



## インドネシア BOP層実態調査レポート

- 調査実施日: 2012年7月
- 調査場所: ジャカルタ首都特別州南ジャカルタ市
- インタビュー: 男性、30歳代、経営者団体協会職員

\*インドネシアルピア換算レート 10,000ルピア=約84円(2012年7月平均レート)

### 概要

インドネシアは、確認されているだけで大小合わせて1万7,508の島々からなる広大な島嶼国家である。このため、経済活動を展開するには物流が決定的に重要になる。

現在、商品の出発地点は首都ジャカルタまたは第2の都市であるスラバヤであり、まず、それらから主要な島の拠点地方都市(スマトラ島ならメダンやパレンバン、スラウェシ島ならマカッサル、など)へ物が運ばれ、そこから各地方小都市へ運ばれ、さらに末端村落まで運ばれる。ジャカルタから陸運で運ばれるのはジャワ島内のほか、フェリーで連絡しているスマトラ島、バリ島あたりまでである。それ以外へは、海運または空運(\*1)による。

着いた先からは、大型トラック/大型船から小型トラック/小型船へ、小型トラック/小型船から乗合自動車/小舟へ、と物を運ぶ手段が小型化して積み替えられ、車が通れない山奥では、バイクや馬、場合によっては人が担いで運搬する。このように、物流システム自体は、首都から末端の農山村、離島まで、運搬する量や地理的制約に応じながら、すでに確立しており、このルートに乗れば、時間はかかっても、一般消費財は末端まで運ばれていく。

陸運・海運・空運の利用は、地理的条件にかなり左右されるが、一般に、大量に安く運ぶには海運、少量を早く運ぶには空運、という区別がされる。陸運では、石炭・オイルパーム・自動車などを大量に一気に運ぶ場合に鉄道、小口の物をドア・ツー・ドアで運ぶ場合にトラック、という形で一般に利用されている。物流を担う運搬会社は多数存在するが、大規模な会社は少ない。



マカッサル沖を進むコンテナ船。  
島嶼国家インドネシアでは、海運が重要な役割を果たす。

\*1

空運の場合は、ジャカルタから旅客便のある所までダイレクトに運搬される。現在、全国33州の州都全てに旅客便の直行や経由・連絡便の飛んでおり、州都までなら比較的安い料金で物が運べるようになった。ただし、貨物専用便はまだ路線が限られている。





ジャカルタからスラバヤまでの料金を比較すると、ある会社では、トラックでは4,400ルピア／キロで最低10キロから扱われ、所要日数は2～3日である。空運では、通常の場合は1万2,000ルピア／キロで所要日数は1～2日、同日配達だと20万3,500ルピア／キロ（以後1キロ超過ごとに2万5,000ルピアの超過料金）へ跳ね上がる。また、別の会社では、スラバヤからマカッサルまでの料金は、海運では最低20キロから扱われ、キロ4,500ルピアで4～5日かかる。空運では最低5キロから扱われ、1万2,000ルピア／キロである。これを見る限り、空運は陸運や海運の約3倍の料金がかかる。インドネシアの物流コストは、地理的条件に加えて様々な非効率により、大きく割高となっている。

陸運では、トラックの多くが古く、メンテナンスがきちんとなされていない。通常は過積載で走るため、速度は遅く、また道路の損傷を引き起こしている。ある調査によれば、ジャカルタからバンドンまでのトラックによる陸運のうち、75%の時間は荷物の搬出入などに費やされ、実際に走っている時間は25%にすぎない。海運でも同様に、港湾での事務手続や荷物の搬出入に時間がかかるほか、船舶の老朽化と過積載など同様の問題がある。これらにより、たとえば、ジャカルタ周辺の工業団地から輸出向けにタンジュンプリオク港へ搬出するコストはマレーシアやタイの2倍となるほか、国内のパイナップル産地からジャワ島へ送るよりもマレーシアへ送るほうが安いので

マレーシアで缶詰生産が行われる。パプア中央高地のセメント価格はジャワ島の20倍に達する。国内輸送コストが高いため、中国から輸入したオレンジの価格は国内産地からのそれよりも安くなる。

高温多湿のインドネシアでも、冷蔵・冷凍による運搬が見られ始めた。ユニバーのアイスクリームは、今では農村部にも自転車に保冷器をつけたアイスクリーム売りが入り込む。同社独自のコールドチェーンの存在がうかがえる。楽天のネットショッピングでは、バイクに小型の冷蔵ボックスをつけて、生菓子などを配送し始めた。とはいえ、冷蔵・冷凍による運搬はまだコストが高く、広がっていない。このため、バナナやオレンジなどの果物は、熟す前に収穫し、トラックに乗せて移動する1週間ぐらいの間に熟すようにして運んでいる。



インドネシア有数の航空  
クーリエ会社PT TIKIの本店

## 所感

経済が好調な現在、全国のどの地方都市へ行っても、ジャカルタから来た物で溢れている。物流の量的な拡大が進んでいることの表れである。しかし、インフラ不足や非効率性による物流コストの高さは、今後の経済発展のネックとなる。日本のクール便のような、冷蔵・冷凍設備を備えた運送ビジネスは、インドネシアでは大いに需要があると思われるが、コスト高の現状では、導入に慎重にならざるを得ないものと考えられる。

日本企業のBOPビジネス戦略の文脈でインドネシアの物流の現状を考えると、方策は2点ある。第1に、大量生産によってコストを抑えた製品を、既存のインドネシア地場大企業の流通ルートに乗せて全国展開することである。あるいは、第2に、地方にある素材を使って生産し、その地方限定の小規模なマーケットで展開することである。もちろん、後者については、地方に特化した十分な市場調査が必要となる。あるいは、マレーシアやシンガポールなどの物流コストの方がインドネシア国内の物流コストより安い場合が多いことを踏まえて、それらインドネシア外の国々での生産をインドネシア市場と結びつけることも考慮に値するだろう。

# JETRO

【免責事項】本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。