

經濟論叢

第146卷 第3・4号

19世紀末ドイツ電機工業における 労働能率増進策 (1).....	今久保 幸 生	1
自己資本比率規制の経済分析 (2).....	池 尾 和 人	20
韓国の経済構造と従属理論.....	韓 福 相	40
インドネシアの自動車国産化政策と 日本自動車資本.....	井 上 博	61
1970年代イギリスにおける金融再編と銀行.....	磯 谷 玲	85
地方財政危機の原因としての 地域不均等発展 (2).....	李 昌 均	102

平成2年9・10月

京 都 大 学 経 済 学 会

インドネシアの自動車国産化政策と 日本自動車資本

井 上 博

はじめに

インドネシアは1967年の外国投資法の制定以来、スカルノ大統領にかわって政権を担当しているスハルト大統領のもとで、原則として外資歓迎の姿勢をとってきた。1970年代の前半までは外資の進出が活発に行われ、外資による輸入代替工業化を推進してきた。1974年から1981年にかけて、石油価格の上昇によって石油収入が増大し、この財政収入の増大にもつづいた国内産業の育成がすすめられ、国家資本を中心とした民族的政策を実施することが可能となった。その結果外資の進出は抑制されることになった。1982年以降は石油価格の低下による歳入の急減によって経済成長率が低下したため、引き続き外国投資は停滞した。

こうした中で、インドネシアにおける工業化のシンボリック的存在である自動車産業の育成と国産化政策が展開された。1974年の完成乗用車輸入の全面禁止から、外国自動車資本の導入による現地組立（ノック・ダウン、以下KDと表記する）生産が進み、1976年以降は商用車国産化計画の実施によって部品の国産化が進められてきた。しかし、インドネシアの自動車需要は、1981年をピークにその後の経済成長率の低下を反映して低迷した。

まさにこの時期に石油収入の減少のもとで経常収支赤字が拡大し、その補填のための対外借入の増大によって対外債務が累積し、その返済を実施するために石油依存経済を脱却して輸出指向工業化を推進することが必要になった。そして、1986年の石油価格の急落によってこの傾向はいっそう加速された。輸出

指向工業化は国際競争力のある産業分野への投資を拡大したが、他方ではそれまでの輸入代替工業化として推進されてきた自動車国産化政策が困難に直面するという問題を引き起こしている。

こうした中でインドネシアにおける自動車生産において圧倒的シェアを持つ日本自動車資本は、国産化政策と輸出促進政策との狭間で、独自の企業内国際分業を展開しつつある。しかし、日本自動車資本による国際分業の展開は、国産化の促進による自動車産業育成との対立を生み出している。

本稿の課題は、インドネシアの自動車国産化政策とその中で日本自動車資本の行動を分析し、外国資本に依存した国際化政策が持つ矛盾を解明することである。

I 自動車国産化政策の特徴

インドネシアにおいては完成車の輸入が原則的に禁止されており、同国で自動車販売をするにはKD方式を採用せざるを得なくなった¹⁾。そして、1976年には商用車を対象とした国産化政策が採用された。これは商用車に関して国産部品の使用を義務づけるものであり、1977年に開始された。国産化政策は商用車に限定されたため、乗用車生産では、CKD部品の輸入を行うことが可能であるが、100%の輸入関税のはかに20%の奢侈税、さらに10%の付加価値税が加わるために極めて高価なものとなる。こうした状況を反映して後にもみるように、インドネシアでは自動車需要における商用車の割合が約80%を占めており、ここでの国産化が自動車国産化政策の中心的な問題となっている。

ASEAN諸国はそれぞれ独自の自動車国産化政策を推進している。タイでは政府が車両の全部品に対して国産化率のポイントをあらかじめ賦与し、各メーカーがこのリストのなかから任意の部品を国産化し、合計が所定の国産化率をクリアするように求められることになっている。こうした得点方式に対し

1) KD (Knock Down) 生産にはボルト、ナット類で組み付け可能な程度に分解された部品を輸入して組み立てるSKD (Semi Knock Down) と、部品単位で完全分解された部品を現地で溶接・塗装・錆装を行うCKD (Complete Knock Down) の2形態がある。

てインドネシアやマレーシアなどでは、政府による個別品目ごとに国産部品使用を義務づける品目指定方式を採用している。得点方式の場合は、部品メーカーの競争のなかで自動車産業全体の段階的発展を狙いとしており、短期間での国産化率向上を実現することは難しい。しかし、各メーカーは規制の範囲内で国産化対象品目の自由選択が可能となり、それぞれが得意とする品目を中心として国産化を進めることが可能であり、部品メーカーも競争状態におかれるため、コストや品質に関してもレベルアップが可能となる。一方、品目指定方式は各品目ごとに国産部品の使用を義務づけるため、強制力が働き、短期間に国産化率を上げることが可能となるが、市場規模や部品工業のレベルを無視したものとなる傾向が強くなり、コストアップとなり、品質の確保も困難となるという問題が指摘されている²⁾。

インドネシアにおける商用車の国産化政策は、1976年に8月2日付工業大臣令307号「商用車組立における国産部品使用義務に関する規定」が出され、1977年から実施された。当初の計画は1984年に完全国産化を目標にしたものであったが、この国産化計画は間もなく延期され、1979年には、9月6日付工業大臣令168号「商用車組立における国産部品使用義務に関する規定についての76年工業大臣令307号の再適用の確認」でさらに1986年に再延期された。

改定された国産化計画は商用車を積載量等により次の5つのカテゴリーに分類している。

カテゴリーⅠ 0.75～1トン

カテゴリーⅡ 2～2.5トン

カテゴリーⅢ 3.5～5トン

カテゴリーⅣ 多目的車（ジープ）

カテゴリーⅤ 簡易自動車

そして表1のように、各カテゴリーについて国産部品使用義務についての国

2) 八幡成美、木野順子共著『日系進出企業と現地企業との企業間分業構造と技術移転—タイの自動車産業を事例として—』アジア経済研究所、1988年、27ページ。

表1 商用車組立における国産化スケジュール(1979年)

国産化開始時期	対象品目と対象カテゴリー
1978年1月	デコレーション (I, II, III), バス・ボディ (I, II, III)
1979年1月	オイル/エアフィルター (I, II, III), プラグ (I, II, III)
1980年1月	タイヤ, ペイント, バッテリー, ショック・アブソーバー, 板バネ, 安全ガラス, ラジエーター, マフラー, テイル・パイプ, シート, シート・フレーム
1984年1月	ホイール・リム, リヤ・ボディ, 燃料タンク, キャビン, シャーシ・フレーム
1984年4月	ボディ/シャーシ用ゴム製品, ラジエーター・ホース, エア・クリーナー・ホース, エア・フィルター・ホース, ボンネット・ケーブル, スロットル/アクセル・ケーブル, ハンド・スロットル・ケーブル, クラッチ・ケーブル, ヘッド・ライティング/ルーフ・インシュレーター, ドア・トリム, サン・バイザー, 床マット, ラベル/ステッカー/ネーム・プレート, ワイヤハーネス, 泥よけ, グリップ, ブレーキ・チューブ (I, II, IV, V), 燃料チューブ (I, II, IV, V), 引きハンドル (I, II, IV, V) ベゼル/カバー・ドア (I, II, IV, V)
1984年7月	ブレーキ・ドラム, アクセル/プロペラシャフト (I, V)
1984年9月	金属グリル (I, V), プレス部品 (ブラケット, 締金, 強化プレス部品他) (I, II, V), シャーシパーツ (I, II, IV), 後部コンビネーション・ランプ用レンズ (I, V)
1985年1月	エンジン (ガソリン/ディーゼル), 車軸/プロペラシャフト (II, III, IV)
1985年7月	ブレーキ・システム
1986年1月	トランスミッション, ステアリング・システム, クラッチ・システム

(出所) 中小企業金融公庫調査部編『躍進するアセアンの産業と金融』東洋経済新報社, 1989年, より作成。

産化スケジュールが細かく指定された。このうち1978年1月から1984年1月までの対象品目は、外装部品および車体関連であり、これらの部品は組立メーカーが内製化を中心にスケジュールどおりに達成した。しかし、1985年以降の国産化部品は機構部品など高度な技術水準を要求されるものであり、完全国産化は再度延期された。

以上の部品国産化と並行して、1983年9月28日付工業大臣令371号「商用車

表2 第二次国産化スケジュール

国産化 期限	エンジン	リヤ・アクセル/ プロペラシャフト	ブレーキ	トランス・ミッシ ョン	クラッチ	ステアリング
1986年 12月	インターク・マニ ホールド(I), エ キゾースト・マニ ホールドの加工 (I), ロッカー・ カバー(J)					
1987年 6月	ファンベルト(A)		スリーブ(ID), ガイドピン(ID) サポーター・カリバ ス(ID)			
1987年 8月			バックング・プレ ート(I)			
1987年 9月	スパークプラグ (A)				トーション・スプ リング(I)	チューブ組立(I) ステアリング・ホ イール(I)
1987年 12月	ベアリング(A), 縮金(A), エキゾ ースト・マニホー ルドの铸造(I), スターター・モー ター(A), オルター ネーター(A)	ベアリング(A)	ディスク(ID), ブレーキ・ライニ ング(I), プレー キ・シュー(I)ボ ディ・カリパス	ベアリング(A)	ストラップ(I), プレッシャー・プ レート(I), ディ スク・スプリング	
1988年 6月	ベアリング・キャ ップ(I), シリン ダー・プロック (I), オイル・フ ィルター(A), 燃 料フィルター(II, III)		ディスク・パッド (ID)	スピードメーター ・ギア(I), フロ ント・ベアリング ・リテナー(I), トランスミッショ ン・カバー(I), トランスミッショ	ディスク・プレー ト(I)サブ・プレ ート(I), フリク ション・プレート, ウォッシュャー(I) コロン/ウェーブ ・スプリング(I)	タイ・ロッド・リ ンケージ(I), ナ ックル・アーム (I), ビットマン ・アーム(I), ス テアリング・シャ フト(I), ステア

				ン・ケース(I), イクステンション ・ハウジング(I) クラッチ・ハウジ ング(I), カウン ター・ギア・シャ フト(I), リバ ス・アイドラー・ ギア・シャフト (I), スピードシ ャフト・レール/ フォーク(I), リ バース・ギア(I) リバース・アイド ラー・ギア(I)	リング・ギア(I)	
1988年 12月	ガasket(A), ホイール(I, II, IV), シリンダー・ ヘッド(I)カム・ シャフト・ホルダ ー(I)エンジン・ ブラケット(I)ピ ストン, ピストン ・ピン(I, IV), タイミング・チェ ーン(I)	サイド・ベアリン グ・ナット(I), コンパニオン・フ ランジ(I), プロ ペラ・チューブ (I)ピニオン・シ ャフト(I), リア ・アクセル・シャ フト(I)リア・ア クセル・ハウジン グ(I), デイファ レンシャル・ケー ス(I), デイファ レンシャル・キャ リア・ケース(I) デイファレンシャ ル・キャリア・キ ャップ(I)チユー ブ・ヨーク(I), スリーブ・ヨーク (I), フランジ・ ヨーク(I)	シリンダー・ホイ ール(I), ピスト ン(I)		フェーシング(I) スプリング・シー ト(I), ストップ ・ピン(I), ス タッド・リベット (I), フラット・ リベット(I)リベ ット, ディスク・ スプリング(I), フェーシング・リ ベット(I), クッ ション・ラバー (I), カバー(I)	タイ・ロッド・エ ンド(I)

<p>1989年 12月</p>	<p>ロッカー・アーム (I), コネクティ ング・ロッド(I) カム・シャフト (I), タイミング ・ブレイ・ギア(I)</p>			<p>1速スピード・ギ ア(I) 2速スピー ド・ギア1-2速 シンクロナイザー ・ハブ(I), 1- 2速シンクロナイ ザー・スリッパ (I), メイン・シ ャフト(I), 3速 スピード・ギヤ, 3-4速シンクロ ナイザー・ハブ (I), 3-4速シ ンクロナイザー ・スリッパ(I), カ ウンター・ギア (I), インプット ・シャフト・ギア (I), シンクロナ イザー・リング (I, II)</p>		
<p>1990年 6月</p>		<p>ディファレンシャル ・サイド・ギヤ (I), ディファレ ンシャル・ピニ オン・ギヤ(I), デ ィファレンシャル ・ドライブ・ギヤ (I), ディィファ レンシャル・ドラ イブ・ピニオン (I)</p>				

(注) 括弧内の数字はカテゴリーを、Aはすべてのカテゴリーを、Dはディールを表す。

(出所) P. T. MITSUBISI KRAMA YUDHA MOTORS & MANUFACTURING の社内資料より作成。

組立における国産部品使用規定」によってエンジンを中心とした第二次国産化計画が策定された。対象品目はエンジン、トランスミッション・システム、ブレーキ・システム、リアアクセル、プロペラシャフト、クラッチ、ステアリング等である。これらの部品の国産化計画は表2のとおりであり、1990年に完全国産化を実現する計画となっている。

以上のように、インドネシアにおける自動車国産化政策は、品目指定方式によって国産化率向上の計画を策定したのであるが、その実施に際しては、政策的な強制力をもってしても当初から計画どおり実現することが困難であった。国内資本に部品産業を育成する技術水準がないもとでは、これらの国産化は外国資本によって実現されざるを得ないが、インドネシアにおける品目指定方式では、部品ごとにライセンスを供与された企業のみが現地生産を許可されるため、企業間の競争が不活発となり、品質を維持することやコストの削減が困難となり、それが部品国産化を妨げる要因ともなっているのである。

II 自動車販売市場における日本車の位置

ASEAN諸国における自動車市場は、所得水準が低いため購買力が欠如しており、また輸入代替工業化による国産化政策の推進によって自動車販売価格が一般的に高価格となり、自動車普及台数は依然として限られたものである。とはいえ、表3にみるように、ASEAN諸国のなかではインドネシアは自動車保有台数において最大である。しかし、自動車1台当たり人口をみるならば、

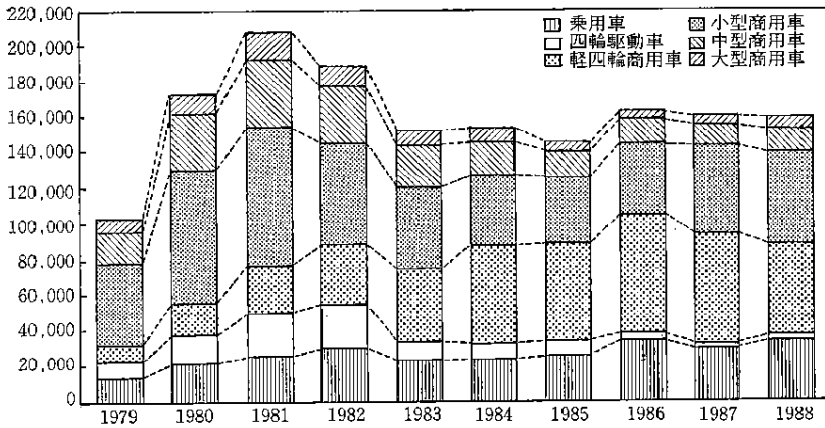
表3 ASEAN各国の自動車保有台数 (1987年末、台)

国名	乗用車	商用車	合計	自動車1台当たり人口(人)
インドネシア	965,245	1,040,265	2,005,510	81.5
マレーシア	1,125,000	325,000	1,450,000	11.1
フィリピン	350,000	525,000	875,000	62.0
シンガポール	250,000	145,000	395,000	6.5
タイ	525,000	755,000	1,250,000	41.0

(出所) 日産自動車株式会社『自動車産業ハンドブック』1989年版より作成。

図1 車種別自動車販売台数の推移

(単位: 台)



(出所) 表2に同じ。

1987年末でシンガポール 6.5人、マレーシア 11.0人、タイ 41.0人、フィリピン 62.0人であるのに対してインドネシアは 81.5人となっており、自動車普及状況はASEAN諸国のなかで最低である。これは、インドネシアの一人当たり国民所得がASEAN諸国の中で最低であることを反映しているのであるが、それでも、年間自動車販売台数は1989年こそタイを下回ったがASEAN第二の市場規模であり、1億7000万人の人口を抱えるインドネシアの潜在的市場規模は最大である。

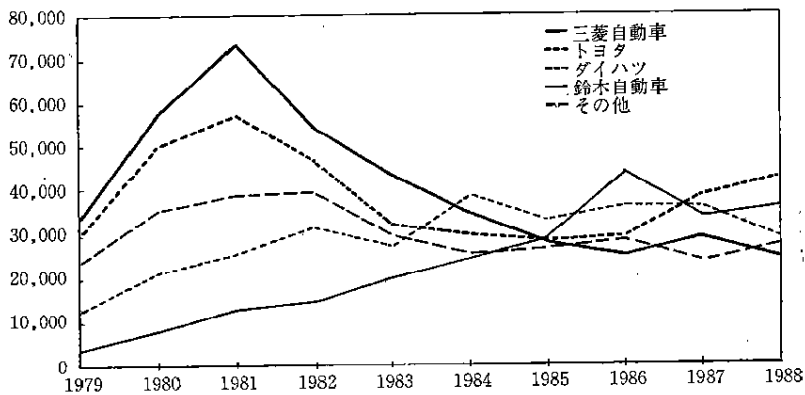
図1によってインドネシアの車種別自動車販売台数の推移を見てみると、70年代に急速に販売台数が拡大し、1981年に207,804台を記録したが、その後国内の景気後退を反映して商用車需要が低下したことがわかる。82年以降は15~16万台前後で推移しており、1989年においても約178,000台と最高水準を回復していない。また、インドネシアの自動車市場は、商用車が全体の80%以上を占めている。そしてこの商用車において国産化政策が展開されているのであるが、国内に部品国産化を推進しうる技術力をもった企業が存在しないために、

この国産化は日本企業をはじめとしてすべて外国資本との合弁あるいは技術提携によって推進されているのである。

日本の組立メーカーは、トヨタ、ダイハツ自動車工業、鈴木自動車、三菱自動車工業、本田技研工業、マツダ、日産自動車、日産ディーゼル、日野自動車、いすゞ自動車が現地組立生産を行っている。その他の外国資本はメルセデス・ベンツ、BMW、VOLVOなどで合わせて20社が15万台市場で競合している状態である。この中で、日本メーカーの占める割合は約90%であり、トヨタ、ダイハツ自動車工業、鈴木自動車、三菱自動車工業の4社のみで約80%を占めている。

これらの外国資本は、現地での組立生産については資本参加することが許されておらず、1969年に政府によって21社に制限された100%現地資本のアセンブラーによって担われている。だが、部品生産については現地資本の技術力の低さから外国資本との合弁形態をとらざるを得なくなっている。そしてこうした現地組み立てや部品生産には巨大な資本を必要とするため、現地での資本参加は巨大資本によって系列化される傾向にある。インドネシア最大の企業グ

図2 企業別自動車販売台数の推移 (単位: 台)



(出所) 表2に同じ。

グループであるサリムグループには、鈴木自動車、マツダ、日野自動車、日産自動車の他に、VOLVO が含まれている。他方インドネシアでコングロマリットを形成しているアストラグループには、トヨタ、ダイハツ自動車工業、BMW、プジョー、フィアットが含まれている。そして三菱自動車工業、本田技研工業、いすゞ自動車、メルセデス・ベンツなどは他のグループに属している³⁾。

各外国資本はこのように現地資本との関係で系列化されてはいるが、その中で熾烈なシェア争いを展開している。図2によって自動車市場で80%以上を占めている日本メーカー4社の状況を見ると、三菱自動車は1983年まで一貫してトップシェアを維持していたが、1981年の35.4%を最高にそのシェアを低下させ、1984年にはダイハツ自動車トップとなった。しかし、そのダイハツ自動車も1986年には鈴木自動車にトップを奪われた。さらに、1987年にはトヨタが多目的車「キジャン」のモデルチェンジをおこない急速にシェアを拡大して前年第3位から第1位におどりだした。三菱自動車がシェアを低下させた背景は、70年代後半から80年代はじめにかけての急速な経済成長を反映した中・大型トラック需要が82年以降の経済成長率の低下のもとで縮小し、中・大型トラック需要の中心を担っていた三菱自動車が新たな小型商用車の需要に対応できなかつたためであると考えられる。80年代後半のシェア争いはこの小型商用車を中心にして展開されたのである。特にこの市場は乗用車が高率の税金によって一般には入手困難となっているために、組立てられた商用車を現地の架装メーカーが加工して販売するミニバスが乗用車の代替として利用されている。そしてこの市場をめぐる競争によって目まぐるしく各メーカーのシェアが入れ替わるという特徴をもっている。

このように、熾烈な競争を展開している外国自動車資本の中で、日本自動車資本は圧倒的シェアを維持しており、インドネシアの自動車産業を検討するた

3) インドネシアにおける企業グループの形成については、Richard Robison, *INDONESIA: The Raise of Capital*, Allen & Unwin Ltd., 1986, (木村宏恒訳『インドネシア—政治経済体制の分析—』三一書房, 1987年)を参照。

めにはこの日本自動車資本の進出状況を分析しなければならない。

III 部品国産化にともなう日本自動車資本の進出

政府の国産化政策に対応した日本自動車資本の部品生産の状況は次のようである。1977年以降の部品国産化は現地資本の技術水準の低さのため、外国資本との合弁形態や技術提携によって進められてきた。日本自動車資本はこの部品国産化計画にもとづいて内製化をすすめるとともに、日本の部品メーカーも国産化に対応すべく現地生産のための進出を行っている。

自動車資本による部品生産では、プレス部品などの内製化を進めるとともに、1987年からのエンジン国産化に対応してエンジン工場の建設が進められた。表4のようにトヨタ、三菱自動車、ダイハツ、鈴木自動車、いすゞ自動車、日野自動車、本田技研の日本企業7社がエンジン工場を設立し生産を行っており、

表4 日本組立メーカーとの合弁企業

日本側企業名	現地投資企業名	事業内容	日本側出資比率
いすゞ自動車	P. T. Mesin Isuzu Indonesia	ディーゼルエンジン コンポーネント製造	25%、伊藤忠8% トーマン8%
鈴木自動車	P. T. Suzuki Indonesia P. T. Suzuki Engine Industry	プレス部品 エンジン	55% 51%
ダイハツ	P. T. Daihatsu Indonesia P. T. Daihatsu Engine Manufacturing Indonesia	プレス部品 エンジン	20%、ニチメン10% 30%、ニチメン10%
トヨタ	P. T. Toyota-Mobilindo P. T. Toyota Engine Indonesia	車体、シート エンジン	56.7% 51%
日野自動車	P. T. Hino Indonesia Manufacturing	ディーゼルエンジン、 キャブ/フレームの プレス部品	30%、住友商事30%
本田技研	P. T. Imora Honda Inc. P. T. Honda Prospect Engine Manufacturing	部品、汎用製品 エンジン	45%、兼松15% 55%、兼松15%
三菱自動車	P. T. Mitsubishi Krama Yudha Motors & Manufacturing	プレス部品、エンジン	20%

(出所) 東洋経済新報社『海外進出企業総覧』1990年版、より作成。

日本以外の外国資本はメルセデス・ベンツのみである⁴⁾。このように、エンジン国産化に対応したエンジン工場の設立は、すべて外国資本との合弁によって担われているが、年間20万台にも達しない市場では、国内市場のみを対象とした生産ではCKD生産は可能でもすべての部品を国産化することは困難といわなければならない。

その他の部品生産においては、自動車部品国産化にともなって部品工業が形

表5 現地生産している日本の部品関連企業と生産品目

日本企業名	製造品目
アラコ	自動車内装品、シート等
加硝子	自動車用安全ガラス
井上エムテーピー	自動車部品
井上ゴム	タイヤ
カヤバ工業	ショック・アブソーバー
サンデン・インターナショナル	カーエアコン
三桜工業	自動車部品
昭和製作所	ショック・アブソーバー
住友電工、住友電装	ワイヤー・ハーネス
大金製作所	商用車用クラッチ
中央発条	板バネ
帝人製機	自動車部品
日本ケーブル・システム	自動車用ケーブル、スピードメーター
日本電装	ラジエーター、カーエアコン、フィルター、プラグ、オルターネーター、スターター等
日本電池	バッテリー
日本特殊陶業	プラグ
日本ピストンリング	ピストンリング等
ブリジストン	タイヤ、チューブ
古河電池	バッテリー
湯浅電池	バッテリー
リケン	自動車用鋳物、ピストンリング

(出所) 表5および新聞報道。

4) マツダも乗用車用エンジンを製造する合弁会社マツダ・インドネシア・マニュファクチャリングを設立し、1990年夏から生産を始める予定である。出資比率はマツダ55%、住友商事15%、インド・モービル・グループ30%となっている(『日本経済新聞』1989年7月21日)。

成されてきたが、依然としてその水準は低い。自動車の一次下請けメーカーは約40社が操業中で、これらは日本企業との合弁あるいは技術提携先がほとんどであるといわれている⁵⁾。表5をみると、部品関連の日本企業は21社進出しており、主要な車体関連部品がこれら日本企業との合弁によってまかなわれていることがわかる。また、機構関連の部品についてみると、たとえば三菱自動車においてはプレス、エンジンは三菱自動車との合弁企業であるMKMによって内製されており、フレーム・シャーシは三菱自動車と技術提携したGKDが、アクセル、プロペラシャフトも同じく三菱自動車と技術提携したIGPが、トランスミッションはトヨタと技術提携したWEPが、ブレーキ・システムはアケボノブレーキと技術提携したTDWが、クラッチ・システムはアイシンと技術提携したDSPがそれぞれ提供している⁶⁾。

このように、インドネシアの自動車国産化政策はその大部分が日本自動車資本および日本部品メーカーによる合弁や技術提携によって担われていることがわかる。自動車産業の育成をとおした技術移転という点からみても、これら日本の自動車関連資本による技術移転は大きな役割をはたしているといえよう。だが、これら日本企業は国産化政策に対応した現地生産において必ずしも最先端の技術を移転しているわけではない。進出企業は現地の低賃金労働力を利用することによってコストの削減を図っており、すでに日本では利用されていない旧技術によって生産されている部品が多くある。また、エンジンなどの高度な技術が必要な部品の国産化では、すべての部品を現地で調達するのではなく、CKD部品の輸入と現地組立にとどまっているのが現状である。

これらの部品生産は、国産化計画によるライセンスの供与によってのみ可能となる。そのため、個別品目ごとにライセンスを獲得しなければ国産化に対応した生産ができないことになり、それぞれの部品生産と最終組立までの工程が

5) 中小企業金融公庫調査部編『電気・電子、自動車産業の開発戦略を探る 躍進するアセアンの産業と金融—日本・アセアンの、水平分業時代の幕開け—』東洋経済新報社、1989年、142ページ。

6) P. T. MITSUBISHI KRAMA YUDHA MOTORS & MANUFACTURING の社内資料による。

分断されるという状況が存在し、これが生産の非効率の要因ともなっている。組み立てはすべて現地資本でなければならず、また部品工場と組立工場は別会社としなければならないために部品から組み立てまでの一貫生産を行うことが困難なのである。ただ、一貫工場の建設については、ケース・バイ・ケースで許可されるようになってきている。現在ではトヨタが一貫生産を行っており、鈴木自動車部品が部品から組み立てまでの一貫工場を建設中である。政府としては雇用を促進しなければならないが、他方ではそれが生産性を犠牲にすることになっており、生産性の向上と輸出産業としての育成のために今後は一貫生産体制の確立の方向がいつそう促進されることになるだろう。

以上でみたように、組立生産は外資の参入が認められておらず、すべて現地資本によって行われているのであるが、これとは別に独自の産業として形成されているのが架装メーカー（カローセリー）である。組立生産が外国自動車資本との提携関係のもとにあるのに対して、この架装メーカーは、外国資本との直接的な関係をもっていない独自の産業として形成されている。このような産業が成立するのは、インドネシアにおいては免税の対象として生産されるのは商用車に限定されているため、ワゴンタイプのミニバスをアッセンブリー・メーカーが生産できないために、いったん商用車として組み立てられたものを架装メーカーに販売し、そこでミニバスに架装されて乗用車の代用として利用されるのである。この架装メーカーの規模は、数百名を抱える工場から2～3名のコテージ・インダストリーまで様々であり、これらすべてをあわせると約500の架装メーカーが存在するといわれている。こうした企業の技術水準はきわめて低く、ほとんど手工業的に行われている。たとえば、鈴木自動車の架装を行っている Alexander House は約600名を雇用しているが、一日の生産台数は9台にすぎない⁷⁾。このように効率的な自動車生産という点からみるならば、きわめて非効率的な生産体制といえるが、巨大な人口を抱えるインドネシアにおいては、このような産業を育成することが外国資本に依存しない民族資本の

7) この点は現地架装メーカーでの聞き取り調査によっている。

育成と、雇用促進政策を展開するうえで重要な意味を持っているのである。

IV 自動車需要の低迷と輸出促進政策

インドネシアにおける自動車国産化政策は、当初の計画から数度にわたって延期され、1989年末の段階で商用車の国産化率は60数%であるといわれており、全部品の国産化を1990年内に達成するという計画も現状では実現困難である。この第一の要因は前述したように、国内の低い技術水準と部品産業の未発達のもとで、計画どおりの部品国産化を進める企業を十分に育成しえなかったということである。そして第二には、この国産化計画自体が1985年に自動車需要が35万台となることを予想して立てられたものであったにもかかわらず、1982年以降1989年まで年間の需要は20万台以下に低迷しているということである。

本節ではこうした自動車需要低迷のもとで、インドネシア政府による輸出促進政策と国産化政策の間の矛盾を明らかにすることが課題である。

表6 インドネシアの国際収支 (単位: 100万ドル)

	1982/83	1983/84	1984/85	1985/86	1986/87	1987/88
経常収支	-7,039	-4,151	-1,968	-1,832	-4,051	-1,707
貿易収支	176	3,512	5,474	6,060	2,246	5,391
輸出 (f. o. b)	18,672	19,816	19,901	18,612	13,697	18,343
石油・ガス	14,744	14,449	13,994	12,437	6,966	8,841
非石油ガス	3,928	5,367	5,907	6,175	6,731	9,502
輸入 (f. o. b)	-18,496	-16,304	-14,427	-12,552	-11,451	-12,952
サービス収支	-7,215	-7,663	-7,442	-7,892	-6,297	-7,098
資本収支	5,880	5,974	2,726	2,360	4,575	3,235
公的資本収支	4,085	4,783	2,227	1,788	3,343	1,526
公的資本流入	5,011	5,793	3,519	3,432	5,472	4,575
公的債務返済	-926	-1,010	-1,292	-1,644	-2,129	-3,049
民間資本収支	1,795	1,191	499	572	1,232	1,709
誤差脱漏	-2,121	247	-91	-498	-1,262	-3,133
総合収支	-3,280	2,070	667	30	-738	-1,585

(出所) Bank Indonesia 各年次報告より作成。

表6はインドネシアの国際収支の推移を示したものである。それによると、1982年の石油価格の低迷のもとで石油関連収入が減少し、貿易黒字は1億7,600万ドルとなり、70億ドルを越える経常収支赤字を生み出したことがわかる。そしてその赤字をファイナンスするために対外援助の増大に依存することになり、それ以降も恒常的に援助への依存度を高めることになった。その結果対外債務返済額が急増し、1982年のデット・サービス・レシオは18.2%に過ぎなかったが、1988年には43.7%にまで上昇した。つまり輸出額の半分近くが債務返済にあてられているということである。石油価格が低迷している状況のもとで、債務返済を実行しつつ、経常収支赤字を縮小するためには、石油以外の商品の輸出によって外貨収入を拡大しなければならない。1986年における石油価格の急落は、経常収支赤字を拡大し、対外借入にいつそう依存させることになった。したがってインドネシア政府は、これまでの石油収入に依存した輸入代替工業化から国際競争力のある商品生産を振興するための輸出指向工業化へと政策の転換を余儀なくされたのである。表6のように、1982年には輸出総額の79.0%が石油・ガスの輸出であり、1985年においても66.8%を占めていたが、

表7 外国投資の推移（認可ベース）（単位：件、100万ドル）

	全 世 界			日 系 企 業		
	件 数		総 額	件 数		総 額
	新 規	拡 張		新 規	拡 張	
1981年	37	37	989.3	5	11	302.3
1982年	34	21	1,396.7	11	14	598.9
1983年	55	46	2,883.2	12	14	548.4
1984年	24	37	1,107.1	2	16	112.3
1985年	50	31	859.0	9	12	127.1
1986年	50	38	826.2	9	12	302.0
1987年	140	73	1,484.2	21	23	441.6
1988年	145	70	4,409.3	24	21	275.7
1989年1～9月	163	57	2,980.7	33	23	483.7

(出所) 日本貿易振興会『世界と日本の海外直接投資』1990年版より作成。

表8 インドネシアの輸出動向 (単位: 100万ドル)

	1984年	1986年	1987年
輸 出 総 額 (f. o. b.)	21,887.8	14,805.0	17,135.6
石油・天然ガス	16,018.1	8,276.6	8,556.0
非石油ガス産品	5,869.7	6,528.4	8,579.6
農 産 物	1,618.9	1,754.2	1,665.9
コ ー ヒ ー	565.2	818.4	535.3
エ ー ビ	195.5	284.7	351.8
茶	226.3	99.1	118.7
ス パ イ ス	111.8	209.0	239.5
加 工 品	3,896.5	4,508.4	6,666.4
木 材 製 品	993.6	1,417.9	2,336.3
合 板	667.9	1,002.4	1,759.3
製 材	282.2	360.1	442.3
その他の木製品	43.7	55.4	134.7
金 属 製 品	612.0	514.3	715.9
錫	269.1	148.7	155.4
アルミ地金	204.6	197.1	245.9
ニッケル・マット	126.2	99.0	118.5
鉄 鋼	12.1	69.5	196.0
織 維 製 品	483.9	797.6	1,015.5
衣 類	295.9	518.8	597.9
織 物	188.0	278.7	417.6
その他の繊維	—	46.5	92.2
天然ゴム加工品	936.8	909.5	682.9
飼 料	66.4	73.5	76.7
ラ タ ン 製 品	86.0	89.1	151.8
植 物 油	63.3	125.0	234.3
電 気, 計 測, 光 学 機 器	168.9	97.7	56.7
加 工 食 品	61.2	81.5	105.9
セ メ ン ト	12.5	39.8	56.1
籐 等 編 製 品	9.3	19.2	47.0
家 具・部 品	4.8	7.6	25.0
化 学 品	47.2	51.9	71.9
化 学 肥 料	37.3	127.3	85.7

皮革・同製品	42.1	49.1	73.0
ガラス・同製品	10.3	12.7	30.7
紙・紙製品	20.6	31.7	95.8
その他工業品	167.9	156.6	445.4
金地金	—	18.3	274.7
鉱産物	184.0	246.7	243.7
銅精鉱	74.5	111.1	170.8

(出所) Biro Pusat Statistik, *EKSPOR STATISTIK PERDAGANGAN LUAR NEGERI INDONESIA* 各年度版より作成。

1987年には48.1%にまでその比率を低下させ、非石油・ガスの輸出が大幅に拡大した。

このような輸出指向工業化が本格的に開始されたのは1986年以降である。輸出促進策として大きな意味をもったのは、第一に1986年9月のルピアの46%切り下げである。これによってインドネシア製品の国際競争力が急速に高まることになった。第二には、輸出指向型産業に対して外資優遇措置をとったことである。1986年5月6日の総合政策パッケージによって、生産物の85%以上を輸出する企業は原材料の国産品使用義務に関わらず自由に輸入できるようになり、税払い戻しシステム (PAKEM) によって輸出企業は輸出品生産に使用した輸入品に支払われた税金の払い戻しを受けることができるようになった。また85%以上の輸出を行っている企業の場合は外資出資比率も当初95%まで認めることになった。さらに87年12月24日の総合政策パッケージでは、生産物の65%以上を輸出する場合に輸入自由化が認められることになった⁸⁾。こうした輸出促進政策の結果、表7のように、1986年に8億2,620万ドルにまでおちこんでいた外国投資は1988年には44億930万ドルに急拡大した。しかし、非石油・ガス部門の輸出は依然として労働集約的な産業が中心である。表8によってインド

8) Mari Pangestu and Ahmad D. Habir, "Trends and Prospects in Privatization and Deregulation in Indonesia", *ASEAN ECONOMIC BULLETIN*, VOLUME 5, NUMBER 3, MARCH 1989. 及び, Djisman S. Simandjuntak, "Recent Changes in Indonesia's Policy on Foreign Direct Investment", *THE INDONESIA QUARTERLY*, VOL. 12, No. 4, FOURTH QUARTER 1989. を参照。

ネシアの最近の輸出動向をみると、1987年における製造業部門の輸出の約70%が木材製品、織物・アパレル、ゴム、非鉄金属といった少数品目からなっており、工業製品とりわけ機械製品の輸出はごく少額にとどまっている⁹⁾。そして、直接投資の拡大も、このような国際競争力のある労働集約的な低・中技術産業への投資が支配的なのである¹⁰⁾。

他方でこうした輸出促進政策は自動車産業においてルピア切り下げによる輸入品価格の上昇をもたらした。さらに円高はこの傾向に一層拍車をかける結果となり、それが部品国産化をめざす自動車生産コストを上昇させた。コストの上昇は販売価格の上昇をもたらし、自動車需要の低迷状態をさらに長引かせることになったのである。これに対して、インドネシア自動車工業会(GAIKINDO)は1987年に政府に「国産化推進と輸出促進は相反する政策」として政策の優先順位を決めるよう要請した¹¹⁾。このように、輸出促進政策と国産化政策が矛盾する状況にあるにもかかわらず、政府の方針は輸出促進を進めながらも、国産化計画は実行するというものであった。政府は1988年から国産化政策に沿ったエンジン部品の現地生産に応じない企業に対して、その部品輸入に50%の罰則関税を課している。これは国産化の推進を計画どおり実現しようとする政府の姿勢を示しているが、このことが却って高率関税によるコストアップとなり、販売価格が上昇したため1000ccクラスの商用車の需要が落ち込むことになり、現地生産外国企業が国産化政策に対応することをますます困難にしているのである。こうした状況を反映して、インドネシア自動車工業会は、1989年に再び完全国産化をめざした自動車産業育成計画を見直すように要請した¹²⁾。

このように、インドネシア政府は自動車国産化の強い要求にも関わらず、経

9) ハリリ・ハディ、三平則夫編『インドネシアの経済開発政策の展開』アジア経済研究所、1989年、173～180ページ。

10) "A miracle comes home", *FAR EASTERN ECONOMIC REVIEW*, 19 APRIL, 1990, p. 42.

11) 小牧利寿「15万台市場に20メーカーが激突」『国際経済 インドネシア特集』26巻、第2号、1989年1月、193ページ。

12) 『日経産業新聞』1989年2月9日。

常収支の赤字と債務返済額の増大のもとで輸出促進政策の採用を余儀なくされたのであり、これがインドネシアの産業構造を輸出競争力にもとづいた国際分業に組み込むことになり、自動車産業といった輸入代替部門の育成を阻害することになったのである。

V 日本自動車資本による企業内国際分業の展開

以上のように政府の国産化計画は予定どおりに実現することは困難な状況にあるが、インドネシアに進出している日本の各自動車資本が自動車需要低迷のもとでもこの国産化への対応に懸命なのは、それによって東南アジアで最大の潜在需要がある同国に足掛かりを維持しておくためである。したがって、各自動車資本は輸出振興政策と国産化政策の狭間で、販売促進とコスト・ダウンのための独自の政策を展開しなければならないのである。

ASEAN諸国のような市場規模で生産拡大とコスト・ダウンを行うためには、特定部品を一カ所で集中生産するか、同一地域内の競争企業と手を組むことが必要になる。前者の方法を典型的にとっているのは、三菱自動車のアジア域内での企業内国際分業の展開である。これは日本からエンジン等の主要部品を供給し、トランスミッションをフィリピンから、ドアをマレーシアから、カーラジオをシンガポールから、アルミシリンダヘッドをオーストラリアからそれぞれ輸入し、タイで生産した部品と合わせて完成車を組み立てるというものである¹³⁾。しかし、この計画には現在のところインドネシアは組み入れられていない。こうした企業内国際分業をインドネシアも含めて展開しているのは、日産自動車とトヨタである。図3のように、日産自動車は東南アジアの自動車生産拠点を結ぶ部品相互補完供給体制を作り、1994年をめどに東南アジア域内の現地調達率を50～60%にまで引き上げる計画である。具体的には、タイからプレス用の金型と「ダットサントラック」用のディーゼルエンジン、インドネ

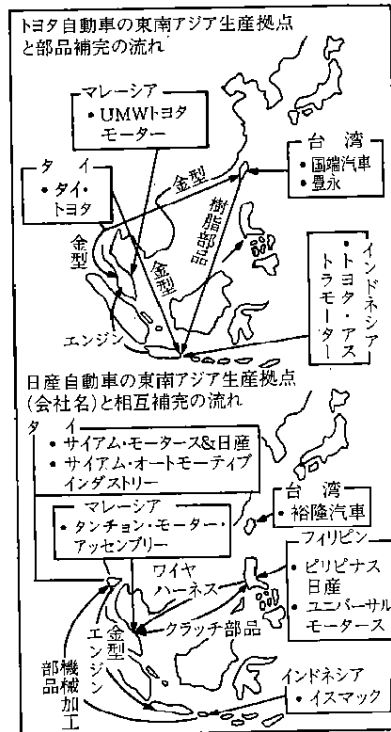
13) 詳しくは、竹野忠弘「アジア地域における自動車産業の国際分業の展開(上)(下)」『世界経済評論』1989年5月号、6月号を参照。

シアからは機械加工部品、フィリピンからはワイヤー・ハーネス、マレーシアからは電装部品・クラッチ部品をそれぞれ他の三カ国に輸出するというものである。一方トヨタは、インドネシアからマレーシアに自動車エンジンを輸出し、タイからインドネシアとマレーシアに金型を輸出し、台湾からインドネシアに樹脂部品を輸出している。さらに1990年7月にはマレーシアにステアリング・ギアの生産会社を、フィリピンにはトランス・ミッションの生産会社を設立し、シンガポールに多国間取引の調整・運営会社を設立して、いっそうの企業内国際分業を展開しようとしている。

これに対して、もう一方の製造コスト削減の方法をとっているのは、三菱自動車と鈴木自動車である。両者は、インドネシアで1000ccクラスの小型トラックを共同開発し、必要な部品を分担するものであり、1991年生産開始を予定している。これは最初から部品を共通にすることで投資負担を軽減し、価格競争力を強化しようとするものである¹⁴⁾。

トヨタや日産自動車の展開している企業内国際分業は部品の業種、分野や車種など製品分野別に分業を行う水平分業ではなく、特定の部品や工程を分担して生産する垂直分業の形態をとっている。これは企業内垂直的補完分業という

図 3



(出所) 『日経産業新聞』1989年6月22日。

14) 『日本経済新聞』1989年4月19日。

ことになる¹⁵⁾。このように、日本自動車資本は国産化政策と輸出促進政策に対応して、独自の企業内国際分業を展開しつつある。しかし、これら企業のおこなっている企業内国際分業はインドネシアをはじめとするASEAN諸国がすべての自動車部品を国内で生産し、それによる技術移転と自動車産業を育成しようという国産化政策とは異なり、各国が特定部品の生産に特化させられ、企業による国際分業の一分枝となることも考えられる。ここに外資による国産化政策がもつ矛盾が顕在化しているといわなければならない。

おわりに

インドネシアにおける自動車需要は1989年になってようやく低迷状態からの脱却の兆しがみえてきた。しかし、依然として20万台に到達しえないという市場規模で日本自動車資本を中心として多数の企業が激しい競争を展開しているという事態に変化はない。インドネシア政府はこうした状況の中で自動車国産化をいっそう押し進めることを表明しているが、これまでのところで述べたように計画どおり1990年末までに部品完全国産化を実現することは容易なことではない。政府としては、輸出促進政策も同時に展開せねばならないのであって、これまで国内市場を対象にしてきた自動車産業も輸出産業として育成する方向が検討されている。しかし、現在のインドネシア自動車産業には輸出競争力はない。したがって自動車輸出をするためには製造コストを削減しなければならないのであるが、そのためには自動車一貫生産体制の確立などの効率化が必要である。だが、これを実現するためには、各部品生産ごとに分離されている工場を一貫生産体制に再編することによる雇用者の削減や、独自の産業として形成されている国内資本による架装メーカーの合理化などが当然検討されねばならず、それはインドネシアの失業問題を深刻化させることになるだろう。

さらに重要なのは、こうした自動車国産化が多国籍企業によってなわれて

15) 下川浩一「自動車産業における国際分業の現状と将来」『自動車工業』1989年6月号、2～13ページ。

いることから生じる問題である。インドネシアにおける国産化政策のもつ矛盾を検討する際にもこの国産化の主体である多国籍企業の側の論理こそが主要な側面として検討されなければならない¹⁶⁾。日本の各自動車資本は政府の国産化政策に対応しつつも独自の利潤拡大の方向として企業内国際分業をいっそう展開しようとしている。こうした多国籍企業の国際展開が政府の部品完全国産化の方針と矛盾せざるを得ないことは前に見たとおりである¹⁷⁾。このことは、多国籍企業の要求にもとづいた国際生産の展開と、こうした多国籍企業に依存した国内産業の育成を行わざるを得ない途上国政府との間の深刻な対立を如実に示しているといえよう。

(1990年7月稿)

〔付記〕

筆者は1990年3月9日から同年3月23日まで、杉本昭七教授のインドネシアにおける多国籍企業に関する現地調査に同行させていただいた。現地では、日本輸出入銀行ジャカルタ駐在員事務所 および、P. T. YUASA BATTERY INDONESIA, P. T. KAYABA INDONESIA, P. T. NIPPONDENSO INDONESIA, INC., P. T. SUZUKI INDONESIA MFG., P. T. SUZUKI ENGIN INDUSTRY, P. T. MITSUBISI KRAMA YUDHA MOTORS & MFG., P. T. KRAMA YUDHA TIGA BERLIAN MOTORS, ALEXANDER HOUSE の各社を訪れた。本研究は、この現地調査に基づく研究成果の一部である。

- 16) 杉本昭七氏は、多国籍企業の発展途上国への直接投資とその受入国との関係を分析する上で次の点を強調されている。「直接投資供与側の態様は、他方では、受入国側の経済環境ならびに政府諸政策のありようによって規定される。だがこの双方の関係においては、供与側の要因がより決定的な役割を果たすことがあくまでも認識されていなければならない。なぜなら、いうまでもないことだが、運動をつくり出す主体のありようを出発点に据えなければ、世界経済の展開方向を法則的に把握することはできないからである」(「ニックス化の性格と条件について」杉本昭七著『多国籍企業はどこへ導くか』同文館、1989年、第2章、116ページ)。
- 17) オーストラリアの自動車国産化を研究された松村文武氏は、外国多国籍企業による現地生産であっても、現地労働者を雇用していることをもって、その多国籍企業による生産を「国産」と称していることについて次のように述べられている。「『労働の担い手に基づく国産規定』は、資本所有権の国際的拡大に起因する経済的支配深化の問題を背景に追いやる恐れが生じないか、という疑問につきあたざるをえない」(松村文武『「国産」の概念—オーストラリア経済管見—』『世界経済評論』1989年4月号、64ページ)。インドネシアにおける自動車国産化もまさにこうした問題を提起しているといえよう。