



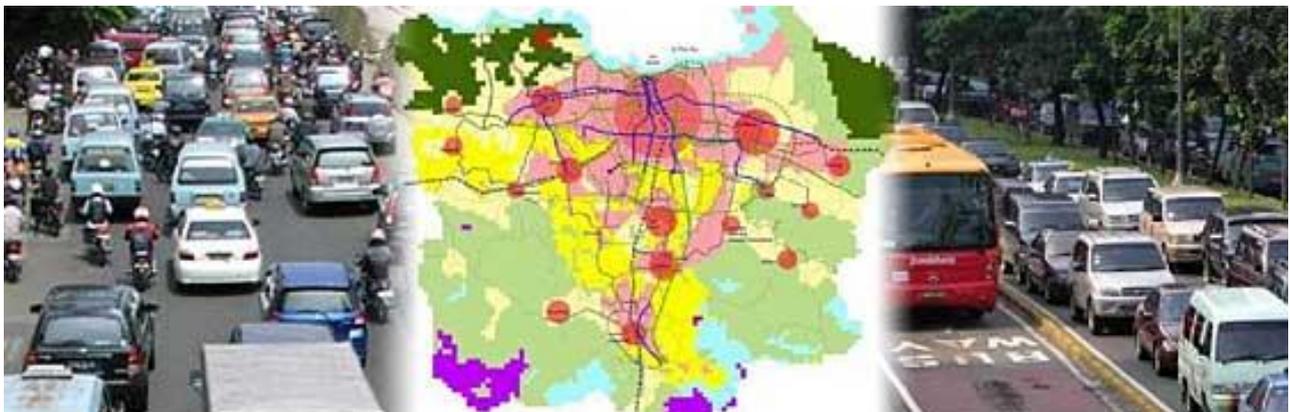
インドネシア「都市機能復移転」研修を受け入れ ～「JICA ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクト2」の進展～

昨年頃からニュース報道等に世界最悪といわれるジャカルタの交通混雑・渋滞とともに都市高速鉄道（地下鉄、一部高架構造）がしばしば登場しています。道路面積率が極端に低いジャカルタでは、鉄道等の大量公共交通機関を改良・整備していくほか道路交通混雑を緩和し、都市機能を維持していく方法はないと考えられてきました。

この度、独立行政法人 国際協力機構 JICA 理事長より神戸市長へ「平成 21 年から 23 年度におきまして貴市より専門家を派遣いただきました『ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクト』の後継プロジェクトである『同フェーズ2』の関係省庁職員を対象とする研修を実施することとなり、現地プロジェクトより貴市の都市開発及び都市交通について学びたいとの要望がありました」と本邦研修の受け入れ要請がありました。

神戸市及び公社は、昨年 2 月にも日尼 TOD 公共交通指向型都市開発・都市交通セミナーへ招待され、ニュータウンと地下鉄、ポートアイランドや神戸空港と新交通システムの一体的整備などまちづくりにおける公共交通の重要な役割について発表しました（http://www.kobe-sumai-machi.or.jp/business/pdf/150324report26_indonesia.pdf）。また、平成 23 年に JICA プロジェクトから大統領へ提出された「首都圏交通庁の設置にかかる大統領令（案）」が、大統領選挙後の新政権により更新され、昨年 12 月にジャカルタの交通対策に向け、新しい行政機関「首都圏交通庁」が発足しました。この交通庁からも本邦研修に参加されており、旧知の経済調整大臣次官補やジャカルタ州政府副知事等とともに、将来のジャカルタのまちづくりについて、活発な意見交換が行われました。

一方、ジャカルタ州は都市化に伴う水環境汚濁及び汚水排水対策に取り組んでおり、神鋼環境ソリューションから汚水処理、環境形成用水や中水道等の処理水利活用及びバイオガス化の説明を頂きました。なお、神戸の新交通開発事業者である神戸製鋼所は、ジャカルタの地下鉄システム整備を受注、交通渋滞対策に貢献されています。



参考：『同プロジェクト』の概要：<http://www.jica.go.jp/project/indonesia/004/index.html>

1. 実施期間：平成28年4月14日（月）～20日（火）

2. インドネシア国側参加者：

- ・ 経済調整大臣府インフラ・地域開発担当次官補 Mr. Tulus Hutagalung
- ・ 運輸省 技術開発研究所 長官 Dr. SINAGA Elly Adriani
- ・ 運輸省 技術開発研究所 局長 Mr. IRFANSYAH Sigit
- ・ 運輸省 首都圏交通庁 施設局長 Mr. SALAM Edi Nur
- ・ ジャカルタ特別州 副知事 Dr. SOEHODHO Sutanto
- ・ ジャカルタ特別州 都市インフラ整備公社 総裁 Mr. PRAMADHI Ario
- ・ インドネシア鉄道公社 上級副総裁 Mr. TRIWIBOWO Anggoro （他 15 名）
- ・ JICA 総合交通政策アドバイザー 秋村成一郎（国土交通省派遣）

3. 研修及び視察内容：

- ・ 広域交通ネットワークとニュータウン開発事業（公共交通指向型都市開発）
- ・ 三宮都心ターミナル整備事業（公共交通指向型）
- ・ 海上文化都市ポートアイランド開発事業（都市交通一体型開発）
神戸新交通総合司令所及びポートライナー試乗
下水道汚水の再生利用及びバイオガス化利用（株）神鋼環境ソリューション）
- ・ 公共交通指向型都市開発におけるパーク&ライド駐車場整備事業



神戸新交通の総合指令所（運行・電力・安全管理）



左からスタント副知事、シナガ長官、プラマディ総裁



左から2人目、秋村 JICA 専門家（国交省派遣）



国土交通省 清水技術審議官表敬訪問
中央左からトゥルス次官補、清水審議官

ジャカルタ首都圏交通庁の設立と課題

～省庁・自治体横断型の交通問題対策機構の設置に向けた取り組みを通して～

濱田 圭吾¹

¹ (一財) 神戸市都市整備公社 インフラ整備支援課長 (〒651-0096 神戸市中央区雲井通5丁目3番1号)
E-mail: keigo_hamada@yahoo.co.jp

ジャカルタ首都圏(JABODETABEK)は2,800万人の人口を有し、東京に続く世界最大規模の都市圏の一つと言われているが、人口増加、乱開発、自動車やオートバイの急速な増加等により深刻な交通渋滞等の社会問題が起きている。一方、それに対する社会基盤の整備も遅れており、その背景には関係する複数の省庁及び地方政府の間で、事業主体及び事業の優先順位の合意形成をした上で、実施計画を策定する枠組みがないこと及び財政的裏付けがないことがあげられる。そこで、同首都圏交通マスタープランを改訂するとともに、セクター・行政界を超えて同マスタープランを計画、実施、評価する首都圏交通庁の設立支援を目的としたJABODETABEK都市交通政策統合プロジェクト(JUTPI)が実施された。本稿では本組織の概要を紹介するとともに、今後、同庁が取り組むべき課題を明らかにした。

Key Words : Indonesia, Jabodetabek, Transportation Authority, Coordination, Master Plan

1. 背景と目的

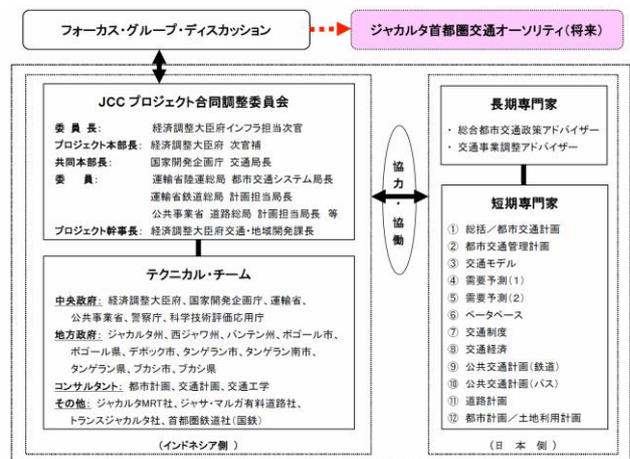
ジャカルタ首都圏は、2800万人の人口を有し、東京に続く世界最大規模の都市圏の一つと言われているが、人口増加、乱開発、自動車やオートバイの急速な増加等により、深刻な交通渋滞等の社会問題が起きている。

一方、それに対する社会基盤の整備も遅れており、その背景には関係する複数の省庁、及び地方政府の間で、事業主体及び事業の優先順位等の合意形成を図った上で実施計画を策定する枠組みがないこと(現在、ジャカルタ首都圏には、地方政府間の行政上の問題解決と調整のための機関「BKSP」が存在するが、BKSPは問題解決のための調整等を目的としており、広域都市圏の交通インフラ事業の計画、実施上の調整を行う役割は果たしていない)、また財政的裏付けがないことが挙げられる。

こうした背景から、JABODETABEK都市交通政策統合プロジェクトの一つの大きな柱として、セクター・行政界を超えてマスタープランを実施、評価する首都圏交通庁の設立支援を行うこととした。

本稿では、ジャカルタ首都圏交通庁(Jabodetabek Transportation Authority: 以下、JTA)の概要を示すとともに、JTA設置に向けた協議経緯や、設置により期待される効果、そして現時点において想定されている今後の課題について報告したい。

2. プロジェクトの推進体制



3. JTAの概要

(1) JTA設置のねらい

首都圏地域における公共交通システムの構築により、コミュニティへのサービス改善、経済発展の支援、及び社会生活のためのより良い環境づくりを目指している。

このため、ジャカルタ首都圏における効率的かつ効果的な交通ネットワークの開発、整備を行い、都市の過度な一極集中を回避すると同時に、郊外地域に都市拠点を創出することを主なねらいとしている。

(2) 組織の位置づけ

- ジャカルタ首都圏（JABODETABEK地域）における国務大臣を長官とする非省政府機関として設立
- 本組織は、大統領に直属し、大統領に責任を持つ

(3) JTAの主な役割

- ①基本計画及び実施プログラムの策定
- ②交通インフラ及び交通施設の開発、整備、改善
- ③交通需要管理の実施
- ④公共交通指向性開発 (TOD: Transit Oriented Development)の実施
- ⑤基本計画及び実施プログラムの進捗管理、及び評価の実施
- ⑥基本計画及び実施プログラムの予算計画の策定

(4) 組織構成

組織構成については、大統領令案で長官、官房長、3名の次官、監督官の設置が予定されており、以下の構成が案の一つとして考えられている。

a) HEAD（長官）

本組織が使命、義務、職務を執行するにあたり、本組織を指揮、監督する。

b) Mein Secretariat（官房）

長官を補佐するもので、長官に直属し、長官に責任も持つ。プログラム、業務管理及び資源の計画、ガイド及び総括を執行・調整する。

c) Deputy of Planning and Cooperation（計画・協力次官）

長官に直属し、長官に責任も持つ。首都圏交通サービス活動に係る協力と同じく、政策の形成及び計画、政策実施における同調及び分析に係る調整を実施する。

d) Deputy of Transportation System Development（交通システム開発次官）

長官に直属し、長官に責任も持つ。交通政策の実施及び交通サービスを開発及び供給する。

e) Deputy of Monitoring and Evaluation（モニタリング・評価次官）

長官に直属し、長官に責任も持つ。交通サービス実施及び首都圏総合交通マスタープランに係るモニタリング、影響分析、評価及び改良・改善方策を提出する。

f) Inspectorate（監査室）

長官に直属し、長官に責任も持つ。本組織における使命、義務、職務の執行に係る業務を監査、監督する。

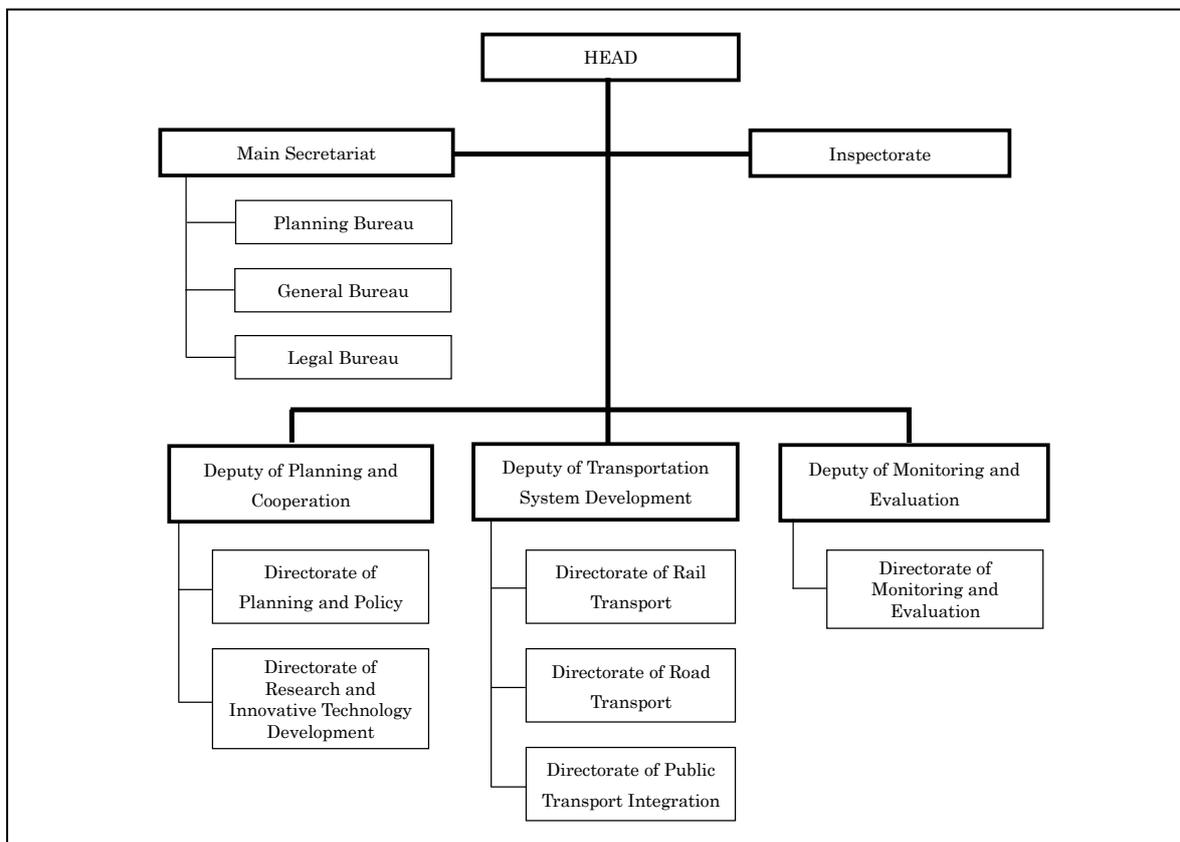


図-1 JTA の組織構成(案)

4. JTA設置にむけた協議経緯

年月日	会議体	概要
2010/10/21	第一回 フォーカスグループディスカッション	・ 中央政府の各機関、及び地域内の地方政府が参加し、ジャカルタ首都圏交通庁の必要性について議論し、早期の設置を目指すことで一致
2010/12/21	第二回 フォーカスグループディスカッション	・ 首都圏交通庁の設置を含む、首都圏交通対策アクションプランの説明 ・ 省庁間及び中央・地方政府間連携組織事例の紹介 ・ ジャカルタ首都圏の交通状況の説明 ・ 首都圏交通庁の具体案の提案 ・ スケジュール説明
2011/3/3	第一回関係総局長会議	・ JTA 設置大統領令案の主旨及び概要説明
2011/4/21	第二回関係総局長会議	・ JTA 設置大統領令案の骨子説明 ・ 並行して実施しているマスタープランの状況報告
2011/5/10	—	・ 経済調整大臣、JTA 設置大統領令案を大統領へ送付
2011/12/30	—	・ 経済調整大臣、JTA 設置大統領令修正案を大統領へ送付
2011/11/16	第三回関係総局長会議	・ 既存の法律との関係性や財源委譲手続き、及びマスタープランとJTAの関係性について協議

※上記会議に加え、プロジェクト開始時から関係省庁・地方政府・機関調整会議（52回）、関係省庁府局長及び学識経験者等テクニカルチームによる会議等（14回）、共官庁の国家開発企画庁及び運輸省を中心とする関係地方政府を巻き込んだ交通対策ワーキンググループ等（9回）、JTA設置に関するタスクフォース（8回）といった調整会議を開催

5. JTA設置により期待される効果

JTA設置により、以下の効果が期待できる。

- JTAが、関係する複数の省庁、及び地方政府間の調整役となり、効果の大きな事業から優先的に実施していくことが可能となる。
- 自ら策定したマスタープランの実現に向けた進捗管理を行うことで、計画的に、かつ確実に事業を実施することが可能となる（対外的な投資という観点からも非常に大きな効果が期待される）。
- 地域のニーズを満たす包括的で、かつ安全、快適な公共交通サービスを提供することが可能となる。

6. 今後の課題

JTA設置により大きな効果が期待できる一方で、現時点においては、以下のような課題を抱えている。

- ① JTAは大統領令で設置される予定であり、その上位にある法律及び法律の細則を変更するものではない。このため、法律の権限が大統領令によって自動的に委譲される訳ではなく、実施機関からJTAに

委託する形になっており、今後の協議でその中身が決まる。例えば、鉄道の計画については運輸省鉄道総局で実施しているが、JTAで都市圏の鉄道整備計画を策定する場合は、両者で協議する必要がある。また、大統領令は大統領によって変更ができるため、次期大統領が廃止することも可能である。

- ② 財源は、現段階において中央政府の国家予算を使えることになっているものの、全体としてどれくらいの予算を確保できるかは不透明である。このため、マスタープランの実現にあたっては、燃料補助金の削減やERP(Electronic Road Pricing)等で有効な財源を確保する必要がある。
- ③ 当初は民間人を積極的に活用する案となっていたものの、他省庁の調整の結果、長官以外は基本的には公務員が登用されることとなっている。中央省庁や自治体からの採用により、迅速な権限の移譲が期待できるとともに、長期的な視点に立って公正な計画策定が期待できる反面、大幅なパフォーマンスの改善が望めない可能性がある。
- ④ 地方自治体は大幅な自治を認められつつあり、選挙で選ばれた知事の意向と大統領から指示を受けたJTA長官の意向が対立した時にどちらが優先されるかについて不明確な状況である。

上記についてはJTAの立ち上げ後、問題点を整理し、追加の大統領令案や法律案の提出によってJTAの権限を

より明確にすることが望まれる。

7. まとめ

JTAとは、国務大臣を長官とし、官房長及び3次官からなり、関係省庁及び地方政府から政策・事業実施権限の委譲を受け、その責任において財源・予算を確保し、プロジェクトを実施する組織である。

JTA設置の大統領令案は経済担当調整大臣から大統領宛てに送付され、平成24年5月現在、内閣官房において法制手続き中である。

理想的な新組織の立ち上げに向けては、既述の通り、多くの課題を抱えているが、今後、ますます高度化することが予想されるジャカルタ都市圏の経済活動を支援していくためには、新たに法令化されるマスタープランとそれを実施するJTAの設置と適切な運営は、欠くことのできない重要な取り組みとなるものと考えられ、今後のインドネシア政府関係者の舵取りが注目される。

謝辞：本稿は独立行政法人 国際協力機構(JICA)とインドネシア共和国経済担当調整大臣府(CMEA)の協働で実施された技術協力プロジェクト「JABODETABEK都市交通政策統合プロジェクト(JUTPI)」の活動の一部を取りまとめたものである。日本のJICA、国土交通省、神戸市等の支援の下、CMEA並びに同プロジェクトに参加したインドネシア政府の中央及び地方政府の各関係の努力により実施された。関係各位に改めて謝意を示したい。

参考文献

- 1) Coordinating Ministry of Economic Affairs (CMEA), Republic of Indonesia, and Japan International Cooperation Agency (JICA) : *JABODETABEK Urban Transportation Policy Integration Project, Final Report*, 2012.
- 2) Coordinating Ministry of Economic Affairs (CMEA), Republic of Indonesia, and Japan International Cooperation Agency (JICA) : *Standard operating Procedure of Jabodetabek Transportation Authority*, 2012 (2012. 5. 7 受付)

Establishment of JABODETABEK Transportation Authority

Keigo HAMADA

Jakarta metropolitan area, or JABODETABEK, is one of the largest metropolitan areas next to Tokyo with 28 million populations. Despite her growth, the region is facing series of social problems such as urban sprawl, severe traffic congestion caused by the increase of cars and motorcycles. On the other hand, development of infrastructures is stagnant due to lack of framework for all relevant governmental agencies to formulate an implementation plan and to make agreement on a priority of infrastructure projects as well as shortage of funding. The JABODETABEK Urban transportation policy integration (JUTPI) project has been implemented for the purpose of revising the urban transportation master plan and establishing JABODETABEK transportation authority (JTA) which plans, implements and evaluates transportation projects in the region with cross-sector and cross-boundary approach. This paper summarize establishment of JTA and identified issues to be solved for the future JTA.