

【インドネシア】

ジャカルタ・バンドン高速鉄道について～現地調査を踏まえて～

富田 晃弘 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 主任研究員兼次長

1. はじめに

ジャカルタ・バンドン高速鉄道は、2016年1月に建設が始まり、東南アジア初の高速鉄道として、2023年10月に開業した。筆者は、2017年6月から2020年6月まで在インドネシア日本大使館に勤務し、建設過程に接する機会を得た。また、2023年6月より当研究所に勤務し、2024年3月インドネシア出張時に現地調査を行った。

本稿では、ジャカルタ・バンドン高速鉄道建設の経緯、現地調査の概要及び課題等についてまとめる。

2. 建設の経緯

(1) 日本による調査

もともと、2008年ごろより、ジャカルタ・スラバヤ間的高速鉄道を建設することについて、日本政府内で検討が行われ、日本側からインドネシア政府に熱心に働きかけも行われていた。¹

その後、日本とインドネシアの間で協議が重ねられ、2013年末には日本側でのF/S調査が開始された。²

2014年11月、スシロ・バンバン・ユドヨノ大統領から、ジョコ・ウィドド大統領への交代があった。ジョコ新政権ではジョナン運輸大臣の発言に代表されるように、インドネシアに高速鉄道は時期尚早であるとの認識があったようである。

³このようなインドネシア側の態度の変更を受けても、日本側としては、いずれ日本技術を前提とした高速鉄道をインドネシアが導入してくれるという思いで、F/S調査を続けていたものと思われる。

(2) 中国の提案

2015年3月ジョコ大統領は日本及び中国訪問時に、両国で高速鉄道に乗りこした。その際、中国もまたインドネシアでの高速鉄道建設支援に関心を表明した。⁴

中国提案は、事業費880,000億IDR(約60億ドル)とし、うち75%を中国開発銀行が融資、25%は中国企業と尼国営企

業が出資(出資比率は中国40%、尼側60%)、融資に政府保証は求めないといった提案概要であった。⁵日本の提案はODAを活用した公共事業方式であり、民間事業が行う方式を提案する中国の提案とはそもそも前提が違うことに注意が必要である。

(3) インドネシア政府の対応

インドネシア政府内でも日本・中国双方の提案に対して、様々な検討がなされたようであり、2015年9月、インドネシア側より日本及び中国に対して、ジャカルタ・バンドン間という短い距離に高速鉄道を導入することは適当ではないため、計画を撤回、代わりに、準高速鉄道を導入したい旨伝えられた。⁶

しかし、その後、インドネシア側から高速鉄道事業は撤回しない旨発表され、国家予算を使わないこと、政府保証を求めないこと、民間ベースの事業とすることを満たせば実施してもよいとの方針転換となり、インドネシア側特使が日本に派遣され、中国提案を採用する旨が伝えられた。⁷

(4) 建設に向けて

2016年1月、建設許可が出され、起工式が実施された。

ジャカルタ・バンドン高速鉄道は、当初、ジョコ大統領の1期目の任期中の運用開始を目指して進められていたが、⁸土地収用の問題などで建設が大幅に遅れた。また、途中、インドネシア側から日本側に建設協力の要請があったとの報道もあるが、日本政府は建設への協力を明確に否定している。⁹

このような紆余曲折を経て、ジャカルタ・バンドン高速鉄道は2023年10月2日に開業を迎えた。約2週間の無料試乗期間を経て、10月18日に一般向けに開業したところである。

3. 現地調査

ジャカルタ・バンドン高速鉄道の基本情報及び路線図を次に掲げる。日本の提案ではジャカルタの中心地を始発駅とす

る予定であったが、中国提案に基づき、用地が取得しやすいとの理由で、ジャカルタの中心地から離れたハリム駅からの始発となっている。同様に、バンドン側の終着駅についても、バンドン中心からは離れたところに建設されている。従って、このジャカルタ・バンドン高速鉄道の利用促進には駅のアクセス手段を整備することが特に重要である。

図表1 ジャカルタ・バンドン高速鉄道の基本情報

区間	ジャカルタ・バンドン間
延長	142km
駅数	4
軌間	1,435mm
営業最高速度	350km/h
当初事業費(概算)	880,800億IDR(約60億USD)

出典：南裕輔「東南アジア地域・南アジア地域における高速鉄道の整備スキームに関する分析」2024年AIROレポート3月号より転載

図表2 ジャカルタ・バンドン高速鉄道路線図

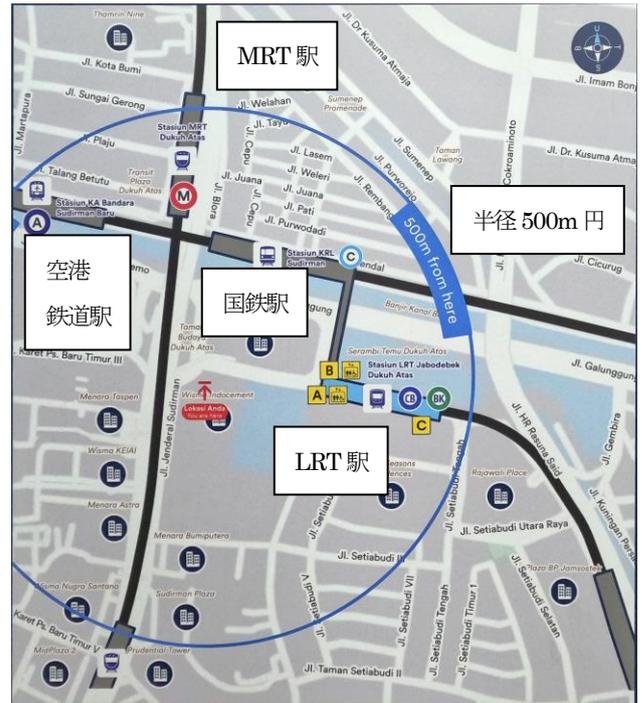


出典：南裕輔「東南アジア地域・南アジア地域における高速鉄道の整備スキームに関する分析」2024年1月第158回運輸政策コロキウム資料より転載

(1) ジャカルタ中心からハリム駅へのアクセス

現地調査ではまず、ジャカルタ側始発駅であるハリム駅のアクセス手段から確認した。ジャカルタ中心部に位置するジャカルタ首都圏LRT(以下「LRT」という。)のドックアタス駅では、国鉄、MRT、空港アクセス鉄道との乗り換えが可能である。ただし、LRT ドックアタス駅は、他の鉄道駅から少し離れたところに位置しており、特に大きな荷物を持って乗り換えを行うことは若干の困難が伴う。

写真1 ドックアタス駅の位置関係



出典：ドックアタス駅の案内図を撮影

LRT ドックアタス駅から LRT ハリム駅までは約 13 km の距離、約 30 分の移動となる。筆者がジャカルタ駐在時にジャカルタ中心部からハリム空港まで車で移動した際は 45 分程度かかったことを考えると、渋滞を気にすることなく、LRT によって定刻にハリム駅まで到着することができることは格段に便利になったと言える。

写真2 LRT 路線

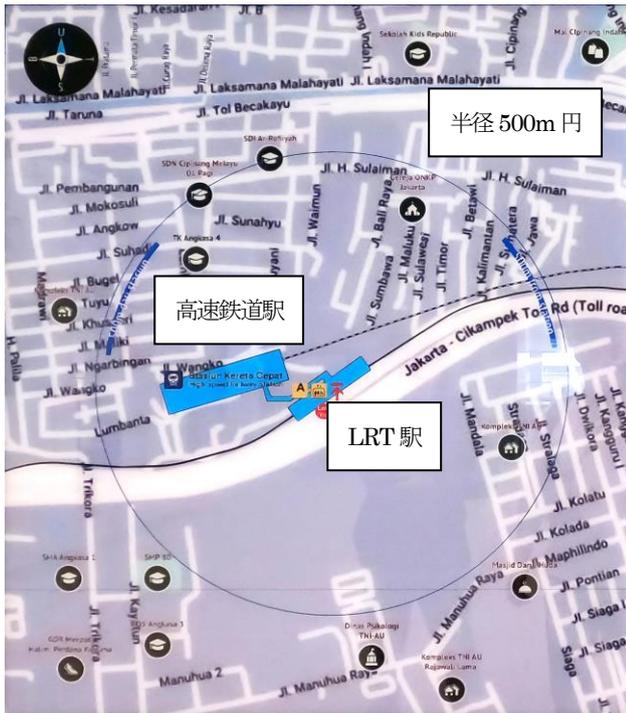


出典：LRT 車内の表示を撮影

(2) ハリム駅でのアクセス

LRT のハリム駅から高速鉄道のハリム駅までは、約 5 分程度の徒歩移動となるが、屋根付きのアクセス歩道橋が整備されており、高速鉄道駅手前では、飲食店も見られた。

写真3 ハリム駅の位置関係



出典：ハリム駅周辺案内図を撮影

写真4 LRTハリム駅と高速鉄道ハリム駅間の通路



ただし、LRT と高速鉄道を乗り継ぐ利用者はまだまだ少なく、高速鉄道のハリム駅のアクセス手段としてタクシーや自家用車を利用している利用者がほとんどであった。なお、ハリム駅には路線バスの乗り入れもあった。

写真5 ハリム駅での車待ちの様子



(3) ハリム駅の様子

ハリム駅構内にも小規模の売店が並んでいた。ジャカルタ・バンドン高速鉄道は土地収用の問題から、駅及び線路建設のための土地の多くを高速道路及びその周辺の土地を用いているとされており、ハリム駅も高速道路入り口の近くとなっていた。ハリム駅周辺の開発に当たっては、高速道路の改良も必要になるなど制約が多いように見受けられた。

写真6 ハリム駅の内部の様子



ジャカルタ・バンドン高速鉄道は約30分に1本運行されている。ハリム駅でコンコースに入るには、乗車券の確認と手荷物検査が必要であった。改札は発車時刻の30分前から開始され、改札に当たっては、QRコードの読み取りでなされる。駅の券売機で購入した場合は紙の切符となるため、改札機に通すことになる。改札を終え、ホームに降りると、既に車両が待機している。

写真7 ハリム駅改札の様子

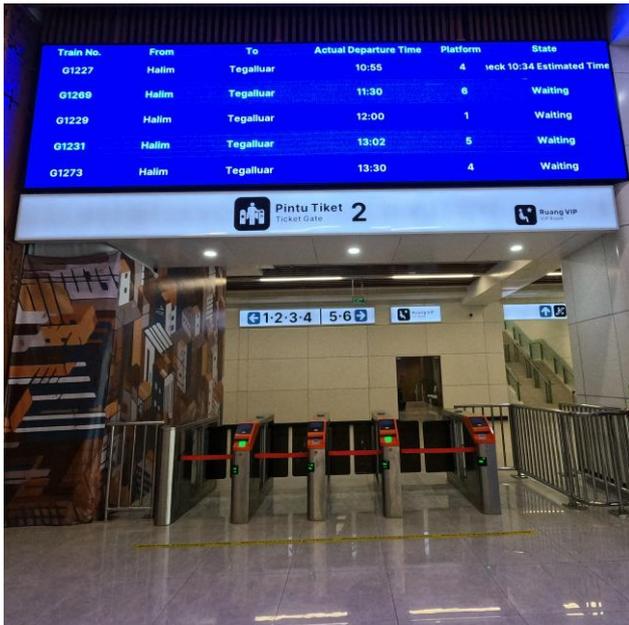


写真8 ハリム駅ホームの様子



(4) ハリム駅からパダラン駅まで

座席クラスは、ファースト、ビジネス、プレミアムエコノミーの3種類であった。10時台のハリム駅発に乗車したが、筆者が乗車した1両目のプレミアムエコノミー車両には筆者を含め4人しか乗客がいなかった。

時速350km近くまでの加速があり、特段大きな揺れ等もなく、乗り心地は悪くなかった。現在、全てのダイヤで途中のカラワン駅は通過となっている。

写真9 車両の速度表示



(5) パダラン駅からバンドン駅まで(フィーダー鉄道) バンドン側の駅はパダラン駅とテガルアール駅があるが、パダラン駅からは国鉄バンドン駅へのフィーダー鉄道が無料で運行されている。乗客の大部分がパダラン駅で下車し、バンドン駅までのフィーダー鉄道を利用していた。バンドン駅までは30分程度であった。

写真10 フィーダー鉄道の駅



出典：フィーダー鉄道内の表示を撮影

写真11 フィーダー鉄道



(6) テガルアール駅

バンドン駅からテガルアール駅までの鉄道やバスによる直接のアクセスはなく、今回の現地調査ではバンドン駅からタクシーで約20km、40分程度かけて移動した。

テガルアール駅の先には現在車両基地がある。農地の真ん中に建設された駅という印象であり、アクセス道路は整備されているが、周辺の開発はほとんどされていない。まだまだ開発の可能性を感じる駅である。

写真 12 テガルアール駅の様子



4. 現地調査での気づきの点及び課題

(1) 運賃・乗車率

ハリム駅からパダラン駅までは所要30分で、プレミアムエコノミー席の運賃は、250,000IDR（約2,400円、100IDR=0.96円で換算¹⁰⁾、テガルアール駅からハリム駅までは所要50分で同じく250,000IDRであった。運賃は、ダイナミックプライシングを設定しており、乗車率によってプレミアムエコノミー席の運賃は150,000IDRから250,000IDRまでの間を変動するとのことである。¹¹⁾

既述のとおり、朝のハリム発の便では筆者が乗車したプレミアムエコノミークラスの車両70席中、4人しかいなかった。他方、夕方ハリム着の便では筆者が乗車したプレミアムエコノミークラスの車両で約7-8割の乗車率であった。

大阪・名古屋間の新幹線は約6,500円であるのに対して、ほぼ同じ距離のジャカルタ・バンドン間の高速鉄道が約2,400円と比較的安価に設定されており、採算性に関しては、このままいけば、建設費の回収に150年かかるとの報道もなされているところである。¹²⁾

(2) 速度・乗り心地

既述のとおり乗り心地は悪くない。車両前方に表示される速度によれば、スムーズに加速していき、その間大きな揺れ

などはほとんどなかった。

ジャカルタ・バンドン間は車で渋滞がなければ約2時間、ほとんどの場合、渋滞で3-4時間かかっていたことを思えば、ジャカルタからバンドンまで合計約1時間程度でアクセスできることは素晴らしいことである。

(3) アクセス・駅周辺開発

既述のとおり、高速鉄道パダラン駅から国鉄バンドン駅までのフィーダー鉄道は整備されていた。しかし、ハリム駅では利用者のほとんどが車でアクセスし、テガルアール駅についても車でアクセスが前提となっていることを考えれば、駅へのアクセスが課題と言える。また、駅周辺開発もまだまだ進んでおらず、引き続き課題である。

5. 今後の動き

(1) 延伸の議論

ジャカルタ・バンドン高速鉄道の乗り心地は正直悪くなく、開業から5か月で累計乗客数200万人を超えるなどインドネシアでの評判も概ね良さそうである。¹³⁾乗車後、ジャカルタで運輸省関係者と面会した際に言われたのは、「高速鉄道が今の140kmの距離のままであるのはもったいない。早期に延伸計画を議論すべきだと考えている。」とのことであった。また、同鉄道については、本年2月の大統領選挙においても特段争点にはならなかったようである。

延伸に向けて、インドネシア政府及び中国政府の間で議論が進められているとの報道があり¹⁴⁾、また、インドネシア運輸省からも早期に国家戦略事業にしたいとの声が出ている。¹⁵⁾

(2) 我が国の対応

ジャカルタ・バンドン高速鉄道は建設が遅れていたとはいえ、いつかは完成すると日本関係者の間では覚悟があったはずであり、いずれ訪れるXデーに向けて日本としてどのように対応すべきかの準備を行ってきたはずである。

我が国として、アピールできるのは、やはり「質の高いインフラの輸出」であって、筆者が在インドネシア日本大使館に勤務時に関与していた案件では、ジャカルタ都市高速鉄道（ジャカルタMRT）¹⁶⁾、パティンバン新港湾事業（建設と運営）¹⁷⁾、ジャワ北幹線鉄道準高速化事業¹⁸⁾であった。

現に2019年3月、ジャカルタMRT南北線第1期の開業の効果は絶大であり、開業式はジョコ大統領の2期目に向けた選挙活動そのもののような盛り上がりを見せた。

(3) 結語

それでもやはり、ジャカルタ・バンドン高速鉄道の完成は、インドネシア国内では大きな影響を有していると思われる。さらにも今後、スラバヤまで延伸され、ジャカルタ・スラバヤというジャワ島の二大都市が高速鉄道で結ばれることになれば、その効果はますます大きなものになるであろう。

このような状況に対して、我が国としては、まずは、ジャカルタ・バンドン高速鉄道の効果と課題を見極める必要がある。また、当研究所では2024年1月のコロキウムにおいて、高速鉄道整備支援における我が国の強みを発表した。¹⁹それは、日本が支援する案件では設計段階における法制度や技術

基準の制度化支援、建設段階における駅周辺開発支援のような取組が事業段階に応じて実施されており、このような実施国の状況やニーズに応じた計画的・段階的なソフト支援こそが我が国が持つ強みであるというものである。このような我が国が有する強みについても不断に検証することが必要である。そして、ここで得られた教訓を踏まえ、我が国として、インド高速鉄道その他の地域の高速鉄道整備に貢献していくことが重要である。

インフラの海外展開に当たっての我が国の課題及び進出に向けた戦略について、今後も研究を行っていくこととしたい。

¹JICA in Indonesia-Japan Expo 2008・日インドネシア外交関係樹立50周年記念HP・https://www.id.emb-japan.go.jp/oda/en/topics_200901_i_jexpo.htm

²日本コンサルタンツら、高速鉄道の調査受注 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2014年1月・<https://www.nna.jp/news/78376>

³【政経ウオッチ】第117回 ジャワ高速鉄道事業の中断 - NNA ASIA・インドネシア・経済・2015年1月・<https://www.nna.jp/news/52983>

⁴高速鉄道の建設計画、中国関心表明で復活 - NNA ASIA・インドネシア・経済・2015年3月・<https://www.nna.jp/news/49447>

⁵東南・南アジアにおける高速鉄道の整備スキームに関する分析 | 一般財団法人 運輸総合研究所 (jttri.or.jp) <https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240115.html>

【政経ウオッチ】第139回 高速鉄道事業をめぐる顛末 - NNA ASIA・インドネシア・政治・2015年10月・<https://www.nna.jp/news/15469>

⁶高速鉄道計画を中止、日中との関係に配慮 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2015年9月・<https://www.nna.jp/news/21043>

⁷菅官房長官とソフヤン・ジャリル・インドネシア国家開発企画庁長官(大統領特使)との会談 | 外務省 (mofa.go.jp)・2015年9月・https://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sea2/id/page4_001403.html

⁸インドネシア、高速鉄道の起工式 19年初開業 - 日本経済新聞 (nikkei.com)・2016年1月・https://www.nikkei.com/article/DGXLASGM21H67_R20C16A1FF2000/

⁹日本はジャカルタ高速鉄道の延長プロジェクト入札の意思なしかー香港メディア (recordchina.co.jp)・2023年9月・<https://www.recordchina.co.jp/b920449-s43-c20-d0193.html>

¹⁰三菱UFJリサーチ&コンサルティング | 外国為替相場 | 月末の為替相場 (murc-kawasesouba.jp)・2024年3月月中平均TTM・<https://www.murc-kawasesouba.jp/fx/monthend/index.php?id=2403>

¹¹高速鉄道、2月3日から運賃変動制を導入 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2024年2月・<https://www.nna.jp/news/2618775>

¹²高速鉄道の延伸、国家事業入り目標=運輸相 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2024年5月・<https://www.nna.jp/news/2662751>

¹³バンドン高速鉄道、累計乗客数200万人超え - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2024年3月・<https://www.nna.jp/news/2632861>

¹⁴高速鉄道のスラバヤ延伸、中国と作業班設置 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2024年4月・<https://www.nna.jp/news/2650079>

¹⁵高速鉄道の延伸、国家事業入り目標=運輸相 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2024年5月・<https://www.nna.jp/news/2662751>

¹⁶富田晃弘「日本の支援によるジャカルタ発の地下鉄・MRT開業」海外運輸2019年1号11頁・https://www.jtca.or.jp/wp-content/uploads/2019/07/mokuji_No216.pdf

¹⁷西ジャワ新港、本格運営は先 - NNA ASIA・インドネシア・運輸・2021年3月・<https://www.nna.jp/news/2153690>

¹⁸富田晃弘「ジャワ島北幹線鉄道高速化事業のサマリー・レコード署名」海外運輸2019年3号14頁・<https://www.jtca.or.jp/wp-content/uploads/2020/01/mokujiNo218.pdf>

¹⁹東南・南アジアにおける高速鉄道の整備スキームに関する分析 | 一般財団法人 運輸総合研究所 (jttri.or.jp) <https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240115.html>