

ウルグアイ

メルコスールの物流ハブとして

ジェトロ海外調査部中南米課 伊藤 晃

自由主義的政策を進める太平洋同盟諸国^{注1}と比較して、保護主義的政策が目立つ南米南部共同市場（メルコスール）諸国^{注2}。その中において、ウルグアイはフリーゾーン設置などを通じて開放的な政策を実施し、投資を呼び込むことで同地域の物流ハブとしての地位を確立してきた。ビジネス環境が良好なことから、近年、日系企業の進出が急増している。

物流部門の成長で経済発展

ウルグアイは南米大陸南部、ブラジルとアルゼンチンの間に位置する。両国のいわば緩衝地帯として、地理的優位性から物流ハブとして成長を遂げてきた。主要産業は、近隣国パラグアイと同様に農畜産業で、輸出品の多くは大豆、牛肉、コメなどだ（表1）。国内総生産（GDP）は2003～13年まで11年連続のプラス成長。年平均5.2%の成長を記録している。IMFの統計によれば、1人当たり名目GDPは13年にチリを抜き、カリブ海諸国を除く中南米諸国の中で第1位になったという。

表1 社会、経済基礎指標（2013年）

面積	17万6,215km ² （日本の約46.6%）	首都	モンテビデオ
通貨	ウルグアイ・ペソ	人口	339万人（推計）
為替レート	1ドル=20.48ペソ（期中平均）	公用語	スペイン語
実質GDP成長率	4.40%		
名目GDP	557億800万ドル		
1人当たり名目GDP	1万6,421ドル		
対内直接投資額	27億9,600万ドル		
輸出額（FOB）	91億5,500万ドル		
主要輸出相手国	ブラジル、中国、アルゼンチン、ベネズエラ、ドイツ		
主要輸出品目	大豆、牛肉、コメ、牛乳、セルロース		
輸入額（CIF）	95億3,300万ドル		
主要輸入相手国	中国、ブラジル、アルゼンチン、米国、メキシコ		
主要輸入品目	自動車・同部品、電話機などの通信機器、殺虫剤類、コンピューター類		

注：輸出額にはフリーゾーンからの輸出は含まない。輸入額は石油関連（HSコード2709項、2710項）の輸入は含まない
 資料：ウルグアイ中央銀行、ウルグアイ国家統計局（INE）、ウルグアイXXIを基に作成

経済躍進の原動力は、物流部門を中心とした投資によるところが大きい。国外からの直接投資額の推移を見ると、02年の1億9,400万ドルから13年には27億9,600万ドルへと14倍になった。この投資額の推移には多少の上下があるものの、10年から4年連続で20億ドル以上を記録している。また、実質GDPを経済活動別に見た場合、運輸・倉庫・通信業が02年から13年までに約2.7倍に成長している。

国内市場が小さいウルグアイは、地理的優位性を利用した物流ハブとしての優位を發揮すべく、早い時期から国外に目を向けてきた。同国には現在、法律（1987年の法律15921号）で定められたフリーゾーン（保税地区）が12カ所に設置されている。このような税優遇が適用される経済特区を設けたことが、物流部門の成長を促す要因の一つになったと考えられる。

魅力はビジネス環境

中南米は一般的に汚職が多い地域とされるが、ウルグアイの魅力は汚職の少なさなどにある。非政府組織トランスパアレンシー・インターナショナル（TI）が13年12月に発表した公務員や政治家の汚職の水準を示す「腐敗認識指数」によると、ウルグアイの順位は世界177カ国・地域中第19位。日本に次ぐ位置につける同国は、カリブ海諸国を除く中南米地域では最も汚職が少ない国だ（表2）。

世界銀行が発表したビジネス環境調査（Doing Business 2014）によれば、ウルグアイのビジネス環境は世界189カ国中第88位。メルコスール諸国の中では最も良好だ。同調査において、20フィートコンテナ1本の輸出入にかかるコストについてもデータが発表されており、輸出入ともにメルコスール諸国の中で最も安いという結果だった。

物流ハブの地位向上を目指して

かくして既に南米南部地域の物流拠点として一定の地位を確立しているウルグアイだが、政府はさらなる物流機能の強化のため「ウルグアイ・ロヒスティコ2030」と称するインフラ整備計画を進めている。これは近隣のブラジル、アルゼンチン、パラグアイだけでなく、ラプラタ川水系を通じてつながるボリビア、さらにはチリまでも含めた南米南部全域の物流ハブを目指す意欲的な戦略だ。

陸路では全長 8,785 キロの国道と 4 万 9,788 キロの県道の舗装整備、1,652 キロの鉄道網改善および鉄道輸送システムの再構築による物流の効率化、貨物輸送能力の強化を狙う。鉄道輸送量を 20 年には現在の 5 倍に増やし、平均輸送距離も 210 キロから 270 キロまで延長することを目指す。水路についても、モンテビデオ港およびウルグアイ川に面した西部のヌエババルミラ港の拡張などが計画されている。

これらの計画の中でも、政府が現在力を入れているのが、南東部ロチャ県のパレンケ地区に建設が計画されている深水港だ。政府によれば、同港の建設は 1960 年代から検討されていたものだという。

13 年 1 月、深水港をパレンケ地区に建設することを定めた法律 19046 号が公布された。同年 4 月には運輸公共事業省決議 186/2013 号によって、2.45 キロの海岸線と 3,000 ヘクタールに及ぶ開発用の土地が政府に接収された。

新設される深水港で取り扱われる貨物は、鉄鉱石や石油・天然ガス、穀物などのバルク貨物とされる。大型船が寄港可能となるよう水深は 20 メートルとなる予定だが、同地区の水深はもともと海岸近くまで深く、浚渫工事費用が安いのが利点の一つという。河川を航行可能な小型の船舶と大型船が海上で積み替え作業を行うことも想定している。文字通り地域のハブ港として、外洋から深水港、深水港から既存の域内各港へと物流をつなぐ役目を担う。政府は、同港利用による物流の集約などにより、例えば中国までの輸送費は、鉱物であれば約 50%、穀物であれば 60% 弱のコスト削減が見込まれるとする。

現在建設に向けた調査が行われているが、政府は 14 年中に建設業務の入札を行う予定で、金額は 10 億ドル程度になると見積もる。

表2 中南米諸国の腐敗認識指数とビジネス環境調査結果

国	腐敗認識指数順位	ビジネス環境順位	輸出コスト (ドル)	輸入コスト (ドル)
ウルグアイ	19	88	1,125	1,440
チリ	22	34	980	930
ブラジル	72	116	2,215	2,275
ペルー	83	42	890	1,010
コロンビア	94	43	2,355	2,470
メキシコ	106	53	1,450	1,740
アルゼンチン	106	126	1,650	2,260
ボリビア	106	162	1,440	1,745
パラグアイ	150	109	1,850	2,275
ベネズエラ	160	181	3,490	3,695

注：輸出入コストは、20フィートコンテナ1本の輸出入にかかる書類作成費、税関手数料、通関仲介業者手数料、その他港湾利用に関する費用などのコスト総額。青色はメルコスール諸国、灰色は太平洋同盟諸国

資料：トランスベアレンシー・インターナショナル、世界銀行「Doing Business 2014」を基に作成

日本の官民が注目

このような状況を反映し、近年日系企業によるウルグアイ進出が増えている。外務省が発表する海外在留法人数調査統計によると、11 年 10 月時点の在ウルグアイ日系企業はわずか 8 社だったが、12 年 10 月には 14 社に急増。在ウルグアイ日本国大使館によれば、14 年 5 月時点の日系企業数は 20 社に上るといふ。

日系企業の進出形態の多くは、フリーゾーンを利用した物流拠点としての進出だ。最近では 13 年 11 月に、島津製作所がモンテビデオ市のフリーゾーン・ソナアメリカ内に医療機器などの販売・物流、顧客や代理店支援のための拠点を設立した。同社はこれまでブラジル拠点を通じて中南米での事業を展開してきたが、今後はウルグアイ拠点がブラジル拠点をも管轄する。同社はウルグアイに拠点を設置した理由の一つとして、ブラジル国内の規制が他の中南米諸国との貿易活動の制約となっていた点を挙げている。

日本政府も企業の動きを後押しするべく、投資協定締結に向けた政府間交渉を進める。12 年 11 月のリス・アルマグロ外務大臣の訪日を機に交渉が開始され、14 年 3 月の会合で 6 回目を迎えた。また、14 年 5 月には石原宏高外務大臣政務官がホセ・ムヒカ大統領を訪問している。

深水港の建設など、インフラ整備は始まったばかりだが、ウルグアイのメルコスールにおける物流ハブとしての役割は、今後もさらに高まっていくだろう。JA

注1：メキシコ、コロンビア、ペルー、チリの4カ国。

注2：ブラジル、アルゼンチン、ベネズエラ、パラグアイ、ウルグアイの5カ国。ボリビアは2012年12月に加盟議定書に署名し、各国の議会における批准待ち。