

- タイトル : インドネシアの建設ビジネス環境
- 掲載月 : 2014年12月
- 国・地域名 : インドネシア
- 情報提供者: 山内 洋隆（英国系契約コンサルティング会社顧問、日系ゼネコンOB）

ジャカルタ市内の地元業者による高層ホテルの建設現場では、既に躯体工事が終わり、内壁や設備工事が始まった段階にあるが、周囲は密集した市街地にも関わらず、仮囲いは無い。そのため、建設労働者や現場管理者の姿や資材運搬、安全管理の状況（保安帽、安全靴等は着用していない）、第三者（歩行者・通行車両等）への対策の有無等、現場の様子が一目瞭然である。日本では考えられないことであるが、近年急速に近代化の進むインドネシアにおいても、まだこれが現状と言えるだろう。



本稿では特に日本企業にとってのインドネシア建設市場のビジネス環境に焦点を当て、最近の現地情報や各種調査の分析を基に、一部工事関係者の意見なども参考にしつつ、現状と今後の見通し、また課題等について報告する。

インドネシアに駐在員事務所を開設し比較的歴史の浅い日系建設企業の駐在員から、「地元の人たちは、本当に海外から投資してもらいたいと思っているのでしょうか？」との声を聞いた。外国企業の会社設立、建設業の許認可、現地地下請業者との信頼関係構築には時間がかかる。現地に長く駐在した日本人なら、その他にも物事が簡単に進まないもどかしさがあることは、容易に想像できる。

しかし、日本企業のインドネシア市場進出に対する関心は依然高い。特に製造業に関しては、国際協力銀行による関心度調査では、2013年11月の報告で初めて1位となり、2014年もインドに次いで2位となっている。日本の製造業者は海外の生産拠点においても、工場建設の質や工期遵守を重視し、多少のコストはかかってもできれば日系建設業者を使いたいという傾向がある。

これに対し、日系建設業者勢としてもこれに対応し、工事代金支払リスク等の少ない日系顧客からの案件をきっかけとして、更に幅広いビジネス展開の可能性を視野に入れている。インドネシアは歴史的に日本の最大のODA供与対象国であり、今では日本の総合商社、車両メーカー、各種製造業、大手・中堅ゼネコン、プラント会社など既に少なからぬ実績を残し、様々な「日本ブランド」が定着しつつある。



ジャカルタ日本大使館前の MRT 工事(三井住友建設)

一方で世銀グループが、この2014年10月に発表している2015年度版の「ビジネス環境の現状」によれば、インドネシアは、調査対象国189カ国・地域の中で114位と低い。78位のベトナム、95位のフィリピンと比べても更に低い。すなわち、ビジネス環境が十分整備されておらず、インドネシア市場への参入障壁は高いと言える。

世界のビジネス環境ランクについて言及すると、第1位はシンガポールで、日本は29位になっている。インドネシアは前年に比べて3位上がったものの、個別の項目について見ると、電力事情

の好転など一部の項目が改善された一方、多くの項目でむしろ順位が下落し、事業(会社)設立は 155 位、建設許可手続きは 153 位、更に契約履行の項目に至っては 172 位という低さである。海外では常識だが、日本のような信頼関係(信用取引)に依存するビジネスは通用しない。建設プロジェクトでは契約書(工事の約定)に従った設計変更に係るクレーム(費用面、工期面の変更に関する権利主張)を行うことが求められるなど、契約管理の知識が必要不可欠であり、インドネシアにおいても現地パートナーと連携した最新の契約管理業務への対応が必須である。

インドネシアの事業環境の順位			
項目	2015年	2014年	増減
事業設立	155	158	3
建設許可手続き	153	150	▲3
電力事情	78	101	23
不動産登記	117	112	▲5
資金調達	71	67	▲4
投資家保護	43	43	0
納税	160	158	▲2
貿易	62	61	▲1
契約履行	172	171	▲1
精算	75	71	▲4
総合	114	117	3

出所：IFC、▲はマイナス

12月5日付けの Business Indonesia が伝えたところによると、政府投資調整庁(BKPM: Indonesia Investment Coordinating Board)は来年にも世界ランキングで 100 位以内に入る目標を掲げている。投資認可の手続を一元化して迅速にする制度改革により大幅にビジネス環境を改善するという方向性で、現在 53 日かかる会社設立を、オンラインシステムを導入して3日まで短縮し、工場などの建設許認可も関係省庁と連携し、簡素化を図るとのことである。それぞれ結果が期待される場所であるが、それでもまだ 100 位以内が目標という水準であり、いずれにしても事業展開が他国に比べても容易でないことには変わりはない。

インドネシアにおける建設事業に関しては、原則的に現地建設業者との JO (Joint Operation: 日本では Joint Venture 共同企業体)を組むことが求められており、信頼できるパートナー企業の選定が重要である。なお、当該現地パートナーへ関係省庁に対する許認可申請手続等を任せるケースが一般的である。法令の改正頻度は高く、その適用範囲や諸手続等について不透明な点が多いことはよく言われているところであり、また、いわゆる「社会的なコンプライアンスの問題」についてはかなり改善されたものの、払拭されていない部分も残っていると聞く。経済発展最中のインドネシアでは、当然、賃上げ要求やストライキ、解雇の際のトラブル、ジョブ・ホッピング等の雇用上の問題も少なくない。

しかし、これらの課題を勘案しても、依然インドネシアの総合的な成長市場としての魅力は大きい。人口は中国、インド、米国に次いで世界第4位、しかもいわゆる「生産年齢人口の比率」が高い。インドネシア経済はこのところ毎年 5%以上の成長を示しており、治安情勢についても一時期の暴動・テロなどの社会脅威も収まっていることから、余程の自然災害や、世界経済危機の影響をまともに受けるような不測のことが起こらない限り、当分は安定成長が続くだろうというのが大方の見方である。

実際この 10 年で GDP は約 4 倍となった。さらに、新興国経済の評価に定評のある英国スタンダードチャータード銀行による 2013 年 11 月時の報告書によれば、2030 年にはインドネシアの GDP は世界トップ 10 入りし、第 9 位になると予想されている(その時点で日本は 4 位)。

世銀は今月、2015年度に見込まれるインドネシアのGDP成長率を半年前(7月)の5.6%から5.2%に下方修正したが、12月10日付けのIndonesia Finance Today紙によれば、インドネシアの建設業界団体(Gapensi)は、2015年度の建設需要はインフラ公共投資の伸びなどから「最大で17%の拡大が見込まれる」と言及している。実際に、既に建設重機(タワークレーン、ユンボ、コンクリート・ポンプ等)が不足して、台湾など他国から輸入している例もあると聞いており、単なる期待だけではなさそうだ。

もちろん局面的にはプラス要素ばかりではない。昨年日系製造業者進出のブームが一応落ち着いたことから、日系建設会社間の競争が厳しくなって、平均的な工場の㎡単価は2013年から20%ほど下落したと言われている。また、新規に進出したある建設企業の見積担当者によると、同社に対する現地下請業者の見積りは、既に実績のある元請企業に対する見積りより1~2割高く出されているとの話もあり、新規参入障壁は高い。更に、昨年来、油脂燃料関連等の物価上昇が著しく、慎重な見積りと物価上昇を勘案した積算・入札・契約段階でのコスト・リスク管理が肝要となる。



清水建設のJVが手掛ける高層ビルの完成予想パース(同社提供)

最近の日系建設企業の受注例を挙げると、ジャカルタで日本のODAによるインドネシア初の地下鉄工事を施工している清水建設は、今年10月、インドネシアNO.1の高さとなる超高層ビルの建設工事(非日系発注者案件)を約180億円で受注した。現地大手建設業者トタルとのJO(JV)工事で、出資比率は、清水60%・トタル40%であり、物価上昇に対応した柔軟な契約条件となっている。また、建設労働者不足対策として省力化工法を採用するなどの工夫を行うことで受注に結びつけている。

筆者は、世銀調査でビジネス環境世界一のシンガポールに10年近く駐在していた(2002-2011)。参入障壁のない同国で、中小専門工事業者を含む日本の建設業者は、技術や組織面で十分にその力を発揮してきた。ただ、最近では価格の安い韓国や中国の業者に追い上げられ、以前のように利益が上げられなくなっていると聞く。

しかし、インドネシアの場合は、前述のように、未だに様々な参入障壁がある故、障壁を乗り越えて進出を果たし、更に進出後の様々な局面で迎える試練に耐えて生き残れば、競争に打ち勝ってきた分だけ、一定の利益を確保できるのではないかと関係者の意見もある。

日本の建設企業にとっては、今まさに熱く、そしてそれほど遠くない将来に魅力ある大市場が期待される国だけに、局面の変化にも即した冷静かつ継続的な挑戦が望まれるところである。

以上

---

※利用者が本資料のコンテンツ、または本資料からリンクされているウェブサイトを利用したことで発生したトラブルや損害について、情報提供者は一切責任を負いませんのでご了承ください。

本記事の無断の転載、掲示板への掲載等は禁止いたします。

---

※ 本提供情報の著作権は国土交通省に帰属し、その他情報の取扱いについては、国土交通省ウェブサイトの「リンク・著作権・免責事項」(<http://www.mlit.go.jp/link.html>)に拠るものとする。