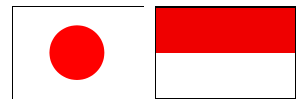


日本人にとって インドネシア社会は 今後どのように変わるのか





自己紹介



- 1975/4～1981/6 ヤマハ(株)入社 インドネシア工場立上支援分野配属
- 1981/6～1987/3 インドネシア工場生産課長 電子鍵盤楽器の組立生産
- 1987/3～1995/7 インドネシア工場長 電子楽器、ピアノ、ギターの輸出拠点化
- 1995/7～2005/3 帰国、インドネシアを普及品の生産拠点化するプロジェクト
- 2005/3～現在 ヤマハ退職、インドネシア進出サポートコンサルタントとして独立
インドネシア語翻訳通訳

静岡大学客員教授、専修大学客員講師

独立行政法人日本貿易振興機構(JETRO)専門家


独立行政法人 中小企業基盤整備機構アドバイザー

一般社団法人海外事業支援センター(OBAC)アドバイザー

一般財団法人海外産業人材育成協会(AOTS)講師

一般社団法人日本インドネシアビジネス協会(ABJI)理事

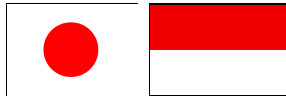
などを経験し、これまでのインドネシア進出支援企業数は約100社



インドネシアとの
関わりも52年
になりました



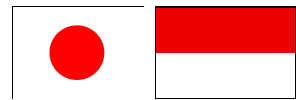
セミナー要旨



- 1975年以來インドネシアでの仕事に関わって来ました。
- 前半の30年は楽器製造会社のインドネシア事業担当、ならびに現地工場の駐在員として、後半の20年は中小企業の進出支援コンサルタントとして、出張の機会を通してインドネシア社会を見て来ました。
- この50年間に、インドネシア社会は大きく変わって来ました。
- このセミナーでは、インドネシアで仕事をする、私達日本人にとって、今後のインドネシア社会、特に身近な環境がどのように変わるのかを、体験を通して考察してみます。



目次



1. 操業コスト

2. 投資条件

3. 環境規制

4. 税金制度

5. 労働事情

6. カントリーリスク

7. サプライチェーン

8. 産業インフラ

9. 社会インフラ

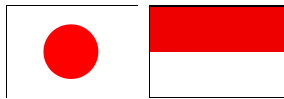
10. 人的資源

11. 国内市場

12. 生活環境

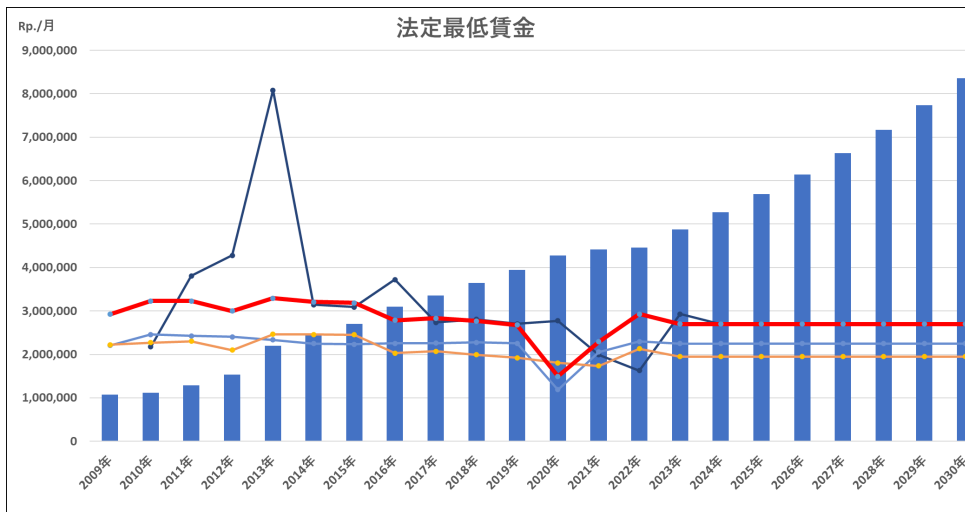


1. 操業コスト



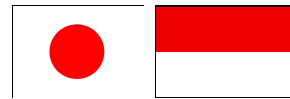
- 1.1 賃金
- 1.2 輸入コスト
- 1.3 電気料金
- 1.4 水道料金
- 1.5 通信料金
- 1.6 スタッフコスト
- 1.7 駐在員コスト

- 2015年から2025年までのインフレ率は、概ね3%前後を推移して来たので、**諸費用**は**毎年3%の上昇**を見込んでおけば良いかと思います。
- 但し、**最低賃金**は物価上昇率+(経済成長率×0.1~0.3)のペースで上昇するので、**毎年6%前後**を見込んでおく必要があります。
- 対米ドルのルピア相場は、長期的にはルピア安の傾向で、米ドル建ての輸入コストは、**毎年5%前後の上昇**が予測されます。





2. 投資条件



2.1 外資規制

- 2020年の[雇用創出法](#)(オムニバス法案)により、基本的に外資に対する[参入制限](#)は撤廃されました。

2.2 最低投資額

- 2025年には、外資に対する最低投資額も、1事業につきRp.100億から[Rp.25億](#)に変更されましたが、これは最初の1事業にだけ適用されるもので、それ以降の追加事業の最低投資額はRp.100億です。

2.3 許認可手続

- 許認可手続きは[OSS](#)(Online Single Submission)システムの画面を通じて進められますが、海外から外国人が手続きをすることは無理のようです。

2.4 用地取得

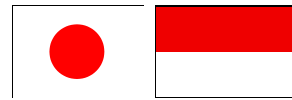
- 許認可手続きを簡素化する努力は、これからも継続されると期待されますが、国内産業保護の観点から、廃止することは今後も期待薄でしょう。

2.5 投資優遇策

- インドネシア政府は普通の工業団地の開発だけでなく、僻地の発展も目的とした、[経済特別区](#)も拡充しつつあります。



3. 環境規制



3.1 排水規制

- 2026年2月、スカルノハッタ空港の西側を流れるタンゲラン市のチサダネ川に大量の魚の死骸が浮いているのが見付かり、生態環境省は20トンの農薬が原因であるとして、犯罪の可能性を調査すると表明しましたが、未だに結果は出ていません。

3.2 排気規制

3.3 廃棄物規制

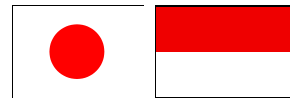
- タンゲラン地区は、インドネシアで最初の排水汚染被害を経験し、インドネシア最も厳しい環境規制があるのにも拘わらず、違法な排水処理がまかり通っているようです。

3.4 騒音規制

- ジャカルタの街中を車で走っていると、晴れているのに空気が淀んでいるのが当たり前のように感じられ、一週間くらい滞在すると決まって喉が痛くなります。
- 電気自動車の普及の是非は別として、ガソリン車が増え続ける限りにおいて、都市部の大気汚染は無くならないでしょう。
- インドネシアにおけるB3廃棄物(有害危険廃棄物)は、政府により指定された処理機関に搬送しなくてはなりません、その数は年々増えているようです。



4. 税金制度



4.1 法人税

- 1985年に10%の付加価値税が導入されて以来、今日まで大きな**税制**の変更はありません。

4.2 所得税

- 法人税は他のアセアン諸国と足並みを揃えるように、外資企業に対しては22%とされています。

4.3 その他税

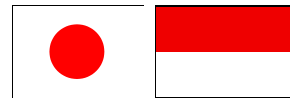
- 納税システムとして“Coretax System”が導入され、トラブルも発生しましたが、**納税処理は次第に便利**になりつつあります。

4.4 減価償却

- 個人の所得税は5%から35%の5段階の累進課税で、日本の5%から45%の7段階に区分された超過累進税よりも率は低いのですが、日本人駐在員の場合は、会社負担の借家および社用車の費用も所得と見做されるため、高額に分類される所得の比率が高くなり、同額の所得でも日本よりも納税額は大きくなります。
- 赴任する際に、1月1日以前に転出届を出していれば、翌年6月以降の日本での住民税は原則としてかかりません。
- 赴任した後でも、本社から引き続き給与が支払われる場合や、国内に不動産収入がある場合は、20.42%の源泉徴収(国内源泉所得)が適用されることがあります。



5. 労働事情



5.1 雇用条件

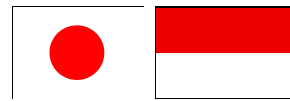
5.2 労働組合

5.3 外国人労働規制

- 完全失業率が5%で、不完全失業率(定職には就いていない労働人口も含めた失業率)が30%を超えるとされるインドネシアにおいて、政府の最優先政策の一つが**雇用機会の創出**であることは、昔から変わらないし、これからも変わらないでしょう。
- その大きな施策として実施されたのが、2020年末に発効された雇用創出法案、いわゆる**オムニバス法案**でした。
- 1000ページ及ぶ法案の主旨は、雇用機会を増やすために、投資規制を緩和することで、そのためには労働者にも痛みを分かち合ってもらったものでした。
- その一つが期間契約社員の条件が、**最長5年**とだけにされたことです。
- 労働組合からは猛烈な反発を受け、裁判所からもその施行手続きに瑕疵があるとされ、2023年までに改善することを通告されたのですが、いくつかの変更や追加があったものの、現在も有効のようです。
- 外資にとって大きな改善として、**外国人が経理の職務に就く**ことが出来るようになったのですが、人事の職務に就くことは暫くは難しいようです。



6. カントリーリスク



6.1 自然災害

6.2 労働争議

6.3 政変・テロ

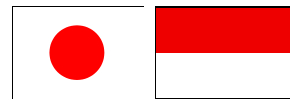
6.4 戦争・内戦

6.5 金融・通貨危機

- インドネシアで事業展開を行う際には、税務問題、労働争議、法律違反、貸し倒れ、為替変動、自然災害、交通事故、重大疾病、職務上横領、盗難、火災、紛争暴動、輸送、商標偽装、製造責任などに対するリスク管理が必要です。
- これらの中でもインドネシア特有のカントリーリスクとして、**税務問題**、労働争議、法律違反の三つを挙げて来ましたが、これからもこの傾向は変わらないと思われれます。
- インドネシアの国家予算の約80%は税金で賄われていますが、昔から脱税は広く蔓延っており、**税務調査の対象は年々急増**しています。
- 脱税による国庫収入の損害はその総額の16%に達するとの説もあり、今後益々税務調査の目は厳しくなることでしょう。
- また、税務署はノルマを達成するために、比較的取り易い日系企業に目を付ける傾向があると昔から言われており、今後もこのことは変わらないでしょう。
- 郷に入りては郷に従えと言われるように、事情を良く知っている現地の会計士や税理士と契約することが肝要です。



7. サプライチェーン



7.1 現地調達

7.2 外注管理

7.3 輸送業者

7.4 通関手続

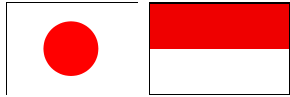
7.5 船・航空便

- インドネシアのサプライチェーンの最大の問題は、豊富な天然資源と工業材料の間のプロセスが非常に脆弱であるため、コストの高い輸入材に依存することになり、価格競争力が低下することでした。
- この問題に対し、インドネシア政府は**国産部品比率(TKDN)**を高めるための政策を強化しています。
- 但し、国産部品比率(TKDN)に関する規定は出されていますが、これを達成しない場合の罰則や、逆に達成した場合の特典については明記されていないため、今一つ迫力に欠ける感じが否めません。
- 独立以来、資源のサプライチェーンに関わって来た国内外の利害関係者の思惑もあり、国内でサプライチェーンを完全な形にするまでには、まだまだ時間が必要と思われます。
- その実現に最も必要とされるのは、日本企業の協力であるとも言えます。





8. 産業インフラ



8.1 空港・港湾

- 昭和時代の日本の高度成長を実現させたインフラが、東名・名神高速道路と東海道新幹線であったことを考えると、インドネシアにおいて今後最も期待されるインフラは、**ジャカルタ・スラバヤ間の高速鉄道の開設**であると言えます。

8.2 道路・鉄道

- インドネシア経済の60%を占める、ジャワ島を縦貫する高速鉄道は既に開通していますが、これに高速鉄道が加わると経済成長は次のステージへ飛躍するものと期待されます。

8.3 電力供給

8.4 上下水道

- これにより西ジャワ州の西端に一極集中の傾向にある工業団地も、日本の太平洋ベルト地帯のように、ジャワ島全体に広がるのが期待されます。

8.5 通信網

- 工業団地の広がりに合わせて増える産業機械の需要で、現地製の機械設備も増えると期待されます。

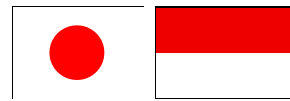
8.6 工業団地

- 但し、今世紀中はジャワ島内での急成長は期待されますが、他島での同様の成長は来世紀まで待たされるでしょう。

8.7 産業機械・設備



9. 社会インフラ



9.1 銀行

- 2014年から2024年にかけてのジョコウィド大統領の下、インドネシア政府は政府ならびに民間インフラのデジタル化を推進して来ました。

9.2 損害保険

- その主な成果として、**オンラインショッピング**を始めとする**EC市場**は急成長し、飲食料品や日用品から、自動車や不動産まで取引されるようになっていきます。

9.3 警備保障

9.4 情報技術

- オンラインショッピングを支えるのは、受注サイト、決済システム、そして物流体制ですが、多くの島々からなるインドネシア市場では、物流問題が解決されることで、更に巨大なビジネスに成長することは間違いないと思います。

9.5 ゼネコン

9.6 設備工事

- インドネシア政府のどちらかと言うと、トップダウンで強行される傾向があるので、準備段階での検証不足などから、システムエラーやデータ漏洩などの問題も見られます。

9.7 法律事務所

9.8 監査法人

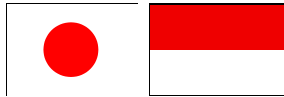
- しかし、やると決めたら大胆に実行するのは、スカルノハッタ空港の入国審査場に並んでいる、50台の自動ゲートを見れば良く分かります。

9.9 電子政府

- 高速道路の料金所での、ETCシステム導入による渋滞緩和も期待されます。



10.人的資源



10.1 経営陣

- 2025年の労働者は全人口の71%で、**1億5千万人**でしたが、この人口構成は今後20年は変わらないでしょう。

10.2 管理職

- 2025年の高等学校への進学率は68%、大学への進学率は33%で、製造現場のワーカーの殆どは高校卒、事務所スタッフの殆どは大卒と言う時代になりました。

10.3 専門職

- 独立後81年を経過した今日では、企業で経験を積んだ人材が多く、2000年以前のように、日本人が居ないと仕事が回らない、ということも少なくなったように思います。

10.4 一般事務

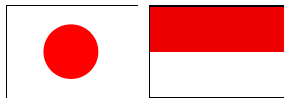
- 日本の大手企業においても、経営トップや商品開発の専門家を、インドネシア人に置き換える傾向にあります。

10.5 作業員

- 2025年時点で、日本の大学に留学しているインドネシア人は425,200人でした。
- 流暢な日本語を操り、日本の文化を身に付けた、親日のインドネシア人に、安心して現地法人を任せられる時代が来ていると思います。



11.国内市場



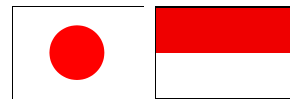
- 11.1 人口
- 11.2 購買力
- 11.3 マーケットシェア
- 11.4 特殊性

- インドネシアの2024年の実質GDPはUSD1,276,069百万で、世界第16位でしたが、現在も年間5%以上の成長を続けており、独立100年周年の2045年には世界第4位を目指しています。
- 2024年の1人当り購買力平価はUSD16,448で、世界第114位と低いのですが、GDPの約60%を占める国内消費が今後も成長を続ける可能性は高く、国内市場の潜在力は大きいと言えるでしょう。
- 国内市場を牽引すると期待される中間層は総人口の20%弱とされています。
- 子供二人の共働きで、ローンで買った一戸建ての持家に住み、LCGC (Low Cost Green Car)と呼ばれる小型自家用車を持つ若い家庭で、休日には家族でショッピングモールで買物と外食を楽しむ、そんなイメージの消費者がこれから国内市場を成長させるでしょう。
- この**中間層の成長**に注視すべきでしょう。

順位	国名	単位：百万US\$
1	米国	24,614,499
2	中国	18,582,293
3	日本	5,320,978
4	ドイツ	4,119,813
5	インド	3,677,596
6	イギリス	3,152,437
7	フランス	2,983,999
8	イタリア	2,214,500
9	韓国	1,942,107
10	カナダ	1,910,760
11	ブラジル	1,700,938
12	ロシア	1,692,023
13	オーストラリア	1,587,217
14	スペイン	1,547,356
15	メキシコ	1,288,452
16	インドネシア	1,276,069

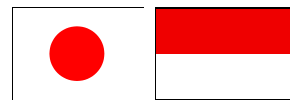


12.生活環境



- 12.1 衣料
- 12.2 食料
- 12.3 住居
- 12.4 教育
- 12.5 医療
- 12.6 娯楽
- 12.7 気候
- 12.8 言語
- 12.9 宗教
- 12.10 治安
- 12.11 交通機関
- 12.12 対日感情

- 都市部であれば近代的な高層アパートが、地方都市であれば治安が保証された一戸建ての住宅地が存在します。
- 地方都市にも近代的なショッピングセンターが開店し、日本人が求める食料品や衣料が調達出来るようになりました。
- 衣食住に関しては、特別なものを要求しない限りにおいては、**日本と同等の暮らし**を期待出来る時代になりました。
- 子女教育と医療の面では、欧米の様な先進国のように、日本と同等あるいはそれ以上のレベルを期待することは、暫くは難しいでしょう。
- 日本は世界の中でも、生活環境が突出して恵まれている国ですので、それと比較するのは難しいでしょう。
- しかし、日本には無いもの、日本では経験出来ないことが沢山ありますので、次第に改善される生活環境の中で、この貴重な滞在の日々を楽しんで欲しいと思います。



[インドネシア進出サポート公式サイト](#)

インドネシア進出準備から撤退までの要点を簡潔にまとめたGoogleトップランキングサイトです

毎月1日発行のメルマガのバックナンバーも掲載しています

[インドネシア最新情報ブログ](#)

日本の普通のメディアでは報じられない情報を、独自のコメント付きで紹介しています

[インドネシア進出サポートウェブセミナー](#)

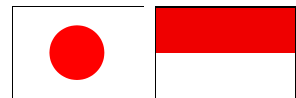
公式サイトに掲載されたセミナースライドを、音声解説付きでYoutube上にアップロードしています

インドネシア週刊ニュースダイジェストも毎週月曜日に発信しています

[インドネシア進出ハンドブック](#)

インドネシアでの事業展開に必要な知見と手続きを網羅したもので、随時更新されています

**愛する二つの祖国である、日本とインドネシアの発展のため、
全てのコンテンツは無料で公開しております**



**ご清聴ありがとうございました
ここからは質疑応答です**