

松 山 大 学 論 集
第 26 卷 第 5 号 抜 刷
2 0 1 4 年 12 月 発 行

チリの対外経済政策

—— ボリビアとの経済補完協定の経緯と問題 ——

道 下 仁 朗

チリの対外経済政策^{*†}

—— ボリビアとの経済補完協定の経緯と問題 ——

道 下 仁 朗[‡]

チリは、1974年のクーデターによる軍事政権樹立以来、大規模な経済自由化を実施し、貿易面においても片務的な関税引き下げによる貿易自由化政策を推進してきた。1990年には民政移管が行われ、その後は2010年まで中道左派政権が続くことになるが、貿易自由化政策の方針は変更されることなく、さらに自由貿易協定の締結を推進する政策が加わり、現在では米国、EU、中国を始めとするほとんどの主要国・地域と経済統合を実現した数少ない国の1つである¹⁾。

チリが自由貿易協定の締結を推進する政策を始めた1990年代、その嚆矢となったのは、1993年4月2日にベネズエラとの間で締結された経済補完協定である。その4日後の4月6日にはボリビアと、さらに翌94年12月20日にはエクアドル、96年6月25日にはメルコスルとの間で経済補完協定を締結した。EU、米国、中国と自由貿易協定を締結したのは2000年代に入ってからであり、チリが実質的に経済統合を進めることができたのは、90年代のラテンアメリカ諸国との経済自由化を推進した実績があったからであるともいえる。

ここで、経済補完協定について簡単に説明する。ラテン・アメリカ諸国は、基本的には「ラテン・アメリカ統合連合(Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI)」に加盟し、特惠貿易協定を締結している。1980年の結成当時は11

* 本稿は、2010年度松山大学特別研究助成による成果の一部である。

† 本稿は、科学研究費補助金(研究課題番号:17730175)による成果の一部である。

‡ e-mail: michi@cc.matsuyama-u.ac.jp; phone (089) 925-7111

1) チリのFTA戦略の概要については、[1]を参照。

カ国（アルゼンチン、ボリビア、ブラジル、チリ、コロンビア、エクアドル、メキシコ、パラグアイ、ペルー、ウルグアイ、ベネズエラ）であったが、1998年にキューバ、2009年にパナマが加盟し、2014年9月現在で13カ国が加盟している。1980年に締結されたモンテビデオ条約（Tratado de Montevideo 1980, TM80）に基づき、域内特惠関税の設定（Preferencia arancera regional）、全域協定（Acuerdos de alcance regional）、域内部分協定（Acuerdos de alcance parcial）の3つの枠組みで自由化を進めることを目的としている。このうち、域内部分協定の枠組みにおける通商面の自由化は、TM80の第8条において「経済補完協定（Acuerdos de Complementación Económica, ACE）」として締結することが認められている。すなわち、経済補完協定とは、ラテンアメリカ域内における「事実上の自由貿易協定」としての機能を有している。ただし、その程度と分野は協定ごとに異なり、WTOの枠組みで締結される自由貿易協定よりは自由化の度合いが小さいとも言える。

ALADI内で発効している経済補完協定は、2014年9月現在37協定があり、すでに失効している協定も32本あるが、より自由化の高い経済補完協定もしくは自由貿易協定に移行した結果である場合がほとんどであるため、実質的にALADIに加盟する国はすべて何らかの経済補完協定に参加している。関税同盟としてよく知られている「南米南部共同市場（Mercado común del sur, MERCOSUR）」も、ALADI内の経済補完協定である²⁾

チリは、1993年のベネズエラとの経済補完協定締結によって、自由貿易協定を積極的に推進する政策に舵を切り、最終的にはラテンアメリカすべての国と何らかの貿易協定を締結しており、メキシコ・中米を含むラテンアメリカ大陸においては、良好な経済関係を維持しているといえる。一方、政治面においては、隣国ペルーとボリビアとの間で、1879年の太平洋戦争以来、緊張関係が持続している。特にボリビアとは、外交上は国交が樹立しておらず、大使館

2) 原加盟国4カ国（アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ）によるアスンシオン条約（1981）に基づいて、経済補完協定（ACE N° 18）が締結されている。

が設置されていない。にもかかわらず、1993年に経済補完協定を締結し、その後の追加議定書によって経済交流を活発化させるなど、経済交流は比較的盛んに行われている。

本稿では、ボリビア・チリ経済補完協定の概要について解説し、チリとボリビアとの間で発生している国境問題について、経緯を追う。チリとボリビアの貿易は一次産品（いわゆる伝統産品）が中心となっているが、非伝統産品の貿易拡大が、両国の関係改善に貢献することは、誰もが認める点であろう。しかしながら、非伝統産品の貿易については様々な問題が起こっている。第2節では、ボリビア・チリ経済補完協定の概要と交渉経緯を検証する。第3節では、非伝統産品の例の1つである中古車の貿易について、チリとボリビアの間に存在する問題について経緯を追う。第4節では結論を述べる。

1 ボリビア・チリ経済補完協定（ACE22）

チリとボリビアが最初に通商面での協定を結んだのは、1983年に成立した域内部分協定（el Acuerdo de Alcance Parcial No. 27）である。この協定の代替協定として、継続的な貿易関係を望んだ両国が、再交渉を行った結果、1993年4月6日に、両国がボリビア・チリ経済補完協定（Acuerdo de Complementación Económica entre la República de Bolivia y la República de Chile, ACE N° 22）に調印し、同年7月7日に発効した。この経済補完協定は当初の域内部分協定よりも自由化の範囲と規模が大きく、最初の部分到達協定よりも自由化が深化したものとなっており、一般的な自由貿易協定に近いものである。

1.1 ACE22の特徴

ボリビア・チリ経済補完協定（以下、ACE22）では、一般的な関税譲許に関する条項に加え、両国が重視した経済協力の分野として、第4章に「エネルギー補完条項」が加えられているのが特徴の1つである。以下にその条項の一部

を表す：

第15条 両締約国は、発電、地熱発電、炭化水素分野におけるエネルギー補完の研究と計画を促進する活動を行う。

かかる行動は権能を有する国家機関によって実施されることとし、とりわけ、1990年11月12日にリオ・デ・ジャネイロで調印された了解覚書(Acta de Intenciones)によって設立された技術コミッションを通じて、ボリビアエネルギー・炭化水素大臣³⁾およびチリ国家エネルギー委員会副委員長(国務大臣)によって実施されるものとする。

第16条 1991年6月20日ラ・パスにおいて、ボリビアエネルギー・炭化水素大臣とチリ国家エネルギー委員会委員長(国務大臣)によって調印された了解覚書(Acta de Entendimiento)において合意された指針(orientacion)を元に、両締約国はエネルギー統合に特化した計画の実行を促進するための適切な行動を実現するものとする。

(以下、略)

一方で、一般的な自由貿易協定には存在する条項、例えば、サービス貿易、投資などを規定するものはなく、本格的な通商関係を構築するにあたっては、自由貿易協定の締結が重要となる⁴⁾。チリとボリビアについては、2003年から一時的に自由貿易協定の交渉が行われた時期があった。

1.2 ボリビア・チリ自由貿易協定の交渉

2002年11月25日にボリビアのサンタ・クルスにおいて、経済補完協定に関する実務者委員会の第12回会合が開催され、チリ外務省のロサレス対外経済関係局長(Osvaldo Rosales)が、2003年1月より、ボリビアとの間で自由貿易協定の締結に向けた交渉を開始することで合意したと発表した。発効中の経済補完協定(ACE22)のスキームを深化させ、「質の飛躍的向上(salto de

3) 現在の炭化水素・エネルギー大臣。

4) 後述するように、追加議定書においては投資促進等の合意は行われている。

calidad)」をめざすと述べた⁵⁾。しかしながら、政治面での領土問題がネックとなり、2003年11月には、自由貿易協定締結のための交渉が頓挫することとなった。

1.3 追加交渉

ACE22の締結・発効以来、追加的な交渉が16回にわたって行われており、自由化の範囲と分野が着実に進んでいる。2014年9月時点で、第16追加議定書が発効している。交渉経緯を追うことのできる範囲で、経過を追ってみる。

第1追加議定書 1994年5月11日に調印され、同年9月7日に発効した。観光分野に関する協力を行うことで合意され、具体的には、両国間の旅行を容易にする措置や、観光事務所の設置、観光に関する研究促進や、学生の交流などが盛り込まれている。

第2追加議定書 1994年10月15日に発効した。譲許品目の変更にともない、経済補完協定の付録（Anexo）の差し替えが合意されている（後述）。

第3追加議定書 1994年11月17日に調印された。農業および林業における検疫に関する協力が合意された。具体的には、農林業における検疫、害虫、植物衛生、遺伝子組換え作物などに関する分野での両国の協力が盛り込まれた。例えば、それぞれの国の害虫リストを定期的に交換することなどである。

第4追加議定書 1994年9月22日に調印された。両国間の投資促進ならびに保護に関する法的枠組みを定めた。投資促進と投資保護の他、投資に関する取り扱い、為替の自由化、接収と補償に関する事柄、代位弁済、投資主体間の紛

5) ‘Gobierno negocia un acuerdo de libre comercio con Chile,’ *El Comercio*, 2002. 11. 26.

争解決、投資主体と投資家間の紛争解決などに関する法的枠組みが取りまとめられている。

第5追加議定書 1994年9月21日に調印された。両国間の貿易促進に関する協力が盛り込まれた。補完協定第19条「経済協力」で規定されている事柄について、ボリビア国立輸出促進機構（Instituto Nacional de Promoción de Exportaciones de la República de Bolivia, INPEX）と、チリ外務省国際経済関係総局（Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile, DIRECON）が相互協力を具体的に行うことが盛り込まれた。

第6追加議定書 1995年11月11日に調印され、同日発効した。科学技術に関する協力が盛り込まれている。

第7追加議定書 1997年7月30日に調印され、同年8月1日に発効した。貿易自由化プログラムの一部が拡大された（後述）。

第8追加議定書 1997年12月23日に調印され、同日発効した。農業に関する衛生問題（sanidad silvoagropecuaria）に関する協力が盛り込まれた。具体的には、動物にまつわる生産物や野菜生産物の、衛生上のリスクがない状態での貿易を容易にすることや、農産物の害虫・疫病の相互侵入・伝播の防止、野菜の生鮮さや家畜の健康を向上させることなどが目的とされた。

第9追加議定書 1997年12月22日に調印され、1998年1月1日に発効した。標準化に関する措置が定められている。国際貿易機関（WTO）のマラケシュ協定内の「貿易の技術的障害に関する協定」を遵守しながら、両国間における法的枠組みがさらに規定されている。

第 10 追加議定書 1998 年 7 月 24 日に調印され、同日発効した。貿易自由化プログラムの一部が拡大された。

第 11 追加議定書 2000 年 11 月 15 日に調印され、同年 3 月 31 日に発効した。セーフガードに関する規程が盛り込まれた。

第 12 追加議定書 2001 年 2 月 8 日に調印され、同日発効した。チリへの輸出条件が、2002 年 12 月 31 日までの期限付きで改訂された。チリでは、大豆油（HS コード 1507）と、ひまわり油・サフラワー油（HS コード 1512）について、他のほとんどの品目同様、一律関税率（*arancel uniforme*）⁶⁾による輸入関税が課せられているが、ボリビアとの経済補完協定では、これらの品目に数量上限つきの特惠を与えている。1993 年発効当初の特惠は、大豆油（精油）（HS コード 1507.90.00）と、ひまわり油（精油）（HS コード 1512.19.00）について、合わせて年間 1,000 万米ドルの輸入枠内において、100 パーセントの特惠を与えるというものであった。

第 2 追加議定書では、当初の特惠に加えて、以下の品目についても特惠が与えられている。すなわち、大豆油（粗油）（HS コード 1507.10.00）については、「毎年、7 月初日から 12 月 31 日まで、22,000 トン」の輸入枠について、30 パーセントの特惠が与えられている。また、ひまわり油（粗油）（HS コード 1512.11.10）については、「毎年、7 月初日から 12 月 31 日まで」輸入枠なしで 30 パーセントの特惠が与えられている。季節限定の枠、いわゆる季節関税が設定されていることが特徴であった。

前述の第 10 追加議定書においては、第 2 追加議定書で譲許された大豆油（粗

6) 1979 年 12 月に 10 パーセントの一律関税が実施され、債務危機で一時的に引き上げられたものの、民政移管が行われた 1989 年で 15 パーセントであった。1991 年には 15 パーセントから 11 パーセントに引き下げられた。ボリビア・チリ経済補完協定（ACE22）が発効した 1993 年の関税率は 11 パーセントとなる。その後、段階的に一律関税が引き下げられ、2003 年から現在までは 6 パーセントである。

油) (HS コード 1507.10.00) とひまわり油 (粗油) (HS コード 1512.11.10) の季節枠が撤廃されることが取り決められた。

そして、この第12追加議定書においては、表1のように特惠が与えられることとなった。

表1：ボリビア・チリ経済補完協定 (ACE22) 第12追加議定書第1条譲許表

HS コード	品 目	特惠割合	注 記
1507.10.00	大豆油 (粗油)	75%	従価税および従量税として適用可。 1512.21.00と合わせ、年間4万トンまで。
1507.90.00	大豆油 (精油)	100%	従価税として適用可。
		75%	従量税として適用可。1512.19.10ならびに1512.29.00と合わせ、年間3,000万米ドルまで。
1512.11.10	ひまわり油 (粗油)	75%	従価税および従量税として適用可。
1512.19.10	ひまわり油 (精油)	100%	従価税として適用可。
		75%	従量税として適用可。1507.90.00と合わせ、年間3,000万米ドルまで。

出典：ALADI サイト (www.aladi.org)。2014年9月24日閲覧。

当初の協定ならびに第2、第10追加議定書に比べて、特惠割合が拡大している。大豆油とひまわり油の精油に関しては、輸入枠が撤廃され、粗油に関しても、特惠割合が30パーセントから75パーセントに拡大している。ただし、繰り返しになるが、この特惠は2002年12月31日までの期限付きであった。

第13追加議定書 2002年12月26日に調印され、同日発効した。第12追加議定書での期限付き特惠が、2003年12月31日まで延長される合意がなされている。

第14追加議定書 2004年6月14日に調印され、2004年11月15日から22日にかけて段階的に発効した。ボリビア・チリ経済補完協定(ACE22)に「チリ・ボ

リビア間の税関に関する情報の協力ならびに交流協定（Acuerdo de Cooperación e Intercambio de Información en materia aduanera entre la República de Chile y la República de Bolivia）」(2004年2月17日調印)を包含することが盛り込まれた。

第15追加議定書 2006年3月15日に調印され、2006年12月8日に発効した。2005年12月8・9日にモンテビデオで開催されたメルコスル首脳会議の際に、チリのラゴス大統領とボリビアのロドリゲス大統領との間で、経済補完協定の追加議定書に関する合意が得られ、調印が行われた。

チリがボリビアに対して、例外品目⁷⁾を除くすべての品目について100パーセントの特恵を与えるというものである。

第16追加議定書 2006年8月29日に調印された（発効日不明）。ボリビア・チリ経済補完協定（ACE22）に「チリ輸出振興機構（PROCHILE）とボリビア輸出振興センター（CEPROBOL）による協力協定（Acuerdo de Cooperación suscrito entre la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales（PROCHILE） y el Centro de Promoción Bolivia（CEPROBOL））」を包含することが盛り込まれた。

1.4 2004～2005年における追加議定書の交渉経緯

以上のように、本協定から追加議定書にかけて、わずかながらではあるが、ボリビアとチリの間で貿易促進、経済交流が進められていることが理解されるが、追加議定書の中で特筆すべき進展は、2006年3月に締結された第15追加議定書で、それまで限定的に特恵を与えていたチリが、ボリビアに対してほぼ100パーセントの特恵を与えるという、思い切った市場開放を行ったことであろう。交渉、調印のタイミングとしては、2006年1月のモラレス大統領就任

7) 小麦、小麦粉、砂糖。砂糖に関しては、加工糖に関しては、年間6万トンまでの関税割当（無税）が適用されている。

と同年3月のバチエレ大統領就任の時期に重なり、両国間の領土問題において一時的にはあるが、解決への模索がなされた時期に重なる。その後の関係悪化に合わせて、経済補完協定の追加議定書の交渉が見られなくなったことは、政治面と経済面が微妙に連動していることを思わせる。

そこで、第15追加議定書が調印されるまでの、2004年から2006年までの交渉経緯について、当時の新聞報道を追いながら検証してみる。先に述べたように、自由貿易協定の交渉が事実上頓挫した後も、外交的に国交関係のない両国間において、「ボリビア―チリ政治諮問機構(Mecanismo de Consultas Políticas Bolivia-Chile)」という交渉窓口が定期的に会合を開き、両国間の懸案事項について協議を続けており、2004年8月2日には、第13回会合がラパスで開催され、いくつかの懸案事項とともに、通商関係の議論がなされた。直前の6月14日に第14追加議定書が署名されたばかりであったが、さらなる協定の深化を目指して、チリのバロス外務次官(Cristian Barros)とボリビアのグムシオ外務副大臣(Jorge Gumucio)が交渉に臨んだ。

続く11月4日には、ボリビアのシレス外務大臣(Juan Ignacio Siles)と、チリのウォーカー外務大臣(Ignacio Walker)による初めての会談がラパスで行われ、ACE22関連では、貿易関係良化の再開を目指して、月末までに両国の委員会が協議を行うことで合意している。これを受けて、同月23日にボリビアのサンタクルスで、ボリビアのマイダナ経済関係副大臣(Isaac Maidana)と、チリのロサレス国際経済局長(Osvaldo Rosales)が会談を行い、ACE22の交渉を進め、両国間の貿易不均衡を縮小する可能性を探る行動計画の必要性で一致した。この結果、2005年2月にACE22の追加議定書に関する交渉を再開することで合意したが、前年に交渉が中断した自由貿易協定については、交渉再開を断念することでも合意がなされた。

しかしながら、交渉が再開されたのは、2005年8月になってからである。この頃のボリビアの問題意識としては、経済補完協定が締結され経済関係が強化されているにも関わらず、チリのボリビア向け輸出がボリビアのチリ向け輸

出を大幅に超過し、二国間の貿易不均衡が広がっていた点にあり、ボリビアとしては、経済補完協定を深化させることで、貿易不均衡を逆転させようとしていた。交渉責任者のボリビアのロアイサ外務大臣(Armando Loaiza)は、8月17日から2日間にわたって開催される会談の主なテーマが、ACE22の深化であることを明らかにした。ロアイサ大臣は「ACE22が適切にされるだろう。ボリビアは、両国間貿易が持つ深い非対称性を提起する予定だ。」と述べている⁸⁾。

8月17日から始まる交渉に関して、在チリ・ボリビア総領事のリコ領事(Víctor Rico)は、ボリビア代表団がボリビア繊維産業のために、主に既製服の分野で関税の自由化を求める予定であることを、述べている。また、ボリビアの生産者がチリ市場向けに販売している砂糖について、1万2,000トンの輸入割当を撤廃することも、求めることになっていた。この時点で、一部の繊維製品についてはすでにチリ市場が自由化を行っていたが、ボリビアは、繊維部門すべての関税撤廃を望んだため、このような要求をしようとしていたものと考えられる⁹⁾。

8月17・18日の2日間にわたって行われた二国間交渉は、ボリビア外務省のアシン外務副大臣(経済関係担当)を代表とするボリビア代表団と、チリ外務省国際経済関係総局のフルチェ局長(Carlos Furche)が率いるチリ代表団との間で行われ、ACE22だけでなく、輸出促進や農業分野の衛生問題、観光などさまざまな分野で交渉が行われた。ACE22に関しては、輸出促進に関する相互プログラムを強化することで合意がなされ、またボリビア総領事の発言にもあったとおり、ボリビア代表団は、すぐに市場開放を希望する品目リストをチリ側に提示し、チリ代表団は15日以内に返答することを約束した¹⁰⁾。

ボリビアの提案に対し、交渉が終了した18日の夜、フルチェ局長が、ボリ

8) 'Bolivia buscará nivelar la balanza comercial con Chile en reunión bilateral,' *UPI LatAm* 2005. 8. 16.

9) 'Bolivia pedirá a Chile que abra su mercado textilero,' *UPI LatAm* 2005. 8. 17.

10) 'Comisiones técnicas de Bolivia y Chile acuerdan programa de trabajo comercial,' *UPI LatAm* 2005. 8. 18.

ビアに対して全品目 100 パーセントの特恵を供与する提案を発表した。交渉の席上で、現在、チリはボリビアからの輸入に関して、全品目のうち 80 パーセントの品目に関して無関税を実施しているが、それを 100 パーセントに拡大するという提案を行ったとのことである。フルチェ局長は「私たちは非対称な協定（ACE22 のこと）を通じて、この便益を実質的に増やす準備が完全にできている。この（ACE22 の）非対称性は、その中に、直近もしくは短期間においては、一方（ボリビア）が他方（チリ）よりも関税上の優位性があるということの意味しているが、ある時点から長期間では、その優位性は等しくなる。」と述べている¹¹⁾ フルチェ局長は、ボリビアが ACE22 における追加議定書において、先に述べたように大豆油とひまわり油の輸出に関してチリの特恵を受けていて、とりわけひまわり油の輸出でその効果を享受していることに触れ、同様に、砂糖やその他の農業生産物も自由化の計画に入っていることも認めた。この提案に対し、ボリビア政府は賞賛の声を上げた。ボリビアのアシン副大臣は、「これは素晴らしいことで、新しい交渉をもたらす賞賛すべき行動だ。」と述べている¹²⁾ チリ側の発表はアシン副大臣を驚かせたが、喜びを隠すことはなかったようで、ボリビアが要求していた貿易自由化が、チリの提案によって達成されることが明らかだったからである。

1.5 チリ・ボリビア間の貿易量の推移

ボリビアからのチリの輸入額の推移を見てみよう。表 2 は、チリのボリビアからの輸入額である。

経済補完協定が発効した当初の 1993 年には、約 1,300 万米ドルであったボリビアからの輸入額が、その後の増減もある中で、2003 年には約 4,200 万米ドルにまで増加している。2002 年までは、おおよそ 2,000 万米ドル前後で推

11) 'Chile propone total apertura arancelaria para productos bolivianos,' *UPI LatAm* 2005. 8. 19.

12) 'Gobierno boliviano ponderó propuesta chilena de liberar de aranceles los productos andinos,' *UPI LatAm* 2005. 8. 19.

表2：チリのボリビアからの輸入額（総額，米ドル）

年	輸入総額	年	輸入総額
1993	13, 109, 309	2004	53, 575, 919
1994	25, 334, 346	2005	38, 648, 617
1995	24, 660, 498	2006	60, 179, 399
1996	35, 835, 116	2007	55, 944, 606
1997	62, 514, 120	2008	63, 744, 325
1998	37, 564, 032	2009	65, 069, 849
1999	22, 257, 865	2010	79, 488, 270
2000	29, 883, 006	2011	126, 750, 534
2001	24, 751, 433	2012	238, 419, 057
2002	22, 381, 510	2013	141, 057, 103
2003	42, 112, 539		

出典：国際連合 Comtrade データベース（comtrade.un.org）。

2014 年 9 月 24 日閲覧。

移していたことを考えると、2003 年からの輸入額の倍増は注目すべき点であろう。そして、2006 年に合意された 100 パーセントの特恵は、その後の輸入総額にどのような効果を与えているのかを見ると、2006 年から 2007 年にかけて、むしろ輸入総額を減少させている上に、その後 2009 年まではほぼ横ばいの数字になっており、経済補完協定の効果が十分には現れていないといえるかもしれない。

一方で、2011 年からは 1 億米ドルの大台に乗り、2012 年には 2 億米ドルに達するなど、両国の経済関係は政治面での冷え込みに関わらず、大きく拡大している。この拡大には、これまでの伝統的な一次産品の輸入だけでなく、非伝統産品の輸出入も影響を与えていると思われる。そこで、次節では、チリとボリビア間の非伝統産品の輸出入について、品目のトピックとして経緯を述べてみたい。

2 非伝統産品の輸出

チリは、ボリビアとの貿易について、その報告書の中で、協定締結後も目立った伸長は見られないとの、積極的とは言えない評価を行っており、他の FTA に関する報告書とは大きくトーンが異なる点は注目に値する¹³⁾ 一方で、唯一とも言える肯定的な評価として、「非伝統産品の輸出」が、協定締結後に増加していることを挙げ、今後の輸出品目の多様化への試金石として注目すべきとしている。

実際、チリのボリビアへの輸出品目を見ると、2012 年では総額約 15 億 5,000 万米ドルのうち、約 26 パーセントにあたる 4 億 1,700 万米ドルが自動車の輸出である。HS コード 2 桁分類ではシェア 1 位となっている。

しかしながら、チリによるボリビアへの自動車輸出の実態は、(主に日本製の)中古車を、チリ北部のタラパカ州州都イキケにあるイキケ免税地域 (Zona Franca de Iquique, Zofri) を経由してボリビアへ輸出しているのがほとんどであり、チリが自動車を製造して輸出しているわけではない。チリは原則として中古車の輸入を禁止しているが、例外として FTZ への輸入を認めている。ジェトロの貿易・投資相談 Q & A によると、「チリでは、中古車の輸入は原則として禁止されています。例外として、イキケフリーゾーン(第 1 州)とプンタ・アレナスフリーゾーン(第 12 州)で可能ですが、これらの州から他の州へ販売することは下記の「拡大フリーゾーン」を除きできないとされています(法第 18,483 号, 第 21 条, 1985 年 12 月 28 日官報)。ただし、救急車, 消防車, クレーン車, 除雪車等の特殊用途車については、例外として禁止規制対象外とされています。」また、「フリーゾーンに搬入された大半の車はチリの中古車輸入会社を通じて、ボリビアやパラグアイ等の近隣諸国へ搬出されています。商談当初から最終仕向け国がチリ以外の場合は、その国の輸入規制やどのような

13) [2] 参照。

書類が要求されるか、輸入者の意向をよく確認する必要があります。一例として、2011年3月11日付け通商弘報で報じられたように、ボリビアにおける車齢制限の設定により、イキケフリーゾーンに大量の中古車が長期間、滞留したことがあります。』¹⁴⁾とある。

2.1 中古車輸入制限の波紋

上記のQ & Aにもあるとおり、また、他の資料から散見されるように、ボリビア政府は、中古車の輸入制限措置をしばしば実行している。

2008年12月14日、モラレス大統領は、5年以上経過した中古車の輸入を禁止する大統領令を發布した。その理由としては、2003年に右ハンドルの日本製中古車の輸入を解禁したことにより、2002年に約41万8,000台だった登録台数が、2008年には約82万1,000台に倍増している¹⁵⁾。この結果、かつては国営のバスと富裕層の家用用高級車が走っているだけの道路が、安価かつ耐久性の高い日本車が溢れる事態となってしまったためである。

2008年当時、イキケからボリビアに輸入される中古車のうち90パーセントが車齢11～13年の中古車で、主な都市では、2005年製のモデルが1万5,000ドル程度の価格であるのに対し、古いモデルの中には2,500ドル程度で購入できるものもあった。このため、市民がタクシー運転手を開業するために購入する例が大多数であり、主要都市での渋滞はタクシーの氾濫が原因とされており、ボリビアのタクシー運転手連盟（La Confederación de Chóferes de Bolivia）は、この大統領令を支持したという経緯もある。

一方で、この大統領令は、国境で事業展開を行う中古車業者や、ラパスでハンドル切替工事を請け負う修理業者の反発を引き起こすことになる。彼らはイキケとボリビアを結ぶ幹線道路で障害物による封鎖を行うなど、抗議活動を展

14) 「中古車の現地輸入規則および留意点：チリ向け輸出」ジェトロホームページ, http://www.jetro.go.jp/world/cs_america/qa/01/04J-020002, 2014年8月26日閲覧。

15) 'Import ban aims to halt Bolivia's used car flood,' *The Associated Press*, 2008. 12. 18.

開した。約1万人もの工場労働者や販売業者が2カ所で道路封鎖を行い、封鎖を解除しようとした警官隊によって、6名の死傷者が出るなど、大統領令が深刻な事態を招くこととなった。

また、チリのリアル下院議員（Antonio Leal）（PPD）が¹⁶⁾、ボリビア議会経済発展委員会のピメンテル委員長（José Pimentel）に中古車の輸入禁止の規準を柔軟化するように仲裁してほしいとの要望を行っている¹⁶⁾。

12月14日に発布された大統領令は12月3日にさかのぼって適用されたが、すでに国境に運び込まれて輸出許可が下りるのを待っていた時点で、約20,000～25,000台の中古車がZofriやアリカで行き場を失い、国境に留め置かれることになった。このうち、5,000台あまりは半額で売却された。大統領令が公布された12月14日以前に国境に待機していた中古車については、輸入を認められるべきであるとの、ボリビア最高裁の命令も2月5日に出されている。また、チリとボリビアの政府代表による話し合いも翌年1月に行われたが、不調に終わっている。一方で、3月5日には、輸入禁止措置以来、国境に留め置かれている5,751台の中古車のうち、1,689台については輸出書類の検査を経て、輸入を認める意向が示された¹⁷⁾。イキケのZofriを経由して中古車を輸入しているパキスタンの70あまりの企業は、3ヶ月あまりで60社がイキケでの営業を停止せざるを得ない状況に追い込まれるなど、影響は多方面に現れた。

チリ紙メルクリオに掲載されたZofriのコルテス会長（Eugenio Cortés）のインタビューでは、このときの状況と経緯が詳しく述べられている¹⁸⁾。

「この措置は驚きをもって受け止めた。チリのボリビア領事は、私たちが面会したときにこの命令を初めて知った（ようだ）。」

「Zofriがボリビアと行っている貿易は重要だ。2008年には、9億2,000万米ドルの中古車をボリビアに販売したが、これはボリビアとの貿易額をそれ以前

16) ‘Leal pide a parlamento boliviano interceder por norma que impide importación de autos usados,’ *UPI Chile*, 2008. 12. 18.

17) ‘Bolivia autoriza ingreso de casi dos mil usados desde Chile,’ *El Mercurio*, 2009. 3. 6.

18) ‘Preocupa a Chile decreto de Bolivia contra importación de usados,’ *El Mercurio*, 2009. 1. 2.

の倍にするほどの規模だ。今回の禁輸措置と同じことが、1998年6月にも起こっている。当時、ボリビア政府は、製造時には左ハンドルではないと考えられる自動車の輸入を禁止したが、これによって、売り上げが1997年の30,435台から1999年の4,349台に減少した。」

（中古車輸出はなぜ再び活発になったのか？）「この販売減に直面して、2004年にボリビア政府は、左ハンドルへの改造がボリビアで行われることを条件に、右ハンドルの中古車の輸入を許可した。この措置は、この産業の爆発的な増加を引き起こし、ボリビア内の新しい自由貿易地域の創設や、8,000人もの雇用増加をもたらした。私たちは、今年は10万台の中古車を販売できるものと計算していた」

（この措置は撤回されるか？）「おそらくないだろう。ボリビア政府が大統領令を發布した後、それが撤回された例をみたことはこれまでない。私たちは、この大統領令がもたらす強大な結果を（チリ）政府が分かっているとは思っていない。2,000人の雇用が失われ、このことが10,000人に影響を与えるだろう。イキケのような都市にとって、このことは重大だ。さらに、この影響はボリビアでより強く表れるだろう。なぜなら、この中古車ビジネスが8,000人の雇用を生み出しているからである。また、多くの人が自動車を購入できなくなるだろう。彼らは、より新しいモデルを購入する資金を持っていないからだ。」

（政府に何を望むか？）「この禁輸措置が、2つの側面で柔軟になることを望んでいる。一つは、現存する在庫を処分できることを望む。もう一つは、中古車の経過年数を緩めることで、2年後には、3年経過の中古車が輸入禁止になる。これは私たちにとってはより厳しい。」

Zofri会長の予想は現実となり、この禁輸措置によって、Zofriからボリビアへの中古車販売（輸出）は2009年3月には前年同月比で60パーセント減少した（ただし、2008年は中古車輸出が最高額を記録した年であったので、2007年3月期に比べれば、2009年の方がまだよい数字であると言えた）。

禁輸措置はその後拡大した。2009年5月14日には、輸入制限を拡張する大

統領令が新たに承認され、輸入禁止がトラック、トラクター、清掃車、クレーン車に広げられた。この禁輸措置は輸入手続き中の自動車には適用されないと、当時のボリビアの経済大臣が言及している。

2.2 ボリビアの盗難車返還問題

2011年になって、チリにおける盗難車のボリビアへの持ち込みが社会問題となった。ボリビアでは、海外から違法に持ち込まれた所有者不明の自動車（‘chutos’の通称が広く使われている）であっても、比較的簡単に正規登録できるため、チリのみならず、周辺国からの盗難車の持ち込みが多いとされている。発端となったのは、2011年6月8日に、ボリビア政府が、所有者不明の無登録自動車（vehículos indocumentados）を、より少ない罰金で正規登録することのできる恩赦期間を設ける法案を通過させ、公布したことにある。すなわち、周辺国からの盗難車をボリビア国内で合法化できるようにしたのである。前節で述べたように、環境破壊や交通渋滞、石油価格の上昇を避けるために、2008年12月に車齢5年以上の中古車の輸入を禁止したばかりであったが、自動車の登録台数を増加させるようなこの措置を取った理由については、モラレス大統領による「無登録自動車を使っているのは「貧しい人々」であり、彼らはよりよい生活を求め、自分の自動車を保有する権利がある」との主張が根拠となっている¹⁹⁾。しかしながら、別の理由もあるとされている。第一に、無登録車を使って行われる街中での強盗を減らす効果を期待してのことである。第二に、財政上の理由で、合法化に伴って納められる税あるいは罰金が、政府の重要な財源になるとされている²⁰⁾。実際、今回の恩赦措置によって3億米ドル弱の国庫収入があると、ボリビアの民間団体は試算している²¹⁾。ボリビア政府

19) ‘Morales justifica legalizarautos de contrabando porque son para los pobres,’ *EFE Newswire*, 2011. 6. 8.

20) ‘Legalizan en Bolivia más de 128 mil autos “chutos”,’ *El Mercurio*, 2011. 7. 3.

21) ‘Más de 128,000 autos contrabando registrados para su legalización en Bolivia,’ *EFE Newswire*, 2011. 7. 2.

は、過去にたびたび恩赦措置を行っており、この財政上の理由が目的だとも考えられている。

この恩赦措置に関しては、国境を接する周辺各国（アルゼンチン、チリ、ブラジル、パラグアイ、ペルー）の税関が、ボリビア税関に対して盗難車の合法化を避けるためのレポートを送っているが、ボリビア税関は応じていない。そこで、恩赦措置に対するチリ政府の対応の一つとして、ボリビア政府の措置が盗難車のチリへの返還を困難にさせることを懸念し、国境警備を強化することを決めている。チリとボリビアの国境には、常駐者のいない道路が83本あり、密輸が容易になっているため、警備強化によって中古車の持ち出しを防止する措置を取ることにしている。

一方で、中古車の密輸については、チリ住民の手助けがあるとされている。2010年にZofriに輸入された中古車は11万7,037台であり、そのうち7万520台が他国へ再輸出され、4,138台がチリの他地域に、残る3万6,134台がイキケのあるタラパカ州の住民のために商品化(販売登録)されたとされているが、特にタラパカ州に残った3万台という数字は、イキケで登録されている車両台数が3万4,470台であることと一致していない。この時期に最もよく使われた手段は、チリ人が自動車登録を行い、その後、当該自動車が消えてしまうというものである。

さらに、法案が発効する24時間前から、タラパカ州やZofriなどではボリビア人業者が増え始めた。ただし、5月13日から続くイキケ港でのストライキの影響で、在庫がない状態となっていた。また、恩赦措置が発効してから2日で1万5,000台の無登録自動車がボリビア税関に申請されたと報じられた。主な申請場所はサンタクルス、コチャバンバ、ラパスである。

この恩赦措置に関する当事国内での反応は様々であった。ボリビアでは、恩赦措置によって自動車所有を歓迎する声上がる一方で、タクシー運転手連盟（La Confederación de Chóferes de Bolivia）は、燃料供給が破綻することを懸念して、ゼネストと道路封鎖を計画するなど、国内でも議論が分かれた。実際、

サンタクルスでは、予定していたストライキは行われず、ラパスでは公共交通の不足が一部で起こったが、タクシーなどは通常通り運行されているなど、都市によって抗議に濃淡が発生している。コチャバンバやエルアルト、ベニなどでは、ストと道路封鎖が全面的に発生し、陸軍の車輛が代行運転を行うなどの措置をとっている。運転手連盟は、この恩赦措置の少し前に出された、車齢12年以上の自動車の公共交通としての通行を禁止する大統領令にも反対しており、その後のゼネストを恐れたモラレス大統領が6月18日にこの大統領令を撤回している。

チリでは、盗難の増加にともなって、この時期、自動車保険業の不安が増大している。自動車保険関連の業界団体によれば、保険のかけられた自動車の盗難が、2008年から2009年にかけて48パーセント増加し、2009年から2010年では46パーセント増加したとされている。ボリビアへの盗難車の持ち込みを、チリの保険業界では「非伝統的輸出 (exportación no tradicional)」と（皮肉を込めて）呼んでいるが、いずれの盗難も保険金の支払いを生じることから、2009年4月の保険金支払い対象の盗難車が前年同月比31パーセント増の2,265台に上っている（うち75パーセントのケースではすでに支払いが済んでいると思われる）。業界によれば、チリにおける自動車盗難のうち、保険付き自動車の盗難は30パーセントを占めるが、そのうちの24パーセントが地方で発生し、そのうちの70パーセントがアントファガスタ (Antofagasta) とカラマ (Calama) に集中している²²⁾。

ボリビアにおける無登録車の合法化への申請は、措置が発効した8日から10日間で7万248台に達した。また、恩赦措置は7月2日の深夜0時で締め切られたが、最終的には12万8,059台の申請が行われた。この数字は、ボリビア政府の1万台という予想をはるかに上回り、恩赦措置に反対し、ストライキを行った運転手連盟が予想した10万台をも越える数字であった。ボリビア

22) 'Aseguradoras temen perder rastros de vehículos por medida de Bolivia,' *El Mercurio*, 2011. 6. 8.

税関によれば、申請のあった12万台のほとんどが1997～2000年製造の無登録車で、約8,000台が2007年以降に製造されたとのことである。また、12万台のうち、約3万3,000台はサンタクルスで、2万9,000台はコチャバンバ、2万台はラパスで登録された。

恩赦措置が実施された6月から2ヶ月後の8月に、チリ外務省からボリビア検察に向けて、国際的な刑事犯罪に関する訴状が送られることになった。これに先立ち、チリ警察（Carabineros）がボリビアにおける登録情報を入手し、盗難事件と照合した結果、1,496台の盗難車が特定された。このため、チリ検察の「国際協力及び犯人引き渡し部門（Unidad de Cooperación Internacional y Extradiciones (UCIEX)）」は、後述する3つの国際協定に基づいて訴えを起こすことを表明した。ちなみに、この盗難車引き渡しの返還については、チリで盗まれ、アルゼンチンで見つかった小型トラックの返還要求が前例となっており、アルゼンチンの連邦裁判所もこれらの協定に基づく返還を認めている²³⁾。さらに、11月には、1,496台のうちの5台が、実際にボリビアから返還された。

また、12月からは、チリ政府とボリビア政府の間で盗難車の返還に関する協議が開始された。この結果、2012年2月に、ボリビアで発見され、元の持ち主も特定された1,489台の盗難車について、順次返還が行われることになったが、返還直前に、ボリビア政府が手続きを延期する事態が発生した。返還に関しては、チリ国家検察（Fiscaía Nacional）とボリビアの検察が、端緒となる6台の盗難車の返還について、協議を重ねながら法的手続きを進めていたが、ボリビア外務省が返還を延期すると通告してきた。その理由は、メルコスル内で作成された自動車の返還協定をチリが批准していないとのことであった。チリとボリビアの検察が返還にあたって法的根拠としたのは、米州機構（OAS）において1992年にパハマのナッソーで調印された「刑事事件に関する

23) ‘Fiscalía nacional pedirá a Bolivia que devuelva autos robados,’ *El Mercurio*, 2011. 8. 26.

米州相互協力協定 (Convención Interamericana de Asistencia Mutua en Materia Penal)」や、国連の枠組で2000年にパレルモで調印された「国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約 (Convención de Naciones Unidas Contra la Delicuencia Organizasa Transnacional, 日本語略称「国際組織犯罪防止条約」)」を含む複数の二国間、多国間条約であったが、交渉を担当したチリのアジャラ検事総長代理 (Alberto Ayala) によると、「ボリビア外務省は、チリ検察が根拠とした法的手段については言及せず、チリがメルコスルの協定を批准していないことを (返還拒否の) 根拠にしている」とのことであった²⁴⁾ 彼はチリ外務省に書簡を送り、その中で、ボリビア外務省による法的決定を、チリ外務省が了解しているかどうかを明らかにしたうえで、もしそうでなければ、チリ検察が根拠としている協定での履行をボリビア外務省に要求してほしいと求めている。また、チリ検察は引き続き盗難車返還の手続きを進めてゆくとの考えも表明している。

しかしながら、2日後の2月3日にはこの法的問題が解消されることとなった。ボリビア税関のアルダヤ長官 (Marlene Ardaya) が、チリをはじめとする南米各国に対し盗難車の返還手続きを開始すると発表したのである。その根拠となる協定は、先にチリ検察が根拠としていた「刑事事件に関する米州相互協力協定」であり、返還が不可能であると通告していたボリビア外務省に対してボリビア税関がこの米州の協定での返還を働きかけた結果、素早い返還手続きが可能となった。ちなみに同日、チリのアジャラ検事総長代理がチリ外務省を訪れ、政府が検察を支援することと、議会が、直接的な返還を可能にする協定を批准するであろうとの見解を示した²⁵⁾ 最終的には、2月23日にボリビア外務省が、570台の盗難車の返還を45日以内に行うと発表した。

24) 'Cancillería bolivina frena la devolución de autos robados,' *El Mercurio*, 2012. 2. 1.

25) 'Bolivia flexibiliza posición y se abre a la entrega de autos robados en Chile y Sudamérica,' *El Mercurio*, 2012. 2. 4.

3 結 語

ボリビア・チリ経済補完協定の推進によっても、両国間の貿易にはいくつかの問題が横たわっている。1993年の締結以来、15回にわたる追加議定書の調印を経ても、貿易量が大きく増加しているとは言えない。また、自由貿易協定への昇格も暗礁に乗り上げたままである。また、水面上の貿易関係である経済補完協定がある一方で、水面下の関係とも言える中古車の密輸問題は両国間に長く横たわり続けている。

本稿では、表の経済補完協定と、裏の中古車密輸問題を同時に扱うことで、チリとボリビアとの間に横たわる貿易問題について概観したが、分析年数が限られているため、全体像を描いたとは言い切れない。次稿では分析範囲を拡げ、より多角的な分析視野によって、両国経済関係についてその特徴を追うことを目的としたい。

参 考 文 献

- [1] 道下仁朗 (2010), 『チリの FTA 戦略と日本・チリ EPA の現状』, 『松山大学論集』, 第 22 巻第 5 号, pp. 29-51.
- [2] DIRECON (2008), *Relaciones Económicas entre Chile y Bolivia : Evaluación a 15 Años del ACE 22*.