



## 発展を続けるインドネシアの課題とこれから

在インドネシア日本国大使館 一等書記官 ながさか 長坂 やすひろ 泰宏



### 1. インドネシアの経済発展

インドネシアは、赤道をはさんで大小約1万7000の島から成る熱帯の国です。国土の西から東までの距離は、アメリカ本土とほぼ同じ長さがあり、人口は世界第4位で約2億4000万人を有します。また人口の約9割がイスラム教徒で世界最大のイスラム教国でもあります。

2007年のサブプライム問題、2009年のリーマンショックが発生した際にもインドネシアは実質経済成長率が4～6%の安定した経済成長を続けたこともあり、様々な分野の日系企業の進出が連日報道されています。また国債についても、世界的な格付け会社により、投資適格と格付けされています。

1人当たりのGDPは3000ドルを超え、おおよそ日本の約1割程度です。国民の平均年齢も約28歳（日本は約45歳）と若く、日本では1995年前後に終了した人口ボーナス期がインドネシアでは2030年前後まで続く見込みで、現在のインドネシアはちょうど日本で言うところの高度経済成長の時期を迎えているのかもしれません。

今年7月にIMFのラガルド専務理事が来尼シユドヨノ大統領と会談しました。当地の新聞では、1998年の通貨危機の際、IMFのカムドゥッシュ専務理事が腕を組んでいる前でスハルト大統領が署名した写真と対比し、国際社会から支援される側から支援する側に回ったことを示す記事が掲載されるなど、東南アジア唯一のG20メンバーとして国際場裏での役割を拡大してきています。

### 2. インドネシアの課題～インフラ～

このように安定した経済成長を続けていますが、課題もあります。特にインフラの整備は急務となっています。都市部での渋滞は今でも毎日激しいものがありますが、経済成長とともに自動車の保有台数が増えていることから、ジャカルタでは2014年には車の道路占有面積が道路面積を上回るグリッド・ロック状態となり、交通が麻痺することが懸念されています。ちなみに今年の自動車の販売台数は、年間100万台に達する見通しであり、年々増加しているのは間違いありません。また日本車の割合が95%前後を占めており、業界の方から日本より日本車の割合が高いとの話も耳にしたことがあ

るところです。なお、バイクについては99%以上が日系メーカー産であるとのこと。

ジャカルタは周辺の都市圏を加えると人口が1000万人を超えますが、鉄道はあるものの地下鉄が1本もありません。東京や大阪で地下鉄や私鉄がなくJRしかなかった場合に人々が車で移動するとどうなるかを御想像いただくとジャカルタのイメージが多少つかみやすいかもしれません。その鉄道では、通勤時には満員となるだけでなく、主に無賃乗車の客が屋根の上に登って込みあってしまうのが問題となっており、屋根の上に乗れないようにするため、鉄球のような障害物を設置したところ、屋根の上の乗客はヘルメットをかぶって対抗するなど、いたちごっこが続いているようです。

インドネシアの経済発展につれて、貿易のコンテナ数も増加していますが、ジャカルタの港は飽和状態で、荷物の積御しを待つ船が数多く待機しているのが日常となっており、待機している時間が数日にも及ぶ船もあるとのこと。沖の方まで多くの船が海を埋め尽くす姿は壮観であり、この国の経済の勢いを示していると考えられます。

港湾の荷物だけではなく、経済成長に伴い、航空機の乗客数も増加しています。最近、日本でも相次いでLCC（格安航空会社）が設立されていますが、インドネシアでは、ナショナルフラッグキャリアのガルーダ・インドネシア航空を大きく上回る乗客をLCCであるライオン航空が運んでいます。



写真1. 普段は渋滞の名所だが、カーフリーデーで賑わうホテルインドネシアロータリー前



写真2. 渋滞で込み合う目抜き通りであるタムリン通り  
(左側の車線はバス専用)



写真3. 無償資金によるリハビリ予定のブライットポンプ場

航空機も増加していますが、ジャカルタの玄関となっている空港のスカルノ・ハッタ空港は拡張を続けているものの増大する航空需要に対処しきれなくなっており、新空港の建設が課題となっています。

こうした課題に対応し、ジャカルタ首都圏において、ハード・ソフトの両面から投資環境整備を行う協力の枠組み作りのため、2010年12月にバリにおいて首都圏投資促進特別地域構想に関して、外務省、経済産業省及び国土交通省とインドネシア経済担当調整府、外務省及び国家開発計画庁の間で協力覚書が結ばれ、これに基づき今年10月には、東京において、ジャカルタ首都圏投資促進特別地域 (MPA) 第3回運営委員会が開催されました。この委員会では、MPAについて、インフラ整備を中心とした2020年までの完工を目指す45件の優先事業と、そのうち2013年末までの着工を目指す18件の早期実施事業を定めたMPAマスタープランを承認

し、インドネシアにおけるインフラ整備のための協力を推進していくことで一致しました。これにより、上記の課題の解決に向けた日本・インドネシア双方の協力が期待されます。

### 3. インドネシアの課題～インフラ以外～

インフラ以外の課題としては、労使問題も重要となっており、ジャカルタ周辺の工業団地等において大規模なデモも今年数件行われております。その影響からか最低賃金についてはジャカルタ都市圏のプカシ県では10%を超える上昇となるなどのダイナミックな動きも見られます。

脱線しますが、以前、当地の日系の製造業の工場を見学させていただいたことがありました。日本の製造業の就業者数は統計によれば男性が女性の2倍以上になっていますが、この工場では男性が体格や体力的に優位性があると思われる一部の工程を除けば、むしろ女性が多く、工場全体でも女性の従業員の方が多かったことが印象的に残っています。

話を元に戻しますが、インドネシアにおける東西の格差が指摘されています。インドネシアでは、ジャカルタ、バンドン、スラバヤなどの大都市を有する、面積で約7%のジャワ島に人口の約6割が集中しています。ジャワ島以外、特に東部インドネシア地域は開発が遅れており、中には資源が豊富な地域もあり、1人当たりのGDPがジャワ島より高い地域があるものの、そうした地域では貧困率が高いことがあるといった問題があります。

電化率も7割程度で、地方に行けばまだまだ電気のないコミュニティなどもあります。そうしたコミュニティでは裕福な家庭は自家発電機を保有していますが、自家発電機を動かすためには燃料が必要であり、この燃料代を支払える家庭でなければ電気を利用できないのが実態です。経済成長に伴い電力需要も増加しており、インドネシア政府もエネルギー政策には力を入れているものの、やはり時折停電が発生します。以前、インドネシアに進出しようとしている日本企業の方が「計画停電はありますか」と質問されていたとの記事を見かけましたが、停電は無計画に起こるのが実態です。停電しないまでも電圧が不安定になり一時的に急低下することなどはよくあることです。

また、国土が広いため、災害も頻発しています。2004年12月のスマトラ沖大地震では津波が発生し、インドネシア国内だけでも20万人が亡くなったと言われています。その他、火山の噴火、洪水、森林火災など地震だけではなく様々な種類の災害があり、日本との間で災害に関する知見を共有して



いくことは有益と考えられます。しかしながら、災害対策も一筋縄ではいきません。津波観測用のブイを設置しても、漁の邪魔になるのか、はたまた売ればお金になるためか分かりませんが、ブイが盗まれてしまう問題が発生しています。また地震計の密度は、日本の100分の1程度でしか設置されておらず、観測も容易でないのが実態です。

## 4. インドネシアにおける情報通信

携帯電話については、2億5000万台を超えたと報じられており、富裕層等を中心に複数台所持していることを考慮しなければなりません。数字の上では国民1人当たり1台以上普及しています。他方、固定電話加入数は4000万程度で増加数は緩やかです。

スマートフォンではブラックベリーが強く、各種の報道から推測すると5割前後のシェアがあるのではないかと思います。続くのはアンドロイド系で、iphone系は前2者と比べて端末単価が高いとも報じられており、1人当たりGDPが日本の1割程度ということから推測される所得に比して高いためか、日本ほどシェアは高くない模様です。しかし街中を見ているとスマートフォンを持っているのは比較的所得の高い都市労働者以上の人々と見られ、それ以外の大半の人々は電話とSMS、カメラ以外の機能がなと思われる小ぶりの携帯電話を所持しているように見受けられます。

SNSについては、かなり利用されており、フェイスブックは、つい最近までアメリカに次いで世界第2位の利用者数でしたが、最近、ブラジルとインドに抜かれ、世界第4位で約5000万人のユーザー（日本は17位で約1600万人）がいるとのこと。ツイッターは世界第5位で約3000万人のユーザーを有し、都市別の利用頻度ではジャカルタが世界で首位だったとの調査結果もあるようです。その背景には都市部を中心とした渋滞等の空いた時間で利用しているのではないかとの見方もあります。実際にバス停でバスを待っている間に利用している人をよく見かけます。

## 5. インドネシアにおける日本のコンテンツ

日本のコンテンツについてですが、アニメは根強い人気がありますが、それ以外の映像関係のコンテンツについてはおしん、風雲たけし城（現地の人々が「Takeshi Castle」と呼んでいるのを聞いたことがあります）、東京ラブストーリーなど90年代で止まっているとも言われ、現在は話数が多く、低



写真4. 9月にジャカルタで開催されたANIME FESTIVAL ASIA INDONESIA 2012

廉であることがインドネシアのニーズに合致している韓国のコンテンツが流行しているようです。

また、昨年にはAKB48の初の海外での姉妹グループとして、JKT48がジャカルタで結成され、日系企業のCMに起用されたり、常設劇場が設置されたりと活動の場を広めています。大使館も関与して行われる日本関係の最大級のインドネシアでの行事である今年のジャカルタ日本祭りにもJKT48が出演しました。野外でのステージとなりましたが、圧巻なのはそれを応援するインドネシアの若い世代の人々です。「超絶かわいい」など日本語で応援するほか、蛍光ペンのライトを手に独特の振り付けを集団で行う姿には目を見張るものがあります。

こうした日本関連のイベントが行われると、どこからともなく集まってくるのが日本のアニメのキャラクターなどにふんしたコスプレの人々です。8月に名古屋で行われた世界コス



写真5. ジャカルタにあるJKT48劇場



プレサミット2012ではインドネシアからの出場者が3位（1位は日本、2位はシンガポール）となるなど、世界的に見てもレベルが高いようです。日本関連のイベントはコスプレの人々にとっては、表現の場となっているようですので、ジャカルタにお越しの機会があり、日本関連のイベントが行われているようでしたら、足を運んでみるのもよいかもしれません。

## 6. ジャカルタに事務局のあるASEAN

ジャカルタにはASEANの事務局があり、2015年のASEAN共同体設立に向けて様々な活動を行っています。

ASEANは加盟国が10か国（ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）で、人口は約6億人、GDPは約2兆1000億ドルで、今後ますます世界において大きな役割を果たしていくことが見込まれています。

日本とASEAN（東南アジア諸国連合）との交流は1973年に設立された日・ASEAN合成ゴムフォーラムに始まり、2013年は交流開始から40周年に当たる記念すべき年となり、日・ASEAN双方において様々な記念事業が行われる予定です。

ASEANの今後の課題としては、域内統合を進める上での最大の問題の一つとして、1人当たりGDPが約4万6000ドルと日本を上回るシンガポールと、今後開発が進んでいくことが見込まれる1人当たりGDPが約900ドルのミャンマーとの間で大きな格差があり、これを是正していくことが考えられます。

ASEAN域内での連結性を強化するため、2010年10月のASEAN首脳会議で、「連結性マスタープラン」が採択され、運輸、ICT、エネルギー等の「物理的連結性」、貿易、投資、サービスの自由化・円滑化等の「制度的連結性」、観光・教育・文化等の「人と人との連結性」の三つの側面における連結性を強化することとなりました。

昨年11月の日・ASEAN首脳会議で採択された日・ASEAN共同宣言「バリ宣言」において、ASEANが進める連結性強化支援として、「陸の回廊」、「海の回廊」の整備、及び「ASEAN全域ソフトインフラ案件」を柱とする33の主要案件「フラッグシップ・プロジェクト」を提示し、ICT関係の主要案件ではASEANスマートネットワークがあり、今後これについてF/Sを行っていく予定です。

また、同じくフラッグシップ・プロジェクトのひとつに「ASEAN防災ネットワーク構築構想」があります。7月の日・ASEAN外相会議では、同構想の下、そのハブとしてのAHAセンターの能力強化や2国間での協力の他、「宇宙から僻地」に至るネットワーク強化の取組を支援する方針が示されました。なお、AHAセンター（アハセンター（ASEAN Coordinating Center for Humanitarian Assistance on Disaster Management）：ASEAN防災人道支援調整センター）とは、ASEAN全体の防災分野の担当機関であり、ジャカルタにあります。今後上記の方針に基づき支援が行われる予定です。

（本稿は筆者個人の見解であって、外務省並びに在インドネシア日本国大使館及びASEAN日本政府代表部の見解を代表するものではありません）