

インドネシアの経済概況

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部アジア大洋州課 リサーチマネージャー

八木沼 洋文

2026年2月27日



本日の構成

1. **インドネシアの経済概況**
2. **在インドネシア日系企業の動向**

1 | インドネシア概況

- 広大な国土（日本の5倍）、豊富な資源（石油・石炭・鉱物）、多数の人口。
- 東南アジア最大の経済規模。
- 民主主義国家、民族・文化の多様性と寛容性。

インドネシアの主要指標

面積	約189万Km ²
人口	2億8,444万人（2025年）
1人あたりGDP	5,074ドル（2025年）
民族	少数民族を含むと1,000以上
宗教	イスラム教、キリスト教、ヒンズー教、仏教、儒教等
政治	共和制
経済	市場経済
建国5原則	①唯一神への信仰 ②公正で文化的な人道主義 ③インドネシアの統一 ④合議制と代議制における英知に導かれた民主主義 ⑤全インドネシア国民に対する社会的公正
言語	インドネシア語

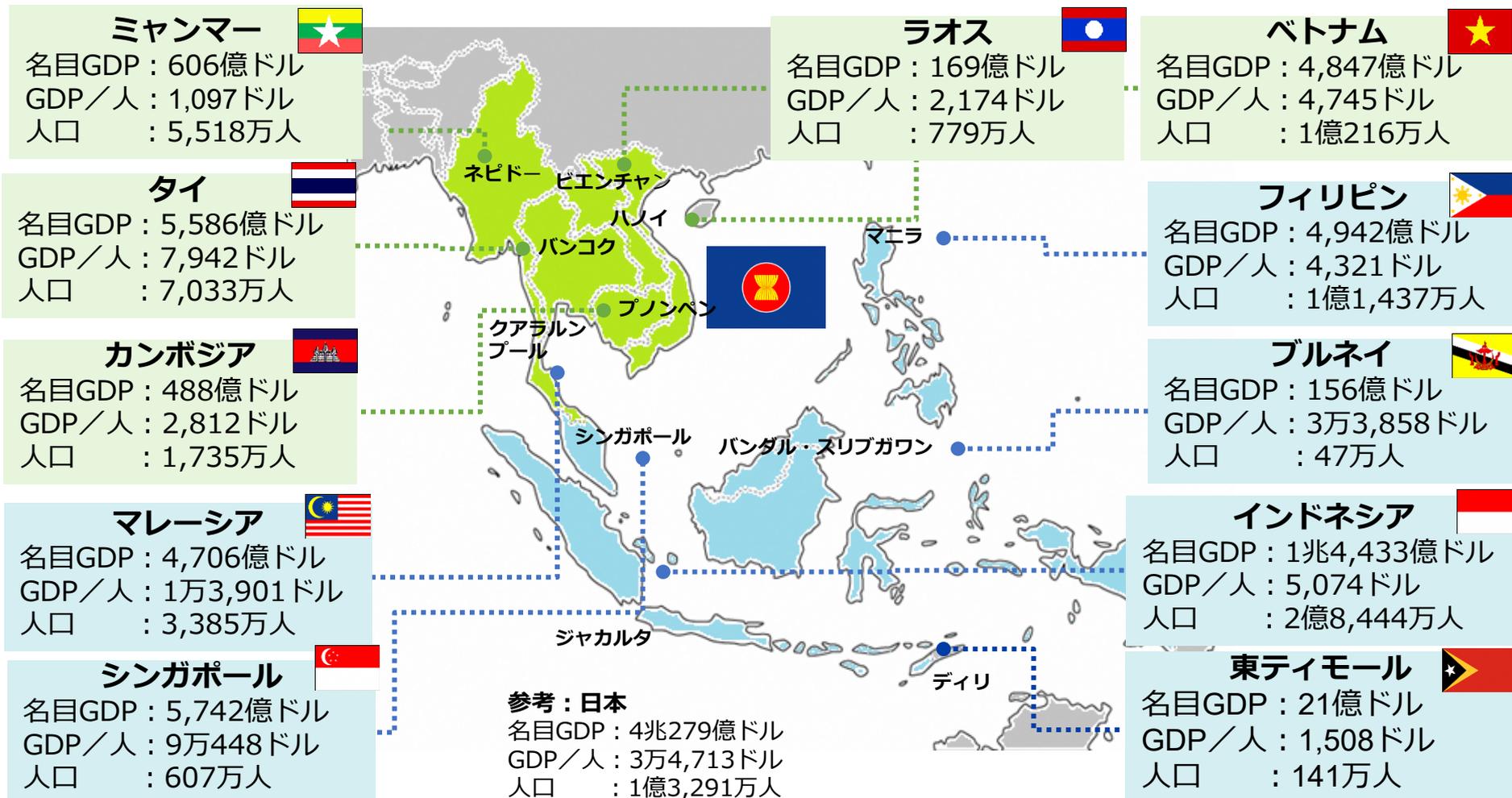
インドネシア地図



(出所) 外務省ホームページ
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/indonesia/index.html>)

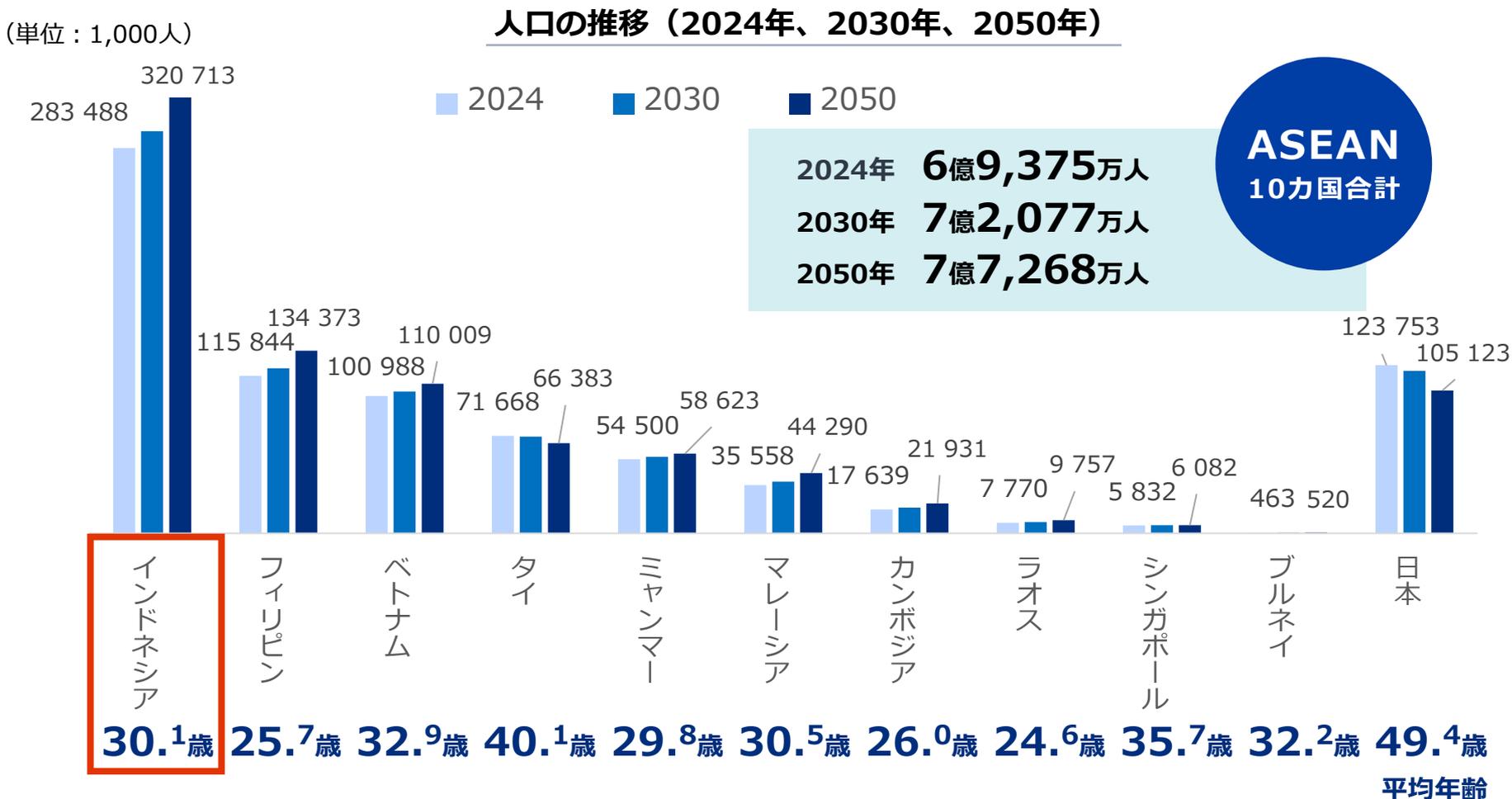
2 | ASEAN加盟11カ国の指標（2025年）

- 人口規模も経済規模・水準も大きく異なる11カ国。陸側と海側に大別される。
- 2025年10月、カンボジア（1999年加盟）以来、26年ぶりに東ティモールがASEANに加盟。



3 | ASEAN最大、世界第4位の人口

- インドネシアは現時点で人口が約2.8億人。世界最大のイスラム人口。
- 2033年には3億人を突破し、2050年には3.20億人に達するとの予測もされている。

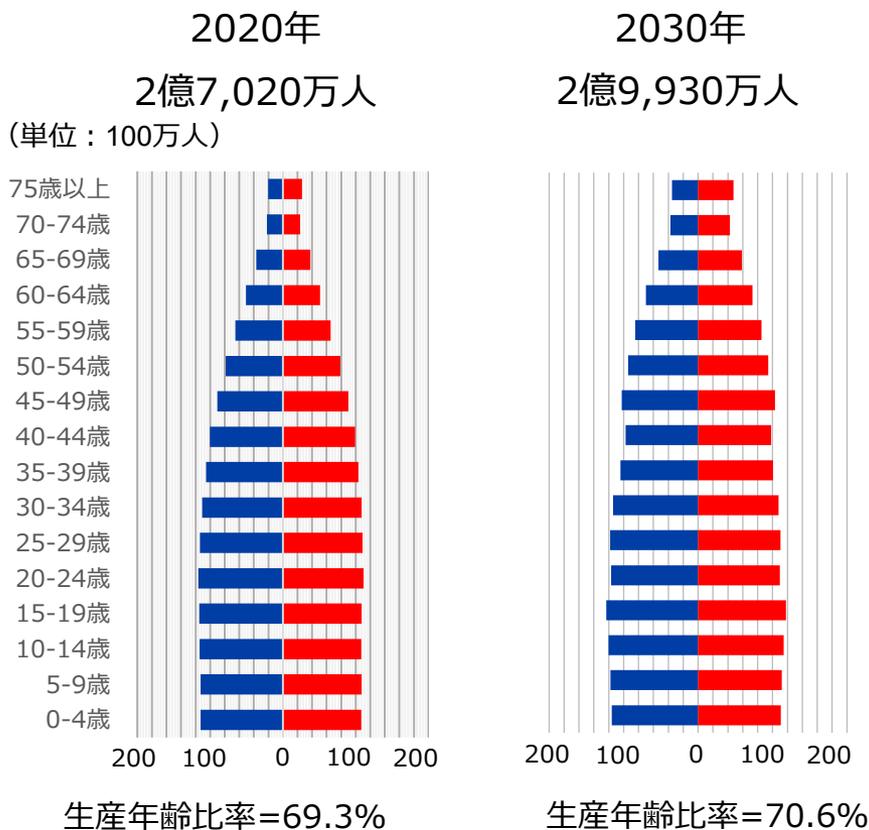


(注1) 人口は中位予測、平均年齢は2024年の中央値予測。(注2) 数値は2024年と2050年値。
 (出所) World Population Prospects 2024

4 | 人口ボーナスの恩恵続く

- 人口増加が長く続き、人口ボーナスは2040年頃まで続くとの予測もある。
- 年間の可処分所得5,000ドル以上の人口が急速に増加し、消費の拡大が顕著に。

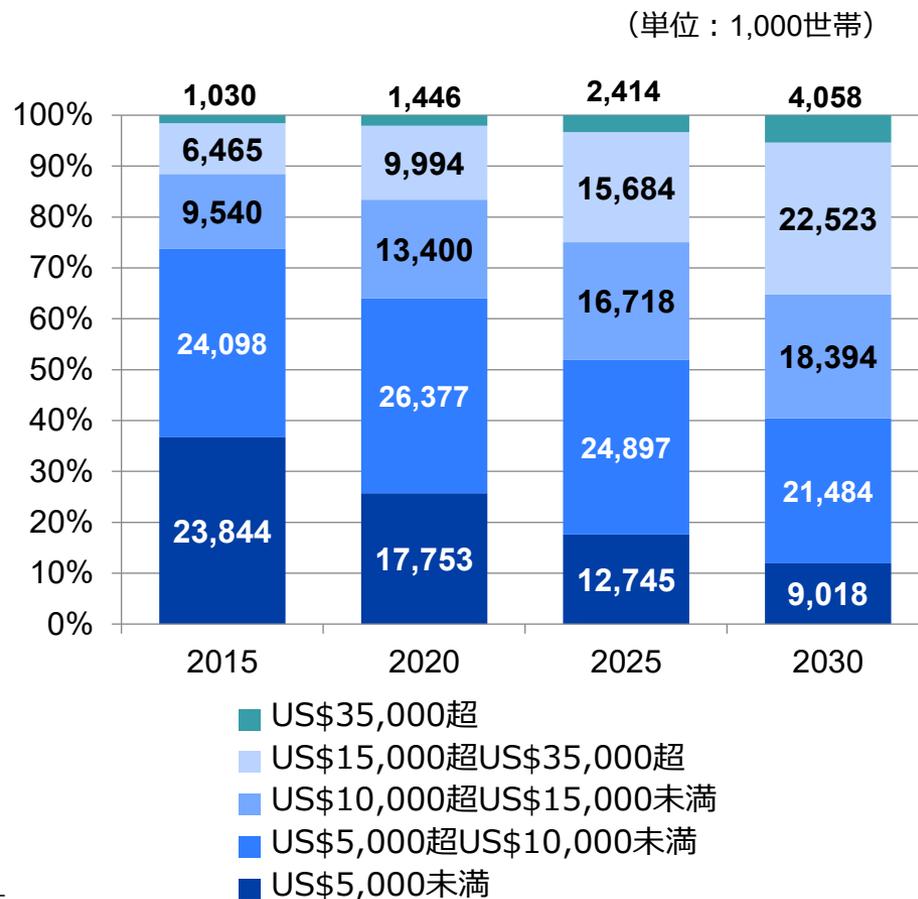
人口構造の変化



(出所) インドネシア国勢調査2020年

(出所) 国連 世界人口予測・2019年版

中間層の増加

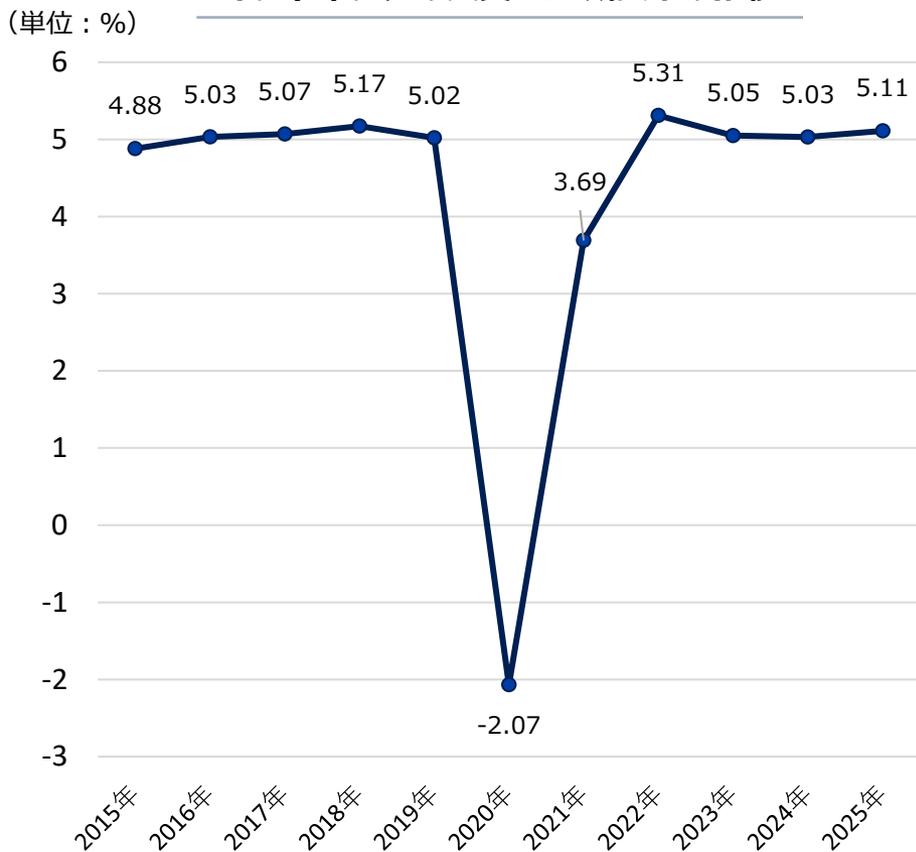


(出所) ユーロモニター

5 | GDP:約5%の安定的な経済成長を継続

- 2025年の実質GDP成長率は5.11%。
- 2025年に入り、第1四半期は4.9%とやや減速したものの、第2四半期は5.1%、第3四半期は5.0%と回復し、5%前後の安定成長を維持。

インドネシアの実質GDP成長率の推移



(出所) インドネシア中央統計庁 (BPS) よりジェットロ作成

インドネシアの需要項目別実質GDP成長率の推移

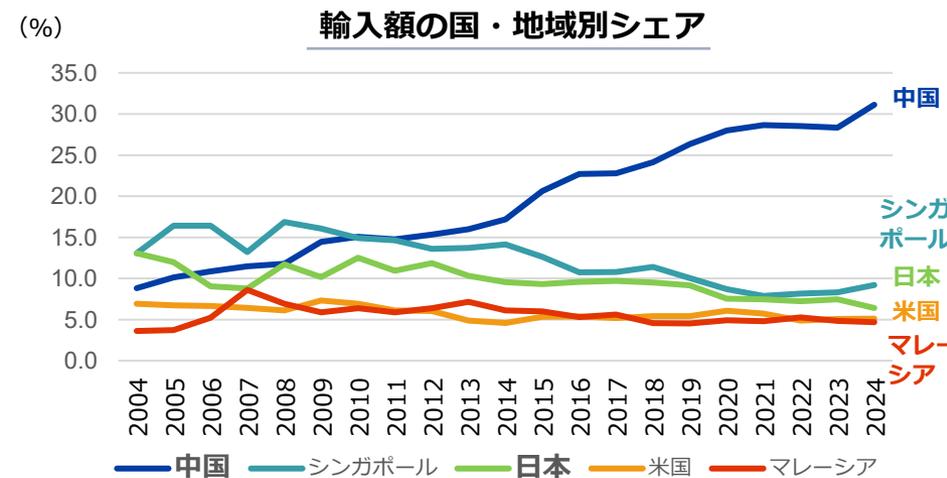
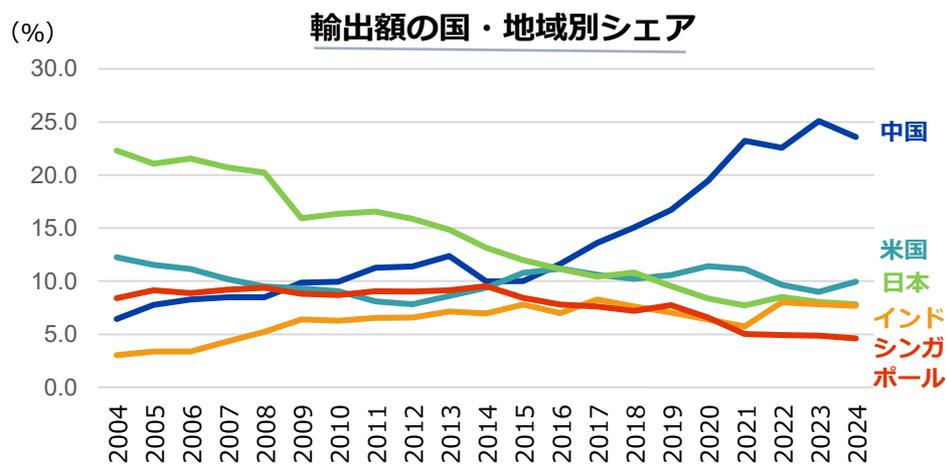
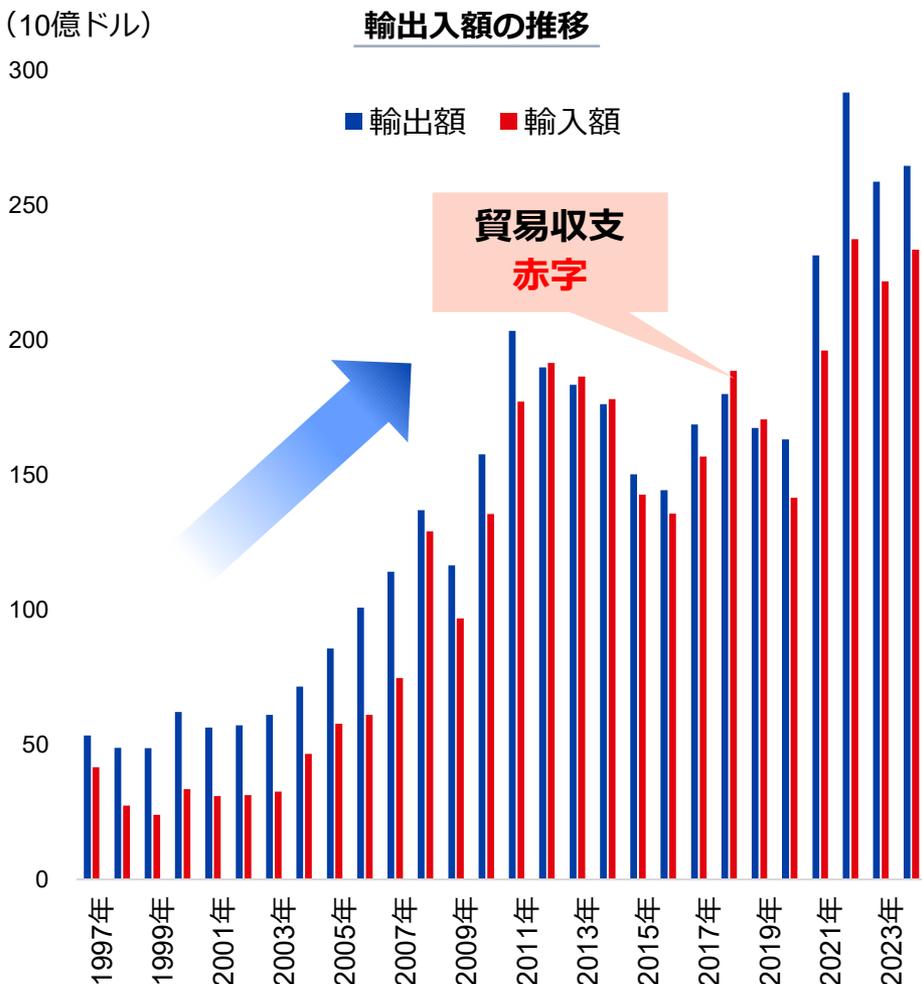
(単位：%) (△はマイナス値)

項目	2024年	2025年
実質GDP成長率	5.0	5.1
家計最終消費支出	4.9	5.0
民間非営利団体最終消費支出	12.5	5.1
政府最終消費支出	6.6	2.5
総固定資本形成	4.6	5.1
財・サービスの輸出	6.5	7.0
財・サービスの輸入	8.0	4.8

(出所) インドネシア中央統計庁 (BPS) よりジェットロ作成

6 | インドネシア 貿易構造の変化

- 財輸出は一次産品・資源に依存。2003年～2011年の資源ブーム、2020年以降のウクライナ危機を背景とした資源価格上昇で輸出が急増。財輸入は2010年以降、好調な消費需要に伴い増加傾向。
- 輸出入とも中国依存が顕著。

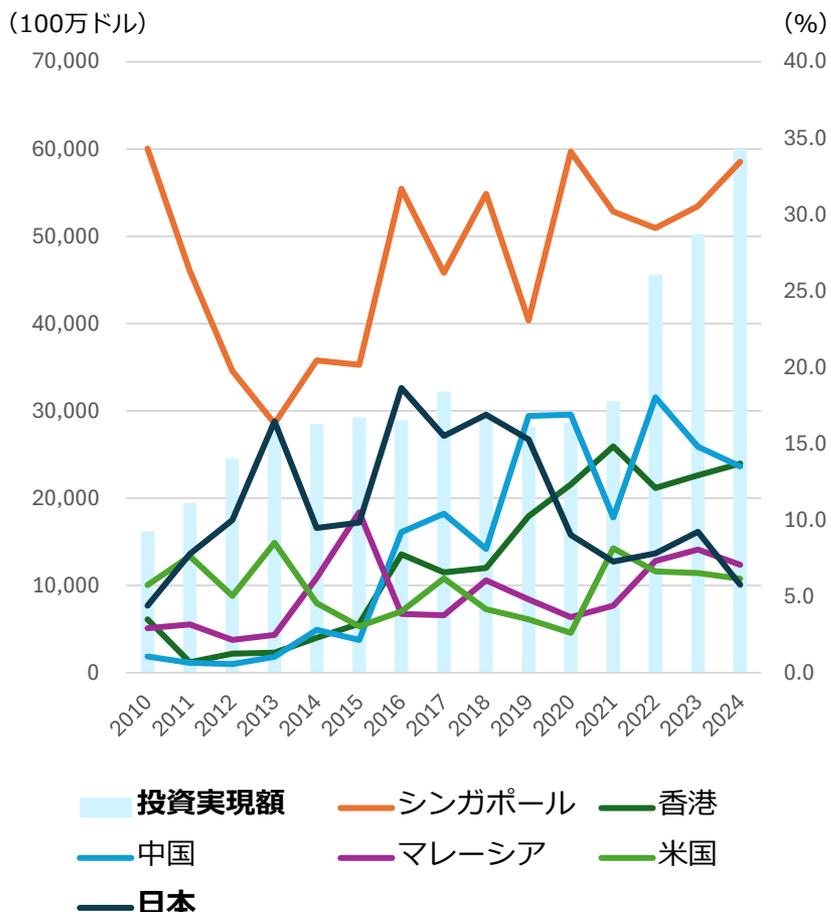


(出所) インドネシア中央統計庁 (BPS) よりジェトロ作成

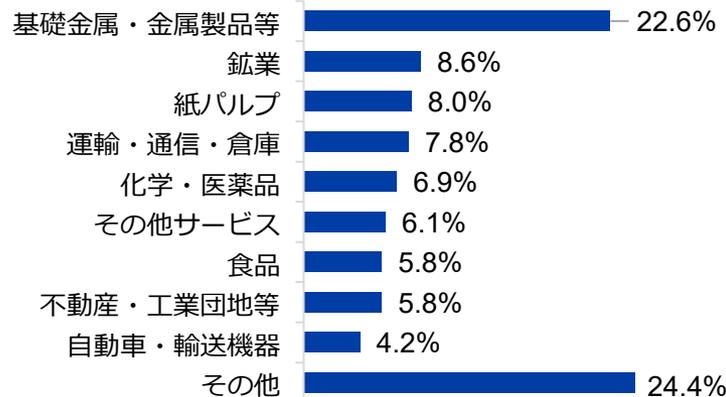
7 | インドネシア 投資構造の変化

- 2010年 約160億ドルから、2024年には約600億ドルへと大きく伸長。
- 2016年以降、中国・香港企業の投資増加（ニッケル精錬など基礎金属中心）。2024年には基礎金属関連の投資が全体の2割超。
- 日本企業による投資は2016年にピーク（18.6%）を迎えたのち、シェアは減少。

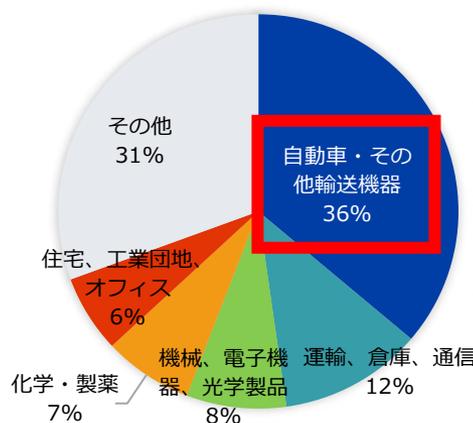
外国企業による投資実現額と各国シェアの推移



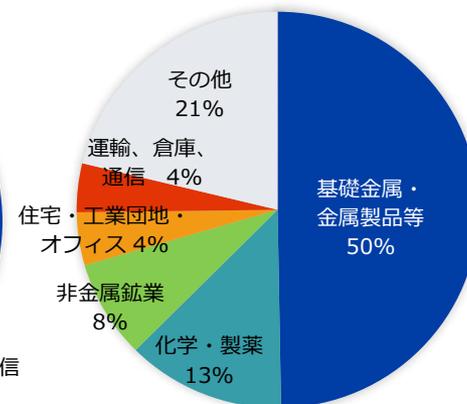
業種別内訳 (2024年)



日本企業の投資実現額 (2024年、35億ドル)



中国企業の投資実現額 (2024年、81億ドル)



(出所) インドネシア投資・下流化省データよりジェトロ作成

8 | プラボウォ政権が掲げる主要政策

- 2024年10月20日、プラボウォ新大統領が就任。
- プラボウォ新政権はインフラ開発、資源川下部門の産業育成や首都移転など前ジョコ政権の政策路線を継承・発展させると強調するほか、（現在約5%の）経済成長率を8%以上に高めることや食料やエネルギーの自給達成を目標に掲げる。

プラボウォ大統領が掲げる主要政策

産業政策	産業下流化（サプライチェーンの川下を含めた高付加価値化）を 継続・強化 。下流化は、中進国の脱却のために必要。
首都移転	継続 。 <u>ジャワ中心主義脱却のシンボル</u> 。
汚職撲滅	汚職撲滅委員会職員や裁判所の判事、公務員の待遇改善を通じた抑止。
外交・防衛	軍と警察の強化。防衛力の向上。 国防予算のGDP比2%への引き上げ。
安全保障（自給率）	食料、水、エネルギーの自給を達成 。
その他	すべての学童に無料の昼食と牛乳を提供。幼児と妊婦への栄養支援。



写真左がプラボウォ・スピアント新大統領、
写真右がギブラン・ラカブミン・ラカ副大統領

(注) プラボウォ大統領が掲げる政策のうち、主なもの。

(出所) 現地報道などを元に作成。写真はプラボウォ陣営SNS。図はプラボウォ陣営が掲げる公約より。

5年以内に早急に取り組む8つのプログラム

1	学校給食の無償提供および幼児・妊婦への栄養補助
2	結核患者を減少させるための無料健康診断、病院建設
3	村落、地域、国の食料貯蔵庫活用、農地整備と生産性向上
4	各地区に優れた一貫校を建設する、学校設備の改善
5	絶対的貧困をなくすために、社会福祉カードなどの継続・追加
6	公務員（特に教師、講師、医療従事者）、国軍、警察の給与引き上げ
7	村のインフラ整備、現金直接支援の継続、生活困窮者への 安価で衛生的な住宅の提供
8	国家歳入増加を目指した国家歳入庁の設立

9 | インドネシアの経済政策の方向性

- 巨大な国内市場や豊富な天然資源の恩恵を受け、新興経済大国として順調に発展。
- 先進国入りを果たすべく、資源の切り売りに頼らない、国内の高付加価値産業の育成を重視。

【黄金のインドネシア2045】
独立から100年目にあたる2045年に経済規模で
世界第5位の先進国になる

「2025～2045年国家長期開発計画（RPJPN）」

経済成長の基盤である製造業のGDPに占める比率を28%に設定（2022年：18.3%）。
国内の豊富な天然資源を活かし、川下産業の育成や資源の国内加工を通じた高付加価値化を推進。



国内産業の奨励

国内産業の保護

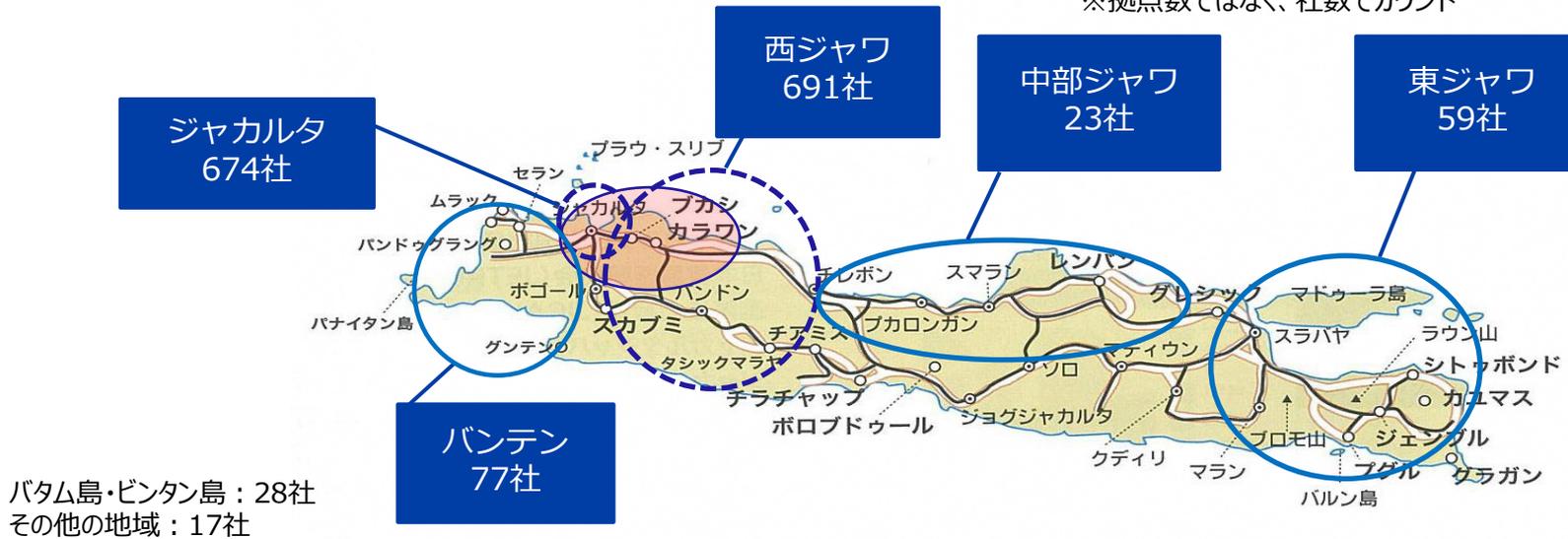
本日の構成

1. インドネシアの経済概況
2. **在インドネシア日系企業の動向**

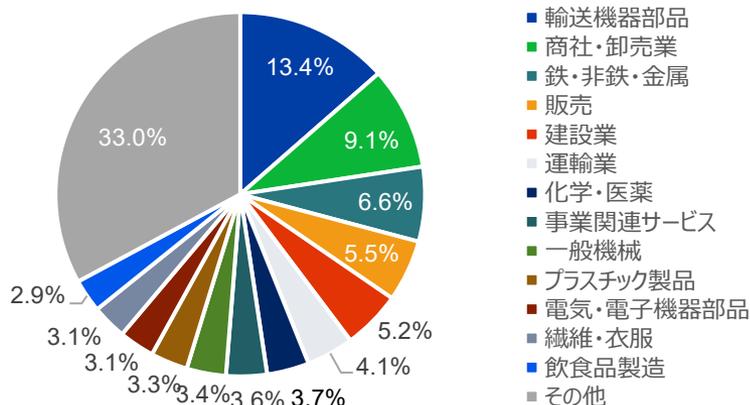
1 | 日本企業の進出は、ジャカルタ、西ジャワが中心

ジェトロ・ジャカルタ 日系企業調査(2022年8月時点) : **1,569社**

※拠点数ではなく、社数でカウント



進出企業の業種別内訳



在留邦人数 (2023年10月時点)

インドネシア全体：15,510人
－ 南ジャカルタ：5,502人

(出所) 外務省 海外在留邦人統計

海外進出日系企業・拠点数 (2023年10月時点)

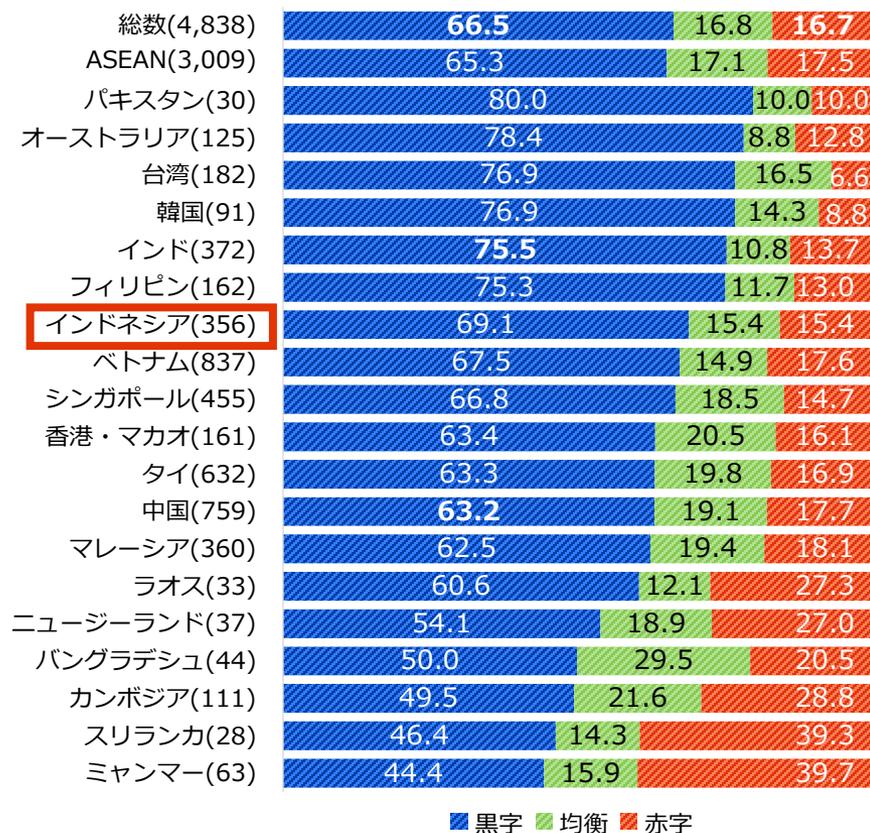
インドネシア全体：2,182拠点

(出所) 外務省 海外進出日系企業拠点数調査

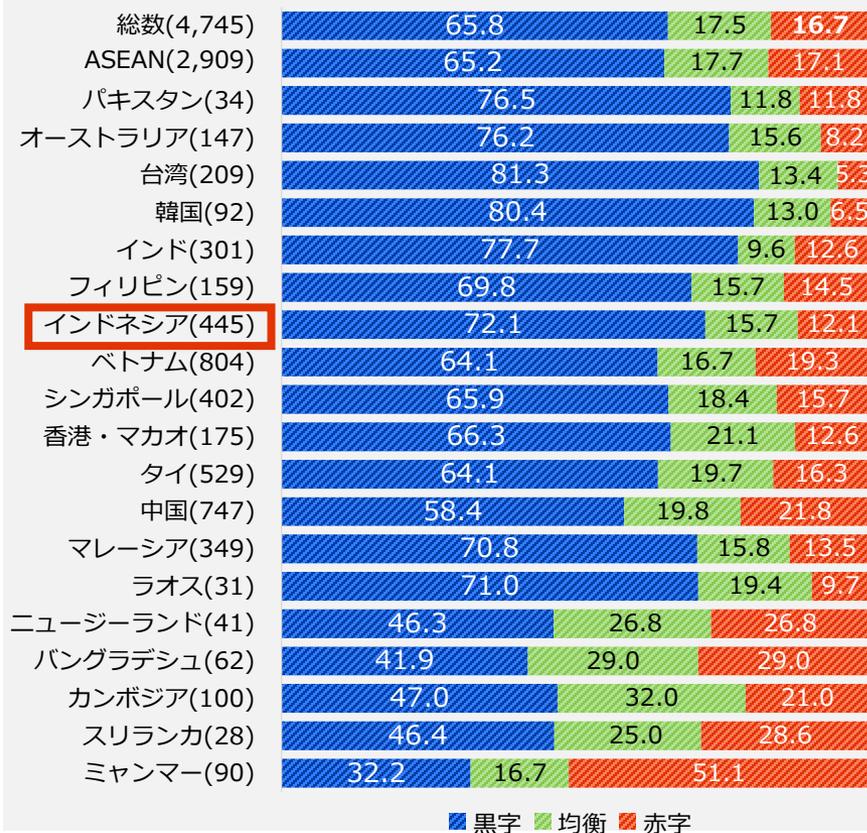
2 2025年営業利益見込み： 黒字回答企業は約7割、ASEANでは2番目

- 2025年の営業利益見込みを「黒字」と回答した企業は69.1%で約7割。
- ASEANでの黒字割合においては、フィリピンの75.3%に次ぐ2番目。

2025年の営業利益見込み（国・地域別） (%)



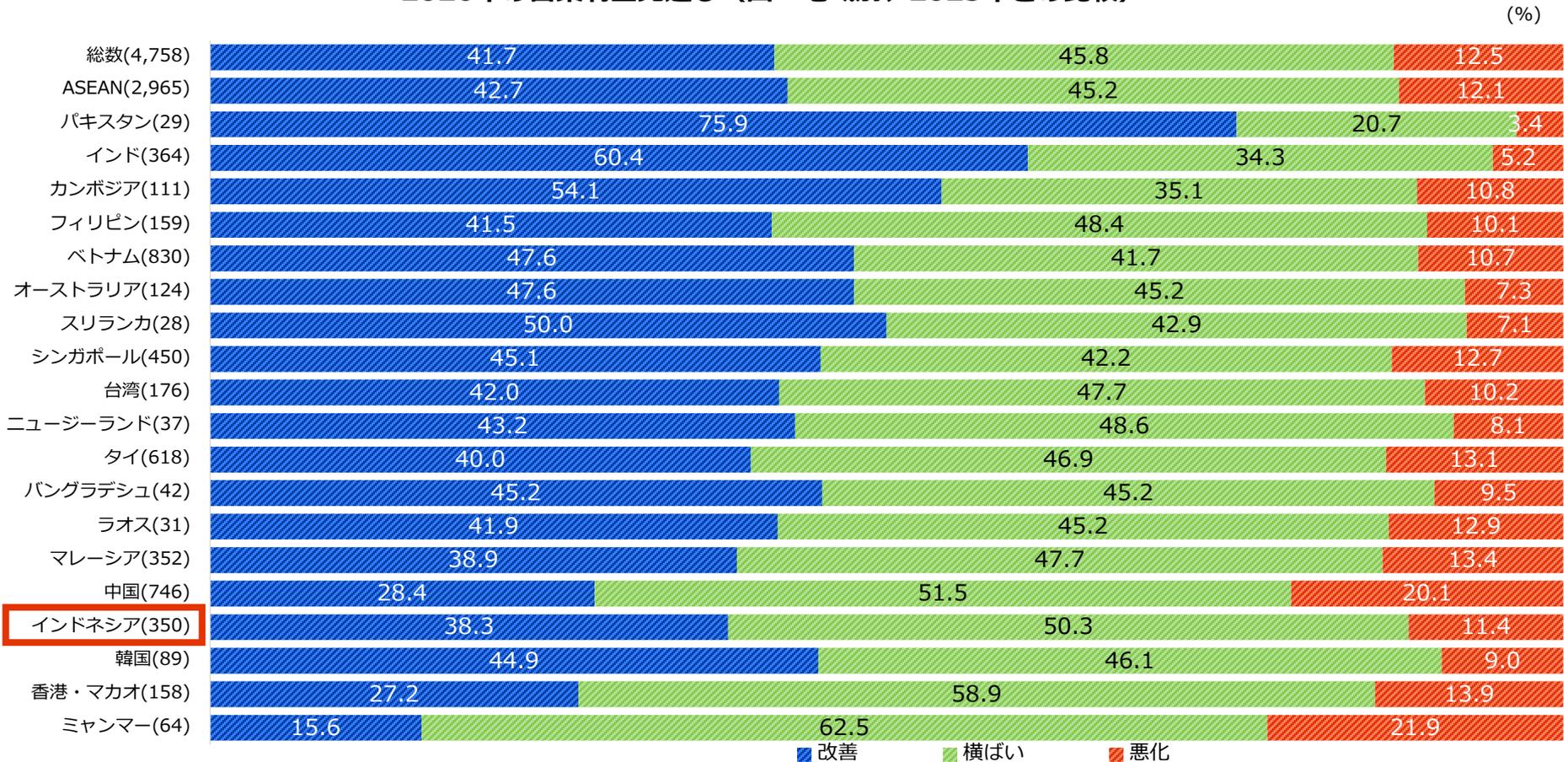
(参考) 2024年の営業利益見込み（国・地域別） (%)



3 | 営業利益見通し（改善・悪化）： 今後の営業利益は、4割弱の企業が「改善」の見込み

- 2026年の営業利益見通しは、38.3%の企業が「改善」と回答。「改善」と「横ばい」の合計は88.6%と約9割。

2026年の営業利益見通し（国・地域別、2025年との比較）

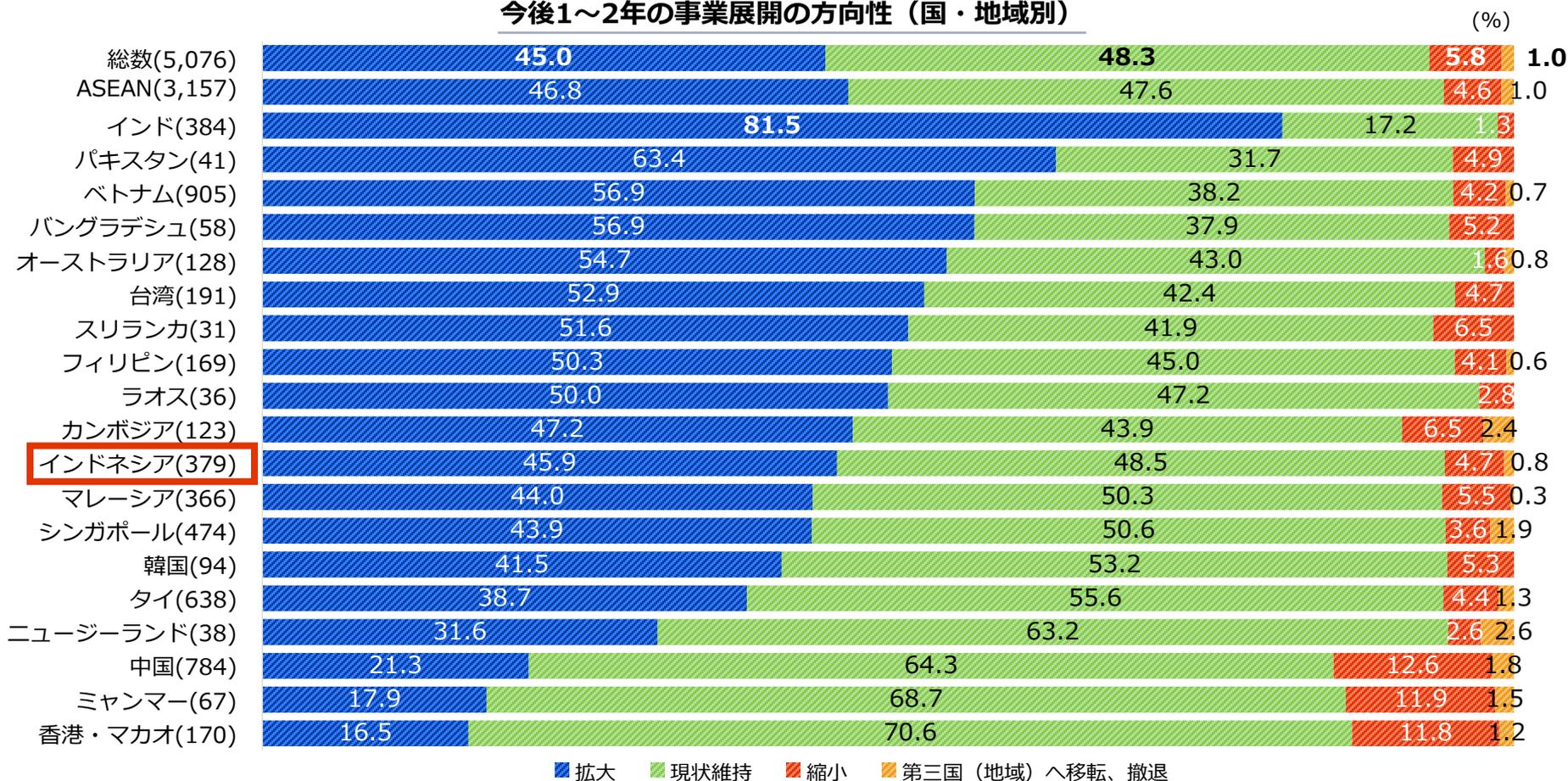


4

今後の事業展開： 事業拡大割合は約45%

- 事業展開の方向性について「拡大」「現状維持」の割合はともに45%超、トータルで94.5%とASEAN全体と同水準。

今後1～2年の事業展開の方向性（国・地域別）



(注) 中国の過去最低は、非製造業を含めて実施した2007年度調査以降を指す。

5 | 進出日系企業によるインドネシアへの評価の変化

- メリットは引き続き市場規模・成長性
- インフラを投資リスクとする企業の割合は相対的に低下
- 一方で税制・税務手続き、法制度の整備状況等をリスクとして挙げる傾向に

メリット

2013 (n=277)	
市場規模、成長性	83.8%
地場産業の集積	23.0%
従業員の雇用しやすさ	21.1%

2025 (n=339)	
市場規模、成長性	74.6%
人件費の安さ	45.7%
従業員の雇用しやすさ (ワーカー、スタッフ)	34.8%

リスク

2013 (n=277)	
人件費の高騰	82.0%
インフラの不足	73.2%
政策運営の不透明性	58.5%

2025 (n=340)	
不安定な政治・社会情勢 (注1)	70.9%
現地政府の不透明な政策運営 (注2)	68.2%
税制・税務手続きの煩雑さ	64.1%

(出所) ジェトロ「海外進出日系企業実態調査」

(注1) アンケート実施期間中 (2025年8月~9月) にインドネシア国内でデモが発生。

(注2) 政策運営とは産業政策、エネルギー政策、外資規制等を指す。

6 | インドネシアにおける事業上のメリット・リスク

- 域内随一の人口を背景とした国内市場の大きさは、インドネシアへの投資を判断する上での大きなメリット。安価な人件費も引き続きメリットだが、いずれ競争力は失われるとの声も。
- 政府、政策関連の不透明さ・煩雑さが大きなリスク・課題。2025年10月に改正されたが、これまでの最低払込資本金などの高い参入障壁は、既進出口系企業各社のビジネス保護に繋がっているとの見方も。

メリット

- ・ 域内随一の人口
- ・ 市場規模、今後の成長性、消費の高まり
 - 「市場の安定成長が、尼拠点強化のために最も重要」
- ・ 安価な人件費、豊富な労働力（ワーカーレベル）
 - 「毎年の最低賃金上昇はあるが、まだ競争力は維持」

リスク・課題

- ・ 行政手続きの煩雑さ
- ・ 法制度未整備、税制の複雑さ、予見性の低さ
- ・ 足下での市場の落ち込み
- ・ 他国と比較し、裾野産業が発展途上
 - 「現地サプライヤーも成長しているが、タイと比べまだ脆弱」

(これまでの) 最低払込資本金など高い参入障壁

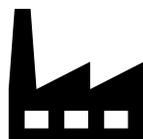
在インドネシア日系企業を取り巻く調達関連規制

インドネシア国家規格
(SNI)

商品バランスシステム
への対応

国産品優先政策
(P3DN)

国産化率 (TKDN)



- ◆ 法律などが急に決まり、即日施行とされたり、制定されたものの下位の運用規則が出ておらず実質的な運用状況が不明であるケースが生じるなど、状況が定まらないため、判断が遅れる事態が生じる。
- ◆ 政府規則の突発的な変更など、事業実施上、予見可能性が低いことがネック。
- ◆ 税務担当者により判断が異なることが多く、毎年の税務対応に時間と手間が多く割られることになる。



日系企業

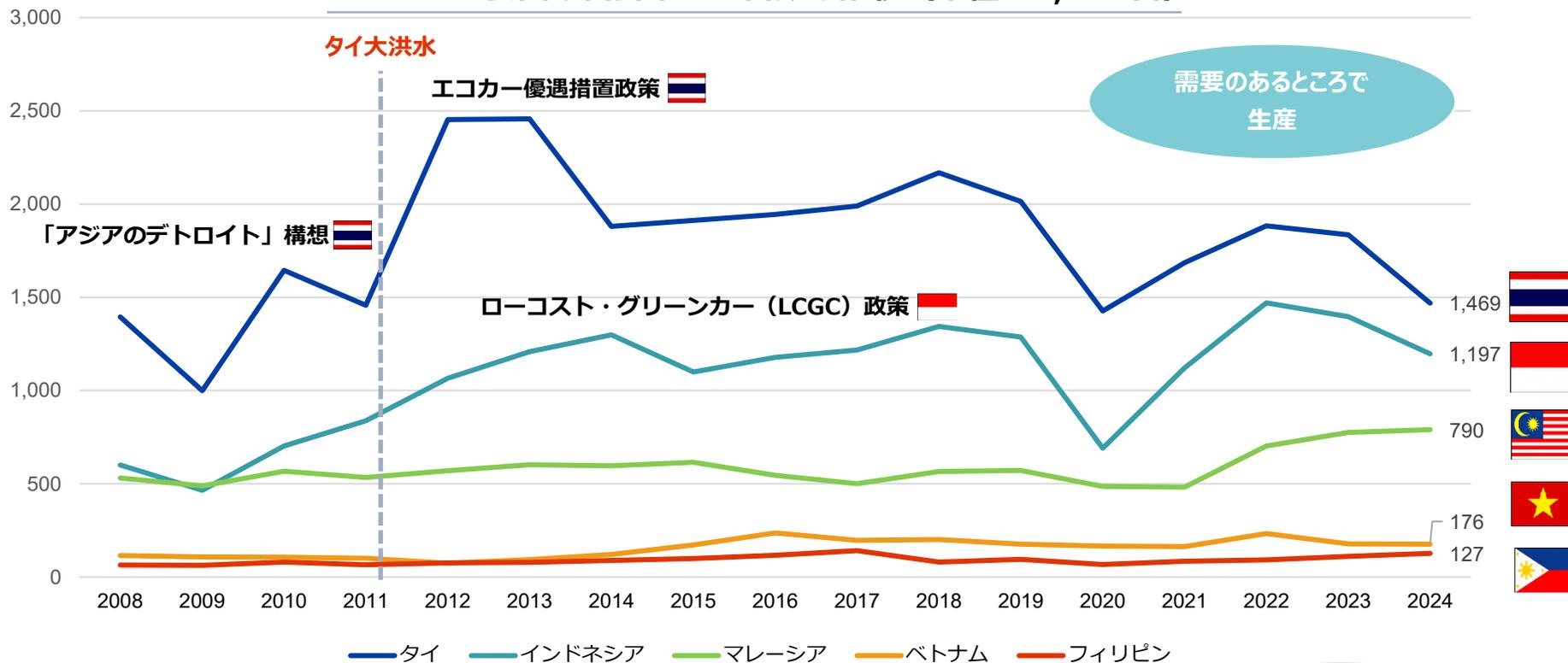
産業事例

—インドネシアにおける自動車市場—

7 ASEAN域内：自動車生産は「タイ・インドネシアの二極体制」

- 自動車メーカーによる増産体制は「タイの一極集中」から「タイ・インドネシアの二極体制へ」。
- ASEAN経済共同体（AEC）により、域内の完成車関税の削減・撤退が進む。完成車・部品メーカーは、域内で効率的な調達・生産体制の再構築を推進。
- 2011年に発生したタイの大洪水が一極集中リスクを印象付けたこともある。

ASEAN主要国の自動車生産台数の推移（単位：1,000台）



各国で分断された生産体制
(1国・1市場・1工場)

2003年～
域内関税
0-5%へ削減

2010年～
先発6カ国
域内関税撤廃

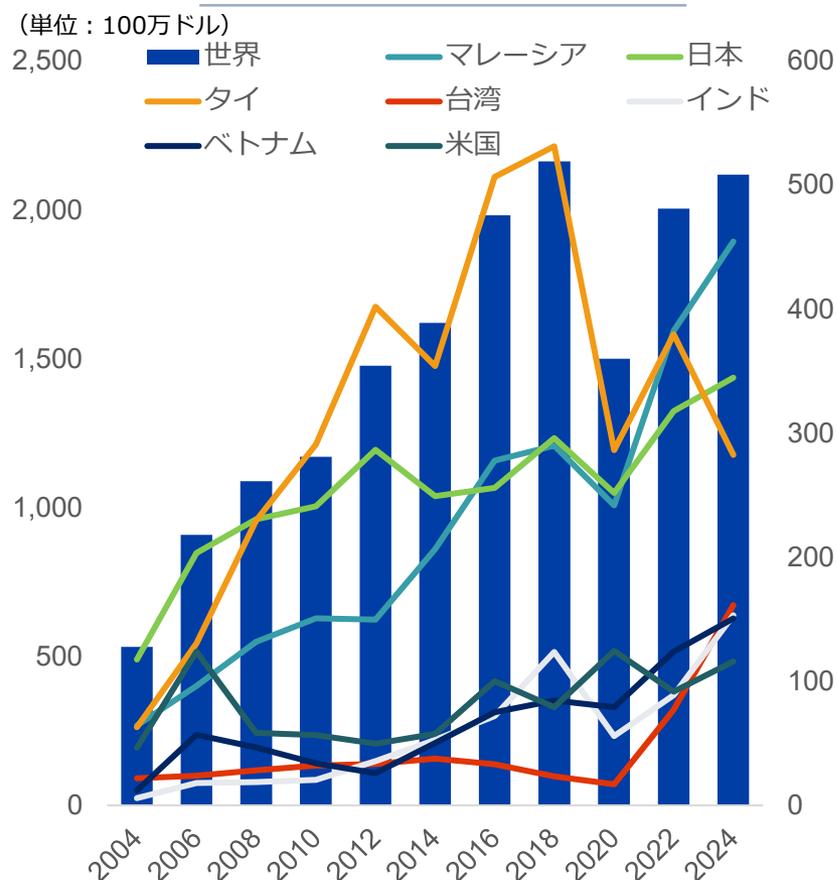
～2018年
後発4カ国
域内関税撤廃

効率的な調達、
生産体制の再構築

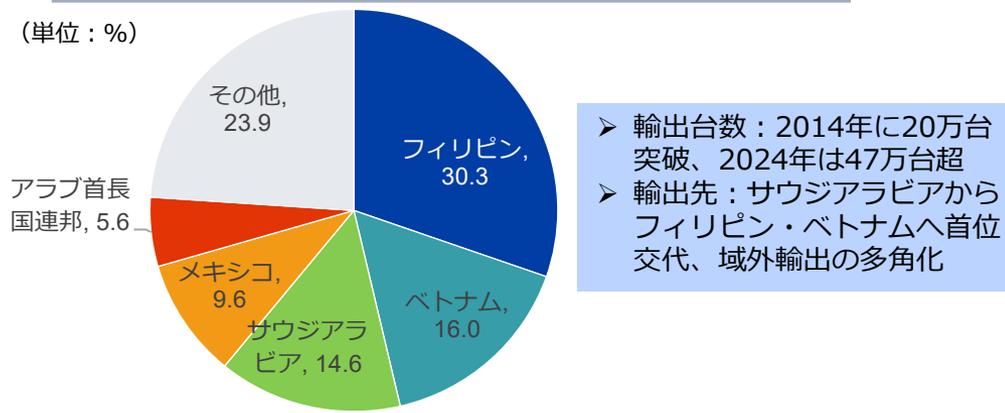
8 | インドネシア、タイに次ぐ部品と完成車の供給拠点へ

- 過去20年で、タイに次ぐ自動車生産拠点に成長。
- 部品輸出（ギヤボックス）はASEANから日米に拡大。完成車輸出もフィリピン・ベトナムを中心に中東・中南米に多角化。
- 政府の現地調達化政策（例：LCGC）が拠点化を後押し、完成車輸出の基盤に。またEPA/FTAは、輸出の更なる拡大の追い風になり得る。

自動車部品の輸出額の推移



完成車輸出額の国・地域別シェア（2024年）



【自動車振興策の変遷】

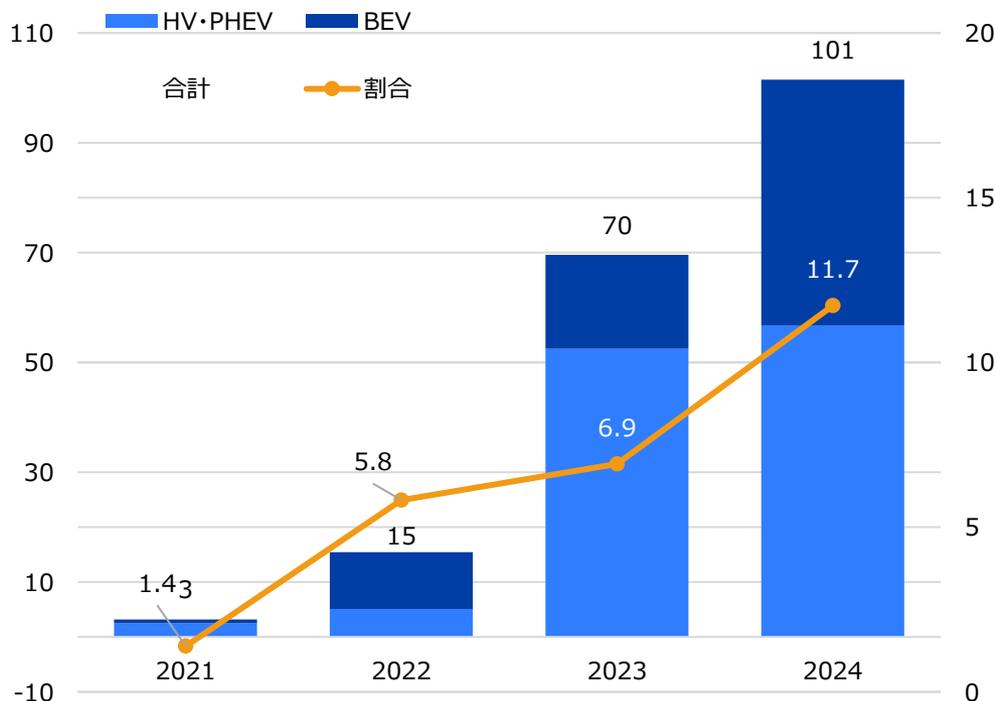
- 2013年7月：ロー・コスト・グリーン・カー（LCGC）政策導入、部品国産化義務と現地調達車の奢侈税免除。
- 2013年以降：日系メーカーの大規模投資が進み、自動車産業の生産拠点化が加速。
- 2019年：大統領令第55号でBEV生産・輸出ハブ化を掲げ、EV電池産業育成を推進。
- 2021年：新型コロナ禍の消費刺激策で国内生産と市場回復を支援。
- 2023年：BEV普及策を実施、国内生産強化と普及促進。

9 | インドネシア、EV化の進展と政策主導の市場形成

- 政府は、自国のニッケルを生かしたバッテリー製造も含めたEVエコシステムの形成を推進。
- 補助金政策により、（中国メーカーを中心に）BEV販売が拡大する一方、充電設備の都市部集中、価格競争の激化など、課題も顕在化。
- EVシフトは、インドネシアの産業構造転換と地域競争力強化の試金石に。

LCEVの販売台数と自動車販売台数全体に占める割合

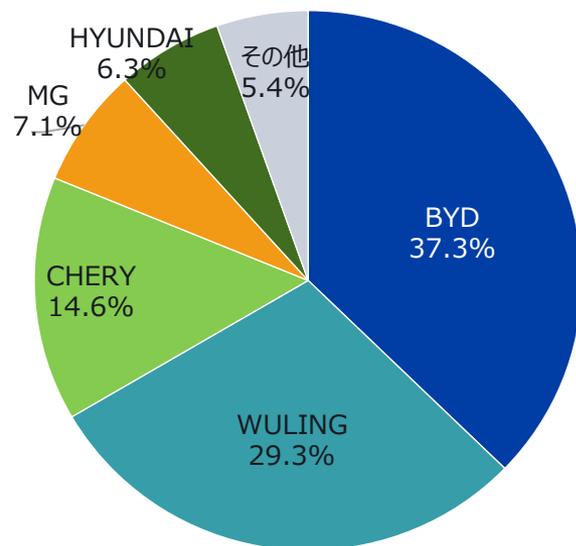
(単位：1,000台)



(注) 低炭素排出車（以下、LCEV）の販売台数。LCEVとは、HVハイブリッド（HV）、バッテリーEV（BEV）、プラグインハイブリッド（PHEV）を指す。
 (出所) GAIKINDO公表資料を基にジェットロ作成

BEVの販売台数 (メーカー別、2024年)

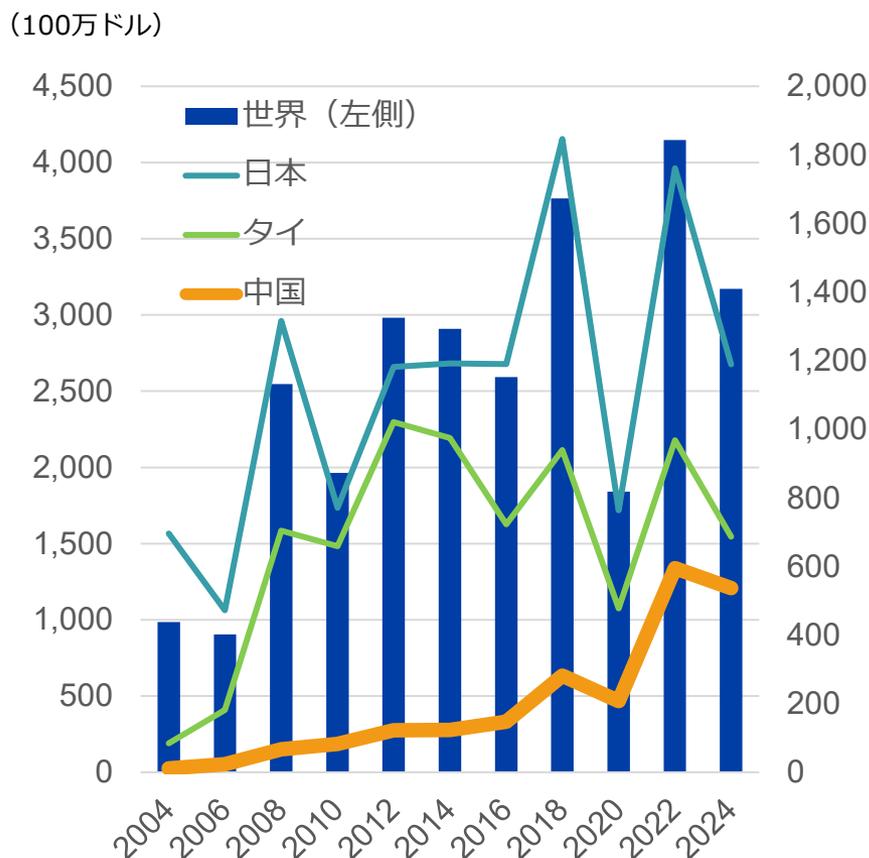
(単位：%)



10 | 部品輸入構造：中国の台頭と日系の警戒感

- 自動車部品の輸入では、主に、日本とタイから基幹部品やエンジン、電子部品を調達し、完成車を製造。
- 他方、中国からの部品輸入も徐々に拡大（2024年は中国シェアが16%）。主に中国メーカー向けと見られるが、日系企業からは、「市中に流入すれば、サプライチェーンに影響を及ぼす可能性がある」との懸念の声も。

主要国からの自動車部品輸入額



(出所) GTAを基にジェトロ作成。自動車部品 (HS : 8708)

主な中国自動車メーカーのインドネシア進出事例

企業名・ブランド名	発表時期	投資額	概要
上汽通用五菱 (Wuling)	2017年	約7億ドル	2022年8月にEV生産を開始 (Air ev) ; セレスブランドも生産
東風小康汽車 (DFSK)	2018年	1.5億ドル~	2023年2月にEV生産を開始
奇瑞汽車 (Chery)	2023年12月	約10億ドル	西ジャワ州ブカシにて、オモダE5の組立生産を開始
北京汽車 (BAIC)	2024年5月	—	地場企業と協力して2025年から組立生産; 年産1.2万台
合衆汽車 (NETA)	2024年6月	—	2025年から「NETA V2」の量産を開始する予定
長城汽車 (GWM)	2024年9月	約3億ドル	西ジャワ州の代理店工場でHV組立生産を開始; 年7000台
BYD	2025年1月	約10億ドル	西ジャワ州に工場を建設中; 年産15万台

(出所) 各種発表を基にジェトロ作成

ご清聴ありがとうございました

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部アジア大洋州課



03-3582-5179



ORF@jetro.go.jp



〒107-6006
東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

世界の
ビジネス関連情報
を毎日掲載！

閲覧無料

『ビジネス短信』
はこちら



<https://www.jetro.go.jp/biznews/>

東南アジア、南西アジア、豪州
無料メールマガジン
『JETRO ASIA
TREND Plus』
毎週2回配信！

新規登録はこちら



<https://www.jetro.go.jp/mail/list/asiatrend.html>

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。