

第12章 インドネシア：機械関連産業における 中国の影響

レピ・T・タルミディ

はじめに 調査の目的と方法

本調査の目的は、グローバル化と競争激化が進行するインドネシアの機械関連産業において、インドネシアの主要企業の対中国戦略ならびに中国からインドネシアに進出した企業のビジネス展開について評価、分析することにある。それにより、インドネシアの機械関連産業が中国の台頭とそれに伴うアジアの分業再編成のなかで、どのような路に進みうるかを示す「ロードマップ」の策定に寄与できるものと思われる。

本調査の対象は機械関連産業(HSコード84～88またはISIC382211～38511)に限定する。具体的には一般機械、エレクトロニクス関連製品（通信機器、コンピュータ、家電）、自動車、二輪車などで、特に耐久消費財の完成品および部品、工具、耐久消費財を生産するための機械に重点を置く。特に自動車・二輪車産業とエレクトロニクス産業の二部門を重視する。課題としては、中伊間の貿易関係、中国企業の対インドネシア投資およびインドネシア企業の対中国投資、そしてインドネシア企業と政府の対中国戦略・政策に焦点を当てる。

調査は関連企業・機関でのヒアリング調査、文献調査、インターネット検索資料からなる。訪問した企業は、インドネシアに投資した中国企業の現地子会社4社（自動車産業2社、家電産業2社）とインドネシアの地場資本による機械関連メーカー数社である。後者では、中国との競争が自社のビジネスに及ぼす影響に関する認識と今後の戦略について調査した。また政府機関については、インドネシア投資調整庁とインドネシア商工会議所の中国委員会でヒアリングを行った。データの収集先は、インドネシア政府中央統計局、アジア経済研究所、在北京インドネシア大使館であった。

第 1 節 インドネシアの機械関連産業

1. インドネシア経済

インドネシアは 2002 年で 2 億 1090 万人の人口を擁する大国である。実質 GDP 成長率は 1995 年 8.2%、96 年 7.8%と比較的高かったが、97 年央にインドネシアを襲った金融危機により 97 年には 4.7%に低下し、最悪期の 98 年にはマイナス 13.1%を記録した。99 年以降はいくぶん回復し、2000 年には 4.9%に上昇した。為替レートは金融危機により、95 年の 1 ドル＝ 2308 ルピアから 98 年の 1 ドル＝ 8025 ルピア、2000 年の 1 ドル＝ 9595 ルピアへと大きく下落した。インフレ率は 98 年に 77.6%とピークを迎えたが、これは 95 年の 8.6%、96 年の 6.5%に比べると大幅な上昇であった。しかしその後は急速に収まり、99 年にはわずか 2.0%、2000 年には 9.4%へと低下した（表 1 参照）。こうしたマクロ経済指標の変動は経済セクターのパフォーマンスにも影響を及ぼした。

2. 企業数および投資状況

インドネシアの機械関連産業の大中規模企業数は 1995 年の 1396 企業から 97 年の 1542 企業、2000 年の 1422 企業へと推移した。インドネシアの工業全体に占める機械関連企業数のシェアは平均で 6.6%であった。機械関連企業の大半は政府（投資調整庁）認可を受けない一般国内投資である。機械関連産業における外資による投資件数は 1995 年の 212 企業から 2000 年に 379 企業へと急増した。一方、政府認可を受けた国内投資は 314 企業から 137 企業へと大きく減少した（表 2）。

3. 雇用

インドネシアの機械関連産業において大中規模企業の雇用者数は 1995 年の 34 万人から 2000 年の 39 万 8000 人へと、経済危機にもかかわらず 17.1%の漸増を呈した。機械関連産業の雇用創出効果はかなり大きく、工業全体に占めるシェアは 95 年の 8.1%から 2000 年の 9.1%へと増加した（表 3）。

表 1 実質 GDP、インフレ率と為替レート、1995-2000 年

	単位	1995	1996	1997	1998	1999	2000
実質 GDP	兆ルピア	383.8	413.8	434.1	376.1	379.4	398.0
成長率	%／年	8.2	7.8	4.7	-13.1	0.8	4.9
為替レート	1000 ルピア／ドル	2.3	2.4	4.7	8.0	7.1	9.6
インフレ率	%／年	8.6	6.5	11.1	77.6	2.0	9.4

注：実質 GDP は 1993 年価格。

出所：インドネシア中央統計局、インドネシア銀行資料

表2 1995-2000年の投資状況と機械関連産業の大中規模企業数（投資種類別の分類）

（単位：件）

	政府認可済企業		無認可企業	機械関連産業計	工業総計	工業全体に占める比率（％）
	国内投資	外国投資	国内投資			
1995	314	212	870	1,396	21,551	6.5
1996	292	234	982	1,508	22,997	6.6
1997	336	326	880	1,542	22,386	6.9
1998	61	372	975	1,408	21,423	6.6
1999	148	387	912	1,447	22,070	6.6
2000	137	379	906	1,422	22,174	6.4

注1：国内資本の投資により設立された企業は、投資調整庁の認可を受けたものとそうでないものがある。
外国投資企業は国外の資本が入った企業。

注2：中規模企業は従業員数20-99人、大規模企業は従業員100人以上の企業。

出所：インドネシア中央統計局

表3 機械関連産業における大中規模企業の雇用者数（1995-2000年）

（単位：万人）

雇用	1995	1996	1997	1998	1999	2000
機械関連産業の合計	34	35	37	34	38	40
全工業に占める比率（％）	8.1	8.2	8.8	8.1	9.0	9.1
大中規模企業の合計	417	421	417	412	423	437

出所：インドネシア中央統計局

4. 総生産高ならびに付加価値額

機械関連産業の総生産高（1995年価格）は1995年の34兆6870億ルピアから97年の39兆310億ルピアへと増加したが、経済危機のため98年には28兆4730億ルピアへと減少した。翌年から2年間は急伸し、2000年には56兆30億ルピアに達した。実質成長率は96年に17.4%だったが、深刻な危機に陥った98年はマイナス27.1%へと落ち込んだ。しかし1999年から2000年にかけては65.9%と飛躍的に回復した。総工業生産額に占める機械関連産業のシェアはかなり大きく、96年の17.8%から98年の14.2%へと減少したものの、2000年は20.9%と再び増加した。ドルベースでは、はっきりとした傾向はうかがえず、1995～2000年の総生産高は76億ドルから182億ドルまでの幅で変動している（表4）。

機械関連産業の研究開発支出は比較的小規模に留まっている（表4）。これは、インドネシアの機械関連産業が研究及び製品の改善をそれほど行っていないことを意味する。これは長期的にインドネシア機械関連産業の地位を弱めることになり、製品の向上が早い中国製品が将来的に脅威になるかもしれない。

表4 機械産業における大中規模企業の総生産額（1995-2000年）

生産額	1995	1996	1997	1998	1999	2000
機械関連産業合計（市場価格、兆ルピア）	34.7	43.4	46.1	61.0	72.3	131.2
機械関連産業合計（100万ドル）	15,029	18,201	9,924	7,601	10,184	13,673
全工業に占める比率（％）	17.8	17.8	17.5	14.2	14.8	20.9
全工業（兆ルピア）	194.7	244.0	264.3	430.3	488.2	628.8
機械関連産業の研究開発費（10億ルピア）	21.4	38.6	51.7	0.0	44.4	36.1
機械関連産業の生産額（1995年価格、兆ルピア）	34.7	40.7	39.0	28.5	33.8	56.0
対前年実質成長率（％）		17.4	-4.2	-27.1	18.5	65.9

出所：インドネシア中央統計局

機械関連産業の大中規模企業が産出した付加価値額（1995年価格）は1995年の13兆2580億ルピアから97年の16兆4970億ルピアへと増加したが、経済危機のため98年には11兆6990億ルピアへと減少した。しかし翌年からの2年間で急速に回復し、2000年には23兆4600億ルピアと、危機以前の水準をはるかに超えた。付加価値額の実質成長率は96年の24.2％から98年のマイナス29.1％へと大きく落ち込んだ。しかし99年には24.7％、2000年は60.8％と飛躍的に伸びた。工業全体に占める機械関連産業の付加価値額シェアは95年の17.9％から97年の19.3％へと増加したものの、98年は15.9％に低下した。しかし2000年には23.2％と再び増加した。ドルベースでの付加価値額は310万ドルから740万ドルまでの幅で変動している（表5）。

表5 機械関連産業における大中規模企業の付加価値額（1995-2000年）

付加価値額	1995	1997	1998	1999	2000
機械関連産業合計（市場価格、兆ルピア）	13.3	19.5	24.6	31.3	55.0
機械関連産業合計（100万ドル）	5.7	4.2	3.1	4.4	5.7
全工業に占める比率（％）	17.9	19.3	15.9	16.3	23.2
工業計（兆ルピア）	73.9	100.9	154.7	191.4	236.9
機械関連産業の生産額（1995年価格、兆ルピア）	13.3	16.5	11.7	14.6	23.5
対前年実質成長率（％）		0.2	-29.1	24.7	60.8

出所：インドネシア中央統計局

第2節 事例研究

1. 中国出資企業

(1) ブアナ・ジアリン・サクティ・モーター社 (PT Buana Jialing Sakti Motor)

ブアナ・ジアリン・サクティ・モーター社はインドネシア市場に初めて参入した中国系企業である。中国の中国嘉陵工業公司 (China Jialing Industrial Co. Ltd.、以下、嘉陵) とインドネシアのブアナ・ジャヤ・マクムル・サクティ・モーター社 (PT Buana Jaya Makmur Sakti Motor) との合併であり、各々が50%ずつの株式を保有する。インドネシア側パートナーのトニ・スマンパウ (Tonni Sumampauw) 氏は華人系インドネシア人である。総投資額は1300万ドル強で1996年に設立された。97年に「Jialing」ブランドの二輪車の組立を開始した。これらの部品はCKD部品として中国から輸入している。

親会社の嘉陵は、1979年から二輪車を生産している中国で最も実力ある二輪車メーカーである。現在まで累積生産台数合計は1000万台前後で、車種は80車種以上にわたる。同社は1990年代後半に年間100万台以上生産しており、生産能力では世界で4番目に大きな二輪車メーカーだと主張している。「Jialing」、「Jialing-Honda」の2種類のブランドがある。「Jialing」はすべて中国の技術を用いているが、「Jialing-Honda」は技術協力協定に基づきホンダの技術を使用している。同社は全体で世界の50を超える国・地域に販路を持っている。

ブアナ・ジアリン・サクティ・モーター社はインドネシアに生産拠点を2カ所持っており、一つはチクパに立地する敷地面積8haの工場、もう一つはパサール・クミス (どちらもジャカルタ西部) に立地する1haの工場である。20万人前後の労働者を雇用しているが、中国人は8人に過ぎない。生産能力は月産1万台だが、現在の月間生産台数は5000台前後である。また現地調達部品・材料を使用しており、ローカルコンテンツ率は20%に達するものと推定される。「Jialing」二輪車の生産に使用される現地調達部品はバッテリー、ゴム部品、ステップバー、マフラー、タイヤ、点火プラグ等である。2000年の販売台数はインドネシア各地の37のディーラーを通じ4万5000台であった。

嘉陵がインドネシアに投資した理由は、インドネシア市場に隙間 (ニッチ) を見つける自信があったこと、中国製二輪車の価格が比較的低廉なことである。インドネシア経済は依然として停滞し、人びとにはそれほど金銭的余裕がないため、低価格の二輪車には大きな需要がある。嘉陵は二輪車の技術的性能を常に改善しており、インドネシア市場で日本のブランドとの競争で十分渡りあえるという自信を持っている。2003年6月時点での嘉陵の二輪車価格が表6である。最小型70cc二輪車の価格は430万ルピア (506ドル) である。100ccならびに110cc二輪車は720～885万ルピア、125ccは1170～1350万ルピア、大型の150ccは1255～1500万ルピアの価格帯となっている。

これは他の有名ブランド製品より低い価格である。例えば、ホンダブランドの製品は、

表6 Jialing（嘉陵）ブランド二輪車の販売価格（2003年7月期）

車種	排気量	価格	
		100 万ルピア	ドル
JL 70-3 (Kancil)	70cc	4.3	506
JL 100 (Safari Neotech)	100cc	7.5	876
JL 100-8 (Sunny)	100cc	7.2	847
Jialing Honda 100-2 (Safari Sport)	100cc	8.4	988
JL 110-7A (Super Bangau)	110cc	8.9	1040
JL 110-8 (Cheetah)	110cc	8.9	1040
JL 110-11 (Prince)	110cc	8.7	1024
JL 110-12 (Pentium)	110cc	7.7	904
JH 125 G (Harimau)	125cc	11.7	1377
JH 125 L (Trail)	125cc	13.5	1589
JH 150 T	150cc	15.0	1766
JH 150 D-3	150cc	12.6	1477

出所：PT Buana Jialing Sakti Motor 社

C100ML（100cc）が 940 万ルピア、NF シリーズ（100cc）が 1000 ～ 1185 万ルピア、125cc のシリーズ（ND125、NF125、FS125）が 1085 ～ 1740 万ルピアという価格帯である。

(2) サネックス・キアンジャン・モーター・インターナショナル社（PT Sanex Qianjiang Motor International）

サネックス・キアンジャン・モーター・インターナショナル社はインドネシアのサネックス・モーター・インドネシア社（65％）と中国のキアンジャン社（銭江摩托車集団、中国語の発音はチエンチアン）、マレーシアのライオン・グループ、台湾の CPI 社（計 35％）の合併である。サネックス・モーター・インドネシア社は 2000 年 5 月に二輪車の販売を開始した。同社はジャカルタ西部のセラン、チカンデに敷地面積 8.5ha の組立工場を所有している。投資額は 1200 万ドルに達した。サネックスの商標名は家電製品ならびに家庭用品の生産者としてインドネシアに広く知れ渡っている。2000 年の販売台数は 8 万台に達した（Indocommercial, No.280, August 26, 2001, p.45）。

サネックス・キアンジャン・モーター・インターナショナル社の販路はインドネシア全国各地に広がっている。2000 年に業務を始め、中国から CBU 二輪車を輸入していたが、2001 年 8 月からはインドネシアでの CKD 組立を開始した。この工場には 2 列の組立ライン、自動塗装設備、溶接設備、検査設備がある。ローカルコンテンツ率を 2 ～ 3 年以内に 70％にまで引き上げる予定である。使用される現地調達部品はタイヤ、スポーク、リム、バッテリー、

表7 サネックス・ブランド二輪車の販売価格（2003年8月）

車種	排気量	価格	
		100 万ルピア	ドル
Viesta	100 cc	7.6	889
Viesta-X	100 cc	8.0	936
Family	100 cc	8.6	1015
Hussar	100 cc	9.7	1142
Star	50 cc	6.4	753
Satelite	50 cc	5.8	677
Startrek	125 cc	12.1	1424
QJ150-B	150 cc	15.1	1777
Galaxy	250 cc	23.6	2778

出所：PT Sanex Qianjiang Motor International 社

プラスチック部品、エンジン部品である（Indocommercial, No.280, August 26, 2001, p.45）。生産能力は月産 5000 ～ 6000 台だが、現在の実績は月産 2500 ～ 3000 台でしかない。雇用者数は全体で 500 人、そのうち工場に 300 人が勤務している。組立設備は中国から輸入している。

サネックスがインドネシアに投資した理由は、人口が多く、しかも購買力もある巨大な市場だからである。英語を流暢に話せる中国人はごくわずかしかないため、インドネシアの責任者は華人系マレーシア人である。

サネックス・インドネシアは傘下にローン提供会社を有していないので、ユーザーに信用を供与することができない。サネックス・二輪車の価格（2003年1～7月）は表7のとおりである。これらは Jialing ブランド車と同程度だが、日本のブランド車価格と比べると概して低い。

(3) リファン (Lifan)

チョンキン・リファン・アンド・ホンダ・モーターサイクル・マニュファクチャー社(Chongqing Lifan & Hongda Motorcycle Manufacture & Co., Ltd.、重慶力帆摩托車集団)は中国の重慶に立地している、1992年設立の比較的新興の企業である。リファン(中国語の発音はリーファン)社は2000年に二輪車のエンジンを150万台生産しており、ベトナム、アルゼンチンをはじめ世界約70カ国に輸出している。日本や欧州などの外国技術も用いているが、独自の技術を発展させている。

リファン・インドネシア社は2000年に操業を始め、二輪車3万台を生産、販売台数は2万2000台に達した。販売台数には波があり、2001年に1万台、2002年に3万台、2003年は1万台となっている。工場はジャカルタ東部のチカランにあり、約200人の労働者が働いている。同社はインドネシアパートナーとの合併である。インドネシアでの操業規模は比較的小

さい。

(4) チャンホン・エレクトリンド・ウタマ社 (PT Changhong Elektrindo Utama)

チャンホン・エレクトリンド・ウタマ社は、中国の四川に立地するチャンホン・エレクトリック社（四川長虹電子集団）からセパレート式エアコン、DVD プレイヤー、TV セットを 1999 年から輸入するインドネシアで唯一の代理店である。同時に部品の組立も行っている。ジャカルタ西部のタンゲラン工場は 150 万ドルの投資で建設されたもので、様々なサイズのテレビを年間 18 万台生産できる。サービスセンターはジャカルタをはじめ、メダン、スマラン、サマリンダ、スラバヤ、バンドン、デンパサールなどインドネシア各地の大都市にある。販売量は 2002 年から伸び始めている。最大販売量を誇る都市はメダンだが、これはおそらく同市がシンガポールに近接していることによるものであろう。シンガポールではチャンホン社の製品が大々的に宣伝されており、メダンの住民はシンガポールのテレビ番組をよく見ているからである。チャンホンの商標名は同地ですでに広く浸透している。

また、同社がインドネシアで成功したもう一つの理由は、日本製や韓国製の同等品に比べはるかに低価格であることだ。各種タイプのテレビで、チャンホン・ブランド製品は日本ブランド（ナショナル、東芝など）の約 60%、韓国ブランド（LG）の約 70% の価格水準にある。

2. インドネシア資本企業

(1) チョクロ・グループ (Tjokro Group)

チョクロ・グループはインドネシア最大かつ近代的なエンジニアリング企業の一つで、華人系インドネシア人の 100% 所有企業である。同社は 1948 年にスラバヤで設立されたが、68 年には本社をジャカルタに移転した。独立した系列企業 40 社がインドネシア各地に展開している。具体的には、グレスック、ジュンブル、バリ、チビノン、ランプン、ブンクル、マドゥラ、バンドン、タンゲラン、チビトゥン、チレゴン、ブカシ、チカラン、バタム、ソロ、スマラン、スラバヤ、シドアルジョ、パスルアン、プカンバル、ドゥマイ、デンパサール、バンジャルマシンである。1995 年には米国ならびに欧州へ輸出を開始した。2000 年には日本のヤンマーディーゼル社との技術合弁会社、YKT 社 (PT YKT) を設立した。特に、自動車ならびに二輪車の部品を製造している。チョクロ・グループ全体で従業員は約 4000 人である。

チョクロ・グループの各部門は次の通り。

1. 自動車修理部門：長年にわたり発展させてきた精密加工技術・熟練技能により、チョクロ・グループは精密機械のメンテナンス、鉄道・船舶・航空機・トラクター・自動車その他の類似機器用エンジンの調整ができるようになっている。本部門は小型部品の修理から、直径 1500mm・長さ 6000mm までの大型クランクシャフトの研削、シリンダーライナー

再調節、ディーゼルエンジン、ラインボーリング、シリンダーブロックのオーバーホールまで取り扱う。

2. 重作業機器・総合修理部門：大型機械により、重作業機器の修理ならびに保守を行う。鉄鋼、セメント、繊維、化学、紙、砂糖、パーム油といった様々な分野における工場の整備、保守または試運転のためにターンキー・プロジェクトを実施する。
3. ギア製造部門：主要な型のギアを生産する。製品は現地市場のほか、日本、アメリカ、カナダ、オーストラリア、シンガポールなどに輸出する。
4. スペアパーツ生産部門：自動車、二輪車、機関車、船舶用。具体的には、ブレーキドラム、ブレーキディスク、シャフト、ブラケット、減速装置、マニホールド、シリンダーヘッド、連接棒の製造で、輸出も行っている。
5. 大型生産設備部門：セメント、ガラス、紙、パルプ、砂糖、パーム油といった産業で使われる設備。
6. 鍛造部門：鍛造設備に加え、精密加工設備ならびに熱処理設備を備えている。
7. 熱処理部門：高周波誘導電気炉、ガス浸炭、焼き戻し炉といった近代設備を備えている。

チョクロ・グループは、中国から輸出された機械・自動車部品産業との競争はない。インドネシアで生産されていないある種の工業鋼をときおり輸入している。クラカタウ・スチール（Krakatau Steel）などのインドネシアの鉄鋼製造企業は建設鋼のみを生産しており、機械・部品に必要な種類の鉄鋼は生産できないからである。

(2) アストラ・オートコンポーネント・グループ（Astra Auto Component Group）

アストラ・オートコンポーネント・グループは 28 企業から成り、多様な自動車部品を製造し、輸出も行っている。売上高は規模が巨大で、2002 年に 2 兆 640 億ルピア（約 2.3 億ドル）と、98 年の 1 兆 2400 億ルピアから増加している。2001 年の売上高内訳は、機器製造 26.4%、メンテナンス・交換市場 46.2%、輸出 27.4%となっている。2002 年には各々、30.7%、49.7%、19.5%へと推移した。2002 年末現在で、同グループの株式 87.3%をアストラ・インターナショナル社（PT Astra International）が保有し、残りは公的部門が保有する。日本企業は過半数の株式を制することができる場合にだけ、インドネシアに進出し合弁企業に投資する。同グループの構成企業は次の通り。

1. アイシン・インドネシア社（PT AISIN Indonesia）は外資導入により 1986 年に設立され、クラッチディスクならびにカバー、ウィンドウ・レギュレータ、ドアロック、ドアフレームを製造している。工場はジャカルタ東部のブカシにある。出資比率についてはアイシン化学グループが 55%、アストラが 45%を保有する。日本のアイシン精機、アイシン化学

からの技術支援を受けている。日本ならびに他の ASEAN 諸国に輸出を行っている。

2. アルデンディ・ジャヤ・セントサ社 (PT Ardendi Jaya Sentosa) (所在地スラバヤ) は 1987 年に設立され、アストラが 100% 所有している。アストラ・オートコンポーネント・グループの製品のディーラーをしている。
3. アストラ・コンポーネン・インドネシア社 (PT ASTRA Komponen Indonesia) (所在地ジャカルタ) は 2000 年に設立され、アストラの 100% 所有である。補修・交換部品市場向けに様々な二輪車・四輪車のスペアパーツを生産している。
4. アストラ・オートパーツ社—アディウィラ・プラスチック部門 (PT ASTRA Otoparts Tbk – Adiwira Plastic Division) (所在地ボゴール) は 1991 年の設立で、アストラの 100% 所有。様々なプラスチック製自動車部品を製造している。日本の豊田合成から技術支援を受けている。
5. アストラ・オートパーツ社—アストラ取引部門 (PT ASTRA Otoparts Tbk – ASTRA Trading Division) (所在地ジャカルタ) は 1979 年の設立で、アストラの 100% 所有。国内ならびに輸出市場向けに自動車部品、ゴム製品、鉄鋼、二輪車、車体下地塗料、車体底面上塗り塗料 (underbody coatings) の取引を行っている。
6. アストラ・オートパーツ社—ショップ・ドライブ部門 (PT ASTRA Otoparts Tbk – Shop & Drive Division) (所在地ジャカルタ) は 1998 年の設立で、アストラの 100% 所有。
7. アストラ・オートパーツ社—ヌサメタル部門 (PT ASTRA Otoparts Tbk – Nusametal Division) (所在地ジャカルタ) は 1990 年の設立で、アストラの 100% 所有。アルミ・ダイキャスト製品を製造しており、二輪車向け部品ではクランクシャフト R/L、フランジ、車体ブレーキシュー、カバー・クランクケース、自動車向けはケーストランスミッション、クラッチハウジング、シリンダーヘッドカバー、ベアリングキャップがある。アフレスティ社 (Ahresty Corporation) からの技術支援を受けている。
8. AT インドネシア社 (PT AT Indonesia) (所在地 ジャカルタ東部のカラワン) は 1983 年、外資を導入して設立された。製造している部品はブレーキ・ドラム、ディスクローター、プレッシャープレート、フライホイール、滑車、ハブ、排気マニホールド、ブレーキキャリパー、ナックル、コンプレッサー、シリンダーである。アストラが株式の 40% を保有する。アイシン高岡の技術支援を受けている。国内市場のほか、マレーシアに輸出もしている。
9. センチュリー・バッテリーズ・インドネシア社 (PT Century Batteries Indonesia) (所在地ジャカルタ) は外資を導入して 1971 年に設立された。国内と輸出の両市場向けに自動車バッテリーを製造している。株式は GS、アストラおよび現地パートナーが保有する。日本電池の技術支援を受けている。
10. ダイキン・クラッチ・インドネシア社 (PT Daikin Clutch Indonesia) (所在地ジャカルタ) は外資を導入して 1985 年に設立された。エクシディ社 (Exedy Corp.) の技術支援を受け、

- クラッチディスクならびにクラッチカバーを製造している。出資比率はダイキン・クラッチ 10%、現地企業（複数）40%、ダイキン 30%、伊藤忠 20%となっている。
11. デンソー・インドネシア社（PT Denso Indonesia Corp.）（所在地ジャカルタ）は外資を導入して 1975 年に設立された。国内および輸出両市場向けにコンプレッサー、フィルター、点火プラグ、その他の自動車部品を製造している。出資比率はデンソーが 74%、デンソー・アストラが 26%である。デンソー、京三電機等から技術支援を受けている。
 12. DIC アストラ・ケミカル社（PT DIC Astra Chemicals）（所在地ジャカルタ）は外資を導入して 1990 年に設立された。プラスチック、繊維、合板、皮革用染料ならびに合成皮革製品を製造している。出資比率は DIC ケミカルが 87%、アストラが 13%となっている。大日本インキ化学工業の技術支援を受けている。
 13. ディルガメナラ・ヌサドゥイパ社（PT Dirgamenara Nusadwipa）（所在地：ジャカルタ西部のタンゲラン）は外資を導入して 1994 年に設立された。工具鋼、機械鋼、ステンレス鋼、部品を製造、また、熱処理サービスを行っている。アストラが株式の 52%を、残りの 48%を日本側パートナーが保有する。大同特殊鋼ならびに大同アミスターからの技術支援を受けている。
 14. EDS マニュファクチャリング・インドネシア社（PT EDS Manufacturing Indonesia）は外資を導入して 1989 年に設立された。自動車用電線ならびにワイヤリングハーネスを製造している。出資比率は EDS が 5%、矢崎総業が 95%となっている。矢崎総業から技術支援を受けている。国内市場のほか、アメリカ、オーストラリア、日本にも輸出している。
 15. フェデラル・イズミ・マニュファクチャリング社（PT Federal Izumi Manufacturing）（所在地ボゴール）は外資を導入して 1990 年に設立された。ピストンをはじめとする二輪車ならびに自動車用内燃機関部品、ディーゼルエンジン等を製造している。出資比率はフェデラルが 55%、イズミ工業が 45%となっている。イズミ工業から技術支援を受けている。製品の一部は日本にも輸出している。
 16. フェデラル・ニッタン・インダストリーズ社（PT Federal Nittan Industries）（所在地ジャカルタ東部ブカシ）は外資を導入して 1995 年に設立された。日鍛バルブからの技術支援を受けてエンジンバルブを製造している。出資比率はフェデラルが 45%、日鍛バルブが 55%となっている。
 17. フェデラル・スペリオール・チェーン・マニュファクチャリング社（Federal Superior Chain Manufacturing）（所在地ジャカルタ）は 1984 年設立で、アストラの 100%所有である。大同工業からの技術支援を受けて、二輪車のドライブチェーンならびにカムチェーンを製造している。
 18. グマラ・クンパ・ダヤ社（PT Gemala Kempa Daya）（所在地 ジャカルタ）は国内投資により 1980 年に設立され、三菱自動車工業の技術支援を受けてフレームシャーンならびに

プレス部品を製造している。

19. GS バッテリー社 (PT GS Battery) (所在地 ジャカルタ) は外資を導入して 1972 年に設立された。日本電池からの技術支援を受けて自動車ならびに二輪車用バッテリーを製造している。出資比率は GS が 50%、日本側パートナーが 40%、その他が 10%となっている。GS では約 1500 人の従業員が働いている。同社は主要株主にロイヤルティを支払っているが、実際は最新技術を提供してもらっていない。最新技術を得るためには、さらにロイヤルティを上乗せして支払わなければならない。製品の一部は、アフリカ、中東、アジア、オーストラリア、北米、中南米、欧州へも輸出している。
20. インドカルロ・プルカサ社 (PT Indokarlo Perkasa) (所在地 ジャカルタ東部のブカシ) は 1998 年の設立で、アストラの 100%所有。ゴム製部品を製造している。
21. インティ・ガンダ・プルダナ社 (PT Inti Ganda Perdana) (所在地 ジャカルタ) は国内投資により 1982 年に設立された。三菱自動車工業の技術支援を受けて、リヤアクスルならびに プロペラシャフト部品を製造している。インティ・ガンダ社は 50%の株式を保有している。
22. カヤバ・インドネシア社 (PT Kayaba Indonesia) (所在地 ジャカルタ) は外資導入により 1976 年に設立された。カヤバ工業の技術支援を受けて、緩衝装置、フロントフォーク、オイル燃焼ユニット、ステイダンパーを製造している。アストラが 50%の株式を保有している。製品の一部はタイ、マレーシア、日本に輸出している。
23. ムナラ・トゥルス・マクムル社 (PT Menara Terus Makmur) (所在地 ジャカルタ東部のブカシ) は 1986 年の設立でアストラの 100%所有である。ジャッキ、手工具、鍛造部品(アンダーブラケット、キックスターター、ステアリングナックル、スプラインハブ、プロップシャフト部品など)を製造している。川崎機械、京都機械工具、朝日鍛造、メタルアート社 (Metalart Corp) の技術支援を受けている。
24. NHK ガスケット・インドネシア社 (PT NHK Gasket Indonesia) (所在地 ジャカルタ東部のカラワン) は外資導入により 1996 年に設立された。日本ガスケット社の技術支援を受け、自動車ガスケットを製造している。日本ガスケットが株式の 50%、残りの 50%をアストラが保有している。製品の一部はシンガポールならびにタイに輸出している。
25. ヌサ・ケイヒン・インドネシア社 (PT Nusa Keihin Indonesia) (所在地 ジャカルタ) は外資導入により 1977 年に設立された。京浜精密工業からの技術支援を受け、インドネシア国内ならびに日本向けにアルミを基盤とする自動車部品を製造している。株式の 49%は京浜精密工業が、51%はアストラが保有している。
26. SKF インドネシア社 (PT SKF Indonesia) (所在地 ジャカルタ) は国内投資により 1984 年に設立された。スウェーデンの SKF ライセンス生産により深溝玉軸受を製造している。SKF は株式の 15%を保有する。

27. トリ・ダルマ・ウィセサ社 (PT Tri Dharma Wisesa) (所在地 ジャカルタ) は外資導入により 1981 年に設立された。曙ブレーキ工業の技術支援を受けて自動車用ディスク、ドラム、ブレーキシュー、ディスクパッドを製造している。出資比率は、トリ・ダルマが 40%、曙が 40%、現地パートナーが 20%となっている。
28. ワハナ・エカ・パラミトラ社 (PT Wahana Eka Paramitra) (所在地 ジャカルタ) は 1983 年の設立でアストラの 100%所有である。トヨタ自動車の技術支援を受けてトランスミッションならびにギアボックスを製造している。

同社の認識では、中国製の自動車部品は非常に廉価だが、品質もとても低い。数年前まで日本車はオリジナル部品だけしか使っていなかったが、現在は二級グレードの部品も使用されている。そのため、現地部品メーカーは中国との激しい競争に直面している。

(3) オート・ディーゼル・ラジエーターズ (ADR) グループ

オート・ディーゼル・ラジエーターズ (ADR) グループは 1973 年の設立で、自動車部品の製造・流通を中心とした活動を行う企業から成る。国内市場のほか、60 カ国以上に向けて輸出も行っている。製品の仕向け先内訳は、現地組立市場が 5～10%、アフターサービス市場が 20%、輸出市場が約 70%となっている。原材料の大半は韓国からの輸入に頼り、日本からも若干輸入している。グループ全体で 3500 人の労働者が働いている。構成企業は次の通り。

1. スラマツ・スンプルナ社 (PT Selamat Sempurna Tbk.) は 1976 年の設立で、フィルター、ラジエーター、ブレーキならびに燃料パイプ、燃料タンク、排ガス装置、カーエアコン用コンデンサー、プレス部品を製造している。東京ラジエーター製造、白井国際産業、テネックス(土屋製作所)およびアメリカのデルファイ・ハリソン・サーマル・システムズ (Delphi Harrison Thermal Systems) から技術支援を受けている。製品の 80～90%をアメリカに輸出している。原材料は韓国から輸入している。
2. パナタ・ジャヤ・マンディリ社 (PT Panata Jaya Mandiri) は 1983 年の設立で、フィルターならびに濾過装置を製造している。アメリカのドナルドソン社 (Donaldson Company Inc.) との合併である。
3. アンディ・チャンドラ・オートモーティブ・プロダクツ社 (PT Andhi Chandra Automotive Products Tbk.) は 1976 年設立で、東京濾器からの技術支援を受けながら自動車用フィルターを製造している。
4. ハイドラクスル・プルカサ社 (PT Hydraxle Perkasa) は 1982 年設立で、新明和工業 (ShinMaywa Industrial Co. Ltd.) の技術支援を受け、ダンプホイスト、トレーラーアクスル、セミトレーラー、ダンプ車体、その他の特殊車両を製造している。ASEAN 地域への輸出

も行っている。

5. ヒドゥップカルヤ・トゥンガルチプタ社 (PT Hidupkarya Tunggalcipta) は 1992 年設立で、二輪車ならびに自動車用のフィルター、エンジン、ガasketを製造している。
6. スラマツ・スンパナ・プルカサ社 (PT Selamat Sempana Perkasa) は 1990 年の設立で、ゴムリングならびにゴム製部品を製造している。
7. チャハヤ・ディナミカプルサダ社 (PT Cahaya Dinamikapersada) は 1995 年の設立で、鍛造品を製造している。中国部品は未だ深刻な脅威とはなっていない。

(4) トヨタ・アストラ・モーター社 (PT Toyota Astra Motor)

トヨタ・アストラ・モーター (TAM) 社 (PT Toyota Astra Motor) はインドネシアのトヨタ車輸入業者として 1971 年に設立され、翌 72 年には販売業者にもなった。最初の組立工場は 73 年に建設された。88 年末時点で、株式の 51% はアストラ・インターナショナル社 (PT Astra International) が、残りの 49% はトヨタ自動車保有していた。現在はトヨタ自動車が 95%、アストラ・インターナショナル社が 5 % を保有している。2002 年 7 月現在、4892 人の労働者が働いている。中心的な生産拠点はジャカルタならびにジャカルタ東部のカラワンである。スラバヤその他の大都市には地域事務所もある。TAM 社は 1982 年以来、東南アジア最大の部品生産拠点であり、迅速な供給を行うため日本のトヨタ自動車の春日部品センターとコンピュータでつながっている。

TAM 社はソルーナ、カローラ、カムリ、キジャン、ダイナ・トラックを生産する一方、CBU 方式でクラウン、プレビア、RAV4、ランドクルーザーといった高級モデルを輸入している。インドネシアで最も売れている車種は 1977 年に導入されたキジャン自家用車、ならびにダイナ・トラックである。キジャンはこれまでにモデルチェンジを何回か行っており、ガソリン仕様かディーゼル仕様のエンジンというオプション、高級車クリスタ、自動変速装置のオプションを含め、いくつかのモデルが出ている。キジャンは多くの国に輸出もしている。ブルネイ、東ティモール、パプアニューギニア、南太平洋へは CBU 方式で、マレーシア、フィリピン、南アフリカ、台湾へは CKD 方式、また、日本、フィリピン、ベトナムにはキジャンのエンジンを輸出している。日本には、自動車コンポーネント、部品、シリンダーブロックも輸出しているが、輸出数量は比較的少量に留まっている。無鉛ガソリンを使用しているので、排気ガス規制が厳格なタイまたはヨーロッパ諸国をはじめとする他の国々に自動車を輸出するのは難しい。

トヨタはインドネシア最大の自動車生産メーカーで 2002 年の売上台数は 8 万 4297 台と国内市場 31 万 7747 台の 26.5% を占めている。インドネシアは CBU 方式で 1258 台、CKD 方式で 5 万 3011 台を輸出しているが、その大半はトヨタ車である。

トヨタ自動車のグローバル戦略ならびに同社が TAM 社をほとんど単独で所有していること

から、トヨタ自動車はマーケティング戦略を自由に決定することができる。ソルーナ・モデルに代わる新しいビオス・モデルは、もはやインドネシアで組立てられておらず、CBU方式でタイから輸入している。というのも、タイではビオスの売上台数が月間3000台に達しているのに対し、インドネシアではわずか800台にすぎないからである。したがって、インドネシアよりもタイでビオスを生産するほうが、費用対効果が大きい。インドネシアにとっては、付加価値ならびに雇用機会の喪失を意味する。他方、TAM社は生産をキジャンならびにダイナ・トラックに集中することになる。現在は、キジャンをローカルコンテンツ率60%で月間6000台生産し、月間100台前後を輸出している。今後は、同車のCBU方式での輸出増加を見込んでいる。カムリについては、タイで月間1600台が売れるのに対し、インドネシアでは150台に過ぎない。TAM社は、たとえ全モデルをインドネシアで生産しても国内市場で生き残ることはできないので、他国での投資機会を探さなければならない。そうすると、一定の国で一定のモデルに集中して、そこから輸出することになる。

TAM社はこれまで、主要な親会社であるトヨタ自動車からの技術移転に大きく依存してきた。しかし、アジア危機以降、地域の競争がより開かれたものとなったこと、アジア諸国で向上してきた品質が市場に受け入れられるようになったことから、アジア諸国ではトヨタ車に使用できる独自の技術を開発できるまでのさらなる能力を備えるようになった。

TAM社は中国のコンポーネント・部品は一切使っていない。それは品質が劣るためである。中国からは原材料を輸入しているが、その数量は比較的小さく、しかも中国に進出している日本企業が生産している製品である。インドネシアには鉛鉱山がないので、中国ならびにオーストラリアから鉛を輸入している。中国からは若干の機械も購入しているが、問題は品質が一定していないことである。TAM社は、中国に人を送って各地の工場を多く視察させ、購入前に品質をチェックさせている。

インドネシア投資に伴う問題点は以下の通りである。法執行が弱いこと、サポーティング・インダストリーの不足、政府支援の不足、労働者の労働姿勢である。サポーティング・インダストリーなくしてインドネシアの工業化を進めていくことはできない。インドネシアとは対照的に、タイ政府は自動車産業を手厚く支援したため、急速な発展が可能となった。インドネシアの教育水準は許容できるものだが、問題は労働者の労働姿勢である。

第3節 機械関連製造業におけるインドネシアと中国との関係

1. 機械関連製品の貿易

インドネシアの対中国機械関連製品（HS 840～880）輸出は1995～2001年にかけて大きく変動している。95年には9560万ドルに過ぎなかったが、その後急伸して4億6600万

ドルに達した。しかし、恐らく経済危機のため99年には1億6280万ドルにまで急減した。2000年には飛躍的に伸びて15億3340万ドルに達したが、翌年には3億5930万ドルにまで落ち込んだ。ただし、全輸出額から石油とガスを除いた「非石油・ガス」について見ると、1995～2000年にかけてのインドネシアの対中国輸出は着実な増加傾向がみられ、同期間に9億9580万ドルから17億6050万ドルへと増加した。ただし2001年には15億1830万ドルへと減少した。インドネシアの対中国非石油・ガス輸出額に占める機械類輸出額のシェアは95年の9.6%という低水準から2000年の87.1%という極めて高い水準まで大きく推移した(表8)。

中国の対インドネシア機械類輸出は、1995～2001年に3億1700万ドルから3億5400万ドルまでの幅を推移し、比較的安定的であった。ただし98年ならびに99年の経済危機の2年間は1億1550万ドルにまで落ち込んだ。中国からの非石油・ガス輸入は1995～2001年にかけて11億ドルから17億ドルまでの幅を若干変動した。ただし99年は例外で、9億8100万ドルにまで減少した。結果として、中国からの総輸入額に占める機械類輸入額のシェアは19.1%から30.6%までの幅で変動した。ただし99年は例外で、10.2%にまで低下した(表8)。

1995～2001年を通じたインドネシア・中国間の貿易収支は機械類だけをとってみても、全体と同じようにほとんど収支ゼロである。95～96年は機械類の輸入が輸出を若干上回ったが、97～2001年では逆に若干下回った。同じ傾向が全体の貿易収支についてもいえる(表8)。

表8 インドネシア・中国間の機械関連製品の輸出入(1995-2001年)

(単位: 100万ドル)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
機械関連製品輸出	95.6	273.5	466.0	202.9	162.8	1533.4	359.3
非石油・ガス輸出	995.8	965.1	1,386.7	1,319.7	1,485.6	1,760.5	1,518.3
機械関連比率(%)	9.6	28.3	33.6	15.4	11.0	87.1	23.7
機械関連製品輸入	317.5	354.3	318.2	187.8	115.5	354.0	354.0
非石油・ガス輸入	1,376.0	1,158.1	1,273.1	981.4	1,133.0	1,694.6	1,426.4
機械関連比率(%)	23.1	30.6	25.0	19.1	10.2	20.9	24.8

注: 非石油・ガスとは総額から石油・ガスの項目を除いたもの。

出所: 中央統計局、インドネシア銀行資料。

2. 機械関連製品分野での投資

(1) インドネシアの対中国投資

インドネシアの対中国直接投資の多くは華人の手によるもので、中には中国で生まれた者によるものもある。しかしながら、数ははるかに少ないものの、華人以外のインドネシア人による投資もある。契約投資額は2000年の8550万ドルから2002年の1億9700万ドルへと急増したが、実績値は異なる。実際の投資額は当初、97年の8560万ドルから99年の9620万ドルへと漸増したが、2000年には1億7690万ドルへと飛躍的に伸びた。しかし翌年からは減少傾向が始まり、2002年には1億2150万ドルまで落ち込んだ。事業数は97年の59件から2002年の94件へと増加した（表9）。結論として、インドネシアの対中国投資は比較的少額に留まっており、また、事業規模も比較的小さく、1件当たり平均で130万ドルとなっている。

しかし、中国で実際に事業を行っているインドネシアの企業家によれば、インドネシアの対中投資は、表9に比べて実際には多い。それは投資家が企業活動を公表されたくないの、在北京インドネシア大使館に投資報告をしないからである。在北京インドネシア大使館では、非公式な出所からデータを収集している。中国に関連している他のインドネシア関連事業の規模から推測して、実際の数値はこの3倍にのぼるのではないかと見られる。

表9 中国におけるインドネシアからの投資額と事業件数（1997-2002年）

（単位：100万ドル）

年	契約額	実際投資額	事業件数
1997	NA	85.6	59
1998	NA	83.8	43
1999	NA	96.2	54
2000	85.5	176.9	59
2001	157.8	159.6	82
2002	197.1	121.5	94

出所：インドネシア在北京大使館、中国商務部

(2) 中国の対インドネシア投資

中国がインドネシアとの経済関係を深めたのは1990年代後半と遅く、しかも経済的理由というよりは政治的理由によるものだった。外国の投資家にとって、インドネシアは経済的に魅力的な場所である。というのも、同国は2億人を超える人口を抱えるほか、天然資源も豊富だからである。

表 10 は主要国の対インドネシア直接投資額である。インドネシア投資調整庁が発表する投資データは政府承認ベースであり、その事業案件すべてが実施に移されているどうかは不確かである。このデータに基づき、対インドネシア投資で遅れをとった中国と他の東アジア諸国・地域（香港、韓国、台湾、シンガポールなど）とを比較しよう。

1967 年～ 2000 年央までの累積承認投資額が最大の国はシンガポールで 191 億ドル、続いて少差で台湾（181 億ドル）、香港（145 億ドル）、韓国（93 億ドル）が続いている。これらの諸国が対インドネシア投資を開始したのは 1970 年代、80 年代にまでさかのぼる。中国からの累積投資額はわずか 69 件、3 億 400 万ドルに過ぎず、1 件当たりの平均投資額も相対的に少額である。しかし 2001 年になって中国からの外国投資は飛躍的に伸び、60 億 5500 万ドルに達した。ただし、2002 年は 1 月～ 7 月までで、わずか 3300 万ドルと大きく落ち込んだ（表 10）。

1990 年 1 月～ 96 年 12 月に認可された中国の対インドネシア直接投資は 35 件、1 億 8580 万ドルに達した。この中には、事後に国内資本投資案件から外国資本投資案件に変更された 3 事業が含まれている。分野別投資額では、基礎金属が最大で 7560 万ドル、続いて金属製品 5630 万ドルとなっている。他分野の投資額は比較的小規模に留まっている。しかし事業件数では、35 件のうち 11 件が金属製品、7 件が化学、4 件が貿易となっている。投資分野は多岐にわたったが、各分野の事業件数は 1～3 件に過ぎない。中国の対インドネシア平均投資額は 350 万ドルである（表 11）。

表 10 主要国の対インドネシア直接投資（1998-2002 年、認可ベース）

（単位：100 万ドル）

	1998	1999	2000	2001	2002	1967～2000 年 7 月累計	事業件数
香港	549	77	105	40	1,712	14,484	396
日本	1,331	644	1,954	772	510	35,320	1,145
韓国	202	263	688	370	370	9,326	815
シンガポール	1,267	731	536	1,141	3,328	19,078	999
台湾	165	1,489	131	72	38	18,072	780
中国	8	58	154	6,055	33	304	69
合計	13,568	10,891	15,413	15,045	9,744	225,208	7,853

出所：Bank Indonesia, Indonesian Financial Statistics, March 2003, pp. 150-1.

表 11 中国からの海外直接投資の産業構成：1990 年 -1996 年

(認可ベース、単位：件、万ドル)

産業部門	新規投資		資本変更*		投資額合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
木製品	0	0	1	177	1	177
製紙業	1	440	0	0	1	440
化学	7	1,782	0	0	7	1,782
非金属・鉱物	0	0	1	367	1	367
基礎金属	2	7,559	0	0	2	7,559
金属製品	11	5,634	0	0	11	5,634
建設業	3	1,360	0	0	3	1,360
貿易業	3	180	1	87	4	267
その他サービス	5	990	0	0	5	990
合計	32	17,945	3	631	35	18,576

注：国内資本企業から海外資本企業への変更

出所：投資調整庁資料

表 12 中国からの海外直接投資の産業構成：1997 年 -2003 年 6 月

(認可ベース、単位：件、万ドル)

産業部門	新規投資		拡張投資		資本変更*		投資額合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
畜産業	1	180	1	55	0	0	1	235
水産業	6	5,232	0	0	0	0	6	5,232
鉱業	3	166	0	0	0	0	3	166
食品	3	303	3	1,643	0	0	3	1,945
繊維	3	121	5	2,232	0	0	3	2,352
木製品	5	240	3	1,382	1	1,611	6	3,233
製紙・印刷	1	96	1	240	0	0	1	336
化学	2	319	2	98	0	0	2	417
ゴム・プラスチック	1	36	0	0	1	14	2	37
非金属・鉱物産業	2	113	0	0	0	0	2	113
基礎金属、金属製品、機械	11	841	0	0	1	291	12	1,131
輸送機器	14	8,237	1	1,213	0	0	14	9,449
その他製造業	2	104	0	0	0	0	2	104
電気・ガス・水道	1	630	0	0	0	0	1	630
建設業	1	403	0	0	0	0	1	403
貿易	80	2,863	4	120	4	28	84	3,010
ホテル・飲食店	6	600,737	0	0	0	0	6	600,737
運輸、メンテナンス	2	1,070	1	70	2	58	4	1,198
不動産・土地開発	0	1,050	0	0	4	2,931	4	3,981
その他サービス	4	161	3	537	1	94	5	791
合計	148	622,897	24	7,588	14	5,015	162	635,500

注：国内資本企業から海外資本企業への変更

出所：投資調整庁資料

しかし、1997年1月～2003年6月にかけて、中国の対インドネシア投資は大幅に増加した。新規に認可された投資案件は148件、62億2900万ドルに急増した。分野別では非常に多岐にわたり、投資額が最大の分野はホテル・レストラン部門で総投資額は60億700万ドルとなっている。続いて、大きく差がついているものの、輸送機器、その他部門が9450万ドル、水産業が5230万ドルとなっている。事業数で最大の中国からの投資分野は貿易部門で84件、大きく離れて輸送機器が14件、基礎金属、金属製品、機械部門が合計で11件となっている。1件当たりの平均投資額では、ホテル・レストラン部門が10億100万ドルと、きわめて大規模な投資となっている。その他の部門では、平均投資額は比較的小規模で、220万ドルに過ぎない（表11・12）。

中国企業によるインドネシア企業との合併では華人系インドネシア人をビジネスパートナーに選ぶ傾向にある。中国本土の中国人と海外華僑との間には文化的類似性があり、また、中国人責任者の多くは英会話が堪能ではないため、中国人以外とコミュニケーションをはかるのが難しいからである。例えば、インドネシアのサネックス・モーター社の総支配人は華人系マレーシア人であり、中国本土出身者ではない。

(3) 二輪車産業

インドネシア政府による1999年の自動車産業規制の自由化政策の結果、2000年にはCBU方式で二輪車が大規模に輸入された。大半は中国からの輸入だったが、これにより、インドネシアは発展途上国の中で自動車輸入が最も自由化された国の一つとなった。自動車産業の外国人所有制限、ローカルコンテンツ要求事項、ローカルコンテンツ（国内調達規制）のインセンティブ、ネガティブリストなどの規制は撤廃された。輸入関税率は引き下げられ、基本的に非関税障壁は設けられていない。ブランド保有者による単独代理店指定要求も、政府車両調達の場合を除き、實際上撤廃され、同一ブランド、同一仕様の車両を複数の業者が輸入するのも合法化された。この自由化政策により、価格を引き下げる方向に働く本格的な競争市場ができ、顧客の車種選択の幅も広がった。市場に多数の輸入業者、新規生産者が参入することは一般的に歓迎されたが、他方で、規模の経済効果が減少し、現地製造業を非効率にしまう可能性もある（Gunawan, p.2）。

中国の二輪車がインドネシア市場に参入する前は、ハーレー・ダビッドソン、イタリアのピアジオ、ベスパというほんの少数を除いて、ほとんどが日本のブランド車による独占状態が続いていた。同じエンジン容量で比較した場合、日本の二輪車は、中国ブランドに比べ、はるかに高額である。

インドネシアに輸入されている中国ブランドは上述のジアリン（Jialing）のほかに多数あるが、これらの多くは中国内でさえ知られていない。というのも、生産者は比較的小さな企業で、バイヤーは二輪車に独自の意匠を凝らしたブランドをつけるからである。これら中国企

業が2000年に初めてインドネシア市場に参入した際、非常に廉価で販売され、高い日本車を買う余裕のない低所得層の多くが飛びついたため、売上は非常に好調であった。低価格の中国二輪車は、日本ブランドの中古二輪車との比較選択の対象である。つまり、インドネシアの人びとは、新車の中国二輪車を買うか、あるいは中古の日本二輪車か、どちらかを選ぶという消費行動をとっている。しかし、中国二輪車を購入したユーザーは、購入後、製品の品質がよくなく、破損部品のスペアパーツが在庫にないことに即座に気づいた。これらの無名ブランド製品について、低品質な販売・サービスに関して苦情が大量に発生したため、インドネシア市場での中国二輪車の評判は大きく損なわれた（Indocommercial No.314, January 26, 2003, pp.39-40）。中国企業はこの経験を学び、品質向上とスペアパーツ・アフターサービスの供給体制の改善に手を付けるようになった。そのうえで販売価格を引き上げ、日本車との価格格差は縮まっている。インドネシアの二輪車市場における中国車のシェアは比較的小さなものに留まっており、この傾向はおそらく、数年では大きく変化しないであろう。したがって、中国の二輪車は日本のブランドに対する深刻な脅威とはなっていない。

現在中国から輸入されている中国ブランドの二輪車は25種程度で、CBU方式とCKD方式の両方がある。具体的には、ジアリン（Jialing）、ジアンシェ（Jianshe、建設）、ビバマス・キンキ（Vivamas Qingqi、軽騎）、ベイジン（グローバル・レスタリ・モトリンド社）、トッサ（Tossa、トッサ・シャクティ社）、グランド・スルヤ（Grand Surya ウィデコ・オートマティブ・インダストリーズ社）、ジンチェン（Jin Cheng、金城）、カンゼン（Kanzen）、ガルーダ（Garuda）、ミレニウム（Millenium）、ターボ（Turbo）、チュンラン（Chunlan、春蘭）、DAST、ジール・サン（Zeal Sun）、ロンチン（Loncin、隆鑫）、ホンダ（Hongda、力帆のブランド）、ホカイドー（Hokaido）、ブシドー（Bushido）、ダヤン（Dayang、北方易初の大陽）、フクダ（Fukuda）、ウインス（Wins）、ココフ（Kokohfu）、マハトール（Mahator）、スモー（Sumo）、セナ（Xena）、ゾンシェン（Zongshen、宗申）、ナシャ（Nasha）等がある。これらインドネシアの中国ブランド25種の市場シェアは20%程度にまで達した。中国のブランドは多いが、いずれ、大半のブランドは競争により駆逐され、少数のブランドしか生き残ることができないだろう。というのも、大半は二輪車ビジネスの経験がない輸入業者による組み立て販売であり、低品質で多くの欠陥があり、インドネシアの二輪車市場で地歩を築くには投資資金が少ないからである。

重慶に所在するジアンシェ・インダストリーズ社（建設工業集団）はインドネシアにパン・ジアンシェ・ミリニア・インドネシア社（PT Pan Jianshe Milinia Indonesia）という合弁企業を設立した。この合弁企業は生産設備を製造しており、2001年から3年以内に自動車部品の生産を開始する予定である（Indocommercial, No.269, March 11, 2001, p.73）。生産拠点はジャカルタ西部のタンゲラン、パサール・クミスにあり、2haの敷地を有する。2001年の生産計画は月間6000台である。建設工業はヤマハと技術協定を結んでいる。建設工業はパン・ジアンシェ社を支援するため、インドネシアに別途、二輪車部品工場を建設しようとしていた

(Indocommercial, No.269, March 11, 2001, p.73)。

キンキ (Qingqi、輕騎、中国語の発音はチンチー) グループはインドネシアのビバマス社 (PT Vivamas) と出資比率 50% ずつで、2000 年 6 月にビバマス・キンキ・モーター・インドネシア (PT Vivamas Qingqi Motor Indonesia) を設立した。生産拠点はジャカルタ西部のタンゲランにあり、初期投資額は 144 万ドル、年間 5 万台の組立生産能力を有している。さらに 1000 万ドルを投資する計画である。

インドネシアの二輪車市場には中国ブランドとともに、他国の二輪車も輸入されている。例えば、キムコ (台湾光陽機車) (キムコ・リッポ・モーター・インドネシア社 PT Kymco Lippo Motor Indonesia) のスクーター、台湾の VIAR、韓国のボソワ・ヒョスン (Bosowa-Hyosung) などである。

インドネシアの二輪車総生産台数は 1997 年にすでに 190 万台に達していたが、経済危機が生じると 98 年には 52 万台、99 年には 57 万台へと減少した。しかし、その後急速に回復し、2002 年には 230 万台に達した。日本ブランドの生産の一部は、第三国に輸出されている。インドネシアの二輪車生産は日本の大手 4 ブランド、ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキに独占されている。イタリア・ピアジオのスクータの生産は比較的小規模で、1997 年の 1 万 5000 台から 2001 年には 7000 台へ減少した。台湾のキムコ (Kymco) は 2001 年に生産を開始したが、9000 数百台と好調な出足である。中国ブランドは 1999 年に生産開始され、同年の 325 台から 2001 年には 29 万台へと飛躍的に伸びたが、2002 年には半分以下の 14 万 4000 台へと急減した。購入者が、低価格とはいえ、品質とアフターサービスに失望したためである。現在は日本ブランドが再び市場を席巻するようになっている (表 13)。

表 13 インドネシアにおける各ブランドのオートバイの生産台数 (1997-2002 年)

(単位 : 万台)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Honda	888	288	288	489	939	
Yamaha	491	126	165	272	332	
Suzuki	387	86	86	162	300	
Kawasaki	80	17	30	53	66	
Piaggio	16	2	3	6	7	
Kymco	-	-	-	-	-	9
その他	-	-	0	12	291	144
合計	1,861	519	572	982	1,644	2,318
うち輸出	52	84	100	115	75	53

出所 : AISI

日本車が長年にわたって独占してきたインドネシアの二輪車市場に中国車が参入してきたことで、日本の二輪車メーカーは低価格の新型モデルを導入することで対抗した。日本の二輪車ディーラーは長年にわたって、ユーザーに対してローンを提供してきており、これが日本車販売にとって大きな強みとなっている。ローンを得るのは比較的容易で、多くの低所得層も利用することができる。他方、中国の二輪車ディーラーのユーザーに対するローン提供能力は限られている。日本の二輪車メーカーは中国ブランドに対して際立った技術的優位性を有しており、総合的に見れば、インドネシア市場における日本ブランドの強固な地盤は今後多年にわたって揺らぐことはないだろう。

(4) エレクトロニクス産業

リトル・スワン・プリマ・インダストリーズ社（PT Little Swan Prima Industries）は「リトル・スワン」という商標の洗濯機を生産している。リトル・スワンは中国の有力家電メーカー、小天鵝集団のインドネシアでの子会社である。ジャカルタ東部のブカシ、チカランに工場があり、1997年から2000年まで洗濯機を生産してきた。しかし、2000年以降、販促ならびに宣伝が最低限なものに留まり売上が減ったため、生産を停止している。

ほとんどの中国ブランドの家電製品は、現状では、長年にわたって地位を築いてきた日本ブランドや韓国・台湾ブランド製品と競争するレベルにない。低価格ではあるが、品質は相変わらず劣っているからである。韓国のLGは非常に良いイメージ・高品質の評価を受けており、日本のブランドと十分に競争できる。中国ブランドでインドネシアの家電製品市場に地歩を確立できそうなのはチャンホン（長虹）製品だけだろう。

3. 中国との競争に対するインドネシア産業界の見方

機械関連製品を生産しているインドネシア企業は、中国製品を深刻な脅威と見ていない。インドネシアで製造されている機械関連製品の多くは、外国企業、合弁企業、あるいは地場企業であってもライセンス生産ないし技術協力協定による外国技術の使用により生産されている。しかし将来的には、中国のメーカーは品質を向上し、インドネシアに販売を支援するための広範なマーケティング網を構築してくるだろう。

中国は、一般的に工具、部品、単純な機械の製造で成功してきた。現段階では、インドネシアにとって、エレクトロニクス製品や二輪車は脅威となっていない。品質がよくないことはわかっているが、ユーザーはその低価格にひかれるのである。高級、高品質なブランドの商品を買えない低収入の人々である。中国ブランドの家電製品のほとんどは品質的にまだ劣っているが、VCDについては、品質は満足されている。中国ブランドの家電製品で、インドネシア市場で地歩を築くことができたのはチャンホンだけである。インドネシアで組み立てられる家電製品の多くは、実際は日本、韓国、台湾、アメリカなどの海外ブランドの製品である。そして、

国内企業によって製造される製品はたいてい先進国の技術が用いられており、品質がかなり良いのである。将来的に、中国企業も失敗から学び、改善してゆくであろうが、しかし中国ブランドの製品がインドネシア市場でシェアを拡大していくのはまだ先の話であろう。中国製品は大きな脅威ではない。

第4節 インドネシア—中国間の経済関係に関わる政策

1. インドネシア政府の対中国経済政策

インドネシアと中国の間の民間部門による経済関係は、非常に長い間にわたり続いてきた。これは華人が多数インドネシアに住んでいるためで、特に中国で生まれた第一世代の中国人、中国語を話せる後世代の華人の存在が大きい。現在に至るまで、インドネシアで生まれながら中国の旅券を持つ華人は多い（しかし大多数はすでにインドネシア国籍となっている）。インドネシアおよび中国の間の直接的な政治関係は1965年に絶たれたが、これは中国政府がインドネシアの共産主義者の反乱を支援しているとの疑念があったためである。これによりスカルノ大統領が退陣し、スハルト将軍が権力の座に就いた。スハルト政権は1967年、公共の場での中国語使用を含む、中国の伝統的儀式・文化の実践を禁じる規制を行った。スハルト時代は反華人感情が高揚していた。しかし1998年央のスハルト退陣後に続く新政権、特にアブドゥルラフマン・ワヒド政権下では、政府の立場がまったく逆転し、華人に対して非常に寛容になっている。1967年の規制は2000年に廃止され、中国の新年祝祭（春節、チャイニーズ・ニューイヤー）、公共の場での中国語使用といった、中国の伝統ならびに文化を公に楽しむようになった。中国の新年はインドネシアの国民の祝日にさえた。

通商関係については、反中国政策がしかれていた時期でも、実際には絶たれることはなく、香港経由で間接的に続いていた。1990年8月にはインドネシア—中国間で外交関係が再開した。インドネシアの華人は両国間の密接な経済関係の発展・強化のために重要な役割を果たしている。むろん華人以外のインドネシア人もこのプロセスに関わっている。

インドネシアと中国はAPECに加盟しており、APECの政策決定プロセスにも積極的に関わっている。2001年10月に上海で開催されたAPEC首脳会議において、21加盟国・地域はアジア太平洋地域の自由貿易アジェンダを更新し、協力を拡大するというコミットメントを再確認した。メガワティ大統領は2002年3月の訪中時、経済、貿易、政治、投資の各分野で二国間協定を締結した。中国政府はインドネシア政府に対し、5000万円の無償資金協力、4億ドルの譲許的借款を供与した。

2. 中国の WTO 加盟が与える影響

中華人民共和国は 2001 年 12 月に WTO への加盟が認められた。つまり、他の WTO 加盟諸国市場に対する中国企業、製品のアクセスが大きくなると同時に、中国も国内市場を開放し諸国からの輸入を促進することになる。

著名な知識人であるユスフ・ワナンディ（Jusuf Wanandi）は次のように語っている。「経済分野では、中国は短期的にライバルとなるが、中期的にはパートナーになり得る。東南アジアは中国经济およびその将来の発展について研究すべきである。この現実に適応をはかるべく準備し、中国に対抗できるよう各国の市場を統合するのはもちろん、再編成すべきである。WTO 加盟により中国の市場は開放され、中国经济の競争力は一層強まる。中国およびインドネシアの二国間関係は良好だが、改善されるべきところはある。インドネシアは両国の関係強化のプロセスで主導権を握り、中国の関心を引きつけていかねばならない。中国はインドネシアを ASEAN のリーダーとみなしている。インドネシアは多国間および二国間の両レベルで中国との協力分野を開拓すべきである。インドネシアは、中国市場において天然資源関連の製品、例えば石油、木材製品、原料、農産物、一部のニッチ工業製品において優位性を持つ。アジア諸国は、成長する中国市場に参入し、中国经济との補完的關係を発展させ、中国からの投資を誘致し、同国とのパートナーシップを構築することで、大きな経済的利益を得る」(The Jakarta Post, June 9, 2003)。

3. ASEAN 中国自由貿易協定が与える影響

2001 年 11 月 4 日にプノンペンで開催された ASEAN・中国首脳会談では、「ASEAN と中国間の包括的経済協力に関する枠組み協定」の調印が行われた。当事国は 10 年以内に ASEAN・中国自由貿易地域を設立することで合意した。ただし、ベトナム、ミャンマー等の新規 ASEAN 加盟国については、特別に柔軟性をもたせる。これは両者にとって初の自由貿易協定 (FTA) である。上記協定では、「(a) ほとんど全ての財の関税および非関税障壁の段階的撤廃、(b) 広範な分野を対象としたサービス貿易の段階的自由化、(c) ASEAN・中国域内の投資を促進する開放的かつ競争的投資体制の確立」(第 2 条) がうたわれている。実行を促進するため「ASEAN・中国貿易交渉グループ」が組織され、財、サービス、投資を対象とする完全自由貿易地域の形成にむけ次年度から交渉が始っている。動物、肉類、魚、酪農品、野菜、果実類等の一定の産品に関しては、「アーリー・ハーベスト・パッケージ (EHP: Early Harvest Package)」として自由貿易が加速化される。この EHP は、迅速な関税引き下げを促進する枠組であり、ほぼ全ての対象品目の関税が 3 年以内に完全に撤廃される。ブルネイ、インドネシア、ミャンマー、シンガポール、タイ、中国には除外品目はない。EHP は遅くとも 2004 年 1 月 1 日までに実施されることになっている。

ASEAN・中国自由貿易地域協定は 2003 年 7 月 1 日に発効した。自由貿易地域は 2005 年

1月1日に開始され、実際に実施されるのは、中国およびASEAN 原加盟6カ国は2010年、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの後発ASEAN 加盟国は2015年となっている。

自由貿易地域協定には、5つの優先分野での協力強化が盛り込まれている（第7条）。すなわち、(a) 農業 (b) 情報・コミュニケーション (c) 人的資源開発 (d) 投資 (e) メコン川流域開発である。

スサストロ（Soesastro）によれば、ASEAN・中国自由貿易地域は本質的に政治的動機に基づくものである。中国にとって、隣接するASEAN 諸国との関係強化は重要である。ASEAN にとっては、自由貿易地域によって国際的に中心的な存在感を示すことが可能になるASEAN は、躊躇なくこの機会に飛びついたのである（Soesastro: p.7-8）。

中国人の実質所得は急増しており、高品質の消費財をより多く求めることになる。こうした発展により、インドネシアは中国の増大する需要を満たす機会を得る。

まとめ

現在ならびに近い将来においては、インドネシアにとって中国からの輸入は深刻な脅威とはならないだろう。中国製品の価格は相対的に安価ではあるが、品質もその分劣っている。また十分な販路を築いておらず、信用もないからである。近い将来に中国通貨（人民元）の切り上げを強いられた場合、中国製品の価格競争力は低下するだろう。

しかし長期的には、中国は自らの欠点について学び、品質ならびにマーケティング網を改善するだろう。ASEAN・中国自由貿易地域が実施に移されれば、2010年以降は大半の製品で関税が撤廃され、ASEAN ならびにインドネシア市場に参入する中国製品の価格競争力は強まるだろう。これはインドネシアにおける日本など自由貿易地域以外の諸国からの輸入品にとって深刻な脅威となる。他方、インドネシア製品にとっても中国市場へのアクセスが大きくなる。

ただし、ASEAN・中国自由貿易地域は政治的動機付けに基づく要素も多いので、理論上の自由貿易地域より開放的でないかもしれない。多くの産品について適用除外条項が設けられるだろう。

機械関連産業において、長期的に中国製品の影響力は強まるであろう。その時に備えて、インドネシアは品質、価格に関して国際競争力を向上させなければならない。とりわけ改善と革新を目的とした研究開発支出を増加させねばならない。

参考文献

Gammeltoft, Peter. 2001. “The Indonesian Electronics Industry: Dual or Segmented?” paper,

- Centre for Development Research, Copenhagen, Denmark, July.
- Gunawan, Ridwan. 2002. “The Current Status of Motorcycle's Market and Industries in Indonesia, Updated to October 2002 • Jakarta, paper, November 13.
- Simandjuntak, D.S. 1998. “Industri Mesin, Peralatan dan Perlengkapan Listrik”, (Machinery, Electronic Machines and Appliances) , in: Perhimpunan Alumni Jerman, *Daya Saing Industri Indonesia*, Jakarta, pp.99-144.
- Simarmata, D.A.; Hadi Soesastro. 1998. “Industri Elektronika” (Electronics Industry), in: Perhimpunan Alumni Jerman, *Daya Saing Industri Indonesia*, Jakarta, pp.145-188.
- Soesastro, Hadi. 2003. “Trands and Issues of RTAs/FTAs in East Asia” , paper for the SOM Policy Dialogue on RTAs/FTAs, Khon Kaen, Thailand, May 27.
- Tarmidi, Lepi. 1998. “Industri Komponen Otomotif” (The Automotive Component Industry), in: Perhimpunan Alumni Jerman, *Daya Saing Industri Indonesia*, Jakarta, pp.56-98.
- “China-RI Ties: Challenges and Opportunities” , The Jakarta Post.com, June 9, 2003.