

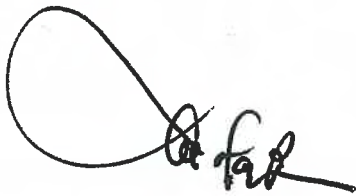
3. Minutes of Meeting (2007 年7月署名)

MINUTES OF MEETING
ON
THE STUDY
ON
DEVELOPMENT OF REGIONAL RAILWAY SYSTEM
OF CENTRAL JAVA REGION
IN THE REPUBLIC OF INDONESIA

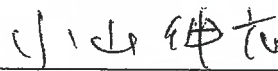
AGREED UPON BETWEEN
DIRECTORATE GENERAL OF RAILWAYS,
MINISTRY OF TRANSPORTATION,
THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

JAKARTA, INDONESIA

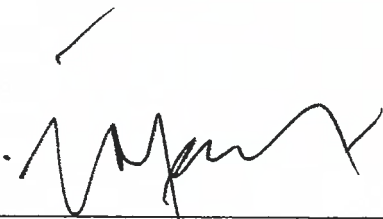
July 25, 2007



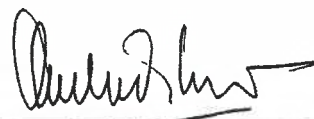
Mr. Soemino Eko Saputro
Director General
Directorate General of Railways,
Ministry of Transportation



Mr. Nobuhiro KOYAMA
Leader,
Preparatory Study Team,
Japan International Cooperation Agency



Mr. Djoko Septanto
Regional Transportation Central Java
Province (Dishub Jateng)



Mr. Mulyadi Hadikusumo
Regional Transportation Yogyakarta
Province (Dishub Yogyakarta)

INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "the GOI"), the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") dispatched the Preparatory Study Team, headed by Mr. Nobuhiro Koyama (hereinafter referred to as "the Team"), to Indonesia from July 15 to August 2, 2007 to discuss the Scope of Work on "The Study on Development of Regional Railway System" in the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as "the Study").

During its stay in Indonesia, the Team carried out field surveys at Semarang, Purwokerto, Solo and Yogyakarta and had a series of discussions with such authorities concerned of the GOI as Directorate General of Railways (hereinafter referred to as "DGR"), Central Java Provincial Government, Yogyakarta Provincial Government, Indonesian Railway Company (hereinafter referred to as "PT.KAI") and other organizations. The list of those who attended these discussions is shown in the Appendix I.

The Minutes of Meeting (M/M) has been prepared for the better understanding of the Scope of Work (S/W) and implementation arrangements required for the Study. The S/W and the M/M were agreed upon by DGR and the Team, and they were signed on July 25, 2007 in Jakarta. The main items that were discussed and agreed upon by both sides are summarized in the M/M as shown below.

1. Title of the Study

The title of the Study should be revised from "The Study on Development of Regional Railway System" to "The Study on Development of Regional Railway System of Central Java Region" to clearly indicate the target region of the Study. The Central Java Region covers the whole area of Central Java Province and Yogyakarta Province.

2. Relationship between the Study and "Law on Railway 23rd-2007"

The Study should take full account of the Law on Railway 23rd-2007 for studying and proposing the regional railway system of Central Java Region. At the same time, however, the Study should make proposals and recommendations useful for actual implementation of the Law as one of the important outputs of the Study.

114

mk h.

3. Importance of Ownership and Leadership of the Indonesian Side

Both sides confirmed that ownership and leadership of the Indonesian side are especially important in the Study in view of: (a) introduction of new concept of regional railway system based on Law of Railway 23rd-2007; (b) best utilization of "Regional Transport System (TATRAWIL) for Central Java and Yogyakarta provinces" and "Railway Blue Print" which have already been developed by DGR; and (c) importance of human resource development for establishing and operating regional railway system. The Study needs to be carried out under firm ownership and leadership of the Indonesian side with appropriate technical and informational support by the JICA Study Team.

4. Counterpart

Directorate General of Railways (DGR), Ministry of Transport (MOT) is the counterpart agency to the JICA Study Team. DGR will take appropriate arrangements and measures necessary for smooth implementation of the Study which will be carried out in Central Java Region away from Jakarta.

DGR will assign at least five (5) counterpart personnel: one (1) person from DGR, two (2) persons each from Central Java Province and Yogyakarta Province. DGR will assign additional counterpart personnel whenever considered necessary. DGR will nominate the counterpart members and inform JICA before the commencement of the Study, scheduled in December 2007.

5. Cooperation of PT.KAI

PT.KAI, as a railway operator, has been supplying railway transport services in Central Java Region under the spatial division of three (3) DAOPs, comprising DAOP IV (Semarang), DAOP V (Purwokerto) and DAOP VI (Yogyakarta). These DAOPs report the data and information regarding their train operation and track maintenance to the Headquarters in Bandung. For the successful implementation of the Study, it is critical to obtain data and information timely from PT.KAI, both from the Headquarters and three (3) DAOPs. Taking these into account, DGR will take appropriate measures to have good cooperation of PT.KAI with the Study.

ef 14

6. Office for the Study

Office for the Study will be set up at Semarang City (capital city of Central Java Province) and Yogyakarta City (capital city of Yogyakarta Province) in view of close cooperation between Central Java Region and the JICA Study Team. Location of the office will be decided by DGR at the earliest convenience through discussions among Central Java Province, Yogyakarta Province and DGR.

Central Java Province and Yogyakarta Province will provide the JICA Study Team with a meeting room and an office room with electricity, communication network and air conditioning with a capacity of accommodating about ten (10) persons.

7. Steering Committee and Information Sharing among Stakeholders

Steering committee will be organized with a view to providing policy decisions and implementation suggestions for the Study. DGR will select the members of Steering Committee by taking account of: (a) the development of regional railway system of Central Java Region; and (b) application of Law on Railway 23rd-2007. DGR will inform the nominated members of Steering Committee to JICA before the commencement of the Study. Current tentative candidate members are as shown below:

- Ministry of Transport (MOT)
- DGR, MOT
- BAPPENAS
- Ministry of Public Works (Headquarters, Central Java Province and Yogyakarta Province)
- Central Java Province (BAPPEDA, DINAS PERHUBUNGAN, DINAS BINA MARGA)
- Yogyakarta Province (BAPPEDA, DINAS PERHUBUNGAN, DINAS BINA MARGA)

DGR will study the necessity of Standing Committee, which deals mainly with technical matters, and if considered necessary DGR informs JICA the candidate members of the Committee before the commencement of the Study.

Seminars and Workshops will be held from time to time during the course of the Study in view of information dissemination and opinion exchange on regional railway system of Central Java Region. Stakeholders including private sector are invited to participate in the seminars and

workshops to understand the regional railway system and make presentation of their own ideas and proposals on the system.

8. Purpose of the Case Study

The case study focusing on the section of Yogyakarta- Solo- Semarang will be implemented with a special emphasis on transfer of technology and know-how regarding railway transport services being provided in the market economy. The case study intends to propose some practical business strategies and programs for railway passenger and freight transport services through improved coordination between railway and other modes of transport. Ownership and leadership of Central Java Province and Yogyakarta Province will be highly invited in this case study.

9. Others

- 9.1 DGR requested the Team that the supply of "vehicles with drivers", mentioned as one of the "Undertakings of GOI" be excluded from the undertakings because of severe constraints of the DGR budget. The Team replied that the request be conveyed to the JICA headquarters for consideration.
- 9.2 The Team informed DGR that the Study would be commenced sometime in December 2007, but that the timing would be dependant on the progress of JICA's procurement procedure.
- 9.3 Both sides agreed that, upon the completion of the Study, the result of the Study would be made public in order to achieve maximum use of the Study results.
- 9.4 DGR as well as Central Java and Yogyakarta provinces requested the training in Japan sometime during the course of the Study for the Indonesian side to understand concept and operation of regional railway system.
- 9.5 Indonesian side requested that the Study period be shortened to thirteen (13) months from the original fourteen (14) months.
- 9.6 DGR asked the Team of the possible composition of the JICA Study Team. The Team replied to inform as soon as possible when it is (tentatively) fixed.

List of Attendants

(Indonesian Side)

National Development Planning Agency (BAPPENAS)

Ir. Bambang Prihartono Director

Ministry Of Transportation

Ms. Bernadette E.S Mayashanti

Directorate General of Railways, Ministry of Transportation (DGR)

| | |
|-----------------------|---|
| Mr. Nugroho Indrio | Secretary Directorate General |
| Mr. Heru Wisnu Wibowo | Head of Planning Division |
| Mr. Heru Sasongko | Directorate of Traffic and Transport |
| Mr. Bambang Drajat | Directorate of Infrastructure |
| Mr. Prih Galih | Directorate of Safety and Rolling Stock |
| Mrs. Bernita Pane | Planning Division |

Central Java Province

| | |
|---------------------|-------------------|
| Mr. Temmy Purboyono | BAPPEDA |
| Mr. Djoko Septanto | Dinas Perhubungan |

Yogyakarta Province

| | |
|------------------------|-------------------|
| Mr. Heri Lantjono | BAPPEDA |
| Mr. Mulyadi Hadikusumo | Dinas Perhubungan |

Indonesian Railway Company (PT.KAI)

| | |
|-------------------|---------|
| Mr. Heru Talim | DAOP IV |
| Mr. Agus Nugroho | DAOP V |
| Mr. Yasren | DAOP VI |
| Mr. Helman Keliat | DAOP VI |
| Mr. Budi Santoso | DAOP VI |

(Japanese Side)**Preparatory Study Team**

| | |
|---------------------|-------------------------------------|
| Mr. Nobuhiro Koyama | Leader |
| Mr. Kazumasa Sanui | Study Planning |
| Mr. Shuichi Yumoto | Railway Operation and Management |
| Mr. Akira Kumagai | Railway Infrastructure and Facility |

JICA Indonesia Office

Mr. Naoki Kakioka

Embassy of Japan

Mr. Takashi Ikemitsu First Secretary

Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

Ms. Michino Yamaguchi

d/14

4. 議事録及び現地踏査録

議事録 1

| | | | |
|--|------------------------|-------|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DOAP 4 | 日時 | 2007. 7. 16 AM9:20—10:20 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Rono Pradipto: | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. 事前調査団から本事前調査の説明を行った。</p> <p>2. 質問票は既に受け取っており部署ごとに後日7/20（金）、資料の提供について再度打ち合わせを行うこととした（7/20までに提供可能な資料は準備）。</p> <p>3. Railway Blue Print for 2025 は PT KAI 本部が作成したとのことで、後日、PT KAI 本部訪問時にその内容について確認することとした。</p> <p>4. 軌道状況、途中駅の施設状況等把握のため、7/17午前中に列車への乗車を調査団が依頼し、快速列車（スマラン駅から Gundin 駅）の乗車が実施されることになった。</p> <p>5. スマラン駅、デポ、駅周辺状況の把握のため、現地踏査の随行を依頼した。</p> <p>6. 次の資料を入手した。</p> <p>① DAOP 4 の組織表</p> <p>② 2007年度におけるプロジェクト一覧表 主要な2007年度の事業としては、軌道改良（レールの強度増強、木製枕木の鉄製及びコンクリート枕木への交換、レール締め具の付け替え）が主体で、その他には信号通信設備の改良である。</p> | | | |
| 以上 | | | |

議事録 2

| | | | |
|--|--|---------------------------|------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Provincial Government of Central Java, Regional Development Planning Board | 日時 | 2007. 7. 16 AM10:50—12:00 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Ir. Abdul Rochim (Head of Regional Transport Development), Mr. Anung Sugihantono (Vice chairman of Regional Development Planning Board)他 7 名 | | 湯本、熊谷 PT KAI DAOP4 Mr. | |
| <p>1. 事前調査団からの本事前調査の内容および主要質問項目について説明を行った。</p> <p>2. 質問票の配布が遅れ受け取っていなかつたため、持参質問票に基づいて、次回の打ち合わせ時（7/20午前中）に回答することとなった。</p> <p>3. 質問票記載以外の項目の質問を行い、以下の回答を得た。 スマラン市における、道路交通の渋滞および鉄道による通勤輸送（都市内鉄道）の可能性の有無について質問を行った。渋滞は生じているが、それほど重大な渋滞でなく鉄道よりもバス専用レーンでの対策を考慮しているとの回答を得た。</p> <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録 3

| | | | |
|--|------------------------|-------|-------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DOAP 5 | 日時 | 2007. 7. 18AM9:00—10:00 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Rono Pradipto: | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. 事前調査団から本事前調査の説明を行った。</p> <p>2. 質問票についての説明を行った。明日（7/20、午前9時）再度打ち合わせを行い、質問票への回答を受け取ることにした。</p> <p>3. 2007年度のプロジェクトについての情報は、Cirebon- Kroya 間の DRG の軌道改良工事事務所が持っているとのことで、本打合せ後、訪問することになった。</p> <p>4. Purwokerto 駅、デポ等の現地踏査への随行を依頼した。</p> <p>5. 次の資料を入手した。 DAOP 5 の管内鉄道路線図</p> <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録 4

| | | | |
|---|------------------------|---------|---------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | JICA インドネシア事務所 | 日時 | 2007. 7. 18 AM8:30— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 片山次長 柿岡所員 | | 小山団長、讃井 | |
| <p>調査団より、本格調査案、対処方針について説明。以下、議事要旨。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新鉄道法が制定されたが、大枠が出来たに過ぎない。細則は今後定めていく必要があるが、それは本調査に期待されている部分かもしれない。(イ事務所) 2. 道路セクターの事例を見るかぎり、鉄道セクターの規制緩和がすぐに進むとは思えない。特に中部ジャワ州は東ジャワや西ジャワに比べると（需要などの面）で劣る。道路では、ジャワを東部・中部・西部に3分してホールディングカンパニーをつくるというアイデアもあるようだが、中部が弱いため東西が助けるか、あるいは東西に2分するだけにするかといった議論がある。(イ事務所) 3. 本格調査で、バラ色の鉄道経営ができるという提案ができるわけではない。市場志向のサービスを提供し、他モードとの競争力を重視した提案を行うが、まずはポテンシャルの高い特定の区間を取り出して、そこでできることを提案することになるだろう。(調査団) / 現実的な提案をしてもらうというコンセプトには賛成。(イ事務所) 4. 鉄道の駅は地域経済活性化の拠点となりうることをアピールしてほしい。(イ事務所) <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録5

| | | | |
|---|------------------------|--------------------------------|-------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | 日本大使館 | 日時 | 2007.7.18 AM9:30— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 池光 崇 一等書記官 | | 小山団長、讃井 柿岡 (JICA インドネシア事務所) | |
| <p>1. 調査では、円借款につながるような提案をしてほしい。(大使館)</p> <p>2. 旅客のみならず貨物輸送も重視してほしい。ジャワ南線の複線化事業を行っているが、これはもともと原油輸送に対する鉄道キャパシティの不足が一因となっている。スマラン—ジョグジャ間のインフラはしっかりしているとの報告もあり、こういった路線は有効活用できるよう提案してほしい。(大使館)</p> <p>3. 鉄道経営に他者が参入できるようになった今回の鉄道法改正は、DGR が (競争により) PT.KAI の経営体質の改善を狙ったものである。(大使館)</p> <p>4. 貨物路線などは、路線が整備されることによって裨益する輸送業者に整備資金の一部を負担させることで事業を運営していくなどのやり方も考えられる。PT.KAI に刺激を与えながら、実現していければいい。(大使館)</p> <p>5. 本格調査では、短中期的に新鉄道法に基づいてどういったことができるのかについて重点を置きたい。(調査団) / 長期的なプランだけだと調査結果を置き去りされる可能性がある。短期的な提案に期待する。(大使館)</p> <p>6. 要請から本格調査まで相当な期間が経過しているので、良い成果を出すことで挽回してほしい。(大使館)</p> | | | |
| 以上 | | | |

議事録 6

| | | | |
|--|------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | BAPPENAS | 日時 | 2007. 7. 18 AM11:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Ir. Bambang Prihartono, Director of Transportation | | 小山団長、讃井 柿岡 (JICA インドネシア事務所) | |
| <p>BAPPENAS によるコメント。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. BAPPENAS Directorate of Transport では、広い視点から運輸セクター全体を見ている。道路、鉄道といったサブセクターで分けるのではなく、地域単位で考えている。島ごとに運輸マスタープランを策定中で、ジャワ島については DG Highway により策定済み。カリマンタン島は世銀、スマトラ島は KOICA、スラウェシは JICA に協力を依頼している。 2. 今回の調査でも、鉄道セクターのみならず地域としてアプローチしてもらいたい。また、中部ジャワ州の地域鉄道がジャワ島全体にどのようなインパクトがあるのかも意識してほしい。 3. 競争力を持った運営をしていかなければならないという視点に賛成する。運輸省は内部で競争することになる。(笑) 4. 新鉄道法により地方政府で鉄道運営可能となったが、地域鉄道で発生した問題はすべて地方政府だけで解決できるわけではなく、中央政府が解決しなければならないこともある。 <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録 7

| | | | |
|--|------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | JBIC ジャカルタ事務所 | 日時 | 2007. 7. 18 PM14:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 山口 みちの 駐在員 | | 小山団長、讃井 柿岡 (JICA インドネシア事務所) | |
| <p>JBIC によるコメント。</p> <p>1. ジャワ南線への円借款などによって早晚ジャカルタからソロまで複線化されることになる。JICA 調査内でジョグジャ以东の区間で円借款につながるプロジェクトが提案されることを期待している。</p> <p>2. JBIC ではジャカルタで駅前広場整備に関する調査を行う予定であるが、インドネシア側の意向に変更があり、最終合意に至っていない。</p> <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録 8

| | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Railways (DGR) | 日時 | 2007. 7. 18 PM16:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 三浦 良宣 JICA 専門家 | | 小山団長、讃井 柿岡 (JICA インドネシア事務所) | |
| <p>三浦専門家によるコメント。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新鉄道法の英語版が作成された。→調査団にコピーを渡す予定。 2. 鉄道法は漠とした内容のため、DGR では現在、技術基準をつくる動きがある。チームを結成し勉強している。 3. DGR では施設・設備などの検査官 Inspector を養成する取り組みを行っている。検査官は資格制で、民間技術者が参入することはできない。 4. 地域鉄道となっても、インフラは中央政府が面倒を見るというインドネシア側の認識は変わっていないだろう。上ものに対して PT.KAI 以外の者が入ってこれるという程度の認識ではないか。 5. JABOTABEK の空港線の運営主体は PT.KAI ではないという話を聞いたことがある。PT.KAI に関連する会社かも知れない。 6. 新鉄道法は、DGR が外部有識者を巻き込んで作成したものである。 7. 従来のインドネシア鉄道システムは、中距離輸送運行を優先している。この運行に遅延が発生すると、他路線のダイヤまで乱れるということが起こっている。 8. DAOP 4-6 をまとめる組織はないと思う。PT.KAI 本社と地方管理区の関係があるだけ。 9. DGR の地方出先機関はあるが、規模は小さい。中央がコントロールしている。 10. 鉄道法に記載される、national/regional/regency main plan といったものはないと思う。 11. 現在のエコノミー料金は大統領令で政治的に定められている。DGR や地方政府で自由に設定することは難しい。 12. イギリスには90年代後半に鉄道規制緩和で失敗した例がある。下ものは Railway Track 社という公社が担い、上ものに自由に参入できる制度をつくった。その結果200あまりの参入があり、収拾が付かず事故が多発し、Railway Track 社とともに潰れることとなった。 <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

議事録 9

| | | | |
|--|---------------------------------------|-----|---------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Railways (DGR) | 日時 | 2007. 7. 19 AM9:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Nugroho Indrio Secretary Directorate General Mr. Heru Winsu Wibiwo Head of Planning Division | 小山団長、讃井 三浦 JICA 専門家 同席 | | |
| <p>S/W 案に沿って協議を行った。主な議論を以下に記す。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本調査要請書に調査対象候補都市として記した7都市の中から、JICA が中部ジャワ州を選んだことに異論はない。(DGR) 2. 中部ジャワ州の中でも、Semarang-Tegal, Semarang-Rembang, Semarang-Ambarawa, Semarang-Solo, Semarang-Jogjakarta の5路線の旅客輸送を重視したい。貨物では、Cepu-Cilacap 間で原油輸送がある。(DGR) 3. (Semarang-Jogjakarta において) 廃線となった区間があるが、土地の所有者は国である。この廃線を再度開通させたい。(DGR) / 廃線区間を復活させるのはコスト的に難しいのではないか。需要があると思うか。(JICA) / 再整備するのは部分的だ。需要はあると思っている。(DGR) / 本格調査の中で検討する。(JICA) 4. 調査対象エリアは Central Java Region とする。これは中部ジャワ州とジョグジャカルタ州を合わせたもの。(DGR) 5. (JICA が作成した S/W 案に“鉄道法の deregulation”という語が使われていることについて) 鉄道法は地方政府や民間企業が参入できるようにすでに改正された。今後、deregulation という語は使わないでほしい。(DGR) 6. (JICA が作成した S/W 案で“地域鉄道システムにおける州、DAOP 間の組織関係”という表現に対して) 表現を州や DAOP に限定すべきではない。中央政府が地域鉄道のオペレーターになることもできる。(DGR) 7. (JICA が作成した S/W 案に“鉄道運賃の設定”という語が含まれていることに対して) 運賃はオペレーターが決定するものであり、政府が決めるものではない。従って (C/P が政府である) 本調査で運賃設定を検討する必要はない。(DGR) 8. 中部ジャワで2007年7月から KfW が鉄道メンテナンスに関する調査を行っている。4ヶ月間で終了する予定であり、レポートは JICA に開示する。(DGR) 9. 本格調査で行うケーススタディの対象区間には Semarang をぜひ加えてほしい。 10. DGR に Railway Blue Print を見せてもらった。次週訪問時にコピーが提供される予定。(DGR) | | | |
| 以上 | | | |

議事録10

| | | | |
|--|------------------------|-------|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DOAP 5 | 日時 | 2007. 7. 19 AM9:00—11:30 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Agus Nugroho: Chief of Operation Division 他 3 名 | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. 収集資料についての確認を行った。</p> <p>2. 地域鉄道システムの中での PT KAI の役割については、DAOP 5 では分からないため、PT KAI 本部で確認することとした。</p> <p>3. 管轄内における問題点は次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①今後 2 年間に退職する職員が多く 30% の人員減となる。 ②軍人、社内での販売人等の無賃乗車が多い。 ③一般携帯電話の妨害により（周波数の問題）、一部に運行の遅れが生じている。 ④鉄道用地内へ進入して通信機器等の盗難による損害が生じている。 ⑤Tegal—PPK 間は軌道状態が悪い。 <p>4. Tegal 駅から南約 14km は通勤線としての可能性があるとの見解を示した（本格調査で需要及び道路との競合についての検討が必要）。</p> <p>5. 次の資料を入手した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①2007年 DAOP 5 第 3 四半期報告書（運行距離、運行実績、洪水・土砂崩れ等被害、信号・通信施設配置状況、車両現況等） ②収支報告（2000年、2006年） ③運行実績（旅客貨物数、料金収入、2003年、2006年、2007年代 1 四半期） ④ジョブ別スタッフ数（2007年第 1 四半期） ⑤踏切数 ⑥運行可能数 ⑦旅客列車の車両編成 ⑧機関車・車両保有台数 ⑨軌道・枕木種別距離 ⑩現況信号通信システム ⑪橋梁位置図 ⑫2006年列車運行遅延状況 | | | |
| | | | 以上 |

議事録11

| | | | |
|---|---------------------------------------|---------------|---------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Central Java Province (Semarang) 合同会議 | 日時 | 2007. 7. 20 AM9:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 中部ジャワ州各部局 (BAPPEDA,DINAS etc) PT.KAI DAOP IV, V, VI 他関連機関より32名 進行役 Ir. Djoko Sepianto | | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | |
| <p>1. 高速道路開発会社 (ジャサマルガ: 高速道路整備公団の関連会社組織) は2006年、ジャサマルガから60%、その他 (政府など) から40%の出資により設立された。同会社は現在、スマラン～ソロ高速道路の整備に係わっている。</p> <p>2. 現在、中部ジャワ地域において実施中のプロジェクトとして、ジャワ北幹線の Tegal - Pekalongan (62km 区間、DAOP 4) の複線化工事が行われている。このうち Pakalongan-Pemalang (7 km 区間) が今年度完了予定。また、北幹線の Pakalongan - Bojonegoror 東ジャワ州) の軌道改良プロジェクト (レール38kg/m から42kg/m 及び44kg/m への取換工事を行っている。</p> <p>3. DAOP 5 はチレボン～クロヤ間の複線化及び軌道改良は国内資金により実施中である (中国政府のローンの申し出があったが、進んでいない)。</p> <p>4. 中部ジャワ州の工業開発は小規模であるが、主要な経済特別区 (Special Economic Zone) としては、スマラン、プルオコルト、チラチャップ (Cilacap)、ソロ、チェプ (Cepu) である。</p> <p>5. 道路開発事業としては、チレボン～スマラン、スマラン～ソロ間の整備があげられ、現在実施中のものは、スマラン～デマク (Demak) である。</p> <p>6. 中部ジャワ州はジョグジャ～スラバヤ間の高速道路の建設を公共事業省に要請しているが、優先度はジャカルタ首都圏周辺に劣る。</p> <p>7. 公共事業省道路総局の中部ジャワ州地域事務所は、機構改革に伴い、中部ジャワ州に移管されている。現在、出先機関はない。</p> <p>8. 2008年を目標年次とする中期開発計画では、スマラン市内にバス優先レーン (Bas Rapid Transit sysytem) の整備を考慮している。</p> <p>9. スマラン港 (Tanjung Mas) コンテナターミナル開発に伴う鉄道アクセスの復活</p> <p>10. スマラン～デマク (Demak) の通勤列車の運行</p> <p>11. 州知事は、増加する観光開発需要を含む旅客・貨物の需要増への取組みを指摘している。</p> <p>12. 中部ジャワ州は、鉄道の複線化に固執していない。</p> | | | |

13. 調査団の鉄道総局との協議結果の見解として、①2010年以降は地域鉄道の運輸省・省令を策定して規則等を含む詳細なものとする必要性を指摘した。また、②第23次鉄道法改正により、PT KAI に対して、2010年までの運用権限を与えている。③鉄道総局の許可に基づき、民間セクターは料金設定及び公共交通サービスを提供可能となる。
14. エコノミークラスの料金収入では利益を上げることは難しく、民間セクターの参入に向けて、オランダの援助により乗車券販売システム、O&M 実施主体等に関する調査を行っている。
15. 今後の鉄道整備課題としては次の点が挙げられた。
 - ①ジャカルタ～スラバヤコリドー（約700km 区間）の現況の輸送力は限界に達しており、2007年度の最優先プロジェクトに複線化があげられているが、財源が不足している。
 - ②ジャカルタ～スラバヤ間の3時間で結ぶ新幹線計画案（アイデア段階）は空路と比較してアクセシビリティの点で優位性を持っており、これには標準軌道の設置が必要となる。
16. 質問状に対する回答は、文書による回答及び下記資料の提供を受けた。
 - ①中部ジャワ交通整備計画（2003年—2008年、Universitas Katolik Soegijaoranata, 2004）の概要版
 - ②中期開発計画（2003-2008年）鉄道セクターの概要
 - ③JICA 質問状に対する文書回答

以上

議事録12

| | | | |
|--|------------------------|-----|----------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DAOP IV (Semarang) | 日時 | 2007. 7. 20 PM15:00— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Heru Talim Chief of Signal Section | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | | |
| Mr. Gampayg Chief of Healthy management Section | | | |
| <p>1. DAOP 第4 管理局の局長は、鉄道総局長が中部ジャワ入りし、会合のため、出席できない旨、お詫び、さらに前回打合せ時の質問票への回答は、全ての回答は完了していないため、7/23 (月) に改めて回答を提出したいとの報告があった。</p> <p>2. ジャワ州は3つの管理局で構成されており、これらが持つデータはPT KAI 本社が管理している。中部ジャワ州にデータを渡すようなことはなされていない。</p> <p>3. 地域鉄道システムに関する質問については、DAOP 側出席者が回答の権限を持っていないとの理由により回答は得られなかった。</p> <p>4. 調査団依頼の項目の一部は、本打合せで受け取ったが、残りの項目に関する回答は、7/27のバンドン本社との打合せ時に取得する意向を示し、バンドン本社に送付するように依頼し、この件につき、本社の Dr. Gatot Wibino: Secretary Corporate にコンタクトし受け取るようにとの回答を得た。</p> <p>5. 新鉄道法により鉄道ネットワークが National, Regional, Regency に3分類されたのは承知している。PT.KAI としてはネットワークの区分よりも、収入・利益に関係が深い Executive, Business, Economy の列車運行に関心がある。</p> <p>6. 次の資料を入手した。 信号・通信システム関連現況資料</p> | | | |
| | | | 以上 |

議事録13

| | | | |
|--|------------------------|-------------|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | ジョグジャカルタ特別州 | 日時 | 2007. 7. 23 AM9:00—11:00 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Ir. Mulyadi Hadikusumo (Chief of Transport Div.), 他多数 | | 小山、讃井、湯本、熊谷 | |
| <p>1. 州交通計画局から、地域鉄道に関する計画が提示された：鉄道は3種類①National、②Provincial、③Local に区分され、ジャワ北線、南線とそれを結ぶN-S リンクを軸とした1つのシステムにすることは、中部ジャワ州政府と合意しており、長期計画（TATRAWIL, 2010-15）に反映しようとしている。</p> <p>具体的には、スマラン～ソロ（供用中）、ソロ～ジョグジャカルタ（供用中）、ジョグジャカルタ～Maglang～Ambarawa～Kedungjati（廃線）で形成される循環線を地域鉄道の計画として策定している。州は、廃線区間の鉄道用地の権利を有しており、利用は可能と考えている。さらに、海洋リゾート地である観光目的の路線（廃線区間）であるジョグジャカルタ～Srandakan 間路線計画も策定している。</p> <p>2. 道路整備計画に関しては、ジャカルタ～スマラン～スラバヤ高速道路整備を含めて州道路総局から次のような高速道路計画が示された。</p> <p>①ジョグジャカルタ～Salaman～スマラン間は現在混雑度が高くなっており、今後数年内の整備を予定している。</p> <p>②クトアルジョ～ジョグジャカルタ～ソロ間は今後5年以内の整備を予定している。</p> <p>③ジャワ南部道路は短期的には2010年目標で現道の拡幅計画（5－7mの追加）、長期的には2025年目標で4車線の拡幅（7m追加）を予定している。</p> <p>3. ジョグジャカルタ～スマラン間の鉄道と道路の競合に係わる比較調査を行っている（Bina Marga が実施）。また、ジョグジャカルタ～スマラン間の鉄道 F/S を実施する予定。</p> <p>4. 州の交通マスタープラン（2005-2010年）は既にできている。</p> <p>5. 中部ジャワ地域の経済成長率（GRDP）は次のとおりである。 2004年5.13%、2005年4.17%、2006年3.71%、2007年4.68%（予測値）、2008年5.5%（高伸び率のケース）</p> <p>6. 地域鉄道事業はPT KAI と州のJV を考えており、ここに民間セクターの参入も視野に入れている。</p> <p>7. 鉄道関連事業計画としては、バスターミナル、タクシー事業、駅ビルの建設等のプロジェクトアイデアを持っている。</p> <p>8. 将来の開発に向けた課題としては次のものが挙げられる。</p> <p>①鉄道旅客需要の確保、②航空路線との競合、③都市間バスとの競合、④貨物需要の確保（石油関連、石炭等の鉱産物、小規模な家内工業関連）</p> <p>9. Adisutjipto 国際空港（ジョグジャカルタ）駅は現在駅から西側約700m の位置に建設中である。</p> | | | |

10. 調査団より、ジョグジャカルタ～ソロ間の市街化区域の都市人口（空港アクセス及び通勤線の需要の対象となる）、主要幹線道路の交通量観測結果（過去5年間）の資料を要求した。

収集資料

- ① 州交通マスタープランの概要（セミナー資料）
- ② 地方鉄道整備計画（プロジェクトアイデア）一覧路線図
- ③ Adisutjipto 国際空港整備計画概要
- ④ バス関連資料（バス会社、所有台数等）
- ⑤ 旅客列車別（ジョグジャカルタ、ソロ発着）運行時刻、料金表
- ⑥ 全国旅客料金表（2006年2月現在）

以上

議事録14

| | | | |
|---|------------------------|---------------|------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DOAP 6 | 日時 | 2007. 7. 23 AM11:00—13:10 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Yasuren: Chief of Operation Section Mr. Budi Santoso Staff of DAOP VI Mr. Helman Keliat: Rolling Stock Section | | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | |
| <p>1. 2010-2015年における計画には標準軌道（新幹線レベル）の計画も含まれるか（DAOP 6）／基本的に、現行の軌道を基本として考慮している。（JICA）</p> <p>2. 本格調査は日本の軌道システムを導入（新幹線並みのシステム）するのか。（DAOP6）／本調査は地域鉄道システムを策定すること、財務的に維持可能な鉄道事業の実施を行うものである。（JICA）</p> <p>3. 新規路線も本格調査の対象に入るのか。（DAOP 6）／財務的にフィージブルなものが対象となるため、既存線が基本となる。（JICA）</p> <p>4. 今後の整備課題は次の通りである。</p> <p>①優等列車の乗車率は現在は高いが、高速道路の整備に伴って道路との競合を心配している。</p> <p>②車両の老朽化が問題である。機関車は20年以上、旅客・貨物用の車両は30年以上使用している。</p> <p>③信号システムは区間によって種類がまちまちで標準化されたものがない。</p> <p>④空路輸送との競合も懸念される。</p> <p>5. DAOP 6 の軌道は地形条件が比較的平坦であり、比較的良好（各種改良工事、複線化工事も進行中）である。</p> <p>6. 軌道の弱い部分では脱線等の事故がある（取得資料参照）。洪水や地滑りは起きていない。</p> <p>取得資料</p> <p>① 2007年第1四半期事業計画一覧表（旅客・貨物収入、その他収入）</p> <p>② 列車別収支計画と実績（2007年第1四半期事業計画）</p> <p>③ 管内列車時刻表</p> <p>④ デポ一覧表</p> <p>⑤ 橋梁、踏切一覧表</p> <p>⑥ 管内スタッフ数</p> <p>⑦ 運行実績概要（遅れ、鉄道事故等）</p> <p>⑧ 管内車両数</p> <p>⑨ 信号システム一覧図</p> <p>⑩ 鉄道事故一覧詳細表</p> <p>⑪ 管内路線図旅客数の推移図（1995-2006年）</p> | | | |
| | | | 以上 |

議事録15

| | | | |
|---|---|---------------|----------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | DAOP I (Jakarta) | 日時 | 2007. 7. 25 PM14:30— |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Yudarso Widiono | Head of DAOP I | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | |
| Mr. Akhmad Sujadi | PRO | | |
| Mr. Denny Haryanto | KSS LOK (Locomotion of Rolling Stocks) | | |
| <p>1. ジャカルタでは、DAOP I と JABOTABEK の 2 つのオペレーターがある。JABOTABEK は市の中心部、DAOP I はそれを除くジャカルタエリア及びジャカルタ発着の長距離輸送である。</p> <p>2. JABOTABEK は Rolling Stock と駅のみを管理し、Track はすべて DAOP I が管理している。</p> <p>3. JABOTABEK、DAOP I とともに PT.KAI の下にあり、ポジションレベルは同じである。</p> <p>4. MRT は PT.RAILINK という会社により運営される。</p> <p>5. DAOP I と JABOTABEK はそれぞれ異なる運賃体系を持っているが、エコノミー料金のみ政府が決定している。</p> <p>6. DAOP I と JABOTABEK のそれぞれのダイヤは、PT.KAI 本社が調整・管理している。</p> | | | |
| | | | 以上 |

議事録16

| | | | |
|--|--|-------|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | PT KAI (Indonesian Railways) Head office | 日時 | 2007. 7. 27 AM9:00—11:45 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Rachmadi (Chief of Technical/ Engineering Design), Mr. Joko Siswanto (Staff of Technical Div.) Mr. Gatot Wibowo (Corporate Secretary) | | 湯本、熊谷 | |
| 1. 調査団から本事前調査の背景、目的、本格調査の目的等の説明、さらに本格調査実施の PT KAI の協力が必要との見解含めた DGR との S/W および M/M 合意結果を伝えた。 | | | |
| 2. 2010年までに鉄道需要の自由化が始まる3年間の移行時期を踏まえて、PT KAI の今後の開発戦略の重点としては、次のことを考慮している。 <ul style="list-style-type: none"> ①チカラン（ブカシ工業地区）からスラバヤの貨物輸送 ②中部ジャワのソロ～ジョグジャ間の中距離輸送と空港アクセス・通勤輸送 ③テガル～スマラン間の容量増強計画（複線化） ④ソロのドライポート（集積のあるテキスタイル工業の需要に対応）とタンジュンマス港（スマラン）間の貨物輸送（15年前から計画しているが、実現に至っていない、その原因として道路整備の進捗による輸送量の減少） ⑤旅客輸送の重点地域はジャカルタ首都圏及びバンドン地域（人口200万人）の通勤輸送（都市鉄道の位置付け） ⑥現在の長距離特急列車の起点は GMR 駅で、ジャティネガラ駅へ停車しているが、将来はマンガライ駅への停車 | | | |
| 3. 近年の道路整備による影響、経済の伸び悩み等により、貨物運行量の実績は、インドネシア全体で最大時の40～50%程度減少している。 | | | |
| 4. チラチャップ～チェブ（Cepu）間の石油関連輸送については議論していない。 | | | |
| 5. ジャカルタ首都圏の MRT は政府資金で建設中である。PT KAI はこの運行に興味を持っている（参考：じゃかるた新聞（7/28）によると、ユスフ・カラ副大統領は、スティヨノジャカルタ特別州知事、モノレール建設コンソーシアムの関係者との会談後の記者会見で、国営銀行と州所有銀行が建設費の70%を融資、30%はジャカルタ州英企業、民間企業が出資し、2010年の営業開始を目指すとしている）。 | | | |
| 6. バンドンの既存鉄道施設を利用した MRT はプレ F/S 調査は実施したが、その後の進捗はない。 | | | |
| 7. 新規路線が開発された場合、料金は地方政府により決定されると思われる。 | | | |

収集資料

- ① PT KAI 組織図
- ② PT KAI 年次報告書、2005年（組織図、今後の見通し、使命、インフラ施設概況、運行速度別区間長、主要貨物別運行実績、機関車・車両現況、職別スタッフ数、資金・資産、旅客量・料金収入運行実績、貨物列輸送量・料金収入、輸送実績（人・キロ、トン・キロ等）、2001-2005年損益計算書、2005年投資実績等
- ③ 中部ジャワ管区内列車運行ダイヤグラム

特記

調査団依頼の DAOP 4 の未回収資料は、PT KAI 本社 Mr. Gatot Wibowo (Corporate Secretary)宛に郵送するとの話であったが、本人に確認したが、資料は届いていなかった。これを受け、Mr. Rachmadi (Chief of Technical/ Engineering Design)は DAOP 4 の監理局長に連絡し、この件フォローするとの申し出があり、再度 PT KAI 本社にコンタクトすることとした。本調査団はこれら資料（車両関係等）がなくても本ミッションの目的は達成可能と判断し、7月29日付けメール及び電話（7/30）により、積極的に JICA への協力姿勢を示した Mr. Rachmadi に対し、DAOP 4 の未回収資料の辞退を表明（上記理由の説明を含めて）すると共に、協力への感謝と、本格調査での協力を依頼した。

以上

議事録17

| | | | |
|--|---------------------------------------|-------|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Railways (DGR) | 日時 | 2007. 7. 30 AM9:30—11:00 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 三浦 良宣 JICA 専門家 | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. 鉄道の安全性及び車両技術に係わる問題点として次のものが挙げられる。</p> <p>① 運転管理システムの手順ができていないため、列車運行の遅延、安全面で問題である。</p> <p>② 施設機器の老朽化、メンテナンスの不備により、劣化が著しい。</p> <p>③ 基準はあるが、資金面及び技術力の体力がないため、維持管理する体制ができていない。</p> <p>④ DGR の行政能力も不足している。</p> <p>⑤ 改正鉄道法は、上下分離しているが、(インフラは中央政府が建設、オペレーション、車両維持管理はインベスター) 今後それで機能できるのか疑問である。地方鉄道は権限委譲を行うことになるが、施行規則、基準等を詰めていく必要がある。</p> <p>⑥ 長距離バスも事故が多く安全性、運転手の資質で問題となっている。</p> <p>⑦ 航空機の安全性も問題となっている。</p> <p>⑧ 旅客・貨物とも利用者の鉄道サービスに対する要求は高くなっている。</p> <p>⑨ 無賃乗車の問題があり、インドネシアでは唯一自動改札機のあるセルボン線では増収となっている。鉄道職員は給料が安く自分の懐に入れるなど規律面の問題もあり、また、現在は、警察、軍人は正規運賃の支払い義務があるが、無賃乗車が多い。</p> <p>⑩ 信号施設(ケーブル)を盗み、売りさばく盗難の問題があり、港湾施設への鉄道分岐線では、10年程度で相当な被害にあった例がある。これは貧困の問題と関連している。</p> <p>⑪ 定時・安定運行を最優先として運営を行っているが、達成されていない。</p> <p>2. 今後の地域鉄道の課題に係わるものとしては次のものが考えられる。</p> <p>① PT KAI の収益は長距離列車による収益が一番多いが全体として収益が低く、ローカル列車に搬寄せがあり、地域単位でしっかり運営をやる必要がある。また、DGR の地方支部は地方政府に委譲されており、中央からの出向者がいる程度の状態。</p> <p>② 技術力のない決定権者により政策が策定され、需要に見合わない投資が行われており、費用対効果志向が必要である。</p> <p>③ 比較的需要が少ないケースでは、地域活性化に繋がる既存の鉄道施設と道路を利用したデュアルモードシステムの採用が考えられる。</p> <p>④ 鉄道、バス、タクシーの共通運賃制の導入</p> <p>⑤ 新規路線のジャカルタの MRT は独立したシステムとして完結しており、運営はやりやすい。有識者委員会を設立、準備室を設置している。詳細実施調査を公募で行う予定である。DKI (ジャカルタ市) は会社を設立し、運行は専門家を投入して参加するようである。</p> <p>⑥ 空港アクセス(モノレール)は事業主体が DKI (ジャカルタ市) と PT KAI の関連子会社で行うと聞いている。</p> <p>⑦ JABOTABEK 鉄道は、PT KAI の収入が最大の路線である。事故が最近増えており、定時運行ができておらず、間引き運転も行われている。これは、独立したシステムでないことも原因として挙げられる。</p> | | | |

- ⑧タンジュンプリオク港（ジャカルタ）への鉄道アクセスは、周辺に工業団地も集積して道路の慢性渋滞があり、復活する予定である。
- ⑨中央政府に行政指導能力がないため、専門家を活用した地方政府による運営は、新しい視点から見ていく上で重要と考え、意義がある。
- ⑩鉄道オペレータ任せの DGR の行政指導力に課題があり、また、PT KAI 本社は機能が不十分で技術力がない。鉄道を効率的なものにするには運行計画はオペレータの調整が重要であり、この調整能力を向上させる必要がある。

収集資料：

新鉄道法(英訳版、CD)

以上

議事録18

| | | | |
|---|---------------------------------------|-------|------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Railways (DGR) | 日時 | 2007. 7. 30 AM11:30—12:20 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Heru Wisnu Wibowo: Head of Planning Div. Ir. Achyar Pasaribu, MStr: Head of System Information & Report Sub. Div. Ms. Bernita Pane: Staff of Planning Div. | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. 国の交通マスタープラン (SISTRANAS あるいは TATRANAS) は運輸省が策定し、州別交通マスタープラン (TATRAWIL) は州が、地方マスタープラン (TATRALOK) は市及びカブパテン (郡) が策定することになっている。</p> <p>2. Railway Blue Print の改訂版ドラフトはあるが、最終版は本年11月に策定を予定している (改訂版ドラフトを入手)。</p> <p>3. スカルノハッタ空港 (ジャカルタ) への鉄道アクセスリンクのオペレーションは PT KAI の関連会社である PT Rail Link が行うことになる。</p> <p>4. 国が設定する鉄道旅客のエコノミー料金は、DGR が45%の値上げを運輸大臣に要請しており、2008年からの実施を考えている。</p> <p>5. 鉄道貨物の料金は、オペレーターが顧客との契約交渉で決めるようになっている。詳細は鉄道交通局 (Director Sugiadi) に確認するのが望ましい。</p> <p>6. PT KAI への補助金は、Public Service Obligation (PSO)、Infrastructure, Maintenance, Operation (IMO) の2種類があり、詳細につき正確な情報は、鉄道交通局 (Director Sugiadi) が持っている。IMO と PT KAI の支払い責務である軌道使用料 (Track Access Charge) は本来は同額という考えであるが、これも正確に答えられないので、鉄道交通局へ確認することが望ましい。</p> | | | |
| <p>収集資料:</p> <p>①Strategic Policy on Railways (セミナー資料)</p> <p>②RAILWAY BLUE PRINT (ドラフト版)</p> | | | |
| | | | 以上 |

議事録19

| | | | |
|--|---------------------------------------|-----|-------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Railways (DGR) | 日時 | 2007. 8. 1 AM9:40—10:15 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Suranto: Head of Urban Traffic Section Mr. Praseryo: Staff of Urban Traffic Section | | 湯本 | |
| <p>1. 鉄道料金制度は、旅客のエコノミークラスのみ、政府が決定し、他のクラスはオペレータに任せている。貨物料金もオペレータの顧客との契約交渉によっている。</p> <p>2. 現在の PT KAI への補助金は2種類あり、①Public Service Obligation (PSO) と②Infrastructure, Maintenance & Operation (IMO)であり、PT KAI 本社へ支払っている。詳細は次のとおりである。</p> <p>①PSO：オペレーションコストと旅客・貨物の料金収入との損益について補助を行っている。</p> <p>②IMO：インフラ施設、メンテナンス、運行のコストを ton-km ベースで計算し、資金提供を行っている。</p> <p>3. オペレータの軌道施設利用料 (Track Access Charge、TAC) は PT KAI の支払い義務となっており、本来は IMO とほぼ同額という基本方針で、PSO のみの補助となるが、収入だけで十分に O&M コストをまかなうことができないため、不足分を IMO として補助しているが、予算の不足により十分な補助はしていない。</p> | | | |
| 以上 | | | |

議事録20

| | | | |
|--|--|-----|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Directorate General of Land Transport (DGLT) | 日時 | 2007. 8. 1 AM10:30—11:20 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| Mr. Sugiharjo: Deputy Director of Road Transport | | 湯本 | |
| <p>1. バス会社の95%以上が民間であり、国営バス会社は2社だけである。</p> <p>2. バス料金制度は2種類の料金 (Economy と Non-economy) に分けられており、エコノミー料金を規制の対象 (指導) としているが、基本的には市場動向により、オペレータが決めることになっている。</p> <p>3. 市内バスは固定料金制であり、都市間長距離バス料金は区間別の固定料金制度は採っておらず、固定料金分とコリドー料金の組み合わせによっている。 ピーク時 (断食月、年末・年始休暇時、学校の長期休暇時は最大限固定料金 (Rp.100/passenger-km x km の乗客・キロベース) の130%、それ以外の時期は最小限80%までの幅で、バス市場の競争原理により、オペレータが決めることができる。</p> <p>4. 道路行政の立場からは、鉄道オペレータへの補助 (Public Service Obligation, PSO) は不公平と見る向きもある。</p> <p>5. 高速道路の整備優先順位はジャカルタ～スマラン～スラバヤ間を優先している。スマラン～ソロ、スマラン～ジョグジャカルタ間は、それほど優先順位は高くないと考えている。</p> <p>収集資料：</p> <p>① 2006年都市間バス料金表 (ピーク時、非ピーク時)</p> <p>② 道路交通料金制度 (セミナー資料)</p> <p>③ ジャワ島ピーク時道路規制図 (2006年度)</p> | | | |
| | | | 以上 |

現地踏査録 1

| | | | |
|--|------------------------|-----|--------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Purwokerto 地区 現地踏査 | 日時 | 2007. 7. 19 AM9:00—17:30 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 随行 DGR 職員 | 湯本、熊谷 | | |
| <p>1. DGR の施工管理による PKT と KRT 間28km の軌道リハビリプロジェクトを職員の案内で現地 (KARANGSARI 駅付近) を視察した。このプロジェクトは7年5-7月の工期で現在80-90% の進捗である。</p> <p>2. 現地では橋梁の枕木ボルトの交換をしている状況を視察。</p> <p>3. 軌道構造は54キロレール PC 枕木で直線100キロカーブ区間で60キロの速度可能とのこと。</p> <p>4. 11時半から12時10分の間に3本の列車通過を見ることが出来た。即ち上下のビジネス列車と上りの石油タンカー13両を2台の機関車で運行する貨物列車である。</p> <p>5. 分岐器転換と信号表示は Purwokerto 駅で行う CTC による指令で管理されており駅ではその表示盤 (オーストリア製) に基づき確認作業と発車合図を行っていた。</p> <p>6. Purwokerto 駅視察では3本の低床ホームを備えた立派な駅で(良く清掃されている) 駅長室には月あたりの計画乗車旅客数と収入とその実績を棒グラフで表示してあった。</p> <p>7. 駅集中運転管理室を視察したが DAOP 管轄全線の運転管理する CTC 装置を備え3名の方面別管理員に寄ってコントロールしていた。そこではダイヤと照合して列車の遅れの統計を取って参考にしていた。</p> <p>8. 駅北側の客車と機関車のデポを視察する。工場は Jogjakarta にあり管内には CP 他1箇所の車両基地があり機関車については23両他4両を担当している。</p> <p>9. 3時市内から車で2時間の所要時間で Cilacap 駅に着き、説明を受けた後、港まで行き精製プラントを望む。チラチャップ駅は旅客駅で1日1本の旅客列車であり駅にはビジネス級の客車が留置してあった。石油タンク車はここから3km の臨港線で精製プラントからジョグジャカルタ空港のための石油輸送が1日1往復運行されている。また港から Maos 駅までパイプラインで輸送し、そこから Tegal まで国営石油会社プルタミナの専用タンク車(KRT 駅で退避している列車に遭遇する) で運搬している。Cepu と CP 間の貨物輸送に関しては確認の必要がある。</p> <p>10. 帰路分岐駅である Kroya 駅を視察する。</p> <p>11. DAOP 5 管内の線路並びに諸施設の管理状態は良好である。</p> | | | |
| 以上 | | | |

現地踏査録 2

| | | | |
|---|--------------------------------------|-------|------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Semarangponcol から Purwokerte 現地踏査 | 日時 | 2007. 7. 17 am8:30—pm5:30 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 随行者 DAOPIV職員 4名 | | 湯本、熊谷 | |
| <p>1. Semarangponcol 駅にて駅構内及び 8 ; 36 発のスラバヤ行きの特急列車の出発時の状況を視察する。特急はディーゼル機関車牽引の 8 両編成で発電機を積載した荷物車及び旅客座席を一部設けた食堂車が続けている。300km 時間の快適な旅行が出来るものと推定される 52 席の車両に対して満席の状態であった。</p> <p>2. Semarangponcol-Gundih (乗車時間 9 ; 00-11 ; 00) の区間を 4 名の DaopIV 職員の案内で後部車掌室にて線路状況等を視察した。</p> <p>3. 視察列車は 2 両編成のディーゼルカーで所謂山線経由でソロに向かうローカル (快速) 列車で座席を 6 割程度埋めた程度の乗車人員であった。低床ホームからの乗降は踏み台があれば兎も角用意出来ない駅では一般のお客でも難しいし時間も掛かるので一つの問題である</p> <p>4. 当日は全体的には晴れで風も殆ど無い好天の中を快適な走行状態であった。出発して暫くすると市の郊外で路床まで水につかりバラストと枕木だけの上のレール上を走行する区間があり大雨の後の路盤の確保に苦労しているであろうと思われた</p> <p>5. 道路との平面交差については 2 箇所の幹線道路では手動式の遮断機をもって交通規制をしていたが、その他の一般的な交差箇所は踏切板のみで標識も見当たらない状態だが、列車本数の少なさで現在は特に問題は無いものと思われる</p> <p>6. 線形は概して直線区間も相当ある緩い下り勾配が続いており、速度も 40 キロ程のかなり良好な走行状態であった。</p> <p>7. 信号は腕木式で分岐器と連動して駅で扱われるものでその操作は地上に張ったオープンなケーブルによるものであった。</p> <p>8. 運転回数は乗車した列車の折り返し運転が 1 日当たり 2 往復であり、アコモデーションをもう少し良い車両を使い現在実施中の軌道改良による速度向上と列車回数の増を図れば乗車人員は相当に増えるものと想定される。</p> <p>9. グンディー駅長の話によれば線路状態の悪化による脱線事故が多発したとのことで、その対策として大掛かりな軌道改良工事が行われていた。レール交換と枕木をスチール変えるもので(他線区からの転用)、一部にはバラスト撒布と道床突固めを行うものである。</p> <p>10. 午後 12 時半 Gundhi 出発で Purwokerto へ車で向かう。ソロに向かう州道を南下し途中で東に分岐し Salatiga・Ambarawa (アプト式軌道を蒸気機関車で走行する保存記念施設がある) を通り山間部の道を東に向けて走行し午後 7 時に到着する。一般部は縁石のない路肩を持った 2 車線の舗装道路であり一部国道では登坂車線を設けたり片側 2 車線の区間もあった。走行している車両はオートバイ・一般車・トラック・バスであるが際立った車種はなく走行量も渋滞を蒙ることもない通行量であった。走行区間は畑作地帯が広がっているが、3000M クラスの山 (南に 3371M の休火山 Sumbing 山北に 3135M の Sundoro 山) の間を抜ける道でありそれほど大きくの人家の張り付きもなく、長閑な農村地帯であるとの感があった。</p> | | | |
| 以上 | | | |

現地踏査録 3

| | | | |
|------|---|---------------|------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Semarang～Surakarta(Solo)～Yogyakarta 現地踏査 | 日時 | 2007. 7. 21 am9:00—pm5:30 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| | | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | |

現地踏査については2台の車により鉄道施設・道路状況・空港施設について実施した。

1. Semarang から現在は廃線となっている北東の Demak に向かい道路状況も良く渋滞も無く約1時間で到着する。Demak の旧駅舎は外壁を塗り替えて小奇麗に見えたが、駅内部は撤去跡も生々しく一部は不法占拠されていた。
2. Demak から北幹線から Solo に向かう分岐駅である Gambringan に向かう。駅は市街地から外れた寒村の地で道路アクセスの悪いこともあり1時間半を要した。駅は低床式ホーム4面を備えており軌道状態も良好であった。分岐器転換と信号(腕木式)は電気連動装置であった。この駅の配線は Semarang から Solo に向かうにはスイッチバックになるため都市間鉄道として使うのには難がある。
3. Gambringan から Solobarapan 駅までは州管理道路(2車線)を鉄道線路に沿う形で南下して2時間ほどで到着する。改札口には男性2名の改札係りに入場を拒まれる場面があった(構内入場券 Rp1,500)。駅は線路中央部に駅管理施設等を設け南北に2分割されている。駅は本屋のある南側をメインの駅とし中長距離列車用に使っている模様。北側には石油タンカーが留置されており、空港燃料輸送がここまで行われていると思われる。大駅の駅前広場は一般的に駐車場を兼ねており、タクシー待ちやバジャイ等は見当たらず、徒歩か車の送迎が乗降客の主なアクセスと見られた。
4. Solo 駅から空港に向かうが予想に反し車で25分程度要する距離で、鉄道アクセスには無理があることが分かった。空港としてはシンガポールの1便を除けば国内路線20便の運行になっていた。
5. 空港から Yogyakarta に向かうが途中駅 Prambanan を視察。この間は複線化が完成している区間で軌道状態も良好であった。視察途中で下りのビジネス列車の通過を見る(右側通行であった)。近くには Candi Prambanan の有名な遺跡がある観光地であるが、駅を含め地震の傷跡を見ることができた。駅前は閑散としており、駅から遺跡への観光シャトルバスなどはない。タクシー等の姿も見られなかった。
6. Prambanan 寺院の玄関口を視察。観光バスが数台駐車しているが、多くは Yogyakarta からのツアーと見られる。
7. 午後5時過ぎに Jogjakarta 駅に到着入場料を払って構内を視察する。駅としてのレイアウトに特徴があり、駅前広場が線路と平行で両側に線路敷地がある。従って駅前広場としては幅がやや狭く奥行きのある形である。1箇所の改札口を通過すると広々した構内が広がっており、掃除も丁寧に行われており、列車を待つ乗客が休んでいると言った風景である。構内には軽食や旅行用の小物を売る店舗があった。南側には高床式3面あり、2箇所に線路敷きを横断してホームに上がる通路を設けてあった。北側には低床式ホームが3面あり、その奥に貨物の留置線(現在は使われていない)があった。改札口には1名の改札係で対

応していたが乗客が多い場合には4名で対応することが出来る。

Jogjakarta 駅は市街地の中心部に位置しているため、鉄道による市街地の発展を制約している。又乗降客の駅へのアクセスについては駅前広場入口手前に踏切があり車を除く横断は可能である。自家用車・タクシー・ベチャ及び徒歩がアクセスであるが、余り良くないのは、駅前広場の狭隘であることも一因である。

朝7時頃の駅を視察するが、エコノミー列車（乗車率50%程度）の出発と黄色の電気式ディーゼルカー（5両編成で先頭車が牽引するプラムバナム・エクスプレス）の留置状況を見ることが出来た。

以上

現地踏査録 4

| | | | |
|---|----------------------------|------------|--------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Kroya～Yogyakarta 間複線化工事事務所 | 日時 | 2007. 7. 23 pm14:30—pm16:30 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| 熊野 秀己所長 Kyoichi TOMITA 氏 S. YMADA 氏 | | 小山団長、湯本、熊谷 | |

現在施工中の南幹線の Kroya～Yogyakarta 間複線化工事事務所を訪問した。

1. 標記区間の内 Kutoarjo～Yogyakarta 間（8 途中駅64km）を緊急度から優先して複線化工事を04年5月28日に着工し、Wojo までの2駅間を先週先行開業したのに続き逐次部分開業し、今年のラマダンに入る前の07年9月末（工事は11月16日終了）に開業すべく最終工程に入っている。この間の2駅については利用客が少なく駅の廃止となった。
この区間は列車回数も76本と単線区間の容量の限度であり、ラマダンの時期には帰郷の客で混雑し増発（86本を入れたが）も出来ない状態である（遠距離列車でも1時間遅れも稀ではない）。
施工は JFE-Civil と WIKA の JV である。
駅舎の天井を透明版を使うことを提案するなど改良をしてはいる。
2. ジャワ北線では、Cikanpek—Cirebon 間複線化工事（鉄建建設施工）が07年8月に終了する段階である。北線の改良でジャカルタ—スラバヤ間が16時間を要していたのが9時間に短縮された。
3. Kroya-Kutoarjo 間（14駅76km）は設計段階であり、08年にレビューを実施し09年に円借款により工事着工となるであろう。
4. Solo-Yogyakarta の複線化工事は元々複線であった線区で戦時中にレールを撤去したが線路敷きは残っていたため複線化工事を円借款で行う予定をインドネシア自国の資金で施工した。自動信号化するのは多額の費用を要するため（複線化工事の30%に上る）機械式の信号システムのままである。
5. Semarang の冠水問題は雨季（10—4月）の集中豪雨と満潮及び乾季のゴミが橋梁部に堰き止めるためと地盤沈下（汲み上げ規制はしているようだが）も加わり、トラックレイジング、駅を80cm の高上を実施したが解決していない（線路が見えれば運転するが）。根本的な対策として高架化しかないのではないか。その場合には空港の近くを通っているので、駅前広場の活用も図り約20km の高架化工事をするようになるであろう。
6. 石油輸送に関しては現在プルタミナが船で運ばれた原油を Cilacap で精製し Pewulu の大基地及び Solo までタンカーでの貨物輸送をして、航空用や一般向けの石油を日当たり1便運行している。Cupu における原油の輸送に関してはモービルが貨車輸送を断りタンク車にて輸送している。これは途中で10ミリの勾配があることも不利な条件である。
石油会社のパイプラインは径が30cm で道路沿いに置いてゆく程度の規模である。
7. Yogyakarta 駅付近はイスラム教の聖地の山（MERAPI 山）が北にあり高さ制限の区域で駅舎もその影響を受け高さを利用した駅の開発ができない。地下駅にする案も提供しているのだが。工場である北東の Demak に向かい道路状況も良く渋滞も無く約1時間で到着する。Demak の旧駅舎は外壁を塗り替えて小奇麗に見えたが、駅内部は撤去跡も生々しく一部は不法占拠されていた。

8. 1998年の大統領令もあり鉄道の複線化を2015年までに逐次進めることになっていた。その中に北線のスマランまでの複線化も計画されていたが延び延びになっている。但しテガールから2駅間は自国の資金で複線化した。
Cirebon-Kroya 間の複線化工事については中国の借款で設計を始めたが鉄道に関しては撤退することになり、日本側で取り上げるか検討している。
9. インドネシアの関係者は熱意があり、コンテナに関してはソロ駅に広大なコンテナ基地(50M×100M)を準備してあるが、スマラン、スラバヤ、チカンペック等のコンテナ基地が整わず頓挫している。
10. ダンペガントネルが潰れて不通になって4年になる。無償援助で改修の話も立ち消えになっているが、バンドン線の迂回線として有望だと考える。初めてのトンネルでの援助工事になるはずだった。
11. 今後のエンジニアリングの内容はビジネスプログラム・アセットマネジメント、メンテナンスなど規定改正が主になるのでは。
駅前広場の高度活用・バスとの連結を提案。

以上

現地踏査録 5

| | | | |
|---|----------------------------|---------------|-------------------------------|
| 調査団名 | インドネシア国地域鉄道運営管理調査 事前調査 | | |
| 訪問先 | Kroya～Yogyakarta 間複線化工事事務所 | 日時 | 2007. 7. 24 am9:30—am11:40 |
| 面会者 | | 調査団 | |
| | | 小山団長、讃井、湯本、熊谷 | |
| <p>南幹線複線化工事の内 Wojo～Yogyakarta 間の主要箇所を視察し、空港の駅設置工事を見学する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 先行開業した Wojo 駅を視察する。 2. 架道橋を拡幅するべく設計変更をした。 3. 75m²連の鋼トラス橋を新設（南側の高盛土を北側に設計変更）する。現在線は1985年のオランダによるものである。検討の結果10倍の価格差から木枕木を使うこととなったが、硬いのだがひび割れを心配している。 用地は線路中心から10M の幅で鉄道敷を確保しているので複線化はし易い。 4. Rewuluno プルタミナの石油基地を視察（駅から 1 km の分岐の箇所） 5. Patukan 駅を視察空港駅の線路下を横断するボックスカルバート工事を見学。Maguwo 駅の移設をする。 <p style="text-align: right;">以上</p> | | | |

5. 収集資料リスト

| No. | 資料名 | 入手先 | 資料の形態 | 言語 | 備考 |
|----------------------|--|-----------|-------------|-------|-------------------|
| 1 | インドネシア新鉄道法 | 運輸通信省 | 電子ファイル | 英語 | |
| 2 | Strategic Policy on Railways, セミナー資料 | 運輸通信省 | ハードコピー | 英語 | |
| 3 | Indonesian Railway Blue Print (Draft II) | 運輸通信省 | ハードコピー | イ語 | |
| 4 | 西ジャワ州交通計画マスタープラン(TATRAWIL), 2003-2008、本文 | 西ジャワ州 | 電子ファイル | イ語 | OD表あり |
| 5 | 西ジャワ州交通計画マスタープラン(TATRAWIL), 2003-2008、概要版 | 西ジャワ州 | ハードコピー | イ語 | 全文および目次は英訳あり |
| 6 | Summary of Railway development in Central Java | 西ジャワ州 | ハードコピー | 英語/イ語 | |
| 7 | Railway Potential Development in Central Java, May23, 2007 | 西ジャワ州 | ハードコピー | イ語 | 英文翻訳(手書き) |
| 8 | ジョグジャカルタ州交通計画マスタープラン、概要版(セミナー資料) | ジョグジャカルタ州 | ハードコピー | 英語/イ語 | |
| 9 | ジョグジャカルタ州計画鉄道プロジェクト | ジョグジャカルタ州 | ハードコピー | イ語 | |
| 10 | 2005年PT KA 実績レポート (Company Profile, 2005) | PT KA | ハードコピー | イ語・英語 | 2005年実績 |
| 11 | Indonesian Railways (PT KA) Seminar Material, 2007 | PT KA | Power Point | 英語 | 開発戦略、組織、施設状況、雇用数、 |
| 12 | JABOTABEK 鉄道 セミナー資料、2007 | DAOP 1 | Power Point | イ語 | 運行実績、開発プロジェクト等 |
| 13 | Indonesian Airport Railway Link Project | PT KA | Power Point | 英語 | マスタープラン、運行実績、車両編成 |
| 14 | 列車編成表 | PT KA | ハードコピー | イ語 | Jakarta、ジョグジャ空港等 |
| 15 | 運行ダイヤグラム、2006 | PT KA | ハードコピー | イ語 | DAOP4, 5, 6 |
| | 全国ダイヤグラム、2001 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | ブックタイプ |
| 16 | 全国長距離列車時刻表および料金表, 2006年2月 | PT KA | ハードコピー | イ語 | |
| DAOP 4 (Semarang) | 組織図 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | Semarang 管理局 |

| | | | | | |
|------------------------|--------------------------------------|--------|--------|-----------|--|
| 18 | 2005 年旅客列車上半期月別運行実績 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | カラ— |
| 19 | 運行区間別軌道種別一覧図 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | |
| 20 | 管内踏み切り一覧表 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | |
| 21 | 区間別列車運行回数、区間別列車運行容量、信号・通信、列車の選 れ等 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語・英 語 | 質問状への回答 |
| 22 | 2007 年度の計画 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | |
| 23 | 2006 年度橋梁データ一覧 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | |
| 24 | 2007 年上半期信号・通信施設の現況表 | DAOP 4 | ハードコピー | イ語 | |
| DAOP 5 (Purwokerto) | | | | | |
| 25 | 2007 年第 1 四半期運行実績報告書 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | 組織図、軌道・信号現況、スタッフ 数、洪水・土砂崩れ、車両等 カラ— |
| 26 | 管内路線図 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 27 | 列車運行容量、列車運行回数 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 28 | 列車の編成 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 29 | 2006 年度月別列車運行運延状況 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 30 | レール・レール閉め具・枕木種別一覧 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 31 | 信号・通信の概況 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 32 | 踏切一覧表(リガー・イリガー、警手の有無) | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 33 | 2006 年度列車事故一覧 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 34 | 2000 年度収支一覧表 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 35 | 2003 年度運行実績 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 36 | 2006 年度運行実績 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 37 | 2006 年度第 4 四半期運行実績 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 38 | 2007 年度上半期収支、運行実績 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| 39 | 2007 年度上半期業態別スタッフ数 | DAOP 5 | ハードコピー | イ語 | |
| DAOP 6 (Yogyakarta) | | | | | |
| 40 | 全国管理局一覧と DAOP 6 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 41 | 全国路線延長と DAOP 6 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 42 | 全国鉄道駅数と DAOP 6 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |

| | | | | | |
|--------|-----------------------------------|---------------|--------|----|----------------------|
| 43 | DAOP 6 管内行政区 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 44 | 列車運行回数一覧表 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 45 | 列車運行回数一覧図 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 46 | 1995～2006年旅客数の実績図 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 47 | 軌道・レール、信号・通信、橋梁等 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 48 | 踏切一覧表 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 49 | 信号システム図 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 50 | 車両数一覧表 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 51 | デポ関連資料 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 52 | 交通事故一覧表(2005年、2006年) | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 53 | 2007年第1四半期実績表、収支 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 54 | 旅客列車時刻表、March15, 2007 | DAOP 6 | ハードコピー | イ語 | |
| 他の交通機関 | | | | | |
| 55 | バス料金関連資料 | 陸運総局 | ハードコピー | イ語 | セミナー資料 |
| 56 | 都市間バス料金表(ピーク時、断食時期) | 陸運総局 | ハードコピー | イ語 | |
| 57 | Semarangからのバス料金表、2006年9月 | 中部ジャワ州 | ハードコピー | イ語 | エコノミークラス |
| 58 | バス会社一覧、ジョグジャカルタ州 | ジョグジャカルタ州 | ハードコピー | イ語 | |
| 59 | Yogyakarta (Adisutjipto) 空港整備計画 | ジョグジャカルタ州 | ハードコピー | イ語 | |
| 60 | Yogyakarta (Adisutjipto) 空港駅計画平面図 | PT KA | ハードコピー | イ語 | カラー |
| 61 | 西ジャワ州空港利用客インタビュー調査属性一覧表、2005 | 西ジャワ州 | ハードコピー | イ語 | 利用客の属性 |
| 62 | 西ジャワ州路線別月間空港利用客数、2005年 | 西ジャワ州 | ハードコピー | イ語 | |
| 63 | Tanjung Emas Semarang Port | | ハードコピー | イ語 | 到着船数と輸送量 (1999-2004) |
| 64 | Tanjung Intan Cilacap Port | | ハードコピー | イ語 | 到着船数と輸送量 (1999-2004) |
| 65 | Tegal Port | | ハードコピー | イ語 | 到着船数と輸送量 (1999-2004) |
| 66 | Jejara Port | | ハードコピー | イ語 | 到着船数と輸送量 (1999-2004) |
| 67 | Jejara, Cilacap港の概要 | 中部ジャワ交通 白書 | ハードコピー | イ語 | |
| 68 | Semarang, Solo, Cilacap空港の概要 | 中部ジャワ交通 白書 | ハードコピー | イ語 | |
| 69 | Kroya Yogyakarta 複線化工事概要報告書 | JTC JV | ハードコピー | 英語 | 概要報告書 |
| その他資料 | | | | | |

| | | | | | | |
|----|----|-----------------------------------|---------|--------|----|--------|
| 統計 | 70 | ジャフ・コンサルタント教会会員名簿、1984 | Inkindo | ハードコピー | イ語 | |
| | 71 | 西ジャフ州統計年鑑、2006 | 統計局 | ハードコピー | イ語 | 全統計 |
| | 72 | ジョグジャカルタ州統計年鑑、2006 | 統計局 | ハードコピー | イ語 | 抜粋のコピー |
| | 73 | 州別産業別地域総生産額 (GRDP) 統計 (2001-2005) | 統計局 | ハードコピー | イ語 | 全統計 |