

インドネシアのソフトインフラ及びハードインフラ整備からみた 日系企業の現状と今後の課題

The Present Situation and Challenges for the Future Facing Japanese Companies in Indonesia
from the Perspective of Soft and Hard Infrastructure Development

川 島 哲
Satoshi Kawashima

<目 次>

- はじめに
- 1. インドネシアにおける日系企業の現状
- 2. インドネシアにおける日系企業の課題
 - 2-1. 労働コストの上昇
 - 2-2. 法制の運用の不透明性
 - 2-3. ハードインフラの未整備
- おわりに

はじめに

東アジアはASEAN(東南アジア諸国連合)が経済統合をけん引してきた。

1967年に設立されたASEANは東アジア地域において最も深化した経済統合をなして今日に至っている。2015年末にはASEAN経済共同体(ASEAN Economic Community; AEC)を発足させている。

2011年には東アジア地域包括的経済連携(Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)を提案し、2020年3月24日現在、インドの扱いをどうするかで議論されているが、2020年内の妥結が望まれる。

このような状況の中、筆者は、インドネシアジャカルタを2019年9月に訪れ、日本の政府機関や大手商社、メガバンクにインタビュー調査をする機会に恵まれた。

そこでしばしば指摘されたのが、人件費の高騰と外資の参入を妨げている各種の法律である。

これらは日系企業にとって大きな問題となっている。

日本貿易振興機構(ジェトロ)の2018年「2018年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」におけるインドネシアでの経営上の問題点として、日系企業が最上位にあげ

ているのが、従業員の賃金上昇である。2017年、2018年と2年連続で断トツのトップである。

その背景には、人件費の高騰がある。

三菱UFJ銀行ジャカルタ支店の調べでは、ジャカルタ首都特別区の2019年の法定最低賃金は、前年比8.03%増の394万973ルピアとなった。ジャカルタ近隣のブカシ県は、さらに高く414万6,126ルピアとなっている。¹

インドネシアでは、2015年に政府が賃金に関しての政令を出し、最低賃金上昇率を経済成長率に消費者物価上昇率を足した数字とすることを規定している。²

2019年もこれに基づいて計算すると、経済成長率5.15%に消費者物価上昇率2.88%を足し合わせた8.03%を軸に最低賃金が決定されていく。

人材確保においても三菱UFJ銀行ジャカルタ支店によれば、職種ごとにみても、人材確保のハードルが高い順にあげれば営業は最も人材が不足している。それに次ぐ人事総務は労働法(2003年『労働法2003年第13号』)により外国人が就けない分野である。経理もスキルを要しているため日本語スキルとの双方を兼ね備えた人材は少ない。

比較的人材が豊富なのが生産である。これは多くの雇用を生むという理由が大きい。

¹ 三菱UFJ銀行ジャカルタ支店アジア・オセアニア営業部、国際業務部『インドネシアの投資環境及び日系企業の動向』2019年8月。

² ジェトロ「ビジネス短信」2015年12月21日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2015/12/b2c2baf1e14acd31.html> (2020年3月30日アクセス)

今後、インドネシアが変貌するためには、このような各種法律法令をいかに改正していくかが大きなカギを握ると感じている。

本稿では、ソフトインフラとハードインフラに焦点をあて、日系企業がいかなる困難に直面しているのか、そして今後の課題について考察していく。

1. インドネシアにおける日系企業の現状

まず、本章では、インドネシアに進出している日系企業

の現状とその課題について考察する。

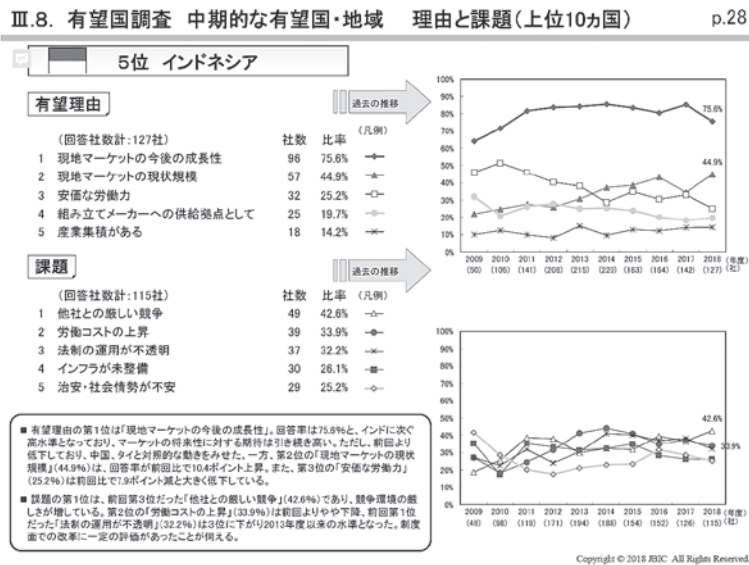
国際協力銀行企画部門調査部「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2018年度 海外直接投資アンケート結果—(第30回)」をみると(図1参照)

有望理由として(図1参照)

(回答社数計:127社)社数比率

- 1 現地マーケットの今後の成長性 96 75.6%
- 2 現地マーケットの現状規模 57 44.9%
- 3 安価な労働力 32 25.2%
- 4 組み立てメーカーへの供給拠点として 25 19.7%
- 5 産業集積がある 18 14.2%

図1



(出所:国際協力銀行企画部門調査部「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2018年度 海外直接投資アンケート結果—(第30回)」2018年11月)

図2

資料編Ⅲ. 中期的な有望国・地域 有望理由の詳細 p.66

(注1) ここでの回答社数、各理由を有望と選んだ企業のうち、有望理由について回答した企業数。
(注2) 各理由について有該理由の回答率上位10位までを色付で表示。

2018年度調査	1位 中国		2位 インド		3位 タイ		4位 ベトナム		5位 インドネシア		6位 米国		7位 メキシコ		8位 フォンテン		9位 ミネソタ		10位 ブラジル	
	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率
調査対象	221	100%	197	100%	155	100%	144	100%	127	100%	119	100%	89	100%	42	100%	30	100%	34	100%
1 有望な人材	78	35%	74	37%	52	34%	32	22%	22	17%	11	9%	2	2%	1	2%	1	3%	1	3%
2 安価な労働力	79	35%	56	28%	38	25%	35	24%	32	25%	2	2%	18	20%	23	54%	24	66%	5	14%
3 有望な原材料・部材	16	7%	14	7%	8	5%	13	9%	3	2%	2	1%	7	8%	2	4%	2	5%	3	8%
4 組み立てメーカーへの供給拠点として	85	39%	42	21%	25	16%	17	11%	25	19%	27	22%	22	25%	4	9%	2	5%	6	16%
5 産業集積がある	49	22%	24	12%	25	16%	7	4%	19	14%	21	17%	15	17%	1	2%	1	2%	4	11%
6 物流の効率化の受け皿として	5	2%	6	3%	18	11%	22	15%	5	3%	2	1%	4	4%	5	11%	5	13%	3	8%
7 別拠点を拠点として	10	4%	2	1%	12	7%	17	11%	9	7%	2	1%	11	12%	6	14%	1	3%	5	14%
8 業で競争が激化している	23	10%	21	10%	40	25%	24	16%	11	8%	9	7%	14	16%	0	0%	4	11%	6	17%
9 原材料の調達に有利	9	4%	4	2%	5	3%	2	1%	4	3%	6	5%	0	0%	2	4%	0	0%	2	5%
10 現地マーケットの現状規模	141	63%	70	35%	66	42%	53	37%	57	44%	80	67%	17	19%	7	16%	3	8%	22	59%
11 現地マーケットの今後の成長性	103	47%	102	52%	66	42%	101	70%	96	75%	38	32%	39	44%	24	57%	29	80%	22	58%
12 現地マーケットの収益性	18	8%	15	7%	14	9%	11	7%	9	7%	27	22%	6	7%	3	7%	2	5%	0	0%
13 現地労働力の豊富さ	16	7%	17	8%	7	4%	0	0%	0	0%	15	12%	0	0%	1	2%	0	0%	0	0%
14 現地のインフラが整備されている	30	13%	2	1%	24	15%	12	8%	12	9%	30	25%	2	2%	2	4%	0	0%	6	17%
15 現地の物流サービスが充実している	18	8%	2	1%	13	8%	4	2%	1	0%	22	18%	3	3%	1	2%	0	0%	4	11%
16 政府にかかわる優遇制度がある	9	4%	8	4%	25	16%	12	8%	6	4%	7	5%	2	2%	4	9%	4	11%	7	20%
17 別拠点を拠点として	1	0%	4	2%	9	5%	8	5%	3	2%	4	3%	0	0%	1	2%	1	2%	2	5%
18 治安・社会情勢が不安定	6	2%	6	3%	15	9%	23	16%	9	7%	20	17%	0	0%	2	4%	2	5%	8	22%

2017年度調査	1位 中国		2位 インド		3位 ベトナム		4位 タイ		5位 インドネシア		6位 米国		7位 メキシコ		8位 フォンテン		9位 ミネソタ		10位 ブラジル	
	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率	社数	比率
調査対象	197	100%	193	100%	163	100%	152	100%	142	100%	109	100%	81	100%	45	100%	30	100%	27	100%
1 有望な人材	22	11%	33	17%	21	13%	21	14%	8	5%	1	0%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%
2 安価な労働力	18	9%	61	31%	62	38%	35	23%	47	33%	0	0%	28	32%	19	42%	24	61%	3	11%
3 有望な原材料・部材	22	11%	17	8%	14	8%	8	5%	8	5%	1	0%	2	2%	0	0%	2	5%	3	11%
4 組み立てメーカーへの供給拠点として	50	25%	47	24%	21	12%	27	18%	26	18%	17	15%	36	40%	7	15%	3	7%	2	7%
5 産業集積がある	44	22%	31	16%	32	19%	27	18%	30	21%	21	19%	2	2%	12	27%	1	2%	3	11%
6 物流の効率化の受け皿として	3	1%	10	5%	29	18%	14	9%	4	2%	2	1%	6	7%	3	6%	2	5%	0	0%
7 別拠点を拠点として	11	5%	7	3%	21	12%	11	7%	9	6%	1	0%	0	0%	4	9%	1	2%	0	0%
8 業で競争が激化している	21	10%	29	15%	20	12%	18	12%	12	8%	4	3%	16	18%	6	13%	6	16%	2	7%
9 原材料の調達に有利	10	5%	3	1%	3	1%	4	2%	3	2%	7	6%	1	1%	3	6%	0	0%	0	0%
10 現地マーケットの現状規模	121	61%	70	36%	25	15%	50	32%	49	34%	74	67%	21	23%	9	20%	5	12%	10	37%
11 現地マーケットの今後の成長性	105	53%	161	83%	116	71%	76	50%	32	22%	65	59%	66	75%	29	64%	30	76%	21	77%
12 現地マーケットの収益性	17	8%	19	9%	14	8%	10	6%	7	4%	31	28%	2	2%	1	2%	0	0%	1	3%
13 現地労働力の豊富さ	15	7%	8	4%	2	1%	5	3%	1	0%	22	20%	0	0%	0	0%	1	2%	2	7%
14 現地のインフラが整備されている	27	13%	11	5%	10	6%	29	19%	6	4%	29	26%	6	6%	2	4%	1	2%	1	3%
15 現地の物流サービスが充実している	8	4%	1	0%	5	3%	10	6%	3	2%	21	19%	2	2%	1	2%	0	0%	0	0%
16 政府にかかわる優遇制度がある	5	2%	6	3%	9	5%	19	12%	5	3%	5	4%	3	3%	2	4%	3	7%	0	0%
17 別拠点を拠点として	1	0%	3	1%	6	3%	19	12%	5	3%	1	0%	4	4%	0	0%	0	0%	0	0%
18 治安・社会情勢が不安定	5	2%	9	4%	20	12%	12	7%	6	4%	22	20%	1	1%	2	4%	1	2%	0	0%

Copyright © 2018 JBIC All Rights Reserved.

(国際協力銀行企画部門調査部「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2018年度 海外直接投資アンケート結果—(第30回)」2018年11月国際協力銀行) https://www.jbic.go.jp/ja/information/press/press-2018/pdf/1126-011628_1.pdf 2020年3月30日最終アクセス

5 産業集積がある18 14.2%
となっている。

第一、第二は、そのマーケット規模の大きさがあげられる。

インドネシアは2億6千万人（2017年）を数え、2030年、インドネシアの人口は2017年比12%増の2億9600万人に達し、2017～2030年の間、引き続き世界で4番目に人口が多い国であることを維持するといわれている。平均年齢は2017年の28.5歳から2030年には31.9歳になるといわれている。³

そして、それに続くのが、安価な労働力である。

日系企業は、この安価な労働力を魅力としてインドネシアへ進出しているが、人件費の高騰によりそれが大きく変化している。これは図2を参照すれば、その課題の2番目にあげられている。

課題として（図2参照）

（回答社数計：115社）社数比率

- 1 他社との厳しい競争49 42.6%
- 2 労働コストの上昇39 33.9%
- 3 法制の運用が不透明37 32.2%
- 4 インフラが未整備30 26.1%
- 5 治安・社会情勢が不安29 25.2%

2. インドネシアにおける日系企業の課題

大きな課題としてあげられているのは

第一に労働コストの上昇、第二に法制の運用が不透明、第三にインフラの未整備である。

本章では、この3つの点に関して考察していく。

2-1. 労働コストの上昇

この背景には2019年からの最低賃金の引き上げがある。

もともと、インドネシアを有望な市場として進出する日系企業にとっての大きな魅力は上述の有望な理由の上位にあるように「安価な労働力」である。⁴

それが大きく変化している。

日本貿易振興機構（ジェトロ）の2018年「2018年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」におけるインドネシアでの経営上の問題点として、日系企業が最上位にあげ

ているのが、従業員の賃金上昇である。2017年、2018年と2年連続で断トツのトップである。

その背景には、人件費の高騰がある。

三菱UFJ銀行ジャカルタ支店の調べでは、ジャカルタ首都特別区の2019年の法定最低賃金は、前年比8.03%増の394万973ルピアとなった。ジャカルタ近隣のプカシ県は、さらに高く414万6,126ルピアとなっている。⁵

前述したようにインドネシアでは、2015年に政府が賃金に関する政令を出し、最低賃金上昇率を経済成長率に消費者物価上昇率を足した数字とすることを規定している。

その2015年の賃金に関する政令とは、政令2015年第78号により、翌年の州別最低賃金は「前年の9月から当該年の9月期の物価上昇率」と「前年第3・4四半期と当該年の第1・2四半期のGDP成長から得られたGDP成長率」の和で定められるというものである。労働省は10月15日付の回状B.240/M.NAKER/PHI9SK-UPAH/X/2018号において、物価上昇率を2.88%、GDP成長率を5.15%と定め、これらの和から、翌年の州別最低賃金を8.03%とした。ただし、中部カリマンタン、西スラウェシ、西ヌサトゥンガラなど、2015年時点の最低賃金が適正生活水準値（KHL）に達していない5州は、同基準を超えた水準で州別最低賃金を制定することができる。

賃金高騰により人材確保という課題が出てくる。

人材確保において三菱UFJ銀行ジャカルタ支店によれば、職種ごとにみても、人材確保のハードルが高い順にあげれば営業は最も人材が不足している。

比較的人材が豊富なのが生産である。これは多くの雇用を生むという理由が大きい。

この背景には2019年に引き上げられた最低賃金の引き上げがある。

インドネシア労働省は、2019年の州別最低賃金の引き上げ幅を8.03%にすると発表した。これにより、2019年のジャカルタ特別州の最低賃金は、394万972ルピア（約2万9,163円、1ルピア=約0.0074円）となる見込みである。

地元紙によると、2019年の最低賃金はジャカルタ特別州で394万972ルピア、西ジャワ州で166万8,372ルピア、中部ジャワ州で160万5,396ルピア、東ジャワ州で163万58ルピアとなる見込みだ。しかし、主要地域において県・市、あるいは産業セクターごとの最低賃金は、州別最低賃金を大

³ 中川智明「インドネシアの人口動態について」[https://www.hiwave.or.jp/wp-content/uploads/2019/04/rp-jk1903.pdf#search=%27%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%89%E3%83%8D%E3%82%B7%E3%82%A2%E4%BA%BA%E5%8F%A32019%27](https://www.hiwave.or.jp/wp-content/uploads/2019/04/rp-jk1903.pdf#search=%27%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%89%E3%83%8D%E3%82%B7%E3%82%A2%E4%BA%BA%E5%8F%A32019%27,2020年3月30日最終アクセス), 2020年3月30日最終アクセス

⁴ (国際協力銀行企画部門調査部「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2018年度 海外直接投資アンケート結果—(第30回)」2018年11月国際協力銀行) https://www.jbic.go.jp/ja/information/press/press-2018/pdf/1126-011628_1.pdf 2020年3月30日最終アクセス

⁵ 三菱UFJ銀行ジャカルタ支店アジア・オセアニア営業部、国際業務部『インドネシアの投資環境及び日系企業の動向』2019年8月。

大きく上回っているのが実情である。例えば、西ジャワ州の2018年の州別最低賃金は154万4,360ルピアだが、同州ブカシ県の最低賃金は383万7,939ルピアと、大きく乖離している。従って、日系企業が負担すべき賃金の情報は、県・市、あるいは産業セクターごとの最低賃金の発表を待つ必要がある。⁶

2-2 法制的運用の不透明性

第二に、インドネシアにおける日系企業についての進出に関しての法制的不透明さについてである。

本項ではこれについてソフトインフラにふれてみる。

首相官邸の定義ではソフトインフラとは、制度基準などのソフト面でハードインフラを支える基盤である（図3参照）。

業種でみても製造業は原則外資100%可能であるが、商

業分野などは外資規制がある。

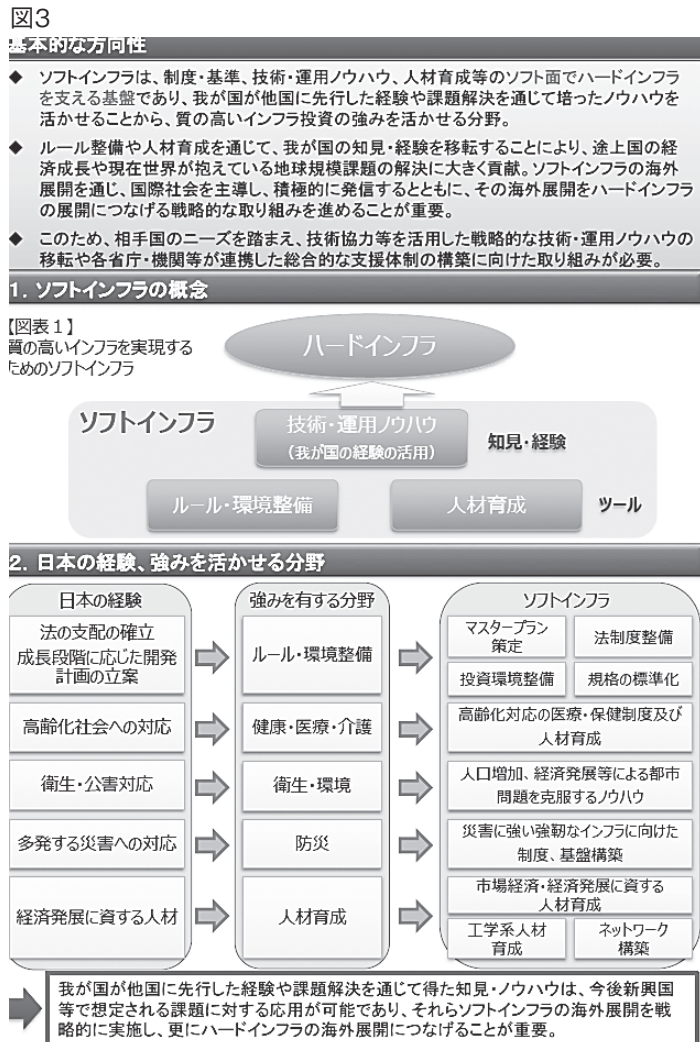
金融機関においては、日系100%の支店においての日本人比率は減る一方であり、就労ビザも出にくい状況が続いている。進出形態は、「現地法人」か「駐在員事務所」のどちらかであり、「支店」という形態は認められないためである。

このような輸入規制が日本企業を苦しめている。

それに加え、仮に日本の中小企業がインドネシアへ直接投資を行おうとしても、本国側の規模の大小にかかわらず、インドネシア国内では日本の大企業と同じ扱いとなる。

つまり、大小にかかわらず外資は大企業扱いである（投資調整庁の運用では、払込資本金25億ルピア超で外資企業の設立可能である。⁷

今後、インドネシアが変貌するためには、このような各



（図3：出典：首相官邸「第35回経協インフラ戦略会議（2018年2月27日）」
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai35/siryou2.pdf
2020年3月30日最終アクセス回）2018年11月）

⁶ 2018年10月29日、ジェトロ「ビジネス短信」https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/10/d1a83ee1e7c512fd.html
2020年3月30日最終アクセス

⁷ 日本貿易振興機構（ジェトロ）ジャカルタ事務所「インドネシア経済・政治概況」2019年9月。

種法律法令をいかに改正していくかが大きなカギを握ると感じている。

2-3 ハードインフラの未整備

第三にハードインフラの未整備について本項では記述する。インフラ整備という問題については、インドネシアのみならず東南アジア共通の課題といっても過言ではない。

東南アジア各国がこのインフラの整備において中国から経済援助を受けており、それが対中姿勢に大きく影響していることは後述する。

まず、ジャカルタの北部タンジュンプリオク港を補完する形で整備が進むパティンバン港について考察していく。

インドネシア運輸省は2018年11月30日、西ジャワ州スバン県に円借款で建設されパティンバン港第1期工事第2パッケージの建設工事について、日本とインドネシア企業計3社の共同企業体（JV）と受注契約を交わした。契約額は145億円。同日付国営アンタラ通信が伝えた。

JVに参加するのは、東洋建設（東京都江東区）、若築建設（同日黒区）、インドネシアの国営建設アディ・カルヤの計3社。防波堤や防潮堤の建設と浚渫（しゅんせつ）工事を行う。

パティンバン港の第1期工事は、第1～9のパッケージから成る。港のターミナル建設では五洋建設（同文京区）など日本企業3社を含むJVが、コンサルティング業務ではオリエンタルコンサルタンツグローバル（同新宿区）など日本企業3社を含むJVが、それぞれ事業契約を締結している。⁸

インドネシアの首都ジャカルタから東へ約120キロの地点で、大型海上港湾であるパティンバン港の建設が進む。8月から造成予定地の海中の土壌を改良し、埋め立てる作業が開始される予定だ。埋め立てには土砂とセメントなどの混合物を使用するCPM（Cement Pipe Mixing、管中混合固化処理工法）が用いられる。

パティンバン港第1期工事は、1,189億円に上る日本のODAの有償資金協力によって開発される国際港湾プロジェクトだ。国際協力機構（JICA）によると、完成から2年後には、同港の年間コンテナ貨物取扱量80万TEU（20フィートコンテナ換算単位）、年間の完成車取扱量36万台を見込んでいる。

パティンバン港については、2017年11月に円借款契約が取り交され、2018年中に工事が開始された。現在、国道か

ら港までのアクセス道路（約8キロ）、海上でのくい打ち作業、地盤改良工事であるCDM（Cement Deep Mixing、深層混合処理工法）が進められている。

JICAによると、2020年に第1期工事のうち、自動車用ターミナルとコンテナターミナルが完成する。2021年に港と陸地を結ぶ連絡橋が完成し、使用可能となる見込みである。

現在、ジャカルタ首都圏唯一の国際港であるタンジュン・プリオク港は、年間コンテナ取扱量が急増しており、数年のうちに取扱可能量の上限に達すると予想されている。また、慢性的な交通渋滞により、日系企業の工場が多く集積する首都圏東部の工業団地とのアクセスが悪く、長年ビジネス環境上の課題となっていた。パティンバン港が完成すれば、首都近郊で利用できる国際港が増えるため、ロジスティクスの抜本的な改善になると期待されている。⁹

第二にインドネシア初の地下鉄開業についてである。

ジャカルタのラッシュアワーの渋滞は世界一といわれる。

これを解消することを目的として2019年に開業した。

インドネシアの首都ジャカルタを運行する初の大量高速鉄道（MRT）が2019年4月1日、営業運転を開始した。MRTは日本の円借款プロジェクトで、総供与金額は1,250億円とされている。基本設計、建設工事、車両や信号、改札などのシステムに至るまで、全面的に日本の技術が導入されている。中央ジャカルタと南ジャカルタを結ぶ全長15.7キロの一部区間は地下鉄になっている。営業運転に先駆けて行われた無料乗車では、1週間で約33万人が乗車し、多くの人々がインドネシア初の地下鉄を楽しむ姿が見受けられた。

ジャカルタのMRTは、2009年の円借款供与契約後に2013年10月から建設フェーズに入り、2015年から本格的に地下部分のトンネル工事や高架の建設などが開始された。2019年に入って全路線で試運転を実施し、3月中旬から一般試乗会を実施した。運行区間のうち、ジャカルタの目抜き通りであるタムリン通り、ステイルマン通りは地下を通行する。基準料金は1キロ当たり1万ルピア（約79円、1ルピア＝約0.0079円）と設定された。始発から終点までを30分間で走行するため、深刻な渋滞を避ける公共交通手段として期待される。3月24日に行われた開業式にはジョコ・ウィド大統領が出席し、MRTの第2期工事についても建設開始を発表した。

⁸ NNA アジア経済ニュース 2018年12月03日

<https://www.nna.jp/news/show/1843120> 2020年3月30日最終アクセス

⁹ ジェトロ「ビジネス短信」2019年07月25日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/6672a922da2fc46d.html>
2020年3月30日最終アクセス

第2期工事では、現在の路線を北へ7.8キロ延伸する。第1期と同様の円借款プロジェクトで、2024年の開業を目指す。¹⁰

第三に、高速道路である。

ラッシュアワーの渋滞については前項でふれた。これを回避する策として高速道路が建設される。

インドネシアのジョコ・ウィドド大統領は2019年12月12日、首都ジャカルタと東部の工業地域を結ぶ第2チカンベック高速道（36.4キロ、チカンベック高速道路の高架部分）の完成を宣言した。第2チカンベック高速道の開通により、慢性的な渋滞に悩まされていたチカンベック高速道の渋滞が3割ほど軽減されると見込まれている。

12月15日から暫定供用が開始され、乗用車の通行が可能となっている。また、現在の通行料金は無料で、正式な商用開業時期や通行料金については検討中とされている。

高架道路の継ぎ目の調整が完了していないことから、車速が60～80キロに制限されているが、その車速であっても従来、渋滞で数時間かかった区間が約30分で移動可能となり、交通状況改善が期待されている。¹¹

本章の冒頭で東南アジアへの中国からの経済援助により対中政策に影響すると記述した。

インドネシアにおいても日本を上回る投資がなされている。

とくにインフラ関連では、ジャカルタ・バンドンを結ぶ高速鉄道プロジェクトが進んでいる。

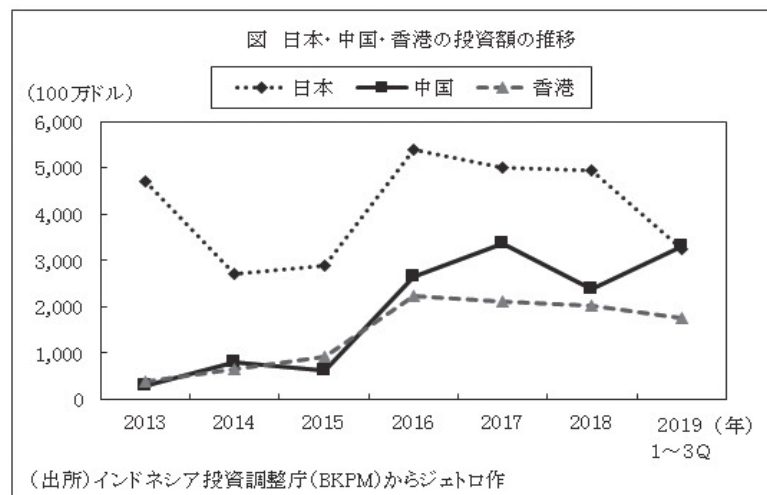
インドネシア投資調整庁が10月31日に発表した2019年第

3四半期まで（1～9月）の投資実績によると、中国による投資額は前年同期比で81.3%増の33億1,300万ドルとなった。中部スラウェシ州のニッケル精錬工場の拡張に加え、ジャカルタからバンドンへの高速鉄道プロジェクトの工事が本格化するなど、事業活動が活発化している。今後、第4四半期（10～12月）も加えると、投資額は2017年に記録した33億6,100万ドルを突破し、過去最高となることが確実視される（図4参照）。

中国からの投資を業種別にみると、運輸・倉庫・通信が13億4,600万ドルで最も多く、基礎金属・金属製品（8億6,400万ドル）、電気・ガス・水道（7億2,500万ドル）と続いた。中国が2015年にインドネシアから受注したジャカルタ～バンドン高速鉄道プロジェクトは、土地収用などの問題から当初の予定より大幅に遅れていたが、ここに来て工事が進み始めている。「コンパス」紙によると、工事の進捗率は34.9%で、2021年の完成を目指している。

他方、日本からの投資は、電気・ガス・水道（18億8,400万ドル）、輸送機器（4億4,300万ドル）、不動産・工業団地・オフィス関連（4億800万ドル）などが牽引し、合計額は前年比13.2%減の32億4,000万ドルだった。インドネシアは東南アジア最大の自動車市場と言われるが、2019年第3四半期までの新車販売台数は12%減の75万3,600台にとどまるなど、販売不振が続いていることから、自動車分野の投資活動は低調な状況である。

図4



出所：ジェトロ「ビジネス短信」2019年11月13日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/11/34b8bd39c316ede7.html> 2020年3月30日最終アクセス

¹⁰ ジェトロ「ビジネス短信」2019年04月05日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/04/b73c9527f56b6a19.html> 2020年3月30日最終アクセス。

¹¹ ジェトロ「ビジネス短信」2019年12月23日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/12/d080f332ca62e66b.html> 2020年3月30日最終アクセス。

おわりに

本稿では、現在おかれている東南アジア、特にインドネシアへの日系企業の進出における課題を考察した。

ハードインフラ面では、中国による経済援助が思い浮かぶ方も多いと思う。

本稿の主眼であるハードインフラ及びソフトインフラに関して今後の課題を掲げる。

第一に、最低賃金の引き上げの中、日本企業がいかに対応していくかである。

第二に、各種法令に関しては、業種でみても製造業は原則外資100%可能であるが、商業分野などは外資規制がある。

金融機関においては、日系100%の支店においての日本人比率は減る一方であり、就労ビザも出にくい状況がつづいている。進出形態は、「現地法人」か「駐在員事務所」のどちらかであり、「支店」という形態は認められないためである。

このような輸入規制があり日本企業を苦しめている。

インドネシアが変貌するためには、このような各種法律法令をいかに改正していくかが大きなカギを握ると感じている。

第三に、インフラ（ハードインフラ）に関しては、中国

だけではなく日本政府などがMRTやパティンバン港をはじめ、いかに日本式の援助を行っていくことができるか。

中国は、経済援助や軍事的威嚇等を通してASEAN諸国などを取り込んできた。

2019年、中国の調査船が南沙諸島のベトナム排他的経済水域（EEZ）に3か月以上居座った。ベトナム艦船とにらみ合いが続いたのは記憶に新しい。ASEAN議長国であるベトナムは中国のこのような行為に異を唱える立場にある。米国の事実上同盟国であることもある。¹²

2019年11月の米ASEAN首脳会議にトランプ大統領は2年連続で欠席したことは、ある意味での東南アジア軽視と受け取れる。

中国の台頭だけでなく米国の後退から、現在の南シナ海での中国の海洋進出を読み取ることもできる。

中国による海洋進出のみならず経済援助による取り込みで東南アジア諸国がいかにかに結束していくかは今後の注目点である。

それは、とりもなおさず、中国の飽くなき海洋進出で東南アジアは姿勢を硬化させている。

このような時期にソフトインフラをはじめ日本式の援助をすべき時期に来ている。

今後注目したい。

主な参考文献

- ・ Nguyen Minh Quang (2019), "Saving the China-ASEAN South China Sea Code of Conduct". *The Diplomat*, June 29, 2019. (<https://thediplomat.com/2019/06/saving-the-china-asean-south-china-sea-code-of-conduct/> 2020年3月30日最終アクセス)
- ・ Thepchatree, Prapat (2019), "Expanding ASEAN's Indo-Pacific Role". *East Asia Forum*. August 15, 2019. (<https://www.eastasiaforum.org/2019/08/15/expanding-aseans-indo-pacific-role/> 2020年3月30日最終アクセス)
- ・ U.S. Department of State, Press Statement, Morgan Ortagus, Department Spokesperson "The United States Welcomes the ASEAN Outlook on the Indo-Pacific". July 2, 2019. (<https://www.state.gov/the-united-states-welcomes-the-asean-outlook-on-the-indo-pacific/> 2020年3月30日最終アクセス)。
- ・ 石川幸一「RCEPの概要と課題」石川幸一・馬田啓一・清水一史『検証・アジア経済』文眞堂、2017年。
- ・ 石川幸一「ASEANのインフラ整備と中国の一带一路構想」『アジア研究所紀要』第45号、亜細亜大学アジア研究所、2018年。
- ・ 石川幸一・馬田啓一・清水一史『アジアの経済統合と保護主義—変化する通商秩序の構図—』文眞堂、2019年。
- ・ 馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成・渡邊頼純『揺らぐ世界経済秩序と日本—反グローバリズムと保護主義の深層—』文眞堂、2019年。
- ・ 川島哲「インドネシア外資の参入の困難さからみる今後の展望」『世界経済評論IMPACT』No.1517、一般財団法人国際貿易投資研究所、2019年10月28日、<http://www.world-economic-review.jp/impact/article1517.html> 2020年3月30日最終アクセス。
- ・ 川島哲「ASEANシングルウィンドウ（ASW）の現状と今後」No.1445、一般財団法人国際貿易投資研究所、2019年8月12日、<http://www.world-economic-review.jp/impact/article1445.html> 2020年3月30日最終アクセス。
- ・ 工藤年博・大木博巳・国際貿易投資研究所『アウンサンスーチー政権下のミャンマー経済—最後のフロンティアの成長戦略—』文眞堂、2020年。
- ・ 清水一史「世界経済秩序とASEAN経済共同体」石川幸一・清水一史・助川成也『ASEAN経済共同体の創設と日本』文眞堂、2016年。
- ・ 清水一史（2019）「ASEANと東アジア通商秩序-AECの深化とASEAN中心性—」石川幸一・馬田啓一・清水一史『アジアの経済統合と保護主義—変化する通商秩序の構図—』文眞堂、2019年。
- ・ 平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一『一带一路の政治経済学—中国は新たなフロンティアを創出するか—』文眞堂、2019年。

¹² リチャードヘイダリアン「中国の海洋進出東南ア抵抗強く」『日本経済新聞』2020年2月15日

