

**ブラジルで外国企業が直面する
ビジネス・リスク**

2006年7月

**日本貿易振興機構
海外調査部**

はじめに

米国の証券会社が世に出した“BRICs”の広まり、ブラジルにおけるインフレ抑制の成功や経済の安定推移などにより、日本企業の間でもブラジル・ビジネスへの関心が再び高まりつつある。ジェットロでは、2005年12月に30名以上のビジネスパーソンから成る「ブラジル・ビジネス・ミッション」をサンパウロ、マナウスなどに派遣した。

資源エネルギー・食糧など伝統的な分野に加え、今では自動車産業、金融・保険、医療関連など、日本企業のブラジル投資も多様化している。2005年の日本からブラジルへの直接投資額は、前年比220.6%増の7億7,900万ドルへと大きく増加した。その一方、高金利、高い税率、労務問題、インフラの未整備など、「ブラジル・コスト」と称されるビジネス・リスクについては、依然として改善の余地は大きい。

本調査は、ブラジル投資を検討している企業、もしくは現在何らかのビジネス障害に直面している企業に対し、各「ブラジル・リスク」の概要、要因、改善の進捗、進出欧米企業の対応例などを提示することで、日系企業のブラジルにおける新規事業展開の一助とすることを目的としている。

本調査は、Prospectiva Consultoria 社および Tozzini, Freire, Teixeira & Silva 弁護士事務所に委託し実施した。

日本貿易振興機構 (JETRO)

海外調査部中南米課

目次

はじめに

第1章	序文	1
第2章	税金に関連する問題	3
1.	輸入税、IPI、ICMS、PIS/COFINS	3
2.	自動車産業、電気電子産業の例	5
3.	特別な制度・税制、マナウス・フリーゾーンの税制恩典、情報産業法	7
(1)	特別な制度・税制による恩典を得るには	7
(2)	特別な制度・税制がサンパウロその他地域にもたらす恩恵	15
4.	ブラジルの税制改革の現状	15
第3章	労働問題	18
1.	ブラジルの労働環境の概要および、企業に影響を与える諸問題	18
(1)	給与交渉	18
(2)	労働組合との交渉	19
2.	企業に対する労働訴訟の例	19
3.	労働問題を回避するために	22
第4章	物流	23
1.	ブラジルの港湾の概要	25
2.	ブラジルの道路の概要	37
3.	ブラジルの鉄道の概要	40
4.	ブラジルの主要空港の概要	44
5.	物流にみられる主な問題	51
(1)	マナウスと他の主要消費地間の国内輸送	51
(2)	サントス港への陸路でのアクセス	52
(3)	通関手続	52
6.	ブラジルにおける外国企業の物流管理	53
(1)	マナウスからサンパウロへの国内輸送	53
(2)	サントス港への陸路でのアクセス	54
(3)	官僚主義	55
第5章	為替	58
1.	ケース・スタディを見る前に	58
(1)	取引エクスポージャーとヘッジの手法	58

2 . 経済的エクスポージャーを測定する際のインフレの役割	59
(1) 営業キャッシュフローのリスク	59
3 . レアルプラン以前の経済シナリオ	63
4 . レアルプランと通貨の上昇 (94 ~ 98 年)	63
5 . 99 年 1 月のレアル下落	66
6 . 2 度目のレアル下落 - 2002 年大統領選挙	68
7 . 現在のレアル高傾向	69
8 . ケース・スタディ	70
(1) ゼロックス	70
(2) GM (ゼネラル・モーターズ)	70
(3) IBM	71
第 6 章 顧客リスク	72
1 . 法的整理整理制度の概観	72
2 . 債務不履行顧客からの支払金受領に関する問題	81
3 . 不払い問題を回避するために	81
第 7 章 制度上のリスク	83
1 . 対ブラジル投資に関する法制度の概要	83
(1) 現行法によって生じ、外国企業に影響を及ぼす一般的な問題	84
2 . 環境ライセンス	84
(1) 環境ライセンス問題を緩和するための助言と措置	86

第1章 序文

ブラジルは、経済的な孤立状況からグローバル経済の一員へと驚くべき変貌を遂げ、主要新興市場として注目を浴びることとなった。この発展過程で起きた重要な出来事として、90年に始まった民営化計画、91～93年の輸入関税の大幅な改革、94年に終了した対外債務の再交渉、アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ間の91年3月26日付アスンシオン条約締結による、南米南部共同市場（メルコスール）の創設などを挙げることができる。

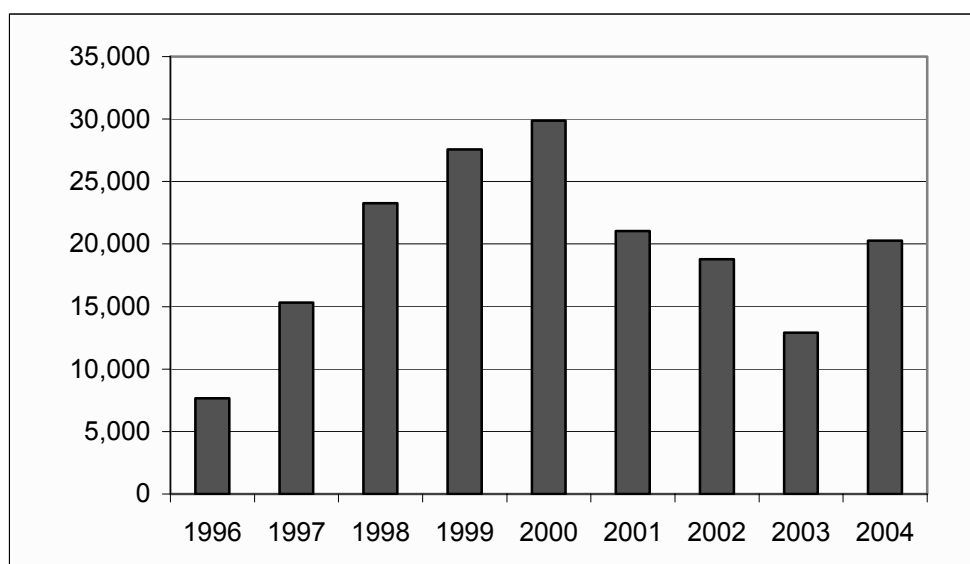
メルコスールの発効は95年1月1日で、北米自由貿易協定（NAFTA）以降の米州における最も重要な貿易協定といえよう。しかし、おそらく近年のブラジルの経済的・政治的安定に貢献した最も重要な成果は、インフレの抑制である。ブラジル政府は、慢性的インフレの抑制と財政改革の推進によって内外の投資家の信頼を高め、国内消費と外国からの投資流入を促進した。その後、急速に変化する経済状況、特に外国からの投資機会の拡大に対応できるよう、ブラジルの法制度は広範囲にわたり改正がなされた。

重要なものは、95年に実施された「1988年連邦共和国憲法」の改正である。この改正では、ブラジル企業とブラジルの民族資本企業とを区別する規定を廃止することにより、石油部門、鉱業部門、国内輸送部門、地域ガス供給部門を含む特定の経済セクターにおける外資の参入規制を撤廃した。ブラジルの民族資本企業とは、「ブラジルの居住者または、ブラジルの公共団体が直接間接に恒久的に実質支配する会社をいう」という定義であった。「実質的支配」とは、議決権の過半数および経営支配をいう。なお、外資に関する規制は、原子力、地方不動産の取得、国境地帯での事業活動、郵便・電信事業、国内航空および航空宇宙産業など一定の分野で依然として残っている。また、ブラジルの新聞・放送会社に関しては、外国人が出資割合の30%超を保有することが禁じられている。

外国投資家は、ブラジルの市場改革および法改正に好意的に反応し、様々な投資形態を通じて国内市場での地位を確立した。ブラジル人またはブラジル企業との販売代行契約は、ブラジル市場を調査するための予備的な投資手段として使用されることがあり、多くの場合、直接投資の実施前に行われる。市場環境が、現地進出とそれに関連する投資コスト削減を後押しすれば、多くの外国投資家はブラジルに子会社を設立する。あるいは、外国投資家はその力を補うため、知識、経験を豊富に持つ関連現地企業との合弁事業を通じて、または、そうした企業の全てもしくは一部を取得した上で活動を行う場合もある。

ブラジルの市場改革および法改正への外国投資家の好意的な反応は、以下の図からも理解できる。96～2000年は、主に公益事業会社の民営化に後押しされてブラジルへの対外直接投資（FDI）が急増した。この間、主要投資国は米国、スペイン、ポルトガルであり、これらの国の企業は通信、エネルギー、金融など各セクターの旧公営企業を取得した。グリーンフィールド投資は、主に工業および物流分野で行われた。ブラジルへのFDI流入は、2000年にピーク（300億ドル）に達した後2001～2003年に減少し、2004年に再び増加して203億ドルに達した。2004年の増加は、ベルギーに本拠を置くインターブリュー社による飲料会社アンベビ（AmBev）取得案件のみで、約70億ドルに達したことによる。

図：ブラジルのFDIの受け入れ総額推移（96～2004年、100万ドル）



出所：ブラジル中央銀行

ブラジルの経済指標の改善と、それに伴うカントリー・リスクの低下により、FDIの流入は今後数年間も引き続き増加するとみられる。しかし、中国やインドのような他の新興市場に比べ、そのペースは緩やかなものとなる。ブラジルが、ビジネスを行う国として今以上の競争力を持つには、税制、労働法、物流、経済政策、法制度などに関連したいくつかの問題に取り組む必要がある。

本調査は、ブラジルでのビジネス開始を検討している外国企業が、主要なビジネス・リスクを把握することを目的としている。投資家が今後直面する問題の性質について明確に把握し、他の企業のそれら問題への対応策を学ぶことで、こうしたリスクは緩和される。一部セクターを除きブラジルでは外資が排除されることはないため、外国企業にとってのリスクが、地場企業が直面するリスクに類似していることは指摘に値する。

第2章 税金に関連する問題

1. 輸入税、IPI、ICMS、PIS/CONFINS

- ・ 輸入関税 (I.I.)

I.I.は連邦税で、税率は対外共通関税 (TEC) を構成するメルコスールの共通分類 (NCM) が採用した国際統一商品分類システム (SH) に基づく、商品の関税率表の番号に応じて異なる。

I.I.の計算基準は輸入品の課税価額 (94年のGATT第7条の実施に関する協定の定める規則に従う) であり、これには、運賃、保険料、輸入港または輸入地への物品の輸送費、輸入港または輸入地への輸入品の輸送に係る積卸費用および取扱手数料が含まれる。

原則として、その他メルコスール加盟国 (アルゼンチン、パラグアイ、ウルグアイ) からの輸入品は、輸入関税を免除される。

- ・ 工業製品税 (IPI)

IPIも連邦税で、税率は関税率表の番号に応じて異なる。IPIの計算基準は、I.I.の計算に使用される額に、I.I.として支払われる額を加算したものとなる (例: $IPI \text{ 税額} = IPI \text{ 税率} [\%] \times [CIF + I.I.]$)。

IPIは、従前の取引 (例えば、輸入、原材料の購入など) における税金の支払に関する貸方勘定を、将来の取引に関連する税金の債務と相殺できる非累積方式を採っている。

- ・ 社会統合計画負担金 (PIS / Importação)

PIS/ Importaçãoは、物品およびサービスの輸入に対して課される連邦政府の社会負担金で、税率は通常 1.65%。ただし、輸入品 (例えば自動車部品など) によっては他の税率が適用されることがある。

計算基準は、CIF または関税法に基づいて適用されるその他の金額に対し、商品流通サービス税 (ICMS)、社会保険融資負担金 (COFINS/ Importação) および PIS/ Importação を加算したものとなる (例: $PIS \text{ 税額} = 1.65\% \times [CIF + ICMS + PIS + COFINS \text{ の合計額}]$)。

法律第 10637/02 号が定める非累積方式に基づき、PIS の支払義務を負うブラジル企業は、物品が再販売を目的とする場合または輸入される物品およびサービスが当該企業の製造する商品もしくは提供するサービスの原材料とみなされる場合、物品およびサービスの輸入に関して支払われた PIS/ Importação 額を税額控除として使用することができる。

- ・ 社会保険融資負担金 (COFINS/ Importação)

COFINS/ Importação も連邦政府が課す社会負担金で、税率は通常 7.6%。ただし、自動車部品など適用税率が異なる輸入品もある。

PIS/ Importação と同様、COFINS/ Importação の計算基準は、CIF または関税法に基づいて適用されるその他の金額に、ICMS、PIS/ Importação、COFINS/ Importação を加算したものとなる (COFINS 税額 = 7.6% × [CIF + ICMS + PIS + COFINS の合計額])。

法律第 10833/03 号が定める非累積方式に基づき、COFINS の支払義務を負うブラジル企業は、物品が再販売を目的とする場合、または輸入される物品およびサービスが当該企業の製造する商品もしくは提供するサービスの原材料とみなされる場合、物品およびサービスの輸入に関して支払われた COFINS/ Importação 額を税額控除として用いることができる。

- ・ 商品流通サービス税 (ICMS)

ICMS は州税で、税率は州により、また輸入品の関税率表の番号により異なる。サンパウロ州で適用される税率は通常 18%。計算基準は、I.I.の計算基準に I.I.、IPI、PIS/ Importação、COFINS/ Importação、ICMS として支払われる額を加算したものとなる。つまり、支払うべき ICMS の額が ICMS の計算基準に含まれている (例: ICMS 税額 = 18% × [CIF + I.I. + IPI + ICMS + PIS + COFINS + 貿易統合システム/SISCOMEX 使用量の合計額])。

IPI と同様、ICMS は従前の取引 (例えば、輸入や原材料の購入など) における税金の支払に関する貸方勘定を、将来の取引に関する税金の債務と相殺できる非累積方式を採っている。

2. 自動車産業、電気電子産業の例

以下、機械、自動車および電気電子産業における課税例を紹介する。課税価額は 1 万リアル（2005 年の期中平均レートは 1 ドル = 2.43 レアル）とする。

機械産業

NCM/SH n° 8433.40.00 - 乾草製造用機械

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	14%	1,400.00
IPI	0%	0
PIS/Importação (*)	2%	146.80
COFINS/Importação (*)	9.6%	704.66
ICMS	18%	2,689.35
税額合計		4,940.81

(*)特定品目につき、例外的に通常の計算値の 48.1%減としている。

自動車産業

NCM/SH n° 8704.31.10 - エンジン・キャブ付きシャシー

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	35%	3,500.00
IPI	5%	675.00
PIS/Importação (*)	2%	207.06
COFINS/Importação (*)	9.6%	993.87
ICMS	18%	3,375.20
税額合計		8,751.13

(*)特定品目につき、例外的に通常の計算値の 48.1%減としている。

NCM/SH n° 8431.41.00 - バケツ、ショベル、クラブ、グリップ

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	14%	1,400.00
IPI	5%	570.00
PIS/Importação	2.3%	334.22
COFINS/Importação	10.8%	1,569.36
ICMS	18%	3,045.42

税額合計		6,919.00
電気電子産業		

NCM/SH № 8471.50.10 – デジタル式処理装置

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	16%	1,600.00
IPI	15%	1,740.00
PIS/Importação	1.65%	235.06
COFINS/Importação	7.6%	1,082.70
ICMS	18%	3,217.56
税額合計		7,875.32

NCM/SH № 8471.30.12 -重量が 3.5 kg 未満で、キーの数が 70 個以上の英数字キーボードと、表面積が 140 cm²超 ~ 560 cm²未満のディスプレイから成るもの。

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	16%	1,600.00
IPI	15%	1,740.00
PIS/Importação	1.65%	235.06
COFINS/Importação	7.6%	1,082.70
ICMS	18%	3,217.56
税額合計		7,875.32

NCM/SH № 8471.60.53 - ポインター (マウス、トラックボール等)

税種別	税率	税額 (リアル)
I.I.	12%	1,200.00
IPI	15%	1,680.00
PIS/Importação	1.65%	233.22
COFINS/Importação	7.6%	1,074.24
ICMS	18%	3,114.32
税額合計		7,301.79

3．特別な制度・税制、マナウス・フリーゾーンの税制恩典、情報産業法

(1) 特別な制度・税制による恩典を得るには

RECAP

輸出企業による資本財購入特別制度（RECAP）は、2005年6月16日付暫定措置令第252号（いわゆる“MP do Bem”）により設置され、後に2005年11月21日付法律第11196号（Law 11196/05）¹に組み込まれた。

RECAPは、大手輸出企業とみなされる法人、すなわちRECAP申請前年の輸出売上が当該企業の総売上の80%超を占める企業に対する、一定の税制上の恩典を定めたもの。ただし、この輸出売上の割合は2年間維持しなければならない。

企業が申請前年の輸出売上80%を達成しなくとも、当該企業が3年間この割合で輸出するという責任を負う場合、RECAPの申請が可能となる。

RECAP登録後、企業は（i）企業の固定資産となる予定の機械装置購入に関連する資金、（ii）企業の固定資産となる予定の資本財の輸入に対する社会統合計画負担金（PIS）および、社会保険融資負担金（COFINS）の課税留保による恩典を受けることができる。

RECAPへの登録は、2006年1月4日付規範決定（Normative Ruling）第605号（IN 605/06）および、2005年12月29日法令第5649号にしたがって行わなければならない。これら規則により、法人は会社設立書類、確約書（commitment form）および、連邦収税局（SRF）に対し当該法人の合規性を立証する書類を添付した申請書を、SRFの地方事務所に提出しなければならない。

税還付（ドローバック）

一般に、ドローバック制度には完成品の輸出を目的として、ブラジル企業が製造工程で使用する物品の輸入に対して課される連邦税の留保、免除または還付がある。

¹ 2005年6月16日付暫定措置令第252号は法律化されず、2005年10月13日をもって無効となった。ただし、その規則は2005年7月4日付暫定措置令第255号に含まれ、この暫定措置令第255号は2005年11月21日付法律第11196号となった。

ドローバックの恩典取得には、輸入 CIF 金額と純輸出金額（仲介業者手数料、各種ディスカウント金額を差し引いた輸出ネット金額）を比較して、輸入総額が輸出総額の 40%を上回ってはならない。よって、企業はブラジルで調達した原材料を一定比率で使用するか、ドローバックの恩典を受けずに輸入品を使用する必要がある。

ICMS および商船更新追加税（AFRMM）²も、ドローバック制度に含まれる。

一時輸入制度

仮通関の特別通関制度により、一定期間ブラジルに物品を輸入する場合、当該取引に課される連邦税³が留保されるか、または物品がブラジル国内に留まる期間に応じて連邦税を支払うことが認められる。

規範決定第 285/03 号（IN 285/03）に基づき、課税留保が適用される状況は約 20 あり、いずれも物品の商業利用に関係しないものである（産業博覧会、セミナー、スポーツ・イベント、展示会等）。

上記規定は、ブラジルにおけるサービスの提供または他の物品製造のために輸入される物品（すなわち商業目的を有する物品）が、ブラジル国内に当該物品が留まる期間に応じて関税を支払うことにより、仮通関制度の対象となる旨定めている。

上記いずれの場合も、仮通関制度の恩典を受けるには、輸入者は責任確認書（written liability acknowledgment）およびブラジルへの当該物品の輸入を正当化する契約書を付して、IN 285/03 の付属書 に定める書式による正式な申請書を提出しなければならない。

輸入者は、保留税額に相当する保証金の差し入れを要求される場合がある。

保税倉庫

保税倉庫に関する特別通関制度により、輸入品を一定期間（通常 1 年）保税倉庫で保管する場合、物品の輸入に対して課される税金の支払いが全面的に留保される。

² AFRMM は船舶による貨物輸送に対して課される。計算基準は、輸送の前後の貨物取扱を含むすべての港湾費用および輸送に係るその他費用を含む運賃。税率は、長距離航路は 25%、沿岸航路は 10%。

³ 1993 年 4 月 7 日付省間法令 MCT/MICT 第 101 号は、コンピュータ、電気電子および通信の各産業の製品につき PPB を定めている。

仮通関制度とは異なり、保税倉庫制度では責任確認書も保証金も要求されない。

保税倉庫制度への登録は、2002年11月6日付規範決定第241号(IN 241/02)に従って行われなければならない。この規定に基づき、法人は貿易統合システム(SISCOMEX)の申請書に記入しなければならない。

特定産業向け保税倉庫に関する特別通関制度(RECOF)

RECOFにより、2004年4月20日付規範決定第417号(IN 417/04)に定める航空産業、自動車産業、情報技術産業および電気通信産業関連の一定の物品輸入について、通常、通関手続の際に輸入者が支払うべき税金が留保される。

RECOF制度に基づき輸入される物品は、他の製品の製造工程でのみ使用されなければならない。また、輸入された物品は保税倉庫で保管されるものとし、輸入者の施設または工場で保管しないことが要件となる。

この制度の恩典を受けるには、申請企業は適切な申請書に記入し、次に示す一定要件を満たさなければならない。(i)すべての納税証明書を有すること、(ii)2,500万リアル以上の純資産を有すること、(iii)物品の出入、記録簿、税金の支払いを管理できる電子システムを有すること、(iv)当初3年間は毎年1,000万ドル、それ以降の年は倍の2,000万ドルを最低輸出額とする確約を行うこと、(v)RECOF制度に基づき認められる輸入品の最低80%を輸出すること(輸入品の最大20%のみが国内市場向けとなる)、(vi)必要とされるすべての情報を税務当局に定期的に提供すること。

輸入者が、法律または所轄官庁から課される要件を遵守しない場合、RECOFによる措置は取り消される可能性がある。取り消された場合、留保されていたすべての税金は、利子とともに支払義務が発生する。

基本製造工程(PPB)

ブラジルの法律により、コンピュータ、電気電子および通信の各産業に従事する企業は、基本製造工程(PPB、ある製品が実際に製造されていることを特徴付ける最低限の工程)を遵守すれば、一定の税制上の恩典を受けることができる。

上記各産業の製品について、開発商工省と科学技術省は個別のPPBを定める省間法令(Interministerial Ordinance)を公布する。このPPBは、特定企業に向けたもので

はなく、ある製品の製造が税率引き下げの恩典を受けることができるか否かを判断する、最小限の要件を定めることを目的としている⁴。

1991年10月23日付法律第8248号(Law No. 8248/91)、2001年1月10日付法律第10.176号およびその後の改正により、PPBによる税制上の恩典は現在、IPIを適用税率の80%に引き下げることに基づいている。

PPBによる税制上の恩典を申請するには、企業は法律第8248/91号第4条第1-C項⁵に定めるすべての製造要件を備えた、製品の製造工程の各段階を含む事業計画を提出しなければならない。企業は、納税証明書とともに提出する研究開発(R&D)投資に関する事業計画案も作成しなければならない。

事業計画は、開発商工省と科学技術省が公布する規則⁶に従って作成するものとし、これには、(i)当該企業の活動、代表者、設立書類、(ii)R&D事業の実施、(iii)PPBに対応した当該企業の調整に関する情報、を記載しなければならない。特に、国内および国外市場向けの製品数を示す必要がある。

事業計画の分析、承認後、開発商工省と科学技術省が公布する省間法令は連邦官報にて公示され、企業は前記優遇措置の恩典を受けることが認められる。

恩典を維持するには所定の手続が必要となる。恩典を受ける企業は、情報技術関連の製品およびサービスの売上から生じる総売上(売上税および恩典の対象となる製品の購入費用を控除後)の5%に該当する投資を毎年行わねばならない。少なくとも、特に研究機関との契約や慈善事業に2.3%を充てなければならない。

また、恩典を受ける企業は、NBR ISO9000にしたがって24ヵ月間にわたり品質システムを実施しなければならない。

恩典を受ける企業は、承認を受けた事業計画に提示された条件に従わなければならない。企業は、修正の根拠があり、修正がその時点で有効な行政手続に従う限りにおいて、事業計画を見直すことができる。

⁴ 1993年4月7日付省間法令 MCT/MICT 第101号は、コンピュータ、電気電子および通信の各産業の製品につきPPBを定めている。

⁵ 「第1-C項恩典は、科学技術省に事業計画案を提出することを条件として、行政部門が定める基本製造工程に従って製造されるコンピュータおよびオートメーション製品に限り適用される」。

⁶ 2001年6月28日付省間法令 MCT/MICT 第253号

RECOM

2002年12月26日付 Decree 法令第 4543 号（いわゆる「関税規則」）の第 381 条は、関税番号 8701～8705（自動車部品）の製造に用いられる原材料の輸入（為替のカバーなし）に課される、IPI の留保について定められている。

この留保は、国際的な委託製造契約に関連する輸入に限り認められる。

委託製造契約は 2 社間で行われる取引で、一方の当事者である「発注者」が他方の「製造者」に原材料を送り、「製造者」はこの原材料を製造工程に投入し、完成品を「発注者」に送り返すというもの。ブラジルの法律は、発注者が外国を本拠とする企業である場合に限り、RECOM が適用されると定めている。

RECOM の特別制度に登録するには、SRF の地方事務所に申請書を提出しなければならない。

マナウス・フリーゾーン (ZFM)

1967年2月1日付大統領令第 288 号（Decree-law 288/67）により、マナウス・フリーゾーン(ZFM)は、税法上輸出入取引のための自由貿易地域とみなされることとなった。

ZFM 内に所在する企業は、外国から製品を輸入する際に I.I.および IPI の減免措置を恩典として受けることができる。

ZFM 向けブラジル製品は、税法上輸出とみなされることから、輸出取引に関する税制上の優遇措置による恩典を受けることができる。

在 ZFM 企業は、2003年9月29日付州法第 2826 号（Law 2826/03）により、ICMS に関する税制上の優遇措置による恩典も受けることができる。

ZFM の優遇措置による恩典を受けようとする企業は、アマゾナス州企画開発局（SEPLAN）に事業計画を提出しなければならない。

貿易統合システム (SISCOMEX)

SISCOMEX は輸出入取引に関する情報を統合するコンピュータ・システムで、これを利用できるのは SRF に正式に登録された企業の法律上の代表者、または通関業者である。

一般に、ブラジルへの輸入取引またはブラジルからの輸出取引はすべて、SISCOMEX に登録しなければならない。2004 年 10 月 5 日付規範決定第 455 号 (IN 455/04) および 2004 年 10 月 19 日付執行宣言法 (Executive Declaratory Act) 第 10 号 (ADE 10/04) により、SISCOMEX への企業登録に係る要件と手続が規制されている。

SISCOMEX への登録が認められると直ちに、企業は RADAR (Ambiente de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros) と呼ばれるシステムに自動的に登録される。SISCOMEX における企業の責任者は、このシステムを運用する代表者を指定することができる。

IN 455/04 では、SISCOMEX の登録手続として 3 種類を定めている。以下の通り、企業が行う活動により手続の種類が異なる。

- (a) 通常登録：外国貿易取引または ZFM 産製品の取引に多く携わる法人に適用される。
- (b) 簡易登録：外国貿易取引または ZFM 産製品の取引にさほど携わらない法人、非営利企業および個人に適用される。
- (c) 特別登録：行政機関（直接間接、財団を問わず）、国際機関およびその他の外国機関に適用される。

SISCOMEX の通常登録と簡易登録の手続の概要を以下に示す。

1. 通常登録

前述の通り、SISCOMEX の通常登録は、外国貿易取引または ZFM 産製品の取引に多く携わる法人用である。

SISCOMEX の通常登録は、SRF の全国法人登録台帳（CNPJ）における法人の責任者に対して認められる。その意味では、同一人物が SISCOMEX でも SRF でも法人責任者となる。

SISCOMEX の通常登録を取得するには、企業の本社が IN 455/04 の付属書 の様式に従い申請書を提出しなければならない。この申請書は企業の本社を管轄する SRF の税関に提出する。

また、以下の書類を申請に添付しなければならない。

- (i) IN 455/04 の付属書 I - A の様式に従った、申請前 3 ヶ月間の情報を含む企業の商業活動の証拠
- (ii) IN 455/04 の付属書 I - B の様式に従った、申請前月の最終営業日時点の口座残高を含む企業の会計情報の要約
- (iii) IN 455/04 の付属書 I - C の様式に従った、企業が使用する資源の簡単な一覧および、申請後 6 ヶ月間のキャッシュフローの見積り
- (iv) 企業の定款および過去 2 年間の変更
- (v) 企業の定款の変更をすべて記載した、商業登記所（Junta Comercial）の証明書
- (vi) 企業の責任者と申請者が異なる場合はそれぞれの身分証明書
- (vii) 必要な場合には法人を代理する委任状
- (viii) 最終決算期の企業の貸借対照表または期首残高
- (ix) 最終決算期の損益計算書
- (x) 国際取引担当者の身分証明書および、労働・社会保障手帳または役務提供契約など当該企業との関係を示す書類
- (xi) 会計帳簿担当者の身分証明書および、労働・社会保障手帳または役務提供契約など当該企業との関係を示す書類

- (xii) 州の法人登録台帳 (IE) および市納税者登録台帳 (CCM) への登録
- (xiii) 企業の本社および、主たる保管場所の所在地の不動産に関する書類：不動産譲渡証書および不動産登記または賃貸借契約書 (場合に応じて)、都市不動産税 (IPTU) 申告書または地方不動産税 (DITR) 申告書、並びに申請前 3 カ月間の電気代および電話代の請求書
- (xiv) 過去 3 カ月の ICMS の正式な納税申告書
- (xv) 該当する場合、過去 3 カ月のサービス税 (ISS) の正式な納税申告書

税関当局は、申請および添付書類を分析し、その単独の裁量により追加情報および追加書類を請求することができる。IN 455/04 第 13 条に従い、SISCOMEX の通常登録は 30 日以内に完了する。

2. 簡易登録

前述のとおり、簡易登録は個人、外国貿易取引または ZFM 産製品の取引に稀にしか携わらない法人、または非営利企業に適用される。

IN 455/04 によれば、「稀にしか」とは 1 年間に通関手続を 4 回以上行わない状態を指す。ただし、(i) 一時通関、または一時輸出の特別通関制度の対象となる物品に関する取引の場合、(ii) 輸入品が法人の固定資産となる場合、(iii) 1 年間の輸出入総額が FOB 価額で 2 万 5,000 ドル (または他通貨による相当額) を超えない場合、(iv) ZFM で製造してブラジル国内市場向け出荷とした額が 10 万リアル (または他通貨による相当額) を超えない場合、のいずれかとされている。

通常登録の場合と同様、簡易登録は CNPJ における法人の責任者に対して認められる。よって、この法人責任者は SISCOMEX における法人責任者とみなされることにもなる。

簡易登録を取得するには、通関手続が行われる連邦収税局の税関に申請書を提出しなければならない。申請は IN 455/04 の付属書 の様式に従って行う。

この場合、以下の書類を申請書に添付すること。

- (i) 企業の定款および過去 2 年間の変更

- (ii) 企業の定款の変更をすべて記載した、商業登記所の証明書
- (iii) 企業の責任者と申請者が異なる場合は、それぞれの身分証明書
- (iv) 必要な場合には法人を代理する委任状
- (v) IPTU もしくは DITR の納税申告書、または申請前 3 ヶ月間の電気代および電話代の請求書
- (vi) FOB 価額が 1 万リアルを超える輸入の場合、見積送状またはこれに類する書類の写し

IN 455/04 第 21 条に従い、SISCOMEX の簡易登録は 2 営業日以内に完了する。

(2) 特別な制度・税制がサンパウロその他地域にもたらす恩恵

サンパウロ州およびブラジルのその他地域に所在する企業は、輸入部品に依存する製品について、生産上のキャッシュフローおよび製造コストを削減する手段として、ZFM と情報産業法（Lei de Informática、ZFM 以外に立地する企業に対する恩典で、特定の情報関連機器を生産する場合に IPI が減免される）の恩典を受けることができる。

4 . ブラジルの税制改革の現状

広範囲にわたる財政・税制改革は、長い間ブラジル進出企業にとり、強い要望の一つであった。一連の経済危機と議会での過半数割れにより、前カルドーゾ大統領は 2 期在任中（94～2002 年）に、こうした改革を推進することができなかった。2002 年、野党労働者党（PT）よりルーラ大統領が選出され、議会ではやはり過半数割れが起こったが、財政制度・税制および公的年金制度その他分野において、一定の構造改革が承認される上での障害とはならなかった。実際、2003 年 9 月に税制の一部改正が可決され、以下の事項に関する新たな規則が定められた。

財政上の恩典

税制改革以前、各州は投資誘致のために独自の財政上の優遇措置を認めることができた。そのため、各州がそれぞれに投資家に最高の条件を提示する「租税競争」が生じた。改正により、州が新たな財政上の優遇措置を認めることが禁じられ、現在有効な優遇措置は新法の可決から 8 年後（2011 年）に廃止されることが決定した。

金融取引暫定負担金 (CPMF)

金融取引暫定負担金 (CPMF) は、健康保険制度のための資金調達を目的として 97 年に発効した。2003 年の改革以前、当座預金のあらゆる引き出しについて 0.38% が徴収されていた。2004 年中にこの率は 0.08% に引き下げられ、また、2005 年には本負担金は全廃される予定であった。改革により、CPMF は恒久的な負担金となり、金融取引に対して 0.08 ~ 0.38% が課されることとなり、健康保険制度との関連はなくなった。

ICMS

税制改革前、ICMS は 26 州と連邦区がそれぞれに課し、その 25% が自治体に配分されていた。徴収した税の一部は物品が製造された州に配分され、一部は物品が販売された州に配分されており、また、石油、燃料、電力の場合、ICMS は生産または採掘された州に配分されていた。改革後、連邦法と州法が統合され、基本食料品と基礎医薬品を最低税率として ICMS は 5 区分となった。

経済支配介入負担金 (CIDE)

税制改革以前、燃料に対して課される経済支配介入負担金 (CIDE) は全額連邦政府が徴収していた。現在は、CIDE の 25% は州に返還されている。

マナウス・フリーゾーン (ZFM)

改革前、ZFM の財政上の優遇措置は 2013 年に消滅することとなっていた。しかし、本優遇措置はさらに 10 年 (2023 年まで) 延長されることとなった。

輸入税

改革前は、輸入品は CPMF と CIDE を免除されていた。

国内の主要経済団体は、こうした部分的税制改革では依然不十分とみており、今後のさらなる改革への圧力が引き続き働いている。だが、ルーラ政権下では税制改革のための新たな措置を講ずる政治的支援が得られそうにはない。2005 年上半期以降の政治スキャンダルの後、ルーラ大統領は新たな法案や修正案の可決のための議会での支持の大部分を失っただけでなく、PT 内ではさらなる改革に向けての合意も消滅した。ルーラ大統領が 2006 年 10 月の大統領選で再選されたとしても、現在以上に議会の支

持を得られる見込みはなく、よって、近い将来に一層の税制改革が実施される可能性も極めて低い。大統領選で対立候補が勝利した場合、他党との連携次第では改革が進展する可能性は高くなるとみられている。以下は、ブラジルの主な経済団体⁷から挙げられた、改革への要望の一部である。

- 売上、商業活動（サービスを含む）および輸入品に対するすべての税の付加価値税（VAT）への一本化。
- 不動産税は上限を設定して維持する。
- 所得税は、売上に対する社会負担金を組み込んで維持する。
- 経済政策の手段として、輸出入に対し課税する。
- 連邦・州政府が輸入に課す VAT を財源とした、輸出税を課さないことで州が受ける損失を補償する基金の創設。
- 投資および輸出品に対する課税の廃止。
- 金融取引税（IOF）の廃止による、金融仲介活動に対する課税の見直し。
- 最高区分を有する CPMF の維持。
- 中小企業向けの簡素化された徴税システムの採用。
- 「パトロナイス（patronais）」負担金⁸の課税基準の変更。

⁷ 全国農業連合（CNA）、全国商業連合（CNC）、全国金融機関連合（CSF）、全国工業連合（CNI）、全国運輸連合（CNT）、ブラジル商業連合会（CACB）。

⁸ 企業が企業団体（sindicatos patronais）に支払わなければならない強制負担金

第3章 労働問題

1. ブラジルの労働環境の概要および、企業に影響を与える諸問題

ブラジルの労働関係に関する基本原則は、1943年5月1日制定の統合労働法に定められている。その後も、昇給、社会保障・年金基金、ストライキ、健康安全基準、一定の労働者の保護などに適用される様々な法律が可決されてきた。1988年連邦憲法も都市部および地方の労働者のために一定の権利を定めており、それによって統合労働法で定められたものが一部変更されている。

これら一連の法律は、雇用契約で守られるべき詳細な項目を定めており、交渉の中で両当事者が合意した条項の一部を無効にすることさえある。よって、出張、減給、解雇条件などに関する部分は労働法で制限されることとなる。

ブラジルの労働法では、契約書類の内容よりも雇用の実態が法に則しているかが重視される。つまり、たとえ企業と個人の間である点について書類上合意に達していても、労働法に違反している点があれば裁判所によってその書類、合意内容は無効とされる。この意味で、労働法は労働者の権利に関する保護主義を特徴としており、法律上の恩典について議論するために裁判所に訴える手段を、労働者に全面的に認めている。その場合、従業員がより有利になる様な形で法律の解釈が行われる。

従業員が問題を労働裁判所に申し立てるだけでなく、労働局の地方事務所は、使用者が労働法に従っているか否かを確認するため、企業の書類および内部手続を監査することができる。何らの違反があれば、使用者は手続を是正するよう通告され、場合によっては罰金が科される。

90年代以降、労働法に一層の柔軟性を持たせるべく、様々な試みがなされてきた。その結果、例えば時間外労働について、それに対する報酬に代わるもので相殺できるなどいくつかの変更がなされた。

一部政治勢力（労働組合、左翼政治家等）が、労働法により認められてきた権利を議論の俎上に上げることに抵抗を示していることから、近年こうした変更プロセスの進行が遅れている。

(1) 給与交渉

報酬には、従業員の固定給の他、歩合、ボーナス（クリスマスなど）、付加給付（個人給付または家族給付）、生活費などの金額も含まれる。

報酬はブラジル通貨による月払いとされ、団体交渉の労働協約（3.1.2 参照）による場合を除き、減額することはできない。ただし、例えば使用者が住居や食料を従業員に提供する責任を負うといった場合は、一部を現物支給とすることが可能。

全国の労働者は、約 120 ドル相当の法定最低賃金を保証されている。団体交渉の労働協約では、いわゆる「専門職給」を設けることができる。専門職給は、特定クラスの労働者の最低賃金で、法定最低賃金より高いものとされる。

労使間交渉に基づく増額を除き、基本給におけるいかなる調整も法律では要求されない。労働組合は、インフレ（年率）分の損失を補償するべく賃上げ交渉を続けている。

(2) 労働組合との交渉

労働組合の政治力は分野により異なる。一部の組合（金属産業、自動車産業、化学産業、商業分野、銀行の従業員など）は、団体交渉において従業員を代表する際、特に強硬かつ積極的な態度をとることがある。

法律上、労働組合は労使関係において重要な役割を果たす。組合の参加は、減給、時間外手当制度の変更、健康の保護、利益分配制度などを交渉する上で重要。交渉結果は、団体協約という形で正式なものとなる。

団体交渉の労働協約は、特定分野の労使関係を規定する一般原則や規則を定めるために、使用者団体と従業員組合との間、または従業員組合と特定企業との間で締結される。労働協約は強制的なものではないが、一旦締結されれば協約の条件が個々の契約に優先する。

2 . 企業に対する労働訴訟の例

法律は、雇用契約における権利義務について極めて詳細に定めており、また、解雇や雇用条件に関する内々の交渉については非常に制限的である。よって、労働者の多くは労働裁判所に正式に訴えることを望み、そのため訴訟件数は自然と多くなる。訴訟件数が多くなる別の理由は、訴訟提起の際、従業員に訴訟費用が要求されない点にある。さらに、裁判所が労働者の申立ては根拠がないと判断した場合でも、勝訴当事者の訴訟費用および経費の支払いを原告に請求することはできない。

(i) 時間外労働

法律により、通常の勤務時間は 1 日 8 時間、週 44 時間を超えることはできない。ただし、団体協約により、1 日の時間外労働時間数が別の日の労働時間数を短縮することで相殺される場合はこの限りでないが、1 日の合計労働時間数が 10 時間を超えないことが条件となる。団体交渉の労働協約に別途定めがない限り、休憩を認められない場合の労働時間は 6 時間を超えることはできない。従業員には毎週 24 時間の休業も与えられており、一般にこれは日曜日となる。

規定された勤務時間を超える勤務時間については、時間外報酬を支払わなければならない。時間外労働の報酬は、通常勤務の報酬の少なくとも 50% 増しでなければならない。食事休憩または毎週の休業がない場合、それに相当する時間は時間外とみなされ、時間外労働として報酬を支払わなければならない。

前術の条件は、(i) 管理職に就いている従業員、または (ii) 会社の所在地以外の場所で業務に従事し、勤務時間の管理が容易ではない従業員には適用されない。したがって、これら従業員は時間外労働の報酬を受けることはできない。

時間外労働の報酬（通常勤務の報酬の少なくとも 50% 増）の他、通常、労働裁判の原告は勤続年限保障基金（FGTS）⁹の計算額、確定未払分の 13 ヶ月目の給与、確定未払分の休暇手当および退職金を含める様主張する。こうした場合、企業の答弁には通勤管理に関する書類が重要となる。

(ii) 健康と労働環境

ブラジルには、労働者の健康保護に関する多くの法律が存在し、労働局の地方事務所は労働者の健康保護について入念な監査を行う。過酷な状況、または危険な状況¹⁰で働く従業員に支払う手当の他、使用者は以下の保護措置を講ずることが義務付けられている。

⁹ 勤続年限保障基金（FGTS）は、雇用者が連邦貯蓄銀行に従業員名義で開設した口座に、従業員の月給の 8.5% を毎月預託するもの。正当な理由のない解雇の場合、従業員はこの口座の残高を引き出すことができる。

¹⁰ 有害業務手当：健康に影響を及ぼすおそれのある状況に置かれる従業員に対し、最低賃金の 10%、20% または 40% に相当する額が毎月支払われる。

危険業務手当：危険な作業環境（爆発物、可燃性物質、電気などに接する環境）に置かれる従業員は、該当する基本給の 30% を割増として受け取ることができる。

労働衛生予防措置 (PCMSO) / 医療記録：これには、従業員に対し、入社前および解雇時の健康診断ならびに定期健康診断を受けさせる義務が含まれる。

環境リスク防止措置 (PPRA)：自然環境の保全も考慮に入れつつ、職場で発生し得るリスクを予測、認識、評価、抑制することで、従業員の健康と安全を守ることを目的としている。

事故防止社内委員会 (CIPA)：各事業体は、従業員と会社の代表で構成され、任期を1年とするCIPAを設置しなければならない。CIPAのメンバーの数は従業員数と各企業活動に関連するリスクにより異なる。

労働環境と作業条件は賠償責任のもう一つの焦点となる。これに関する労働訴訟で頻繁に発生するのが、原告が有害手当または危険手当の支払いを主張するケースである。そうした有害または危険な状況が存在するか否かは、専門家による鑑定によってのみ確認が可能である。

使用者は、従業員に適切な個人用保護防具 (EPI) を提供することで健康に有害な状況が発生しないよう配慮し、そうすることで各種加算金を支払う義務を回避、または減らすことができる。よって、保護防具の引き渡しに関するすべての書類を、企業の保管資料として保存しておく必要がある。

作業環境に関する訴訟の別のケースは、従業員が自身の専門的活動を原因として職業病を患ったと主張する場合である。こうした場合、通常原告は、(i) 精神的損害に対する賠償、(ii) 再雇用、または在職期間を1年と限定する雇用 (職業病の場合に法律で認められている)、(iii) 医療費の補償を主張する。

(iii) 外部委託と雇用契約の確認

業務の外部委託は、労働裁判官により認められてきた行為である。外部委託を規制する法的手段はなく、法が認めた慣行である。しかし、一部規定は存在する。すなわち：

- (a) 提供される役務は企業の基幹業務でなく、副次的業務 (警備、清掃など) に関するものでなければならない。基幹業務の委託は違法とみなされることがあり、その場合には業務委託者は配属された従業員との間に直接の雇用関係を認めなければならない。

- (b) 業務委託サービスの提供において、業務委託者と従業員の間には人的従属性（personality and subordination）があってはならない。人的従属性が認められる場合には、業務委託ではなく直接雇用とみなされる可能性がある。
- (c) 仲介に入る第三者企業による契約義務の不履行に対しては、業務委託者も連帯責任を負う。ただし、業務委託者が手続上の関係（percedural relation）に関与し、法律上有効な書類に記載されている場合のみ。

ブラジルの労働法では、契約書類の内容よりも雇用の実態が重視されるため、いずれかの企業を通じての役務の提供であれ、独立した労働者としてであれ、企業と個人との間に形式上の関係が存在する場合、委託側は次のリスクに注意する必要がある。

(i) ある施設に配置された労働者との間に人的従属性が認められるという前提で、当該労働者との直接の雇用関係が確認される可能性リスク、(ii) 基幹業務が不正に委託された結果として、労働者との雇用関係が確認される可能性リスク、(iii) 委託が合法的とみなされ、かつ、企業と役務提供のために配置される労働者との間に人的従属関係がない場合でも、仲介業者の未履行の義務に対する委託側の連帯責任が発生するリスク。

3．労働問題を回避するために

具体例を検討することで、ここまで述べた労働問題の発生リスクを減らすことができる。最も重要なことは、ブラジルの労働法に従って行動し、社内のすべての手続が労働法に準拠していることである。ブラジルの労働法は極めて複雑であるため、多くの企業は法律を完全に遵守することができず、守っていれば減じられたはずの責任問題に直面している。したがって、予防策を中心に有効な法律面でのサポートを受けることが勧められる。

労働訴訟を回避する別の方法は、従業員に対する社内の管理者・監督者チームの行動に関するものである。従業員に対し指針等を明確に示すことは、労働訴訟を回避する上での貴重なツールとなる。これは、労働者は給与、給付、手当、税控除などに関する明確な情報を入手できず、また、多くの問題が社内の意思伝達系統における不当な取り扱いや誤解の結果として生じるためである。

他方、従業員を代表する強力な地域の労働組合が存在する場合には、それら団体と緊密な関係を築くことが重要である。従業員が関係する一部の重要な交渉では組合の参加が不可欠であるため、組合との良好な関係は立場の違いを超え、合意に達するための重要な手段となり得る。

第4章 物流

ブラジルでビジネスを行う企業にとり、物流は依然として大きな障害の一つである。しかし、ここ数年で輸送インフラに若干の改善がみられたことから、特に輸出入に係る物流の平均コストは著しく低下した。国家水上輸送庁（ANTAQ）によれば、ブラジルの主要港におけるコンテナ取扱コストは 97～2003 年に 53% 下がり、航空貨物取扱空港、幹線道路、鉄道の整備状況も大幅に改善された。特に鉄道の整備状況には、10 年ほど前には想像もつかなかったほどの改善がみられる。

こうした改善の大半は民間投資によるもので、特に鉱業、鉄鋼業、アグリビジネスなどの分野で活発に輸出を行う企業によって実施された。鉄鉱大手リオドセヤナショナル製鉄（CSN）といった企業は、今やブラジルでも最大手の総合物流業者となっている。ブラジルの主要港で事業を行う民間企業も大幅な改善を行ってきた。民間セクターが行った改善によって物流システムの全面的な崩壊は免れたものの、これら改善は低価格で迅速、信頼性の高いサービスを求める声に応えるにはまだ程遠い。

物流システムの一層の改善に向け大きな障害が残るのは、国が管理する分野である。港湾、幹線道路、鉄道、水路などのインフラには多額の投資が行われねばならない。さらに、これら輸送インフラを統合するメカニズムを構築する必要がある。

こうした投資の一部が民間企業によって行われ得るとしても、適切な規制の枠組みがないことにより潜在投資家は敬遠する。諸外国との貿易をより迅速で信頼性が高く、低コストのビジネスとするには、行政手続の近代化や通関手続の改善など、貿易の円滑化を図るための措置が講じられなければならない。港湾労働者の組合は非現実的な条件を経営者に要求しており、また、近代的な港湾設備に対応できる能力を有する労働者も不足している。物流面の障害を減らすべく、政府は労働分野についても改善に向けた行動を迅速に起こすべきであろう。

貿易に携わる企業が直面する問題の多くは、国内で物流事業を行う企業が直面する問題と重複する。国内ビジネスに特有な問題の一つは、州により異なる高額かつ不公平な税負担で、そのために物流事業は複雑でコストのかかるビジネスとなってしまう。州をまたぐことで重い税負担が生じるため、消費者までの最短ルートを経ることが最適な選択とならない場合が多い。ZFM における活発な生産活動の存在そのものが、この理由を説明している。企業はこの他、高額な保険料、貧弱な幹線道路、沿岸航路の不足、大都市の交通マヒ、不完全な鉄道・水運システムなどの問題も抱えている。

輸出に際し、最も重要な手段は海上輸送である。2005 年には、ブラジルの輸出品の 81.8% は海上船舶によって輸送された。この割合はこの数年間順調に増加しており、

その主な要因はブラジルの輸出先が多様化していることにある。当然、行き先によっては陸路を使うことができない。ブラジルの輸出品の大半は低付加価値製品であるため、航空貨物で輸送される割合は極めて低い（6.5%）。ブラジルから輸出される工業製品の大部分は南米域内に輸出されることから、多くの場合トラックが用いられる。以下の表は、国内物流事業において鉄道や河川など他の輸送手段が重要性を増しつつあるものの、シェアは依然として低いことを示している。

表 1 - 輸出品：輸送手段別（99～2005年、%）

	航空	鉄道	河川	海上	道路
2005	6.47	0.24	0.66	81.80	6.92
2004	5.57	0.26	0.69	80.94	6.70
2003	6.49	0.23	0.63	82.54	6.15
2002	7.82	0.22	1.07	79.89	5.44
2001	8.44	0.25	1.36	74.59	8.25
2000	8.80	0.33	1.73	72.51	9.44
1999	7.58	0.31	1.70	75.85	9.65

出所：開発商工省、補足：Prospectiva Consultoria

ブラジルの輸入については、別の状況がみられる。2005年は輸入品の24.7%が空輸された。このことは、輸入品が高付加価値製品であることを示すだけでなく、ブラジルに輸入されてくる製品の大部分が、より迅速な輸送手段を要する生産段階で使用されていることの証拠である。輸入品にとり航空貨物は重要であるが、海上輸送も広く使用されている。2005年におけるブラジルの輸入品の67.6%は海上船舶で輸送された。

表 2 - 輸入品：輸送手段別（99～2005年、%）

	航空	鉄道	河川	海上	道路
2005	24.73	0.24	0.04	67.59	5.85
2004	24.92	0.23	0.00	68.16	5.45
2003	23.72	0.24	0.00	68.82	5.99
2002	23.83	0.24	0.00	69.01	5.69
2001	27.09	0.17	0.00	66.40	5.42
2000	28.87	0.15	0.00	64.24	6.24
1999	28.56	0.14	0.04	64.21	6.88

出所：開発商工省、補足：Prospectiva

国内出荷について、ブラジルでビジネスを行う企業は道路輸送を最も頻繁に使用しており、2001年の国内出荷の61%以上はトラックで輸送された。鉄道輸送の重要性が高まりつつあるとはいえ、この数字が2002年以降大きく変化しているとは考えにくい。沿岸航路サービスの提供にも改善がみられている。沿岸航路は、ZFMで製造さ

れた商品を主な消費地に送るなど、複雑な物流にとり不可欠な選択肢となりつつある。代替輸送手段も改善されてはいるが、道路輸送のコストが相対的に低いことが、鉄道、水路、沿岸航路への長期的投資プロジェクトを出遅らせている。幹線道路の状況は様々であるが、最も重要な幹線道路が民営化された南東部においては、改善の進展は早い。他の幹線道路のうち、特に遠隔地における幹線道路の改善の余地は大きい。

表 3—輸送インフラ別国内貨物輸送における使用割合（2000～2001年、%）

	2000	2001
道路	61.5	61.1
鉄道	20.4	20.7
水上	13.5	13.6
パイプライン	4.3	4.2
航空	0.3	0.3

出所：国家陸路輸送庁（ANTT）

この数年間、輸送インフラに対して行われた投資は、ブラジルにおけるビジネス・コスト削減のために不可欠なものであった。企業は、コスト削減とリスク軽減のために様々な戦略を採っている。

1．ブラジルの港湾の概要

ブラジルの輸送システムの大きな障害は、高まる国内外からの海上輸送需要に対し、港湾システムが十分に機能していない点にある。現在の港湾モデルは、「港湾法」として知られる法律第 8630 号の可決を受け 93 年に導入されたもの。この法律は、（a）港の民営化と政府のための資源創出、（b）コスト削減および効率改善を目的とした港とターミナル間の競争奨励、（c）港湾労働者の独占の解消、という 3 つの目的をもって施行された。

公共埠頭の貨物取扱業務は、民間企業（港湾事業者の資格を得なければならない）がコンセッション（営業権）を取得して行っている。こうした企業は、上部構造、設備、施設の修復・維持に責任を負う。港の所有権およびインフラサービスの提供は政府の管理下にあったが、93 年の港湾法では、企業が政府機関を経ずに自社および他社の積み荷を取り扱える専用ターミナル事業を行うことが認められている。

港湾事業の民営化後、ブラジルの主要港の設備やシステムは著しく改善された。しかし、政府の投資や規制に左右される分野では多くの問題が残っており、港湾の競争力を下げ続けている。特に、既にフル稼働状態にある港湾の能力を高めるためのインフラ投資を実施する上で多くの問題が指摘されている。例えば、港湾に通じる道路や

鉄道の整備（特に、ブラジル最大の港であるサントス港）や、浚渫工事のための投資が特に必要とされている。

ブラジルの港湾の競争力を高めるには、労使関係の問題にも対処しなければならない。民間港の近代設備を操作する専門的知識を持った労働者が不足しているだけでなく、サントスの様な港湾では、労働組合の圧力により業務に必要な人員の倍以上の労働者が登録されている。また、ブラジルの港湾の多くは通関手続の改善を必要としている。例えば、24 時間オープンな港でも、税関は営業時間を設けその時間帯しか業務に従事しない。

図：ブラジルの主要港



1. ペセン (Pecém) (セアラ州)

- **位置**

フォルタレーザから 63km。国道 BR-116、BR-222 および州道 CE-422 を利用。

- **特徴**

商業運転は 2001 年 12 月に開始。コンテナ、一般貨物、鉄鋼業・石油産業用原材料の積み上げ用に建設された。

埠頭の水深が深く、20 フィートコンテナ 3,800 本の輸送能力を持つ大型船に対応可能。ペセン港の利点は、コンテナ取扱コストが低い(80 ドル/1 本、2002 年時点)、ターミナルでの通関手続に要する時間が比較的短い点など。

栈橋はターミナルから約 3km の沖合いにある。船はコンテナを 1 本ずつ積み下ろし、トラックに積み込まなければならない。このトラックがターミナルに荷物を運び、その場で新たに積み下ろし作業を行う。これは、事業者にとり時間を浪費する膨大な作業となっている。

- **主な輸出入貨物**

輸出：鉄鉱石

- **運営**

Companhia de Integração Portuária do Ceará

住所：Esplanada do Pecém, s/nº - Distrito do Pecém,

São Gonçalo do Amarante – Ceará

電話：(5585) 3315 1977

FAX：(5585) 3315 1974

電子メール：cearaportos@cearaportos.ce.gov.br

HP：www.cearaportos.ce.gov.br

2. スアペ (Suape) (ペルナンブコ州)

- **位置**

ペルナンブコ州の南岸、レシフェから 40km。ペルナンブコ州カボ市で国道 BR-101 に合流する州道 PE-060 と、ペルナンブコ - アラゴアス州境の AL-101 を利用できる。

- **当該港湾使用地域**

ペルナンブコ州全域およびアラゴアス州とパライバ州の一部。

- **特徴**

時間、潮汐の制限なく、1年365日船の出入りがある。年間500万トン超の貨物を取り扱っており、80%を占めるバルク（石油、化学製品、アルコール類、植物油など）とコンテナが中心。

コンテナ取扱用の係留施設は棧橋にある。棧橋の両側には係留用のバースが1つずつあり、うち1つは大型船（長さ317m以下）の係留が可能。

港には面積3万㎡のコンテナヤードが2つと荷役用クレーンがあり、コンテナヤードでのコンテナ取扱・配列用の設備がある。港湾作業をサポートする物流・貿易企業から成る物流支援本部（NAL）もある。

大規模な工業団地の一部として、スアペ港は国内外向けのハブ港になることを目的として建設された。利用可能なインフラは充実しているにもかかわらず、南部、南東部向け貨物の積み替えコストが高いことが難点。

- **主な輸出入貨物**

輸入：燃料、大豆油、化学製品、アルミニウム、花崗岩、水産品、織物、一般貨物。

輸出：化学製品、ゴム、果物、砂糖、織物、一般貨物。

- **運営**

SUAPE – Complexo Industrial Portuário

住所：Km 10, Rodovia PE-60,

5590-000 Ipojuca, PE

電話：(5581) 3527 5000

FAX：(5581) 3527 5066

電子メール：suape@suape.pe.gov.br

HP：www.suape.pe.gov.br

3. リオデジャネイロ（リオデジャネイロ州）

- **位置**

リオデジャネイロ市

- **当該港湾使用地域**

リオデジャネイロ州、ミナス・ジェラス州、エスピリト・サント州、ゴイアス州南東部、バイア州南部

- **特徴**

コンテナは、コンテナ・ターミナルのある旧カジュ埠頭で主に取り扱われる。ターミナルはマルチテルミナイス・アルファンデガードス・ド・ブラジル社 (Multiterminais Alfandegados do Brasil) とリブラ (Libra) ・グループにリースされている。長さは 765m で船の進水台は 4 つ。水深は 11.5 ~ 12.5m と大型コンテナ船には足りないため、ブラジルの他の港 (リオ・グランデ、ペセンなど) に係留することになる。

ターミナルは道路と鉄道からアクセス可能で、荷役設備は充実している。コンテナヤードのコンテナ取扱設備も整っている。保管ヤードの面積は 30 万㎡超。

商業埠頭のカイス・ガンボアにおけるコンテナ取扱能力は小規模 (全体の 5% 未満) で、ここでは船上設備が荷役作業に使われる。

- **主な輸出入貨物**

輸入：小麦、石油、石油派生品、金属製品、紙、一般貨物。

輸出：石油派生品、金属製品、砂糖、一般貨物。

- **運営**

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)

住所 Rua do Acre, 21 – 4th floor – Centro,

20081-000 – Rio de Janeiro, RJ, Brazil

電話：:(5521) 2219 8544

FAX：:(5521) 2219 8544

電子メール：:cdrj@portosrio.gov.br

HP：:www.portosrio.gov.br

4. セペチバ (Sepetiba) (リオデジャネイロ州)

- **位置**

リオデジャネイロ州イタグアイ市のセペチバ湾北岸。

- **当該港湾使用地域**

リオデジャネイロ州、ミナス・ジェライス州、ゴイアス州南東部を含み、リオデジャネイロ港の後背地と一部重複。

- **特徴**

セペチバはブラジルで最も近代的な港の一つ。2000年に稼動し、ハブ港としての機能をすべて備えている。充実した設備があるにもかかわらず、リオデジャネイロ港に近接しているために、コンテナ取扱量は伸び悩んでいる。リオデジャネイロの貨物取扱業者の大半は、コンテナ取扱能力にまだ余裕があるリオデジャネイロ港近くに位置する。

道路アクセスに大きな問題はないが、セペチバ港到着後、主に積み替えに用いる鉄道サービスの効率改善は必要。セペチバ港使用可能地域の全域で鉄道が使用できる。

- **主な輸出入貨物**

輸入：原料炭、コークス。

輸出：鉄鋼石、金属製品、アルミナ。

- **運営**

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)

住所：Estrada da Ilha da Madeira s/nº, Km 18 Rio Santos, Município de Itaguaí, 23854-410 – Itaguaí, RJ - Brazil

電話：(5521) 3781 2161、(5521) 3781 1940

FAX：(5521) 688-1287

電子メール：cdrj@portosrio.gov.br

HP：www.portosrio.gov.br

5. サントス (Santos) (サンパウロ州)

- **位置**

サン・ピセンテ、サント・アマーロに挟まれた入り江に伸びる、サンパウロの海岸線の中央。大西洋から 2km。

- **当該港湾使用地域**

サンパウロ州、マトグロッソ・ド・スル州、マトグロッソ州、ゴイアス州、ミナス・ジェライス州およびパラナ州の大部分。

- **特徴**

サントス港は南米最大の港で、以下の複数のターミナルを有する。

○ テコン (Tecon) :

サントス・ブラジル社からリースされている一般利用施設で、港の入り江の左側に位置する。このターミナルは南米最大で、長さ 510m の埠頭と水深 13m の作業ポイントが 2 カ所ある。道路と鉄道が利用可能で設備も整っているため、船主はコンテナの取扱を迅速かつ効率的に行うことができる。ターミナルの面積は 33.6 万㎡。リオデジャネイロ港のコンテナ・ターミナルの株主がサントス・ブラジル社の株式の一部を保有している。

○ ターミナル T-37 および T-34/35 :

リブラ・グループにリースされている特殊な公共ターミナル。面積は 18 万㎡で 37 番倉庫、39 番倉庫の間、港の右側に位置する。長さ 400m、水深 12m の埠頭には船の進水台が 2 つあり、コンテナヤードでのコンテナの荷役、搬送、配列専用の設備もある。リブラ・グループは、リオデジャネイロ港のコンテナ・ターミナルの営業権も有する。

○ コジッパ・ターミナル :

面積 30 万㎡の専用ターミナルで、クバタン市のコジッパ製鉄所敷地内にあり、サントス港を中心とする港湾エリアからは外れている。ここにはコンテナ取扱用の進水台があり、金属製品取扱用の進水台も 2 つある。

○ 右端の進水台 :

船舶は港湾右端にある 22 の多目的進水台の利用が可能で、進水台はサンパウロ州埠頭会社 (CODESP) が管理している。進水台は埠頭の水深 6.6m から 13.5m の部分にある。これら進水台の全体にわたり屋内・屋外の保管ヤードが 33 あり、総面積は約 12.4 万㎡。これら進水台にはコンテナ荷役用の特別な設備はない。道路でも鉄道でもアクセス可能。

▪ **主な輸出入貨物**

輸入：肥料、石炭、硫黄、LP ガス、苛性ソーダ、一般貨物。

輸出：砂糖、柑橘パルプ、大豆、燃料油、コーヒー、肉類、果汁。

▪ **運営**

Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)

住所：Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/n – Macuco,

11015-900 – Santos, SP - Brazil

電話：(5513) 3233-6565

FAX：(5513) 3222-3068

電子メール：codesp@carrier.com.br

HP：www.portodesantos.com.br

6. パラナグア (Paranaguá) (パラナ州)

- **位置**

パラナ州パラナグア

- **当該港湾使用地域**

パラナ州、サンパウロ州、サンタ・カタリーナ州、リオ・グランデ・ド・スル州およびマトグロソ・ド・スル州の一部。パラグアイ用の保税倉庫がある。

- **特徴**

コンテナ・ターミナルは、98年以降ブラジル企業と外国企業のコンソーシアムにリースされている。ポーテナー（埠頭に設置されたコンテナ用クレーン）の導入により、台湾のエバーグリーンや中国のコスコなどが持つギャレス船（荷役用機器を設置していない船）にも対応可能となった。コンテナの荷役設備が不十分であることから、パラナグアでは作業時間を多く要し、これまで各社はサンフランシスコ・ド・スル港やイタジャイ港を利用していた。リース会社は最近これら作業に必要なすべての設備を購入、設置した。

- **主な輸出入貨物**

輸入：肥料、石油派生品、化学製品。

輸出：大豆および大豆かす、トウモロコシ、砂糖、植物油、冷凍品。

- **運営**

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)

住所：Rua Antonio Pereira, 161,

83221-030 – Paranaguá, PR - Brazil

電話：(5541) 3420 1100

電子メール：administ@pr.gov.br

HP：www.pr.gov.br/portos

7. イタジャイ (Itajaí) (サンタ・カタリーナ州)

- **位置**

サンタ・カタリーナ州北部の河口から約 3.2km、イタジャイ川右岸のイタジャイ市に位置する。

▪ **当該港湾使用地域**

サンタ・カタリーナ州、パラナ州、マトグロソ・ド・スル州、ゴイアス州、サンパウロ州およびリオ・グランデ・ド・スル州の一部地域。

▪ **特徴**

イタジャイ港は、イタジャイ川右岸の商業埠頭、ブラスケン社（石油化学企業）ターミナル（専用）、バルク液体ターミナル（専用）の 3 ヶ所に分かれる。最近まで、コンテナ作業はすべて船上設備を利用して商業埠頭で行われていた。保管エリアは容量の小さい屋内スペースと港湾エリア外の屋外スペースから成る。この 2 つの施設のほか、近くに Interior Customs Stations（EADI）があり、面積 52,489 m²のコンテナ保管ヤードを備える。2001 年に Itajaí Valley のコンテナ・ターミナルが民営化され、2001 年 12 月から稼働している。（出所：Goebel, 298）

▪ **主な輸出入貨物**

輸入：化学製品、織物、小麦、一般貨物。

輸出：冷凍鶏肉、紙、砂糖、家具、セラミックタイル、タバコ、果物、電気電子製品、冷凍肉、一般貨物。

▪ **運営**

Superintendência do Porto de Itajaí

住所：Av. Cel. Eugênio Müller, 622,

88301-090 – Itajaí, SC - Brazil

電話：(5547) 2104 8000

電子メール：porto@portoitajaí.com.br

HP：www.portoitajai.com.br

8. リオ・グランデ (Rio Grande) (リオ・グランデ・ド・スル州)

▪ **位置**

パトス湖と大西洋を結ぶ水道の右側。

▪ **当該港湾使用地域**

リオ・グランデ・ド・スル州、サンタ・カタリーナ州、ウルグアイ、パラグアイ南部、アルゼンチン北部

▪ **特徴**

リオ・グランデ港では、テコン・ターミナルとポルト・ノーボ・ターミナルでコンテナ作業が行われる。テコン・ターミナルでの荷役作業は、20 フィートおよび 40 フィートのコンテナ専用のクレーン 2 基（能力 100 トン）で行われる。ターミナルは長さ 600m で 2 隻の同時収容が可能。舗装された保管ヤードは 15 万㎡の面積。近年の成果として、作業エリアでの平均生産性が 1 時間当たり 40 移動となったこと、船舶到着後すぐに接岸可能となったことが挙げられる。ポルト・ノーボ・ターミナルでは、船上設備を用いて作業が行われる。倉庫間の屋外エリアはコンテナの保管に使われ、総面積は 2 万㎡。

▪ **主な輸出入貨物**

輸入：肥料、尿素、小麦、LP ガス、自動車。

輸出：木材、大豆かす、大豆、家禽肉、自動車、燃料。

▪ **運営**

Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG)

住所：Av. Honório Bicalho, s/n – Caixa Postal 198,

96201-020 – Rio Grande, RS - Brazil

電話：(5553) 3231 1366

FAX：(5553) 3231 1857

電子メール：suprg@portoriogrande.com.br

HP：www.portoriogrande.com.br

9. その他

港湾名（州名）	当該港湾使用地域	特徴
マセイオ（アラゴアス）	アラゴアス州	ターミナルの作業効率が高い輸出港。ブラスケン社は、化学製品輸出のための専用貨物ターミナルを持つ。輸出：砂糖、セメント、穀物、燃料。
マナウス（アマゾナス）	アマゾナス州のほぼ全域、ロライマ州、 Rondônia 州	世界最大の浮きドック。輸出：鉄、スチール、プラスチック、電気電子製品、石油。輸入：電気電子製品、二輪車、自動車および同部品、機械類、化学製品、食品、紙、石油、肥料。

マカパ(アマパ)	アマパ州、パラ州の一部	小型ボート、長距離船、内航船が川・海からアクセス可能。イコミ(マンガン鉱の輸出)用およびテキサコ(燃料)用の専用ターミナルがある。
アラトゥ(バイーア)	バイーア州、セルジッペ州、アラゴアス州、ペルナンブコ州西部、ミナス・ジェライス州東部	国産品の流通およびカマサリの石油化学産業、アラトゥ工業団地(CIA)、カマサリのフォードの工業団地への製品輸入を支援。
イリエウス(バイーア)	バイーア州南東部・西部、イリエウス	取扱貨物：穀物
サルバドール(バイーア)	バイーア州、ペルナンブコ州南東部、セルジッペ州南部	フルコンテナの取扱量は北部・北東部地域で最多。ブラジルの果物輸出の重要港。
フォルタレーザ(セアラ)	セアラ州、リオ・グランデ・ド・ノルテ州西部	年間 7 万個のコンテナ(300 万トン)を取り扱う。5 万トン以下の貨物船に対応可能。
バッサ・ド・ヒアショ(エスピリト・サント)	専用(パルプ)	アラクルス・セルロース社、セニプラ社が運営。
ビトリア(エスピリト・サント)	エスピリト・サント州、ミナス・ジェライス州東部・西部、ゴイアス州東部、リオデジャネイロ州北部、バイーア州南部、マトグロッセ・ド・スル州	2002 年は輸出货量 1 位、価額で 2 位。リオドセは、一般貨物(コンテナ、大豆、肥料)取扱シェアの維持と港の積み出し・荷揚げの能力拡張に向け 2,100 万ドルの投資を発表。
イタキ(マラニオン)	マラニオン州、トカンチン州、パラ州南東部、ゴイアス州北部、マトグロッセ州北東部	リオドセおよびアルコア・アルミニオ社保有の専用ターミナルが 2 つある。
ベレン(パラ)	パラ州、ゴイアス州北部、マラニオン州南東部	年間貨物取扱量 100 万トン。取扱貨物：木材、コショウ、魚類、エビ、ナッツ類、小麦。
サンタレン(パラ)	アマゾン川流域、トロンベタス川およびタパジヨス川流域の各市	輸入船舶の荷揚げと河川航行が中心。輸出：木材、輸入：燃料、食品。
ビラ・ド・コンデ(パラ)	バルカレーナ市のアルブラス社、アルノルテ社専用	取扱貨物：軽銀鉱、アルミニウム、ボーキサイト、コークス、燃料、木材など。

カベデロ (パライーバ)	パライーバ州、ペルナンブコ州、リオ・グランデ・ド・ノルテ州	一般貨物とフルコンテナに対応。エッソ (エクソン)、ペトロブラス、ノルテ・ガス・ブターノ社、コンベブラス社などの専用施設がある。取扱貨物：石油、穀物。
レシフェ (ペルナンブコ)	ペルナンブコ州、パライーバ州、リオ・グランデ・ド・ノルテ州、アラゴアス州の一部、セルジッペ州の海岸線地帯、ピアウイ州南東部、セアラ州南部、バイーア州北西部	国内市場中心
アングラ・ドス・レイス (リオデジャネイロ)	リオデジャネイロ州南部、ミナス・ジェライス州、サンパウロ州北部、ゴイアス州	CSN の輸出および小麦輸入が中心。
フォルノ (リオデジャネイロ)	リオデジャネイロ州の湖水地域	水深 11m の埠頭では、オイルタンカーの接岸が可能。
ニテロイ (リオデジャネイロ)	ニテロイ市	取扱貨物：小麦
ナタール (リオ・グランデ・ド・ノルテ)	リオ・グランデ・ド・ノルテ、パライーバ、ペルナンブコ、セアラ	ペトロブラス専用ターミナルがある。
アレイア・ブランカ (リオ・グランデ・ド・ノルテ)	リオ・グランデ・ド・ノルテの塩田地域	国際市場およびブラジルの塩素産業向けにリオ・グランデ・ド・ノルテの塩製品の流通を担う。
ペロータス (リオ・グランデ・ド・スル)	リオ・グランデ・ド・スル州中南部	取扱貨物：冷凍肉・家禽肉、果物、石炭、肥料、農機具など
ポルトアレグレ (リオ・グランデ・ド・スル)	リオ・グランデ・ド・スル	鋼材、農産物の輸送など、ポルトアレグレ・ブエノスアイレス間は常に輸送船が運航
インビトゥーバ (リオ・グランデ・ド・スル)	サンタ・カタリーナおよびリオ・グランデ・ド・スル	ポトランチン・グループ (製紙)、フランゴ・スル (鶏肉) 専用のターミナルがある。
サンフランシスコ・ド・スル (サンタ・カタリーナ)	サンタ・カタリーナおよびリオ・グランデ・ド・スルの一部	埠頭内に鉄道があり製品の荷揚げ・積み出しを同時に行うことが可能。ブラジルでも貨物の損傷率が低い港

		で、コンテナの処理時間では最短記録を持つ。
サン・セバスチャン (サンパウロ)	パライーバ、ゴイアス	輸入：化学製品、穀物、鋼材、機械類・機械部品、一般貨物。輸出：鋼材、自動車、機械類。
プライア・モーレ・ターミナル (エスピリト・サント)	専用	リオドセが運営
ツバロン・ターミナル (エスピリト・サント)	専用	リオドセが運営
カセレス (マトグロッソ)	サンパウロ北東部およびマトグロッソ南東部	河港
シャルケアーダス (リオ・グランデ・ド・スル)	リオ・グランデ・ド・スル中部	河港
コロンバノラダーリオ (マトグロッソ・ド・スル)	マトグロッソ・ド・スル北西部、マトグロッソ南部、ボリビア南東部	河港
エストレーラ(リオ・グランデ・ド・スル)	リオ・グランデ・ド・スル中部・北東部・北西部	河港
パノラマ(サンパウロ)	サンパウロ北西部、マトグロッソ・ド・スル北東部	河港
ピラポラ (ミナス・ジェライス)	ピラポラ(ミナス・ジェライス)、ジュアゼイロ(バイーア)、ペトロリーナ(ペルナンブコ)の各市	河港
ポルト・ベリョ (ロンドニア)	ロンドニア、アマゾナス南部、アクレ東部	河港
プレジデンテ・エピターシオ (サンパウロ)	サンパウロ北西部、マトグロッソ・ド・スル南東部	河港

2. ブラジルの道路の概要

ブラジルの道路網は、米国、インドに次ぎ世界 3 位の規模である。舗装道路と未舗装道路を合わせた総距離は約 190 万 km に達する。ブラジルの道路の 99.5% は、連邦、州、市が管理している。全国運輸連合 (CNT) によれば、幹線道路の 72% は貧弱な状況にあり、さらに全道路の約 91% が未舗装。道路状況の改善には 100 ~ 120 億レアルの投資が必要とされている (2005 年の期中平均レートは、1 ドル = 2.43 レアル)。

表：道路総距離（キロメートル）

管轄別	舗装	未舗装	合計
市道	16,993.3	1,508,856.5	1,525,849.8
州道	91,891.9	167,259.7	259,151.6
国道	56,138.6	35,339.2	91,477.8
合計	165,023.8	1,711,455.4	1,876,479.2

出所：輸送インフラ局（DNIT）

90年代半ばに幹線道路の一部が民間セクターにリースされた。現在、ブラジルの幹線道路のうち約1万kmは民間企業36社が管理しており、これら企業は年間10億レアルをインフラの維持・改善に費やしている。これら企業がコンセッションを取得した幹線道路状況は、ほぼ良好かまたは非常に良い状態にある。しかし、通行料が高く使用する企業にとっては大きな負担となる。

政府はこの他にも幹線道路の民営化計画を持っているが、コンセッション取得への民間企業の投資関心は薄い。ブラジル道路コンセッション協会によれば、幹線道路のコンセッションでは投資分の回収に時間を要するため、コンセッション取得企業は幹線道路のうち1万5,000kmにしか投資関心を持っていない。なお、民営化された幹線道路は、南部および南東部、特にサンパウロ州、パラナ州、リオ・グランデ・ド・スル州に集中している。

ブラジルの幹線道路の状況は良好には程遠いが、道路輸送は最も広範に利用されている輸送手段である。ブラジルでは、9万4,317の企業が約120万台の自動車を走行させていると推定されている。短距離・中距離の道路輸送コストは低い、長距離の場合、鉄道や水路が利用可能であればその方がはるかに安い。低価格でありながら、ブラジルの道路輸送企業の生産性は米国企業の3分の1である。道路整備への投資なくしては、輸送企業の生産性は低くとどまり、ビジネス・コスト増にもつながり、経済成長を危うくする。

表：ブラジルの首都・州都間の道路距離（キロメートル）

都市間の距離は 舗装路を使って 各都市の中心か ら中心を測定。	ARACAJU	BELEM	BELO HORIZONTE	BOA VISTA	BRASILIA	CAMPO GRANDE	CUIABA	CURITIBA	FLORIANOPOLIS	FORTALEZA	GOIANIA	JOAO PESSOA	MACCEO	MANAUS	NATAL	PALMAS	PORTO ALEGRE	PORTO VELHO	RECIFE	RIO BRANCO	RIO DE JANEIRO	SALVADOR	SANTOS	SAO LUIS	SAO PAULO	TERESINA	VITORIA	
	2079	2079	1578	6000	1652	2765	2775	2595	2892	1183	1848	611	294	5245	788	1662	3296	4230	501	4763	1855	356	2249	1578	2187	1142	1408	
		2824	2824	6083	2120	2942	2941	3193	3500	1610	2017	2161	2173	5298	2108	1283	3852	4397	2074	4931	3250	2100	3005	806	2933	947	3108	
			4736	4736	4275	3836	3142	4821	5128	6548	4076	6593	6279	785	6770	4926	5348	1686	6483	2230	5159	5794	1372	658	2738	586	2302	524
			741	4275	1134	1133	1366	1673	2009	2245	1930	3490	3490	3490	2422	973	2027	2589	2135	3123	1148	1446	1087	2157	1015	1789	1239	
			1453	3836	1134	694	694	991	1298	3407	935	3357	3040	3051	3534	1785	1518	2150	3247	2684	1444	2568	1086	2979	1014	2911	1892	
			1594	3142	1133	1679	1679	1679	1986	3406	934	3366	3049	2357	3543	1784	2206	1456	3247	1990	2017	2566	1686	2978	1614	2910	2119	
			1301	5128	1366	991	1679	300	3541	1186	1493	3485	2871	4036	3365	2036	711	3135	3078	3669	852	2385	480	3230	408	3143	1300	
			2528	6548	2208	3407	3406	3541	3838	2482	2482	688	1075	5763	537	2035	4242	4862	800	5396	2805	1389	3199	1070	3127	634	2397	
			906	6548	209	935	934	1186	1493	2482	2442	2442	2125	3291	2618	874	1847	2390	2332	2924	2805	1643	998	2054	926	1986	1428	
			2171	6539	2245	3357	3366	3188	3485	688	2442	395	395	5808	185	2253	3889	4822	120	5356	2448	949	2842	1660	2770	1224	2001	
			1854	6276	1928	3040	3049	2871	3168	1075	2105	395	5491	572	5811	1851	3572	4505	285	5039	2131	632	2525	1672	2453	1236	1684	
			3951	785	3490	3051	2357	4036	4343	5763	3291	5808	5491	5985	4141	4563	901	5698	901	5698	1445	4374	5009	4043	3971	5267	4476	
			2348	6770	3537	3543	3543	3365	3662	537	2619	185	572	5985	2345	4066	4998	4998	297	5533	2625	1126	3019	1607	2947	1171	2178	
			3854	1712	1518	2206	711	476	4242	4865	1847	3889	3572	4563	4066	2747	3662	3662	3779	4196	1553	3090	1181	3891	1109	3804	2001	
			3050	1456	2150	1456	1456	3135	3442	4865	2390	4822	4505	901	4999	3240	3662	3662	4712	544	3473	4023	3142	4434	3070	4366	3575	
			2061	6483	2135	3247	3256	3078	3375	800	2332	120	285	5698	297	2058	3779	4712	5243	2338	2338	839	2732	1573	2660	1137	1891	
			523	4445	706	930	1303	681	988	2978	615	2699	2382	3660	2876	1491	1342	2759	2589	3293	725	1900	391	2659	319	2483	1048	
			3584	2230	3123	2684	1990	3669	3976	5396	2924	5356	5039	1445	5533	3764	4196	544	5243	4007	4007	4007	3673	4968	3604	4900	4109	
			434	5159	1148	1444	2017	852	1144	2805	1338	2448	2131	4374	2625	2124	1553	3473	2338	4007	4007	1649	501	3015	429	2579	521	
			901	3841	440	747	699	1181	1488	2713	241	2758	2441	3056	2935	1091	1842	2155	2648	2689	1324	1959	993	2285	921	2217	1426	
			1372	5749	1446	2568	2567	2385	2682	1389	1643	949	632	5009	1126	1454	3090	4023	839	4457	1649	2034	2034	1599	1962	1163	1202	
			2738	6120	2157	2979	2978	3230	3537	1070	2054	1660	1672	5335	1607	1386	3891	4434	1573	4968	3015	1599	3042	429	2970	446	2607	
			2933	4756	1015	1014	1614	408	705	3127	926	2770	2453	3971	2947	1776	1109	3070	2660	3604	429	1962	72	2970	2970	446	2607	
			947	6052	1789	2911	2910	3143	3450	634	1986	1224	1236	5267	1171	1401	3804	4366	1137	4900	2579	1163	2864	446	2792	882		
			3108	5261	1238	1892	2119	1300	1597	2397	1428	2001	1684	4476	2178	2214	2001	3575	1891	4109	521	1202	954	2607	882	2171		

出所：国家道路局（DNER）

3 . ブラジルの鉄道の概要

ブラジルの鉄道網の総距離は 2 万 9,789km で、うち 96%について民間企業がコンセッションを取得している。他国との比較では、ブラジルは保有鉄道距離で 10 位である。上位国は、22 万 8,464km の米国 (1 位)、8 万 7,157km のロシア (2 位)、7 万 58km の中国 (3 位)、6 万 3,140km のインド (4 位)、4 万 3,802km のオーストラリア (7 位)、3 万 4,091km のアルゼンチン (8 位) など。

この 10 年で鉄道網整備が再び活発化している。2004 年は、新規線路建設、ターミナルの拡張、機関車の購入などに対し、コンセッション取得企業から 20 億レアル以上の投資が行われた。リオドセのみで、自社の鉄道インフラの拡大・改善に 5 億 8,200 ドルを投資している。(出所：Anuário Exame Infra-Estrutura 2005-2006, 132)

表：鉄道輸送貨物

貨物	数量(トン)	比率
鉄鉱石	2 億 3,769 万 5,700	62.9%
金属製品	3,189 万 8,100	8.4%
大豆および大豆かす	2,909 万 200	7.7%
石炭・コークス	1,329 万 2,700	3.5%
農産物	1,020 万 9,000	2.7%
バルク鉱物	1,020 万 700	2.7%
燃料、石油派生品、エタノール	782 万 3,000	2.1%
肥料	628 万 2,300	1.7%
セメント	481 万 2,100	1.3%
植物抽出物および製紙用パルプ	230 万 4,200	0.6%
セメントおよび建設材料	56 万 7,200	0.2%
その他	2,361 万 7,200	6.2%
合計	3 億 7,779 万 2,400	100.0%

出所：国家陸路輸送庁 (ANTT)

鉄道輸送への投資伸び率と同じペースで鉄道輸送の利用も増加しており、サービスの質も向上しつつある。2004 年は、ブラジルの鉄道輸送の伸び率は前年比 16% 増であった。また、事故件数は 16% 低下し、鉄道に関するコンセッション取得企業 11 社のうち、9 社が負債を資産に転化した。しかし、鉄道セクターにはなお取り組むべき重大な問題がある。全国鉄道輸送企業協会によれば、例えば全国 1 万 6,000 箇所の踏み切り整備、港湾へのアクセス改善、鉄道エリアへの侵入防止などに対し、政府は約 15 億ドルの投資を行う必要がある。

主なコンセッション取得企業

1. リオドセ (CVRD)

鉄道延長：8,870 km

主な鉄道事業：Centro Atlântica Railway, Vitória-Minas Railway, Carajás Railway

貨物輸送量（100万トン）：204,349

2004年の投資額：3億600ドル

貨車数：34,758

機関車数：809

従業員数：18,457

鉄道施設：ターミナル8、倉庫11、鉄道ヤード13

2. América Latina Logística (ALL)

鉄道延長：6,586 km

主な鉄道事業：Southern Network

貨物輸送量（100万トン）：23

2004年の投資額：2,200万ドル

貨車数：11,925

機関車数：463

従業員数：3,424

鉄道施設：なし

3. Brasil Ferrovias

鉄道延長：6,369 km

主な鉄道事業：Ferroban, Novoeste and Ferronorte Railways

貨物輸送量（100万トン）：13

2004年の投資額：3,300万ドル

貨車数：9,300

機関車数：314

従業員数：3,000

鉄道施設：専用ターミナル3、顧客ターミナル41

4. Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)

鉄道延長：4,238 km

主な鉄道事業：Northeastern Network

貨物輸送量（100万トン）：1.261

2004年の投資額：9,700万ドル

貨車数：1,350

機関車数：93

従業員数：1,984

鉄道施設：ターミナル40（専用5）、倉庫3、コートヤード210

5. MRS Logística

鉄道延長：1,674 km

主な鉄道事業：Southeastern Network

貨物輸送量（100万トン）：98.1

2004年の投資額：9,700万ドル

貨車数：11,576

機関車数：399

従業員数：2,892

鉄道施設：複合ターミナル18

6. Ferropar

鉄道延長：249 km

主な鉄道事業：Ferroeste

貨物輸送量（100万トン）：1.680

2004年の投資額：8,800万ドル

貨車数：50

機関車数：3

従業員数：143

鉄道施設：0

7. Ferrovia Tereza Cristina (FTC)

鉄道延長：164 km

主な鉄道事業：Tereza Cristina Network

貨物輸送量（100万トン）：0.245

2004年の投資額：130万ドル

貨車数：449

機関車数：10

従業員数：211

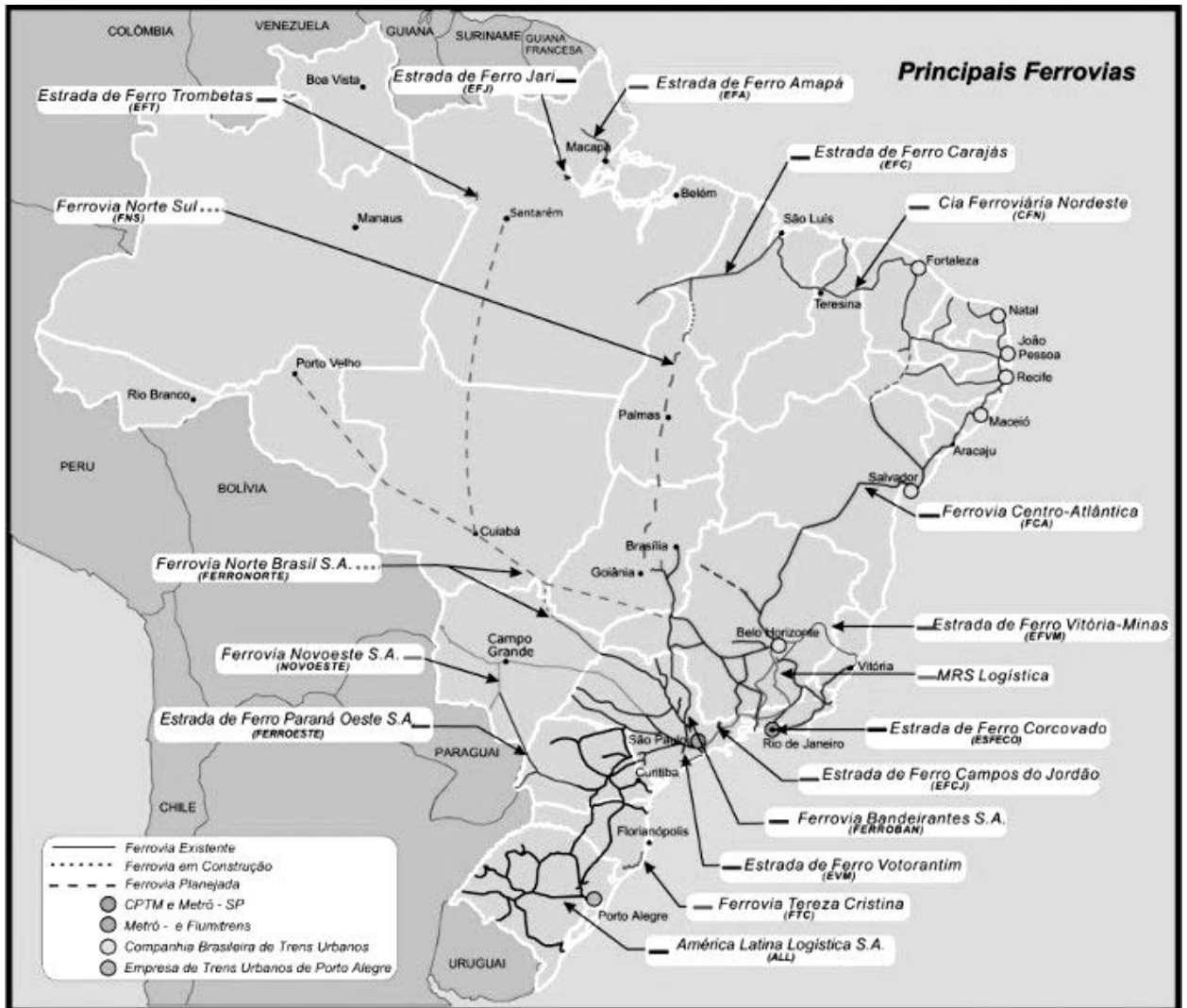
鉄道施設：0

主な鉄道事業

鉄道事業	鉄道延長	州(注)	コンセッション 取得企業
カラジャス鉄道	892 km	PA, MA	リオドセ
ピトリア - ミナス鉄道	898 km	ES, MG	リオドセ
Ferrobán	4,236 km	SP, MG	Brasil Ferrovias
Ferroeste	248 km	PR	Ferropar
Ferronorte	512 km	MT, MS	Brasil Ferrovias
Centro-Atlântica 鉄道	7,080 km	MG, GO, DF, BA, SE, ES, RJ, SP	リオドセ
Norte-Sul 鉄道	211 km	MA	Valec
Novoeste 鉄道	1,621 km	SP, MS	Brasil Ferrovias
Northeast Network	4,534 km	MA, PI, CE, RN, PB, PE, AL	CFN
Southeast Network	1,674 km	MG, RJ, SP	MRS Logistics
South Network	6,586 km	RS, SC, PR	ALL
Tereza Cristina Network	164 km	SC	FTC

(注)PA：パラ州、MA：マラニョン州、ES：エスピリト・サント州、MG：ミナス・ジェライス州、PR：パラナ州、MS：マトグロツソ・ド・スル州、GO：ゴイアス州、DF：ブラジリア連邦区、BA：バイーア州、SE：セルジッペ州、RJ：リオデジャネイロ州、SP：サンパウロ州、PI：ピアウイ州、CE：セアラ州、RN：リオグランデ・ド・ノルテ州、PB：パラíba州、PE：ペルナンブコ州、AL：アラゴアス州、RS：リオグランデ・ド・スル州、SC：サンタ・カタリーナ州

ブラジルの主な鉄道路線



4 . ブラジルの主要空港の概要

ブラジルの空港の大半は、ブラジル空港インフラ業務公社（Infraero）が管理しており、Infraero はこの数年間で主要旅客・貨物ターミナルの大規模な改善を行ってきた。Infraero は、2004 年だけで空港システムの改善に 1 億 6,000 万ドルを投資している。特に、旅客数が国内最多のサンパウロのコンゴニャス空港（国内線）と、航空貨物取扱量 2 位のサンパウロ州カンピーナスのピラコポス空港への投資額が大きい。

空港インフラが整備されてもなお、低価格で信頼性の高い航空貨物ネットワーク（特に国内貨物輸送向け）の形成を妨げているのが、ブラジルの制度上の問題である。ブラジルの空港は国防省傘下であり、運輸省傘下の他の輸送部門とは切り離されている。政府は民間航空の規制機関を設置したが、完全に国防省の管轄外となることは考えにくい。

国内航空貨物に関する重要な問題は、ブラジル主要都市間の貨物専用便を提供する航空会社の不足である。このため、ブラジル国内の航空輸送貨物の大半は、極めて高コストの旅客便の荷物室によって運ばれている。外国企業数社がブラジル発着の航空貨物輸送サービスを提供しているが、これら企業は国内線の運航を認められていない。

ブラジルの主要空港

（Infraero が貨物ターミナルを有する空港は太字表示、数字はすべて 2004 年時点）

- **グアルーリョス国際空港（クンビッカ、グアルーリョス/サンパウロ州）**
航空貨物取扱量：43 万 5,593 トン、旅客数：1,294 万 193

- **ピラコポス国際空港（カンピーナス/サンパウロ州）**
航空貨物取扱量：16 万 9,634 トン、旅客数：71 万 7,362

- **エドゥアルド・ゴメス国際空港（マナウス/アマゾナス州）**
航空貨物取扱量：13 万 5,337 トン、旅客数：352 万

- **アントニオ・カルロス・ジョピン国際空港（ガレオン、リオデジャネイロ/リオデジャネイロ州）**
航空貨物取扱量：9 万 3,776 トン、旅客数：602 万 4,930

- **デプタード・ルイス・エドゥアルド・マガリャンイス国際空港（サルバドール/バイーア州）**
航空貨物取扱量：7 万 2,956 トン、旅客数：414 万 5,371

- **ブラジリア国際空港（ブラジリア/連邦区）**
航空貨物取扱量：4 万 9,479 トン、旅客数：992 万 6,786

- **グアララペス国際空港（レシフェ/ペルナンブコ州）**
航空貨物取扱量：4 万 9,479 トン、旅客数：317 万 3,672

- **サンパウロ国際空港（サンパウロ/サンパウロ州）**
航空貨物取扱量：3万7,890トン、旅客数：1,361万1,227
- **サルガード・フィーリョ国際空港（ポルトアレグレ/リオ・グランデ・ド・スル州）**
航空貨物取扱量：3万7,024トン、旅客数：321万5,545
- **ピント・マルチンス国際空港（フォルタレーザ/セアラ州）**
航空貨物取扱量：3万1,504トン、旅客数：231万7,869
- **アフォンソ・ペーナ国際空港（クリチバ/パラナ州）**
航空貨物取扱量：2万7,484トン、旅客数：284万349
- **ベレン国際空港（ベレン/パラ州）**
航空貨物取扱量：1万9,412トン、旅客数：133万965
- **ビトリア空港（ビトリア/エスピリト・サント州）**
航空貨物取扱量：1万2,806トン、旅客数：124万6,222
- **アウグスト・セヴェーロ国際空港（ナタール/リオ・グランデ・ド・ノルテ州）**
航空貨物取扱量：9,386トン、旅客数：112万7,952
- **タンクレード・ネーヴェス国際空港（ベロ・オリゾンテ/ミナス・ジェライス州）**
航空貨物取扱量：8,822トン、旅客数：38万8,580
- **パンブーリャ空港（ベロ・オリゾンテ/ミナス・ジェライス州）**
航空貨物取扱量：8,709トン、旅客数：319万4,715
- **マレシャウ・クーニャ・マシャド国際空港（サンルイス/マラニョン州）**
航空貨物取扱量：8,203トン、旅客数：51万4,972
- **サントス・ドゥモン空港（リオデジャネイロ/リオデジャネイロ州）**
航空貨物取扱量：6,701トン、旅客数：488万7,306
- **ゴイアニア空港（ゴイアニア/ゴイアス州）**
航空貨物取扱量：6,419トン、旅客数：99万1,607

- **フロリアノポリス国際空港（フロリアノポリス/サンタ・カタリーナ州）**
航空貨物取扱量：6,243 トン、旅客数：138 万 2,577
- **マレシャウ・ホンドン国際空港（クイアバ/マトグロッセ州）**
航空貨物取扱量：5,968 トン、旅客数：70 万 4,567
- **カンポ・グランデ国際空港（カンポ・グランデ/マトグロッセ・ド・スル州）**
航空貨物取扱量：4,264 トン、旅客数：51 万 6,494
- **ポルト・ベリヨ国際空港（ポルト・ベリヨ/ロンドニア州）**
航空貨物取扱量：4,000 トン、旅客数：23 万 3,187
- **イリエウス空港（イリエウス/バイーア州）**
航空貨物取扱量：3,548 トン、旅客数：21 万 3,855
- **テレジーナ空港（テレジーナ/ピアウイ州）**
航空貨物取扱量：3,156 トン、旅客数：24 万 4,461
- **マカパ国際空港（マカパ/アマパ州）**
航空貨物取扱量：2,703 トン、旅客数：39 万 2,775
- **アラカジュ空港（アラカジュ/セルジッペ州）**
航空貨物取扱量：2,625 トン、旅客数：32 万 2,491
- **クルゼイロ・ド・スル国際空港（クルゼイロ・ド・スル/アクレ州）**
航空貨物取扱量：2,372 トン、旅客数：4 万 4,640
- **ズンビ・ドス・パルマレス 国際空港（マセイオ/アラゴアス州）**
航空貨物取扱量：2,361 トン、旅客数：65 万 6,104
- **サンタレン空港（サンタレン/パラ州）**
航空貨物取扱量：1,985 トン、旅客数：15 万 3,942
- **リオ・ブランコ国際空港（リオ・ブランコ/アクレ州）**
航空貨物取扱量：1,924 トン、旅客数：15 万 8,096
- **マラバー空港（マラバー/パラ州）**
航空貨物取扱量：1,700 トン、旅客数：7 万 8,272

- **プレジデンテ・カストロ・ピント国際空港（ジョアン・ペソア/パライーバ州）**
航空貨物取扱量：1,628 トン、旅客数：23 万 2,334
- **ロンドリーナ空港（ロンドリーナ/パラナ州）**
航空貨物取扱量：1,383 トン、旅客数：41 万 4,706
- **パルマス空港（パルマス/トカンチンス州）**
航空貨物取扱量：1,107 トン、旅客数：17 万 514
- **ジョインビレ空港（ジョインビレ/サンタ・カタリーナ州）**
航空貨物取扱量：882 トン、旅客数：195,746
- **フォス・ド・イグアス国際空港（フォス・ド・イグアス/パラナ州）**
航空貨物取扱量：768 トン、旅客数：59 万 8,711
- **ウベルランジア空港（ウベルランジア/ミナス・ジェライス州）**
航空貨物取扱量：767 トン、旅客数：33 万 2,934
- **ポアピスタ国際空港（ポアピスタ/ロライマ州）**
航空貨物取扱量：718 トン、旅客数：11 万 4,023
- **ナベガンテス空港（ナベガンテス/サンタ・カタリーナ州）**
航空貨物取扱量：694 トン、旅客数：38 万 7,151
- **インペラトリス空港（インペラトリス/マラニョン州）**
航空貨物取扱量：613 トン、旅客数：6 万 1,530
- **プレジデンテ・ジョアン・スアスーナ空港
（カンピーナ・グランデ/パライーバ州）**
航空貨物取扱量：608 トン、旅客数：4 万 939
- **アルタミラ空港（アルタミラ/パラ州）**
航空貨物取扱量：556 トン、旅客数：4 万 939
- **マカエ空港（マカエ/リオデジャネイロ州）**
航空貨物取扱量：419 トン、旅客数：13 万 5,000

- **ウベラバ空港（ウベラバ/ミナス・ジェライス州）**
航空貨物取扱量：310 トン、旅客数：6万 2,537
- **バルトロメウ・リザンドロ空港（カンポス/リオデジャネイロ州）**
航空貨物取扱量：303 トン、旅客数：1万 3,258
- **ペトロリーナ空港（ペトロリーナ/ペルナンブコ州）**
航空貨物取扱量：272 トン、旅客数：10万 3,315
- **カラジャス空港（パラウアペーバス/パラ州）**
航空貨物取扱量：269 トン、旅客数：1万 8,534
- **コロンバ国際空港（コロンバ/マトグロッセ・ド・スル州）**
航空貨物取扱量：265 トン、旅客数：2万 9,303
- **ペロータス国際空港（ペロータス/リオ・グランデ・ド・スル州）**
航空貨物取扱量：192 トン、旅客数：1,155
- **サンジョゼ・ドス・カンポス空港
（サンジョゼ・ドス・カンポス/サンパウロ州）**
航空貨物取扱量：153 トン、旅客数：1万 8,808
- **テフェ空港（テフェ/アマゾナス州）**
航空貨物取扱量：132 トン、旅客数：2万 3,647
- **パウロ・アフォンゾ空港（パウロ・アフォンゾ/バイーア州）**
航空貨物取扱量：129 トン、旅客数：1万 7,029
- **タバチンガ国際空港（タバチンガ/アマゾナス州）**
航空貨物取扱量：117 トン、旅客数：2万 6,647
- **コマンダンテ・グスタヴォ・クラエメール国際空港
（バジェ/リオ・グランデ・ド・スル州）**
航空貨物取扱量：97 トン、旅客数：2,461
- **ジュイース・デ・フォーラ空港
（ジュイース・デ・フォーラ/ミナス・ジェライス州）**

航空貨物取扱量：56 トン、旅客数：3 万 1,049

- モンテス・クラロス空港（モンテス・クラロス/ ミナス・ジェライス州）

航空貨物取扱量：43 トン、旅客数：6 万 9,822

- フーベン・ベルタ国際空港
（ウルグアイアーナ/ リオ・グランデ・ド・スル州）

航空貨物取扱量：38 トン、旅客数：859

- ジュアゼイロ・ド・ノルテ空港（ジュアゼイロ・ド・ノルテ/ セアラ州）

航空貨物取扱量：8 トン、旅客数：5 万 4,644

- カンポ・デ・マルテ空港（カンポ・デ・マルテ/ サンパウロ州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：16 万 2,220

- バカシェリ空港（クリチバ/ パラナ州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：4 万 7,315

- ジャカレパグア空港（リオデジャネイロ/ リオデジャネイロ州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：4 万 3,576

- ジュリオ・セザー空港（ベレン/ パラ州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：3 万 1,351

- カルロス・プラテス空港（ベロ・オリゾンテ/ ミナス・ジェライス州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：9,066

- ポンタポラン国際空港（ポンタポラン/ マトグロッセ・ド・スル州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：1,845

- パルナイーバ空港（パルナイーバ/ ピアウイ州）

航空貨物取扱量：0、旅客数：692

上記空港のほか、約 2,230 の小規模空港が全国にある。

2004 年は、Infraero の貨物ターミナルを通じて 130 万トンの貨物が輸送された。貨物量最大のターミナルはサンパウロのグアルーリョス国際空港で、2004 年の貨物取扱量は 4 億 3,500 万トンであった。これに、サンパウロ州カンピーナスのピラコポス空

港、マナウスのエドゥアルド・ゴメス空港、リオデジャネイロのガレオン空港などが続く。

5. 物流にみられる主な問題

(1) マナウスと他の主要消費地間の国内輸送

マナウスはサンパウロからおよそ 4,000 km の地点に位置し、国内の他の主要消費地からもほぼ等距離にある。ZFM で生産する企業は、マナウスから他の主要都市への道路網が整備されていないため、主要消費地への製品流通という問題に直面している。ブラジル南東部や中西部とマナウスを結ぶ物流には、航空貨物、沿岸航路または河川輸送と道路輸送の併用のいずれかが必要となる。

マナウス産製品を南東部に輸送する際、最も頻繁に利用される手段は河川輸送と道路輸送の併用である。マナウスで事業を行う企業の 65～70%がこの方法を利用している。製品はトラックに積み、フェリーでパラ州ベレンまで運ばれる。ベレン港はマナウス港から約 1,700km の地点に位置し、フェリーで 5 日を要する。ベレンからはトラックで主な消費地に輸送され、約 3,000km 離れているサンパウロまでは通常 4～5 日かかる。道路事情が悪いため、サンパウロに到着した製品が破損しているケースも多い。トラックで製品を輸送する企業は、ブラジルの幹線道路上での盗難リスクも考慮に入れる必要があるため、河川・道路輸送貨物の保険料は高額になる。

マナウス産製品を消費地に輸送する別の方法は、沿岸航路の利用である。マナウスの河港より、南東部の主な海港までロジスティクス・サービスが存在する。マナウスで事業を行う企業の 20～25%が、現在この方法を利用している。コストは河川・道路輸送の併用に比べ格段に低いが、マナウスからの沿岸航路の数が少ない上、サントスやリオデジャネイロに着くまでに複数の港に寄港するため時間がかかる。近海航路の大半は出発地または目的地のいずれかが外国にあり、製品の原産地を常にチェックされるため、この方法を利用する企業は税務当局に改善を申し入れている。しかし、マナウスからサントスほか、南東部の主要港への内航サービスが充実しつつあるため、企業が沿岸航路を選択する頻度は高まっている。

マナウスからサンパウロに製品を輸送する第 3 の方法は空路である。マナウスには、サンパウロのグアルーリョス国際空港、カンピーナスのピラコポス国際空港に次ぐブラジル第 3 の空港がある。マナウスから南東部への物流の約 10%は航空貨物に依存している。外国企業は、ブラジル国内における航空貨物分野への事業参入を認められていないため、航空貨物輸送のサービスは不十分であり、保険料が大幅に減少したとし

ても、空路による製品輸送コストは極めて高い。にもかかわらず、高付加価値製品を製造するノキアやモトローラなどの外資企業は、通常主要消費地への輸送に航空貨物を利用してはいる。

ZFM での製造に使用される部品の大部分は、国内の他の工業地帯（主に南東部）からの調達か、他国からの輸入に依存しているため、企業はマナウスでの調達に際しても物流問題に直面する。ホンダやフィリップスなど、マナウスで長く生産を行っている企業は、サプライヤーの多くをマナウスに誘致している。他の企業は、部品・原材料等の調達輸送にも出荷時の輸送と同様のインフラを利用せざるを得ない。

(2) サントス港への陸路でのアクセス

サントス港の生産性はここ数年で著しく向上したが、同港への陸路のアクセス・インフラは、20 世紀初頭に建設された当時のままである。同港と、サンパウロ州の後背地および中西部マトグロッソ州の一部を結ぶ鉄道は何線か存在するが、ブラジルの輸出急増に伴う需要を満たすには、鉄道輸送の供給は不十分である。

ほぼすべての輸送貨物は、道路を利用して港に届く。道路、鉄道、河川、港の統合はほとんど行われていない。地方都市の道路も不十分で、鉄道との接続も少ない。サントス港への効率的なアクセス手段を有する農業生産地域は、ごくわずかである。

サントス港に関する最も重要な問題は、同港の出入口にある。出入口では、列車とスピードを競って貨物を降ろすため埠頭に向かうトラックが絶えず列をなしている。港への道路輸送システムはサントス市内の交通網と重なるため、トラックが港の入り口に着くまでには交通量の激しい市内を通らなければならない。

(3) 通関手続

輸入取引における通関手続は、2002 年 12 月 26 日付法令第 4543 号で細則が定められた。輸入申告書は貿易統合システム（SISCOMEX）の中で定式化されている。SISCOMEX は全国で使用されているコンピュータ・プログラムで、情報の一括入力により貿易取引の登録、追跡、管理を組み込むもの。最初に輸入貨物の一般情報を入力し、続いて輸入貨物の商品ごとに異なる固有の情報を記載しなければならない。関税評価協定に定める規則に従っていて、商品の価格が別々に調整されない限り、同様

の固有情報を有する商品を 1 グループにまとめることができる。これら手続が済めば輸入申告は完了し、輸入者は通関手続を開始することができる。

輸入申告書の登録により通関手続の開始が決まり、すべての連邦税（輸入関税を含む）の支払いはこの段階で行われる。これら税金の支払いは、連邦政府の収税機関が有する徴収ネットワークの加盟銀行により承認を受けた銀行口座より引き落とされる。ただし、貨物の通関を入国した港湾の税務署で行わず、輸入者が内陸部にある税務署を指定した場合は、その税務署に商品が到着してから通関手続が開始される。通関手続の開始は、45～90 日の間に行う必要がある。守らなかった場合、輸入貨物は放棄されたとみなされる。

輸入申告書がシステムに登録されると、SISCOMEX は輸入貨物の通関検査に用いる基準を自動でアトランダムに選択する。通関検査の基準には、緑、黄、赤、灰色の 4 種類がある。貨物が緑に分類された場合、書類検査が不要なため通関検査は直ちに終わる。黄色は書類検査を意味する。赤は書類検査のほか、貨物も検査される。灰色は、さらに商品の購入に関する検査も含まれる。これらいずれかの基準で検査をクリアすれば、輸入申告書は通関検査を終えたこととなる。

法令 4.543/2002 第 511 条は、「通関手続とは通関検査を終える行為である」と定めている。したがって、通関手続は輸入プロセスの最終段階であり、その後は商品を輸入者に引き渡すことができる。ただし、輸入者に商品を引き渡す前に、税関当局への登録が必要となる。登録が完了すると輸入手続を証明する書類が発行され、州税である ICMS の徴収後、商業船舶部により商品の受け取りが許可される。

ブラジルでの通関手続にみられる「官僚主義」は、ブラジルでビジネスを行い、部品・原材料、機材などの多くを輸入に依存する企業の競争力を落とす。官僚主義に伴う問題の主な原因は、法規の複雑さ、書類や手続の多さ、手続面の効率性の欠如、頻発するストライキなどである。

6 . ブラジルにおける外国企業の物流管理

(1) マナウスからサンパウロへの国内輸送

BIC、フィリップス、松下電器、パイオニアなどの外国企業が、マナウス - 南東部間の物流業務の負担を軽減するために見出した 1 つの解決策は、リオデジャネイロ州

レゼンデにある共通倉庫のサービスを利用することである。共通倉庫は、リオデジャネイロ州 - マナウス間の協定の一環として設けられたもので、ICMS を払うことなく、マナウス産製品を消費地に近い南東部で保管することができる。

通常 ICMS は、製品が製造部門から出荷される時に課される。マナウスから南東部に輸送する製品が大量であれば企業は輸送コストを抑えることができるが、製品がマナウスを出る際アマゾナス州に ICMS を支払わねばならないため、キャッシュフロー負担が生じ得る。共通倉庫を利用することで、企業は大量の製品を消費地の近くで保管でき、ICMS は製品の販売時に支払えば良い。この手法は、比較的少量の製品を求める複数の中小規模の顧客に製品を販売する際適しているといえる。

ブラジルの法律では、何らかの理由で顧客に拒絶された商品は産地に送り返す必要があることから、共通倉庫の利用には別のメリットも生じる。例えば、マナウスからサンパウロに輸送する途中で製品が破損し（物流業務の複雑さとブラジルの道路事情により、こうした破損は頻繁に起こる）顧客が商品を受け取らなかった場合、この製品はメーカーの費用負担でマナウスに送り返さなければならない。しかし、マナウスで製造された製品であっても、一般倉庫に保管されていれば、返品が発生した際、レゼンデに送り返せば済むため、輸送コストが削減できる。

(2) サントス港への陸路でのアクセス

サントス港にアクセスする際の交通渋滞を解決するため、米国モンサント社はパライーバ渓谷地域（サンパウロ州東部）の自社工場に製品を輸送するための、より競争力の高い代替ロジスティックスを考案した。従来、除草剤の製造に用いる原材料はカマサリ（バイーア州）工場で製造され、沿岸航路でサントスに運ばれた後、トラックでサンジョゼ・ドス・カンポスの除草剤工場に運ばれていた。サントス - サンジョゼ・ドス・カンポスの距離は 150km と比較的短いですが、トラックはサントス港の入り口に着くまでに交通渋滞に巻き込まれ、港の入り口で何時間も並ばなければならない。

モンサントの代替策は、鉄道物流会社 MRS ロジスティカのサービスの利用である。同社は、リオデジャネイロ州セペチバ港からパライーバ渓谷地域カサパバまでの鉄道連絡を最近始めた。距離は約 230km で、貨物はカサパバからサンジョゼ・ドス・カンポスまでトラックで輸送される。距離は長くなっているが、多様なロジスティックス・インフラを備えたセペチバ港を利用することで、解決策となり得た。他の企業もサントス港からセペチバ、イタジャイ（サンタ・カタリーナ州）、パラナグア（パラ

ナ州)など別の港に物流事業を移管しつつある。(出所:「ヴァロール・エコノミコ」紙、2006年1月19日付)

(3) 官僚主義

通関手続の諸問題を回避し手続の時間を短縮するために、通常多国籍企業は通関手続に詳しく、また、通関手続担当の政府機関に知り合いを持つ様な専門家に業務を委託する。本調査では、官僚主義がブラジルで貿易事業を行う企業に与える影響につき、Perspectiva Consultoria のパートナーである物流会社(SAB社)よりヒアリングを行った。以下、同社提供の4例を紹介する。

「物流問題の管理(SAB社提供)」

事例1:

有名ブランドの冷凍牛肉販売業者が輸入事業を開始、ビジネスを軌道に乗せるため以下の点を重視した。

1. 各国からの牛肉輸出が増加傾向にある中、ブラジルの様な巨大消費市場でも参入に際し種々の規制が増えていることに注意を払う。
2. 冷凍肉は生鮮食料品であり傷み易いことに鑑み、オペレーション時間の短縮を重視する。
3. 冷凍貨物は高コストであるため、物流コストを厳密に管理する。

輸入については政府の優遇政策により税負担が軽減するため、コストダウンが可能。また、冷凍品の販売においては物流が重要なポイントとなる。この企業が市場に新規参入する場合、輸入プロセスの短縮と関連コスト(輸送、保管等)の削減を行えば輸入コストが低減し、事業全体が最適化され、市場での競争力を左右することとなる製品価格の低下を実現できる。

事例2:

エネルギー輸送システムに関する輸入。

North-South Interlink の送電線建設は、連邦政府の戦略的計画の一面をなす。この戦略的計画は、ブラジルにとって必要な社会経済改革を進展させ、持続可能な経済発展を取り戻す動きを強化することを目的としている。プロジェクト概算は約 3,350 万ドルで、用いられる製品も工程も多様になると予想された。

資材が多岐にわたり分量も多く、またプロジェクトの日程の関係で、送電線の輸入オペレーションを一括出荷で行うことができなかった。現場への移動、現場での物品の発送、輸送、扱い、受け取りに関する技術上・運営上の理由、また、ブラジルの税制上の理由でコストが上昇するという問題も発生した。

保管と労賃に関する不要な経費に加え、資材の納品が遅れ、作業全体も遅れ高額な違約金も発生した。

そこで物流会社は、サプライ・チェーンを組織して税関登録と通関手続に革新的な解決策を見出し、以下の様な成果を得た。

組織への提案と政府との調整を通じて、サプライ・チェーンによる物流は最適化されコストは削減された。また、通関手続と保管を迅速かつ円滑に進めることができ、日程も守られ、資源を節約することも可能となった。

事例 3 :

輸出者がブラジルの法律、製品への課税に関して十分な情報を持ち合わせておらず、保険料節約のため 1 つの製品を数部品に分け、それぞれが別の注文であるかの様に出荷した。部品を個別出荷することで、本来の製品の特徴は変わり、関税番号も変わる事となった。

ブラジルの関税法は、輸入申告について基本的には明確に規定しているが、製品が何らかの理由により一度に同じ手段で輸送できない場合に関しては、明確にされていない。そのため、事前に正確な情報を確認していないと、ブラジル税務当局から重い罰金を科されることになり得る。

物流会社は全量の分化登録を何とか試み、HS コード分類にある機器モデルの 1 つとみなされる様になった。その結果、輸入税が節約され、製品の購入者である顧客にとり 75 万リアル (約 34 万ドル) 以上の節税となった。

事例 4 :

自動車部門は、この 10 年間にブラジル市場で高い成長を達成した。市場開放後、ある自動車アッセンブラーは積極的な営業政策を展開、シェアを大きく伸ばすことに成功した。成長の結果、新たな消費者の需要に応じるべく必要な部品・付属品の輸入に一層注力する必要が高まった。当初は、それ程分量が多くなかったため、輸入はこのアッセンブラーが直接行っていた。

徐々に、構成材や部品、付属品の輸入管理を調整・運営するために物流会社が利用されるようになり、以下の問題が明らかとなった。

1. 出荷、通関、引き渡し手続に時間を要し過ぎる。
2. 関税分類の誤りが常にあり、そのために様々な罰金を科せられる。
3. いくつかの段階で製品と書類の相違が発生したため、積み荷検査者を原産国で雇った。しかし、検査者の能力が十分でなく、輸入実務に関する知識も不足していた。その上、検査手続に係る保管費用も発生した。
4. 輸入後、製品が輸入手続で申告されたものと一致しなかったため、会計上の問題が生じ、メーカーが通関手続において罰金を科されたケースもあった。
5. 輸入業務全体に関する管理の不行き届きが露呈した。

問題発覚後に対策を講じ、物流管理を専門のサービス業者に任せることで、このアッセンブラーは本来の事業に集中することができた。より正確な情報入手にも努め、自社の輸入プロセスについて顧客に定期的に情報を提供することも始めた。さらに、このメーカーは誤った分類および申告した製品との相違に対し払っていた罰金の軽減にも成功した。在庫管理を改善し、原産国で行われていた検査・保管業務コストを削減し、速度を速めることで、輸入プロセス全体のリードタイムを短縮した。

第5章 為替

1. ケース・スタディを見る前に

為替変動は多国籍企業の財務管理上重要な問題である。多国籍企業内の金融取引は、サービス、物品、技術、資本の内部移転によって生じる。資本財、物品、技術、経営技術、中間財、完成品、市場情報などの実際の流れは、資金の流れ（配当、手数料、ロイヤルティ、貸付金、借入金の利息および返済、株式投資、物品・サービスに対する売掛金など、様々な形をとる）と一致しなければならない（図「多国籍企業の財務システム」参照）。

したがって為替リスクの管理には、財務上の意思決定、投資判断が必要となる。こうした意思決定によって生じる資金の流れはすべて、為替の変動から直接影響を受ける将来のキャッシュフローを生む。この影響は「経済的エクスポージャー」と呼ばれ、為替が変動した際に企業の価値（期待キャッシュフローの現在価値により測定される）がどの程度変動するかをいう。

(1) 取引エクスポージャーとヘッジの手法

取引エクスポージャーは、外貨建て取引が行われる度に多国籍企業が負うリスクを指す。6 ヶ月後に支払いを受ける輸出事業や、ドル建て民間債務がその例である。こうしたリスクから企業を守る一つの方法に、ヘッジ手段がある。為替リスクのヘッジとは、保有する通貨ポジションと反対のポジションを持つことにより、保有するポジションが為替変動による差損益を生んだときにその損益を相殺する手法である。

ヘッジ手段の例として以下の3例を挙げる。

- 先物市場を利用したヘッジ：外貨建て債権（売掛金）をもつ企業は先物で外貨を売り、外貨建て債務（買掛金）をもつ企業は先物で外貨を買う。例：米国MNC社のブラジル子会社が、6 ヶ月後にリアルで支払いを受ける売買契約を結んだ。この子会社は、親会社が為替変動の影響を受けずドルでの収益を確定できるよう、先物為替市場でドルの先物を買う。
- 金融市場を利用したヘッジ：将来の外貨キャッシュフローのドル価額を確定するため、異なる2つの通貨で借り入れと貸し付けを同時に行う。

- リスク移転：子会社が、通貨をドルにして顧客にインボイスを送ることにより、リスクおよびヘッジ操作の管理費用を移転する。

2．経済的エクスポージャーを測定する際のインフレの役割

経済的エクスポージャーは、名目為替レート（外貨 1 単位当たりの、子会社の持つ自国通貨の単純な換算）だけでは適切に測定することはできない。名目為替レートは、一定期間における各通貨の相対的購買力の変化を調整しなければならず、この調整によって実質為替レートが得られる。

実質為替レートは以下の式から求めることができる。

$$RET = NET \times \frac{(1 + i_{f,t})}{(1 + i_{h,t})}$$

（注）RET = t 時点における実質為替レート（外貨 1 単位当たりの自国通貨）

NET = t 時点における名目為替レート（外貨 1 単位当たりの自国通貨）

$i_{f,t}$ = 基準時点から t 時点までの間の外国のインフレ率

$i_{h,t}$ = 基準時点から t 時点までの間の自国のインフレ率

(1) 営業キャッシュフローのリスク

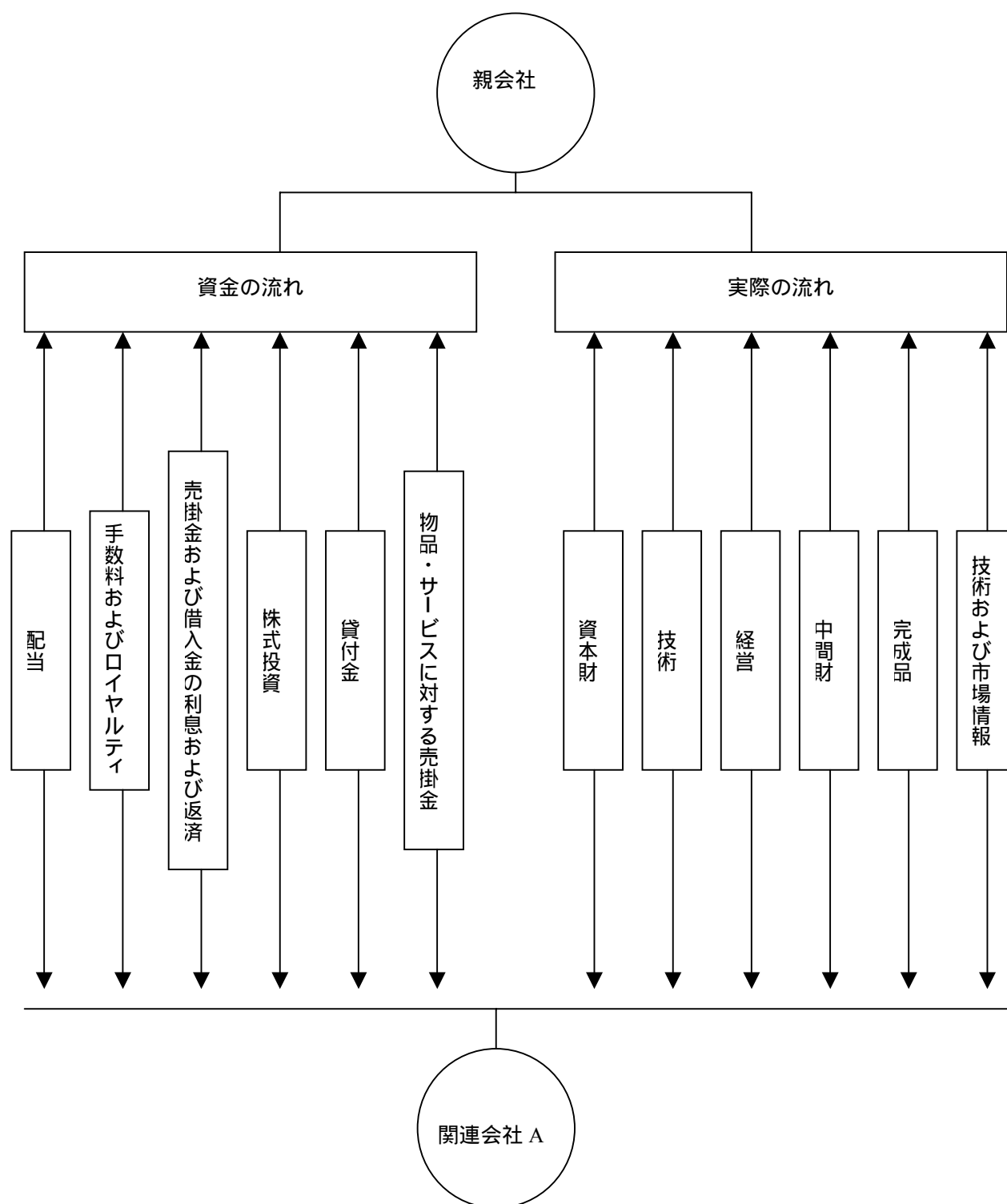
ヘッジ手段による取引エクスポージャーの除去または低減により、為替リスクがすべて取り除かれるわけではない。収益、費用、減価償却という営業キャッシュフローの主要 3 区分（課される税額に直接影響する）に対する為替レートの下落（および上昇）の基本的影響について、理解を深めることも重要である（表「MNC 社に対する為替レート変動の主な経済的影響」参照）。

収益に対する為替レートの影響は、収益が輸出売上げによるか現地売上げによるかで変わる。米国企業のブラジル子会社に対する需要が価格に左右されやすく、この子会社の収益の大部分が輸出による場合、リアル（現地通貨）の下落によってドル（自国通貨）での収益が増す。そこで、ドル価格を引き下げ、市場シェアを伸ばせる可能性が生まれる。需要が価格に左右されにくい場合には、同様の効果はあまり期待できないが、それでも企業はドルでの収益を増やすことができる。逆に、現地通貨が上昇すると、需要が価格に左右されやすい場合はドルでの収益を大幅に減らし、需要が価格に左右されにくい場合には減少の幅はわずかとなる。

米国企業のもつブラジル子会社の収益の大部分が現地売上げによる場合、為替レートの変動による影響はそのブラジル子会社の輸入競争力によって変わる。リアルが下落し、輸入競争力が弱い場合は、ドルでの収益が大幅に減るとみられる。輸入競争力

が強い場合は、この会社の競合他社が輸入品の価格上昇により競争力を弱めるため、ドルでの収益の減少はそれ程大きくない。

図 多国籍企業の財務システム



出所： Shapiro, Alan C., "Multinational Financial Management", Prentice Hill, Fifth Edition, Chapter 1

費用に対する為替レートの影響は、原材料の出所による。子会社が主に使用する国内原材料に含まれる輸入品の割合が低ければ、レアルが下落した場合、ドルでの費用は大幅に減少する。国内原材料に含まれる輸入品の割合が高い場合は、ドルでの費用はそれ程大きくは減少しない。レアルが上昇した場合、国内原材料に含まれる輸入品の割合が低ければ、ドルでの費用は大幅に増加し、国内原材料に含まれる輸入品の割合が高い場合は、ドルでの費用の増加はわずかである。

この会社が主に輸入原材料を使用し、現地市場が小規模である場合（すなわち、製品の大部分を輸出する場合）、為替レートの変動による影響は、原材料費の増加が収益の増加によって相殺され、その逆も同様であるため、小さくなる。この企業の有する現地市場が大きい場合、レアルの下落によってドルでの費用が減少し、上昇によってこの費用は増加する。

現地為替レートの変動は、減価償却の評価基準に左右されるキャッシュフローにも影響を与える場合がある。これは、企業のタックスシールド（借入れによる資金調達は、支払い利息が税法上損金処理されること）における減価償却費の影響によって生じる。このことは、資本集約的な企業の場合に特に重要となる。固定資産のインフレ調整が認められない国では、為替レートの下落は、現地通貨建てタックスシールドのドル価額が相応に減少することを必然的に意味する。

（第 5 章 2(1)の概念および図表はすべて、"Shapiro, Alan C., "Multinational Financial Management", Prentice Hill, Fifth Edition, Chapters 1, 8,9,10,11, 12 より抜粋）

表 MNC 社に対する為替レート変動の主な経済的影響

キャッシュフロー区分	関連する経済要因	下落の影響	上昇の影響
収益			
輸出売上げ	価格に左右されやすい需要 価格に左右されにくい需要	増加 (++) 微増 (+)	減少 (--) 微減 (-)
現地売上げ	それまでの輸入競争力が弱い それまでの輸入競争力が強い	激減 (--) 減少 (-)	増加 (++) 微増 (+)
費用			
国内原材料	輸入品の割合が少ない 輸入品の割合が多い	減少 (--) 微減 (-)	増加 (++) 微増 (+)
輸入原材料	現地市場が小さい 現地市場が大きい	変化なし (0) 微減 (-)	変化なし (0) 微増 (+)
減価償却			
固定資産	資産評価の調整なし 資産評価の調整あり	下落により減少 (--) 減少 (-)	上昇により増加 (++) 増加 (+)

出所：Shapiro, Alan C., "Multinational Financial Management", Prentice Hill, Fifth Edition, Chapter 8

3．リアルプラン以前の経済シナリオ

リアルプラン以前の 10 年（82～93 年）は、ハイパーインフレとの戦い、経済安定化を図った種々の計画の失敗に特徴付けられる。この間、相対的購買力の影響を受け実質為替レートがブラジル通貨の価値を下げ続けたため、名目為替レートは事実上無意味であった。部分的、全体的問わず、為替レートが人為的に固定された場合、本国と現地のインフレ率の差異が為替レートの下落、または上昇の主な決定要素となる。リアルプラン以前は、インフレ状況下での小刻みな為替切り下げにより実質レートを安定させることで、名目レートの調整が行われていた。

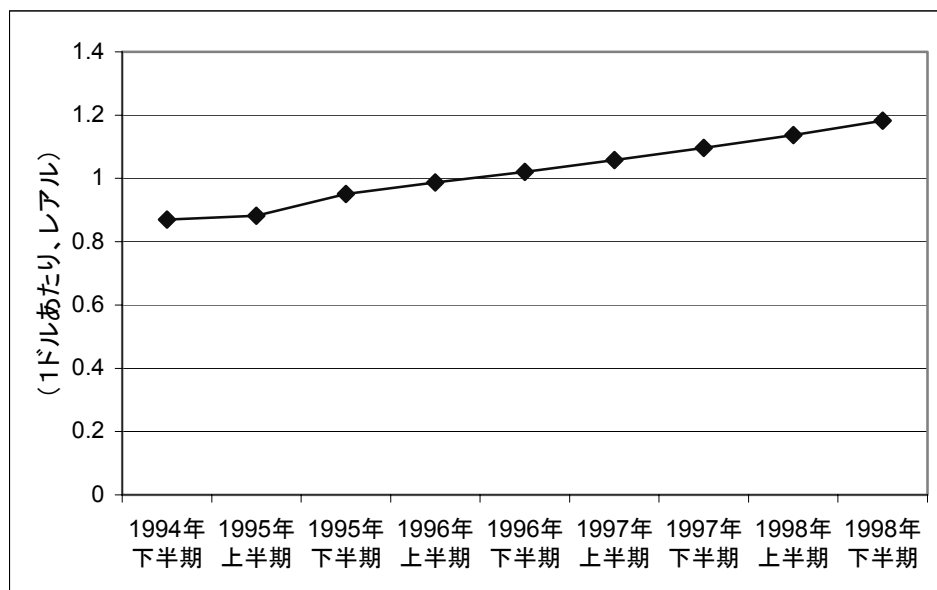
4．リアルプランと通貨の上昇（94～98 年）

リアルプランは、ブラジルの近年の歴史において初の成功といえる経済安定化計画であった。この計画は、3 段階を経て実現された。第 1 段階では、一連の措置を講じることでインフレの主要原因の一つと考えられていた連邦政府の財政の均衡化を図った。第 2 段階では、実質価値単位（URV）と称される通貨価値の安定状況を創出した。URV はそれまでの通貨の換算対象として使用された。第 3 段階では、URV の価値に基づき、安定した購買力を備えた新通貨を発行した。

リアルプランの実施に伴い、次の目的を達成するべく、連邦政府による一連の措置も講じられた。（i）政府支出の削減と効率性の向上、（ii）税収の回復、（iii）連邦政府に対する市や州の未払債務を認めないこと、（iv）州立銀行の管理と厳しい監督、（v）国立銀行の経営改善、（vi）一部公共企業の民営化。

リアルプランにおいて、基本となるもう一つのマクロ経済面の変化は為替政策で、それは上昇・下落の範囲設定に基づくものであった。すなわち、中央銀行が所定の範囲内でのみ為替レートの変動を認めることを意味する。為替レートは、94 年 7 月 1 日に 0.9 レアル = 1 ドルで固定され、このドルとの概算レートは 98 年末まで維持された。

グラフ 1：レアルプラン後の平均為替レート（94～98年）



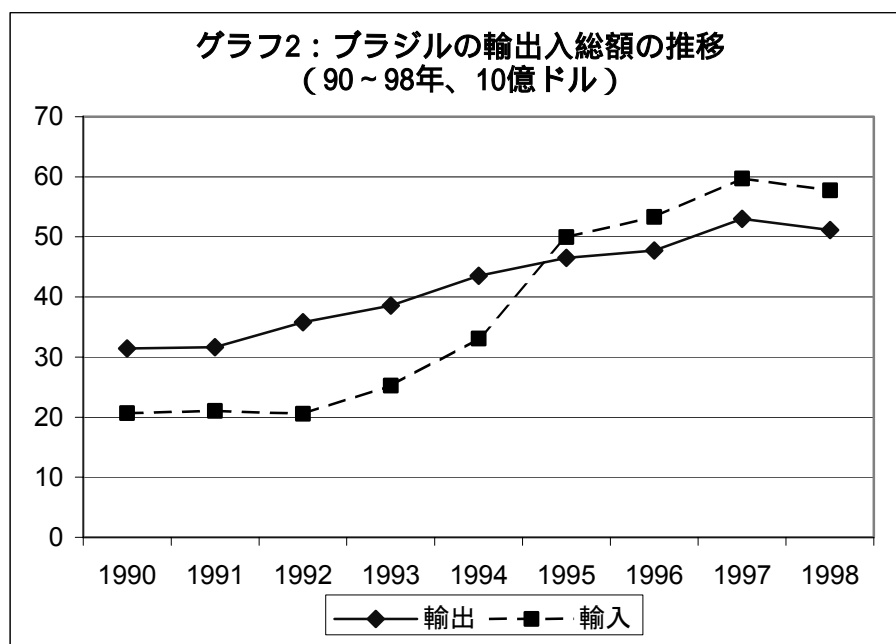
出所：ブラジル中央銀行

インフレに対する、これら一連の措置の効果はすぐに現れた。94年6月のインフレ率は50%であったが、翌月以降のインフレ率は毎月一桁台を記録し、95年上半期の月間平均インフレ率は1.7%までに収束した。ブラジルでは、過去25年間にこれ程低いインフレ指数が6ヵ月間続いたことはなかった。以下の表は、94年6月～95年6月の5つの主要インフレ指数を示したものである。

期間	IGP-DI	IGP-M	IPC-FIPE	IPC-r	INPC
94年6月	46.60	45.21	50.75	-----	48.24
7月	5.47	4.33	6.95	6.08	7.75
8月	3.34	3.94	1.95	5.46	1.85
9月	1.55	1.75	0.82	1.51	1.40
10月	2.55	1.82	3.17	1.86	2.82
11月	2.47	2.85	3.02	3.27	2.96
12月	0.57	0.84	1.25	2.19	1.70
95年1月	1.36	0.92	0.80	1.67	1.44
2月	1.15	1.39	1.32	0.99	1.01
3月	1.81	1.12	1.92	1.41	1.62
4月	2.30	2.10	2.64	1.92	2.49
5月	0.40	0.58	1.97	2.57	2.10
6月	2.62	2.46	2.66	1.82	2.18

出所：ブラジル財務省。注：IGP-DI：総合物価指数、IGP-M：総合市場物価指数、IPC-FIPE：経済研究財団（FIPE）発表の消費者物価指数、IPC-r：実質消費者物価指数、INPC：全国消費者物価指数

レアルプランは、ブラジル企業にも外国企業にも大きな影響を与えた。ブラジル通貨の突然の上昇により、低価格の輸入品が押し寄せた。これはインフレ抑制の重要な手段の一つであった。別の言い方をすれば、総収益に占める輸出品の比率が高く、価格に左右されやすい需要を抱える企業に対し、レアルプランは深刻な悪影響を及ぼした。収益を主に現地市場に依存する企業は、短期的にはドルでの収益を増したかもしれないが、中期的にはより低価格の輸入品との一層激しい競争にさらされることとなった。



出所：開発商工省

レアルプランは、ブラジル国内で調達する原材料を多く用いる多国籍企業にも悪影響を及ぼした。原材料価格の低さ故ブラジルでの生産を決めた企業は、ドル・コストが著しく増加し、それによって国際競争力を下げることとなった。

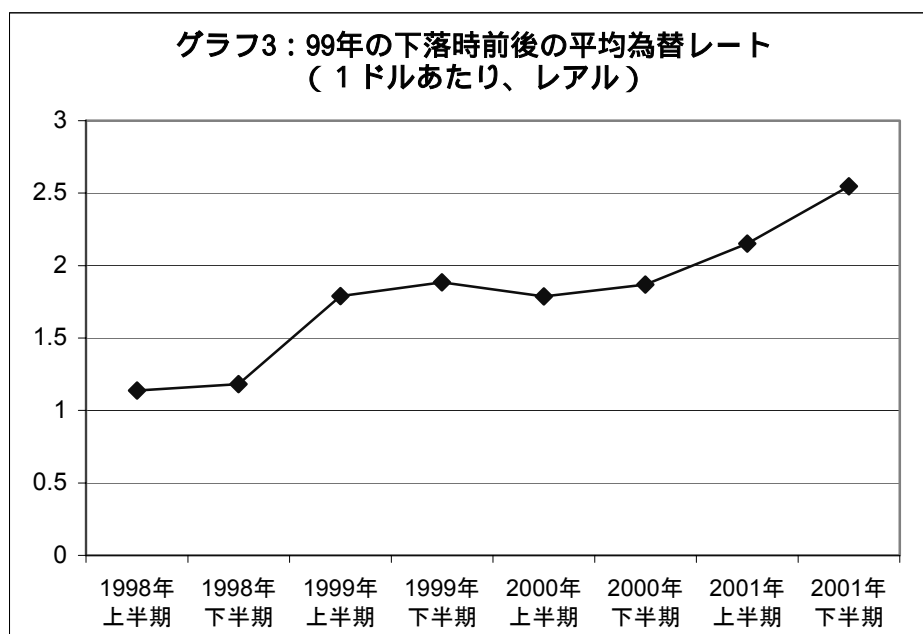
レアル上昇の影響はあったものの、90年以降のブラジルへの直接投資の流入が示す様に、レアルプランは長期的には多国籍企業にプラスの影響をもたらした。90年代半ば以降大型の民営化が実施されたことを差し引いても、ブラジルへの投資流入は経済安定後著しく増加した。

5 . 99 年 1 月のレアル下落

99 年のレアル下落に伴う経済危機は、98 年のロシア経済危機に端を発したものであった。同経済危機では、途上国からの資金流出が顕著にみられた。ブラジル政府は、ソブリン債の金利引き上げによってこの状況に対処したが、金利は年率 49.75%にも達した。主に投機攻撃によるものだが、この状況は為替レートの下落を招いた。カルドーゾ大統領の再選後、98 年末にブラジルは国際通貨基金（IMF）との合意に達したことで、変動幅を設定するという為替政策の維持が可能となった。

政府の努力や IMF との合意にもかかわらず、ミナス・ジェライス州知事が州債務のデフォルトを発表した 99 年初頭、新たな経済危機が始まった。レアルは激しい投機攻撃にもさらされた。政府は変動幅を設定するという従来の政策を維持しつつ、通貨の切り下げを行った。レアルは 8.3%切り下がったが、この手法では危機を収束させることはできなかった。

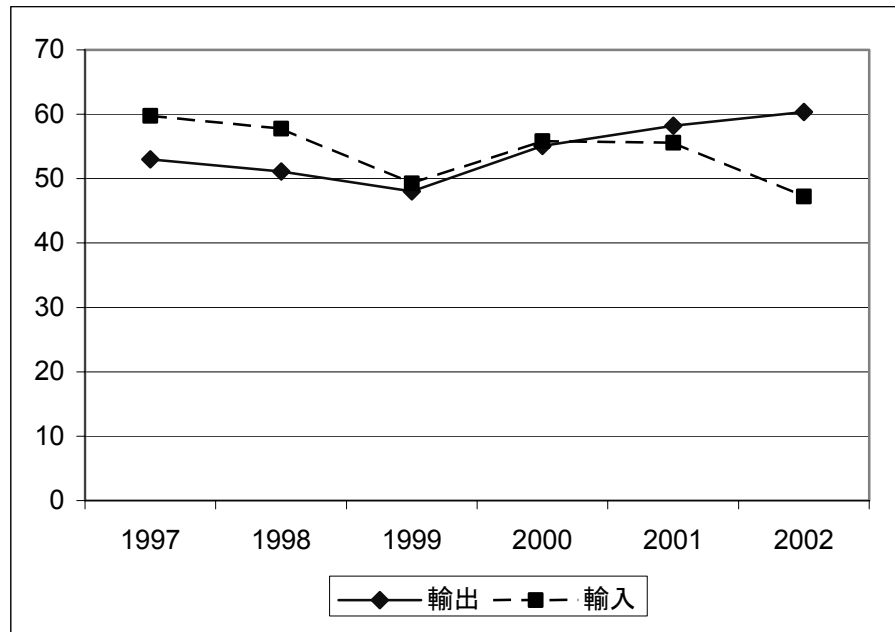
その後為替政策が変更され、変動相場制が認められた。わずか 45 日間でレアルは 1 ドル = 1.20 レアルから 1 ドル = 2 レアルに下落した。政府がこの危機収束のために同時に講じた措置は、金利引き上げ、厳格な財政再建、インフレ目標の設定（将来のインフレ率の上限を設定し、それに基づいて金融・為替政策を管理すること）であった。



出所：ブラジル中央銀行

この時期、ドルでの収益があつて価格に左右されやすい需要を抱える輸出者や、使用する原材料に輸入品の割合が少ない多国籍企業（ドルでの費用が大幅に減少）にはプラスの影響があつた。最も打撃を受けたのは、収益の大部分をブラジル市場内での売上に依存する企業で、ドルでの収益は大幅に減少した。この時期のレアル下落は貿易収支にも直接的な影響を与え、99～2001年に輸出は大幅に伸びた。

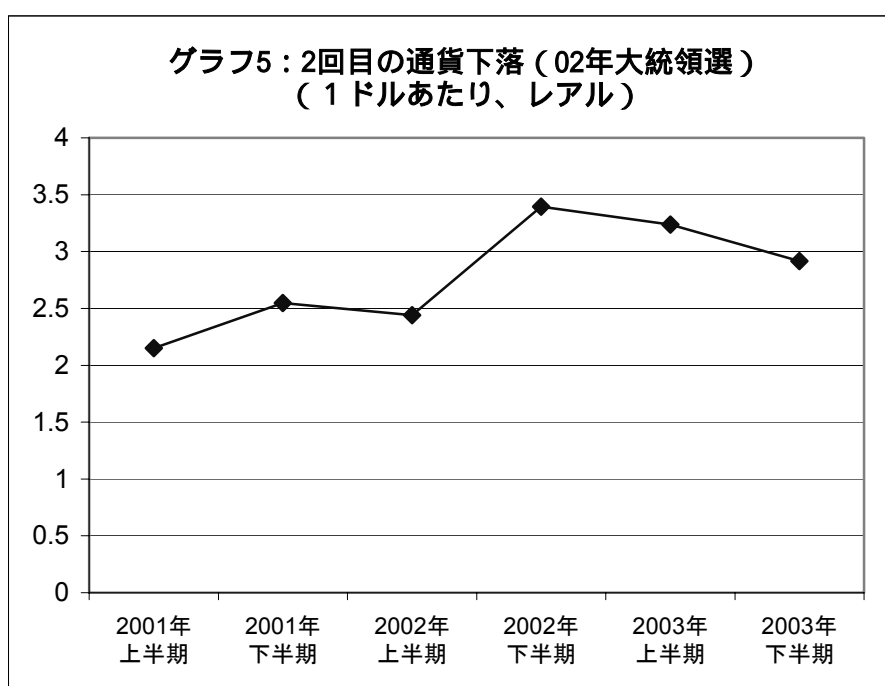
グラフ 4：ブラジルの輸出入額（97～2002年、10億ドル）



出所：開発商工省

6.2 度目のレアル下落 - 2002 年大統領選挙

2002 年のレアル下落は、国内外の不安定な状況に特徴付けられる。米国同時多発テロにより、2002 年に世界的に投資が減少し、開発途上国のソブリン・リスクは上昇した。ブラジルでは、大統領選挙も多くの外国投資家に緊迫した経済状況を予測させた。外国投資家は、労働者党（PT）とその候補者（現ルーラ大統領）が採る当選後の経済政策に不信感を抱き、外資の流出が起こった。レアルは再び下落し、2002 年 10 月末には為替は 1 ドル = 3.9544 レアルまで切り下がった。

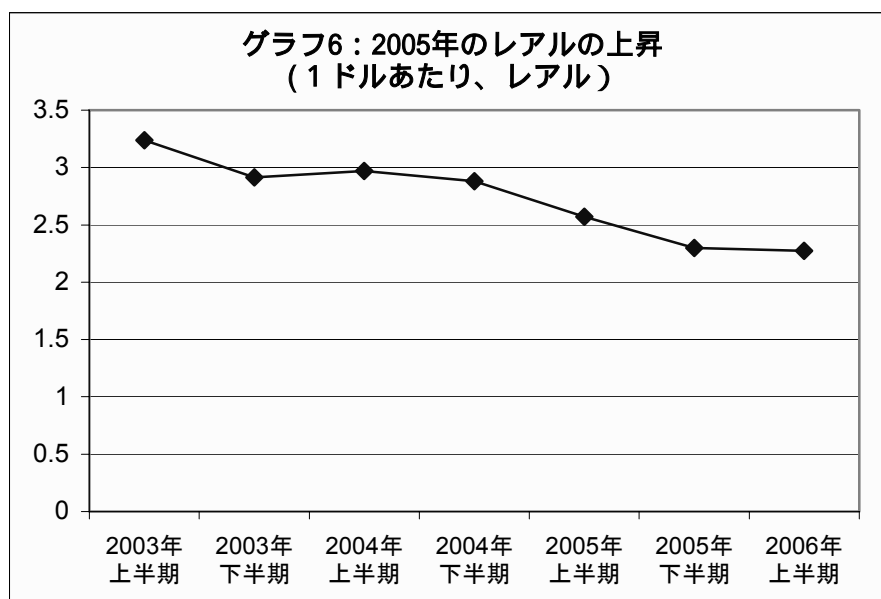


出所：ブラジル中央銀行

多国籍企業に対する影響は、1 度目の下落時と同様であった。ドルでの収益があり価格に左右されやすい需要を抱える輸出業者や、輸入品の割合が少ない原材料を使用する企業にはプラスであった。最も打撃を受けたのは、収益の大部分を国内市場での売上に依存する企業で、それら企業のドルでの収益は減少した。

7. 現在のレアル高傾向

2003年の「移行期間」を経て、ルーラ政権は外国投資家に認知されるに至った。2004年以降、ブラジルのソブリン・リスクは着実に低下し、ブラジルの証券取引所は強気市場時代を迎え、依然として高水準ではあるものの金利も低下し始めた。経済の安定見通しと高金利は、ドルの流入と通貨レアルの大幅な上昇を招いた。



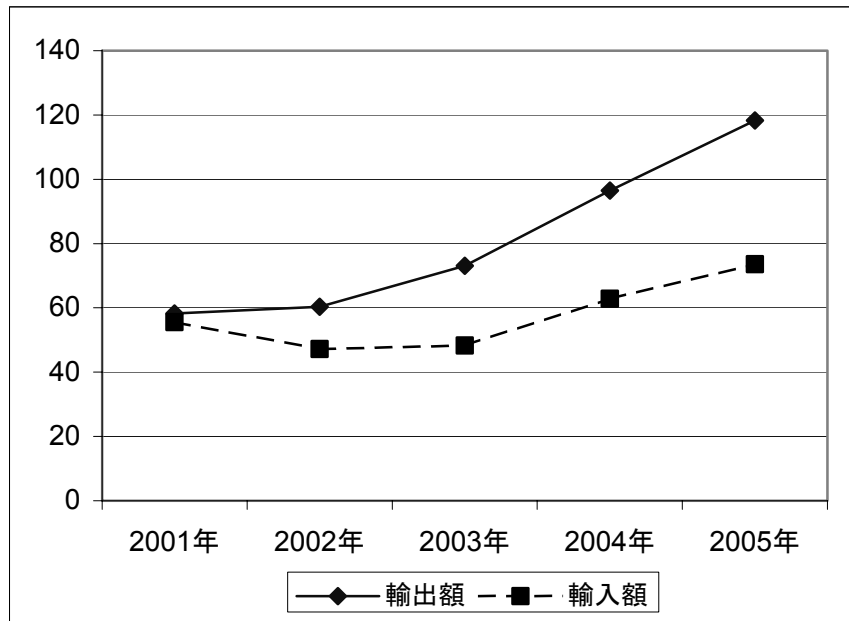
出所：ブラジル中央銀行

現在のレアル上昇シナリオにおいては、総収益に占める輸出比率が高く、価格に左右されやすい需要を抱える企業はマイナス影響を受ける。一方、収益を主に国内市場からあげる企業はドルでの収益が増す。

興味深いことは、この状況が輸出の減少を招かなかったことである。それどころか、ブラジルの輸出額と貿易黒字は着実に増加しつつある。この状況は一見経済理論に反するかに見えるが、一部エコノミストは以下のとおり説明する。

第1に、ブラジルの輸出品全体に占める割合の大きい一次産品価格が、国際市場で上昇したこと。第2は、世界的な金融危機や大きな政治的緊張がなく、世界経済が近年落ち着いた状況にあること。第3に、特にアウトソーシング・サービスを提供する、ブラジルの輸出企業が締結した硬直的な長期契約、を挙げることができる。第3の理由は、理論的矛盾を理解するのに役立つ。つまり、通貨価値の上昇したレアルがブラジル企業の対外投資を促し、間接的に輸出を刺激しているということである。

グラフ 7：ブラジルの輸出入額（2002～2005年、10億ドル）



出所：開発商工省

8. ケース・スタディ

(1) ゼロックス

ゼロックスのブラジル子会社は、リアル下落期（99～2002年）に深刻な影響を受けた。ゼロックスの収益の大半はブラジル国内市場における売上であったため、米国親会社はブラジルの為替変動に関するより正確な予測を求めた。問題は、親会社がより多くの配当と、ドル投資のより良い対価を求めていた点である。在ブラジルの経営幹部はリアル下落を補うため売上を伸ばし、コストを削減し、リアル価格を引き上げざるを得なかった。99年にリアルは50%下落し、ドルでの収益が同率で減少したため、全従業員6,000人の内1,000人が解雇された。その結果、ゼロックス・ブラジルのギリエルメ・バテンコート社長によれば、同社は親会社に対するそれまでの独立性を失うこととなった。（出所：「ジョルナル・ド・ブラジル」紙、2001年4月）

(2) GM（ゼネラル・モーターズ）

GMのブラジル子会社は、近年のリアル上昇により輸出利益を大幅に減らした。ブラジルは、GMの事業が順調な数少ない地域の一つであったが、同社はその地で利益を減らすこととなった。親会社の経営陣は、2005年第4四半期に前年同期比で50%の利益減となった主な原因として、為替レートの不利な変動を指摘した。親会社も損失34億ドルとなり、92年以降初の赤字を発表した。

ブラジル・メルコスール担当の同社社長レイ・ヤングによれば、レアル上昇が GM にもたらした影響は 2 億ドルに達した。中南米、中東、南アフリカで販売する自動車の約 65%がブラジル製である。これは、生産コストは価値の上昇したレアル、輸出売上は価値の下落したドル、という構図を意味する。

問題を最小限に抑える方法は、輸出車の価格の 20%引き上げ（20～30%の売上減を招く）、ブラジル国内市場への全力集中であった。しかし GM は、ブラジル国内市場では 2004 年のシェア 1 位から、2005 年はシェア 21%で同 3 位に転落している。（出所：「ヴァロール・エコノミコ」誌、2006 年 2 月）

(3) IBM

IBM のブラジル子会社は、アウトソーシング・サービスを求めるすべての顧客に対する e-ビジネス、ホスティング、ネットワーク、メインフレーム、サーバーに関する全業務を処理、モニター、管理することを目的として、サンパウロ州オルトランジアに新施設を建設した。

同社は、米国からブラジル、中国、インドなどに雇用を移転しつつある。米国と比較してこれらの国の労賃が安いことから、IBM は約 1 億 6,800 万ドルの経費削減を達成するとみられている。同社が 4 万 5,000 人以上の雇用移転を発表した際、米国政府と労働組合は反対の意を表明した。

IBM 取締役によれば、問題は 2004 年、2005 年のレアル上昇によりオルトランジアにおける事業が不採算となったことである。IBM の主なコストは、従業員へのレアルでの給与払いで、収益は主にドルでの IT サービスの輸出であった。同取締役によれば、硬直的な長期雇用契約故に従業員数は維持されている。レアル高傾向で推移すれば、IBM が事業の大部分をインド、中国、ロシア、メキシコなどに移転する可能性は高まる。（出所：同社へのインタビュー）

第6章 顧客リスク

1. 法的整理制度の概観

ブラジルの金融システムにおける債務の清算 - ブラジルの支払決済システム

現在のブラジルの支払システム（決済システムを含む）は、2000年および2001年制定の法律により規制、再編された。ブラジルの支払システムの再編を成すのは、（i）十分な法的基盤の採用、（ii）中央銀行の信用リスクの低減、（iii）即時グロス決済方式に基づき運用する大口決済システムの創設、（iv）システミック・リスクを生む可能性の高い、関連サブシステムにおける危機管理手段の採用、（v）取引の実行と完了までのタイムラグの短縮、（vi）金融機関が、中央銀行に準備金口座を持つというオペレーション・システムからリスクが生じる可能性を認識すること、（viii）金融機関間の決済の取消不能性、である。

ブラジルの決済システムを構成する仕組みは、リスクや不測の事態の管理、市場参加者の損失分担ならびに契約履行、そして保管されている担保物の受戻権喪失手続など、参加者の立場に立った直接実行に関する安全な仕組みや規則の創設に責任を負っている。さらに、システムにとり重要とみなされている決済機関や決済サービス提供者は、自己資産の一部を取引決済の追加保証として確保するよう義務付けられている。

新規則では、取引の決済についての責任は、決済に責任を負う決済機関および決済サービス提供者に割り当てられている。金融取引が一度清算・決済まで進むと、通常、その取引を清算・決済するのは関連する決済機関、または決済サービス提供者の責任となり、取引を清算・決済に進めた市場参加者側の破産、または支払不能リスクにさらされることはない。

新規則では、金融機関および中央銀行に認可されたその他機関も、中央銀行が定める一定手続にしたがい、流動性リスクの発見と回避の仕組みを創設することを要求されている。

債務の清算 - 回収手続

受戻権喪失手続は、ブラジルで債権回収に利用できる最も迅速な法的手続で、この手続をとると債務者に通知が送達される。債務者には防御の機会を与えられるが、問題とされている金額に相当する額を裁判所の口座に預託するか、裁判所が受け入れ可能な（資産に対する）担保の設定が条件となる。

受戻権喪失手続は、債権の存在を示す法的証書（título executivo）に基づくもので、この証書には裁判によるもの（裁判所による宣言）と裁判によらないもの（法に定める）がある。

裁判によらない証書は、公的書類または債務者と証人 2 名が署名した特別な書面によって証明された、一定額を支払うという明確かつ執行可能な義務を示すものでなければならない。ブラジルの法律では、裁判によらない証書として約束手形、その他の債務証書および抵当権・質権・債券・約束手形を担保とする債務も定めている。

この証書を利用できない場合、債権者は通常の回収手続を申し立てることになるが、この回収手続は、証拠の提出、関係者全員および証人の審理などを伴うため、基本的には受戻権喪失手続より複雑で官僚的である。

支払不能、破産、ワークアウト手続

ブラジルの新破産法（BRL）として知られる連邦法第 11101 号は、2005 年 6 月 9 日付で施行された。この法律は、支払不能に陥った、または経営難に直面しているブラジル企業の法的取り扱いに大きな変化をもたらした。

BRL は、経営難の企業に適用される主な方法として、（i）破産、（ii）法廷内ワークアウト、（iii）法廷外ワークアウトの 3 つを定めている（それぞれの詳細は後述）。

ワークアウト：財務面において、短期的に実行可能な収益改善策を実施すること。

破産手続は、ある事業がもはや現在の形態では存続できない場合に適用される。この場合、適用を受ける債務者（個人事業者または企業のいずれか）はその活動を止められ、既存の資産は回収され、売却される。資産売却の代金は法の定める優先順位に従って債権者間で分配される。BRL は、破産手続の目的の一つは、十分可能な範囲で破産財団となる資産の有効利用を維持し、最大化することであると定めている。

法廷内ワークアウトおよび法廷外ワークアウトの仕組みは、従来の“concordata”（裁判所による債務者のための救済制度）に代わるもので、ある事業が経営難に直面しているものの、存続可能で、経営危機を乗り越えられそうな場合に用いられる。ワークアウトにより継続可能な事業を再生させることで、生産的な事業の存続が図られ、従業員、債権者、社会全体に益すると考えられる。

BRL は、「債務者」という共通の名の下に「個人事業者」も「事業会社」も同法の規定の適用を受けると定めている。ここで主に取り上げるのは事業会社で、ブラジルでは通常、株式会社（sociedade anônima）または有限会社（sociedade limitada）として設立される。

BRL は、国有企業および官民合弁企業は同法の適用を受けない旨定めている。ただし、この規定の合憲性は議論の余地がある。ブラジルの憲法は、国有企業および官民合弁企業は、商業上、労働上、税務上の権利義務に関するものなど民間企業と同様の法的取り扱いを受ける旨定めている。したがって、学者や実務家の多くは、BRL の様な破産法も国有企業、官民合弁企業に適用されるべきであると理解している。

金融機関、信用組合、社会保障機関、医療保険事業者、保険会社、その他これらに類似する企業も、BRL の適用を除外されている。これら機関の除外については、さほど問題にされていない。立法者は、このような事業体の特殊性を考え、その破産の枠組みについては個別の法律で定めるべきであると決定した。いずれにせよ、新法が実際に制定されるまで、BRL の規定は現在これら事業体の破産に適用される法律を補足する形で、補助的に適用されている。

BRL が、ブラジル大統領の承認を受けるまで多くの議論がなされたが、航空会社への BRL 適用を定める規定は拒否されなかった。したがって、航空会社は BLP の適用を受けることになり、法廷内ワークアウトおよび法廷外ワークアウトを利用することができる。

- 法廷内ワークアウト計画

BRL が定める一定の条件に該当する債務者は、法廷内ワークアウトを申請することができる。申請には、(i) 債務者が直面する経営難についての説明、(ii) 財務諸表、(iii) 債権者名簿、(iv) 従業員名簿などの書類および情報を付さなければならない。

債務者は、関連手続の開始を認める裁判所の命令が発せられてから、60 日以内に法廷内ワークアウト計画を提出する。この計画が提出されないと、債務者は破産を宣告される。ワークアウト計画には、(i) 用いる再建方法（債務繰り延べ、組織再編、支配権の移転、資産の一部売却、継続事業のリースおよび他の一連の措置を含む）の詳細説明、(ii) 債務者の事業に関する経済的実現可能性の説明、(iii) 専門の鑑定人または鑑定会社が作成した債務者の資産に関する報告書を含まなければならない。この計画では、延滞の労働債権および労働災害に基づいて生じた債権が、1 年以上の期間を費やして支払われる旨定めることはできない。

債権者は、公告を通じてワークアウト計画および計画に対する不服申立て期間について知ることになる。いずれかの債権者から、計画案について不服申立てがなされた場合、裁判所は債権者集会を招集する。債権者は、債権者集会において (i) 計画を原案通り承認し、(ii) 債務者からの反対がなく、欠席した債権者に不利にならない限り、計画の修正案を承認し、または (iii) 計画を拒否することができる。計画を拒否した場合、債務者は破産を宣告される。

ワークアウト計画では、債務者所有の部門または個々の継続事業における司法上の売却について定めることができる。司法上の売却は、(i)競売方式、(ii)入札方式、又は(iii)前記2方式を組み合わせた方式により行うことができる。

一度司法上の売却が行われると、該当する部門または事業は一切担保権の対象とならず、購入者は負債に関して債務者を承継しない。その結果、税務当局など法廷内再建の対象である債務者の債権者は、部門または事業購入者に何らかの金額を請求することはできず、対応する資産は債権者の債権弁済のために差し押さえられることはない。したがって、債権者は債務者に対する本来の請求権を有するのみとなる。

破産に関するBRLの章とは異なり、法廷内ワークアウトについて定める章では、司法上の売却における労働債務の承継をはっきりとは除外していない。労働債務承継の存在を認めることは、立法者の意図では全くないとみられる。BRLの基礎にある考えは企業の再建を促すことであり、債務承継のない資産売却はこの目的の達成を容易にする。

文言の違いは、労働債権者が法廷内ワークアウトに参加するために生じる。結果的に、労働債権者の状況はワークアウト計画自体において解決され、それによって労働債務の承継についての言及が不要となる。事実、ワークアウト計画では部門または事業の司法上の売却に関連した労働債務の承継はない旨記載することもできる。こうした様々な議論にもかかわらず、債務者の従業員が司法上の売却後に購入者を労働裁判所に訴えようとした場合、BRLの最終的な文言が論争の元になる可能性がある。

租税債権は法廷内ワークアウトの影響を受けない。ただし、BRLは法廷内ワークアウトを利用する債務者が負う租税債務の繰り延べに関する条件を、別の法律で定める旨定めている。いずれにせよ、そのような別の法律が制定されるまで、租税債務の繰り延べについて定める一般法が適用される。したがって、債務者は法廷内ワークアウトの恩典を享受すると同時に、租税債務の繰り延べを享受することができる。

債務者は、ワークアウト計画承認後に未払いの租税債務がないことを証する納税証明書提出を義務付けられている。未払いの租税がある場合、債務者は、(i)租税債務の繰り延べ中であること、(ii)既存の租税回収手続の担保として資産が差し押さえられていること、または(iii)関連する租税請求権の執行可能性が法の定めるところにより、別途停止されていることの証拠を提出しなければならない。このいずれの場合も、債務者はいわゆる「完納証明書(clear tax certificate)の効力を有する負の納税証明書(negative tax certificate)」を受け取る。納税証明書の提出について所定の期間はないが、納税証明書の提出は法廷内ワークアウト開始の条件となっている。裁判所は、納税証明書の提出について合理的な期間を定める責任を負う。

BRLは、租税債務の繰り延べ中である場合を除き、法廷内ワークアウト手続は租税回収の手続を停止するものではない旨定めている。この規則と前段記載の規則を合わ

せて考えると、法廷内ワークアウトは債務者が完納証明書を提出した場合に限り認められる、あるいは、債務者に対して進められている租税回収の手続において、資産が差し押さえられている場合に限り認められる、ということになる。したがって、法廷内ワークアウトを享受するには、債務者は (i) 租税債務の繰り延べを認められているか、または (ii) 既存の租税回収の手続を担保する資産があることを保証するかしなければならない。

法廷内ワークアウトは、資産の信託的譲渡により担保設定されている債権者、賃貸人、取消不能の分割払い方式の不動産売買契約の売主、所有権留保の物品の売主にも適用されない。

上記のいずれの場合も、債務者が資産を使用中であっても、債権者は資産の実際の所有者である。したがって、本来の契約上の取り決めとそれに対応する債務は続いている。ただ一つ違うのは、法廷内ワークアウトの開始から 180 日間は債務者が行う活動に不可欠な資産の売却または撤去を禁じられている点である。言い換えれば、BRL は債権者がその所有権を引き続き有することを明らかに認めているが、同時に債務者は一息つく機会を与えられる、ということになる。というのも、不払いがあっても 180 日間は基本的な資産が債務者の占有下にあるからである。

外国為替契約の前払いに基づいて債務者に支払われた金額も、法廷内ワークアウトの影響を受けない。そのようにして支払われる金額は債務者が行った輸出に関係するもので、その場合、債務者が当該外国為替契約の相手方に外貨を渡す前に、相手方（通常は銀行）がブラジル通貨による相当額を債務者に渡す。こうしたケースでは、債務者が負う外貨の債務は、ワークアウト計画の影響を受けない本来の形のままで続く。

その他の債権者、すなわち BRL の影響を実際に受ける債権者については、債務者に対して進められているすべての法的手続に対し、180 日間の停止が適用される。この期間の満了と同時に、すべての債権者は債務者に対する訴訟を開始、または続ける権利を自動的に回復する。当然の帰結として、ワークアウト計画の中で解決された訴訟については復活されない。

前記の租税回収手続の他に、180 日間の停止規則の例外が 2 つある。(i) 請求金額の確定していない訴訟、および (ii) 労働債権が確定するまで労働裁判所に係属する労働訴訟である。このいずれの場合も、管轄権を有する裁判所はワークアウト手続を担当する裁判所に対し、関係する債権者に代わって留保すべき見積額を確定するよう命じることができる。この金額は、一度確定するとワークアウト手続の債権に含まれる。

法廷内ワークアウト計画は、債権者集会において次の 3 種類の債権者の承認を得なければならない。(i) 労働債権者および労働災害に基づき生じた債権者、(ii) 有担

保債権者、(iii)無担保債権者、特別または一般の優先権を有する債権者、劣後債権者。

ワークアウト計画に記載され、2年以内に満期を迎えるすべての債務を債務者が完全に遵守するまで、法廷内ワークアウト手続は継続する。債務者は、この期間内に債務を遵守しない場合、破産を宣告される。2年の期間終了後に未履行の債務があった場合、債権者は回収手続を開始し、または債務者の破産宣告を請求することができる。

2年以内に満期を迎えるすべての債務が履行されたことを確認した場合、裁判所は法廷内ワークアウトの終了を命じる。裁判所の手続対象とはならないが、債務者は、計画に記載された債務でありかつ未払いのすべての債務について、依然として責任を負う点に注意すべきである。

法廷内ワークアウトの手続中は、原則として経営陣の交代はない。従って、債務者の経営陣はその役職に留まるが、債権者委員会（もしあれば）および裁判所が選任する管財人（Judicial Administrator）の監督の下で業務を行う。

ただし、次の場合を含む特定の場合には経営陣が解任される。(i)破産犯罪の証拠がある場合、(ii)経営陣が故意の違法行為を行ったか、または債権者に対する詐欺的な計画に関与した場合、(iii)経営陣が自己の収入に見合わない個人支出を行っていた場合、または(iv)経営陣の解任がワークアウト計画に記載されている場合など。

BRLは債権者の参加および債務者の監督方法について、(i)債権者集会、(ii)債権者委員会、(iii)管財人という3つの形式を設けている。

債権者集会は、(i)ワークアウト計画案、(ii)債権者委員会の設置の有無、(iii)債務者が要請した手続の撤回、(iv)経営陣が解任された場合のJudicial Managerの選任、(v)債権者に関するその他の事項について審議する権限、が与えられている。

債権者委員会の設置は任意で、次の様な機能を有する。(i)手続の適切な進行を確保し、(ii)債務者が行う活動を監視し、(iii)ワークアウト計画の履行を監視し、(iv)経営陣が解任された場合においてワークアウト計画が承認されるまで、事業活動の継続を確保するための資産売却、借り入れ、担保設定について裁判所の許可を求めること。

最後に、管財人は次の様な機能を有する。(i)債権者委員会が設置されない場合に債権者委員会の機能を果たし、(ii)債権者名簿を作成し、(iii)最終的な債権者一覧を作成し、(iv)債権者委員会（もしあれば）と共に債務者が行う活動およびワークアウト計画の履行を監視し、(v)計画が遵守されない場合には債務者の破産を要請し、

(vi) 債務者の活動に関する月次報告書およびワークアウト計画の履行に関する報告書を提出する。

- 法廷外ワークアウト計画

BRL に定める一定の条件を満たす債務者は、債権者に法廷外ワークアウト計画を提案し、債権者と交渉することができる。

その名の示す通り、法廷外ワークアウト計画は債務者と一部債権者との間の私的和議にすぎない。BRL は、いかなる規定も、債務者が BRL の規定に関係なく債権者その他の私的和議を行うことを妨げるものではない旨明示している。

法廷外ワークアウト計画の目的は、債務者が経営難を切り抜けるのを助け、同時に、債権者が債権をできるだけ多く受け取ることでできる機会を与えることである。いかなる場合も、この計画は、期限未到来の債務の支払いを意図することはできず、また、この規定の適用を受けない債権者に対し不利な取り扱いが生じることもない。

ワークアウト計画が存在することで、この計画の影響を受けない債権者が、債務者の破産請求をできなくなる訳ではない点に注意すべきである。この計画の影響を受けない債権者には、法律でこの種の和議から明示的に除外されている者および、適用は受けるが所定の計画に単に含まれていない債権者が含まれる。

法廷内ワークアウトの影響を受けない債権者のすべてのタイプに加えて、BRL は、労働債権者および労働災害に基づき生じた債権者も法廷外ワークアウトから除外している。

法廷内ワークアウトからも法廷外ワークアウトからも除外されている債権者は次の 3 グループである。(i) 租税債権者、(ii) 資産の信託的譲渡により担保設定されている債権者、賃貸人、取消不能の分割払い方式の不動産売買契約の売主、所有権留保の物品の売主、(iii) 外国為替契約の前払いに基づき生じた請求権を有する債権者。

BRL に定めるこれら適用除外の債権者とは別に、その他の債権者を、債務者が交渉した特定の計画から除外することができる。

「法廷外」とされているにもかかわらず、BRL の定める効果を生むには、この計画は裁判所の認可を受けなければならない。これは、この計画が裁判手続の枠内で行われるということではない。認可を得る方法は、以下の 2 つのいずれかである。

第 1 の方法において債務者は、法廷外ワークアウト計画を明示的に支持した債権者についてのみ効果を生むために計画の認可を申請する。第 2 の方法において債務者は、

法廷外ワークアウト計画を明示的に支持しなかった債権者を含め、計画で意図されるすべての債権者について効果を生むために計画の認可を申請する。

上記の第 2 の方法で認可されるには、計画の意図する債権者の各カテゴリーで、債権の 3/5 超を占める債権者の承認を得なければならない。これは、影響を受ける全債権者の承認が得られなかった場合でも法廷外ワークアウト計画の完全適用を認めることから、BRL の中でも極めて重要な規定と思われる。

債務者が計画の認可を申請するためにどちらの方法を利用しても、公告では債権者に認可への不服申し立てを認められる。しかし、不服申し立ては、不法行為の申し立てあるいは債務者がすべての必要な法的要件または手続を遵守しなかったことにのみ基づく場合がある。

- 破産

BRL によれば、経営難に直面し、法廷内ワークアウト手続を享受する条件を満たさない債務者は、自らの破産宣告を申請しなければならない。これとは別に、以下の場合を含む特定の場合、債権者が債務者の破産宣告を申請することができる。

- (i) 債務者が、現行最低賃金の 40 倍超¹¹の支払債務を遵守しなかった場合。ただし、当該債務について公共登録 (public registry) への異議申し立てが行われていること。上記基準に達するために、2 以上の債権者が債権を統合することができる。
- (ii) 当該債務の弁済を確保するために、資産が担保に供されていないかまたは保証金がない場合において、債務者に対する債務回収の手続が存在するとき。
- (iii) 債務者が資産の不当な売却または債権者の利益に反する詐欺的計画等の行為に関与した場合。
- (iv) 債権者が法廷内ワークアウト計画の債務を遵守しなかった場合。

債務者は、破産申請に関する主張提出に利用できる期間内に、法廷内ワークアウト手続を申請することができる。ただし、相応の条件を満たさなければならない。

BRL で注目すべき変更点の一つは、破産手続における支払いに関する優先順位、すなわち、破産財団を構成する資産の売却後に異なるタイプの債権者が支払いを受ける順序に関するものである。旧破産法に関する変更点には、労働債権が享受する優先順位を制限する上限、および租税債権に優先する有担保債権の分類が含まれる。

¹¹ 2006 年 4 月現在、最低賃金は 350 レアル。

BRL の定める優先順位は次の通りである。(i) 各債権者につき現行最低賃金の 150 倍以下の労働債権および労働災害に基づき生じた債権、(ii) 該当する担保物の価額までの有担保債権、(iii) 租税債権、(iv) 特別の優先権を有する債権、(v) 一般の優先権を有する債権、(vi) 無担保債権、(vii) 契約上の違約金および法規違反による罰金、(viii) 劣後債権。

有担保債権の上限を定めるために、該当する担保物が破産手続において売却された時に実際に得られた金額が使用される。様々な資産が一括して売却された場合には、破産手続中に作成された評価報告書において特定の資産について記載された金額が使用される。担保物の価額が当該債権の全額を弁済するのに不足する場合、不足分は無担保債権に分類される。

現行最低賃金の 150 倍を超える労働債権に関する金額も、無担保債権に分類される。

現在、ブラジル企業と締結する融資契約においては、それによって生じる債権は劣後する旨定めることができる点に注意すべきである。これは、従来はブラジル法に従い利用することができなかったものである。

破産宣告時に債務者が第三者に属する資産を占有している場合、正当な所有者は自己の資産の返還を求めることができる。要するに、その様な資産は債務者に属しておらず、したがって破産財団の一部とはなり得ない。

一つ重要なことは、資産の信託的譲渡 (propriedade fiduciária) の方法により担保設定されている債務である。この方法によれば、破産手続に参加して他の債権者と争う必要がないため、この方法を享受する債権者は優先的な立場を有することになる。これは、債務者が破産を宣告された場合、担保の一手段として信託的行為により譲渡された資産の所有者として、このような債権者は資産の返還を求めることができるからである。

返還されるべき資産がもはや存在しない場合、所有者は相当額を現金で受け取ることができる。銀行が外国為替契約の前払いにより債務者に資金を支出した場合も同様である。このような場合、現金での返還は、破産宣告の 3 ヶ月前に満期となった労働債権 (従業員 1 人当たり現行最低賃金の 5 倍以下) が先に支払われることのみを条件とする。

BRL は、当事者が債務者の直面する経営難を認識していたかどうか、あるいは詐欺的意図があったかどうかにかかわらず、破産財団に関して効力を生じない行為の一覧を定めている。このような行為は、BRL の基礎にある考え方と相容れないとされている。したがって、このような行為は裁判所により自動的に、あるいは利害関係者の請求により否認することができる。

無効とみなされる行為には、例えば次の様なものがある。(i)否認権対象期間(suspect period)中の期限未到来債務の支払い、(ii)当初の契約に定める方法と異なる方法により、否認権対象期間中に行われた期限経過債務の弁済、(iii)既存の債務の弁済を担保するための、否認権対象期間中の担保設定、(iv)破産前2年以内に行われた贈与およびこれに相当する行為。

自動的に無効とみなされるこれらの行為とは別に、債権者から故意に詐取することを目的とした行為は否認することができる。ただしこの場合、否認を求める当事者は別の訴訟において、債務者と第三者との間で決めた詐欺的計画があったこと、および、そのような計画の結果、破産財団が実際に損害を被ったことを立証しなければならない。

「否認権対象期間」として知られる期間は、破産宣告時に裁判所によって定められる。否認権対象期間は、(i)破産申請、(ii)後に破産に変更された法廷内ワークアウト手続の申請、または(iii)債務者に対して行った不払いに関する1回目の抗議の90日前まで遡ることができる。

2. 債務不履行顧客からの支払金受領に関する問題

債務不履行となった顧客からの支払金受領に関する問題は、紛争を合理的な時間内に解決できないという、ブラジル法制度の構造に関係している。一般に、ブラジルでは、簡易な法的手続でさえ他国より解決に時間を要する。最近、債務者が利用できる法的救済手段や訴えの数を減らすための法律が制定されたが、それでも、執行手続が例えば3年以内に確定判決を得られると保証することは不可能である。

3. 不払い問題を回避するために

債権受領に関する問題のリスクを減らすには、当事者間の関係を定める契約書など、ブラジルの法律に従って債権を立証できる書類を作成し、これを完全化することを勧める。

法律以外の面からは、見込み顧客について標準的な信用分析を行うことを勧める。これには、特定の顧客に関連した既存の偶発事象の存在を確認するために、税務当局や社会保障当局、公証人、裁判所が交付する証明書に関する調査も含まれる。

さらに、資産の信託的譲渡(propriedade fiduciária)により債務を担保させることを勧める。破産手続に参加していて他の債権者と争う必要がないため、この方法を享受する債権者は優先的な立場を有することになる。これは、このような債権者は、債務者が破産を宣告された場合、担保の一手段として信託的行為により譲渡された資産の所有者として、資産の返還を求めることができるからである。

資産の信託的譲渡を得られない場合には、資産の質入れ、抵当権等担保（対物権）により債務を担保させることを勧める。これまで述べてきた様に、担保設定することにより、担保に供された資産が有担保債権の弁済に優先的に当てられ、債務者が破産した場合、当該債権は他の債務に対する優先権を有することが保証される。

第7章 制度上のリスク

1. 対ブラジル投資に関する法制度の概要

ブラジルへの直接投資は、国家通貨審議会（CMN）および中央銀行が定める適用法規に従って行わねばならない。

外国資本の中銀登録は、1962年9月3日付法律第4131号および1964年8月29日付法律第4390号に定められており、外国資本と国内資本は同等に取り扱うことが保証されている。

外国資本とは、物品またはサービスの生産のために、事前の外国資本の支出なしにブラジルに輸入される物品、機械および設備、ならびに経済的活動に使用するためにブラジルに送金される財務・金融資産をいう。ただし、いずれの場合も、これら外国資本は外国に居所、住所または本店を有する個人または法人に属していなければならない。「物品」には、国立工業所有権院（INPI）に登録される商標、特許および技術移転を含むと定義されている。

中銀は、2000年8月15日付回状第2997号により、直接投資用の電子申告登録を創設、規定した。この規定により、ブラジルへの直接投資は、中銀のオンライン情報システム（SISBACEN）のModule RDE-IEDを通じて電子的に登録されることとなった。

中銀に正式登録された外国資本に関する資本投資、本国送還、利益送金は、適用される法人・税務関連法の遵守を条件として、中銀の事前許可無しにいつでも実行できる。

さらに、2000年8月30日付で定められたCMNの決議第2770号は、融資取引に関する規則を改正、統合したものである。これにより、ブラジルに本居を有する個人および法人は、外国に本居を有する債権者と融資契約を締結することが認められ、関連する資金は中銀の事前許可無しにブラジルへ送金することができる。

また、中銀は2001年2月22日付回状第3027号を定め、既存のModule RDE-ROFに特定の項目を設け、SISBACENシステムに組み込むことにより、（i）海外貸付、（ii）外国での有価証券の発行、（iii）輸出取引に関する融資（輸出取引の証券化）、（iv）満期360日超の輸出取引の前受金について、電子申告登録を創設、規定した。

上記取引の登録は、当該資金がブラジルに流入する前に、借主または有価証券発行者が直接または代表者を通じて行わねばならない。資金がブラジルに流入した後、元本、利息および手数料支払額の海外送金を可能とするため、融資取引または有価証券発行の支払予定を登録しなければならない。

海外からの借入金は、いつでもブラジル企業の資本に組み入れることができる（負債の資本化）。組み入れ時は、RDE-ROF Module に登録された融資の借入元本と、転換日までに発生する利息を含めることが可能。その際、国外への支払指図書を発行せずに、外貨の同時売買により処理を行う（形式的取引）。

(1) 現行法によって生じ、外国企業に影響を及ぼす一般的な問題

外国投資家にとり、直接投資に関する法規に関連した明確な問題はない。

外国投資家が直面する問題の大半は、中銀が定める登録要件に従わないことから生じる。これには、「汚れた資金」を有する外国投資家が支配する企業の存在がある。

これら企業は、投資資金の本国送還（特に配当、利益その他の海外送金など）に関する問題一般に直面する。

外国投資家が直面する別の一般的な問題は、外国為替取引に関連した入出金の私的な相殺を禁ずる中銀規則に関係する。中銀は、純額計算を用いた 2 つ以上の外国為替取引の決済および、単一の外国為替取引の決済を要する債務の相殺を禁じている。

2. 環境ライセンス

ブラジルの環境法に基づき、実質的または潜在的に汚染源となる活動および自然資源を利用する活動の設置は、環境ライセンスの取得を条件とする。環境ライセンスとは、環境当局が各事例に適用される法規および技術規則を考慮して事業の立地、設置、拡張、操業を評価し、許可する行政手続をいう。

環境ライセンスには 3 つの段階があり、各段階で環境面からみたプロジェクトの実現可能性が分析され、プロジェクトの実施および操業の条件が定められる。これら段階において次の 3 つのライセンスが発給される。(i) 事前許可 (LP) は、プロジェクトまたは活動の予備計画段階で与えられるもので、立地および設計を承認し、環境面からみた実現可能性を確認し、実施の次段階において遵守すべき基本的な要件および条件を定める、(ii) 設置許可 (LI) は、環境対策その他の条件を含め、承認を受けた計画、プログラムおよびプロジェクトに定める仕様にしたがってプロジェクトまたは活動の設置を認める、(iii) 操業許可 (LO) は、前段階のライセンスの規定、環境対策および操業条件の効果的な遵守の証明後に、プロジェクトの操業を認める。

環境ライセンスにより、プロジェクト実施段階の許可に加え、プロジェクトの設置および操業に関する条件および制限が定められる。環境ライセンスが定める条件には、環境影響に対する予防措置、緩和措置、補償措置の採用が含まれる。

2つの州の境界、先住民保護地区あるいは連邦保護地区内に位置するプロジェクトなど特定のプロジェクトは、連邦環境保護機関からライセンスを付与され、また、環境に対し潜在的汚染源とみなされるその他プロジェクトについては、州環境保護機関からライセンスを付与される。連邦法はライセンス取得手順のガイドラインを定めているが、どの州もライセンス取得手順に関する法律を独自に定めている。

環境ライセンス取得手順の過程で、事業者は必要なライセンスのための分析を裏付ける環境調査の提出を要求されることがある。環境調査の種類は様々で、環境ライセンス付与機関は個々のケースに適用される環境調査を指示する。

重大な環境被害を引き起こす可能性のあるプロジェクトへのライセンス付与には、事前の環境影響調査（EIA）および個別の環境影響報告書（RIMA）が必要となる。環境影響報告書では、（i）当該プロジェクトを実施しない可能性に照らして、技術上およびプロジェクト立地上のあらゆる代替案を分析し、（ii）当該活動の実施および操業において生じる環境影響を体系的に把握、評価し、（iii）すべての場合においてプロジェクトが位置する流域を考慮しつつ、直接間接に影響を受ける地域を定め、（iv）該当する影響範囲において提案され、実施されている政府の計画やプログラムを考慮しなければならない。このような場合、所轄官庁から公聴会を要求されることがある。

環境法は、申請され、発給されるすべての環境ライセンスに関する通知が地方紙に掲載されるよう義務付けることにより、地域社会が自分達の地域で実施される予定の新事業について知らされるよう保証している。また国民は、法律で保護される情報を除き、プロジェクトの環境ライセンス申請ファイルに含まれる情報にアクセスすることができる。

公聴会は、ライセンス付与機関が必要とみなす場合、また、市民団体、検察庁もしくは50人以上の市民グループが開催を要求する場合に、必ずプロジェクトの環境ライセンス手続の過程で開催される。

公聴会ではプロジェクトの特徴が示され、地域社会は懸念を表明し、プロジェクトに関する提案を行う機会を持つことができる。公聴会后、環境保護機関により議事録が作成され、出席者から提出された申請書、請願書その他すべての書類がこれに添付される。議事録および添付書類は、環境ライセンス付与手続を通じて提供された調査および情報とともに、環境面から見たプロジェクトの実現可能性およびプロジェクト・オーナーが環境への影響を緩和し、補償するために講じる措置について、ライセンス付与機関が最終決定を行う上で基礎となる。

連邦政府の管轄水域からの取水は、国家水資源庁の許可を得なければならず、州の水域または井戸（地下水）からの取水は州水資源局の許可を得なければならない。許可が得られるか否かを確認するには、水資源の利用可能性を評価するために実現可能性調査を行わなければならない。

森林伐採を要するプロジェクトはすべて、連邦または州政府の環境保護機関の許可を得なければならない。また、伐採予定地域の特徴が、環境保護機関に示されなければならない。場合によっては、森林伐採を補償するために補償契約を締結する必要がある。

ブラジルでは 1970 年代に初めて環境法が制定された。重要な法律の多くは 90 年代後半以降に策定され、実際に実施される様になったのは最近である。また、解釈を明確にするための判例が少ないため、法律規定の多くはかなりの曖昧さを生じるような幅広い概念を用いている。また、連邦、州および地方間の権限の配分が明確でないために、矛盾をもたらす様な規則が生じることもある。したがって、ブラジルにおける環境法適用は、依然として極めて主観的な原則が通じる状況にある。

こうした経緯は、汚染および環境保護に関する地域社会の意識の高まりと相まって、検察官および地域団体、非政府組織による、関連する環境への影響を検討するプロジェクトのライセンス付与手続への参加を促した。

(1) 環境ライセンス問題を緩和するための助言と措置

工場の建設予定地は、施設の環境ライセンス付与に直接影響するため、企業が注意すべき問題である。水源の近くや特殊な植生のある場所など、特に配慮すべき環境にある場所は、環境ライセンスの付与手続を複雑化、長期化させ、特に将来の拡張を制限するなど、工場建設地域に制限を課す結果になり得る。また、こうした立地では、環境補償の請求が生じる可能性がある。

さらに、購入予定または賃借予定の場所で過去に行われた活動によっては、土壌・地下水汚染の有無を確認するために第 1 段階および第 2 段階の評価の実施を勧める。

生産工程でこうした水を大量に必要とする場合、水源の利用可能性に留意しなければならない。特定地域では水の需要が大きく、許可される水量に関して規制が適用されることがある。

選定した地域に植生がある場合、いくつかの地域では一定の植物の伐採が禁じられている。したがって、当該地域の特徴に関する専門的な報告を行うことを勧める。

また、プロジェクトから生じる環境影響の程度およびプロジェクトの設置場所によっては、地域社会や検察官を含めた意思疎通の機会を設けることを勧める。

最後に、環境ライセンス取得のために提出する環境調査の技術的な質が、環境ライセンス手続の成功に極めて重要であるという点は重要である。