

みずほりポート

2011年11月18日発行

民間資金の活用を切り札にインフラ投資の加速を図るインドネシア
～電力開発、首都圏開発が日本企業の新たな商機に～

みずほフィナンシャルグループは
「お客さまのより良い未来の創造に貢献するフィナンシャル・パートナー」
をめざします。

Channel to Discovery

本誌に関するお問い合わせは
みずほ総合研究所株式会社
アジア調査部主任研究員
酒向浩二
koji.sako@mizuho-ri.co.jp
電話 (03) 3591-1375 まで。

要旨

- 90年代後半の通貨危機以降、インドネシアでは、大型インフラ投資は低迷したままで、慢性的な交通渋滞、貧弱な港湾・空港設備など、インフラの不足が成長の制約要因となっている。投資低迷の理由としては、政府支出の4割超が燃料価格を安価に抑えるための燃料補助金を中心とした補助金と公務員給与を中心とした人件費に充てられ、インフラ投資などの開発支出が抑制されてきたことなどが挙げられる。
- ユドヨノ大統領は、状況打開の切り札として、従来公共セクターが担ってきた事業を民間企業に開放するPPP（Public Private Partnership）に着目、2005年から2010年にかけてPPP事業における政府責任を明確にする大統領令を發布し、インフラ保障基金（IIGF）を設置するなど制度を整えた。さらに、同大統領は2011年5月、「2011～25年の経済開発マスタープラン」を公表、総額約40兆円のインフラ投資を梃子に、一人当たりGDPを5倍に引き上げる野心的な内容となっている。
- 日本政府も、2000年代半ばからは、円借款供与額を通貨危機前の年間1,000億円の水準に引き上げ、2010年には、首都ジャカルタおよび周辺の総合的なインフラ整備を支援するMPA（Metropolitan Priority Area）計画をインドネシア政府に提案して閣僚レベルで合意するなど、インドネシアのインフラ整備を支援している。
- 日本企業は、ユドヨノ大統領のインフラ投資拡大策を商機と捉えている。特に有望視しているのが2010年代後半には需要倍増が予想されている電力の開発とMPAである。電力では、2011年にIIGFの保障を付与した日本企業によるPPP第一号案件が誕生しており、更なるPPP案件の増加が期待される。MPAでは、日本政府のサポートの下、港湾、道路、地下鉄、首都高速など17件のプロジェクトで既に日本企業によるF/S（実現可能性）調査がスタートしており、日本企業による受注に期待がかかる。
- インドネシア政府が推し進めるPPPの積極導入によって、日本企業は、厳しい価格競争を余儀なくされる設備納入者から脱却し、政府保証によって安定配当を得られる事業出資者となることが可能となってきている。また、首都圏開発に続いて地方開発が進むとみられることで、商機はインドネシア全土に広がることが期待できよう。
- インドネシアは首都一極集中の進んだ環太平洋の列島国家であり、首都圏と列島を連結して国内市場を拡大しようとしている様子は、かつての日本の姿と重なる。加えて、日本車のシェアが95%に達するなど、日本製品への信頼度は高い。日本が官民一体となって、日本の経験を活かして現地事情に即したプロジェクトを提案すれば、市場開拓の余地は十分にあるだろう。

目 次

はじめに.....	4
1. 投資有望国インドネシアの課題はインフラ不足	5
(1) 世界金融危機以降、内需の成長力が注目され、投資有望国へと浮上したインドネシア ..	5
現地調査におけるインタビュー① 日本政府関係者	8
(2) インフラ投資不足が成長の制約要因	9
(参考) ジャカルタ市内の様子	13
2. インフラ整備の阻害要因	13
(1) 財政面の制約	13
(2) 民主化に伴う政策決定プロセスの煩雑化と土地収用の遅れ	15
3. インフラ整備の本格化に向け阻害要因の緩和に動くユドヨノ政権	17
(1) 財政制約打開の切り札PPP	17
現地調査におけるインタビュー② インドネシア人弁護士（中央省庁のアドバイザーを務める）	20
(2) 土地収用法改正	20
(3) インフラ整備の本格化のためマスタープランを打ち出す	21
(4) 日本政府もインドネシアのインフラ整備を支援	24
4. インフラ市場の開拓を図る日本企業の商機と課題	27
(1) 最有望分野は電力	27
(2) パッケージ型インフラに繋がり得る首都圏開発	30
(3) メリット大きい事業出資者としての参入	33
(4) 案件発掘のため、地方政府への働きかけも一考の価値	35
最後に.....	36
【参考文献】	37

■ 図 表 ■

図表 1	インドネシアおよびアジア近隣諸国の実質GDP成長率	5
図表 2	インドネシアの対内直接投資受入額	6
図表 3	中期的有望事業展開先	6
図表 4	日本の対アジア直接投資	7
図表 5	日本の対インドネシア企業M&A件数	7
図表 6	総固定資本形成の対GDP比率	9
図表 7	インドネシアの潜在成長率（要因寄与度別）	10
図表 8	世界競争カリポートにおける中印イの得点	10
図表 9	世界競争カリポートにおける中印イのインフラの評価	11
図表 10	インドネシアの道路	11
図表 11	インドネシアの電力需給	12
図表 12	中央政府財政（単位：兆ルピア）	13
図表 13	中央政府歳出内訳（単位：兆ルピア）	14
図表 14	2011年予算の中央政府歳出内訳（地方交付金を除く）	14
図表 15	中央政府歳入から「税外収入」、歳出から「補助金」を抽出	15
図表 16	インドネシアの石油・天然ガス・石炭の生産量	15
図表 17	インフラ事業リスク	16
図表 18	ユドヨノ政権のPPP関連政策 その①	17
図表 19	PD67号/2005とPD13号/2010の変更点	18
図表 20	ユドヨノ政権のPPP関連施策 その②	19
図表 21	PPP第一号案件	19
図表 22	MP3EIにおける投資計画の概要	21
図表 23	初期開発事業案件	22
図表 24	MP3EIの資金拠出計画	23
図表 25	ポリティカルリスク	23
図表 26	日本政府の対イ円借款供与額	24
図表 27	円借款供与先（単位：億円）	25
図表 28	第一次クラッシュプログラム	27
図表 29	第二次クラッシュプログラム	28
図表 30	IPP（PPP）および地熱発電における日系企業の取り組み	29
図表 31	MPAの概要	31
図表 32	インドネシア政府と日本勢の意向	32
図表 33	事業収益モデル	33
図表 34	PPPプロジェクト（セクター別および地域別）	35

はじめに

世界金融危機以降、日本企業の投資先として関心が高まっている国の一つにインドネシアが挙げられる。国際協力銀行(JBIC)の2010年の海外直接投資アンケート調査によると、中期的有望事業展開先としてインドネシアと回答した日本企業数は、2009年の52社から107社と約2倍になっている。ランキングも、8位から米国・ロシアを抜いて、中国、インド、タイ、ベトナム、ブラジルに続く6位へと浮上している。若年層主体の約2億3千万の世界4位の人口(中国、インド、米国に続く)と内需主導の高成長(みずほ総合研究所の2011年10月時点の予測は、2011年+6.3%成長、2012年+6.2%成長)が魅力である。加えて、2009年9月に2期目に入ったユドヨノ政権が、安定した政権運営ぶりをみせていることも国際的な評価を高めているといえるだろう。

2011年5月、ユドヨノ大統領は、「2011~25年までの経済開発マスタープラン」(MP3EI: Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development)を発表した。総額4,000兆ルピア(約40兆円)のインフラ投資を梃子に、一人当たりGDPを2010年の3,000ドルから2025年には16,000ドルまで引き上げ、世界の名目GDPトップ10入り(2010年時点では世界18位)を目指すという野心的な内容である。第1段階として、大統領の任期中の2014年までに、計17件・総額190兆ルピア(約1.9兆円)のプロジェクトを認可することも発表した。その内容は、電力・運輸・資源・鉄鋼などの分野からなり、国際協力機構(JICA)の円借款(幹線道路・電力向け)や日本企業の投資案件が盛り込まれており、日本勢の新たな商機としても期待されている。

日本政府もインドネシアのインフラ整備を支援する姿勢を強めており、過密するジャカルタ首都圏のインフラを重点整備する首都圏投資促進特別地域(MPA: Metropolitan Priority Area)構想を打ち出し、2010年12月にインドネシア政府との間で合意している。現在は、日本企業連合がマスタープランを作成中であり、今後の首都圏インフラ整備を後押しする効果が期待される。

筆者は2011年9月、ジャカルタおよび郊外において、インドネシア政府関係者や日本企業関係者を訪問¹し、インドネシアが高成長を維持するうえでインフラ整備が課題であることを確認したうえで、インフラ事業における日本企業の商機を探った。

今や世界から注目され、日本だけでなく、欧米さらには中国や韓国からも頻繁に開発プロジェクトの提案を受けるようになっているインドネシア側は、日本を特別視はせず、提案側のコスト・技術力・遂行力などを冷静に見極めようとしている姿勢が感じられた。それでも、総じて日本に対する信頼度は高く、Jパワー・伊藤忠商事連合が地場企業アダロエナジーと組み中部ジャワにおける火力発電事業を落札²するなど、日本勢がインフラ市場に食い込む様子を確認することができた。

本稿は、現地調査の成果を織り交ぜつつ、日本企業のインドネシアのインフラ市場開拓の可能性を考察した結果をまとめたものである。

¹ インフラ投資ジャーナル(今泉大輔氏運営)企画のインドネシアインフラ事業競争入札環境調査ミッションに参加。

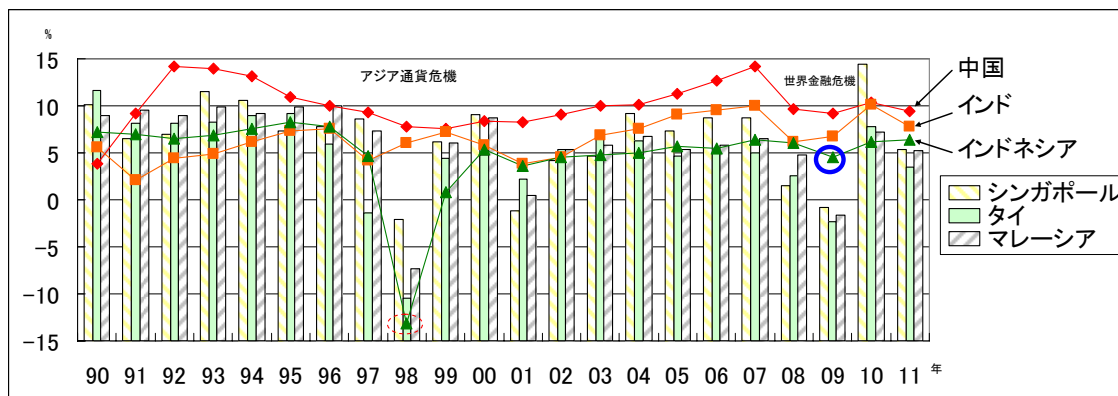
² インドネシア初の官民連携(PPP: Public Private Partnership)案件、民間の電力を国営電力公社が25年間買い取る。

1. 投資有望国インドネシアの課題はインフラ不足

(1) 世界金融危機以降、内需の成長力が注目され、投資有望国へと浮上したインドネシア

90年代後半のアジア通貨危機時には、大幅なマイナス成長に陥ったインドネシア経済³だが、2000年代後半の世界金融危機時には、輸出依存度の高いアジア近隣諸国が軒並みマイナス成長に陥る中、内需主導でプラス成長を維持した（図表1）。

図表1 インドネシアおよびアジア近隣諸国の実質GDP成長率



(資料) 2011年は予測

(資料) IMF「World Economic Outlook Databases Sep 2011」

世界金融危機下においても相対的な高成長を維持したインドネシアに対し、有望な投資先としての評価が世界的に高まっているようだ。対内直接投資(FDI)受入れ額は、2000年代半ばから増加傾向に転じ⁴、2010年⁵は過去最高額となっている（図表2）。

なお、2010年のインドネシアに対する上位投資国・地域の内訳は、シンガポール(31%)が最多で、英国(12%)、米国(6%)、日本(4%)、香港(3%)の順となっている。

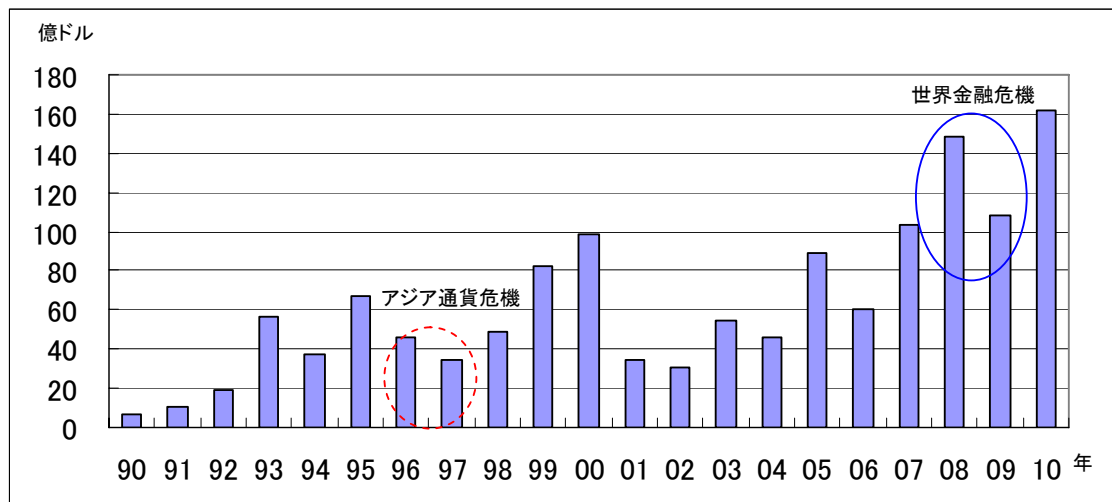
³ 通貨ルピアの対ドル為替レートが5分の1に減価し、金融市場の混乱と輸入物価の高騰によって98年の実質GDP成長率は▲13.1%まで落ち込み、32年に亘ったスハルト政権は崩壊した。その後、国際通貨基金(IMF)の管理下で経済・財政再建が進められ、2000年代に入ると景気は徐々に回復した。

政権は、スハルト退陣後、ハビビ(スハルト政権の副大統領から昇格)、ワヒド(議会から選出)、メガワティ(ワヒド政権の副大統領から昇格)と短命政権が続いたが、2004年に初の大統領直接選挙でユドヨノ政権が誕生してからは安定し、2009年に2期目に入っている。

⁴ 通貨危機直後は、ルピアの減価で割安になったインドネシア企業(合併パートナーなど)を買収する動きが一活発になったことにより、FDIは一時的に増加した。

⁵ 2009年9月、英エコノミスト誌でインドネシア特集「Indonesia's Future Golden Opportunity」が発表されると、世界的にインドネシアへの関心が高まったという見方がある。

図表 2 インドネシアの対内直接投資受入額



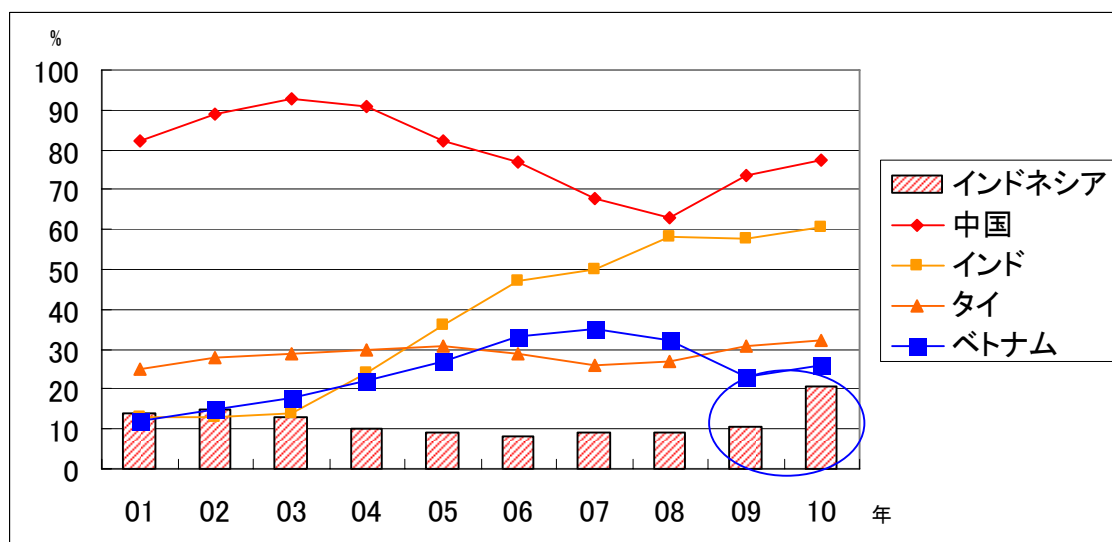
(注) 認可ベース

(資料)CEIC

アジア通貨危機以降、低迷していた日本企業のインドネシアに対する関心も、足元では高まりつつある。前述の通り JBIC の海外直接投資アンケートによると、2010 年に中期的有望事業展開先としてインドネシアと回答する企業が急増した (図表 3)。

回答企業数は、上位 1、2 位の中国・インドの人気にはまだ及ばないものの、3、4 位のタイ・ベトナムには迫ってきている。

図表 3 中期的有望事業展開先

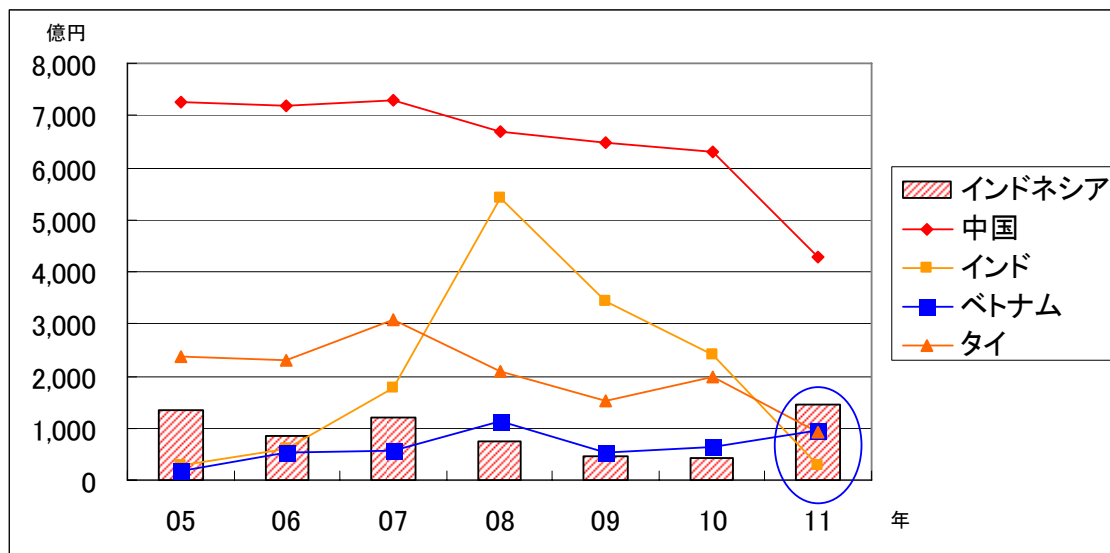


(注) データが取得できる 2001 年から掲載

(資料) JBIC 「海外直接投資アンケート調査」

実際、日本の対インドネシア投資も 2011 年に入って拡大傾向を示している（図表 4）。同様に、インドネシア企業に対する M&A（出資・買収）も、2011 年に入って増加傾向を示している（図表 5）。

図表 4 日本の対アジア直接投資

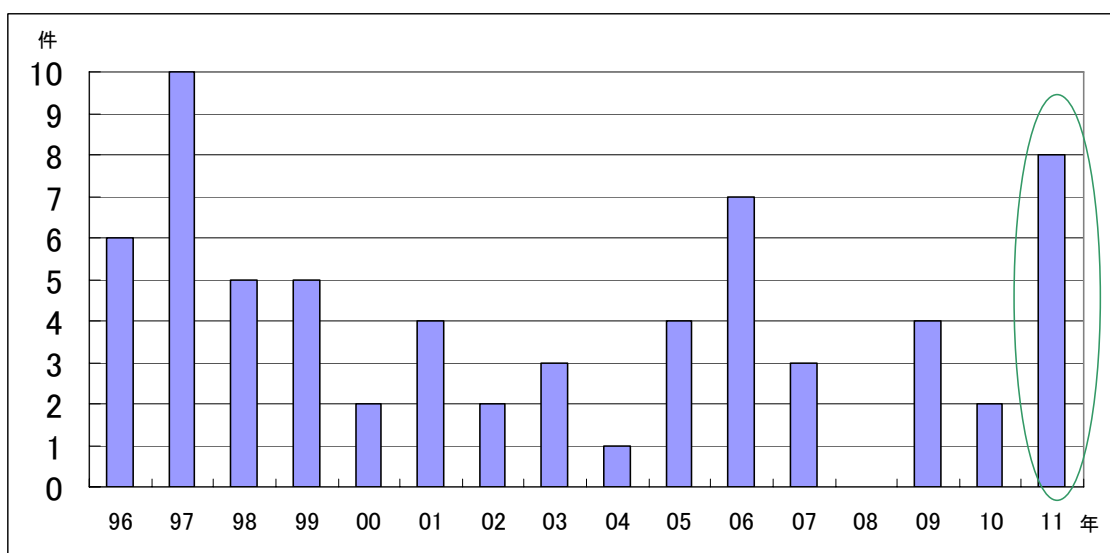


(注1) 国際収支ベース、データが取得できる 2005 年から掲載

(注2) 2011 年は 1～6 月

(資料) 財務省

図表 5 日本の対インドネシア企業 M&A 件数



(注) 2008 年は該当無し、2011 年は 1～8 月

(資料) レコフデータベース

現地調査におけるインタビュー① 日本政府関係者

Q 足元の景気動向はどうか？

A 消費が活気づいている。景気に関しては楽観視する声が多いが、石炭や天然ガスなど一次産品の高騰が支えている面もあり、持続性の点では懸念も残る。

Q 日本企業の投資動向はどうか？

A 昨年後半から中小企業の視察が急速に増えている。実際の投資は、大企業の拡張案件によるものが多い（自動車メーカーの工場増設など）が、工業団地はいずれも満杯となってきたようだ。インドネシア政府は、ここに来て、大型新規投資案件（100億円規模）については、税制優遇を付与する施策を発表しているが、日本企業の増資案件も含めて欲しいと申し入れているところだ。

Q インドネシア経済は、アジア通貨危機前と比べてどう変わったといえるか？

A 90年代は対外依存の高い経済体質だった。海外からの借りに頼ったインドネシア経済は、アジア通貨危機で崩れた。現在は、内需主導で、対外債務も減少傾向だ。实体经济は底堅くなっており、2期目に入ったユドヨノ政権も安定しているといえるだろう。

Q インドネシア政府は、汚職撲滅委員会を設置するなど、汚職には厳しい態度で挑んでいるようだが、実態はどうか？

A 汚職撲滅に関しては、相当程度に政府内に浸透しているように思える。政府関係者は、会食などでも、賄賂に該当しないかどうかを、相当に気を使うようになっている。

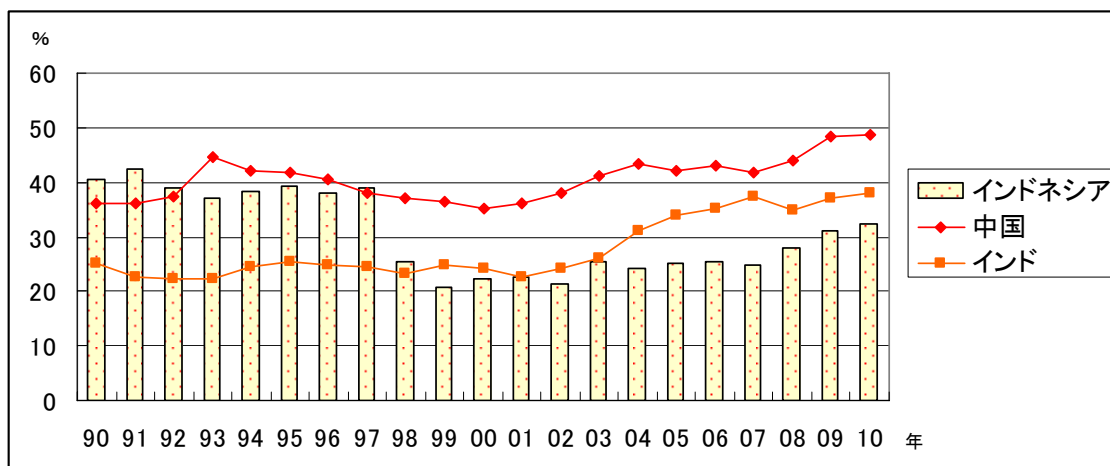
(2) インフラ投資不足が成長の制約要因

アジアの中で、中国・インドに次ぐ人口大国であり、世界金融危機後も安定成長を維持した国の一つとして注目されるインドネシアであるが、その近年の成長率は、中国やインドには及ばない（前掲図表1）。

後述するように、インドネシア政府は、2011年5月に打ち出したマスタープラン(MP3EI)で、2011～14年までは6.4～7.5%、2015～25年までは8.0～9.0%の成長率を維持することを目指している。これは、2006～10年の5年間における平均成長率5.8%を大きく上回る水準である。マスタープランの目標に沿って、インドネシアがより高い成長を実現していくためには、資本投入を拡大することが重要となろう。インドネシアでは、90年代前半まで投資（総固定資本形成）の対GDP比率は40%台の高水準で推移したが、90年代後半のアジア通貨危機を堺に同比率は20%程度まで落ち込んだ（図表6）。

一方、中国の同比率は90年代以降、40%前後の水準を維持し、90～2010年に年平均10.7%の高成長を遂げている。また、インドの同比率は、2000年代初頭まで20%程度にとどまっていたが、2000年代に入って上昇し、2010年には37.9%に高まっている。インドも、2006～10年に年平均8.5%の高成長を遂げている。この点は、インドネシアも投資の水準を引き上げることで、マスタープランの目標に沿った高成長を遂げる余地があることを示唆している。

図表6 総固定資本形成の対GDP比率



(資料) IMF 「World Economic Outlook Databases Sep 2011」

国際通貨基金 (IMF) が 2016 年までのインドネシアの潜在成長率を推計した結果によると⁶、今後の資本投入の伸びが現状並みで推移した場合、潜在成長率は2011～13年が6.1%、2014～16年が6.0%にとどまるとしている（図表7）。

一方、投資の阻害要因を改善し、資本投入の伸びを高めることができれば、潜在成長率は2011～13年に6.8%、2014～16年に7.9%に高まるとしている。ここで、主要な投資の阻害要因とされているのが、インフラの不足である。

⁶ IMF (2011)

図表 7 インドネシアの潜在成長率（要因寄与度別）

実績				資本投入増加のケース		
年/%	00~05	06~10	年/%	11~13	14~16	
経済成長率	4.0	5.8	潜在成長率	6.8	7.9	
寄与度	物的資本	0.8	物的資本	4.6	5.3	
	人的資本	0.8	人的資本	1.6	1.6	
	全要素生産性	2.4	0.2	全要素生産性	0.6	1.1
				資本投入不変のケース		
年/%	11~13	14~16	年/%	11~13	14~16	
潜在成長率	6.1	6.0	潜在成長率	4.4	4.4	
寄与度	物的資本	4.4	物的資本	1.4	1.4	
	人的資本	1.4	人的資本	0.2	0.2	
	全要素生産性	0.2	全要素生産性			

(注) 物的資本の寄与度に網掛

(資料) IMF (2011)

そこで、World Economic Forum⁷が、制度・社会システム、インフラ、マクロ経済環境、医療・初等教育など12の項目で発表している世界競争力レポートから、インドネシアのインフラ不足を確認する。

インドネシアが比較的高得点（2年連続で7.0満点中5.0点以上）を得ているのは、マクロ経済環境、医療・初等教育、市場規模である。インドネシアの競争力を中国・インドと比較してみると、マクロ経済環境と医療・初等教育では中国に迫り、インドよりも高得点、市場規模では中国・インドに迫る得点を得ている。

一方で、比較的低得点（同4.0点未満）にとどまっているのは、インフラ、科学技術成熟度、イノベーションである。インドネシアは、科学技術成熟度・イノベーションに関しては中国・インドとほぼ同水準といえるが、インフラに関しては中国よりも劣り、インドと同様の低得点にとどまっている（図表8）。

図表 8 世界競争力レポートにおける中印イの得点

項目/年	中国		インド		インドネシア	
	10-11	11-12	10-11	11-12	10-11	11-12
1 制度・社会システム	4.4	4.3	4.0	3.8	4.0	3.8
2 インフラ	4.4	4.6	3.5	3.6	3.6	3.8
3 マクロ経済環境	6.1	6.2	4.5	4.3	5.2	5.7
4 医療・初等教育	6.2	6.2	5.2	5.3	5.8	5.7
5 高等教育	4.2	4.3	3.9	4.3	4.2	4.2
6 市場効率性	4.4	4.4	4.1	4.2	4.3	4.2
7 労働市場効率性	4.7	4.7	4.2	4.2	4.2	4.1
8 金融市場効率性	4.3	4.4	4.9	4.9	4.2	4.1
9 科学技術成熟度	3.4	3.6	3.3	3.4	3.2	3.3
10 市場規模	6.7	6.8	6.1	6.2	5.2	5.2
11 ビジネス洗練性	4.3	4.4	4.3	4.3	4.4	4.2
12 イノベーション	3.9	3.9	3.6	3.6	3.7	3.6
総合	4.8	4.9	4.3	4.3	4.4	4.4

(注1) 各種統計資料と協力研究機関のアンケート結果を点数化

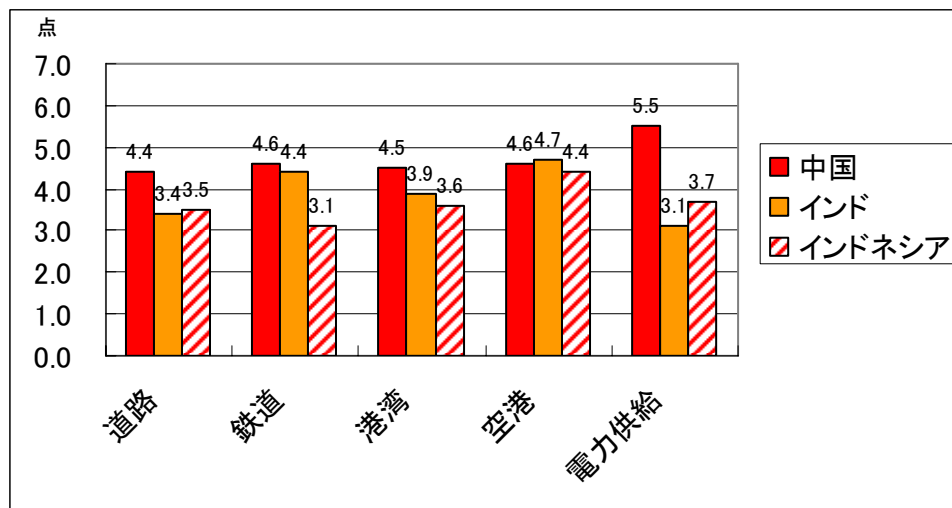
(注2) 2年連続で5.0点以上および4.0点未満に網掛

(資料) World Economic Forum「Global Competitiveness Report 2010-2011 および 2011-2012」

⁷ ジュネーブ本拠の非営利財団で、毎年夏にスイスでダボス会議を開催。

さらに、インフラの内訳（道路、鉄道、港湾、空港、電力供給の5項目）について個別に評価をみると、インドネシアは、中国と比べると5項目すべてで劣っており、インフラ整備の遅れが指摘されることが多いインドと比べても、鉄道、港湾、空港の3項目で劣っている（図表9）。

図表9 世界競争力レポートにおける中印伊のインフラの評価

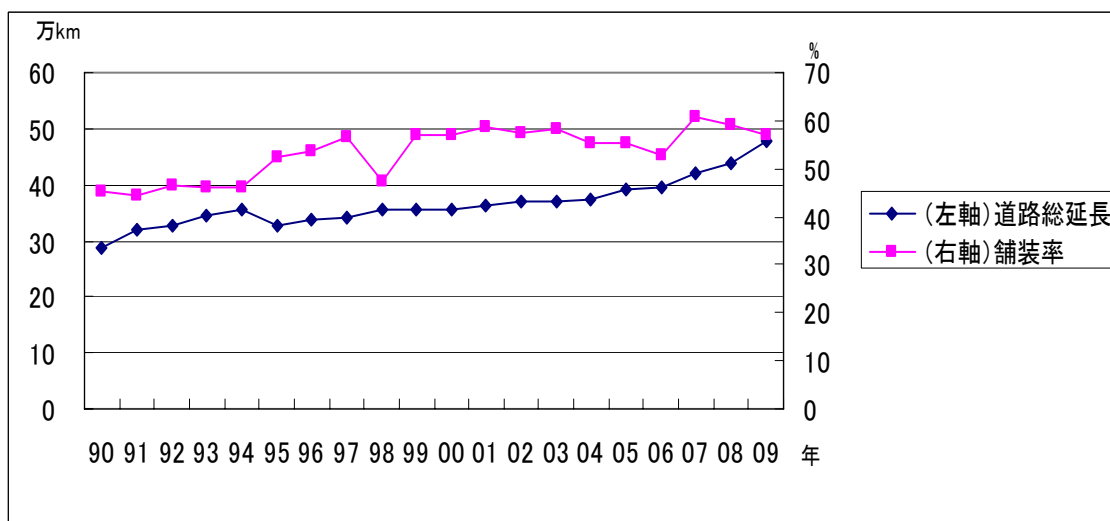


(注) 各種統計資料と協力研究機関のアンケート結果を点数化

(資料) World Economic Forum 「Global Competitiveness Report 2011-2012」

インドネシアの道路整備状況をみてみると、総延長距離は伸びているが、舗装率は60%程度に止まったままで、全体として整備が遅れている様子が見える（図表10）。

図表10 インドネシアの道路

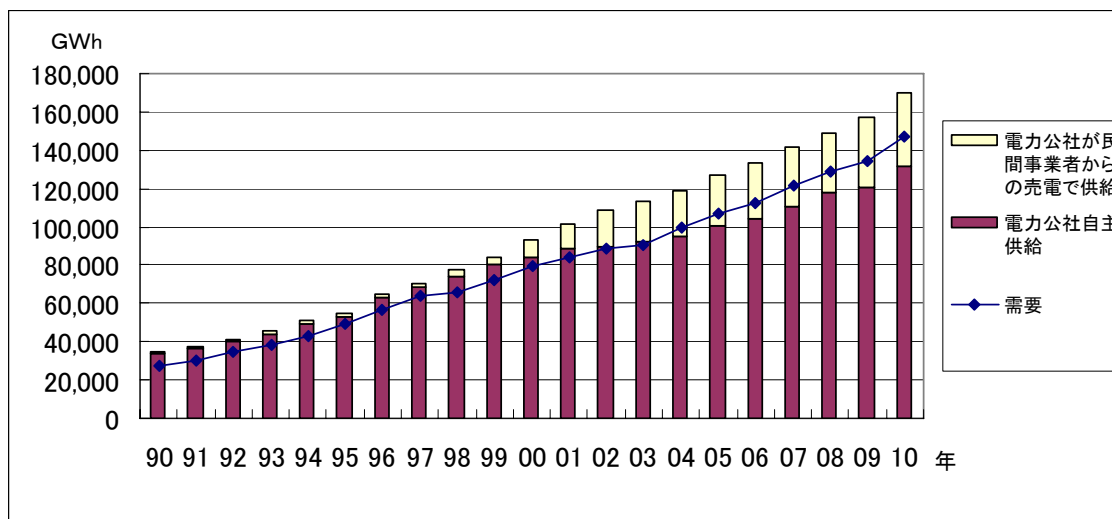


(資料) CEIC

また、電力供給をみると、国営電力公社（PLN）の自主供給力だけでは不足し⁸、民間発電事業者からの買電で需要を賄っている様子が見える（図表 11）。

インドネシア資源エネルギー省は、電力需要は 2014 年には 20 万 GWh を突破、2017 年には 30 万 GWh（2010 年の約 2 倍）を突破すると見込んでおり、供給力の引き上げは不可欠である。

図表 11 インドネシアの電力需給



（資料）CEIC

実際に、今般の現地調査時においても、経済活況の一方で、インドネシアのインフラ整備の後れを認識させられることが多かった。アジア通貨危機以降、中国やタイ・マレーシア、さらにはインフラ整備の後れが指摘されることが多いインドにおいてもデリーやバンガロールでは空港リニューアルや地下鉄整備が進んでいるが、ジャカルタにおいては、空港は旧態依然としたままとなっていた。

市内の公共交通機関も、バス専用レーンが新設されたことを除くと、アジア通貨危機前に進捗中だった高架式のモノレール工事は支柱を残して頓挫したままで、地下鉄も計画は進むも未着工であった。インフラ整備の後れは明らかであり、投資不足が更なる経済成長のボトルネックとなることが懸念された。ジャカルタにおいては、ここ 1 年で自動車と自動二輪車の道路占有面積が道路の総面積を越えて交通が麻痺する「グリッドロック（金縛り）」状態に陥るとの現地報道もある⁹。

このように、インフラ整備はインドネシアの競争力向上のための重要課題となっている。ユドヨノ大統領は、インフラ整備の重要性を度々指摘しており、2011 年 8 月 17 日の独立記念日演説（2012 年度予算案発表）においても、改めて投資拡大の必要性に言及している。

⁸ インドネシアの電力供給体制は国営電力公社（PLN）による独占体制となっているが、電力供給不足を補うために 92 年に民間電力事業者の参入を認め、PLN が民間発電事業者から買電する方式が採られている。

⁹ 政府は、ラッシュアワーには 3 人搭乗しないと中心部には入れない規制を敷いているが、安価で相乗りするを請け負う「相乗り屋」の出現もあって、渋滞緩和は進んでいないようである。

(参考) ジャカルタ市内の様子

(市内は建設ラッシュ)



(地下鉄はなくバスで代替)



(慢性的に渋滞する市内、大宗は日本メーカー製)



(オートバイの洪水、大宗は日本メーカー製)



(いずれも筆者撮影)

2. インフラ整備の阻害要因

(1) 財政面の制約

アジア通貨危機以降、インフラ整備はなぜ進まなかったのだろうか。その理由として、まず財政面の制約があげられる。近年の中央政府の財政収支は、赤字が続いている（図表12）。

図表 12 中央政府財政（単位：兆ルピア）

年	歳入	税外収入 (主に資源収入)		歳出	財政収支
		税金			
2004	403	281	123	403	▲ 24
2005	495	347	147	495	▲ 14
2006	638	409	227	638	▲ 29
2007	708	491	215	708	▲ 50
2008	982	659	321	982	▲ 4
2009	849	620	227	849	▲ 89
2010	995	723	269	995	▲ 47
2011(予算)	1,170	879	291	1,321	▲ 151
2012(予算案)	1,293	1,019	274	1,419	▲ 126

(資料) インドネシア財務省

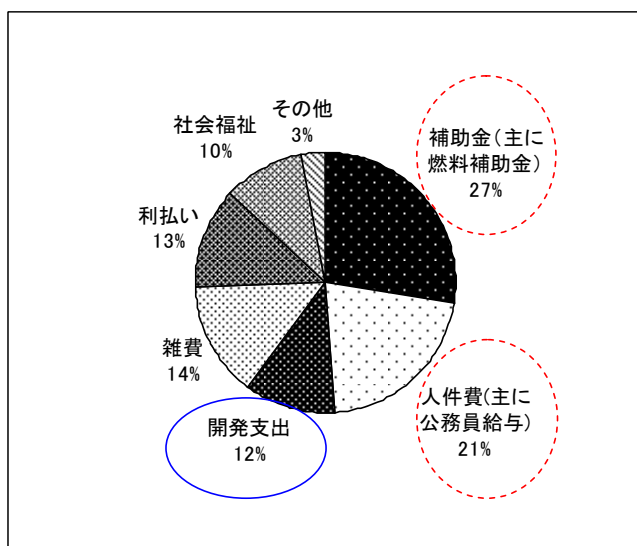
歳出の内訳をみると、「補助金（主に燃料補助金）」と「人件費（主に公務員給与）」の支出額が大きく、「開発支出」を大幅に上回っている¹⁰（図表 13・図表 14）。

図表 13 中央政府歳出内訳（単位：兆ルピア）

年	歳出	補助金(主に燃料補助金)	人件費(主に公務員給与)	開発支出	雑費	利払い	社会福祉	その他	地方交付金
2004	427	92	53	61	16	62	0	14	123
2005	510	121	54	33	29	58	25	34	143
2006	667	107	73	55	47	79	41	37	222
2007	758	150	90	64	55	80	50	16	244
2008	986	275	113	73	56	88	58	30	279
2009	937	138	128	76	81	94	74	39	287
2010	1,042	193	148	80	98	88	69	22	345
2011(予算)	1,321	237	183	141	143	107	82	16	413
2012(予算案)	1,419	209	216	168	139	123	64	36	464

（資料）インドネシア財務省

図表 14 2011 年予算の中央政府歳出内訳（地方交付金を除く）



（資料）インドネシア財務省

これは、インドネシアが、国内生産の伸び悩みと経済成長に伴う需要拡大で、2004年に石油の純輸入国に転じた後もガソリンなどの石油製品価格を抑制していること¹¹に加えて、多数の公務員を抱えているために非裁量的支出が増大し、インフラ整備などに充当される開発支出を含む裁量的支出が抑制されてきたことを示している。

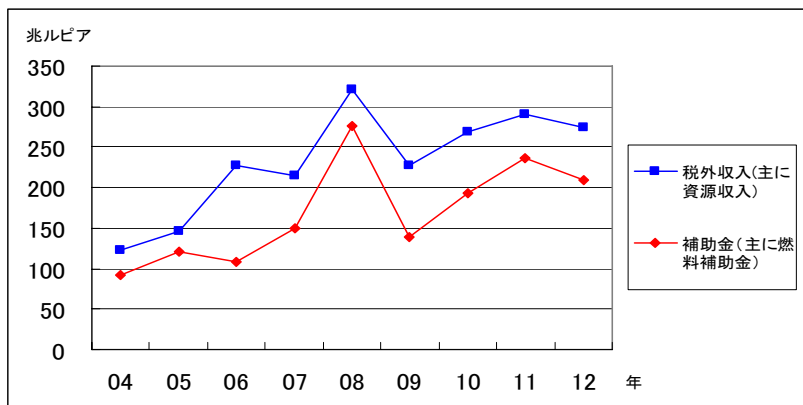
インドネシアは、石油以外にも石炭、天然ガス、ニッケルなどの天然資源を有しており、近年の資源高は国庫を潤わせ、税外収入（主に資源収入）は順調に伸びている。しかしながら、資源高による収入増は、補助金の増加¹²で相殺される構造となっており、裁量的支出の増加に直結していない（図表 15・図表 16）。

¹⁰ 地方分権が進むに連れて地方交付金を増加させていることが、中央のインフラ整備などの財政負担を重くしているという研究者の指摘もある。

¹¹ 2005年に、燃料価格を2倍に引き上げたものの、その後の国際価格上昇によって燃料補助金は増えている。

¹² 2009年は、金融危機によって国際資源価格が急落したために、税外収入・補助金が共に減少した。

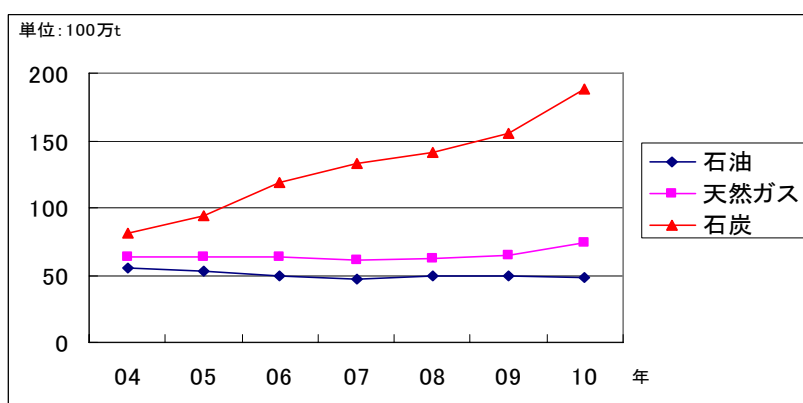
図表 15 中央政府歳入から「税外収入」、歳出から「補助金」を抽出



(注) 2011年は予算、2012年は予算案

(資料) インドネシア財務省

図表 16 インドネシアの石油・天然ガス・石炭の生産量



(注) 天然ガス・石炭の単位は石油換算

(資料) BP 「Statistical Review of World Energy 2011」

国際機関コンサルタントは、「補助金カットは国会の承認を得なければ実行できない仕組みになっており、支持者を失いたくない議員の反対を押し切るのは容易なことではない。それでも歳出の4割を超える「補助金」と「人件費」の削減を進めない限り（前掲図表14）、財政資金による大型インフラへの投資は構造的に困難だろう」との見方を示している。

(2) 民主化に伴う政策決定プロセスの煩雑化と土地収用の遅れ

さらに、独裁色の強かったスハルト体制が98年に崩壊した後、民主化が進展する過程において、政策決定に時間を要するようになったことも、インフラ投資が伸び悩む一因になっている。スハルト政権時代には、強大な権限を有していた大統領の下、国家開発企画庁（BAPPENAS）が中央計画機能を果たして、開発政策を取り仕切っていた。しかしながら現在は、BAPPENASは計画面だけを担い、経済担当調整大臣府が政策面、財務省が予算面を管轄するように権限が縮小・分散されている。さらに、空港、港湾、鉄道などを管轄する運

輸省、高速道路などを管轄する公共事業省の他、資源エネルギー省、投資調整庁、地方政府など、関連省庁・地方への権限委譲も進んでいる。分権化が図られた一方で、政府間や中央・地方間の利害調整機能が欠けているため、政策決定プロセスが複雑化してしまった。

インフラプロジェクトは、投資期間が長いうえに、事業リスクは多岐に亘る（図表 17）。そのため、事業リスクを低減するうえでホスト国政府のサポートは欠かせず、交渉窓口も一本化されていることが望ましい。政策決定プロセスがシンプルだったスハルト政権期には交渉相手が明確で、事業リスクを低減するためのサポートが得られ易かった。政権瓦解後に権力が分散されたことで、ホスト国政府との交渉は容易でなくなり、結果的にインフラ事業のサポート体制が弱体化してしまった。

日本企業からは、「90 年代のインドネシアは独裁体制下で政府が外資系企業のプロジェクトをしっかりとサポートした。2000 年代のインドネシアは、体制瓦解の反動で政府のサポートがなくなったのが、投資が伸び悩んだ原因である」という意見が聞かれた。また、日本政府関係者からは、「インドネシアの現在の省庁は物凄い縦割り行政型となっている。スハルト時代に独裁体制で動かしていたものが瓦解し、大統領・副大統領も含めて誰も責任を取らない体制になってしまっているように思える」という声が聞かれた。

十分な政府サポートが期待しにくいといううえに、事業者が、省庁間の調整を自ら行う必要性が高まったことが、インフラ投資のボトルネックの一つになってきたといえるだろう。

図表 17 インフラ事業リスク

リスク	内容
完工リスク	● プロジェクトが当初予定した期日内あるいは予算内に完成しない、または完成しても求められる能力に達しないリスク。
関連インフラストラクチャー、ユーティリティリスク	● プロジェクトが必要とするインフラストラクチャーやユーティリティが得られないリスク。
原材料調達リスク	● 当初想定した操業に十分な原材料が調達できないリスク。
生産物・サービスの販売・取引リスク	● プロジェクトの生産物・サービスについて、必要なキャッシュフローを生み出す十分な量・価格にて購入や引取りが行われないリスク。
環境リスク	● プロジェクトがホスト国の自然・社会環境に悪影響を及ぼすリスク。

（資料）加賀隆一編著（2007）「プロジェクトファイナンスの実務」金融財政事情研究会 P84 から抜粋

また、インドネシアのインフラ整備においては、既に複数の高速道路建設が土地収用の頓挫でストップするなど、土地収用がボトルネックとなっている。これは、現行の土地収用法（1961 年成立）がオランダ植民地時代の法律を引き継いだもので、土地の強制収用に関する詳細が明文化されていないことが主因である。

スハルト政権時代には、軍・警察がインフラ開発時の土地収用を担うケースもあったが、民主化が進んだ現在は、軍・警察の権限は弱められ、一方で住民の収用反対の声が強まっていることも、土地収用を困難にしているという。

3. インフラ整備の本格化に向け阻害要因の緩和に動くユドヨノ政権

(1) 財政制約打開の切り札 PPP

インドネシア政府は、ユドヨノ政権になって政治的な安定を取り戻してからは、更なる成長のためにはインフラ整備が不可欠という認識を深めているが、第2章でみた通り、財政余力には乏しい。

そこで、政府が着目しているのが、従来公共セクターが担ってきた、①運輸、②高速道路、③灌漑、④水道、⑤ゴミ処理、⑥通信、⑦電力、⑧石油・天然ガスインフラなどの事業を民間企業に開放し、官民の協働で進める官民連携方式（PPP：Public Private Partnership）の積極活用¹³である。政府が特に期待しているのは、資金力と事業経験の豊富な外資系企業の参加である。

以下では、ユドヨノ政権第一期と第二期における PPP 活用への取り組みをみていく。

①ユドヨノ政権第一期（2004年10月～09年9月）

ユドヨノ大統領は、2004年10月の就任から間もない2005年1月、国内外の投資家を招いてインフラサミットを開催した。さらに、同年11月には PPP を積極的に進めるための大統領令（PD：President Degree）67号/2005を發布し、PPP活用によってインドネシア国内のインフラ整備を推進することを目指した。

サミットでは、91件の PPP プロジェクト候補リストが公表され、モデル10事業も選出されたが、大宗のプロジェクトの採算は不透明（F/S（実現可能性）調査はほとんど未実施）かつPD67号/2005においては政府責任が不明瞭であったことから海外投資家の反応は鈍かった。当時のインドネシアは政権交代直後で、海外投資家にとって、政治・経済の安定がまだ確信できなかったことも一因であろう。結果的に、政権第一期では PPP 案件を1件も成約することはできなかった（図表18）。

図表 18 ユドヨノ政権の PPP 関連政策 その①

時期	内容
2005年1月 インフラサミット 開催	<ul style="list-style-type: none">● 1,300名に及ぶ内外の投資家が招待される。● インドネシア政府は PPP によるインフラ整備事業として91件のリストを公表。
2005年11月	<ul style="list-style-type: none">● PD67号/2005「インフラ整備に関する政府と企業の協力」を發布。
2006年11月 インフラカンファ レンス開催	<ul style="list-style-type: none">● 91件中、各セクターから優先度の高い10件（高速道路2件、電力2件、港湾2件、通信1件、水道1件）をモデル事業に抽出。● しかしながら、政府支援体制などが不十分で成約0に終わる。

（資料）社団法人海外コンサルティング企業協会（2008）「官民パートナーシップ事業発掘形成調査支援事業（インドネシア共和国）調査報告書」P9～11をベースにみずほ総合研究所作成

¹³ PPPは英国でスタートしており、現在は、豪州、シンガポール、インドなど、旧英領での普及が比較的進んでいる。

②ユドヨノ政権第二期（2009年10月～14年9月で任期満了）

そこで第二期に入ったユドヨノ政権は、第一期で阻害要因となった事象の改善に取り組み始めた。まず2010年1月には、PD67号/2005を改正、土地収用や許認可などにインドネシア政府が責任を持つ点を明確にしたPD13号/2010（図表19）を發布した。

土地の収用、投資コストの一部政府負担、偶発債務の保証など、政府の責任が明確にされたことで、民間事業者の事業リスクは相当程度の軽減が期待できることになった。

図表 19 PD67号/2005とPD13号/2010の変更点

変更点	PD67号/2005の問題点	PD13号/2010の修正点
契約期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 契約機関の明示がない。 ● 実施機関は各大臣、総局長、州政府主席のみ。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>契約機関が実施機関として認定される</u>（実施機関には地域・州政府の開発機関などが含まれる）。
株式移転	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業の商業運転前の株式移転を禁止。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>一部または全部の株式移転が認められる。</u>
政府支援の形態と範囲	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業への政府支援のあり方が不明確。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府支援を以下のように明確化。 ● <u>①政府の義務事項（土地収用、許認可、基礎インフラの提供など）</u> ● <u>②投資コストの一部負担（運営コストの補助など）</u> ● <u>③偶発債務の保障</u>
資金調達手続き	<ul style="list-style-type: none"> ● 手続きが不明確。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>事業者は、協定書調印後12ヶ月以内に資金調達を完了させる。</u> ● 次の場合は、資金調達は完了したと認定される。 <ul style="list-style-type: none"> ①事業費全額の資金調達額が調印された場合。 ②事業会社が資金調達契約により合意された一部または全部の資金を使用した場合。
入札手続きを経ない提案への補償	<ul style="list-style-type: none"> ● 提案書評価で最高10%評価点の加点。 ● 提案書類を実施機関長または落札者の知的財産権として認知。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 同左 ● 同左（ただし、<u>実施機関の定義を全ての契約機関と改める</u>）

（資料）社団法人海外コンサルティング企業協会（2008）「官民パートナーシップ事業発掘形成調査支援事業（インドネシア共和国）調査報告書」P9～11をベースにみずほ総合研究所作成

次いで、2011年4月、政府保証の強化を目的に、財務省の全額出資（5億ドル）でインフラ保障基金（IIGF：Indonesian Infrastructure Guarantee Fund）を設置した。IIGFは、民間企業ではコントロール不能な政府に関わるリスク（政府の意思疎通の遅れ、政府の契約不履行、省庁間の間であってどの省庁も責任を持たないケースなど）を保障するものである¹⁴。IIGFの保障によって、プロジェクト実行リスクのさらなる低減および資金調達の円滑化が期待できるようになった。

こうして、ようやくPPP推進の制度は概ね整った（図表20）。世界金融危機以降は、世界がインドネシアの内需主導の経済成長と政治的な安定を評価するようになり、投資先としての注目度が上がったことで海外投資家の投資姿勢は変化し、2010年上期には格付も引き上げられた¹⁵。これらのことが、2011年に入って、インドネシア初のIIGFを活用したPPP第1号案件の誕生へと繋がったといえるだろう。

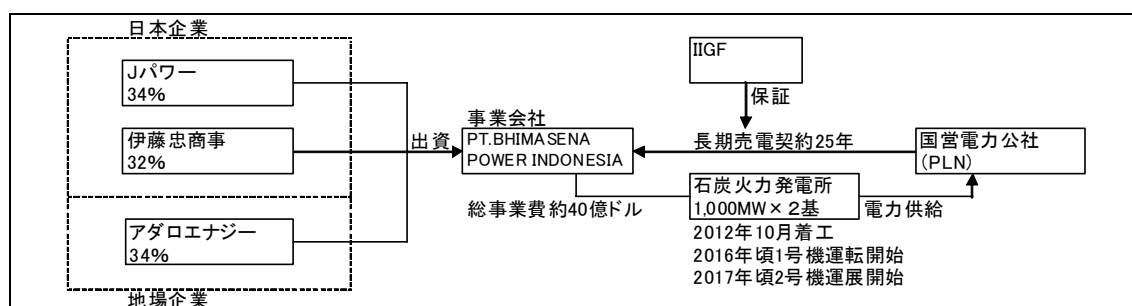
図表 20 ユドヨノ政権の PPP 関連施策 その②

2008年3月 PD67号/2005改訂 セミナー開催	● PD67号/2005では不明確だった政府義務（土地収用、許認可、基礎インフラ、偶発債務保証）などを明確化する方針を打ち出す。
2010年1月	● PD67号/2005を改正・補強し、PD13号/2010を發布。
2010年4月	● 財務省傘下に、インフラ保障基金を設置。
2011年10月	● PPP第1号案件締結（Jパワー・伊藤忠商事・地場企業アダロエナジー（石炭大手）連合による中部ジャワ火力発電）。

（資料）社団法人 海外コンサルティング企業協会「官民パートナーシップ事業発掘形成支援事業（インドネシア共和国）調査報告書」P9～11をベースにみずほ総合研究所作成

同1号案件（図表21）においては、国際入札の結果、日本企業（Jパワー・伊藤忠商事）が地場石炭大手のアダロエナジーと組んでインドネシアで最大となる火力発電所を建設し、25年もの長期に亘る運営を担うこととなった。価格面の優位性に加え、環境負荷の少ない先端技術を活用、発電燃料にインドネシア国産炭を利用する点が落札の決め手となったようである。

図表 21 PPP 第一号案件



（資料）伊藤忠商事 2011年10月7日プレスリリースをベースにみずほ総合研究所作成

¹⁴ IIGFによると、マーケットリスクに関する保障は、財務省本体が所管。

¹⁵ S&Pはインドネシア国債格付を「BBマイナス」から「BB」に2段階引き上げた。

現地調査におけるインタビュー② インドネシア人弁護士（中央省庁のアドバイザーを務める）

Q インドネシアの PPP 関連の法整備状況は？

A ユドヨノ大統領が、2005 年に大統領令による PPP の骨格を規定するまでは、インドネシアでは PPP 制度が存在しなかった。PD67 号/2005 が PPP 制度の大枠について初めて規定したものであり、PD13 号/2010 によって改訂・補強された。

2005 年から PPP 制度が整う過程で、公共事業省などが PPP によって高速道路の新設を進めることを決定し、運輸省や国営電力公社（PLN）などがそれになった。

Q プロジェクトに参画する民間企業にとっては、PPP はどのようなメリットがあるのか？

PPP では、民間にプロジェクト参画のインセンティブが付与される。インセンティブの中身は、土地の調達に政府によってなされる、事業収益が万一滞った際の運営コストの政府の一部負担などである。

Q 大統領令で PPP が進められているということは、大統領交代で制度も変わるのか？

A 大統領が交代し、仮に、PPP を規定している大統領令に変更が加わるとしても、インフラ等の調達を規定しているのは石油・ガス、地熱、水源、道路、鉄道、運輸、ごみ処理、航空運輸、陸上運輸、電力など各セクター法である。

手続きの実体はセクター法に記載されているため、PPP の制度が影響を受けることはない。また、省庁と民間企業とが結んだ PPP に関する契約は、政権が代わっても契約が無効になるなどということはない。

（２）土地収用法改正

ユドヨノ政権は、土地収用¹⁶がインフラ整備上のボトルネックとなっていることを十分に認識している。この理由として、前述の通り、法の未整備と民主化の進展による反対意見の拡大が挙げられる。

そのためユドヨノ政権は、強制収用の手続きを明文化した改正案を国会に提出し、審議を続けている。インドネシア政府関係者によると、「土地評価に関しては独立した専門機関を設置し、将来的な（土地を保有し続けた場合の）事業利益も保証する方向で法改正を進める¹⁷」とのことであった。

¹⁶ インドネシア人弁護士によると、港湾、空港、発電所などの局地的開発では、土地収用は大きな問題にならないとのことであった。

¹⁷ インドネシア政府は 2011 年内可決を目指しているが、日本政府関係者は、可決までには時間がかかるとの見方を示していた。

(3) インフラ整備の本格化のためマスタープランを打ち出す

PPPを切り札にしたインフラ整備の体制が整う中、ユドヨノ政権が2011年5月に満を持して打ち出したのが、インフラ投資を核として全土の開発を進める2011～25年のマスタープラン(MP3EI: Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development)である。

MP3EIは、総額4,012兆ルピア(約40兆円)を投じ、東西約6,000kmに及ぶ広大なインドネシア全土に、産業集積や天然資源を活かした6つの経済回廊(①スマトラ、②ジャワ、③カリマンタン、④スラウェシ、⑤バリ・ヌサ・トゥンガラ、⑥パプア・マルク、図表22)¹⁸を構築することによってインフラ整備と産業振興を図り、2011～14年までは年平均6.4～7.5%、2015～25年までは年平均8.0～9.0%の成長率を維持し、一人当たりGDPを3,000ドル(2010年)から16,000ドル(2025年)まで引き上げる大胆な内容となっている。

投資額の内訳をみると、インフラへの投資が1,936兆ルピア(約19.4兆円)と約半分を占め、その地域別内訳は、首都圏を擁するジャワへの投資が856兆ルピア(約8.6兆円)と最重点となっており、スマトラが564兆ルピア(約5.6兆円)¹⁹で続いている。

インフラに次いで金額が多いのが資源開発であり、カリマンタンが最大の投資先(石油・天然ガス344兆ルピア(約3.4兆円)、石炭181兆ルピア(約1.8兆円))となっている。

図表 22 MP3EIにおける投資計画の概要

	地域	投資額(兆ルピア)	インフラ	石油・天然ガス	石炭	金属	パーム油	観光	農林水産業	その他	重点産業
①	スマトラ	714	564		32	64	44		3	7	資源、エネルギー
②	ジャワ	1,290	856							438	食料、飲料、繊維、軍事、サービス
③	カリマンタン	945	167	344	181	174	48		32		鉱業、エネルギー
④	スラウェシ	308	111	68		100	0		29		農業、漁業、石油、ガス
⑤	バリ・ヌサ・トゥンガラ	133	67					58	8		観光、食料
⑥	パプア・マルク	622	171	50		280			120		食料、漁業、エネルギー、鉱業
合計		4,012	1,936	462	213	618	92	58	192	445	



(注)インフラ投資に網掛

(資料) 概要：インドネシア経済担当調整大臣府、地図：日本経済産業省

¹⁸ 日本政府がインドネシア政府に提案した、全土に経済回廊を構築する案が、MP3EIに発展したとみられる。

¹⁹ スマトラ島とジャワ島を結ぶスダ大橋の建設が最大のプロジェクト。

MP3EI の概要発表と同時に発表された計 17 件・総額 190 兆ルピア（約 1.9 兆円）近い初期開発事業案件リスト（MP3EI に含まれ、大統領の任期である 2014 年までに着手する案件、図表 23）をみると、プロジェクトは、インフラと産業振興（自動車・鉄鋼など）の両分野が並び、インドネシア全土に広がっていることがうかがえる。

また、日本（4 件）および韓国（1 件）が関与する案件が含まれている事象からは、政府が海外からの投融資に期待していることがうかがえる。

図表 23 初期開発事業案件

プロジェクト	地域	投資額（兆ルピア）	外国関与
タンジュンプリオク港湾道路	ジャカルタ	1.6	JICA 円借款
自動車工場拡張	カラワン、西ジャワ	2.4	ダイハツ
製鉄所	チレゴン、西ジャワ	119.0	ポスコ（韓）
水上倉庫	西ジャワ		
水力発電所	プサンガン、北スマトラ	1.5	JICA 円借款
パーム油産業	北スマトラ	2.5	
ケミカル用アルミニウム加工	カリマンタン	4.3	昭和電工
太陽光発電所	セバティック、カリマンタン		
ダム建設	バリ	0.5	
空港整備	バリ	1.9	
空路拡張	マッカサル、西スラウェシ		
太陽光発電所	ミアンガス、北スラウェシ		
ニッケル・コバルト採石・加工	北マルク	50.0	
貯水池	西ヌサ・トゥンガラ		
高速道路	ティミカ-エナロタリ 135km、パプア	1.2	
高速道路	マラウケ-ワロプコ 600km、パプア		
ブロードバンドアクセス	全土		

（注1） 投資額は判明分のみ記載

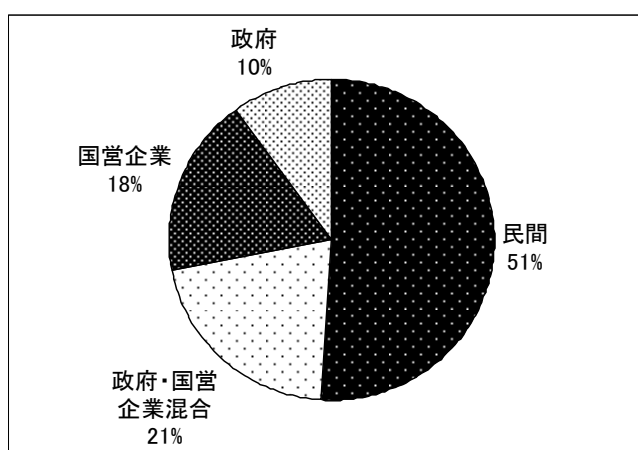
（注2） 外国関与案件に網掛

（資料） インドネシア経済担当調整大臣府

実際、インドネシア政府は、開発資金に関しては総額約 40 兆円（内インフラ約 19.4 兆円）の過半を民間資金で賄う計画であり（図表 24）、国営企業の拠出を除くと、政府拠出は全体の 10～20%（政府・国営企業混合分の半分を拠出と仮定）しか見込んではいない。このことから、MP3EI が、海外からの資金調達および PPP 導入を前提にした長期計画であることがうかがえる。

BAPPENAS によると、MP3EI 全体では 79 件のインフラ PPP 案件を盛り込んだとのことであり、前述の第一号 PPP 案件に続き、日本企業の新たな商機となることが期待される。インフラ事業拡大を図っている日系商社からは、「インドネシアの内需主導の成長と政治の安定は続く」とみている。インフラ投資拡大も、それを支えるための仕組みがようやく整いつつある」という声が聞かれた。

図表 24 MP3EI の資金拠出計画



（資料）インドネシア経済担当調整大臣府

民間企業が長期間に亘るインフラプロジェクトの運営を行ううえでカギとなるのが政治の安定であろう。政治の安定が担保されなければ、契約義務不履行の可能性が高まり、最悪の場合には、事業の収用・接収・国有化などのポリティカルリスクが生じる（図表 25）。

これに対して、ジャカルタ在住ジャーナリストからは、「これから 20 年後、現状一党独裁体制の国においては、政治体制がどのようになっているのかは予想がつかない。一方で、開発独裁から民主主義へと比較的うまく体制移行できたインドネシアにおいては、ある程度、国内政治は安定的に推移するという目処がつくのではないか」という見方が示された。

図表 25 ポリティカルリスク

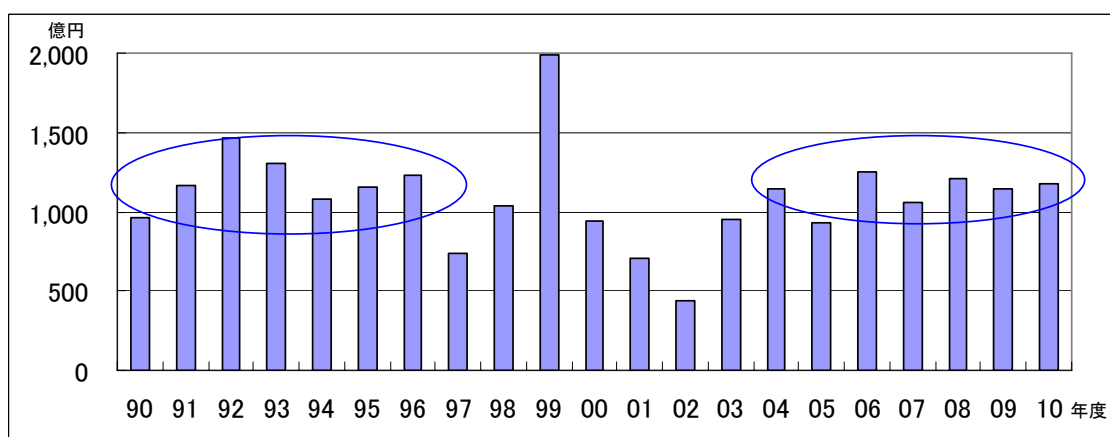
契約義務履行違反リスク	法制・距認可変更リスク
収用・接収・国有化リスク	ストライキ・内乱・暴動・テロリスク
外為リスク（交換・持ち出し制限など）	戦争リスク

（資料）加賀隆一編著（2007）「プロジェクトファイナンスの実務」金融財政事情研究会 P72 から抜粋

(4) 日本政府もインドネシアのインフラ整備を支援

日本政府も、インドネシアのインフラ整備を積極的に支援する姿勢をみせている。政府開発援助（ODA）の代表として国際協力機構（JICA）の円借款供与額をみると、2000年代前半は政治混乱の影響もあって減少が続いたが、2000年代半ばに入って政治的に落ち着いてインドネシア側の ODA 受け入れ態勢が整ってからは、90年代のアジア通貨危機前の 1,000 億円の水準に戻っている（図表 26）。

図表 26 日本政府の対イ円借款供与額



(注) 2010年度分は、東日本大震災の影響などで2011年8月に遅れて供与された分を含む

(資料) 日本外務省「国別地域別政策・情報/東アジア地域 インドネシア」

2000年代半ば以降の円借款供与先（図表 27）をみると、首都圏開発、運輸・電力関連などのインフラ関連への供与が主流となっている。計画段階で円借款が供与されたタンジュンプリオク港湾道路（首都外港、2004～2005年度供与）と、プサンガン水力発電所（北スマトラ、2006年度供与）は、MP3EI の初期事業開発案件（前掲図表 23）に認定されるなど、円借款の着実な活用がみられる。

また、政策支援のための借款も行なわれている点が特徴的であり。2004年度からは「開発政策借款」が供与され、2006年度からは「インフラ改革セクター開発計画向けの借款」が供与されている。これは、2005年6月に日伊政府間で締結した日伊戦略的投資行動計画²⁰に基づいて電力・運輸セクターを中心とする投資環境改善やPPPインフラ事業促進を目的に実行されたものである。

ユドヨノ政権が PPP を切り札とするインフラ整備の体制作りを強化してきた時期と重なっており、日本政府が、インドネシアのインフラ整備のための体制作りを強力にバックアップしてきたことがうかがえる。

²⁰ 日本企業の対イ投資拡大のために投資環境の改善を目指す計画で、安部首相（当時）とユドヨノ大統領間で合意。

図表 27 円借款供与先（単位：億円）

	2004年度		2005年度		2006年度	
	第一次開発政策借款	108	第二次開発政策借款	117	第三次開発政策借款	118
開発・インフラ政策					インフラ改革セクター 開発計画	118
首都圏開発	タンジュンプリオク港 アクセス道路建設計 画(第一期)	263	タンジュンプリオク港 アクセス道路建設計 画(第二期)	266	ジャカルタ都市高速 鉄道計画(エンジニア リング・サービス)	19
道路・鉄道	ジャワ北幹線道路渋 滞緩和計画	43			ジャワ南線複線化計 画(第三期)(調査・設 計のための役務)	10
送電					北西スマトラ連系送 電線建設計画	161
					国有電力会社発電業 務改善計画	45
水力発電	アサハン第三水力発 電所建設計画(調査・ 設計等のための役務 (E/S))	9	アサハン第三水力発 電所建設計画	276	プサンガン水力発電 所建設計画	260
火力発電	クラマサン火力発電 所拡張計画	97				
地熱発電	ウルブル地熱発電所 建設計画	203	カモジャン地熱発電 所拡張計画(調査・設 計等のための役務(E /S))	10		
上下水道						
灌漑	コメリン灌漑計画(第 二期第二段階)	138				
災害防止	ソロ川下流域河川改 修計画(第二期)	93	スマラン総合水資源・ 洪水対策計画	163		
	メラビ山・プロゴ川流 域及びバワカラエン 山緊急防災計画	164				
地方開発					アチエ復興計画	116
					貧困削減地方インフ ラ開発計画	235
人材育成	国立イスラム大学保 健・医学部整備計画	30	高等人材開発計画 (第三期)	97	ハサヌディン大学工 学部整備計画	78
					ジョグジャカルタ特別 州ICT活用教育質向 上計画	29
その他					国土空間データ基盤 整備計画	64

	2007年度		2008年度		2009年度	
開発・インフラ政策	第四次開発政策借款	221	第五次開発政策借款	93	第六次開発政策借款	90
			第二次インフラ改革 セクター開発計画	93		
首都圏開発			ジャカルタ都市高速 鉄道計画(第一期)	482		
道路・鉄道	ジャワ南線複線化計 画(第三期)	188				
送電			ジャワ・スマトラ連系 送電線計画(調査・設 計等のための役務)	39	ジャワ・スマトラ連系 送電線計画(第一期)	370
水力発電						
火力発電						
地熱発電					ルムットバライ地熱発 電計画	270
上下水道	デンパサール下水道 整備計画(第二期)	60	ウォノギリ多目的ダ ム・貯水池堆砂対策 計画(第一期)	61		
灌漑	小規模灌漑管理計画	90				
災害防止	参加型灌漑復旧・維 持管理体制改善計画	123	洪水制御セクター・ ローン	75		
	災害復興・管理セク ター・プログラム・ロー ン	232				
地方開発					マミナサタ広域都市 圏廃棄物管理計画	35
人材育成	インドネシア大学整備 計画	146	バンドン工科大学整 備計画(第三期)	57		
その他			気候変動対策プログ ラム・ローン	308	第二次気候変動対策 プログラム・ローン (景気刺激支援含む)	374

(注1) エンジニアリングサービス (E/S) とは、F/S 調査後に行う、現場詳細データの収集、詳細設計、入札書類作成などのこと

(注2) 開発・インフラ政策に網掛

(資料) 日本外務省「国別地域別政策・情報/東アジア地域 インドネシア」

4. インフラ市場の開拓を図る日本企業の商機と課題

(1) 最有望分野は電力

今般の現地ヒアリングにおいては、「日系企業にとっての最有望は電力分野」という声が大宗を占めた。日本企業は、インドネシアのインフラ投資拡大策を商機と捉えている。まずは電力分野の商機と課題をみってみる。

① 第一次クラッシュプログラム（2006～09年）は中国主導

電力分野におけるインドネシア政府の施策を振り返ると、2006年7月に1万MWの電源開発量を目的に第一次クラッシュプログラム（2006～09年）が打ち出されている。需要拡大に対応した発電量拡大に加え、2004年に石油純輸入国になったことを受けて、電源の多角化（重油炊きより石炭炊きを優先）による発電コストの低減が同プログラムの主要目的とされた（図表28）。

クラッシュプログラムを積極的に支援する姿勢を示したのは、中国政府であった。金融支援と価格競争力を武器に、設備のほとんどは発注者である PLN から中国企業（上海電気・東方電気、ハルビン電気など）が受注した。ところがその後、プロジェクトの資金繰りに問題が生じ、技術的なトラブルも相次いだことから、進捗は大幅に遅れた模様である。

日本政府関係者は、「中国政府は当初、インドネシア政府の保証なしでプロジェクトを進めたものの、その後、インドネシアに保証を求めたことから両国間でトラブルとなった。現在でも、計画の半分程度しか完成しておらず、かつ完成分も設備稼働率は低いようだ。電力分野に関しては、インドネシア政府の中国に対する信頼度は低くなっている」との見方を示している。

図表 28 第一次クラッシュプログラム

	第一次クラッシュプログラム
開発計画年	2006～09年（進捗が遅れ継続中）
開発方式	PLN100%
電源開発量	約 10,000MW
目的	<ul style="list-style-type: none">● 緊急電源開発● 脱石油政策
電源種別	石炭 100%

（資料）土屋武大（2011）

② 第二次クラッシュプログラム（2010～14年）で日本勢は巻き返しを図る

そこで、インドネシア政府が2010年1月に改めて策定したのが第二次クラッシュプログラムである（図表29）。第一次では開発主体はPLN100%の国営事業として実行されたが、第二次では、民間発電事業者（IPP：Independent Power Producer）による開発を積極的に推奨する計画となっている。インドネシア政府関係者によると、「IPPに政府保証を付与することで政府の関与を強めたものが電力分野におけるPPP」とのことであった。

中国主導の第一次クラッシュプログラムが難航したことから、納期を厳守し、設備の高い稼働率が期待できる日本企業に商機が出てきており、第一号案件（前掲図表21）に続く日本企業によるPPP案件の成約が期待される。

図表 29 第二次クラッシュプログラム

第二次クラッシュプログラム	
開発計画年	2010～14年
開発方式	PLN44.3%、 <u>IPP55.7%</u>
電源開発量	約9,500MW
目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急電源開発 ● <u>電源の多様化</u> ● <u>新・再生可能エネルギー導入</u>
電源種別	<u>地熱41.7%、石炭35.6%、水力12.6%、ガスコンバインドサイクル9.0%</u> (ガスタービンと蒸気タービンの混合)、 <u>ガス1.1%</u>

(資料) 土屋武大 (2011)

また、第二次クラッシュプログラムで注目されるのが地熱発電を主体とする再生可能エネルギーを積極導入するという新方針である。日本同様に環太平洋火山帯に属するインドネシアは世界一の地熱資源量²¹を有することから地熱発電は有望視されており、既にJICAによる円借款付与も行なわれている（前掲図表27）。

地熱発電においては、高温蒸気や腐食性の熱水に対する長期の耐性など、特殊な技術・設備が必要となるが、日本企業は当該分野で世界最高水準の技術を有しており、2010年に世界で納入された地熱タービンの世界シェアでは、日本メーカーが約7割²²を占めている。

このように、第二次クラッシュプログラムでは、経済成長によって電力供給拡大の必要性が高まっていることに加え、IPP（内1件は政府保証付与でPPP）の導入や電源の多様化が日本企業の商機に結びつくことが期待され、既に商社、メーカー、電力会社などによる市場開拓は進みつつあるようだ（図表30）。

²¹ 火山数に比例、2位は米国、3位は日本（産業総合研究所資料）。

²² 三菱重工24.6%、東芝23.6%、富士電機20.1%（2010世界地熱会議資料）。

図表 30 IPP (PPP) および地熱発電における日系企業の取り組み

電源	企業	概要	出所
火力 PPP	伊藤忠商事 Jパワー	中部ジャワに合計出力 2,000MW の石炭火力発電所を建設し、電力を 25 年間に亘って PLN に供給する。IIGF およびインドネシア政府との間で、本事業における PLN の支払義務を保障する長期契約を締結。インドネシア初の IIGF を活用した PPP 案件。	2011 年 10 月 7 日 伊藤忠商事 プレスリリース
火力 IPP	丸紅	東ジャワにおいて出力 1,220MW のパイトン 2 石炭火力発電所を運営する PT. ジャワパワーの持分の約 15%をマレーシア企業 YTL パワーから取得。	2011 年 8 月 17 日 丸紅 プレスリリース
火力 IPP	三井物産 東京電力	三井物産 (36%)、東京電力 (14%) などが出資するパイトンエナジー社 (発電所は東ジャワ) が、国際協力銀行 (JBIC) および 8 行と総額 1,215 百万ドルのプロジェクトファイナス契約を締結。既存の 1,230MW の火力発電所の隣接地に 815MW の火力発電所を新設し、PLN との長期契約 (30 年間買取) に基づいて販売するもの。2012 年 4 月に商業運転を開始予定。	2010 年 3 月 8 日 三井物産 プレスリリース
地熱	丸紅	インドネシアの PT. Suprime Energy 並びにフランスの GDF Suez と、ランダウ・デダップ地熱資源区 (南スマトラ) の開発および、地熱発電所の建設に向けた共同開発契約を締結。	2011 年 6 月 17 日 丸紅 プレスリリース
地熱	住友商事 富士電機	PLN より、総出力 20MW の (北スラウェシ) ラヘンドン 4 号機地熱発電所の土木据え付け込み一括請負工事契約を受注。主機である地熱蒸気タービン・発電機は富士電機システムズが製造・納入し、土木・据え付けは地場エンジニアリング企業レカヤサイндаストリーが担当。	2009 年 12 月 14 日 住友商事 プレスリリース
地熱	九州電力 伊藤忠商事	メドコ (地場エネルギー大手)、伊藤忠商事、オーマツト (米発電機器メーカー) の 3 社と、サルーラ地熱 (北スマトラ) プロジェクトに関する覚書 (プロジェクトについて精査の上、諸条件が整えば参画) を締結。	2007 年 8 月 20 日 九州電力 プレスリリース

(資料) 各社プレスリリースをベースにみずほ総合研究所作成

日本企業の市場開拓が勢いづく電力分野であるが、懸念もある。IPP（およびPPP）の場合、電力を買い取るのは国営電力公社（PLN）であるが、同社は慢性的な赤字経営となっており、政府の財政補填によって資金繰りを維持している状態にあるという点である。

これは、化石燃料の国際価格上昇に伴って国内価格も上昇して発電コストが上昇しているにも関わらず、電力価格が据え置かれていることが主因である。日本貿易振興機構（JETRO）の投資コスト比較調査（2011年4月発表）によると、ジャカルタの業務用電力料金は1kWhあたり0.08ドルで、近隣のシンガポール（0.18ドル）やタイ（0.12ドル）よりも4～6割も低価格となっている²³。

PPP事業に取り組む日系商社は、「インドネシア政府がPLNの財政補填は優先事項としているため、PLNに売電する事業は低リスクとみている」との見解を示しており、日本政府関係者からも、「PLNは組織がしっかりしているうえに、外国企業との取引に慣れており、契約履行に関する信頼度は高い」という声が聞かれた。それでも、PLN向け財政補填が削減される可能性には備え、発電コストの低減に継続的に取り組んでおく必要はあるだろう。

（2）パッケージ型インフラに繋がり得る首都圏開発

電力に次いで期待が高いのは首都圏開発であった。これは、日本政府が提案した首都圏投資促進特別地域（MPA：Metropolitan Priority Area）構想に拠るところが大きい。これは、ジャカルタおよび周辺の総合的なインフラ整備を支援する計画を日本政府がインドネシア政府に提案し、2010年12月にインドネシア政府と閣僚レベルで合意したものである。既に、港湾、工業団地、鉄道、道路、電力など17件のプロジェクトが具体案として挙げられている（図表31）。

2011年5月からは、JICAのバックアップの下、日本企業連合（開発コンサルタントおよび日立製作所、大成建設、三菱商事、千代田化工建設、日揮、日本郵船、首都高速道路、東京地下鉄）が、1年がかりでMPA全体のマスタープラン作成に着手している。

MPAは従来の円借款（日本企業からの資材調達義務の無いアントイド）を踏襲しつつも、広域的な開発を自主提案することに踏み込むことで、2010年6月に新成長戦略の一環として打ち出されたパッケージ型インフラ²⁴の海外展開を目指す新たな試みといえる。マスタープラン策定に首都高速道路や東京地下鉄といったインフラオペレーターが参画していることから、設備の売り込みに止まらず、インフラ事業への参画を視野に入れていることがうかがえる。

17件のプロジェクトにおいても、プロジェクト毎に日本企業によるF/S調査が進められている。日本政府関係者は、プロジェクトにおけるPPPの導入に関して、「インドネシア政府の財政事情を勘案するとPPPの導入は必須であり、特に港湾オペレーション（コンテナなど）や上下水道などでは、PPP導入の可能性が高い」との見解を示している。

²³ 同調査によるとマレーシアは0.09ドル、同国は2010年時点では石油純輸出国である。

²⁴ インフラ設備の単体売りではなく、オペレーション・ファイナンスなどとパッケージ化して売り込む戦略。

図表 31 MPA の概要

1	国際港湾	①	タンジュンプリオク港の改善及び拡張
		②	新国際港湾の整備
2	ジャカルタ東方に位置する工業団地郡の整備	③	スマート・コミュニティ
		④	ジャカルタ東方工業地域の道路ネットワーク改善
3	大量輸送ネットワーク	⑤	ジャカルタ都市高速鉄道
		⑥	ジャボデタベック通勤鉄道の改善
4	道路ネットワーク	⑦	ジャカルタ首都圏道路ネットワークの改善
5	空港及び関連インフラ	⑧	スカルノ・ハッタ国際空港アクセス鉄道の建設
		⑨	スカルノ・ハッタ国際空港の拡張
6	上下水道システム	⑩	ジャカルタ首都圏水供給
7	廃棄物処理システム	⑪	西ジャワ州廃棄物複合処理施設建設
8	洪水処理システム	⑫	ブルイット排水機場改修
9	電力インフラ	⑬	ジャワ・スマトラ連携送電網建設
		⑭	インドマユラ石炭火力発電所建設
		⑮	バンテン石炭火力発電所建設
		⑯	ガス火力発電所及び浮動式設備開発
		⑰	ラジャマンダラ水力発電所開発

(注) ジャボデタベック：ジャカルタと周辺4市（プカシ、ボゴール、デボック、タンゲラン）

(資料) 日本外務省

MPA 構想が具体化するにつれて、日本の経済団体の訪イミッションが続いており、日本勢にとって、インドネシアのインフラ市場開拓の起爆剤として MPA 構想への期待が高まっているようだ。国際機関コンサルタントからも、「MPA はインドネシア政府にとって必要な提案であり、日本政府の提案を評価する」という声が聞かれた。

一方、面談した複数のインドネシア政府関係者は、「インドネシアは財源不足の状態にあり、JICAによる支援（金融・制度・F/S調査・人材育成など）には大変に感謝している。しかしながら、実際のプロジェクト入札の際は、日本企業だけを特別に優遇することはできない」というのが一貫した対応であった。関係者らの発言は、「MPAは既存マスタープランの焼き直しであり、既存マスタープランに関するプロジェクトは公募案件として国際入札を実施するのが原則である²⁵」との説明に終始した。

日本政府関係者からは、「インドネシア政府は、外資系企業のインフラ事業参入自体は問題ないと考えているが、日本の色が強くなり過ぎることは望んでいない。受注は、日本企業でなくても、中国企業でも韓国企業でもよいというスタンスで、プロジェクト受注先はすんなりとは決まらない可能性がある。経済担当調整大臣が頻りに中国および韓国を行脚し、MP3EI を宣伝していることも関連している」との見解が示された。

世界各国が有望投資先としてインドネシアへの関心を高める中、資金調達・プロジェクト受注は特定国に集中させず、広く世界の投資を呼び込むことが得策というインドネシア側のしたたかな戦略が浮かび上がる。実際に、2011年4月に訪イした温家宝総理は、インドネシアのインフラ整備・産業振興を支援策として、90億ドルの融資と100億ドルの商談をまとめたことと現地では報道されている。

²⁵ インドネシア政府関係者によると、マスタープランに入っていない場合は、民間企業が自らインフラ計画を提案することで公募案件とすることができ、この場合は、F/S調査を行う企業を優遇することが可能とのことである。

MPA プロジェクトの受注を目指す日本企業からは、「F/S 調査には相当の時間と労力がかかる。汗をかいた分は（入札で有利になるように）正当に評価してもらいたい」という要望が挙がっていたが、「F/S 調査を行うことで工期短縮化やオペレーションコストを引き下げた提案を行うことができるため、受注可能性は高まる」という前向きな評価も聞くことができた（図表 32）。

図表 32 インドネシア政府と日本勢の意向

インドネシア政府の意向	日本企業の反応	日本政府の意向
<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ整備の重点は首都圏であり、JICA の支援には感謝。 ● ただし、日本のみならず広く海外からの投資を呼び込みたいため、日本企業優遇は避けたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 要望:F/S 調査の労力を、正当に評価して欲しい。 ● 商機:F/S 調査を行うことで、建設期間の短縮化やオペレーションコストを引き下げた提案を行なえる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 円借款を提案型へ進化させ、パッケージ型インフラの展開を図る。 ● 日本企業の F/S 調査を支援することで、受注に繋がる可能性を間接的に高める。

（資料）現地ヒアリングをベースにみずほ総合研究所作成

MPA が日本企業にとってインドネシア市場開拓の起爆剤となり得ることは間違いないが、インドネシア側には、MPA における F/S 調査支援は日本政府の ODA の一貫という意識があり、実際のプロジェクト入札においては、日本企業が受注できないケースもあり得る点は留意しておく必要があるだろう。

日本企業がプロジェクト受注の可能性を高めるためには、F/S 調査を実施した企業にしが行えないような、現地事情にマッチした現実的かつ実用的な提案を行うことが求められる。

(3) メリット大きい事業出資者としての参入

インドネシアにおけるインフラ事業への参入方法として、従来は設備納入に終始するのが一般的であった。電力事業であれば PLN の発電所建設事業に発電装置などを納入、高速道路事業であれば公共事業省事業に資材を納入といった具合である。設備納入の場合は、価格面での競争となるケースが多い。受注整備のために価格を引き下げれば、収益確保は容易ではなくなる。

一方で、インドネシア政府が PPP の積極導入を計画していることにより、外資系企業が事業出資者となれる可能性が高まっている。現在は電力分野が先行しているが、政府は、港湾、空港、道路、鉄道などに PPP の導入を広げていく見込みである。

設備納入者と事業出資者の利害は一致しない。設備の価格が低ければ、事業出資者は、受け取り配当額が増加することになるためである。また、設備納入者の場合、基本的に新規に受注を獲得しない限り売上は増えないが、事業出資者は、政府保証を獲得できれば事業から長期間に亘って配当を受け取ることができる（図表 33）。

図表 33 事業収益モデル

	設備納入者	事業会社	事業出資者
設備の価格が高い	当年売上増 (受注可能性低い)	減価償却増により 当面は営業利益減	当面は配当減
設備の価格が低い	当年売上減 (受注可能性高い)	減価償却減により 当面は営業利益増	当面は配当増
収益が安定 (長期買取契約有り)		営業利益安定	安定配当
収益が不安定 (長期買取契約無し)		営業利益不安定	配当不安定

(注) 企業収益にプラスとなる部分を網掛

(資料) インフラ投資ジャーナル資料をベースにみずほ総合研究所作成

外資系開発コンサルティング会社幹部は、「日本企業の関わり方としては、事業者サイドで入る場合と、設備納入で入る場合の 2 通りが挙げられる。中国勢や韓国勢は設備納入に特化している印象があるが、日本企業は事業者となることで収益の安定化が見込めるため、ビジネスモデルの再構築は検討に値する」とアドバイスする。

収益安定化を図るためには、従来型の設備の売込みから脱却し、インドネシア政府による PPP の積極導入を追い風に、設備納入者よりも事業出資者としての参入を模索することは一考に値しよう。

現時点で事業出資者の中核を担っているのは商社である（発電事業が中心、前掲図表 30）。商社はインフラコーディネーターとして機能しており、オペレーターを探し、納入設備を調達し、ファイナンス組成にも関わっている。商社幹部は、「商社自身はオペレーターではないため、日本のオペレーターと組むのが原則であるが、アジアや欧米のオペレーターと組むこともある。設備調達も、採算が合うものであれば日本に限らずグローバルに調達する」と述べており、事業出資者のメリットを活かしながら、ビジネス展開を進めていた。

一般的には、商社などのコーディネーターおよび電力会社、鉄道会社、道路運営、空港運営などのオペレーターが事業出資者を担うケースが多いと考えられるが、設備納入者も事業会社への出資を通じてオペレーターの一角に参画することは可能である。実際に、独シーメンスは電力事業会社に出資するなど、欧米企業では事業会社に出資しているケースが見受けられる。

日本政府がパッケージ型インフラ展開を重視しているアジア諸国の間での比較では、インドネシアは、中国ほどは国営企業の力が強くなく、インドほどは民間企業（タタ、リアイアンスなどの財閥は電力・都市開発などのインフラ事業も行っている）の力が強くない。外資系企業がインフラ事業者への参画を狙う上では、相対的な有望国といえるのではないだろうか。

(4) 案件発掘のため、地方政府への働きかけも一考の価値

現在は、首都圏開発がインドネシア政府の最重点事項であるが、今後、インフラ開発の重点は、徐々に地方プロジェクトに移っていくと考えられる。具体的な候補を探るうえで有益な情報となるのが、BAPPENASが2011年6月に発表した「PPP Book 2011」²⁶である。同Bookは、BAPPENASが地方政府に挙げさせたプロジェクトの要望リストとして79件が列挙されており、これらはすべてMP3EIにも盛り込まれていると考えられる。

79件の内訳(図表34)は、13件が「入札準備プロジェクト」、21件が「優先プロジェクト」、45件が「潜在プロジェクト」となっており、まだ、具体化している案件が少ないことがうかがえる。ただし、商社によると、「プロジェクトのスクリーニングは遅れている」とのことであった。BAPPENAS幹部も、「地方政府は資金不足に加えて、PPP案件を組成する能力も欠けている。そのため、BAPPENASに案件が持ち込まれるケースが増えているが、BAPPENASの専任スタッフは10人ほどとマンパワーが限られており²⁷、案件を精査しきれていない」という実情を明かした。

それでも、セクター別にみても、件数が多いのは「水道」の24件と、「高速道路」の22件であり、この2セクターを地方政府が重視している傾向はうかがえよう。また、地域別にみると、首都圏(ジャカルタおよび西ジャワ)を擁するジャワが37件と最多であるが、スマトラでも20件、カリマンタンでも11件と比較的多くのプロジェクトが予定されており、首都圏以外の地方にも商機があることがわかる。

図表 34 PPP プロジェクト (セクター別および地域別)

セクター	入札準備	優先	潜在	合計
空運	1		7	8
陸運			2	2
海運	2		4	6
鉄道			3	3
高速道路	2	17	3	22
灌漑				
水道	6		18	24
ゴミ処理	2	2	4	8
通信				
電力		2	4	6
石油・天然ガス				
合計	13	21	45	79

ジャワ島	37件	スマトラ島	20件	バリ島・他	6件
ジャカルタ	11	北スマトラ	2	バリ	5
西ジャワ	17	西スマトラ	2	ヌサ・トゥンガラ	1
中央ジャワ	5	リアウ	5	スラウェシ島	5件
ジョグジャカルタ	1	ジャンビ	1	北スラウェシ	2
東ジャワ	3	南スマトラ	4	西スラウェシ	1
		ランボン	3	中央スラウェシ	1
		バンテン	3	南スラウェシ	1
		カリマンタン島	11件		
		西カリマンタン	4		
		中央カリマンタン	1		
		南カリマンタン	1		
		東カリマンタン	5		

(資料)BAPPENAS「PPP Book 2011」

²⁶ 詳細は、<http://pkps.bappenas.go.id/index.php/download/106-ppp-book/137-ppp-book-2011>。

²⁷ BAPPENASによると、外部専門家の活用で人材不足を補う努力はしているとのことであった。

インドネシアにおける PPP はまだ緒に就いたばかりであり、案件の進捗も遅れ気味であるが、地方政府の要望案件は多く、地方政府への働きかけを強化すれば、案件発掘の可能性は高まると考えられる。実際、西ジャワ州の地方政府を訪問したが、地方都市でも渋滞は深刻化しつつあり、「中国企業や欧州企業が、既に大量輸送システムなどのプロジェクトを売り込みに来ている」とのことであった。さらに、「土地収用に関しては地方政府が責任を持ち、上部機関である BAPPENAS を通じて IIGF の保障申請を行なうことは可能」とのことであり、地方政府への直接的な働きかけは有効という感触を得た。

最後に

インドネシアは、世界第 4 位の人口や豊富な天然資源を強みに内需主導の経済成長を遂げており、今や中国・インドに続くアジアの成長国として世界から注目される存在となっている。アジア通貨危機に起因する 98 年のスハルト体制の崩壊から短命政権が続いたが、2004 年に初の大統領直接選挙によるユドヨノ大統領の誕生、さらに 2009 年の大統領再選が世界の信任を得るのに大きく寄与したといえるだろう。

そのユドヨノ大統領が、更なる経済成長のためにはインフラ投資が不可欠と強く認識し、大統領令の施行によって PPP を切り札としたインフラ整備のための制度を整え、2011 年に満を持して MP3EI を打ち出したことで、インフラ整備の道筋は見えてきた。日本政府による首都圏インフラ開発の提案もあって、日本企業の商機としての期待も高まっている。

インフラ投資の期間は、場合によっては 20 年以上にも及ぶため、政策の継続性が重要で、政治体制が安定していることが望まれる。近年の北アフリカ諸国の政権崩壊事例をみると、独裁体制の国においては、政治体制がどのように変化するか予想しにくい面が否めない。一方で、インドネシアは開発独裁から民主主義へと比較的うまく体制移行し、政治体制は比較的安定しているといえるだろう。

さらに、インドネシアは、首都一極集中の進んだ環太平洋の列島国家であり、MP3EI では首都圏と列島を連結して国内市場を拡大することが目的とされている様子は、かつての日本の姿と重なる。加えて、日本車のシェアが 95% に達するなど、日本製品への信頼度は高い。そのため、日本が官民一体となって、日本の経験を活かしたうえで現地事情に即したインフラプロジェクトを提案すれば、市場開拓の余地は十分にあるだろう。

(みずほ総合研究所 アジア調査部主任研究員 酒向浩二)

【参考文献】

Cordination Ministry For Economic Affairs (2011), *MASTERPLAN Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2015*

BAPPENAS (2011) , *PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS Infrastructure Projects in Indonesia*

BAPPENAS (2009) , *Infrastructure PPP in Indonesia*

IMF (2011) , *IMF Country Report No. 11/310*

土屋武大 (2011) 「インドネシア・エネルギー事情」(日本貿易保険『e-NEXI』4月号)

社団法人海外コンサルティング企業協会 (2008) 「官民パートナーシップ事業発掘形成調査支援事業 (インドネシア共和国) 調査報告書」

社団法人日本貿易会 (2011) 「インドネシアと日本の未来」(『日本貿易会月報』3月号)

平塚宏和 (2006) 「ユドヨノ政権下のインドネシア経済」(みずほ総合研究所 『みずほアジアインサイト』(2月13日))

加賀隆一編著 (2007) 「プロジェクトファイナンスの実務」金融財政事情研究会

本レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本レポートは、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保障するものではありません。また、本レポートに記載された内容は予告なしに変更されることもあります。

本レポートの情報は、法律上、会計上、税務上の助言を含むものではありません。法律上、会計上、税務上の助言を必要とされる場合は、それぞれの専門家にご相談ください。