

進出日系製造業のビジネス環境 (ジャカルタ)

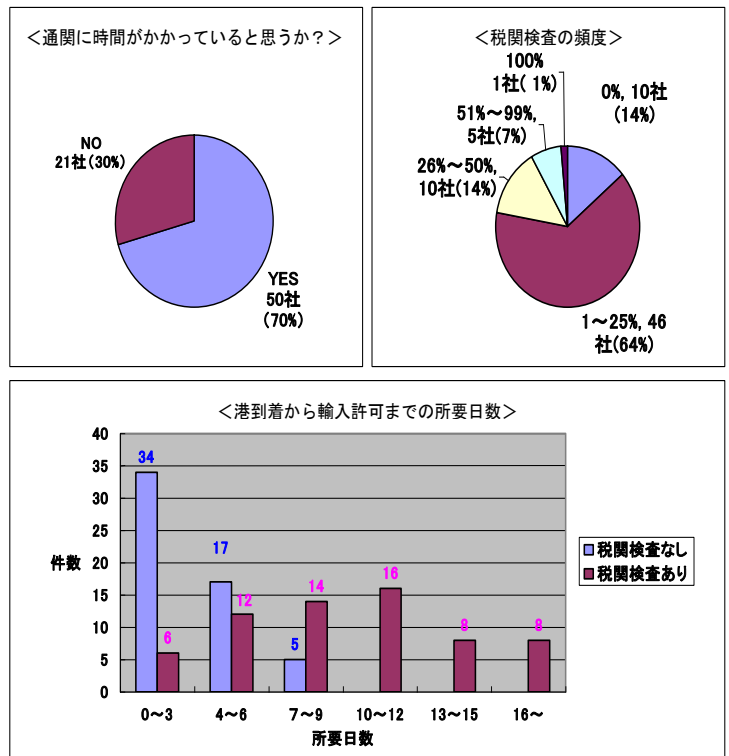
インドネシアは豊富な労働力供給と巨大な消費市場という利点を有し、近年日系企業の進出が著しい。特に二輪・四輪自動車、機械といった製造業での規模拡大に伴い、裾野産業も三次・四次下請けの進出が目立ち、サプライチェーンにも層の厚みが見られる。2012 年秋の JETRO「日系企業進出ダイレクトリー」には 1,255 事業所が収録され、本年の前半には当国に進出する日系企業は 1,300 事業所を突破したとも言われている。一方で弱いインフラや予見可能性の低い法制度、度重なる労働デモなど外資にとって良好な投資環境が整っているとは言い難い。

インドネシアは、リーマンショックの影響を受けた 2009 年を除き、過去 5 年間 6% を超える経済成長率を達成してきたが、その順調な経済も踊り場を迎えつつある。今年 6 月、国家財政に大きな負担を与えていた燃料補助金が削減され、その影響で 7 月の消費者物価指数は前年同月比 8.61% と、中銀による事前予想を上回る水準となった。個人消費と外国投資の鈍化により 2013 年通期の GDP 成長率は 6% を割り込むとの予測をするアナリストもいる。物価の高騰を理由に労働組合は最低賃金 5 割増を要求しており、政府や経営者協会は投資減速を懸念して抑制の姿勢を示しているものの、来年 3 月の総選挙、7 月の大統領選挙を控え、政治の季節を迎える中で、今後ますます組合からの圧力は高まるものと予想される。労働集約型の製造業にとっては厳しい経営環境となりそうだ。

もう一つ製造業を悩ませているのは、物流の遅れである。首都ジャカルタの物流の玄関口、タンジュン・プリオク港は、コンテナ取扱量の限界となる年間 500 万 TEU をすでに越えており、昨年は 620 万 TEU を越えたと言われている。同港へ出入りする道路インフラも貧弱なため、常に渋滞を引き起こしており、製造業のサプライチェーンにも悪影響を与えている。ジャカルタ・ジャパン・クラブ (JJC) が会員企業宛

てに 6 月に行ったアンケートによると、70% の企業が輸入リードタイムに遅れを感じており、輸入許可まで 25 日を要した貨物もあった。海運による輸入貨物のうち税関検査がある場合に遅れが顕著であり、特に検査通知から検査完了までに時間がかかる傾向が見られる。通関の遅れの理由は、タンジュン・プリオク港の通関検査場の混雑もさることながら、概ね 20% と見られる高い税関検査率も大きな要因であろうと推測している。インドネシア政府の使命として水際で国家の安全を守り、適切に関税を徴収するため多頻度で税関検査を行う必要がある、という理由は理解しつつも、JJC としては、物流の遅れが生産活動に多大な影響を与えることを指摘しつつ、製造業のサプライチェーンに影響の出ないような運用を求め、税関当局に対して意見具申活動を行っていく予定である。

＜JJC が会員企業宛に 6 月に行ったアンケート調査結果＞



(ジャカルタ・ジャパン・クラブ 事務局長 吉田 晋)

中国の観光事情（桂林を訪ねて）



中国有数の観光地、桂林の風景

8月中旬に夏休みを利用して広西チワン族自治区の桂林を訪れてきた。桂林は中国有数の観光地として以前から日本でも有名であり、その山水画のような風景は、中国の20元札の裏面にも描かれている。



桂林は20元札の裏面に描かれている

上海から空路で桂林に到着して、まず驚いたことは、夏休みにも関わらず大手旅行会社の在上海日本人向けパック旅行「桂林2泊3日」への参加者が、私と家内の2人だけだったということである。桂林空港では、1グループ30~40人の多数の中国人団体観光グループとともに、10~20人程度の欧米系の団体観光客グループもいくつか見かけたが、日本人観光客は全く目立たなかった。日中関係が冷え込む中で、日本から中国への観光客が激減しているが、上海には十万人以上の日本人が滞在しており、中国全土を考えれば相当数の日本人がいるはずであるのに、これほどに日本人観光客が少ないとは思わなかった。

我々2人の専属となったガイドに連れられて、初日に訪れた鍾乳洞では、中国人用の入口には100名以上の方が列を作って入場を待っているのに対して、中国人から見えない外国人用の入口に行くと、エアコンの効いた待合室には誰もおらず、直ぐに鍾乳洞に入ることができた。鍾乳洞の中では、30人程度の中国人観光客グループが30メートルごとにそれぞれのガイドの説明を受けながら見学している隙間で、我々2人だけが日本語でガイドの説明を受けていた。

鍾乳洞内の最も広い場所では、千人以上の中国人観光客に対して、欧米系の少人数グループが少々見られた程度であり、中国人対外国人の比率は100:1くらいに感じられた。

翌日の漓江クルーズは、桂林から4~5時間かけて陽朔という観光地まで、山水画のような景色を楽しむ桂林観光のハイライトである。定員150人程度の観光船が、3分間に一隻というような間隔で出港していく。どの船もほぼ満員となっているほか、川下りの途中の景色の良いところでは、隊列となった観光船の周辺をプラスチックのパイプを束ねたエンジン付きの筏が観光客を乗せて数えきれないほど行き交っていた。我々の船では、外国人をまとめるように座席が指定されていたが、欧米人観光客はおらず、ここで初めて日本人観光客3人と出会った。1人は北京在住の50才代の男性で、我々と同様に専属ガイドが付いていた。残る2人は個人で中国を旅行しているという

30才前後のカップルであった。彼らも他の日本人観光客には会わなかったようであった。



クルーズ船が行き交う漓江の様子

過去の中国の観光の位置付けは、海外からの団体観光客を誘致することで外貨獲得の大きな手段としていたと思うが、GDP世界第2位となった現在、上述のように中国人の観光客は、海外だけでなく国内でも急速に拡大している。有名観光地では、何をやるにもまずは列に並ばなければならないようである。広大な中国にはまだまだ開発されていない観光資源が多数あるだろう。観光交流の拡大は、相互理解の促進にもつながるものであり、今後の中国の観光の発展に期待したい。

（上海日本商工クラブ 事務局長 中村 仁）