

国内外経済の動向

インドネシアの交通インフラ

【ポイント】

1. 2019年4月に行われたインドネシア総選挙では、現職のジョコ・ウィドド大統領の再選が確実視されている。これまでのジョコ政権におけるインフラ整備の実績が一定の評価を受けたとみられている。
2. 開業してまだ間もないが、大量高速鉄道（MRT）や空港鉄道の運行開始、新空港の営業開始など実現した公約は多く、これらを拠点として更にインフラ整備が進んでいくだろう。
3. ジョコ大統領の2期目は人材開発を重点課題とし、財政出動によるインフラ投資の拡大基調は続かないものと見込まれ、今後のインフラ整備には民間資金の活用等が鍵となる。

2014年10月にジョコ大統領が就任して以来、インドネシア経済は5%前後の経済成長を維持してきた。2019年4月17日に行われた大統領選挙では、再選が確実視されているが、その理由には堅調な経済成長に加え、就任時に最重要課題の一つに位置付けたインフラ整備の対応が評価された面もあろう。ここでは主に経済や生活の基盤となる交通インフラの整備の現状を確認するとともに、今後の展望について考察したい。

1. インフラ国家中期開発計画（2015～2019年）における交通インフラ整備

インドネシアは、大小合わせて1万数千もの島々で構成され、世界銀行によれば2017年時点で人口が約2億6,400万人と推計されている。同国の2010年人口調査によれば、およそ190万km²ある国土の7%程度の面積にすぎないジャワ島に国民の約6割が生活している。点在する島をつなぐ海上交通や航空交通に加え、人口が密集する都市部の交通網の整備が必要となるなど、求められるものは多い。

ジョコ大統領は就任後の2015年1月に国家中期開発計画を発表した。事前に打ち出していた公約通り、インフラ分野に力を入れた内容となっており、交通インフラに限定しても、新規道路の建設や道路補修、空港・港湾の建設、鉄道整備に加えMRTなどの高速交通とその内容は多岐にわたる（図表1）。特に2012年から2014年までジャワ島のジャカルタ特別州知事を務めていたことから、同地区の交通インフラへの

図表1. 国家中期開発計画における交通インフラ整備計画

道路	新規道路の建設	: 2,650km
	高速道路の建設	: 1,000km
	道路補修	: 46,770km
空港・港湾	新空港建設	: 15港
	新規港湾建設	: 24港
鉄道	鉄道建設	: 3,258km
	うち都市間鉄道	: 2,159km
	うち市内鉄道	: 1,099km
高速交通	バス高速システム	: 29都市
	大量高速鉄道（MRT）	: 6都市圏17都市

（資料）国家開発企画庁より富国生命インベストメント（シンガポール）作成

問題意識は強い。また、東西に長いジャワ島では交通インフラの行き届いていない中東部エリアの発展が遅れており、2018年9月時点でジャワ島の西端近くに位置するジャカルタ特別州の貧困率が3.55%であったのに対し、ジャワ島中部では11.19%、ジャワ島東部では10.85%と高かった。これら二つのエリアの数値はジャワ島以外の島々を含めたインドネシア全体の貧困率9.66%を上回る結果となった。

2. 交通インフラの現状（道路、鉄道）

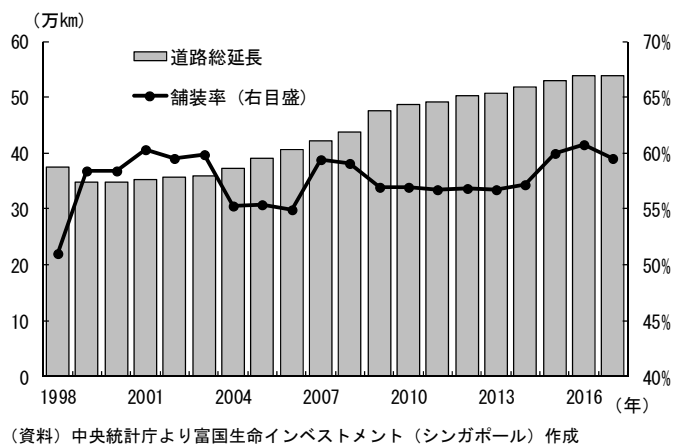
ここでは交通インフラの現状について、中央統計庁の資料を用いて状況を確認する。

まず道路の状況では、道路総延長は政権交代前となる2013年の50.8万kmと比べ、2017年は53.9万kmとなった（図表2）。伸び率としては非常に緩やかではあるが、およそ3万km距離を伸ばした。一方、道路総延長のうち、アスファルトで舗装された部分は2017年時点で59.5%と、2000年代前半とさほど変わらず、道路舗装の余地はまだ大きい。

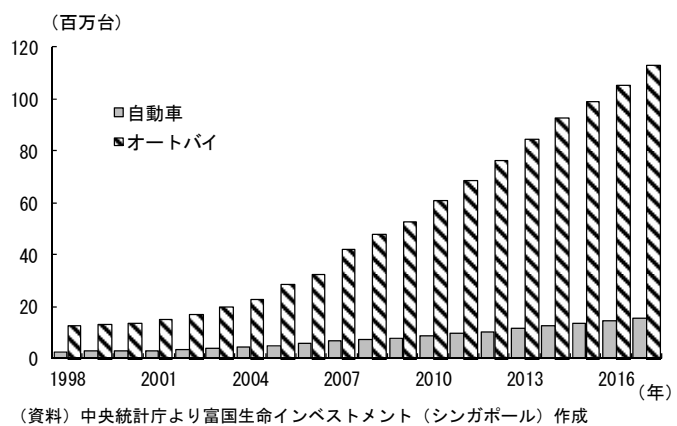
道路の状況に関して深刻なのは都市部の渋滞である。まず国全体の自動車・オートバイの保有台数をみると、一貫して増加している。特に2000年代中盤には自動車・オートバイともに前年比2桁増となり、近年でも6~8%程度の増加がみられる。2017年時点で、オートバイの数は1億1,303万台、自動車は1,549万台となった（図表3）。都市部、ここでは「ジャボデタベック

（Jabodetabek）」と呼ばれる地域（ジャカルタ特別州（DKI Jakarta）とその周辺に位置する地域、Bogor、Depok、Tangerang、Bekasiからなる都市圏）を指すことにするが、この地域の人口は2010年の約2,800万人から、2015年には約3,200万人へと増加しており、その後も年間2%程度の増加が続いている。ジャカルタへの通勤者の数も増えているとみられ、当然ながら自動車・オートバイの数も増えているだろう。しかしながらジャカルタの道路延長は、2013年から2017年にかけてほとんど変化がない。ジャカルタ特別州知事の公表によれば、ジャボデタベックの慢性的な渋滞による経済損失は、毎年100兆ルピア（約7,900億円）に上ると試算されている。とはいえ、ジャカルタの面積自体に限界がある中では道路の延長にも限りがあり、自動車・オートバイから鉄道等の公共交通機関へのシフトが必要不可欠である。

図表2. 道路総延長と舗装率

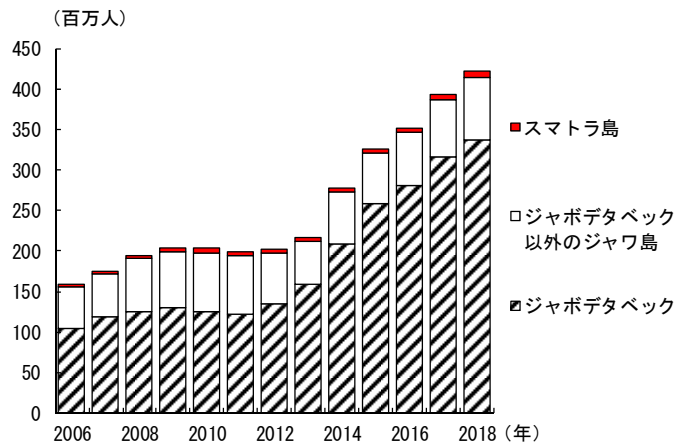


図表3. 自動車・オートバイの保有台数



鉄道については、実際に運行を開始した路線は 2015～2017 年でわずか 369kmにとどまり、運輸省は 2018 年に国家中期開発計画の 3,258km という内容を見直し、1,349km へと大幅に下方修正した。一方、鉄道の乗客数は、2014 年以降大きく増加している(図表 4)。現在、インドネシアの鉄道網はジャワ島とスマトラ島にしかないため、両島の乗客数の合計がそのままインドネシア全体の乗客数となる。ジャワ島の乗客のうち、大部分はジャボデタベックの鉄道利用者である。ジャカルタ

図表 4. 鉄道乗客数



(資料) 中央統計庁より富国生命インベストメント (シンガポール) 作成

への通勤需要を取り込みながら乗客数は増加の一途を辿っており、急激な乗客数の増加により、特に通勤時間帯はひどい混雑がみられる。

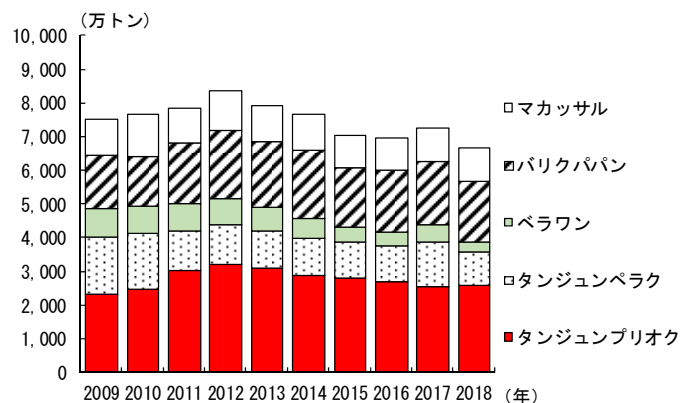
2018 年 1 月にはスカルノ・ハッタ空港とジャカルタ中心部をおよそ 1 時間で結ぶ空港鉄道が運行を開始した。天候や時間帯によっては車では数時間かかる道のを考えれば魅力的な路線であるが、70,000 ルピア (約 550 円) と、空港バスの運賃 35,000～40,000 ルピアと比べ高い金額設定に加え、他の公共交通機関との接続の悪さが指摘されており、運営会社によると、2018 年 11 月時点で一日当たりの平均乗車率は最も利用者の多い金曜日でも 26%程度にとどまった。

高速交通に関しては、大量高速鉄道 (MRT) が上記都市部の道路・鉄道の渋滞・混雑を緩和する手段として大いに期待されている。2013 年 10 月の起工から 5 年あまりの時を経て、2019 年 3 月に開業した。開業したのは 13 駅、15.7km の距離とインフラとしては心許ないが、政府は向こう 10 年間でジャカルタ以外の地域も含め 200km の MRT 網を整備するとしている。MRT の整備が進めば空港鉄道とも接続し、公共交通機関へのシフトを後押しするだろう。

3. 交通インフラの現状 (港湾)

続いて港湾の状況を確認する。船で移動する人の数は、鉄道や道路の状況と異なりここ数年ほとんど変わっておらず、2017 年の乗客数は 2013 年の水準と同等である。フェリー港の数は増えており、2012 年の 217 港から 2016 年には 278 港となった。インドネシアにおける海路の問題点はその安全性にあり、2018 年には 1 月に高速旅客船の転覆事故、6 月に観光船の沈没、7 月にフェリーの座礁と立て続けに事故が発生した。

図表 5. 主要 5 港の貨物量 (積み+降ろし)



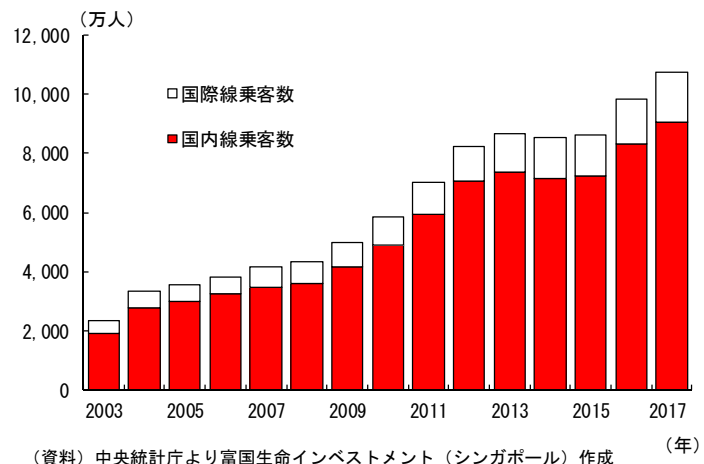
(資料) 中央統計庁より富国生命インベストメント (シンガポール) 作成

貨物に関しては2章で述べた都市部の渋滞の問題が影響を及ぼしている。ジャカルタ北部に位置するタンジュンプリオク港は特に国際物流の面で強みを持つ国内でも最大級の商業港湾であるが、ジャカルタの東部にある工業エリアからのアクセスに時間・コストを要することなどから、貨物量はここ数年頭打ちの状況にある（図表5）。そこで政府は工業エリアのさらに東側、パティンバンに港を建設する計画を立てた。2017年に着工する予定だったが2018年にずれ込み、2019年内に部分供用を開始するとみられる。

4. 交通インフラの現状（空港）

インドネシアの便は、多くが国内便であり、国内線乗客数の方が国際線乗客数よりも圧倒的に多い（図表6）。年々増加を続ける乗客数に対応するためにはキャパシティの拡張が不可欠であり、2015年以降で、10の新しい空港が建設された。特に大きなものはジャワ島西部に建設されたクルタジャティ国際空港で、完成すればスカルノ・ハッタ空港に次ぐ規模が見込まれる空港である。現在は一部工事が完了し、2018年5月から供用を開始した。運

図表6. 飛行機乗客数



営会社によれば、同空港の2019年の目標利用者数は270万人としており、乗客数だけで年間3,000万人を超えるスカルノ・ハッタ空港には遠く及ばない。しかしながら、クルタジャティ国際空港はジャカルタからおおよそ180km離れたところにあり、前述したパティンバン港や工業エリアに近いロケーションである。これらのエリアとつながる交通インフラはこれから進展していくとみられ、新しい空港とその周辺の開発という動きがインドネシアの交通インフラの整備を進めていくだろう。

5. 今後の交通インフラ整備

インドネシア財務省は、2019年のインフラ向け支出の予算を415兆ルピアとした。これは2014年と比べ約2.7倍の水準であるが、2018年と比べ約1%増にとどまる。一方、教育費については2019年予算で493兆ルピアと、2018年から10%以上増加させる予算編成と、インフラから人材開発へのシフトは明確である。ただし、ジャカルタ特別州の公共交通機関へのシフト、新たな港や空港の建設による周辺交通網の整備等、交通インフラ整備の余地はまだ大いにあるだろう。予算の制約もあり、インフラ整備に伴う資金の調達には官民連携事業（PPP）の活用等が望まれるが、2017年に計画されていた21案件中、契約が締結した案件がわずか1件、6件が翌年に持ち越され、残り14件は中止された。2018年の案件数は持ち越しを含め15件と前年から減少し、うち交通インフラに係るものは4件にとどまる。政府はPPPの枠組みでインフラ事業へ投資を誘致する姿勢は示しているものの、過去の実績からその実現可能性には依然として不透明感が残るとみられる。