

1. 行政機構

(1) マレーシアの政治体制

イ) 政体 立憲君主制

ロ) 元首 マレーシア国王

マレーシア全 13 州のうち、9 州にスルタン(王)が存在する。国王はこの 9 州(9 人)のスルタンの中からスルタン会議において互選によって決められる。任期は5年。実質的な権力はない。2010 年 4 月現在の第 13 代国王はトレンガヌ州スルタンのトゥアンク・ミザン・ザイナル・アビディン(His Majesty The XIII Yang Di-Pertuan Agong, Tuanku Mizan Zainal Abidin Ibni Al-Marhum Sultan Mahmud Al-Muktafi Billah Shah, 2006 年 12 月即位)である。

ハ) 議会

国会(連邦議会)は上院と下院から成る二院制をとっている。下院の方に大きな権限がある。

下院 222議席、任期5年

上院 70議席 任期3年

ニ) 政府

議院内閣制。国王が下院において多数の信任を得ている議員から内閣総理大臣を任命すると共に、首相の意見に基づいて上下両院の議員から他の大臣を任命する。政府は1府 24 省から成り立っている(組織図: 資料 1-1)。

現内閣は 2009 年 4 月に発足し、統一マレー国民組織(UMNO)の総裁でもあるナジブ・ラザク首相が率いる。副首相は、ムヒディン・ヤシン(教育相兼務)、外相はアニファア・アマン。

ホ) 内政

独立以来一貫して統一マレー国民組織(UMNO)を中核とした連立政権「国民戦線(Barisan Nasional)」が政権を担っている。BN は、ほぼ一貫して下院議席の 3 分の 2 以上を確保していたが、2008 年 3 月の総選挙では、過半数を確保したものの 3 分の 2 を大きく割り込む大敗を喫している。

2003 年 10 月 31 日、それまで 22 年間の長期政権を率いてきたマハティール第四代首相の引退に伴い、アブドゥラ第五代首相が就任。アブドゥラ首相は、マハティール路線の継承を宣言する一方、独自色も見せており、大型インフラ・プロジェクト重視から農業振興重視への転換や汚職対策強化、行政の透明性改善、穏健イスラム主義の更なる促進(イスラム・ハッドハリ)等に注力する方針を打ち出すと共に、五カ年計画である国家清廉計画(NIP)を発表するなど、右実現に向けイニシアティブをとっている。しかしながら、2008 年 3 月の総選挙大敗でアブドゥラ首相の求心力は急速に低下し、2009 年 4 月、ナジブ第六代首相に政権移譲された。「1Malaysia」スローガンの下民族融和と成果主義の政府を旗印とし、非ブミプトラ国民にも配慮しつつ、次回総選挙も視野に入れ、地方・民政分野に重点を置いた諸政策を発表している。

(2) 運輸省(Ministry of Transport)(組織図: 資料 1-2)

運輸省は本省及び複数の外局(道路交通局、民用航空局、半島海事局、サラワク海

事局、サバ海事局、道路安全局、鉄道局、5つの港湾局、道路安全研究所、鉄道基盤会社)から構成される。本省自体は小さな組織で、その機能は管理部門、政策調整部門に限定されており、他の業務は外局が処理している。

主要幹部は次のとおり(2010 年 4 月現在)。

運輸本省:

大臣: Y.B. Dato' Sri Ong Tee Keat (経歴: 資料 1-3)

副大臣: Y.B. Datuk Rovert Lau Hoi Chew, Y.B. Datuk Abdul Rahim Bakri

特別運輸顧問: Mohamad Nur Ismail Mohamed Kamal

事務次官: Dato' Long See Wool

特別海事顧問: Ybhg. Dato' Captain Haji Abdul Rahim Haji Abdul Aziz

国会・国際担当局長: Gerard Leslie Leon

次官補(計画): Ybhg. Datuk Hj. Kamaruzaman Hj. Mohd Noor

局長(海事): Abdullah Yusoff Basiron (海事部門組織図: 資料 1-4)

局長(航空): Chandrasekaran a/l Periappah (航空部門組織図: 資料 1-5)

局次長: Wan Said Wan Chek

局長(陸上交通): Rohaini Mohd Yusof (陸上交通部門組織図: 資料 1-6)

局次長: Abdul Rahman Daud

局長(企画・調査): Mustapha Zainuddin

次官補(運用): Ybhg. Dato' Yap Kin Sian

局長(予算): Chua Kok Ching

局長(開発): Abdul Rahim Daud

局長(監理): Ybhg. Datin Rohani Musa

局長(情報管理): Fatimah Ghazali

会計長: Tuan Haji Senin Yusof

外局:

民用航空局 局長: Ybhg. Dato' Azharuddin A. Rahman

半島海事局 局長: Ybhg. Dato' Capt. Ahmad Bin Othman

鉄道局 局長: Tuan Haji Anuar Bin Kassim

(3) 観光省 (Ministry of Tourism) (組織図: 資料 1-7)

観光省の下には観光に関する部局がいくつか存在するが、他国からの観光客の誘致に関しては政府観光促進局が中心となって活動している。また、政府観光促進局は東京の他、世界15の都市に在外事務所を有する。

主要幹部は以下のとおり。

大臣: Y.B. Dato' Sri Dr. Ng Yen Yen (経歴: 資料 1-8)

副大臣: Y.B. Dato' Dr. James Dawos Mamit

事務次官: Ybhg. Datuk Dr. Ong Hong Peng

政府観光促進局長: Ybhg. Dato' Mirza Mohammad Taiyab

(4) 気象局(Malaysian Meteorological Department)

日本の気象庁に相当するマレーシア気象局は、科学技術革新省(Ministry of Science, Technology and Innovation)の下部組織となっている。

気象局長: Dr. Yap Kok Seng

(5) 首相府(Prime Minister's Department)

マレーシアの首相府は、他の省より上に位置付けられており、強大な権限を有する。特に首相府経済企画院(Economic Planning Unit)は、経済財政政策の中長期計画作成に加え、日本の財務省主計局の機能をも併せ持っている。また、国内開発計画も同院が主導しており、日本のODAの受け入れ窓口となっている。

防災、海賊、テロ対策等、複数の省庁に跨る重要な問題では、首相府国家安全保障委員会(National Security Council(NSC))が調整機能を果たす。例えば、海賊問題に関して、政府内の多くの省庁に属する海事関連部局間の政策調整を行っているのは、NSCの海上安全政策局である。2005年11月には、首相府直属の現場実施部隊として海上法令執行庁(日本の海上保安庁に相当)が運用を開始した。

首相府に置かれた商用車登録委員会(Commercial Vehicles Registration Board)は、タクシー、バス、陸上運送用トラック等の全ての商用車の登録を義務づけているほか、コンテナの陸上運搬のための港湾乗り入れ権等多くの許認可権限を有している。

委員長(Chairman) : Y.B. Datuk Halimah binti Mohamed Sadique

(6) 海上法令執行庁(Malaysian Maritime Enforcement Agency)

海上法令執行庁(MMEA)は、日本の海上保安庁、米国沿岸警備隊等をモデルに設立された総合的な海上警備救難機関である。2005年2月設立、同年11月に運用を開始した若い組織であり、当初は関連省庁からの移籍職員、移管船艇で活動している。従来多数の省庁に跨っていた海上における法執行権限等を一元化し、2011年には唯一の海上法令執行機関となることを目指しているが、国家警察に属する海上警察が反発していると見られ、先行きは不透明である。

マレーシア海域(マレーシア内水、領海、EEZ、大陸棚、漁業水域及び同海域上空)における法秩序の維持、治安・安全・セキュリティの保全、犯罪捜査(捜査・訴追)、セキュリティ情報の収集を任務としている。その他、公海上における、搜索救助、海洋汚染の規制・防止、海賊の防止・鎮圧、薬物事案の防止・鎮圧も所掌としている。

なお、分離通航帯通航違反及び船舶からの油の排出等の取締り並びに航路標識の整備等については、運輸省傘下の半島海事局により実施されている。

長官: Ybhg. Admiral Datuk Mohd Amdan bin Kurish

次長(総務): YM. Dato' Raja Hydar bin Raja Iskandar

次長(運用): Ybhg. Vice Admiral Maritime Dato' Noor Aziz bin Yunan

次長(後方支援): Ybhg. Rear Admiral Maritime Dato' Mohd. Khalid bin Lenggang

(7) 海上警察(Marine Operations Force)

内務省(Ministry of Home Affairs)の下にある王立警察(Royal Malaysia Police)に属する海上警察は、密輸、密漁等、海上における犯罪の取り締まりを行っている。MMEA 設立によって、従来海上警察に所属していた大型船と一部の職員が MMEA に移管されたが、法律上は従来同様の取り締まり権限を有している。また、実力的に見ても当面は MMEA とともに海上犯罪取締り分野における一大勢力である。

海上警察司令(Commander): Ybhg. SAC II Dato' Isa bin Munir

(8) 国防省(Ministry of Defence)

領海外における通常の警備活動は海軍の所管であり、MMEA 設立によって法律上の所管が重複している。MMEA との間でどのように役割分担をするかについて、今後の運用が注目される。

海軍海洋情報センター(National Hydrographic Centre)は、日本の海上保安庁海洋情報部に相当する機関である。

海洋情報部長: Capt. Zaaim bin Hasan

(9) 連邦政府と州政府の関係

連邦政府と州政府との権限関係は、憲法第6部に規定されている。連邦政府は、外交、防衛、国内治安、民事・刑事法、市民権等の案件に関する法律を制定する権限を有し、州政府は、イスラーム法、土地、農林業、地方行政等に関する権限が与えられている。

また、サバ、サラワク両州は、1963年のマレーシア連邦加入に際しての協議で認められた、先住民法・習慣、先住民裁判所等に関する追加的事項についても権限を有しており、半島マレーシア諸州に比し、より大きな権限を有する。

しかし、種々の例外規定により、(イ)国際的取決めやマレーシアが参加している国際会議における決議等に必要な場合、(ロ)各州における土地制度、地方自治に関して、州間の統一を確保する場合、(ハ)州議会の要請がある場合、には、連邦政府が州政府の権限に介入することができる。

(以上はマレーシアハンドブック第9版(マレーシア日本人商工会議所)による。)

2. 運輸の概況

(1) 国概要

面積：330,252km²（日本の約 87%）

人口：2,831 万人（首都クアラルンプール：166 万人）（2009 年統計局）

民族の内訳は、マレー系その他原住民族（ブミ・プトラ）66.8%、中国系 24.5%、インド系 7.4%、その他（ヨーロッパ系、アラブ系等）1.3%

名目 GDP：7,387 億リンギ（2,216 億米ドル）（2008 年）

〔 IMF World Economic Outlook Database, October 2009 〕

一人当たり名目 GDP：27,060 リンギ(8,118 米ドル)（2008 年）〔出典：同上〕

GDP 成長率（2008 年）：4.6%

〔出典：マレーシア中銀年次報告（09 年 3 月）、マレーシア統計局〕

輸出額（2008 年）：6,635 億リンギ（国際貿易産業省貿易統計 2008 年）

輸入額（2008 年）：5,216 億リンギ（国際貿易産業省貿易統計 2008 年）

(2) 主な特徴

a) 2020 年先進国入りの国家目標

現在のマレーシアの国家目標は「ワウサン 2020」（「ワウサン」とは Vision を意味する。）、すなわち 2020 年には先進国の仲間入りをすることである。その一つの手段として「ルック・イースト」政策を 25 年以上に亘って継続している。これは、身近にある先進国である日本や韓国に学ぼうというものである。その一環として、マレーシアは国費で多くの留学生を日本に送り出している。また、現在マレーシアが強力に押し進めている政策の一つに M S C（Multimedia Super Corridor）構想がある。これは、首都クアラルンプールから南のクアラルンプール国際空港にかけての広大な領域（15×40km）を M S C エリアに指定し、その領域内において光ファイバー網を整備し、税制面、資本比率、外国人技術者の雇用等に関する優遇措置を与えることによって最先端技術を有する外資系企業を積極的に誘致し、もって情報技術産業を振興しようとするものである。この M S C エリアの中心部には新首都プトラジャヤが建設され、2006 年までに主要中央省庁の移転が完了した。また、新首都プトラジャヤに隣接して、マルチメディア大学を中心とする情報産業都市サイバージャヤが建設され、国家として情報産業の育成に力を注いでいる。

b) ブミ・プトラ政策

ブミ・プトラとはマレー語で「土地っ子」という意味で、マレー系民族及びマレー人が移住する以前から住んでいる土着の民族の総称である。16 世紀から始まる西欧諸国の植民地支配以降、特に 18 世紀からの英国支配の時代に入植してきた中華系、インド系の住民と区別するために使用される言葉である。ブミ・プトラ政策とは、1969 年の人種暴動を踏まえた政治経済社会の安定化施策として、マレーシア国内で平均的な経済的地位が比較的低いブミ・プトラを税制、教育、住居、就職、企業資本等多くの面で優遇する措置である。

マレーシアでは 2.（1）で示すとおり、人口の約 3 分の 2 をマレー系が占めて

いること及び歴史的な背景から、政府の主要なポストのほとんどはマレー系が占めており、また、公務員のほとんどもマレー系である。これに対し、人口の3割に満たない中華系は政府系を除く主要な民間企業の経営をほぼ独占している。このため、政府主導で、ブミ・プトラと中華系を中心とする非ブミ・プトラの経済格差の是正を目的とし、1971年よりブミ・プトラ政策を継続している

c) 民営化指向

政府は国家機関の民営化を1983年から積極的に進めており、2000年7月までに、457件のプロジェクトが民間に移管された。民営化の目的には事業の効率化のみならず、経済の大半が中国系に握られている中、経済の主導権をマレー系に取り戻すために、民営化を通じて政府系（マレー系）の企業を創設する狙いもあると考えられる。

主な運輸関係の政府系企業としてはマレーシア航空(MAS)、空港運営管理会社のマレーシア空港持株会社(MAHB)、鉄道公社のKTM、クラン西港の管理運営会社のクラン・マルチ・ターミナル等がある。

なお、民営化した企業が必ずしも成功しているとは限らず、下水処理事業のインダ・ウォーター・コンソーシアムのように不振を極め、政府による再取得が決まったものもある。また、運輸関係企業では、軽便鉄道(LRT)2社やマレーシア航空(MAS)も巨額の赤字に陥った結果、LRTは財務省傘下企業により買収、マレーシア航空は政府が株式を買い戻し、ともに再建の途上にある(2008年現在)。このような状況の下、政府による民営化政策を再考すべきとの意見も高まりつつある。評論家の間では、楽観的な需要予測や政治家の干渉が失敗の原因であるとする向きもある。

d) ハブ空港、ハブ港湾への指向

マレーシアは、世界のハブ空港、ハブ港湾を実質的に有するシンガポールに隣接し、同国の目覚ましい発展を間近で見てきた。このことから、ハブ空港、ハブ港湾を有することの重要性を認識しており、近年、政府は巻き返しを図るべく巨大空港・巨大港湾の整備に力を注いでいる。具体的には1994年にクラン西港(Port Kelang / West Port)、1998年にはクアラルンプール新国際空港(KLIA)の運用が開始された。また、マレー半島南端のシンガポールに隣接するジョホール州では巨大なコンテナターミナルを有するタンジュン・プルパス港(PTP)が建設された。同港の開港式典でマハディール首相は「この港の完成で、我が国の企業が輸出入で他の国の港を頼ることはなくなるだろう。」と述べているが、この発言が隣国シンガポールを意識していることは明らかである。

e) 東西の格差

マレーシアの国土は半島部と東マレーシア(ボルネオ島北側)に分かれている。半島部の開発には連邦政府が力を入れているため、空港、港湾、鉄道、道路のいずれの分野においても整備がかなり進んでいる。これに対し、東マレーシアは人口密度が低いこともあり、交通インフラの整備はかなり遅れている。

(3) 連邦政府予算

a) 実績

1980 年から 2006 年までの連邦政府予算総額及び運輸分野関係予算の推移について資料 2-1 に示す。

連邦政府予算は経常支出、開発支出及びローン回収の 3 分野に大別されている。そのうち開発支出は国防治安、社会サービス、経済サービス、一般行政に分けられている。経済サービスは公共事業費を中心として、農業・地域開発、電力・水供給、商工業、運輸、通信、その他に分類されている。資料 2-1 では、このうち連邦政府予算全体、開発支出及び運輸分野の支出についてまとめた。

近年の特徴としては、1996 年までは好景気で歳出が伸びつづけ、運輸部門への公共投資を含む歳出も 1990 年代前半には大幅な伸びを示した。しかし、1997 年のアジア経済危機を受け、1997、1998 年は、予算全体の伸びも抑えられ、運輸部門への歳出に至っては 2 年連続前年度を大きく下回った。これは、不要不急の公共事業への投資を抑えたことも一因であると考えられる。1999 年以降は景気回復に伴い、予算総額と共に各歳出も伸びたが、2004 年の開発支出、運輸部門への歳出減少については、マハディール首相からアブドラ首相への政権委譲後の大規模プロジェクト見直しが反映されているものと考えられる。

b) 第 9 次マレーシア計画（2006～2010 年）

2006 年 4 月、政府は 2010 年までの 5 年間を対象とする経済計画「第 9 次マレーシア計画」（9MP）を発表した。9MP においては、「マレーシアの競争力及び耐性（resilience）の強化」、「国際的、国内的な社会経済格差の縮小」、「持続的な成長」等が優先目標とされ、マハティール前首相時代の国際的にも注目されるような大型プロジェクトの類はみられない。国内経済の開発や、民族間、地域間の格差是正が強調され、国内の融和、調和に力点がおかれ、これまでの成長の配当が全国に行き渡ることにより意を用いているものである。

9MP によると年率 6.0%の経済成長を目指し、5 年間の総支出 2,000 億リンギット（約 6.6 兆円）、他に 200 億リンギットの PFI を活用するとされている。運輸関係では、交通システムの改善として、クラン・バレーの公共交通の拡張整備、ゴンバック（Gombak）及びタシク・セラタン（Bandar Tasik Selatan）に、クアラルンプールへの乗換えハブとしての交通ターミナルを建設、都市部の渋滞緩和のため、ペナン・モノレール、ペナン外環道路、ペナン第二大橋等を建設、優先鉄道路線の複線化、線路・駅舎の改修等が、具体的事業としてあげられたほか、海運の振興、運輸・運送関連サービスの拡大等も盛り込まれている。

（4）都市交通計画の概要と課題

都市交通整備の最重点地域は首都クアラルンプールを含むクランバレー地域であり、ジョージタウン（ペナン州）、イポー（ペラ州）、ジョホールバル（ジョホール州）、クチン（サラワク州）が重点地域として掲げられている。

経済発展に伴い自動車交通量が年々増加しており、ラッシュ時の自動車の平均速度が 10km/時以下となる等、渋滞が悪化しており、この対策が重要な課題となっている。クランバレーでは公共交通施設の整備による交通のマルチモーダル化が進められている。

具体的にはKTMコムーター(通勤電車)、LRT(Light Rail Transit)、モノレールの整備、クアランプール中央駅の整備等が行われている。

都市交通の充実を目指すとして、LRTの延伸計画が第9次マレーシア計画に盛り込まれている。具体的にはアンパン線のスリプタリン・プトラハイツ間(16km)とクラナジャヤ線のクラナジャヤ・プトラハイツ間(16km)とされているが、実際の動きは見られない。これとは別に、クランバレーでも居住人口の多い地域をカバーする路線として、コタダマンサラ・チェラス(40km)新線計画というものも報じられているが、確定的ではない。(資料2-2)

自家用車やバスと軌道系公共交通施設の一体化を図るために、駅付近の駐車場、フィーダーバスの整備等も行われている。道路についても、交差点の改善や環状道路・バイパスの整備、ITS(Intelligent Transport System) 導入等が行われている。2006年には都市バス網の抜本的な改革が行われ、均一料金で乗り換え自由な路線網が整備されている。この他にも一方通行道路の増設、商用車の流入・流出制限、駐車料金の引き上げ等の交通需要管理施策、バス優先・専用レーンの設置が行われている。

また、他都市をみてもペナン、ジョホールバルで軌道系公共交通手段(モノレール、LRT等)の整備が検討されている。

マレーシアではLRTやモノレール、都市内高速道路等の大規模インフラがBOT等民間資本の活用により整備されている。この民間活力の活用によるメリットもあったものの、LRTの2路線の事業者が異なるためチケットシステムが異なる、高速道路についても路線毎に料金システムが異なるなどデメリットもあった。特にLRTについては、乗客数が計画数に達せず事業経営に支障をきたし、政府の支援策が講じられる等の問題も発生している。このため、バス事業社の統合、高速道路のETCシステムの共通化、LRT・バスの共通チケットシステムが導入された。さらにはクランバレーの公共交通の計画立案や規制の立案を行う公共交通オーソリティーPublic Transport Authorityの設立等が検討されている。

(5) マレーシア国内運輸関係日系企業

マレーシア国内にある日系企業数の業種毎の近年の推移を資料 2-3 に示す。

全日系企業数はアジア経済危機の影響を受け、1998 年、1999 年で前年より減少した。2000 年には大きく増加したが、日本の経済不況や米国の景気後退の影響により 2001 年には減少している。運輸・倉庫業に関しては他の業界と異なり、1998 年には若干減少したが、着実に増加している。これは、運輸・倉庫業と同様に着実に増加している日系製造業のマレーシア進出やマレーシアにおいて進められている大規模空港及び大規模港湾の整備に密接に関連していると予想される。しかし、近年、国際テロや世界的な景気後退の影響を受け、運搬量は減少傾向にあるようである。

(6) 外資規制

支店として業務を営む外国資本会社は 1965 年会社法により現地資本と提携して現地法人を設立しなければならない。

資本比率については、外国投資委員会（Foreign Investment Committee:FIC）のガイドラインにより、運輸業者の外資比率は 49%以下と定められている。また、通関業の免許を得るためには、税関の規定により、ブミ・プトラ出資比率が 51%以上と定められている。また、港湾コンテナ輸送事業への参入はブミ・プトラ 100%出資会社に限られ、外資の参入は認められていない。ただし、トラック事業を営む上で必要な A ライセンスが 100%ブミ・プトラ出資企業には簡単に下りるが、非ブミ・プトラ出資比率の高い企業にはなかなか下りないとの問題も指摘されている。

ちなみに、商社、銀行、保険、小売業については現地資本率 70%以上、ブミ・プトラ出資率 30%以上となっている。

また、公共事業については、ローカル会社と JV を組まないと入札には参加できない（CIDB 法:Construction Industry Development Board）。

3. 航空

(1) 輸送量等

マレーシア国内における1994年から2008年にかけての商用航空機発着数を図3-1に、同期間の旅客輸送実績を図3-2に、同期間の貨物輸送実績を図3-3に示す。また、それぞれの詳細な数値については、別添資料3-1、3-2、3-3に示す。

1996年まで順調な伸びを示していた航空機発着数（図3-1）は、1997年に始まったアジア通貨危機により減少に転じた。国内各航空会社が不採算路線の廃止又は便数削減を行った影響と考えられる。その後、2001年以降の増加については、台頭するエア・アジアによる便数増、後に述べるKLIAへの新規就航及び増便へのインセンティブ、更に国際線については世界的な好景気も影響していると考えられる。2006年の国内線発着数減少については、経営状態が悪化したマレーシア航空のリストラに伴う不採算路線の廃止及び便数削減による。

旅客輸送実績（図3-2）の経年変化に関しても、航空機発着回数と同様の変動傾向を示しており、アジア通貨危機の影響が現れている。国際線について、2003年に一時的な減少が見られるのは、SARS流行によるものと考えられる。

図3-1 商用航空機発着数

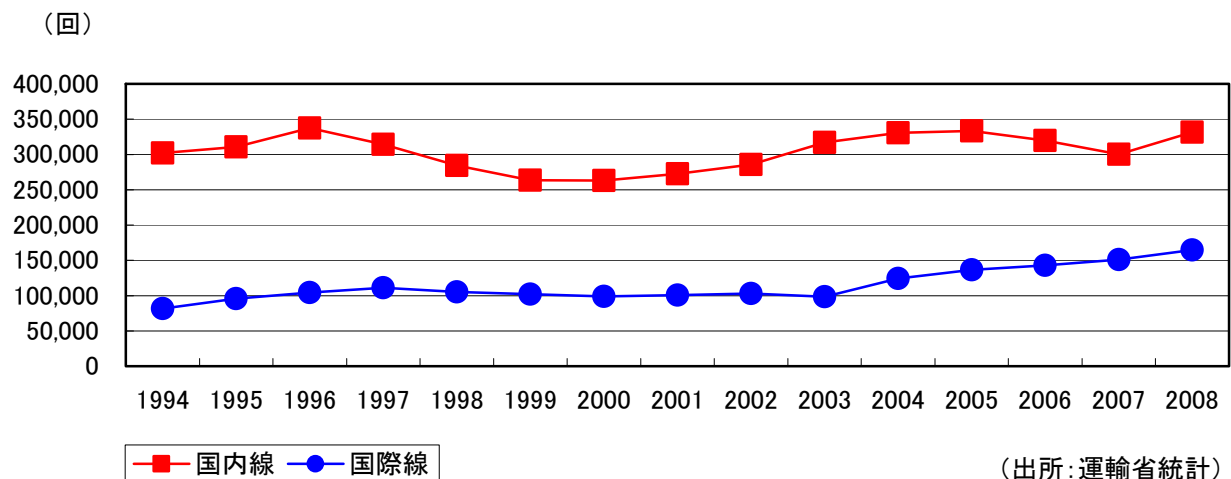


図3-2 旅客輸送実績(航空)

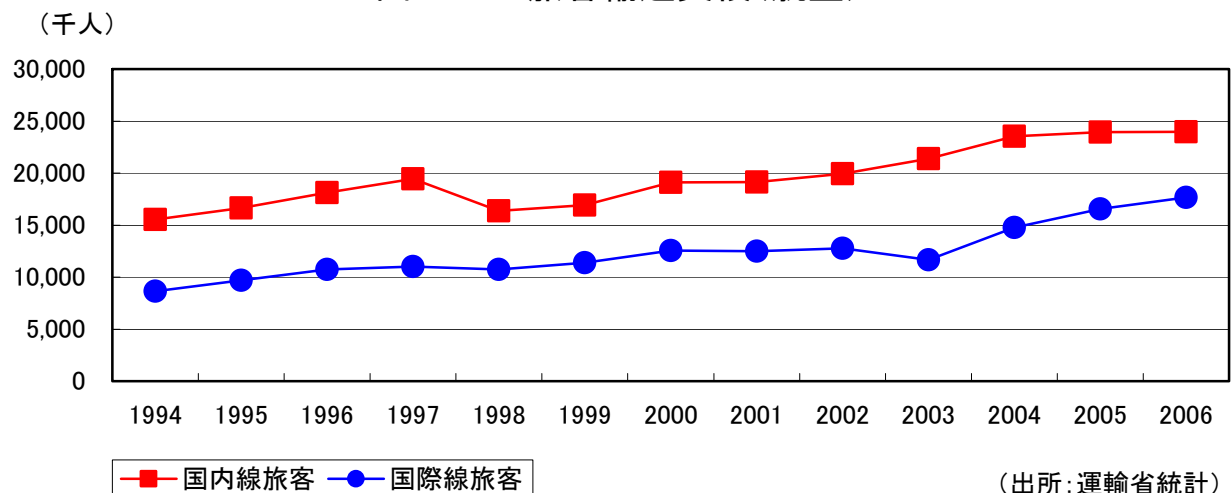
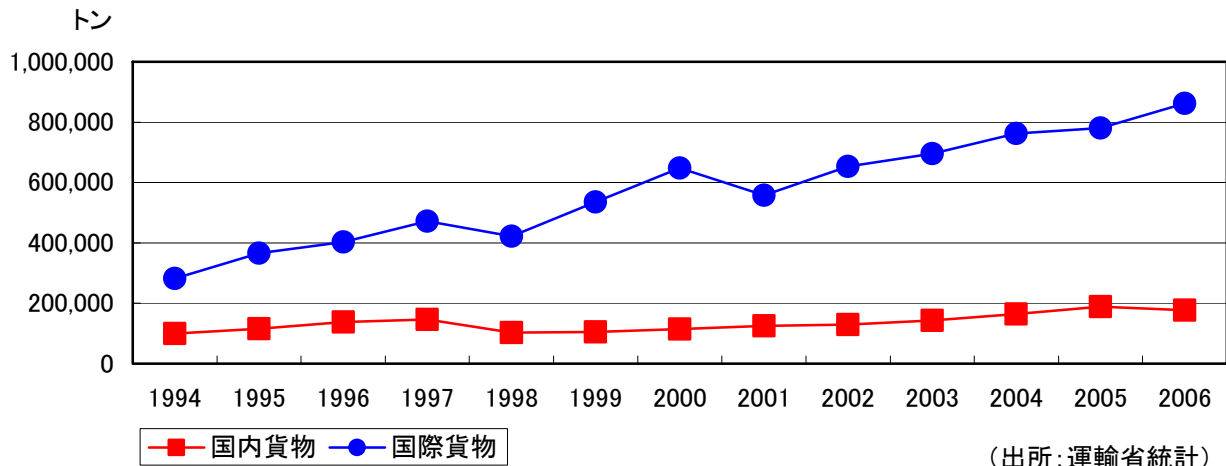


図3-3 貨物輸送実績(航空)



貨物輸送実績（図3-3）は、1990年代半ばからの10年間で輸送量が倍増していること、1998年（アジア通貨危機の影響）と2001年（ITバブル崩壊の影響）に一時的な減少傾向が見られる等、世界経済の動きと連動している様子が伺える。

主要な貨物は、電機・電子部品、生鮮食料品等であるが、日本向け貨物では菊の切り花が大きなボリュームを占めていることが特徴的である。

（2）空港

a) 概要

国内には6国際空港（クアラ・ Lumpur、ペナン、ランカウイ、ジョホールバル、コタ・キナバル、クチン）、19の主要国内空港がある。右空港の他に簡易滑走路施設（STOL: short take-off and landing）が36地域に設けられており、内11箇所が半島部、25箇所がサバ・サラワク州にある。STOLとは小規模な滑走路しかないような簡易な空港施設であるが、東マレーシアでは人口密度が小さいため、道路網の整備が遅れており、陸上アクセスのない内陸部の少数民族にとっては、河川交通に次いで重要な交通輸送手段となっている。マレーシアにおける空港配置図及び主要空港の要目等は資料3-4のとおり。

b) クアラ・Lumpur国際空港（KLIA: Kuala Lumpur International Airport）

クアラ・Lumpur国際空港はセパンと呼ばれる地域にあることから「セパン空港」とも呼ばれるが、旧空港の名称である「スバン空港（正式名称: スルタン・アブドゥル・アジズ・シャー空港）」と似ていることから混乱を避けるため、通常、「KLIA」と呼ばれ、区別されている。

KLIAはクアラ・Lumpur（以下、KL）から南約50kmに位置しており、KLからのアクセス手段は高速道路、高速鉄道（KLIAエクスプレス）（約30分）、バス（約90分）、タクシー（約50分）等がある。また、KL中心部とKLIAの間には新行政都市プトラジャヤが建設され、プトラジャヤを経由してKLIAに至る道路網の整備も進められている。KL中心部、新行政都市プトラジャヤ、元の国際空港であるスバン空港及びKLIA

の位置関係並びに空港アクセスのための高速道路網、高速鉄道の路線図を資料3-5に示す。

1998年6月30日に開港したKLIAは日本人建築デザイナー黒川紀章氏により、「人間と環境の共生」の思想の下「森の中の空港」をイメージしてデザインされており、工事は開港までに6年の歳月と約105億リングット(当時の換算レートで約4500億円)を要した。なお、ターミナル部分の建設には615億18百万円の円借款(94年7月15日E/N署名)が投入された。

現在は1万ヘクタールの敷地に4,000m級滑走路を3本、メイン・ターミナルとサテライトをそれぞれ1棟、さらに2006年3月に開業した格安航空会社専用ターミナル(LCCT:Low Cost Carrier Terminal)等を備えている。貨物地区には自由商業地区(FCZ:Free Commercial Zone)が保税区域とともに設定されており、進出企業の利便に備えている。主管制塔は30層130mの高さを有し、それまで世界一の高さであった成田空港の管制塔を抜いた。また、高さ55mの副管制塔が、メイン・ターミナル、サテライトを挟んで主管制塔の反対側にある。

100年後の旅客需要まで見込んで、10km四方の広大な敷地に滑走路を5本まで、サテライトを4棟まで増設する将来拡張プランを有している。KLIAの現在のレイアウト及び将来的に拡張した場合のレイアウトを資料3-6、資料3-7に示す。

現在、旅客処理能力は2,500万人/年、貨物取扱能力は67.5万トン/年であるが、2008年の年間利用者数は2760万人に達している。近年とりわけエアアジアをはじめとする格安航空会社(LCC)が急速に成長している。

2006年、近年の格安航空便需要の高まりに応える形で、KLIA貨物地区隣に格安航空専用ターミナル(LCCT)が建設された。当初年間利用者数1000万人の容量で設計されたが既にほぼ満杯の状態であり、2008年に仮拡張を実施した。LCCの成長は続いており、2009年には1310万人、2010年には1800万人に達すると見込まれている。そこで当初の計画を変更し、3000万人規模の新LCCTを恒久施設として建設する計画である。当初2011年9月の完成を予定していたが、2012年にずれ込む見込みである。

他方、航空貨物の取り扱いは減少傾向にあり、現在KLIA貨物ターミナルの容量は足りていないという。

c) ペナン国際空港 (PIA)

1979年にオープンし、マレーシア半島部北部の旅客需要及び、有名な観光地であるペナン島への旅行客の需要に対応している。老朽化が進んだため、1999年から4,600万リングット(約14億円)をかけて改修工事が行われた。2001年6月には改修工事が完了し、旅客処理能力は290万人/年から500万人/年、貨物取扱能力は11万7千トン/年から36万トン/年に拡大された。2007年にマレーシア航空子会社として設立された格安航空 Firefly の拠点空港となっている。

d) スバン空港

スバン空港は、KL 中心部から西に約20kmの位置にあり、KLIA 完成までKLの国際空港として使用されていた。KL市街とKLIAを結ぶ高速鉄道(KLIAエクスプレス)が、2002年4月に完成されて以降、メッカ巡礼専用機、私用機を除き、全ての航空機の運航が停止された。

2008 年現在では、軍用機、ベルジャヤ航空（離島路線）、トランスマイル・エア・サービス（貨物専業）及び Firefly もスバン空港を利用している

e) 空港の運営

従来、マレーシア国内の主要空港は民間航空局が管理・運営していた。1991 年、民間航空局から空港運営部門を民営化することを規定した法律（Act 467 : Airport and Aviation Services (Operating Company) Act 1991）が国会で採択され、1992 年 11 月に正式に運輸大臣からのライセンスを受けた空港運営会社としてマレーシア空港会社（MAB : Malaysia Airports Berhad）が成立した。当初は、政府 100%出資の機関であったが、1999 年のマレーシア空港持株会社（MAHB : Malaysia Airports Holding Berhad）の設立に伴い MAB は MAHB の子会社となり、MAHB の株式はクアラ・ Lumpur 証券取引所に公開された。2008 年 4 月現在、政府が財務省と国営投資会社カザナ・ナショナルを通じて発行済み MAHB 株式の 71%、民間企業が 29%株式を保有している。

2003 年にマレーシア初の独立系空港運営会社として Senai Airport Terminal Services Sdn Bhd (SATS) が、MAB からジョホールのセナイ国際空港の運営を引き継いだ。

2008 年現在、MAHB 子会社の MAB(Sepang)が管理・運営するクアラ・ Lumpur 国際空港(KLIA)及び SATS 管理のセナイ国際空港を除いた 4 国際空港（ペナン、ランカウイ、クチン、コタ・キナバル）、16 国内空港及び 18STOL を MAB が管理・運営している（その他はマレーシア国軍、国家警察等が管理）。

(3) 航空及び空港に関する法制度、航空政策

航空及び空港に関する法令は次のとおり。

1. CIVIL AVIATION ACT 1969 (Act 3)
2. CARRIAGE BY AIR ACT 1974 (Act 148)
3. AVIATION OFFENCES ACT 1984 (Act 307)
4. AIRPORT AND AVIATION SERVICES (OPERATING COMPANY) ACT 1991 (Act 467)
5. EXTRA-TERRITORIAL OFFENCES ACT 1976
6. CIVIL AVIATION REGULATION 1996

政府は KLIA を域内の拠点空港として発展させるため、外国航空会社による新規就航と増便については、着陸料、駐機料を一定期間免除する等の優遇政策を採っている（優遇期間について、2002 年 5 月の政策導入当初は 5 年間であったが、2008 年 4 月から 3 年間となっている。）。なお、着陸料は最大離陸重量に応じて 500kg あたり 3~5.7 リンギットであり、例えばボーイング 747-400 型機の場合で約 4 千リンギット（約 13 万円）である（2008 年 4 月）。

旅客の空港利用料は、国内線 RM9（約 300 円：空港税 RM6、保安料 RM3）、国際線 RM51（約 1700 円：空港税 RM45、保安料 RM6）である。ただし、KLIA 及びコタ・キナバル空港の格安航空専用ターミナルの利用料は、2007 年 6 月 1 日から国内線 RM6 及び国際線 RM25（いずれも保安料込み）に引き下げられた。

マレーシア国内航空会社の航空料金は政府の認可制となっており、料金の改定に関しては政府（閣議）の許可が必要となっている。また、サバ州及びサラワク州の辺境路線の維持のために当該路線を運航する航空会社には政府の補助金が支給されている。

（４）航空産業

イ）概要

マレーシア国内には定期便を運航する航空会社が４社ある。マレーシア航空（MAS Cargo, MAS Wings, Firefly 含む）、エア・アジア、ベルジャヤ航空、トランスマイル・エア・サービスである。

ロ）マレーシア航空(MAS : Malaysian Airline System)

MAS は国内最大の航空会社である。同社は、元々1937年に設立（1947年運航開始）された Malayan Airways が前身である。英国からのマレーシア独立に伴い 1963年に国営のマレーシア航空となり、1965年にシンガポールがマレーシアから分離独立した際には両国政府共有となり、1967年にマレーシア・シンガポール航空（MSA）と改称した。その後の 1972年にシンガポール航空が分離し、マレーシア航空システムが生まれ、1985年に民営化・株式上場を果たした。2008年２月現在、発行済み株式の約 69.33%を国営投資会社カザナ・ナショナルが保有している。

1997年のアジア通貨危機により事業収支は悪化し 2002年の決算まで赤字を計上した。その間、国内、国際線とも不採算路線から撤退したほか、2001年３月には発行済み株式の 32%を政府が買い戻すとともに、政府の全面的な経営支援により、経営陣の刷新と大幅な組織改編、航空機資産売却とリースバック、資産保有会社と運航会社の分離といったリストラ策を相次いで実施し、2003年度末決算において５年ぶりに黒字転換を果たした。

2005年度には旅客収入が大きく増加したにもかかわらず、燃油高騰等による運航コスト上昇のため、巨額の赤字を計上した。2005年12月には、イドリス新 CEO が就任し、構造的な赤字体質から脱却するための様々なリストラ策を断行している。このリストラにより、国内についてはマイナー路線を中心に 96 路線をエア・アジアに引き継ぎ、国際線については不採算路線の運航を中止した。その他、100%出資の子会社として Firefly（2007年設立。格安航空。）及び MAS Wings（2007年設立。東マレーシア内地方路線。）を設立し、残るマイナー地方路線の運営を移管した。

2000年度の国際線搭乗者数は、789 万人で、売上高に占める国際線比率は 85%であった。なお、経営体質改善のため、2001年には南米、北米の路線を中心に運航を中止しており、利益率の高い中国やインドにシフトしている。2001年６月１日現在でクアラ・ Lumpur から世界各地に 80 路線の国際便を運航している。同社は 2008年３月現在、日本に週 22 便（内 1 便は貨物）運航中であり、就航先は東京（成田）、大阪（関西）の２ヶ所である。なお、かつて運航されていた福岡便及び名古屋便については、上述のマレーシア航空リストラの一環として、それぞれ 2006年及び 2008年に休止された。

Enrich という独自のマイレージ・プログラムを持ち、国際的アライアンスには参加していない。コード・シェアによる共同運航便については、かつて加盟していたスター・

アライアンス加盟会社が多い。2006 年より、スカイ・チーム加盟航空会社 2 社とのコード・シェアが開始され、スカイ・チーム加盟への誘いを受けているといわれる。

保有機材

・マレーシア航空

エアバス A330-300 11 機

ボーイング 737-400 37 機

ボーイング 747-400 11 機

ボーイング 777-200ER 17 機

(計画)

ボーイング 737-800 35 機 (オプション 20 機) (2010 年納入予定)

エアバス A380 6 機 (2011 年納入予定)

・MAS Wings

フォッカー50 8 機

ツイン・オッター 5 機

・Firefly

フォッカー50 3 機

・MAS Cargo

ボーイング 747-400F 2 機

ハ) エア・アジア(Air Asia Holdings Bhd)

格安航空会社としてマレーシア国内及び近隣国際線事業を急ピッチで拡大している。離島を運航するペランギ航空(2001 年、運航を休止)とともに第二航空会社として小規模事業を行っていた同社を、2001 年 12 月に現資本・経営陣が買取り、「Low Fare, No Frills」コンセプトの元、「Now, Everyone Can Fly」をキャッチフレーズとして、運航効率化、破壊的な価格戦略、IT を活用した先進的な販売チャネル等の革新的な事業施策を次々と展開した。

従来、マレーシア国内線はほぼ MAS の独占であったが、2006 年には経営危機に陥ったマレーシア航空救済のため国内線 96 路線の運航を引き継いだ。国際線についても近隣国向け中距離路線を中心に事業拡大を続け、新たに Thai Air Asia、Indonesia Air Asia を開業、2007 年には長距離格安航空会社 Air Asia X の運航開始に至った。

2007 年末現在、国内・国際合わせて 75 路線に 1 日 200 便以上が就航し、運送旅客数については、2007 年は 8,737,939 人であり、2008 年には 11 百万人、兄弟会社(Thai Air Asia, Indonesia Air Asia)を含めて年間 18 百万人を見込んでいる。

2010 年 12 月、Air Asia X は羽田・クアラルンプール間週 3 便の運航を開始した。

保有機材 (Thai Air Asia, Indonesia Air Asia, Air Asia X を含む)

・エアバス A320-200 38 機 (Thai Air Asia 4 機)

・ボーイング 737-300 36 機 (Thai Air Asia 14 機、Indonesia Air Asia 10 機)

・エアバス A330-300 1 機 (Air Asia X 1 機)

ニ) ベルジャヤ航空 (Berjaya Air)

スバン空港からベルジャヤグループが運営する離島リゾート (パンコール、ティオマン、レダン、サムイ等) 向けに小型旅客機を運航している。

保有機材

・ボンバルディア・ダッシュ 7-100 4 機

(5) 国内主要路線図

各航空会社が運航するマレーシア国内線の主要路線図は、図3-4、図3-5、図3-6、図3-7のとおり。

図3-4 マレーシア航空国内路線図

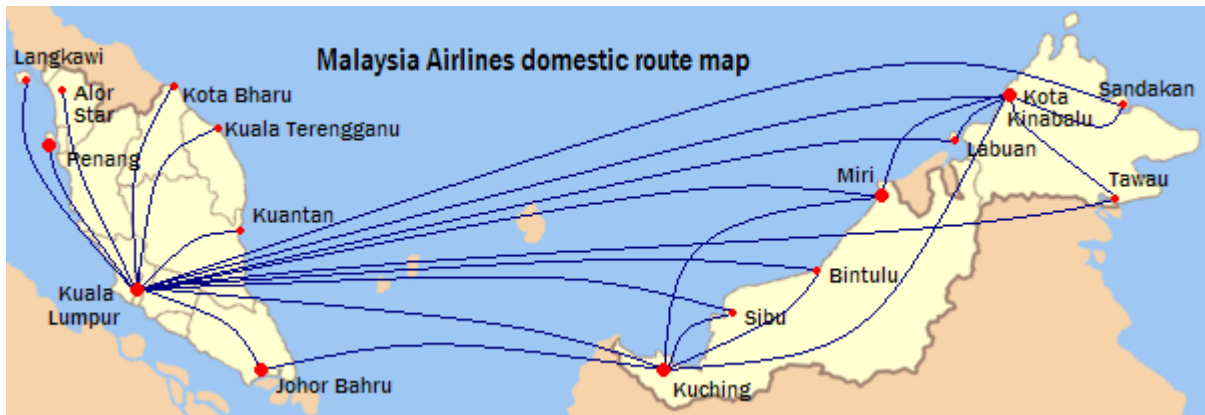


図3-5 MAS Wings 国内路線図

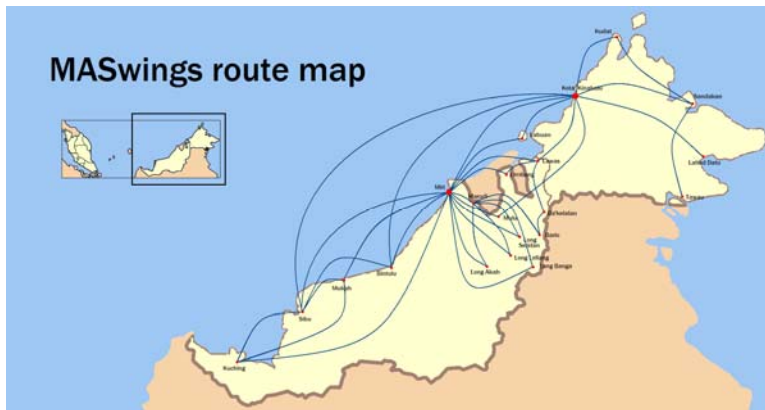
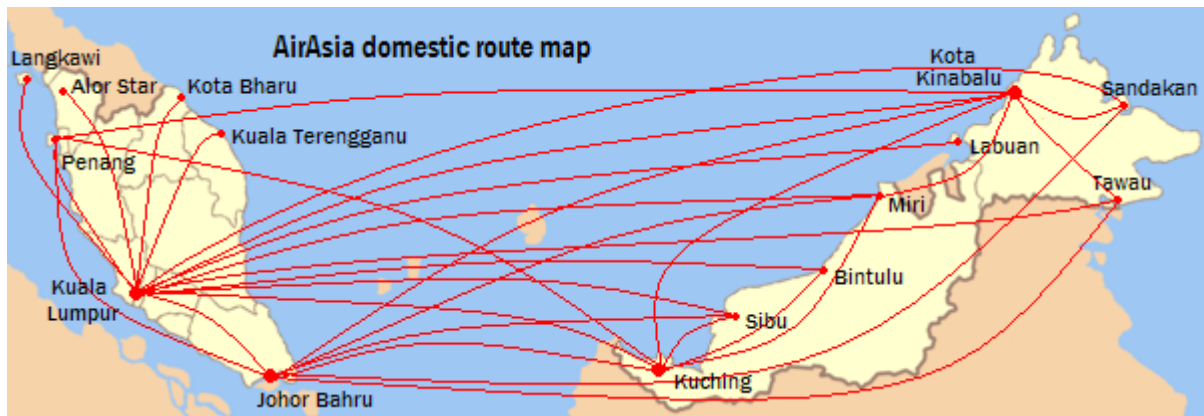


図3-6 Firefly 国内路線図



図 3-7 エア・アジア国内路線図



(6) その他

※ アジア太平洋航空委員会（AAPA : Association of Asia Pacific Airlines）

2000 年 6 月、マニラの AAPA 事務局が K L に移動した。マニラでは 30 年以上に亘り事務局が存在した。新事務所は 9th Floor, Kompleks Antarabangsa, Jalan Sultan Ismail。メンバーは 17 社で、ニュージーランド航空、全日空、アジアナ、キャセイ・パシフィック、チャイナ・エアライン、ドラゴン・エアー、エヴァ・エアー、ガルーダ・インドネシア、日本航空、大韓航空、マレーシア航空、フィリピン航空、カンタス、ブルネイ、シンガポール、タイ、ヴィエトナム航空である。

資料 3-4 マレーシア主要空港要目

i) クアラ・ Lumpur 国際空港 (KLIA) (IATA : KUL、ICAO : WMKK)

運用開始	: 1998 年 6 月 27 日
位置	: クアラ・ Lumpur 市街から南に約 50km
敷地面積	: 10km × 10km
主要施設	: メイン・ターミナル、サテライト、貴賓客用ターミナル、 格安航空専用ターミナル (LCCT : Low Cost Carrier Terminal)、 主管制塔 (30 層 130m)、副管制塔 (55m)、 保税商業区域 (FCZ : Free Commercial Zone) 等
滑走路	: 4,124m × 60m × 2 本
滑走路の間隔	: 2,535m
ゲート数	: 46
旅客処理能力	: メイン・ターミナル及びサテライト 2,500 万人／年 (当初) (2020 年までに 6,000 万人／年に拡大を計画) 格安航空専用ターミナル 1,000 万人／年
貨物取扱能力	: 67 万 5 千トン／年 (120 万トン／年まで拡張可能)
その他	: 将来の旅客増加に合わせ、滑走路 5 本、ターミナル 2 棟、サテ ライト 4 棟 (各ターミナルに 2 サテライト) までの拡張計画あり

※ 2006 年輸送実績 (運輸省統計)

	国内線	国際線	合計
離発着数 (回)	75,009	107,539	182,548
利用旅客数 (人)	8,591,985	15,097,126	23,689,111
取扱貨物量 (トン)	64,236	608,652	672,888

ii) ペナン国際空港 (IATA : PEN、ICAO : WMKP)

運用開始 : 1979 年
 位置 : ジョージタウン (ペナン州都) 市街から南に約 16km
 滑走路 : 3,352m × 45m × 1 本
 ゲート数 : 11
 旅客処理能力 : 500 万人／年
 貨物取扱能力 : 36 万トン／年
 その他 : 格安航空専用ターミナル建設計画あり (2007 年)

※ 2006 年輸送実績 (運輸省統計)

	国内線	国際線	合計
離発着数 (回)	14,706	16,742	31,448
利用旅客数 (人)	1,600,629	1,488,096	3,088,725
取扱貨物量 (トン)	31,673	184,985	216,658

iii) セナイ国際空港 (IATA : JHB、ICAO : WMKJ)

運用開始 : 1974 年
 位置 : ジョホール・バル (ジョホール州都) 市街から北約 30km
 滑走路 : 3,354m × 46m × 1 本
 旅客処理能力 : 300 万人／年
 貨物取扱能力 : 10 万トン／年
 その他 : 正式名称は、Sultan Ismail International Airport。マレーシア初の
 独立系空港管理・運営会社 (Senai Airport Terminal Service Sdn
 Bhd : SATS) は、将来の旅客処理能力 1 千万人／年を計画。
 2008 年には、滑走路の 3,800m までの延伸が完了する見込み。

※ 2006 年輸送実績 (公表資料なし)

iv) ランカウイ国際空港 (IATA : LGK、ICAO : WMKL)

滑走路 : 3,810m × 45m × 1 本
 旅客処理能力 : 250 万人／年

※ 2006 年輸送実績 (運輸省統計)

	国内線	国際線	合計
離発着数 (回)	7,401	886	8,287
利用旅客数 (人)	857,536	74,558	932,094
取扱貨物量 (トン)	422,766	64,013	486,779

v) クチン国際空港 (IATA : KCH、ICAO : WBGG)

運用開始 : 1950 年 9 月 26 日
 位置 : クチン (サラワク州都) から南約 11km
 滑走路 : 2,454m × 46m × 1 本 (3,780m × 60m × 1 本 : 2008 年見込み)
 ゲート数 : 9
 旅客処理能力 : 500 万人／年
 その他 : 2006 年 4 月開業の新ターミナルはエアバス A380 対応ゲート有。

※ 2006 年輸送 (運輸省統計)

	国内線	国際線	合計
離発着数 (回)	34,409	2,758	37,167
利用旅客数 (人)	2,934,313	168,670	3,102,983
取扱貨物量 (トン)	27,069	1,483	28,552

vi) コタ・キナバル国際空港 (IATA : BKI、ICAO : WBKK)

位置 : コタ・キナバル (サバ州都) から南西約 8km
 滑走路 : 2,987m × 46m × 1 本 (3,780m に延伸中)
 旅客処理能力 : 550 万人／年 (1,200 万人／年に拡張工事中)
 その他 : 第一ターミナルのリノベーション及び滑走路の延伸工事中 (2009 年完成見込み)。

※ 2006 年輸送実績 (運輸省統計)

	国内線	国際線	合計
離発着数 (回)	41,870	8,724	51,224
利用旅客数 (人)	3,111,951	747,307	3,859,258
取扱貨物量 (トン)	25,055	3,300	28,356

4. 鉄道

(1) 概要

マレーシア国内の鉄道には、国内主要都市を結ぶ長距離鉄道とクアラ・ Lumpur 近郊を走る軽便鉄道（LRT）、モノレール、及び空港とクアラ・ Lumpur 中心部を結ぶ高速鉄道 ERL（Express Rail Link）等の都市鉄道がある。

マレーシア国内の鉄道事業者は現在 8 社ある。それぞれの鉄道の仕様については次表のとおりである。

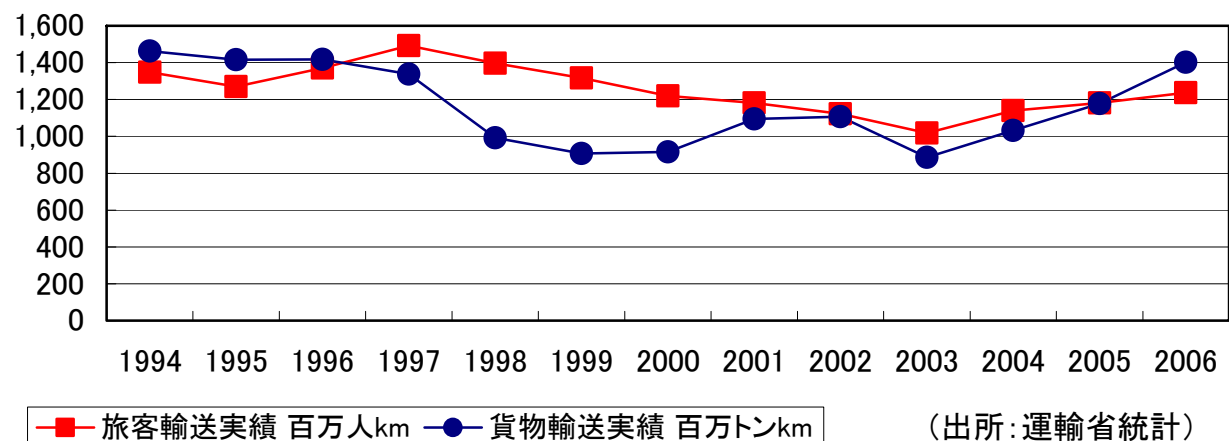
鉄 道 名	運営主体	営 業 距 離	駅数	営業速度	動 力
KTMインター・シティ	KTMB	1,699km (総延長2,262km)	92	120km/h	ディーゼル
KTMコミュータ	KTMB	153km	42	120km/h	25kV AC
ERL	ERL	57km	5	160km/h	25kV AC
LRT (KLJ Line)	Rapid KL	29km	24	80km/h	750V DC
LRT (AMP Line)	Rapid KL	27km	25	80km/h	750V DC
KLモノレール	Rapid KL	7.9km	11	80km/h	750V DC
サントレック2000	サンウェイ	3.5km	5	25km/h	415V AC
TTS	MAB	1.3km	2	10.6km/h	600V AC

(出典：鉄道局資料 2004, 2008. 4 経営主体の変更等を修正)

イ) 輸送量

1994 年から 2006 年までのマレーシア半島部における長距離鉄道の旅客及び貨物輸送の実績を図 4-1 に示す（詳細データは別添資料 4-1 参照）。東マレーシアについては、路線が短く十分なデータが無い。

(百万人km) 図4-1 鉄道輸送実績(KTMインターシティ)
(百万トンkm)



旅客について、1997 年まではほぼ順調に伸びてきたが 1997 年に始まるアジア経済危機の影響で需要は減退、さらに、自動車保有率の増加や格安航空路線の充実等の影響により、その後の輸送実績は回復していない。

貨物について、1997 年までは徐々に減少、さらに追い打ちを掛けたアジア経済危機のため 1998 年の落ち込みは著しいものとなった。その後、マレーシア主要港との連携強化等の経営努力により、現在は回復基調にある。コンテナ輸送サービスの需要は増加傾向にあり、2006 年は 339,037TEUs（20 フィート標準コンテナ換算）、前年（2005 年 310,011TEUs）比 9.4%の伸びであった。

ロ) インフラ

ア) マレー半島部

マレーシアで最初に建設された鉄道はペラ州のタイピン～ポート・ウェルド間の 12.8km（1885 年）であった。この路線は半島内陸部の錫鉱山から錫を港まで運ぶために建設された。その後、同様な錫鉱山と港を結ぶ路線が 4 線建設された。やがて、これらを南北に結ぶ形で半島西海岸線が造られた。1931 年には半島中央部を通過してタイ国境近くの東海岸に抜ける東海岸線が開通した。西海岸線と東海岸線の総延長は 1,478km であり、その他の支線を加えると半島部での鉄道総延長は 2,262km となっている。現在、西海岸線の電化・複線化計画が進められており、総延長の 7%にあたる 150km が完了している。

なお、シンガポール国内においても線路、駅は KTMB の所有で、シンガポール政府の委託を受け、列車の管理・運行は KTMB が行っている。

マレーシア主要港湾との連携強化策として 1999 年 8 月に運行を開始したクラン港のポート・クラン駅とウエスト・ポート駅を結ぶ 36km、ジョホール州南西部に 2000 年 1 月から操業を開始したコンテナ港タンジュン・プルパス港（PTP）と同州クンパスを結ぶ路線（31.56km）の工事が 1999 年 4 月に着工した。投資額は 4 億 7600 万リンギット（約 140 億円）、線路の敷設はインド企業のアイルコン・インターナショナル・エンジニアリングが請け負い、工事費は連邦政府が負担した。同路線は完成したものの未だ本格稼働を開始していない。同プロジェクトにより PTP とジョホール港の間の鉄道輸送が可能となり、周辺製造業者の製品輸送等に大きく寄与すると期待されている。本計画に加え西海岸線の電化・複々線化（後述）を進めているのも、コンテナ輸送サービスの強化を目指したものであり、タイ南部までを PTP の後背地に含むことを狙っている。

イ) 東マレーシア

東マレーシアではサバ州に州都コタ・キナバル近郊のタンジュン・アルと山間部のメララブを結ぶ 1 路線があるのみであり、総延長は 138km に過ぎない（資料 4－1 参照）。しかし、2000 年 4 月に、ボルネオ島のマレーシア、ブルネイ、インドネシアの 3ヶ国の主要都市を結び、同島をほぼ一周する「ボルネオ横断鉄道」（Pan-Borneo Railway）（総延長 3,640km、2010 年完成予定、総工費約 300 億リンギット（約 9 千億円））の建設計画がマレーシア、ブルネイ、インドネシア、フィリピンの 4ヶ国で合

意された。この鉄道が完成すれば、現在 12 時間を要するミリ〜コタ・キナバル間が 4 時間に大幅短縮される。導入される列車の能力は 176km/h で、定員は 300〜500 人程度になる予定。同計画にはシーメンス・グループをはじめとするドイツ系企業数社が参加することになっており、2001 年 4 月に一部（サバ州コタ・キナバル〜ビュー・フォート間約 80km）が着工された。完工は 2006 年の予定となっている。

ロ) 運営主体

α) KTM インター・シティ（長距離鉄道）

マレーシア国内で長距離鉄道を所有するのはマレーシア鉄道会社（KTMB: Keretapi Tanah Melayu Berhad）である。同社は鉄道法（1948 年制定）により特殊法人として設立された。しかし、1980 年代に赤字が膨らんだため、それを解消することを目的として 1992 年に民営化された。目標として完全民営化を目指しているが、現在（2008 年 4 月）に至るまで、KTMB は 100%政府出資となっている。KTMB の運営は 1997 年 8 月からムラッ・ウングル社（MUSB）に委託されたが、その後も引き続き赤字が続き、2001 年までの 4 年間の累積赤字は 4 億リンギット（約 12 億円）に上る。KTMB の完全民営化に関し、同社が KTMB を引き継ぐことに意欲を示していたが、2001 年 10 月 1 日に政府により却下された。

2008 年現在、KTM の複線電化工事等を受注している企業の一つである MMC Corporation Bhd が KTMB の運営に興味を示しているといわれている。

KTMB はシンガポールに 8 千ヘクタールの土地を所有する。

β) KTM コミュータ（都市鉄道）

KTMB が KTM インター・シティと同じ軌道を利用して、1995 年からクラン・バレー地域（首都圏）を中心に運行している都市近郊鉄道である。KTM コミュータは、クアラ・ Lumpur で交差する形で、バトゥーケーブーポート・クラン線、タンジュンマリム・スレンバン線の 2 路線がある。いずれの路線も電化、複線化されており、信号システムも近代化された上で、通勤用の新車両が導入された。首都圏クラン・バレー地域の通勤鉄道として現在 15 分〜20 分間隔で運行されており、輸送力は 12 万人／日である。1996 年の年間利用者数 11 百万人が、2003 年には 25 百万人と順調に利用者数が増加している。2006 年の 1 日平均利用者数は約 10 万人である。需要の増加に反して、2008 年頃より整備不良による運用車両の不足から、電車の遅延、運休が慢性化しており、混雑と共にサービスの低下が見られる。

γ) LRT（Light Rail Transit）

クアラ・ Lumpur 市内の渋滞緩和のために建設された小型鉄道である。1996 年に最初の路線の運行が開始された。当初、Putra LRT 及び Star LRT の 2 社による運行であったが、2002 年財務省全額出資の特別会社 SPNB（Syarikat Prasarana Negara Bhd）に買収された。2004 年には、クラン・バレーの公共交通機関の運営のために財務省全額出資により設立された Rapid KL の電車部門として Kelana Jaya Line（KLJ: 旧 Putra LRT）及び Ampang Line（AMP: 旧 Star LRT）の 2 路線が運行されている（SPNB は、インフラを所有）。路線のほとんどは高架であるが、KLJ Line の一部 5 駅分が地下路線となっている。地下路線の掘削は日本の間組が請け負った。

AMP Line は、ドイツとスイスの合併会社であるアドトランス社のシステムを導入している。建造費は 20 億リングット（約 600 億円）であり、1996 年に営業を開始した。営業距離は、27km であり、輸送力は 18 万人／日、2006 年現在での利用者数は、12 万人／日である。

KLJ Line は、カナダ・ボンバルディア社のシステムを導入したものであり、車両は無人運行である。営業距離は 29.06km であり、無人運転鉄道としては世界一の長さを有する。建造費は 50 億リングット（約 1,500 億円）であり、1998 年 9 月に営業を開始した。輸送力は、19 万人／日であり、2006 年現在での利用者数は 19 万人／日である。

d) KL モノレール

アジア経済危機の影響による工事中断等の経緯を経て、2003 年 8 月 31 日の独立記念日に営業を開始した。営業距離は 8.6km（チチ・ワングサーKL セントラル駅）であり、KL 市内を南北に 11 駅、約 23 分で結ぶ。車両は国内のモノレール・マレーシア・テクノロジー社がドイツ系企業の支援を受け、現地調達率 70%で作られた。当初の運営は、建設事業主体でありマレーシア政府より 40 年間の運営権を取得した KLMS（KL Monorail System：旧 KL-PRT（KL-Peoples Rapid Transit））社が行っていたが、同社は、2007 年 11 月、SPNB に買収され、運営も Rapid KL によるものとなった。輸送力は、12 万人／日であり、2007 年現在の利用者数は 4.5 万人／日である。

OKL モノレール工事中断の経緯

当初、日本の輸銀融資と共に、伊藤忠商事が KLMS より建設事業を受注したことにより、日立造船の車両を納入することになっていた。しかし、1997 年のアジア経済危機の影響によりリングットが下落し、契約が破棄されて工事が中断するに至った。結局、KLMS は政府からのソフト・ローン 3 億リングット（約 100 億円）の提供を受けてモノレールを完成させた。

プロジェクト資金調達の内訳

政府支援ローン	RM3 億
インフラ整備ローン	RM6 億 1000 万
株主による株式資金	RM2 億 6000 万

e) ERL（Express Rail Link）

ERL は、クアラ・ランプール国際空港（KLIA）と KL セントラル駅を結ぶ総延長 57km の路線である。マレーシア政府との BOT 契約に基づきエクスプレス・レイル・リンク社（ERL）によって、総工費 24 億リングット（約 700 億円）で建設された。契約期間は 30 年間である。ERL 社には、巡礼基金タブン・ハジが所有するタブン・ハジ・テクノロジーズ社と YTL 社がそれぞれ 60%及び 40%出資している。

KLIA－KL セントラル間をノンストップで結ぶ KLIA エクスプレス（2002 年 4 月 14 日運行開始）は、営業速度 160km/h（最高速度 180km/h）、所要時間 28 分、料金 RM35 である。KLIA－KL セントラル間 3 駅に停車するコムータ路線である KLIA トランシット（2002 年 6 月 1 日運行開始）は、所要時間 37 分である。2004 年 7 月現在の KLIA エクスプレスの利用者数は、9 千人／日である。

ERL のシステムは、ドイツのシーメンス AG が供給している。2000 年 12 月、ERL 社とシーメンスは、ERL システムメンテナンスのための合弁企業 E-MAS を設立した。出資比率は、シーメンス 51%、ERL 社 49%である。

f) サントレック 2000

サントレック 2000 とは、クアラ・ Lumpur 郊外のバンダー・サンウェイで、サンウェイ・ラグーン・テーマ・パークとサンウェイ・カレッジ間の 3.5km を結ぶ小規模なモノレールである。同路線は、2000 年 8 月に開通した。運航速度は 20km、全線乗車した場合の所要時間は 12 分である。総工費は 5000 万リンギット（約 15 億円）。第 2 期工事で、KTM のスリ・スティア駅に接続し（2.2km）、第 3 期に今後開発予定であるサイエンス・シティまで延長される（2.5km）予定である。

g) TTS (Track Transit System)

KLIA 内でメイン・ターミナルとサテライトを結ぶ極小規模な鉄道である。マレーシアにおいてはこの空港内小規模鉄道も鉄道局の管轄となっている。運行主体は KLIA の運営を行っている MAB (Sepang) である。

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

鉄道事業に関しては、鉄道法 (Act 463 : Railways Act 1991) で規定されている。また、同法及び同法とともに可決された Railways (Successor Company) Act 1991 に基づき、1992 年 8 月、鉄道事業を所管する鉄道局が運輸省の外局として設置され、旧マレー鉄道 (KTM) は政府全額出資の鉄道資産保有会社と運行を担当するマレーシア鉄道会社 (KTMB) として民営化された。

鉄道法では、鉄道事業免許、鉄道事業者の義務等が規定されている。

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

a) 鉄道政策の特徴

KTM 民営化以降の政府の鉄道政策の特徴として、次の 3 点を挙げることができる。

1. 事業会社と政府との BTO 契約に基づく鉄道建設と運営
2. 鉄道資産保有会社と運営会社の分離
3. 首都圏公共交通機関の統合

LRT2 路線は、当初、政府との 60 年間の BOT 契約に基づき、各事業会社が建設及び運営を行った。しかし、いずれの会社も大きな赤字を抱えることとなった。また、ERL は 30 年、KL モノレールは 40 年の BOT 契約であった。

首都圏公共交通機関の統合は、財務省内に設置されたクラン・バレー交通タスクフォースにおける検討の結果、首都圏交通機関の効率化と混雑緩和、赤字計上機関の収益改善を目的として、新たに政府全額出資で設立された SPNB が各都市鉄道事業会社を買収することにより進められた。また、運営会社として Rapid KL が設立された。

LRT2 社は、2001 年 9 月時点で 55 億リンギット（約 1,700 億円）の債務を抱えるに至り、2002 年、前述の通り SPNB に買収された。買収に際し、未払いの債務 53 億 2,000 万リンギットは政府債に転換された。

2007 年に KL モノレールの買収が成立、既に取得済みの LRT、首都圏バス網も含め

て、首都圏公共交通機関は SPNB が保有、Rapid KL が運営するという体制が確立した。2008 年 4 月現在、これらの交通機関の乗車には、個別路線の切符の他、元来高速道路料金支払いのために導入されたプリペイド式 Touch'n Go カードを共通で使うことができる。

b) KTM 西海岸線電化・複線化プロジェクト

KTMB は、西海岸線（総延長 848km）の全面電化・複線化を進めている。クアラ・ Lumpur を中心にペラ州イポー・ヌグリスンビラン州スレンバン間は既に電化・複線化が完了し、2010 年 9 月には急行電車が運行開始した。運行予定の車両は丸紅が受注し、三菱電機の駆動系と韓国現代ロテム車の車体を組み合わせた車両が 5 編成 30 両（契約時 72 億円）納入された。これにより、クアラ Lumpur ・イポー間 280km は最速 1 時間 55 分で結ばれる。これより北側のイポー・ベルリス州パダンブサル間（329km）の複線電化は 2008 年 1 月より 5 年計画が進められており（RM125 億、MMC-Gamuda JV Sdn. Bhd. マレーシア企業共同体）、南側のスレンバン・ジョホール州グマス間（98km）の複線電化は、2008 年 1 月より 4 年計画で進められている（RM34.5 億、IRCON International Ltd. インド企業）。

2009 年までに完成したラワン・イポー間複線電化事業には、国際協力銀行（JBIC）がさくら銀行、三和銀行、住友銀行、東京三菱銀行（いずれも当時の名称）と共に総額 397 億円の融資を行った（このうち JBIC が 60%を融資）。また、同事業は三井物産（システム）とダイバーシファイド・リソーシーズ（DRB）（インフラ）が共同受注（受注額 11 億米ドル）し、新日鐵、NKK、GM、シーメンス等が参加している。

c) クアラ・Lumpur シンガポール間高速鉄道プロジェクト

1990 年代後半、ERL の主要株主である YTL 社は、クアラ・Lumpur シンガポール間約 300km を 90 分で結ぶ高速鉄道プロジェクトを政府に提案した。これを受けて、運輸省、首相府経済企画院で事業化可能性調査を実施していたところ、2008 年 4 月、莫大な事業化コストを賄うことができないとして、プロジェクトは正式に却下された。

2010 年 10 月に発表された経済変革計画（ETP）において、クアラ Lumpur 首都圏とシンガポールを 1.5～2 時間で結ぶ高速鉄道の構想が記載された。ETP におけるプロジェクトは民間の投資によって実施されるとしており、実現可能性には疑問があるものの、政府策定の案件に上ったこと自体は注目される。YTL 社のグループが独シーメンス社と提携して従来型高速鉄道を提案し、ハルタスマ社が中国政府系企業と共同で磁気浮上式リニア鉄道を提案しているとの報道がある。

d) 都市鉄道の拡充計画

第 9 次マレーシア計画（5 カ年国家開発計画：2006 年～2010 年）によれば、首都圏の道路交通渋滞緩和のため同計画期間内に首都圏公共交通網を充実するとされている。具体的には、既存 LRT2 路線の延長と新たにクアラ・Lumpur を東西に貫く MRT 新線（コタ・ダマンサラ・チュラス間）の建設である。2010 年 10 月に発表された経済変革計画（ETP）においては、首都圏 MRT は 3 路線 141km（うち 1 路線は環状線）で都心から 20km 圏をカバーするものと記載された。2011 年 2 月にはスンガイブロとカジャンを結ぶ路線計画が公表され、市民からの意見を募っている。

また、ERL の KLIA から LCCT への延伸計画、プトラジャヤ、ペナン島及びジョホール・バルにそれぞれモノレールを建設する計画があるが、2008 年現在、いずれも事業化の気配はない。

首都圏クランバレーの通勤鉄道として KTM 路線上で営業している KTM コミュータは、需要増及び保有車両の整備不良による輸送力不足の状態にあるが、2010 年に通勤電車 228 両(6 両 38 編成)の調達を行い、中国企業が受注した(2012 年納入予定)。

(4) 鉄道産業の状況

a) クアラ・ Lumpur 中央駅 (KL Sentral)

クアラ・ Lumpur 中心部より南西に約 1.5km 離れたブリック・フィールド地区にクアラ・ Lumpur 市の新たな交通の要衝となるクアラ・ Lumpur 中央駅(敷地面積 30.04 ヘクタール、28 線、12 プラットフォーム)建設を中心とする開発事業が行われている。設計者は KLIA (新クアラ・ Lumpur 国際空港)と同じく、日本人建築デザイナーの黒川紀章である。

同駅は 2001 年 4 月に開業し、現在では KTM インター・シティ、KTM コミュータ、LRT (KLJ Line)、KL モノレール及び KLIA と市内を結ぶ ERL が乗り入れ、国内鉄道サービスの一大拠点となっている。また、KLIA 発の全ての航空会社のチェック・インを行うことができるシティ・エアターミナル (KL CAT) 機能も有している(実際にサービスを提供している航空会社は限定されている。)。同駅は新しい空の玄関口として既に国際航空協会 (IATA) より「XKL」のコードが割り当てられている。

開発事業全体はマレーシア・リソーシズ・コーポレーション (MRCB) 社の子会社である KL セントラル社が進めている。MRCB 社は KL セントラル社の株式の 64.38% を保有しているほか、KTM が 26%を、プビナアン・レザイ社が 9.62%を保有している。同事業の敷地は、元々国有地であったが、上部建造物の建設費を事業主である KL セントラル社が全て負担する見返りとして、KL セントラル社に譲渡された。フェーズ I 工事では、駅舎及びプラザ・セントラル(オフィス、ホテル、コンドミニアムの機能を含む多目的ビル)が建設され、現在、フェーズ II (2004~2010) 工事(ホテル、オフィスビル、スポーツ・センター等)が進められている。個々のビル建設に当たっては、国内外の企業と JV を組んで実施し、完成後のコンドミニウム、オフィスビルの販売等も手掛けている。

KL セントラル駅の運営は MRCB の全額出資子会社であるスマサ・セントラル(2000 年 8 月設立)が担当している。

(5) その他

a) クアラ・ Lumpur バンコク間鉄道輸送

クラン西港(ウエスト・ポート)とクアラ・ Lumpur を結ぶランド・ブリッジ・サービスが 1999 年 12 月下旬に開始されたのを受け、クアラ・ Lumpur とバンコクを結ぶ貨物鉄道輸送の役割が高まると見られている。クアラ・ Lumpur ~バンコク間は船による輸送では 4、5 日要するのに比べ、鉄道では 60 時間で結ばれている。ただし、マレーシア以外の国からタイへ向かう貨物がクラン港またはペナン港を経由し

て入ってくることにはタイ政府（特にタイ港湾局）が寛容な態度を示すはずもなく、マレーシアとタイを結ぶ鉄道のタイ側における整備は期待が薄い。

b) ジョホール・バル／シンガポール海底トンネル・橋梁建設プロジェクト

ジョホール・バル／シンガポール海底トンネル・橋梁建設プロジェクト案は 1990 年に一度シンガポールのリー首相（当時）とマレーシアのダイム蔵相（当時）が合意書に調印したが、マレーシア政府がこれを反故にする動きに出たために暗礁に乗り上げた。当該合意書では、シンガポール MRT の路線がウッド・ランドまで延長されてから 5 年以内に、マレー鉄道（KTM）が駅をタンジョン・パガからウッド・ランド MRT 駅付近に移すこととなっていた。この合意に従い、シンガポールが 98 年半ばに KTM の出入国管理ポイントをタンジョン・パガからウッド・ランドに移した際に、マレーシアも同時に出入国ポイントに移すことになっていたが、マレーシア側は直前になってこれを中止し、両国の国際問題となった。このため、鉄道の乗客は、シンガポールからマレーシアへ向かう場合、ウッド・ランドでシンガポールの出国手続きをした後、マレーシアの入国手続きをしないままマレーシアへ入国するという変則状態を強いられている。

その後、1998 年 12 月にマレーシアのマハディール首相がベトナムでリー首相と会談した際に、マレー鉄道はシンガポールのクランジで MRT に接続することとし、クランジとジョホール・バルをトンネルで結ぶことを提案した。2001 年 2 月、マレーシアのアブドラ副首相がシンガポールのゴー・チョクトン首相を訪問し、この計画に両者が合意した。計画では、2007 年に老朽化したコースズウェー橋を取り壊し、その真下にトンネルを掘削、新たな橋を現在の橋の横に建設する予定となっていた。計画されている海底トンネルの長さはジョホール・バル駅ークランジ駅間で海底部分の約 600m に加え、適当な斜度を保つため、約 8 km の掘削が必要となる。総事業費は 15 億リンギット（約 450 億円）と見積もられており、トンネル掘削費用については、全額マレーシア側の負担とすることになっていた。

しかし、このトンネル掘削計画も 2001 年 10 月 15 日に突然、ドナルド・リム運輸政務次官が、ジョホール・バル新駅完成後はマレー鉄道のシンガポール国内への乗り入れを中止すると発表し、再び暗礁に乗り上げた。中止の理由は巨額の費用をかけてトンネルを掘削してもそれに見合う効果が期待できないとの判断が働いたものと見られる。さらに、新たな橋の計画も 2006 年に中止が決定されている。

2010 年 5 月マレーシア・シンガポール両首脳は 2011 年 7 月 1 日までのタンジョン・パガ駅のウッド・ランドへの移転に合意した。また、2018 年までの稼働を目指して、ジョホール・バル-シンガポール間的高速輸送システムを共同開発し、その後マレーシアはマレー鉄道の駅をウッド・ランドからジョホール州に移転することも検討するとした。

c) アジア横断鉄道計画

本プロジェクトは、96 年末の第 5 回アセアン首脳会議で、マレーシアのマハディール首相が提唱したものである。本プロジェクトはシンガポールからマレーシア、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーを経て中国昆明に至るもので、将来的にはロシアや欧州の鉄道との接続も期待されている。2000 年 9 月に同計画に関するマレ

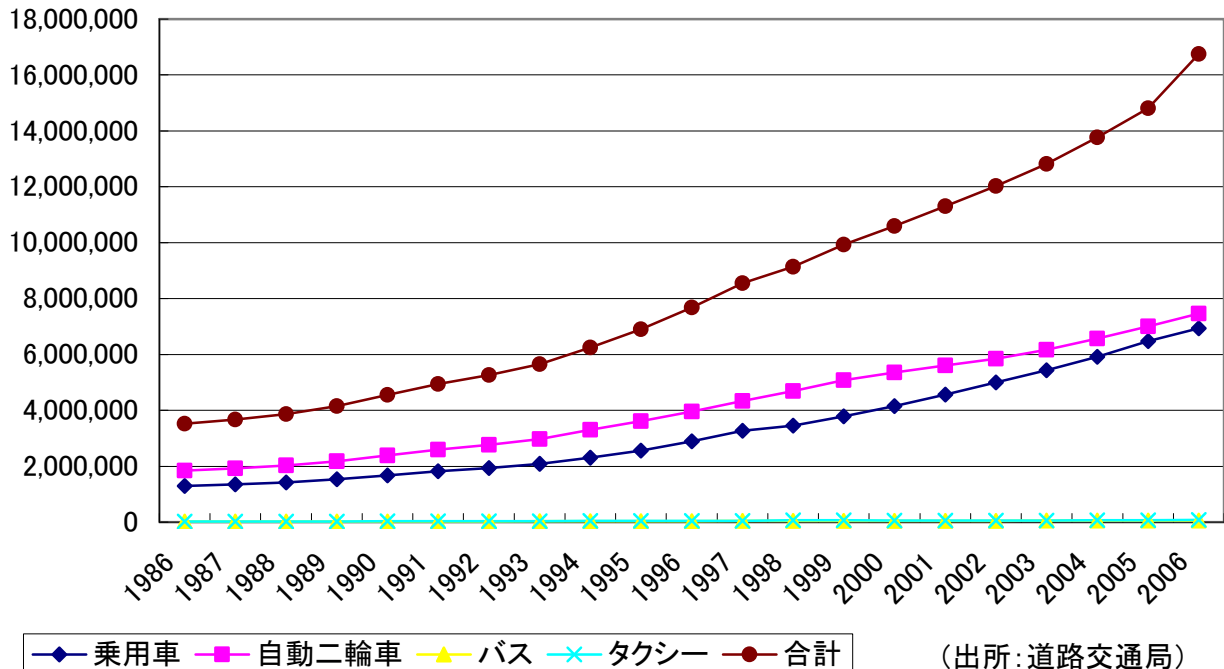
ーシアのコンサルタント会社による採算性調査の結果がマレーシアの閣議に提出された。同報告書によると、シンガポール、クアラ・ルンプール、バンコク、プノンペン、ハノイ、中国のルートで、新たに建設が必要な路線は 1,016km（主線 431km、支線 585km）であり、総工費は 25 億 USD（95 億リングgit；約 3000 億円）である。同報告書は 2000 年 10 月の第 3 回 ASEM 会合にも提出された。

ただし、アジア開発銀行関係者によると、特にカンボジア領内では地雷撤去及び信号の再整備に巨額の資金を要し、費用対効果を考えると同プロジェクトが融資を獲得することは難しいのではないかと感触がある。

5. 自動車

(1) 自動車登録数の変化

図5-1 自動車登録台数



1994年から1999年にかけての自動車登録数を図5-1に示す(詳細データは別添資料5-1参照)。図5-1から、1997年からのアジア経済危機の影響により1998年の自家用車及び商用車で登録数の伸びが若干鈍化している。しかし、影響はあまり大きくなく、他の登録車種も含め、登録台数は確実に増加している。マレーシア経済は1999年には経済危機の谷底を脱出しているため、登録数が再び1998年以前のように伸びていくことが予想される。

(2) 自動車登録事業・車検制度

マレーシアでは自動車登録は行われているが、車検制度はない。自動車の整備については所有者が責任を持つことになっており、検問等で整備不良が発見されたときには所有者または運行者が罰金を支払うこととなる。しかし、検問が整備不良車の発見に必ずしも有効に機能しているとは思われず、運行不能となり道路で立ち往生する自動車がよく見かけられる。

自動車登録、商用車ライセンスの発行業務、及び運転免許の交付業務は運輸省の外局である道路交通局により一元的に行われている。免許交付業務については、2000年6～7月に民営化される予定となっていたが、道路交通局職員の汚職により運転免許証が違法に発給されていた事件を受けて計画の実施が遅れている。この計画によると、情報技術関連部門と併せて運転交付業務が完全民営化されることになっている。同事業はハイコム・グループのウルスダフタル・オートモーティブ・ブルコンピュータ社

が請け負い、これに伴い、1660 人以上の職員と国内 77 ヶ所の事務所は同社に引き継がれることになっている。道路交通局の民営化は既に 97 年から一部実施されており、商用車コンピュータ管理センターは既に政府から分離されており、免許の更新料や道路税が郵便局で支払い可能となっている。なお、民営化による道路税や免許交付費用の値上げはない。

(3) バス

マレーシアでは、バスの免許の許認可は首相府商用車登録委員会が所管している。

首都圏クラン・バレー地区には17社のバス会社が合計約2200台のバスを運行しており、乗車券に互換性はない。KL市内の利用客は1日50万人で、まさに、混沌とした状態であり、それにも拘わらず、ほぼ全てのバス会社は赤字に苦しんでいる。

クアラ・ルンプール市内の最大手の路線バスとしてはイントラ・コタ（「コタ」とはマレーシア語で「町」を意味する）が良く利用されている。イントラ・コタには75人乗りの大型のものと44人乗りの小型のものがある。以前はピンク色のミニバスがよく利用されていた（1998年にほとんどが廃止された）が、LRTシステム、KTMコミューターの整備に伴い、これらとリンクする総合交通システムの一環としてこのイントラ・コタの路線の整備が進められている。イントラ・コタはバス運営会社イントラ・コタ・コンソリデーテッド社が運航しており、730台のバスと1190人の運転手を擁している（2000年4月現在）。同社の親会社がイントラ・コタ・コンポジット社であり、同社の株の70%は自動車メーカー、プロトン社を間接的に傘下に置くディパーシファイド・リソーシーズ社（DRB）が保有している。イントラ・コタ・コンポジット社は元々政府の運営する会社（公社）であったが、民営化路線に載ってDRBへ売却された。しかし、イントラ・コタ・コンソリデーテッド社は6年間赤字経営が続いており、総額約30億リンギット（約一千億円）の負債を抱えているため、DRBがイントラ・コタ・コンポジット社を政府へ再売却する見込みとなっている。

イントラ・コタの他に有力なバス会社としてはパークメイ社がある。同社は不動産業を中心とするレノン社の傘下にある。パークメイも、また、負債に苦しみ、99年3月に債務不履行に陥って以来、企業債務処理委員会（CDRC）の管理下で経営再建に取り組んでいる。

現在、クアラ・ルンプールを中心とするクラン・バレー地区を運行するバスは前述のとおり、そのほとんどが赤字で苦しんでおり、首都圏の交通機関の効率化を目指し、全額政府出資のSPNB社による首都圏バス会社の買収計画が進んでいる。詳細については、「4. 鉄道（3）その他④公共輸送機関の統合」の項を参照。

長距離バス（高速バス）については複数の会社によって色々な路線が運航されている。ただし、これら複数の会社のほとんどは2つのコンソーシアム（マラ・ホールディングス及びパークメイ）のうちのいずれかに属している。

(4) タクシー

タクシーの許認可業務についてもバスと同様に首相府商用車登録委員会が所管している。

クラン・バレー地区（首都圏）には約 200 のタクシー会社があるが、全ての市内タクシーはその車体上半分を白、下半分を赤とすることが決められている。料金はメーター制で、初乗り 2km が 3RM（約 90 円）、以降 115m 毎に 10 センであり、市民の足として親しまれている。ただし、料金の交渉は禁じられているにも拘わらず、現実には外国人相手に交渉をするドライバーも多い。また、メーターを改造して不正な金額を要求するドライバーも後を絶たない。このような悪質なドライバーを追放するため、起業家・協同組合育成省は 2002 年 5 月 1 日からレシートが発行可能なメーターの装備をタクシーに義務づけた。これに違反したタクシーは営業許可を剥奪されることになる。現在（2001 年 1 月）、首都圏で運行されているタクシーは約 12,000 台である。

また、国内主要都市と主な空港を結ぶタクシーは、悪質なタクシー業者による旅行者相手の割高な料金請求防止を目的として、固定料金クーポン制の専業空港タクシーの営業が許可されている。このため、市内から空港へは市内タクシーを利用できても空港から市内へは空港タクシーを利用しなければならない。

6. 海運

(1) 法制度

マレーシアにはカボタージュ規制はあるが、開港・不開港の制度はない。何れの国の船舶も入港に際して港湾管理者の許可を得てバースが確保できれば国内何れの港にも入港できる。

また、外資規制に関し、マレーシアが整備した巨大港湾インフラであるクラン港やタンジュン・プルパス港（PTP）の振興を目的として、1999年に海運業者の国内代理業者に対する外資出資比率の上限30%の規制が撤廃された。この規制緩和により、前述2港の利用が大いに促進された。しかし、一部の国内代理業者からは、地元業者、地元資本、地元労働力の排除に結びついているとの理由から規制を復活させるべきであるとの声が上がっている。

(2) 政府による支援策

政府系金融機関バンク・インダストリ&テクノロジー・マレーシア（略称バンク・インダストリ）は1993年に海運セクター向けの融資事業（基金総額13億リンギット（約400億円））を着手した。輸送業者や造船業者など関連企業への融資総額は2001年9月末時点で総額24億リンギットに達し、融資を受けて購入された船舶は全マレーシア籍船舶の8%に相当する248隻となっている。さらに、バンク・インダストリは海運セクター向けの新基金として、 SHIPPING・ファイナンス・ファンド（総額10億リンギット（約300億円））を2001年10月に開設した。

(3) 内航海運

マレーシアは、ペナン島、ランカウイ島、ティオマン島等の複数のアイランド・リゾートを有し、半島部とこれら観光地を結ぶ航路が多く存在する。また、半島部と東マレーシア（ボルネオ島）を結ぶ航路も複数存在する。内航海運の貨物取扱量は、輸出入の約10分の1で、しかもその多くは半島部と東マレーシアを往来するものであると考えられる。

マレーシア国内内航海運業者の貨物積載能力が全世界の積載量に占める割合は、0.88%（2001年10月時点）に過ぎない。

(4) 海運産業

マレーシアには、MISC（Malaysia International Shipping Corp. Sdn Bhd）をはじめ多数の海運会社が存在するが、中でもMISCが特に大きいことが分かる。マレーシア船主協会所属の海運会社は1999年と2000年のデータと比べると合併等により37社から32社に減少したが、所有船舶数及び総トン数は239隻から301隻、2,794,138トンから4,254,896トンへと大幅に増加している。特に前述のMISCは所有船舶数を78隻から129隻へ、2,054,543トンから3,347,863トンへと急増させている。

MISC(Malaysia International Shipping Corporation)はマレーシアの海運最大手であり、造船、陸運、倉庫などの運営も手がけている。同社には国営石油会社ペトロナスが62.01%

を出資している（2000 年 9 月現在）。

なお、海運会社に対して、政府は税金の軽減によりその振興を図っている。

また、マレーシアには、マレーシア船主協会には所属していないものの、運航客船 18 隻を所有し旅客船業界としては世界第 4 位の規模を持つスター・クルーズ社がある。同社は 1993 年に客船運営会社として設立された。2002 年 8 月には、欧州を拠点にクルーズ船 9 隻を運航しているノルウェーの世界第 4 位の客船会社 NCL ホールディングス社を買収した。これにより、それまで世界 5 位の規模であったスター・クルーズは世界第 4 位となりの規模となり、世界第 3 位の英 P&O に匹敵するまでになった。

出資比率は、ゲンティン・グループ・オーナー及びその親族が 59%を出資し、ゲンティンのグループ企業であるリゾーツ・ワールドが 26.8%を出資している（2000 年）。資本金 625 米ドル、社員数約 7 千人である。

日本に関係する航路では、2000 年 3 月より神戸を起点とし、九州、釜山、済州島、上海を運航するサービスを開始したが、2001 年 9 月の米国ニューヨークでの動じた発テロの影響で旅客が減少したことから、同年 10 月に同路線を運休にした。

7. マラッカ海峡

(1) 航行安全維持施設

マラッカ海峡はアジアと中東・ヨーロッパを結ぶ東西海上交通の要衝であり、多数の船舶が往来する。強制位置通報制度（STRAITREP）が開始された 1999 年から 2007 年にかけての船舶通航量（STRAITREP に通報のあったもの）を資料 7-1 に示す。マラッカ海峡通航通報船舶数は 2007 年現在で約 7 万隻であるが、他に STRAITREP 通報義務のない小型船舶も多く、実際の通航船舶数は年間約 10 万隻に及ぶと考えられている。

これらの船舶が海峡を安全に航行できるようにし、船舶の衝突や油流出等を防止することを目的として、VTS(Vessel Traffic System)が利用されている。同システムはレーダサイトをランカウイ島(Tanjung Kemarong)及びマラッカ海峡に沿って 8 ヶ所(One Fathom Bank、Pulau Angsa、Bukit Jugra、Tanjung Tuan、Pulau Undan、Bukit Segenting、Tanjong Piai、Bukit Penggarang)に配置し、船舶交通を監視・管理するものである。VTS は 1999 年 1 月から運用が開始されていたが、2000 年 6 月 1 日に正式なオープニング・セレモニーが開催された。同システムは首相府国家安全保障会議が所有し、AMP コーポレーションにより維持管理され、半島海事局により運営されている。海峡沿いの 8 ヶ所のレーダサイトの位置、そのカバー範囲及び分離通行帯を資料 7-2 に示す。

また、マ・シ海峡では、航行の安全の維持を図るため、日本政府及び国際協力事業団（JICA）、日本財団、日本財団から援助を得るマラッカ海峡協議会が様々な協力をこれまで実施してきている。これらの過去の協力の実績については資料 7-3 に示す。

(2) 強制船位通報制度(STRAITREP)

「STRAITREP」として知られる強制船位通報制度がインドネシア、マレーシア、シンガポールから提案され、国際海事機関（IMO）により採択された（IMO SN/Circ.201）。同制度は 1998 年 12 月 1 日午前零時（世界標準時）より効力を発した。これによりマラッカ・シンガポール海峡を通過する一定の条件を備えた船舶は定められた内容についてマレーシア、シンガポールの当局に報告を行うことが義務付けられた（1974 年の国際海上人命安全条約 V/8-1(h)、1994 年改正）。

この制度により、1999 年にマレーシア当局に通報した船舶数は 43,964 隻、2007 年には 70,718 隻まで増加している。

(3) 電子海図

2000 年 11 月にマレーシア海軍水路部はランカウイ島からポート・クランに至るまでの 350 海里をカバーした電子海図を発売した。また、ワン・ファザム・バンクからシンガポール海峡までの電子海図については、4 カ国（マレーシア、シンガポール、インドネシア、日本）の合同電子海図作成プロジェクトの下、2005 年 12 月に発売が開始された。

なお、本プロジェクトは日本財団が支援している。

(4) 海上電子ハイウェイ構想 (MEH : Marine Electronic Highway)

国際海事機関 (IMO) が提唱している構想で、電子海図をベースに、DGPS、AIS、衝突防止ソフトを結合し、さらに、海象、気象、海洋汚染データ等も取り込み、リアルタイム環境監視システム、環境情報システムとしても利用できるようなシステムを構築しようとするものである。したがって、利用者は海運関係者のみにとどまらず、海上警備当局、海洋汚染防止管理者、漁業関係者等にとっても有益なシステムとなりうる。カバーする海域としては、第Ⅰ期として、マラッカ海峡を対象としているが、将来的には中東から日本に至るまでのシー・レーンのカバーする計画である。

2005 年 9 月、ジャカルタで開催された IMO マラッカ海峡会議において覚え書きへの署名が行われた。

8. 海賊問題

(注：本項のデータは全て国際海事局（IMB）海賊報告センターの報告書に基づく。)

(1) 海賊問題の特徴

海賊問題の特徴としては、事件が公海上あるいは複数の国の領海に跨る形で発生し、個々の国のみでの解決を困難もしくは不可能としていることが挙げられる。

このような状況の下、各国のより一層の連携が必要であるが、関係国の経済力、政治的安定度、法制度等の違い、及び政治的思惑により、実際にはかなりの困難が伴っているのが現状である。

(2) 海賊問題の我が国にとっての問題

マラッカ海峡は我が国にとり、インド、中東、アフリカ及びヨーロッパ地域との貿易の要衝、特にオイル・ルートとして重要である。同海峡の航行の安全を脅かす海賊行為は、我が国にとっても重要な問題である。また、近年の国際テロリズムの増加は、船舶の保険料の増額や、対策のための装備等の増強についての議論を引き起こしている。複数の有識者は、同海峡においてもテロリズムの発生について警告を発している。

また、一時的に船舶が操縦不能となることによる事故の危険性もある。実際に、99年、シンガポールへ向かっていたセメント運搬船が、インドネシア海域で海賊に襲われ、30分間操船不能のまま漂流し続けるという事件も発生した。もし、万が一、これがマ・シ海峡航行中の大型タンカーだったら、座礁して大量の油が流出し、同海峡をしばらくの間封鎖せざるを得ない状況に陥っていたかもしれない。

(3) 近年の発生状況

2010年	
ソマリア	139
アデン湾	53
インドネシア	40
南シナ海	31
紅海	25
バングラディシュ	23
ナイジェリア	19
マレーシア	18
ベトナム	12
タンザニア	11
ペルー	10

2010年に発生した海賊事件の報告件数(未遂も含む)は世界で445件であった。2010年の地域別海賊報告件数を図8-1に示す。東南アジア海域で発生が報告された海賊件数(未遂も含む)は70件であり、全件数に占める割合は約1/6弱となっている。我

が国で海賊問題が脚光を浴びた 2000 年代初めのピーク時と比較すると件数上は約 30%になっている。特にインドネシア海域での発生件数の減少は顕著であり、アデン湾をはじめとするソマリア海賊による事件の増加が著しい近年では、40 件の発生数は世界第 3 位に後退した。代わって南シナ海における事件が増加傾向にある。

インドネシア、マラッカ海峡及びマレーシアの 3 海域における 1991 年から 2010 年までの海賊発生件数の推移を図 8-2 に示す。

図8-2 海賊事件発生件数の推移

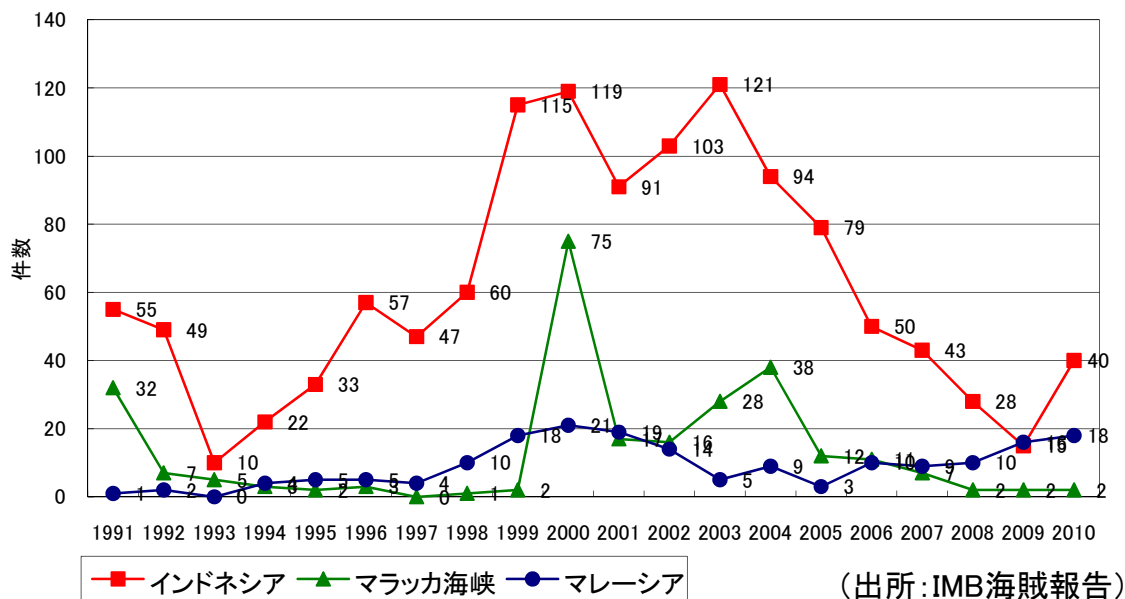


図 8-2 から、インドネシア海域における海賊発生件数は 1993 年から増加傾向にあったが、1999 年に顕著に増加していることが分かる。さらに、これに続いてマラッカ海峡での件数が 2000 年に急増している。また、マレーシア海域でも 2000 年には 21 件と統計期間中最高件数を記録している。こうした海賊事件の増加は、1997 年のアジア通貨危機に端を発したインドネシアにおける経済危機及びそれに伴う政治危機、さらにはこれらの危機から生じた貧困層の増加並びに中央政府の統制の弱体化が原因と考えられている。アジア通貨危機からいち早く脱したマレーシアの状況を考えれば、一般に沿岸部の貧困層による犯行と考えられている海賊事件がマレーシアで 2000 年に増加しているのは不自然であり、マラッカ海峡及びマレーシアにおける海賊報告については、その大部分が本拠地をインドネシア沿岸部に置く海賊による犯行と言われる所以である。

その後の状況は、周辺国や利用国の海賊対策が強化されたことにより、2003 年以降本海域の海賊発生件数は減少傾向にある。とりわけマラッカ海峡内における件数は年間 2 件程度にまで減少した。

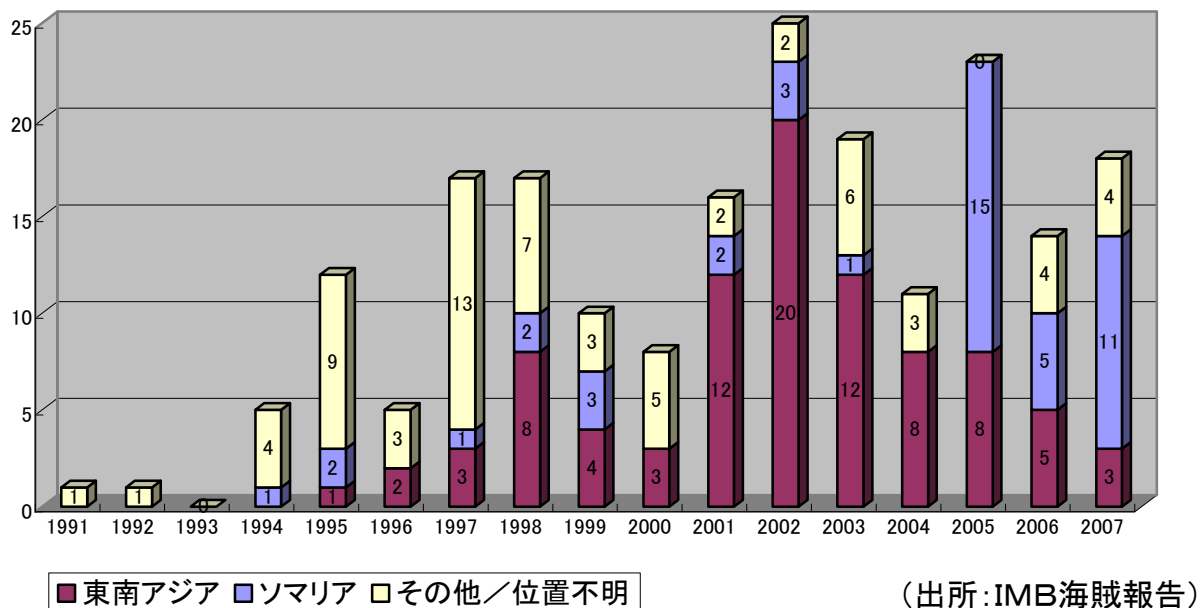
(4) 海賊事件の態様別分析

a) 「ハイジャック型」(誘拐・身代金要求型を含む)と「強盗・こそ泥型」

海賊犯罪には、「ハイジャック型」及び「強盗・こそ泥型」という大きく 2 つの典型的な類型がある。それぞれの類型別に海賊報告件数の 1991 年から 2007 年までの推

移を図8－3及び図8－4に示す。

図8－3 ハイジャック型海賊発生件数



「ハイジャック型」海賊とは、積荷とともに船も奪う手口で、海賊のタイプでは最も悪質なものである。このタイプでは、襲撃された船舶の乗組員は、通信装置等はずした救命艇で船外に放出され数日後に発見されるか、殺害されるか、または行方不明となる。また、積荷は適当な港に陸揚げされ、どこかで売りさばかれる。奪われた船は、塗装を替え、船名を偽り、偽の証書を備えてファントム・シップとして活動を続けるか、あるいは闇市場で売りさばかれる。このような手口を実行するためには背後に巨大なシンジケートが控えていることは間違いなく、犯行の準備あるいは実行の段階でIT技術を駆使しているとの報告もある。さらに、このタイプの犯罪の特徴としては、犯行海域の沿岸国、実行犯の国籍、偽船舶証書の国籍、積荷を降ろす国、積荷を売りさばく国、船を売りさばく国、犯行指令を出す者のいる国等の国を意図的に別々のものとするにより、関係各国による捜査を複雑化、煩雑化し、事件の解決を困難なものとしている。

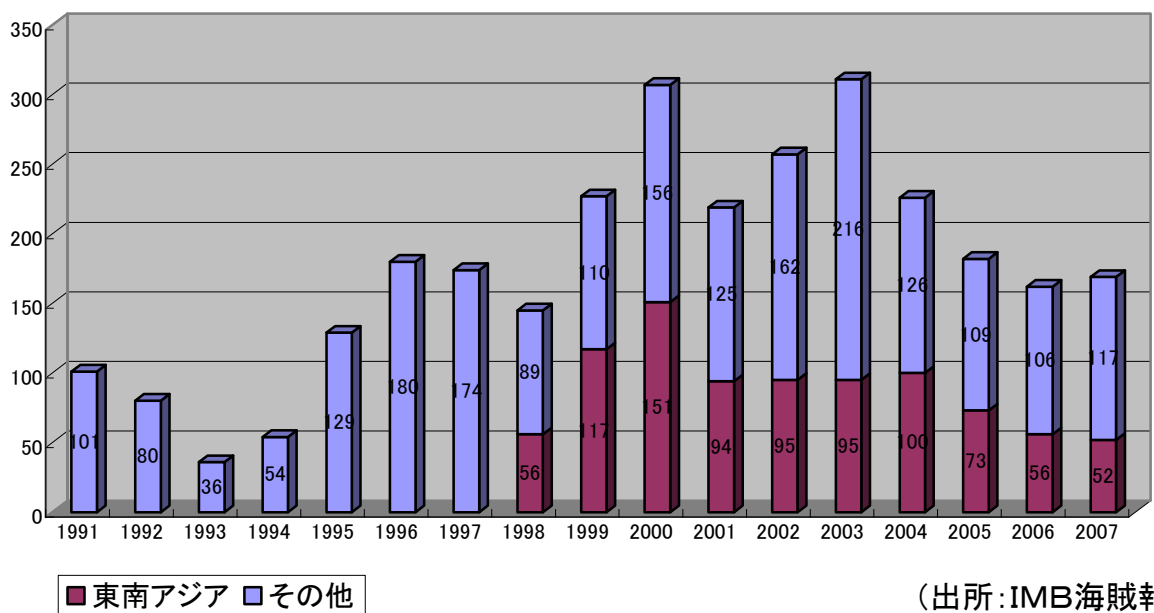
なお、IMB 報告においてこのタイプに分類されている事件には、身代金目的の乗組員誘拐が含まれていることがある。特に2005年以降、ソマリアでの発生が報告されているハイジャック事件のほとんどの場合において、海賊から船主に対して乗組員の身代金が要求され、数週間から数ヶ月の交渉の後に被害船が解放されている。この種の事件は、「誘拐・身代金要求型」と分類することもできる。ソマリア周辺海域では、ハイジャックの際にマシンガンやロケット・ランチャーが使用されており、未遂に終わったケースにおいても船体に穴を開けられる等の被害が報告されている。

図8－3によると、「ハイジャック型」海賊の東南アジア海域における発生件数は、1998年及び2002年をピークに近年減少傾向にある。この要因としては、1998年頃まで海賊犯罪の取締に関して対応の甘かった中国が、一転、姿勢を硬化し、海賊に対し

て厳罰を科すようになったこと、さらに、海賊の急増に対抗するため、海賊多発地域である東南アジアの国々、マラッカ海峡の利用国である日本、IMO、IMB 等の国際機関、国際 NGO が緊密に連絡を取り始め、海賊に対する断固たる姿勢を示し始めたことも大きいと考えられる。

なお、これまでに東南アジア域で発生した日本の関係するハイジャック型事件には、「テンユウ」号事件（1998 年 9 月 27 日）、「アロンドラ・レインボー」号事件（1999 年 10 月 22 日）、「グローバル・マース」号事件（2000 年 2 月 23 日）がある。

図8-4 強盗・こそ泥型海賊発生件数



※1997 年以前は、地域別件数の統計がない。

IMB に報告されている海賊事件のほとんどは「強盗・こそ泥型」類型に属する。東南アジアにおける件数は、2000 年をピークにして 2004 年までは年 100 件前後、2006、2007 年は約 50 件となっている。

「強盗・こそ泥型」海賊は背後に大きな組織を持つことは少なく、沿岸部あるいは島嶼部に済む住民が生活苦を理由として、あるいは伝統的な生業として海賊を働いていると言われている。海賊犯罪の検挙率が低いため、定期的に再犯を繰り返していることも考えられる。彼らは犯行による稼ぎを他の住民にも分配し、地域住民の協力を得ているとも言われる。このことが、当局による海賊実行犯の検挙を困難にさせていると考えられている。「強盗・こそ泥型」海賊の再犯やネットワーク構築による組織化を食い止めるためには、海賊の取締りのみならず、沿岸・島嶼部の経済的发展を図る等の対策が必要と考えられる。

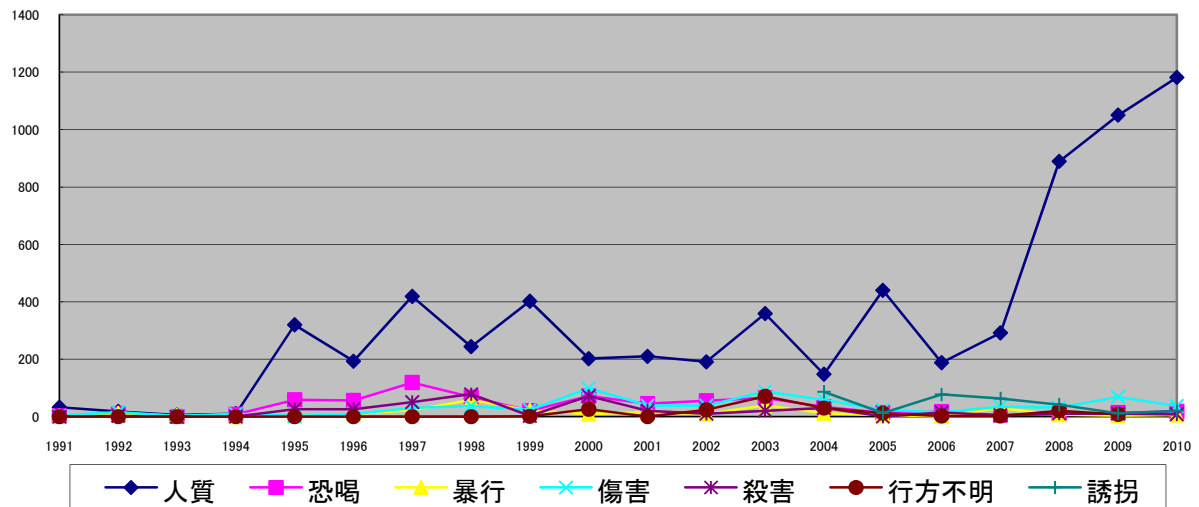
b) 乗組員の被害状況

状況別乗組員被害者数の推移を図 8-5 に示す。

乗組員の被害としては、大部分が人質としてしばらくの間拘束されるというケースである。図には明示的に現れていないが、人質とされた乗組員数は 2003 年まではその

ほとんどがインドネシアでの事件であったが、2004 年以降は大部分がソマリアでの事件でカウントされている。

図8－5 状況別乗務員被害者数



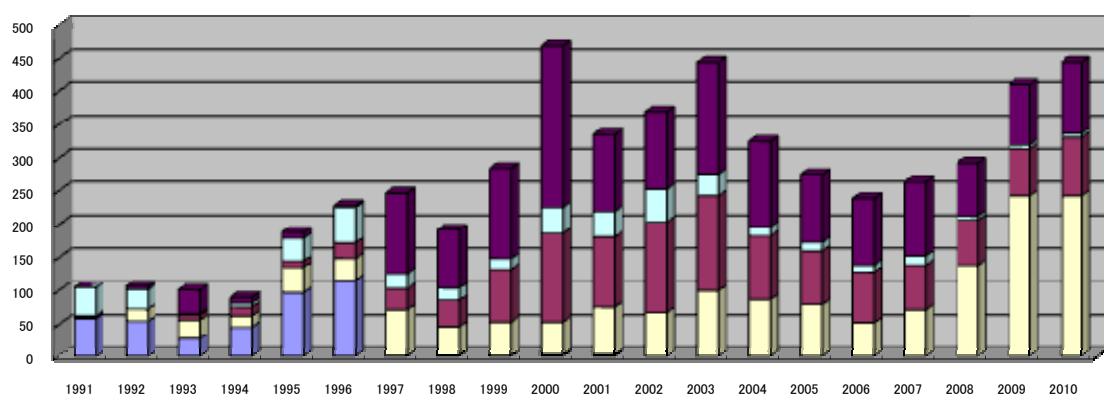
(出所：IMB 海賊報告)

c) 海賊の武装状況

海賊の武装状況について図8－6に示す。

IMB による統計が整ってくる 1990 年代末以降では、武装種別海賊報告件数の推移に大きな特徴は見られない。強いて挙げれば、武装が明らかな場合において銃器の使用が漸増傾向にある。一般的に東南アジア海域における「強盗・こそ泥型」の海賊は刃物で武装、特にインドネシア、マレーシア、マラッカ海峡の海賊は「パラン刀」と呼ばれる伝統的な蛮刀で武装していることが多い。

図8－6 海賊武装種類別件数



(出所：IMB海賊報告)

(5) 東南アジア地域における海賊に対する国際協力

2004 年 11 月、東京において我が国が主導して関係国間で交渉が行われていた「アジア海賊対策地域協力協定」（正式名称は「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装強盗との戦いに関する地域協力協定」、略称：ReCAAP）が採択された。2001

年 11 月の小泉総理の提案により開始された本協定の交渉には、ASEAN10 カ国、日本、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラディシュの 16 カ国が参加した。協定の主要な柱は、a) 情報共有センターの設置、b) 同センターを通じた情報共有体制及び協力体制の構築、c) 同センターを経由しない締約国同士の二国間協力の促進で構成されている。2006 年 9 月、規定に従って本協定は発効したものの、2008 年 6 月現在、マラッカ海峡の主要な沿岸国であるマレーシア及びインドネシアは本協定の締結手続きを終了していない状況にある。シンガポールに設置された情報共有センターには、我が国から事務局長及び事務局長補の 2 名の職員が派遣されている。

このほか、我が国関係では以下の海上保安当局間の協力も進められている。

- i) 海賊対策国際会議、専門家会合、アジア海上保安機関長官級会合等を通じた協力の枠組み作り（アジア海賊対策チャレンジ 2000、アジア海上セキュリティ・イニシアティブ 2004 等の成果）
- ii) 海上保安庁による東南アジア周辺海域への巡視船及び航空機による訪問と訪問の機会を利用した関係機関との連携訓練、体験的乗船研修、体験搭乗等
- iii) 海上保安大学校への留学生の受け入れ、各種 JICA 研修等を通じた人材育成
- iv) JICA 専門家派遣による各国海上保安機関設立及び能力向上支援

(6) マラッカ海峡沿岸 3 カ国の取り組み

マラッカ海峡沿岸 3 カ国は、それぞれ二国間で協定を結び各国海軍間及び海上警察間の定期的会合や調整パトロールを実施している。特に、我が国で海賊問題が脚光を浴びた 1999 年、更に米国同時多発テロが発生した 2001 年以降、アジアの重要航路であるマラッカ海峡における海上テロの発生を懸念する海峡利用各国からの海峡の航行安全向上に対する期待と圧力（2004 年 1 月のトマス・ファーゴ米海軍太平洋艦隊司令（当時）による地域海上安全保障イニシアティブ（RMSI）構想等）が強まった結果、沿岸 3 カ国は 2004 年 7 月に 3 カ国海軍による調整パトロールを開始するとアナウンスした。更に 2005 年 9 月、3 カ国は「アイズ・イン・ザ・スカイ」と呼ばれる空からの調整パトロールを開始した（実際には、当初マレーシア及びシンガポールのみが開始、インドネシアは 1 年以上遅れての参加となった。）。マレーシアにおいては、2005 年 2 月に首相府の下に新たに設置された海上法令執行庁が同年 11 月に運用を開始し、海上法執行能力の着実な向上を図っている。

こうした沿岸国の努力が明白な結果を示す前の 2005 年 6 月、ロイズ保険組合共同戦争委員会（JWC）はマラッカ海峡を戦争テロ危険海域リストに加え、海峡の安全性向上に対する国際的圧力は更に強まった。これに対し、同年 7 月にインドネシアで開始された海軍によるオペレーション「グリタ」は、同年 1 月のアチェ和平合意と共に海賊事件発生件数の減少に決定的な効果を上げたと考えられる。2006 年 8 月、JWC はマラッカ海峡を戦争テロ危険海域リストから除外した。

9. 港湾整備・運送

(1) 概要

マレーシアにおける港湾（漁港を除く）は次の3種類による方式で管理されている。

①連邦直轄港・・・クラン港、ジョホール港、ペナン港、クアantan港、 ビンツル港

これらの港は、それぞれの地域（5ヶ所）にある運輸省港湾局（Port Authority）により管理されている。ただし、実際に港湾を運営している組織は、港湾局とは別で、ペナン港、ビンツル港は国営企業、他の3港については運営組織は株式上場の形で既に民営化されている。ただし、ペナン港の運営については近々民営化される予定となっている。また、クラン港、ジョホール港には実際には複数の港が含まれており、運営組織もそれぞれの港で別組織になっている。

余談であるが、半島部のペナン港、クラン港、ジョホール港の南北に連なる3ヶ所の港で、国内外を結ぶの貨物の流通基地としての機能に留まらず、マラッカ海峡を通過する船舶の貨物の積替基地、タイへの貨物搬送基地として、取扱貨物を囲い込むシー・ボーン（Sea Bone）政策を進めている。

②州の管理する港

サバ州港湾局・・・コタ・キナバル港、サンダカン港、タワウ等7港

サラワク州港湾局・・・クチン港、ミリ港、シブ港、タンジュン・マイン港等6港

③運輸省海事局の管理する港

半島海事局管轄・・・ランカウイ港、コタ・バル港等7港

サバ海事局管轄・・・ラブアン港、サプイタン港等6港

サラワク海事局管轄・・・サマタン港、ルンドゥ港等28港

(2) 政府の管理体制

国内の港は連邦政府が直轄するものと州政府が管轄するものに分けられる。連邦政府が直轄するものとしては港湾局の管理するものと海事局の管理するもの及び漁業開発公社（LKIM）が管理する26の漁港がある。（1）で紹介した主要港にはそれぞれが5つの連邦政府の港湾局（クラン港湾局、ペナン港湾委員会、クアantan港湾局、ジョホール港湾局、ビンツル港湾局）が存在し、これらが各港のターミナル運営者の活動を監督している。ペナンについては港湾局（Port Authority）ではなく、港湾委員会（Port Commission）となっているが、機能は他の港湾局と同じである。名前が異なる理由は、ペナン港湾委員会の成立が英国からの独立前にさかのぼり、設立時に英国式の名称が付けられたことによる。

なお、現在、これら5つの港湾局を一つにまとめる国家港湾庁（NPA）を設置する計画がある。同計画は97年の長期港湾開発計画で議題に上り、「第7次マレーシア計画」（1996～2000）の中間報告に盛り込まれたが、その後の、アジア経済危機により、一時検討が中断されていた。首相府経済企画院（EPU）及び内

閣からは既に承認を得ており、2000 年 12 月にようやく国会に提出される運びで、2002 年に国家港湾局（NPA）として業務を開始する予定。

また、半島部で 5 港湾局が管轄する以外の港湾（漁港を除く）は海事局により管理されている。クアラ・トレンガヌ港、ディクソン港、マラッカ港等がこれに当たる。

また、州政府が管轄する港湾としては、東マレーシアの主要港（コタ・キナバル港、ミリ港、クチン港）が挙げられる。東マレーシアでは、ビンツル港を除く主要港湾は州政府の港湾局により管理されている。

（３）貨物取扱量

資料 9－1 に 1998 年及び 1999 年における主要港の外航船舶寄港実績を、資料 9－2 に 1997 から 1999 年にかけての主要コンテナ・ターミナルのコンテナ取扱量を示す。

まず、外航船舶寄港実績（資料 9－1）を見ると、クラン港で寄港船舶数、総トン数ともに増加しているのに対し、ペナン港は減少していることが分かる。これは、後で詳述するが、タイ向けの貨物がペナン港からクラン港へシフトしつつあることに加え、クラン西港の整備とともに、クラン港のハブとしての機能が充実しつつあることが、周囲からより多くの貨物を集める力として働いていると考えられる。また、パシ・グダン港に関しては、船舶数量が増加しているにもかかわらず、総トン数が減少している。これは寄港する船舶が小型化していることを意味する。理由としては、同じジョホール州の第 2 の港であるタンジュン・プルパス港（PTP）の整備に伴い、大型船舶がシフトしていることが考えられる。

次に、コンテナ取扱量（資料 9－2）を見ると、1999 年実績として、クラン北港で貨物を取り扱うクラン・コンテナ・ターミナル社が 938,924TEU、クラン北港及び南港で貨物を扱うクラン・ポート・マネイジメント社が 810,439TEU、クラン西港が 801,056TEU で国内上位 3 位をしめる。特にクラン西港に関しては 1994 年に開港して以来、1997 年の取扱量が 112,871TEU、1998 年では 510,307 と大幅に増加してきている。なお、西港については、扱う貨物の 36%は積み替え、40%は国際貨物、24%が国内貨物（1999 年実績）となっている。

4 位のペナン港（566,409TEU）も確実に業績を伸ばしているが、他の主要港に比べればその伸び率は低いと言える。同港は貨物の積み替え港及びタイ南部に対する貨物基地として活躍してきたが、近年、クラン港がハブ機能の充実とともに貨物取扱量のシェアを拡大し、かつ、鉄道の整備とともにタイ南部との輸送提携を進めていることから、需要の伸びをクラン港に奪われる形となっている。ペナン港はこの状況に警戒を強めている。

5 位以下はジョホール港（558,056TEU）、クチン港（96,962TEU）と続く。

（４）主要港（連邦直轄港）の状況

①クラン港

クラン港は首都クアラ・ルンプールの外港であり、南港、北港、西港からなり、

現在、マレーシアでは最大の港湾である。

このうち南港は最も古く、現在は国外との輸出入に関しては活動していない。

また、北港は現在、クラン港の中心的役割を担っており、コンテナ取扱能力は 270 万 TEU（20 フィート標準コンテナ換算）である。コンテナ取扱能力については、2003 年中には年間 350 万 TEU まで拡大する予定である。開港は 1963 年であり、マレーシアの大型港としては最も古い。2001 年 11 月現在で、敷地面積は 280 ヘクタールで、9 バース、2 コンテナターミナル、32 のキークレーンがある。水深は 12~13.2m であるが、大型コンテナ船にも対応できるよう、今後、15m のバースを 2 つ建造する予定である。取り扱うコンテナの 55%は積替えで、輸出入貨物は 45%となっている。港に面する水路は西港も共通しているが、水路の南の入口は水深が 15.5m あるのに対し、北の入口は 11.5m しかない。このため、大型コンテナ船は南から水路に進入せざるを得ず、西港に比べて水路の北方にある北港は若干利用条件が不利になる。現在（2001 年 11 月）、北港オペレータは政府に対し、水路北入口を浚渫するよう求めている。

なお、北港のコンテナ取扱料金は、65 年以来 35 年間変更が無く、20 フィートのコンテナが RM190、40 フィート・コンテナが RM285 となっていたが、2000 年 10 月 1 日に値上げされ、それぞれ RM230、RM345 となった。

また、西港は 1994 年に開港した。開港当初は 5 バース岸壁長 1.1km であったが、2001 年現在、17 バース岸壁長 3.3km になっている。将来は、岸壁長を 11km まで拡張する予定がある。開発は BOT 方式で行われ、運営会社と政府との間で 30 年の契約がなされている。開発費は政府系の銀行であるバンク・オブ・インダストリから低利の融資がなされた。土地は政府所有となっているが、建造物、他の施設は運営会社のものとなっている。また、全てのコンテナ・バース（7 バース）は水深が 15m で、大型コンテナ船でも受入可能である。同港のコンテナ取扱量は開港以来、大幅な伸びを記録している。99 年の総取扱量は前年比 209%増の 80 万 1056TEU（20 フィート標準コンテナ換算）を記録し、2000 年は 96 万 0965TEU であった。現在のコンテナ処理能力は 250 万 TEU（20 フィート標準コンテナ換算）である。なお、西港の取り扱うコンテナの内訳は、積替えが 50%、輸出入がそれぞれ約 25%の割合となっている。また、港の運営は税関も含め年中無休、24 時間営業となっている。西港では港のシステムを管理するコンピューターとしてコスモス・システム（ベルギー製）を導入していたが、システム・ダウンすることが多く、2000 年に CATOS（台湾製）の導入を検討した。しかし、CATOS は有能なシステムであったが、同時に 4 バース以上の管理ができなかったために導入が見送られ、現在では、コスモス・システムに改良を重ねた結果、満足のいくシステムになったという。

西港のコンテナ積替料は 1995 年以来割り引き制度が適用されて 1TEU 当たり 70 リンギット（約 2 千円）であったが、2001 年 8 月 15 日にこの制度が廃止され倍の 140 リンギットとなった。

これら、北港、西港を併せたコンテナ取扱量の世界ランキングは 1998 年の 21 位から 1999 年には 14 位と大躍進を果たし、2000 年には 13 位となった。

関連記事 2000 年 6 月 20 日、9 月 11 日

②ジョホール港

ジョホール港とは一般的にはジョホール・バルの東の郊外にあるパシ・クダン港のことを指し、ジョホール港湾局の管轄内にはこれとは別に西の郊外にタンジュン・プルパス港（PTP：Port Tanjung Pelepas）がある。

まず、パシ・クダン港は 1977 年に開港し、第二期工事が終了した 1985 年には年間 600 万トンの貨物を扱えるようになった。

また、パシ・クダン港に続いて、ジョホール州第 2 のである港タンジュン・プルパス港（PTP）は主にコンテナ積み替え港として建設された。1999 年 10 月に試験運用を開始し、2000 年 1 月から 2 カ所のバース（貨物取扱能力：年間 130 万 TEU）が全面稼働された。3 ヶ月の試験期間中に寄港した船は 110 隻、コンテナ取扱量は 19,803TEU であった。さらに、2000 年 7 月に、バースのクレーンを 14 機、ガントリー・クレーンを 46 台に、バースを 4 ヶ所に増設した。各バースの長さは 360 メートルで、全長 1,440 メートルとなった。2001 年半ばには第一期開発計画（第 1 工区）が終了し、計 6 カ所のバースが完成した。完成後の貨物取扱能力は年間 380 万 TEU になる予定。さらに、第二期開発計画は 2002 年 6 月から着工される予定となっており、新たに 8 ヶ所のバースが 2003 年中に追加されることになる。これに伴い、年間コンテナ取り扱い能力は 1,000 万 TEU となる。長期的には、第 5 工区までに分けられた工事は 2020 年まで続く予定である。さらに、2002 年末までに PTP と鉄道半島西海岸線を結ぶ新たな鉄道が敷設される予定である。

また、PTP はシンガポールとジョホール州を結ぶ第 2 連絡道路にも近く、港湾の使用料はシンガポール港に比べ 30% も安いことから、将来、シンガポール港を脅かす存在になるとの見方もある。実際に、2000 年 10 月に海運大手マースク・シーランドが同港に 30% 出資し、同社の積替拠点をシンガポールからタンジュン・プルパス港（PTP）に移管した。これにより、同社のシンガポール港における積み荷の 85% がタンジュン・プルパス港（PTP）に移管され、シンガポール港は取扱量の 1 割強の 180 万 TEU（20 フィート標準コンテナ換算）のコンテナ取扱業務を失うことになった。さらに 2002 年 4 月には世界第二の規模を持つ海運会社エバー・グリーンが、シンガポールとの貨物取扱料金の交渉が決裂し、やはりシンガポールから PTP へ拠点を移すことを決定した。これにより、シンガポール港は年間 120 万 TEU を失い、追い打ちとなる打撃となった。

タンジュン・プルパス港（PTP）の建設工事の費用は第一期開発計画分で 2 億リンギット（約 60 億円）であり、資金は同港の運営会社であるポート・オブ・タンジュン・プルパス社（PTP 社）の銀行からの借入金等で賄われており、政府からの資金は投入されていない。PTP 社は政府から 60 年（希望すればプラス 30 年）のタンジュン・プルパス港の運営権を獲得している。

また、タンジュン・プルパス港の取扱コンテナは輸出入貨物が全体の 9% に過ぎず、残りが積替え貨物になっている。

昨年の PTP のコンテナ取扱量は 205 万 TEU で、世界第 26 位であった。

さらに、ジョホール州では第三の港となるタンジュン・ラングサ港を建設中で

ある。同港は主に石油化学性品等の産業貨物を取り扱う予定となっている。

関連記事 2000 年 3 月 14 日、8 月 21 日、9 月 6 日

③ペナン港

ペナン港はペナン島と対岸の半島部の双方に埠頭を持ち、1985 年に完成したペナン橋が双方を結んでいる。水深は 9 m、年中無休。半島側の北バタワース・コンテナ・ターミナルは現在（2001 年 2 月）、3 億 2240 万リングット（約 100 億円）を投じて拡張工事が進行中であり、2004 年に完了すると年間コンテナ取扱能力は 100 万 TEU（20 フィート標準コンテナ換算）に拡大する。ペナン港の 1999 年の貨物取扱量は 1876 万トン、前年比 13.8%増であった。主要輸入品目は石油関連製品、砂糖、プラスチック製品、鉄鋼等、主要輸出品目は電機製品、パーム・オイル、ゴム、鉄鋼製品等である。

④クアantan港

クアantan港湾局は 1974 年 9 月に設立された。クアantan港湾局は半島東海岸唯一の港湾局であり、管轄する港はクアantan港及びクママン港である。

クアantan港は 1980 年 6 月から一部運用が開始され、1984 年 1 月から全面的な運用（7 バース）が開始された。現在ではバース数は 14 で、全長が 2,205m となっている。現在、クアantan港は拡張工事の最中で、新たに 11 バースを伴う約 4 キロメートルの岸壁が増設される予定である。2001 年 11 月時点で拡張工事の 26 パーセントが終了した。同港は、ゲベン工業団地の石油・石油化学プラントを後背地に擁し、主に化学品等の輸送基地となっている。

また、クママン港はクアantan港の北約 35km の場所にある。全天候型の大水深港で、収容能力 15 万トン、主要ターミナルは 5 ヶ所で、液体化学品や液化石油ガス（LPG）などを扱っている。

クアantan港及びクママン港はそれぞれがパハン州及びトレンガヌ州に分かれて存在するため、クママン港管理替えの際には、クアantan港湾局もそれに併せて分割することも現在検討されている。

⑤ビンツル港

1982 年末に開港した。ビンツル港は沖合いで採取される液化天然ガスの積出港として利用されている。その他の主な取扱貨物としては、パーム油、工業用炭酸ソーダ、建材、液体化学製品等がある。1999 年の貨物取扱量は 2364 万トンで、うち、64%をサラワク州の主要輸出品である液化天然ガス（LNG）が占めた。全体でも 80%を石油化学部門の貨物が占める。LNG の取扱容量はペトロナスが建設している 2002 年の第 3 プラント完成により、500~600 万トンに増加する見込みである。

関連記事 2000 年 4 月 3 日

（5）主要港運営組織

①クラン港

北港は 1964 年の開港後、1986 年に運営組織が民営化された。民営化に際しては一般競争入札により、運営会社が募られ、元々南港を運営していたクラン・コンテ

ナ・ターミナル社（KCT）が落札した。このときの KCT の株主は 80%が大手海運会社の P&O で残りがローカル企業であった。その後、港湾の拡張、フリー・トレード・ゾーンの設置に伴い、1992 年にクラン・ポート・マネイジメント社（KPM）が新たに運営会社として加わった。しばらくは当該 2 社でターミナル運営がなされていたが、2001 年 11 月に、当該 2 社（KCT 及び KPM）はコンテナ輸送大手のコンテナ・ナショナル社（KN）と合併し、ノースポート・コーポレーション社（NCB）を設立した。NCB は国内最大の港湾ターミナル運営・コンテナ輸送会社となった。合併後は、既存 3 社は NCB の全額出資子会社となり、NCB は持ち株会社としてこれら 3 社を統括している。当該新会社はポート・クランで取り扱われるコンテナの約 70%を処理している。

北港の土地及び建物の一部はクラン港湾局が所有しており、運営会社は当該港湾局より土地及び建物を借用している。契約期間は 1982 年に KCT が運営を始めてから 21 年間とされているが、契約の更新は可能とされている。また、北港の運営組織に対する政府の補助は 1982 年の民営化以降行われたことはない。

NCB による統合再編後の資本金は 4 億 7005 万リンギット（約 150 億円）、株主資本は約 13 億リンギットに達している。合併三社の従業員は 4,000 人。NCB への出資比率は国営投資会社ペルモダラン・ナショナル（PNB）が 53.4%となり、この他、国営石油会社ペトロナス傘下の海運大手マレーシア・インターナショナル・ SHIPPING・コーポレーション（MISC）関係企業が 15.4%等となっている。

国内多数の有力企業に出資する PNB は効率確保のために、傘下企業の事業統合を推進している。ノース・ポートの元々の運営 2 社は両社とも PNB が大株主となっていたため、コンテナ関連企業の合併はこの PNB 方針に添って進められた。

また、コンテナ取扱港であるクラン西港はクラン・マルチ・ターミナル社（KMT）により運営されている。クラン西港には約 3 千人余りが従事しており、うち、1120 人が KMT の従業員で、他の約 2000 人が他社（子会社等）の従業員となっている。KMT は 2029 年までの西港の運営権を保持している。

KMT への出資状況については、ブンビナアン・レッドザイ（Pembinaan Redzai）社が 40%、香港のコングロマリット、ハチソン・ワンポアの子会社である、ハチソン・ポート・ホールディングス（HPH）が 30%、タブ・ハジ（巡礼管理基金庁）10%、スランゴール州 10%となっている。HPH は、2000 年 9 月にバイオベスト社から KMT の株式 30%を約 4 億リンギット（約 120 億円）で購入した。なお、ハチソン・ワンポアは世界で 18 の港湾でターミナルを運営し、全世界のコンテナ取扱総額の約 10%を掌握している。

HPH ウェブサイト：www.hph.com.hk

②ジョホール港

ジョホール港の内、パシ・グダン港はジョホール・ポート社により運営されている。同社の株式 52%はシーポート・ターミナルズ社（STB）の所有となっている。

また、ジョホール州第二の港であるタンジュン・プルパス港（PTP）については、ポート・オブ・タンジュン・プルパス社（PTP）が運営を行っており、同社の株は、

STB が 70%、デンマークの海運大手マースク・シーランドが 30%（約 40 億リンギット相当）を保有している。ただし、現在（2001 年 2 月）、鉱業大手のマレーシア・マインニング・コープ（MMC）が STB より 50.1%の株式を買収することで 2000 年 11 月に両者の間で合意し、政府の承認待ちとなっている。買収価格は約 19 億リンギット（約 600 億円）の予定。

③ペナン港

ペナン港はペナン・ポート社（PPSB）により運営されている。同社は 1993 年に創立され、94 年 1 月から同港を運営している国営会社であり、ペナン港は国内ではビンツル港以外では唯一民営化されていない港である。現在は民営化のために有力企業数社と大蔵省との間で売却が検討されている。有力企業の中で特に有望とされているのが造船大手ペナン・シップビルディング・アンド・コンストラクション・インダストリーズ（PSCI）である。また、PPSB 創設以来、最大 2300 人が働いていたが、97 年の経済不況時には依願退職を募り、1600 人まで減らした。退職者には手厚い補償を行ったので労使関係は問題ない。

④クアantan港

1998 年 1 月には港湾運営が民営化された。このときに民間企業であるクアantan・ポート・コンソーシアム（KPC）が設立され、以来、KPC によりクアantan港が運営されている。KPC は資本金 2 千万リンギ（約 6 億円）で建設会社のロード・ビルダー・ホールディングス社が 50%、パハン州開発公社が 30%、不動産事業を中核とするディジャヤ・コーポレーションが 15%、残り 5%を従業員が出資している。

また、クママン港は法定機関であるクママン港湾局が直接運営していたが、2001 年 3 月に、クアantan港に 50%を出資しているロード・ビルダー・ホールディングス社が同港の運営を請け負うこととなった。クアantan港の運営も併せて同社が請け負うことで運営の合理化が期待されている。

コンソーシアム・ブラブハン・クママンがクママン港の民営化受託を目指している。同社の出資比率はイースタン・パシフィック・インダストリアル・コーポレーション（EPIC）40%、DRB ハイコム傘下のガデック 20%、マスター・フレイターズ・マレーシア（MFM）15%、プルモダラン・トレンガヌ 15%、ペルワジャ・スチール 10%。EPIC は DRB ハイコムのサレ・スロン会長が個人的に所有する会社。

⑥ビンツル港

ビンツル港を運営するのは政府所有のビンツル・ポート・ホールディングス社（BPHB）である。1992 年の運営機関民営化に伴い BPHB は子会社であるビントウル・ポート（BPSB）を通して、2022 年までの 30 年に亘る同港運営間を取得した。BPHB の株式は 2001 年 4 月にクアラ・ Lumpur 証券取引所に初めて上場された。今後、政府所有の株を徐々に放出し、将来は完全民営化を目指している。

KCT と KPM のクラン・ポート・コンテナ・ターミナルは 2000 年 7 月にサービスの品質の高さを示す国際標準化機構（ISO）の品質保証規格「ISO9002」をロイド・レジスターにより認められた。

(6) 港運

陸上コンテナ輸送業に関しては 1999 年以前はマレーシア・コンテナ輸送業者協会 (CHAM : Container Hauliers Association of Malaysia) に所属する 5 社 (コンテナ・ナショナル、MISC ホーリッジ・サービス、コンソーシアム・ロジスティック、ディペルダナ、マルチモデル・フレート) に認められていなかったが、1999 年 10 月に起業家育成省商用車認定局により新たに 7 社の参入の認可を手始めに 2001 年中頃までに約 50 社の新規参入を認可した。この措置により、新規参入会社はこれまで港湾への搬入貨物の運搬しか認められていなかったが、搬出貨物の運送も可能となった。ただし、新規参入組は事業範囲を半島部北部、中部、南部のいずれかに限定されている。しかし、新規参入会社に関する情報公開が十分ではなく、新規参入会社の連絡先や能力が分からないとして、工場関係者は不満を抱いている。また、新規参入組には認可を得たものの、実際にはコンテナ輸送の能力を欠き、事業を開始しないものもあることから、一部の社は事業開始遅延を理由に免許を剥奪されている。

また、CHAM は当初政府が新たにコンテナ運送業への参入を認めたことに対し、サービス劣化と資金の浪費を招くと政府に対し抗議していたが、2000 年 6 月に CHAM は会則を変更し、新たに参入した先行 15 社は CHAM に入会が認められた。

ちなみに CHAM の原構成社 5 社でプライム・ムーバー 2,700 台、トレーラー 15,000 台を保有しており、これはマレーシア国内市場の 80% に当たる。また、CHAM の会長はミルザン・マハティール氏でマハティール首相の長男である。

また、フォワーディング業に関しては、市場の狭いマレーシアで約 1400 社がひしめき合っている状態で、この内、クラン港に関してはクラン港フォワーディング協会 (AFAPK) に属する 300 社を含む約 500 社が事業を展開している。

関連記事 2000 年 6 月 20 日、30 日、8 月 15 日

新規コンテナ輸送免許取得企業 15 社及び認可車両数 (2000 年 6 月 20 日記事)

	牽引車	シャーシ	地域
スバルコマティック・アセンブラー (クラン港)	5	35	中部
タイバン・コネクション (スランゴール州 PJ)	40	280	中部
ノースポート・コンテナ・ターミナル (クラン港)	12	84	中部
ベテラン・タイムール (クラン港)	5	35	中部
ダヤン・メワ (クラン港)	15	105	中部
プラネットワイド・エクスプレス (KL)	5	35	中部
トゥグー・チュムラン (KL)	10	70	中部
ググサン・プルバ (クラン港)	10	20	中部
グラク・インテンシフ (ペナン)	10 (15)	70 (105)	北部
シアン・シュムラン (ペナン)	10	70	北部
ハルス・マジュ (ペナン)	10	70	北部
イブラヒム・バシム (ペナン)	10	70	北部

ZLA トランスポート&サービス(ジョホール)	(10)	(10)	南部
プラダ・アンケット(ジョホール)	10	70	南部
プラダ・タンジュン・プルハス(ジョホール)	20	140	南部

新規コンテナ輸送免許取得企業 18 社（2000 年 9 月 8 日）

インテグレイテッド・ロジスティック、ティオン・ナム・トランスポート・ホールディング、センチュリー・ロジスティック、ペランギ・フォーディング、M.ザイン・ロジスティック、ケグサン・フルバ、JP、ポンガクタン・ト・エン、HRH ロジスティック、アサ・コンテナ・サービス、アジエンタ・ウイラ、ウタス・ラジエンタ、ザ・スター・ロジスティック、ジャンカウアン・ギヤラクシ、ジョハ・ラジエ・トランスポート、セカント・ポート・ロジスティック、ペラ・フレート

なお、インテグレイテッド・ロジスティック(ILB)・グループ（インテグレイテッド・コンテナ・サービスは子会社）は 73 年に高橋康夫氏が創業した総合物流のマレーシア企業で、現在（2000 年 9 月）、マレーシア国内に 30 を超える傘下企業を擁し、シンガポールや中国などアジア各国で事業を展開しており、93 年には物流企業として初めてクアラルンプール証券取引所（KLSE）第一部上場を達成した。ILB はスランゴール・州シャー・アラムやジョホール州パシグダンに総面積 210 万平方フィートの倉庫施設を運営、同面積はマレーシア国内企業中最大。

10. 船員

(1) 船員養成

マレーシアの船員養成機関としては、唯一、マラッカに海事大学（ALAM : Akademi Laut Malaysia）がある。ALAM は 1979 年に MISC とロバート・コックによって財団法人のような性格で設立された。その後、1981 年に政府に移管され、PSD（首相府人事院）の機関となる。1997 年には政府の方針に従って民営化される。2006 年には 100% MISC の所有となった。しかし、MISC はペトロナスの傘下であり、間接的には政府のコントロール下にあるといえる。ボード・ディレクターは 10 人いるが、内二人は大蔵省と運輸省から来ている。なお、ディレクターは運輸省のマレーシア半島海事局長が務めている。

同大学の学生はほぼ 100%MISC 又は他の海運会社の奨学金を得ており、卒業生は運輸省海事局が実施する船員資格試験に合格した後、船員として活躍することになる。

(2) 船員数

2007 年の運輸省半島海事局に登録された船員数（サバ、サラワク海事局の登録者を除く）は約 60,000 人で、そのうち船員資格免許を持っているのは約 7,000 人であった。

11. 船用工業

(1) 概要

マレーシアには大小約 70 の造船所があり、その規模に応じて A から E の 5 ランクに分類されている。A ランクは 5000 トン以上の船舶の建造能力があるもの、B ランクは 2000～5000 トン、C 以下は小型船舶の建造または修理が主要業務となる造船所である。A ランクに含まれるものとしては、ペナン造船（PSC:Penang Shipbuilding Construction Sdn. Bhd.）、マレーシア造船工業（MSE:Malaysia Shipyard & Engineering Sdn. Bhd.）、サバ造船（Sabah Shipyard Sdn. Bhd.）の 3 社がある。B ランクとしては、ホン・リヨン造船（Hong Leong-Lurssen Shipyard (1992) Sdn. Bhd.）、マラ造船（MARA Shipyard & Engineering(Terengganu) Sdn. Bhd.）、ブルック造船工業（Brooke Dockyard & Engineering Works Corporation）の 3 社がある。

ホン・リヨン造船は 1969 年にホンリヨン、ラッセン（独）、プルナス・セキュリティー（政府出資）が合併で設立した。1992 年にホンリヨン 35%、プルモダラン・ナショナル（Permodalan Nasional）35%、ラッセン 30%の出資で持株会社 HLLS を設立し、そこからの 100%出資会社の形態に変更した。1999 年の実績では 90%が政府からの受注による。（ヒアリング）

(2) 政府の基本政策（支援措置）

政府からの補助金、税制上の優遇措置等の直接の金銭的援助はない。間接的な政府の援助としては、政府関係船舶の優先発注及び政府系銀行である産業銀行（Bank

Industry) による低利融資（年利 1 %）が存在する。1997 年の経済不況時には、造船企業を倒産から救うために海軍の船舶が多く発注された。

国内最大の造船企業 PSC は経済不況の 97 年には一旦倒産状態に陥ったが、海軍の船舶を優先受注することにより、現在は持ち直している。（ヒアリング）

12. 観光

(1) 概要

マレーシアは歴史的建造物が少ないものの、マレーシア観光の最大の魅力は、青い海、白い砂浜、緑の森に代表される豊かな自然であり、その意味で観光資源は比較的恵まれているといえる。また、治安も良く、宿泊施設は充実しており、交通手段も発達していることから、観光客を引き付けるポテンシャルは高い。また、国内ほぼ全域で英語が通じることもマレーシアにおける観光の強みと言える。事実、マレーシアを訪れた観光客の満足度は高く、比較的回客率も高い。しかし、依然として日本及び欧米では認知度が低く、マレーシアを訪れる観光客は近隣諸国が全体の 78% を占めている。

マレーシア政府は、観光資源の認知度を高めるために世界遺産への登録にも力を入れ始めている。マレーシアでは東南アジア最高峰キナバル山（標高 4,101m）を擁するサバ州キナバル国立公園に次いで、2000 年にはサラワク州ミリから 100km 程度離れた所にあるグヌン・ムル国立公園が指定された。同公園には世界最大級の洞窟であるムル洞窟がある。このほか、ユネスコ関係者によると更に 5ヶ所の候補地があると言われている。その 5ヶ所とは、パハン州エンダウ・ロンピン国立公園、ペラ州ブルン保護林、マラッカ州マラッカ歴史都市、サラワク州ニア洞窟、サワラク州ランジャク・エンティマウ保護林である。中でもマラッカ歴史都市はマレーシアでは初めての「文化的」世界遺産に指定される期待が高い。

主なマレーシアの観光資源として以下のものを挙げる事ができる。

クアラ・ルンプール	: ツイン・タワー、KL タワー、独立記念公園、ブルー・モスク、バツァー・ケーブ、チャイナ・タウン、蘭園、イスラム美術博物館、民族舞踊、ゴルフ等
クアラ・スランゴール	: 蛍ツアー
マラッカ	: 植民地時代の歴史的建造物、スタダイス（博物館）
コタ・バル	: 伝統建築、伝統文化（コマ回し、凧等）
ランカウイ島	: ビーチ・リゾート、マリンスポーツ
ペナン島	: ビーチ・リゾート、マリンスポーツ、ケーブル・カー、植民地時代の歴史的建造物
パンコール島、	
パンコール・ラウト島	: ビーチ・リゾート、マリンスポーツ
ティオマン島	: ビーチ・リゾート、マリンスポーツ
トレンガヌ、レダン島	: ビーチ・リゾート、マリンスポーツ、伝統文化（バティック、モスク、影絵劇等）
ゲンティン・ハイランド	: ハイランド・リゾート、カジノ、ゴルフ
キャメロン・ハイランド	: ハイランド・リゾート、紅茶
	タイ・シルク王ジム・トンプソン失踪の場所
フレイザース・ヒル	: ハイランド・リゾート、ゴルフ

タマン・ネガラ国立公園	：エコツーリズム、ジャングル・トレッキング キャノピー・ウオーク
コタ・キナバル	：ビーチ・リゾート、マリン・スポーツ、 エコツーリズム（キナバル国立公園への入口）
キナバル国立公園	：エコツーリズム、ラフレシア、 キナバル山（東南アジア最高峰、世界遺産）
ムル国立公園	：エコツーリズム、世界最大級洞窟（世界遺産）

また、アブドラ・カディール前文化・芸術・観光大臣は日本人観光客誘致に非常に熱心で、1999年6月に就任した後、日本国大使公邸にて、数度に亘り、観光関係日系企業及びマレーシア観光関係団体を交え意見交換を行った。1999年9月には日本を訪問し、当時の川崎運輸大臣との会談を行った。さらに、観光開発局は数カ国語で観光PRビデオ「Malaysia Truly Asia」を作成し、CNN等のCMを利用して広報活動を行った。本ビデオは日本語版も作成しており、同名の主題歌の日本語バージョンは島田歌穂が歌っている。

マレーシアによる日本人観光客誘致活動への日本側の協力として、1999年にはマレーシア日本人商工会議所が中心となってまとめた「マレーシア観光開発に関する提言」を、当時のアブドラ・カディール文化・芸術・観光大臣に提出した。この成果として、現在では、国際空港に日本語案内板が設置され、アナウンスも一部日本語で実施されている。

2004年4月には観光省が誕生し、トヤド大臣が就任した。現在、マレーシア政府は中国及び中東に対する観光PRに最も力を入れているが、依然として観光振興局は在マレーシア日系観光業者を招集し、日本人観光客誘致のための助言を求めている。

（２）政府観光局設置状況

政府観光促進局の在外事務所は、パース、シドニー（豪）、バンクーバー（加）、上海、北京、香港、（中）、台北（台）、フランクフルト（独）、パリ（仏）、ミラノ（伊）、大阪、東京（日）、ジェッダ（サウジ）、ムンバイ、チェンナイ、ニューデリー（印）、メダン、ジャカルタ（尼）、ソウル（韓）、モスクワ（露）、シンガポール、ヨハネスブルグ（南ア）、ストックホルム（瑞）、プーケット、バンコク（タイ）、イスタンブール（土）、ドバイ（アラブ首長国）、ロンドン（英）、ロサンゼルス、ニューヨーク（米）の30ヶ所に設置されている。

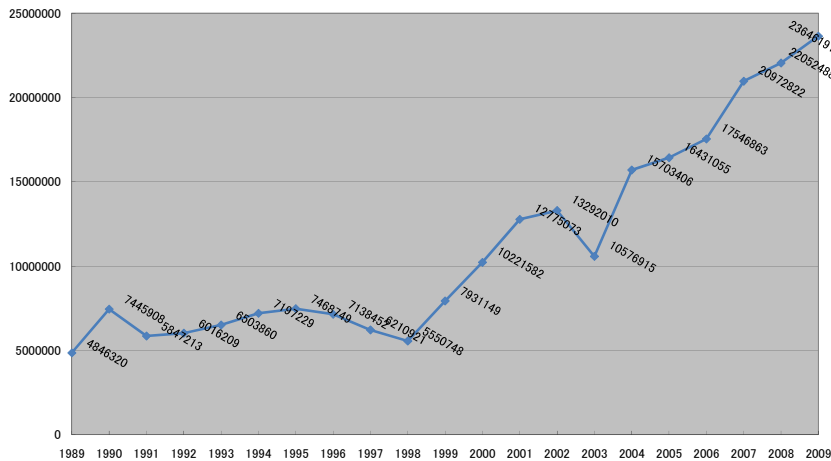
関連記事 2000年4月27日

（３）観光客の動向

まず、図12-1に1989年から2009年にかけてマレーシアへ訪れた旅客総数を示す。数値はビジネス客も含めた全旅行者数（マレーシア国内で宿泊しなかった者を除く）であり、マレーシア観光省の統計による。

まず、図12-1から、1990年に旅客数が急激に伸びていることが分かる。これは、サバルディンチック前文化・芸術・観光大臣の就任時期に当たり、大々的なキャンペ

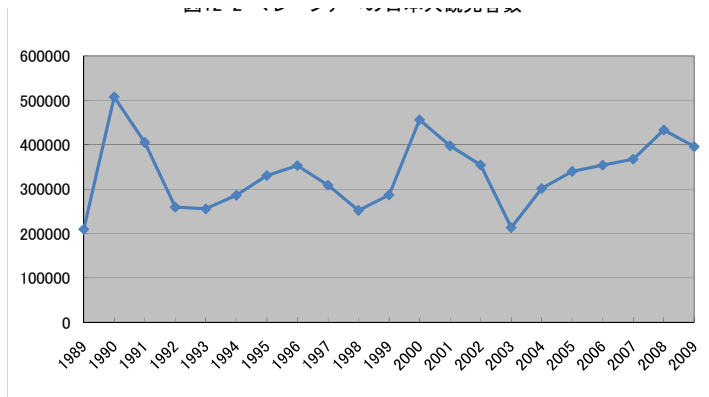
図12-1 マレーシアへの全旅行客



ーンを行ったことが原因であると考えられる。しかし、翌年はその反動で急落した。その後 1995 年をピークに減少に転じるが、これは、1996 年のペナンでのコレラ騒ぎ、1997 年のヘイズ、1998 年のアンワル事件が影響していると考えられる。1998 年には、マレーシアで旧英連邦の国々の一大スポーツ・イベントであるコモン・ウェルス大会が開催され、これに併せてキャンペーンを行ったが、前年までの負のイメージを払拭するには至らなかった。また、1996～1998 年の観光客の減少は、アジアでの経済危機の影響もあると考えられる。1999 年以降はまた上昇傾向に転じるが、これはアジア経済が回復しつつあること、1998 年の新空港の開港、1999 年より F 1 レースを誘致したこと等に代表される積極的な観光客誘致政策等の複合的な要因があると考えられる。2002 年は相次ぐ国際テロリズム発生の影響を受けたが、過去最高の 1329 万人に達した。特に、中東及び中国からの観光客は急増しており、空港等主要交通施設には、新たにアラビア語と中国語の表示を設けることが決定された。しかし、2003 年は東アジア及び東南アジアで猛威をふるった SARS の影響が大きく、国内での感染が発生しなかったマレーシアにおいても観光客は 20%減と厳しい年となった。

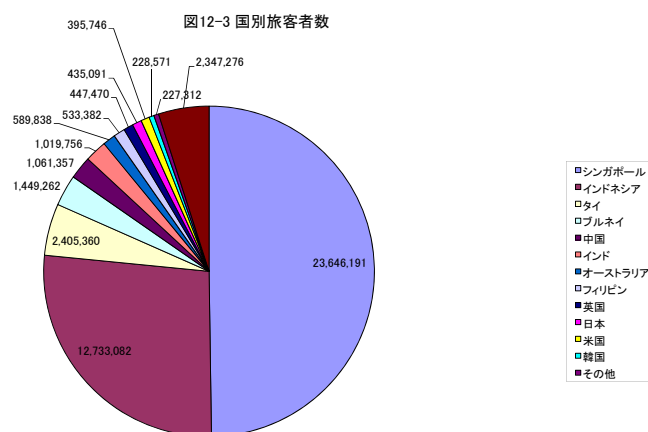
次に、日本人観光客の動向を見てみる。マレーシアを訪れる日本人の半数はビジネス目的であると考えられているが、ビジネス目的の訪問者と観光目的の訪問者を区別した統計資料が無いため、ここでは両者の区別をしない。図 12-2 にマレーシアを訪れた日本人旅行客（マレーシア国内で宿泊しなかった者を除く）の変動を示す。このデータもマレーシア観光省による統計値である。

日本人旅客数についても全旅客数と同様に、1990 年の大キャンペーン実施時期に急増している。しかし、このときに、ツアーの廉価大販売を行ったために、マレーシアには安かろう悪かろうというイメージがついてしまった。このため、比較的高級志向



で清潔度を重視する日本人にはリピーターが増えなかったと考えられる。日本人観光客に関してはこのときの悪影響がずっと尾を引いてしまったとの専門家の意見もある。その後 2000 年までの変動については、全旅客数との変動と同じ理由で、同様の変化をたどった。しかし、2001 年の 9.11 同時多発テロ以降、日本人のマレーシアへの旅行者数も減少している。これは単に観光客が減少しているだけでなく、ビジネス目的の旅行者の減少も影響していると考えられる。また、2003 年は SARS の影響がにより、大きく数を減らしている。マレーシアの観光業者の多くは、日本人観光客は周囲の状況の影響を受けやすく、安定した数を確保するのは難しいという印象を持っている。

次に国別旅行者数（図 12-3）（マレーシア観光省による）を見てみる。



国別では、国境を接するシンガポール、タイ、インドネシア、ブルネイが1～4位を締める。これらの国はマレーシアと国境を接しており、買い物及びレジャーを目的とした短期旅行や出稼ぎが多いと考えられる。日本は1998年までは常に第3位を保っていたが、現在は10位となっている。1989年から2000年にかけてシェアは5%前後で推移していたが、近年は1%台まで落ち込んできている。インドネシアは1997年のアジア経済危機以降政情不安が続き、通貨価値が下落していることから、マレーシアに職を求めてやってくる者が急増していると考えられる。逆に中国は近年の経済成長により、国外への旅行者が急増しているため、マレーシアへの旅行者も増えている。

13. その他

(1) 運輸関係組織ホーム・ページのアドレス

運輸省	www.mot.gov.my
運輸省民間航空局	www.dca.gov.my
クアラ・ Lumpur 国際空港	www.klia.com.my/klia
マレーシア航空	www.malaysiaairlines.com.my
マレーシア鉄道公社 (KTMB)	www.ktmb.com.my
運輸省道路交通局	www.jpj.gov.my
運輸省半島海事局	www.marine.gov.my
マレーシア船主協会 (MASA)	www.malaysianshipowners.org
クラン・コンテナ・ターミナル社(KCT)(北港)	www.portklang.com.my/
マレーシア政府観光局	tourism.gov.my
マレーシア観光案内 (日本語)	www.int-acc.or.jp/malaysia/home/home.htm
国際海事局 (IMB)	www.icc-ccs.org

(2) 人名及び称号について

マレーシアには主要民族として、マレー系、華人系、インド系の3民族がいる。この中で、人口の6割を占めるマレー系の人の氏名には姓がなく、ファースト・ネーム及び父親の名前が基本構造となっている。日本人にとっては、このような名前の形式には馴染みがなく、父親の名前を姓と誤解することが多い。また、マレーシアでは、戦前の日本の爵位に似た「称号」を使用することが多く、これも名前の構造を日本人には理解しにくいものにしている。そこで、今後の誤解を避けるためにも、以下にマレー系の人の名前の構造について簡単に紹介する。

マレー系の人の名前をフルネームで表示する場合は、基本的に、「〇〇の息子（又は娘）の××」の如く記述される。

名前の例

(例1) ナジブ首相

Datuk Seri Mohd Najib bin Tun Haji Abdul Razak
(称号) (本人の名前) (息子の意) (父親の名前)

(例2) マシター首相府副大臣

Datuk Dr Mashitah binti Haji Ibrahim
(称号) (学位) (本人の名前) (娘の意) (父親の名前)

この中で、「称号」は、国王又は各州のスルタン若しくは首長より与えられるもので、階級が高いものから順に「Tun」(その夫人は「Toh Puan」)、「Tan Sri」(その夫人は「Puan Sri」)、「Datuk Seri」または「Dato' Seri」(その夫人は「Datin Seri」)、「Datuk」または「Dato'」(その夫人は「Datin」)等がある。また、その他、マレー

人で王族の出身者には名前の前に「Tengku」、「Tunku」、「Raja」等の「敬称」がつくことがあり、また、メッカの巡礼経験者には「Haji」(女性は「Hajjah」)の「敬称」がつく。さらに、手紙を書く場合の宛先は、通常は、「Encik」(英語の「Mr.」に相当)、「Cik」(英語で「Miss」に相当)、「Tuan」(メッカ巡礼者の男性)、「Puan」(英語で「Mrs.」に相当またはメッカ巡礼者の女性)を付けるが、位の高い人には、「YAM」または「YM」(王族)、「YAB」(首相または副首相)、「YB」(政治家)、「YBhg.」(「Dato'」以上の称号を持つ人又は政府高官(事務次官レベル))等の「尊称」を付ける必要がある。

手紙の宛先の例

(例 1) ラヒム運輸副大臣

YB Datuk Abdul Rahim bin Bakri

(政治家尊称) (称号) (本人の名前) (息子) (父の名前)

(例 2) アフマド運輸省半島海事局長

YBhg. Dato' Capt. Ahmad bin Othman

(尊称) (称号) (船長(元)) (本人の名前) (息子) (父の名前)

(例 3) アヌアル運輸省鉄道局長

Tuan Haji Anuar bin Kassim

(巡礼者尊称) (巡礼者敬称) (本人の名前) (息子) (父の名前)

(例 4) ヒダル海上法令執行庁副長官

YM Dato' Raja Hydar bin Raja Iskandar

(王族尊称) (称号) (王族敬称) (本人の名前) (息子) (父の名前)

1 4. 国際協力

(1) 実績

a) 開発調査

件 名	分 野	事前調査 年 度	開始年度	終了年度
クチン港建設計画	港湾	1966	1968	1970
西マレーシア東部海岸港湾建設計画調査	港湾	1970	—	—
クランタン州港湾計画	港湾	1979	1979	1980
ビンツル港湾建設計画	港湾		1979	1979
トレンガヌ南部地域総合開発計画	総合開発	1981	1983	1985
鉄道整備計画調査	鉄道	1982	1982	1985
ペルリス港開発計画	港湾	1982	1983	1984
クランバレー総合交通計画	都市交通 総合交通	1984	1984	1986
地域総合開発計画	観光、 総合開発	1986	1986	1988
クランバレー地域都市交通施設計画	都市交通	1986	1987	1989
クランバレー地域鉄道改良計画	鉄道	1989	1989	1990
ラジャン港開発計画	港湾	1989	1990	1991
マラッカ・シンガポール海峡水路再測量 (マレーシア他2カ国)	海上保安	1995	1996	1998
クアラルンプール都市交通環境改善総合計画	都市交通	1996	1996	1998

b) 有償資金協力

年度	件 名	分 野	供与額 (百万円)	E/N 署名
1971	ジョホール港湾建設事業	港湾	290	72/03/29
	パームオイルタンカー	船舶	6,270	72/03/29
	ジョホールバル造船所建設及び修理計画 (I)	船舶	9,507	72/03/29
1974	クラン港コンテナクレーン	港湾	1,108	74/08/26
	東西マレーシア通商用船舶	船舶	4,200	74/08/26
	ジョホールバル造船所	船舶	4,820	74/08/26
1979	ビンツル港建設事業	港湾	7,800	79/12/24
1980	ジョホール港拡張事業 (II)	港湾	8,500	81/01/16
1981	鉄道輸送力増強事業	鉄道	4,600	82/03/22
	シャンティング機関車購入事業	鉄道	1,900	82/03/21
	電気式ディーゼル機関車購入事業	鉄道	2,300	85/03/21

1986	ペルリス港建設事業（E/S）	港湾	286	86/10/27
	電気式ディーゼル機関車購入事業（Ⅱ）	鉄道	4,618	86/10/27
1989	マラヤ国鉄整備計画	鉄道	19,444	90/03/23
1994	クアラルンプール新国際空港建設計画	航空	61,518	94/07/15

c) 無償資金協力

年度	件 名	分 野	供与額 (百万円)	E/N 署名
2007	海上警備強化機材整備計画（Ⅰ）	海上保安	473	08/01/25
2008	海上密輸等取締能力強計画	海上保安	724	09/03/30
	海上警備強化機材整備計画（Ⅱ）	海上保安	278	09/03/30