

# 視察先別報告 インドネシア

## 【有償資金協力】

### ジャカルタ都市高速鉄道事業

#### 概要

- (1) 都市高速鉄道システム（MRT）建設
- (2) コンサルティング・サービス（基本設計、入札補助、施工監理、運営・開業支援等）

**1** 井上 佳奈子 インドネシア、特にジャカルタのような都市部を象徴する問題のひとつに交通渋滞がある。実際、視察期間にも道路が車とバイクで一面埋め尽くされている状況を目にしたし、ジャカルタの空は車の排気ガスでぼんやりかすんで見えた。それを解消すべく円借款による都市高速鉄道事業が始まり、現在工事は計画通り45%終了しているとのことだった。実際に工事現場を見学させていただき、日本人技術者と現地スタッフが協力して工事に取り組んでいることを知ると、日本の高い技術力がインドネシアの深刻な問題への解決に貢献していることを実感できた。三井住友建設の従業員は、現地スタッフとのコミュニケーションを大切にしており、英語だけでなく現地語も使うようにしているという。現地スタッフの方が視察を終えた私たちに冷たいおしほりをくださったことから、おもてなしの心が感じられ、嬉しく思った。

**2** 貴名 貴洋 近年のジャカルタ市内の交通渋滞は甚だしく、市内で登録されている車・バイクの表面積が道路の表面積を上回っているとの情報もある。市内南北をわずか15.7km走るMRTでどれだけの代替化が可能だろうか。現工程では、日本大使館前からブロックM（ジャカルタにおけるビジネス、ショッピングの中心地）を經由し市南部に向かうルートでしかない。2400万人を超えるジャカルタ市民のうち、この沿線上にどれだけの人が居住し仕事場があるというのだろうか。運賃設定もジャカルタ市民のためになっているとは言い難い。当初は38000ルピア（約380円）に設定されていたが、ジャカルタ特別州政府からの補助金で15000ルピア（約150円）に引き下げられた。ジャカルタ市民の感覚ではこれでもまだ高い。2012年、当時州知事であったジョコ・ウィドド現大統領も「8-9000ルピア（8-90円）程度が理想」と述べている。視察時に第1期工程の45%程度が完了しており、来年度中には開業の見込みである。予定よりも少し早いペースで進捗し、施工企業の技術者の仕事ぶりには頭が下がる。MRT開業後も、本事業の採算性も含めて注視すべき案件である。

**3** 國司 まゆ 三井住友建設とインドネシアのゼネコンが力を合わせて渋滞緩和のために建設している地下鉄の工事現場に行きました。日本大使館の目の前にあり、さしずめ銀座の1丁目のような現場は日本人、インドネシア人はもとより、タイのコンサルタントの方や現場でサポートしていらしたフィリピンの女性など本当に「多国籍」というにふさわしい共同体でした。両国の国旗と両国のゼネコン社旗と安全旗を掲げて皆の知恵と力を合わせて、巨大な現場ではありながら現場事務所は整理整頓に努められ、作業環境を良くするために、売店やお祈り部屋を作ったりと改善・工夫があちこちに見られました。完成が待ち遠しいです。

**4** 栗原 朋子 4輪車両が急激に増加し人口流入も続く首都ジャカルタでは、交通渋滞がひどく、どこへ行くにも移動時間が読めないという状況。渋滞緩和および排気ガス削減への第一歩となる都市鉄道の地下鉄部分の工事現場を見学。東京でいう八重洲や銀座といった場所なので世間の注目度も高く、周りのビルから誰かに見られているようで少し落ち着かない。日本と同じレベルの安全対策、品質管理を行う努力がされているようで、思ったより5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）ができていた。仕事は基本的に英語で行うが、インドネシア語も織り交ぜるといふ。作業にもわかる言葉を使うことで良い関係を築く努力がされている。この業界は日本では人材不足で、こういったプロジェクトを通して優秀な現地スタッフの育成と確保にも取り組まれているようだ。海外プロジェクト経験の豊富なタイ人のスタッフもいた。優秀な人材は国を問わず活躍するのだろう。2016年1月からはシールド機によるトンネル部分の掘削を開始するという。地下鉄工事の分野では、まだまだ日本の高い技術が必要とされる機会はあるようだ。相手国のニーズをつかみ今後国際協力の提案ができるとうい。

## Republic of Indonesia

- 5 佐藤 康仁 有償資金協力であるジャカルタ都市高速鉄道事業を視察。ジャカルタ市内の移動手段は自動車に依存しているため、市内は交通渋滞が頻発している。さらに近年の人口の増加や、自動車保有台数の増加により、交通渋滞はさらにひどくなりつつある（地下鉄では30分で移動できる距離が、車で1時間、ひどい時は4時間位かかる）。このような状況において日本からの有償資金協力で地下鉄の建設が進んでいる。プンタラン・ハイ駅の建設現場では、日本の土木・建設技術を持ち込み、インドネシアの労働力を使って地下鉄の駅を建設していた。インドネシアの街は至る所にゴミが落ちていますが、建設現場は非常によく管理されており、ゴミはほとんど見かけなかった。土木・建設技術だけでなく、その運用や、現場の管理まで、日本基準が持ち込まれているのが感じられた。三井住友建設株式会社の諸田副所長のお話から、ジャカルタ市民の地下鉄への大きな期待と、納期までに完成させるといふ日本側の責任感が感じられた。
- 6 須磨 麻寿美 ジャカルタ市内の交通渋滞緩和を目的に建設されている本事業。現在の計画で渋滞緩和できるか何とも言いがたい。市内中心部を貫通する道路沿いで、住民・企業数の一番多いエリアを通過するように建設されてはいる。しかし施行区間外からの通勤・流入車両が多いと渋滞緩和は難しい気がする。コンサルタントによるとバンコクでは、地下鉄開設当初は利用者が少なく黒字化に10年程の歳月がかかった。しかし今では満員の状態も多く、市民の足となっているそう。地下鉄が定着するためには、価格設定、路線拡大、市民意識の変化など含め時間が必要になるだろう。それでも問題解決に向け新たな一歩を踏み出したことの意味は大きいのではないだろうか。
- 7 手塚 大二郎 ジャカルタに初めて来た人の多くは、その道路の渋滞ぶりに驚くだろう。車線などお構いなしで、車とバイクがすし詰め状態で走っている。日中、特に混雑の激しい時間帯では、車両の平均速度が時速10kmほどになってしまうこともあるそうだ。これでは人が走るのと大差がない。しかし、それでもジャカルタの人口増加はとどまるところを知らず、それに伴い車やバイクも年々増え続けているのである。そのような中で、このジャカルタ都市高速鉄道事業がどう生きてくるか。2018年に完成を迎える予定の鉄道だが、これが一つできたからといって、即座に渋滞問題が解決する訳ではもちろんない。しかし、この事業の成功は実績となり、第二、第三の鉄道計画や、それ以外の事業、日本のODAへとつながっていくはずだ。ジャカルタ滞在中、ついに曇りのない空を見ることはできなかった。排気ガスによる大気汚染のためである。この高速鉄道事業が、将来の晴れた空への重要な一歩であることを願う。
- 8 宮原 昌宏 ジャカルタの街に降り立ってまず目に映った光景は“渋滞”。噂には聞いていたが2000万人以上が暮らす広大な街の全てが自動車とバイクでうめつくされているようだった。走っている乗用車の多くは日本製で、私たちの生活が彼らの消費の上に成り立っているということを考えると、日本が彼らのためにできることを考える責任を痛感した。また、排気ガスで霞がかかったような本来青いはずの空を見上げると、大気汚染は、決して彼らだけの問題ではなく、世界全体の問題で、日本人であると同時に地球人として自分たちができることをしなければならぬと思った。東京の地下鉄総距離は300km、863万人/日が利用している。インドネシア初の地下鉄は2018年に完成予定だが、市民の足になり渋滞が少なくなるには、長い年月がかかるかもしれない。しかしいつの日か、この事業が市民から心から喜んでもらえる日が来ることを願いたい。