

ラテンアメリカ時報

INFORMACION
LATINOAMERICANA

No. 1402

2013年 春号

特集：ラテンアメリカの自動車産業

ラテンアメリカの自動車産業

メキシコ 日系企業の米州における重要な生産拠点に

現地生産を促し発展を目指すブラジルの自動車産業

ラテンアメリカにおける韓国・中国の自動車メーカー

ブラジル自動車・部品産業の現状、課題と今後の展望

ラテンアメリカ時事解説

米国オバマ大統領第2期の対ラテンアメリカ政策

緊急レポート チャベス大統領死去と今後のベネズエラ

連載・読み物

歴史、図書案内

ほか



ラテンアメリカ時報

INFORMACION No. 1402
LATINOAMERICANA

2013年 春号

特集：ラテンアメリカの自動車産業

ラテンアメリカの自動車産業	立石 章	2
メキシコ 日系企業の米州における重要な生産拠点に	中畑 貴雄	5
現地生産を促し発展を目指すブラジルの自動車産業	二宮 康史	8
ラテンアメリカにおける韓国・中国の自動車メーカー	内多 允	11
ブラジル自動車・部品産業の現状、課題と今後の展望	大竹 茂	14

ラテンアメリカ時事解説

米国オバマ大統領第2期の対ラテンアメリカ政策	カルデナス イバン	18
緊急レポート		
チャベス大統領の死去と今後のベネズエラ情勢	伊藤 昌輝	21
チャベス大統領の死去と今後のベネズエラ政治	土生川 正篤	22

33 カ国リレー通信 <第22回 ブラジル>

ブラジルの ^{ひだ} 襷の部分を見る	菅藤 和彦	24
-----------------------------	-------	----

ラテンアメリカ随想

ボリビア ―先住民としての誇りを取り戻して	渡邊 利夫	27
-----------------------	-------	----

駐日ラテンアメリカ大使インタビュー <第7回 ニカラグア>

アラナ駐日ニカラグア大使		
資源の豊かなニカラグア ―保税輸出加工地帯への日本の民間投資を期待	伊藤 昌輝	32

連載 歴史の中の女たち <第28回>

シキーニャ・ゴンザガ ―ブラジル大衆音楽の祖	伊藤 滋子	35
------------------------	-------	----

ラテンアメリカ参考図書案内

桜井 敏浩

- 〔新版〕ラテンアメリカを知る事典 17
地球時代の日本の多文化共生政策 ―南北アメリカ日系社会との連携を目指して 17
進化する政治経済学 ―途上国経済研究ノート／日本からブラジルへ ―移住100年の歩み 20
マリアテギとアヤ・デ・ラ・トーレ ―1920年代ペルー社会思想史試論／実業家とブラジル移住 29
千鳥足の弁証法 ―マシャード文学から読み解くブラジル世界 33
日系ブラジル移民文学 I ―日本語の長い旅〔歴史〕 33



- 表紙写真
ブラジル製の自動車で賑わうサンパウロ
写真提供：三菱商事
■表紙デザイン
太 公良 グラフィックデザイナー

ラテンアメリカの自動車産業

立石 章

はじめに

昨年、ブラジルの新車販売は 380 万台と過去最高を記録した。中国 (1,943 万台)、米国 (1,449 万台)、日本 (538 万台) に次ぐ世界第 4 位の販売台数である (2010 年にドイツを抜いた)。昨年前半の販売不振を減税などの景気刺激策の効果で挽回し、04 年から 9 年連続で史上最高記録を更新している。

急拡大する中国やアジアの自動車市場が注目されているが、ラテンアメリカ (中南米) 自動車市場も 03 年の約 300 万台から 12 年には約 680 万台へと、ここ 10 年間で 2 倍を超える右肩上がりの成長を遂げている (メキシコを含む主要 11 カ国合計)。これに伴って、中南米の自動車生産台数も 03 年の約 375 万台から 12 年には約 720 万台へと 2 倍近くに増えた。(図 1, 3)

中南米経済の持続的な成長に伴う雇用拡大が、新たな中間所得層の台頭を促し、それが中南米自動車市場の拡大に繋がっている。ブラジルでは、03 年からの 10 年間で 4,000 万人が中間所得層へランクアップしたと言われ、消費拡大の担い手に育った。金融市場の安定に伴う自動車ローンの導入・拡充も、自動車販売の増加に寄与している。

10 年で倍増した自動車販売、競争が激化

中南米自動車市場の拡大は、ブラジルの市場拡大 (141 万台 (03) → 380 万台 (12)) に負うところが大きいが、

アルゼンチン (15.5 万台 (03) → 83.0 万台 (12))、チリ (12.5 万台 (03) → 36.2 万台 (12))、コロンビア (9.5 万台 (03) → 31.6 万台 (12))、ペルー (1.2 万台 (03) → 17.8 万台 (12)) など周辺国の市場拡大も見逃せない。(図 1)

ただ、メキシコ市場は、北米からの中古車輸入が急増したため、100 万台前後で伸び悩んでいる (100.1 万台 (03) → 98.8 万台 (12)、直近ピーク = 118.5 万台 (06))。

メーカー別では、VW、Fiat、GM (シボレー) をはじめとする欧米系が、現地生産を拡充してきたブラジル、アルゼンチン、メキシコの主要市場で優位を占める。日系は、日産がメキシコ (市場シェアトップ) とチリで、またトヨタがペルーとベネズエラでシェアが 2 桁を超える例はあるものの、そのシェアは総じて数%にとどまる。韓国の現代・起亜が、チリやペルーでシェアトップに躍り出るなど中南米市場に急速に浸透してきた。さらに、中国系メーカーもチリ、ペルーなどで存在感を増している。

販売車種は、新中間所得層の台頭を反映して、エントリーレベルの B クラス以下の小型車を中心である。VW の Gol、Fiat の Uno、GM の Corsa やそれらから派生した車が市場拡大の原動力となった。最近では、チリ、メキシコを先頭に小型 SUV の販売増や上級車種への移行もみられる。市場拡大に伴う競争激化を背景として、輸入車も投入されて車種数は大幅に増えている。

輸入車は、積極的な FTA 推進によって自動車関税の削

図 1 中南米主要 11 カ国の自動車市場の推移：2000～12 年

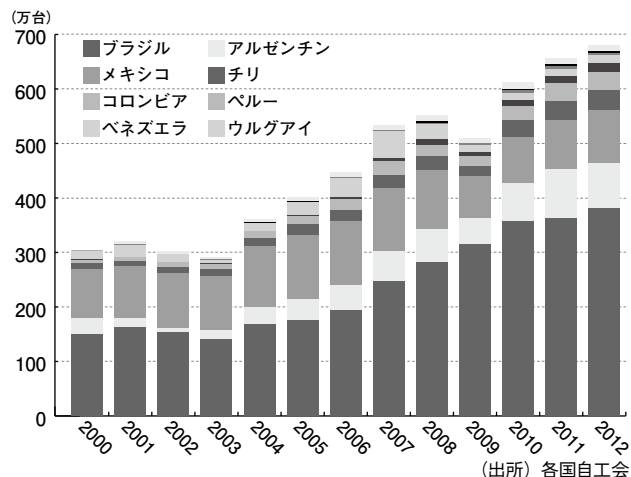


図 2 チリ自動車市場の主要メイク別シェアと輸入元国：2011 年＝35.3 万台

メイク	シェア	輸 入 元 国						
		韓国	中国	メキシコ	タイ	インド	日本	欧州他
GM	16.8%	60.7%	27.2%	0.5%	6.3%			5.3%
日産	12.2%			66.8%	8.5%		14.9%	9.5%
現代	10.0%	88.3%				11.7%		
起亜	8.1%	99.7%						0.3%
トヨタ	7.0%				21.1%		76.4%	2.5%
スズキ	6.3%					51.3%	43.6%	5.1%

(出所) ANAC (チリ自動車協会)

減・撤廃が進んだメキシコやチリ市場で浸透している。特にチリ市場は輸入車が主体となっており、59ブランド454車種がひしめいている（11年時点）。GMが主に韓国と中国から、日産が主にメキシコと日本から輸入するなど、自動車メーカー各社は品揃えや生産・輸送コスト、関税メリットなどを考慮し、多種多様な車種を市場投入している。（図2）

市場拡大を受けて自動車の生産台数も急増

世界の主要メーカーのほとんどが、メキシコ、ブラジル、アルゼンチンに主要な生産拠点を有し、その一部は、ベネズエラ、コロンビア、エクアドルにも国内市場や周辺国向けを主体とする生産拠点を展開している。なお、ペルーとチリに置かれていた生産拠点は、経済自由化による市場開放に伴って閉鎖された。（図3）

メキシコ拠点が米・加市場向けを主体とする輸出拠点であるのに対し、ブラジルとアルゼンチンの両拠点はメルコスル向けを主体とする域内拠点といった特徴がある。

自動車メーカーの動向をみると、各社ともに供給力不足が見込まれるブラジル拠点の能力増強が優先されているが、VW、GMが、メキシコ、ブラジル両拠点を核に車種の棲み分けと集中生産を進めているのに対し、Fiat、Ford、日産は、両拠点で同クラス車種の生産を進めているといった特徴がみられる。

メキシコ拠点：外需主体、北米向け以外も増加

最初にメキシコ拠点は、メキシコの市場開放や米国市場での競争激化を背景に、1980年代半ばから米Big3を中心とする対米輸出拠点化が進展し、94年のNAFTA発効に伴って北米向け輸出拠点としての役割が確立した。94年に110万台に過ぎなかった生産台数は、2012年には288万台まで増加している。うち輸出向けは8割超の241

万台で、輸出の70.9%が北米向けであり、以下南米向けが14.6%、欧州向けが9.0%と続く。15年には生産能力が320万台まで拡大する見込みである。

生産車種は、従来は米Big3が北米向けの大型車やSUV、欧・日系メーカーは小型車が主体だった。VWが世界戦略車のBora/JettaやNew Beetleをメキシコで集中生産し全世界へ供給し始めたことから、最近では各メーカーも北米以外も視野に入れた世界戦略車の導入で追随している。10年にFordが新型Fiesta、11年にはFiatがFiat500、日産が新型Marchの生産を相次いで開始した。この結果、北米向け以外へも輸出が増える傾向にある。

特に、中南米自動車市場の拡大やニーズの多様化を反映して、中南米各国とのFTAや自動車協定による関税免除のメリットを活用し、車両はもとよりエンジンや自動車部品などを中南米拠点間で相互補完する動きが進んでいる。ここ数年は、リアル高基調のブラジルが輸出競争力を落とす中、中南米域内拠点としてのメキシコの役割がより高まる傾向にあった。10年には中南米向けの輸出台数が先行する欧米向けを抜いている。

しかしながら、07年に完全自由化されたブラジル向けの完成車輸出が、11年には07年の5倍超となる13万台まで急増したことから、両国間で貿易摩擦が発生した。昨年3月、メキシコ政府は、ブラジル政府の強い要請を受け入れ、3年間の無関税の輸出上限枠を設定している。さらに昨年12月には、同様に完成車輸出の急増で貿易摩擦となったアルゼンチンとの間でも無関税の輸出上限枠を設定した。

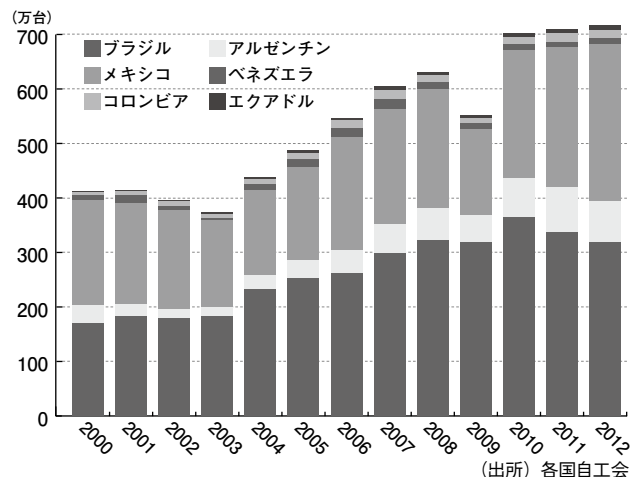
ブラジル拠点：内需主体、域内指向が強まる

続いてブラジル拠点は、1990年に輸入解禁された完成車との競争を受け、老朽化した生産設備の更新・近代化が一気に進んだ。93年に導入されたリッターカーを優遇する国民車構想は小型車の現地開発を促し、94年のリアル・プランによる経済安定化が自動車市場の拡大に繋がった。

これを受け、自動車メーカー各社が積極的な投資をおこない生産設備の新設や能力増強が進んだ。97年に200万台を超えた生産台数は、その後の低迷を経て04年から復活を遂げており、11年には直近のピークとなる341万台を記録している。昨年は334万台を生産したが、輸出はアルゼンチン向けを中心に44.2万台にとどまっており、その大半が国内向けである。

現在、Fiat、VW、GMのブラジルBig3が100万台の販売目標を掲げて既存の生産・開発拠点の能力増強や工場新設を推進しており、日・韓・中メーカーも工場を新設

図3 中南米7カ国の自動車生産の推移：2000～12年



するなど（ルノーの工場で生産していた日産は自前工場を新設）、昨年策定された新自動車政策（Inova-Auto）が能力増強に拍車をかけた。15年には生産能力が530万台まで拡大する見込みである。

生産車種は、国民車構想が市場を創出した現地開発の小型車が中心で、その大半は03年にVWが投入し瞬く間に市場を席巻したFFV仕様車（ガソリンとエタノールとのどんな混合比にも対応）である。従来は、欧州旧型車のプラットフォーム（PF）をベースにアッパー・ボディを中心に現地開発されていたが、2000年代にはいと現行モデル車のPFが採用され始めた。最近では環境や安全に関する規制強化に対応する必要からFord（B-PF）や日産（V-PF）などがグローバルPFを相次いで導入している。

この様に欧米メーカーを中心にブラジルで大規模な開発拠点を展開し、市場ニーズの変化や拡大に迅速に responding している。ベース車のハッチバック（HB）、セダン（SD）、ステーションワゴン（SW）、ピックアップ（PU）、SUV（Sport Utility Vehicle）、MPV（Muliti Purpose Vehicle）までの派生車を生みだし、エンジン排気量にもバリエーションを加え、低価格車から上級車までの幅広い価格帯と多様な外観を揃える。（図4）

アルゼンチン拠点：ブラジルとの相互補完

最後にアルゼンチン拠点は、メルコスル自動車協定の貿易均衡規定を活かして、派生車をブラジル向け中心に生産・供給することで発展してきた。主要自動車メーカーがブラジルとの間で生産・販売の補完体制をとっている。兌換法が廃止された2002年以降のペソ安・レアル高基調を背景に、02年に15.9万台まで落ち込んだ自動車生産台数は直近ピークの82.9万台（11年）まで復活・拡大している。

08年にFiatがコルドバ工場（02年閉鎖）を再稼働させ、11年にはホンダが新工場を稼働させるなど、生産再開や

能力増強が相次いでおり、15年には生産能力が100万台を超える見込みである。

おわりに

ブラジルは、輸出が見込める多様で豊富な天然資源や増産余力のある農産物を持つ強みに加えて、若年層人口が多いことから、当面は中間所得層の台頭を原動力とする国内消費の拡大が続くと見込まれる。そうすると、ブラジル経済の発展が牽引する中南米経済の発展と、それに伴う中南米消費市場の拡大は当面続くと期待できる。拡大が見込める自動車市場では、販売の中心となる小型車の品揃えとともに価格訴求力が一層求められる。

したがって、自動車メーカー各社は、ブラジルを念頭に市場ニーズに即した商品をタイムリーに投入していくことが不可欠となる（昨年10月に市場投入され販売好調な現代HB20（i20ベース）はその証左）。アッパー・ボディを中心に現地で開発力を持つブラジルへのグローバルPF導入が契機となり、近い将来に世界の他市場へも投入可能な派生車が誕生する可能性もある。

併せて、FTA/自動車協定の枠組みを活用するために、域内拠点で効率的に生産し、相互補完していくことが一層重要となる。

いずれにせよ、太平洋同盟やTPPの実現とともに、中南米はもとより環太平洋を視野に入れた生産・供給・開発体制の再編・増強が進むと予想される。

（たていし あきら （株）国際経済研究所 研究部主席研究員）

図4 ブラジルにおける派生車種の例：Fiat、VW

メーカー	ベース車	E/G	旧型	HB	SD	SW	PU	UT	SUV	MPV
Fiat	Uno	1.0 ^{リフト}	●	●	—	—	●	●	—	—
		1.4 ^{リフト}	—	●	—	—	●	●	—	—
	Palio	1.0 ^{リフト}	—	●	●	—	—	—	—	—
		1.4 ^{リフト}	—	●	●	●	●	●	●(*)	—
		1.6 ^{リフト}	—	●	●	●	—	—	—	—
		1.8 ^{リフト}	—	●	—	—	●	●	●(*)	—
VW	Gol	1.0 ^{リフト}	●	●	●	—	—	—	—	—
		1.6 ^{リフト}	—	—	●	●	●	—	—	—
	Fox	1.0 ^{リフト}	—	●	—	—	—	—	—	—
		1.6 ^{リフト}	—	●	—	—	—	—	●	●

（出所）フォーイン等に基づき国際研にて作成

● 設定有り * 外観4種を設定

メキシコ 日系企業の米州における重要な生産拠点に

中畑 貴雄

近年の自動車産業の成長は著しい。マツダ、ホンダ、日産自動車の相次ぐ完成車生産投資に牽引されるように日系自動車部品企業の進出が続いている。ドイツのアウディの製造投資、GM やフォードの拡張投資、マツダ工場におけるトヨタ車の生産など日米欧のいずれのメーカーの投資も活発だ。

2012 年の生産は大型車を含めると 300 万台を突破

2012 年の自動車生産台数（大型バス・トラックを除く）は前年比 12.8% 増の 288 万 4,869 台となり、大型バス・トラックの 13 万 8,078 台と合わせると 302 万 2,947 台と終に 300 万台の大台を超えた。メキシコは前年に引き続き世界で第 8 位の自動車生産国である。

生産を牽引したのは堅調な輸出だ。メキシコでは生産台数の 8 割以上が輸出されている。2012 年の輸出（大型バス・トラックを除く）は前年比 9.9% 増の 235 万 5,564 台となり、同期間の国内販売の伸び（9.0%）を上回っている。伝統的な輸出先である米国向けに加え、近年はラテンアメリカ（中南米）向けの輸出が増えている。中南米向けの輸出は 11 年に 55.9%、12 年も 14.6% 増え、輸出仕向け地としての中南米向けのシェアは 06 年の 4.1% から 12 年は 15.5% まで拡大している（図 1）。中南米に輸出している企業は GM、フォード、クライスラー、日産、フォルクスワーゲン（VW）、ホンダの 6 社であり、12 年に日産はメキシコから中南米 23 ヲ国に向けて輸出している。

近年、生産と輸出は右肩上がり増加しているが、国内販売は年率 10% 前後の緩やかな伸びにとどまっている（図 2）。この要因としては、リーマンショック後の不況で落ち込んだ家計所得の回復が遅れていること、NAFTA の規定に基づき米国から安価な中古車が流入し、新車市場を侵食していることがある。2012 年の国内新車販売台数は

98 万 7,747 台だが、その 5 割弱に相当する 48 万 8,114 台の中古車が米国等から輸入されている。双方を合計すると 145 万台弱の市場規模となる。

2013 年の輸出は南米向けに陰り、アジア向けが好調

メキシコは北米向け自動車製造拠点から米州全域に向けた製造拠点に変貌しつつあるが、輸出先多角化の動きに暗雲を投げかけたのがブラジル、アルゼンチンの保護主義的な動きだ。メキシコはメルコスールとの間で自動車産業を対象とした特惠貿易協定である ALADI（ラテンアメリカ統合連合）ACE（経済補完協定）55 号を 2003 年から発効させているが、12 年 2 月にブラジルが同協定の見直しを要請、交渉の結果、12 年 3 月 19 日から 3 年間、完成車の無関税輸入に上限枠を設定した。さらに 12 年 6 月末にはアルゼンチンが 3 年間の協定適用停止をメキシコに通告、両国間の特惠関税の適用が一時的に停止されたが、12 月 14 日にブラジル同様の完成車の無関税輸入枠の設定で合意した。

メキシコの対ブラジル、対アルゼンチン自動車輸出は 03 年の 1,733 台、516 台から、11 年の 13 万 1,384 台、6 万 9,061 台へとそれぞれ 75.8 倍、133.8 倍に拡大した。南米 2 大国はここ数年のメキシコからの輸入急増を懸念しているが、輸入急増の背景には ACE55 に基づく関税撤廃メ리트以外の要因もある。相互協定であり双方向で関税が

図 1 自動車（大型バス・トラック除く）仕向け地別輸出構成比

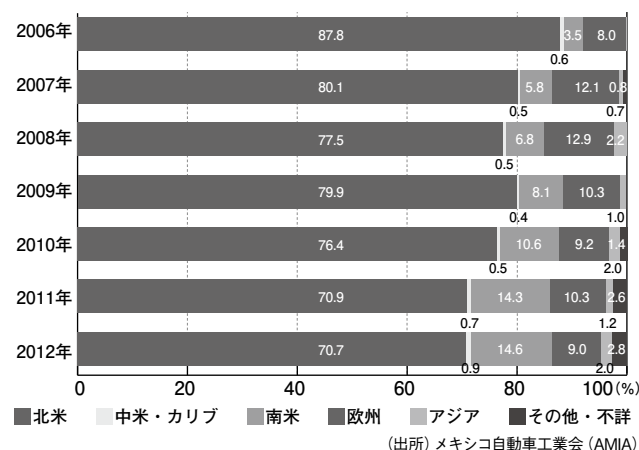
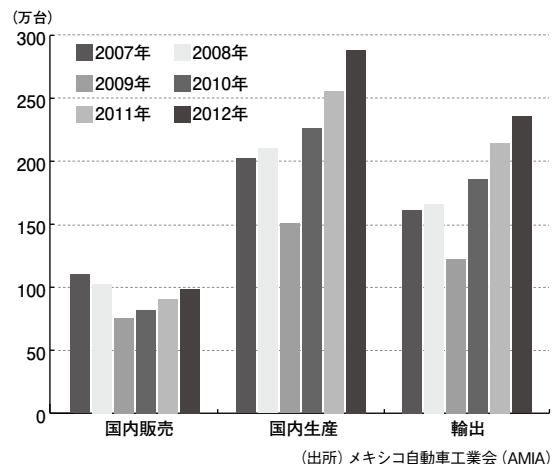


図 2 国内販売、国内生産、輸出台数の推移（大型バス・トラックを除く）



撤廃されているにも関わらず、ブラジル、アルゼンチンからの輸出が伸び悩んでいるのは、輸出競争力に大きな差が生まれていることが原因だろう。

米国労働省が発表する製造業のドル建て平均労働コスト（ベネフィット・社会保障費を含む）で比べると、メキシコとブラジル・アルゼンチンの労働コストは06年に逆転し、11年時点ではメキシコの1時間当たり6.48ドルに対し、ブラジルは11.65ドル、アルゼンチンは15.91ドルに達している（図2）。過去11年間の伸び率でみても、ブラジルの労働コストは00年比2.7倍、アルゼンチンは約2倍に達しているが、メキシコは38.0%増にとどまっている。ドル建ての比較なので為替レートが影響するが、為替相場の変動率以上にブラジルの労働コストは上昇している。また、アルゼンチンの通貨ペソはメキシコ・ペソと同様、おおむね対ドルで切り下がる方向に推移しており、アルゼンチンの場合は為替レートが不利に働いているわけではない。

ACE55の改定により、対ブラジル完成車輸出は2012年後半から減速傾向となり、2013年1～2月には前年同期比79.4%と大きく落ち込んでいる。アルゼンチン向けは12年初に同国が採用した非自動輸入ライセンスなど非関税規制の影響を受け、ACE55改定前から減少傾向にあったが、13年1～2月は前年同期比40.3%減とさらに落ち込んでいる。しかし、ACE55の改定（無関税輸入枠の設定）は完成車の貿易に関するものであり、自動車部品の対メルコスール輸出に影響はない。12年のメキシコの対ブラジル自動車部品輸出額ⁱの月別推移をみると、12年1～12月のすべての月で前年同月比プラスとなっており、メキシコからブラジルへの自動車部品輸出は拡大基調にある。

13年のブラジル、アルゼンチン向け自動車輸出に陰りがみえている中、対米輸出は堅調に推移している。1～2月の対米輸出は前年同期比12.4%増の24万5,654台に達している。新たな自動車輸出先として増加が著しいのがア

ジア向けだ。12年は前年比82.8%増、13年1～2月も前年同期比2.5倍と好調。13年1～2月は中国（前年比約3.5倍、5,581台）、日本（同4.4倍、2,077台）など東アジア諸国に加え、ドバイ（53.4%増、1,460台）、オマーン（5.6倍、1,145台）など中東諸国向けも好調だ。東アジア向けはVWとクライスラー、中東向けは日産の輸出が多い。

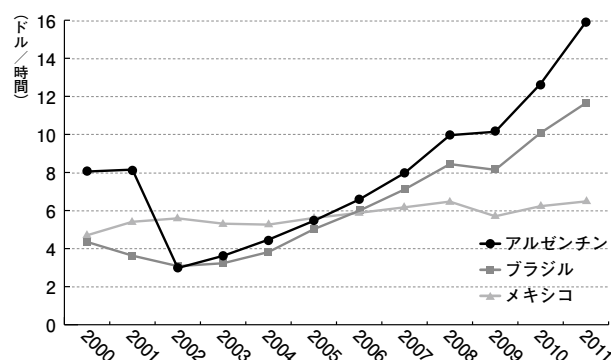
日系企業のプレゼンスが拡大

メキシコでは日産の影響力が生産面、販売面の双方で強い。2012年の企業別生産台数をみると、日産は68万3,520台で第1位（シェア23.7%）、販売台数でも24万5,698台で第1位（シェア24.9%）と生産では11年以降、販売では09年以降1位の座を維持している。国内市場では他の日系企業も好調である。12年の日系企業の国内販売台数を合計するとシェアは40.8%に達し、米系3社の販売シェア合計（36.8%）を上回る（表）。日系企業が強い背景には日産の影響力もあるが、各社ともアフターサービスの良さ、車の性能やデザインについての評価が高く、JDパワーが毎年行う顧客満足度調査では常に日系ブランドの車が上位にランクインしている。

2011年以降、日系完成車メーカーの投資が相次いで発表され、14年以降は日系企業が生産面でも米系3社の合計に迫る勢いだ。マツダは11年6月、住友商事との合弁で5億ドルを投じ、グアナファト州サラマンカ市に工場を建設すると発表、14年から年間14万台の小型車（2車種）を生産する。ホンダは11年8月、8億ドルを投じてグアナファト州セラヤ市近郊に年間20万台の小型車を製造する新工場を建設すると発表、14年の生産開始を目指している。日産は12年1月、最大で20億ドルを投じてアグアスカリエンテス州に新工場を建設すると発表、第1段階の生産開始は13年末、17万5,000台の小型車を生産する。同工場には最終的に40万台規模の生産能力を構築し、既存2工場と合わせて100万台生産を実現する計画だ。

日系企業のプレゼンス拡大を前に、欧米企業も黙っていない。フォードは12年3月、13億ドルを投じて北部ソノラ州のエルモシーヨ工場を拡張し、中型セダン「フュージョン」の生産を拡大するとともに、高級車「リンカーン」ブランドの「MKZ」の新モデル生産を15年までに開始すると発表した。GMも同年7月、4億2,000万ドルを投じ、サンルイスポトシ工場における小型SUV「トラックス」の生産とトランスミッション工場の新設、グアナファト州シラオ工場におけるピックアップ新モデルの生産計画を発表した。アウディは同年9月、北米初の工場をプエブラ州サン・ホセ・チアパに建設すると発表した。13年に建設を開始し、16年に生産を開始する見込み。スポーツ

図3 アルゼンチン、ブラジル、メキシコの製造業労働コスト（ドル建て）推移



（注）製造業労働者（エンジニア、管理職等含む）の時給平均。ベネフィット・社会保障費負担を含む。
（出所）米国労働省統計局（2011年12月）

メキシコの企業別自動車（大型バス・トラック除く）生産・販売台数

(単位: 台, %)

企業名	生産				販売			
	2011 年	2012 年			2011 年	2012 年		
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
日産	607,087	683,520	23.7	12.6	226,292	245,698	24.9	8.6
フォルクスワーゲン	510,041	604,508	21.0	18.5	153,004	164,560	16.7	7.6
GM	544,202	570,942	19.8	4.9	168,503	186,383	18.9	10.6
クライスラー / フィアット	338,772	455,334	15.8	34.4	84,652	93,061	9.4	9.9
フォード	462,462	451,648	15.7	△ 2.3	88,004	84,382	8.5	△ 4.1
ホンダ	45,390	63,256	2.2	39.4	36,209	54,515	5.5	50.6
トヨタ	49,596	55,661	1.9	12.2	48,589	56,278	5.7	15.8
マツダ	-	-	-	-	29,860	25,424	2.6	△ 14.9
ルノー	-	-	-	-	23,132	25,030	2.5	8.2
BMW	-	-	-	-	9,637	11,827	1.2	22.7
スズキ	-	-	-	-	9,179	10,733	1.1	16.9
メルセデス・ベンツ	-	-	-	-	9,293	10,600	1.1	14.1
三菱自動車	-	-	-	-	10,496	8,753	0.9	△ 16.6
ブジョー	-	-	-	-	5,796	5,204	0.5	△ 10.2
いすゞ	-	-	-	-	1,629	1,706	0.2	4.7
スバル	-	-	-	-	587	283	0.0	△ 51.8
その他	-	-	-	-	1,024	3,310	0.3	223.2
日系企業合計	702,073	802,437	27.8	14.3	362,841	403,390	40.8	11.2
合計	2,557,550	2,884,869	100.0	12.8	905,886	987,747	100.0	9.0

(注) 系列ブランド (例えばフォルクスワーゲンは SEAT, AUDI) を含む。いすゞの販売台数は ELF200/ELF300 の販売台数のみが AMIA に報告されている。
(出所) メキシコ自動車工業会 (AMIA)

用多目的車 (SUV) の「アウディ Q5」後継モデルを年間 15 万台生産する計画だ。

裾野は徐々に広がるも素材産業に課題

完成車メーカーの新工場建設計画に呼応し、自動車部品企業の投資が相次いでいる。2011 年 6 月以降、13 年 2 月末までに新たに進出を決定した、あるいは既存生産能力拡大を発表した自動車部品企業 (自動車用の素材加工企業も含む) は、正式に公表されているものだけでも 50 社以上に達しており、公表されていない投資まで含めると 100 件近くに及ぶとみられている。マツダやホンダが新工場を建設中のグアナファト州、日産が第 3 工場を建設中のアグアスカリエンテス州を中心に日系自動車部品企業の集積が進んでいる。

自動車部品企業のメキシコ進出は、これまでは一次下請け (Tier1) が中心であり、Tier2 の進出は稀であった。相対的に組立工程が多い完成車メーカーや Tier1 とは異なり、素材加工中心の Tier2 の生産工程は資本集約的であり、メキシコに比較優位がある人件費のメリットを活かすににくい。コストが大きく下がらない中で進出を実現するためにはある程度まとまった生産量が必要だが、これまでは日系サプライヤーチェーンにそこまでのボリューム感がなかった。しかし、日産は最終的に 1 社で 100 万台の生産能

力を計画しており、マツダやホンダも加えると日系だけでもある程度のボリューム感が出てきた。そのため、12 年に入ると鋼材などの素材加工企業、ボルト・ナット製造、熱処理、金型製造などの Tier2 や Tier3 の分野まで日系企業の投資が広がっている。その中には、今まではあまりなかった中小企業の対メキシコ投資もみられている。

自動車産業の裾野は徐々に広がっているが、メキシコの弱点は素材産業にある。高炉で鉄鉱石から熱延鋼板を製造できる鉄鋼企業が 1 社しかなく、自動車用鋼板の調達には日本、欧州、韓国などからの輸入に依存している。産油国でありながら石油化学産業も強くない。自動車用プラスチック樹脂の多くが米国からの輸入品である。

素材産業では、新日鐵がイタリア・アルゼンチンの鉄鋼大手テルニウムとの合併で、自動車用鋼板の垂鉛メッキ処理工場を建設しているほか、プラスチック樹脂に添加剤を配合し、着色を施すコンパウンド工程をメキシコで拡大する動きがある。しかし、これらは素材製造の後工程の国産化に過ぎず、前工程を含めた素材産業全体の底上げのためにはより大きな投資額と長い期間を要するだろう。

(なかはた たかお 日本貿易振興機構 (JETRO) 海外調査部中南米課)

<註>

i HS8708 項に分類される自動車部品の輸出額

現地生産を促し発展を目指すブラジルの自動車産業

二宮 康史

2012年の自動車販売台数は過去最高を更新

全国自動車製造者協会（Anfavea）によれば、2012年の自動車販売台数（新車登録ベース、以下同じ）は前年比4.6%増の380万2,071台と過去最高を更新した。11年の販売実績で、ブラジルはドイツを抜き、中国、米国、日本に次ぐ世界第4位の自動車市場に浮上したが、12年もその地位を維持したようだ。ただし販売動向をみると、必ずしも順調な道のりであったわけではない。特に12年前半は世界的な景気後退に加え、自動車ローンの滞納率上昇で金融機関の融資が伸び悩んだことなどが販売台数に影響、12年1～5月は前年同期比4.8%減、特に5月は同月比9.8%減と大幅な減少を記録した。

表1 自動車のブランド別販売台数（新車登録ベース、乗用車・商用車合計）

（単位：台、%）

ブランド	2011年	2012年		
	販売台数	販売台数	増減率	シェア
フィアット	754,212	838,160	11.1	23.1
フォルクスワーゲン	698,326	768,338	10.0	21.1
GM	632,102	642,536	1.7	17.7
フォード	313,990	323,642	3.1	8.9
ルノー	194,283	241,556	24.3	6.6
ホンダ	92,889	134,938	45.3	3.7
トヨタ	99,200	113,728	14.6	3.1
ヒュンダイ	114,861	108,351	△ 5.7	3.0
日産	67,329	104,791	55.6	2.9
シトロエン	90,027	74,590	△ 17.1	2.1
プジョー	85,820	72,050	△ 16.0	2.0
三菱	55,526	60,572	9.1	1.7
起亜	77,193	41,159	△ 46.7	1.1
JAC (江淮汽車)	23,747	18,037	△ 24.0	0.5
Chery (奇瑞汽車)	21,682	14,216	△ 34.4	0.4
メルセデス・ベンツ	15,654	10,555	△ 32.6	0.3
BMW	12,074	8,847	△ 26.7	0.2
Hafei (哈飛汽車)	16,725	8,806	△ 47.3	0.2
ランドローバー	8,185	8,180	△ 0.1	0.2
スズキ	7,381	7,115	△ 3.6	0.2
その他	44,064	34,254	△ 22.3	0.9
合計	3,425,270	3,634,421	6.1	100.0

（注）バス・トラックの販売実績は含まない。
（出所）Fenabrave データよりジェトロ作成。

政府はこの状況を打開するため、12年5月に自動車にかかる工業製品税（IPI）の税率引き下げを発表、1,000cc以下の小型車で税率を7%低減するなど排気量等に応じた減税措置を実施した。その結果、年後半にかけて販売が回復し12年通年では過去最高を更新するに至ったものだ¹。ローン金利の低下や、給与、失業率などの指標で雇用環境が依然として良好な水準を維持していることも販売増を後押ししたと考えられる。IPI減税は当初、12年8月末までとされていたが、自動車業界からの要請もありその後12月末まで延長され、13年以降も減税幅を縮小して継続することとなった。なお、結果をみれば需要喚起に減税効果が高いことは証明されたといえるが、期限付きの減税措置は需要の「先食い」という面もあり、適用を巡っては課題も指摘される。

輸入車への課税強化で2012年は韓国、中国ブランドの販売減

ブラジル自動車流通連盟（Fenabrave）の資料で、2012年の販売台数（乗用車・商用車合計）をブランド別にみると、トップは前年に引き続きフィアットで、前年比11.1%増の83万8,160台とシェア23.1%を占めた。以下、フォルクスワーゲンが10.0%増の76万8,338台（シェア21.1%）、GMが1.7%増の64万2,536台（17.7%）と続く。一方で日系メーカーはホンダが45.3%増の13万4,938台（3.7%）、トヨタが14.6%増の11万3,728台（3.1%）、日産が55.6%増の10万4,791台（2.9%）、三菱が9.1%増の6万572台（1.7%）となった。これら現地製造を行う日系ブランド4社の合計シェアは11.4%を占め、前年の9.2%から上昇している。

一方、ブラジル市場の“ニューカマー”である韓国、中国ブランドの販売は、12年に減少に転じた。ヒュンダイの12年販売台数は前年比5.7%減の10万8,351台（シェア3.0%）、起亜は46.7%減の4万1,159台（1.1%）に、中国のJAC（江淮汽車）は24.0%減の1万8,037台（0.5%）、Chery（奇瑞汽車）は34.4%減の1万4,216台（0.4%）、Hafei（哈飛汽車）は47.3%減の8,806台（0.2%）となった。いずれも輸入車販売で近年市場攻勢をかけてきたが、11年12月より適用が始まった、実質的に国内製造拠点を持たないブランドの輸入車を対象に、輸入時の工業製品税（IPI）税率30%引き上げの影響を受けた結果と考えられる。具体的には、政府が自動車にかかる工業製品税（IPI）を30%（ポイント）引き上げた上で、11年9月15日付政

令 7,567 号により、メルコスール域内調達率 65%の達成や、売上の 1.5%を研究開発投資することなどの条件を満たす完成車メーカーに対し、IPI 税率 30%減免を認める政策を打ち出したことだ。国内に製造拠点のある完成車メーカーはいずれも同減免措置の対象となったことから、事実上、直接的な製造拠点的ない韓国、中国メーカーが締め出される形となった。

IPI 税率の引き上げが実施された背景には、国内自動車販売における輸入車の増加が挙げられる。輸入車のシェアは 08 年に 13.3% (37 万 5,150 台) を占めていたが、11 年には 23.6% (85 万 7,901 台) に上昇、台数ベースでは 3 年間で 2.3 倍に増加した。輸入車が増加した理由は、好調な国内消費にあることは事実だが、ブラジルの通貨高や人件費の上昇で国内生産コストが増加、その一方で為替の影響もあり輸入車の販売価格が相対的に低下したことも指摘できる。その結果を反映して、過去最高を更新する販売台数の一方、自動車生産台数は 12 年に前年比 1.9% 減の 334 万 2,617 台と減少、生産台数でブラジルは世界第 7 位にとどまっている。

完成車メーカーの製造投資が相次ぐ

輸入車への課税強化に対応するため、韓国、中国メーカーなどではブラジル国内に新たな生産拠点を構える動きが強まった。具体的な事例をみると、ヒュンダイは 6 億ドルを投じサンパウロ州ピラシカバ市に新工場を立ち上げ、年産 15 万台の生産体制確立に向け 2012 年 9 月より工場を稼働させた。また、中国メーカーの Chery がサンパウロ州ジャカレイ市で年産 15 万台の工場を 13 年までに稼働させるほか、JAC もバイーア州で年産 10 万台の工場を 14 年までに稼働させる計画が報じられている。また、欧州メーカーでは BMW が 12 年 10 月、サンタカタリーナ州で年



サンパウロ市内の目抜き通り Avenida Paulista を行き交うブラジル製自動車 (写真提供：アルファインテル南米交流社)

産 3 万台の工場を 14 年までに稼働させることを発表、投資額は 2 億ユーロを上回る計画だ。

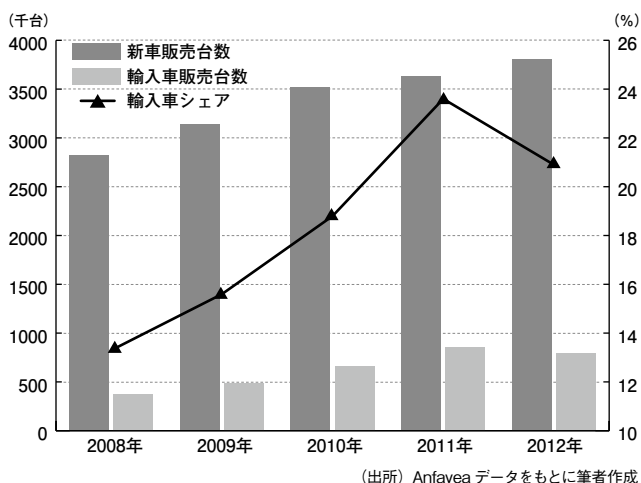
近年の国内販売台数の伸びは減速傾向が見られるものの、Anfavea の資料で 1 台あたり人口比率による普及率をみると、ブラジルは 6.1 人 (2010 年) で、メキシコ 3.5 人、アルゼンチン 4.0 人に比べれば成長余力は大きい。特に世帯全体に占める自動車保有割合をみると、10 年にブラジル全体が 40.9%であるのに対して、フィアットが新工場を設立する予定の北東部ペルナンブコ州は 21.4%と半分の水準に過ぎない。ブラジル北東部は GDP に占める割合では 13.5%と低い、人口では 5,308 万人と全体の 27.8%を占める (いずれも数値は 2010 年、IBGE)。このように自動車市場はブラジル国内の新興地域でさらなる拡大が見込めるだろう。なお、業界関係者はブラジルの自動車市場を中期的に 500 万台市場にまで拡大すると見ており、各社は需要取り込みにしのぎを削っている。

メルコスールとして自動車市場を捉える視点も

また、ブラジルの自動車産業動向を見る上で忘れてはならないのは、隣国アルゼンチンの自動車市場である。アルゼンチンはブラジルと共に関税同盟であるメルコスール (南米南部共同市場) の加盟国であり、貿易協定を締結しているため両国間の自動車貿易は一定の制限の下で自由化されている。アルゼンチン自動車代理店連合会 (ACARA) によればアルゼンチンの自動車販売台数は 2011 年に前年比 29.5% 増の 85 万 8,010 台を記録した。そのうち 63.6%を占める 54 万 5,747 台は輸入車で、さらにそのうち 74.4% (約 41 万台) をブラジルからの輸入が占めている²。

逆にアルゼンチンからブラジル市場への輸出も多く、11 年は前年比 13.1% 増の 50 万 6,715 台を記録した。欧米、日本メーカーはメルコスールの自動車市場を攻略するにあ

図 1 新車販売台数と輸入車の割合推移



たり、両国に拠点を構える企業が多い。例えばトヨタ自動車ではピックアップ車のハイラックスをアルゼンチンで生産し、中型セダンのカローラ、小型車のエティオスをブラジルで生産することで、相互に車種を供給し補完関係を構築している。ブラジルとアルゼンチンの間でも貿易摩擦で双方の通関に支障が生じる事態が最近起きるなど問題はみられるものの、メルコスールの自動車販売台数は加盟5カ国³全部を合わせれば約486万台（12年）となる。この巨大市場に対しメキシコはこれまでブラジル、アルゼンチンと自動車協定を締結し、域内調達基準を満たした車種については無税で両国への輸出が可能であったが、12年3月以降に大幅な協定内容の変更⁴がなされたためコスト的な優位性は以前と比べ低下している。その点、メルコスール市場の開拓を進めるに際し、域内に製造拠点を構え商品供給する戦略を描かなくては、攻略の難しい環境になりつつある。

新自動車政策で現地化ニーズ増す

特にブラジルでは実質的に輸入車を対象としたIPI増税に関わる2011年9月15日付政令7,567号を刷新し、法律12715号第40条～第44条および12年10月3日付政令7819号により、Inovar-Auto（自動車のイノベーション技術と生産チェーンの強化に向けたインセンティブプログラム）と呼ばれる新自動車政策を定めた。同政策は13年1月～17年12月の期間における、IPI税率30%ポイント軽減措置を受けるために必要な要件を定めたものであるが、法律の趣旨は単に国内製造を促すだけでなく、技術開発への投資や将来的な燃費基準を定めるなど、自動車産業の高度化を図る意図が前面に打ち出されている。

特に税恩典要件のひとつの「サプライヤーの強化」という項目では、これまで輸入に依存してきた部品調達の現地化を促す意図も窺える。ブラジルの自動車部品産業全体の売上高は、11年に546億5,700万ドルとここ5年間で年率13.9%増のペースで拡大してきたが、自動車部品の輸入額は2011年に157億7,700万ドルと同期間に年率17.7%増を記録している。自動車部品の貿易収支は06年に18億7,300万ドルの黒字であったが、11年には46億4,400万ドルの赤字に転落しており、この点も新自動車政策で完成車メーカーの税恩典の要件にサプライヤーの強化を掲げた一因といえる。

ブラジルの自動車市場は世界第4位の規模を得て、世界の自動車メーカーが最新車種の投入を競うグローバル・オートモーティブ市場へと変貌を遂げている。その環境変化をきっかけに政府が取り始めた自動車産業高度化への

取り組みは今後のブラジルの自動車産業の発展を方向付ける重要な政策として注目される。ブラジルは製造コストが高いという課題はあるものの、関連する日本企業は市場規模的な観点にとどまらず政策面で現地化ニーズが増している点にも留意する必要があるだろう。

（にのみや やすし 日本貿易振興機構（JETRO）海外調査部中南米課）

- 1 IPI税率引き下げは、景気対策として過去にも導入した経緯があり、リーマン・ショック直後の2008年12月以降でも同様の措置が実施されている。
- 2 原稿執筆時点でACARAによる相手国別自動車輸入台数は2011年が最新。なお、12年のアルゼンチンの自動車販売台数は、84万678台と減少している。
- 3 ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、パラグアイ、ベネズエラ。
- 4 ブラジルは2012年3月に、アルゼンチンは2012年12月にメキシコとの自動車協定について、相互に完成車の無関税輸入枠を設定し原産地規則を統一することなどの改定に合意している。なお、自動車部品に関しては無関税輸入枠の設定はなされていない。

ラテンアメリカにおける韓国・中国の自動車メーカー

内多 允

ラテンアメリカ（中南米）でもいわゆる中間層の旺盛な消費支出が、自動車の販売を伸ばしている。中間層は値頃感のある自動車を求めている。このような傾向を反映して、先進国メーカーの車種に比べて、より安価な韓国や中国の自動車が売れ行を伸ばしている。本稿では、中南米地域内でも、韓国・中国車の売れ行きが好調な南米市場の動向を、取り上げる。

なお、本稿で対象とする自動車は、乗用車およびこれと同様に利用されている車種（例えば、軽トラック、ミニバン、ピックアップ等のパーソナル・カーとして利用される車種も含む）である。

中南米における韓国・中国車のシェア

中南米における輸入自動車の輸入先のシェアによれば、韓国からの輸入シェアは2008年14.1%から11年14.2%に、同期間に中国からの輸入シェアは6.5%から11.0%に増加した（出所は参考文献1）。11年には中南米における両国を合わせた輸入シェアは、約4分の1を占めた。

韓国と中国の自動車メーカーには次のような違いがある。韓国の自動車メーカー数は4社に過ぎない。一方、中国では数十社が乱立している。従って、中南米全体の自動車販売台数に占める主要メーカーのシェアについては、韓国企業については2大メーカー（HyundaiとKia）のそれが突出している。因みに韓国メーカーの同シェアは、Hyundai（現代）については08年の2.9%から11年には4.0%に上昇した。同期間にKia（起亜）も1.5%から2.4%にシェアを拡大した。11年における同シェアの順位（12社）はHyundaiが第7位、Kiaが11位に位置している（以上の各社のシェアの出所は参考文献1）。

一方、中南米で販売されている中国車は、韓国車のよう

に突出した販売シェアを保持しているメーカーがまだ存在していない。そのために、韓国企業よりも数多く参入している中南米における中国車は、より低い販売シェアに分散している。

中国・韓国車に共通している課題としては、ブラジルと並んで中南米における自動車生産の拠点国であるメキシコ市場参入が、実現していないことである。メキシコでは米国向けの生産拠点として、米国や欧州、日本のメーカーが強固な市場基盤を築いているだけに、後発の中国と韓国のメーカーにとって、厳しい市場である。

中南米における中国車

中国の自動車メーカーの多さを示すデータとして、チリの2012年における各メーカーの販売シェア統計が、如実に示している（参考文献2）。同統計では61社のメーカーのシェアが計上されている。このうち中国メーカーが20社を占め、その合計シェア（乗用車とSUV、商用車）は9.3%を占めた。これらの中国企業の上位3社（表1）で

表1 南米各国における中国車の販売台数シェア（2012年）

（単位％）

A 統計対象自動車メーカー数と総販売台数	B シェア合計	C 中国企業数とシェア合計	中国車メーカーシェア		
			1 位	2 位	3 位
ブラジル (25 社) 3,635,000	99.4	4 (1.1%)	⑭ JAC 0.5	⑮ Chery 0.4	⑯ Hafei 0.2
アルゼンチン (25 社) 805,923	99.8	1 (0.8%)	⑫ Chery 0.8	-----	-----
パラグアイ (25 社) 22,601	91.9	5 (2.9%)	⑱ GreatWall 0.8	⑳ Foton 0.7	㉑ JMC 0.5
ウルグアイ (25 社) 53,206	95.8	7 (13.4%)	⑧ Chery 4.8	⑪ Faw 2.9	⑭ Geely 1.8
チリ (25 社) 338,825	94.2	3 (6.2%)	⑩ Chery 2.5	⑪ GreatWall 2.4	⑲ JAC 1.3
ペルー (10 社) 165,427	78.8	1 (2.5%)	⑧ JAC 2.5	-----	-----
コロンビア (25 社) 259,117	90.5	2 (0.5)	㉓ GreatWall 0.3	㉔ Geely 0.2	-----
ベネズエラ (15 社) 126,594	99.0	1 (2.7)	⑧ Haima 2.7	-----	-----

（出所）<http://www.focus2move.com> に掲載の各国の自動車販売データより作成

（注）A 欄の総販売台数は、統計対象メーカー以外の企業のものも含む。中国車メーカー名の前に記載した○で囲んだ数字は、当該国における自動車販売台数による順位。B 欄のシェア合計（単位％）は A 欄に記載の集計対象となるメーカーのシェア合計。また C 欄のシェアは B 欄の内数。次の 2 か国の統計対象期間は、以下のとおり。

パラグアイ 2012 年 1 月～9 月 コロンビア 2012 年 1 月～10 月

表2 南米各国における韓国車

	韓国自動車メーカーの販売台数・同シェア（％）○の数字は同順位			
	Hyundai	Kia	Ssangyong	Renault Samsung
ブラジル	108,373 3.0% ⑧	41,163 1.1% ⑬	-----	-----
アルゼンチン	3,702 0.5% ⑭	1,651 0.2% ⑯	-----	-----
パラグアイ	3,232 14.3% ②	3,544 15.7% ①	260 1.2% ⑭	-----
ウルグアイ	2,568 4.8% ⑦	627 1.2% ⑯	-----	-----
チリ	35,123 10.4% ②	28,916 8.5% ④	8,054 2.4% ⑬	5,632 1.7% ⑰
ペルー	25,189 15.2% ②	13,513 10.8% ③	-----	-----
コロンビア	22,800 8.8% ③	22,390 8.6% ④	1,794 0.7% ⑮	-----
ベネズエラ	4,308 3.4% ⑦	6,017 4.7% ⑥	-----	-----

(注) 表1と共通。各国における順位は、表1の国名に記載した企業数に基づいている。販売シェアは、表1における各国の販売台数に占める比率。
(出所) 表1 参照

6.2%を占めた（なお表1と参考文献2では、数値によっては多少の相違がある）。しかし、そのなかで販売台数が少ないので、シェア0%（乗用車・SUV部門）が10社に上っている。中南米で販売シェアの高い中国メーカーを、表1で上位3位に入る国数から選ぶと、Chery（4か国）とJACとGreatWall（ともに3か国）の3社である。CheryとJACの強みは販売台数が上位3か国（表1のブラジル、アルゼンチン、チリのデータ参照）のいずれかの国で、シェアを確保していることがあげられる（以下、これら3社の販売台数のデータは表1の出所資料より抽出）。Cheryの2012年における南米各国における総販売台数は3万1,170台で、その45%（1万4,028台）がブラジルで占めた。同じくJACも2万3,838台の76%（1万8,051台）がブラジルにおける販売台数である。ブラジルに次ぐ自動車販売規模を有するアルゼンチンやチリでもCheryは中国車のトップ・シェアを確保した。同社はアルゼンチンで6,106台、チリで8,390台を販売した。JACはチリで4,263台を販売した。Great Wallは前2社と比べて、南米全体の販売台数が少ないことに加えて、最大市場のブラジルで販売実

績がない。その総販売台数（9,183台）の89%（8,202台）がチリで占め、残りがパラグアイ（188台）とコロンビア（793台）である。

ブラジルでは中国車としては第3位のHafeiの販売台数ですら、わずか0.2%のシェアで8,809台の販売実績をあげたことから、同国の市場規模が周辺国に比べて、大きいことが窺える。

中国の自動車メーカーもブラジル進出に向けて動き出している。新聞報道から中国メーカーの主な動向を、次に紹介する。

Cheryはサンパウロ州ジャカレイで工場を建設している。操業開始は13年下半期で3車種の生産を予定しており、14年には年間15万台の生産を目指している。同社は15年から16年にはブラジル国内で3%の市場占有率確保を目指している。JACはバイア州カマサリ市で、12年11月から、自動車生産工場を建設している。同工場の生産開始時期は14年後半を予定、当初の年間生産台数を10万台としている。JACブラジル法人は株式の66%を、現地資本のSHCグループが保有する合弁企業である。

Hafeiはブラジル資本のCNAutoと合弁で、エスピリット・サント州リニャーリス市で自動車工場を建設すると、12年7月に発表した。工場建設開始は13年中を予定、生産開始は14年と発表された。

中南米における韓国車

韓国の自動車メーカーは、次の4社である。韓国最大規模の自動車メーカーが現代自動車（Hyundai）である。同社は系列企業のKia（起亜自動車）と、現代自動車グループを形成している。SsangYong Motor（雙龍自動車、サンヨン）は、インド資本のマヒンドラが株式の70%を保有している。Renault Samsung Motors（ルノーサムスン自動車、略称RSM）は、ルノーの持株比率が約8割を占め



ペルー リマ市の旧市街の狭い通りにひしめく大小の路線バスとタクシーは、依然ほとんど唯一の都市交通手段（写真提供：アルファインテル南米交流社）

ている。

韓国車は多くの南米諸国で、中国車を上回る販売台数シェアを確保している（表1と2）。韓国車のシェアが際立って高い国としては、ペルーではHyundaiとKia両社で26%を占めた。チリでは韓国車4社の合計シェアが23%、パラグアイでは同3社合計が、31.2%に上った。韓国車の南米における販売台数シェアは、Hyundaiが最も高い数値を保持しているが、パラグアイやベネズエラではKiaがHyundaiを上回る販売実績を上げている（表2）。

HyundaiとKia両社の2012年の南米における販売台数（表2）によれば、ブラジルが最大の市場である。同年のこれらの合計はHyundaiが20万5,295台で、その53%（10万8,373台）がブラジルにおける販売である。Kiaは同合計11万7,821台のうち、ブラジルが35%（4万1,163台）を占めた。

Hyundaiは12年9月、サンパウロ州ピラシカーバで、生産工場を完成させ、操業を開始した。これには総工費7億ドルを投入し、年間15万台の完成車生産が可能である。同工場の稼働によって、ブラジル国内のシェアを高め、また周辺国への輸出拡大を狙っている。ブラジルではHyundaiの小型車「HB20」が12年11月、「2013年ブラジル・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。韓国車としては、初めての受賞である。同車のHBはHyundai Brasilのイニシャルであり、ブラジル市場のために開発され、新設のブラジル工場で生産される新モデルである。この賞は現地の自動車専門誌Auto Esporteが選定した。今回の同賞はHyundaiとGM、シトロエン、トヨタ、プジョーの5社の車が候補になっていた。受賞車であるHB20は、ブラジル向けらしくガソリンに加えてエタノール混合燃料にも対応可能なフレックスカーである。

中国・韓国車を生産するウルグアイ工場

中国や韓国の自動車メーカーは、ウルグアイの工場を周辺国への輸出拠点として活用している。Cheryは2008年、アルゼンチン企業のSocma社と合併でパラグアイにChery-Socmaを設立した。同社が組み立てたChery車の68%をアルゼンチンに、32%をブラジルにそれぞれ輸出してきた（11～12年における平均値）。

中国のChongqing Lifanはブラジル企業Effaと合併で、投資額2,500万ドルでChongqing-Effa Motorsを設立、10年からLifanの自動車を、Effa Motorsの工場を組み立てている。12年10月に同合併工場は、LifanがEffaの全持ち株を取得した。

韓国のKiaもパラグアイで、Nordex社と合併企業Kia Motors-Nordexを10年から、操業している。10年には

2,500台の軽トラック（モデルKia Bongo）の95%をブラジルに輸出、5%をウルグアイ国内に出荷した。同工場の年間生産能力は1万2,000台である。10年から11年にかけて、約9,000台を輸出した（以上のウルグアイ工場については、参考文献3より引用）。

（うちだ まこと （財）国際貿易投資研究所 客員研究員）

<主な参考文献>

- 1 Asociación Latinoamericana de Distribuidoras de Automotores (ALADDA) ,Las perspectivas del Mercado automotriz mundial (2012)
- 2 Asociación nacional Automotriz de Chile (ANAC) , Informe Anual Mercado Automotor 2012
- 3 Uruguay X X I (2012)[ウルグアイの投資・輸出促進機関],Automotive and auto parts industry

ブラジル自動車・部品産業の現状、課題と今後の展望

大竹 茂

ブラジル自動車産業の現状

2012年の四輪車の販売台数は380万台（前年比+4.6%）、うち国産車300万台（前年比+8.3%）、輸入車80万台（前年比-7.3%）、生産台数334万台（前年比-1.9%）、輸出台数44万台（前年比-20.1%）となった。販売台数について言えば、ブラジルは、中国の1,980万台、米国の1,484万台、日本の537万台に続き、世界第4位の規模にある。

2004年以降11年まで、輸入車は急拡大したが、政府の政策発動（IPI-工業製品税の30%追加課税）によりその伸びは鈍化した。また、輸出はブラジル製造業の国際競争力低下を背景に下降してきており、過去ピークを記録した05年の90万台と比較すると、昨年はその半分以上となった。

これはブラジルコストと言われる、高い労働コスト、高い材料コスト、複雑かつ高い税金、不十分なインフラ、高い物流コスト等が、ブラジル製造業の国際競争力を削いでいる問題で、政府はこの対策の一環として、12年10月INOVAR-AUTO（自動車産業に関わるイノベーション、科学技術、裾野産業振興プログラム）を発表した。

概要は以下の通り。

- (1) 対象期間は2013年から17年の5年間
- (2) 一律IPI（工業製品税）30%が追加で課税され、政府の要件を満たせば、追加されたIPI30%が免除され、輸入枠が付与される。
- (3) 政府要件
 - (a) 指定工程の履行（例えば、乗用車、軽商用車の生産の場合、下記12工程のうち、2013年は最低6

工程、17年には8工程を履行しなければならない。）

1. プレス 2. 溶接 3. 錆防止処理と塗装 4. プラスチック成型 5. エンジンの製造 6. ギアボックスとトランスミッションの製造 7. ステアリングシステムとサスペンションの組み立て 8. 電気系統の組み立て 9. ブレーキシステムと車軸の組み立て 10. モノブロックの生産とシャーシの組み立て 11. 組み立て、最終点検と互換性試験 12. 製品の開発とテスト用のラボラトリーの固有のインフラ。
- (b) 研究開発投資：対売上上の0.15%（2013年）、0.5%（17年）
- (c) 生産技術投資：対売上上の0.50%（2013年）、1.0%（17年）
- (d) 燃費ラベリング：対生産台数の36%（2013年）、100%（17年）

政府はこれにより工場誘致を促進するとともに、メーカー全体に大幅な燃費改善を義務付けることにより、自動車産業の競争力強化を目指している。また結果として、国内に工場を持たない輸入販売中心のメーカーよりも工場を有する国内メーカーを優遇することになる。

ブラジル自動車部品産業の現状

ブラジルにおける自動車部品メーカーは約1,000社で、そのうちSINDIPEÇAS（ブラジル自動車部品工業会）に加入しているのが約500社。そのうちブラジル資本の会社が59%、外資が31%、内外資合弁10%となっている。ま



タカタ・ブラジルのハンドル（芯金）生産現場
筆者撮影、写真提供：TAKATA BRASIL S.A.



サンパウロ市内（Av.Bandeirantes）を行き交うブラジル国産車
（ブラジル・メルコスール自動車産業ニュースレター発行
BizPoint Brasil Ltda. 提供 <http://www.bizpoint.com.br/>）

た売上高ベースで見ると、ブラジル資本の会社が26%、外資が55%、うち外資合弁19%となっている。外資企業の内訳では、ドイツ23%、米国23%、イタリア9%、スペイン9%、日本8%、フランス5%、カナダ3%、その他20%となっている。

2012年の自動車部品の売り上げは878億レアルの予想で、前年比—4%、乗用車向け販売は堅調に推移するも、部品単価の高いバス・トラックで大きく前年割れをしたことが主因である。売り先別に見ると、自動車メーカー向け70%、アフターマーケット15%、輸出9%、同業者向け6%となっている。

また自動車部品の貿易収支は赤字が拡大してきており、昨年は58億ドルの赤字となった（輸出105億ドル、輸入163億ドル）。これは、自動車部品がブラジルでは調達できず輸入せざるを得ない場合や、ブラジルで調達するよりも、輸入したほうが安い場合等考えられる。（因みに、2012年の乗用車・農機具の輸出額は149億ドルであり、自動車部品の輸出額より多い。）

国別輸出・輸入シェアは以下の通り。

輸 出		輸 入	
1. アルゼンチン	36.1%	1. 米国	11.6%
2. 米国	14.0%	2. 日本	11.5%
3. メキシコ	9.6%	3. ドイツ	11.4%
4. ドイツ	8.1%	4. 中国	8.6%
5. ベネズエラ	3.4%	5. アルゼンチン	7.9%
6. オランダ	3.2%	6. フランス	6.8%
7. チリ	2.5%	7. 韓国	6.4%
8. コロンビア	2.1%	8. タイ	6.1%
9. 南アフリカ	1.9%	9. イタリア	5.8%
10. 中国	1.5%	10. メキシコ	3.3%
合計 186 国		合計 161 国	

（出所）SINDIPEÇAS

ブラジル自動車・部品産業の課題—コスト競争力の強化

ブラジルコストについては、ブラジルの製造業全体が大きな影響を受けており、特に自動車、部品産業が国際競争力を失ってきていることについては前述の通りであるが、2011年6月に発表された、ANFAVEA（ブラジル自動車工業会）とPWCとの共同研究調査ではブラジル自動車業界の競争力について下記のような興味ある、一部驚きの数字が見られる。

（1）自動車の生産コスト（中国を100とした場合）

中国 100, インド 105, メキシコ 120, ブラジル 160

（2）鋼材

メキシコ 100, 中国 100, インド 100, ブラジル 140

（3）実質金利（2011年5月）

ブラジル 5.5%, メキシコ 1.1%, 中国 1.0%, インド — 3.2%

（4）銀行借入金利

ブラジル 45%, インド 12%, メキシコ 7%, 中国 5%

（5）人件費（ユーロ／時間）

インド 1.2, 中国 1.3, メキシコ 2.6, ブラジル 5.3

（6）電気代（ユーロ／KWh）

ブラジル 0.10, 欧州 0.06 メキシコ 0.05, アルゼンチン 0.04

ブラジルの自動車生産コストは、中国、インドよりも60%高く、メキシコよりも40%高い。また人件費は、社会保障費等も含めて、インド、中国の4倍強、メキシコの2倍という驚異的な数字になっている。ブラジルの場合、現在の失業率は歴史的な最低記録の4.6%で、特に製造業や建設業などでの熟練工が不足している他、毎年の賃上げはインフレをベースにして、それにプラスアルファ（2%程度）を上乗せして妥結することが慣習になっており、これらが高い労働コストを生む要因となっている。またこれらに加え、レアル高もブラジル製品の国際競争力を殺ぐ大きな要因となった。

ブラジルの国際競争力低下の象徴的な事例のひとつとして、2012年3月、ブラジル・メキシコ自動車協定が見直され、輸入枠が設定されたことが上げられる。ブラジル・メキシコ間の完成車貿易は、ACE55（経済補完協定55号）で、07年以降は自由化されていたところ、近年メキシコからの輸入が急増し赤字が増大したため、ブラジルがメキシコに見直し要求したものである。ACE55は02年に署名され、03年より発効したが、当初はブラジルからメキシコへの輸出が圧倒的であり、08年からメキシコからブラジルへの輸出が多くなった。（11年はブラジル側の赤字が15.5億ドルであった。）（表1参照）因みに、アルゼンチンもブラジルと同じような状況にあり、昨年12月、メキシコとの自動車協定が見直され、輸入枠が設定された。

表1 ブラジルの対メキシコ自動車貿易（出所）“Valor Economico” 2012年2月3日
単位：百万ドル

年度	輸出	輸入	収支
2001	618.2	82.6	535.6
2002	880.7	54.8	825.9
2003	1,193.5	30.9	1,162.6
2004	1,402.5	11.8	1,390.7
2005	1,456.8	43.7	1,413.1
2006	1,531.2	337.7	1,193.5
2007	1,087.5	548.2	539.3
2008	818.7	1,038.5	- 219.8
2009	533.4	947.5	- 414.1
2010	736.5	1,260.9	- 524.4
2011	526.0	2,072.1	-1,546.1

政府は前述した INOVAR-AUTO や、電力料金の引き下げ、税制恩典、インフラへの投資等によりブラジル企業の競争力を高める政策をとってきているが、労働コストや税制改革といったブラジルコストの中核になっているところにはまだ手がつけられておらず、果たしてどこまでブラジル企業の国際競争力が回復していくのか不透明である。

一方、自動車メーカーは生き残りをかけてコストの削減に努めており、当然のことながら、部品メーカーに対しても、購入部品の調達価格の大幅な削減を要求することとなる。即ち、世界最適調達という形で部品メーカーに要求がなされ、部品メーカーもこれに答えられなければ、グローバルサプライヤーとの競争に勝ち残っていくことはできない。ブラジルで経営をしていても、競合相手はグローバルに存在するため、ブラジルの中だけで競争するのは不十分で、インドの企業、中国の企業、韓国の企業、メキシコの企業等と競争をして勝ち残っていく必要がある。

ブラジルの自動車業界で民族資本は Marcopolo と Agrale の 2 社だけで、他はすべて外資企業であるのに対し、部品業界（SINDIPEÇAS 会員ベース）は約 6 割が民族資本、外資が 3 割である。自動車メーカーからのグローバルレベルでの技術、品質、価格が強く求められる中、民族資本の自動車部品企業には、資金の面、技術の面、生産コストの面、人材の面でグローバルサプライヤーと競争していくことに対して不安を有しているところが多い。

去る 3 月 7 日、ウルグアイで MERCOPARTS（メルコスル自動車部品連合会）の第 2 回大会があり、執筆者も参加した。実質的にはブラジルとアルゼンチンが会議をリードしたが、ブラジル政府から INOVAR-AUTO の説明がなされた他、AFAC（アルゼンチン自動車部品工業会）からは、政府からの国内生産要請が強まってきているが、部品産業が育っていないため、国内生産を増やすにも増やせないといった現実、また部品の輸入許可を得るには輸出も行うことが条件付けられるなど、多くの制約の中で苦勞していること等が発表された。ブラジル側からは、ブラジルコストと為替の問題が取り上げられたほか、メルコスルには共通の自動車産業政策がなく、すべて二国間の取り決めで行われていることから、共通の政策を取り入れるべきではないかとの提案がなされた。この点については、今後の動きを注視していく必要がある。

ブラジル自動車・部品産業の展望

現在、ブラジルは前述のように、製造業の国際競争力の低下に直面しているものの、一方では、ブラジルの潜在的な成長に目を向け、外国投資も増加している。特に自動車産業においては、ブラジル市場の拡大期待に応える

ため、既存メーカーが生産能力の拡大や新車種への投資を行っているほか、INOVAR-AUTO の政策もこれあり、CHERY、JAC、BMW が新工場の建設に着手している。また自動車部品メーカーの進出も続いており、日本企業で言えば最近、古河電工や豊田合成の進出が発表された他、素材メーカーである東レや三菱化学などの進出も発表されたことは心強い限りである。

ブラジルは WTO から保護主義的と非難されながらも、自国産業の保護・育成強化に取り組んでいるが、時間的な余裕はなく、短期的な事項、中長期的な事項それぞれにおいて、不退転の姿勢で、スピード感を持って国際競争力の強化に取り組んでいく必要がある。

一方、企業としては、中長期的な視野をもちながらも、まずは現在の高い生産コスト環境の中で何ができるのかを徹底的に研究し、実施していく他はないであろう。例えば政府の各種支援策（低利融資や税制恩典）の活用、メキシコ・ブラジル自動車協定、メルコスル自動車協定等を活用するのも、具体的な一例といえよう。これら協定は将来見直されることもあろうが、その際は柔軟に対応していかざるを得ない。即ち、自動車メーカーの動きをフォローしつつ、品質を維持しながら、何をどのように現地で生産し、あるいは調達し、また、何をどこからどのように輸入するのがコスト競争の上で一番いいのかを常に研究していく必要がある。またブラジルの場合、日系自動車メーカーのシェアは低く、自動車部品メーカーとしてはグループ自動車メーカーだけとの取引では投資効率が悪く、他自動車メーカーとの取引も拡大していく必要がある。さらに現地生産の場合には、各地域の労働文化も良く理解しておく必要がある。生産性を上げるやり方は決して単一的なものではなく、その地域の労働文化にあったものでないとうまいかない。例えば、同じ国の中でも、残業をしてでも給料が多い方がいいという地域もあれば、残業よりも個人の生活、家庭の生活を大事にしたいという地域もある。国が違えば当然に労働文化も異なる。従って、きめ細かい労働管理が要求される。

近い将来、ブラジル 500 万台、アルゼンチン 100 万台、合計 600 万台の大市場が見込まれており、知恵と汗でしたたかに取り組めば、大きなビジネスチャンスがあるものと確信する。スペインの哲学者である Angel Ganivet は次のように述べている。“En todas las cosas de la vida se encuentra el placer, si sabe saborearlas.”

（おおたけ しげる TAKATA BRASIL S.A. 社長）

米国オバマ大統領第2期の対ラテンアメリカ政策

カルデナス イバン

はじめに

2013年1月にオバマ政権の2期目が発足した。2期目における対ラテンアメリカ（中南米）政策は1期目の継続となると政府関係者は述べており、それは具体的に4つの柱を基にした多国間主義的なアプローチを指している。しかし、オバマ政権の2期目はまた、国内外に多くの課題を抱え、中南米に対する関心が低いとの指摘があり、その理由は主に3つあると筆者は考えている。本稿では、まずオバマ政権が掲げる4つの柱に立脚した対中南米政策について説明を行い、次に米国の外交に占める同政策の重要性が必ずしも高いとはいえない3つの理由について言及する。これを受けて、最後にチャベス亡き後の対ベネズエラ関係の今後について論じてみたい。

対中南米外交4つの柱

第2期オバマ政権が発足した翌月にジェイコブソン国務次官補（西半球担当）は下院外交委西半球小委員会で行った証言の中で、今後の対中南米政策について、1期目と同様に4つの柱に立脚した対中南米政策を展開すると述べている。これまでの国務省や政府関係者の発言及び米国議会調査局等が発表している資料を踏まえると、4つの柱は以下のとおりである。

（1）経済的・社会的機会の拡充

1つ目の柱は中南米の貧困と経済格差という課題に対して取り組んでいる。米国の開発援助は従来医療と教育の分野が主な対象だが、2008年に打ち出された「繁栄への道イニシアチブ」により、その支援はベストプラクティスの共有という形で、各国の中小企業にも向けられるようになった。「繁栄への道イニシアチブ」の協力分野は次の4つである：零細中小企業の強化、制度・規制・インフラの改善を通じた貿易拡大、教育や訓練を通じた人材開発、環境に配慮したビジネス・プラクティスを通じた持続可能で責任ある発展。この柱の中には、中南米諸国とのFTA政策も含まれており、経済統合の深化は相手国の発展のみならず、米国の雇用創出にも寄与し、米国が掲げる「Economic Statecraft（経済国家戦略）」の一環でもあると、

ジェイコブソン次官補は述べている。

（2）市民の安全保障の確保

2つ目の柱について、オバマ政権は4つのイニシアチブの下、地域の麻薬密輸とそれに関連する組織犯罪に対応している。これらは、メキシコの「メリダ・イニシアチブ」、中米の「中米地域安全保障イニシアチブ」、カリブ地域における「カリブ海安全保障イニシアチブ」、そしてコロンビアにおける「コロンビア戦略的開発イニシアチブ」（プラン・コロンビアの後身）である。治安対策について米国はメキシコを含む「拡大カリブ海」での活動に注力しており、TCO（越境する犯罪組織）に対抗するために、地域諸国とのパートナーシップを強化している。

（3）民主的な統治機構の強化

オバマ政権が実施している対中南米政策の3つ目の柱は具体的には、行政、司法、法執行や刑施設の改善と強化に対する支援を意味している。それに加え、報道の自由、民主主義、自由で公正な選挙やマイノリティの保護も含まれている。オバマ政権は地域における民主的な機構や司法制度の強化、汚職や不処罰問題への対策に主眼を置いており、地域の非民主的な動きに対して他国や国際機関（米州機構等）と協調して取り組む姿勢を強調している。この柱は、オバマ政権が掲げる多国間主義的なアプローチが最もよく現れている政策といえる。

（4）クリーンエネルギーの促進

4つ目の柱であるクリーンエネルギーについて、2009年にオバマ政権は地域諸国とともに「ECPA（米州エネルギー・気候パートナーシップ）」を打ち出しており、米国は地域の気候変動に対して共同で取り組む姿勢を明確にしている。ECPAには具体的に二国間または多国間の自主的なクリーンエネルギー政策、エネルギー保障政策や温室効果対策等が含まれ、これらのイニシアチブに民間セクターの参加も受け入れている。また、環境分野における経済的機会についても焦点が当てられている。米国は米国輸出入銀行の融資支援を利用してメキシコに風力タービンを輸出

しており、ブラジルやコロンビア等に対してもクリーンエネルギー分野での輸出拡大を図っている。

米国外交に占める中南米の重要性が高くない3つの理由

上記4柱を中心としたオバマ政権の対中南米政策は1期目からの継続性を有しているが、米国外交全体に占める中南米の重要性が近年低くなっている点は、多くの識者の一致するところである。その一例として、民主党が昨年採択した政策綱領の中に占める中南米の分量は144語と少なく、これはアジア太平洋地域（461語）の3分の1以下、中東（369語）や欧州（354語）の半分にも満たない量である。また、オバマ大統領は本年行った就任式及び一般教書演説においてアジア太平洋や中東、欧州について言及することはあっても、中南米に関するコメントは皆無に等しく、ケリー新国務長官もまた、本年1月の上院承認公聴会の場で、わずかな質問を除けば中南米について触れることはなかった。

今後4年間の対中南米政策が必ずしも積極的かつ優先順位の高いものになるとは言えない理由が主に3つあると、筆者は考えている。それらは、消極的なもの（つまり、関与できない理由）、積極的なもの（関与しない理由）及び外的なもの（関与を求められていない理由）の3つである。

オバマ政権には、財政赤字や移民制度改革等の内政上の問題と、アフガンからの確実な撤退や北朝鮮及びイランの核開発等の外政上の課題が山積している。さらに議会では、先般の「財政の崖」問題や強制的歳出削減措置等、共和党との対立事項があまりに多く、今後も合意に向けた働き掛けに多くの時間と労力が費やされる見通しである。そのため、オバマ政権は中南米に注目することは難しい状況にある（＝関与できない理由）。

それと同時に、オバマ大統領が2009年11月に東京で行った「米国は太平洋国家」宣言に象徴されるように、現政権は急成長を遂げているアジア太平洋地域への関与を図っている。つまり、オバマ大統領は外交の再検討を行った結果、その外交資源をアジアに向かわせることを積極的に選んでいるため、他地域への関心が相対的に低くなっている現状がある（＝関与しない理由）。

また、中南米諸国にとっても、近年の著しい経済成長が自信につながり、域内での問題解決メカニズムが動き始め、さらに貿易相手として中国が台頭してきたこともあり、米国に対する関心が年々減少傾向にある。一例に各国首脳の訪米記録を見ると、オバマ政権1期目の最初の3年間（2012年分は未発表）に、米国を訪問した中南米と東・東南アジアの首脳は、それぞれ延べ25人と33人であり、同

時期のブッシュ政権1期目は37人と18人、クリントン政権は59人（1994年マイアミで行われた米州サミットの32人を含む）と16人であり、両地域の米国に対する関心の違いが見て取れる（＝関与を求められていない理由）。

チャベス亡き後の対ベネズエラ及び中南米関係

上記の理由により、米国外交における対中南米政策は必ずしも優先順位が高いとはいえないが、これまでと同様に前述の4つの柱に基づいて同政策は展開される見込みである。ブッシュ前政権時代にみられた米国の単独行動主義とは異なり、オバマ大統領は多国間主義の観点に立ち、関係国との協調やパートナーシップに重きを置いている。対中南米についても、昨年までホワイトハウスNSC（国家安全保障会議）西半球担当上級部長を務めたダン・レストレボ氏が指摘しているように、オバマ政権はイデオロギーに即した対中南米政策と決別し、よりプラグマティックな政策実施を行っている。ベネズエラとの関係についても、政治的レトリックとは別に、米国は引き続きベネズエラ産の原油を輸入しており（米国原油総輸入の約1割に相当）、同国に対して「政経分離」の対応を行っている。

共和党とは異なり、民主党はベネズエラを危険視しておらず（昨年7月オバマ大統領はマイアミのテレビ局とのインタビューで、「ベネズエラは米国にとって重大な安全保障上の脅威ではない」と述べた）、同国とイラン、または同国と麻薬密輸組織との関係よりもむしろ、ベネズエラ国内の民主的価値観に対する侵害行為に懸念を示している。

これまでの報道によれば、チャベス大統領の逝去が発表される前から米国とベネズエラ政府は既に関係回復に向けた話を始めており、2010年から不在状態の両国大使の相互復帰に踏み込む前に米国はまず、麻薬、テロやエネルギー分野で同国とより幅広い協力関係を築き、段階的に関係改善することを提案している。これらの情報から判断して、米国政府はチャベス亡き後のベネズエラ政府による米国外交官の追放や反米レトリックに対して相応の対抗措置を講じる一方で、今後もイデオロギーを抜きにしたプラグマティックな対応を継続するものと考えられる。

他方で、前述した3つの理由に変化が生じない限り、オバマ政権の対中南米政策は、個別の対応及び多国間機構を通じた関係の継続にとどまり、チャベス亡き後の中南米に対して地域全体を巻き込む戦略的な構想を提唱する可能性は低い。

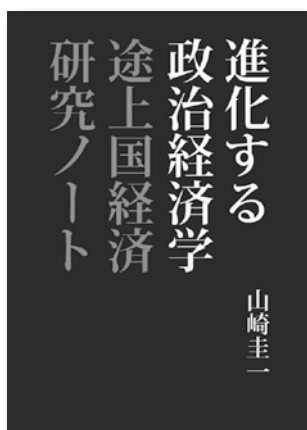
政府間の動きとは別に、米国最大のベネズエラ人口を抱えるマイアミでは、近年同国からの移住が増えている。2010年の国勢調査によれば在米ベネズエラ人の人口は24万人を超え10年前に比べ倍増し、その内約7万人が南フ

ロリダに住んでいる。マイアミ・ヘラルド紙によれば、ベネズエラ人の流入に伴うベネズエラ資本のマイアミ流入も顕著である。事実、当地にある3つの地方銀行は既にベネズエラ系資本の経営下であり、マイアミの国別不動産購入者の内、ベネズエラ人が2006年以降毎年第一位となっている。また、マイアミの西側に位置するドル市では、昨年初めてベネズエラ出身の市長が誕生した。今後、こうしたベネズエラと米国の人的関係は（一方的ながら）深化するかもしれない。

本稿は筆者個人の見解であり所属先の見解ではない。

（かるでなす いばん 在マイアミ日本総領事館 専門調査員）

ラテンアメリカ参考図書案内



進化する政治経済学 ー途上国経済研究ノート

山崎 圭一 レイライン 2013年3月 383頁 2,500円+税

ブラジル経済、財政、環境問題についての研究成果（例えば『リオのビーチから経済学』（新日本出版社 2006年など）も多い気鋭の開発経済学者が、大学での講義用テキストとして、また途上国政治経済学に関心をもつ一般読者向けとして纏めた総合的内容をもつ解説書。

第Ⅰ部の経済学の基礎理論、途上国開発論、環境の経済理論に続く第Ⅱ部では、途上国経済政治社会の実態を南アフリカ等アフリカとブラジル経済、アジア各国素描で、第Ⅲ部政策論では著者がこれまで研究してきたブラジル、メキシコの都市問題とラテンアメリカの汚職・腐敗、さらには ODA や外国人労働者問題に至るまで多岐に論じている。

〔桜井 敏浩〕



日本からブラジルへ ー移住 100 年の歩み

日伯協会編 財団法人日伯協会 2012年12月 80頁

1,500円+送料（問い合わせは info@nippaku-k.or.jp Tel/Fax 078-230-2891 へ）

2011年に神戸で開催した「知られざるブラジル移住の歴史展」の内容を取りまとめた写真による解説。第1期は笠戸丸渡航とそれに先立つ4人の先駆者たち（1803～1927年）、第2期は移住の成熟期を支えた人々（1928～45年）、第3期は戦後の移住と日系人の活躍（1946～2008年）に分けた展示内容を、貴重な写真多数とともに取りまとめたもの。

〔桜井 敏浩〕

緊急レポート

チャベス大統領の死去と今後のベネズエラ情勢

伊藤 昌輝

強烈な個性と絶対的権力で14年間にわたりベネズエラを統治してきたチャベス政権が幕を閉じた。現地在勤中なんとかその訶咳に接し、時には膝を交えて話し合い、その魅力的人柄を知る筆者としては感慨一入である。そもそも軍人出身のアウトサイダーであるチャベス大統領の登場は、それまでの40年以上におよぶ二大政党の馴れ合いによる“民主主義”のほころびがもたらした歴史の必然であったといえよう。チャベス大統領は貧困層を顧みなかったそれまでの“代議制民主主義”を改め、“参加型民主主義”と銘打って貧者のための「ボリバル革命」を推し進めた。しかし、それはウスラル・ピエトリが古くから唱えていた「石油の種を播く」長期的開発政策ではなく、石油の上がりをばら撒く場当たりの政策であった。その結果、1999年就任当時1バーレル当たり10ドル程度であった原油の国際価格はその後うなぎ登りに上昇したにもかかわらず、現在のベネズエラ経済は大幅な財政赤字、GDP比20%に上る政府債務、外貨収入の94%を稼ぐ石油公社(PDVESA)の資金不足と石油生産の減少、インフレ、電力不足、輸入依存、生活必需品不足等に陥っており、治安の悪化と社会不安が深刻化している。

もう一つのチャベス政権の負の遺産は、「目的は手段を正当化する」という考え方に立ち、「ボリバル革命」を遂行するという大義名分のもとに「法の支配」と「制度」を自ら損なったことではなかろうか。そして貧困層は搾取されている善人であり、富裕層は腐敗した悪人であるといったメッセージを流すことにより底辺層の大衆の価値観を歪め、かつ政治への期待値を高めたため、今後はいずれの候補も絶対多数を占めるこの層におもねるポピュリスト的手法を用いずに政権を目指すことは困難になったといえよう。

チャベス大統領は昨年10月に四選され、12月に自分の後継者はマドゥーロ副大統領であると公に宣言して癌治療のためキューバに向かった。憲法(第231条)によれば大統領就任式は1月10日と定められており、また選出された大統領が就任前に欠けた場合は再選挙によって新たな大統領が選出されるまでの間国会議長が代行す

ると定められている(233条)にもかかわらず、マドゥーロ(前政権の副大統領)が大統領代行に就任したのは明らかに憲法よりもチャベス大統領の遺言が優先された結果と言わざるを得ない。

4月14日に予定されている大統領選挙はマドゥーロ対カプリレス(昨年10月の大統領選挙での野党統一候補)の一騎打ちになるであろうが、与党の選挙マシン、資金力、「弔い合戦」の様相から見て、ほぼ間違いなくマドゥーロが勝つだろう。問題はチャベス大統領のようなカリスマ性と指導力に欠けるマドゥーロに果たしてどこまでの統治能力があるか、きわめて厳しい現下の経済情勢のもとでは不人気な経済政策も避けて通れないと思われるところ、これにいかに対処するかであり、一部には1989年、当時のペレス大統領の緊縮政策に端を発した民衆の暴動(カラカッソ)の二の舞が演じられかねないと危惧する向きもある。また、時間の経過とともにこれまでのような強力な求心力を欠いた与党内で権力闘争が顕在化する可能性も排除できないのではないか。マドゥーロの政策については当然チャベスの路線を継承するということになる。

なお、万が一野党候補が勝利しても、国会がほとんどチャベス派議員で占められている現状では、2015年の次期国会議員選挙までは法案も予算も通らず、国政は停滞するとみられ、いずれにしても国内の不安定な情勢は当面継続するものと思われる。

(2013年4月1日記)

(いとう まさてる 元駐ベネズエラ大使、ラテンアメリカ協会副会長)

チャベス大統領の死去と今後のベネズエラ政治

土生川 正篤

3月5日、チャベス大統領の逝去が発表された。58歳の若さであった（文末注記）。チャベス大統領という希有の政治家の下でベネズエラという国及びベネズエラ人の意識がどのように変革してきたか、また14年間の同政権の功罪については改めて詳細に検証する必要があると考えるが、本稿では、チャベス大統領の逝去にまつわる、当国政府・国民の反応、今後の見通し等を、ごく簡単ではあるが現地の雰囲気を変えて報告させて頂く。

昨年12月10日、チャベス大統領が再度悪性腫瘍の手術を受けるためキューバに向け当地マイケティア空港から出発する際にテレビで放映された姿が、結果的には我々が目にした大統領の最後の映像となった。2月18日には療養中のキューバからベネズエラに帰国したとの発表がなされたが、これまでのようにテレビ等で中継されることもなく、最後までチャベス大統領の肉声を聞くことのないまま、3月5日、同大統領の逝去がマドゥーロ副大統領により発表された。

3月5日昼過ぎ、マドゥーロ副大統領はテレビの生放送で、チャベス大統領の病気の原因が米国の仕業（何らかのウィルスや細菌による攻撃）であるとして米国を非難するとともに、駐在武官を含む当地米国大使館館員2

名に対し不安定化計画を画策したとしてベルソナ・ノン・グラータを宣言、24時間以内の国外退去を命じた。対米関係に改善の兆しがあると言われてきた中、このタイミングで強烈な対米批判を行ったベネズエラ政府の意図については様々に憶測されているが、何よりもテレビに映るマドゥーロ副大統領以下ベネズエラ政府指導部の表情がいつもと異なる極めて沈痛な様子であるとの印象を視聴者に与えるものであった。既にその時点で当地のツイッター等ではチャベス大統領の状態について様々な情報、噂が飛び交っていたが、午後5時過ぎ、マドゥーロ副大統領はテレビの前で涙を流しつつ、チャベス大統領が約1時間前に逝去したことを発表した。この発表があった途端、日本大使館周辺の道路でも反チャベス派がクラクションを鳴らし、また何らかの騒動が起こることを危惧する市民が一斉に帰宅しようとし大渋滞が発生、更に携帯電話もしばらく不通になるといった状態が小1時間続いたが、その夜は逆に、不気味に思えるほど市内は静まりかえっていたのが印象的であった。

翌6日、政府は1週間の服喪期間を設定するとともに、同期間中のLey Seca（アルコール類の販売・提供の禁止）を発表した（Ley Secaは治安の確保を目的として通常、選挙前後に設定されることが多い）。同日、チャ



葬儀会場に搬送されるチャベス大統領の棺に群がる支持者
（提供：agencia venezolana de noticias:AVN）



チャベス大統領に最後の別れをする支持者。この行列が数キロ先まで続いている。
（提供：agencia venezolana de noticias:AVN）

ベス大統領の遺体は、入院していた軍病院から葬儀の行われる軍士官学校までチャベス大統領の遺族、マドゥーロ副大統領、急遽当地を訪問した盟友のモラレス・ボリビア大統領、フェルナンデス・アルゼンチン大統領等が付き添いながら約10キロの道のりを7時間かけて徒歩で搬送されたが、道程を取り囲んだ支持者の数は数十万人に及ぶであろうと見られ、改めて同大統領の人気の高さを窺い知ることとなった。また、8日に執り行われた葬儀には33カ国の国家元首やスペインのフェリペ皇太子も出席、筆者も大使に随行し葬儀会場に向かったが、会場周辺はチャベス大統領の支持者（信奉者）で埋め尽くされており、またチャベス大統領の棺に最後の別れをするため、10時間近く待つことも厭わない長蛇の列が数キロ先まで続いていた。ベネズエラ政府は、チャベス大統領の遺体は防腐処理され永久保存されるとともに（後日、防腐処理の開始が遅すぎたとして遺体の永久保存は断念した旨マドゥーロ副大統領により発表された）、南米5カ国の解放者シモン・ボリバルの遺体が安置されているカラカス市内の国立霊廟にともに安置されることになると発表しているが（憲法上、かかる資格を得るためには死後25年を経過する必要があると定められているため、政府は憲法改正に向け国会での審議を開始した）、こうした扱いにより、チャベス大統領がベネズエラにおいて神聖化されるだけでなく、同大統領を継承する政権に対する更なる正統性の付与という効果を有するとともに、将来にわたり当国の伝説的な指導者として奉られることにつながるであろうと見られている。

現実の政治に目を移すと、葬儀当日の8日夜、チャベス大統領が生前に後継者として指名していたマドゥーロ副大統領が大統領代行に就任するための宣誓式を行い、チャベス大統領の遺志を継いで自身が大統領選挙に出馬することを明らかにするとともに、ホルヘ・アリアサ科学技術大臣（チャベス大統領の娘婿。チャベス大統領の長女ロサ・ビルヒニアの夫）を副大統領に任命した。9日、全国選挙評議会（CNE）は大統領再選挙を4月15日に実施することを発表、野党連合は昨年10月の大統領選挙で敗れたカプリレス・ミランダ州知事が再度立候補を表明した。なお、直近の世論調査を見る限りマドゥーロ大統領代行に対する支持率は野党候補者の支持率を大きく上回っている。

本稿が出版される頃には大統領再選挙の結果は既に判明しているであろうが、マドゥーロ大統領代行が勝利する場合、チャベス大統領が推進してきた「21世紀の社会主義」実現に向けた諸政策が継続あるいは強化される可

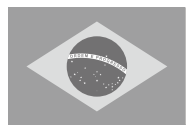
能性が高く、少なくとも短期的には当国の社会・経済・対外政策に大きな変化は見られないであろう。他方で、チャベス大統領の個人的な魅力、人気に支えられ、犯罪の増加、高いインフレ率といった負の部分についてある意味、目を瞑ってきた国民（特にチャベス支持者）を新政権がこれまで同様に惹きつけることができるかについては未知数である。与党ベネズエラ社会統一党（PSUV）及び政府は昨年末頃からYo soy Chavez（我々一人一人がチャベスである）というスローガンを打ち出し、チャベス大統領が不在であってもその精神、ポリシーは継続されるという意識を有権者に植え付け、与党・政府に対する団結を維持するためのプロパガンダを続けてきた。実際にチャベス大統領が不在となった今、この意識が変わることなく続くことになるのか、今後とも注視していく必要がある。

（注）先に『ラテンアメリカ時報』2012／2013年冬号に寄稿した「ベネズエラ大統領選挙と今後の見通し」においても、チャベス大統領の健康問題をはじめとするベネズエラの政治情勢の不透明な状態を述べているので御参照願いたい。

本稿の内容は筆者個人のものであり、所属する組織の立場・見解を示すものではない。

（はぶかわ しょうとく 在ベネズエラ日本国大使館一等書記官）

33カ国リレー通信



ブラジル
BRAZIL

ブラジルの^{ひだ}襞の部分を見る

菅藤 和彦

政党の行政機関への浸透

コンセッションという言葉がある、辞書によると、国から地中の鉱物資源を開発する権利乃至は公共サービスを提供する権利を与えられる事と定義している（同義語としてライセンスもある）。コンセッションを受ける為には、国との約束事であるから、入札形態がとられるし、金額が時には何十億ドルにものぼる事から通常はコンソルシアムを組んで入札に臨むことになる。それ故資金力のある政府系ベンションファンド*と組んだ所が基本的には有力候補となる。

（注）政府系ベンションファンドとは政府系企業、機関の年金組合、政府の出資比率が高いこともあり、運用に付き政府の意向が反映され易い。

具体的には、資源ブームに乗った石油開発であったり、鉱山開発であったり、さらには道路、鉄道、通信、電力といった公共サービスの投資に係るものである。国が期間を限定して民間に運営、維持を任せるこのコンセッション形態は1990年代、Fernando Henrique 大統領が近代化政策の一環として導入したものである。彼はコンセッションを受けた民間企業が契約時点の約束事を守っているか否か、監督、指導、違反には罰金を科する意味で、それぞれの分

野に監督局を設置した。（当時野党だったPT労働者党のルーラ、次代の大統領はこれに反対）。

こうした監督局は審議会により運営されるが、メンバー人選は大統領権限であり、大統領の指名の後、上院の承認を得て決まるスキームとなっている、但し、監督局そのものは、たとえば電力監督局の場合は鉱山動力省に属し特別部署扱いとなっている。本来は独立機関として、純テクニカルな観点から人材が決まるべきなのだろうが、大統領に指名権があるというだけで、特に学識経験者である必要もない、どうも危ないのである。

それがハッキリしたのが、昨年末、

元ルーラ秘書が大統領府のサンパウロ支部長としてこうした監督局の人事に直接関与し、私服を肥やしたとして摘発された事件だった。彼女は自分の友人二名をANA（水利監督局）及びANAC（航空監督局）の審議員として送り込み、その見返りに種々個人的便宜を受けていたという。無論ルーラとは相談づくなのだろうが、一介の銀行員だったPT党員の彼女がルーラの知己を得ただけで、企業に罰金制裁を科すこともできる監督局の重要ポストの人事を決めていた事には、流石こうしたスキャンダルには動じない庶民も驚いた。それとともに、この事件は、政権与党が監督局の局長をはじめとするポストの



世界的な経済誌の長者番付にも登場したアイク・バチスタ氏

出典：『フォーブス』誌

<http://meuararipe.blogspot.com.br/2011/03/brasil-do-pt-coloca-12-novos.html>



人事に強い影響力がある事をあからさまにした。現状のままではそのうちに監督局を監督する必要が出てきそう。

この国では、大臣の指名は大統領権限だが、実際には以前から政党が深く関わっている。だから、各政党は大臣の座に固執する。大臣の座が取れば、その下の局長、部長クラスの人事権も取り易い。今の PT 政権は大同団結で政権を得ているだけに、多くの政党が各省庁に息のかかった人材を送り込んでいる。40 近い省があるのはその所為でもある。そして強い政党は運輸省とか鉱山動力省とか利権の大きな省を要求する。つまり、政党は行政機関に深い楔を打ち込んでいる。

上述したスキャンダルはルーラ前大統領に極めて近い一個人が、ルーラの権力を背景に起こしたもののだが、2005 年に発覚したメンサロン・スキャンダルは政権与党である PT の、党を挙げてのもので、公金を議会工作の原資とした大がかりなスキームであった（12 年、最高裁で有罪判決が下されて PT を中心に多くの議員が逮捕されている）。

ラテンアメリカでは新しい流れが、ある国で出てくると、それが意外に早く地域内に波及するといわれる。14 年前にベネズエラにシャベス政権が生まれボリバリアーの革命を謳ったが、2004 年にこの国にルーラ政権が誕生してから、どうもこれに似た状況が起きつつある。

環境ライセンス問題

-Anglo American の場合

外資の眼で見た場合、この国の環境ライセンスシステムにもどうやら問題が有りそうである。今年に入り、世界の大手鉱山会社である Anglo American 社は、ブラジルでの鉄鉱山開発プロジェクト*の遅れで 40 億ドルもの会計上の減損処理を余儀なくされている。その発表に際し Anglo の Cynthia Carroll 社長は、「プロジェクトの遅延が巨額のコスト増をもたらした事に関し、我々は様々な種類の挑戦を強いられている、この事態はハッキリいって我々に失望をもたらしている」と間接的にこの国の環境行政の有り方につき厳しい批判をしている。

同社は 2007 年 Eike Batista の持つ鉱山会社 MMX から仕掛中のミナス・リオ鉄鉱山プロジェクトを 52 億ドルで買収、当初は 2010 年には稼働を予定していた。このプロジェクトは鉱山、選鉱設備、鉱石輸送パイプライン（525km）及びリオ州における搬出港の建設と言った 4 つの部門より構成されているが、こうした工事を進める為になんと連邦レベル、州レベル及び市レベル合わせて 300 もの環境ライセンスを取得する必要があるという、問題はこうしたライセンスの発給に要する時間である。

ライセンス問題で、同社は昨年二度大きな工事の中断を強いられている。（鉱区での工事の中断が 3 月から 9 月までの間、更に送電線

の工事も 4 月から 12 月まで中断）当初予定していたプロジェクト所要 30 億ドルが、現下の見通しでは 88 億ドルに膨らんでいるという。（現下の稼働予定は 14 年）

そもそも、鉱山業はインフラ投資に膨大な資金を要する産業である。であるが故に、一気に大量の工事機器と大勢の人員を投入する。長期に渡る工事中断はプロジェクトの命運を左右しかねないのである。

一方、ブラジルの環境規制法は日本ほどではないにしろ、かなり厳しい。プロジェクトを受理した後、限られた人員で審査するのだから時間がかかるのはやむを得ないとして、ライセンス発給が政治手段*に利用されるとしたら、これは問題である。

（注）今年の 3 月、懸案となっていた石油開発ローヤリテーの各州への再配分問題で議会が既に入札済みの分をも含めて各州に再配分する法案を可決したが、この金を当て込んでいた産油州がこれに反発、リオ州知事はその発言の中で、こうなったら環境問題も考え直す、と語っている。真意のほどは分からないが、微妙な発言である。

IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renovaveis : ブラジル環境・再生可能天然資源院)は1989年、環境省の下部機関として自然環境の維持と保護のため設立された。環境アセスメントに基づいて企業の資源開発に対する許認可権を持つ。開発の重要度に応じて、州、市に置かれた下部機関に権限移譲。

最近業務内容があまりにも煩雑なため、本来連邦レベルであるべきものの一部を地方自治体に移管しようとの動きも出てきている。

環境ライセンスには3つの段階がある。

- 1 事前承認ライセンスプロジェクトの計画段階で当該プロジェクトの環境面での適合性、立地、およびそのコンセプトに付き、企業がIBAMAの許可を受けるもの。
- 2 設備設置ライセンスプロジェクトの据え付け段階に入る際、クロノグラムをベースに承認を受けるもの。なお、伐採に係る場合には、その許可も必要。
- 3 操業ライセンス—稼働に際し承認を受けるもの。それまでのIBAMAの承認条件がすべて守られているか技術の詳細をすべてチェック。

ライセンスをビジネスに取り込んだ男—Eike Batista

Eike Batista という男が居る。彼は十数年前から頭角をあらわし、あっという間に世界の富豪の仲間入りをした。その手法は鉱物資源の開発権を買い漁り、Vale から優秀な人材をゴッソリ引き抜き、彼らにプロジェクトを作らせ、更に一定の環境ラ

イセンスを取得する事で箔を付けた後、資源開発ブームに沸く海外資本に売り渡したり、IPO により上場を果たすことで大儲けした*。同じ地下資源という事で次に石油開発を巡り、採掘権の入札で多くの地域を落札し、今度はペトロbrasから役員はじめ人材を引き抜き、これも上場した。こうした形で彼は鉄鉱山を始めとする鉱物資源、石油、石炭といったエネルギー資源、そして港湾を中心としたロジスティック部門に次々に進出し、右肩上がりの経済と相まって、瞬く間に巨万の富を築きあげた(上述 Anglo American も彼から52億ドルで鉄鋼山プロジェクトを購入)。

(注) 利権を確保して、それを転売するのだったら単なるスペキュレーションに過ぎないのだが、彼が作ったプロジェクトは流石元 Vale の人材の手になるものだけに精密であり、さらに開発に欠かせない環境予備ライセンスまで取得していた点が海外資本には新鮮に映った。

実は、彼はリオドセ社(CVRD—現 Vale) 中興の祖といわれる Eliezer Batista の息子である。この男は弱冠30代で鉱山動力大臣を務めた、資源開発に関するブラジルが生んだ稀代の戦略家である。

この親にしてこの子あり、を絵に描いたような親子なのである。父親の Eliezer は軍政時代から歴代の大統領と電話で直に話ができる数少ない怪物でもある。こうした親が居なかったら今の Eike Batista はなかったのだろうが、いずれにしても彼は鉱業界に新しいビジネスモデルを作り上げた。

ところが、2008年末に起きたリーマンショックは彼にとって、大きな転機をもたらした。コモデティブームで沸いていた鉱業界はそのスタン

スを変えたし、何よりも資金の流れにも変化が起きた。その一方、彼は矢継ぎ早に大型プロジェクトを展開してきたが、その殆どが建設段階にあり、稼働までに未だ膨大な資金需要を要する、立ち止まることも許されない苦境に立たされている。

最近の新聞報道では、ジルマ大統領がそんな彼に対し政府として支援の手を差し伸べようとしている事を紹介している。怖いのである。

(かんとう かずひこ

KBP - Kanro Business Promoções Ltda. 代表)

ボリビア ―先住民としての誇りを取り戻して

渡邊 利夫

2006年1月ボリビアで先住民系のエボ・モラレスが大統領に就任した。現在政権は2期目に入っているが、中南米で初めてアイマラ系先住民の大統領が誕生したことは国際的な関心を集めた。長らくボリビアもメスティソ（先住民とスペイン人の混血）の国として文化的アイデンティティを模索してきたが、2009年に、独立以来使ってきた国名を共和国から「ボリビア多民族国」に変え、新憲法でもボリビアがスペイン人によって植民地化される以前からの多様な民族である「先住民・オリヒナリオス・農民」からなる国であると謳った。「オリヒナリオス」という語は聞きなれない言葉である。もともとからその土地に住んでいた人とか、その土地出身の人というぐらいの意味で（日本語の「原住民」の訳は不適當であろうが、「土着の民」は如何か）、やはり侮蔑的なニュアンスのあるインディオに代わる言葉としての「インディヘナ（日本語訳で先住民）」の方が一般的にはよく使われている。しかしながら「インディヘナ」の原義もアメリカ新大陸の人という意味なので、両語の違いは分かりにくい。

この新憲法でボリビアは多民族文化の国であると謳ったが、第5条でスペイン語の他に、アイマラ語やケチュア語等36言語が公用語であると規定した。すなわちボリビアでは一応36の先住民とその文化があることになる。第8条では、ボリビア「国は、なまけず（ama qhilla）、嘘をつかず（ama llulla）、盗まず（ama suwa）、よく生き（suma qamaña）、調和あ

る生活と良き人生、大地を守り、誇りある道、生き方という多民族社会の倫理道德の原則を尊重、促進する」ことを謳っている。ちなみにこの第8条で使われている現地語はアイマラ語で、新憲法で唯一現地語が使われているところだ。この条項は、ボリビア先住民の古来の思想を守り、普及させていくことを基本綱領とする旨謳っているが、その中心思想が「VIVIR BIEN（よく生きる）」という考え方である。

それでは、この「よく生きる」という思想は如何なる考え方か。インカ帝国に至るまでアンデス世界は文字を持たなかった。そんなことも影響してか、「よく生きる」の考え方は先住民コミュニティの生活の中で伝えられてきたとは言え、未だ出来上がったコンセンサスがないようで、人によって解釈が異なる。しかし「よく生きる」について書かれた本を読んでもみると、概ね資本主義型発展モデルである新自由主義経済（すなわち競争原理のVIVIR MEJOR「より良く生きる」という考え）は弊害が大きく、もはや諸問題の解決方法にはなり得ず、貧困を生むだけであるので、搾取の体制である新植民地主義のくびきから逃れ、先住民社会古来の自然と調和した生活・生き方、母なる大地（PACHAMAMA）や人間のみならず、動物、自然、宇宙、歴史など全ての存在との共生、共存を図っていくこと、足るを知り他人を思いやる心が大切である、というのがその思想の趣旨のようである。

スペインの植民地以来ないがしろにされてきたボリビアの先住民古来の生き方、生活、思想、文化を取り戻したいというのが、思いついた動機のようなのである。

それでは、この場合先住民とは一体だれのことを指すのであろうか。先に述べたように、新憲法によれば、ボリビアには公式には大小合わせて36の言語、すなわち民族と固有の文化がある。しかし筆者には、ボリビア人の暗黙の了解として、それはアイマラ族のコミュニティによって受け継がれてきた伝統思想としての「よく生きる」ではないかと考えている。新憲法第8条では、わざわざアイマラ語を挿入し、そのスペイン語訳をつけているのではないか（ただし、この考え方に反論する人がいることを付言しておく）。

それではボリビアには36の言語、民族、文化があり、ケチュア語人口が30%、アイマラ語人口は25%しか占めないのに（出典:Enciclopedia Geográfica de Bolivia）、どうしてボリビアの人達は自分たちがアイマラ族の国と認識しているのか。どのような根拠があるのか。ボリビアでは考古学調査や遺跡によって、この地に定住した先住民が紀元前100年頃からティワナク文化を繁栄させた。就中ティティカカ湖南に残るティワナク遺跡は有名である。2006年1月モラレス大統領はこの遺跡で就任式を挙げ、誠実に勤めを果たすことを神とボリビア国民に誓った。

今から約 1000 年前このティワナク文化が亡んだ後、ボリビアはアイマラ諸王朝の時代に入るが、この民族は 1460 年頃インカ王パチャクティによって征服される。その子トゥパク・インカ・ユパンキによってボリビア全土が征服され、インカ帝国の一部となった。インカ帝国の言葉はケチュア語で、ボリビアの地に広まり、今でもボリビア高地の東・南部、渓谷地帯を中心に話されている。神話によれば、インカはペルーのクスコの南に位置する洞窟、あるいはティティカカ湖の島で生まれたということである。最近の歴史言語学研究によればティティカカ湖周辺からクスコにやってきて、当初はティワナク社会で話され 19 世紀後半にほぼ消滅したプキーナ語の話者であったものが、やがてペルー中央部の言葉であるアイマラ語の話者になり、インカ王パチャクティが帝国建設に乗り出すと、帝国の行政言語であるケチュア語にとって代わられたという説が有力である。その説に従うと、インカ帝国の祖先は、現在ボリビア領にある太陽の島 (Isla de Sol) 出身のボリビア人ということになり、またアイマラ語はペルー中央部を祖語とする外来語ということになる。なぜボリビア人は民族の誇りであるティワナク文化に

自らのアイデンティティを求めず、自分達と同じ先祖であるインカのケチュア文化ではなく、ペルー中央部からきた外来語のアイマラ語を自分達固有の言語、そして文化と思っているのか。ただ単にボリビア人は歴史を知らないだけなのか。

ケチュア語はインカ帝国とともにやって来た言語で、おそらくボリビア人はインカ帝国によってアイマラ語族が征服されたという過去の歴史が忘れられないのであろう。ボリビアの著名な歴史家カルロス・メサもその著『ボリビアの歴史』で、インカ帝国による「侵略」という言葉を使っている。インカ帝国の時代は一世紀に満たず、ボリビアの地「コリャスヨ」をケチュアのアイデンティティの下でまとめ上げることができず、最後までケチュア語はよそ者の言葉のままであったのかも知れない。それでは、なぜ大統領が就任式をあげるなど今も誇りにしているティワナク文化が自分達のアイデンティティになり得ないのか。ティワナク社会で話されていた言葉はプキーナ語であったが、19 世紀後半にほぼ消滅するなど、ティワナクの時代からアイマラ諸王朝に移行した時、意識の上でいったん歴史が途切れ新たな国と文化が生まれたという思いから、素

直に自らのアイデンティティをそこに見つけ出し難かったということかもしれない。またアイマラ語圏は、首都ラパスのある高原アルティプラノの中西部に広がっているが、ボリビアの世界は歴史的にそこからアンデス渓谷、東部平原に発展して行き、この国の「ヘソ」はアルティプラノのアイマラ族の世界にあるという思いもある。今ボリビアの人達は、国の統一を妨げるような、自分達がケチュア族かアイマラ族かという問いを発することに乗り気でないようだが、誰かその理由を知っていたら教えてほしいと思う。

いずれにしても、アルティプラノの先住民に政権の基盤をおく現「MAS 社会主義運動」政権が作った新憲法は、先住民の固有の文化である「VIVIR BIEN よく生きる」の思想を再生させようとしている。この思想の定義が厳密でないこともあって、政府はその思想をどのように具体的政策の中に落とし込んでいくのかに苦慮している。しかしひとつ確かなことは、これまでボリビアは、資本主義社会の最大の矛盾は階級間の搾取関係にあると考える社会主義者からも、ポピュリズム政権や権威主義体制下にあっても、メスティソ文化の下での国造りを目指してきたが、先住民の人達が長年固有の文化や自らの存在すらも認知されてこなかったことに強いフラストレーションを感じてきて、現政権の下で初めて自分達のアイデンティティを模索することに強い誇りと自信を持ち始めたことである。

(わたなべ としお 前駐ボリビア大使)

参考文献：島田泉・篠田謙一編著『インカ帝国—研究のフロンティア』（東海大学出版会 2012 年）



2012 年 4 月ワタハタ村での草の根無償引渡式。中央に渡邊夫妻、右端がチョケワンカ外相夫人

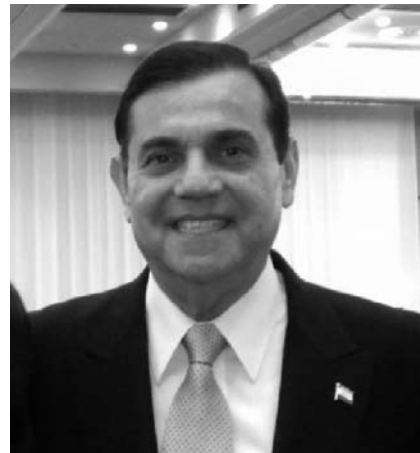
駐日ラテンアメリカ大使 インタビュー

第7回 ニカラグア

アラナ駐日ニカラグア大使

資源の豊かなニカラグア

— 保税輸出加工地帯への日本の民間投資を期待 —



ニカラグア共和国のサウル・アラナ駐日大使は、このほどラテンアメリカ協会のインタビューに応じ、日本との貿易・投資関係、オルテガ政権の政策、運河および鉄道建設計画、チャベス大統領死去の影響などについて見解を表明した。

大使は OAS（米州機構）、国連代表部、米国などに勤務、駐ユーゴスラビア大使、コスタリカ大使などを務めた後 2007 年より駐日大使。1980 年代には中米和平合意のための交渉にも参画した。

大使はインタビューにおいて、対日輸出を増進し現在の貿易インバランスを改善したい、ニカラグアは農業および再生エネルギー資源が豊富であり投資環境も良好であるので保税輸出加工地帯等への日本の積極的な民間投資を期待していると述べたほか、鉄道・運河建設プロジェクトへの日本の参加にも期待を表明した。

インタビューの一問一答は次のとおり。

—— 大使は日本に着任されて 5 年余りになりますが、日本についてどのような印象をお持ちですか？これまでの日本滞在で最も印象深い思い出は？

大使 なによりも日本人のもつ辛抱強さ、粘り、秩序、規律、時間厳守といった独特の国民性に感銘を受けています。物事の進め方も中南米ではなにごとにもすぐにできるものと考え拙速に走り、結局はやり直すことになりがちですが、日本人はどのタイミングでどうすべきかをよく心得ており間違いを犯しません。信任状奉呈の際、天皇陛下からも日本の印象を訊かれましたが、私は日本の「ヒト」ですとお答えしました。われわれは日本から学ぶべきことが多く、また互いにもっと知り合う必要があると思います。

在任中の最も印象深い思い出は、一昨年の東北大震災の 3 週間後にラテンアメリカの他の大使方とともに石巻と女川を訪れたことです。ニカ

ラグアでも 1972 年のマナグア大震災では 1 万人の死者を出しましたが、東北大震災では避難所におられるお年寄りや子供たちを含むすべての人の規律ある行動とストイックな態度には心を打たれました。広島・長崎への原爆投下という極めて非人道的な行為にもかかわらず、日本人は米国への恨みや憎しみを抱くかわりに、人類が同じ過ちを犯さないようにと前向きの教育や運動を行っていることにも頭が下がります。

—— 日本とニカラグアの二国間関係についてどう見ておられますか。

大使 両国の関係は安定的かつ友好的です。気候変動問題など考え方の異なる問題もありますが、互いに相手を尊重し合っており、今後の見通しは明るく、私は満足しています。

—— ニカラグアではコーヒー、砂糖などの従来の輸出品に加えて、近年では牛肉や乳製品などの生産が

伸びていますが、将来的にどのような日本との貿易関係を期待されますか？

大使 ニカラグア産品の輸入国としての日本の潜在力は高いと思います。1950 年代、ラテンアメリカにおける最大の対日輸出国はニカラグアで、木材、綿花、魚介類、牛肉、カカオ、コーヒーなどを輸出していました。現在はコーヒー、肉、胡麻等ですが量は僅かで、コーヒーは他の中米産コーヒーと混ぜて別のブランドで売られています。経済のグローバル化に伴い世界の貿易量も増えています。そういったプロセスのなかで中南米の生産と貿易も多角化し、経済連携協定などを通じ中南米が地域として国際的競争力を高めています。従って、日本とラテンアメリカ全体の貿易が伸びれば日本とニカラグアの貿易も進展するでしょう。SICA（中米統合機構）と日本との間の政策協議（日・中米「対話と協力」フォーラム）でもこの点について議

論されており、貿易増進の方策についていくつかの結論に達していますが、さらに議論を尽くし、具体的行動に結びつける必要があります。

なお、日本の対ニカラグア輸出についてはきわめて活発です。われわれは日本から自動車、電子機器、その他ニカラグアにとって重要な多くの製品を輸入しています。日本にもニカラグア産品を買ってもらい、貿易バランスが均衡することを希望しています。

—— 日本からの進出企業は矢崎ニカラグアと YKK の 2 社ですが、ニカラグアに進出すれば成功するだろうと思われる業種にどんなものがありますか。

大使 ニカラグアには日本企業にとって大きなビジネス・チャンスがあります。例えば、農産品加工分野には豊富な資源があり、熟練した技術者がいます。またマキラドーラ（保税輸出加工地帯）は有利な条件を提供しており、特に繊維産業は経験豊かであり、ユニクロのような企業にとっては面白いでしょう。マイアミまで 2 時間で行けます。また、太陽エネルギーやその他の再生可能エネルギー（地熱等）の技術を応用するには最適の国です。ニカラグアは太平洋と大西洋に面しており、特に後者の大陸棚には石油資源開発の可能性は高く、さらに運河建設プロジェクトも計画されています。

ニカラグアは社会が安定しており、中米では最も治安が良く、また外資に対する税の減免、利益送金保証等の投資奨励スキームや法制度が整っていること、豊富な労働力等、投資環境は良いと言えるでしょう。

—— 両国間関係を一層促進、発展させるためには何が必要だとお考えですか。

大使 日本とニカラグアの関係者のコミュニケーションを促進し、互いに行き来し、もっと知り合う必要があります。ニカラグア人には日本のことをもっと知ってほしいし、また日本でもニカラグアのことをもっと知っていただきたいと思います。

両国は従来の協力関係の枠を超える必要があります。われわれの希望としては共通の利益になるような、例えば鉄道建設プロジェクトや運河建設プロジェクトなどで提携できればと考えます。日本にはこのようなプロジェクトを推進する技術と資本があり、ニカラグアのみならず中米地域の発展にも貢献するところ大であると思います。

他方、ニカラグアは基本的には農業国ですので、農産品、木材、皮革等に関連するどちらかと言えば日本の中小企業がわれわれの潜在的パートナーではないかと考えています。

—— ニカラグアの最も重要な政策課題は貧困削減だと思います。オルテガ政権は、農村部での飢餓撲滅・生産振興を目的とした「アンブレ・ゼロ（飢餓ゼロ）計画」等の社会プログラムを推進していますが、現状と課題につきどう見ておられますか。

大使 「飢餓ゼロ計画」はニカラグア政府の非常に寛大な計画で、極貧の削減に少なからず貢献しています。しかし、これまでの成果がまだ十分ではないことも承知しています。ニカラグアは現在の貧困状態から抜け出すためには今後少なくとも 10 年連続で年間約 8% の成長を達成する必要があります。もっとも、「飢餓ゼロ計画」は極貧を抑え、不完全雇用や非正規雇用の原因である農村から都市への人口移動を減少させるのに役立ちました。政府は教育と保健も含めたより総合的な計画を策定

中で、農村から都市への移動だけではなく、外国への出稼ぎも減らしたいと考えています。またニカラグアの競争力を強化するため生産効率を高める計画も必要です。農村教育加速計画と貸付計画はそれを目指しています。

また、ニカラグアは中米で最も安全な国の一つですが、さらなる政治経済の安定と治安の維持、強化を図らなければならないと考えています。

—— 日本のニカラグアへの二国間援助は道路インフラへの無償資金協力や技術協力が中心となっていますが、今後どのような分野で、どのような援助形態を期待していますか？

大使 ニカラグアはこれまで日本から受けた無償資金協力および技術協力で深く感謝しています。われわれとしては今後も農村電化や人材育成に日本の援助を期待しています。

しかし、わが国の開発が諸分野において徐々に進展するに伴い、日本との関係も多様化することを望んでいます。できれば 2 車線通行を始めたい、つまりインフラおよび社会部門に対する現在の協力計画を維持しつつも、投資促進というもう一つの車線も開きたいと考えています。ニカラグアは堅実なマクロ経済運営を行っており、国際金融機関からも開発借款の対象国として評価されています。日本もニカラグアの良好なマクロ経済運営についてはご存知ですので、投融資に必要な相互信頼が強化されることを期待しています。信頼関係が深まり、ニカラグア政府の政策によって投資環境が良好であることが認識されるにつれ、日本の政府および民間部門がニカラグアでのビジネスに積極的になることも可能となるでしょう。中期的にはそれを目指しています。

—— オルテガ大統領は 2006 年、16 年振りに政権に復帰、11 年に再選されました。第一次政権(1985～90 年)においては国有化政策等急速な左傾化が目立ちましたが、現オルテガ政権はかなり現実的になっていると考えてよいでしょうか。

大使 ニカラグアでは 40 年以上にわたりソモサ一族の独裁政治が続く、ソモサ一族が新聞、テレビ、海運、航空等あらゆる産業を独占していましたので、第一次オルテガ政権はこれらソモサ一族の所有する企業を国有化したもので、一般の外資系ないし国内企業を国有化したわけではありません。また米国レーガン政権による反革命武装勢力への支援により内戦が激化し、国内が二分されるという異常事態のもとで政府は防衛措置を講じざるを得なかった面もありましたが、現在はそういう異常事態も終わりましたので、国民和解の政策を推進している次第です。

—— ニカラグアはベネズエラからかなりの経済援助を受けているようですが、チャベス大統領の死はニカラグアおよびラテンアメリカにどのような影響を及ぼすでしょうか。

大使 ベネズエラの対ニカラグア援助については一般にやや誤解があるようですが、例えば石油の無償供与を受けているわけではなく、50%は延払い、25%は肉、牛乳等の現物による即時払い、あとの 25%は社会基金への積立てという形で支払っています。チャベス大統領は先見の明があり、ALBA(米州ポリバル同盟)を結成するに際し、これを UNASUR(南米諸国連合)、MERCOSUR(南米南部共同市場)、ALADI(ラテンアメリカ統合連合)など他の機構を排除するのではなく、これらと並ぶ機構として打ち出したため、その後 CELAC(ラテン

アメリカ・カリブ諸国共同体)が誕生することになったのです。独自のアイデンティティをもつ南米大陸としての権利を米国や世界に向けて主張するという考え方はチャベスの死後も生き続けるでしょう。また“チャビズモ”はベネズエラ国内においてもイデオロギーというよりも生きたプロセスとして国民のなかに深く存続するでしょう。

—— ニカラグアは 1985 年以降外交関係を維持してきた中国に代わり台湾と外交関係を再開するかたわら北朝鮮と外交関係を維持しているというのは奇異な感じがします。また、中国は人工衛星の対ニカラグア輸出や運河建設計画に関心をもっているとの話も聞きますが。

大使 第一次オルテガ政権(1985～90 年)は中国との外交関係を樹立しましたが、90 年にサンディニスタ政権が選挙に敗れ、替わったチャモロ政権が中国との関係を断ちました。現オルテガ政権は同政権以来維持している台湾政府との関係を継承しています。われわれは台湾の援助には感謝していますが、同時に世界における中国の地位も認識しています。できれば中国と台湾が理解し合い、両方の友好国に二者択一を迫ることがなくなることを願っています。中国とはサンディニスタ革命政権樹立に際し連帯を示してもらったという歴史的な関係があります。朝鮮半島においても南北統一が朝鮮民族のためになると思いますが、いずれにしてもこの難しい問題についても対話が支配することを願っています。

人工衛星の打ち上げについては確かに現在中国と話し合い中で、これは科学、通信目的のプロジェクトであり、他の中米諸国と共同出資で実施したいと呼びかけています。

—— ニカラグアに運河を建設する計画の現状はいかがですか？

大使 順調に進捗しています。同計画は昨年ニカラグア議会において賛成多数で可決され、計画実施の政治的意思が確認されました。パナマ運河は拡張後もなお限界があり、ニカラグアの地理的条件に鑑みれば、太平洋と大西洋を結ぶ運河をニカラグアに建設するのが合理的です。議会の承認を受け、6つのルート(いずれもニカラグア湖を通過)についてフィージビリティ調査の入札が行われましたが、落札したオランダ企業による予備調査結果はプロジェクトの実施を妥当とするものでした。最近、国内委員会が設置され、同委員会が日本の企業とも接触していると理解しており、またすでに中国、ロシア、韓国が関心を表明しています。同運河は両方通行で、40 万トン超の船舶の航行も可能で、工費 300 億ドル、工期 8 年、他の中米諸国にも参画を呼びかけています。

——『ラテンアメリカ時報』の読者に対してなにかメッセージはありますか。

大使 ニカラグアの実情を日本の関係者にお伝えする機会を与えて頂き感謝しています。中南米は信頼できる戦略的パートナーとして、日本に対し常に扉を開いています。世界経済はまだまだ脆弱ですが、2009 年の危機を逸早く乗り越えたのはラテンアメリカとアジアであり、日本とラテンアメリカは相互補完関係にあります。われわれは開かれた建設的な考え方に立ち、互いに協力関係を深める意思と関心を持ちたいものです。そのためにもラテンアメリカ協会の役割は重要であると考えます。

(インタビューー ラテンアメリカ協会副会長 伊藤 昌輝)

歴史の中の 女たち

第 28 回

シキーニャ・ゴンザガ

(1847 ~ 1935 年)

— ブラジル大衆音楽の祖

伊藤 滋子

1847 年、リオデジャネイロの町で混血女性ローザが女の子を生んだ。のちにシキーニャの愛称でよばれるようになるフランシスカ・エディヴィジェスであった。父親のバジレウ・ゴンザガは厳格な軍人の家に育った陸軍中尉で、彼の両親は貧しい私生児のローザとの結婚を許さず、しかもバジレウはシキーニャが生まれた当時、遠方に赴任中で、赤ん坊はほぼ母親と同じ私生児となるはずだった。しかし翌年リオに帰ってきたバジレウは初めてシキーニャの顔をみると両親の反対を押し切って正式にローザと結婚する。そして後年には、あとで生まれた子供たちもあわせて 4 人全員を嫡子にした。ゴンザガ家は最上層の家柄ではないが、社会的上昇意欲の強い教育熱心な家庭で、子供たちに早くから家庭教師をつけて、学問や外国語、音楽を学ばせた。

シキーニャがはじめてその才能の片鱗をみせたのは 11 才のクリスマスのときであった。フルートを吹く叔父の発案で、彼女が作曲し、弟ジュカが歌詞をつけた「幼な子イエス」を彼女のピアノ伴奏で子供たちが歌い、家族の喝采を受けた。音楽の家庭教師エリアス・ロボはオペラ、宗教音楽、ポピュラー音楽の作曲家で、シキーニャはたいへん恵まれた音楽環境の中で育った。

1807 年、本国のポルトガルがナポレオンの侵攻を受け、国王ジョアン六世が 1 万 5 千人の随員をひき連れて植民地ブラジルに宮廷を移した。そして 1821 年にジョアン六世が帰国し、翌年独立を達成してからも帝政が続き、ほぼ 70 年間、リオには宮廷が存続した。ブラジルが独立後も一つの国としてまとまりを保つことができたのは、宮廷という求心力があったからに他ならない。貴族たちが持ちこんだ文化はブラジル社会に大きな変革をもたらす。



<http://www.lastfm.es/music/Chiquinha+Gonzaga/+images/18109>

ようやく印刷機が導入されて新聞の発行がはじまり、図書館、博物館、植物園などが整備されて文明開化が始まった。

それにつれて女性の生活も変わっていく。それまで女性にとって父親や夫が家庭の絶対者であり、彼らが家にいる黒人奴隷と性的関係を持つことは当たり前だった一方で、女性は家に閉じ込められ、日曜日に教会に行くのがほとんど唯一の娯楽だった。それも父、夫、兄弟などの家庭内の男性に連れられて、足首を見せただけでも犯罪だった当時のこと、全身を黒い布で覆い包まねばならない。リオにきた外国人は宗教行事の多いことに驚いたというが、それが女性や奴隷の唯一の息抜きだったからである。教会は民衆を取り締まる一方で、不満のはけ口としての安全弁の役目も果たしていた。

ジョアン六世は大そう音楽好きで、ヨーロッパから音楽家や歌劇団を呼びよせ、ブラジル滞在中も本国にいた時と同じように音楽を楽しんだ。貴族たちもそれに倣ってサロンで舞踏会を開き、新しく劇場が建てられて歌劇やダンスが上演されるようになると、女性の生活にも変化が見られるようになった。上流の女性には妻や母としての役割に加えて、サロンでのダンスや歌、会話などの社交が求められるようになる。劇場は女性たちにとっては観劇の場であるばかりでなく、豪華な衣装を競う社交の舞台ともなった。19 世紀、ヨーロッパで産業が興隆し、蒸気汽船が使われるようになって海運が発達すると、独立を達成したラテンアメリカ諸国はヨーロッパの製品の格好の市場となり、大量のピアノが運びこまれるようになる。当初は文明開化のシンボルとして上層階級だけのものだったピアノは、瞬く間に一般の人々の家庭にまで

浸透していった。楽器としてばかりではなく、サロンを飾るステータス・シンボルという意味合いもあったからだ。奏でられる音楽は階層によって異なり、上層の人々のサロンではワルツ、一般の人々の間ではポルカ、奴隷はアフリカ系のルンドゥと、相場が決まっていた。

シキーニャは16才で親の決めた相手と結婚した。母親から黒人の血を受けついでいる彼女と違って、8才年上の夫のジャシント・リベイロは父親がポルトガル人で完全な白人である。彼はすでに亡くなった父から引き継いだ事業を経営しており、社会的地位も経済力も申し分なく、バジレウはこの縁談に大満足だった。結婚式はゴンザガ家の遠縁にあたるカシアス伯爵という有力者の介添えて挙げられ、バジレウは娘の嫁入り道具にピアノを贈った。結婚したその年に長男が、続いて翌年には長女が生まれる。家事や子育ては使用人がしてくれるので、彼女は長時間ピアノを弾くのだが、音楽に理解のない夫にとってピアノの音は煩わしく、それが原因で二人の間には隙間風が吹くようになった。

1865年、ブラジルがパラグアイ戦争に参戦すると、軍人のバジレウは前線を指揮するカシアス伯爵の補佐官となって戦地に向かった。夫のジャシントは民間人だったが、所有していた商船が政府に借り上げられ、物資や兵士の輸送に従事することとなり、やはり戦地に向かう。夫はシキーニャの同行を求め、彼女は生まれたばかりの長女マリアを母親のローザに預け、長男ガエルベルトだけを連れて夫の船に乗った。母親のローザも4人目の子供を生んだばかりで、自分の子供と孫に同時に授乳して二人を一緒に育てた。ジャシントの船は、兵士や荷物を積載したシャタと呼ばれる大きな木造船を曳航するためである。シャタはこの戦争で多用され、パラグアイ戦争の代名詞になったほどだ。船に直接物資を乗せるのではなかったから、家族の生活が煩わされることはないが、シキーニャは戦争に連れて来られた奴隷たちの悲惨な有様にショックを受けた。夫はこれでシキーニャをピアノから離し、音楽を断ち切らせることができると思ったのだが、彼女が船に持ちこんだバイオリンに慰めを見出すようになると、またそれに苛だった。家庭の絶対権力者

である自分に対する妻の反抗は許し難く、ついに自分を取るか音楽を取るかと迫る。シキーニャは迷うことなく、「音楽のない生活は考えられません」と答え、長男ガエルベルトの手を引いてリオに帰った。しかしそこで第3児を妊娠していることが分かり、仕方なくまた夫のもとへ戻ったものの、やはり長続きはしなかった。二人の子供を連れて実家に帰るが、父のバジレウはそんな娘を責め、彼女を家から追い出す。かろうじてガエルベルトだけは連れて出ることを許されたが、上の娘マリアはこれまでどおり、ローザの娘として育てられ、7ヶ月の次男イラリオは親戚に預けられた。

家から追放され、経済的に自立しなければならなかった彼女はリオのボヘミア人音楽家グループに加わった。ブラジル音楽ショーロの創始者でフルート奏者として人気のあったカラドは彼女を迎え入れて、当時大流行していたポルカの曲「誰からも愛されて」を捧げてくれた。だがここで彼女は一旦音楽活動を中断する。その頃シキーニャははじめての恋をした。相手は結婚する前から知っていた3才年上のジョアン・バティスタ・カルヴァリオという土木技師で、初恋の人だったのかもしれない。音楽とダンスが好きな典型的な伊達男だった。当時国をあげて道路網が建設されている最中で、彼の仕事でミナス・ジェライスにまでついて行って同棲し、女兒をひとりもうけるが、結局彼の女性関係で誇りを傷つけられ、長男のガエルベルトだけを連れてリオに戻る。赤ん坊を連れてゆくことはジョアン・バティスタが許さなかった。ガエルベルト以外のシキーニャが生んだ子供たちは3人とも実の母を知らずに育った。娘を厳格に教育したつものの父は激昂して、二度までも自ら家庭を捨てたシキーニャを決して許そうとはせず、家のなかで彼女の名を口にすることを禁じた。後年、臨終のときも、「シキーニャ？ その娘は昔死んだ」といって、会いにきた彼女との面会を拒絶した。ようやく母親と和解できたのは父の死後であった。

シキーニャの本格的なプロの音楽家としての人生が始まったのはそれからで、この時まで23才だった。カラドは舞い戻ってきた彼女をまた温かく迎え入れてくれた。

そのショーロの楽団はフルートの彼に、バイオリンが二人、それにカバキーニョと呼ばれるタンバリンに似た楽器のクアルテッドだった。たいへん人気があり、あちこちの家庭のフェスタに声がかかるのだが、そんな家には必ずあるピアノをそこに加えない手はない。楽譜を読めるのはカラドだけで、彼が創作したショーロは即興が多い。だがシキーニャはピアノが弾けるばかりでなく、そんな演奏法にもすぐ反応できたから、カラドにとっても得難い存在だった。ここでも彼女は世間の常識を破り、飾りものだったピアノを職業の手段にして、初めてのピアノネイラ（ピアニストと違ってきちんと決められていない曲を弾くピアノ奏者）となった。才能、努力、体力などが揃わなければできないことだが幸い彼女はそれを備えていた。人気が高まる反面、良家の妻の座を捨て、ボヘミアンに取り囲まれてフェスタを渡り歩く彼女に対する風当たりも強く、お金がなかったので、自分で服を縫い、帽子の代わりに布切れで髪を結わえるといった服装までもが批判的にされるのだった。

音楽家としてのシキーニャの名を決定づけたのは1877年発表したピアノのためのポルカ曲「魅惑の人」で、その年のうちに15版を重ねる大ヒット曲となる。だが彼女が有名になるとゴンザガ家の名が傷つくと考えた父は、街頭でその曲の宣伝ビラを配る黒人の少年を襲撃させてビラを破らせるというエピソードを残す。1880年、常に彼女を支えてくれたカラドが若くして亡くなると、演奏の場を失ったシキーニャはたちまち経済的に困窮し、新聞に「ピアノ、歌、フランス語、歴史、地理、ポルトガル語の家庭教師をします」という広告を出した。だがとかくの噂のある彼女に子供を任せようという人はまずいない。

ようやく彼女がありついたのは劇場の仕事だった。19世紀半ば宮廷にいたフランス人がパリで流行していたミュージックホールをリオに建てた。出し物は当初はパリと同じものだったが、この頃はもうリオの街のできごとなどを軽妙な音楽劇に仕立てて上演しており、シキーニャの仕事はその音楽を作曲することであった。その出来ばえがあまりにも素晴らしく、女性にそんなことができるはずがない、陰で誰かが作曲しているのだろう、と疑

われることまであった。ある時、劇団のプロデューサーが姿を消して団員に給料も払えない状態に陥り、彼女が楽団の指揮もしなければならなくなった。楽師たちは経験のない、しかも女性である彼女を無視してそれぞれが自分のスタイルで演奏しようとしたが、彼女は「作曲したのは私よ。だから私の考えに従ってもらうわ」と、一歩も引きさがらなかった。その劇「畑の中の宮廷」は大評判を取り、新聞では、「彼女のインスピレーションが各所にちりばめられ、オリジナリティに富んでいる。ワルツなどはとても優雅で、古典を踏まえたうえで、かつブラジルの。この国にはドイツやイタリアのような音楽学校もないが、われわれの風土に根差す固有のリズムやダンスがあることを思い起こさせてくれた」と絶賛された。シキーニャはこの舞台に、ポルカ、タンゴ、ルンドゥに紛れて、のちに大流行をみるマシシェをこっそり忍びこませた。奴隷がアフリカからもってきたそのダンスは余りにもセクシーなうえ、身体の動きそのものが抑圧された感情の発露であり、反抗的だとされてきたリズムだった。それが初めて舞台で演奏され、観客は熱狂的な声援を送った。

1888年のこの成功と同じ年、ようやく待望の奴隷解放令が出された。シキーニャも奴隷制度廃止運動の熱心な活動家であった。16世紀以来ブラジルに運びこまれた奴隷の数は400万人に上るといわれ、19世紀初め、リオの人口の半数は奴隷だった。だが、1850年ブラジルに奴隷貿易禁止令が布かれると、奴隷の数は急激に減り、解放令時には5%にまで低下していた。新しく自由人になった厚い層の誕生は新しい文化の誕生を意味する。これまで文化といえばヨーロッパのものと考えられ、地方文化や黒人文化は後進性の顕れであり、ブラジルの恥とされて、ブラジルの国民文化といえるものはなきに等しかった。流行作家は時代の半歩前を行くといわれるように、シキーニャは時代の流れや人々の好みを的確に捉えたのだ。劇団指揮者の地位を獲得したあと、彼女の人気はマシシェの流行とともにいや増し、彼女のサインのある作品はすべて成功を収め、自分の楽団を持ち、作曲家として、あるいは指揮者として、押しも押されぬポピュラー音楽

の大御所となった。しかしそれでもまだ、シキーニャも含め作曲家たちは、世の（特に教会の）批判をかわすために、タンゴを装ったマシシェを作り続け、自分で劇場の入場券を売り歩かなければならなかった。

19世紀最後の年、自分が住んでいた地区のカーニバルの練習に参加していて自然に浮かんできた曲「さあ、そこを空けて」を作曲する。カーニバルもまだ現在のような大掛かりなものでなく、男性だけが踊りながらコルドン、すなわち紐のように列を作って人々の間をかき分けながら練り歩く素朴なものだったが、その動きはつねに何かを革新し、新境地を切り開いてきた彼女の人生と重なる。それはブラジル最初のカーニバル行進曲となった。

1914年、すでに大流行していたマシシェはいよいよ大統領宮殿という聖域にまで入り込んでいった。フォンセカ大統領が交代する最後のパーティーで、最上層の賓客や外交団を前にして、シキーニャのタンゴ曲「コルタ・ジャカ」が演奏されたのである。妻を亡くして再婚したばかりの大統領の夫人ナイールはまだ若く、ヨーロッパで教育を受けた貴族の娘でありながら、匿名で風刺漫画を描いていた人だった。宮殿ではヨーロッパの音楽しか演奏されることがないと知ると、友人であったシキーニャのその曲をプログラムに入れたのだ。ちょうどその年、教会がマシシェを余りにも官能的という理由でカーニバルで踊ることを禁止したこともあって、この「事件」は連日新聞をにぎわし、政敵からはワグナーの音楽とブラジルのいかがわしい音楽を同列に扱うとは国の恥を晒すようなものだ、と痛烈な批判を受けた。しかしそれ以降、エリートのサロンでも大衆音楽が演奏されるようになった。

家族や肉親との縁の薄かったシキーニャだったが、ようやく人生の後半に慰めを見出す。彼女が52歳の時、所属するクラブで音楽を教えていた生徒のひとりが16歳のポルトガル人の少年、ジョアン・バティスタであった。その後3度のポルトガル滞在にも同伴し、世間では養子と信じられていたが、彼女の死後、残された手紙などから二人は夫婦として暮らしていたことが明らかになった。

シキーニャの最後の曲は83歳の時の作で、生涯に作曲

した曲の数は2000に上る。ベルリンに旅行した時、自分の曲が何の断りもなく堂々と出版・販売されているのを見て以来、著作権を守るために奔走した。レコードの販売も始まっており、それは全音楽家の生活に拘わることであった。最晩年は自分が創設した演劇作家協会に毎日通って人と会い、生涯現役ですごしながら、87才で愛するジョアンひとりに看取られて亡くなった。

(いとう しげこ)