

●論壇

マレーシアの交通問題

有田 武夫*

Transportation Problems in Malaysia

Takeo ARITA*

交通科学と交通安全問題について、学術的な研究をしたことのない素人であるが、東南アジアの数カ国に在勤し、また、東京にいて、日本の発展途上国に対する経済協力問題に取り組んでいると、自然にその国の交通システムとか、これに対する当該国政府の政策に関心を持つようになって来た。農業生産を高め、工業化の促進を図るとしても、これらに対する原材料、資機材の供給や、これらの生産品の最終需要地への輸送は、当然のことながら、交通システムの発達程度如何によって大いに左右されるからである。

マレーシアは、東南アジアでも、シンガポールに次いで1人当たりの国民所得も高く、工業化も進み、日本を含め諸外国の企業進出が盛んである。しかし、この工業の発展情況と比較して、交通システムは遙かに劣っている。半島部マレーシアをタイ国境からシンガポールへ南北に結ぶハイウェイの建設は、ようやく取り上げられようとしている段階である。バンコックからシンガポールへ通じている鉄道は、最高時速65km位の由である。半島を東西に結ぶ道路は2本しかない。ボルネオのサバとサラワクでは、都市間の連絡は航空機に頼るほかない。カボタージュは、国際法上、沿岸国の独占が許されているが、独占するだけの商船隊を持たない。

クアラ・ルンプール周辺は最も工業化が進み、新しい工業団地と住宅地が拡がりつつある。そして近くには、マレーシア第1の港があり、貨物が集中する。しかし、この港と結ぶ交通手段は1本の道路と単線の鉄道だけである。トラック、乗用車が道路にあふれる。ラッシュ時間は動きがとれない。スーパー・ハイウェイと電化した近代的鉄道が近い将来絶対に必要だと痛感している。そして同時に、都市交通問題にも真剣にとり組む必要がある。

クアラ・ルンプール市内の車はすでに飽和状態に来ている。いずれシンガポールのように車の使用制限をせざるを得まいと思う。従って、今から省エネルギー問題もあり、車にかわる他の交通手段の建設を計画し、着手する必要があるとそうである。バンコックは、いつ行っても道路工事を大がかりにやっているが、いつもあとから追いかけている感じだ。現在、空港から市街地へ入る道路を全面的に改修している。この道路が10数年前完成したときは、運河に沿った旧道に比べて大いに便利になったが、立体交差になっていないので、そのうち大変なことになると思ったものである。果たして、少しずつ立体交差化していったが、これでも完全に機能なくなって今回の大改修になったのであろう。日本とちがって土地に余裕のある間に、10年、100年後のことを考えて計画を立てるべきだといつも考えるのだが、マレーシアは、そうあってほしいものである。

欧米から帰国するたびに、日本も、もっと長期的見通しの下で計画を進めるべきだと批判していた者が、他国の批判をすることには若干抵抗を感ずるが、交通安全の点から、マレーシアの道路交通について2、3のコメントをするならば、歩道のない箇所が余りにも多いこと。路肩を経費節約のためか舗装していないこと。排水設備が悪く、一時に大量の降雨があると、たちまち道路が水びたしになること。運転マナーはマニラやバンコックよりは良いが、2、30年前の日本を思い浮かべるように相当なものであり、歩行者は、その間を所かまわず横断し、警官の規制を目撃したこともないこと等々である。

*マレーシア国駐留特命全権大使

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan in Malaysia

原稿受理 昭和55年9月25日