

河川とマレーシア発展の歴史

ガバナンス3期 高橋かずちか

マレーシア-位置図

02



マレーシアの概要

03

赤道近く、熱帯雨林気候に属するマレーシア。マレー半島と世界最古の熱帯雨林が広がるボルネオ島北部から成り立っている。国土面積は日本よりひとまわり小さい約33万km²。そのうちおよそ60%がジャングル。公用語はマレー語。ほかに中国語、タミル語、また、英語もよく通用します。これはマレーシアが、マレー系、中国系、インド系、さらに多数の民族で構成される多民族国家あることの表れです。それぞれの民族がもつ多様な文化が、凝縮されている。

マレーシアの行政区画

04



出典:マレーシア政府観光局資料より

マレーシアの行政

05

13州のうち9州には伝統的な首長であるスルタンがいる。マレーシア国王はこの9人のスルタンによる互選で選出されるが、実質的には輪番制である。国王の任期は5年。内閣の補佐を受けて行政を担当する。

ムラカ、ペナン、サバ、サラワクの4州にはスルタンがいないため、かわりに、儀礼的存在として州知事が置かれる。このため、州政府の事実上の長は州議会の多数会派（与党）から選ばれる州首相であり、州首相が国王と協議し、国王命令で州知事を任命する。

スルタンは、イスラム世界における君主号（君主の称号）のひとつ。アラビア語で「力、権力、権威」「権力者、権威者」「王、絶対的君主」などを意味する。

第16代アブドゥラ国王が2024年1月30日にて5年の任期を終え、マレーシア統治者会議にてジョホール州のスルタン、イブラヒム・スルタン・イスカダル氏が第17代国王に選出された。1月31日に即位となり、任期は規則通り5年。

クアラルンプールの河川

06

クアラルンプール市内には、23の河川

**クラン川、バトゥ川、ゴンパック川
が主要3河川、それぞれに支流がある**

クラン川沿い発展の歴史

07

クランは海とクラン河の河口であったことから、自然と町に発展していったと考えられる。

河口を押さえると河川の上流一帯を政治的に掌握することもでき、クランは王国の中心地としては格好の場所であった。

・クランは1880年まではスランゴール王国の宮都であった。昔の王宮が残っているのもこのため。

川が人々の交通手段

08

川が人々の交通手段

- 20世紀になるまで、船での移動が一般的
- 町や集落も河川沿いに発展
- 水路が通じていない内陸には
ほとんど町村は存在せず
- 内陸にジャングルや沼地
- 道路を敷設するにはジャングルを切り開き、
大変な労力が必要

19世紀に転機

09

19世紀中ごろになると、ペラ州やスランゴール州でスズが多く発見されていく。発見された地域は主に川の沿岸。欧州でスズの需要が高まったため、英国人らはマレー半島でのスズ発掘に力を入れ始める。

川を通じて中国人労働者や機械を送り込んで発掘を進めていくが、しかし、川沿いだけでは埋蔵量にも限界があったことから、さらなる埋蔵地を求めて道路を作り始めた。道路の敷設で内陸でのスズ埋蔵地の発掘をさらに可能にした。

英国政府による植民地化

10

英国政府による植民地化

- **大規模な鉱山開発へ**
- **道路交通網の整備が進む**
～ **鉱山と町、町と町、そして村へ**

道路整備による交通手段の多様化

11

道路整備による交通手段の多様化

- 馬、ポニー(豪州、スマトラ島)
- 牛車(スズの運搬、ごみの回収)
- 日本製人力車(1880年代・上海経由)

マレー半島西側の経済発展

- 人口移動で更なる道路整備
- 交通の要衝には宿泊施設

鉄道の導入によるクランの発展

12

鉄道の導入

- ・雨季による道路の機能不全、コストと時間のかかる補修作業
 - ・マレー半島初→1885年現在のペラ州クアラ・スパタン間(タイピン～ポート・ウェルド)
 - ・主目的:スズやゴムの運搬
→旅客輸送へ
- (1903年には年間利用者数420万人に到達)

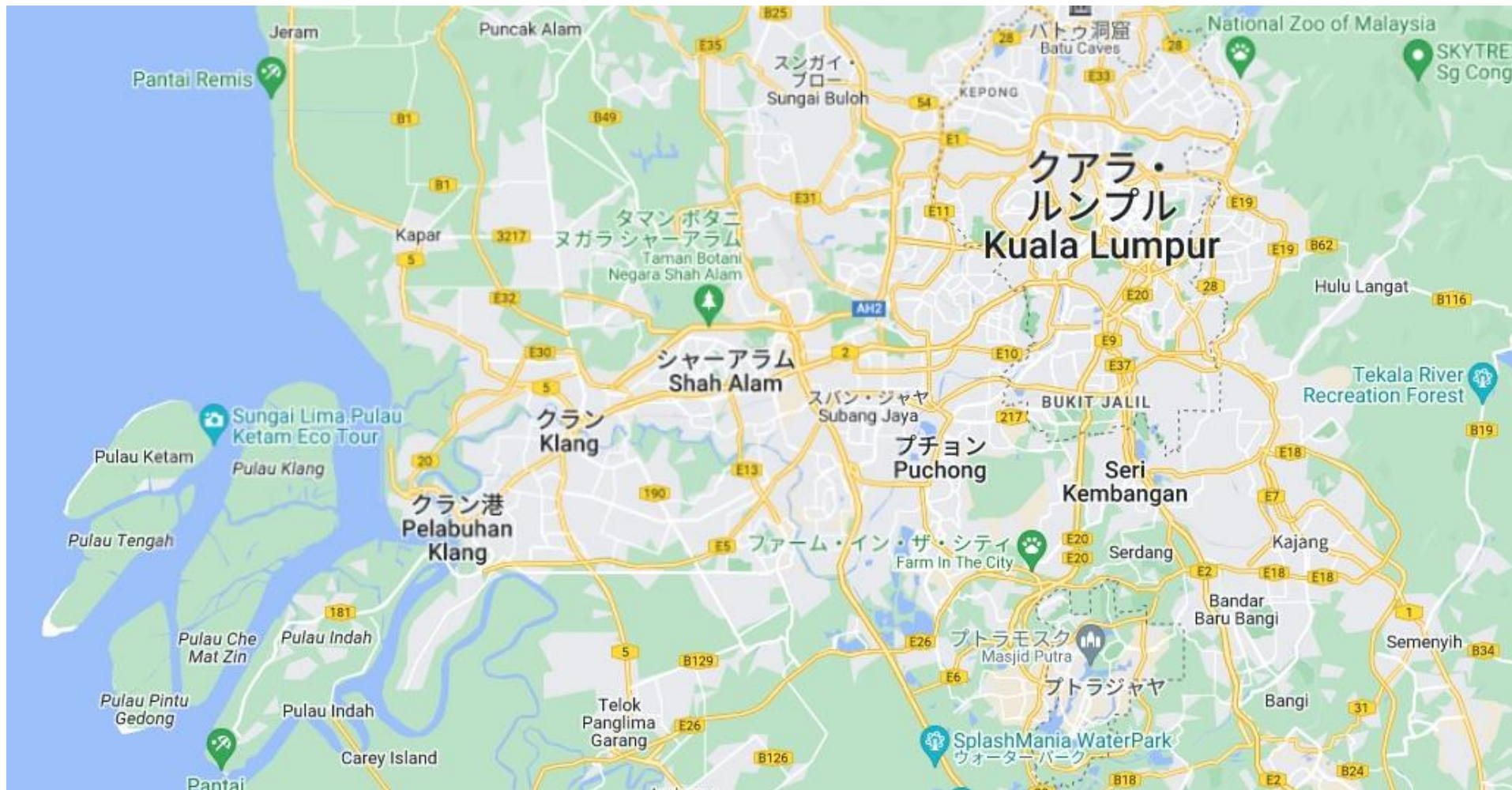
マレーシア東西経済格差

13

- 陸路交通網の整備によるマレー半島東西経済格差
- 東海岸ではスズ鉱山がほとんどなかった
→ 道路鉄道の整備の大幅遅れ、経済発展も進まず
- 東海岸の都市間の道路は1915年、パハン州の
当時の州都クアラリピス～クアンタンが最初
- 東西両海岸を結ぶ鉄道は第2次世界大戦直前の
30年代に入ってやっと整備
- 東海岸から西海岸に行く場合は、船でシンガポール経由
- この遅れが今でも経済的な格差につながっている

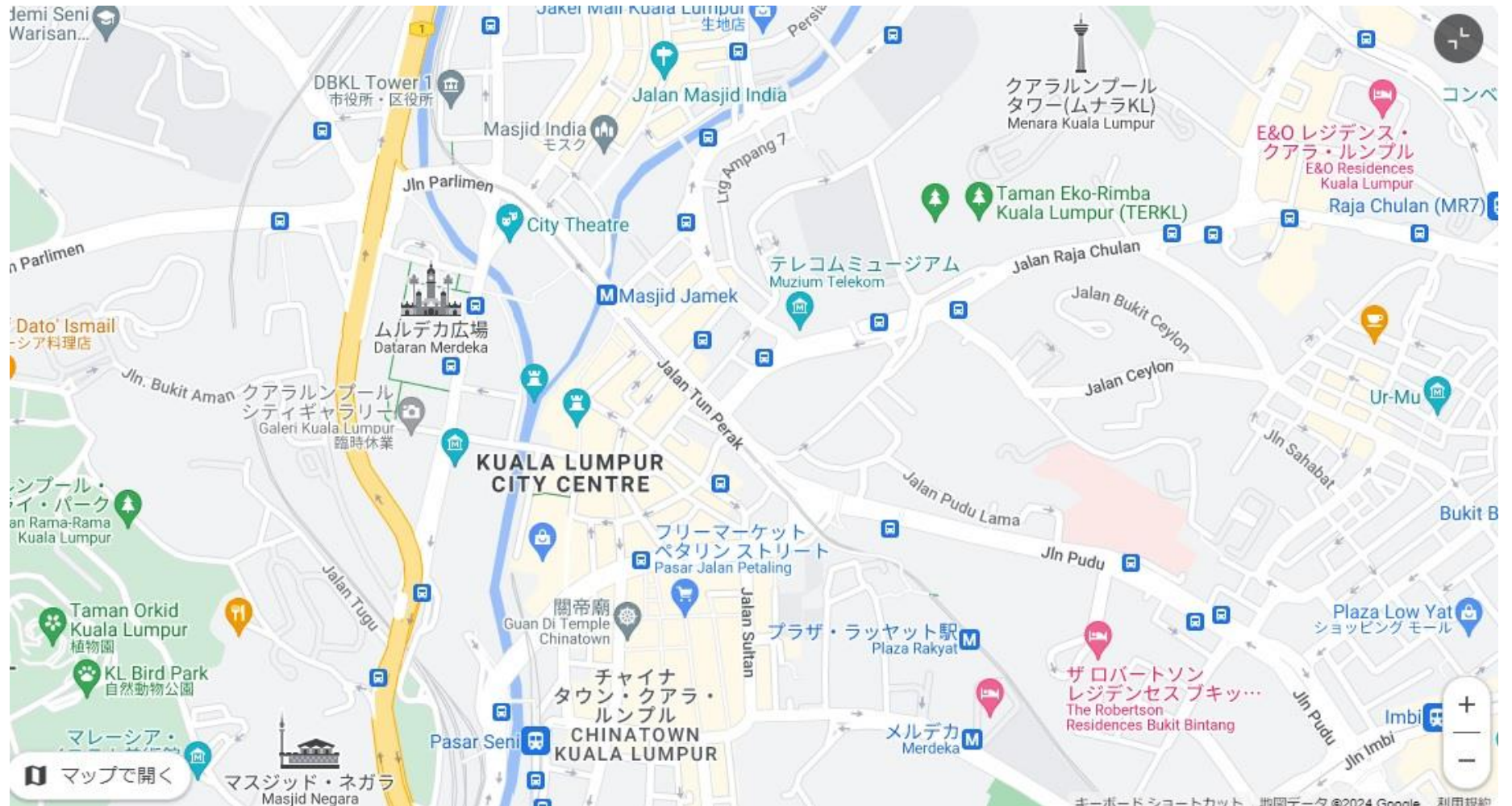
現在のクラン川

14



クラン川・ゴンパック川合流地点-位置図

15



クラン川とゴンパック川との合流地点(マスジェド・ジャメ)

16



首都であるクアラルンプール。
かつて錫(スズ)鉱山の町として発展したエリア
地下から掘り出した錫を川の水で洗ったところ、泥
のように濁った川になり、そこからクアラ(川の合流
地点)、ルンプル(泥)という地名になった。

クアラルンプールの語源 泥の交わる地点



クラン川の概要

17

- クラン川流域はマレーシア半島のほぼ中央に位置
- クアラルンプール北西25km、スランゴール州の高地 標高1,200mの山地にある湖「クラン・ゲーツ・クオーツ・リッジ」を水源とする
- アンパン、カンブンバル、クアラルンプール中心部を通り、クアラルンプール市内でバツー川、ゴンバック川、ケレヨン川と合流した後、クアラルンプールの衛星都市プタリンジャヤの南側を通り、セランゴール州都シャーアラムを右岸側に見て西に下り、徐々に川幅を大きくし、クラン港でマラッカ海峡に注ぐ。
- クラン川の流域面積は 1,288km²。平均流量:50 m³/S、川の全長は約120kmで、マレーシアの中では中規模河川。主要な11の支流を持つ。

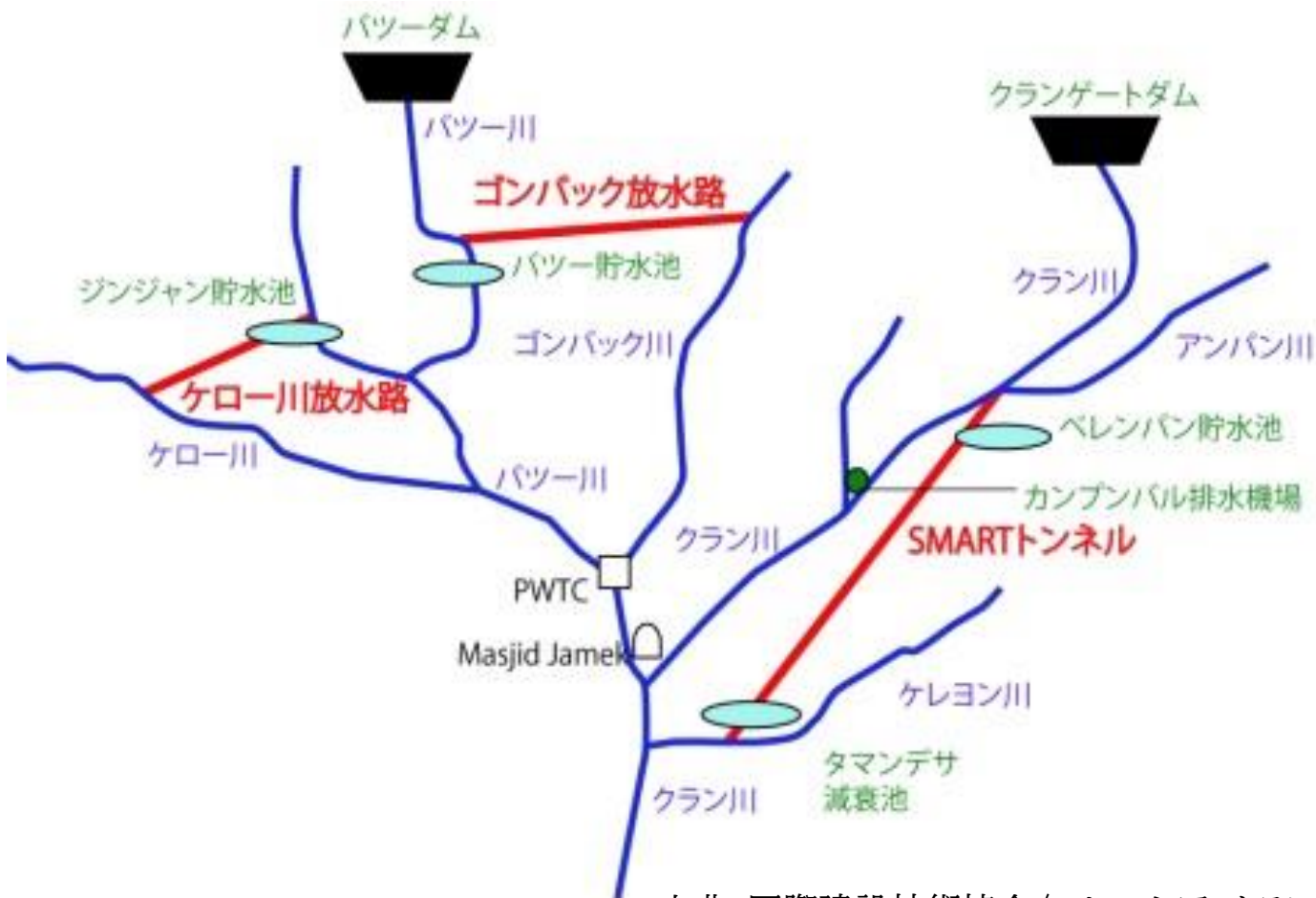
クラン川の課題

18

- クラン川の流域は、クラン谷(Klang Valley)と称される「大クアラランプール」→全国民の 1/4 に相当する約 725 万人(2017 年)が住んでいる。
- 流域を流れるクラン川本川および 11 本の支川は、都市化による狭窄区間の固定化、流域全体にわたる河川水の汚染が課題
- 流域の平均的な年間降雨量は約 2,600mm と多雨地区→流域のほぼ 14%が洪水常襲地域
- 年平均 3 回程度の頻度で洪水に見舞われていた。

クアラルンプール洪水緩和計画

20



◎3つのプロジェクトが政府主導で立案

①ゴンバック川放水路およびバツータム貯水池の改良

②ケロー川放水路の新設と貯水池の拡張

③SMARTトンネル

出典：国際建設技術協会/マレーシア・クラン川流域の洪水対策資料より

SMARTトンネル

21

◎9.7km の多目的トンネル

◎クアラルンプール発祥の地であるクラン川とゴンバック川の合流点付近に立地する旧国立モスク(マスジッド・ジャメ)や中心業務地区(CBD)が展開する一帯を、クラン川およびアンパン川の洪水から守り、都心の交通渋滞の緩和にも資するために考えられた

出典:「マレーシア・クラン川流域の洪水対策」国際建設技術協会
会報 2017年11月号(No.863)



マレーシアの更なる飛躍

22

歴史的に河川と共に発展を遂げてきた都市クアラルンプールは、観光のメッカとして更に発展を遂げようとしている。

世界に誇る超高層ビル「ペトロナス・ツインタワー」(高さ451.9メートル、88階建ツインタワー)を超える、世界第2位の高さを誇る「メルデカ118」(高さ678.9 m、地上118階・地下5階)がグランドオープンを控えている。

多民族国家であるマレーシアは、それぞれの民族がもつ多様な文化が凝縮された魅力的都市であるとともに、クアラルンプールに代表される世界有数の国際都市・観光都市として更に発展を遂げている。

世界第2位 メルデカ118

23

- 2014年に着工し、2023年に竣工、2024年にグランドオープン予定
 - 高さ（尖塔等は含みアンテナ等は含まず）678.9 m
 - 地上118階・地下5階、ドバイのブルジュ・ハリファに次ぐ世界2位
 - ・最上位の115～118階(476m)は展望デッキ及び美術館スペース
 - ・118階のうち、100層が賃貸スペース(内、83層階がオフィス、12層(100～111階)がホテル、5層が住居及び小売業センター)
 - ・地下階は駐車場となっており、8500台が収容可能
- ※COVID-19のパンデミックにより2020年3月18日に建設が中断、2020年5月中旬に再開、2021年10月12日に完成時の高さに到達

メルデカ118-工事中

