4.3 まとめ

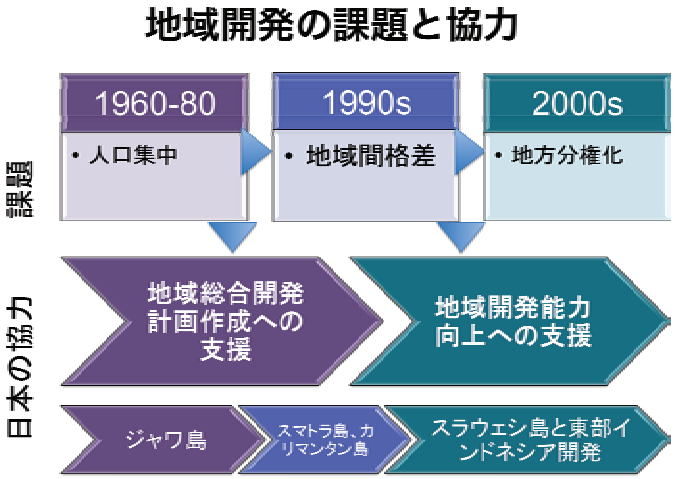
本章では、インドネシアの地域開発の取組みとそれを支援してきた日本の協力の流れを追ってきた。

インドネシアの地域開発への取組みに対して、日本の協力は大きく 2 つの点で支援してきた。第一に、1980-90 年代に、地域開発マスタープランの作成に対する支援を行った。第二に、2000 年代の急激に地方分権化が進んだ時代に、地域が主体となって開発を進めるための地方の能力強化に対する支援を行った。地方の計画能力を強化し、地方のイニシアティブにより地域開発を進めるための土台を作り、国家計画での地域アプローチ重視のきっかけとなった。これらにより、バランスのとれた国土の開発とこれを通した国の安定に貢献している。更に、間接的に地方での民主主義の促進による安定した社会づくりにも寄与している。

(1) インドネシアの地域開発への取組みに対して、日本は 2 つの点で支援してきた。

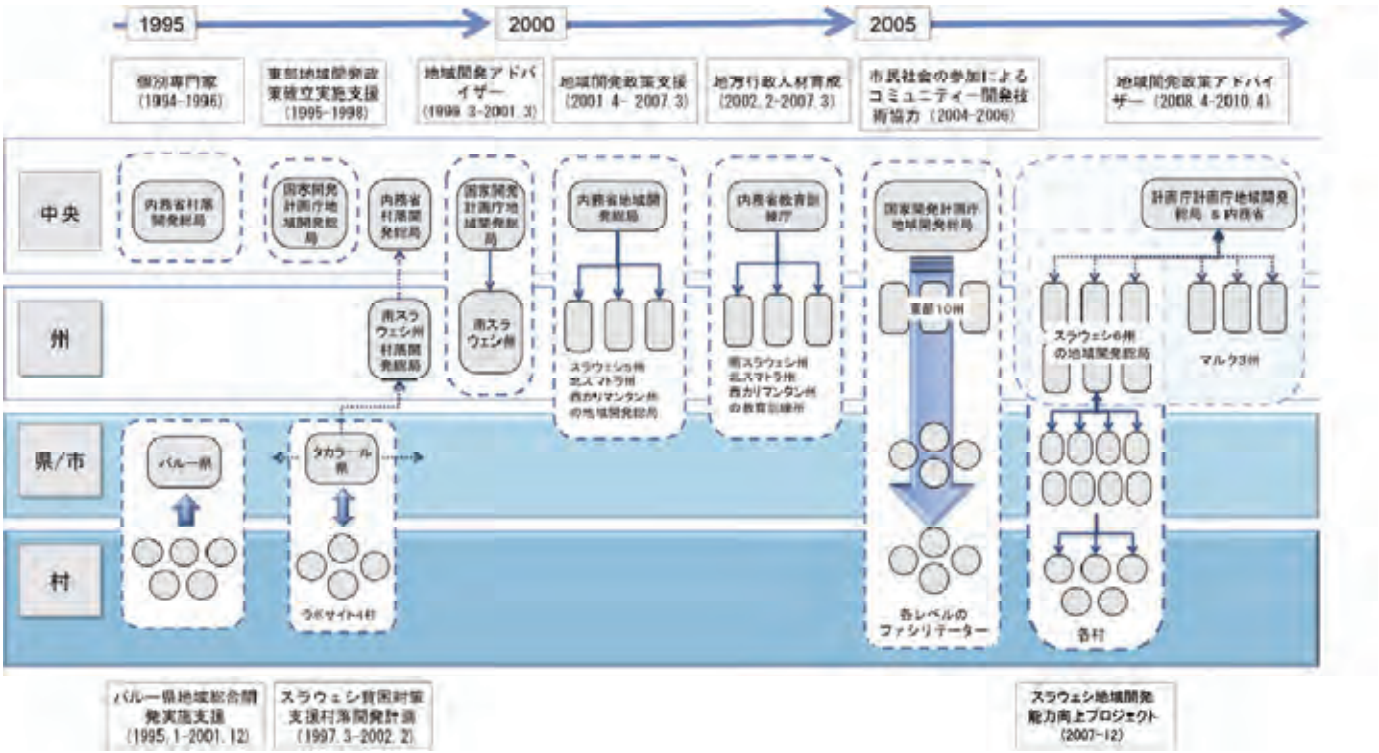
1) 1970-90 年代は、国全体のバランスを考え、国土開発的な地域総合開発計画の策定に対する支援を行った。

2) 1990 年代後半からの急激な地方分権化が進んだ時代に、次々と生まれる様々な新たな課題に対し、中央、州、県や市あるいは、村の各レベルで、柔軟に迅速に、かつ長期的にアプローチし、地域が主体となって開発を進めるための地方政府や住民の開発能力の向上に協力してきた。



図表 4-7 地域開発の課題と協力

どのように地方分権化をすすめるか、地方分権化に伴う意識やキャパシティの問題をどうするか、地方イニシアティブによる開発を行う地方のリーダーや政府、人々の意識やキャパシティをどのように強化するかというような、「キャパシティ」という人々や組織、さらには社会全体の意識、能力という目に見えにくいソフト分野の協力を行ってきた。



注：図中のプロジェクト内の矢印の向きはアプローチの方向を示す。

図表 4-8　能力向上プロジェクトの各レベルでのアプローチ

(2) これらの協力により、バランスのとれた国土の開発、これを通した国の安定に貢献している。

1)　地域開発マスタープランへの協力は、国家計画での地域アプローチ重視のきっかけを与えた。国家開発企画庁において、地域開発マスタープランは、5ヵ年計画でセクター別のアプローチの欠点を補うものとして認識され、また地域計画のひな形としても利用された。また、地域開発能力向上での成果は、バペナスでの政策にも影響を与え、国家開発中期計画にも地域アプローチ重視が反映された。

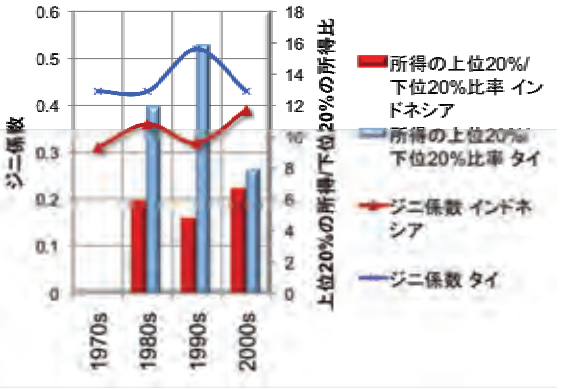
2)　地方の計画能力を強化し、地方が主体となって地域の開発を進めるための土台を作った。県や村の人たちや政府が、自分たちのイニシアティブにより、どのような地域にしたいかビジョンを持ち、課題を発見し、ビジョンを実現し課題を解決する計画を作成し、実行しモニタリング・評価を行うというキャパシティが向上してきた。

(3) 更に、間接的に地方での民主主義の促進による安定した社会づくりにも寄与している。地方分権化や地域開発支援を通して、民主化にも貢献してきたといえる。これは、アジアの安定という観点から重要な意義がある。近年のガバナンスの「国民の声と説明責任」指標に大きな改善が見られる。1985 年のプラザ合意後、アジア諸国は外需主導により高成長を達成し、インドネシアは一見取り残されたようにみえたが、他国ほどの格差拡大をもたらさず、更に民主的な国づくりに向けて着実に成長しているといえる。日本の協力は、民主化やガバナンスという言葉を用いなかったが、地方分権化や地方イニシアティブを支援した結果として、ガバナンスも改善し、安定した国づくりに貢献したといえる。ただ、国内の格差について、近年格差が拡大する傾向がみられ、今後の地域開発の大きな課題とい

える。また、グローバル化する国際環境の中で、地域開発では次々と新たな課題が生まれてきている。現在、地域開発の主体は、地方の人々と地方政府であり、これらのキャパシティ、特に地方のセクター部門のキャパシティの強化が大きな課題となっている。また、格差是正のための地方の成長も課題となっている。

出所:World Bank, World Governance Indicators

図表 4-9 ガバナンス指標



出所:アジア開発銀行他

図表 4-10 格差指標

(4) **また、地域開発への協力を通して、地方の人々が日本の人々との相互作用により刺激を受け、かつ日本とのつながりが深まり、日本との関係を続けていきたいという強い希望を持っていることがわかった。**日本とインドネシアの距離が着実に地方レベルでも縮まってきていると言える。インドネシアが自分でこれらの課題を解決する能力を向上するのは勿論であるが、日本の協力が入ることにより開発はもちろん、さまざまな良い影響を双方にあたえている。地域開発の主体であるの州や県／市とその市民が成長するには、インドネシアの州や県／市と日本の自治体とのパートナーシップによる協力、双方の経験交流など、相互の理解を深め相互の利益にもなる、新しい時代の市民レベルのパートナーシップが求められる時が来ていると言える。

5. 運輸交通

5.1. セクターの概要

(1) 運輸交通セクターの定義

運輸交通セクターは、道路、鉄道、航空、港湾、海運の基本サブセクターより構成される。島嶼国家であるインドネシアにおいて、運輸交通セクターは経済成長の原動力であり、また地域の孤立を解消し国家の統一を強固にするための重要な役割を担うものとして直近の開発5ヵ年計画(2004-09)にも位置づけられている。運輸交通セクター主要各分野について、以下に記述する。

(2) 運輸交通セクターの状況

インドネシア国の運輸交通セクターのインフラ整備は、絶対量の不足および質の問題が指摘されている。近年の順調な経済成長により交通需要は着実に増加する一方、インフラの需給ギャップの解消は民間主導の持続的な経済成長を推進するための重要な課題となっている。また、安全性の改善も大きな課題である。

1) 道路

インドネシアにおける道路の総延長は、2008 年現在で約 44 万 km であり、そのうち 8 割以上が Kota/Kabupaten と呼ばれる各地方自治体の管轄となっている。戦後、鉄道の発達の遅れたインドネシアにおいては、モータリゼーションの進展とともに道路交通が陸上輸送の大部分を占めることとなり、旅客輸送で約 9 割、貨物輸送で約 5 割を占め、道路ネットワークの充実と道路状態の改善はインドネシアの経済成長にとって極めて重要である。一方、自動車およびオートバイは、経済危機の期間を除き急激な勢いで増え続け、このため、主要な大都市では交通渋滞、環境汚染が大きな都市問題となっており、特に首都ジャカルタの中心部においては、既に道路整備のみでは都市交通機能を維持することができないところまで来ている。

また近年では、ジャワ島を中心に民間投資による有料高速道路の整備が進み、現在までに総延長は約 800km となっている。一方で都市部における慢性的な交通渋滞や地域間道路における道路損傷などの問題が顕在化しているが、地方分権化における地方自治体の道路の維持管理能力の向上が重要課題となっている。

2) 鉄道

インドネシアの鉄道は当初、マドゥラ島、スラウェシ島にも敷設されたが、現在でも運行されているのはジャワ島、スマトラ島のみである。スマトラ島の鉄道は 3 つの地域に分かれた貨物輸送を主体とした鉄道であり、これらを繋ぐ縦貫鉄道のマスタープランなどがイギリスやアジア開発銀行により行われたことがあったが、未だに実現はしておらず、真の意味でのネットワークを有する鉄道はジャワ島だけといえる。

インドネシアでは鉄道改革が重要な課題となり、1991 年には国鉄から鉄道公社へ、1999 年には鉄道公社は上下分離方式により民営化された。現在は、軌道などインフラ部分の保有および整備・保守を中央政府が行い、車両および駅設備の保有・運営は、株式の 100%を政府が保有するインドネシア鉄道会社 PT. KA が行う体制となっている。

PT. KA は唯一の鉄道事業者として全国の鉄道を運営しているが、運賃の一部は国が抑制的に低く設定し、そのコスト差を国が補填する方式を採用しているが、十分な料金収入が得られない PT. KA はこの補助金に頼らざるを得ず、脆弱な経営体制となっている。

3) 航空

インドネシアは広大な国土に多数の島嶼が存在する地理的な条件から、航空は重要な交通手段であり、経済の発展に伴い、近年特に急激に需要が拡大してきた。1997 年のアジア通貨危機による一時的な停滞はあったが、その後回復し、航空産業の規制緩和にともなう航空料金の値下げによって年率 20%以上の伸び率を示している。2004 年以降は、航空機事故が相次ぎ、安全面の問題から欧米方面への運行が一部中止になったため、旅客数は減少したが、それでも 2007 年は前年比で 14%の伸びがあった。下表に示すとおり、首都ジャカルタのスカルノハッタ国際空港の利用客数は成田空港よりも多く、アジアでも有数の規模の空港に発展している。航空輸送は、全世界的に拡大が予想されている分野であり、今後も需要の拡大が見込まれる。空港および空路の安全関連施設に関する整備・維持管理、キャパシティの確保、地方部における空港開発等を政府の主導で行う一方、ターミナルなどの地上施設の整備についてはPPP(Public Private Partnership)[24]スキームを積極的に取り入れていく方針となっている。

[24] PPP（Public Private Partnership）、パブリック・プライベート・パートナーシップとは官と民がパートナーを組んで事業を行う事業形態であり、従来政府が行ってきた事業に民間事業者が事業の計画段階から参加して事業を行う。設備は官が保有したまま、設備投資や運営を民間事業者に委託するなどの手法がある。

図表 5-1 利用客数による世界の主要空港ランキング（2010 年 1 月-2 月）

No.	Port	Country	Passengers [1,000]	No.	Port	Country	Passengers [1,000]
1	Hartsfield- Jackson Atlanta	U.S.A.	12,415	16	Singapore Changi	Singapore	6,493
2	Beijing Capital	China	10,742	17	John F. Kennedy (New York)	U.S.A.	6,321
3	Haneda (Tokyo)	Japan	9,612	**18**	**Soekarno-Hatta (Jakarta)**	**Indonesia**	**6,316**
4	London Heathrow	U.K.	9,461	19	George Bush (Houston)	U.S.A.	5,979
5	O'Hare (Chicago)	U.S.A.	9,061	20	Phoenix Sky Harbor	U.S.A.	5,970
6	Los Angeles	U.S.A.	8,570	21	McCarran (Las Vegas)	U.S.A.	5,864
7	Dallas-Fort Worth	U.S.A.	8,122	22	Sydney	Australia	5,852
8	Suvarnabhumi (Bangkok)	Thailand	8,120	23	Amsterdam Schiphol	Netherlands	5,807
9	Paris Charles de Gaulle	France	7,976	24	Miami	U.S.A.	5,669
10	Hong Kong	China	7,767	25	Shanghai Pudong	China	5,645
11	Dubai	United Arab Emirates	7,502	26	Orlando	U.S.A.	5,368
12	Denver	U.S.A.	7,477	27	Seoul Incheon	South Korea	5,336
13	Frankfurt	Germany	6,980	28	Narita (Tokyo)	Japan	5,331
14	Madrid-Barajas	Spain	6,851	29	San Francisco	U.S.A.	5,301
15	Guangzhou Baiyun	China	6,612	30	Charlotte Douglas	U.S.A.	5,263

注: グレー部分はアジアの空港。

（出所: Airports Council International）

4） 港湾・海運

四方を海に囲まれ、1 万 7 千もの島々によって構成される群島国家インドネシアにおける海上輸送の役割は、貨物・旅客ともにきわめて大きい。海洋で隔てられた 2 地点を結ぶ交通手段として航空があるが、海運は大量輸送が可能であること、需要の規模や移動距離等に対応したさまざまな形態の輸送が可能であり、よりきめの細かいネットワークが構成できること、運賃の負担能力が小さい庶民にも利用可能といった長所を有しており、欠くことができない存在となっている。しかしながら、海上輸送機能を支える港湾・海運の整備水準については質・量とも十分とはいえず、国際輸送のコンテナ化に対応した施設整備や地域間格差の是正を目的とした地方港湾整備、港湾・海運保安体制の強化など、多くの課題を抱えている。首都ジャカルタのタンジュンプリオク港は、下表に示すとおり、コンテナの取扱量においては日本の東京や横浜と肩を並べ、アジアでも有数の規模の港湾に発展している。また、インドネシアはフィリピンに次ぐ国際的な船員供給国であり、船員の養成は国内海運への貢献のみならず、諸外国での雇用と外貨獲得に役立っている。

図表 5-2 コンテナ年間取扱量による世界の主要港湾ランキング（2008）

No.	Port	Country	Volume [1,000 TEU]	No.	Port	Country	Volume [1,000 TEU]
1	Singapore	Singapore	29,918	16	Los Angeles	U.S.A.	7,850
2	Shanghai	China	27,980	17	Long Beach	U.S.A.	6,350
3	Hong Kong	China	24,248	18	Tanjung Pelepas	Malaysia	5,600
4	Shenzhen	China	21,414	19	Bremen/ Bremerhaven	Germany	5,529
5	Busan	South Korea	13,425	20	New York and New Jersey	U.S.A.	5,265
6	Dubai	United Arab Emirates	11,827	21	Laem Chabang	Thailand	5,134
7	Ningbo	China	11,226	22	Xiamen	China	5,035
8	Guangzhou	China	11,001	23	Dalian	China	4,503
9	Rotterdam	Netherlands	10,784	24	Tokyo	Japan	4,271
10	Qingdao	China	10,320	25	Manila	Philippines	4,062
11	Hamburg	Germany	9,737	**26**	**Tanjung Priok (Jakarta)**	**Indonesia**	**3,984**
12	Kaohsiung	Taiwan	9,677	27	Jawaharlal Nehru (Mumbai)	India	3,953
13	Antwerp	Belgium	8,663	28	Colombo	Sri Lanka	3,687
14	Tianjin	China	8,500	29	Valencia	Spain	3,593
15	Port Klang	Malaysia	7,970	30	Yokohama	Japan	3,490

注：グレー部分はアジアの港湾。

（出所: American Association of Port Authorities）