

事業事前評価表

国際協力機構

社会基盤部都市地域開発グループ第一チーム

1. 案件名（国名）

国 名： インドネシア共和国（インドネシア）

案件名： ジャカルタ首都圏都市高速鉄道東西線事業（フェーズ 1）（第一期）／ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト【有償勘定技術支援】

Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase 1 (I)／
Project for Improvement of Public Transport in Jakarta Metropolitan Area

L/A 調印日：2024 年 5 月 13 日

2. 事業の背景と必要性

（1） 当該国における都市交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

インドネシア共和国（以下、「インドネシア」という。）の首都であるジャカルタ首都特別州（以下、「ジャカルタ」という。）と周辺自治体を含むジャカルタ首都圏の人口は、2021 年に約 3,157 万人に上り、2000 年の約 2,100 万人から約 20 年間で 1.5 倍に増加している。特にジャカルタに隣接する県・市における人口増加が顕著であり、同県・市からジャカルタ中心部への通勤者数も著しく増加し続けている（2014 年の約 240 万人から 2019 年には 1.3 倍の約 320 万人にまで増加）。また、同首都圏においては、旅客・貨物輸送の 91%が道路交通に依存する中、堅調な経済成長を背景として（1998 年のアジア通貨危機後、2019 年まで年平均 5.0%の経済成長、COVID-19 後の 2022 年も 5.3%の経済成長を達成）、ジャカルタにおける車両登録台数は増加が続いている（2010 年の約 1,199 万台から、2021 年には 1.8 倍の約 2,191 万台まで増加）。こうした背景により、インドネシアでは深刻な交通混雑が引き起こされ、当国の投資環境の悪化や排気ガスによる大気汚染、温室効果ガスの排出増へと繋がっており、公共交通輸送力の増強が大きな課題となっている。

かかる状況下、JICA は「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2（JUTPI2）」（2014 年～2019 年、技術協力）にて、MRT（Mass Rapid Transit）10 路線を含む公共交通ネットワークを提案し、「ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 3（JUTPI3）」（2022 年～2025 年、技術協力）にて MRT 沿線開発案の事業支援を実施した。

インドネシア政府は、ジャカルタ中心部における乗用車の流入規制やバス専用レーンの設置等を行ってきたほか、公共交通輸送へのモダルシフトを図るべく、MRT を整備していく方針であり、当国初の地下鉄である「ジャカルタ都市高速鉄道事業」（以下、「MRT 南北線」及び「MRT 東西線」という。）の MRT 南北線フェーズ 1（ルバックブルス～ブンダラン HI）が我が国政府の円借款の支援により 2019 年 3 月に開業した。2026 年 2 月現在、フェーズ 1 から北に延伸しコタまでを結ぶ MRT 南北線フェーズ 2A

の整備、及び MRT 東西線フェーズ 1（第一期）の整備を実施中である。

ジャカルタ首都圏の旅客需要は、COVID-19 の影響で一時的に落ち込んだものの、2022 年には回復基調となっており、今後 COVID-19 以前の水準に戻ることが期待されている。また、2045 年にかけて首都移転計画が進められており、これらの移転の規模や内容については未だ不明確な点も多くあるものの、ジャカルタ首都圏は引き続き経済都市としての役割を担うことが想定されている。

このような中、2020 年から 2022 年にかけて JICA では、複数都市を対象として COVID-19 が収束した段階を見据えた感染症に強い都市計画の在り方の検討や形成プログラムの方向性を行うことを目的に「全世界 COVID-19 等感染症に対する都市環境改善プログラム形成準備調査（CUREIP）」を実施した。ジャカルタ首都圏の都市交通に関しては、COVID-19 以降、自動車やオートバイ、Angkot 等のパトランジットの利用傾向が高まる中で、引き続き公共交通サービスの維持や利用促進を図っていくためには、多様な移動需要に対応するための幹線コリドーを担う MRT を軸とした階層的なネットワークの形成、MRT へのフィーダーサービスとなるバスの拡充による周辺自治体をカバーしたアクセス圏の拡大及びサービス水準の改善が重要である点がインドネシア政府から示され、これらに対応する本円借款付帯プロジェクト（以下、「本付帯プロジェクト」という。）への要請がなされた。本付帯プロジェクトは 2024 年の組織改編を契機として新設された運輸省統合交通・マルチモーダル総局（Directorate General of Transportation and Multimodal Integration、以下「DGTMI」という。）が業務所掌とする、「公共交通輸送へのモーダルシフトの推進」について、同総局の技術知見の向上を図る取り組みである。

（２） 都市交通セクターに対する我が国及び JICA の協力量針等と本事業の位置づけ

対インドネシア共和国国別開発協力量針（2017 年 9 月）における重点分野として「国際競争力の向上に向けた支援」が定められており、交通等の質の高いインフラ整備を支援することが示されている。また、対インドネシア共和国 JICA 国別分析ペーパー（2018 年 6 月）においても、「物流・運輸・交通等インフラ整備プログラム」における協力の方向性として、引き続き増大する交通需要に対応していくために都市圏を対象とした大量公共交通システムの整備を行うこととしており、これら方針・分析に合致する。また、JICA グローバル・アジェンダ「運輸交通」のうち、「都市公共交通推進」クラスターで目指す軌道系交通機関の整備及び公共交通機関の利用促進、及び「都市・地域開発」のうち、「都市マネジメント・まちづくり」クラスターで目指す公共交通を軸とした持続的なまちづくりに貢献するものである。

（３） 他の援助機関の対応

英国（UK PACT）が TOD に関して、以下 3 つの分野に亘る支援：1）空間計画と土地利用基準の策定、2）交通・接続性基準と規範の策定、3）制度・資金調達手続き及び基準の策定を行なっている。同支援による基準は省令レベルでの承認を現時点では目指

している。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、交通混雑が深刻なジャカルタ首都圏において、MRT 東西線を整備することにより、増加するジャカルタ首都圏の輸送需要への対応と自動車交通から公共交通輸送へのモーダルシフトを図り、もって、同首都圏の交通混雑の緩和、投資環境の改善、環境負荷の軽減、気候変動対策に寄与するもの。

また本付帯プロジェクトは、ジャカルタ首都圏において公共交通システムや交通結節点の計画・調整能力、および資金調達スキームの策定能力を強化させることにより、運輸省統合交通・マルチモーダル総局の旅客交通連結性の向上を図り、もって公共交通輸送へのモーダルシフトを促進する交通の連結性向上に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト／対象地域名

ジャカルタ首都圏（首都圏を構成するジャカルタ、ボゴール、デポック、タンゲランおよびブカシの各県と市であり、域内人口 3,155 万人：2020 年）。その他、チアンジュール県の一部も首都圏の構成地域に含まれている。

(3) 事業内容

【円借款本体】

全体事業は、MRT 東西線フェーズ 1 及びフェーズ 2（Balaraja 駅-Cikalong 駅、総延長：約 84.1km）を整備するものであり、うち本事業は、フェーズ 1 ステージ 1（Tomang 駅-Medan Satria 駅、総延長：約 24.5km）の整備と車両調達（184 両）、フェーズ 1 ステージ 2（Kembangan 駅-Tomang 駅）及びフェーズ 2（Balaraja 駅-Kembangan 駅、Medan Satria 駅-Cikalong 駅）の基本設計、環境社会配慮、TOD 関連調査等を行うもの。

なお、2015 年 12 月の「ジャカルタ都市高速鉄道東西線事業（E/S）（フェーズ I）」

（円借款）供与時は、フェーズ 1 のうち西側（約 20 km）をステージ 1 としていたが、用地の利用状況に基づき路線や車両基地を再検討し、東側（約 24.5 km）をステージ 1 区間に変更している。

ア) 土木工事、鉄道構造物建設（うち、JICA は地下土木、他ドナーが高架土木を対象

イ) 電気・機械システム及び軌道

ウ) 車両調達

エ) 車両基地建設

オ) コンサルティング・サービス（基本設計、入札補助、施工監理、環境社会配慮、TOD 関連調査、運営・維持管理支援等）

【本付帯プロジェクト】

①投入（インプット）

日本側

i) 専門家派遣

・ 短期専門家：約 36 人月

- 1) 業務主任／公共交通計画
- 2) バス運行管理
- 3) バス施設計画・交通結節点
- 4) 経済財務分析
- 5) 公共交通利用促進
- 6) 研修企画／ジェンダー主流化

ii) 研修員受け入れ：本邦研修

iii) 機材供与：無し

インドネシア国側

i) カウンターパートの配置

ii) 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

② プロジェクト目標

旅客交通連結性を向上させる計画能力および調整能力が向上する。

指標及び目標値：

- ・ パイロット調査を通して作成されたフィーダー交通計画／交通結節施設整備計画が、対象自治体の中期開発計画（2030-2034 年）の開発事業リストに挙げられている。
- ・ パイロット調査で得られた教訓およびハンドブックを活用し、DGTMI がパイロット事業対象地以外でフィーダー交通計画又は交通結節施設整備計画の策定に関して、対象自治体との協議に着手している。
- ・ 公共交通改善を目的とした調整会議のメンバー及び役割が定められ、DGTMI が参加する形で定期的もしくは必要に応じて開催されている。

③ 成果

成果 1：複数の公共交通機関の連結性を考慮した公共交通システムの計画、調整能力が強化される

成果 2：公共交通の結節点の計画、調整能力が強化される。

成果 3：公共交通システムの資金調達のスキームと方法の策定能力が強化される。

④ 主な活動

<活動 1>

1-1: ショートリストに挙げられた複数のパイロットエリア候補地において、その社会・交通状況を調査し、パイロットエリアを選定する。

1-2: パイロットエリアの社会経済、交通状況を分析する。

1-3: 交通モード（道路交通およびスカイトレイン等の非道路交通）の特性や長短を考慮のうえ、公共交通機関（MRT、通勤線、LRT、バス、パトランジット）間の連結性の向上のためのフィーダー交通計画（サービスレベルを含む）を提案する。

- 1-4:関係機関（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 1-3 で提案した計画を更新する。
- 1-5:提案した計画を実行するための、公共交通事業者の選定プロセス、サービス契約、モニタリング方法を策定する。
- 1-6:フィーダー交通計画を策定するための調整メカニズムを構築する。
- 1-7:フィーダー交通計画のハンドブックを作成する。

<活動 2>

- 2-1:パイロットエリアにおける各駅の状況を調査し、交通結節点計画のためのパイロット駅を選定する。
- 2-2:パイロット駅の地形的特徴、土地利用、交通状況を分析する。
- 2-3:複数の地方交通モードの結節点の計画を提案する。なお、結節点における施設デザインでは、ジェンダー課題に配慮・対応した設計を行う。
- 2-4:ステークホルダー（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 2-3 で提案した計画を更新する。
- 2-5:交通結節点の整備費用を算出する。
- 2-6:交通結節点のハンドブックを作成する。

<活動 3>

- 3-1:インドネシアの主要都市およびその他の国における公共交通及び交通結節点の運営・整備に関するビジネスモデル*のベンチマーク調査を実施する。
- 3-2:成果 1 を通じて作成されたパイロットエリアのフィーダー交通計画、及び成果 2 を通じて作成されたパイロット対象の交通結節点整備計画のビジネスモデルを策定する。
- 3-3:活動 3-2 で作成されたビジネスモデルを最終化するための関係機関との調整会議を設立、開催する。
- 3-4:ベンチマーク調査及びパイロットのビジネスモデルのレビューを踏まえ、ビジネスモデル策定の考え方・方法論のハンドブックを作成する。
- 3-5:活動 3-4 に基づき、交通連結性を高めるための新たな政策を提言する。
- 3-6:パイロット調査の結果、ビジネスモデル策定およびプロジェクトが作成したハンドブックについて、自治体に対して知見共有セミナーを実施する。

*ビジネスモデルとは利害関係者の役割分担、料金／費用負担モデル、事業者／自治体への財政支援、契約構造等をコンテンツとする

④受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：DGTMI、陸上交通総局、鉄道総局、各周辺自治体、公共交通事業者

最終受益者：ジャカルタ首都圏住民（3,115 万人、2020 年）及びジャカルタ首都圏公

公共交通利用者

(4) 総事業費

総事業費（本事業）：745,230 百万円、今次借款額：140,699 百万円

(5) 事業実施期間

フェーズ 1 ステージ 1 については 2024 年 5 月～2031 年 6 月を予定（計 84 ヶ月）。フェーズ 1 ステージ 2 及びフェーズ 2 を含む全ての施設供用開始時をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制：

【円借款本体】

1) 借入人：インドネシア共和国政府（The Government of The Republic of Indonesia）

2) 保証人：なし

3) 事業実施機関：

Executing Agency：運輸省鉄道総局（DGR：Directorate General of Railways）

Implementing Agency：ジャカルタ首都特別州政府（DKI：Provincial Government of Daerah Khusus Ibukota Jakarta）

Sub-Implementing Agency：ジャカルタ MRT 運営会社（MRTJ：PT Mass Rapid Transit Jakarta）

4) 他機関との連携・役割分担：ステージ 1 は他ドナーの平行型の協調融資を予定（高架土木（約 15.5 km）を他ドナー、他全てを JICA の融資対象とする想定）。ステージ 2 及びフェーズ 2 においても、他ドナーとの平行型の協調融資を予定（ステージ 1 と同様の分担を想定）。

5) 運営・維持管理体制：本事業により建設される設備の運営・維持管理は、MRT 南北線にて経験を有する MRTJ が実施する予定。また、本事業のコンサルティング・サービスにより、運営維持管理に係る能力強化支援を実施予定。なお、サービス水準と運営体制維持の観点から、DKI から MRTJ に対し州政府予算による補助金が供与される方針である。

【本付帯プロジェクト】

DGTMI を主体としたワーキンググループを設置し、活動を行う。グループには陸上交通総局と鉄道総局からも参加する。その他、周辺自治体や公共交通事業者も活動内容に合わせて適宜参加する。

(7) 他事業、他開発協力機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

2008 年以降、MRT 事業の円滑な計画・実施・運営を目的として、「ジャカルタ MRT 事業アドバイザー」を MRTJ の監督機関であるジャカルタ首都特別州に派遣している。なお、MRT 南北線のフェーズ 1（ルバックブルスからブンダラン HI）は 2019 年 3 月に開業済みであり、2025 年 12 月現在フェーズ 1 から北への延伸区間（コタ駅まで）のフェーズ 2A の整備を実施中である。MRT 東西線は MRT 南北線の Thamrin 駅で結節を予定する（同じ駅舎の使用や線路や車両等の相互利用の予定は無し）。そのほか、ジャカルタ首都圏鉄道輸送能力増強事業フェーズ 1 において、ジャカルタの通勤線であるスルポン線等の信号システムの一部更新を予定している。

なお、これら MRT 事業は、「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2（JUTPI2）2014－2019 年」（技術協力）にて提案した交通ネットワークを形成する主要路線でもあり、且つ「ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 3（JUTPI3）2022－2025 年」（技術協力）においても同事業の沿線開発案の策定支援を実施した。

2) 他の開発協力機関等の援助活動

2. (3)に記載のとおり、英国（UK PACT）が TOD に関して基準策定を支援している。策定する基準項目の中には「公共交通利用促進のための自家用車向け最大駐車基準」等も含まれているため、本付帯プロジェクトが交通結節点整備計画を策定するうえで、同基準と整合させることが必要になる可能性もある。この観点において、UK PACT の成果物と本付帯プロジェクトの内容は相互に補完性があり、プロジェクト開始後に同基準との整合性確保に向けて必要な連携可能性を模索する。

(8) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

【円借款本体】

1) 環境社会配慮

1) カテゴリ分類：A

2) カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布）に掲げる鉄道セクター、影響を及ぼしやすい特性に該当するため。

3) 環境許認可

本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書は 2023 年 12 月 8 日に環境林業省により承認済。

4) 汚染対策

工事中の影響について同国国内の排出基準及び環境基準を満たすよう、大気質については定期的な散水、資材運搬時のカバーや工事中の防塵フェンスの設置等の緩和策が取られ、騒音については、走行に適した輸送車両の使用、定期的な重機のメンテナンス等により影響を緩和する。工事により発生する廃棄物は現地法制度に沿って処分されるが、トンネル掘削により発生する土はデポの盛土に一部使用される予定。供用時の騒音・振動については、当国の環境基準を満たすために、ロングレールや弾性のあ

る枕木の設置等を採用する予定。

5) 自然環境面

事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺地域に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。

6) 社会環境面

フェーズ 1 ステージ 1 区間では、約 99.8ha の用地取得、約 1,659 人の非自発的住民移転を伴い、同国国内手続き及び JICA 環境社会配慮ガイドラインに沿って作成された住民移転計画に沿って取得が進められる。住民移転に関する住民協議は実施済みであり、補償方針等の説明がなされた。被影響住民から事業に係る特段の反対意見は出ていない。

7) その他・モニタリング

本事業においては、工事中及び供用時に MRTJ が大気質、騒音・振動、廃棄物、水質、地下水等につきモニタリングを行う。また、用地取得及び住民移転の実施状況については、DKI がモニタリングを行う。

2) 横断的事項

1) 気候変動対策関連案件：本事業は公共交通輸送の促進を通じた大気汚染の抑制及び気候変動の緩和を図るものであり、温室効果ガス（Greenhouse Gas）排出削減に貢献する。また、温室効果ガスを 2030 年までに 31.89%削減するという同国のパリ協定に基づく「自国が決定する貢献（NDC）」における目標と矛盾がないものである。フェーズ 1 ステージ 1 完成後（目標値 2033 年時点）の CO2 削減量は、108,829ton-CO2/年を想定している。

2) エイズ等感染症対策：実施機関が各コントラクターとの連携により工事労働者等向け HIV エイズ対策を実施することを確認済み。また、COVID-19 感染対策として、実施機関側からの各種指示に従いつつ、契約等に基づいて各コントラクターが感染対策を行う

3) ジェンダー分類：■GI（S）（ジェンダー活動統合案件）

<分類理由> 本事業では、女性客が快適に鉄道を利用できるよう、女性専用車の導入や各駅への授乳室の設置等を実施し、その結果・進捗を女性の鉄道利用の促進と利便性の向上（定性的効果）を測り把握していくため。また、事業実施段階における女性の雇用促進を行う予定。

【本付帯プロジェクト】

1) 環境社会配慮

①カテゴリ分類：C

②カテゴリ分類の根拠

本付帯プロジェクトは、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2022 年 1 月

公布)上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。

2) 横断的事項

本付帯プロジェクトは、交通混雑の緩和により温室効果ガスの排出削減に寄与し、気候変動緩和策に資する可能性がある。また、ジャカルタ首都圏における自動車交通から公共交通輸送へのモーダルシフトを支援する観点から、温室効果ガス排出量を BAU 比で 2030 年までに 31.89%（国際支援が得られる場合には 43.2%）削減するという同国のパリ協定に基づく「自国が決定する貢献（NDC）」における目標と整合するものである。

3) ジェンダー分類：■GI（S）（ジェンダー活動統合案件）

＜分類理由＞本付帯プロジェクト対象地域において、交通結節点のバス停等において混雑時や夜間における女性への暴力やハラスメントに対する懸念が確認されている。その取り組みとしては、照明や CCTV カメラ、非常呼び出しボタンの配置計画を本付帯プロジェクトにて実施することとし、活動 2-3 等を踏まえて、成果 2 の指標として「女性利用者を考慮した交通結節点の設計ハンドブックが策定される」を設定する。

（9）その他特記事項

【円借款本体】

プロジェクトサイトは、非常に軟弱かつ透水性の低い粘土地盤が厚く堆積しているため、超軟弱地盤において適応可能な我が国の岸壁建設、埋立・地盤改良等の施工技術を活用予定。

【本付帯プロジェクト】

フィーダー交通計画や交通結節点整備計画においては、障害者に対する配慮事項を含むよう検討する。

4. 事業効果

（1）定量的効果

1) 運用・効果指標（フェーズ 1 ステージ 1：Tomang 駅- Medan Satria 駅）

指標名	基準値（※）	目標値 （※2033 年 [事業完成 2 年後]
旅客運送量（人・km/日）	N.A.	799,000
車両運行数（列車本数/日）	N.A.	183
車両キロ（km/日）	N.A.	35,880
車両稼働率（%）	N.A.	82.6

※現時点で開業しておらず基準値はない。

(2) 定性的効果：鉄道運営及び駅中・駅周辺開発等を通じた雇用機会の創出、女性の鉄道利用の促進と利便性の向上、ジャカルタ首都圏の経済発展、公共交通輸送利用の促進を通じた大気汚染の抑制、温室効果ガス削減による気候変動の緩和。

(3) 内部収益率（プロジェクトライフ：40 年）

以下の前提に基づき、経済的内部収益率（EIRR）は 10.3%、フェーズ 1 ステージ 1 のみではマイナスになるため FIRR は算出しない。

【EIRR】

費用：事業費、運営・維持管理費（いずれも税金を除く）

便益：所要時間短縮、車両走行費削減、温室効果ガス（GHG）等の削減効果

プロジェクトライフ：40 年

5. 前提条件・外部条件

【円借款本体】

(1) 前提条件：特に無し

(2) 外部条件：特に無し

【本付帯プロジェクト】

(1) 前提条件：特に無し

(2) 外部条件

1. 実施中および／もしくは計画中の交通プロジェクトと重複しない
2. DGTMI の業務所掌に変更が無い

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

フィリピン共和国向け「メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和事業」の事後評価（2008 年）の結果等から、都市鉄道事業は初期投資額が大きく料金収入だけでの事業実施が困難であり、政府からの資本投入や補助金の助成が不可欠で、事業実施機関の財務健全性を担保するために、事業形成段階で詳細な財政計画や政府支援の行動計画が必要であるとの教訓を得ている。本事業においても、初期投資額が大きいため、DGR 等の財務健全性の確保が課題であるが、インドネシア国の法令上、中央政府と地方政府が初期投資額を分担して負担することとなっている。また、オペレーターが適切な料金設定を行うと共に、駅中・駅周辺開発（TOD 開発を含む）等の非鉄道収入にも関与することが想定されることを踏まえ、本事業において、当該支援をコンサルティング・サービスの中に含めている。また、インドネシア共和国向け「ジャワ北幹線鉄道複線化事業（II）」の事業評価（2014 年）の結果等から、事業遅延リスクを可能な限り排除すべく、外部要因が生じた際には、日本側・インドネシア側双方で事業の進捗状況や阻害要因について相互確認を行い、更なる事業遅延の防止を図っていたことから、本事業においても、

MRTJ との間で、COVID-19 等による外部要因による遅延リスクに備えた対策等について合意済。

インドネシア共和国向け「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2 (2014-2019) は 15 以上の関係機関が協働でマスタープランの改訂と首都圏交通庁の設立準備を目指すものであった。しかし、終了時評価 (2022 年) によると、すべての関連機関からのフルタイムまたはパートタイムでの参加を確認するのに多大な時間を要した為、主要な関係機関は、プロジェクトの開始前に各機関からの担当者を確認した上で、協議議事録などの正式な文書で規定されるべきとされている。また、コミュニケーションや意見調整にも多大な時間を要する為、リーダーシップ、モチベーションを有する適切な担当者の選定が不可欠とされている。本付帯プロジェクトでも同様に多くの関係部署や機関との協働が予想される為、事前に関連機関に対し、プロジェクト参加への適任者選定を依頼すると共に、JCC、ワーキンググループに加えパイロット調査を推進するプラットフォームの設立を検討する。

7. 評価結果

本事業は、当国の開発課題・政策並びに我が国及び JICA の援助方針・分析に合致する。交通混雑による経済的損失が甚大なジャカルタ首都圏において都市高速鉄道システム整備を通じて渋滞緩和を図ることは、同国の投資環境の改善に寄与し、SDGs ゴール 9、11、13 に貢献すると考えられることから、本事業の実施を継続して支援する必要性は高い。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

4. のとおり。

(2) 今後の評価スケジュール

本付帯プロジェクト開始3カ月 ベースライン調査

事業完成 2 年後

事後評価 (円借款本体及び円借款付帯プロジェクトを一本化し
評価対象とする。)

[別添資料] ジャカルタ首都圏都市高速鉄道東西線事業フェーズ 1 地図

以上

別添

地図：ジャカルタ首都圏都市高速鉄道東西線事業フェーズ 1 地図（出典：DGR）

