

2014年8月18日

No.2014-25

## 急拡大したわが国輸送機器の対インドネシア投資

— 今後は、集積化が直接投資をけん引 —

調査部 研究員 塚田雄太

### 《要 点》

- ◆ わが国の中期的な投資先として、インドネシアの魅力が高まっている。実際に、わが国の対インドネシア直接投資額は2011年に急増し、その後も高水準で推移している。業種別にみると、投資額の4割以上を輸送機器が占めており、自動車産業がけん引役となっている。他方、インドネシア側の統計からみると、2013年の直接投資額の国・地域別シェアは、日本が1位となり、対内直接投資における日本の重要さは年々増している。
- ◆ これまでわが国の輸送機器のASEAN向け直接投資は、タイ向けが圧倒的に多く、その結果、タイは世界有数の自動車産業集積地となっている。こうした状況のなか、わが国の自動車産業のインドネシア進出はどのように捉えればよいのだろうか。本レポートでは、その手がかりとして2011年に日本の輸送機器の対インドネシア投資が急増し、その後も高水準が続いている要因を整理するとともに、先行きを展望する。
- ◆ 日本の輸送機器の対インドネシア直接投資が急増した要因として、①インドネシアの市場規模の大きさと先行きの成長期待、②所得水準の上昇に伴う自動車購入層拡大期待、③これまでの円高による海外生産シフトとインドネシアでの低価格・環境配慮型自動車購入促進策、の3点があげられる。
- ◆ 先行きを展望すると、すでに進出済みの完成車メーカーが、市場拡大にあわせて、既存工場の拡張、新規工場の設立などを実施する見込み。また、厳しい競争に対抗するため、自動車部品メーカーの進出が進むと考えられる。さらに、自動車産業が集積化の局面に入ることによって、関連業種の進出も期待されよう。今後、タイとの棲み分けがどのようになるかが注目される。
- ◆ もっとも、インドネシア進出には依然、課題が多い。インフラの未整備や運用が不透明な法制度に加えて、足元では、労務や労働コスト問題も課題として浮上してきている。今後、進出の本格化に際しては、こうした課題への対応が不可欠となるだろう。

本件に関するご照会は、調査部・研究員・塚田雄太宛にお願いいたします。

Tel: 03-6833-6719

Mail: [tsukada.yuta@jri.co.jp](mailto:tsukada.yuta@jri.co.jp)

## 1. はじめに

近年、日本企業の投資先として、インドネシアの魅力が高まっている。国際協力銀行の『わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告（以下、海外直接投資アンケート結果）』の中期の有望事業展開先国・地域をみると、2012年度までは、市場規模の大きさと高い成長率などを背景に、中国、インドが有望事業展開先として1、2位を独占してきた（図表1）。しかし、中国、インドを有望事業展開先とする回答率は、成長の鈍化や国際環境の変化により、それぞれ、2010年度の77.3%、60.5%をピークに低下傾向にある。他方、インドネシアを有望事業展開先とする回答率は、年を追うごとに上昇し、2013年度には44.9%と、中国、インドを上回り、初めて1位となった。

これに連動するように、日本からの対インドネシア直接投資額も2011年に急増し、その後も高水準で推移している（図表2）。

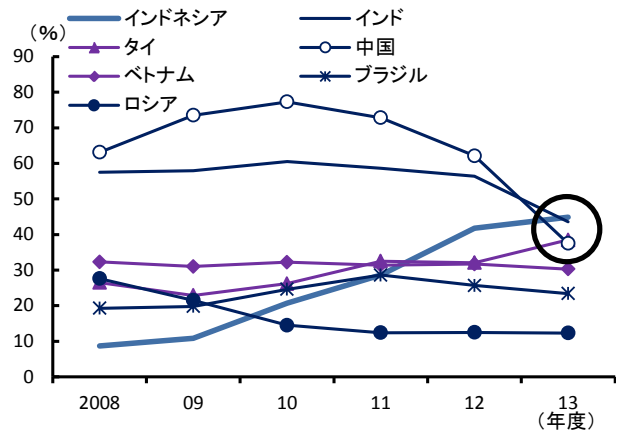
わが国のインドネシア向け直接投資を業種別にみると、輸送機器が全体の4割以上を占めており、自動車産業の進出が対インドネシア直接投資をけん引している。

一方、インドネシア側の統計をみると、国・地域別の直接投資受入額（実行ベース、金融保険と石油・ガスの上流部門を除く）では、2013年の日本からの投資額は47.1億ドルに及び、全体に占めるシェアは16.5%と大きく上昇しており、直接投資においてわが国の重要度が高まっている（図表3）。

これまでのわが国の輸送機器のASEAN向け直接投資は、タイ向けが圧倒的に多く、この結果、タイには世界的にも有数の自動車産業集積地が形成されている。この状況下にあって、2013年の直接投資額は、タイ向けが1,485億円であったのに対し、インドネシア向けが1,126億円と、タイの約75%の水準にある。わが国の自動車産業はASEANに2つの生産拠点を持とうとしているように見える。このようなインドネシアへの投資の加速をどのように捉えればよいのだろうか。

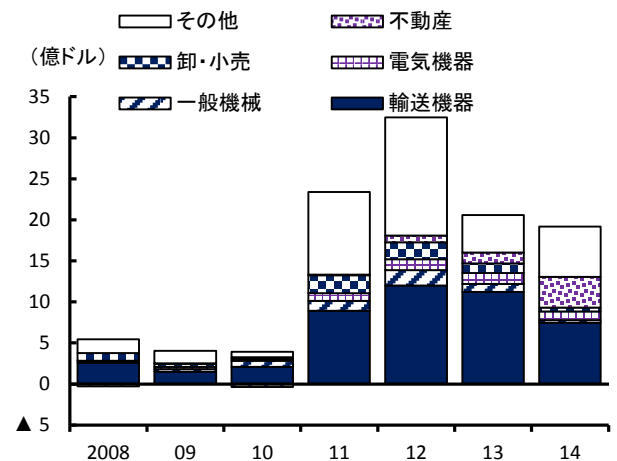
本レポートでは、その手がかりとして、2011年に

（図表1）中期の有望事業展開先国・地域の推移



（資料）国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」を基に日本総研作成  
（注）比率は、回答総企業数のうち、当該国を有望先として回答した社数の割合。但し、複数回答可。

（図表2）業種別対インドネシア直接投資



（資料）日本銀行「国際収支統計」を基に日本総研作成（年）  
（注1）除く金融保険業  
（注2）2014年は1～3月期を年率換算

（図表3）直接投資額の国・地域別シェア

	2008年		2010年		2013年	
	国名	シェア	国名	シェア	国名	シェア
1位	シンガポール	52.7	シンガポール	34.3	日本	16.5
2位	日本	8.5	バーズン諸島(英)	10.0	シンガポール	16.3
3位	韓国	2.6	米国	5.7	米国	8.5
4位	マレーシア	2.5	日本	4.4	韓国	7.7
5位	バーズン諸島(英)	2.1	オランダ	3.8	英国	3.8

（資料）BKPM「外国直接投資統計」を基に日本総研作成

日本の輸送機器の対インドネシア直接投資が急増し、その後も高水準の投資が続いている要因を整理するとともに、先行きを展望する。

## 2. 進出の背景

日本の輸送機器が直接投資を急増させ、その後も高水準を保っている要因として、以下の3点が指摘できる。

第1に魅力的な市場規模の大きさと先行きの拡大期待である。インドネシアの人口は、2013年末時点で約2億4,880万人と、中国、インド、アメリカに次いで世界第4位の規模を誇っている。さらに、生産年齢人口（15～64歳）が減少に転じた中国と異なり、生産年齢人口の増加が、低位推計でも2035年頃まで続くとみられている。この豊富な労働力を活用し、国内需要の拡大に結びつけることができれば、インドネシアは長期間にわたって、安定的な経済成長を維持することができよう。

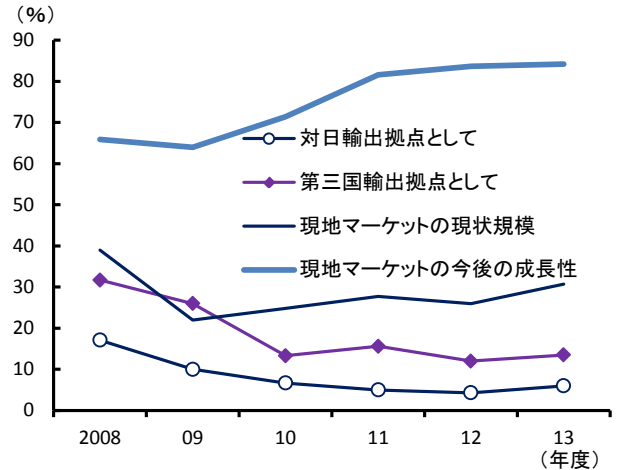
例えば、OECDは、『Looking to 2060: Long-term global growth prospects』で、2011年～2030年のインドネシアの年平均実質経済成長率を+5.3%（世界平均は+3.7%）と、足元とほぼ変わらない成長が続くと見込んでいる。

このような安定的な成長が持続すれば、所得の増加を背景にした家計の自動車需要の増加に加え、産業構造の近代化に伴う企業の自動車需要も拡大すると考えられる。

ちなみに、国際協力銀行の「海外直接投資アンケート結果」によるインドネシアの有望理由として、多くの企業がインドネシアの市場規模の大きさや先行きの拡大に期待している。直接投資が急増した2011年以降、有望理由において、「現地マーケットの市場規模」、「現地マーケットの今後の成長性」の回答率が上昇傾向をたどる一方で、「対日輸出拠点として」、「第三国輸出拠点として」の回答率は低下傾向が続いている（図表4）。とりわけ、「現地マーケットの今後の成長性」の回答率は8割と非常に高い。

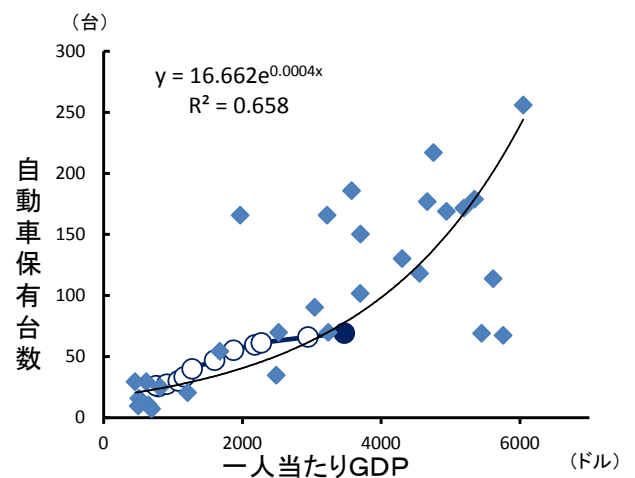
第2に、所得水準が、自動車保有台数が急増する段階まで上昇したことである。一般的に、一人当たり名目GDPが3,000ドル台に達すると、自動車などの耐久消費財の購入が急増するといわれている。実際、中所得国以下（一人当たりGNIが12,475ドル以下）に属する国々の一人当たりGDPと人口1,000人当たりの自動車保有台数の関係を見ると、一人当たりGDPが3,000～4,000ドルを超

（図表4）インドネシアの有望理由



（資料）国際協力銀行「海外直接投資アンケート結果」を基に日本総研作成  
 （注）比率は、回答数のうち、該当項目を課題として回答した社数の割合。但し、複数回答可。

（図表5）一人当たりGDPと人口1,000人当たりの自動車普及率



（資料）世界銀行「World Development Indicators」を基に日本総研作成  
 （注1）2011年の中所得国以下のデータを使用。  
 （注2）○はインドネシアの2000～2010年の時系列データ。●は2011年。

えると、自動車保有台数が急増する傾向にある（図表5）。インドネシアの一人当たり GDP は、2011年が3,470ドルと、自動車保有台数が急増する水準に達しており、今後、自動車購入が可能な層が急拡大していくと期待される。

第3に、リーマン・ショックから2012年秋頃にかけて進行した円高とその後のインドネシア政府による低価格・環境配慮型自動車購入促進策である。リーマン・ショック以降、安全通貨として円に対する需要が高まり、円の対ドルレートは2008年から2012年にかけて約3割上昇した。このなかで、輸出企業は生産拠点を海外にシフトする動きを強め、自動車メーカーのインドネシアへの進出を後押しした。

加えて、インドネシア政府が2013年5月に低価格・環境配慮型自動車購入促進策を発表したことで、インドネシアの自動車市場が一段と拡大する可能性が出てきた。これは、①排気量がガソリン車は1,200CC以下、ディーゼル車は1,500CC以下、②燃費が1リットル20キロ以上、③部品の現地調達率が80%以上などの条件を満たした自動車の販売価格を9,500万ルピア以下に抑えることを義務付けるものである。この販売価格の低下による購買層の拡大期待から、低燃費車種を比較的得意としている日本の自動車メーカーは、生産ラインの拡大やインドネシア専用の新車種の投入などに踏み切った。

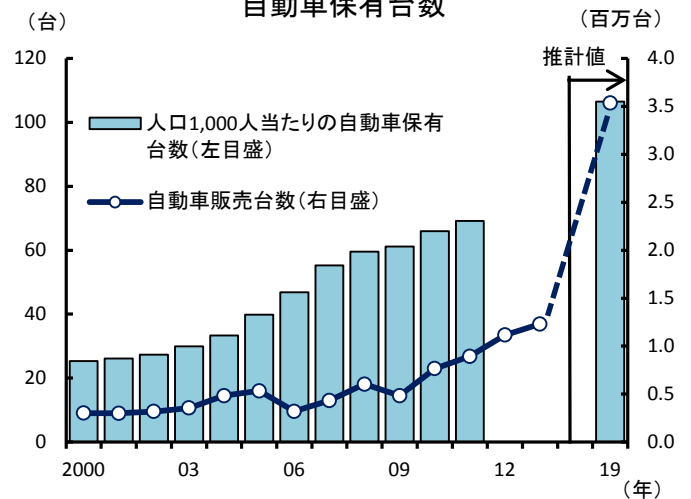
### 3. 今後は集積化の動きが投資をけん引

以上のような、わが国自動車産業のインドネシア進出の要因を勘案すると、日本からの対インドネシア直接投資は、今後も堅調に推移すると見込まれる。

まず、完成車メーカーの生産基盤の拡張が見込まれる。IMFの『World Economic Outlook Database April 2014』によれば、インドネシアの一人当たりGDPは、2013年の3,510ドルから2019年に4,638ドルに上昇すると見込まれており、人口1,000人当たりの自動車保有台数は2011年の69.2台から2019年には106.5台と今後8年間で1.5倍に、それに伴って販売台数も2013年の約123万台から2019年には約354万台と、今後5年間で3倍近くに拡大する可能性がある（図表6）。このような需要の急拡大に対応するため、完成車メーカーは既存工場の拡張や工場の新規設立などの投資を増加させると期待される。

次に、自動車部品などの現地生産化が進むと考え

（図表6）自動車販売台数と人口1,000人当たりの自動車保有台数

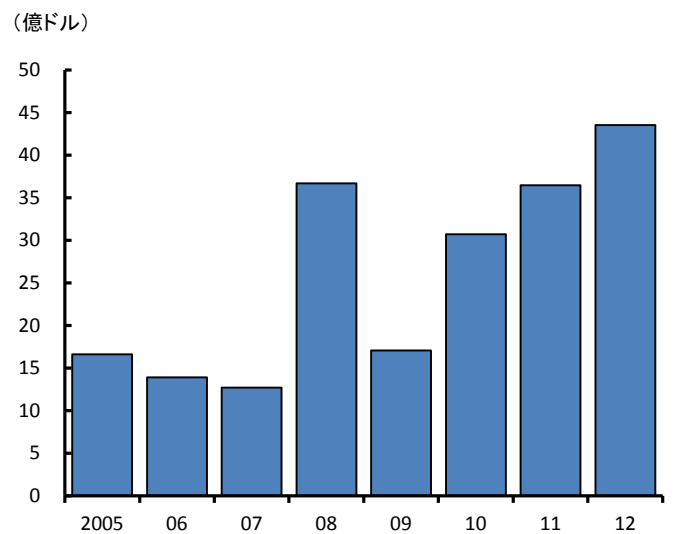


（資料）GAIKINDO「DOMESTIC AUTO MARKET & EXIM BY CATEGORY」、世界銀行「World Development Indicators」、IMF「World Economic Outlook Database April 2014」を基に日本総研作成。

（注1）保有台数の推計は図表5の推計式を使用。買替、中古車需要は勘案せず。

（注2）2019年の販売台数は保有台数の前年差。

（図表7）自動車関連中間財の輸入額



（資料）経済産業研究所「RIETI-TID2012」を基に日本総研作成



られる。自動車関連中間財の輸入額は、2009年の17.1億ドルから2013年の49.2億ドルに一貫して増加しており、自動車部品の多くを輸入に依存している(図表7)。このようななか、米ゼネラル・モーターズや印タタ自動車などがインドネシアに進出し、競争の激化が予想されること、さらに、市場規模の拡大に伴い完成車メーカーからの需要に柔軟に対応していく必要性が増していくことなどから、今後は部品メーカーなどの進出が一段と活発化すると見込まれる。

これまでASEAN諸国ではタイへの自動車産業集積化が続いてきたが、インドネシアの輸送機器の直接投資残高は、すでに2006年頃のタイの水準に達している(図表8)。こうしたなか、インドネシアの自動車産業は、これまでの完成車メーカーが進出する局面から、部品メーカーの進出により産業集積が進む局面に移行していくものと予想され、今後、タイの後を追いかける形で集積化の動きが進んでいくと期待される。

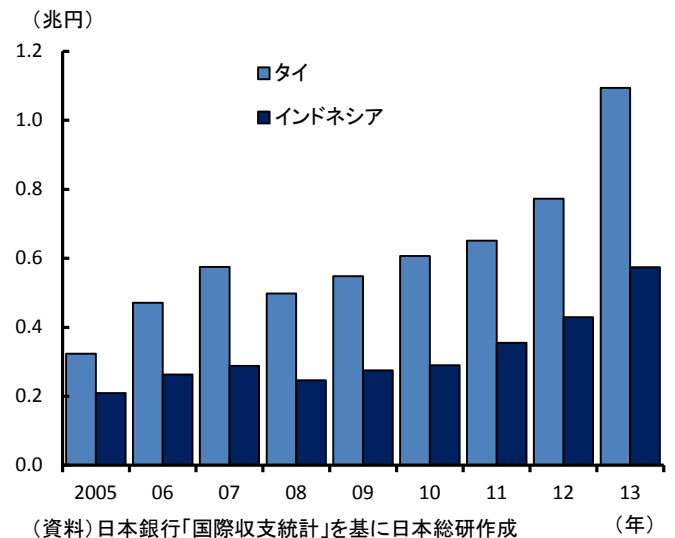
また、集積化が順調に進めば、流通、卸など様々な業種が必要となってくることが見込まれ、わが国からの対インドネシア直接投資は、より多くの業種で活発になっていくであろう。

現時点では、タイは域内輸出拠点、インドネシアは現地販売向け生産拠点との、基本的な性格が想定されるものの、今後、タイとの棲み分けがどのように図られていくかは、大いに注目されるであろう。

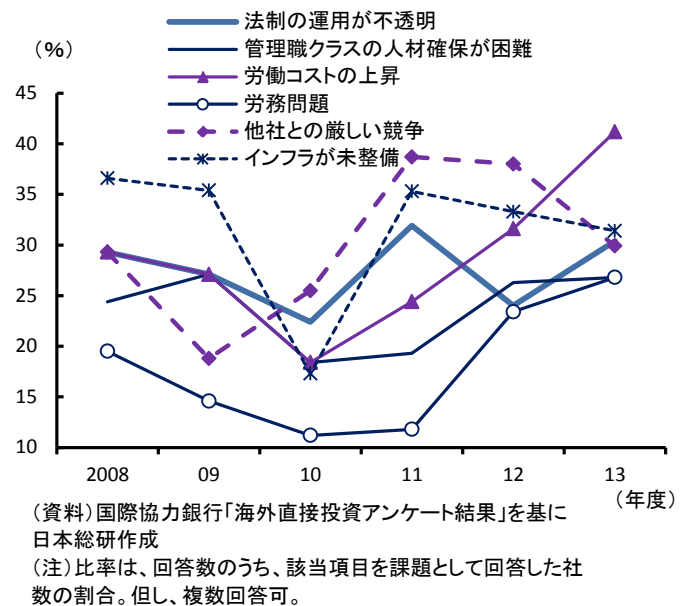
もともと、進出に際しての課題は依然として多い。

「海外直接投資アンケート結果」のインドネシアの課題についてみると、「インフラが未整備」や「法制の運用が不透明」といった点への回答率が多いことに加えて、足元では、「労働コストの上昇」、「労務問題」も課題として浮上してきている(図表9)。実際、2013年の日系企業が主に進出しているジャワ島の最低賃金は、前年比+30~60%上昇した。2014年は同+20%と2013年に比べ落ち着いたものの、依然高い上昇率となっている。さらに、2012年には最低賃金の引き上げを求めるデモも発生している。したがって、今後、進出する企業においては、こうした課題への対応が不可欠となってくるだろう。

(図表8)輸送機器の直接投資残高比較



(図表9)インドネシアの投資先としての課題



以上