

## 特集／途上国の首都機能移転

# マレーシアの壮大な国家目標を体現する新行政首都プトラジャヤ

瀬田史彦

### ●日本と対照的な首都機能移転の動向

マレーシアの新行政首都プトラジャヤの建設を、日本の首都機能移転との対比で考えると面白い。

日本では、一九七〇年代から首都機能移転が具体的に議論されていたが、一九九二年に国会等の移転に関する法律が施行された後も、未だにフリーズ状態である。対するマレーシアは、行政機能移転が一九九〇年代前半に発案されて以来、即決即断であつという間に計画を決定して工事を開始し、すでに大部分の省庁や首相官邸など主要な行政機能を移転してしまった。

また都市政策という意味では、六本木や丸の内など巨大再開発の連続で東京都心への機能集約が進む日本と、経済と行政の地理的分離によって首都クアラルンプールとプトラジャヤの機能分担を目指すマレーシアは、対照的な戦略を採っていると捉えることもできるだろう。

筆者はマレーシアの経済が成長ブームの最中にある一九九〇年代後半から、金融・

経済危機を経て何とか持ち直してくる二〇〇〇年代の前半まで、プトラジャヤの他、新国際空港や新情報都市を含む巨大開発構想「マルチメディアアスパーコリドー」(MSC)の調査を行い、現地の状況を見聞きし続けてきた。ここ三年ほどは現場をご無沙汰しているのだが、プトラジャヤが建設され始めてから軌道に乗るまでの首都機能移転をめぐる状況について、雰囲気やうわさ話のようなものも含めてここでまとめておくのも悪くないだろう、と思い執筆をお引き受けた。記述には正確さに努めるものの、特に近年の状況については二次情報を中心となつていることをあらかじめお断りしておきたい。

### ●移転当時の状況

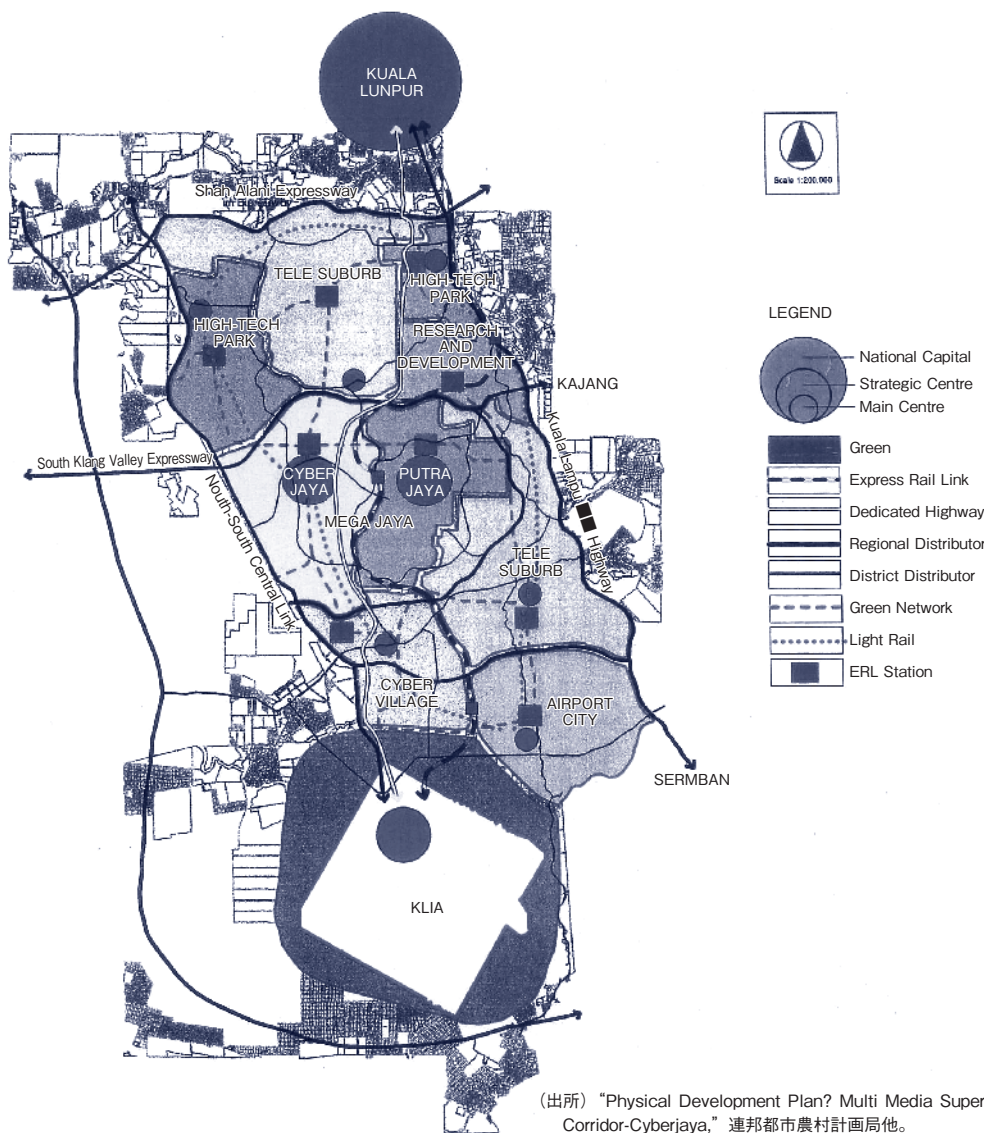
#### ①MSCとプトラジャヤ

マレーシア政府は、工業化による高度経済成長を経つつも、他のアジア諸国などとのさらなる競争を見据え、一九九〇年代前半あたりからより付加価値の高い産業への転換を目指していた。新しい基幹産業として、世界各国で注目され始めていたICT

産業(マレーシアでは当時からITではなくICTという言葉を使っていた)に特に焦点を絞り、光ファイバーなどの情報通信インフラをはじめ、ハイテク産業対応の工業団地、空港・道路・鉄道などの交通インフラ整備や住宅開発、さらには新行政庁建設・電子政府化などの政府関連施設・設備にいたるまで様々なプロジェクトを盛り込んだ、MSC構想を立ち上げるに至る。

MSCの計画区域は、クアラルンプール市の南端から縦五〇キロ×横一五キロの広大なエリアだが、それは同じく高度情報化を目指して様々な政策・施設整備を行っていたライバルのシンガポールを意識し、その全国土面積よりも若干広く設定されたものである。その中に新行政首都プトラジャヤのほか、新情報都市サイバージャヤ、新国際空港KLIAなどが計画され、主要プロジェクトを合計すると総工費は五〇〇億(一〇〇〇億リンギ(当時の為替換算で約二(四兆円)と算出されていた。なかでもとりわけプトラジャヤとサイバージャヤは、官民の中心都市としてMSC構想の中心的な位置を占め、今日までこの二都市を中心

図1 MSCのコンセプトプラン



に様々な事業が展開されてきている(図1)。

② トップダウンによる立地決定  
 プトラジャヤ、MSCの立地は、一九九四年頃、既に就任以来一〇年以上権勢をふるってきたマハティール首相(当時)が、自らヘリコプターに乗って上空から視察し、クアラルンプールの南約二〇キロのプラン・ブサールを直接指で指し示して立地を決定

したと、当時からうわさされていた。実は、候補地決定のために一九九二年三月に結成されたコンサルタントチームが出していた結論は、現在の場所ではなく、英植民地時代から避暑地として親しまれ、既に交通の便もよかったクアラルンプール北部ゲンティン・ハイランド付近だったといわれている。他方、現在のプトラジャヤのあたりは、クアラルンプール市民にとってほとんどなじみのない、巨大なプランテーション農地が広がるだけの場所であった。

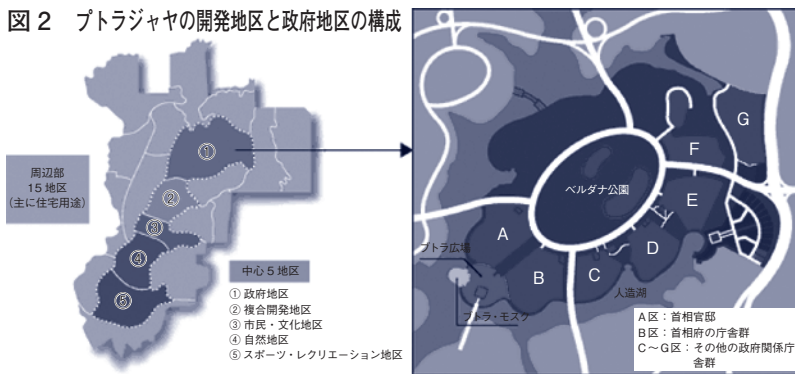
しかし結果的には、こうしたへき地への移転が、迅速な事業推進に寄与したかもしれない。巨大な農地は面積の割に土地所有者が少数のため、買収は比較的案に行われたようである。プトラジャヤを、国際空港やサイバージャヤなどのMSCの巨大事業と融合させ、まさにコリドー(回廊)たる巨大な都市発展軸を形成することができ

たのも、広大な事業用地の取得あつての賜物といえるだろう。

③ 現首都からの微妙な距離  
 プトラジャヤへの行政機能の移転の背景には、上述の新たな国づくりという目的に加え、現首都クアラルンプールの過密を緩和するという理由もあった。東南アジア諸国の中では当時から基盤整備が比較的整っていたクアラルンプールではあつたが、それでも朝夕の交通渋滞は大きな問題となっていた。都市内の公共交通機関も、当時は軌道系交通がほとんどに等しく(現在は、近郊鉄道その他、モノレール・LRTなどが計八系統でき、ネットワークが構築されつつある)、市内の主要エリア間の移動はもっぱらバスまたはタクシードだったため、いったん渋滞するともう逃げ道が全くない状態だった。

プトラジャヤはクアラルンプール中心部から約二五キロ、車で三〇分程度の場所であり、首都機能を分散し過密を緩和させつつも、大規模な移住などを伴わず移転できる距離だと一般的にはいえるだろう。しかし当時のプトラジャヤやサイバージャヤなどに対する関係者の印象は、実際の距離以上に「あまりに遠い」というものであった。筆者が当時、クアラルンプールのIT企業にヒヤリングした限りでは、プトラジャヤに隣接し政府の恩典(減税等)が最も多く受けられるサイバージャヤへ移動しない

図2 プトラジャヤの開発地区と政府地区の構成



(出所) 国土交通省 (日本)『マレーシアの首都機能移転』(一部改)。

理由として最も多く挙げられていたのが、クアラルンプール都心との距離であった。それは、顧客への近接性がとりわけ強く求められるポストプロダクト産業（広告制作など）の企業ばかりではなく、例えば大量のＩＴインフラを用いて研究開発を行ったり検索エンジンを運営したりと、大都市への近接性が業務にあまり関係なさそうな企業においても、程度の違いはあれ異口同音に聞かれたことであった。それには既存の都市のアメニティ、買い物や街の賑わい、他方、無機質で逆に何もないさみしいニュータウンなどといった、メンタルなものも多分に含まれていただろう。企業ばかりでなく、政府の役人にヒヤリングしても、「あんなところには行きたくないのが本音」という声がよく聞かれたものだった。もちろん、筆者が最後に現地に入った二〇〇三年にはもう一定の商業集積が見られたし、今はもつといろいろなものがあるに違いない。ただ、それが中・高所得者層である政府の役人やＩＴ企業社員の生活ニーズを十分に満たしているかどうかは、もしかしたら微妙な状況かもしれない。

#### ④開発の規模とスピード

プトラジャヤ建設の過程は、一九九三年一二月に具体的な開発計画策定のための組織が生まれ、立地が決定されたあと、一九九五年二月には開発計画が政府に認可され、同年八月には着工、という異例のスピード

であった。そして開発当初の計画によれば、その規模は、近郊地域も含めると開発用地合計一万四七八〇ヘクタール、人口五七万人という巨大なものであった。そのうちコアエリアと呼ばれるプトラジャヤ本体四四〇〇ヘクタールに多くの省庁関連施設が建設され、そこに一三五五〇〇人（政府職員七万六〇〇〇人、民間人五万九〇〇〇人）が就業し、二五万人が居住するという設定になっている。費用はプトラジャヤ単独で、総工費二〇〇～二四〇億リンギ（約一兆円前後）とされており、各地区の開発は首相府のプトラジャヤ開発室を改組・独立させたプトラジャヤ開発公社が計画・調整を取り仕切り、政府関連企業も出資する民間企業プトラジャヤ・ホールディングスを中心に建設事業が施行・運営されている。設計上の特徴として、中心部をなす半島部にパーセルと呼ばれるミニメンタルな小高い丘（ベルダナ公園）を囲んで六〇七の地区に行政機関が集中的に配置され、その半島から都市軸が南西に伸びて各機能が貼り付けられる形となっている（図２）。

二〇〇一年二月にはプトラジャヤがセランゴール州から分離され、クアラルンプールなどに次ぐ第三の連邦直轄区となり、式典が盛大に行われて本格開業となった。計画段階から約八年、着工からはわずか五年での本格開業、この驚くような開発の規模とスピードには、マハティール首相の権勢によるところが大きいことが、筆者が経済

危機の前後に取材した間も常にひしひしと感ずることができた。それを肯定的にみれば、首相の強力なイニシアチブとアピールに沿ってさらなる成長に向けての強い意図をすみやかに示し、明確なコンセプトのもと、各種インフラの建設、サイバー法の創設、ＩＴ企業の誘致など一連の政策を矢継ぎ早に実行したことは高く評価できる。こうした迅速で大胆な改革にはトップダウンによる効用が大きかったと思われる。逆に否定的にみれば、先に見た立地の決定や、開発を担う主要な組織が、首相府ではない首相自身の直轄下に置かれていたことなど、他の計画の中にもしばしば強権的な動向が見て取れる。民主的な手続きは担保されず、独裁的要素も拭いされない状況であったと考えてよいだろう。

#### ⑤当時の政治状況

プトラジャヤが建設され始めた頃のマレーシアの国情は、アジア経済危機をはさんで国際的にもかなり注目されていた。

一九八五年のプラザ合意による円高以来、マレーシアでは他の東・東南アジア諸国同様、日系など外資系企業の海外進出などにも牽引されて高度経済成長が続き、成長率は一九九〇年代半ばまで平均八％台以上をキープしていた。政府は、さらなる成長をめざして二〇二〇年に先進国入りするという目標を決め（『ワワサン二〇二〇』）、その中核となるプロジェクトとしてMSCを





プラトモスクとそのそばにある  
遊技施設（2002年3月撮影）



首相府（2002年3月撮影）



省庁が集結する地域（2002年3月撮影）



当時のマハティール首相の苦境を伝える経済誌（ともに  
1999年8月発行）



方々でクレーンが立つ現場（2003年2月撮影）

位置づけたのであった。

しかし、タイの金融危機に端を発した一九九七年のアジア経済危機はマレーシアにも容赦なく襲い掛かってきた。ここでマレーシアは、全面的にIMFの支援を仰いだタイや韓国などと異なり、独自路線を歩むことになる。通貨リングを固定相場制に戻した（現在は不完全ながら変動相場制に復帰）ことは、当時、国内外から大きな非難を浴びた。また、米投機家ジョージ・ソロス氏との対立や、元の腹心であったアンワル・イブラヒム副首相（当時）との泥沼の政治闘争などで、マハティール首相自身も大きな試練に立たされていた。この過程で、MSCは独裁と利権政治が生んだ巨大開発として非難され、とりわけプトラジャヤにある豪華な首相官邸が最も大きな非難的となった。その後、何とか危機を脱したものの、マハティール首相は高度成長期のような権勢を振るうことはできなくなった。

しかしこうした激動の政治状況にあっても、プトラジャヤ・MSCの開発は、計画の変更や遅延はそれなりにあったものの、その巨大な規模からすれば驚くほど順調に行われてきたといつてよいだろう。

## ●おわりに

筆者が最後にマレーシアを訪れた後、二〇〇三年末にはマハティール前首相が政界の第一線を退き、現在は後任のアブドラ首相のもとで国政が動いている。伝え聞くと

ころによれば、アブドラ首相は堅実財政を旨として巨大開発の進行を抑え、地方での農業振興を重視しているという。この方針転換にはおそらく、巨大な公共投資で財政赤字を増大させ、また首都圏と地方圏の格差を際立たせる形にもなったプトラジャヤ・MSCに対するアンチテーゼも少なからず含まれていることだろう。

しかし筆者は、アジア諸国との大競争や経済危機への対策の中で、明確な国家的ビジョンをもって強力に推し進められてきたプトラジャヤとMSCの開発をそれなりに評価したいと考えている。MSCは、居住人口の増加、訪問客・観光客の増大、F1マレーシアGPに代表されるイベントなどによって、国内外の一般市民の間からも次第に認知されるようになってきている。新情報都市サイバージャヤの開発は、ICT産業の誘致が未だ十分には進んでいないようだが、製造業を中心とした輸出によって経済成長を達成した国が、さらなる成長を目指して次に採りうる、チャレンジ精神に富んだ長期戦略といえるだろう。その中にあって、プトラジャヤは、いまや政府として将来の国家的ビジョンを体現する象徴的な存在になっているはずだ。

（せた ふみひこ／大阪市立大学大学院  
創造都市研究科准教授）