
第2章

対外経済関係

——日本との緊密な関係と台頭する中国・AFTA——

初鹿野 直美

はじめに

インドネシアは1950年代より日本と緊密な経済関係を築いてきた。その背景としては、インドネシアが豊富な天然資源の供給国であったということ、これまでに約1000社もの日系企業が進出してきたことで重層的な経済関係を有してきたことなどが挙げられる。90年代末の通貨危機やそれに伴う政治・経済上の種々の混乱を経験した今日、従来の日本との関係に加え、急速な経済成長を続ける中国からの貿易・投資の増加や東南アジア諸国連合（Association of Southeast Asian Nations: ASEAN）内での協力体制の強化などの新たな動きが活発化している。そのような変化のなか、インドネシアは新しい対外経済関係を築こうという渦中にあると言える。

本章では、インドネシアの対外経済関係を貿易、直接投資、政府開発援助（Official Development Assistance: ODA）の各側面から統計に基づき整理し、特に日本との二国間関係の歴史をレビューしたうえで、今日の国際環境下における変化についてまとめる⁽¹⁾。

第1節 インドネシアの対外貿易関係⁽²⁾

1. 2003年の貿易関係

インドネシアの輸出相手国をみると、石油・天然ガス等を中心とした1位の日本に引き続き、2位は米国で衣類・衣類付属品、電気・電子機器、ゴム、は

き物が主要な輸出品目となっている。3位のシンガポールへの輸出品目は、電気・電子機器、機械類、鉱物性燃料、4位の韓国は鉱物性燃料、木材、銅鉱、5位の中国は鉱物性燃料、有機化合物、木材が上位を占めている。

一方、輸入相手国をみると、1位の日本から自動車部品や機械類、2位のシンガポールからは鉱物性燃料、有機化学品、機械類、3位の中国からは鉱物性燃料、機械類、電子・電気機器、4位の米国からは機械類、豆・果実類（大豆）、家畜用飼料、綿・綿織物、5位のタイからは自動車（四輪車およびその部品類）、砂糖、機械類の輸入が上位を占めている。

表2-1 インドネシアの輸出入相手国上位10カ国と輸出入上位10品目（2003年）

(単位：100万ドル)

輸出				輸入			
順位	国名	2003年		順位	国名	2003年	
		金額	構成比			金額	構成比
1	日本	13,603.5	22.3%	1	日本	4,228.3	13.0%
2	米国	7,373.7	12.1%	2	シンガポール	4,155.1	12.8%
3	シンガポール	5,399.7	8.8%	3	中国	2,957.5	9.1%
4	韓国	4,323.8	7.1%	4	米国	2,694.8	8.3%
5	中国	3,802.5	6.2%	5	タイ	1,701.7	5.2%
6	マレーシア	2,363.9	3.9%	6	オーストラリア	1,648.4	5.1%
7	台湾	2,233.1	3.7%	7	韓国	1,527.9	4.7%
8	オーストラリア	1,791.6	2.9%	8	サウジアラビア	1,498.2	4.6%
9	インド	1,742.5	2.9%	9	ドイツ	1,181.2	3.6%
10	ドイツ	1,416.8	2.3%	10	マレーシア	1,138.2	3.5%
総計		61,058.2	100.0%	総計		32,550.7	100.0%
輸出上位10品目				輸入上位10品目			
順位	品目	金額	構成比	順位	品目	金額	構成比
1	鉱物性燃料	15,713.0	25.7%	1	鉱物性燃料	7,667.9	23.6%
2	電気・電子機器	6,120.6	10.0%	2	機械類	4,297.1	13.2%
3	木材	3,180.5	5.2%	3	有機化学品	2,163.9	6.6%
4	動植物系油脂	3,003.4	4.9%	4	車両（鉄道を除く）	1,890.3	5.8%
5	機械類	2,785.5	4.6%	5	電気・電子機器	1,769.0	5.4%
6	衣類・衣類付属品	2,614.3	4.3%	6	鉄鋼	1,287.0	4.0%
7	ゴム	2,126.6	3.5%	7	プラスチック	1,136.8	3.5%
8	紙類	1,972.0	3.2%	8	穀物	1,044.2	3.2%
9	鉱石	1,935.2	3.2%	9	綿・綿織物	800.5	2.5%
10	家具・寝具類	1,603.4	2.6%	10	鉄鋼製品	688.9	2.1%
総計		61,058.2	100.0%	総計		32,550.7	100.0%

(出所) WTAより作成。

輸出品目では鉱物性燃料、木材、ゴムなどの一次産品が上位を占めており、輸入品目では機械類、車両などが上位に入っている（表2-1）。特徴的なのは、輸出入ともに鉱物性燃料が1位となっている点である。インドネシアは原油・天然ガスの主要輸出国であったのが、油田への投資・開発の停滞のために生産量が減少していること等に起因して、近年輸入量が増えている。各国との具体的な貿易内容については、東アジア諸国に焦点をあて以下で述べることとする。

2. 東アジアにおける貿易関係

(1) 中国の対インドネシア貿易

インドネシアと中国は1967年以来国交を断絶しており、90年8月ようやく正式に国交が正常化したという歴史的経緯をもつ。90年代後半以降は貿易額が大きい伸びをみせ（図2-1）、96年と2003年を比較すると、輸出額は20億5754万ドル（構成比4.1%）から38億253万ドル（6.2%）へ、輸入額は15億9760万ドル（3.7%）から29億5750万ドル（9.1%）へと増加し、2002年以降は輸出入ともに5位以内に入っている。特に最近急激に伸びているのは、輸出では鉱物性燃料や木材等、輸入では電気・電子機器および二輪車、プラスチック等である（本庄・柘植 [2001, pp.89-105]）。

中国への鉱物性燃料の輸出は原油が中心となっている。なお、近年中国は増大するエネルギー需要に対応すべく原油以外の代替エネルギーの利用を進めており、天然ガスの輸入計画が本格的に始動している。他国との価格競争が厳しいなか、2002年にタンゲー（Tangguh）の液化天然ガス（Liquefied Natural Gas: LNG）プラントから中国福建省へ年間260万トンを25年間供給する契約が締結されており、2007年から供給開始が予定されている（加藤 [2004, pp.38-39]、第7章第3節参照）。

輸入が増加している中国製二輪車は、1999年に完成車の関税率が引き下げられたことを受けて大量に中国製品が輸入され、既存の日系企業も低価格モデルの販売等の対応を迫られるなど、インドネシアの二輪車産業全体にも影響が及んだ。完成二輪車の輸入は、中国製品の品質の低さやアフター・サービスの不十分さなどによるイメージの悪化が響き、ピーク時の2000年（輸入金額6050

万ドル、構成比93.9%)と比較すると2003年には10分の1程度に落ち込んでいる(輸入金額616万ドル、構成比46.7%)。しかし、多少品質が劣っていても中低所得者にとっては手ごろな価格で購入できることから、インドネシア国民の間に浸透してきており(大木 [2002, pp.65-66])、中国は依然としてタイと並んで主要な二輪車の輸入相手国となっている(タルミディ [2004, pp.30-32]、佐藤 [2005])。

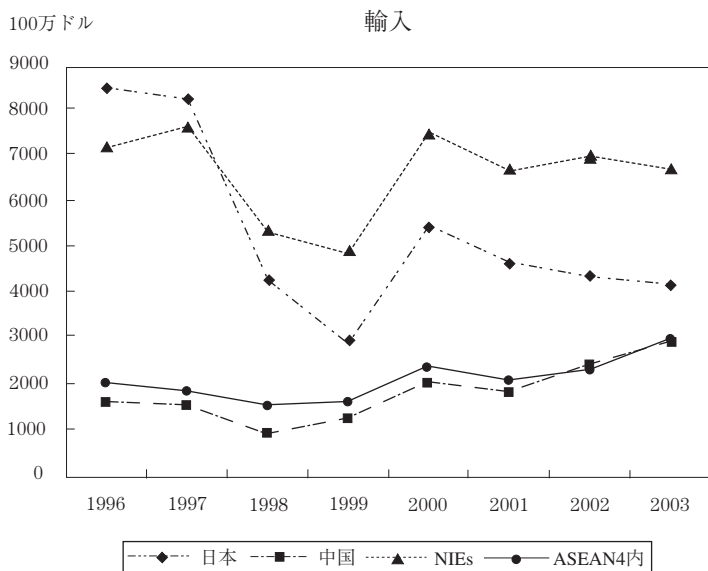
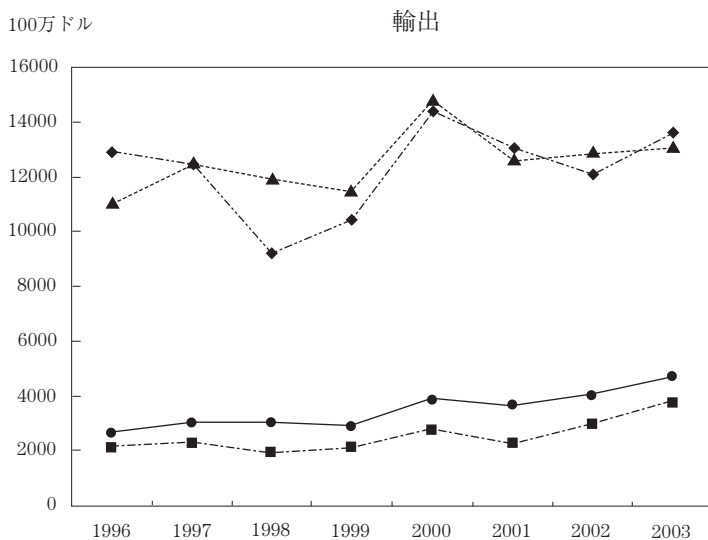
インドネシアの貿易において、低価格で競争力をもった中国製品を脅威として捉える論も多い。機械関連産業については、長期的な取り組みが必要な品質や販売網の未整備等の問題がボトルネックとなっていることから、短期的にインドネシアの産業に直接的な影響をもたらすことはないとの見方もあるが、徐々に現地産業に影響を及ぼしていると言えよう。

(2) 自動車関連貿易にみるAFTAの進展

インドネシアにとってASEAN 4での域内貿易は1990年代末より増加傾向にあり、2002年～2003年の間に輸出入ともに前年度比10%以上の伸びをみせている(図2-1)。その中心はASEAN自由貿易地域(ASEAN Free Trade Area: AFTA)スキームを活用した自動車関連貿易である。AFTAは92年設立以来目立った進展がみられなかったが、通貨危機克服のためにASEAN内の統合が促進されたこと、中国の台頭に対処する必要性をASEAN自身が感じたこと、国際通貨基金(International Monetary Fund: IMF)などの国際社会がさらなる自由化を求めたこと等によって90年代末に急速にその取り組みが実現していった(石川 [2002a, pp.15-16、2002b, p.69]、加茂 [2003, p.129])。なかでも自動車産業での取り組みは目覚ましく、タイとの輸出入関係に明白にその結果が表れていることから、以下では自動車関連貿易についてまとめる。

従来、東南アジア各国は、輸入代替工業化戦略に基づき、自動車産業を手厚く保護してきた。インドネシアでも、以前は完成車に高関税がかけられ、部品には現地調達比率を定めた国産化インセンティブ政策を採ってきた(山下 [2003, pp.343-345])。96年2月に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た国民車政策を発表するなど⁽³⁾、政府は一貫して自動車産業を保護する政策を推進してきた。しかし、上記国民車政策は世界貿易機関(World Trade Organization: WTO)によって貿易に関連する投資措置に関する

図 2-1 インドネシアの東アジア諸国との貿易関係（1996～2003年）



（出所）表 2-1 に同じ。

協定 (Agreement on Trade-Related Investment Measures: TRIM協定) 違反であると認定されてしまう。99年7月に制定された新自動車政策では、車種、排気量、車両総重量に応じた完全現地組立 (Complete Knock Down: CKD) 部品輸入関税率を導入し、完成車の関税率の引き下げが実現している。

部品貿易については、1980年代末からASEAN 4の2ヵ国間で異なるアイテムを相互補完しあう方式 (BBC/AICOスキーム) を利用して、日系自動車企業や一部の自動車部品産業は各国間で基幹的な自動車部品を融通しあってきた⁽⁴⁾。99年に同スキームの運用基準が緩和され、より多くの企業が同スキームを活用できるようになった。さらに、インドネシア政府は2002年1月に共通効果特惠関税 (Common Effective Preferential Tariff: CEPT) スキームに関する協定に定められた対象製品の関税引き下げのスケジュールの前倒しを決定し、完成車・CKD部品の輸入関税を5%引き下げ、部品貿易でも自由化が進展した。

このような国際環境の変化の下、インドネシアの東アジア域内での自動車関連の輸出入状況を見てみると、ASEANにおける自動車の生産拠点の1つであるタイとの関係では、1990年代後半から大きく伸びている。96年と2003年の自動車関連製品の輸入状況を比較すると、四輪車部品では349万ドル (構成比0.3%) が6853万ドル (7.2%)、二輪車部品では921万ドル (1.4%) が6625万ドル (20.7%)、四輪車 (完成車) では131万ドル (0.2%) が1億7488万ドル (31.3%)、二輪車 (完成車) では0ドル (0%) が609万ドル (46.2%) へと伸びており、2003年にはタイからの四輪車の輸入が日本からの輸入を上回っている。また輸出では、四輪車部品が84万ドル (1.4%) から4527万ドル (11.9%)、四輪車が45万ドル (1.2%) から2854万ドル (61.7%) へと大きく伸びている⁽⁵⁾。

これには日系企業を含む多くの自動車企業が、AFTAのスキームの進展に伴いASEAN内での分業体制を築きつつあることが影響している (橋本 [2003, pp.120-127]、加茂 [2003, pp.132-133])。例えばトヨタ自動車は2004年8月に革新的国際多目的車 (Innovative International Multi-purpose Vehicle: IMV) の生産を開始し、その拠点としてタイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンを掲げている。ASEAN内においてはインドネシアで従来生産を行っていたカムリ、カローラ等の生産をタイに移管し、代わりにIMVシリーズのミニバンのキジャン・イノーバ (Kijang Innova) のインドネシアでの製造を開始し、国内市場へ

の供給だけでなく輸出拠点の一つとしての役割が期待されている⁽⁶⁾。

(3) 日本との貿易関係

日本はインドネシアにとって第1位の輸出入相手国であり、例年インドネシアの全輸出金額の2割前後のシェアを占めている(表2-1)。日本の輸入相手国をみても、インドネシアからの輸入は例年日本の全輸入金額の4%強を占めており、過去10年間日本の輸入相手国のなかでも常に10位以内に入っている。

表2-2のように日本への輸出では、天然ガスを中心とした鉱物燃料や木材などが主要な品目であり、重要な資源供給国であることから、伝統的に日本の大幅な入超になっている(2003年輸出金額8304億円、輸入金額1兆9052億円)。鉱物燃料の輸入相手国としては3位(9億5029万円、10.1%)を占めており、その内訳は石油ガスが1位(5652億円、25.2%)、原油の輸入相手国としては中東諸国に続いて7位(2030億円、3.8%)となっている(いずれも2003年、金額ベース)。エネルギー以外の輸出ではエビやマグロなどを中心とした水産物が上位を占めている。冷凍エビは日本の輸入市場で2割強のシェアを保っている。またジャカルタ漁港からは毎日成田空港に向けて多くのマグロが出荷されてお

表2-2 日本のインドネシアとの貿易関係(2003年)

(単位:億円)

日本のインドネシアへの輸出				日本のインドネシアからの輸入			
順位	品目	金額	構成比	順位	品目	金額	構成比
1	機械類	2,271.2	27.4%	1	鉱物性燃料	9,502.9	49.9%
2	電気・電子機器	1,588.3	19.1%	2	電気・電子機器	1,387.0	7.3%
3	車両(鉄道を除く)	1,299.7	15.7%	3	木材	1,341.1	7.0%
4	鉄鋼	487.3	5.9%	4	鉱石	1,159.1	6.1%
5	プラスチック	316.2	3.8%	5	魚・甲殻類	752.8	4.0%
6	有機化学品	315.7	3.8%	6	ニッケル・同製品	572.5	3.0%
7	特殊取扱品	235.3	2.8%	7	機械類	516.0	2.7%
8	鉄鋼製品	233.2	2.8%	8	紙類	425.6	2.2%
9	光学機器	210.0	2.5%	9	ゴム	384.5	2.0%
10	ゴム	156.4	1.9%	10	プラスチック	289.8	1.5%
総計		8,303.9	100.0%	総計		19,052.1	100.0%

(出所) WTAより作成。

り、「空飛ぶマグロ」として知られる。

日本からの輸入品目は、機械類、自動車部品や二輪車が上位を占める。自動車産業は、直接投資の関係においても日本・インドネシア两国をつなぐ重要な産業として位置付けられるが、既述のようにASEAN内での分業体制の進展やコスト削減の必要性などから、品質改善や技術改良の著しいASEAN諸国、特に部品産業の集積が進んでいるタイからの部品調達や完成車の輸入が増加してきており、日本からの自動車関連の輸入は停滞している。

3. 今後のインドネシアの貿易関係

インドネシアの最大の貿易相手国は日本であるが、最近2～3年では中国、ASEAN 4 との関係が輸出・輸入ともに伸びており、インドネシアの貿易関係の全体像が描きかえられようとしている。なお、日本との二国間自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) を核とする経済連携協定の締結に向けた取り組みでは、インドネシアはタイやフィリピンに遅れをとっており、2005年4月の本格的交渉の開始をめざしている⁽⁷⁾。AFTAにおける自由化への取り組みの急速な進展等、国際環境の変化の渦中であって、インドネシアは新たな貿易関係構築への模索を続けている。

第2節 インドネシアへの海外直接投資

1. 日本を中心とした海外直接投資⁽⁸⁾

インドネシアへの直接投資は、1994年の外資出資比率規制の本格的な撤廃 (外資による100%出資が可能⁽⁹⁾) や最低投資額規制の撤廃などにより、外国投資の自由化が大きく進み、通貨危機前には毎年300億ドル前後の直接投資が承認されるようになった。投資調整庁 (Badan Koordinasi Penanaman Modal: BKPM) の統計によると、日本からの直接投資は2002年に5億1040万ドル、2003年に12億5220万ドルが承認されており、2002年で3位、2003年では1位の投資国である。67年～2000年7月までの日本の対インドネシア直接投資金額の累計額は365億8610万ドルに上り、これは全体の16% (1位) を占めている (表2-3)。また、日本の直接投資により設立されたインドネシアの日系企業は

表2-3 各国の対インドネシア直接投資動向および累計（承認ベース）

（単位：100万ドル）

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
日本	836.0	1,562.5	3,792.0	7,655.3	5,421.3	1,330.7	644.3
中国	28.6	91.0	17.4	20.3	23.5	7.6	57.9
NIEs	2,631.5	12,042.8	4,473.9	6,002.6	7,378.9	2,184.2	2,560.3
韓国	661.4	1,849.1	674.7	1,231.4	1,409.9	202.4	263.0
香港	384.1	6,041.7	1,763.3	1,105.6	251.0	549.0	76.9
台湾	131.4	2,487.6	567.4	534.6	3,419.4	165.4	1,489.3
シンガポール	1,454.6	1,664.4	1,468.5	3,131.0	2,298.6	1,267.4	731.1
ASEAN4	39.4	469.4	942.7	3,007.0	2,308.4	1,125.5	199.4
タイ	2.7	11.7	34.5	1,610.6	19.1	2.8	8.4
マレーシア	36.7	421.8	877.0	1,393.3	2,289.3	1,060.2	186.1
フィリピン	0.0	35.9	31.2	3.1	0.0	62.5	4.9
米国	444.5	977.0	2,770.5	642.1	1,017.7	568.3	136.7
ドイツ	120.6	113.1	1,344.6	164.9	4,467.8	71.0	87.1
英国	301.1	2,957.1	6,322.1	3,390.6	5,473.6	4,745.3	506.9
総計	8,141.8	23,724.3	39,914.7	29,931.4	33,898.8	13,567.7	10,890.6

	2000	2001	2002	2003	累計*	構成比
日本	1,954.4	772.1	510.4	1,252.2	36,586.1	16.0%
中国	153.9	6,054.8	32.9	247.6	382.3	0.2%
NIEs	1,461.3	1,622.1	5,447.4	728.1	59,375.3	26.0%
韓国	688.3	369.5	369.7	122.1	9,490.0	4.2%
香港	105.4	39.7	1,712.0	169.5	14,594.4	6.4%
台湾	131.2	72.3	37.7	136.7	16,100.7	7.0%
シンガポール	536.4	1,140.6	3,328.0	299.8	19,190.2	8.4%
ASEAN4	182.3	2,245.4	139.5	204.8	8,982.3	3.9%
タイ	6.7	3.0	4.7	9.8	1,781.8	0.8%
マレーシア	168.2	2,240.4	71.6	155.3	7,035.3	3.1%
フィリピン	7.4	2.0	63.2	39.7	165.2	0.1%
米国	242.1	72.7	467.7	173.5	10,449.2	4.6%
ドイツ	959.5	42.8	35.7	170.8	8,329.1	3.6%
英国	3,645.5	722.9	720.0	966.1	21,163.5	9.3%
総計	15,413.1	15,045.1	9,744.1	13,207.2	228,482.5	100.0%

（注）累計値は1967年から独立前の東ティモールの数値が参入されている2000年7月までの数値による。参考までに2000年8月～2003年12月までの承認額をこの累計値に足し合わせると、日本の金額は398億860万ドル、構成比は14.4%である。

（出所）BKPMおよびBank Indonesia資料より作成。

2005年3月時点で1028社に上り、これらの企業に勤務するインドネシア人雇用の数は25万人を超える。

日本の対インドネシア直接投資は、1960年代に始まり、製造業を中心に多くの日系企業が進出してきた。60年代末～70年代にかけては、輸入代替工業化を進めるASEAN各国政府が高関税政策を採ったことから、日系企業は関税障壁を回避し、国内市場を対象にした生産拠点を築こうとした。インドネシアでも、69年以降スハルト政権下で輸入代替政策が採られるようになると、これまで活発に輸出を行っていた松下電器産業や三洋電機等が、インドネシアの市場をターゲットとした生産拠点を築くべく現地への進出を果たした。他にもこの時期、鐘紡、東洋紡などの綿紡績メーカーが進出し、さらに合繊メーカーの東レ、帝人なども相次いで進出し、インドネシアの繊維産業発展に大きな影響を及ぼした(佐藤 [1995, pp.346-365])。自動車産業では、政府による強力な保護政策のもと完成車の輸入が制限され、国内組立体制が形成されていたため⁽¹⁰⁾、地場資本の完全出資による総代理店と外資の資本参加が可能な組立会社とが並存するなかで直接投資が行われた。この時期、日本の自動車メーカーではトヨタ自動車(69年)や本田技研工業(70年)などが進出した⁽¹¹⁾。さらに、76年の部品国産化の方針が明らかになってからは、各社とも続々と部品部門での合弁企業を設立し、インドネシアでの現地生産体制の基盤を整えていった(佐藤 [1995, pp.336-361])。

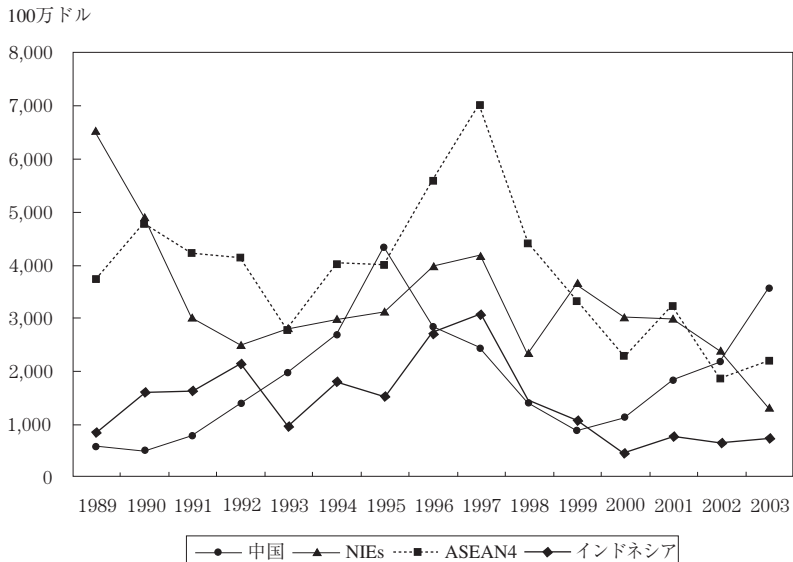
1970年代以降、日本と欧米との間で貿易摩擦が問題化したため、日系企業は欧米への迂回輸出をめざして海外へ、特にASEAN諸国へ生産拠点の移管を進めようとした。しかし、インドネシアでは、80年代半ばまで外資系企業設立の時点での資本比率が最大80%までしか認められておらず、また、商業生産開始後10年以内に株式過半数を現地化することが求められており、外資誘致には消極的であった。

1985年のプラザ合意を契機とした円高により、日本企業は輸出競争力の低下に直面した。また、日本での人件費上昇、人手不足、工場用地確保困難といった難題も加わり、日本企業のASEAN地域への進出は加速化した。90年代になると、インドネシアを含むASEAN全体の所得水準の高まりや技術水準の向上に応じ、ASEAN各国内での市場確保をめざした直接投資や、従来日本で生産していたような技術水準の高い製品の生産を含め、本格的な生産拠点移転の

ための直接投資も行われるようになった。80年代末の段階では、外資導入により積極的であったタイとマレーシアへの進出が中心であったが、インドネシア政府も徐々に規制緩和を行うようになったことで、日系企業のインドネシア進出も本格化していった。94年5月19日付け政令1994年第20号で外資100%出資許可等の大幅な規制緩和政策が行われると、96年には電気・電子機器企業20社、化学・医薬企業13社、自動車・部品企業17社が進出するなどピークを迎えた。しかし、97年の通貨危機以降、政治・経済両面における混乱が続くなかで日本の対インドネシア直接投資は大幅に落ち込んだ。

2000年以降、一旦は復調の兆しをみせたものの、再度日本の対インドネシア直接投資は低調となっており、2003年末時点で危機以前の水準を回復できていない。これは、危機後の不安定な政情により、企業が中長期的な投資を避けるようになったことが大きな要因である。その背景として、熟練労働者が十分に確保できないこと、地場の部品産業が育っていないこと、税務・通関などの制度が不透明であること、経済インフラが整備されていないこと等の従来から存在した投資環境における各種問題点が、危機後の混乱により一層深刻に受

図 2-2 日本の対東アジア諸国への直接投資（1989年～2003年）



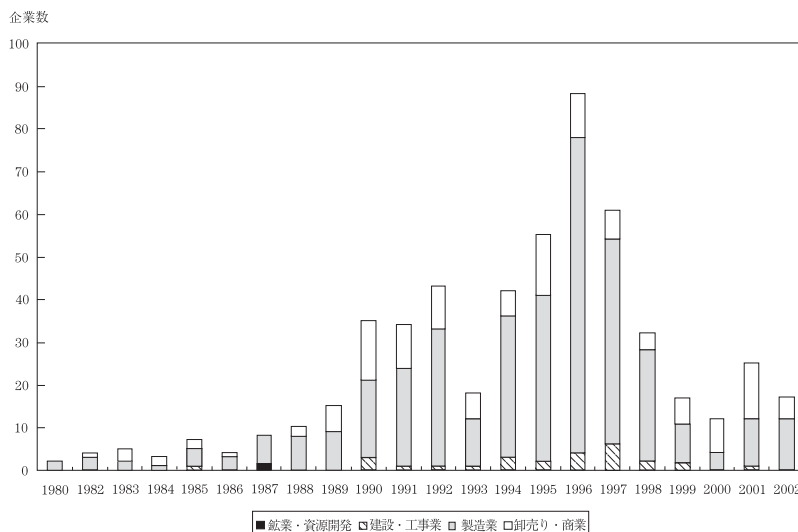
(出所) 表 2-2 に同じ。

け止められるようになったことも指摘できる。なお、2000年以降は日本の対外直接投資全体の規模も縮小気味であり、東南アジア諸国に対する投資が全般的に低調であったことも背景の一つに挙げることができよう（日本貿易振興機構 [2003, pp.204-209]、同 [2004, pp.209-214]、石川 [2002b, pp.68-87]、図2-2）。

2. 今後の対インドネシア海外直接投資

人民元切り上げの可能性から多くの企業が中国へのリスク・ヘッジの必要性を感じたこと、AFTAの始動に伴う巨大市場としての東南アジアへの注目が高まったことなどから、東南アジア全体に対する日本の投資は、2002年までの停滞期を抜け出し2003年に増加に転じた。実際、各種調査によると、中国に拠点をもつ企業のうち中国進出を機に東南アジアから撤退をした企業は少数派に過ぎない⁽¹²⁾。多くの企業は、中国が台頭するなかにあってもASEANの既存拠点を維持する戦略を採っており、一概に中国対ASEANという図式でのパイ

図2-3 インドネシアへの日系企業進出年別業種割合



(注) 東洋経済新報社 [2003a]、[2003b] に情報が掲載されている691社を対象にしており、進出している全企業を対象にしたものではない。

(出所) 東洋経済新報社 [2003a]、[2003b] より作成。

の奪い合いが起こっているとは言い難いようである（石川 [2002b, pp.73-75]）。むしろ、ASEAN内での「選択と集中」をいかに進めていくかということが、インドネシアを含むASEAN各国で事業を展開している企業にとっての主たる関心事となっている。

国際協力銀行（Japan Bank for International Cooperation: JBIC）の調査によると、日系企業の「中期的に有望な投資先」のランキングでのインドネシアは、4位（2002年）から6位（2003年）、7位（2004年）へと相対的地位を低下させている（国際協力銀行 [2003]、同 [2004]）。同調査によると、インドネシアで活動している日系企業にとっての進出理由は①安価な労働力（68.9%）、②市場の今後の成長性（62.2%）であるという。既述のように、日系企業は長年にわたりインドネシアでの活動を繰り返してきたことから、そこで培われてきたネットワークが、安価な労働力や市場の成長性を活かしてきた側面は大きい（山下 [2003, p.346]）。しかし一方で、①治安・社会情勢の不安定性（57.9%）、②他社との厳しい競争（31.6%）、③管理職層の人材確保困難（28.9%）といった問題点が指摘されている（JBIC [2004]）。

メガワティ（Megawati Soekarnoputri）政権下では2003年が「投資の年」として位置付けられたものの、新投資法の制定は先延ばしされ続けてきた。これに対して2004年10月に就任したユドヨノ（Susilo Bambang Yudhoyono）大統領は、早急に取り組むべき課題として投資環境改善への意思を明確にしており、今後の進展が期待されている（投資環境上の問題点および改革の具体的進捗については第9章を参照）。

第3節 対インドネシア援助

1. 対インドネシア援助の国際環境

インドネシアはその独立以来、先進各国や国際援助機関から巨額の援助を受けてきたが、二国間援助機関のなかでは日本の資金援助の規模は群を抜いている（表2-4）。日本は円借款による経済インフラの整備を中心とした援助を行ってきており、他の主要ドナーの援助と比較すると、図2-4のようになる。1990年代初頭と2000年代初頭を比較すると、各国とも道路・港湾や電力など

表2-4 各援助国・機関のCGIでのプレッジ金額推移（1998～2003年）

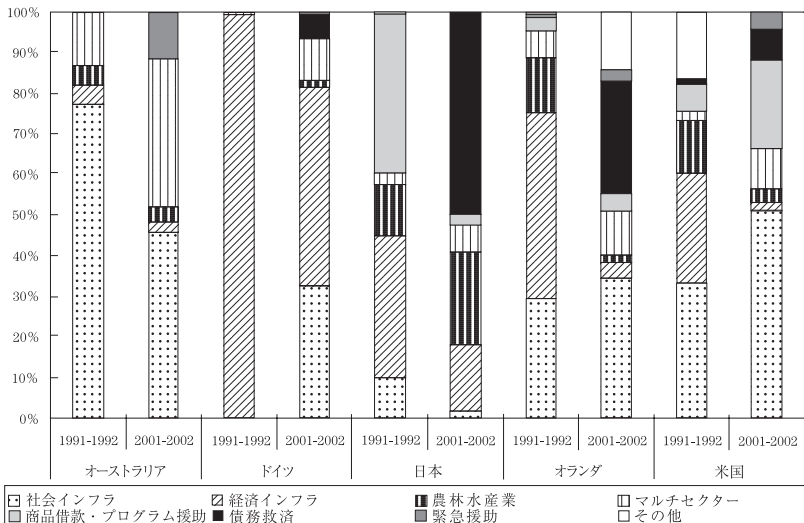
（単位：100万ドル）

	1998/99	1999/00	2000	2001	2002	2003
二国間合計	23.05	16.34	20.06	23.40	9.71	9.64
日本	15.00	12.00	15.60	17.94	7.20	7.30
米国	2.50	1.85	1.45	2.80	-	-
オーストラリア	0.75	0.78	0.59	0.65	-	-
英国	0.46	0.39	0.33	0.15	-	-
ドイツ	3.00	0.40	1.02	0.55	0.79	0.83
フランス	-	-	-	-	-	0.30
韓国	0.30	0.09	0.09	0.23	0.23	0.20
その他	1.04	0.84	0.98	1.08	1.49	1.01
国際機関合計	55.89	42.24	27.21	30.34	21.70	17.65
世界銀行	27.00	23.84	15.00	13.00	10.00	8.50
ADB	22.00	16.00	10.65	15.15	11.50	8.00
その他	6.89	2.40	1.56	2.19	0.20	1.15
総計	78.94	58.58	47.27	53.74	31.41	27.29

（注）2000年以降実施されているパリ・クラブによる債務繰延の数は算入されていない（佐々木 [2002, pp.91-93]）。プレッジ金額の支出が遅延・キャンセルされるケースも多く、実績との間で乖離がみられる。

（出所）Statistik Ekonomi Keuangan Indonesia, Bank Indonesia 1999, 2003より作成。

図2-4 二国間援助機関による対インドネシアODAセクター別割合



（注）1991～1992および2001～2002年の合計値から、それぞれ2年間でのセクター別割合を示した。数字はコミットメント（約束）ベースに基づく。

（出所）渡辺・三浦 [2003, p.39] を参考にし、経済協力開発機構／開発援助委員会（Organisation for Economic Cooperation and Development/Development Assistance Committee: OECD/DAC）HPより作成。

の経済インフラへの支援の割合を大きく減らしており、教育や保健セクターなどの社会インフラへの支援や分野横断的な支援に力を入れつつあることがわかる。例えば、オランダは教育中心、米国は非政府組織（Non-Governmental Organization: NGO）支援を中心とした援助を行っている。

多国間援助機関では、世界銀行およびアジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）が主要なドナーである。インドネシアは世界銀行が主導している貧困削減戦略ペーパー（Poverty Reduction Strategy Paper: PRSP）プロセスにも2003年から参加しており、同年暫定PRSPを策定している⁽¹³⁾。これによると、雇用機会の創出、地域共同体のエンパワメント、制度の強化、弱者の社会保護、の4点を支援の優先分野とした貧困削減政策を行うことになっている。一方、同年10月に発表された世界銀行の国別援助戦略（Country Assistance Strategy: CAS）では、投資環境の整備が前面に出されており、また2003年12月のインドネシア支援国会合（Consultative Group on Indonesia: CGI⁽¹⁴⁾）では民間セクターの役割の重要性が指摘されるなど、貧困削減一辺倒からの変化もうかがえるようになった。しかし、世界銀行などは日本のめざす経済インフラ支援を中心とした経済成長志向の支援には依然として一定の距離を置いており、結果的にドナー間での役割分担がなされている。

2. 日本による対インドネシア援助の歴史

日本は戦後の賠償協定（1958年調印）以来、インドネシアに対して継続的に経済協力を行ってきた。インドネシアは、日本のODA供与相手国のなかでも最も供与額が大きな国であり、2003年までの対インドネシア援助の累積供与額は有償資金協力157億5146万ドル、無償資金協力14億7781万ドル、技術協

表2-5 日本の対インドネシア援助実績

形態／年度	(単位：100万ドル)					累積供与額
	1999	2000	2001	2002	2003	
有償資金協力	1374.49	773.43	697.64	348.31	938.76	15,751.46
無償資金協力	100.54	52.07	45.16	63.54	82.36	1,477.81
技術協力	130.80	144.60	117.27	126.46	120.66	2,674.26
合計	1,605.83	970.10	860.07	538.31	1,141.78	19,903.55

(注) 支出純額ベース。

(出所) 外務省HPより作成。

力26億7426万ドル、総額で199億353万ドルに上る（表2-5）。毎年開催されるCGIでも、世界銀行、ADBと並ぶ3大ドナーとして多額の資金協力を約束してきた（第4章参照）。

日本の対インドネシア援助の歴史を概観してみると、1997年の通貨危機以前は、基本的にインドネシア政府の「5ヵ年計画」に即して出される要請に沿って援助が実施されてきた（要請主義）。60年代～80年代までは、経済インフラ整備を目的とするプロジェクト型の支援が多く行われ、例えば道路の建設プロジェクトや電源開発プロジェクト等が行われてきた。87年以降にインドネシアが原油価格の下落により国際収支危機に陥った際は、ノン・プロジェクト型の借款を多用して支援に当たった。特に88年～90年にかけては、全借款の5割近くを商品借款およびセクター・プログラム・ローン（Sector Program Loan: SPL⁽¹⁵⁾）に充て、インドネシア経済の建て直しのための協力を行った。

1990年代に入ると、再び伝統的なインフラ支援が盛んになるが、同時に、「途上国の多様なニーズに対応すべきである」という国際的な潮流に合わせて、日本の援助は社会開発分野の支援へと広がりを見せていく。例えば、米国国際開発庁（The United States Agency for International Development: USAID）と協調融資した「小規模灌漑管理事業」（89年度）や「ボゴール農業大学整備拡充事業Ⅱ」（94年度）など、農村の小規模なプロジェクトや人材育成プロジェクト等も行われた。

通貨危機に際しては、大規模なSPLおよびその見返り資金を活用したソーシャル・セーフティ・ネットの構築といった形で貢献をし、また「新宮澤構想」により特別金利での支援を行った。これらの取り組みは、安定的な公的資本の流入を維持し、社会的弱者への影響の緩和、民間投資の停滞と国内需要不足をカバーするための小規模事業実施の促進等をめざしたものであった。またこのとき、同時に深刻な旱魃の影響を受けていた同国に対し、農業部門に対する支援や米支援も行われた⁽¹⁶⁾。その後も、疲弊したインドネシア経済を支援するために、パリ・クラブ（Paris Club）⁽¹⁷⁾で合意されてきた債務繰り延べにおいて、日本は1998年にニュー・マネー・オプション（繰り延べの代わりに新規資金を供与する方法）により約21億ドル8000万ドル分、債務繰り延べにより2000年に約30億ドル、2002年に約27億ドル分の貢献をしている⁽¹⁸⁾。

3. 今後の対インドネシア援助

近年、国際機関や日本以外の二国間援助機関の援助では貧困削減プロジェクトやソフト面の支援に重点が置かれる傾向にある。また、日本がこれまで中心としてきた円借款による経済インフラ支援については、新たな借款を供与することで債務負担が増大することも懸念されている。そのようななか、日本は新たな支援の方向性を探っている。例えば外務省は、インドネシアの政治体制および国際的な環境の変化に応じた援助を実施していくため、2004年11月に新たな国別援助計画を策定した。これによると、今後の対インドネシア援助は「民間主導の持続的な成長」、「民主的で公正な社会造り」、「平和と安定」の3点を柱にして行っていくこととしている⁽¹⁹⁾。

2003年12月に行われた第13回CGIでは、各援助機関から総額34億ドルもの支援が表明された⁽²⁰⁾。インドネシア政府は、2004年からIMFの経済改革プログラム終了に伴い債務返済の繰り延べができなくなり歳入不足が見込まれるため、援助額が減少傾向にあった前2年と比較して多額の資金援助が約束された。そのうち日本は約4分の1に相当する8億8000万ドルを供与することを表明し⁽²¹⁾、それとは別に2004年には円借款供与案件として、「タンジュン・プリオク港リハビリ事業」(120億5200万円)や「スマラン火力発電所リハビリ・ガス化事業」(86億8500万円)など、8件で合わせて1196億円分の案件の契約が締結された⁽²²⁾。これらの支援と引き換えに、日本は引き続き経済改革を進めることや汚職問題への取り組みを進めることなどを求めている。

なお、2004年12月に起きたスマトラ沖大地震の被害により、約10万人の犠牲者を出したインドネシアに対して、日本政府は146億円の支援を表明している⁽²³⁾。2005年1月に開催された第1回インフラ・サミットにて、インドネシア政府は、同地震の被災地の復興を含めた今後の国内のインフラの整備には総額220億ドルあまりの資金が必要とされるとし、BOT (Build Operate Transfer) 方式を積極的に活用しながら2割は民間から、8割は各国からの支援によって整備を行っていく旨を表明している。また、続いて開催された第14回CGIでは前年とほぼ同額の総額33億ドルの支援が各援助機関から表明されている。

おわりに

今日、インドネシアの対外経済関係は、中国の急速な経済成長やASEANにおけるAFTAの取り組みの進展を受けて、変化の時を迎えている。これまで貿易相手国として第1位だった日本は徐々にその割合を減らしてきており、代わって、中国やASEAN域内との貿易活動が活発化している。また、直接投資の推移をみると、ASEAN地域で起きている多国籍企業の生産拠点再編のなかで、日系企業の今後の投資先としてのインドネシアは必ずしも従来通りの地位を約束されなくなっている。また、ODAでも、インドネシアは多額の日本の資金援助を受けてきたが、PRSPの策定やIMF経済改革プログラムの終了など、より自立的な運営を求められる環境へと変化しており、様々な局面で転機を迎えている。ユドヨノ新政権は発足直後より「100日アジェンダ」を掲げ、政治、社会、経済の各分野の改革に取り組むことを明らかにしており、投資の回復、汚職の撲滅を早急に取り組むべき課題としている。2004年末のスマトラ沖大地震・津波の甚大な人的・物質的被害など、ハードルは高いものの、新政権の下で経済改革を進めていくことで、この大きな時流の変化に対応していくことが期待される。

【注】

- (1) 本章では、東アジア諸国として、中国、新興工業経済地域（Newly Industrializing Economies: NIEs）の韓国、台湾、香港、シンガポール、ASEAN 4のタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンを対象として考察を行う。
- (2) 本章での貿易統計は、中央統計庁（Badan Pusat Statistik: BPS）およびワールド・トレード・アトラス（World Trade Atlas: WTA）を使用した。本文中、および図表中で用いた品目名の分類はHSコード（2桁分類および必要に応じて4桁分類を参照）による。
- (3) 1996年2月、大統領決定第2号により、インドネシアのブランドをもち、国産部品を使用し、輸出が可能な国民車を造る方針が打ち出された（佐藤 [1997, pp.50-56]）。
- (4) ブランド対ブランド補完（Brand to Brand Complementation: BBC）スキームとは

完成車ブランドの保有者に対して、当該BBC対象部品が参加国における自動車製品のものである場合には国産部品として認定され関税の50%以上の減免がなされるというスキームのことで、1988年に合意された。1996年に発足した、ASEAN工業協力協定（ASEAN Industrial Cooperation: AICO）のスキームでは、部品企業も含めてASEAN内に立地する現地資本比率30%以上の企業が、原材料、部品および完成品（一次産品を除く）を他のASEAN諸国から輸入する際に、0～5%の特恵関税率が適用される（加茂 [2003, pp.123-128]）。

- (5) 四輪車部品はHSコード8708、二輪車部品は8714、四輪車（完成車）は8701－8705の合計値、二輪車は8711をそれぞれ使用し、WTAより算出した。
- (6) トヨタ自動車ニュース・リリース「トヨタ、IMVプロジェクトをスタート」（2004年8月25日）、「トヨタ、インドネシアでIMVシリーズの新型ミニバン、キジャン・イノバを発表」（2004年9月1日）を参照（トヨタ自動車HP [2005年3月9日参照]）。
- (7) 『日本経済新聞』2004年12月27日などによる。
- (8) 本章で使用している投資調整庁（BKPM）の統計は、直接投資を承認した時点のもので、日本側の財務省統計データによる統計は、実行・報告された時点のものであり、両者の数字には実行率の問題からずれが生じている。また、BKPMの統計数字には、エネルギーや鉱業関連、金融関連の投資が含まれていない。
- (9) 外資100%の出資比率は、1989年にバタム島で容認され、また92年には限定的ながら全国で認められるようになった。94年の本格的な自由化以降は外国企業が合弁を選択した場合は外資出資比率95%まで可能。外資100%を選択した場合、操業開始後15年以内に株式の一部を直接譲渡または証券市場を通じてインドネシアの個人または法人に譲渡することが義務付けられている。
- (10) インドネシア政府は、外国自動車メーカーに総代理店の指定を各1社とすることを義務付け、それ以外の輸入ルートを封じた（1969年1月16日付け商業相令1969年第4号・工業相令1969年第15号共同令）。そして、①総代理店と組立企業の双方への外資参入を禁止し（72年7月3日付け工業相令1972年第544号）、②総代理店と組立企業の系列化を義務付けた（同日付け工業相令1972年第545号）。この結果、地場資本による輸入組立体制が確立された（佐藤 [1992, pp.345-348]）。
- (11) トヨタ自動車の総代理店トヨタ・アストラ・モーター（PT Toyota Astra Motor）は72年の外資規制以前に投資許可を得ており、商業省へ強いアクセスをもっていたため、例外的に地場資本と外資の合弁形態をとった（佐藤 [1995, p.347]）。
- (12) 中小企業金融公庫 [2004] などの各種調査の結果による。

- (13) PRSPとは、1999年の世銀総会において、重債務貧困国およびすべての国際開発協会（International Development Association: IDA）融資対象国に対して作成が要請された政策文書。この戦略文書の策定プロセスで承認された債務救済によって生じた資金が、適切に貧困削減のために使用されることを目的としている（世界銀行HP [2005年3月9日参照] など）。インドネシアは暫定PRSPを策定の後、2004年5月にPRSPの案が策定されたが、政府全体のコンセンサスとなるにはしばらく時間がかかる見込みである。
- (14) CGIは、同国の支援ニーズに対するドナー国・機関の援助意図を表明する場であり、1990年～2003年12月までに13回開催されている。その前身であるインドネシア援助国会議（Inter-Governmental Group on Indonesia: IGGI）は67年2月～90年まで開催されてきた。
- (15) セクター・プログラム・ローンとは、即効性のある支援形態として、借款資金を一般輸入決済に充当することにより国際収支改善に寄与すると同時に、見返り資金（日本の援助資金 [外貨] に対応した金額を、相手国政府が現地通貨建てで積み立てた資金で、インドネシアの場合はルピア建て）を活用し、国民生活の向上に役立つようなプロジェクトを行うことを目的としている。インドネシアでも、見返り資金が灌漑施設の修復など、深刻であった干魃の影響を緩和する事業に充てられた（国際協力銀行HP [2005年3月9日参照] などによる）。
- (16) 米支援については、日本からの支援米がインドネシアに到着後、放出が遅れたことから、横流しの有無などが疑われた（『日本農業新聞』1999年1月13日）。
- (17) パリ・クラブとは、対外債務返済の困難に直面した債務国に対し、二国間公的債務の返済負担軽減のための措置を取り決める二国間公的債権者の非公式な会合でフランス経済財政産業省にて行われる（財務省HP [2005年3月9日参照]）。
- (18) インドネシア中央銀行HP（2005年3月9日参照）による。
- (19) 外務省HP（2005年3月9日参照）による。
- (20) 第13回CGIでは、貧困削減、司法改革、森林問題、地方分権化、支援の効率性、保健、投資環境改善に関する各作業部会が設置された。民間セクターの重要性が認知されてきたことに伴い、本会合では事前に支援国・機関、インドネシア政府、民間セクターの3者間での意見交換の場が設けられた。
- (21) 円借款による協力を中心に、無償資金協力や輸出信用などによる支援を含む。
- (22) *The Jakarta Post*, 2003年12月12日、『日本経済新聞』2003年12月12日などによる。
- (23) 外務省プレス・リリース「スマトラ沖大地震およびインド洋津波被害に関するわが国の支援について（二国間の国別支援額の再調整）」（2005年1月11日）を参照（外務省HP [2005年3月9日参照]）。

【参考文献】

＜日本語文献＞

石川幸一 [2002a] 「東アジアにおける FTA の潮流」(木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一『東アジア国際分業と中国』、日本貿易振興会、pp.9-20)。

—— [2002b] 「直接投資をめぐる中国と ASEAN の競合：直接投資は中国に集中するのか」(木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一『東アジア国際分業と中国』、日本貿易振興会、pp.68-87)。

大木博巳 [2002] 「東アジアの比較優位構造と産業競争力の変化」(木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一『東アジア国際分業と中国』、日本貿易振興会、pp.53-67)。

加藤学 [2004] 「活発化するインドネシアの天然ガス・ビジネス」(『アジア研ワールド・トレンド』、第101号、2004年2月、pp.38-39)。

加茂紀子 [2003] 「日本自動車産業のアジア戦略——国際分業パターンの特質と1998年以降の状況変化」(大原盛樹編『中国の台頭とアジア諸国の機械関連産業』、アジア経済研究所、pp.115-149)。

国際協力銀行 [2003] 「わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告：2003年度海外直接投資アンケート結果(第15回)」、国際協力銀行。

—— [2004] 「わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告：2004年度海外直接投資アンケート結果(第16回)」、国際協力銀行。

佐々木篤 [2002] 「インドネシア支援国会合(CGI)と日本の支援」(財団法人国際金融情報センター『インドネシア・メガワティ政権下の政権運営』[財務省委嘱調査]、2002年3月、pp.91-98)。

佐藤百合 [1992] 「主要産業の分析——自動車産業」(三平則夫・佐藤百合編『フルセット主義工業化の行方』[アジア工業化シリーズNo.15]、アジア経済研究所、pp.336-361)。

—— [1995] 「工業の発展と構造変化」(安中章夫・三平則夫編『現代インドネシアの政治と経済——スハルト政権の30年』[研究双書No.454]、アジア経済研究所、pp.319-392)。

—— [1997] 「インドネシアの国民車政策」(『アジア研ワールド・トレンド』、第25号、1997年7月、pp.50-56)。

—— [2005] 「インドネシアの二輪車産業——日本ブランド寡占産業における部品サプライヤーの成長」(佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業——基礎情報と企業一覧』、アジア経済研究所)。

東洋経済新報社 [2003a] 『海外進出企業総覧2003年度版』、東洋経済新報社。

—— [2003b] 『海外進出企業データ2003年版』(CD-ROM)、東洋経済新報社。

中小企業金融公庫 [2004] 『アセアン進出企業の現地法人実態調査』。

日本貿易振興機構（ジェトロ）[各年] 『貿易投資白書』。

橋本文子 [2003] 「インドネシアの対外通商政策とFTA」（木村福成・鈴木厚編著『加速する東アジアFTA』、日本貿易振興会、pp.120-127）。

本庄剛・柘植裕人 [2001] 「インドネシア——攻勢強める中国製品」（丸屋豊二郎・石川幸一編著『メイド・イン・チャイナの衝撃』、日本貿易振興会、pp.89-105）。

山下協子 [2003] 「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」（大原盛樹編『中国の台頭とアジア諸国の機械関連産業』、アジア経済研究所、pp.333-347）。

レビ・T・タルミディ／山下協子訳 [2004] 「インドネシア／機械関連産業における中国の台頭の影響——二輪車産業を中心に」（『アジア研ワールド・トレンド』、第100号、2004年1月、pp.30-32）。

渡辺利夫・三浦有史 [2003] 『ODA（政府開発援助）——日本に何ができるか』中公新書。

<外国語文献>

Badan Pusat Statistik [2002] *Export/Import*. (CD-ROM).

—— [各月] *Economic Indicator*.

Bank Indonesia [各月] *Ekonomi Keuangan Indonesia*.

OECD-DAC [2003] *International Development Statistics 2003* (CD-ROM).

World Bank [2003] *Country Assistance Strategy*: World Bank.

—— [2003] *CGI Brief—Beyond Macroeconomic Stability*: World Bank.

<ウェブサイト>

インドネシア投資調整庁（BKPM）：<http://www.bkpm.go.id/>

インドネシア中央銀行：<http://www.bi.go.id/>

インドネシア中央統計庁（BPS）：<http://www.bps.go.id/>

経済協力開発機構開発援助委員会（OECD/DAC）：<http://www.oecd.org/>

国際協力機構（JICA）：<http://www.jica.go.jp/>

国際協力銀行（JBIC）：<http://www.jbic.go.jp/>

財務省：<http://www.mof.go.jp/>

日本貿易振興機構（ジェトロ）：<http://www.jetro.go.jp/>

トヨタ自動車株式会社：<http://www.toyota.co.jp/>