

2 在インドネシア日本国大使館

訪問日：11月21日（木）9：00～10：00

対応者：在インドネシア共和国特命全権大使 鹿取 克章氏、同 公使 牛尾 滋氏

1 表敬訪問

日本とインドネシアの関係はとてとても順調、2006年に日本とインドネシアは戦略的パートナーシップを締結し、あらゆる分野で関係を深めている。日本への留学生は2200人弱、日本語学習者は現在72万人。経済面については、2011年の日本からインドネシアへの直接投資は前年比2倍となり、今後も加速する見込み。貿易相手国として日本は依然1位、投資額はシンガポールに次ぐ2位である。当地の四輪市場で日本車のシェアは95%、二輪は99%である。しかし、インドネシアをめぐる各国との競争はこれから厳しくなる。

今後は人的交流が重要、そのためにも国内の各地域の魅力を自治体職員の皆様に積極的にアピールしてもらいたい。大使館としても、レセプション等で各自治体の観光ポスターの掲示、地域交流を行う際のアドバイス等できるだけ機会を設けて協力していくつもりである。このように相互の往来を増やして、人と人の人脈やネットワークを強化してもらいたい。

2 インドネシア経済についてのブリーフィング

「交通渋滞のひどさ」はインドネシア経済の象徴。とにかく車が増えている。

インドネシア進出に際する懸念材料は、最低賃金が上昇していること。軍や警察も批判を恐れて取締りを徹底しない。例えば、昨年3月に最低賃金の15～16%の上昇が決まったが、一部業界が反発してストライキを起こし、一部の地方政府が勝手に30%上げてしまった。中央が決定したことを地方が守らない違憲状態。

ただし、マクロ経済の数字は良好。要因は、①人口ボーナスがあり、2030年代まで若年層の持続と中間層の増加が期待できる、②天然ガスやニッケル等資源に恵まれていること等が挙げられる。しかし、食料等の輸入が上回り、貿易収支は赤字になっている。

昨年のタイの大洪水と東日本大震災、今年中国の反日暴動のため、日本企業の生産拠点の分散化が進み、中小企業が大挙してインドネシアへ進出している。日本国内の空洞化も「背に腹は代えられない」状況に見える。保護主義的な傾向も懸念材料。自国の農産物を保護して、独自の産業を作りたい。例えば、輸入農産物の受入港の制限、工業製品の完成品を輸入するにはライセンスの取得が必要、新鉱業法によって原石ニッケルの輸出は認めない等。

民主主義は育っているが、それを支える三権分立や法治主義ができていない。政策を簡単に変えたり、政治も含めて決められたことが守られなかったりする。また、かつては高度な層に限られていた汚職が末端に広がっている。現地の法律の専門家たちは当てにならず、日系の会計士や弁護士の事務所もインドネシアに進出している。

目下のところインフラ（道路、地下鉄、港湾）の整備が急務。日本もノウハウを提供してジャカルタ周辺のマスタープランを策定して承認されたのだが、必要な資金を調達するための対外借款を嫌がるので、なかなか進んでいない状態である。

結論として、この国は、「遅々として進む」。何だかんだゴタゴタ起こるが最終的には悪い方向には進まない状況にある。 【文責：全国市町村国際文化研修所 稲垣 隆紀】

3 インドネシア内務省

訪問日：11月21日（水）13：00～15：00

対応者：Dr. Made Suwandi, Director General, Directorate General of Public Administration

1 インドネシアの地方自治体

インドネシアでは、自治体の分割が進み、ここ10年で、205の新しい自治体がつくられた。現在、33州（日本の県と同等）、393県98市（日本の市と同等）、6,694の町と6万9千の村がある。

2 地方分権について

1997年に発生したアジア通貨危機を契機に多大な改革が行なわれ、その改革の一つとして地方行政改革、地方分権が進められることとなった。

(1) 権限の委譲

中央政府が掌握する「防衛、警察、金融、司法政府、外交、宗教」の6つの分野以外の業務、権限を中央政府と地方自治体で分担し、地方へ権限移譲している。地方自治体に移譲された業務は、保健、教育、環境など31項目と多岐にわたる。

(2) 地方分権の主な課題

- ・州、県等への業務の移譲、業務の役割分担の明確化。
- ・大きな権限を渡す中央政府、受ける地方自治体双方における準備。
- ・分権の遂行にあたり中央政府と地方自治体との間の信頼関係の構築。

(3) 課題解決

中央政府と地方自治体の権限及び業務の移譲区分を明確にするため、それぞれの権限、及び業務分担を細かく制定した。

3 インドネシアと日本の地方自治体間の協力について

地方の県知事が会議に同席し以下のような課題の紹介、交流・技術協力の要望があった。

(1) バンリ県知事（バリ州）

人材育成の協力。自治体職員のみならず住民の質を向上させるため、教師、生徒の交換交流のプログラムの実施や、日本への技術者の研修派遣等。

(2) ラモンガン県知事（東ジャワ州）

農業の近代化、生産性や付加価値を上げ、住民1人あたりの所得を上げていくための技術指導。安全な飲料水の提供に向けた浄水技術に関する指導等

4 所感

地域の実情に応じた独自性ある発展をしていこうとする自治体の自由度、推進力を強く感じた。分権に係る中央、地方の両者から同時に話を伺えたことはとても有意義であった。



ブリーフィングの様子

【文責：浜松市 中村 浩康】

4 ジャカルタ特別市訪問・交通管理センター視察

訪問日：11月22日（木）16：00～18：00

対応者：Mr. Sutanto Soehodo

Deputy Governor for Industry, Trade and Transportation

1 ジャカルタの交通問題

ジャカルタのインフラ整備における最大の課題の一つが、交通渋滞対策である。ジャカルタでは、周辺の地域から来る人も多く、夜間人口が960万人に対し昼間人口が1,200万人以上となっている。また、バイクは1日当たり1,300台増加しているなど、交通量の増加が著しい。渋滞緩和のために、一定の地域には3人以上自動車に乗っていないと通行できない3 in 1（スリーインワン）と呼ばれる施策や、パークアンドライド、フレックスタイムの導入等を実施しているが、依然として渋滞が起きている。

このままでは2014年に車が全く動けなくなるという予測もあり、2004年には交通政策についての3つの計画が立てられた。①都市部道路の立体交差化や高速道路の建設、②BRT（Bus Rapid Transit）やMRT（Mass Rapid Transit）の導入、③交通管理システムの構築である。



ジャカルタの交通渋滞状況

2 BRTの導入と課題

渋滞緩和のため、ジャカルタではBRTを導入した。これは、すでに出来ている道路を利用できるため、新たなインフラの投資が必要ないことや、ルート設定が自由に出来ること、また、他の地域での成功事例があること等の理由により決定した。

導入後の課題として、①燃料となるガスを供給するスタンドが不足していること、②専用レーンに一般車が入ってくること、③バスの数が不足していること等が挙げられるが、バスについてはここ1年の間に1,000台追加する予定となっている。



ジャカルタのBRT

3 所感

ジャカルタの街を見て一番驚いたことは、十字路と信号機が少ないことである。道路の交差形状は、ほとんどがY字交差やロータリーであり、信号処理を行わず、常に合流させて交通処理を行っている。これは合理的である半面、合流部での無理な車線変更が多く、渋滞を引き起こす一因になっていると感じた。

【文責：山形市 丹野 善彦】