

2019年6月25日

インドネシアが首都移転を閣議決定

「世界一の渋滞の解消」が向かう先は？

アジアコンサルティング部
シニアコンサルタント 中川葉子

去る4月17日に行われたインドネシア大統領選挙で、現職のジョコ・ウィドド大統領（ジョコウィ大統領）が再選された。ジョコウィ大統領は2014年の政権発足以来、地域格差の解消を最重要課題の一つに掲げ、その実現のために、道路や鉄道、港湾といった交通網の拡充や工業団地の開発など、様々なインフラ整備を重点的に実施してきた。今回の選挙戦でもこうした実績が国民から評価されたが、さらに4月末にはジャワ島外への首都移転が閣議決定され話題を集めている。

移転先の候補地は未定だが、カリマンタン島やスラウェシ島における複数の都市が有力と囁かれる。首都移転の背景には首都ジャカルタ及びその近郊への一極集中の解消がある。首都圏の経済発展に伴ってジャカルタの渋滞は年々深刻度を増しており、渋滞による経済損失は年間70億ドルに及ぶとの試算もあるくらいだ（国家開発企画庁長官の発言）。インドネシア政府はこれまでも、この4月にジャカルタ市内で開業した国内初の大量高速輸送システム（MRT、日本がODAで支援）や、ジャワ島を横断する高速鉄道プロジェクトの始動など、公共交通機関の整備を推し進めてきた。これらに加えて、政治機能を全てジャワ島外に移すことで、渋滞の緩和をさらに進めるとともに、地域格差解消にもつなげることが大きな狙いとなっているようだ。

ここで現状のジャワ地方への一極集中を示すいくつかのデータを紹介したい。インドネシアは大きな島を中心とする7つの地方に分類されるが、それぞれのGDP（国内総生産）や人口といった基礎データの構成比は次頁図表に示す通りである。ジャワ地方全体を見ると、国土の7%の広さの面積に国全体の57%の人口が居住し、59%のGDPを生み出していることがわかる。そのうちジャカルタに限ると、国土面積の0.03%（661平方km）にすぎない土地に全国民の4%（約1,000万人）が居住している。人口密度は1平方kmあたり15,000人を超えており、全国平均の136人と比較しても、突出して過密状態にあることがわかる。

つとに有名な道路渋滞の凄まじさもデータから浮き彫りだ。2017年末時点のジャワ地方の道路の総延長距離は11.5万kmと全国合計53.9万kmの21%を占める一方、車両の登録台数（乗用車、バス、トラック）は、ジャワ地方が約1,300万台と全国合計2,500万台の5

割以上を占める。ジャカルタに限定すると、車両登録台数のシェア 21.7%に対して道路の総延長距離のシェアはわずか 1.2%にとどまっている。加えて、通勤時間帯にはジャカルタ近隣地域の居住者が車で一斉に市内の職場に向かうことから、慢性的に道路から自動車が溢れている状況が続くのは当然と言えるだろう。

(図表) インドネシアの地方別データ (2017年)

構成比(%)	面積	人口	GDP	道路敷設距離	自動車登録台数	1平方km/人(人)
スマトラ	25.0	21.7	21.7	34.3	22.0	118
ジャワ	7.1	56.6	58.5	21.4	50.9	1,078
ジャカルタ首都特別州	0.03	4.0	17.4	1.2	21.7	15,624
西ジャワ(バンドン)	1.8	18.3	12.9	5.0	9.6	1,358
中部ジャワ(スマラン)	2.1	13.1	8.6	5.6	7.5	840
ジョグジャカルタ特別州	0.2	1.4	0.9	0.8	2.3	1,201
東ジャワ(スラバヤ)	2.5	15.0	14.6	7.6	8.5	822
バンテン(セラン)	0.5	4.8	4.1	1.1	1.3	1,288
小スンダ	3.8	5.5	3.1	7.5	7.6	198
カリマンタン	28.6	6.1	8.2	12.3	9.8	29
スラウェシ	9.8	7.3	6.1	15.1	8.4	102
マルク	4.1	1.1	0.5	3.3	0.4	37
パプア	21.6	1.6	1.9	6.2	1.0	10
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	136

注：自動車登録台数は乗用車、バス、トラックの合計
出所：BPS（インドネシア統計局）等より大和総研作成

もっともインドネシアでは、これまでも首都移転の話が度々持ち上がってきたが、結局は実現せずに現在に至る経緯がある。今回も閣議決定がなされているものの、今後ジョコウィ政権がどのように首都移転を具体化していくのか注視する必要がある。国家開発企画庁長官の発言によると、本年中に移転先を決定し、来年以降に用地取得やインフラ工事を開始するという。次いで5年後の2024年から実際に移転を始め、最終的には2034年を目途に一部を除く政治機能がジャカルタから新首都に移管される見通しが示されている。首都移転に伴う費用は466兆ルピア（約3.5兆円）とも試算されており、今後はこの大規模な支出を誰がどのように賄うかを含め、国内多方面での調整が必要となる。

ところで、政治機能がジャワ島外に移転することによって、インドネシア現地で事業を行う日系企業にはどのような影響が及ぶのであろうか。まず、行政許認可等の手続きについては、手続きの簡素化やオンライン化、ワンストップサービスを今後充実させることにより、大きな影響は回避できるとみられる。また、今回の首都移転の目的は政治・経済の一極集中の解消であり、経済の中心機能まで新首都へ完全移管することは、政府として意図していないものと思われる。従って、ジャカルタは引き続き、インドネシア最大の都市

であり続ける可能性が高く、ジャカルタに拠点を置く進出日系企業の事業活動に及ぼす影響はそれほど大きなものになるとは考え難い。

ただし、日系企業による政府との対話（関係当局への様々な働きかけなど）という側面に着目した場合は不安があるのも否めない。これまでもインドネシアにおける各種規制や税制は不明瞭な点や変更が比較的多いなど制度の不安定性が、進出日系企業にとっての大きな悩みの種となってきた。急に不可解な法制面の変更が行われた、あるいは具体的な規制の運用方法が不明瞭である、当局の担当官によって解釈が異なる、といった問題が生じるたびに、日系企業は人脈を駆使して政府当局のキーパーソンに働きかけ、規制内容の明確化や制度改正を求めてきた。首都移転によって企業と政府の距離が物理的に遠くなり、人と人が顔を合わせる機会が失われることで、これまでのような対話の機会が失われはしないか。こうした企業活動の制約が大きくなる不安は拭えないのが現状だ。

—以 上—