

# インドネシア・シンガポール投資環境視察ミッション報告

国際機関日本アセアンセンター投資部では、2008年10月26日から11月1日まで、シンガポールとシンガポールに隣接するインドネシアのバタム、ビンタン、カリムンに投資環境視察ミッションを派遣した。

## 1. ミッションの概要

今回のミッションは、インドネシアとバタム、ビンタン、カリムン自由貿易地域（BBK）、またBBKと相互補完的優位性を持つシンガポールの最新の経済・投資環境の理解促進を目的として、両国政府の関連政府機関からのブリーフィングや、様々な工業団地、両国の利点を活用して事業を展開している地場企業や現地日系企業等への訪問を通して、その現状と今後の展望やビジネスチャンスについて探ってきた。同ミッションの参加メンバーは17名（現地参加を含む）で、BBK及びシンガポールに立地する企業9社、工業団地運営会社2社、投資関係機関等を訪問した。以下はその概要。

## 2. 現地企業等訪問概要

### 2. 1 ビンタン島

ビンタン島は、シンガポールから高速船で50分、フェリーでも1時間半ほどの距離に位置する。島の北部は、シンガポールと共同で開発を進めているビンタン・リゾートで、物価も含めて島の他の地域とは全くの別世界になっている。

#### 1) リアウ諸島州知事

リアウ諸島州のイスメット知事から、リアウ諸島の投資環境について以下のような説明を受けた。



イスメット州知事

- ・リアウ諸島州には、3つの自由貿易地域（FTZ）があり、海外直接投資も1000億米ドル、1000社を超える進出あり。日系企業も横河やパナソニックなどが来ている。
- ・世界的な金融危機で来年は落ち込むかと思われるが、この地域の今年6月までの経済成長は8.5%で成長の地域と言える。
- ・日本に比べると人件費も半分以下であり、電機、化学・薬品、自動車、油田、縫製、造船、ボーキサイト、錫など、多くの産業にとって魅力ある地域。
- ・2408の島があり、リゾートとしても最適であり、リゾート開発地域として23000haが用意されている。
- ・毎日15便以上のフェリーがシンガポールとの間を走っていて、交通の便も非常に良い。

また誘致したい業種と、この地域のメリットは何かとの質問に対し、知事からは「造船業が95社存在しているが、まだ受け入れ能力がある。この地域は非常に安全で、2000人の日本人が滞在しているし、日本食レストランも5ヶ所以上存在している。」と、日本人の滞在も安心であるということ 강조했다。

## 2) 投資調整庁 (BKPM) 及び各地方政府によるプレゼンテーション

それぞれの担当者から、ビデオやパワーポイントを使った投資優遇策や地域の特徴に関するプレゼンテーションが行われた。

当該地域の投資関連情報は、以下のURLを参考のこと。

[http://www.asean.or.jp/invest/archive/speech/fy08%20indonesia/4MrIsmeth%20\(Osaka\).pdf](http://www.asean.or.jp/invest/archive/speech/fy08%20indonesia/4MrIsmeth%20(Osaka).pdf)

質疑応答は以下のとおり。

質問：景気が悪くなっているが、撤退した会社はあるか

答1：答1：混乱の影響は現時点では体感できないが、これからあると思う。しかし経済的には支えられるだけの力があると思っている。

答2：チャイナ+1の候補として、タイ、ベトナム、インドネシアを考えている人がいて、問い合わせも多い。バイオエネルギー関係での問い合わせも2件ある。



プレゼンテーションの様様

質問：どのように他地域から人材を確保しているのか

答え：当地域の開発が進むにつれスマトラなど近隣地域からの移住などにより自然に増加し確保できているというのが実情。

質問：電力の問題があると聞いているが、BKPMにはそういう認識があるのか。

答え：地方においては、途切れたり不足していることがある。5年間のうちに1万MWの増強をしたく、この点でも力を貸して欲しい。また石油・ガスが不足しており、バイオディーゼルにも着目している。パーム原油の生産は世界一である。

質問：カリムン島の優位性は、他の島と比較してどこにあるか。

答え：地理的優位性（マラッカ海峡の入口に位置）や地形（深い港を作れる）などが挙げられる。また観光業にも向いている。

### 3) シンガポール系造船会社

同社は、従業員280人、下請け労働者1200人。これらの労働者の70%がビンタンの住人で、30%がインドネシアの他の地方から来ている。Managing Directorはシンガポールに居るため、ビンタンにおけるトップはその下のGeneral Manager。ビンタンでは、船舶やはしけなどを生産している。



上から見たシップヤード

(質疑応答)

質問：生産品の輸出先と輸送方法はどうか

答え：ノルウェーからの注文が多い。はしけが主製品なのでそのまま船で引っ張って運んでいる。

質問：部材はどこから調達してくるか

答え：シンガポールかインドネシア国内から調達。

質問：給料と離職率はどのくらいか

答え：最低賃金ベースの834000ルピア（約1万円）／月を支払っている。法律に基づいて残業は1.5倍、休日出勤は2倍。離職率は極めて低く人材も募集すればすぐに集めることができる。

質問：なぜビンタンに工場をつくったのか

答え：深さ12mの岸壁を作れることと広い敷地があったため。 Batam島は場所がなく、ビンタン政府が協力的であったことも理由の一つ。

質問：労働者のレベルはどのくらいか

答え：未経験の状態から1.5ヶ月の研修をおこなう。研修終了後はアメリカ溶接協会（AWS）の3Gから4Gのレベルに達する。

### 4) Sembcorp(ビンタン工業団地の運営会社) 及び日系電気電子会社

(Sembcorpの概要と工業団地の優位性)

500haの土地（開発済みは110ha）を有している。進出企業は25社で、14社がシンガポール、4社が日本となっている。この地域の工場は、シンガポールで開発し、BBKで生産し、シンガポール経由で世界に送り出すというパターンであり、シンガポールとの相乗効果を狙ったもの。しかし同社の工業団地の強みは、自給自足のインフラ（上水供給、廃水処理、電力供給）ワンストップサービス（ライセンスから入管関係まで）及び充足型団地開発（住居から店舗、レジャー施設まで、工場以外の施設を整備）という点にある。またインドネシアは毎年25万人の新規労働力を供給している。JETROの調査によれば、クアラルンプールが221米ドル、ジャカルタが177米ドル、ホーチミンが169米ドルなのに対して、ここBBKでは110米ドル程度と安価な賃金となっている。



工業団地の説明

#### (日系電気電子企業の概要)

97年8月に設立し、資本金1300万ドル。半導体組み立てとテストを行っており、製品はほぼ100%日本に輸出。従業員は754人で社長は日本におり、常駐している日本人は11人。従業員の平均年齢は28歳、勤続5.6年、離職率はオペレータで4.6%であり定着率はかなりいい。従業員のうちムスリムの比率はインドネシアの平均は88%ということだが、この会社では76%にしている。これはラマダン明け休暇などムスリム従業員の長期一斉休暇に備えるため。従業員の76%はビンタンやバタムで採用。「コストはインドネシア、品質は日本、文化（生活環境）はシンガポール」というのがこの会社、この地域。

#### (質疑応答)

質問：なぜ最初の海外進出先としてバタム島を選んだのか

答え：東南アジアを調査し、最終候補としてインドネシアのジャカルタ、バタム、ビンタンを選んだ。その中からコストはインドネシア並みで、シンガポールに近く半導体装置のメンテナンスやサポートが受けやすいビンタンに決めた。また日本人が住むためには、生活の安全や利便性などが必要になってくる。ここならば週末はシンガポールに行くことが可能。

質問：どのような課題があるか

答え：島であり、交通機関が船のみという問題がある。海が荒れると運送できないことがある。また日本人スタッフが3年のローテーションで帰国してしまう中、いかに企業文化を根付かせて行くかが課題。

質問：労働組合との関係はどうなっているか

答え：労働組合は5年前に自発的に設立された。同国では法的に組合員が社員の50%以上になれば会社との交渉が可能となる。会社としては定期的な話し合いの場を持っている。一般的に、インドネシア人との間では、既得権を取り上げることは大変であり、権利を与えることに対しては注意が必要。

質問：海上輸送や航空便について

答1：同工業団地には専用港がありシンガポールまでは専用船を使っている。これは朝8時前に通関手続きをする必要があるため、船会社の船では間に合わないため。

答2：現在は取扱船会社は一社のみだが、今後工業団地を拡張する予定で拡張に併せて空港の建設も計画している。



ビンタン工業団地の専用港

## 2. 2 バタム島

バタム島は、BKKの中では最もシンガポールに近く、フェリーでも30～50分の場所に位置するとともに、毎日50便程度が運行している。工業化が進んでいるとともに、シンガポールから気軽に行けるレジャーの島としても有名。

### 1) サウス・リンクス・カントリークラブ

シンガポールからフェリーで来るお客には、通関代行サービスが用意されており、すぐにコースに出られるような配慮もされているなど、手軽なレジャーの島「バタム島」を象徴するようなカントリークラブ。18ホールのコースの他、日本食レストラン、大浴場付きのスパ施設など、日本人に配慮したつくりになっている。



日本と変わらない大浴場

### 2) バタム統合投資サービスセンター

2006年に開設され、BKPM、入国管理局、労働局、税関などが1ヶ所に集まっており、ここで商業ライセンスやVISA、労働許可など各種手続きがまとめて行えるようになっている。書類を作成するのに要する時間は2～3日で、手続き

完了まで1ヶ月程度。

(質疑応答)

質問：当センターができて、どのくらい申請が増えたのか

答え：ジャカルタに出向く必要がなく、以前ほど申請にかかる時間や費用がかからないため申請件数は増えている。

質問：どのくらいの申請が来ているのか

答え：新規案件として、週に4～5件程度きている。開設以来、外国投資の承認ベースで167件受け付けた。シンガポール、中国、日本の順で申請が多い。中国は大型案件が多い。

質問：当センターではバタムへの投資許認可申請のみが可能？

答え：リアウ諸島地域への投資許認可申請が可能。逆にリアウ諸島の案件は、ジャカルタでは受け付けていない。

質問：投資相談業務も行っているのか

答え：おこなっている。

### 3) B I D A (バタム投資開発庁) ムストファ長官へのインタビュー

質問：バタム島以外の2島が成長するためには何が必要と考えるか

答え：バタム島がシンガポールの施設を有効に利用して成長したように、バタムの空港や海運などを生かすようになるとよいと考える。

質問：ビンタンとバタムを橋で結ぶと、両島の状況も大きく変わると思うが、橋はいつできるか、橋ができるとどのように変化するか

答え：ビンタンの成長次第で橋がかかるとも言えよう。投資がくれば橋もかかる。需要と供給の関係である。私としては5年以内の実現させたい。



B I D A ムストファ長官

質問：物流に関して、現在はシンガポールに頼っている状況だが、独自に強化するという方法もあるはず。シンガポールとのすみわけをどう考えるか

答え：バタムの開発は、シンガポールのインフラを使ってきたことは事実。バタ

ムのインフラがもっと充実すればシンガポール経由ではなく世界へアクセスすることができる。

質問：どの島に、どのような業種が進出するといったような考えはあるか

答え：3つの島は似ているようで、それぞれ特徴がある。造船は水深12m以上あるカリムンが適しているし、ビンタンは観光に向いている。

質問：これまでバタム島を中心に開発を進めてきたが、方針変更はあるのか

答え：投資はインフラ整備をやらないと投資家も動かない。自然の流れにまかせる。

質問：雇用創出以外に日本企業に期待すること、また、どのような企業（具体名で）に来てもらいたいと考えているか

答え：1に雇用、2に経済活性化、3に社員教育を期待している。従業員が1人立ちできるようになることを期待。具体的な日本企業の名前ということだが、何も工場だけではないと思う。日本航空や全日空などの直行便をアレンジしてもらいたい。バタムの空港は4000m級で747も離発着可能。バタムがスマトラの玄関となればと考えている。

質問：BIDAの担当範囲が、バタムだけでなくBBKに拡大すると聞いている。そのスケジュールはどうなっているか

答え：書面では決定しているが、準備はこれからとなっている。

質問：景気に影響がでているか

答え：市場であり、実態経済に影響が出るまでは時間がかかる

#### 4) チトラ・ブアナ工業団地

1995年からバタムで工業団地を建設・運営。2000年、2002年に同地に第2、第3の工業団地を建設した。2003年には病院はサービスアパートメントを建設、04年には港・フェリーターミナル運営を開始するなど事業を拡大。現在3つの工業団地に計60の工場が入居している。



チトラ・ブアナ工業団地入り口ゲート

(質疑応答)

質問：どのような業種が入居しているのか

答え：アディダスやナイキといった衣料関係やプラスチック成型、電子部品等。

質問：価格はどのくらいか

答え：レンタルだと建物込みで4シンガポールドル／平米／月で、販売だと450シンガポールドル／平米となっている。販売の場合、30年間の権利となる。それ以降は平米当たり20シンガポールドルを地方政府に支払えば20年の権利延長が可能で、最長70年。

質問：インドネシア企業は入居しているのか

答え：4～5割はインドネシア企業。日本企業は技研、サカタ、マンダムなど。

## 5) 日系電子電気企業

1979年にシンガポール支社が設立されたが、93年に日本本社が売却され、シンガポールが本社となった。インドネシア法人の当社は、91年にバタミンド工業団地に設立されたが、コスト削減のため2000年に現工業団地に移転した。オーディオや自動販売機の認識装置、医療機器関連製品を生産、バタムで部品から最終品まで一貫生産を行っている。バタムはシンガポールの国際物流システムを活用できるのが利点で、夕方に出荷すればシンガポール経由で翌日中には日本に到着する。従業員は1600名で内8割が契約社員となっているが、これは生産調整に対応するため。日本に会社がなく日本企業からの部品調達が難しいため、主にシンガポール本社が部品を調達して当社に供給している。



生産ライン

(質疑応答)

質問：目の前のプレス工場から調達しているということだが、その企業は同社が誘致したものなのか。技術水準はどうか。

答え：もともとマレーシア・シンガポールの会社だったが、高い技術力があつたので誘って進出してもらった。

質問：地場企業の水準は

答え：教育次第といえる。同国労働者は素直なので良い所を生かしていけば人材

は育つ。

質問：船の便数はどのくらいか。

答え：輸送会社が7、8社あり各社が毎日船を数便だしている。運賃はバタム-シンガポール間はドア・ツー・ドアでどこからどこへ送っても均一料金なのがメリット。運賃例としては、日本とシンガポールの間が7万円の貨物は、シンガポールとバタムの間は2万円だった。

質問：空港は使ったことがあるか。

答え：ここから空港を使ったことはない。

質問：従業員をどうやって集めるのか。

答え：バンドンにある工業系の高校からつれて来ることが多い。3ヶ月ほど研修をおこない、優秀な人材を選んで使うようにしている。

## 6) バタミンド工業団地

90年に設立し、91年から工業団地の運営を開始。320haで、従業員総数は69000人、島内20ヶ所の工業団地のうちで最大規模。専用の発電所、上水、廃水処理施設のほか、マーケットや寮、タウンセンター、駐在員用の高級住宅地などを有している。入居企業75社のうち、日本企業は47%、シンガポール企業が29%であり、業種としては電気電子が半分を占める。



バタミンド工業団地の説明

(質疑応答)

質問：ビンタン工業団地よりもバタミンド工業団地に日本企業が多いのはなぜか

答え：バタミンド工業団地はバタムに投資を誘致したスハルト政権時代の1991年に建設されたが、ビンタン工業団地は1995年に建設され政権交代やアジア通貨危機の影響を受けた。バタミンド工業団地はコストよりも安定したインフラを重視した工業団地になっている。

質問：バタム島の電力事情はどうか？入居企業は自家発電を有しているのか

答え：同島の電力需供は逼迫しており、去年は4回停電したと聞いている。バタミンドは工業団地で発電所を持っており、入居企業による発電機所有は認めていない。

## 7) 日系電子電気企業

1995年9月設立で、シンガポール法人の子会社。従業員は340名、マネジメントはシンガポール人が行っている。この会社はプラント制御製品等をシンガポールで生産、全世界へ供給しているが、その中間品をバタムで生産。バタムは他に全世界向けのプラスチック成形のマザー工場として機能。同社では、毎日バタムから夜中間品を出荷し翌朝シンガポール工場で最終品に加工して全世界へ出荷するというシンガポール-バタム間の内部一貫生産を行っており、在庫ゼロを目指している。バタムへの進出はシンガポール工場との相乗効果を活用するため。従業員は契約社員が60%だが、契約期間終了後に正社員になる場合も多い。また教育レベルも高くほとんどが高卒以上。

### (質疑応答)

質問：労働組合は？

答え：ないが、問題があれば社内の労使協議会で問題解決を図っている。

## 8) 日系電気電子企業

1993年設立で、DVDやUSBなどの部品実装から最終品生産までを行っている。従業員は1281人で、日本人は7人。バタムの利点は、人材調達が容易なところ。定着率もよく、離職率は1%程度だと思われる。ただしオペレータレベルはよいが、中間（スーパーバイザレベル）は弱いので日本からの応援が必要となる。受注状況などにより調整できるようにほとんどの従業員は契約ベースで雇用。法律により契約期間は2年+1年で最長3年までと決められている。バタムは通関がスムーズかつ迅速、また至近にあるシンガポールを利用すれば世界中にアクセスが可能。バタミンドはインフラがよい工業団地。工業団地内にも下請けや部品供給を行ってくれる会社がある。ただ電子部品については中国やマレーシアなどから調達。

### (質疑応答)

質問：設計はどこで行うか

答え：日本。バタムでは生産のみ。

質問：部品供給の会社などは、どうやって見つけたのか

答え：知っている会社に話をし、一緒に進出してもらった。現地調達率は94年では金額ベースで10%程度だったが、現在では半分程度になった。ただ、外部調達には電子部品など単価の高いものが多いため、点数ベースで見ると大部分が現地調達になっている。

質問：賃金水準はどのくらいか

答え：全部含めて156万ルピア程度。これには1日2.5時間の残業を含む。平常時に残業をさせることで、仕事が入ってこないときの変動に対応が可能と

なる（だいたい2割程度の変動に対応可能）。従業員は高卒以上がほとんど。比較的穏やかと言われる中部ジャワの人材をエージェントを通じて調達。

質問：この会社では、販売などもおこなっているのか

答え：シンガポールの倉庫に送った後は日本本社の方でハンドリングしている。

## 2. 3 カリムン島

カリムン島も、シンガポールから1時間半程度の所に位置するが、BBKの中では最も開発が進んでおらず、極めてのどかな雰囲気が島全体に漂っている。

### 1) シンガポール系造船会社

カリムン・インダストリアルコーポレーションの工業団地に1996年に設立、97年3月にグランド・オープニングした。新船建設や船舶修理、オフショア・ファブリケーションを行っている。同工業団地では4.5MWの電力と800トン/日の水道を供給、また当地は水深が20~30mと深いのが利点。従業員は1377人で、自社の研修センターで溶接などの研修を実施している。パイプや機械類、



カリムンの造船所

原材料はシンガポールから輸入しているが、自由貿易地域に位置しているため輸入税は免除されている。

(質疑応答)

質問：雇用時に資格制限を行っているか。カリムン出身者の割合はどのぐらいか

答え：工員レベルに資格制限はなく、研修を受けてから働いてもらっている。マネージャークラスは大卒以上などの制限がある。8割がカリムン出身で他はスマトラなど。

質問：製造している船の種類や受注残、実績はどうか

答え：LCT14隻、クレーンバージ14隻（うち3隻が製作中）、バージは20隻以上生産している。

質問：研修期間はどうなっているか

答え：半年~1年間のOJT後に研修センターで数ヶ月研修する。研修には政府が提供する研修も活用している。

質問：溶接の基準は何を使っているか

答え：AWS（アメリカ溶接協会）の基準を使用。バタムにその認定機関がある。

## 2. 4 シンガポール

### 1) 日系工作機械企業

1973年に米国系企業として設立されたが、81年に日本の会社が米国の親企業を買収したために日系企業の子会社となった。同社グループで生産業務を担っているのはアジアではシンガポール、インド、中国と日本のみ。シンガポール拠点では工作機械の設計、製造、販売、また日本本社の製品販売についても同拠点が行っている。08年の製品の出荷先はインドが25%、中国が21%、タイが6%でシンガポールは1%。従業員は451人、内シンガポール人の割合は55%。従業員は40代以上が6割を占め、約3割が大卒以上。

(質疑応答)

質問：日本とシンガポールの生産比率はどうなっているか

答え：日本では2千数百台、シンガポールでは1200台

質問：インド工場立ち上げはどのようにおこなったのか

答え：設計は全てシンガポールでおこなった。製造立ち上げには、日本人を2名派遣した。インドにいる設計者は8人。

質問：インドの客先はどこか

答え：T a t aやA s h o kなど自動車関係が多い。

質問：人件費の高いシンガポールの方がインドや中国の工場より大きい理由は何か

答え：シンガポール拠点は1973年から操業していること、またインドや中国ではなかなか販売拡大が進んでいない状態であることが理由。また生産量を増やせたとしても精度や管理技術がまだ不十分なのが現状。インド国内では、出身やカーストという壁のため技術伝承がなかなか進まない。

質問：原料はどこから調達しているか

答え：鉄や鋳物は中国から輸入している。輸送コストを入れても割安。

### 2) シンガポール経済開発庁（EDB）

シンガポール経済に関する説明の後、質疑応答

質問：シンガポール経済において製造業の割合が25%ということだが、今後維持したい割合は何%か、またその内精密機械は何%がターゲットか

答え：政府目標も25%で、今後もこの割合を維持したい。製造業は、ロジスティックスや金融などにもスピニングアウトするので重要な産業。精密機械についても現在の10%を維持したいと考えている。

質問：BBKに力を入れている狙いは何か

答え：BBKはインドネシアと共同で1990年から開発してきたが、その理由は同地に豊富な資源や人材がありシンガポールとの相乗効果を得られるから。

### 3) 日系電気電子企業

同社の海外初拠点として1974年に設立され、プラント制御製品、安全計装システム等の生産・供給拠点、海外営業拠点、アジア地域本部として機能。またグローバルエンジニアリングセンターも同国に設置されている。地域本部としては地方拠点のマネージメント、営業・マーケティング、エンジニアリング、人材開発等を担う。従業員は296名で、日本人が3名常駐。 Batamにある子会社との内部一貫生産システムによりBatamで生産した中間品をここで最終品に加工し全世界へ供給している。製品は全工程内製品で、メッキ加工、塗装を含め全て本工場で行っている。

質問：日本と比べて人件費はどのぐらいか

答え：オペレーターレベルでは日本の3分の1ほど。

質問：従業員の外国人の割合はどのぐらいか、またどのように採用しているか

答え：60%がシンガポール人、25%が中国人（ワーカー、エンジニアレベル）、マレーシア人が15%。採用は仲介業者を通したり大学へ出向いて行っている。従業員の定着率は非常によい。

質問：Batam工場とシンガポール工場の人材交流はあるか

答え：イベント時には必ずBatam工場から主要メンバーを招いている。また両工場間で人材の補完をしたり、Batam工場の受注過負担分をシンガポールで請け負ったりしている。リスクヘッジのため、シンガポール工場では最終工程だけではなく全工程生産をできるようにしている。

## 4. 全体の印象

(1) BBKにおける投資の優位性は、シンガポールのインフラを活用できる点と、労賃の安さにあり、進出企業はこの点を十分に理解している。さらに、マラッカ海峡に位置しているという立地条件や、カリムン島では深い水深を必要とする産業の立地に向いているという地形的な条件もあり、可能性は十分に持っているといえよう。

(2) インドネシア政府も、各種手続きを1つのビル内でおこなえる「ワンルーフ・サービス」(地方にある、省庁の総合事務所のようなもの)を設置するなど、投資家への便宜を図っており、自由貿易地域への指定などとあわせて、投資環境の一層の整備を進めている。

(3) さらに生活環境も充実しており、シンガポールなどから観光に訪れるリゾート施設を有しながら、物価はシンガポールよりも安く、どうしても日本の商品が必要であれば船で1時間半のシンガポールへ簡単に買出しに行けるという便利な環境にある。最近では、シンガポールのホテル料金が急激に上昇しているために、日本からの出張者をバタム島に宿泊させる会社も増えているということだが、これもバタム島の利用方法の一つといえよう。



日本食 (サウス・リンクス・カントリークラブ)

(4) しかし一方で、企業進出、特に日系企業が進出するためには、裾野産業の存在やインフラの整備が重要であり、この点から考えるとバタム島はともかくとして、進出企業数が少なく、輸送に関する競争原理が十分に働いていないビンタン島やカリムン島への投資には二の足を踏む投資家も少なくないと思われる。特にカリムン島などは、自然が残されていて非常に良い島ではあるが、造船以外の工業が無いに等しいため、複数の下請け産業を必要とする業種の投資には向いていない。実際に、ミッション参加メンバーからも、バタム島への投資は今後前向きに検討したいという声が多かったが、カリムン島に関心を示した投資家はいなかった。ただし、ビンタン島のビンタンリゾートは設備の整った人工的なリゾートであり、島の一般生活から完全に隔離されたものであるのに対し、カリムン島は開発の手が入っておらず、中華とマレイの文化がミックスした素朴な雰囲気を持っているので、このような客層を狙ったツアー開発などから始めていくことは、大いに考えられるところ。



素朴な雰囲気のカリムン島

(5) 世界的な景気後退という悪影響はあるが、この地域が成長していくためには、開発が進んでいるバタム島を中心として一層の産業集積が行われるようになることが必要であり、「チャイナフリー」や「中国プラス1」といったキーワードの中で、BBKの存在をいかにアピールできるかが今後の成長の鍵となるであろう。