

中南米主要国の通商政策と 地域統合をめぐる動き

2018年3月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 米州課

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

.....

禁無断転載

はじめに

本報告書は、2017年度下半期にジェトロの『通商弘報』に掲載された中南米における中南米主要国の通商政策と地域統合をめぐる動きをまとめたものである。

中南米における2017年の通商関係の2大トピックはNAFTA再交渉と南米・メルコスールの通商政策の変化であった。

NAFTA再交渉の背景となった米・トランプ政権の通商政策の変化は、メキシコのみならず自由貿易体制の堅持を経済成長の生命線と位置付ける太平洋同盟諸国にも影響を及ぼした。

また、近年の開放経済への方針転換の延長で積極的に域内外諸国と通商政策を拡大・深化させようとするブラジル、アルゼンチンの具体的な動きは、これまでの物品貿易を主体とする中南米域内既存協定の現代化を促すきっかけになった。

本報告書が中南米地域におけるビジネス展開の一助となれば幸いである。

海外調査部 米州課

内容

*** メキシコ ***

1. NAFTA 再交渉が最大の課題 1
2. EU との FTA の現代化交渉が進む 4

*** コロンビア ***

- アジア太平洋との経済関係の強化図る 8

*** チリ ***

- 既存協定の改定を含め、FTA 交渉を引き続き推進 12

*** アルゼンチン ***

- 2 国間協定の深化をてこに貿易拡大目指す 14

*** ブラジル ***

1. メルコスール、政府調達協定に調印－EU との FTA 交渉は継続－ 17
2. カナダ・韓国との FTA 交渉の準備整う
－メルコスール、シンガポールとの事前協議も表明－ 18
3. ブラジルとコロンビア、自動車協定の運用始まる 19
4. 先進国やアジア諸国との FTA 網構築を急ぐ 20
5. 15 項目の優先的経済政策パッケージを発表 23

*** メキシコ ***

1. NAFTA 再交渉が最大の課題

メキシコは1994年に北米自由貿易協定（NAFTA）を発効させて以降、46カ国とFTAを締結し、近年はアジア太平洋地域に狙いを定めて通商政策を展開してきたが、2017年に入りNAFTA再交渉が勃発し、メキシコの通商政策上では最優先事項となっている。

<FTA 大国のきっかけは NAFTA>

2017年10月末現在で、メキシコが締結したFTAは12協定46カ国となっている（表参照）。これらの協定がメキシコの貿易に占める割合は、輸出で95.1%、輸入で67.3%、往復で84.2%（いずれも2016年の貿易額に基づく）に及び、FTA先進国としての道を歩んできた。

表 メキシコのFTA発効・署名・交渉状況 (単位:%)

状況	FTA	発効日	メキシコの貿易に占める構成比(2016年)		
			往復	輸出	輸入
発効済み	北米自由貿易協定(NAFTA)	1994年4月1日	66.0	83.7	48.9
	メキシコ-コロンビアFTA(旧G3FTA)	1995年1月1日	1.0	0.8	0.3
	メキシコ-チリFTA	1999年8月1日	0.4	0.5	0.4
	メキシコ-イスラエルFTA	2000年7月1日	0.1	0.1	0.2
	メキシコ-EU(28カ国)FTA	2000年7月1日	8.1	5.2	11.0
	メキシコ-EFTA(4カ国)FTA	2001年7月1日	0.3	0.2	0.5
	メキシコ-ウルグアイFTA	2004年7月15日	0.1	0.0	0.1
	日本メキシコ経済連携協定	2005年4月1日	5.6	1.0	4.6
	メキシコ-ペルー通商統合協定	2012年2月1日	0.3	0.4	0.1
	メキシコ-中米単一FTA(5カ国)	2013年9月1日	0.9	1.3	0.5
	メキシコ-パナマFTA	2015年7月1日	0.1	0.2	0.0
	太平洋同盟(チリ、ペルー、コロンビア)	2015年7月20日	1.2	1.7	0.8
	合計12協定(46カ国)	-	84.2	95.1	67.3
交渉中	メキシコ-ブラジル経済統合戦略協定	-	1.0	0.8	1.2
	メキシコ-韓国経済補完戦略協定(凍結中)	-	2.1	0.7	3.5
	包括的かつ先進的TPP(CPTPP) (米国、カナダ、チリ、ペルー、日本は除く)	-	2.3	0.9	3.7

(注) 中米単一FTAはグアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドル、コスタリカ、ニカラグア、CPTPPは米国、シンガポール、ニュージーランド、ブルネイ、チリ、オーストラリア、ペルー、マレーシア、ベトナム、カナダ、日本が相手国だが、貿易に占める構成比はFTA締結済みの5カ国を除く。

(出所) 経済省ウェブサイト、INEGI貿易統計など

メキシコの場合、最初のFTAが1994年のNAFTAだ。当時、先進国と開発途上国の間のFTAというハードルの高い交渉を行った背景には、主に米国からの直接投資の促進と産業競争力の強化、雇用の拡大などの狙いがあったとされる。最初からメキシコの貿易・投資にとっての「本丸」米国と交渉し、成功させたメキシコは、やがてEUや中南米諸国をはじめ、その他の国々と次々とFTAを締結していった。NAFTA発効以降のメキシコの自由貿易主義に基づく通商政策は、政権が変わっても基本的に後戻りすることなく進んできた。

近年の動向としては、アジア太平洋地域の経済統合深化を狙った通商政策の展開が重視されてきた。具体的には、中南米太平洋岸でアジア太平洋へのリンクを模索する自由貿易主義諸国のチリ、コロンビア、ペルー、メキシコによる太平洋同盟、ならびに環太平洋パートナーシップ〔TPP（その後 CPTPP：包括的かつ先進的 TPP）〕交渉への参加だった。

<難航する NAFTA の再交渉>

しかし、米国にトランプ大統領が誕生（2017年）すると、同大統領は NAFTA の離脱ないしは再交渉を主張。メキシコ政府は 2017 年、TPP11（米国を除いた 11 カ国の TPP）や対 EU、ブラジル、アルゼンチンなどとの交渉も並行して続けているものの、NAFTA の再交渉に最も神経をすり減らすこととなった。

NAFTA 再交渉はこれまで 6 回にわたって開催されている〔第 1 回：8 月 16～20 日、ワシントン、第 2 回：9 月 1～5 日、メキシコ市、第 3 回：9 月 23～27 日、オタワ、第 4 回：10 月 11～17 日、ワシントンおよびアーリントン（バージニア州）、第 5 回：11 月 15～17 日（事前会合）、17～21 日（本会合）、メキシコ市、非公式事務レベル会合：12 月 9～15 日、ワシントン、第 6 回：1 月 23～29 日、モントリオール〕。

第 3 回会合までは比較的对立の少ない分野の交渉が中心で、米国からも具体的な提案がされていなかった。しかし、第 4 回会合では在メキシコ日系企業も懸念している自動車の原産地規則を含め、あらゆるテーマで米国側が具体的な提案を行ったもようだ。このため、交渉国が提案内容を評価する期間を設けるとして、第 5 回会合を当初予定より延期して実施。交渉国は、メキシコの大統領選挙（2018 年 7 月）や米国の中間選挙（2018 年 11 月）に関する動きが活発化すれば合意が難しくなるとして、2017 年中の合意を目指してきたが、これを断念し、2018 年第 1 四半期まで交渉を継続することを決定した。

<非現実的な米国の原産地規則提案>

第 4 回会合では、自動車の原産地規則分野で、米国側が乗用車と軽トラックに適用されている現行 62.5%の域内原産割合（RVC）を 85%まで引き上げ、うち 50%は米国産とすること、また鉄鋼、アルミ、レジンなどの原材料をはじめ全ての自動車部品をトレーシングリスト（注）に追加することを求めているとしている。

これらの提案が米国自動車業界などの要望を踏まえた上での実務的な提案であるかは疑わしく、政治的パフォーマンスである点は否めない。メキシコ政府も到底受け入れられないとして、即座に拒否している。

ただし、あえて米国側が求めた条件を前提に、今後の対米輸出を検討するとすれば、メキシコ企業の対応としては「NAFTA を使わないで輸出する」ということにならざるを得ないだろう。現在、米国の最恵国待遇（MFN）税率は乗用車に対しては 2.5%と相対的に高くない。従って法外な RVC を満たすためにサプライチェーンの強化に走るよりも、域外からの部品輸入も含めてトータルにコストを計算して調達の最適化を図った上で、米国の MFN 関税を覚

悟して米国に輸出するという方法に、より経済性があると指摘する関係者は多い。NAFTAを使わなければ、NAFTAの原産性を証明するためのペーパーワークも大幅に軽減される。

メキシコの自動車メーカーが輸出しているのは米国だけではないため、EU向けや経済補完協定 ACE55 号に基づくブラジル、アルゼンチン向けの輸出で特惠関税を享受するために現地調達率を高めるインセンティブは依然として働くものの、それ以上に難易度の高い提案となる NAFTA の原産地規則を満たすための現地調達努力にはメリットを感じないだろう。

ただし、ピックアップトラックについては米国の MFN 関税は 25.0% となっており、メキシコにおける生産車種の検討を含め業界再編が行われる可能性は否定できない。

< 熱延鋼板をトレーシングに含めるかが焦点 >

米国政府の提案がまだ産業界や議会との調整が済んだ上での提案でないとするれば、今後現実的な議論の下、各国が受け入れ可能な原産地規則に収斂（しゅうれん）していくことが想定される。その時にポイントの 1 つになるのは、「鉄鋼をトレーシングに含めるか否か」だ。

これまで NAFTA 向け完成車の原産地規則では、トレーシング対象品目に入っていない鉄鋼を、非原産材料としてカウントする必要はなかった（計算上は「原産」扱い）。しかし、今後の議論でトレーシング対象にすることになれば、NAFTA 域外からの鉄鋼輸入を全て非原産材料価額に計上することになる。しかも、完成車メーカーが直接輸入したか否かにかかわらず、輸入時点にさかのぼって（トレースして）行う必要がある。

現在は冷延鋼板や亜鉛メッキ鋼板がメキシコでも生産されているが、原料となる熱延鋼板は日本や韓国などから輸入されている。このため、熱延鋼板がトレーシング対象に追加された場合、メキシコで製造される冷延鋼板や亜鉛メッキ鋼板であっても、原料の熱延鋼板を NAFTA 域外から輸入していれば、最終的な鋼板の輸入調達価格に含まれる熱延鋼板の価格については非原産材料価額に計上しなければならなくなる。幾つかの外資系企業は、メキシコ内で熱延鋼板の製造も行う投資を予定と発表したが、自動車に使用できる質、量、そして価格が担保できるかなど不透明感が強い。

< カナダが求める「労働」への対応も必要に >

NAFTA 再交渉が在メキシコ日系企業に与える影響という観点で、原産地規則以外にもう 1 つ言及するとすれば、「労働」がある。

カナダが考える交渉項目の中で、「労働基準の強化について、ILO 条約のうち 8 本の批准を加盟国に要求」している。これは労働組合関係（第 87 号、第 98 号）、強制労働関係（第 29 号、第 105 号）、差別禁止関係（第 100 号、第 111 号）、児童労働関係（第 138 号、第 182 号）を指し、このうちメキシコは、第 98 号「団結権および団体交渉権条約」を批准していない。

ただし、これに関しては NAFTA 再交渉での議論だけでなく、TPP においてもメキシコは関連の条文に合意しており、中身は次のとおりだ。

- ・ 各締約国は、自国の法律および規則および当該法律および規則に基づく慣行において、ILO 宣言に述べられている権利を採用し、および維持する。ILO 宣言には、「結社の自由および団体交渉権の実効的な承認」がうたわれており、その影響としては、メキシコ連邦労働法のうち、以下の労働組合関係の条文を廃止する動きにつながることもある。
- ・ 第 395 条：労働協約には、使用者が当該労働協約を締結した労働組合に加入する労働者を独占的に受け入れるとする条項を設けることができる（通称「排斥条項」）。
- ・ 第 923 条：920 条の要件を満たさない場合（事前通知など）、または労働調停・仲裁委員会に届けられた労働協約とは別の労働協約の締結を目的として、既にある労働協約の当事者ではない別の労働組合が招集するストライキは、正当な手続きとして受理されない（新たな労働協約の制限）。

これまで、過激な外部の労働組合の干渉を防ぐため、経営側のイニシアチブで自社の労働者に労働組合を結成させるか、自社の労働者を外部の穏健な労働組合に加入させ、同労働組合と労働協約を締結しておくやり方が一般的だった（通称「保護協約」）。これは、前述の第 923 条により、既に組合が存在し労働協約を締結している会社に対しては、他の組合が労働協約締結を目的に会社に対してスト予告を行っても、正当なストとして受理されないと規定されているからだ。

NAFTA 再交渉により、これら条文を廃止することになれば、在メキシコ日系企業は労務管理、特に労働組合との関係を良好に保つ新たな対処を迫られることになりかねない。

(注) NAFTA の完成車（大型バス・トラックを除く）における RVC の算定においては、「トレーシングルール」と呼ばれる特別なルールが用いられている。トレーシングルールの下では、定められた関税番号リスト（Annex403.1）に該当する部品（トレーシング対象部品）が域外から輸入されている場合にのみ、当該部品の輸入時点までさかのぼって「非原産材料価額」に含めることが求められる。Annex403.1 に該当しない部品については、たとえ域外から輸入したとしても「非原産材料」扱いにはならない。

2. EU との FTA の現代化交渉が進む

メキシコの北米自由貿易協定 (NAFTA) 依存からの脱却にとって重要な通商協定の 1 つに、2000 年に発効した EU との FTA がある。EU との間の FTA は NAFTA と同様に現代化のための交渉が現在行われており、2018 年第 1 四半期中のできるだけ早い交渉終了を目指している。

<多角化で NAFTA 依存からの脱却を目指す>

2017 年上半期のメキシコからの完成車輸出（大型バス・トラックを除く）台数は、NAFTA 向けが 83.9%と前年（86.0%）よりわずかに減少してはいるものの、依然として NAFTA に大きく依存していることは確かだ（表参照）。ただし、いわゆる米ビッグスリー〔ゼネラルモーターズ（GM）、フォード、フィアットクライスラー・オートモービルズ（FCA）〕の方が NAFTA 依存度はさらに高い。他方、マツダのように欧州向けの割合が他社に比べて多いところや、日産のように南米向けが多いところもある。NAFTA の再交渉が始まったことにより、輸出先の多角化があらためて意識され、在メキシコの完成車メーカーにとって多角化が重要性を増すことが想定される。

表 企業別仕向け地別輸出台数(大型バス・トラックを除く) (単位:台、%)

企業名	年	仕向け地						輸出合計
		北米	中米・カリブ	南米	欧州	アジア	その他	
GM	2016年	505,543	2,663	28,382	0	2,264	660	539,512
	2017年	633,947	2,404	48,231	0	3,667	5,533	693,782
	前年比	25.4	△ 9.7	69.9	—	62.0	738.3	28.6
日産	2016年	398,456	22,252	72,796	11	6,489	384	500,388
	2017年	375,631	22,751	60,694	245	8,767	775	468,863
	前年比	△ 5.7	2.2	△ 16.6	2,127.3	35.1	101.8	△ 6.3
VW	2016年	238,834	492	23,978	59,064	11,572	0	333,940
	2017年	275,460	708	26,233	70,971	12,750	0	386,122
	前年比	15.3	43.9	9.4	20.2	10.2	—	15.6
フォード	2016年	362,508	0	14,375	0	0	0	376,883
	2017年	282,844	0	18,019	0	6,515	0	307,378
	前年比	△ 22.0	—	25.3	—	—	—	△ 18.4
FCA	2016年	430,127	0	5,150	126	7,864	18	443,285
	2017年	550,757	935	4,957	41,250	1,570	21	599,490
	前年比	28.0	—	△ 3.7	32,638.1	△ 80.0	16.7	35.2
トヨタ	2016年	129,640	5,426	0	0	0	0	135,066
	2017年	142,981	5,149	0	0	0	0	148,130
	前年比	10.3	△ 5.1	—	—	—	—	9.7
ホンダ	2016年	159,060	0	5,762	0	0	40,806	205,628
	2017年	143,344	0	0	0	0	43,833	187,177
	前年比	△ 9.9	—	△ 100.0	—	—	7.4	△ 9.0
マツダ	2016年	66,467	784	16,576	56,535	1	93	140,456
	2017年	77,168	1,335	12,740	55,592	2	1,096	147,933
	前年比	16.1	70.3	△ 23.1	△ 1.7	100.0	1,078.5	5.3
起亜	2016年	89,413	993	2,677	0	24	0	93,107
	2017年	120,332	9,847	26,428	0	5,698	1,424	163,729
	前年比	34.6	891.6	887.2	—	23,641.7	—	75.9
合計	2016年	2,380,048	32,610	169,696	115,736	28,214	41,961	2,768,265
	2017年	2,602,464	43,129	197,302	168,058	38,969	52,682	3,102,604
	前年比	9.3	32.3	16.3	45.2	38.1	25.5	12.1

(注)仕向け地の「その他」には、「アフリカ」と「仕向け地不明」を含む。

(出所)メキシコ自動車工業会(AMIA)

<対 EU 協定の現代化交渉は 2017 年内に妥結せず>

これら輸出先国は、メキシコとの通商協定が存在するケースがほとんどだ。中でも EU との FTA は、メキシコの産業競争力の強化や農産物輸出の拡大にとって重要とされており、NAFTA と同様に、包括的な現代化を目指して協議が始まっている。同協定は 1997 年 12 月 8 日に署名され、2000 年 7 月 1 日に発効した。これまでに両者の間で貿易・投資の拡大をもたらし、多くの雇用を生んできたとしながらも、国際経済の新たな現実在即していくことが必要として、2013 年に包括的な現代化を目指すことで合意。その実現に向け、EU・メキシコ共同作業部会を発足させ、2015 年 6 月 12 日に開かれた EU・メキシコ首脳会議では、同作業部会がまとめた当該協定に関する最終報告書が発表された。

そして、第 1 回交渉は 2016 年 6 月 13～14 日に行われ、以後 2018 年 1 月中旬までに計 8 回の交渉が行われている。2017 年内妥結を目標として 12 月 11～21 日に行われた第 7 回交渉では、投資、知的財産権、市場アクセスなどの分野で大きな進展があったものの、年内の大筋合意には至らなかった。

交渉範囲は、市場アクセス、サービス貿易、投資、政府調達、知的財産、貿易の技術的障害 (TBT)、衛生植物検疫措置 (SPS)、原産地規則、貿易円滑化、透明性、良き規制慣行、中小企業、エネルギーおよび原料、腐敗防止、競争、国有企業、補助金、貿易と持続可能な開発、貿易救済措置、紛争解決など多岐にわたる。

<メキシコ側の関心は農産品輸出と投資誘致>

メキシコ貿易投資振興機関プロメヒコ (PROMEXICO) ロンドン事務所のカルロス・サンチェス・パボン氏は「メキシコの主眼としては、農産品の対 EU 輸出拡大がある。これら製品の多くは 17 年前の発効時には除外されていたか、関税割当の対象品目になっていたもので、これらを交渉の俎上 (そじょう) に載せることだ。また投資分野においても、やはり 17 年前の発効当時には協定の対象に入っていなかったサービス、通信、エネルギー、電子商取引などの分野を協定の対象とし、EU 企業による対メキシコ投資を促進させる」と述べ、プロメヒコとしてもこうした分野を中心に新たな投資誘致プロジェクトを展開する準備を始めているとした (「レフォルマ」紙 2017 年 8 月 2 日)。

また、同氏は「ドイツ系の完成車メーカーはメキシコからドイツに輸出し、ドイツから域内の他 EU 諸国に輸出する、ないしはメキシコから南米へ輸出するなど、従来のメキシコ国内消費ないしは対米輸出一辺倒の動きから変化がみられており、こうしたゲートウエーの機能を発揮しやすくすることも重要だ」と考えている (同紙)。

メキシコ側は農産品について、砂糖、バナナ、牛肉、オレンジジュース、アスパラガス、蜂蜜などの対欧輸出に関心を持っているもようだ。このうち牛肉について、メキシコ牛肉輸出協会のロヘリオ・ペレス事務局長は「現在、対 EU 輸出では 20%の関税がかかる。EU から提案されている改定案は関税割当となっており、割当内関税が 50%削減 (実際の関税は

10%)、さらに重量当たり関税として1キロ当たり2~3.5ユーロとするものだが、到底受け入れられない。メキシコとしては関税割当なしの自由貿易を主張しているところだ」(「エル・ノルテ」紙2017年10月9日)としている。

<自動車の原産地規則提案は非公開>

EU側の提案テキストの幾つかは[EUのウェブサイト](#)で確認することが可能だが、当地進出日系企業などに関心の高い自動車関連の具体的な品目別原産地規則(PSR)などの提案は公開されていない。対EU協定の原産地規則は古く、メキシコのサプライチェーンの現状を考慮すると達成が困難な品目も多いため、原産地規則の緩和や簡素化を求める声は強い。

自動車分野に関しては、2017年10月公開の提案資料として、「添付(ANNEX):自動車、同設備・部品など」がある。同添付では、非関税障壁の撤廃、国際基準調和、相互認証の促進、安全・環境などを目的として、自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)を国際基準として認識し、メキシコに対し、「国連の車両・装置などの型式認定相互承認協定(1958年協定)」への加盟努力を規定している(添付4条2項)。市場アクセスでは、同協定基準またはECの認証が得られているものについてはそれ以上の試験などの順守要求を行わないこととし、完成車の国連基準については、同1958年協定に基づく自動車に係る認証の相互承認を装置単位から、「車両単位」に発展させた制度のうちU-IWVTA(Universal IWVTA)を有効とすると規定している(同5条1項)。

ちなみにメキシコ側は、一部の安全装備に対してメキシコ公式規格(NOM)による安全規格を導入したが、求められる証明としては日本、米国、EU、韓国、ブラジル、国連基準のどの認証取得でもよいという形式になっている。

EU側の資料によると、第5回交渉の際にメキシコ側からは同添付に対するコメントの提出があったとしているが、その内容については触れられていない。また原産地規則については、幾つかの類(HS番号の上2桁)については合意でき、鉄鋼を含む幾つかの類は合意間近としながらも、他品目ではまだ多くの宿題を抱えているとしている。また現在、EU側の専門家が、メキシコ側からの「繊維・繊維製品」関連の原産地規則に関する提案について詳細に議論しているとの記述がみられる。

*** コロンビア ***

アジア太平洋との経済関係の強化を図る

コロンビアは、2017年11月末時点で49カ国と13の自由貿易協定（FTA）を発効させており、中南米ではチリ、ペルーに次いでFTAの数が多い国だ。近年は、輸出先や投資誘致対象国の多角化を視野に入れ、米州や欧州に加えてアジア太平洋地域を重視している。具体的には、太平洋同盟の準加盟国交渉を通じて同地域との経済関係の強化を図る。

<2000年代に急速に拡大したFTA網>

コロンビアは、関税同盟であるアンデス共同体（CAN）の加盟国（1969年設立、自由貿易地域としては2006年に完成）であり、ラテンアメリカ統合連合（ALADI、1981年設立）の加盟国でもあるため、伝統的に中南米諸国との経済関係の強化に努めてきた。1995年にメキシコとの間で発効させたFTAが最初の2国間FTAだ。FTA締結を積極的に進めたのは2000年代に入ってからで、2009年にチリ、2009～2010年に中米北部3カ国（グアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドル）、2005年に南米南部共同市場（メルコスール）4カ国（ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、パラグアイ）とのFTAを発効させた。

2000年代後半には北米諸国とのFTA交渉を開始し、カナダ、米国とのFTAをそれぞれ2011年、2012年に発効させた。欧州自由貿易連合（EFTA）やEUとの交渉も行い、欧州諸国とのFTAネットワークも構築した（発効は相手国に応じて2011～2014年）。

アジア諸国としては、韓国とのFTAに2013年に署名し、2016年7月に発効させている。日本との経済連携協定（EPA）交渉も2012年12月から開始しているが、両国側のセンシティブ品目についての市場アクセスをめぐる難航しており、最終合意のめどは立っていない。コロンビアのFTA締結相手国については、[ジェトロのウェブサイト](#)を参照。

<太平洋同盟の準加盟国との交渉に注力>

コロンビア政府が注力しているFTA交渉は、太平洋同盟の準加盟国交渉だ。太平洋同盟4カ国は、2017年6月にメキシコ市で開催された閣僚会合で「準加盟国（Estado Asociado）に関する指針」を採択し、太平洋同盟と域外国とのFTA締結に向けた道筋が明確となった。そして、6月30日にコロンビア西部カリで開催された首脳会合において、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポールの4カ国を準加盟国とする交渉を開始すると発表した。コロンビアは2017年6月末から1年間、太平洋同盟の議長国を務め、同交渉をリードする立場となっている。

2014年下半期以降の資源価格をはじめとした国際資源価格の下落により、コロンビアの輸出が大きく減少したことを受け、政府は脱資源輸出の観点から農産品・食品の有望26品目を定め、成長拡大が見込まれるアジア太平洋地域を中心に輸出拡大を図るとしている。商工省

によると、カナダ向けには油、アボカド、魚、酒、オーストラリアにはコーヒー、花、菓子、玩具、シンガポールには油、砂糖、酒、カカオ、ニュージーランドにはコーヒー、花、野菜の輸出拡大を見込んでいる。特に2国間貿易でコロンビア側の出超となっているオーストラリアとシンガポールには、輸出拡大の余地があるとしている（商工観光省プレスリリース 2017年10月27日、表参照）。

表 太平洋同盟加盟国と準加盟候補国との貿易額 (単位:100万ドル)

	輸出(FOB)			輸入(CIF)		
	2015年	2016年	2017年	2015年	2016年	2017年
太平洋同盟国	2799	2658	2140	5571	4814	2760
メキシコ	914	937	801	3853	3411	1996
ペルー	1148	1051	686	937	682	371
チリ	737	670	653	781	721	393
準加盟候補国	845	516	585	1026	917	547
カナダ	417	388	296	877	767	457
オーストラリア	48	48	36	45	45	27
ニュージーランド	12	14	10	9	9	11
シンガポール	368	66	242	96	96	51

(注)2017年1~8月のデータ。

(出所) 国家統計庁(DANE)

2017年10月23日にカリで準加盟国候補国との第1回交渉が開催され、代表団は交渉プロセスの基礎となる議定書を提示し、提案された内容に関するコメントを受けた。次の会合の前にはできるだけ早くプロセスを進めることを目的として、正式な交渉会合の間にも事務レベル会合を開催する必要性についても議論された。原産地規則、越境サービス貿易、政府調達交渉グループは、各国の提案の提出日について合意した。

他方、コロンビアはメルコスール諸国との経済関係強化も重視しており、2017年7月にメルコスールとの経済補完協定(ACE)72号に署名した。2005年に発効したACE59号のコロンビアとアルゼンチン、コロンビアとブラジルの間で関税撤廃の例外とされていた品目について、相互に削減・撤廃する内容だ。対アルゼンチンでは自動車、農薬、繊維製品、プラスチック製品、金属加工品などが新たな特惠関税の対象となり、対ブラジルでは自動車、繊維製品が恩恵を受ける。同協定は12月20日に暫定発効した。同協定により、自動車業界は対メルコスール輸出の拡大に期待しており、コロンビアでトラックを生産する日野自動車も2018年半ばをめどに輸出を開始する意向と報じられている(「ラ・レプブリカ」紙2017年8月4日)。

<イスラエルとのFTAは発効間近、対パナマの発効は不透明>

コロンビアには、署名済みだが未発効の2国間FTAが2つある。イスラエルとのFTAとパナマとのFTAだ。

イスラエルとのFTAはコロンビアが中東諸国と署名した最初のFTAだ。2013年9月に署名したが、議会における批准審議が遅れていた。2017年6月1日に議会は同FTAの批准を

承認したため、7月以降、憲法裁判所における合憲審査が行われている。憲法裁判所の承認が下りれば、大統領による公布を経て発効することになる。サントス大統領は2017年9月、コロンビアを訪れたネタニヤフ首相と会談し、科学技術や観光分野において協力関係を築くことで覚書に署名した。そのほか、農業、水、技術革新、サイバー防衛における2国間協力の深化でも合意した。コロンビアが取り組むOECDへの加盟についても、イスラエルは協力する意向を表明している（主要紙2017年9月14日）。

パナマとのFTAは、4年間の交渉を経て2013年9月20日に署名されたが、コロンビア政府が課した衣類と履物に対する輸入関税が原因で通商紛争に発展し、両国議会における批准審議が停止されている。2017年2月に問題解決に向けた話し合いが行われ、2カ国間の相違を克服するために対話を継続していくことで合意し、WTOの下で対話が継続している。一方で、コロンビア政府は2017年11月2日に政令1786号を公布し、安価な衣類と履物に対する高率関税の適用を2年間延長した。パナマ政府は、輸入関税をめぐる一連の問題が解決しない限りFTAは批准しないとコメントしているため、今回の発令で解決にはまだ時間がかかりそうだ。

<インドや中国との通商関係強化も視野に>

アジア諸国との将来的なFTA締結に向けた動きとしては、現在行われている太平洋同盟の準加盟国交渉、日本との2国間EPA交渉に加え、インドおよび中国との貿易協定締結に向けた動きがある。

インドを公式訪問したマリア・オルギン外相は2017年11月7日、インドとの2国間FTAの交渉開始に期待すると語った。今回の訪問は、コロンビアの内戦終結後のプロセスにおけるインドの支援、2国間の貿易・投資・観光の促進が目的で、農業、鉱業、情報技術、教育、文化、スポーツにおける共同活動の発展を促進させたい考えだ。金属加工品、自動車、プラスチック容器、農薬、ココア、パーム油などコロンビア産品のインドへの輸入ビジネスや、コロンビアの観光インフラ（ホテルなど）、金融サービスや保健サービスにおける投資に大きな機会があるとインドの投資家たちに呼び掛け、投資優遇税制度や内戦終結後のコロンビアの開発ポテンシャルなどについて述べた（「ポルタフォリオ」紙2017年11月7日）。

他方、中国との間でも2国間FTAの締結に向けた共同研究の開始で合意している。サントス大統領が2012年に中国を訪問した際に覚書に署名しているほか、中国の李克強首相が2015年5月にコロンビアを公式訪問した際にも、両国政府は2国間FTAの実現可能性を評価するための共同研究を開始すると発表している。

2017年11月7日に首都ボゴタで開催された、中国と中南米の経済関係に関するフォーラムに参加した李念平・在コロンビア中国大使によると、既に中国政府はコロンビアとのFTA交渉開始に向けた調査を開始しているという。コロンビアで事業展開している中国企業の数は過去5年間で3倍になったと指摘し、コロンビアの農産品、特にアボカド（ハス種）の品質の良さに注目しており、その輸入に期待していると語った（主要紙2017年11月7日）。中

国との FTA が締結されればコロンビアの農産品の対中輸出拡大が期待されるが、同時に繊維産業など国内の製造業に大きな悪影響を与えることを懸念する声も多い。

*** チリ ***

既存協定の改定を含め、FTA 交渉を引き続き推進

チリはオープンな経済政策を積極的に推進しており、自由貿易協定（FTA）カバー率は 93.1%（2016 年）と世界トップクラスだ。2016 年以降、ウルグアイ、アルゼンチン、インドネシアとの FTA に署名し、中国とは深化協定に署名、インドとは部分到達協定の拡張協定発効など、既存協定の改定に意欲的だ。2018 年 3 月 8 日には「包括的および先進的な環太平洋パートナーシップ協定（CPTPP）」（いわゆる「TPP11」）の署名式がチリで行われる予定になっており、今後も引き続き自由貿易の推進が図られていく見込みだ。

<2016 年以降、既存協定の拡大・深化に注力>

チリの南米内での協定については、既存協定の拡大・深化という動きが最近目立つ。対ウルグアイ、アルゼンチンについては、もともと南米南部共同市場（メルコスール）との間で経済補完協定（ACE 35）が発効しているが、2016 年 10 月に署名されたウルグアイとの FTA、2017 年 11 月に署名されたアルゼンチンとの FTA に関しては、電子商取引や越境サービス貿易など新たなテーマが追加になっている。

中国に関しては、既に発効している FTA の内容を深化させる旨の署名が、ベトナム・ダナンの APEC 会場で 2017 年 11 月 11 日に行われた。対中 FTA は 2006 年に発効したが、今回は FTA の除外製品だった林産物、硝酸塩、紙やダンボールなどの関税撤廃や、電子商取引および電気通信、原産地規則、原産地証明書、税関手続き、貿易円滑化、環境・経済・技術協力、公的調達などの項目が改定の対象となった。

2017 年 5 月 16 日には、インドとの部分到達協定の拡張協定が発効した。減免対象の品目数は、インドにおけるチリ製品が 1,100 品目、チリにおけるインド製品が 2,099 品目となった。ちなみに、2007 年 8 月の発効時はそれぞれ 296 品目、266 品目にすぎなかった。チリ製品の品目では食料品などが新たに対象に含まれており、今後のインド市場向け輸出拡大が見込まれる。一方、インド製品のチリでの輸入については新たに自動車関連部品などが対象となっており、今後の両国間の貿易拡大が期待される。

インドネシアとは、2017 年 12 月 14 日に包括的経済連携協定（CEPA）への署名が行われた。同協定の発効により、インドネシアはチリ製品の 9,308 品目に対して、チリはインドネシア製品の 7,669 品目に対して関税を撤廃することとなる。

<2018 年 3 月にはチリで TPP11 の署名式>

既存協定の拡大・深化を目指した協定は、他の地域に関しても進んでいる。EU とは 2003 年に EPA が発効しているが、15 年が経過し、深化に向けた交渉を 2018 年 1 月から開始している。韓国については 2004 年に FTA が発効しているが、深化に向けた交渉開始に関する署

名が2016年11月に行われた。テーマには、サービス、投資、電子商取引へのアクセスなどの項目が含まれている。また、韓国とのFTAについては、前回のFTA交渉でチリ製品370品目が関税減免の対象から除外され、20～50%の関税がかかっている。今回の交渉においては、これら例外品目についての関税撤廃案が含まれている。

CPTTP（いわゆる「TPP11」）は、2018年3月8日にチリで署名が行われることが予定されている。米国のTPP離脱表明後、初めてとなった閣僚会合が2017年3月15日に開催されたのもチリのビーニャ・デル・マル市だった。当時、太平洋同盟議長国のチリは積極的にイニシアチブを取り、太平洋同盟加盟国、TPP署名国、東アジア主要国の参加を実現させた。その後、5月21日にベトナム・ハノイで閣僚会合、7月12～14日に日本の箱根で首席交渉官会合、9月21日に東京で首席交渉官会合が行われ、10月30日～11月1日には横浜で高級事務レベル会合を開き、大筋合意を目指して協議を加速することで一致。11月10日にベトナム・ダナンで行われた閣僚会合において、大筋合意に至った。

チリ国際経済関係局（Direcon）のフェリペ・ロペアンディア首席交渉官は「実質的に協定内容は同じなので、チリにとって商業的利益は前回交渉時と変わらない。チリにとって、TPP署名国市場へのアクセスは依然として有益だ」とコメントしている。3月8日の署名式は、大統領交代（3月11日）直前のバチェレ大統領にとって最後の外交行事となる。ちなみに、3月11日に就任予定のピニェラ大統領も、その公約の経済政策で「グローバルへの統合フェーズ3」と称し、現行で不足している通商協定に関する交渉を行うとしており、現政権の方向性を実質的に継承することを示唆している。

*** アルゼンチン ***

2 国間協定の深化をてこに貿易拡大目指す

アルゼンチンとメキシコにおいては、経済補完協定（ACE6号）が1987年から発効している（現行協定としては2007年1月に発効）。マクリ大統領の就任および同政権の積極的な海外市場へのアプローチ方針から、ACE6号については2016年11月以降、拡大・深化に向けた協議が重ねられており、2018年2月に第4ラウンドが開催された。アルゼンチン側が期待するのは、メキシコの農産品市場へのアクセス拡大だ。北米自由貿易協定（NAFTA）再交渉の行方が不透明なことから協議がまとまらないとの指摘もあるが、両国の経済強化に向けた方向性は共通しているとみられる。

<ACE6号の深化へ協議を継続>

アルゼンチンとメキシコとの間においては、部分的到達・経済補完協定（AAP-CE）第6号が1986年に署名、翌年に発効し、その後、特惠関税対象品目の拡大などの交渉を行った結果、2006年に第15回追加議定書を取り交わし、現行協定として2007年1月に発効した。アルゼンチンのマクリ大統領とメキシコのペニャ・ニエト大統領の間で協定の深化について協議を開始することに合意し、2016年11月にメキシコ市で第1ラウンドが開催された。その後、両国間では継続的に協議が進められており、2018年2月にはブエノスアイレスにおいて第4ラウンドが開催された。

第3ラウンドにおいては、具体的な13のテーマについて協議した。主な項目としては、財およびサービス市場参入、原産地規則、貿易円滑化、貿易の技術的障害（TBT）、衛生植物検疫措置（SPS）、政府調達、知的財産などだ。

第4ラウンドでは、アルゼンチン側が農業および農産加工品の市場参入の簡素化の必要性を強く求めたものの、特段の進展はなかった。両国は引き続き、協議を継続することで合意している。報道によると、メキシコ側としては、NAFTA再交渉の行方が流動的なことがあり、当初は2017年11月には両国間で合意することになっていたACE6号の新たな枠組みについては繰り返し延べになっている。

<アルゼンチンが期待するのはメキシコの農産品市場>

メキシコとの通商関係の強化において、アルゼンチンが期待しているのは、メキシコにおける農産品市場へのアクセス拡大だ。トランプ米政権誕生（2017年1月）以降、NAFTAの行方が不透明になる中、南米南部共同市場（メルコスール）加盟国で農業分野に強いブラジルやアルゼンチンはメキシコ市場への接近を模索するようになった。米国市場から農産品を輸入してきたメキシコにとって、メルコスール諸国がその代替先に成り得るのではないかという見立てからだ。エチェベレ・アルゼンチン農産業相は、農牧協会（SRA）会長だった2017

年4月当時、アルゼンチンが高品質で安定的にメキシコ食品需要を満たすことができるとの期待を示している。

報道によると、メキシコはトウモロコシ、大豆、羊肉、鶏肉、乳製品、ワイン、麦類など、年間約200億ドルの農産物を輸入しており、その8割近くが北米から供給されている。今後、メキシコ市場にとっては、コメ、トウモロコシ、鶏肉およびグリンピースの需要があるとのことで、これらが今後、関税ゼロになる方向で調整されている、とも報じられている。

なお、両国間には、2002年9月署名の自動車産業分野の経済補完協定であるACE55号（メキシコ・メルコスール自動車協定）があり、2015年3月に同協定の付属書I（メキシコ・アルゼンチン自動車協定）の第5次追加議定書が締結されている。同追加議定書に基づき、2018年3月までは61億3,000万ドル、そして2019年3月までは63億7,000万ドルという無関税割当の枠内で相互に完成車の関税が撤廃されているほか、自動車部品の貿易も自由化されている（自動車部品については割当による制限はない）。

<「賢い統合」構想を推し進めるマクリ政権>

アルゼンチンでは、2015年のマクリ大統領の誕生と、その後の同大統領による通商政策の展開は中南米における通商面における地域統合の深化に影響を与えている。

アルゼンチンの通商政策は、2003～2015年のキルチネル政権と、続くフェルナンデス政権時の保護主義政策に代表されてきた。基本的には自国の産業保護を前提とした貿易管理制度、またフェルナンデス政権後期では、外貨準備高の維持を念頭においた厳しい輸入規制による為替管理制度が前面に押し出されていた。

マクリ政権は、10年以上続いた左派政権による通商政策からの脱却を図った。輸入規制に結びつく諸制度を廃止または緩和するとともに、それに関連した外貨規制についても改善した。マクリ政権の誕生によって、財・サービスの輸入面で大きく改善された。

また、マクリ政権の対外政策における大きな方針は、「賢い統合」という構想の推進だ。これは、一次産品のポテンシャルが大きいアルゼンチンにとって、穀物、農産品、鉱物資源などの輸出により海外市場を積極的に開拓することが望ましいという考えに立脚している。その手法としては、長期の左派政権によって「政治同盟」化したメルコスールを再び経済的な同盟として捉え直し、また同じ中南米で存在感を増している太平洋同盟諸国との通商関係の深化を図ることにある。

前者は、2016年のブラジルでの中道右派・テメル政権の誕生や、2017年8月のベネズエラのメルコスール無期限資格停止を背景に、アルゼンチンがメルコスール議長国だった2017年上半年にEUとのFTA交渉を推進し、2017年中の合意を目指して尽力した。

後者では、太平洋同盟の正式加盟国であるメキシコ、コロンビア、ペルー、チリと個別に協議を行い、経済連携の深化を図った。チリとの間においては、2017年11月に経済連携の

強化について合意しており、今後、同じ中道右派政権の誕生によってさらなる強化が見込まれるところだ。

コロンビアとメルコスールの間では、ACE59号の例外品目の関税を撤廃し、2017年7月のメルコスール首脳会議でACE72号として締結し、2017年12月に批准した。ペルーとの間においても2005年11月に発効したACE58号の対象品目を、農産品を中心に拡大するため2017年11月から改定に向けた協議が進められている。

*** ブラジル ***

1. メルコスール、政府調達協定に調印－EU との FTA 交渉は継続－

南米南部共同市場（メルコスール）の第 51 回首脳会合が 12 月 21 日に開催され、域内の政府調達に関して域内企業に対する無差別を保障する政府調達協定に調印した。他方、EU との自由貿易協定（FTA）交渉は 12 月 11～13 日にアルゼンチン・ブエノスアイレスで開かれた WTO 閣僚会議での合意には至らなかった。対 EU 交渉は 2018 年上期の議長国パラグアイを団長とするチームに委ねられる。

< 政府調達入札で域内企業を差別せず >

今回調印された協定は「メルコスール公共契約協定」と呼ばれ、内容は[ブラジル外務省のウェブサイト](#)に掲載されている。協定の正式発効は加盟 4 カ国での議会批准が必要だが、段階的に「相互主義の原則に基づき」発効するとしている。なおパラグアイについては、発効初年度は他の加盟国より緩やかな条件になるとしている。

協定の目的は、域内各国の政府調達入札について、域内各国の企業に公平に公開し、国内企業と同等の扱いと手続きを確保し、障壁を禁止することにある。ブラジルの複数メディアによると、対象はブラジル通貨換算で 50 万リアル（約 1,700 万円、1 リアル＝約 34 円）以上の財・サービスと 2,000 万リアル以上の公共事業で、医薬品や国防関係の調達は例外となるほか、州政府や公営企業の公共調達も対象となっていない。メルコスールは EU との FTA 交渉でも政府調達の交渉を進めており、そのベースとなる域内での政府調達協定の合意を先行させる必要があった。

< 域内中央政府の調達規模を 600 億リアルと試算 >

ブラジル全国工業連盟（CNI）は、地方政府、国営企業を含むメルコスール全体の公共調達規模を年間 800 億ドルと試算している。またブラジル政府は、メルコスール 4 カ国の中央政府の調達規模はその 4 分の 1 弱の年間 600 億リアル、うちブラジルが 3 分の 2 程度と試算している。

ブラジルなど南米諸国はいずれも、地方政府を含む政府機関などの財・サービスの調達において内国民待遇や無差別待遇を規定した WTO の政府調達協定（GPA）を締結していない。ブラジルでは入札法（1993 年法律第 8666 号）で規定されているが、ルセフ前政権（急進左派の労働者党）は、繊維、履物、医薬・医療品、道路建設、IT 技術サービスなどを産業振興策として、国内企業を政府調達で優遇してきた。公共入札では、国内企業は外国企業の応札額より最高で 25% 高額の応札価格でも落札が可能だ。今回の協定では、中央政府の調達において一部例外分野を除きメルコスール域内企業は同等のメリットを受けることになる。

<EU との FTA 農業分野の交渉は 2 月が山場か>

メルコスール首脳会合後の会見でブラジルのテーメル大統領は、パラグアイを議長国とするメルコスールは準備が整っており、22 年間停滞していた EU との FTA 合意は 2018 年上半期に可能だと信じていると強調した。また、欧州委員会のフィル・ホーガン委員（農業・農村開発担当）は 12 月 20 日にブリュッセルで開催された会議で、メルコスールとの農業分野の交渉は 15 の難題を抱えているとしつつ、2018 年 2 月の交渉で合意に至る可能性を示唆している。

ブエノスアイレスで 12 月に開催された WTO 閣僚会議時に EU との大筋合意に至らなかった理由の 1 つは、EU 側が提示した牛肉の無関税枠が 7 万トン、エタノールの無関税枠が 60 万トンにとどまっていることだ。特に牛肉の無関税枠はフランスやアイルランドの抵抗もあり、EU が 2004 年に提示した 10 万トンを下回ることとなり、メルコスール側を失望させた。12 月 8 日のブリュッセルでの最終事前交渉でも新たな提案は示されず、政治的合意は難しい状況となっていた。

2. カナダ・韓国との FTA 交渉の準備整う

—メルコスール、シンガポールとの事前協議も表明—

ブラジルのテーメル大統領は 12 月 21 日、首都ブラジリアで開催された第 51 回南米南部共同市場（メルコスール）首脳会合のあいさつで、2018 年にカナダおよび韓国との自由貿易協定（FTA）交渉を開始する準備が整ったと語り、加えてシンガポールとの事前協議を開始すると表明した。ブラジルは 2017 年下期にメルコスールの議長国を務め、テーメル大統領は 7 月にアルゼンチンで開かれた第 50 回首脳会合の場で、カナダ、日本、ASEAN との対話を深化させたいと述べていた。

<カナダとの事前協議は 2016 年に再開>

ブラジル外務省などの情報によると、メルコスールとカナダとの FTA 事前協議は 2010 年に始まり、ブラジルやウルグアイはカナダとの交渉開始を承認していたが、アルゼンチンのフェルナンデス政権が消極的だったため 2012 年から協議は中断していた。その後、開放政策を取るマウリシオ・マクリ政権に交代したことから、2016 年に事前協議が再開された。

さらに 2017 年 10 月の WTO 非公式閣僚会合を機に、ブラジル外相とカナダ国際貿易相が会談し、メルコスールとカナダの将来的な FTA の実現可能性の検討を通じ関係を深化させることに満足の意を表明する、との共同宣言を発表していた。メルコスール側は 10 月時点で、WTO 閣僚会合（MC11、12 月 10～13 日）を契機に FTA 交渉の開始を宣言するとの見通しを明らかにしていたが、交渉開始は 2018 年にずれ込んだかたちとなった

<韓国とは 2017 年 3 月に終了し国内手続きで合意>

ブラジル外務省および商工サービス省によると、韓国とメルコスールは 2009 年 7 月に、将来的な貿易交渉の可能性を議論・分析する諮問グループの設置覚書を交わした。2015 年 5 月と 2016 年 6 月の同グループ会合を経て、2016 年 11 月から始まった FTA 事前協議が 2017 年 3 月に終了し、同年上半期中に双方で交渉開始に向けた国内手続きを行うことで合意した。

ブラジル商工サービス省はその結果を公表していないが、対韓国と対日本それぞれを想定して FTA 交渉を行う場合、財の輸出入において (1) 即時関税撤廃、(2) 4 年間で撤廃、(3) 8 年間で撤廃、(4) 10 年間で撤廃、(5) 12 年間で撤廃、(6) 15 年間で撤廃、(7) 例外、のどれに該当するかについて、2017 年 2 月から 2 カ月間、産業界などの関心を探る公聴会を開いたとしている。

さらに、ブラジル政府の貿易審議会 (CAMEX) は 2017 年 8 月、韓国との FTA 交渉の影響を分析する専門家グループを創設、その検討結果を基に 11 月に韓国との FTA 交渉を前進させる方策につき議論している。12 月の MC11 にてメルコスールと韓国は次官級会合を行い、財・サービスの貿易、投資、経済協力その他分野を含む WTO ルールに整合する協定の早期交渉を開始することを確認したと発表している。

3. ブラジルとコロンビア、自動車協定の運用始まる

南米南部共同市場 (メルコスール) とコロンビア間の経済補完協定に基づく、ブラジル・コロンビア間の自動車協定の運用が始まった。2017 年 12 月 20 日付の商工サービス貿易局 (SECEX) 省令第 47 号は翌日の官報に掲載され、コロンビア向け自動車無関税輸出枠の内容などが公布された。

<域内原産割合ごとに自動車無関税枠設定>

SECEX 省令第 47 号は、2017 年 7 月に調印されたメルコスール加盟各国とコロンビア間の経済補完協定第 72 号 (APP.CE No.72) のうち、ブラジルとコロンビア間は 12 月 20 日に発効 (同日にアルゼンチン・コロンビア間も発効) したことを受けたもの。協定文書は、[ラテンアメリカ統合連合 \(ALADI\) ウェブサイト](#)に掲載されている。

経済補完協定第 72 号は、2005 年に発効した経済補完協定第 59 号 (ACE No.59) を更新・拡大するもの。ブラジル・コロンビア間では自動車、繊維、鉄鋼の市場アクセスが改善された。中でも自動車はブラジル最大の工業輸出品となっており、同付属書 II に記載されている自動車協定の意義について、マルコス・ペレイラ・ブラジル商工サービス相は「この協定は地理的近接性のあるコロンビア市場を得ることにより、回復途上にあるブラジル自動車産業に多大なインパクトを与える」と強調している。

メルコスール・コロンビア経済補完協定第 72 号は、ブラジルにおいては 12 月 6 日付の法令第 9620 号で法制化された。また、自動車についての協定である付属書 II に関しては、12 月 20 日付の商工サービス貿易局 (SECEX) 省令第 47 号 (翌日に官報掲載) が、2018 年の各社への無関税枠の配分ルールとその運用、各社ごとの配分枠などを設定している。

協定付属書 II によると、ブラジル・コロンビア間の無関税枠は双方とも 1 年目 (2017 年) 1 万 2,000 台、2 年目 (2018 年) 2 万 5,000 台、3 年目 (2019 年) 以降 5 万台となる。自動車については、3.5 トン超のトラックや 16 人乗りを超えるバスは対象外。無関税枠はさらに域内原産割合 (RVC) 50% と同 35% を満たした完成車で、それぞれ台数枠が設定されている。域内調達と比較的容易なブラジルは、RVC50% を満たした完成車枠が 2018 年全体枠の 5 分の 4 を占め、サプライヤーの数がブラジルより少なく、域内調達が難しいコロンビアは RVC30% 順守の完成車枠が全体枠の 5 分の 4 を占めている。

< 日系 3 社の 2018 年の無関税台数枠は 3,553 台 >

SECEX 省令第 47 号によると、2017 年の無関税枠は 1 万 2,000 台だが、同年は発効日から年末までの輸入国側の商品通関日となっている。ブラジルからコロンビアへの輸送日数は 11 日以上かかるため、同年の無関税枠の利用は事実上不可能だ。実質的には 2018 年からの運用開始となる。

2018 年の無関税枠 2 万 5,000 台の配分は 2017 年末までの貿易実績を基礎とし、前述の域内原産割合に応じた 2 段階の無関税枠設定に加え、以下のとおり、各社への無関税枠の配分がされている。ちなみに、日系メーカー 3 社 (トヨタ、ホンダ、日産) への配分は計 3,553 台となる。

- (1) 全体の 5% (1,250 台) は新規輸出メーカーに充てる予備枠。
- (2) 同 20% (5,000 台) はコロンビア向け無関税枠に関心を表明した各社に均等配分。
- (3) 同 40% (1 万台) は同無関税枠に関心を表明した各社間で 2012~2017 年の対コロンビア輸出実績に応じて配分。
- (4) 同 35% (8,750 台) は無関税枠に関心を表明した各社間で 2016 年の自動車国内登録台数に応じて配分。

4. 先進国やアジア諸国との FTA 網構築を急ぐ

ブラジルは、自由貿易協定 (FTA) 締結でメキシコやチリなど域内主要国に後れを取ってきた。メルコスール (南米南部共同市場) に加盟しているが、関税率の引き下げを伴うような通商協定はブロックとして締結しなければならないことに加え、2016 年半ばまでの労働者党政権が FTA に消極的だったことも理由に挙げられるが、その後、通商政策を転換し、メル

コースルと EU との FTA 交渉や中南米、アジア諸国との既存の通商協定の拡大・深化に積極的に取り組んでいる。

<少ない域外の国・地域との FTA>

ブラジル商工サービス省のウェブサイトによると、過去に単独で締結した経済補完協定 (ACE) やメルコスールとして結んだ特惠貿易協定は 20 程度ある (表参照)。

表 ブラジルが締結した通商協定

協定名	発効(官報掲載年)
ブラジル・ウルグアイ(ACE2)	1983年
ブラジル・アルゼンチン(ACE14)	1991年
メルコスール(ACE18)	1992年
メルコスール・チリ(ACE35)	1996年
メルコスール・ボリビア(ACE36)	1997年
ブラジル・メキシコ(ACE53)	2002年
メルコスール・メキシコ(ACE54)	2003年
ブラジル・スリナム部分到達協定(ACE41)	2005年
メルコスール・ペルー(ACE58)	2005年
メルコスール・CAN(ACE59)	2005年
メルコスール・キューバ(ACE62)	2007年
ブラジル・ベネズエラ(ACE69)	2014年
メルコスール・コロンビア(ACE72)	2017年
ブラジル・メキシコ自動車協定(ACE55付属書Ⅱ)	2002年
インド・メルコスール特惠貿易協定	2009年
イスラエル・メルコスールFTA	2010年
SACU・メルコスール特惠貿易協定	2016年
エジプト・メルコスールFTA	2017年
パレスチナ・メルコスールFTA	未発効
ブラジル・ペルー経済貿易拡大協定	未発効

(出所) 商工サービス省ウェブサイト

ほとんどはラテンアメリカ統合連合 (ALADI) の枠内の経済補完協定で、自由化の水準が FTA に比べて低い通商協定だ。域外の国・地域で発効しているのは、インド (特惠貿易協定)、イスラエル (FTA)、南部アフリカ関税同盟 (SACU、特惠貿易協定)、エジプト (FTA) などにすぎない。この背景には、メルコスールが 2001 年 6 月 30 日以降、加盟国が新たな域外との通商協定を交渉する場合は、個別の国としてではなくブロックとして締結しなければならないとなった (審議会決議 32 号) ことがある。また、2003 年以降の労働者党政権が、開発途上国同士の連帯強化を通じて先進国外交を有利に進めようという姿勢にシフトしたことももう 1 つの要因として挙げられる。そのため、FTA やラテンアメリカ域内の経済補完協定締結国との貿易額のシェアは、2016 年時点で全体の 2 割程度にとどまっている。9 割を超えるチリなど太平洋同盟諸国と比べるとその低さが分かる。

<景気の低迷が通商政策の転換迫る>

2015年、2016年と続いた景気の低迷はブラジルに通商政策の転換を迫った。財政支出を伴わずに景気低迷から脱するため、そして産業界の不満を解消するための施策として、通商協定の拡大・深化は数少ない景気浮揚策の1つと認識された。2015年に始まった第2次ジルマ・ルセフ政権は6月に発表した輸出振興策の中に通商協定を通じた市場アクセスの確保を盛り込んだ。ルセフ大統領が2016年8月に罷免された後もミシェル・テーメル現政権がこの方針を引き継ぐかたちで通商協定の拡大・深化に取り組んでいる。

現時点でブラジルがメルコスールを通じた通商交渉の最優先に位置付けているのがEUとのFTA交渉だ。交渉は2000年に開始されたものの、その後発足した急進左派のルーラ政権による通商交渉方針の変更により2004年に中断、2010年に再開されるも2012年に再び中断するという状況に陥っていた。2016年10月にあらためて交渉が開始され、2017年12月までに通算31回の会合が行われている。

メルコスール側としては2017年12月にアルゼンチン・ブエノスアイレスで開催されたWTO閣僚会合時の大筋合意を目指したものの、争点となっていた農産物などで交渉が折り合わず、2018年に先延ばしされることとなった。大筋合意に至らなかった項目としてはメルコスールからEU向けの農産物およびエタノールの割当枠がある。最終的にWTO閣僚会合時はEU側が無関税枠を牛肉7万トンのみ、エタノールについては60万トンのみとしたことでメルコスール側を失望させ、合意は見送られた。なお、12月にテーメル大統領は、カナダおよび韓国との通商交渉を開始する準備が整ったことやシンガポールとのFTA締結に向けた事前協議を開始すると述べている。

<ラテンアメリカ諸国との協定の拡大・深化も重視>

ブラジルの通商政策のもう1つの柱は、ラテンアメリカ域内諸国との通商協定の拡大・深化だ。最近の例では2017年12月にコロンビアとブラジル、アルゼンチンの間で経済補完協定72号が発効したことが挙げられる。これは経済補完協定59号（2005年に発効したアンデス共同体のエクアドル、コロンビア、ベネズエラ3カ国とメルコスール4カ国との間で締結）を刷新したもので、発効に当たり自動車分野についての交渉も行われ、原産地規則を満たした3.5トン以下の車両について2018年2万5,000台、2019年以降5万台の無関税枠が設置された。また、2016年4月に締結したペルーとの経済補完協定の拡大協定は未発効ながら、政府調達についての条項が初めて盛り込まれるなどブラジルとしては野心的なものだった。

そのほか、メキシコとの経済補完協定53号の拡大・深化に向けた交渉も続いている。2015年5月、ルセフ大統領（当時）のメキシコ公式訪問に伴い、対象品目の拡大と新たな分野を加えるための協議を開始し、2017年8月に行われた第7回交渉会合では、知的財産の分野において、商標、地理的表示（製品の情報を知的財産として登録し保護すること）、著作権、知的財産の行使について協議が開始された。米トランプ政権と北米自由貿易協定（NAFTA）再交渉が行われるなど、メキシコの通商面での環境は大きく変化しているが、このこともメキ

シコがブラジルとの通商協定の拡大・深化に向けて積極的な姿勢を見せている理由の1つといえる。

5. 15 項目の優先的経済政策パッケージを発表

ブラジル政府は2月19日、社会保障改革法案の採決を見送ることを公式に発表する一方で、公営電力企業エトロブラス（Eletrobras）の民営化や、中央銀行の独立性を強化すること、PIS/COFINS（社会保障関連負担金）の課徴方式を簡素化するなどの内容を含む、通称「プランB」と称される15の項目からなる経済政策上の優先項目を発表した。

<多くは法案として提出済み>

ブラジルのテメル政権は、かねて構造改革のための重要事項として、労働法の改正（2017年11月に改正法が施行）と並び、社会保障改革法案の成立を目指してきた。この社会保障改革法案は、大統領選挙を10月に控えて賛成票を投じる議員の確保が困難な状況となっていたことに加え、リオデジャネイロ州での治安対策権限の移管に伴う法的な制約（注）が生じたことから、テメル政権は2月19日、同法案の議会採決を見送ることを公表した。

プランBに含まれる15の優先項目は、新規のものもあるが、多くは既に法案として議会に提出されたもので、これらがパッケージとして取りまとめられた。2018年中の施行を目指す場合、それぞれの法案審議のために残された期間は、ブラジル議会が休会になる7月までの約4カ月間だが、実現の見通しが良好なものもあれば、困難とみられるものもある。

◇新規のもの

- ・ PIS/COFINS（社会保障関連負担金）の課徴方式の簡素化
- ・ 中央銀行の独立性強化
- ・ コンセッション方式の導入拡大のための電気通信事業法の改正
- ・ 油田開発分野の政府系ファンドの廃止

◇法案既提出のもの

- ・ 公共調達における入札・契約関連の法整備（法案提出：2017年2月）
- ・ 財政責任法の改正によるブラジル政府予算作成プロセスの改善（2016年6月）
- ・ 公務員給与水準の上限設定方式の厳格化（2016年12月）
- ・ ブラジル政府規制当局（エネルギー、資源、電気通信、衛生、運輸などの分野）の運営に関する透明性強化（2016年12月）
- ・ 給与の税額控除方式の見直し（2017年9月）
- ・ 公営企業の財務悪化時の救済手続きの明確化（2017年11月）

- ・ 商業手形の電子化のためのシステム導入（2017年12月）
- ・ 民間金融機関に対する中央銀行への任意の準備預金制度の導入（2017年11月）
- ・ 個人のクレジット履歴の作成義務化（2017年6月）
- ・ 不動産売買の際の契約破棄に関連する規則の整備（2015年12月）
- ・ 公営電力企業エレクトロブラス（Eletrobras）の民営化（2018年1月）

< 数カ月の国会審議では成立困難な項目も >

現地報道などによると、これらの15項目のうち、幾つかの項目は議員の間でも賛否が分かれ、可決されるのが難しいとみられている。特に、PIS/COFINSの課徴方式の簡素化、中央銀行の独立性強化や、エレクトロブラスの民営化に関する事項は、国会での十分な審議時間が必要とされ、数カ月の間に採決に至るのは困難視されている。他方で、利害対立のそれほどない比較的シンプルな規則の制定に関する事項は、可決の見込みが高いとされている。

エンリケ・メイレーレス財務相は、これらの優先項目が全て承認されれば、社会保障制度改革以上の大きな経済的インパクトがあると述べているが、重要な項目が採決に至らず比較的軽微な項目のみの可決に至る場合、経済的インパクトはごく限定的とされている。

（注）政府は2月16日、リオデジャネイロ州の治安対策権限を州警察から軍に移管。ブラジル憲法では、連邦政府が州の行政管轄分野に介入している間の憲法改正を禁じており、憲法改正を伴う社会保障改革法案の議会採決は不可能となった。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20170123>

中南米主要国の通商政策と地域統合をめぐる動き

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）
〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL：03-3582-4690（海外調査部米州課）

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