

アジア現地からの視点 **!**

悪名高きアジアの交通渋滞

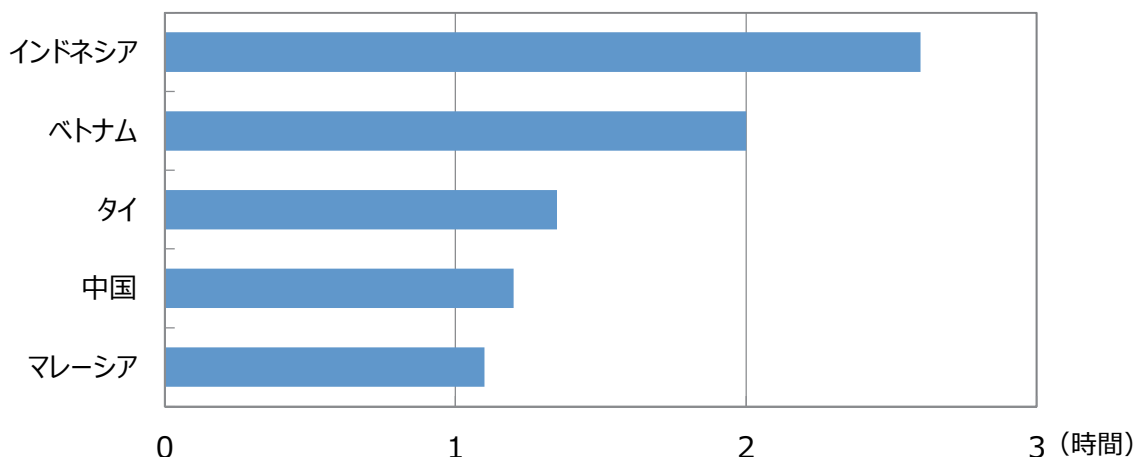
経済発展が続くアジア諸国では、自動車が増える一方でインフラ整備が追い付いておらず、交通渋滞の問題が深刻化しています。特にインドネシアのジャカルタや、フィリピンのマニラ、タイのバンコクなどの都市部の渋滞のひどさは悪名高く、物流等の経済活動にも支障をきたしています。旅行などでアジア各国を訪れた方は、一度はこの渋滞を経験したことがあるのではないのでしょうか。当レポートでは、シンガポールに拠点を置くUOBアセットマネジメントからの情報を基に、アジアの道路事情についてご紹介いたします。

! アジアの交通渋滞

アジアの都市部では交通渋滞が慢性化

- アジアでは、経済の急速な成長に伴い、自動車保有台数も毎年増加していますが、肝心の自動車が走る道路の敷設が追いついていません。しかも先進国の都市部のように地下鉄網の整備が進んでおらず、代替の交通手段が限られていることから、アジアの都市部では交通渋滞が慢性化しています。
- アジア各国における100kmあたりの平均走行時間をみると、アジアの中でもインドネシアやベトナムは相対的に所要時間が長いことが分かります。人と物資の移動の滞留時間が経済に影響を与えるのは必至です。インドネシア国内で物資輸送を行う場合、陸路で横断するより沿岸沿いを船で運搬するほうが輸送時間が短縮されるという事例もあります。

＜各国における100km当たりの平均走行時間＞



＜マニラ（フィリピン）の交通渋滞＞



＜ジャカルタ（インドネシア）の交通渋滞＞



（注）100km当たりの平均走行時間は、一般道路、高速道路を含めた平均値。

（出所）UOBアセットマネジメント、インドネシア国家開発計画庁等のデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

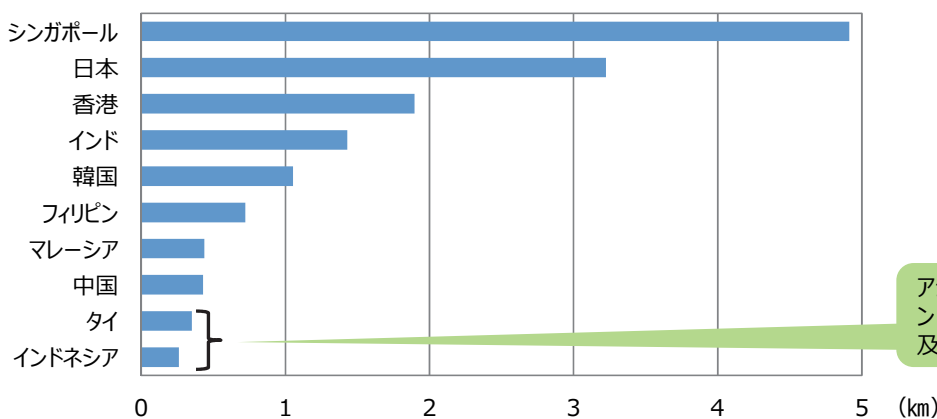
※上記は過去の実績であり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

！ アジアの道路整備状況

今後、道路網の発達が期待されるアジアの国々

- 交通渋滞による経済損失を解消させるため、従来からインフラ整備の必要性は明らかですが、土地収用や財政投入などの面で政府の強いリーダーシップが求められます。インドネシアのウィドド大統領、タイのプラユット首相、さらにフィリピンのドゥテルテ大統領など、国民の高い支持率と高い経済成長率を背景に、今後、アジアでは積極的にインフラ整備が進められることが期待されます。
- アジア主要各国・地域の土地1平方キロ当たりの道路延長を比較してみると、特にインドネシアがこの中で最下位に位置づけられます。現在、インドネシア政府は高速道路網の拡大を強力に推し進めており、ジャカルタが所在するジャワ島では2014年以降の2年間で高速道路キロ数は倍増しました。2019年までにさらに倍増させる計画となっており、今後、道路網整備の進展が期待されます。

＜1平方km当たりの道路延長＞



アジア各国のなかでも、特にインドネシア、タイの道路網の普及は遅れています。

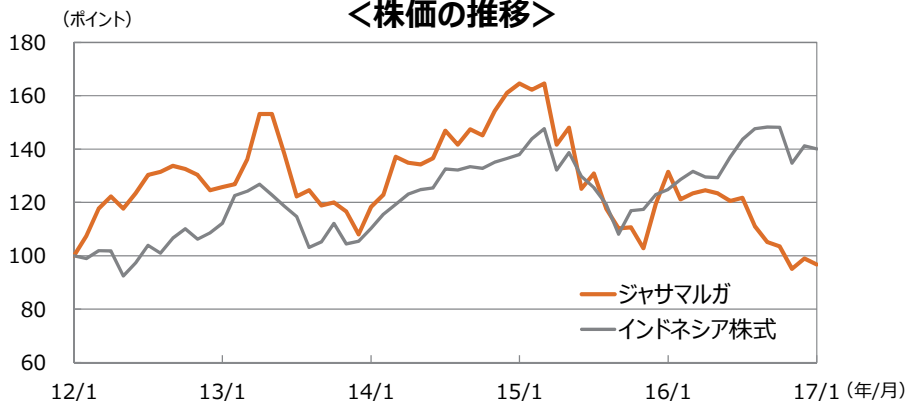
(注) 各国・地域の道路総延長距離を国土面積で除して算出。
 (出所) CIA Factbook、UOBアセットマネジメントのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成
 ※上記は過去の実績であり、今後の市場環境等を示唆あるいは保証するものではありません。

！ ご参考：道路関連のインフラ投資の恩恵が期待される企業

ジャサマルガ（インドネシア）

- ジャサマルガは1978年創業のインドネシアの高速道路運営会社で、国内最大のシェアを誇ります。インドネシア政府が株式の70%を所有しており、高速道路運営の経験が長いことから、政府のインフラプロジェクトの開発に積極的に関与できる立場にあります。
- インドネシアのインフラ不足は国の喫緊の課題であり、2014年に就任したインドネシアのジョコ・ウィドド大統領はインフラ強化を政権公約に掲げています。中でも、高速道路は最も重要なインフラの1つであり、今後、高速道路開発は加速すると考えられます。

＜株価の推移＞



(注1) データは2012年1月末～2017年1月末。2012年1月末を100として指数化。

(注2) インドネシア株式はMSCIインドネシアを使用。

(出所) FactSetのデータを基に三井住友アセットマネジメント作成

※上記は例示を目的とするものであり、個別銘柄を推奨するものではありません。

※上記は過去の実績であり、今後の個別企業の株価および投資成果等を示唆あるいは保証するものではありません。



※上記はイメージです

【重要な注意事項】

【投資信託商品についてのご注意（リスク、費用）】

● 投資信託に係るリスクについて

投資信託の基準価額は、投資信託に組み入れられる有価証券の値動き等（外貨建資産には為替変動もあります。）の影響により上下します。基準価額の下落により損失を被り、投資元本を割り込むことがあります。運用の結果として投資信託に生じた利益および損失は、すべて受益者に帰属します。したがって、投資信託は預貯金とは異なり、投資元本が保証されているものではなく、一定の投資成果を保証するものでもありません。

● 投資信託に係る費用について

ご投資いただくお客さまには以下の費用をご負担いただきます。

- ◆ 直接ご負担いただく費用
 - …申込手数料 上限3.78%（税込）
 - …換金（解約）手数料 上限1.08%（税込）
 - …信託財産留保額 上限3.50%
- ◆ 投資信託の保有期間中に間接的にご負担いただく費用…信託報酬 上限 年3.834%（税込）
- ◆ その他費用…監査費用、有価証券の売買時の手数料、デリバティブ取引等に要する費用（それらにかかる消費税相当額を含みます。）、および外国における資産の保管等に要する費用等が信託財産から支払われます。また、投資信託によっては成功報酬が定められており当該成功報酬が信託財産から支払われます。投資信託証券を組み入れる場合には、お客さまが間接的に支払う費用として、当該投資信託の資産から支払われる運用報酬、投資資産の取引費用等が発生します。これらの費用等に関しましては、その時々取引内容等により金額が決定し、運用の状況により変化するため、予めその上限額、計算方法を具体的には記載できません。

※なお、お客さまにご負担いただく上記費用等の合計額、その上限額および計算方法等は、お客さまの保有期間に応じて異なる等の理由により予め具体的に記載することはできません。

※上記に記載しているリスクや費用項目につきましては、一般的な投資信託を想定しております。費用の料率につきましては、三井住友アセットマネジメントが運用するすべての投資信託（基準日現在において有価証券届出書を提出済みの未設定の投資信託を含みます。）における、それぞれの費用の最高の料率を記載しております。

※投資信託に係るリスクや費用は、それぞれの投資信託により異なりますので、ご投資をされる際には、販売会社よりお渡しする投資信託説明書（交付目論見書）や契約締結前交付書面等を必ず事前にご覧ください。

- 投資信託は、預貯金や保険契約と異なり、預金保険・貯金保険・保険契約者保護機構の保護の対象ではありません。また登録金融機関でご購入の場合、投資者保護基金の支払対象とはなりません。
- 投資信託は、クローズド期間、国内外の休祭日の取扱い等により、換金等ができないことがありますのでご注意ください。

〔2016年10月31日現在〕

- 当資料は、情報提供を目的として、三井住友アセットマネジメントが作成したものです。特定の投資信託、生命保険、株式、債券等の売買を推奨・勧誘するものではありません。
- 当資料に基づいて取られた投資行動の結果については、当社は責任を負いません。
- 当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。
- 当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。
- 当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。
- 当資料にインデックス・統計資料等が記載される場合、それらの知的所有権その他の一切の権利は、その発行者および許諾者に帰属します。
- 当資料に掲載されている写真がある場合、写真はイメージであり、本文とは関係ない場合があります。