

1. 基本情報

- (1) 国名：インドネシア共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：スマトラ島西スマトラ州・リアウ州
- (3) 案件名：パヤクンブーパンカラン有料道路トンネル建設計画（Development of New Tunnels Alignment in Payakumbuh - Pangkalan Toll Road）
- (4) 計画の要約：本計画は、スマトラ島西スマトラ地域において有料道路トンネルを建設することにより、スマトラ島西部と東部の連結性向上を図り、もって西スマトラ地域の産業振興及び経済活性化に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

我が国とインドネシア共和国（以下、「インドネシア国」という。）は、政治・経済及び地理的關係において極めて重要な関係にあり、同国は我が国にとって重要な戦略的パートナーである。経済面では 1,800 社の日系企業が同国に進出しており、我が国企業にとって重要な活動拠点かつ投資先であり、エネルギー資源の供給国である。また、同国は石油をはじめとした我が国にとって重要な輸入品の海上輸送路に位置し、同国の安定は我が国の経済にとって極めて重要である。

本計画対象区間を含む有料道路整備計画は、インドネシア国の「国家戦略プロジェクト」の 1 つに位置づけられており、2017 年 11 月の日インドネシア首脳会談でもインドネシア国側から、我が国と協力して本計画を実施していくことへの高い期待が示された。

- (2) 当該国における道路セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置づけ

インドネシア国政府は「国家中期開発計画（RPJMN）2015-2019」において、インフラ開発を国家優先開発課題の一つとし、有料道路を含む道路 6,000 km の整備を掲げている。同政府はジャワ島に次ぐ 5,200 万人の人口と豊富な天然資源を有するスマトラ島においても「スマトラ縦貫有料道路計画」を策定し、スマトラ島全土を有料道路で繋ぐネットワークの構築を推進している。同有料道路計画中のパヤクンブーパンカラン区間は、スマトラ島西岸のパダンと内陸のプカンバルという各 100 万人都市の州を結ぶ支線上にある。両都市は、南北に貫く山脈や中部の高原地帯などで経済的に発展した東岸と開発の遅れた西岸側に分断されているため、有料道路の新設により移動時間の短縮を通じて経済活性化が図られる見込みである。プカンバルは東岸の交通・商業の中心である港湾都市ドゥマイへも通じている。パヤクンブーパンカラン間は山脈を越える箇所にあるため、トンネルの建設により移動時間更なる短縮化を図る事業が計画された。

我が国政府の「対インドネシア共和国国別開発協力方針」（2017 年 9 月）の重点分野である「国際競争力の向上に向けた支援」が目指す質の高いインフラ整備支援とも整合する。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）では「物流・運輸・交通等インフラ整備プログラム」を重点課題に位置づけており、本計画はこれら分析にも合致する。さらに、SDGs ゴール 9「強靱なインフラの構築」にも貢献する。

3. 計画概要

(1) 計画概要

①計画内容

ア) 有料道路建設（トンネル、橋梁及び周辺道路、計約 13km）（国際競争入札（タイド））

イ) コンサルティング・サービス（入札補助、施工監理等）（ショートリスト方式）

②期待される開発効果：パヤクンブーパンカラ間の移動時間の短縮、西スマトラ地域の旅客輸送・物流改善、経済発展の促進、島内経済格差の是正促進が期待される。なお、2015 年時点で、事業対象地域の年平均日交通量は 3,300 台／日であり、平均走行速度は 38km／時、パヤクンブーパンカラ間の所要時間は約 80 分となっている。本計画により、年平均日交通量 7,700 台／日、走行速度は 80km／時（設計速度）、パヤクンブーパンカラ間の所要時間を約 30 分にすることと想定しているが、詳細は協力準備調査にて確認する。

③借入人：インドネシア共和国政府（The Government of the Republic of Indonesia）

④計画実施機関／実施体制：公共事業・国民住宅省道路総局（Directorate General of Highways, Ministry of Public Works and Housing : PU）

⑤運営／維持管理体制：完工後の運営・維持管理についてはフタマ・カルヤ社が実施予定。

(2) その他特記事項

①他の援助機関の対応：韓国国際協力団（KOICA）は、上記有料道路計画の前提であるマスタープラン調査（2010 年）を実施した。中国はジャワ島のチスンダウ道路トンネルの支援実績がある。

②他機関との連携・役割分担：パダンープカンバル有料道路（全長約 250km）の内、本計画対象区間（約 13km）以外の区間は、国営企業であるフタマ・カルヤ社（PT.Hutama Karya）が実施機関として建設等を行う予定。

③環境社会配慮：本計画は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布）に掲げる道路セクター及び影響を及ぼしやすい特性に該当するため、カテゴリ A に分類。

④ジェンダー：ジェンダー分類は、GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）に該当し、協力準備調査にてジェンダー主流化ニーズを確認する。

⑤本邦技術の活用：想定される本邦技術として、トンネル掘削機材や覆工用機材、トンネル付属設備等が想定される。

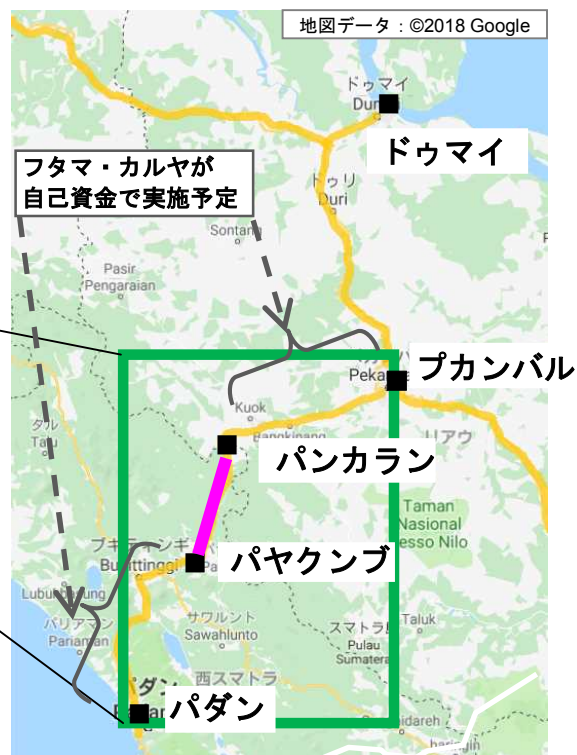
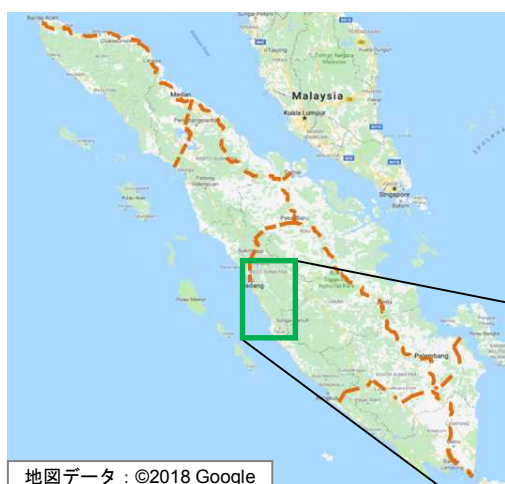
4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

ベトナム社会主義共和国向け円借款「ハイヴァントンネル建設事業」の事後評価結果等では、工事期間中から供用後の運営・維持管理体制の準備を進めたことが、技術的な問題に起因する事故のない円滑な運用につながったことから、早期の運営・維持管理体制の準備が重要との教訓を得ている。本計画においても、トンネルの維持管理ガイドラインの策定支援や運用に係る人材育成等を目的とした技術協力を併せて実施することを検討している。

以 上

[別添資料] パヤクンブーパンカラン有料道路トンネル建設計画 地図

パヤクンブーパンカラン有料道路トンネル建設計画 地図



上図：スマトラ縦貫有料道路計画
 右図：パダンーパンカラン区間の既存道路と本計画
 下図：パヤクンブーパンカラン区間（フタマ・カルヤ
 作成プレ F/S より）

