

# インドネシアを中心とした海ASEANにおける物流の改善に向けた調査

2026年4月22日

運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 (JTTRI-AIRO)

富田晃弘主任研究員・AIRO次長/

高島稔AIRO研究員

## 1. これまでの研究成果まとめ

## 2. インドネシアにおける物流課題への対応

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況
2. インドネシアの物流改善に向けた対応方策案

## 3. インドにおける物流課題

# 1. これまでの研究成果まとめ

---

## (1) 調査の背景と目的

経済成長著しいASEANは世界のサプライチェーンの要衝であるが、海ASEANの中心であるインドネシアにおいては、急速な成長と引き換えに深刻なインフラの不整合や物流コストの高止まりが顕在化している。

本調査の目的は、同国の物流システムが抱える構造的ボトルネックの根本原因を解明し、実効性の高い改善提案を行うことである。インドネシア国内及びASEAN域内全体の物流網の高度化を実現し、ひいては日本とASEAN地域を繋ぐサプライチェーンの更なる拡大・強靱化を目指す。

### ASEANの物流改善に関するこれまでの調査対象

- ・2021-2023年度前半  
→陸ASEAN: タイ
- ・2023年度後半-  
→海ASEAN: フィリピン
- ・2025年度  
→海ASEAN: インドネシア



出典: 外務省アジア大洋州局地域政策参事官室「目で見えるASEAN－ASEAN経済統計基礎資料－」

## (2)陸ASEAN（タイ）における物流改善に向けた課題と対応方策

- 2022年、2023年にタイ・バンコクで開催した物流シンポジウム及び有識者委員会において、タイにおける物流の改善方策として以下の提案を取りまとめた。

### 1 内陸輸送の効率化と輸送モード間の結節性向上

- 複線化、車両メンテナンス、ターミナルや港湾における設備更新などのインフラ整備
- 鉄道貨物輸送におけるマルチ・フォワード方式の導入
- バンコク、EEC（東部経済回廊）及びその他地域におけるICD（内陸コンテナデポ）の拡張・強化

### 2 物流分野における情報技術（ICT）の活用促進

- 港湾や倉庫などの物流拠点で複数の関係者を結ぶ情報プラットフォームの構築・拡充
- 政府によるナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）の整備・高度化
- 蓄積されたビッグデータの統計データとしての活用による物流分野の高度化

### 3 物流関係者間の連携強化

- 政府及び物流機関の支援のもと、物流関係者間での共同配送システムの推進
- 物流関係者間での人材育成における支援と協力の促進

### (3)海ASEAN（フィリピン）における物流改善に向けた課題

- 2025年にフィリピン・マニラで開催した物流シンポジウムにおいて、産官学の有識者を交えて海SEANの物流改善に向けた議論を行ったところ、パネルディスカッションも踏まえた改善策の提案は以下のとおり。
  - マニラ港と他港湾、マニラ港内のターミナル間の連携強化
  - フードロジスティクス改善のためのコールドチェーンの促進
  - DXや新技術の導入
  - 物流業界の能力向上のための人材育成
  - 自然災害やレジリエンスへの対応
  - 道路渋滞の解消



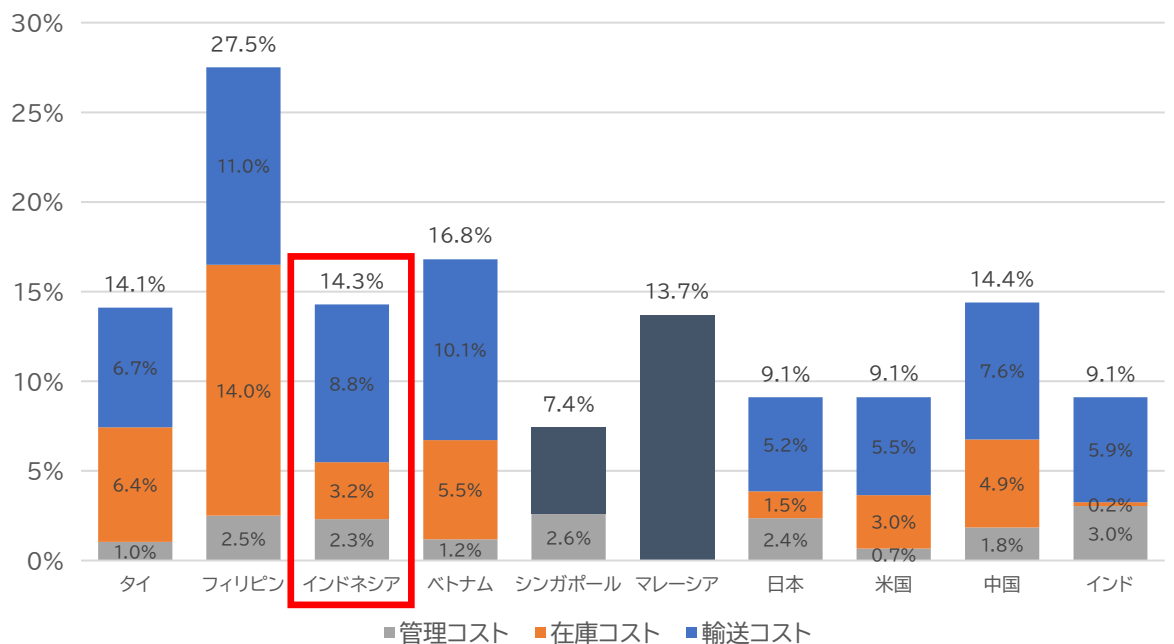
## 2. インドネシアにおける物流課題への対応

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

(1) 物流コストと物流パフォーマンス

- GDPに占めるインドネシアの物流コストの割合は約14%と、日本やアメリカ等の先進国と比較し他のASEAN諸国と並び高い水準。
- 物流パフォーマンス指標のデータにおいて、インドネシアは2018年の46位から2023年には61位と低下。
- 特にインフラ整備の遅れや税関手続きの遅延、物流の信頼性が低い評価となっている。

GDPに占める物流コストの割合



※シンガポールとマレーシアについては内訳データなし  
 出典：世界銀行、IMDA、タイ政府、DTI、Bappenas、MOIT、JILS、CSCMP、国務院、DPIIT

国別物流パフォーマンス

	ASEAN						日本	アメリカ	中国	イギリス	EU		
	フィリピン	インドネシア	バトナム	タイ	シンガポール	マレーシア					ドイツ	オランダ	フランス
LPI総合スコア	3.3	3.0	3.3	3.5	4.3	3.6	3.9	3.8	3.7	3.7	4.1	4.1	3.9
LPI総合ランキング	43	61	43	34	1	26	13	17	19	19	3	3	13
関税	2.8	2.8	3.1	3.3	4.2	3.3	3.9	3.7	3.3	3.5	3.9	3.9	3.7
インフラ	3.2	2.9	3.2	3.7	4.6	3.6	4.2	3.9	4.0	3.7	4.3	4.2	3.8
国際輸送	3.1	3.0	3.3	3.5	4.0	3.7	3.3	3.4	3.6	3.5	3.7	3.7	3.7
物流競争力と品質	3.3	2.9	3.2	3.5	4.4	3.7	4.1	3.9	3.8	3.7	4.2	4.2	3.8
荷物の追跡	3.3	3.0	3.4	3.6	4.4	3.7	4.0	4.2	3.8	4.0	4.2	4.2	4.0
定時性	3.9	3.3	3.3	3.5	4.3	3.7	4.0	3.8	3.7	3.7	4.1	4.0	4.1

Source: World Bank

→物流コストの高さ、物流のパフォーマンス評価の低さの原因となっている具体的な課題は何か。

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (2) リサーチクエスチョン

既往研究やディスカッションより、インドネシアの物流課題には以下の特徴が示唆されている。

### 1. インフラ間の接続不全（港湾・道路等）

→ 国家計画に基づく港湾インフラの拡張が進む一方で、アクセス網との接続性に課題が生じている根本的な要因は何か？

また、省庁間の縦割りを打破し、円滑にインフラ計画を実施するための「総合的な調整メカニズム」はどうあるべきか？

### 2. トラック輸送への過度な依存

→ 島嶼国という特殊な地理的環境下において、物流コスト増大の元凶である「過度なトラック依存」から脱却し、鉄道や内航海運への「モーダルシフト」を定着させるために必要な、インフラ整備と制度的インセンティブの要件は何か？

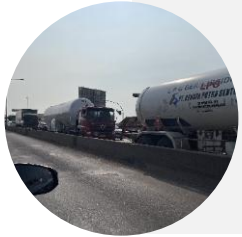
### 3. 物流サービスの質・人材の不足

→ コールドチェーン需要の拡大や定時制の向上を背景に、物流網全体の品質を担保・底上げしていく観点から、規格の標準化や現場オペレーションを担う「専門人材の育成・官民学の連携枠組み」をどのように構築すべきか？

### 1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (3) 物流効率化に向けた主要課題

### 1. インフラ間の接続不全（港湾・道路等）



#### a. 港湾拡張とアクセス整備の不整合

- 港湾の処理能力は拡大されている一方、アクセス道路の容量不足により港湾周辺地域で渋滞が発生。
- パティンバン港では新コンテナターミナルが建設中であるが、接続する高速道路の整備は大幅に遅延。高速道路が未完成のまま新ターミナルが稼働すれば、さらなる交通渋滞の悪化が予想される。



#### b. 鉄道及び内航インフラの脆弱さ

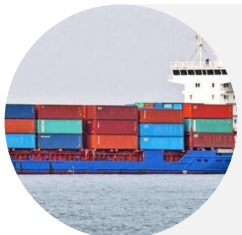
- 鉄道網はジャワ島及びスマトラ島に限定されており、全国的な展開には至っていない。
- 内航海運についても効率的な貨物取扱設備を備えた港が少なく、積替え作業が遅く非効率。
- このような状況によりモーダルシフトの推進を困難にし、輸送手段の多様化を妨げている。

### 2. トラック輸送への過度な依存



#### c. 過積載及び大型車両の使用（オーバーサイズトラック）

- 交通渋滞、事故リスク、通行不能なルートや構造物の損傷、道路の損壊、CO<sub>2</sub>排出量の増加。
- 2021年より一般貨物トラック向けの免許制度や道路上の計量所の導入を陸運総局が進めているものの、運賃低減のため過積載や大型車両の使用が依然として残っている。



#### d. 鉄道及び内航の運賃が高い

- 鉄道および内航海運の輸送コストが高く、トラックからのモーダルシフトや、島間物流への転換が進まない。
- 荷主は安価なトラック輸送を選択する傾向、チレゴン～ジャカルタ間では、鉄道がトラックの1.5倍のコスト。
- 国内の内航は国際航路より高い。ジャワ～スマトラ間の海運コストは、ジャワ～シンガポール間の約2倍。

### 1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (3) 物流効率化に向けた主要課題

### 3. 物流サービスの質・人材の不足



#### e. トラック及び船舶の長時間待機

- トラック稼働時間の最大70%、船舶稼働時間の最大60%が待機に費やされ、効率低下と物流コスト増大を招いている  
トラック：機器不足、労働集約的作業、労働力不足、荷役は限られた時間のみ  
船舶：到着集中による混雑、機器・労働力不足、荷役は限られた時間のみ



#### f. 規制・政策権限の分散化

- 物流セクターでは、関係機関の権限が高度に分散しており、調整に多大な時間と労力を要する。（道路：公共事業・住宅省、運送会社営業許可：陸運総局（DGLT）、輸送品目別車両許可：DGLT／州政府、ナンバープレート：警察）
- 物流はすべての輸送モードを含むため、政策実施には複数機関の連携が不可欠



#### g. コールドチェーンのインフラと専門人材の不足

- コールドチェーン物流の認知が進み、需要も増加傾向にあるものの、インフラの未整備、島嶼国家特有の地理的制約、輸送オペレーションの非効率、冷蔵・冷凍保管施設の不足、専用機材の不足、専門人材の育成不足などの課題がある。

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (4) 社会経済状況

### GDP成長率とインフラ投資

- 2010年から2024年まで、2020年のコロナ禍を除き、平均で年間5%の経済成長を維持。
- 2024年には、生産性や国内外の接続性の向上、新首都の開発を支援するという政府方針を反映し、政府支出全体の12%を占める422.7兆ルピアがインフラ整備に割り当てられた。
- 一方2025年には、給食の無償化等のため約300兆ルピアの予算の見直しが進められ、インフラ整備にかかる予算が削減される見込み。

**平均5% / 年**

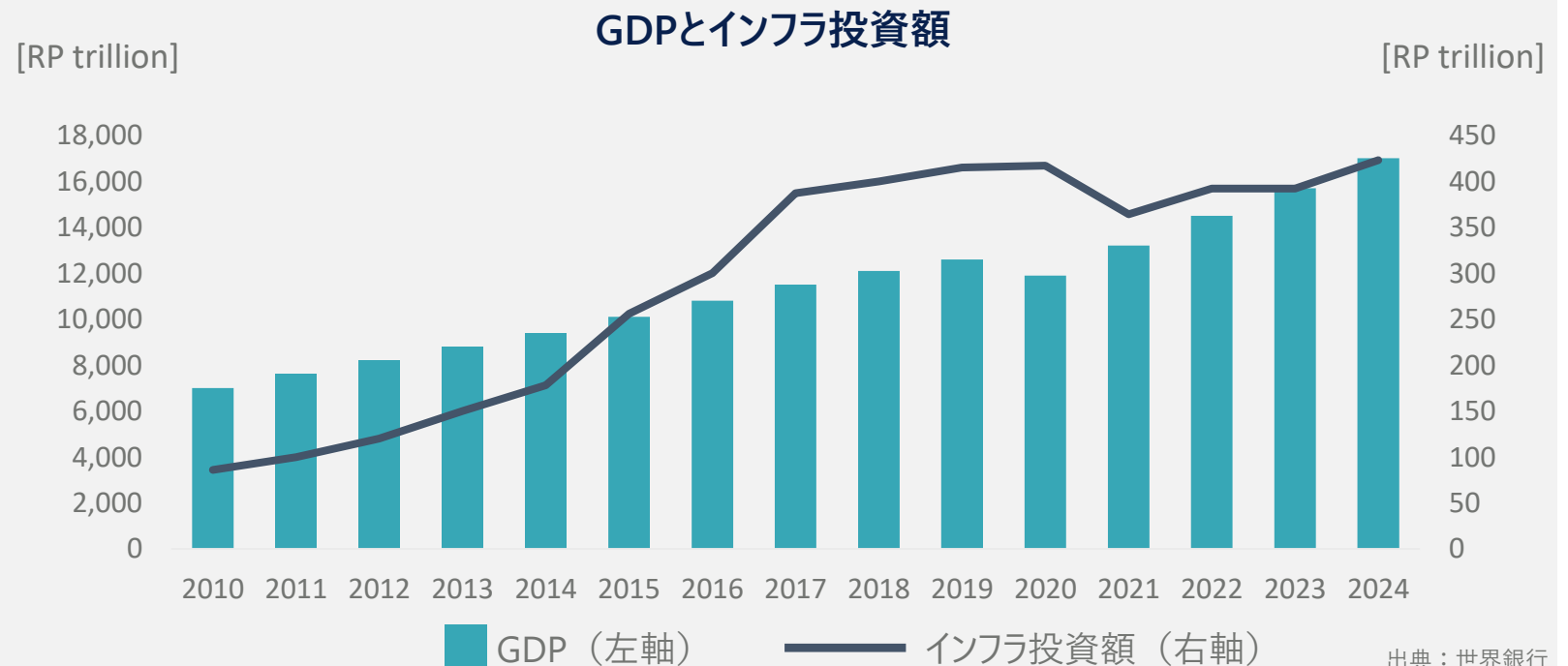
GDP成長率（コロナ禍を除く）

**422.7兆ルピア**

インフラ投資（2024）

**約12%**

政府総支出に占めるインフラ投資の割合(2024)



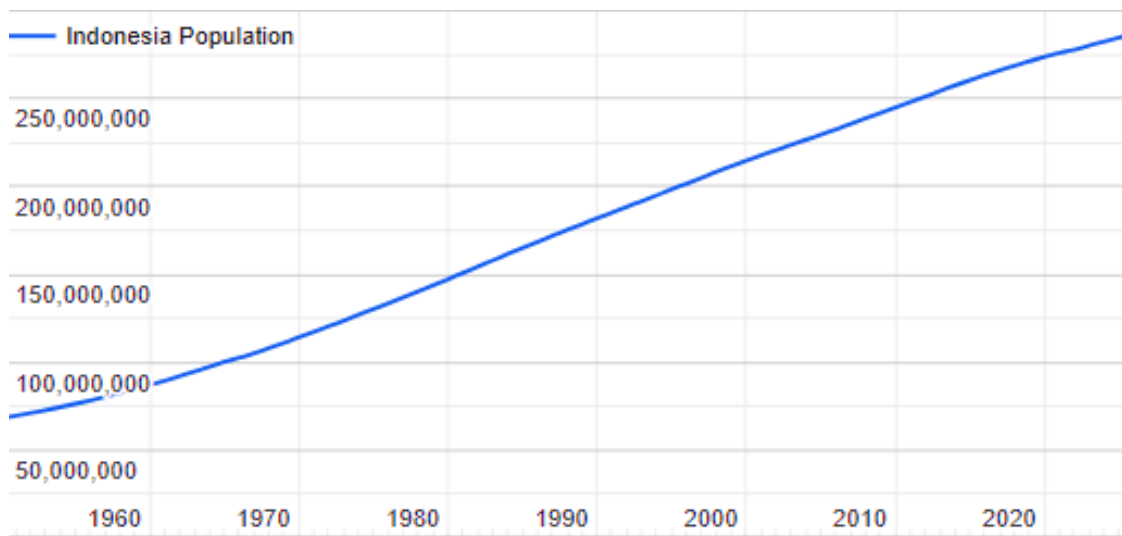
1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

# (4) 社会経済状況

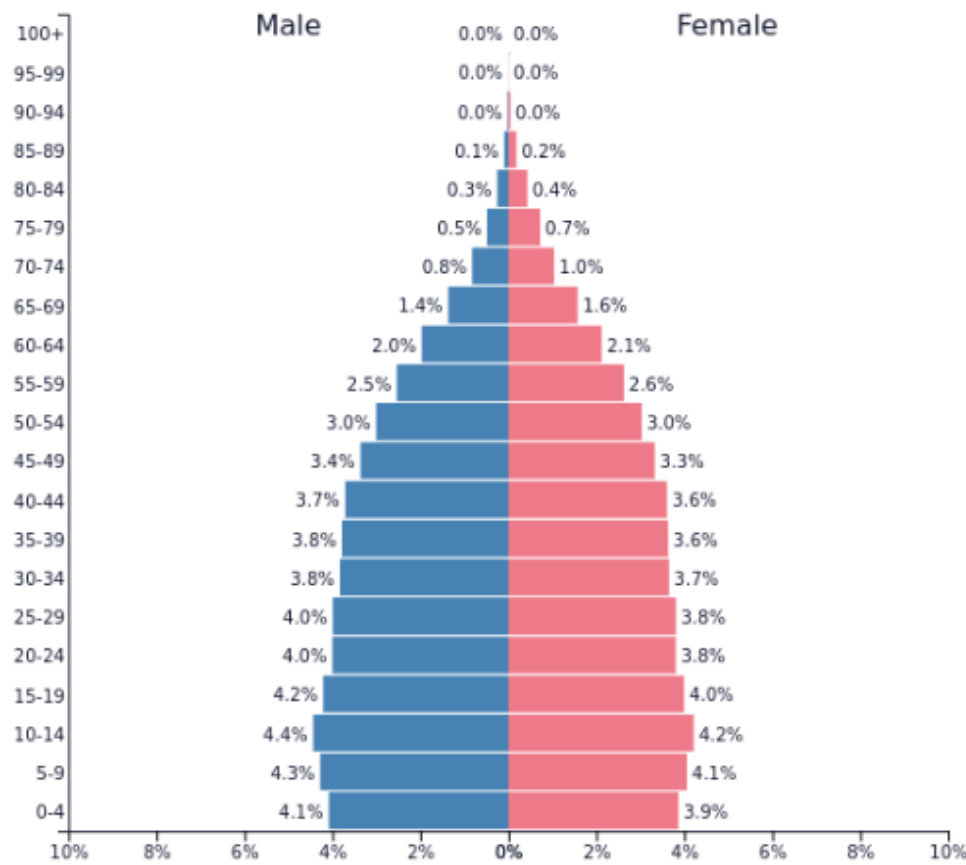
## 人口成長

- インドネシアの人口は2億8,400万人（2024年、世界第4位）で、年間の人口増加率は約1.0%で推移。2030年に2億9,000万人、2050年には3億1,000万人に達すると予測。
- 一方、生産年齢人口の割合は約70%で、労働力が豊富で経済成長の潜在力が高いといえる。

インドネシアの人口



インドネシアにおける年齢構成比率



Indonesia - 2023  
Population: 281,190,066

出典：Population Pyramid.net

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

(4) 社会経済状況

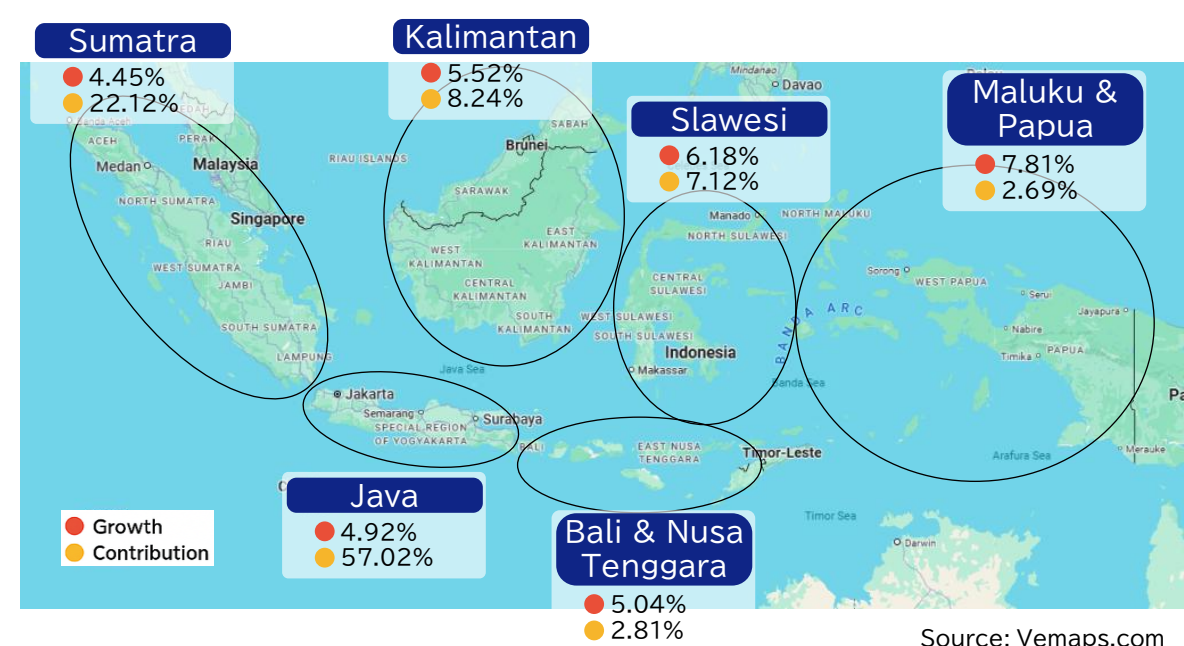
経済的偏在の現状

- ジャワ島はインドネシア経済の中心地であり、インドネシアの国土全体のわずか7%しか占めていないものの、全国人口の56%が集中、国全体のGDPの57%を占めている。地域ごとの経済成長の格差と、ジャワ島への一極集中が課題となっている。
- こうした状況を是正し、国家の一体化と物流コストの削減を図るため、インドネシア政府では現在、Sea Toll政策や首都移転政策などの取り組みを進めている。

地域別の面積と人口（2020年）

	面積 [1,000km <sup>2</sup> ]		人口 [Million]		密度 [/km <sup>2</sup> ]
<b>Total</b>	1,911	100%	270.2	100.0%	141
<b>Sumatra</b>	481	25.2%	58.6	21.7%	122
<b>Java</b>	129	6.8%	151.6	56.1%	1171
<b>Lesser Sunda</b>	73	3.8%	15.0	5.6%	205
<b>Kalimantan</b>	5544	28.5%	16.5	6.1%	30
<b>Sulawesi</b>	189	9.9%	19.9	7.4%	106
<b>Maluku and Papua</b>	495	25.9%	8.6	3.2%	17

地域別の経済成長率とGDP構成比（2024年）



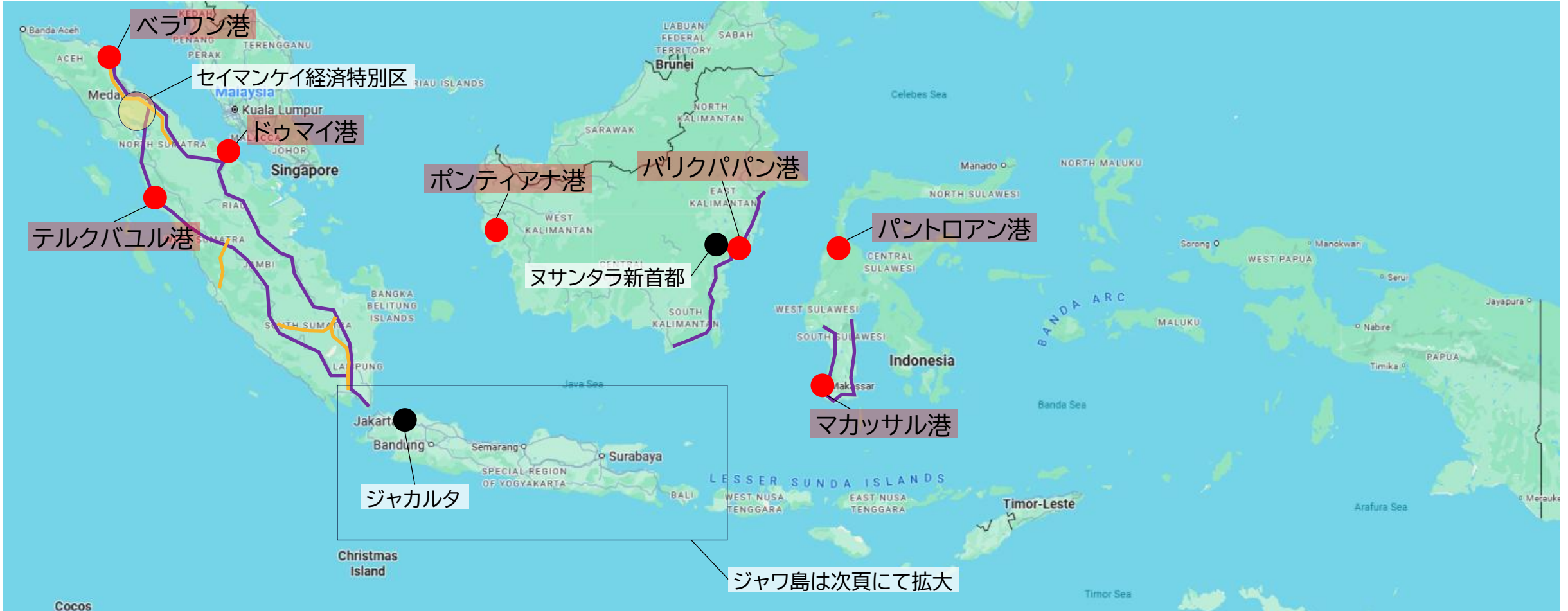
Source: Vemaps.com

出典：BPS（インドネシア中央統計庁）

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

# (4) 社会経済状況

## 物流インフラの概況（インドネシア全土）



— : 幹線道路    — : 鉄道    ● : 港湾    ○ : 経済特区

出典：Google Map

ジャワ島は次頁にて拡大

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

# (4) 社会経済状況

## 物流インフラの概況（ジャワ島）



— : 幹線道路    — : 鉄道    ● : 港湾    ○ : 経済特区

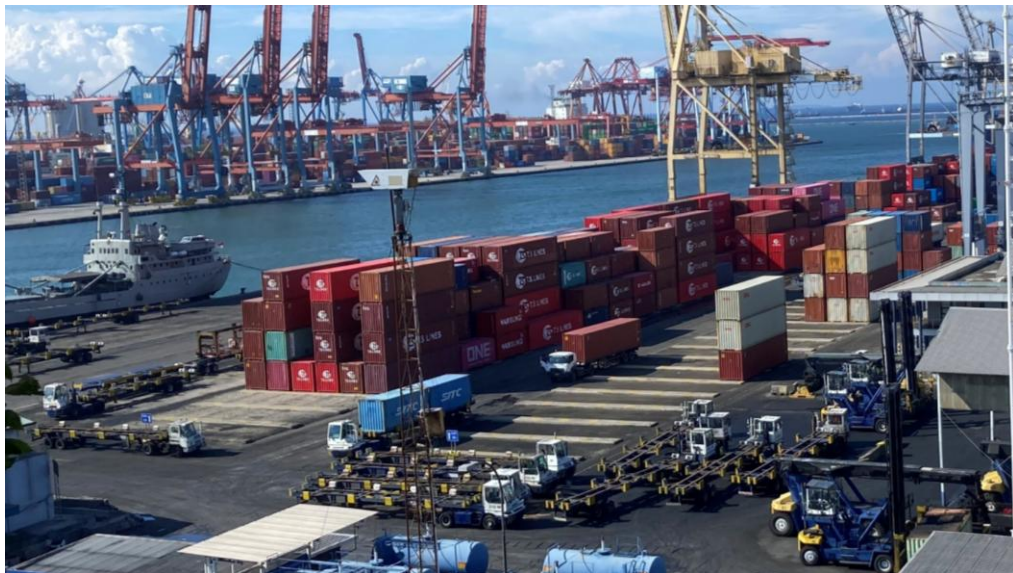
出典：Google Map

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (4) 社会経済状況

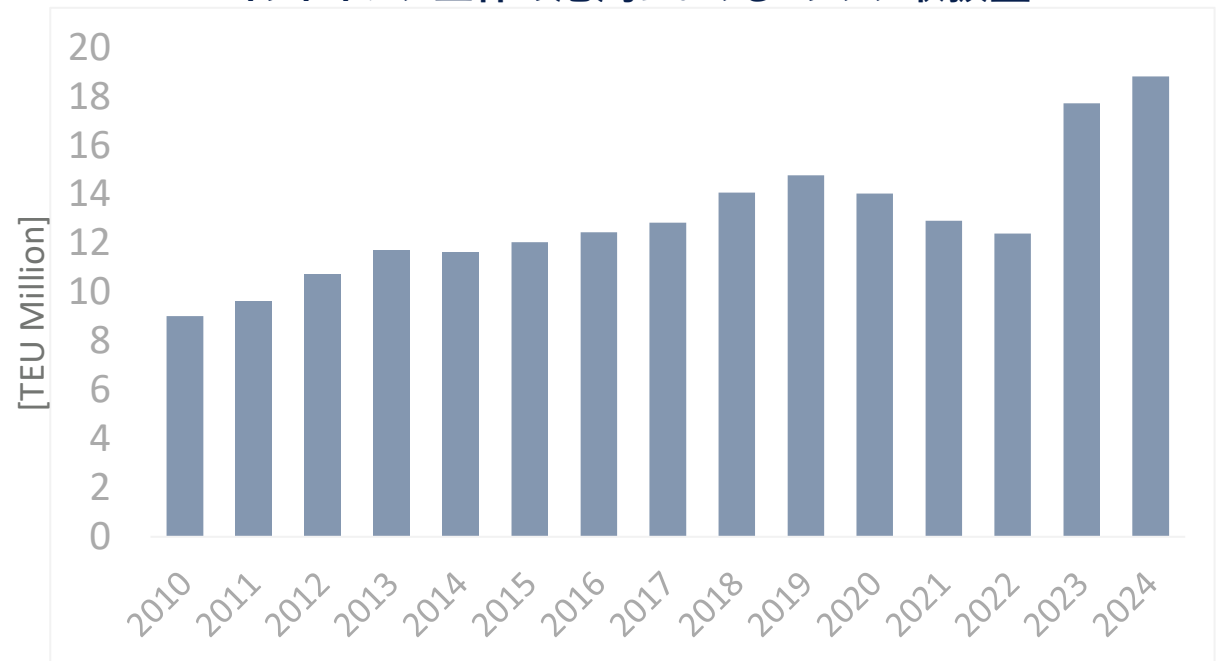
### インドネシア港湾のコンテナ取扱量

- インドネシア港湾におけるコンテナ取扱量は増加傾向にあり、2024年には1,880万TEUに達する見込み。今後もGDPの成長に伴い、2028年までは年平均で約3%の増加が予測されている。
- 将来的な需要増に対応するため、タンジュンプリオク港、マカッサル港、ベラワン港、タンジュンペラク港等ではターミナルの拡張が計画されている。



出典：JTTRI-AIRO撮影（タンジュンプリオク港）

### インドネシア全体の港湾におけるコンテナ取扱量

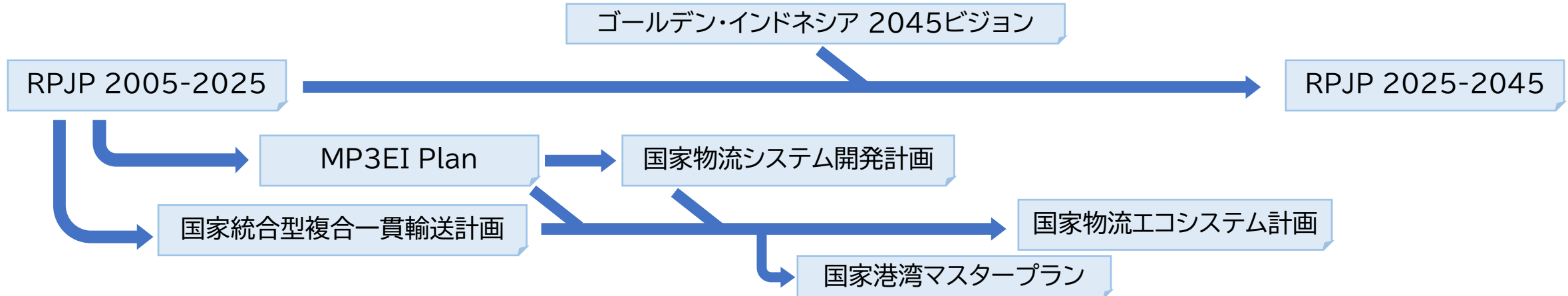


出典：BPS、UNCTAD DataHub、世界銀行世界開発指標、CEICデータ、Pelindo、Fitch Ratings

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

# (5) インドネシア政府における物流効率化に向けた政策

- インドネシア政府において、国家開発計画を軸としながら物流効率化に係る各種計画を策定している。



政策	策定年	策定主体	分野	物流に関する主な記載（例）
ゴールデン・インドネシア2045ビジョン	2019	大統領令	長期ビジョン	物流コストをGDP比9.5%へ低減、国際競争力のある物流構築
RPJP（国家開発計画）（2005-2025）	2005	BAPPENAS（国家開発計画庁）	国家長期開発	物流コスト削減（対GDP）、国家連結性（島嶼間輸送強化）
RPJP（国家開発計画）（2025-2045）	2025	BAPPENAS（国家開発計画庁）	国家長期開発	高度物流（デジタル・自動化）推進、サプライチェーン強靱化
MP3EI（インドネシア経済開発加速・拡大マスタープラン）	2011	大統領令	経済成長戦略	経済回廊間の物流ネットワーク整備、港湾・道路等インフラ投資促進
国家物流システム開発計画	2012	大統領令	物流システム	全国物流ネットワークの構築、物流効率化（時間・コスト削減）
国家統合型複合一貫輸送計画	2010	運輸省	交通・物流統合	モーダル統合（鉄道・海運活用）、物流拠点間の接続強化
国家港湾マスタープラン	2017	運輸省	港湾インフラ	港湾の階層化（本港・フィーダー港）、港湾能力拡張・新設計画
国家物流エコシステム	2020	財務省等	デジタル・制度	通関・港湾データの統合、Single Windowの高度化

### 1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

# (6) インドネシア物流シンポジウムにおける議論



#### ○柴崎 東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻准教授

- ・島国であることは物流上の制約もあるが、日本の内航水運の経験は参考になり得る。
- ・ジャワ島は人口密度が高く、マルチモーダルネットワークの構築に大きな可能性がある。
- ・新港の開発は背後ネットワーク整備と政策的誘導がなければ効果が限定的で、パティンバン港の活用も課題。
- ・データ共有によるフィジカル・インターネット構想がコスト削減と環境負荷低減につながる。



#### ○大森 運輸総合研究所特任研究員

- ・インドネシアの物流は需要がジャワ島に集中しており、他地域への分散供給が課題。
- ・港湾運営は改善傾向にあり、デジタル化やKPI共通化、人材交流による効率向上が進んでいる。
- ・今後はマルチモーダル輸送であり、港・鉄道・道路をつなぐ結節点の効率化が不可欠。
- ・データの標準化・可視化や共同輸送、共通容器の標準化による効率化と環境負荷軽減が重要。



#### ○Sutanto インドネシア大学教授

- ・シンガポールや周辺港に依存している現状を克服するには戦略的取り組みが必要。
- ・港湾や空港の既存インフラを物流クラスターとして育成し、投資誘致により分散化を進めるべき。
- ・都市部のシティロジスティクスやライドヘイリングを活用したファースト・ラストマイル輸送にも大きな可能性がある。
- ・ASEAN連携を視野に入れたデジタルプラットフォームの構築と過積載是正が必要。



#### ○Andorianto KADIN物流常任委員会委員長

- ・インドネシアは2億7000万人の巨大市場を有しているものの、東西間物流のコスト格差が大きな課題。
- ・過積載・過寸法規制が古く、現実の技術進歩と合わず、物流コスト増加要因となっている。
- ・港湾混雑や長期休暇後の貨物滞留解消のため、規制改革とシステム改善が急務。
- ・将来的にはグリーン物流も重要だが、EV導入にはインフラ不足が障害となっている。



#### ○I Nyoman スラバヤ工科大学教授

- ・人口規模の大きさは物流需要を支える強みだが、LPI順位は東南アジア諸国に比べ低く、港湾能力や後背地接続で遅れている。
- ・多くの港が容量不足であり、国内物流コストは依然高止まりしている。
- ・デジタル化や統合データ基盤の整備が不十分で、政策決定に十分なデータが欠けている。
- ・物流効率化のためコールドチェーンやインターモーダル接続への投資が不可欠。

1. インドネシアの物流課題と社会経済状況

## (6) インドネシア物流シンポジウムにおける議論

モデレーターによる総括

○Bambang 都市地方政府研究所所長



インドネシアの物流の改善のため以下が重要であると議論された。

- ・マルチモーダル輸送とインターモーダル輸送、さらにロジスティクスの統合の重要性
  - ・港湾、空港、物流拠点、物流エリアやクラスター、高速道路など、物流ハブ全体の能力を最適化
  - ・物流に関するリアルタイム情報を把握するための統合データプラットフォームの構築・発展
- このほか、ハード面の整備だけでなく、ソフトウェア、マネジメント、システム面、さらには能力開発など、物流の運営や人材育成に関わるソフト面の強化が不可欠である。



## 2. インドネシアの物流改善に向けた対応方策案

### (1) 各課題についての対応方策案

インドネシアにおける物流関係事業者、政府関係者とのディスカッション及びインドネシア物流シンポジウムにおける議論を踏まえ、下記の物流課題について、3つの対応策案を提案する。

#### ① インフラ間の接続不全 (港湾・道路等)



a. 港湾拡張とアクセス整備の不整合



b. 鉄道および内航インフラの脆弱さ



c. 過積載および大型車両の使用



d. 鉄道および内航の運賃が高い



e. トラックおよび船舶の長時間待機

#### ③ 物流サービスの質・人材の不足



f. 規制・政策権限の分散化



g. コールドチェーンのインフラ/人材の不足

課題

対応策案

#### ① 港湾アクセスの改善

- ・港湾総合物流の枠組みの提案

#### ② トラックから鉄道・内航へのモーダルシフト

- ・モーダルシフト補助金
- ・鉄道インフラ整備・拡張の政府プロジェクト
- ・港の積み替え設備の整備（新設、拡張）
- ・鉄道輸送への民間企業参入の検討
- ・港湾積替設備投資への補助金

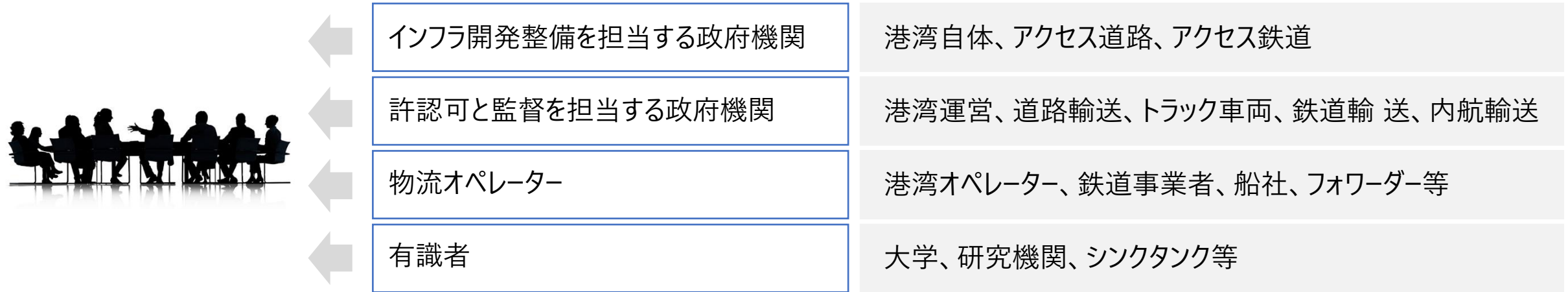
#### ③ 物流改善に向けた人材育成

- ・マルチモーダルWG
- ・コールドチェーンWG
- ・人材育成WG

2. インドネシアの物流改善に向けた対応方策案

(2) ① 港湾アクセスの改善

港湾総合物流の枠組みの提案



フェーズ	役割と機能	
計画段階	調整	• 港湾とアクセスインフラ計画の規模及びスケジュールを整合させる。
	規制・許認可	• 必要な許認可や政策の準備を適時に行う。
	フィードバック	• 物流業界からの意見を収集する。
建設段階	進捗管理	• 各政府機関によるインフラ整備の進捗をモニタリングする。
	スケジュール調整	• 完成時期のずれに対応する。
	進捗の共有	• 遅延情報を規制当局や物流事業者に共有する。
運営段階	フィードバック	• インフラや規制に関する課題について物流事業者からの意見を収集する。
	問題点の報告	• 関係省庁に問題を提起し、改善または解決を図る。

## 2. インドネシアの物流改善に向けた対応方策案

### (3) ②トラックから鉄道・内航へのモーダルシフト

- トラックから鉄道・内航へのモーダルシフトのためには、鉄道と内航の輸送コスト及び利便性の改善と、サービスネットワークの拡大をする必要がある。上記のために制度面の政策とインフラ整備の政策が考えられる。
- さらに短期的に着手できる政策と中長期で検討を進める政策に分けられる。下表に実施を検討すべき政策を提案する。

#### トラック輸送から鉄道・内航海運へのモーダルシフトに向けた政策方針

##### インフラ整備

- 鉄道インフラ整備・拡張の政府プロジェクト推進（鉄道未整備の島々への鉄道敷設）
- 港の積み替え設備の整備（新設、拡張）

##### 制度整備

- トラックからのモーダルシフトによる鉄道利用及び船舶利用に係る補助金の交付
- 鉄道輸送への民間企業参入の促進（貨物駅の建設・運営、占有できる私有貨車保有等）
- 民間企業による港湾の積み替え設備への投資に補助金を交付
- CO2排出削減の基準や認証制度の策定

## 2. インドネシアの物流改善に向けた対応方策案

### (4) ③物流改善に向けた人材育成

- 複合一貫輸送の推進に必要な熟練人材が不足しており、以下の枠組み構築を提案する。

#### 協力の枠組み

- 政府機関、学術・研究機関、物流事業者と連携するための委員会の設置。
- 同国における物流人材の育成を促進。
- 官民学連携を構築し、経済・社会の発展に寄与。

#### 協力の枠組み（委員会）の構成案

ステアリング・コミッティ	委員会の全体方針を示し、報告および提言を行う
事務局	委員会の調整・運営を担う

#### 検討項目ごとのWG例

マルチモーダルWG	研修プログラムを実施（セミナー、研修・視察、共同プロジェクトなど）
コールドチェーンWG	コールドチェーンに関する研修プログラムを実施（セミナー、研修・視察、共同プロジェクトなど）
人材交流WG	人材交流プログラムを実施（学術交流、物流企業でのインターンシップなど）

### 3. インドにおける物流課題

---

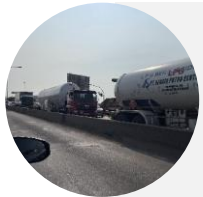
## (1) 物流効率化に向けた主要課題

インド物流に係る政府関係者や事業者等とのディスカッションの結果、インドにおける物流効率化において以下の課題が挙げられた



### ラストマイル輸送（拠点～発荷主・受取人）

- 道路インフラの整備不足
- 運転士の意識（時間を守らない等）



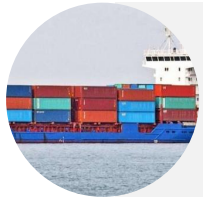
### 鉄道貨物のバルク偏重

- 鉄道輸送はバルク主体で多様な需要に対応できていない。
- 鉄道と道路等の他の輸送モードを連結する物流ハブの不足。



### 物流品質管理

- コールドチェーン輸送における標準規格の未制定。
- 輸送中の品質が追跡できない。



### 内航海運規制

- 外資規制の再強化は、海外船社の離反リスクと国内育成のバランスが課題。
- 内航海運は低コスト輸送の要であり、制度と競争力の両立が必要。

## (2) 社会経済状況

### GDP成長率とインフラ投資

- 2010年から2025年まで、平均で年間6.4%の経済成長を維持。
- 需要刺激、雇用創出とインフラ開発による成長を目指し、鉄道、道路、港湾ほかを成長ドライバーとして、政府支出全体の23%を占める11.21兆ルピーがインフラ整備に割り当てられた。

**平均6.4%**

GDP成長率 (2011-2024)

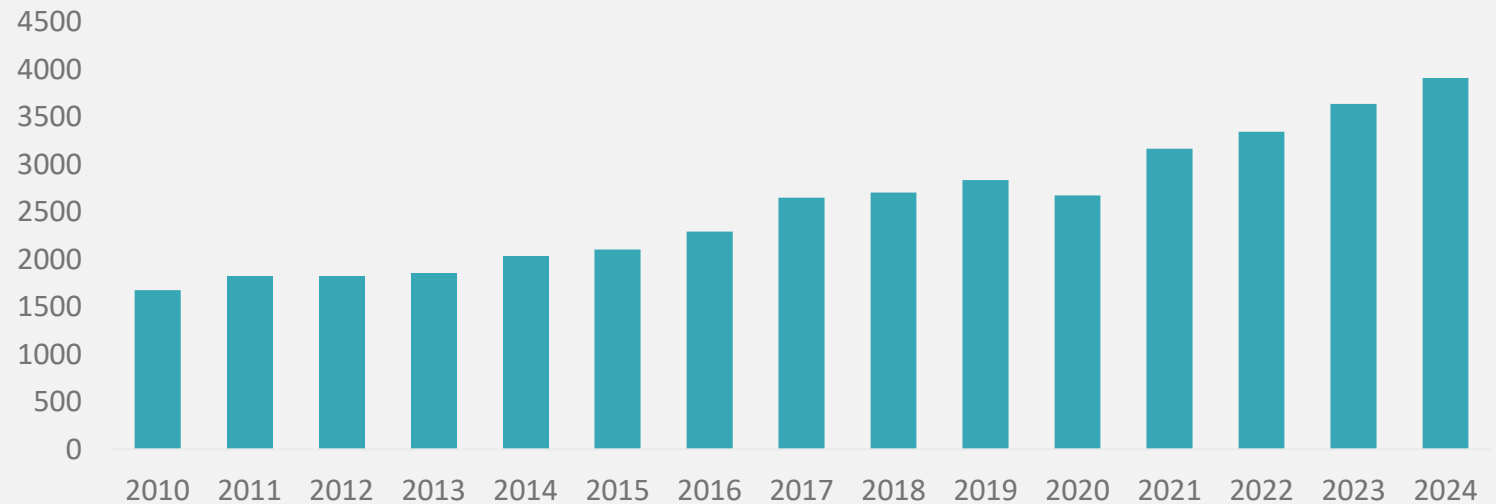
**1,225億USドル**

インフラ投資 (2025-26)

**約23%**

政府総支出に占めるインフラ投資の割合(2025-26)

[USD billion]



■ GDP (左軸)

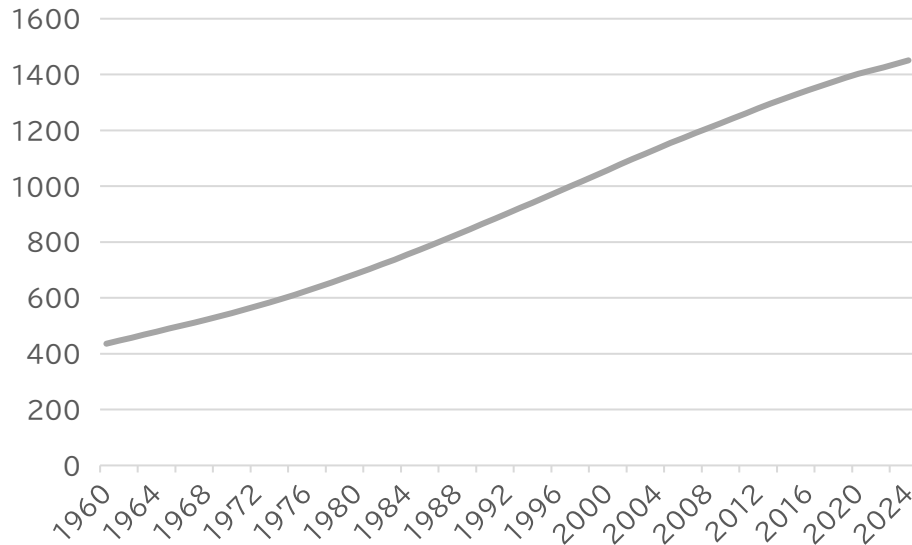
出典：世界銀行

## (2) 社会経済状況

### 人口成長

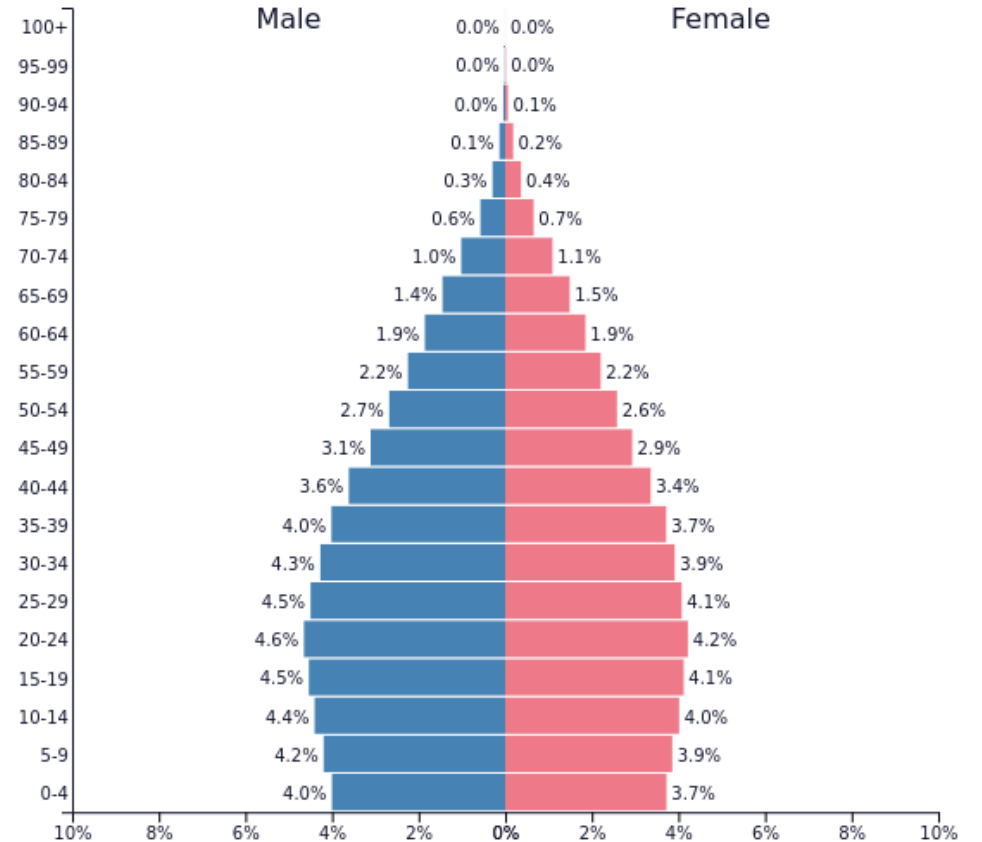
- インドの人口は14億人（2024年、世界第1位）で、年間の人口増加率は約0.8%で推移。2030年に15億人、2050年には17億人に達すると予測。
- 生産年齢人口の割合は約84%で、労働力が豊富で経済成長の潜在力が高いといえる。

インドの人口 (百万人)



出典：世界銀行

インドにおける年齢構成比率

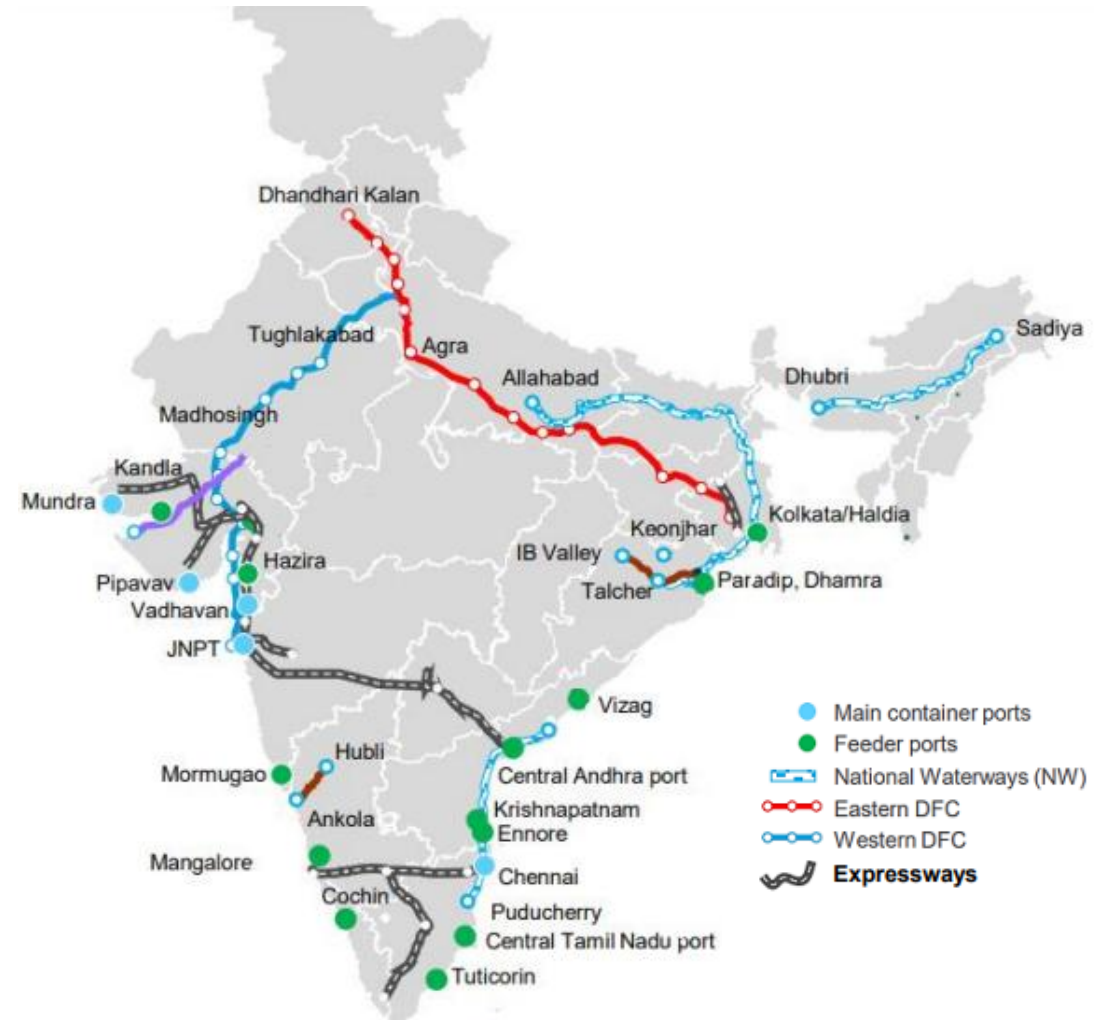


出典：Population Pyramid.net

## (2) 社会経済状況

### 物流インフラの概況

- 鉄道のシェアが20-30%と大きく、DFC（貨物専用線）の開通で利便性が向上。今年末には西回廊がJNPまで全通。中部での敷設を計画中。
- ムンドラ港やJNPT（ジャワハルラール・ネルー港）がコンテナ貨物の主要港湾。
- 高速道路網は1,400kmまでに拡大中、道路の質向上を目指し、運営・維持管理にも取り組んでいる。
- 36か所のMMLP（複合一貫輸送拠点）の整備を計画中。
- ラストマイル物流に課題。
- 内陸水運・内航水運のシェアは少なく、発展途上。



出典: JETRO

## (3) インド政府における物流効率化に向けた政策

- インドにおいては、PM Gati Shakti（国家インフラ統合計画）とNational Logistics Policyを軸としながら各種の物流戦略が進められている。



### (3) インド政府における物流効率化に向けた具体的な施策

- 各政策において、輸送インフラ間の連結性の強化や規制及び制度改革、物流拠点の形成など、物流の効率化に向けた政策が位置付けられている。

#### PM Gati Shakti

- インド政府の統合インフラ国家計画（2021年開始）
- 道路・鉄道・港湾・空港・水路・物流施設などを一体的に計画
- 省庁ごとの縦割り解消が目的
- GISベースのデジタルプラットフォームでインフラ情報を共有・可視化
- プロジェクトの重複投資・遅延・コスト超過の防止を狙う
- National Logistics Policyと連携し、運用・制度改革と一体で機能

#### National Logistics Policy

- 物流効率化とコスト削減を目的とした国家政策
- 物流コストの引き下げと国際競争力向上を主要目標とする
- PM Gati Shakti が整備する統合インフラを前提に、物流運用・制度面の改革を担う
- モード切替点・州境手続き・書類処理などの非効率の解消を重視
- 規制・手続きの簡素化と州間の制度調和を推進
- ULIP（Unified Logistics Interface Platform）により物流データの統合・可視化を促進

# 今後の方向性: 実行に向けたアクション

## ① ASEAN

- 本で行った改善提案を踏まえ、インドネシア・フィリピン両国において産官学連携の「物流ワーキンググループ(WG)」を設立し、継続的な議論と実行支援を行う。

### 【インドネシア】

2026年5月8日 第1回WG@ジャカルタ  
以降4カ月に一回開催

テーマ案: ①マルチモーダル輸送の拡大、②デジタル化、  
③物流ハブの能力向上、④人材育成

### 【フィリピン】

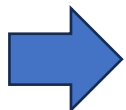
2026年中開催を目指して調整中

テーマ案: ①DX・デジタル化、ICTの活用、②コールド  
チェーンの構築、③物流関連人材の育成

- タイ、インドネシア、フィリピンでの議論を統合し、ASEAN域内の物流円滑化と日本とのネットワーク拡大に向けた調査研究を推進。 ASEAN事務局と連携し、「ASEAN物流シンポジウム」の開催を目指す。

## ② インド

- 現在の基礎調査をベースに、「政府の国家計画」と「現場の実態」のギャップをさらに深掘りし、インド特有の課題整理と対応方策の検討に向けた研究を継続する。



中央政府(ルール形成)、地方政府(現場環境整備)、産業界(投資・事業展開)、研究機関(知見提供)の各主体が、それぞれ具体的にどのようなアクションを起こすべきか、役割分担を明確にした実効性のある政策提案を行っていく。