

インドネシアにおけるインフラ政策の展開

——ジャカルタ・バンドン高速鉄道プロジェクトの現状と課題——

平本 賢了*・Ahmad Zaki**

はじめに

ジャカルタ・バンドン高速鉄道プロジェクト (Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung) は、ASEAN 初の高速鉄道建設として、注目を集めている。この整備計画は、首都ジャカルタと第三の都市とよばれるバンドン間の約143キロを、新幹線並みの高速で走る専用軌道及び関連施設建設を行うもので、「ジャワ回廊」(Koridor Jawa) における連結性の向上に寄与することが期待されている。それゆえ、このプロジェクトはジョコ・ウィドド (Joko Widodo) 新政権によってさらに進展すると思われた。しかし、この計画は政権の決定事項として順調にスタートしたわけではなかった。

この計画は、スシロ・バンバン・ユドヨノ (Susilo Bambang Yudhoyono) 前政権から続くインフラ整備の中で位置づけられていた。しかし新政権の経済政策は、重要であるが優先度が低いと判断されたプロジェクトは、例え前政権からの継続案件であれ凍結または中止も辞さないという姿勢で臨んでいるのが特徴である。その背景には、長年外国援助を受け入れ、その資金を開発資金としてインフラ整備などに充ててきたインドネシア支援国会合 (Consultative Group for Indonesia: CGI) を2007年に解散させた影響もある。政府債務を削減させながら財政基盤の強化を図り、自立した経済運営の確立

を目指すジョコウィ政権は、民間資金などを活用したインフラ投資によって、整備を進めようとしている。

本稿で取り上げるジャカルタ・バンドン高速鉄道プロジェクトも、国家予算を投入しない案件として位置づけられ、その後さらに政府保証を付与しないなどの条件や基準も追加された。

こうした背景に鑑み、本稿の目的は高速鉄道の受注に至るプロセスを、政府のインフラ政策から明らかにすることにある。さらに、受注後の動向を現地視察調査から検討する。その理由は、2016年1月の起工式以降、工事の進展が具体的に報じられることもなく、遅々としている状況が継続しているからである。

インフラプロジェクトは、いかにして着工を計画通りに進められるかが重要である。しかし、鉄道のように多くの自治体にまたがる広域的なインフラプロジェクトでは、着工に向け、各自自治体との交渉や調整、あるいは空間計画法が定める都市計画や開発計画に必要な条件を満たすなど、多くの課題が待ち構えている。なかでも大きな課題は用地の取得である。用地は沿線自治体が管理する土地もあれば、企業や住民が所有する民有地もある。これらの取得には、交渉が長期間に及ぶことで高額な補償が求められることも多い。2017年9月末の時点で収用率が54.5%にとどまっていることや、中国と合意した融資が予定通り執行されない状況にあることから、本格的な着工にはまだ時間を要することから、進捗に変化がみられないことから、政府は2018年1月からプロジェクトに対す

* 広島経済大学経済学部准教授

** ナショナル大学 (Universitas Nasional) 客員教授

る再評価を行なうとの報道もなされている。

そこで筆者はナショナル大学客員教授のアフマド・ザキ (Ahmad Zaki) 氏と、2017年3月及び9月の2回、現地視察を実施した。現場はプロジェクトの実態や課題を映す鏡であると考え、視察とともに沿線住民及び在来線駅関係者への聞き取りも行なった。このプロジェクトでは4駅が建設されるが、そのうち3駅を視察した。ジャカルタ特別州側の発着駅となる東ジャカルタのハリム (Halim)、2016年1月にジョコウィが起工式を行なった西バンドン県のワリニ (Walini)、及びバンドン側の発着駅となるバンドン県トゥガルルアル (Tegal Luar) がそれである。2回の視察を通じて、進捗状況に大きな変化を見ることができなかったことを確認した。その最大の要因が用地の取得であり、多くの時間を要していることが明らかとなった。

なお、本プロジェクトは中国による融資がまだ実行されていない段階の考察である。従って、今後ブレイクスルーといった事態もあり得る。それによる新たな進展や課題については、再度視察等を通じて考察を加えたい。

1. インドネシアにおけるインフラ政策の枠組み

成長戦略としてインフラを重視する姿勢は、ユドヨノ前政権から続くものであり、経済開発計画において強調されている。この開発計画には長期及び中期があり、それぞれのビジョンとミッションに基づき策定されている。長期政策とは、20年にわたる開発政策の方向性を示すもので「国家長期開発計画2005-2025: RPJPN」(2007年2月)として、ユドヨノ前政権から引き継がれている¹⁾。中期政策は、長期計画との整合性に考慮しながら5年間で優先されるべき政策を「2015-2019中期開発計画: RPJM」(2015年1月)として策定している²⁾。RPJM では定量的目標が設定され、計画の実現

を強調している。これらの長・中期計画は、中央政府の実施機関及び国家及び州・県レベルにおける空間計画が補完することで、円滑な経済開発の推進を支援している。

一方、ジョコウィ政権による経済政策は、「政権公約文書」(2014年5月)³⁾、及び「RPJM」が基本となる。

前者は、ジョコウィの政策姿勢を明確にした公約文書であり、その考えをトリサクティ (Trisakti) 及びナワチタ (Nawa Cita) といった表現を使って説明している⁴⁾。インフラ整備については、16の経済分野のクアクション・プログラムの9番目で示され、具体的に40もの政策が示されている。

後者は、ジョコウィ就任後から程なくして公表されたもので、大統領による政治的なコミットメントとして位置づけられる。この開発計画では、電力、道路、海運・港湾及び住宅がインフラの重点分野として取り上げられている。政策の実施にあたっては、ジオ・エコノミー (Geo-Ekonomi) やジオ・ポリティックス (Geo-Politik)、あるいは海洋国家 (negara maritim) といった地政学的な視点を重視しながら取り組もうとする点が特徴である⁵⁾。

経済政策は両文書に基づき展開されるが、管轄省庁などから個別の政策や計画が公表されることも多い。インフラに力を入れるジョコウィ政権は、12のインフラ分野に対する具体的な数値目標を設定し、地域に必要とされるインフラ投資について明らかにした「地域及び地域間インフラ連結性」(2014年12月)を公表している⁶⁾。個別のインフラ整備計画としては、運輸省のワーキング・グループが「ジャカルタ・バンドン高速鉄道マスタープラン」(2016年11月)を公表している⁷⁾。

さらに、上位計画である長期及び中期開発計画を補完する計画も策定され、2つの大きなインフラ整備計画が実施されている。「2011-

2025経済開発加速化及び拡大マスタープラン」(MP3EI, 2012年11月)⁸⁾、及び「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域戦略プラン」(MPA, 2012年11月)⁹⁾がそれである。

MP3EI は、日本政府と共同で策定した計画である。この計画は国内を6つの経済回廊(koridor ekonomi)として設定している点特徴で、電力、道路及び鉄道インフラの整備による経済活性化と連結性の向上を目指すものである。「地域及び地域間インフラ連結性」計画も、このMP3EIに基づいている。

一方、MPA は、経済を牽引する首都圏地域における一層の成長を目指し、インフラを整備するものである。この計画もMP3EIと同様、両国によって合意がなされたもので、20の優先事業及び18の早期実施事業を選定した「MPA マスタープラン」が公表されている。その中には、ジャカルタ都市高速鉄道(Jakarta Mass Rapid Transit: MRT)など、中期開発計画でも強調された優先事業も多い。なお、MPAの策定ではJICAが大きな役割を果たしており、優先すべき事業のリストアップとその実施について支援を行なっている。ジャカルタ・バンドン高速鉄道の提案も、このMPA作業部会による議論を通じて提案された案件である。

このように、インドネシアの経済開発計画において日本政府が深く関与していることから、その強みを生かしてMPA事業案件を受注してゆくことは、計画から建設、管理及び運営を一括して輸出するというインフラ輸出戦略に適用取り組みといえる。なお、この日本のインフラ戦略とは、2009年の麻生政権下から本格化したパッケージ型インフラ輸出戦略のことであり、安倍政権の日本再興戦略に基づく官民一体となったインフラシステム輸出戦略につながるものである。

2. インフラ開発の課題—旺盛な需要と資金調達—

2.1 物流コストと連結性

交通インフラが整備されることで、事業者は生産物を効率的に輸送するためのスピードとコストにおいて、また国民は効率的な移動手段と選択肢が広がる点において、多くのメリットを享受することができる。政府は、陸と海の物流ネットワークの構築が連結性を向上させ、地域の自律的發展につながることを期待している。

その背景には、高い物流コストが一向に解消されないという事業者からの根強い批判がある。例えば、世銀の物流パフォーマンス・インデックス(Logistics Performance Index)によれば、2016年における世界ランキングでインドネシアは63位で、2014年の第53位からランクを下けている¹⁰⁾。また、物流コストのGDP比について商業省による調査報告書では、2004年から2011年の間の平均が26.65%だと述べている¹¹⁾。インドネシア物流・貨物取扱業者協会(Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia: ALFI)は、2017年の物流コストは23.5%に低下したが、シンガポール(8.1%)及びマレーシア(13%)に比べるとまだ非常に高いと指摘している¹²⁾。さらにインドネシア全国輸入業者連合(Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia: GINSI)は、30%に達していると報告している¹³⁾。

RPJMによれば、GDPの23.5%を占める物流コストを5年間で19.2%まで下げること为目标としている。交通輸送インフラは、こうした点からも重視されており、5年間の整備目標が与えられている。例えば港湾整備では、国内に24港を新設してロジスティック機能を高め、ターミナルへのネットワーク化を目指している。陸上交通については、その要である高速道路を1,000 km、一般道を2,650 km建設する計画である。

このように、交通インフラといったハード・インフラを物理的に整備してゆくことが、競争力の向上と経済の強靱性に資すると、ジョコウィ政権はみているのである。

2.2 国家戦略プロジェクトと急増するインフラ予算

2.2.1 大統領令に基づく国家戦略プロジェクト

政府のインフラへの取り組みは、毎日のように現地メディアによって報道されており、国民的な関心事となっている。

インフラ政策へのジョコウィ政権の本気度は、「RPJM」や「地域及び地域間インフラ連結性」計画に基づくプロジェクトから垣間見ることができる。国家が優先して取り組むインフラは、「国家戦略プロジェクト」(Proyek Strategis Nasional: PNS)として大統領令によって定められている¹⁴⁾。2016年には225のプロジェクトが、2017年には245のプロジェクトが選定されている。その中でも優先度が高いと判断されたプロジェクトを「優先プロジェクト」として選定している。2017年には37プロジェクトが選定されている。この選定は経済調整大臣令に基づき、投資調整庁(BKPM)、国家開発企画庁(Bappenas)、公共事業省及び財務省など、省庁横断組織で構成される優先インフラ実施促進委員会(KPPIP)によって定められる¹⁵⁾。

2017年時点で必要とされる投資額は4,197兆ルピアである。その内訳は国家予算が525兆ルピア、国営／地方公営企業が1,258兆ルピア及び民間部門が2,414兆ルピアである。政府はプロジェクトで必要とされる資金の約6割を、民間投資によって賄うことを目指している。これを経済回廊別で見ると、ジャワ(Jawa)が93プロジェクト(1,065兆ルピア)、スマトラ(Sumatera)が61プロジェクト(638兆ルピア)、カリマンタン(Kalimantan)が24プロジェクト(564兆

ルピア)、マルク／パプア(Maluku/Papua)が13プロジェクト(444兆ルピア)、スウラベシ(Sulawesi)が27プロジェクト(155兆ルピア)、およびバリ／ヌサトゥンガラ(Bali/Nusa Tenggara)が15プロジェクト(11兆ルピア)となっている。また、全土に及ぶ12プロジェクト(264兆ルピア)と2つのプログラム(1,056兆ルピア)がある。このように回廊別で見ると、プロジェクトの数と金額においてジャワが最大である。しかし、スマトラやスウラベシをはじめとした外島への投資が目立っており、ジョコウィ政権の意図を反映した投資内容となっていることがわかる。

政府の定める戦略プロジェクトは16部門に分類されているが、その中でも交通インフラを代表する高速道路及び一般国道のプロジェクト数と金額は突出している。高速道路は69プロジェクトが計画されているが、ジャワとスマトラが多い。特にスマトラでは、北のアチェからランブンを結ぶスマトラ縦断高速道路(Trans Smatera)プロジェクトが注目されている。鉄道は15プロジェクトで2016年よりも3プロジェクト増加しているが、ともに外島でのプロジェクトが大半である。ジャカルタ・バンドン高速鉄道も2016年に続き、このリストに入っている。この点について国家予算を使わず政府保証も付与しないプロジェクトに対し、国家戦略プロジェクトのリストに入れることへの異論も政府内であったとされるが、政府の意図をここで垣間見ることはできない。

一方、「ジャカルタ・スラバヤ鉄道」(Kereta Api Jakarta-Surabaya)が2017年の戦略プロジェクトとして新たにリスト入りしている。この鉄道を高速鉄道として新たに整備するのか、あるいは既存路線の再生プロジェクトとして実施するのかについては、政府によるプロジェクトの選定のタイミングや、事業実現可能調査が開始され日本政府との接触を求めている時期などか

ら、高速鉄道ではなく鉄道という標記になったものと思われる。新設空港については、3空港が計画されているが、そのひとつに西ジャワ州のクルタジャティ（Kertajati）空港がある。この空港は現在建設中であるが、ジャカルタ・バンドン高速鉄道と結ぶ案が浮上している。港湾開発については、10プロジェクトが進行中であるが、その中でも国内最大規模の国際貿易港開プロジェクトがパティンバン（Patimban）港である。多くの日本企業が進出している東部ジャカルタ工業団地に近いことや、トヨタなどの強い意向もあり、実現した案件である。

2.2.2 増大するインフラ予算

このように、交通輸送分野が多くを占めるインフラプロジェクトであるが、対象分野が多岐にわたっている。RPJMによれば、2015-2019年の間に必要とされるインフラ整備資金は5,519兆ルピアと試算する。この資金需要を満たす調達先を国家及び地方予算（50.02%）、国営企業（19.32%）及び民間部門（30.66%）としている¹⁶⁾。民間部門の割合が少ないが、政府の財政規模からみても、また前政権がそうであったように、実際は4-5割を民間部門による調達に依存せざるをえない状況にあり、先に述べたKPPIPによる試算がより現実に即していると思われる。

政府も国家予算に占めるインフラ財源の確保のために、就任後すぐに燃料補助金削減を実施して約100兆ルピアの予算を積み増したことや、投資許認可を効率的に行なう「ワンストップ・サービス」やPINAなどの政府予算を使わないスキームの実施などにより、具体的な成果につなげようとしている¹⁷⁾。ジョコウィ自らも国際会議の場を活用して経済外交を積極的に展開している。しかしこうした取り組みですら、政府予算ではその3割程度しか満たすことができない。従って、PPPなど、官民連携による民間資金を活用しながらインフラ整備を進めることが

求められている。

民間部門へ資金を求めるためには、投資が促されるような魅力的なインフラ案件を組成することが求められる。本稿はその技術論に立ち入るものではないが、東南アジアでは、PPP事業の実現に向けた制度構築や環境整備が十分でないこと等から、実現した事例は少ないようである。

インドネシアでは大規模なインフラ計画の下、増大するインフラ需要とそれを賄う資金調達の狭間で、政府は厳しい対応を迫られているのが現実である。それは国家予算に占めるインフラ予算の急増となってあらわれている。例えばユドヨノ政権期の2009年ではわずか8.2%（76兆3,000億ルピア）に過ぎなかったが、ジョコウィ就任の2014年は8.7%（約178兆ルピア）、2015年は14.2%（約290兆ルピア）と政策の本格的始動により急増している。その後も上昇し続けており、2016年は15.2%（約317兆ルピア）そして2017年は18.6%（約387兆ルピア）と、国家予算の2割を占めるまでになっている。

その結果、国道建設においてユドヨノ政権10年間（2004-2014）では、4,770 kmの国道と420 kmの高速道路建設という成果に対し、ジョコウィ政権のわずか2年（2014-2016）で、2,225 kmの国道と132 kmの高速道路建設という成果を上げている²⁰⁾。

しかし、目標達成には資金調達がやはり鍵となる。政府の最近の取り組みとして、資金調達を国家予算に依存せず、民間部門による投資資金やPPPを活用しながら進めたいとする政府の努力として、2017年2月に導入したインフラプロジェクト整備資金調達スキームとしてのPINAがその一例であろう²¹⁾。

PPPスキームを推進したい政府にとって、制度設計が他のASEAN諸国よりも早かったものの、本格化したのはユドヨノ前政権からであった。これまで、インフラ投資はGDPの5-6%

前後で推移していたが、政治の混乱や経済危機などもあり、1998年から2004年には、2%程度までに落ち込んでいた。その間、土地収用のための法整備や包括的な金融支援策などによって投資環境の改善と民間部門による投資促進の基礎が、次第に構築されつつあるのが、インドネシアの現状である。

3. 高速鉄道プロジェクトの計画と推進 —その背景—

3.1 初期の高速鉄道整備計画

高速鉄道プロジェクトが内外のメディアで取り上げられ世間の耳目を集めるようになったのは、ジョコウィ就任後と言ってよい。しかしその整備は前政権から続く議論のなかで提案された案件である。

インドネシアの高速鉄道整備は、その計画段階から日本政府が深く関わっている。インドネシア政府は増加の一途をたどる自動車による渋滞や環境への影響などに鑑み、鉄道の再評価作業を行っていた。日本政府もその検討に加わっていたこともあり、鉄道整備の一環として、首都ジャカルタと第二の都市スラバヤ（Surabaya）を結ぶ高速鉄道の提案を行なっている（2008年）。この時、フランスや韓国がすでに自国の高速鉄道システムの導入提案を行なっていたこともあり、日本政府としても新幹線などの優れた鉄道技術を活用することで、インドネシアにおける日本企業の投資環境の改善や技術的優位性を主張できると考えた²²⁾。高速鉄道の導入効果についても、ジャワ島北岸に点在する各都市が線上の一体化した地域として経済活動を展開することで、地域全体の経済発展に貢献し得ると考えていた²³⁾。

鉄道の再評価と整備計画は、運輸省鉄道総局による「国家鉄道マスタープラン」（National Railway Master Plan）として公表され（2010年4月）、ジャカルタ・スラバヤ間を結ぶ高速鉄

道路線もこの中で提案された²⁴⁾。この整備計画について、経済産業省は旅客専用高速鉄道として9年をかけ685キロの路線を建設し、それによって9時間以上を要する現行の所要時間（特急利用）を、3時間以下で結ぶ提案を行なった。しかし、2兆1,368億円という巨額の総事業費がネックとなり、その後計画が見直されたという経緯がある²⁵⁾。

これが、初期の高速鉄道計画であった。その後、巨額投資や採算性など、計画を進める上で考慮すべき点などに鑑み、インドネシア政府はジャカルタ・バンドン区間の高速鉄道整備事業を第Ⅰ期整備区間として先行整備する方針を打ち出した²⁶⁾。日本政府はこの時点で明確な提案を行なったわけではなく、その実現可能性に向けた調査を開始した。この調査を受けてインドネシア政府は、ジャカルタ・バンドン区間ないしバンドンから先の延伸の可能性について、より詳細な調査を日本政府に対して要請した²⁷⁾。なお、2011年の経済産業省による調査報告書では、ジャカルタ・バンドン間の最適なルート設定とともに経済財務分析などの技術的な検討を通じて、選定整備区間のより詳細な事業手法の検討調査が実施された。

3.2 MPAの優先事業として位置づけられた

ジャカルタ・バンドン高速鉄道整備計画

日本による調査結果などを踏まえ、ジャカルタ・バンドン高速鉄道整備計画は次のステップに向けて前進することとなった。この整備計画が、日本とインドネシア両国で推進する「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）」の優先事業の一つとして位置づけられたからである。具体的には、2012年10月9日の「MPA マスタープラン」策定に基づく両国による承認である。その取り組みは、2010年12月10日の「首都圏投資促進特別地域構想にかんする協力覚書」の署名からスタートしている²⁸⁾。その後、JICAに

による MPA 構想推進のための「マスタープラン調査」が2011年5月より開始し、優先事業実施のための調査がなされた²⁹⁾。

その後、何度かの運営委員会が開催され、第3回の運営委員会によって「MPA マスタープラン」として承認がなされたのである、このマスタープランでは、45件を優先事業として2020年までに完工を目指すことを承認し、そのうち18件を早期実施事業として2013年末までに着工を目指すこととなった。事業資金については、2020年末までに約410兆ルピア（約3.4兆円）を要するとの試算も出された³⁰⁾。このとき、ジャカルタとその近郊都市を結ぶ新たな経済回廊の構築のための「新国際空港を経由するジャカルタ・バンドン高速鉄道の整備」として提案がなされ、資金調達スキームや建設費等も示された³¹⁾。その他にも、現在、日本政府の協力により進められているジャカルタ都市高速鉄道（MRT）やジャカルタ LRT（軽量鉄道）も優先事業として承認されている。

高速鉄道の整備に向けた両国の合意は、2013年12月11日の MPA 第4回運営委員会において、高速鉄道整備が連結性向上に資するとして、その事業化調査支援を開始することで一致したのである³²⁾。

このように、ジャカルタ・バンドン間の高速鉄道整備計画は両国の協力の下に計画され、日本政府はその実現に向け、大きな役割を果たしていたことがわかる。ユドヨノ政権がこの計画を承認した理由については、MP3EI における経済回廊モデルがその手がかりとなろう。

この経済回廊モデルはすでに触れたように、国内を6つの地域をそれぞれ「経済回廊」として定め、各地域の特性を生かした産業育成などの地域振興を推進しようというものである³³⁾。

例えば、「ジャワ回廊」は国家経済の中心として、多様なサービスの提供と促進が目標とされている。この点に鑑みると、ジャカルタ・バ

ンドン高速鉄道の整備も、回廊開発を担うプロジェクトとして位置づけることは十分可能である。むしろ、ジャワには経済の中核を担う首都ジャカルタをはじめとした大都市が存在し、急増する人口と深刻化する交通問題など、人やモノが円滑に機能しうるような首都機能の構築が急務となっている。高速鉄道もその役割を担うと考えられたからこそ、前政権より整備計画が進められたものと考えられる。首都圏では現在、ジャカルタ MRT の完成に向け建設が急ピッチで行なわれているし、2017年12月26日には、スカルノ・ハッタ国際空港ターミナル3とジャカルタ市内を結ぶ「スカルノ・ハッタ空港鉄道」（Kereta Bandara Soekarno-Hatta）が完成し、一般向け試験運転も始まった。都市機能を高めるためのインフラニーズは依然として高く、現在もさまざまなプロジェクトが実施されている³⁴⁾。

4. 高速鉄道整備計画の重要な契機となった日中訪問

以上の考察から、経済政策の中核を成しているのがインフラであると理解できる。その資金需要を政府や国営企業が担うこととなるが、とてもすべてを賄うことができるものではない。そのためジョコウィは就任後から半年が経過した2015年3月、インドネシアと経済関係の深い日本と中国を訪問し、二国間会談を通じて経済協力を要請した。

ジョコウィは、3月22日から25日まで日本に滞在し、25日から28日まで中国に滞在した。両国において精力的な視察・交渉を展開したジョコウィであったが、視察直前に地元誌に対し、訪問目的は投資・ビジネス分野における二国間協力の緊密化にあり³⁵⁾、日本は最大の投資国であり、中国は投資拡大能力において最も期待される国だと述べており³⁶⁾、両国を重視した発言を行っている。

この訪問は、インドネシアへの経済協力を求めるものであり、高速鉄道整備への具体的な協力を求めるためのものではなかった。とはいえ、この両国の訪問を通じて、ジョコウィは高速鉄道整備の可能性を探っていたのは確かである。結果として、中国滞在中の27日に建設に向けた覚書が交わされたが、それは両国の訪問を通じたジョコウィによる総合的な判断と考えたほうが適切と思われる。

23日の安倍首相との会談では、1,400億円（12億ドル）のインフラ整備のための借款供与の方針がなされた³⁷⁾。翌日のビジネスセミナーでは、政治的な安定がもたらす投資先としての魅力について説明を行い、日本企業に利益をもたらす外島開発のための経済特区建設への投資を呼びかけた。一方でジョコウィは、「インドネシアが戦略的な生産拠点となることを日本に対して求めてゆく」と述べている³⁸⁾。これはインドネシアが単なる市場としてではなく、自動車部品、電気及び自動車などの輸出促進の生産拠点を目指しているという重要なメッセージであり、そのための協力を日本に求めるものである。

高速鉄道に関しては、「高速鉄道の建設を決めるつもりであるが、それがジャカルタ・バンドンあるいはジャカルタ・スラバヤになるかは分からない」と述べるにとどまっている³⁹⁾。

ジョコウィはトヨタ本社も訪問した。豊田章男社長に対し、インドネシアが輸出サービスの拠点となることを求め、現在年間20万台の輸出を、3倍強の70万台の輸出を目指すとの約束が交わされた⁴⁰⁾。この背景には、2016年2月に両国で合意した西ジャワ州パティンバン港（Pelabuhan Patimbang）の建設がある。これは国内最大規模の港湾開発プロジェクトであり、2017年11月に第一期建設に1,189億円が日本政府より供与された。2019年4月には自動車ターミナルの一部の開港が予定されている⁴¹⁾。パティンバン地区から70キロに位置したチカン

ペック高速道路（Jalan Tol Cikampek）沿いに立地する東部工業団地は、トヨタを初めとした日本企業が数多く進出しており、新港建設による円滑なアクセスによる貨物輸送の拡大などを通じた投資促進のための重要な位置づけがなされている。ジョコウィはこの新港を最大限活用して、生産と輸出の増加を望んでいるとされる。このように、ジョコウィの日本に対する要望は、インドネシアの製造業の発展を牽引するビジネスへのさらなる投資を求めている点にある。

一方、中国を訪問したジョコウィの経済協力への要請は明確であった。26日に中国の李国強首相と会談し、高速鉄道プロジェクトを含むいくつかのインフラ投資案件へのアプローチを行う一方、中国はインフラや漁業部門への投資コミットメントを行った。さらに、中国鉄路指令センター長らと北京の大量輸送システムや連結性について議論を行い、関連施設の視察を行った。特に、北京中心部と北京首都国際空港とを結ぶ北京空港特急のアクセスに感心したという⁴²⁾。このように、中国訪問は主に鉄道を中心とした交通輸送インフラとそのシステムづくりにかんする交渉や視察であった。

この両国の訪問を通じて、日本と中国に対して要請した協力の中身が大きく異なることがわかる。日本に対しては、工業化の実現など、長期にわたるこれまでの役割の大きさに鑑み、引き続き自動車及び自動車関連産業、電気・機械分野への投資を通じた経済協力を求めていること、また、市場としてのインドネシアではなく、生産拠点としての理解を求めた点も重要である。すなわち、ジョコウィの日本に対する期待は新幹線ではなく、持続的な経済成長に繋がる工業分野への投資であり、そのための経済協力であったといえる。

一方、中国に対するジョコウィの態度は明確であった。中国側もそれを理解していたように思われる。中国政府は高速鉄道をはじめとした

鉄道整備計画への具体的なアプローチを積極的に行ったのが特徴である。ジョコウィも中国の高速鉄道輸出の実績を踏まえ、インドネシア導入への可能性とともに、鉄道ネットワークの具体的なイメージと効果を、先行する中国訪問を通じて確認した。インドネシアと中国は経済規模や人口こそ異なるが、ともに急成長している大国であり、その途上で生じる課題には共通点も多い。ジョコウィはその取り組みにおいて先行する中国を参考にしたいとの判断があったものと思われる。訪問を通じて、急増する人口とそれがもたらす交通ネットワーク上の隘路をどのように改善してゆくか、中国の取り組みは非常に参考となったに違いない。

ジョコウィは高速鉄道整備の必要性を感じてはいたが、中国との二国間会談を通じて、課題克服に向けた具体的な前進があったからこそ、滞在中の27日にインドネシア国営企業大臣のリニ・スマルノ（Rini Soemarno）と中国国家発展改革委員会主任の徐紹史（Xu Shaoshi）との間で、高速鉄道の実行可能性調査を500万ドルでスタートする覚書を交わしたのである。

高い品質と安全性を誇る日本の新幹線も、インドネシア政府が置かれた経済社会環境に鑑みると、日本の提案する条件では総合的にみて難しいとの判断がなされたと思われる。

その後、中国は日本が驚くような入札書をインドネシア政府に提出した⁴³⁾。

5. 日中による受注取り組みと中国の落札

5.1 水面下で進められた中国高速鉄道整備交渉と中国の意図

このように、中国による高速鉄道受注への姿勢は、事業可能性調査の覚書を交わしたことで鮮明となった。この覚書への署名は、具体的な取り組みに向けた第一歩ではあるが、この署名はそれ以上の意味を持っていたと考えられる。

なぜならば、両国による高速鉄道建設に向け

た水面下での協議ないし交渉は、ジョコウィ就任後、すでに始まっていたと考えられるからである。例えば、就任間もない国際会議への出席がそれである。ジョコウィにとって、新政権による外交戦略や経済政策に対する考えを明らかにする絶好の機会となるからである。

新興国として存在感を高めているインドネシアと、経済大国としての自信を深めつつある中国がこうした会議を利用して互いの利益のために接近するのは、ごく自然であり、むしろ両国はそれを望んでいたと考えるべきであろう。そして両国をつなぐ場がジョコウィ就任間もない2014年11月に開催された3つの会議であった。すなわち、「APEC 閣僚会議」（11月7－8日、北京）、「ASEAN 首脳会議」（11月12－13日、ミャンマー）及び「G20首脳会議」（11月15－16日、オーストラリア）がそれである。APEC 会議では、習近平との会談でアジアインフラ投資銀行（Bank Investasi Infrastruktur Asia: AIIB）の設立を支持するとともに、設立への参加を表明し、翌年2015年6月には正式署名を行なっている⁴⁴⁾。

ASEAN 首脳会議でジョコウィは、「世界の海洋の枢軸」構想（World Maritime Fulcrum/Global Maritime Axis）すなわち海洋国家構想を発表した。このドクトリンは、政権公約文書に基づく海洋をキーワードとした国づくりの方針を示すものである。翌年3月の中国訪問時にジョコウィは、中国の「新たな海洋シルクロード」（New Maritime Silk Road/Jalan Sutra Laut Baru）構想を、インドネシアの海洋国家構想を補完するものだと強力でバックアップするとした。両国をつなぐ場は2015年4月22日から24日にインドネシアで開催された「アジア・アフリカ会議」（Konferensi Asia Afrika: KAA）など、公式な場での接点は多かったと言えよう⁴⁵⁾。

重要な点は、その過程で両国による二国間協

議が行なわれたことにある、両国による経済関係構築過程の延長線上において、ジャカルタ・バンドン高速鉄道整備計画も浮上した。ジョコウィは就任後、高速鉄道に国家予算を投入しないことを明らかにしていただけない、中国との接点は整備計画を再び前向きに検討する契機となった。勿論、中国も相応の戦略的意図があったのは言うまでもない。

高速鉄道プロジェクトに中国という新たなプレイヤーの登場によって、先行する日本も安閑としてはいられない状況となった。中国はジョコウィが国づくりを進める上で何を求めているのかを、よく観察していた。さらに言えば中国は、スハルト体制以後の民主化過程におけるインドネシアの政治経済の変化を冷静に分析していた。経済関係は1999年のアブドゥルラフマン・ワヒド (Abdurrahman Wahid) 政権以降、次第に改善されていったものの、二国間関係についてはそれほど進展していったわけではなかった。

では、中国の意図はどのようなところにあるのであろうか。そのヒントとなるのが中国による広域的経済連携戦略としての一帯一路戦略にある。すなわち、インドネシアが地政学的にも戦略的重要性があると認識しているからこそ、両国の関係を深めかつ強化する必要があったと考えられる。その取り組みは、カザフスタンでの演説 (2013年9月) だけでなく、インドネシアでも国会で演説 (2013年10月) を行なうことで、新たな中国との関係強化の構想を提示したといえる。中国のこうした演説はその後、一帯一路として国内外で強力に宣伝されることになる。中国の戦略性に注目すると、ジャカルタ・バンドン高速鉄道整備は複雑な意味合いを帯びてくる。中国にとって ASEAN の大国であるインドネシアに大きな足がかりを得ておくことは、一帯一路戦略を展開する上で非常に重要であり、したがって高速鉄道整備は是が非でも受注した

い案件であるという見方も可能であろう。一方、インドネシアにとって、中国は重要な貿易相手国でもあり、投資も急増していることから経済関係を深めることへのメリットは非常に大きいというのが、政府や財界の見解である。

5.2 受注への政府による日中提案の却下と中国の再提案による高速鉄道の受注

こうした背景などを踏まえ、中国の受注までを時系列で辿ると、以下のようになる。

ジョコウィが事業可能性調査に署名したのが2015年3月27日で、同年4月には入札書をインドネシア政府へ提出している。同年8月には事業可能性調査 (F/S) をジョコウィへ提出したが、同年9月3日にジョコウィは日中両国の提案を断るとともに政府の方針を明確にした。しかし、プロジェクトは国家予算を使わないならば継続可能であるとした。この時、このプロジェクトは高速ではなく中速鉄道に変更すべきとの談話も発表している。そして9月22日、中国の提案をインドネシア政府は大統領及び閣僚による非公開会議において中国の提案とすることを決定したのである⁴⁶⁾。

しかし、その間にも重要な動きがあった。ジョコウィが訪中した翌月の2015年4月22日、習近平国家主席がインドネシアを訪問しジョコウィと会談を行なったことが伝えられたが、その内容は、ジョコウィが高速鉄道建設に対してあらゆる実現努力を習近平に求めたこと、そして両国の国営企業による基本合意書に署名を行なったという点で驚くべきものであった⁴⁷⁾。

協力署名は事業可能性調査の継続実施とそのための資金調達を対象とするものとは言え、これは両国による事実上の建設合意と判断してよい。しかも、基本合意署名に両国の企業が参加している時点で、すでに両国による具体的な取り組みがなされていることがわかる。インドネシア政府による正式決定は2015年9月22日に行

なわれ、その後、複数の鉄道及び銀行により構成される中国の国営企業と、インドネシアの国営企業の合資によって、インドネシアに新会社すなわちインドネシア中国高速鉄道会社 (PT. Kereta Cepat Indonesia China: KCIC) を設立して建設を主導してゆくのであるが、この4月の時点で建設枠組みもほぼ確定していたものと思われる。なお、政府による正式決定の前の2015年9月18日、リニ国営企業大臣は、中国側の提案を選択することに変わりないと述べていた⁴⁸⁾。

一方、日本の取り組みは、中国のそれより長い準備がなされていた。その取り組みを時系列でみると、高速鉄道の実行可能性予備調査が50万ドルの無償援助で2011年11月に開始している。2012年2月にはこの予備調査の継続のためにさらに50万ドルが追加された。2014年1月には実行可能性調査第一段階がJICAの無償資金援助305万にドルで開始した。2015年3月27日に中国も実行可能性調査に加わるなど、日中による動きが活発になってくるのが4月以降である。同年4月にJICAは経済担当調整大臣府へ実行可能性調査の結果を伝えた。同年7-8月にかけて安倍内閣総理大臣補佐官和泉洋人がジョコウィと面会するとともに、同年8月に同補佐官は、政府保証を50%にするなどの修正案を提出した。その後9月3日に日中案が却下され、同22日に中国案に決定したことを受け、その翌日の23日に経済調整大臣グルミン・ナスティオン (Darmin Nasution) は在インドネシア大使館大使に対し、高速鉄道はさらに継続するが中速鉄道で行なうことを伝えた。そして28日、安倍内閣総理大臣に面会する特使として国家開発計画相ソフヤン ジャリル (Sofyan Djalil) は、国家予算を伴う高速鉄道建設を行うことができないことを日本政府へ伝えた⁴⁹⁾。

結果として日本は受注に至らず、日本政府の失望も大きかったようである。しかしそれは、

日中の戦略の違いでもあり、インドネシアの求めるニーズに合致しなかったことによるものである。日本の提案は政府のインフラ輸出戦略でも掲げられているように、社会資本形成を通じ経済社会の繁栄に資するものであることを強調している。従って日本のいうインフラ整備は経済協力の一環として、またインフラビジネスとして日本の成長戦略につなげようという目的もある。ただ、確度の高い受注を目指すという点では、課題が残る結果となった。

このように中国と日本が競う形となった高速鉄道であるが、受注のポイントは2015年9月3日に、日中両国より提出されていた提案書を大統領が却下したことにある⁵⁰⁾。ここに政府の強いメッセージが込められている。内閣官房が発表した資料によれば、大統領による提案却下によってこの計画が白紙化したわけではなく、政府が求める条件を明らかにした上で高速鉄道整備を行うとした。1点目は国家予算を投入せず国営企業に委ねること、2点目は政府保証を付与しないこと、そして3点目は国家予算に負担を与えない企業間取引 (Business to Business: B to B/Kerja Sama Bisnis) で行うことがそれである⁵¹⁾。

政府は民間部門が参入した場合の規制者としてのみ行動し、このプロジェクトには直接関与しない立場を改めて明らかにした⁵²⁾。

中国は提案却下後も動じることなく、すぐに新たな提案を行なった。そのポイントは、両国の国営企業 (BUMN) が設立する合弁会社によって鉄道建設から運営を行なうこと、融資は中国開発銀行 (CDB) が全額を融資する、政府から財政的支援や政府保証は求めないこと、また車両の製造工場やアルミなど、鉄道整備に必要な産業の設立、さらに駅周辺開発などが政府の意を汲んだ提案として判断された。

日本は明らかにその技術やオペレーションシステムや安全基準において優位であった。しか

しインドネシアが求めていたのは、この巨大プロジェクトを整備する上で必要となる資金をいかにして調達するかという点にあった。その点で中国が申し出た資金調達の提案は、中国開発銀行からインドネシアの国営銀行への融資を取り込むことにもなるという点で、より魅力的でもあった。

インドネシア政府は日本政府に対して求める条件に合致しなかったことを伝えたのみであった⁵³⁾。しかし、これまでの考察を踏まえて述べるならば、次の点が指摘できるかもしれない。一点目は、これまで数年間における日本政府によるインフラ整備の遅れに対するインドネシア政府の不満の表れではないかということ、二点目は、日本の進め方は過度に慎重であると受け止められていることから、プロジェクトの計画から実施に至るまでに長い時間を要しているという点である。中国は、低コストで完成までの工期の短さ及び資金を容易に調達できる点を積極的に提案し、受注獲得に結びつけたといえる。

ただし、受注に至るまでのプロセスは透明感に乏しいものであったと言わざるを得ない。

6. 建設に向けた取り組みと課題

建設に向けた取り組みは、インドネシア政府が条件とした B to B スキームによって開始した。両国はコンソーシアムの設立による早期事業化を目指した。インドネシア側は早速、国営企業4社によるコンソーシアムを結成し、社債発行など資金調達について規定を定めた⁵⁴⁾。この国営企業4社を代表するのが PT.Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI, 2015年10月設立)である。中国側も金融機関や鉄道会社を含む5社によるコンソーシアムを設立し、この5社を代表するのが China Railway International.Co.Ltd である。その後、PSBI は両国のコンソーシアムによる合弁事業契約に調印し、それにより設立された会社が KCIC である。

そこで明らかとなったことは、2点である。

1点目は、KCIC が高速鉄道の建設管理を代表する会社であること、2点目は、ファイナンス・スキームの決定である。この点について総工費約51億ドル(78兆ルピア)のうち、中国開発銀行(China Development Bank: CDB)による融資が75%、両国のコンソーシアムによる株式発行などによって25%を調達するとした。なお、この25%の内訳はインドネシア側が60%を中国側が40%を負担するものである。融資は KCIC に対して行われる。

なお、総工費の75%の融資の中身について中国案は、10年の無利息かつ支払猶予期間を設けるとともに、利息は固定金利とし、60%を米ドルで年2%、40%を人民元で年3.46%とした、計40年の融資を CDB より得ることになる。一方日本案は、総工費の75%をインドネシア政府が負担し、残りの25%は JICA を通じた融資である。具体的には10年の無利息かつ支払猶予期間を設けるとともに、利息は年0.1%の固定金利とし、計40年の融資提案であった⁵⁵⁾。インドネシアは中国の提案を受け入れたが、日本の ODA よりも非常に高い利息で融資を受けることとなる。

融資スキームも決定したことで、早期着工に弾みをつけた KCIC にとって、起工式は重要なセレモニーである。そのための準備はまさに急ごしらえであった。PSBI が、2015年12月よりワリニ地区から工事を開始する準備を明らかにしたこと⁵⁶⁾、KICI が起工式直前の1月12日に同地区の路線建設許可(5キロ)を運輸省から得たこと、さらに同20日に環境森林大臣による環境許可など、最低限の許認可を得て21日に起工式が行われた。

特に、建設許可について運輸省は、規制者として一つでも条件を満たさない限り、事業許可を付与しないとの強硬姿勢で臨んでいた⁵⁷⁾。その後、運輸省は KCIC に対し高速鉄道開発許可

を付与したが（2016年8月）、すべての書類提出が完了したわけではなかった。運輸省は、土地収用や建設用地にかかわる技術的手続きや詳細を明確にする必要があるとした。その最大の課題が土地収用であるが、運輸省によればコンソーシアムによる管理地が59%で、残りは民間地だとして、KCIC に対し収用完了目標を与え、その期限を2017年12月とした⁵⁸⁾。しかし2017年9月末の時点で、収用率は54.5%にとどまっている。

着工が遅れている背景には、収用に多くの時間と費用が発生していることや、軌道建設予定地の土地調査とその確定作業に時間を要していること、さらに、各地域の空間法に基づく開発計画許可を得るための交渉も自治体と継続しているなどの事情もある。何より、課題解決のための融資資金が CDB より執行されていないことが大きい。起工式以降、着工に向けた大きな進展もなく、その間に土地収用問題のみがクローズ・アップされ続けた1年余りであった。

中国からの融資が正式に決定したのは、2017年5月14－15日に開催された一帯一路国際協力サミットフォーラムである。開催日の14日、習近平との二国間会談後、調印式が行われ CDB による45億ドルの融資がようやく決定した。なお、この時点で総事業費が当初の55億ドルから60億ドルに見積もられた。事業費の上昇は土地高騰に伴う収用費用が予想以上であることや、当初の計画になかったトンネル建設など、設計の変更などによるものである⁵⁹⁾。

このように、十分な準備が伴わない中で見切り発車した高速鉄道建設であるが、ここから何が読み取れるであろうか。その一つは、ジョコウィは例え見切り発車であっても、まずは建設を前進させようと考えている点にある。すなわち、受注が確定した以上、政府として建設の第一歩を早期に前進させてゆくことが重要だということである。それは、例え書類が全て揃わな

くても、工事を開始できる具体的な状況に持ち込むことが重要だと考えているように思われる。スタートしてしまえば、工事は前進することができ、またそれによって未決の事案や課題も工事を進めながら解決を図ってゆくことも可能だというスタイルが見えてくる。まずは、可能なところから出発し、そこで生ずる問題や課題を進めながら解決してゆくのがジョコウィの政治スタイルといえるものかもしれない。

しかし、現実に土地収用の進展が鈍いこと、CDB による融資執行が何度も延期されていることなど、建設工事の根幹にあたるこれらの課題が大きく、着工を遅らせている。

2017年3月から再開した工事は、同年10月の時点で工事区間のわずか43キロに届く程度である。融資についても、これまで何度も中国側から執行の意向が伝えられたが、いずれも執行されていない⁶⁰⁾。そのため、工事は主としてコンソーシアム企業の資産によって行なわれている状況にある。土地収用が完了しないと執行しないということが CDB より伝えられているが、国営企業大臣のリニは「CDB は100%の土地が収用されることを求めているわけではなく、建設予定地の位置が確定され、再び変更されないことを求めている」と苦しい弁明に終始している⁶¹⁾。

融資が実施されないことによる工事の遅延は、後述の現地視察からも明らかであり、KCIC と中国との折衝にあたるリニ大臣もその都度、執行される旨の情報を出すが、結局は延期されており、政府内からも建設に対する批判も出始めている。

7. ジャカルタバンドン高速鉄道の進捗について

7.1 視察地点は本格的な工事に至らず

今回の視察は2017年3月に続くものである⁶²⁾。その目的は、コンソーシアムが目標とす

る2019年末の鉄道完工の可能性を確認することにある。3月の訪問では、ジャカルタ側の発着駅となる東ジャカルタのハリム駅 (Stasiun Halim) 建設予定地で空軍隊員と周辺住民への聞き取りを、9月の訪問では、ハリムとともに新駅となる西ジャワ州ワリニ駅 (Stasiun Walini) 及びバンドン側の発着駅となるバンドン県トゥガルルアル駅 (Stasiun Tegal Luar) 周辺について視察を行った。ともに極めて短期の実態調査ゆえ、その全体像を詳細に描写するに至らなかったが、主たる現場の進捗を確認できた点は有益であった。

2回の視察を通じて確認できた点は、次の3点である。1点目は、ハリム空軍基地周辺の土地は軍との交渉で取得がほぼ完了しているものの、工事は全くといってよいほど進展がなかった。移転を余儀なくされる空軍隊員と周辺住民の移転先と居住建設の目途が立っていないことが大きな理由である。2点目は、トゥガルルアルの動きも全くなかったことである。9月訪問でトゥガルガルから近いグデバゲ駅 (Stasiun Gedebage) の駅長に聞くと、建設工事計画書すら伝えられていないとのことであった。そして3点目は、建設区間で最も進捗しているとされるワリニ駅及び周辺工事も、軌道・トンネル工事のための整地工事が行われているのみであった。ワリニはジョコウィによる起工式が行なわれた場所である。工事が先行している理由は、この土地が国営農園会社所有であることが、土地取得を容易にし、着工に先鞭をつけることができると考えられたからである。

7.2 空軍隊員家族及び地区内住民の移転が課題のハリム

東ジャカルタに位置するハリムは、ハリム・ペルダナクスマ国際空港 (Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma) があり、空軍基地のある地区として知られる。このハリ

ム空港は1985年にスカルノ・ハッタ国際空港が開港されるまで、中心的役割を担っていた。スカルノ・ハッタ国際空港の運用開始以降、ハリム空港は空軍やチャーター機の利用がなされる程度であったが、政府の民間利用による輸送力強化策により、2014年にガルーダ航空グループのシティ・リンク (Citilink) が就航している。また、海洋水産大臣スシ・プジアストゥティ (Susi Pudjiastuti) が経営するスシ・エア (Susi Air) も、この空港から発着しており、大統領や政府要人の発着もこの空港を使用している。

3月及び9月の視察でも工事開始の動きは全く見られなかった。空軍関係者への聞き取りで判明した遅延の最大要因のひとつが、空軍官舎の一部が移転を余儀なくされ、その目途が立っていないことであった。

この時点で移転が必要な住宅は少なくとも250戸あり、その他にも学校などいくつかの公共施設や建物がある。これらを空軍基地の他の空き地に移転し、計408の住宅と3つの建物を新築する予定である。この移転費用は5,000億ルピアと見積もられ、移転は11月に終わる予定だという。空軍側は開発が始まる前に移転完了を求めているとのことであった⁶³⁾。この地区の開発計画は、2017年2月24日に空軍とコンソーシアム企業との間で共同声明文書が交わされており、これから工事が本格化すると思われる⁶⁴⁾。

ハリム地区のチピナン・ムラユ (Cipinang Melayu) の住民所有地の取得については、2017年10月に完了すると述べていた。ハリム駅は空軍が所有する14ヘクタールの土地を利用する予定で⁶⁵⁾、その後、3ヘクタールの土地を取得したとの報道がなされた⁶⁶⁾。

以上のことから、ハリム地区では、収用と移転を同時に進めねばならない。すなわち、移転に伴う補償問題と代替地となる空軍隊員家族や地区住民の住居建設を行ないながら、新駅建設という難しい課題を抱えているのがハリム地区

の現状である。なお、KCIC によれば、ハリム高速鉄道駅はハリム空港に近いことから、公共交通指向型開発（Transit Oriented Development: TOD）を組み合わせた交通結節点としての役割が期待されるという⁶⁷⁾。

7.3 整地工事が続くワリニ

ワリニは西ジャワ州政府が管轄する西バンドン県に位置し、良質の茶を生産する地域として知られている。筆者らは9月14日及び15日の両日にかけ、現場を訪れた。ワリニはジョコウィによる起工式が行なわれた場所であり、国営農園所有地だったこともあり、最初に着工を開始した場所でもある。

筆者らが視察したのは、起工式が開催され新駅建設が予定されているワリニ地区のマスワティ（Maswati）村である。インドネシア人の工事現場監督に聞くと、この村の住民との交渉事案は1件のみとのことで、用地問題についてはほぼ解決されていると見てよいと思われる。しかし、工事は起工式から1年半を経過した現在も大きな動きはなく、地元紙が使用する現場写真と大差のないものであった。新駅建設のためには600メートル前後の長いトンネルと橋梁建設を行なう必要があるが、傾斜した地形が連続しており、整地作業に時間を要しているとのことであった。これから本格化する工事に伴い、現在約50名近くの中国人技術者の数はさらに増えるという。

一方、国営農園企業の土地売却に伴う茶及びゴム栽培に従事する地域住民の雇用については、ワリニ地区の別の国営農園での雇用が可能であり、その調整もほぼついているという。

地域の変化については、この地区が自然豊かで茶の栽培で知名度もあることから、建設計画が公表されて以降、地元開発業者のみならず米国などの投資家も関心を寄せているという。新駅周辺開発について KCIC は、ハリム駅と同様

に公共交通指向型開発を計画しているという。マスワティ地区には新駅と在来線の新マスワティ駅の新設とともに、高速道路インターチェンジも設置して新駅とのアクセスの円滑化を図るとしている。また駅周辺を3つのゾーンに分け、地域の活性化を促進する開発を意図している。新駅のある西ワリニ地区は、駅の利便性と魅力を高める各種の都市サービス及びビジネスセンターを、東ワリニは、ビジネスパークとして大学を誘致した知識集約型地区として、そしてパングレジャ（Panglejar）地区は、健康及び医療支援を目指したヘルスケアとウェルネスを中心に整備する計画である⁶⁸⁾。

KCIC によれば、ワリニ地域における国営農園所有の土地は約2,900ヘクタールで、新駅開発のために必要とされるのは、そのうち1,720ヘクタールである。その後、3,000ヘクタールの新たなまちづくりのための開発を行う予定だと述べている。西ジャワ州知事のアフマド・ヘルヤワン（Ahmad Heryawan）も周辺地区の開発を支持しているという⁶⁹⁾。広域的な開発が計画されているワリニ地区であるが、周囲を山林で囲まれた地区を、新駅を中心とした新たなまちづくりを創造することで、地域間の連結性が高まることが期待される。

7.4 終着駅 Tegalluar 駅

トゥガルルアルはバンドン県 Bojongsoang 郡 Tegalluar 村にあり、バンドン市中心部から約18キロの地点にあり、田園風景が広がる農村である。3月及び9月の視察を通じて工事は全く行われていなかった。しかし開発に必要な土地収用が進展し、トゥガルルアル駅及び周辺整備に計画されている430ヘクタールのうち、50%の用地収用が完了していることを確認した⁷⁰⁾。

視察で確認しておきたかった点の一つが、終着駅の確認である。現地報道では、ゲデバゲカ

トゥガルルアルかについて明確でなかった。在来線の車両基地でもあるグデバゲ駅で確認したところ、トゥガルルアルであるとの回答を得た⁷¹⁾。西ジャワ州知事によれば、終着駅の決定通知は2015年12月2日になされたが、2015年1月21日にジョコウィ大統領によるワリニでの起工式で確定したと述べている⁷²⁾。

訪問で興味深かったのは、トゥガルルアルが高速鉄道新駅の建設場所だということを、昨年(2016年頃)まで知らなかったという農民や住民がいたことである。しかし建設には歓迎の意を示す住民が多く、他の地域で生じているような反対運動はみられないとのことであった。ただ、補償はまだ始まったばかりで、KCIC が提示する額が低いので売却をしていない人が多いとのコメントを得た。整備計画の詳細についてもグデバゲ駅長にコメントを求めたが「トゥガルルアル駅が終着駅であることは間違いないが、コンソーシアムからブループリントさえまだ得ていない。具体的に分からない」とのことであった。

トゥガルルアルはグデバゲ郡東部に隣接する小さな村であるが、Purbaleunyi 高速道路に非常に近く、幹線道路である Soekarno-Hatta からわずか6キロの地点にある。また、グデバゲ高速インターチェンジ開発プロジェクトもあるなど、道路開発への期待も大きい地区である。一方、鉄道についての懸念は、そのアクセスである。新駅建設に伴う乗客の利便性向上のために、接続する交通インフラの必要についても議論がなされていることがわかった。西ジャワ州知事は軽量軌道鉄道 (Light Rail Transit: LRT) による鉄道による接続が望ましいとの見解を示していた。一方、インドネシア鉄道会社 (PT. Kereta Api Indonesia: KAI) は高速鉄道利用客のアクセスのために、トゥガルルアル駅から Cimekar 駅へ接続するルートを建設する予定だという。KAI によれば、トゥガルルアル駅から

Cimekar 駅まではわずか2-3キロであり、これによってバンドン駅につながるという。そのための土地収用は KAI がすべて行なうという。LRT という方法もあるが、通常軌道であれば1キロあたりの建設コストが1,000億ルピアであり、会社として整備は可能だと述べている⁷³⁾。

なお、KCIC によれば、トゥガルルアル地区は公共交通指向型開発区として高速鉄道を通じ西ジャワ経済の中心へ統合される活気に満ちた新たなビジネスとライフスタイルを目指したまちづくりを意図しているという。トゥガルルアル駅と周辺開発に必要とされる430ヘクタールの土地の多くが水田であり、この土地を KCIC が構想する計画に利用されることとなる。

7.5 課題は土地収用と工事資金(融資)

7.5.1 土地収用と執行されない融資

以上の現場視察から、2017年9月の時点において確認したことは、次の3点である。

1点目は、整地作業にとどまるものの、工事が行なわれているのはワリニ地区のみであること、2点目は、着工開始に必要な土地収用が依然として遅れていること、そして3点目は、建設費用の75%を融資する CDB からの融資がまだ正式に執行されていないことである。

本格的な着工開始に至らないのは、土地収用資金の手当てが非常に厳しい状況にあることが最大の要因である。しかも頼みの融資は土地収用を完了させた後に執行すると CBD より伝えられており、現在の工事はコンソーシアムを形成するインドネシア国営企業及び中国企業による資金で手当てがなされているのが現状である。その多くはインドネシア側のコンソーシアム企業によるものである。

CDB による融資執行については、2017年に少なくとも3回、執行するとの報道がなされた。融資の第一段階として5億から10億ドルを執行するとのことであったが、いずれも執行されて

いない。2017年9月時点で54.5%という収用の低さが融資を遅らせているとみられる。鉄道建設に必要となる約600-700ヘクタールの土地のうち、80%から82%の収用が完成したとの報道もあったが⁷⁴⁾、虚偽の報告との指摘もあった。その一方で、プロジェクト沿線地域の地価が急騰しており、国有地以外では住民との土地売却交渉が難航している。収用が進展しない理由は、高額での売却益を意図した民間土地所有者による交渉の長期化があるが、路線確定のための地盤及び耐震調査やそれに伴うルート変更などにより、用地確定に多くの時間を要しているのも遅れの要因となっている。特に、西ジャワ州では大幅な遅れが生じていた。高速鉄道が通過する地域は8つの県と市を含む西ジャワ州が最も多いということ、また標高の高い地域が多く地盤調査などの測量に基づく用地の確定に時間を要したからである。この作業はコンソーシアム企業4社を束ねる PT.Pilar Sinergi BUMN Indonesia と西ジャワ州が行ってきた。収用は計6,786の区画（670ヘクタール）で該当区画に住む5,580人の個人及び企業が対象となり、2017年8月11日の時点で用地確定は78%となった⁷⁵⁾。その後、収用区画が増えたことから7,464箇所（報道によって7,400箇所）となったが、建設準備のための用地がようやく確定した（2017年9月）⁷⁶⁾。

用地が確定することで、その取得に向けた取り組みが可能となる。土地空間計画省（Agraria dan Tata Ruang atau Badan Pertanahan Nasional: ATR/BPN）による土地取得許可書の交付など、一連の手続きを行うことが可能となる。

一方、土地取得後の開発は当該地域が定める都市計画に合致した方法で行う必要がある。取得した用地は高速鉄道駅および周辺開発のために利用することになるが、その詳細を空間計画（Rencana Tata Ruang）として当該自治体へ提出することが求められている。空間計画は、空

間計画法⁷⁷⁾ が定める州及び県／市による空間計画（Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi/Kabupaten/Kota）である⁷⁸⁾。

空間計画は自治体ごとに策定され、将来にわたる地域及び都市づくりを経済、社会・文化及び環境の面から支援ないし規制してゆく都市計画の基本である。コンソーシアムは当該地域の自治体へ空間計画を提出し、許可を得ることが必要となる。このように、用地の収用が完了したからといって、すぐに建設が開始されるわけではないのである。

7.5.2 インフラ整備と土地収用規定

これまでの考察から、鉄道建設における最大の課題が用地の取得にあることが明らかとなった。これは、どのプロジェクトにも共通する課題である。インドネシアでは土地を強制的に収用することはできないことから、課題解決のために実効性を伴う法的な支援が不可欠となる。

インドネシアの土地をめぐる問題となるのは、近代化的かつ統一的な法律体系を構築しているなかで、一部のイスラム法やオランダ法のように不文法のごとくアダット（Adat：慣習法）が現在も残っていることが土地取引交渉を難しくしている。一方で、法律の近代化を目指して1960年に土地基本法が制定されたものの、土地収用の手続きを詳細に定めたわけではなかった。従って、法律は存在するが実際の運用では、課題の多い法律であった。実効性に乏しい法の存在が政府プロジェクトの障害となっていたことから、2000年代に入りようやく、土地収用および調達にかんする大統領令などの法律が発令されるようになった。2005年5月には公共利益の開発実施のための土地収用にかんする大統領令（いわゆる「旧土地収用法」）が公布され、土地収用規定が明確化された⁷⁹⁾。

2012年1月には「新土地収用法」が制定され、政府が行なう用地の取得について詳細に定められた⁸⁰⁾。特に、収用とその後の手続きが詳細に

定められ、国家土地庁が収用の窓口となり（第27条）、土地収用審査のための独立した鑑定人と補償付与算定を明記するとともに（第31－36条）、補償決定交渉を期限付きとした（第37条）。補償交渉協議が合意に至らない場合は裁判に訴えることができること（第38条）や土地収用の資金源の原資は国家／地方予算とすること（第52条）などが定められた。この法律は、公共事業用地の取得手続きとして、計画、準備、実施及び権利の移転という4つの過程（第13条）を定めた点に大きな特徴がある。

さらにこの法律を補完する法律やガイドラインなどの細則が大統領や国家土地庁官令も同年、定められた⁸¹⁾。また、政府機関が直接土地収用を支援するために、土地空間計画省（ATR/BPN）が設置された（2014年）。

このように、土地収用を前進させる法的枠組みに大きな前進がみられたが、現実には利害関係者との調整など、非常に困難かつ時間のかかる取り組みである。一般に、プロジェクトの入札段階で土地が供給されている案件は少ないことに鑑みると、その収用をいかに速やかに完了させるかがポイントである。インフラ案件の大半は、受注後、本格的な土地収用が開始する。地域住民の土地がプロジェクト建設用地となった場合、反対によって収用に遅れが生じたり、多額の補償が要求されるなど、そのためのコストは時間経過とともに大きくなり、着工もまた遅れることとなる。その結果、建設工事への出資や融資に関する合意を双方で締結するファイナンス・クローズ（Finance Close）に至らないということもあり得る。

いずれにせよ、建設着工の鍵は、土地収用のスピードを速めてCDBからの融資を早く執行できるような状況に持ち込むことが求められる。西ジャワ州における収用案件については、自治体の長が調整役として大きな役割を果たし、用地の確定と取得に大きな前進をもたらした。こ

うした事例は、プロジェクトに対し協力的であるという前提つきであるが、用地取得を円滑に進める上で参考になろう。

おわりに

前政権からの長期にわたる高速鉄道整備計画は政権交代に伴う開発政策の変更によって、前政権で合意された計画から大きな修正がなされた。ジョコウィ政権は、高速鉄道は重要ではあるが政府が優先的に取り組むインフラ案件ではないと判断していた。

こうした状況を救ったのが中国といえるかもしれない。受注までのプロセスは不透明な部分も多かったが、経済成長の続く両国の接近は自然なものであり、その延長線上で、高速鉄道整備について協議が行われてきた。プロジェクトに対するインドネシア政府の態度は一貫して厳しいものではあったが、中国はそれに動じることなく受注を獲得した。

本稿の考察から得られた成果は、ジョコウィ政権の中核を成すインフラ政策の現状と課題の把握とともに高速鉄道プロジェクトを取り上げたことで、両国の経済関係を考察する契機を与えた点にある。

中国による高速鉄道受注は、二国間の経済関係を一層深化させる契機となる。一方で中国にとって高速鉄道受注には戦略的な意図がある。それは中国の掲げる広域経済圏構想としてのシルクロード構想に関わるものである。習近平は2013年9月に「シルクロード経済ベルト」構想を、その翌年インドネシアで「21世紀海上シルクロード」構想を公表し、この2つのシルクロード構想は、その後「一帯一路」（BRI）として推し進めている。

この取り組みは鉄道、海運、道路等の物流インフラを強化することで、今後力強く成長する新興市場を結ぶことで、新たな地域共同体の実現を目指している。一帯一路は経済協力政策と

して提唱されているが、その戦略的意図を読み取ることが重要である。

こうした点を踏まえ、高速鉄道建設の行方を見るポイントとして、2点を指摘しておきたい。1点目は、中国が互恵的な協力とビジネスの立場からこの整備計画を推進しているのか、あるいは BRI を支える戦略の一環として中国が戦略的な優位をインドネシアにおいて確立しようとしているのかにある。2点目は、遅々として進展しない状況を、両国がどのように乗り越えてゆこうとしているのか、という点である。現在のところ、土地収用が中国の意図するように進展しないことで、両国が合意した CDB による融資が執行されない状況が続いている。インドネシア側も約束が実行されないことへのいら立ちもあり、この遅々として進まない状況をどのように両国が乗り越えてゆくのか、あるいはこの状況がすでに何らかの政治的な駆け引きの場となっているのか、いずれにせよ、この状況を打開しないと本格的な着工に至らないのである。日本は、その動向を見据えることで、確度の高い受注戦略の構築に役立つであろう。

一方で日本が受注に至らなかった点についても見ておく必要がある。

筆者は、結果に拘泥する必要はないと考える。今回の案件から得た教訓があるとすれば、それを徹底的に分析し、次につなげることが重要である。日本は、インドネシアの経済開発計画に沿い、経済開発を支えるインフラのもつ本来の役割を果たすことが重要だと考えている。事業可能性調査の承認を受けると、日本はあらゆる面から時間をかけ徹底的に実施してきた。この真摯な取り組みが政府の掲げる質の高いインフラにつながる要素でもある。

日本はインフラ構築が戦後の経済発展における大きな下支えとなったことを認識しており、それはものづくりに繋がる日本の哲学とも言うべきものである。質の高さが意味するのは、厳

しい環境下で長期の使用に耐え、国民が利用しやすいものであることが、結局は安く済むというようなものであろう。日本は世界でも自然災害が多い国として、そのリスクに立ち向かいながら経済的な繁栄を達成してきた。こうした経験は、どのインフラであっても生かされるものであろう。制約された条件のなかでもベストを尽くそうというのが、日本の姿勢である。

しかし日本は幸いにも、いくつかの大型案件を抱えている。一つ目の案件は、ジャカルタ・スラバヤ鉄道再生プロジェクト（総投資額が78億ドル／約102兆ルピア）で、インドネシア政府と事業可能性調査を実施し、2018年4月に正式なプロジェクトとして実施する予定である。二つ目は、すでに日本が受注し国内最大規模の貿易港開発として建設が進められている西ジャワ州のパティンバン港の建設である（総投資額は30億ドル／約40兆ルピア）。そして三つ目は、セマラ鉱区ガス田の権益延長である。パティンバン港開発については、11月13日にインドネシア政府に対する総額1,189億円の円借款の交換公文の署名を行うとともに、国立ガジャ・マダ大学（Universitas Gadjah Mada）への産学連携施設の整備計画の円借款供与（約83億円）の文書交換も行われた。

このように、日本の協力による多様なインフラ整備がインドネシアで展開している。これらは一例に過ぎないが、受注金額の多寡にかかわらず、経済社会の広範な領域における協力体制が構築されているのが日本の強みであり、政権が変わっても引き継がれ、実施されている。

最後に、ジョコウィの日本に対する見方は変わったのかどうかという点について、若干言及して、本論を閉じたい。日本の一部のメディアでは高速鉄道整備を中国が受注したことについて、ジョコウィが中国寄りの姿勢に変わったとする論調が見られた。しかし、これまでの考察を踏まえると、ジョコウィの態度や姿勢は一貫

していたと考えている。

それは、プロジェクトに優先性が認められないならば、中断や白紙もあり得るという強い姿勢からも読み取ることができる。自国の発展に資する投資であれば特定の国に偏らず、多様な国からの投資を受け入れに反対する理由はない。新興国として存在感が高まってきたインドネシアに対し、世界が注目するのは当然のことである。中国からの投資も鉱物資源を中心に急増しており、投資の幅が広がることに政府も財界も、歓迎している⁸²⁾。

ジョコウィはインドネシアの経済発展と繁栄のためには何が必要か、またそれを具体的にどのように実現してゆくかについて、十分な理解があるように思われる。その考えは、2015年3月の日中訪問において、分かりやすい形で示されているように思われる。この訪問は日中に対し、インドネシアへの積極的な投資を呼びかけるものであったが、日本に対しては工業分野、特に自動車や機械分野への一層の投資を安倍首相及び豊田章男社長をはじめとした財界に対して求めた。ゆえに、新幹線の話題に至ることはなかった。それは、日本に対して求めるものではないというジョコウィの判断に基づくものであった。トヨタ本社での会談は、自動車輸出国に向けた努力をして欲しいというメッセージであった。すなわち、経済を牽引する工業分野で引き続き協力して欲しいというジョコウィの日本に対する要望は、明確であった。

一方、中国に対しては急成長するアジアの大国として、北京の交通ネットワークの整備状況や高速鉄道の建設実績から、インドネシアが直面する課題を克服する上で、中国は非常に参考になった。インドネシアはこうしたインフラの一部を中国に対して要請したのも、それが戦略的というよりもむしろ都市計画に取り組む上で具体的なイメージを得やすかったからだと思われる。高速鉄道については、両国で水面下での

交渉もあったことなどから、どちらがそれを強く求めたかということよりも、両国の互いの利益につながるよいタイミングに高速鉄道案件が浮上し、両国が建設にあたっての条件整備を行ない、その結果、受注に至ったと考えた方が自然かもしれない。中国はその機会を見逃さず、受注に向けインドネシアと協議を重ね、受注につなげていった。

ジャカルタ・バンドン高速鉄道プロジェクトは、本格的な着工までに時間を要することが予想されるが、現段階でこのプロジェクトがどのような展開を見せるのか、明確ではない。しかし、高速鉄道整備によって「ジャワ回廊」にどのような影響を与えるか、特に沿線都市や地域にとって、鉄道を軸とした経済開発への期待は非常に大きい。一方、中国においては高速鉄道整備という客観的事実が両国の経済関係をさらに深化させる契機となろう。高速鉄道建設が両国の関係をさらに深化させることは間違いないと思われるが、今後、どのようなプロセスを経て完工に至るのかを見守りたい。

注

- 1) 2005-2025 年国家開発長期計画 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 と標記されるこの長期計画の正式表記は、「2005-2025 年国家長期開発計画のビジョン及び方向」Vision Dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Tahun 2005-2025 である。根拠となる規定は国家長期開発計画にかんする2007年法律第17号 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 に基づく。
- 2) 『Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019: Agenda Pembangunan Nasional』, Kementerian Perencanaan Nasional, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2015, Januari. 根拠となる規定は、2015-2019 年国家中期開発計画にかんする2015年第2号大統領令 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor Tahun 2015 に基づく。
- 3) Jokowi & Jusuf Kalla, 『Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri Dan Berkepribadian: Visi Misi Dan Program Aksi』, Mei, 2014, pp. 34-35.
- 4) 平本賢了「ジョコ・ウィドドの経済政策—その

- 枠組みと実践―』、『広島経済大学創立五十周年記念論文集 上巻』, 平成29年7月, 336-341ページ。
- 5) 『Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019: Agenda Pembangunan Nasional』, Buku I, 2015, Januari, pp. 23-35.
 - 6) 『Konektivitas Infrastruktur Wilayah Dan Antar Wilayah』, Bappenas, Desember, 2014
 - 7) 『High Speed Railway (HSR) Jakarta-Bandung, The Acceleration of Infrastructure in West Jawa』, November, 2016.
 - 8) 『Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025』 (MP3EI), May, 2011.
 - 9) 『Metropolitan Priority Area』 (MPA), November, 2012.
 - 10) 2016年のASEAN 諸国の順位はシンガポールが5位, マレーシアが32位, タイが45位, ベトナムが64位である。世銀による指標は次の6点である。1. 効率的な通関手続き, 2. 輸送インフラの質, 3. 輸送コストの競争力, 4. 物流サービスの質, 5. 貨物のトレース力, 及び6. 予想日数の正確さである。(https://lpi.worldbank.org/international/scorecard)
 - 11) Kementerian Perdagangan 『Kinerja Logistik Indonesia 2016』, 2016.
 - 12) “Biaya Logistik Indonesia Masih Tinggi Di ASEAN”, 25, Juli, 2017. (http://industri.bisnis.com/read/20170725/98/674583/)
 - 13) “GINSI: Biaya Logistik Nasional Masih Tinggi”, 13, November, 2017. (https://www.antaranews.com/berita/664611/)
 - 14) 国家戦略プロジェクトの実施加速にかんする大統領令のことである。Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. (2016年) 及び Peraturan Presiden Nomor Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. (2017年)
 - 15) Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas: KPPIP.
 - 16) “Kurang Dana Triliunan, Pemerintah Didesak Benahi Iklim Infrastruktur,” *Merdeka*, 20, Mei, 2015. および Pemerintah Yak Punya Cukup Uang Hadirkan Kota Pintar di Indonesia, *Merdeka*, 28, Januari, 2016.
 - 17) このサービスは1月26日に開始したが, 同様の行政による手続き迅速化については, ジョコウィがジャカルタ州知事時代に計画し, その後アホック (バスキ・ブルナマ Basuki Tjahaja Purnama: Ahok) 州知事によって行政サービスの迅速化を図るワンストップ・サービスとして実施された。“Persiden Minta PTSP BKPM Percepat Perizinan Investasi”, 26, Januari, 2015. (https://www.antaranews.com/berita/476290/)
 - 18) 『Konektivitas Infrastruktur Wilayah Dan Antara Wilayah』, Deputy Bidang Sarana dan Prasarana Kementerian PPN/Bappenas, 15-16, Desember, 2014, p. 12.
 - 19) *ibid.*, pp. 6-7.
 - 20) “Di Parlemen, Jokowi Paparkan Proyek Infrastruktur 2016”, *Tempo*, 18, Agustus, 2016.
 - 21) PINA は国家予算を使わない融資と呼ばれる。資金調達は, 年金ファンドや生命保険資金, その他の長期融資資金などから行い, インフラ整備プロジェクトに調達しようとするものである。すなわちインフラ整備に対するエクイティ・ファイナンス Equity Finance の仕組みであり, インフラプロジェクトに国内外の民間部門を積極的に加わることを政府は期待している。特に事業特性の高い大型インフラプロジェクトの外国資金は海外直接投資の拡大においてプラスの影響を与えるという。現在進行中のプロジェクトは, 西ジャワ国際空港 Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) に2兆ルピア, 国営建設企業 PT.Wakita Karya の子会社 PT.Waskita Toll Road が所有する一部を手放した9つの区間の建設に約70兆, 及びスマトラアチェの Meulaboh の火力発電所建設に7兆ルピアであり, 計79兆ルピアのプロジェクトが進行している。政府によれば, 2018年度は400兆ルピアに達するファイナンスを確定させたいという。Bappenas, “Financial Closing Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah dan Launching PPP Book 2017”, 17, February, 2017. (https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaranpres/), “Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah Kuartal III Biaya 3 Proyek Senilai Rp 10 Triliun”, 4, September, 2017. (http://www.tribunnews.com/bisnis/2017/09/04/) 及び “Bos Bappenas: Proyek Infrastruktur Tanpa Anggaran Pemerintah Capai Rp 400 T di 2018”, 5, September, 2017. (https://www.merdeka.com/uang/)
 - 22) 「平成20年度円借款案件形成等調査: インドネシア・ジャワ島高速鉄道建設事業調査 (インドネシア) 報告書要約」2009年3月, 経済産業省 (主管), 1 ページ。
 - 23) 「同報告書」2 ページ。
 - 24) “National Railway Master Plan”, the Ministry of Transport-Directorate General of Railways, April, 2010, pp. 49-50.
 - 25) 「同報告書」3 ページ及び5 ページ。
 - 26) 「案件概要書」, 国際協力機構東南アジア・大洋州部東南アジア第一課, 2013年8月27日。
 - 27) 『平成23年度インフラシステム輸出促進調査等事業 (円借款・民活インフラ案件形成等調査: インドネシア・ジャカルタ〜バンドン間高速鉄道導入検討調査報告書』, 経済産業省, 平成24年11月, 1 ページ。
 - 28) 外務省ホームページ「前原外務大臣によるユドヨノ・インドネシア大統領表敬及び首都圏投資促進特別地域の協力覚書の署名について」, 平成22年12月10日。なお, 正式名称は「首都圏投資促進

- 特別地域設置のための協力に関する日本国外務省、経済産業省及び国土交通省とインドネシア共和国経済担当調整大臣府、外務省及び国家開発計画庁の間の協力覚書」である。外務省ホームページ「首都圏投資促進特別地域第一回運営委員会（共同プレスリリース）」、平成23年3月17日。
- 29) JICA ホームページ「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）マスタープラン調査がスタート」、2011年7月7日。
 - 30) 外務省ホームページ「第2回日・インドネシア閣僚級経済協議及びジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）第3回運営委員会（概要）」平成24年10月9日。
 - 31) JICA ホームページ「MPA マスタープラン調査：日・インドネシア両政府閣僚による運営委員会にて承認」の添付資料「MPA マスタープラン概要」、2012年10月9日。
 - 32) 外務省ホームページ「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）第4回運営委員会共同プレスリリース」2013年12月11日。
 - 33) 経済回廊については、“*Master Plan Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*”, Coordinating Ministry for Economic Affairs, Jakarta, 2011, pp. 74-75.
 - 34) Cirita Stasiun Sudirman Baru Muasal Kereta Bandara Soekarno Hatta, 27, December, 2017. (<https://metoro.tempo.co/read/1045521/>), Fakta Kereta Bandara Soekarno-Hatta Yang Sudah Beroperasi, 27, December, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3786239/>)
 - 35) “Ke Jepang dan Cina, Jokowi Promisikan Investasi Indonesia”, Tempo. co, 22, Merat, 2015. (<https://nasional.tempo.co/read/651896/>)
 - 36) “Percepat Infrastruktur, Jokowi Sembangi Jepang dan Cina”, Tempo. co, 22, Maret, 2015. (<https://nasional.tempo.co/read/651913/>)
 - 37) これはインドネシアのインフラ整備のためと報道されたが、正確には2013年から継続しているジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線、東西線プロジェクトや、スマトラ島の送電線整備プロジェクトに対する円借款のことである。
 - 38) “Presiden: Jepang Jangan Jadiakan Indonesia sebagai pasar”, Elshinta. com, 24, Maret, 2015. (<https://elshinta.com/news/5932/2015/03/24>)
 - 39) ジョコウィが移動手段として飛行機より新幹線を選んだのは、開業から現在に至るまで事故経験のない新幹線を利用することを希望したためだと述べている。“Presiden ingin ada “Shinkansen” di Indonesia”, Antara News, 25, Maret, 2015. (<https://www.antaranews.com/berita/487263/>)
 - 40) “Toyota Janji Tingkatkan Ekspor Tiga Kali Lipat”, 26, Maret, 2015. (<http://id.beritasatu.com/home/>)
 - 41) 「Pelabuhan Patimban Dibangun Tahun Depan」, 『Tempo』, 8, Oktober, 2017, p. 85.
 - 42) “Jokowi diskusi angkutan masal dengan bos kereta Tiongkok”, Antaranews, 26, Maret, 2015. (<http://www.antaranews.com/berita/487439/>)
 - 43) “It’s Official: China, Not Japan, Is Building Indonesia’s First High-Speed Railway”, The Diplomat, October, 1, 2015. (<https://thediplomat.com/2015/10>)
 - 44) “Presiden Jokowi Dukung Penuh AIBB”, 27, Maret, 2015. (<http://www.bbc.com/indonesia/>), “Indonesia Tanda Tangan Pendirian AIBB”, Embassy of The Republic of Indonesia, 29, Juni, 2015. (<http://www.embajadaindonesia.pe/news/Indonesia-tanda-tangani-pendirian-aibb/>). なお、2014年10月23-24日のAIBBの設立覚書には21カ国が参加し、ASEANからはインドネシアを除き9カ国が書名に参加した。この時点でインドネシアが署名に至らなかったのは、ジョコウィ新政権への移行プロセスの最中であつたからである。
 - 45) KAA 2015, dari Asia Afrika untuk dunia, 24, April, 2015. (<https://www.antaranews.com/berita/492681/>)
 - 46) 「Laporan Utama Kereta Cina」, 『Tempo』, 18, Oktober, 2015, pp. 89-90.
 - 47) “Jokowi Tagih Proyek Kereta Cepat Ke Presiden China”, 22, April, 2015. (<http://bisnis.liputan6.com/read/2218594/>)
 - 48) “Garap Proyek Kereta Cepat, China Bakal Bangun Pabrik Aluminium di RI”, 18, September, 2015. (<https://www.merdeka.com/uang/>)
 - 49) 『Tempo』, 18, Oktober, 2015, pp. 88-90.
 - 50) “Presiden Jokowi Putuskan Kereta Cepat Tidak Gunakan APBN”, 3, September, 2015 (<https://www.antaranews.com/berita/516031/>)
 - 51) “Presiden Jokowi Putuskan Serahkan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Ke BUMN”, Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 3, September, 2015. (<http://sektab.go.id/>)
 - 52) ジョナン大臣の見解は“Menhub Tegaskan Pembangunan KA Jakarta Bandung Tak Gunakan APBN”, 8. Oktober, 2015. (<https://www.antaranews.com/berita/522564/>). リニ国営企業大臣も同様の見解を述べている。“Menteri: Kereta Cepat Tidak Gunakan Anggaran Pemerintah”. 29, September, 2015. (<https://www.antaranews.com/berita/520752/>)
 - 53) 外務省ホームページ「菅官房長官とソフヤン・ジャリル・インドネシア国家開発企画庁長官（大統領特使）との会談」、2017年9月29日
 - 54) 出所は次の大統領令である。“Peraturan Presiden RI Nomor 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung”, 6, Oktober, 2015. コンソーシアムを形成するインドネシア側の企業は、国営建設 PT.Wijaya Karya (Persero) Tbk, 国有鉄道 PT.Kereta Api Indonesia (Persero), 国営農園 PT.Perkebunan Nusantara VIII 及び国営道路建設管理 PT.Jasa Marga (Persero) Tbk の4社である。一方、中国側のコンソーシアム企業は、鉄道 China Railway

- International Co., Ltd, China Railway Group Limited (CREC), (水力) 発電 Sinohydro Corporation Limited, 鉄道車両 CRRC Corporation Limited (CRRC) 及び鉄道信号及び通信技術 China Railway Signal And Communication Corp (CRSCC) の 5 社である。
- 55) Wilmar Salim and Siwage Dharma Negara 「Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia」, 『Perspective』, Yusof Ishak Institute, Singapore, 7, April, 2016, p. 8.
 - 56) “Kereta Cepat Bandung-Jakarta Mulai Dibangun esember”, Tempo. co. 2, Desember, 2015. (<https://bisnis.tempo.co/read/724307/>)
 - 57) “Dokumen Kereta Cepat Jakarta-Bandung Berbahasa China”, 3, February, 2016. (<http://waspada.co.id/warta/>) 及び “Kemenhubn Kembalikan Dokumen KA Cepat Kereta Berbahasa China”, 26, Januari, 2016. (<http://www.tribunnews.com/bisnis/2016/01/26/>)
 - 58) “Kemenhub Keluarkan Izin Pembangunan Kereta Cepat Kepada KICI” 18, Agustus, 2016. (<https://www.antaranews.com/berita/579414/>)
 - 59) “Jokowi dan Xi Jinping Restui Tiga Kerja Sama Baru”, 14, Mei, 2017. (<https://www.cnnindonesia.com/internasional/20170514213858-106-214767/>), “Jokowi Tawarkan Tiga Megaprojek Ke Xi Jinping”, 15, Mei, 2017.
 - 60) 融資執行通知は2016年12月、2017年5月、7月及び11月になされたが、いずれも執行されていない。2016年12月については、“Pembiayaan Proyek Kereta Cepat Bandung Cair Bulan Ini”, 22, December, 2016. (<https://bisnis.tempo.co/read/829780/>), 2017年5月については、“Utang China Rp 13 T Untuk Kereta Cepat Jakarta-Bandung Cair 15 Mei”, 30, April, 2017. (<https://merdeka.com/uang/>), 7月については、“Dana Pinjaman Kereta Cepat Rp 13, 3 Triliun Baru Cair Usai Konstruksi”, 7, Juli, 2017. (<https://kumparan.com/wiji-nurhayat/>), 及び11月については、“Rini: Dana Pinjaman Kereta Cepat Jakarta-Bandung Cair Bulan Depan”, 5, Oktober, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3672293/>)
 - 61) “Mau Cairkan Pinjaman, China Minta Jalur Kereta Cepat Tak Berubah” 22, Maret, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3454345/>)
 - 62) 本章は、2017年3月20日から26日及び同年9月14日から18日の計2回の渡航視察を纏めたものである。視察はインドネシアナショナル大学 Universitas Nasional 及び、ブリタ・ハラパン大学 Universitas Pelita Harapan (UPH) 社会政治学部客員教授の Ahmad Zaki 氏と実施した。Ahmad Zaki 氏には、関係機関への調整と視察に同行いただいた。また、PT.Target Prima Lestari 企画広報マネージャーの Beny Kapitan 氏には、訪問地の情報収集ならびにアクセスにおいて協力を頂いた。両氏に対し深く感謝したい。
 - 63) “Ada Kereta Cepat, 408 Rumah TNI AU Direlokasi”, 8, August, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3590703/>) 及び “250 Unit Rumah Milik TNI AU Rela Digusur demi Proyek Kereta Cepat”, 8, Agustus, 2017. (<https://kumparan.com/wiji-nurhayat/>)
 - 64) “Pembangunan Stasiun Kereta Cepat di Halim Segara Dilaksanakan”, 24, Februari, 2017. (<http://www.tribunnews.com/tribunners/2017/02/24/>)
 - 65) “Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Lahan di Halim Mulai Dibebaskan”, 26, September, 2017. (<https://metoro.tempo.co/read/1019888/>)
 - 66) “Lahan 3 Ha di Halim Dibebaskan untuk Kereta Cepat JKT-BDG”, 27, September, 2017. (<https://finance.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3659787/>)
 - 67) 「Halim TOD」, 『High Speed Railway (HSR) Jakarta-Bandung—The Acceleration of Infrastructure in West Jawa—」, Rapat Kerja Kementerian Perhubungan, Jakarta, 17, November, 2016.
 - 68) 「Walini TOD」及び「Health Care & Wellness Centre-Panglejar」, 『High Speed Railway (HSR) Jakarta-Bandung—The Acceleration of Infrastructure in West Jawa—」, Rapat Kerja Kementerian Perhubungan, Jakarta, 17, November, 2016.
 - 69) “Pengembang Berebut Kota Baru Walini”, 3, December, 2015. (<https://swa.co.id/swa/trends/management/>) 及び “Eropa di Perkebunan The Walini”, 24, Oktober, 2015. (<https://www.winnetnews.com/post/>)
 - 70) “Pembebasan Lahan Kereta Cepat Tegalluar Bandung Sudah 50%”, 16, May, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3502700/>)
 - 71) 根拠資料として、“Pembebasan Lahan Kereta Cepat Tegalluar Bandung Sudah 50%”, 16, May, 2017. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3502700/>)
 - 72) 12月の通知は、“Stasiun Terakhir Kereta Cepat Jakarta-Bandung Berada di Tegal Luar”, 2, December, 2015. (<http://www.republika.co.id/berita/nasional/pemprov-jabar/>) 及び1月の確定につながる州知事の発言は、“Kereta Cepat Jakarta-Bandung Terhubung Transportasi Lokal”, 5, Januari, 2016. (<http://infobanknews.com/>)
 - 73) “Proyek Kereta Api Cepat: KAI Bangun Rel dari Tegalluar”, 15, Agustus, 2017. (<http://industri.bisnis.com/read/20170815/98/681396/>)
 - 74) “Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pendataan Pemilik Lahan Baru 78%”, 12, Agustus, 2017. (<http://sp.beritasatu.com/home/>)
 - 75) “Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pendataan Pemilik Lahan Baru 78%”, 12, Agustus, 2017. (<http://sp.beritasatu.com/home/>)
 - 76) “BPN Siap Bebaskan 7.400 Bidang Lahan Untuk Kereta Cepat”, 25, September, 2017. (<http://jabar.tribunnews.com/2017/09/25/>) 及び

- び “BPN Siap Bebaskan 7.400 Bidang Tanah Untuk Proyek Kereta Cepat”, 25, September, 2017. (<https://ekbis.sindonews.com/read/1242853/34/>)
- 77) “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang”, 26, April, 2007.
- 78) 国土政策の観点からの空間計画法について以下を参考にした。『平成20年度諸外国の首都問題等国土政策分析調査—インドネシアの国土政策事情(報告書)—』, 国土交通省国土計画局, 平成21年3月, 32-36ページ。
- 79) この法律は2005年の大統領令第36号の改正として定められた。“Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum”, 5, Juni, 2006.
- 80) “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum”, 14, Januari, 2012.
- 81) 新土地取用法 (UU Nomor 2 Tahun 2012) の実施細則は, “Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum”, 7, Agustus, 2012. 土地取用の技術的指針 (ガイドライン) である国家土地庁庁官令は, “Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah”, 30, Oktober, 2012.
- 82) 中国の投資はこの1-2年で急増している。BKPM (政府投資調整庁 HP) の海外直接投資実行額の国別トレンド (トップ5) を2011年から2016年までを見ると, 2011年から2015年まではシンガポール, 日本, 米国, マレーシア, 韓国が年によりその順位に差異をもたらしていたが, トップ5に中国及び香港が入ることはなかった。しかし2016年には1位シンガポール (92億米ドル), 2位日本 (54億米ドル), そして3位に中国 (27

億米ドル) 及び4位香港 (22億米ドル) がランクインしている。香港の投資は実質的に中国の投資といえることから, これを合計するとその投資は日本に迫っていることがわかる。中国の投資は精錬所などの鉱業分野や発電所へ, また香港は不動産や農園 (パームオイルなど) 開発への投資が積極的である。中国による投資急増の背景には, ジョコウィ政権による開放的な投資受け入れ姿勢を中国に対しても積極的に行なってきたことがあり, 両国の利害に一致し, かような結果となっていると思われる。中国のインドネシアへの投資はインドネシア政府による投資改善策と規制緩和をセットとした一連の政策によるもので, 政府や業界団体による中国での投資セミナーなど, 積極的な投資誘致策も大きな役割りを果たしている。なお, 中国からの直接投資の多くは鉱山開発 (鉱物加工分野) や繊維分野に集中している。例えば中部スラバシ州モロワリ Morowali でのニッケル功績精錬加工のような川下産業であるまた, こうした分野への中国による投資としては, 同じくモロワリで事業を行うスラバシ・マイニング・インベストメント社 PT.Sulawesi Mining Investment によるニッケル精錬や, 東南スラバシ州コナウェ Konawe で事業を行うブアーチェ・ドラゴン。ニッケル・インダストリー者 PT.Virtue Dragon Nickel Industri でのニッケル製造, またパプアでのセメン・アンフィ・コンチ社 PT.Semen Anhui Conch によるセメント製造などがある (Bisnis.com, 2016.9.8)。こうした状況を受けてインドネシア商工会議所 Kadin によれば, これからの10年, インドネシアへの外国投資は中国が最大の投資国になるとの認識を示している。インドネシア政府も投資誘致のために3時間投資許可サービス, 痛感のグリーンレーンサービスまた建設許可のクリックサービスのような許可手続きや行政手続きの簡素化と迅速化とともに, 投資ネガティブリスト改訂による投資規制緩和策などの投資拡大に力を入れてきたからだという。言葉やパートナーシップなどの課題も残るが解決可能であるという。(Bisnis.com”, 5, September, 2016)