



インドネシアのインフラ事情

経済調査部 上席研究員 山中 崇
tyamanaka@iima.or.jp

1. インフラの未整備が投資環境上の問題点

インドネシアは世界第4位の人口（約2.4億人）と豊富な天然資源を抱える成長性豊かな新興国である。今後、経済大国化が見込まれる魅力的な市場であり、国際協力銀行が毎年実施している「海外直接投資アンケート調査」でも、日本企業からみた有望な事業展開先ランキングで、近年、同国の評価は急速に高まっている（2009年8位→2010年6位→2011年5位→2012年3位）。

一方で、進出企業を取り巻くビジネス環境は依然厳しく、マレーシアやタイなどと比べて見劣りすることは否めない。日本貿易振興機構（ジェトロ）の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2012年10～11月実施）」によれば、インドネシアの投資環境上の問題点として、現地進出企業の58.0%が「インフラの未整備」をあげている。これは「人件費の高騰」の61.4%に次ぐ高さである。

インドネシアでは特に物流に課題を抱えており、港湾キャパシティ不足による貨物滞留、道路整備の遅延による交通渋滞の深刻化などの問題を引き起こしている。例えば、インドネシア最大の港であるタンジュンプリオク（Tanjung Priok）港では、荷役不足やコンテナヤード（コンテナを荷役し、一時集積しておく場所）のスペース不足などにより、コンテナ船の平均繫留日数が2010年の4.9日から2012年1月には6.7日へと大幅に延びている。シンガポール（1.1日）や香港（2日）とは大きな格差があり、マレーシアやタイよりも長い（図表1）。また、交通渋滞を主因に、56キロメートル離れたチカラン（Cikarang）工業団地からタンジュンプリオク港までコンテナを1つ運ぶ費用が750米ドルと、マレーシアで同距離を運ぶ場合と比べて約7割高くなっている。

2. インフラ整備による包括的な成長実現が課題

インドネシアでは、1990年代後半のアジア通貨危機により投資が大きく落ち込んだ。その後、経済が回復する中でも投資の戻りは鈍く、とりわけ公共投資が低迷している。公共投資の対GDP比率は現在も約3%と、周辺ア

レポート内の重要用語を
HPトップページ右上部「用語解説ツール」で解説しています。以下のURLにリンクしていますので「用語解説ツール」を是非ご活用ください。
<http://www.iima.or.jp/Docs/keyword/keyword.pdf>

ジア諸国の中で最低水準にあり、これがインフラ整備の遅れにつながっている。

インフラ整備の遅れと所得格差の拡大を関連づけて指摘する声も上がっている。アジア開発銀行の「Asian Development Outlook 2013」によれば、インドネシアでは2012年までの3年間で、6%を上回る高い成長が続いた結果、860万人が貧困から脱することができた。しかし、2900万人が依然、貧困ラインを下回っており、さらに3000万人が貧困ラインすれすれの生活を送っている。就業者の6割はインフォーマル部門（正式な雇用契約や社会保障もない労働）に従事し、低所得に甘んじている。所得格差も近年、拡大傾向にあり、所得格差を測る指標の一つであるジニ係数は2008年の0.35から2011年には0.41に上昇している（図表2）。

「Asian Development Outlook 2013」では、インフラの整備によって貧困や所得格差の問題を改善し、包括的な成長を実現することが課題であるとしている。貧困問題では、上記の貨物滞留・物流コスト上昇が製造業の成長を妨げている主要な要因の一つであることから、港湾・道路などのインフラを改善することにより製造業の成長を支援し、フォーマル部門の雇用を創出することで貧困削減が期待できる。所得格差の問題では、地方のインフラ整備により、地方と都市部の経済格差是正に取り組むことが重要である。インドネシアではインフラの整備状況の違いから、地方の貧困率（14.7%）が都市部（8.6%）を大きく上回っているからである。インドネシアの道路は、県道（district roads）の41%、州道（provincial roads）の24%が劣悪な状態に置かれていて、地方における整備の遅れが目立つ。これが、経済活動だけでなく、教育・医療などのサービスの利用を妨げている。

3. 財政改革によるインフラ向け予算拡大が課題

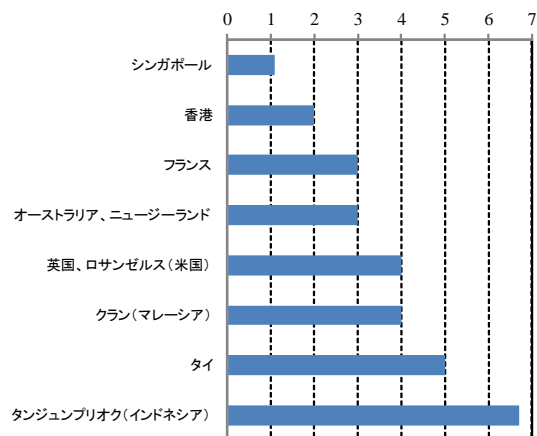
インドネシア政府のインフラ整備計画は、2011年5月に発表した「経済開発加速・拡大マスタープラン（MP3EI）」が基礎となっている。これは、2025年に世界の10大経済大国となる目標を掲げた野心的な計画で、①全国6カ所における「経済回廊」の開発、②国内間および海外とのコネクティビティ（連結性）改善、③人材開発・科学技術の強化、の3つを柱としている。15年間の投資総額4012兆ルピア（約40兆円）のうち約45%をインフラに充てる計画である。

インフラ計画の実現には財源確保が課題となる。MP3EIでは全体の約半分を民間から調達することを目指しているが、政府も燃料や電力向け補助金の削減などの財政改革によりインフラ向けの予算配分を拡大することが求められている。この点で、2013年6月、燃料向け補助金が削減され、燃料価格が約5年振りに引き上げられた（ガソリン価格が現行比44%、軽油が22%上昇）ことは評価できる。今回の値上げに対しては、労働者や学生が抗議デモを展開、一部で警官隊との衝突に発展した。しかし、燃料向け補助金の恩恵を最も受けるのは自動車保有率の高い高所得層であり、本来の目的である「富の再分配」機能は低下している。このため、燃料補助金を削減し、その分をインフラ整備に向けるべきだとの指摘は少なくない。

ただし、補助金削減（とこれに伴うインフレ）は、過去に政治・経済の不安定化につながった経験（1998年のスハルト政権崩壊など）もあり、政府も慎重にならざるをえ

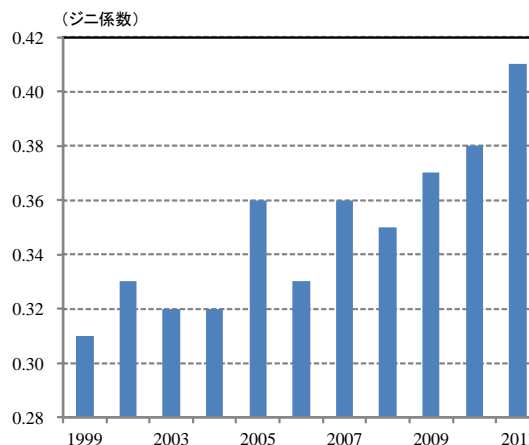
ない。2014 年には総選挙を控えるだけに、ユドヨノ政権が今後どのような対応をとるのかが注目される。

図表1. 各港のコンテナ船平均繋留日数



(資料) Asian Development Bank

図表2. 拡大するインドネシアの所得格差



(資料) Asian Development Bank

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願ひ申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2013 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: 3-2, Nihombashi Hongokuchō 1-Chōme, Chūō-ku, Tokyo 103-0021, Japan

Telephone: 81-3-3245-6934, Facsimile: 81-3-3231-5422

〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町 1-3-2

電話：03-3245-6934 (代) ファックス：03-3231-5422

e-mail: admin@iima.or.jp

URL: <http://www.iima.or.jp>