

再生に向けた展望と課題

石田 正美

はじめに

これまで、インドネシアが再生をしていくうえでの課題を政治、貿易や投資を含むマクロ経済、財政の面からみるとともに、知的財産関連法や労働関係法や石油ガス法、電力法、国債法など法・制度面からも検討を加え、投資環境改善の課題として税制と通関、電力問題、地方分権化、人材育成などできるだけ幅広い観点からみてきた。しかしながら、これまでの議論のなかで、再生のための条件として重要でありながら、取り残された課題がないわけではない。こうした課題を、筆者なりに挙げると、まずは2004年末に起きたスマトラ（Sumatra）島沖大地震とインド洋大津波の被害は、同年10月に発足したばかりのユドヨノ（Susilo Bambang Yudhoyono）政権にとっては、様々な面での課題をもたらした。また、通貨危機発生から建設工事が5年近くにわたり停止されたインフラ・プロジェクトに関しては、ユドヨノ政権になって、2005年1月17～18日にインフラ・サミットが開催され、その後は「インフラ・ブーム」とも言える状況がもたらされている。そこで、最終章である本章では、スマトラ島沖大地震と津波の被害による影響と輸送インフラの現状と展望について述べ、そのうえで全体を振り返り、インドネシアが再生するための条件を本書のまとめとして、考えていくことにしたい。

第1節 スマトラ島沖大地震とインド洋大津波による被害の影響

2004年12月26日にスマトラ島沖で発生したマグニチュード9.3の地震は、未曾有の大津波を引き起こし、その被害はマレーシア、タイ、スリランカ、インドなど東南アジア・南アジア地域のほか、アフリカ諸国にまで及んだ。地震・津波による死者・行方不明者は推定で20万人以上とも言われ、最も被害の大きかったインドネシアでは3月14日現在で死者12万6343人、行方不明者9万3797人を数える⁽¹⁾。ここでは、ナングル・アチェ・ダルサラーム(Nanggroe Aceh Darussalam)州、北スマトラ(North Sumatra)州に甚大な被害をもたらした地震と津波が、今後のインドネシアの動向に影響を及ぼすと思われる事項に限定して、考えてみることにしたい。すなわち、津波の早期警戒システムの導入に向けた動きと、地震と津波によるインドネシア経済全体への影響と、アチェの分離独立派組織「独立アチェ運動(Gerakan Aceh Merdeka: GAM)」とインドネシア政府との和平合意に向けた動きについてみていくこととする。

1. 津波の早期警戒システム導入と津波に関する認知の必要性

震災後、大きく問題視されたのは津波に対する住民の認識不足が、被害の拡大を招いた点である。環太平洋諸国では、1960年のチリ地震による大津波を教訓に、予測も含めて津波情報を共有するシステムが確立している。これに対し、インド洋沿岸地域では、これまで地震・津波の経験が少なく、早期警戒システムが不十分であったことが指摘された。

まず、被害が起きてから2日目の12月28日の段階で、国連人道問題調整事務所(United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs: OCHA)が、早期警戒システムの必要性を強調し、2005年1月18～22日の国連防災世界会議(United Nations World Conference on Disaster Reduction)で討議されると述べた。同会議は、偶然にも阪神大震災から10周年の節目を迎える神戸で開催された。国連防災世界会議では、1月6日にジャカルタで開催された「地震と津波被害に関するASEAN特別首脳会議」でのインド洋並びに東南アジア諸国の津波早期警戒システムの設立提言を受け、地域防災メカニズムとともにインド

洋津波早期警戒システムの構築を提言した。これを受け、1月28～29日にタイのプーケット（Phuket）島で開催された津波早期警戒取り決めにに関する地域協力閣僚会合で、インド洋並びに東南アジア地域の早期津波警報に関する信託基金が設立されることとなった。また、国際協力機構（Japan International Cooperation Agency: JICA）でも、2005年3月4日に環インド洋津波早期警戒システム構築に際しての技術協力の指針案を作成、また3月6～19日に関係国の専門家を招き、日本での研修を実施した。

なお、インドネシアで津波の被害が出たのは、今回が初めてではない。1992年12月12日にフローレス（Flores）島沖地震と、96年1月17日にパプア（Papua）州ビアク（Biak）島沖地震による津波で犠牲者を出している。2005年に入ってから、インドネシアのほかの地域でも地震が起きているが、その際住民は高所に向かうことを心掛けているようであり、今回の津波はその意味で大きな教訓となっているようである。だが、インドネシアでは津波以外にも、火山の噴火、洪水などの自然災害はこれまでも多く、災害の予知や被害の削減に向けての取り組みは、今後の課題と言えよう。

2. 経済面での影響と課題

スマトラ島沖大地震発生後、先進各国並びに中国は競い合うようにして、復興支援を表明した。各国がこのように国際支援に積極的な姿勢を示すこと自体は非常に望ましいことではあるが、その背後にはこれらの国の政治的な意図が見え隠れしたとも言われる。こうしたなか、2004年12月29日、ドイツが地震・津波の被災国であるソマリアとインドネシアに債務救済（Debt Relief）をすることを提案、その後被災国への債務軽減には米国、カナダ、フランス、英国などが積極的な意向を示した⁽²⁾。

しかしながら、債務救済を受けるかどうかに関しては、インドネシア政府内でも意見が分かれた。消極論の第1の根拠は、債務の返済を猶予ないし帳消しにした場合、債権国は返済のできない国には資金を貸さないとの理由から、それ以後借款を受けられなくなることである。また、インドネシア国債の格付け、さらにはインドネシアの民間企業の社債の格付けが下がる場合もあり得る。このため、インフラを復興させようとしている矢先に、債券を発行できないということは大きなマイナスになり得る。第2の根拠として、パリ・クラブのスキ

ームで債務軽減措置を受ける場合、通常は国際通貨基金（International Monetary Fund: IMF）のコンディショナリティに従わなければならないため、経済政策の自主性が損なわれるのではないかという懸念が存在した。他方で、積極論の根拠としては、債務の返済負担は2005年と2006年の2年間で重く、この時期の返済が軽減されれば、政府の財政にゆとりが出るとの考えに基づく。

こうしたなか、2005年1月9日に主要7ヵ国（G7）財務相会議がロンドンで開催され、G7は津波被災国に対し債務返済の繰り延べを認めることを決定、またIMFと世界銀行に対して被災国の復興に必要とされる費用の算出を依頼した。このIMFと世界銀行の復興費用の算出までの措置として、1月12～13日のパリ・クラブ会議では、とりあえず第1四半期の債務返済の凍結が示され、インドネシア政府は3月1日に3億5000万ドルの返済凍結を決定した。また、2月5日には世界銀行とIMFの算出報告が出され、3月10日のパリ・クラブ会議で、2005年度で26億ドル⁽³⁾の債務返済猶予が認められたが、インドネシア政府は態度を保留している。しかし、第1四半期の返済凍結を受け入れたことに関し、懸念されていた国債の格下げなどは、インドネシアが自ら債務軽減を申し出たわけではないとの考えが市場でも認知されたためか、まだ起きてはいない。

一方、政府予算への影響に関しては、被災地の社会が所有する資産の損壊状況から、政府は当初復興に要する費用を5兆ルピアと見積もったが、その金額は10兆ルピア、20兆ルピアと拡大し、2005年1月末時点で41兆ルピア（約46億ドル）と推定された。復興予算は、2005年にその41兆ルピアの35%、2006年に40%、2007年に10～15%、2008～2009年に5%がそれぞれ割り当てられる予定であることが示された。なお、1月19～20日のインドネシア支援国会合（Consultative Group on Indonesia: CGI）では、再建復興のため2005～2009年に40億ドルを要するとの試算に基づき、17億ドルをアチエ被災後の復興支援に充てることが合意された。このうち、10億ドル（9兆ルピア）が国家予算に充てられ、7億ドルは非政府組織（Non-Governmental Organization: NGO）を通じて、直接被災者に割り当てられる（IMF [2005]）。このため、2005年度の復興予算14兆3500億ルピアのうち9兆ルピアは対外援助で賄われる計算となり、政府の負担は5兆3500億ルピアになるものと試算される。

地震・津波によるインドネシア経済全体に対する影響は、ナングル・アチェ・ダルサラームの域内総生産（Gross Regional Domestic Product: GRDP）がインドネシア全体の国内総生産（Gross Domestic Product: GDP）に占める割合が2%であること、アルン（Arun）の天然ガス関連施設が被害を受けなかったことから、インドネシア経済全体への影響は軽微であるとの見解が一般的である。しかし、復興のための予算が2009年まで割り当てられていることから、その復興には多くの時間を要するものと考えられよう。

3. 独立アチェ運動との和平合意に向けた課題

2004年末のスマトラ島沖大地震と津波による被害の最も大きかったアチェは、分離独立派である独立アチェ運動（Gerakan Aceh Merdeka: GAM）とインドネシア国軍との戦闘が長年にわたり行われてきた地域である。ワヒド（Abdurrahman Wahid）政権以来、対話による問題解決が進められ、2002年1月には石油ガス収入の地方政府の取り分や文化的独自性の面で広範な自治を認めた特別自治法が実施されたものの、GAM側はそれを受け入れず、国軍との小競り合いはしばしば引き起こされた。2002年以来、ジュネーブ（Geneve）のNGOであるアンリ・デュナン・センター（Henry Dunant Center: HDC）などの仲介による和平合意に向けた対話が行われてきた。しかし、2003年5月17日に東京で開催されたアチェ和平合同委員会準備会議では交渉が決裂し、5月19日にはアチェ軍事非常事態宣言がメガワティ大統領により発令され、国軍と警察による統合軍事作戦が開始された。さらに、外国メディアが人権侵害事件を報じたことで、外国のNGOとジャーナリストの活動が制限されることとなった（アジア経済研究所 [2002]、[2003] および [2004]）。

震災後、国際機関や外国政府の支援グループ、NGOなどが被災地に入り、2005年1月3日には米軍の空母アブラハム・リンカーン（Abraham Lincoln）がアチェに入った。しかし、インドネシア側は、復興支援が進むなかで、道路などが復旧した段階では、ヘリコプターなどの必要性がなくなり、3ヵ月で外国軍隊による支援は文民によって取って代わられるべきとの見解を示した。さらに、2月1日に国連のアナン（Kofi Annan）事務総長が津波復興特使にクリントン（William Jefferson Clinton）元大統領とブッシュ（George H. W. Bush）元大統領を任命し、さらに「アナン事務総長は、津波の被害を受けた地域で起きてい

る紛争に対処できる人物を必要としていた。」と報道されると、ユドヨノ大統領は2月4日にアナン事務総長に、GAMとの紛争解決に外国を介入させるつもりはないと伝えた。このように、津波の復興支援では外国に期待しつつも、GAMとの問題に介入してほしくないというのがインドネシア政府の立場と言えよう。

一方、インドネシア政府と独立アチェ運動（GAM）との対話は、フィンランドのNGOであるクライシス・マネージメント・ユニット（Crisis Management Unit: CMU）の仲介で2005年1月28～29日、約1年半振りにフィンランドのヘルシンキ（Helsinki）郊外で行われた。2日間の対話で、具体的な公約は生まれなかったものの、引き続き対話を続けていくことでの合意がなされた。しかしながら、ユドヨノ大統領は、その次の対話では特別自治に関して明確な協議事項と政治的枠組みを事前に準備すべきであると述べた。これを受け、2月22～23日に開催された震災後2度目の会談では、インドネシア政府は「特別自治」、GAM側は「自治政府」を要求した。インドネシア側がGAM投降の際の恩赦や総選挙への参加を示唆したことや、GAMが従来とは違って独立を絶対条件として提示しなかったことが注目された。しかし「特別自治」と「自治政府」の距離はまだ大きい。

加えて、これまでも休戦協定が締結されるなかでも、GAMと国軍兵士との小競り合いは起きており、予断が許される状況ではない。また、GAMとの問題に対する外国の介入を拒否する頑なな姿勢が、欧米諸国の人権活動家などの批判に遭うと、それらの国からの援助にも少なからぬ影響が及ぶ可能性がある点には留意が必要であろう。

第2節 輸送インフラの現状と展望

イスラム教徒が人口の約9割を占めるインドネシアでは、「レバラン（Lebaran）」と呼ばれる断食明け休みが日本の正月に相当し、通常2日間の祭日となるが、休みの前後に帰省し、人によっては2週間余り休暇を取る人もいる。このため、レバラン前後はジャカルタから各地に帰省する、またはUターンする乗客で鉄道、バス、船舶、飛行機はいずれも混み合うし、主要幹線道路

はそれに自家用車加わり渋滞となる。また、高額所得者であれば、飛行機を用いるであろうが、バスとフェリーを乗り継いで、2～3日かけて帰省する人々も少なくない。その意味では、海上旅客輸送と航空旅客輸送も島国として重要であるとともに、都市間を結ぶ陸上輸送インフラの整備も求められる。また、都市部ではモータリゼーションが進み、ジャカルタなどでは郊外にベッドタウンも増えるなか、通勤・通学のための大量輸送手段も求められている。

他方、物流面からみても、道路や港湾、空港は、企業が生産拠点を立地するにあたり、きわめて重要な要素である。部品や原材料を発注して届くまでのリード・タイム（Lead Time）、また発注を受けて納品するまでのリード・タイムは短ければ短いほど望ましい。特にノート・パソコンなど商品のライフ・サイクルの短い製品は、店頭価格が1ヵ月に17%も下がるとも言われ、リード・タイムが1日でも長くなることは、大きな損失にもつながり得る。とりわけ部品や原材料を輸入したり、製品を輸出したりする場合、生産拠点と港湾までの輸送インフラが重要になってくる。

ここでは、ジャカルタ周辺的高速道路網を概観したうえで、用地買収問題などにより建設が遅々として進まないジャカルタ外環道路（Jakarta Outer Ring Road: JORR）、タンジュン・プリオク港アクセス道路、開通間近のジャカルターバンドン（Bandung）間の都市間高速道路、ジャワ北岸幹線道路の立体交差化など道路インフラの現状と展望について紹介することとしたい。次いで、港湾の課題として、ジャカルタのタンジュン・プリオク港（Pelabuhan Tanjung Priok）とそれを代替・補完する港湾として建設が予定されているボジョネガラ港（Pelabuhan Bojonegara）について、問題点と改善に向けた施策の措置をみていくこととしたい。そして最後に、ジャカルタ市内の大量旅客輸送の課題として、トランスジャカルタ・バスウェイ（Transjakarta Busway）とモノレール、地下鉄の現状と計画を紹介していくこととしたい。

1. 再開された高速道路建設

(1) ジャカルタの高速道路網とタンジュン・プリオク港アクセス道路

日本からジャカルタを訪ねると、最初の玄関がスカルノ・ハッタ国際空港（Bandar Udara Soekarno-Hatta、図13-1の左上）である。スカルノ・ハッタ空港からジャカルタの町に出る際、空港アクセス有料道路（Jalan Tol Airport）を、

他方、ジャカルタ港湾有料道路と空港アクセス有料道路の一部も含め、内環道路の外側を、点線と実践で示された道路が、ジャカルタ外環道路である。しかし、点線で示された区間が多いことからわかるように、S区間とE2区間はすでに開通しているが、W1、W2、E1、E3、N区間は、アジア通貨危

306

機を契機に工事が中断され、その後工事は進められているものの、土地買収などの問題が一部解決しておらず、まだ開通していない。

また、放射線状の高速道路を、ジャボタベック (Jakarta Bogor Bekasi Tangerang: JABOTABEK) の順にみていくと、ボゴール (Bogor) 方向へは南下するジャゴラウィ有料道路 (Jalan Tol Jagorawi)、タンゲラン並びにメラク方向へは西にジャカルタ・メラク有料道路 (Jalan Tol Jakarta-Merak)、ブカシ並びにカラワン (Karawang) 方向へはジャカルタ・チカンベック有料道路 (Jalan Tol Jakarta-Cikampek) がすでに完成している。また、南西方向にはジャカルタ・スルポン有料道路 (Jalan Tol Jakarta-Serpong) が一部の区間開通している。製造業をはじめとする工業地帯は、ジャカルタ首都特別州 (Propinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta: DKI Jakarta) のほか、ボゴール方面のチマンギス (Cimanggis) 周辺、タンゲラン (Tangerang)、ブカシ (Bekasi)、カラワン (Karawang) に散在しているが、このうち最も集積度が高いのが第10章でもみてきたブカシ、カラワン地区である。

さて、途切れ途切れの状態になっているジャカルタ外環道路のうち、ブカシ・カラワン地区に生産拠点をもつ企業の物流のネックになっているのが、地図上のE3区間とN区間の未完成部分である。すなわち、ブカシ並びにカラワン地区の企業がタンジュン・プリオク港に向かう場合、ジャカルタ・チカンベック有料道路を西に向かいチクニル (Cikunir) 交差点で、外環道路を右折するが、チャクン (Cakung) で高速道路を降りなければならず、約10キロの区間の渋滞が著しい。また、同区間は40フィート・コンテナを積んだ大型トラックが毎日大量に通行することから、路面の損傷も著しく、過積載の要因も加わってか、トラックの横転も起きることがあるとのことである。

ジャカルタ外環道路の未完成区間のうち、W1、W2、E1、E3区間は用地買収も時間の問題かとも言われるが、N区間は用地取得が困難であると言われる。そこで、E3区間を北側に延長し、タンジュン・プリオク港に直接アクセスし、ジャカルタ港湾有料道路、内環の南北道路とも結ばれるタンジュン・プリオク港アクセス道路を建設するとの案が浮上した。日本貿易振興機構 (Japan External Trade Organization: JETRO) は、2003年度にこの道路計画のフェーズビリティ・スタディを、実施した。その結果を受け、2005年1月19～20日に開催された第14回インドネシア支援国会合 (CGI) の場で、日本政府は全

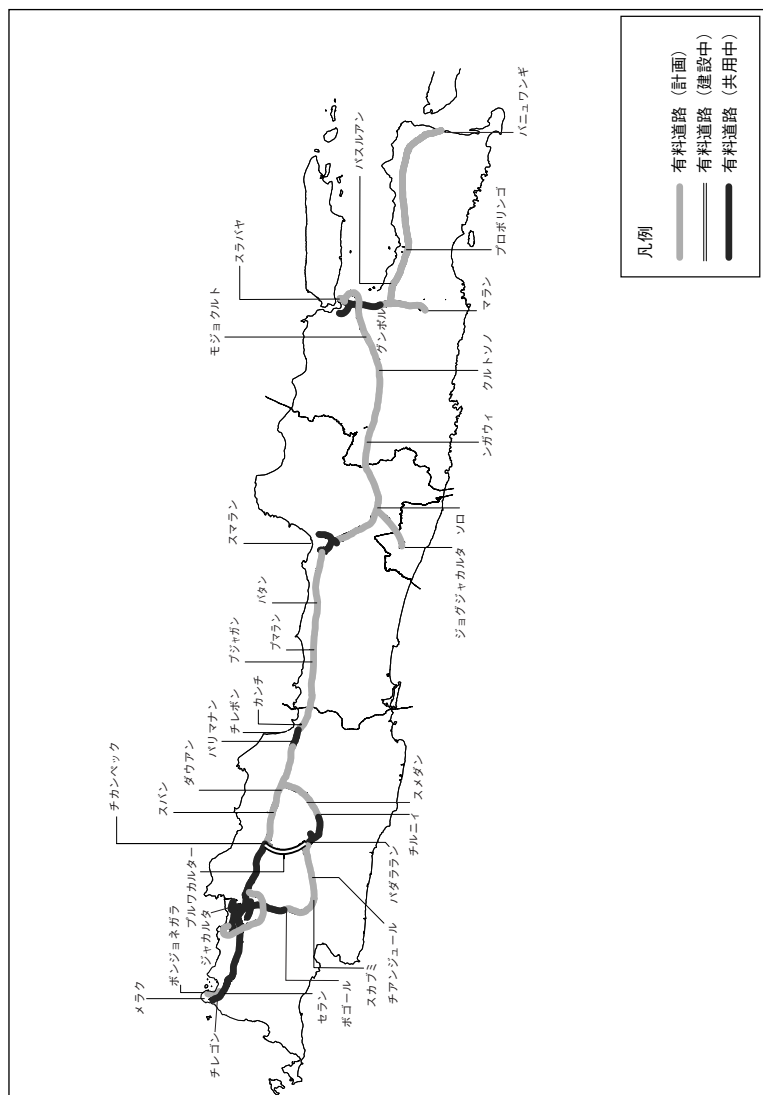
長12.1キロメートルのアクセス道路のうち、E3区間とつながる8.1キロメートルのコンサルティング・サービスと建設（2011年12月完成予定）に円借款263億600万円を供与すると発表した。

（2）ジャカルターバンドン間高速道路化とジャワ北岸幹線道路の立体交差化

バンドンは、1970年代から繊維産業が発展し、80年代後半から90年代半ばにかけて、紡績、織布、縫製、染色などの産業がこの地域に集積した。しかし、アジア通貨危機で、少なからぬ地場の繊維企業が負債を抱え、新式機械の導入などが遅れたこと、また2000年以降の最低賃金や電力料金の引き上げに加え、中国製品の台頭により相対的な輸出競争力が低下し、2002年には工場の閉鎖が相次いだ。また、バンドンでは、バンドン県の東端のチルニイ（Cileunyi）と県西部のパダラン（Padalarang）とを、バンドン市を挟んで走る高速道路がすでに開通している。しかし、ジャカルタまでの高速道路はなかなか工事が進んでいなかったことから、バンドンでつくられた縫製品はジャカルタのタンジュン・プリオク港まで4時間から6時間かけて搬送しなければならなかった。すなわち、ブカシやカラワンの企業が先のチャクンまで高速道路を利用できるのに対し、パダランからチカンベックまでは2時間から4時間かけて、狭隘な一般道を搬送トラックは通らなければならなかった。

しかし、2002年2月にチカンベックからパダランに向かうルート的高速道路建設工事が始まり（図13-2）、2003年8月にはチカンベックからサダン（Sadang）までの12.1キロメートルが開通、その後パダランまでの41キロメートルの工事が進められ、バンドン会議50周年を記念した2005年4月のアジア・アフリカ首脳会議までに同区間が開通する予定である。これにより、ジャカルタからバンドン県東端のチルニイまで全長166キロメートルの高速道路が開通し、バンドンの繊維企業の港湾アクセスが大幅に改善されることになる。現在、チルニイからスメダン（Sumedang）を経て、ダウアン（Dawuan）までの56キロメートル（2008年末完成予定）の延長が計画されているほか、チカンベックからスバン（Subang）とダウアンを経てパリマナン（Palimanan）までの114キロメートル（2008年末完成予定）の建設が予定されている。これらが開通すると、チレボン（Cirebon）のパリマナンとカンチ（Kanci）を結ぶ高速道路につながる。

図13-2 ジャワ島の高速道路網と今後の整備計画



(出所) Novianto *et al.* [2004] に基づき筆者作成。

また、ジャカルタとスラバヤ（Surabaya）を結ぶ幹線一般道路であるジャワ北岸幹線道路の混雑緩和を目的として、幹線上のボトルネックとなっている6地点の立体交差化を進めるプロジェクト（2010年5月完成予定）に42億8700万円の円借款が供与されることがCGI会議で打ち出された。これにより、ジャカルタ、バンドン、スマラン（Semarang）、スラバヤのジャワ島大都市間輸送の円滑化が期待される。

2. ジャカルタ周辺の港湾の課題

(1) タンジュン・プリオク港が抱える問題点

タンジュン・プリオク港は、旧バタビア（Batavia）港が近代的な港湾として合わなくなったことから、1877年にオランダによる植民地下での政府により建設された港湾である。現在でも用いられている沖合の防波堤は、100年余りも前にオランダ人技師により設計されたものである。このように長きにわたり利用されていることは、当時の設計がいかに優れていたかを思い忍ばせるものであるが、当時と比べ^{せんけい}船型が大型化し、かつ出入りする船が増加した今日において、タンジュン・プリオク港の改善は喫緊の課題となっている。

第1に沖合の左右の防波堤に挟まれた港口部が狭隘で、かつ一つしかないため「袋小路」になっており、港湾内の航路が原則一方通行となっている⁽⁵⁾。このため、防波堤先端部のさらに沖合の海域では、入港を待つ船が多数待機しており、その「渋滞振り」は慢性的になっている。このため、陸上のコンテナ・ターミナルの拡張工事をして、施設の効用を最大限発揮できる状況ではない。第2に港湾サービス・コストが高い輸出入コンテナの取り扱いサービスとコンテナの積み替えサービスを提供する企業として、1998年よりコジャ・コンテナ・ターミナル社（PT Koja Terminal Petikemas）が、1999年よりジャカルタ・コンテナ・ターミナル社（PT Jakarta International Container Terminal: JICT）が、それぞれ官民共同出資企業として⁽⁶⁾、また2002年よりマルティ・ターミナル・インドネシア社（PT Multi Terminal Indonesia: MTI）が国営企業として運営しているが、荷役料金にその他のコストを含めたターミナル取扱手数料（Terminal Handling Charge: THC）が、周辺諸国と比べ非常に高いとのクレームが絶えない。例えば、インドネシア繊維業協会（Asosiasi Pertekistilan Indonesia: API）関係者の試算によると、インドネシアのTHCはタイの2.4～2.5倍、シン

ガボールの1.4～1.5倍にもなる。第3に、タンジュン・プリオク港のあるジャカルタ北部海域は遠浅でかつ外海に直接面しており、元来の自然条件は恵まれておらず、現在の船型などを考慮すると、港湾に適した海域ではなく、港湾主要部の水深は10～14メートルとされる。第4に、港湾内道路の整備が遅れ、港湾内で渋滞が起きているとの点が指摘されている。

しかしながら、タンジュン・プリオク港はインドネシア全土のコンテナの55%を取り扱う同国で最大の国際貿易港であり、「東アジア共同体」の創設により、今後更なる貿易の活発化が予想されるなか、同港の改善はもはや先延ばしのできない状況にあると言える。

(2) ボジョネガラ港への期待と課題

上述のようにタンジュン・プリオク港でのコンテナ取扱容量には限界があるとの認識は、1990年代前半よりインドネシア政府にもあったとされる。こうしたなか、国営インドネシア第2港湾公社 (Pelindo II) は、タンジュン・プリオク港の補完的な役割を果たす新たな港湾を捜す調査を暫定的に実施、調査の結果、バンテン (Banten) 州のボジョネガラが新港の候補となった (図13-2 参照)。

インドネシア第2港湾公社 (Pelindo II) によるボジョネガラ港のマスター・プランの調査と環境情報準備調査は、1993年に完了した。Pelindo IIとセラン (Serang) 県政府は、同年に「ボジョネガラ郡中心総合計画」と「ボジョネガラ郡中心街空間詳細計画」の各計画を定める覚書を交わした。95年から98年にかけては、455ヘクタールの用地が取得され、同時に浚渫、泊地、防波堤、道路、コンテナ・ヤードの詳細な設計と環境評価が行われた。また、97年4月には、Pelindo IIを含めた建設・運営に参加する企業間で合弁事業合意書が締結された。

ボジョネガラ港は、周辺海域の水深が深く、浚渫の必要性もあまりない天然の良港の条件を備えている。しかしながら、産業が集積しているブカシやカラワン地区とは、ジャカルタを隔てて逆の西側にあり、カラワンからの距離は200キロメートルもある。加えて、後背地となるバンテン州は、建設される港湾の規模と比べ、予想される貨物の20%を出荷するほどの経済規模しかないとされる。

なお、ボジョネガラ港の建設は、1997年に始まるアジア通貨危機で、政府、国営企業、民間プロジェクトの延期・再検討に関する大統領決定1997年第39号の対象となり、建設工事は停止された。しかしながら、2002年、インドネシア政府は大統領決定1997年第39号の撤回に関する大統領決定2002年第15号を公布し、建設再開の条件が整った。

(3) JICAの開発計画調査の結果とその反映

国際協力機構（Japan International Cooperation Agency: JICA）は、2002年3月から2003年12月にかけて、インドネシア政府の依頼を受けて「ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査」を実施した。同調査の報告書は、調査結果に基づき、タンジュン・プリオク港の改善とボジョネガラ港の建設の双方を提言することとなった。

タンジュン・プリオク港に関する主な提言は、①航路拡幅と泊地拡張と既存の防波堤の移動、②港湾内道路の改善、③自動車専用ターミナルの開発、であった。このうち、③の自動車専用ターミナルの開発は、自動車メーカーが完成車のASEAN域内相互流通を計画しているなか、タンジュン・プリオク港に完成車を積み卸しする機能がなく、自動車専用ターミナルをレムチャバン（Leam Chabang）港にもち、年間20万台の自動車を輸出するタイとは大きな違いがあることから、提言されたものである。この結果、2003年12月11日の第13回CGI会議の場で、航路拡幅、防波堤の移動、平均14メートルまでの浚渫と港湾内道路の改善から成る「タンジュン・プリオク港緊急リハビリ事業」に120億2500万円が円借款として供与されることが決定した。しかし、自動車専用ターミナルの開発も円借款の対象として検討されたが、国家開発企画庁（Badan Perencanaan Pembangunan Nasional: Bappenas）より、自動車専用の施設は、利益を受ける企業が自らつくるべきで、公共支援には馴染まないとの意見が表明され、円借款の対象からは外された。しかし、ユドヨノ政権下で同港の自動車専用ターミナルへの円借款供与が再検討され始める一方、2005年になって、公共事業省は同港の自動車専用ターミナルの開発を、四つの優先プロジェクトの一つとして入札を行うことを表明している。

一方、ボジョネガラ港に関しては、コンテナ・ターミナル並びに多目的ターミナルの開発と高速道路網とのアクセス道路の開発が提言された。この結果、

2003年12月に当時のメガワティ大統領出席の下、起工式が行われる一方、セランからボジョネガラ港へのアクセス道路の建設に民間からの投資家の参加が呼びかけられている。

3. 変わるジャカルタの都市交通——バスウェイとモノレール

インドネシア自動車工業会（Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia: GAIKINDO）の発表によると、2004年のインドネシア国内の自動車販売台数は48万3168台で、2003年の35万4355台から36.6%の伸びを示した。また、二輪車もインドネシア二輪車工業会（Asosiasi Sepeda Motor Indonesia: AISI）によると、2004年の販売台数は2003年の282万3702台から、2004年には390万664台と38.1%の伸びを示した。一方、首都ジャカルタ警察の交通局の2004年末の発表では、自家用車の新規登録台数は年間12万7750台、二輪車は45万6250台とされており、1日に自動車が300～400台、二輪車が1200～1300台増加していることになると言われる。こうした自動車・二輪車の増加に道路の延長・拡幅が追いついておらず、交通渋滞の慢性化と排気ガスによる環境悪化の問題が年々顕著になってきている。

(1) スリー・イン・ワン

ジャカルタ首都特別州は、午前6時半から10時までの平日の通勤時間帯に混雑するタムリン通り（Jalan MH Thamrin）やスディルマン通りで⁽⁷⁾、運転手を含めて3人以上乗車していない自動車は通行できないとする「スリー・イン・ワン（Three In One）」政策を、1992年以来実施してきた⁽⁸⁾。この政策により、自家用車で通勤する市民が、ともに乗り合わせてくることが期待されたが、「ジョッキー（Joki）」と呼ばれる若者や子供が、検問所の手前で3人未満の自動車に乗り込み、検問所を過ぎると降りて、小遣い稼ぎをするようになり、さほどの効果は上がらなかった。そこで、特別州政府は、ジョッキーに対しても、また自家用車の側に対しても、スリー・イン・ワンの取り締まりを強化し、違反した場合の刑を最低1ヵ月の収監もしくは100万ルピアの罰金、最高で12ヵ月の収監もしくは120万ルピアの罰金を科すことを徹底させた。また、スリー・イン・ワンを午後4時から7時までの帰宅の時間帯にも設定するとともに、午前の通勤時の規制時間帯を7時から10時までに変更、またスディルマ

ン通りの南端からブロック M (Blok M) までのシシングマンガラジャ通り (Jalan Sisingamangaraja) とガトット・スプロト通りの国会議事堂からラスナ・サイド通り (Jalan Rasna Said) までの区間に対象エリアが拡大された。新しいスリー・イン・ワン制度は、2003年12月24日に試験的導入が始まり、罰則の実施など実際の運用は2004年1月26日に導入された⁽⁹⁾。新制度導入後、得られる小遣いに比べ、摘発された場合に被る罰則のリスクが増大したためか、スリー・イン・ワンの違反者は相当減少したようである。しかし、規制時間帯のほかの区間の渋滞は一段と悪化し、流通業者などからの不満は強かったことから、2004年9月17日、ジャカルタ首都特別州政府は、午後のスリー・イン・ワンの開始時間を4時から4時半に改めた。

(2) トランスジャカルタ・バスウェイ

一方、ジャカルタ首都特別州政府は、市民の自家用車通勤から公共交通機関への転換を促すため、スリー・イン・ワンが実施された区間の道路の中央一車線をバス専用路線にする政策を実施した。この結果、2004年1月15日にコタ駅からブロック M までの南北12.9キロの区間 (図13-3 参照) にバス専用路線が仕切られ⁽¹⁰⁾、トランスジャカルタ・バスウェイ (以下「バスウェイ」と呼ぶ) のバスが運行されるようになった。専用路線は、両側各3車線の計6車線のうち、中央の1車線を専用路線とし、停留所は中央分離帯に設置され、道路の両側から歩道橋でわたるようになっている。バスは最新式の日野自動車製とメルセデス製のエアコン装備のバス (定員85人のうち座席30人分) が導入されている (カバー写真参照)。料金は全区間一律2500ルピアとなっている。バスの運営はトランスジャカルタ事業体 (Badan Pengelola Transjakarta: BP Transjakarta) で、運営にはジャカルタ首都特別州政府から150億ルピアの補助金が支給されている。

ジャカルタ首都特別州地域開発計画庁 (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah: Bappeda) の話では、2004年2月の段階で利用者は1日3万人程度であったが、10月時点では約6万人に増加したとのことである。他方、コンパス紙が2005年1月に実施した、バスウェイの利用状況に関する電話インタビュー (標本数424人) では、回答者の70%が「利用したことがない」と回答、「ときどき利用する」との回答が26%、「毎日の交通手段として利用する」との回

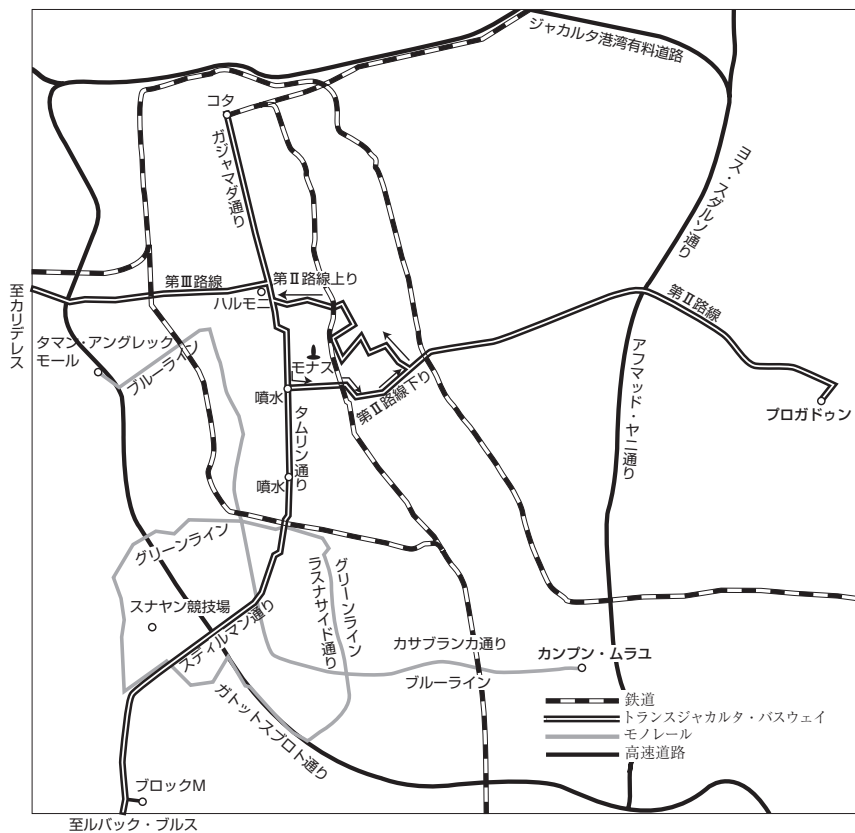
答は2.4%に過ぎなかった。他方で「以前は通常の乗合バスを利用していた」と答えた回答者の19.7%は、「毎日利用する」、または「週に何度か利用する」と回答していることから、乗合バスを利用する相対的には低所得者層の利用者は多いことが示唆される。しかし、同紙はバスウェイが自家用車による通勤者を「引き寄せる」という当初の期待は実現していないと結論付けている。日系企業の駐在員も含め、自家用車による通勤者にしてみれば、幹線道路の車線が減少したうえに、スリー・イン・ワンが午後にも実施され、さらに取り締まりが強化されたことへの不満は強いようである。しかしながら、筆者が利用した経験を述べると、バス専用路線であるがゆえに、一定の時間で確実に目的地に辿り着くことができ、また車内も現段階ではきれいであり、利用者にはそれなりの効用があるように感じられた。

なお、2005年中には、プロガドゥン（Pulogadung）—独立記念塔（Monas）の14.3キロメートルと、カリデレス（Kalideres）—独立記念塔の18.7キロメートルの合わせて33.0キロメートルの区間が、それぞれバスウェイの第2路線（Koridor II）、第3路線（Koridor III）として開業が予定され（図13-1および図13-3参照）、そのほかにもバス専用路線を増設する計画がある。ただし、第1路線の運営主体がジャカルタ首都特別州であるのに対し、第2路線と第3路線は民間業者に委託するとしている。しかし、一般の乗合バス業者に対し、従来ジャカルタ首都特別州政府は許可証（License）を発行していたのに対し、第2路線と第3路線の事業者とは特別州政府が契約（Contract）を結ぶ関係に変わることである。特に従来の許可制の下では、メンテナンスの改善がなされないまま、民間業者が乗合バスを運行させていたことへの反省から、メンテナンスが悪い場合は、契約を解除できる仕組みになっていると、特別州政府の地域開発計画庁の担当者は話していた。

(3) モノレールと地下鉄

モノレールの建設も進められている。路線は、図13-3に示されているように、東西線のブルー・ライン（Blue Line）と環状線のグリーン・ライン（Green Line）から成る。ブルー・ラインは、カンプン・ムラユ（Kampung Melayu）からタマン・アングレック・モール（Mal Taman Anggrek）までの12.2キロメートルの区間である。また、グリーン・ラインは、ラスナ・サイド通り

図13-3 「変わるジャカルタの都市交通」概略図



(出所) 筆者作成。

(Jalan Rasna Said) からガトット・スブロット通りの一部を経て、ジャカルタ証券取引所 (Jakarta Stock Exchange: JSX)、スナヤン (Senayan)、パルメラ (Palmerah)、カレット (Karet) などを通る環状線の14.8kmの区間である。モノレールは4両編成で、1両の定員は170名となっている。4両編成のモノレールが、ブルー・ラインは12編成、グリーン・ラインは15編成運行されることになっている。

建設・運営主体は民間のジャカルタ・モノレール社（PT Jakarta Monorel）で、同社が建設後、30年間運用し、ジャカルタ首都特別州政府に移管される（10年

間の契約延長のオプションあり）30年のBOT（Build Operation Transfer）方式で建設され、総工費は約6億ドルとされる。ジャカルタ・モノレール社の出資比率は、インドネシア側のインドネシア・トランジット・セントラル社（PT Indonesia Transit Central: ITC）が55%、外国企業から成るオムニコ・コンソーシアム（the Omnico Consortium）が45%となっている。インドネシア側のITCは、グローバル・プロフェックス・シナジー社（PT Global Profex Synergy）、アディ・カルヤ社（PT Adhi Karya）、ラディアント・ウタマ社（PT Radiant Utama）、ウィラトマン・アソシエーツ社（PT Wiratman Associates）などから構成されている。一方、オムニコ・コンソーシアムは、英国のコンサルタント会社であるモット・マクドナルド社（Mott MacDonald）、シンガポール・マス・ラピッド・トランジット社（Singapore Mass Rapid Transit Corporation, Ltd）、日立製作所、マレーシアのPJSIコンサルタント社（PJSI Consultant Sdn Bhd）などから構成されている。なお、日立製作所は、電気式モノレールの車両を納入するほか、設置・運転面などの技術サポートをすることになっている。

ジャカルタ首都特別州政府は、ジャカルタ・モノレール社に建設・運営権を与えることに合意し、2004年5月14日に調印式が行われた。2004年6月14日には、スナヤン周辺のグリーン・ラインで、メガワティ大統領（当時）が出席の下、起工式が行われた。グリーン・ラインは2006年末、ブルー・ラインは2007年末に開業が予定されている。しかし、スナヤン競技場のソフト・ボール場が駅になることに、インドネシア国民スポーツ委員会（Komite Olah Raga Nasional Indonesia: KONI）などが反対しており、今後コースが変更される可能性もあり得る。

一方、最初に計画されたのが1974年である地下鉄は、通貨危機などにより計画が取り止めとなってきたが、現在バスウェイの第1路線と一部重なるルバック・ブルス（Lebak Bulus）とコタ（Kota）との間（図13-1および図13-3参照）で、総工費7億6766万ドルのプロジェクトの実施が検討されている。ジャカルタ首都特別州政府は、地下鉄を含めた大量高速輸送（Mass Rapid Transit: MRT）を、バスウェイ、モノレール、水上交通とともに、都市交通の今後の柱として考えているとされる。

4. 輸送インフラ開発円滑化のための課題と展望

2005年1月17日から18日にかけて開催されたインフラ・サミットには、先進国22カ国から政府関係者や民間企業を含む約700の代表団が参加した。インドネシア政府は、この機会に推進したい総額225億ドルに及ぶ91件のプロジェクトへの参入を呼びかけた。このインフラ・サミットを受け、2005年3月から関係省庁により主要なインフラ・プロジェクトを中心に入札が行われている。また、バクリ（Aburizal Bakrie）経済調整相は、2005年11月以降にも総額530億ドルのインフラ・プロジェクトの入札を行うとしている。実際、3月になって発表されたインフラ・プロジェクトに、少なからぬ企業が関心を示しており、地場の民間企業でインフラ開発参入に軸足を移す企業も出始めている⁽¹¹⁾。他方、国営銀行であるマンディリ銀行（Bank Mandiri）が、6兆7000億ルピアを2005年中にインフラ向け融資に貸し出す意向を示したほか、中銀も短期信用に偏っている貸し出しの現況について、インフラ向け融資貸出上限規制を緩和、長期信用と短期信用のバランスを取るよう商業銀行に呼びかけている。インフラ・サミットが閉幕した翌々日の1月20日にインドネシア支援国会合（CGI）が開催された。同会合で、日本政府はCGIの枠組みで11億5000万ドルのローンを約束するとともに、そのほかに9件の特定プロジェクトに1148億円の円借款を実施することを表明した。このなかには、先述のタンジュン・プリオク港港湾アクセス道路とジャワ北岸道路混雑緩和事業が含まれている。

このようにみていくと、経済危機からマクロの経済環境が改善されたことで、政府が実施するインフラ・プロジェクトに対する貸し出しが再開されたことに加え、ユドヨノ（Susilo Bambang Yudhoyono）政権に対する内外からの期待が、民間の投資家のインフラ・プロジェクトへの参加を促進したと言えよう。しかしながら、インフラ・サミットに参加した投資家からは、法制度の確実性と政策決定過程の透明性、汚職撲滅、また地方分権化の弊害などの問題に対し、事業を支障なく進めていくことを政府がどこまで保証することができるのか疑問の声が上がった。特にジャカルタ外環道路がわずかな用地買収に2年以上もの歳月を要し、プロジェクトの開始が遅れている点は、こうした懸念を生み出す大きな原因になっていると言えよう。その意味では、こうした投資家の懸念を払拭するためにも、政府には引き続き投資環境改善努力が求められている。

第3節 再生に向けた課題

以上、本書を通じてできるだけ幅広い観点から、インドネシアの政治、経済、法・制度などの現状をみてきた。そこで、最後にインドネシアにとっての再生に向けた課題を考えるうえで、ユドヨノ政権下での現状が以前と比べ、どの面が改善され、どの面が改善されていないのかを、まず明らかにすることとした。

1. 改善が認められた点

まず、改善された点を挙げると、第1に第3章並びに第4章でもみてきたように、すでにユドヨノ政権成立以前に、為替レートの変動幅も縮小し、経常収支が黒字化し、政府の累積債務が減少するなど、マクロ経済指標で大幅な改善がみられた。こうしたマクロ経済指標の改善は、金利の低下を誘導するのみならず、取引のリスクを軽減することで、様々な経済活動を活性化させる。さらに、本章でみたアチェ並びに北スマトラで起きた津波がインドネシア経済の「足を引っ張る」ことはないであろうとの見通しに裏付けられるように、改善されたマクロ経済指標は依然として堅調と言え、2005年の経済見通しについても上方修正をする機関が多い。

第2に、第11章でみてきたように新電力法は憲法裁判所（Mahkamah Konstitusi）が新電力法を違憲であるとの判決を出したものの、2001年で問題が先鋭化した電力危機が回避される見通しが立った点が挙げられる。この点に関しては、第7章でみてきたように、安価な天然ガスのパイプライン供給により、発電所建設が進むことが期待される。第3は、新労働力法が依然労働者に有利な側面をもっていること、また第6章で示されたように、労使紛争処理法は違法ストを招きかねないなど、法制度上の問題点はあるものの、2000年から2002年にかけて増加した労使紛争も、2003年以降収まる動きをみせている。第4は、マクロ経済指標の改善とも関連するが、高速道路や港湾などインフラ・プロジェクトの入札に民間投資家が参加するようになったこと、また円借款による融資がこの部門に向けられていることもあり、現在では「インフラ・

ブーム」を迎えるまでにインフラ・プロジェクトの実施環境が改善されてきたことである。第5は、ユドヨノ政権が国民によって直接選ばれた政権であること、またユスフ・カラ副大統領が国会内最大会派の総裁に就任したことで、国会対策にゆとりができ、政権基盤が安定したことが挙げられる。

第6は、2002年10月12日のバリ島爆弾テロ事件を契機に、東南アジア一帯を拠点に活動していたテロ組織であるジューマー・イスラミア（Jemah Islamiyah:JI）のメンバーが相次いで逮捕され、2003年8月5日のマリオット・ホテル、2004年9月9日のオーストラリア大使館爆弾テロ事件などは起きたものの、爆弾テロの件数は圧倒的に少なくなっていることである。

2. 今後の展望と課題

他方、これまであまり改善がまだみられない点としては、まず汚職の問題が挙げられよう。しかし、汚職撲滅委員会（Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi: KPTPK）に関する法律2002年第30号が制定され、2003年12月2日に同委員会の委員が確定、また2004年7月28日には大統領決定2004年第59号により汚職裁判所（Pengadilan Tindak Pidana Korupsi）が設置されたことが公表され、KPTPKが汚職裁判所に訴追できるシステムができ上がった。実際、汚職撲滅委員会は、ナングル・アチェ・ダルサラーム州のアブドゥラ・プテ（Abdullah Puteh）知事を、州政府の予算でロシア製ヘリコプターを購入した際、公開入札を行わず、水増し請求して公金を横領した容疑で、2004年に12月8日に汚職裁判所に提訴しており、これまで有耶無耶にされることの多かった有力者の汚職にメスが入れられ始めた。また、同委員会は、租税当局に対しても3ヵ月以内の業務改善を12月7日に勧告している。しかし、末端の税務署職員の汚職撲滅につながるかどうかは、今後の動きを注視する必要がある。また、IMF指導の下で、様々な法制度改革が行われてきたが、多くの法律がつくられた割りに、旧法との違いが十分理解されずに運用されるなど法制度の確実性に依然課題を残している。また、憲法裁判所が新電力法を違憲と判定する一方、新石油ガス法の一部修正を求めるなど、今後IMF下で定められた法制度への見直しが行われる可能性も十分あり得る。さらに、第10章でみてきた産業道路、第11章の送電線の建設、本章のジャカルタ外環道路（JDRR）建設で用地買収がボトル・ネックとなっていることから、土地所有者の不当な地価の吊り上げや

転売に対して何らかの対策が講じられる必要がある点を指摘しておきたい。

また、第3章でみてきたように、部品や原材料、設備投資に占める国内調達率が低く、輸出に占める機械・輸送機器のシェアが低い点は、「東アジア共同体」の創設が求められている今日において、インドネシアがそのネットワーク形成に乗り遅れていることを意味する。その意味では、裾野産業の育成が求められるわけであるが、第12章でみてきたように、現状の職業訓練制度では、裾野産業に求められる人材の育成はあまり期待できない。しかし、100日アジェンダのなかにも取り入れられた技能認定国家庁（Badan Nasional Sertifikasi Profesi: BNSP）を通じた地場の労働者の技能向上には期待がもてそうである。

しかしながら、ASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area: AFTA）のスキームの進展に伴い、自動車産業では日系企業を中心にASEAN域内の分業体制が構築されつつある点は、今後の明るい兆しと言えよう（第2章）。その意味では、本章でみてきたタンジュン・プリオク港の自動車輸出専用ターミナルが民間投資家の参入や円借款により建設されることになれば、その分業体制は一層強固になり、産業集積が進展する可能性は十分ある。また、ASEAN周辺国へのパイプラインによる天然ガス供給も、今後高まるであろうASEAN地域のエネルギー需要を充たす意味で、インドネシアの役割が期待される分野である。他方、1980年代後半に著しい成長を遂げた繊維・衣服産業は、中国製品の台頭と最低賃金の引き上げ、燃料費の上昇などにより競争力の低下が著しい。しかし、繊維産業が集積するバンドンとジャカルタとの間の高速道路の完成が間近であることを考えると、少なくとも物流面では事業環境が改善するわけで、競争力低下傾向に少しは歯止めが掛かるのではないと思われる。このように、インフラの改善がインドネシア経済のグローバル化を後押しする可能性が示唆されるが、第7章でみたような知的財産の問題の改善は、グローバル化の前提条件の一つと言えよう。

第10章でみてきた地方分権化の問題は、分権化以後に地方政府が企業に地方税や地方利用者負担金を課す一方で、県・市内の道路の整備や補修が、中央政府から県・市に権限が移譲されただけに、限られた予算のなかで実施が難しいことを示した端的な例と言える。しかし、逆に地方自治体が自分の県・市に投資を呼び込むことに利点を見出すのであれば、地方分権化の制度は投資を誘致するために投資環境の改善の競争を促す可能性もあるのではないと思われる。

る。そして、投資を誘致したいとの意欲は、筆者の経験では、ブカシ (Bekasi) やカラワン (Karawang) など西ジャワ (West Java) 州よりも、東ジャワ (East Java) 州のパスルアン (Pasuruan) 県とシドアルジョ (Sidoarjo) 県、さらには東ジャワ州政府を尋ねたときに感じられた。まず、西ジャワ州政府は、ブカシ県庁の職員がカラワン県と連絡を取ったことがないと答えたことが示すように、投資の誘致に際し、州内の県・市政府間の調整をほとんど行っていない。これに対し、東ジャワ州政府は、まず各県の投資調整局と密接な連絡を取っており、外国企業にとって望ましい環境を準備するよう指導している。

また、パスルアン、シドアルジョの両県では県の事務所でワン・ルーフ・サービスの体制が準備されている。このうち、シドアルジョ県の投資庁 (Badan Penanaman Modal: BPM) は、政府の投資受入サービス部門では、2003年1月15日にインドネシアの政府機関で唯一国際標準化機構 (International Organization for Standardization: ISO) の9001-2000を取得している。さらに、シドアルジョ県の担当者は、筆者が2003年末に尋ねた際、外国企業を誘致するためには、地方税で税制上の優遇措置を考えても良いとも答えていた。また、東ジャワの主要な地方紙であるジャワ・ポス (Jawa Pos) 紙の自治研究所は、東ジャワ州の各県500名、全体で1万8500名のサンプルに基づく世論調査を行い、①経済開発、②公共サービス、③地方自治、④政治リスクの最小化、の各部門で最も良い実績を上げた県・市を毎年表彰することで、地方自治のより良いサービスの実践を促している。このコンテストが始まった最初の年である2002年に受賞されたのは、②の公共サービスの部門と全体を合計した得点がトップであったシドアルジョ県であった (Susanto *et.al.* [2003, pp.39-40])。しかし、東ジャワに進出している企業を部門別に見ると、木材加工や金属加工、食品などの部門が多いが、裾野産業の企業投資はまださほど多くはない。東ジャワは、二輪車の需要がインドネシアで最も高い地域で、シドアルジョ県とパスルアン県などが日系の二輪車メーカーの誘致を試みようとしていたが、東ジャワ地域の発展には自動車や二輪車、電子・電機など基幹産業の投資が行われることが求められよう。

インドネシアは、西ジャワ、特にブカシ、カラワン地区に産業が集積しているが、東ジャワ地域にも集積が形成され、東ジャワと西ジャワの県・市が、互いに競い合って投資を誘致する環境を創出することが、将来の課題として求め

られよう。そして、ジャカルタとスラバヤとを結ぶジャワ北岸幹線道路が近く高速道路となることで、双方の補完関係が強まることが望まれる。

あとがきにかえて

これまでみてきたように、インドネシアは着実に再生に向け、歩みを進めていると言えよう。後は、こうした状況に甘んじることなく、現政権が国民の期待を裏切らないよう努めるとともに、第2のアジア通貨危機を繰り返さないよう、マクロ経済政策の管理を維持することであろう。

最後に、本書ではあまり触れなかったものの、重要な点を指摘しておきたい。その一つはバタム島（Batam Island）で、バタム島もシンガポールとの結びつきを考えると、産業上非常に重要な拠点と言えよう。二つ目は、投資環境が改善されることで、雇用が伸び、失業率が改善されることはほぼ間違いないであろうが、そのように経済が改善されても、そうした経済発展の波及効果が及ばない地域が、大小1万7000余りの島々から成るインドネシアは非常に多いという点である。その意味では、本書で触れなかった貧困削減も、非常に重要な課題である。しかし、これらの点について言及するほど、われわれも検討を進めているわけではなく、この点に関しては他の専門家に委ねることとしたい。

【注】

- （1）災害復旧避難民対策国家調整庁（Badan Koordinasi Penanggulangan dan Penanganan Pengungsi: BAKORNAS PBP）のHPでは死者、行方不明者数が平日はほぼ毎日更新されている。
- （2）これまで、債務救済の方法として、債務帳消し、債務返済繰り延べ、特定プログラムの履行を条件とした債務帳消し（Debt Swap）など、債権国によって様々な方法が提示されていた。
- （3）2005年に元本46兆8300億ルピア、金利25兆1400億ルピアの合計71兆9700億ルピアの対外債務返済が予定されており、これを予算案の前提条件である1ドル9000ルピアで換算すると、79億9667億ドルとなり、26億ドルは返済予定額の約32.5%に相当する。
- （4）通りの名称は、プライトから、ラトゥメテン通り（Jalan Prof Dr Latumeten）、エ

ス・パルマン通り (Jalan Letjen S Parman)、ガトット・スプロト通り (Jalan Jend Gatot Subroto) を経て、ハルヨノ通り (Jalan Letjen Haryono) と変わり、チャワン (Cawang) の交差点を左折し、海岸方向に北上する付近では、ウィヨト・ウィヨノ通り (Jalan Ir Wiyoto Wiyono)、パンジャイトン通り (Jalan Mayjen DI Panjaitan)、アフマッド・ヤニ通り (Jalan Jenderal Ahmad Yani)、ヨス・スダルソ通り (Jalan Laks M Yos Sudarso) と名前を変える。

- (5) アジアの主要コンテナ港湾で主航路が一方通行という港湾はほかにはない (三宅 [2004])。
- (6) コジャ・コンテナ・ターミナル社の資本の52.12%は、国営のインドネシア第2港湾公社 (PT Pelabuhan Indonesia II: Pelindo II)、47.88%は民間のオーシャン・ターミナル・コンテナ社 (PT Ocean Terminal Peti Kemas) の所有となっている。また、JICTの資本の51.1%はPeindo II、48.9%は民間のグロスベアク社 (Grosbeak Pte. Ltd.) の所有となっている。なお、オーシャン・ターミナル・コンテナ社とグロスベアク社は、それぞれ香港のハチソン・ワンポア (Hutchison Whampoa) のグループ企業と関連子会社である。
- (7) 厳密には、スディルマン通りとタムリン通りのほか、その北側のメルデカ・バラット (Jalan Merdeka Barat)、マジャパヒト通り (Jalan Majapahit)、ガジャ・マダ通り (Jalan Gaja Mada) もしくは反対車線のハヤム・ウルク通り (Jalan Hayam Wuruk)、ピントゥ・ブサル・スラタン通り (Jalan Pintu Besar Selatan) のコタ駅までの区間が対象。
- (8) 交通と道路輸送に関する法律1992年第14号。
- (9) 新制度は交通規制地域とスリー・イン・ワンに関するジャカルタ首都特別州知事決定2003年4104号に基づく。
- (10) 正式な運行は2004年2月24日 (2004年10月26日付けジャカルタ首都特別州地域開発庁でのインタビュー)。
- (11) 例えば、タバコのメーカーであるサンプルナ社 (PT Handjaja Mandala Sampoerna Tbk) は、フィリップ・モリス社 (Philip Morris) にタバコ事業を売却し、インフラに投資することを表明している。

【参考文献】

<日本語文献>

アジア経済研究所『アジア動向年報 各年版』、アジア経済研究所。

株式会社バシフィックコンサルタンツインターナショナル [2004]「インドネシア国ジャカルタ外環道延伸及びタンジュンプリオク港アクセス道路計画に係るF/S調

査」[平成15年度 地球環境・プラント活性化事業等調査]、2004年3月（JETRO ジャカルタ・センターのHP）。

三宅光一 [2004] 「ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査を終えて」(財団法人国際臨海開発研究センターのHP)

<外国語文献>

International Monetary Fund [2005] ‘Preliminary Assessment of the Macroeconomic Impact of the Tsunami Disaster on Affected Countries, and Associated Financing Needs,’ prepared by the IMF in Cooperation with the World Bank, February 4, 2005 (from HP of IMF).

Novianto Andi, Bambang Prihartono, Petrus Sumarsono, Umiyatun Hayati Triastuti, Ahmad Zainudin & [2004] ‘The Effectiveness of ODA Loan to Indonesian Transportation,’ *The Study on Analysis of Economic and Industrial Development in Asia, Indonesia II*, Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization.

Susanto, Joko, Moch. Yunus, Wawan Sobari, Redhi Setiadi, Dadan Suparjo & Arief Budiman [2003] *Kemajuan Berkebebasan, Kebebasan, Berkemajuan: Otonomi Award & Otonomi Daerah di Jawa Timur*, Jawa Pos Institute of Pro-Otonomi.

<ウェブサイト>

インドネシア外務省のHP：<http://www.mofa.go.jp/>

国際協力銀行（JBIC）のHP：<http://www.jbic.go.jp/>

国際協力機構（JICA）のHP：<http://www.jica.go.jp/>

国連防災世界会議のHP：<http://www.bousai.go.jp/wcdr/>

災害復旧避難民対策国家調整庁のHP：<http://www.bakornasbp.go.id/>

財団法人国際臨海開発研究センターのHP：<http://www.ocdi.or.jp/>

ジャサ・マルガ社高速道路情報のHP：<http://infotol.astaga.com/>

独立行政法人日本貿易振興機構（JETRO）のHP：www.jetro.go.jp/

トランスジャカルタ・バスウェイのHP：<http://transjakarta-busway.dki.go.id/>

執筆者一覧＜執筆順＞

石田正美 (いしだ まさみ)	アジア経済研究所 新領域研究センター 経済技術協力研究グループ長
大形利之 (おおがた としゆき)	北海道東海大学 国際文化学部 助教授
初鹿野直美 (はつかの なおみ)	アジア経済研究所 新領域研究センター 経済技術協力研究グループ
道田悦代 (みちだ えつよ)	アジア経済研究所 在ウィーン海外派遣員
梅崎創 (うめざき そう)	アジア経済研究所 新領域研究センター 経済技術協力研究グループ
水野広祐 (みずの こうすけ)	京都大学 東南アジア研究所 教授
山本芳栄 (やまもと よしえ)	知的財産コンサルタント会社 ハキンダ・インターナショナル社長
加藤学 (かとう がく)	アジア経済研究所 在ジャカルタ海外派遣員
山田七絵 (やまだ ななえ)	アジア経済研究所 新領域研究センター 経済技術協力研究グループ
深尾康夫 (ふかお やすお)	亜細亜大学 国際関係学部 非常勤講師
Raymond Atje	戦略国際問題研究センター (CSIS) 上級エコノミスト
Titik Anas	戦略国際問題研究センター (CSIS) エコノミスト

インドネシア 再生への挑戦

2005年3月31日発行©

定価 [本体3500円+税]

編 者 石 田 正 美

発行所 アジア経済研究所

独立行政法人日本貿易振興機構

千葉県千葉市美浜区若葉3丁目2番2 〒261-8545

研究支援部 電話 043-299-9735

FAX 043-299-9736

E-mail: syuppan@ide.go.jp

[http:// www.ide.go.jp](http://www.ide.go.jp)

印刷所 風 行 社

落丁・乱丁本はお取り替えいたします。

無断転載を禁ず
ISBN4-258-27004-0