連載

ガルーダの羽ばたきを取り込め

――インドネシア住・資材最前線

第1回

膨張続くジャカルタ都市人口

都市開発から資材製造・販売まで

高層住宅建設が続くインドネシア郊外

アジア通貨危機に端を発し、1998年1月にIMF（国際通貨基金）のインドネシア経済改革を受け入れたスハルト大統領は同年5月に退陣し、30年に及ぶ軍部独裁体制が終焉した。戦後賠償に絡む日本からの資金の流入や世界銀行による支援で、アジアのなかでも際だった経済成長を続けてきたインドネシア。

林産分野では60年代のカリマンタン森林開発をきっかけに現地資本への融資買材が進んだ。インドネシアからの南洋材丸太の輸入量は72、73年に1100万立方㍍台を記録するなど、70年から、78年にマレーシアに抜かれるまでの8年間産地国別で首位の座を占めてきた。

しかし、南洋材生産時代に移るが、独占輸出体制の解除や絶対的な天然林の伐採量の減少から同国への木材産業への関与が急速に後退する。

今日、ファルカタなどの再生・植林木の伐出期になり、天然木からの切り替えで再び注目を浴びるようになったが、かつての開発輸入の熱気はない。

アジアで5番目の経済大国

98年にGDP成長率がマイナス13％まで落ち込んだインドネシアだが、その後、着実に成長を続け、いまやアジアでは中国、日本、インド、韓国に次ぐ5番目の経済大国となった。その規模は1兆㌦で、日本の21％程度。同成長率は2016年から5％台を維持し、今年も3・4％台のインフレ率を記録した。このための給与所得も着実に増加している。人口は2億6000万人を超え、15歳から64歳の生産人口は67％。この人口ボーナス期は2030年ごろまで続くという。

若くて豊富な労働資源を背景に今後とも成長を続けるうえで欠かせないのは、社会インフラの整備だ。ジョコ・ウィドド大統領は19年10月までの5年間で道路、鉄道、空港、港などのインフラ整備のために3700億㌦の投資を決め、産業基盤の底上げを目指す。

その一例が、来年開通予定でジャカルタから東に延びる大量高速道路（MRT）や地下鉄の整備だ。

なかでもチカンペック高速道路はダブルデッキ化を採用し1日60万台の車両通行量を見込むほか、スラバヤに伸びる中速鉄道や南東のバンドンまで向かうバンドン高速鉄道などが計画されている。

東に生まれる副都市

ジャカルタ都市圏といろくくりでは、3200万人の人口を抱え、東京を中心とする首都圏に次いで世界で2番目に大きな領域だ。インドネシア政府が目指す社会生活領域の拡大とその開発の最前線に立つ華僑系財閥が連携し、ジャカルタ東部のブカシ県を横断するチカンペック高速道路を挟んで広大な副都心計画が展開している。ジャカルタから約45㌔以内の領域だ。

そこでは行政、医療、教育施設や商業をはじめ分譲戸建て住宅や高層マンションが林立する。19年4月にはチカラン日本人学校も開校する予定だ。さらに20㌔先まで、日本の商社やゼネコン等が関与する団地造成計画がある。

ジョコ大統領はこうした副都心計画に呼応する形で、ジャカルタ都市圏では少なくとも100万戸の中所得者以下の人でも購入可能な住宅建設を打ち出した。住居面積は40～50平方㍍、1戸2億㌻（180万円）程度のものだ。

どう生かす日本のビジネス

「市場を海外へ」。少子高齢化が進む日本では、住宅建築が減少し、資材需要の量的拡大が見込めない。今後の関連産業界のキーワードは「海外」だ。当地でモノを作って日本に運び込むバイ（双方向）の時代は終わり、市場豊かな地に立って物作り・販売・施工というマルチ（多角的）対応のビジネスも選択肢に取り込む動きが日本の産業界にも生まれてきた。

日本固有の品質と精度を追い求めてきた結果、売り先によっては過剰品質や文化の落差によって市場価値を持たない問題にも直面する。しかし、なお増え続けるインドネシアでニーズに合う住宅と関連資材があるはずだ。

◇　◇

インドネシアの国章は神鳥ガルーダ。

ガルーダは、ビンネカ・トゥンガル・イカ（多様性のなかの統一）というインドネシア建国の精神を表記した横断幕を両足でしっかりつかみ、建国5原則（パンチャシラ）を描いた5つのエンブレムを胸に、ヴィシュヌ神を乗せて飛ぶ。

神しか乗せないガルーダだが、その羽ばたきの勢いを受けて新たなビジネスの扉を開こうとする日本企業の動きを追った。

（つづく）