

日本・パラグアイ関係の 新たな局面を開く

中谷 好江

2021年1月、茂木外務大臣が、100年を超える外交関係の歴史上、二国間の文脈で初めてパラグアイを訪問した。この訪問は、日本・パラグアイ関係の新たなページを開く意義深いものであった。

パラグアイ側は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）拡大以降、初めての、しかも地球の反対側からの外相来訪を大いに評価し、感染拡大防止措置を講じつつ、考え得る最大限の接遇を行い、両国の関係を一層強化したい旨の力強い意志を表明した。

日本から最も遠い南米のメルコスール加盟4か国を、茂木外相が新年早々訪問したのは、我が国と長きにわたる友好関係にあるこれら諸国は、自由、民主主義、法の支配等の基本的価値を共有する重

要なパートナーであり、これらの国々と、北朝鮮への対応や自由で開かれた国際秩序の維持・強化などで緊密な連携を確認し、「包容力と力強さを兼ね備えた外交」を茂木外相自らが推進したいと考えたからである。

パラグアイを含め各国と、法の支配に基づく「自由で開かれた国際秩序」の実現に向け協力することで一致したことで訪問の目的は達成された。北朝鮮による拉致問題も含め最新の東アジア情勢につき、外相から直接説明し、理解を得た意義も大きかった。また、この地域との関係強化の重要かつ特徴的な要素である日系社会との連携について意見交換されたことも特筆したい。茂木大臣とゴンサレス外相（当時）との会談及びアブ

ド・ベニテス大統領への表敬を通じ、パラグアイは、我が国と価値観を共有する信頼できるパートナーであることが、あらためて明確に位置づけられた。

この新たに開かれた二国間関係の歴史のページに、今後何が書かれていくのかを考えるに際し、時間を少し前に戻したい。

昨年11月、筆者は、約3年ぶりにパラグアイに戻ってきた。林立する建設用タワークレーン、急増したホテル、ヨーロッパを思わせる洒落たカフェの盛況、新車のような状態の良い車が目立つ渋滞に驚いた。確かに2017年当時のカルテス政権下でも、英エコノミスト誌が、農業国からの変貌ぶりを記事にし、レイテ商工大臣が「南



写真1：茂木外相のパラグアイ訪問（左からゴンサレス外相、アブド・ベニテス大統領、茂木外相、本使）（写真：1,2はパラグアイ大統領府提供）



写真2：本使のパラグアイ共和国大統領への信任状奉呈

米の工場をめざす」と野心的な目標を掲げ、日本を含め世界中を駆け巡って良好なビジネス環境をアピールしていた。そういえば、レイテ大臣が日本で使ったビデオは日本語音声で作成されていたことも印象的であった。投資の増加、大規模ショッピングセンターはじめ建設ラッシュはすでに始まっていたが、その拍車のかかり具合ぶりは想定以上であった。

その一方で近隣国と比較して相対的に良好な治安、物価の安定、パラグアイ人の人懐っこさは変わっていないことに安堵した。大統領官邸が全く埠で囲まれておらず、警備も数名のみで物々しいライフル銃を掲げてもいいことは、この国の治安の良さを語っている（写真4参照）。

では、この変化をもたらしたものは何であろうか。

まず、長年の政治の安定と健全な財政運営、為替の安定が、近年、世界の投資家から評価されてきたことが挙げられる。2000年代は

じめ、近隣諸国で左派ポピュリスト政権が相次いで誕生した時期、パラグアイでは、4年弱のルゴ左派政権を除き、一貫して中道右派政権が継続した。また、鉱物資源を持たないというマイナスともいえる特徴が、国際市況・経済の直接的な影響を受けにくいことで、リーマンショックの影響も最小限にとどまり対ドル為替相場の安定、物価の安定がもたらされている。経済もこの10年間、平均3.1%成長と安定していることが、逆に成長国として際立つことを妨げてきた面はあるものの、むしろ「安定」の価値にもっと注目されてしまうべきと考える。財政赤字は対GDP比1.5%という法律で課された上限の下、厳格に管理（コロナ感染対策の緊急財政支出により、右上限は8%に引き上げられているが、もとに戻すための計画を策定し、厳格な管理は継続）、また、低い税率とわかりやすい税体制（法人税、所得税、消費税がすべて10%）と相俟った各種投資誘致策（マキラ制度等）、若くて

豊富な労働力、停電の頻発は課題であるものの豊富で安価な電力及び政府が取り組んできた道路をはじめとするインフラ整備の効果もある。アブド・ベニテス大統領は、道路の開通式に積極的に参加し、折に触れ、道路整備実績をアピールしている。就任後3年間で2,348km以上の舗装道路が新たに整備され、さらに2,825kmの舗装道路を整備中である（パラグアイの道路総延長は、約64,000km、舗装率は2020年現在、約11%）。

とりわけ、歴代政権が実施できなかったブラジルとの国境をつなぐ橋（通称、第二友情の橋）の建設及び太平洋と大西洋をつなぐ国際プロジェクトである両洋間横断道がアブド・ベニテス大統領とボルソナーロ ブラジル大統領の強力なイニシアティブで静かにかつ着実に進行していることは特筆される。インフラ整備については、これまで日本の協力で地方道路整備を行ってきており、現在実施中の東部輸出回廊の整備により、同国の輸送効率が向上し、輸出競争



写真3：洒落たカフェも登場



写真4：パラグアイ大統領官邸

力の強化につながることが期待される。

また、メルコスールの一員として、ブラジル、アルゼンチン市場へのアクセスの良さと、自動車部品製造に見られるとおり、同地域のサプライチェーンに組み込まれていること及び、パラグアイにおいては日系社会の存在感及び日本語が広く理解されていることによって、日本企業が進出しやすい素地があることも忘れてはいけない。

設立4年に過ぎないパラグアイ宇宙機構（AEP）が、宇宙航空研究開発機構（JAXA）及び九州工業大学他の協力を経て、パラグアイ初の国産衛星を製造し、3月、野口聰一宇宙飛行士により軌道に放出されたことは、2国間協力関係の新境地を開くものであり、パラグアイ政府・国民に自信を、青少年に希望を与える慶事であった。この事業は、パラグアイが支援の一方的な受け手ではなく、共同作業のパートナーとなったことも示している。ここでもベテランと若き日系人エンジニアが貢献している。

図1：南米大陸横断回廊



出所：南米大陸横断回廊（IIRSA・El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) <http://www.iirsa.org/News/Detail?id=217>

移住85周年を迎えた日系社会及び60年以上にわたって蓄積された経済協力がパラグアイ経済・社会に貢献してきたことは広く知られているが、今後は、パートナーとして、二国間関係においては、一層の貿易・投資関係の強化、多国間の枠組みでは、法の支配に基づく「自由で開かれた国際秩序」の維持・強化という旗印の下、SDGsや気候変動問題等に共に取り組むことが期待される。

例えば、現在の世界有数の食料自給率を、さらに生産性を上げることで世界の食糧庫としての地位を確立できれば、SDGsの1の目標「貧困をなくそう」や2の目標「飢餓をゼロに」達成に貢献できるのではないか。衛星及び地上レーダーによるデータ収集、分析を通じた農地状況管理及び農牧産品に付加価値を産む食品加工への協力を模索したい。また、豊富な森林資源を活用して排出権取引で協力できないだろうか。

一方で、汚職、交通インフラ、頻発する停電、知的財産権の保護、上下水道・医療体制等の社会インフラ整備等々課題が多いことは認

めざるを得ないが、これら課題は、見方を変えれば、発展や協力の種でもある。筆者は、上記で述べたとおりの日系社会の存在感、パラグアイの官民を問わない圧倒的な親日ぶり、政治経済の安定、相対的に良好なビジネス環境等に加え、市場規模（人口約700万人、首都圏約200万人）が、日本企業がパイロットプロジェクトを試すに適した条件に恵まれていると考える。パイロットプロジェクトというのは、メルコスール市場を視野に入れられるからである。例えば、首都圏は、電動バスを普及させるには適度な市場規模と思われ、電池は輸入せざるを得ないとしてもバスを製造できないだろうか。

規模が限定的な市場にもかかわらず、需要を先取りして成功した例として、イースタン航空のマイアミ直行便就航は参考になると思われる。国際航空業界が厳しい状況にある中、イースタン航空は、米国・パラグアイ双方の帰国民の輸送を目的としたマイアミとの不定期直行便を運航し、その後定期便化、増便に至っている。

コロナ感染症拡大によりビジネ

図2：東部輸出回廊



出所：東部輸出回廊（外務省：<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000033398.pdf>）

スモデルは様変わりしてしまった。柔軟かつ大胆な発想で、日本の官民が参画する新たなプロジェクトが実現し、パラグアイ・モデルとして近隣国ひいては世界と共有されることが筆者の夢である。

まずは、コロナ感染拡大の収束と共に取り組むことが最優先ではあるが、人の往来が復活した暁には、筆者の夢を共有くださる方がパラグアイにご来訪され、意見交換できる日が一刻も早く訪れる事を切望している。意見交換はオンラインでもできるけれど、百聞は一見に如かず。一人でも多くの方に、茂木外務大臣のように、身をもって (con carne y hueso)、

パラグアイの潜在力を実感いただきたい。

(本稿は筆者個人の見解であり、外務省及び在パラグアイ大使館の見解を述べたものではない。)

(なかたに よしえ 在パラグアイ日本国大使)

ラテンアメリカ参考図書案内



『ヒスピニックマイノリティとメキシコ自動車ビジネス』

樋口 和喜 日本橋出版
2021年6月 218頁 1,600円+税 ISBN978-4-908862-96-0

米国の人口4億人のうちヒスピニックは6,000万人と言われる。うちメキシコ出身者が63%を占めており、まずヒスピニックを語るにはメキシコ人の気質やメキシコの特徴を見る事でその行動が似通っている事を見る。米国という巨大な市場に隣接したメキシコで、日本企業が共生しえるようにビジネスを進めるのがよいか、上手なオペレーションを行うための著者独自の提唱として、ヒスピニック消費市場へ食い込むためにはスペイン語による広報やその気質を熟慮した取り組みが必要であり、米政府のマイノリティ自立策とは異なり日本企業はヒスピニックをその出身国で活躍できる人材として登用すべきと指摘している。そして日本企業が、ヒスピニックを通して米・メキシコの一体型ビジネスを現実化するために、グローバルに活躍できる人材育成が急務であることを説いている。

著者は住友商事で38年間自動車製造関連ビジネスに従事し、うち17年はメキシコに駐在した。その後官民交流人事で2017年から2020年の間駐エルサルバドル大使を務めた際に得た知見も交え、米国におけるヒスピニックの活躍と、スペイン語とビジネス関係を共通項として結ばれるメキシコと米国の関係、自動車産業を中心にメキシコ人気質、ヒスピニック消費市場への食い込み、ヒスピニックマイノリティとの協業、ヒスピニックの人材登用、さらにメキシコでの事業推進への有用な提案と、グローバルに活躍できる日本人人材の育成の緊要性を強調している。巻末に参考資料として、メキシコの経済発展を支えた自動車産業の歴史と現況が付されている。

米国の自動車市場・メキシコ自動車産業におけるビジネスの創出、この地域での会社経営やこれからグローバル人材の育成に資する著者の長年の実務経験と知見からの有益な示唆が多々受けられる。

(桜井 敏浩)