

スハルト政権末期インドネシアの 自動車産業とファイナンス構造

向 壽 一

要 旨

インドネシアでは、94年に100パーセント出資の外国企業進出が原則自由化されたことから、95年から97年前半にかけて大量の直接投資・証券投資が流入し、一気に繁栄状態が醸し出された。しかし、97年7月のタイ・パーツ下落を契機に始まった一連のアジア通貨危機の中で、インドネシア経済は危機に瀕し、スハルト大統領は辞任に追い込まれた。この中で自動車産業は、国民車問題の浮上やノックダウン工場の活性化がみられたが、経済通貨危機の中で破綻状態に追い込まれてゆき、ファイナンスも危機に陥る。インドネシアの自動車販売市場は1997年で約39万台であった。日系自動車メーカーはトヨタ、ダイハツ、いすゞ、日産ディーゼル、スズキ、日野、マツダ、日産、三菱、ホンダなどがそろっている。自動車部品産業もインドネシアに進出し、95年夏にはすでに100社を超えるに至った。しかし、ルピア下落による輸入コストの大幅上昇、不況の深刻化、オートローンの機能麻痺などによるトリプルパンチで決定的な打撃を受けている。

外資の大量流入によってもたらされた好況時に国内企業は野放図ともいえる外資借入を行った。90年代のインドネシアの場合は好況になり経常収支が悪化してファンダメンタルズが悪くなっても、外資の流入が実勢以上にインドネシア・ルピアを押し上げる（下げ止まりさせる）。このため、引き締めで高金利を維持するとルピア高になるので、中央銀行は金融引き締めを中途半端なまま留めおかざるを得ず、総量規制と自己資本比率規制にも関わらず、外資借入を増大させた。しかし、97年7月のタイ・パーツ下落に端を発したアジア通貨危機の中で、一気に浮動的外資が引き揚げ、華僑もドルなどに資本逃避したのである。

目次

はじめに

I. インドネシア経済の概況

II. インドネシアの自動車産業と部品産業

III. 日系自動車産業・同部品産業にたいするファイ
ナンスの構造

IV. 通貨経済危機とインドネシア自動車問題の特質

V. 外資流入の功罪

むすび

はじめに

1998年5月21日、32年間続いたスハルト政権は学生のデモ・集会と民衆の暴動のさなか、スハルトが辞任し、副大統領ハビビ氏に大統領の座を譲る形で一応の事態の收拾をみた。インドネシアはスハルト時代に外資に厳しい規制を加え、原油輸出や木材輸出などに依存する一次産品国であったが、1980年代以降、脱石油・輸出主導の工業化路線に転換し、外資に対する規制も次第に緩和されていった。それとともに経済成長も軌道に乗り始めたのである。

91年から92年にかけての経済過熱も引き締め政策によって乗り切り、94年には100パーセント出資の外国企業進出の原則自由化、インドネシアへの譲渡義務の放棄（それまでは進出した外資は25年を経過すると全資本金をインドネシア政府ないしインドネシア資本に譲渡する義務を負わされていた）により、95年から97年前半にかけて大量の直接投資・証券投資が流入し、一気に繁栄状態が醸し出された。しかし、97年7月のタイバーツ下落を契機に始まった一連のアジア通貨危機の中で、インドネシア経済は危機に瀕し、逆に混乱状態に陥ってゆく。

この中で自動車産業は国民車問題の浮上やノックダウン工場の活性化がみられたが、経済・通貨危機の中で破綻状態に追い込まれてゆき、

ファイナンスも危機に陥る。本稿ではこのようなスハルト政権末期のインドネシア自動車産業とファイナンス構造を別稿に引き続きタイ、マレーシアと比較しながら¹⁾、追究することとしたい。

I. インドネシア経済の概況

インドネシアには1994年から97年前半にかけて、大量の外資が流入した。その国別内訳は第1表、業種別内訳は第2表にある。外資導入は93年の8億ドルから94年に15億ドル、95年に38億ドル、96年に76億ドルと、倍々ゲームで増加していった。業種別には、製造業が圧倒的に多く、特に石油関連の化学、紙・パルプ、機械・金属の3業種が抜きんでて多い。国別では日本が最大の資本輸出国で、化学、紙・パルプのほか、家電・電子部品、自動車・自動車部品などがこの間に進出し、98年5月現在、約1,000社の日系企業が進出している²⁾。

このような外資流入とともに、港湾、電力などのインフラも整備され、第3表のように約2億人の人口を抱えるインドネシアは、一人あたりGDPが1989年の527ドルから95年には1,000ドルを超え、実質成長率も年率6-8パーセント程度の高成長を享受していた。ただし、消費者物価(CPI)も年間10パーセント近く上昇し、為替レートも年間約5パーセントづつ低下させ続

第1表 国・地域別外国投資受け入れ状況

単位：件・百万ドル

	93年		94年		95年		96年		97年		96年・97年対比増減 (%)		97年シフト (%)	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額		
日本	54	836.1	75	1,562.5	135	3,792.0	145	7,655.3	94	5,421.3	-51	-2,234.0	-35.2	16.0
米国	18	444.5	18	977.0	37	2,770.6	51	642.0	32	1,017.7	-19	375.7	-37.3	3.0
EU	55	929.8	51	3,385.4	110	8,951.4	117	5,230.4	104	11,740.2	-13	6,509.8	-11.1	34.7
英国	14	301.1	15	2,957.1	34	6,322.1	38	3,390.6	31	5,473.6	-7	2,083.0	-18.4	16.2
オランダ	11	311.4	13	165.7	20	360.1	27	1,329.5	22	319.5	-5	-1,010.0	-18.5	0.9
フランス	6	158.0	1	37.1	10	498.4	11	70.7	11	456.6	0	385.9	0.0	1.3
ドイツ	8	120.6	7	113.1	19	1,344.6	17	164.9	15	4,467.8	-2	4,302.9	-11.8	13.2
スイス	5	17.9	10	70.8	5	44.9	8	157.2	2	73.5	-6	-83.7	-75.0	0.2
オーストラリア	15	153.2	16	53.3	38	3,712.4	58	446.4	37	187.2	-21	-259.2	-36.2	0.6
韓国	22	661.4	35	1,849.1	52	674.7	55	1,231.4	67	1,409.9	12	178.5	21.8	4.2
台湾	21	131.4	48	2,487.6	89	567.4	111	534.6	101	3,419.4	-10	2,884.8	-9.0	10.1
香港	24	384.1	36	6,041.7	40	1,763.3	34	1,105.7	17	251.0	-17	-854.7	-50.0	0.7
シンガポール	57	1,460.2	97	1,664.4	124	1,468.5	134	3,131.0	118	2,298.7	-16	-832.3	-11.9	6.8
タイ	3	2.8	7	11.7	4	34.5	3	1,610.6	2	19.1	-1	-1,591.5	-33.3	0.1
マレーシア	7	36.7	25	421.8	48	877.0	43	1,393.4	46	1,241.8	3	-151.6	7.0	3.7
インド	2	76.0	2	1.9	9	5.8	14	21.8	4	5.9	-10	-15.9	-71.4	0.0
中国	15	28.6	5	91.0	5	17.4	8	20.3	6	23.5	-2	3.2	-25.0	0.1
クウェート	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1,661.0	0	0.0	-1	-1,661.0	-100.0	0.0
その他	10	511.8	10	93.4	19	59.2	37	1,854.8	35	1,344.2	-2	-520.6	-5.4	3.9
複数国共同	26	2,487.6	24	5,083.5	89	15,220.5	149	5,050.8	127	5,462.6	-22	411.8	-14.8	16.1
外国投資計	329	8,144.2	449	23,724.3	799	39,914.7	959	29,928.5	790	33,832.5	-169	3,904.0	-17.6	100.0

(注) 金融、石油、ガス部門を除く。
 件数は新規、形態変更の合計。金額は新規、拡張、形態変更の合計。
 (資料) インドネシア投資調整省 (BKPM), Jetroジャカルタセンター

第2表 業種別外国投資受け入れ状況

単位：件・百万ドル

	93年		94年		95年		96年		97年		96年・97年対比・増減・比率(%)		97年シェア		
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	%
農業	6	112.2	15	690.4	26	1,153.1	43	1,306.2	8	436.6	-35	-869.6	-81.4	-66.6	1.3
水産業	5	21.9	6	39.5	8	231.2	16	79.8	5	27.1	-11	-52.7	-68.8	-66.0	0.1
林業	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	135.5	0	0.0	-1	-135.5	-100.0	-100.0	0.0
鉱業	0	0.0	0	0.0	0	0.0	4	1,696.7	1	1.6	-3	-1,695.1	-75.0	-99.9	0.0
製造業	182	3,448.8	293	18,738.9	454	26,891.9	460	16,072.1	450	23,017.3	-10	6,954.2	-2.2	43.2	68.0
食品	16	141.1	32	1,234.8	38	1,331.8	37	691.4	26	572.8	-11	-118.6	-29.7	-17.2	1.7
繊維	24	419.4	38	396.4	52	471.1	37	514.6	56	372.6	19	-142.0	51.4	-27.6	1.1
木工	10	50.2	17	68.1	33	262.9	39	101.0	30	69.7	-9	-31.4	-23.1	-31.1	0.2
紙パルプ	9	201.6	13	5,120.1	16	2,540.5	16	2,907.3	14	5,353.3	-2	2,446.0	-12.5	84.1	15.8
医薬品	0	12.0	0	0.7	3	36.7	3	43.3	2	37.2	-1	-6.1	-33.3	-14.1	0.1
化学	38	1,170.8	64	7,742.5	113	19,367.7	91	7,361.3	93	12,339.2	2	4,977.9	2.2	67.6	36.5
非金属鉱物	10	97.8	11	631.9	20	289.3	28	789.7	17	1,457.3	-11	667.6	-39.3	84.5	4.3
基礎金属	11	185.9	16	2,081.6	16	291.7	14	650.9	14	357.0	0	-293.9	0.0	-45.2	1.1
機械・金属	59	1,140.0	91	1,423.1	153	2,258.0	186	2,938.6	190	2,331.7	4	-606.9	2.2	-20.7	6.9
その他	5	30.0	11	39.6	10	42.3	9	73.9	8	126.5	-1	52.6	-11.1	71.2	0.4
電気・ガス・水道	3	2,275.6	4	2,397.3	6	3,549.3	8	3,808.5	8	1,840.0	0	-1,968.5	0.0	-51.7	5.4
建設	15	96.9	15	76.5	43	205.8	62	296.8	58	306.8	-4	10.0	-6.5	3.4	0.9
貿易	29	693.1	34	86.7	58	30.5	87	45.2	12	9.5	-75	-35.7	-86.2	-79.0	0.0
ホテル・レストラン	11	394.4	12	343.6	31	998.8	34	1,716.5	26	462.7	-8	-1,253.8	-23.5	-73.0	1.4
運輸	13	85.4	10	145.1	47	5,539.5	20	694.6	36	5,899.8	16	5,205.2	80.0	749.4	17.4
住宅・不動産	6	384.0	19	795.1	22	1,062.2	35	2,628.0	20	1,393.6	-15	-1,234.4	-42.9	-47.0	4.1
オフィス	6	214.0	4	232.8	3	129.8	2	372.3	0	4.0	-2	-368.3	-100.0	-98.9	0.0
その他のサービス	53	417.9	36	178.7	101	122.6	187	1,076.2	166	433.6	-21	-642.6	-11.2	-59.7	1.3
外国投資計	329	8,144.2	449	23,724.3	799	39,914.7	959	29,928.5	790	33,832.5	-169	3,904.0	-17.6	13.0	100.0

(資料) インドネシア投資調整者 (BKPM), Jetroジャカルタセンター

第3表 インドネシア主要経済指標

	単位	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
人口	百万人	180	182	185	188	192	192	195	196	200
一人当たりGDP	ドル	527	590	637	688	835	909	1,023	1,129	—
実質成長率	%	7.5	7.1	6.9	6.5	6.5	7.3	8.1	7.8	5.7
CPI上昇率	%	6.0	9.5	9.5	4.9	9.8	9.2	8.6	6.5	11.1
検出	億ドル	238	257	291	340	368	401	454	498	396
(石油・ガス)	億ドル	87	111	109	107	97	97	105	117	77
(石油・ガス比率)	%	37.0	43.0	37.0	31.0	26.0	24.0	23.0	23.0	19.0
輸入	億ドル	164	218	259	273	283	320	406	429	317
貿易収支	億ドル	67	54	48	70	82	79	57	69	59
経常収支	億ドル	▲13	▲32	▲44	▲31	▲23	▲30	▲72	▲88	▲78
外資標準高	億ドル	66	87	99	116	124	132	147	186	174
対外債務残高	億ドル	594	700	798	883	895	965	1,041	1,080	1,374
デッドサービスレシオ	%	38.0	31.5	34.0	31.6	33.8	30.0	31.1	28.8	—
外国投資許可総額	億ドル	47	88	88	103	81	237	399	299	338
(内、日本)	億ドル	8	22	9	15	9	16	38	77	54
為替レート	(\$/Rp)	1,795	1,901	1,992	2,062	2,109	2,200	2,307	2,362	4,650
(歴年度末)	(¥/Rp)	12.5	14.2	15.9	16.6	18.9	22.1	22.6	20.4	35.9
M2増加率	%	39.8	18.4	10.6	9.3	27.9	23.3	16.1	12.3	23.3
(対前年比)										

(注) 97年推定値

(資料) 中央統計局, インドネシア三和銀行

け経済発展をつづけた。もちろん、95年から97年前半の外国投資集中期間には、外資系企業のみならず地場企業も繁栄を享受し、空前の建設ラッシュが生じた。

このため、原油輸出により貿易収支は黒字基調であるものの、サービス収支(運賃・保険支払い)、所得収支(利子・配当支払い)が赤字で、経常収支は90年代前半は30億ドル内外の赤字であったが、95年から97年にかけて70-80億ドルの赤字に膨らんでいた。これに対し、中央銀行は後に述べるような若干の金融引き締め政策のスタンスを示したが、外国為替管理法がないため、野放図な外資借入や高金利運用をねらった外資マネーの流入などにより、経常収支赤字=資本勘定黒字の状態が保たれた。その結果、外貨準備が1991年末の99億ドルから経常収支が赤字であるにも関わらず、96年末には186億ドルに増大するなど一見好調を維持している

かのような印象を内外に振りまきながら、97年タイ・パーツ下落を契機に通貨危機に落ち込んでいった。

1997年6月時点でルピアは1ドル2,433ルピア程度であったものが、スハルト大統領健康不安説(外遊取りやめ)、預金者保護を伴わない金融機関の閉鎖、副大統領候補ハビビへの不安感などで、98年1月21日にはシンガポール市場で1ドル16,500ルピアという市場最安値をつけた。98年5月はじめには6,000ルピア程度に回復したものの、5月5日の5,800ルピアからベダムで大規模暴動の発生した翌日の5月7日には一時12,000ルピア、終値で9,680ルピアを記録し、さらに14日の首都ジャカルタを中心とする大規模な集会とデモ、暴動の多発などで治安は麻痺し、21日にはスハルトが辞任に追い込まれ³⁾、ハビビが大統領に昇格したあとでは11,000-14,000ルピアの水準で移行した。

こうした政治危機をはらむ経済危機の中で、内需産業の自動車産業は売れ行きが極度に悪化し、不況の象徴的産業と化した。以下ではインドネシアの通貨・経済危機の中でインドネシア自動車産業とそれへのファイナンスがどのように翻弄されたのかを追究することとした。

II. インドネシアの 自動車産業と部品産業

インドネシアの自動車販売市場は1997年で38万6,709台とマレーシアとほぼ同規模の水準である(第4表)。しかし、2億人というマレーシアの約10倍の人口があるにもかかわらず、一人あたりGDPが4分の1ということもあって、商用車が97年実績で約31万台、乗用車(セダンタイプ)が約7万台と、圧倒的に商用車の比率が高い。これは所得水準によって規定されるよりも、むしろ基本的には政府の自動車産業にたいする政策が、これまで商用車優先だったところによる面が大きい。乗用車は現地調達比率(ローカル・コンテンツ)80パーセント以上を達成しなければ輸入非課税の恩典が受けられない。しかし、現地部品調達比率が80パーセント以上というのは事実上困難である。一方、完成車輸入は100パーセントの関税がかかる。

これに対して、小型商用車(実際には人が乗るワゴン型乗用車として使用)は、ローカルコンテンツ40パーセント以上で輸入関税非課税であり、部品の輸入関税率はパーツの種類によ

て異なるが約40パーセントである。そこでトヨタは地場の有力グループであるアストラ・インターナショナルにエンジン部品などを供給して、ノックダウンKD生産をしている。例えば97年の新型キジャン(キジャンとは鹿の意味)は月間8,000台に及ぶ生産と販売実績を持っており、ほかにもいすゞのパンサー、ダイハツのエスパス、日産のセレナ、三菱のコルト、スズキのエスクードなど、日系自動車メーカーの現地ノックダウンの商用車が売れていた。また、三菱はトラック生産に力を入れており、これを商用車としてトヨタに並ぼうとする勢いで売っていた。

なお、日系自動車メーカーと現地組立会社の系列は第5表のように入り組んでいる。例えばトヨタが組立を委託しているアストラ・インターナショナルにはトヨタ以外にダイハツ、いすゞ、日産ディーゼル、BMW、プジョー(プジョーは98年に撤退)、ルノーが生産委託をしていた。また、スハルト大統領の親友が経営するナンバーワン財閥のサリムには、スズキ、日野、マツダ、日産、ボルボ、フォルクスワーゲン、双竜といったメーカーが生産委託していた。さらに、スハルト大統領の次男の経営するビマングラには、現代、メルセデスベンツ、フォードが委託していた。このように大半がスハルトの息のかかった財閥グループに生産委託していたのである。ただし、三菱はクラマ・ユダ、ホンダはイモラという独立系の企業に委託していた。

第4表 インドネシアにおける自動車販売台数の推移(1990—97年)

単位:台

自動車販売台数	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	97年シェア
乗用車 (セダンタイプ)	56,341	45,691	30,321	32,184	40,219	37,835	43,911	73,250	18.9
商用車	219,183	217,382	141,544	178,495	281,688	340,862	288,121	313,459	81.1
合計	275,524	263,073	171,865	210,679	321,907	378,697	332,032	386,709	100.0

(資料) GAIKINDO (自動車工業会)

第5表 インドネシアの企業グループ・ベスト10と自動車市場に参入している企業グループ

企業グループ名	グループ総帥	総売上高 (10億ルピア)	総資産額 (10億ルピア)	傘下企業数 (社)	総従業員数 (人)	総代理権を保有 するブランド
①サリム Salim	スドノ・サリム Soedono Salim (サリム・グループ会長) 華人名 リム・スイウ・リヨン Liem Sioe Liong	44,000	40,482	640	200,000	スズキ, 日野, マツダ, 日産, ボルボ, フォルクスワーゲン, 双電
②アストラ・インターナショナル (AI)	アブドゥル・ラフマン・ラムリ Abdul Rachman Ramly (AI会長) プリプミ, 元プラタミナ 総裁, 前駐在米大使	16,300	15,617	342	5,100	トヨタ, ダイハツ, いすゞ, 日産, BMW, プジョー, ルノー
③シナル・マス Sinar Mas	エカ・チプタ・ウィジャヤ Eka Tjipta Widjaya 華人名 オエイ・エツ・チョン Oei Ek Tjhong	15,200	39,292	205	75,000	—
④リッポ Lippo	モフタル・リアディ Mochtar Riady 華人名 リー・モ・ティ Lie Mo Tie	7,900	12,697	78	21,000	—
⑤グダン・ガラム Gudang Garam	ラフマン・ハリム Rachman Halim 華人名 チョア・ト・ヒン Tjoa To Hing	7,700	4,493	16	60,000	—
⑥ビマンタラ Bimantara	バンバン・トリハトモジョ Bambang Trihatmodjo プリプミ, スハルト大統領の次男	3,875	2,738	54	11,000	現代, メルセデス・ベンツ, フォード
⑦ボブ・ハッサン Bob Hasan	ボブ・ハッサン Bob Hasan 華人名 テー・キアン・セン The Kian Seng	3,750	4,000	92	27,500	—
⑧ガジャ・トゥンガル Gadjah Tunggal	シヤムスル・ヌルサリム Sjamusul Nursalim 華人名 リム・テッション Lim Tek Siang	3,500	18,675	81	31,000	—
⑨オンコ Ongko	カハルディン・オンコ Kaharudin Ongko 華人名 オン・カ・ファツ Ong ka Huat	3,462	6,946	59	8,500	—
⑩ジャルム Djarum	ロバート・ブディ・ハルトノ Robert Budi Hartono 華人名 オエイ・ヒュー・チョン Oei Hwie Tjhong	3,425	1,950	25	51,000	—
⑪フンプス Humluss	フトモ・マンダラ・プトラ Hutomo Mandala Putra プリプミ, スハルト大統領の3男	2,115	1,600	48	1,625	ティモール (起亜), フィアット
○クラマ・ユダ Krama Yudha	ハジ・シャルヌビ・サイド Haji Syarnoebi Saido プリプミ, 元陸軍准将, 前プラタミナ Pertamina 幹部	770	1,320	10	2,900	三菱
○ムルチュ・ブアナ Mercu Buana	ハジ・プロボステジョ Haji Probostedjo プリプミ, スハルト大統領の異父弟	678	330	64	12,100	GM/シボレー, GM/オペル
○イモラ Imora	ハディ・ブディマン Hadi Budiman 華人名 アン・コツ・ハ Ang Kok Ha	495	385	35	1,180	本田

(注1) サリム・グループの自動車事業は、サブ・グループのインドモービル・グループ (サリム・グループ取締役会ではアントニー・サリム Anthony Salim (スドノ・サリムの長男) が担当, インドモービル・グループの社長は スプロント・ララス Socbronto Laras (プリプミ) が行っている。またティモールの事業は、フトモ・マンダラ・プトラ個人が出資して設立されたP.T.Timor Putra Nasionalを中心に展開されているが、ここではフンプス・グループの自動車事業として取り扱った。さらに、ボブ・ハッサンは、自らが会長を務めるP.T.Nusambaを通じて、1996年秋にAIの株式総数 (1,162,550,400株) の10%を取得して持株比率第2位になるとともに、5大株主 (株式総数の50.41%を保有) の代表的な地位についた。しかし、ボブ・ハッサンは1996年秋の買収開始まではAIの株も保有しておらず、1995年を対象にした本表ではボブ・ハッサン・グループを自動車事業を行っているグループに分類していない。また、1996年にビマンタラ・グループがインドネシア・オリジナル・ブランドのビマンタラブランドを、インドモービル・グループも同じくIMGブランドを設立したが、1995年を対象にした本表には含めていない。

(注2) 総売上高、総資産額、傘下企業数、総従業員数は、自動車以外の事業も含めたグループの事業全体の数値で、全てWarta Ekonomiによる1995年の推計値。各企業グループが保有するブランドは、1995年末までにATPM(Agen Tunggal Pemegang Merk, 総代理店) が設立されているブランド。

(注3) 順位は1995年の総売上高に基づく順位。11位以下は、売上高200位以内の企業グループを掲載した。自動車市場に参入しているグループはこの他に、ハシム・ニン・グループ (華人系, クライスラー/ジープ), スタースルヤ・グループ (エスニシティー不明, 大字), ジャワ・モーター・グループ (エスニシティー不明, ランド・ローバー), ウダティンダ・グループ (プリプミ系, ホールデン), アルン・グループ (エスニシティー不明, シトロエン, ベルリ), P.T.DAF (エスニシティー不明, DAF) がある。

(資料) Warta Ekonomi No.27/Ⅷ/25 November 1996 (『ワルタ・エコノミ』誌, 1996年11月25日号, 通巻Ⅷ-27号) PP.35~50, CISI A Study on 400 Prominent Indonesian Businessmen 1993/1994, GAIKINDO(Gadungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia, インドネシア自動車工業会) 資料, 商工業資料などよりJetro ジャカルタセンター作成。

自動車部品産業も、旭硝子が1973年から、デンソーが78年から、アラコ（自動車内装品）が88年から、イズミ工業が90年から、荒井製作所が91年から進出するなど先駆の例はいくつかあったものの、本格化するのは94年からである。例えば、キジャンの売れ行きが好調なトヨタグループは一次下請けで作る協豊会20社程度（アイシン精機、トヨタ車体、中央発条、フタバ工業など）や、ホンダグループのカヤバ工業やショーワなど、主要な日系自動車部品産業企業が顔をそろえ、95年夏にはすでに100社を超えるに至った⁴⁾。この中には中央発条のように当初、アストラ・インターナショナル・グループの部品会社と技術提携（技術供与）を行ったあと、出資をして子会社にした例もある。と同時にインドネシア国内にもアストラ・インターナショナル・グループのように自動車部品、とりわけボディ部品を供給する地場企業が育ってきている点も、指摘しておかなければならない。ノックダウンとローカルコンテンツ40パーセントという国内生産化の動きは日本など外国資本の呼び水になると同時に、国内地場企業の育成に結びついているのである。

インドネシアにおける自動車部品産業への日本企業進出にみられる特徴的な点は、まず第1に、100パーセント出資がほとんどみられず、大部分が現地パートナーとの合弁形態であることである。第2に、市場規模が小さいため、必ずしも本国での企業系列にとらわれず、他系列の組立工場にも納入することを前提として進出してきたことである。この点は100パーセント出資・系列輸出型のタイとは全く対照的であり、マレーシアに近い形態である。ただし、マレーシアのプロトンやブルディアほど国民車の体勢が整っていないため、日本車の占める比率

が高く、したがってより多くの部品企業が流入してきている。日本の完成車メーカーも自らの系列下請け会社に対しては、自企業のみにとらわれず、広く納入する姿勢で進出することを勧めている。

ところで、インドネシアは1996年に突然「国民車」構想を発表した。スハルト大統領の3男フトモ・マンガラ・プトラ（通称トミー）の経営するフンプスが、韓国の起亜自動車から無関税で輸入した自動車（乗用車）「ティモール」を国内販売し、将来現地生産化しようとするものであった。他社の乗用車には100パーセントの輸入関税がかかってくるのに、起亜からのティモール輸入だけはゼロ関税とするこの方針は、日米欧各国から批判がまきおこり、WTOに提訴され、その結果、WTO違反とされた。

しかし、ティモールは約4万台輸入され、乗用車キジャンと同程度の価格帯（4,500万ルピア＝約140万円）で販売された。ちなみに当時、同クラスのカローラは1億ルピア（約280万-300万円）であったのでその厚遇ぶりがわかる。ところが、WTOに提訴されたことから、あとで100パーセントの関税が追徴されるとの噂もたつて、売れ行きは必ずしも芳しくはなく、政府関係者、スハルトの息のかかった銀行関係者に割り当てるに購入が勧められ、1997年中に1万7,000台前後の台数を売るにとどまった。だが、本体の起亜自動車が97年中に倒産し、あとで述べるように97年秋以降オートローンが組めない金融状態になったので自動車販売が落ち込み、大量の在庫品を抱えた。しかし、98年5月のスハルト辞任時点までは、国民車構想は放棄せず、新たにティモールに組立工場を建設しているところであった。スハルト失脚後、この工場が誰の手に渡るのかは今のところ判然としない。

なお、インドネシアのタクシー車は、フォード、日産、プロトンが多い。これは一般の乗用車や商用車の売れ筋とは異なり、政府の斡旋による割り当ての結果であるといわれている。

1997年に史上最高の売れ行きを示した自動車業界であるが、同年8月に4万3,386台を記録したのをピークに、徐々に下落し、98年には1月に1万4,374台、2月6,805台、3月6,181台と惨憺たる様相を呈している⁵⁾。第1四半期を通じて約2万7,000台で、通年で98年は10万台に達するかどうかきわどい、厳しい状況になっている⁶⁾。このため、トヨタ・アストラ

など現地組立工場は生産を週3日に操業短縮している状況であるし、ホンダなどは乗用車のみ組立販売なので月間30数台しか売れない状態に追い込まれている。

(第6表)

Ⅲ. 日系自動車産業・ 同部品産業にたいする ファイナンスの構造

日系自動車産業・同部品産業の進出に際して、邦銀勢は当初、東京銀行（現東京三菱銀行）だけが1957年に駐在員事務所を設置し、68

第6表 メーカー別販売台数の推移 (1990-97年)

メーカー	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	97年シェア
Honda	12,758	8,205	6,277	6,210	8,346	4,870	6,357	6,815	1.8
Toyota	72,845	76,140	46,842	51,275	79,431	96,699	74,567	98,139	55.4
Nissan	6,231	4,288	2,212	2,497	4,956	5,268	4,830	8,999	2.3
Mitsubishi	39,459	51,430	27,900	40,110	59,336	73,705	76,254	70,092	18.1
Mazda	4,339	4,941	1,528	3,074	4,046	2,907	1,884	5,228	1.4
Suzuki	54,410	42,617	31,503	40,519	56,060	70,140	57,395	64,086	16.6
Daihatsu	56,120	43,776	26,692	31,553	58,295	59,743	35,392	33,164	8.6
Isuzu	5,255	16,538	20,549	25,142	32,111	42,966	42,967	50,353	13.0
Hino	5,578	2,258	787	2,288	4,374	3,522	3,191	4,657	1.2
日本小計	256,995	250,193	164,290	202,668	306,955	359,820	302,837	341,533	88.3
M.Benz	4,253	4,105	1,788	2,268	4,813	7,522	6,531	5,195	1.3
BMW	3,064	3,131	1,414	1,573	2,898	3,151	3,788	4,114	1.1
Ford	3,980	2,242	2,343	2,184	3,197	2,880	3,651	4,307	1.1
Opel							3,742	4,083	1.1
Peugeot	1,578	861	447	366	614	751	1,401	1,803	0.5
Volvo	519	424	201	231	572	716	688	733	0.2
Fiat	544	245	132	42	246	0	0	0	0.0
Citroen	532	222	107	103	34	0	0	0	0.0
Chevrolet	1,613	1,137	865	1,203	1,255	569	37	0	0.0
Chrysler					1,077	792	791	0	0.0
Landrover				34	83	44	3	0	0.0
Others	2,446	513	278	7	96	1	0	821	0.2
欧米小計	18,529	12,880	7,575	8,011	14,885	16,426	20,632	21,056	5.4
Hyundai						1,291	2,056	3,863	1.0
Daewoo						501	465	724	0.2
Timor							6,042	19,471	5.0
Ssangyong								62	0.0
韓国小計	0	0	0	0	0	1,792	8,563	24,120	6.2
合計	275,524	263,073	171,865	210,679	321,840	378,038	332,032	386,709	100.0

(資料) GAIKINDO (自動車工業会)

年に外銀10行に支店を認めた際、支店に昇格したものが邦銀唯一の支店である。現在でもフルブランチとしての支店は東京三菱銀行のみで、資産額も外国銀行としてはCitibank、香港上海銀行について第3位、銀行約500行の中では26位(第7表)となっている。ほかの主要銀行は日本興業銀行、日本長期信用銀行、住友銀行、第一勧業銀行、三和銀行、富士銀行、さくら銀行、大和銀行、東海銀行などが、1988年の銀行法改正により、現地側出資15パーセント、日本側出資85パーセントの現地法人が設立できるようになったのを契機に、現地法人銀行を設置し

第7表 インドネシア主要銀行ランキング(1997年6月)
単位:ルピア

	銀行名	総資産
1	BANK CENTRAL ASIA	41,240,297
2	BANK NEGARA INDONESIA	37,994,535
3	BANK RAKYAT INDONESIA	36,687,616
4	BANK DAGANG NEGARA	32,605,201
5	BANK EKSPOR IMPOR	25,762,224
6	BANK BUMI DAYA	25,574,824
7	BANK DANAMON INDONESIA	24,084,853
8	BANK DAGANE NAS, INDONESIA	20,324,096
9	BANK INTERNASIONAL INDONESIA	19,726,460
10	BANK TABUNGAN NEGARA	13,714,190
11	BANK LIPPO	11,948,879
12	BANK BALI	8,967,177
13	BANK NIAGA	8,620,193
14	BANK UMUM NASIONAL	7,672,890
15	BANK DUTA	6,281,922
16	BANK PANIN	5,829,933
17	CITIBANK	5,435,736
18	BANK UNIVERSAL	4,296,873
19	BANK HARAPAN SANTOSA	4,291,625
20	BPD DKI	3,606,298
21	BANK BUKOPIN	3,536,650
22	BANK BIRA	3,186,224
23	BANK TAMARA	3,110,767
24	HANGKONG & SHANGHAI BANK	3,075,656
25	BANK BUANA INDONESIA	2,471,718
26	BANK OF TOKYO MITSUBISHI LTD	2,423,934
27	BANK MODERN	2,413,671
28	BANK PDFCI	2,420,457

(資料) 東京三菱銀行ジャカルタ支店

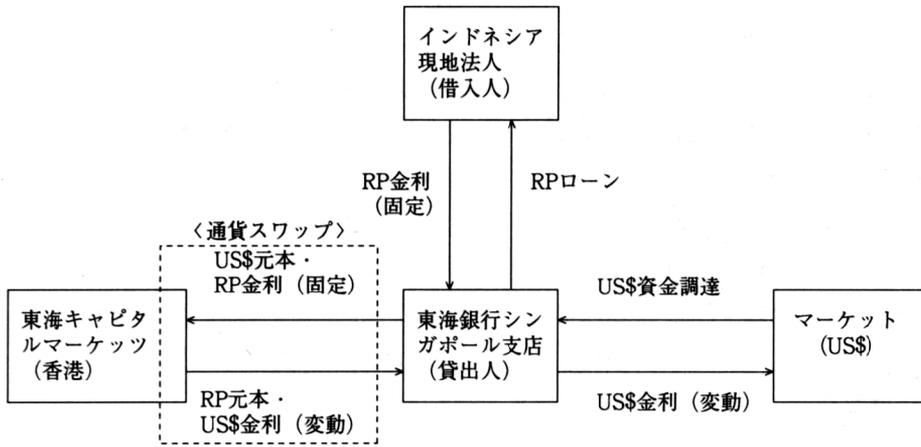
ている。

例えば、東京三菱銀行の場合、支店に日本人スタッフ22人をそろえ、ジャカルタとスラバヤに支店を置きフルバンキングを行っている。さらに、リース会社(PTプミプトラBOTファイナンスとPTダイヤモンドリース・インドネシア)をおいている⁷⁾。また、三和銀行の場合、PT三和インドネシア銀行に11人のスタッフをおき、ジャカルタ本店のほか、スラバヤ支店、ベカシ副支店とベカシのMN2100副支店を設置し、さらにジャカルタの駐在員事務所で情報提供、オフショアファイナンスを提供している。さらにリース会社にPT三和BRIファイナンス、さらにノンバンクとしてPTバンク・パシフィックTBK、PTインターパシフィック・セキュリティーズ、PTバンク・バリへの出資などを行っている⁸⁾。

新規に進出する企業はできるだけ自己資本で土地・建物をまかない、足りない場合は親会社からインドネシア子会社に向けて親子ローンで補っている場合もある。なお、現地パートナーが土地などを現物出資するケースも多い。インドネシアの日系企業に対する貿易金融は大部分がドルベースである。日系企業が財務の主導権を握っている場合はドルでの借り入れを先物でヘッジしているケースも見られるが、ルピアがドルに対し比較的安定的に推移していたし、ドル金利のほうがルピア金利よりも安かったため、多くの企業では為替リスクのヘッジをしていなかった場合がほとんどである。

ルピア貨での現地運転資金は、邦銀系現地法人銀行や支店で提供している反面、ドル貨での融資はシンガポールからのオフショアローンを利用している場合が大半であった。なお、ルピア貨ローンの金利が10パーセントを上回る状態から、98年5月には50パーセントを上回るまで

第1図 東海銀行ルピア固定金利ローンのスキーム



(資料) 東海銀行「アジア室ニュース」No.40, 1997年8月25日

上昇してきたため、各銀行は長期固定ローンを出すことを躊躇している。それを打開する方策のひとつが東海銀行の行っているようなスワップである(第1図)。

その仕組みは以下の通りである。日系企業向けにルピア貨で固定ローンを組むために、まず、シンガポール支店でドルを調達し、これを東海銀行の香港法人との間でドルとルピアの通貨スワップを行い、それで得たルピアをインドネシアの日系現地法人に貸し出し、金利も固定とするのである。このようなデリバティブ(金融派生商品)を使って、運転資金を供給しなければならないところに、経済危機における銀行の対応力が表われているといえよう。

現地進出、運転資金に次いで重要なのは、自動車販売の際に、販売会社系列を利用して行う自動車販売ローン(オートローン)である。銀行系ノンバンク(多くはリース会社)は、法人需要向けのローンを提供するリース会社が多かったため、通貨危機における打撃が少ないところもあるが、それでもいくつかのリース会社は

社員を引き揚げざるを得ない状況に追い込まれている。しかも、インドネシアには日系の総合商社の自動車部がファイナンス・カンパニーを持ち、オートローン提供に進出していた。それは自動車部品を輸入して現地で組み立て販売していることと関連している。トヨタは豊田通商、日産が丸紅、いすゞが伊藤忠、ダイハツが日綿、三菱が三菱商事、ビマンダラが日商岩井、というように日本からインドネシアに向けて、部品やコンポーネントが搬送される場合必ずと言っていいほど総合商社が間に入り、日系自動車メーカーと現地組立企業で作る合弁企業にも総合商社が出資した「3人4脚型」のケースが少なくない。

これら総合商社が自動車販売促進のためにつくるファイナンス・カンパニーは、個人向けオートローンを組んでいるケースが大部分である。インドネシアでは自動車販売の約6割がオートローンを組んだ販売といわれている。ところが、通貨危機のため、銀行の貸出金利が50パーセント以上にまで跳ね上がると、あまりの高金利に

ファイナンス・カンパニーやリース会社は銀行から資金を借り入れてローンをつけることが困難になる。そこで、現金販売か頭金5-6割にして、わずかしかローンを組まない。つまり、ファイナンス・カンパニーが自ら回収したルピアを資金の範囲内でのみ新規ローンを組まず、事実上の縮小販売にならざるを得ない。

インドネシアにおける自動車販売台数がピーク時の月間4万台から、月間6千台へと激減した最大の要因は、このオートローンの機能停止によるところが大きいのである。もちろん景況悪化からの消費者心理の冷え込みもあるが、直接の要因で最大のものは、タイやマレーシアと同様、オートローンの機能麻痺によるものである。これら総合商社系ファイナンス・カンパニーに融資していたのはほかならぬ日本の銀行であるが、経済危機を克服し、この高金利状態を脱出しないかぎり、新規融資が行われそうもない。

IV. 通貨・経済危機とインドネシア自動車問題の特質

インドネシアではタイやマレーシアと異なり、不動産バブルや証券市場でのバブルの発生はあまりみられなかった。むしろ、95年から中央銀行は金利を高めに誘導し、しかも市中銀行の貸出増加分を対前年比20パーセントに留めるように規制していた。ファイナンス・カンパニーについても自己資本の20倍までをルピア借入の際の可能な限度とし、外貨借入は自己資本の5倍までとした。要するに、貸出の総量規制と自己資本比率規制を比較的早い段階で導入していたのである。

しかし、2003年にはASEAN域内の関税自由化が行われるため、その前に自国に有利な産業

構造を整えようという思惑から政治的に外資導入による産業育成が急がれた。その外資導入によってインドネシア経済はブームに沸いたが、同時に対外債務を増大させてきた。政府が98年2月に発表した対外債務総額によれば、1997年末で総額1,360億ドルの対外債務があり、うち政府の対外債務678億ドル、民間対外債務683億ドルである。民間対外債務のうち金融機関が94億ドル、企業が589億ドルであり、企業対外債務国内企業が301億ドル、外資との合併企業が235億ドルである。

これらのうち、輸出企業が負っている対外債務は自らが外貨を獲得できるため、それほど問題はない。しかし、国内販売向け企業、建設業企業や輸入企業が負っている債務は重大な問題をはらんでいる。通貨下落のため、木材加工品や繊維、家電といった輸出型産業は自国通貨安のため輸出がしやすくなっているが、自動車、二輪車、国内用家電といった業種はきわめて厳しい状況である。とりわけ自動車産業は典型的な輸入産業であり、ルピア下落による輸入コストの大幅上昇、不況の深刻化、オートローンの機能麻痺などによるトリプルパンチで決定的な打撃を受けている。

V. 外資流入の功罪

外資の大量流入によってもたらされた好況が、95年から97年前半のインドネシア経済を潤したが、中央銀行の早期の引き締め政策にも関わらず、有効な外国為替管理法がないため、国内企業は野放図ともいえる外貨借入を行った。また、証券市場の規模が小さいため、証券投資自体はあまり多くはならなかったが、米国のヘッジファンドや年金基金、日本、韓国、香港、

シンガポールなどからのルピア預金での高金利運用をねらった非居住者預金の増加や、CP、中期国債などへの証券投資が大波となって、インドネシアに押し寄せた。

1965年までの日本の場合、好況になると輸入が増加し、貿易収支が悪化し、外貨が枯渇したため、政府と日銀は財政緊縮、金融引き締めをせざるを得ず、これを「国際収支の天井」と呼んだ。グローバルな資金移動がまだ活発ではなく、厳重な外国為替管理規制が実施されていたからである。ところが、90年代のインドネシアの場合は好況になり経常収支が悪化してファンダメンタルズが悪くなっても、外資の流入が実勢以上にインドネシア・ルピアを押し上げる（下げ止まりさせる）。このため、引き締めで高金利を維持するとルピア高になるので、中央銀行は金融引き締めを中途半端なまま留めおかざるを得ず、総量規制と自己資本比率規制にも関わらず、外貨借入を増大させた。しかし、こうして流入した浮動的外資は97年7月のタイ・パーツの管理フロート移行、事実上のパーツ切り下げに端を発した一連のアジア通貨危機の中で、一気に引き揚げ、華僑もドルなどに資本逃避したのである。

こうなると、市場規模の小さいルピア為替市場での相場はつるべ落としである。ちなみに、97年6月までインドネシアは毎年5パーセント程度ルピアを切り下げてきており、為替変動幅を8パーセントまで認める管理フロート制度であったが、97年7月から変動幅を12パーセントに広げても対応しきれず、8月14日に完全フロートに移行した。その後はスハルトが反IMF的発言を繰り返したり、航空産業育成論者で積極財政論者であると見なされていたハビビが副大統領候補となったり、預金者保護を伴わずに銀

行など金融機関を閉鎖するなど経済原則に反することを繰り返したため、インドネシアに金融資産を置く人々はルピアを売り、ドルに替える動きが加速した。こうして資金流出は留まるところを知らず、ルピアは暴落を続けたのである。

もし、グローバルな資金移動がなく、日本の「国際収支の天井」のような為替管理下の内発的引き締めメカニズムが作用していたなら、インドネシア経済はここまで混乱しなかったであろう。グローバルなマネーゲームの横行する現代にあつては、為替管理・資本流出規制は先進各国の反発を買い、外資流入の阻害要因となる。そのような時代では本来引き締めなければならない経済状態でも、外資の流入が危機感醸成を逸らすだけでなく、金融引き締め自体を無効にしてしまうのである。

むすび

タイの場合は、外資の流入が直接に不動産バブル、証券市場バブルを引き起こし、バブルがはじけると同時にヘッジファンドのアタックに見舞われて、パーツ下落がもたらされた。

マレーシアの場合は、国民車生産に象徴される外資の制限的導入が、皮肉にも証券市場を肥大化させ、証券市場のバブル形成・崩壊と同時に通貨危機に見舞われた。

インドネシアの場合には、顕著なバブルがなく、しかも中央銀行が早めに金融引き締めをしていたにもかかわらず、外国為替管理がなかったため、大量の外貨借入と外資流入（直接投資・銀行預金など）をもたらし、アジアの一連の通貨危機の中で一気に外資流出が発生した。

自動車産業では市場規模が小さいため、タイのような系列輸出的進出は採っておらず、横断

的な市場が形成されているが、部品輸入・現地組立のため総合商社が介在し、その商社系ファイナンス・カンパニーの機能麻痺の中で自動車販売は壊滅的打撃を受けた。

タイ、マレーシア、インドネシアはそれぞれ通貨危機の打撃を受けたが、最も甚大な被害のあったのはインドネシアである。これは政治不安・スハルト退陣という政治危機にまで発展したが、経済面だけをみても、自動車販売台数見込みは98年は対前年比4分の1にまで落ち込み、通貨価値が4分の1ないし5分の1にまで落ち込んでいる。物価上昇によってある程度相殺されるにせよ、ようやく1,000ドルに届いた一人あたりGDPは300-500ドルの水準となって、最貧国に転落してしまう危機をもはらんでいる

のである。

注

- 1) 拙稿「タイに対する日系自動車産業・部品産業の進出とメインバンク制度の変容」大阪証券取引所調査部「インベストメント」第52巻第2号(1998年4月)
- 2) Jetro ジャカルタ・センター調べ
- 3) 拙稿「現地報告：スハルト辞任：院政の始まりか？スハルトを追い詰めたルビア暴落と生活難」『エコノミスト』1998年6月2日号
- 4) 東洋経済「週間東洋経済：海外進出企業総覧1995」などより作成された『日本自動車メーカー(10社)のインドネシア生産拠点概要と最近の動向』(インドネシア三和銀行資料, 1995年より)。
- 5) 『ニューズネットアジア(インドネシア版)』1998年5月1日号
- 6) インドネシア三和銀行調べ。
- 7) 『(株)東京三菱銀行ジャカルタ支店のご案内』1997年9月。
- 8) 『三和銀行インドネシア拠点一覽』1998年3月。

(立命館大学経営学部教授)