

## インドネシアの投資環境(その 2)

約 2 億 5,000 万人の人口規模を有し、日系企業からも高い関心が寄せられているインドネシア。旺盛な内需、安定したマクロ経済指標、政府による景気支援策、インフラ整備の加速等を背景に底堅い成長が期待されています。

今回は、前回の政治、経済動向に続き、現地専門家・有識者や日系企業関係者等からの話を中心に、インドネシアの投資環境についてご紹介します。

## 【 要 旨 】

- ジョコ・ウィドド大統領は、大統領就任以降、今年 8 月末までに 16 弾に亘る「経済政策パッケージ」を発表。投資環境の改善に注力。
- 「経済政策パッケージ」を通じた投資環境の改善に取り組んだ結果、世界銀行が毎年実施する「ビジネス環境の現状」の世界ランキングは 190 か国中 91 位と前回から 18 位上昇。
- 一方で、ジョコ・ウィドド大統領が注力する喫緊の重点施策は「インフラ整備」との声も。
- 世界各国のインドネシアへの直接投資は右肩上がりの状況。また、日本からインドネシアへの直接投資は、金額、プロジェクト数ともに、昨年、今年上半期とシンガポールに次いで 2 位。
- インドネシアへの投資の一番の魅力は「何といても 2 億 5,000 万人強のマーケット規模」と「経済成長に伴う中間層の拡大期待」といった声が多数。
- 他方、①脆弱なインフラ、②わかりづらく、不透明な法律運用、③労働コストの上昇、④非公式手数料等、発展途上にある他 ASEAN 各国と同様の課題が挙げられている。
- インドネシア特有の課題として「物流コストの高さ」を指摘する意見が多く聞かれた。
- 中小企業のインドネシア投資については、「最低投資額」が高いハードルとなっている模様。
- 現地ではラーメン、寿司といった外食産業がヒットし始めている模様であるが、まだまだ日本食・日本食材のインドネシアへの販路拡大のハードルは高いとの声も。
- 現地ニーズに合わせた柔軟な対応により内需を取り込めれば、ビジネスチャンスは大きいと史料。

## 1. インドネシアの経済政策

ジョコ・ウィドド大統領(以下ジョコウィ)は就任以降、今年 8 月末までに 16 弾に亘る「経済政策パッケージ」を発表。その中で、投資に関する許認可権限の一元化(ワンストップサービス体制の構築)、投資許認可に係る日数短縮、インフラ整備、電気・ガス等の料金引き下げ、各種手続きの簡素化、物流部門の効率化、投資規制分野(ネガティブリスト)の改正等、数々の経済施策を実施しています。それら経済政策パッケージの実施により、世界銀行が毎年実施する「ビジネス環境の現状」の世界ランキングは 190 か国中 91 位と前回から 18 位上昇。とはいえ、まだ ASEAN 域内では低い順位であり、今後もジョコウィ大統領の下、多くの投資環境が改善されていくことが期待されています。一方、多くの現地専門家、有識者の話では、「現状、シンガポールやタイ等と比較すると、

アジア主要国の「ビジネス環境の現状」の世界ランキング

|        | 2017 | 2016 |
|--------|------|------|
| シンガポール | 2    | 1    |
| 香港     | 4    | 5    |
| 韓国     | 5    | 4    |
| 台湾     | 11   | 11   |
| マレーシア  | 23   | 18   |
| 日本     | 34   | 34   |
| タイ     | 46   | 49   |
| ブルネイ   | 72   | 84   |
| 中国     | 78   | 84   |
| ベトナム   | 82   | 90   |
| インドネシア | 91   | 109  |
| フィリピン  | 99   | 103  |
| インド    | 130  | 130  |
| カンボジア  | 131  | 127  |
| ミャンマー  | 170  | 167  |

まだまだインフラが未整備の状況。大統領が一番配慮し注力している重点施策はインフラ整備であり、外資誘致はその後の対応といった様子も見て取れる」という話も聞かれました。

## 2. インドネシアへの直接投資の動向

インドネシア投資調整庁(BKPM)の発表によれば、世界各国からインドネシアへの外国直接投資額は、昨年は前年比微減となったものの、1990年以降、右肩上がりの状況が続いています。一方、日本からインドネシアへの直接投資の状況は、2016年は金額・プロジェクト数ともにシンガポールに次いで2位となっています。2017年上半期についても前年同様、シンガポールに次いで2位となっており、存在感を示しています。また日系企業による2016年の業種別投資額は、二輪四輪関連の輸送機器が34.7%と最大の投資となっていますが、現地専門家の話では、最近の傾向として、ジョコウィ大統領の政策スタンスを反映してか、エネルギー関連、インフラ関連(特に発電関連)と、不動産や金融(マイクロファイナンス)といったサービス産業への投資が増加しているとのことでした。

## 3. インドネシアの魅力と課題

### (1) 魅力

現地専門家、駐在員が様に口を揃えるのが、「何といても2億5,000万人強のマーケット規模」と「経済成長に伴う中間層の拡大期待」です。国際協力銀行(JBIC)が毎年実施する「海外直接投資アンケート調査結果」(以下、JBIC調査)の2016年度の調査結果でも、インドネシアの有望理由としてこれらが1位、2位にランクされています。現地専門家からも「内需型の産業であれば、需要を上手く取り込めればビジネスチャンスはまだまだあるように感じる」といった意見も聞かれました。また、日系企業のインドネシア投資は、これまで二輪四輪産業を中心とする製造業が主導してきた経緯もあり、「タイとは比較にはならないものの、ASEANの中で見れば輸送機械器具産業等で一定の裾野産業が形成されている。品質、技術力の良し悪しは別の話となる面もあり、まだまだ日本から輸入が必要な部材も多いが、基本部材は現地調達可能」といった話も聞かれました。それを裏付けるように、JETROが毎年実施する「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」の2016年度の調査結果では、インドネシアの原材料・部品の現地調達率は40.5%となっており、アジア域内では中国67.8%、タイ57.1%、インド54.1%、韓国49.2%、台湾46.5%に続く形で位置しています。

### (2) 課題

現地専門家、日系企業関係者の多くから共通して聞かれた課題は、①脆弱なインフラ、②わかりづらく、不透明な法律運用、③労働コストの上昇、④非公式手数料等です。これら課題はJBIC調査の結果とも一致する部分が多くなっており、また、順番に差異はあるものの、発展途上にある他ASEAN諸国と同様な状況となっています。その中で特にインドネシア特有の課題として聞かれたのが「輸送インフラの非効率」です。

インドネシアではジャカルタへの一極集中のため渋滞が激化しており、日系企業が入居するジャカルタ近郊の工業団地集積地から港湾まで、良くて1日1往復の状況とのこと。また、ジャカルタ近郊の港湾はタンジュンプリオク港1つという状況もあり、拡張に取り掛かっているものの、そのキャパシティも限界を超えている模様です。専門家の話では対GDP比の



ジャカルタ市内の渋滞の様子

物流コストは約24%(日本の同比率は10%強程度とのこと)である上、貨物の平均滞留日数も他国に比べ長期化しているとのことで、物流コストの高さが国際競争力の低下要因とのことです。

他方、JETRO 関係者の話では、「中小企業」のインドネシア進出にあたっての障害、課題として挙げられたのが「最低投資額」です。インドネシアでの外国企業の設立に当たっては、土地・建物を除く最低投資額は100億ルピア(日本円約8,400万円)で、うち最初に必要となる払込資本金は25億ルピアと定められているとのことです。また、専門家、現地有識者からは、最低投資額の規制に加え、「現状、インドネシアでは会社規模、産業分野による優遇策は極めて少なく、投資額の大小で恩典を付与する傾向にあり、中小企業にとってはハードルが高くなっているように感じる」といった話も聞かれました。

更に、中堅・中小企業のインドネシア進出は、二輪四輪産業を中心に親会社追随型が多かったようですが、近時の二輪四輪産業の減速の影響もあり、最近では親会社頼みから脱却し、独自に営業をかける会社も多く、現地での競争が激しくなっているとの声も聞かれました。

ここ5年で最低賃金が2倍になったとの話も聞かれる「労働コストの上昇」については、翌年の最低賃金を決定する過程でのデモの発生、それによる操業停止といった事態や、政治的な駆け引き等により恣意的に最低賃金が決定される等、弊害が大きくなっていたようです。政府はこのような事態を受け、2015年に翌年の最低賃金の上昇率を「インフレ率と実質GDP成長率の和で算出する」と規定しました。これにより、最低賃金決定における不透明感、予測不能な賃金上昇といった事態は減っていくものと思われます。

#### 4. 日本食・日本食材の輸出の可能性

ここ数年、アジア市場では日本食・日本食材の輸出や販路拡大が盛んになっています。そこで、インドネシアでの日本食・日本食材の輸出の可能性についても現地で話を聞いたところ、「まだまだ日系のスーパーマーケットが少ないため需要がそう大きくないのが現状であり、ローカルの消費者マインドとしても、日本食材は価格が高く買えない上、そこまでの品質を求めている」という考えがスタンダードになっているとのことでした。また、「テクニカルなことになるが、食品の輸入手続きが非常に難しく、生鮮食品は殊更」との話でした。

一方で、ラーメン、寿司といった外食産業は近時ヒットしており、ビジネスチャンスが広がっているようですが、ハラール認証取得については、1品目についての認証取得・登録費用が数十万円も必要とのことで、中小企業にとってはハードルが高く、大手企業の取得が先行している模様です。



ローカルスーパーマーケットの様子

#### 5. 終わりに

インドネシアでビジネスを行うにあたり「日系企業に足りない部分」を現地有識者に聞いてみたところ、「日系企業がインドネシアへ進出し始めた当初は、インドネシアの安価な労働力を利用して製造した製品を日本へ戻すというビジネスモデルであったものが、現在ではインドネシアのニーズ、趣向に合わせた商品・サービスを開発しており、『足りない』どころか日系企業は非常にポジティブに評価されている」との回答でした。現状では課題が多く、また、中小企業にとってはハードルが高い様子も伺えますが、現地ニーズに合わせた柔軟な対応により大きな内需を取り込めれば、まだまだビジネスチャンスは大きいように思います。



## 駐在生活記

### F1 シンガポール GP

毎年9月中旬に開催される F1 シンガポール GP。2008年の初開催から10年目を迎えた今年は、9月15日～17日に開催されました。

F1 シンガポール GP は世界で唯一のナイトレースで、公道がサーキットとなります。弊事務所界限までサーキットとなり、走行が始まれば、そのエンジン音がビジネス街にも響き渡ります。「世界広し」といえども、職場にしながら迫力あるエンジン音が聞けることはそうはないでしょう。また、現地報道によれば、観戦者の40%以上は海外からの訪問者で、プライベートジェットを使用する人も少なくないとか。何とも桁外れでスケールの大きいイベントであることか…

自動車マニアの友人(今回、写真も提供頂いたのですが)は、毎年観戦に訪れるとのこと。「あのエンジン音とタイヤの焼ける匂い、オイルの香りは何とも言えない!」と破顔して話してくれます。F1に決して詳しいとは言えない筆者でも、彼の話を聞いていると、会場へ入場は叶わないまでも、普通に街中で迫力あるエンジン音を聞けることだけでも、ある意味贅沢な環境にいるのだな!と感じます。

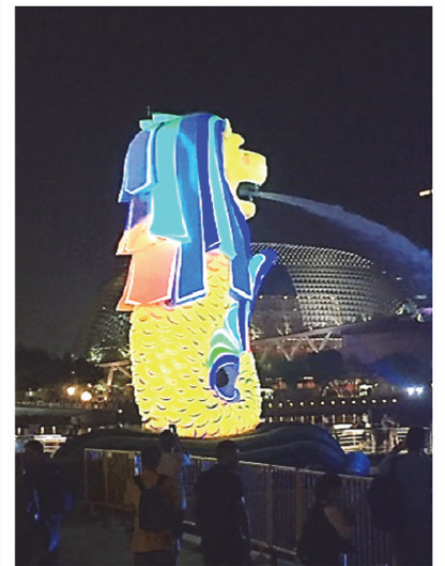
この F1 シンガポール GP、実は今年が契約最終年となっていました。同じく今年で契約が切れるマレーシアが撤退を決めていたこともあり、シンガポール GP の契約延長の行方にやきもきしたファンもいたようですが、開催日初日の15日、2021年までの契約延長が発表されました。来年からはシンガポールが東南アジアで唯一、F1が開催される国となります。観戦の競争率は上がるかもしれませんが、「来年は是非、観戦してみたい」という思いに駆られます。皆さんも、東南アジア唯一となる F1 観戦にシンガポールを訪れては如何でしょうか!?

ただ、シンガポール GP 前後はコース近辺に交通規制が敷かれ、タクシー移動は遠回りの連続。かつ、ホテルの宿泊費は通常の倍、コース近くのホテルに至っては通常の3倍、4倍との話も聞かれます(コース内のホテルでは1泊S\$1,000オーバーとの話も…。)観戦旅行の計画はお早めに立てることをお勧めします!

(筆者: 本島 清隆)



世界で唯一のナイトレース F1 シンガポール



シンガポールのシンボル  
「マーライオン」も F1 仕様

#### 【参考文献】

インドネシア投資調整庁 HP、JBIC「2016年度 海外直接投資アンケート結果」、JETRO「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査(2016年度)」、現地報道・情報紙

ここに記載されている情報は、情報提供を目的として作成したもので、何らかの勧誘を行うものではありません。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成しておりますが、その正確性や妥当性を保証するものではありません。ご利用にあたってはお客様ご自身でご判断くださいますよう宜しくお願い申し上げます。