



# OVERSEAS

## Indonesia —インドネシア共和国—



### 海外事情【寄稿】

# インドネシアの鉄道体験



堤 俊二 TSUTSUMI Shunji  
日本交通技術株式会社  
大阪支店

### インドネシアの鉄道

“インドネシアの鉄道”で連想するのは何でしょう。日本のテレビでも取り上げられた屋根の上に人が乗っている通勤電車か、それとも長距離区間を走る特急列車の旅でしょうか。約2カ月間、会社の海外業務研修でインドネシアに滞在し、鉄道複線化事業の設計業務に携わりつつ、出張やプライベートで様々な所に鉄道で出かけてきましたので、報告したいと思います。

インドネシアの鉄道は1999年に上下分離方式により民営化され、インフラ部分は国が保有し、車両

の運行や維持管理等は国が100%株式を保有する鉄道会社PT.KAIが行っています。ジャワ島とスマトラ島で運行されており、ジャワ島内はジャカルタ首都圏の通勤輸送を主体とする都市鉄道と、北線・南線・バンドン線といった中長距離輸送を主体とする幹線鉄道で構成されています。

### ジャカルタの都市鉄道JABODETABEK

ジャカルタ首都圏を走る都市鉄道は、PT.KAIの子会社であるPT.KAI Commuter JABODETABEK

が運営しています。JABODETABEKとは、ジャカルタ(Jakarta)、ボゴール(Bogor)、デポック(Depok)、タンゲラン(Tangerang)、プカシ(Bekasi)のジャカルタ首都圏を構成する都市の頭文字をとったものです。

ジャカルタ市内の駅に行くと、東急電鉄、東京メトロ、都営地下鉄、東葉高速鉄道で走っていた日本の中古車両を見ることができます(写真1)。これらの車両は、ACエコノミー(エアコン付きの車両で別名COMMUTER LINE)として運行されています。一方、それより少し前の1970年代後半以降頃に日本から輸入された車両は、エアコン無しのエコノミー列車として運行されています。ACエコノミー列車とエコノミー列車は、ドアが閉まって走行しているか、開いて走行しているかで見分けることが可能です。

朝のラッシュ時のエコノミー列車は、車内に入りきれない人が車両の屋根によじのぼって乗車しています(写真2)。但し、屋根の上には架線があり、触れると感電死する恐れがあるので、屋根の上の

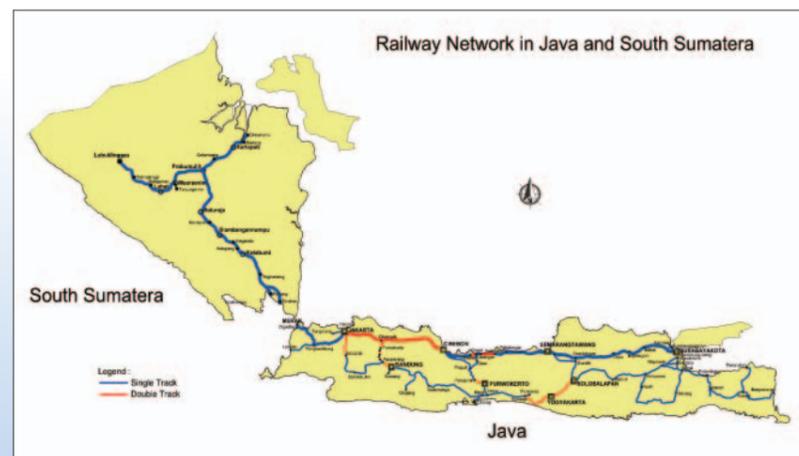


図1 インドネシア鉄道路線図(出典:Study Team)



写真1 元東急電鉄車両(住吉行き?)



写真2 屋根の上にも乗車する通勤電車



写真3 ACエコノミー女性専用車両



写真4 駅の切符売場



写真5 ボゴール駅に並ぶ日本製中古車輦

乗車は危険と隣り合わせです。最近のACエコノミー列車には、日本と同じく女性専用車両が設けられています(写真3)。

### JABODETABEKでボゴールへ

ジャカルタコタ駅からボゴール駅までJABODETABEKの電車を利用してみました。ジャカルタコタ駅はジャカルタ市の北側に位置するターミナル駅で、頭端式のホームが並びます。切符は窓口毎に発車時刻、行先、列車種別が書いてあるので、乗車したい列車の窓口を探して買います(写真4)。運賃はACエコノミーで7,000RP(約70円)、エコノミーで2,000RP(約20円)で3倍以上の差があります。日本のように乗車キロに応じて運賃が上がらず、列車の行先により運賃が変わります。1区間乗っても、

起点から終点まで乗っても運賃は変わりません。

乗車した車両は元東急電鉄8500系で、車内は日本で走っていた時とほとんど変わりませんでした。変わったところと言えば、車体の塗装や窓ガラスにスモークフィルムが貼られた点、乗車口にステップが設けられた点です。列車が発車するまで飲み物、食べ物、雑貨、おもちゃ等の物売りの方が車内を行き交いますが、ドアが何回か閉まったり開いたりする発車の合図があると、物売りの方は慌てて列車を降ります。エコノミー列車を除いて、走行中の列車での商売が禁止されています。

ジャカルタコタ駅を出発してしばらくすると、1車両に1人いるであろう乗務員によって切符切りが行われます。ジャカルタコタ駅からマ

ンガライ駅手前までは高架区間を走行し、マンガライ駅からボゴール駅までは地平区間を走行します。列車速度は80km/h程度出ていると思いますが、踏切の整備が不十分で、線路を横切る人、線路に座っている人、線路沿いに歩いている人が多くいる等の理由で、警笛を鳴らし続けながら走行します。ボゴール駅には定刻から5分ほど遅れて到着しました(写真5)。

### ジャワ島の長距離旅客列車

ジャワ島内を走る幹線鉄道の長距離旅客列車は、大きくはEksekutif(リクライニング付き回転シート)だけで編成された特急列車、EksekutifとBisnis(転換クロスシート)で編成された準特急列車、Bisnisだけで編成された急行列車、Ekonomi(固定クロスシート)だ



写真6 長距離急行列車



写真7 KA Argo Lawu号の車内

けで編成された普通列車に分けられます(写真6)。Eksekutifにはエアコンと車端にビデオが付き、食堂車から食事を運んでくれるサービスがあります。難点はクーラーが効き過ぎて寒い点でしょうか。Ekonomiにはエアコンが付いていないため、日中30℃を超えるインドネシアでは蒸し暑い過酷な旅になります。EksekutifとBisnisは全車座席指定、Ekonomiは自由席になります。長距離旅客列車は全てディーゼル機関車が客車を牽引するタイプで、始発駅と終着駅では機関車の入替作業が生じます。

### 特急列車KA Argo Lawu号の旅

世界遺産であるボロブドゥール寺院やプランバナン寺院を見学した帰りに、ジョグジャカルタのトゥグ駅からジャカルタガンビール駅まで、特急列車KA Argo Lawu号に乗車しました。ジョグジャカルタには市内中心部に駅が2カ所ありますが、優等列車はトゥグ駅、エコノミー列車はルンプヤンガン駅から発着します。ジャカルタでも優等列車はガンビール駅、エコノミー列車はパサールセネン駅と発着が分けられています。インドネシアの大都市では、優等列車とエコノミー列車の発着駅を意図的に分けているようです。

KA Argo Lawu号は全車Eksekutif編成で、食堂車が連結さ

れています。車端部にはビデオが設置されており、大音量でミュージックVTRやバラエティ番組が流れています。車内は平日にもかかわらず満席状態で、インドネシア人の家族連れ、ビジネスマン、欧米の観光客で賑わっています。朝の9時過ぎにトゥグ駅を出発してしばらくすると、乗務員が食べ物や飲み物の注文を取りにまわってきます。メニューを見るとナシゴレン(焼き飯)が20,000RP(約200円)と手頃な値段でした。

KA Argo Lawu号は途中、南線のクロヤ～プロワカルト間、プルブック～チレボン間を通りますが、この区間は研修で複線化工事の設計に携わっている箇所、山間部と橋梁部が多く、施工が大変という印象を受けました。ガンビール駅には45分遅れの17時過ぎに到着し、8時間の長い列車旅となりましたが、優等列車であったことで比較的快適に過ごせました(写真7)。



写真8 長距離エコノミー列車



写真9 オジェックのおじさん

### 長距離エコノミー列車に挑戦

研修期間中、南線チレボン～クロヤ間の橋梁健全度調査に行く機会があったので、その合間に、途中駅のプロワカルト～クロヤまでエコノミー列車に1人で乗車してみました。乗車したのはジャカルタ発クトアルジョ行き列車で、プロワカルト駅には13時30分の到着予定でしたが、実際に列車が到着したのは2時間遅れの15時30分でした。インドネシアの列車はよく遅れると言われますが、定刻通りに来る列車もあるので、列車の待ち時間はなかなか読めません。

クトアルジョ行きエコノミー列車は、遅れているせいかドアから人があふれており、車内も人だかりで一杯でした。本当にこの列車に乗るのかと疑心暗鬼になりますが、最後尾から先頭車両まで歩いて行き、なんとか人が入れそうなドアを探し乗り込みました。車内には満員で入ることが出来ず、ドア付近に立つことになり、出発間際にさらに数人乗って来て、ドアが閉まらないまま列車は出発してしまいました。ドア付近でインドネシア人に混じって、列車から落ちないようにドアの上の壁に手をあて、オープンドアから景色を眺めていました。しかし、トンネルや高い橋梁を渡るときは恐怖を感じ、まさに危険と隣り合わせの列車旅となりました。約30分でクロヤ駅に到着し



写真10 プロワカルト駅構内



写真11 スマランタウン駅舎

ましたが、冷や汗で服がびしょりと濡れていました(写真8)。

クロヤからプロワカルトに帰る列車は3時間以上待つ必要があったため、オジェック(オートバイの二人乗りタクシー)でプロワカルトのホテルまで戻ることになりました。交渉で料金は75,000RP(約750円)となり、27kmの道のりにしては安いと感じました。右手に水、左手でバイクの捕まり棒を持ち、1時間オジェックに乗りましたが、私自身、2輪車はおろか、原付の運転もしたことがなかったので、まさに恐怖そのものでした。道路の整備が悪いにもかかわらず運転手がスピードを出し過ぎると、トラック、バス、車を追い抜く際、対向車にぶつかりそうになるので、冷や冷やの帰路となりました(写真9)。

### インドネシアの鉄道駅

インドネシアの鉄道駅は、高架区間の駅を除いてほとんどの駅が地平駅であり、一部の駅を除き改札口からホームまで、上り下りすることなく水平移動でたどり着くことができます。駅の中央部にホームを切り下げた通路があり、そこを歩いて行くのです。階段、エスカレー

ター、エレベーターといった設備はありません。まさに“インドネシア版バリアフリー”といったところです。但し、ホームの高さは低くなっているため、車両に乗り込む際には大きな段差があります(写真10)。駅舎はオランダ統治時代に建てられた歴史的な建物が多く、趣があります(写真11)。駅構内には売店やレストランの他、マッサージチェアを置いたりフレッシュコーナー等があります。

### これからのインドネシアの鉄道

2010年時点でインドネシアの人口は世界第4位の2.34億人、出生率は2.19人と高く、生産年齢人口も増え続けることが想定され、さらなる経済発展が見込まれます。一方で、ジャカルタ首都圏の人口が959万人と東京23区の人口より多いにもかかわらず、地下鉄が1本も整備されていない等、公共交通機関の整備が遅れているため、ジャカルタ市内の道路の渋滞は慢性化しています。私自身もスカルノハッタ国際空港からジャカルタ南地区のBLOK Mという日本人居住区まで、早朝なら30分要しないと3時間40分要した経験があり、渋滞の解決策として早急な鉄

道の整備が望まれています。

最後に、インドネシアにおける現状の鉄道の問題点と今後期待される鉄道整備をまとめてみました。

#### ・現状の鉄道の問題点

- ① 列車本数が少なく、ラッシュ時の列車の混み具合がさまざま→列車本数の増加を!
- ② 列車の遅延が多い→単線区間の複線化、鉄道の平面交差の解消を!
- ③ 優等列車の指定席がなかなか確保できない→列車本数の増大、列車編成を長く!
- ④ 駅までのアクセス交通機関が不十分→駅前広場の整備、鉄道とバスの連携を!

#### ・今後期待される鉄道の整備

- ① スカルノハッタ国際空港～ジャカルタ中心部までの空港アクセス鉄道の整備
- ② ジャカルタ首都圏内の地下鉄の整備
- ③ 幹線鉄道の複線化による列車の高速化
- ④ ジャカルタ～スラバヤ間の高速鉄道の整備

インドネシアの鉄道は、これからますます発展していくと考えられ、将来が楽しみです。