

第1章 研究の枠組み

1-1 研究の背景及び意義

1-1-1 近年のインドネシアの経済成長とジャカルタの都市の変貌

インドネシアにおいて80年代から始まった経済成長は、日本の「黄金の60年代」を彷彿とさせる勢いが見られ、今日まで安定的に5～7.5%の経済成長率を維持し続けている。このような急激な経済成長は海を越えて広く認識されており、今日、インドネシアは、同様に経済力の台頭著しい近隣諸国であるタイ、マレーシア、シンガポールとともにミニ・ドラゴンとならび称されている。(注1)

さらにインドネシア経済は90年代に入る頃からの対外経済規制緩和等の投資促進政策の煽りを受け、現在も益々の熱気を帯びている。都市建設活動の過熱ぶりも目覚ましく、年々目にする目抜き通りの変貌ぶりには驚くべきものがある。それでは果たして多くのアジアの大都市に共通するあの都市景観に見られる強烈なコントラスト（近代的高層建築物と低層高密住宅群）が無くなったのかと言えば、そうではない。庶民の生活にはそれほどの変化はないようだ。事実、目抜き通りを一步踏み込むと、昔ながらのカンポンが存在し、伝統にいきづく庶民生活が営まれている情景をそこかしこで目にすることができる。近年、研究者・専門家等によって、インドネシアにおいて、いわゆる「中産階級」が育ってきている兆候が見られることを度々指摘されてはいるが、それでもやはり所得格差は依然として深刻な社会問題であるような印象は拭えない。

もっとも、確かに表通りには天を衝く摩天楼のビル群が林立し、その建設熱は冷めることなく逆に加速する一方で、路地裏の庶民生活にそれほどの変化がないから、アジアの大都市共通且つ象徴的な都市問題の1つとして交通問題が顕在化するのである。ジャカルタではベチャ（人力三輪自転車）は既に廃止され、主要幹線道路は何処も舗装されてはいる。路地裏に対しては、世界的にも有名なカンポン改善事業（KIP）により、ある程度の住環境整備が成された。とはいえ、そのような路地のほとんどは自動車通行は難しく行き止まりも多い。自動車交通以外の交通手段も、また道路基盤そのものも整備が遅れる中で、経済成長に伴って交通量が増加しているため、周知の通りジャカルタの道路は慢性的に渋滞している。

（注1）海外経済協力基金『開発途上国における国土総合開発計画のあり方』1995年5月 開発援助研究所 参照