

都市分野の海外展開に向けた最近の取組み等について

国土交通省

都市局

令和5年3月

本日の発表内容

- ① 都市分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② ネパール・カトマンズにおける現地調査の結果共有
- ③ 日尼合同TODスタディ・セッション、現地視察の結果共有

本日の発表内容

- ① 都市分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② ネパール・カトマンズにおける現地調査の結果共有
- ③ 日尼合同TODスタディ・セッション、現地視察の結果共有

- 政府は、2013年に「インフラシステム輸出戦略」（経協インフラ戦略会議決定・毎年改定）を策定し、「2020年に約30兆円のインフラシステム受注を目指す」との目標を掲げて以降、官民一体となって取組を推進し、2019年までの実績は、約27兆円となった。
- 2020年に策定した新戦略では、2025年を目標年次として**約34兆円**のインフラシステム受注を目標としている。

2021～2025 「インフラシステム海外展開戦略2025」（第49回経協インフラ戦略会議決定）

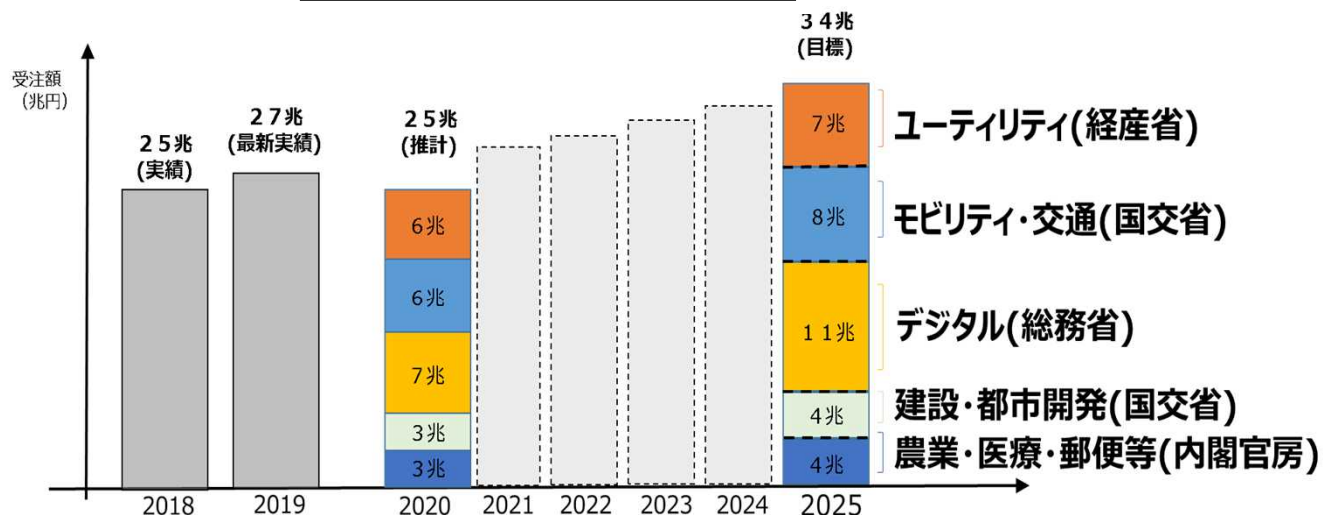
【目的】

- ①カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた経済成長の実現
- ②展開国の社会課題解決・SDGs 達成への貢献
- ③「自由で開かれたインド太平洋」（FOIP）の実現

【KPI】

- 効果KPI：
2025年のインフラシステム受注額
「34兆円」
- 行動KPI：
総理によるトップセールス
（目標：年間10件以上）

効果KPI に向けた推計値



注：2018年及び2019年は、「インフラシステム輸出戦略」に基づく受注実績。2020年は、「インフラシステム海外展開戦略2025」の効果KPI(受注額の目標：2025年34兆円)に向けた推計値（新集計では海外現法売上上の計測等を精緻化）

- 国土交通省においても、政府の戦略を具体化するため、2016年以降、毎年、「インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、関係省庁と連携しつつ、インフラシステム海外展開を促進するための各種取組を進めている。
- インフラシステム海外展開行動計画2022では、トップセールスの本格的な再開に加え、以下の取組を強化することが示されている。

O&Mによる継続的関与の強化

- O&Mの案件発掘調査の実施
- 円借款、JOINなどの公的金融機関による支援強化
- インフラ整備とO&Mのパッケージ型の案件形成
- 海外オペレーターとのマッチング支援



出典：三菱重工

(例) ドバイメトロのO&Mを海外での運行のノウハウと実績を有する仏オペレーターとJVを組むことで受注。

技術と意欲のある企業の案件形成・支援

- JOINによる支援強化
 - ・JOIN内に中小・スタートアップ向け相談窓口を設置
 - ・政府の取組や支援制度の認知・理解を促すため地方ブロックごとに説明会を実施



▲ドローン運航システムのイメージ 出典：テラドローン株式会社

(例) 無人航空機の運航管理システムの開発・運営事業

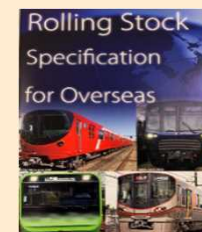
国際標準化の推進と戦略的活用

- 国際標準化と相手国への働きかけ
- 鉄道分野の国際標準化の取組の強化 + 海外向け車両の標準仕様の展開

鉄道国際規格センター

・鉄道事業者、鉄道産業界、関係協会等
(128団体 (2022年5月時点))

国土交通省 等



▲“STRASYA”の紹介パンフレット



▲“STRASYA”が採用されたジャカルタMRT車両

都市分野に関連した国際会議等の開催状況

○不動産プロフェッショナル国際マーケット会議（MIPIM）

- 日時／会場：令和5年3月14日～17日／フランス・カンヌ
- 出席者：[日]国交省 他
- 内容：世界各国の投資家・デベロッパー・設計会社・メーカー・自治体等が一堂に会し、商談・大規模開発の情報収集・新規マーケットの発掘・シティセールス等を実施。

○日インドネシア建設次官級会合（予定）

- 日時／会場：令和5年3月27日（調整中）／オンライン
- 出席者：[日]国交省 他、[尼]公共事業・国民住宅省 他
- 内容：「持続可能な都市の発展」、「質の高いインフラ投資」の2つの議題について、双方から経験や事例等の紹介、意見交換を実施。

○日印都市開発交流会議スマートシティサブグループ（予定）

- 日時／会場：令和5年4月17日
- 出席者：[日]国交省、民間企業 他、[インド]住宅都市省 他
- 内容：スマートシティ分野に関する取組の紹介や意見交換、本邦企業とインド側出席者とのラウンドテーブル（PR及び意見交換）等を実施。

G7香川・高松都市大臣会合

名称：G7香川・高松都市大臣会合

(G7 Sustainable Urban Development Ministers' Meeting in Takamatsu, Kagawa)

日程：7月7日（金）～7月9日（日）の3日間

開催地：香川県高松市（メイン会場（予定）：かがわ国際会議場）

テーマ（案）

「持続可能な都市の発展(Sustainable Urban Development)」(仮)

①サステイナブル・レジリエンス、②インクルーシブ、③デジタルという3つのテーマを掲げ、日本における経験や取組も生かしながら、G7を含む世界各国の都市課題の解決、持続可能な都市の発展に貢献。※ 詳細な内容は今後G7各国と調整

想定スケジュール

(1日目) 各国との2国間会談、県・市歓迎レセプション

(2日目) 大臣セッション、各国との2国間会談、ショートエクスカーション、大臣主催晩餐会

(3日目) 大臣セッション、各国との2国間会談、エクスカーション

【参考：会場・エクスカーション候補】



かがわ国際会議場



直島地中美術館



栗林公園



玉藻公園

都市分野におけるJICA技術協力への支援

- 開発途上国の都市分野におけるJICA技術協力に対して支援（専門家派遣・推薦、研修への協力、技術的助言等）を実施。
 - ・ 開発途上国の政策立案や公共事業計画の策定等への支援
 - ・ 調査・分析手法や計画の策定手法等の技術移転
 - ・ 交通需要調査、都市計画・都市交通マスタープラン策定、パイロットプロジェクト選定等に対する助言・支援

<JICA技術協力プロジェクト、専門家派遣案件（都市局関連）>

- タイ 都市開発スマートシティアドバイザー（長期専門家派遣）
バンサー地区の一体的な開発戦略策定支援、プロジェクト実施能力強化支援
- インドネシア 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（長期専門家派遣）
ジャカルタ首都圏の都市交通問題解消に向けた、TOD実施能力強化支援
- インド ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道駅周辺開発支援プロジェクト（技術的助言等）
高速鉄道駅周辺における開発計画の策定能力強化支援

<JICA課題別研修（都市局関連）> ※R4年度はいずれもオンライン開催

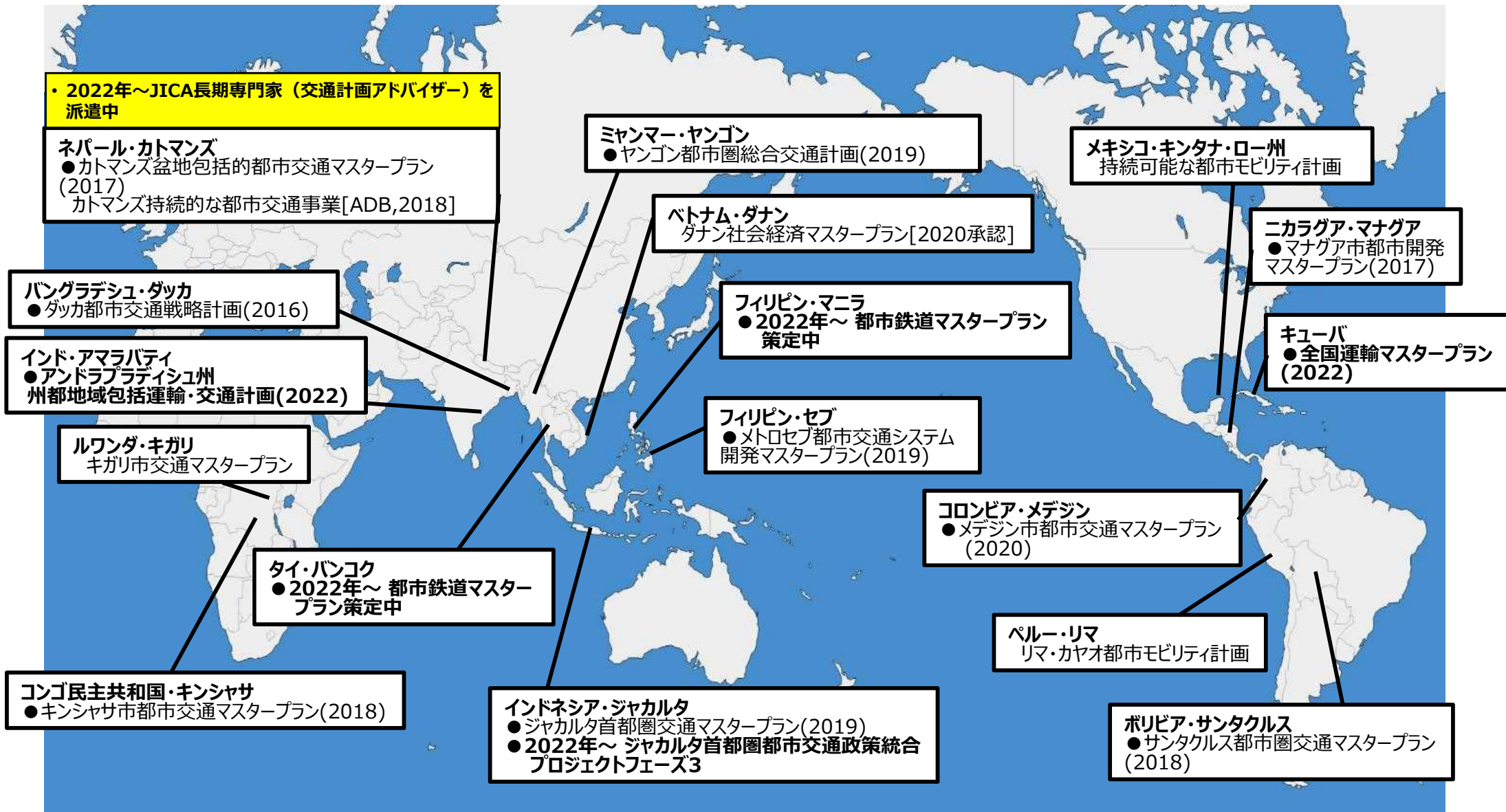
- 都市計画総合 …R4年度受講者数：14ヶ国、16名
- 都市交通総合 …R4年度受講者数：12ヶ国、19名
- 都市問題解決のための都市開発手法
（土地区画整理、市街地再開発その他） …R4年度受講者数：8ヶ国、12名

本日の発表内容

- ① 都市分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② **ネパール・カトマンズにおける現地調査の結果共有**
- ③ 日尼合同TODスタディ・セッション、現地視察の結果共有

新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向

都市交通MP等の策定・改訂の動向



● : JICA、METIによる本邦支援を実施 ※ () 内は先方への報告年次

ネパール国カトマンズ盆地における現地ニーズ調査

■ 現地調査実施概要

- ネパール国・カトマンズ盆地を対象に、現地の軌道系都市交通システム導入に向けた地域の課題やニーズ把握、現地調査等の基礎的な情報を収集し、将来の本邦企業の進出を念頭に置いた現地政府機関との関係性を構築する。

- 実施期間：2023年2月25日～3月2日
- 協議実施機関：インフラ交通省（MOPIT）、鉄道局（DORW：MOPIT傘下）
カトマンズ盆地開発公社（KVDA：都市開発省MOUD傘下）
- 現地調査内容：過去にマストラが提案されたルート沿いの現況土地利用、交通状況等
- 参加者：調査受託者（4名）

先方政府機関との打合せに際しては、本邦の都市交通システムの紹介や、導入効果を高める関連施策の紹介を含めた説明資料を作成

Purpose of the survey on Kathmandu Valley

- Kathmandu Valley is facing transportation issues that need to be solved such as heavy traffic congestion due to lack of public transportation system while population is increasing, and scale of the city is expanding.

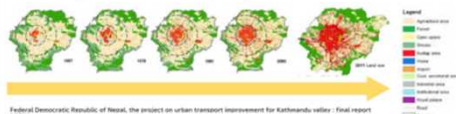
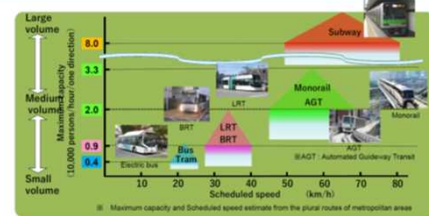


Photo: The Kathmandu Post
<https://kathmandupost.com/valley/2019/09/19/why-are-kathmandu-s-traffic-jams-metrorails>

6 Types of Urban Transportation and Urban Transit system as medium volume

It is important to introduce optimum transportation systems in each place, with due consideration for city size, future passenger demand, conditions of use and topographical conditions.



Transport Oriented Development (TOD)

Yurikamome
Linked to development of the Tokyo Waterfront, which will be the site of the 2020 Tokyo Olympics.



■ 現在実施中の関連プロジェクト

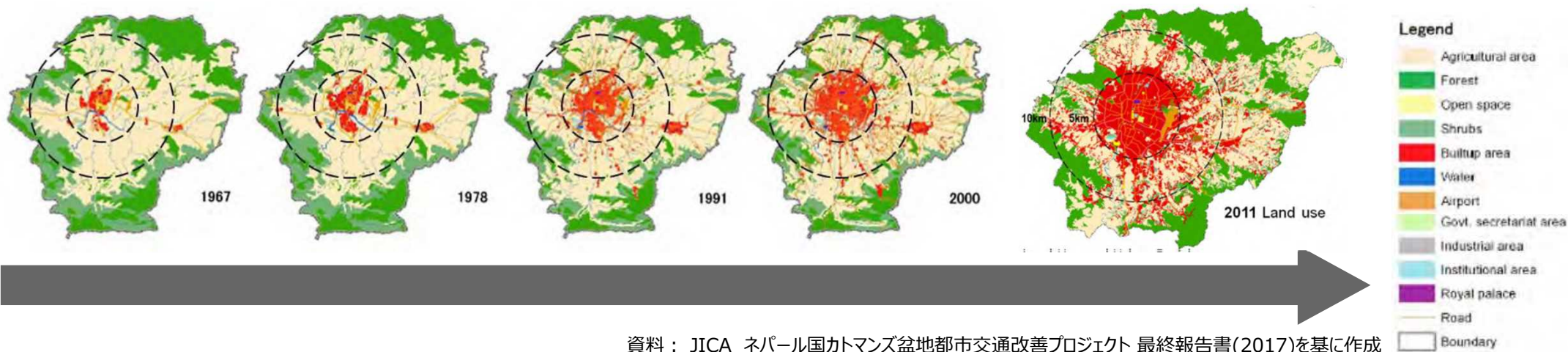
- JICAにおいて、カトマンズ盆地における都市交通行政に係る政策立案・計画実施・調整体制の構築支援として、「ネパール国交通計画アドバイザー業務」にて専門家を派遣中

カトマンズ盆地における都市交通の状況

■カトマンズ盆地の都市交通の状況

- ネパール国・カトマンズ盆地（カトマンズ市及びその周辺一帯）は、都市発展が進み、人口が300万人に迫っているものの、現在軌道系の交通機関が存在せず、深刻な交通渋滞が発生している。
- バスやミニバスなどの公共交通も体系化されていない。

カトマンズ盆地における土地利用の変化



資料： JICA ネパール国カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト 最終報告書(2017)を基に作成



公共交通は体系化されておらずバスやミニバスが中心



交通量の集中する箇所では深刻な渋滞が発生



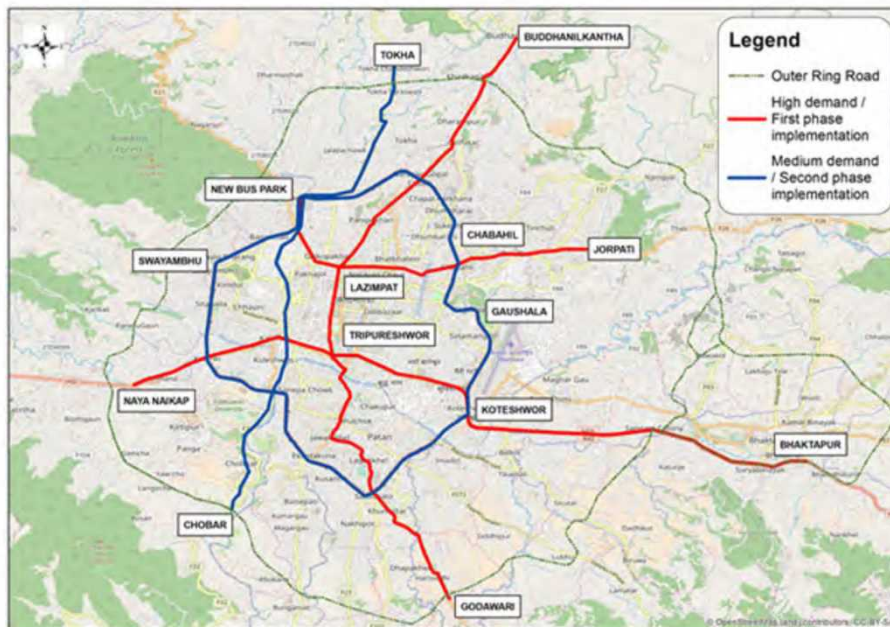
信号機は設置されているが、ほとんどが作動しておらず、警察官による手動指示となっている

カトマンズ盆地における都市交通の状況

■ 本邦支援、主な都市交通計画・プロジェクトの状況

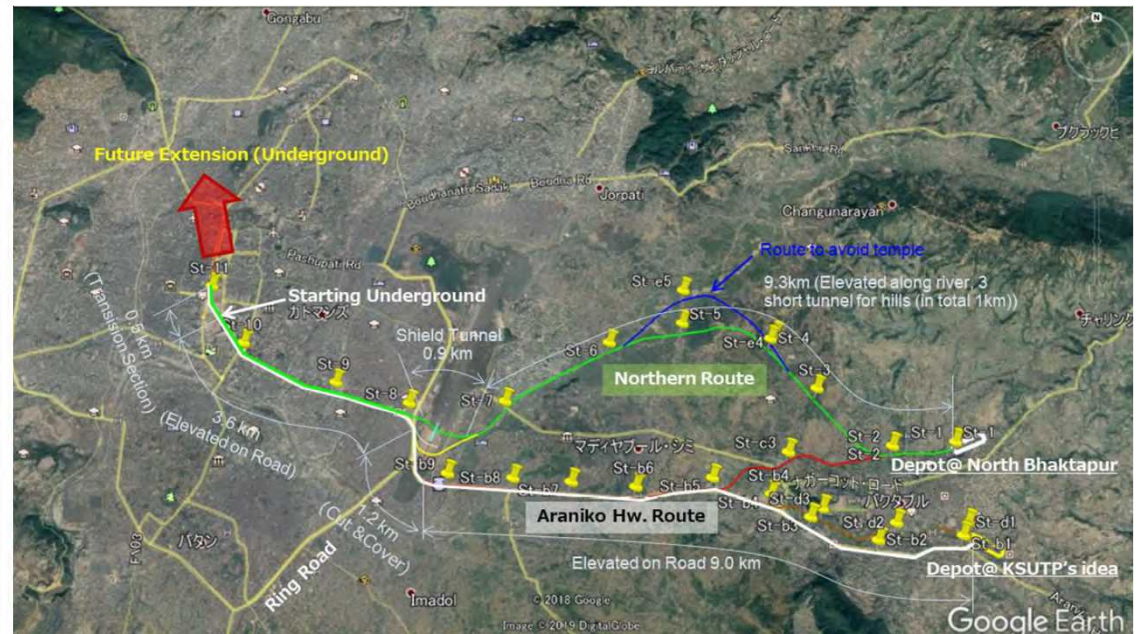
- ・2012年 鉄道省 (DORW) と韓国系コンサルがメトロ5路線のM/Pを作成
- ・2017年 JICAが包括的都市交通マスタープランを提案 (AGT、BRTの導入を提案)
- ・2018年 ADB (アジア開発銀行) がKSUTP (Kathmandu Sustainable Urban Transport Project) により東西線の路線を優先付けし、F/Sを実施
- ・2019年 JICA情報収集・確認調査により、KSUTPで選定された路線をベースに、東西線のAGT路線計画を提案
- ・2022年 JICAが長期専門家 (交通計画アドバイザー) を派遣

ADB KSUTP-MTOPS調査における大量輸送交通回廊群の提案



出典：ADB KSUTP-MTOPS (2018)

JICA 情報収集・確認調査における路線計画

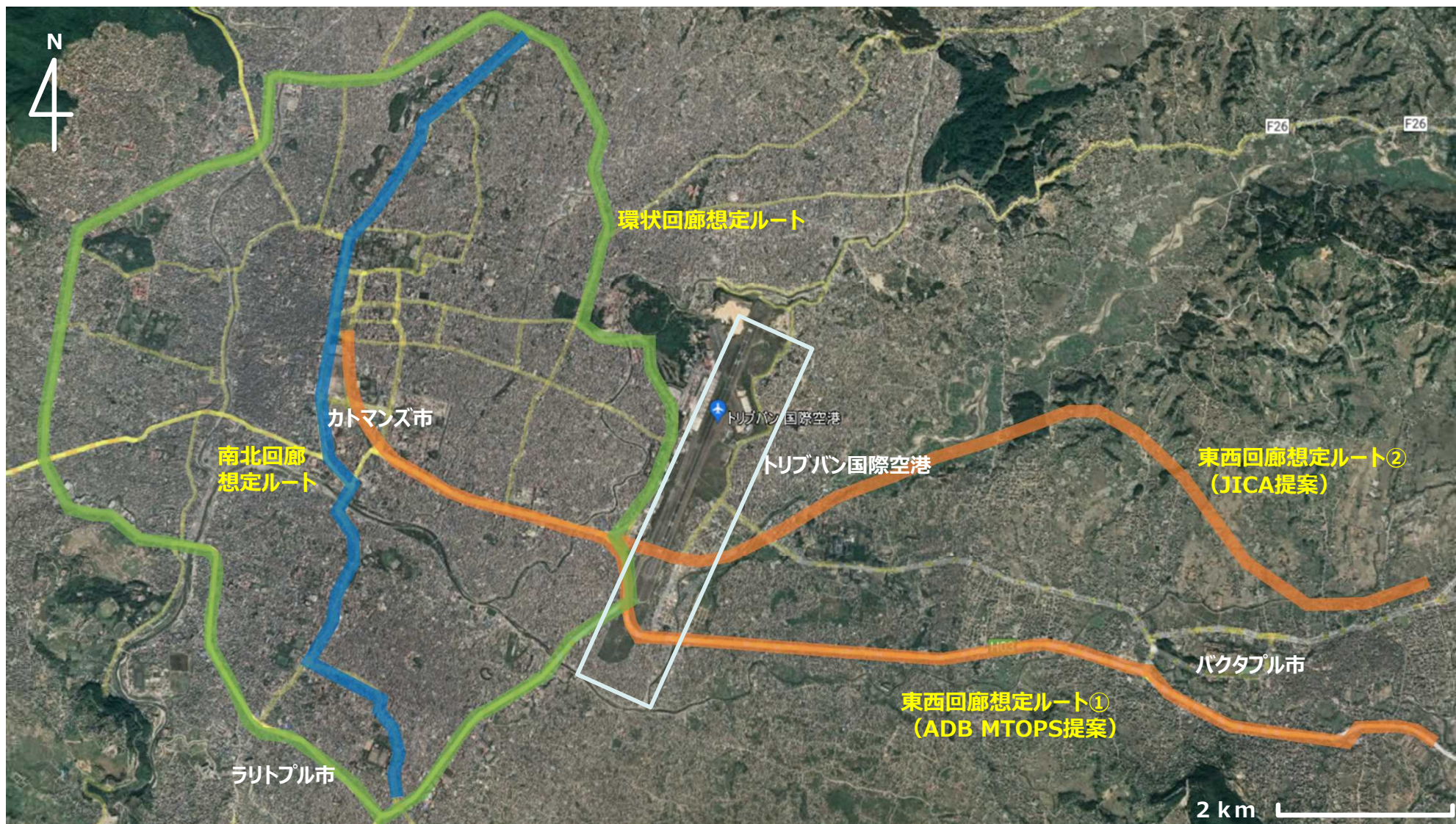


出典：JICA ネパール国 カトマンズ盆地都市交通セクターに係る情報収集・確認調査 (2019)

現地調査：調査実施概要

- これまでに提案された都市交通システム開発計画を踏まえ、導入が想定されるルートに沿って現地を視察

現地調査実施ルート



現地調査：東西回廊想定ルート①（ADB-MTOPS提案）

- ADB KSUTP-MTOPS調査（2018）で提案されたルート
- カトマンズ盆地東西を貫く国道2号（NH2）及び、Araniko Highwayに沿い、カトマンズ市からバクタプル市に至る
- 全体的に広幅員な道路に沿っており、**直上高架構造を想定しても十分な幅員**である
- 途中で空港を横切るため、**地下区間や遷移区間の建設が必要になる**
- 東端のバクタプル市に**車両基地想定箇所があるが、既に工場等として土地利用されており、用地取得が必要になる**



市街地内でも広幅員
(New Baneshwor交差点)



既存道路（Araniko Hw）
片側2車線+側道があり、広幅員



車両基地の設置候補案場所
現在はレンガ工場の資材置き場として利用



現地調査：東西回廊想定ルート②（JICA提案）

- JICA情報収集・確認調査（2019）で提案されたルート
- カトマンズ市からバクタプル市周辺まで北側に迂回しながら進むルート
- 途中で**空港を横切るため、地下区間や遷移区間の建設が必要になる**（東西回廊想定ルート①と同様）
- 空港から東側では土地取得の可能性が高く起伏の少ないマノハラ川沿いを進む
- 空港以東は導入空間となるような道路はなく、**都市交通システムと一体的な道路整備も必要になる可能性**
- 東部では丘陵地を通過。起伏が大きいほか、無秩序な土地利用がなされており、**土地収用等の課題が想定される**



マノハラ川沿いは未利用地も見られるが、
氾濫原となっている可能性もある



道路整備が不十分
(幹線道路がない、未舗装等)

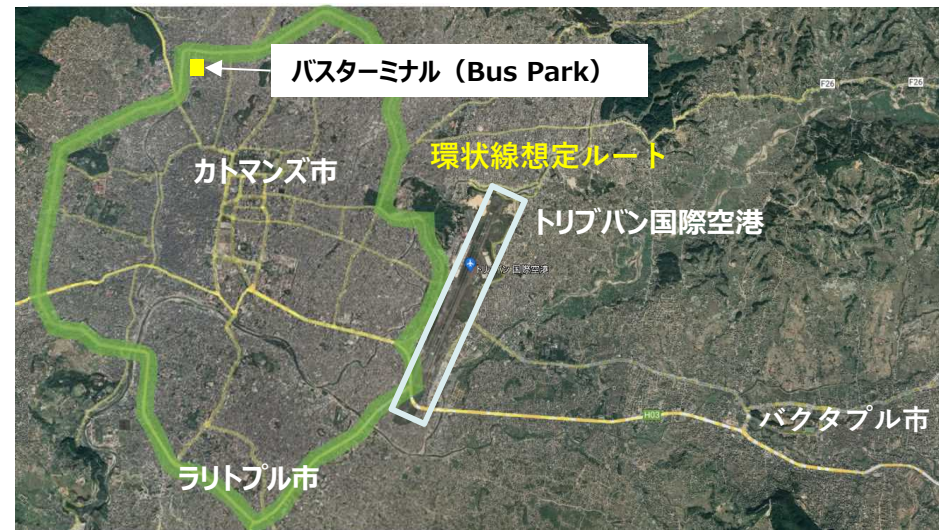


郊外の無秩序な土地利用
丘陵地で起伏が多い



現地調査：環状回廊ルート(DORW、ADB等提案)

- DORWのMetrorail計画（2012）、ADB KSUTP-MTOPS調査（2018）等で提案されているルート
- カトマンズ市、ラトリプル市にまたがる環状道路（Ring Road）沿いに整備する
- **環状路線であり、放射路線と比べると需要は小さいと想定されるため、BRT等の導入も想定される**
- 全体的に高幅員で整備されており、一部交差点では立体交差化もされている
- 北端付近には大規模なバスターミナルも存在



幅員は十分に広い
(一部の空間は未舗装で、駐車場所等として利用されている)



Ring Road北端沿道のバスターミナル



現地調査：南北回廊ルート(DORW、ADB等提案)

- DORWのMetrorail計画 (2012)、ADB KSUTP-MTOPS調査 (2018) 等で提案されているルート
- カトマンズ市、ラリトプル市にまたがる幹線道路沿い
- カトマンズ市中心部を縦貫しており、移動需要が高く、交通量は多い
- Metrorail計画では高架構造が提案されているが、全体を通して幅員はあまり広くない (中央分離帯なし片側2車線が主体) ため、直上高架の整備には課題



全体を通して移動需要が高く、交通量が多い

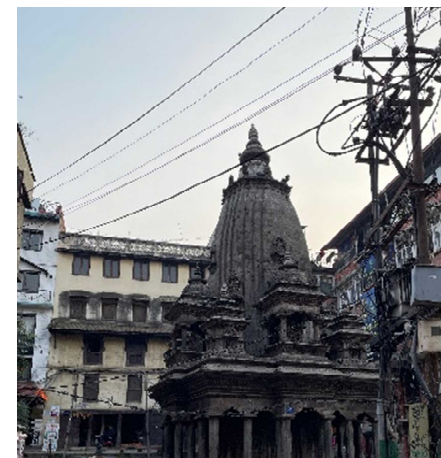


道路幅員は狭く、直上高架構造での整備は難しいと想定



現地調査:その他(全般)

- **東西回廊は空港を横切るため地下区間が必要になるが、その遷移区間の付近となると思われる Koteshwor交差点～Tinkune交差点は東西幹線道路（NH2、Araniko Highway）と環状道路（Ring Road）の重複区間となっており、交通量が非常に多い。空港に近いという制約も含めて、用地の確保や工事上の課題が想定される**
- **カトマンズ盆地内は寺院等の宗教施設が多く、これらは基本的に動かさないため、用地取得上の課題となると想定される（回避のために地下を通すことも考えられるが、大深度地下使用法のような法律も存在しない）**



現地政府機関との意見交換

■ 意見交換した各政府機関の所掌

訪問先	所掌等
インフラ交通省 (MOPIT)	【陸上交通インフラ全般】 ネパール国の陸上輸送を管轄しており、省の下には道路局 (DOR)、交通管理局 (DOTM) および鉄道局 (DORW) がある。
鉄道局 (DORW)	【国内鉄道網開発】 増加する旅客および貨物輸送需要に対応するために鉄道ネットワークの開発を推進することを目的として2012年に設立された。
カトマンズ 盆地開発局 (KVDA)	【盆地内の都市計画及び、都市開発】 カトマンズ盆地開発法に従って、都市開発省 (MOUD) の下に2012年に設立。KVDAは、新しい都市部でインフラを開発するために活用される土地プーリング手法を含む都市開発を実施。

意見交換の様子



意見交換の概要

■ 各政府機関からの主なコメント（抜粋）

都市交通システムのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通課題を解決するため、基幹的な都市交通システムの導入は必要不可欠であるという認識は各政府機関で一致している。（MOPIT、DORW）
推進体制	<ul style="list-style-type: none"> 現在、交通課題に対して様々な機関（自治体、KVDA、DORWなど）が対策を検討しているものの、各機関でのコンセンサスが取れておらず、計画、運営、建設等、交通インフラ整備全般を担当する機関の設立が望まれている。（MOPIT、DORW）
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> 官民連携（PPP）で事業を実施する事例は少ない。過去、PPPスキームで東西線が計画されたが、民間側の要件が満たされず実施できなかった。（MOPIT、DORW）
採算性	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通システム導入に際しては、公共交通の運賃収入だけでは採算がとれないことが想定されるため、運賃部分以外の収入（TOD、広告など）を検討する必要がある。（DORW）
本邦への期待	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通システム導入に向けて、現在の制度や意思決定者の能力・経験は十分ではない。この点を踏まえ、日本には、キャピビルや技術移転、都市交通システム導入後の運営技術協力の援助などを期待している。（MOPIT、DORW、KVDA）

注） MOPIT：インフラ交通省、DORW：鉄道局、KVDA：カトマンズ盆地開発局

本日の発表内容

- ① 都市分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② ネパール・カトマンズにおける現地調査の結果共有
- ③ 日尼合同TODスタディ・セッション、現地視察の結果共有

日尼合同TODスタディ・セッションの概要

1. 背景・目的

現在、JICA技術協力プロジェクト「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）」（以下、「JUTPI3」）において、ジャカルタ首都圏のTODに係る開発方針策定や調整・実施メカニズム構築、パイロットサイトでの開発計画策定を通じた、TOD実施能力強化支援が行われている。

郊外エリアも含めジャカルタ首都圏の交通問題が深刻化し、**今後都市交通システムの更なる導入も見込まれるところ、当地のTOD実施能力強化は、本邦企業の強み・ノウハウを生かした将来的な現地進出を促す環境整備に資するもの**と考えられる。

このため、JUTPI3の活動を下支えし、成果を高めることを目的に、ジャカルタ特別州及び周辺8自治体や中央政府等の職員を対象として、日本のTOD事例紹介（特に郊外部）を通じたTOD実現メカニズム等の知見・ノウハウの共有、意見交換等を行う「TODスタディ・セッション」を開催した。

2. 実施体制

- ・主催：国土交通省 後援：JICA 協力：JUTPI3チーム、尼CMEA（経済担当調整大臣府）
- ・事務局：日建設計総合研究所、オリエンタルコンサルタンツグローバル、URリンクージ

3. 実施内容

ジャカルタ特別州及び周辺8自治体から事前にヒアリングした課題等を踏まえ、「TODプランニングの考え方」と「その実現に必要な仕組み」について、日本の郊外部TOD事例を交えて紹介した。日本側のインプットを踏まえ、現地職員間での意見交換や、日本側との意見交換・質疑応答等を行った。

4. 開催日時・場所

- ・2/27（月）9:30-12:30
- ・Gran Melia Hotel, Jakarta

5. 尼側参加者

インドネシア中央政府、地方自治体、鉄道事業者等 約60名



日尼合同TODスタディ・セッションの結果

■ 開会挨拶

	概要
尼・CMEA Wahyu次官	<ul style="list-style-type: none"> ・TODは、ジャカルタ首都圏における持続可能な都市・地域開発の実現のために推進すべき政策。 ・日本の事例等を通じて、有益な議論が行われ、TODに係る多くの教訓が得られることに期待。
日・MLIT 中西室長	<ul style="list-style-type: none"> ・ジャカルタ首都圏の都市交通システムについては、既存路線に加え、順次、新規路線整備や延伸等、郊外部へ拡がりを見せるであろうが、これら整備効果を発現、波及させるためにはTODが重要。 ・さまざまな形でTODを実現してきた我が国の経験やノウハウは、貴国の発展に役立つものと確信。

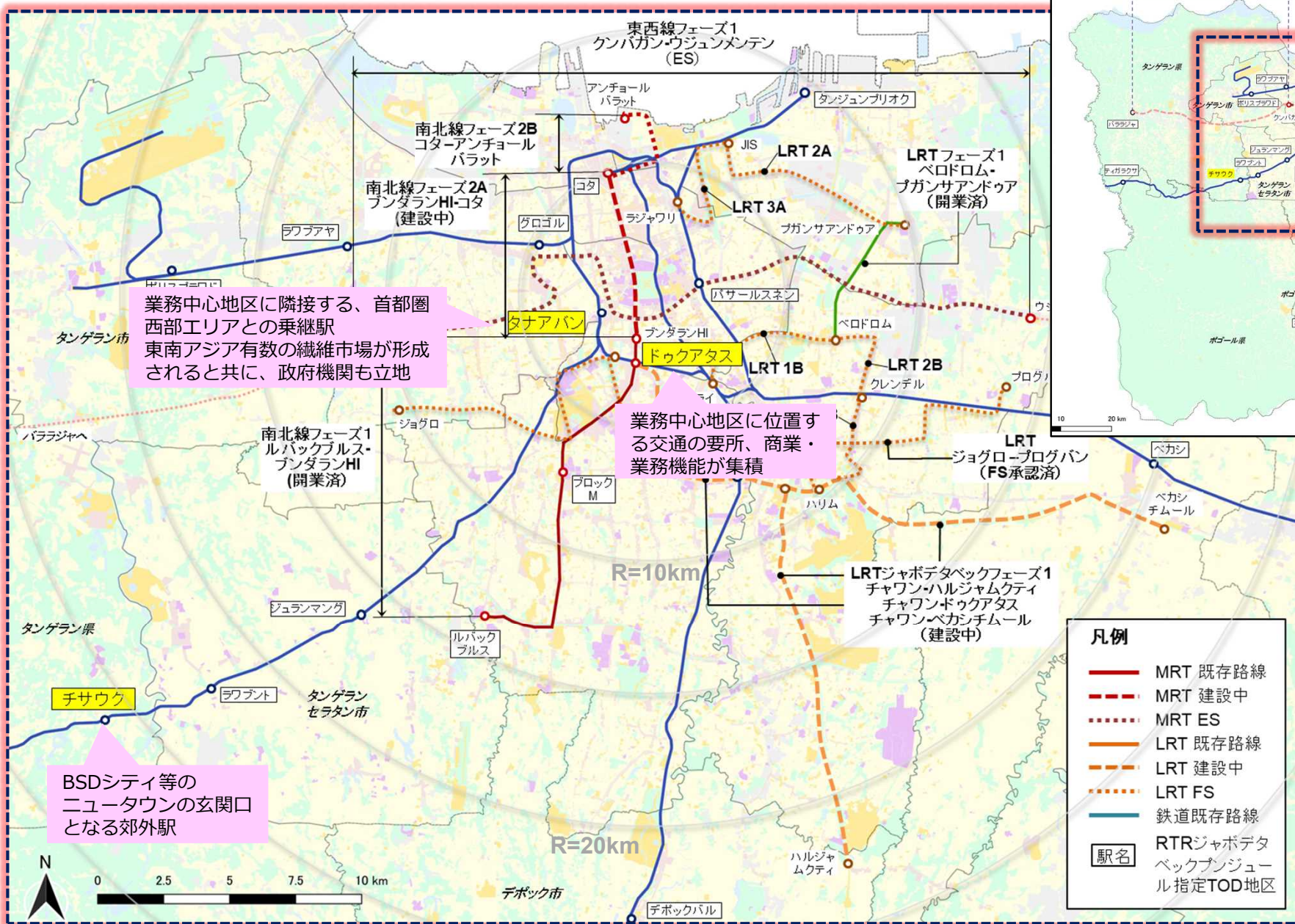
■ 尼側から提起された課題

現地職員間での意見交換後、以下のような具体的な課題や質問等が発表された。

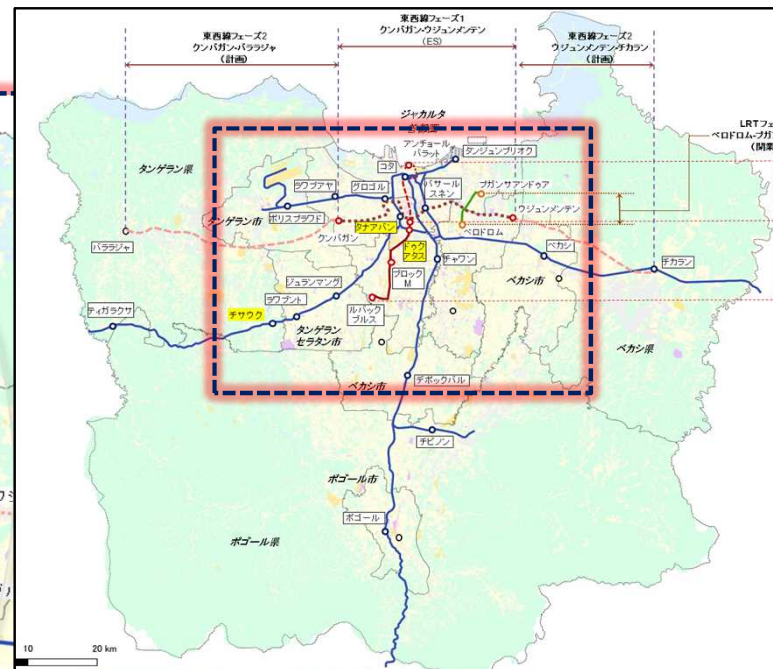
①民間企業の巻き込み方	・民間企業をうまく巻き込む、投資を誘発するためのアイデアはあるか。
②土地の買収・整理の方法	・駅周辺に既に建物等がある場合、用地買収の可能性を含めどのように進めればよいか。
③ファイナンス（資金調達）	・駅周辺の都市基盤・インフラ整備のための費用はどのように調達するのか。
④各主体の役割分担	・地権者、行政（国・地方）、鉄道事業者、民間事業者の役割分担をどのように設定すればよいか。完成後の維持管理についてもどう設定すればよいか。
⑤TODに係る技術的基準	・TODのエリア設定、TODサイト間の距離、交通モード間の接続、地下スペース活用等に係る技術的基準はあるか。
⑥規制・制度	・TODや土地区画整理、官民連携に関する規制、制度の整備が必要。
⑦その他	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が利用されない文化を変えていくためにはどうすべきか。 ・市場ポテンシャルの低い郊外部におけるTODはどのように実現すべきか。 ・TODプロジェクトの完成までに要する期間はどのくらいか。

ジャカルタ首都圏の現況及び課題(現地視察結果)

■ 現地視察先概要



ジャカルタ首都圏全体位置図



凡例

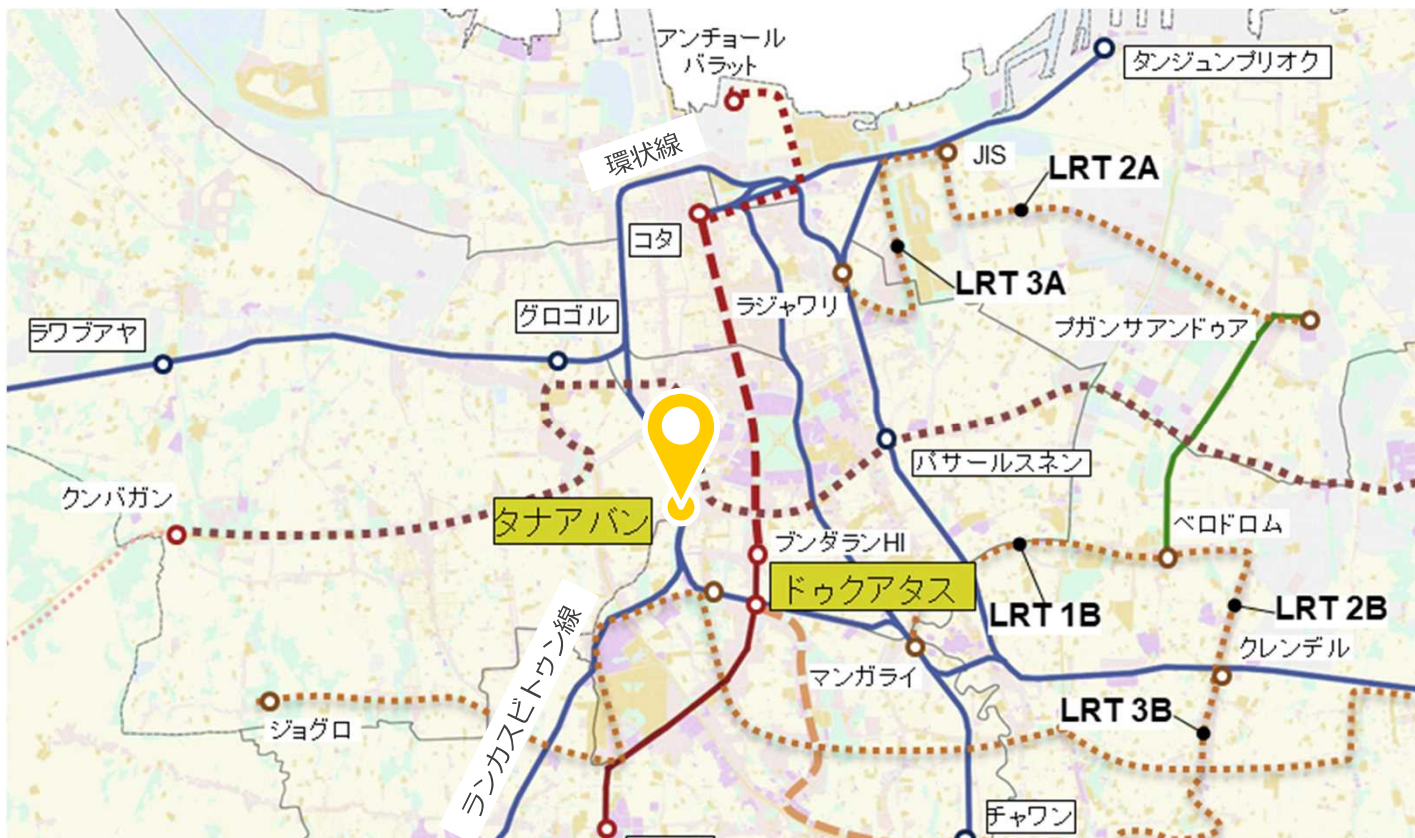
- MRT 既存路線
- - - MRT 建設中
- MRT ES
- LRT 既存路線
- - - LRT 建設中
- LRT FS
- 鉄道既存路線
- 駅名
- RTRジャボデタベックパンジュール指定TOD地区

資料：既存路線及び事業実施中路線(2023年1月現在)に関するJUTPI3, MRTJ, LRT Jakartaの情報を基に作成

タナアバン駅周辺(視察結果)

- ジャカルタ特別州の中心業務地区の西側に隣接し、BSDシティ等西部エリアへと通じる通勤ラインランカスピトゥン線の起点駅。通勤ライン環状線も乗り入れており、乗換利用も多いターミナル駅。
- 駅南口エリアはインドネシア最大の繊維卸売市場が立地し、市場や伝統的な露店型店舗など大規模マーケットを形成。一方、駅北側は政府機関施設が多く立地し、ポテンシャルの高いエリア。

タナアバン駅周辺



タナアバン駅周辺(視察結果)

- 乗換ご線橋整備と合わせて刷新された駅北口には、交流・景観機能を有する駅前広場が整備されており、また、フィーダー輸送を担うミニバスや三輪タクシー(ハジャイ)、二輪タクシーの発着・待機スペースも整備され、駅周辺道路の混雑緩和に一定寄与。



北口駅前広場
(交流・景観機能)

北口駅前広場
(交通結節機能)

各レーンを整備



タナアバン駅周辺



タナアバン駅周辺(視察結果)

- 一方、駅広前面道路が幹線道路へ接続する主要ルートとなっており通過交通が多く、またバス発着スペースが手狭なため道路上にバスが待機する状況が生じ、駅広前面道路は慢性的に渋滞。
- 夕刻ラッシュ時には駅の改札・ホームもかなり混雑。



北口駅広前面道路
通過交通とバス停滞による
交通渋滞が発生

北口改札・ホームの
混雑状況(夕刻時)



タナアバン駅周辺



タナアバン駅周辺(視察結果)

- 北口駅前広場の西側には、PT KAI所有の車両基地跡地(ほぼ更地化済)が広がり、PT KAIが一部出資する関連会社MITJがTOD型の駅前開発を構想中。

車両基地跡地



車両基地跡地沿いの通路

夕刻ラッシュ時は歩行者も多い



タナアバン駅周辺



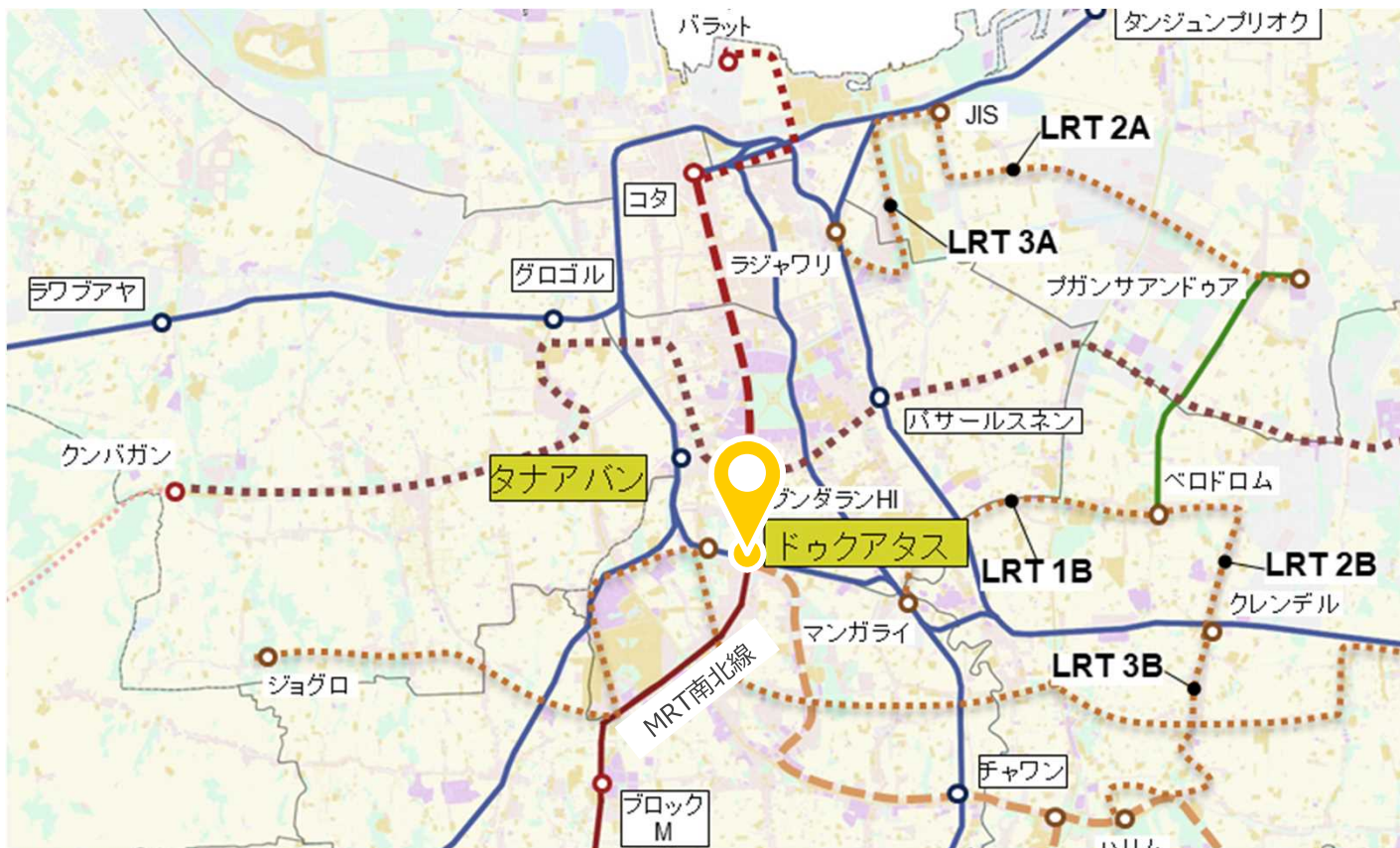
MITJの開発コンセプト

出典：MITJ公式HP (<https://mitj.co.id/tentang-perusahaan>)

ドックアタス駅周辺(視察結果)

- ジャカルタ特別州の中心業務地区に位置し、MRT南北線(2019年3月開業)のドックアタス駅の他、通勤ライン スティルマン駅、空港鉄道線 BNIシティ駅、トランスジャカルタ(BRT) ドックアタス停留所、LRT ドックアタス駅(2023年開業予定)が立地する交通の拠点。
- 主要幹線道路(スティルマン通り)とチリウン川に分断された地区だが、MRT開業に合わせて整備された高架下歩行者用通路など乗換動線改善のための整備が随時進捗。

ドックアタス駅周辺



ドックアタス駅周辺(視察結果)

- MRT開業に合わせて整備された高架下歩行者用通路(スティルマン通りとの交差点)により、東西方向の動線が改善すると共に、MRT直上部用地も活用しながら賑わい空間としての環境整備が進められている状況。

MRT直上部広場空間と高架下歩行者用通路



BINシティ駅

若者を中心に賑わいを見せる駅前空間



高架下歩行者用通路 路上イベント等にも活用される



ドックアタス駅周辺



ドゥクアタス駅周辺(視察結果)

- 一方、フィーダー輸送との交通結節機能は脆弱であり、駅前空間の歩車分離も十分でなく、駅周辺の空間への繋がりとしてはまだまだ課題がある状況。



スディルマン駅
前面道路
(北側を覗く)
交通結節機能は脆弱



スディルマン駅
前面道路
(東側を覗く)
狭隘な歩行者空間

ドゥクアタス駅周辺



ドゥクアタス駅周辺(視察結果)

- 開業予定のLRT駅と通勤ライナー スティルマン駅を接続する歩行者デッキを、MITJが他社と共同で整備中。デッキと一体となった複合施設整備等も計画。
- スティルマン駅北側道路は狭隘であり、デッキ降り口～MRTドゥクアタス駅までの歩行者動線確保に課題有。

デッキの施工状況(スティルマン駅直上部)



スティルマン駅北側の狭隘道路



ドゥクアタス駅周辺



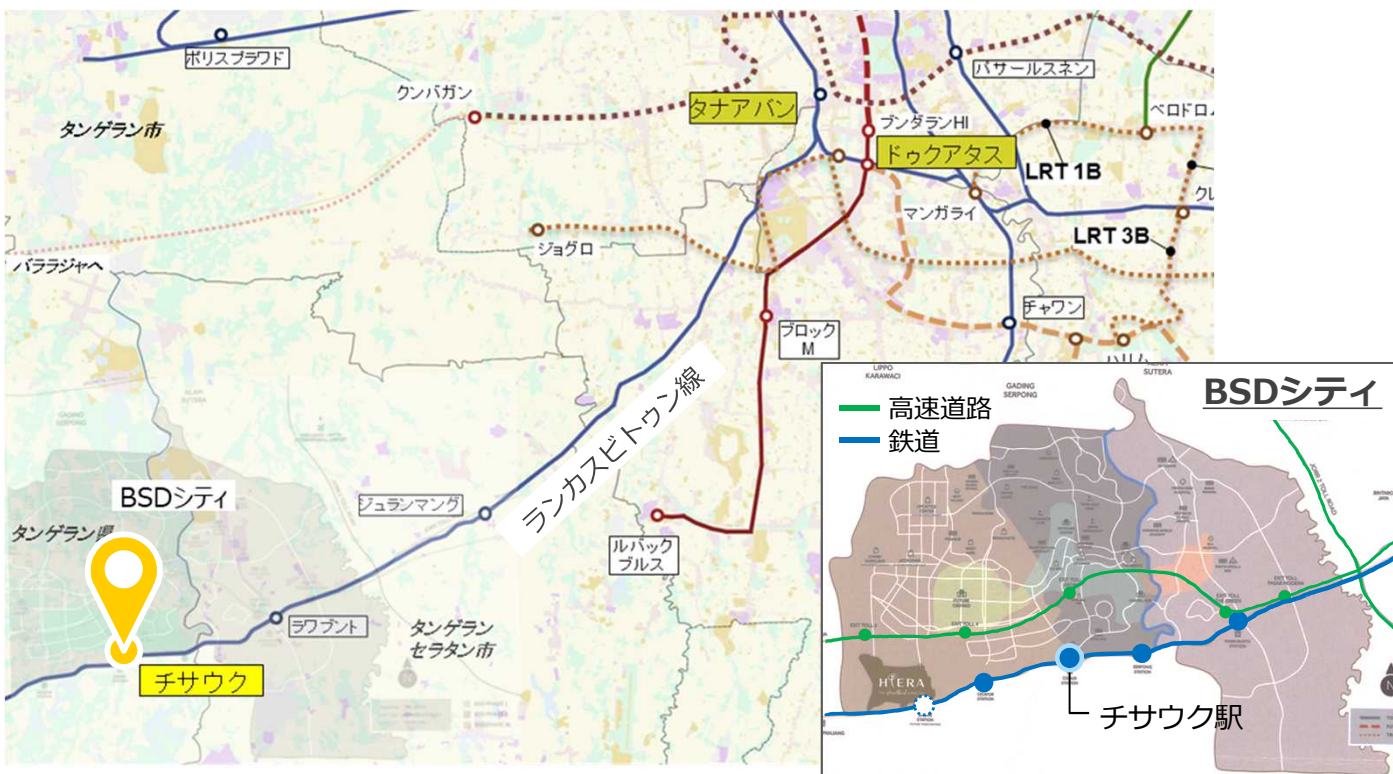
歩行者デッキの完成予想図

出典：MITJ公式HP (<https://mitj.co.id/tentang-perusahaan>)

チサウク駅周辺(視察結果)

- ジャカルタ特別州中心業務地区まで約40分でアクセス可能なコミューターライン ランカスピトゥン線の駅。
- 尼大手財閥シナルマスランドが手掛ける約6000haのニュータウン開発プロジェクト「BSDシティ」に隣接。本邦企業も当地都市開発に進出。
- 現状、自動車・自動二輪車に依存した社会であるため、BSDシティにおいても、高速道路による都心アクセスを確保しつつ、将来的な公共交通への利用転換を見据えた取組も随所で進められている。

チサウク駅周辺



資料：HIERA公式パンフレットを基に作成

チサウク駅周辺(視察結果)

- BSD地区内に大規模な立体バスターミナルが整備されており、チサウク駅まで歩行者デッキで接続。いずれもシナルマスランドが整備。
- バスターミナルには、BSD地区内を循環するコミュニティバス(シナルマスランドが運営)が発着。利用状況は道半ばと思われるが、郊外型ニュータウン開発に伴うフィーダー輸送確保が行われている事例。

チサウク駅周辺

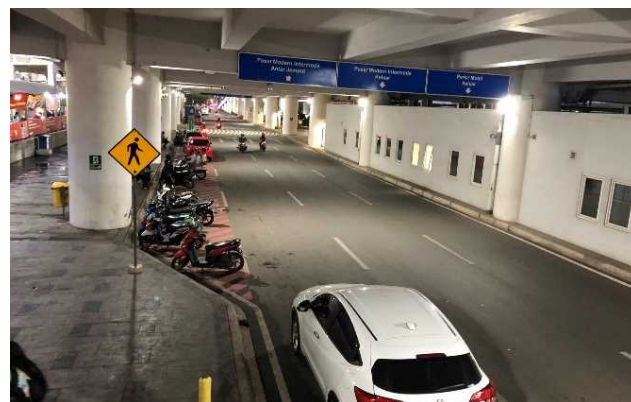


立体バスターミナル

チサウク駅



立体バスターミナル2F(上)・1F(下)



出典：Sinar Mas Land公式HP

バス運行表
主要ルートは
15分ヘッドで
運行

Jadwal Bus : THE BREEZE											
JADWAL KHUSUS HANYA ADA DI HARI SABTU, MINGGU & HARI LIBUR											
ANRI - HALTE 1.2	GERBANG - HALTE 1.3	DE PARK 1	DE PARK 2	THE BREEZE - I.C.E	HALTE 1.3 - JIRAN	HALTE 1.3 - GERBANG					
05:18 11:58	05:22 12:02	06:02 14:02	05:59	09:00 12:30 16:00	06:22 13:21	06:26 14:26					
05:38 13:18	05:42 13:22	06:32 14:32	06:09	09:15 12:45 16:15	06:41 14:41	06:46 14:46					
05:58 13:38	06:02 13:42	07:02 15:02	06:39	09:30 13:00 16:30	07:01 15:01	07:06 15:06					
06:18 13:58	06:22 14:02	07:32 15:32	07:09	09:45 13:15 16:45	07:21 16:21	07:26 16:26					
07:18 15:18	07:22 15:22	08:02 16:02	07:39	10:00 13:30 17:00	08:21 16:41	08:26 16:46					
07:38 15:38	07:42 15:42	08:32 16:32	08:09	10:15 13:45 17:15	08:41 17:01	08:46 17:06					
07:58 15:58	08:02 16:02	09:02 17:02	08:39	10:30 14:00 17:30	09:01 18:21	09:06 18:26					
08:18 17:18	08:22 17:22	09:32 17:42	09:09	10:45 14:15 18:00	10:21 18:41	10:26 18:46					
09:18 17:38	09:22 17:42	10:02 17:52	09:59	11:00 14:30 18:30	10:41 19:01	10:46 19:06					
09:38 17:58	09:42 18:02	10:32 18:32		11:15 14:45 19:00	11:01 20:21	11:06 20:26					
09:58 19:18	10:02 19:22	11:02 19:02		11:30 15:00 19:30	12:21 20:41	12:26 20:46					
11:18 19:38	11:22 19:42	11:32 19:32		11:45 15:15 20:00	12:41 21:01	12:46 21:06					
11:38 19:58	11:42 20:02	12:02 20:02		12:00 15:30 20:30	13:01 21:01	13:06 21:06					
		12:32 20:32		12:15 15:45							

チサウク駅周辺(視察結果)

- 歩行者デッキ下部空間及び周辺には二輪駐輪場を大規模に配置し、パークアンドライドを促進。

歩行者デッキ



二輪駐輪場の整備 (夕刻時の駐輪状況)



チサウク駅周辺



- ジャカルタ首都圏においては、新たな公共交通ネットワークがJUTPI2でも提案されているように、今後更なる路線整備・拡充が見込まれる。
 - JUTPI3をはじめとして、TODの理解醸成・実施促進に向けた取組が進められており、まだまだ課題はあるものの、現地職員の意欲は高く、都市交通システム整備に向けた環境整備は進んでいくものと期待される。
- ⇒引き続き状況注視すると共に、関係団体において適宜情報共有・連携、協力を継続