

アジア地域等の地域政策に係る動向分析  
及び支援方策等に関する調査

—マレーシアの国土政策事情—

報 告 書

平成 23 年 3 月

国土交通省 国土計画局

## 目 次

1. 国土の概要	1
(1) 地理・人口	1
(2) 経済的特性	1
(3) 行政システム・内政事情	2
2. 歴代の主要な開発政策	5
(1) ブミプトラ政策（マレー人優遇政策）	5
(2) 新経済政策	5
(3) 国家開発政策	5
(4) 新経済モデル	5
(5) 国家都市化政策	6
3. 開発計画	7
(1) 開発計画策定プロセス	7
(2) 開発計画の枠組み	9
(3) ビジョン 2020	10
(4) 長期展望計画	10
(5) マレーシア計画（五カ年計画）	10
(6) 国家空間計画	13
(7) ストラクチャー・プラン	18
(8) 広域圏計画（リージョナル・プラン）	18
(9) ローカル・プラン	19
(10) 大都市の計画：クアラルンプール・ストラクチャー・プラン	19
4. 計画・開発関係法	21
(1) 都市・農村計画法	21
(2) 計画・開発に関するその他の関連法	22
5. 全国の都市が直面した問題・課題	26
(1) 急速な都市化	26
(2) 環境の質の悪化	26
(3) 都市経済の競争力不足	26
(4) 非効率的な交通体系	27
(5) 都市居住者の生活の質の悪化	27
(6) 都市設計と歴史的建造物の保存に対する意識不足	27
(7) 効果的でない都市のガバナンス	27

6. 地域開発に関する主要戦略	29
(1) 地域ごとの土地利用の変化	29
(2) 地域の人口変化	30
(3) 地域別の GDP	31
7. 半島マレーシアにおける都市の成長と近年の居住分布	32
(1) 近年の居住分布	32
(2) 都市成長圏	32
(3) 国家成長都市圏	33
(4) 広域成長都市圏	33
(5) 中継（連結）成長都市圏	33
(6) 都市成長拠点	33
(7) 将来の都市圏	33
(8) 特別な特色を持つ街	34
8. 社会資本整備	35
(1) 道路	35
(2) 港湾	35
(3) 空港	36
(4) 鉄道	37
情報出所	38

# マレーシアの国土政策事情

## 1. 国土の概要

### (1) 地理・人口

国名	マレーシア	
国土の概要		
地理・人口	面積 <sup>5</sup>	約 33 万平方キロメートル (日本の約 0.9 倍)
	土地利用 <sup>2</sup>	耕地 5.5%、永年耕作地 17.6%、その他 77%(2005)
	人口 <sup>5</sup>	2,831 万人 (2009 年統計局)
	人口密度*	86 人/km <sup>2</sup> (2009)
	都市人口比率 <sup>4</sup>	20.4 (1950), 23.4 (1955), 26.6 (1960), 29.9 (1965), 33.5 (1970), 37.7 (1975), 42.0 (1980), 45.9 (1985), 49.8 (1990), 55.7 (1995), 62.0 (2000), 67.6 (2005), 71.3 (2009)
	民族 <sup>5</sup>	マレー系 (66%)、中国系 (約 26%)、インド系 (約 8%) (注: マレー系には中国系及びインド系を除く他民族を含む)
	言語 <sup>5</sup>	マレー語 (国語)、中国語、タミール語、英語
	宗教 <sup>5</sup>	イスラム教 (連邦の宗教)、仏教、儒教、ヒンドゥー教、キリスト教、原住民信仰
	国の略史 <sup>5</sup>	1957 年 マラヤ連邦独立 1963 年 マレーシア成立 (シンガポール、サバ、サラワクを加える) 1965 年 シンガポールが分離、独立

### (2) 経済的特性

経済的特性	実質 GDP (億ドル) <sup>5</sup>	480 (1998 年)、507 (1999 年)、552 (2000 年)、554 (2001 年)、577 (2002 年)、609 (2003 年)、655 (2004 年)、701 (2005 年)、1,343 (2006 年)、1,528 (2007 年)、1,584 (2008 年)、1,474 (2009 年)
	一人当り名目 GNP (ドル) <sup>5</sup>	3,303 (1998 年)、3,537 (1999 年)、3,991 (2000 年)、3,863 (2001 年)、4,111 (2002 年)、4,409 (2003 年)、4,898 (2004 年)、5,318 (2005 年)、5,943 (2006 年)、6,956 (2007 年)、7,729 (2008 年)、6,850 (2009 年)
	産業別就業人口比率 (%) <sup>18</sup>	農林、漁業 14.0、鉱業 0.5、製造業 18.2、電気、ガス、水道 0.6、建設業 9.4、卸売・小売、飲食、ホテル 23.6、運輸、倉庫、通信 5.5、金融、保険、不動産 7.8、対地域・社会・個人サービス 20.5
	産業別 GDP 比率 (%) <sup>19</sup>	第一次 8 (2005)、9 (2006)、10 (2007)、9 (2009) 第二次 50 (2005)、50 (2006)、48 (2007)、55 (2009) 第三次 42 (2005)、42 (2006)、42 (2007)、36 (2009)
	GDP 成長率 <sup>5</sup>	-7.4% (1998 年)、6.1% (1999 年)、8.7% (2000 年)、0.5% (2001 年)、5.4% (2002 年)、5.8% (2003 年)、6.8% (2004 年)、5.3% (2005 年)、5.8% (2006 年)、6.3% (2007 年)、4.6% (2008 年)、-1.7% (2009 年)
	消費者物価上昇率 <sup>5</sup>	5.3% (1998 年)、2.8% (1999 年)、1.6% (2000 年)、1.4% (2001 年)、1.8% (2002 年)、1.1% (2003 年)、1.4% (2004 年)、3.1% (2005 年)、3.6% (2006 年)、2.0% (2007 年)、5.4% (2008 年)、0.63% (2009 年)

	失業率 <sup>5</sup>	3.2% (1998年)、3.4% (1999年)、3.1% (2000年)、3.6% (2001年)、3.5% (2002年)、3.6% (2003年)、3.5% (2004年)、3.5% (2005年)、3.3% (2006年)、3.2% (2007年)、3.3% (2008年)、3.6% (2009年)
--	------------------	---

(3) 行政システム・内政事情

行政システム・内政事情	政体 <sup>5</sup>	立憲君主制 (議会制民主主義)																																		
	元首 <sup>5</sup>	ミザン・ザイナル・アビディン第13代国王 (2006年12月就任、任期5年、スルタン会議で互選。トレンガヌ州スルタン)																																		
	議会 <sup>5</sup>	二院制 上院議席70：任期3年。44名は国王任命、26名は州議会指名。 下院議席222：任期5年。直接選挙 (小選挙区制)																																		
	政府 <sup>5</sup>	首相：ナジブ・ラザク (2009年4月就任) 外相：アニファ・アマン (2009年4月就任)																																		
	政党 <sup>2</sup>	下院 (2008年改選時)： 投票率：与党連合・国民戦線 (BN coalition) 50.3%、野党 46.8%、その他 2.9% 獲得議席数：与党連合・国民戦線 140、野党 82																																		
	国家行政組織および国土政策担当組織 <sup>3,8</sup>	<p>■開発計画・環境保護に関係する省庁</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>省庁</th> <th>担当部局</th> <th>権限のおよぶ分野</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">自然資源・環境省 Ministry of Natural Resources and Environment</td> <td>環境局 Department of Environment</td> <td>環境の質</td> </tr> <tr> <td>野生生物・国立公園局 Department of Wildlife &amp; National Parks</td> <td>野生生物と国立公園</td> </tr> <tr> <td>国土・鉱山局 Land and Mines Department</td> <td>国土利用と鉱山</td> </tr> <tr> <td>マレーシア森林局 Forestry Department of Malaysia</td> <td rowspan="2">連邦レベルの林業</td> </tr> <tr> <td>マレーシア森林研究所 Forest Research Institute of Malaysia</td> </tr> <tr> <td>プランテーション産業・商品省 Ministry of Plantation Industries and Commodities</td> <td>マレーシア木材産業理事会 Malaysia Timber Industry Board</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">農業・農業関連産業省 Ministry of Agriculture and Agro-Based Industry</td> <td>農業局 Agriculture Department</td> <td rowspan="2">農業</td> </tr> <tr> <td>国家米穀理事会 National Paddy and Rice Board</td> </tr> <tr> <td>マレーシア漁業開発公社 Fisheries Development Authority of Malaysia</td> <td>漁業</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">マレーシア運輸省 Ministry of Transport, Malaysia</td> <td>マレーシア海事局 Marine Department Malaysia</td> <td>海事</td> </tr> <tr> <td>全国の港湾公社 Port Authorities Nationwide</td> <td>港湾事業</td> </tr> <tr> <td>マレーシア国際貿易・産業省 Ministry of International Trade and Industry, Malaysia</td> <td>マレーシア産業開発公社 Malaysian Industrial Development Authority</td> <td>外国投資</td> </tr> <tr> <td>エネルギー・環境技術・水省 Ministry of Energy, Green</td> <td>エネルギー委員会 Energy Commission</td> <td>エネルギー供給</td> </tr> </tbody> </table>			省庁	担当部局	権限のおよぶ分野	自然資源・環境省 Ministry of Natural Resources and Environment	環境局 Department of Environment	環境の質	野生生物・国立公園局 Department of Wildlife & National Parks	野生生物と国立公園	国土・鉱山局 Land and Mines Department	国土利用と鉱山	マレーシア森林局 Forestry Department of Malaysia	連邦レベルの林業	マレーシア森林研究所 Forest Research Institute of Malaysia	プランテーション産業・商品省 Ministry of Plantation Industries and Commodities	マレーシア木材産業理事会 Malaysia Timber Industry Board		農業・農業関連産業省 Ministry of Agriculture and Agro-Based Industry	農業局 Agriculture Department	農業	国家米穀理事会 National Paddy and Rice Board	マレーシア漁業開発公社 Fisheries Development Authority of Malaysia	漁業	マレーシア運輸省 Ministry of Transport, Malaysia	マレーシア海事局 Marine Department Malaysia	海事	全国の港湾公社 Port Authorities Nationwide	港湾事業	マレーシア国際貿易・産業省 Ministry of International Trade and Industry, Malaysia	マレーシア産業開発公社 Malaysian Industrial Development Authority	外国投資	エネルギー・環境技術・水省 Ministry of Energy, Green	エネルギー委員会 Energy Commission
省庁	担当部局	権限のおよぶ分野																																		
自然資源・環境省 Ministry of Natural Resources and Environment	環境局 Department of Environment	環境の質																																		
	野生生物・国立公園局 Department of Wildlife & National Parks	野生生物と国立公園																																		
	国土・鉱山局 Land and Mines Department	国土利用と鉱山																																		
	マレーシア森林局 Forestry Department of Malaysia	連邦レベルの林業																																		
	マレーシア森林研究所 Forest Research Institute of Malaysia																																			
プランテーション産業・商品省 Ministry of Plantation Industries and Commodities	マレーシア木材産業理事会 Malaysia Timber Industry Board																																			
農業・農業関連産業省 Ministry of Agriculture and Agro-Based Industry	農業局 Agriculture Department	農業																																		
	国家米穀理事会 National Paddy and Rice Board																																			
	マレーシア漁業開発公社 Fisheries Development Authority of Malaysia	漁業																																		
マレーシア運輸省 Ministry of Transport, Malaysia	マレーシア海事局 Marine Department Malaysia	海事																																		
	全国の港湾公社 Port Authorities Nationwide	港湾事業																																		
マレーシア国際貿易・産業省 Ministry of International Trade and Industry, Malaysia	マレーシア産業開発公社 Malaysian Industrial Development Authority	外国投資																																		
エネルギー・環境技術・水省 Ministry of Energy, Green	エネルギー委員会 Energy Commission	エネルギー供給																																		

		Technology and Water	マレーシア電力会社 Tenaga Nasional Berhad					
		住宅・地方自治体省 Ministry of Housing and Local Government	地方自治体局 Local Government Department	地方自治体				
			連邦都市農村計画局 Town and Country Planning Department	都市農村計画				
			国家住宅局 National Housing Department	住宅供給				
			国家景観局 National Landscape Department	景観				
			国家廃棄物管理局 National Solid Waste Management Department	廃棄物				
		首相府 Prime Minister's Department	連邦国土開発公社 Federal Land Development Authority	国 利用				
		マレーシア農村・地域開発省 Ministry of Rural and Regional Development, Malaysia	複数の地方開発公社	国土開発				
			オランアスリ事務局 Orang Asli Affairs Department	原住民（アランア スリ）				
		連邦直轄地・都市生活福祉省 Ministry of Federal Territories and Urban Wellbeing	連邦直轄地・クランバレー計画部 Federal Territories & Klang Valley Planning Division	クアラルンプール、 プトラジャヤ、 ラブアンを直轄				
	地方制度 <sup>6</sup>	<p>政府の階層は、連邦政府、州政府、地方自治体 で構成。各々の制度的特徴は以下のとおり。</p> <table border="1"> <tr> <td>連邦</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>連邦は、国家の最高法規である連邦憲法のもと、半島マレーシアに所在する11州、ボルネオ島北部の2州（サバ、サラワク）と3か所の連邦直轄地（半島マレーシアのクアラ・ルンプール、プトラジャヤ、ボルネオ島のラブアン）から構成されている。</li> <li>統治機構は、元首である国王と国会（立法）、内閣（行政）、裁判所（司法）からなる。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>州</td> <td> <p>【州とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各州はそれぞれ元首のもと憲法を制定しているなど、国家に準じた位置づけがなされている。歴史的経緯の違いから、統治機構や権限は州によって異なっている。</li> </ul> <p>【州の統治機構】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>半島マレーシア11州のうち9州ではイスラム教国における世襲の統治者であるスルタンが、その他の4州では国王に任命された州長が、それぞれ州の元首となっている。元首のもとに一院制の州立法議会が置かれている。特に、ボルネオ島北部のサバとサラワクについては、マレーシアへ加わる際の協議に基づき他の州よりも広い立法権限が認められている。</li> <li>スルタンを元首とする9州では、州の行政権は州首相を長とする執行理事会（連邦の内閣に相当する）により行使され、州長を元首とする他の4州では、首席大臣が行政権を行使する。特に、サバやサラワクでは、首席大臣のもと州内閣が組織され、より国家に近い形態となっている。</li> </ul> <p>【州による地域レベルの行政】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般の州では、州内は地域に区分され、さらに地域は地区に区分されている。これらは州の行政区画であり、自治体に該当しない。地域レベルでは、地域・土地事務所が設置され、地域内行政の総合調整や土地に関する事務を行っている。地区レベルでは、地区長が派遣され、住民と関係行政機関との調整を行っている。</li> </ul> <p>【連邦との関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>連邦憲法では、連邦法と州法が抵触した場合、一定の範囲で連邦の優位を認めている。また、州の主要な権限である土地や地方自治体に関することについても、連邦は当然に法律を制定できると、連邦の優位性が明記されている。</li> <li>連邦政府は、このような立法権限におけ 優位性だけでなく、州への補助金を</li> </ul> </td> </tr> </table>			連邦	<ul style="list-style-type: none"> <li>連邦は、国家の最高法規である連邦憲法のもと、半島マレーシアに所在する11州、ボルネオ島北部の2州（サバ、サラワク）と3か所の連邦直轄地（半島マレーシアのクアラ・ルンプール、プトラジャヤ、ボルネオ島のラブアン）から構成されている。</li> <li>統治機構は、元首である国王と国会（立法）、内閣（行政）、裁判所（司法）からなる。</li> </ul>	州	<p>【州とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各州はそれぞれ元首のもと憲法を制定しているなど、国家に準じた位置づけがなされている。歴史的経緯の違いから、統治機構や権限は州によって異なっている。</li> </ul> <p>【州の統治機構】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>半島マレーシア11州のうち9州ではイスラム教国における世襲の統治者であるスルタンが、その他の4州では国王に任命された州長が、それぞれ州の元首となっている。元首のもとに一院制の州立法議会が置かれている。特に、ボルネオ島北部のサバとサラワクについては、マレーシアへ加わる際の協議に基づき他の州よりも広い立法権限が認められている。</li> <li>スルタンを元首とする9州では、州の行政権は州首相を長とする執行理事会（連邦の内閣に相当する）により行使され、州長を元首とする他の4州では、首席大臣が行政権を行使する。特に、サバやサラワクでは、首席大臣のもと州内閣が組織され、より国家に近い形態となっている。</li> </ul> <p>【州による地域レベルの行政】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般の州では、州内は地域に区分され、さらに地域は地区に区分されている。これらは州の行政区画であり、自治体に該当しない。地域レベルでは、地域・土地事務所が設置され、地域内行政の総合調整や土地に関する事務を行っている。地区レベルでは、地区長が派遣され、住民と関係行政機関との調整を行っている。</li> </ul> <p>【連邦との関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>連邦憲法では、連邦法と州法が抵触した場合、一定の範囲で連邦の優位を認めている。また、州の主要な権限である土地や地方自治体に関することについても、連邦は当然に法律を制定できると、連邦の優位性が明記されている。</li> <li>連邦政府は、このような立法権限におけ 優位性だけでなく、州への補助金を</li> </ul>
連邦	<ul style="list-style-type: none"> <li>連邦は、国家の最高法規である連邦憲法のもと、半島マレーシアに所在する11州、ボルネオ島北部の2州（サバ、サラワク）と3か所の連邦直轄地（半島マレーシアのクアラ・ルンプール、プトラジャヤ、ボルネオ島のラブアン）から構成されている。</li> <li>統治機構は、元首である国王と国会（立法）、内閣（行政）、裁判所（司法）からなる。</li> </ul>							
州	<p>【州とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各州はそれぞれ元首のもと憲法を制定しているなど、国家に準じた位置づけがなされている。歴史的経緯の違いから、統治機構や権限は州によって異なっている。</li> </ul> <p>【州の統治機構】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>半島マレーシア11州のうち9州ではイスラム教国における世襲の統治者であるスルタンが、その他の4州では国王に任命された州長が、それぞれ州の元首となっている。元首のもとに一院制の州立法議会が置かれている。特に、ボルネオ島北部のサバとサラワクについては、マレーシアへ加わる際の協議に基づき他の州よりも広い立法権限が認められている。</li> <li>スルタンを元首とする9州では、州の行政権は州首相を長とする執行理事会（連邦の内閣に相当する）により行使され、州長を元首とする他の4州では、首席大臣が行政権を行使する。特に、サバやサラワクでは、首席大臣のもと州内閣が組織され、より国家に近い形態となっている。</li> </ul> <p>【州による地域レベルの行政】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般の州では、州内は地域に区分され、さらに地域は地区に区分されている。これらは州の行政区画であり、自治体に該当しない。地域レベルでは、地域・土地事務所が設置され、地域内行政の総合調整や土地に関する事務を行っている。地区レベルでは、地区長が派遣され、住民と関係行政機関との調整を行っている。</li> </ul> <p>【連邦との関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>連邦憲法では、連邦法と州法が抵触した場合、一定の範囲で連邦の優位を認めている。また、州の主要な権限である土地や地方自治体に関することについても、連邦は当然に法律を制定できると、連邦の優位性が明記されている。</li> <li>連邦政府は、このような立法権限におけ 優位性だけでなく、州への補助金を</li> </ul>							

		<p>通じて財政面でも強い影響力を有している。</p> <p>【地方自治体とは】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の制度と比較した場合、①自治体＝議会、②議員は任命制、③州による指導監督、④自治体の存在しない地域がある、といった特徴があり、日本の自治体とは大きく異なっている。</li> <li>・現在、マレーシアでは、144 の自治体があり、所在地域、人口、財政状況、インフラの整備状況といった基準から、①特別市、②市、③町の3つの類型に区分されている。</li> </ul> <p>【地方自治体の機構】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・議会を構成する自治体の長と議員は州によって任命される。長は議長として議事を進行するだけでなく、対外的に自治体を代表する役割もある。以前は選挙により議員は選出されていたが、1964 年以降、自治体議員の選挙は中断されている。</li> </ul> <p>【連邦・州との関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連邦憲法上自治体に関することは州の権限となっている。州は、自治体の予算や条例策定に関与するほか、自治体の権限を州に移管することができるなど、強い権限を有する。</li> <li>・同時に憲法上の機関として国家地方自治体評議会が設置されている。同評議会は、自治体に関する最高政策形成機関であり、その決定に連邦と（サバとサラワクを除く）は拘束される。</li> </ul>
内政 <sup>5</sup>		<p>2003 年 10 月、22 年間にわたりマレーシアを率いてきたマハティール首相の引退を受け、アブドゥラ副首相が第 5 代の首相に就任。マハティール首相（当時）の路線を継承しつつも、農業振興、汚職対策、大規模プロジェクト見直し等を優先。しかし、2008 年 3 月下院議員選挙で、与党連合が大きく議席減（90%→63%*）。同時に開催された 12 州（サラワク州を除く）の州議会選挙のうち 12 州中 5 州で野党が政権を奪取。アブドゥラ首相の求心力は日増しに低下し、マハティール前首相、ムヒディン国際貿易産業相（いずれも当時）などが総選挙の責任をとって退陣を要求。（*222 議席中 140 議席獲得。与党連合の中心は、独立以来「UMNO（統一マレー国民組織）」） 2008 年 7 月、アブドゥラ首相は、「2010 年 6 月にナジブ副首相に政権を移譲する」と発表。しかし、政権移譲の時期を巡る争いが UMNO 分裂を招くことを危惧し、2009 年 3 月に延期された党総裁選に出馬せずに退任、4 月にナジブ副首相に政権を移譲し、ナジブ第 6 代首相が誕生。一方、マハティール首相（当時）の路線と対立し、1998 年に更迭され、その後職権乱用の罪により投獄もされたアンワル元副首相は、2008 年 8 月の補選に当選、下院議員（野党指導者）に復帰。3 月の総選挙で大きく勢力を伸ばした野党の中心人物として発言力を強めているが、8 月、同性愛容疑により起訴された。この公判は、治安判事裁判で継続中。ナジブ首相は、「ワン・マレーシア（1 Malaysia）」をスローガンに掲げ、民族融和とともに与党連合の支持回復を図っている。</p>

## 2. 歴代の主要な開発政策

### (1) ブミプトラ政策（マレー人優遇政策）

重要な開発政策		
ブミプトラ政策 Bumiputra Policies	概要 <sup>7,9</sup>	<p>民族間の格差を是正しようというブミプトラ政策は、マレーシアの開発政策の中心となっており、地域間格差の是正もこの視点で行われている。当初マレー人の多くは農村地帯に居住していたため、民族格差を是正するのに地域間格差の是正が必要であった。また、格差是正に向けた取り組みとして、各地域の開発だけでなく農村から都市部への人口移動が奨励された。</p> <p>第十次マレーシア計画（2011～15年の国家開発5か年計画）に「ブミプトラの経済参加の拡大」（第4章インクルーシブな社会経済開発の推進）という項目が設けられているとおり、ブミプトラ政策は今日も維持されている。</p>

### (2) 新経済政策

新経済政策 New Economic Policy	概要 <sup>9</sup>	<p>1969年の民族騒動は直接、マレー人優遇政策を柱とする新経済政策（NEP）へとつながった。新経済政策とは、1) 貧困の根絶、2) 雇用創出と失業解消、3) 全ての民族が経済構造のあらゆるレベルに参加できるようにすること、であり、具体的には商業・工業部門の雇用・資金に関するマレー人優遇が打ち出された。この政策に対応して、第一次長期展望計画（1971 - 90）が策定された。第二次～第五次マレーシア計画（五カ年計画）はこの第一次長期展望計画のもとで策定され、また、地域間格差の是正政策として全州で工業団地建設や自由貿易区の設置による海外投資の導入が実施され、同時に、成長センターの開発に向けたガイドラインが発表された。景気後退と財政悪化に伴い、第五次計画（1986 - 90）においては政策の転換がみられた（市場メカニズムの活用、民営化による経済活性化等）。</p>
------------------------------------	-----------------	--

### (3) 国家開発政策

国家開発政策 National Development Policy	概要 <sup>9</sup>	<p>1991年には、新経済政策に代わり、国家開発政策（NDP）が打ち出された。この政策の三つの基本方針は、1) 政府関与の制限（政府の関与の重点は教育・訓練に）、2) 経済自由化、3) あらゆるコミュニティの社会・経済への参加、であり、この政策のもと第二次長期展望計画（1991 - 2000）が策定され、それに基づいて第六次、第七次マレーシア計画が策定された。</p> <p>また、引き続き、第三次長期展望計画（2001-2010）に基づき、第八次、第九次マレーシア計画が作成された。</p>
---	-----------------	--

### (4) 新経済モデル

新経済モデル New Economic Model	概要 <sup>21,22</sup>	<p>2011年からは、国家開発政策に代わり、新経済モデル（NEM）が適用される。NEMは、アミールシャム上院議員（元メイバンク CEO、前総理府経済企画院担当相）を会長に10名の有識者から構成された国家経済諮問評議会（New Economic Advisory Council）が、高所得経済へ転換するにはドラスチックな変革が必要であるとして、2010年3月までに新たな開発戦略としてまとめたものである。NEMは先進国入りの2020年までの10年間を射程に入れて、「高所得」（High income）、「包括性」（Inclusiveness）、「持続性」（Sustainability）という三つの目標を掲げている。なかでも、経済開発の恩恵をブミプトラだけでなく、多民族国家マレーシアの全ての民族（One Malaysia）が享受できるようにする、という「包括性」がNEMのキーワードになっている。</p> <p>第三次長期展望計画は2010年に計画期間が満了したが、その後継の第四次長期展望計画は作成されないこととなった。その理由のひとつに、NEMが長期展望計画の</p>
------------------------------------	---------------------	--

		代わりになるとの判断がある。
--	--	----------------

(5) 国家都市化政策

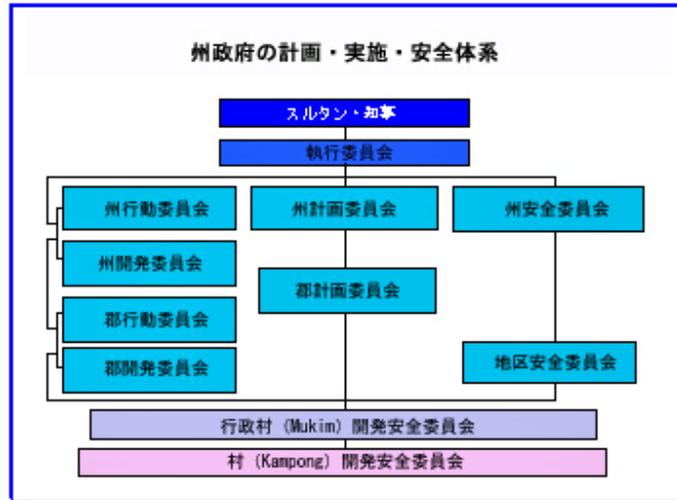
国家都市化政策 National Urbanization Policy	概要 <sup>10</sup>	<p>経済成長の牽引役としての街 (towns) は、2020 年までに先進国の地位を獲得するという国家ビジョン (Vision 2020) を達成するにあたって決定的な役割を果たすものである。過去 20 年において都市化率は目覚ましい成長を見せており、今後もなお成長すると見られている。この状況に効果的に対応し、統制していくためには、今まで以上に体系的で効果の高い都市サービスを計画、開発、運営することによって、都市コミュニティの生活の質を高める必要がある。都市の成長の種は、可能な限り最善の方法で計画されるべきであり、科学技術の発展やグローバル化への取り組みと同時進行で行うことによって、国家の経済成長への貢献を最大化することができる。とはいっても現状の都市化には、開発の不均衡に起因する様々な空間的・社会的問題が存在する。これについては、国家都市化政策 (NUP) を通じて、国家の都市化の進展を先導する総合的・一体的な枠組みが構築されるべきである。</p>
	役割 <sup>7,10</sup>	<p>国家都市化政策は、国家におけるより有効で体系的な計画と都市開発の実現に向けて誘導・調整の役割を果たすものであり、特に、都市部の社会、経済および空間の開発をバランスよく行うことに重きを置きつつ2020年までの都市人口増加に対処するためのものである。同時に、都市部居住者の間に民族的融合・結束を押し進める基盤ともなる。</p> <p>国家都市化政策は、半島マレーシアにおける州・地方レベルの開発計画も含んだ全ての都市計画と開発行為について、主な目的を示すものとなる。この政策が全国の都市化の進展を調整・統制するにあたっての目的、政策、施策、ならびに実施計画について、概要を示すものとなる。</p> <p>第十次マレーシア計画 (2011-2015) において、この国家都市化政策は、第二次国家空間 (2010 年に成案となる見込み) とともに、全国で複数整備を進める各拡張都市地域 (都心部と縁辺部の衛星都市群で構成される都市圏 (conurbation 連担都市群)) の概略の序列づけを示すものとして、役割が明記されている。</p>
	最終目標 <sup>10</sup>	<p>持続可能な都市開発を通じて、平和なコミュニティ・住環境をそなえた先見性のある都市を作り上げる。</p>
	目標 <sup>10</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 計画的・先進的・持続可能な都市を開発する</li> <li>ii. 競争力のある都市経済を展開・強化する</li> <li>iii. 社会の発展を後押しするような波及的な環境を生み出す</li> <li>iv. 都市の貧困を根絶する</li> <li>v. 計画・実施・モニタリングの体系の強化</li> <li>vi. 都市のマネジメントと行政機関の強化</li> </ul>

### 3. 開発計画

#### (1) 開発計画策定プロセス

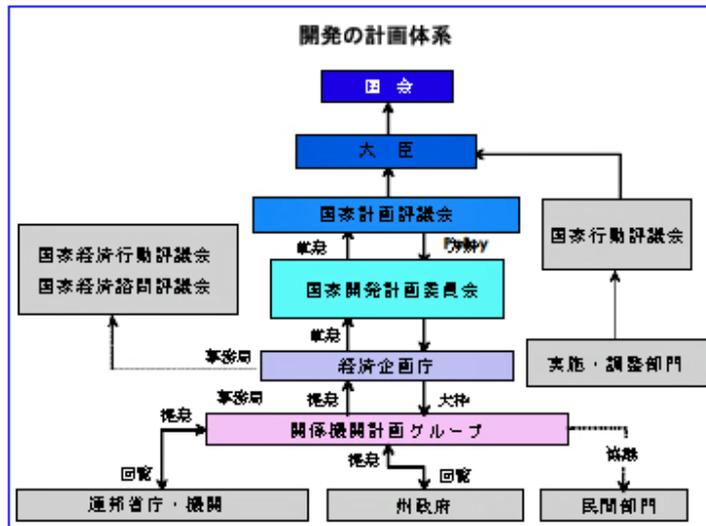
開発計画		
開発計画策定プロセス	概要 <sup>1</sup>	<p>開発計画が政府の役割として認められたのは 1950 年代のことで、その頃に最初の国家開発に関する五カ年計画（第一次マラヤ計画 1956 - 1960）が立案された。経済企画院は 1961 年に首相府内に設置され、これにより権限のある開発計画が実行可能になり、機関相互による計画策定とモニタリングメカニズムが確実に行われることになった。</p>
	計画期間 <sup>1</sup>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><b>計画期間</b></p> <p>長期計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジョン 2020 （1991 - 2020）</li> <li>・第一次長期展望計画(OPP1) （1971 - 1990）</li> <li>・第二次長期展望計画(OPP2) （1991 - 2000）</li> <li>・第三次長期展望計画(OPP3) （2001 - 2010）</li> </ul> <p>中期計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開発五カ年計画（第一次（1966 - 1970）以降のマレーシア計画など）</li> <li>・五カ年計画の中間総括（review）</li> </ul> <p>短期計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年次計画</li> </ul> </div>
	計画策定体系（連邦レベル） <sup>1</sup>	<div style="border: 1px solid blue; padding: 10px; text-align: center;"> <p>計画の調整・評価体型</p> <pre> graph TD     A[国会] --&gt; B[内閣]     B --&gt; C[国家計画評議会]     B --&gt; D[国家開発評議会]     B --&gt; E[国家安全評議会]     C --&gt; F[国家開発計画委員会]     D --&gt; G[国家開発委員会]     F --&gt; H[経済企画庁]     G --&gt; I[実施・調整部門]     H -.-&gt; J[計画]     I -.-&gt; K[施行]                     </pre> </div> <p>マレーシアにおける経済および社会経済的問題に対する最高の意思決定機関は国家計画委員会（National Planning Council (NCP)）であり、これは内閣の経済部門にあたる（議長は首相）。</p> <p>正式には、詳細な検討は開発計画における最高の政策立案機関である国家開発計画委員会（National Development Planning Committee (NDPC)）で行われる。NDPC は国の開発に関する全ての計画を立案・評価し、また資源の分配について意見を負っている。同時に、国家開発計画の実施を監督する機関でもある。</p> <p>連邦レベルの開発計画を担っているのは、経済企画院、財務省、中央銀行とともに、多様な省庁や機関の計画部門である。</p>

計画策定体系  
(州レベル) <sup>1</sup>



州レベルでも同様の計画体系が存在する。州の開発戦略を構築し、州開発計画およびプロジェクトの整備を調整する責任は、州経済企画院および州開発事務所にある。

計画策定プロセス <sup>1</sup>



マレーシアにおける計画立案は、経済企画院とその他の関連省庁・機関との間で相互作用的に進められる。経済企画院は財務省や中央銀行といった他の中央機関と議論のうえ、過去の経済活動を振り返ったうえで国の展望と可能性を見積もる。また、現存する制約や阻害要因を見極める。そこからマクロ経済の枠組みを提示し、公的部門の開発支出が成長ターゲットに与える影響を評価する。マクロの計画要素は、最終的には、関係機関計画グループ（IAPGs）とその技術的ワーキンググループにおける議論を通じて決定される。

機関相互の計画グループ（IAPGs）で合意されたのち、計画期間における開発の目的、方向性、および関連政策、ならびに部門別の優先事項が、国家開発計画委員会によって検討される。そこでの提案を受け、開発提案は国家計画評議会に提出される。その後計画は内閣への提出を経て、議案として国会に提出されることになる。

案内書類・資金募集 <sup>1</sup>

すべての計画の開始・見直し時には、省、局、法定機関、州政府、並びに金融系以外の民間企業に向けて、案内書類が送られる。この書類の目的は基本的に二つである：(1) 政府組織に対し、将来の戦略的目標を含めた開発五力年計画の立案について情報を提供する、(2) 認定された戦略を実行するために、以後五年間における開発実施の

		<p>ための資金を募る</p> <p>各省、公社、州政府に対して、計画期間中の継続・新規両方のプロジェクトについて、戦略・開発目的の見直し、計画・プログラムの実施に向けた認定だけでなく、それらプロジェクトの実行に必要な資金を募ることが要求される。</p>
	プロジェクト認定プロセス <sup>1</sup>	<p>各種五カ年計画に係る開発プロジェクトについて、提出を受けた経済企画院は、省や公社から出されたプロジェクト提案を基準に評価・重み付けを行う。また、経済企画院は、省、公社、州政府と過去の実績について議論を行い、重点的に扱うべき課題・問題・地区を指定する。</p>
	プロジェクト優先順位 <sup>1</sup>	<p>プロジェクトに優先順位をつけるにあたっての主な基準をいくつか挙げると、成長促進、プロジェクトの実現性、社会的な義務と必要性、貧困根絶、地域の均衡化である。インフラ関連のプロジェクトについては、マレーシアのインフラ開発はプロジェクトの優先順位決定に寄与するマスタープランに導かれる側面が強い。</p> <p>地域の優先順位を決定するにあたっては、連邦省の州支部が提案したプロジェクトは、連邦本部に提出する前に開発プロジェクトの必要性和要件を決定するため、まず最初に州経済開発庁にて議論されなくてはならない。州政府または州公社のもとにある全てのプロジェクトは、プロジェクトに関する評価・検討・提案を任務とする州経済企画院に提出されることとなっている。州経済企画院は、経済企画院に提出する前に、州公社による全てのプロジェクト要請を調整・整理することを求められている。</p>

(2) 開発計画の枠組み

開発計画の枠組み	概要 <sup>11</sup>	<p>時間軸のほか、マレーシアの開発計画は政府レベルに応じて分類することができる。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>国家レベルでは、開発計画は各開発五カ年計画、国家空間計画、そして内閣・担当省・部門別評議会の出す部門別政策に沿って行われる。従って国内の開発計画はビジョン2020 および長期展望計画において設定された最終目標のもとで実行される。州レ</p>
----------	------------------	--

		ベルでも同様に、開発はストラクチャー・プランおよびその時々で発せられる部門ごとの政策に沿って行われる。自治体レベルの計画策定は、ローカル・プランや地方自治体地区を対象とした特別区計画といった、法定開発計画として実行される。
--	--	---

### (3) ビジョン 2020

ビジョン 2020 Vision 2020	概要 <sup>1</sup>	国家の長期ビジョンについての宣言であり、2020 年までに国があらゆる側面（経済、政治、社会、精神的、心理的、文化）において完全に先進国の仲間入りをすると いうものである。期間は 30 年（1991 - 2020）。
-----------------------------	-----------------	---

### (4) 長期展望計画

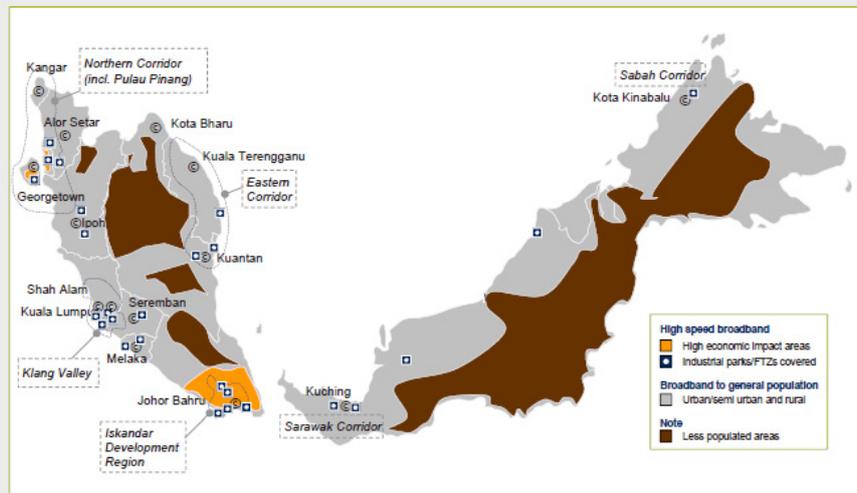
長期展望計画 Outline Perspective Plan	概要 <sup>1,22</sup>	長期展望計画（OPP）は国家開発の長期予定における主な目的と戦略を設定するために3度にわたり策定され、マレーシア計画（五カ年計画）策定の枠組みとなってきた。第一次 OPP は 1971 年からの 20 年計画であったが、第二次以降は 10 年計画となり、1991 年（ビジョン 2020 発表と同年）に第二次 OPP、2001 年に第三次 OPP が策定された。 第四次 OPP は策定されないこととなった。その理由として、①2011 年から適用される「新経済モデル」が OPP の代わりになる、②今日の経済情勢下では、幅広い内容を包含する OPP より、焦点を絞った計画を立案する必要度が高く、それは五カ年マレーシア計画の内容を従前より詳細化することで対応できる、との見解がある（首相府経済企画院）。
--	--------------------	--

### (5) マレーシア計画（五カ年計画）

マレーシア計画(五カ年計画) 5-Year Malaysia Plan	概要 <sup>1,22</sup>	長期展望計画を運用するため、各開発五カ年計画が制定されている。これらはマクロ経済の成長目標を設定するとともに、公的部門の開発計画の規模と配分について設定するものである。また、該当部門に対して方向性を示すもので、それが民間部門の投資決定にあたっての誘導的な役割を果たしている。 2011～2015 年は第十次マレーシア計画の計画期間である。 マレーシア計画の策定機関は首相府経済企画院である。
	第十次マレーシア計画 2011 - 2015	計画の目標と開発戦略 <sup>7</sup>
	計画の構成 <sup>7</sup>	2020 年までに高所得経済を有する先進国に発展させるための 10 大テーマ（10 big ideas）として、以下を掲げている。 1. 内発的動機づけ、外的認識（Internally driven, externally aware） 2. 機会均等の確保と社会的弱者の保護 3. 有効で賢明なパートナーシップの支援 4. 競争力の高い団体としての政府 5. 自国の環境的豊かさの価値評価 6. 集中成長、包括的（インクルーシブな）発展 7. 最高の才能を育成、誘引、保持 8. 生産性主導の成長とイノベーションの躍動 9. 専門化による高所得への転換 10. 自国の多様性の国際的活用
		第 1 章 ひとつのマレーシア（1Malaysia）：高所得国に向けた発展の描画 第 2 章 国家の強みへの立脚 第 3 章 経済成長の躍動のための環境創造 第 4 章 包括的（インクルーシブ）な社会経済開発の前進 第 5 章 先進国の才能ベースの開発と保有 第 6 章 クオリティ・オブ・ライフ（生活の質）を高める環境の形成 第 7 章 マレーシアの転換のための政府の転換

	国家の空間形成に 関係する 主要な記 述 <sup>7</sup>	第3章	知識型インフラ の継続的拡張	・2015年までに全世帯の75%をブロードバンド接続
			民営化と PPP の増加	・1983年以降510件の民営 / PPP 事業の実績に立脚し、十次計画期間内に52事業を実施（高道路、大学キャンパス、総合交通ターミナル、ペナン港民営化、クアラルンプールのメディアシティ化のための再開発等）
			ワールドクラスの インフラ整備	・ブロードバンドの浸透拡大 ・接続性拡張のためのインフラの改良（複合一貫輸送、鉄道、海事インフラ、空港） ・エネルギーの効果的調達・供給
			主要な成長エン ジンへの集中	・都市集積による成長のけん引（クアラルンプール大都市圏（Greater Kuala Lumpur）、ジョージタウン、ジョホールバル、コタキナバル） ・クラスターの周りの回廊への注目（イスカンダルマレーシア、北部回廊経済地域、東海岸経済地域、サラワク回廊再生可能エネルギー、サバ開発回廊、の5回廊） ・国家的重点経済分野（NKEA：石油・ガス、ヤシ油及び関連製品、金融サービス、卸売・小売、観光、情報通信技術、教育、事業所サービス、民間医療、農業、クアラルンプール大都市圏（Greater KL）*） *Greater KL の主要事業：KL 国際金融地区の整備、サイム・ダービー・ビジョン・バレーの整備（ガスリー回廊、緑の実験クラスター（Green Experimental Cluster）、エコツーリズムクラスター、物流クラスター等）、Greater KL の観光目的地化、魅力的な公共緑地網の創出、都市公共交通網のシームレス化
		第6章	活力があり魅力的な生活空間の整備	・第二次国家空間計画（NPP：2010年中に成案化予定）による半島マレーシアの物的整備の戦略的方向性と優先順位の設定 ・サバ、サラワク両州（ボルネオ島北部）の開発戦略概要を、各々の州ストラクチャー・プランに記述 ・最適な成長をもたらすため、拡大都市地域（都市圏または conurbation）の階層分類（NPP 及び国家都市化政策による）に基づいて政府の計画、支援を優先順位付けを推進 ・コンパクトで効率的、魅力的で楽しい都市の形成に焦点 ・農村部での必需サービスの拡充（農村部道路、電気、安全な飲料水、世界へのバーチャル接続（インターネット））
			国民中心の公共交通システムの整備	・都市成長のペースに合わせた交通容量向上への投資（Greater KL イニシアティブ（LRT の路線延長・輸送力向上、モノレールの延伸検討等）、他の都市地域での整備（イスカンダル地域での BRT システム検討、グマス・ジョホールバル間（グマス駅は KL とジョホールバルの間に所在）の鉄道の電化複線化等）
		第7章	アウトカム達成のため資金投入を物的インフラからソフトインフラにシフト	・中所得国から高所得国への転換に必要な高付加価値・知識集約型の活動の基盤づくりのため、また、民間セクターによるインフラ・サービス提供の拡大をめざすため 十次計画期間中、インフラ整備資金の40%をソフトインフラに投入（九次計画中の実績は22%）

### Broadband coverage map in 2015



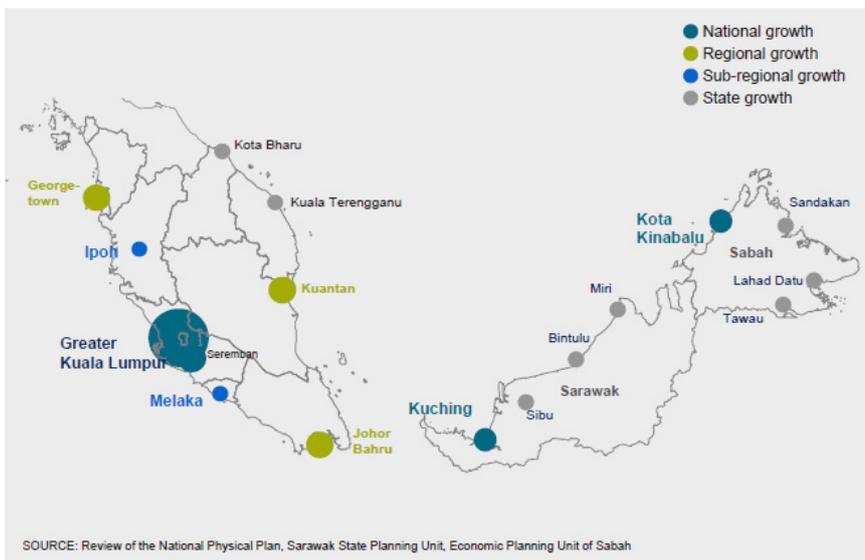
Note: Areas are indicative, not to scale and may change according to detailed plan. BBGP co-exist in all HSBB areas  
 SOURCE: Malaysian Communications and Multimedia Commission (MCMC)

### 5 corridors were established during the Ninth Plan



### Growth will be concentrated in urban conurbations

ILLUSTRATIVE  
 NOT TO SCALE



SOURCE: Review of the National Physical Plan, Sarawak State Planning Unit, Economic Planning Unit of Sabah

	第十次計画のその他の特徴 <sup>22</sup>	<p>■都市への注目</p> <p>「主要な成長エンジンへの集中」に見られるように、第十次計画は都市に焦点を当てる（ただし、地方振興に向けたこれまでの活動も同時に継続するとする）。都市に注目するには、高収入社会の実現のためには都市が重要であり、都市における快適な生活や活動を支える施設を整備することで、都市活動の活発化や新規投資の導入促進に繋げようという考えが背景にある。</p> <p>■マレーシア計画と国家予算編成の関係変化</p> <p>マレーシア計画は国家予算を設定する計画だが、第十次計画の予算設定方針には、従前の計画と異なる面がある。第一に、第九次計画期間中の予定プロジェクトの二割が延期、中止、未完という結果に終わったことに加え、大抵のプロジェクトは1～1.5年で完了出来るとの判断から、五年間のプロジェクト予算を全て計上するのを止め、二年単位の予算づけに変更し、それをローリングすることとした（二年以内に完了しないプロジェクトは、明確な説明なしに期間延長できない）。第二に、インフラ整備に関し、第十次計画は、従前の計画のように具体的なプロジェクトをリストアップせず、整備の方針のみを記している。具体的にどのようなプロジェクトを、いつ、どのように実施するかは、この方針に基づいたコンサルタントの分析を経て、別途定める。第三に、高所得国への転換に必要な高付加価値・知識集約型の活動基盤づくりのため、財政投入を物的インフラからソフトインフラにシフトする（ソフトインフラの比率を第九次計画実績の二倍の40%に引き上げ）とともに、民間によるインフラやサービスの提供拡大をめざす。</p>
--	----------------------------	--

#### (6) 国家空間計画

国家空間計画 National Physical Plan	概要 <sup>11,23</sup>	マレーシアにおいては国家的な経済計画が随分前から行われており、鉱業とプランテーション農業への経済的依存から工業化へと、国家の転換を成功させた。しかしながら開発計画の不均衡が指摘されている。空間計画は地方レベルに委ねられ、州計画やローカル・プランにて行われることとなっている。このことによって、州や地方自治体が自身に課された国家目標を解釈する際の未調整・不案内が容認されることになった。 国家空間計画はこの不均衡を修正し、国の空間計画についての枠組みを提供することを目的としている。 初の国家空間計画は2005年に内閣の承認を受けたものだが、国家空間計画は五か年マレーシア計画が新しくなるたびに見直されることとなっている。この仕組みに則り、2010年8月13日に第二次国家空間計画が承認された。
	役割 <sup>11</sup>	国の開発計画にみられる不均衡を修正するにあたっての国家空間計画の役割は次のとおりである。 i. 国の経済政策に空間的要素を加えることによる国家計画の強化 ii. 部門別政策に空間的表現を加えることにより各部門の機関を協調させる iii. 地域、州、地方の計画立案に対する枠組みの提供 iv. 空間計画政策の提供
	計画の法的位置づけ <sup>23</sup>	1976年都市農村計画法（2001年改正）が根拠法
	目標 <sup>23</sup>	効率的で公平で持続可能な国の空間的枠組みを構築し、2020年までに先進国・高所得国となるという国家目標に向けた全般的な発展を導く
目標達成の方針	第一次計画の目標達成方針 <sup>11</sup> 第二次計画の新たな挑戦課	i. 経済効率とグローバルな競争力の獲得に向けた国の空間計画の合理化 ii. 持続可能な発展に向けた国土と自然資源の活用最適化 iii. 国民の結束に向けて地域開発の均衡を促進 iv. 高い生活の質に向けた空間と環境の質および多様性の確保 ・政府のワン・マレーシア・コンセプトの推進 ・新経済モデル（NEM） ・経済的な停滞地域の経済成長の加速

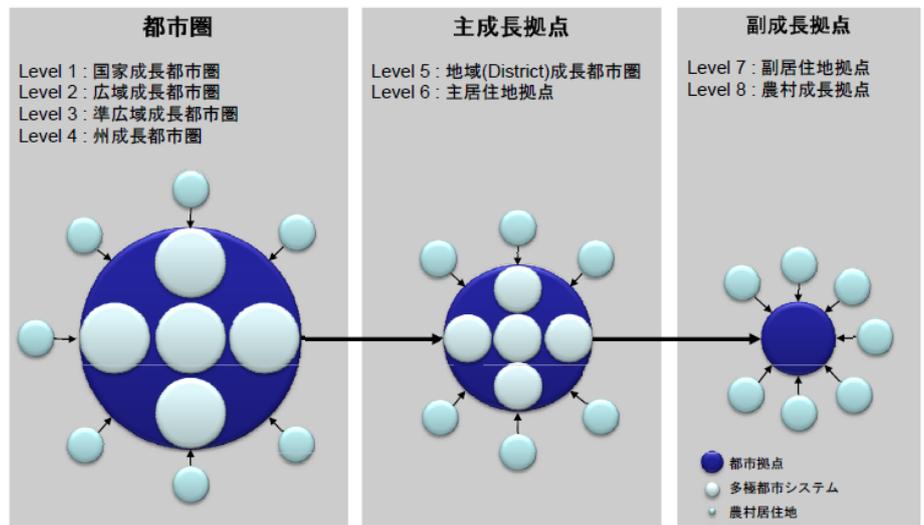
と 挑 戦 課 題	題 <sup>23</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済の国際化、ローカルな交易の自由化の促進</li> <li>・ 気候変動の脅威</li> <li>・ 新先進技術の適用</li> <li>・ 人口構造と国民のライフスタイルの変化</li> <li>・ 持続可能性・生物多様性の低下とジオハザード（あらゆる地球物理災害）の回避</li> <li>・ 国家の食糧安全圏場への対応</li> <li>・ インナーシティ地域（旧市街）の活力低下と都市貧困の増加</li> <li>・ 再生可能エネルギーとグリーンテクノロジー活用レベルの低さ</li> <li>・ 政府財源の限界</li> </ul>																		
政策テーマ 11.23		<table border="1"> <thead> <tr> <th>第二次計画</th> <th>第一次計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国家空間フレームワークの設定</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>国の経済競争力の拡大</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>農業資源の保全と農村開発</td> <td>農業の近代化</td> </tr> <tr> <td>持続可能な観光開発</td> <td>観光開発の強化</td> </tr> <tr> <td>人間居住の変化への対応</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>自然資源、生物多様性、環境の保全</td> <td>自然資源、環境の保全</td> </tr> <tr> <td>国土と都市の交通ネットワークの統合</td> <td>国土交通ネットワークの統合</td> </tr> <tr> <td>適切なインフラの提供</td> <td>同左</td> </tr> </tbody> </table>	第二次計画	第一次計画	国家空間フレームワークの設定	同左	国の経済競争力の拡大	同左	農業資源の保全と農村開発	農業の近代化	持続可能な観光開発	観光開発の強化	人間居住の変化への対応	同左	自然資源、生物多様性、環境の保全	自然資源、環境の保全	国土と都市の交通ネットワークの統合	国土交通ネットワークの統合	適切なインフラの提供	同左
第二次計画	第一次計画																			
国家空間フレームワークの設定	同左																			
国の経済競争力の拡大	同左																			
農業資源の保全と農村開発	農業の近代化																			
持続可能な観光開発	観光開発の強化																			
人間居住の変化への対応	同左																			
自然資源、生物多様性、環境の保全	自然資源、環境の保全																			
国土と都市の交通ネットワークの統合	国土交通ネットワークの統合																			
適切なインフラの提供	同左																			
開発戦略	第二次空間計画 <sup>23</sup>	<p>■集中的分散開発戦略 (Concentrated Decentralization Development Strategy)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="518 772 917 929">成長コリドー（回廊）候補沿いの 重点の開発</td> <td data-bbox="917 772 1468 929">集中開発イニシアチブ、すなわち、成長コリ ドー内で指定した場所での都市・産業開発、 農業開発、観光開発ならびに 通網、インフラ、 都市サービスの最適化と重点化</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 929 917 1041">指定都市圏（コナーベーション） 及びその他の主要都市地域での 重点的都市開発</td> <td data-bbox="917 929 1468 1041">都市スプロールの回避</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1041 917 1131">後発・非都市地域への開発の拡大</td> <td data-bbox="917 1041 1468 1131">地域連結性の増進と地域均衡の実現</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1131 917 1198">エコツーリズムと農業資源への アクセス提供</td> <td data-bbox="917 1131 1468 1198">ローカルな開発ポテンシャルの拡大とローカ ルコミュニティの 代経済への参加の実現</td> </tr> </tbody> </table> 	成長コリドー（回廊）候補沿いの 重点の開発	集中開発イニシアチブ、すなわち、成長コリ ドー内で指定した場所での都市・産業開発、 農業開発、観光開発ならびに 通網、インフラ、 都市サービスの最適化と重点化	指定都市圏（コナーベーション） 及びその他の主要都市地域での 重点的都市開発	都市スプロールの回避	後発・非都市地域への開発の拡大	地域連結性の増進と地域均衡の実現	エコツーリズムと農業資源への アクセス提供	ローカルな開発ポテンシャルの拡大とローカ ルコミュニティの 代経済への参加の実現										
成長コリドー（回廊）候補沿いの 重点の開発	集中開発イニシアチブ、すなわち、成長コリ ドー内で指定した場所での都市・産業開発、 農業開発、観光開発ならびに 通網、インフラ、 都市サービスの最適化と重点化																			
指定都市圏（コナーベーション） 及びその他の主要都市地域での 重点的都市開発	都市スプロールの回避																			
後発・非都市地域への開発の拡大	地域連結性の増進と地域均衡の実現																			
エコツーリズムと農業資源への アクセス提供	ローカルな開発ポテンシャルの拡大とローカ ルコミュニティの 代経済への参加の実現																			

■成長開発コリドー

・以下の3つの「主要開発コリドー」と4つの「副次開発コリドー」（南北、東西、ルムット・グアムサング・クアラトレンガヌ、クアンタン・ムアール）を提示

コリドー	主な空間的特性及び開発イニシアティブ
南北コリドー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最重要な産業ベルト及び知識基盤クラスター</li> <li>・4つの主要穀倉地帯を有する重要な食糧ベルト</li> <li>・地域鉄道、南北高速道路、主要な港湾・空港で支えられる</li> <li>・南北高速道路を支える新たな沿岸ハイウェイ</li> </ul>
東海岸コリドー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本土沿岸刊行ならびに島観光の目的地としてのポテンシャルを有す</li> <li>・石油、ガス、石油化学の拠点</li> <li>・経済特別区（SEZ）の設立</li> <li>・教育拠点および高等教育の中心（UMP, UMT, UMK）</li> <li>・新規高速道路（北部へのLPT2, LPT3、南部のLPT4）</li> </ul>
中央東西コリドー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重要な第二次産業コリドー</li> <li>・アジア太平洋と西・南アジア諸国を結ぶ物流軸の候補</li> <li>・ゲンティンハイランドの娯楽都市</li> <li>・連邦道路2号線及びLPT1に支えられる</li> <li>・クアンタン都市圏でのSEZの設立</li> <li>・トゥメルロ・メンタカプでの中継都市圏（コナーベーション）整備</li> </ul>

■都市化のパターン



第一次計画 11, 23

■選択集中開発戦略 (Selective Concentration Development Strategy)

・上海、香港、深圳、シンガポール、バンコクなどの国際的な都市地域と競争する能力を将来獲得できるのは、クアラルンプール、ジョージタウン、ジョホールバルの都市圏だけと考えられるため、これらの地域にのみ都市圏開発戦略を適用する。この戦略は、工業・サービス産業（特に発生期にある情報通信技術、バイオテクノロジー、教育、医療、リゾート以外の観光）の開発地に適用し、これらの産業の投資を誘導するため、適切なインフラ整備を行う。しかし、これらの都市圏外の州都にも、サービスと施設に必要なものは提供を支持する。中小規模の町は、それらの特徴と地域経済の得意（ニッチ）分野を活かして発展させる。農業の構造転換を促しつつ都市と田舎の経済的連携を強化し、農村人口に対する都市化の便益享受を促す。農村地域での開発は「農村成長拠点」（Rural Growth Centres）に集中させるとともに、農村人口の構造変化に適切に対応できるよう農村サービスを見直す。



IP 2 : SELECTIVE CONCENTRATION DEVELOPMENT STRATEGY



・第二次空間計画の戦略との違いは、戦略的拠点（strategic Centers）にのみ焦点を当てていること

政策（第二次計画）<sup>23</sup>

凡例：   第一次計画になかった新政策

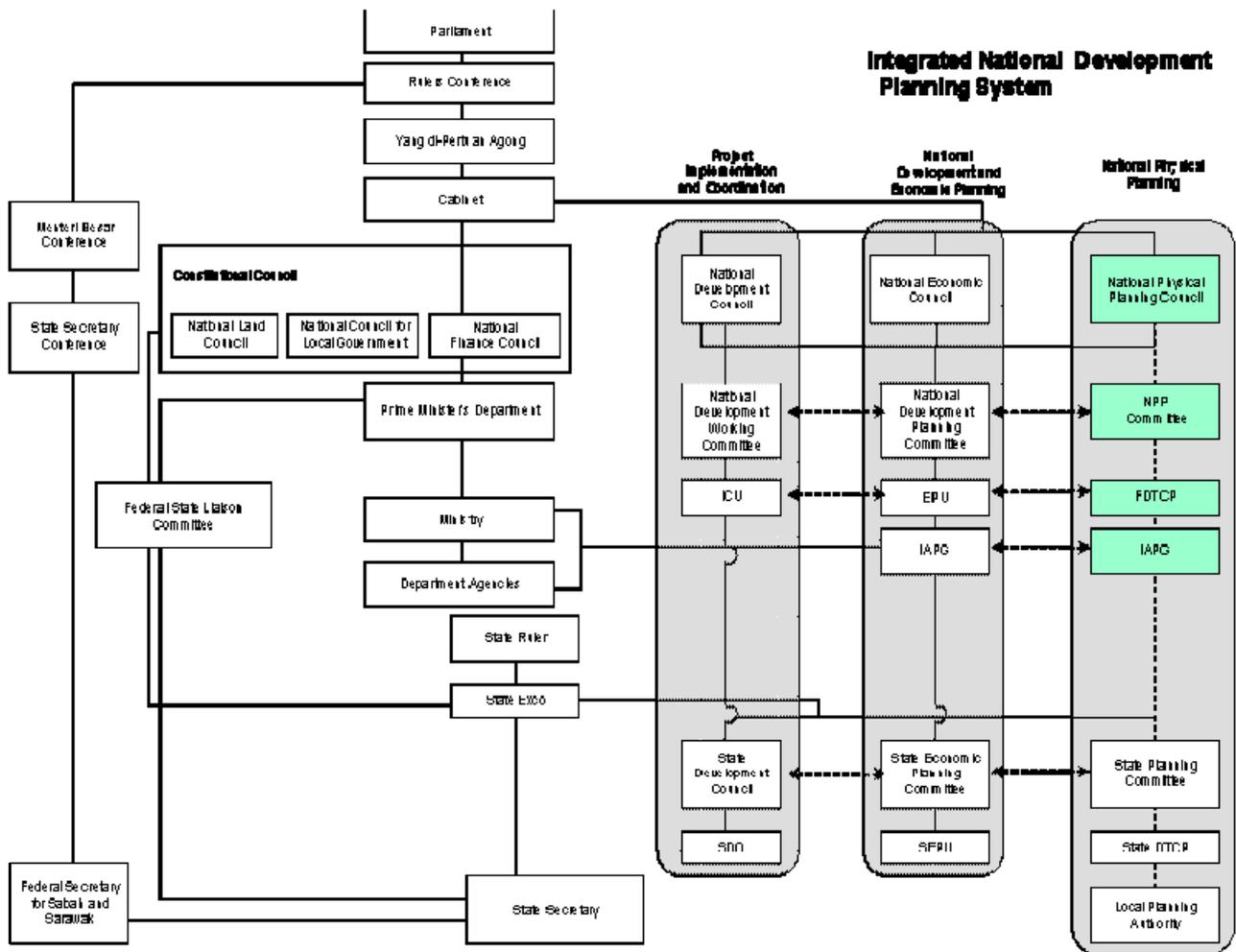
8つの政策テーマ	41の政策
国家空間フレームワークの設定	総合土地利用計画
国の経済競争力の拡大	集中的分散/地域バランス/ASEAN 協力/産業開発
農業資源の保全と農村開発	最重要農業地域/戦略的穀倉地帯/水田/農業開発/オランアスリ居住地
持続可能な観光開発	持続可能な観光開発の推進/観光産品/観光インフラ
変化する人間居住の管理	成長都市圏/主要都市圏/都市再生/特殊機能/中小規模の町/居住環境/計画標準/土地利用情報
自然資源、生物多様性、環境の保全	環境的に脆弱な地域/中央の森林の尾根（Central Forest Spine）/沿岸及び海域 エコシステム/高地の開発/水資源/気候変動
国土と都市の交通ネットワークの統合	総合交通ネットワーク/鉄道ネットワーク/道路ネットワーク/空港及び港湾/Transit Oriente Development (TOD) /都市・公共交通
適切なインフラの提供	総合インフラサービス/水供給/下水/固形廃棄物/洪水防止/電力供給/天然ガス/情報通信技術

計画の実施<sup>11</sup>

国家空間計画（NPP）が一旦承認されれば、連邦政府・州政府の全ての機関に、計画の目的達成を確保する義務が生じる。都市農村計画の事務局長が責任を負うのは国家空間計画の立案であり、その施行は全連邦政府・州政府機関の責任となる。計画において政策実施機関に指定された政府機関は、それらの政策をアクションプラン、計画、プロジェクトに読み替え、それらを次のマレーシア計画（五カ年計画）に盛り込むことを求められる。都市農村計画の事務局長は国家空間計画の施行を監督し、定期的に国家空間計画評議会（NPPC）に報告する。施行における整合性を確保するため、空間計画を他の国家開発計画と統合することが推奨されている。国家開発計画の構成要素には次の三つの流れが並存している。

- i. 国家経済（計画）評議会と国家開発計画委員会のもとでの国家社会経済開発計画
- ii. 国家空間計画評議会のもとでの国家空間計画
- iii. 国家開発評議会のもとでのプロジェクト実施とモニタリング

この開発計画における三つの流れは全て、連邦および州レベルの組織に対応した並行上の役割を持っている。ここで重要なのは、横のつながりを、特に事務局ならびに技術的運営委員会（Technical Working Committee）レベルで構築することである。



	モニタリング体系 <sup>11</sup>	概要	計画のモニタリングとはすなわち国家空間計画を見直すにあたっての基礎となる継続的な評価である。主要開発指標が検討対象となり、全ての想定、予測、目標について妥当性が持続しているかがチェックされる。
		モニタリングのねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 関連指標を用いて国家空間計画の政策の効果を確認する</li> <li>ii. 国家空間計画とストラクチャー・プランの間における土地利用計画の一致の度合いを決定する。モニタリングを受ける主な要素は、土地利用計画のなかの以下二点に伴う土地利用の変化を含む： <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 国家空間計画で提案されている、特に都市および大都市圏の物理的成長に重点を置いた持続可能な都市の土地利用形態</li> <li>b. 国家空間計画で提案されている森林地区の状態を含む、環境的に脆弱な地区とグリーンベルトの保護・保存</li> </ul> </li> </ul>
		モニタリング機関	<p>国家空間計画を管理するのは都市・地方計画課で、ストラクチャー・プランを管理するのは州の都市・地方計画課であり、ともにモニタリング業務を指揮する主導機関である。それぞれの役割は次のとおりである：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 都市・地方計画課の国家空間計画担当は、国土利用計画情報および国家開発計画の将来の見直しのための政策指標の監督責任を負う主導機関である</li> <li>ii. 各州の都市・地方計画課は、それぞれの土地利用計画情報を維持し、州レベルの土地利用の変化を監督する主導機関である。</li> </ul>
		モニタリングプロセス	<p>土地利用の変化をモニタリングするプロセスは次のとおり：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 主要政策指標の割り当て</li> <li>ii. 都市・地方計画課による土地利用知的システムの立上げと維持管理</li> <li>iii. 州の都市・地方計画課における情報体系の整備</li> </ul>

### (7) ストラクチャー・プラン

ストラクチャー・プラン Structure Plan	概要 <sup>10</sup>	ストラクチャー・プランは都市部および農村部における国土利用開発に関する戦略的な政策や行動を書面にて説明する声明文である。開発に対する要請を各州毎に示し、州における主要な経済・インフラプロジェクトを提示するものである。ストラクチャー・プランの設定期間は20年で、直近のストラクチャー・プランについてはビジョン2020の設定期間と同じである。
	役割 <sup>10</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 国および地域の政策を読み解く</li> <li>ii. 全般的な目標、政策、提案の確立</li> <li>iii. ローカル・プランの立案にあたっての枠組みの提供</li> <li>iv. 開発制御に係るガイドラインの提供</li> <li>v. 意思決定のガイドラインの策定</li> <li>vi. 基礎的な開発指針を描く</li> <li>vii. 課題や決定について詳細に説明する</li> </ul>

### (8) 広域圏計画 (リージョナル・プラン)

広域圏計画 Regional Plan	概要 <sup>11</sup>	2001年都市農村計画(改正)法[法第A1129号]に関連して、境界上の地域の開発に関わる特別な課題が存在する二つ以上の州にまたがる地域に対しての各広域圏計画(A1129)が整備されている。これは成長と開発の分散のバランスと公平性
------------------------	------------------	---

		を高めるとともに、効率的なインフラ設備の枠組みを獲得するための空間開発戦略をまとめたものである。広域圏計画はまた、都市地域や都市圏の成長・開発を統制するツールとしてもみなされている。各広域圏計画には適切な地域に対して開発を導き、調整する目的があり、指定された広域圏計画委員会によって整備される。
	役割 <sup>11</sup>	広域圏計画は、インフラ・社会設備の最適利用、開発の調整、重複投資の防止ならびに自然資源の保護促進を鑑みた適切な地域開発施策について州計画委員会および地域内の地方計画機関を補助する役割を持つ。広域圏計画は、国家空間計画において「大都市（Conurbation）」に指定されている複数の地方自治体にわたる地域についても策定することができる。

### (9) ローカル・プラン

ローカル・プラン Local Plan	概要 <sup>10, 11</sup>	ローカル・プランは 1976 年都市農村計画法によって「開発計画（Development Plans）」に指定されたもので、開発統制の手段を提供し、地方自治体領域内の特定地域について整備される。ストラクチャー・プランの政策や提案を読み解くための詳細計画となっている。一つの領域に関する広範囲の配置計画を示すもので、開発に関する政策や仔細事項を説明する記述を伴う。ローカル・プランは、地方自治体領域内の地域に対して開発に関する方向性を示すことに加え、立案にあたっての諮問的な過程ゆえに、全国土の利用における地方計画機関と地元住民・地主の間の契約的な合意となっている。そのため、ローカル・プランは、開発を導く役割だけではなく、民主的なガバナンスと国民の権利の保護の基盤ともなっている。
	役割 <sup>10, 11</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. PBPT の政策と地方自治体に対する全般的な提案を内包するストラクチャー・プランを読み解く</li> <li>ii. 開発統制のためのガイドラインの提供。ローカル・プランは計画対象となる地域における開発の手はずを整え、管理するためのガイドラインとなる</li> <li>iii. ローカル・プランの施策と提案は、行政が計画対象地域に関する決定や、開発計画、公的部門および民間を行う際の基準として用いられる</li> <li>iv. 細かな問題や提案を公にする</li> </ul>

### (10) 大都市の計画：クアラルンプール・ストラクチャー・プラン

大都市の計画： クアラルンプール・ストラクチャー・プラン Kuala Lumpur Structure Plan	概要 <sup>13, 14</sup>	クアラルンプールはマレーシアの首都であり、最大の都市である。クアラルンプールが都市として認められたのは 1972 年であり、1974 年には連邦直轄地（Federal Territory）となった。国に次ぐ単位としてのクアラルンプールをより正確に表しているのは、クランバレー地域を指す「クアラルンプール都市圏（Kuala Lumpur and its conurbation）」という表現である。  大都市圏に関する計画体系は、社会経済開発計画と空間・物質的計画の両方に焦点をあてたものとなっている。クアラルンプールにおける計画実施の法的枠組みとなる 1982 年連邦直轄地（計画）法 [法律第 267 号] は、ストラクチャー・プランの計画体系にのっとったものである（ストラクチャー・プランとローカル・プランは二層に分けて策定される）。
	計画の必要性 <sup>13</sup>	2020 年クアラルンプール・ストラクチャー・プランが立案されたのは、ここ 20 年の空前の好景気と急速な状況の変化に伴い、1984 年クアラルンプール・ストラクチャー・プラン（KLSP 1984）のほとんどの政策を刷新する必要があるとの認識からである。現在行われている主要開発の一部はストラクチャー・プランでは予期していなかったものである。マルチメディアスーパーコリドー（MSC）やセパンのクアラルンプール国際空港（KLIA）、プトラジャヤへの連邦政府の行政機能移転といった開発は、将来の変化と成長を刺激し、触発すると期待されている。
	計画の内容 <sup>13</sup>	2020 年クアラルンプール・ストラクチャー・プランには、20 年間（2000 年～

		<p>2006 年?) のクアラルンプールの開発を導くビジョン、最終目標、政策、提案が盛り込まれている。これには特定地区に関する詳細な空間計画は含まれない。空間に対する詳細な計画案は、下位の開発計画、すなわちローカル・プランの範疇になる。</p> <p>この計画には、経済基盤、人口、土地利用、開発戦略、商業、観光、産業、交通、インフラ、利便設備、都市設計、ランドスケープ、環境、特別地区といった都市を構成する全ての個別要素について、詳細に記されている。これらの要素はそれぞれ独立しているものの、連携関係にあり、相互に関係している。従ってそれぞれの要素に対する政策や提案は、統合された全体像、つまり効果的に機能する進歩的で適切な都市の一要素として行われるものになる。</p> <p>この計画はローカル・プランに落とし込むことで、段階的な計画、資金配分、および運用を通じてプロジェクトの具体化と実施を図る必要がある。</p>
	<p>目標および目的<sup>13</sup> Goals &amp; Objectives</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. クアラルンプールの役割を拡大し、国際的な商業・金融センターとする</li> <li>ii. 効率的で公平な都市構造をつくりあげる</li> <li>iii. 都市の住環境を向上させる</li> <li>iv. 特色のある都市のアイデンティティとイメージを確立する</li> <li>v. 効率的で効果的なガバナンスを実現する</li> </ul>
	<p>戦略<sup>13</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 都市中心部の労働・居住・ビジネス環境を向上させる</li> <li>ii. 国際ゾーンを指定し、開発する</li> <li>iii. 総合開発地域 (Comprehensive Development Areas) を指定し、開発する</li> <li>iv. マレー保護地域、旧来の村 (kampung) そして新しい村の開発を奨励・促進する</li> <li>v. 荒廃地区の再開発に着手・実施する</li> <li>vi. 全体的・統合的な都市間連携を実現する</li> <li>vii. 交通ターミナル地域の開発に優先権とインセンティブを与える</li> <li>viii. 中心地や設備といった機能の割り振りを保証する</li> <li>ix. 安定している地域の開発を強化し、環境向上をはかる</li> <li>x. 外部からの主要経路の開発を強化し、環境向上をはかる</li> </ul>

#### 4. 計画・開発関係法

##### (1) 都市・農村計画法

計画・開発関係法		
都市・農村計画法 Town and Country Planning Act	都市計画の歴史 <sup>12</sup>	<p>マレーシアの都市計画は古く 1801 年から始まり、ペナンのジョージタウンに最も初期の「地方自治体」の形態が成立した。1913 年にはクアラルンプールに最初の都市計画委員会が設立され、1913 年から 1917 年の間に初期の都市計画関連法が組み立てられた。1921 年にはチャールズ・C・リード (Charles C. Reade) がマラヤのマレー連合州政府の初代都市計画官に任命され、それに伴い公式な都市計画局が設立された。1922 年のリードの報告書はマラヤに近代的な都市計画を導入するきっかけとなり、1923 年都市計画法 (Town Planning Enactment 1923) の制定へとつながった。この 1923 年法はのちに衛生委員会法 CAP137 (Sanitary Boards Enactment CAP 137) (1930) に包含されることとなり、やがて都市委員会法 (Town Boards Enactment) と改称された。CAP137 第 9 部の「都市計画」の項は都市計画関連法規の根拠となる法であり、とりわけ包括的な都市計画の立案に関するものである。</p> <p>第二次世界大戦以後、都市計画局が拡大して都市委員会 (Town Boards) と自治都市圏 (Municipal areas) を包括するようになり、1955 年から 1956 年にかけては連邦都市計画局の各地域事務所が設置された。1957 年の独立ののちに政府の新しい体系に従って都市計画体系が再編成されたのは、連邦憲法に連邦政府と州政府の責任範囲が規定されたことを受けてのことである。連邦憲法の下では、都市計画 (並びに地方政府) に関する事項は、連邦政府・州政府の共同責任事項となった。1961 年には、都市と農村の開発の調和を追求し地域・国家両方の計画を包含するマラヤ都市農村計画条例によって、新しい都市農村計画の実施に向けた第一歩を踏み出した。マラヤ都市農村計画条例の第一案は 1966 年に起案され、やがて、国家マスタープランの必要性や階層的な計画権限の設定、そして計画プロセスへの市民参加を盛り込んで、1972 年に改正された。</p> <p>都市農村計画法 [法律第 172 号] がマレーシア国会によって最終的に制定されたのは 1976 年であった。目的は、半島マレーシアの都市農村計画に統一的な法律・政策体系をもたらすことであった。1976 年都市農村計画法の重要な特徴として、二層の開発計画体系の導入 (ストラクチャー・プランとローカル・プラン、開発管理体系、州計画委員会の設立、不服審査会の創設) がある。1976 年都市農村計画法は 1995 年都市農村計画 (改正) 法 [法第 A933 号] に改正され、計画における地形や樹木の保護など、環境管理の視点が強調された。この法は 2001 年に再び改正されて 2001 年都市農村計画 (改正) 法 [法第 A1129 号] となり、都市および農村計画に関連する連邦政府と州政府の権限の均衡が図られた。この法で特筆すべきは、国家空間計画評議会 (National Physical Planning Council)、地域計画委員会 (Regional Planning Committee)、および国家空間計画 (National Physical Plan) を創設した点である。</p>
	1976 年都市農村計画法 [法律第 172 号] <sup>10</sup>	1976 年都市農村計画法 [法律第 172 号] は憲法第 76 条の条項 (4) (Clause (4)) に従って制定されている。この法は半島マレーシアに適用されるもので、各州においては州当局が大臣の同意を得て州官報 (Gazette) にて告示した指定日から有効となる。この法が有効となる日付について、州当局は、州内の異なる地域または一部に対してそれぞれ別の日付を設定することができる。1976 年都市農村計画法は当初、9 編 59 節からなる法であったが、1993 年から 2007 年にかけて 4 回改正された。
	1993 年都市	1976 年都市農村計画法 [法律第 172 号] は 1993 年に改正され、法律第 A866 号

	農村計画(改正)法[法律第 A866 号] <sup>10</sup>	となった。この法改正は、同年に制定された 1993 年下水道法[法律第 508 号]を鑑み、下水道事業に関する条項を挿入するものであった。
	1995 年都市農村計画(改正)法[法律第 A933 号] <sup>10</sup>	1995 年の 1976 年都市農村計画法 [法律第 172 号] 改正は、樹木保存の観点での環境保護の重要性を顧みない無視した急速な開発に対応するために行われた。樹木保存に関する全条項は、第 VA 編 (第 5 編 - A?) に記述され、第 35A 節から第 35H 節に該当する。
	2001 年都市農村計画(改正)法[法律第 A1129 号] <sup>10</sup>	1976 年都市農村計画法[法律第 172 号]は更に改正され 2001 年都市農村計画(改正)法[法律第 A1129 号]となった。改正の目的は、不動産部門で発生した問題に対処することであり、これにより連邦政府は、憲法のもとで協調の精神をもって都市農村計画に関する課題に関与できるようになった。  この改正では二つの編が追加された。第 II 編 - A「地域計画委員会」、第 II - B「国家空間計画」である。また、この改正には特に法第 172 号の開発計画と計画統制に関して、都市計画体系に対する幾つかの新しく革新的なアプローチが含まれた。
	2007 年都市農村計画(改正)法[法律第 A1313 号] <sup>10</sup>	1976 年都市農村計画法[法律第 172 号]はさらに 2007 年都市農村計画 (改正)法[法律第 A1313 号]に改正された。この法改正は、調整ゴミと公共清掃の管理に関する条項を挿入するものであった。  計画の許可適用において地方計画機関が 2007 年調整ゴミおよび公共管理統制法 [法律第 672 号]の規定を盛り込めるよう、法律第 172 号の款第 22(2)号が改正された。法律第 672 号は 2007 年 8 月 30 日に官報に記載された。

## (2) 計画・開発に関するその他の関連法

計画・開発に関するその他の関連法 <sup>8</sup>	計画・国土利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1965 年国土規定 (法律第 56 号) National Land Code 1965 (Act No. 56)</li> <li>● 1956 年土地条例 (サバ) Land Ordinance 1956 (Sabah)</li> <li>● 1957 年土地規定 (サラワク) Land Code 1957 (Sarawak)</li> <li>● 1976 年地方政府法 (法律第 171 号) Local Government Act 1976 (Act No. 171)</li> <li>● 1960 年土地取得法 (法律第 486 号)、1992 年改訂 Land Acquisition Act 1960 (Act No. 486), revised 1992</li> <li>● 1956 年国土開発法 (法律第 474 号)、1991 年改訂 Land Development Act 1956 (Act No. 474), revised 1991</li> <li>● 1966 年国土再生および整理機構法 (法律第 398 号)、1989 年改訂 National Land Rehabilitation and Consolidation Authority (Incorporation), Act 1966 (Act No. 398), revised 1989</li> <li>● 1957 年連邦土地委員法 (法律第 349 号) Federal Lands Commissioner Act 1957 (Act No. 349)</li> <li>● 1960 年国土保護法 (法律第 385 号)、1989 年改訂 Land Conservation Act 1960 (Act No. 385), revised 1989</li> <li>● 1976 年都市農村計画法 (法律第 172 号)、のちに改正 Town and Country Planning Act 1976 (Act No. 172), amended</li> <li>● 1975 年地方自治および都市委員会(改正)法(法律第 A289 号)Municipal and Town Boards (Amendment Act 1975 (Act No. A289)</li> <li>● 1966 年住宅開発者(管理および許可)法(法律第 118 号)、1973 年改訂 Housing Developers (Control and Licensing) Act 1966 (Act No. 118), revised 1973</li> </ul>
-------------------------------	---------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1982年連邦領土(計画)法(法律法律第267号)Federal Territory (Planning) Act 1982 (Act No. 267)</li> <li>• 1973年クアラルンプール市(計画)法(法律第107号)City of Kuala Lumpur (Planning) Act 1973 (Act No. 107)</li> <li>• 1974年地質調査法(法律第129号)Geological Survey Act 1974 (Act No. 129)</li> <li>• 1960年国土(集団定住地区)法(法律第530号)、1994年改訂Land (Group Settlement Areas) Act 1960 (Act No. 530), revised 1994</li> <li>• 1993年下水道法(法律第508号)Sewerage Services Act 1993 (Act No. 508)</li> <li>• 1974年街路・排水・建築物法(法律第133号)Street, Drainage and Building Act 1974 (Act No. 133)</li> <li>• 1970年水域法(法律第418号)、1970年・1989年改訂Waters Act 1920 (Act No. 418), revised 1970, 1989</li> <li>• 1954年排水工事法(法律第354号)、1988年改訂Drainage Works Act 1954 (Act No. 354), revised 1988</li> </ul>
農業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1969年マレーシア農業開発研究所(MARDI)法Malaysian Agricultural Research and Development Institute (MARDI) Act 1969</li> <li>• 1953年灌漑地区法(法律第149号)、1989年改訂Irrigation Areas Act 1953 (Act No. 386), revised 1989</li> <li>• Pesticides Act 1974 (Act No. 149)</li> <li>• 1976年植物検疫法Plant Quarantine Act 1976</li> <li>• 1920年水域法Waters Act 1920</li> <li>• 1994年水域条例(サラワク)Water Ordinance 1994 (Sarawak)</li> </ul>
鉱業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1994年鉱物法(法律第525号)Mineral Development Act 1994 (Act No. 525)</li> <li>• 1984年石油(安全対策)法(法律第302号)Petroleum (Safety Measures) Act 1984 (Act No. 302)</li> <li>• 1974年石油開発法(法律第144号)Petroleum Development Act 1974 (Act No. 144)</li> <li>• 1966年石油採掘法(法律第95号)、1972年改訂Petroleum Mining Act 1966 (Act No. 95), revised 1972</li> <li>• 1950年土地・採掘計画および記録(写真複写)法(法律第233号)、1980年改訂Land and Mining Plans and Documents (Photographic Copies) Act 1950 (Act No. 233), revised 1980</li> </ul>
海洋汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1994年商船(油汚染)法(法律第515号)Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1994 (Act No. 515)</li> <li>• 1952年商船法(法律第70号)、1966年・1982年・1992年改訂Merchant Shipping Act 1952 (Act No. 70), revised 1966, 1982 and 1992</li> <li>• 1963年港湾当局法(法律第488号)、1992年改訂Port Authorities Act 1963 (Act No. 488), revised 1992</li> <li>• 1990年港湾(民営化)法(法律第422号)Ports (Privatisation) Act 1990 (Act No. 422)</li> <li>• 1984年排他的経済水域法</li> </ul>
工業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1986年投資推進法(法律第327号)Promotion of Investment Act 1986 (Act No. 327)</li> <li>• 1965年マレーシア工業開発庁(設立)法(法律第397号)、1989年改訂Malaysian Industrial Development Authority (Incorporation) Act 1965 (Act No. 397), revised 1989</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1994年職業安全衛生法（法律第514号）Occupational Safety and Health Act 1994 (Act No. 514)</li> <li>• 1967年工場・機械法（法律第139号）、1974年改訂 Factories and Machinery Act 1967 (Act No. 139), revised 1974</li> <li>• 1952年毒物法（法律第366号）、1989年改訂 Poisons Act 1952 (Act No. 366), revised 1989</li> <li>• 1984年原子力エネルギー許可法（法律第304号）Atomic Energy Licensing Act 1984 (Act No. 304)</li> <li>• 1975年工業協調法（法律第156号）Industrial Coordination Act 1975 (Act No. 156)</li> </ul>
	野生生物・保護地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1972年野生生物保護法（法律第76号）、1976年・1991年改訂 Protection of Wild Life Act 1972 (Act No. 76), revised 1976, 1991</li> <li>• 1955年野生生物・野鳥保護条例 Wildlife and Birds Protection Ordinance 1955</li> <li>• 1938年タマン・ヌガラ（クランタン）法 Taman Negara (Kelantan) Enactment 1938</li> <li>• 1939年タマン・ヌガラ（パハン）法 Taman Negara (Pahang) Enactment 1939</li> <li>• 1939年タマン・ヌガラ（トレンガヌ）法 Taman Negara (Terengganu) Enactment 1939</li> <li>• 1954年天然資源条令（サラワク）、1993年天然資源環境（改正）条例（サラワク）により改訂 Natural Resources Ordinance 1954 (Sarawak), amended by the Natural Resources and Environment (Amendment) Ordinance 1993 (Sarawak)</li> <li>• 1956年国立公園・保護区条令（サラワク） National Parks and Reserves Ordinance 1956 (Sarawak)</li> <li>• 1990年野生生物保護条令（サラワク） Wildlife Protection Ordinance 1990 (Sarawak)</li> <li>• 1993年公共公園および緑地条令（サラワク） Public Parks and Greens Ordinance 1993 (Sarawak)</li> <li>• 1984年公園法（サバ） Parks Enactment 1984 (Sabah)</li> <li>• 1963年動物保護条例（サバ） Fauna Conservation Ordinance (Sabah) 1963</li> <li>• 1980年国立公園法（法律第226号） National Parks Act 1980 (Act No.226)</li> <li>• 1959年保護地区法（法律第298号）、1983年修正 Protected Areas and Protected Places Act 1959 (Act No. 298), revised 1983</li> </ul>
	漁業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1963年漁業法（法律第210号）、1985年漁業（改正）法（法律第317号）により改正 Fisheries Act 1963 (Act No. 210), amended by the Fisheries (Amendment) Act 1985 (Act No. 317)</li> </ul>
	林業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1984年国有林野法（法律第313号） National Forestry Act 1984 (Act No. 313)</li> <li>• 1985年マレーシア林業研究開発委員会法（法律第319号） Malaysian Forestry Research and Development Board Act 1985 (Act No. 319)</li> <li>• 1984年木材産業（州議会権限）法（法律第314号） Wood-Based Industries (State Legislatures Competency) Act 1984 (Act No. 314)</li> <li>• 1973年マレーシア木材産業委員会（設立）法（法律第105号） Malaysian Timber Industry Board (Incorporation) Act 1973 (Act No. 105)</li> <li>• 1949年天然資源条例 Natural Resources Ordinance 1949</li> <li>• 1968年森林法（サバ） Forest Enactment 1968 (Sabah)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• 1954 年森林条例 (サラワク) Forest Ordinance 1954 (Sarawak)</li></ul>
	原住民法	<ul style="list-style-type: none"><li>• 1954 年原住民法 (法律第 134 号)、1974 年修正 Aboriginal Peoples Act 1954 (Act No. 134), revised 1974</li></ul>

## 5. 全国の都市が直面した問題・課題

### (1) 急速な都市化

全国の都市が直面した問題・課題	
急速な都市化 <sup>10</sup>	<p>半島マレーシアの都市化はここ二十年間で特に急速に発展した。人口増加の大半はクアラルンプール、ジョージタウン、ジョホールバル、およびクアンタンといった主要大都市に集中するといっている。高い人口増加率によって、住宅、社会的施設、商業などといった都市の土地利用のために新しい地区の開発が必要になっている。都市の範囲が明確に見えないことが、環境的に脆弱な地区、農業地、または開発にふさわしくない地区に都市スプロールが侵食する要因となった。</p> <p>それに加え、既存の開発計画に従わない態度もこの問題に追い討ちをかけた。これが環境汚染、交通混雑、ブラウンフィールド、都心の魅力低下、インフラの老朽化、社会的施設と緑地の不足など、都市化に伴う様々な課題を引き起こし、最終的に都市における生活の質の悪化につながった。</p> <p>土地利用の矛盾の問題が特に急速な成長を経験した都市において未だに存在しているのは、戦略的地区における高い土地利用需要を反映したものである。都市部における不法な工場が大きな環境汚染を引き起こしている。不法な工場が適正なインフラや設備を備えていないためである。とりわけ中小企業に顕著だが、多くの産業活動による建設・立地が、無計画で管理が行き届かない状態で行われている。</p>

### (2) 環境の質の悪化

環境の質の悪化 <sup>10</sup>	<p>急速な都市開発は環境の質の低下を招いた。それは特に水、大気、騒音において顕著であった。主な水源となっている多くの川に、国内ごみ、工場廃棄物、土壌浸食による浮遊微粒子、工場からの重金属汚染による水質の低下が引き起こされている。環境局の報告によると、2004年には汚染された河川が九つあった（スランゴール州のKlang川、Buloh川、ペナン島のJuru川、ジョホール州のSegget川など）。</p> <p>また、大気汚染は、自動車からの排出、工場開発、環境に優しくない燃料の利用によっても発生している。更に、人間活動の増加と高い人口密度が、都市部における騒音公害を引き起こしている。「2002年環境の質報告書（Annual Environmental Quality Report 2002）」は、都心の住宅地における騒音レベルが世界保健機関（WHO）が推奨する水準より高い（65デシベル（dBA）以上）ことを明らかにした。</p> <p>人口増加は大量の固形廃棄物のもととなり、都市部において廃棄物処理場を整備する圧力となっている。第9次マレーシア計画（9MP）によると、半島マレーシアで発生した固形廃棄物の量は2001年の一日あたり16,200メートルトンから2005年の一年あたり19,100メートルトンに増加しており、適切に対処しなければ、環境と都市生活の質に対してマイナスの影響を及ぼすことが考えられる。</p>
-----------------------	--

### (3) 都市経済の競争力不足

都市経済の競争力不足 <sup>10</sup>	<p>都市部における人口の増加に伴い、都市中心部での雇用への需要が目覚しく増加するだろう。これが、増え続ける需要に追いつくこととともにある程度まで失業を減らすべく都市部の雇用を創出する圧力となる。雇用創出への圧力は大都市圏において一層強くなると予想される。なぜならグローバル化と貿易自由化により、大都市圏には世界中の都市との競争に立ち向かうことが求められているからである。これ</p>
--------------------------	--

	<p>は、大都市圏には、海外からの投資を確保するにあたって国家を先導し、投資家をひきつける競争力の核となる役割が期待されているからである。</p> <p>従って、都市経済の課題の一つとして、都市地区を投資と商業の中心に変えることが挙げられる。都市は国内外の投資と交易をひきつけるだけの力を持つべきであり、それが経済の成功につながり、また適当な雇用機会を提供することにつながるのである。</p>
--	--

#### (4) 非効率な交通体系

非効率な交通体系 <sup>10</sup>	<p>マレーシア道路交通局の資料によれば、マレーシアにおける2003年の登録車両は1,480万台であった。このうち47%がオートバイ、44%が個人の乗用車、残りが商業その他の車両だった。大量の個人所有車両が既存の道路網の容量に圧力をかけており、特にクアラルンプールやジョージタウンなどの規模の大きい都市圏において顕著である。更に、公共交通が非効率であることが、都市住人が公共交通ではなく個人車両所有を選ぶ傾向につながっている。</p> <p>2003年の「クラン・バレーにおける公共交通開発と土地利用の統合についての調査」によると、公共交通と比した個人車両の利用比率は89:11だった。上記の二つの要素に上記都市における深刻な混雑を引き起こしている。このことは長期的に、国内外の投資家をひきつけるような競争力や魅力について、これら都市にマイナスの影響をもたらすとみられている。</p>
------------------------	--

#### (5) 都市居住者の生活の質の悪化

都市居住者の生活の質の悪化 <sup>10</sup>	<p>都市部における生活の質の低下は、不十分な都市開発管理に起因した主要課題の一つである。住宅供給の面から見ると、中心的な問題は低所得層のための住宅の不足である。全体的には住宅供給が実際の需要を超えているものの、こういった住宅が都市の貧困層には手の届かない価格であるために、彼らに対する住宅供給はいまだ不十分である。</p> <p>第8次マレーシア計画（?MP）のもとでは、低価格住宅プロジェクトや公共住宅計画などの都市部における数多くの低価格住宅計画が実施されたが、今のところ低価格住宅不足の課題に対処しきれていない。第8次マレーシア計画（?MP）の期間中における低価格住宅の供給戸数は合計200,519戸であり、目標の232,000戸には及ばなかった。低所得者層向けの住宅の不足は、国内主要都市に不法居住を生み出した。こう不法居住は適切な設備を備えておらず、都市環境に子供の教育、犯罪、薬物、非行などの社会問題を含めた多くの後退をもたらした。</p>
-----------------------------	---

#### (6) 都市設計と歴史的建造物の保存に対する意識不足

都市設計と歴史的建造物の保存に対する意識不足 <sup>10</sup>	<p>既存の開発は土地利用の最適化と短期的な利益を得ることに主眼を置いてきた。その結果、特徴ある住みやすい環境を作るといった都市設計の趣旨が軽視されてきた。また、急速な開発が周辺の歴史的建造物地区の開発に影響を与えた。建物の所有者や開発者が利益につながりやすい商業的開発を望むため、歴史的建造物の保全・保護に向けた取り組みは、特に都市部において困難になってきている。</p>
--------------------------------------	---

#### (7) 効果的でない都市のガバナンス

効果的でない都市のガバナンス <sup>10</sup>	<p>都市管理に複数の機関や部局が関わっていることが、さまざまな取り組みに対する障害となっており、それらの効果にも影響を与えている。コミュニティの期待と地方自</p>
------------------------------	---

治体の能力には大きな開きがあり、期待に応えることができない。高い生活の質をそなえた住みやすい都市の実現に向けて、地方自治体には多様な役割が求められており、自治体には強力な組織が必要となっている。この必要性は、求められるサービスを提供するための資力、人材、技能、設備が充分でない中規模・小規模の自治体において、より強くなっている。

同時に、地方自治体はコミュニティの集団による様々な願いや関心事に直面しており、それらを満たすとともに各社会問題やマイナスの影響に対処しなくてはならない。これらの問題の解決に大いに必要なのは社会の協力・参加である。しかしながら地方自治体が用意した活動にあまりに単純にコミュニティを関与させることは、むしろコミュニティを都市部の計画や開発に取り込むという自治体の意図を阻害し、意図した結果につながらないだろう。

## 6. 地域開発に関する主要戦略

### (1) 地域ごとの土地利用の変化

地域開発に関する主要戦略									
地域ごとの土地利用の変化 11.23	下記は都市・農村計画課（DTCP）が公にしているデータだが、東マレーシアの2州（サバ、サラワク）が独自の規則、開発計画、土地利用体系を利用していることから、データは半島マレーシアのみとなっている。								
2001年									
州／地域	土地面積 (ha.)								
	市街地	%	農業	%	森林	%	水域	%	合計
北部地域	115,507	3.6	1,612,374	49.9	1,379,923	42.7	121,320	3.8	3,229,124
%	26.4		24.2		23.6		52.5		24.5
中央地域	196,249	11.9	987,978	59.7	449,864	27.2	21,010	1.3	1,655,101
%	44.9		14.8		7.7		9.1		12.6
南部地域	65,379	3.4	1,378,695	72.3	438,686	23.0	24,933	1.3	1,907,693
%	15.0		20.7		7.5		10.8		14.5
東部地域	59,957	0.9	2,689,679	42.1	3,576,414	56.0	63,672	1.0	6,389,722
%	13.7		40.3		61.2		27.6		48.5
半島マレーシア	437,092	3.3	6,668,726	50.6	5,844,887	44.4	230,935	1.7	13,181,64
%	100.0		100.0		100.0		100.0		100.0
2008年									
州／地域	土地面積 (ha.)								
	市街地	%	農業	%	森林	%	水域	%	合計
北部地域	95,205	3.0	1,538,563	47.9	1,485,672	46.3	92,161	2.9	3,211,600
%	24.8		26.0		22.6		36.2		24.5
中央地域	139,603	8.5	974,034	59.3	502,531	30.6	25,781	1.6	1,641,949
%	36.4		16.4		7.7		10.1		12.5
南部地域	68,978	3.6	1,217,975	64.0	582,358	30.6	34,966	1.8	1,904,276
%	18.0		20.5		8.9		13.7		14.5
東部地域	79,946	1.3	2,197,965	34.5	3,997,511	62.7	101,964	1.6	6,377,386
%	20.8		37.1		60.9		40.0		48.6
半島マレーシア	383,732	2.9	5,928,536	45.1	6,568,073	50.0	254,871	1.9	13,135,212
%	100.0		100.0		100.0		100.0		100.0

(2) 地域の人口変化

地域の人口変化 <sup>11,23</sup>	都市・農村計画課 (DTCP) が公にしている人口変化の詳細データ (マレーシア国内の地域別) は最新で 2000 年のものである。
--------------------------	--

州別人口の推移

州/地域	人口規模			構成比 (%)			年平均成長率 (%)	
	1980	1991	2000	1980	1991	2000	1980-1991	1991-2000
ブルリス	148,276	190,182	204,450	1.3	1.3	1.1	2.29	0.81
クダ	1,116,140	1,364,504	1,649,756	9.8	9.2	8.9	1.84	2.13
ペナン	954,638	1,116,801	1,313,449	8.4	7.5	7.1	1.44	1.82
ペラ	1,805,198	1,974,893	2,051,236	15.8	13.3	11.1	0.82	0.42
北部地域	4,024,252	4,646,380	5,218,891	35.2	31.4	28.2	1.32	1.30
スランゴール	1,515,537	2,413,567	4,188,876	13.3	16.3	22.6	4.32	6.32
クアラルンプール	977,102	1,226,708	1,379,310	8.6	8.3	7.4	2.09	1.31
ヌグリ・スンピラン	573,578	722,017	859,924	5.0	4.9	4.6	2.11	1.96
マラッカ	464,754	529,199	635,791	4.1	3.6	3.4	1.19	2.06
中部地域	3,530,971	4,891,491	7,063,901	30.9	33.1	38.1	3.01	4.17
ジョホール	1,638,229	2,162,357	2,740,625	14.3	14.6	14.8	2.56	2.67
南部地域	1,638,229	2,162,357	2,740,625	14.3	14.6	14.8	2.56	2.67
パハン	798,782	1,081,148	1,288,376	7.0	7.3	7.0	2.79	1.97
トレンガヌ	540,626	808,556	898,825	4.7	5.5	4.9	3.73	1.18
クランタン	893,753	1,207,684	1,313,014	7.8	8.2	7.1	2.77	0.93
東部地域	2,233,161	3,097,388	3,500,215	19.5	20.9	18.9	3.02	1.37
半島マレーシア	11,426,613	14,797,616	18,523,632	100.0	100.0	100.0	2.38	2.53
半島マレーシアの割合 (%)				83.1	80.5	79.6		
東マレーシア	2,318,628	3,582,039	4,751,058	16.9	19.5	20.4	4.03	3.19
マレーシア全体	13,745,241	18,379,655	23,274,690	100.0	100.0	100.0	2.68	2.66

地域別都市人口

地域	2000 年			
	都市	%	農村	%
北部地域	2,974.0	57.0	2,244.9	43.0
中央地域	5,933.3	84.0	1,130.6	16.0
南部地域	1,787.5	65.2	953.1	34.8
東部地域	1,427.2	40.8	2,073.0	59.2
半島マレーシア	12,122.1	65.4	6,401.5	34.6

### (3) 地域別の GDP

地域別の GDP <sup>23</sup>	以下は州別 GDP データをもとに、住宅・地方自治省をもとに半島マレーシアを4地域にわけ、計算したものである。
------------------------	---

地域別 GDP (100万 RM : 2000 年価格)

地域	2000 年	2005 年
北部地域	63,748	80,663
中央地域	146,694	186,738
南部地域	36,435	46,090
東部地域	50,361	65,148
半島マレーシア	297,237	378,639

一人あたり GDP (RM : 2000 年価格)

地域	2000 年
北部地域	12,019
中央地域	20,610
南部地域	13,189
東部地域	14,147
半島マレーシア	15,858
マレーシア	15,170

## 7. 半島マレーシアにおける都市の成長と近年の居住分布

### (1) 近年の居住分布

半島マレーシアにおける都市の成長と近年の居住分布 <sup>11</sup>	
近年の居住分布	<p>近年の居住分布は、過去・現在における国の経済体制の結果であり、様々な生産手法が活動ならびに人の地理的分散を決定してきた。新しい経済体制の登場が必ずしも過去の体制による居住分布を一新するものではないが、状況によっては過去の上に近代化や建設を施すこともある。しかし経済体制の変化は大変急速に発生するものであり、技術の急速な普及と活用によって広がっていくものである。この流れは、半島マレーシアの居住分布にこれまでも、そしてこれからも影響を与え続けることだろう。</p> <p>現状における半島部の居住分布では、中央山脈山ろくから沿岸部にかけての西海岸沿いの比較的開発の進んだ都市・街、プランテーション、商業農地が最も優勢な地帯である。大規模な都市や街は主に製造業やサービスの提供に従事している。小規模な街では、多くは公衆に向けて小売サービスや政府出資のサービスを行っており、製造業は点在している。しかしながらこれらの地域にも自営農業の地域も残っており、それらはクダ州東部とブルリス州の北端部に集中している。開発と居住の集中地帯に関しては、明確な区切りがないまま東方向に広がっている。人口集積地は全般的に分散しているものの、クランタン・デルタ、トレンガヌ河口部、パハンの西山ろく部、東海岸沿いそして河川沿いに集中している。ほとんどの居住者が半農として生活している。これと同じ地域に、かつてのクランタン南部、トレンガヌ中部、Jengka、パハン南東部、ジョホール南東部の地域開発機関によって最近居住が進んだ地帯がある。産業活動が、クアンタン、トレンガヌ南部、ならびにパハン中部に広がっている。観光は、沿岸部と沖合いの島々にとって重要になってきている。ただし、一般的に見て、半島の東半分は西半分比べて開発が遅れている。</p>

### (2) 都市成長圏

機能上の階層	都市圏	人口 2000年 (千人)	人口 2020年 (千人)	人口増加 (千人)	2020年における都市人口 の割合 (%)
国家成長都市圏 National Growth Conurbation	クアラルンプール	4,815.4	8,457.7	3,642.3	51.7
広域成長都市圏 Regional Growth Conurbations	ジョージタウン	1,266.8	2,424.5	1,157.7	14.8
	ジョホールバル	1,013.0	1,836.6	823.6	11.2
	クアンタン	317.0	637.9	320.9	3.9
	主要都市圏	7,412.2	13,356.7	5,944.5	81.6
中継（連結）成長都市圏 Intermediate (Connective) Growth Conurbations	イポー	608.1	1,085.7	477.6	6.6
	マラッカ	395.5	667.0	271.5	4.1
都市成長拠点／将来の都市圏 Urban Growth Centers / Future Conurbations	コタ・バル	269.9	418.9	149.0	2.6
	アロー・スター	252.9	385.3	132.4	2.4
	クアラ・トレンガヌ	272.5	368.8	96.3	2.2
	カンガー	54.4	86.1	31.7	0.5
主要都市圏以外		1,853.3	3,011.8	1,158.5	18.4
合計		9,265.5	16,368.5	7,103.0	100.0

### (3) 国家成長都市圏

国家成長都市圏 National Growth Conurbation	クアラルンプール都市圏 Kuala Lumpur Conurbation	クアラルンプール都市圏は、クアラルンプール、プトラジャヤ、シャー・アラム、クラン、ニライ、スレンバンを包括し、国家成長圏として位置づけられている。実際のクアラルンプール都市圏の面積は約 504,000 ha におよび、北はクアラ・スランゴールから南のポート・ディクソンまでの範囲である。クアラルンプール都市圏は 2020 年までに人口 846 万人、つまり半島マレーシアの 32%にあたる人口を支えるものとされている。  計画人口が定められているクアラルンプール都市圏に必要な課題は、環境面、都市圏居住者の生活の質への影響、そして都市圏内の空気を埋め地区を再生する開発の実施といった観点から、都市空間に対する需要を徹底的に調査することである。また、これをコミュニティのアイデンティティやレクリエーションの場となる都市緑地帯の創出にもつなげるべきである。
--	---	--

### (4) 広域成長都市圏

広域成長都市圏 Regional Growth Conurbation	ジョージタウン都市圏 George Town Conurbation	ジョージタウン都市圏とは、ペナン州とその周辺の、クダ州南部、ペラ州北部を中心とした地区にあたる。ジョージタウン都市圏は 2020 年までに人口 242 万人、面積 150,000 ha を擁することが期待されている。
	ジョホールバル都市圏 Johor Bahru Conurbation	ジョホールバル都市圏は 2020 年までに西部にあるタンジュン・ペラパス州南部から東部にあるパシール・グダンまでを包括し、人口 184 万人を支えることを期待されている。
	クアantan都市圏 Kuantan Conurbation	単独の規模では機能的な役割が低いものの、戦略的に見た立地、インフラ、比較優位性によってクアantanが広域成長都市圏に加えられた。クアantan都市圏がトランガヌ州南部まで広がり、人口 64 万人程度を抱える東海岸の成長の核となることが期待されている。

### (5) 中継（連結）成長都市圏

中継（連結）成長都市圏 Intermediate (Connective) Growth Conurbations	中継（連結）成長都市圏はイポーとマラッカである。2020 年までの計画人口は、イポーは 109 万人、マラッカは 67 万人とされている。  2020 年以降の期間においては、高速鉄道の連絡の開発によって、マラッカはクアラルンプール都市圏につながる南部成長中継都市圏となることができる。
--	---

### (6) 都市成長拠点

都市成長拠点 Urban Growth Centers	その他の州都（コタ・バル、アロー・スター、クアラ・トランガヌ、カンガーなど）は行政機能として中心的な役割を果たし、上記都市に次ぐ階層を形成する。だが、多くの州都は、激しい国際競争の現状において経済成長が難しくなっている。
--------------------------------	--

### (7) 将来の都市圏

将来の都市圏 Future Conurbation	半島部には、個別に製造またはサービスのセンターとなっている低位のセンターが多く存在する。こういったセンターには国際市場だけでなく地元においても需要がある。これらの良好な街はたとえば、ムアール・バトゥ・パハツ・クルアンや、トゥルメロー・メンタカプ、シティアワン・ルムット・マンジュンといった成長著しいセンターである。これらの地区には将来の都市圏の核となりうる潜在力がある。
------------------------------	---

(8) 特別な特色を持つ街

特別な特色を持つ街 <sup>10</sup>		特色	街	州	
	国境		Bukit Kayu Hitam	クダ	
			Kota Putra		
			Padang Besar	ブルリス	
			Pengkalan Hulu	ペラ	
			Rantau Panjang	クランタン	
			Pengkalan Kubor		
			Bukit Bunga		
	観光	沿岸部			ジョホール
				Kuah	クダ
				Port Dickson	ヌグリ・スンピラン
				Kuala Rompin	パハン
				Chukai	トレンガヌ
				Pangkor	ペラ
				Lumut	
				Batu Feringgi	ペナン
				Tg. Tokong	
		高地			パハン
				Fraser' s Hill	
		自然・エコツーリズム			ジョホール
				Segamat	
				Jerantut	パハン
				Bera	
				Jerteh	トレンガヌ
				Marang	
				Dabong	クランタン
				Gua Musang	
				Alor Gajah	マラッカ
				Ayer Keroh	
		歴史・遺産		Teluk Intan Town	ペラ
				Gerik	
				Lenggong	
				Taiping	
				Klang	スランゴール
				Melaka Town	マラッカ
				Kuala Lipis	パハン
		王室		Pecan	パハン
			Kuala Kangsar	ペラ	
			Arau	ブルリス	
			Sri Menanti Town	ヌグリ・スンピラン	
			Klang	スランゴール	
特別な役割を持つ街			Putrajaya	連邦直轄地	
			Cyberjaya	スランゴール	
特殊産業			Tanjung Malim ・ Proton City	ペラ	
		Butterworth	ペナン		
		Gurun	クダ		
		Kulim			
		Senai	ジョホール		
		Kertih	トレンガヌ		
将来の交流・交通の結節点		Lumut ・ Sitiawan ・ Manjung	ペラ		
		Gerik			
		Temerloh ・ Mentakab	パハン		
		Gua Musang	クランタン		

## 8. 社会資本整備

### (1) 道路

社会資本整備		
道路	整備概況 <sup>15, 16, 20</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路延長(km)：66,390.8 (2000), 77,673.4 (2005)</li> <li>・道路整備指標(国の面積と人口を勘案した道路整備の水準を計る指標:0.75 (2000), 0.85 (2005))</li> <li>・高速道路： <ul style="list-style-type: none"> <li>－総距離：1,471.6km (2006 年まで)</li> <li>－マレーシア高速道路公社が、都市高速道路の計画立案、建設、規制、運営、メンテナンスを監督し、実行。高速道路網が主要都市や開発予定地域を結んでおり、効率的な交通を可能にすることで工業成長を促進している。</li> <li>－国家による民営化プログラムにより、過去数年間にさらに多くの高速道路開発プロジェクトを生み出してきた。</li> <li>－現在、南北縦貫高速道路、ペナン橋、クアラルンプール～カラ間的高速道路がマレーシア道路インフラの屋台骨となり、国家の急速な社会経済発展に貢献している。</li> </ul> </li> </ul>
	第九次マレーシア計画の間の整備の進展 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・45,200km の道路が建設もしくは改良された (ボルネオ島北部サバ州での 4,045km、同サラワク州での 13,060km を含む)</li> <li>・Senai-Desaru 高速道路 (ジョーホール州)、Kemuning-Shah Alam ハイウェイ (セランゴール州) を含む新たなハイウェイ (基幹国道) 網が建設された。</li> </ul>
	第十次マレーシア計画期間中の整備計画 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貿易の効率性を向上させ、物流システムを拡大するため、複合一貫輸送システムをさらに発展させる (約 27 億リンギットを主要な港湾・空港に繋がる道路・鉄道の建設に投資)</li> <li>・東海岸回廊に沿った交易と物流の基本インフラとなる東海岸ハイウェイ (Kuantan-Kuala Terengganu) の 2012 年完成及びクアantan港整備</li> <li>・ペナン国際空港へのアクセスを強化し、ペナン島の経済成長を促す第二ペナン橋の完成</li> <li>・西港への第二のアクセスとなるサウス・クラン・バレー高速道路の 2012 年完成</li> </ul>

### (2) 港湾

港湾	概況 <sup>15, 20</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾容量(百万トン)：324.9 (2000), 443.3 (2005)</li> <li>・停泊数：221 (2000), 233 (2005)</li> <li>・クレーン数：131 (2000), 217 (2005)</li> <li>・船舶訪問数：81,313 (2000), 98,345 (2005)</li> <li>・貨物取扱量(百万トン)：223.9 (2000), 369.4 (2005)</li> <li>・運輸省の管轄下に 7 ヶ所の主要な連邦国際港がある。うち、クラン港、ペナン港、パシル・グダンのジョホール港、タンジュン・ブラパス港、クアantan港、ケママン港の 6 港は半島マレーシアにあり、残り 1 港のピンツル港はボルネオ島北部サラワク州にある。</li> <li>・ピンツル港は国内初の液化天然ガス用港、ケママン港は石油会社の様々な物資ニーズを満たす供給基地である。</li> <li>・すべての港には近代的な施設や設備があり、コンテナ貨物やドライバルク貨物などを含むあらゆる種類の貨物輸送やその関連活動を円滑化させている。</li> <li>・港湾に関する政府の主要政策： <ul style="list-style-type: none"> <li>－船の混雑と待ち時間をなくすため十分な取り扱い能力を港湾に備えるべく、処理能力の強化に重点を置く</li> </ul> </li> </ul>
----	----------------------	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>クラン港港湾のハブ化（他のマレーシアの港（フィーダー港）から来る貨物をクラン港に集約）</li> <li>南部地域における、積み替えハブとしてのタンジュン・プラパス港の開発</li> </ul>
	第九次マレーシア計画期間中の整備の進展 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な港湾で改良工事が実施され、コンテナ取扱量は、2006年の1,200万TEU（TEUは、20フィートコンテナを1単位（1TEU）として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位）から2009年2,000万TEUに増加した。</li> </ul>
	第十次マレーシア計画期間中の整備計画 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾はバルク貨物の輸送で依然重要性を持つため、第十次期間中に国家港湾政策を作成し、港湾部門の一層の発展の目標、戦略を示す。</li> <li>マレーシアの港湾の競争力を確保するため、海洋インフラの改良を行う（大型船舶の航行を可能とするための浚渫、輸出入増進のためのクラン西港（セラングール州）及びタンジュン・プラパス港（ジョホール州）の改良等）</li> </ul>

### （3）空港

空港	概況 <sup>17, 20</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際空港：クアラルンプール(KLIA)、ペナン、ランカウイ、ジョホール（上半島マレーシア）、コタキナバル、クチン（以上ボルネオ島北部、前者サバ州、後者サラワク州）</li> <li>国内線空港：アロー・スター、イポー、スパン、マラッカ、クアンタン、クアラ・トレンガヌ、コタ・バル、シブ、ピントゥル、ミリ、ラブアン、タウウ、ラハッ・ダトゥ、サンダカン</li> <li>総乗客移動数：28,078,320（1998）、29,474,181（1999）、32,904,419（2000）、32,636,969（2001）、34,013,942（2002）、33,487,399（2003）、39,430,646（2004）、41,570,634（2005）、42,467,956（2006）、45,185,959（2007）</li> <li>総貨物移動：532,077（1998）、658,233（1999）、775,143（2000）、703,310（2001）、817,559（2002）、872,436（2003）、957,071（2004）、999,295（2005）、1,050,584（2006）、997,168（2007）</li> <li>総航空機移動：413,237（1998）、386,341（1999）、381,413（2000）、394,887（2001）、412,508（2002）、415,923（2003）、454,969（2004）、469,655（2005）、462,260（2006）、451,334（2007）</li> <li>セラングール州にあるクアラルンプール国際空港(KLIA)は、年間2,500万人の旅客と65万トン以上の貨物の取り扱い能力を有す。25,000エーカー（約2,530ha）の土地を有するKLIAは、2020年までに年間6,000万人の旅客と300万トンの貨物を、さらに将来は年間1億人の旅客と500~600万トンの貨物に対応できるよう拡張することが計画されている。</li> </ul>
	第九次マレーシア計画期間中の整備の進展 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>諸空港の拡張により、航空管理の効率性が増し、また、取り扱い乗降客数が2006年4,100万人から2009年5,100万人に増加した。</li> <li>完了した主要事業は、クチン国際空港の改良とアロースター、クアラトレンガヌ、ラブアン、マラッカ各国内空港の改良</li> </ul>
	第十次マレーシア計画期間中の整備計画 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空旅客到着数は2008年の4,700万人から2015年の6,200万人に増加すると見込まれ、これに対応するため33億リングットの投資で空港の能力拡大を行う。</li> <li>KLIAでは、フライト数の増加に対応するためローコストキャリア・ターミナルを建設する。</li> <li>北部回廊経済地域（Northern Corridor Economic Region: NCER）の開発を支えるべく、ペナン国際空港において、旅客、貨物双方の施設の改良する。</li> </ul>

(4) 鉄道

<p>鉄道</p>	<p>概況<sup>2, 20</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行者：マレーシア鉄道公社 Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB)</li> <li>・ 総距離：1,890 km</li> <li>・ 半島マレーシアで操業する KTMB は、政府が完全所有する会社である。国内唯一で最大の輸送機関として、鉄道は穀物から機械まで、多様な種類の物品を輸送することができる。そのネットワークは、マレーシア半島の北部ターミナルであるバターワースから南部のジョホール州パシル・グダンそしてシンガポールに至るまで及び。さらに北部路線は、ペナン島の埠頭や港湾設備と接続されている。</li> </ul>
	<p>第九次マレーシア計画期間中の整備の進展<sup>7</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道サービスの効率性と質の向上のため、様々な鉄道整備事業が実施された。</li> <li>・ 196km が電化複線化された。</li> <li>・ 主要な鉄道整備事業として、2007 年 Rawang-Ipoh 間の電化複線化プロジェクトが完成し、クアラルンプールとイポー（ペラ州の州都で、クアラルンプールから約 200km 北）の所要時間が 5 時間から 2 時間に短縮された。</li> </ul>
	<p>第十次マレーシア計画期間中の整備計画<sup>7</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貿易の効率性を向上させ、物流システムを拡大するため、複合一貫輸送システムをさらに発展させる（約 27 億リングットを主要な港湾・空港に繋がる道路・鉄道の建設に投資）</li> <li>・ 鉄道貨物輸送を増加させ道路混雑を緩和するため、電化複線化事業のジョホールまでの延伸を完了させ、ネットワークの完成と運営効率の向上を図る。</li> <li>・ 南部のジョホールバルから北部のパダンブサール（ペルリス州）までの複線化事業の完成により（165 億リングットの投資）、鉄道貨物輸送量は現在の 1.3% から 2015 年 10% に増加し、輸送コスト低減に貢献すると予測する。貨物量の増大に対応するため、現在の編成車両群を一新する（新規購入）。</li> <li>・ 半島マレーシアの東岸ならびにサバ州（ボルネオ島北部）では、農村部へのアクセスを向上させるための施設・技術の近代化により、鉄道サービスの拡張を図る。</li> <li>・ クアラルンプール都心部の半径 20km の範囲をカバーする大量高速輸送システムの整備を実施し、完成時には 1 日あたり 200 万旅客トリップの輸送能力実現を期待する。</li> </ul>

【情報出所 information sources】

- [1] マレーシア首相府経済企画院
- [2] CIA ‘The World Factbook’, <https://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/my.html>
- [3] マレーシア政府、  
<http://www.malaysia.gov.my/EN/Main/MsianGov/GovGovernance/Pages/GovGovernance.aspx>
- [4] World Urbanization Prospects: The 2009 Revision Population Database,  
<http://esa.un.org/unpd/wup/unup/index.asp?panel=1>
- [5] 日本国外務省「各国の地域情勢」、<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/malaysia/data.html>
- [6] (財)自治体国際化協会 「マレーシアの地方自治」 CLAIR REPORT NUMBER 313 (Dec 10,2007)、  
[www.clair.org.sg/j/report/rep\\_313.pdf](http://www.clair.org.sg/j/report/rep_313.pdf)
- [7] 第十次マレーシア計画、[http://www.pmo.gov.my/dokumenattached/RMK/RMK10\\_Eds.pdf](http://www.pmo.gov.my/dokumenattached/RMK/RMK10_Eds.pdf)
- [8] Asia-Pacific Center for Environmental Law (APCEL), <http://law.nus.edu.sg>
- [9] UNESCAP, [http://www.unescap.org/drrpad/publication/lcdc6\\_2174/chap6.PDF](http://www.unescap.org/drrpad/publication/lcdc6_2174/chap6.PDF)
- [10] マレーシア連邦住宅・地方自治省連邦都市農村計画局
- [11] マレーシア国家空間計画、  
[http://www.townplan.gov.my/new\\_web/muat\\_turun/dokumen/National%20Physical%20Plan.pdf](http://www.townplan.gov.my/new_web/muat_turun/dokumen/National%20Physical%20Plan.pdf)
- [12] University Sains Malaysia, <http://www.hbp.usm.my/townplg/townplg.htm>
- [13] クアラルンプール・ストラクチャー・プラン 2020、<http://www.dbkl.gov.my/pskl2020/english/>
- [14] UNESCAP, <http://www.unescap.org/drrpad/publication/integra/volume2/malaysia/2my03a01.htm>
- [15] 第9次マレーシア計画、[http://www.parlimen.gov.my/news/eng-ucapan\\_rmk9.pdf](http://www.parlimen.gov.my/news/eng-ucapan_rmk9.pdf)
- [16] Malaysian Highway Authority
- [17] Malaysia Airports Berhad, <http://www.malaysiaairports.com.my>
- [18] 労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較 2010」、  
<http://www.jil.go.jp/kokunai/statistics/databook/index.html>
- [19] World Bank ‘Data’ , <http://data.worldbank.org/>
- [20] 日本アセアンセンター「マレーシアの投資ガイド」、  
<http://www.asean.or.jp/ja/asean/known/country/malaysia/invest/guide>
- [21] 小野沢 純「マレーシアの新開発戦略～「新経済モデル」と「第10次マレーシア計画」」、  
<http://www.iti.or.jp/kikan81/81onozawa.pdf>
- [22] 2010年11月8日、本調査の調査団の首相府経済企画院ヒアリング時の Kamarudin Bin Abdullah 氏の発言
- [23] マレーシア連邦住宅・地方自治省連邦都市農村計画局「National Physical Plan」、2010年11月9日、本調査の調査団ヒアリング時の同局提供資料（パワーポイント）

\* Can be calculated