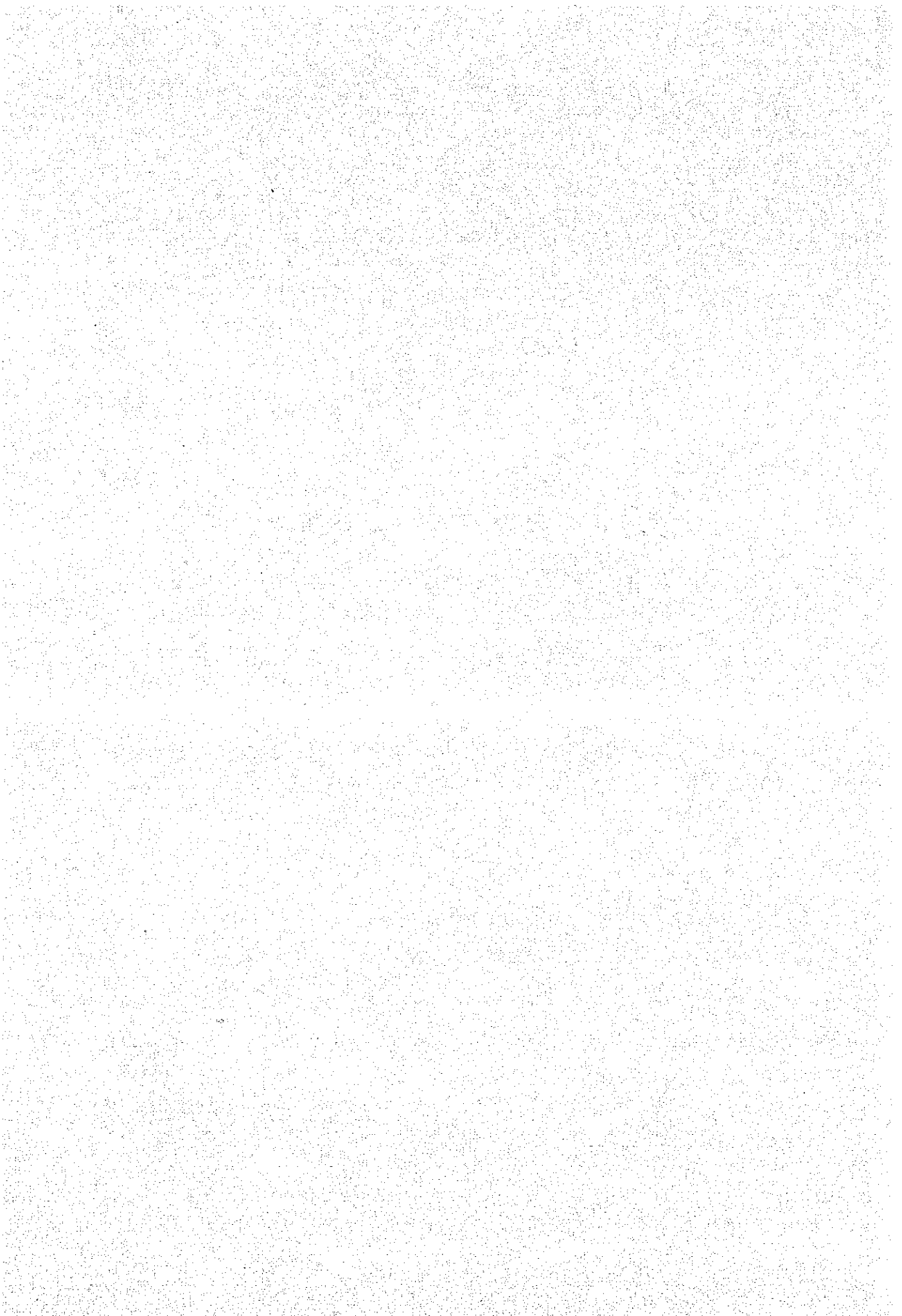


#### IV 道路行政および組織



#### IV 道路行政および組織

インドネシアは、表Ⅳ-1に示すように行政上、第1級自治体、第2級自治体、郡、村等よりなっている。

表Ⅳ-1 インドネシアの行政組織

自治体名	自治体数	首長名
1 第1級自治体		
Daerah Istimewa 特別区	3	Gubernur 州知事
Propinsi 州	24	
2 第2級自治体		
Kotamadya 市	54	Walikota 市長
Kabupaten 県	246	Bupati 県知事
3 Kecamatan 郡	3270	Camat 郡長
4 Desa 村	約6万	

一方、道路は、道路法上、国道、州道、県道等に分類されており、それぞれの維持管理主体は表Ⅳ-2に示すとおりである。

表Ⅳ-2 道路の管理体制

道路区分	事業種別	新 設	改 良	維持・管理
国 道		道路総局	RBO, DPUP	DPUP
州 道		道路総局	DPUP	DPUP
県 道		DPUK	DPUK	DPUK
市 道		PU Kotamadya	PU Kotamadya	PU Kotamadya

DPUPは州の公共事業部であり、組織上公共事業者に属する。DPUK、PUK otamadyaはそれぞれ県、市の公共事業部であるが、組織上は内務省に属している。RBO (Regional Betterment Office)は、世銀、アジア開発銀行等の資金援助で実施される道路の事業推進のために設けられた道路総局の地方事務所である。ジャカルタを除く7大都市(メダン、パレンバン、バンドン、スラバヤ、スマラン、バンジャルマシム、ウジェンパンダン)に設置されており、その業務は道路のフィージビリティスタディ、道路改良の計画作成、DPUPによって実施される道路改良事業への技術的助言などである。

インドネシアの州道以上の道路開発は、計画から維持管理まで公共事業省道路総局が中心となって進められているが、地方道開発の主体は内務省であるため、第3次5ヶ年計画以前は相

方独自に進められて来たが、第3次計画からは、地方道開発が道路政策の重点の1つになったことに伴い、内務省、大蔵省、公共事業者、国家開発企画庁の4省庁協力のもとに事業推進がなされることになっている。

次に公共事業省道路総局の組織図を図Ⅳ-1に示す。道路総局の職員数は、1974年1352名であったが、第3次5ヶ年以降業務増加に伴って毎年10割パーセントの割合で増加し、1982年時点で2960名の職員数となっている。現在、職員数2,960名のうち技術関係が1,756名であり、うち907名が高等教育の取得者である。

道路総局の組織は、1984年4月に大改造されたばかりであり、課以下の組織については、まだ多少の変更があるとのことである。各局の業務を簡単に述べると次の通りである。

#### 1 計画局

都市道路を除く、道路計画、計画技術開発、実施プログラム管理、各種調査、技術基準作成

#### 2 都市道路局

都市道路に関する上記、計画局および下記実施局の業務

#### 3 西部地域実施局

スマトラ・カリマンタン地域における道路、橋梁新設、州の道路事業への補助、調整

#### 4 中部地域実施局

ジャワ、バリ地域における道路、橋梁新設、州の道路事業への補助、調整

#### 5 東部地域実施局

ヌサテンガラ、ティモール、スラウェシ、マルク、イリアンジャ地域における道路、橋梁新設、州の道路事業への補助調整

#### 6 機材局

道路、橋梁機材の供給、管理、利用促進

有料道路については、インドネシア道路公団（Jasa Marga, Indonesian Highway Corporation）が維持管理を行っている。同公団は1978年3月1日に設立された有限責任の会社で、あり資本金は20億ルピアで、全て政府（大蔵省）が保有している。設立当初は道路総局の監督のもとにジャゴラビ有料道路の管理運営から業務を開始し、1980年12月国会の正式承認（LAW No.13）をもって正式に発足し、業務内容を計画、建設、維持、運営等有料道路事業全般に拡大している。業務範囲は、インドネシア全土の都市間、都市内有料道路、有料道路橋の全てである。

1983年における同公団の陣容は、技術系67名、事務系858名、交通警察80名、ガードマン31名、計1,036名である。図Ⅳ-2に、同公団の組織図を示す。

図 IV - 1 道路総局組織図

WESTERN PART: SUMATERA, KALIMANTAN,  
 CENTRAL PART: JAWA  
 EASTERN PART: SULAWESI, IRIANJAYA etc.  
 REGION I~III : the above each part is divided  
 into three regions

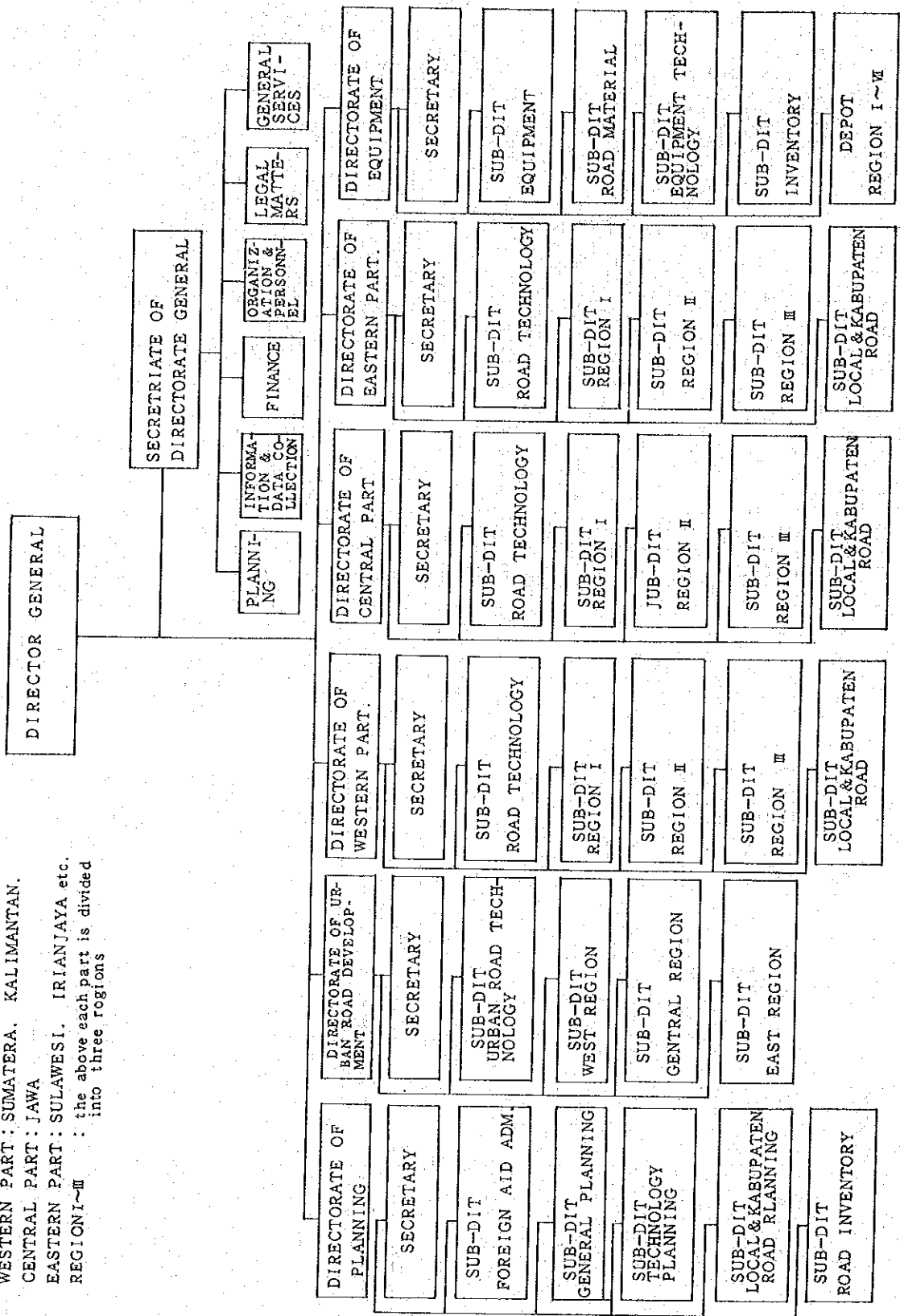
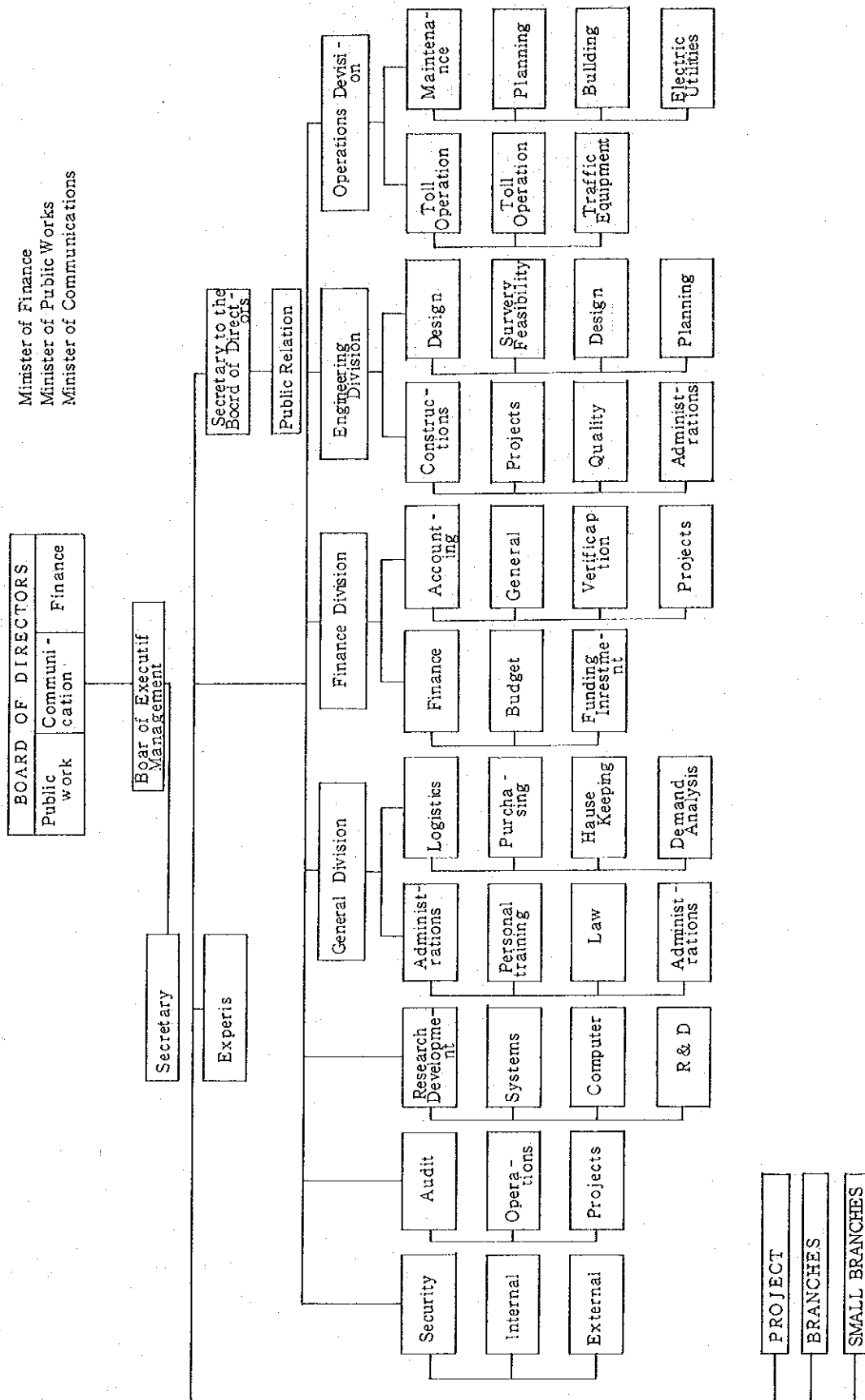
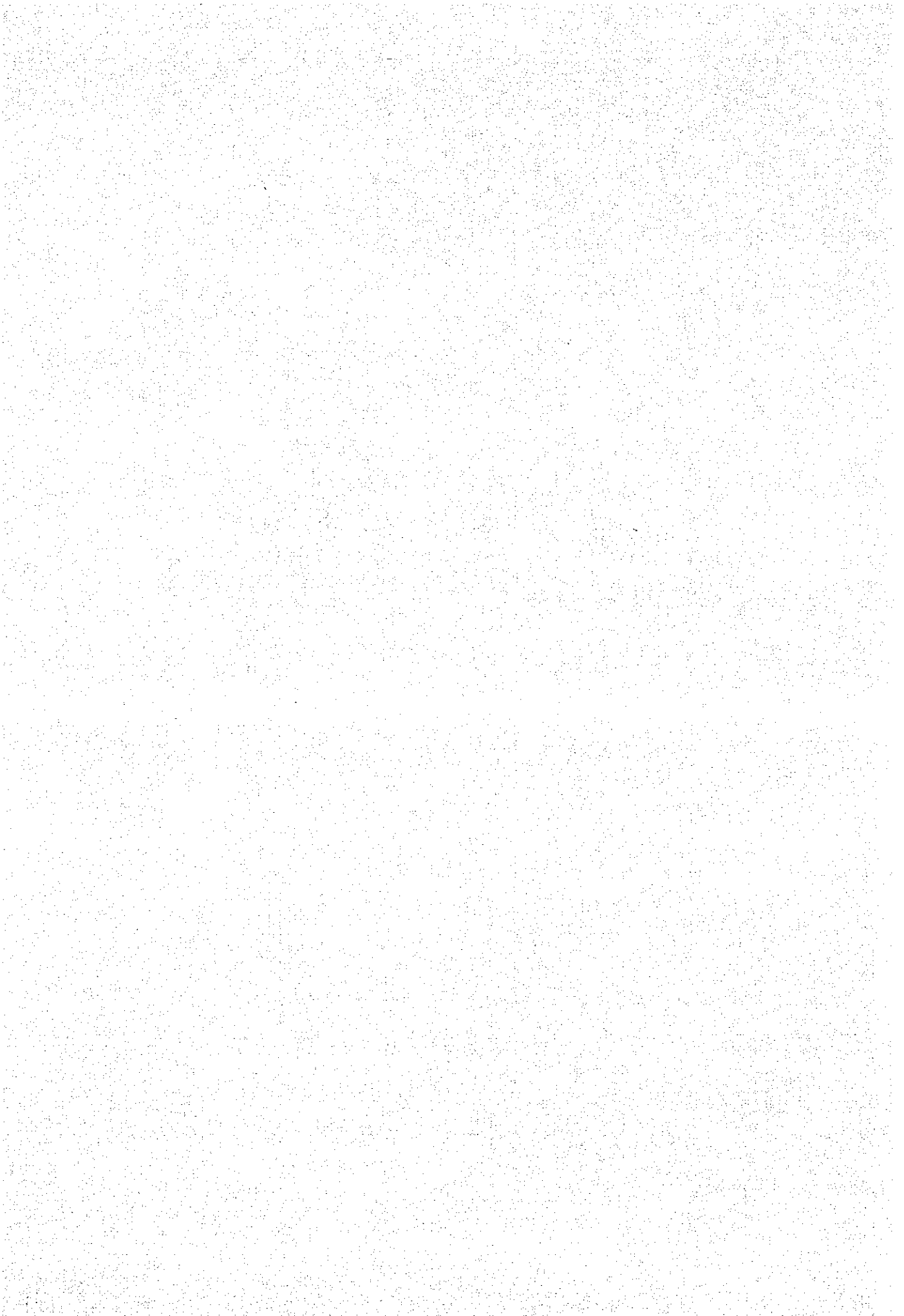


図 IV - 2 インドネシア道路公社組織図 (1983年10月1日現在)

JASA MARGA ORGANIZATION CHART



## V 道路の予算





## V 道路の予算

道路建設のための財源は次のとおりである。

- ① 国の開発予算
- ② 海外からのプロジェクトおよび技術援助
- ③ 地方税収入
- ④ 有料道路への民間投資，料金収入

道路建設における財源と予算配分の関係を図示すると図 V-1 のようになる。また表 V-1 は、財源と道路事業種別との関係を示したものである。

表 V-1 道路財源と道路事業種別

道路分類 事業種別	幹線道路	集散道路	地方道	有料道路
新 設	APBN	APBN	APBD TKI APBD TKII	APBD, 民間 投資, 料金収入
改 良	APBN	APBN APBD TKI	APBD TKII	-
暫 定 改 良	APBN	APBN APBD TKI	INPRES JALAN KABUPATEN APBD TKII	-
復 旧 維 持	APBN	APBD TKI	APBD TKII	料金収入
橋 梁 架 替	APBN	APBN APBD TKI	APBD TKII	-

(注) APBN : 国家開発予算 APBD TKI : 州予算  
APBD TKII : 県予算 INPRES JALAN KABUPATEN : 県道整備のための特別予算

図 V-1 に示されている INPRES TKI 並びに INPRES TKII は、内務省を通じて州および県に配分される補助金であり、州および県の開発予算の中に組み込まれ、道路を始めとして様々な公共事業に使用されている。

この他に地方道整備のために使用される INPRES JALAN KABUPATEN という特別予算がある。これは、INPRES TKII が人口に応じて配分される（1983年度 1150ルピア/人）ことにより、人口稠密な地域にばかり集中してしまう欠点を補うために、第3次5ヶ年計画の初年（1979年度）から設けられた予算であり、道路だけに使用されるということがこの予算の特徴である。INPRES JALAN KABUPATEN は、INPRES TKII の40%程度の規模であり、主に暫定改良と呼ばれるプログラムに使用されている。

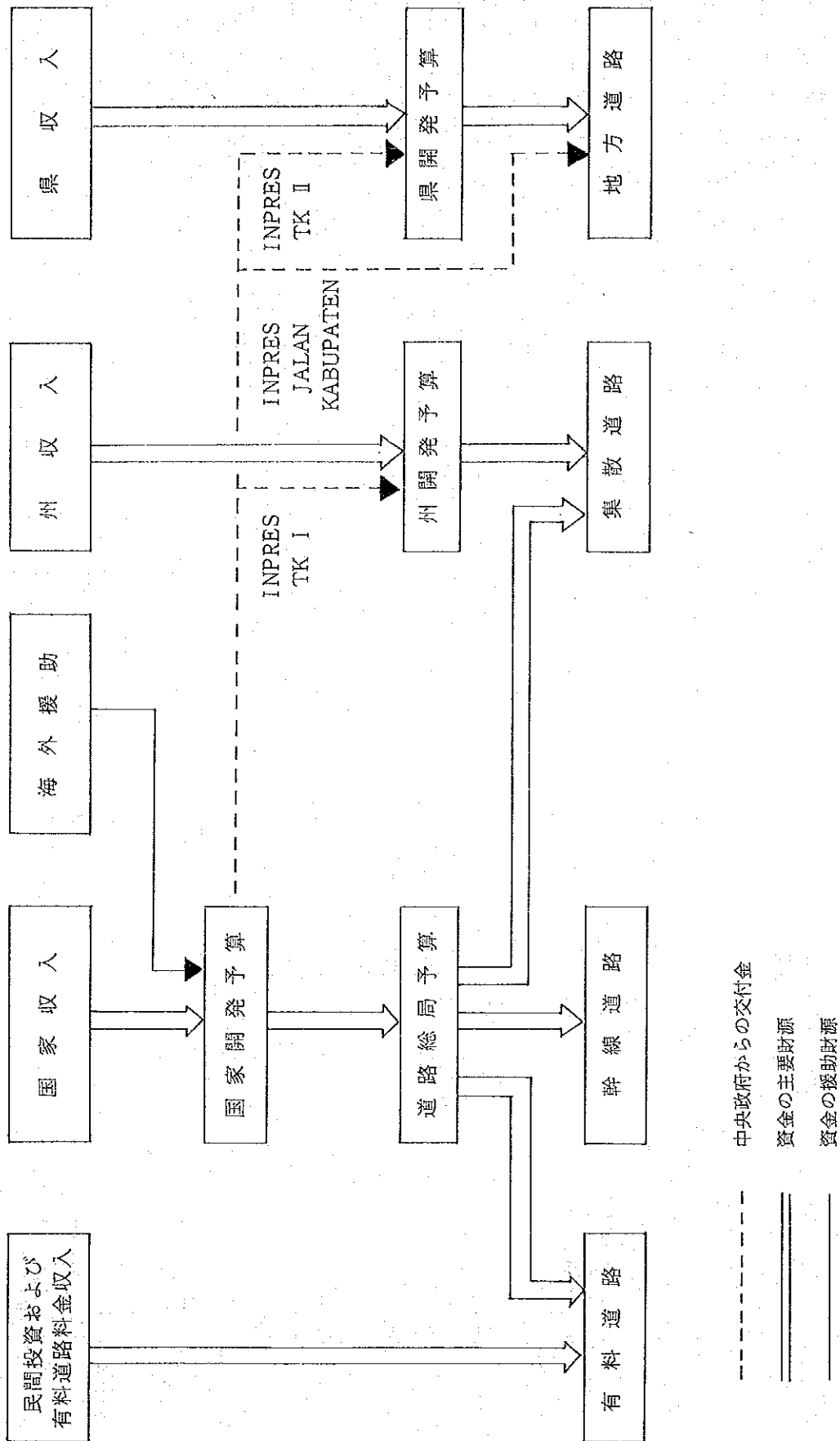
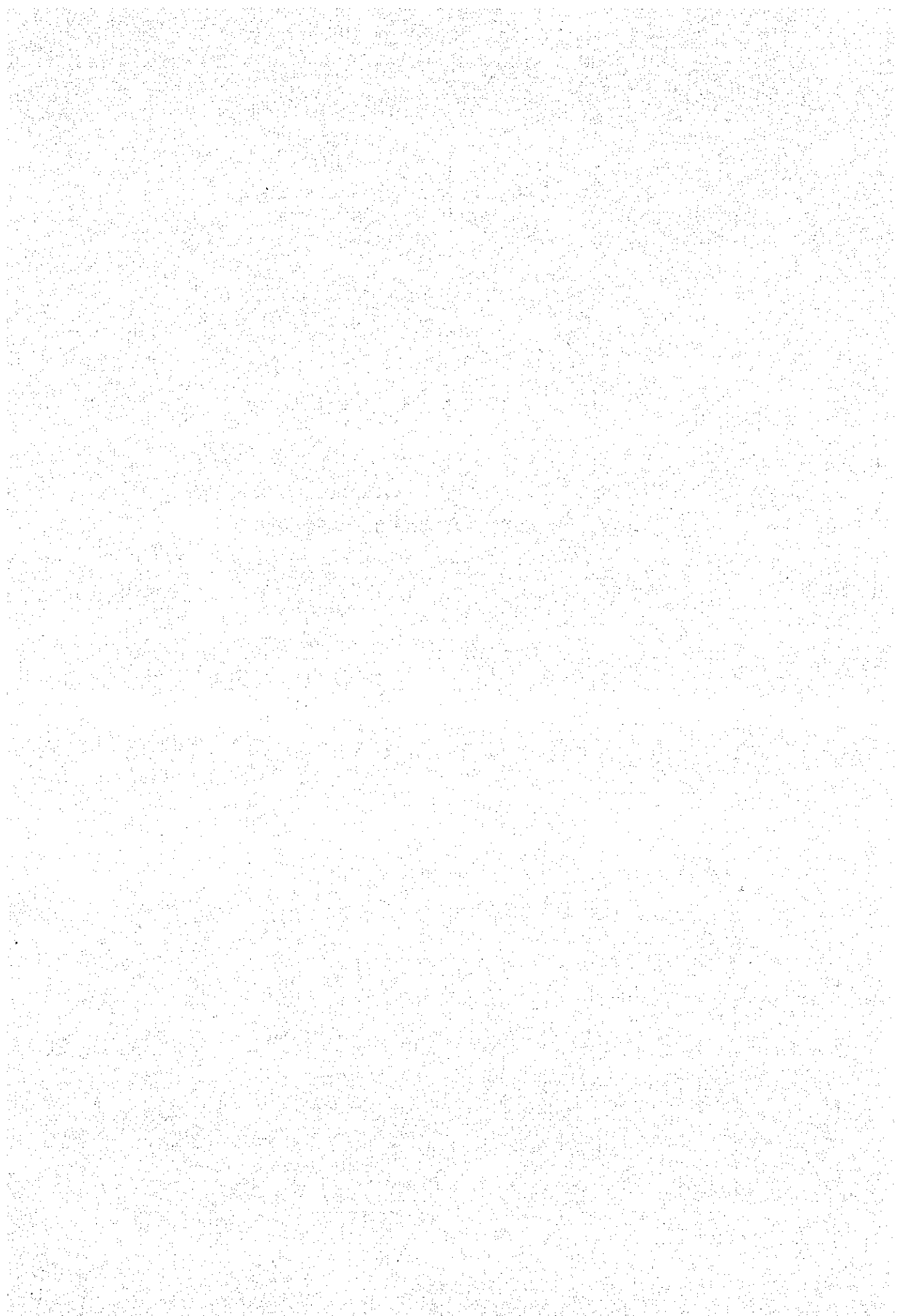


図 V - 1 予算財源と配分

## VI 第4次国家開発5ヶ年計画



## VI 第4次国家開発5ケ年計画（1984年度～1988年度）

### VI-I 道路および橋梁部門

不安定（unstable）な道路を安定した道路に引き上げるために実行された第3次5ケ年計画の政策と対策は第4次5ケ年計画でも継続され、第4次5ケ年計画末では、幹線道路網、集散道路網のすべてが安定な道路になるとしている。

更にこれらの道路改良は、工業開発、農業開発、移住地開発等他の分野との調和のもとに進められ、生産地内の道路、生産地と市場を結ぶ道路、移住地開発を促進する道路に重点を置いて実施される。

第4次5ケ年計画では、耐用年数が5年から10年の道路が21,209 Km、耐用年数が10年以上の道路が3,650 Km計画されており、これにより、国道、州道、85%が安定な道路になる見込みである。この目標実行により、多くの労働力が吸収され、国産機械の使用が奨励される。また天然アスファルトの使用も年間約500,000トンになるように引き上げられる。道路事業の実施においては、国内建設業者特に人力集約的に工事を施工する経済基盤の弱い建設業者の役割が強化される。

道路の新設については、移住地開発と関連して、開発可能地域を切り開く道路に重点を置いて実施される。急激に発達したいくつかの大都市においては、増大する交通量を吸収するための有料道路、市街地拡大に伴う新道建設が必要であり、有料道路建設費には有料道路料金、国民貯蓄資金があてられる。

第4次5ケ年計画の目標は、道路維持133,107 Km、道路暫定改良41,445 Km、道路改良24,859 Km（耐用年数10年以下21,209 Km、10年以上3,650 Km）、橋梁取替50,000 m、道路新設1,130 Kmである。

州、県への開発補助金によっても道路の暫定改良が計画されている。特に孤立し、未開発地域の県道改良が重要であり、県道特別補助金（Inpres Jalan Kabupaten）により15,460 Kmの県道整備が計画されている。一方、有料道路の計画は、198 Kmである。詳細は表VI-1に示されている。

表Ⅵ-1 第4次5ヶ年計画における道路、橋梁部門の目標

事業区分	道路区分	幹線道路		集散道路		地方道
		国道	州道	国道	州道	県道
道路・橋梁の維持、復旧 Km		8,250	2,750	3,750	11,871	-
道路暫定改良		-	44,300	2,480	34,665	42,000
道路改良および橋梁取替						
a 都市間						
道路	Km	370	650	3,380	19,559	-
橋梁	m	1,678	12,360	12,662	21,300	-
b 都市内						
道路	Km	-	900	-	-	-
橋梁	m	-	2,000	-	-	-
道路および橋梁新設						
a 都市間	Km	286	844	-	-	-
b 都市内	Km	-	150	-	-	-
c 高速道路	Km	198	-	-	-	-
d 移住道路	Km	-	-	-	-	12,000

(出所) 第4次5ヶ年計画要綱 第13章 輸送および観光

## Ⅵ-2 道路交通および輸送部門

道路交通、輸送部門の開発は、道路施設、交通安全施設、輸送施設の開発を含んでいる。道路交通部門における第4次5ヶ年計画の目標は、交通事故率の減少、都市内、都市間バスサービスの促進およびパイオニア的輸送サービスの推進である。パイオニア的輸送の開発は、バンジャルマシ、サマリダ、パカンバル、ジャンビ、エンデ、ボソ、アタンブア、ソエ、マリアナ、マナド、ピレウエンおよびネウラポーを含んでいる。

都市内輸送部門での開発は、市内バス運営をパレンバン、バダン、ジョクジャカルタ、マラン、デンパサル、ディリ、マナド、バンダアチ、バンジャルマシ、パカンバル、マディウンおよびジャンビなどのいくつかの地域に伸ばすことである。

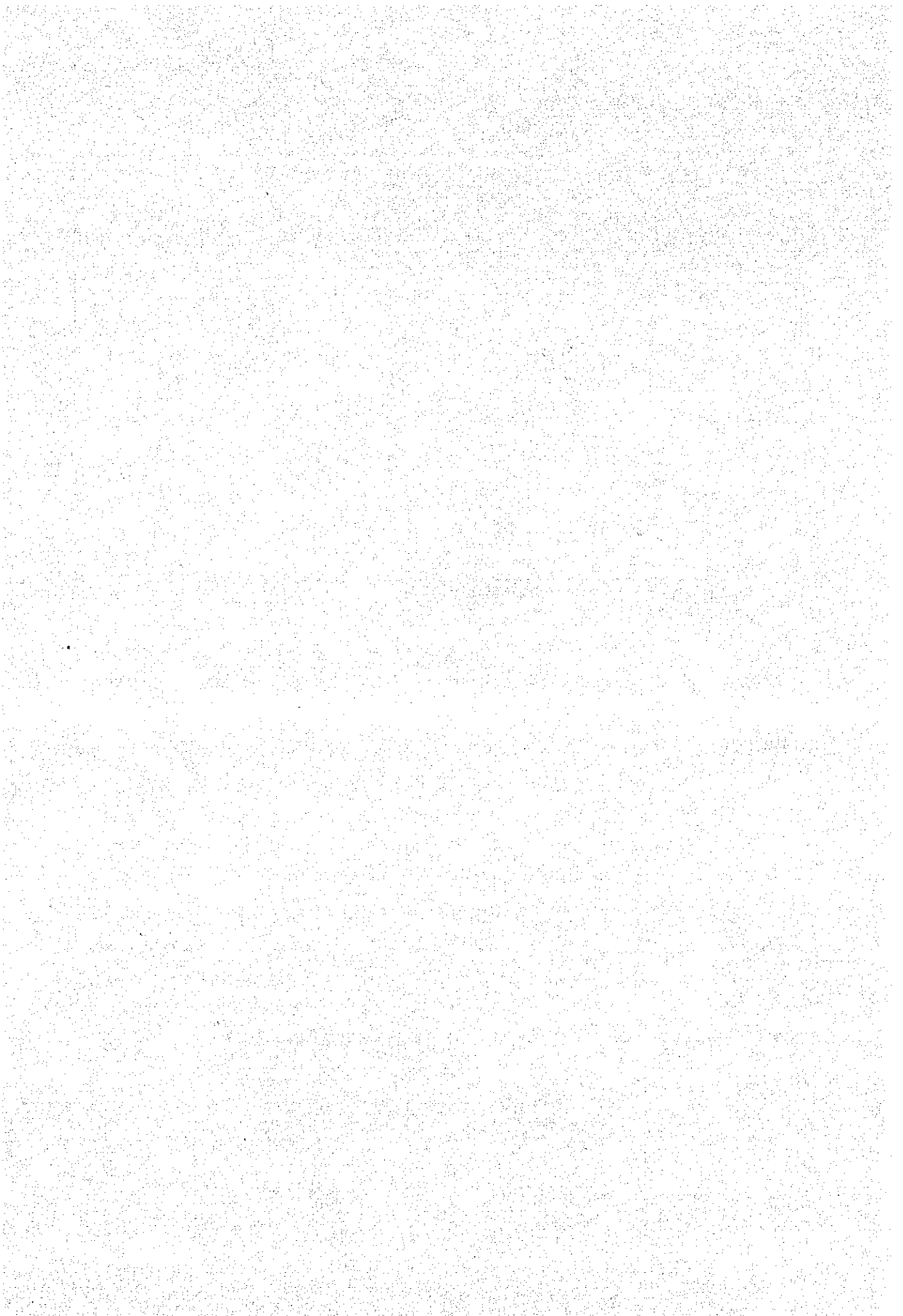
この他に道路交通輸送分野においては、旅客、貨物、トラックターミナルの建設、道路標識、信号灯、路面表示、防護柵の設置が表Ⅵ-2に示すように計画されている。

表Ⅵ-2 第4次5ヶ年計画における道路交通施設の目標

名称	単位	目標
自動車試験場	ヶ所	30
交差点信号	"	213
道路標識	"	72,000
路面表示	m	1,300,000
防護柵	m	68,000

(出所) 表Ⅵ-1と同じ

## VII 經濟技術協力





## Ⅶ 経済技術協力

### Ⅶ-1 道路部門におけるインドネシアへの外国援助

道路部門における IGGI (対インドネシア援助国会議) 援助を見ると 1967 年から 1981 年 3 月までの累積額は 1004 百万ドルで全 IGGI 援助総額の 10% を占めている。

国 (機関) 別では世銀 (IBRD/IDA) が 34% で第 1 位, 日本が 27.4% で第 2 位, アジア開発銀行 (ADB) が 15.7% で第 3 位, 西ドイツが 10.8% で第 4 位となっており, この 4 者で全体の 88% を占めている。その他アメリカ 3.8%, オランダ 3.6%, オーストラリア 2.7% がこれに続いている。

世銀は 1969 年以來 5 次に渡る道路プロジェクトを取り上げており, 位置的にはスマトラ縦貫道, 西ジャワのバンドン市周辺の道路, 東ジャワのスラバヤ市周辺の道路, バリ島, 北スラウエシ州, 南スラウエシ州の道路など広範囲に融資している。

アジア開発銀行は, 世銀と同様 5 次に渡るプロジェクトを取り上げているが, 1977 年度の第 3 次東南カリマンタン道路調査を除けば全て中東部ジャワに集中しているのが特徴である。

西ドイツはスマトラのアチェ州, メダン市周辺の道路, 南スラウエン, 東カリマンタン州の道路に融資を行なっている。

アメリカは, アチェ州の道路, ジャゴラビ有料道路に融資を行っており, オランダは, 1976 年度から 1980 年度にかけて一貫して橋梁取替プログラムに融資を行なっている。

日本のインドネシア道路部門に対する援助は, 全体の 15.2% であり, 電力の 33.3% に次いで大きな比率を占めている。援助プロジェクトとしては, ジャカルタの有料道路, スマトラ縦貫道南部が継続的に取り上げられている他, 北スラウエン, 東カリマンタン, 北スマトラ, 中部ジャワの道路, 7 州 21 県に渡る地方道整備事業に援助が行なわれている。表Ⅶ-1 はインドネシアへの海外援助プロジェクトを示している。また表Ⅶ-2 および図Ⅶ-1 は, 日本の援助プロジェクトの概要およびその位置を示したものである。

日本からの道路部門への技術協力は, 国際協力事業団を通じての開発調査, 専門家派遣という形で実施されている。表Ⅶ-3 は, 国際協力事業団によって実施されたこれまでの開発調査の実績をとりまとめたものである。これらの一般的傾向として, 橋梁建設プロジェクトがないこと, 開発調査では橋梁に関する開発調査, マスタープラン作成案件が少ないことがあげられる。

道路分野における専門家派遣では, 1979 年より延べ 5 名派遣されており, 現在は, 道路総局計画局に 1 名, 都市道路局に 1 名の専門家が派遣されている。

図Ⅶ-2 および図Ⅶ-3 は, プロジェクト借款の全体フローおよびインドネシア側内部手続きの流れを示したものである。

表Ⅶ-1 インドネシアへのIGGI援助プロジェクト

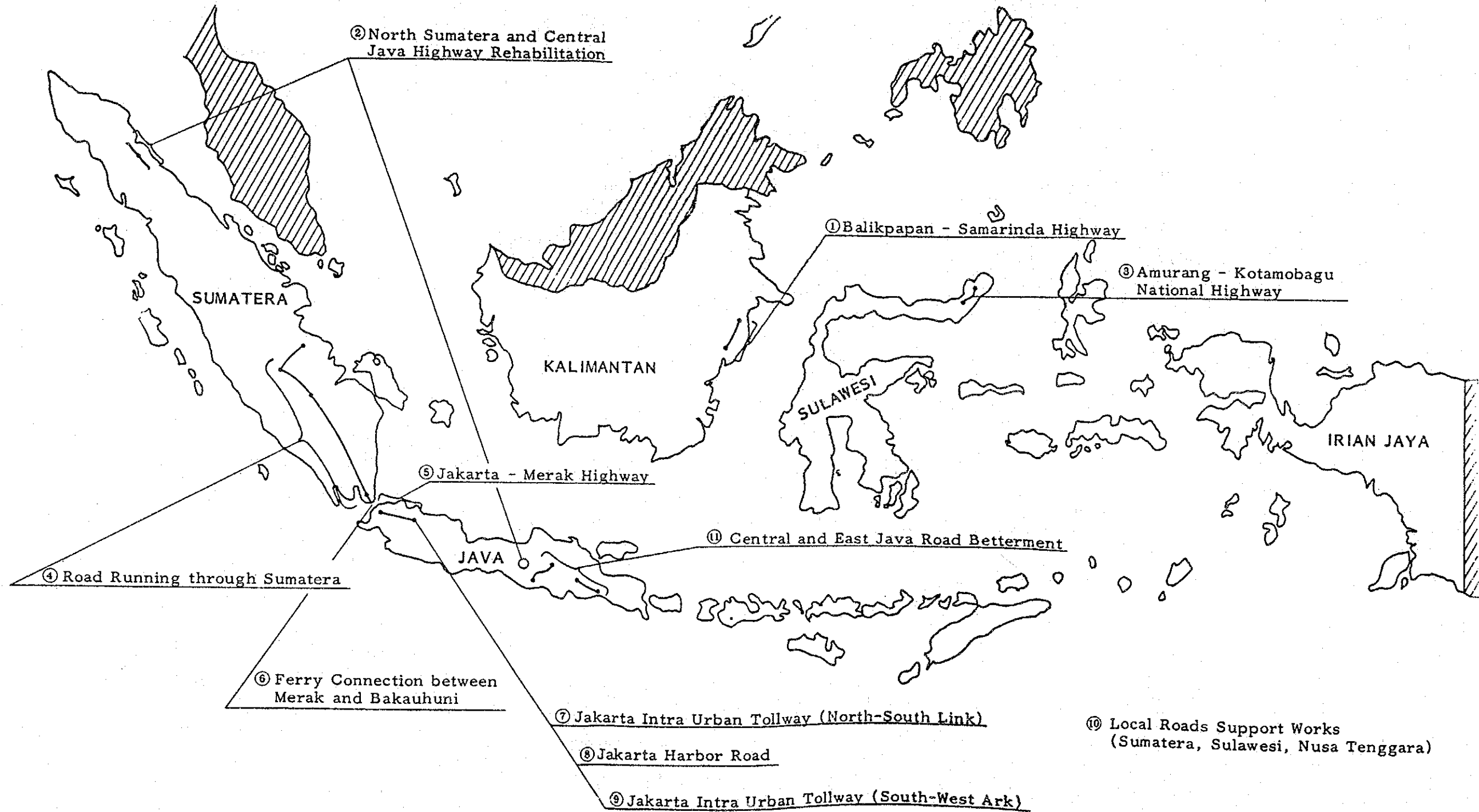
国(機関)名	年度	地域	プロジェクト名
世銀 (IBRD)	1971	スマトラ	サワタンバン～ムアラブongo道路改良
	1972	スラウェシ	イトボント～カピト, コタモバグ～ドルドオ道路改良
	1975	スマトラ	ナウリ～タントン, グヌントア～ジュンバタンメラ, ラオ～ボンジョル, パダン～サワタンバン ティビティンギ～ランタウプラバト
		ジャワ	ナグレグ～パンガンダラン, バンジャル～チラチャップ マラン～ダンピト, プロボリンゴヘルマジャン ボンドウオソ～ウオルジョ
		バリ	ギリマヌク～デンパサール
		スラウェシ	イノボント～コタモバグ
	1978	スマトラ	タンジュンモラワク～ティビティンギ, ライス～ベンクル プラブムリ～パレンバン
		ジャワ	バンドン～パリマナン, ケルトソノ～ワル
		スラウェシ	マムジュ～マジュネ
	アジ銀 (ADB)	1975	中東部ジャワ
1976		東ジャワ	スラバヤ～マラン道路 (第2次道路開発)
1977		東部ジャワ	第3次道路開発
1979		中東部ジャワ	第4次道路開発
1980		中東部ジャワ	第5次道路開発
西ドイツ	1971.73	東カリマンタン	ムアラワハウ～サンクリラン道路建設
	1976	アチエ	ムアラボ, タバクトゥアン, ソンカン, ワポロボ道路改良
	1978	西スマトラ	パダン～プキティンギ道路改良
	1979	アチエ・南スラウェシ	アチエ, 南スラウェシ道路改良
	1980	東カリマンタン	ムアラワハウ～サンクリラン道路建設
北スマトラ		ベラワン, メダン, タンジュンモラワ道路	
オランダ	1976.77 78.80.	全 域	橋梁取替
アメリカ	1970.72	ジャカルタ	ジャゴラビハイウェー建設
	1973	アチエ	アチエ道路改良

(注) 年度は融資年度

(出所) 海外経済協力基金  
カントリー・セクター報告書



図VI-1 日本の援助プロジェクト位置図



(出所) O E C F



表 VII-2 (その1) 道路部門円借款案件実績表

借款年度	プロジェクト名	プロジェクト概要	借入金額 (百万円)	契約年月	相手国実施機関	施工業者
45	バリクババン～サマリダ間 道路建設事業(1)	東カリマンタン州, バリクババン～サマリダ間 116kmの国道建設	75	S46. 3	公共事業省	トーマン, 酒井重工, PCI
46	" (2)	"	1,224	S47. 3	"	"
"	北スマトラ・中部ジャワ 道路修復事業	北スマトラ:メダン付近100km, 中部ジャワ:チラチ ヤップ～ブルウォルジョ間100km国道改修	1,512	S47. 2	"	日綿・トーマン・住商・日野・三井共同
47	バリクババン～サマリダ 間道路建設事業(3)	前 出	259	S47. 11	"	トーマン, 酒井重工, PCI
"	北スラウェシ 道路修復事業(1)	ウォロティチャヤン～モバゴ間100km 国道修復	119	S47. 11	"	トーマン, 住商, 丸紅, 酒井重工, PCI
48	ランポン～メラク道路・フェ リターミナル建設事業(1)	テルックブトゥン～バコウニ間41.6km 国道建設, 44.3km 国道改修 バンジャン～スリバウォノ間60.4km 国道建設	417	S48. 9	"	バンジャン～スリバウォノ:国土開発 テルックブトゥン～バコウニ:RSEA (台湾) 監督:PCI
49	" (2)	"	129	S49. 5	"	"
"	スマトラ道路修復事業(1)	ランブン及び南スマトラ州ルブクリンゴ～コタブミ間 476km 国道修復	318	S49. 8	"	KEANG NAM (韓国)
"	北スラウェシ 道路修復事業(2)	前 出	996	S50. 3	"	前 出
50	ジャカルタ～メラク間 道路建設事業 (E/S)	ジャカルタ～タンゲラン間27.1km, チェンジュンシヤ 3.8km, スランシヤス 8.4km	212	S50. 8	"	PCI
51	スマトラ道路修復事業(2)	前 出	287	S51. 11	"	前 出
"	" (3)	"	3,340	"	"	"
"	ランポン～メラク道路・フェ リターミナル建設事業(3)	"	73	S51. 11	"	"
"	" (4)	"	9,487	"	"	"
"	北スラウェシ 道路修復事業 (3)	"	493	S52. 2	"	"

(出所) OECF

表Ⅶ-2 (その2) 道路部門円借款案件実績表

借款年度	プロジェクト名	プロジェクト名	借款金額 (百万円)	契約年月	相手国実施機関	施工業者
52	ムアラブゴヘルブルクゴ 間道路建設事業	ジャンビ及び南スマトラ州ムアラブゴヘルブルク ゴ間 287 Km 国道建設	14,220	S 52. 4	公共事業省	ムアラブゴヘルブルクゴ: SAM WIAN (韓国); アラブゴヘルブルクゴ: RS- EA (台湾) 監督: 日本工務
"	中東部ジャワ 道路改良事業 (E/S)	プントウスチャン間 144 Km, ポノゴロ〜ブリタル間 118 Km	226	S 52. 4	"	三井共同
"	ジャカルタ〜メメラク間 道路建設事業	ジャカルタ〜アンザラン間 27.1 Km, チウジュンバイバス 3.8 Km スランベハヌ 8.1 Km 有料道路建設	12,514	S 52. 11	"	ジャカルタ〜タンゲラン: 竹中, 日籍, FUTAMA KARYA (イネ) チウジュン, スヤンハイバス: HAMBO (韓国) 監督: PCI
"	ジャンビ〜ムアラブゴ間 道路改良事業	ジャンビ州 ジャンビ〜ムアラブゴ間 136.3 Km 州道改良	4,480	S 52. 12	"	ジャンビ〜セイブンカル SANG YONG (台 湾) セイブンカル〜ムアラブゴ: OKPO (韓国) 監督: CECI (台湾)
53	ジャカルタ市内有料高速 道路建設事業 (E/S)	南西線 11 Km, 南北線 14 Km, 東西線 6 Km	462	S 53. 7	"	PCI
54	"	南西線 11 Km	547	S 54. 10	"	PCI
"	" (1)	ジャカルタインターチェンジ テベットフライオーバー建設	3,021	S 54. 10	"	竹中, 日籍, FUTAMA KARYA
55	" (2)	グロゴール, クニンガンフライオーバー建設	3,912	S 55. 7	"	白石基礎, PSCコンクリート, ルンバルジャヤ
"	中東部ジャワ 道路改良事業	プントウスチャン間 144 Km, ポノゴロ〜ブリタル 118 Km 国道改良	3,600	S 55. 6	"	三井共同
"	地方道整備事業	リアウ, 南スマトラ, ランポン, 東ヌサテンガラ, 北スラウェシ 南スラウェシ, 東南スラウェシ州 21 県の地方道復旧事業	4,900	S 55. 7	"	
56	ジャカルタ市内有料高速 道路建設事業 (3)	トマンフライオーバー建設	1,800	S 56. 9	"	
57	ジャコラビ有料道路 延長事業	ジャカルタインターチェンジの建設	3,982	S 57.	"	
"	ジャカルタ市内有料高速 道路建設事業 (E/S)	南北線 14 Km	880	"	"	
"	ジャカルタ市内有料高速 道路建設事業	スリーピーフライオーバー建設	3,980	"	"	
58	ジャカルタ湾岸道路 (E/S)	ジャカルタ湾岸道路詳細設計	1,800	"	"	

(出所) OECF

表Ⅶ-3 JICA 開発調査案件実績表

調査名	調査の種類	調査期間	調査団 延人員	経費 (千円)	相手国 担当機関	調査の概要	コンサル タント等
ボンチャナック橋架設計画調査	F/S	S40. 1~S40. 2	5	3,343	公共事業省	ボンチャナック市を流れる2つの河川に橋がないため、同地域の開発に重大なネックとなっている。この河川の架橋計画に関しての調査	-
スマトラハイウェイ建設計画調査	F/S	S41. 8~S41.10	7	3,607	"	スマトラ北端アチエから南端パンジャンまで2,400Kmにわたる幹線道路建設を目標とする調査	-
ビストン港改善及びスラウェン道路修繕計画調査	F/S	S42. 9~S42.10	9	10,642	"	スラウェン北端のビストン港およびスラウェン道路の全体計画に関する調査	-
ジャカルタ〜メラク道路計画調査	F/S	S48. 7~S49. 2	12	39,268	"	ジャカルタとジャワ最西端メラクを結ぶ約120Kmの道路建設計画の調査	P.C.I
	アフターケア	S54. 3~S54.	4	13,679			
中東部ジャワ道路改良計画調査	P/S	S50. 7	5	3,167	"	中・東部ジャワにおける道路総約8,000 Kmの改良計画に関する調査	三井共同
	F/S	S50.11~S51. 8	35	158,089			
ジャカルタリングロード計画調査	P/S	S51.12	6	25,686	"	ジャカルタ市の交通混雑を解消するためにジャカルタ郊外への3本の高速道路と市内の道路を結ぶ環状高速道路計画調査	P.C.I
	F/S	S52. 3~S53.11	51	126,529			
メダン都市交通計画	P/S	S53.11	7	5,421	"	スマトラ島メダン市及び周辺地域の交通混雑緩和のための都市交通整備に係る短期・長期のマスタープラン作成	P.C.I
	F/S	S54. 7~S54.11	12	118,308			
	M/P	S54.11	3				
地方道整備計画調査	F/S	S55. 2~S55. 5	10	19,161	"	7州21県の地方道整備事業計画調査	国建協
ジャカルタ湾岸道路計画調査	P/S	S55. 2~S55. 3	4	3,182	"	ジャカルタ北部に位置する重要外資港タンジュンプリオク港から商業中心地コタ地区を通過する東西方向の高速道路建設計画調査	P.C.I

F/S: Feasibility Study

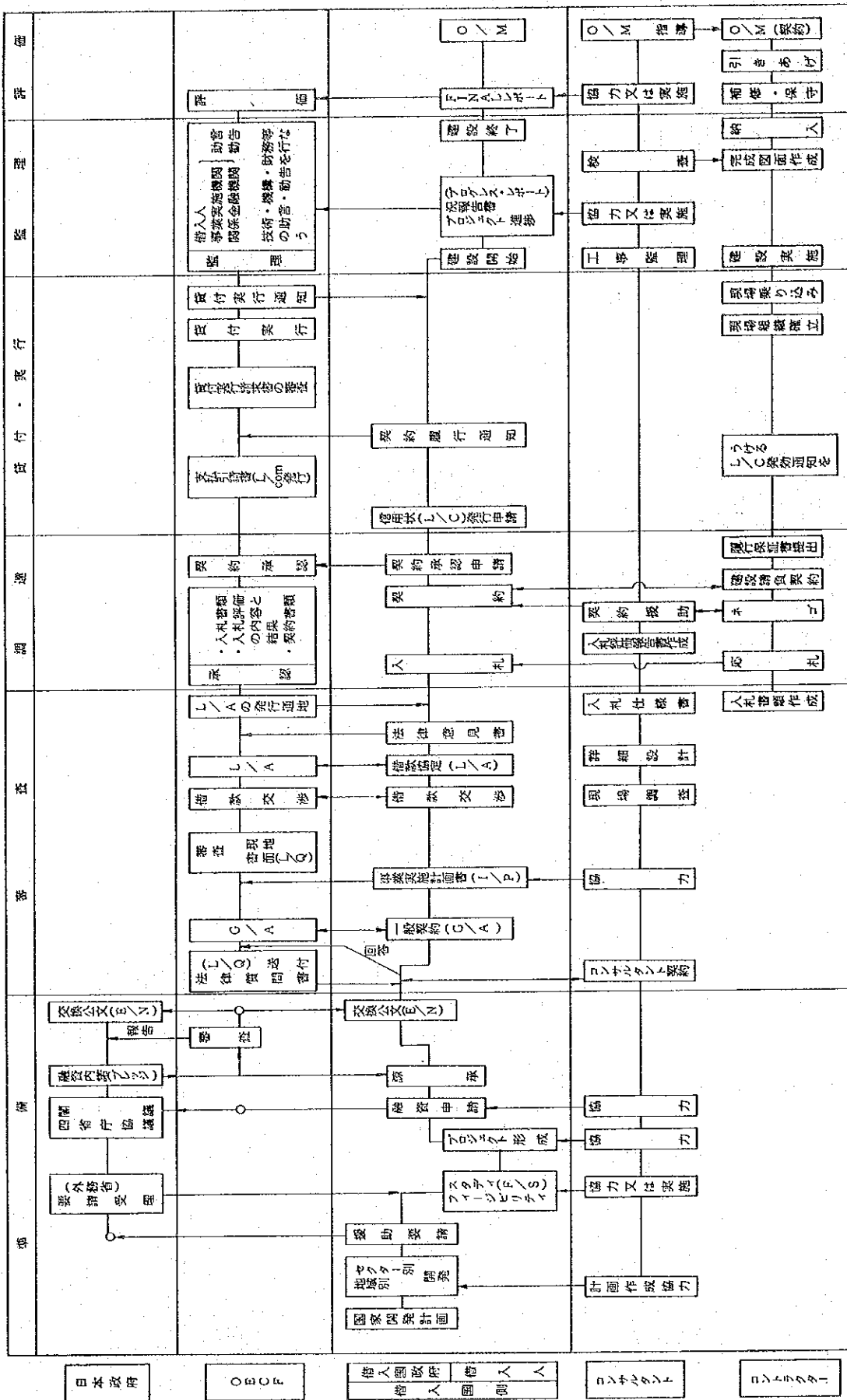
P/S: Preliminary Ssvvicy

M/S: Master Plan

(出所) JICA



図VII-2 プロジェクト借款の全体フロー



出所)「インドネシア国における現物家賃供与、実施過程に関する調査」報告書(経産庁)

図 VII - 3 調達に係る「イ」側内部手続

借 款 手 続	基 金	借 入 人 (窓口：BAPPENAS)	イ ン ド ネ シ ョ ン 内 手 続		備 考	
			実 施 機 関	SEK, NEG, 等、その他関係機関		
1. L/A 調印 2. コンサル雇用 (1) Short List 方式	コンサル・リコミンテーション				<p>(1) SEK, NEG 調達委員会の構成 Main Team……長官、BAPPENAS 副長官がメンバー Working Team…… 副大臣、BAPPENAS 部長がメンバー Technical Team…… 担当レベル</p> <p>(2) 同委員会の検討対象 ○政府及び政府機関の調達で5億ルピアを超えるもの。 ○随契約の特長な調達については、5億ルピア以下のものも検討の対象となる。(調達方法そのものの承認)</p> <p>(3) 同委員会の検討プロセス ○実施機関より、まず Technical Team へ説明 ○ Working Team レベルをクリアするまで、コスト節約、国産品優先の観点から、実施機関への照会、B/I への照会（価格面）、更に必要に応じ他社とのネゴ等が行なわれる。 ○その後、実施機関より正式の申請を提出せしめ、毎週木曜日の Meam Team に付議する。</p> <p>(4) 同委員会承認後のプロセス ○審査終了後、スダルモノ長官名にて承認レターが発出され、これに基づいて手続が進められる。 (従って、同委員会の承認は原則として1回で済む)</p>	
	コンサル Short List 承認					
	コンサル Short List 作成					
	コンサル入札					
	入札評価（技術面のみ）					
	コンサル契約ネゴ					
	コンサル契約締結					
	コンサル契約申請ドラフト作成					
	コンサル契約ネゴ					
	コンサル契約締結					
入札書類作成						
入札						
入札評価						
契約ネゴ						
契約締結						
(2) 随契約方式	コンサル契約承認				<p>(1) SEK, NEG 調達委員会の構成 Main Team……長官、BAPPENAS 副長官がメンバー Working Team…… 副大臣、BAPPENAS 部長がメンバー Technical Team…… 担当レベル</p> <p>(2) 同委員会の検討対象 ○政府及び政府機関の調達で5億ルピアを超えるもの。 ○随契約の特長な調達については、5億ルピア以下のものも検討の対象となる。(調達方法そのものの承認)</p> <p>(3) 同委員会の検討プロセス ○実施機関より、まず Technical Team へ説明 ○ Working Team レベルをクリアするまで、コスト節約、国産品優先の観点から、実施機関への照会、B/I への照会（価格面）、更に必要に応じ他社とのネゴ等が行なわれる。 ○その後、実施機関より正式の申請を提出せしめ、毎週木曜日の Meam Team に付議する。</p> <p>(4) 同委員会承認後のプロセス ○審査終了後、スダルモノ長官名にて承認レターが発出され、これに基づいて手続が進められる。 (従って、同委員会の承認は原則として1回で済む)</p>	
	コンサル随契約承認					
	コンサル随契約					
	随契約締結					
	随契約申請ドラフト作成					
	随契約ネゴ					
	随契約締結					
	随契約書類作成					
	随契約					
	随契約評価					
随契約ネゴ						
随契約締結						
3. 本体内調達	本体内調達承認				<p>(1) SEK, NEG 調達委員会の構成 Main Team……長官、BAPPENAS 副長官がメンバー Working Team…… 副大臣、BAPPENAS 部長がメンバー Technical Team…… 担当レベル</p> <p>(2) 同委員会の検討対象 ○政府及び政府機関の調達で5億ルピアを超えるもの。 ○随契約の特長な調達については、5億ルピア以下のものも検討の対象となる。(調達方法そのものの承認)</p> <p>(3) 同委員会の検討プロセス ○実施機関より、まず Technical Team へ説明 ○ Working Team レベルをクリアするまで、コスト節約、国産品優先の観点から、実施機関への照会、B/I への照会（価格面）、更に必要に応じ他社とのネゴ等が行なわれる。 ○その後、実施機関より正式の申請を提出せしめ、毎週木曜日の Meam Team に付議する。</p> <p>(4) 同委員会承認後のプロセス ○審査終了後、スダルモノ長官名にて承認レターが発出され、これに基づいて手続が進められる。 (従って、同委員会の承認は原則として1回で済む)</p>	
	本体内調達					
	本体内調達申請					
	本体内調達承認					
	本体内調達					
	本体内調達					
	本体内調達					
	本体内調達					
	本体内調達					
	本体内調達					
本体内調達						

## Ⅶ-2 今後の協力の方向

第1次5ケ年計画以来、インドネシアの道路事業の目標は、現道の改良事業が中心となっている。第4次5ケ年計画でもこの方針が継続され、国道、州道に関して66,000Kmに及ぶ現道改良が計画されている。第3次5ケ年計画までは、ジャワ、スマトラ島における道路改良が中心であったが第4次計画ではカリマンタン、スラウェシ等の東部地域の道路改良に重点が移行していくものと思われる。

新道建設では、1,130 Kmの国道、州道の建設が計画されており、そのうち300 Kmがカリマンタン、500 Kmがイリマンジャヤにおける道路新設である。大都市周辺では、第4次5ケ年計画中に約200 Kmの有料道路建設が計画されている。

国道、州道の建設、改良については、道路総局において実施される交通量、輸送状況、路面状況調査に基づいて投資の優先順位が立てられるので、それに沿った経済技術協力が望ましいが、今後のプロジェクトは、交通量減により、経済的に妥当でないプロジェクトも多くなることが予想される。

大都市近郊の有料道路プロジェクトは、高度な技術を要求されるプロジェクトであり、今後も援助を継続すべき有力プロジェクトであるが有料道路の建設資金調達面で多少問題がある。将来の大型プロジェクトとしては、ジャカルタ湾岸道路、ジャカルタ外環状道路、ジャカルタ〜バンドン間高速道路、スラバヤ都市内幹線道路などがある。

地方道の改良では、第4次5ケ年計画中に42,000 Kmに及ぶ地方道整備の目標が掲げられている。第3次5ケ年計画期間においては世銀が25県、OECEが21県、アジア開発銀行が14県の地方道整備のために援助を与えており、第4次5ケ年計画では世銀が更に43県、アジア開発銀行が30県に融資することが決定しており、インドネシアでは日本に対しても引き続き地方道整備事業への援助を期待している。地方道への協力は、経済効果の観点から従来消極的であるが、ヒューマンニーズの観点からも今後援助を増大させる必要があると思われる。

次に橋梁取り替えプログラムについてであるが、第4次計画中に50,000 mの橋梁取り替えが計画されている。従来橋梁プログラムについては援助を行っていないが、最も緊急性の高いものとして日本の援助の可能性が高いと思われる。







JICA