

〔 論 文 〕

世界経済の自由化, ルピア危機と フルセット型産業構造¹⁾

—— スハルト体制下の工業化の成果と限界 ——

野 村 俊 郎

はじめに

- I. 外資導入によるフルセット型産業構造の形成
- II. 出資比率規制による国民化の限界と政令第 20 号
- III. WTO, AFTA, APEC
- IV. ルピア危機と産業構造の再編

はじめに

インドネシアは、スハルト体制の下で 30 年間にわたる産業育成を続け、フ

キーワード：スハルト体制，フルセット主義工業化，外資依存型産業構造，WTO，ルピア危機

1) 本稿は、日本貿易振興会およびアジア経済研究所から筆者に委託された下記の調査の結果を総合してまとめたものである。

- ① 日本貿易振興会・発展途上国工業化促進協力事業・平成 6 年度調査「インドネシアにおけるサポーティング・インダストリーの現状と課題」，現地調査時期：1994 年 3～4 月，単独調査。
- ② 日本貿易振興会・発展途上国工業化促進協力事業・平成 8 年度調査「インドネシアにおけるサポーティング・インダストリーの現状と課題」，現地調査時期：1996 年 8～9 月および 11 月，単独調査。
- ③ 日本貿易振興会・発展途上国工業化促進協力事業・平成 8 年度調査「インドネシア投資に関する手続き及び基本コスト」，現地調査時期：1996 年 11 月，単独調査。
- ⑤ 日本貿易振興会・発展途上国工業化促進協力事業・平成 9 年度調査「インドネシアにおける労務事情」，現地調査時期：1996 年 11 月，単独調査。
- ⑥ 通商産業省からアジア経済研究所への委託調査「国別通商政策研究事業・インドネシア」，現地調査時期：1997 年 8 月，共同調査。

本稿の記述は、特に注記しない限り、これらの調査で入手した資料とヒアリングの結果による。なお、調査にあたっては、Jetro Jakarta Center, アジア経済研究所インドネシア駐在員, Jica 専門家, 丸紅 (株) インドネシア支店, P. T. Itochu Management Service Indonesia, インドネシア政府諸機関, 取材先企業各社から多大の便宜を供与して頂いた。記して謝意を表する。

フルセット型産業構造の形成に成功した。また、特に 1990 年代に急速な経済成長を遂げ、中国、インド、ASEAN とともに「成長するアジア」の一角を形成してきた。こうした「開発の成果」は、OECD や世界銀行からも高く評価され、21 世紀に向けた経済成長見通しも楽観的なものがほとんどであった。

たとえば、OECD が 1995 年に発表したレポート (OECD, *Linkages, OECD and Major Developing Economies*, 1995) では、発展途上国の中でも成長率が高く、規模も大きい国として中国、インド、インドネシアの 3 カ国があげられ、ビッグ・スリーと命名されていた。OECD の推計によれば、ビッグ・スリーが世界総生産に占めるシェアは、1990 年にすでに 17.1%，世界全体の 5 分の 1 弱に達し、これが 2010 年には 26.4%，世界全体の 4 分の 1 に達する見通しであった。

世界銀行が 1997 年 9 月に発表したレポート (World Bank, *Global Economic Prospects and the Developing Countries 1997*) でも、中国、インド、インドネシア、ブラジル、ロシアがビッグ・ファイブと命名され、「今後 25 年間にビッグ・ファイブが世界の経済地図を書き換える可能性がある」と予測されていた²⁾。

しかし、表面に現れる高い経済成長率から、その担い手である合弁企業に目を移してみると違った現実がみえてくる。スハルト体制下で形成されたフルセット型産業構造の担い手である合弁企業は、外国側パートナーに設計開発、生産管理、経営管理の根幹を依存しており、これらの面でのインドネシア側パートナーの発展段階は依然として低い。インドネシアの高い経済成長は、極めて脆弱な基盤の上に達成されている。しかも、こうした合弁企業の成長は、政府の強力な保護政策によって実現したものである。しかし、21 世紀は、WTO、

2) ポール・クルーグマンの「アジアの奇跡という神話」(Paul Krugman, "The Myth of the Asia's Miracle", *Foreign Affairs*, November/December 1994) は、この時期の論壇を支配していた楽観的な見通しを批判した数少ない例外であった。本稿も、クルーグマンと同じく「神話」を批判する内容になっているが、クルーグマンが成長会計という手法を用いて「神話」を批判したのに対し、本稿では成長の担い手の実態、国際環境の変化、ルピア危機の影響を実証的に明らかにする手法で「神話」を批判している。

AFTA, APEC などの枠組みで途上国の自由化が進められる時代であり、インドネシアもその例外ではない。

1995年1月1日に成立したWTOの各種協定は、途上国への適用を免除する経過期間をWTO設立後5年間(1999年末まで)、または8年間(2002年末まで)と定めている。WTO成立と同時に加盟したインドネシアも2000年または2003年以後は、保護的な産業育成政策を続けられなくなる。また、2003年にAFTAが完全実施されてASEAN域内が自由化されると、インドネシアの産業は本格的なASEAN域内競争にさらされる。これまで政府の保護に守られてきたインドネシアの産業、企業が、淘汰の時代を迎えることは確実である。

さらに、1997年7月から始まったルピア危機は、競争力の無い産業、企業を、21世紀を待たずして淘汰していこうとしている。また、ルピア危機に対応するため、1997年10月、98年1月の2回にわたって行われたIMF支援協議では、インドネシア経済の本格的な構造改革を実施することが決まっている。

以上のように、インドネシア経済は大きな転換期を迎えている。そこで本稿では、インドネシアのフルセット型産業構造を概観して、その成果と問題点を明らかにし、次にWTO, AFTA, APECがインドネシアの産業に与える影響を考察し、最後にルピア危機で始まった本格的な産業構造の再編について論じていきたい。

I. 外資導入によるフルセット型産業構造の形成

インドネシアは、スハルト体制成立³⁾直後の「1967年外国投資法」⁴⁾制定以

3) スハルト体制は、①1966年3月11日のスカルノ大統領からスハルト陸軍大臣への治安維持回復権限委譲(3月11日命令書 *Surat Perintah Sebelas Maret*, 通称スーパースマール *Supersemar*)、②1967年3月12日の暫定国民協議会(MPRS)でのスカルノ大統領の全権限剥奪とスハルト大統領代行任命、③1968年3月21日の暫定国民協議会(MPRS)でのスハルト大統領任命という三つの段階を経て成立した。したがって、形式的には1968年3月21日にスハルト体制が成立したとみることできるが、実質的には1966年の3月11日命令書でスハルトは国家権力を掌握している。そこで、本稿では、1966年3月11日命令書以降をスハルト体制として論じている。

4) 正式名称は「外国投資に関する1967年法律第1号」*Undang-Undang No.1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing*で、1967年1月10日に発効している。

来，外資導入による「フルセット主義工業化」⁵⁾の道を歩んできた。しかし，その外資導入は外国企業の完全子会社の誘致ではなく，現地法人設立の際の出資比率を規制することによって，現地資本と外国資本の合併という形での外資導入であった。その結果，繊維産業，電機産業，自動車産業，石油化学産業などの近代的産業が，合併企業を担い手として形成されていった。

1. 繊維産業

繊維産業では，PTA（高純度テレフタル酸），EG（エチレン・グリコール）などの化合繊維原料から，ポリエステル・チップ，SF（ポリエステル・ステイプル・ファイバー，短繊維），FY（ポリエステル・フィラメント・ヤーン，長繊維）などの化合繊維，さらに純綿布，T/C布などの織布，その染色，最後にガーメント（縫製）まで，すなわち上流から下流に到るまで，すべての工程が国産化されている。

その担い手は，PTAではバクリー・カセイ・コープ（三菱化学とバクリー&ブラザーズ等との合併）と国営プルタミナの2社があり，合計で475,000トン／年（1995年）の供給力がある。このうち，日系合併企業のバクリー・カセイ・コープが半分以上の250,000トン／年（同前）を供給している。

ポリエステル・チップ，SF，FYではティフィコ（帝人とダナレクサ等との合併），ITS（東レとイモラ系等との合併）などの日系合併企業はじめ，現地系も多数参入しており，SFは1084トン／日（1997年），FYは1381トン／日（同前）と供給過剰ともいえる状況になっている。

織布ではイースタンテックス（東レとイモラ等との合併），センテックス（同前），イステム（東レとイモラ，アルゴ・マヌンガル等との合併），プリマテキスコ（ダイワボウとGKBI等との合併），KTSM（鐘紡とインドネシア政府等との合併）などの日系合併企業に加え，アルゴ・マヌンガル・グループ，

5) スハルト体制成立から1990年頃までのフルセット主義工業化の歴史を詳細に分析したものとして三平則夫・佐藤百合編『インドネシアの工業化・フルセット主義工業化の行方』アジア経済研究所，1992年刊がある。

テキスマコ・グループなどの現地系企業も大規模な設備で事業を展開している。

ゲームントでは、ローカル系を中心に、大規模なものから中小まで多数が参入し、中国、バングラディシュなどとの激しい競争を繰り広げている。

2. 電機産業

電機産業は、日本の大手家電メーカーが70年代に進出し、家庭電器製品のフル・ライン・アップ生産を行ってきた。その後、90年代にVTRなどの高度な家電製品についても日系が進出した。また、90年代初頭にバタム島に日系電気部品メーカーが多数進出し、90年代中頃からはEPTEを利用してジャワ島にも多数の電気部品メーカーが進出した。90年代後半には、ブラウン管、半導体も進出し、電機産業の産業集積が進んでいる。

総合家庭電器メーカーとしては、ナショナル・ゴーベル（松下電器産業とゴーベル等との合併）、サンヨー・インダストリーズ・インドネシア（三洋電機とコロンプス等との合併）の2社が70年代から進出している。この2社は、ミニ松下、ミニ三洋と呼ばれるように、あらゆる家庭電器製品を生産してきた。この他に、シャープ、東芝、三菱電器、ソニーなどは80年代まではライセンス生産を行ってきたが、90年代に入って資本参加したり、現地法人を設立したりして本格的に進出した。韓国系のLG、三星なども進出しており、家庭電器製品の最終組立は、外資系によって完全に国産化されている。

VTRは、89年にサンヨー・ジャヤ・コンポーネント（三洋電機とコロンプス等との合併）、91年にコトブキ・エレクトロニクス・インドネシア（松下寿電子工業とゴーベルとの合併）が設立され、EPTEを取得して世界各地に輸出している。70年代以来、電機産業の投資は国内市場志向型であったが、この2社が進出した頃から輸出志向型投資も本格化し始めた。

電気部品メーカーの進出は、全島が保税地区に指定されたバタム島への進出に始まり、EPTE制度が整備されてからはジャワ島の日系工業団地への進出も進んだ。これらは、輸出志向型投資であるが、EPTEには国内販売枠があり、輸出数量の25%（93年10月）から徐々に拡大され、97年11月より輸出金額

の50%まで国内販売可能となった。このため、輸出志向型で進出したEPTE企業が国内組立メーカーのサプライヤーとして機能する条件も整っている。

家電部品としては、1996年にトスミット・エレクトロニクス・デバイス・インドネシア（東芝とタンブン・ガンバル・インドネシア等との合併）と、LGエレクトロニクス（韓国のLGが100%出資）がインドネシアでカラー・ブラウン管（CRT）の生産をスタートさせた。CRTは、カラーテレビの製造コストの大きな部分を占めているが、これまで現地生産されておらず、この2社の操業開始により国産化率が大幅に向上した。

半導体は、シャープ・セミコンダクター・インドネシア（シャープが100%出資）が1996年10月に、NECフンプス・セミコンダクターズ・インドネシア（NECとフンプス等との合併）が1997年1月に、松下セミコンダクター・インドネシア（松下電器産業と松下電子工業との合併）が1997年末に、それぞれ生産を開始した。現在は、後工程の組立だけで、世代的にも古いものを生産している。半導体は、これまでもバタム島にアストラ・マイクロエレクトロニクス・テクノロジー、バンドンにオメデータ・エレクトロニクス・インドネシアがあり、これで5社態勢となった。

3. 自動車産業

自動車産業は、1974年の完成車輸入完全禁止、1976年以後の部品輸入の段階的禁止政策により、組み立て、部品生産ともに国産化が進んでいる。インドネシアの自動車市場は、日本ブランドが市場の95%を占めており、日本のメーカーがインドネシアの自動車産業を形成してきた⁶⁾。

自動車の組み立ては完全に国産化されており、部品も組み立てレベルでは国産化が進んでいるが、高い加工精度の要求される部品はCKD輸入されている。国産化率は、最も高いトヨタ・キジャン（インドネシア専用の7～8人乗マル

6) インドネシアの自動車産業の詳細については、拙稿「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9月、及び拙稿「インドネシアの自動車メーカーと部品・原材料調達」同前、第47号、1997年5月を参照されたい。

チ・パーパス車)で40%台,セダンでは20%前後である。

インドネシアに進出している日系組立メーカーは下記の通りで,富士重工業を除く10車が進出している。なお,括弧内は合併関係である。

アストラ・グループ

- ① トヨタ・アストラ・モーター (トヨタ自動車とアストラ・インターナショナル<AI>)
- ② アストラ・ダイハツ・モーター (ダイハツ工業, ニチメンと AI)
- ③ ムシン・イズズ・インドネシア (いすゞ自動車, 伊藤忠商事, トーメンと AI 系)
- ④ インティ・パンチャ・プレス・インドゥストリ (伊藤忠商事と AI 系)
- ⑤ アストラ・ニッサンディーゼル・インドネシア (日産ディーゼル, 丸紅と AI)

インドモービル・グループ

- ⑥ インドモービル・スズキ・インターナショナル (スズキとインドモービル<IM>系)
- ⑦ ヒノ・インドネシア・マニュファクチャリング (日野自動車工業, 住友商事と IM 系)
- ⑧ マツダ・インドネシア・マニュファクチャリング (マツダ, 住友商事と IM 系)
- ⑨ イスマック・ニッサン・マニュファクチャリング (日産自動車, 丸紅と IM 系)

クラマ・ユダ・グループ

- ⑩ ミツビシ・クラマ・ユダ・モータース・アンド・マニュファクチャリング (三菱自動車工業, 三菱商事とクラマ・ユダ系)

イモラ・グループ

⑩ イモラ・ホンダ（本田技研工業，兼松とイモラ系）

ホンダ・プロスペクト・エンジン・マニファクチャリング（同上）

Ⅱ．出資比率規制による国民化の限界と政令第 20 号

前項でみたように、インドネシアは外資導入によって近代的産業構造の形成に成功した。現在では、多くの工業製品が「国産化」されている。しかも、その担い手は、バタム島に進出した場合と、1994 年以後に進出した場合を除いて、その全てが現地企業との合併であった。これは、1974 年経済安定化会議決定以来、1994 年政令第 20 号まで、外国側出資比率を規制してきた結果である⁷⁾。これにより、インドネシアの近代的産業は、インドネシア企業もその担い手に加わることができた。インドネシアの産業は、その担い手となる企業のインドネシア側出資比率に応じて「国民化」されている。外資導入による「国産化」と、出資比率規制による担い手の「国民化」は、スハルト体制 30 年間の開発政策の成果である。

しかし、インドネシア側パートナーの多くは、その産業での技術開発、生産管理、経営管理を分担せず、これらは外国側パートナーが分担した。これは、インドネシアに技術開発、生産管理、経営管理などのノウハウがなく、これらは外国から移転せざるをえないという事情からくるものであった。だが、1967 年に外国投資法が制定されてから 30 年が経過しているにもかかわらず、技術開発、生産管理、経営管理は現在も外国側パートナーが分担し、インドネシア側パートナーは「出資者」の役割にとどまっているケースが多い。外国側とインドネシア側の役割分担——外国側が技術開発、生産管理、経営管理を担い、インドネシア側は外国側がインドネシアに進出する際の株主構成上のパートナー

7) 出資比率規制の詳細については、拙稿「インドネシアにおける外資導入政策の転換」鹿児島県立短期大学『商経論叢』第 42 号、1993 年 3 月、及び拙稿「投資環境と投資戦略」（ジェトロ・ジャカルタ・センター編著『ビジネスガイド・インドネシア』日本貿易振興会、1996 年刊の第 IV 章）121～140 頁を参照されたい。

の役割を担うという分担——は、この30年間大きく変化していない。むしろ、インドネシア側と外国側の役割分担は固定化していると見た方が妥当である。

これは、①インドネシア側パートナーの多くが、外国側とインドネシア側の役割分担を合理的なものと考え、投資から収益が上がれば良いと考えてきたこと、②外国側パートナーも、製品の価格、品質、納期のレベルを維持するために、技術開発、生産管理、経営管理は外国側が担う方が合理的であると考えてきたこと、③したがって、この役割分担で双方の利害が一致していたことによる。

この役割分担は、外国のノウハウによって急速な産業形成を行う上でたしかに合理的であり、フルセットの産業構造を形成するうえで決定的な役割を果たした。また、インドネシア側パートナーに「出資者」以上の役割を求めなかったことで、株主構成の国民化をスムーズに進めることができた。しかし、この役割分担はまた、外国投資法制定以来30年を経過した現在まで、技術、生産、経営の外国依存が続くという結果ももたらした。ここに、出資比率規制による担い手の「国民化」の限界がある。

もちろん、これには例外もある。例えば、自動車産業でトヨタ自動車、ダイハツ工業、いすゞ自動車、日産ディーゼル等のパートナーになっているアストラ・インターナショナル(AI)の経営態勢である。AIは、グループ企業であるトヨタ・アストラ・モーターなどの幹部候補生をAI本体で一括採用して派遣し、財務、人事面では経営の実権を握っている。また、スズキ、日野自動車、マツダ、日産自動車のパートナーであるインドモビル・グループは、グループ企業であるインドモビル・スズキ・インターナショナルなどを財務、人事だけでなく、販売計画、生産計画の面でもコントロールしている。ただし、これらのケース——AIとインドモビルのケース——でも、技術開発と生産管理は外国側に依存している。

この他の例外的ケースとして、繊維産業におけるインドネシア側パートナーの自立がある。たとえば、東レのパートナーであるアルゴ・マヌンガルは、自らが独自に紡績、織布部門に企業を設立し、自力で経営を行っている。

しかし、これらのケースはあくまで例外である。これらの例外を除くと、ほとんどの場合、技術、生産、経営の全般にわたって外国側に依存している。

さらに、1994年の政令第20号で、外国側出資比率規制が事実上撤廃されたため、これ以後の進出企業は外国側100%出資で進出するケースが増えている。特に、輸出志向型でEPTEを取得している企業は、外国側100%出資のケースが多い。このため、株主構成の面でも、国民化の到達点が後退している。

以上のように、インドネシアの産業構造は、外観上は「フルセット」で展開しており、株主構成での「国民化」も進んでいるが、実態的には外資に深く依存した産業構造である。

この「外資依存型産業構造」を今後どう発展させていくかについては、二つの方向があろう。一つは、外国側の分担している役割を、徐々にインドネシア側に移していく方向である。しかし、インドネシア側パートナーは、華人であれ、プリブミであれ、産業への投資を他の投資分野と同様の「有利な投資先の一つ」とみる傾向が強く、外国側パートナーも、先進国企業のレベルでの管理を望む傾向が強いため、自然発生的に役割分担が変わっていくとは思えない。そうすると、政策的介入が必要ということになるが、アジア各国の規制緩和競争が繰り広げられている今日、そういう方向に進むことは、投資誘致という観点から現実的でない。

もう一つの方向は、こうした役割分担が必要なフルセット型産業構造を維持していくのではなく、国際分業、あるいはASEAN域内分業の中で、インドネシアに競争力のある産業に特化して、国際的な相互補完関係をつくっていく方向である。後述するように、WTO、AFTA、APECの枠組みは、産業育成政策の保護措置を大きく制限するものであり、また競争力のない産業を淘汰していく枠組みである。したがって、この枠組みが適用されていけば、遠からずインドネシアの産業も競争力のある産業、工程、あるいは分野に特化していかざるをえない。

ただし、世界との競争が本格化するAPECの自由化期限は2020年であり、ASEAN域内競争がはじまる2003年のAFTA完全実施から17年の猶予があ

る。また、AFTA は、EC と同じく域内関税と域外関税に格差をつける枠組みだから、AFTA 完全実施により、ASEAN 域内は域外に対して保護される。したがって、当面インドネシアに必要なのは、ASEAN 域内での競争力である。

そこで、ASEAN 域内での競争力という観点からみると、インドネシアはまず、労働コストと労働力供給に競争優位がある。したがって、労働集約的な産業、または労働集約的な工程が、インドネシアが特化していくべき方向であろう。たとえば、自動車産業では、ASEAN 域内分業を前提にインドネシアは完成車の最終組立工程に特化するというのも一つの方向である。同様に、電機製品についても、最終組立工程はインドネシアに競争優位であろう。その他、一般的にインドネシアは最終組立工程に適した立地条件を有している。

さらに、原材料を現地調達できる産業、工程は、全般的に優位性がある。たとえば、電機産業は近年パーツ・サプライヤーの進出が進み、産業集積が形成されてきていることから、労働力供給が不足しているマレーシア、シンガポールからのリロケーション先として有望である。

また、天然資源の豊富さにおいても、ASEAN 域内では競争優位がある。たとえば、石油資源を利用して、原油→石油化学→化合繊維原料→化合繊維→織布→縫製と、最上流から最下流までを国産化できる繊維産業にも ASEAN 域内では競争優位であろう。食品などの資源利用型産業にも競争力があるとみられる。

流通分野については、① 流通分野への外資参入規制により現地企業が担ってきたこと、② 華人系企業の経営姿勢にマッチしていることから、現地企業が担うにふさわしい分野である。

そして、こうした産業、工程、分野では、インドネシア側パートナーが、外国側パートナーの役割をすでに代替している場合もある。たとえば、三菱自動車工業では、エンジン、トランスミッション、ステアリングシステムの機械加工、組立などの技術的に高度な工程では日本側が出資した会社が設立されているが、トラックの組立会社は日本側が出資しておらず、生産管理、経営管理部門にも日本人駐在員は派遣されていない。また、インドモビル・グループは、CKD 部品の輸入、完成車の販売などの流通分野はインドネシア側が担っ

ている。こうした工程、分野へ特化していくことが、インドネシアが外資依存型産業構造から抜け出す現実的な方策だと考えられる。

もちろん、インドネシアはナショナリズムの強い国であり、フルセット主義工業化の道から離れるのは、抵抗も大きい。しかし、それ以外の方法で、外資依存から脱却する可能性は低い。これは、一つのパラドックスである。

Ⅲ. WTO, AFTA, APEC

2000年以降のインドネシアのビジネス環境は、WTO, AFTA, APECのインパクトにより、これまでとは根本的に変化する。まず、WTOのTRIM協定により、1999年12月31日までに、自動車メーカー、自動車部品メーカーに多品種少量生産を余儀なくさせてきた自動車国産化政策が廃止される。また、インドネシアの1人あたりGNPが1000ドルに達すれば、WTOのSCM協定により、2002年12月31日までにEPTE, EPZが廃止される。また、BAPEKSTA（輸出便宜サービス・財務データ処理庁）経由の関税還付もなくなる。

さらに、2003年1月1日にはAFTAが完全実施され、ASEAN域内の関税率が0～5%に引き下げられ、ASEANは域内自由競争の時代に入る。民間企業はASEAN域内での国際競争力を本格的に問われることになり、ASEAN域内で競争力のない企業は淘汰されていく。

最後に2020年には、APEC域内が自由化され、事実上世界との競争が始まる。こうした国際環境の変化は、インドネシアの産業構造を変化させずにはおかない。そこで、特にインドネシアの産業構造と関連が深いと思われるTRIM, SCM, TRIPS, AFTAについて、詳しくみておこう。

1. TRIM

WTO（World Trade Organization, 世界貿易機関）は、「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」⁸⁾に基づき1995年1月1日に設立された。インド

8) WTO協定は、「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」及びその付属書（1A, 1B, 1C, 2, 3, 4）から構成されている。協定原文および日本語訳は外務省経済局監修『世界貿易機関（WTO）

ネシアは、マレーシア、タイ、フィリピンなど多くの発展途上国とともに、WTO 設立と同時に加盟している。

TRIM (Trade-Related Investment Measures, 貿易に関連する投資措置) 協定は、マラケシュ協定の付属書 IA に含まれる協定で、WTO 設立と同時に発効している。この協定は、GATT 第3条の「内国民待遇」に違反する貿易関連投資措置を禁止するもので、「国内製品の購入または使用を要求する措置」や「輸入製品の購入または使用を輸出に関連する数量または価格に限定する措置」などが例示されている。インドネシアが1993年の規制緩和で導入した「自動車国産化率と輸入関税をリンクさせる政策」や、1996年に導入した「国民車の条件として一定の国産化率を要求する政策」は、「国内製品の購入または使用を要求する措置」そのものである。

また、原材料の輸入量を輸出製品の生産に必要な数量に限定している EPTE, EPZ は「輸入製品の購入または使用を輸出に関連する数量または価格に限定する措置」に該当する可能性が強い。したがって、自動車国産化政策や国民車政策、EPTE, EPZ は、TRIM 違反、または違反の可能性が高い政策である。

しかし、TRIM 協定は、第5条「通報及び経過措置」第2項で、発展途上国は WTO 協定の効力発行日 (1995 年 1 月 1 日) から 5 年以内に TRIM に違反する措置を廃止することと定めており、1999 年 12 月 31 日までは、TRIM 違反が認められている。インドネシアの自動車国産化政策や EPTE, EPZ が、TRIM 違反、または違反の可能性が高いにもかかわらず、現在も継続されているのは、この特例措置によるものである。だが、この特例措置は、1999 年 12 月 31 日で終了する。

違反が確実な自動車国産化政策は、その時点で廃止する義務が発生する。このことを踏まえて、1997 年 11 月 3 日に規制緩和が発表された際、インドネシ

を設立するマラケシュ協定』日本国際問題研究所、1995 年刊を利用した。また、協定の解釈については、外務省経済局国際機関第 1 課編『解説 WTO 協定』日本国際問題研究所、1996 年刊、及び通商産業省通商政策局編『不公正貿易報告書』1996 年版、1997 年版、通商産業調査会出版部、1996 年、1997 年刊を参照した。さらに、国民車問題に関する日本、EC、米国の提訴内容については、WTO のホームページ (<http://www.wto.org/>) に掲載された原文を利用した。

ア政府は自動車国産化政策を1999年12月31日までに廃止すると表明している。自動車国産化政策の廃止は確定的である。国民車計画は、1998年1月15日のスハルト大統領とカムドシュ IMF 専務理事が署名した合意文書に即時廃止が盛り込まれ、21日付の大統領令1998年第20号で廃止された。

EPTE, EPZについてもTRIM違反の可能性が高いため、1999年12月31日までに廃止される可能性がある。しかし、EPTE, EPZは、TRIMよりも後述のSCMに明白に違反している。SCMの特例措置は、インドネシアについては1人あたりGNPが1000ドルに達した場合、経過期間を8年間としているので、ここからみると、EPTE, EPZ廃止の期限は、2002年12月31日となる。したがって、EPTE, EPZの廃止は、遅くとも2002年12月31日ということになる。

なお、上述の特例措置は、WTO設立以前の政策に限定して適用されるものであり、新しくTRIM違反の政策を導入することは認められていない。国民車計画が、日本、EC、米国に提訴されたのは、このためである。

2. SCM

SCM (Subsidies and Countervailing Measures, 補助金及び相殺措置) 協定は、「輸出を条件とする補助金」と「国内産品を優先使用することを条件とする補助金」を禁止する協定である。SCMも、TRIMと同じく、マラケシュ協定の付属書IAに含まれる協定で、WTO設立と同時に発効している。

この協定における補助金の定義は、①政府が補助金を交付することだけでなく、②政府が諸税を軽減することや、③還付することも補助金とみなされ、これらが等しく禁止されている。EPTE, EPZの輸入原材料に対する関税(BM)、前払い法人税(PPh22)、付加価値税(PPN)、奢侈品販売税(PPnBM)の免除は、「輸出を条件とする補助金」そのものである。

SCMは、第27条第2項、および付属書VIIで、インドネシアについては1人あたりGNPが1000ドルに達した場合、経過期間を8年間としているから、現行のEPTE, EPZは、2002年12月31日までに廃止される可能性が高い。

また、非 EPTE／非 EPZ 企業が、輸入産品生産のための輸入原材料に課された輸入税と付加価値税を、BAPEKSTA（輸出便宜サービス・財務データ処理庁）を通じて還付される制度も、「輸出を条件とする補助金」そのものであり廃止せざるをえないだろう。

また、自動車国産化政策は国産化率を輸入税軽減の条件に、国民車政策は国産化率を輸入税免除、奢侈品販売税免除の条件にしており、「国内産品を優先使用することを条件とする補助金」に該当する。したがって、これらの政策は、TRIM だけでなく SCM にも違反している。

3. TRIPS

TRIPS (Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights, 知的所有権の貿易関連の側面) 協定は、著作権、商標、地理的表示、意匠、特許、集積回路の配置などの知的所有権の「保護」に関して、GATT 第3条の「内国民待遇」や同第1条の「最恵国待遇」を求めるものである。TRIPS は、マラケシュ協定の付属書 IC で、WTO 設立と同時に発効している。インドネシアの国民車政策は、「ブランドがインドネシアの企業や国民によって所有されていること」を条件の一つとして国民車企業に免税恩典を付与しており、これが外国のブランド（知的所有権の一つである商標）に対する内国民待遇（TRIPS 協定第3条）に違反するとして、米国から WTO に提訴されている。TRIPS は、こうしたケースも違反としており、インドネシアに限らず、各国オリジナルブランドを税制上優遇することは禁止される。

以上のように、SCM, TRIM, TRIPS は、輸出産業育成策、幼稚産業育成策、各国オリジナルブランドの育成を、関税、内国税の軽減によって行うことを全面的に禁止している。このため、自動車国産化政策は遅くとも 1999 年 12 月 31 日までに、EPTE, EPZ, BAPEKSTA による諸税の還付は遅くとも 2002 年 12 月 31 日までに廃止しなければならない。また、WTO に提訴された国民車政策は、SCM, TRIM, TRIPS のすべてに違反しており、インドネシア側の敗

訴に終わることは確実である⁹⁾。

このように、2000年1月1日から、インドネシアのビジネス環境は大きく変わる。そして、それまでに自由化のなかで生き残れる国際競争力を確保できなかった産業は淘汰されていく。インドネシアの産業構造も大きく転換していくだろう。

4. AFTA と APEC

WTO の経過措置終了に続くのが、2003年1月1日の AFTA 完全実施である。AFTA は CEPT のスケジュールに従って、2003年1月1日までに ASEAN 域内関税を 0～5 % に引き下げていくスキームである。

自動車、自動車部品などは、現在 TEL (Temporary Exclusion List, 暫定例外リスト) 品目になっているが、2000年1月1日には、CEPT にインクルージョンされ、2003年1月1日には他の品目と同様 0～5 % の域内関税となる。これにより、ASEAN 域内は自由競争の時代に入る。ASEAN 域内で競争力の無い産業、企業、品目は淘汰されていく。「高くても（保護があるので）売れる時代」は終わり、「安くなければ売れない時代」が到来する。

それまでに、ASEAN 各国の政府、企業は、競争力のある品目と無い品目を選別し、競争力のある品目の集中生産態勢の確立と、競争力の無い品目の整理を進めなければならない。

ただし、AFTA は EC と同じく域内自由化政策だから、2003年1月1日に始まるのは ASEAN 域内競争であって、世界との競争ではない。世界との競争は、APEC の自由化期限である 2020 年から本格化するのであり、それまでには 2003 年から 17 年間の猶予がある。この面からみると、当面の課題は ASEAN 域内での競争力確保に限定される。また、AFTA は EC と同じく、域内関税率と域外関税率に格差をつける制度だから、域外から域内への輸出は、

9) 国民車計画は、1998年1月21日付の大統領令 1998 年第 20 号で廃止されたものの、日本、EC、米国ともに提訴は取り下げない見通しである。

域内取引に比べて不利である。例えば、日本からインドネシアへの輸出は、タイからインドネシアへの輸出に比べて関税率が高く、不利になる。したがって、ASEAN 域外から ASEAN 域内に製品を輸出している企業が、ASEAN に生産拠点を移転するケースが増加してくるだろう。

5. 新しい時代のビジネスチャンス

現行の EPTE, EPZ が SCM との関連で 2002 年末までに廃止され、2003 年 1 月 1 日に AFTA が完全実施されるとすると、それまでに残された時間は 5 年である。しかし、電気・電子部品は AFTA の CEPT にすでにインクルージョンされており、2000 年 1 月 1 日には、Fast Track 全品目と、Normal Track 品目のうち関税率 20%以下の品目が、ASEAN 域内 0~5%を達成する。関税率 0~5%への引き下げが 2003 年までかかるのは、Normal Track 品目のうち関税率 20%超の品目だけである。

したがって、輸出志向型企業は、ASEAN 域内調達を増やすことで、現行 EPTE, EPZ の廃止に対応することになるだろう。そうすると、ASEAN 域内の部品調達が増加することになり、今後 ASEAN 域内の部品メーカー、また今後 ASEAN 域内に進出する部品メーカーには大きなビジネスチャンスが生まれる。また、アSEMBラーも ASEAN 全域に低関税で輸出可能になり、スケールを拡大するチャンスである。

自動車国産化政策が廃止されると、アSEMBラー、コンポーネント・メーカー、パーツ・メーカーの全てが、多品種少量生産を強いられる国産化義務から解放される。また、2003 年には完成車、部品とも ASEAN 域内関税率 0~5%になることが予想され、全 ASEAN に向けた輸出が展望できる。これらの結果、自動車関連のメーカーは、競争力のある特定品目の集中生産態勢を確立できる。ASEAN 各国に立地している企業は、本格的な域内分業態勢に入るであろう。これによりスケール・メリットが確保されれば、自動車産業も各国で競争力のある産業に成長するだろう。インドネシアをはじめ、ASEAN 各国が自動車の輸出拠点になる可能性も否定できない。ここにも大きなビジネスチャンスがあ

る。

インドネシアの企業にとって、21世紀の最初の20年はASEAN域内競争の時代である。この競争に生き残るか、淘汰されるかは今後の経営戦略にかかっている。

IV. ルピア危機と産業構造の再編

1. ルピア危機の推移

1997年5月に始まったタイ・バーツの危機は、7月2日のタイ・バーツ変動相場制移行を経て、7月21日頃からインドネシアにも波及しはじめた。7月21日（月）に前週末の2,400ルピア台から2,600ルピア台に大きく下げ、その後3週間余りの小康状態を経て、8月14日に2,700ルピア台、15日に2,900ルピア台、8月末（29日）には3,000ルピア台に達した。9月は3,000ルピア前後で安定的に推移して一段落したかにみえたが、26日頃から再び下落が始まり、10月に入って一気に下落して、10月6日には一時3,800ルピアまで下げた。

この事態を受けて、インドネシア政府は8日にIMFへ支援要請を行い、31日に総額300億ドルの支援策が発表された。この時点では2国間支援枠は推定であったが、その後2国間支援枠が確定し、総額は400億ドルとなった。現在までに判明しているルピア防衛ラインは、①インドネシア外貨準備からの基金、②IMFパッケージ、③2国間支援枠の3段である。金額は表IV-1の通りである。

11月3日には、日本銀行、バンク・インドネシア、シンガポール金融通貨庁がシンガポール市場に介入し、一時3,200ルピアまで回復した。その後徐々に下落して、11月下旬には3,600ルピア台を低迷していた。しかし、その下落のペースはなだらかで、ルピア危機は収束したかにみえた。

ところが、12月に入ると、終値ベースで2日にTTSが3,800ルピアを割り込み、心理的なハードルであった3,800ルピアを超えた。そして5日には4,000ルピアを割り込み、8日以降、大統領の健康不安を受けて一気に下げ足を早め、

表IV-1 インドネシア支援枠

単位：10 億ドル

① インドネシア外貨準備からの基金	5.0
② IMF パッケージ	IMF 10.0
	世界銀行 4.5
	アジア開発銀行 3.5
小計	18.0
③ 二国間支援枠	日本 5.0
	シンガポール 5.0
	アメリカ合衆国 3.0
	マレーシア 1.0
	オーストラリア N.A.
	中国（香港） 1.2
	ブルネイ 1.2
小計（金額確定分のみ）	16.4
合計（金額確定分のみ）	39.4

（出所）政府系金融機関資料より野村俊郎が作成。

韓国ウォン続落の影響もあって、15日には5,000ルピアのハードルを超え、一時的にTTSで6,050ルピアを付けた。その後、年末まで5,000ルピア台で推移したが、98年に入ると1月5日に6,000ルピア台、6日に7,000ルピア台、7日には6日夜に発表された98年度予算に失望して8,000ルピアを割り込み、8日には10,000ルピアを割り込んだ。

10,000ルピアというレベルでみると、1996年末（2,583ルピア）と比較して319.64%の下落で、ルピアの対ドル価値は1年で（実際には7月からの半年で）4分の1に下落したことになる。バンク・インドネシアは介入を行っている模様だが効果なく、インドネシア・ルピアはフリー・フォールの状態である（表IV-2）。

2. ルピア危機と産業再編

こうしたルピアの大暴落は、インドネシアの産業にも大きな影響を与えざる

表IV-2 1998年1月の為替相場の推移

1996年12月末	2,383		
1997年6月末	2,450		
12月末	4,650		
1998年	TTB	TTS	
1月1日(木)	祝日	(新年)	
2日(金)	5,583	5,717	
5日(月)	6,227	6,373	
6日(日)	7,266	7,434	スハルト大統領が、国会で98年度予算案を発表。予算規模は、97年度当初予算の32.1%増。予算は、GDP成長率4%、消費者物価上昇率9%、ルピア相場4,000ルピアで計算。スハルト大統領は、演壇に立って、1時間弱の演説を行った。
7日(水)	7,836	8,014	予算に失望してルピアが急落し、8,000ルピアを割り込む。
8日(木)	8,727	8,923	ルピア大暴落。為替市場では、一時10,000ルピアを割り込む。クリントン米大統領がスハルト大統領に、電話で98年度予算案の見直しを要請。
9日(金)	8,157	8,343	① 為替市場で一時11,000ルピアまで下げる。 ② ジャカルタ中心部で、約20人が「新しい大統領で嵐は過ぎる」とのスローガンを掲げデモ行進。 ③ 英字紙ジャカルタ・ポストが1面でスハルト大統領の退陣を求める社会学者アルビ・サニト氏のインタビューを掲載。
10日(日)	休日		① インドネシアの民主化運動の指導者であるメガワティ前民主党総裁(スカルノ前大統領の長女)が次期大統領選への出馬を表明。 ② 現地誌コンパスが、スハルト大統領の異父弟プロボステジョ氏の「大統領に引退を勧めている」との談話を報道。
11日(日)	休日		IMFのフィッシャー副専務理事がジャカルタ入りし、マリ・ムハマド蔵相と3時間にわたり会談。
12日(月)	8,357	8,543	① IMFのフィッシャー副専務理事がスハルト大統領と会談し、IMFと合意した経済改革の実行を要請。スハルト大統領は改革の実行を約束。 ② 米国のサマーズ財務副長官がジャカルタ入り。 ③ 橋本竜太郎首相がスハルト大統領と電話で会談。 ④ ドイツのコール首相がスハルト大統領と電話で会談。 ⑤ メガワティ支持グループ幹部クイック・キアン・ギー氏が会見し「メガワティ氏はジャカルタの米国大使館を通じて米国議会と密接に連絡をとっている」と語る。 ⑥ 学生団体「インドネシア民族青年フォーラム」(エドワード・タナリ代表)のメンバー30人が国会を訪れ、ゴルカルの代表者との面会を要求。「スハルト大統領の退陣」を求める声明分をカフラウィ国会議員に手渡す。同議員は、声明分をゴルカルのハルモコ総裁に手渡すことを約束。
13日(日)	8,479	8,671	① 米国のサマーズ財務副長官がスハルト大統領と会談 ② 米国のコーエン国防長官がジャカルタ入り。 ③ シンガポールのゴー・チョクトン首相がジャカルタ入りし、スハルト大統領と会談。 ④ メガワティ前民主党総裁を支持する学生50人が国会周辺をデモ行進。
14日(水)	7,712	7,888	① 米国のコーエン国防長官がスハルト大統領と会談。

15日 (木)	7,365	7,535	② IMF のカムドシュ Camdessus 専務理事がジャカルタ入り。経済改革プログラムにスハルト大統領とカムドシュ専務理事が署名。
16日 (金)	8,553	8,747	ルピア下落。経済改革プログラムの実行可能性、緊縮策による社会不安の増大、スハルト大統領の進退などを懸念したとみられる。
19日 (月)	8,504	8,696	台湾の蕭万長行政院長がジャカルタ入り。
20日 (火)	9,779	9,997	① スハルト大統領が7 選出馬を受諾。ゴルカルのハルモコ総裁が、大統領との会見後に明らかにした。 ② 与党ゴルカルが提出し、大統領が承認した次期副大統領候補の条件の中に「科学、技術を理解する」という項目があることが「ハビビ研究技術担当国務相を示唆する」という憶測を呼ぶ。 ③ ルピア下落。為替市場では、一時 10,600 ルピアまで下げる。副大統領の指名が見送られたこと、次期副大統領候補はハビビ研究技術担当国務相との憶測が流れたことが、下げの材料となった。
21日 (水)	10,048	10,252	④ 台湾の蕭万長行政院長がスハルト大統領と会談。 ① 為替市場で一時 12,000 ルピアまで下げる。 ② 国民車計画に対する優遇税制廃止に関する大統領令などを発表。
22日 (木)	11,357	11,625	① 為替市場で一時 16,500 ルピアまで下げる。 ② 橋本竜太郎首相の特使としてインドネシア訪問中の高村正彦外務政務次官がスハルト大統領と会談し、インドネシア政府向けに 98 年度実施予定の円借款から最大 500 億円を前倒して供与する方針を伝える。
23日 (金)	12,761	13,039	① 98 年度修正予算案をマリ・ムハマド蔵相が国会提出。97 年度当初予算の 45.6%増で、修正前の増加率 32.1%を上回る。予算の前提となるルピア相場を 4,000 ルピアから 5,000 ルピアに引き上げたことにより、石油歳入、援助歳入、対外債務償還額が増加した。IMF との合意事項は盛り込まれている。 ② ハビビ研究技術担当国務相がフィリピンを訪問、ラモス大統領と会見して、航空機開発事業にパートナーとして参加することを要請。 ③ ルピア相場は回復せず続落。
26日 (月)	13,454	13,746	
27日 (火)	12,687	12,963	債務問題顧問団が民間債務交渉の枠組みを発表。
28日 (水)	10,063	10,287	華人社会の旧正月
29日 (木)	—	—	Bank Indonesia 休業日
30日 (金)	祝日		断食明け大祭 (レバラン)

(注 1) 1996 年 12 月末, 1997 年 6 月末, 12 月末は, Bank Indonesia 中心レート。

(注 2) TTB, TTS は, Bank Indonesia の交換レート。

(出所) 1996 年 12 月末, 1997 年 6 月末, 12 月末は, IMF, *International Financial Statistics*, TTB, TTS は, Bank Indonesia 発表。その他は, インドネシア語紙 *Kompas*, *Bisnis Indonesia*, 英字紙 *Jakarta Post*, 国軍機関紙 *Angkatan Bersenjata*, 日本経済新聞の報道。野村俊郎作成。

をえない。自動車産業では、商用車で国産化率が40%台、乗用車で20%前後と、部品の多くをCKD輸入に頼っている。しかも、インドネシアで組み立てられた自動車は国内市場向けで、輸出はほとんどない。輸入はドル建てまたは円建てで、国内販売はルピア建てだから、現在の為替相場では2倍、3倍といった極端な値上げが必要となり、生産を続けることができない。さらに、組立メーカーの生産が大幅に落ち込めば、現地に多数進出している部品メーカー、さらにそのサポーター・インダストリーの生産も大幅に落ち込む。

電機メーカーの場合は、国内市場向けの総合家電メーカーが大きな影響を受ける。家電メーカーは、自動車に比べてASEAN域内調達比率が高いという違いがあるが、輸入はドル建て、販売はルピア建てという構造は自動車と同じであり、大幅な値上げが必要となる。この場合も、生産を大幅に縮小しなければならない。

電気部品メーカーの場合は、その多くがEPTE資格をもつ輸出志向型企业であるため、輸入、輸出ともにドル建てまたは円建てとなっており、総合家電メーカーに比べると影響は小さい。しかし、EPTE企業には輸出実績の25%（97年11月から50%）の国内販売枠があり、国内販売分の需要は縮小する。ただし、国内販売分のキャパシティを輸出向けに振り替えるという対応が可能である。

繊維産業は、上流部門は国内販売比率が高く、下流部門は輸出比率が高い。しかし、最上流部門まで国産化が進んでおり、輸入比率は低い。全体としてみると、繊維産業はインドネシアの輸出の花形に成長している。

ルピアの暴落は、輸出産業にとっても混乱要因であるが、アジアの他通貨に比べてルピアが大きく切り下がったことは、中長期的にはインドネシアの繊維産業の競争力を強化するとみられる。

3. 経済改革計画とインドネシア経済

ルピア危機に対応するため、1998年1月15日、スハルト大統領とカムドシュIMF専務理事は、新しい経済改革計画の合意文書に署名した。合意文書は、2

頁の本文と 13 頁 50 項目の覚書で構成されている¹⁰⁾。この経済改革計画も、インドネシア経済の構造を大きく変えようとしている。

経済改革計画の合意文書——本文と 13 頁 50 項目の覚書——，インドネシア側プレス発表，IMF 側プレス発表を総合すると，経済改革計画の概要は以下の通りである。

① マクロ経済のフレームワーク

- a. 98 年の経済成長率 0 %，インフレ率 20 %未満。
- b. 予算の前提となるルピア相場を 4,000 から 5,000 に修正。
- c. 97 年の対外債務残高は 1,400 億ドルで，うち短期債務 200 億ドル。

② 98 年度予算の見直し

- a. 98 年度予算を修正し，財政赤字を GDP の 1 %とする。
- b. 石油燃料補助金を廃止し 4 月 1 日に電力料金と燃料価格を引き上げる。
- c. 4 月 1 日から以下の増税措置を実施する。
 - ・付加価値税免除撤廃。すなわち，付加価値税が免除されている品目——民間企業用電力，タクシー料金，飼料用大豆，砂糖，個人用品，医療器具，機械，資本設備 (capital equipment) など——に付加価値税を課税する。ただし，法律 (law) に明記された資本財 (capital goods) などに対する免除は例外として存続する。
 - ・ガソリン地方販売税を 5 %新規に導入する。
 - ・奢侈品販売税率を引き上げる。
 - ・納税者番号制を導入する。

10) 同日，スハルト大統領とカムドシュ専務理事は，それぞれ合意の概要を発表し，インドネシア側は 1 頁，IMF 側は 3 頁のプレス・リリースを配布したが，合意文書の本文と覚書全文は配布されなかった。しかし，通信社の加入端末を通じて合意文書の本文と覚書全文がリークされ，16 日付けの英字紙 *Jakarta Post* が全容を公表した。なお，16 日付けのインドネシア語紙 *Kompas, Bisnis Indonesia* は，プレス・リリースの線で報道し，未発表部分は報道していない。

プレス発表の際に伏せられていたのは，「98 年度予算案見直し」の増税に関する項目すべてと，97 年末の債務残高など，センシティブな部分である。増税に関する項目が伏せられていたのは，予算案見直しに国会承認が必要であることに配慮したためとみられる。予算審議の期限は 98 年 2 月末である。

- d. 7月1日からアルコールとタバコの商品税を引き上げる。アルコールは80%，タバコは10%歳入を増加させる。

③ 金融

- a. 中央銀行は、金融政策の立案，実施について政府からの独立性を確保する。金融政策に関しては、インフレ率の目標値のみ政府全体で決定し、それ以外の全ての業務を中央銀行が行う。
- b. 97年12月に決定した通り、国立銀行7行を3行に統合する。国立銀行の外資出資比率規制を撤廃した銀行法を98年6月までに国会に提出する。不良債権処理機構を98年3月までに設立、7月末までに全業務を開始する。
- c. 98年2月までに外国銀行の支店開設を自由化する。

④ 独占，カルテルの廃止

- a. 98年2月1日より食料調達庁（BULOG）による専売制をコメのみとし、それ以外は全廃する。
- b. 丁子，カシューナッツ，オレンジ，バニラの販売地域規制を98年2月1日より廃止。丁子専売管理庁（BPPC）は98年6月に廃止する。
- c. セメント，紙，合板のカルテルを98年2月1日より廃止する。
- d. 98年2月1日までに、卸売，小売部門への外国投資に対するすべての規制を解除（lifted）する。

⑤ 関税，輸出入

- a. 98年2月1日から食料品の関税を5%以下に引き下げ、食料品以外の農産物への関税率は5ポイント引き下げる。
- b. BULOGの独占廃止品目については、20%以下の輸入関税を導入して農家保護を図るが、2003年までに5%以下とする。
- c. 化学製品と金属製品の関税を98年1月1日から引き下げ、2003年までに10%以下とする。
- d. 98年2月1日から船の輸入を自由化する。
- e. 輸出税は基本的に廃止し、必要に応じて資源利用税に切り替える。

⑥ 産業政策

- a. インフラ整備 12 事業を即時中止する。
- b. 国営航空機会社 IPTN の国産航空機開発計画への財政支援を即時中止する。
- c. 国民車計画への税制優遇措置，特権的融資（Credit Privileges）を即時全廃する。

⑦ その他

- a. 経済金融安定維持会議を設立する。

会長：スハルト大統領

事務局長：ウイジョヨ経済顧問

事務局次長：ファウド主税総局長

委員：民間セクター代表：タンリ・アベン氏（バクリー・グループ）

銀行協会長：アトモサルジョノ・スポオ氏

国家開発企画庁：ギナンジャール国家開発企画庁長官

- b. IMF がジャカルタに事務所を開設する。

以上のように，インドネシア政府は，財政政策，金融政策，産業政策の根幹部分を IMF との合意に基づいて改革する。また，これまで聖域とされていた大統領ファミリーのビジネスや，大統領に近いハビビ氏の航空機国産化事業，ボブ・ハッサン氏の合板事業，スドノ・サリム氏のセメント事業などに対する保護措置に構造改革の手が入る。さらに，長年の懸案であった卸売，小売部門に対する外資規制の解除，外国銀行支店の開設自由化など，外資誘致政策の前進もみられる。

この改革を通じて，インドネシアが財政，金融，産業の各部門の近代化を進め，競争力の無い産業を整理し，競争力の有る産業に特化していけば，世界経済の自由化にも対応できる産業構造が形成されていく。これは，インドネシアがフルセット主義工業化の道を離れることも意味する。インドネシアの産業構造は，大きく変わる。

第Ⅱ節でみたように、フルセット主義工業化路線は、設計開発、生産管理、経営管理を外国側パートナーに依存しなければならない産業まで現地化する路線である。したがって、インドネシアがこれらの外資依存から脱却するには、30年間の開発の成果を踏まえ、こうした外資依存を必要としない産業に特化していくことが必要である。その点でこの経済改革計画は、インドネシアの外資依存からの脱却に一定の効果を上げる可能性がある。

しかし、IMFは外資依存型産業構造の改革という問題意識を持っているわけではなく、そこにあるのは、効率化と自由化の追求だけである。そしてそれだけでは、競争力の無い企業が淘汰されていく過程で、設計開発、生産管理、経営管理の面で発展する可能性を持った企業まで淘汰されてしまうだろう。したがって、発展の可能性のある現地企業を技術、金融の両面で支援していく必要性は以前にまして高まっている。にもかかわらず、現地企業を支援するための本格的なスキームは提示されていない。その意味では、ルピア危機が深刻化する中での経済改革計画の推進は、インドネシアの産業を担う現地企業を深刻な危機に陥れる可能性が高い。

とはいえ、インドネシア経済は、ルピア危機に直面して初めて本格的な構造改革に着手した。その意味では、危機を利用して発展のチャンスをつかんだとも言える。今後の動向に注目したい。