



インドネシア共和国

独立行政法人日本貿易振興機構 (JETRO)

海外調査部アジア大洋州課 藤江 秀樹

■概況 (政治状況、マクロ経済)

インドネシア経済は、2012年以降、世界的な資源ブーム終焉により輸出が落ち込み、さらには投資、消費の減退に波及し、経済成長の停滞を引き起こしている。2014年10月に発足したジョコ政権は、外国企業投資を呼びこみ輸出志向型産業の育成を目指すべくビジネス環境整備に努めている。2019年4月には、大統領選、総選挙が実施される予定で、今年9月から本格的な選挙キャンペーンが開始される。ジョコ氏は実行力を伴うリーダーシップにより国民からの高い支持を得ているなか、来年選挙で再選を果たせるか、また各種産業政策を継続して実行できるかが注目を集めるところだ。

■経済・産業動向

(1) 自動車産業

一人当たりGDPが3,000ドルを超えると耐久消費財が爆発的に売れるという経験則がある。インドネシアはこのラインを2010年に超え、自動車市場は順調に拡大し2014年にタイを抜いてASEAN首位に躍り出た。市場は日本ブランドの牙城となっており占有率は98%を超える。旺盛な需要へ対応するため、日系メーカーは2012年以降、生産能力を拡張した。ASEANにおける自動車生産は、これまでの「タイ一極集中」から「タイとインドネシアの二極体制」へと転換しつつある。

生産・輸出拠点としての持続的な発展のためには、裾野産業の集積が不可欠だ。自動車完成車の現地調達率は向上したが、素材・原材料を中心に輸入依存が続く。また、2015年以降、国内景気の後退に伴い、

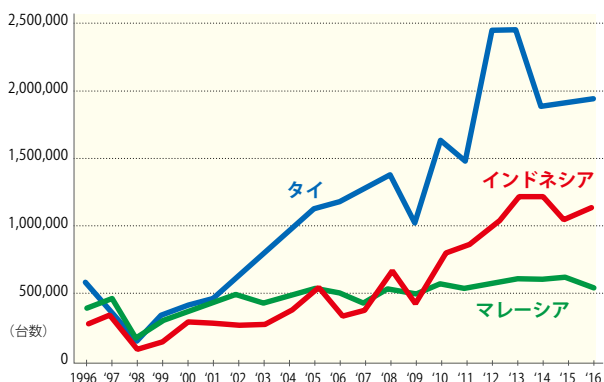
販売台数が伸び悩んでいる。生産拠点としての更なる発展には「強みである国内市場の規模が安定して拡大すること」(自動車関係者)が条件になっており、国内自動車市場の本格的な回復が望まれる。

(2) インフラ開発

インフラでは道路、電力、港湾、通信などで改善を求める声が多い。特に大都市を中心に渋滞は恒常化しており、市の生活および物流に支障をきたしている。朝夕のラッシュアワーの時間帯には、ジャカルタ中心部から工業団地まで50～60キロの距離の移動に2～3時間を要するため「朝5時前に家を出る」とするなどの日本人駐在員が多く、生活面でも頭の痛い問題になっている。

ジョコ政権は「海洋国家構想」を掲げ、インフラ整備に重点的に取り組んでいる。就任後1年間は政治基盤が不安定な状況下で、行政の体制構築や予算執行などの面でスムーズに実行できなかった。2年目以降は、政権基盤が強化され、国家予算におけるインフラ予算は金額、歳出に占める割合ともに順調に拡大し執行されている。

■ ASEAN3 各国における自動車生産台数の推移



写真上：高速道路の高架化が進むチカンパック高速

写真下：2013年導入されたローコスト・アンド・グリーンカー (LCGC) の生産にあたって、日系自動車部品メーカーの進出が相次いだ。



■主要州または県市の最低賃金および前年比上昇率

(1,000 ルピア、%)

	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年						
ジャカルタ特別州	1,290	1,529	2,200	43.9	2,441	11.0	2,700	10.6	3,100	14.8	3,356	8.3	3,648	8.7
ブカシ県 (西ジャワ州)	1,286	1,491	2,002	34.3	2,447	22.2	2,925	19.5	3,261	11.5	3,530	8.2	3,837	8.7
カラワン県 (西ジャワ州)	1,159	1,269	2,000	57.6	2,447	22.4	2,987	22.1	3,331	11.5	3,605	8.2	3,919	8.7
スマラン県 (中部ジャワ州)	880	942	1,051	11.6	1,208	14.9	1,419	17.5	1,610	13.5	1,745	8.4	1,900	8.9
スラバヤ市 (東ジャワ州)	1,115	1,257	1,740	38.4	2,200	26.4	2,710	23.2	3,045	12.4	3,296	8.2	3,583	8.7

実際に街中の様子を見ると、円借款によるジャカルタ大量高速鉄道（MRT）事業は2019年の開通を目指す。高架道路は、首都ジャカルタから工業団地をつなぐ一部区間で建設が始まった。同じく新港湾パティンバン開発は、首都圏の貨物交通量の分散を図る目的で、西ジャワ州スバン県パティンバンに新港を建設する。進捗中の案件は、2019年の次期総選挙、大統領選の前までに、一定の成果を出したいとするジョコ政権の意向が強い。

■投資情報

(1) 日本企業による進出動向

2010年以降、日本企業による「第3次進出ブーム」に沸いている。これまでは廉価で豊富な労働力を求めた輸出拠点としての位置づけが強かったが、一人当たりGDPが3,000ドルを超えた2010年頃から内需を狙った進出へと変化がみられる。

投資調整庁（BKPM）統計により、日本からの投資を業種別にみると、自動車・二輪車のシェアが高い。自動車メーカーによる大型の拡張投資やサプライヤーの投資計画が続々と実現したことによるものだが、シェアは徐々に低下し、他産業へ広がりを見せている。2017年に首位へ浮上した電気・ガス・水道は、電源開発や伊藤忠商事が出資する中部ジャワ州バタンの石炭火力発電所の開発が加速するほか、住友商事と関西電力がタンジュン・ジャティ石炭火力発電所の拡張建設工事に着手した。不動産では、複数の日本企業が商業施設、住宅、工業団地などの開発事業に参画し、新規事業も相次いで発表されている。このように、投資主体は非製造業（サービス業）も含めた他分野に広がっている。

(2) 企業進出に関する法律・制度

最低資本金の規定

外国企業の設立に当たっては、最低投資額は100億ルピア（約8,000万円）（土地・建物を除く）、払

込資本金は25億ルピアと定められている（BKPM長官規程2015年第14号）。とりわけ中小企業にとっては進出にあたって高い障壁となっており、外国の産業界からは改善を求める声が上がっている。

最低賃金の公式化

最低賃金は州ごとに設定され、毎年1月に改定される。州によっては、そこから県・市レベル、さらには業種別分類で、県知事、市長がそれぞれの水準を決定している。近年、製造業が集積する西ジャワ州を中心に急激な賃金上昇に直面している。2013年はジャカルタ特別州で前年比4割強、ジャカルタに隣接するブカシ県は3割、カラワン県は6割と急増し、企業の業績を大きく圧迫した。こうした中、ジョコ政権は、最低賃金決定の前年比上昇率を「前年の物価上昇率」と「前年の経済成長率」の和で算出するよう規定した。日系企業からは事業運営上の確実性を与えるものだとして歓迎の声が聞かれる。

■インドネシア基礎データ

国名	インドネシア		
面積	191万km ²		
人口 (2016年)	2.58億人		
出所: インドネシア中央統計局			
首都	ジャカルタ		
名目GDP (2016年)	9,325億米ドル		
出所: IMF			
1人当たりGDP (2016年)	3,605米ドル		
出所: インドネシア中央統計局			
実質GDP成長率 (%)	2014年	2015年	2016年
	5.0	4.9	5.0
貿易収支 (100万米ドル)	154.4億ドル (2016年)		
出所: インドネシア中央銀行			
経常収支 (100万米ドル)	△169.1億ドル (2016年)		
出所: インドネシア中央銀行			
主な輸出品目 (2016年)	① 鉱物性燃料 (19.3%)		
(金額上位の品目名)	② 動植物性燃料 (12.6%)		
出所: Global Trade Atlas	③ 電気機器 (5.6%)		
主な輸入品目 (2016年)	① 一般機械 (15.5%)		
(金額上位の品目名)	② 鉱物性燃料 (14.2%)		
出所: Global Trade Atlas	③ 電気機器 (11.4%)		
メーカー (一般職) 月額基本	314米ドル		
出所: 「2017年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」			
進出日系企業数	1,533社		
	2015年11月時点 (ジェットロ・ジャカルタ調べ)		