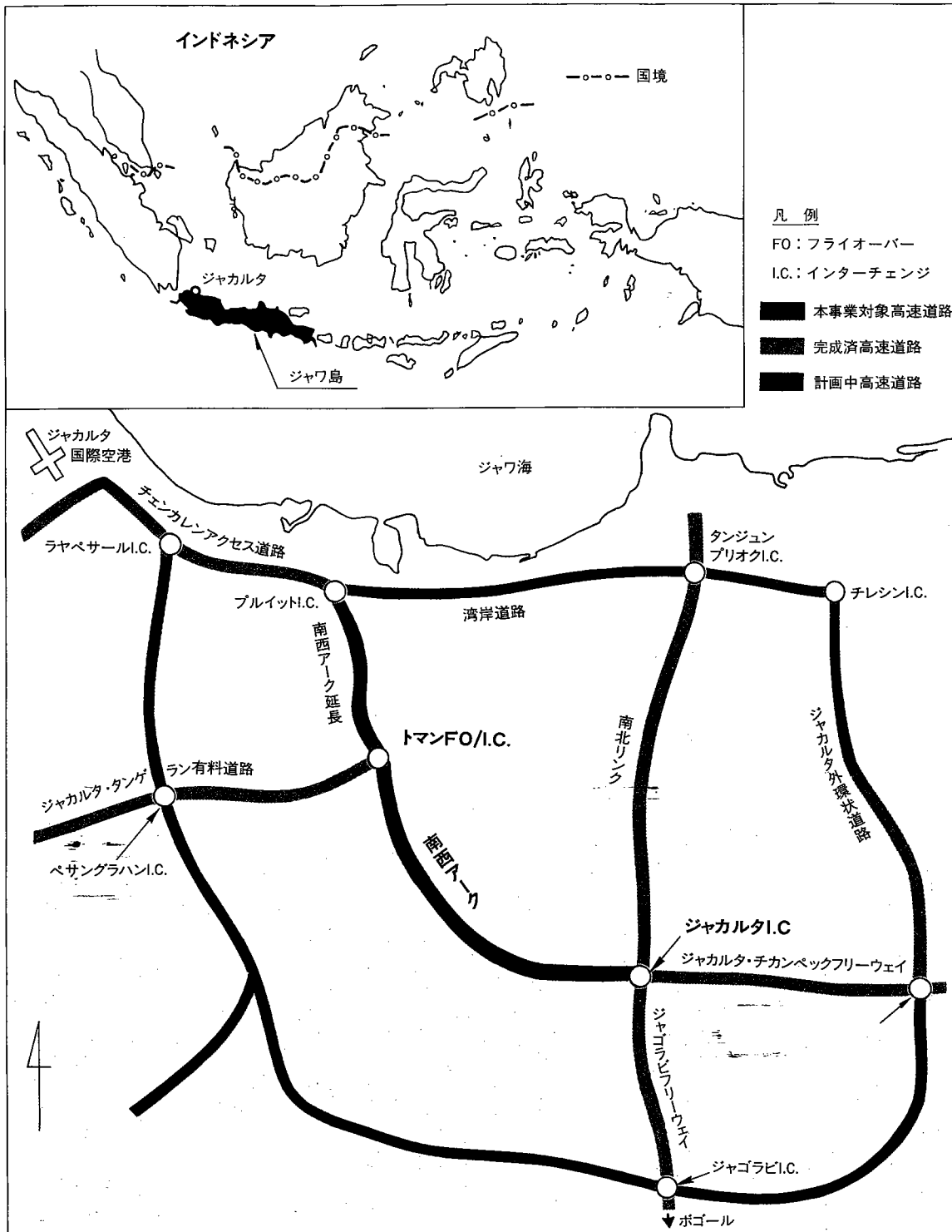


3

1992年度評価結果

ジャカルタ市内有料高速道路建設事業

インドネシア



■事業概要

借款契約締結年月	借款金額合計
1978年 7月～1987年 3月	407億9,700万円

本事業では、ジャカルタ首都圏の道路交通の混雑緩和を解消し、更には将来予測される大幅な道路交通量の増加にも対応できるように道路ネットワークの強化を図ることを目的として、ジャカルタ市南西部を東西に横切る高速道路^(注1)を建設しました。フライオーバー8カ所^(注2)、インターチェンジ2カ所を含む総延長14kmの高速道路建設工事は、10カ所の工区に分割されたうえで順次着工され、1987年4月に部分開通、そして1989年にはジャカルタ・インターチェンジートマン間の全線が開通しました。なお、OECF借款^(注3)は主としてフライオーバー、インターチェンジの建設費用、及びコンサルタント雇用のための資金として活用されています。

(注1) 当該高速道路はジャカルタ市の南西部を北西から南東に横切ることから南西アークと呼ばれています。この南西アークは他の3本の都

市間高速道路を相互に結ぶと共に、ジャカルタ国際空港へのアクセスを容易にしたことなど重要な機能を担っています。なお、当該高速道路は8車線の既存一般道路を活用して建設されたものであり、完成後は内側が6車線からなる当該高速道路、そして外側が6車線からなる一般道路になっています。

(注2) フライオーバー：立体交差のこと。

(注3) 本事業は一括して借款が供与されたものではなく、工区別に分割したうえで先行して実施された部分の進捗を勘案しながら1978年7月から1987年3月にかけて12回にわたって借款が供与されました。

■運用状況と効果

完成後の運用維持管理は有料道路公社が担当しています。有料道路公社は全国の有料道路を一元的に管理・運営しており、南西アークについても約350名から成る支部を設置しています。当該支部では24時間体制でパトロールを実施しているほか、ラジオ無線システムを活用することによって交通状態の把握、緊急時の即応も可能になっています。実際に高速道路の交通量について見ると、全線が



▲ ジャカルタ市内有料高速道路

ジャカルタ市内有料高速道路建設事業



▲ ジャカルタ市内有料高速道路

開通した1989年10月が86,823台/日であったのに対し、1991年10月には123,661台/日と年平均20%の伸びを示しており、利用状況は極めて良好といえます。また、本事業によって南西アークの一般道路を含めた道路交通容量が約2倍にまで拡大されたため(表1)道路交通量が増加しているにもかかわらず、南西アークを走行する自動車の所要時間は、高速道路および一般道路ともに本事業実施前と比べて短縮されている(表2)ことから、本事業は道路交通の混雑緩和に貢献していると言えます。しかしながら、ジャカルタ首都圏での自動車保有台数は年々増加(年率約4~5%)しており、これに伴って交通量も更に増加していることから、近い将来には南西アークの交通容量を超えることが予想され、混雑の再発が懸念されます。

従って、新たな幹線道路の建設等といった対策が必要になるものと思われませんが、その際には南西アークのみならずジャカルタ地区全体の地域開発計画を念頭においた計画立案、検討を行うことが重要と言えます。

(評価時期：1992年 7月)

(表1) 事業実施前後の道路交通容量の比較

	両方向 車線数	道路容量 (pcu/日) *
南西アーク建設前 (一般道路)	8車線	144,400
南西アーク建設後 有料高速道路 一般道路(側道)	6車線	150,000
	6車線	155,600
合計	12車線	305,600

* pcu : passenger car unitの略。乗用車とバス・トラックの道路占有容量の差異を考慮し、バス・トラック1台を乗用車3台(3pcu)とカウントするもの。

(表2) 事業実施前後の走行時間比較

走行時期	走行道路	所要時間(分)
1978-80年	一般道路	75
1990年	有料高速道路	25
	一般道路(側道)	45-60

* 走行時期はピーク時(7~9時或いは16~18時)。

** 走行区間は、ジャカルタIC~グロゴールFO間。