

平成 30 年 2 月 28 日

バンコク産業情報センター

鈴木 太郎

インドネシアの概況及びサポートデスク活動について 一般調査報告書

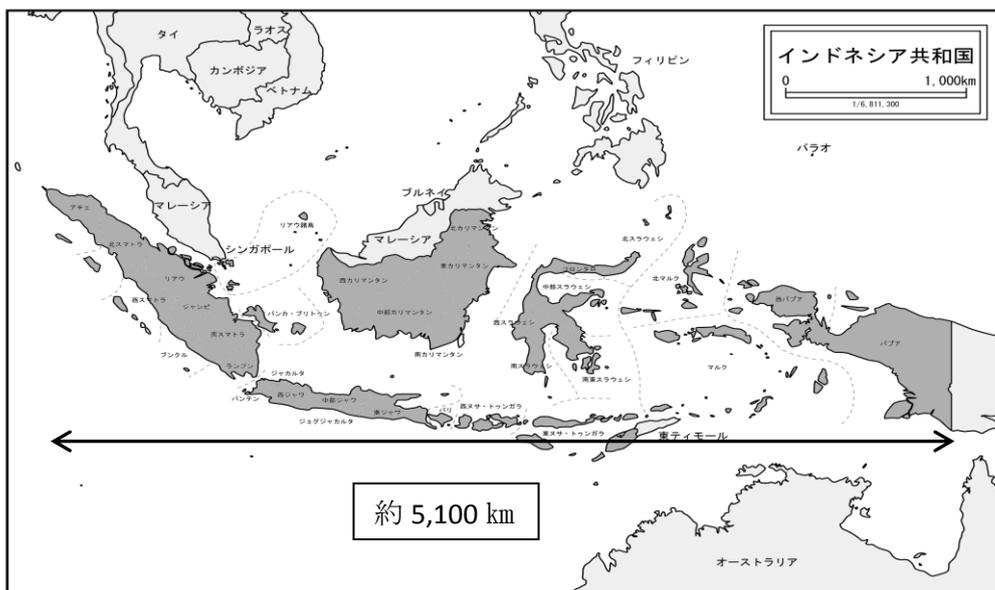
先回はインドでの活動について特集しましたが、今月は同国に続いて渡航したインドネシアについて報告します。

バリ島など観光でもよく知られているインドネシアは、人口約 2 億 5 千万人のアセアン最大の国です。国土は約 191 万km²と日本の約 5 倍の面積があり、スマトラ島、ジャワ島はじめ、約 13,000 もの島々から構成される海洋国で、東西の距離は約 5,100 km と北米を超える広さとなっています。

民族もジャワ系、中華系、アラブ系、インド系などの多民族国家で、パンチャシラといわれる建国 5 原則（①神への信仰、②人道主義、③民族主義、④民主主義、⑤社会的公平）が国家統合の合言葉となっています。

同国のイスラム教徒は国民の約 90% にのぼり、世界で一番多くの同教徒を抱える国です。ジャカルタには、10 万人以上収容が可能な東南アジアで最大のモスク「イステイクル」があります。

インドネシアの現政権は、家具輸出業者から転身した庶民派として知られるジョコ・ウィドド大統領（闘争民主党）が 2014 年に就任し、そのクリーンなイメージや、スピード・現場重視の政治姿勢が国民からの支持を集めています。なお、2019 年には大統領選が予定されています。



経済面では、天然ガスや石炭などの資源や、豊富で若い労働力を背景に、近年は5%前後と堅調な経済成長を続けており、GDPは9,410億ドル（2016年）と、アセアン域内でトップ、世界第16位となっています。

日本からインドネシアへの投資額は、過去最高の約54億ドルと、シンガポールに次いで第2位となっています。

また、インドネシアへ進出する愛知県企業は、178社、240拠点（2017年あいち産業振興機構調査）と、アセアンではタイに次いで2番目に多くなっており、今後の進出先検討国では5番目と、県内企業の関心は高くなっています。

愛知県では2017年2月にインドネシア政府の経済担当調整大臣府と「経済交流に関する覚書」を締結し、2018年の1月に愛知県内の進出企業を支援するための相談窓口となるサポートデスクを設置したところです。

サポートデスクの運営委託先のT&K法律事務所から、現地法律事務所のアセガフ・ハムザ&パートナーズへ出向している日本人弁護士が窓口となり、インドネシアの法務、税務、労務など各種相談に対応できる体制を整えています。

また、定期的にセミナーを開催し、愛知県から進出する企業間のネットワーク形成機会の提供なども行うこととしており、本年1月にインドネシアへ渡航した際には、サポートデスクの周知も図るため、開設後初めてのセミナーを開催し、約40名もの県内企業の方に参加いただきました。

セミナーでは、懲戒解雇やストライキなどの労務問題や、インドネシア企業との契約に関する留意点などについて事例を交えながら講演いただくとともに、名刺交換等交流会も開催し、愛知県企業間の情報交換などに活用いただきました。

また、セミナーには、ガルーダ国際航空の幹部にも参加いただき、進出企業からの要望の高い中部国際空港への直行便就航について、直接要請いたしました。

今後もこうした取り組みを継続的に行い、インドネシアへ進出する企業の支援につなげてまいります。

（セミナーの様子）



（ガルーダ国際航空幹部出席）



ジェトロの行った 2017 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査において、インドネシアにおける経営上の問題点で最も多かった項目は、「従業員の賃金上昇」でした。今回、現地進出の愛知県企業へ実際に訪問した際にも、「人件費の高騰から、拠点の在り方を検討している。」あるいは「廉価な人件費を目当てに進出する国ではない。」といった声がありました。

同国では、人材派遣や契約社員に対する規制など労働者保護政策が強化されるとともに、労働集約的な製造業の投資拡大に慎重な動きもあります。

そこで進出の検討に当たっては、人件費、物流・インフラのコストや、市場・拠点としての将来性などについて、総合的、長期的な視点から検討することが一層重要になってきています。

●経営上の問題点～インドネシア～

インドネシア	17年	16年
1 従業員の賃金上昇(n=427)	80.8	82.2
2 原材料・部品の現地調達難しさ(n=238)	64.3	56.3
2 通関等諸手続きが煩雑(n=424)	59.7	48.8
4 税務(法人税、移転価格課税など)の負担(n=428)	58.9	51.1
5 通関に時間を要する(n=424)	57.3	46.0

さて、インドネシアにおける自動車市場における日系メーカーのシェアは95%以上を占めていますが、愛知県からも多くの輸送機器関連企業が進出しています。

インドネシアでの 2016 年の自動車販売台数は約 106 万台とタイの販売台数約 77 万台(同年)をすでに超えています。生産台数(2016年)は、国内販売台数に近い約 118 万台(タイの生産台数は約 195 万台)となっていますが、貿易収支の悪化に悩むインドネシア政府の働きかけ等もあり、一部日系メーカーでは同国を輸出拠点としても活用し始めており、今後、生産台数は増えていくことが予想されています。

また、インドネシアでは排気量 1 リッタークラスの乗用車で一定の燃費規制(20 km 以上/l)をクリアしたエコカー購入にあたっては、奢侈販売税が減免される LCGC (Low Cost Green Car) 制度が 2013 年に導入されており、価格の値頃感から、このクラスの販売が堅調に伸びてきています。

インドネシア政府は、雇用を増やし国内産業を振興する観点から、自動車産業における国産化比率を引き上げるための政策も打ち出しており、不足する Tier2、Tier3 といっ

た裾野産業を育成・強化することが課題となっています。

さて、インドネシアに進出する企業から必ずお聞きするのが、渋滞問題です。バンコクも渋滞で有名ですが、現地ではそれを上回る状況です。

ジャカルタ市内を車で移動していると、新しい車が多いのに驚かされますが、近年の経済成長とともに個人所得も上がり、自動車所有者の急増にインフラ整備が追いついていない状況が続き、ナンバープレート番号による乗り入れ規制なども行われています。

今回、日系企業が集中するジャカルタ東部へ移動した際も、通常1時間半程度で到着できる距離を片道4時間以上を費やしました。片道3~4時間程度の渋滞は良くあることだそうです。1日の6~8時間を通勤時間で使っている計算になり、通勤のみならず物流面からも経済的損失はかなり大きいです。

最近ではこういった状況を踏まえ、ジャカルタ東部において、工業団地周辺にサービスアパートなどの建設も進み、ここから通勤する駐在員も増加しており、新たな日本人学校の建設計画も進められています。

(渋滞の様子)



(建設中の高架道路)



インドネシア政府としても、インフラの整備を優先分野として取り組んでおり、高速道路の拡張や高架工事に加え、現在輸出で使われているタンジュンプリオク港の拡張やジャカルタ東部にパティンバン新港の建設を進めています。

また、スカルノハッタ国際空港には、新たに第3ターミナルが完成し、ガルーダ国際航空を中心に運用がすでに始まっています。多くの国際便が発着する第2ターミナルから徐々に移管する計画で、ターミナル間を移動するモノレールや、空港から市内への鉄道もすでに開通し、渋滞を気にすることなく市内との移動が可能となっています。

2019年には、JICAや日本企業も関わっているインドネシアで初の地下鉄(MRT)も開業する見通しで、さらに、ジャカルタ・バンドン間の高速鉄道建設や、ジャカル

タ・スラバヤ間の既存鉄道の高速化についてのF S調査なども予定されています。

インドネシアでは、こうした道路、鉄道、港、空港など様々なインフラ整備が進められており、日本の高度成長期のように、数年後にはさらに大きく発展していることが予想されます。

東南アジアや南アジアの経済発展とともに、県内企業も新たな市場を求め海外への進出が進んでおり、当センターでは、変化の速い東南アジア等の状況をレポートするとともに、サポートデスクと連携し県内企業を支援してまいります。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じましても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。