

平成 29 年 10 月 31 日  
バンコク産業情報センター  
鈴木 太郎

## インドネシアにおける自動車産業について 一般調査報告書

約 2 億 6 千万人も人口を擁し、経済成長を続けるインドネシアへは、自動車産業を中心に、愛知県内から 178 社、240 拠点もの企業が進出しています。(あいち産業振興機構調査)

このため、愛知県では、本年 2 月にインドネシア経済担当調整府との間で、「経済交流に関する覚書」を締結するとともに、本年 8 月には、知事がインドネシアへ渡航し、カッタ副大統領はじめ経済閣僚等と面談し、インドネシアへ進出する県内企業の活動に対する支援を要請いたしました。

また、来年にはインドネシアに進出する県内企業からの相談窓口となるサポートデスクを設置する準備を現在進めています。

今回の調査では、インドネシアにおける自動車産業について報告いたします。

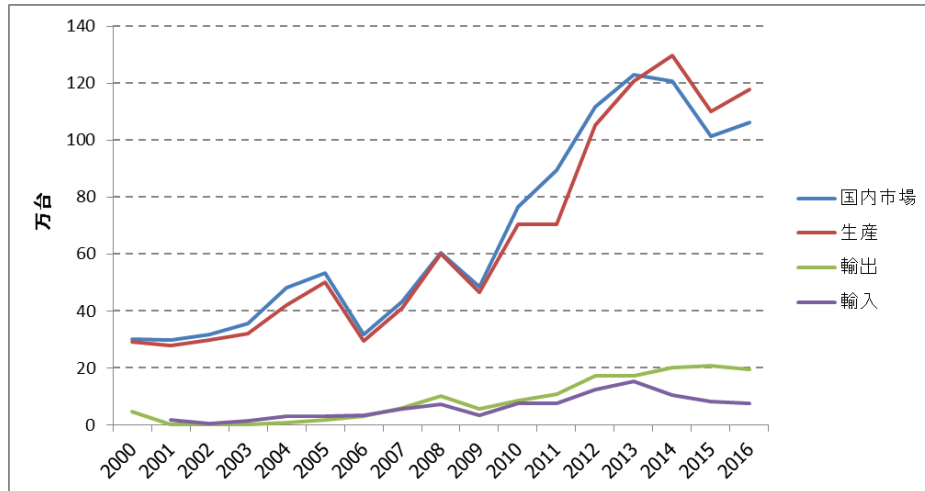
インドネシアの自動車販売は、2008 年以降、ユドヨノ政権下で政治経済が安定する中、高い成長率を実現し、2013 年には過去最高の 123 万台に到達し、ASEAN 域内でトップになりました。その後、財政悪化やルピア安により、販売は 101 万台まで減少しましたが、為替の安定と経済成長の回復を背景に、2016 年は 106 万台まで回復し、2017 年 1 月以降も前年比プラスで推移しています。

インドネシアの自動車生産は、国内市場向けが中心であったため、販売の変動にほぼ連動して推移してきましたが、2014 年には、国内市場の拡大に加え、輸出が初めて 20 万台を超え、過去最高の 130 万台となりました。その後、2015 年は減少したものの、2016 年は 117 万台まで回復しました。

2014 年以降、輸出が増えた背景には、貿易収支の悪化に悩むインドネシア政府の強い働きかけから、日系自動車メーカーを中心に SUV 等一部の車種の輸出拠点としてインドネシアを活用するようになったことがあげられます。

一方、完成車輸入は、政府が 2013 年から、安く燃費が良く環境にやさしいいわゆる Low Cost Green Car (LCGC) の国内生産・販売を奨励したために、これまでタイから輸入されていた類似車種が LCGC に代替され、減少に転じました。

インドネシアの自動車生産、輸出入、販売の推移

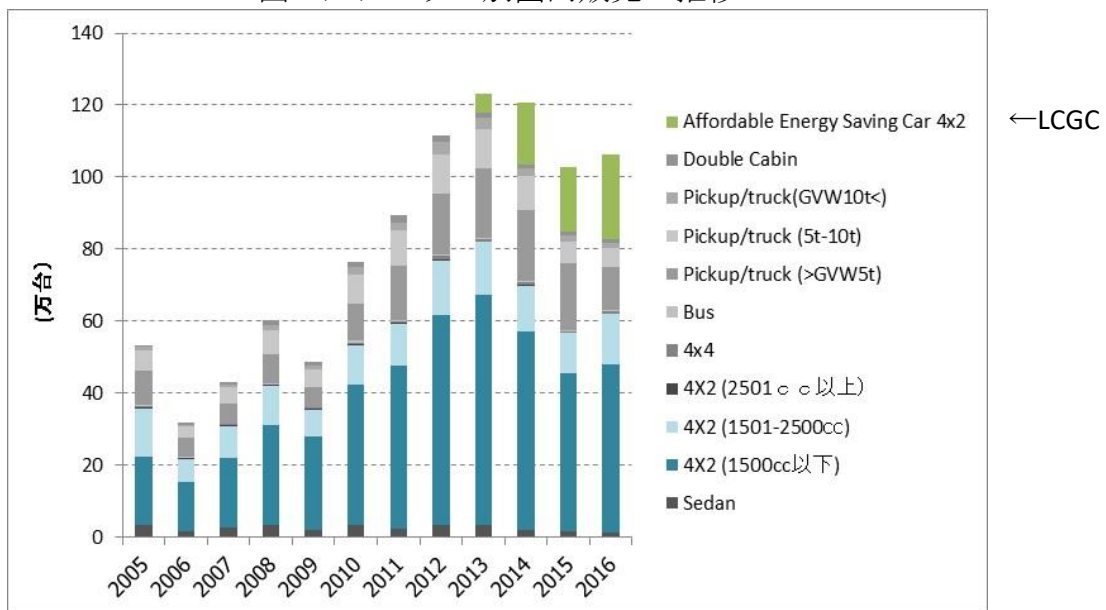


出所：GAIKIDO data

車種別の販売では、MPV やハッチバック型乗用車が最も多く、2016 年に 60 万台を超え、全体の 57%を占めています。その中でも、税率の低い 1500CC 以下は 47 万台に達しており、年間販売台数が約 20 万台のトヨタ・アバンザ/ダイハツ・セニア、4 万台のホンダ・モビリオ等の 7 人乗り 3 列シートのモデルの人気が高くなっています。

他方、近年販売が伸びているのは、LCGC で、日本の軽自動車をもとにした排気量 1 リッタークラスの乗用車で、一定の燃費規制をクリアすれば、物品税が免除されることから、2013 年後半の販売開始から堅調に伸びています。

図：カテゴリー別国内販売の推移

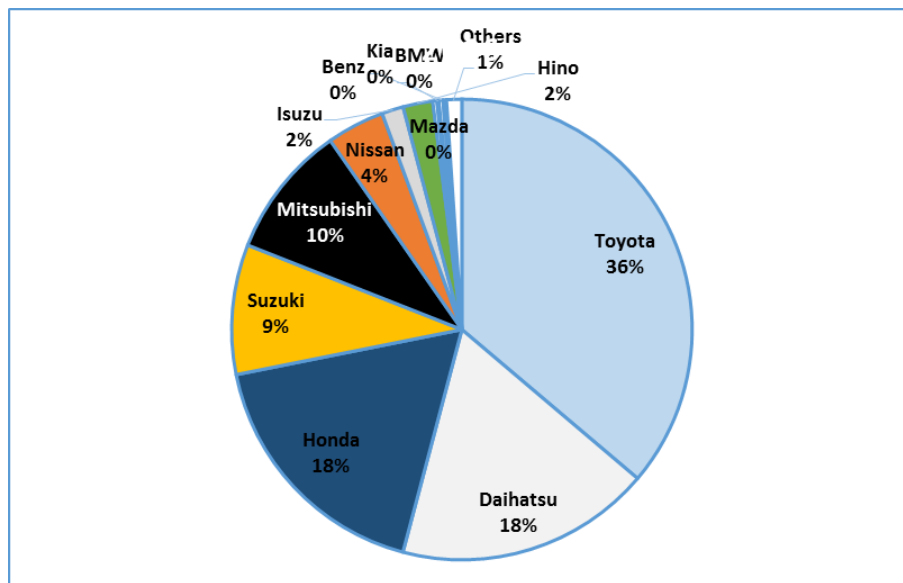


出所：GAIKIDO data

ブランド別の販売では、日系ブランドは長年 95%以上のシェアを確保しており、アセアン諸国の中でも特に高くなっています。とりわけ、トヨタとダイハツのトヨタグループで 54%を占めており、現地パートナーであるアストラグループの広範な販売網、サービスに対する信頼感から、長年首位を維持しています。

ホンダは、近年インドネシア人の嗜好に合った LCGC モデルや MPV のモビリオを投入することで、シェアを上げてきており、2016 年には初めてダイハツを上回り、2 位となっています。

2016 年のブランド別国内販売の構成



出所：GAIKIDO data

インドネシアに進出した自動車メーカーは、2010 年以降 LCGC を中心とした国内市場拡大を見込んで生産能力を増強しており、近い将来、230 万台に到達することが予想されています。

中でも最大のトヨタとダイハツの生産能力は約 80 万台に到達しており、ダイハツは、LCGC 専用工場を立ち上げ、トヨタは、第二工場を設立し、Vios や Yaris 等の乗用車を組立て、域内外に輸出しています。

ホンダはカラワンに第二工場を設立し、LCGC の生産を拡大しており、三菱自動車はパートナーへの委託組立てから、自社による乗用車の組立てに切り替わりました。

表：インドネシアの主要自動車メーカーの生産能力

ATPM	親会社	生産車種	生産能力	投資金額
PT.ASTRA DAIHATSU MOTOR	ダイハツ	Avanza, Xenia, Rush, Terios, Gran Max, Luvoo	530,000	2.5億USDドル (第二工場)
PT. TOYOTA ASTRA MOTOR	トヨタ	Innova, Fortuner	250,000	2億USDドル(敷地内に新工場)
PT SUZUKI INDOMOBIL MOTOR	スズキ	APV, SX4, Grand Vitara,	192,000	300億円(新工場、エンジン工場含む)
PT KRAMA YUDHA TIGA BERLIAN MOTORS	三菱FUSO,三菱自動車	Colt 120SS, L300 Fuso Trucks	160,000	
PT MITSUBISHI MOTORS KRAMA YUDHA INDONESIA	三菱自動車	Compact SUV, Pajero Sports	240000	
PT HONDA PROSPECT MOTOR	ホンダ	Jazz, Freed	200,000	
PT NISSAN MOTOR INDONESIA	日産自動車	Livina Series, Serena, X-Trail	250,000	270億円(第二工場、エンジン工場含む)
PT ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA	いすゞ自動車	Panther, Elf, Isuzu Trucks	100,000	300億円 (新工場)
PT HINO MOTORS MANUFACTURING INDONESIA	日野自動車	Dutro, Hino Trucks/bus, Toyota Dyna	50,000	
PT MERCEDES BENZ INDONESIA	ベンツ	Benz C-Class, E-Class, bus	20,000	
PT. GAYA MOTOR	ASTRA GROUP	BMW, Nissan Diesel	75,000	
PT. HYUNDAI INDONESIA MOTOR	現代	Avega, H1	73,000	
NATIONAL ASSMEMBLER	INDOMOBIL GROUP	Kia, Chery, VW	30,000	
PT.SAIC-GM-WULING INDONESIA	WULING	Baojun 780, Wuling Hongguang	150,000	
合計			2,320,000	

出所：GAIKIDO data

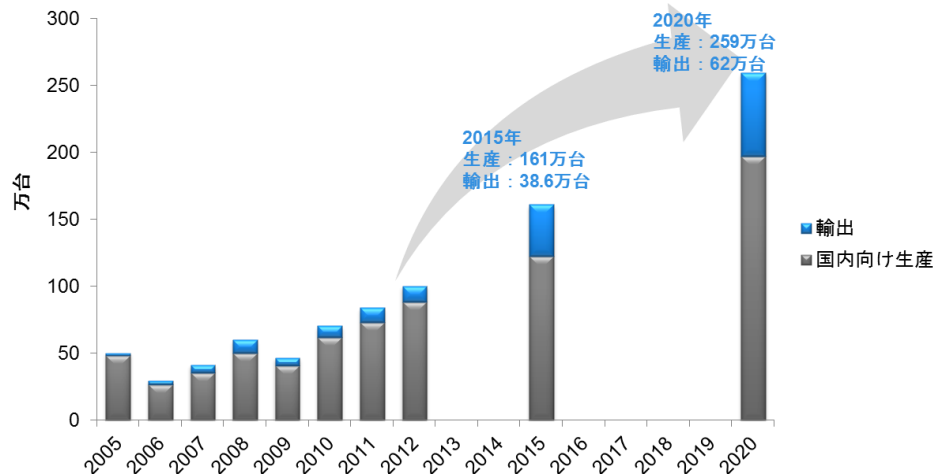
インドネシア政府は、2011年に中長期目標を発表し、2015～2020年までに259万台の生産を目標としています。輸出も2011年の約10万台から、2015年までに4倍増を目標としており、国内市場拡大とともに、輸出拠点化を進めることを目指しています。この政策の一環として、LCGC政策を発表し、国際基準を満たすリッタークラスの小型車の現地生産を奨励しました。

その一方で、インドネシアで現地生産及び現地調達が進んでいる、1500cc以下の多人数乗りのMPVに対しては、引き続き低い税率を維持することで、量産効果による競争力維持を図っています。

しかしながら、資源価格の下落やルピア安などの影響で、現在は目標を大きく下回っており、現地の日系自動車メーカーやサプライヤーの2020年の生産台数予測は160万台と、より慎重な見方が多くなっています。

なお、2017年末に新自動車産業ロードマップが発表される予定であり、LCGCに次ぐ新しいエコカー奨励策であるLCEV (Low Carbon Emission Vehicle) 政策や電気自動車の奨励策が盛り込まれる見込みです。

図：インドネシア政府の自動車生産目標



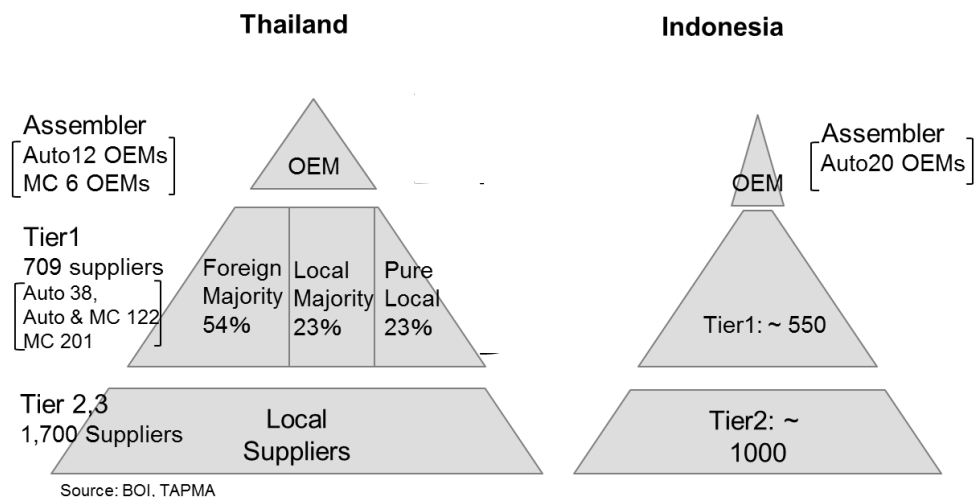
出所：GAIKIDO、インドネシア商工省資料

インドネシアは、WTO の協定に従い、2000 年前後にこれまで進めてきた国産化政策を撤廃し自由化に踏み切ると同時に、域内の貿易自由化が進展した結果、多くの構成部品をタイ等周辺国から輸入するようになり、国産化が停滞しました。

下図で示されるように、インドネシアはタイと比べると、Tier1 は相当程度進出していますが、特に Tier 2、Tier3 の裾野の拡がりに欠けています。

また、日系企業の進出数でも、インドネシアは 410 社、タイは 910 社（マークライズ情報）と、タイとの差が大きくなっています。

図： インドネシアとタイのサプライヤー構造の比較



Source: BOI, TAPMA

Source: BOI "Thailand Automotive Industry" r Mar 2014

国産化率をみると、主要モデルでは 7～8 割に達していますが、大部分の材料及び構成部品は輸入されていることから、真水の国産化率は 5 割を切ると言われています。

このため、インドネシア工業省は国産化を奨励するために、2013 年に「Tingkat Kanbungan Dalam Negeri (TKDN)」という国産化規制を設けました。

この結果、特に LCGC や MPV を中心に Tier1 の部品メーカーの国産化率は 80%以上まで上がってきていますが、Tier2 レベルでは 60%程度、原材料ではほぼゼロ%程度であり、裾野産業の育成が引き続き、インドネシアの自動車産業における課題となっています。

インドネシア以外のアセアン各国においても、タイでは次世代自動車の生産や普及に取り組んでおり、またベトナムでは不動産事業を展開しているビンググループが、国産ブランドの自動車製造に参入するなど、裾野の広い自動車産業の強化に向けた取り組みが行われています。

アジアにおける貿易の自由化が更に進むことが予想され、また PHV や EV などの次世代自動車の普及も見込まれる中、バンコク産業情報センターでは、引き続きアセアンにおける自動車産業の変化について注視し、レポートしていきたいと思えます。

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。