

# インドネシア市場の概観

— 現地への進出検討のために —

2012年10月

## I：インドネシアのマクロ環境

### I－1．政治情勢

- ・ユドヨノ政権／ポピュリズム的施策の萌芽

### I－2．成長を続ける経済

- ・拡大を続ける経済／今後、耐久消費財の需要が加速／増加する外国直接投資

### I－3．社会の特徴

- ・イスラム社会／イスラム金融／治安状況／世界有数の親日国／日本人社会／汚職

### I－4．インフラの未整備

- ・インフラ概観／道路事情

## II：インドネシア市場状況

### II－1．インドネシア市場のプレーヤー

- ・外資／華僑系財閥／日系企業

### II－2．拡大する中間層

- ・中間層の激増／ローンに支えられる消費

### II－3．二輪車市場

- ・選好される二輪車／消費者の嗜好の変化／二輪販売の特徴

## I:インドネシアのマクロ環境

ユドヨノ政権は2005年以来継続し、民主的政治を続け、安定。経済成長を後押ししている。特に海外からの投資を受容しており、外資系企業の進出は活発。マクロ政策的には加熱する景気をやや抑制する施策が採られ始めている。社会的には都市部の治安は良好で、多くの日系企業の進出により、企業の日本クラブなどの日本人社会が成立している。ただ、インフラ整備が成長に追いついていない、地方ではテロの発生という問題があり、今後の影響が懸念される。

# ユドヨノ政権下で政治・経済は安定

## インドネシア政治概観

1968~1997	スハルト政権	『開発独裁』・・・経済発展を政権お中心課題に。 外国投資法などを制定し、外資の導入を進める。 1994年には、外資への大幅な規制緩和を行う。 1997年アジア通貨危機、9月にIMFの介入を受ける。
1998~2004	民主化移行期	ハビビ(1年)→ワヒド(2年)→メガワディ(3年) 短期政権続き、不安定。
2005~現在	ユドヨノ政権	<b>安定した政治を背景に経済は順調な発展。</b> 直接選挙で選ばれた初のインドネシア大統領 国民の高い支持、クリーンな政権運営を背景に外国からの投資は回復、経済は安定成長へ。 2008年世界金融危機次も、4.5%の成長を確保。 2009年圧倒的支持を受け再選。

- ・ユドヨノ政権は発足後、「100日アジェンダ」として、以下を成果を上げるべき政策課題とした。

- ①安全で平和なインドネシアの実現
- ②公正で民主的なインドネシアの実現
- ③繁栄するインドネシアの実現

具体的には、外国企業が直面する投資環境の改善/インフラ整備と改善/労働市場の柔軟化と雇用の創出/貧困の解消/社会福祉の充実/テロ撲滅/汚職撲滅、などが挙げられる。

# 経済施策にポピュリズム的傾向の萌芽

- ・大枠では自由主義的方針だが、選挙などの影響でポピュリズム的施策も見られる

## <政府政策>

### ◇補助金付きガソリン供給制限

- ・ハイオクガソリンなどの一部を除き、インドネシアのガソリンや軽油は政府の補助金により価格を大幅に抑えられ、財政悪化の要因となっていた。政府は、2012年4月に値上げを予定していたが、激しいデモや連立与党の反対により延期された。
- ・しかし、遅くとも10月には燃料価格の引き上げがなされ、公共交通機関の運賃や飲食品など、幅広い分野に影響が波及すると予測され個人消費は下押しされると考えられる。

### ◇相次ぐ保護主義施策

- ・2012年、政府は、外国資本による鉱山・銀行の保有制限、原材料の輸出制限、食料の輸入制限といった、新しい保護主義政策を相次いで実施した。これらの規制は海外からの新規投資を排除しかねないとみられ、投資が抑制され、経済成長の阻害要因になると考えられる。

### ◇ローン規制

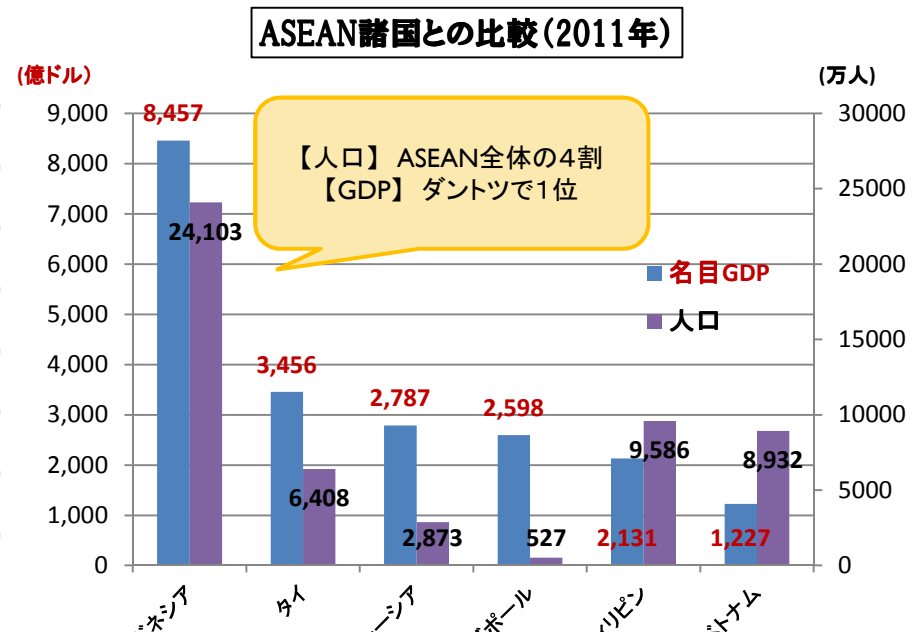
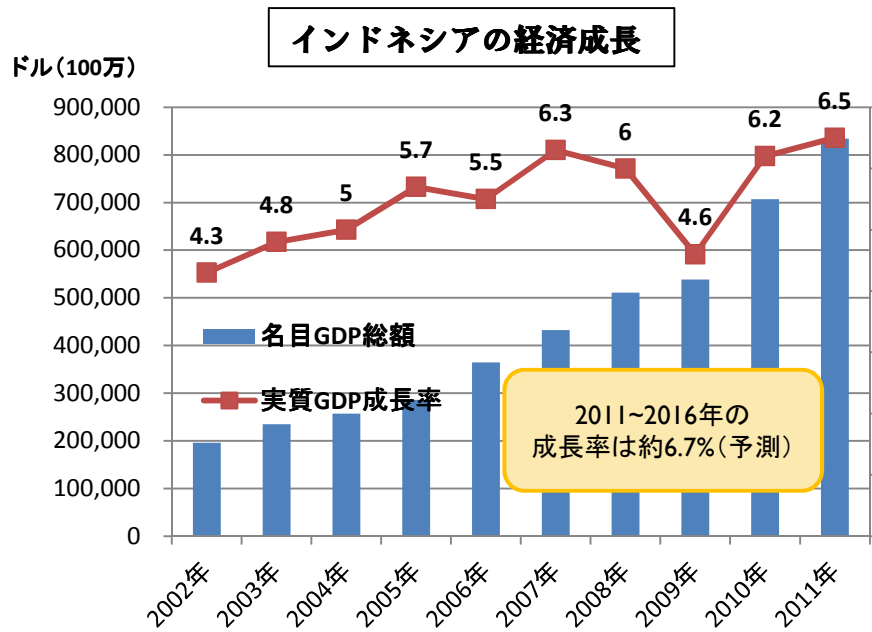
- ・2012年6月、景気加熱によるバブル発生防止のため、ローン規制が導入された。ローンの利用額に上限が設定され、規制導入後は従来の2～3倍の頭金が必要になる。経済成長を上回る融資の増加により不良債権の拡大リスクが高まってきたことが背景。

## <金融政策>

- ・先行きに景気減速のリスクが存在するため、金融緩和を求める声が強まる可能性が高いが、為替相場が不安定な中で、金利の引き下げは必ずしも景気を後押ししないため、中央銀行は当面は状況を静観すると予想される。

# I：インドネシアのマクロ環境 / I-2. 成長を続ける経済 拡大を続ける経済

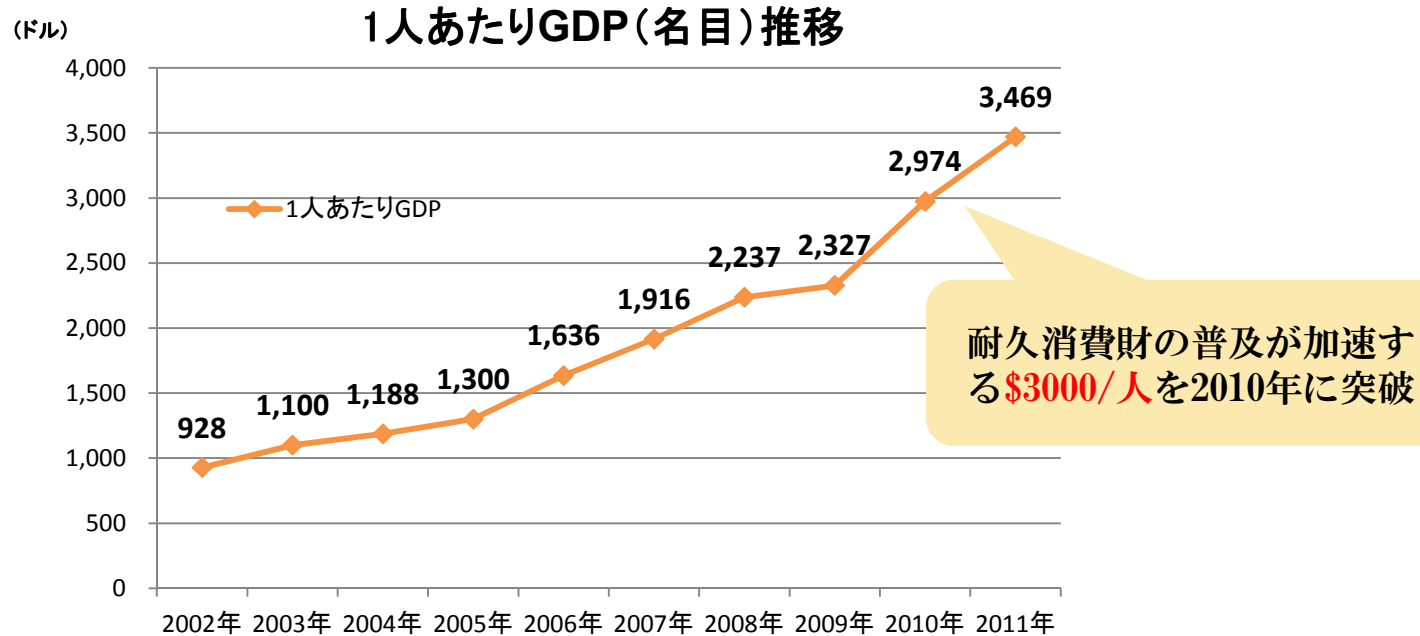
- 人口世界4位、広大な国土(日本の約5倍)を保持、ASEAN諸国で随一の経済規模を誇る。
- 国内市場の民間消費は名目GDPの70%近くに達し、輸出依存度は20%と低い。  
生産年齢人口(15~35歳)は約67%であり、内需中心の経済成長が見込める。
- 豊かな天然資源を有し、資源供給国である。  
資源消費国である中国・インドの経済成長との相互関係による進展が期待される。
- 日本が最大の貿易相手国である。(輸出相手国1位、輸入相手国3位(2010年))



(データ出所: JETRO 基礎的経済指標、IMF予測値)

(データ出所: JETRO 基礎的経済指標)

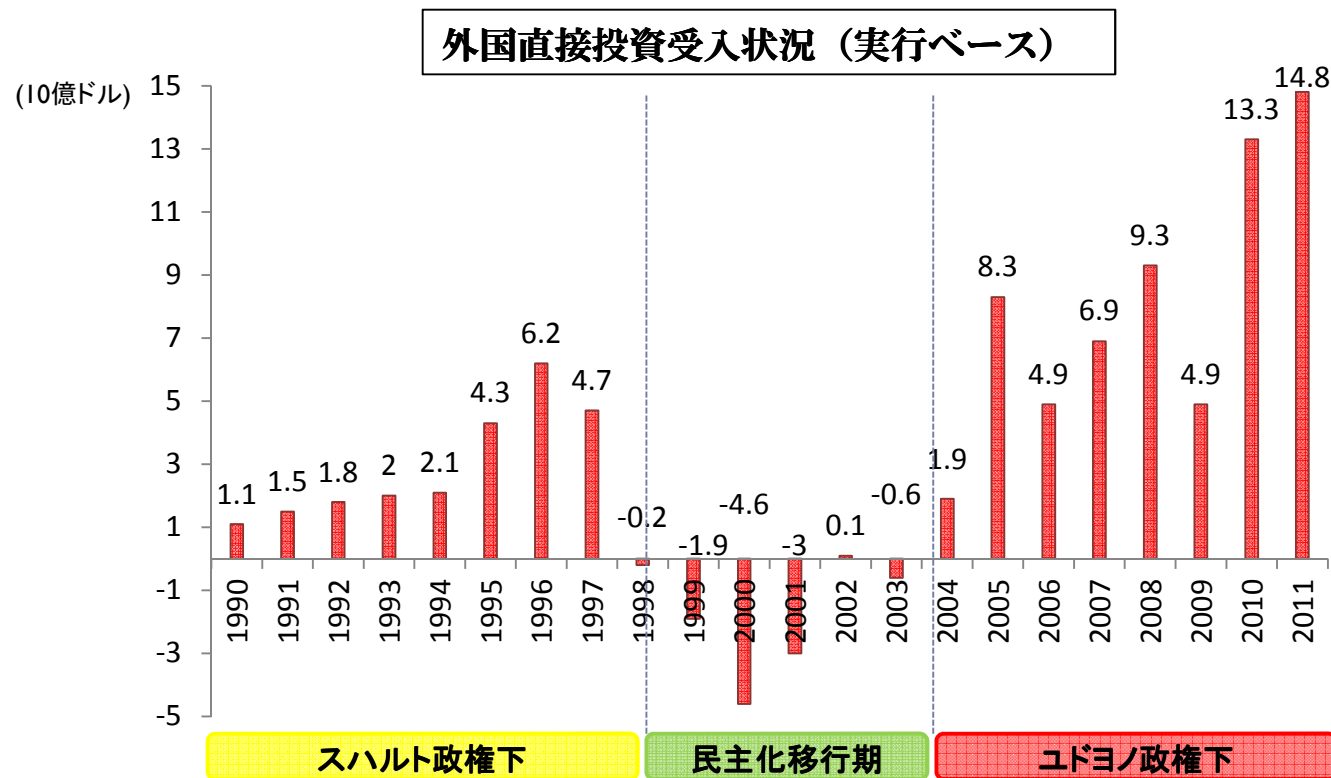
# I：インドネシアのマクロ環境／I-2．成長を続ける経済 今後、耐久消費財の需要が加速する見込み



- 日本の1950～1960年代の高度経済成長期の黎明期にあたる段階にある。
- 2010年に1人あたりGDP3000ドルを突破し、自動車、二輪車、家電製品の普及がさらに加速すると考えられる。
- 耐久消費財の主な新規購買層として期待される20～30代の人口は30%強であり、人口構成の面からも、市場の拡大が期待される。

# I：インドネシアのマクロ環境／I-2．成長を続ける経済 増加する外国直接投資額

- ・政治・経済ともに安定したユドヨノ政権下で、自由主義的な方針が採用されており、海外企業による直接投資額は大幅に回復してきた。
- ・金融危機時は落ち込むも、2010年には外国直接投資額が過去最高に。



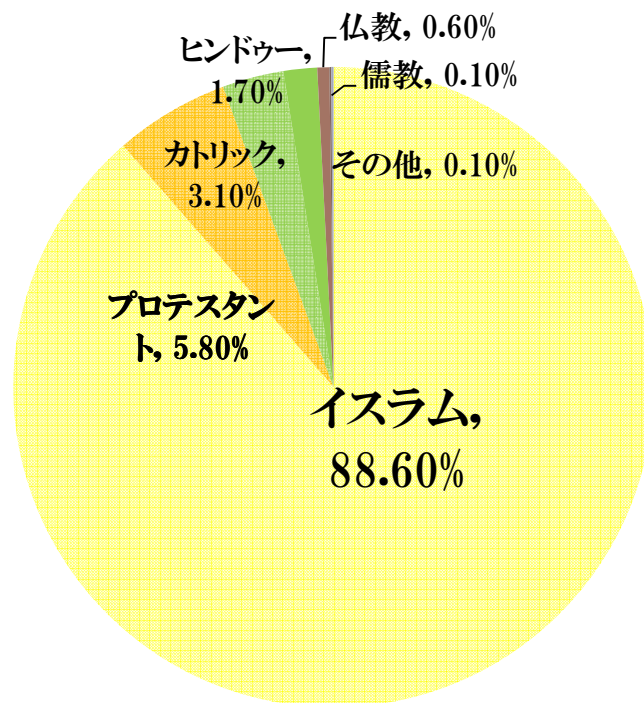


# I：インドネシアのマクロ環境／I－3．社会の特徴

## 世界最大のイスラム国家

- ・イスラム教を中心とした諸宗教に対する理解と尊重は必須の社会

インドネシアの宗教 (2010年)



(データ出所: インドネシア宗教省統計)

- ・イスラム教を国教としてはいないものの、インドネシアは約2.05億人の世界第一位のムスリム人口を抱える。

- ・一般的な労働者の大部分はイスラム教徒で、一日最低でも5回礼拝を行う。そのため、国内・外資系企業を問わず、すべての企業はイスラム教徒の祈りを妨げることはできない。

- －インドネシアの工場や事務所では礼拝堂の設置が必須。

- ・ラマダン（断食月）には生産性が極端に落ち込む。

- ・ラマダン明けの特別な休暇であるレバランには、少なくとも1ヶ月分以上のボーナスが支払われ、地方からの出稼ぎは一斉に帰省。レバラン前後は交通はマヒ・港湾はストップする。

- ・ラマダンやレバランはイスラム暦により定められるため、毎年日が変わる。

## 急速に進められるイスラム金融

- ・世界で最大のムスリム人口を抱えながら、スハルト政権が宗教を政治から排除してきたため、イスラム金融の歴史は浅い。しかし、近年導入が本格化され、成長が期待される。
- ・近年インドネシアでイスラム金融市場の整備が進む背景には経済的事情がある。
  - ①1997年のアジア通貨危機に端を発した銀行危機当時、イスラム銀行のダメージが小さく、イスラム金融の有効性が着目されるように。
  - ②IMFの融資完済後、国際資本市場から独力で資金を調達するためにイスラム債発行が有力だとみなされた。
  - ③中東などから投資資金を呼び込むための手段。

### <イスラム金融とは>

イスラーム法(シャリーア)に則った金融取引。

利子の受取がコーランで禁じられているため、「金利」という概念を使わないことが特徴。

また、取引相手の当事者が教義に反する事業(豚肉・アルコール・賭博・武器・ポルノなど)を行っていないことも条件となる。

・・・実態は金利を別の形態に置き換えただけの取引に過ぎず、一般の金融と仕組み自体はさほど変わらない。

# 治安状況は他のASEAN地域と変わらず

- ・2012年8月現在、インドネシアには、中長期的な観点から日本人の渡航・滞在中にあたって特に注意が必要と考えられる地域に対して外務省から出される、「危険情報」が発出されている。
  - 首都ジャカルタは4つの目安中一番下のランク。
- ・背景には自爆テロや凶悪事件、大小様々なデモが行われていることなどがある。高級ホテル等でも置き引きなどは一般的に多発。
- ・しかし、一般的に日本人の駐在員の9割以上はジャカルタ圏で生活しており、日本人の住居は同地域に集中、この近辺は治安は悪くないと考えられる。

## 危険情報 (2012年8月有効)

パプア州ポンチャック・ジャヤ県及びミミカ県	「渡航の是非を検討してください」
アチェ州、パプア州(ポンチャック・ジャヤ県及びミミカ県を除く。)及び西パプア州	「十分注意してください。」
上記を除くすべての地域(首都ジャカルタ及びバリ島を含む。)	「十分注意してください。」

(データ出所: 外務省海外安全HP)

「十分注意してください。」	特別な注意が必要であることを示し、危険を避けていただくよう、おすすめするものです。
「渡航の是非を検討してください。」	渡航の是非を含めた検討を真剣に行っていただき、渡航される場合には、十分な安全措置を講じることをおすすめするものです。
「渡航の延期をお勧めします。」	どのような目的であれ延期されるようおすすめするもの。また、現地に滞在している日本人の方々に対して退避の可能性の検討や準備を促すメッセージを含むことがあります。
「退避を勧告します。渡航は延期してください。」	全ての日本人の方々に対して、滞在地から、安全な国・地域への退避を勧告するものです。この状況では、当然のことながら新たな渡航は延期することが望まれます。

## I：インドネシアのマクロ環境／I－3．社会の特徴

# 世界有数の親日国

・インドネシアは世界でも有数の親日国であり、英BBC系の調査機関Globe Scanの「A Global Scan Poll for BBC 2012」では、「日本に好意を持つ」と答えた人の割合が77%であり、調査対象22カ国の中で第1位であった。

出所：Globescan (<http://www.globescan.com/commentary-and-analysis/press-releases/press-releases-2012/186-views-of-europe-slide-sharply-in-global-poll-while-views-of-china-improve.html>)

・日本製品への信頼度も高く、JETROによる2010年にジャカルタで実施された、「売れ筋商品調査」によると、家電・生活用品・飲食・衣料などの幅広い分野において、消費者の日本製品に対する信頼度の高さが確認された。

出所：ジェトロ「アジア売れ筋商品調査」 (<http://www.jetro.go.jp/world/asia/hot-selling/>)

・親日国、日本製品への信頼度の高さという要因が経済成長に加わり、進出している日本企業も非常に多い。

進出している日本企業例

四輪	トヨタ、ダイハツ、スズキ、三菱、ホンダ、日産、いすゞ、日野、マツダ	飲食	吉野家、大戸屋、モスバーガー、ペッパーランチ	生活用品	ライオン、ユニ・チャーム、マンダム、フマキラー、花王
二輪	ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキ	教育	公文、ヤマハミュージック学研	食品・飲料	味の素、大塚製薬、ヤクルト
電気	パナソニック、シャープ、東芝、サンヨー、エプソン	IT	楽天、NTTデータ		
建機	コマツ、日立建機、住友建機	金融	銀行、保険、リース、ローン、割賦など		

## I：インドネシアのマクロ環境／I-3. 社会の特徴

# 日本企業が多数進出、日本人社会を形成

- ・インドネシア投資調整庁によると、日系企業の2011年の進出案件は450社を超え、ジャカルタ近郊の日系工業団地はすべて予約で埋まっている。
- ・インドネシア駐在の日本人たちの絆はとても強く、任期を終えても長い期間交流が続く。

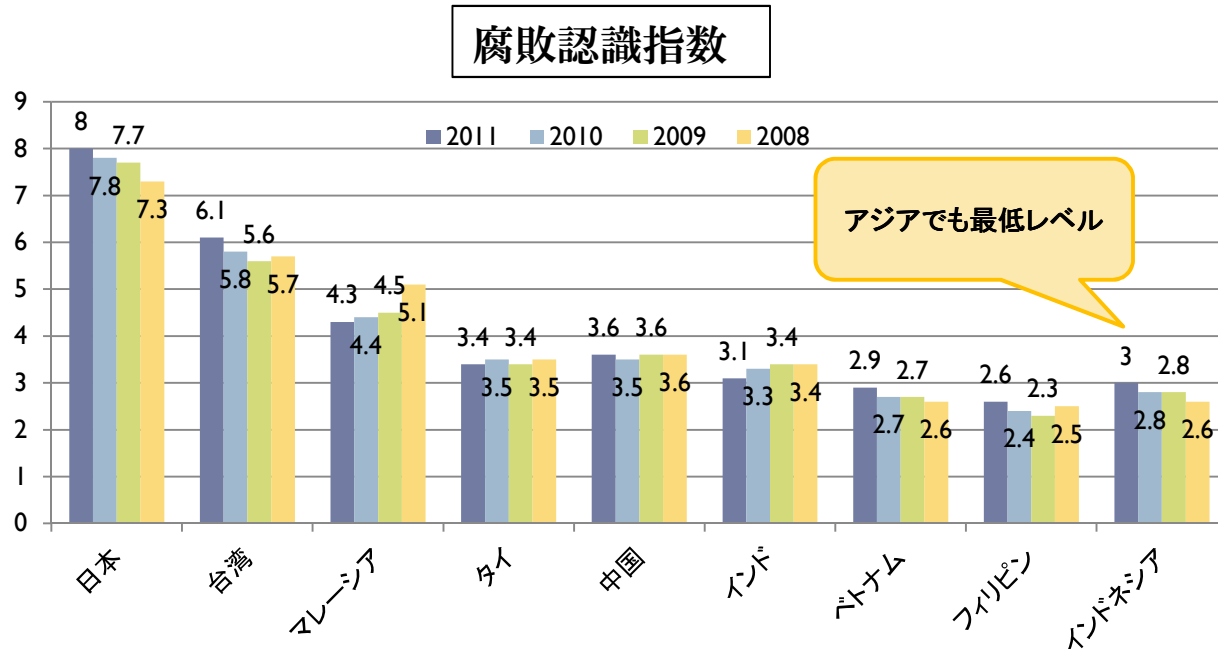
ジャカルタ日本人クラブの法人部会商品グループ一覧(2011年度)

電子・電気グループ(50社)	農林水産グループ(10社)
A.家電・重電(21社)	化学品合樹グループ(61社)
B.部品(16社)	A.石油化学(10社)
C.情報通信(13社)	B.機能化学品(9社)
自動車グループ(75社)	C.プラスチック・ゴム(25社)
A.四輪(14社)	D.消費者関連化学品(17社)
B.二輪(10社)	燃料グループ(8社)
C.部品(51社)	商社グループ(34社)
機械グループ(25社)	生活用品グループ(17社)
A.完成品(16社)	金属グループ(26社)
B.部品(9社)	運輸グループ(29社)
金融保険グループ(28社)	建設不動産グループ(43社)
繊維グループ(11社)	公的団体等グループ(44社)

多くの日本企業が  
インドネシアで活動、  
日本人駐在員も多い

# I：インドネシアのマクロ環境／I-3. 社会の特徴

## コミッション・汚職の蔓延



### 【腐敗認識数とは？】

トランスパレンシー・インターナショナルが1995年以来発表しているもので、公務員と政治家がどの程度腐敗しているか、度合いを国際比較し、国別にランキングしたもの。

10が最も清潔な状態を表し、最も腐敗していることを表す0までの範囲で採点される。

- ・汚職の蔓延は、スハルト退陣後の地方分権の推進に伴い、利権が分散したことに関連があるとされる。
- ・外資系企業は主に税関や税務署などから言いがかりというかたちでコミッションを求められるケースが報告されている
- ・しかし、近年は改善の傾向か。

## I：インドネシアのマクロ環境／I－4．インフラの未整備 インフラの状況

・都市部を含め、上下水道、道路、電力、港湾、通信などのインフラは経済規模に比べ貧弱である。慢性的に物流の停滞や、エネルギー不足が発生している。

<p><b>電力</b></p>	<p>人口の増加と経済規模の拡大に伴い、電力需要が急増している。          通年での発電量は消費量を1割以上上回るが、乾季の水力発電能力の低下や発電所停止などが重なると、停電が起こる可能性がある。          近年は政府の電力不足対策の進展に伴い、電力事情は改善されつつある。</p>
<p><b>通信</b></p>	<p>●固定電話・携帯電話          2010年時点で、固定電話の人口100人あたりの契約数は約15件。(日本は約30件)          また同じく2010年時点で、携帯電話の100人あたりの契約数は約76件(日本は95件)          ジャカルタ周辺では、一人あたり携帯電話保有台数が1.7台に達し、一人が複数台の携帯電話を持つことも珍しくない。</p> <p>●インターネット          2009年時点で、インターネットユーザーは約2,000万人だが、インターネットプロバイダとの契約数は190万件程度であり、携帯電話からのアクセスが非常に多い。また、インターネットカフェが街中に点在する。          主要な工業団地では、光ケーブルが敷設され、高速インターネット環境が整っている。</p>
<p><b>鉄道</b></p>	<p>ジャカルタとその近辺の4都市、3地区で構成される都市圏には、KA通勤ター・ジャボデタベックと呼ばれる通勤電車網が存在する。インドネシア全体の年間鉄道旅客数20万人のうち、60%がジャボデタベック圏の利用者である。          鉄道の7割はジャワ島、3割はスマトラ島にあり、スマトラ島の鉄道はほとんどが貨物列車である。          また、ジャカルタでは地下鉄を含む初の本格的都市高速鉄道システムの2016年の開業を目指し、手続きが進められている。</p>
<p><b>港湾</b></p>	<p>インドネシアは17,500あまりの島があるため国内輸送にも海運が大きな役割を果たす。          300の公共港湾(うち43港が国際港湾)          近年、港湾の容量不足により港湾混雑による物流停滞が大きな問題になっている。</p>

## 道路事情

- ・道路整備計画は進んでいるものの、都市部の交通渋滞は激しい

### 【道路整備計画】

・ジョコ公共事業相は、日本の協力を得て官民連携で産業とインフラを包括的に開発する「インドネシア経済回廊 (IEDC)」に指定された6地域の道路整備を2014年まで優先的に実施する方針を示しました。

国内経済の効率化には運輸システムを含むインフラ整備が不可欠と指摘。経済回廊の指定地域では既存道路の改修や、港湾アクセス道路を敷設するとし、その一環として、今年度の同省追加予算8050億ルピアのうち、2380億ルピアをパプア2州の優先道路11区間の敷設・改修に充てるとしています。

ヘルマント公共事業副大臣は、経済回廊として14年までに総延長2万キロメートルの道路を整備する目標で、段階的に政府予算が割り当てられると説明しています。

(データ出所：時事ドットコム2010/4/26)

### 【ジャカルタ首都圏での交通渋滞】

・急速な経済成長と、二輪車・自動車の普及、大都市への産業集積により、首都近辺では交通渋滞が大きな問題となっている。2011年6月に発表された調査結果では、ジャカルタは渋滞が世界で最もひどい都市であった。

(データ出所：じゃかるた新聞2011.6)

・ジャカルタでは渋滞を緩和するために、2004年から「スリー・イン・ワン」制度を導入。朝7時～10時、夕4時半～7時では、車内に3人以上乗っていないと、都心部への車の乗り入れが禁止される。

・渋滞は工業団地のあるジャカルタ郊外でも激しさを増しており、郊外の工場に勤務する駐在員が市内から郊外へ引っ越すケースが目立つ。

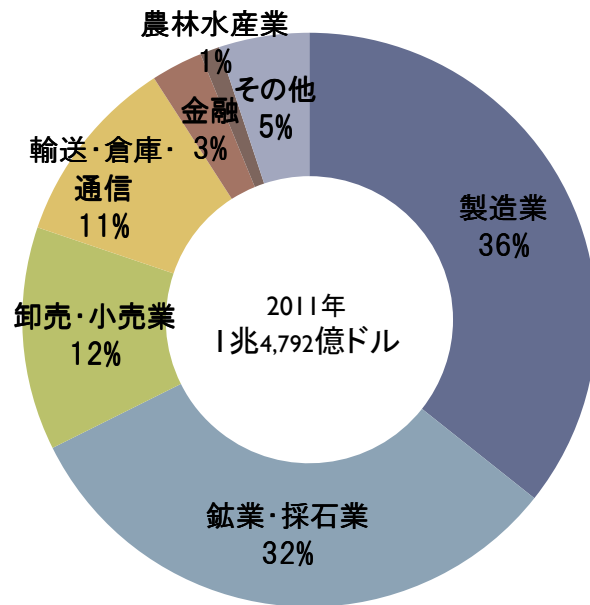


## Ⅱ:インドネシア市場状況

インドネシア市場は、外資の積極的投資によって、活況を呈している面があり、日系を含め多くの外資系企業が進出している。もともと、華僑財閥の支配も強かったが、金融危機の際に没落した財閥もあり、近年は影響力が弱まっている。日系企業は特に四輪、二輪を中心に進出し、市場を独占している。インドネシアはインフラの未整備もあり、消費者は特に二輪車を選好しており、力強く成長しているが、市場の変質、成長の鈍化の傾向もみられる。

## II：インドネシア市場状況／II-1. インドネシア市場のプレーヤー 産業別・国別外国直接投資

外国直接投資 業種別割合(2011年)



国別動向(2011年)

進出している主要な業種

シンガポール	・製造業、卸売業、小売業、金融業
米国	・鉱業が中心
中国	
日本	・9割以上が製造業 ・日本は実効ベースで2004~2011年までの8年間の投資総額のうち全体の約20%を占め、ほぼEU加盟国からの総額と等しい。 ・単独の直接投資供給国としてはシンガポールに次ぎ2位
韓国	・当初、製造業で進出するが、日系に敗れ、2006年以降小売業で進出

- ・ 製造業と鉱業の割合は継続して高い。
- ・ 金融業は09年以降は金融危機の影響を受けて低下。
- ・ 卸売・小売、輸送・倉庫・通信業は、近年の伸びが著しい  
- 国内市場を狙った外資が進出

## II：インドネシア市場状況／II－1．インドネシア市場プレーヤー 少数華僑財閥の存在

1980年代に政府と結びつき、現代に至るまで、主要産業分野において圧倒的なシェアを持つ有力華僑資本が存在する。

⇒現地パートナーは有力な候補が限定されると考えられる。

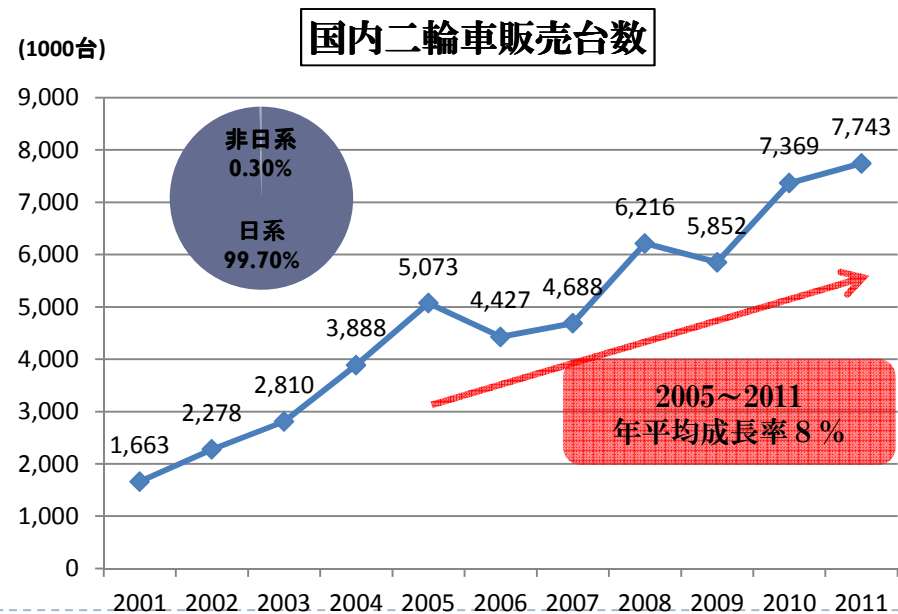
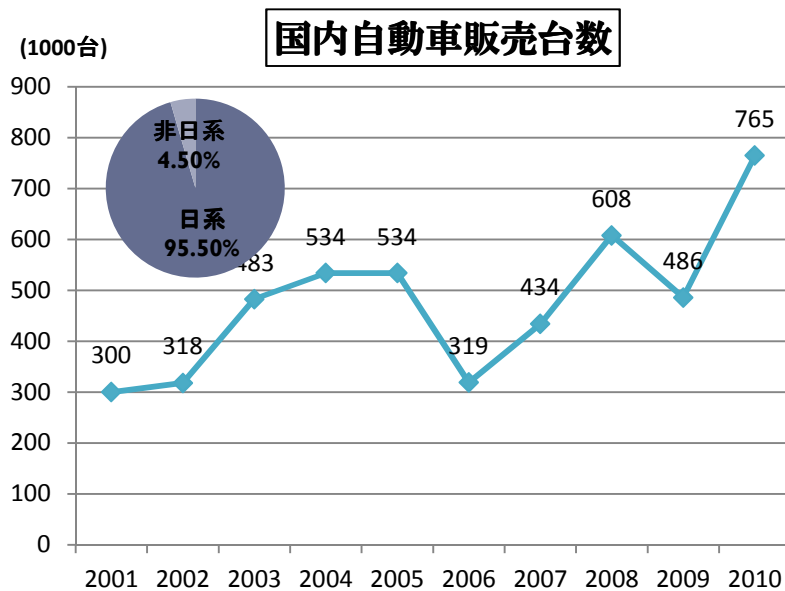
主要有力華僑財閥グループ

グループ名	業種
サリム	金融・不動産・製造業・食品など
アストラ	輸送機器・農園・銀行
シナル・マス	パルプ製紙、金融、ホテルなど
グダン・ガラム	煙草など
ジャルム	煙草など
ハンジャヤ・マンダラ・サンプルナ	煙草など
パリト・パシフィック	木材・石油・金融・不動産・農業
リップー	金融・不動産・製造業・小売など

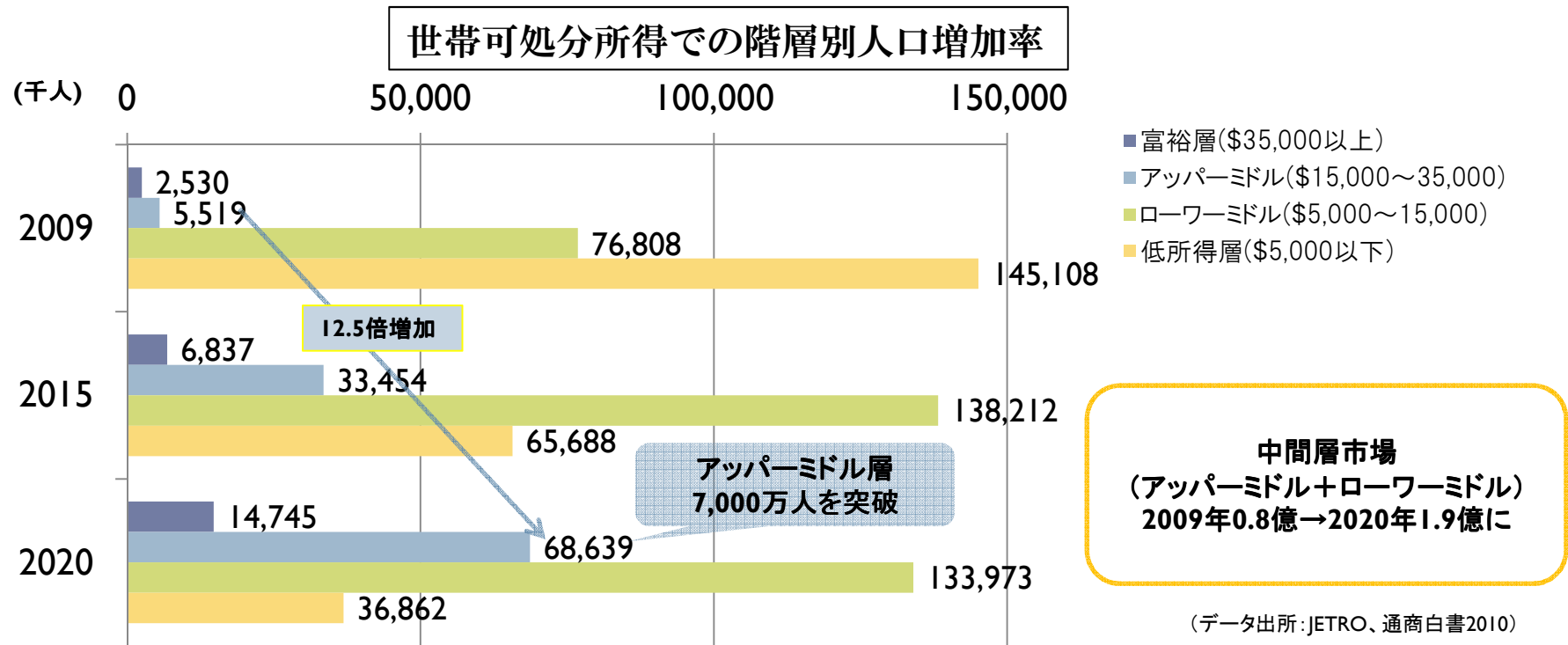
※1997年のアジア通貨危機以降は、シンガポールや香港系華僑の資本注入により再建を果たしたケースもあり、経営の主導権を実質的に保有していない有力グループも存在する。

## II：インドネシア市場状況／II-1. インドネシア市場のプレーヤー 日系は四輪・二輪等製造業に強み

- ・日系企業は、1960～1970年代は繊維と家電メーカーの進出が多く、1985年以降、インドネシア国内向け自動車、海外向け家電メーカーなど製造業を中心に投資が積極的に行われた。
- ・特に四輪・二輪市場では日系企業のシェアは圧倒的であり、四輪市場ではトヨタ自動車とダイハツ工業で市場の約半分を占め、9割超のシェアを占めている。
- ・二輪市場は四輪市場よりもさらに日系メーカーによる寡占状態にある。



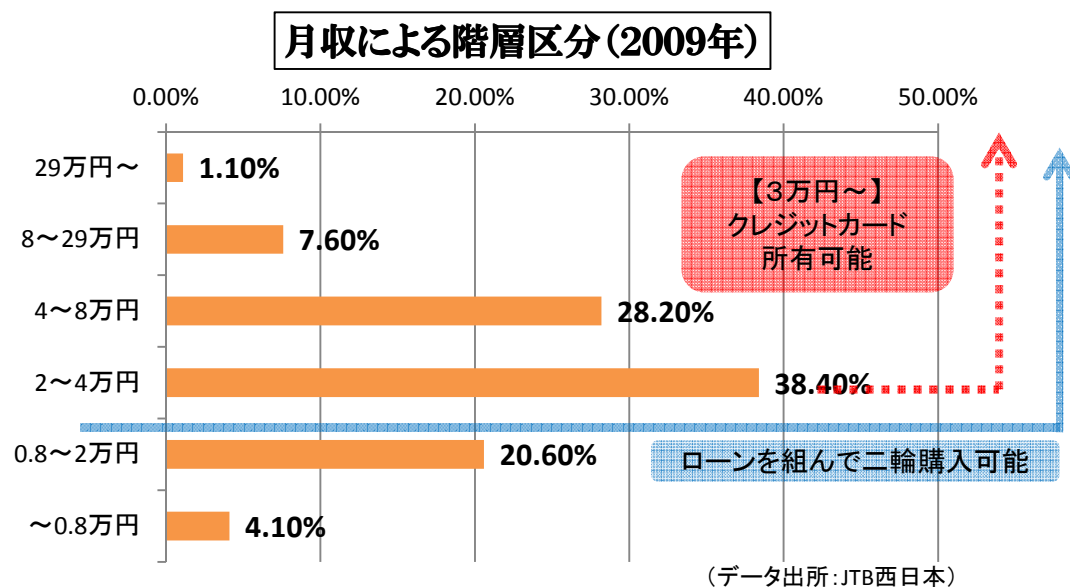
## II：インドネシア市場状況／ II-2. 中間層の拡大 期待される中間層の激増



- ・ 2009年には全人口の約22.8%の中間層が2020年には約80%近くまで激増する。
- ・ 人口の増加と所得水準の向上が続くことにより、今後さらに購買力のある層が厚みを増していくと考えられる。

## II：インドネシア市場状況／ II-2. 中間層の拡大

# 収入に比して消費加熱、高いローン利用率



**耐久消費財価格(2011年)**

(出所: Hello-Global)

バイク	10～15万円
車	100～800万円
パソコン	10万円
スマートフォン	3～10万円

**世帯あたり耐久消費普及率(2009年)**

洗濯機	冷蔵庫	TV	電子レンジ
28.0%	25.1%	86.5%	22.8%
二輪	乗用車	PC	エアコン
80%	7.8%	14.6%	6.7%

(出所: Euromonitor International 2010)

・ 中間層の月収（6～9万円）に比すると、耐久消費財は依然として高価。それにもかかわらず、耐久消費財に対する旺盛な購入が成立している背景には、高いローン利用率がある。

・ 四輪車、二輪車の購入におけるローン利用率は70～80%と極めて高い。

・ 月収3万円以上から洗濯機・冷蔵庫・スマートフォン、  
月収4万円以上からTV・PC・車・家の購入が増加する傾向にある。

## 選好される二輪車

二輪車の販売台数は四輪車の約10倍である。この背景には以下の要因がある。

① 価格はおよそ1/10

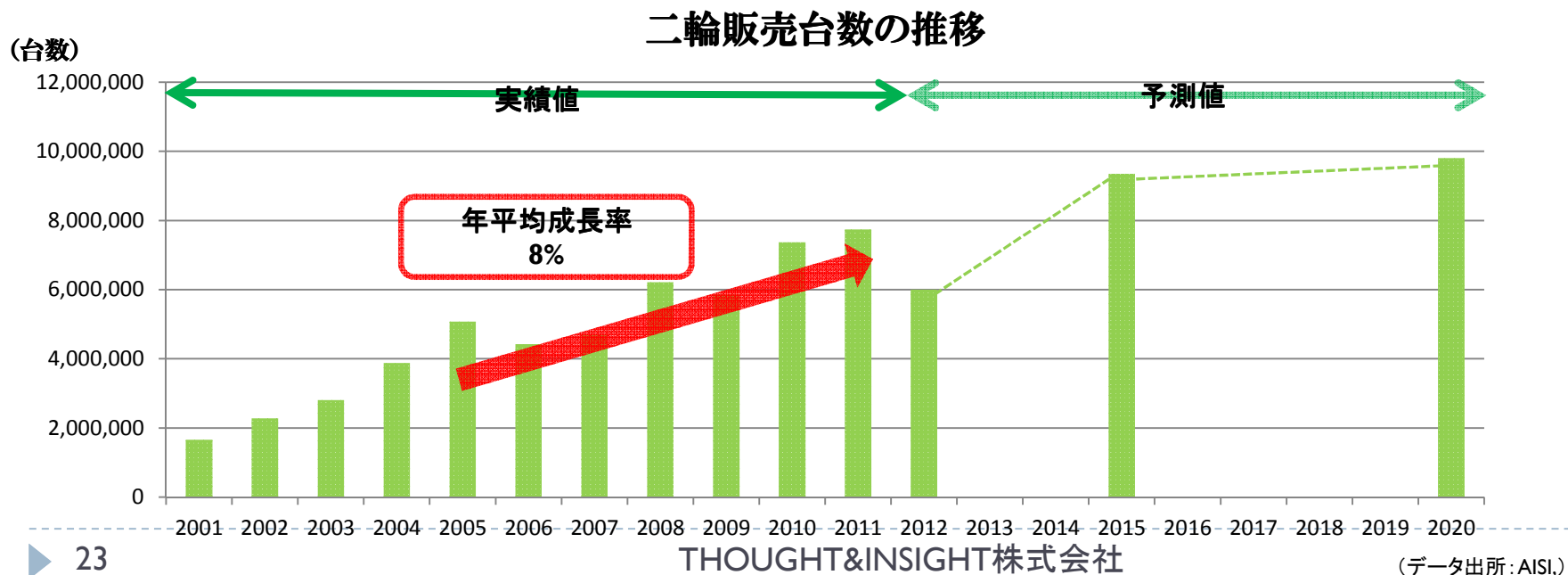
自動車に比べ幅広い所得階層に購入可能。中間層の月収で

② インフラの未整備

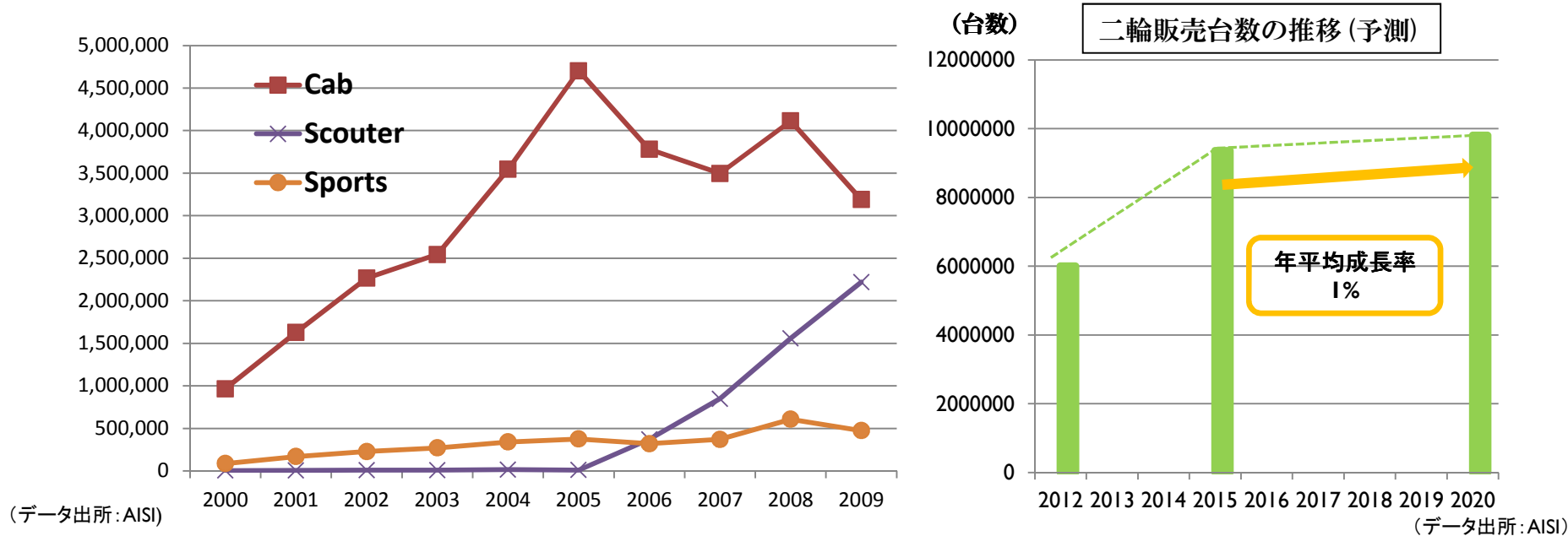
都市部を中心に道路・交通インフラが不足。ジャカルタではとくに深刻。

③ ローンの普及

中間層の月収から可能な範囲での頭金を支払うことができる。



## II：インドネシア市場状況／ II-3. 二輪車市場 変わる消費者の嗜好



- ・従来は実用型のカブタイプ一辺倒であったが、2005年を境に、スクータータイプが上昇。二輪は嗜好品へと変化していく傾向がある。

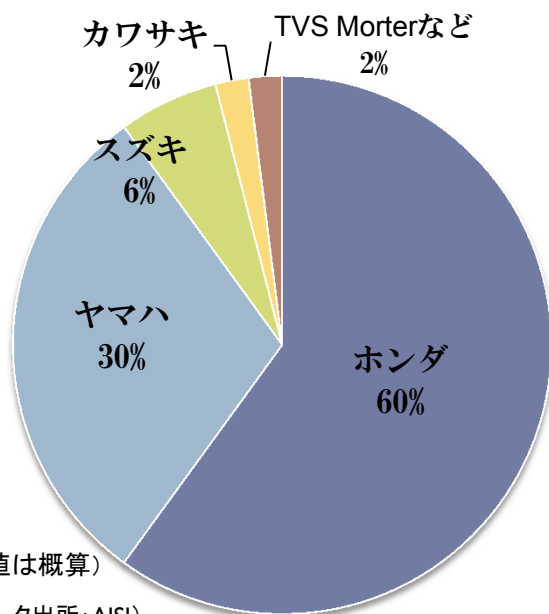
- ・インドネシアの場合、他の東南アジア諸国と比較するとスポーツタイプが一定の割合で推移。ベトナムやタイでは、スクータータイプに完全以降しているのと対照的。

- ・消費者嗜好の変化とともに、市場は2013～15年までに成熟することが予測されており、成長率も1%程度に落ちる可能性がある。



## II：インドネシア市場状況／ II-3. 二輪車市場 インドネシア二輪販売の特徴

二輪ブランドシェア (2012上半期)



- ・日系メーカーは**専売店**を多く持ち、修理・点検も行う**サービス部門**を大半の店で運営。
  - ホンダは1,000点以上の専売店を持ち、サービスショップも同数以上展開。殆どを専売店で販売。
  - ヤマハ、スズキは販売台数の2/3を専門店で販売。ヤマハはさらに専売店の比率を高めていく方針。

・2000年代に、低価格の中国・韓国製二輪車の猛攻を受け、日系メーカーでも価格を下げた経緯があったが、一部製品を除き、売れ行きには影響がなかった。

→**日本製品の高品質と高サービス**がインドネシア人ユーザーのニーズに応えた。

・ディーラー各店舗で販売金融事業者が斡旋され、その場でローンでの購入が可能。支払いが3ヶ月滞ると、店舗により現物の差押がなされる。

→**高いファイナンス率を支えるシステム**