

国際セミナー「鉄道整備と沿線開発」

ヘル・ウィスヌ・ウィビウォ

インドネシア運輸省 鉄道総局鉄道インフラ局長 来賓挨拶

皆様おはようございます。私からはインドネシア語でお話しさせていただきます。改めまして、皆様おはようございます。

まず始めにお詫び申し上げなければならないことがあります。運輸大臣が本来であれば本日このイベントに出席するところでございました。また、大臣の代理として鉄道総局長が出席するはずでしたが、用務の関係で私が代理としてお話しさせていただきます。

まず、本日この鉄道整備と沿線開発セミナーを開催・支援していただいた方々にお礼申し上げたいと思います。

昨今の整備状況、特にビッグプロジェクトということで申し上げますと、ジャカルタはビジネスの中心であり非常に人口が増えています。昼間人口は1,400万人を超えており、慢性的な渋滞が起こっておりまして、東西そして南北についても渋滞が生じております。これに関しては、日本の円借款により MRT の整備を行い、現在すでに開通しております。改めて御礼申し上げます。

さらに付け加えますと、過去5年に2015年～2019年に作ったインドネシアの鉄道整備は1,000kmを超えております。これは過去から見ても最大規模のものとなります。この1,000kmの整備には、ジャカルタの MRT や、マンガライ-ブカシ間の複々線化、ジャボデタベックの LRT の整備等が含まれています。

本日、このセミナーの中で、如何に鉄道整備をインドネシアで行っていくのか、特にジャボデタベック首都圏内で行っていくのかについてお話しができればと思っています。政府としては、これまで急速なインフラ整備を進めてまいりました。そして、この機会に日本政府の方にお伝えしたいのは、我々が保有している電車の設備も中古車両を含め日本から調達したものを多く使っております。インドネシア政府としては、鉄道インフラだけでなく、鉄道の設備としてディーゼル車両等をご供与いただければと考えております。現在の運輸インフラ、特に鉄道は1,000kmを整備しましたが、これを最適な形での利用ができておりません。イン

フラ施設に乗せる設備が不十分だからです。インフラという部分では大分整備されてきましたが、設備・装備という点では不十分です。現在乗客数が非常に多い中で、ピーク時には非常に混みあった状況になっており、快適さを失っております。私どもとしてはさらに改善をしていくつもりであり、インフラだけでなく設備についても改善していきたいと思っておりますが、そのための投資が政府としてなかなかできていません。法律により、設備を調達できるのはオペレーターに限るとされているからです。我々としては、新たな設備は値段が高いということもありますので、日本の中古のディーゼル車両がインドネシアで活用できればと考えております。

また、この場をお借りしてお伝えしたいのは、4つのメガプロジェクトとしてインドネシア政府がジャボデタベック首都圏で行っているものです。

まず1つ目がジャカルタ MRT の整備です。これはすでに 2019 年に開業しております。これについては日本政府の方にご支援いただきましたことを感謝しております。非常に長いプロセスを経ましたが、最終的に完成にこぎつけることができました。

また、ブンダラン HI からコタ駅まで延伸していくということで、現在、入札プロセスに入るところで 2024 年には開通させたいと思っており、延伸することでさらにジャカルタの住民のモビリティを高めていければと思っております。

現在の達成状況につきまして、一日 9.5 万人が利用しておりますが、目標には達しておりません。調査の段階では 10 万人の利用を期待しております。よって、さらにこれを改善していくために、様々な他の交通モードとの統合化を図っていく必要があります、TOD 駅周辺の開発も含まれております。ジャカルタの MRT につきましては、今の南北線に加えて、現在、東西線も準備しております。東西線は南北線と少し性質が異なります。私どもが南北線を整備していた時、そのエリアはジャカルタ特別州にとどまっております、その意味ではこのプロジェクトをリードしてきたのは、そのジャカルタ特別州でありました。一方、東西線については、バンテン州、西ジャワをまたぐため、中央政府の方で整備していくこととなります。去年の 11 月 4 日に、入札プロセスを行っております。今年の 7 月には事業をスタートできればと考えております。

2つ目のビッグプロジェクトが複々線化です。こちらについては戦略的なプロジェクトとして、我々の期待としては早急に完了したいと考えておりますが、土地の問題もありスタートが遅れております。昔からある問題ですが、交通インフラには土地の問題が多くあります。日本のローンの延長も行ってきましたが、既にその期限が切れており、他の資金を調達する必要があります。複々線化と電化に注力しておりますが、これをさらに進めていくつもりです。

続いてジャカルタの LRT がございます。これはジャカルタ特別州が設備しているもので、住民のモビリティに貢献することを期待しております。しかし、まだその距離は非常に短く、本日スタント先生もお越し頂いておりますが、5.8km にとどまっております。州政府としても引き続き延伸を続けていくこととなります。フェーズ 1 についてはすでに 2019 年に開通しており、これをさらに継続することが期待されております。MRT と LRT の統合は、様々なフォーラムの中で鉄道はそれ自体で成立するものではないということを申し上げてきました。バラバラでは最適とならないということで統合化を進める必要があり、インターモーダル、つまりバス等の他の手段であれ、電車であれ、つなげていく必要があると考えております。

そして、ジャボデダベック首都圏での大規模な LRT の整備があります。これはすでに 70%ほど進んでいるところです。目標としては、2021 年の 12 月に開通予定です。3つのルートがあり、それぞれチブブールからチャワン、チャワンからドゥクアタスそしてブカシティムールからチャワンまでです。我々としては、この市内での鉄道整備を TOD と合わせて行っていくことで、できる限り最適化を図っていきたいと考えております。そのために PT Kereta Api 社と国営企業のコンソーシアム等といくつかの TOD を進めていくつもりです。

TOD のコンセプトにつきましては、様々な課題がありますが、順調に進んでいると思っております。私の期待としましては、本日のセミナーを通じて知識の移転が起これ、そして人材の育成に貢献すること、そして様々な TOD のモデル、あるいはパーク&ライドをジャカルタで適用できればと考えております。

以上、私からの挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

以 上