

インドネシアにおける海洋国家構想と 海事政策及び海事産業の動向に関する調査

2017年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

インドネシアは、島数が 13,466 にも及ぶ世界最大の島嶼国であり、海岸線の長さもカナダ、ノルウェーに次いで世界第 3 位、排他的経済水域も米国、豪州に次ぐ世界第 3 位という広大な海洋領域を有している。人口は約 2 億 5 千万人で、ASEAN 全体の 4 割を占めており、今後更なる人口増加、経済成長が見込まれている。

また、2015 年 12 月末には ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足し、ASEAN 域内の人とモノの動きが更に活性化し、将来的には、貿易も大きく拡大するものと見込まれている。これらにより、海上船舶輸送の増大及び新造船需要の拡大が見込まれ、安定的な修繕需要が存在することになるなど、その大きなポテンシャルに期待が寄せられている。

しかしながら、インドネシアの造船産業は、新造船施設及び修繕施設が不十分であり、マネジメント能力のある技術者等が不足していること、関連産業が未発達であること等から、工期が長く、結果として高コストになるなど、様々な課題を抱えている。また、海運についても、老朽船が多く、輸送サービスが十分でなく、輸送コストが高いこと等からジャワ島とそれ以外の島々との間での価格差が大きいなどの問題が生じている。

そこで、2014 年 10 月に発足したインドネシアのジョコ・ウィドド政権は、海事担当調整相を設け、成長戦略の目玉として「海洋国家構想」を打ち出し、安全で効率的かつ快適な海上輸送手段を提供する造船業の振興、国内海運サービス企業の能力向上、多数の島々を効率的に繋げる海運ルートの開設及び拡充、港湾の整備及び近代化など、広範な海事産業の発展を目指す政策目標を掲げている。2015 年には船舶等の特定輸送機器への付加価値税免除、島嶼部を結ぶ RoRo 貨客船等の調達、港湾整備の実施など、具体的な政策実行に着手した。

欧州全域にも匹敵する広大な面積を有する島嶼国のインドネシアが海事産業振興に力を入れることによって、今後、インドネシアのみならず、ASEAN 地域全体の発展にどのような影響を与えるか注目されている。このようなインドネシア政府の海事産業振興に向けた意思、海事産業発展のポテンシャル、解決すべき課題などを踏まえ、我が国海事産業が今後どのような協力や経済関係を構築していくことができるか検討を進めるために、同国の海事政策及び海事産業の動向を調査した。

今後、発展しつづける ASEAN 地域への投資を検討する上で、インドネシアの動向は無視しえないものであり、本調査報告書がその一つとして関係各位のご参考となれば幸いである。

ジェトロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター (船舶部長) 鈴木 長之

目次

1. インドネシア概況	1
1.1 経済全般	1
1.1.1 実質 GDP と成長率	1
1.1.2 産業分野別 GDP	1
1.1.3 雇用概況	4
1.1.4 物価	5
1.1.5 貿易・国際収支	5
1.1.6 為替相場	7
1.2 投資概要	7
2. インドネシア「海洋国家構想」の内容	10
2.1 海洋国家構想の概要	10
2.2 国内海運振興策	15
2.2.1 Sea Toll 構想	15
2.2.2 横断輸送構想	20
2.2.3 短距離沿岸輸送 (Short Sea Shipping)	23
2.2.4 優遇税制	24
2.3 港湾開発 港湾の整備&近代化	24
2.4 造船業振興策	29
2.4.1 造船振興ロードマップ	29
2.4.2 造船工業団地	30
2.4.3 造船業への投資を促進するためのインセンティブ	32
3. インドネシア海事産業の現状と課題、今後の見通し	35
3.1 海運産業	35
3.1.1 輸送量	35
3.1.2 航路	37
3.1.3 船隊規模	40
3.1.4 主要海運企業	42
3.1.5 業界団体	55
3.2 造船産業	56
3.2.1 概要	56
3.2.2 建造実績	59
3.2.3 主な造船所	61
3.2.4 設計会社	81
3.2.5 業界団体	82
3.3 港湾事情	84

3.3.1	港湾管理の体制	84
3.3.2	港湾公社 PT PELINDO の概要	85
3.4	課題と方向性	91
3.4.1	海洋国家構想の政策を推進する上での課題	91
3.4.2	海運業の課題	94
3.4.3	造船業の課題	95
3.4.4	港湾の課題	96
3.4.5	今後の方向性	97
4.	日本とインドネシアの海事分野における今後の協力、協働の可能性	98
参考資料 1	海運総局パイオニア航路（中長距離旅客輸送 96 航路）詳細	101
参考資料 2	主要造船所立地マップ	113

1. インドネシア概況

1.1 経済全般

1.1.1 実質 GDP と成長率

東南アジアで最大の経済規模を誇るインドネシアの 2015 年の実質 GDP（2010 年を基準値）は、8,977 兆インドネシアルピア（ルピア）と、前年比額に 420 兆ルピア増となったが、伸び率はインドネシア中銀（中銀）の当初予測 5.2%を下回る前年比 4.79%であった。インドネシアは、2008 年の金融危機後の 2009 年を除き、2004 年以来 5%以上の GDP の伸び率を確保してきた。インドネシア経済はすでに 2013 年及び 2014 年は減速傾向にあったものの、2015 年はさらにそれが顕著となった。経済の半分以上を占める（2015 年対 GDE 比 54%）民間消費が低迷し、世界経済の低迷、コモディティ（商品）価格の下落を背景に、GDP の 2 割に相当する輸出が減少した。こうした中、政府は財政支出を増加させる一方で、さまざまな景気刺激策を発表し（投資の章に記載）経済基盤の安定化を図った。それでも 2015 年第四半期の GDP は前年同期比で 5%台の伸びを見せたものの、通年では 5%以下に留まった。

2016 年にはいり、中銀はインフレが落ち着いてきたことを見極めたうえで利下げに踏み切り、景気の拡大策がとられているものの、2016 年第 1 四半期、第 2 四半期の GDP 伸び率がそれぞれ前年同期比で 4.91%、5.19%に留まった。中銀は、2016 年の経済成長を当初 5.0~5.4%の範囲で予測していたが、2016 年 8 月には、予測を 4.9~5.3%の範囲に下方修正した。2016 年第 3 四半期の GDP の伸び率は、前年同期比で 5.0%であった。

表 1-1 実質 GDP および成長率の推移

単位：兆ルピア、%

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
実質 GDP (2010 年物価基準)	6,864.13	7,287.64	7,727.08	8,156.50	8,566.27	8,976.93
実質 GDP 成長率 (%)	6.38	6.17	6.03	5.56	5.02	4.79

出典：インドネシア中銀統計から作成

1.1.2 産業分野別 GDP

2015 年の産業分野別 GDP 構成比は、農業、鉱業を含む第 1 次産業の構成比が 21.5%、製造業が 21.5%、残りの 57%がサービス業その他となった。2011 年の構成比はそれぞれ 23.9%、22.1%、46%であり、産業構造には若干の変化が見られる。第 1 次産業のなかでは漁業が前年比で 8%の伸びになったのを除き、成長率が GDP 成長率を上回った分野はない。鉱業は、前年比 5.1%縮小し、特に石炭は 20.9%の縮小となった。製造業の伸びも GDP の伸びを下回る 4.2%に留まったが、詳しい内訳をみると成長分野と縮小分野が混在している。

製造業のうち、食品、化学・医薬品、コンピューター・電子機器製造では 2011 年から 2015 年の間に GDP 額がそれぞれ 35.2%、32.4%、35.3%と 30%以上の伸びを示したのに対し、石炭・石油精製品、紙・印刷ではそれぞれ同時期マイナス 8.9%、マイナス 0.1%と GDP 額が減少しており、製造業のなかでも高付加価値分野へのシフトの傾向が見られた。サービス部門は、ガスを除くすべての分野が成長しており、特に伸び率の高かった分野とその伸び率は、建設 6.6%、運輸、倉庫 6.7%、情報通信 10.1%、金融仲介サービス 9.6%、ビジネスサービス 7.7%、教育 7.4%、保健 7.1%であった。

表 1-2 産業分野別実質 GDP 額の推移

単位:兆ルピア

	2011	2012	2013	2014	2015
農業、林業、漁業	993.9	1,039.4	1,083.1	1,129.1	1,174.5
鉱業	749.0	771.6	791.1	796.7	756.2
製造業	1,607.5	1,697.8	1,772.0	1,853.7	1,932.5
電力、ガス	76.7	84.4	88.8	93.8	94.9
水道、下水道、廃棄物処理	6.1	6.3	6.5	6.9	7.4
建設	683.4	728.2	772.7	826.6	881.6
卸売、小売、貿易、自動車・バイク修理	1,013.2	1,067.9	1,119.3	1,177.0	1,206.1
運輸、倉庫	265.8	284.7	304.5	326.9	348.8
ホテル、レストラン	214.0	228.2	243.7	257.8	269.1
情報通信	281.7	316.3	349.2	384.4	423.1
金融及び保険サービス	256.4	280.9	305.5	319.8	347.1
不動産	213.4	229.3	244.2	256.4	268.8
ビジネスサービス	108.2	116.3	125.5	137.8	148.4
行政、防衛、社会保障	276.3	282.2	289.4	296.3	310.4
教育	215.0	232.7	250.0	263.9	283.5
保健	72.6	78.4	84.6	91.4	97.8
その他サービス	109.4	115.7	123.1	134.1	144.9
総付加価値額	7,142.6	7,560.3	7,953.3	8,352.7	8,695.0
税調整	145.0	166.8	203.2	213.6	281.9
実質 GDP 総額	7,287.6	7,727.1	8,156.5	8,566.3	8,976.9

出典：インドネシア中銀統計から作成

表 1-3 産業分野別実質 GDP 成長率の推移

単位:%

	2011	2012	2013	2014	2015
農業、林業、漁業	3.9	4.6	4.2	4.2	4.0
鉱業	4.3	3.0	2.5	0.7	-5.1
製造業	6.3	5.6	4.4	4.6	4.2
電力、ガス	5.7	10.1	5.2	5.6	1.2
水道、下水道、廃棄物処理	4.7	3.3	3.3	5.9	7.2
建設	9.0	6.6	6.1	7.0	6.6
卸売、小売、貿易、自動車・バイク修理	9.7	5.4	4.8	5.2	2.5
運輸、倉庫	8.3	7.1	7.0	7.4	6.7
ホテル、レストラン	6.9	6.6	6.8	5.8	4.4
情報通信	10.0	12.3	10.4	10.1	10.1
金融及び保険サービス	7.0	9.5	8.8	4.7	8.5
不動産	7.7	7.4	6.5	5.0	4.8
ビジネスサービス	9.2	7.4	7.9	9.8	7.7
行政、防衛、社会保障	6.4	2.1	2.6	2.4	4.7
教育	6.7	8.2	7.4	5.5	7.4
保健	9.3	8.0	8.0	8.0	7.1
その他サービス	8.2	5.8	6.4	8.9	8.1
総付加価値額	6.9	5.8	5.2	5.0	4.1
税調整	-19.6	15.0	21.8	5.1	32.0
実質 GDP 総額	6.2	6.0	5.6	5.0	4.8

出典：インドネシア中銀統計から作成

表 1-4 産業分野別実質 GDP への寄与度

単位:%

	2011	2012	2013	2014	2015
農業、林業、漁業	13.6	13.5	13.3	13.2	13.1
鉱業	10.3	10.0	9.7	9.3	8.4
製造業	22.1	22.0	21.7	21.6	21.5
電力、ガス	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
水道、下水道、廃棄物処理	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
建設	9.4	9.4	9.5	9.6	9.8
卸売、小売、貿易、自動車・バイク修理	13.9	13.8	13.7	13.7	13.4
運輸、倉庫	3.6	3.7	3.7	3.8	3.9
ホテル、レストラン	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0
情報通信	3.9	4.1	4.3	4.5	4.7
金融及び保険サービス	3.5	3.6	3.7	3.7	3.9
不動産	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0
ビジネスサービス	1.5	1.5	1.5	1.6	1.7
行政、防衛、社会保障	3.8	3.7	3.5	3.5	3.5
教育	3.0	3.0	3.1	3.1	3.2
保健	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1
その他サービス	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6
総付加価値額	98.0	97.8	97.5	97.5	96.9
税調整	2.0	2.2	2.5	2.5	3.1
実質 GDP 総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：インドネシア中銀統計から作成

1.1.3 雇用概況

2015年8月におけるインドネシアの労働人口1億2,240万人のうち、就業者人口は1億180万人と前年同月よりわずか0.2%増加した。一方、失業者数は前年同月比4.4%増加し、760万人となった。同月の失業率は6.2%となり、前年同月の5.9%から拡大した。

2015年8月における就業者人口は、農業部門が前年同月比で3.1%減少し、製造業部門は、複数の外国企業の工場閉鎖による人員削減があったものの、部門全体としての就業者数は前年と同等の水準であった。建設部門が、同12.8%増と、2桁の増加を示したほか、金融部門でも7.9%増加した。全就業者数に対する部門別就業者の構成は、農業が32.9%、製造業が13.3%、サービス部門を含むそれ以外で53.8%であった。

表 1-5 インドネシアの労働事情の推移

単位:100万人

	2011		2012		2013		2014		2015	
	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月	8月
労働人口	119.4	117.4	120.4	118.1	123.2	120.2	125.3	121.9	128.3	122.4
就業者	111.3	109.7	112.8	110.8	115.9	112.8	118.2	114.6	120.9	114.8
失業者	8.1	7.7	7.6	7.2	7.2	7.4	7.2	7.2	7.5	7.6
労働力率(%)	70.0	68.3	69.7	67.9	69.2	66.8	69.2	66.6	69.5	66.8
失業率(%)	6.8	6.6	6.3	6.1	5.9	6.2	5.7	5.9	5.8	6.2
時短労働者	34.2	34.6	35.6	34.3	36.4	37.7	37.0	35.8	35.7	34.3
不完全雇用	15.7	13.5	14.9	12.8	13.7	11.0	10.6	9.7	10.0	9.7
パート	18.5	21.1	20.7	21.5	22.7	26.7	26.4	26.1	25.6	24.6

出典：インドネシア中央統計庁

表 1-6 産業区分別就業者数

単位:100万人

	2011		2012		2013		2014		2015	
	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月	8月
農業	42.3	39.3	41.2	38.9	40.8	39.2	40.8	39.0	40.1	37.8
製造業	13.7	14.5	14.2	15.4	15.0	15.0	15.4	15.3	16.4	15.3
建設業	5.6	6.3	6.1	6.8	7.0	6.4	7.2	7.3	7.7	8.2
貿易	23.2	23.4	24.0	23.2	25.3	24.1	25.8	24.8	26.7	25.7
運輸、倉庫、通信	5.6	5.1	5.2	5.0	5.3	5.1	5.3	5.1	5.2	5.1
金融	2.1	2.6	2.8	2.7	3.1	2.9	3.2	3.0	3.7	3.3
コミュニティ、社会・個人サービス	17.0	16.7	17.4	17.1	17.8	18.5	18.5	18.4	19.4	17.9
その他*	1.6	1.7	1.9	1.9	1.8	1.7	1.9	1.7	1.7	1.6
労働力人口	111.3	109.7	112.8	110.8	115.9	112.8	118.2	114.6	120.9	114.8

*）その他には鉱業、電力、ガス、水道が含まれる

出典：インドネシア中央統計庁

1.1.4 物価

消費者物価指数は、2010年以降連続して上昇しており、2013年、2014年とそれぞれGDP成長率を大幅に上回る8%強の上昇となった。インフレの原因としては、2014年11月からの燃料補助金の削減による燃料価格の大幅な上昇、食品価格の高騰、ルピー安による輸入品価格の上昇があげられる。2015年に入りインフレは沈静化したため、2015年通年での消費者物価指数の上昇は3.4%であった。2016年の消費者物価指数の上昇は3.0%となり、安定化はしてきたものの依然としてインフレの傾向が続いている。

表 1-7 消費者物価指数上昇率の推移

単位：%

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
食品	15.6	3.6	5.7	11.4	10.6	4.9	5.7
加工食品、飲料、たばこ等	7.0	4.5	6.1	7.5	8.1	6.4	5.4
住居、水道、電気、ガス、燃料	4.1	3.5	3.4	6.2	7.4	3.3	1.9
衣類	6.5	7.6	4.7	0.5	3.1	3.4	3.1
医療費	2.2	4.3	2.9	3.7	5.7	5.3	3.9
教育、余暇、スポーツ	3.3	5.2	4.2	3.9	4.4	4.0	2.7
運輸、通信、金融サービス	2.7	1.9	2.2	15.4	12.1	-1.5	-0.7
全体	7.0	3.8	4.3	8.4	8.4	3.4	3.0

出典：インドネシア中央統計庁

1.1.5 貿易・国際収支

2015年のインドネシアの国際収支は、11億米ドルの赤字となった。経常収支は2012年以来連続して赤字となっており、ルピア下落の要因になっている。輸出、輸入とも前年比で2桁減少しており、減少率はそれぞれ15.4%、20.3%であった。貿易黒字は前年より63億米ドル拡大し、133億米ドルとなった。国別で見ると、2015年の最大輸出先は、日本、米国、中国の順であった。中国への輸出額は、中国の景気減速の影響を受け、2014年に続き2015年も下落した。

表 1-8 国際収支の推移

単位:100 万米ドル

	2011	2012	2013	2014	2015
経常収支(A)	1,685	-24,418	-29,109	-27,510	-17,586
貿易収支	33,825	8,680	5,833	6,983	13,289
輸出	191,109	187,346	182,089	175,293	148,365
輸入	-157,284	-178,667	-176,256	-168,310	-135,076
サービス貿易収支	-9,803	-10,564	-12,070	-10,010	-8,301
輸出	21,888	23,660	22,944	23,531	22,228
輸入	-31,691	-34,224	-35,015	-33,541	-30,529
所得収支	-22,337	-22,533	-22,872	-24,483	-22,574
資本収支(B)	33	51	45	27	17
金融収支(C)	13,603	24,858	21,926	44,916	16,772
貸方	-16,453	-17,971	-15,467	-10,786	-21,833
借方	30,057	42,829	37,393	55,702	38,605
直接投資	11,528	13,716	12,170	14,733	10,803
ポートフォリオ投資	3,806	9,206	10,873	26,067	16,411
金融デリバティブ	69	13	-334	-156	20
その他投資	-1,801	1,922	-783	4,272	-10,462
A+B+C	15,321	491	-7,139	17,433	-798
純誤差脱漏(D)	-3,465	-275	-186	-2,184	-301
国際収支(A+B+C+D)	11,857	215	-7,325	15,249	-1,098

出典：インドネシア中銀統計より作成

表 1-9 インドネシアの主たる貿易相手国および金額の推移

単位:100 万米ドル

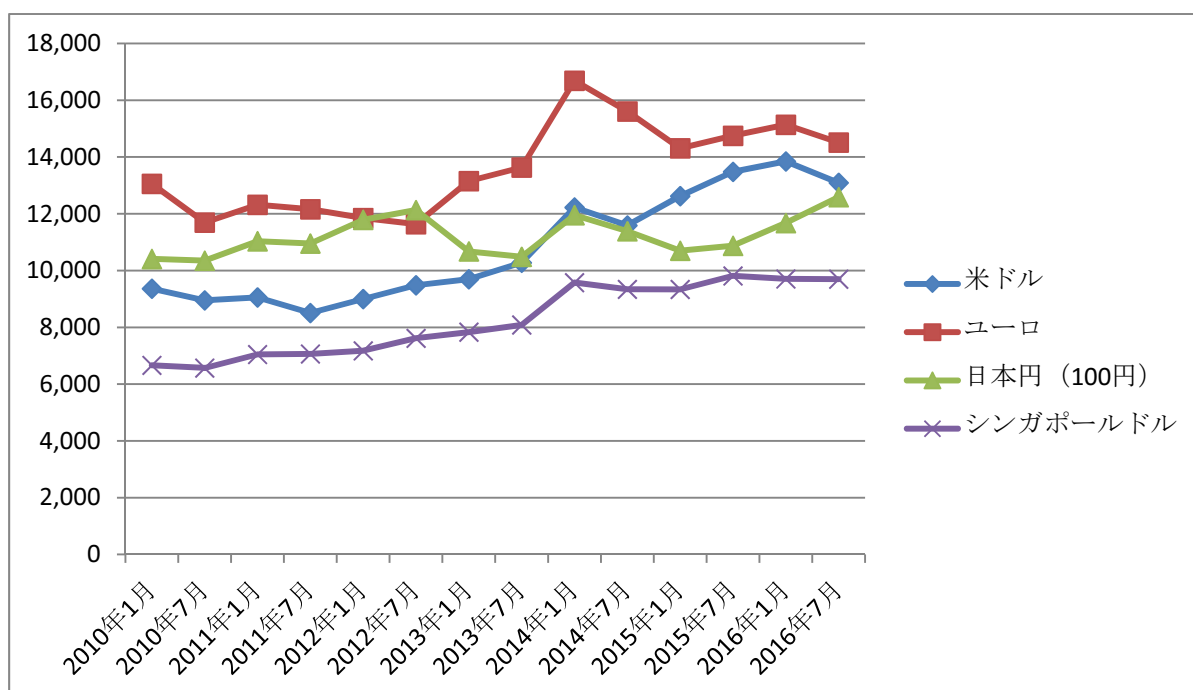
	2011	2012	2013	2014	2015
輸出					
日本	32,263	28,969	26,678	20,802	17,119
米国	16,130	14,765	15,622	16,503	15,965
中国	23,119	21,524	22,426	17,302	14,464
シンガポール	12,188	16,138	15,725	15,649	11,819
インド	13,215	12,500	12,970	12,243	11,635
マレーシア	10,579	11,001	10,475	9,455	7,483
韓国	14,613	14,270	11,261	10,080	7,135
台湾	6,470	6,045	5,792	7,925	5,500
タイ	4,946	6,492	6,051	5,763	5,396
フィリピン	3,687	3,668	3,775	3,888	3,921
輸入					
中国	25,030	29,486	29,793	30,631	29,381
シンガポール	23,132	27,436	26,688	24,699	17,784
日本	18,582	22,675	19,188	16,867	13,256
マレーシア	10,153	12,786	13,878	10,714	8,464
タイ	10,303	11,369	10,721	9,771	8,074
米国	9,190	9,702	8,967	8,140	7,609
オーストラリア	4,990	5,228	5,088	5,637	4,811
ドイツ	3,100	4,050	4,390	4,105	3,454
サウジアラビア	5,768	5,447	6,929	6,343	3,332
台湾	4,123	4,731	4,489	3,748	3,145

出典：インドネシア中銀資料より作成

1.1.6 為替相場

ルピア相場は、対米ドルで 2013 年の後半以降急速に下落した。2015 年もこの傾向は続き、2015 年 8 月、9 月には 1 ドル 14,000 ルピア台となり、年初来 15%強の下落となった。ルピア安の背景には財政赤字、経常赤字の双子の赤字が存在する。こうしたなか、中銀は為替安定政策パッケージを発表し、ルピア安の流れは一服したものの、2016 年 12 月末の時点でも依然として 1 ドル 13,000 ルピア台の安値圏にある。

図 1-1 インドネシアルピアの交換レートの推移



出典：インドネシア中銀より作成

1.2 投資概要

インドネシアは、中国、インド、米国に次ぐ世界 4 位、2 億 5,500 万人の人口を抱える人口大国である。平均年齢は 29 歳と若く、低コストの労働力の提供のほか、今後は中所得層の拡大とともに内需を中心とした中長期的経済の拡大が見込まれる。また、豊富な天然資源、中国、インドへのアクセスの良さという地理的条件からも投資先としての魅力は大きい。2015 年のインドネシアの直接投資（石油およびガス、銀行以外の金融機関、保険、不動産投資ファンド並びに家内工業を除く）は、当初の目標 519 兆 5,000 ルピアを上回る 545 兆 4,000 億ルピアとなり、前年比で 17.8%増加した。政府は 2016 年の直接投資目標を 594 兆 8,000 億ルピアとしている。

(1) インドネシアの国内直接投資（DDI）の概況

インドネシアの2015年の国内直接投資は、179兆4,000億ルピアであった。前年比伸び率は15%と連続して2桁成長が続いている。農業、畜産、不動産を含む数分野を除いては、製造業、サービス業のほとんどの分野で2桁以上の高い伸びを示した。部門構成比を見ると、近年、第一次産業の比率が減少し、製造業、サービス産業への移行が顕著である。

(2) インドネシアの外国直接投資（FDI）受入の概況

インドネシアのFDI受入は、国内直接投資（DDI）と合計した直接投資全体金額のほぼ3分の2を占め、インドネシア経済の発展において極めて重要な役割を果たしている。2015年のインドネシアのFDIは、前年比で2.6%増加し、292億7,600万ドルであった（ルピア換算では前年比19.2%増加の365兆9,000億ルピア）。投資額は2013年にピークをつけ、2014年は大型投資案件が一巡したこともあり前年比減に転じていたが、2015年には再び増加に転じた。2015年は輸送関連機器等製造業の一部で投資の減少傾向が続いたものの、機械・電子、非金属鉱物、ゴム・プラスチックが前年比で増加した。サービス部門では、運輸・倉庫・通信、ホテル・レストラン、不動産が前年比で増加した。

国別ではシンガポールからの投資受入金額が全体の20%強を占め、最大の投資国の地位を保持した。多国籍企業がシンガポールの地域統括会社を活用し、シンガポール法人を通じインドネシアに投資を行うケースがあるためである。また、マレーシアからの投資額が日本からの投資額を上回り、日本は第3位であった。

2016年は、中国の受注したインドネシアの高速鉄道建設が着工され、FDIにおける中国の存在感が増すことが予想される。また、物流関連、レストランなどの分野での外資規制が緩和が進み、サービスセクターでの投資増加が期待される。

表 1-10 インドネシア直接投資件数および金額の推移

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
DDI						
件数	875	1,313	1,210	2,129	1,652	5,100
投資額(兆ルピア)	60.6	76.0	92.2	128.2	156.1	179.5
FDI						
件数	3,076	4,342	4,579	9,612	8,885	17,738
投資額(100万米ドル)	16,215	19,475	24,565	28,618	28,530	29,276
ルピア換算投資額(兆ルピア)	145.9	181.1	235.8	300.5	330.9	365.9
換算レート(1米ドル)	9,000	9,300	9,600	10,500	11,600	12,500
投資額合計構成比(%) (ルピア換算ベース)						
DDI	29.4	29.6	28.1	29.9	32.1	32.9
FDI	70.6	70.4	71.9	70.1	67.9	67.1

FDIのルピアへの換算には、以下の為替レートを使用した。(1米ドルあたりルピア)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	9,000	9,300	9,600	10,500	11,600	12,500

出典：投資調整庁（BKPM）資料をもとに作成

表 1-11 直接投資の前年比の推移

単位：％

項目	2011	2012	2013	2014	2015
DDI 件数	50.1	-7.8	76.0	-22.4	208.7
FDI 件数	41.2	5.5	109.9	-7.6	99.6
DDI 投資額	25.4	21.3	39.0	21.8	14.9
FDI 投資額 (米ドル)	20.1	26.1	16.5	-0.3	2.6

出典：投資調整庁（BKPM）資料をもとに作成

表 1-12 DDI 部門別構成比推移

単位：％

産業部門	2011	2012	2013	2014	2015
鉱業、農業、林業、畜産業、漁業	21.7	22.1	20.1	10.6	9.5
製造業	50.7	54.1	39.9	37.8	49.6
サービス	27.6	23.8	40.0	51.6	40.9
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：投資調整庁（BKPM）資料をもとに作成

表 1-13 FDI 部門別構成比推移

単位：％

産業部門	2011	2012	2013	2014	2015
鉱業、農業、林業、畜産業、漁業	25.1	24.2	22.6	24.5	21.3
製造業	34.9	47.9	55.4	45.6	40.2
サービス	40.1	27.9	22.0	29.9	38.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：投資調整庁（BKPM）資料をもとに作成

表 1-14 インドネシアへの FDI 上位 10 か国による投資金額の推移

単位：100 万米ドル

国	2011	2012	2013	2014	2015
シンガポール	5,123	4,856	4,671	5,832	5,901
マレーシア	618	530	711	1,776	3,077
日本	1,516	2,457	4,713	2,705	2,877
オランダ	1,354	967	928	1,726	1,308
韓国	1,219	1,950	2,205	1,127	1,213
香港	135	310	376	657	937
米国	1,488	1,238	2,436	1,300	893
英領 BVI	517	856	786	624	731
中国	128	141	297	800	628
イギリス	419	934	1,076	1,588	503

出典：投資調整庁（BKPM）資料をもとに作成

2. インドネシア「海洋国家構想」の内容

2.1 海洋国家構想の概要

インドネシアは、島数が 13,466 にも及ぶ世界最大の島嶼国であり、海岸線の長さもカナダ、ノルウェーに次いで世界第 3 位、排他的経済水域も米国、豪州に次ぐ世界第 3 位という広大な海洋領域を有している。人口は約 2 億 5 千万人で、ASEAN 全体の 4 割を占めており、今後更なる人口増加、経済成長が見込まれている。

一方で、ジャワ島などの一部に経済発展の恩恵が集中し、遠隔地域との格差が課題となっている。首都ジャカルタでは 1 人あたり GDP が最も大きく、2013 年で 4,780 万ルピアだったのに対し、最も低い東ヌサテンガラでは 300 万ルピア弱と、10 倍以上の開きがある。こうした格差を解消するには、ジャワ島以外でも経済発展を遂げていくことが必要だが、それには物流インフラの改善が重要である。

一方、インドネシアの物流コストが GDP に占める割合は 26%と、マレーシアの 14%、韓国の 13%、日本の 9%、シンガポールの 8%を上回っている¹。高い物流コストのため遠隔地の物価が高く、さらにそれが経済発展の足かせになっている。また、遠隔地では海運の定期航路も少なく、地元産品の輸送にも課題が多い。

こうした高い物流コストや格差の課題解決に向けての重要な方策の 1 つが、海運の利便性を高めることである。しかし、インドネシアの海運の競争力は、世界経済フォーラムのランキングによると、過去 4 年間で改善しているものの、2016～2017 年の順位は 80 位とマレーシアの 19 位、タイの 72 位に比べて低い。港湾インフラについてはマレーシアの 17 位、タイの 65 位に比べてインドネシアは 75 位である。

表 2-1 インドネシアのインフラ競争力ランキング

	2012-2013					2016-2017				
	インドネシア	マレーシア	タイ	ベトナム	フィリピン	インドネシア	マレーシア	タイ	ベトナム	フィリピン
インフラ	92	29	49	119	98	80	19	72	85	112
道路	90	27	39	120	87	75	20	60	89	106
鉄道	54	17	65	68	94	39	15	77	52	89
港湾	104	21	56	113	120	75	17	65	77	113
航空輸送	89	24	33	94	112	62	20	42	86	116
電気	93	35	44	113	98	89	39	61	85	94
携帯電話	90	33	57	18	95	38	27	55	40	65
固定電話	78	85	95	96	103	86	72	91	99	107

出典：World Economic Forum

¹ 2016 年 3 月 18 日 NNA 記事

図 2-1 インドネシアの地域別 1 人あたり GDP (2013 年)

単位：100 万ルピア



出典：インドネシア中央統計庁データより作成

こうしたことから、2014年10月に就任したジョコ・ウィドド大統領は、経済発展が相対的に遅れている東部インドネシア地域の海運向上を図り、人・モノの輸送効率を上げることが重要という理解の下、選挙戦中より海洋国家構想を掲げていた。2014年5月の政権公約では7項目のうち、3つで海洋に言及している。

ジョコ大統領の政権公約

1. 領域の主権を守り、**海洋資源**を保全しながら経済的自立を支え、群島国家としてのインドネシアの個性を反映することのできる、国家的安全を実現する。
2. 先進的で、バランスがあり、法治にもとづいた民主的な社会を築く。
3. **海洋国家**としてのアイデンティティを強化するような自由積極外交を展開する。
4. インドネシア人の生活の質を高め、先進的で豊かなものにする。
5. 競争力のある国民を形づくる。
6. 自立し先進的で強固であり、かつ国益にもとづいた**海洋国家**を実現する。
7. 個性をもち、文化的な社会を実現する。

出典：JICA レポート

この海洋国家構想について、2014年6月の大統領選の対立候補とのテレビ討論会では「海洋軸（Maritime Axis）」という言葉を使って言及した。その後、大統領選挙の開票結果発表日の勝利スピーチでも、「我々はあまりにも長い間海に背を向けてきた」と述べ、海の大国として本来ならば強みであるはずの『海洋』をインドネシアは弱みにしてしまった、それを克服して強みに変える」、という考えを表明した。さらに海洋軸についてもっとも体系的に説明したのが、政権発足の翌月2014年11月にミャンマーで開かれたASEAN首脳会議での演説である。それによると、この海洋軸には5つの柱があり、海洋防衛、海洋外交、海洋資源開発、海洋インフラ整備、そして海洋文化である。この5つの柱のうち、海洋文化を除く4つの柱について、日本の政策研究大学院大学で次のように説明している。

「海洋防衛に関しては、長く続いた経済成長をバックに、いまこそ海軍力を強化するというビジョンを掲げる。その背景には、インド洋と南シナ海を結ぶ海の交通は、毎日3,000隻を超す膨大なものであり、この交通をホストするインドネシア海域で同国に対する主権の侵害があった場合、その被害は多くの国に及ぶ可能性もあり、今こそ海軍能力の向上・近代化が求められているときはないという認識がある。

また、非伝統的安全保障の課題も大きい。330万平方キロメートルもあるインドネシア海域では、違法漁業や木材密輸などの海上犯罪が蔓延している。犯罪対策は軍人ではなく文民の警察や法執行機関の役目が中心になるが、インドネシアの海上警察や運輸省の海上警備艇のキャパシティは低い。例えばコーストガードを設立し、海の法執行能力を飛躍的に向上させたいという狙いがある。

また、海洋外交の文脈において、海洋軸ドクトリンは、国境線や領土をめぐる域内対立を緩和する外交につなげたいと主張する。インドネシアは南シナ海をめぐる係争国ではないものの、リアウ州のナトゥナ諸島の海岸沖は九段線の中にある自国の領域だと主張する中国と対立しており、過去4年間で何度も中国の漁政指揮センター（FLEC）がナトゥナでインド

ネシア海軍を挑発してきた。インドネシアも黙っておらず、2014年4月には国軍司令官のムルドコ大將が、ナトゥナ防衛のためにジェット戦闘機や攻撃ヘリを現地に派遣すると発表し、明らかに中国を牽制する国防上の姿勢を示した。この国軍の強硬路線の動きを横目で見つつ、他方で柔軟な外交の場に領土問題を埋め込もうという狙いがあり、ここで海洋軸ドクトリンを全面に掲げることで、外交のアリーナをバイからマルチへ転換していく。すなわちインドネシア・中国間のイシューから、インド太平洋の多国間のイシューに薄めることで、インドネシアの外交的自律性がリスクを受けないようにする。こういう外交を展開する上で、海洋軸の打ち出しは戦略的な意味を持つと政権は考える。

海洋資源開発や、海洋インフラ強化といった課題も、海洋軸ドクトリンの重要な部分である。ガスや石油といった海洋資源の発掘と有効利用、そして水産業への挺入れによる輸出の拡大という課題は、政権の経済成長策としてきわめて重要である。また海洋インフラの強化は、インドネシア各地に港湾を増やし、電力を増やして冷凍設備を整えれば各地の漁業も発展し、海運を発達させることで輸出のスピードを高め、運搬コストを低くするというビジョンを支える。インドネシア全土で島々間のコネクティビティーが向上することで、ロジスティックが強化され、東インドネシアを中心とした地方のローカル開発に大きく貢献し、それが国内格差の是正にもつながる、というのが海洋軸の発想である。」²

こうしたジョコ大統領の海洋国家構想の柱のうち、海洋インフラについて最初に政策として明示したのは、国家開発計画庁（BAPPENAS）が2014年12月に発表したインフラ5ヵ年計画である。この計画では、道路、鉄道、電力と併せて、港湾、海運に関する海洋インフラ開発について言及している。

表 2-2 インフラ 5 ヵ年計画における海洋インフラ開発

Sea Toll 構想	<ul style="list-style-type: none"> ● 24 の戦略港の開発 ● 26 隻のパイオニア航路向け貨物船の調達 ● 2 隻の家畜運搬船の調達 ● 500 隻の小型貨客船の調達
横断輸送構想	<ul style="list-style-type: none"> ● 60 カ所のフェリーターミナルの開発 ● パイオニアフェリー航路向け 50 隻フェリーの調達

出典：インフラ 5 ヵ年計画（BAPPENAS）

インフラ 5 ヵ年計画に続いて、2015 年 1 月に BAPPENAS が発表したインドネシアの 2015-2019 年の中期国家開発計画（RPJMN）でも海洋セクターが、経済発展のための主要セクターの 1 つとして掲げられている。

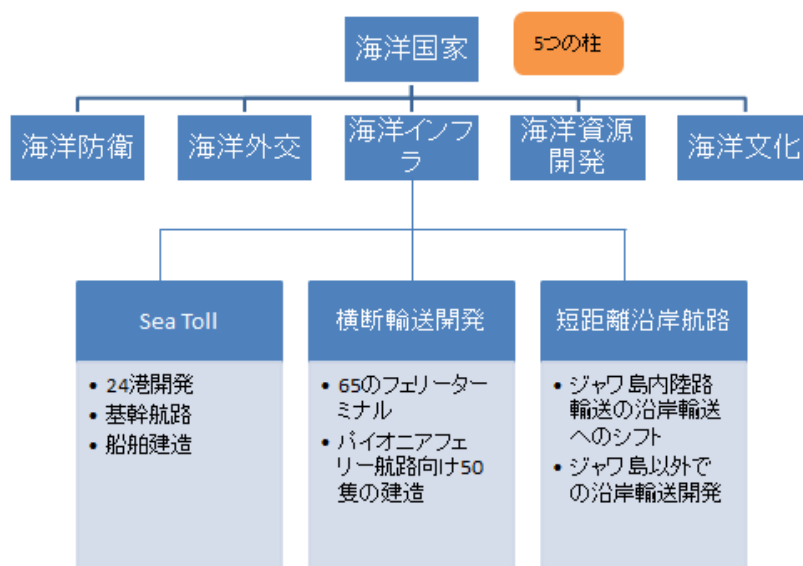
² 政策研究大学院大学ウェブサイト「インドネシア・ジョコウィ政権の外交：理念と困難」by 本名純（立命館大学）

RPJMN に沿って、BAPPENAS が海洋インフラに特化した振興策を発表したものが、マリン・ハイウェイ計画である。マリン・ハイウェイ計画は、多くの島から成る国土を海運でつなぐことにより「1つの塊（Single Unit）」とすることを目指している。

マリンハイウェイ計画には、Sea Toll（インドネシア語では Toll Laut の直訳、日本語仮訳「海の回廊」）と、Sea Toll を補完する「横断輸送開発」や、短距離沿岸航路（Short Sea Shipping）などが含まれる。Sea Toll 構想は経済発展が遅れている遠隔地を海上基幹航路で繋ぎ、物流インフラを整えることで物価の格差を解消し、経済発展を目指すものである。これには商業的には成り立たない航路向けの貨物船の調達、その運航費用の補填、運航のための港の開発などが含まれる。特に東部と西部を定期航路でつなぐことを目指している。横断輸送開発は、インドネシアを東西に陸路と海路を組み合わせる横断する輸送網を北、中央、南に整備するものである。横断輸送開発の海運の部分は、島と島を結ぶフェリー用のターミナルの開発やフェリーの調達が含まれる。短距離海運は、陸路の比重が多い島内輸送の沿岸輸送へのシフトを目指している。

海洋国家構想の5つの柱と海洋インフラの要素のイメージは図 2-2 のとおりである。

図 2-2 海洋国家構想の5つの柱と海洋インフラの要素



これらの計画の推進を管轄するのは運輸省であるが、Sea Toll 構想及び短距離沿岸航路については海運総局が、横断輸送開発は陸上輸送の延長上で、陸でつながっていないところをフェリーでつなぐという考え方のもと、陸運総局が管轄している。

2.2 国内海運振興策

海洋国家構想の1つの柱となっている海洋インフラ開発でインドネシア政府が目指しているのは、地域格差を解消するための定期運航航路・便の充実である。民間の船会社は貨物が集まらなると出港しないため、地方には定期運航サービスが少ない。定期運航がないと交易の妨げになる。民間に任せていても進まないため、政府主導で地方の定期運航を根付かせ、それにより物流コストが下がることを目指している。そのため、国内海運振興が必要となるが、これは前述のように、大きく分けて Sea Toll 構想と横断輸送開発、短距離沿岸輸送から成る。

2.2.1 Sea Toll 構想

Sea Toll 構想の重要な要素は、発展の遅れた地域を定期航路で結ぶためのパイオニア航路の開発である。商業的に成り立たない航路の運航にあたっては、政府が運航費用の一部に対して補助金を交付する。商業的に成り立たない航路であるため、10%の-marginが確保できるように、補助を出すかわりに、運賃は運輸省が決める³。船も政府が調達して、海運会社に貸出し、運航を委託する。航路運航に必要な港の整備も行う。

この Sea Toll 構想実現に必要なインフラ開発の予算として必要な経費概算（官民合計）は、インフラ5カ年計画が発表された時点で、総額700兆ルピアと試算されている。

表 2-3 Sea Toll 構想のインフラ開発に必要な経費概算

単位：兆ルピア

海洋国家構想の主要計画	予算
24 の戦略港の整備（浚渫、コンテナターミナル整備を含む）	243.7
短距離海運の整備	7.5
重要港湾における一般貨物/バラ積み貨物施設の整備	40.6
非商業港（小規模港）1,481ヶ所の整備	198.1
商業港 83 箇所の整備	41.5
港湾アクセス道路、貨物鉄道等、周辺交通インフラの整備	50.0
造船所 12ヶ所への再投資 ⁴	10.8
各種船舶の建造／調達：5年間で調達（コンテナ船、パイオニア貨物船、バルク船、タグ、バージ、タンカー、旅客船など）	101.7
警備艇の建造/調達	6.0
合計	700.0

出典：インフラ5カ年計画（BAPPENAS）、JICA レポート⁵

³ 2016年11月 運輸省インタビュー

⁴ 2016年9月の工業省へのインタビューによると、この12か所の造船所の再活性化プラン（revitalization plan）については、検討の段階であり未定。基本的には政府資金を注入できるのは政府系企業のみであり、政府系造船所は4社のみとのことであった。

⁵ 「インドネシア国地方開発セクターにかかる情報収集・確認調査」2015年9月 JICA レポート http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12245197.pdf

(1) 船舶調達

パイオニア航路での利用のために、運輸省が予算を手当てして船舶を建造する計画が進んでいる。2014年のインフラ計画の時点では、26隻のパイオニア航路向け貨物船、2隻の家畜運搬船の調達、500隻の小型貨客船⁶の調達が予定されていた。しかし、その後の運輸省の資料や運輸省へのインタビューによると、建造隻数は大幅に減っているようである。

海運総局が2016年までに発注し、2017年末までに納入予定の船舶は、表2-4のとおりコンテナ、貨客船など100隻に留まる。このうち、上陸艇（REDE船）、家畜運搬船以外はパイオニア航路向けの船舶である。

表 2-4 海運総局調達船（2016-2017年）

タイプ	隻数
コンテナ船	15
貨客船 2000GT	25
貨客船 1200GT	20
貨客船 750DWT	11
貨客船 500DWT	2
貨客船 200DWT	2
Rede 船（大型船からの乗り換え船）	20
家畜運搬船	5
	100

出典：2016年11月運輸省インタビュー

このうち、750DWTの貨物船は2016年中に完成で、残りは2017年完成の予定である。発注時の納入予定は2016年中であったが、予算不足で支払いができないため、納入を2017年に先送りした。船の設計図面は、スラバヤ工科大学で作成した。

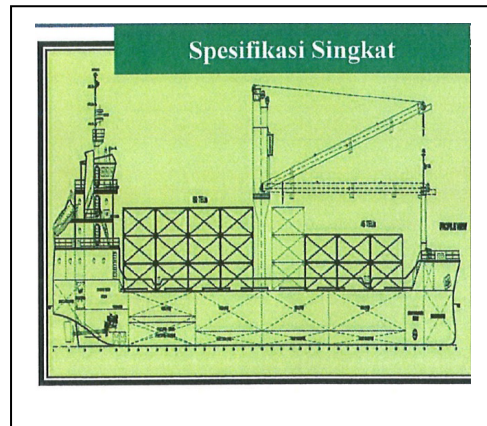
インドネシア運輸省の2016年7月の資料によると、コンテナ船、上陸艇（REDE船）、家畜運搬船の仕様と受注造船所は表2-5のとおりである。貨客船については掲載されていない。

⁶ 個人で船を持ち、荷物や人を運んで生計を立てている人たちが使う伝統的な小型の木造船。運航の安全などのための船舶の近代化を前政権の時代から取り組んでいる。

表 2-5 運輸省発注船舶の仕様と受注造船所

100TEU コンテナ船

1	船の全長 (LOA)	74.00m
2	垂線間長さ (LBP)	69.20m
3	幅 (B)	17,20m
4	高さ (H)	4.90m
5	喫水 (T)	3.50m
6	試運転速度	12 ノット
7	出力	2 x 1400 HP
9	コンテナ	100 TEUs @ 12 Tons
10	乗組員	25 人



受注造船所

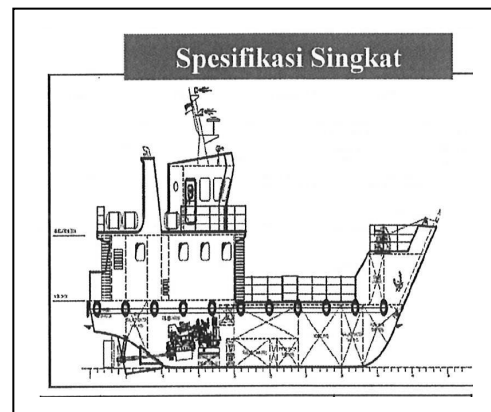
造船所名	場所
PT Bandar Abadi	バタム
PT Industri Kapal Indonesia	マカッサル、南スラウェシ
PT Daya Radar Utama	ラモンガン、東ジャワ
PT Marina Bahagia	ジャカルタ、パレンバン
PT Janata Marina Indah	ジャカルタ、(セマラン)
PT Orela Shipyard	グレシック、東ジャワ
PT Marina Bahagia	ジャカルタ、パレンバン
KSO DKB-KS	PT. KODJA BAHARI KSO PT. KRAKATAU SHIPYARD DKB と Krakatai Shipyard との合弁で、ジャカルタ DKB で建造
PT Dumas TG Perak Shipyard	スラバヤ市、東ジャワ

PT Industri Kapal Indonesia で建造中の 100TEU コンテナ船



REDE 船（上陸艇）

1	船の全長（LOA）	23.70m
2	垂線間長さ（LBP）	22.50m
3	幅（B）	6,00m
4	高さ（H）	2.2m
5	喫水（T）	0.90m
6	試運転速度	10 Knot
7	出力	2 x 230 HP
8	積載可能貨物量	150 Tons
9	収容人員	3 people
10	旅客数	58 People



受注造船所

造船所名	場所
Prakitri Hasta Darma（2 Paket）	ジャカルタ
Daya Yakim Engkau Suka（2 Paket）	サマリンダ、東カリマンタン
Gaharu Galangan Internasional（2 Paket）	バリトクアラ地区、南カリマンタン

家畜運搬船

1	船の全長（LOA）	69.78m
2	垂線間長さ（LBP）	65.80m
3	幅（B）	13,6m
4	高さ（H）	4.3m
5	喫水（T）	3.50m
6	試運転	12 Knot
7	出力	2 x 1400 HP
8	家畜運搬能力	500 Tail
9	載貨重量（DWT）	150 Tons
10	乗組員	32
11	救命ボート	2 x 20 Org
12	その他の設備	
	薬品と検疫スペース	
	換気システム、餌付けシステム、排水システム	

受注造船所

造船所名	場所
PT Adiluhung Sarana Segara Indonesia	バンカランバンカラン、東ジャワ(マドゥラ島)
PT Bahtera Bestari Shipyard	バタム

出典：運輸省資料

(2) パイオニア貨物航路運航

海運総局では、従来から旅客向けパイオニア航路を国営海運会社の PT PELNI および民間企業に委託して運航している。貨物航路については、現在調達中の船舶が完工する前に、2015年11月から一部の航路を PT PELNI が運航を開始し、2016年末時点で6航路を運航している。PT PELNI の貨物船が米、砂糖、小麦粉、食用油、石油、卵、鉄鋼、セメントなどの主要品目を輸送する。

図 2-3 PT PELNI によるパイオニア貨物航路



表 2-6 PT PELNI によるパイオニア貨物航路

No.	基地港	航路番号	航路	距離 (マイル)
1	Tg. Perak	T-1	Tg. Perak -700- Wanci -290- Namlea -326- Fak-fak -182- Kaimana -215- Timika -215- Kaimana -182- Fak-fak -326- Namlea -290- Wanci -700- Tg. Perak	3,426
2	Tg. Perak	T-2	Tg. Perak -731- Kalabahi -232- Moa -224- Saumlaki -240- Dobo -510- Merauke -510- Dobo -240- Saumlaki -224- Moa -232- Kalabahi -731- Tg. Perak	3,874
3	Tg. Perak	T-3	Tg. Perak -656- Larantuka -152- Lewoleba -152- Rote -80- Sabu -119- Waingapu -119- Sabu -80- Rote -152- Lewoleba -32- Larantuka -656- Tg. Perak	2,078
4	Tg. Perak	T-4	Tg. Priok -794- Makassar -1078- Manokwari -120- Wasior -110- Nabire -100- Serui -120- Biak -120- Serui -100- Nabire -110- Wasior -120- Manokwari -1078- Makassar -794- Tg. Priok	4,644
5	Makassar	T-5	Makassar -780- Tahuna -100- Lirung -152- Morotai -27- Tobelo -150- Ternate -97- Babang -97- Ternate -150- Tobelo -27- Morotai -152- Lirung -100- Tahuna -780- Makassar	2,608
6	Tg. Priok	T-6	Tg. Priok -570- Tarempa -130- Natuna -130- Tarempa -570- Tg. Priok	1,400

出典：運輸省資料 2016年7月27日

政府は 2015 年 12 月末までの補助金として 270 億ルピアをパイオニア貨物航路に交付した。さらに、2016 年は 6 航路に 257.9 兆ルピアの予算を割り当てていた⁷。しかし、2016 年 5 月時点には、運輸省によると予算は 218 兆ルピアに減額された。

表 2-7 2016 年のパイオニア貨物航路運航補助金予算

航路	運航日数	年間運航回数	予算 (10 億ルピア)
T-1	28	10	40.7
T-2	28	9	51.9
T-3	28	10	24.1
T-4	28	9	54.6
T-5	28	9	27.1
T-6	21	14	20.7
合計			219.1

出典：インドネシア運輸省資料 31 May 2016

一方、民間企業からは、パイオニア航路の運航を国営 PELNI 社が独占することに対する不満があった。これを受け、政府は 2017 年から運航を開始する 5 つの航路については入札で運営事業者を決定することとした。

また、民間企業は、パイオニア貨物航路が主要港であるタンジュン・プリオク港を起点とすることにも疑問を呈していた。政府は効率性と効果を高めるためとして、2016 年 10 月にジャカルタのタンジュン・プリオク港を、マカッサル、南スラウェシ、ビアック向けの航路 (T-4) とリアウ州ナツナ・タレンパ向け航路 (T-6) から除外した。その結果、ビアック向け航路はマカッサルから始まり、ナツナ・タレンパ向け航路はポンティアナック起点となった。

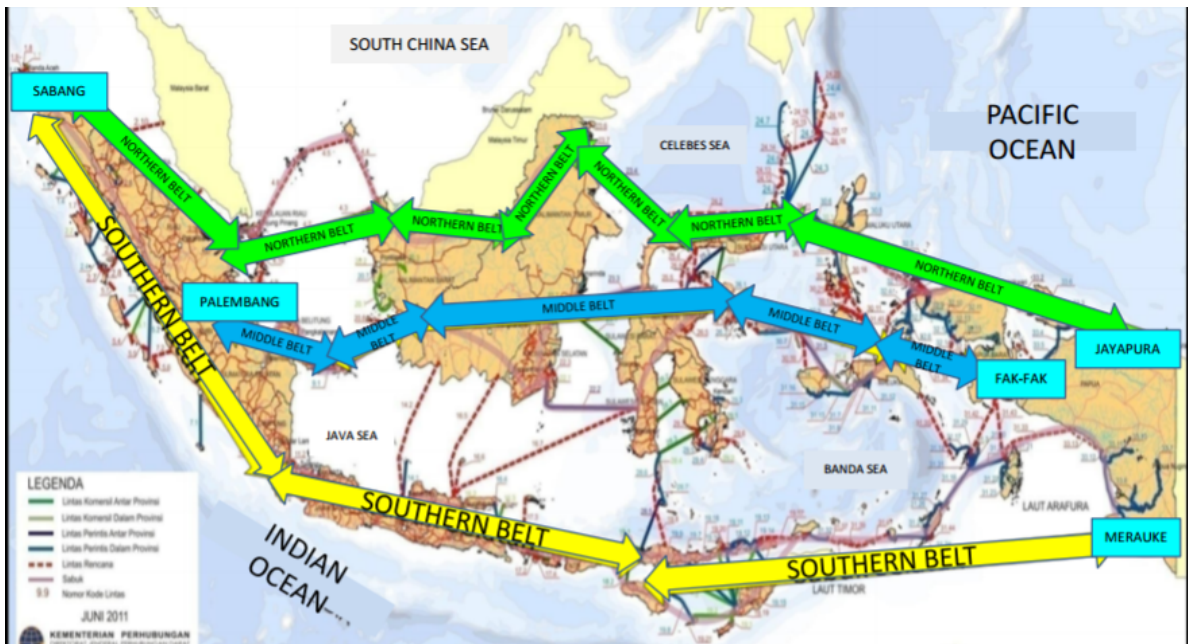
2.2.2 横断輸送構想

インドネシアは Sea Toll を補完する輸送として、地点 A と地点 B を結ぶフェリー網を充実させる横断輸送構想も推進している。これは、前述のように、陸路でつながらない島と島の輸送をフェリーでつなげるというもので、インドネシア全土を北ベルト、中央ベルト、南ベルトで西から東まで横断できるようにするというコンセプトである。

2カ所を結ぶフェリー航路といっても、中には 800 キロ以上の距離の航路もある。

⁷ The Jakarta Post November 5, 2015

図 2-4 横断輸送開発



出典：2016年10月 Interferry Conference

資料 “THE CHALLENGE OF FERRY RO-RO TO SUPPORT INDONESIAN CONNECTIVITY”

このうち、南ベルトについては、2013年に道路とフェリーで西から東までのルートが完成した。北ベルトと中央ベルトはまだ繋がっていない場所があり、その整備の経費には約60兆ルピアが見込まれている。

最も利用が高い航路はスマトラ島バカウニ港と西ジャワのメラク港の航路（図 2-5 の①）、東ジャワのカタパン港とバリ島のギリマヌク港の航路（図 2.5 の②）である。

図 2-5 インドネシアの主要フェリー航路



出典：2016年10月 Interferry Conference

資料 “THE CHALLENGE OF FERRY RO-RO TO SUPPORT INDONESIAN CONNECTIVITY”

表 2-8 インドネシアの主要フェリー航路の運航船舶概要

No.	航路	隻数	平均船齢	平均サイズ (GRT)
1	Merak - Bekauheni	41	26	4600
2	Ketapang-Gilimanuk	36	20	615
3	Padang bali - Lembar	23	27	971
4	Bajoe - Kolaka	12	30	842
5	Kayangan - Pototano	15	24	612
6	Ujung - Kamal	6	36	217

註 2016 年 10 月のセミナー資料だが、いつ時点のデータかは不明。陸上総局から 2016 年 11 月
に入手した資料によると、Merak - Bekauheni の運航隻数は 60 隻、Ketapang-Gilimanuk
は 53 隻、Padang bali - Lembar は 33 隻、Bajoe - Kolaka は 9 隻、Kayangan - Pototano
は 20 隻、Ujung - Kamal は 2 隻。

出典：2016 年 10 月 Interferry Conference 資料 “THE CHALLENGE OF FERRY RO-RO
TO SUPPORT INDONESIAN CONNECTIVITY”

この 2 航路の輸送能力をさらに高めるためのターミナルの拡張、運航フェリー大型化
(5,000GT 以上⁸)、パダンバリ（バリ東部）、ラブアンバジヨ（フローレス島）、カヤン
ガン（ロンボク島）、ポタタノ（西ヌサテンガラ）のマリーナ/クルーズターミナルの開発、
スマトラ島バカウニ港と西スラウェジ島のマムジュ港での工業団地・物流パーク、運航フェ
リーの大型化（5,000GT 以上）などが、計画されている⁹。

フェリー網は国営フェリー会社の PT ASDP や民間会社が運航している。2016 年 11 月に
陸運総局から入手した資料によると、商業航路は 48 航路あり、292 隻が運航している。そ
のうち、PT ASDP が運航しているのは 16 航路、43 隻である。商業的に成り立たない航路
については、前述のパイオニア貨物輸送と同様、政府による補助金を投入して運航している。
2016 年 11 月の陸運総局へのインタビューによると、パイオニア航路は全部で 238 航路、
95 隻が運航しており、その内訳は表 2-9 のとおりである。

表 2-9 パイオニアフェリー航路の内訳

運航者	運航船舶隻数	運航航路数
PT ASDP	74	173
地方自治体	19	60
民間企業	2	5

出典：陸運総局インタビュー

パイオニアフェリー航路の運航向けに、運輸省では毎年のようにフェリーを調達している。
2014 年のインフラ計画では、パイオニアフェリー航路向け 50 隻フェリーの調達が計画され
ている。2016 年 11 月の陸上交通局へのインタビューによるとこの計画に大きな変更はない
とのことであった。

⁸ 2017 年 1 月現在、PT ASDP でも 5000 トン以上の船は 5 隻のみ。

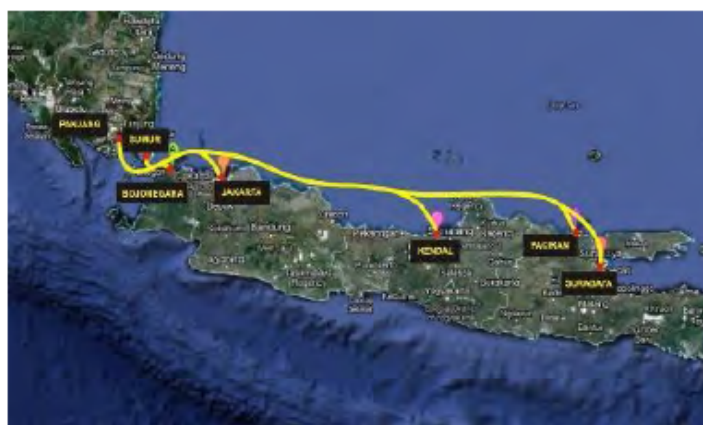
⁹ Inter Ferry Conference, Oct 2016 資料 by Kemal Heryandri, Former PT ASPD Director

新品のフェリーを調達するのは政府が資金を出すパイオニア航路向けのみで、商業航路用は民間事業者も PT ASDP も中古船（その多くは日本から輸入）を運航している。

2.2.3 短距離沿岸輸送（Short Sea Shipping）

短距離沿岸輸送は、物流の選択肢を増やし、道路の利用を減らし、コストを削減し、道路の事故を減らし、温暖化ガスの排出を減らす目的がある。特にジャワ島の北部では、道路への負荷が高い。マリンハイウェイ計画では、まずはジャワ島北部でトラック輸送の代替としての沿岸輸送を導入し、スマトラ島までつなげ、さらにはジャワ島以外の島でも短距離沿岸輸送を運航することを目指している。

図 2-6 ジャワ島の短距離沿岸輸送



Phase 1: ジャカルタから Kendal / Semarang まで
 Phase 2: ジャカルタから Kendal / Semarang からスラバヤまで
 Phase 3: Panjang / Sumur からジャカルタ、Kendal / Semarang からスラバヤまで

出典：BAPPENAS マリンハイウェイ計画

図 2-7 ジャワ島以外の短距離沿岸輸送



出典：BAPPENAS マリンハイウェイ計画

この航路を運航する海運会社に対して、運輸省は燃料費用の補助などを供与する¹⁰。2017年1月から、ジャカルタからスラバヤの航路が運航開始することになっている¹¹。

2.2.4 優遇税制

インドネシアにはパイオニア産業に認定された業種に対して、法人税の減免がある。これは、特定分野に1兆ルピア以上の投資を行う企業に、操業開始から5年から15年、また特に財務大臣が重要と判断する場合は20年間、法人税を10%から100%減免するものである。従来、海運業はこの対象に含まれていなかったが、2015年の改正（財務大臣規定第159号）にて、対象に含まれることになった。投資計画の総額の10%をインドネシア国内の銀行に預け入れることが義務付けられており、投資が実現するまで引き出すことができない。このインセンティブを受けるためには2015年8月15日から3年以内に申請しなければならない。

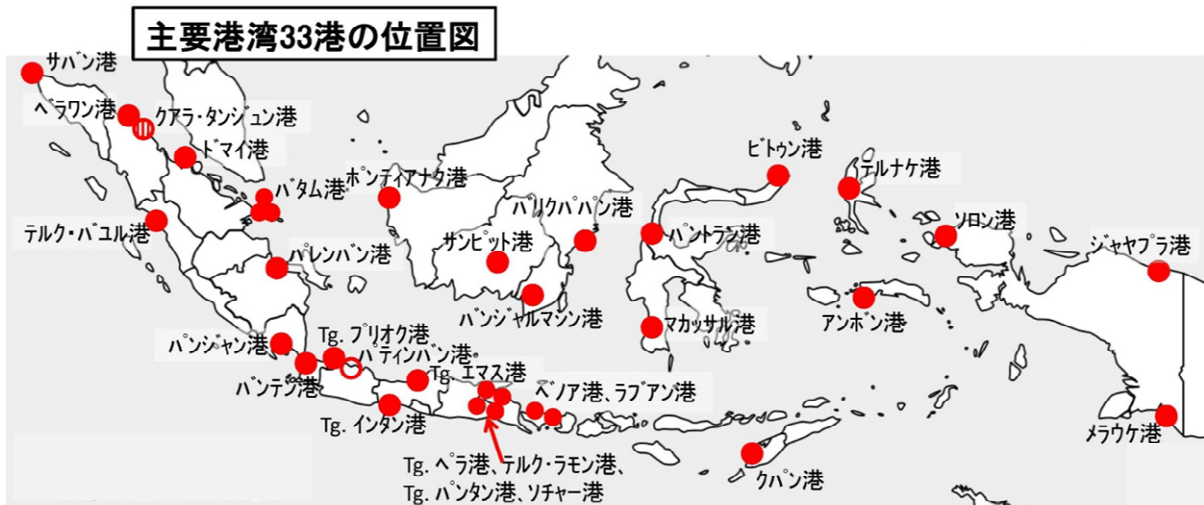
2.3 港湾開発 港湾の整備&近代化

港湾開発については、前政権時代の2013年に全国港湾開発マスタープランが発表されている。これによると、総額471億米ドル（うち公共投資149億米ドル、民間投資322億米ドル）で、このうち、278億米ドル（公共35億米ドル、民間243億米ドル）を主要33港に投じることになっている。

¹⁰ 15 Dec 2014, Sea Trade Maritme

¹¹ 23 November 2016, Antara

図 2-8 主要港湾 33 港の立地



註： 2009 年にアチェ州政府に建言が移管されたサバン港以外、主要港は PELINDO が管理運営している。

出典：全国港湾マスタープラン 2013 年から一部修正

2013 年のマスタープランは、2030 年の貨物量が 2009 年比で、雑貨は 1.4 倍、コンテナが 5.7 倍、ドライバルク（石炭、セメント、肥料、穀物、鉄鉱石など）が 1.6 倍、液体バルク（石油・精製品、パーム油など）が 2.2 倍になると予想し、それに対応するための港湾インフラを計画したものである。

表 2-10 全国港湾マスタープランによる 2030 年の貨物予想

貨物の種類別

貨物の種類	2030 年予想貨物量	2009 年比
雑貨	2.0 億トン	1.4 倍
コンテナ	5.0 億トン	5.7 倍
ドライバルク	9.1 億トン	1.6 倍
液体バルク	5.2 億トン	2.2 倍

地域別

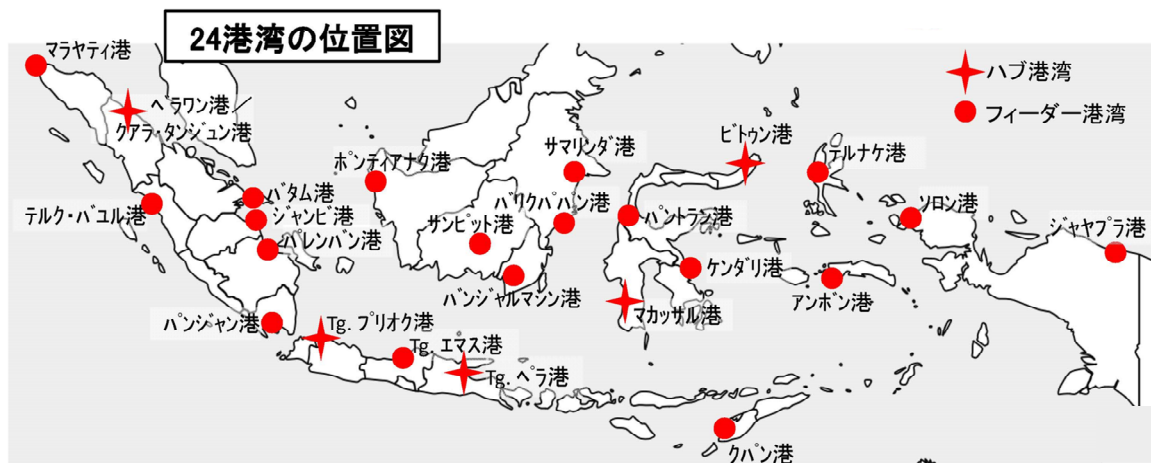
地域	2030 年予想貨物量	2009 年比
スマトラ島	3.9 億トン 660 万 TEU	1.9 倍 3.8 倍
ジャワ島	6.7 億トン 3430 万 TEU	2.9 倍 5.4 倍
バリ島、ヌサ・テンガラ	0.06 億トン 20 万 TEU	2.6 倍 5.3 倍
カリマンタン島	9.4 億トン 390 万 TEU	1.8 倍 5.3 倍
スラウェジ島	0.8 億トン 350 万 TEU	2.4 倍 5.5 倍
マルク・パプア	0.6 億トン 120 万 TEU	2.4 倍 5.3 倍

出典：JICA 専門家

一方、現政権になってから発表された 2015 年から 2019 年の国家中期計画では、輸送インフラの処理能力を高め、島と島をつなぐマルチモーダルな輸送システムの構築が掲げられており、その一環として 24 の戦略港の開発と 163 の非商業港の開発が計画されている。

24 の戦略港のうち 5 港を戦略港、19 港をフィーダー港と位置づけて、開発を行うことになっている。これらの港の多くは国営港湾会社の PT PELINDO が運営しているものである。

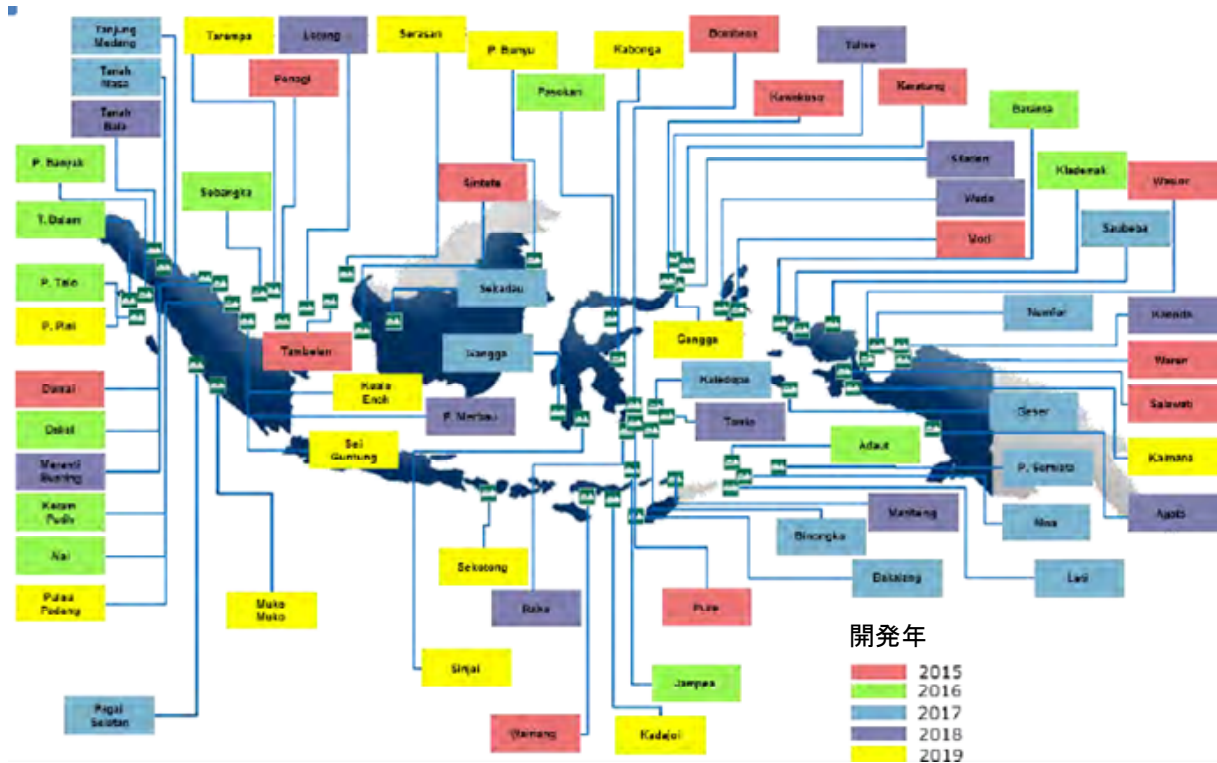
図 2-9 24 の戦略港湾の立地



出典：BAPPENAS マリンハイウェイ計画

また 24 戦略港とは別に、陸上輸送を補完するという位置づけのフェリー輸送向けのフェリーターミナル 65 カ所の整備も、国家中期計画及びマリンハイウェイ計画に盛り込まれている。

図 2-10 フェリーターミナル開発計画



出典：BAPPENAS マリンハイウェイ計画

24 戦略港の開発とは別に、日本の援助でパティンバン港の開発計画が進んでいる。ジャカルタ首都圏のタンジュン・プリオク港は取り扱い能力 820 万 TEU の限界に達しつつあり、首都圏港湾の取扱容量不足を補うため、タンジュン・プリオク港の沖合（北カリバル）に新規コンテナターミナル（450 万 TEU）建設中で、2016 年 9 月に一部操業を開始した。しかし 2020 年には再び容量不足が予想されている。これを補う新港として、西ジャワ州カラワン県に新港を建設するチラマヤ新港が当初計画されていたが、沖合の石油ガス施設と船舶航行の安全性に懸念が有るため、計画は白紙となった。その後、インドネシア政府は代替地を検討し、浮上したのが、パティンバン港計画である。2016 年 5 月の伊勢志摩サミットの際の安倍首相、ジョコ大統領との首脳会談で、日本の円借款で開発を進めることが決まった。インドネシア運輸省は、2017 年に着工、2019 年に一部開港を目指しており、最終的には年間 750 万 TEU と、タンジュン・プリオク港とほぼ同規模の国際港とする計画である。インドネシア側によると、建設費は約 30 億 9,000 万米ドル¹²である。2016 年 5 月の大統領令第 47 号にて、パティンバン港プロジェクトは国家戦略計画に指定された。

¹² 2016 年 05 月 28 日、ジャカルタ新聞

図 2-11 パティンバン港の立地



出典：外務省資料¹³

なお、2017年1月後半に国家港湾計画（RIPN）に関する運輸省決定 KP901/2016 が公表された。この決定で主要港として指定されたのは26港で、2013年のマスタープランで主要港と指定されていた港湾のうち、クアラ・タンジョン港などが主要港湾の指定から外れた。これについて産業界は、政府の長期計画に対する不透明な方針はビジネス環境に悪影響を及ぼす可能性があるとして計画変更を批判した。クアラ・タンジョン港近郊の工業団地では同港の主要港湾化を見越してユニリーバなどの大手外資系企業がすでに投資をしていた。こうした意見を受け、インドネシア政府はクアラ・タンジョン港を主要港湾に再指定することを2月16日に決定した。同港は第1期から第3期に分けて開発され、多目的ターミナルを建設する第1期は今年完成する予定である。

¹³ 2016年4月16日 <http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000150042.pdf>