

輸入代替政策による産業育成の限界 ——インドネシアの自動車産業——

本 台 進

1. はじめに

個人消費が顕著に拡大し、60万台で推移していたインドネシアの新車販売台数が2010年には70万台に達し、2012年には100万台を超え、2013年にはタイを抜いて東南アジア最大の市場に躍り出た。その後も、100万台を超える販売台数が続き、現在も外資系完成車メーカーは生産体制の強化を図っていて、自動車販売台数の拡大と共に、インドネシアが東南アジア諸国の中で自動車の生産拠点となりつつある。自動車産業は裾野の広い産業で、その拡大は雇用や技術進歩など経済発展にとって重要な意味を持っていて、同産業の発展は、原材料や部品の需要を拡大させ、同時に販売や金融などのサービス産業も活性化させ、経済発展を牽引する。そのため、多くの開発途上国が自動車産業拡大のための政策を導入し、部品産業の育成を試みている。

インドネシアは1950年代の経済開発を始めた当初から輸入代替による工業化を試みてきた。その後1985年頃を境に一部の産業においては輸出志向工業化へ転換したが、自動車産業については、まだ輸入代替政策を維持している。この政策の元では、①高関税などの保護策の下で拡大した産業は国際競争力を欠き、輸出市場の確保が困難である、②狭隘な国内市場において規模の経済が働かなくなり、コスト的に不利なる、などの問題点が指摘され、早晩、産業発展の限界に直面すると言われてきた。しかし、前述のように自動車産業は2010年以降急速に拡大している。そこで、これまでどのような政策を通して自動車産業が拡大してきたか、またその限界を分析してみよう。

筆者は平成29年度科学研究費補助金（基盤研究（C））「インドネシア農業の生産要素に対する付加価値配分が所得格差に及ぼす影響の分析」（課題番号：17K07991、代表者：本台進）の交付を受けた。これにより本論文の執筆が可能となったことをここに記し心より謝意を表す。

2. 政策の変遷

部品国産化計画（1969-1985）

インドネシアの経済開発は、1966年に入って本格的に始まった。スハルト大統領はその年の5月に大統領経済顧問チームを設置し、経済の安定化と復興を目指した政策を次々に打ち出していった。それらは、先ずマクロ経済安定化、特に高インフレの抑制を最優先にしながら統制経済の是正、輸出の増強、外国資本への門戸開放などに取り組むものであった。これらに続いて中期的な経済開発を進めていく方針も示され、優先分野として農業開発、インフラ整備、鉱工業開発などが織り込まれた。その中で特に重要な事項は、1969-73年度を対象期間とする第一次開発5ヵ年計画が導入されたことである。同計画では、それまでの中期的開発の優先分野とその順位がそのまま継承され、農業部門、特に米などの食糧穀物の増産が重視された。工業部門においても、肥料、農薬、セメント、農機具製造などの農業関連産業の振興が盛り込まれた。

しかし現実には1970年代に入ってから外資規制の強化が計られ、海外からの直接投資が減少していく中で、1974年1月15日にマラリ事件が発生し、外国投資ブームの終焉は決定的なものになった。⁽¹⁾ この事件を契機として、外資出資比率の制限、外国人の雇用制限、そして外資投資の制限および外資禁止分野の拡大といった施策が次々と導入されていった。

外資に代わる工業化の担い手として期待されるようになったのが、国営企業である。それらは1973年に起こった第一次石油危機による豊富な石油収入を基にして、川上部門の大型開発プロジェクトを推進していく上で、中心的な役割を果たしていった。その中で、アルミ産業、自動車やオートバイ産業の本格的な国産化政策が打ち出され、重化学工業化に向けての第一歩が踏み出された。

自動車産業育成政策は、1969年1月の商業大臣と工業大臣の共同令で、セミノックダウン（Semi-Knock Down:以後、“SKD”と略す）部品の輸入禁止によって本格的に始まっ

(1) マラリ事件とは、1974年1月に当時の田中角栄首相がジャカルタを訪問したときに発生した反日暴動のことである。

た。これによって、完成車（Completely Built-Up：以後、“CBU”と略す）と完全ノックダウン（Completely Knock Down：以後、“CKD”と略す）部品の輸入だけが認められるようになり、その後、段階的に完成車の輸入禁止措置が導入されていった。この結果、商用および乗用車の組立生産は急速に拡大し、1971年には、国内組立台数が完成車輸入台数を上回るまでになってきた。⁽²⁾ このような段階を経て、1974年には全ての車種において完成車の輸入が禁止されることになり、組立レベルの輸入代替生産が達成されるようになった。

その後、政府は1976年から自動車部品の国産化政策を開始した。対象となったのは商用車であり、1976年7月に、商用車のCKD輸入を無税とする一方で、乗用車の税率を140%へと引き上げるという措置が採られた。そして直後の8月には、工業大臣令の形で「商用車組立における国産部品使用義務についての決定」が発表された。そこで規定されている国産化推進の方法は、輸入を認められているCKD部品リストから、国産化が義務付けられた品目を、スケジュールに従って段階的に削除していくというものであった。この品目指定方式による部品国産化計画はDeletion Program（デリーションプログラム）と呼ばれ、輸入禁止措置によって部品の国産化を強制し、輸入代替の過程を組立段階から部品生産段階へと進化させる政策が採られたのであった。⁽³⁾

しかし、デリーションプログラムによる品目指定は、小さな国内市場においての部品生産の採算などを考慮していなかったため、多くの欧米系完成車メーカーはインドネシア市場からの撤退を余儀なくされた。この結果、市場に残った日系メーカーが自動車市場をほぼ占有することになった（野村、1996）。

インセンティブシステムの導入（1986-1995）

この時期の経済開発政策の特徴は、一部の産業において輸入代替から輸出指向に基づく工業化への転換が実施され、そこにおいては規制緩和と積極的な外資の導入が行われた。

(2) 輸入関税・付加価値税・輸入品販売税を合わせた税率は、完成車輸入については乗用車が260%、商用車が20～230%であったのに対し、完全ノックダウン輸入については乗用車が65%、商用車が5～43%となっていた。

(3) インドネシア語では、Program Penanggalan と呼ばれる。

また、プラザ合意後の円高によって、日本の製造業企業の東南アジアへの進出が急増した時期でもあった。これらの要因が重なって、タイやマレーシアに比べて投資環境の整備が遅れていたインドネシアにも、1987年以降、労働集約的な業種が流入するようになり、1987-90年の海外からの直接投資ブームが起こることになった。その結果、縫製業やスポーツシューズ製造業などの外資による輸出指向型の業種が急成長していった。

第二次石油危機の終焉後、石油に依存した経済構造から脱却するため、構造調整政策によって、輸出志向型の工業化を目指すようになったが、自動車産業政策は、量産が必要な部品を国産化する方向への輸入代替をさらに強力に推し進めるものであった。こうした矛盾を解消するために、1993年6月に、製造業全体の効率化を目指した規制緩和パッケージの一つとして、新たな自動車産業政策が発表された。これは、完成商用車および乗用車の輸入解禁と部品国産化を推進するための Incentive System (インセンティブ システム) の導入を骨子としたものであった。

まず、完成車の輸入解禁についてであるが、これは名目的な意味しかもたないものであった。完成車の輸入は可能になったものの、同時に高率の輸入関税（輸入税+輸入付加税）が導入されたのである。例えば、最も市場規模の大きい商用車について見ると、輸入税は100%であるが、まだCKD生産がされていない車種の場合には、輸入付加税としてさらに40%が課せられた（野村、1996、117）。乗用車にいたっては、輸入税と輸入付加税の合計が300%に達するという極めて高い課税水準であった。しかも、販売時には20～35%の奢侈品販売税が追加的に加わるようになった。その後、税率は段階的に引き下げられていくが、実質的に完成車輸入を禁止している状況に変わりはない。

また部品国産化に対しては、これまでのデリーション プログラムからインセンティブ システムへと大きな転換がなされた。このシステムは、国産化の達成度をポイント制によって評価し、そのポイントに応じて部品輸入に適用する関税の優遇度を決定する仕組みとした。この方式では、それぞれの完成車メーカーは、部品を国産化した場合と輸入した場合のコストを比較しながら、国産化の品目とスケジュールを自由に決定できるようになった。換言すると、ある部品の国産化を進めるほど、他の部品の輸入の際に優遇関税が適用されるということである。すなわちこれは、各完成車メーカーに対して得意とする品目については国産化を、そうでない品目については優遇関税による輸入を促すことにな

り、その結果、完成車の低価格化に貢献すると考えられていたのである。この政策の背景としては、ASEAN 自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area: AFTA）や完成車メーカーのアジアにおける部品供給の相互補完体制が構築されていく中、品質や価格の面において、インドネシアで生産された部品の競争力を強化していくことの重要性が強く認識されるようになったことを挙げるができるだろう。

しかし、WTO 協定ではローカル・コンテンツ規制を禁止していて、インドネシアが導入したインセンティブ システムによる部品国産化政策は、ローカル・コンテンツ規制であり、協定違反であった。ただし、途上国については、1995年1月1日から5年間、経過措置として規制を維持することが許されていた（中村, 2007, 34）。

国民車計画（1996-2000）

外資誘致のための規制緩和は1990年代に入っても続けられ、1994年6月には、外資100%の企業設立が認められるようになったほか、外資の最低投資額規制が撤廃されることになった。この撤廃は、日本からの中小企業の進出を促すことにもなった。さらに1996年1月には、輸出保税倉庫や輸出保税地域の外資に対し、国内企業からの原材料や機械の搬入が自由化され、外資100%企業の輸出業務も認められるようになった。また6月には、電子部品製造のための原材料輸入の免税、外資製造業企業による自社製品の国内卸売販売の許可などの措置が導入された。こうした規制緩和による投資環境の改善や、成長潜在力のある国内市場を背景に、インドネシアは投資先国として見直されるようになり、輸出指向型および国内市場志向型の両タイプの投資が増え、海外からの直接投資ブームとなった。

こうした直接投資ブームにもかかわらず、1996年2月に政府は新たな自動車産業に関する政策として、国民車計画を発表した。これは外国完成車メーカーのブランドによる国産化ではなく、マレーシアのプロトンのような地元ブランドの自動車製造を目指そうというのであった。同計画の骨子は、①インドネシア国民が100%株式を所有する企業の設備で生産されること、②オリジナル ブランドを使用すること、③部品の国産化率を1年後に20%、2年後に40%、3年後に60%とすること、という3条件を満たす自動車を「国民車」と認定し、それを製造する企業に対して、部品の輸入関税と奢侈品販売税

の免除という優遇措置を与えるというものであった。この計画の公式の目的は、自動車産業の国際競争力の強化と部品企業の供給能力の拡大とされていた。しかし、その内実は、当時大統領であったスハルト氏の三男が保有する企業と韓国の起亜自動車に対して、自動車市場参入への便宜を図るものであった（野村、1996）。

こうした動きに対して、日本、アメリカ、EC は、1993 年のインセンティブ システムと 1996 年の国民車計画が TRIMs 協定などに違反しているとして、1996 年 10 月に WTO への提訴を行った。1998 年 7 月に示されたパネルの判断は、おおむね提訴国の主張を認めるもので、またインドネシアも上訴を行わなかったため、1999 年 7 月 23 日までに WTO 勧告が実施されることになった。これを受けて、インドネシア政府は、1999 年 6 月 24 日に新たな自動車産業政策を発表し、また 7 月 15 日にはそれを WTO へ通報している（中村、2007、34-35）。

その新政策では、インセンティブ システムを廃止し、WTO 協定と整合的な関税制度が導入された。これにより、30 年来続いてきたローカル・コンテンツ規制による部品国産化政策は終わりを迎えることになった。新しい政策の特徴は、排気量別、HS コード別に関税率を定めることにより、国内自動車産業を保護することを狙っている点にある。⁽⁴⁾

その後、1997 年のタイ通貨パーツの暴落に端を発するアジア通貨危機により、1998 年にはインドネシアの GDP が前年比 13.1% 減の過去に例を見ない大幅なマイナス成長となり、資金面から成長を支えてきた銀行部門も崩壊した。これによりインドネシアは政治的にも大きな混乱に陥ることになり、1998 年には 30 年間にわたって続いたスハルト体制に終止符が打たれた。1999 年には GDP 成長率がプラスに転じたが、成長率 0.79% と 1990 年代前半に比べると比較にならないほどのわずかなものであった。

Low Cost Green Car 政策（2000 以降）

2000 年以降における最初の 5 年間の GDP 成長率は年率で 4.6% であって、年率 7.0% を超える成長率を遂げた 1990 年代前半と比較すると、回復が遅れていたことが明らかで

(4) HS コードは国際貿易商品の名称および分類を世界的に統一する目的のためにつくられたコード番号であり、貨物を輸出入する際の品目分類に用いる輸出入統計品目番号である。

あった。その重要な要因の一つが海外からの投資の大幅な落ち込みであった。スハルト体制の崩壊後は、ハビビ、ワヒド、メガワティと政権が短期間で入れ替わった。⁽⁵⁾ その間、彼らによって展開された経済政策は、マクロ経済の安定化、経済の自由化および透明化、競争的な市場や投資環境の整備、外資の誘致を中心とするものであったが、海外からの投資は回復しなかった。

2004年12月に大統領に選出されたユドヨノは、成長促進のために投資を拡大させることが不可欠であるとの認識に立ち、投資環境の改善を通じて投資意欲向上を図る方針を打ち出した。それらにより、国内投資に加えて、海外からの投資の流入も拡大した。投資が持ち直した背景は、ユドヨノ政権における政治および社会情勢の安定化と政策への期待、為替相場の安定など投資環境の改善が一つの要因であった。それ以外の要因は、一人当たりGDPが2003年には1,000米ドルを超えるようになっていたこと、⁽⁶⁾ さらに低金利の消費者ローンが利用しやすくなったことで、二輪車、自動車、家電製品などの耐久消費財の販売が拡大していたことであった。個人消費が顕著に推移する中で新車販売が急増し、2010年代にはタイを抜いて東南アジア最大市場に躍り出て、市場規模が100万台を超えることが確実になってきて、日系を中心に完成車メーカーや部品企業の投資増が相次いだ。その結果、2008年以降、投資の対GDP比率は30%を超え、アセアン主要4カ国では一番高い数値となった。すなわち政治・社会情勢の安定、為替相場の安定、個人消費の拡大、投資の拡大、国際商品の高騰などにより、2005年以降5~6%のGDP成長率を維持し、他のASEAN諸国に比べて際立った経済状況の安定感があった。

こうした状況の中、2009年になると政府は自動車産業に関する第2の国民車構想といえる方針を発表した(Natsuda, *et al.*, 2015)。それは、環境に優しい低価格の小型車を国内で生産および普及させる方策であった。こうした方針を発表した背景は、①中間所得者

(5) ハビビ(ユスフ ハビビ)の任期は1998年5月21日から1999年10月20日まで、ワヒド(アブドゥルラフマン ワヒド)の任期は1999年10月20日から2001年7月23日まで、メガワティ(メガワティ スティアワティ スカルノプトゥリ)の任期は2001年7月23日から2004年10月20日までであった。

(6) 一人当たりGDPは1994年から97年の4年間1,000米ドルを超えたが、その後、アジア通貨危機によりこれを下回ることとなった。恒常的に1,000米ドルを超えるようになったのは2003年からであった(The International Centre for the Study of East Asian Development, 2006, 83-84)。

層が拡大し、乗り物に対する需要が二輪車から四輪車へ移りつつあり、この傾向は今後も続くであろうと予想されること、②政府は燃料補助政策により自動車燃料に補助金を支出していたが、この額が大きくなり財政を圧迫していたこと、③自動車部品産業はこれまでの支援策にかかわらずまだ非常に貧弱であり、活性化が必要であったこと、などであった。

この方針を発表して4年後の2013年5月23日に、低価格低燃費車（Low Cost Green Car: 以後、“LCGC”と略す）政策がインドネシア政府規則2013年41号として署名され、同年9月から施行された。これは、低価格で低燃費で一定量の国内産部品を使用した小型車に対して物品税と部品の輸入関税の減免といった税制面の優遇策を与え、自動車需要を喚起し、自動車産業の発展を目指すものであった。

ここまでに見てきたインドネシアにおける自動車産業に対する政策を一言で表現すると、「輸入代替工業化」による産業育成であったと言える。すなわち育成の目標に対して、基本的な方針は国産ブランド車の生産であった。そのために採用された政策として、これまでに完成車および部品輸入に高関税、完成車輸入禁止、1994年には解除されたが海外直接投資に諸制約、1996年における特定企業優遇による国民車の生産、そして2010年代のLCGC適合車優遇であった。

こうした産業育成政策に対して、1990年代から東南アジアにおける自動車生産の中心地的な拠点に成長したタイにおける「輸出指向工業化」による育成と比較すると、その差異がより明確になる（黒川、2015）。タイの場合は、国産ブランド車の生産にこだわらず、海外ブランド車の生産を基本方針として産業育成を行った。そのために採用された政策は、外国企業の誘致、保護政策の撤廃、技術移転の促進、人材育成であった。これに呼応して海外完成車メーカーおよび部品企業はタイへ積極的に投資し、また本国から生産能力の一部を移転した。この様にして形成されたタイの自動車産業は国際競争力を獲得し、東南アジアにおける生産および輸出の拠点として成長していったのである。すなわち、インドネシアの自動車産業は国際競争力を欠き、輸出は非常に僅かであるが、タイにおいては生産される約200万台のうち、半数以下の約90万台が国内で販売され、残り約110万台は輸出されてきた。

3. LCGC 政策による自動車産業の育成

インドネシア政府は2009年に自動車産業に関する第2の国民車構想といえる方針を発表し、その具体的な LCGC 政策の概要はまだ不明であったが、排気量 1,000cc、価格 1 億ルピア（約 92 万円）を上限にする方向であることが予想されていた。そして、完成車メーカーが自動車を販売店に卸す際に課せられている 10～30%の奢侈税については、基準を満たした LCGC 適合車に関してこの税率が免除される予定であった。その後、政策の概要が徐々に明らかになり、最終的には次の様な内容になった。①ブランド名はインドネシアに関連するもの、②車種はセダンおよびステーションワゴン以外の乗用車、③排気量はガソリンエンジンの場合 980-1,200cc、ディーゼルエンジンの場合 1,500cc 以下、④燃料はガソリンの場合オクタン価 92 以上、軽油の場合セタン価 51 以上、⑤1リットル当たりの走行距離は 20km 以上、⑥価格は 9,500 万ルピア以下（自動変速機搭載車は 15%まで、エアバッグやアンチロック ブレーキ システム（Antilock Brake System: ABS）など安全機能を装備する場合は 10% まで価格を上乗せ可能）、⑦最小回転半径は 4.6m 以下、⑧部品の現地調達は定められた構成部品の 5 年以内の現地生産を推奨、というものであった。

こうした政策に対して、当時、全体で約 95%の市場シェアを持つ日系完成車メーカーは LCGC 政策に適合する車の生産や部品現地調達率を上げるために生産設備の増強を始めた。この対応は、特に 2012 年から 13 年に集中し、当時の『日本経済新聞』には頻繁に日系完成車メーカーの生産力拡充や、部品企業や素材企業の新規投資などの記事が現れるようになった。

先ず、完成車メーカーの投資を見ると（表 1）、2011 年のトヨタ・ダイハツの新工場への投資から始まり、2012 年にはホンダが四輪自動車生産のために新工場に投資し、ニッサンがダットサンの投入を決定し、トヨタがミニバンの生産を決定した。さらに 2013 年になると三菱自動車が新工場への投資を決定し、それまでにインドネシアで生産していた全ての日系完成車メーカーが新工場の建設または新たな車種投入のために投資をおこなった。また乗用車を生産しておらず LCGC 政策とは直接関連がない日野自動車も、エンジンをインドネシアで生産し、東南アジア周辺国へのエンジン供給拠点とするという目的

で、2012年にエンジン工場への投資を決定した。こうしたインドネシアでの生産増強のための投資は、現地への技術移転を促進し、現地での生産能力向上に貢献する点から非常に重要な投資であると考えられる。⁽⁷⁾

表 1. 『日本経済新聞』に記載された日系企業の主な投資活動

	日付	投資活動
完成車メーカー	2011年2月16日	トヨタ・ダイハツ アジアで低価格小型車 インドネシアに新工場
	2012年3月14日	四輪 インドネシア新工場 ホンダ300億円投じ増産
	2012年3月21日	日産 インドネシアで「ダットサン」投入
	2012年10月13日	日野自 東南アジアで生産拡大
	2012年12月12日	インドネシアでミニバン トヨタ 東南アジアで生産拡大
	2013年6月15日	インドネシアに新工場 三菱自 生産5割アジアに
素材および部品企業	2012年3月23日	エンジン部品など車関連 インドネシアで増強 住友電工 新工場を建設
	2012年6月5日	インドネシアで金型を開発製造 豊田鉄工 12億円投資
	2012年9月3日	駆動装置の新工場 デンソー インドネシアに
	2012年9月19日	インドネシアに新工場 プレス工業 トラック部品一貫生産
	2012年12月27日	インドネシアで車用鋼板 新日鉄住金やJFE
	2013年5月30日	インドネシア 車部品大手 トヨタ通商が出資
	2013年6月18日	インドネシアで車用鋼板 JFEが新工場
	2013年7月22日	インドネシアに進出 オートパックス
	2014年9月6日	インドネシアで鋼材生産 大阪鋼板 合併に160億投資

出所：それぞれの日付の『日本経済新聞』

次に、部品および素材企業の主な投資活動を見ると、2012年には住友電工がエンジン部品生産を増強、デンソーが駆動装置生産のために新工場を建設、プレス工業が新工場を建設、新日鉄住金が車用鋼の板生産を開始した。2013年には、JFE が車輻鋼板の新工場を建設、大阪製鉄が鋼材生産を開始した。⁽⁸⁾

LCGC 政策が2013年5月23日に発効した以降に2016年までにLCGC 適合車を市場に投入した完成車メーカーは日系のみで、メーカー別に表2に示す車種を投入した。先ず、政策が発行された2013年9月には、ダイハツの Ayla とトヨタの Agya が、10月になるとホンダの Brio が、11月にはスズキの Karimun が市場に投入された。2014年5月になるとニッサンから Go Panca と Go+ Panca の2車種が、さらに2016年8月にトヨタから Calya が、同時期にダイハツから Sibra の2車種が市場へ投入された。それらの詳細は表2に示すとおりである。⁽⁹⁾

(7) それぞれの出所は表1に記した日付の『日本経済新聞』である。

(8) ここの出所も表1に記した日付の『日本経済新聞』である。

(9) Go+ Panca の読み方は、日本語表示で“ゴウ プラス パンチャ”である。

表 2. 市場に投入された LCGC 適合車

ブランド名	メーカー	発売開始	排気量 (cc)	気筒 (数)	定員	AT 有無
Ayla	Daihatsu	2013年9月	998	3	5	○
Agya	Toyota	2013年9月	998	3	5	○
Brio	Honda	2013年10月	1,198	4	5	○
Karimun	Suzuki	2013年11月	998	3	5	×
Go Panca	Nissan	2014年5月	1,198	3	5	×
Go+ Panca	Nissan	2014年5月	1,198	3	7	×
Calya	Toyota	2016年8月	1,198	4	7	○
Sigra	Daihatsu	2016年8月	998	3	7	×
Sigra	Daihatsu	2016年8月	1,198	4	7	○

出所：2018年2月3日にジャカルタにおける各メーカーのディーラーより聴取

エンジン排気量と乗車定員から見ると、2013年に市場に投入されたダイハツの Ayla、トヨタの Agya、ホンダの Brio、スズキの Karimun の4車種のうち、ホンダの Brio のみが排気量が 1,198cc で、他は 998cc であった。しかし乗車定員はいずれも 5 人であった。ニッサンの Go Panca と Go+ Panca の2車種は 2014年5月に市場に投入され、いずれも排気量が 1,198cc で、乗車定員は前者が 5 人、後者が 7 人であった。さらに 2016 年になるとトヨタが排気量 1,198cc で定員 7 人の Calya、ダイハツが排気量 998cc で定員 7 人の Sigra と 1,198cc で定員 7 人の Sigra を発売した。2016 年に発売されて車種は全てインドネシアで人気の高い乗車定員が 7 人となっている。

各メーカーの LCGC 適合車の販売価格をそれぞれのメーカーが販売している従来の低価格車の価格と比較してみよう (表 3)。ダイハツの場合は LCGC 適合車が従来車種の 52 ~ 61%、トヨタの場合は 70 ~ 71%、ホンダの場合は 56%、ニッサンの場合は 56 ~ 57%、スズキの場合は 74% で、いずれも従来車種より大幅に低い価格となっている。

これらの車種の合計販売台数は 2013 年に 53,000 台、2014 年 185,000 台、2015 年に 177,000 台、2016 年 256,000 台と急速に拡大し、乗用車全体の 26.4% を占めるようになった (図 1)。これに伴い全乗用車の販売台数も拡大していて、他車種からの代替により LCGC 適合車が購入されているだけでなく、新たな需要を喚起して販売台数が増加しているのが分かる。すなわち LCGC 政策は、低価格車を供給することにより、富裕層に限られていた市場を中間所得者層へも拡大させたのである。

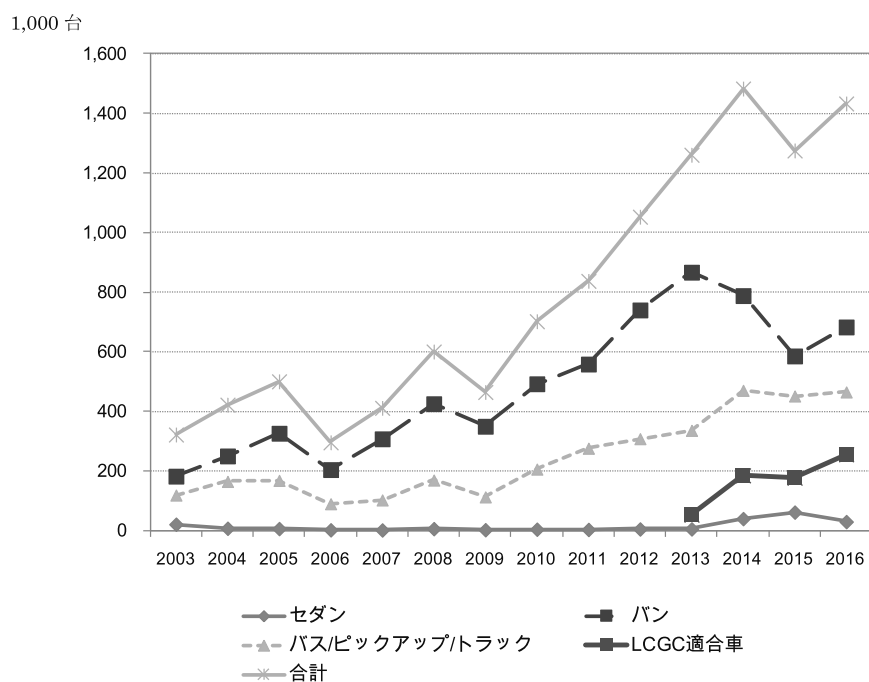
表 3. 完成車メーカー別 LCGC 適合車と従来の低価格車の価格比

メーカー	LCGC適合車			同じメーカーの従来の低価格車			同じメーカーの従来から存在する低価格車との価格比(%)
	ブランド	排気量 変速機	価格 (百万Rp)	ブランド	排気量 変速機	価格 (百万Rp)	
Daihatsu	Ayla	998 M/T	94	Xenia	989 M/T	181	52
	Sigra	998 M/T	110				61
Toyota	Agya	998 M/T	133	Avanza	1,297 M/T	188	71
	Calya	1,198 M/T	132				70
Honda	Brio	1,198 M/T	132	Jazz	1,497 M/T	234	56
Nissan	Go Panca	1,198 M/T	104	March	1,198 M/T	185	56
	Go+ Panca	1,198 M/T	105				57
Suzuki	Karimun	998 M/T	105	Arena	1,493 M/T	142	74

注：M/T は手動変速機採用の車種を示す。

出所：2018年2月3日時点のジャカルタにおける各メーカーのディーラーより聴取

図 1. 車種別生産台数の推移



出所：Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (2016)

4. 外資規制の撤廃と LCGC 政策の影響

輸入代替工業化による開発を推し進めてきたインドネシア自動車産業がなぜ急速に生産台数を増加していったかのであろうか。その重要な要因は 1994 年の外資規制の撤廃と LCGC 政策にあると考えられる。この政策変更により何が起こったか見てみよう。

そのために日系完成車メーカーおよび部品企業がインドネシアにいつ進出したかを分析してみよう。『海外進出企業総覧 2017』（週刊東洋経済、2017）には日系企業の進出年が明記されていて、1970 年から 2014 年までにインドネシアへ進出した日系完成車メーカーおよび部品企業が 243 企業あることが分かる。⁽¹⁰⁾ それらを進出年別に分類し、横軸に 1970 年以降 5 年毎の期間をとり、縦軸に進出企業数をとり、グラフにしたのが図 2 である。これを見ると 1994 年までに進出した日系企業は非常に少ないことが分かる。しかし 1995-99 年になると進出した日系企業が非常に多くなってきた。1997 年にはアジア通貨危機が起こり、インドネシア経済が著しく後退したに関わらず、日系企業の進出は多かった。これらの理由は、1994 年 6 月までは外資に対する投資規制があり、外資 51% 以上の企業を設立することが困難であった。しかしこの規制の撤廃により 100% 外資の企業設立が可能になり、多くの日本の部品企業がインドネシアへ進出した。2000-04 年にも引き続き多くの日系企業がインドネシアへ進出したが、次の進出ピークは 2010-14 年であって、1995-99 年に比べて約 2 倍の数の企業が進出した。この要因は、LCGC 政策の導入方針に対して、その適合車を生産するために進出したと考えられる。

2010-14 年における完成車メーカーや部品企業のこのような投資活動を裏付けるものとして、インドネシア統計庁（Badan Pusat Indonesia, 以後、“BPS” と略す）の海外直接投資額データも利用することができる。国別直接投資を見ると、日本からの投資は 2010 年および 11 年にはシンガポールに比べて 5 分の 1 程度の 10 億ドル程度であった（BPS, 2012, 67）。しかし、2012 年には 25 億ドルへと増加し（BPS, 2013, 67）、2013 年にはさらに急拡大し、シンガポールと肩を並べる 50 億ドルに達した（BPS, 2014, 83）。この後の 2014

(10) 各進出企業の事業内容から、明らかに自動車産業に関連していると考えられる企業のみを集計した企業数である。

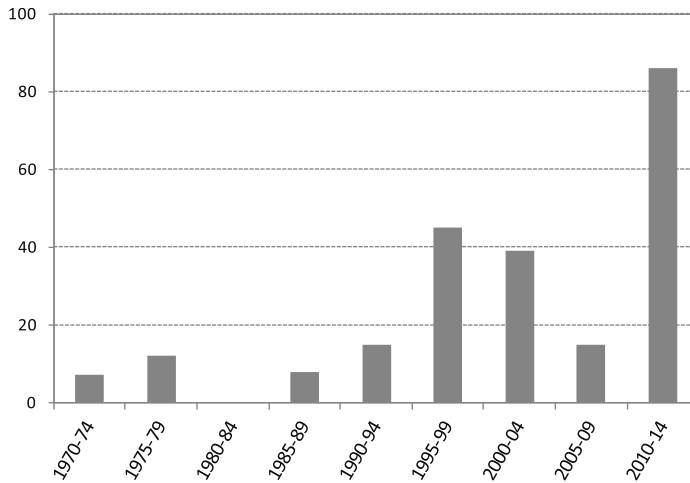
年になると27億ドルとシンガポールの投資額の半分程度になってしまった（BPS, 2015, 87）。こうした状況は日系企業がLCGC適合車の生産準備のために懸命に対応していたことがうかがえる。

次に、日系プラスチック成形加工企業および日系プラスチック部品企業（以後、“日系プラスチック成形部品企業”と略す）の進出を観察してみよう。ここで、日系プラスチック成形部品企業に注目する理由は、前出の『海外企業進出総覧 2017』（週刊東洋経済, 2017）においてプラスチック関連企業は多いが、自動車部品を製作しているか否かが不明な点が多い。したがって、前述の243企業には明確に自動車部品と記載されているものの以外のプラスチック関連企業を含めなかった。しかし明らかに自動車部品を作成していると考えられる企業も多く存在していた。そこでプラスチック関連企業に絞って調査した『2014版 自動車用プラスチック部品成形メーカーのアジア進出状況』（有限会社デジタルリサーチ, 2014）を用いて、日系プラスチック成形部品企業のインドネシアでの設立状況を見てみよう。図3は、図2と同様に企業を進出年別に分類し、横軸に1970年以降の5年毎の期間をとり、縦軸に進出企業数をとったものである。これを見ると1970年から1994年までのプラスチック成形部品企業の進出は、全体107企業のうち9企業と非常に少ない。これは先にも述べた様に、外資に対する投資規制により、進出する企業が少なかったと考えられる。1994年5月の外資規制の撤廃により1995-99年には投資件数が急増するが、2000-04年と2005-09年には進出数も次第に減少してきた。しかし2010年以降においては、増加に転じ、実に29企業が進出した。これはやはりLCGC政策に呼応した日系完成車メーカーの対応により誘発された進出であると考えられる。

最後に、2015年時点でインドネシア自動車部品工業会（Gabungan Industri Alat-Alat Mobil & Motor: 以後、“GIAMM”と略す）に加盟する企業がいつ設立したかを、1970年以降5年毎の設立数をグラフにしてみよう（図4）。⁽¹⁾ ここで塗り潰し線は外資系企業、中抜き線は地場系企業である。この図で注目すべき点が3点ある。第1点は、1994年に外資100%企業が無条件許可になるまでは、地場系の設立が外資系を上回る時期があったことである。1994年6月までは外資に対して多くの制約が課せられていたため、外資

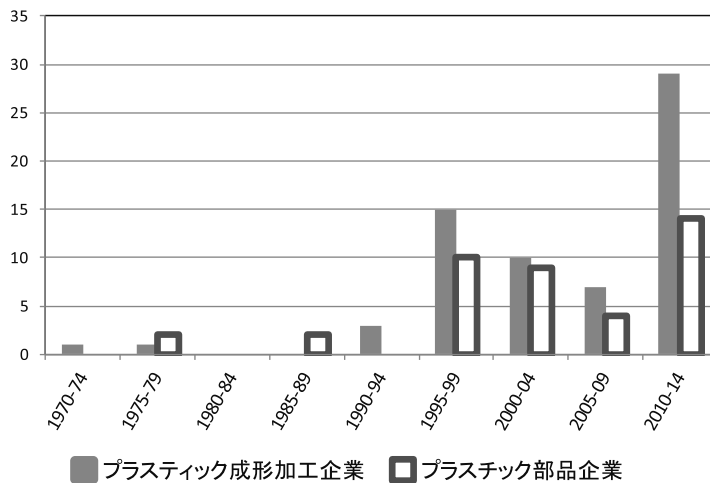
(1) 設立年が不明の企業は除外した。

図 2. 年別自動車関連日系企業の進出数



出所：週刊東洋経済（2017）

図 3. 年別自動車関連日系プラスチック成形加工／部品企業の進出数

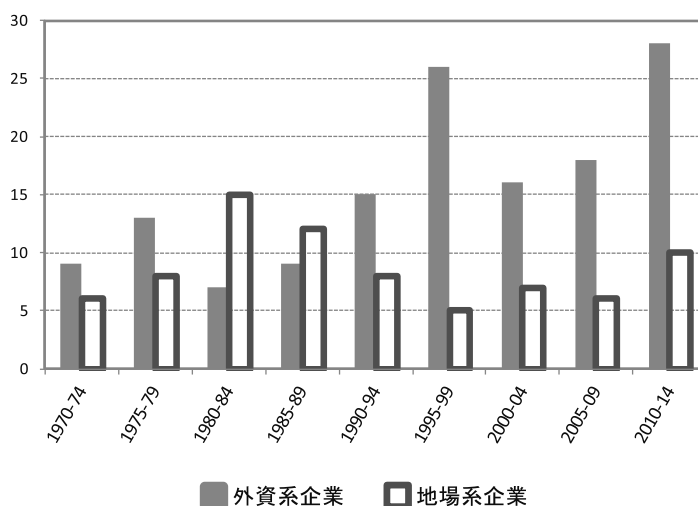


出所：有限会社デジタルリサーチ（2014）

系企業の設立が困難であった。したがって必要な部品を生産するために、地場系企業が重要であり、その設立数が多くなったものと考えられる。第2は、外資系企業の設立が1995-99年に急増したことである。この期間には前述したようにアジア通貨危機（1997-98年）が発生し、インドネシアのGDP成長率が著しいマイナス成長を記録し、自動車販売台数が1996年の60万台から98年の5万8千台まで落ち込み、さらに次の99年も9万4

千台と低迷していた。それにも関わらず、外資系部品企業の設定数が多かったのは1994年6月の外資規制撤廃のためであると考えられる。最後は、2010年以降の外資系企業設立数の急増である。これは2009年に出されたLCGC方針に対し、部品企業がそれに対応するためにインドネシアに進出をしたためであると考えられる。

図4. 年別および資本別 GIAMM メンバー企業の設立数

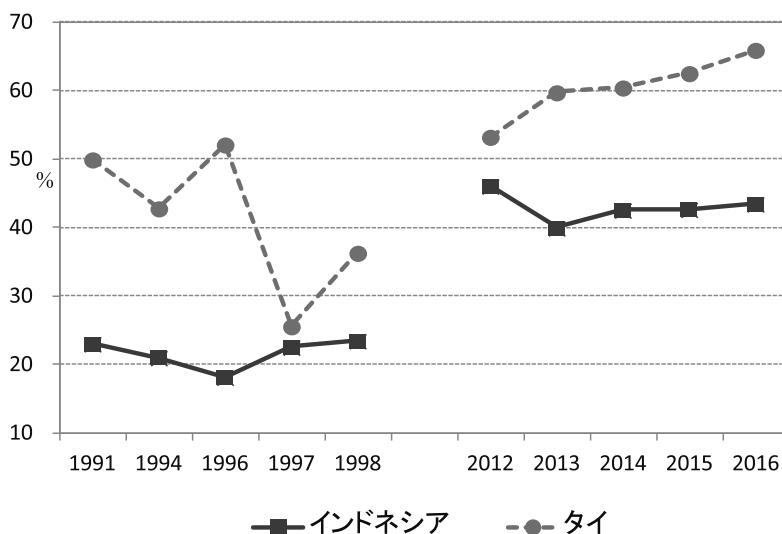


出所：Gabungan Industri Alat-Alat Mobil & Motor (2015)

このような投資活動の結果、部品国内調達率がどのように変遷していったかを見てみよう。外資系企業の進出や地場系企業の設立を反映して、インドネシアにおける図5に示す様に1990年代に約25%であった部品現地調達率は、2010-16年には約45%と20ポイント上昇した。東南アジア諸国で自動車生産台数が最も多いタイでは、1990年代の生産台数が50万台で既に国内部品調達率が既に約45%水準に達していた。なお2016年には生産台数が約200万台で、部品現地調達率は65%となり、1990年代と比べて約20ポイント高くなっていた。すなわちインドネシアの2010年以降の生産台数は年間約100万台で、部品国内調達率はタイの50万台生産規模のときとほぼ同じ45%である。こうした数値は、インドネシアの自動車生産における部品国内調達率はタイより低く、国内での部品産業がまだタイほど発達していないことを示している。

この様にタイと比べるとインドネシアの部品国内調達率は低い。そこでそれぞれの国に

図 5. 国内部品調達率の推移



出所：1) 日本貿易振興会（1992）
 2) 日本貿易振興会（1995, 1996）
 3) 日本貿易振興会（1998, 1999）
 4) 日本貿易振興機構（2012, 2013, 2014, 2015, 2016）

における部品企業の数にどのような差があるか調べてみよう。2015年におけるインドネシアの部品企業の数を知る方法として二通りある。一つは、日系企業のみについてであるが、『海外進出企業総覧 2017』（週刊東洋経済、2017）と *Directory of Japanese Companies and Representative Offices in Indonesia*（JETRO, 2016）がある。他の一つは、外資系企業と地場企業の両方についてはであるが、前出のGIAMMが出している *Directory of GIAMM Members* と『インドネシア自動車・部品産業 200万台市場への対応急ぐ完成車・部品メーカー 2014』（Fourin, 2014）を利用することができる。但し、*Directory of GIAMM Members* はGIAMM会員企業のみについての情報であるため、産業全体に関する数値ではない。それぞれの資料により分析した企業数を、部品企業を分類するときに用いる一次、二次、三次別に表示したのが表4である。

先ず『海外進出企業総覧 2017』で日系企業を見ると、自動車メーカーおよび部品企業が243企業に存在する（表4の第1欄）。但し、この数値には、前述したようにプラスチック部品企業で自動車部品を製作していると思われるが、特に自動車部品と明記していない企業を含んでいない。次に、*Directory of Japanese Companies and Representative Offices in*

表 4. 完成車メーカーと部品企業数

	海外進出 企業総覧 2017	JETRO 2016	FOURIN 2014	GIAMM 2015
完成車 メーカー	243	202	86 (8)	8
一次部品 メーカー				83 (24)
二次部品 メーカー			224 (133)	97 (45)
三次部品 メーカー	36 (16)			

注：括弧内の数値は企業数のうち地場系企業の数である。

出所：1) 週刊東洋経済（2017）

2) JETRO（2015）

3) FOURIN（2014）

4) Gabungan Industri Alat-Alat Mobil & Motor（2015）

Indonesia に基づくと、日系自動車メーカーおよび部品企業が 202 企業に存在する（表 4 の第 2 欄）。

日系を含む外資系企業と地場系企業は『インドネシア自動車・部品産業 200 万台市場への対応急ぐ完成車・部品メーカー 2014』（FOURIN, 2014）においては、完成車および一次に定義されるのは 86 企業、二次 および三次に定義されるのは 224 企業である。したがって、合計すると 310 企業となる。最後に、GIAMM 会員に限った企業を見ると、完成車メーカーは 8 企業、一次 に属する企業が 83、二次が 97、三次が 38、全体で 224 企業となっている。したがって、いずれの調査の結果も約 300 企業であるため、その程度の企業数であると考えられる。

他方、タイの企業数は上田推計（上田、2007）によると、外資系を含めて約 1,000 企業存在すると言われている。こうした部品企業数の差が両国における国内部品調達率の差異となったと考えられる。インドネシアにおいても、LCGC 適合車に対する国内需要がさらに拡大し、輸出が増加すると、外資系および地場系部品企業が設立され、部品現地調達率は上昇していくと考えられる。

5. おわりに

ここまでに見たように、インドネシア政府は輸入代替により自動車産業の育成を試みてきた。その方法は、基本的に完成車輸入に高関税、そして部品輸入にも高関税を課すことであった。その中で、部品生産に対してデリーション プログラムやインセンティブ システムを導入し、部品産業を育成し、完成車の生産を試みた。さらには国民車計画により特定の国内企業を優遇し、その企業による完成車の生産を試みてきた。しかし、デリーション プログラムやインセンティブ システムは十分に機能せず、また国民車計画は WTO の協定に違反すると提訴され、地場系資本による自動車産業の育成は十分には達成されなかった。すなわちこれらの政策は産業や市場の構造を考慮せずに、規制や関税により、地場系資本による企業を設立し、国産化を追求するものであった。しかし、このような政策によっても地場系完成車メーカーを育成できなかっただけでなく、自動車産業全体の生産コストを上昇させ、その結果、製品価格を高騰させ、購入者を富裕層に限定した。

2013年に導入された LCGC 政策も基本的には輸入代替による自動車の国産化であった。しかしこれまでと大きく異なる点は、LCGC 政策は、基本的な方針を示し、それに沿って外資系および地場系企業と区別なく完成車メーカーに自主的に低コストの製品を開発・生産させ、さらに LCGC 適合車の購入時にかかる奢侈税を免除し、中間所得者層にも市場を拡大させようとしたものであった。この政策に先だって 1994年には、外資 100%企業の設立が認められるようになって、さらに外資の最低投資額規制も撤廃されていた。

このような外資規制の撤廃と LCGC 政策が、外資系完成車メーカーや部品企業の適合車開発投資意欲を刺激し、それらが中間所得者層に受け入れられ、市場が急速に拡大したのである。部品産業へ外国資本の投資が続いているが、まだ部品現地調達率は約 45%でタイに比べて低い。これからさらに LCGC 適合車の生産拡大が続けば、既存部品企業の生産拡大だけでなく、新規の地場系および外資系部品企業の設立が続き、インドネシアがタイに続いて東南アジアにおける自動車生産の拠点になると考えられる。

しかし、インドネシアの自動車産業は、まだ輸入代替政策による完成車輸入に高関税、部品輸入にも高関税によって守られていて、経済効率を十分に達成しておらず、国際競争力もないため、輸出はまだ僅かである。したがって、インドネシアが、自動車産業におい

てタイに続いて本格的な生産および輸出拠点になるためには、経済効率をそこなう保護政策を撤廃し、輸出指向工業化政策への転換が必要である。

参考文献・資料

Badan Pusat Indonesia (2012), *Indikator Ekonomi*, Oktober 2012, Jakarta.

Badan Pusat Indonesia (2013), *Indikator Ekonomi*, Oktober 2013, Jakarta.

Badan Pusat Indonesia (2014), *Indikator Ekonomi*, September 2014, Jakarta.

Badan Pusat Indonesia (2015), *Indikator Ekonomi*, November 2015, Jakarta.

FOURIN (2014), 『インドネシア自動車・部品産業 200万台市場への対応急ぐ完成車・部品メーカー 2014』, 東京.

Gabungan Industri Alat-Alat Mobil & Motor (2015), *Directory of GIAMM Members*, October 12, 2015.

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (2016), <https://www.gaikindo.or.id/> (2018年1月26日閲覧)

JETRO (2015), *Directory of Japanese Companies and Representative Offices in Indonesia*, JETRO Jakarta Center.

黒川基裕 (2015), 「タイ国自動車産業の歴史的変遷—国内市場の拡大とリージョナルハブに向けての取り組み」『季刊 国際貿易と投資』, 2015年夏号, 57-70.

中村和敏 (2007), 「工業開発の政策と中小企業」『インドネシアの中小企業の実態把握調査—自動車関連裾野産業を中心に—』財団法人国際東アジア研究センター, 平成19年3月.

Natsuda, Kaoru; Kozo Otsuka; and John Thoburn (2015), "Dawn of Industrialization? The Indonesian Automotive Industry," *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. 51, No. 1, 47-68.

日本貿易振興会 (1992), 『NIES, ASEANでの日系企業（製造業）の活動状況』, 東京.

日本貿易振興会 (1995, 1996), 『ASEAN日系製造業の活動状況』, 東京.

日本貿易振興会 (1998, 1999), 『進出企業実態調査アジア編—日系製造業の活動状況—』, 東京.

日本貿易振興機構 (2012, 2013, 2014, 2015, 2016), 『在アジア・オセアニア日系企業活動実

態調査』, 東京.

日本経済新聞「トヨタ・ダイハツ アジアで低価格小型車 インドネシアに新工場」2011年2月16日朝刊, 14 (1).

——「四輪インドネシア新工場 ホンダ, 300 億円投じ増産」2012年3月14日朝刊, 13 (11).

——「日産, インドネシアで「ダットサン」投入」2012年3月21日朝刊, 12 (9).

——「エンジン部品など車関連 インドネシアで増強 住友電工, 新工場建設」2012年3月23日朝刊, 13 (11).

——「インドネシアで金型を開発 豊田鉄工, 12 億円投資」2012年6月5日朝刊, 12 (11).

——「駆動装置の新工場 デンソー, インドネシアに」2012年9月3日朝刊, 12 (11).

——「インドネシアに新工場 プレス工業 トラック部品一貫生産」2012年9月19日朝刊, 14 (11).

——「日野自 東南ア生産拡大 トラック マレーシアで組立」2012年10月13日朝刊, 13 (10).

——「インドネシアでミニバン トヨタ, 東南アで生産拡大」2012年12月12日朝刊, 13 (15).

——「インドネシアで車用鋼板 新日鉄や JFE 現地生産を検討」2012年12月27日朝刊, 13 (12).

——「インドネシア車部品大手 豊田通商が出資」2013年5月30日朝刊, 13 (11).

——「インドネシアに新工場 三菱自, 生産5割アジアに」2013年6月15日朝刊, 14 (1).

——「インドネシアに車鋼板 JFE が工場新設 285 億円投資, 年産40万トン」2013年6月18日朝刊, 14 (11).

——「インドネシアに進出 オートボックス, 合弁で卸」2013年7月22日朝刊, 13 (11).

——「インドネシアで鋼材生産 大阪製鉄 合弁に160億円投資」2014年9月6日朝刊, 14 (13).

野村俊郎 (1996), 「インドネシアの国民車計画とフンプス・起亜の自動車市場参入」『鹿児島県立短期大学 商経論叢』, 第46号, 81～154.

週刊東洋経済 (2017), 『海外進出企業総覧 (国別編) 2017』東洋経済新報社, 2017.

The International Centre for the Study of East Asian Development (2006), *East Asian Economic Perspectives*, Vol. 18, No. 1,

上田曜子 (2007), 「日本の直接投資とタイの自動車部品メーカーの形成」『同志社 経済学

論叢』, 第 58 卷第 4 号, 87-117.

有限会社デジタルリサーチ (2014), 『2014 年版 自動車用プラスチック部品成形メーカーの
アジア進出状況調査』 プラスチック成形加工メーカー調査レポート No. 38.