>。

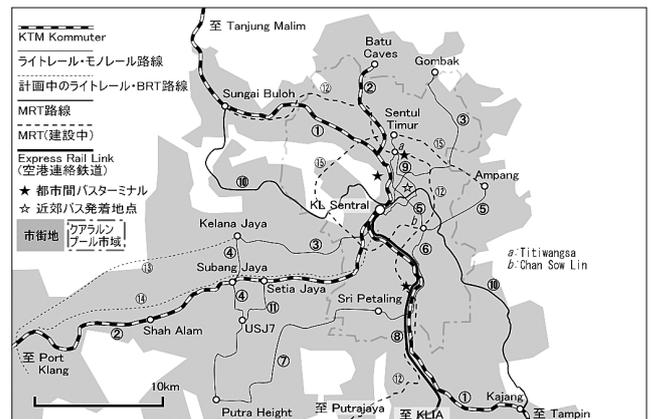
## (2) 2000年代以降のマレーシアの都市交通

2000年代後半以降のマレーシアの都市交通計画はこれらの軌道系公共交通網の充実を図ると共に、こうした経営・制度上の問題点をいかに解決するかが課題となった。

まず、経営上の問題点は、国有化による一元的な運営による解決が試みられた。2002年に、国が100%出資するインフラ投資会社Syarikat Prasarana Negara Berhad (路線経営については子会社を設けて経営していることから、以下、それらを総称してPrasaranaグループと称す)が設立され、前述の二つのライトレール路線とモノレール路線、そしてクアラルンプール大都市圏のバス事業の買収を行っている。制度上の問題点の

解決策としては、2010年に陸上公共交通庁 (SPAD: Land Public Transport Commission) が設立され、鉄道事業、商用車両輸送にかかわる計画と許認可の権限が移管されると共に、公共交通計画を推進する際の自治体や他の省庁との調整の役割を担うことになった。同時に、SPADでは2012年にクアラルンプールと国内の公共交通計画が立てられ、計画に準じた交通政策の実行が急速に進められている<sup>6)</sup>。

新規の路線建設に関しては、ライトレール路線の国有化後



注：数字は表1に対応

■図-2 首都圏 (クアラルンプール大都市圏) の軌道系公共交通網 (Google Maps, 筆者自身による試乗調査を基に筆者作成。未成線の情報については表1と同じ)

■表-1 首都圏の軌道交通の概要

路線名称	区間	延長 (km)	運行開始年	運営主体	概要
KTM Komuter	Tanjung Malim ~ KL Sentral ~ Tampin <sup>①</sup> Batu Cave ~ KL Sentral ~ Port Klang <sup>②</sup>	約250	1995年~ (以降、徐々に延伸)	KTMB (マレーシア鉄道公社)	非電化単線の鉄道路線 (軌間1,000mm) を複線電化し、高頻度の電車運行を始めたもの。
LRT Kelana Jaya Line (旧名PUTRA LRT)	Gombak ~ Kelana Jaya <sup>③</sup> Kelana Jaya ~ Putra Heights <sup>④</sup>	29.0 17.4	1998年9月~ 1999年6月 2016年6月	民営 (PUTRA社) ⇒2002年に国有化 (国が100%出資するPrasaranaグループによる運営)	リニアモーター、無人運転のライトレールシステム (軌間1,435mm)。都心部では地下、郊外部では高架軌道を走行する。
LRT Ampang Line (旧名STAR LRT)	Sentul Timur ~ Chan Sow Lin ~ Ampang <sup>⑤</sup> Chan Sow Lin ~ Sri Petaling <sup>⑥</sup> Sri Putaring ~ Putra Height <sup>⑦</sup>	27.0 17.7	1996年12月~ 1998年12月 2015年10月~ 2016年3月	民営 (STAR社) ⇒2002年に国有化 (Prasaranaグループによる運営)	有人運転のライトレールシステム (軌間1,435mm)、主に高架軌道を走行 (地上部分も完全立体交差)。
Express Rail Link	KL Sentral ~ KLIA ~ KLIA2 <sup>⑧</sup>	59.0	2002年	民営 (Express Rail Link社)	空港と都心を結び事を主たる目的としているが途中駅との生活輸送も行う (運賃水準は高め)。軌間1,435mm。最高速度160km/h。
KL Monorail	Titivangsa ~ KL Sentral <sup>⑨</sup>	8.6	2003年	民営⇒2007年に国有化 (Prasaranaグループによる運営)	クアラルンプール市内を走行する跨座式モノレール。4両化が進められている。
MRT Sungai Buloh - Kajang Line	Sungai Buloh ~ Kajang <sup>⑩</sup>	51.0	2016年10月~ 2017年7月	国有 (Prasaranaグループ)	大型車体を用いる軌道系交通機関 (軌間1,435mm)。都心部では地下、郊外部では高架軌道を走行する。
BRT Sunway Line	Setia Jaya ~ USJ7 <sup>⑪</sup>	5.4	2015年6月		高架のバス専用道路を走行する電気駆動バスによる交通機関。
MRT Sungai Buloh - Serdang - Putrajaya Line	Sungai Buloh - Serdang - Putrajaya <sup>⑫</sup>	52.2	計画策定中 (2022年開業予定)	未定	都心を縦貫するMRTの新線計画。
LRT3	Bandar Utama ~ Klang <sup>⑬</sup>	37.0	計画策定中 (2020年開業予定)	未定	西部郊外の地域内連絡を目的としたLRT新線計画。
BRT Kuala Lumpur-Klang	Kuala Lumpur ~ Klang <sup>⑭</sup> (詳細なルートについては検討中)	34.0	計画策定中	未定	バスが集中する国道2号線に沿って建設が計画されているBRT路線。
MRT3	Ampang ~ Sentul Timur ~ Chan Saw Lin <sup>⑮</sup>	n/a	計画策定中	未定	都心を環状に結びMRTの新線計画。

陸上公共交通庁HP, MRT Corp., 2大英文紙 (The Star, New Straits Times) の記事に基づいて作成。MRT3については初期の計画においてMRT2と表記されている場合もある。

の2006年に二つのライトレール路線の延伸計画と、新線建設計画が発表される。このうち、ライトレールの延伸計画については2010年に国の認可が下り、2015年に完成している。新線の延伸計画については、規格を大型化したMRTとして2010年に国の認可が下り、2017年に全通している。これらの開通により首都圏の西部や、南東部の公共交通の利便性の低かった地域に軌道路線で行くことが可能となった。さらに、表に示したように、政府は新規のMRT, LRT, BRT路線の建設計画を発表している。

これらの軌道路線の利用者は増加傾向にある。ライトレールのKelana Jaya Lineについては利用客の見積もりが1日36万人と過大（京都市地下鉄の1日当たり総利用客数に相当）であったために、現在でも利用客数は見積もりを下回る20万人程度となっているが、Ampang Line, モノレールに関しては当初の見積もりをほぼ達成している<sup>7)</sup>。

交通統計が十分に整備されていないマレーシアにおいては研究者が自ら調査チームを編成して（街頭でOD票を配布・集計するなどして）情報を収集する必要があるなど、詳細な分析を行うにはハードルが大きい。それは今後の課題と位置付け、一利用者として現状を見るに、これらの軌道路線は徒歩圏内においては好評であるように感じる。マレーシアのガソリン価格は2リンギット前後（7月の為替レートで52円）と日本の半額程度であるが、これに駐車料金が必要とされることも多く、国民所得が4分の1の同国においては負担が大きい。これに対し、ライトレールとMRTの初乗り運賃は0.8リンギット（20.8円）、MRTの全線（51km）を乗車した際の運賃が6.4リンギット（166.4円）と低水準に設定されており、通勤に際しては自家用車を利用するよりも安価となり、時間的にも渋滞に巻き込まれることがなく有利となることが多い。他方、徒歩圏外から軌道路線を利用する場合には、駅に設置されている駐車場、もしくは

はフィーダーバスを利用することとなる。駐車場に関してはパークアンドライド駐車場が郊外の駅を中心に整備されており、全体で17,000台の駐車スペースがあるが、この駐車スペースで徒歩圏外の利用者のすべてを賄うことはできない。このため、フィーダーバスの役割が重要となるが、フィーダーバスの運行間隔は15～30分程度と、軌道路線に比べて長く、また、運行時刻は不定で、発車時間に合わせて停留所に向かうということが難しい。軌道路線の駅であれば、異常時以外は軌道に沿って確実に列車がやってくるが、バスの場合はルートが分かりにくく（近年バス停にルートが表示されるようになったが、間違いも散見される）乗務員の勤務スケジュールに余裕がないことから、早朝深夜はルートどおりにバスが運行されないことも多い。こうしたことから軌道路線に比べて著しく利便性・信頼性が落ちるのが現状である。

### (3) 都市間鉄道の整備

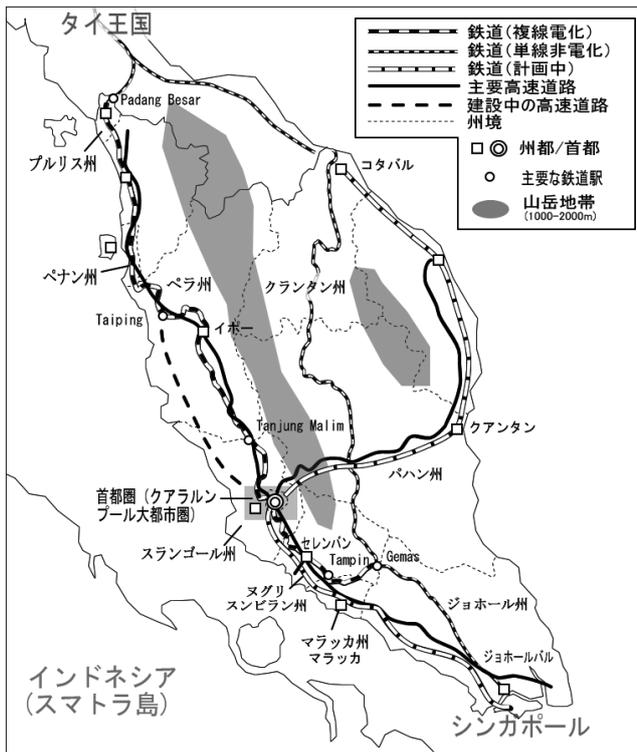
近年の軌道系公共交通の整備に関するもう一つの見落とせない事例は、マレー半島を南北に結ぶマレー鉄道の複線電化工事と、都市間電車列車の運行である。

これまで、マレー鉄道の電化区間は首都圏の近郊に限られていたが、2010年8月にTanjong Malim～イポー間（121.15km）、2015年7月にイポー～Padang Besar間（338.5km）にセレンバン～Gemas（101.7km）間の複線電化が完了し、従来の機関車牽引の旅客列車に代わって、運行最高速度140km/h（設計最高速度は160km/h）の電車列車（エレクトリック・トレイン・サービス、ETS）が運行されるようになった。これにより大幅に所要時間が短縮され、最速の列車は在来列車が12時間以上を要した、Padang Besar～Gemas間697kmを7時間25分で走行している。また、クアラルンプール～イポーを除けば3～4往復であった運行頻度も1～3時間おきと大幅に拡充されることとなった（詳細はマレーシア鉄道公社のウェブサイト <http://www.ktmb.com.my/> に記載がある）。現在、Gemasからシンガポール国境近くのジョホールバル（約200km）までの複線電化工事が進められており、これが完了すると、首都クアラルンプールからシンガポールまで4時間弱程度で結ばれることが見込まれる。

筆者はこのETSも何度か利用しているが、高速道路を走行する急行バスより運賃水準は若干高い（クアラルンプール～イポーで35リンギット、日本円で910円前後、高速バスは20リンギット、520円から）ものの、所要時間はバスの3分の2程度で、鉄道駅は市中心部に位置するために、離れた場所に設置されているバスターミナルよりも利便性も高い。一方、日本の長距離列車のような自由席の設定がなく、休日や学校の休暇シーズン



■写真—3 KTM Kommuter（筆者撮影）



注：首都圏部分の■の部分が図1に対応

■図—3 マレー半島の鉄道網・高速道路網の様子

(Google Maps, 陸上公共交通庁HPの情報を基に筆者作成)

の切符の取得が難しく、直前の計画で手軽に利用しにくいという難点も存在する。なお、車両はモノクラス（速達性により3段階の運賃が設定されている）で、簡単な供食サービスが行われている。

こうした在来線の高規格化に並行して、高速鉄道の計画も進められている。現在、クアラルンプールとシンガポールを結ぶ高速鉄道の計画が進められている（ただし、調整に時間がかかっており、最近の報道では当初目標の2020年ではなく2026年の開業を目標としていると報じられている（The Star, Jul. 5, 2017））。また、首都クアラルンプールからマレー半島を縦断したのち、東海岸を北上してクランタン州の州都コタバルに向かう高規格鉄道の検討も進められている。

#### 4—バス運行の改善施策

##### (1) 地方の路線バスの存廃問題

モータリゼーションに関係して、マレー半島で最近問題になっているのがバスの存廃問題である。

マレー半島では、イギリス植民地時代の1937年に、イギリス本国の路線バスの免許制度を参考に免許制度が構築され、免許機関（The Road Transport License Board）の監督のもと乱立していた小規模なバス会社が整理された。この制度は、商用自動車ライセンス局を経て、現在の陸上公共交通庁が免

許審査を行う形で引き継がれている。こうした経緯からマレーシアの地方部でバス運行を行っている会社には1930年代に成立したものが多く残っている。

この免許制度は、同じくイギリスの制度を導入して成立した日本の規制緩和以前の免許制度と類似しているが、都市間急行バスとそれ以外のローカルバスの免許区分が異なっており、都市間急行バスに関してはバスターミナルの容量に余裕のあることもあって、免許の取得が比較的容易である<sup>8)</sup>。このため、都市間急行バスの黒字でローカルバスの赤字をカバーすることは難しいと考えられ、実際両者を兼業する事業者は多くない。また、他の東南アジアの国々と比較した場合のマレーシアの地域交通の特徴として、フィリピンやインドネシア、タイでは一般的なワゴン車やマイクロバス程度の大きさの車両を用い、一定ルートを時刻表なしに運行する乗り合い交通が見られないことが挙げられる<sup>9)</sup>。大型のバスが低頻度で運行されることから、公共交通の利用者は自動車やバイクの利用が困難な人々、すなわち、バス停の近所に住んでいる高齢者や学生、免許を持たない出稼ぎの外国人労働者に限られており、多くのバス事業者の経営状態は悪化している。

日本と同様、マレーシアのバス事業者も経営が悪化すると、運行頻度を削減し、それでも事態が改善しない場合には路線の休廃止にふみきる。マレーシアでは、路線免許を取得した事業者のバス運行を義務づける条文が法令になく（そもそも路線免許は7年の期限制で、更新しなければ失効する）、行政も詳細な運行実態を把握していない。このため、バスの減便や路線の休廃止は突然行われたり、直前に告知されたりすることが多い。メディアで報道され諸機関が対処をすることもあるが、円滑な対応は望めず、利用者は自力で代替交通手段の手配をするか、移動をあきらめるかの選択肢に迫られる。



■写真—4 地方のバスターミナル（Taiping）と発着するバスの様子（筆者撮影）

私が目撃した事例としては、2013年のペラ州北西部のTaiping周辺に路線を有するRedOmnibusの事例が挙げられる。同社は経営悪化により2013年8月31日をもって路線を休止、私は8月25日に現地を訪問したが、バスターミナルには路線の休止とお詫び、これまでの利用の感謝を記した一枚の張り紙があるだけであった。このケースの場合は、事前の他社との水面下の交渉があった模様で、間もなく周辺地域のバス会社が限定的な本数でバスの運行を再開する。しかしながら、手続きがスムーズに行われた主要ルートでも1日間、支線においてはそれ以上の期間、まったくバス運行が行われず、地元紙では、高額なタクシーで移動せざるを得ない高齢の住民の苦言が掲載される始末であった。その他に、2011年にはいくつかの州でバス路線の運休が大きく報じられ、後述の補助金の制定につながっている<sup>10)</sup>。

## (2) 生活交通対策

こうした地域の公共交通の問題改善は、首都圏の交通整備と並んで新たに発足した陸上公共交通庁の大きな課題となった。

問題改善のための第一の取り組みは、国による補助制度の整備である。2012年に政府はInterim Stage Bus Support Fund (路線バス暫定支援基金) という補助制度を設けた。これは、マレー半島の採算性の低い地方の路線バスに、一定の基準で補助金を支給するもので、2015年には約100社が補助金を受給、その支給総額は1億5,000万リンギット (現在のレートで39億円) となっている。2012年から2015年にかけての本補助金の対象となった路線の年平均利用客数はおよそ8,700万人で、運賃収入は明らかではないが、運賃水準が日本の6分の1程度であることを考えると、少なくとも割合の補助金が支給されているといえよう (The Star, Aug. 10, 2016)。

この補助制度は名前の通り暫定的なもので、恒久的なものとして、Stage Bus Transformation (SBST) プログラム、通称myBAS (Basはマレーシア語でバスを表記する際の綴り)、というものが試みられている。これは、政府が必要な路線、運行スケジュールを策定し、事業者はそれに沿って運行を行い、運賃収入のほかにバスの走行距離に応じた補助金を受給するというプログラムで、現在、タイ国境付近のブルリス州、ペラ州の州都イポーの周辺、首都圏のやや南に位置するヌグリスンビラン州の州都セレンバンで実施されている。現在のところ、参画企業は競争入札の形式はとらず、既存のバス事業者に参加を依頼するという形で運行が行われているが、複数の企業が参加している点に特徴がある。

バス運行に関しては、公営化や、州や地方自治体による補助

も行われている。冒頭で紹介したマラッカ州では、2012年2月に州が市内の民間バス事業者10社を買収して一元化を行っている (The Star, Jan. 26, 2012)。クアラルンプール首都圏の郊外部を管轄するスランゴール州は、2014年より基礎自治体 (日本の市町に相当) と協力して無料のバス運行を始めている (The Star, Dec. 29, 2015)。これは、首都圏外延部では住宅開発が進んでいるもののバス路線のない地域と、民間路線バスが運行を取りやめてしまった地域を対象としたもので、州内に多く存在した公共交通の空白地域が解消されることとなった。また、首都圏でバスを運行しているPrasaranaグループは2007年にペナン州<sup>11)</sup>、2013年にパハン州の州都クアantan (The Star, Dec. 15, 2012)、2016年にペラ州のTaipingでもバス運行を始めている (なお、Taipingは、前述のレッド・オムニバス社の運行休止の影響を受けた場所で、国有バスの運行はその影響を強く受けたものと考えられる)<sup>12)</sup>。この他に、ペラ州やシンガポール対岸のジョホール州では、公共施設を結ぶ必要性の高いルートに独自に補助を支出している。

## 5— 諸施策の課題

ここまで、マレーシアの都市交通のモータリゼーションの実態や、それに対して進められている公共交通整備の現況と課題について列挙した。陸上交通法の制定、陸上交通基本計画の策定は独立以来進められてきた交通政策の改善の一つの到達点といえるが、依然として多くの課題が残されている。

首都圏の公共交通運営に関しては、採算性が大きな問題となっている。2003年以降、クアラルンプールの都市公共交通経営を担うPrasaranaグループは、新車両の導入や設備の改善に積極的に力を入れているが、そのための借入金は報道によると2014年時点で160億リンギット (報道当時のレート、1リンギット=32円で5,120億円) に上り、利子の支払いに年額4億リンギット (128億円) を費やし、それに対する総収入は4.6億リンギット (2013年の値、報道時のレートで147.2億円) にすぎない (New Straits Times, Jul. 8, 2014)。開業したMRTは1日10万人以上の利用客があるなど、順調に推移しているものの、巨額の負債の返還は難しい状況である (前掲記事ではブラサラナ社が、不動産業や小売業、パークアンドライド用の駐車場経営などの事業収入の拡充を目指していることが記されているが、それが実現するかどうかは不透明な状況にある。)

生活交通対策に関しては近年になってははじめられたものが多く、今後どのように展開していくのかについては流動的な面が大きいと考えられる。myBASプログラムは、採算性と地域にとって必要な交通サービスの提供を切り離すという点において

理想的であるが、事業者へのヒアリング調査（2017年7月6日にイポー市、バス事業者を対象に実施）からはモニタリングや適切な契約の締結ができるか否かという点で課題があるように感じられる。また、上記のような制度の多様性は日本の生活交通対策と共通するが、日本と異なる点として、国と州、地方自治体の役割分担が明確になっておらず、たとえばペラ州では、州内主要都市のバス輸送という類似した条件下で、路線バス暫定支援基金、myBASプログラム、州と地方自治体が補助をするバス事業、国有バスという4形態が混在している。マレーシアでは国に資金が集中しているために、国主導の事業のほうに安定的に行いやすいという利点があるが、地域の実情に合わせたバス運行を行うという点では州や地方自治体が主体になったほうが有利である。こうしたことから、現行の施策の成果を踏まえた制度改革の必要性が高まっていくと予想される。

このように、マレーシアの公共交通に関しては問題が山積しているのだが、ヒアリングや滞在中に所用で訪問した陸上公共交通庁や州、自治体の行政担当者、バス事業者の社員の方は日本の担当者に比べると総じて楽観的であった。その理由としては日本とマレーシアの国民性の違いに加え、マレーシアは現在でも生産年齢人口が増加傾向にあるという点が挙げられるのかもしれない。経済・産業政策を大きく間違わなければ経済は成長し、問題解決に振り分けることのできる資源も自然に拡充していくというのが、マレーシアの現状で山積している課題も「自然に」解決していくものとみているのかもしれない。もっとも、かつてそうした状況にあった日本でも都市問題や過疎の問題の多くが解決されずに残され、人口縮小傾向にある現代社会の喫緊の課題として降りかかるという現状がある。こ

うした点に留意しつつ、今後のマレーシアが公共交通の取り組みに注目し、また同分野での両国の提携の枠組みを検討していくことが重要であろう。

**謝辞:** 本稿はJSPS科研費（若手研究（B）16K21282、研究課題「制度に着目した、東南アジアにおける都市交通整備の経済効果に関する研究」）の支援を受けて実施したものである。

#### 参考文献

- 1) 総務省統計局 [2017], 「世界の統計2017」.
- 2) Perodua, “Bezza Pricing”, (online), <http://www.perodua.com.my/pricing/bezza/g-mt>, 2017年7月閲覧.
- 3) Economic Planning Unit, “Previous Plans”, (online), <http://www.epu.gov.my/en/development-plans/previous-plans>, 2017年7月閲覧.
- 4) Wilbur Smith and Associates [1974], *Urban transport policy and planning study for metropolitans Kuala Lumpur: (Final report)*.
- 5) TAN, J. [2008]. *Privatization in Malaysia: Regulation, rent-seeking and policy failure*, Routledge, London.
- 6) Land Public Transport Commission, “Research & Publications”, (online), <http://www.spad.gov.my/media-centre/research-publications>, 2017年7月閲覧.
- 7) Ministry of Transport Malaysia [2015], *Transport Statistic Malaysia*.
- 8) FAUZIAH BINTI HASSAN [1995], “A Study on a Service Performance of Express Bus Company in a Competitive Market”, *Unpublished Dissertation of Master of Science in Transportation Planning Universiti Teknologi Malaysia* (マレーシア工科大学所蔵資料).
- 9) WICAKSONO, A., et al. [2015], “Road-based Urban Public Transport and Paratransit in Six Asian Countries: Legal Conditions and Intermodal Issues”, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11, 227-242.
- 10) YUKAWA, S., et al. [2014], “Public Transport System in Local City and Rural Area: Comparative Study between Malaysia and Japan”, *Jurnal Teknologi*, Vol.69, No.6, pp.69-72, UTM Press.
- 11) Rapid Penang (Prasarana社のグループ会社), “About US”, (online), <http://www.rapidpg.com.my/about-us/>, 2017年7月閲覧.
- 12) Rapid Penang, “About Rapid Kamunting”, (online), <http://www.rapidpg.com.my/rapid-services/about-rapid-kamunting/>, 2017年7月閲覧.