

出典：東ジャワ州交通局

図 4.2.24 第2空港位置の代替案および関連道路整備

4.2.6 貨物輸送システム

(1) 工業地域の位置

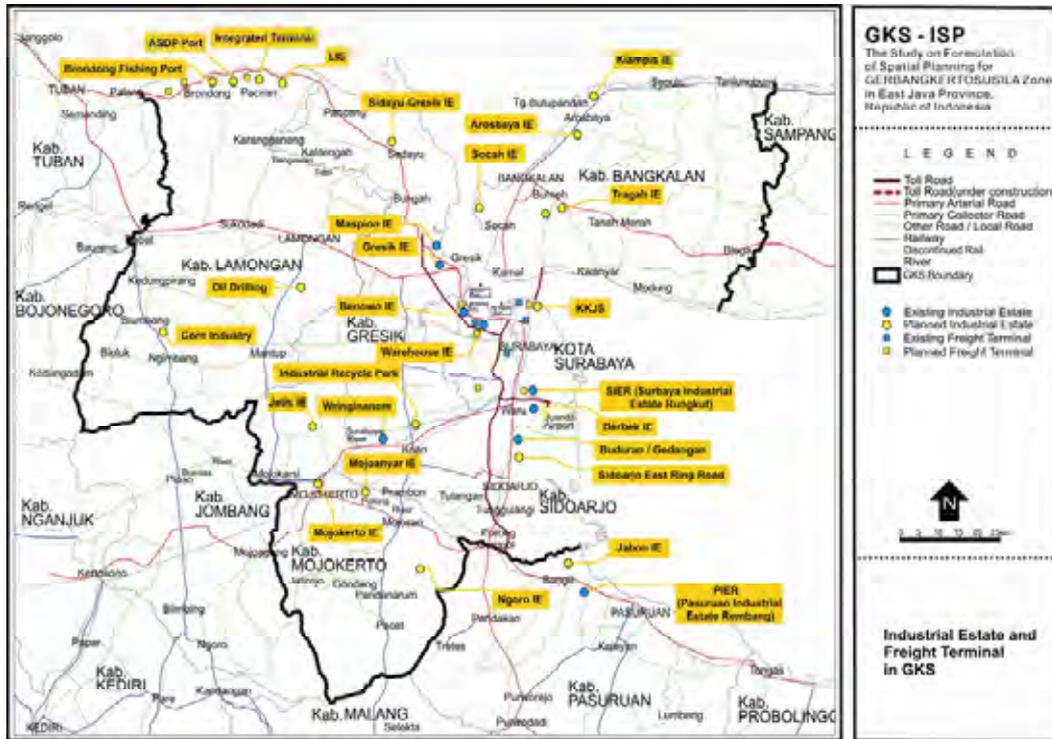
GKS 地域の工業団地の現況および計画を図 4.2.25 に示す。これらは、(1)スラバヤグレシクー北ラモンガンの海岸沿い、(2)Rungkut—ジュアンダ空港—シドアルジョ—パスルアンの道路沿い、及び(3)スラバヤ—モジョクトの主要幹線道路沿い、の大きく3つの産業コリドーに分類される。これらの産業コリドーでは、有料道路や主要幹線道路から成る基幹貨物コリドーとしての機能を果たすことになる。

(2) 主要トラックルート

スラバヤ及び GKS 地域の 60 以上の地点において実施された交通量調査の結果を基に、各地点の車種別構成を分析し、特にトラック交通の多い道路を図 4.2.26 に示した。GKS 地域では、トラック交通の多い道路は概ね道路開発コリドーと一致している。これらのトラックルートとして、スラバヤグレシク(コリドー[1])、スラバヤラモンガン—Babat(コリドー[2])、トゥバン—Babat—ジョンバン(コリドー[11])、グレシク—Krian—Mojosari—Gempol(コリドー[9])、及び Gempol—マラン(コリドー[5])が挙げられる。一方、他の路線においても、スラバヤシドアルジョ (Dupak—Waru を除く)、グレシク—Paciran—トゥバン、及びスラバヤバンカランなど、トラック交通の比率が高くなっている。

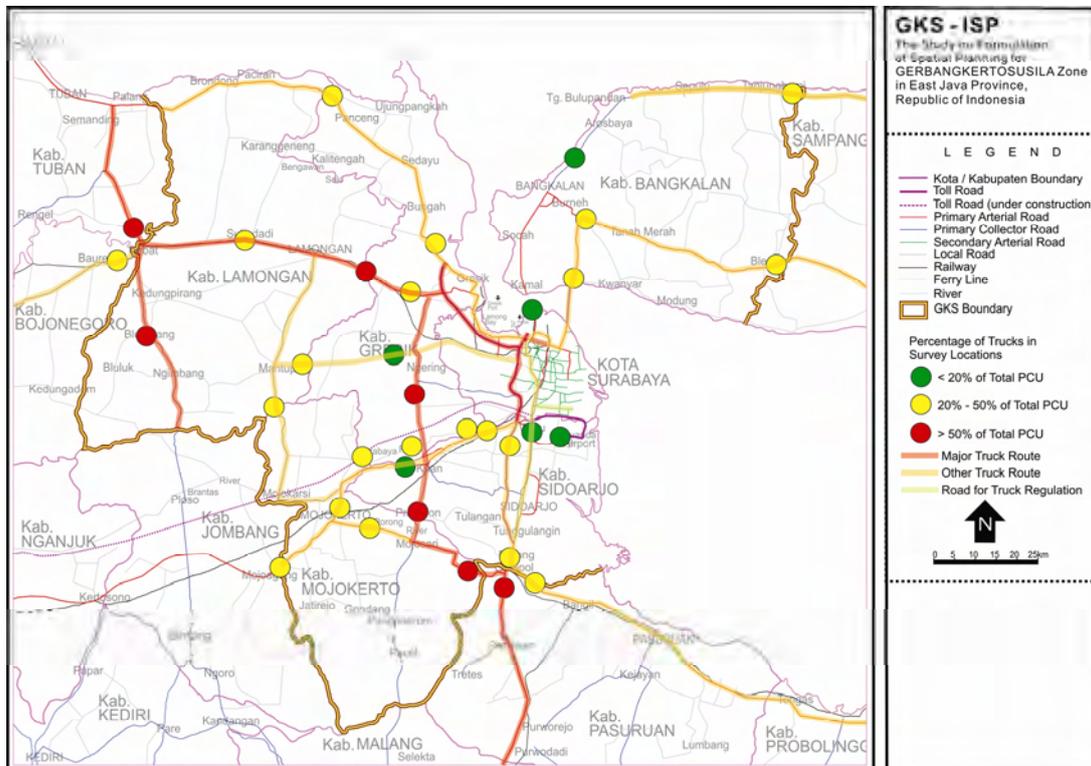
一方、スラバヤでは、港とスラバヤ南部やシドアルジョの工業地域間を輸送するトラックは、ピーク時にトラック通行規制が実施されている CBD を通らざるを得ず、それ以外の一般道路における貨物ルートは存在しない。このトラック規制により、対象道路におけるトラックの交通量は少なくなっている一方で、前述したとおり、既存の有料道路ではトラックの交通量が増大し、速度の速い一般車両と速度の遅い重車両との混合状態が続いている。したがって、このような現況

の有料道路 (すなわち Waru-Dupak-Perak 有料道路、及びグレスリック-Dupak 有料道路) への負荷を軽減し、重車両および一般車両の両方に対して複数の代替ルートを提供する必要がある。



出典: JICA 調査団

図 4.2.25 GKS 地域における工業団地および貨物ターミナル



出典: JICA 調査団

図 4.2.26 GKS 地域における主要トラックルート

(3) 港へのトラック交通

上記のトラック交通の多い道路は、Tg. Perak を起終点に持つトラックの分布からも確認することができる。GKS 地域における貨物輸送の発生集中の多い箇所は、グレシック/Manyar と Ngoro の工業団地の近くで観測されている。さらに、GKS 地域外では、貨物輸送の発生集中の多い箇所は、パスルアン (PIER) 及びマランの外部ゾーンで観測され、これらは Tg. Perak から伸びる上記の主要貨物輸送ルートの近くに位置している。

一方、スラバヤでは、大型トラックの発生は、倉庫地区でもある Margomulyo 及び Rungkut の各工業地域に分布している。しかし、その他の地区の道路では、上記のトラック規制の影響もあり、トラックの割合はあまり多くはない。また、旧市街のコタ地区では、特に Pasar Atom や Jembatan Merah において、小型トラックではあるが港への交通量が比較的多くなっている。

(4) 将来のトラックルート

より良い貨物交通の分布を図るため、GKS 地域の将来のトラックルートについて、種々の開発を考慮に入れて、図 4.2.27 で示すように提案した。将来のトラックルートネットワークの大部分は、近傍の工業団地や Tg. Perak、ラモン湾、及び Tg. Bulu Pandan の将来の各主要港に供する将来の有料道路が基本となっている。また、提案したネットワークでは、スラバヤの中心を迂回し、一般道路におけるトラックと他の旅客交通との混在を避けるような代替トラックルートが含まれている。

コリドー[1]、すなわちスラバヤ - グレシック - Paciran - トゥバンを繋ぐ北部沿岸の有料道路は、トゥバンとスラバヤ/マラン間の貨物交通に供するものである。このルートにより、主要幹線道路 (Babat - ラモンガン - グレシック) と主要集散道路 (トゥバン - Babat - ジョンバン) のトラック交通量が削減されることが期待される。さらに、コリドー[9]、すなわち Manyar - Krian - Gempol を繋ぐ SMA 環状道路は、スラバヤを迂回し、ジャワ北幹線道路とマラン及びパスルアンの工業団地とを繋ぐトラックルートとして機能する。同様に、Dupak-Waru 有料道路からの貨物交通の転換が期待されているコリドー[8]については、主要幹線道路(すなわち外郭東環状道路(OERR))が短期で、次いで有料道路(すなわちスラバヤ東環状道路(SERR))が中期でそれぞれ整備され、その役割を果たすことになる。