

『ラテンアメリカ・カリブ研究所レポート』<<寄稿>>南米大陸横断回廊建設による  
ヒトとモノの新たな流れー外国投資促進および域内観光開発の可能性ー (New Flows of  
People and Goods through the Construction of the Bi-Oceanic Road Corridor : The  
Potential for Promoting Foreign Investment and Tourism Development in the South  
American Region)

小谷博光<sup>1</sup>

目次：

はじめに

1. 南米大陸横断回廊の軌跡

1.1. 大陸横断回廊建設の目的と予想される経済的効果

1.2. 南米南部地域で進む様々な地域統合

メルコスール

太平洋同盟

1.3. 建設工事の進捗状況

パラグアイの建設工事進捗状況

ブラジルの建設工事進捗状況

アルゼンチンとチリの建設工事進捗状況

1.4. 南米南部地域の域内外貿易の多様化および円滑化に貢献する大陸横断回廊

港湾の効率化

国境管理の合理化

2. 南米南部地域内で生まれるモノとカネの移動

2.1. 世界各地から南米南部地域に寄せられる海外直接投資

グリーン・フィールド投資からみる産業発展のチャンス

南米諸国への海外直接投資

2.2. 短期的な世界経済の動向とラテンアメリカ・カリブ地域

2.3. 急速に変化する投資関連の制度と国際的な枠組み

2.4. 大陸横断回廊周辺国の貿易環境

ブラジルの貿易環境

大陸横断回廊を活用したブラジルの販売戦略

チリの貿易環境

---

<sup>1</sup> 人間環境大学専任講師、アスンシオン国立大学南米大陸横断回廊調査プロジェクトメンバー、特定非営利活動法人日本ラテンアメリカ開発協会 代表理事。

本研究は、文部科学省科学研究費：基盤研究 B「積極的平和構築のツールとしての観光研究 — 中米地域におけるエコツーリズムを事例に」（課題番号：20H04438、代表研究者：武田淳）による研究成果の一部である。

大陸横断回廊を活用したチリの販売戦略

アルゼンチンの貿易環境

大陸横断回廊を活用したアルゼンチンの販売戦略

パラグアイの貿易環境

大陸横断回廊を活用したパラグアイの販売戦略

### 3. ヒトの移動を促進する大陸横断回廊の展望

3.1. ヒトの移動と関連がある域内におけるサービスと業種の発展可能性

3.2. 豊かな自然環境が残る南米南部地域に根差したエコツアー

おわりに

引用文献

## はじめに

2020年以降、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）によるロックダウンやテレワーク、米中貿易摩擦なども相まって、世界中で半導体不足が叫ばれている。また、巣ごもり需要の増加などにより、コンテナ取扱量が増えたことで、コンテナ不足やコンテナ価格の高騰を招き、グローバル・サプライチェーンの混乱を招いている（日本貿易振興機構 2021）。

国際貿易に目を転じると、アジア地域を筆頭に商品輸出額が回復傾向を示しているものの、2020年は世界の商品輸出額（前年比8%減）と商業サービス輸出（前年比20%減）に与えたCOVID-19の影響は甚大であった（WTO 2021）。同年の製造業部門では、需要の低迷と生産ラインの混乱により、自動車関連の世界輸出が最も影響を受け（前年比16%減）、また、商業サービス部門では、国境封鎖や検疫の強化、ロックダウンなどにより、世界旅行輸出（前年比62%減）が甚大な影響を受けた（同上書）。

では、これらグローバル・サプライチェーンの混乱ならびに国際貿易の低迷と関連性があると考えられる世界の海外直接投資<sup>2</sup>は、どの様な状況となっているのだろうか。

世界の海外直接投資は、COVID-19の影響をそれほど受けていない2019年の1.5兆ドルから、パンデミックの影響が世界経済に直撃した2020年の1兆ドル、そして世界経済が回復の兆しを見せ始めた21年の1.6兆ドルと推移してきたが、22年の海外直接投資は減少傾向に振れる可能性があり、楽観的な見通しであっても、前年と同程度の1.6兆ドルに留まるであろうと予測されている（UNCTAD 2022）。21年の海外直接投資の急速な回復には、多国籍企業が海外関連会社に留保した利益である再投資留保利益や、M&A（合併・買収）市場の活況の影響が大きかったと分析されている。

先進国だけでなく開発途上国へも資金が流入したが、開発途上国へ流入した海外直接投資は8,370億ドル（前年比30%増）という記録的な回復となった（同上書）。しかし、海

---

<sup>2</sup> 本稿では、Foreign Direct Investment Inflow を「海外直接投資」と明記し、海外直接投資の流入ないし受入額で表示する。

外直接投資の地域差が顕著であり、東アジアと東南アジアが牽引したアジア地域への 6,190 億ドル（前年比 19%増）であったが、ラテンアメリカ・カリブ地域へは 1,340 億ドル（前年比 56%増）の海外直接投資額となり、2020 年の 860 億ドルから部分的な回復を見せたものの、パンデミック以前（2019 年）の 1,590 億ドルには遠く及んでいない（同上書）。20 年のデータではあるが、新興国や発展途上国・地域のうち、海外直接投資の極端な落ち込みを見せたのは、ロシア連邦とラテンアメリカ・カリブ地域であった UNCTAD 2021）。ロシア連邦はコロナ禍の影響と資源価格の低迷が影響したものであるが、ラテンアメリカ・カリブ地域は、輸出需要の崩壊と商品価格の下落、観光産業の低迷が響き、天然資源と観光関連の投資が減少した（同上書）。

では、世界中で COVID-19 からの回復傾向が見られる現在、これらのデータは、ラテンアメリカ・カリブ地域が投資先としての魅力が弱いことを示しているのであろうか。筆者は、そう単純ではないと考えている。

2020 年にみられたラテンアメリカ・カリブ地域への海外直接投資の減少は、主に多国籍企業が海外子会社を通じて資金調達に動いたため、ブラジルから 260 億ドルもの海外直接投資が流出したことにある。また、120 億ドルが流出したチリでは、多国籍企業が他地域の関連会社に対する融資を増やしたためであった。これらの利益に敏感な多国籍企業にとって、ブラジルやチリで十分に利益を上げることができる環境が整えば、それらの国々にこれまで以上の海外直接投資を呼ぶことができるのではないかと筆者は見ている。

本稿では、南米大陸横断回廊（Corredor Vial Bioceánico）（以下、大陸横断回廊）を中心として論を展開するが、まさにこの回廊とは、ブラジルとチリの両国が接する大西洋と太平洋を陸路でつなぐ国際貿易交通網のことである。2023 年の完成を目指し建設が続けられている。

大陸横断回廊は、南米大陸を東西に横断し、太平洋と大西洋をつなぐ自動車道のことである。太平洋側から、チリ、アルゼンチン、パラグアイ、ブラジルの 4 か国にまたがる大陸横断回廊が完成・運用されると、これまでよりも効率的な物流網が構築され、同時に人流が活発化することで、新たなサービスや産業が生まれる可能性がある（小谷 2021）。また、この大陸横断回廊には、ヒトやモノの移動がスムーズになるだけでなく、効果的な地域統合にまで発展させようという狙いが託されている（IDB 2017）。

大陸横断回廊は、南米南部共同市場（以下、メルコスール。スペイン語では MERCOSUR、ポルトガル語では Mercosul）加盟国・準加盟国を東西に横断する。大陸横断回廊が自国の近くを通過するウルグアイやボリビアなどの周辺諸国でも、太平洋と大西洋へのアクセスが格段に向上することが見込まれている。つまり、大陸横断回廊がメルコスールの加盟・準加盟各国に与える経済的・社会的な影響は大きく、メルコスール内ですでに経済大国の座を築いているブラジルとチリ（準加盟国）、アルゼンチンが受ける経済的恩恵は計り知れない。そこで、本稿の第 2 章では、大陸横断回廊の開通後、域内外の貿易ならびに投資に与える影響について、大陸横断回廊が果たす経済的効果を紹介する。加えて、大陸横断回廊の完成に

合わせて整備されてきた、港湾の効率化と国境管理の合理化などにも言及したい。

大陸横断回廊がもたらす効果は、モノの移動だけではない。回廊が整備されることにより、新たなヒトの移動が生み出される。すでに南米諸国連合（UNASUR）加盟国の国民であれば、観光目的の移動の場合、自国の身分証明書のみを提示することで、移動ならびに滞在はある程度自由化されている。そこで、第3章では、大陸横断回廊を利用することにより、南米南部諸国内の移動の活発化を見込んだ観光業の可能性について取り上げる。

なお、本稿では、原則、域内関税を撤廃しているメルコスールの加盟国（アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ）に加え、大陸横断回廊が通過する準加盟国のチリを加えた南米南部地域に焦点を絞り、大陸横断回廊の影響を分析・考察する。

## 1. 南米大陸横断回廊の軌跡

### 1.1. 大陸横断回廊建設の目的と予想される経済的效果

自国内を大陸横断回廊が通過するブラジル・パラグアイ・アルゼンチン・チリの大統領は、2015年12月に「大陸横断回廊に関するアスンシオン宣言」（La Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos）に署名した（IDB 2017）。そこには、大陸横断回廊を建設することで、①国境を越えた輸送の促進と通関手続きの合理化、それにより②スムーズかつ効率的にヒトとモノが移動することで、より③アジア太平洋市場やEU市場において、南米南部地域のモノが経済的な競争力を生み出し、④社会経済状況の改善や⑤効果的な地域統合へつなげることなどが目的として記されていた（IDB 2017、Maciel et al. 2019）。

詳しくは後述するが、大陸横断回廊とは、太平洋に接するチリのアントファガスタ（Antofagasta）やイキケ（Iquique）などの港湾都市から、アルゼンチンとパラグアイの北部を通り、ブラジルのカンポ・グランデ（Campo Grande）まで続く自動車道のことである。そこからブラジル国内の幹線道路などを組み合わせることで、大西洋沿岸のサントス港およびパラナグア港まで、利便性の高い輸送網が形成されることとなる。

これまで、大西洋岸のアルゼンチンやブラジルからアジア向けに輸出を行う場合は、パナマ運河を通過するか、もしくはマゼラン海峡を2週間かけて下る必要があった（MOPC 2021）。小谷（2021）でも指摘したが、通航料が割高であるにもかかわらず（日本経済新聞 2020）、パナマ運河は常に混雑していることから、運航計画に支障がでている（日本船主協会 2020）。一方、複雑な地形と気象条件の変化が激しいマゼラン海峡は、常に積み荷と船員を危険にさらしてきた。

ブラジルからアジア市場に陸路で輸出する場合、ブラジルからパラグアイを経てチリのアントファガスタ港まで平均10日程かかっているとの報告や（Greg 2020）、ブラジル中西部からパラグアイ川を下り、大西洋からマゼラン海峡もしくはパナマ運河を経て、太平洋側のアジアの港まで約25日かかるとの指摘もある（Muñoz 2022）。しかし、大陸横断回廊が完成すると、ブラジルのポルト・ムルティーニョからアントファガスタまで

(2,000km) の区間は、トラック輸送が可能となる。そうすると、同区間を 30 時間で移動することが可能となるため、ブラジルから太平洋側に出るまで、従来かかっていた 10 日間もしくは 25 日間は、約 1.5 日～2 日に短縮される (同上書)。仮に、ブラジルのマト・グロッソ・ド・スール州からアジア市場に向けて輸出すると、具体的な輸送に係るコストは、従来と比べて 25～30% も削減できるとされている (MOPC 2021)。

パラグアイからアジア市場にモノを輸出する場合、ブラジルから輸送する場合と同様に、パナマ運河もしくはマゼラン海峡を通過する必要があるが、大陸横断回廊を使って輸送すると、14 日間分の運賃 (8,000km の移動) が削減できるようになる (MOPC 2021)。具体的なコスト削減額は、コンテナあたり 1,000 ドルが削減可能であると考えられている (同上書)。

## 1.2. 南米南部地域で進む様々な地域統合

南米大陸では、南米諸国連合、ラテンアメリカ・カリブ諸国共同体、アンデス共同体、ラテンアメリカ統合連合、太平洋同盟、メルコスールなど、政治や経済的連帯などと密接な主義、主張、思惑などにより、様々な地域統合が進められてきた。

本節では、南米南部を東西に横切る大陸横断回廊の地理的特性と経済的恩恵を生み出しえる大陸横断回廊の可能性から、これら地理的・経済的な側面と関係が深いメルコスールならびに太平洋同盟を紹介したい。

### メルコスール

域内関税などの撤廃を目指し 1995 年に発足したメルコスールは、ブラジルやアルゼンチン、パラグアイ、ウルグアイの加盟国<sup>3</sup>が参加する関税同盟である。自動車や自動車関連部品、砂糖などの例外品目を除き、域内では関税の原則撤廃と対外共通関税の設定などが主たる目的である。2019 年にメルコスールと EU (欧州連合) は自由貿易協定の政治的合意に至った。メルコスール・EU 貿易圏は、人口にして約 7.4 億人と世界の GDP の 25% にもなるため、非常に大きな貿易環境の発展が見込まれる (在パラグアイ日本商工会議所・JICA パラグアイ事務所 2021)。

### 太平洋同盟

太平洋同盟は、加盟国であるチリやメキシコ、コロンビア、ペルーを中心に、域内では自由に物品・サービス・資本・ヒトの移動や政治的連携、社会的・経済的な格差是正などを目指して 2012 年に設立された (外務省 2019)。域内人口 2.2 億人を擁する太平洋同盟は、16 年には域内の貿易品目の即時撤廃を定める追加議定書が発効し、加盟国間の貿易品目の実

---

<sup>3</sup>メルコスールの加盟国には、ボリビア (2012 年に加盟議定書に署名されたものの、いまだ各加盟国の議会で批准されていない) とベネズエラ (2012 年に加盟したが、16 年に上記 4 加盟国外相が加盟資格の停止を通知) が加盟交渉していた。メルコスールには、準加盟国として 6 か国 (チリ、ペルー、エクアドル、コロンビア、ガイアナ、スリナム) が加盟している。

に 92%の関税を即時撤廃した（浦部 2016、外務省 2019）。

### 1.3. 建設工事の進捗状況

大陸横断回廊は、ブラジル南東部のサンパウロ州から南西部のマット・グロソ・ド・スール州を通過し、パラグアイ北部のボケロン県とアルト・パラグアイ県を東西に横切る。その後、アルゼンチン北部に入ると、サン・サルバドール・デ・フレイ市を經由する北ルートもしくはサルタ市を經由する南ルートを通り、チリ北部のカラマ市に到着した後は、太平洋沿岸に位置するイキケ、トコピヤ、アントファガスタなどの港湾都市へとつながる。



図1 南米大陸横断回廊の通過ルート

出典：小谷（2021）で作成した大陸横断回廊のルートを引用した。

大陸横断回廊の道路建設は、基本的には既存の交通インフラを利用するため、2018年当時、道路建設が行われていなかったのは、チャコ地方を通る道路の一部（ブラジル国境からロマ・プラタおよびマリスカル・エステイガリビアまでの約 300km）の未舗装区間であった（Muñoz 2022）。そのため、大陸横断回廊完成のカギを握るパラグアイでの建設工事から見ていきたい。

#### パラグアイの建設工事進捗状況

図2を参照すると、パラグアイを通過する工事区間では、ロマ・プラタからカルメロ・ペラルタまでの全長 277km の第1区間の工事は、すでに完成しており（MOPC 2022a）、2022年には、第3区間のマリスカル・エステイガリビアーポソ・ホンド区間（219.5km）とマリスカル・エステイガリビアへのアクセス（8.1km）の改



図2 パラグアイ国内の建設工事区画割り

出典：筆者が MOPC(2022c)より引用し、一部編集した。

修と舗装工事、ポソ・オンドに建設される国境管理センター、大型車用の料金所や計量所などである（MOPC 2022b、 MOPC 2022c）。第3区画は、2022年末までの完成が目されている。第2区画に関しては、公共事業・通信省のアルノルド・ウィーンズ大臣の発言によると、財政的な余裕ができてから入札に取り掛かるとのことである（MOPC 2020d）。

また、カピタン・カルメロ・ペラルタとマルチニョ港の間には、パラグアイ川に架かる橋が建設される予定である。橋の予定地周辺には、すでにコンクリート・プラントが建設され、土壌調査などが終了している（MOPC 2022a）<sup>4</sup>。

### ブラジルの建設工事進捗状況

パラグアイとブラジルとの国境に架かる国際橋は、2021年12月13日に工事が着工した。工期は36か月（3年）を予定し、24年には両国をつなぐ国際橋が開通する予定である（Câmara 2021a、 Viegas 2022）。

同時に工事が進められているのは、ポルト・ムルティニーニョからブラジル国内のプレジデント・プルデンテ方面に延びる国内幹線道路（BR-267）である（Câmara 2021b）。大陸横断回廊を利用するトラックを中心に、1日に700台の貨物トラックが通過すると考えられているため、路肩の造成や再舗装などに取り組んでいる（同上書）。加えて、ブラジル政府および州政府は、大陸横断回廊につながる700kmもの道路の補修工事などを、3年以内に完成させる見込みであると報告している（同上書）。

現在、工事は進行中ではあるが、ある程度完成に近づいてくると、道路周辺にはガソリンスタンドやホテル、レストランなど飲食サービスなど、ヒトとモノの移動や滞在に欠かせないサービスや物資が必要となり（同上書）、街の再開発へとつながっていくことが考えられる。

### アルゼンチンとチリの建設工事進捗状況

前述したブラジルの再舗装や改修工事と同様に、アルゼンチンとチリも、道路の改修工事を行っている。

特に特筆すべき点をあげると、大陸横断回廊が通過するアルゼンチンのサルタ州とフフイ州を横断することから、インフラ投資として150億ドル規模の投資が予定されている（Shiota et al. 2022）。

## 1.4. 南米南部地域の域内外貿易の多様化および円滑化に貢献する大陸横断回廊 港湾の効率化

---

<sup>4</sup> イタイプ水力発電公社（Itaipu Binacional）が出資する国際橋は、3社で構成されたコンソーシアムが約6,168億グアラニー（約123億円）で受注した（1USD=135円=6,800PYG/2022年6月下旬）。

大陸横断回廊の太平洋側の港湾の一つにチリのアントファガスタ港がある。この港湾を経由して輸出入する場合、65 の市場とチリ政府が締結した 29 の通商協定が効果を発揮する。これは、世界の 67%の人口と 88%の GDP（国内総生産）に相当する各国に輸出入できることを意味する（Portal Portuario 2020a）。アントファガスタ港を起点とすることで、主にアジアへのアクセスが増大する一方、同様に大西洋側のブラジルのサントス港を起点とすることにより、主にヨーロッパやロシア、アジアへのアクセス向上の可能性が想定されている<sup>5</sup>。

アントファガスタ港では物流ゾーンを補強するだけでなく、外国貿易の効率化を図るため、デジタル化を進めてきた。これにより、港湾物流情報を可視化することで港湾物流の効率化を目指す港湾コミュニティ・システム（Port Community System: PCS）の改良や、関税に関する情報システムである貿易システム（Integrated Foreign Trade System : SICEX）、船舶入出港時に求められる複数の行政機関への手続きを一元化できる MSW（Marine Single Window）の強化につながった（Portal Portuario 2020b）。デジタル化が進められてきたことにより、対面での対応を最小化し作業の効率化を図ることが可能となり、アントファガスタ港が受けた COVID-19 による様々な制約は限定的であった。

また、アントファガスタ港から南東に 25km に位置するラ・ネグラには工業地帯があるが、パラグアイ保税輸出加工区（Zona Franca）導入のため、2016 年より 10 ヘクタールの土地が確保されている（Herman 2022）。さらに、アントファガスタ港と北に位置するイキケの保税輸出加工区は幹線道路でつながれており、物流網が形成されている。一方、大西洋沿岸のサントス港では、大型船を接岸可能とするために深さ 15m の浚渫工事が行われた。大陸横断回廊の始点・終点にあたる港湾の整備が急がれている。

## 国境管理の合理化

大陸横断回廊を横断する際、いくつかの国境を通過することになる。そこで、効率的なチェックが求められる訳だが、SINTIA システムと呼ばれる積荷分光画像化技術や単一電子申請フォーム、電子シールシステム、優先積荷手続き、一元化された入国管理・通関手続き、そして交通安全基準に差が出ないように安全基準の質を均質化するなどの取り組みが予定され、準備が進められている。

## 2. 南米南部地域内で生まれるモノとカネの移動

### 2.1. 世界各地から南米南部地域に寄せられる海外直接投資

#### グリーン・フィールド投資からみる産業発展のチャンス

「はじめに」で指摘したことだが、2021 年の世界の海外直接投資は、特に先進国を中心に、企業の合併・買収や低い資金調達コスト、大規模なインフラの刺激策などの影響を受け、前年比 64% 増の 1 兆 5,800 億ドルまで著しい回復をみせた（UNCTAD 2022）。開発途上国

---

<sup>5</sup> パラグアイとチリは、2020 年 10 月に自由貿易協定の交渉を開始した。

への海外直接投資は、8,370 億ドル（前年比 30%増）となり、その大部分がアジア地域（6,190 億ドル）に集中しているものの、ラテンアメリカ・カリブ諸国への海外直接投資は 1,340 億ドルに留まった（同上書）。

2021 年、ラテンアメリカ・カリブ諸国への海外直接投資の特徴は、従来からの自動車製造、金融・保険サービス、電力供給関連産業への強い流入に加え、地域全体で情報・通信サービスへの投資が高まったことが影響した（同上書）。しかし、新規の工場建設に代表される、外国における法人の新規設立や設備・従業員の確保などを一から行うグリーン・フィールド投資は、世界規模（21 年）は 6,590 億ドル（前年比 15%増）に上ったが、開発途上国では前年と変わらない 2,590 億ドルに留まり、開発途上国における産業分野への新規投資が回復しきれていないことを示している（同上書）。

World Investment Report 2021（UNCTAD 2021）によると、2021 年の世界の海外直接投資は、コロナ禍以前（2019 年）の水準に戻ると予測していたが、ラテンアメリカ・カリブ地域に限っては、21 年は前年の 20 年と同程度の投資額が続くと予測された。

その背景には、①主要な海外直接投資の受入国であるチリやコロンビア、ブラジルなどで、2021 年と 22 年に総選挙が予定され政策の不確実性が高く、米国からの貿易や送金額の増減が見通せないこと、加えて、②財政的な余裕が少なく、③グリーン・フィールド投資への依存度が高いことなどが指摘されていた。特にグリーン・フィールド投資は、ラテンアメリカ・カリブ地域にとって重要な投資形態であり、企業を誘致し産業活性化を図ることで、経済の大幅な改善に寄与することが見込まれる。

世界規模でみると、2021 年のグリーン・フィールド投資は部分的な回復に留まり、今後の経済動向によっては大幅な縮小へと舵を切る可能性がある（UNCTAD 2022）。前述したが、ラテンアメリカ・カリブ地域では、低調なグリーン・フィールド投資が予測されている。

こうした中で、本稿で取り上げる大陸横断回廊によるモノやヒトの劇的な移動は、ラテンアメリカ地域の中でも特に南米南部地域においては、産業投資を呼び込む起爆剤となる可能性はないのであろうか。

### 南米諸国への海外直接投資

2021 年の南米諸国の海外直接投資総額は 881 億ドル（20 年比 74%増／19 年比 20%減）となり、南米の主要な海外直接投資受入国では、一次製品の生産やグリーン・ミネラルの採掘事業が盛況であった（UNCTAD 2022）。以下、大陸横断回廊が通過する 4 か国の海外直接投資（21 年）を見ていきたい（同上書）。

- ・ブラジルの海外直接投資は 503 億ドル（20 年比 77%増／19 年比 22%減）の増加であった。大陸横断回廊の大西洋側窓口となるブラジルでは、電気自動車やバッテリーなどの生産拠点や洋上風力発電所の建設プロジェクトなどにより、グリーン・フィールドへの投資が増加しただけでなく、情報技術や金融サービスへの投資も盛んであった。
- ・太平洋側窓口であるチリでは、大型買収や鉱山開発、アンモニアプラントの建設などに

支えられ、海外直接投資は 127 億ドル（20 年比 32%増／19 年比 16%減）となった。

- ・アルゼンチンでは、主に鉱業開発に海外直接投資が流入し 65 億ドル（20 年比 62%増／19 年比 1%減）に増加した。
- ・パラグアイでは、前年とほぼ同額の 1.2 億ドル（20 年比 1%増／19 年比 45%減）の海外直接投資であり、周辺諸国と比べ、COVID-19 による経済停滞から脱却できていない。しかし、21 年のパラグアイの対内直接投資ストック（inward FDI stock）は 63 億ドルに上り、周辺国と比べて規模は小さいものの、2010 年と比べ 82%の増加をみせている。これは、ブラジル（2010 年比 7%減）やアルゼンチン（同 15%増）、チリ（同 12%増）などの周辺国の対内直接投資ストックの推移と比較すると、21 年末のパラグアイにおける資産や貸付額なども含む海外直接投資の総額が、10 年間で倍増し国内に滞留していることを示している。つまり、パラグアイは海外からの海外直接投資は、依然としてパンデミック以前の水準まで回復していないものの、パラグアイ国内には対内直接投資ストックを利用した工場や販売会社の設立など、新規事業への進出が拡大する可能性は十分に有しているのではないだろうか。

## 2.2. 短期的な世界経済の動向とラテンアメリカ・カリブ地域

世界中が COVID-19 から完全に抜け出すことができない中、長期化の様相を呈し始めたウクライナ戦争、また、エネルギー価格や食料品価格の上昇をもたらす 2022 年のインフレ率（先進国 5.7%／新興途上国・開発途上国 8.7%）が、前年と比べて急上昇すると予測されている（UNCTAD 2022）。加えて、主要国における金利の上昇や、表 1 で示した 2022 年・23 年の GDP 予測値の下落（IMF 2022）などが見込まれ、これら経済環境の悪化が海外直接投資に多大な影響を与えることが危惧されている。

表1 世界経済の成長見通し

	2021年	2022年 (予測値)	2023年 (予測値)
世界の国内総生産	6.1	3.6	3.6
先進国全体	5.2	3.3	2.4
米国	5.7	3.7	2.3
ユーロ圏	5.3	2.8	2.3
日本	1.6	2.4	2.3
新興国・発展途上国全体	6.8	3.8	4.4
アジア	7.3	5.4	5.6
欧州	6.7	-2.9	1.3
ラテンアメリカ・カリブ諸国	6.8	2.5	2.5
中東・中央アジア	5.7	4.6	3.7
サブサハラアフリカ	4.5	3.8	4.0

出典：IMF（2022）“World Economic outlook 2022: War Sets Back the Global Recovery”, p.6より、筆者作成。2022年4月発行版

注：本表では、実質GDPを採用し年率（%）変化を示した。

世界経済の低迷の最も大きな要因は、ウクライナ戦争であると言われているが、その関係国（表 1 では、「新興国・開発途上国全体」内の「欧州」に含まれる）を除き、2022 年と 23 年の GDP 予測値は、ラテンアメリカ・カリブ諸国が、世界のどの地域よりも経済成長が低いと予測されている。

IMFは、その理由として、①ラテンアメリカ・カリブ地域の主要な貿易相手国である米国と中国の経済成長見通しが低迷していること、②インフレ率の上昇に対応するため（表2参照）、ブ

表2 世界の地域毎のインフレ率の推移

ラジルを筆頭に内需を圧迫するほどの金利引き上げを実施してきたことから、今後、数年間は低調な経済成長が続くものと考えている。

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年 (予測値)	2023年 (予測値)
先進国全体	1.5	1.7	1.5	1.4	2.9	4.4	2.4
米国	1.9	2.4	1.8	1.2	4.2	6.3	3.0
ユーロ圏	1.1	1.5	1.7	1.6	2.0	3.2	2.4
日本	-0.1	0.0	0.6	0.9	-0.9	0.4	0.4
新興国・開発途上国全体	4.4	4.9	5.1	5.2	5.9	8.7	6.5
アジア	2.4	2.7	3.3	3.1	2.2	3.5	2.9
欧州	5.6	6.4	6.6	5.3	9.5	27.1	18.1
ラテンアメリカ・カリブ海諸国	6.3	6.6	7.7	6.4	9.8	11.2	8.0
中東・中央アジア	6.9	9.8	7.8	10.6	13.2	12.8	10.5
サブサハラアフリカ	10.6	8.3	8.1	10.2	11.0	12.2	9.6

出典：IMF（2022）“World Economic outlook 2022: War Sets Back the Global Recovery”より、筆者作成。  
2022年4月発行版

### 2.3. 急速に変化する投資関連の制度と国際的な枠組み

2023年以降、世界の課税ルールに大きな変更が加えられる可能性が高い。具体的には、これまで以上に多国籍企業が税金を支払い、先進国よりも開発途上国に再配分される仕組みである。これにより、多国籍企業が投資先を決める要因として各国が採用してきた競争税率や税制優遇措置から、インフラ整備や規制、制度などの別の投資環境・条件に焦点が移ることが予想されている（UNCTAD 2022）。

2021年になると、先進国では、外国企業による買収から自国内の戦略的企業を保護するため、投資に不利な措置が増加した一方、開発途上国では、投資の自由化や促進を目的とした措置が多く採用された。先進国を中心に、域外からの直接投資を事前に審査する投資スクリーニング制度を新しく導入もしくは既存の制度を強化する国が増加し、投資スクリーニング制度の実施国を合わせると、2021年には世界の海外直接投資に占める割合は前年の52%から63%に増加し、海外直接投資ストックは前年の67%から70%まで上昇した（UNCTAD 2022、日本貿易振興機構 2022）。海外直接投資に対して、先進国の慎重な姿勢が透けて見えるが、開発途上国の間では、海外直接投資が経済的な回復に重要な役割を担っていることから、より積極的な姿勢を示している。

世界各国では、国際投資の促進を図るため、優先的な分野や地域に投資家を誘致し、税額控除や法人所得税の軽減などの、投資家にとり実質的な裨益に直結する税制が広く採用されている。しかし、近年、企業のグローバル化やデジタル技術の発展に伴い電子商取引が広く普及したことなどにより、特に、複数の国・地域に拠点を持つ多国籍企業が税負担の軽減対策として実施してきた、国際的な課税回避行動が問題となっていた（金融調査研究会 2021）。そこで、2021年10月に世界のGDPの90%以上を占める136か国・地域が、「税

源浸食と利益移転」(Base Erosion and Profit Shifting:以下、BEPS) 包括枠組みに合意し、「経済のデジタル化に伴う課税上の課題に対処するための二本の柱からなる解決策に関する声明」(Statement on the Two-Pillar Solution to Address the Tax Challenges Arising from the Digitalisation of the Economy) を表明した (OECD 2021)。12 年から昨年 of 当該包括枠組みに至るまでの BEPS プロジェクトで実施されてきた様々な議論は、今後の国際的な投資活動に大きな影響を与えることが予想されるため、本節では簡単に触れておきたい。

昨年合意に至った BEPS 包括枠組みは、2 つの柱から構成されている。まず、第 1 の柱として、多国籍企業の本拠地のある国から、多国籍企業の関連会社がある世界中の国・地域の実際に所得を生み出す場所において、これまで以上に税金を支払うようになる。つまり、多国籍企業と関連のある国・地域において、より公平な利益と課税権の再配分が実施される。これは、世界全体の売り上げが 200 億ユーロを超え、かつ利益率 (税引前利益) と 10% 以上の収益を得る多国籍企業が対象となる。毎年、1,250 億ドル超の利益が世界各国に再配分されることが想定され、先進国よりも開発途上国において、税収の増加分が大きくなると考えられている (OECD 2021)。

第 2 の柱では、多国籍企業がどこで法人所得を得たとしても、合意した国・地域が連携して最低税率課税を徴収するという点である (松田 2021)。BEPS 包括枠組みでは、その最低法人税率を 15% と規定している。これは、多国籍企業による低税率国への利益移転の抑制や、それに基づく国家間の課税競争を減少させ、企業にとってより公平な競争の場の創出、国際的な税制の安定化などが期待されている (UNCTAD 2022)。

併せて、所得合算ルールも見落とすことはできない。源泉地国の実効税率が最低法人税率 15% を下回る場合、最低法人税率と実効税率との差をトップアップ税として課税するものである。これにより、租税回避やタックスヘイブンを利用してきた多国籍企業にとって、それらのインセンティブが減少することにつながり、一方、開発途上国の立場に立つと、これまでの投資を呼び込むための租税優遇措置や法定法人税率の引き下げ圧力が減り、BEPS 関連の国際ルールに従って適正な法人課税を多国籍企業に求めることになるだろう (松田 2021)。加盟国共通の最低法人税率の対象となる多国籍企業は、売上高が 7 億 5,000 万ユーロを超える企業とされ、年間約 1,500 億ドルの追加税収が見込まれている (OECD 2021)。

加えて、これまで実施されてきた海外直接投資を呼び込むために低く設定された税率や税制優遇措置の効果は低下することが見込まれる (UNCTAD 2022)。2021 年の BEPS 包括枠組みの合意や、今後、22 年中の多国間条約の締結と 23 年の条約発効を睨み、実際に各国の税率格差が小さくなることで、多国籍企業が投資先の決定要因として、各国の税率や税制優遇措置からインフラ整備や規制・制度環境などの別の投資環境へと着眼点を移すことが予想されている (同上書)。

## 2.4. 大陸横断回廊周辺国の貿易環境

### ブラジルの貿易環境

まず、南米大陸内で有数の貿易規模を誇るブラジルの輸出入について、概観したい。ブラジルの主要な輸出相手上位5か国（2020年の輸出総額2,140億ドル）は、中国（679億ドル）、アメリカ（219億ドル）、アルゼンチン（85億ドル）、オランダ（67億ドル）、ドイツ（43億ドル）であり、主要な輸入相手上位5か国（20年の輸入総額1,600億ドル）は、中国（364億ドル）、アメリカ（293億ドル）、ドイツ（97億ドル）、アルゼンチン（76億ドル）、韓国（45億ドル）となっている。つまり、ブラジルにとって有数の貿易相手国は中国と米国であり、また、貿易額は劣るものの、ブラジルの周辺国であるアルゼンチンやドイツなどのEU各国との関係も深い。大西洋に接するブラジルにとって、ヨーロッパや北米東海岸だけを相手に貿易を行っているのではなく、中国をはじめとする太平洋諸国や周辺国との貿易は、現在の海上輸送網を用いた貿易でも十分な利益が出ているものと推察できる。

ブラジルの主要な輸出入品目と相手国との関係も交え、より詳しく見てみたい。

品目ごとの輸出先・輸入元相手国を表3に示した。輸出額が大きい品目として、大豆、鉄鋼石、原油の順番で輸出されているが、これら上位輸出3品目の輸出先は、いずれの品目においても中国が圧倒的なシェアを有している。ブラジルから距離が遠い中国への輸出は、常に輸送コストの問題が付きまとう。農産物の輸送コストについては、国際協力銀行の報告においても、「農業生産地である中西部からの輸出は、サントス港など南部の港からの輸出品が多い。ブラジルの農業が抱える課題の一つが、生産地である内陸部からの輸出港までの移動に伴う輸送のコスト高である」と言及されている。

また、輸送コストの圧縮だけでなく、短時間で注文に応えることが可能となる。小谷(2021)で指摘したが、流通網の整備と大豆の輸出に係る待機時間から生じる大豆の損傷には関連性があることから、大豆の輸出に関しては、輸送時間が短くなることによるプラスの影響が非常に大きい。

表3 ブラジルの輸出入に関する主要相手国（2020年）

輸出			輸入		
品目（品目番号） （輸出額/総輸出額に占める割合）	品目毎の輸出先相手国	輸出相手国毎の輸出額/品目内での割合	品目（品目番号） （輸入額/総輸入額に占める割合）	品目毎の輸入元相手国	輸入相手国毎の輸入額/品目内での割合
1位 大豆（1201） （286億ドル/13.4%）	1位 中国	209億ドル/73.1%	1位 石油及び歴青油等（2710） （79億ドル/4.9%）	1位 アメリカ	59億ドル/75.1%
	2位 オランダ	11億ドル/3.8%		2位 スペイン	3.3億ドル/4.2%
	3位 スペイン	9.4億ドル/3.2%		3位 オランダ	2.6億ドル/3.3%
2位 鉄鉱石（2601） （265億ドル/12.3%）	1位 中国	186億ドル/70.1%	2位 自動車の部分品及び附属品（8708） （54億ドル/3.3%）	1位 ドイツ	6.2億ドル/11.6%
	2位 マレーシア	17億ドル/6.6%		2位 中国	6.2億ドル/11.6%
	3位 日本	8.9億ドル/3.3%		3位 日本	6.2億ドル/11.5%
3位 原油（2709） （198億ドル/9.2%）	1位 中国	114億ドル/57.3%	3位 殺虫剤、殺鼠剤、殺菌剤等（3808） （37億ドル/2.3%）	1位 アメリカ	9.2億ドル/24.8%
	2位 アメリカ	13億ドル/6.9%		2位 インド	6.2億ドル/16.7%
	3位 インド	12億ドル/6.1%		3位 中国	6億ドル/16.3%

注：ブラジルの輸出入品目と輸出額は、OECのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

大陸横断回廊が完成すると、ブラジルからチリの港湾まで、陸路で2～3日で到着することができるようになる。これにより、より一層、ブラジルにとっての中国の重要度が増し、経済面だけでなく、関係性の密度が高まることが予想される。輸入に関しては、石油・歴青油

や自動車部品、農薬などの農業資材の順番でブラジルに輸入されている。すでに指摘した活発な海外直接投資の流入とも関連しているが、世界有数の自動車産業を抱えつつ、農業国として穀物を中心とした農牧業が盛んであり、それらの産業で必要とされる品目を輸入されていることが目立つ。横断回廊を契機に、輸出相手国として中国の存在感がブラジルにとり大きくなってくると、輸入相手国としての結びつきも、さらに強くなることが考えられるだろう。

大陸横断回廊が開通すると、周辺国との輸出入がこれまで以上に活発化することが想定される。表4には、ブラジルの立場から、大陸横断回廊が通過するチリ、アルゼンチン、パラグアイとの現在の輸出入額と輸出入品目をまとめた。ブラジルの輸出入相手国の上位5か国に、周辺国で唯一ランクインしたアルゼンチンは、チリやパラグアイと比べ、圧倒的にブラジルとの経済的な結びつきが太いことが分かる。ブラジルとアルゼンチンは、輸出入ともに自動車関連産業が中心となっている。

また、ブラジルからチリには、原油や牛肉が輸出され、ブラジルはチリから銅関連の鉱物を輸入しており、いずれも航空機での輸出入は想定されない。

表4 ブラジルにとっての近隣三国との輸出入関係（2020年）

総輸出額（全世界） 2,140億ドル			総輸入額（全世界） 1,600億ドル		
輸出相手国 （輸出額/総輸出額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸出額/ブラジルから輸 出相手国への総輸出額に 占める当該品目の割合	輸入相手国 （輸入額/総輸入額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸入額/輸出相手国から ブラジルへの総輸入額に 占める当該品目の割合
アルゼンチン (85億ドル/4%)	1位 乗用自動車 (8703)	14億ドル/16.4%	アルゼンチン (76億ドル/4.7%)	1位 貨物自動車 (8704)	15億ドル/20.3%
	2位 自動車の部分品及び付属品 (8708)	5.6億ドル/6.5%		2位 小麦及びメスリン (1001)	9億ドル/11.7%
	3位 貨物自動車 (8704)	4.3億ドル/5%		3位 乗用自動車 (8703)	6.2億ドル/8.2%
チリ (39億ドル/1.8%)	1位 原油 (2709)	6.6億ドル/16.9%	チリ (30.7億ドル/1.9%)	1位 精製銅又は銅合金の塊 (7403)	10億ドル/34.4%
	2位 牛肉 (0201)	3.1億ドル/7.8%		2位 魚（フィレを除く） (0302)	3.6億ドル/11.8%
	3位 貨物自動車 (8704)	1.1億ドル/2.8%		3位 銅鉱 (2603)	3.4億ドル/11.3%
パラグアイ (21億ドル/1%)	1位 混合肥料及び肥料 (3105)	0.8億ドル/4.1%	パラグアイ (30.2億ドル/1.8%)	1位 電気エネルギー (2716)	14億ドル/47%
	2位 乗用自動車 (8703)	0.7億ドル/3.3%		2位 大豆 (1201)	2.5億ドル/8.3%
	3位 殺虫剤、殺鼠剤、殺菌剤等 (3808)	0.6億ドル/3.1%		3位 トウモロコシ (1005)	1.8億ドル/6.1%

注：ブラジルの輸出入品目と輸出額は、OECDのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

## 大陸横断回廊を活用したブラジルの販売戦略

ブラジルにおける牛肉の一大生産地（飼育頭数）は、マット・グロッソ州、マット・グロッソ・ド・スール州、ゴイアス州などのブラジル中西部であり、屠殺数はマット・グロッソ州やサントス港があるサンパウロ州が上位を占める（中央開発株式会社 2018）。かつて世界第2位の牛肉生産額を誇ったブラジル<sup>6</sup>は、チリへの牛肉の輸出拡大だけでなく、近年は、中国などの新興国を想定し、大陸横断回廊が通過するマット・グロッソ・ド・スール州で飼育から加工までを完了させ、そのまま牛肉を数日でチリ側の港湾まで配送し輸出する可能性が出てくる。背景には、近年、急激にブラジルからの牛肉輸入額を倍増させている中国の存在がある。より移動距離が短く、既存の加工施設を使用できるため、人材確保や輸送コスト

<sup>6</sup> 2020年のブラジルからの冷凍牛肉（品目番号：0202）輸出額は66億ドルに上り、輸出先の75%以上は中国などの東アジア諸国・地域向けの輸出であった。

トの面から見ても、サントス港ではなくチリ側から太平洋を移動させる方が経済的であると考えられる。

サントス港が位置するサントス市から、32億ドル（2021年）が輸出され、主要な輸出品目は、大豆（12億ドル）、精製石油（9.8億ドル）、原油（3.9億ドル）、粗糖（2.3億ドル）などであった。これらの数値から、全輸出額に占める牛肉関連の割合が高くないことが分かる。また、これまで、サントス市からの主要な輸出先（2021年）としては、中国（10億ドル）、リベリア（2億ドル）、米国（1.8億ドル）、チリ（1.5億ドル）、パナマ（1.4億ドル）が上がっており、サントス港から中国への輸出品目・輸送ルートが確立していることが分かる。今後、利益重視の多国籍企業を始め、ブラジル資本の牛肉飼育・加工関連企業が、販売戦略を練り直すことが考えられる。

大陸横断回廊が与える経済的恩恵を享受しようと、同様の販売戦略見直しを図る動きが報告されている。先行研究には、マット・グロッソ・ド・スール州の企業が、まず渋滞することのないチリの港湾を確保し、そこから太平洋に乗り出しアジア向けだけでなく米国西海岸への輸出も視野に入れる戦略が可能となると報告されている（UNA 2019）。そのためには、大量の物資を集積することが可能な物流ターミナルを建設する必要がある。特にマット・グロッソ・ド・スール州の当局関係者は、以前より大陸横断回廊を新たなビジネスチャンスと捉えており、2020年にはパラグアイ川のマルチニョ港に新しい物流ターミナルが完成した（DRY CARGO International 2021）。港湾に貨物を運ぶトラック用ターミナルが建設され、計800台のトラックが駐車可能である。

併せて、サービスエリアやレストランなども建設させることから、周辺住民にとって雇用機会が創出されるだろう（UNA 2019）。また、80万トンの貯蔵能力を持つ穀物用サイロや大型タンクが4基配置され、大豆やトウモロコシの輸出だけでなく、近くを流れるパラグアイ川を利用して農薬などを輸入することが可能なため、今後、重要な物流拠点となると考えられている（Schandert 2019）。

上記の戦略には、地理的な重要性を重視した上で、大陸横断回廊にアクセスして世界中に販路を拡大する思惑が見て取れる。地理的な重要性とは、マット・グロッソ・ド・スール州西部のマルチニョ港と同州南西部のポンタ・ポラはパラグアイ川を挟んで隣国パラグアイと国境を接していることと、同州北西部のコロンバはボリビアとの国境沿いの街であることの2点である。つまり、ボリビアからだけでなく、大陸横断回廊を介して運搬されたチリやアルゼンチン、パラグアイの一次産品をブラジルの都市で集積・加工した上で、ブラジルのインフラ網と大陸横断回廊を利用して、それら製品を世界中に輸出することを計画している可能性が高い（UNA 2019）。

これは、大陸横断回廊による運搬日数を減らした陸路での輸送と、日数はかかるが安い水路航路を利用した河川輸送を組み合わせ、輸送コストの面から資材の調達と完成品の輸送を最適化させた計画であると考えられる。

## チリの貿易環境

大陸横断回廊の太平洋側窓口であるチリは、主要な輸出相手上位5か国（2020年の輸出総額748億ドル）として、中国（286億ドル）、米国（99億ドル）、日本（64億ドル）、韓国（41億ドル）、ブラジル（30億ドル）と、盛んに貿易を行っている。

また、チリの主要な輸入相手上位5か国（2020年の輸入総額564億ドル）は、中国（157億ドル）、米国（107億ドル）、ブラジル（39億ドル）、アルゼンチン（29億ドル）、ドイツ（22億ドル）である。これらの貿易相手国とは、主に太平洋を經由して輸出入を行っている。表5に示した20年の輸出入の主要な品目と相手国を確認すると、特に、銅鉱などの鉱物や農産物を輸出し、石油や原油などの天然資源と電子機器を輸入しているが、周辺国のブラジルを除き、ほぼ全ての品目は太平洋を介して、アジアや北米、中米との間で輸出入されている。つまり、チリの貿易は、太平洋上の輸送とは非常に重要で密接な関係であると言えるだろう。

表5 チリの輸出入に関する主要相手国（2020年）

輸出			輸入		
品目（品目番号） （輸出額/総輸出額に 占める割合）	品目毎の輸出先相手国	輸出相手国毎の輸出 額/品目内での割合	品目（品目番号） （輸入額/総輸入額に 占める割合）	品目毎の輸入元相手国	輸入相手国毎の輸入 額/品目内での割合
1位 銅鉱（2603） （214億ドル/28.6%）	1位 中国	131億ドル/62.1%	1位 石油及び歴青油 等（2710） （29億ドル/5.1%）	1位 アメリカ	23億ドル/82.1%
	2位 日本	37億ドル/17.7%		2位 中国	2.2億ドル/7.6%
	3位 韓国	12億ドル/5.8%		3位 韓国	0.8億ドル/2.8%
2位 精製銅又は銅合 金の塊（7403） （145億ドル/19.4%）	1位 中国	71億ドル/48.8%	2位 送信機器、テレ ビなど（8525） （21億ドル/3.7%）	1位 中国	12億ドル/59.6%
	2位 アメリカ	26億ドル/18%		2位 ベトナム	4.4億ドル/21%
	3位 韓国	12億ドル/8.4%		3位 アメリカ	2.7億ドル/12.8%
3位 大豆油（0304） （39億ドル/7.1%）	1位 アメリカ	16億ドル/63%	3位 原油（2709） （19億ドル/3.3%）	1位 ブラジル	6.6億ドル/35%
	2位 日本	4.3億ドル/17%		2位 エクアドル	5.4億ドル/28.5%
	3位 メキシコ	0.9億ドル/3.6%		3位 アメリカ	3.4億ドル/17.9%

注：チリの輸出入品目と輸出額は、OECのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

## 大陸横断回廊を活用したチリの販売戦略

図3は、2021年にチリから輸出された貨物の総トン数を、港湾別に示したデータである。チリ政府内の海事総局（DIRECTEMAR）の資料を見ると、大陸横断回廊の影響が予想される北部の港湾（赤色で明示）は、チリ国内でも有数の貨物取扱量を誇っていることが分かる。チリ北部の港湾は、ポリビアとの貿易に特化したアリカ港と保税輸出加工区があるイキケを除き、主に銅鉱などの鉱物を輸出してきた（Netherlands Enterprise Agency 2021）。2021年には、図3に示した大陸横断回廊の影響を受けることが予想される9港から、チリの輸出総貨物量の約30%に相当する1,958万トンを出した（DIRECTEMAR 2022）。

また、輸入面においては、チリ北部に位置しアントファガスタ州の州都アントファガスタ市に近いメヒヨネス港（約1,100万トン）、チリ中部に位置し首都サンティアゴに近いサン・アントニオ港（約1,300万トン）、チリ中西部に位置するビオ・ビオ州の州都コンセプション市の近いサン・ビセンテ港（約1,100万トン）が貨物取扱量の上位3港である。

港湾別輸出額<sup>7</sup>といった視点からチリの港湾をみると、2021年はサン・アントニオ港（約156億ドル）を筆頭に、北部のプエルト・アンガモス港（約146億ドル）とカレタ・コロソ港（約76億ドル）と続く。大陸横断回廊の影響が予想される北部の港湾に限って注視すると、輸出額の上位10港に、プエルト・アンガモス港とアントファガスタ港（約55億ドル）、パタチェ港（約41億ドル）の名前が見られる。

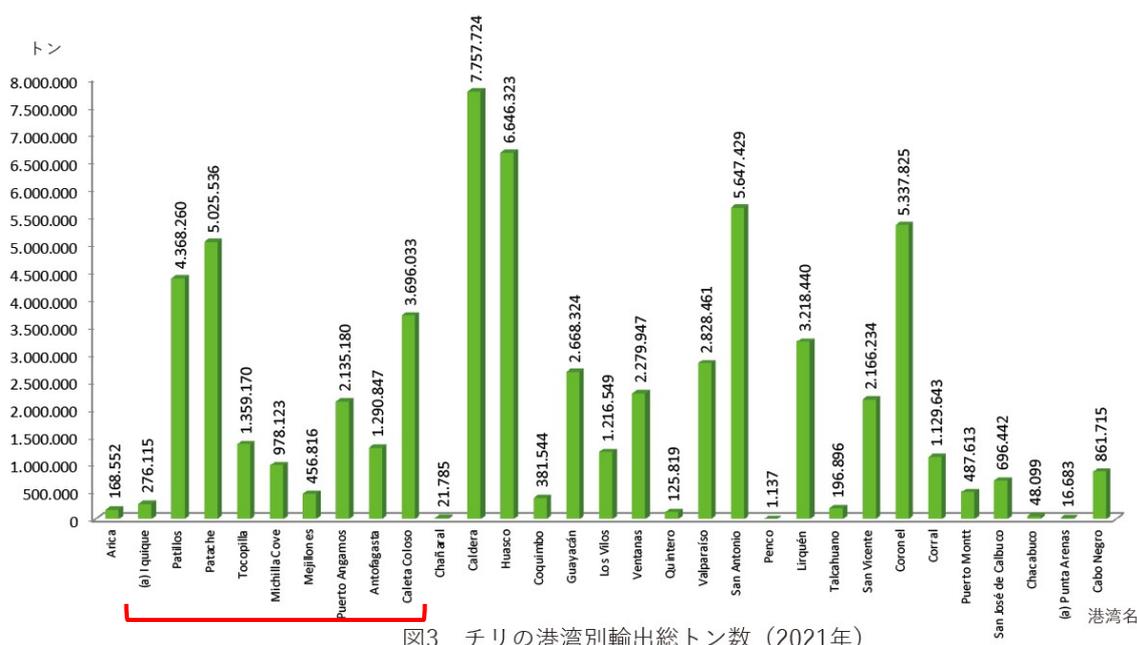


図3 チリの港湾別輸出総トン数（2021年）

出典：DIRECTEMAR（2022）"BOLETÍN ESTADÍSTICO PORTUARIO", p.41より筆者作成。

港湾別輸入額では、首都サンティアゴに近いサン・アントニオ港（約295億）やバルパライソ港（約86億ドル）での輸入額が突出しており、コンテナ輸送により世界中から首都圏向けの輸入が行われている。輸入額第5位のメヒヨネス港（約24億ドル）と第6位のプエルト・アンガモス港（約25億ドル）のみが、北部の港湾では高い輸入額を示している（DIRECTEMAR 2022）。

これらのデータから、大陸横断回廊の影響を受けるチリ北部の港湾として、輸入面ではパティージョス港とパタチェ港、メヒヨネス港、プエルト・アンガモス港、アントファガスタ港、カレタ・コロソ港、輸出面ではメヒヨネス港とプエルト・アンガモス港が、貨物の取扱量と取引金額という両面から、現在、主要な港湾として機能していることが読み取れる。

本稿で取り上げている大陸横断回廊は、チリ北部の沿岸地域アントファガスタやイキケを出口とし、沿岸地域から150kmほど内陸に位置するカラマなどを通過する。ブラジルや欧州など大西洋側の各国・地域をターゲットとした場合、チリ国内の鉱産資源をチリ北部に位置するアントファガスタやイキケなどの大規模な港湾都市まで輸送して、そこから大西

<sup>7</sup> 輸出者により貨物を船舶に積み込んだ時点で、費用負担や危険負担が輸入者に移行する FOB（Free On Board）契約に基づいた金額を示した。

洋側に向けて輸送する新たな販売ルートが想定される。

アントファガスタ州は、2020年は20億ドルを輸出したチリ国内で第3位の貿易拠点である。輸出先としては、中国（5.4億ドル）やカナダ（4.5億ドル）、米国（3.9億ドル）、韓国（3.1億ドル）、ブラジル（1.4億ドル）などであり、主な輸出品として、銅などの鉱産資源などが大部分を占めた。同様に、アントファガスタ州では輸入も盛んであり、20年は5.4億ドルを輸入し、ディーゼル・エンジン用部品や焼玉エンジンで知られるセミディーゼル・エンジン用部品、機械部品などが、主な輸入品目であった（OEC 2022b）。

また、イキケ地域は保税輸出加工区に指定されていることで有名であるが、2020年は1.9億ドルを、中国（1.2億ドル）、韓国（0.18億ドル）、台湾（0.14億ドル）などに向けて輸出した。主要な輸出品目は、アントファガスタ州と同様に銅などの鉱産資源であった。イキケの輸入に関しては、0.6億ドルを輸入し、チリの貨物用コンテナ（0.03億ドル）、工作機械（0.02億ドル）などであった（OEC 2022c）。

チリ政府は、表6を見ても分かる通り、ブラジルやアルゼンチン、パラグアイなどの周辺国との現在また今後の貿易関係を考慮し、自国を重要な物流プラットフォームと位置づけ政策展開を図っている。今後、銅やモリブデンなどの鉱産資源の欧州やブラジルへの輸出拡大を狙い、大陸横断回廊を利用することも考えられる。しかし、現在稼働中の鉱山や加工施設から、南北に細長いチリ国内を北部のアントファガスタまで輸送するには、膨大なコストがかかると予想される。そのため、輸送コストの増加と販路拡大を天秤にかけ、ビジネスとして成立するのかどうかにかかっていると思われる。

表6 チリにとっての近隣三国との輸出入関係（2020年）

総輸出額（全世界） 748億ドル			総輸入額（全世界） 564億ドル		
輸出相手国 （輸出額/総輸出額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸出額/チリから輸出相手国への総輸出額に占める当該品目の割合	輸入相手国 （輸入額/総輸入額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸入額/輸出相手国からチリへの総輸入額に占める当該品目の割合
ブラジル (30億ドル/4.1%)	1位 精製銅又は銅合金の塊 (7403)	10億ドル/34.4%	ブラジル (39億ドル/7%)	1位 原油 (2709)	6.6億ドル/16.9%
	2位 魚（フィレを除く） (0302)	3.6億ドル/11.8%		2位 牛肉 (0201)	3.1億ドル/7.8%
	3位 銅鉱 (2603)	3.4億ドル/11.3%		3位 貨物自動車 (8704)	1.1億ドル/2.8%
アルゼンチン (6.2億ドル/0.83%)	1位 銅線 (7408)	0.5億ドル/8.4%	アルゼンチン (29億ドル/5.1%)	1位 トウモロコシ (1005)	3.9億ドル/13.7%
	2位 処理済トマト (2002)	0.3億ドル/5.4%		2位 石油ガス (2711)	3億ドル/10.4%
	3位 魚（フィレを除く） (0302)	0.3億ドル/5.1%		3位 牛肉 (0201)	1.8億ドル/6.2%
パラグアイ (3.6億ドル/0.4%)	1位 乗用自動車 (8703)	0.4億ドル/11.4%	パラグアイ (7.7億ドル/1.3%)	1位 牛肉 (0201)	4億ドル/51.9%
	2位 医薬品 (3004)	0.17億ドル/4.7%		2位 大豆油かす (2304)	1.8億ドル/23.8%
	3位 廃物 (6404)	0.16億ドル/4.4%		3位 トウモロコシ (1005)	0.4億ドル/6.3%

注：チリの輸出入品目と輸出額は、OECのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

一方、アントファガスタ周辺地域での鉱山開発は、今後の展開を見据え、更なる活性化が見込まれる。例えば、すでに三菱マテリアルは、2021年に現地子会社を新規に設立し、同年2月にはアントファガスタから南に400kmに位置するモント・ベルデ銅鉱山（Monto Verde）の権益を新たに取得した。また、同社は、以前から出資していたアントファガスタから南東に170kmに位置するエスコンディータ銅鉱山（Escondida）、アントファガスタからは遠方だがロス・ペランブレス銅鉱山（Los Pelambres）へ注力する方針を示している。この様に、大陸横断回廊周辺の鉱産資源開発に大きな可能性が感じられる中で、今後、表6に示したブラジルを筆頭に、大陸横断回廊が通過する周辺国と欧州への鉱産資源

の輸出増大が予想される。

### アルゼンチンの貿易環境

アルゼンチンの主要な輸出相手上位5か国（2020年の輸出総額546億ドル）は、ブラジル（76億ドル）、中国（54億ドル）、米国（34億ドル）、チリ（29億ドル）、ベトナム（28億ドル）であった。主要な輸入相手上位5か国（20年の輸入総額421億ドル）には、ブラジル（85億ドル）、中国（83億ドル）、米国（50億ドル）、ドイツ（21億ドル）、パラグアイ（21億ドル）となっている。輸出入の両面から、アルゼンチンの貿易相手国として、ブラジル、中国、米国との結びつきが強いことが見て取れる。

表7を参照すると、穀物を中心としてアジア諸国に輸出しており、輸入では周辺国のブラジルやパラグアイだけでなく、ドイツからは自動車関連の品目が輸入されている。

表7 アルゼンチンの輸出入に関する主要相手国（2020年）

輸出			輸入		
品目（品目番号） （輸出額/総輸出額に 占める割合）	品目毎の輸出先相手国	輸出相手国毎の輸出 額/品目内での割合	品目（品目番号） （輸入額/総輸入額に 占める割合）	品目毎の輸入元相手国	輸入相手国毎の輸入 額/品目内での割合
1位 大豆油かす (2304) (78億ドル/14.5%)	1位 ベトナム	13億ドル/17.4%	1位 乗用自動車 (8703) (17億ドル/4.2%)	1位 ブラジル	14億ドル/79.7%
	2位 インドネシア	6.2億ドル/8.6%		2位 メキシコ	0.9億ドル/5.1%
	3位 ポーランド	4.3億ドル/5.5%		3位 ドイツ	0.6億ドル/3.7%
2位 トウモロコシ (1005) (64億ドル/11.8%)	1位 ベトナム	12億ドル/19.1%	2位 大豆(1201) (17億ドル/4.1%)	1位 パラグアイ	16億ドル/92%
	2位 マレーシア	6.7億ドル/10.5%		2位 ブラジル	1.2億ドル/7.1%
	3位 エジプト	6.3億ドル/9.8%		3位 ウルグアイ	0.07億ドル/0.43%
3位 大豆油(1507) (39億ドル/7.1%)	1位 インド	20億ドル/52.3%	3位 自動車の部分品 及び附属品(8708) (17億ドル/4%)	1位 ブラジル	5.6億ドル/32.8%
	2位 中国	2.9億ドル/7.6%		2位 タイ	2億ドル/12.1%
	3位 バングラデッシュ	2.9億ドル/7.5%		3位 ドイツ	1.9億ドル/11.2%

注：アルゼンチンの輸出入品目と輸出額は、OECのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

### 大陸横断回廊を活用したアルゼンチンの販売戦略

アルゼンチンの主要な輸出産品である大豆関連品目やヒマワリ油などの穀物類は、パラナ川沿いのロサリオとサンタ・フェ、ブエノスアイレス州南東部のネコチェアや南部バイア・ブランカにある、主要な港湾から輸出されている（川内 2009、清水 2011）。

国際物流に関しては、ブエノスアイレス港のコンテナ取扱量（140万TEU/2015年）が、国内のコンテナ取扱量の85%を占め、輸出の拠点がブエノスアイレス港に集中している（川内 2009、Merk 2018）。しかし、ブエノスアイレス港に寄港する船舶の約半数は、アクセス水路の一部で一方通行が行われているため、ラプラタ停泊地点で待機すること（平均待機時間0.5日）が求められ、また、コンテナ船の平均ターンアラウンドタイムは1.8日（2015年）もかかり（Merk 2018）<sup>8</sup>、国際貿易における競争力の低下を招いている。

<sup>8</sup> 南米南部地域における主要なコンテナ港（リオ・グランデ港、モンテ・ビデオ港、イタジャイ港、パラナグア港、サントス港など）の平均ターンアラウンドタイムは、1日以下である。

輸出入の窓口を、ブエノスアイレス港に依存しているが、内陸部から港湾までの輸送をトラックによる陸路輸送が大部分を占めるため、大都市ブエノスアイレスの道路交通事情の影響を受けやすく、港のゲートでの待ち時間や交通渋滞を招きやすくなるとされる（同上書）。現状のように、ブエノスアイレス港に輸出入品目が集積する貿易構造では、アルゼンチン北部を通過する大陸横断回廊からの利益を十分に受けるのは難しいかもしれない。

アルゼンチン政府は、サルタ州とフワイ州を横断し太平洋に接続する鉄道網整備として、ベルグラノ・カルガス回廊（El Corredor de Belgrano Cargas）へのインフラ投資を強化する方針を示している。ベルグラノ・カルガス回廊はサルタ州を通過するため、大陸横断回廊と接続すれば、道路と鉄道が接続し、より効率的・効果的なヒトとモノの輸送が実現するだろう。

表 8 には、アルゼンチンと周辺国との貿易関係を示したが、大陸横断回廊が通過するアルゼンチン北部は、リチウムや鉛、亜鉛、銀などの鉱産資源が豊富である。アルゼンチンの北西部フワイ州では、2019年の生産量がリチウム（13,209トン）、鉛（29,678トン）、亜鉛（14,877トン）に上った（日本貿易振興機構 2021）。同州のオラロス塩湖では、豊田通商が他社と共同でリチウムの精製プロジェクトに従事している。さらに、アルゼンチン北部のフワイ州とサルタ州、トゥクマン州では、トウモロコシやサトウキビから精製されるバイオエタノールの生産が盛んであり、アルゼンチン国内で48%のシェアを占めている（日本貿易振興機構 2021）。近年、市場規模が急増しているバイオエタノールは、アルゼンチンでは右肩上がり生産量が増加し、2019年には107万m<sup>3</sup>の生産量となっている（同上書）。

まずは、大陸横断回廊が通過するフワイ州とサルタ州、そして両州の南に位置するトゥクマン州から、鉱産物質やバイオエタノールなどの世界的に需要の高い輸出品目を中心に、太平洋ならびに大西洋に販路を拡大していくとよいのではないだろうか。

表8 アルゼンチンにとっての近隣三国との輸出入関係（2020年）

総輸出額（全世界） 546億ドル			総輸入額（全世界） 421億ドル		
輸出相手国 （輸出額/総輸出額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸出額/アルゼンチンから 輸出相手国への総輸出額に 占める当該品目の割合	輸入相手国 （輸入額/総輸入額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸入額/輸出相手国からアルゼンチンへの総輸入額に 占める当該品目の割合
ブラジル (76億ドル/14%)	1位 貨物自動車 (8704)	15億ドル/20.3%	ブラジル (85億ドル/20.4%)	1位 乗用自動車 (8703)	14億ドル/16.4%
	2位 小麦及びメスリン (1001)	9億ドル/11.7%		2位 自動車の部分品及び付属品 (8708)	5.6億ドル/6.5%
	3位 乗用自動車 (8703)	6.2億ドル/8.2%		3位 貨物自動車 (8704)	4.3億ドル/5%
チリ (29億ドル/5.3%)	1位 トウモロコシ (1005)	3.9億ドル/13.7%	パラグアイ (21.3億ドル/5%)	1位 大豆 (1201)	16億ドル/76.3%
	2位 石油ガス (2711)	3億ドル/10.4%		2位 電気エネルギー (2716)	2.9億ドル/13.7%
	3位 牛肉 (0201)	1.8億ドル/6.2%		3位 大豆油 (1507)	0.4億ドル/2.1%
パラグアイ (8.7億ドル/ 1.6%)	1位 石油及び歴青油等 (2710)	1.6億ドル/18.4%	チリ (6.2億ドル/1.4%)	1位 銅線 (7408)	0.5億ドル/8.4%
	2位 殺虫剤、殺鼠剤、殺菌剤等 (3808)	0.4億ドル/4.8%		2位 処理済トマト (2002)	0.3億ドル/5.4%
	3位 医薬品 (3004)	0.3億ドル/3.6%		3位 魚（フィレを除く） (0302)	0.3億ドル/5.1%

注：アルゼンチンの輸出入品目と輸出額は、OECDのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

## パラグアイの貿易環境

パラグアイの主要な輸出相手上位5か国（2020年の輸出総額86億ドル）は、ブラジル（30億ドル）、アルゼンチン（21億ドル）、チリ（7.7億ドル）、ロシア（4.8億ドル）、米国（1.8億ドル）である。また、主要な輸入相手上位5か国（20年の輸入総額99億ド

ル)は、中国(28億ドル)、ブラジル(21億ドル)、米国(10億ドル)、アルゼンチン(8.7億ドル)、チリ(3.6億ドル)であった。

世界的に見ても、パラグアイは穀物と畜産物の生産量が多い。COVID-19の影響をあまり受けていない2019年の統計データから、国内生産量と輸出量の関係性をみると、大豆が生産量で世界第6位/852万トン、同輸出量は781万トン、トウモロコシは生産量で世界第24位/557万ト、同輸出量は299万トン、牛肉は生産量で世界第24位/48.1万トんで、同輸出量は24.8万トンである<sup>9</sup>。このデータから、パラグアイでは、①輸出品目として大豆が生産されほぼ全てが輸出に回されていること、②パラグアイで生産されたトウモロコシの約半数が輸出向けであること、③国内で生産した牛肉の約半分を輸出していることが読み取れる。ここで重要な点は、パラグアイ国内で生産した穀物と畜産物の多くが輸出させている点である。これは、パラグアイ経済が輸出産業に依存していることを示している。

### 大陸横断回廊を活用したパラグアイの販売戦略

これまで見てきたブラジルやアルゼンチン、チリとは異なる特徴がみられる。表9のパラグアイの輸出相手国をみると、輸出額の大部分をブラジルとアルゼンチン、チリが占めている。これは、内陸国故に直接的に太平洋や大西洋の国々へ向け輸出することが困難であることに起因している。

表9 パラグアイの輸出入に関する主要相手国(2020年)

輸出			輸入		
品目(品目番号) (輸出額/総輸出額に占める割合)	品目毎の輸出先相手国	輸出相手国毎の輸出額/品目内での割合	品目(品目番号) (輸入額/総輸入額に占める割合)	品目毎の輸入元相手国	輸入相手国毎の輸入額/品目内での割合
1位 大豆(1201) (21億ドル/24.9%)	1位 アルゼンチン	16億ドル/75.5%	1位 送信機器、テレビなど(8525) (14億ドル/14.2%)	1位 中国	10億ドル/72.4%
	2位 ブラジル	2.5億ドル/11.7%		2位 アメリカ	3.1億ドル/22.3%
	3位 ロシア	2.3億ドル/10.8%		3位 ベトナム	0.4億ドル/3.2%
2位 電気エネルギー(2716) (17.3億ドル/20%)	1位 ブラジル	14億ドル/83.2%	2位 石油及び歴青油等(2710) (9.6億ドル/9.7%)	1位 シンガポール	3.1億ドル/32.7%
	2位 アルゼンチン	2.9億ドル/16.8%		2位 アメリカ	2.1億ドル/22.7%
	3位 -	-		3位 アルゼンチン	1.6億ドル/16.6%
3位 大豆油かす(2304) (6.8億ドル/7.9%)	1位 チリ	1.8億ドル/26.9%	3位 乗用自動車(8703) (3.5億ドル/3.5%)	1位 日本	0.8億ドル/24.6%
	2位 イギリス	0.9億ドル/14.4%		2位 ブラジル	0.7億ドル/20.5%
	3位 ポーランド	0.8億ドル/12.6%		3位 韓国	0.4億ドル/11.9%

注：パラグアイの輸出入品目と輸出額は、OECのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

しかし、見方を変えれば、大陸横断回廊が開通することで、パラグアイは経済大国のブラ

<sup>9</sup> パラグアイの大豆関連品目・牛肉関連品目・トウモロコシの輸出量(2019年)は、UN Com Tradeのデータを用いた。輸出品目に関するパラグアイ国内生産量(2019年)は、以下に示したFAO(資料：GLOBAL NOTE)のデータを用いた。

「大豆の生産量」([https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=770&post\\_no=1125](https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=770&post_no=1125))、

「牛肉の生産量」([https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=10250&post\\_no=15236](https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=10250&post_no=15236))、

「トウモロコシの生産量」([https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=690&post\\_no=1072](https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=690&post_no=1072))

ジルとアルゼンチンに時間的に容易にアクセスすることが可能となる。つまり、これまで阻まれてきた直接的かつ容易な輸出へのアクセスが、大陸横断回廊によるインフラ整備が進むことで、より一層の輸出拡大のチャンスが見込めるだろう。

パラグアイの輸入品目の特徴として、表 9 の輸入品目の第 1 位である「送信機器、テレビなど」が上げられる。この品目には、トランスミッションや自動車関連部品も含まれている。これは、パラグアイが南米大陸のほぼ中央に位置することから、①製品をブラジルやアルゼンチンなどの近隣諸国に輸出しやすいという地理的な優位性と、②労働人口における若年層の割合が多く豊富な労働力の確保が容易であること、③労働賃金や電気料金などが比較的安価であること、④法人税・個人所得税・付加価値税がいずれも 10%と税金の優遇措置があること、⑤制度面では保税地域（フリートレード・ゾーン）制度とマキラ（輸出保税加工地区）制度があることなどにより、近年、自動車関連企業の進出が目立つことの反映と言える（在パラグアイ日本商工会議所・JICA パラグアイ 2021）。

大陸横断回廊が通過する周辺国と比べ、パラグアイは国土や経済規模も小さく、海洋に面していない。そのため、パラグアイの輸出入は、海洋までの間、パラグアイ川とパラナ川に代表される河川輸送に頼っており、総輸出の 77%と総輸入の 67%をカバーしている（国際協力機構 2017）。

小谷（2021）でも指摘したが、パラグアイの輸出品目として代表的な大豆と冷凍牛肉は、船舶で輸出する際の長時間の待機時間が輸出品の腐敗につながり、品質劣化とそれに伴う輸出量の減少を招き、非効率な物流コストを被っている。それは、アスンシオンからアルゼンチンもしくはウルグアイに向けて船舶で物資を輸送した場合、コンボイ（パージ船団）輸送は 15 日かかり、コンテナ船は 5 日かかるとされることに起因する。

加えて、パラグアイーパラナ川水路は、ブラジルやアルゼンチンなどの周辺国ならびに国際市場に向けて農牧畜産物を輸出するだけでなく、ボリビアやブラジル北部からの物流の経由経路としても利用されており、その船荷は 750 万トン/年とされる。したがって、船舶での輸送量にも限界があり、加えて 2019 年にはパラグアイ川は記録的な水位の低下を記録し、船舶の運航に支障をきたす事態となった。

そのようなパラグアイが抱える貿易に関する制限を考慮した上で、以下の表 10 に示した周辺諸国との輸出入を確認したい。パラグアイの総輸出額 86 億ドルのうち、周辺 3 か国は 58.9 億ドル（68.4%）を占め、輸入に関しては、33.3 億ドル（34.2%）に上り、ブラジルとアルゼンチン、チリとの結びつきが非常に強いことが分かる。

パラグアイと最も結びつきが強いブラジルとの通商関係は、輸出額の約半分をイタイブ水力発電所の売電事業が占めることにある。加えて、大豆やトウモロコシの穀物もブラジルに輸出されている。一方、ブラジルから肥料や殺虫剤、除草剤などの農業資材を輸入しており、それ以外はブラジルで生産された自動車がパラグアイに輸入されている。パラグアイとアルゼンチン、チリとの間の輸出入においても、パラグアイから穀物やエネルギー関連が輸出され、パラグアイは殺虫剤や乗用車などの二次製品を輸入している。

表10 パラグアイにとっての近隣三国との輸出入関係（2020年）

総輸出額（全世界） 86億ドル			総輸入額（全世界） 99億ドル		
輸出相手国 （輸出額/総輸出額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸出額/パラグアイから 輸出相手国への総輸出額 に占める当該品目の割合	輸入相手国 （輸入額/総輸入額 に占める割合）	品目（品目番号）	輸入額/輸出相手国から パラグアイへの総輸入額 に占める当該品目の割合
ブラジル (30.2億ドル/ 34.9%)	1位 電気エネルギー (2716)	14億ドル/47%	ブラジル (21億ドル/21.9%)	1位 混合肥料及び肥料 (3105)	0.8億ドル/4.1%
	2位 大豆 (1201)	2.5億ドル/8.3%		2位 乗用自動車 (8703)	0.7億ドル/3.3%
	3位 トウモロコシ (1005)	1.8億ドル/6.1%		3位 殺虫剤、殺鼠剤、殺菌剤等 (3808)	0.6億ドル/3.1%
アルゼンチン (21億ドル/24.6%)	1位 大豆 (1201)	16億ドル/76.3%	アルゼンチン (8.7億ドル/8.7%)	1位 石油及び歴青油等 (2710)	1.6億ドル/18.4%
	2位 電気エネルギー (2716)	2.9億ドル/13.7%		2位 殺虫剤、殺鼠剤、殺菌剤等 (3808)	0.4億ドル/4.8%
	3位 大豆油 (1507)	0.4億ドル/2.1%		3位 医薬品 (3004)	0.3億ドル/3.6%
チリ (7.7億ドル/8.9%)	1位 牛肉 (0201)	4億ドル/51.9%	チリ (3.6億ドル/3.6%)	1位 乗用自動車 (8703)	0.4億ドル/11.4%
	2位 大豆油かす (2304)	1.8億ドル/23.8%		2位 医薬品 (3004)	0.17億ドル/4.7%
	3位 トウモロコシ (1005)	0.4億ドル/6.3%		3位 履物 (6404)	0.16億ドル/4.4%

注：パラグアイの輸出入品目と輸出額は、OECDのデータを用い執筆者が作成した。輸出入の品目は、品目名の右側に明記したHSコードの品目番号に基づいている。

南米南部のほぼ真ん中に位置するパラグアイにとって、隣国のブラジルとアルゼンチンには、これまで船舶による航路を主流とし、トラックによる陸路での輸送も行われてきた。しかし、前述した河川を利用した航路での船舶輸送は、陸路輸送に比べ、経済的なアドバンテージを失いつつあると考えられる。これまでパラグアイの輸出入の大部分は船舶輸送を頼りにしてきたが、効率と効果の両面から、様々な輸送手段を組み合わせたマルチモーダル輸送などを検討し、インフラの質と輸送コストの削減につなげることが求められるようになってきたと言えるだろう（Fernández 2019）。同時に、ブラジルやアルゼンチン、チリを大陸横断回廊で素通りし、アジア諸国や米国、ヨーロッパ、アフリカなどの国々を相手にした販売戦略を実施していく環境が整いつつあるとも言えるだろう。

太平洋に接するアントファガスタに 2016 年来保税輸出加工区用の土地を所有<sup>10</sup>するパラグアイは、市場の需要に応じて、遅滞なく農産物や畜産物を米国やアジアに向けて輸出できるよう整備を進める必要があるだろう。ただし、大きな問題がある。パラグアイは世界有数の穀物輸出国であり肉類の輸出も顕著である。ただ、一次製品の生産が豊富でも、それらを用いて付加価値のある製品もしくは生産物に加工することには、十分な成果が上がっているとは言い難い。2004年に策定された「輸出国家計画（El Plan Nacional de Exportación）」には、パラグアイから世界に向けて輸出する品目の多様化・多角化の必要性が明記されているが、2000年代以降、パラグアイの輸出品目のうち、十分な付加価値を持つ農産物は限ら

<sup>10</sup> 2005年より、アントファガスタ港内にチリの税関当局がパラグアイの貨物の保管や取り扱いなどを許可した無料倉庫（Los depósitos francos）が設置され、2016年以降、パラグアイ保税輸出加工区導入のため、アントファガスタ港近郊のラ・ネグラに10ヘクタールの土地が確保されている（Herman 2022）。

れている (Portal Portuario 2021)。それは、各国の輸出品目構成の多様性を表す輸出品多様化指数からも伺える。2020 年のパラグアイの輸出品多様化指数は 82.8 ポイントであり、217 か国中 184 位と低迷している (UNCTAD 2020) <sup>11</sup>。

いくつかの一次産品と電力という輸出産業が抱える問題から脱却できないまま、早ければ 2023 年には大陸横断回廊が開通することになる。道路建設や投資環境の改善だけでなく、どの様に一次産品に付加価値をつけて販売するのかという販売戦略と、実現するための人材育成、それらを容易にする法律や制度面の整備など、今後、パラグアイは経済発展の可能性が大きい分、乗り越えていかなければいけない課題も多い。

### 3. ヒトの移動を促進する大陸横断回廊の展望

大陸横断回廊が自国内を通過するブラジル、パラグアイ、アルゼンチン、チリの南米 4 か国は、輸出入において優位性を確保し直接的な恩恵を受けることが予想されている。それは、太平洋と大西洋を結ぶ横断自動車道が建設されることにより、大幅な輸送日数の削減とパナマ運河の通行料が削減できることであり、すでに述べたとおりだ。

本章では、モノの移動だけではなく、ヒトの移動が生み出す新たなビジネスチャンスの展開とし最後に観光業を取り上げる。大陸横断回廊が完成すると、ヒトの流れも大きな変革がみられるだろう。特に観光業へのインパクトは計り知れない。ブラジル・アルゼンチン・チリ・パラグアイに住む人々が周辺国へ旅行する場合、観光地によって異なるが、空路で近場の空港からハブ空港へ移動し、ハブ空港から訪れたい観光地近くの空港へ向かう飛行機を乗り継ぐ旅行者が多いことと伺われる。しかし、その様なこれまでの旅行に関する行動パターンを大きく変えてしまう可能性が、大陸横断回廊には秘められていると筆者は考えている。

#### 3.1. ヒトの移動と関連がある域内におけるサービスと業種の発展可能性

COVID-19 による移動制限や経済活動の縮小がみられた期間、世界の旅行・観光業界は、事業費の支援や債務融資、雇用支援、観光需要の喚起など、様々な支援を受けたきた (WEF 2022)。それは、裾野が広いという特徴を持つ観光産業は、良くも悪くも経済社会活動に大きな影響を与えるからである。パンデミックの影響から国際観光客が 73% も減少した 2020 年と比べ、21 年は僅かであるが全世界の国際観光客数は回復 (前年比 4% 増の 4 億 5000 万人) 基調にあり、特に、カリブ地域とヨーロッパで観光客が戻り始めた (WTO 2022)。

観光業が軌道に乗ると、観光地までの続く大陸横断回廊から容易にアクセス可能な場所に、レストランやホテルなどが建設され、雇用機会の創出や関連業種で働く人々の収入増

---

<sup>11</sup> 2019 年の同指数では、パラグアイは 80.35 ポイント (160 位/217 ヵ国) を獲得していたが、20 年は、さらに一層、特定の品目に偏る結果となった。

が期待できる（UNA 2019）。さらに視野を広げれば、大陸横断回廊が通るチリ・アルゼンチン・パラグアイ・ブラジルを舞台としたビジネスモデルも生まれてくるだろう。例えば、4か国を跨いだレンタカーの乗り捨てサービスや旅行傷害保険、通訳などのサービス業界の需要が高まる可能性がある（同上書）。

観光産業への依存を強めてきたラテンアメリカ・カリブ諸国にとって、前年と比べ2020年は世界の観光関連の経済効果（Tourism Direct GDP）が約1兆9000億ドルも消失（WTO 2022）したため、新興途上国内でも、とりわけラテンアメリカ・カリブ諸国への投資額が減少したことが理解できる。

本節では、ヒトの移動が生み出す産業の中でも、とりわけ将来性が大きい観光産業に焦点を当てる。そのため、まずは大陸横断回廊が通過する4か国の観光関連の現状を確認しておきたい。

各国の旅行・観光競争力は指標化（Travel & Tourism Development Index -TTDI）され、旅行・観光競争力と発展度が視覚化されている。表11に2021年の最新の動向を示したが、世界117か国のうち、ブラジルは49位、アルゼンチンは59位、チリは34位、パラグアイは99位であった（WEF 2021）<sup>12</sup>。

表11 南米南部諸国の国際観光収入と観光開発指数

国名	ブラジル	アルゼンチン	チリ	パラグアイ
国際観光収入	44位 59.1億ドル	50位 52.4億ドル	75位 23.7億ドル	138位 3.79億ドル
観光開発指数（総合結果）	49位（4.19）	59位（4.01）	34位（4.34）	99位（3.30）
事業・社会環境整備部門 （事業環境、治安・安全、医療・衛生）	86位（4.02）	71位（4.43）	49位（4.94）	88位（3.98）
旅行観光政策・条件整備部門 （観光政策の優先度、国際社会への開放性、価格競争力）	91位（4.11）	79位（4.26）	3位（5.06）	78位（4.26）
交通・観光インフラ部門 （航空インフラ、道路交通・鉄道・港湾インフラ、観光サービスインフラ）	60位（3.56）	64位（3.34）	49位（3.78）	108位（2.31）
旅行観光需要原動力部門 （自然観光資源、文化・娯楽観光資源、非レジャー資源）	9位（5.25）	21位（3.59）	34位（3.06）	100位（1.79）
観光持続可能性部門 （自然環境の持続可能性、社会経済の健全性と回復力、観光需要の圧力と影響）	60位（4.11）	58位（4.13）	31位（4.49）	97位（3.70）

注：国際観光収入は、UNWTO, 2019, 「国際観光収入」（資料：GLOBAL NOTE）から引用し、筆者作成。来訪した海外旅行者が当該国内で宿泊や物品・サービスの購入で支出した金額を計上し、当該国への国際旅客便サービス（渡航費用・旅客運賃）への支出は含まれていない。全191か国を対象とした。当該国の順位が30位台より上位（黄色）もしくは80位台より下位（灰色）にある場合、当該データを色付けした。

観光開発指数は、World Economic Forum, 2022, “Travel & Tourism Development Index 2021: Rebuilding for a Sustainable and Resilient Future”ならびに「観光開発指数ランキング・推移」（資料：GLOBAL NOTE）より引用し、筆者作成。全117か国を対象とし、当該国の順位ならびに括弧内に指標で用いたポイントを示した。当該国の順位が30位台より上位（黄色）もしくは80位台より下位（灰色）にある場合、当該データを色付けした。

<sup>12</sup> 全117か国のうち、南米諸国内では、パラグアイより下位の国は国民が近隣諸国に難民として流出す

チリの観光開発指数は比較的高いものの、そのポテンシャルを活かしきれておらず、国際観光収入は低迷している。また、大陸横断回廊が通過する4か国の中で、パラグアイの国際観光収入の低さは際立っている。それは、表11の「国際観光指数（総合結果）」を構成する内訳に、その理由が表れている。5つある内訳のうち、特に低いポイントを示す「交通・観光インフラ部門」と「旅行観光需要原動力部門」に注目すると、前者では陸海空からのアクセスに必要な交通インフラが不十分であること、後者では観光活動の目的となる自然環境や文化、レジャーなどの観光資源が不足していることが推察される。つまり、パラグアイへ観光に行こうと検討する際に、観光の目的地が魅力的ではなく、アクセスが不便であるということを示していると言えるだろう。これが、パラグアイの国際観光収入の低さにも直結し、2019年は僅か3.7億ドルであった（WTO 2021）。直近10年間の国際観光収入は緩やかに増加しているものの、パラグアイは毎年130番位の順位を維持してきた。今後、観光戦略とインフラ環境、観光資源がそろえば、大きく発展する可能性を秘めており、インフラ環境については、大陸横断回廊により大幅に改善される見込みである。

ただし、大陸横断回廊が開通することによるインフラ環境の改善は、ブラジルやアルゼンチン、チリも同条件である。表11で示した「旅行観光需要原動力部門」の結果を見ると、パラグアイ以外の国々が軒並み高いスコアを示していることから、パラグアイ以外の国々には、すでに確かな観光資源があり、国内外から観光客が押し寄せていることを示している。一方、パラグアイに目を移すと、観光客が観光資源に魅力を感じていない結果と受け止められ、何を観光資源として発掘し、どの様に観光資源として魅力を高めて世界中に発信していきけるのか、早急に再検討する必要があるだろう。

今回、数年以内に活発化が予想されるヒトの移動と観光産業の盛隆に関して、ここでパラグアイを取り上げるのは、観光産業においても周辺国に出し抜かれてしまう可能性を孕んでいると、筆者が考えているからである。前述した「パラグアイにおける魅力的な観光資源の発掘と育成」を怠れば、ブラジルとは15倍近くある国際観光収入（外国人旅行者数は約5倍）の格差をさらに広げることになりかねないとの危機感を抱いている。

そこで、次節では、楽観視できないパラグアイの観光産業を念頭に置きつつも、大陸横断回廊が開通することによる、域内でのエコツーリズム観光の発展について論じていきたい。

### 3.2. 豊かな自然環境が残る南米南部地域に根差したエコツアー

パンデミック後の旅行者は、遠出を避け、野外や自然と接することのできる旅行を選ぶなど、パンデミック後の新たなタイプの需要が現在の観光産業を引っ張っている（WTO 2022）。

世界の観光トレンドが、「身近な旅行先」で「野外」もしくは「自然に触れる」という条件を求めている現在、大陸横断回廊の完成は、自家用車を使いプライベートな時間を保ちつ

---

るほど情勢悪化が進むベネズエラ（108位）のみである。

つ安価な旅行を観光客に提供することが可能となる。

アンデス山脈に近い人気の観光地であるサルタやブラジルのボニート、パラグアイ北部とボリビア南東部、ブラジル南西部一帯に広がるパンタナル (Pantanal) 湿原などを狙った観光客が増加することが予想される。例えば、2000 年に世界自然遺産に登録されたパンタナル自然保護地域には、ワニやジャガー、カピバラ、バクなどの貴重な野生動物や約 400 種の魚類、約 1000 種の鳥類、約 300 種の哺乳類、約 480 種の爬虫類が生息している (国際協力機構 2013)。

エクアドル東部のアマゾン地域に属するヤスニ国立公園 (El Parque Nacional de Yasuní) と同様に、豊かな自然を満喫したいという要求を抱えた観光客が、大陸横断回廊により利便性が高まることにより、容易にパンタナル湿原にアクセスできるようになる。

これまでも観光客が途切れることのないイグアスの滝 (Cataratas Iguazú) を目指すヒトの流れも増加するだろう。大陸横断回廊の建設に伴い、ブラジルやパラグアイ国内の道路も改装工事が行われアクセスが向上していることから、自然志向の強い観光客はボニートやパンタナル湿原を訪れた後、少し足を延ばしてイグアスの滝を訪れる可能性は高いと筆者は考えている。

そこで、問題となってくるのが、前述したパラグアイの圧倒的な観光資源の乏しさである。表 11 に示した旅行観光需要原動力部門 (観光旅行の目的となる自然環境や文化、レジャーなどの観光資源) の資料を見ると、周辺国と比べて、パラグアイは格段に観光の売りとなる目玉が不足していることが分かるだろう。この状態が続けば、国境を越えてパラグアイ国内を車両で通過して、イグアスの滝やパンタナル湿原を訪れる観光客、もしくは、それらの観光地を満喫してから、パラグアイを通過して帰国するという移動パターンとなりかねない。つまり、パラグアイは観光資源が乏しいため、「通り過ぎる」だけの国となりかねないのである。

Asato ら (2022) は、観光客が大陸横断回廊を利用することでつながった複数の観光地を、「最終目的地」と「誘導的目的地」に分けた上で、有機的に組み合わせて、多くの観光客を集めることが重要であると指摘している。最終目的地となる観光地は、十分な固有性や希少性、独創性、特殊性などを備えていることが必須である。

例えば、時間や太陽の位置によって山に映る色の濃淡が変わるセロ・デ・ロス・シエテ・カラーレス (Cerro de los Siete Colores) の特殊性 (アルゼンチン) や、乾燥した土地が広がるチャコ地方の固有性 (パラグアイ)、「世界で最も乾燥した砂漠」として知られるアタカマ砂漠 (Desierto del Atacama) の独創性 (チリ)、貴重な動植物が生息するパンタナル湿原の希少性 (ブラジル、パラグアイ、ボリビア) などが考えられる (同上書)。これらを最終目的地とすれば、歴史的価値の高いアンデスの都市や要塞、自然が豊富で体験型の観光地、風光明媚な景色が楽しめる観光地などを誘導的目的地として振興できる。

多くの観光客は、まず観光資源としての魅力が詰まった最終目的地を決めた上で、他にも近くで魅力的な観光地 (誘導的目的地) がないかどうかを探し、それらが決まってから

旅行に出かけるだろう。個人の観光客が誘導的目的地にアクセスしづらいのであれば、最終目的地と誘導的目的地をセットにした観光旅行パッケージを売り出すことも効果的である。これらの取り組みにより、より多くの観光客を動員することが可能となり、経済的効果も大きくなることが期待できる。

ただし、これからの観光地のトレンドは、「身近な旅行先」で「野外」もしくは「自然に触れる」という条件を満たすことが求められる。各国には、観光の目玉となる最終目的地がたくさんあるが、上記の条件を満たすパラグアイの最終目的地は、壮大な自然と触れ合えるイグアスの滝とパンタナル湿原、乾燥した土地が広がるチャコ地方ぐらいではないだろうか。そこで、これらの自然志向の観光客に向け、誘導的目的地として、パラグアイ国内でエコツーリズムを軸とした観光地の育成が急務であると、筆者は考えている。

エコツーリズムとは、「動植物などの自然資源に恵まれた地域で、自然環境に与える影響を最小限にとどめる手法で、自然観察や自然を味わうことを基本」(佐藤 2017)とした、持続的な観光業の一形態である。生態系を守るという環境保護の側面と観光産業という商業的側面を併せ持つため、エコツーリズムを実践する上で、倫理的基準を維持し続けることが難しく、自然環境を保全するための整備コストが比較的高いことが指摘されている(大貫ほか 2013)。また、観光資源として将来性の高いエコツーリズムを実践するには、観光客が参加し「体験」することと、森などを散策する「行動」を通して自然に触れることが重要であるとされている(環境省 2003)。

折しも、2022年5月下旬に開かれた大陸横断回廊に関連したフォーラムにおいて、南米南部地域の関係する自治体が集まり、「チリ北部、アルゼンチン北部、パラグアイ・チャコ、ブラジル・マツ・グロソ・ド・スールの自治体間観光振興委員会設立に向けた制度的協力」ならびに「チリ北部、アルゼンチン北部、パラグアイ・チャコ、ブラジル・マツ・グロソ・ド・スールの自治体間商業・経済・生産協力」<sup>13</sup>という二つの協定が締結された(Viegas 2022)。

大陸横断回廊が通過する市町村もしくは近隣の地域団体が協力して、包括的かつ民主的、また地域に根差した地域観光振興計画を策定することが重要(Mamede et al. 2022)であると指摘されている。観光資源に投資するだけでなく、観光地を盛り上げていくために、政府や学界、民間セクター、市民社会を巻き込み、包括的かつ持続的で実効性のある観光戦略の策定が求められている。

## おわりに

本稿では、大陸横断回廊の概要と建設工事の現状、また、期待される経済的な恩恵と観光

---

<sup>13</sup> 各協定の正式名称は“Cooperação Institucional para a Constituição de um Comitê de Promoção Turística entre Municípios do Norte do Chile, Norte da Argentina, Chaco Paraguai e Mato Grosso do Sul, Brasil”および“Cooperação Comercial, Econômica e Produtiva entre Municípios do Norte do Chile, Norte da Argentina, Chaco Paraguai e Mato Grosso do Sul, Brasil”である。

業の発展可能性について言及した。大陸横断回廊の開通に向けて、すでにブラジルやチリは積極的な投資を行い、戦略的な販売戦略を描いてきた。一方、これまで輸出入において、限られた海洋・河川輸送のルートを使用してきたアルゼンチンとパラグアイは、大陸横断回廊を活用した輸出入ルートの多様化を図れるかどうか、今後の両国の経済的恩恵の享受を左右すると筆者はみている。観光産業も同様に、戦略的な長期計画を描き、観光客の需要に応えていかなければいけないだろう。

さらに、大陸横断回廊の建設・運用に伴い、SDGs（持続可能な開発目標）の目標 8「包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進」と目標 9「強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進」、目標 17「持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化」への積極的な取り組みが、地球規模の観点からも注視される場所である。今回取り上げたブラジル、チリ、アルゼンチン、パラグアイの 4 か国が、どの様に経済発展と自然保護のバランスを保ち、持続的な発展を成し遂げていくのか、今後の展開を見守りたい。

## <引用文献>

### 日本語

- 浦部浩之 (2016) 「2015 年ラテンアメリカ政治の動向と地域統合の展望: UNASUR と CELAC の現状と課題」『マテシス・ユニヴェルサリス』18(1), 39-66.
- 大貫良夫, 落合一泰, 国本伊代, 恒川恵市, 松下洋, 福嶋正徳編 (2013) 『新版 ラテンアメリカを知る事典』, 平凡社.
- 小谷博光 (2021) 「内陸国パラグアイは南米大陸横断回廊の恩恵を享受できるのか?—建設工事の現状とパラグアイの主要な輸出先に着目して—」『ラテンアメリカ時報』1435, 29-31.
- 外務省 (2019) 「太平洋同盟 Alianza Del Pacifico/ The Pacific Alliance」  
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000161572.pdf>
- 川内徹 (2009) 「ワールドレポート ブエノスアイレスの港湾事情」『海外投融資』18(5), 43-45.
- 環境省 (2003) 「エコツーリズムに関する国内外の取り組みについて」  
[https://www.env.go.jp/council/22eco/y220-01/mat\\_03.pdf](https://www.env.go.jp/council/22eco/y220-01/mat_03.pdf)
- 金融調査研究会 (2021, 3 月) 「今後の国際課税制度のあり方」  
[https://www.zenginkyo.or.jp/fileadmin/res/abstract/affiliate/kintyo/kintyo\\_2020\\_2\\_1.pdf](https://www.zenginkyo.or.jp/fileadmin/res/abstract/affiliate/kintyo/kintyo_2020_2_1.pdf)
- 国際協力銀行 (2011) 「主要産業の動向. ブラジルの投資環境」  
<https://www.jbic.go.jp/ja/information/investment/inv-brazil201106.html>
- 国際協力機構 (2013) 「パラグアイ共和国 イグアス湖流域に関する基礎情報収集・確認調査最終報告書」 [https://libopac.jica.go.jp/images/report/1000009944\\_01.pdf](https://libopac.jica.go.jp/images/report/1000009944_01.pdf)

- 在パラグアイ日本商工会議所、JICA パラグアイ事務所 (2021) 「パラグアイから広がるビジネスチャンス：南米の輸出拠点」 [https://issuu.com/camara\\_japonesa\\_py/docs/\\_\\_\\_\\_2021-568d11d1d84345?fbclid=IwAR3l5XookdbXlAiCWCP7JnhIDO-E7nV-hGVyyaTaNKCnchMhdzTLvO9fx08](https://issuu.com/camara_japonesa_py/docs/____2021-568d11d1d84345?fbclid=IwAR3l5XookdbXlAiCWCP7JnhIDO-E7nV-hGVyyaTaNKCnchMhdzTLvO9fx08)
- 佐藤寛 (2017) 『国際協力用語集』 国際開発ジャーナル社。
- 清水達也 (2011) 「アルゼンチンの穀物生産拡大とトウモロコシ輸出の制約」『変容する途上国のトウモロコシ需給－市場の統合と分離－』 アジア経済研究所。
- 中央開発株式会社 (2018) 「ブラジルにおける農産物の生産・運搬・流通・加工及び 農林水産品・食品の輸出の現状と課題に係る調査－平成 29 年度 海外農業・貿易投資環境調査分析委託事業 (ブラジル) 報告書」  
[http://www.maff.go.jp/j/kokusai/kokkyo/food\\_value\\_chain/attach/pdf/haifu\\_chousa29-24.pdf](http://www.maff.go.jp/j/kokusai/kokkyo/food_value_chain/attach/pdf/haifu_chousa29-24.pdf)
- 日本経済新聞 (2020, 1 月 14 日) 「パナマ運河、水不足で通航制限へ 2 月から」  
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO54345660U0A110C2000000/>
- 日本船主協会. (2020, 9 月) 「当協会会員の運河通航船実態調査結果」  
<https://www.jsanet.or.jp/report/pdf/r20200923.pdf>
- 日本貿易振興機構 (2021, 7 月) 「アルゼンチンの主要産業」  
[https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/world/cs\\_america/ar/ar\\_2107.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/cs_america/ar/ar_2107.pdf)
- 日本貿易振興機構 (2021) 「第 II 章 世界と日本の直接投資」『ジェトロ世界貿易投資報告 2021 年版：新型コロナが変えた世界、持続可能な国際ビジネスの展望』, 30-61.
- 日本貿易振興機構 (2022, 6 月 12 日) 「外資に関する規制」  
[https://www.jetro.go.jp/world/europe/eu/invest\\_02.html](https://www.jetro.go.jp/world/europe/eu/invest_02.html)
- 松田有加 (2021) 「税源浸食と利益移転プロジェクト行動 1 第 2 の柱における国際課税原則と課税権の変容」『彦根論叢』 (429), 20-33.
- Velasco, E. V. (2019, 9 月 12 日) 「南米大陸横断回廊と内陸国パラグアイ」 GNV  
<https://globalnewsview.org/archives/10319>
- OECD (2021, 10 月 8 日) 「国際社会がデジタル時代の画期的な租税条約を締結」  
<https://www.oecd.org/tokyo/newsroom/international-community-strikes-a-ground-breaking-tax-deal-for-the-digital-age-japanese-version.htm>
- UNCTAD. (2021, 10 月 26 日) 「輸出品多様化指数 (資料：GLOBAL NOTE)」.  
[https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=8550&post\\_no=12613](https://www.globalnote.jp/p-data-g/?dno=8550&post_no=12613)
- WEF (2022, 5 月 26 日) 「観光開発指数ランキング・推移 (資料：GLOBAL NOTE)」  
<https://www.globalnote.jp/post-17044.html>
- WTO (2021, 1 月 28 日) 「国際観光収入 (資料：GLOBAL NOTE)」  
[https://www.globalnote.jp/p-cotime/?dno=1050&c\\_code=600&post\\_no=1543](https://www.globalnote.jp/p-cotime/?dno=1050&c_code=600&post_no=1543)

英・西・葡語

- Asato, T. A., Dorsa, A. C., Gonçalves, D. F., & Mariani, M. A. P. (2022) “La Ruta Bioceánica como campo de discursividades producidas”, *Interações (Campo Grande)*, 22, 1159-1173.
- Brites, F. F. F., Constantino, M., & Dorsa, A. C. (2022) “Ruta Bioceánica: un enfoque basado en indicadores económicos de 2016 a 2019”, *Interações (Campo Grande)*, 22, 1077-1092.
- CAMPOS, L., & FARIA, A. (2022) “Rota Bioceânica: o que é e seus impactos diretos e indiretos” Ecologia e Ação-ECO.A. <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>
- Muñoz, C. G. (2022, May 24) “El Corredor Bioceánico Entre Porto Murtinho y Los Puertos Del Norte de Chile. Elmostrador” <https://www.elmostrador.cl/destacado/2022/05/24/el-corredor-bioceanico-entre-porto-murtinho-y-los-puertos-del-norte-de-chile>
- Corredor Bioceánico (2020, November 3) “Estado Paraná se Integrará al Corredor Bioceánico” CORREDOR BIOCEÁNICO. <https://corredorbioceanico.org/estado-parana-se-integrara-al-corredor-bioceanico/>
- Corredor Bioceánico (2021, January 12) “Paraguay se Convertirá en un Hub Logístico Internacional” <https://corredorbioceanico.org/paraguay-se-convertira-en-un-hub-logistico-internacional/>
- DIRECTEMAR (2022) “*Boletín Estadístico Portuario*” DIRECTEMAR [https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20200701/20200701104131/baep2022\\_alta.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20200701/20200701104131/baep2022_alta.pdf)
- Dry Cargo International (2021, February 3) “New Porto Murtinho Terminal to Start Operations Shortly” DRY CARGO International. <https://www.drycargomag.com/new-porto-murtinho-terminal-to-start-operations-shortly>
- Fernández, M. (2019) “*Transporte Multimodal en Latinoamérica. Pasado, Presente y Futuro*”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles. [https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Libros/TransporteMultimodal\\_Latinoamerica.pdf](https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Libros/TransporteMultimodal_Latinoamerica.pdf)
- Greg, R. (2020, February 26) “Paving a New Paraguay?” GLOBAL Americans. <https://theglobalamericans.org/2020/02/paving-a-new-paraguay/>
- Herman Cortés C. (2022) “Zona Franca del Paraguay en Antofagasta” Universidad Católica del Norte. <https://www.noticias.ucn.cl/columnistas/59886/>
- IDB (2017) “Road Corridor between the Atlantic and the Pacific” <https://conexionintal.iadb.org/2017/07/11/corredor-vial-entre-el-atlantico-y-el-pacifico/?lang=en>
- IMF (2022) “*World Economic Outlook 2022: War Sets Back the Global Recovery*”, <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/April/English/text.ashx>
- Câmara, J. (2021a, December 13) “Otimismo e Expectativas Marcam Lançamento Das Obras de Ponte Que Vai Viabilizar a Rota Bioceânica” G1. <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2021/12/13/otimismo-e-expectativas-marcam-o-lancamento-das-obras-de-ponte->

que-vai-viabilizar-a-rota-bioceanica.ghtml

- Câmara, J. (2021b, December 15) “Revitalização de Rodovia que Vai Ligar Brasil à Rota Bioceânica é Desafio Para Governo de MS” G1. <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2021/12/15/revitalizacao-de-rodovia-que-vai-ligar-brasil-a-rota-bioceanica-e-desafio-para-governo-de-ms.ghtml>
- Maciel, R. F., Siufi, B., Tabilo, F., & Leiva, M. (2019) “Internacionalización Sur-Sur: desafíos y potencialidades de la Red Universitaria de la Carretera Bioceánica”, *Interações (Campo Grande)*, 20, 297-306.
- Mamede, S. B., Silva, M. B. D., & Bourlegart, C. A. L. (2022) “Investigación turística en el Corredor Vial Bioceánico: aportes y desafíos para la construcción de territorios sostenibles”, *Interações (Campo Grande)*, 22, 1271-1285.
- Merk, O. (2018) “The container port of Buenos Aires in the mega-ship era. International Transport,” Forum Discussion Paper.
- MOPC (2021, December 14) “Corredor Logístico Ahorrará 8.000 Km, 14 Días de Flete y Cerca de USD 1.000 Por Contenedor” [https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/corredor-logistico-ahorrara-8000-km-14-dias-de-flete-y-usd-1000-por-cada-contenedor?fbclid=IwAR0CL2nTIQ81gjNO0F60ZqlfppVGN7TRgJbCxsJh\\_HJ87QPkq6F3U2EcVm](https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/corredor-logistico-ahorrara-8000-km-14-dias-de-flete-y-usd-1000-por-cada-contenedor?fbclid=IwAR0CL2nTIQ81gjNO0F60ZqlfppVGN7TRgJbCxsJh_HJ87QPkq6F3U2EcVm)
- MOPC (2022a, June 13) “En Carmelo Peralta Se Ultiman Detalles Para Iniciar Construcción Del Puente de La Bioceánica” <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/en-carmelo-peralta-se-ultiman-detalles-para-iniciar-construccion-del-puente-de-la-bioceanica>
- MOPC (2022b, March 2) “MOPC Expuso a Senadores Obras a Ser Ejecutadas Con Una Inversión Superior a USD 454 Millones” <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/mopc-expuso-senadores-obras-ser-ejecutadas-con-una-inversion-superior-usd-454-millones>
- MOPC (2022c, May 25) “Socializarán Proyecto Del Tercer Tramo de La Ruta Bioceánica” <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/socializaran-proyecto-del-tercer-tramo-de-la-ruta-bioceanica>
- MOPC (2022d, May 27) “Exponen alcance de las obras del tercer tramo de la ruta Bioceánica” <https://www.mopc.gov.py/index.php/noticias/exponen-alcance-de-las-obras-del-tercer-tramo-de-la-ruta-bioceanica>
- Netherlands Enterprise Agency (2021) “*Market Scan Opportunities Port and Corridor Development Valparaíso Region, CHILE*” [https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/03/Report\\_Market\\_Scan\\_Port\\_Development\\_Chile\\_march2021\\_2.pdf](https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/03/Report_Market_Scan_Port_Development_Chile_march2021_2.pdf)
- OECD (2022a) “*Las Condes*” [https://oec.world/en/profile/subnational\\_chl/las-condes](https://oec.world/en/profile/subnational_chl/las-condes)
- OECD (2022b) “*Antofagasta*” [https://oec.world/en/profile/subnational\\_chl/antofagasta](https://oec.world/en/profile/subnational_chl/antofagasta)

- OEC (2022) “*Iquique*” [https://oec.world/en/profile/subnational\\_chl/iquique](https://oec.world/en/profile/subnational_chl/iquique)
- Portal Portuario (2020a, August 26) “Autoridades de Chile y Brasil Abordan Alcances y Avances Del Corredor Bioceánico Que Desembocará En Antofagasta” <https://portalportuario.cl/autoridades-de-chile-y-brasil-abordan-alcances-y-avances-del-corredor-bioceanico-que-desembocara-en-antofagasta/>
- Portal Portuario (2020b, December 15) “Puerto Antofagasta Aumentará Su Capacidad Física y Digital En 2021” <https://portalportuario.cl/puerto-antofagasta-aumentara-su-capacidad-fisica-y-digital-en-2021/>
- Portal Portuario (2021, January 14). “Paraguay Logra Exportar Diez Nuevos Tipos de Productos En 2020” <https://portalportuario.cl/paraguay-logra-exportar-diez-nuevos-tipos-de-productos-en-2020/>
- Shiota, H. C. Q., Akamine, M. D. B. C., Chaia, A., & Silva, É. S. (2022) “La Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana (UniRila) y el Corredor Bioceánico: relaciones culturales entre Porto Murtinho/Brasil y Carmelo Peralta/Paraguay”, *Interações (Campo Grande)*, 22, 1175-1188.
- Schandert, S. (2019, October 21) “Porto Murtinho’s new terminal to start operating in December 2020” Datamar News. <https://www.datamarnews.com/noticias/porto-murtinhos-new-terminal-to-start-operating-in-december-2020/>
- UNCTAD (2021) “*World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery*” [https://unctad.org/system/files/official-document/wir2021\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/wir2021_en.pdf)
- UNCTAD (2022). “*World Investment Report 2022: International Tax Reforms and Sustainable Investment*” <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report-2022>
- Universidad Nacional de Asunción (2019) “*Informe de Participación: 71º Reunión Anual de la Sociedad Brasileña para el Progreso de la Ciencia (SBPC), Realizado en La UNIVERSIDAD FEDERAL MATO GROSSO DO SUL CAMPO GRANDE BRAZIL. 23 y 24 de Julio Del 2019*”.
- Viegas, A. (2022, May 26) “Rota Rodoviária Bioceânica Deve Estar Em Operação Em Três Anos, Projeta Chanceler Brasileiro,” G1. <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2022/05/26/rota-rodoviaria-bioceanica-deve-estar-em-operacao-em-tres-anos-projeta-chanceler-brasileiro.ghtml>
- WEF (2022) “*Travel & Tourism Development Index 2021: Rebuilding for a Sustainable and Resilient Future*” [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Travel\\_Tourism\\_Development\\_2021.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_Travel_Tourism_Development_2021.pdf)
- World Bank (n.d.). “Logistics Performance Index: Overall (1=low to 5=high) – Paraguay.” <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=PY&view=chart>
- WTO (2021) “*World Trade Statistical Review*”, 2021, 55.
- WTO (2022, January 18) “Tourism Grows 4% in 2021 But Remains Far Below Pre-Pandemic

Levels.” <https://www.unwto.org/news/tourism-grows-4-in-2021-but-remains-far-below-pre-pandemic-levels>