

第5節 インドネシア

1, 基本情報

面積	191.1 万km ²
人口(2013)	2 億 4,986.6 万人
人口密度(2013)	130.8 人/km ²
GDP(2011)	8,468 億米ドル
GDP 成長率(2012)	6.5%
都市人口率(2011)	50.7%
対日貿易額(2011)	輸出 1 兆 6,187 億円 輸入 2 兆 5,764 億円 ¹

図表 4-2-13: インドネシアの基本情報

2, 高速鉄道建設の背景

人口の増加や経済活動の活発化の続くインドネシアでは、空路に多くを頼る現状の交通インフラの余裕がなくなっている²。特に首都ジャカルタの位置するジャワ島には、約 1 億 2 千万人が住み、人口密度も 981 人/km²と高く、また東西 1000km にわたって細長く広がる島に人口 100 万人超の大都市³が散在しているため、都市間移動の需要が高い。このような状況の中で政府はインフラの整備を最重要課題としており、「経済開発マスタープラン」において、インフラ投資に約 20 兆円を投じ、列島を高速鉄道や高速道路で結ぶ方針を示している⁴。航空輸送から鉄道輸送への分散や在来線の貨物輸送量増大を図る目的もあり⁵、複数の高速鉄道の建設が計画された。

¹ GDP : (2013)『世界国勢図会 第 24 版』矢野恒太記念会
その他 : (2014)『データブック オブ・ザ・ワールド vol.26』二宮書店

² 朝日新聞デジタル (2012 年 5 月 19 日)

³ ジャカルタ・スラバヤ・バンドン・スマランの 4 都市

⁴ 酒向, 2012

⁵ 大澤, 2010

3, 高速鉄道輸出の経緯

日本は2008(平成20)年、韓国とフランスに続き、ジャワ島のジャカルタ～スラバヤ間の路線計画について、円借款⁶案件として日本の高速鉄道システムの導入を提案した。この路線は、インドネシアの高速鉄道計画の中でも最大の案件である。JETRO⁷による調査が行われ、在来線特急で9時間以上を要しているこの区間を、総延長685kmの新線により3時間以下で結び、総事業費は約2.1兆円とされた⁸。後に2011(平成23)年にインドネシア運輸省が発表した高速鉄道整備計画はこの調査がベースとなり⁹、日本の受注が優位な状況と思われた。

一方2011年には、MPAプロジェクト¹⁰の検討過程において、ジャカルタ～首都圏新国際空港～バンドンを結ぶ総延長144kmの高速鉄道計画が浮上した。これについて2011(平成23)～2012(平成24)年にかけて日本の国土交通省は2度の現地調査を行い、その結果を踏まえ、この高速鉄道を先のジャカルタ～スラバヤ間の路線と一本化し整備を行うこととして、インドネシア政府関係者との間で合意がなされた¹¹。

その後インドネシア側からジャカルタ～バンドン間について協力準備調査実施の要望が示され、2013(平成25)年12月からJICA¹²が調査を開始している¹³。バンドンまでの区間の受注は確実と見てよいだろう。インドネシア政府は、ジャカルタ～バンドンは2018(平成30)年、その先のバンドン～スラバヤは2022(平成34)年の開業を目指している¹⁴。

⁶ ODA(政府開発援助)のうち国際機関を通さず日本が直接行う二国間援助にあたる。将来途上国が返済することを前提とする有償資金協力である。

(参考)JICA「ODAの基礎知識」<http://www.jica.go.jp/aboutoda/basic/03.html>

⁷ 日本貿易振興機構

⁸ 経済産業省, 2009

⁹ 上手, 2014

¹⁰ 首都圏投資独身特別地域構想。2010年12月の両国閣僚間会議で制定。ジャカルタ首都圏の総合的なインフラ整備を日本・インドネシアの官民が連携して進めようとするもので、鉄道に限らず45のプロジェクトが挙げられている。ODAベースのものに加え、民間の資本提供を主軸とするものも含まれる。

¹¹ 上手, 2014

¹² 国際協力機構

¹³ 上手, 2014

¹⁴ 朝日新聞デジタル(2012年5月19日)

一連の計画には JR やその他の民間企業は直接参与しておらず、政府ベースでの検討が進められており、この点はインドネシアに対する高速鉄道輸出の特徴といえるだろう。



図 4-2-14 インドネシアの高速鉄道地図
経済産業省 (2009) より 一部改変

4. 日本の高速鉄道の優位性

インドネシアの在来線は狭軌であり、高速鉄道の導入にあたっては標準軌の新線建設が行われることは日本の新幹線と類似している。また火山帯に位置し山がちな地形で地震も多い・湿潤な気候であるといったインドネシアの自然条件は日本と類似し、こうした環境で安定した運用実績のある日本の高速鉄道は欧州勢力に対して有利と思われる¹⁵。

また日本はインドネシアの鉄道事業の発展に、古くから関与してきた。1970(昭和 45)年の鉄道修復事業を皮切りに支援を開始し¹⁶、JICA が 1981(昭和 56)年に示した「ジャカルタ大都市圏鉄道輸送計画」に基づく円

¹⁵ 経済産業省, 2009

¹⁶ 国際協力機構「円借款案内検索」

http://www2.jica.go.jp/ja/yen_loan/index.php

借款事業はジャカルタ首都圏の通勤電車網の発展に大きく貢献した¹⁷。現在も首都 MRT¹⁸の整備や首都圏鉄道の輸送力増強など複数の円借款案件が進行中であり¹⁹、民間による中古車両の譲渡や技術支援も続けられている²⁰。こうした日本との鉄道事業を通じた関わりの深さもあってか、日本は調査段階から高速鉄道計画に関与しており、その受注に有利な状況に立っていると思われる。

5, 高速鉄道輸出における課題

国民世論の中では、高速鉄道は贅沢な事業であり、遅れている貧困対策や地方開発などへ資金を回すべきであるという意見が根強く、インドネシアの国民的合意の形成が求められる。また、インドネシアでは地方分権が近年急速に進んでおり、国家開発予算が地方に委譲され、地方政府に資金負担がなくとも開発事業の認可には地方政府の同意が必要となっており、中央政府主導で国家的大事業を行うことが難しくなっている²¹。さらに中央政府による円借款借り入れのみでは資金が不足するため、他の国際援助機関や地方政府、もしくは民間からの出資を受ける必要があり、インドネシア政府は現地の国営・民間企業の出資を後押しし、工事は官民のコンソーシアムで実施したいとしている²²。またインドネシアではスハルト政権崩壊後の民主化の進展の中で、土地収用はその関係者の合意形成を重視して行われ、そこに至らなかった場合の強制的な土地取得制度が存在しなかった。そのため公共事業が頓挫するケースが多く見られたが、2012(平成24)年1月の新土地収用法の制定に続く法整備によって土地収用のプロセスが詳細に定められ、政府による円滑な土地収用が可能になった。ただ、施行直後のこの制度の信頼性には疑問の声も多い²³。

¹⁷ 国際協力銀行,2003

¹⁸ 2013年10月に着工済み

¹⁹ 上手研治, 2014

²⁰ 東日本旅客鉄道

²¹ 経済産業省, 2009

²² じゃかるた新聞

²³ 上手, 2014