

調査報告 3

インドネシアの物流市場の現状

中村学園大学 流通科学部

朴 晟 材

今回の調査では、現地の企業や研究機関とのインタビューを通じて、インドネシアが抱えている深刻な物流問題に直接触れることができた。以下では、現地での調査内容を踏まえながら、インドネシアの物流市場の現状についてレポートする。

<ローカル配送業者のトラック>



インドネシアのマクロ物流コストが GDP に占める割合（2012年現在）は周辺国より高い24-27%である。世界経済フォーラム発表のグローバル競争力インデックス（GCI）2013-2014で

<ジャカルタ市中心へのアクセス道路>



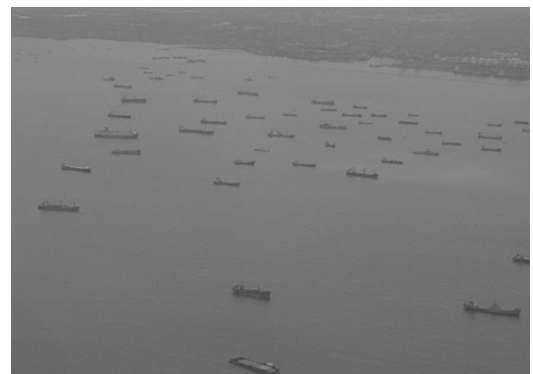
は、インドネシアの国家競争力は調査対象の148カ国中50位にランクしているが、インフラ部門では78位にとどまっている。

<APL（シンガポール）のコンテナと大型商業施設>



インドネシアは港湾での滞留時間が他の東南アジア国より長い。港湾での滞留時間はシンガポールより5日間ほど長く、政府は2013年の船舶滞留時間を6日から4日に短縮する改善努力

<沖待ち中の多くの貨物船（タンジュン・プリオク港）>



を進めている。

世界銀行の2012年ロジスティクス・パフォーマンス指数（LPI）によると、インドネシアはマレーシア（29位）、タイ（38位）、フィリピン（52位）、ベトナム（53位）等のASEAN諸国より低い59位にランクしている。

<日系フォワーダー企業のトラック>



インドネシアは、2015年のアセアン経済共同体のスタートに向け、2013年から物流市場を拡大開放しており、2012年基準で49%である物流市場における外国人投資持分制限を70%までに緩和する。2013年の物流部門自由化政策は外国の物流企業にとっては市場参入のチャンスであるが、ローカル企業は危機として捉えている。

<インドネシアに進出した日本の物流企業のトラック>



インドネシア政府は物流コストをGDP比15%まで下げるために2011年から2015年までに3

%削減、2015年から2020年までに4%削減、2020年から2025年までに5%削減する目標を掲げた3段階の計画を推し進めている。また目標達成のために2025年までに全国の道路、港、空港に総額500億ドル規模の投資を計画している。

<拡張整備が進む工業団地へのアクセス道路>



フロスト・アンド・サリバン（Frost & Sullivan）社の報告書によるとインドネシアの物流産業は2011年1,233兆ルピアから2016年には2,442兆ルピアまで拡大し、年平均経済成長率ベースで14.7%の成長を予測している。2012年基準のインドネシア物流産業の規模は1,419兆ルピアと推定されている。

<K-LINE（日本）の海上輸送コンテナを運ぶトラック>



物流産業の成長寄与要因としては、6%台のインドネシア経済成長率、10%以上の成長率に達する輸出入の動向、そして15%台の外国人投

資率を上げることができる。

<ジャカルタ東部の高速道路に隣接する日系企業の工場>



貨物輸送量の分担率では、道路輸送が全体貨物の9割以上を占めており、他の輸送モードの貨物量も増加しているが、割合として道路輸送への依存度が高く、道路ネットワークの整備と管理は経済成長において最も優先順位の高い課題といえる。

<現地で生産された日系自動車メーカーの自動車>



一方のインドネシアの物流サービス市場では、陸上輸送サービスの比率が54-55%と最も高く、航空貨物輸送サービスが18-19%、その他付帯サービスが14-15%を占めている。多国籍企業の市場占有率は60%に達しているが、企業数ではローカル企業が約70%を占める。

<荷役作業中のローカル3PL企業のトラック>



2012年の海上輸送貨物量は、2011年の8億9千万トンから5.8%増加した9億4千万トンを記録している。海運業の成長はASEAN内の域内貿易量の増加により今後も持続すると見込まれる。国内市場ではカバーージュ政策によりローカル海運会社が主導しているが、輸出入では外国船社が主導している。

<ローカル海運会社のコンテナ>



インドネシアでは111の商業港があり、そのうちの25は国際貿易港として運営されているが、輸出入の大部分は、タンジュン・プリオク港（ジャカルタ）、タンジュン・ペラク港（東ジャワ・スラバヤ）、マカッサル港（南スラウェン）、ベラワン港（北スマトラ・メダン）の4つの主要港で処理されている。

<世界最大コンテナ船社グループの MAERSK>



2012年の鉄道輸送貨物量は2,040万トンで、2011年の1,970万トンから増加している。ジャワ島では、燃料、オイル、肥料、セメント、石炭、コンテナが主な鉄道輸送の貨物であり、スマトラ島南部・西部では石炭が主な貨物である。スマトラ島北部ではパームオイルと原油が主に鉄道輸送を利用している。

<ジャカルタ市内の単線鉄道>



2012年現在の鉄道ネットワークの総延長は6,797kmであるが、実際に使用されているのは4,800kmのみである。全体として投資不足と管理体制の不備という課題を抱えており、政府は近い未来に鉄道インフラへの投資活性化を計画している。

2012年の航空輸送貨物量は、2011年比で5.7%成長した90万トンと推定される。国内には全部で187の空港があるが、そのうちの119の空港には1 km 未満の滑走路しかない。スハルノ・ハッタ国際空港（ジャカルタ）、ジュアング国際空港（スラバヤ）、ングラ・ライ国際空港

<日本から到着した航空貨物>



（デンパサール）、ポロニア国際空港（メダン）の4つの空港の貨物量が全体航空貨物量の47%を占めており、特にスハルノ・ハッタ空港は国内航空貨物全体の36%を処理している。

<EVERGREEN（台湾）とMOL（日本）のコンテナ・シャーシ>



国土全体で1万7千以上の島を有するインドネシアでは物流問題が経済発展の上で大きな課題となっている。インドネシア政府ではマクロベースの物流コスト削減に向けて大々的な社会インフラの拡充を計画しているが、計画推進のための投資財源の確保は容易ではない状況である。そのため外資制限などの規制を緩和し、国内の物流市場を海外にオープンすることで課題解決を図っている。

《引用・参考資料》

Klaus, Schwab The Global Competitiveness Report 2013-2014, World Economic Forum, 2013.

JETRO ジャカルタ, インドネシア・ハンドブック2012年版, ジャカルタ・ジャパンクラブ, 2013.

Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (Statistics Indonesia), 2013.

KOTRA Jakarta, 海外市場情報, KOTRA, 2012.

Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy, The World Bank, 2012.