



地域マスター プラン2035

モビリティ・ロジスティクス



中米地域、2023



機関本部



事務局長

フランシスコ A. リマ メナ

副事務局長

ジェラルディン・グース・ヨキシユ

官房長

マリオ・ロドルフォ・サラザール

官房室長

ミルトン・リバス

SIECA カウンターパート 技術専門家

経済統合・貿易円滑化・運輸総局長

エドゥアルド・エスピノサ・バルベルデ

運輸・インフラ・物流局長

カルロス・アルベルト・モレノ・カルモナ

ロジスティクス・モビリティ部長

セザール・アウグスト・カスティージョ・モラレス

技術評議会スペシャリスト

ホセ・ビニシオ・マルティネス・アルドン

海上輸送スペシャリスト

アントニオ・ダニエル・アセンシオ・マロキン

地理情報システム（GIS）コンサルタント

ハロルド・エドゥアルド・エレラ・サンチェス



SIECA 経済統合研究センター所長

エディス・フローレス・デ・モリーナ

経済統合部長

ウィリアム・ガルシア

貿易円滑化部長

ジャディ・バジャダレス・グディエル

総務・財務部長

カルミナ ガルベス モラン

協力・プロジェクト部長

リカルド・タデオ・マルティネス

法務部長

マリオ・リカルド・ガジャルド・ラミレス

IT・コミュニケーション部長

カルロス・ロベルト・メヒア・ヘンリケス

コミュニケーション部長

ミズトル・メヒア

戦略企画・効果改善局アドバイザー

カルメン・ロメロ

パナマ SIECA 代表アドバイザー

ノーマン・ハリス



独立行政法人 国際協力機構

- ・ 社会基盤部 都市・地域開発グループ
- ・ 中南米部 中米カリブ課
- ・ JICA エルサルバドル事務所
- ・ JICA グアテマラ事務所
- ・ JICA ホンジュラス事務所
- ・ JICA ニカラグア事務所
- ・ JICA パナマ事務所
- ・ JICA コスタリカ支所

JICA 調査団（JST）

- ・ 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル（OCG）
- ・ 日本工営株式会社（NK）
- ・ 株式会社アルメック（ALMEC）
- ・ 一般財団法人 国際臨海開発研究センター（OCDI）
- ・ 株式会社国際開発センター（IDCJ）

中米経済統合事務局 (SIECA)
無断転載禁止
SIECA | 2023
4 avenue 10-25 zone 14, Guatemala City, Guatemala, 01014
+502 2368 2151
info@sieca.int
<https://www.sieca.int>



地域マスター プラン2035 モビリティ・ロジスティクス

中米運輸交通大臣審議会 **COMITRAN**
中米経済統合担当大臣審議会 **COMIECO**
中央アメリカ・パナマ・ドミニカ共和国財務大臣審議会 **COSEFIN**





フォンセカ湾（ホンジュラス）



目次

	内容	ページ
1.	略語表	6
2.	巻頭のご挨拶	9
3.	はじめに	11
4.	既存の交通網 中米道路（CA）	13
5.	ビジョンと戦略目標	14
6.	11 の戦略回廊に基づくモビリティ開発	16
	6.1 中米地域におけるモビリティ・物流開発戦略	16
	回廊 1： 太平洋回廊（グアテマラ／メキシコ（GT-MX） - パナマ（PA））	18
	回廊 2： 内陸回廊：エル・セイボ／チリキ（GT-PA）	20
	回廊 3： パンアメリカン回廊：エルサルバドル／ホンジュラス（SV-HN） - メキシコ／グアテマラ（MX-GT）	22
	回廊 4： 大洋間回廊：グアテマラ（GT） - ホンジュラス（HN）	24
	回廊 5： 大洋間回廊：エルサルバドル（SV） - ホンジュラス（HN）	26
	回廊 6： 大洋間回廊：ホンジュラス（HN）	28
	回廊 7： 大洋間回廊：エルサルバドル（SV） - ホンジュラス（HN）	30
	回廊 8： 大洋間回廊：エルサルバドル（SV） - グアテマラ（HN）	32
	回廊 9： 大洋間回廊：ニカラグア（NI）	34
	回廊 10: 大洋間回廊：コスタリカ（CR）	36
	回廊 11: 大洋間回廊：パナマ（PA）	38
	6.2 戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊の段階的整備	40
7.	短期行動計画（IAP）	42
8.	必要な投資と資金調達メカニズム	45
9.	モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン 2035 のためのメカニズム	50
10.	最終的な検討事項	54



1. 略語表

A	
AAGR	年平均成長率
AEO	認定事業者

C	
CABEI	中米経済統合銀行
C.A.	中央アメリカ
CBM	国境管理モデル
CEIE	SIECA 経済統合研究センター
CLI	ロジスティクス部門間会合
COCATRAM	中米海上輸送委員会
COMIECO	中米経済統合担当大臣審議会
COMITRAN	中米運輸交通大臣審議会
COSEFIN	中央アメリカ・パナマ・ドミニカ共和国財務大臣評議会（COSEFIN）
COVID-19	新型コロナウイルス
CR	コスタリカ
CTRML	中米物流・ロジスティックス委員会

D	
DSR	債務返済比率
DUCA	中米共通の税関申告フォーム

E	
EC	欧州委員会
ECLAC	国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会
ERAM	地域環境枠組み戦略 2015-2020(Estrategia Regional Ambiental Marco 2015-2020)

G	
GAM (CR)	サンホセ都市圏
GIS	地理情報システム
GT	グアテマラ

H	
HN	ホンジュラス

I	
IADB	米州開発銀行
IAP	短期行動計画

J	
JST	JICA 調査団

L	
LAZ	流通団地

M	
M/P	モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン 2035
MTI (NI)	運輸・インフラ省（ニカラグア）

N	
N/A N/D	該当なし／利用不可
NI	ニカラグア

O	
OSBP	ワンストップボーダーポスト

P	
PA	パナマ
PCU	乗用車換算台数
PENLOG/PNLOG	物流・ロジスティックス国家戦略計画
PMRML	モビリティとロジスティックスに関する中米地域政策枠組み
PPP	官民提携

R	
RCSD	元利金返済カバー率
RFID	無線周波数装置
RICAM	メソアメリカ国際道路網整備ネットワーク
RTV	車両技術改定
S	
SDG	持続可能な開発目標
SEA	戦略的環境アセスメント
SEZ	経済特別区域
SICA	中米統合機構
SIECA	中米経済統合事務局
SSS	短距離海運
SV	エルサルバドル
T	
TELCA	リモン（コスタリカ）における貨物電気列車
U	
USAID	アメリカ合衆国国際開発庁
USD	米ドル



貨物



中米諸国の国旗（グアテマラ SIECA 本部）



2. 巻頭のご挨拶

SIECA

フランシスコ A. リマ メナ
事務局長
SIECA



「モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン 2035」は、モビリティとロジスティクスに関する地域枠組み政策（PMRML）の実現を目指し、2017 年 12 月に開催された SICA 議長・首脳通常会合において出された指示に従い、中米地域全土において 5 年以上に亘って実施した調査・分析・計画・協議の結果です。

中米地域の経済統合と域内市場の活性化をいっそう進めるために、国境インフラの質、越境にかかる管理・手続きの標準化、管理担当政府機関の技術的能力強化、規制・手続きにかかる民間セクターの啓蒙、越境手続き自動化のための技術の導入など、様々な改善が必要となります。

このマスタープランは、地域経済統合にかかる課題の中でも最も重要な課題のひとつである交通インフラストラクチャーに注目した先見のかつ革新的な地域計画です。上位政策のビジョンに従い、道路、空港・航空、港湾・海運、鉄道、都市物流、国境管理という 6 つの戦略軸においてインフラプロジェクトのポートフォリオを構成し、それらの実施を通じて、中米地域を人の移動と物資輸送のためのハブにすることを目指します。また、このマスタープランは持続可能な開発目標（SDGs）に従い、気候変動や環境問題に配慮しつつ生産性や競争力の向上に貢献します。

さらにこのマスタープランは、地域モビリティとロジスティクスにかかるビジョンと戦略プロジェクトを示すだけでなく、実施にかかる戦略とそれに対応したガバナンス・モデルを示しています。また、プロジェクトのポートフォリオだけでなく、その実施に関わる制度・規制や資金調達も考慮されています。要約すれば、マスタープランは、インフラプロジェクトの優先順位を明確にするだけでなく、地域や国の制度的枠組みを考慮しながら、その実施に必要なメカニズムを提案する包括的な地域計画となっています。このマスタープランの承認において、中米地域の関連各機関が主導的な役割を果たしたことは特筆すべきです。

最後になりますが、この取り組みは中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）、中米経済統合担当大臣審議会（COMIECO）、中央アメリカ・パナマ・ドミニカ共和国財務大臣審議会（COSEFIN）のリーダーシップと関連各セクター間の調整を通じて可能となり、また、このイニシアティブの締結は、中米地域の持続可能な開発アジェンダにおける国際協力機構（JICA）の強力な支援と地域統合アジェンダにおける中米経済統合事務局（SIECA）の継続的な技術支援により達成されたものであることを申し添えます。

JICA

小野寺誠一
理事
国際協力機構（JICA）



日本政府は、中米統合機構（SICA）からの要請を受け、「持続的な経済開発・地域統合のための中米地域物流ロジスティクス開発マスタープラン策定支援プロジェクト」を実施することを決定し、独立行政法人国際協力機構（JICA）が実施いたしました。

JICA は、2019 年 11 月から 2023 年 6 月までの間、株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、日本工営株式会社、株式会社アルメック（ALMEC）、一般財団法人国際臨海開発研究センター（OCDI）、株式会社国際開発センター（IDCJ）の共同企業体で株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバルの柴田純治氏を団長とする調査団を数次にわたり現地に派遣いたしました。

調査団は、現地調査を実施する中で中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）に代表される地域の枠組みを通じて、コスタリカ共和国政府、エルサルバドル共和国政府、グアテマラ共和国政府、ホンジュラス共和国政府、ニカラグア共和国政府、パナマ共和国政府及び中米経済統合事務局（SIECA）の関係者と協議を通じた合意形成を行い、ここに本報告書が完成する運びとなりました。

報告書は、貴重な情報、分析を踏まえ、中米地域の物流及び旅客交通の包括的な改善のための開発方針・プログラムを提言しています。

この報告書が、中米の経済統合の枠組みの中で、持続可能な地域の成長に寄与するとともに、中米地域と日本の友好親善のいっそうの発展に役立つことを願うものです。

最後に、本事業にご協力とご支援をいただいた全ての関係者各位に対し、心より感謝申し上げます。



道路輸送（ニカラグア）



3. はじめに

この「モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン2035（以下、M/P2035）」の要約は、広く輸送・モビリティ・ロジスティクス分野の関係者の皆様にマスタープランの概要をお伝えし、M/P2035の実施促進を図ることを目的としています。

2017年12月の中米統合機構（SICA）加盟国首脳会議の指示に従い策定されたM/P2035は、中米地域内で特定された11の戦略輸送回廊に注目し、域内の輸送手段の開発・整備にかかる短・中・長期のビジョン、アクションプラン・プロジェクトから構成され、その強化・近代化のための戦略（指針）を示しています。その一環でM/P2035は、2035年を計画の達成目標年次として、段階的な整備方針に加えて、実施のための財政・組織にかかる階層的仕組みも提案しています。

また、このM/P2035は、輸送・モビリティ分野における上位の政策枠組みである「地域モビリティ・ロジスティクス枠組み政策（PMRML）」を参照し、さらにPMRMLの枠組みで策定された各国の物流・ロジスティクス国家計画（PNLOG/PENLOG）に示される計画・プロジェクト、実績を踏まえて策定されています。

M/P策定のための準備作業は、中米物流・ロジスティクス委員会（CTRML）が中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）から計画策定にかかる調整を指示された2020年初頭から本格的に始められました。CTRMLは、中米経済統合事務局（SIECA）の支援、JICA調査団による技術協力、SIECAによる調整・指導の下での官民両部門の様々な関係機関、国内組織、国際機関からの支援、およびロジスティクス部門間会合（CLI）の支援を受け、中米6カ国で入手可能な関連情報を収集・分析しました。これらをもとにM/P2035策定の土台となる報告書が作成されました。

このM/P2035（要約）は全7章で構成されています。

第1章では、社会、経済、地理的枠組みの観点および収集したデータの分析から得られたM/P2035で取り組むべき課題を整理しています。

第2章では、社会経済、環境、法的枠組みおよび中米地域と各国の国土空間開発政策について分析・整理しています。

第3章では、M/P2035実施を通じて達成すべきビジョンと戦略目標、およびPMRMLの指針である分野横断及び輸送機関別の開発戦略について記述しています。

第4章では、提案された11の戦略回廊それぞれについて戦略目標を示し、目標達成のために実施すべきプロジェクトを示しています。

第5章では、M/P2035実施の第一歩として行うべき短期プロジェクト（2025年まで）と行動計画を説明しています。

第6章と第7章では、時間軸、財政および制度的側面からM/P2035の実施体制について述べています。ここで提案されるM/P2035実施のための資金調達の仕組みや財源は、まずは各国の法律や優先事項に従って中米各国政府の裁量下で検討されるべきものであり、その意味で拘束力のない例示的なものとして理解されるべきものです。

M/P2035策定にあたり土台となる前提条件と将来予測は、中米地域各国の戦略品目の貿易に注目し、また、戦略交通モデルを利用した貨物需要予測に基づいています。現状と将来の見通しを見極めるために、主な関係者への一連のインタビュー調査、貿易統計及び中米共通の税関申告フォーム（DUCA）のデータ分析を行い、さらに、COVID-19パンデミック後に荷主・輸送事業者へのインタビュー調査と交通量調査を実施しました。中米地域の時間軸・空間開発シナリオ代替案の策定過程では、GISツールと戦略交通モデルを用いました。M/P2035の人口枠組みの設定においては、国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（ECLAC）と各国の統計機関の人口動態予測を利用し、これをもとに2035年までの人流にかかる交通量予測を行いました。なお、ECLAC、各国の中央銀行および財務省のデータを基に各国の国民所得予測を分析し、中米地域内の所得格差が縮小されるような経済成長枠組みを提案しています。さらに各国の主要戦略産業部門のデータを用い、メキシコ、米国、欧州との貿易関係の拡大や、アジア太平洋や中東等の新たな経済パートナーとの貿易拡大も検討しています。

M/P2035の戦略と行動計画・プロジェクト形成においては、世界的課題である気候変動、持続可能な開発目

標（SDGs）および、デジタルトランスフォーメーション（DX）の流れにも配慮しています。

中米地域の貨物輸送とロジスティクスに影響する様々な側面を総合的に取り組み、地域モビリティとロジスティクスにかかる統合的なシステムを構築するため、3つの空間軸：レベル1（地域レベル）、レベル2（回廊レベル）、レベル3（各国レベル）という空間枠組みを用意し計画を策定しました。

なお、モビリティに関わる具体的な提案については、裏付けとなる各国内及び各国間の人流データが不十分であった為、M/P2035では詳しく触れていません。関連して、各国の都市内の人や物（都市内小口物流）の流れに関するデータを体系的に収集・報告する仕組みや組織がないことが分かっています。この問題の重要性と地域交通との関連、すなわち、総合的な都市交通・物流システムを構築するための基礎として、地域の主要都市（レベル3）における都市交通調査の実施を今後の懸案事項として指摘しています。

中米地域全体で競争力のある物流システムを支える複合一貫輸送（マルチモーダル輸送）システムを構築するためには、近隣諸国間の協調が欠かせません。この意味において、レベル1（地域レベル）とレベル2（回廊レベル）で開発戦略とプロジェクトを統合的に示したM/P2035はこれまでにない総合的な計画となっています。また、3階層の空間レベルによる取り組みは、現在アクセスが困難な都市・地域の繁栄をもたらす戦略回廊のプログラム形成につながり、地域の公平な発展を促します。先に述べたように、M/P2035は都市交通問題に対して直接的に取り組んではいませんが、地域規模での統合されたモビリティ・ロジスティクスシステムの構築に向けた確かな一歩を踏み出すための道標となっています。今後、M/P2035は目標年次の更新、戦略・行動・プロジェクト内容の更新・見直しが求められますが、まずは短期的な活動の実施を通じて各地域の組織力を強化しつつ、関係者の皆様との協働のもと益々有益なものとなることを期待します。



道路（グアテマラ）

4. 既存の交通網 中米道路（Carreteras Centroamericanas : CA）

地図1

出典：JICA 調査団

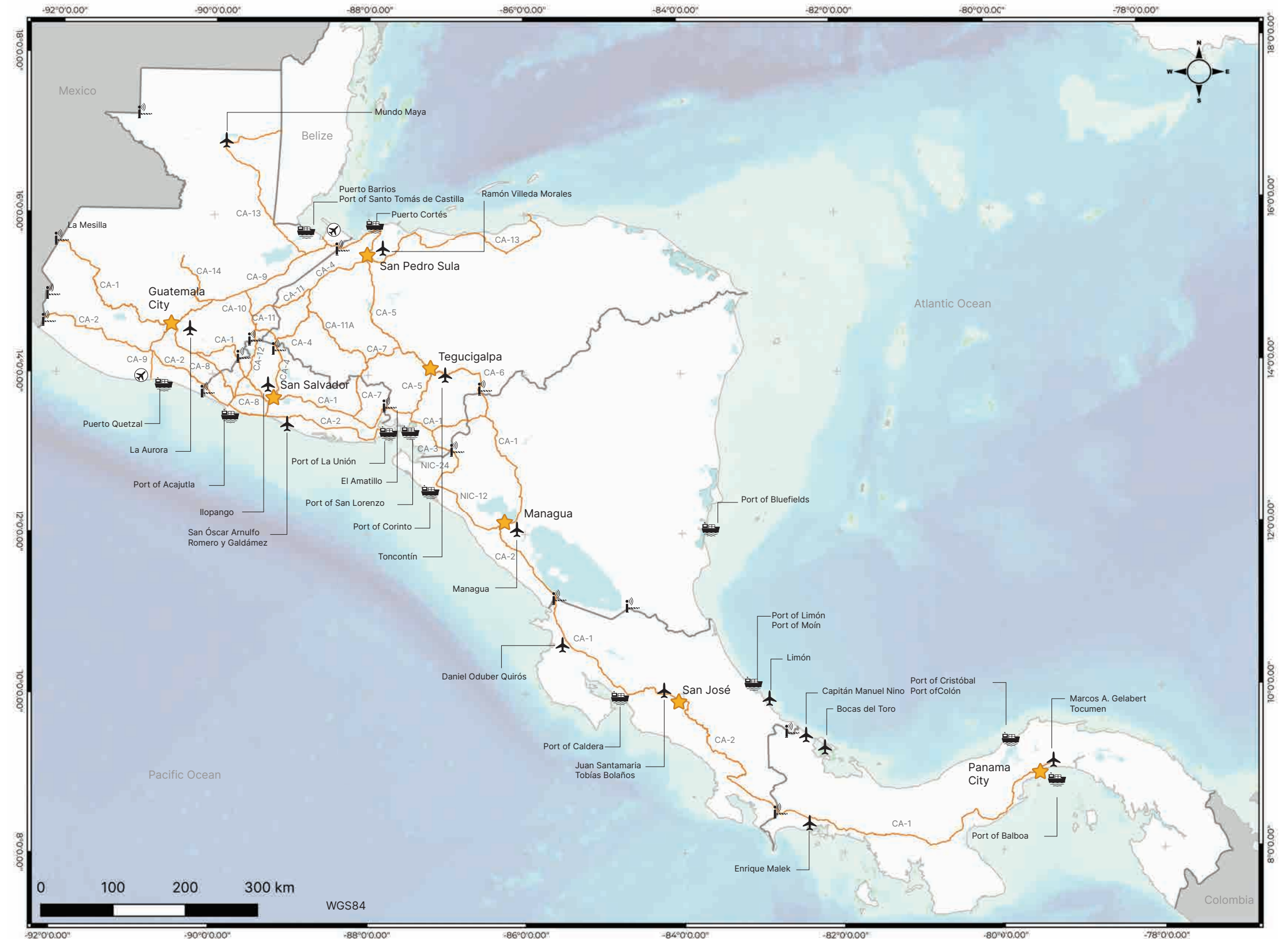
運輸交通にかかるインフラとサービスは世界中の人々の移動や物資の輸送に欠かすことのできないものであり、輸送容量・品質は国や地域の経済発展を大きく左右します。COMITRAN は、人と物の移動のための世界標準レベルのロジスティクスプラットフォームを中米地域に構築し、効率的サプライチェーンの導入促進、また、適切な人口配置を通じて、中米地域全体の産業多様化、競争力強化、そして貿易量拡大を目指します。

現在、中米地域には 14 万 8,000 キロメートルに及ぶ道路、鉄道、港湾、運河、空港、越境施設などの広域交通インフラが整備されています。中でも陸上輸送はこの地域で利用される重要な輸送手段です。

地図 1 に重要港湾、国際空港、国境を結ぶ人流・物流回廊を示します。

凡例

- 中米道路
- 既存港
- 既存空港
- 国内空港
- 国境
- 首都
- 国境
- 水域





5. ビジョンと戦略目標

M/P2035 は、競争力があり、効率的、効果的、安全で強靱な地域モビリティおよびロジスティクス・システムを構築することを目的としたビジョンと戦略目標を提示している。

ビジョン

" 中米は、有機的に機能するサプライチェーン、多様な貿易、強化された地域補完性、バランスの取れた持続可能なバリューチェーンとともに、適切な輸送手段を人々に提供し、自然と調和しながら市民の生活の質を向上させる空間開発を行う、統合された競争力のある地域となる。 "

全体目標

競争力があり、効率的で、効果的で、安全かつ強靱な地域モビリティとロジスティクス・システムを構築し、様々な交通手段を統合して、国、地域、グローバル・レベルで人々を適切に移動させ、バリューチェーンを促進する。

戦略目標

- ・ 頑丈で競争力があり、安全で確実な、回復力があり冗長性のある地域間のインターモーダル輸送システムの開発
- ・ 空間開発と経済生産性、地域統合に貢献する輸送・物流ネットワークの構築
- ・ インフラと関連サービスを改善し、共通の統合された効率的な国境横断手続きの実施による地域内の輸送と物流の効率性と品質の向上
- ・ 都市の貨物輸送による交通渋滞に対する効率的で持続可能な都市物流の推進

M/P が提案する戦略は、地域規模（地域レベル、回廊レベル、国レベル）ごとに分類され、地域モビリティ・ロジスティクス枠組み政策（PMRML）に合致しています。

表 1：PMRML と M/P2035 のガイドライン

1	地域バリューチェーンの構築と強化に貢献	マスタープランは、中米経済の持続可能な成長を促進するために、地域バリューチェーンの構築と強化を優先させる。
2	物流・人流のコストと時間を削減	すべての分野別政策は、国内／地域物流のパフォーマンス向上とコスト削減に貢献する。
3	地域のインフラと貿易拠点の質と利便性を向上	交通、物流、人流に関するインフラ整備を最適化するとともに、物流回廊（国・地域）を開発する。そのためには、この政策やその他の関連政策で検討されているものも含め、首尾一貫した補完的な行動が必要である。
4	持続可能なモード間連携	補完的な複合一貫輸送と統合された輸送・物流システムを推進し、輸送容量の増強を促す。
5	交通・物流業務の不安を軽減	交通・物流の課題への対策を統合し、リスク要因の適切な分類と監視を行い、官民間の協調的取り組みを促進する。
6	環境と社会に対する外部不経済を削減	分野別政策は、環境・社会に関する外部不経済（公害、エネルギー消費、気候変動への適応と緩和）の削減、または、基本的な社会的側面（交通安全、事故削減、公共交通機関の改善）を保証する。
7	輸送における ICT ツールの導入／利用を促進	効率的な物流・人流システムを確保するため、情報通信技術の利用を促進する。貨物のトレーサビリティ、荷役技術、統合された物流チェーンの構築、高品質でコスト効率の高いサービスを実現するための移動性の向上を目的とする。
8	統合された首尾一貫した規制・制度の枠組みを確保	モビリティ、物流、国際輸送に関連する規制を強化するだけでなく、適切な制度環境の構築と情報の発信・普及に重点を置き、単一の法的枠組みで部門別の法整備を推進する。
9	部門別計画ツールの導入	短期・中期・長期のビジョンに基づき、インフラ整備に持続可能性を促進する空間計画ツールを取り入れる。
10	技術研修と組織の能力開発を推進	部門別政策は、部門別枠組みを計画、実施、監視、評価するためのトレーニングと適切な人材の提供を規定する。
11	戦略的モニタリング・評価ツールの使用	各分野で設定された目標に対する改善とその影響をフォローアップするための監視・評価システムを確立する。
12	地域マスタープランと国家計画との整合性を促進	PMRML と国家計画との一貫した整合性を図り、行動の互換性を確保する。

出典：PMRML 及び JICA 調査団



表 2：M/P の戦略目標と PMRML の一般ガイドラインとの関係

番号	戦略目標	PMRML 一般ガイドライン											計画
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	頑丈で競争力があり、安全で確実な、回復力があり冗長性のある地域間のインターモーダル輸送システムの開発	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
2	空間開発と経済生産性、地域統合に貢献する輸送・物流ネットワークの構築	x	x		x		x			x	x	x	x
3	インフラと関連サービスを改善し、共通の統合された効率的な国境横断手続きの実施による地域内の輸送と物流の効率性と品質の向上		x				x	x	x		x	x	x
4	都市の貨物輸送による交通渋滞に対する効率的で持続可能な都市物流の推進		x				x				x	x	x

出典：JICA 調査団

戦略目標は、以下のセクター軸により構成されています。

- ・ 2つの横断軸（1. 生産と貿易、2. 人とモビリティ）
- ・ 6つのセクター軸（1. 道路インフラと陸上輸送、2. 海運—港湾、3. 航空—空港、4. 鉄道輸送、5. 連携した国境管理、6. 都市物流）

各軸における M/P の領域は以下の通りです。

横断軸：



1. **生産と貿易**：コネクティビティ戦略、インフラ、技術、物流回廊を通じて、モビリティ、ロジスティクス、貿易、生産性を向上させ、中米の経済発展を後押しする。

2. **人とモビリティ**：人口と中米地域の訪問者数の両方が増加しており、旅客輸送の需要を満たすために、効率的で安全なインフラ、サービス、技術を地域に整備することが、中米の経済発展やモビリティにとって重要である。

部門軸：



1. **道路インフラと陸上輸送**：中米の道路インフラは、国際、地域、国レベルでの貨物および旅客の輸送を促進するので、地域の経済発展に不可欠であることを考慮し、輸送の安全性、質、効率を保証する。

2. **海運—港湾**：海運と港湾における世界貿易の鍵は、設備と人材の質であることを鑑み、ロジスティクス・プロセスを改善し、地域の経済発展を促進する。
3. **航空—空港**：航空輸送は陸上輸送を補完するものであり、中米の貿易と観光に不可欠であることを考慮し、競争力を向上させ、商業化と人の流入の戦略地点となるべく、インフラとサービスの面で航空輸送が抱える課題を克服する。
4. **鉄道輸送**：中米全土の鉄道網とその相互接続、および各国内の派生鉄道網の復旧に貢献し、統合モビリティ・ロジスティクスシステムの一部とする。
5. **連携した国境管理**：国境通過における移動とロジスティクスの効率を向上させるために連携を強化し、地域全体で共同の取り組みを必要とする認定事業者制度を推進する。
6. **都市物流**：モビリティ、交通、ロジスティクスに関する各国の種々の空間計画から派生する、安全で、献身的で、環境に配慮した、効率的で持続可能なセクター別プロジェクトを推進する。

戦略的環境アセスメント (SEA)

国連の持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確保した上で、M/P2035-SEA を策定しました。SDGs-SEA の枠組みは、以下に貢献することがされています。

- ・ M/P2035 の横断軸とセクター軸、および戦略の指針となる
- ・ 戦略やプロジェクトと SDGs との整合性を評価することで、M/P2035 を強化する
- ・ SDGs に準拠し、M/P2035 の横断軸とセクター軸の中でプロジェクトの対象を評価する。

PMRML が M/P の開発を推進する総合政策であり、PMRML の戦略目標は SDG-SEA の枠組みの基盤となります。

PMRML は、生産性、アクセス、気候変動、堅牢性に対応する目標を網羅しており、食糧安全保障、健康、ジェンダー、海洋資源、保護地域といった SDGs の観点も含まれています。気候変動と環境保護の観点から、地域環境枠組戦略 2015-2020 の視点を反映しています。



道路インフラ（ニカラグア）



6. 11 の戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊開発

M/P2035 は空間軸と時間軸の2軸を組み合わせて構成されています。空間軸においては 1) 地域レベル、2) 回廊レベル、3) 各国レベルという広がりによって空間開発対象を捉えつつ、中米地域の経済発展に資する戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊の開発・整備を整理・提案しています。一方、短期、中期、長期という時間軸を設定し、戦略目標を段階的に達成するシナリオを示しています。この回廊開発アプローチの実現には回廊に関わる複数国の政策調整が極めて重要です。また、調整の結果として、交通インフラや経済特区（SEZ）開発投資への投資家や金融機関の意思決定が促されることが期待されます。

6.1 モビリティ・ロジスティクス開発戦略

戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊とは、貿易振興と域内産業連携促進のために、複合一貫輸送インフラを通じて貨物や旅客の発着地を連結する回廊と定義されます。回廊開発アプローチは、分断されている地域を結び付け、地域の一体的な開発と成長を促進する開発戦略です。M/P2035 は、11 の戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊を特定し、各回廊のプロジェクトおよび実施スケジュールを示しています。

戦略回廊プロジェクトの主な目的は、地域経済統合を促進し他国との貿易関係を強化するために中米地域内の輸送力と品質を向上させることです。

C1 太平洋回廊整備は、中米地域すべての国々を貫く最も重要な交通軸として、C1 回廊全体の輸送能力と速度を向上させ、また、代替ルート整備や様々な輸送手段を通じて C1 回廊輸送の冗長性を改善することを目指しています。

C4、C5、C6、C7、C8、C9、C10、C11 回廊整備は太平洋と大西洋を結び、輸出入及び流通にかかるコスト削減を目指します。その為に、道路・鉄道の改良を行い、回廊沿いの産業振興を後押しします。

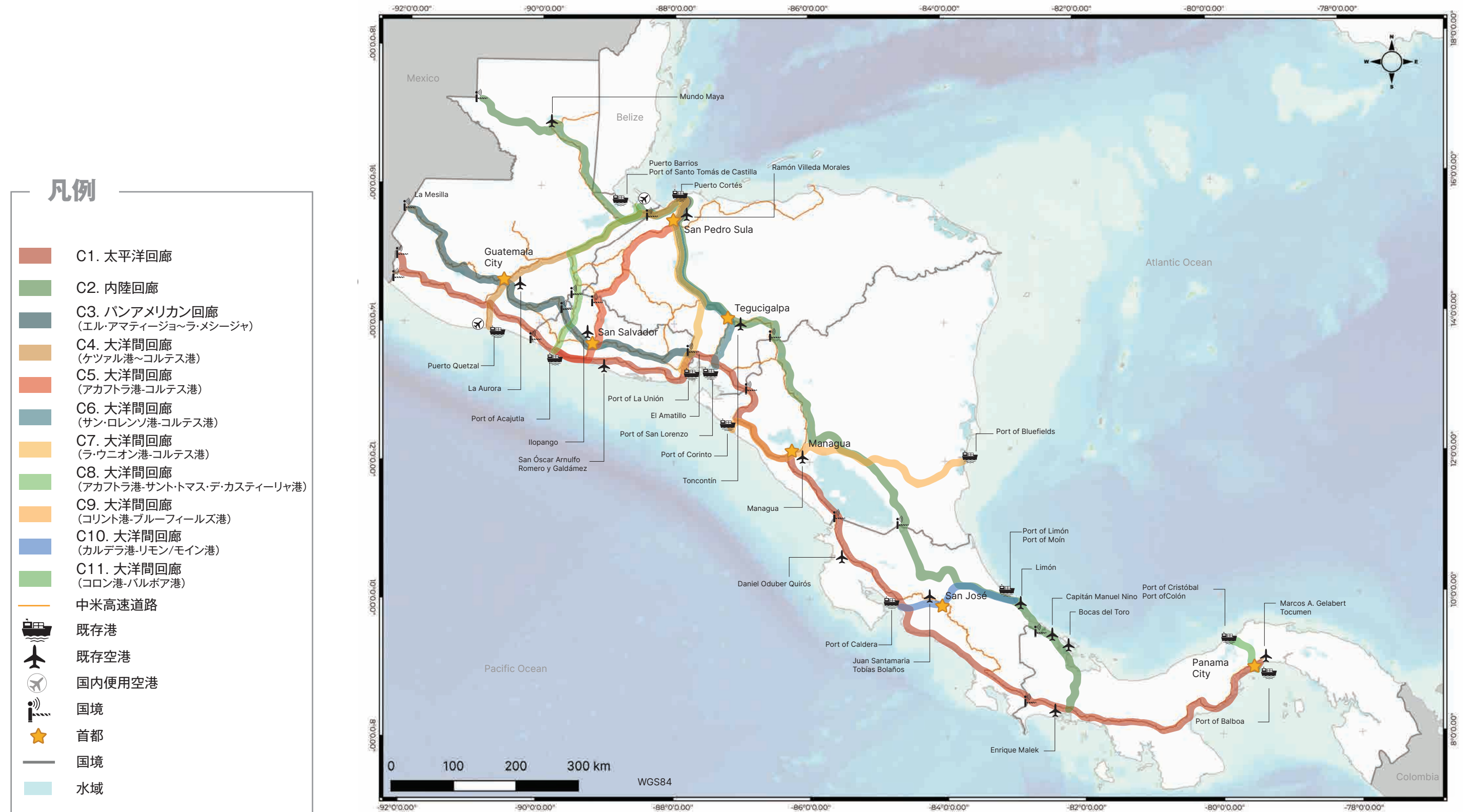
C2 回廊（内陸回廊）は C1 回廊にほぼ並行する C1 の代替ルートとして位置づけられ、同時にこの回廊沿いの低開発地域の生産者へのアクセスを改善し、競争力向上に資することが望まれます。

11 の戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊整備は、輸送インフラ整備と回廊・地域開発とが一体となることを通じて、中米地域全体の発展に資することが期待されます。

既存の中米道路ネットワークと戦略回廊

地図 2

出典：JICA 調査団





C1

太平洋回廊

グアテマラ/メキシコ (GT—MX) - パナマ (PA)

解説

C1は、テクン・ウマン国境(MX-GT)からパナマ・シティ(PA)まで、中米の太平洋岸を南北に走る国際幹線道路である。ホンジュラスを除く中米の主要都市は、この回廊の近くに位置している。この回廊は、世界貿易の海上ルートであるパナマ運河とつながる中米経済の原動力である。

貨物輸送

メキシコとグアテマラを結ぶテクン・ウマン国境を経由して、中米諸国へ日々物資が輸入される主要ルートである。

グアテマラとエルサルバドルを結ぶペドロ・デ・アルバラド／ラ・ハチャドゥーラ国境では慢性的な交通渋滞が発生している。

ケツアル港は、北部地域への砂糖の輸出、石油、トウモロコシ等の輸入の玄関口であり、ケツアル港 - コルテス港を結ぶ大洋間回廊（C4）とつながっている。

砂糖はコリント港（NI）、アカフトラ港、ラ・ウニオン港（SV）の主要輸出品であり、石油と穀物は主要輸入品である。

エルサルバドルの太平洋岸における重要なインフラプロジェクトであるラ・ウニオン港の活性化にも取り組んでいる。

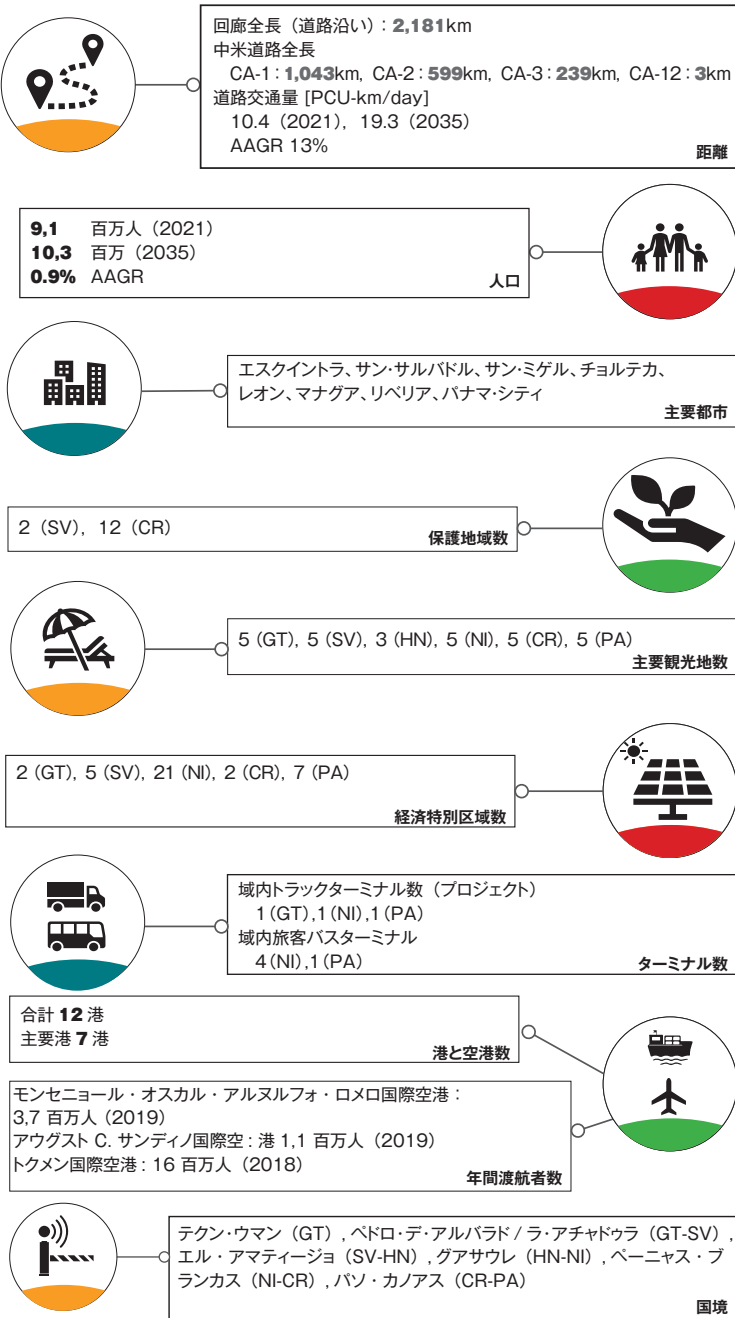
コリント港はニカラグアの主要貿易港であり、2 番目に重要なクルーズ船の港である。

サン・ロレンソ港は、ホンジュラスの太平洋への出入り口であり、酸化鉄や砂糖の輸出、石油や自動車の輸入拠点である。サン・ロレンソはコルテス港と大洋間回廊（C5）で繋がっている。

ヒカロ・ガランとグアサウレ間の道路は、劣化しつつある。

バナナは、コスタリカのカルデラ港から輸出され、同港より原油や建設資材が輸入されている。

パナマ郊外のコンテナターミナルは、著しく発展してきている。



インフォグラフィック 1: C1 データシート

Source: JST

No.	コード	国	プロジェクト
1	MCA4	C.A.	Short-sea-shipping Project
2	VC01	CR	N1: Road Development: Barranca-Limonal -Cañas
3	VC02	CR	N2: Road Development: Palmar Norte-Paso Canoas
4	VC11	CR	N27: Road Widening: San José-Caldera
5	VC14	CR	Rehabilitation Section: Radial Pozón - Quebrada Ganado
6	VC15	CR	N1: Road Development: San Ramón-Barranca (development of a third lane)
7	MC1	CR	Caldera Port: Expansion
8	MC2	CR	Caldera Port: Breakwater Reinforcement
9	MC3	CR	Golfito Port: Improvement
10	MC4	CR	Quepos Port: Improvement
11	AC10	CR	Master Plan Project in Liberia Daniel Oduber Quirós International Airport
12	AC11	CR	Cargo Terminal Development in Liberia Daniel Oduber Quirós International Airport
13	RC11	CR	Pacific Train Project (Puntarenas - Puerto Caldera - Ciruelas)
14	UC3	CR	Peñas Blancas: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
15	UC4	CR	Paso Canoas: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
16	UC8	CR	Port of Caldera & Central Valley: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
17	VS04	SV	CA-2: Reconstruction of Melara Bridge (damaged by Hurricane Ida in 2009)
18	VS05	SV	CA-2 W: Road Widening, La Hachadura - Acajutla (CA-12 S in part)
19	VS07	SV	CA-2: Manuel José Arce Bridge (La Hachadura Border)
20	VS08	SV	CA-2: Full expansion of corridor to 4 lanes (or segments with a third lane); Zacatecoluca to La Unión segment, 70 Km approx. (East)
21	VS09	SV	CA-2: Expansion of corridor to 4 lanes or third lane, Comalapa - Acajutla section (56 Km)
22	VS10	SV	CA2 Eastern section road: La Libertad Bypass
23	VS12	SV	New layout El Delirio-El Carmen (Opening of intersection CA-2 with CA-1)
24	VS13	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes Sirama-El Amatillo: Sirama (La Unión) - Pasaquina section
25	VS14	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes Sirama-El Amatillo: Pasaquina - El Amatillo section (10 km)
26	VS30	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes, Eastern exit from San Miguel to Sirama (36 km)
27	VS35	SV	RN-14 S: Road enhancement El Triunfo (CA-1 E) - Santiago de Maria - Usulután (CA-2 E)
28	MS1	SV	Acajutla Port: Expansion
29	MS2	SV	La Unión Port: development
30	AS2	SV	La Unión: New airport construction, administration, operation and maintenance
31	AS5	SV	San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez Airport: Passenger Terminal and airside development by four phase
32	AS6	SV	San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez Airport: Cargo Terminal modernization and operation
33	AS7	SV	San Óscar Arnulfo Romero y Galdámez Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
34	RS2	SV	Railway Rehabilitation (San Salvador - San Juan Opico - Sonsonate - Acajutla)
35	RS5	SV	Railway Development (Acajutla - Pedro de Alvarado Customs)
36	US3	SV	El Amatillo: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
37	US4	SV	Acajutla Port: Development of Logistics Activity Zone, LAZ

No.	コード	国	プロジェクト
38	VG02	GT	CA-2 W: Mazatenango - Cuyotenango - San Bernardino Bypass Road Construction
39	VG08	GT	RN-1: El Carmen border - Quetzaltenango Road Improvement
40	VG10	GT	CA-2 E: Escuintla - Taxisco- El Obraje -Pedro de Alvarado Road Improvement
41	VG11	GT	CA-2 W: Escuintla- Santa Lucá Cotzumalguapa - Mazatenango - Retalhuleu - Tecun Umán / El Carmen Road Improvement
42	VG12	GT	Cocales Bypass Road
43	VG15	GT	San Sebastián, Retalhuleu Bypass Road
44	VG18	GT	Cuyotenango City bypass- 2 lanes
45	RG1	GT	Development of Border with Mexico (Bridge rehabilitation at border, Development of Tecun Umán Container Terminal)
46	RG3	GT	Railway Rehabilitation (Tecun Umán - Mazatenango - Escuintla)
47	RG9	GT	Railway Development (Escuintla - Pedro de Alvarado Customs)
48	CG3	GT	El Carmen (GTM-MEX): Border Modernization
49	CG4	GT	Tecún Umán (GTM-MEX): Border Modernization
50	UG6	GT	Tecún Umán: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
51	VH07	HN	CA-1: Reconstruction of Guasirope Bridge
52	MH1	HN	San Lorenzo Port: Improvement
53	UH7	HN	La Alianza - Goascorán: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
54	VN09	NI	R IW2: Improvement (Widening): León - Chinandega (NIC-12A)
55	VN11	NI	R IW6: Improvement (Widening): Guanacaste - Nandaime - Rivas junction (NIC-2)
56	VN16	NI	Widening of the Managua - Chinandega corridor
57	VN17	NI	Widening of Nadaime - Peñas Blancas
58	VN24	NI	Chinandega Bypass
59	VN25	NI	Ring road of the city of Rivas
60	VN38	NI	Expansion of the access road to the Guasale border post
61	VN46	NI	Rehabilitation Section: Villa El Carmen (5.65 km After) - INCAE Entrance (3.75 km Before)
62	VN47	NI	Diriamba City bypass - 2 lanes
63	VN58	NI	Improvement of the Nadaime-Masaya- Peripheric highway
64	MN2	NI	Cruise Terminal Development
65	MN4	NI	Sandino Port: Improvement
66	UN1	NI	Managua: Truck Terminal Development
67	VP02	PA	N1: Road Widening: Corridor 1 (6km) of Las Playas Corridor (La Chorrera - Santa Cruz) (6 lanes, viaduct + road expansion), Province of West Panama
68	VP03	PA	N1: Road Rehabilitation and Widening: Las Américas Bridge - Arraiján (8 lanes)
69	VP06	PA	N1: Alternative road development to Las Playas Corridor: Howard - Veracruz - Vacamonte - Chorrera - Sajalices (Coastal Highway)
70	VP07	PA	Design and Construction of the Fourth Bridge Over the Panama Canal
71	VP08	PA	Design and Construction for Rehabilitation and Expansion of La Concepción Highway (CPA) - Cuesta Piedra - Volcán
72	MP2	PA	Moin Port: Construction of Container Terminal
73	AP1	PA	Tocumen International Airport: Development of terminal 2, cargo warehouse and free trade zone
74	AP2	PA	Tocumen International Airport: Development of 3rd runway, Passenger Terminal 3 and 4

パナマ運河（パナマ）



C1 太平洋回廊

始点：グアテマラ、テクン・ウマン

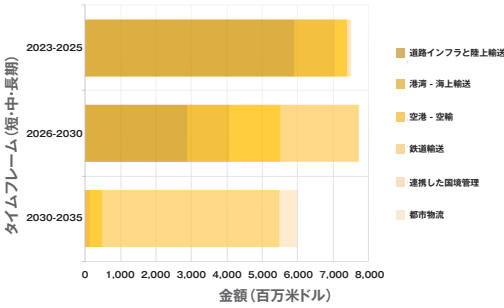
終点：パナマ、パナマ・シティ

区間長：2,181 km

プロジェクト数：86

地図 3

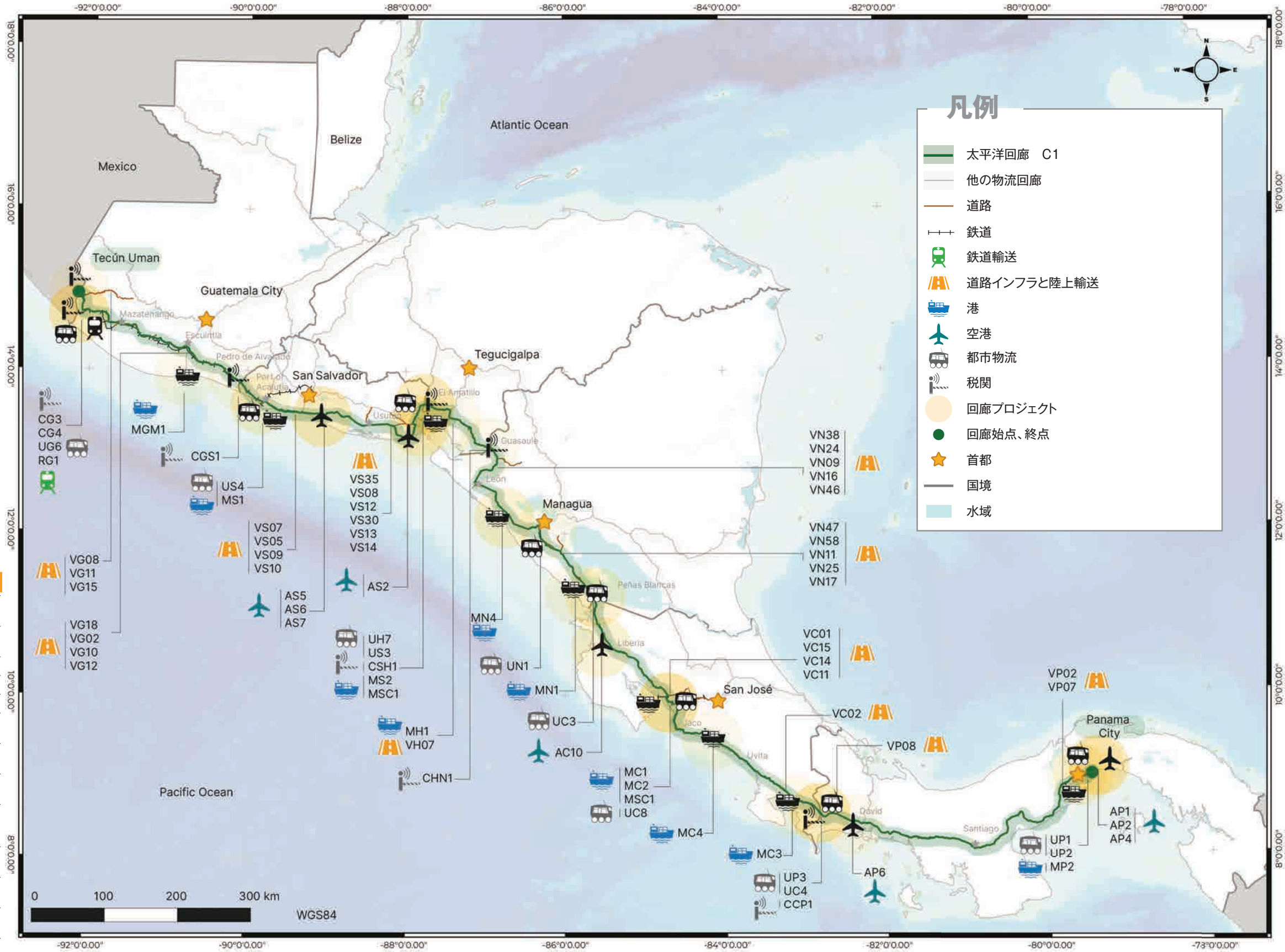
出典 JICA 調査団



グラフ 1：C1 投資額

出典 JICA 調査団

No.	コード	国	プロジェクト
75	AP4	PA	トクメン国際空港: EDS (爆発物検知システム) による航空保安基準の強化
76	AP6	PA	ダヴィッド "エンリケ・マレック" 国際空港: 新しい貨物倉庫の開発
77	UP1	PA	パナマ・シティ: トラックターミナル開発
78	UP2	PA	パナマ・シティ: 都市物流マスタープラン
79	UP3	PA	パノ・カノアス: LAZの開発
80	MGM1	GT/ MX	ケツアル港とチアパス港間の船舶サービス
81	MSC1	SV/ CR	ラ・ウニオン港とカルデラ港間のフェリーサービス計画
82	CCP1	CR/ PA	パノ・カノアス (CRC-PNM): 国境統合 (OSBP)
83	CGS1	GT/ SV	ペドロ・アルバラード (GT) / ラ・ハチャドゥーラ (SV): 国境通過の近代化 (シングルウィンドウ)
84	CHN1	HN/ NI	グアサウレ (HN-NI): 国境近代化
85	CNC1	NI/ CR	ペーニャス・ブランカス (NI-CR): 国境近代化 (OSBP)
86	CSH1	SV/ HN	エル・アマティージョ (SV-HN): 国境通過 近代化 (シングルウィンドウ)





C2 内陸回廊

グアテマラ/メキシコ(GT-MX) - パナマ(PA)

解説

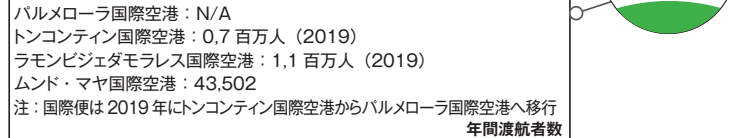
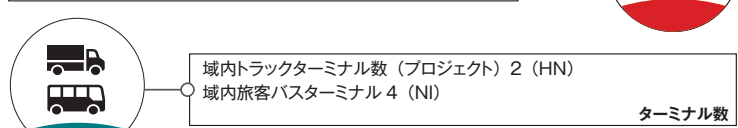
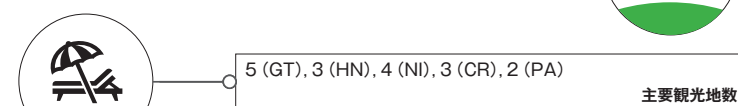
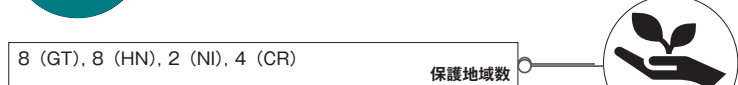
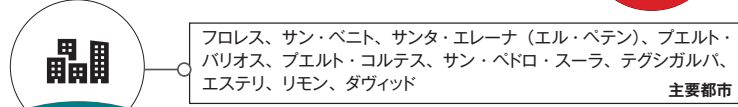
C2は中米内陸部を南北に横断する国際回廊で、エル・セイボ国境(MX-GT)からチリキ(PA)までの大西洋岸を結ぶ。この回廊は、グアテマラ(サント・トマス・デ・カステージャ港とバリオス港)とホンジュラス(コルテス港)の大西洋岸に位置する港とエル・エスピノとラス・manos国境を結び、エステルフなどニカラグアの主要都市を結び、ニカラグアの中央地域とコスタリカ東部の主要港(リモン、モイン)を通過し、パナマのチリキにある太平洋回廊に至る。ホンジュラスとグアテマラの大西洋岸港から、C2はエル・セイボ国境によって北米市場に接続され、その地点でメキシコのコアツァコアルコスのテワンテベック地峡回廊に道路で接続される。この地点では、短距離海運または鉄道による積み替え船でメキシコ湾の米国港と接続している。

貨物輸送

バリオス港とサント・トマス・デ・カステージャ港はコーヒーとバナナの輸出港である。

コルテス港は、サン・ペドロ・スーラの自由貿易区からのバナナと繊維製品の輸出港である。

リモン／モイン港はバナナとパイナップルの輸出と鉄の輸入に利用されている。鉄道は果物輸出入業者と鉄輸入業者が利用している。



インフォグラフィック 2: C2 データシート

出典: JICA 調査団

No.	コード	国	プロジェクト
1	VC03	CR	N35: Road Development: San Carlos: Sifón-Abundancia - Florencia Road section
2	VC08	CR	N32: Road Development: Y Griega Guápiles (Entr. R 4 y R 32)-Limón
3	VC09	CR	N35: Road Development: Tablillas - Florencia
4	VC12	CR	Muelle - Y Griega (Rio Frio Intersection)
5	VC13	CR	Limón - Sixaola (road improvement, 8 main bridges + 4 bridges)
6	MC9	CR	Moin Port: Container terminal construction
7	RC2	CR	TELCA Project Phase 1 (Moin - TCM Japteva - Siquirres - Rio Frio (Patio GAM Zona Norte))
8	RC3	CR	TELCA Project Phase 2 (Rio Frio - Chilamate)
9	RC4	CR	TELCA Project Phase 3 (Chilamate - San Carlos de Muelle)
10	RC5	CR	TELCA Project Phase 2 (TCM JAPDEVA - Valle de la Estrella)
11	RC12	CR	Railway Rehabilitation (Cartago - Siquirres)
12	UC5	CR	Sixaola: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
13	UC6	CR	Tablillas: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
14	UC7	CR	Moin: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
15	VG03	GT	RN-7: Road improvement Huehuetenango - Rio Dulce
16	VG07	GT	CA-13: Road improvement at Entre Rios border - Santo Tomás de Castilla Port
17	VG21	GT	CA-13: Road improvement at Melchor de Mencos border - Morales (Santo Tomás de Castilla Port)
18	VG23	GT	Santo Tomás de Castilla Bypass Road
19	MG5	GT	Expansion/Improvement of facilities at Santo Tomás de Castilla Port
20	MG6	GT	Development of Liquid & Solid Bulk Terminals in Santo Tomás de Castilla Port
21	MG7	GT	Construction of Cruise Terminal in Santo Tomás de Castilla Port
22	MG8	GT	Improvement of Access Navigation Channel and Basin in Santo Tomás de Castilla Port
23	MG9	GT	Puerto Barrios: Capacity expansion
24	RG5	GT	Railway Rehabilitation (Esquintla - Guatemala City)
25	RG6	GT	Railway Rehabilitation (Guatemala City - Zacapa - Los Amates - Morales - Entre Rios - Puerto Barrios)
26	RG8	GT	Railway development (Entre Rios - Corinto customs)
27	VH01	HN	CA-5 N: Road Rehabilitation/Construction, Tegucigalpa - Puerto Cortés
28	VH06	HN	CA-6: Road Rehabilitation/Construction, Tegucigalpa - Danli
29	VH08	HN	4 LPC4: CA-4 Chamelecón - La Entrada - Copán Ruinas - El Florido
30	VH10	HN	CA-5 and CA-13: Rehabilitation and Construction of Puerto Cortés access and exit bridges
31	VH11	HN	CA-5: Development of San Pedro Sula Bypass
32	VH17	HN	CA-4: Alternative road development to CA-4: Quimistán - Corinto
33	MH5	HN	Puerto Cortés: Expansion of Container Terminal

No.	コード	国	プロジェクト
34	MH6	HN	Puerto Cortés: Improvement of Bulk Terminal
35	MH7	HN	Puerto Cortés: Improvement and Expansion
36	MH8	HN	Puerto Cortés: Establish a natural gas power generation plant
37	AH1	HN	Introduction of electronic air waybill
38	AH2	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Runway extension, passenger and cargo terminal expansion
39	AH3	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
40	AH4	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
41	AH5	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A on airport operation & maintenance
42	RH1	HN	Container Port (dry port) at Potrerillos
43	RH2	HN	Rehabilitation of Railway in Honduras (San Pedro Sula - Puerto Cortés)
44	RH3	HN	Railway Development (Puerto Cortés - Corinto customs)
45	UH1	HN	San Pedro Sula: Truck Terminal Development
46	UH3	HN	San Pedro Sula Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
47	UH5	HN	Puerto Cortés: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
48	UH8	HN	San Pedro Sula: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
49	VN08	NI	R_PR1: Road Construction: Nejapa - Ticuantepe - Tipitapa
50	VN09	NI	R_IW2: Improvement (Widening): León - Chinandega (NIC-12A)
51	VN13	NI	R_IR: Road Rehabilitation: Lovago - Pájaro Negro
52	VN18	NI	Rehabilitation of the Acoyapa-San Pancho section
53	VN19	NI	Rehabilitation of the Acoyapa-San Benito section
54	VN21	NI	Improvement of Road 26 (Telica - San Isidro)
55	VN27	NI	Juigalpa beltway
56	VN29	NI	Esteli beltway
57	VN31	NI	La Azucena - Boca de Sábalos
58	VN42	NI	Construction of the Sébaco ring road
59	VN43	NI	Rehabilitation of Black Bird-El Triunfo Junction
60	VN44	NI	Expansion of the Santa Fe - San Pancho Bridge
61	VN54	NI	Improvement of the Sébaco-Yalaguina section
62	VN55	NI	Improvement of Yalaguina-Las Manos and Ylaguina-El Espino
63	VN60	NI	Improvement of the Matagalpa-Jinotega-Condega cargo (3)
64	VP01	PA	N21/10/11: Rehabilitation of the Pan-American Highway Gualaca-Chiriquí Grande, Provinces of Chiriquí and Bocas del Toro
65	CCP2	CR/PA	Sixaola (CR) / Guabito (PA): Border Modernization
66	CNC2	NI/CR	San Pancho (NI) / Las Tablillas (CR): Border Modernization

パナマ運河 (パナマ)



C2 内陸回廊

始点：エル・セイボ国境 (GT-MX)

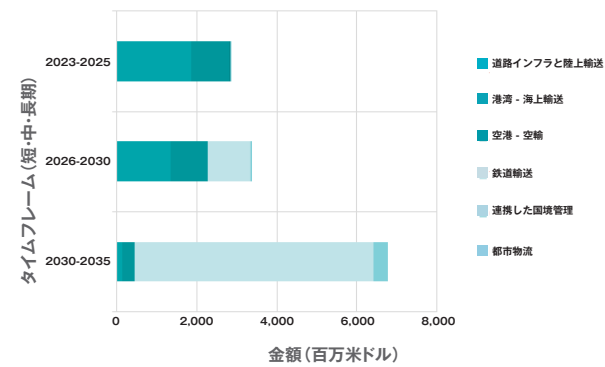
終点：チリキ (PA)

区間長：2,405 km

プロジェクト数：66

地図 4

出典：JICA 調査団

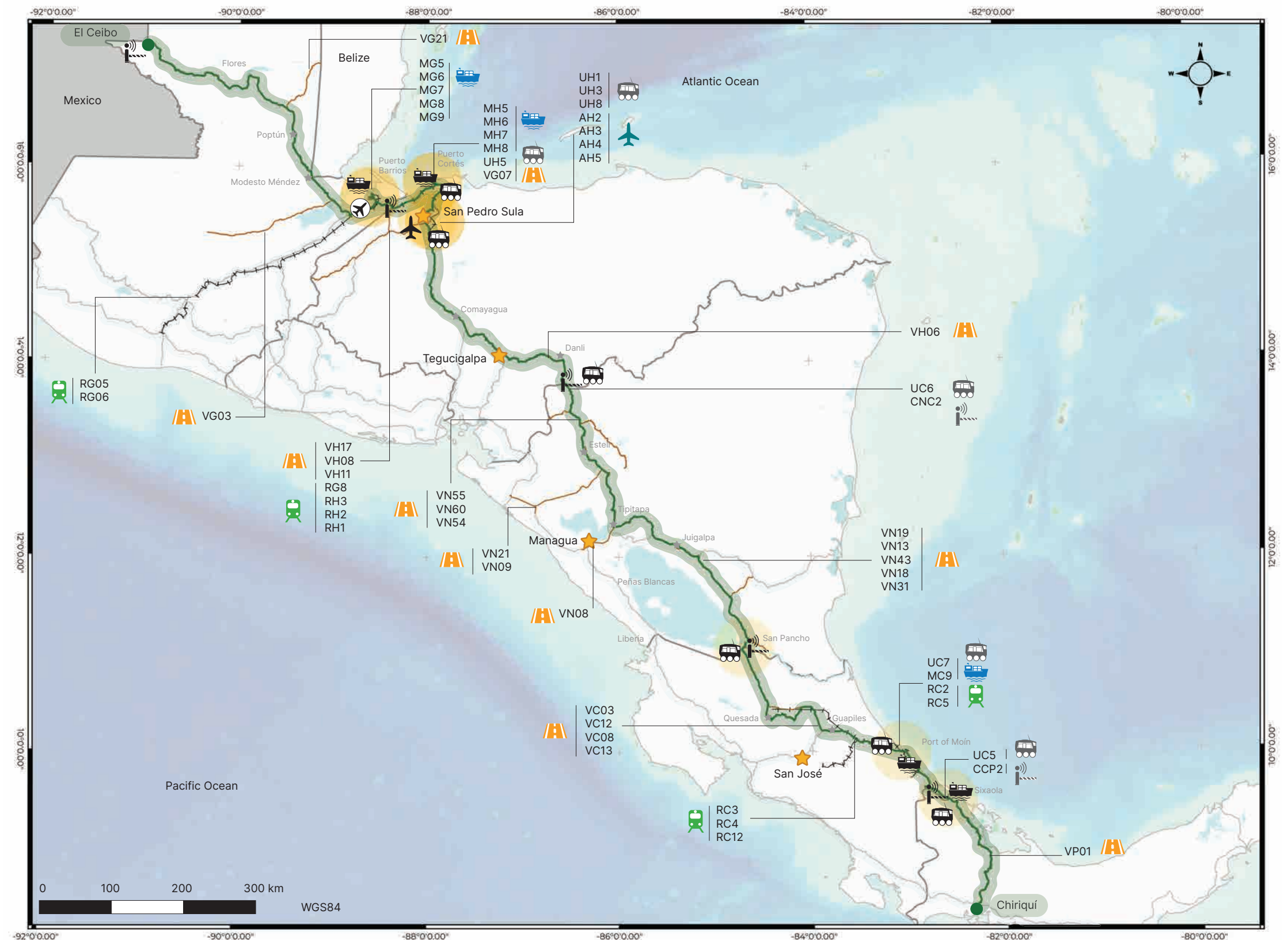


グラフ 2: C2 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 内陸回廊 C2
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 地域空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C3 パンアメリカン回廊

エルサルバドル/ホンジュラス (SV-HN) - メキシコ/グアテマラ (MX-GT)

解説

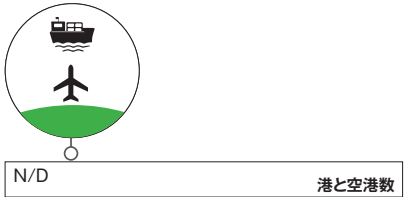
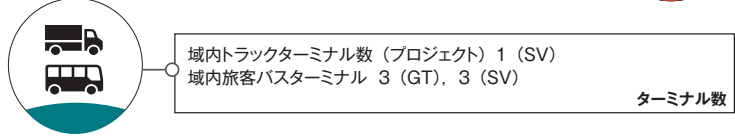
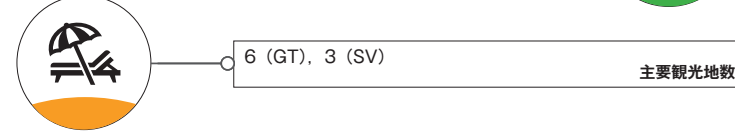
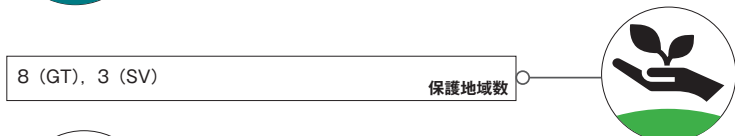
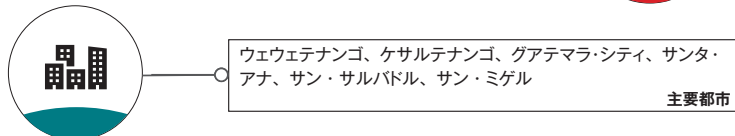
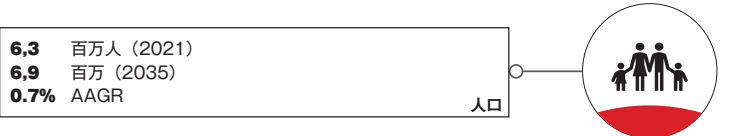
C3 は、エル・アマティージョ国境 (SV-HN) からラ・メシーリャ国境 (GT-MX) まで続く幹線回廊で、エルサルバドルのラ・ウニオンにおいて太平洋回廊と接続している。コリドー沿いには両国の首都、グアテマラのケツアルテンANGO、エルサルバドルの2大都市サンタ・アナ、サン・ミゲルがある。

貨物輸送

この回廊では、食料品や果物や野菜を含む農産物などの日用品が輸送されている。

グアテマラ・シティとサン・サルバドルの主要都市圏には、工場やフリーゾーンが両都市の郊外にあるので、貨物輸送量が多い。

ラ・アウロラ国際空港からは、小麦粉や野菜など新鮮で高価値の商品が輸出されている。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VS06	SV	RN-13 W: Road Widening, Ahuachapán - Santa Ana (Escalante Bridge - Atiquizaya section)
2	VS11	SV	CA-1 E: San Miguel bypass
3	VS13	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes El Sirama - El Amatillo: Sirama (La Unión) - Pasaquina section
4	VS14	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes Sirama-El Amatillo: Pasaquina - El Amatillo section (10 km)
5	VS15	SV	CA-1 W and RN-7 N: Sitio del Niño Overpass
6	VS17	SV	CA-12 N: Enhancement of Acajutla-Anguiatú axis (expansion of Primary road Sonsonate- Anguiatú), Sonsonate - Santa Ana section
7	VS18	SV	CA-8 W: Sacacoyo Overpass
8	VS22	SV	CA-1 W: Road Widening, San Cristóbal - Santa Ana
9	VS23	SV	CA-1 E: Road Widening, San Vicente - Río Lempa (Cuscatlán bridge)
10	VS25	SV	CA-1 E: Road Widening, Cuscatlán bridge in Río Lempa - San Miguel
11	VS26	SV	CA-7 N and RN-18 E: Road Widening, San Miguel - Pasaquina
12	VS28	SV	San Salvador western ring road development
13	VS29	SV	San Salvador southern ring road development
14	VS30	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes, Eastern exit from San Miguel to Sirama (36 km)
15	VS33	SV	RN-8 N and CA-4 N: Highway rehabilitation San Rafael Cedros - Sensuntepeque - La Integración bridge (Honduras border) (72 km)
16	VS35	SV	RN-14 S: Road enhancement El Triunfo (CA-1 E) - Santiago de María - Usulután (CA-2 E)
17	VS37	SV	USU09S and USU25N: Construction of complementary transversal road Mercedes Umaña -Berlin- CA-2 E
18	US1	SV	San Salvador: Truck Terminal Development
19	US2	SV	San Salvador Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
20	US3	SV	El Amatillo: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
21	VG01	GT	CA-1 E: Barberena - El Molino - Valle Nuevo: Road Improvement
22	VG04	GT	Metropolitan Ring: Construction of connection CA-1 E - CA-9 S
23	VG09	GT	CA-1 W: Ciudad de Guatemala- Cuatro Caminos and RN-1 Cuatro Caminos Quetzaltenango
24	VG22	GT	RN-9 N/ CITO 180: Gracias a Dios border - Quetzaltenango - Pacific Corridor (CA-1) Road Improvement
25	VG27	GT	CA-1: Rehabilitation Section: La Mesilla - Huehuetenango
26	VG28	GT	CA-1: Rehabilitation Section: Jutiapa/Santa Rosa border - Quesada
27	AG3	GT	La Aurora International Airport: F/S on enhancement of logistics automation equipment/procedure (storage)
28	AG4	GT	La Aurora International Airport: Rehabilitation of equipment/ procedure of cargo warehouse
29	AG5	GT	La Aurora International Airport: T/A of airport operation (Facility maintenance, ground handling, cargo management, Institution, etc.)
30	CG2	GT	La Mesilla (GT-MX): border modernization
31	UG1	GT	Guatemala City: Truck Terminal Development
32	UG2	GT	Guatemala Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
33	UG4	GT	Guatemala City: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
34	UH7	HN	La Alianza - Goascorán: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
35	CGS3	GT/SV	San Cristóbal (GTM-SLV): Border Modernization
36	CSH1	SV/HN	El Amatillo (SV-HN): Border crossing modernization (single window)

C3: パンアメリカン回廊

始点：エル・アマティージョ国境 (SV-HN)

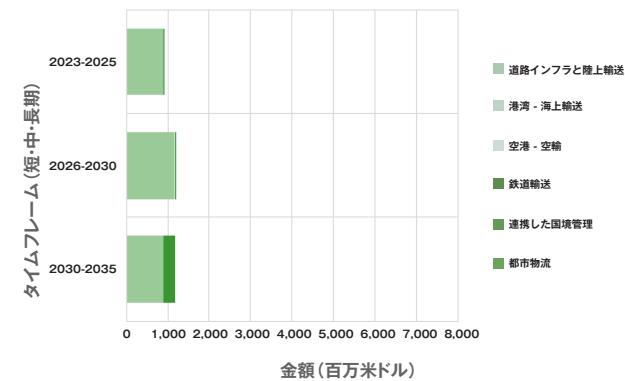
終点：ラ・メシーリャ国境 (MX-GT)

全長：793 km

プロジェクト数：36

地図 5

出典：JICA 調査団

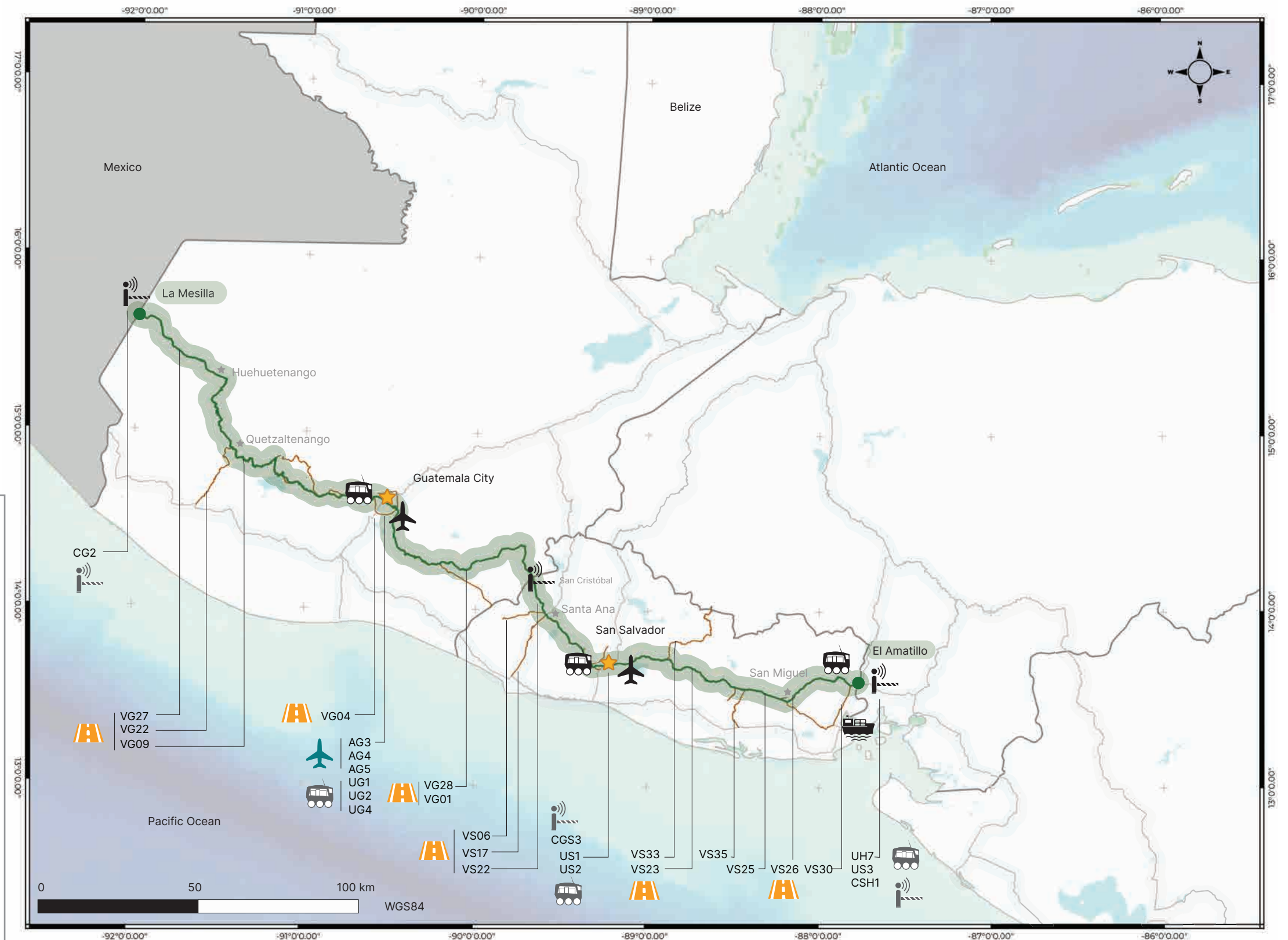


グラフ 3: C3 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- パンアメリカン回廊 C3
- 他の物流回廊
- 道路
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C4

太洋間回廊

グアテマラ (GT) - ホンジュラス (HN)

解説

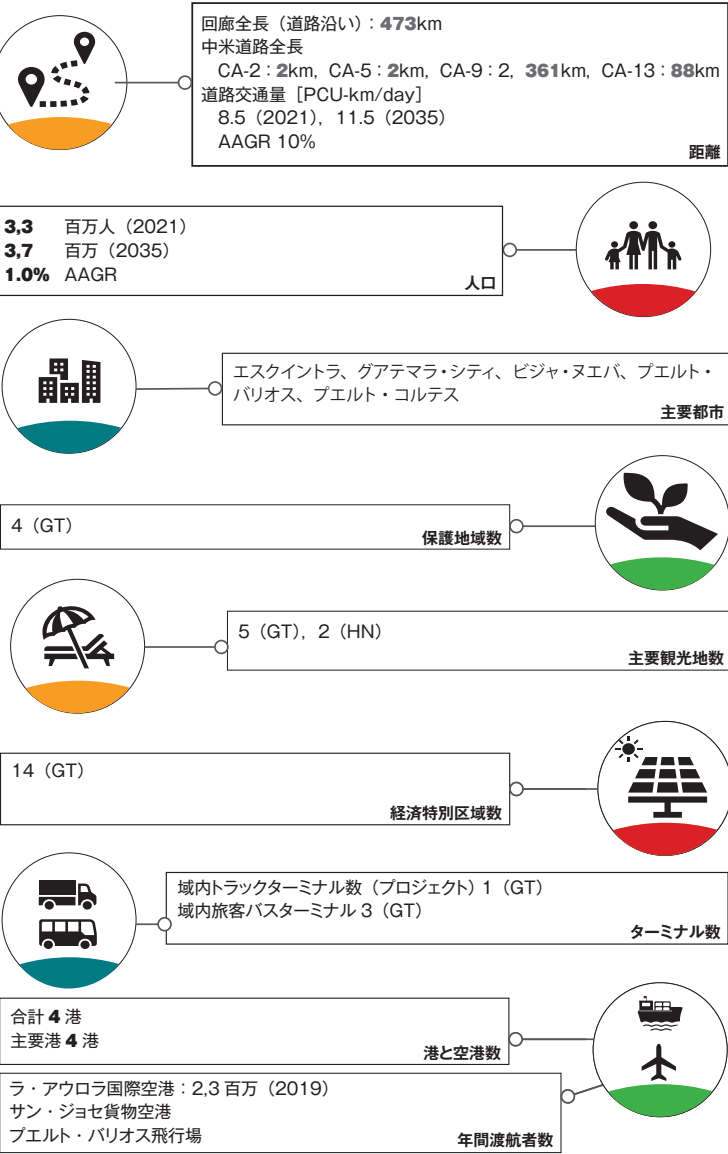
C4 は太平洋のケツアル港 (GT) からグアテマラ・シティを経由して大西洋のバリオス港 (GT)、サント・トマス・デ・カステージャ港 (GT)、コルテス港 (HN) に至る国際回廊である。

貨物輸送

バリオス港とサント・トマス・デ・カステージャ港は、コーヒーとバナナの輸出港である。現在はグアテマラ内陸部から渋滞の激しい2車線道路でアクセスできる。

グアテマラ・シティは非常に大きな都市であり、主産物の消費地でもある。市の南西には工業団地がある。

ケツアル港は、港近郊で栽培された砂糖を輸出している。輸入品には主食製品や石油製品が含まれる。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VG04	GT	Metropolitan Ring: Construction of connection CA-1 E - CA-9 S
2	VG06	GT	CA-9 N: El Rancho - Santo Tomás de Castilla Port, Road Improvement
3	VG07	GT	CA-13: Entre Rios border - Santo Tomás de Castilla Port, Road Improvement
4	VG13	GT	CA-9 S: Guatemala City - Palin - Escuintla. Escuintla - Puerto Quetzal
5	VG16	GT	C-50 road development to 4 lanes (Dry Corridor)
6	VG21	GT	CA-13: Melchor de Mencos border - Morales (Santo Tomas de Castilla Port), Road Improvement
7	VG25	GT	CA-14: Road improvement Flores - Cobán - Salamá - El Rancho
8	MG1	GT	Puerto Quetzal: Improvement of Commercial Terminal
9	MG2	GT	Puerto Quetzal: Deepening of Port Waters
10	MG3	GT	Puerto Quetzal: Development of Container Terminal (Phase II)
11	MG4	GT	Puerto Quetzal: Development of land behind the Port Area
12	MG5	GT	Expansion/Improvement of facilities at Santo Tomás de Castilla Port
13	MG6	GT	Development of Liquid & Solid Bulk Terminals in Santo Tomás de Castilla Port
14	MG7	GT	Construction of Cruise Terminal in Santo Tomás de Castilla Port
15	MG8	GT	Improvement of Access Navigation Channel and Basin in Santo Tomás de Castilla Port
16	MG9	GT	Puerto Barrios: Capacity expansion
17	AG1	GT	San José Domestic Airport: Runway extension for operation of CODE D/E aircraft, Installation of Free Zone
18	AG2	GT	San José Domestic Airport: Airport expansion (airside and terminal facility and equipment)
19	AG4	GT	La Aurora International Airport: Rehabilitation of equipment/ procedure of cargo warehouse
20	RG4	GT	Railway Rehabilitation (Escuintla - Puerto Quetzal)
21	RG5	GT	Railway Rehabilitation (Escuintla - Guatemala City)
22	RG6	GT	Railway Rehabilitation (Guatemala City - Zacapa - Los Amates - Morales - Entre Ríos - Puerto Barrios)
23	RG8	GT	Railway development (Entre Rios - Corinto customs)
24	UG1	GT	Guatemala City: Truck Terminal Development
25	UG2	GT	Guatemala Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
26	UG3	GT	Santo Tomás de Castilla Port/Puerto Barrios: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
27	UG4	GT	Guatemala City: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
28	UG5	GT	Puerto Quetzal: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
29	VH10	HN	CA-5 and CA-13: Rehabilitation and Construction of Puerto Cortés access and exit bridges
30	VH17	HN	CA-4: Alternative Road development to CA-4: Quimistán - Corinto
31	MH5	HN	Puerto Cortés: Expansion of Container Terminal
32	MH6	HN	Puerto Cortés: Improvement of Bulk Terminal
33	MH7	HN	Puerto Cortés: Improvement and Expansion
34	MH8	HN	Puerto Cortés: Establish a natural gas power generation plant
35	RH3	HN	Railway development (Puerto Cortés - Corinto customs)
36	UH5	HN	Puerto Cortés: Development of Logistics Activity Zone, LAZ



C4 大洋間回廊

始点：ケツアル港 (GT)

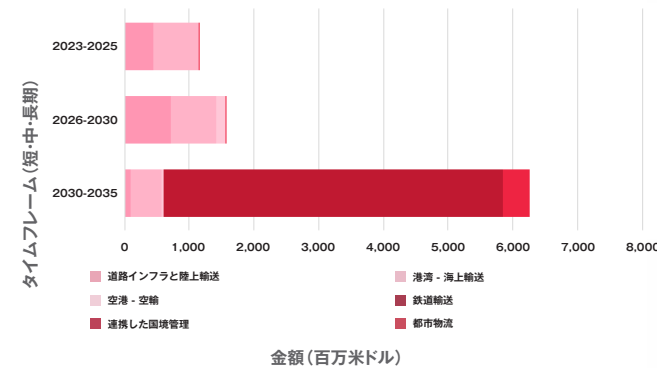
終点：コルテス港 (HN)

区間長：473 km

プロジェクト数：36

地図 6

出典：JICA 調査団

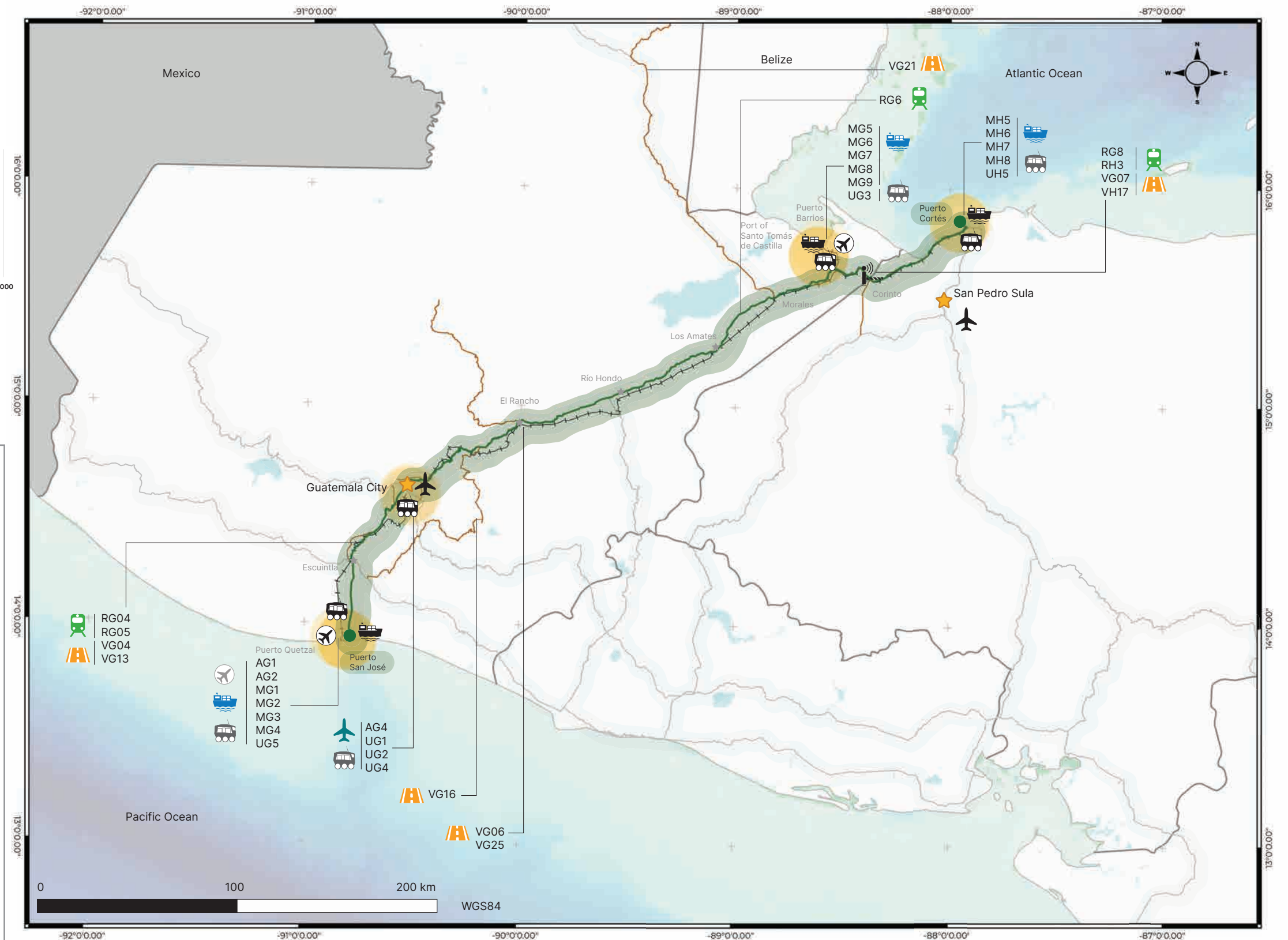


グラフ4: C4 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C4
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 地域空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





解説

C5 は、太平洋回廊のアカフトラ港（SV）と、エル・ポイ（SV-HN）の国境を通じて、内陸回廊のコルテス港（HN）を結ぶ国際回廊である。

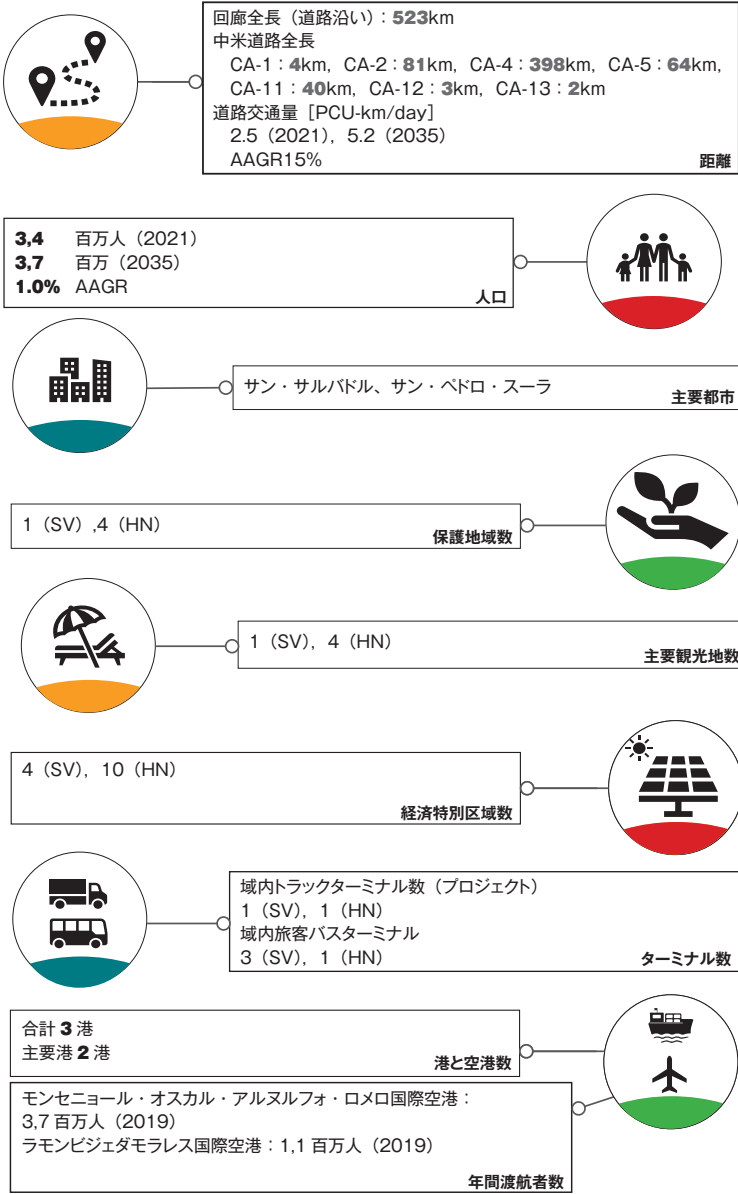
アカフトラ港は近隣地域から砂糖を輸出し、穀物や石油製品を輸入している。

コルテス港は、フリーゾーンからのバナナと繊維製品の輸出を専門とする港で、アカフトラ港と陸路で結ばれている。

サン・サルバドルとサン・ペドロ・スーラの郊外には複数の繊維産業がある。

大洋間回廊

エルサルバドル（SV） - ホンジュラス（HN）



No.	コード	国	プロジェクト
1	VS09	SV	CA-2: Expansion of corridor to 4 lanes or third lane, Comalapa - Acajutla section (56 Km)
2	VS10	SV	CA-2 Eastern section road: La Libertad Bypass
3	VS16	SV	CA-4 N: Bypass West Apopa
4	VS19	SV	CA-4 N: Expansion to 4 lanes Troncal del Norte Apopa section - El Poy Border (82 Km)
5	VS29	SV	San Salvador southern ring road development
6	MS1	SV	Port of Acajutla: Development
7	RS2	SV	Railway Rehabilitation (San Salvador - San Juan Opico - Sonsonate - Acajutla)
8	US1	SV	San Salvador: Truck Terminal Development
9	US2	SV	San Salvador Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
10	US4	SV	Port of Acajutla: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
11	VH04	HN	CA-4: Santa Rosa de Copán - Nueva Ocotepeque / Nueva Ocotepeque - El Poy / CA-10: Nueva Ocotepeque - Agua Caliente
12	VH08	HN	CA-4 4 LPC4: CA-4 Chamelecón - La Entrada - Copán Ruinas - El Florido
13	VH10	HN	CA-5 and CA-13: Rehabilitation and Construction of Puerto Cortés access and exit bridges
14	VH11	HN	CA-5: Development of San Pedro Sula Bypass
15	VH17	HN	CA-4: Alternative Road development to CA-4: Quimistán - Corinto
16	MH5	HN	Puerto Cortés: Expansion of Container Terminal
17	MH6	HN	Puerto Cortés: Improvement of Bulk Terminal
18	MH7	HN	Puerto Cortés: Improvement and Expansion
19	MH8	HN	Puerto Cortés: Establish a natural gas power generation plant
20	AH1	HN	Introduction of electronic air waybill
21	AH2	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Runway extension, passenger and cargo terminal expansion
22	AH3	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
23	AH4	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
24	AH5	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A on airport operation & maintenance
25	RH2	HN	Rehabilitation of Railway in Honduras (San Pedro Sula - Puerto Cortés)
26	UH1	HN	San Pedro Sula: Truck Terminal Development
27	UH3	HN	San Pedro Sula Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
28	UH5	HN	Puerto Cortés: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
29	UH8	HN	San Pedro Sula: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
30	CGS2	GT/SV	La Ermita (GT) / Anguiatú (SV): Border Modernization (OSBP)
31	CSH2	SV/HN	El Poy: Border modernization



C5 大洋間回廊

始点：アカフトラ港 (SV)

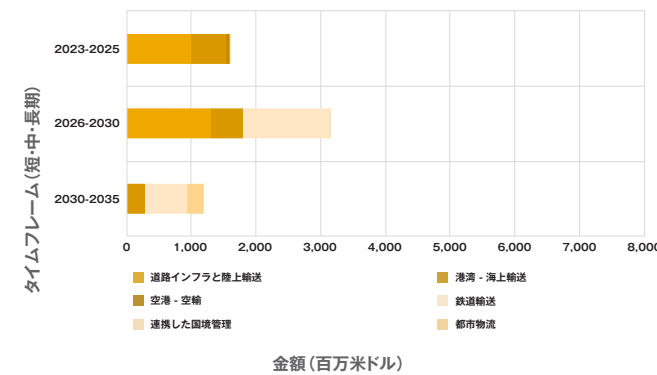
終点：コルテス港 (HN)

区間長：523 km

プロジェクト数：31

地図 7

出典：JICA 調査団

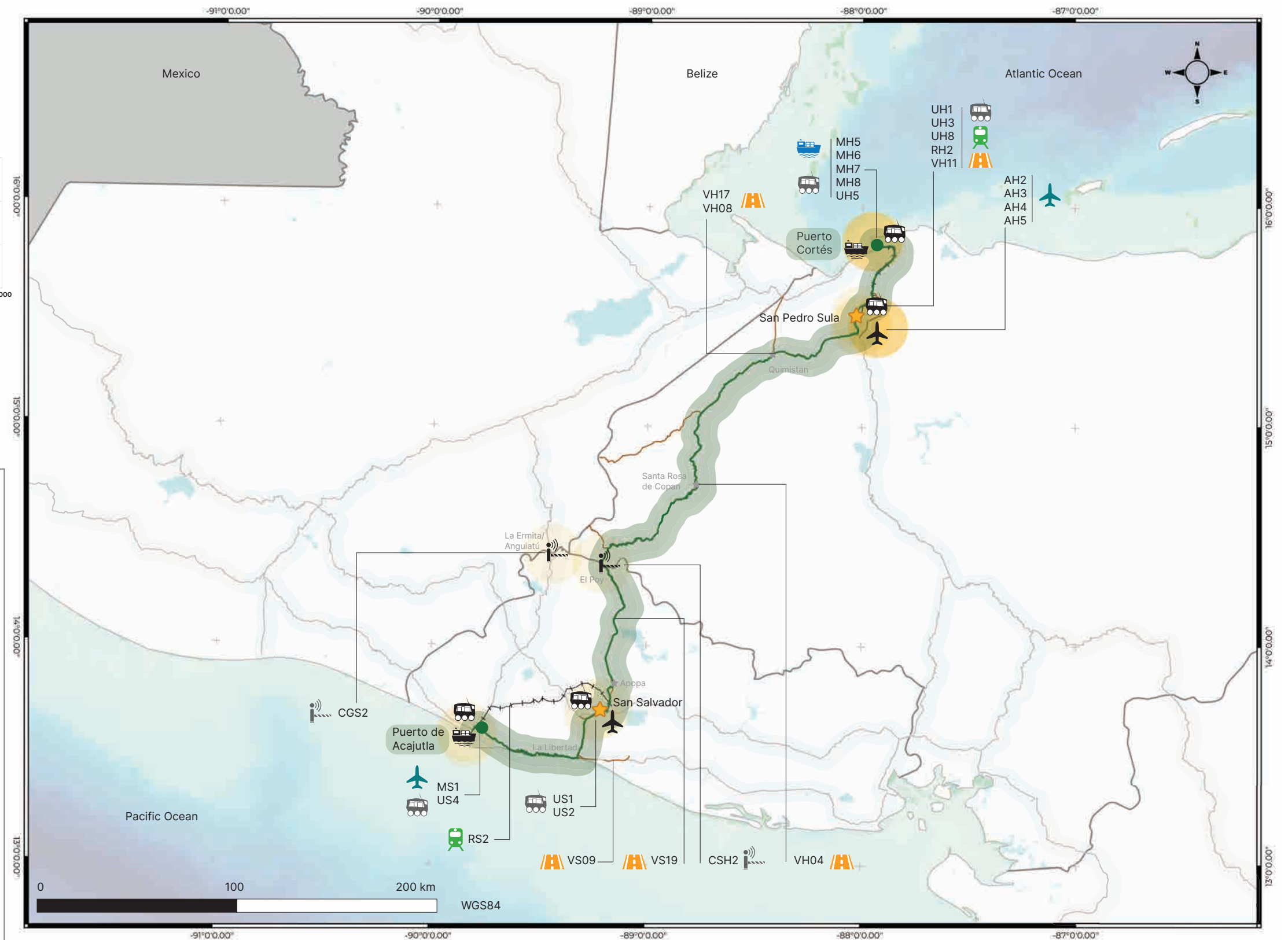


グラフ 5: C5 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C5
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





解説

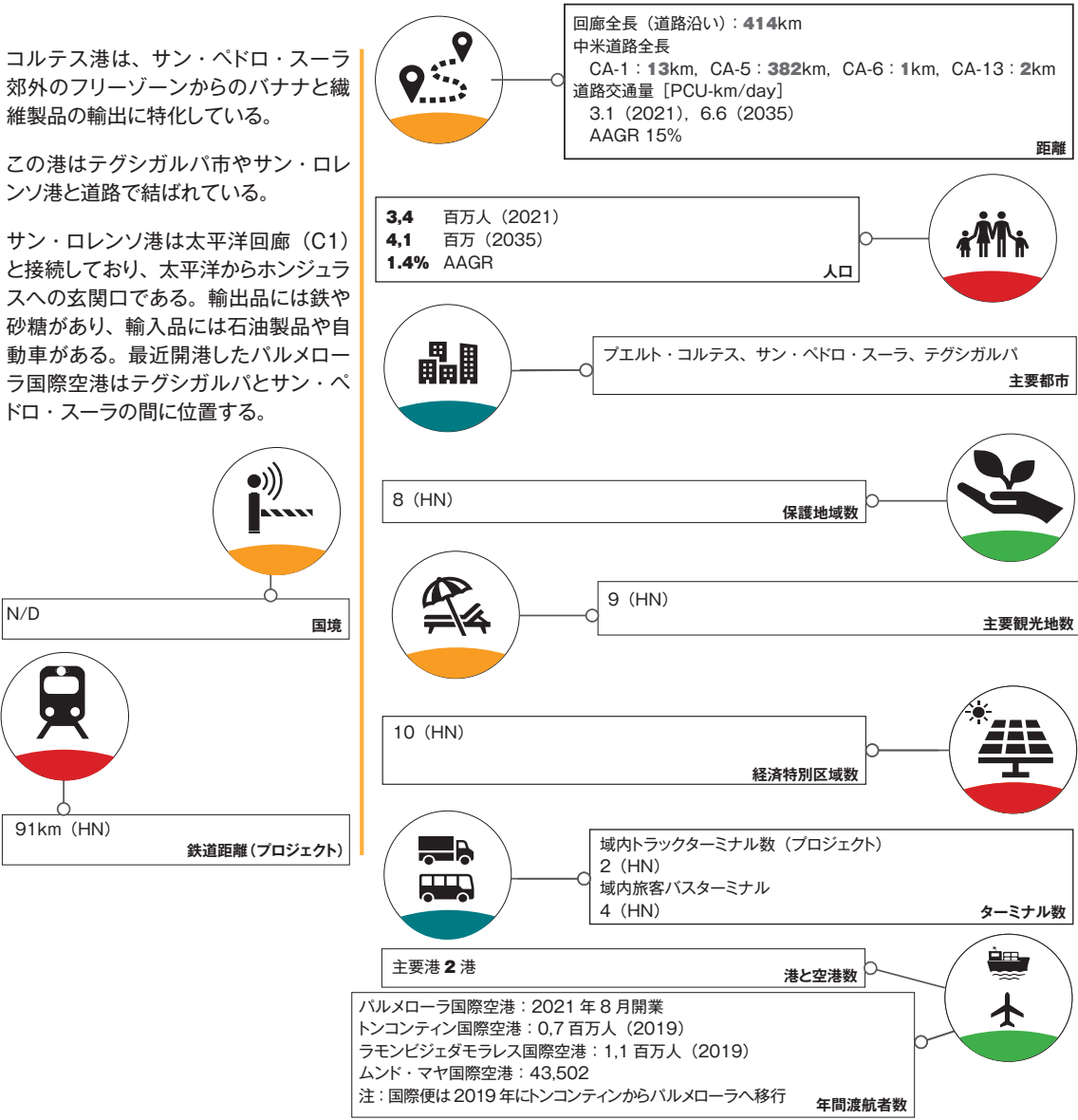
C6はコルテス港（HN）と太平洋に面したサン・ロレンソ港（HN）を、テグシガルバを経由して結ぶ回廊である。内陸回廊（C2）、大洋間回廊（C5）と一部重複する。

貨物輸送

コルテス港は、サン・ペドロ・スーラ郊外のフリーゾーンからのバナナと繊維製品の輸出に特化している。

この港はテグシガルバ市やサン・ロレンソ港と道路で結ばれている。

サン・ロレンソ港は太平洋回廊（C1）と接続しており、太平洋からホンジュラスへの玄関口である。輸出品には鉄や砂糖があり、輸入品には石油製品や自動車がある。最近開港したバルメローラ国際空港はテグシガルバとサン・ペドロ・スーラの間に位置する。



インフォグラフィック 6: C6 データシート

出典：JICA 調査団

No.	コード	国	プロジェクト
1	VH01	HN	CA-5 N: Road Rehabilitation/Construction, Tegucigalpa - Puerto Cortés
2	VH10	HN	CA-5 and CA-13: Rehabilitation and Construction of Puerto Cortés access and exit bridges
3	VH11	HN	CA-5: Development of San Pedro Sula Bypass
4	MH1	HN	Expansion of San Lorenzo Port
5	MH5	HN	Puerto Cortés: Expansion of Container Terminal
6	MH6	HN	Puerto Cortés: Improvement of Bulk Terminal
7	MH7	HN	Puerto Cortés: Improvement and Expansion
8	MH8	HN	Puerto Cortés: Establish a natural gas power generation plant
9	AH1	HN	Introduction of electronic air waybill
10	AH2	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Runway extension, passenger and cargo terminal expansion
11	AH3	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
12	AH4	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
13	AH5	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A on airport operation & maintenance
14	RH1	HN	Container Port (dry port) at Potrerillos
15	RH2	HN	Rehabilitation of Railway in Honduras (San Pedro Sula - Puerto Cortés)
16	UH1	HN	San Pedro Sula: Truck container development
17	UH2	HN	Tegucigalpa: Truck container development
18	UH3	HN	San Pedro Sula Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
19	UH4	HN	Tegucigalpa Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
20	UH5	HN	Puerto Cortés: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
21	UH6	HN	La Barca: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
22	UH8	HN	San Pedro Sula: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
23	UH9	HN	Tegucigalpa: Development of Logistics Activity Zone, LAZ

C6 大洋間回廊

始点：サン・ロレンソ港（HN）

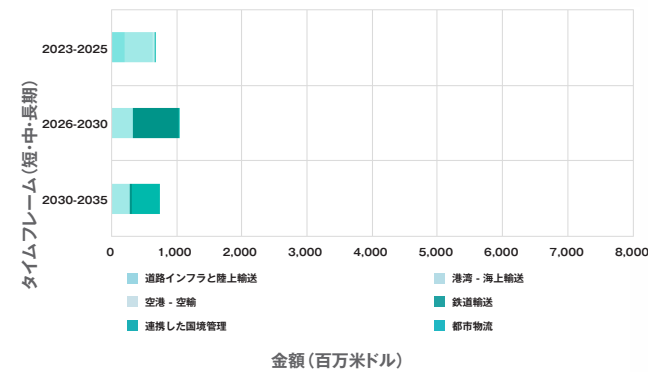
終点：コルテス港（HN）

区間長：414 km

プロジェクト数：23

地図 8

出典：JICA 調査団

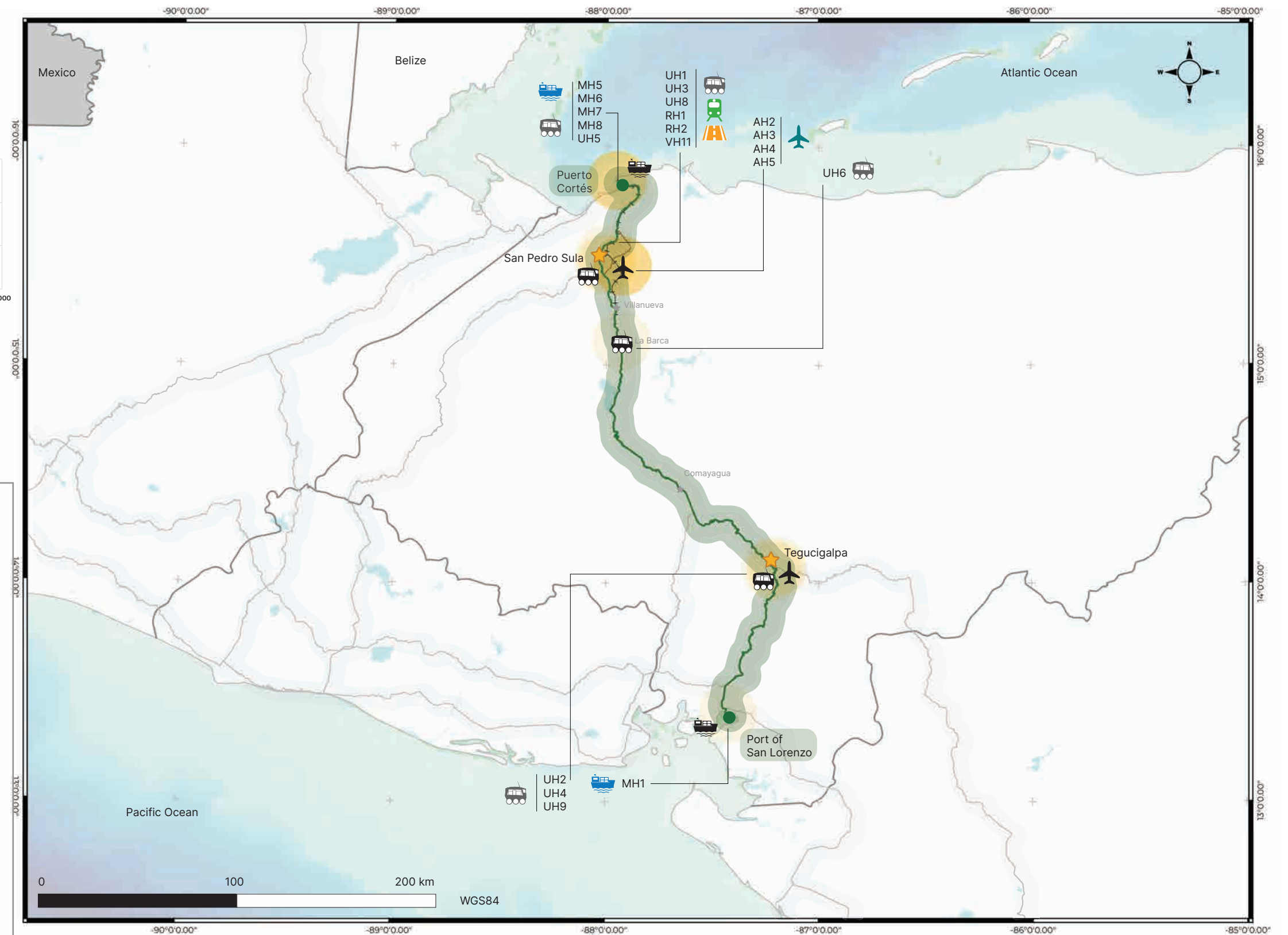


グラフ 6: C6 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C6
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C7

太平洋回廊

エルサルバドル(SV) - ホンジュラス(HN)

解説

C7 は、太平洋回廊のコルテス港 (HN) とラ・ウニオン港 (SV) を、ホンジュラスで新たに開発されたドライキャナルで結ぶ回廊である。

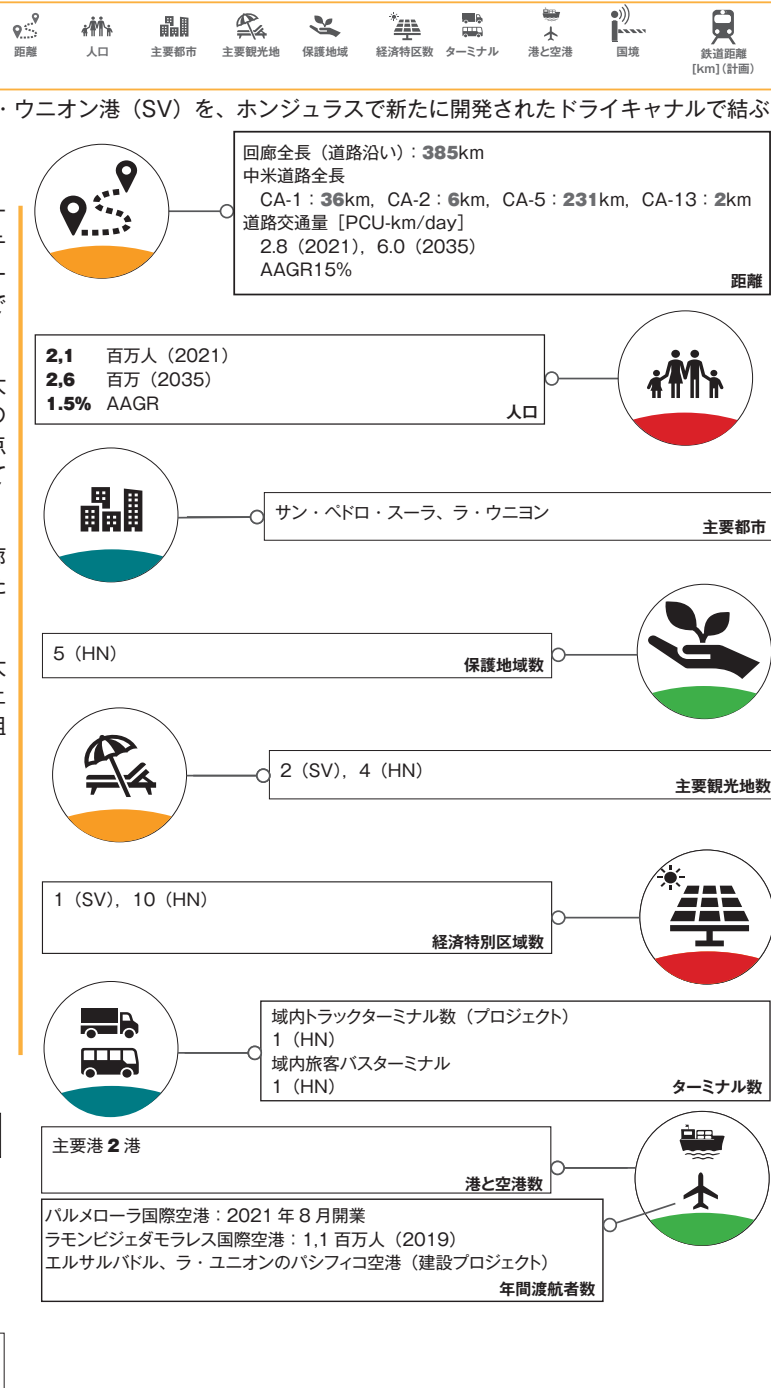
貨物輸送

コルテス港は自由貿易地域からのバナナと繊維製品の輸出港である。現在、テグシガルバ、ヒカロ・ガラン、アマティージョ国境とラ・ウニオン港方面と道路で結ばれている。

サン・ロレンソ港は、ホンジュラスの太平洋への出入り口であり、鉄や砂糖の輸出、石油製品や自動車の輸入の拠点であり、太平洋回廊 (C1) と接続している。

パルメローラ国際空港と太平洋回廊 (C1) を結ぶ、4 車線の道路を備えたロジスティクス回廊が開通した。

ラ・ウニオン港は、エルサルバドルの太平洋岸における重要なインフラプロジェクトであり、その活性化に向けた取り組みが進行中である。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VS01	SV	La Unión Port: Modernization of Access Road
2	VS12	SV	New layout El Delirio-El Carmen (Opening of intersection CA-2 with CA-1)
3	VS13	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes Sirama-El Amatillo: Sirama (La Unión) - Pasaquina section
4	VS14	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes Sirama-El Amatillo: Pasaquina - El Amatillo section (10 km)
5	VS30	SV	CA-1 E: Expansion to 4 lanes, Eastern exit from San Miguel to Sirama (36 km)
6	MS2	SV	La Unión Port: Development
7	US3	SV	El Amatillo: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
8	VH01	HN	CA-5 N: Road Rehabilitation/Construction, Tegucigalpa - Puerto Cortés
9	VH10	HN	CA-5 and CA-13: Rehabilitation and Construction of Puerto Cortés access and exit bridges
10	VH11	HN	CA-5: Development of San Pedro Sula Bypass
11	VH18	HN	RN-112: Upgrading Safety on Dry Canal (fences, pedestrian crossing facilities, street lights, etc.)
12	MH2	HN	Amapala Port: Construction of New Port
13	MH5	HN	Puerto Cortés: Expansion of Container Terminal
14	MH6	HN	Puerto Cortés: Improvement of Bulk Terminal
15	MH7	HN	Puerto Cortés: Improvement and Expansion
16	MH8	HN	Puerto Cortés: Establish a natural gas power generation plant
17	AH1	HN	Introduction of electronic air waybill
18	AH2	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Runway extension, passenger and cargo terminal expansion
19	AH3	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
20	AH4	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
21	AH5	HN	Ramón Villeda Morales International Airport: T/A on airport operation & maintenance
22	RH1	HN	Container Port (dry port) at Potrerillos
23	UH1	HN	San Pedro Sula: Truck Terminal Development
24	UH3	HN	San Pedro Sula Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
25	UH5	HN	Puerto Cortés: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
26	UH6	HN	La Barca: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
27	UH7	HN	La Alianza - Goascorán: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
28	UH8	HN	San Pedro Sula: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
29	CSH1	SV/HN	El Amatillo (SV-HN): Border crossing modernization (single window)



C7 大洋間回廊

始点：ラ・ウニオン港（SV）

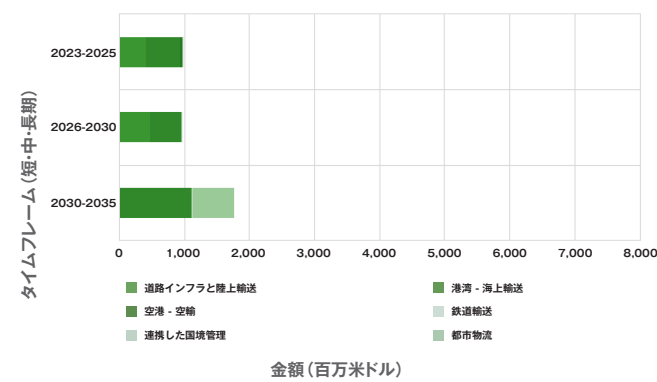
終点：コルテス港（HN）

区間長：385 km

プロジェクト数：29

地図 9

出典：JICA 調査団

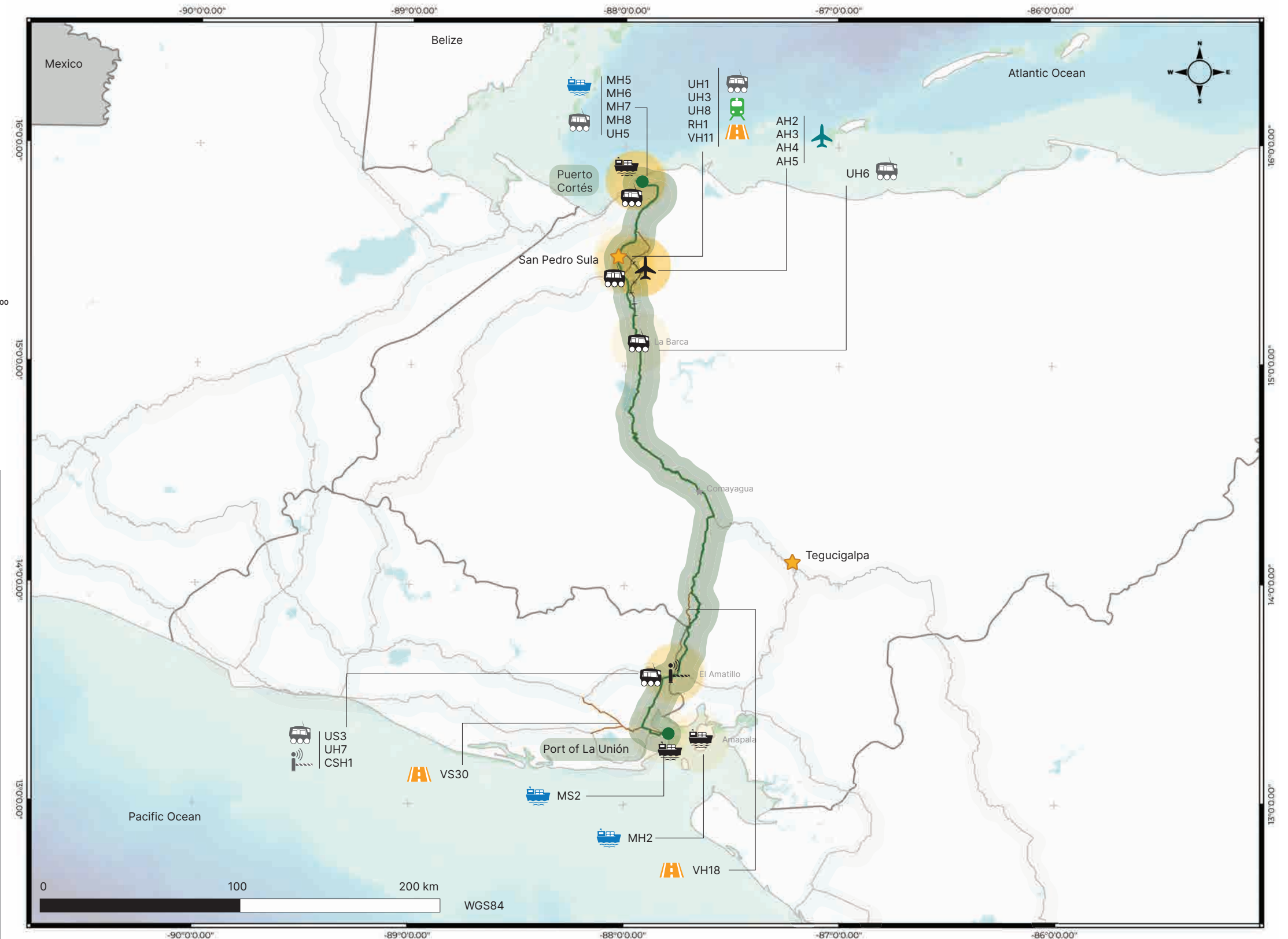


グラフ 7: C7 投資額

出典：調査団

凡例

- 大洋間回廊 C7
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C8

大洋間回廊

エルサルバドル (SV) - グアテマラ (GT)

解説

C8 は、サント・トマス・デ・カステイーリャ港 (GT) とアカフトラ港 (SV) を、アングイアトゥ国境を経由して結ぶ国際回廊であり、アングイアトゥ国境検閲所を経由し、C4 回廊と一部重複する。

送貨物輸送

砂糖はアカフトラ港を通じて周辺地域から輸出され、燃料と穀物は輸入されている。

バナナとニッケルはサント・トマス・デ・カステイーリャ港を通じて輸出され、化学製品と燃料は輸入されている。

バリオス港は民間のバナナ輸出港である。

サン・サルバドル郊外には繊維工場（マキーラ）がいくつかあり、繊維製品はアングイアトゥ／ラ・エルミタ国境検閲所を経由して米国に輸出されている。

エルサルバドルは大西洋岸に港を持たないため、グアテマラのサント・トマス・デ・カステイーリャ港とバリオス港を利用して、ヨーロッパやアメリカ東海岸への対外貿易を動員している。



回廊全長（道路沿い）：374km
中米道路全長：CA-2：3km, CA-8：2km,
CA-9：160km, CA-10：72km, CA-12：132km
道路交通量 [PCU-km/day]
4.7 (2021), 7.3 (2035)
AAGR 11%

距離

0.9 百万人 (2021)
0.9 百万人 (2035)
0.5% AAGR

人口



サンタ・アナ、プエルト・バリオス

主要都市

2 (HN)

保護地域数



6 (GT), 3 (SV)

主要観光地数

6 (GT), 8 (SV)

経済特別区域数



域内トラクターミナル数（プロジェクト）
N/D
域内旅客バスターミナル
N/D

ターミナル数

合計 3 港
主要港 3 港

港と空港数



アングイタツ／ラ・エルミタ (SV-HN)

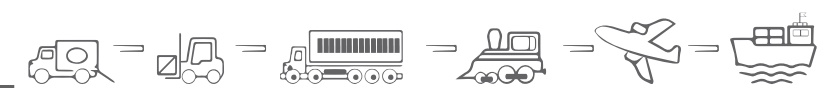
国境



282km (GT), 92km (SV)

鉄道距離 (プロジェクト)

No.	コード	国	プロジェクト
1	VS05	SV	CA-2 W: Road Widening, La Hachadura - Acajutla (CA-12 S in part)
2	VS09	SV	CA-2: Expansion of corridor to 4 lanes or third lane, Comalapa - Acajutla section (56 Km)
3	VS17	SV	CA-12 N: Enhancement of Acajutla-Anguiatú axis (expansion of Primary road Sonsonate- Anguiatú), Sonsonate - Santa Ana section
4	VS27	SV	CA-12 N: Road Widening, Santa Ana - Anguiatú
5	VS31	SV	Sonsonate Northwest Bypass (CA-8 W)
6	MS1	SV	Acajutla Port: development
7	RS2	SV	Railway Rehabilitation (San Salvador - San Juan Opico - Sonsonate - Acajutla)
8	US4	SV	Acajutla Port: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
9	VG07	GT	CA-13: Road Improvement, Entre Rios border - Santo Tomás de Castilla Port
10	VG14	GT	CA-12 Padre Miguel - Anguiatú (El Salvador border)
11	VG23	GT	Santo Tomas de Castilla Bypass Road
12	VG24	GT	CA-10 Road improvement Rio Hondo - Padre Miguel / CA-11: El Florido border - Bioceanic Corridor (CA-9)
13	VG29	GT	CA-10: Rehabilitation Section: Santa Elena - Santa Teresa
14	MG5	GT	Expansion/Improvement of facilities at Santo Tomás de Castilla Port
15	MG6	GT	Development of Liquid & Solid Bulk Terminals in Santo Tomás de Castilla Port
16	MG7	GT	Construction of Cruise Terminal in Santo Tomás de Castilla Port
17	MG8	GT	Improvement of Access Navigation Channel and Basin in Santo Tomás de Castilla Port
18	MG9	GT	Puerto Barrios: Capacity expansion
19	RG6	GT	Railway Rehabilitation (Guatemala City - Zacapa - Los Amates - Morales - Entre Rios - Puerto Barrios)
20	UG3	GT	Santo Tomás de Castilla Port/ Puerto Barrios: Development of LAZ (Logistics Activity Zone)
21	CGS2	GT/SV	La Ermita (GTM) / Anguiatú (SLV): Border Modernization (OSBP)



C8 大洋間回廊

始点：アカフトラ港（SV）

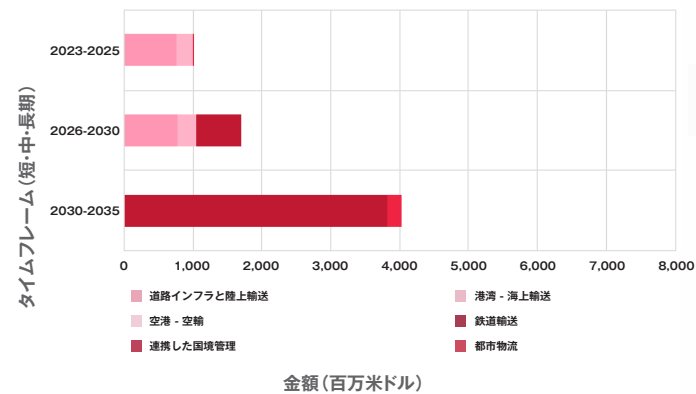
終点：サント・トマス・デ・カステージャ港（GT）

区間長：374 km

プロジェクト数：21

地図 10

出典：JICA 調査団

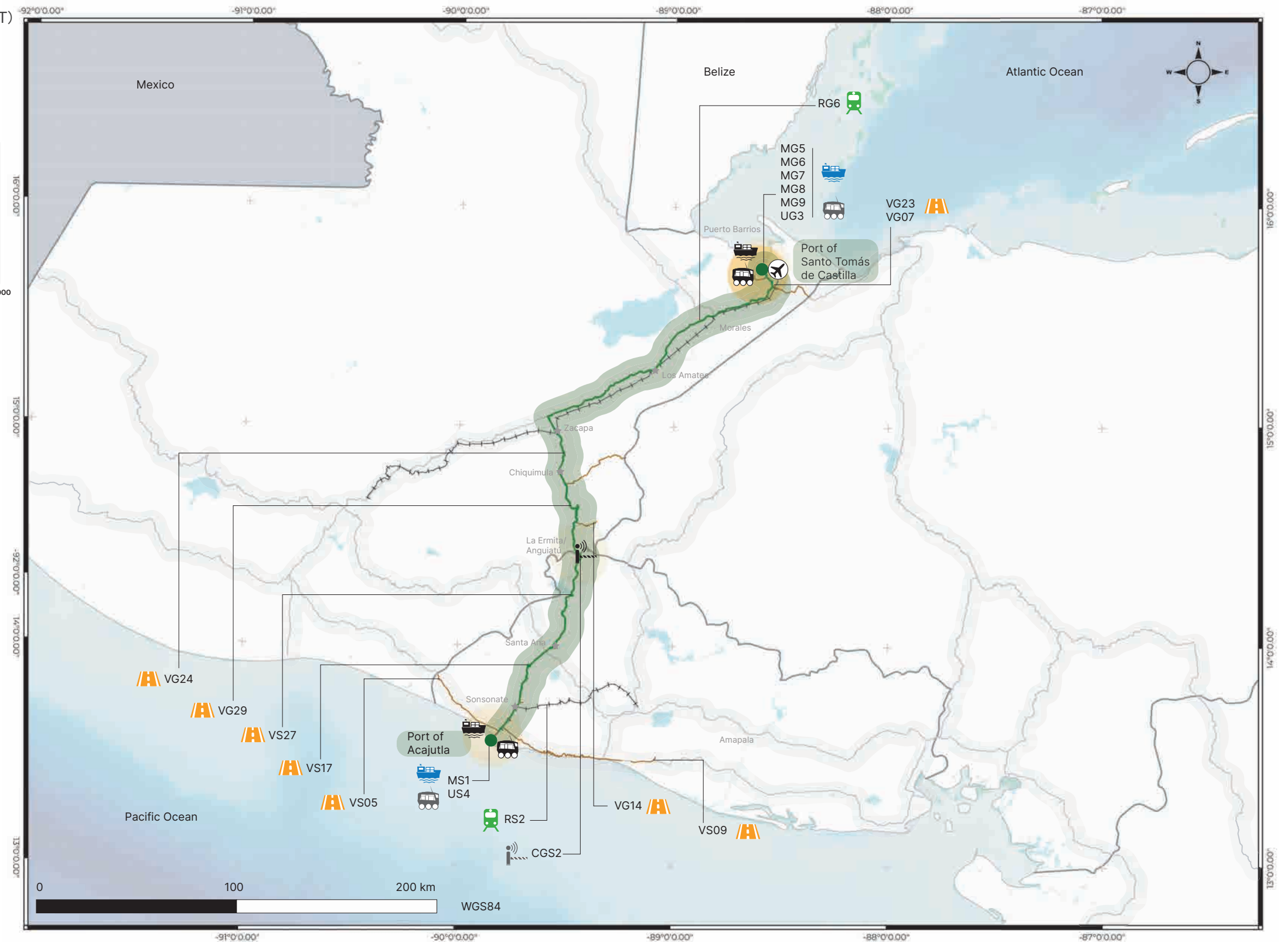


グラフ 8: C8 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C8
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 地方空港
- 都市物流
- 税関
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 国境
- 水域





C9

大洋間回廊

ニカラグア (NI)

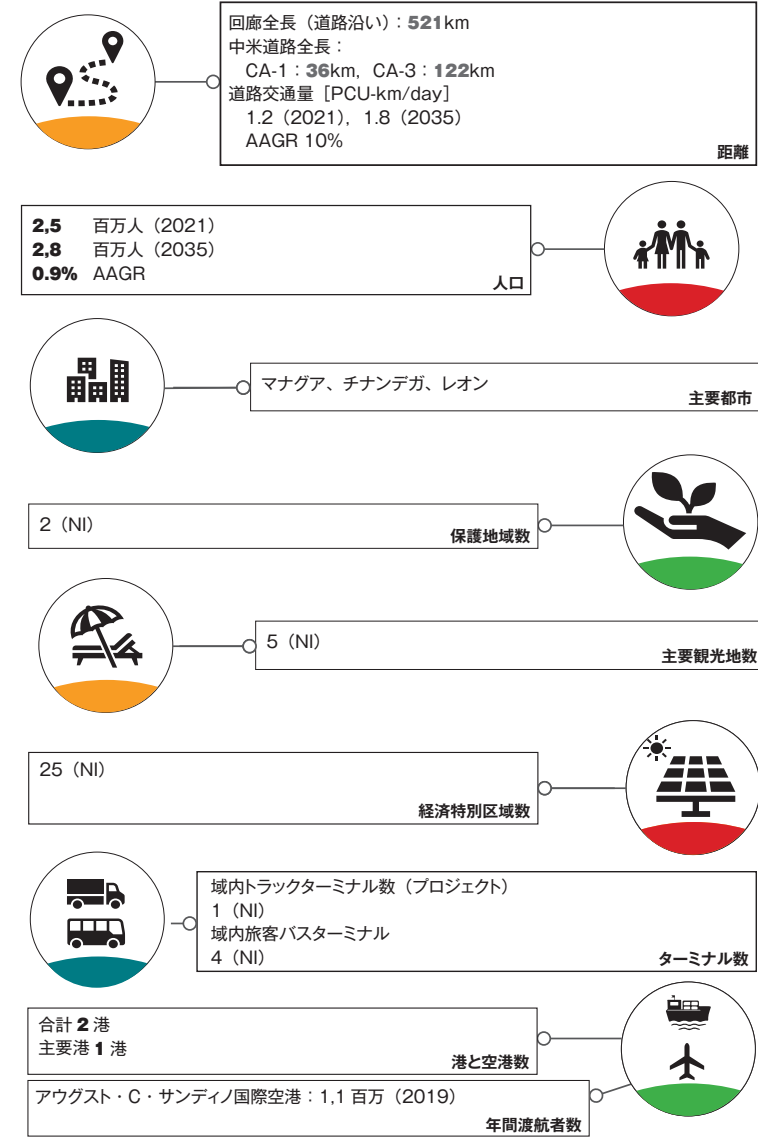
解説

C9 は、太平洋側のコリント港と大西洋側に計画されているブルーフィールズ新港を結ぶ回廊で、内陸回廊 (C2) と一部重複する。

貨物輸送

コリント港はニカラグアで最も重要な港で、食肉を輸出し、燃料や穀物を輸入している。

MTI は、ブルーフィールズに新しい深水港を開発するための M/P を作成した。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VN08	NI	R_PR1: Road Construction: Nejapa - Ticuantepe - Tipitapa
2	VN09	NI	R_IW2: Improvement (Widening): León - Chinandega (NIC-12A)
3	VN10	NI	R_IW1: Improvement (Widening): NIC-2 Int. - León (NIC-12A)
4	VN14	NI	R_IR2: Rehabilitation (Re-classification): La Curva - Nueva Guinea (NIC-71)
5	VN16	NI	Widening of the Managua-Chinandega corridor
6	VN19	NI	Rehabilitation of the Acoyapa-San Benito section
7	VN24	NI	Chinandega bypass
8	VN27	NI	Juigalpa bypass
9	VN39	NI	Rehabilitation Junction Victoria de Julio - Victoria de Julio
10	VN49	NI	R_NR3: Road Construction: El Rama - Las Brenas - San Francisco
11	VN53	NI	Widening of the west (peripheral) arc of Managua (Nejapa - Los Brasiles section)
12	MN2	NI	Cruise Terminal Development
13	MN3	NI	Corinto Port: Capacity Improvement
14	MN4	NI	Sandino Port: Improvement
15	MN5	NI	Bluefields Port: New Port Development
16	AN2	NI	Augusto César Sandino International Airport: Expansion Phase 1 (Runway 800m extension and taxiway extension)
17	AN3	NI	Augusto César Sandino International Airport: Expansion Phase 2 (New cargo terminal, apron and taxiway to new cargo area)
18	AN4	NI	Augusto César Sandino International Airport: Expansion Phase 3 (New domestic passenger terminal and apron)
19	AN5	NI	Augusto César Sandino International Airport: Expansion Phase 4 (International terminal expansion)
20	AN6	NI	Augusto C. Sandino International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
21	AN7	NI	Augusto C. Sandino International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
22	AN8	NI	Bluefields and Corn Island airports: F/S on airport development plan
23	AN9	NI	Bluefields and Corn Island airports: D/D and Construction
24	UN1	NI	Managua: Truck Terminal Development
25	UN2	NI	Bluefields: Development of Logistics Activity Zone, LAZ

インフォグラフィック 9: C9 データシート

出典 : JICA 調査団

コリント港 (ニカラグア)



C9 大洋間回廊

始点：コリント港 (NI)

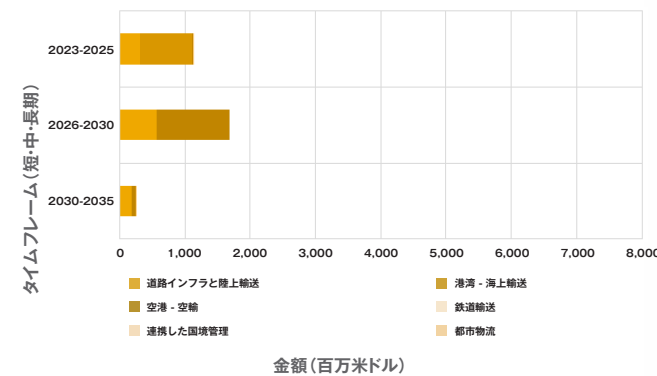
終点：ブルーフィールズ港 (NI)

区間長：521 km

プロジェクト数：25

地図 11

出典：JICA 調査団

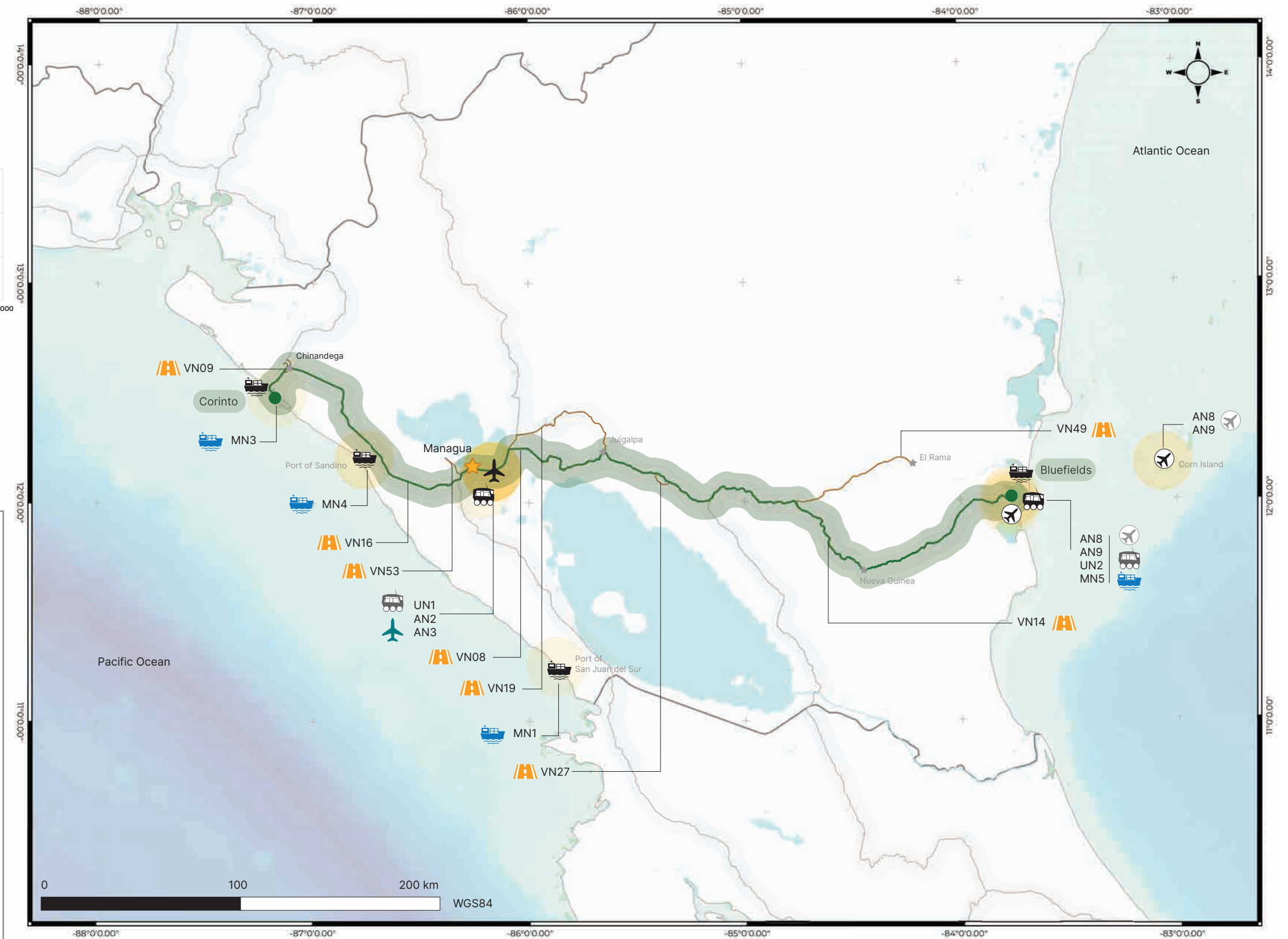


グラフ 9: C9 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C9
- 他の物流回廊
- 道路
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 地方空港
- 都市物流
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C10

大洋間回廊

コスタリカ (CR)

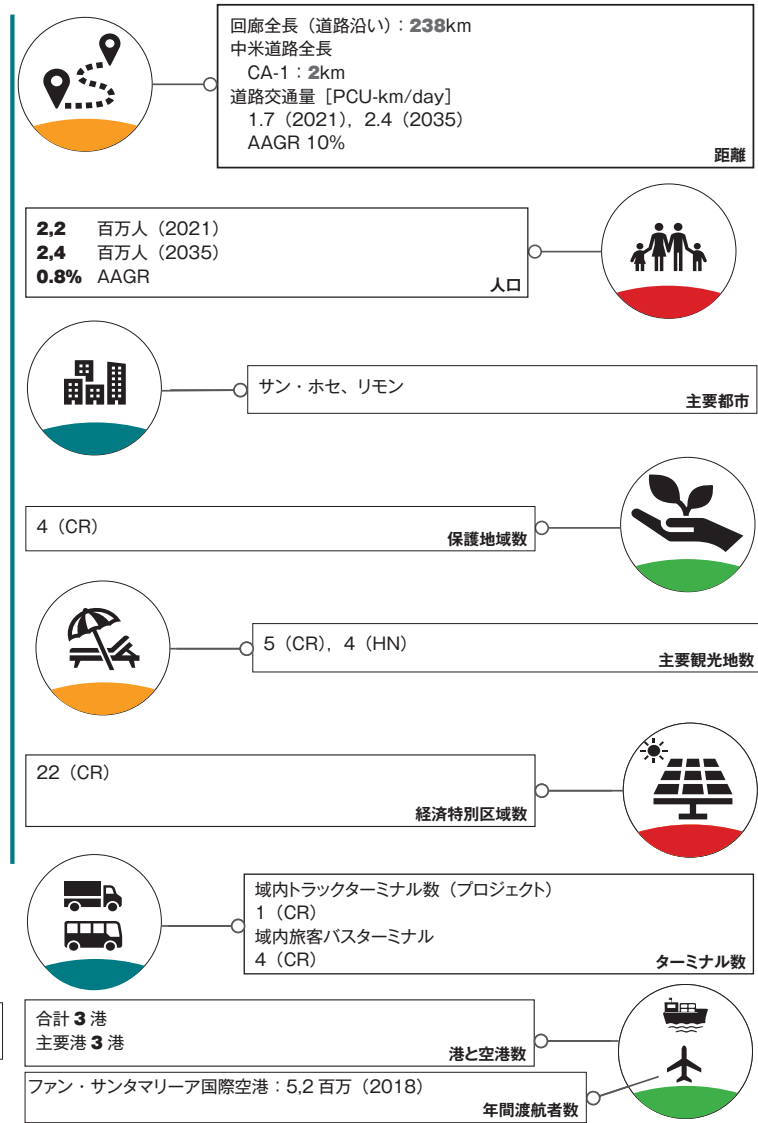
解説

C10は、大西洋のリモン港／モイン港と、サンホセを経由して太平洋のカルデラ港を結ぶ回廊である。

貨物輸送

パイナップルとバナナが輸出され、鉄鉱石はリモン港とモイン港から輸入される。貨物はこれらの港まで鉄道と道路で輸送される。

燃料と日用品はカルデラ港から輸入され、サンホセ都市圏に輸送される。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VC04	CR	N160: Road Development: Paquera - Playa Naranjo
2	VC05	CR	N1: Road Development: San José - San Ramón
3	VC06	CR	N39: Northern Section of San José Ring Road
4	VC08	CR	N32: Road Development: Y Griega Guápiles (Entr. R 4 y R 32) - Limón
5	VC10	CR	N32: Tunnel Redevelopment: Zurquí - Río Sucio section
6	VC11	CR	N27: Road Widening: San José - Caldera
7	VC13	CR	Limón - Sixaola (road improvement, 8 main bridges + 4 bridges)
8	VC15	CR	N1: Road Development: San Ramón - Barranca (development of a third lane)
9	MC1	CR	Caldera Port: Expansion
10	MC2	CR	Caldera Port: Breakwater Reinforcement
11	MC9	CR	Moin Port: Container terminal construction
12	AC1	CR	Juan Santamaría Airport: Expansion Phase 1(Expansion of the international terminal, relocation of firefighting station, etc.)
13	AC2	CR	Juan Santamaría Airport: Expansion Phase 2 (Set back of west side parallel taxiway, extension of east side parallel taxiway, etc.)
14	AC3	CR	Juan Santamaría Airport: Expansion Phase 3 (Expansion of the international terminal and apron, RESA in RWY07 side)
15	AC4	CR	Juan Santamaría Airport: Expansion Phase 4 (Expansion of the international terminal and apron)
16	AC5	CR	Juan Santamaría Airport: Expansion Phase 5 (300 m extension of the runway and parallel taxiway, High landfilling of almost 20 m)
17	AC6	CR	Juan Santamaría Airport: F/S on enhancement of logistics automation equipment/procedure (customs, cargo handling/storage)
18	AC7	CR	Juan Santamaría Airport Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
19	AC8	CR	Juan Santamaría Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
20	RC2	CR	TELCA Project Phase 1 (Moin - TCM Japteva - Siquirres - Río Frio (GAM yard, norther zone))
21	RC3	CR	TELCA Project Phase 2 (Río-Frío - Chilamate)
22	RC6	CR	Electric Train, Route 1 (San José Atlántico - Cartago - Paraiso)
23	RC7	CR	Electric Train, Route 2 (San José Atlántico - Airport - Alajuela)
24	RC8	CR	Electric Train, Route 3 (San José Atlántico - Belen - Ciruelas)
25	RC9	CR	Electric Train, Route 4 (Alajuela - Ciruelas)
26	RC10	CR	Electric Train, Route 5 (Ciruelas - El Coyol)
27	RC11	CR	Pacific Train Project (Puntarenas - Caldera Port - Ciruelas)
28	RC12	CR	Railway Rehabilitation (Cartago - Siquirres)
29	UC1	CR	San José: Truck Terminal Development
30	UC2	CR	San José Metropolitan Area: Urban Logistics Master Plan
31	UC7	CR	Moin: Development of Logistics Activity Zone, LAZ
32	UC9	CR	GAM: Development of Logistics Activity Zone, LAZ

C10 大洋間回廊

始点：カルデラ港（CR）

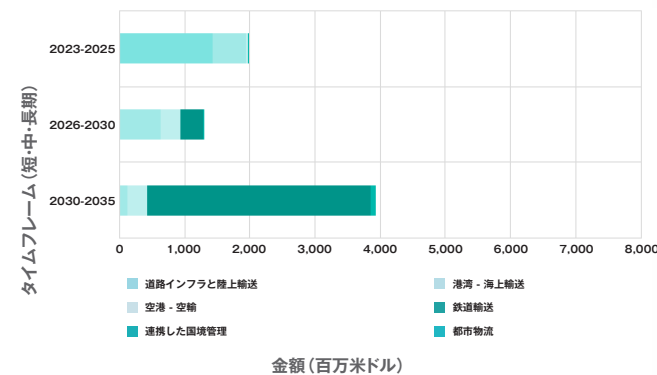
終点：リモン／モイン港（CR）

区間長：238 km

プロジェクト数：32

地図 12

出典：JICA 調査団

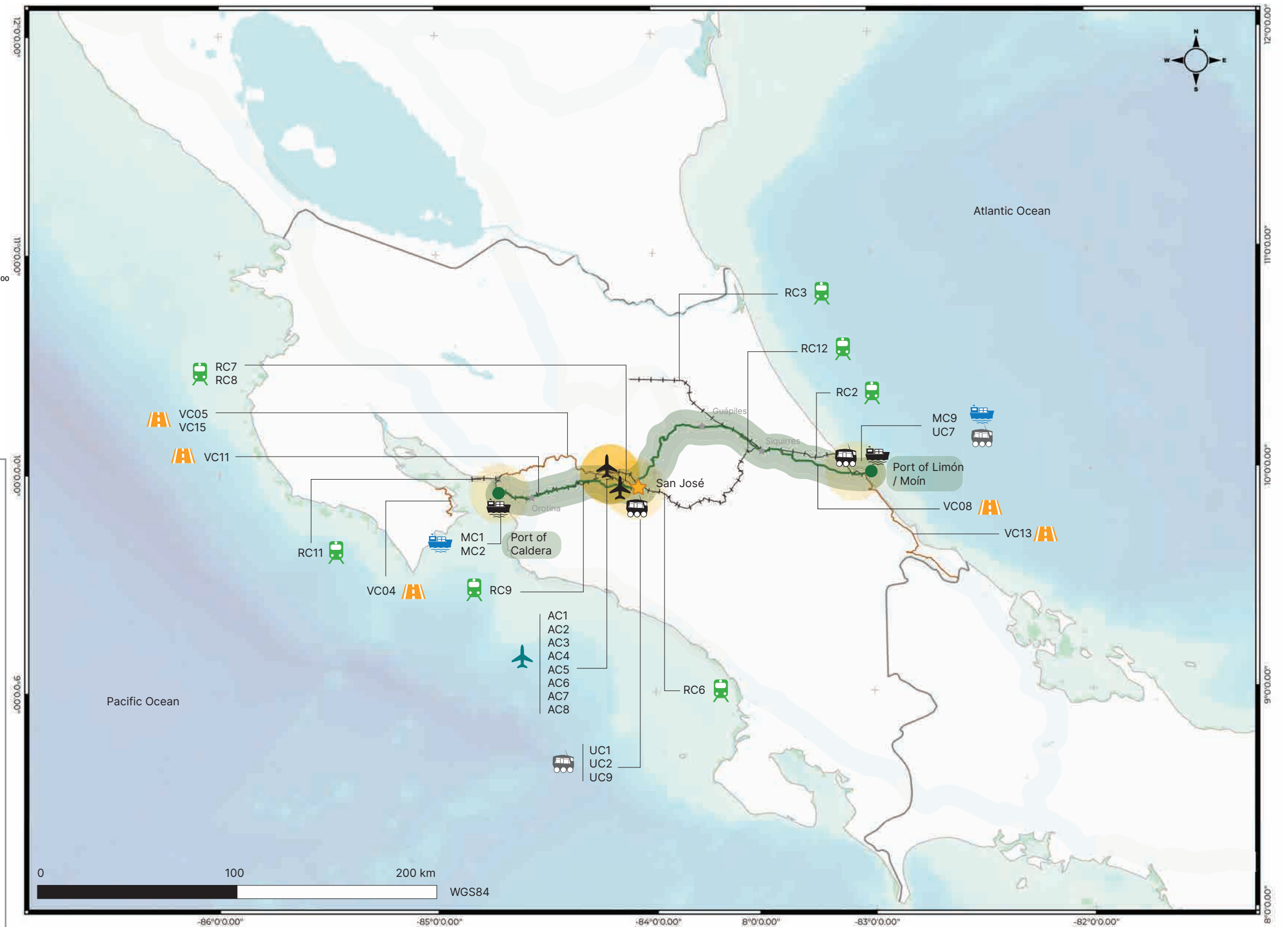


グラフ 10: C10 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C10
- 他の物流回廊
- 道路
- 鉄道
- 鉄道輸送
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域





C11

太洋間回廊

パナマ (PA)

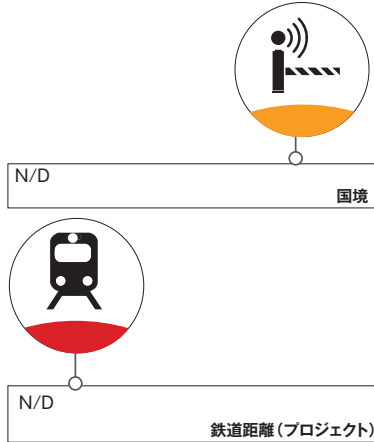
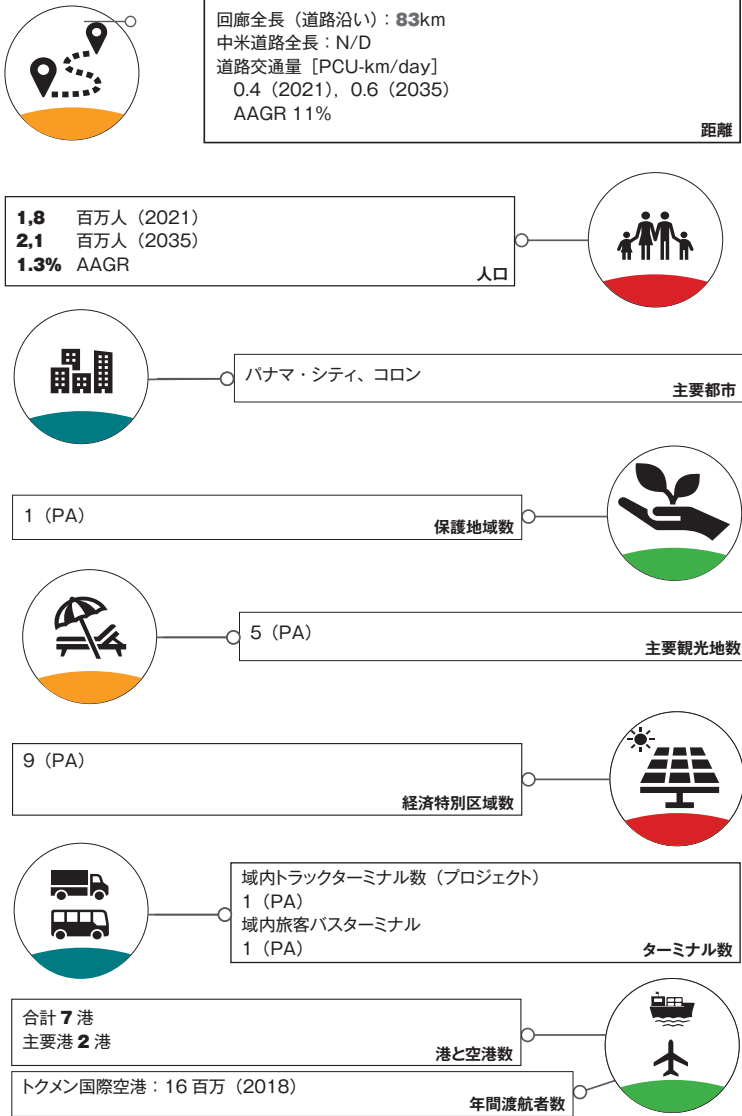


C11 は、コロン港および経済特区とパナマ・シティおよびバルボア港を結ぶ回廊である。

貨物輸送

パナマ運河は、国際的な道路、道路、鉄道の世界的な玄関口であり、2 つの入港地を結んでいる。

運河沿いには民間事業者によって管理されているコンテナターミナルと配送センターがある。



No.	コード	国	プロジェクト
1	VP04	PA	N3: Road Expansion to 4 lanes: Villa Grecia - Don Bosco Bridge
2	VP07	PA	Design and Construction of the Fourth Bridge Over the Panama Canal
3	MP2	PA	Panama Canal Terminal Container development
4	AP1	PA	Tocumen International Airport: Development of terminal 2, cargo warehouse and free trade zone
5	AP2	PA	Tocumen International Airport: Development of 3rd runway, Passenger Terminal 3 and 4
6	AP3	PA	Tocumen International Airport: F/S on enhancement of logistics automation equipment/procedure (customs, cargo handling/storage)
7	AP4	PA	Tocumen International Airport: Enhancement of aviation security standard with EDS (Explosive Detection System)
8	AP5	PA	Tocumen International Airport: T/A for improving the service quality of air cargo transport/handling operators
9	UP1	PA	Panama City: Truck Terminal Development
10	UP2	PA	Panama City: Urban Logistics Master Plan



C11 大洋間回廊

始点：コロン港（PA）

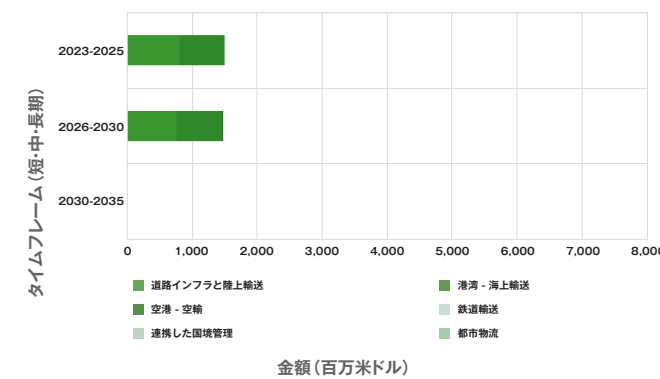
終点：バルボア港（PA）

区間長：83 km

プロジェクト数：10

地図 13

出典：JICA 調査団



グラフ 11: C11 投資額

出典：JICA 調査団

凡例

- 大洋間回廊 C11
- 他の物流回廊
- 道路
- 道路インフラと陸上輸送
- 港
- 空港
- 都市物流
- 回廊プロジェクト
- 回廊始点、終点
- 首都
- 国境
- 水域

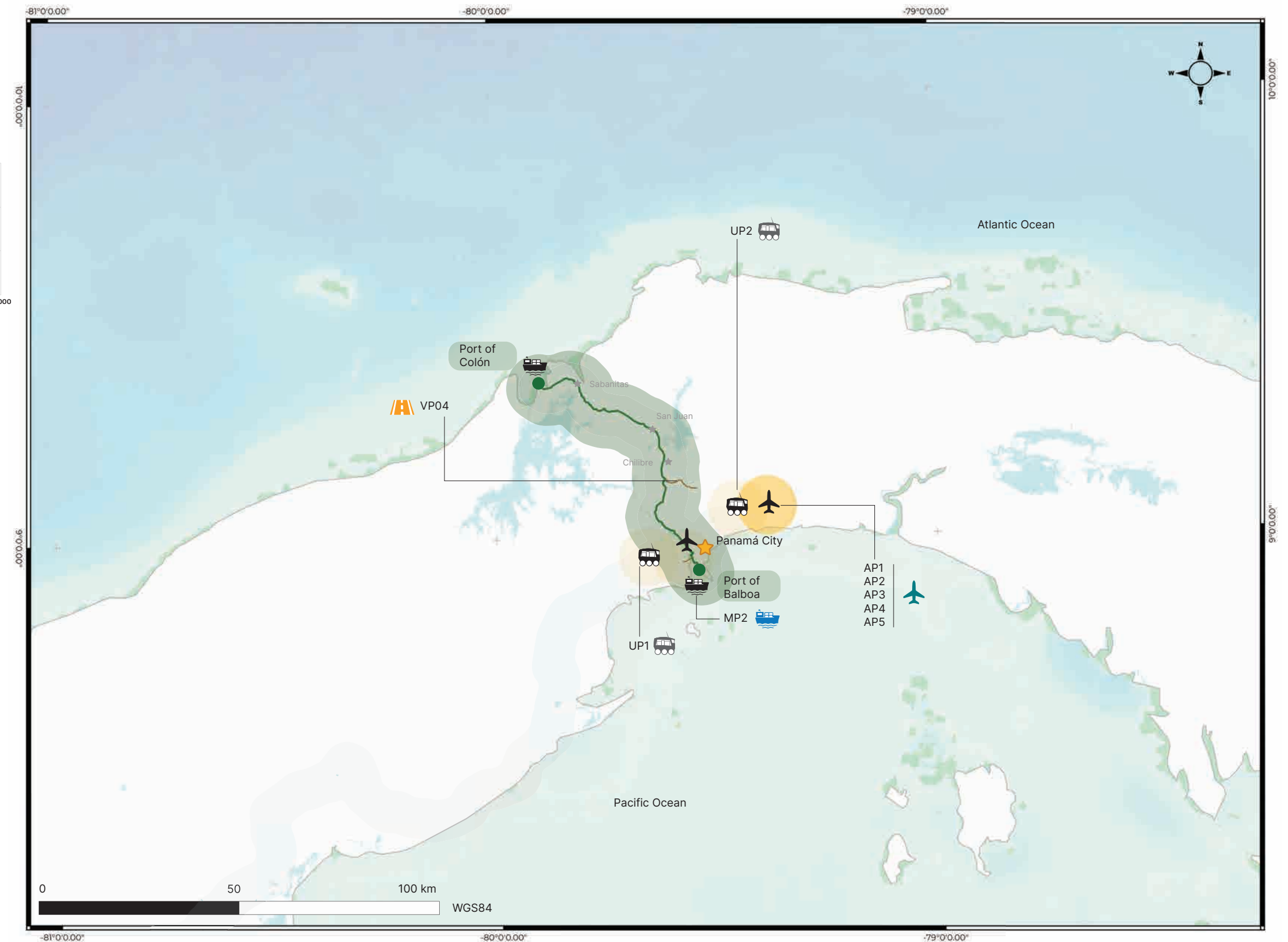




表 3：戦略回廊のプロジェクト

回廊	各回廊の軸別プロジェクト数						プロジェクト数
C1	39	13	10	6	7	11	86
C2	31	10	5	11	2	7	66
C3	23	0	3	0	3	7	36
C4	9	13	3	6	0	6	37
C5	10	5	5	2	2	7	31
C6	3	5	5	2	0	8	23
C7	9	6	5	1	1	7	29
C8	10	6	0	2	1	2	21
C9	11	4	8	0	0	2	25
C10	8	3	8	9	0	4	32
C11	2	1	5	0	0	2	10

注：このポートフォリオに含まれるプロジェクトは参考であり、戦略回廊に基づく将来のレビュープロセスで定義される。共有区間に対応するプロジェクトは二重に記載されている。

6.2 戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊の段階的整備

戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊開発の段階整備シナリオは以下 3 つの視点に注目して策定されています。

1. 地域内連結性の強化

回廊開発の短期的優先事項のひとつは域内接続性の改善です。道路、鉄道、海上輸送網を含む交通インフラの復旧、建設、改良により、国や地域内の地域間の相互接続性を強化し、もの、サービス、人の流れを円滑にし、中米の経済的・社会的統合を促進します。

2. 地域経済拠点と国際ゲートウェイ（港湾・空港）間の連結性の強化

経済拠点と港湾・空港を結ぶ道路、鉄道および関連施設の容量拡大・近代化・新設を通じて貿易振興と国際的モビリティ向上を目指します。

3. 国際ゲートウェイと国際市場（米国、EU、アジアなど）との接続性の強化

長期的に世界の様々な市場との接続性を強化し、さらなる貿易振興と中米地域への投資促進を目指します。

戦略回廊の開発を成功裏に進めるには、政府、企業、地域社会、国際機関など、様々なステークホルダーが包括的かつ協調的なビジョンを共有することが重要です。また、

持続可能で公平な回廊開発を確実なものとするために、戦略策定とその実施において、社会経済的側面と環境的側面に十分配慮しなければなりません。

戦略的回廊開発アプローチにおいて設定された目標を達成するにあたり、漸進的かつ持続可能なプロジェクト実施を可能にする時間的枠組みとして、短期、中期、長期の戦略を確立することが重要です。この時間・空間軸に従い策定した戦略を次項のインフォグラフィックにまとめています。



税関管理（エルサルバドル）



インフォグラフィック 12：戦略的モビリティ・ロジスティクス回廊の段階的整備

出典：JICA 調査団

既存の経済回廊の改修と強化

新たな経済拠点と回廊の開発

地域全域への経済効果の波及

USA, Mexico and EU

Asia - Pacific

All Regions

Main Target Market

Short-Term

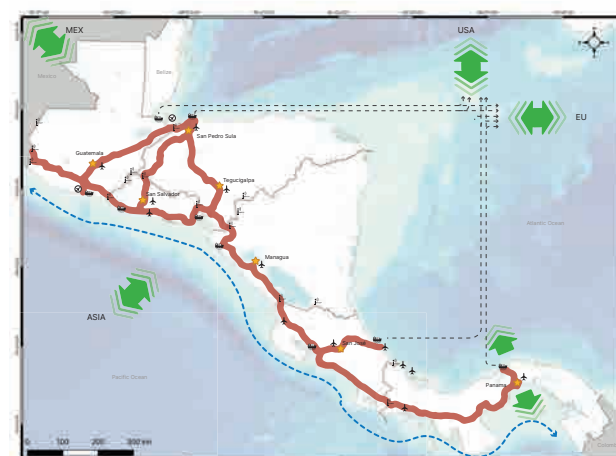
2025

Mid-Term

2030

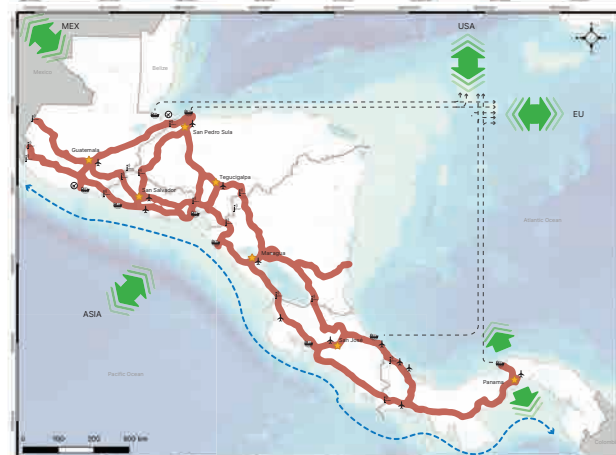
Long-Term

2035



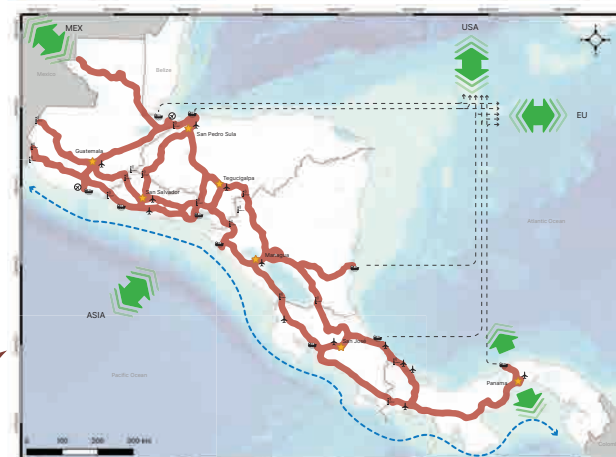
凡例

- Logistics Corridor
- Short Sea Shipping
- Target Trade Activities
- Sea Port
- Airport
- Domestic Airport
- Border Crossing
- Capital City
- Border
- Body of Water



凡例

- Logistics Corridor
- Short Sea Shipping
- Target Trade Activities
- Sea Port
- Airport
- Domestic Airport
- Border Crossing
- Capital City
- Border
- Body of Water



凡例

- Logistics Corridor
- Short Sea Shipping
- Target Trade Activities
- Sea Port
- Airport
- Domestic Airport
- Border Crossing
- Capital City
- Border
- Body of Water

- 太平洋回廊に重点を置き、既存の戦略回廊を改修・強化する。
- 都市間貨物・旅客輸送サービスの改善によって、都市間の接続を強化する。
- 道路や橋の補修・拡張、回廊やバイパスの建設、物流センターの設立、短距離海運の開発を通じて、輸送能力と輸送の質を向上させる。
- 太平洋物流回廊の冗長性を高めるため、短距離海運や鉄道を含む複数の輸送モードを推進する。

- アジアとの貿易拡大に対応するため、内陸回廊、新たなゲートウェイ、大洋間回廊といった新たな経済拠点や戦略回廊を開発する。
- トラックカボタージュ、オープンスカイ協定、新たな短距離海運の導入により、輸送効率と価格競争力を向上させる。
- 交通インフラ、新しい太平洋深水港、鉄道インフラとサービス、道路と橋の改修と拡張を含む、太平洋回廊の地域開発と産業開発を支援する。
- 港湾や空港周辺の地域産業や産業開発を促進するために、太平洋沿岸の港湾運営を改善し、新しい大洋間回廊を開発する。

- 大洋間・地域複合一貫輸送戦略回廊への投資を通じて中米地域のランドブリッジ機能を強化し、道路、鉄道、港湾、空港の開発を体系的に推進し、重要なグローバル・サプライチェーンの一部として地域の公平な成長を実現する。



7. 短期行動計画（IAP）

M/P2035 は、マスタープラン実施の初期段階で取り組むべき短期的な行動とプロジェクトを網羅的に示しています。これら短期的取り組みは、地域・国家レベルの輸送システムおよび物流サービスのパフォーマンスにおいて中米地域が目下直面している課題や限界に対応するものです。

M/P2035 では、短期、中期、長期のプログラム、プロジェクト、アクションの実施という時間軸でのマスタープラン実施が計画されています。一方、運輸セクターの関係者は、現在の競争力、雇用、経済成長、各国の社会的発展という条件下で様々な商機を捉えるために、早急な解決策の実施を求めていることを認識する必要があります。その意味でも、短期行動計画（2025 年まで）は、望ましい目標達成に直結し即効性があるべきです。

このような認識の下、以下の基準を満たす短期行動計画（IAP）の実施を提案しています。

- 1. M/P2035 実施の基礎、開始の触媒となり、続く M/P2035 実施と長期的持続可能性の土台となるもの
- 2. 技術的、経済的、政治的に実現可能であること
- 3. 実施協力に向けた提案・申し出がすでにあるか、あるいはそのための段階がすでに踏まれていること
- 4. 直面する現在のパフォーマンス問題の解決に大いに関連すると考えられるものであること
- 5. 関連する主要サブシステムに対する効果が大きい、あるいは広く横断的な効果をもつこと
- 6. ロジスティクス・チェーン全体を統合し、レバレッジ（大きな波及）効果とデモンストレーション（実証）効果をもたらすこと
- 7. M/P2035 で特定する 11 の戦略回廊開発に資すること
- 8. 関連するサブシステムの様々な利用者に恩恵を与え、かつ広く空間的に地域をカバーすること

短期行動計画（IAP）は、いくつかの補完的な要素プロジェクトを組み合わせたプロジェクトパッケージとして提案されています。M/P2035 で提案する短期行動計画（IAP）は表4に示す通りです。

表 4. M/P2035 の短期プロジェクトとイニシアティブ

No.	Project ID	Sector	Project
1	MCA1	Port - Maritime	中米の港湾施設台帳の作成
2	MCA2		中米海事・港湾統計情報（SIEMPCA）の改善
3	MCA4		短距離海運（SSS）イニシアティブ
4	VCA1	Road Infrastructure & Land Transport	貨物自動車の重量・寸法をチェックするための規定の更新とシステムの開発
5	VCA3		道路インベントリー共通評価システム
6	UCA1	Urban Logistics	地域のトラック駐車場情報プラットフォーム・プログラム
7	UCA3		トラック運転手と貨物の安全性向上プログラム

出典：JICA 調査団

これらの M/P2035 の短期プロジェクトやイニシアティブに加え、以下を検討します。

- ・ 国内鉄道プロジェクト統合のための地域モデル
- ・ 地域または近隣国レベルでのオープンスカイ協定（中米北部諸国との協定）
- ・ 関税同盟の枠組み内での統合国境の近代化プロジェクト
- ・ 地域道路回廊の維持・修復・拡張のための中米プログラム

M/P2035 のレベル 1（中米地域）の戦略に従ったプロジェクト実施に関連する分野横断的（地域共通）プロジェクトとイニシアティブは以下の通りです。

表 5. 分野横断プロジェクト・イニシアティブ

No.	Cross-cutting Projects and Initiatives
8	グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラスのディープ・インテグレーション・プロセスの下、ワンストップ・ボーダー・ポスト（OSBP）における道路接続、ロジスティクス、統合インフラの改善支援
9	モビリティ・ロジスティクス地域モニタリングシステム（Regional Transport & Logistics Observatory）の導入
10	輸送・物流に関する M/P2035 を実施するための地域の能力強化
11	自然災害の脅威に対抗できる回復力のある輸送システムの導入
12	官民パートナーシップ（PPP）形成のための能力開発
13	交通と物流への投資を誘致するための地域戦略の策定と実施
14	時間、コスト、手順を最適化するための、先進技術、デジタルトランスフォーメーション、効率的で安全なシステムの導入と改革推進
15	中米北部 3 カ国のディープ・インテグレーション・プロセスにおけるコネクティビティ（交通・ロジスティクス）のアジェンダ策定と同地域南部諸国との接続促進

出典：JICA 調査団



M/P および補完的なプロジェクトとイニシアティブは、以下を目的としている：

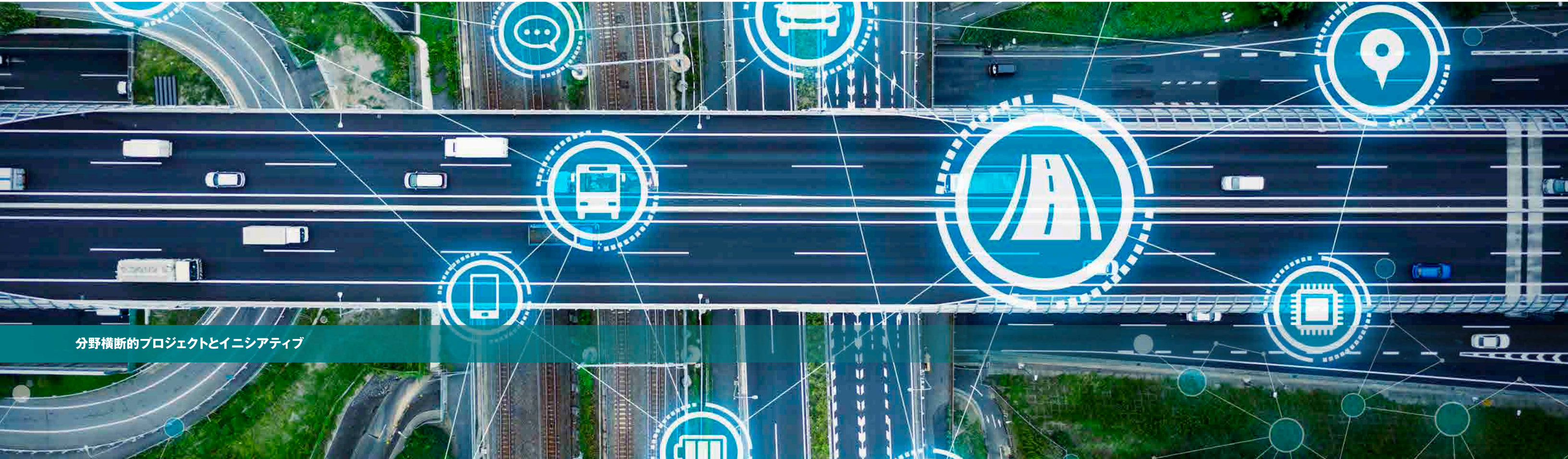
表 6：プロジェクトとイニシアティブの目標

名称	中米の港湾施設台帳の作成	Code:	MCA1
目的	中米の主要な港湾の基本的な問題や物理的な状況に関する信頼性の高い最新情報を、統一された規格と書式で体系的に収集・管理する。主要なステークホルダー間で情報を共有し、デジタル港湾台帳を継続的に更新する。		
名称	中米海事・港湾統計情報システム（SIEMPCA）の改善	Code:	MCA2
目的	域内の各港湾の操業をモニタリングするための統一基準／フォーマットを更新・適用することにより、SIEMPCA の機能向上を図る。		
名称	短距離海運（SSS）イニシアティブ	Code:	MCA4
目的	データの収集、編纂、および表示システムを改善し、中米地域の短距離海運を促進する環境を整備することで、中米諸国と近隣地域間の新たな海上輸送サービスを開発する。		
名称	貨物自動車の重量と車長を管理する規則の更新とシステム開発	Code:	VCA1
目的	現行の地域規制の更新と域内諸国におけるその適用性を提案するとともに、貨物車両の移動性を向上させるために必要な調整を行うことにより、各国内および域内の関係機関の能力を強化する。		
名称	道路インベントリー共通評価システム	Code:	VCA3
目的	道路と橋梁のインベントリを頻繁に更新し、現在と将来のネットワーク状況を分析することで、維持管理の優先地域と投資の優先順位を決定する。これにより、道路・橋梁の運営管理を担当する機関は、舗装のライフサイクル分析、維持管理・改良効果、道路利用者負担の推定を通じた、道路・橋梁投資プロジェクトの経済的・工学的実現可能性の推定、ならびに、道路部門に適した共通政策を特定する（資金調達、交通政策の影響など）ことが可能になる。		
名称	地域のトラック駐車場情報プラットフォーム・プログラム	Code:	UCA1
目的	トラック運転手に安全な場所を提供し、駐車スペースを最大限に活用する。駐車場インベントリ・データベースを作成するため、主要回廊に沿って既存の駐車場情報を収集する。		
名称	トラック運転手と貨物の安全性向上プログラム	Code:	UCA3
目的	車両に搭載された GPS により、11 の戦略回廊に沿った主要都市における交通量と移動速度、および都市部を通過する域内貨物車両の移動データベースを構築する。本プロジェクトは、貨物輸送の安全レベルを向上させる方法と同様に、法的・制度的枠組みの構築を意図しており、GPSトラック・モニタリング・システムを開発するための法的枠組みの確立が必須である。		
名称	グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラスのディープ・インテグレーション・プロセスの統合国境検閲所における道路接続、物流、物理的統合の改善支援	Code:	8
目的	持続可能な経済成長と貿易の円滑化を通じた住民の生活の質の向上を目的に、中米経済統合の法的文書に従い、グアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドル間の関税同盟の実施に貢献することで、中米経済統合プロセスを支援する。		
名称	モビリティ・ロジスティクス地域モニタリングシステム（Regional Mobility and Logistics Observatory）の導入	Code:	9
目的	SIECA の運輸・インフラ・物流総局（DITIL）内に専門部署を設置し、M/P の進捗状況や、地域の運輸・モビリティ・ロジスティクスのインフラ・サービスの状況について、タイムリーかつ客観的な情報を提供する。		
名称	地域 M/P の実施に向けた能力開発の強化	Code:	10
目的	モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン 2035 を実施するため、公共事業・運輸省と SIECA の能力開発を強化する。		



名称	自然災害の脅威に抗する回復力を備えた輸送システム	Code:	11
目的	災害の脅威と気候変動に対応し、交通部門における温室効果ガス排出削減目標に合致した、回復力のあるインフラを構築する。		
名称	官民パートナーシップ（PPP）開発に向けた能力開発	Code:	12
目的	統合過程にて、地域レベルで革新的な PPP 資金調達モデルを創出する。		
名称	モビリティとロジスティクスへの投資を誘致する地域戦略	Code:	13
目的	国家的、地域的、または国際的な PPP 投資を行うため、国際協力レベルで M/P プロジェクトを実施する投資誘致戦略を策定する。		
名称	時間、コスト、手順の最適化に向けた、先進技術、デジタルトランスフォーメーション、効率的で安全なシステムの推進	Code:	14
目的	地域の交通と物流におけるデジタルトランスフォーメーションを推進し、時間、コスト、手順を最適化するために、先端技術の活用と効率的で安全なシステムの革新を奨励する。		
名称	中米北部 3 カ国のディープ・インテグレーション・プロセスにおけるコネクティビティ・アジェンダの策定と、同地域の南部諸国との接続	Code:	15
目的	グアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドル間のディープ・インテグレーション・プロセスを強化するため、道路、港湾—海運、空港—航空、および鉄道の相互接続の整備や、3 カ国の国家的モビリティとロジスティクス・プロジェクトの相互運用性を含み、コネクティビティとロジスティクスのプログラムを開発する。		

分野横断的プロジェクトとイニシアティブ





8. 必要投資額と資金調達方法

M/P2035 のビジョンに従い戦略目標を達成するには、その実行（プロジェクトの実施）に必要な投資額を推計・調達する必要があります。11 の戦略回廊開発に注目した 374 のプロジェクト実施に向けて、一連の事業化可能性調査、計画・設計、モニタリングと評価、ならびに、交通インフラの改修、拡張、建設、維持管理と機材購入等のための資金調達が必要です。なお、ここで提案する財源や資金調達手法は中米各国が必ずしも採用せねばならないというものではありません。投資の意思決定は、あくまで各国の法律や優先事項に従い行われるべきものであって、本章で説明する資金調達にかかる提案は参照に留まります。

投資規模は既存インフラの状態を踏まえて戦略回廊別に推計されますが、下表に国別、交通セクター別投資規模を要約します。

表 7：セクター軸別の M/P 実施に必要な投資額（単位：百万米ドル）

	CR	SV	GT	HN	NI	PA	TOTAL
道路・陸運	3,158	5,800	2,982	1,093	3,378	3,325	19,745
港湾・海運	1,423	632	903	2,418	1,040	4,361	10,789
空港・航空	656	2,113	171	37	1,193	17	4,187
鉄道	4,092	1,837	8,801	1,421	1	0	16,152
国境管理	17	35	81	52	52	7	244
都市物流	283	88	290	663	20	48	1,392
Total	9,629	10,505	13,228	5,683	5,684	7,758	52,488

出典：JICA 調査団

8.1 財政枠組み

M/P2035 の財政枠組みの設定にあたっては、まず、各国の財政・資金調達能力の把握をし、提案プロジェクトの実行を実現化する資金調達の可能性にかかる検討から始まります。従来、プロジェクト多くは歳出、国債発行、国際金融機関からの融資を含む公的な資金調達を通して実行されてきており、M/P2035 で提案するプロジェクトも同様ですが、これら既存の資金調達手法に加えて、官民パートナーシップ（PPP）等、新たな形での資金調達手法についても言及しています。

8.2 公的資金による資金調達

8.2.1 自国政府資金

中米地域では、主に公共事業・運輸省および地方自治体予算等の自国資金を用いてインフラ整備を行ってきました。

8.2.2 融資資金（公的借入）

中米経済統合銀行（CABEI）、米州開発銀行（IDB）、世界銀行は、中米地域の運輸・物流部門に対する融資に積極的に取り組んでいます。融資スキームは、借り手の条件によって、融資、金利免除融資、投融資（株式投資など）、保証・信用補完など様々な形態を通じて行われます。

8.2.3 協調融資資金

協調融資とは、大規模プロジェクトを支援するために、2 つ以上の融資機関が共同で資金を融資することです。協調融資パートナーは、プロジェクトのリスクとリターンを共有し、プロジェクト・サイクルを通じて緊密に協力します。

8.3 混合投資ファンドと民間からの資金調達

以下は、中米やその他地域における運輸部門への投資資金調達の成功事例です。各事例には利点があると同時に、実施を成功させるために必要な特定の前提条件があることに留意せねばなりません。

(1) 民間基金

複数の機関投資家や個人投資家から調達した資金を交通部門に専門性を持つキャピタルファンドが、交通プロジェクトの収益性とリスクの分析、事業の進捗を管理します（プライベート・エクイティ・ファンドに類似したスキーム）。

(2) 輸送機器リース

輸送機器リース（購入オプション付リース）は、税制上の優遇措置がある資金調達手段です。借手は、購入オプションを利用しない限り、リース資産の金額を負債として計上することなく、発生したリース料の総額を損金として計上できます¹。

(3) プライベート・ファイナンス・イニシアティブ（PFI）

日本では、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）² により、公共施設の設計、建設、維持管理、運営を民間に委託する手法が導入されてます。以下は、この法律に含まれる最も一般的なモデルです。

- a. サービス購入型：PFI 事業者が提供する公共サービスの対価として、国または地方公共団体が支払うサービス料が PFI 事業者の収入となる。日本ではこのタイプの PFI が最も多く利用されており、通常、庁舎、学校、公営住宅など、事業収益を得ることが困難な公共施設の建設に適用される。PFI 事業者は、市民が支払うサービス料を通じて建設費を回収する。
- b. 自立型サービス:PFI 事業者が提供する公共サービスの利用者から徴収した料金から、PFI 事業者が建設、維持、運営の費用を回収する。空港旅客ターミナルや公共駐車場などの資産建設に利用され、空港については、航空旅客に課す空港使用料が事業収入となる。
- c. 混合型：サービス購入型と自立型サービスを組み合わせた形態で、PFI 事業者の事業収入は、国民が支払うサービス料金と、公共サービスの利用者が支払う料金の両方から得られる。スポーツセンターやホステル施設などの利用料を徴収して運営される施設が該当する。公共施設の建設と維持の対価は、サービス料という形で市民から支払われ、運営期間中は利用料から収入が得られる。

¹ Article 89, Leasing in infrastructure projects. Law 223 of December 1995, Colombia.
² Cabinet Office, Japan <https://www.cao.go.jp/index-e.html> y https://www8.cao.go.jp/pfi/en/projectprofile/pdf/jireishu_japan_en.pdf



(4) 道路管理および維持・管理契約

道路管理および維持・管理契約を含む道路コンセッションは PPP の一種で、国が公共事業の資金調達や管理を民間に委託し、当初の投資回収期間あるいは必要な延長期間において、民間が当該施設の運営・維持・管理を担うものです。PPP コンセッションの入札にあたっては、財務条件、インフラの建設・維持管理期間、技術仕様、コンセッション事業者による運営期間、事業者の拠出金等が明示される必要があります。

(5) アセット（交通インフラ）リサイクリング

交通部門におけるアセットリサイクリングは、港湾、空港、鉄道、道路、橋梁、建物、土地（交通インフラ用地）などの公共資産の売却やリースを通じて政府が歳入を生み出すものです。既存の資産の活用により、新規および復旧・改良が必要な交通インフラの両方について、プロジェクトの資金を調達するための有用な資金調達戦略となりえます。

(6) キャピタルゲイン・ファイナンス

キャピタルゲイン・ファイナンス（資産価格が値上がりにより得られる利益を利用した資金調達）は、例えば、都市交通プロジェクトの資金調達に適用できる手法です。この場合、鉄道整備によるキャピタルゲインを前提に、固定資産税の減免による事業者の費用負担減免と公共交通指向型開発（TOD）とを組み合わせるという戦略が考えられます。よって、このタイプの資金調達では、都市部や郊外で交通インフラの大幅な改善が実現した場合に生じる地価の上昇に関する調査・評価手法を確立する必要があります。

(7) 機関投資家

コンセッションや PPP の契約範囲内において、インフラ資金調達のために債券に投資をしたり、プライベート・エクイティ・ファンドを通じて直接エクイティ・ポジションを取ることが可能です。チリでは、交通プロジェクトの資金調達にインフラ債を利用した好例があります。発行されたインフラ債券は年金基金と生命保険会社が準備金を通じてポジションをとっていました。

(8) その他の代替案

カーボン・クレジットの売却で得た資金をクリーンエネルギー輸送に再投資するという動きがみられます。このような新しい資金調達源も検討できるでしょう。

様々な資金調達手法がある中、どの手法を選ぶべきかを事前に決定することは不可能であり、各プロジェクトの事業性調査の中で検討する必要があります。よって、ここでは上述の方法で資金調達の可能性があるプロジェクトの例を紹介するに留めます。

表 8：プロジェクトに適用可能な資金調達方法

戦略回廊	公的融資資金			民間／混合投資資金							
	自国政府資金	融資資金	協同融資資金	民間基金	輸送機器リース	プライベート・ファイナンス・イニシアティブ (PFI)	道路管理・維持管理契約	アセットリサイクリング	キャピタルゲイン・ファイナンス	機関投資家	その他

		太平洋回廊									
1		道路と陸運	●	●	●			●	●		
2		海運・港湾			●			●			
3	C1	航空・空港	●	●	●	●	●				
4		鉄道輸送			●			●	●		●
5		国境管理					●		●		●
6		都市物流	●			●	●		●	●	●

		内陸回廊									
1		道路と陸運	●	●	●			●	●		
2		海運・港湾			●	●		●			
3	C2	航空・空港	●	●		●	●				
4		鉄道輸送			●			●	●		●
5		国境管理					●		●		●
6		都市物流				●	●		●	●	●

		パンアメリカン回廊									
1		道路と陸運	●	●	●			●	●		●
2		海運・港湾	Not Applicable								
3	C3	航空・空港	●	●		●	●	●			
4		鉄道輸送			●	●		●		●	●
5		国境管理					●		●		●
6		都市物流				●	●		●	●	●



戦略回廊		公的融資資金			民間／混合投資資金							
		自国政府資金	融資資金	協調融資資金	民間基金	輸送機器リース	プライベート・ファイナンス・イニシアティブ (PFI)	道路管理・維持管理契約	アセットリサイクリング	キャピタルゲイン・ファイナンス	機関投資家	その他

		大洋間回廊 (ケツアル港～コルテス港)										
1	C4	道路と陸運	●		●			●	●			
2		海運・港湾			●			●				
3		航空・空港				●	●	●				
4		鉄道輸送			●			●		●		
5		国境管理	●	●								
6		都市物流				●	●		●	●		

		大洋間回廊 (アカフトラ港・コルテス港)										
1	C5	道路と陸運	●		●			●	●		●	
2		海運・港湾			●	●		●			●	
3		航空・空港				●	●	●				
4		鉄道輸送			●			●		●		
5		国境管理		●								
6		都市物流				●	●		●	●		●

		大洋間回廊 (サン・ロレンソ港-コルテス港)										
1	C6	道路と陸運			●			●	●			
2		海運・港湾			●	●		●			●	
3		航空・空港			●	●						
4		鉄道輸送			●			●		●	●	
5		国境管理	Not Applicable									
6		都市物流				●	●		●	●		●

		大洋間回廊 (ラ・ウニオン港-コルテス港)										
1	C7	道路と陸運	●		●			●	●		●	
2		海運・港湾			●			●			●	
3		航空・空港			●		●	●				
4		鉄道輸送			●			●		●		
5		国境管理	●	●								
6		都市物流			●	●	●		●	●		●

戦略回廊		公的融資資金			民間／混合投資資金							
		自国政府資金	融資資金	協調融資資金	民間基金	輸送機器リース	プライベート・ファイナンス・イニシアティブ (PFI)	道路管理・維持管理契約	アセットリサイクリング	キャピタルゲイン・ファイナンス	機関投資家	その他

		大洋間回廊 (アカフトラ港-サント・トマス・デ・カステーリャ港)										
1	C8	道路と陸運	●		●			●	●		●	
2		海運・港湾			●			●			●	
3		航空・空港	Not Applicable									
4		鉄道輸送			●			●		●		
5		国境管理	●	●				●		●		
6		都市物流			●	●	●		●	●		●

		大洋間回廊 (コリント港-ブルーフィールズ港)										
1	C9	道路と陸運	●		●			●	●		●	
2		海運・港湾			●			●				
3		航空・空港					●	●		●		
4		鉄道輸送	Not Applicable									
5		国境管理	Not Applicable									
6		都市物流						●		●	●	●

		大洋間回廊 (カルデラ港-リモン/モイン港)										
1	C10	道路と陸運	●		●			●	●		●	●
2		海運・港湾			●	●		●			●	●
3		航空・空港			●	●	●	●				●
4		鉄道輸送			●			●		●	●	●
5		国境管理	Not Applicable									
6		都市物流				●	●	●		●	●	●

		大洋間回廊 (コロン港-バルボア港)										
1	C11	道路と陸運	●		●	●		●	●		●	
2		海運・港湾			●	●	●	●	●	●	●	
3		航空・空港				●		●	●			
4		鉄道輸送	Not Applicable									
5		国境管理	Not Applicable									
6		都市物流						●		●		



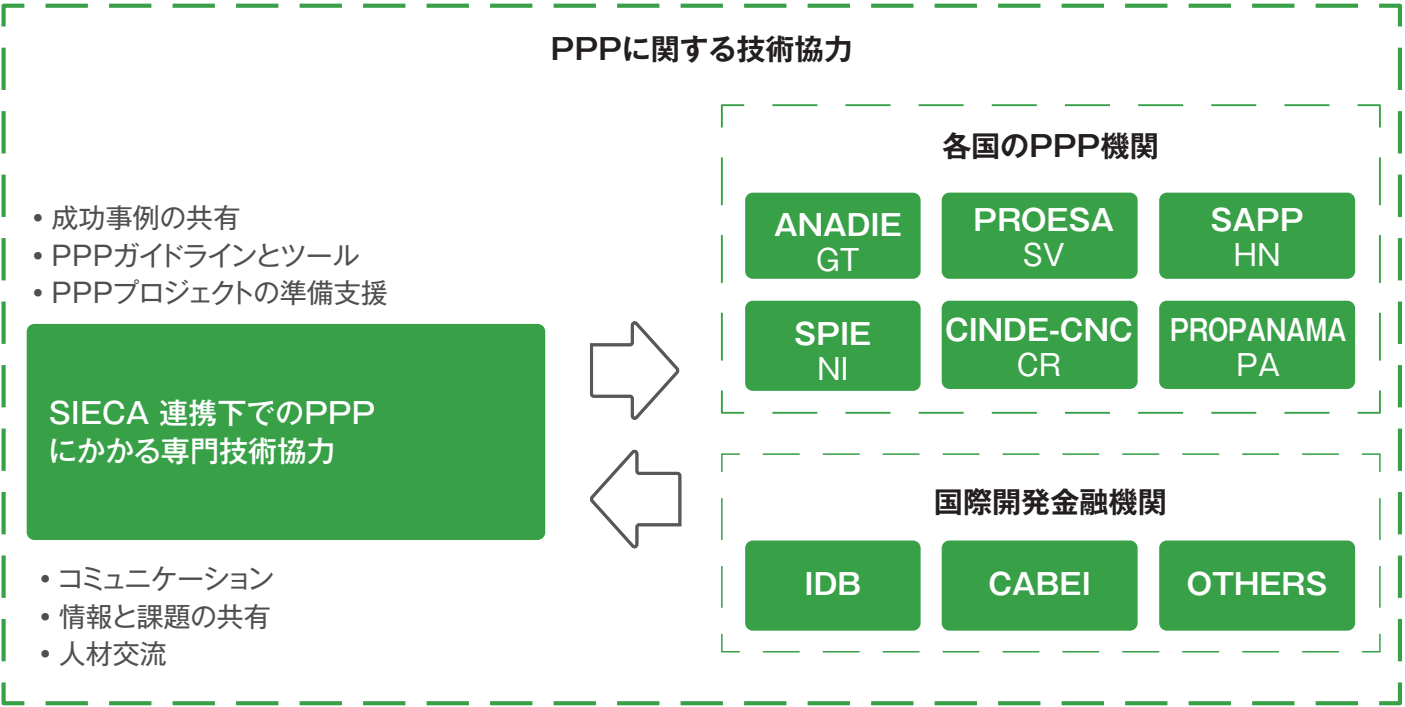
8.4. インフラプロジェクトのための地域先行投資ファンド

2022 年 11 月 10 日に開催された COMIECO、COMITRAN、中米保健大臣審議会事務局（COMISCA）の大臣によるセクター間会合において、モビリティ・ロジスティクスを含む 3 つの柱からなる地域経済活性化計画が承認されました。当該の計画において、地域インフラプロジェクト開発の重要な局面に対処するための地域先行投資ファンドの創設が提案されました。当地域には、CABEI や IDB といった、この種の基金を運営するのに適切な機関が存在します。同様な構想として、グアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドルのディープ・インテグレーション・プロセスのように、国境インフラ、設備、運営上のニーズに対応するための基金の設立という前例もあります。

8.5 投資促進機関ネットワーク

国境を越えた優先プロジェクトを財政支援を通じて推進してきた EU の経験に習い、PPP プロジェクトの地域的な推進戦略を確立することが望めます。その実現に向け、「PPP 投資促進機関のネットワーク」（各国の PPP ユニットの代表を含む）を形成することが必要です。PPP でのインフラ・サービス開発プロジェクトの推進を目的として形成されたネットワークは、SIECA と COSEFIN との連携下で、PPP にかかる技術協力を受ける必要があります。この技術協力プロジェクトは PPP ユニットの調整下で実施する必要があり、また、M/P2035 における PPP プロジェクトを投資家に広く広報していくことが求められます。

図 1 PPP に関する技術協力



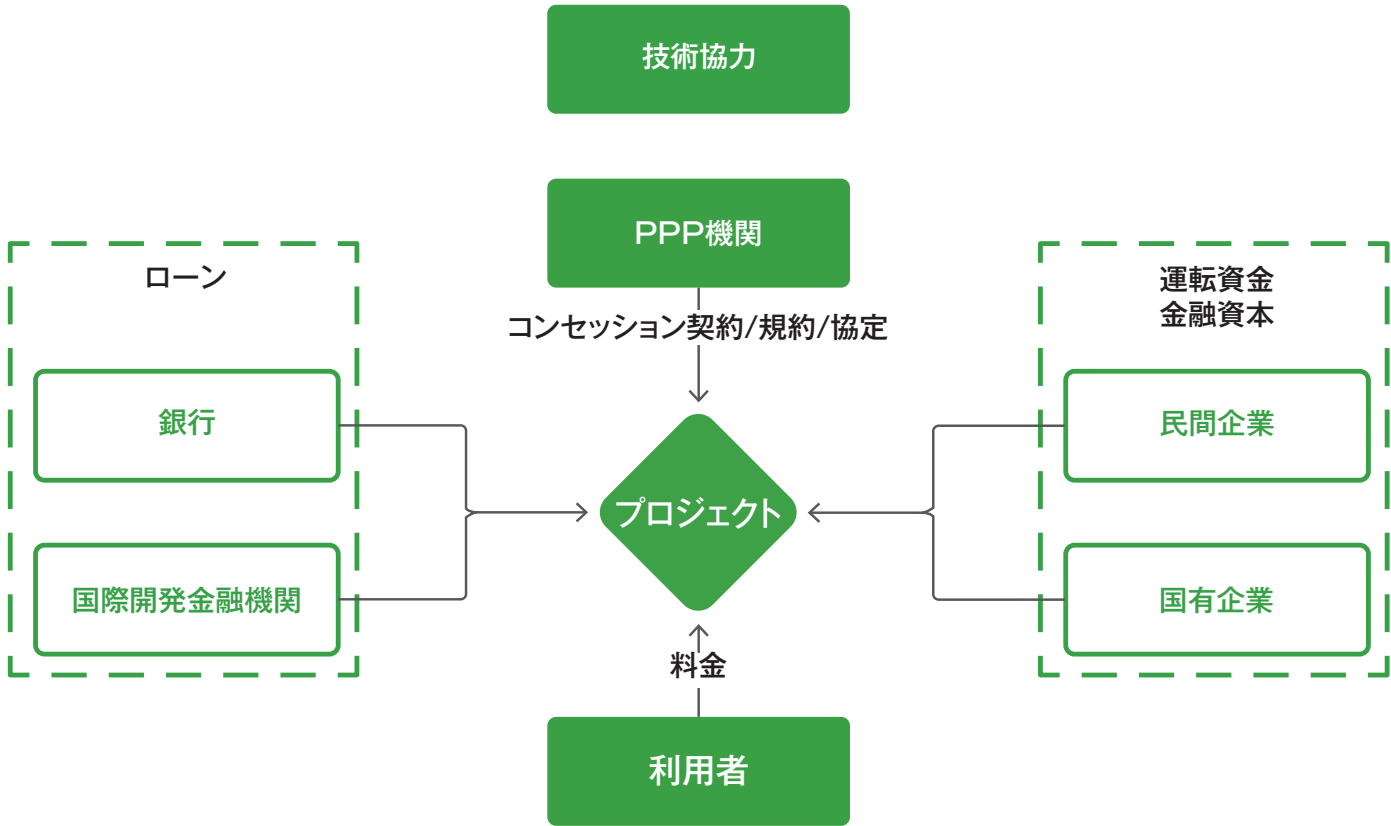
出典：JICA 調査団

この技術協力プロジェクトは以下を目的として実施されます。

- 十分な管理能力をもって PPP 投資促進のための地域ネットワークを構築すべきであり、地域ネットワークは、地域の財務省 (COSEFIN) と緊密に連絡・調整を行う。
- PPP 技術支援は、3 つのレベル（地域レベル、回廊レベル、各国レベル）のプロジェクトに対して提供される。
- 地域および国の PPP ユニットの能力開発を支援する。
- プロジェクトを策定、実施、監督するための資金調達計画の策定を支援する。
- 地域投資誘致戦略の策定と推進

技術支援の一環として検討される典型的な PPP モデルを以下に示す。

図 2 PPP 取り組み体制の例



出典：JICA 調査団



前述の目的達成のために技術協力プロジェクトでは以下の活動を行う必要があります。

1. 長期ビジョンの共有：主要なステークホルダーが長期的なビジョンを共有し、PPP に基づく交通インフラの開発を促進する。特定されたプロジェクトのフィージビリティ調査を通じて PPP ユニットに技術研修を行う。
2. 制度的枠組みの調和：国境を越えた PPP プロジェクトを促進するためには、制度的枠組みにおけるプロセスや手順の標準化が不可欠である。民間投資家の利益となるよう契約／入札プロセスを調和・簡素化するため、技術支援は制度的枠組みの標準化を促進する PPP ガイドラインの作成を支援する。
3. PPP 資金調達のためのプロジェクト・ポートフォリオを特定する：M/P2035 によって優先順位付けされたプロジェクト・ポートフォリオを分析し、PPP 資金調達が適用可能な有望プロジェクトを特定する。プロジェクトは、財政的に実行可能で、民間投資家にとって魅力的なものでなければならず、フィージビリティ調査において、各 PPP ユニットに技術研修を提供する。
4. 国際開発金融機関 (MDBs) を取り込む：各国の PPP ユニットと MDBs 間でコミュニケーションメカニズムを確立することは官民両セクターにとって有益である。PPP ユニットは、各国の PPP 戦略に基づいて、資金調達当局やプロジェクト実施機関（公共事業省、MDBs など）と調整する。また、技術協力プロジェクトでは、潜在的な民間投資家や機関投資家の参加を呼びかけも行う。

8.6 資金・技術協力内容と資金源を明確にするためのドナー円卓会議

M/P2035 の実施には、以下の目的を達成するため、主要な地域協力パートナーとの連携した取り組みが必要です。

1. 国際金融機関および関連協力機関とのハイレベルな対話を確立する。
2. M/P2035 で計画されている研究、イニシアティブ、プロジェクトを実施するために、償還可能または償還不要の技術・資金協力資源を提供する。
3. すでに実施されている、あるいは今後承認されるイニシアティブ、プログラム、プロジェクトにて相乗効果を発揮するために、連携するパートナーの取り組みを明示し、努力の重複や資源の浪費を避ける。
4. 方法論、分析ツール、プログラムのモニタリングと評価、地域戦略に関する情報を共有する。
5. M/P2035 の実施に民間部門を取り込むための調整を行う。
6. M/P2035 を主要なステークホルダーや組織ネットワークに広く知らしめる。

円卓会議には、暫定議長国の要請により SIECA が開催し、少なくとも CABEL、IDB、世界銀行、ラテンアメリカ・カリブ海開発銀行（CAF）、JICA、EU、USAID、KOICA、その他地域の戦略的パートナーなどの協力機関の参加が求められます。



9. モビリティ・ロジスティクス地域マスタープラン 2035 の実施体制

M/P2035 のビジョンと目標を達成するためには策定された戦略とプロジェクトを着実に実行・実施していかなばなりません。その過程では各国の様々な機関が複雑に関わることになるため、実施に向けた調整と役割・権限について明確にし、それを確実なものとするしっかりとした実施体制を整える必要があります。このような実施体制を構築することは、COMITRAN 及び SICA 議長・首脳通常会合にて採択された「モビリティとロジスティクスに関する地域枠組み政策」と整合したものです。また、このような地域レベルでの M/P2035 目標達成のための実施体制の構築は、SDDGs の目標とも整合し、中米地域すべての人々の経済と生活の質の向上へと繋がるものです。

以下に、M/P2035 実施のための組織・制度、主要な組織構成員及び調整機関の役割、また、実施体制強化と責任担当者育成にかかる施策、実施状況のフォローアップ、モニタリングと評価の方法について説明します。

9.1 実施体制・制度

M/P2035 の実施は複数のセクターに跨りかつ大規模であるということを念頭に適切な実施体制を構築します。国境を跨ぐ地域レベルでのプログラムやプロジェクトの実施に伴う複雑さ、中米地域共通あるいは複数のセクターを跨ぐという性質、様々な資金源（公・民）からの適切かつ継続的な資金調達、地理的かつ地政学的に異なる実施スケール（地域レベル、回廊レベル、各国レベル）に伴う固有の課題、各国の法規制・基準の枠組みにかかる調整、各国の政治的意志、など様々な乗り越えるべき課題があります。これらの課題に取り組むために、M/P2035 の実施計画・実施・監理・モニタリング・評価の各段階で必要とされる役割と必要な能力を定義し、総合的かつ体系的な実施体制構築が望まれます。そのため、交通計画行政に関わる政府および関連機関、非政府組織、学術団体等をすべて含めて、総合的に調整することのできる仕組みの構築・調整機関設置の必要があります。また、意思決定者は、M/P2035 の実施にかかる権限を付与し、この実施調整機関を強化する必要があるでしょう。このような措置を

講ずることによって、モビリティとロジスティクスに関わるインフラ・施設・設備、規制、制度的枠組み、資金調達の面での地域格差に対処するためのイニシアティブを支援・推進し、中米地域各国の機関および民間の実施・管理・制度的能力を高めることができます。

中米地域全体のレベルでは、特に、様々な地域委員会の調整役として SIECA が果たすべき重要な役割が認識されています。また、各国の公共事業・運輸省と地方自治体は、それぞれの国と地方のプロジェクトレベルで、M/P2035 の実施において中心的な役割を果たします。この点に関して「モビリティとロジスティクスに関する地域枠組み政策」に明記されています。

9.2 セクターと主な機関

9.2.1 公共部門

公共部門は COMIECO、COSEFIN、COMITRAN（セクター間閣僚審議会）で構成され、地域モビリティ・ロジスティクスシステムの監理機能を担います。以下の機能を通じて、セクター間閣僚審議会は実施を主導する責任を負うこととなります：

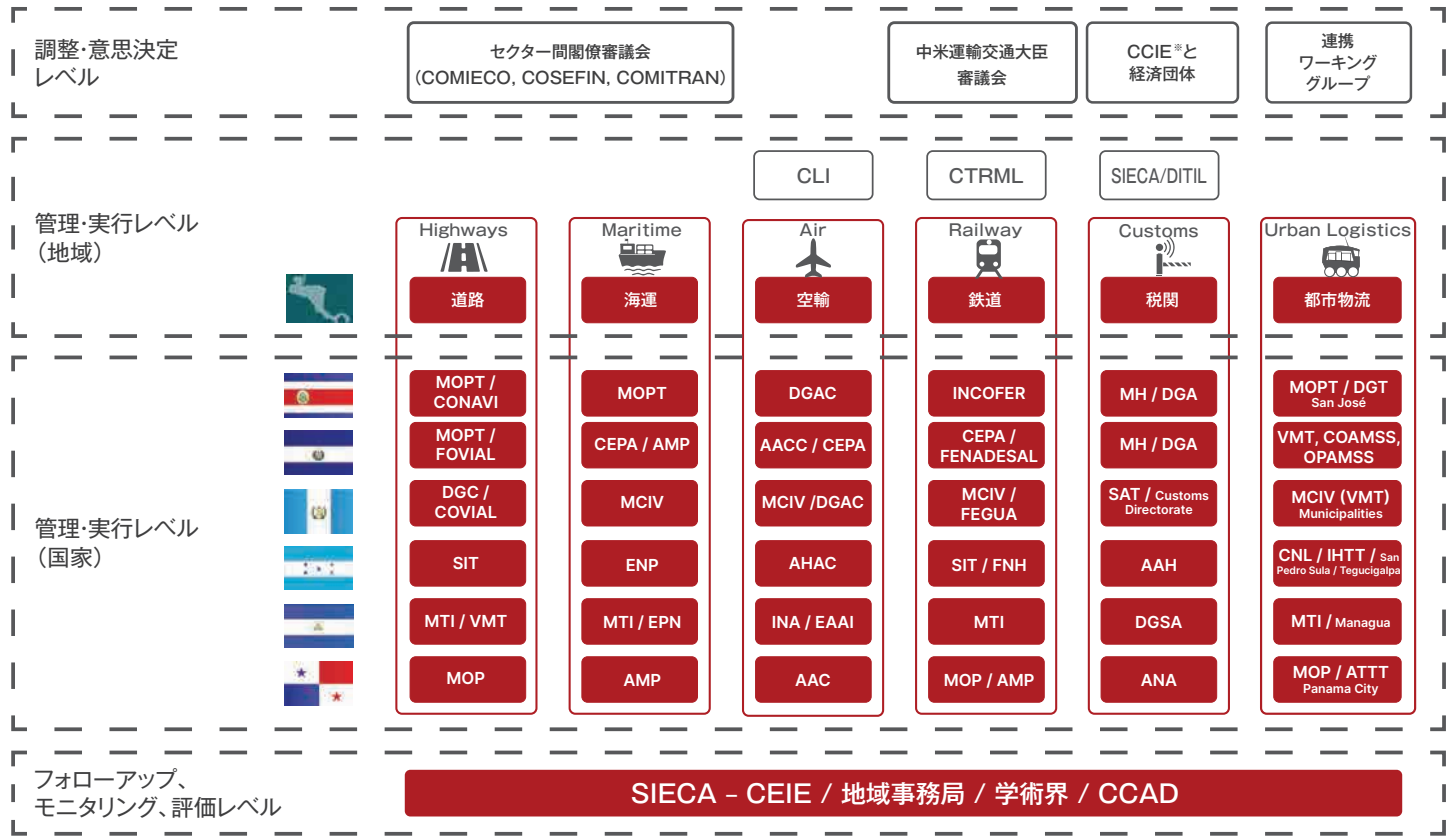
- 1. モビリティとロジスティクス分野における規制、インフラ整備と近代化、地域交通システムの開発にかかる活動および政策枠組みに関連して、各国の政策イニシアティブを明らかにした上で中米各国における介入分野を検討し、各国の国家政策として位置づけさせる。
- 2. モビリティとロジスティクスにかかる課題は SICA 大統領サミットの重要・継続課題とし、M/P2035 で示す戦略、行動指針、プログラム、プロジェクトが、政府体制の変更に関わらず継続可能となることを確かなものとする。
- 3. M/P2035 で特定されたプロジェクトの実施に必要な資金調達について、国際機関、各国政府、

各国協力・金融機関、国際開発金融機関との連携を SIECA を活用して強化する。

このセクター間閣僚審議会は、中米経済統合担当大臣審議会（COMIECO）、中央アメリカ・パナマ・ドミニカ共和国財務大臣評議会（COSEFIN）、中米物流・ロジスティックス委員会（CTRML）、中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）、税関委員会の理事で構成されるロジスティクス部門間会合（CLI）の支援の下で実施されます。この閣僚審議会の主な役割は、PMRML と M/P2035 の実施プロセスを、各国のモビリティとロジスティクスに関わる主体と調整することにあります。

図 3 は、M/P 実施のための統制体制（ガバナンス・メカニズム）案を示しており、1) 調整・意思決定レベル、2) 管理・実行レベル、3) モニタリングレベル、の 3 つの階層レベルが提案されています。

図 3: M/P 実施のための調整メカニズムのガバナンス（案）



※：経済統合諮問委員会

Source: JST/SIECA



9.3 調整・実施のための組織

9.3.1 戦略回廊開発委員会

戦略回廊整備の計画・設計、協力、資金調達、実施、モニタリングおよび評価にかかる調整は、以下3つのレベルで実施されます。

1. CLI は各回廊で実施される一連の活動にかかる分野横断的なモニタリングを担当する。
2. CTRLML は公共事業・運輸省に関連する各回廊の交通インフラ整備事業のモニタリングを担当する。
3. 特別委員会（特定目的の暫定委員会）は、CLI の各国代表が中心となり、各国レベルの回廊のモニタリングを担当する。隣接する2国間、複数国からなる地域、中米地域全体で調整が必要な課題はすべて必要に応じて CTRLML または CLI に持ち込まれる。この委員会については各国の公共事業・運輸省が主導し担当官または大臣官房担当を指名する。

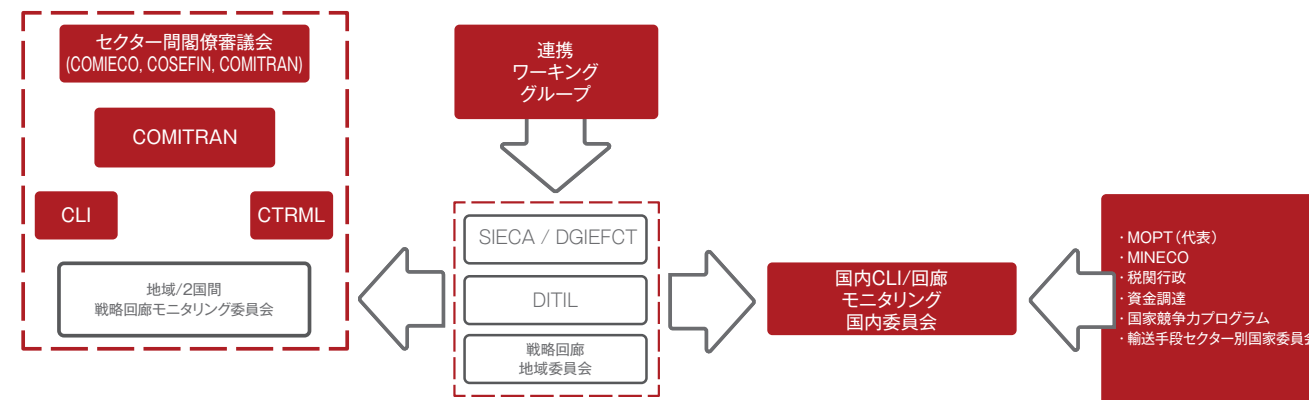
2カ国以上が関与する戦略回廊（地域あるいは大洋間）については、各国の公共事業・運輸省が主導する2国間または地域のフォローアップ委員会が設置されます。2国間回廊の場合、各国委員会のコーディネーターは、定期的に会合を開きますが、その際、適切なフォローアップのために SIECA に支援を要請することができます。SIECA は地域回廊のフォローアップと実施にかかる年次報告書を作成します。

図4に示すように、戦略回廊プロジェクトの実施・調整は、2国間または地域委員会（回廊により異なる）を通じて行われます。委員会の活動は CLI と CTRLML に報告された後、COMITRAN とセクター間閣僚審議会に報告されます。SIECA にはこれら一連の活動を担当する職員が配置され、委員会および審議会は SIECA/DGIEFCT/DITIL の技術・事務的支援を受けます。

この建付けにおいて、DITIL/SIECA は、プロジェクトおよび CE プログラム（総合物流、複合一貫輸送、分野横断、複数地域に跨る一連のプロジェクト）にかかる支援を通じて、プロジェクトマネジメントの役割を担います。

9.3.2 短距離海運（SSS）促進委員会

図4：戦略回廊プロジェクトの実施・管理体制



出典：JICA 調査団

域内の物流パフォーマンス向上のため、中米各国政府は海上輸送のより効果的な活用方法を模索する中、M/P2035では、各国の港湾関係機関間の協力と調整を通じた中米地域内の短距離海運（SSS）の実現を目指しています。これに従い、地域の航路開発と統合を促進するために、短距離海運（SSS）促進委員会を2国間および地域各国に設置することを提案します。

短距離海運（SSS）促進委員会は、短距離海運にかかる様々な取り組みを調整・促進し、さらにモニタリングとフォローアップを行う各国の主要機関で構成されます。よってこの委員会には、公共事業・運輸省、経済・対外貿易省、農畜産業省、内務省、保健省、外務省、税関総局、入国管理局、海事・港湾局、港湾・空港・鉄道の管理機関、港湾オペレーター、陸運会社などが含まれます。

9.3.3 中米北部地域コネクティビティ・アジェンダ促進委員会

域内貿易の約70%を占める中米北部3か国間の道路、海運、航空、鉄道による接続性向上に関して、3か国の関税同盟プロセスの努力と成果をさらに推し進めることが求められます。その一環として、M/P2035に示される一連のプロジェクトを実行し、域内貿易、競争力、経済・社会開発をさらに強化します。

2018年8月20日に行われたエルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラスの大統領サミットでの合意に基づき、以下の行動を提案しています。

1. 3カ国を結ぶ回廊（道路）を良好な状態に保ち、機動的かつ安全な貨物輸送網を確保し（特に食糧と医薬品）、災害に対する強靭性を確保する。
2. 国境へのアクセスと接続性の確保
3. 補完的な輸送手段（海運、航空、鉄道）の開発・整備と複合一貫輸送の強化
4. 競争力強化、生産性向上、投資促進、雇用機会創出のためのサブリージョン・インフラ投資プロジェクトの展開
5. M/P2035で示される優先パイロットプロジェクトの実施支援

各課題（アジェンダ）に対応するために、公共事業省・運輸省で構成されるテクニカルワーキンググループを設置します。テクニカルワーキンググループは輸送手段別（道路、航空、鉄道、海運）またはプロジェクト別に設置することができ、主要な物流拠点（都市、港湾、空港、貨物ターミナル、国境など）を結ぶ主要な地域道路回廊と国境を訪問し現状を把握するとともに取り組むべき課題の設定を行います。



9.4 キャパシティ・ビルディング

9.4.1 SIECA の能力強化

9.4.1.1 交通・運輸・インフラ・ロジスティクス部 (DITIL)

M/P2035 の実施には、地域および国レベルで様々な行動計画、プロジェクトの詳細計画策定、実施監視、モニタリングを担当する機関の能力強化が必要です。地域レベルでは、COMITRAN を支援する技術事務局である SIECA の能力を強化し、セクター間閣僚審議会会合 (COMIECO、COMITRAN、COSEFIN) 支援に尽力します。COMIECO と COMITRAN の場合、事務局は経済統合・貿易円滑化・運輸総局 (DGIEFCT) の交通・運輸・インフラ・ロジスティクス部 (DITIL) を擁する SIECA が事務局を担います。

この建てつけにおいて、DITIL をはじめ、事務、情報・技術、調査・研究など SIECA 内部部門の能力強化が求められます。この観点から、PMRML と M/P2035 の実施に必要とされる SIECA の業務量と人員数を調査・検討し、新たな DITIL その他の部門の組織案を作成し、SIECA の事務・管理能力を強化します。

9.4.1.2 モビリティ・ロジスティクス地域モニタリング室

M/P2035 の実施・進捗状況や、地域のインフラ、モビリティ、ロジスティクス、輸送サービスの状況について、意思決定者にタイムリーかつ客観的な情報を提供する専門部署を設立する必要があります。よって、モビリティ・ロジスティクス調査局の設置を提案します。

この調査局は DITIL/SIECA の一部門として創設され、経済統合・貿易円滑化・輸送総局 (DGIEFCT) と SIECA の経済統合研究センター (CEIE) が共同責任部門となります。同調査局は COMITRAN の指揮下で SIECA と連携し、地域モビリティ・ロジスティクス情報システム (デジタルプラットフォーム) を運用します。政府機関 (公共事業・運輸省、海事・港湾・空港当局および管理機関、鉄道会社、道路インフラ計画部門、道路基金、税関、地方公共団体、その他の国家公共

団体)、運輸業者、輸出入業者、インフラ建設業者や管理者等から提供されたデータから作成されたモビリティ・ロジスティクス関連情報をすべての政府がオープンデータとして利用できるようにします。

情報システムが提供する情報の信頼性を高めるため、COMITRAN は、政策・方針、規定、フォーマットなどシステムに含まれるべき情報の定義、データとフローの定義と標準化、指標の選択、ユニバーサルアクセシビリティの原則の観点から情報の統合とその分析に必要な技術要件を定めるために技術グループを設置します。また、可能な限り速くかつ自動的な方法でこの情報システムにアクセスし活用できるよう情報システムへのアクセス方法を検討します。

9.4.2 中米運輸研究所 (ICAT)

中米運輸研究所 (ICAT) の設立は、中米の交通・物流部門の競争力、持続可能性、安全性にかかるソリューションの提供を目的とし、SIECA の派生機関として提案されたものです。この研究所はロジスティクス分野において国内外の研究機関から照会されるようなレベルの組織にすることを念頭に置いています。このように ICAT は、グローバルな技術的視点を持ち、官民双方の先端技術センターと協力し交通インフラや運行に関する技術仕様や基準を提言する機関となります。

9.4.3 公共事業・運輸省の能力強化

9.4.3.1 M/P2035 の実施に向けた調整能力の向上

COMITRAN が M/P2035 の策定、承認、実施においてリーダーシップを担う上位機関であることを踏まえ、各国の公共事業・運輸省はモビリティとロジスティクス分野において実施すべき行動を明確に伝える必要があります。具体的には、交通・輸送インフラにかかる規制・規則、建設と近代化、地域輸送システムの開発などについて具体的な行動計画を示さねばなりません。この点に関して M/P2035 の実施モニタリング及び評価を行う機関とのやり取り、合意形成、異なるセクター間の

調整・合意のフォローアップのために関連省担当局の調整能力を強化する必要があります。

公共事業省・運輸省等、行政側のリーダーシップ向上には、総合的な計画能力の強化、複合一貫輸送のニーズへの対応、政策の立案・実施における PPP 手法適用などの改善プロセスが必要となります。また、ロジスティクス分野の改善には、インフラの整備だけでなく、貿易、税関、複合一貫輸送、交通情報システム、人材育成などにおいて改善することも必要となります。

9.4.3.2 複合一貫輸送計画ユニットの強化

制度強化プロセスの一環として、道路、海運・港湾、航空・空港、鉄道、都市物流などの輸送手段別の計画から、地域とのつながりを持つ国家レベルの複合一貫計画システムの計画へと移行することが必要であり、これにはリスク管理、気候変動への適応、トランジットなどに対応する手段を計画対象として含める必要があります。このためには、情報収集、モニタリング、評価を行うための管理部門を持つことが必要となります。さらに、情報システムの革新も必要であり、意思決定を支援するためのグラフィックツールや地図などを生成する機能を備え、統合された交通・公共事業システムを形成する国家レベルのデータベースを構築することを目指します。

9.4.3.3 国家ロジスティクスキャビネット

モビリティとロジスティクス分野の課題は、複合的、セクター間、空間的広がり (地域レベル、回廊レベル、各国レベル)、制度間に跨る課題であることから、こうした複雑な問題へのアプローチを容易にする構造として、国家ロジスティクスキャビネット (モビリティとロジスティクス分野の行政権を担当する最上位の合議機関、各省縦割りとなっている行政権を一つの組織、すなわちキャビネットが行使できるようにする) の創設も視野に入れています。このロジスティクスキャビネットの下で、戦略別、サブシステム別、あるいは国家ロジスティクス・モビリティ・プログラムの構成要素別のワーキンググループが組成され、その中で官民の調整も行われます。



9.5 M/P2035 のモニタリング、フォローアップ、評価

計画サイクルはモニタリング、フォローアップ、評価で一巡します。これにより、地域の物流システム、様々なサブシステム、中米の人々の生活水準に計画の実施がもたらす影響を測定することができます。このような取り組みは中米地域全体としては初めての取り組みであり、以下 2 つの具体的な検討事項を盛り込むことが重要です。

a. 調整・評価・モニタリングの仕組み

調整・評価・モニタリングにかかる体制は以下の目的をもって構築されます。

- プロジェクトのモニタリングのための体制を構築し、プロジェクト実施・進捗状況を評価する。
- プロジェクトにかかる各国および融資・協力機関のコミットメントの現状・進捗、さらに追加的なコミットメントの可能性をフォローアップする。
- プロジェクト実施責任者間の説明責任を促進する。
- 国際協力によって実施されるプロジェクトの調整・実施を効果的に行う。
- プロジェクト実施のために提案されたプロセスを検証する。

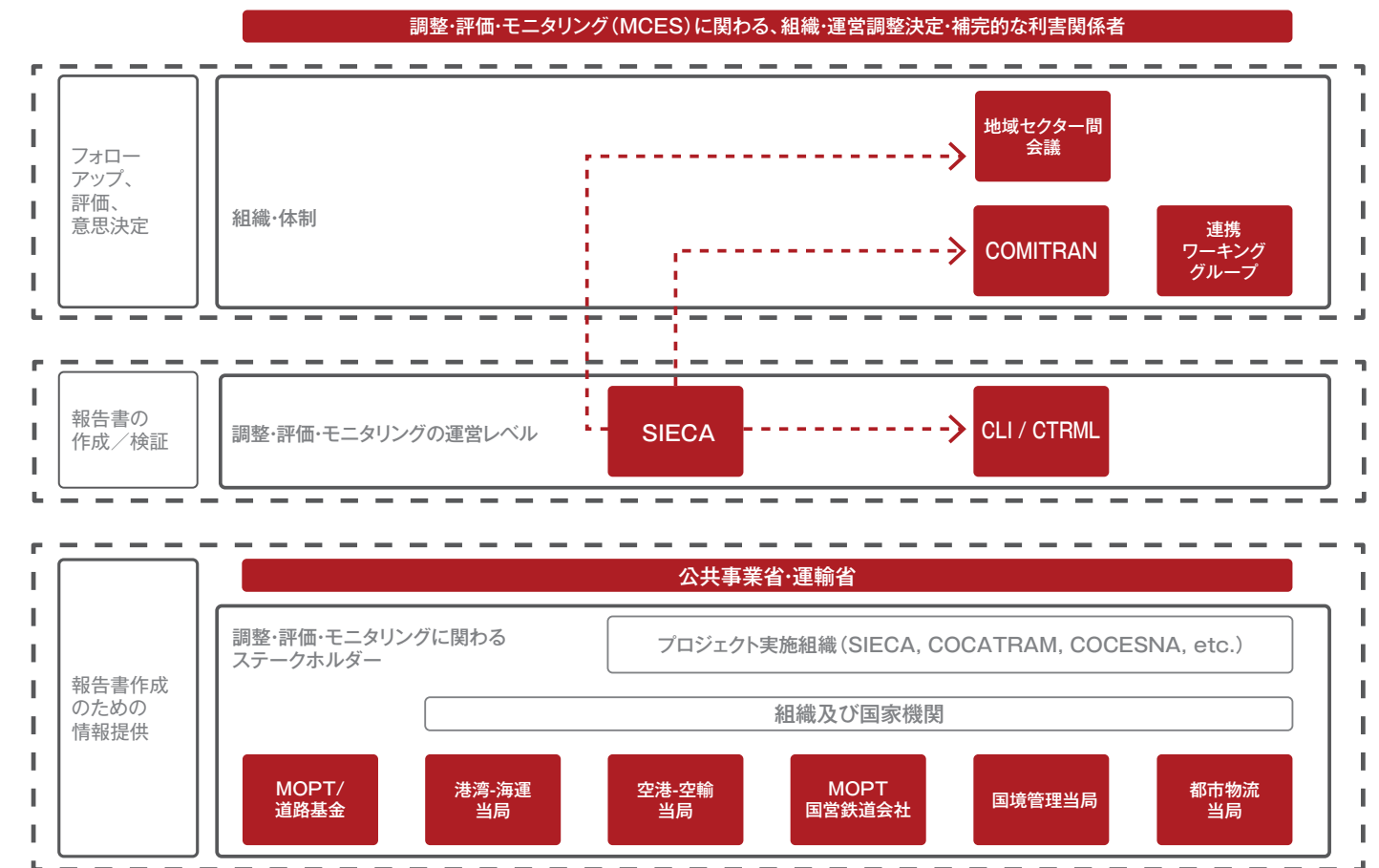
b. モニタリングと評価にかかる戦略

モニタリングと評価の仕組み構築にあたっては、先ず、モニタリングと評価の方法論、指標体系、進捗を示す指標に基づく報告プロセスを定めます。ロジスティクスセクターは他のセクターに対するサービスセクターであることも踏まえ、広く有用な仕組みを構築すべきです。

9.5.1 調整・評価・モニタリングの体制（MCES）

下図 5 は、調整・評価・モニタリングの体制を 3 つのレベル、すなわち、1) 調整決定レベル、2) 管理・実行レベル、3) モニタリングレベルにおいて示しています。

図 5：M/P の調整・評価・モニタリング体制の構造



出典：JICA 調査団・SIECA

SIECA 強化の一環として DITIL の新管理部門としてモビリティ・ロジスティクス地域モニタリング室の創設を提案しています。この調査局はデータ・統計の作成・分析機能に加え、M/P2035 のモニタリングと評価指標の更新を行います。また、関連する環境課題については、中米環境開発委員会（CCAD）がモニタリングを担当しており、SIECA の活動を支援しています。

モビリティ・ロジスティクス地域調査局のデータが利用できない場合は、CTRLML 代表の調整のもと、各国公共事業省・運輸省から代表を任命し、以下の活動を支援（参加）します。

- M/P2035 のモニタリングと評価のための戦略と行動計画の策定
- 地域モビリティ・ロジスティクス調査局の収集するデータ・統計定義・合意
- 合意した指標データの収集、取りまとめの手配
- モビリティ・ロジスティクス地域モニタリング室組成の支援・管理
- 指標データシートや情報提示のためのフォーマット策定

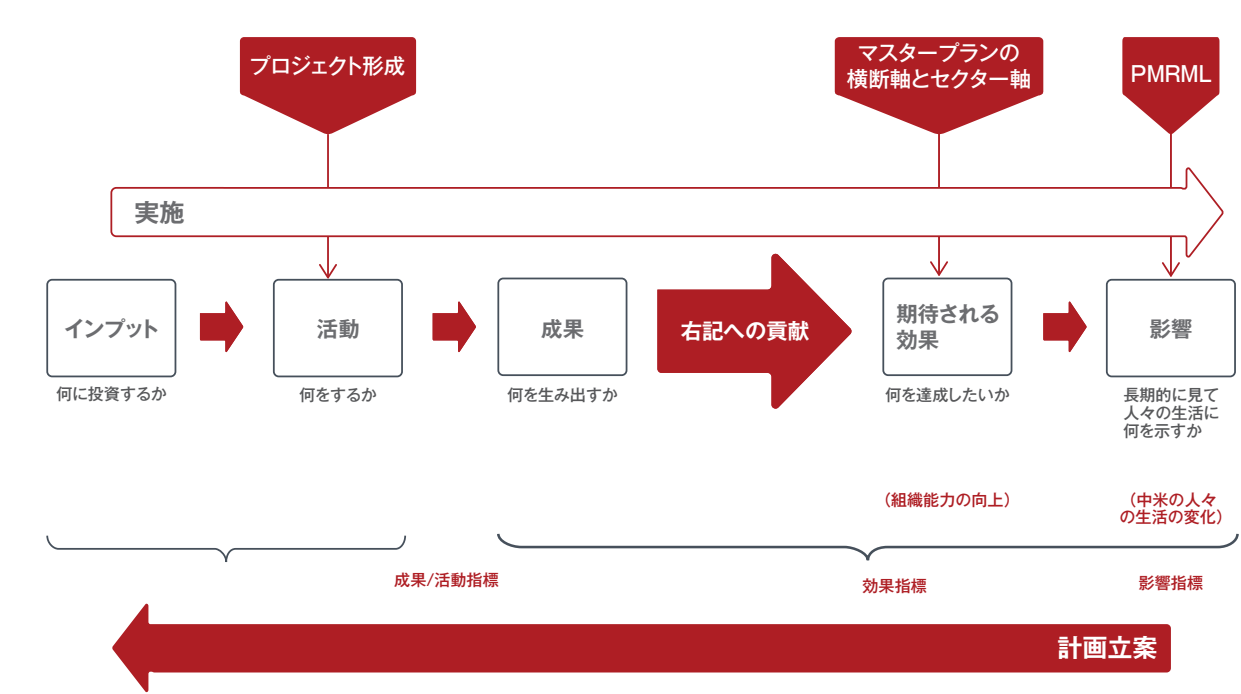


9.5.2 マスタープランのモニタリング、フォローアップ、評価戦略

M/P2035 の実施段階において、M/P2035 で提案された「活動」（プログラムやプロジェクト）を通じて、「インプット」（何が投資されるか）が行われます。これらの「活動」が生み出す「成果」が、計画プロセスで設定されたビジョン、目標、戦略の達成に向けて「期待される効果」（何を達成したいか）を生み出すことが求められます。

「期待される効果」は、M/P2035 の分野横断軸とセクター軸で構成される戦略、プログラム、プロジェクトがビジョン達成に貢献するものとして、「効果指標」によって測定されます。「効果指標」を通じて測定される M/P2035 の実施効果は、制度や行動の変化として長期的に人々の生活改善として表れます。これは「影響指標」、すなわち PMRML を参照して設定された M/P2035 の戦略目標やビジョン達成を示す指標として測定・評価されます。

図6 M/P のモニタリング・評価の流れ



出典：JICA 調査団・SIECA

9.5.3 モニタリングと評価のための指標案

ベースライン情報収集と指標の構築は、M/P2035 実施と関連する政策のモニタリングとその影響を測定するためのツールです。M/P2035 の目的を効率的かつ効果的に達成するためには継続的なモニタリングと評価の実施が不可欠です。

以下は、マスタープランのガイドラインに従って進捗状況を確認するためのモニタリング指標案です。いくつかの指標は、すでに本調査を通じて収集されたものですが、これら指標は、提案されているモビリティ・ロジスティクス地域モニタリング室が運用を開始した時点から定期的に更新・修正される必要があります。

指標の選定にあたっては、以下を考慮する必要があります：

1. トレンド分析・解釈を可能とするもの：客観指標と主観指標（記録、認識）の両方を用いる。
2. 比較可能性：方法論、費用、時系列、分類など国によって異なる場合があること
3. データ補完性：世界銀行、IDB、ECLAC、COCATRAM、地域モビリティ・ロジスティクス調査局などによる取り組みとの互換性・整合性・補完性
4. 主な成果を測定するのに十分かつ管理可能な指標
5. 影響（Impact）指標と効果（Effect）指標とを明確に区分すること（組織・制度、行動、リスク、社会、行動の対象となる要素）
6. 地域経済統合と社会・環境影響、特に SDGs に関連する指標

ここで提案する考え方はあくまで参考であり、指標は ECLAC、IDB、COCATRAM や国際機関の代表を含む技術グループによって定義される必要があります。

モニタリングシステムで用いられる指標は 3 つの指標グループに分類することができます。

- ・ **影響（Impact）指標**：M/P2035 のビジョンと戦略目標に関連する指標
- ・ **効果（Effect）指標**：分野横断軸とセクター軸における進捗を測定する指標
- ・ **実施・運用（Operation）指標**：各戦略軸におけるアウトプット指標

10. おわりに

M/P2035 は、地域レベル、回廊レベル、各国レベルで実施すべきモビリティ・ロジスティクス分野の戦略・アクションプラン・プロジェクトを一貫してかつ調和のとれた形で示し、実践的で明確かつ戦略的なガイドラインとなっています。M/P2035 の目的達成に向けて特定された諸課題に取り組むために、中米各国は、先ず以下 8 つの取り組みから始めます。



1. 広報活動
M/P2035 を周知させるイベントを開催したり広報資料の作成、中米地域の様々な組織や省庁のウェブサイトでの情報公開など、様々なチャンネルやツールを用いた M/P2035 普及のための戦略的コミュニケーション計画を準備する。この計画に基づき、ステークホルダーとのコミュニケーションと協力を促進するために、専用のウェブサイトやオンライン・ポータルを作成し M/P2035 内容へのアクセスを容易なものとする。また、ワークショップや対面セミナー、オンラインセミナーの開催を通じて、関連セクター、国際機関、協力機関に対して M/P2035 計画の目的、戦略、プロジェクトを紹介する。さらに、民間セクターや潜在的な投資家に対しても M/P2035 への投資機会を伝えることが必要。
2. 組織・人員・予算の確保（SIECA）
DITIL 他 SIECA の組織・機能を強化する一環として、M/P2035 の実施にかかる詳細な計画を用意する。この詳細実施計画には、プロジェクトの必要性と資金源に関する検討・評価、自国政府予算、国際金融機関、民間部門等資金調達源の割り当てにかかる計画が含まれる。また、説明責任を明確にするシステムを構築する。このシステムにより、SIECA が M/P2035 の進捗状況をモニターし、中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）に定期的に報告することを通じて、コミットメントが守られ効果的に結果が達成されることを保証する。
3. M/P2035 実施のための国際協力体制の確立
メキシコ、米国、カナダ、コロンビア、ブラジル、チリ、日本、韓国、中国、カタール、英国、スペインなどの域外協力国に、M/P2035 実施にかかる協力の呼びかけを定期的を実施する。
4. 短期・中期・長期の M/P2035 実施プログラムの策定
CLI および CTRML とともに短期・中期・長期の詳細実施計画策定、投資誘致戦略立案、PPP プロジェクト・優先回廊・優先区間を特定し、具体的な実施体制を構築する。また、M/P2035 の進捗フォローアップ・モニタリング・評価のための詳細計画を策定する。さらに各国政府機関、大使館の支援を得て、海外での広報活動を企画する。
5. 優先コリドー・優先区間の特定と実施ユニットの創設（SIECA 及び各国）
包括的な分析・検討により優先回廊と優先区間を特定し、ステークホルダーの理解を得る。包括的分析には、経済成長、地域雇用創出、中米地域統合への影響などを含め、優先回廊・区間選定のための評価基準を構築する。優先回廊・区間を特定の後、それに対応した実施ユニットを SIECA 内に創設し、人員・予算等の配分を行う。実施ユニットは担当回廊・区間の進捗状況フォローアップ・モニタリング・評価を行う。
6. 民間投資誘致－官民パートナーシップ（PPP）
SIECA に投資・PPP 担当の専門部署を設置し、投資・PPP（官民パートナーシップ）推進機関とのネットワーク構築を通じて、中米における PPP プロジェクトを推進する。当該部署は、PPP インフラ整備ニーズの分析を行い、潜在的 PPP プロジェクトを発掘し、また PPP プロジェクトと投資家の評価と選定にかかる透明なプロセスを確立し、潜在的 PPP プロジェクトのポートフォリオを作成する。また、PPP を適用するインフラ投資にかかる法的障害等を明らかにし、適切な法的枠組みを検討・提案し、PPP 契約、資金調達、リスク配分等について一貫性のある方針を示す。さらに PPP インフラ整備にかかる改善点を洗い出し、将来の PPP プロジェクトにベストプラクティスを適用するため、モニタリングと評価のシステムを確立する。
7. COMITRAN への定例報告
モビリティ・ロジスティクス地域モニタリング室の新設と共に M/P2035 をモニタリングするための地域情報システムを構築する。このシステム運用の一環として、定期的な進捗（指標を用いた目標達成度）報告のための枠組みと報告スケジュールを定める。進捗報告書作成のためのデータ収集・分析は SIECA が中心となってい、報告書はステークホルダーとのコミュニケーションツールとしても活用され、意見収集や追加的に収集すべきデータ等の改善点を洗い出すためにも利用される。COMITRAN は定期的な進捗報告を受け、今後の活動計画を指揮するために活用する。
8. M/P2035 実施の効果・影響（Effect・Impact）計測・評価と広報
M/P2035 の目的を踏まえて効果（Effect）と影響（Impact）に関する指標含む、包括的なモニタリングと評価（Monitoring & Evaluation：M&E）の枠組みを作る。M/P2035 実施の結果として現れる影響を計測するためのデータ・情報源と収集方法等を記載したデータ収集・分析計画を策定し、その M&E 活動の責任を SIECA 内の特定のチームに割り当て、M&E 活動を効果的に実施する。経済成長、雇用創出、貧困削減、環境の持続可能性など、主要な影響計測・評価項目について定期的な計測と評価を行い、影響評価報告書を作成した上で、様々なチャンネルを通じて M/P2035 実施の効果・影響をステークホルダーに伝えるためのコミュニケーション戦略を策定し実践する。また、評価の結果、追加的な投入や介入が必要な分野・プロジェクトを特定する。

M/P2035 は、3 つの空間スケール（地域レベル、回廊レベル、各国レベル）における短期（～ 2025 年）、中期（～ 2030 年）、長期（～ 2035 年またはそれ以降）の開発目標と戦略を示しており、その実施には中米 6 カ国全ての協働が求められます。これは、各国政府・関係機関が上位の地域政策である PMRML に示されるガイドラインにコミットすることを意味しており、責任を持って M/P2035 で設定された戦略的目標を達成し、その結果、競争力のある、効率的で、効果的で、安全で、強靱な地域モビリティ・ロジスティクス・システムを実現する責任を負うことを意味します。

本書は「モビリティとロジスティクスに関する地域マスタープラン2035」(M/P2035)の要約であり、M/P2035の内容を広く関係者の皆様にお伝えすることを目的として作成しています。

M/P2035は、中米地域全体を対象として、中米運輸交通大臣審議会(COMITRAN)が主導、策定した初めての地域マスタープランです。その狙いは、中米地域におけるモビリティとロジスティクス分野の改善・強化が公平な地域空間開発に繋がり、地域全体の繁栄と競争力を高めることです。

その開発戦略の一環として、域内各国を連絡する戦略回廊を特定し、また、域内外との接続インフラ・システムに注目し、これらを改善・近代化することにより、域内・域外貿易を振興します。

なお、M/P2035は、ロジスティクス部門間会合(CLI)が主導し、SIECAを事務局とし、これまでにない多くの関係組織・関係者の参画を得て策定されたことは特筆しなければなりません。

国際協力機構(JICA)は、貧困削減と地域競争力強化の戦略として、中米におけるロジスティクス部門における改善・近代化の重要性を認識し、このマスタープラン策定プロジェクトの実施に対して技術・財政支援を行いました。この支援の成果として、マスタープランの技術的根拠や参考資料となる4つの報告書と2つの追加調査報告書が作成され、それらは主要なステークホルダーによってレビュー・修正が行われました。

モビリティとロジスティクスの面で取り組むべき課題は様々かつニーズは多種多様です。大きな便益が期待される戦略的プロジェクトのための資金調達と投資についてもこのマスタープランにおいて言及されています。

このM/P2035が採択されたことは、短期・中期・長期的に実施するプロジェクトにかかる中米諸国の協働管理に向けた戦略実施の第一歩です。この要約書を手にするステークホルダー、リーダー、投資家の皆様が、様々な観点から投資機会を見出すことを期待します。



CR



SV



GT



HN



NI



PA

