

# オートモーティブ地理レポート - インドネシア

2022年5月27日 - AutoIntelligence | 企業プロフィール

## 地理的概要

- インドネシアの人口1人当たりの自動車保有台数は世界でも最低水準にあり、2021年は1,000人当たりわずか112台と推定されている。
- インドネシアの自動車販売と生産は2021年に力強い成長を記録した。政府のCOVID-19ワクチン接種の取り組み、奢侈税の減税、比較基準となる前年実績の低さが、昨年の全体的な生産と市場の成長に貢献した主な推進力だった。
- S&P Global Mobility (旧 IHS Markit) では、インドネシアの新車市場が経済の好転とインセンティブにけん引されて2022年に改善すると予測している。消費者の購買力を刺激するべく、複数の自動車メーカーが新たなネームプレートを多数導入する計画だ。COVID-19 ワクチン接種プログラムの継続も消費者の信頼を高めるだろう。

## 主要マクロ経済データ

COVID-19 デルタ株の波が第3四半期に回復を停滞させた後、2021年のインドネシアの実質GDP成長率は3.7%に到達、第4四半期には活動が急激に回復した。2022年の実質GDP成長率は5.0%で、COVID-19 オミクロン株が成長を混乱させるのは主に第1四半期になる見込みだ。商品価格の上昇が家計の可処分所得と事業の収益性に与える影響は、石炭、パーム油、ニッケルなどの主要商品輸出に対する需要の高まりによって緩和されると考えられ、現在はウクライナの状況がインドネシアのGDP成長率を緩やかに低下させる要因となっている。

2022年1月下旬と2月に打撃を受けた個人消費は、4月のラマダンの祝祭シーズン中に回復の可能性がある。ただし支出の規模は、消費財のインフレがどれだけ迅速かつ大幅に回復するか、さらにCOVID-19 オミクロン株の波と商品価格の上昇という二重のショックを受けた労働市場の状況に左右される。COVID-19が風土病へと移行しつつあるおかげで、実際の個人消費は2022年も改善し、2021年にはわずか2.0%だった成長率は5.0%へと上昇するはずだ。

パンデミックが継続することで予想されるキャッシュフローの弱さ、さらにロシアのウクライナ侵攻による商品価格の急激な上昇が、2022年半ばまで事業投資と雇用を圧迫するだろう。2022年には5.7%の設備投資成長率が見込まれている。これは、East Kalimantan への遷都を含む政府のインフラ投資支出の増加が予想されること、さらに商品価格の高騰による鉱業セクターへの追加投資によるものである。

インドネシアの主要商品（石炭とパーム油）に対するグローバル需要の高まりと、新たなニッケル精製能力の稼働開始予定によって、2022年には商品輸出が実質的な輸出の伸びを促進するだろう。マイナス面としては、今年第1四半期に一時的に石炭とパーム油の輸出が禁止され、3月中旬に国内供給確保のためにパーム油の輸出税が引き上げられたことで、輸出量は減少すると見られている。

2021年後半、Bali への入国再開は限定的だったため外国人観光客を引き付けるのに苦労したが、政府は海外からの訪問者に対してより広範囲の再開を進めており、最終的には2022年中盤の訪問者数を押し上げるものと期待される。

インドネシアの工業生産データに含まれているのは、大中規模の非石油メーカーのみである。今後6ヵ月間でメーカー各社は、原材料の供給コスト上昇、COVID-19 オミクロン株による混乱、ウクライナの状況といった要因に対応する困難な闘いに直面の可能性がある。その結果、2022年には工業生産成長率が4.1%になると予測される。

2022年には、予想される国内経済の回復が実質輸入成長率を6.1%へと後押しするだろう。ただし、一部の輸入需要は高価格と通貨安によって抑制される見通しだ。

## 政策および規制環境

インドネシアの法的枠組みは、1997年～1998年のアジア金融危機以前の経済環境の改善に追いついていない。規制および法律制度は、依然として一貫性にやや欠けており、時間を要する可能性がある。たとえばインドネシアには最低燃費基準が存在せず、政府所有の製油所では適合燃料が入手できなかったことから、2012年のユーロIV排出基準を導入する取り組みは遅延した。法的枠組みについてはその多くが大幅に見直され、はるか以前にユーロII基準を放棄した近隣諸国と歩調を合わせるため、2018年にはユーロIV排出基準を実施した。

自動車政策は、30年以上の保護貿易主義の後、1999年に緩和された。かつては高い関税、奢侈税、車両や自動車部品の輸入者に対する直接の制限により、自動車セクターは完成車（CBU）輸入を事実上締め出していた。しかしここ数十年の政策変更により、自動車メーカーは市場で好意的に受け止められるようになった。インドネシア政府はその努力を継続し、低コストのグリーンカー（LCGC）プロジェクトの下で税制上の優遇措置を導入した。この方針はタイで成功した「エコカー」プロジェクトに似ている。グリーンで比較的安価な自動車生産をインドネシア国内で促進する政府の取り組みはLCGC規制の最終的な成立をともなっており、その目的は世界の自動車メーカーのインドネシアでの事業拡大を奨励することである。LCGCの方針は、インドネシアを東南アジア最大の生産拠点とし、タイを追い抜くことを目指している。さらにインドネシアのJoko Widodo大統領は、国の電動車産業発展に向けた政府の支援提供を目的とした法令に署名した。インドネシア政府は2022年の電動車生産開始を目標とし、同国をアジアとその周辺地域の電動車ハブにすること、そして2025年までに国の総自動車生産の20%を電動車とすることも目指している。政府は電動車を推進することでインドネシアの二酸化炭素排出量と化石燃料依存を削減し、豊富なニッケルラテライト鉱石供給のための下流産業創出を計画している。トヨタ、Hyundai、三菱など、複数の自動車メーカーがインドネシアの電動車市場の発展に関心を示している。

さらにインドネシア銀行は、経済回復を促進するために2020年10月1日から代替パワートレイン車の最小頭金限度額を5～10%から0%に引き下げた（ただし頭金0%は慎重原則に従う）。この動きは国民経済を回復するための政府、インドネシア銀行、金融サービス庁の間の協力の一環であり、頭金0%が自動車セクターの業績の、ひいては経済全体の改善に役立つことを望んでいる。

2021年10月、インドネシア政府は低公害車の需要を高めるべく、新たな排出ベースの奢侈税（PPnBM）を導入した。発行から2年後に発効となったこの新たな税法は、2013年に導入された既存の税法に取って代わる。エンジンが大きく、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量が多い車両には、より高い税率が課せられる。新規制の下ではバッテリー式電気自動車（BEV）の税率は引き続き0%だが、ハイブリッド車には排出量レベルに基づいて2%から12%の税金がかかる。新規制により、プラグインハイブリッド車のPPnBM率は0%から5%に引き上げられ、CO<sub>2</sub>排出量が100 g/km未満のフルハイブリッド車のPPnBM率は2%から6%に引き上げられた。国内で製造された小型ガソリン駆動乗用車であるLCGCの税率は0%から3%に上昇し、他の内燃エンジン乗用車の税率は15%から40%に上昇した。

## 主な規定

- 排出量
- 2018年8月、インドネシア政府はユーロIV排出基準を実施した。政府ははるか以前にユーロII基準を放棄した隣国と歩調を合わせるため、最初にユーロIII基準を実施するのではなくユーロIV基準を実施した。
  - 政府は、2022年までにインドネシアの排出基準をユーロV基準にアップグレードすることを計画である。
- 自動車税（輸入関税および制限を含む）
- 輸入完成車への課税：乗用車およびスポーツ多目的車（SUV）には40%の税金が課せられる。さらに、車両のエンジン排気量に応じて10~75%の奢侈税が課せられる。政府は2010年4月1日より、エンジン排気量が3,000cc以上的高级車とスポーツカーの税率を75%から200%に引き上げた。トラックには車両の排気量に応じて10~40%の税金が課せられる。バスには10%の奢侈税と10~40%の税金が課せられる。
  - 国内の自動車販売を促進するため、インドネシア政府は2022年2月2日から贅沢品に対する消費税割引を復活させた。ただし、今回のインセンティブは国内製コンポーネントの含有量が80%以上の4輪乗用車にのみ適用される。自動車では2つのセグメントがこのインセンティブの対象となる。1つ目のセグメントは最高価格が2億インドネシアルピア（IDR）の低価格グリーンカー（LCGC）で、2022年第1四半期、第2四半期、第3四半期にそれぞれ100%、66.66%、33.33%の奢侈税割引を受ける。つまり、LCGC購入者は第1四半期に奢侈税を支払う必要がなく、第4四半期に3%の奢侈税を支払う（2021年10月発効の新たな物品税に基づく通常の税率に戻る）前に、第2四半期に1%、第3四半期に2%の奢侈税を支払う必要がある。2つ目のセグメントは、最大排気量が1500ccで価格が2億IDRから2億5000万IDRの乗用車である。燃費が1リットル当たり最低15.5km、または最大CO<sub>2</sub>排出量が1km当たり150gのガソリンエンジンを搭載したモデルである。または、燃費が1リットル当たり最低17.5km、または最大CO<sub>2</sub>排出量が1km当たり150gのディーゼルエンジンを搭載したモデルである。このセグメントの車両は2022年第1四半期に50%の奢侈税割引を受ける。つまり、消費者が奢侈税の7.5%しか支払わないのに対し、このセグメントの車両購入者は、第2四半期以降に15%の奢侈税を支払う必要がある（2021年10月発効の新たな物品税に基づく通常の税率に戻る）。
  - 完全ノックダウン車（CKD）への課税：乗用車には10%の税金が課せられる。SUVのCKD車にも10%の税率が適用される。バスには、車両総重量（GVWR）に応じて6~10%の税金が課せられる。同様に、トラックにはGVWRに応じて5~10%の税率が課せられる。自動車市場を後押しするための継続的なイニシアチブの一環として、インドネシア政府は2010年4月に、セミノックダウン（SKD）形式で国内に輸入された乗用車と自動車部品の関税を5~15%から0~7.5%に引き下げた。政府はまた、CBU車の輸入関税を45%から40%に、またCKD車と、乗用車とミニバンの現地組立用に輸入されるコンポーネントとパーツの輸入関税を15%から10%に引き下げた。
  - 関税と奢侈税に加えて、11%の付加価値税（VAT）も適用される。
  - インドネシア政府はまた、グリーンエネルギーへの移行を加速するため、完成品ではない状態で輸入されている場合に限り、四輪EVに0%の輸入関税を適用する。このインセンティブは、セミトレーラーのロードトラクターや10人以上の乗客を乗せることができる車両など、バッテリーベースのEVに適用される。JakartaのAnies Baswedan知事は、市内のすべてのタイプのEVが輸送税免除の対象になると述べている。
  - 2013年12月、当時の首都Jakartaの知事であったJoko Widodoは、市内の交通渋滞と汚染の拡大を抑制するため、車の所有者と運転手に対する税金、駐車違反罰金、交通違反罰金を引き上げた。さらに、Jakarta市当局は2014年にBea Balik Nama Kendaraan Bermotor（BBNKB）、つまり車両所有権譲渡手数料を引き上げた。BBNKBは中古車の価値の10%から20%に引き上げられ、累進課税率は車両価値の1.5%から4%に引き上げられた。これは、新車の場合は1~2パーセントポイントの増税、中古車の場合は2~10パーセントポイントの増税を意味する。
  - 2010年、政府は「エコカー」の規制の最終決定プロセスを開始した。遅延の後、政府は2013年5月に国内でのLCGC生産に関する規制を最終的に承認した。この政策では、排気量が1200ccまでで最低燃費が20km/lの車やステーションワゴン（個人財産）には奢侈税は課されない。排気量が最大1500ccで最低燃費が20km/lのディーゼル車も免税対象となる。このインセンティブは奢侈税の減税という形で提供される。28km/lで走行できるLCGCには50%の減税が、20km/lを達成する車には25%の減税が提供される。免

税対象となるには、環境に優しい車両をインドネシアで組み立て、コンポーネントの現地調達率 60%を満たす必要がある。上記の免除は、所有権移転手数料、自動車税、地方税を除いて 950 万 IDR を超えない車両のオフロード価格にも適用され、オートマチックトランスミッション搭載車の場合は 15%、安全性技術搭載車の場合は 10%の価格上限許容範囲がある。

## 車両保有台数と車両密度

インドネシアの人口 1 人当たりの自動車保有台数は世界でも最低水準にあり、2021 年は 1,000 人当たりわずか 112 台と推定されている。この車両保有台数は、国内では伝統的に多目的車の人気が高く、高需要の乗用車の密度が非常に高いことを特徴としている。全体として、政治的安定と経済発展を維持できれば、購買力の上昇と低金利が将来の拡大を後押しすると予想され、市場は未開拓のポテンシャルを提供できると考えられる。2 億 7,000 万人を超えるインドネシアの人口が、市場の長期的な成長展望をさらに押し上げている。

### 車両保有台数と車両密度

	2018	2019	2020	2021	2022 (F)
人口 (単位: 百万人)	267.70	270.60	273.50	276.40	279.10
PV 保有台数 (単位: 百万台)	16.55	17.24	17.53	17.93	18.35
LCV 保有台数 (単位: 百万台)	8.36	8.39	8.41	8.44	8.46
HCV 保有台数 (単位: 百万台)	1.96	2.16	2.31	2.48	2.66
車両密度 (1,000 人当たりの車両数)	99.00	103.00	108.00	112.00	116.00

F=予測

出典: S&P Global

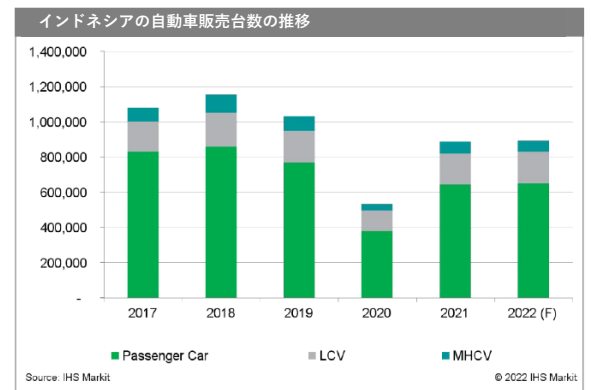
© 2022 S&P Global

## 販売

インドネシアの新車市場は、比較対象となる前年度実績の低さと、乗用車の奢侈税引き下げの動きにより、2021 年には前年比 66.7%増の約 887,000 台に達したと推定されている。この国の新車市場は 2020 年に COVID-19 パンデミックの影響を大きく受け、同年の販売台数は急落した。

インドネシアの中央銀行も、国内消費を刺激するためベンチマーク金利を過去最低の 3.50%に維持している。S&P Global の ASEAN 担当ライトビークル販売予測アナリストである Mayuree Chaiyuthanaporn によると、昨年の国内新車需要は、消費者の関心を引き付けるべく設計された人気セグメントの新モデル発売と、投資を呼び込んで雇用を創出するために 2020 年から実施された法人所得税減税によっても支えられたという。2021 年 1 月第 3 週頃に開始された対 COVID-19 集団ワクチン接種プログラム (全インドネシア国民に接種ワクチン 2 回分を無料提供) も、状況と消費者の信頼の改善に貢献した。しかし、世界的な半導体不足と長らくパンデミックが昨年、インドネシアの新車市場を圧迫している。

トヨタは 2021 年にインドネシアで最も売れた自動車ブランドであり、ダイハツ、三菱、スズキがそれに続いた。ホンダは 5 位だった。2021 年の市場セグメンテーションを見ると、低コストの多目的車 (MPV) が再びベストセラーカテゴリーとなったが、これは政府の税制優遇措置とこの車種の用途の広さ、またインドネシアの大家族にフィットする性質によるもので、それまでの数年間に見られたトレンドが継続している。MPV を除くと、スポーツユーティリティビークル (SUV) がスポーティな外観、優れた燃費、手頃な価格を好む若い世代の間でかなりの人気を獲得した。インドネシアのライトビークル市場における SUV シェアは、2017 年の 18.7%から昨年には 24.9%に上昇している。低コストグリーンカー (LCGC) も市場を支え、16%以上のシェアを占めた。これは特に、0%という物品税規制によって価格が中産階級の所得者に適していることによる。LCGC の価格は約 1 億 IDR でエ



ンジン排気量は 1.2 リットル未満、燃費は最低 20 km/l で、少なくとも 80%の国内調達品によって国内で組み立ての必要がある。

国内の自動車販売を促進するため、インドネシア政府は 2 月初旬に贅沢品に対する消費税割引を復活させた。今年の制度は、最大排気量 1,500 cc、最高価格 2 億 5,000 万 IDR、および国内調達コンポーネント最低 80%の乗用車セグメントを対象としている。

S&P Global では、インドネシアの新車市場は経済の好転とインセンティブにけん引され、2022 年に改善すると予測している。インドネシアの 2022 年 GDP は、消費者需要の回復と政府の投資支出の増加により、前年比 5.0%増の見通しである。消費者の購買力を刺激するべく、複数の自動車メーカーが新たなネームプレートを多数導入する計画だ。COVID-19 ワクチン接種プログラムの継続も消費者の信頼を高めるだろう。ただし、隔地へのワクチンの配布は依然として懸念事項である。自動車購入には付加価値税 (VAT) も課せられ、2022 年 4 月 1 日から VAT が 10%から 11%に引き上げられると、自動車の販売にも悪影響が出るだろう。インドネシアは主に中東から燃料を輸入しているため、燃料供給にはロシアとウクライナの紛争の影響はないかもしれないが、顧客は依然として燃料と商品の価格上昇にさらされており、これが購買力を弱めるだろう。インドネシア国内市場は、車両普及率が低く世界で 4 番目に人口が多いことから、将来的に成長する余地がある。また、中産階級の増加が潜在顧客を市場に追加している、と Chaiyuthanaporn は指摘する。

さらに、政府は先進技術車や LCGC を推進する OEM に財政的インセンティブを提供、国内で強固な生産基盤を維持し、2022 年までパキスタンに輸出されるスズキ Karimun Wagon R や、フィリピン、ベトナム、ポリビア、ペルー、南アフリカに輸出されるトヨタ Agya などの輸出車にとって第 2 の輸出ハブとなることを目指している。

政府は 2021 年 10 月 16 日発効の燃費と CO<sub>2</sub> 排出量に基づいた魅力的な新物品税を設定し、先進技術車と LCGC、および代替動力源車がその支援を受けている。

インドネシアの自動車販売台数は予測期間中に大幅に増加し、2029 年には 124 万台に達すると予測されている。ただし、販売をわずかに減少させる可能性のある要因もいくつか存在する。1 つ目の要因は、都市部の渋滞や汚染の拡大を抑えるため、増税、駐車料金の引き上げ、車の所有者や運転手への罰金などによって、混雑した道路の車両数を制限する計画である。もう 1 つの要因は、高い金利である。インドネシアの金利は、ベトナムを除く ASEAN6 カ国の中で最も高い。この急速な信用拡大の制御が自動車市場の成長の可能性を妨げてきた。インドネシアの自動車総販売台数の約 70~80%に、中央銀行のベンチマーク金利に合わせて金利を調整する金融機関からのクレジットローンが関わっている。最後に、不良債権比率が上昇傾向にあるため、一部の金融機関は自動車の頭金を増額しており、自動車ローン支出には慎重になっている。

## インドネシアの乗用車セグメンテーション

		2017	2018	2019	2020	2021	2021 市場 シェア (%)
A	セダン	111,766	115,610	117,782	67,083	83,393	12.9
A	MPV	5,408	4,564	4,148	1,591	2,510	0.4
A	SUV	-	-	546	977	795	0.1
B	セダン	44,849	40,764	33,051	14,293	23,183	3.6
B	MPV	334,895	268,867	240,269	100,999	171,412	26.6
B	SUV	112,243	66,562	36,466	18,536	61,398	9.5
C	セダン	4,092	5,675	3,292	2,722	2,288	0.4
C	MPV	59,794	114,163	100,151	54,371	86,599	13.4
C	スポーツ	98	164	154	39	18	0.0
C	SUV	23,344	103,610	110,413	53,147	96,035	14.9
C	バン	4,958	11,145	9,440	3,381	11,447	1.8
D	セダン	4,360	2,993	3,900	2,147	2,292	0.4
D	MPV	69,813	72,071	62,987	33,130	55,478	8.6
D	スポーツ	17	-	29	28	31	0.0
D	SUV	49,431	48,997	41,469	23,853	44,687	6.9
E	セダン	1,706	2,074	1,964	804	731	0.1
E	MPV	-	-	-	221	162	0.0
E	スポーツ	15	6	9	21	8	0.0
E	SUV	2,001	1,789	1,928	1,638	1,632	0.3

出典：IHS Markit

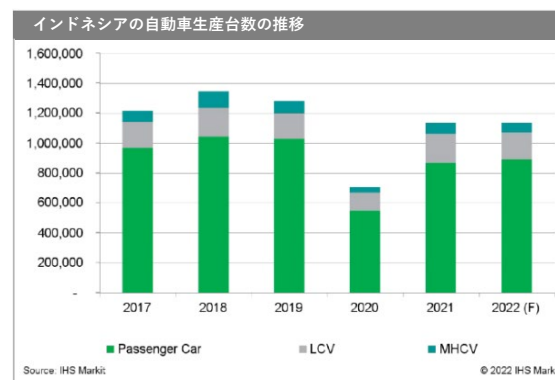
© 2022 IHS Markit

## 生産

インドネシアは ASEAN でタイに次ぐ第 2 の自動車生産拠点であり、2021 年には ASEAN 地域の自動車生産の 31% を占めたと推定されている。生産拠点としての台頭は、タイの関連工場よりも工場稼働率をはるかに低いことに関係している。インドネシアの工場稼働率は 60% 未満の傾向があるが、タイではほとんどの自動車メーカーベースの稼働率が 65% を超えている。熟練した低コスト労働力がさらなる優位性を提供すれば、インドネシアへのシフトは継続するだろう。

2018 年に力強い成長を遂げた後、インドネシアの自動車生産は 2019 年に前年比 4.7% 減の 128 万台となった。2015 年以来初め

での減少となった 2019 年の自動車生産は、主に比較対象となる基盤の高さ、低い消費者信頼感、国内需要の低迷によるものであり、完成車 (CBU) 輸出の急増を相殺した。自動車輸出促進のため、インドネシア政府は CBU 乗用車の輸出に関する行政規則を簡素化した。改訂版規則は 2019 年 2 月 1 日に発行され、自動車メーカーは管理コ



ストを年間 19%削減することができるようになった。新規則では、CBU の輸出業者が輸出申告書を申請する前に直接税関に製品を送ることができ、書類の変更は出荷日の 3 日前までに行うことができる。さらに政府は 2018 年 8 月からユーロ IV 排出基準を実施、粒子状物質のレベルを下げることに加えて、これは自動車メーカーが国に新技術を持ち込むことを可能にし、インドネシア製車両のための新たな輸出先を開くことになるだろう。主に COVID-19 パンデミック期間中の生産停止と自動車需要の低迷により、2020 年の国内自動車生産は前年比 45%減の 704,000 台に減少したと推定されている。国内の主要自動車メーカーは 2020 年 4 月に数週間の生産停止を発表した後、2020 年 5 月を通してこの停止を延長した。一部の自動車メーカーは 2020 年 6 月に生産を再開したが、他の OEM は、COVID-19 危機に際して国内需要と輸出需要の縮小に対処し、2020 年 7 月に操業を再開した。トヨタとスズキはそれぞれ 2020 年 6 月 1 日と 6 月 8 日から生産を再開した。三菱は 6 月 21 日まで生産を停止し、ホンダは国内および輸出販売用の備蓄管理のため 2020 年 6 月末まで生産を停止することを決定した。日野は在庫管理のため 2020 年 8 月～11 月に生産を停止した。

インドネシアの自動車生産は 2021 年に、前年比 61.0%増の約 113 万台へと大幅に増加したと推定されているが、世界的な半導体不足と長引く COVID-19 パンデミックが昨年、インドネシアの自動車生産を圧迫した。ホンダは 2021 年 3 月に半導体サプライチェーンの問題で Karawang I 工場での City の生産を減らし、三菱は 2021 年 6 月と 7 月に Xpander と Pajero Sport の製造率を下げ、2021 年 10 月にその他の車両の生産を減らした。トヨタとダイハツも同じ問題で 2021 年 9 月にインドネシアの工場での減産を発表した。さらに、ホンダとトヨタは、COVID-19 によって 2021 年 7 月 12 日から 16 日まで Karawang の工場での 1 シフト制の運営を実施したが、CBU 輸出車の生産は 50%の生産能力で対応できた。三菱の生産もパンデミックのために 2021 年 7 月に影響を受けた。

Hyundai は 2022 年 3 月、ASEAN 地域で最初の自動車製造工場である Hyundai Motor Manufacturing Indonesia を発足させた。Cikarang (インドネシア) 近郊の Deltamas 工業団地にあるこの工場の建設は 2021 年 12 月に完了した。この工場の初期生産能力は年間 15 万台で、この地域の戦略モデルであるコンパクトな Creta スポーツユーティリティビークル (SUV) をすでに生産している。この工場ではバッテリー式電気自動車 (BEV) の IONIQ 5 も生産する。また、上半期には Santa Fe SUV を、下半期には小型多目的車 (MPV) を生産する。Hyundai は約 15 億 5,000 万ドルを投資して工場の生産能力を年間 25 万台に増やす計画である。ただし、同社は投資と生産能力拡張に関するスケジュールについては明らかにしていない。

台湾の Foxconn は EV とバッテリーの生産のため、2022 年第 3 四半期にインドネシアへの 80 億ドル投資を開始する。同社は Central Java の Batang 工業地帯に、車両のほかバッテリーセル、カソード前駆体、通信スペアパーツを製造するため、敷地面積 200 ヘクタールの工場を建設する予定である。Foxconn は 2022 年 1 月、インドネシア投資省、インドネシア・バッテリー・コーポレーション、エネルギー企業の PT Indika Energy、台湾の電動スクーターベンダー Gogoro との間で、インドネシア国内でバッテリー製造と EV エコシステムを共同開発するための覚書 (MOU) に署名した。

2022 年に目を向けると、インドネシア政府の奢侈税免除にけん引された堅調な内需のおかげで、国内の自動車生産は今年最初の 4 ヶ月間で力強く成長した。ただし、2022 年通年では、中国での COVID-19 関連の厳格な封鎖措置によって OEM は 5 月中旬からサプライチェーンの混乱に直面すると考えられること、さらに需要鈍化の見通しと、ウクライナの戦争による経済的影響としてのインフレ率上昇により、インドネシアの自動車生産は横ばいで推移すると予測されている。

インドネシアの Joko Widodo 大統領は、国の電動車産業発展に向けた政府の支援提供を目的とした法令に署名するなど、インドネシア政府は 2022 年の電動車生産開始を目標とし、同国をアジアとその周辺地域の電動車ハブにすること、そして 2025 年までに国の総自動車生産の 20%を電動車とすることも目指しており、2030 年までに 60 万台の BEV を生産する予定だ。政府は電動車を推進することでインドネシアの二酸化炭素排出量と化石燃料依存を削減し、豊富なニッケルラテライト鉱石供給のための下流産業創出を計画している。トヨタ、Hyundai、三菱など、複数の自動車メーカーがインドネシアの電動車市場の発展に関心を示している。

## 自動車メーカー

インドネシアの自動車産業は伝統的に、外国系自動車メーカーと国内メーカーの間の合弁事業（JV）という特徴を持っていた。しかし、外国人による資産所有に対する制限の撤廃が、大半の国内コングロマリットのリストラプロセスを引き起こし、それはこうしたコングロマリットの危機的な財政状況によって加速された。車両組立作業の所有権と管理監督権は徐々に外国系メーカーに移され、日系自動車メーカーは欧米自動車メーカーよりも積極姿勢を示している。インドネシアは東南アジア諸国連合（ASEAN）地域でタイに次ぐ第2の生産拠点として浮上している。ダイハツ、日産、スズキ、トヨタなどの主要OEMは、多目的車（MPV）セグメントの需要拡大に対応するため生産能力を拡張している。小型で手頃な価格の自動車である低コストグリーンカー（LCGC）に対する需要の高まりは新たな消費者トレンドであり、人口2億7,000万人を超えるインドネシアを東南アジア最大の自動車市場とする支えとなっている。インドネシア市場には持続的な成長展望があることから、自動車メーカー各社は現地生産を拡大するようになった。General Motors（GM）China、SAIC Motor Corp.、Wuling Motorsの三社の合弁会社は2017年7月に、Bekasiの新工場で操業を開始した。Dongfeng Motor GroupとChongqing Sokon Motor Groupによる合弁会社も2017年11月にSerangに新たな生産工場を開設した。インドネシアの一人当たりの車両密度は世界で最低水準にあり、2020年には1,000人当たりわずか108台と推定されており、これが長期的な成長の大きなチャンスを提供している。

自動車輸出促進のため、インドネシア政府はCBU乗用車の輸出に関する行政規則を簡素化し、国をASEAN地域の輸出ハブにすることを目指している。改訂版規則は2019年2月1日に発行され、自動車メーカーは管理コストを年間19%削減することができるようになった。新規則では、CBUの輸出業者は輸出申告書を申請する前に直接税関に製品を送ることができ、書類の変更は出荷日の3日前までに行うことができる。さらに、インドネシア政府は2018年8月からユーロIV排出基準を実施した。粒子状物質のレベルを下げることに加えて、この動きは自動車メーカーが国に新技術を持ち込むことを可能にし、インドネシア製車のための新たな輸出先を開くことになるだろう。

さらに、インドネシアのJoko Widodo大統領は、国の電動車産業発展に向けた政府の支援提供を目的とした法令に署名した。インドネシア政府は2022年の電動車生産開始を目標とし、同国をアジアとその周辺地域の電動車ハブにすることを目指している。また、2025年までに国の総自動車生産の20%を電動車とすることも目指しており、2030年までに60万台のBEVを生産する予定だ。政府は電動車を推進することでインドネシアの二酸化炭素排出量と化石燃料依存を削減し、豊富なニッケルラテライト鉱石供給のための下流産業創出を計画している。ニッケルとコバルトはリチウムイオン電池製造のための重要材料である。複数の自動車メーカーがインドネシアの電動車市場の発展に関心を示している。



## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Toyota Astra	Karawang I	Toyota Fortuner and Innova	102,850	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年、Toyota AstraはKarawang II工場にてToyota AvanzaとDaihatsu Sigraの生産を開始した。</li> </ul>
	Karawang II	Toyota Avanza, Calya, Sienta, Vios and Yaris; Daihatsu Sigra	102,678	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年12月、トヨタは電気自動車 (EV) を含む環境に優しい自動車の開発と生産のため、向こう5年間でインドネシアに20億ドルを投資する計画を発表した。同社は2025年までにインドネシア国内に10台のEVを導入する予定である。トヨタはまた、インドネシアのB30燃料政策を支援することを約束しており、同社のEVおよびB30技術はインドネシアが2025年までに燃料消費量を最大1億2,600万リットル削減するのに役立つと予測している。トヨタはさらに、Bali州のエコツーリズムエコシステムであるNusa DuaでのEV促進に向け、Bali州でEVスマートモビリティプロジェクトを実施する予定である。</li> <li>2020年8月、トヨタはインドネシアで新型Corolla Cross スポーツユーティリティビークル (SUV) を発売した。このモデルは、1.8リッター2ZR-FE ガソリンエンジンまたは1.8リッターガソリンハイブリッドエンジンの2つのエンジンオプションで発売された。1.8リッター2ZR-FE ガソリンエンジンは無段変速機 (CVT) との組み合わせで最大出力140PS・最大トルク172Nmを生成する。ハイブリッドパワートレインには600ポルトの電気モーターが搭載されており、最大出力は53kW、最大トルクは163Nmである。電気モーターは1.8リッター2ZR-FXE ガソリンエンジンと連動し、最大出力72kW、最大トルク142Nmを生成する。ハイブリッド版Corolla Crossにはトヨタのe-CVTが搭載されている。</li> <li>2020年3月、トヨタはインドネシアでプラグインハイブリッド電気自動車 (PHEV) 版Priusを発売した。この車両は当初、PT Astra International Tbkとライドヘイリング会社Gojek GroupのJVであるライドヘイリングサービスプロバイダーのGoFleetと共同で企業向けに提供された。</li> <li>2019年9月、トヨタはSUVとMPVを皮切りに、2022年からインドネシアでハイブリッド電気自動車 (HEV) の生産を開始する計画を発表した。同社は既存の生産ラインを将来の車両生産に対応できるように改修して使用する。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Astra Daihatsu	Karawang	Daihatsu Ayla, Rocky, Sigra, and Terios; Toyota Agya, Calya and Rush, Raize	167,681	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年6月、ダイハツは東南アジア地域向け自動車生産への取り組みを強化していると報じられた。同社はマレーシアやインドネシアをはじめとする新興国で、日本で開発された高速・低コストの生産方式を採用している。2021年3月、ダイハツはマレーシアで Rocky SUV の最初の現地バージョンをリリースした。SUV の全体的な構造は日本モデルと同じだが、マレーシア版は現地のドライバーのニーズを満たすよう設計されている。ダイハツは2021年4月にインドネシアで Rocky SUV の現地版を発売する際にも同様にインドネシア市場のニーズを考慮した。これら2つの現地版はそれぞれの国内市場で着実なスタートを切った。</li> </ul>
	Sunter	Daihatsu Gran Max, Luxio, Terios and Xenia; Toyota Avanza and Rush	230,072	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年6月、ダイハツは同年9月にインドネシアから輸出した車両を日本で発売すると報じられた。同社が日本で外国製車を発売するのはこれが初めてである。ダイハツは2020年9月に、同社の現地部門であるインドネシアの PT Astra Daihatsu Motor が生産する Gran Max Cargo バンと Gran Max Truck ピックアップの販売を開始した。同社はこの2種類の小型商用車 (CV) モデルの月間合計販売目標を100台に設定した。</li> <li>2018年6月、ダイハツはインドネシア向けの次世代車を現地で開発する計画を発表した。同社は Daihatsu New Global Architecture (DNGA) を活用した次世代車の開発に注力している。ダイハツはさらに、東南アジアなど世界の発展途上国向けに A セグメントおよび B セグメントモデルの展開を目指している。DNGA で製造された車両は、車体や内装部品などは現地開発だが、パワートレインやプラットフォームは日本で開発されている。</li> </ul>
Gaya Motor (BMW)	Sunter II	BMW 3-Series, 5-Series, 7-Series, X1, X3, X5, X7; Mini Countryman	1,719	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gaya Motor は PT Astra International の子会社の1つである。インドネシアで BMW および Mini ブランドの車両を組み立てている。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
SAIC-GM-Wuling	Bekasi	Wuling Almaz, Confero S, and Cortez	23,375	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2021年5月、SAIC-GM-Wuling (SGMW) のインドネシア子会社がインドネシアにおける新エネルギー車 (NEV) の業界標準と政策の草案作成を支援すると報じられた。2021年4月、国内に NEV 協会が設立され、SGMW の現地子会社が最重要メンバーに名を連ねた。SGMW は中国で最も人気のある EV メーカーの 1 つであり、NEV セグメントで 117 の国際、国内、および地域の業界標準の草案作成を支援してきた。</li> <li>■ 2020年10月、SGMW はインドネシアでの自社車両用クラウドベース音声認識システム開発に Cerence と PATEO Corporation を選択した。Cerence によると、この新たなクラウドベースの音声認識システムは、同社がインドネシア市場向けに Wuling Motors と共同開発した Wuling Indonesia Command (WIND) の音声制御技術プラットフォームを拡張したものだという。Cerence は、中国本土に本拠を置くコネクテッドカー会社である PATEO と協力し、SGMW 車にハイブリッドアプローチをもたらし、車両埋め込み型クラウドと車載テキスト音声合成システムの両方に会話型人工知能 (AI) と自然言語理解テクノロジーを提供、インテリジェントでインタラクティブな音声アシスタント体験を提供する。</li> <li>■ 2019年7月、Wuling は最新の WIND テクノロジーを搭載した 7 人乗りの Almaz SUV を発表した。このテクノロジーは音声コマンドで OS 機能を駆動するのに役立つ。興味深い点は、WIND テクノロジーがインドネシア語を翻訳できることである。</li> </ul>
Sokonindo Automobile	Banten	DFSK Gelora, Glory 560, Glory 580, and Mini Truck	4,856	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sokonindo Automobile は 2017 年に、インドネシアに新車生産工場を開設したことを発表した。Serang サイトは、Sokon Group Hong Kong Co. Ltd とインドネシアのパートナーである Kaisar Motorindo Industri の間の合弁会社として運営されており、Dongfeng Motor Group と Chongqing Sokon Motor Group の合弁会社である DFSK ブランドで車両を製造している。サイトへの総投資額は、プレス、溶接、塗装、組み立ての設備を含めて 1 億 5,000 万ドルと報じられている。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Suzuki	Cikarang	Suzuki Ertiga, Wagon R	50,803	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年4月、スズキは最新世代の Carry Pickup を発表した。この車両は5速マニュアルトランスミッションと組み合わせた1.5リッターガソリンエンジンを搭載している。</li> </ul>
	Tambun	Suzuki APV, Carry Pickup	68,855	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年8月、スズキは次世代の Jimny SUV を発表した。この車両は5速マニュアルまたは4速オートマチックトランスミッションに結合された1.5リッターエンジンを搭載している。</li> </ul>
Honda	Karawang I	Honda City, CR-V, HR-V	32,343	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021年9月、ホンダとインドネシアの PT Prospect Motor の合併会社である PT Honda Prospect Motor が、第2世代 BR-V SUV のグローバル発表を行った。この新型 BR-V は完全に再設計された外観を備え、Honda Sensing、Honda LaneWatch、リモートエンジン始動、ウォークアウェイオートロック、スマートエントリーシステムなどの新たな機器と安全機能を備えている。外観の変更には、フロントグリルと統合された LED デイタイムランニングライト搭載の新設計 LED ヘッドランプ、LED ライトバー搭載の新設計リアコンビランプ、新たな17インチのアルミホイールデザインが含まれている。この SUV の車内には、1列目コンソールアームレストと2列目シートアームレスト、前部座席、中部座席、後部座席に追加の電源コンセント、ダッシュボードに4.2インチの薄膜トランジスタ (TFT) ディスプレイ、7インチのタッチスクリーンディスプレイが搭載されている。2022年型 BR-V SUV には新たな1.5リッター DOHC i-VTEC エンジンが搭載されており、新たな無段変速機 (CVT) システムとの組み合わせにより、6,600rpm で最大出力121PS、4,300rpm で最大トルク145Nmを提供する。2022年型 BR-V は、2021年5月にホンダが発表した New 7 Seater eXcitement (N7X) コンセプトに基づいている。N7X コンセプトカーは、Honda R&amp;D Asia Pacific がインドネシアを含むさまざまな国の消費者からの広範な調査を活用して設計および開発を行ったものである。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
	Karawang II	Honda BR-V, Brio, Mobilio	52,581	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2021年3月、CNN Indonesia がインドネシアの産業大臣 Agus Gumiwang のコメントを引用し、ホンダがインドからインドネシアに工場を移転すると報じた。報道では、同社がインドネシアで新たな電動車の製造を計画していることも付け加えられたが、この車両の詳細は明らかにされていない。「ホンダは、インドネシアで実施されている新モデルの開発を含め、2024年に向けた（約5.2兆IDRの）投資の増額に取り組んでいる」と Gumiwang 大臣は述べている。ホンダは投資の増額を通して CBU 車や部品を含むインドネシアでの輸出活動拡大を目指している。Honda Prospect Motor (HPM) はかつて、インドネシアへの新規投資を検討していると述べたが、投資が工場移転に関連しているとは述べていなかった。HPM は当時、投資は電気自動車やハイブリッド車の開発ではなく、市場のニーズと現地化に応じた従来の自動車戦略に重点を置いたものだと述べていた。</li> <li>■ 2019年5月、Honda Indonesia はエアバッグインフレーター故障の可能性により、2,856台の Accord セダンをリコールした。影響を受けたのは2003年から2007年間に製造された車両である。同社は影響を受けた車両の所有者に、エアバッグインフレーターを全国のホンダ正規販売店ですぐ無償交換するよう要請した。ホンダのこのリコールは、故障の可能性のあるタカタ製エアバッグインフレーターを搭載した車両の一連の世界的リコールに関連したもので、エアバッグが過剰な力で展開し金属破片を車内にまき散らす可能性があるというものだった。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Hyundai Mobil Indonesia	Bekasi I	Hyundai H1	786	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年11月、Hyundaiはインドネシア政府との間で、国内初の自動車製造工場を建設するための覚書（MOU）に署名した。同社は製品開発と運用コストを含め、2030年までに製造工場に約15億5,000万ドルを投資することを約束した。この工場はJakarta東部郊外にあるKota Deltamasの835万平方フィートの敷地に置かれる。Hyundaiは2019年12月に起工式を行い、2021年後半から年産15万台の商業生産を開始した。完全に稼働すると年間約25万台の車両を生産できるようになる。同社は現在、この工場ではCreta SUVを生産しており、ASEAN市場の顧客向けに特別設計されたコンパクトMPVとセダンモデルも生産する予定である。この工場には、プレス、溶接、塗装、組み立てのための設備も組み込まれている。Hyundaiは現在、インドネシアの工場ではASEANに特化したEVの生産を検討している。市場での新たなプレゼンスを支えるべく、同社は2021年末までに約100のディーラーを含む全国ネットワークを確立した。これは徐々に拡大し顧客基盤を広げていく。Hyundaiはさらに、現地サプライヤーとともにインドネシアの工場で23,000人以上の直接的および間接的雇用を創出する見通しである。新工場は操業の最初の10年間でインドネシア経済に200億ドル以上の経済的貢献をすることが期待されている。</li> </ul>
	Bekasi II	Hyundai Creta	45	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年11月、Hyundaiはスマートモビリティプロバイダーになり、ゼロエミッションソリューションで将来のモビリティへの取り組みを強化し人類の進歩に焦点を当てるため、インドネシアでIoniq ElectricモデルとKona Electricモデルを発売した。Ioniq Electricパワートレインには100kWの永久磁石同期電気モーターと38.3kWhのリチウムイオン電池が含まれている。モーターは295Nmの最大トルクを生成する。Ioniq Electricの航続可能距離は新欧州ドライビングサイクル（NEDC）ベースで373km、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）ベースで311kmとなっている。この車両には2つのバリエーションがある。Kona Electricのパワートレインには100kWの永久磁石同期電気モーターと39.2kWhのリチウムイオン電池が含まれている。モーターは395Nmの最大トルクを生成する。航続可能距離NEDCベースで345km、WLTPベースで289kmとなっている。Kona Electricには1つのバリエーションが用意されている。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia	Bekasi	Mitsubishi L300, Pajero Sport, Xpander	138,841	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2021年3月、Hyundaiは2022年3月からインドネシアの新工場でEVの生産を開始すると発表した。</li> <li>■ 2021年7月、Hyundai Motor GroupとLG Energy SolutionがインドネシアにEVバッテリー工場を建設するために11億ドルのJVを設立すると報じられた。両社はインドネシア政府との間で、2025年までに年間10ギガワットの能力で15万台以上のEVに十分なリチウムイオン電池セルを製造する工場の建設に向けたMOUに署名した。両社はそれぞれ合併会社の50%の所有権を持ち、インドネシア政府は工場の安定操業を支援するさまざまなインセンティブと報酬を提供することに合意している。このJVはKarawangの産業クラスターに工場を建設する。工場建設は2021年9月に始まり、2023年前半までに完了する予定である。新工場でのバッテリーセルの量産は2024年前半に開始される予定だ。</li> <li>■ 2021年2月、三菱はインドネシアで中型SUV Pajero Sportのリフレッシュ版を発売した。この車両は、新たなフロントデザイン、キックセンサー付きパワーテールゲート、新たな8インチデジタルインストルメントクラスター、電動パーキングブレーキなど、アップグレードされたさまざまな内外装と技術を備えている。この車両には2種類のディーゼルエンジンの選択肢が用意されている。8速オートマチックトランスミッションに結合された2.4リッター4N15 MIVECターボチャージャー付きディーゼルエンジン、または5速オートマチックまたは5速オートマチックと組み合わせた2.5リッター4D56コモンレールターボチャージャー付きディーゼルエンジンマニュアルトランスミッションである。2.4リッターディーゼルエンジンは最大出力133kW、最大トルク430Nmを生成し、2.5リッターディーゼルエンジンは最大出力100kW、最大トルク324Nmを生成する。</li> </ul>

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
	Pulogadung	Mitsubishi Fuso Canter, Fighter	27,385	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年11月、三菱は新たなクロスオーバーMPVであるXpander Crossを発表した。この新型モデルはMPVの強みとともにより堅牢なSUVタイプのエクステリアスタイリングを備えている。この車両はXpanderラインナップのトップバージョンであり、MPVの広さと快適さを損なうことなく、さまざまな地形を不安無く運転できる。Xpander Crossは、幾何学的なデザイン、頑丈な外観のスキッドプレート、LEDヘッドライトとフォグランプなどを備えた三菱の「ダイナミックシールド」の最新版を搭載した新たな前面を特徴としている。この車両は標準のXpanderに比べ、全長が25mm長く(4,500mm)幅が50mm広く(1,800mm)、高さが50mm高く(1,750mm)、最低地上高が20mm高く(225mm)になっている。三菱の新たな4A91 1.5リッターガソリンエンジンを搭載し、4速オートマチックまたは5速マニュアルトランスミッションのいずれかと組み合わせられている。</li> </ul>
	Pulogadung-Bus	Mitsubishi Fuso Canter Chassis Bus	387	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年10月、三菱自動車はSumba島での再生可能エネルギーとEVの共同研究に参加すると発表した。ガソリンの確保が難しい離島で有効な太陽光発電によるエネルギーの利用を検討するという。</li> <li>2019年7月、三菱はインドネシアからのXpander MPVの輸出を増やす計画を発表した。同社はMPVの輸出先の国を11カ国から20カ国以上に倍増することを検討中だと述べた。同社は2018年4月に輸出を開始し1年間で42,000台以上を出荷、当初目標である2万台を上回った。三菱では中東およびアフリカ(MEA)市場に輸出することで車両の年間輸出台数を60,000台に増やすことを目指している。</li> </ul>



## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Daimler	Jakarta	Mercedes-Benz Axor	893	<ul style="list-style-type: none"> <li>2019年7月、三菱ふそうトラック・バス株式会社（MFTBC）は、中型トラックの6つの新たなバリエーションを発表した。トラックは、4×2、6×2、および6×4の3つの車軸構成、5,000mmから7,100mmの範囲のさまざまなホイールベース、最大270hpのエンジン出力で提供される。同社はトラックを15のバリエーションで提供している。すべてのトラックにランナーテレマティクスが搭載されており、ユーザーはノートPCや携帯電話を使用して、車両の位置、使用状況、メンテナンス、仕事のステータスを監視できる。MFTBCによると、4×2と6×2のドライブトレイン構成は、高い操縦性、燃料効率、ペイロードを必要とする操作に最適であり、6×4構成は、オフロードルートや悪天候に対してより優れたけん引力と安定性を提供するという。注目すべきは、Daimlerが三菱ふそう株を89%所有していることである。</li> </ul>
	Jakarta-Bus	Mercedes-Benz OH Chassis, O500 RS	295	
	Wanaherang	Mercedes-Benz A-Class, C-Class, E-Class, GLA, GLC, GLE, GLS, S-Class	1,501	

## インドネシアの自動車メーカー

メーカー	工場	モデル	生産台数 (2021)*	最近の動き
Isuzu Astra	Karawang	Isuzu Giga, Elf, Panther, Traga	28,823	<ul style="list-style-type: none"> <li>2015年4月、PT Isuzu Astra Motor Indonesia が国内で新たな CV 工場の操業を開始した。West Java 州 Karawang Timur の Kawasan Industri Surya Cipta の工場は、小型トラック Isuzu Elf 42,000 台と中型トラック Isuzu Giga 7,000 台で構成される年間 52,000 台の生産能力を見込んでいる。この工場は 40% の国内調達品を使用する予定で、工場でのトラック生産の 20% が輸出に割り当てられた。PT Isuzu Astra Motor Indonesia は、日系自動車メーカー Isuzu Motors とインドネシアのコングロマリット PT Astra International の合併会社である。この JV は 2012 年後半に新たな CV 工場に 1.5 兆 IDR を投資する計画を発表した。Isuzu はかつて Bekasi に年間生産能力 28,000 台の CV 組立工場を所有していたが、現在は閉鎖され、操業は新施設に移管された。Bekasi 工場では、GVW が 6~15 トンの中型 CV と GVW が 15 トンを超える大型 CV を組み立てていた。</li> </ul>
Hino Motors Indonesia	Purwakarta	Hino Dutro, 500-Series	24,670	<ul style="list-style-type: none"> <li>日野は、West Java 州 Purwakarta で年間生産能力 35,000 台近くの工場を、販売子会社を通じて運営している。</li> </ul>
Toyota	Purwakarta-Bus	Hino A215, Dutro, FB130, FC190, R260, RN8J	1,082	<ul style="list-style-type: none"> <li>トヨタは West Java 州で工場を運営しており、日野ブランドで小型・中型・大型の CV を生産している。</li> </ul>
Astra UD Trucks	Jakarta	UD Trucks Quester	570	<ul style="list-style-type: none"> <li>Astra UD Trucks は Jakarta で CV 工場を運営しており、UD Trucks ブランドの車両を組み立てている。</li> </ul>

\*出典：IHS Markit

© 2022 IHS Markit

## コンポーネントサプライヤー

インドネシアのコンポーネント供給産業は 2000 年にアジア金融危機と政情不安から回復を開始、2003 年に ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) が設立されたことで、さらなる貿易機会が提供されるようになった。このセクターは、数十のサブディビジョンと外国企業との多数の合併事業 (JV) を保有する、大規模な現地化グループという特徴を持つ。インドネシアは製造に必要な主要原材料を数種類すぐに供給できることから、多くの大手タイヤメーカーがインドネシアに拠点を置いている。

国内のコンポーネントメーカーの施設は、主に首都 Jakarta の東約 75km にある Karawang に集中している。その中で最も重要なものは、インドネシア最大の自動車販売代理店である Astra International のスペアパーツ部門である Astra Otoparts である。インドネシアで 36,000 人以上を雇用している同社は、欧州、南北アメリカ、中東、アジア太平洋、アフリカなどの地域の 30 か国以上に製品を輸出している。さらに、ニッケルが豊富なインドネシアは、外国の投資家と協力して、電気自動車 (EV) バッテリー製造用原材料を生産する工場を建設している。ニッケルとコバルトは、リチウムイオン (Li-ion) 電池を製造するための重要材料である。インドネシアの Bintangdelapan Group、中国のバッテリーリサイクル業者 GEM、日本の阪和興業などで構成される JV が、インドネシアでのニッケル-コバルトプロジェクト開発に 7 億ドルを出資することを約束した。このプロジェクトは Sulawesi の Morowali 工業団地に位置し、年間 15 万トンのバッテリー級硫酸ニッケルと 20,000 トンのバッテリー級硫酸コバルトの生産を目指す。

## インドネシアの部品サプライヤー

### メーカー

### 製品ライン

Astra Otoparts	エアコン、オルタネーター、アルミダイキャスト部品、防振部品、ポールベアリング、バッテリー、ブレーキシステム、バンパー、シャーシフレーム、クラッチシステム部品、コンプレッサー、ダンパー、ディファレンシャルアクスル、ドアフレーム、ドアロック、ドライブチェーン、エンジンマウント、エンジンバルブ、排気システム、フィルター、フライホイール、鍛造品、フロントフォーク、燃料ホース、ガスケット、ギアボックス、ハロゲンランプ、ホーン、メインシャフト、オイルクッションユニット、ピストン、プラスチック製品、プレス部品、プロペラシャフト、ラジエーター、リアアクスル、リアビューミラー、ラバー製品、ショックアブソーバー、スパークプラグ、スターター、ステアダンパー、ステアリングホイール、トランスミッション、バルブ、ウィンドウレギュレーター、ワイヤリングハーネス
Indomobil	冷却システム、ブレーキシステム、エンジンシステム、パワートレイン、ボディとシャーシ、ゴム部品とタイヤ、ステアリングシステム、トランスミッション
Denso Indonesia	エアコン、エアフィルター、コンプレッサー、オイルフィルター、ラジエーター、リザーブタンク、スパークプラグ、スターター、ウォッシャーコンテナー、ウィンドウレギュレーター
Honda Precision Parts Manufacturing	トランスミッションユニット、エンジンバルブ
Indospring	コイル、リーフ、バルブスプリング、ワイヤーリング
Showa Indonesia Manufacturing	ショックアブソーバー、パワーステアリングシステム、トランクストラット
Goodyear Indonesia	タイヤ
Bridgestone Tire Indonesia	タイヤ
Hankook	タイヤ
Multistrada	タイヤ
Gajah Tunggal	スチールタイヤコード、スチレンブタジエンゴム、タイヤ
Nipress	バッテリー
Selamat Sempurna	ブレーキパイプ、コンデンサー、エキゾーストシステム、フィルター、燃料パイプ、燃料タンク、ガスケット、マフラー、オイルクーラー、プレス部品、ラジエーター

### 最近の主な動き

- 2022年4月、家電とバッテリーの巨大企業LGが率いる韓国のコンソーシアムが、インドネシアの国営企業と、国内にEVバッテリーサプライチェーンを設立するための90億ドル相当のプロジェクトに関する合意に署名した。LG Energy Solution (LGES)、LG Chem、LX Internationalなどを含む韓国のコンソーシアムは、インドネシアの鉱業会社PT Aneka TambangおよびIndonesia Battery Corporation (IBC)と拘束力のない枠組み協定に署名した。このプロジェクトは、原材料の調達、前駆体や陰極材料などの主要コンポーネントの製造、電池セルの製造を含む、エンド・トゥ・エンドの電池バリューチェーンの確立を目指している。

- 2021年9月、Hyundai Motor GroupとLG Energy Solutionが、Jakarta近郊のKarawang新工業都市にEVバッテリーセル工場の建設を開始した。工場の建設は2023年前半までに完了する予定で、新施設でのバッテリーセルの量産は2024年前半に開始される予定である。完全に稼働すると年間10GWh相当のリチウムイオン電池セルを生産することが見込まれるが、これは15万台以上のEVに十分な量である。さらに、この施設は、将来のEVニーズの増大に対応するために、生産能力を30GWhに増やす準備ができています。工場で生産されたバッテリーセルは、Hyundaiグループの専用バッテリー電気自動車（BEV）プラットフォームである電気グローバル・モジュラー・プラットフォーム（E-GMP）上に構築されたHyundaiとKiaのEVモデルで使用される。Hyundai Motorによると、新工場はHyundaiとKiaの2社のBEVモデルに最適化されたバッテリーセルを供給することで、高レベルの効率、性能、安全性を備えた車両の生産を支援するという。この最新の動きは、Hyundai Motor Group、LG Energy Solution、インドネシア政府の間で2021年6月に締結されたEV用バッテリーセル製造のために11億ドルのJVを設立する覚書（MOU）に続くものである。両社はそれぞれ合弁会社の50%の所有権を持ち、インドネシア政府はプラントの安定操業を支援するためにさまざまなインセンティブと報酬を提供することに合意している。ニッケルが豊富なインドネシアは特に、電池用化学物質の抽出、電池製造、最終的なEV製造を目的に、国内で完全なニッケルサプライチェーンを開発することに熱心である。
- 2020年12月、BASFとErametがニッケルとコバルトの湿式製錬複合体の開発を共同で評価する契約を締結した。この計画には、高圧硫酸浸出（HPAL）工場と卑金属精製所（BMR）が含まれている。HPALはインドネシアのWeda Bayに配置され、BMRのロケーションは実現可能性調査中に決定される。
- 2020年7月、Hyundai Motor GroupのHyundai Transysがマレーシアの自動車部品サプライヤーであるAPM Automotive Holdings BerhadとJVを設立し、West Java州CikarangのKota Deltamas工業団地でカーシートと関連部品の製造と供給を開始した。所有権50:50のJVであるPT APM Hyundai Transys Indonesiaは、同じくKota Deltamasに拠点を置くHyundai Motorの次期自動車製造工場にも供給予定である。
- 2019年12月、インドネシア政府は、電池用化学物質を生産する工場とともに、2023年にEV用リチウム電池の生産を開始する計画を発表した。政府は投資家に対し、ニッケル鉱から電池化学品を生産する工場と電池を製造する工場への投資を促した。政府は、West Java州Patimbanをバッテリー工場の建設候補地として検討している。

担当アナリスト：Jamal Amir