

Ⅱ. インドネシア共和国における調査

第 1 インドネシア共和国の概況

(基本データ)

面積：約 192 万平方キロメートル（日本の約 5 倍）

人口：約 2.79 億人（インドネシア政府統計）（2023 年）

首都：ジャカルタ

民族：約 1,300（ジャワ人、スンダ人、マレー系、メラネシア系、中華系、アラブ系、インド系等）

言語：インドネシア語

宗教：イスラム教 87%、キリスト教 10.4%（プロテスタント 7.4%、カトリック 3%）、ヒンズー教 1.7%、仏教 0.7%（2023 年：インドネシア宗教省統計）

政体：共和制

議会：国会（DPR）定数 580 名（任期 5 年）、地方代表議会（DPD）定数 152 名（任期 5 年）、その他、憲法の改正、大統領・副大統領の任期中の解任等を決定できる国民協議会（MPR：732 名（国会議員 580 名及び地方代表議員 152 名で構成））がある。

産業：製造業、卸売・小売、農林水産業、鉱業

GDP：11,790 億米ドル（名目、2023 年、世界銀行）

一人当たり GDP：4,784 米ドル（名目、2022 年、世界銀行）

経済成長率：5.05%（実質、2023 年、インドネシア政府統計）

在留邦人数：15,510 人（2023 年 10 月現在、外務省海外在留邦人数調査統計）

1. 内政

2024 年 2 月の大統領選挙においてプラボウォ・スビアント国防相が約 6 割の得票で当選し、10 月に正式に就任した。大統領任期は 5 年である。なお、副大統領のギブラン氏はジョコ前大統領の長男である。

大統領選挙と同時に議会総選挙も実施された。国会の 8 政党のうち 7 党が連立与党に参加しており、プラボウォ大統領が率いるグリンドラ党は与党第 2 党であるものの、連立与党の議席占有率は約 8 割となっている。野党的立場は、メガワティ元大統領が率いる闘争民主党（PDI P）のみである。

さらに、2025 年 11 月の統一地方首長選挙の勝利により、プラボウォ大統領の権力基盤が一層強化された。

プラボウォ大統領は就任演説において、貧困削減（給食制度の確立を含む）、食料・エネルギー自給率の向上、汚職撲滅への注力を宣言している。また、大統領の大目標として、独立 100 周年を迎える 2045 年に向けて、「黄金のインドネシア 2045」として、

0%の貧困率と8%の経済成長という、高い目標を掲げている。

2026年度予算演説における重点分野として、食料安全保障、エネルギー安全保障、無償給食、教育、保健、協同組合、防衛、投資・貿易の8分野が掲げられている。

また、前政権時の2019年に発表された新首都ヌサンタラへの移転計画については、2022年8月から建設が開始され、独立100周年の2045年に移転を完了するとしている。前政権と比較して、現政権下においては、新首都開発に鈍化傾向が見られる。この一因として、無償給食に関する施策への予算の配分に重点を置いていることがあるとも言える。

2. 外交

インドネシアは、伝統的に非同盟・全方位外交のスタンスであり、国益を重視した独立かつ能動的な外交方針をとっている。近年は、経済協力開発機構（OECD）が加盟審査を開始したほか、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定（CPTTP）への加盟申請をしている。その一方で、BRICSにも加盟している。

また、インドネシアは、ASEAN域内の人口・GDPの約4割を占める中核的な存在である。ASEANを重視した地域外交、国際的な課題への対応として、「インド太平洋に関するASEANアウトルック（AOIP）」を主導しているほか、2023年にはASEAN議長国を務めている。さらに、ASEAN唯一のG20メンバーであり、2022年にはG20議長国を務めている。加えて、国連PKOに積極的に貢献し、アフリカ、パレスチナ等への支援を積極的に行っている。

このようなことなどから、インドネシアはグローバル・サウスの有力国として、国際社会での存在感が増大している。

3. 経済

マクロ経済状況については、コロナ禍の後、実質GDP成長率は前年比5%前後で推移している。2023年には財政赤字対GDP比3%未満を達成し、同年の失業率はコロナ禍前の水準に回復している。

他方、人口規模の大きさを背景にした内需依存型であるものの、中間層人口が2018年以降減少傾向にある。またインフォーマルセクターの就労比率が57%に上るなど、雇用の脆弱性が経済不安につながり、内需喚起の不安要素となっている。

また、プラボウォ大統領は、2025年1月、無償給食への予算捻出のため、2025年度国家予算の約1割の支出効率化を指示した。このため、インフラ関連支出等が大幅にカットされることとなった。同年2月には、同大統領の肝いりで、運用資産総額約135兆円を目指す政府ファンドのダナンタラが立ち上がった。ダナンタラは全国営企業を傘下に置く大統領直轄機関であり、工業化・下流化に資する国家プロジェクトに投資する方針とされている。ダナンタラはJBIC（国際協力銀行）との間での業務協力に関する覚書の締結を含め、各国との協力を模索している。

4. 日本・インドネシア関係

(1) 政治関係

日本とインドネシアは 1958 年 4 月の外交関係開設以来、伝統的な友好国である。2023 年 9 月の日インドネシア首脳会談での岸田総理大臣とジョコ大統領の間で、両国関係を、民主主義等の基本的価値や原則を共有する「包括的・戦略的パートナーシップ」に格上げすることで一致し、共通の関心を有する新たな分野での協力を含め、両国及び両国を越えた利益となるような具体的な協力により重点を置くことを確認した。

近年の要人往来としては、日本からは、2023 年 6 月の天皇皇后両陛下による御即位後初の親善訪問があったほか、2025 年 1 月の石破総理大臣のインドネシア訪問において、二国間関係に関し、主に五つの分野（安全保障、経済、防災、プラボウォ大統領が貧困対策・栄養事情改善の一環で進める給食の普及、人材育成）で協力を深化することで一致した。

インドネシアからは、ジョコ大統領が 2023 年 5 月（G7 広島サミット・アウトリーチ会合）及び 2023 年 12 月（日 A S E A N 特別首脳会議）に訪日、また 2024 年 4 月プラボウォ大統領が次期大統領（当時国防相）としての立場で訪日している。

安全保障・防衛協力分野では、2015 年 12 月に日本と A S E A N 加盟国との間で初となる外務・防衛閣僚会合（2 + 2）が開催された。その後、2021 年 3 月に第 2 回が開催され、その際、防衛装備品・技術移転協定が締結された。2025 年 11 月には第 3 回が開催され、厳しさを増す現下の安全保障環境に対する認識を共有し、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序を維持・強化すべく、協力関係の更なる強化を確認した。

(2) 経済関係

産業分野において、四輪市場では日本ブランドが約 9 割の高い市場シェアを維持してきた。しかしながら、中国系が電気自動車（B E V）を中心に勢力を拡大しており、2025 年の新車販売シェアでは日系が 81%に低下した一方、中国系は 13%となっている。

また、日インドネシア経済連携協定の下、我が国は看護師・介護福祉士候補を多数受け入れており、2025 年 3 月までに、看護師国家試験に 237 名、介護福祉士国家試験に 1,467 名が合格している。

対日貿易額・主要貿易品目（2023 年 財務省貿易統計）

輸出 2 兆 251 億円 鉱物性燃料、鉱石、スラグ及び灰、電気機器等

輸入 3 兆 4,116 億円 一般機器・原子炉・ボイラー、輸送用機器、鉄鋼等

日本からの直接投資 35.6 億ドル（実現ベース、2022 年 インドネシア投資調整庁）

（出所）外務省資料より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対インドネシア経済協力の経緯

日本のインドネシアに対する経済協力の歴史は古く、1954年に工業、運輸通信、農業、保健といった分野での研修員受入れにより開始された。1958年の外交関係樹立以降も、日本の経済協力は、人材育成や経済社会インフラの整備などを通じてインドネシアの発展に大きく寄与したほか、1997年8月以降のアジア経済危機、2004年12月のスマトラ沖大地震・インド洋津波による被害からの復興といった、インドネシアが好調な時期のみでなく困難な時期も支援を行ってきた。累計ベースで日本はODAの最大の供与国である。

2. 援助の目的と意義

インドネシアは、ASEAN最大の人口の2.8億人、また世界最大のイスラム人口を有し、国際海上交通の要衝であるマラッカ海峡の沿岸国でもある。日本とインドネシアは、人材育成や経済社会インフラの整備などの支援等を通じて長い友好関係を構築しており、民主主義や人権、ルールに基づく多角的貿易体制等の価値を共有する戦略的パートナーである。

さらに、経済分野では長年にわたり製造業など多くの日系企業が同国へ進出し、約2,000社の日系企業が拠点を有しており、海外展開先として有望視されている。また、天然ガスや石炭（日本の輸入におけるインドネシアの割合 石炭9.5%（第3位）、天然ガス3.0%（第7位））などのエネルギー資源の重要な調達先でもある。

インドネシアの経済発展は同国民に恩恵をもたらすのみならず、我が国の経済成長の観点からも、東南アジアを含むインド太平洋の国々とともに我が国が発展していく上で極めて重要である。また、同国はASEAN唯一のG20メンバー国であり、国際社会において期待される役割も大きい。このため、我が国の支援により同国が安定し発展することは、我が国を含むインド太平洋の安定と発展にもつながることとなる。

3. 援助の基本方針及び重点分野

2017年9月に策定された「対インドネシア国別開発協力方針」の基本方針（大目標）は、「インドネシアのバランスの取れた経済発展と国際的課題への対応能力向上への支援」であり、重点分野は以下の3点である。

（1）国際競争力の向上に向けた支援

グローバル化が進むインドネシア経済において、民間企業の国際競争力向上を通じた経済成長を実現するため、交通・物流・エネルギー・通信網等の質の高いインフラの整備や、各種規制・制度の改善支援などを通じたビジネス・投資環境の整備並びに人材育成を支援する。

(2) 均衡ある発展を通じた安全で公正な社会の実現に向けた支援

安全で公正な社会を実現するため、生活の質の向上に向けて、大都市だけでなく、地方の開発を支援するとともに、防災対策等の行政機能の向上を支援する。

(3) アジア地域及び国際社会の課題への対応能力向上に向けた支援

アジア地域及び国際社会の課題でもある気候変動並びに環境保全対策を支援するとともに、海上安全やテロ対策、感染症問題への対応能力、さらに、援助国（ドナー）としての能力向上を支援する。

4. 援助実績

2023年度の援助実績を見ると、無償資金協力は35億円、技術協力は51億円となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款は5兆5,974億円、無償資金協力は2,977億円、技術協力は3,856億円となっている。

(参考) 我が国の対インドネシア援助実績

(単位：億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2019	1,551.10	88.26	56.58
2020	1,000.00	21.20	24.91
2021	—	8.94	53.81
2022	2,738.62	2.97	40.83
2023	—	34.52	51.34
累計	55,974.40	2,976.96	3,856.32

(注) 円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績ベース。

(出所) 外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. パティンバン港開発事業（円借款）

（1）事業の概要

製造業や海外投資が集中するジャカルタ首都圏では、物流の取扱量が増加しており、ジャカルタ北部に位置するタンジュンプリオク港では将来の需要に対応できない見通しとなっている。また、ジャカルタ首都圏の道路は慢性的な渋滞にあり、貨物交通量の分散も必要な状況であった。

こうした状況下、本事業は、ジャカルタ首都圏東部パティンバン地区（首都から約140km）に新港を建設し、将来の同圏内において増加する貨物需要に対応することを目的とするものである。さらに、同地域に製造拠点を有する日本企業のビジネス環境の改善にも寄与することが見込まれるものである。加えて、本事業は、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」、「インド太平洋に関するASEAN・アウトルック（AOIP）」の考えの下、ASEAN地域の連結性強化、質の高いインフラ輸出を具現化するものでもある。

本事業は、自動車ターミナルとコンテナターミナルの建設、アクセス道路の改良・新設を行うものであり、総額約2,725億円の円借款事業（第1期約1,189億円、第2期約702億円、第3期834億円）となる見込みである。本事業には、日本の優れた技術やノウハウを活用し、開発途上国への技術移転を通じて我が国の「顔が見える援助」を促進するための本邦技術活用条件（STEP：Special Terms for Economic Partnership）が適用されている。

本事業は、2017年に開始され、2021年に自動車ターミナルが部分開業しており、2026年にはコンテナターミナルが運営開始予定となっている。両ターミナルの事業権については日系企業を含む特別目的会社が取得している。この背景として、2017年1月、日本とインドネシアの首脳会談が開催された際、パティンバン港を両国の企業において共同運営する方針が示されたことに基づくものである。

また、パティンバン港の運営能力の強化、356ヘクタールに及ぶ後背地の開発計画策定や政策制度面の支援として運輸省海運総局に専門家を派遣するなど、JICAの技術協力による支援が行われている。加えて、同港周辺を含む七つの自治体の地域全体の社会経済の活性化に貢献すべく、地域開発計画の策定についての技術協力も実施している。

（2）視察の概要

1月12日、JICA及び本事業関係者から説明を聴取した後、港湾内を視察した。

また、派遣団に対し、同港の管理者であるKSOP（Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan）から支援の感謝とともに、今後の運営についての決意が示された。

＜説明概要＞

自動車及びコンテナターミナルについては、整備プロジェクトとして4段階で計画されている。第1段階の埋立てや外周の防波堤と護岸、アクセス連絡橋と道路は既に完成しており、自動車ターミナルの拡張とコンテナターミナルの拡張の第2段階が現在施工中である。これらの第1、第2段階までが日本の円借款である。

円借款の対象事業は、全体で九つのパッケージに分かれており、パッケージ1から7までが建設工事、パッケージ8、9は設計施工管理等の業務となっている。また、本事業は、STEP案件となっており、主に3点の本邦技術が採用されている。その内容は、岸壁の浮式栈橋に使用している鋼管や鋼材に本邦技術である格点式ストラット工法の採用、地盤改良技術として軟弱地盤をセメントで固める工法である深層混合処理工法の採用、埋立工法として軟弱な掘削土砂にセメントを混ぜて埋立地に再利用する管中混合処理工法の採用である。

現在、パッケージ5、6が2026年度中に完成する予定であり、パッケージ7は、順調であれば今年度末か来年度初めに契約手続を開始する予定となっている。

また、技術協力として、パティンバン港の港湾運営管理能力強化プロジェクトを2023年3月から2026年2月までの約3年間実施することとしている（注：その後、2026年12月までの延長が決定）。加えて、同プロジェクトでは同港の後背地における開発支援を行っている。本後背地においては、付加価値の高い物流サービスの提供ができる施設の建設を目指しているほか、将来的には保税倉庫やPDI（出荷前点検：Pre-Delivery Inspection）センターの建設も見据えている。アクセスについては、現在建設中の高速道路が開通すれば、利便性が高まることが期待されているほか、貨物鉄道の計画も存在する。

さらに、これに関連して、パティンバン港があるスバン県と周辺自治体で構成するレバナ地域についての開発プロジェクトに対しても、JICAは支援を行っている。

円借款で整備した自動車ターミナルについては、豊田通商、トヨタフジ海運、日本郵船、上組が出資したP ICT社（PT. Patimban International Car Terminal）が2021年12月から40年間の期間で運営権を有している。本ターミナルは年間40万台の取扱能力を有するが、将来的に80万台の能力に上げることを計画している。

自動車ターミナル及びコンテナターミナルの運営事業スキームは、インドネシア運輸省が港湾運営会社のPPI社（PT. Pelabuhan Patimban Internasional）に事業権を与えるコンセッション契約を結び、さらに自動車ターミナルについてはPPI社がP ICT社と、コンテナターミナルについてはPPI社がPGT社（PT. Patimban Global Gateway Terminal）と、同契約に基づく事



（写真）現地パティンバン港模型

業権を再委託するというサブコンセッション契約を結ぶ方式が採用されている。

現在、パティンバン港から約70kmあるカラワンという自動車産業が集積している地域がある。今後、カラワンとパティンバン港間のアクセスに関し、高速道路の整備による改善も踏まえ、定刻性が確保されることも見据えている。なお、2024年のインドネシアの自動車輸出のうち、4分の3をインドネシア北部のタンジュンプリオク港、4分の1をパティンバン港で取り扱っている。現在、自動車ターミナルの岸壁は300mであるが拡張して690mとなり、外航船2隻と内航船が同時着岸できる岸壁になる。岸壁の水深は14mとなっている。

自動車ターミナルの運営に当たっては、効率性ととともに常にSQC D（安全、品質、コスト、納期）を念頭に置きながらオペレーションを行っている。今後の課題として、アクセスの向上、高速道路の完成が非常に待たれるところである。

また、現在、2026年にコンテナターミナルが開業予定であり、その運営はP G T社が運営を行うこととしている。P G T社は、アフリカグローバルロジスティクス（A G L）、豊田通商、インドネシアのサンデラという総合物流グループがそれぞれ出資した会社である。運営事業のスキームは、自動車ターミナルと同様であり、コンテナ部分の契約をP G T社が締結し、ターミナルを運営する権利を得ている。

コンテナターミナルについては、タンジュンプリオク港が既に混雑していることから、新たに整備されたものである。今後の計画として、コンテナターミナルの運営のため、ガントリークレーンとR T Gと呼ばれる二つのクレーンを配備する。

しかしながら、これらのクレーンは特注品であるため、納入に時間がかか



（写真）K S O P担当者等と共に

っており、2026年末以降の初頭の納期予定となっている。一方で多くの日系企業からコンテナを扱う体制を早期に構築するよう強く要望があることから、コンテナ専用ではない汎用的なモバイルハーバークレーンを確保し、部分的な運営を開始する予定である。いずれにしろ2027年には本格的に開始することになる。

2. ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）事業（円借款）

（1）事業の概要

インドネシアのジャカルタ首都圏では、年々人口が増加し続けており、これに伴う車両の急増が深刻な交通混雑を引き起こしている。本事業は、国内初の大量高速輸送を計画し、増加するジャカルタ首都圏の輸送需要への対応と自動車交通から公共輸送へのモーダルシフトを図り、もって、同首都圏の交通混雑の緩和、投資環境の改善、

環境負荷の軽減に寄与するものとされている。事業全体では南北線と東西線の路線が計画されており、一部は既に開業している。

さらに、本事業は、土木工事、車両、電気・機械システム等の整備の全てを日本企業が実施したオールジャパンによる都市高速鉄道建設事業である。実際に、日本人専門家を現地に派遣し、車両、運行システム、線路や駅舎の施工、運営・維持管理に関する制度整備、スタッフ能力強化、料金徴収等のビジネス計画の策定等も支援しており、ハードからソフトまでのフルパッケージでの支援を行い、日本がこれまで培ってきた鉄道技術やノウハウがあらゆる面で活用されている。

このうち、南北線については、「フェーズ1区間」(ルバックブルス～ブンダランHI、区間全長約15.7km)及び「フェーズ2区間」(ブンダランHI～アンチョール・バラット、区間全長約12.0km)、さらに「フェーズ2区間」は、ブンダランHI～コタまでの「2A区間」とコタ～アンチョール・バラットの「2B区間」に分かれている。

南北線フェーズ1区間には円借款が約1,500億円供与され、2019年3月に開業した。南北線フェーズ2A区間は、現在建設中であり、これまでに2018年10月に約700億円、2023年3月に約879億円の借款契約を締結済みである。開業については、途中駅のモナスまでは2028年、区間最終駅のコタまでの開業は2030年を見込んでいる。2B区間の施工時期は未定である。南北線全体(フェーズ1+フェーズ2A)の借款総額は約4,300億円が見込まれている。

東西線については、ジャカルタ中心部と東西を結ぶ約84.1kmが計画されている。最初の整備区間となる「フェーズ1ステージ1区間」(トマン～メダントリア、区間全長約24.5km)は、2033年の開業を目標としている。この区間に対して、2015年12月に円借款約19億円が供与され、設計等の支援を実施しており、2024年5月にはその設計に基づいた実際の建設に係る支援となる総額約1,407億円の借款契約が締結済みである。本件には本邦技術活用条件(STEP)が適用され、車両及び信号システムに日本の技術が活用される予定である。なお、東西線のその他の区間の施工時期は未定であるが、東西線全体(フェーズ1+フェーズ2)の借款総額は約8,576億円が見込まれている。



(写真)ブンダランHI駅入口前の
ODA記念銘板にて

(2) 視察の概要

1月12日、MRT南北線ブンダランHI駅から電車で試乗し、セティアブディ駅まで車両内や駅構内を視察した。

また、13日には、MRTに日本車輛製造株式会社とともに車両の受注を行っている

インドネシア住友商事株式会社から本事業等について説明を聴取した。

<説明概要>

まず、当社におけるMR T案件に関して説明申し上げる。

当社は、1970年代から日本車輛製造とともに鉄道車両を累計約1,200両受注している。MR T南北線においては、フェーズ1において96両の納入実績がある。また、ジャワ幹線鉄道の電化・複々線工事として、三菱重工と協力して軌道、架線、駅舎、信号、光学系の鉄道システムを建設している。

現在、MR T南北線の延伸事業については、フェーズ2Aとして、車両48両の追加案件を2025年10月に契約を締結し終えて、2026年1月から契約履行が始まっている。2030年2月のコタ駅までの商業運転拡大に向けて、同年8月までに計8編成の車両の納入を予定している。

また、投資案件として、地場車両メーカーであるインカ、そして日本車輛製造とともに共同出資をした会社を1998年11月に設立している。主な業務内容としては、インカ向けの設計業務、CAD図面の作成、コンサル業務等を行っている。

将来案件については、南北線の再延伸フェーズ2Bがあり、港湾エリアまで延伸する案件である。

この港湾付近に新車両基地を建設予定であり、36両の車両の追加納入が予定されている。また、東西線事業については、フェーズ1ステージ1として、24.5kmの案件がJICAとアジア開発銀行（ADB）との共同融資により計画されている。そのうち当社は円借款部分の184両の車両パッケージとE&M（電機・機械）のパッケージへの参加を現在検討している。さらに、東西線の西側の延伸予定案件に対してもE&Mのパッケージへの参画を検討している。

ジャカルタ首都圏鉄道補強計画については、スルボン線の改修作業等への参画、東西線のフェーズ2案件については、車両納入パッケージへの参画にそれぞれ取り組んでいる。

将来案件の展望としては、南北線と東西線で合計364両のスペアパーツ取引の拡大、メンテナンス事業への参画を目指している。さらに鉄道事業と不動産開発は親和性が高いので、当社としては、公共交通指向型開発（TOD：Transit-Oriented Development）、不動産開発等、当社の他部署を巻き込み周辺事業の展開も考えている。

次に、インドネシアにおける地熱発電案件についても説明申し上げる。インドネシアは世界第二位の地熱資源約28GWがあり、非常に高いポテンシャルを有している。しかしながら、今開発されているものはわずか2.6GWである。地熱発電設備は、日本企業が競争力を有する数少ない分野である。この2.6GWのうち約900MW、約35%



（写真）MR T南北線試乗の様子

が当社が建設工事をして納めたプラントである。これまでに円借款で行った案件も幾つかある。地熱のポテンシャルが大きいこの国で、日本政府とともに当社も大きなプレゼンスを発揮してきたので、今後も意欲的に取り組んでいきたいと考えている。

<質疑応答>

(Q) 以下の四点をお聞きしたい。一点目として、このようなプロジェクトの開始から実際の交換公文 (E/N) の署名・締結まで、期間はどれぐらいかかっているか。二点目として、このようなプロジェクトは、STEP案件として行われているのか。三点目として、不動産開発等の周辺事業については、円借款ではなく民活事業として行っていくのか。四点目として、インドネシアは、地熱発電案件の資金調達に関しては、円借款、世界銀行、国際協力銀行などのうち一番どれを重宝していると考えているのか。

(A) 一点目について、プロジェクトの開始から実際の契約の締結までは、ケース・バイ・ケースであるが、5年から10年程かかるイメージがある。その時に参画意思があったとしても、5年後10年後に環境が変わり、希望の案件に参画できない事業者も非常に多い。

二点目について、STEP案件に関し、日本企業として他の海外の企業よりも優位性を持って参画することは、非常に有り難い。その一方で、現地国の所得状況によって、STEP案件が設定できない場合があることは重々理解しているので、日本側としても調整を深めていく必要がある。今後インドネシア自身がSTEP案件を扱う国になると思うことから、東西線のフェーズ2がSTEP案件にならないのではないかとと思われる。

三点目について、周辺事業等の不動産開発については、円借款では難しく、民活が主要になるとと思われる。借款的な仕組みがあれば有り難く、我々の方も確認していきたいが、非常に難易度が高い。

四点目として、政府を介さずに国営企業が直接金融機関から借りる傾向が強くなっている。円借款であると、E/Nの署名・締結まで5年10年単位で時間がかかり、大きい案件ほどそれがネックになるなどメリットを感じてもらえないこともある。しかしながら、将来幾つかの案件もある中、円借款でものをつくっていくと、良いものができるということを見せていきたいと考えている。



(写真) インドネシア住友商事の皆様と共に

3. プリット排水機場緊急改修事業（無償資金協力）

（1）事業の概要

ジャカルタは地形的条件から、洪水に対して脆弱であり、長年にわたり洪水被害が繰り返されてきた。また、過度の人口集中と無秩序な住宅密集地の形成、地下水の過度なくみ上げによる地盤沈下、治水・排水対策の遅れ、排水設備の不整備による内水・外水氾濫などによる洪水が発生することに加え、気候変動に伴う洪水等の発生頻度も増加し、経済的被害も甚大であった。

こうした状況を踏まえ、本事業は、ジャカルタ首都中心部約 34 km²の区域における雨水及び下水排水調整機能の回復と防潮機能の回復により、北ジャカルタ地区の洪水被害の防御を目的として、老朽化が進んでいたプリット排水機場の緊急改修（排水機場前面の防潮堤の改修、東排水機場建屋の建設及び排水設備の設置）を行うことで、ジャカルタ首都圏の洪水被害の軽減に寄与するものである。

本事業は贈与額約 19.9 億円の無償資金協力であり、協力期間は 2011 年から 2014 年であった。

（2）視察の概要

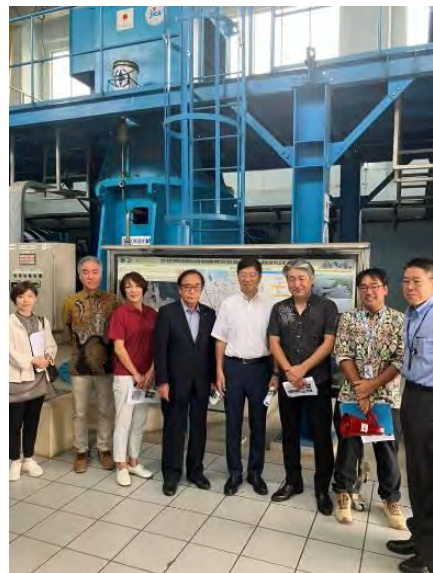
1 月 14 日、本事業関係者から説明を聴取しつつ、現地を視察した。

<説明概要>

本排水機場は、東排水機場、中央排水機場、西排水機場の 3 つから構成されている。現在、13 の河川水路がプリット調整池に流れ込んでいるが、本排水機場はこの調整池の水位を海に強制的に排水して水位を低く保っている。このうち、一番古い 1963 年に竣工した東排水機場が 2009 年に老朽化に加え機能喪失して緊急に支援が必要ということで、日本に支援要請があり、無償資金協力を行った事業である。

東排水機場は改修後機能も増強し、1 秒当たり 5 トンの水を排水できるポンプを 3 台入れ、2014 年に運用を開始した。東排水機場の改修に当たっては、日本の技術として、防潮堤に鋼管矢板を打ち込んで、作業ヤードにも活用し、さらに工期も短縮して改修を行った。

排水機場の貯水池水位が -0.9m 以上になると全てのポンプを稼働させ、水位を下げることにしている。ジャカルタ特別州の庁舎から遠隔操作もできるが、基本は現地でマニュアル操作を行っている。



（写真）プリット排水機場にて

ジャカルタの治水の基本方針として、上流（南）からの洪水は西放水路及び東放水路で市街地を避けて海に排水する、北部低地はポンプで排水するという事となっている。2020年の洪水災害を受け、地域経済の中心地を含むプリーットの西側の安全度向上のため、2本の地下放水路及び上流の遊水池が計画されている。

現在、ジャカルタ北部の地盤は36年間で最大4.1m沈下しており、特にジャカルタ漁港の周辺が一番悪い状況である。かつて東京も1970年までは4m以上沈下している状態であった。東京もそうであったが、地下水のくみ上げ規制が実行できると地盤沈下は止まる。ジャカルタは、地下水のくみ上げを規制する法律等はあるが、水道の敷設状況が不十分であることなどから、規制の法律があっても実効性が問題になっている。

2016年に韓国とオランダの協力でNCICD（首都統合沿岸開発）計画がまとめられており、これに基づき海岸堤防の整備が進められているところである。さらに、将来的な計画としては、ジャイアント・シーウォール構想が提唱されており、巨大な沖合堤防をつくる議論が行われている。

4. ジャカルタ地盤沈下対策プロジェクト（技術協力）

（1）事業の概要

インドネシアのジャカルタは首都として急速な発展を遂げる中、地下水の過剰揚水を一因として特に2000年以降、地盤沈下が発生している。その結果、面積の6割以上が海拔ゼロメートル以下の低地に位置することとなり、都市機能の脆弱性を高めている。

こうした状況を踏まえ、本プロジェクトは、ジャカルタ特別州において、地盤沈下対策を推進するための体制を整備し、地盤沈下対策のためのアクションプランを策定することで、内水氾濫や洪水、高潮に対する脆弱性リスクの低減に寄与するものである。

本事業の協力期間は、第1期が2018年4月から2019年5月、第2期が2019年7月から2022年9月であった。

（2）視察の概要

1月14日、本プロジェクト関係者から説明を聴取しつつ、地盤沈下観測井戸、サインボード等を視察した。

<説明概要>

プロジェクトの内容は非常に多岐に渡っている。プロジェクトの実施に当たっては、工学的アプ



（写真）地盤沈下が顕著なエリア

ローチと社会科学的方法アプローチを組み合わせた統合水資源管理という考え方をを用いて、五つの成果を達成することによって、プロジェクトの目標を達成していくこととしている。成果1は、地盤沈下及び地下水に関するデータ収集、分析及びデータ管理体制の確立と地盤沈下と地下水揚水の現況把握とそれらの関係性、将来状況の分析がなされること、成果2は、地盤沈下の緩和策の検討と有効性が高い対策が試行されること、成果3は、地盤沈下の被害及びリスクの調査及び適応策の検討がなされること、成果4は、ステークホルダー間において地盤沈下の原因、リスク、緩和策及び適応策に対する理解が促進され、地盤沈下対策に対する意識改革が行われること、成果5は、地盤沈下対策を検討する委員会が設置され、ジャカルタにおける地盤沈下対策のアクションプランが策定されることである。



(写真) 地盤沈下観測井戸

以下、主な成果について概略を説明する。成果1については、地盤沈下を可視化するという事で、データ管理を万全にする活動を行った。その一環として、地盤沈下の状況を日本の衛星画像解析の技術を用いて可視化を行った。これで明らかになったことは、ジャカルタ北部の海岸線に近い場所において地盤沈下が顕著なことである。この調査結果をインドネシア政府も非常に高く評価しており、ジャカルタ特別州の地域開発計画（2023年～2026年）に、我々の調査の成果が反映されている。また、正確に地盤沈下の状況を把握するために、日本の知見と技術を活用した地盤沈下観測井戸を3箇所建設している。事業の実施に当たっては、東京都の協力も得て、東京の地盤沈下の過去の経験を相手側に伝えるほか、関係者を東京に2回招へいしている。

成果2については、地盤沈下の緩和策に着目したものである。緩和策とは地盤沈下の現象を止める試みである。地盤沈下の主な原因が地下水の過剰揚水であることを理解してもらい、日常用水や工場用水の利用を一切禁止する地下水規制区域に係る知事規則という強い規制を定めてもらった。これは非常に大きな成果と言える。その一方、地下水を規制するには代替水源が必要であるので、上水道計画等のレビューとともに、節水、雨水利用等の新技術の紹介も行っている。理解促進としては、未登録井戸による揚水量推定を実施した。これは、未登録井戸の実態把握のために、現在の水の需要と供給のバランスを計算し、ジャカルタには8万から10万の未登録の井戸があることを推定したものである。

成果3については、地盤沈下によって高まる洪水や高潮被害のリスクに対する適応策の検討である。地盤沈下や気候変動の影響による将来の洪水リスクを推計し、そのシミュレーション結果を基にリスクマップを作成するほか、インドネシア政府が進めている洪水対策や高潮対策のレビュー等を行っている。さらに、社会コスト、適応策

コスト、緩和策コストをそれぞれ推計し比較している。緩和策を早期に実施することが一番コスト的にも有意であるという結果である。この結果を踏まえて一刻も早い緩和策の実施を強く訴えている。

成果4については、意識改革として様々な活動を行っている。例えば、ジャカルタ特別州を構成する六つの市において、ワークショップを実施し、行政関係者、特に地盤沈下が顕著な場所については住民への啓発活動を行ってきた。さらに、一般市民向けに、地盤沈下の状況を分かりやすく可視化して理解してもらうためのサインボード、モニュメントを建設している。これは、東京にあるサインボードをインドネシア側が実際に見て、参考にして建設したものである。サインボードには実際の地盤沈下した高さを示したもの、地盤沈下の要因等の説明プレート等がある。

今後は、インドネシア政府が地盤沈下対策を進めるに当たり、体制づくりが鍵となる。公共事業省、ジャカルタ特別州、エネルギー・鉱物資源省、環境省等といった非常に多岐にわたる関係省庁が一体となって地盤沈下対策を実施できるように合意形成を進めている。

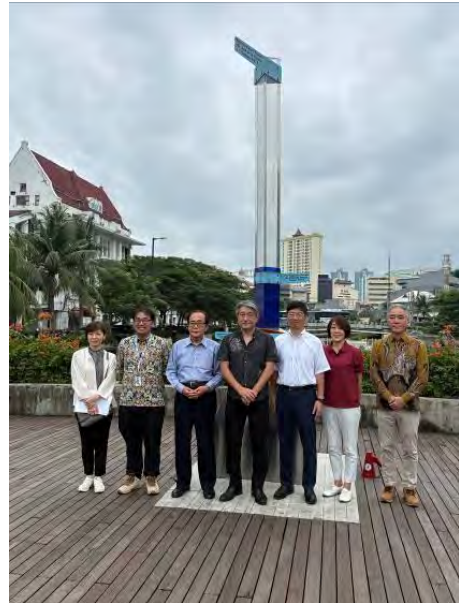
5. バリ海岸保全事業（円借款）

（1）事業の概要

バリ島では急速な観光開発に伴う海岸利用の拡大に加え、建材用の河川土砂採取や珊瑚の発掘、無秩序な構造物建設や砂浜改修による海岸侵食・砂浜消失といった海岸環境、景観の悪化、また、珊瑚礁生態系への影響が深刻な問題となっている。

さらに近年では気候変動に伴う海面上昇や高波の海岸侵食・砂浜消失への影響も懸念されており、波浪の影響により海岸侵食が進み、砂浜の減少が進むことも懸念されている。

こうした状況を踏まえ、バリ島東部海岸及び南部海岸において、養浜、突堤、潜堤、離岸堤等の建設・土木工事を行うことにより、海岸侵食被害の軽減を図るのが本事業である。本事業は、養浜と海岸構造物建設を組み合わせた海岸保全やタナロット



（写真）サインボードにて



（写真）津波避難タワー屋上からのクタ海岸

寺院の岸壁補強を行ったフェーズ1、養浜や護岸等の建設・修復及び関係機関の海岸維持管理に係る支援を行うフェーズ2の各事業で構成されている。

フェーズ1は1996年から2008年に実施され、借款金額は約95.1億円であった。フェーズ2は2017年から2028年までの期間であり、借款金額は約98.6億円となっている。

(2) 視察の概要

1月17日、本事業関係者から説明を聴取した後、事業対象のクタ海岸、ヌサドゥア海岸を視察した。

<説明概要>

バリの海岸は自然や観光資源だけでなく、同地のヒンドゥー教にとっても重要なものである。海岸侵食は、1970年代からのバリの観光開発と同時に急激に始まった。バリは珊瑚礁の海岸なので、珊瑚の環境悪化で砂の供給が滞ることとなり、ホテル建設等の観光開発で更にバランスが崩れてしまった。海岸侵食の原因は気候変動の海面上昇よりもほとんどは人為的な要因であり、1970年代において一番手っ取り早い建設材料として、珊瑚の採取が大量に行われたこと、各ホテルにおいて個別の海岸施設が構築されたことなどである。



(写真) 津波避難タワー屋上にて

海岸侵食のほかにも、越波により海岸の崖にあるタナロット寺院が削られ崩壊に至る現象も起こった。これについても海岸環境の復元ということで、借款による整備が行われた。

本事業のコンセプトは、①国土保全、②観光産業の維持・促進、③地域文化・社会文化の保全、④海岸環境・自然景観の保全である。本事業の経緯として、フィジビリティ（実現可能性）調査は、1980年後半に始まり、その後詳細調査が実施された後、インドネシアの政変等で一時中断を経て、詳細調査をやり直して、2000年から2008年に工事が行われた。このように調査から工事完了までに30年以上を要した。

本事業は、フェーズ1として、四つのパッケージから成り立っている。一つ目はタナロット寺院保全工事である。これは擬岩工による法面保護と人工リーフ（潜堤）の設置であり、岩壁の景観にも配慮した仕様となっている。二つ目と三つ目はサヌール海岸及びヌサドゥア海岸の保全工事である。これらは養浜と養浜砂流出低減のための砂浜海岸の景観に配慮した突堤やヘッドランドを補助施設として設置した静的安定化工法が採用されたものである。特にサヌール海岸は約5kmにわたって砂浜がなくなっていたが、現在は25年以上砂浜が維持されている。四つ目はクタ海岸保全工事である。

同海岸は地域住民からの非常に強い要望により突堤を設置せず、砂の侵食防止にもやや不十分な島式離岸堤と養浜、そして珊瑚移植の組み合わせにより、工事が実施された。珊瑚の移植については成功し、新たな珊瑚環境が創造された。

フェーズ1の実施後評価として、当地への観光客及び海岸への地域住民訪問数共にプロジェクト終了後に数が戻ってきている。海岸の養浜後の砂の歩留まり状況は、8年間継続したモニタリングによると、静的安定化工法で行ったサヌール及びヌサドゥアは高く、クタは徐々に減ってきている状況である。今後砂の入れ直し等の維持管理が重要である。

フェーズ1の課題として、海岸での侵食の拡大、養浜した砂浜での不適切な土地利用、地元自治体の事業による前浜の減少、維持管理用の砂のストックエリアでの地元コミュニティによる勝手な土地登記が挙げられる。

現在はフェーズ2の海岸保全事業が実施されており、フェーズ1とフェーズ2のコンセプトの違いとして、フェーズ1は事業実施を重視していた



(写真) ヌサドゥア海岸のODA記念板

が、フェーズ2は事業実施と併せて事業後における適切な海岸管理、持続的な維持を重要視している。持続可能な海岸の維持管理の実現には、技術的な観点だけでなく、組織運営体制の見直し、法制度化、関係機関・ステークホルダー間での連携、当事者自身が海岸の検証や維持管理の必要性を理解するという教育面も非常に重要である。これらの取組については、中長期的に支援していくことが必要である。

フェーズ2は三つのパッケージで構成される。一つ目はチャンディダサ海岸の新規エリアでの事業であり、養浜、護岸・突堤の改良、遊歩道の整備、珊瑚移植等を行うものである。これらの事業に関しては計画が遅れており、政府は環境配慮の観点より事業のスピードアップに重きを置いている。二つ目はクタ・レギャン・スミニャック海岸での事業であり、離岸堤の工事、将来的に一時管理用の砂をストックする場所をつくる養浜等を行うものである。三つ目はヌサドゥア・タンジュンベノア・サヌール海岸での事業であり、海岸の特性や砂の動きを考え、関係機関と協力して、フェーズ1事業で貯蔵した砂や他の砂浜に堆積した砂を運搬し活用するサンドサイクルが実施されている。

<質疑応答>

- (Q) フェーズ1の四つの事業あわせてどれくらいか。
- (A) 約100億円である。フェーズ1では、負担はインドネシア政府負担が1割、日本からの借款は9割である。
- (Q) フェーズ2については、現地への技術移転をしていくのか。

(A) 海岸管理に関しては、継続的な教育が必要である。現在の事業関係者の大多数はインドネシアの方々である。彼らと今一緒に仕事をする中で、技術は蓄積されている。工事に関しては、特殊技術が必要であるところは余りない。フェーズ2については、現在ローカルのゼネコンが実施している。ただし、施工管理、特に環境管理については日本とは全然意識が違う。

(Q) バリにおいてプライベートビーチはあるのか。

(A) 海岸地域はパブリックエリアであり、個人の土地所有権はないが、勝手にホテルが目の前の海をプライベートビーチとして使用することもある。そのため、本事業においては、海岸沿いに遊歩道を整備し、その海側はパブリックの土地であり、陸側はそれぞれ個人に土地所有権があることを明示している。

(Q) フェーズ2のうちパッケージ3は現地企業が担っているとのことであるが、ほかは外国企業が担っているのか。

(A) パッケージ1、2も現地企業であるが、海岸事業を担うのはおそらく初めてのようと思われる。

(Q) 養浜用の砂はどこから持ってくるのか。

(A) 養浜用の砂は沖合水深約20m以上の海底から浚渫船で運搬してくる。

(Q) 砂を入れる頻度はどのくらいか。

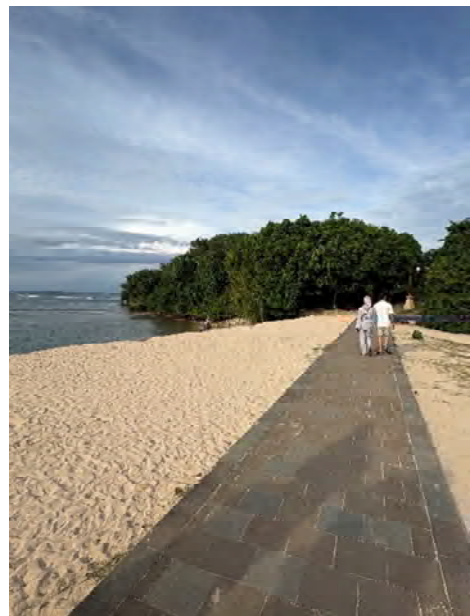
(A) 我々が想定しているのは3年から5年という頻度である。

(Q) 沖合から浚渫船で砂を運搬してくると、どのくらい費用がかかるのか。

(A) 運搬には約3億から5億円を要する。このため、沖合から砂を運搬するのは1回のみとし、その1回でできるだけ将来に必要な砂を採取・ストックし、ストックしたものを現地の方々が使用できるようにしている。

(Q) インドネシアにおいて、養浜はどういう評価か。

(A) インドネシアでは、海岸防護事業として、法律上の定義がないなど、養浜が認められていない。実施例もほとんどない。養浜に対し、ある意味アレルギーがある。養浜を行っても砂が移動、流出するというので、会計監査の観点から理解を得られない。ハードの構造物のようなものであると、数年後も形が残っていることもあり、会計監査上においても問題がないという認識である。



(写真) 整備された海岸及び遊歩道

第4 意見交換の概要

1. シンASEAN事務局次長との意見交換

派遣団は、1月13日、ASEAN事務局において、シンASEAN事務局次長と意見交換を行った。

(シン次長) 意思決定ができる派遣団の訪問を大変光栄に思う。現在、ASEANはビジネス環境の開放が重要課題であり、その点において日本は重要なパートナーである。また地政学的な課題も存在するが、安定を第一にASEANと日本の関係をより強固にしていきたい。

(派遣団) 現在様々な大国が地政学的な外交を進めている中、地域の安全保障を考える上でもASEANの重要性は増している。日本はASEANの良きパートナーとして、具体的なプロジェクトにおいて協力を進めていきたい。

(次長) 政治の安定として、自由で開かれたインド太平洋(FOIP)、インド太平洋に関するASEANアウトルック(AOIP)は重要である。経済の発展が政治の安定の礎であり、日本はASEANに対し多大な貢献を行ってきた。特に初期段階において、ODAや民間企業の取組により技術移転が進み、様々な産業を発展させた。今後次のステップとして、AI等戦略的な分野に対し日本が必要である。WTOに加入した中国の存在が大きく、ASEANのサプライチェーンの観点からも地政学的なバランスを取ることが必要である。

また、ASEANにおいては、単にパーム油等を日本や中国に送るというのではなく、テクノロジーをASEAN内に投入し、そこで製造し輸出するという意識設定の変革が重要である。そのためには日本の力が必要である。

(派遣団) 全ての子どもたちに教育を受けさせることができ、そしてAIの教育面における活用方法について、共に協力していきたい。

(次長) 教育とAIは非常に重要な問題であり、教育と訓練は成功の鍵でもある。ASEAN地域内でも発展度合いに差があり、普遍的な教育を提供する取組も行われている。ASEAN地域内では包摂性の考えを大事にしていることもあり、女性の労働者の割合は世界的にも高い状態であるが、まだまだ課題が多い。

また、ASEAN地域内では35歳以下が人口の6割を占めており、デジタルの速い成長速度に対応できる能力がある。日本がデジタ



(写真) ASEAN憲章、ASEAN宣言の文書展示

ル分野におけるサービス、教育等の様々な面において関与していくことに期待したい。

(派遣団) 最近、大国の軍事上の自制心のない行動が多く見られる中、ASEAN地域内で安全保障における大きな塊をつくるという議論は起きていないか。

(次長) 御懸念の点は全てのASEAN加盟国が考えていることである。現在、心地良い秩序はないと感じている。米国が一方的に介入したベネズエラの情勢についてNATO、国連、EUの反応が静かであったことを心配している。大きな力に対しては、AOIPの下でのASEANの一致団結は重要である。ASEANは元々大国に対する政治的な対処策として設立されたものである。ASEANは全ての国と戦略的に繋がることを大事にしている。EU、中国、日本、全てがパートナーである。今や何が起こり得るか不安ではあるが、平和や安定のために、皆で働くことは重要である。

(派遣団) 日本とASEANの関係は政治経済だけでなく、包括的な関係が重要である。改めて日本に対してメッセージをいただきたい。

(次長) 日本のこれまでの人と人とのつながり、民間企業の投資等の貢献に対し、改めて感謝申し上げる。これまでのASEANへの投資の成果は日本に還元されている。かつての日本がASEANとの貿易額等で1位であった状況に戻り、より強固な関係を築くことを切望するとともに、バランスパワーとしての日本にASEANは非常に期待している。

一方、中国はASEANを製造拠点ではなく、市場として見ている。中国はASEANと共に成長してきた。日本もASEANと共に成長していただきたい。その中で大事なものは人と人との関係であり、日本のODAはその役割を果たしてきた。現在、ASEAN内のエネルギー分野において1兆ドルの投資案件が動いており、今後も協力していきたい。

(派遣団) 現在のAIの発展は、中国と米国のモデルを中心に動いている状況である。日本にとって有用なAIの構築のため、現在、日本の伝統や文化を反映させた独自のデータを構築する取組を行っており、ASEANにおいても同様の課題があると思われる。日本とASEANがAIのデータ構築に関し協力していくことが望まれる。

(次長) 非常に重要なことであり、既にシンガポール国立大学等で動いているプロジェクトもある。また本年夏にASEAN内で妥結に向けてデジタル協定の動きがあり、日本も協力いただきたい。東南アジアはAIに関しては、開放的な市場でかつ今後の発展の場として非常に有益であり、日本も一緒に活動していけると考える。



(写真) シンASEAN事務局次長等と共に

また、日本のODAを二国間協力から地域協力に向けてほしい。特にASEANは地域協力の中でも効果的に機能している。地域協力の良い面としては、各国が競争するという側面があり、ASEANにODAを行うことで、11倍になって還元されるという気持ちで今後のODAの検討を願うものである。

2. インドネシア日本国会議員連盟との意見交換

派遣団は、1月13日、インドネシア国会において、インドネシア日本国会議員連盟（ラフマット・ゴベル会長）メンバーと意見交換を行った。

（ゴベル会長）インドネシアと日本の外交関係は本年で68周年を迎える。ODAだけでなく多くの投資を含めて、日本はインドネシアの経済をつくっていく上で非常に大きな役割を果たしてきた。通貨危機やスマトラ島の津波災害に対し、日本には6億ドル以上の支援を実施していただいた。そしてODAにおいても、農業、運輸、通信など様々な分野で支援していただいている。これまでのインドネシアの発展は日本の支援を抜きに考えることはできない。

また、日本に支援いただいたジャカルタ都市高速鉄道（MRT）事業は、私たちの首都ジャカルタの生活様式の変革にも大きく貢献した。さらに、インドネシアにおける「公正なエネルギー移行パートナーシップ（JETP）」やアジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）といった気候変動に関しても支援いただいている。

日本によるODA支援は、インドネシアにおける雇用の創出だけでなく、インドネシアからの輸出についても貢献している。さらに、従業員に対する教育、研修等の人材育成も多く行われている中、こうした様々な人的交流を通じて、両国の外交関係が強化されていると認識している。日本には「ものづくり」、「人づくり」があるが、それは単に技術的、能力的なものだけでなく、日本人による規律正しさによるものだと認識している。

現在、世界情勢においては、大きな課題に直面している。このような中、私たちの持っている能力の全てをもって、各国がより深刻に状況を注視し、協力を強化していく必要がある。現在、日本とインドネシアは非常に戦略的なパートナーであり、私たちはこの協力を更に強化していく準備ができています。

（派遣団）日本からの投資は、その場の利益だけではなくて、その投資自体が雇用や技術移転、さらに生活様式をより豊かにするといったことに通じている。その意味では、長期間にわたって社会全体を変える投資をこれからもしっかりと進めたい。

また、気候変動に関しても、インドネシアも日本も非常に自然災害が多い。災害の度に、私たちは世界中の協力をいただきながら、それを乗り越えてきて、災害対応力を強めてきた。このような経験を共有して、気候変動や自然災害に対応できる力を更に強めていきたい。

（派遣団）MRTを始めとする公共交通は、都市機能を発展させていく上で極めて大

事であり、また気候変動に対するCO₂削減という意味でも、非常に有用である。日本は今までも技術移転ということで、インドネシアに対し様々な協力をしてきたが、今後はインドネシアの皆様自身が、鉄道などの新分野を発展させていきたい。

(派遣団) 今朝の新聞で、国民学校をつくり、非常に厳しい家庭状況の子どもたちの力を教育で伸ばしていこうとする記事を見た。非常に賛同する。全ての子どもたちが教育を受けられて、そして伸びていける世界をつかっていきたい。

(派遣団) インドネシアには、10年前に地元から進出した企業の活動円滑化のための協定を結びに来たことがある。その折にはゴーベル会長にお世話になった。当時、ゴーベル会長は、「日本とは契約するまでは眠れない。中国とは契約したらその後が眠れない。」という話をされ、そのとおりになっていると認識している。

また、ヒレナガニシキゴイは、日本の技術により、インドネシアのヒレの長いコイと、日本のニシキゴイを掛け合わせて誕生したものである。正にインドネシアと日本の友好関係の証しであり、今後とも私たちもしっかりと維持していきたい。

(スカルノ議員) 日本のこれまでの支援や協力に対して感謝を申し上げる。特に、教育分野において様々なプログラムを非常に成功させてきた。今後も、更に強化され、より有効なものとなることを望む。教育分野、特にインドネシアの人材育成においては、教師の教育、職業教育を始めとする高度な技術の習得、さらに奨学金の取組が重要である。また、教育機関との協力も大事である。具体的には、日本とインドネシアの大学間同士の協力、特に両国の大学における学位の取得、単位の取得、実技の実習等に関することである。例えば日本へ留学していたインドネシア人が、母国の大学に戻った際に、日本で学んだことが単位として認められればよいと考えている。

ジェンダーの平等については、国連でも女性・平和・安全保障(WP S : Women, Peace and Security)に関する決議などでも言及されている。様々な女性を含む包括的な取組に関しては、こうした女性の視点を通して、安全保障などを見ていく考え方の強化についての更なる協力を望む。今後、インドネシアと日本の女性国会議員との様々な協力ができればと考えている。

(派遣団) 日本でもまだまだ女性の国会議員は少ないが、少しずつ女性を増やそうと仲間と精一杯頑張っている。男性、女性という性に関係なく、一緒に国のために人々のために頑張れるところを目指していきたい。

(ゴーベル会長) 日本のODAについて、水の浄化に関する協力ができるのではないかと考える。浄水の供給は非常に重要であり、そのためには技術が必要である。浄



(写真) インドネシア日本国会議員連盟の皆様との意見交換の様子

水の供給は、栄養失調を始めとする様々なインドネシアの諸問題にも影響していくものである。

また、インドネシアの多くの若い農民が日本で高い技術を学び、それを持ち帰って、さらに日本の技術を使って、インドネシアでの生産を増やしていく取組ができないかと考えている。

教育分野においては、インドネシアと日本の教師の交流が重要である。特にインドネシアにおいては、東の地方については教育に関し十分でないところが多い。日本のODAなどの支援を通して、更に人材開発や農業面における協力が強化できれば良いと考えている。

(派遣団) 日本の投資は、その多くがジャカルタとその周辺に偏っていると聞く。特にODAに関しては、様々なところに手が届くようにしなければならないことが今回明らかになった。水や農業は、特に地方でも大事なので積極的にODAを進めていくべきである。また、教育の強化も同様である。

(ゴーベル会長) ODAなどを通して、日本とインドネシアは大きな市場を築いている。両国にはこれまでの68年の関係があり、中国に負けない投資ができると考えている。また、今後も、東京だけでなく、地方とも協力して人材育成に関する協力を模索していく所存である。



(写真) インドネシア日本国会議員連盟の皆様と共に

3. プトゥット国家開発企画省次官等との意見交換

派遣団は、1月13日、インドネシア国家開発企画省において、プトゥット次官等と意見交換を行った。

(プトゥット次官) 派遣団の訪問を歓迎する。日本からは無償、有償の様々なプロジェクトを通して支援していただいております。感謝申し上げます。私たちは、今後、一層支援の強化・拡大が必要であると認識するとともに、今後どのような支援を受けることが可能であるかを考えていきたい。

(派遣団) 日本の支援に対し評価していただき、うれしく思う。日本とインドネシアの首脳間では、五つの分野（安全保障、経済、防災、人材育成、給食の無償提供事業）での協力で合意しており、このような協力などを通じて、更に関係を深めていくことはとても大事である。

また、日本の投資全体が首都ジャカルタを中心とした地域に偏っているということであり、ODAを中心に、もっと広く対応できるようにすべきである。今後議論を深め、インドネシアに対して何ができるか、提案していただきたい。

(次官) 私たちは、今後の開発協力については、国家開発企画省は5か年外国融資計画リスト(ブルーブック)を発行し、これによって今後の日本からの開発協力についての予定を立てている。私たちの提案しているプロジェクトに対して、JICAなど日本からの協力・支援を通じて、より実現可能なスケジュールに沿って今後のプロジェクトを進めていくことを望んでいる。

また、日本から行われた支援のうち、特に無償の人材開発に関する支援について評価申し上げたい。そうした日本からの支援は、インドネシアにとって非常に良い利益を与えており、こうした関係を両国において築いていきたい。

さらに、革新的なアプローチに関しても触れておきたい。具体的には、プライベートセクターを巻き込むプロジェクトであり、様々な開発に対して民間も関与し、ブレンデッド・ファイナンス、PPP(Public Private Partnership)等これまでにない非伝統的な形での資金の入手策によって、開発に活用していくことを今後のプロジェクトとして進めていきたい。

(派遣団) ブレンデッド・ファイナンスについて、インドネシア政府では、政府債務と民間投資の関係について、どのように整理をし、どのようなアプローチを取ろうとしているのか。また、「ブルーブック」で、特に日本からの投資を期待している分野は何か。

(次官) ブレンデッド・ファイナンスについては、シナジーを追求していかなければならない。大きなプロジェクトにおいて、政府資金だけでは足りない場合の民間投資の活用についての具体策は、今後更に調整をしていく。ブレンデッド・ファイナンスは、政府も民間も両方にとってメリットがあるようにしていかなければならない。

「ブルーブック」には合計213のプログラムがあり、日本からは、高速道路、かんがい、洪水対策、能力構築、MRTのような大量輸送鉄道、地熱発電、統合的な開発、医療、医療人材などで関心が得られている。

また、先ほど開発がジャカルタに偏っているのではないかと提起されたが、アチェの病院の案件が含まれているように、ジャカルタ以外の案件も多くある。

(派遣団) 日本も本年4月より小学校において給食無償化が始まる場所である。人材育成の話があったが、全ての子どもたちに基本的な力を付け、そして企業や国に役立つ人材を育成していくということからも、教育は非常に重要なものである。さらに、今後は、日本とインドネシア間での教職員同士の交流を通じて教育、ジェンダー平等について取り組んでいきたい。

(次官) インドネシアの給食の無償提供事業は、日本の取組からもインスピレーションを得たものである。同事業においては、日本からの知見をいかしていかなければならない。

また、教育に関しては、人材開発の上で重要な柱の一つであり、それを追求していき、インドネシアの人材の質を更に上げていかなければならない。提案のあった日本とインドネシアの教職員同士の交流は、インドネシアの人材の質の向上にとって、非常に有益かつポジティブなものである。

(ルディヤント調整官) 教育に関してのインドネシアと日本の協力は非常に大事であり、特に平等に関わるSDGsに関し、州レベルでの実行策、ローカライゼーションについては、JICAの協力により実施している。実際に、インドネシアでSDGsに携わる関係者が日本に行き、川崎、埼玉、長野、大阪において地方レベルでのSDGsの実行策についての視察を行った。印象的だったのは、日本の社会の80%以上はSDGsを知っているということだ。今後もJICAとの現行プロジェクトでの協力を推進し、非政府セクター、学术界等のアクターと連携を強化することを改めて確認した。また、観光分野に関して、バリ州と長野県がSDGsに関する姉妹都市を結ぶ構想がある。

(派遣団) 現在のODA予算の状況下においては、最小の費用で最大の効果を上げる手法を考える必要がある。その一つとして、民間資金の導入や民間参加可能なプロジェクトを両国で構築すべきであり、そのためにも今後両国間で関係者と意見交換をしていかなければならない。

(次官) 現在の世界状況においては、開発協力について最小の費用で最大の効果を上げることは同感であり、今後追求していくべきものである。今後も日本政府やJICAと議論を続けていき、ブレンデッド・ファイナンスなど、どのように民間を巻き込んでいくのかも含めて、両国が協力して最高の結果や利益を生み出すため、どうするかを考えていきたい。



(写真) プトゥット国家開発企画省次官等と共に

第5 JICA関係者、在留邦人企業関係者等との意見交換

1. JICA関係者との意見交換



(写真) JICA関係者と共に

派遣団は、1月13日、ジャカルタにおいて、JICA関係者4名と懇談し、それぞれの活動概要等について聴取するとともに、ODAについてのインドネシア政府の認識、官民連携による日本企業のプレゼンス向上策の重要性、インドネシアの下流産業化と投資への期待、インドネシアの渋滞緩和策とまちづくりへの反映等について意見交換を行った。

2. 在留邦人企業関係者（ジャカルタ・ジャパン・クラブ）との意見交換

派遣団は、1月13日、ジャカルタにおいて、在留邦人企業関係者（インドネシア最大の日系コミュニティであるジャカルタ・ジャパン・クラブ関係者）等7名と懇談し、それぞれの活動概要等について聴取するとともに、インドネシアにおける日本企業の状況、インドネシアにおけるビジネス環境、我が国ODAの在り方、現地の社会情勢等について意見交換を行った。



(写真) ジャカルタ・ジャパン・クラブの皆様と共に

3. ODA関係邦人（バリ海岸保全事業関係者及びJICA海外協力隊員）との意見交換



(写真) ODA関係邦人の皆様との意見交換の様子

派遣団は、1月17日、バリにおいて、ODA関係邦人（バリ海岸保全事業関係者及びJICA海外協力隊員）等7名と懇談し、それぞれの活動概要等について聴取するとともに、同事業における現地の反応、生活・居住環境及び任務についての課題点、現地の社会情勢、JICA海外協力隊員制度の在り方等について意見交換を行った。