

## 第 4 章

### インドネシアの自動車産業 ——通貨・金融危機と自由化の狭間で——

#### はじめに

インドネシアはアジア通貨・金融危機の影響を最も深刻に受けた国だった。1998年のGDP成長率はマイナス13.2%と通貨・金融危機の影響を受けた国・地域のなかで最も低く、消費者物価上昇率は最高80%に達した。5月にはスハルト政権の崩壊と華人資本の海外逃避をまねいた暴動が発生し、失業率は12月時点で20%と推定されるなど政治、社会面でも危機の様相を呈した。

1997年前半のインドネシアはGDP成長率が7%前後と経済は順調に拡大を続け、自動車や家電の販売も好調であり、ファンダメンタルズも健全と評価されていた。そのインドネシアの通貨ルピアが後半の6カ月で暴落したのは、740億ドルの民間債務の約5割を占めていた短期資金と証券投資資金の海外への流出が主因である(表1)<sup>(1)</sup>。

外国直接投資も1997年の第3四半期以降流出に転じたが、証券投資などその他の投資に比較すると流出額ははるかに小さい。タイや韓国では通貨・金融危機の発生後、外国直接投資の流入は増加しており、「逃げ足の早い」証券投資などの間接投資や銀行融資と比べた際の直接投資の重要性は通貨危機により再認識されたといえる<sup>(2)</sup>。

通貨・金融危機発生当初には、通貨下落により輸出が増加し経済は回復に

表1 通貨・金融危機前後のインドネシアの

	1996/97	1997/98 1 Q	1997/98 2 Q
資本取引収支	12,668	2,226	1,790
公的資本収支	△820	362	△191
民間資本収支	13,488	1,864	1,981
直接投資資本収支	6,546	1,267	1,392
その他民間資本取引収支	6,942	597	589

(注) インドネシアの会計年度は毎年4月に開始。

(出所) Bank of Indonesia, *Indonesian Financial Statistics*, August 1999.

向かうと考えられていたが、経済危機は深刻化した。その原因には、輸入コストの価格への転嫁による消費の低迷、高金利と緊縮財政、企業債務負担の増加、金融機能の麻痺、輸出の伸び悩みなどがあげられる<sup>(3)</sup>。製造業への通貨・金融危機の影響をみると、国内市場販売型、原材料や部品の輸入依存の高いタイプの産業が最も深刻である。その代表例が自動車産業である。同産業ではアSEMBラーはすべて外資系であり、部品メーカーも外資系の比重が高い。部品や素材の輸入依存度が高く、地場の企業・産業とのネットワーク形成が遅れていた産業、輸出比率が小さく販売の国内市場への依存の大きな企業・産業が通貨・金融危機の影響をより深刻に受けており、外資の事業展開のあり方が経済危機の深刻化と関係しているといえよう。

通貨危機と時期を同じくして進展しているのが貿易自由化である。WTO（世界貿易機関）のTRIM（貿易関連投資措置）協定に従い、進出企業に対し国内製品の購入・使用を要求するローカル・コンテンツ要求措置の撤廃が1999年のうちに求められており、インドネシアでも99年6月に新自動車政策が発表された。また、AFTA（ASEAN Free Trade Area）による貿易自由化も2002年から実施の計画となっており、自動車産業は貿易自由化への対応も迫られている。

本章では、インドネシアの自動車産業に焦点をあて、通貨下落の影響がなぜ深刻化したのか、また、貿易自由化の影響と企業の対応について考察する。まず、第1節で、インドネシアの自動車産業の概況と通貨・金融危機の影響、

資本取引の推移（会計年度・四半期データ）（単位：100万ドル）

1997/98 3 Q	1997/98 4 Q	1998/99 1 Q	1998/99 2 Q	1998/99 3 Q	1998/99 4 Q
△5,442	△6,203	1,195	△399	1,532	591
3,158	870	2,233	3,291	3,577	3,461
△8,600	△7,073	△1,038	△3,690	△2,045	△2,870
△324	△502	367	△144	△77	△232
△8,276	△6,571	△1,405	△3,546	△1,968	△2,638

日系自動車メーカー各社の対応を概観し、第2節で自動車産業政策の中心であった部品国産化政策と国産化の現状を検討する。第3節では1999年6月に発表された新自動車政策とその含意について現地調査に基づき論述し、第4節でAFTAスキームにより進められている貿易自由化に対する日系自動車メーカーの対応策としての、ASEAN域内での生産拠点の再編とそのなかでのインドネシアの自動車産業の位置づけについて検討する。また、まとめとして自動車産業にかかわる日本の経済協力の方向について提言を行う。

## 第1節 インドネシアの自動車産業と通貨・金融危機の影響

### 1. 自動車産業の概況

インドネシアの自動車産業はスハルト政権が5カ年計画を開始した1969年に本格的にスタートした。生産台数は71年には2万台を超え完成車輸入台数を上回り、70年代の石油ブーム期に順調に拡大、81年に21万2000台に達し最初のピークをむかえた。80年代前半は石油価格をはじめとする一次産品価格低下の影響による不況のため、生産台数は15万台前後に減少した。しかし、87年以降、非石油輸出と外国投資の急激な増加により経済は回復に向かい、89年以降、自動車の販売台数、生産台数はともに増加に転じている。その後、

金融引締めが実施された92年に急減したものの、94年以降、販売台数は30万台以上が続いた。97年には、乗用車では国民車および対抗車種が市場に投入され、商用車もトヨタキジャンの10年ぶりのモデルチェンジ（97年1月）により消費が刺激され、1～7月の販売台数は前年同月比59%増の大幅な増加となっていた。通貨・金融危機の影響により、年後半に販売台数は減少に転じたものの、97年は年間では39万2100台と市場最高を記録した。こうした市場の拡大の加速からインドネシア自動車工業会は93年に、2000年には自動車販売台数が55万台に達すると予測を行った。

ASEANでは、タイの自動車産業が最大の規模であり、裾野産業の集積を含め競争力が最もあると評価されている。タイの自動車産業が急成長を開始したのは1988年以降であり、89年には販売台数で、91年には生産台数で、それぞれインドネシアを凌駕した。96年には販売台数ではタイの58万9100台に対しインドネシアは36万4800台、生産台数はタイの55万9400台に対しインドネシアが32万5400台と、市場規模、生産規模ともタイのほうが1.7倍に拡大していた。持続的な経済成長による所得水準の向上が市場を拡大させ、需要増加に応じてアセンブラー各社が90年代に生産能力の増強を行ったことが、成長の原動力となった。通貨・金融危機により後退を余儀なくされたが、96年時点では2000年の生産能力は100万台規模に達すると予想されていた（表2）。

インドネシアの自動車市場は、車種別には商用車が80～90%を占め、なかでも総重量5トン以下のカテゴリーIと分類される車種が全体の60～70%を占めている。カテゴリーIはピックアップトラックとしてよりも乗用車として使用されることが多く、トヨタのキジャン、三菱のクダ、いすゞのパンサー、ダイハツのゼブラなど各社の主要車種が含まれている。乗用車の販売シェアは10～20%程度で推移している。日本車のシェアは他のASEAN同様圧倒的で、例年90%前後を占めている。商用車、特に売れ筋のカテゴリーIではシェアは100%と、日本車の独占状態となっている。なお、97年のブランド別の乗用車、商用車を合わせた販売台数でみたシェアはトヨタが25.4%、

表2 インドネシア・タイの自動車生産・販売台数の推移

	販売台数 (台)		生産台数 (台)	
	インドネシア	タイ	インドネシア	タイ
1987	159,720	101,360	159,635	98,148
1988	158,140	146,995	156,192	157,005
1989	178,147	208,141	174,314	213,548
1990	274,794	304,110	271,712	304,843
1991	261,307	268,830	254,737	283,115
1992	169,533	363,036	172,234	327,958
1993	210,679	455,000	203,588	419,861
1994	321,760	485,851	325,021	434,001
1995	378,694	567,616	387,541	482,793
1996	332,035	588,868	325,495	559,428
1997	386,691	363,242	389,279	360,303
1998	58,321	158,130	58,079	158,130
1999	93,814	218,330	123,244	327,233

(出所) インドネシアについては、FOURIN 『アジア自動車産業』 1999年3月。

タイについては、東 茂樹「産業政策」(末廣 昭・東 茂樹編『タイの経済政策——制度・組織・アクター』アジア経済研究所、2000年、表6)。

原データはタイ工業連盟自動車部会。

1998年、99年については、インドネシアは、インドネシア自動車工業会およびタイは、タイ工業連盟自動車部会。

三菱が18.1%、スズキが16.6%、いすゞが13.0%、ダイハツが8.6%と5社合計で81.7%を占めている。過去最大の販売台数を記録した97年でも39万台規模の市場に日系10社を含む24社が参入し、生産台数が最多のトヨタキジャンでも最高で7万台規模と多車種少量生産となっており、高コストの原因となっている。

## 2. 通貨・金融危機の自動車産業への影響と日系各社の対応策

### (1) 影響

インドネシアの自動車の輸出は1988年に開始されたが、輸出比率は97年で

1.5%と低く、圧倒的に国内販売比率が高かった。また、国産化は進められていたが、部品や素材の輸入依存度は高く、景気後退による国内販売の急減と輸入コストの上昇の影響は大きかった。販売台数はルピア下落が始まった97年下期から減少しはじめ、98年は5万8300台にまで減少し、前年比82%の大幅な減少となった。そのため、現在、アSEMBラー各社は生産調整、雇用調整、輸出シフトなどの対応策を実施している。

販売への影響は1997年10月から出はじめた。ルピア下落により部品輸入コストが増加したことから製品価格が段階的に引き上げられ、販売の減少をまねいた。金利引上げによりローン金利も高騰し、販売の5割を占めるローンによる販売が、大幅に減少した。コーヒーやパーム油など農園作物による外貨収入のあるスマトラやスラバシなど外島での需要はあったものの、販売台数は98年に入り著しく減少した(表3)。

1998年の自動車販売台数の前年比減少率は、インドネシアが85.1%とタイの60.3%に比べ大きくなっている。これはインドネシアのほうが内需の縮小の程度が大きかったことが主因であるが、同時にインドネシアのほうが部品の輸入依存度が高く、通貨切下げ率も大きかったため、コストの上昇が大きかったことにもよる。現地調達率がタイでは50%を超えているのに対し、インドネシアでは商用車が約40%、乗用車が約20%と低く、部品メーカーによる素材や構成部品の輸入分を差し引いたネットの現地調達率は商用車で20%程度とさらに低下してしまう<sup>(4)</sup>。さらに、製造台数が減少したことにより、1台当たりの減価償却費負担が増大した。コスト上昇分は価格に転嫁され、自動車の小売価格は97年から1年間で2倍以上の上昇となった<sup>(5)</sup>。

販売不振により在庫が増加し、アSEMBラー各社は生産の一時停止など生産調整を実施した。例えば、トヨタは1998年7月から2カ月、スズキは99年1月から2カ月にわたり、生産を停止した。トラックの在庫調整も長引き、三菱は98年1月から6月までトラック生産を停止した。日産が出資しているイスマイック・ニッサン・マニファクチュアリングも99年1月に生産を停止している。生産を継続している企業も減産を余儀なくされたため、98年の

表3 主要自動車メーカー別販売台数シェア

出資、 提携先 外資企業	現地メーカー	1997		1998	
		販売台数 (台)	同シェア (%)	販売台数 (台)	同シェア (%)
トヨタ 三菱	トヨタアストラモーター	98,139	25.40	16,515	28.40
	クラマユダクスモーターおよびクラ マユダラトウモーター	70,092	18.10	8,972	15.40
いすゞ スズキ	パンチャモーター	50,353	13.00	8,966	15.40
	インドモービルスズキインターナショナル	64,071	16.60	7,641	13.10
ダイハツ	アストラダイハツモーター	33,164	8.60	4,598	7.90
起亜	キアチモールナショナル	19,471	5.00	2,473	4.20
本田	ホンダプロスペクトモーター	6,815	1.80	989	1.70
BMW	ガヤモーター	4,114	1.10	908	1.60
	その他	40,492	10.40	7,136	12.20
合計		386,711	100.00	58,198	100.00

(出所) FOURIN『アジア自動車産業』1999年。

売上高は前年比6～7割の減少となり、収益も悪化した<sup>(6)</sup>。

## (2) メーカー各社の対応策

通貨・金融危機の影響に対し、自動車メーカー各社は次のような対応策を講じている。まず、販売面では輸入コストの増加を受けて販売価格を引き上げたが、インフレの進行により実質所得が減少し、また、レイオフなど雇用不安が高まったため販売の急減をまねく結果となった。そのため、各社は生産調整、雇用調整を実施した。各社とも臨時工の契約更改を行わず、正社員も希望退職を実施、従業員は3～6割の範囲で減少している。

部品の現地調達も進めているが、調達可能なものはすでに調達している状況であり、また、数量が確保されないとコストメリットを出すのが難しい状況である。トヨタは1998年9月に逆見本市を開催し、主力車種キジャンの部品のうち日本から輸入しているものを展示し、日系50社を含む部品企業70社に輸入品と同等の品質の製品をより低い価格で納品することが可能か検討させている。

表4 通貨・金融危機発生後の自動車販売台数の推移

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
1997年												
商用車	24,321	20,143	27,957	29,506	31,432	31,864	33,813	35,086	28,714	23,740	13,317	13,583
乗用車	7,439	4,090	5,482	5,468	5,564	6,919	7,053	7,843	6,170	6,709	5,234	5,244
合計	31,760	24,233	33,439	34,974	36,996	38,783	40,866	42,929	34,884	30,449	18,551	18,827
1998年												
商用車	11,289	5,428	4,834	3,759	1,652	1,400	4,109	3,470	3,680	3,268	2,077	1,414
乗用車	3,046	1,207	1,308	793	479	651	848	1,631	874	366	325	413
合計	14,355	6,635	6,142	4,552	2,131	2,051	4,957	5,101	4,554	3,634	2,402	1,827
1999年												
商用車	1,603	3,010	2,943	4,404	3,160	4,008	7,823	7,983	10,277	12,228	12,196	13,167
乗用車	293	315	676	860	896	709	835	944	778	1,222	1,512	1,972
合計	1,896	3,325	3,619	5,264	4,056	4,717	8,658	8,927	11,055	13,450	13,708	15,139

(出所) インドネシア自動車工業会資料。

(単位：台)



自動車は電子・電機産業に比べ規制や規格の点で輸出シフトが難しいといわれているが、国内販売の急減に直面した自動車メーカーは稼働率の引上げのため輸出努力を行っている。輸出台数は1998年8月以降増加しはじめ、98年は1万506台と、前年の5494台に比べ倍増となった。99年も1～6月で1万4953台とすでに前年実績を超えている。しかし、輸出台数はインドネシア自動車工業会によるとCKD (Complete Knock Down) を含んでおり、完成車の輸出台数はこの数値より小さくなる。メーカー別にはトヨタの輸出が98年は8742台、99年1～6月は1万4146台と大半を占めている。トヨタはキジャンの完成車輸出をブルネイ、パプアニューギニアなど完成車輸入障壁のない国に対して行い、CKD輸出をフィリピン、マレーシアに対して行っている。一方、タイでは98年に三菱が6万台を輸出したのを筆頭に日本からの輸出をタイへ移管する輸出シフトにより99年の自動車輸出は約15万台に拡大する計画となっている。

通貨・金融危機により苦境に陥った自動車産業に対して、タイでは完成車輸入関税率の引上げ(1998年10月)、自動車関連中小企業への低利融資の導入、自動車ローン規定の大幅緩和(98年8月)が実施され、マレーシアでも自動車ローン規定の緩和(98年3月)などの支援策が実施されている。一方、インドネシアでは国民車に対する優遇税制をIMFとの合意により廃止し、99年6月には完成車輸入の自由化や関税の引下げ、国産化義務の廃止を盛り込んだ新自動車政策を発表するなど、支援策ではなく自由化政策が実施されている。

### (3) 部品産業への影響

自動車部品産業も通貨・金融危機により大きな影響を受けている。アセンブラーの減産により部品メーカーへの発注も大幅に減少し、部品メーカーは輸出シフトや補修部品製造、家電用部品の生産などにより稼働率向上に努めているが、稼働率は20～30%程度に落ち込んでいる。ヘルマン・ラティエフ前インドネシア自動車工業会会長は、1998年8月に「自動車部品メーカーの

倒産、生産停止が相次いでおり経営体力は限界に近い」と語っており、特に地場部品メーカーは厳しい状況にある。アSEMBラーは長年にわたり構築してきた部品調達ネットワークを維持するため、部品購入代金の前渡し、原材料供給・購入価格引上げなどの支援を実施している。

## 第2節 部品国産化政策と国内調達の現状

### 1. 国産化政策の推移

#### (1) デイリーションプログラムによる部品国産化

完成車輸入の禁止による組立の国産化からスタートしたインドネシアの自動車産業は、1970年代半ばには組立の国産化を完了し、76年に部品の国産化を開始した<sup>(7)</sup>。部品の国産化政策は、商用車を対象としてCKD輸入を認める部品から国産化対象となる部品を指定し段階的に削除（delete）していく「デイリーションプログラム」により実施され、93年まで継続した。77年の塗料、タイヤ、バッテリーから開始された同プログラムには、その後、エンジン、トランスミッション、ブレーキシステムなども加えられ、82年にはトヨタ、三菱などの日系およびベンツ等の自動車メーカーによるエンジン国産化投資が認可された。87年にはエンジン、トランスミッション、クラッチ、サスペンションなどの91品目のサブコンポーネントが新たに加えられ、国産化スケジュールの最も遅いコンポーネントで90年までの国産化実施が決定された。部品国産化政策に対応して、自動車メーカーがエンジンやプレス部品などの内製を進め、日系部品メーカーも70年代から進出を開始し、98年時点で108社が現地生産あるいは技術供与を行っていた<sup>(8)</sup>。

デイリーションプログラムにより部品国産化は進展したが、輸出が実質的にないため生産量は小規模な国内市場に制約されており、大量生産によるコスト低下が望めない状況で国産化を進めざるを得ず、投資コストが負担とな

り完成車の高価格の要因となるなどの問題が認識されるようになった。一方、1992年のAFTAの実施決定など貿易自由化の進展を考慮し、自動車産業の競争力を強化する必要が出てきたことから、93年6月にディリジョンプログラムに代わる新国産化政策が発表された。

## (2) 国産化ポイントシステムの導入

新国産化政策は車種別に12コンポーネントについて国産化ポイントを合計100ポイントとなるよう配分し、国産化ポイントと輸入関税率をリンクさせている。国産化率を高めれば輸入関税率が軽減される制度であり、ディリジョンプログラムのように国産化は強制されない。国産化するかどうかは企業が自由に決定でき、関税を支払えば全部品を輸入することも可能である。また、従来は商用車のみが国産化政策の対象だったが、新政策では乗用車も対象となった。車種別の国産化ポイント配分は表5に示されている<sup>(9)</sup>。

コンポーネントの国産化率はサブコンポーネントの国産化率を合計して決定され、一部の部品を除きコンポーネント、サブコンポーネントとも国産化

表5 車種別コンポーネントの国産化ポイント

コンポーネント	カテゴリーⅠ	カテゴリーⅡ	カテゴリーⅢ	カテゴリーⅣ	乗用車
エンジン	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0
トランスミッション	13.1	13.2	13.1	13.1	13.1
ドライブアクセル	13.1	11.5	11.8	11.0	3.3
ステアリングシステム	3.6	4.2	4.1	4.3	1.8
クラッチ	1.8	1.4	1.7	1.6	0.8
ブレーキシステム	2.0	4.9	5.4	4.1	1.9
シャシーおよびボディー	15.1	16.8	16.7	16.8	20.0
サスペンション	6.3	5.2	5.6	5.2	3.7
ユニバーサル	7.0	8.0	7.9	6.2	10.3
その他	3.0	3.0	2.2	3.5	10.1
車両組立	5.0	1.8	1.5	2.2	5.0
設計	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(出所) インドネシア工業省の資料より作成。

表6 国産化率と輸入関税率

乗用車					(%)
国産化率	LC<20	20<LC<30	30<LC<40	40<LC<60	LC>60
輸入関税率	100	80	60	40	0

カテゴリーⅠ（総重量5トン以下の商用車でピックアップおよびミニバス）(%)

国産化率	LC<20	20<LC<30	30<LC<40	LC>40
輸入関税率	40	30	20	0

カテゴリーⅡ（総重量5トン超10トン以下の商用車でトラック、バス）および  
カテゴリーⅢ（総重量10トン超24トン以下の商用車でトラック、バス）(%)

国産化率	LC<20	20<LC<30	LC>30
輸入関税率	40	20	0

カテゴリーⅣ（総重量5トン以下の4輪駆動車）(%)

国産化率	LC<20	20<LC<30	30<LC<40	LC>40
輸入関税率	40	30	20	0

乗用車およびカテゴリーⅠ、Ⅳのコンポーネント (%)

国産化率	LC<20	20<LC<30	30<LC<40	LC>40
輸入関税率	40	30	20	0

カテゴリーⅡ、Ⅲのコンポーネント (%)

国産化率	LC<10	10<LC<20	LC>20
輸入関税率	40	20	0

(出所) インドネシア工業省資料より作成。

率が40%以下だと国産部品と認定されない。国産化率と関税率の関係は、例えば乗用車では自動車国産化率が60%を超えると部品輸入関税率が0%となり、国産化率の低下に従い部品輸入関税率は引き上げられる。国産化率が20%以下だと部品輸入関税率は100%となる。また、コンポーネントについては乗用車の場合、その国産化率が40%以上だとサブコンポーネントに対する輸入関税率は0%となり、国産化率が20%以下だと輸入関税率は40%となる(表6)。

国産化ポイントシステムの導入に対応して日系の自動車アセンブラーで

は、カテゴリー I については国産化率40%を達成している<sup>(10)</sup>。なお、この制度はTRIM協定違反としてWTOに提訴され、1998年7月にWTOにより協定違反と認定され、紛争処理委員会により99年7月23日までに撤廃するよう勧告された。また、国産化ポイントシステムと同時に完成車の輸入が解禁されたが、40%から200%という高率の輸入関税とロックダウン生産されていない車種は40%から100%の輸入付加税が賦課された。

## 2. 国産化の現状

野村俊郎による日系メーカーの調査によれば、商用車 I の国産化率はトヨタキジャンの48.08%などと高く、いすゞパンサーを除いて40%を超えている。一方、乗用車は1993年まで部品国産化の対象ではなく、市場が小さいことに加え、商用車よりも高品質を要求されることから国産化率は全般に低いとしている<sup>(11)</sup>。また、国際経済交流財団の行った日系自動車メーカーを対象とするアンケート調査では、商用車、乗用車の区分は不明だが、インドネシアの自動車の現地調達率は98年で46.3%、部品メーカーが輸入している部分を除いたネットの現地調達率は22.8%としている<sup>(12)</sup>。

自動車メーカーが取引を行っている部品企業はトヨタが約80社あり、その他メーカーでは10社から100社程度とばらつきが大きい。その大半が外資系か外資の技術支援を受けている企業であり、外資と資本・技術提携関係のない地場企業はきわめて少ない。また、取引額では外資系部品メーカーが90%程度を占めている<sup>(13)</sup>。日系自動車メーカーの場合、地場以外の取引先は日系部品メーカーと考えられる。タイと比較して国産化率が低いのは、日系自動車部品メーカーの進出数が小さいことが理由と考えられる。日本自動車部品工業会が会員企業を対象に行った海外進出状況調査（1998年6月）によると、インドネシアには日本の自動車部品メーカーが生産会社69社、技術供与が39社の合計108社進出しているのに対し、タイには生産会社が140社、販売会社が7社、技術供与が55社の合計202社とほぼ2倍の日系自動車部品メ

ーカーが進出している。

山本肇によると、インドネシアの裾野産業は、鋳造は約600社、年間生産量約12万5000トンでASEANのなかではタイに次ぐ規模であり、銑鉄鋳鉄業やアルミダイカストは再生原材料の国内調達が可能なこととバリ取りなど労働集約的工程があることから潜在的な競争優位性がある<sup>(14)</sup>。また、本台進の1995年の調査では、農機具を中心とする地場金属加工業の集積地である西部ジャワのスカブミでは、複数企業においてダイハツ向けドア部品、ドイツ系自動車メーカー向け鋳造部品など外資系企業からの下請受注が93年から始まっている。中部ジャワの金属加工業の集積地チェパールでも外資系企業との取引例が、わずかであるが報告されている。また、トヨタ、ダイハツ、ニッサンディーゼルなどの合弁パートナーであるアストラグループの財団は、下請企業育成を目的にビジネスミーティングを開催しており、外資系企業と取引を行っているスカブミの中小企業もアストラのビジネスミーティングに参加することにより取引が始まっている<sup>(15)</sup>。

このように地場企業と自動車メーカーとの取引関係は発生しているが、きわめて少ないのが現状である。インドネシアの自動車産業の現地調達率は高まっているが、調達先は日系企業が多く、ネットの現地調達率はかなり低くなってしまふ。こうした部品、素材の輸入依存度の高さが通貨下落による打撃を大きくした理由の一つである。

ジェットロの調査によると、自動車産業以外の企業を含め日系企業からみた地場企業との取引が小さい理由は、インドネシアでは、(1)品質・精度の不良(回答企業の比率66.7%・複数回答)、(2)適当な現地企業がない(55.6%・同)、(3)納期が不安定(51.9%・同)となっている<sup>(16)</sup>。つまり、部品産業の集積あるいは産業規模が小さく、しかも既存の地場企業は信頼性が不足していることが理由となっている。日本ではセットメーカーを頂点に一次下請け、二次下請けというピラミッド型の部品調達構造が形成されている。しかし、インドネシアでは部品産業が、セットメーカーと取引関係をもつ外資系、あるいは外資と技術提携関係のあるような地場優良企業群と、外資との取引関係が

ないか、あっても希薄な中小企業を含む地場企業に二分される二重構造が形成されている。2グループ間の企業規模や技術水準の格差はきわめて大きく、グループ間のリンケージは欠如していることが多い。

こうした二重構造が形成されたのは次のような要因によると考えられる。まず、地場企業が品質より価格を重視していたことである。金属加工業やプラスチック成形業では、経済全体の所得レベルが低かったため、まず量の充足が優先され、品質が悪くても安い製品が選好される市場が成立していた。そのため、中古機械と、安価だが粗悪な原料を使い、品質管理は行わず、技術者は雇わず、勘と経験に頼って製造するという生産形態が多かった。一方、外資系企業は部品調達に際し、品質、納期で厳しい基準を要求しており、上記のような中小企業は技術基盤が欠如し、技能工など人材が不十分なため対応が困難であった。取引を行っても不良率が高かったり、納期遅れが多く、継続的な取引は成立しなかった。そのため、セットメーカーは内製を行うか、品質・コスト・納期の点で信頼性の高い日系部品メーカー、あるいは日系企業と技術提携を行っている企業からの調達を行い、純粋な地場企業からの調達は「精密度の低いもの」や「簡単なもの」に限定されていた<sup>(17)</sup>。

### 第3節 新自動車政策とその含意

#### 1. 新自動車政策の背景と内容

新自動車政策が1999年6月に発表されたのは、93年に発表された国産化ポイントシステムと96年に発表された国民車構想がWTO違反と認定されたことが理由となっている。WTOは95年1月に設立され、TRIM協定が同時に発効した。TRIM協定では、ローカル・コンテンツ要求、輸出入均衡義務要求、為替規制などGATT第3条、第11条に違反する投資措置が明示的に禁止された。TRIM協定に違反する投資措置は95年1月以降は新規に導入ができなく

なり、既存の措置の撤廃については先進国は2年間、発展途上国は5年間、後発発展途上国は7年間の経過措置が設けられた<sup>(18)</sup>。これにより、インドネシアでは自動車・同部品産業育成のための国産品使用の強制は、99年末までに撤廃が義務づけられた。

1993年に発表された国産化ポイントシステムは、95年5月の工業大臣令で、例えばカテゴリーIの国産化率が20%以下の場合の輸入関税率が40%から25%に軽減されるなどの修正が実施された。TRIM協定では95年3月までに通報すればWTO発効以前から実施されていた既存措置は99年末日まで維持可能だったが、インドネシアは期限に遅れ6月に通報を行った。

さらに、1996年2月に国民車計画が発表され、韓国の起亜自動車のインドネシアブランドであるティモールが国民車に指定されるとともにスハルト大統領(当時)の3男のフトモ・マンダラ・プトラの所有するティモール社がパイオニア企業に認定され、部品輸入関税と奢侈品免税という特典が同社に与えられることになった。96年6月には1年に限り海外で生産された完成車についても国民車として関税免除で輸入を認めることが決定された。韓国から完成車が無税で輸入され、奢侈品販売税も免除されたためWTOに提訴され、98年7月に協定違反と裁定され、ティモール社に対し輸入関税と奢侈品販売税の返還が求められた。国産化ポイントシステムも前述のようにWTOの紛争パネルにより協定違反と決定され、99年7月までに撤廃されることが決定した。

新自動車政策の骨子は、(1)国産部品使用への優遇措置の廃止、(2)完成車輸入関税率の引下げと完成車輸入の自由化、(3)完成車輸入とCKDなど国内組立のためのパーツ、コンポーネント輸入の間に関税率の差を設定、(4)原材料147品目の関税率を0~5%に設定、であり、工業商業省関係者は「WTOのルールに合致し、かつ自動車産業を育成できる」内容と説明している<sup>(19)</sup>。

新政策は1999年6月24日付の工業商業大臣令と大蔵大臣令から構成されている。(1)については工業商業大臣令275号により国産化ポイントシステムを規定した93年の工業大臣令114号を撤廃しており、国産化率と関税率のリン



表7 新自動車政策における輸入関税，奢侈品販売税率 (%)

車種		輸入関税						奢侈品販売税	
		完成車		部品				旧	新
		旧	新	旧	新				
					CKD	IKD	HS		
乗用車	G, D<1.5L	200	65	0~65	35	10~15	15	35	30
	1.5L<G<3.0L, 1.5L<D<2.5L		70		40				40
	G>3.0L, D>2.5L		80		50				50
バス10人以下	G, D<1.5L	105	45	0~25	25	10~15	15	20	10
	1.5L<G<3.0L, 1.5L<D<2.5L							25	15
	G>3.0L, D>2.5L								30
バス10人以上	GVW<24トン	70	40	0~25	25	7.5~	15	10	10
	24トン<GVW	5	5	0	0				
4×4	G, D<1.5L	105	45	0~25	25		15	35	30
	1.5L<G<3.0L, 1.5L<D<2.5L								40
	G>3.0L, D>2.5L								50
貨物輸送車両	GVW<5トン	80	45	0~25	25	10~15	15	20~25	0
	5トン<GVW<24トン	70	40			7.5~		0	
	24トン<GVW	5	5	0	0	10			

(注) Gはガソリン車，Dはディーゼル車。GWDはGross Vehicle Weight。

(出所) インドネシア自動車工業会資料より作成。

クは完全に廃止されている。(2)については、24トン以上のバスとトラックを除き、完成車の関税率は大幅に引き下げられており、例えば、排気量1500cc以下の乗用車では200%から65%となった。(3)については例えば乗用車では完成車とCKD輸入の間に30%、商業車では20%の関税差が設定されている。また、IKD (Incomplete Knock Down) 輸入関税率は、一部品目で5%、10%であるのを除き15%であり、完成車との関税率の差はさらに大きくなる<sup>(20)</sup>。(4)についてはHSコード7桁分類で鉄鋼、銅、錫、アルミ、ゴムなどの原材料や半加工品147品目の関税率が原材料0%、半加工品5%と設定された。新政策で育成の対象となっている車種は、(1)小型乗用車、(2)5トン以下のトラック、(3)10人乗り以下のバスであり、(4)部品産業の育成も対象となっている<sup>(21)</sup>。

## 2. 新自動車政策の含意

1999年6月に発表された新自動車政策は、国産品使用という非関税障壁を撤廃し、関税率を引き下げた貿易自由化政策である。アSEMBラーも部品製造企業も輸入品との競争に直面することになるが、一方、原材料や部品の調達ではコストや品質、納期の点で優れた輸入品を使用することが可能になり、選択肢が拡大する。各社は競争に生き残るために、国外を含め最適地からの調達を進めるとともに、インドネシアで何を生産するかという選別にも迫られることになる。

また、国産化とリンクした部品輸入税率の減免という優遇制度がなくなり既進出企業の有利さがなくなったことがあげられる。国産化率40%以上を達成していた企業は部品を無税で輸入できていたが、新政策施行後はIKDあるいはHSシステムによる輸入となり、15%の関税支払いが必要となった。一方、新たに進出する企業は、従来であれば部品輸入に商用車25%、乗用車65%の関税が課されていたが、新政策実施後はHSシステムで輸入すれば部品の輸入関税率は15%となる。インドネシアに進出している日系自動車アSEMBラーは、先発の日系企業が不利になり、後発の欧米系企業が有利になると評価している。

次に、政策の目的の一つである部品産業の育成については、短期的には企業の淘汰が起きるだろう。国産品使用へのインセンティブがなくなったこと、HSシステムを使えばアSEMBラーは15%で部品が輸入できるが、部品メーカーは147品目以外の原材料は優遇関税が賦課されないため、輸入部品のほうが安くなる可能性があること、147品目の場合でも関税保護が最大15%と小さいことなどが理由である。インドネシア自動車部品工業会幹部は、1999年9月の時点で、国産化率の低い地場部品企業が製造から輸入へ転換する事態がすでに起きていると指摘していた<sup>(22)</sup>。

日系アSEMBラーは、新自動車政策をWTOに合致したフェアな政策と評

価しながらも、1976年以来の国産化政策に従い、国産化のための投資を行い、あるいは下請産業を育成してきただけに「梯子を外された」と受け止めている。また、欧米系メーカーの進出が容易になったと評価しており、どこに分類されるか曖昧となっているバンがバスに分類されると、GMのバンなどが進出する可能性があるともみている。部品産業育成についても関税保護が小さいとして懐疑的な見方が多い。コストへの影響は、主要車種である10人以下のバスの場合ほとんど影響ないか、1～2%の増加とみており、コスト増加要因とはならないと考えている。なお、日系メーカーは、HS関税分類では自動車部品以外に分類されているものが多く、その大半が自動車部品の関税率より低いいため、税関当局に保証状を差し入れHSコードで部品の輸入申請を行っている。

#### 第4節 貿易自由化とインドネシアの自動車産業

AFTAは1993年にスタートし、当初は2008年までの15年間で域内の関税率を0～5%とする自由貿易地域を実現する計画だった。その後、94年に15年から10年間に前倒しし、2003年に実現することで合意をみ、さらに、通貨・金融危機の下で開催されたハノイのASEAN首脳会議でさらに1年前倒しして2002年にAFTAを実現することが決定した。なお、ベトナムは2006年から2003年、ラオス、ミャンマーは2008年から2005年にそれぞれ前倒しされている。これにより先発ASEANメンバー国では、2002年には、原則としてASEAN域内での付加価値が40%以上のすべての工業製品と農業製品の域内からの輸入に適用される関税率が0～5%となる。また、除外品目は、安全保障や歴史的価値などにより選定された恒久的除外品目と暫定除外品目に分類されており、暫定的除外品目は最長8年間で共通実効特惠関税（Common Effective Preferential Tariff：CEPT）対象品目に移していく計画となっている。

自動車と自動車部品は暫定除外品目となっており、計画では2000年1月に

CEPT対象品目に移され、2002年1月から0～5%の関税が適用されることになっている。しかし、1999年9月にシンガポールで開催されたAFTA協議会においてマレーシアは、自動車産業は通貨・金融危機で打撃を受けたとしてCEPT対象品目への移行を延期することを提案した。その後、12月のASEAN非公式首脳会議でCEPT対象品目への移行の決定を1年延期することが決定された。そのため、2002年に自動車、同部品の関税率が0～5%になるかどうかは現時点では不透明な状況である。

インドネシア政府の自動車政策担当者は「2002年にAFTAを実現すべきであり、自動車産業は貿易自由化の例外にすべきでない」と明言しており、自動車工業会関係者も「完成車輸入を2002年に実現すべき」と発言している<sup>(23)</sup>。インドネシア政府、自動車工業会は、貿易自由化により競争が激化し、競争力が弱い企業がつぶれるのは止むを得ず、強い企業が生き残ることによって産業全体の競争力が強化されると考えている。

自由貿易地域が形成されることによる効果には、(1)域内の貿易が拡大する貿易創出効果、(2)域外からの輸入が域内からの輸入に代替する貿易転換効果、(3)市場拡大によりコスト低下、競争力強化を促進する市場拡大効果、(4)輸入障壁が撤廃され企業間の競争が激しくなる競争促進効果、(5)域外からの投資を促進する投資転換効果などがあげられる。自動車および自動車部品産業についても、ASEAN域内からの調達や完成車の輸入が増加する貿易創出効果、進出先の国内市場だけでなくASEAN域内を市場と考えるようになり、域内への自動車や部品の供給が増加する市場拡大効果、域内から輸入される部品などとの競争が激化する競争促進効果、欧米系部品メーカーなどの域外からの企業進出を促進する投資転換効果が考えられる。

競争の激化と調達先の選択肢の拡大、国外への販売の拡大などに対応するため、日系自動車メーカー・部品メーカーは、ASEAN域内の生産拠点の見直しや生産拠点間の相互補完を進めようとしている。域内の2カ国以上に生産拠点をもつ企業が分業体制を形成することを条件に、域内からの輸入に対し0～5%の特恵関税率を適用するAICO（ASEAN産業協力スキーム）は、ト

ヨタ、ホンダ、いすゞ、デンソー、サンデンがすでに認可を受けている。これら企業はAICOの拡大や再申請を考えており、他にも申請中あるいは計画中の企業もある。自動車および自動車部品の、AFTA除外品目からCEPT対象品目への移行が延期される場合は、AICOの重要性が高まることになる。

次に、生産拠点の再編とそのなかでのインドネシアの位置づけについて、インドネシアでの政策当局、工業会、進出企業からのヒアリングに基づき、問題点をまとめておきたい。まず、AFTAが実現した場合、自動車および同部品産業ではタイが優位に立つという見方が多い。1996年に販売台数59万台に達していた市場規模の大きさ、裾野産業が域内で最も集積していること、素材産業が存在することなどがその理由で、特に乗用車ではタイが生産拠点化するとの見方が多い。しかし、インドネシアの自動車、同部品産業も潜在的な市場規模の大きさ、すでに大型投資が行われていること、1拠点に生産を集中するリスクがあることなどから、貿易自由化後も企業の淘汰や再編はあるが存続できるという点では、政府関係者、工業会、進出企業は一致している。どのような部品や工程がインドネシアに残るかについては、原材料の国内調達が可能、工程が労働集約的、大型投資がすでに行われ生産設備がある、などが条件となろう。インドネシアの自動車、同部品産業の大きな問題点の一つは、鉄板、アルミニウム、プラスチック樹脂、合成ゴムなど主要原材料を輸入に依存していることである。したがって、原材料の国内調達面での優位性は小さい。労働集約的の工程としてはバリ取りやワイヤーハーネスなどが考えられる。既存投資がある工程としては鋳物やアルミダイカストなどがあげられる<sup>(24)</sup>。

現地パートナーとの関係も生産拠点の再編を実施する際に重要となる。各拠点は「売りたいが買いたくない」という対応になる傾向があり、また、他国に生産を移管することへの抵抗は各拠点にある。そのため、アジアにおける生産体制の再編は日本の本社で決定する企業がほとんどである。合併企業の場合、パートナーが事業の縮小や他国への移管に反対する可能性があり、日本側の出資比率をマジョリティに転換した企業があった。また、効率化、

コスト削減のためには1拠点への集約が望ましいが、集中化にはリスクがあり、これを考慮しながら再編を進める必要がある<sup>(25)</sup>。

### まとめ——経済協力の方向

インドネシアの自動車産業は、通貨・金融危機による打撃と事業環境の激変からの回復に加え、貿易自由化に向けた体制整備が急務となっている。アSEMBラー各社や域内複数国に進出している日系部品メーカーは、製造コストなど各生産拠点の優位性の比較検討により、域内生産体制の再構築を進めている。また、地場部品企業は国内の競争に加え、域内輸入品との競争にさらされようとしている。さらに、ASEAN市場の潜在的成長性から、欧米系アSEMBラー、部品メーカーの進出や事業の拡大が加速しつつある<sup>(26)</sup>。

輸入代替工業化政策の下で国産化に対応して進出した時期とは異なり、現在では自由化の進展により、企業間の競争に加え、投資先としての国レベルでの優位性が企業の生産拠点の再編や投資の際の国・地域選択の重要な決定要因となりつつある。輸送・港湾・電力などの産業インフラの整備状況と労賃など製造コスト、政策決定の透明性やスピード、外資に対する内国民待遇の実効性などに加え、自動車産業では裾野産業の集積やその技術水準が重要となる。

日本の経済協力は、インフラ整備への協力や外資政策や中小企業育成策など政策の策定への協力に加え、裾野産業の強化への協力が必要である。裾野産業への支援は、(1)中小企業が多数を占める裾野産業分野の企業に対する技術・経営面での能力向上への支援、(2)裾野産業とアSEMBラーとのリンケージの形成・強化のための支援、(3)裾野産業の輸出促進への支援などが考えられる。(1)については、中小企業育成策の策定、実施面での支援(政策支援)、有望企業に対する技術・経営支援、長期的な観点での技術者や経営者の育成などの人材育成支援、(2)については逆見本市の開催、(3)については他地域で

の逆見本市への参加や輸出ミッションの派遣などが考えられる。支援の方法は、(1)低利融資など金融支援、(2)専門家の派遣や器材供与、日本での研修など技術協力、(3)見本市開催やマッチング、ミッション派遣、情報提供などのプロモーション活動に分けられ、それぞれ、国際協力銀行、国際協力事業団、ジェトロなどが支援事業を実施している。こうした支援ツールを効果的に組み合わせながら、民間企業のイニシャティブや活力を側面から支える協力を実施すべきであろう。また、自動車産業においては日系進出企業が圧倒的な地位を占めており、逆見本市やベンダー情報の提供、日本の部品産業分野の中小企業のインドネシア進出への支援なども必要である。

- 注(1) 政府発表による1997年12月時点の対外債務残高は1361億ドル、うち民間債務は740億ドルである。また、BIS (Bank for International Settlement) 統計によると、97年6月時点でインドネシアの民間債務は741億ドル、うち短期債務は347億ドルで短期債務比率は46.8%である。
- (2) 国際収支ベースでは、1998年のタイへの直接投資流入額は33億5600万ドルから66億4700万ドルに98.1%の増加、韓国も97年の16億500万ドルの流出から3億8800万ドルの流入に転じている。
- (3) インドネシアで通貨下落により景気が急速に悪化したプロセスについては、石川幸一「インドネシア——経済危機の製造業への影響と企業の対応」(丸屋豊二郎編『外国直接投資と地場企業の発展』アジア経済研究所、1999年)。
- (4) タイの現地調達率については、国際経済交流財団「東南アジアの自動車産業の発展と域内協力に関わる調査研究報告書」1999年、19-21ページ、インドネシアの現地調達率については、野村俊郎「ルピア危機、産業、企業、IMF」(『鹿児島県立短期大学・商経論叢』第49号、1999年)12ページ。
- (5) 野村俊郎同上論文、17-21ページ。
- (6) 国際経済交流財団前掲報告によると、1996年の売上高を100とすると98年にはインドネシアでは38、タイは46に低下している。また、96年には、調査に回答したインドネシアの日系自動車メーカー6社のうち5社が黒字であったのに対し、98年は5社が赤字に転換している。
- (7) 国産化政策については、野村俊郎「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、1996年)111-120ページ；同「インドネシアの自動車メーカーと部品・原材料調達」

- (鹿兒島県立短期大学『商経論叢』第47号, 1997年)による。
- (8) 日本自動車部品工業会の作成した会員会社の海外事業展開状況(1998年6月調査)による(国際経済交流財団前掲報告)。
  - (9) 新国産化政策の詳細については, 野村俊郎「インドネシアの自動車メーカーと……」参照。
  - (10) 1999年9月のジャカルタにおけるトヨタ, 三菱, ダイハツ, いすゞ各社からのヒアリングによる。
  - (11) 野村俊郎「インドネシアの自動車メーカーと……」30-42ページ。
  - (12) 国際経済交流財団「東南アジアの……」110ページ。
  - (13) 野村俊郎「インドネシアの自動車メーカーと……」43ページ, および山本肇「アジア通貨危機とASEAN4カ国のサポーター・インダストリー」(山本栄治編『アジア経済再生』日本貿易振興会, 1999年)197ページ。
  - (14) 山本 肇, 同上論文, 200-203ページ。
  - (15) 本台 進「日系企業の投入財調達とジャワ農村の金属加工中小企業」(丸屋豊二郎編『外国直接投資と地場企業の発展』アジア経済研究所, 1999年)68-71ページ。
  - (16) 日本貿易振興会『中小企業海外投資行動マニュアル(ASEAN編)』日本貿易振興会, 1991年, 171ページ。
  - (17) 石川幸一「ASEAN諸国における周辺産業育成の現状と経済協力の課題」(井上隆一郎『アジア工業化の新段階と経済協力の課題——東南アジア周辺産業の育成に向けて』アジア経済研究所, 1995年)78-83ページ。
  - (18) TRIM協定については, 通商産業省通商政策局編『不公正貿易白書』通商産業調査会出版部, 1997年。
  - (19) 1999年9月に実施したインドネシア工業商業省ヌガルジト自動車局長からのヒアリングによる。
  - (20) CKDは「少なくともエンジン, トランスミッション, アクセル, シャシーあるいはボディーの4コンポーネントを含む部品の組み合わせ」と規定されている(1999年6月24日付工業商業大臣令275号/MPP/Kep/6/1999)。IKDは「サブコンポーネントの組み合わせで, 自動車の主な特徴をもたない状態」と規定されており, HS関税コード98.01で品目と税率が定められている(99年6月24日付大蔵大臣令344号/KMK.01/1999)。
  - (21) 工業商業省ヌガルジト自動車局長からのヒアリングによる。
  - (22) 1999年9月に実施したインドネシア自動車部品工業会サフィアン会長からのヒアリングによる。
  - (23) ヌガルジト自動車局長とラティエフ前会長からのヒアリングによる。
  - (24) 1999年9月の日系アセンブラーからのヒアリングによる。
  - (25) 1998年5月のジャカルタ暴動によりインドネシアから日本への部品供給が停



止し、日本での生産に影響が出ており（A社）、99年9月の台湾大地震の際も台湾からの内装品やプレス部品の調達に影響がでた（B社）という。

- ② GMは生産能力10万台の工場をタイに建設し、2000年5月から生産開始予定、フォードは99年5月に自動車ローン会社を買収、BMWは1999年に年産1万台規模の工場をタイに建設した。