

〔 論 文 〕

ルピア危機, 産業, 企業, IMF ¹⁾

野 村 俊 郎

はじめに

- I. ルピア危機
- II. ルピア危機とマクロ経済
- III. 自動車産業の状況
- IV. 電機産業の状況
- V. 繊維産業の状況
- VI. IMF の対応をめぐる議論

はじめに

1980年代後半から始まるアジア経済の急成長を主導した考え方は、「自由化＋通貨価値の維持＝繁栄」というものであった。この考え方は、ワシントンに本拠を置くアメリカ政府、IMF、世界銀行、シンク・タンク、投資家たちの共通認識であったため、「ワシントン・コンセンサス」と呼ばれている。事実上の世界の首都であるワシントンでのコンセンサスは、急速に発展途上国に浸透していった。

キーワード：ルピア危機, 自動車産業, 電機産業, 繊維産業, IMF

1) 本稿は、1997年8月、98年3月、8月、99年1月に、筆者がインドネシアで行った調査結果を総合してまとめたものである。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、日本貿易振興会、Jetro Jakarta Center、アジア経済研究所、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。

インドネシアでも、① 外資規制から外資規制緩和への政策転換による外国直接投資の誘致、② 国内産業を様々な政策で保護する「輸入代替工業化」から、WTO、AFTA、APECの枠組みに対応した自由化による「輸出志向型工業化」への政策転換、③ 緩やかなフロート・ダウン政策による通貨価値の維持という、この時期のアジア諸国に共通する政策が導入され、「インドネシアの繁栄は永遠に続く」のではないかと思われるほどの成功を収めた。それとともに、1966年以来、30年以上に渡って続いてきたスハルト体制も永遠に続くかのごとくであった。

しかし、1997年5月から始まったタイ・バーツ危機がアジア各国に「伝染」し、インドネシアでもルピア危機が始まると様相は一変した。特に97年12月から98年1月にかけてのルピア大暴落以後は、あらゆる経済活動が停止するほどの激烈な影響をもたらした。その結果、国民生活も深刻な危機に陥り、スハルト退陣を要求する大規模なデモが続く中、スハルト体制を支えてきたパワー・エリートも分裂して、5月21日、スハルトはついに退陣に追い込まれた。このスハルト退陣によって政治的な危機は一段落したが、ルピア相場は回復せず、経済危機は深刻の度を加えている。「アジアの繁栄のシンボル」であったインドネシアは、アジア通貨危機のはらむ問題を最も広く、深く表現する国として、「アジアの危機のシンボル」となっている。

本稿では、こうしたルピア危機下のインドネシアの状況について、以下の順に説明していきたい。① ルピア危機とは、どのような危機であったのか、② ルピア危機は、インドネシアの「国の経済」にどのような影響を与えたか、③ インドネシアの産業はどのような影響を受けたか、④ インドネシアの「企業の経営」はどうなったか、⑤ ルピア危機に対してIMFはどう対応したのか、その結果はどうであったのか。そして、これらを踏まえて、⑥ 危機に対してどのような処方箋を書くべきか考えたい。

なお、本稿はルピア危機が産業、企業に与えた影響に焦点を当てることとし、ルピア危機が引き起こしたもう一つの重要な問題である民間債務問題とその処理については、紙幅の都合上、別の機会に論じる。

I. ルピア危機

図 I-1 は、1997 年 1 月から 99 年 1 月までのルピアの対米ドル相場の推移を示したものである。この図に示されている通り、ルピア相場は、97 年 7 月までは緩やかなフロート・ダウンを続けていた。これが、7 月にルピア危機が始まると、三つの段階を経て大きく下落していった。

第 1 段階は、アジア通貨危機の伝染による下落局面で、1997 年 7 月 11 日の変動幅拡大からスハルトの健康不安表面化の直前までの時期である。この時期の相場は、ヘッジ・ファンドによる通貨投機、短期資金の逃避、バンク・インドネシア、IMF の対抗によって特徴づけられる。

第 2 段階は、スハルトの健康不安が表面化する 1997 年 12 月 8 日からメダン暴動の直前までの時期である。この時期の相場下落は、通貨投機によるものではなく、スハルトの健康不安でインドネシアの将来を懸念したルピア売り、満期を迎えたドル債務の返済のためのルピア売りによるものであった。スハルトは 98 年 1 月 15 日に IMF との合意文書に署名し、IMF の経済改革プログラムに基づいた危機脱出の道を選択した。しかし、ルピア相場は IMF 合意後も下落を続けたため、スハルトは新たな危機脱出の道を模索する。カレンシー・ボード・システム²⁾の導入である。カレンシー・ボード・システムは実際に導

2) カレンシー・ボード・システム (Currency Board System, 略称 CBS, 通貨委員会制度) は、特定の外貨を自国通貨のアンカー・カレンシー (Anchor Currency) と定め、アンカー・カレンシーに対する自国通貨の為替相場を固定したうえで、アンカー・カレンシーに指定された通貨の支払準備を裏付けとして、カレンシー・ボード (Currency Board) が自国通貨 (紙幣, 硬貨) を発行する制度である。アンカー・カレンシーには、米ドルやドイツ・マルクなど国際通貨として通用する通貨が選択される。

スハルト大統領にカレンシー・ボード・システム導入を提唱したのは、スティーブ・ハンク Steve Hanke 氏 (米国 Johns Hopkins 大学教授) である。スティーブ・ハンク氏は、クルツ・シュラー Kurut Shuler 氏 (米国在住の経済コンサルタント) の共同研究者で、今回の提案はクルツ・シュラー氏の論文 “Stabilizing the Indonesian Rupiah through a Currency Board” Jan. 1998 (<http://www.erols.com/kurrency>) がベースになっている。クルツ・シュラー氏は、1991 年のアルゼンチン、92 年のエストニア、94 年のリトアニア、97 年のボスニアとブルガリアのカレンシー・ボード・システム導入にコンサルタントとして関与しており、カレンシー・ボード・システムの専門家である。

スティーブ・ハンク氏が提案したカレンシー・ボード・システムはオーソドックスな内容のも

入すると外貨準備の面から大きな問題を起こすことが懸念されていた。しかし、1ドル=5000～5500ルピアで為替レートが固定されるとの観測が市場で流れたため、絶妙の口先介入効果を発揮してルピア相場は一時的に回復した。

ルピア危機の第3段階は、1998年5月4日のメダン暴動から14日のジャカルタ暴動、21日のスハルト退陣に至る、暴動と革命の中でのルピア暴落から始まる。スハルト退陣により政治危機は一段落したが経済危機は深刻化していった。また、副大統領から昇格したハビビ大統領の政権基盤が脆弱であることも懸念材料となり、7月末までルピア相場は下落を続けた。

しかし、下落を続けたルピア相場も、7月29～30日のCGI（Consultative Group on Indonesia、インドネシア支援国会議）をきっかけに上昇に転ずる。表I-1に見られるように、1998/99年度の援助総額が、前年度比49.0%増の78億9400万ドルとなったことが好感されたためである。

CGIで決定された援助額は、コミットメント（約束）額であり、そのディ

ので、その概要は以下の通りである。

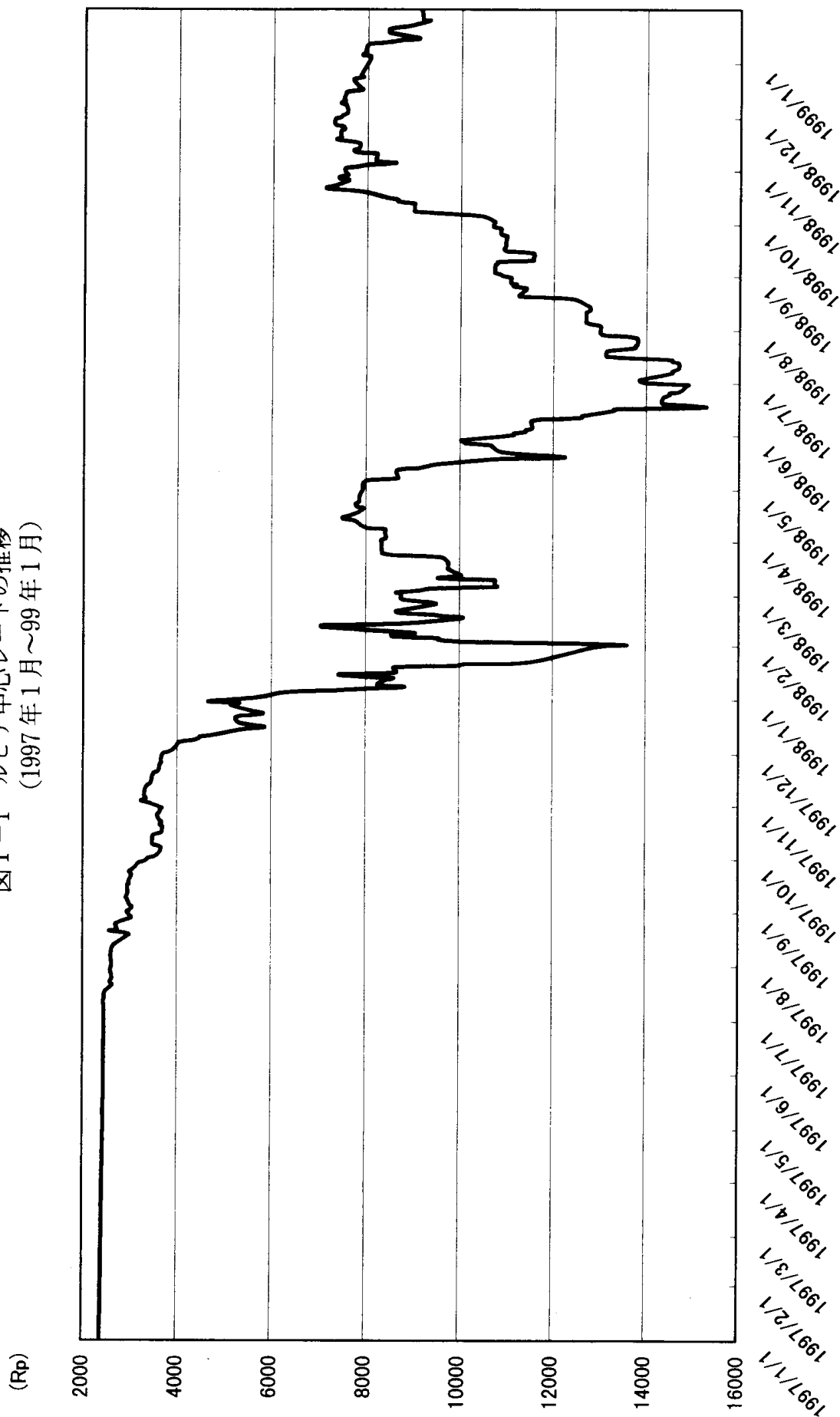
1. バンク・インドネシアを改組してカレンシー・ボードを設置し、カレンシー・ボードが通貨供給業務を担当する。
2. カレンシー・ボードは、米ドルをルピアのアンカー・カレンシーとし、為替相場を固定する。
3. カレンシー・ボードは、米ドルとルピアの交換について上限、下限を設けず無制限に交換に応じる。
4. カレンシー・ボードは、米ドルとルピアの交換に際して手数料を徴収して財源とする。
5. カレンシー・ボードの日常業務は、①外貨とルピアの交換、②米ドル建て有価証券などでの資金運用である。
6. 米ドル準備高は、ルピアの流通高と同額とする。

スハルト大統領はこうした内容のカレンシー・ボード・システム導入を決断し、1998年2月11日にマリ・ムハマド蔵相がカレンシー・ボード・システム導入の枠組みを国会に提案すると発表した。固定されるレートは発表されなかったが、実勢レートより大幅に高い1ドル=5000～5500ルピアとの観測が流れた。

しかし、インドネシアのクレディビリティが著しく失われている下でカレンシー・ボード・システムを導入すれば、インドネシアは急速にドル準備を失い、通貨供給量が急減して金利の暴騰、深刻なデフレを引き起こす可能性が高い。これを懸念して、IMFのカムドシュ専務理事は、「カレンシー・ボード・システムを導入するなら、金融支援を打ち切る」との書簡をスハルト大統領に送り、クリントン大統領も2月13日と19日にスハルト大統領と電話で会談した。

IMFとスティーブ・ハंक氏との協議も続けられ、結局、2月23日にマリ・ムハマド蔵相が国会で「スハルト大統領はカレンシー・ボード・システムを導入する政治決断をしたが、時期などは決めていない。この問題についてはIMFや関係国と協議を続ける」と発言し、導入は棚上げされた。

図 I -1 ルピア中心レートの推移
(1997年1月～99年1月)



(注) ルピア中心レートは Bank Indonesia (中央銀行) 中心レートである。
(出所) Bank Indonesia 資料 (<http://www.bi.go.id/>)。作成: 野村俊郎。

表 I-1 CGI のインドネシアへの援助額

(単位:百万ドル)

援助形態	ド	ナ	ー	1996/97	1997/98	1998/99
二国間援助 (Bilateral)	日		本	1,916.7	1,869.1	1,500
	ド	イ	ツ	208.3	66.3	300
	ア	メ	リ	84.7	74.0	250
	オ	ー	ス	50.5	54.5	75
	イ	ギ	リ	20.0	16.0	46
	韓		国	38.7	72.6	30
	カ	ナ	ダ	20.5	19.0	25
	ス	ペ	イ	62.5	62.5	25
	オ	ー	ス	23.5	19.9	20
	ノ	ル	ウ	—	—	10
	デ	ン	マ	3.3	—	9
	ベ	ル	ギ	16.1	—	6
	イ	タ	リ	6.5	—	5
	ニ	ュ	ー	3.4	3.4	3
	ス		イ	8.0	5.4	1
	フ	ラ	ン	100.0	—	—
	フ	ィ	ン	1.1	—	—
小 計				2,563.8	2,262.7	2,305
多国間援助 (Multilateral)	世	界	銀	1,200.0	1,500.0	2,700
	ア	ジ	ア	1,200.0	1,200.0	2,200
	イ	ス	ラ	100.0	100.0	400
	国	際	連	36.6	37.8	144
	欧	州	投	50.0	100.0	40
	ノ	ル	ディ	50.0	40.0	30
	国	際	農	20.0	25.0	25
	ク	ウ	エ	25.0	—	25
	サ	ウ	ジ	—	20.0	25
	ユ	ニ	セ	15.1	13.8	—
小 計				2,696.7	3,036.6	5,589
合 計				5,260.5	5,299.3	7,894

(注) 援助額はコミットメントされた金額。

(出所) CGI 資料。作成: 野村俊郎。

スバース（実行）は2～3年かけて段階的に行われるケースが多かった。しかし、ラメラン商工大臣は7月30日の記者会見で、「今年の援助は98年3月までに供与される」と発表し、実際に3月までに全て供与されるかは別として、98年下半期には、前年を大幅に上回るドルが流入することになった。

このうち、どの程度の割合がルピアに交換されたかは不明であるが、インドネシア政府に入ってくる資金であることから、相当部分がルピアに交換された模様である。これは、ルピア相場を上昇させる大きな材料となった。ルピア相場は1998年8月に入って緩やかな上昇に転じ、10月20日には、バンク・インドネシア中心レートが8000ルピアを超えて、7700ルピアとなった。バンク・インドネシア中心レートが8000ルピアを超えて7000ルピア台を記録するのは、5月5日以来5カ月半ぶりであった。10月21日には、さらに上昇して7125ルピアに達しルピア危機第3段階の最高値を記録した。その後は、98年末まで7000ルピア台で安定した。「CGI相場」の出現である。

以上のように、ルピア危機は三つの段階を経て進展していった。この間の経緯を時系列に整理すると以下の通りである。なお、文中のルピア・レートは、1米ドルとルピアの交換レートで、バンク・インドネシア（中央銀行）の中心レートである。

① ルピア危機第1段階（1997年7月11日～12月5日）

相場の性格：投機相場

Actor：ヘッジファンド、バンク・インドネシア、IMF

7月2日 2451ルピア タイ・バーツ変動相場制移行

7月11日 2431ルピア フィリピン・ペソ変動相場制移行

ルピアの対ドル変動幅をバンク・インドネシア

中心レートの上下各 4 % (計 8 %) から各 6 %
(計 12 %) に拡大

7月14日	2457 ルピア	マレーシア・リングギ変動相場制移行
8月14日	2653 ルピア	ルピア変動相場制移行
9月26日	3085 ルピア	ルピア相場の急速な下落が始まる
10月8日	3655 ルピア	IMF への支援要請を発表
10月31日	3670 ルピア	IMF 第 1 回合意発表
11月3日	3380 ルピア	規制緩和発表。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協調介入
12月5日	3960 ルピア	

② ルピア危機第 2 段階 (1997 年 12 月 8 日～98 年 5 月 1 日)

暴落局面：1997 年 12 月 8 日～98 年 2 月 8 日

相場の性格：政治・経済相場

Actor：スハルト大統領、(満期債務)、カムドシュ IMF 専務理事

12月8日	4060 ルピア	バンク・インドネシア本店ビル火災
9日	4335 ルピア	スハルト大統領がイスラム諸国会議機構欠席
16日	5850 ルピア	スハルト大統領が 15～16 日のアセアン非公式首脳会議全日程欠席
1月6日	7350 ルピア	スハルト大統領が国会で 98 年度予算案を発表
1月15日	7450 ルピア	IMF 第 2 回合意発表
1月21日	10150 ルピア	バンク・インドネシア中心レートが初めて 1 万 ルピアを割り込む
2月1日	13600 ルピア	ルピア危機第 2 段階の最安値
2月8日	9000 ルピア	

回復局面：1998年2月11日～5月1日

相場の性格：CBS相場

Actor：スハルト大統領，スティーブ・ハンク，IMF

2月11日	7055 ルピア	スハルト大統領がカレンシー・ボード・システム導入を示唆
2月12日	7050 ルピア	ルピア危機第2段階の最高値
4月8日	8400 ルピア	IMF 第3回合意発表
5月1日	7925 ルピア	

③ ルピア危機第3段階（1998年5月4日～現在）

暴落局面：1998年5月4日～7月29日

相場の性格：暴動・革命相場

Actor：スハルト大統領，ハビビ副大統領，ICMI，ハルモコ国会議長
 国軍プラボウォ派：プラボウォ・スビアント戦略予備軍司令官，
 KOSTRAD，KOPASSUS
 国軍ウィラント派：ウィラント国軍司令官，スシロ・バンバン・ユ
 ドヨノ政治・社会担当参謀
 アミン・ライス（ムハマディア代表），メガワティ（PDI）
 全国大学連盟
 米国国務省，米国国防総省

5月4日	7925 ルピア	灯油，ガソリン等価格引き上げ。メダンで民衆を巻き込む暴動始まる。
5月5日	7963 ルピア	メダンでの暴動続く
5月6日	8019 ルピア	メダンでの暴動が一段落する
5月9日	土曜日	スハルト大統領が途上国15カ国首脳会議に向け

てカイロへ出発

5月12日	8669 ルピア	トリサクティ大学事件
5月14日	外国為替取引停止	ジャカルタ暴動
5月15日	9495 ルピア	スハルト大統領帰国
5月16日	土曜日	サレンバ宣言
5月19日	12250 ルピア	スハルトが即時退陣を拒否、早期総選挙、国民協議会開催、改革委員会設置を約束
5月20日	外国為替取引停止	国民覚醒の日、大規模デモ中止、学生は国会を占拠
5月21日	外国為替取引停止	スハルト大統領退陣、ハビビ副大統領が大統領に昇格
6月17日	15250 ルピア	ルピア危機第3段階の最安値
6月25日	14500 ルピア	第4回IMF合意
7月29日	13100 ルピア	

回復局面：1998年7月30日～現在

相場の性格：CGI相場

Actor：CGI, IMF

7月30日	13000 ルピア	CGIが98/99年度の援助額を78億9400万ドルに決定
10月7日	9650 ルピア	1万ルピアを超える
10月20日	7700 ルピア	5月5日以来5カ月半ぶりに7000ルピア台を記録、暴動前水準に回復
10月21日	7125 ルピア	ルピア危機第3段階・回復局面の最高値

II. ルピア危機とマクロ経済

前節で示した通り、ルピア相場は、97年7月の1米ドル＝2400ルピア台か

表Ⅱ-1 予算案および IMF 合意で示されたマクロ経済指標

	98 年度予算 98 年度予測	1 月合意 同左	4 月合意 同左	6 月合意 同左	99 年度予算 同左	99 年度予算 99 年度予測
GDP 成長率 (%)	4	0	-4	-10*	-12	0
インフレ率 (%)	9	20	45*	80*	66	17
対ドル・ルピア相場	4,000	5,000	6,000	10,000	10,600	7,500
財政赤字 (GDP 比%)	—	1	—	8.5	—	4.8~6
原油価格 (米ドル/1 バレル)	17	17	14.5	13	13	10.5

(注1) 各指標は、会計年度(4月1日~翌年3月31日)の予測値。ただし、*印を付した数字は歴
年(1月1日~12月31日)の予測値。

(注2) 1998年度予算案は98年1月6日発表、99年度予算案は99年1月5日発表。1月合意は98年
1月15日、4月合意は4月8日、6月合意は6月25日に署名。

(注3) インフレ率は消費者物価上昇率。

(出所) 合意文書、インドネシア政府およびIMFのプレス・リリース、1998年度予算、99年度予算。
作成：野村俊郎。

ら最大で15000ルピア台まで、6分の1以下に下落した。10000ルピアで4分の1に下落、7500ルピアでも3分の1に下落である。

こうしたルピアの大暴落は、インドネシアのマクロ経済に深刻な影響を与えた。表Ⅱ-1に示す通り、1998年のインドネシア政府・IMFの経済見通しは繰り返し下方修正され、99年1月に発表された99年度予算案での98年度のGDP成長率見通しはマイナス12%となった。

99年度予測は0%成長となっているが、次節以下で見る産業の実態からすれば、マイナス成長が続くことは確実である。

Ⅲ. 自動車産業の状況

1. 自動車市場

ルピア危機で最も深刻な影響を受けたのが自動車産業である。そこでまず、ルピア危機が自動車産業に与えた影響から見ていこう。なお、インドネシアの自動車産業の資本・生産系列は、図Ⅲ-1の通りである。

1997年の国内自動車販売台数は、約38万7000台で、図Ⅲ-2に見られるように史上最高であった。しかし、表Ⅲ-1、Ⅲ-2に示したように、98年上半期は前年比5分の1以下に減少した。98年の販売は、前年比6分の1以下の5万8311台となった。

インドネシアは自動車国産化政策で、輸入完成車に高率関税をかけている。商用車カテゴリ I のミニバスの場合、既にノック・ダウン生産を行っている車種（既 KD 車）で 75%，未だノック・ダウン生産を行っていない車種（非 KD 車）で 105%である。乗用車の場合は、既 KD 車で 125%，非 KD 車で 200%である。このため、インドネシアで販売されている自動車は、国民車ティモールを除いて、すべてインドネシア国内組立車である。

しかし、自動車国産化率は、商用車カテゴリ I で 40%台、乗用車で 20%台である。このため、組み立てに必要な部品の多くを CKD 輸入に頼っている³⁾。その結果、ルピア相場が下落すると CKD 部品の輸入コストが上昇し、価格に転嫁される。自動車販売価格は、表Ⅲ-3、表Ⅲ-4 の通り、1997 年 7 月比で 98 年 7 月は 2 倍以上に値上がりしている。

インドネシアの自動車ユーザーは 50%がローンで購入する共働きの中間層、残りの 50%がキャッシュで購入する富裕層と言われている。ローン購入の需要は、① 販売価格の大幅値上げと、② 高金利と信用供与の停止でほぼ消滅した。キャッシュ購入の需要も華人の買い控えとカンパニー・カーの需要後退で大幅に減少している。

現在の自動車需要は、① スラウェシ島でコーヒー豆、カカオ、エビ、スマトラ島で砂糖、パーム・オイル等を輸出して、米ドルで収入を得ているプランテーション農家、② アッパー・ミドル・クラス（中間層の上層部分）の中で、もともとルピアへの不信からドルを持っていた人々に限られる。この需要は、ルピアが 5 分の 1～4 分の 1 に下がっている一方で、販売価格は 2 倍強しか上がっておらず、ドル換算で自動車価格に割安感が出ていることから発生している。キャッチ・アップのタイム・ラグから発生している需要である。しかし、この需要は、月数千台程度のわずかなものである。

3) インドネシアの自動車産業育成政策、メーカーの部品・原材料調達状況については、以下の拙稿を参照されたい。①「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、②「インドネシアの自動車メーカーと部品・原材料調達」同上、第 47 号。

図Ⅲ-1 資本・ブランド・生産系列 (1)

現地資本系列	ブランド	ATPM	自動車組立会社
アストラ	①トヨタ (日)		Toyota Astra Motor (TAM)
	②ダイハツ (日)	Astra Daihatsu Motor イ75日25	
	③いすゞ (日)	Pantja Motor イ100	
	④日産ディーゼル (日)	Astra Nissan Diesel Indonesia イ75日25	
	⑤BMW (独)	Tjahja Sakti Motor	Gaya Motor イ100
	⑥プジョー (仏)	Multi France Motor	
	⑦ルノー (仏)		
インドモビル (サリム)	⑧スズキ (日)		Indomobil Suzuki International
	⑨日野 (日)	National Motors Company (NMC) イ100	National Assemblers (NA) イ100
	⑩マツダ (日)		
	⑪日産 (日)	Wahana Wirawan (WW) イ100	
	⑫ボルボ (ス)	Central Sole Agency (CSA) イ100	Ismac Nissan Manufacturing イ55日45
	⑬フォルクスワーゲン (独)	Garuda Mataram Co.	
	⑭双竜 (韓)	Indobuana Autoraya	
クラマ・ユダ	⑮三菱 (日)	Krama Yudha Tiga Berlian Motor (KTB) イ100	Krama Yudha Kesma Motor (KKM) イ100 Krama Yudha Ratu Motor (KRM) イ100 Trijaya Union (TRJ) イ100
ビマンタラ	⑯メルセデス・ベンツ (独)	Star Motors Indonesia イ53.4独46.6	German Motor Manufacturing イ33.3% 独66.6
	⑰現代 (韓)	Citra Mobil Nasional イ100%	Tri Citra Karya
イモラ	⑱ホンダ (日)	Prospect Motor イ100	
ラジャワリ	⑲フォード (米)	Indonesian Republic Motor Company (IRMC) イ100	Gaya Motor イ100
ムチュ・ブナ	⑳GM/シボレー (米)	General Motors Buana Indonesia イ40米60	
	㉑GM/ボルボ (独)		
ハシム・ニン	㉒クライスラー/ジープ (米)	Djakarta Motor.	Ismac Nissan Manufacturing イ55日45
スターズル	㉓大宇 (韓)	Starsauto Dinamika	
ジャワ・モーター	㉔ランドローバー (英)	Java Motors	
フンス	㉕ティモール起亜 (イ)(韓)	Timor Putra National (TPN) イ100	Kia Timor Motor (KTM) イ70韓30
	㉖フィアット (伊)	Federal Mobil Mustika	Gaya Motor イ100
ウダティンダ	㉗ホールデン (豪)	Indauda	Udatin
アルン	㉘シトロエン (仏)	Alun	Alun Indah Assembler & Industry
	㉙ベネチア (仏)		

(注1) ブランド (Brand) はインドネシア語の Merk の英訳。ブランド名の下括弧内はブランドの国籍。ATPM (Agen Tunggal Pemegang) を持つ。

(注2) 社名の後ろの数字は国籍別出資比率で、単位は%。イはインドネシア、日は日本、米はアメリカ、独はドイツ、韓は韓国の資本。

(注3) National Assemblers (NA) の最大株主 Trimline Development Inc. は英国籍だがサリム系であり、他の株主も全てインドネシア資本の

(注4) Krama Yudha Kesma Motor (KKM) の出資比率は、Mitsubishi Krama Yudha Motor (MKM) 99%、Herman Z. Latif 氏 (インドネシア人) はインドネシア法人であるため、イ100%と表示した。

(注5) フォードの ATPM (IRMC) にはラジャワリ、ビマンタラ、ハシム・ニンの3グループが出資しているが、出資比率の高いラジャワリ

(表6) ティモールは、組立会社 Kia Timor Motor (KTM) の工場が建設中のため、1997年はインドネシア系の Indocar Tatabody で組み立てのラインの一部を使って生産を行っている。

(出所) GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 資料、商工業省資料、CISI Profiles of 800 Major Non-Financial Companies in Indonesia

資本・ブランド・生産系列 (1998 年)

自動車組立会社	エンジン会社	ボディープレス会社
<div>Toyota Astra Motor(TAM) イ51日49</div> <div> <div>iy Motor イ100</div> <div> <div>Assemblers(NA) イ100</div> <div> <div>Manufacturing イ55日45</div> <div> <div>Kesma Motor(KKM) イ100</div> <div>Ratu Motor(KRM) イ100</div> <div>n(TRJ) イ100</div> <div>Manufacturingイ33.3% 独66.6</div> <div>Citra Karya</div> <div> <div>ya Motor イ100</div> <div>米60</div> <div>Manufacturing イ55日45</div> <div> <div>Motor(KTM) イ70韓30</div> <div>ya Motor イ100</div> <div>Udatin</div> <div>h Assembler & Industry</div> </div> </div> </div> </div> </div></div>	<div>Astra Daihatsu Motor イ75日25</div> <div> <div>Mesin Isuzu Indonesia イ42.4日54.2米3.4</div> <div>Inti Pantja Press Industri(IPPI)イ89.36 日10.64</div> </div>	
Indomobil Suzuki International(ISI) イ51日49		
	<div>Hino Indonesia Manufacturing(HIM) イ40日60</div> <div>Mazda Indonesia Manufacturing(MIM)イ30日70</div>	
	<div>Mitsubishi Krma Yudha Motor(MKM) イ35.4日64.6</div> <div>Star Engine Indonesia</div> <div> <div>Honda Prospect Engine Manufacturing(HOPE) イ30日70</div> <div>Imora Honda Inc イ40日60</div> </div>	

注。ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk) は総代理店で、インドネシアにおいてブランドを代表し、製品の販売権と CKD 部品の輸入権

を、独はドイツ、韓は韓国の資本。■ は日本企業が出資、ゴシックは日本以外の外国企業が出資している会社。

また、他の株主も全てインドネシア資本のため、イ100%と表示した。

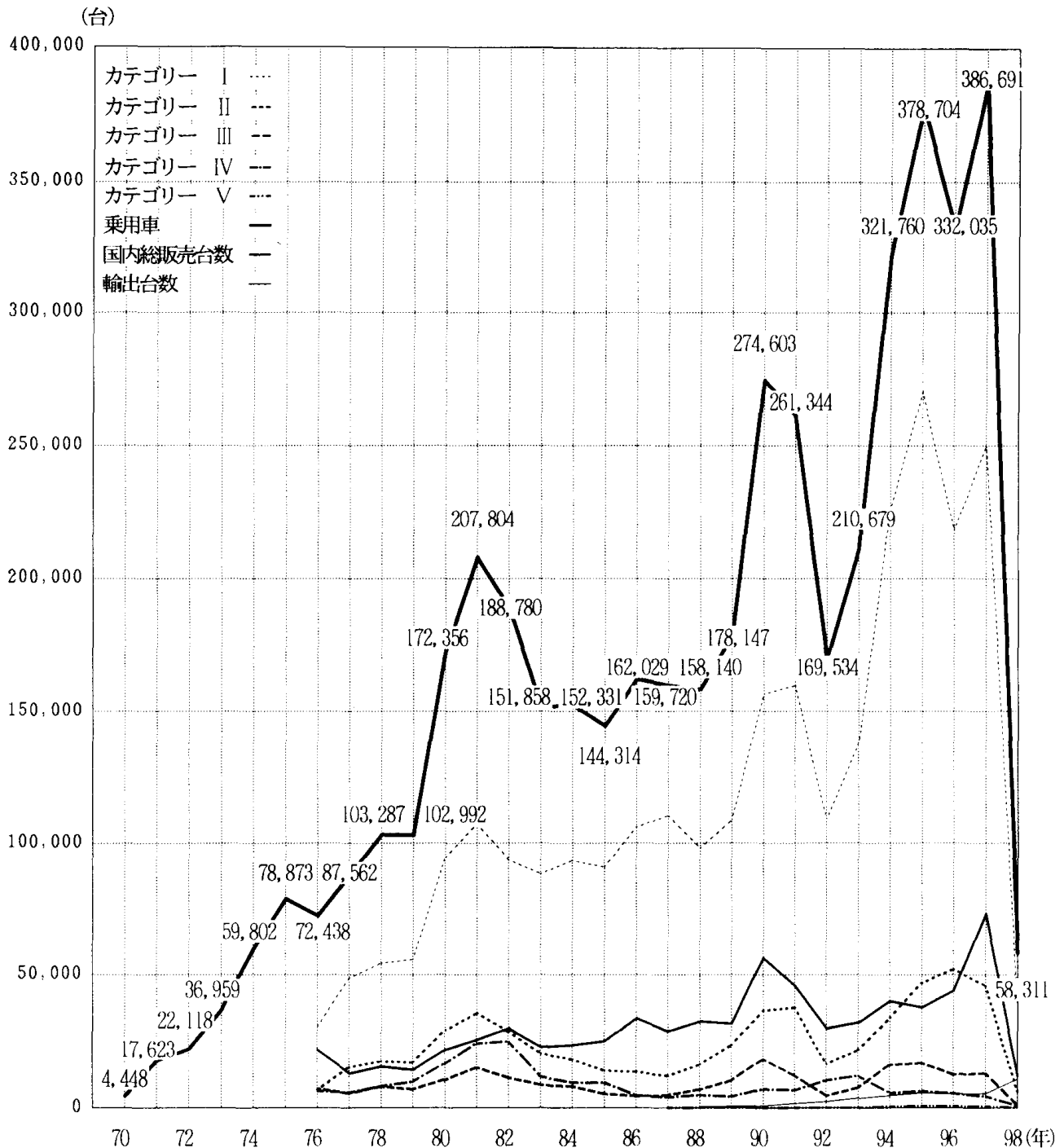
注M) 99%, Herman Z. Latif 氏 (インドネシア人、プリブミ) 1%で、日本側がマジョリティーを占める MKM がコントロールしているが、

また、出資比率の高いラジャワリ・グループに分類した。

注ービル系の Indocar Tatabodyで組み立てられた。なお、Indocar Tatabody は、自社の工場を持たず、Indomobil Suzuki International の工場

Non-Financial Companies in Indonesia 1997/98, 各社資料。作成：野村俊郎。

図Ⅲ-2 自動車販売台数の推移 (1970~1998年)



(注1) カテゴリーⅠ グロス・ビークル・ウェイト (gvw) 2.5トン以下
 カテゴリーⅡ グロス・ビークル・ウェイト (gvw) 2.5トン超, 9トン以下
 カテゴリーⅢ グロス・ビークル・ウェイト (gvw) 9トン超, 24トン以下
 カテゴリーⅣ グロス・ビークル・ウェイト (gvw) 2.5トン以下の四輪駆動
 カテゴリーⅤ グロス・ビークル・ウェイト (gvw) 24トン超
 乗用車

1993年6月以降
 gvw 5トン以下
 gvw 5トン超, 10トン以下
 gvw 10トン超, 24トン以下
 gvw 5トン以下の四輪駆動
 gvw 24トン超
 乗用車

(注2) 1970~75年は生産台数 (商工業省資料), 76年以後は販売台数 (GAIKINDO 資料)。

(注3) 輸出は1988年開始。国内総販売台数, カテゴリー別販売台数に輸出は含まない。

(出所) 商工業省資料, GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 資料。作成: 野村俊郎。

表Ⅲ-1 インドネシアの自動車販売台数

(1997～98年、月別)

(単位：台)

自動車販売台数（卸売台数）													
1997年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
国内販売台数	31,760	24,233	33,439	34,974	36,996	38,783	40,866	42,939	34,884	30,449	18,551	18,827	386,691
輸出台数	276	212	607	437	864	632	573	457	354	339	396	347	5,494
総販売台数	32,036	24,445	34,046	35,411	37,860	39,415	41,439	43,386	35,238	30,788	18,947	19,174	392,185
1998年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
国内販売台数	14,335	6,635	6,142	4,552	2,131	2,051	4,957	5,101	4,554	3,624	2,402	1,827	58,311
輸出台数	61	300	511	84	89	200	156	1,014	1,412	2,870	1,839	2,133	10,669
総販売台数	14,396	6,935	6,653	4,636	2,220	2,251	5,113	6,115	5,966	6,494	4,241	3,960	68,980
1997年上半期（1～6月）合計				1998年上半期（1～6月）合計									
国内販売台数 200,185				国内販売台数 35,846									
輸出台数 3,028				輸出台数 1,245									
総販売台数 203,213				総販売台数 37,091									

(出所) GAIKINDO（インドネシア自動車工業会）資料。作成：野村俊郎。

表Ⅲ-2 インドネシアのブランド別自動車販売台数

(1998年)

(単位：台)

ブランド	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
トヨタ	3,898	2,239	2,637	2,286	825	212	462	808	948	3,077	703	350	18,445
三菱	2,241	1,008	306	212	101	310	2,203	677	926	461	229	270	8,944
スズキ	3,245	248	201	346	112	581	541	839	730	1,615	355	110	8,923
いすゞ	1,411	1,186	1,409	850	575	115	555	569	550	536	676	400	8,832
ダイハツ	1,013	552	691	230	116	228	358	643	742	326	32	0	4,931
本田	353	19	24	36	29	55	102	69	95	108	45	50	985
ティモール	389	126	115	60	28	221	310	1,038	82	40	36	60	2,505

(注) 輸出を含む卸売台数。ただし、本表のみ暫定値を使用した。他の表は確定値である。

(出所) GAIKINDO（インドネシア自動車工業会）資料。作成：野村俊郎。

2. 自動車生産

自動車メーカー各社は各国、各地域市場に生産拠点があるため、完成車の輸出シフトはほとんど行われていない。このため、表Ⅲ-5に見られるように、国内市場の縮小が、直ちに減産につながっている。

1998年6～7月は、在庫を整理するため、各メーカーとも生産をほぼ停止した。その後も、生産再開、停止を繰り返しており、表Ⅲ-6に示した様に、各メーカーとも膨大な在庫を抱えたまま減産が続いている

表Ⅲ-3 商用車カテゴリー-I・タイプ別・車種別シェア (1997年) と小売価格 (97, 98年)

カテゴリー-I・ボンネット・タイプ

アジア/インドネシア専用車

ブランド	車種	排気量 (cc)	燃料	販売 (台)	シェア ⁷¹ (%)	シェア ⁷² (%)	シェア ⁷³ (%)	輸出 (台)	グレード	価格 ¹ (千円)	価格 ² (千円)
トヨタ	①ギジャ (Kijang)	PU 1,781 PU 2,446	B S						PU PU Long Flatdeck PU PU Long Flatdeck D	26,800 N.A.	60,000 72,828
		PU 計		16,345	4.2	6.5	10.6	90			
		MB 1,781	B						MB 最低 Short SX MB 最高 Long LGX	30,250 44,200	67,050 102,325
		MB 2,446	S						MB 最低 Short SSX D MB 最高 Long LGX D	40,200 N.A.	97,150 109,475
いすゞ		MB 計		64,789	16.8	25.9	42.2	1,338			
	②パンサー (Panther)	PU 2,238 MB 2,238	S S						PU PU Long MB 最低 Special Short MB 最高 Acty Grand	31,000 36,100 47,550	52,500 69,300 80,850
		PU 計		81,134	21.0	32.5	52.8	1,428			
		パンサー 計		43,681	11.3	17.5	28.4	0			
小計 (①+②)				124,815	32.3	49.9	81.3	1,428			

非専用車

ダイハツ	③フィロサ (Ferosa)	1,589	B	3,258	0.8	1.3	2.1	0	Face to Face Megatop	33,700 34,800 N.A.	45,150 58,400 N.A.
	④ハイライ (Hiline)	PU 2,765 MB 2,765	S B	2,209 609	0.6 0.2	0.9 0.2	1.4 0.4	0	PU MB	N.A. N.A.	N.A. N.A.
	⑤カタナ (Katana)	1,000	B	5,089	1.3	2.0	3.3	0	MB GX	28,000	52,500
	⑥エスケード (Escudo)	1,600	B	4,046	1.0	1.6	2.6	0	MB Nomade Standard	52,950	99,000
マツダ	⑦サイドキック (Sidekick)	1,600	B	5,287	1.4	2.1	3.4	0	MB Standard	43,600	82,500
	⑧バンブレイ (Vantrend)	1,400	B	452	0.1	0.2	0.3	0	バン	34,500	58,300
	⑨E-2000	2,000	B	1,720	0.4	0.7	1.1	0		46,800	115,800
	⑩テラノ (Terrano)	2,400	B	2,284	0.6	0.9	1.5	0	Grand Road Kings Road	67,000 89,500	219,000 260,500
GMハル	⑪ブレイザー (Blazer)	3,193	B	3,821	1.0	1.5	2.5	0	SOHC SLI DOHC LT	N.A. 79,000	116,500 135,600
	小計 (③~⑪)			28,775	7.4	11.5	18.7	0			
ボンネット・タイプ 計 (①~⑪)				153,590	39.7	61.5	100.0	1,428			

(表Ⅳ-3 次頁へつづく)

カテゴリー1・キャブ・オーバータイプ

小型クラス

ブランド	車種	排気量 (cc)	燃料	販売 (台)	シ11 (%)	シ12 (%)	シ14 (%)	輸出 (台)	グレード	価格1 (千ルピア)	価格2 (千ルピア)
スズキ	① キャリー-Carry 1,000 1,300 1,600 Futura Futura	B B B	B B B	13,684 24,741	3.5 6.4	5.5 9.9	14.2 25.7	1,488 0	P U Pick Up 1.0 M B Real Van 1.3 M B Real Van 1.6 DLX	17,100 21,900 N.A.	N.A. N.A. 48,000
ダイハツ	② センザ Zebra 1,296 1,296 1,600 Espassi Espassi	B B B	B B B	12,322 12,034	3.2 3.1	4.9 4.8	12.8 12.5	2,566 7	P U PU 1.3 M B 1.3 Sliding door M B 1.6 Supervan	18,750 22,300 26,200	N.A. 34,550 41,350
三菱	③ コルト T120 PU 1,343 MB 1,343 Colt	B B	B B	8,639 9,984	2.2 2.6	3.3 4.0	8.7 10.4	0 0	P U PU M B 5 Pintu	19,200 24,000	30,500 29,000
小計 (①~③)				81,134	21.0	32.5	84.2	4,061			
デリカ・クラス											
三菱	④ コルト L300B 1,597 L300S 2,477	B S	B S						P U PU M B/HR Berlian P U PU M B/HR Berlian	26,000 33,000 31,500 37,500	N.A. N.A. 50,000 62,500
日産	⑤ セレナ 2,000 Serena	B	B	11,457 3,605	3.0 0.9	4.6 1.4	11.9 3.7	0 0			
小計 (④~⑤)				15,215	3.9	6.1	15.8	0			98,000 195,000
キャブ・オーバータイプ 計 (①~⑤)				96,349	24.9	38.5	100.0	4,061			
カテゴリー1 計				249,939	64.6	100.0	—	5,489			

(注1) シェア1は、国内市場全体 (商用車全カテゴリー+乗用車=386,691台) に占めるシェア。

シェア2は、商用車カテゴリー1市場 (249,939台) に占めるシェア。

シェア3は、商用車カテゴリー1ポネネット・タイプ市場 (153,590台) に占めるシェア。

シェア4は、商用車カテゴリー1キャブ・オーバータイプ市場 (96,349台) に占めるシェア。

すべて小数点第2位を四捨五入した。

(注2) 総輸出台数は5,494台、総輸出に占めるカテゴリー1の割合は99.9%。

(注3) 価格1は1997年7月末、価格2は98年7月末現在。

標準リヤボディー乗用車の、ジャカルタの代表的なディーラーでの、OTR (On The Road) 価格=税込小売価格。PU (Pickup, ピックアップトラック), MB (Minibus, ミニバス=ミニバン) の主力グレードの価格を表示した。設定されているグレードの多い車種はミニバスの最低 (グレード) と最高 (グレード) を表示した。ただし、最高は最高グレードのベース・モデルとした。

(注4) 燃料の (B) は Bensin (ガソリン), S は Solar (軽油)。

(出所) GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 資料: 雑誌 Mobil Motor, 新聞 Otomotif, 各ディーラー資料。作成: 野村俊郎。

表Ⅲ-4 乗用車の車種別市場シェア (1997年) と小売価格 (97, 98年)

2 ボックス・タイプ								
車種	ブランド	排気量 (cc)	販売 (台)	シェア1 (%)	シェア2 (%)	グレード	価格1 (千円/7)	価格2 (千円/7)
① スターレット	トヨタ	1,296	1,300	0.3	1.8	1.3 Ltd	53,200	117,500
② 306	プジョー	2,000	1,028	0.3	1.4	306 ST(M/T)	64,000	122,500
③ ベービー・ブーマー	マツダ	1,400	49	0.0	0.1	Baby Boomers EPS(M/T)	33,500	55,800
2 ボックス・タイプ計			2,377	0.6	3.2			
3 ボックス・タイプ 小型セダン								
車種	ブランド	排気量 (cc)	販売 (台)	シェア1 (%)	シェア2 (%)	グレード	価格1 (千円/7)	価格2 (千円/7)
① ティモール	ティモール	1,498	19,471	5.0	26.6	S515 Solid S515 Metalik S515i Solid S515i Metalik Std Manual 1.6 Manual 1.8 Manual Ferrio(M/T) M/T 1.5 M/T SOHC 1.6(M/T) GLXi Std	36,250 37,750 39,400 N.A. 48,950 76,350 79,000 42,500 71,000 76,000 56,500 73,500 143,500)	47,500 54,000 50,000 56,000 98,000 183,500) 149,000 71,000 145,600 109,000) 143,500) 83,000 79,000 N.A. N.A. N.A.
② バレノ	スズキ	1,600	11,224	2.9	15.3			
③ カローラ	トヨタ	1,587 (1,761)	4,910	1.3	6.7			
④ シェア	本田	1,590	3,145	0.8	4.3			
⑤ シェア	マツダ	1,500	3,065	0.8	4.2			
⑥ シェア	本田	1,800	2,383	0.6	3.3			
⑦ シェア	本田	1,300	1,956	0.5	2.7			
⑧ ランサー	三菱	1,500 (1,600)	1,846	0.5	2.5			
⑨ スズカ	マツダ	1,800	707	0.2	1.0			
⑩ スズカ	大宇	1,500	607	0.2	0.8			
⑪ レーサー	フォード	1,300 & 1,600	125	0.0	0.2	New Laser Champ(M/T)		
⑫ シェア	タイハツ	1,296	20	0.0	0.0	Classy Pro(M/T)		
⑬ セントラ	日産	1,600	7	0.0	0.0	Spreme Genesis M/T		
⑭ レーサー	フォード	1,300	4,105	1.1	5.6	タキシ-(Laser GL,M/T)	N.A.	N.A.
⑮ サニ	日産	1,300	2,480	0.6	3.4	タキシ-(Sunny B11,M/T)	N.A.	N.A.
⑯ 323	マツダ	1,300	400	0.1	0.5	タキシ-	N.A.	N.A.
小型セダン計			56,451	14.6	77.1			
3 ボックス・タイプ 中型セダン								
車種	ブランド	排気量 (cc)	販売 (台)	シェア1 (%)	シェア2 (%)	グレード	価格1 (千円/7)	価格2 (千円/7)
① コロナ	トヨタ	1,998	1,038	0.3	1.4	2.0 M/T	101,800	224,100
② キンラン	三菱	2,500	783	0.2	1.1	V6 M/T	109,000	218,000
③ 406	プジョー	2,000	777	0.2	1.1	406 ST(M/T)	96,000	225,000
④ 406	プジョー	1,800	297	0.1	0.4	Sport 1.8	71,300	124,300
⑤ 626(クロノス)	マツダ	2,000 & 2,500	223	0.1	0.3	2000 M/T	93,000	249,800
⑥ エスハロ	大宇	2,000	132	0.0	0.2	CD M/T	67,800	89,000
⑦ テルスター	フォード	2,000	77	0.0	0.1	LE M/T	75,750	98,000
⑧ アクトラ	フォード	2,000	16	0.0	0.0	Brilliant(M/T)	89,000	138,000
中型セダン計			3,343	0.9	4.6			

(表Ⅳ-4次頁へつづく)

3 ボックス・タイプ ラグジャリー・カー

車種	ブランド	排気量 (cc)	販売 (台)	シェア1 (%)	シェア2 (%)	グレード	価格1 (千ルピア)	価格2 (千ルピア)
① 3シリーズ	BMW	1,800 & 2,500	2,855	0.7	3.9	318i (M/T) 323i (M/T) 323i (M/T)	111,500 144,700 144,700	203,500 270,100 270,100
② 7シリーズ	本田	2,200	1,714	0.4	2.3	Cielo M/T	99,500	169,000
③ クラッ	ホンダ	1,799 & 2,295	1,620	0.4	2.2	C180 Classic (M/T) C230 Classic (M/T) C230 Classic (M/T)	134,670 N.A. 230,590	187,900 325,000 525,000
④ エクラ	ホンダ	2,295 & 3,199	1,564	0.4	2.1	E320 Elegance (A/T) E320i (M/T) E320i (A/T)	230,590 343,000 205,000	740,000 411,000 516,500
⑤ 5シリーズ	BMW	2,500 & 2,800	1,077	0.3	1.5	528i (A/T) 528i (A/T)	205,000 130,000	446,000 295,000
⑥ イフイーティ	日産	3,000	441	0.1	0.6	960 (A/T) S320 (A/T) 730i (A/T)	217,500 202,400 430,000	N.A. 489,275 N.A.
⑦ A4	メルセデス	2,600	285	0.1	0.4	735i (A/T) S70 T5	380,000 N.A.	N.A. 780,900
⑧ 960	メルセデス	2,600	256	0.1	0.3	S90 Executive	N.A.	897,500
⑨ クラッ	メルセデス	3,000	190	0.0	0.1	960 2.3GL	140,000	1,011,000
⑩ 850GLT	メルセデス	2,400	82	0.0	0.1	V70 T5	174,500	593,500
⑪ 7シリーズ	BMW	3,000 & 3,500	182	0.0	0.1		N.A.	911,000
⑫ S70	メルセデス	2,500	131	0.0	0.2		N.A.	N.A.
⑬ S90	メルセデス	3,000	119	0.0	0.2		N.A.	N.A.
⑭ 960GL	メルセデス	2,300	87	0.0	0.1		N.A.	N.A.
⑮ 850GLT	メルセデス	2,400	82	0.0	0.1		N.A.	N.A.
⑯ V70	メルセデス	2,500	58	0.0	0.1		N.A.	N.A.
セトリック	日産	2,700	200	0.1	0.3	タッ	N.A.	N.A.
ラグジャリー・カー計			11,044	2.9	15.1			
乗用車総計			73,215	18.9	100.0			

(注1) シェア1は、国内市場全体（商用車全カテゴリー+乗用車=386,691台）に占めるシェア。
シェア2は、乗用車市場（73,215台）に占めるシェア。ともに、小数点第2位を四捨五入した。

(注2) 輸出は、0台。

(注3) 価格1は1997年7月末、価格2は1998年7月末現在。
ジャカルタの代表的なディーラーでのOTR (On The Road) 価格=税込小売価格。

98年にモデル・チェンジした車種は、1行目に97年モデル、2行目に括弧に入れて98年モデルを示した。

(注4) 乗用車の燃料は全車種 Bensin (ガソリン) で、ディーゼルの車は無い。

(出所) GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 資料：雑誌 Mobil Motor, 新聞 Otomotif, 各ディーラー資料。作成：野村俊郎。

表Ⅲ-5 インドネシアの自動車生産台数

(1997~98年, 月別)

(単位: 台)

自動車生産台数													
1997年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
総生産台数	30,085	22,715	33,560	35,292	36,295	37,001	40,970	42,214	41,059	34,110	19,246	16,732	389,279
1998年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
総生産台数	8,397	7,198	7,608	5,338	2,841	987	1,190	3,371	4,815	6,431	5,815	4,088	58,079
1997年上半期(1~6月)合計				1998年上半期(1~6月)合計									
総生産台数 194,948				総生産台数 32,369									

(出所) GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 資料。作成: 野村俊郎。

表Ⅲ-6 卸売台数, 小売台数, 在庫状況, 稼働予定, 需要予測

(1998年12月現在)

(単位: 台)

	販売台数		1998年12月		在庫状況				稼働予定		総需要予測
	1997	1998	卸売	小売	CKD	CBU	流通在庫	在庫計	1月	2月	99年
トヨタ	99,959	18,445	350	800	2,500	150	1,500	4,150	600	600	50,000以下
三菱	70,094	8,944	270	800	16,100	2,100	2,100	21,200	0	0	50,000
スズキ	65,559	8,923	110	550	6,000	1,200	2,700	9,900	0	0	46,000
いすゞ	50,351	8,832	400	400	7,500	500	2,100	10,100	120	240	60,000
ダイハツ	35,737	4,931	0	150	1,500	800	1,500	3,800	60	150	45,000
本田	6,815	985	50	50	—	560	—	560	0	0	50,000
ティモール	19,471	2,445	60	—	—	—	—	—	—	—	—

(注1) 販売台数はメーカーの卸売台数。稼働予定は1998年12月現在の99年1, 2月の稼働予定。総需要予測は各社現地法人の予測。

(注2) インドネシアでは完成車に高率の関税等が賦課されているため, 完成車は輸入されておらず, CKD部品を輸入して国内組立を行っている。したがって, この表のCKDは「輸入CKD部品」, CBUは「現地組立の完成車」を意味する。ただし, ティモールは国民車の特例で関税等が免除されていたため, CBUの大部分が「輸入完成車」である。なお, CKDはComplete Knock Down, CBUはComplete Build Upの頭文字である。

(出所) 各社現地法人からのヒアリング。作成: 野村俊郎。

3. セット・メーカー

各メーカーともコンポーネントの輸出に活路を見いだそうとしているが, 十分な成果は上げていない。

① トヨタ

そのなかで, 例外的に成功しているのがトヨタ・アストラ・モーターである。同社は, 主力車種キジャンがアジア向けTUV⁴⁾ (トヨタ・ユーティリティー・

4) トヨタのアジア向けTUVは, インドネシアではKijang, フィリピンではTamarau, 台湾ではZace, マレーシアではUncerの名前で販売されているが, いずれもKijangをマザーモデルとする車種である。

ビークル)のマザー・モデルであることから、フィリピン、台湾、マレーシアにコンポーネントを輸出し、スンター地区に立地する旧工場のスタンピング・ライン、キャスティング・ラインでは週5日稼働を実現している。しかし、カラワン地区に新設した乗用車用新工場は、生産がほぼ止まっている。史上最高を記録した1997年の月産平均8千台と比較すると、98年は国内向完成車月産1千台、輸出用コンポーネントが月産2300台、合計で3300台にとどまっている。

また、トヨタはインドネシアでもジャスト・イン・タイム方式を採用しているため、部品在庫が少なく、ルピアが下落した状況でもCKD輸入が必要で、これが、大幅なコスト・アップ要因になっている。

② 三菱

三菱は、1998年に発売を予定していたクダ Kuda が、インドネシア、台湾、フィリピン共通のアジア・カーであるが、インドネシアへの投入は延期されたままである。台湾には97年9月、フィリピンには98年1月に既に投入されているが、トヨタと異なり台湾用モデル(フリーカ Freeca)がマザー・モデルとなっており、インドネシアからの部品供給点数が少なく、インドネシアからの部品輸出はわずかなものに止まっている。スラウェシ、スマトラの需要で中型トラックが売れているが、これもわずかである。大量の部品在庫を抱えたまま生産が止まっている。

③ スズキ

四輪車は大幅な減産だが、二輪車のラインは動いている。輸出できるものが無いため、二輪車シフトでしのいでいる状況である。

④ ティモール

1998年1月15日のIMFパッケージに国民車⁵⁾に対する優遇措置の全廃が

5) インドネシアの国民車計画については、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)を参照されたい。

盛り込まれ、21日の大統領決定第20号で実際に廃止された。ティモールは国民車としてのアドバンテージを失った。

1996年の大統領決定第42号で完成車の無税輸入が認められたため、同年6月から97年6月までの間に3万9000台が輸入されたが、これまでの販売台数は、96年に6042台、97年に1万9471台、98年に2505台、合計2万8018台を販売したにとどまり、残り1万台強が完成車在庫として残っている。

4. 部品サプライヤー

セット・メーカーの大幅減産、生産停止に伴い輸出先を模索している。輸出先を確保したサプライヤーは3割程度の操業を維持している。

体力のある大手部品メーカーは、当面の減産に対する対策だけでなく、1999年末のインセンティブ・システム廃止以降の状況をにらんだ戦略の構築を進めている。特に、デンソー・インドネシアはAICO認定手続きを進め、ASEAN域内分業、集中生産態勢構築による競争力強化に向けた模索を続けている。

しかし、輸出先の開拓が難しいローカル系サプライヤーは、操業の維持が難しい状況で、資金繰りも悪化している。

5. 今後の需要予測

以上のように、ルピア危機はインドネシアの自動車産業に深刻な影響を与えている。今後の国内市場見通しも、表Ⅲ-6に見られるように、1999年は98年を1万台程度下回る5万台程度を予測しているメーカーがほとんどである。

表Ⅲ-7は日系自動車メーカーの需要予測だが、2003年でも97年比67%までしか回復しないと予測している。また、三菱総合研究所の予測(表Ⅲ-8)では、2010年時点でも37万2700台で97年水準に達しない。

とはいえ、37万台を超えれば1997年水準をほぼ回復したと見ることもできる。その時点でアセアン4カ国の総需要は160万台を超え、アジア7カ国で700万台に達する。2010年まで持ちこたえられれば、インドネシア市場も有望である。しかし、これは長期的な展望であって、短期的、中期的には厳しい状

表Ⅲ-7 アセアン4カ国の自動車の総需要予測

(1998年11月時点)

(単位：千台)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1997 (%)
タイ	363	133	156	237	316	381	444	122
フィリピン	144	77	69	83	100	120	143	99
マレーシア	403	160	173	184	197	211	219	54
インドネシア	387	65	50	100	150	225	259	67
合 計	1,297	435	448	604	763	937	1,065	82
97年比 (%)	100	34	35	47	59	72	82	—

(注) 1997年は実績値、98年以後が予測値。

(出所) 自動車メーカーA社(本社)資料。作成：A社。

表Ⅲ-8 アジア各国の自動車の総需要予測

(単位：台)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010
韓国	1,555,902	1,644,898	1,513,135	687,200	672,200	875,200	1,160,600	1,482,900
台湾	548,052	466,166	481,500	522,800	554,800	589,700	661,100	739,200
タイ	572,149	589,104	361,555	145,300	135,600	188,900	376,000	562,200
フィリピン	129,817	162,035	144,435	74,800	81,700	113,400	178,400	243,300
マレーシア	286,512	364,486	404,837	166,400	157,300	224,100	336,800	461,000
インドネシア	380,806	331,754	386,709	65,400	61,700	79,200	245,100	372,700
中国	1,330,377	1,438,559	1,577,900	1,699,900	1,828,800	2,026,700	2,555,400	3,236,600
アセアン4	1,369,284	1,447,379	1,297,536	451,900	436,300	605,600	1,136,300	1,639,200
7カ国合計	4,803,615	4,997,002	4,870,071	3,361,800	3,492,100	4,097,200	5,513,400	7,097,900

(注1) 1997年までは実績値、98年以後が予測値。

(注2) インドネシアの実績値は GAIKINDO (インドネシア自動車工業会) 統計と若干異なる。

(出所) 三菱総合研究所資料。

況が続くことになる。

IV. 電機産業の状況

次に、ルピア危機が電機産業に与えた影響について見ていこう。インドネシアの電機産業は、表Ⅳ-1、表Ⅳ-2に見られるように、総合家電、映像・音響機器、電子部品の各分野に日系企業が多数進出している。電機産業には、国内市場志向型メーカーと輸出志向型メーカーの二つのタイプがあり、このタイプの違いにより影響は大きく異なる。まず、国内市場の状況から見ていこう。

表IV-1 インドネシアの主な家庭電器メーカーと生産品目 (1998年)

総合家電メーカー

会社名 (略称)	設立	出資者	国籍	出資比率 (%)	ブランド名	所在地	映像機器		音響機器		白物家電製品			その他
							CTV	VTR	ステレオ	ラジオ	冷蔵庫	洗濯機	エアコン	
ナショナル・ゴベル (NABEL)	1970	松下電器産業 伊藤忠商事 ユンベ・インターナショナル	日 日 日	55 5 40	Panasonic National	ジャカルタ ボゴール ラジャワ のMEPTE	○	—	○	○	○	○	○	—
サヨ・インダストリー・インドネシア (SIL)	1970	三洋電機 三洋電機貿易 H. Korompis S. Wongsowidjojo A. Korompis C. Korompis	日 日 華 華 華 華	52.72 12.28 11.25 8.75 7.50 7.50	Sanyo	ジャカルタ スラバヤ	○	—	—	—	○	○	○	○
リップ・メルコ・マニファクチャリング (LMM)	1981	三菱電機 リップ・メルコ リップ・メルコ・マニファクチャリング	日 華 日/華	47.27 47.27 5.46	Mitsubishi	ジャカルタ ラジャワ	○	—	—	—	○	—	○	○
シャープ・ヤンタ・インドネシア (SYI)	1994	シャープ ジャワ・インダ・ラサティ Jauw Tjong Kie ヤンタ・インダ ラミダ・ヤンタ	日 華 華 華 華	63.75 25.38 3.63 3.62 3.62	Sharp	ジャカルタ	○	—	—	—	○	○	—	—
LGスター・エレクトロニクス (LGAE)	1990	アストラ・エレクトロニクス LG電子	韓 韓	51 49	Goldstar	ジャカルタ タナラン	○	○	—	○	○	○	○	—

白物家電メーカー

サムスン・マスポン・インドネシア Samsung Maspon Indonesia (SMI)	1989	三星電子 マスポン	韓 華	50% 50%	Samsung	東京 ジャカルタ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
---	------	--------------	--------	------------	---------	-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

- (注1) 白物家電メーカーのうち、映像・音響機器も生産しているメーカーを総合家電メーカーに分類した。
(注2) 出資者のうち、インドネシア側株主は、法人株主をカタカナで、個人株主をアルファベットで表記した。国籍の日は日本、韓は韓国、プはブリブリミ系インドネシア、華は華人系インドネシア、/は合併。
(注3) 所在地欄のうち、下線を付してあるのは、工業団地名。EPZに立地している企業はEPZ, EPTE認可を取得している企業はEPTEと表示した。
(注4) 生産品目に○印を付けた。CTVはカラーテレビ。
(注5) リッポ・メルコ・マニファクチャリングは、1981年11月11日に現地資本のチパラジ・プルマイ Tiparaj Permaiとして設立され、三菱ブランド製品のライセンス生産を行っているが、1992年8月に三菱電機が出資して現社名に変更された。
(注6) シャープ・ヤンタ・インドネシアは、1970年3月5日に現地資本のヤンタ Yasontaとして設立され、シャープ・ブランド製品のライセンス生産を行っていたが、1994年7月1日にシャープが出資して現社名に変更された。
(注7) LG アストラ・エレクトロニクスは、1990年11月20日にゴールドスター・アストラ Goldstar Astraとして設立され、1995年6月21日に現社名に変更された。
(出所) 各社資料、CISI Profiles of 800 Major Non-Financial Companies in Indonesia 1997/98, JETRO (Japan External Trade Organization) Directory of Japanese Companies & Representative Offices in Indonesia 1998。作成：野村俊郎。

V T R 専 業 メ ー カ ー

会社名 (略 称)	設立	出資者	国籍	出資比率 (%)	ブランド名	所在地	映像機器			音響機器			白物家電製品			その他
							CTV	VTR	ステレオ	ラジオ	ラジオ	ステレオ	冷蔵庫	洗濯機	I733	
コトキ・エレクトロニクス・インドネシア Kotaku Electronics Indonesia	1991	松下寿電子工業 ゴ-ウ・インダ-ナシヨナル	日 本	95 5	Panasonic	ジャバ州 パカパハピトゥン MM2100 EPZ	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-
サヨ-・ジャ-・コンポ-ネツ-インドネシア Sanyo Jaya Components Indonesia	1989	三洋電機 三洋電機貿易 A. Korompis C. Korompis S. Wongsowidjojo	日 本 華 華 華	55.8 10.1 12.35 12.35 9.4	Sanyo	ジャバ州 パカパハ EPTe	-	○	-	-	-	-	-	-	-	VTR部品

音 響 機 器 専 業 メ ー カ ー

会社名 (略 称)	設立	出資者	国籍	出資比率 (%)	ブランド名	所在地	映像機器			音響機器			白物家電製品			その他
							CTV	VTR	ステレオ	ラジオ	ラジオ	ステレオ	冷蔵庫	洗濯機	I733	
ソニー・エレクトロニクス・インドネシア Sony Electronics Indonesia	1991	ソニー セム-スジャティ	日 本	95 5	Sony	ジャバ州 パカパハピトゥン MM2100 EPTe	-	-	○	○	-	○	-	-	-	CDプレーヤー

(出所) 各社資料, CISI Profiles of 800 Major Non-Financial Companies in Indonesia 1997/98, JETRO (Japan External Trade Organization) Directory of Japanese Companies & Representative Offices in Indonesia 1998。作成: 野村俊郎。

表IV-2 インドネシアの主な電子部品メーカーと生産品目 (1998年)

会社名 (略称)	設立	出資者	国籍	出資比率 (%)	所在地	電子部品				電子デバイス		その他	
						受動部品	変換部品	接線部品	機能部品	チューナー アンテナ	電子管		半導体素子
パナニク・エー・エル・エレクトロニクス・イン Panicnical Electronic Components (PGCOM)	1993	松下電器産業 松下電子部品 エー・エル・インターナショナル	日 日 日	25 61 9 5	ジャバ ユルグ・イナマリル・エカワル	トランス	スピーカ	プリント基板	—	—	—	—	
インドネシア・ケミコン Indonesia Chemi-con	1992	日本ケミコン シグナル・ケミコン 双電電子 アライバ・マシエー・ガ	日 日 日 日	66 16 15 3	ジャバ EJIP EPTC	電子コイル	—	—	—	—	—	—	
オムロン・マニファクチャリング・オブ・インドネシア Omron Manufacturing of Indonesia	1992	オムロン オムロン・トレーディング	日 日	90 10	ジャバ EJIP EPTC	—	—	スイッチ ソケット リレー	—	—	—	—	
CMKS Indonesia	1994	CMK シンガポール (BACOM のシンガポール法人)	シ	100	ジャバ EJIP EPTC	—	—	プリント基板	—	—	—	—	
ロムット・エレクトロニクス・デバイス・インドネシア Lomutt Electronic Devices Indonesia	1995	東芝 住友商事 オリエント電気 カン・カン・インダストリー	日 日 日 日	28 22 15 35	ジャバ EJIP	—	—	—	CPT 14", 20"	—	—	—	
LG エレクトロニクス・ディスプレイ・デバイス・インドネシア LG Electronics Display Devices Indonesia	1995	L G 電子	韓	100	ジャバ EJIP EPTC	—	—	—	CPT	—	—	VTR	
マシタ・セミコンダクター・インドネシア Maschita Semiconductor Indonesia (MSI)	1996	松下電器産業 松下電子工業	日 日	40 60	ジャバ KILIC EPTC	—	—	—	—	—	—	ハイブリッド マイコン	
NEC アプス・セミコンダクター・インドネシア NEC Apus Semiconductor Indonesia	1996	NEC 住友商事 アプス・エレクトロニクス	日 日 日	65 10 25	ジャバ EJIP EPTC	—	—	—	—	—	トランスミッター	ハイブリッド	
シャープ・セミコンダクター・インドネシア Sharp Semiconductor Indonesia	1995	シャープ	日	100	ジャバ KILIC EPTC	—	—	—	—	—	レーザダイオード フォトダイ フォトトラン フォトダイオード	フラッシュメモリー DRAM, SRAM マイクロプロ セッサ	
オメガ・エレクトロニクス Omegata Electronic	1974	オメガ・エレクトロニクス オメガ・エレクトロニクス	日 日 日	35 35 30	ジャバ EPTC	—	—	—	—	—	—	IC	パワ マイクロ プロセッサ
アストラ・マイクロエレクトロニクス・テクノロジー Astra Microelectronics Technology	1991	アストラ・マイクロ アストラ・テクノロジー	日 日 日	83.58 16.42	ジャバ EPTC	—	—	—	—	—	—	IC	—

(注1) オメガ・エレクトロニクスは、1974年に米国ナショナル・セミコンダクターの子会社ナショナル・セミコンダクター・インドネシアとして設立されたが、1986年にナショナル・セミコンダクターが全株式を現在の株主に売却し、1987年4月に現社名に変更された。
(出所) 各社資料、CISI Profiles of 800 Major Non-Financial Companies in Indonesia 1997/98, JETRO (Japan External Trade Organization) Directory of Japanese Companies & Representative Offices in Indonesia 1998. 作成：野村俊郎。

1. 家庭電器製品市場

表IV-3に見られるように、1997年7月と98年8月の比較で、家庭電器製品は2倍以上に値上げされており、その影響で需要も大幅に収縮している。

カラーテレビの需要は1997年の150～180万台から、98年には30万台まで、約6分の1に低下した模様である。これは、全体の数量の7割を占める14型の価格が3倍程度に値上げされた影響が大きい。

冷蔵庫、洗濯機の落ち込みは更に大きく、1998年4、5、6月の3カ月は生産停止（日系A社）となった。

表IV-3 日系A社の値上げ幅（97年7月と98年8月の比較）と現地調達率（価格ベース）

製品名	値上幅	国産化率	製品名	値上幅	国産化率
扇風機	2.0 倍	80%	冷蔵庫	2.7 倍	35%
テレビ	2.7 倍	80%	ポンプ	2.3 倍	80%

（出所）98年8月、日系A社でのヒアリング。作成：野村俊郎。

2. セット・メーカー

（1）国内市場志向型メーカー

国内向メーカーは、ナショナル・ゴーベル（松下電器の現地法人）、ソニー・マニュファクチャリング・インドネシア（ソニーの現地法人）など輸出シフトに成功したメーカーは操業を維持しているが、シャープ・ヤソインタ・インドネシア（シャープの現地法人）、リッポー・メルコ・マニュファクチャリング（三菱電機の現地法人）など輸出シフトが遅れているメーカーは大幅な減産が続いている。

（2）輸出志向型メーカー

輸出比率が高いEPTE⁶⁾企業は総じて好調で、特に、販売先が北米、西欧で、労働集約的な工程をもつメーカーが好調である。その典型がインドネシア・エプソン・インダストリー（パソコン用プリンタ）で、インドネシアの電機製品輸出金額の1割を占める。コトブキ・エレクトロニクス・インドネシア（VTR）、

サンヨー・ジャヤ・コンポーネント（VTR）も好調である。

3. 電気・電子部品メーカー

(1) 日系 EPTE メーカー

オムロン・マニュファクチャリング・インドネシア（スイッチ、リレー）、インドネシア・ケミコン（電解コンデンサー）など、最初から輸出志向型で進出した EPTE 企業は好調である。

(2) ローカル・サポーティング・インダストリー

各製品の国産化は、セット・メーカーの内製と現地メーカーへの外注の二本立てで進められてきた。現地部品メーカーは、日系、ローカル系ともに成長してきた。鋳造、プレス、プラスチック成形、メッキなどの分野で日系セット・メーカーの QCD 基準に合格しているメーカーも少なくない。

これらのメーカーのうち、セット・メーカーの輸出製品の部品を供給しているところは受注を確保しているが、それ以外は大幅な受注減で減産が続いている。特に、国内向け商品である冷蔵庫、洗濯機の部品メーカーの落ち込みが深刻である。ローカル・メーカーの資金繰りは相当悪化している模様である。

6) EPTE は Entrepot Produksi Untuk Tujuan Ekspor の略で、輸出品生産用保税倉庫と訳すことができる。法令上の定義は「主として輸出用物資を生産するための場所または建物」（1993 年大統領決定 95 号）である。申請は関税総局長経由で大蔵大臣に提出し、大蔵大臣が認可する。EPTE 認可を取得すると、輸出品の生産に必要な部品、原材料の輸入関税、前払い法人税（PPh22）、付加価値税（PPN）、奢侈品販売税（PPnBM）が免除される。また、部品、原材料に対する積出港での SGS 検査免除の恩典も付与されていたが、1996 年 4 月以降 SGS 検査そのものが廃止されたため、この恩典は意味がなくなった。詳細は、拙稿「EPTE」（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』140～151 頁）を参照されたい。なお、EPTE は、1997 年 6 月 26 付け大蔵大臣決定第 291 号で、PKB/PDKB に名称変更された。PKB は、Penyelenggara Kawasan Berikat の略で、保税地区管理企業と訳すことができる。PDKB は Pengusaha di Kawasan Berikat の略で、保税地区内企業と訳すことができる。変更点は、EPTE 認定が「場所または建物」を単位としていたのに対して、PKB/PDKB 認定は各企業単位になったことである。また、認可申請先が、大蔵大臣から大統領に変わった。その他は EPTE と同じで、優遇措置の内容に変更はない。なお、IMF 支援協議を経て 1997 年 11 月 3 日に発表された規制緩和では、PKB/PDKB の国内販売枠が輸出金額の 50% に拡大され、また、PKB/PDKB の認可権限が、大統領から大蔵大臣に戻された。

V. 繊維産業の状況

1. インドネシアの繊維産業

インドネシアの繊維産業は、① 化合繊維原料（エチレン・グリコール，高純度テレフタル酸）から，② 化合繊維（ポリエステル・ステープル・ファイバー，ポリエステル・フィラメント・ヤーン，ナイロン・フィラメント・ヤーン等），③ 紡績，④ 織布，⑤ 染色，⑥ 縫製に至るまで，すなわち川上から川下まで国産化されている。ただし，綿花及びナフサは国産化されていない。

2. 繊維製品の国内市場と輸出，生産能力

川上の化合繊維，川中のテキスタイル（糸，布），川下のガーメント（縫製品）を合計した繊維輸出は，非石油・ガス輸出の中で第1位を占めている。97年の繊維輸出金額は，73億1000万ドル，輸入額は22億1700万ドルで，50億9300万ドルの黒字⁷⁾であった。この黒字額は，石油・ガスを含めた貿易収支黒字129億5300万ドル⁸⁾の4割を占めている。

川上の化合繊維原料，化合繊維は，国内販売が中心であるが，川中，川下の輸出が大きいとため，間接輸出の割合が大きい。

国内販売金額についてはデータが無いが，重量では輸出とほぼ同程度のトン数で，97年まで推移してきた。インドネシアの国内繊維市場の規模も大きかった。

ルピア危機までは，国内市場，輸出ともに楽観的な展望を持つメーカーが多く，川上から川下まで大規模な設備投資が続き，インドネシアの繊維製品生産能力は急速に増強されていった。表V-1は，ポリエステル・ステープル・ファイバーのメーカー別生産能力をまとめたものだが，日系と印僑系の能力増強は著しく全体でみても1992年と97年の比較で2倍以上，2000年には3倍以上

7) 商工業省が発表した数値。中央統計局の数値とは異なる。

8) 中央統計局が発表した数値。

表V-1 ポリエステル・ステープルファイバー・メーカーの生産能力

(単位：トン／日)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ITS	日系	55	55	55	175	175	175	175	175	175
TIFICO	日系	78	78	78	108	108	222	222	222	222
KUMAFIBER	華僑	52	52	52	52	52	52	52	92	92
SOLO	華僑	55	55	55	55	55	55	55	55	55
SULINDA	華僑	75	75	75	75	75	75	75	75	75
TEXMACO	印僑	20	20	20	20	170	320	400	400	400
GT. PETROCHEM	華僑	120	120	120	120	120	120	120	240	240
INDORAMA	印僑	70	70	70	70	160	160	160	160	160
PANASIA	華僑		70	70	70	70	70	70	70	70
PACIFIC	華僑								240	240
企業数		6	8	9	9	9	9	9	10	10
総生産能力		525	595	595	745	985	1249	1329	1729	1729

(出所) TIFICO 資料。作成：野村俊郎。

に達する増強計画であった。

3. ルピア危機と繊維産業

しかし、97年下半期から、ルピア危機の影響で、輸入に頼っていたナフサ、綿花が値上がりし、これが川上から川中、川下へ波及していったため、国内繊維市場は急速に冷え込んでいった。

メーカーは、国内繊維市場の冷え込みを輸出でカバーするため、急速に輸出シフトを強めた。特に、ローカル・メーカーは「飢餓輸出」と言って良いような低価格で輸出を行っている。さらに、通貨危機がアジア全体で発生していることから、他国のメーカーも同様の「飢餓輸出」を始めている。

その結果、糸、織物、縫製品ともに、輸出数量は伸びているものの、輸出価格が半分程度まで落ち込んでいるため、輸出金額の伸びは鈍い。

さらに、5月14日の暴動、21日の政変で、各繊維メーカーの生産が1週間から半月程度ストップし、納期遅れが発生した。繊維製品はシーズン商品であるため、バイヤーの納期に対する要求は厳しい。このため、暴動、政変の後で、

バイヤーはカントリー・リスクの高いインドネシアから、相対的にカントリー・リスクの低い国へ発注をシフトさせている。このことが、輸出をさらにスロー・ダウンさせている。

VI. IMF の対応をめぐる議論

1. 三つのプラン

アジア通貨危機への対応に関して、マクロ経済学は、① 自由な資本移動、② 金利引き下げ、③ 為替相場の安定の「三つの政策目標を同時に達成することはできない」と考えている。しかし、「二つなら両立できる」とも考えている。そこで、「何と何を達成し、何を放棄するか」については、三つのプランが考えられる。

表VI-1 通貨危機に対する三つの処方箋

	自由な資本移動	金利引き下げ	為替相場の安定	主張者
プラン A	○	×	○	IMF
プラン B	×	○	○	クルーグマン
プラン C	○	○	×	サックス, 他

(出所) 国宗浩三 *Isn't "To be Simple" Simple Answer to Crisis Buster?* (日本貿易振興会・アジア経済研究所主催国際シンポジウム「アジア経済危機とその貿易・投資への影響」1998年11月6日での配布資料) 8頁。ただし、原文は英語で筆者が訳した。また、タイトルは筆者が付けた。

まず、プラン A だが、これは金利引き下げを放棄する選択、すなわち為替相場の安定のために高金利政策を採用する選択である。これは、インドネシアで IMF が採用している政策である。インドネシアの危機の根本的な原因が為替の下落にある一方で、インドネシアの成長を支えてきたのが自由な資本移動という枠組みであったから、高金利政策で為替の安定を図るのはオーソドックスな方法である。しかし、国宗浩三氏（アジア経済研究所）がバンク・インドネシアの資料から作成した表によれば、1998年4月から SBI 金利が運転資金の貸出金利を上回り、6月からは預金金利が運転資金、投資資金の貸出金利を上回っている。すなわち、銀行にとって完全な逆ざやになっている。こ

れでは、信用が収縮するのみならず、銀行が利益を得ることすらできない。信用供与がストップするのみならず、銀行の再建そのものが全く不可能となる。したがって、インドネシアでは、金利引き下げの放棄は、経済と金融の両方の再建をともに放棄する選択になっている。

次に**プラン B**だが、これは自由な資本移動を放棄する選択、すなわち為替管理を導入して資本移動を制限する選択である。マレーシアのマハティール首相は、通貨危機の原因をジョージ・ソロスに代表されるヘッジ・ファンドの投機にあるとみなし、為替管理を強化しているが、これは**プラン B**を選択していることになる。この選択に対して、IMF や世界銀行は批判的であり、エコノミストからの批判も強い。しかし、金利引き下げの余地が広がるため、インドネシアのような径路で信用収縮に至ることを回避できる。為替の安定と金利引き下げを両立できるという点で、理解できる選択である。

最後に**プラン C**だが、これは為替の安定を放棄する選択、すなわちインドネシアの場合であればルピア相場下落を容認する政策である。この選択は、ルピア相場下落が経済危機と金融危機の根本的な原因であることを考えれば、到底受け入れ難い選択のように思える。しかし、これも論理的には選択肢の一つである。

たしかに、ルピア相場が下落したままでは、輸入コストを引き下げることができず、ルピアに換算した外貨建て債務を縮小することもできない。ルピアがさらに下落すれば、輸入コストはますます上昇し、債務も膨らむ。しかし、現在のような高金利政策を続けていれば、銀行は逆ざやで利益を上げることすらできず、銀行再建の展望は全くない。信用収縮はいつまでも続き、実体経済は悪化する一方である。だとすれば、金利を引き下げて、少なくとも銀行の逆ざやを解消して、銀行再建の展望をわずかでも切り開き、信用供与再開の可能性を少しでも高める方がベターである。資本移動規制を導入しないという前提を置けば、こうする他ないのだから、これも一つの選択肢である。

2. 選択すべきプラン

まずプランCだが、これは金融危機、貸し渋り対策としては有効である。しかし、すでに見てきたようにインドネシアの製造業は部品、原材料を輸入に依存しており、ルピア相場下落による輸入コストの上昇で深刻な事態に陥っている。製造業の危機を考慮すれば到底選択できないプランである。

次にプランAだが、高金利による銀行の利鞘の縮小、逆鞘は金融危機を深刻化させており、信用供与の縮小、停止により製造業にも大きな影響を与えている。にもかかわらず、ルピア相場は十分に回復していない。この選択の修正、見直しも避けられない。

そうすると、プランCしか残らないが、これはマレーシアの現状をみてもわかるように、外国資本からのクレディビリティを著しく損ねるという問題がある。また、ルピア危機の初期の段階では資本移動規制も意味を持ったであろうが、通貨投機が終わり外国資本が逃避した後の段階では大きな効果を期待できない。したがって、プランCも、適切な選択とはいえない。

いずれのプランを選択しても、危機解決の目処が立たないというのが現在の状況であり、ここにインドネシアの危機の深刻さがある。中長期的には、通貨投機の再来を防ぐため、適切な為替管理の方策を準備しておくことも必要である。しかし、当面は、プランAを継続しながら、金利の低下をある程度まで容認するという方向しか考えられない。だが、逆鞘を解消する程度の金利引き下げでは、金融機関のバランス・シートを改善することはできない一方で、大幅な利下げは通貨危機を再燃させる恐れが強い。十分な対策が打てないまま、危機が長期化するのが避けられない状況である。