



バイクや自動車であふれるジャカルタ都市圏。登録車両数は年々増え続け、98%を道路交通に依存しているともいわれる

「以前は激しい渋滞の中、車で2時間以上かけて通勤していましたが、運転本数が増えてからは電車を使うようになりました」と、ジャカルタ郊外に住む女性社員のアニンジャ・ティアスさん。「おかげで通勤時間が短縮され、会社に遅刻しないようになりました」と喜びます。

「以前の建設ラッシュに沸き、人口は周辺都市圏を含めると2000万人を超えているという。人々の移動手段は、バイク、車、タクシー、乗り合いミニバスなどの道路交通が中心。通勤通学のピークの時間帯ともなれば、『ジャカルタ名物』とも揶揄される大渋滞に陥る。そんな『パンク寸前』の都市交通問題を解決するため、インドネシア政府が1980年代から力を入れているのが、ジャカルタ郊外と首都圏を結ぶ鉄道網『ジャボタベック鉄道』の整備だ。道路交通事情が急速に悪化する一方で、少しずつではあるが着実に、鉄道網を広げてきた。84年当時、5万人強に過ぎなかった鉄道利用客は、2010年現在で約36万人にまで拡大。今ではジャカルタ都市交通の一端を担う、重要な移動手段となっている。

この取り組みを30年近くにわたり支えてきたのが日本だ。81年、JICAは「ジャカルタ大都市圏鉄道輸送計画調査」を実施し、駅や線路、信号機など、老朽化していた既存施設の改善策を提案した。さらに、改善策を基に計画された「ジャボタベック圏鉄道近代化事業1〜9」に対して円借款を供与。車両の調達、電化、複線化、自動信号化、

ジャカルタ名物 大渋滞

高架化、通信設備の整備、車両基地の新設など、都市鉄道の運営に不可欠なインフラをトータルで構築してきた。

市民の足として定着 交通事情に大変革

「なんだか見たことのある車両だな…」

ジャカルタ・コタ駅に入ってくる電車を眺めていたら、ふとそんなことに気付いた。そう、これらの車両は、はるばる海を渡ってきた日本製の車両。東京メトロ、都営地下鉄、JR東日本、東急電鉄など、これまで日本人通勤客の足となってきた車両の数々が、ここジャカルタで再び脚光を浴びているのだ。

その一つ、元東急8500系に乗り込み、南へ約30キロの町・デポックを目指すことにした。赤道直下の国、インドネシアの日差しは強烈だ。それだけに、冷房が効いた車内は快適。壁には「優先席」を示す緑色のマークが日本語のまま残っている。しばらくすると上り坂に入り、高架上のレールを走り始めた。車窓からは、渋滞する道路の様子が見える。

「高架が完成したことで、渋滞の原因でもあったこの辺りの踏切をすべて撤去しました。事故も減って安全性は大きく向上しています」



通勤ラッシュの時間帯ともなると、エコノミークラスの列車は異常な混雑に見舞われる。ピークを過ぎると、大きな荷物を抱えた売り子が飛び乗り、威勢の良い声で果物やお菓子、日用品などを販売する光景も見られる

ジャカルタの交通事情に詳しい靉尚太（あせうた）JICA専門家によれば、円借款による鉄道システムは、ジャカルタ都市圏に大変革をもたらしたという。かつて1時間に1本しかなかった運転本数も、高架化や電化、信号システムの改良などにより「今では10〜15分に1本を運行でき、鉄道が市民の足として定着しました」。

しかし、まだまだ問題も抱えていた。途中駅に停車中るとき

ジャカルタ ボゴール タンゲラン ベカシ
※都市圏と呼ばれる4地域(Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi)の頭文字を取って名付けられた。

インドネシア from INDONESIA



円借款によって2008年に完成した、デポック車両基地の整備庫に入線する元東京メトロ7000系



ジャボタベック鉄道を交通の大動脈に

都市交通問題が深刻なインドネシア・ジャカルタ都市圏。人口2,000万を超えるこの巨大な街で、道路に頼らない都市交通を実現しようと、日本は30年近くにわたり鉄道整備を支援してきた。今、疾走する日本の車両とともに、その成果が徐々に実りつつある。

撮影：久野真一



女性専用車両は、女性客から「安全で快適」と好評だ。日本の取り組みに倣い、2010年から新しく導入された

に、JICAは鉄道の運営能力を向上させる「ソフト面」の支援にも積極的に取り組んできた。車両や設備の導入だけでなく、運転、保守、管理といったオペレーションが適切に行われていなければ、安全な運行は不可能だからだ。その代表例が、92、97年の「鉄道職員教育訓練システム近代化プロジェクト」。鉄道の運営や保守に関する職員教育のシステムをP.T. K.A.I.などに導入するため、日本から専門家を派遣し、指導員の養成、カリキュラムの作成、シミュレーターを使った実務訓練の手法などを伝えてきた。

また04年からは、「鉄道運営に係る安全性向上プロジェクト」を実施。頻発する事故やトラブルを防ぐため、P.T. K.A.I.などの鉄道事業者を指導・監督する運輸省鉄道総局に対し、安全や運行管理の強化、そのために必要な組織能力の向上を図った。現在、鉄道総局やP.T. K.A.I.の重役の中には、旧国鉄時代の日本の鉄道経営を学んだ者もいる。

こうした協力を通じて、鉄道運営のスペシャリストが育ち始めている。鉄道総局車両安全局のヘルマント・ドイアモコ局長もその一人だ。「日本に行ったのは83年。その時に見た日本の車掌や整備士の真面目な仕事ぶり



「ジャカルタの鉄道のことなら任せてください」。靱専門家は、現在、ジャカルタ地下鉄整備のアドバイザーを務める

絶対的な車両不足。定期的な日本の車両などを入れているとはいえ、乗客の増大に車両数が追いついていない。今後の大きな課題だ。

日本の知見が生きた 東南アジア最大の車両基地

ジャカルタ・コタ駅を出発して約30分。デボック駅で下車し、「デボック車両基地」を訪れた。奥に入ると、カラフルな色に塗り替えられた日本の車両もずらりと並んでいる。総面積は約26ヘクタール。夜間などに車両を留置しておく線路や、車両の点検・整備・洗浄設備などが完備された、東南アジア最大級の施設だ。設計や設備などに、日本の車両基地のノウハウが多く取り入れられている。

「以前は基地の数が足りず、整備できない車両を運休させるケースがよくありました。しかし、今は全車両を定期的に点検・整備できるようになり、列車の運行も安定してきました」と、整備士歴30年のタウリップさん。「日本の車両は丈夫で壊れない上、保守側の視点に立った設計になっているので、メンテナンスがしやすいんです」。

車両基地を後にして再びデボック駅へ。そこから列車に乗り、終点のポゴール駅に向かった。

今度は、あの「エコノミークラス」の車両。昼下がりの車内はラッシュ時の喧騒と打って変わり、のんびりとした雰囲気が漂う。

円借款によって91年に複線化されたこのポゴール線。一日の運行本数は片道で約85本、利用者数は8万人に上る。高速道路に次ぐ、ジャカルタ中心部への交通の大動脈として、今、インドネシアで重要な役割を果たしている。

鉄道運営の スペシャリストを育てる

円借款を中心に数多くの鉄道インフラを整備してきたと同時に

が、私の原点となっています」と振り返る。「かつてジャボタベック鉄道は、都市鉄道として運行していくための車両も設備もノウハウもありませんでした。日本のハードとソフト両面による支援がなかったら、今の姿はありません。今後もより多くの人々を安全に運ぶために、インフラ整備と人材育成などに引き続き取り組んでいきたい」。

他方、ジャカルタ中心部では2016年の開業を目標に地下鉄整備も進められている。それが、円借款による「ジャカルタ都市高速鉄道事業」。ジャボタバック鉄道の駅と地下鉄が接続することで、現状では道路しかない

い中心部への移動をスムーズにするのが目的だ。完成すれば、さらなる渋滞緩和につながると思われる。期待されている。

「日本の支援の最大の成果は、鉄道が信頼できる乗り物として、広く認識されるようになったこと」と靱専門家。「日本の車両が走ったからこそ、鉄道が快適かつ安全で、一度に大量の人を運べる、優れた交通手段であることにジャカルタの人々が気付いたんです」。

ジャボタバック鉄道に送り込まれた日本の鉄道の「技」と「知」。今日もここジャカルタで人々の足となり、レール音を刻み続けている。



東南アジア最大級の広さと設備を誇るデボック車両基地。鉄道需要の拡大によって車両整備の重要性がますます高まる中で、同基地が果たす役割は大きい



インドネシアにも“鉄ちゃん”が!

ポゴール駅に到着すると、駅の一角で5〜6人の青年たちがデジタルカメラの画像を自慢し合っていた。「今度新しく導入された東京メトロ05系です!」。彼らは、インドネシアの鉄道雑誌の読者の集まりで知り合ったという、「鉄ちゃん」こと熱狂的な鉄道ファン。時間を見つけては情報交換をしたり、珍しい車両の撮影に出掛けているという。

一番のお気に入り、何といても日本製の車両。「日本で使われていたころ、ママにメンテナンスしていたおかげで、30年たった今でも故障しない」、「あの独特のデザインがたまらない」。その魅力について語る彼らの目は、きらきらと輝いていた。

「鉄道が定着しつつあるとはいえ、ジャカルタの交通全体に占める利用率はまだ数パーセント。当面は10%程度まで引き上げることを目標に、輸送量を強化していきたい」と、鉄道総局車両安全局のヘルマント局長

