

第 13 章 インドネシアの自動車産業と二輪車産業 ―中国の影響と分業再編の展望―

山下 協子

はじめに

スハルト大統領期のインドネシアでは、自動車産業は主要産業として積極的な育成が進められてきた。1998 年、アジア通貨危機を発端に、インドネシアでは大規模な社会混乱が発生し、30 年続いたスハルト体制は終焉を迎えた。その影響から経済は大幅に落ち込んだ。インドネシアの自動車販売台数は低下し、ASEAN 諸国の中でも最も大幅な落ち込みとなった。

近年、ASEAN では AFTA 形成を目標に貿易の自由化が進められるなど、経済環境が大きく変化してきており、急激な成長を見せている中国と AFTA との 2010 年の FTA 締結を目指している。

そのようなアジアの大きな変化の中で、インドネシアの自動車産業がどのような位置付けにあるのかを検討したい。まずインドネシアの政策において自動車産業がどう捉えられてきたのかを、スハルト大統領期からの変化を中心に見ていく。さらに中国の急激な成長がインドネシアの自動車産業に与えた影響、そして今後中国を含めた拡大 AFTA が形成されることを前提として、インドネシアの自動車産業の育成がどう位置付けられているのかを検証する。また自動車産業に先行する事例として二輪車産業の検証も同時に行う。

第1節 インドネシアの四輪車産業の現状と自動車産業政策の変容

1. 四輪車産業の現状

(1) インドネシア経済の推移

スハルト大統領期のインドネシアは、1997年の通貨危機までは、経済成長率7～8%を維持する高成長を続けていた。スハルト大統領は30年にわたって工業化を目指し、長期計画をもとに積極的な政策で経済発展を導いてきた。

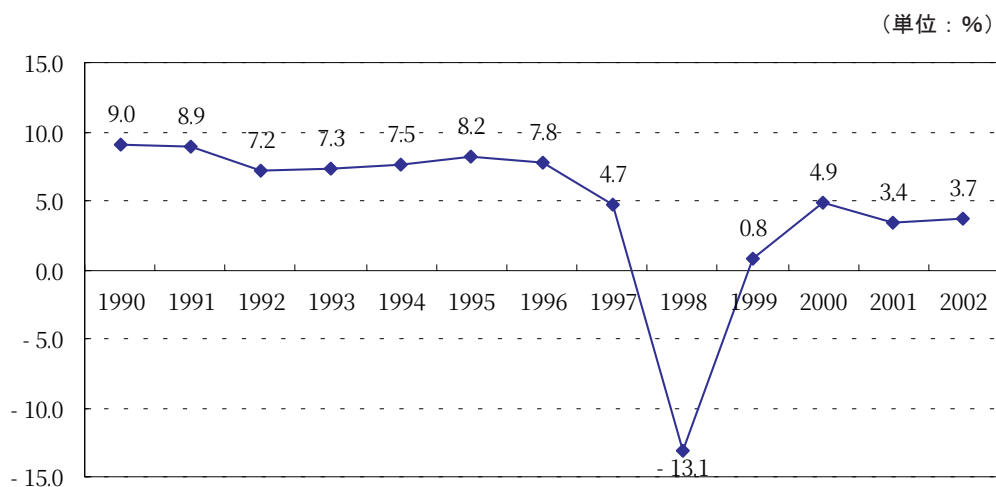
1997年の通貨金融危機を発端に、インドネシアでは大規模な暴動が起こり、社会的混乱を招いた。1998年の経済成長率はマイナス13%という大幅な下落を記録した。インドネシア経済は、1999年も政治的リーダーシップの欠如などの要因から回復が遅れた。2000年からようやく回復過程に入ったものの、経済成長率は、政治的に比較的安定してきた2002年においてもなお3.7%と、通貨危機以前の成長率に至っていない。

(2) 市場の推移

自動車産業は、スハルト体制下においてインドネシアの経済成長を支えてきた主要産業の一つであり、政府の政策によって積極的に育成されてきた。

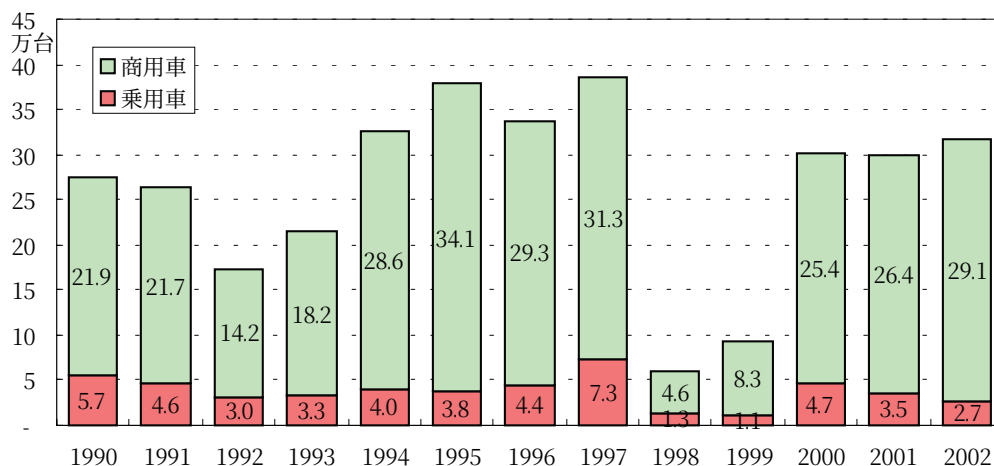
インドネシアの自動車市場は、1997年の38.7万台をピークに、経済危機とその後の政情不安により1998年には5.8万台と落ち込んだが、2000年には30.1万台にまで回復した。2001年は前年並みに留まったが、2002年はAUV(Asia Utility Vehicle)を中心に商用車市場が拡大したため、前年比5.8%増の31.7万台となった。1999年後半から政情が安定したことで、混乱時期に買い控えていた富裕層がAUVを購入したことが回復の要因の一つと考えられ

図1 インドネシアの経済成長率



出所：IMF ed. International Financial Statistics, 各年版

図2 インドネシアの自動車販売台数



出所：インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）

る。一方、中間層の自動車購買力が回復していないことから、1997年レベルまでの回復には、社会全体の景気回復を待つ必要があり、時間がかかると見られる。

AUV以外の車種では、経済危機の影響を受けて需要が低迷していた車両総重量（GVW）5トン超10トン以下の商用車の販売が1999年以降拡大を続けており、1996年のピーク時の8割弱まで回復した。

一方、経済危機の影響が他の車種に比べて小さかった乗用車は、2000年に4.7万台まで回復した。しかし買い控え需要の一巡と奢侈税の上昇から2001年は3.5万台に減少し、2002年は、さらに前年比23.7%減の2.7万台と縮小した。

2. 自動車産業政策の変容

(1) 保護されてきた自動車産業

1999年以前のインドネシアの自動車産業には、国内産業保護政策の一環として、国産化インセンティブ政策がとられてきた。

1993年以前の「ローカルコンポーネントとペナルティによる規制」は、インドネシア製でなければならない部品が指定され、その指定されている品目を輸入した場合には50%のペナルティ課税が行われるというものであった。

その後、1994年に発令された「ローカルコンテンツ（現地調達比率）とインセンティブによる規制」は、国産化率が高いほど輸入関税が下がるという方式で、かつ国内での付加価値工程の評価もポイントとして加算されるというものであった。より高い国産化率を達成したメーカーが有利になるため、国産化率向上の原動力になるとともに、実質的な輸入関税の引き下げになると評価されていた。

さらに、1996 年 6 月には、同年 2 月に発令された国民車計画に対する既存メーカーの批判に対応して、60%以上の国産化率を達成した場合（1600cc 以下の商用車とセダン）、奢侈税を 0%とする政策が発表された。

この制度により、日系メーカーは国産化を促進させるため、国内の部品産業を育成するなど、多大な努力を行った。それにより国内の部品産業は活性化したといえよう。しかし、この制度は TRIM 協定に違反するとして世界貿易機構（WTO）に提訴され、1998 年 7 月に WTO より協定違反と認定され、続く 1999 年に発令された新自動車政策で撤廃された。

（２）国民車政策とは

国民車政策は、国内自動車産業の国際競争力の向上と産業構造の強化を目標として、1996 年 2 月に発表された。そこで、この計画による優遇措置を受けるメーカーはフトモ・マンダラ・プトラ社 1 社であり、3 年間は追加認定しないと発表された。このフトモ・マンダラ・プトラ社は、スハルト大統領（当時）の三男が所有する会社であり、韓国のメーカーである起亜自動車と提携して Kia-Timor Motors を設立し、国民車“TIMOR”の生産を行うことを発表した。輸入関税と奢侈税の免除という優遇措置が適用され、TIMOR 車は既存モデルの約半分の価格での販売が可能となった。その代わりとして、1 年目に 20%、2 年目に 40%、3 年目に 60%の国産化の達成が義務付けられていた。

この国民車政策に対して、「スハルト大統領のファミリービジネスに対する政策的保護である」として既存メーカーは不満を募らせていた。逆にインドネシア政府としては、既存メーカ

表 1 国民車政策の概要（1996 年 2 月発令）

根拠・慣例法令	① 1996 年政令第 20 号 ② 1996 年大統領指令第 2 号 ③ 1996 年商工相令第 31 号 ④ 1996 年財務相令第 82 号
大統領指令の内容	対商工相：部品の国内調達、輸出に際し指導と便宜を与えること 対財務相：輸入部品への関税免除、完成車への奢侈税免除 対投資担当国務相：国民車産業の順調な発展のフォロー
国民車の条件 ：上記③に基づく	・インドネシア企業、またはインドネシア人が 100%株式を保有する法人の設備を使い、インドネシア国内で生産すること。 ・インドネシア企業 / 人が保有するインドネシア独自の新しいブランドを使用すること。 ・一定の国産化率を充足すること。 （一年目 20%、二年目 40%、三年目 60%） ・段階的に実現される国産技術を使用し、開発すること。
インセンティブ	・輸入関税率（最高 65%）の免除 ・完成車への奢侈税（最高 35%）の政府による肩代わり （付加価値税 10%は免除されない）
その他 （政府発表）	・国民車認定企業として、Timor Putra Nasional 社を認定。 ・今後 3 年間は、企業の追加認定は行わない。

出所：各種資料、報道により作成

表2 インドネシア国民車計画の追加規定の概要（1996年6月）

根拠法令	1996年大統領指令第42
国外製造の許可	インドネシア国外では、インドネシア人が製造し、かつ商工相が決定した国産化率を満たした車は、インドネシア国内で製造された国民車と同様の扱いを受ける。
期間・台数の限定	この特例は1度だけ、最長1年、商工相が決定した台数に対して与えられる。
細則の決定	施行細則は、商工相、財務相がそれぞれの権限で決定する。

出所：各種資料、報道により作成

一に対して、これまでに技術移転が遅れていること、部品産業が育たないこと、輸出が拡大していないことなどの不満があったという見方もあるようだ。

しかし、スハルト大統領退陣後の1999年には、国際通貨基金（IMF）との合意によりこれらの優遇政策は廃止され、同年には完成車輸入の規制緩和、関税の引き下げ、国産化インセンティブの廃止などが含まれる新自動車政策が発表された。

（3）新自動車政策以降の自動車産業

上記のように、アジア通貨危機はインドネシア経済に深刻な影響を与え、政治・経済体制再編のきっかけとなった。自動車産業もこれまでの国内産業保護政策から方向を転換し、海外からの経済支援と引き替えに自由化を容認し、完成車輸入関税、CKD輸入関税、部品輸入関税によってのみ、国内産業が保護される形となった。

1999年7月、インドネシア政府は長期的に効率的、かつ国際競争力のある自動車産業を育成することを目標に、新自動車政策を導入した。育成の重点は、部品産業、GVW5トン未満の小型商用車、1500cc以下の乗用車、二輪車の4分野である。

具体的な内容としては、WTOにより協定違反と認定された従来の国産化率に応じた部品輸入関税のインセンティブ制度を撤廃し、車種、排気量、GVWに応じたCKD輸入関税率を導入した。完成車については輸入規制を緩和し、関税率を引き下げた。また、これに伴い、奢侈税率も併せて改定された。

また、Common Effective Preferential Tariff (CEPT、共通特惠関税)については、2002年1月、インドネシア政府は他ASEAN諸国に先駆け、CEPTスケジュールを前倒しし、完成車、CKD部品の輸入関税率を5%に引き下げた。

その他の政策の変更は、以下のとおりである。

- ・2000年2月、排気量4000cc(SUVは5000cc)、または船積み価格が4万ドルを超える完成車の輸入を国内経済が本格回復するまでは禁止することを決定。
- ・2000年10月、燃料に対する補助金の削減を開始し、燃料価格を平均12%値上げ。

表3 インドネシアの四輪車輸入関税率と奢侈税率

燃料タイプ	種別	排気量・GVW	輸入関税率				奢侈税率		
			～ 1999/6		1999/7 ～		1999/6 ～	1999/7 ～ 2001/8	2001/9 ～
			CKD	CBU	CKD	CBU			
ガソリン	セダン (乗員 9 人 以下)	$E \leq 1,500\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	35%	65%	35%	30%	30%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 3,000\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	45%	70%	35%	40%	40%
		$3,000\text{cc} < ED \leq 4,000\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	50%	80%	35%	50%	75%
		$4,000\text{cc} < ED$	0 ～ 65%	200%	50%	80%	35%	75%	75%
	セダン以外 4X2 (乗員 9 人 以下)	$E \leq 1,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	20%	10%	10%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 2,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	20%	20%	20%
		$2,500\text{cc} < ED \leq 3,000\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	20%	20%	40%
		$3,000\text{cc} < ED$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	20%	30%	75%
	セダン以外 4X4	$ED1,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	30%	30%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 3,000\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	40%	40%
		$3,000\text{cc} < ED \leq 4,000\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	50%	75%
		$4,000\text{cc} < ED$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	75%	75%
ディーゼル	セダン (乗員 9 人 以下)	$ED1,500\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	35%	65%	35%	30%	30%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 3,000\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	45%	70%	35%	40%	40%
		$3,000\text{cc} < ED \leq 4,000\text{cc}$	0 ～ 65%	200%	50%	80%	35%	50%	75%
		$4,000\text{cc} < ED$	0 ～ 65%	200%	50%	80%	35%	75%	75%
	セダン以外 4X2 (乗員 9 人 以下)	$E \leq 1,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	20%	10%	10%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 2,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	25%	20%	20%
		$2,500\text{cc} < ED$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	25%	30%	75%
	セダン以外 4X4	$E \leq 1,500\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	30%	30%
		$1,500\text{cc} < ED \leq 3,000\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	40%	40%
		$3,000\text{cc} < ED \leq 4,000\text{cc}$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	50%	75%
		$4,000\text{cc} < ED$	0 ～ 25%	105%	25%	45%	35%	75%	75%
ガソリン	乗用目的 (乗員 10 人 以上)	$GVW \leq 5\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	35%	10%	10%
		$5\text{t} < GVW \leq 24\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	35%	10%	10%
		$24\text{t} < GVW$	0%	70%	0%	5%	35%	10%	10%
	貨物目的	$GVW \leq 5\text{t}$	0 ～ 25%	80%	25%	40%	20%	—	—
		$5\text{t} < GVW \leq 24\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	—	—	—
		$24\text{t} < GVW$	0 ～ 25%	5%	0%	5%	—	—	—
ディーゼル	乗用目的 (乗員 10 人 以上)	$GVW \leq 5\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	35%	10%	10%
		$5\text{t} < GVW \leq 24\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	35%	10%	10%
		$24\text{t} < GVW$	0%	70%	0%	5%	35%	10%	10%
	貨物目的	$GVW \leq 5\text{t}$	0 ～ 25%	80%	25%	40%	25%	—	—
		$5\text{t} < GVW \leq 24\text{t}$	0 ～ 25%	70%	25%	40%	—	—	—
		$24\text{t} < GVW$	0 ～ 25%	5%	0%	5%	—	—	—

出所：FOURIN[2002] [2003]

- ・ 2001 年 1 月、排気量 4000cc を超えるセダンと乗用目的の 4 WD 車の奢侈税率を引き上げ。
- ・ 2001 年 6 月、燃料価格を平均 30% 値上げ。
- ・ 2001 年 9 月、高級自動車の奢侈税率を引き上げ。
- ・ 2002 年 11 月、24 トン以上の中古車両、貨物自動車、および定員 10 人以上の中古乗用車両、およびバスの輸入審査を強化。また、従来輸入禁止となっていた 5 トン超 20 トン以下の貨物自動車と 10 人以上の人員輸送自動車・バスが輸入可能な中古車両として新たに加えられた。

3. 中国の台頭による四輪車市場への影響

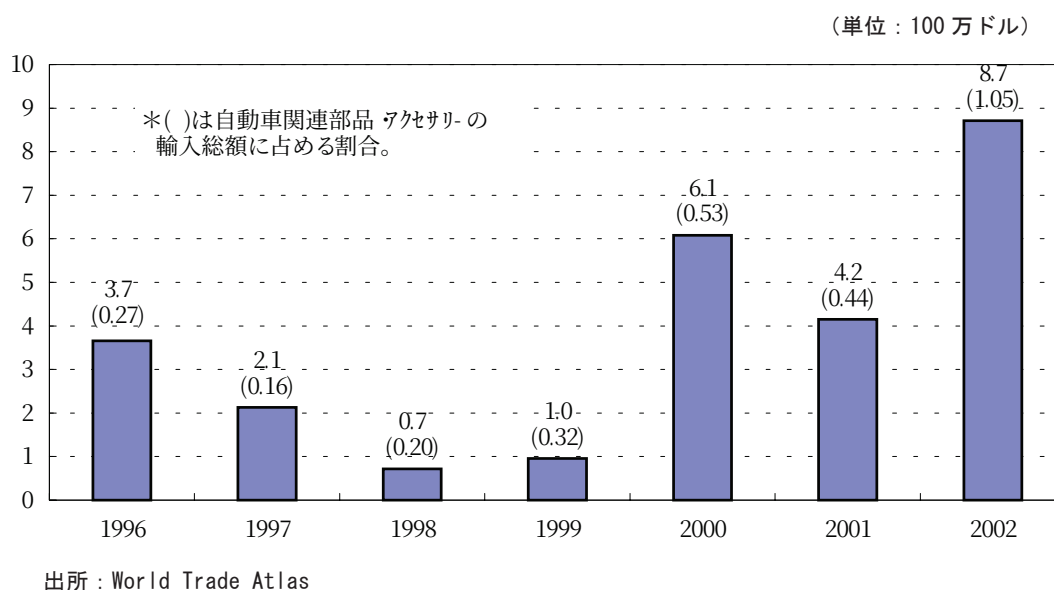
ここからは、特に断りのない限り、2003 年 8 月 6 日から 8 月 15 日にかけて、日系四輪車アッセンブリーメーカー、日系二輪車アッセンブリーメーカー、日系およびローカル自動車部品メーカー、省庁、団体など合計 16 企業（団体）に対して筆者がインドネシアで行ったヒアリング調査に基づいて述べるものである。

近年の中国からの自動車用部品の輸入状況の変化を見ると、2000 年以降、上昇傾向が見られる。ただし、自動車用部品の輸入全体に占める割合はまだ 1 % 前後とかなり小さい。

現地ヒアリング調査によれば、中国製の OEM 用の部品はここ 2～3 年で多少入ってきているようではある。しかしほんの数社の事例に止まり、まだ部品産業全体に大きな影響を与えるほどに至っていないということであった。また、これらの中国製部品は、中国へ進出した日系企業から輸入した製品である。

一方、アフターマーケット用のスペアパーツが大量に中国から流入してきている。街中には

図3 中国からの自動車関連部品・アクセサリ（HS コード 8708）の輸入状況



“Bengkel”と呼ばれる小さな修理工場が多数あり、さらにジャカルタ郊外には“Pasar Mobil”と呼ばれる自動車部品等を扱う店舗が約 1000 店舗集まっているエリアがある。これらの店舗でスペアパーツの販売、修理や中古車及び輸入車の販売が行われている。これらの修理工場・部品販売所等では、ここ 2～3 年で中国製品が急増したといわれているが、品質においては非常に粗悪だと認識されていた。また、消費者も中国製品の品質が悪いことは承知しているものの、部品によっては価格が日本ブランド製品の 80～50%程度であるため、日本ブランド製品をあきらめて中国製品を購入する消費者が多いという。これまでは、日本ブランド製の部品以外に、価格が低い台湾製、韓国製が多く購入されていたが、中国製品はこれら台湾製、韓国製よりもさらに安価なため、販売が進んでいるようである。

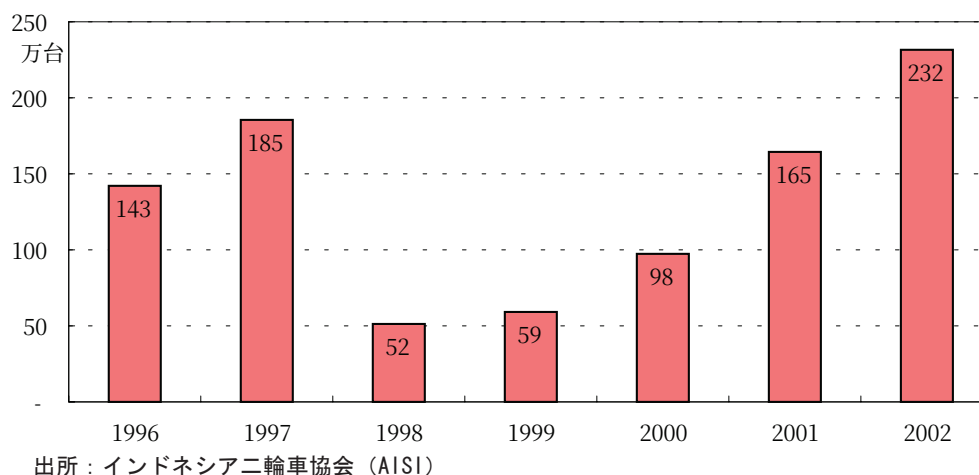
このように、四輪車ではアフターマーケットで中国製品が見られるものの、OEM 用部品は、今のところまだほとんどといっていいほど入ってきていない。中国製部品については部品の品質が悪いことの他に、納期が守れないこと等定期的な取引先としての信頼性が問題になっているようである。アッセンブリーメーカーにとっては、納期が守れることは重要であり、安価で部品が入手できたとしても、長期契約には結びつかないようだ。安くて良い品質であることと納品を守るようになれば、中国製部品を輸入することも検討されていくであろう。しかし、アッセンブリーメーカーは、特に中国製部品だけに注目しているのではなく、AFTA を利用していかに安価で安定的に部品を供給するかを検討している。近隣諸国からの部品輸入についての検討は、今後も新モデル開発のたびに行われていくと思われる。

第 2 節 二輪車産業の現状

1. 市場の現状

二輪車市場も四輪車市場と同じように、1998 年には通貨危機・社会混乱の影響を受け、販売台数は大幅に落ち込んだ。しかし 2000 年以降は急激に回復を続け、2002 年には過去最高の販売台数を記録した 1997 年の 185 万台を上回る 232 万台まで回復し、四輪車市場をしのぐ勢いとなった。この回復の要因として、四輪車市場と同じように買い控えをしていた中間層、富裕層の消費が進んだことが挙げられる。一方、四輪車と異なるのは、2000 年に中国製完成車が大量に輸入され、市場回復に一部貢献したことである。

図4 インドネシアの二輪車販売台数



2. 中国製完成車の輸入

1999年の市場開放直後の2000年に、大量の中国製完成車が輸入された。中国製完成車は日本ブランド車のコピーが大半であった。見た目には人気のある日本ブランド車と変わらないが、価格は3分の2程度と安価であったため一大ブームを引き起こし、販売が急激に進んだ。しかしそのブームも1～2年でおさまってしまった。その要因は、中国製品の品質の悪さ、アフターサービスの悪さから、消費者が“中国製品は品質が悪い”というイメージを持ってしまったためである。故障が多く、修理しようとしても部品が手に入らない、アフターサービスが十分でないなどの問題が重なって、口コミでも中国製完成車の悪評が広まってしまった。また、インドネシアでは、二輪車を財産とみなして購入する人も少なくないため、下取り価格を重視する人が多い。中国製完成車の販売価格が同レベルの日本ブランド車のおよそ80%程度であったが、日本ブランド車の1年落ち中古車が約80%の価格になるのに対し、中国製完成車は同じ条件でも40%程度まで落ちる。この下取り価格の悪さも中国製品から消費者が離れていく要因となり、購入価格が少々高くても品質が良く、下取り価格の高い日本ブランド車を購入しようという傾向になっていったようである。

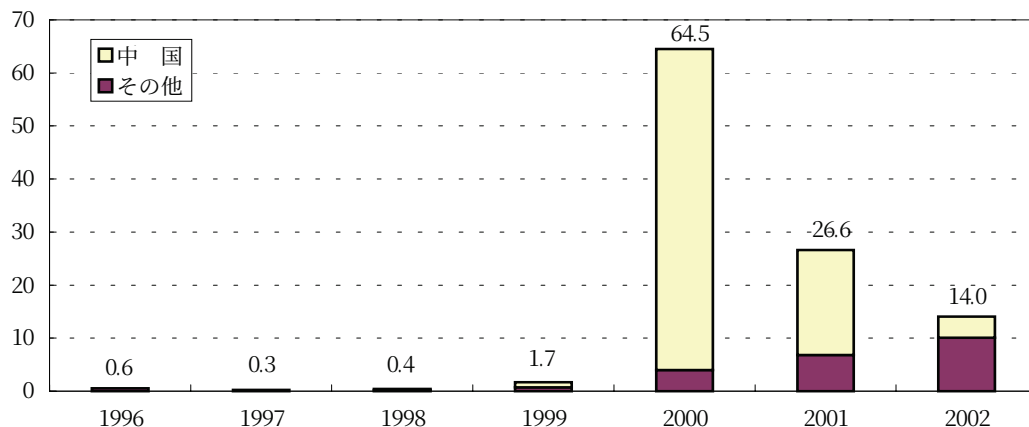
表4 インドネシアの二輪車輸入関税率と奢侈税率

			～ 1998 年	1999 年～
輸入関税	CBU	Engine ≦ 250cc	35%	35%
		Engine > 250cc	150%	60%
	CKD	Engine ≦ 250cc	0-25%	25%
		Engine > 250cc	0-25%	25%
	IKD	Engine ≦ 250cc	－	5%
		Engine > 250cc	－	5%
奢侈税		Engine ≦ 250cc	0%	0%
		Engine > 250cc	35%	50%

出所：インドネシア二輪車協会 (AISI)

図5 インドネシアの二輪車輸入状況（HSコード8711）

（単位：100万ドル）



出所：World Trade Atlas

二輪車輸入統計データから見ても、2000年に急激に増加していた中国からの二輪車の輸入も徐々に減少し、2002年には2000年の約20%にまで減少している。

日系二輪車アッセンブリーメーカーの話によれば、このような中国製完成車の流入が日本ブランド車に与えた影響については、1999年～2000年にかけて急激に市場が拡大したため、どの程度かは定かではないという。しかし、2000年時点で約20～30%あった中国製完成車の販売シェアも、現在においては10%に満たない程度であるといわれており、現時点に関しては、中国製完成車による市場への影響はほとんどないといえる。

現地調査によると、2000年に中国製完成車が大量に輸入された際には、中国メーカーが大小合わせて約100メーカー近くあったとも言われている。また、ジャカルタ郊外には、中国製CKDのアッセンブル工場ができ、ここで一部組立も行われていたようである。これら中国製完成車は、小規模ながら街中に専門の販売店を置いたりなどする方法で販売が進んだ。しかし、ここ1～2年でそのメーカーの数はかなり淘汰されたと言われている。

また、中国製完成車は、その大部分が日本ブランド車のコピー商品であったが、インドネシアでは意匠権に対する意識が低いため、デザインをコピーされたことに対して法的措置を採ることができなかったことも、一時的とはいえ大量に輸入された要因の一つとなったのであろう。

中国製完成車が大量に輸入されたことは、インドネシアの二輪車産業にさまざまな影響を及ぼした。まず新たなモデルが流入したことで、消費者に購入の選択肢を増やしたと言える。さらに、安価なモデルが登場したことは、既存メーカーに刺激を与えた。消費者が安い価格で二輪車を購入できるものというイメージを持ってしまったことにより、より安いモデルを求め始めたのである。中国車に対抗して、廉価モデルを投入した既存メーカーもあり、より一層の低コスト化を強いられる結果となった。このことは、より安い良質のモデルの追求という課題を

既存メーカーにつきつけた。

中国製品が、今後インドネシア市場に台頭してくるかどうかについてだが、少なくとも5年以内には難しいのではないかと推察する。その理由としては、まず中国製完成車がインドネシアでシェアが伸ばせなかった理由の一つとなっている品質の悪さがある。既存メーカーが良質で安価なモデルの追求を始めている今、既存メーカーに劣らないモデルを開発、生産していくことは容易ではない。

次に、販売網の確立やアフターサービスの整備が、インドネシアでは容易ではない点も挙げられる。1999年の時のように、スポット的に販売し、アフターサービスを提供しないという方法では、消費者は納得せず、下取り価格も低いままであろう。多数の島々からなるインドネシアにおいては、充実した販売網やアフターサービスの整備に、既存の日系メーカーも長い月日をかけてきた。ジャカルタ近郊やジャワ主要都市部での販売は比較的簡単であるが、外島での販売の拡大は難しく、数年で整備することは難しい。

現在では完成車の輸入こそ激減したが、四輪車市場同様にアフターマーケット用部品の輸入は拡大が続けている。今から約10年後、中国メーカーが上記のような点に本気で取り組み、安価で品質の良いものを提供し、販売網やアフターサービスを充実させていくようになれば、十分脅威となり得るであろう。

第3節 部品産業の発展と日系企業

通貨危機と1999年以降の新自動車政策により最も影響を受けたのは部品産業であると考えられる。1999年までは国産化規制を用いることで積極的に部品産業の育成がはかられた。1993年以前の「ローカルコンポーネントとペナルティによる規制」は、履行の延長が行われたこと、国内での付加価値の付与を評価しないシステムであったことなどから、部品産業が単純加工組立てに限られたものとなり、部品産業の育成に十分寄与しなかったという評価が一般的である。これに対して1994年より実施された「ローカルコンテンツとインセンティブによる規制」は、より高い国産化率を達成したメーカーが有利になるため、国産化率の向上の原動力になるとともに、実質的な輸入関税の引き下げになると評価された。実際に各日系メーカーは、主力モデルに関しては国産化率を40～60%程度まで引き上げることに成功していた。

そのように保護されてきたインドネシアの部品産業は、国産化率撤廃後の1999年以降、どのように推移してきたのだろうか。

まず、インドネシアの外資規制だが、1994年の外資出資比率規制の撤廃以降、1998年3月に輸入業への外資参入が可能となり、同年の7月には「ネガティブ・リスト」の改定によって、小売・卸売業への外資参入も解禁となった。これにより1998年以降、日系企業の多くがマジ

ヨリティを占めるようになった。通貨危機後、インドネシアの自動車産業の回復と共に、新たにインドネシアに進出する日系企業も見られた。インドネシアの政府は、1999年までは国産化率をアップさせることで部品産業を育成しようとしてきたが、国産化率によるインセンティブ制度が撤廃されてからは、部品産業を育成するための具体的な政策等は特に見られない。そのようななか、マジョリティを占めるようになった日系部品メーカーは、インドネシア部品産業を牽引していく役割を負わされたといえるだろう。

実際に自動車市場の80%以上を日系メーカーが占めるインドネシアの自動車産業において、日系部品企業の果たす役割は大きい。また、ローカル部品企業は、技術面で日本に頼るところが依然として大きい。

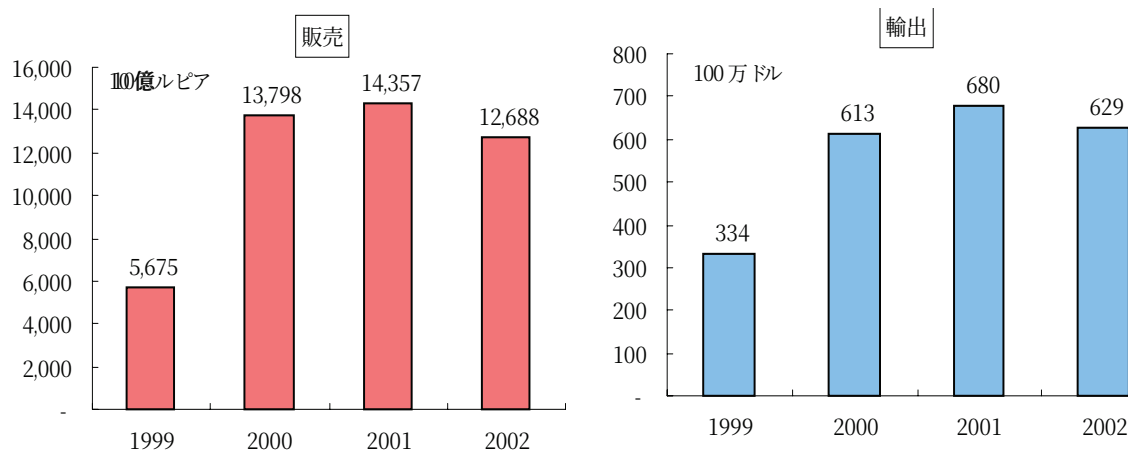
ローカル企業は、1999年までは「ローカルコンテンツとインセンティブによる規制」があったこともあり、日本企業に頼って成長をしてきた。そのため、この制度が撤廃されてからは自己開発技術を持っていないことが弱点となっている。これらローカル部品企業の中には、この弱点を補うための手段として、日系企業との合弁事業の設立を望んでいるところもある。インドネシアの自動車産業の発展方向は日系メーカーによって決められる部分が大きく、ローカル部品企業は日系部品企業と比較して技術面、情報面等で不利な立場にあると考えられるからである。これまでも日系企業や技術協力などによって日本の技術を供与されてきたが、時間や期限の厳守といった工場労働における基本的な態度や整理整頓など、企業が成長するためにも日系企業の指導を受けたいというローカル企業もあった。また、ローカル企業というだけの理由で、日系アッセンブリーメーカーの信頼を得ることが困難な場合もあるという。彼らは、品質や信頼性を向上させるためにも、日系企業とのベンチャー企業として、技術指導や経営指導などを受け、企業の安定性を得たいという考えであるようだ。

また、ローカル企業は政府の政策にも左右されてきた。現地でヒアリングを行った際には、一般的に裾野産業が着実に成長していると評価されているタイとの大きな違いとして、政策の違いを指摘する企業が多くあった。産業を育成するどころか、成長を妨げるような政策が多いこと、政策自体がオープンでないこと、また政策の捉え方が地域や企業によってかなり異なっており、不公平を感じることなど政策に対する不満は多いようだ。これ以外の企業から政府への要望としては、現状の調査やインフラの整備を求めている声が多かった。

アッセンブリーメーカーは、低コストで納期が守られることが約束されれば、ローカル企業との取引を検討する。また実際に取引が行われてもいる。またアッセンブリーメーカーが必要であると判断した場合には、ローカル企業に技術指導を行う場合もあり、部品産業の発展に貢献しているといえる。政府は部品産業の育成を日系アッセンブリーメーカーのみに頼る傾向にあるようだ。

日系部品企業が進出しそのマジョリティをとったことによって、インドネシアの部品産業は、日系部品企業が主導しているといえる。ローカル企業側もより高度な開発技術、優秀な人

図6 GIAMM（自動車部品工業会）加盟企業の自動車部品販売額および輸出額



出所：インドネシア自動車部品工業会（GIAMM）

材を得て企業を発展させるために、日系企業の協力を求めている部分も大きい。これら部品産業は、発展を続けているアジア諸国との競争にうち勝ちながら、海外に拠点を展開していく必要性もあるからである。GIAMM（インドネシア自動車部品工業会）によるGIAMM加盟企業の販売および輸出データを見ると、1999年に低下した部品の販売および輸出はともに2000年には大幅に回復しているが、2002年には若干の減少が見られる。AFTAの形成と共に、近隣諸国から良質で安価な部品の輸入が可能になった。インドネシアの部品産業は、その競争に勝つためにも、輸出だけでなく、海外に拠点を増やすなどの独自の発展が求められている。

第4節 インドネシアの自動車・二輪車産業の展望とAFTA形成後の分業体制

1997年から3年あまりは、インドネシアにとって激変の時代であったといえる。通貨危機を発端にして、多数の犠牲者を出す大規模な暴動が起こった。スハルト体制が崩壊し、開発独裁と言われた約30年という長い歴史が終わりを告げた。経済はマイナス13%の成長率を記録するまでに低迷し、新政権はこれまでの政策から一変して新しい政策を打ち出した。その一つが新自動車政策であった。

それまで順調に拡大していたと思われる自動車市場は、1996年時点の展望では2000年に50万台に達成するだろうとの見方もあった。しかし通貨危機及び社会混乱の影響によって1998年には一転して10万台を下回る大幅な落ち込みを見せ、その後の回復が懸念されていた。2000年以降、政治・社会面の改善、経済回復、さらに富裕層の消費が回復したことで急激な回復を達成した。

筆者は現地調査を行う前には、1999年の政策変更以降、急激な成長を見せた中国の影響がインドネシアに及んでいるものと想像していた。しかし四輪車市場には実際にはほとんど影響はなく、二輪車市場には一時的には多少の影響があったと考えられるが、それもすでに収まりを見せていた。今後についても、日系アッセンブリーメーカーは四輪車、二輪車ともに、これまで築いてきた販売およびアフターサービス網、そして何よりも良品質であるというブランドイメージなどを武器として、中国製品の普及を簡単には許さないものと思われる。

ここまで、通貨危機後のインドネシア自動車産業の変容と中国のインドネシアの自動車産業への影響を見てきたが、以上の分析から、インドネシアの四輪車及び二輪車産業は、アジアの中でも1つの重要国として位置付けられ、成長を続けていくのではないかと考える。

その理由として三つの要因が挙げられる。第一に市場規模の大きさである。タイと比較すると所得格差が大きいものの、人口2億人を超えるインドネシアの潜在市場はASEAN諸国の中でも最大である。そのためアッセンブリーメーカーは、国内市場向けの製品は自国内で生産することを基本と考えているようである。

第二に、近隣市場とは需要されるモデルが異なるということである。ASEAN諸国間では、近隣諸国とはいえ、その文化・生活習慣や社会状況、または税制などの違いから、需要されるモデルは全く異なる。例えば、ピックアップトラックはタイ市場では好まれるがインドネシアではあまり人気がない。インドネシアではミニバスと呼ばれるAUVが根強い人気を保持している。タイが主要メーカーにとってピックアップトラックの輸出基地と位置づけられるようになるのと同様に、インドネシアがAUVの輸出基地として位置付けられるようになる可能性がある。同様に二輪車アッセンブリーメーカーも、標準モデルの開発を続けてはいるものの、デザインやカラーリング等の面からも市場により人気モデルが異なる。排ガス規制も各国で設けられ始めたため、域内における完成車の輸出入は容易ではなくなりつつある。

第三に、進出した日系企業は、これまでの取引を通じて育成した既存の自動車関連企業を最大限に活用しようとするのがあげられる。日系アッセンブリーメーカーは、1994年から1999年まで「ローカルコンテンツとインセンティブによる規制」に対応するため国内調達に尽力し、国内の部品産業の育成に努めてきた。ミニバスを中心とした主要モデルの国内調達率は相当程度上昇している。外資のマジョリティ獲得が可能になった今、日系企業が自動車の部品産業を牽引しているといえるが、アッセンブリーメーカーは、インドネシアの豊富な資源と低い人件費を利用し、コスト削減のためにもこれまで育ててきた部品メーカーを最大限に利用していくのではないかと考える。

このような点から見て、日系アッセンブリーメーカーは、インドネシアの外に調達先を切り替えるよりも、まずは国内調達率を上昇させることを優先し、国内市場向けのモデルは国内で生産することを基本としていくと考えられる。またAUVといったインドネシアで人気の高いモデルは輸出向けにも生産されていくものと思われる。2000年から2002年にかけて複数の

日系部品企業がインドネシアに新規に進出してきていることから、アッセンブリーメーカーのそのような思惑が伺える。

付記：このレポートを作成するにあたって、現地ヒアリング調査にご協力いただいた企業および団体の方々には大変貴重なお話を賜りました。この場をお借りして心よりお礼を申し上げます。

参考文献

- 三平則夫・佐藤百合編 [1992]：『インドネシア工業化―フルセット主義工業化の行方―』アジア経済研究所。
- 佐藤百合編 [2002]：『民主化時代のインドネシア』アジア経済研究所。
- アジア経済研究所編 [各年]：『アジア動向年報』アジア経済研究所。
- FOURIN[2003/2004]：『アジア自動車部品産業』。
- FOURIN [2002]：『アジア自動車産業』。
- JETRO ジャカルタ センター / ジャカルタ ジャパン クラブ：『インドネシア ハンドブック 2002 年版』
- 木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一編著 [2002]：『東アジア国際分業と中国』ジェトロ
- 木村福成・鈴木厚編著 [2003]：『加速する東アジア FTA』ジェトロ
- 堀中浩編 [2001]：『グローバリゼーションと東アジア経済』大月書店
- 今井宏・高安健一・坂東達郎・三島一夫：[2003]：『21 世紀アジア経済』日本総合研究所 調査部 環太平洋研究センター
- 日本総合研究所 調査部 環太平洋研究センター [2003]：『2002/2003 年 アジア主要産業の回顧と展望』
- PANGESTU, Mari E. and SATO, Yuri ed. [1997] Waves of Change in Indonesia's Manufacturing Industry. Institute of Development Economies.
- SATO, Yuri ed. [1998] Changing Industrial Structures and Business Strategies in Indonesia, Institute of Development Economies.