目次

はじめに　岐路に立つマレーシア／3
マレーシア全図／18
〔巻頭資料1〕州別基本統計（2020年）／19
〔巻頭資料2〕マレーシア国民民族別人口と構成比の推移／20
〔巻頭資料3〕新経済政策（NEP）導入以降の開発政策と開発計画の展開および担当政権／22
略表記一覧／23

I　マレーシアの成り立ち

第1章　2種類の「2つの世界」――半島部世界とボルネオ島世界／26
第2章　地形上の特徴と小規模な国――労働力人口と社会変容／30
第3章　モンスーンと豊かな森――自然環境と植民地支配下での改変／35
第4章　港市国家マラッカ王国――マレーシアの起源の1つとして／39
【コラム1】満剌加王国と琉球王国／43
第5章　多民族社会の基盤の形成――イギリス領マラヤ、ボルネオ／46
第6章　警察機構の歴史――イギリス植民地統治期を中心に／51
第7章　マラヤ連合からマラヤ連邦へ――外来系住民の市民権をめぐって①／56
第8章　ムルデカへの道――外来系住民の市民権をめぐって②／61
第9章　マレー人はなぜ優遇されているのか?――特別な地位規定と政策／65
【コラム2】30％ルール／70
第10章　国王は何をするのか?――変化する国王の役割り／73
第11章　クアラルンプール――華人の街からマレー人の街へ／79
第12章　首都における「血の記憶」――5月13日事件／84

II　人々の生業と生活

第13章　マレーシアには誰が住んでいるのか?――多民族・多国籍社会の横顔／90
【コラム3】あいまいさを持つ「ブミプトラ」／97
第14章　マレー人とは?――その多様性と混淆性／100
【コラム4】華麗なる一族とオスマントルコ／107
第15章　華僑、華人、マレーシア人?――多民族社会の憂鬱／111
第16章　インド系の人々――プランテーションの住人から都市の住人へ／116
第17章　サバに住む人々――定期市タムと民族間の共生／121
第18章　サラワクの人々と歴史――流域社会の連合体からサラワクへ／127

第19章　オラン・アスリと呼ばれる人々とは？――開発・イスラーム化・先住民運動／132
第20章　人々は何を信じているのか？――イスラームとその他の宗教／137
第21章　人々はどんな言葉を用いて、日常生活を送っているのか？
――国語と多言語社会のコミュニケーション／141
【コラム5】DBP（言語図書局）／146
第22章　人々の1年と祝日――暦と暮らし／150
第23章　人々はどこに、どのように住んでいるのか？――住まいと暮らし／155
第24章　人々はどのように移動しているのか？――LCC、高速バス、公共鉄道／161
第25章　人々は外出時に、また家の中で何をまとっているのか？――衣類と暮らし／166
第26章　人々は何を、どのように学ぶのか？――教育制度と教育内容／171
第27章　高等教育のハブへ――私立高等教育機関による挑戦／177
第28章　ひとつの高等教育システムへ――マレーシア高等教育構想／182
第29章　女性と社会参加――社会での活躍と課題としてのジェンダー格差／186
第30章　人々はどのように情報を集め、また発信するのか？
――多様な言語環境の下でのメディア利用／192
第31章　人々は何を楽しんでいるか？――主役の映画／198
第32章　マレー人は何を読んでいるか？――ヒカヤッから社会的文学へ／203
第33章　華人は何を読んでいるか？――新しい潮流へ／210
第34章　人々は「退職後」にどのように備えるのか？――「高齢化」を見据えて／217

III　政治・行政の仕組み

第35章　マレー半島部の人々と政治――BN優位から政権交代を経て多党乱立へ／224
第36章　サバ州の人々と政治――選挙と政党／229
第37章　サラワク州の人々と政治――選挙と政党／234
第38章　法律はどのようにつくられるのか？――連邦議会の役割／239
第39章　連邦―州政府関係(1)――半島部マレーシア／244
第40章　連邦―州政府関係(2)――サラワクとサバ／250
第41章　州から見たマレーシア――変化する統治者の役割と統治機構／255
第42章　イスラームは政治にどのように関わるのか？――イスラーム勢力／261
【コラム6】モスクという場／265

IV 経済の仕組み

第43章　マレーシア経済の根幹は？――新経済政策／270
【コラム7】一般化した『ブミプトラ政策』／276
第44章　人々のお金はどのように回っているのか？――財政の仕組み／278
【コラム8】通貨単位 Malaysia Ringgit／284
第45章　金融制度――2つの顔を持つ中央銀行と銀行部門／288
第46章　ツインタワービルは誰のものか？――国有石油公社と天然資源／294
第47章　工業化の牽引力は誰？――外国資本／日系企業／299
第48章　マレーシアの働く人々――多様なエスニシティや国籍の労働者と課題となる労働問題／304
第49章　経済格差へのアプローチ――民族間から「包摂性」へ／309
第50章　「中所得国の罠」脱出なるか――産業高度化は停滞も内需主導で安定成長／314
第51章　アリババ・ビジネス、UMNOプトラからの脱却――ブミプトラ企業／319
第52章　イスラームと経済開発の「接合」――政府主導の試みとその意味／325
第53章　新しいマレーシアの経済――スタートアップ・エコシステムと新たなビジネス機会／331
第54章　農村はどうなっているのか？――農業の空洞化とアブラヤシ生産の広まり／336
第55章　多様な環境問題と問われる法対策――森林資源開発から工業化まで／341

V 「小さな国」の周囲との関係

第56章　マレーシア外交――多国間、途上国のリーダー、そしてイスラーム／348
第57章　ASEANとマレーシア――10か国のグループの一員として／353
第58章　マレーシアとシンガポール――近親憎悪から有機的関係へ／361
おわりに／366

※本文中、特に出所の記載のない写真については、原則として執筆者の撮影・提供による。

ＡＳＥＡＮは、従来東アジアで唯一の地域協力であり、着実に協力・統合を深化させてきた。ＡＳＥＡＮは域内での平和と安定に貢献し、経済発展に貢献してきた。また東アジアの地域協力・統合においても中心となってきた。厳しい世界経済の状況下ではあるが、ＡＳＥＡＮは、世界経済の中で更に大きな位置を占めるようになってきている。マレーシアはＡＳＥＡＮにおいて重要な役割を果たす。またＡＳＥＡＮ原加盟国としてＡＳＥＡＮの一員でいることは、マレーシアにとって、政治的にも経済的にもきわめて大きな意味がある。

（清水一史）

〈参考文献〉
石川幸一・清水一史・助川成也編著『ＡＳＥＡＮ経済共同体の創設と日本』（文眞堂、２０１６年）。
石川幸一・清水一史・助川成也編著『ＲＣＥＰと東アジア』（文眞堂、２０２２年）。
清水一史・田村慶子・横山豪史編著『現代東南アジア政治入門（改訂新版）』（ミネルヴァ書房、２０１８年）。
日本アセアンセンター『ＡＳＥＡＮ情報マップ』（https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/aseanmap_web_0513.pdf）。

58

マレーシアとシンガポール

★近親憎悪から有機的関係へ★

分離・独立から近親憎悪へ

マレーシアとシンガポールは、長さ48㎞のジョホール海峡（ジョホール水道とも言う）にかかる2本の陸橋（コーズウェイ橋と第2リンク）でつながっているものの、共存と競争という複雑な関係にある。マレーシアにとってシンガポールは輸出では第1位、輸入では第2位の重要な貿易相手国であり、中国に次ぐ第2位の対マレーシア投資国でもある。経済ばかりではなく、戦前のイギリス植民地時代には英領マラヤとして一体であり、１９６３年から2年間シンガポールはマレーシアの1州であったという歴史的なつながりによって、親戚や家族が互いにそれぞれの国で暮らしていることも稀ではない。また、ともにマレー人（シンガポールでは人口の14％）、華人（同75％）、インド人（同９％）という主要3民族からなる国家であり、シンガポールに住むマレー人の多くはそのルーツをマレー半島に持っている。

しかしながら、１９６５年8月のシンガポールのマレーシアからの分離・独立に至る摩擦によって、マレーシアはシンガポールの「仮想敵」になり、両国間の協力は絶望的になった。このような関係が好転するのは１９７０年代にＡＳＥＡＮが米中和

解などの国際情勢の変化によって団結と協力を深化させ、マレーシアの対シンガポール関係も大きく変わってからである。

もっともその後、両国間で基本的な信頼関係が築かれたとは言えなかった。

それは第1に、シンガポール分離・独立の要因となった「マレー人優遇政策」（参照第9章）をめぐる激しい対立とそのわだかまりである。シンガポールは、マレーシアの1州だった時期にマレーシアの国家原理である「マレー人優遇政策」に異を唱え、特定の民族に対する優遇よりも、もっと一般的な社会的・経済的改革こそが恵まれない人々を援助する基本であると主張した。シンガポールが独立直後に掲げた「多文化主義」や「能力主義社会」は、「マレー人優遇政策」とは異なる統合価値を示そうとしたものでもあった。

当時の確執は決して過去のものではなく、1996年にシンガポール初代首相だったリー・クアンユーは再統合の可能性について質問され、「もしマレーシアがシンガポールと同様に能力主義を採用し、マレー人優遇政策をやめるなら、再統合はありえる」と発言し、マレーシアは強く反発した。

第2は経済的競合関係で、分離後の両国は通貨や航空会社、証券取引所などを分離させ、互いに競った。ただ、シンガポールが分離・独立直後から急速に経済発展し、今やシンガポールの1人当たりの国民所得はマレーシアの約6倍となったため、シンガポール政府要人がマレーシアを見下す発言を繰り返し、経済的競合は感情的な対立にもつながった。

第3は水問題である。国内に十分な水資源の無いシンガポールは北に隣接するジョホール州の水に依存してきた。コーズウェイ橋に沿って水道のパイプラインが3本あり、2本はジョホールから原水

を運んでシンガポールで浄化して使うための、もう1本は浄化した水をジョホールに運ぶためのものである。ゆえに、両国間で問題が起こるとマレーシアは水の供給停止や料金引き上げを示唆、水問題は両国間の感情的な対立をますます激化させたのである。シンガポールは下水の再利用と海水の淡水化のための技術開発に取り組み、水問題を解決しようと躍起になってきた。

このような対立ゆえに、同じ歴史や文化を共有してきた両国の間に近親憎悪的な感情がつくられていった。シンガポールのナショナル・アイデンティティが主にマレーシアとの対抗関係において形成されたことも、近親憎悪的な感情をより強めた。

第2リンクの橋脚基礎工の様子。なお、第2リンクの完成は1998年で、コーズウェイ橋の大渋滞の緩和に役立っている（1996年8月23日、撮影：佐々木生治氏）

新たなる関係へ

しかし、マハティール・モハマドとリー・クアンユーという分離・独立時の激しい対立を体験した第一世代の政治家が第一線から退いた2000年代になって、ようやく友好関係が構築され始めた。経済のグローバル化によって東南アジアへの投資が減少する不安も、両国関係の強化を後押しした。

両国の関係が良好になったことをもっとも顕著に示すのが、ジョホール州のイスカンダル開発計画プロジェクトであろう。シンガポール国土面積の3倍の広さを持つ広大な

イスカンダル地域は金融や商業関連の資本が集中するビジネス区、新行政区、教育機関や高級住宅の集中区、港湾関連施設区、ハイテクパークなど5つに分けられ、国際空港も整備される予定である。シンガポールは本社機能をシンガポールに残して工場をイスカンダルに移すことを企業に奨励し、２０１０年にクアラルンプールとシンガポールの首都間高速鉄道、２０１３年にはジョホールとシンガポール間の高速輸送システムの建設が合意された。イスカンダルへの民間投資は勢いづき、両国はようやく共存・補完という有機的関係に入った。

ただ、２０１８年に総選挙でマハティール率いる野党連合が勝利してマレーシアにおいて史上初の政権交代が実現し、再び首相となったマハティールは水供給問題に言及しただけでなく、多額の債務を理由に首都間高速鉄道と高速輸送システムの凍結を発表し、友好関係構築は頓挫した。その後、マレーシアの政権内対立が深刻化、マハティールは首相を辞任、ムヒディン・ヤシンが首相となった。首都間高速鉄道は２０２０年末に正式に中止となったものの、高速輸送システムは再開することで合意された。だが、Covid-19感染拡大は両国の友好関係への動きをまた停止させた。両国はそれぞれ感染対策に追われ、感染前は1日約41万５０００人が行き交っていた2つの陸橋は閉鎖されてしまったのである。

2022年5月の第2リンク―交通制限解除直後は大勢の人で混雑したが、現在は行き交う人はまばらである（2022年5月22日、撮影：本田智津絵）

ワクチン接種が行き渡り、両国の感染状況が落ち着いた２０２２年4月1日、ようやく2つの陸橋の交通制限が完全に解除され、解除から2週間の間に延べ１２０万人が陸橋を渡って両国間を行き交った。今後はイスカンダルプロジェクトの推進や高速輸送システム工事の着工など、両国の有機的関係の深化が期待されている。

（田村慶子）

〈参考文献〉
田村慶子『シンガポールの基礎知識』（めこん、２０１６年）。
本田知津絵「対マレーシア関係――紆余曲折の2国関係」（『シンガポールを知るための65章【第5版】』（明石書店、２０２１年）。