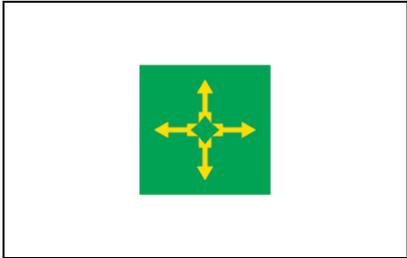


第20章 ブラジリア連邦直轄地区

連邦首都府 (o Distrito Federal) / 略称「DF」	
州旗	位置
	
<p>弁護士、ジャーナリストとして活躍し、俳句のスタイルを用いた詩作でも知られるギリエルメ・ジ・アルメイダによって、1969年8月にデザインされた。</p>	
面積、人口 (2010年)	面積 5,802k m ² (全国 27位)、人口 2,563千人 (全国 20位)
域内総生産 (2008年)	117,572百万レアル (全国 8位)、一人当たり 45,678レアル (全国 1位)
州都および人口の多い都市 (人口は2010年)	州都：ブラジリア (2,563千人) その他都市：なし (同行政区はブラジリア一市のみで構成される)
略史	20世紀に入って以降、内陸部への遷都の必要性が継続的に検討されてきたところ、この構想を掲げて1956年の大統領選挙で当選を果たしたジュセリーノ・クビシェッキによってそれが現実のものとなった。同大統領はブラジリア建設を、他国の影響から自由な、ブラジルの独自文化の象徴である、と位置づけ、わずか3年半の建設期間で新都ブラジリア発足に漕ぎ着けた。主要な建物の設計はブラジル人建築家のオスカー・ニーマイヤーによる。1987年には、ブラジリア建設は都市計画の記念碑的事業であるとして、ユネスコの世界遺産にも登録された。
産業動向	域内総生産は、南東部や南部の大規模な州に比べると金額自体は小さいが、一人当たりの水準では2位のサンパウロ州と2倍近い開きがある。経済成長も著しく、ここ最近ではブラジル全土の平均を上回るペースで域内総生産の増加を遂げてきた。 このうち農業や鉱工業分野の立地はきわめて薄く、付加価値の産出の9割以上はサービス分野が占めている。特に「公務、公的医療、公教育、社会保障」の占める割合は高い。

I. 概要・投資促進政策

I-1. 概要

ブラジリアは1956年から建設が進められた人工的な都市であり、都市計画の実践のパイオニアとして当時から注目された。モダニズムの考えに沿った街区や建物の設計により、設計から50年がたった現在でも、近未来的な印象を残している。

乾燥地帯である同市で、年間を通じて水資源を確保するために作られた人造湖であるパラノア湖のほとりに、左右対称に広がる街路が続き、ここに機能的に政府関係機関の建物が配されている。

図表 20-1 ブラジリア要部地図



(出所：IV Global Forum)

I-2. 投資促進政策

① 恩典概要

ブラジリアは域内への投資促進政策を行っていない。産業集積も特に進んでおらず、企業進出を検討するに当たっては留意が必要である。

② 誘致機関等

ブラジリアへの投資を誘致するための特別な機関は存在しない。自治体としてのブラジリアが取り仕切るインフラ投資等のプロジェクトは複数進行しており、ブラジリア行政府のウェブサイトから情報を取得することが可能である。

II. インフラ

II-1. 空路

ブラジリアへ行く際は、一般的にプレジデント・ジュセリノ・クビシェッキ国際空港が使用される。このプレジデント・ジュセリノ・クビシェッキ国際空港は、ブラジルの中心部に位置する空港であるため、ブラジル内のハブ空港の役割も果たしている。

図表 20-2 ブラジリアの主要空港の指標（2009年）

	滑走路長さ (m)	航空機 発着回数	乗客数	航空貨物+ 郵便(トン)
プレジデント・ジュセリノ・クビ シェッキ国際空港	3,300	162,349	12,213,825	50,388

(出所：ANAC)

II-2. 陸路-長距離バス

空路を除くと、高速バスが都市間交通のメインとなっている。複数の会社が様々な路線を開設しており、空路よりもかなり安価であるが時間はかかる。たとえばサンパウロとの移動においては、空路であれば片道1時間半程度の距離だが、長距離バスでは片道15時間程度での移動となる。

II-3. 市内交通

市内の道路は計画的に広く取られており、特定の時間帯、特定の地域を除いては、渋滞はほとんど見られない。

地下鉄路線も営業しているが、広々ととられた街区は歩行での移動に適さない。市内の移動はタクシーや自動車が主力となるであろう。

III. 工業団地

ブラジリアは行政庁が集中する計画都市であり、工業団地は存在せず、特定の地区への工場の誘導も特に行われていない。

IV. 進出日系企業が直面している課題

ブラジリアに進出している日本企業は非常に少ない。ここでは、サンパウロ・リオデジヤネイロといった各都市に進出した各社のブラジリアの位置づけについて記載する。

大都市に進出する際、進出後の連邦政府との交渉等の多くはブラジリアにて行われる。ブラジリアは、各大都市から距離があり飛行機での移動が必須となる。また、行政庁との関係構築には非常に時間がかかる。

このことにより、ブラジリアは「会社経営に訪問が必要である都市である一方で、非常に遠く訪問に不便である」という位置づけとなっている。

V. 生活環境

ブラジリアは、中心部にあらゆる物・サービスが集まっている都市である。所得水準の高さからぜいたく品も多く販売されており、治安も他所に比して良い。

V-1. 住宅事情

最近では、ブラジリアの人口増加に伴い周辺エリアの開発が進んでおり、住宅街は郊外にまで伸びている（鉄道網もそれに合わせて郊外まで整備されている。）また、郊外の住宅街拡大により人口が増え、中心部の治安の悪化という問題も起きてきている。

V-2. 食事・買い物事情

① ショッピングモール

ブラジリアの中心部には、ショッピングモールが存在している。ショッピングモール内には複数のショップ・多くの高級品が取り揃えられている。

② スーパーマーケット

住宅街においてはスーパーマーケットも一般的にみられ、住民の買い物の利便に供している。

住宅街に位置するスーパーマーケット



V-3. 交通事情

ブラジリアおよびその周辺部は計画都市のため、区画整理がされており、地図と対応させやすく、道に迷う恐れは少ない。

バス路線網が発達しているが、旅行者にはわかりにくく利用しにくい。電話でタクシーを呼ぶのがもっとも効率が良い。

① 道路

ブラジリアは計画都市であるため、直線的、幾何学的な街路網が整備されている。市の中心部やその近郊の道路は舗装されているが、もともとの地域はセラードであり、地味の乏しいステップであった。整備の行き届かない道路では、赤色の土が道路を覆うこともある。

② 鉄道

ブラジリアには、2系統の地下鉄が走っている。この地下鉄は、官庁街と住宅地を結ぶように設計され、居住者の重要な足となっている。

図表 20-3 ブラジリア地下鉄マップ



(出所：Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF)

③ 短距離バス

地下鉄が利用できない場所へ行く際は、バスを使う必要がある。バスは、他都市と同様様々な方面へ運行されており、中心はバスターミナルとなっている。このバスターミナルは長距離バスのターミナルとは別に設置されている。