

インドネシア
「ネガティブリスト」を改定

インドネシア投資調整庁は、外資による投資の禁止や業種ごとの出資比率の制限等を定めた「ネガティブリスト」を約2年ぶりに改定した(対象業種は計64業種)。インドネシアは2億4千万人の人口を抱え、ASEAN最大のGDP規模を誇るが、2016年第1四半期のGDP成長率は市場予測5%を下回る4.92%(前年5.09%)、また自動車生産・販売台数とも4月時点では前年同期を下回るなど経済は停滞ムードだ。そのため、今回の改定により海外からの投資が増え、経済成長に拍車がかかるのではないかと期待が高まっている。

今回の改定では、観光業(旅行代理店等)やインフラ関連(建設コンサルティング、高速道路事業等)、IT関連(電子商取引)等、多くの業種において外資出資比率の上限緩和や新規参入が認められた(下図参照)。中でも注目すべきは、レストラン、カフェ等の飲食業がネガティブリストから対象外業種となり外資へ100%開放された点だ。外資企業に対する最低資本金は全業種25億ルピア以上(約2,000万円)と規制があるが、中間層・富裕層が20年には約2億人に達するともいわれる魅力的な市場へ独力で進出できるため、海外からの新規進出は増加するだろう。

しかしながら、外資参入の規制緩和が今後さらに進むかは不透明だ。そもそも外資に対する規制は国内産業保護を目的にしていることが多い。インドネシアも例に漏れず、地場企業の声を重要視し、国内産業保護に重点をおいた政策が取られることが多い。過去には、卸売業に対する外資出資比率の引き下げが行われたり(2014年ネガティブリスト改定)や外国人に対するビザ発給要件が強化されたこともあった。今回緩和された業種についても、次のネガティブリスト改定時には再度出資比率が引き下げられる可能性も拭い去れない。

海外進出を目指す企業は対象国のネガティブリストの確認が必要であり、緩和対象業種で進出を狙う企業は、機会を逃さず進出の検討を行っているいただきたい。

「しがきんアジア月報」6月号より
バンコク駐在員事務所 大西 健介

2016年5月ネガティブリスト改定対象業種の「出資比率上限」(抜粋)	
新規参入を認める業種	
電子商取引、高圧電力装置建設	49%
デパート(400~2,000㎡)	67%
映画製作関連事業	100%
外資規制を緩和する業種	
卸売業、倉庫業	33%→67%
冷凍倉庫業	33%→100%
旅行代理店、インターネットサービス提供、ゴルフ場	49%→67%
スポーツ施設、バー、カフェ	49%→100%
レストラン	51%→100%
高速道路事業(無害)廃棄物処理	95%→100%

※為替レートは2016年6月15日現在のものです



上海中心部を東西に横切る大動脈「延安高架路」。慢性的な道路渋滞のため、今年4月から通行規制が強化された

交通インフラ充実による
課題と今後

中国交通運輸省は5月、今後3年間に約4兆7,000億元(約75兆6,700億円)を投じて国内の交通インフラを整備すると発表。鉄道、地下鉄や高速道路など303のインフラ事業を行う計画だという。上海においては、大幅な道路拡張が困難な中、さらなる地下鉄網の拡充を図っている。運営会社の上海軌道交通によると、現在のところ5路線を延長し4路線を新設する計画だ。

一方で、地下鉄延伸や自動車の普及により、郊外の都市化も加速し、交通渋滞も郊外へ広がりがつつある。上海市郊外に古くから生産拠点を持つ日系企業では、工場周辺に居住用マンションが立ち並び、交通規制も厳しくなったことで、生産を継続することが困難になるというケースも見受けられる。

「新常态」という経済低成長期に入りつつある中国。巨額投資による交通インフラの整備が経済成長の新たなけん引役として期待される一方、これまで中国経済を支えてきた製造業の国外シフトという課題に直面しているのも事実だ。経済発展と市民生活向上とのバランスのとれたまちづくりのため、上海がどのような都市構想を展開するのか、今後の動向に注目したい。

されていて、自動車での移動は便利だ。しかし、中心部では道路建設が既に限界にきており、増え続ける自動車への対応が課題となっている。

上海市内中心部の高架道路では、以前から「上海ナンバー」以外の自動車に対する通行規制が行われ、ナンバープレートの発行枚数についても厳しく制限されてきた。ところが、当局が規制を強化しても増え続ける自動車を抑制することができず、特に通勤時間帯の交通渋滞は年々深刻化している。

今年4月15日、上海当局は高架道路の通行規制をさらに強化。午前・午後とも従来から1時間延長し「平日7時~10時、16時~19時」の時間帯について、「上海ナンバー」以外の自動車は市内中心部に入れないようにした。これを受けて、「上海ナンバー」争奪戦が白熱している。規制強化直後の5月には、1万枚余り発行されるナンバープレートに対し、取得希望者が27万人に達したため、オークションでの平均落札価格が85,000人民元(約137万円)と高騰した。自動車購入費以外にナンバー取得費として高額の資金が必要なため、上海で自動車を所有できるのは一部の富裕層だけかと思いがちだが、購入希望者が減少する気配はない。

上海交通インフラの発展と課題

text by 滋賀銀行 上海駐在員事務所長 宮木 暢久

中国最大の経済都市「上海」。1842年に南京条約によって開港以来、中国のみならず世界各国から人々が集まる世界有数の国際都市である。また、今年6月には、中国本土初の「上海迪士尼度假区(上海ディズニーリゾート)」が正式オープンし、観光客が増加。交通インフラの整備や充実が重要課題となっている。今回は上海市内の交通事情とその課題についてレポートする。

主な移動手段は二種類

中国の移動手段といえば、すぐに自転車か、バスやタクシーなど自動車を利用する「地上移動」となっている。いずれの方法であっても市内中心部を通る移動の際は、混雑必至である。

伸び続ける地下鉄

上海は世界有数の大都市であるが、初めて地下鉄が開業したのは1993年5月のことであり、その歴史は半世紀にも満たない。東京の地下鉄開業が1927年12月であることを考えれば、相当遅かつ

たといえる。1号線の開業後は“超”急ピッチで整備が進み、現在のところ、14路線366駅、総延長617km(2015年12月末現在)と東京の総延長約300kmの約2倍、世界最大規模の地下鉄となっている。最近では、上海ディズニーリゾートの開業にあわせて、最新の転落防止装置などの設備を備えた「迪士尼駅(DISNEY RESORT STATION)」が開業するなど、地下鉄は上海市民の足として、すっかり定着している。

増え続ける自動車

1年間で約2,500万台もの自動車が販売される中国。今の中国経済は自動車関連産業が支えているといっても過言ではなく、多くの日系企業もその恩恵を受けている。中でも日系自動車メーカーが強

みを持つ低燃費の小型車は、昨年11月に税優遇策が実施されたこともあって、順調に売り上げを伸ばしている。特に高額所得者層の多い上海では、購入者が増加の一途をたどっており、市内全体が「世界モーターショー」のごとく、日系車種はもちろんのこと、日本で購入すれば数千万円クラスにもなる欧州系高級車も多く見かけることができる。

ただ、自動車は経済効果が大きい一方で、慢性的な道路渋滞やPM2.5をはじめとする大気汚染を引き起こすなど、社会問題の原因にもなっている。

規制強化される道路

上海では、一般道路の他に無料で通行できる「高架道路」と呼ばれる道路網が、内環、中環、外環、南北、東西と張り巡ら



大勢の人で賑わう「迪士尼駅(DISNEY RESORT STATION)」。上海ディズニーリゾート直結の新駅だ



出典:「上海国際商品販売有限公司」の公表データをもとに筆者作成