

— P O L Í T I C A —

MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

DE CENTROAMÉRICA





人の移動と物流に係る 中米地域政策枠組

中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）

中米経済統合大臣審議会（COMIECO）

中米財務大臣審議会（COSEFIN）

作成

COMITRAN常任幹事国であるエルサルバドル国公共事業運輸住宅都市開発省の調整のもと、

COMITRAN人の移動と物流に係る中米地域技術委員会
ならびに

中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）による



支援機関



2017年12月



目次

07

前書き

13

I. 背景

13

1.1. 開発のための地域統合

18

1.2. 政策枠組を支える地域協定

21

1.3. 政策枠組が期待するインパクト分野

22

II. 人の移動と物流に係る中米地域政策枠組

23

2.1. ビジョン

23

2.2. 概念的枠組み

24

2.3. 政策枠組の指針となる原則

25

2.4. 政策枠組の指針

28

2.5. 目標

29

2.6. 戦略の柱

30

2.7. 全般的なガイドライン

31

2.8. 政策枠組の軸

36

2.9. 優先順位の高い行動、計画、プロジェクト

42

III. 政策枠組の実施と持続性のための法的枠組みと柱

42

3.1. 地域の法的枠組み

42

3.2. 政策枠組の実施と持続性のための柱

48

3.3. 人の移動と物流に係る地域体制の構築と確立の基盤





序文

中米において物流部門で成果をあげることは地域経済の発展と競争力に最も大きく影響する要素の一つである。これを念頭に、中米各国の首脳陣は、中米統合機構SICA加盟国政府と首脳による2015年6月の第45回定例会議で、アンティグア宣言を発し次のように表明した。

...「人の移動と物流に係る中米地域政策枠組」を推進するために中米運輸大臣審議会（COMITRAN）が、政策枠組の策定と実施を加速化させる仕事に改めて最も高い優先度を付し、展開してきた努力に対して喜びを表明する。従って、関連の大臣審議会、中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）、中米統合機構事務局（SG-SICA）らと調整しつつ、技術面や財務面では米州開発銀行（BID）、ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（CEPAL）、ならびに中米地域において本課題に関し協力する国際機関や諸国と連携しながら、政策枠組の策定に向け、さらに尽力するよう指示を下すものである。」

この至上命令を遂行するため、COMITRANは中米経済統合大臣審議会（COMIECO）、中米大蔵財務大臣審議会（COSEFIN）と連携し、人の移動と物流に係る地域政策枠組（政策枠組）を構築した。その基礎としては、SIECA、BID、CEPAL、（独）国際協力機構（JICA）、世銀など、本書の策定過程を支援した機関による、貴重な技術的貢献や調査、診断が存在した。本政策の展開に際し、人の移動と物流に係る地域委員会が形成され、エルサルバドル国公共事業省がその調整役となった。

その目的は、中米における人の移動と物流に係る分野において、競争力があり効率的で迅速かつ安確な、地域制度を造り上げる上での基準となる枠組みとして構築されることである。しかも同分野における各国の国内政策と整合性を保ち、補完性、統合性、持続性を強化し、地域制度の構築においては独立的かつ調和した行動を通じて、地域に共通する戦略的な目的に向けて国内政策を導くに資する基準となる枠組みである。さらに、各国、地域、ひいては世界全体における人とサプライチェーンの効果的動きのための様々な移動形態をも包括した枠組みであること、よって、持続的経済開発と人間開発をより迅速に運ぶよう方向づけることに貢献すべきものである。

本政策は、中米が共通のビジョンと共有できる目的をもって、2030年までに世界的にも重要な物流の拠点としての地位を獲得するためのマスタープランを介して、公共政策に係る行動を採択し、民間イニシアティブを推進できるように、人の移動と物流の分野における戦略の方針を供するものである。

略語一覧

A

AMEXCID: Agencia Mexicana de Cooperación
Internacional para el Desarrollo
メキシコ国際開発協力庁

B

BCIE: Banco Centroamericano de Integración
Económica
中米経済統合銀行 (CABEI)

BID: Banco Interamericano de Desarrollo
米州開発銀行 (IDB)

BM: Banco Mundial
世界銀行 (WB)

C

CEPAL: Comisión Económica de Naciones Unidas para
América Latina
ラテンアメリカ・カリブ経済委員会 (ECLAC)

CLI: Comisión Logística Intersectorial
部門間物流委員会

COCATRAM: Comisión Centroamericana de
Transporte Marítimo
中米海運委員会

COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios
de Navegación Aérea
中米航空保安公社

COMIECO: Consejo de Ministros de
Integración Económica Centroamericana
中米経済統合大臣審議会

COMITRAN: Consejo Sectorial de
Ministros de Transporte de
Centroamérica
中米運輸交通大臣審議会

COSEFIN: Consejo de Ministros de
Hacienda o Finanzas de Centroamérica,
Panamá y República Dominicana
中米・パナマ・ドミニカ共和国 大
蔵・財務大臣審議会

CTRML: Comisión Técnica Regional de
Movilidad y Logística
モビリティ・ロジスティックスに係
る地域技術委員会

F

FAUCA: Formulario Aduanero Único
Centroamericano
中米税関統一様式

FIR: Región de Información de Vuelo
(Flight Information Region)
飛行情報区

G

GCF: Gestión Coordinada de Fronteras
国境調整管理

S

I

ICCAE: Instituto Centroamericano de Capacitación
Aeronáutica
中米航空訓練機関

IMT: Instituto Mexicano de Transporte
メキシコ運輸研究所

J

JICA: Japan Internacional Cooperation Agency
独立行政法人 国際協力機構

O

ODS: Objetivo de Desarrollo Sostenible
国連持続的開発目標 (SDG)

OMC: Organización Mundial de Comercio
世界貿易機構 (WTO)

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional
国際民間航空機関

P

PNLOG: Planes Nacionales de Logística
国家物流計画

R

RFID: Identificación por Radiofrecuencia (Radio Frequency
Identification)
無線自動識別

RICAM: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
メソアメリカ国際高速道路網

SAC: Sistema Arancelario Centroamericano

中米税関システム

SG-SICA: Secretaría General del Sistema de Integración
Centroamericana

中米統合機構事務局

SICA: Sistema de la Integración Centroamericana
中米統合機構

SIECA: Secretaría de Integración Económica
Centroamericana

中米経済統合一般条約常設事務局

T

TIC: Tecnología de Información y Comunicación
情報通信技術 (ICT)

TMCD: Transporte Marítimo de Corta Distancia
短距離海運

U

UE: Unión Europea
欧州連合 (EU)

UIR: Región Superior de Información de Vuelo (Upper
Information Region)
上層飛行情報区

USAID: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo
Internacional
米国国際開発庁



前書き

人の移動と物流に係る中米地域政策枠組（政策枠組）は、中米地域における運輸形態の働きを統制し物流の実績を定める、部門ごとの様々な軸を見据える。それは海上、港湾、航空、空港、鉄道、道路、といった軸であり、同様に商業活動、生産変革、国境を接する空港や港の連携オペレーションや人の移動を推進する横断軸をも含む。また、一つ一つの軸のために、ビジョン、長期目標、介入すべき分野、さらに該当する優先活動を定めて、各軸の戦略的指針を確定している。

世界の商業活動は、大きな地域ごとのブロックで組織化されようとしており、その中で連携しそれぞれの補完性から相互利益を得ようとしている。世界貿易機構によると、自由貿易の広域形成や通貨政策、法規制の枠組み、関税政策、動植物衛生要求、通関手続き、移民政策、国や地域の制度などを共有する経済統合区の拡大を可能にする同盟、合意、条約といったものへの加盟がより頻繁になっている。例を挙げるなら欧州連合であり、統合過程を経て、2016年には28ヶ国がユーロ通貨圏に統合された。

自由貿易協定に調印する国々の連合体が優先的に求めているのは、物やサービスの優遇貿易を容易にし、バリューチェーン（価値連鎖）を統合し、外国投資の流入をひきつけるための、地理的な領域の形成である。中米各国の経済も、この世界的な傾向に対し例外とはなりえない。その発展と経済的自立性は各国政府の統合への努力と密接に関係する。国民の生活の質を向上させる開発モデルを推進するにあたって各国の持つ有効性は、それぞれが個別に、独自に、整合性なく努力を続ける限り、極めて小さく、限られたものと思われる。というのも中米諸国の社会は高度に相互依存しているからである。

国際貿易を例にとるなら、中米諸国の輸出品目は数少ない産品に集中し、輸出先国もごく限られた数であることに特徴があり、多くの場合、域内市場が提供する機会に依存している。



ホンジュラス国パルメロラ（PALMEROLA）空港プロジ

その意味において、1960年以来進められてきた中米経済統合体の形成に向けた、税関統合の完成や中米共同市場の形成を経て、政治経済的プロセスを確立することは、各国の国益にとり戦略的なものとなっている。

事実、ほとんどの中米諸国にとり、域内市場は米国に次ぐ重要な貿易相手先である。中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）の統計報告によると、2015年の中米諸国の輸出総額は280億4,300万米ドルで、うち32.7%は先に述べた域内市場向けである。輸入においても、中米諸国間の経済面での相互補完性は明らかである。

2015年における、地域全体の輸入額は678億1,590万米ドルで、そのうちかなりの割合で域内の国々から、薬品、プラスチック製のビンや容器、加工食品、パン類、ボトル詰め飲料水、農産品などを輸入している。よって、物品やサービスの需要・供給の双方で、中米諸国はその成長を促す上で互いに依存している。

加えて、中米地域は統合に関し重要な前進を遂げてきた。2014年12月時点で、中米関税制度（SAC）に含まれる関税の96%が整合され、砂糖とコーヒーを除き、中米地域原産の全産品に自由貿易条件が定められた。

また、次に述べる分野では地域規格の統一において大きな前進が見られた。商品の原産地制度、サービスと投資、衛生措置と植物検疫（植物検査と認可から、国境での登録、許可、手続き）、貿易の技術的障壁、税関円滑化、製品の生産・容器詰め・ラベル貼に関する技術規格、製造適性規範（グッド・プラクティス）、その他。



コスタリカのフアン・サンタマリア国際空港

貿易の円滑化において、各国の経済統合担当大臣は、2015年に中米貿易円滑化と競争力のための戦略を承認した。これは以下に述べる横断軸を考慮した「国境協調管理（GCF）」モデルを定めるものである。

その横断軸とは、中米貿易デジタルプラットフォームの導入、国境を接する双方の両国間による行動の標準化と実施、各国における貿易円滑化国内委員会の創設と強化である。さらに、同戦略は中米地域にこのモデルを導入するための、短期、中期、長期にわたる一連の方策も明らかにしている。現在、次の短期方策の実施が進められている。商品の事前申告、入国管理の連携調整、衛生証明の電子送信、無線装置による登録、国境通過地点の監視カメラシステムの利用、である。中・長期的方策については、数か国で、国境管理改正計画の準備と実施が進められている。

商業、交通・移動、物流に関連する課題に関して、様々な審議会や地域委員会、SIECAを通じて形成されてきた地域制度は、現在では経済統合大臣審議会（COMIECO）、中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）、中米大蔵・財務大臣審議会（COSEFIN）という形で表れており、中米税関統合の形成を大きく前進させてきた。

とはいうものの、完全に統合された地域への移行を可能にするための、多次元にわたり取り組むべき、重要で挑戦的な課題が未だ優位を占める。その中に含まれるのは、共通の国際貿易政策の採択、域内生産を支援する地域政策の導入、貿易における非関税障壁の撤廃、投資奨励のための明快で透明な市場条件の整備、税務財務分野に関し商取引の流れをより効率化する情報システムやプロセスの採択、域内生産連鎖の形成、SAC第60-63章に示される品物に対する原産地規則の定義—これは繊維縫製産業が明らかな比較優位にたって他地域で競争するための統合を可能にする—、国内制度と地域制度の強化、より高次元の政治的決意による一つの統合体としての中米地域ビジョンの採択、そして各国の生産事業体の競争力を高めることができる人の移動と物流の統合的政策の採択等である。

人の移動や物の流通において、中米にはインフラ、装備、規制、組織、資金、人材の各分野において制約がある。このことは中米地域が地球上の他の地域に比べ

コスト、時間、プロセスの効率面で、今も著しく遅れを見せていることに繋がる。

事実、中米の貨物輸送は域内特有の複数の物流回廊で連結されており、近年の道路網や特殊インフラ設備への投資分野で（例：港湾や空港のターミナル等）進捗がみられているにもかかわらず、いまだ高い物流コストに直面している。取引される商品価格の平均3分の1が物流コストであり、生鮮食品や高付加価値商品にあっては、そのインパクトはさらに大きなものとなる。

中米はその物流の実績に関していうなら、世界の他地域のそれと比較してみると、非常に不利な状況にあることがわかる。中米の物流回廊を走る貨物車両の平均的速度を計算したところ、時速17kmで、この地域の道路網を使って1トンの商品を1時間輸送するコストは0.17米ドルであり、他国と比較して極端に高いコストになっている（ナイジェリア0.13米ドル、ブルンジ0.11米ドル、ルワンダ0.09米ドル、アメリカ合衆国0.02米ドル）。



コスタリカ リモン港のクルーズ船

図1 中米地域の高い流通コストの決定的要因



この事実は、極めて懸念すべきことである。つまり、貨物の取扱コストが物品の原価構成に大きく影響し（輸入関税が原価に与える影響よりも大きい）、高い流通コストのせいで30%以上値上がりするため、中米地域から輸出される製品の競争力に負の影響を与える。

これは、中米地域の競争力、輸出増加、輸入コストの低減、中小企業を貿易に取り込むこと、統合的な域内価値連鎖（バリューチェーン）の形成に際し、主たる障害であることを意味する。高い物流コストには様々な要因があるが、これを図1にまとめた。

同時に、都市部のインフラに対する需要は増加傾向にあり、人の移動に改善を施すことが大きな挑戦的課題となっている。加えて、渋滞の問題、運用の非効率、交通事故、大気汚染や土地資源・エネルギー利用の非効率性もあり、これらは局地的に、また国として、並びに中米地域としても、総合的で持続可能な関与が必要とされるものである。

さらに、中米地域の物流回廊は主要な中核都市の中を通過しているため、物流コストはもとより移動性にも影響を与えている。



第1章: 背景

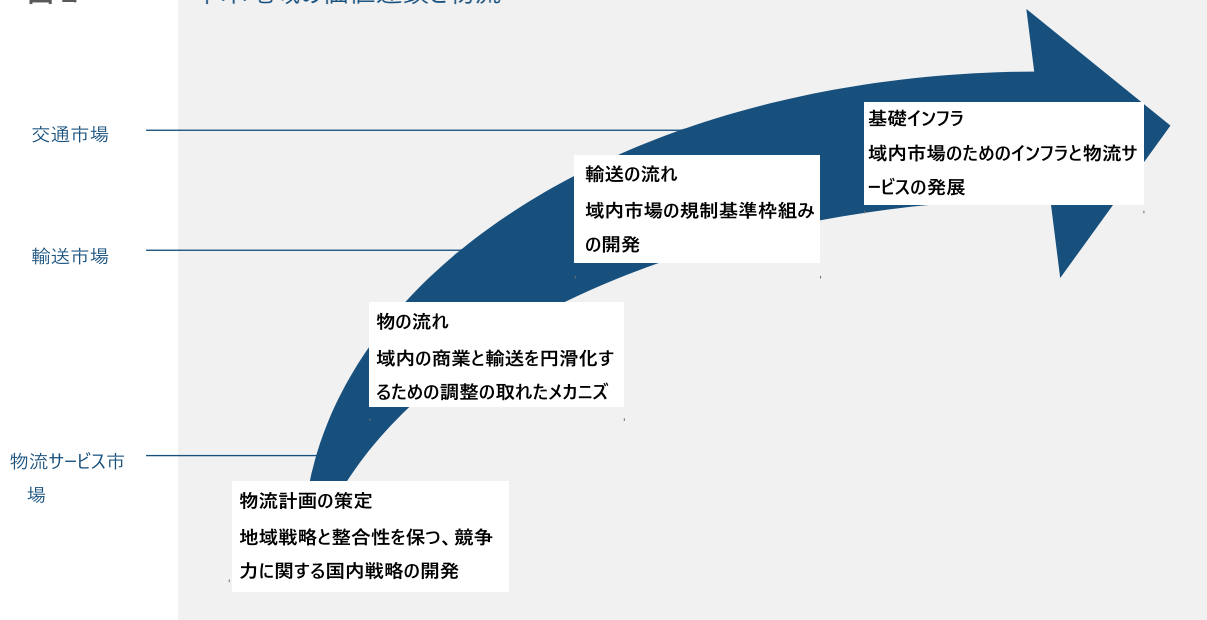
1.1. 開発のための地域統合

過去数年、中米各国政府はその公共行政における優先課題として、行政・法務・技術面や組織制度の非効率性を低減すること、並びに、高額の輸送費や物流コストにつながり域内の商業に影響する、既存の道路網インフラを改善することを定めてきた。

その意味で、中米経済統合大臣審議会、中米運輸交通大臣審議会、中米大蔵・財務大臣審議会は、中米地域の競争力を向上させるための戦略やイニシアティブを展開してきた。中米各国政府が地域のインフラや接続性のニーズと調整しこれに連携した形で取り組む努力を尽くしてきたとはいえ、まだ、人の移動と物流の局面において、統合的かつ共有できるビジョンを持つに至っていない。

つまり、地理的条件により中米地域に与えられた、マルチモーダル物流の拠点として発展できる潜在的能力に鑑み、どの方向にこの地域を導くべきか、という共通の展望が共有されていないのである。同様に、各国や各大臣審議会が採択した戦略・指針・計画・プログラムを、一つのまとまりとしての中米地域の物流改善につなげていく上で必要とされる連携もまだ進められていない。

図 2 中米地域の価値連鎖と物流





パナマのメトロ

SICA加盟国首脳ならびに政府代表による、第45回通常首脳会議において、各国首脳は、競争力を高め、製造効率や生産多様化に資するため、並びに域内と域外の貿易を円滑化するため、こういった目的に対し最も大きなインパクトを与える要素の一つとして、中米諸国の物流能力の水準を高めることに合意した。

国内においてもまた地域全体においても、競争力に関心を持つ各国の明快なビジョンを構築することは必要なことである。これは、幅広いコンセンサスに基づき強い政治的リーダーシップのもとで、長期にわたり持続性を確保する物流計画と整合するものでなくてはならない。なぜなら、物品やサービスの取引に対して規制面において、また物理的な支えとなるような物流の効果的な統合無くしては、生産統合は実現し得ないからである。

従って、これらの分野における各国独自の政策設計を策定することが重要であり、同様に物流戦略を推進する組織・機関の設計も大切である。それにより、組織や機関が独立して、各国政府の置かれた状況から発生するニーズに応えられるようにするものである。しかし、同時に、地域政策の枠組みに効率的な形で統合されるべきである。さらに、中米地域の指導的立場の企業人や学術機関が、補完性や専門性、統合性といった原則のもと、国際的な水準に匹敵する物流プラットフォームに位置づけるという、共有の目標に深くコミットするようにするものである。これが無いために、官民のこれまでの関与は整合性がなく、連携せず、独自に、また断片的に行われてきた。その意味で、中米諸国は次に述べる課題の取り組みを進めるべきである。

- a. 各国の当該分野における公共政策と民間イニシアティブを定義するための、国と地域のレベルで戦略的な指針を提供するような、「人の移動と物流に係る地域政策枠組」の策定。
- b. 総合的観点から、また各国と地域の範囲という

視点から、関与すべき分野（計画、法案、プロジェクト）を明快に設定するマスタープランの設計。

同時に、各地の戦略的計画とも一致するもの、つまり、物流業績に影響する部門別の各軸である、インフラ、規制、運用と財政の持続性、装備、人材教育におけるニーズに対応するものである。

- c. インフラ分野や港湾、空港、鉄道、道路、物流や国境間などにおけるインフラ・装備の欠如、老朽化、非効率性などに対応するための優先的なインフラに対する中米地域投資計画の作成。
- d. 大臣合意事項の遂行や、中米地域の人の移動と物流計画を推進するために、地域制度並びに国内制度を強化する。これは経済統合大臣審議会、大蔵・財務大臣審議会、中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）を巻き込み、物流分野における各国の省庁間調整を図る場の形成も含まれる。
- e. この計画の実施スケジュールに責任を持つ国内並びに域内の各機関の持続性を保証するメカニズムを採択する。
- f. 各国内機関が人の移動と物流に係る地域計画を恒常的かつ持続的に進めていくことができるよう、妥当な技術的・財政的な資源を割り当てることを保証する。

中米諸国においては、インフラと物流サービスの整備に基大なギャップがあるため、この領域で前進できるチャンスは、かなりのものである。このような状況に伴う物流コストは中米地域内で取引される物品原価を50%引き上げると推測される。こういった状況に取り組むため、次の課題に関し地域全体として対応することが要される。

- マルチモーダルタイプのサービスと国境のインフラ及びサービスの提供が乏しい。
- 都心部における貨物通過を回避する代替とな

るルート（バイパス）が限定されている。

- インフラやそのサービスにおける公共ビジョンや公的な行動が分散し煩雑になっており、結果として、諸政策の起案、設計、実施、フォロー、管理・統制、評価において、それら政策の取り組みに統合性が欠如している。
- 政治的主導性においても、各国市場の組織化の点でも制度的、規制面での欠陥や困難さが存在する。
- インフラサービス、特に輸送に関する政策で、持続性に関する判断基準が無い。
- 貨物の国際通行における治安の悪さ。
- マルチモーダル輸送の法制、基準規格、手順、また入国管理関係、動植物衛生検疫などの分野における統一性や協調性が不足している。

その意味で、中米地域が原料、資材、物資、資本財、完成品の貿易円滑化において前進するためには、適切に実施される貿易円滑化戦略の他に、一級の物流サービスを備え、様々な輸送形態による各国内部へのアクセスを可能にするような、国内はもとより地域全体の基本的な統合された物流インフラがなくてはならない。都心部の拡大と、域内や国際市場におけるより高い競争力獲得への要求は、輸送インフラに対する絶え間ない需要を引き起こし、中米地域の統合と成長を制約する物流資産の欠損を生む。国内と地域全体のインフラ計画は、調和のとれた規制構造と、人材の才能発掘とその訓練や育成を推進することと共に、先に述べた共有のビジョンに応じた物や人の移動、輸送、物流の連携に向けた最良の地域戦略として、中米各国により識別されてきた。

域内全体に適切な物流インフラを有し、関連のインフラサービスを効率的に提供することにより、次のようなこと可能になる。

- a. 安全で効率的かつ持続可能な人の移動。
- b. より広範な市場へのアクセスと人、物、サービスの移動コストの低減。
- c. 異なるレベルに向けて必要とされる相乗効果に欠けた、多数のプロジェクトの重複を回避し、

- 本来の意味での、地域インフラの統合と特化。
- d. 中米諸国のための、途切れの無いサプライチェーンの確実な動きを保証する、多次元の効果的相互接続。
 - e. 各国における接続網の開発と向上、並びに現存する接続網の不均衡を低減。
 - f. 域内生産連鎖と域内貿易潜在力の最適化。
 - g. 中米地域政策を開発することは、総合的な関与を可能にしグローバルな舞台における可能性を広げる。
 - h. このために政策枠組は、域内インフラとしてのインフラ装備に向けた手続きの調整・協調に便宜を図る。これにより、異なる経済圏の間で補完性に資する観点をもち、これにより運営コストを低減し、同様に環境や社会に影響する負の外部性をも低減できる。

図 3

戦略段階を開始するための対象期間



この分野では、中米地域の物流コストや効率的でアクセス性が高く、持続可能で安全な都市交通に影響を及ぼす共通の欠陥に対応するための、地域政策を連結するニーズがあることは否定できない。

このため、人の移動と物流に係る中米政策枠組を準備することが合意された。これはそれぞれの国内政策にとり、参考となる枠組みとしての一助となろう。多次元にわたる試みであることから、本政策の策定や実施には、中米統合機構の人の移動と物流分野に参画する大臣審議会が実施する業務の連携が要される。つまり、経済統合と貿易円滑



エルサルバドル国のオスカル・アルヌルフォ・ロメ

化に責任を持つCOMIECO、物流インフラと人や貨物の輸送インフラ分野を担当するCOMITRAN、

税務政策の開発、調整、収斂、調和の責任者であるCOSEFINの業務連携である。さらに、政策枠組は、開発に関連する国内や域内のその他のアプローチとも整合性を持たなくてはならない。

例えば、エネルギー効率、生産の多様性と生産変革、貿易円滑化、天然資源の持続可能性、国土開発等である。地域統合と人の移動と物流に係る政策を推進する過程が、中米地域の経済発展と人間開発を推

し進める戦略的計画において具体化するためには、BIDやCEPALといった多国籍機関や国際援助機関と一緒に統合問題の調整を担当する、中米統合機構（SICA）と中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）が、本政策の作成と実施を支えることが決め手となる。

政策の実施においては、物流と人の移動の分野における公的関与とその他の公共政策の間を然るべく調整し、整合性を持たせることを保証するメカニズムについて優先的に対処すべきである。例えば、物流政策そのもの（そしてその働きを条件づける大きな構成要素の数々）は、経済政策、環境政策、国土政策、地域統合に係る政策等に関係する。同様に、人の移動に係る政策は移動に影響する、あるいは移動により影響が及ぶ、様々な局面の国内政策との調整が必要である。すなわち、租税政策、環境政策、貿易政策、マクロ経済政策、労働政策、公衆衛生に係る政策等が挙げられる。

こういった理由により、政策枠組は中米各国の「国家政策」を確立するための礎となるべきであり、各国政府の特定部門での行動領域に波及していくべきものである。その導入は調整された部門間計画の中で取り組まれ、国家プロジェクト、地域プロジェクトとなるべきである。そして我々の成長と発展の可能性を抑制する挑戦的な問題解決を共に模索する企業人、学術関係者、市民団体を集結させるものとなるべきものである。

1.2. 政策枠組を支える地域協定

グアテマラ議定書

中米経済統合一般条約の議定書はその第28条、第1段落にこう定めている。

「参加国は生産部門の効率と競争力を高めることを目的として、物理的なインフラとそのサービス特に、—交通輸送—の開発を促進する。同様に、インフラ部門におけるサービスの提供に関する政策を協調的なものにするのが望まれる・・・」

第29条は次のように定める。

「参加国は、インフラ部門における投資やサービスの提供に民間部門が参画する地域戦略を定めることを約す」

これら法的委託事項は、担当公共機関がこれを遂行するのに必要な措置を確定するために重要である。政策枠組を定めることはグアテマラ議定書の求めに応ずる適切な回答である。



ホンジュラス国サンペドロスーラ国際空港。

中米諸国首脳への誓約

「中米地域における人の移動と物流に係る政策枠組を推進するために中米運輸交通大臣審議会（COMITRAN）が、政策枠組の構築と実施を加速化させる仕事に改めて最も高い優先度を付し、展開してきた努力に喜びを表明する。従って、関連の大臣審議会、中米経済統合機構（SIECA）、中米統合機構事務局（SG-SICA）らと調整しつつ、技術面や財務面では米州開発銀行（IDB）、ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（CEPAL）、ならびに中米地域において本課題に関し協力する国際機関や諸国と連携しながら、政策枠組の策定に向け、さらに尽力するよう指示を下すものである。」



サンサルバドル市国連ロータリーの上を走る高架道路

2015年SICA加盟国政府と首脳による第45回定例会議

「COMITRAN、COMIECOそしてCOSEFIN に対し、人の移動と物流に係る中米地域政策枠組の有効化と、と社会全体に向けた共有化のプロセスを継続するよう指示を下す。同様に、該当する地域マスタープランの作成プロセスも継続するよう指示する。」

2016年SICA加盟国政府と、首脳による第48回定例会議

COMITRANによる政策枠組の策定:

[...]人の移動と物流に係る一連の域内公共政策の作成を推進し、[...]並びに、生産コストと輸出コストの低減、競争力を生み出し、質の高い雇用を創出するという課題において共に前進できる戦略。こういった一連の政策が、各国の運輸大臣がそれぞれの国内で推し進める政策の枠組みとなろう。[...].

COMITRAN協定 No. 10-2014, XXXIII 国内政策の策定

人の移動と物流に係る地域政策を開発し、またこれらを補完するために、各国の運輸省により人の移動と物流に関する国家計画あるいは総合政策の作成を推進する。[...].

COMITRAN協定 No. 11-2014, XXXIII 人の移動と物流に係る地域技術委員会の創設

[...] 各国は、管轄省庁に所属する専門官を指名し、人の移動と物流に係る枠組み条約を設計するための地域技術委員会に参加させる。

COMITRAN 協定 No. 3-2014, EX (2014年11月11日)

[...] 委員会とSIECAに対し、各国の努力が散逸し断片的になることを回避するため、手段や方策の統合と強化を保証して、提案のマッピングと取り纏めを始めるよう要請する。これは、中米地域の当該分野に関する情報の追跡、編纂、体系化、分類、並びに調査能力を強化すること、そしてなによりも、この情報を域内物流と人の移動に関する意思決定のプロセスに活用できるよう育成することを目的とする。

COMITRAN協定 No. 09-2015, XXXIV COMIECO – COSEFIN – COMITRANによる 部門間バックアップ

[...] 地域政策枠組の設計に向けた業務を支え、加速し、深化させること。

協定 No. 01, COMIECO – COSEFIN – COMITRANによ る第1回部門間会合 (2015年10月)



ニカラグア国、アウグスト・C.サンディーノ国際空港



グアテマラ国、ケツアル港

1.3. 枠組み協定が期待するインパクト分野

- a. 中米地域の人間開発を持続的に高めることに資する、商業取引部門の生産性をあげる。
- b. 貿易取引の活発化と円滑化。
- c. 資源の最適化と生産コストの低減。関係各国や関係機関のより一層の統合を得ることで、主として物流コストが下がる。
- d. 域内の結合・接続性を向上させる多様な輸送形態の更なる連携。
- e. 人と物の移動を確保する。
- f. 公共投資、民間投資、並びに国内・域内・外国投資を募り、拡大する。
- g. 雇用の倍増、国民の生活の質の向上、そして中米地域と各国の経済発展を加速し深化する。
- h. 貨物輸送のさらなる最適化から波及し、中米地域における気候変動による影響を低減する。



第2章: 人の移動と物流に係る地域政策枠組

2.1. ビジョン

中米地域はより一層統合化され、競争力のある地域となり、住民と地域のサプライチェーンをより効果的に移動させ、動かし、その商業活動を増加させ、多様化する。そして域内の相互補完性と生産変革（価値連鎖）に力を与え、持続可能で均衡の取れた、回復力に富む（レジリエンス）国土開発を促進し、国民の生活の質を向上させる。

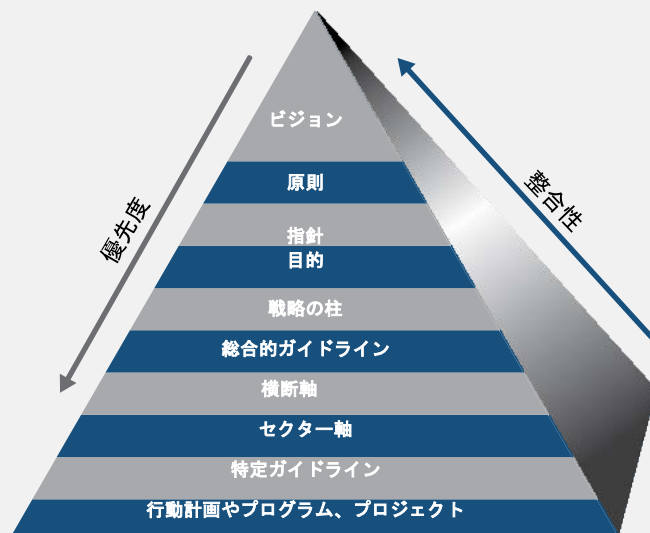
2.2. 概念的枠組み

政策枠組は、次のような順位の項目を含む概念的枠組みの基に構築される。i) 原則、ii) 指針、iii) 目的、iv) 柱、v) 総合的ガイドライン、vi) 横断軸、vii) セクター軸、viii) 特定ガイドライン、ix) 行動計画やプログラム、プロジェクトに該当するもの。

以下の図4に枠組みを示した。

図 4

概念枠組み

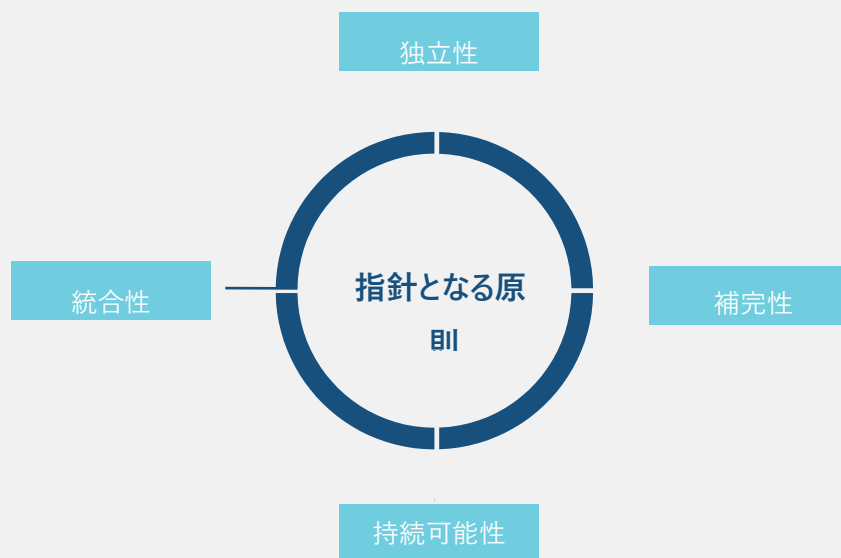


2.3. 政策枠組の指針となる原則

人の移動と物流に係る、この地域政策枠組の地域的な性質から、以下の原則に則して構築されなくてはならない。

- a. **独立性:** 意味するところは次の通りである。地域統合を強化する全ての努力は、各国の自治性を損なうものではなく、それぞれ独自の利害、ニーズ、希求に基づく政策を採択するものであり、しかしながら同時に統合を深化させ、各国の政策と共通目的との整合性を求めるものである。これは、各国それぞれの発展のチャンスは中米諸国が結束して行動する時に強化されるからである。この意味において、地域枠組み基準がCOMITRANの決議事項は厳格に遂行されるべきであると定めるのなら、各国の独立した自ら決定する意志は統合を求めるビジョンと融和できるものであり、またしなくてはならないものである。
- b. **補完性:** 効率的かつ競争力のある人の移動と物流に係る地域制度を強化するために、中心的な前提として、補完的な性質と各国の政策との整合性から生まれる恩恵を据えている。この補完性に基づき生まれた相乗効果は官民両部門の利害を調和させ、国の政策から地域の政策へ、物理的な統合から地域制度の統合へ、組織の結合から基準とその適用メカニズムの調和と統一へと、各国の統治権の原理や国民の人間開発を損なうことなく、移行することを可能にする。
- c. **整合性:** 総体的で体系的なビジョンに端を発し、全ての部分を包括するが、同時に目的を達成するために全次元と全局面、必要な手段を把握することから出発する。インフラはもとより、運輸部門のサービスも含み、その分析過程において全ての形態の交通を考慮し、同時に官民の主体者（アクター）による行動を計画し調整の取れた実施をも想定する国内ビジョン、地域ビジョン並びに部門の持つ諸目的を整合させることを示唆する。

図5 指針となる原則



- d. **持続可能性:** 長期ビジョン、予測可能性と一貫性という意識のもと、持続的開発の全側面における前向きでバランスの取れたインパクトを促す。全ての側面とは、経済的側面、社会面、環境面、制度面を指す。これら全ては、中米諸国の負債指数の水準を危機にさらすことなく、現在と将来の世代が生存するに十分な量と質の資源を確保できるよう、時間的に最大限長い年月を保証するためである。

2.4. 政策枠組の指針

次に述べる指針は、政策枠組にて考慮される横断軸と部門軸が関与する分野において、地域としての成果を向上させるための方策の起案と適用とを導く、指針となる原則として参考になることを目的としている。

2.4.1 国家政策

インフラ周期は一般に一つの政権の任期を超えるため、政治的な任期とは別に、範囲、資源、期間やそのフォローの面で妥当な解決策を起案し実施できるよう、十分に堅固な計画期間と制度を確立することが要される。そのため、政策枠組は各国の「国家政策」作成の基礎として有益なものでなければならず、それら国家政策が政治的周期を超えること、企業部門、学术界、社会団体、その実施に関わる大臣がそれぞれオーナーシップを持つこと、並びに長期にわたるインパクトを与える方向に導くことが要求される。

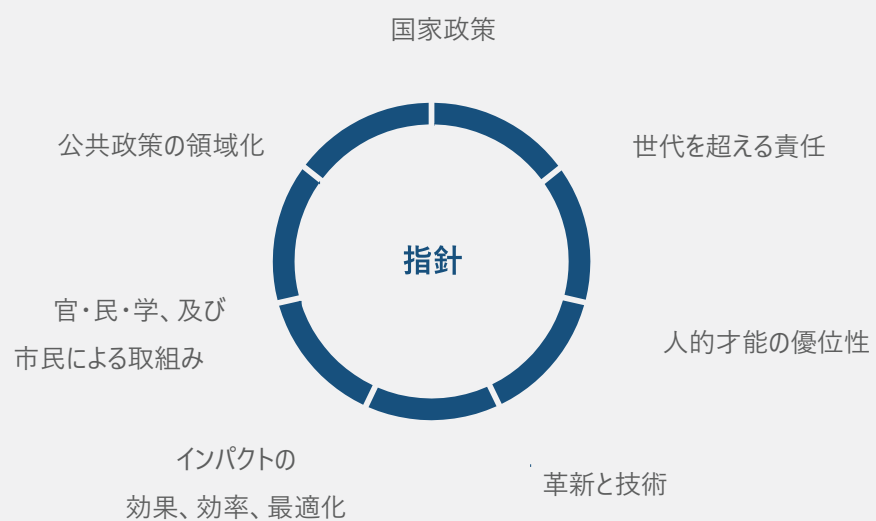
このためには、既述の国家政策は市民合意と政治的協調性に支持されていなくてはならず、社会的、民主的な法治憲政国家の強化と尊重に根拠を置き、合法の原理と、透明で信頼される制度に裏付けられていなくてはならない。

2.4.2 世代を超える責任

人の移動と物流の分野において中米地域の業績を向上させるために実施される計画、プログラム、プロジェクト、特にインフラや設備に対する投資は、世代を超えた恩恵をもたらすような方向に導かれなくてはならない。つまり次世代の人類の持続可能性および生活の質を向上させることに貢献することである。

図 6

指針



2.4.3 人的才能の優位性

政策枠組は、中米諸国における労働力の生産性向上に資するよう、人材育成や訓練及び、先進的かつ専門的な知識開発への適時なアクセスにより、人の移動と物流の分野において人間の能力や資質を強化することを優先すべきである。

2.4.4 革新と技術

中米地域が比較的短期間に物流や人の移動に係る業績を質的に向上させるため、機械化、追跡性、情報通信の技術を集約的に用いることを促進すべきである。

2.4.5 インパクトの効果、効率、最適化

中米地域における物流や人の移動に関し、人と物の様々な輸送形態の最適な組み合わせを通じて、その質的向上を促す。その意味で、社会経済開発のパラメーターを向上させるための、総合的で、多部門にわたるマルチスケールな解決策を介して政策の効果と効率を求める。つまり、政策の企画と実施のプロセスで、地方、全国、中米地域といった様々なレベルの領域を、それぞれの利害、潜在的可能性、挑むべき事柄、開発におけるギャップ、及び補完的・協力的・対立的なそれぞれの関係性を考慮するものである。

2.4.6 官・民・学、市民の取り組み

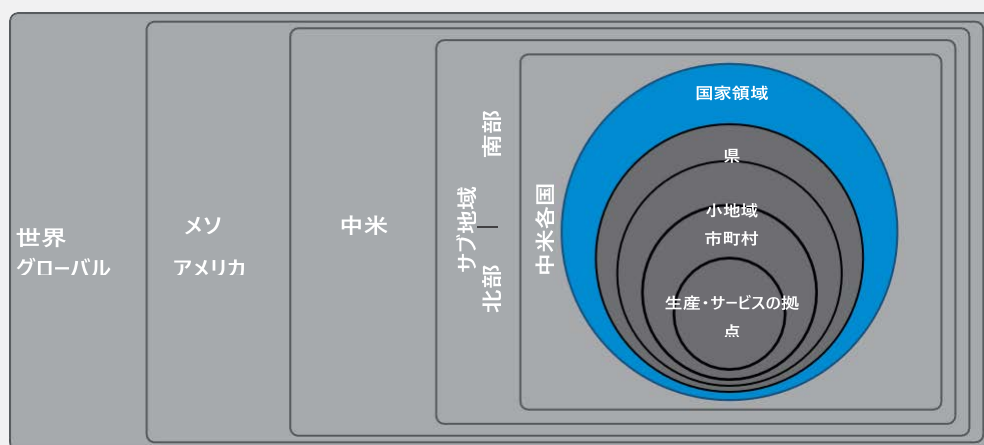
本政策は、その将来を見据えた企画、資金調達メカニズムの見極め、戦略の構築、人材育成、戦略目標の達成を高めるために実施される一連のイニシアティブのフォロー、監視、評価手段の開発、といったプロセスにおいて、官・民・学、そして市民によるイニシアティブを、広く、また持続的に連携させるべきである。

2.4.7 公共政策の領域化

政策枠組から派生する公共政策を領域化しなくてはならない。そのために、次の図に示されるように、異なったレベルの領域において目標、計画、戦略、プログラム、プロジェクトの効果的な統合が実施される。統合はまず、各国の政

行政を尊重しつつ、連携した形で、生産やサービスの拠点からはじめ、人・社会・経済・環境に最大のインパクト及ぼすように、メソアメリカ地域やグローバルな領域に参画するようになるまでである。

図 7 政策枠組の領域図 *



* 中米では「サブ地域」という性質のプロセスがあり、その域内で様々なイニシアティブが進む。例えば、二国間によるものであったり、北部三国（グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラス）、南部三国（ニカラグア、コスタリカ、パナマ）、CA4（グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラス、ニカラグア）等である。さらに、中米地域は世界の他の同様に連携している（グローバル）。

2.5. 目標

2.5.1 全体目標

補完性、統合性、持続性を踏まえて強化される人の移動と物流に係る国家政策を整合するための、地域枠組みを提供し、強化する。この地域枠組みは、中米の共有目標や戦略に向けて国家政策を導くことに資するものでなければならない、競争力の高い、効率的で迅速な、また安全な人の移動と物流に係る地域制度の構築に向けた、独立しかつ協調した行動を通じて進められる。次に、多様な輸送手段を取り込んで、国内、サブ域内、中米全域、グローバルなレベルで、人の移動やサプライチェーンが効果的に流れるようにするものである。さらに、持続可能な経済開発と人間開発に、出来るだけ迅速に寄与するものでなくてはならない。

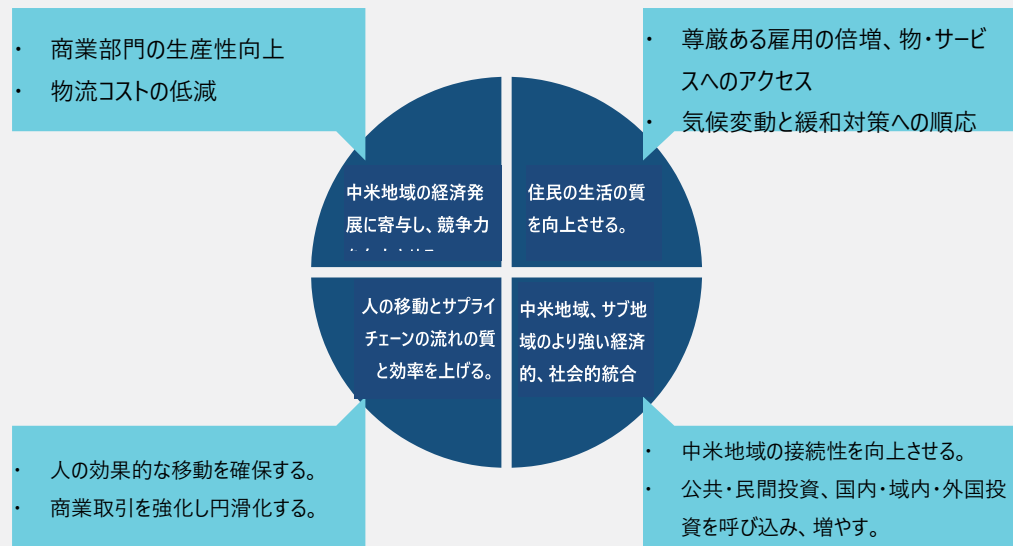
2.5.2 戦略的目標

政策枠組は、以下の4つの戦略的目標を達成することを目指す。

- 中米地域の経済発展と競争力を向上させる。
- 人の移動とサプライチェーンの流れにおける質と効率を上げるために、より進んだ統合化に貢献する。
- より深い経済・社会統合、領域統合やサブ域内統合を生み出す。
- 中米地域住民の生活の質を向上させる。

図 8

戦略的目標と主要なインパクト



2.5.3 持続的開発目標との整合性 –SDG–

本政策の目標は、国連の持続的開発アジェンダ2030の枠組みにおいて、中米各国政府が公約したいくつかのものと両立し、また補完性を有するものである。事実、SDG 9「強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る」、中でも目標9.1「全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。」は、本政策のガイドラインに完全に取り入れられている。

同様に、SDG 11は、「包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する」とし、具体的に目標11.2「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」とあるが、これは本政策枠組を成功裏に導入することで達成できる。さらに、本政策に紹介されているガイドラインを実行することで、開発指標に関係する挑むべき事柄に対応することができ、長期目標を達成できる。例えば、「包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する（SDG 8）」、であり「多様化、技術の近代化、革新などを通じて、労働集約的かつ大きな価値を付加する部門を中心として、より高い水準の経済生産性に達する」などである。

最後に、2016年11月7日～11日、チリのサンティアゴにあるCEPAL本部で開かれたガバナンス週間の結論として、中米諸国を含むラテンアメリカ及びカリブ諸国20ヶ国の大使使節団のメンバーは、国連の2030開発アジェンダの17項目の持続的開発目標（SDG）に沿って、天然資源やインフラのガバナンスを向上させる共有のビジョンを促すために、一連の推奨事項を策定し合意した。

2.6. 戦略の柱

決められた戦略目標に整合して、政策枠組は以下に述べる柱に基づき、活動を促す。

2.6.1 地域的特性

政策枠組は、地域にフォーカスして計画を立て展開されるべきであり、生産や市場の日々増大するグローバル化、サプライチェーンの流れや域内諸国の人々の交通サービスのための域内における補完的統合に対する要求を前に、経済、領域、並びにその住民の統合を促すものである。

2.6.2 組み合わせモーダル（Co-Modal）アプローチ

政策枠組は、環境面において持続可能で多様な輸送形態の開発と、その一貫性のある統合的で機能的かつ効率的な推進を要する。多様な輸送は、物流チェーンの流れとその効果的なオペレーション統合のためであり、物流移動を強化すると同時に、機能的で快適な、また安全で妥当な価格の集団交通総合システムを開発するためでもある。これはさらに、国境の自由通行手続きを要求するものである。組み合わせモーダルの解釈は各輸送媒体の最適な活用であり、それぞれのその時々を組みあわせをさし、特定の交通・輸送ニーズ並びに輸送距離に応じて、その全行程が社会的に見て効率的かつ持続可能であることを言う。

2.6.3 統合された流通チェーン

政策枠組の導入は、中米地域において域内の流通チェーンの効率的で競争力のある統合された管理手続きを誘因するための鍵となる。流通チェーンには、輸送システムと共に、コールドチェーン、技術、手段、活動など、積み荷の扱いや保存から生ずるシステムも含まれ、これらは域内交流、また戦略的市場へのアクセスを、中米諸国の経済にとってより採算の取れるものとする。

2.6.4 官民連携:

政策枠組は、その礎として補完的取り組みとビジョンの共有をうたっている。域内の各国間では政府間の、各国内においては中央政府と個別のあるいは連合体としての地方政府との連携、そして決定的な点として様々な形態やレベルにおける公的部門と民間部門の取り組みである。官民連携とその相乗効果は、

機会と目的の見極めから、戦略・プログラム・プロジェクトの企画・設計、実施、監視、評価の段階まで、短中長期にわたるコストビジョンの共有と共に、必要不可欠である。

2.6.5 人の移動:

政策枠組は、アクセス性、信頼性、安全、快適さ、環境面での持続性に係る平等性を利用者に保証する、スマートシステムをベースとして生まれた。その管理モデルは、外的コストや、生態系、生物多様性、景観や領域の分断といったことに対する運用のインパクトを最小限に抑えることを保証するものである。

2.7. 全般的なガイドライン

政策枠組は以下に述べる全般的なガイドラインを促すものだが、これは各々の軸に共通するガイドラインであり、かつ横断的に作用するものである。

2.7.1 価値を順次取り込んでいくこと

政策枠組は、中米経済の持続的成長を強化するため、優先的に域内の価値連鎖を形成し、強化していくことに貢献する。

2.7.2 物流と人の移動に係るオペレーションコストと時間を低減する。

部門政策は全て、国内と域内の物流業績の向上とそのコスト低減に寄与すべきものでなくてはならない。

2.7.3 インフラと設備の可用性と質を高める。

輸送、物流、移動性に係るインフラの供給を、（国内と域内双方で）連結した物流回廊の開発を目指して最適化すべきである。そのためには、中米貿易円滑化と競争力戦略と、本政策にて考慮される行動、その他関連のあらゆる政策に含まれる活動の補完性と一貫性を保証しなくてはならない。

2.7.4 持続可能なモーダル統合の達成

持続可能な物流と人の移動を可能にするには、部門政策が、より多くの輸送サービスの提供を奨励するような、補完的な組み合わせモーダルの輸送マトリックスと統合的な輸送-物流システムを促

進しなくてはならない。

2.7.5 輸送業務における治安の改善

部門政策には直接的にこの問題を取り込み、適切なリスク要因の分類と監視を伴う官民の連携アプローチを振興すべきである。

2.7.6 環境や社会に及ぼされる悪影響を低減

部門政策は、汚染、エネルギー消費、順応対策を取り入れることの重要性―気候変動の緩和―、並びに交通安全や事故の低減、公共交通サービスの改善など基本的な社会的側面を考慮して、環境や社会に及ぼす悪影響の減少に留意すべきである。

2.7.7 情報通信技術手段（ICT/TIC）の採択と利用を促す。

部門政策は、貨物の追跡性、貨物扱いの技術（例：混載、貨物分割、ラベル付け等）、総合物流チェーンの形成、質が高くコストが効率的なサービスを達成するための移動性の改善、などの促進を志向するような、物流システムと移動の効率を確保するために、情報通信技術の利用を促すべきである。これは全て、中米貿易円滑化戦略に述べられる、同じ意味合いを持つ方策と整合性を持たせて進めるべきである。

2.7.8 統合され一貫性をもつ基準と制度の枠組みの確保

適切な制度的環境を造り上げ、情報の作成と普及に正しく対応しながら、一つの法的枠組みに凝縮される、部門法制度を促進する。同様に、人の移動、物流、国際輸送に関連する諸規則を強化すること。

2.7.9 部門計画のためのツールを取り込む。

部門政策は、短期・中期・長期にわたるビジョンと共にインフラ開発の持続性を促すような領域計画を策定するための手段やツールを取り入れることを推進すべきである。

2.7.10 人材の技術育成と制度強化の促進

部門政策は、部門枠組みの設計、実施、フォロー、評価に相応しい人材を育成し備えることを考慮にいれるべきである。

2.7.11 戦略的な監視・評価ツールを利用する。

部門の政策は、改革実施のプロセス及び各分野にて

計画された目標に対するインパクトをフォロー・モニタリングするために、監視・評価システムを利用すべきである。

全般的なガイドラインに加えて、政策枠組では、各軸に特定の具体的ガイドラインも定めている。これについては本書の付録1にその詳細を述べる。

2.8. 政策枠組の軸

政策枠組には、2本の**横断軸**、(a) 中米地域の**生産と商取引の分野**での公的部門の関与と民間のイニシアティブ、(b) 人の移動に係る条件に向けた関与である。

図 9

横断軸

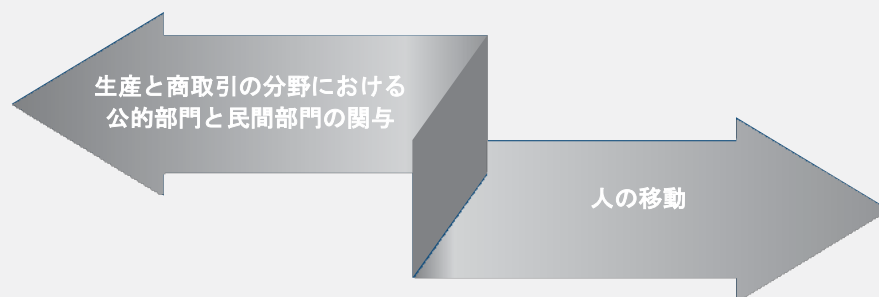
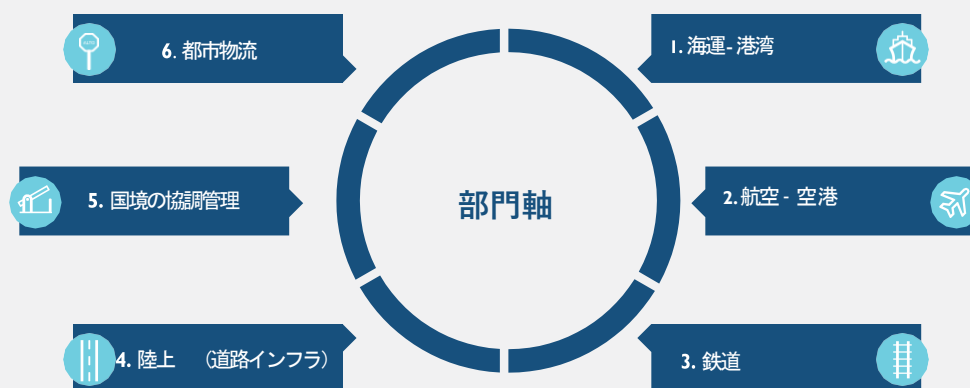


図10

部門軸



グアテマラの首都圏交通システム トランスメトロ

同時に6つの部門軸が考慮され相互に作用しながら、輸送・交通サービスに対応する。(a) 海運-港湾、(b) 航空-空港、(c) 鉄道、(d) 陸上（道路インフラ）、並びに業務サービスとして (e) 国境協調管理、(f) 都市物流の6本である。

それぞれの横断軸と部門軸には、目的、ガイドライン、地域戦略が定められ、国内や域内で案件が調整され補完的に実施されることを確保する。部門のガイドラインや戦略は、人の移動と物流部門の行動に要するマスタープランと資金調達計画を導き、さらに秩序ある企画、調整され効果的な実行、能力の創出などを促す要素にも取り組む。

表 1 | 政策枠組の横断軸と部門軸

軸	参加分野	責任／実施機関 ¹⁾	ビジョン	目的
生産と 商業分野	・ 域内価値連鎖統合のための経済・生産インフラへの投資	COMIECO COSEFIN COMITRAN	「中米は、生産機構の変革と多様化、商業の円滑化、輸出競争力、域内価値連鎖の統合、持続的な成長達成の向上に資する、人の移動と物流におけるインフラ、設備、規制枠組み、制度を備える。」	「生産の持続的成長、取引の対象となる物やサービスの商取引の持続的成長を促す。これは優先的な物流インフラの供給によって行い、価値連鎖の統合、生産付加価値の増加、経済競争力の向上に便宜を図りながら、インフラ供給で生活の質に肯定的なインパクトをもたらす、新たな投資を誘致し、雇用を促進すると共に、進める。」
	・ 貿易円滑化と物・人・車両の自由な通行を妨げる障害の低減。域内物流の業績を向上→制度、規制枠組み、手順、システム。	COMIECO		
	・ 域内物流の業績を向上→制度、規制枠組み、手順、システム。	COMIECO COMITRAN COSEFIN		
人の移動のためのサービス	・ 通行インフラと保有車両全体の近代化。 ・ 移動管理：治安、規制、基準 ・ 公共交通機関の品質向上。 ・ 制度強化	COMITRAN	「中米は、利用者に平等なアクセス性、信頼性、安全、快適さを保証し、環境面で持続性を確保する人の移動にかかるスマートシステムを備える。」	「様々な形態の交通手段を連結し、現状に合った規制枠組みと強化された制度のもとで、効率的、快適、信頼性が高く、利用しやすく、経済的、包括的で安全な、人の移動を可能にする近代的かつ持続可能なシステムを開発する。」
国境 協調管理	・ インフラと設備の近代化、並びに国境施設における人や物が他国に通過する際の管理業務の迅速化。	COMIECO	「中米は、貨物の扱い時間やコストが減少し、人の国境通過がより効率的になり、輸出競争力が上り、中米諸国の経済が活性化するように、内陸国境、周縁国境を効率的かつ自由に人と物が通行する地域となる。」	「中米税関統合の確立に寄与する。これは、域内の国境地点での通過時間とそのコストを低減できるように、人と商品の通行を改善し、徴税、管理、治安の手続きを向上させる、国境協調管理モデルを導入して、これに貢献するものである。」
	・ 税関、入国管理、動植物衛生、貿易、治安に関する基準枠組みの調和。	COMIECO		
	・ 国境施設における、技術・オペレーション能力の制度的強化。	COSEFIN		
航空サービスー 空港	・ 航空運用性 ・ 空港内の「物流支援区域」の改善 ・ 空港における処理や手順 ・ 空港における労働生産性 ・ 市場強化	COMITRAN/COCESNA	「中米は、近代的な空港ターミナル、一級のインフラ、プロセス、人員、設備を有し、航空管制、旅客と貨物が適切に流れるような管理を行い、また、空港には貨物の保管、分配、効率的なハンドリングを提供する総合的な物流業務区域を有し、高い品質の空港サービスと航空サービスを提供する。」	「旅客並びに貨物の扱いに関する航空サービスの質を上げる。それにより、中米地域が国際貿易において重要な物流プラットフォームを構成し、そこでは航空クラスターが発展し、域内輸出を促進し、物流業務やマルチモーダル輸送の区域を確立すべく支援し、新たな航空サービスのサプライヤー設立を奨励すると共に、域内観光を強化し、中米企業の競争力向上と地域の社会開発に貢献する。」

1. 指名されている責任機関は、これらを推奨するものであるが排他的なものではない。なぜなら、複数の審議会の責任がオーバーラップする場合もあろうし、同様に活動を展開していくうえで重要な部分を担う他機関や民間部門の参加もあるからだ。

軸	参加分野	責任／実施機関 ¹⁾	ビジョン	目的
海運サービス ー港湾	- 海上輸送の提供を改善 - 港のオペレーション能力向上 - 港の物流区域を開発 海運管理の制度的能力を向上させ、同様に港湾・海運の人員の職能と能力を向上させる。 - 海と沿岸の保護	COMITRAN/COCATRAM	「中米は、競争力を有し、世界の海運貿易に参入する。」	「中米を、世界の海運貿易に参入した競争力のある地域に変える。それは、中米を世界的にも高い重要性を持つ地域物流プラットフォームに転換させ、海外貿易の競争力改善や中米の生産統合と貿易統合に貢献するために、港湾サービス提供できるよう開発し効率を推進し、基準枠組みを世界標準に適應させながら実施する。」
鉄道輸送 サービス	- 鉄道輸送システムのインフラとインターモーダル接続のインフラ開発。 - 鉄道システム管理の強化。 - 鉄道システムの人員育成。 - 鉄路にある定住地の移転。 - 持続的資金調達メカニズムの確定。	COMITRAN	「中米は、国際標準に沿った鉄道車両と鉄路網を備えた近代的な鉄道システムを有する。経済的で安全、かつ持続可能な、人と貨物の輸送サービスを提供し、メソアメリカ地域と米国、カナダの鉄路網に連結する。これは、域内貿易を円滑にし、企業の操業コストを下げ、中米地域の経済競争力を引き上げることに貢献する。」	「国内鉄道システムを近代的、効果的で持続可能な管理モデルを介して復活させる。これは、効率的で、安全かつ持続可能で低コストな人と商品の輸送サービスの提供を可能とし、域内のマルチモーダル（陸上・海上・空路）の物流システムに統合されるとともに、メソアメリカ鉄道と連結することで、アメリカ大陸の北と南に向けた輸出を奨励し、道路網の保全コストの低減や、環境保全に寄与し、中米経済の競争力を高めるとともに、同地域の社会経済発展に貢献する。」
道路インフラ、 陸上輸送のサービス	- 幹線道路網の品質及び能力の向上：道路、橋梁、トンネル、排水システム、農道、都市部交差点、その他の道路工事 - 道路インフラの持続可能性と自立性の強化 - 様々な輸送手段を連結させることにより、農村部の道路を含む、道路網の網羅性と接続性の拡張 - インフラのレジリエンスと安全性の向上 - 輸送サービス提供の質、制度上の能力、道路インフラに関わる基準枠組みの改善	COMITRAN	「中米は、近代的かつレジリエンスに富む統合された道路網を備えた地域となる。効果的、経済的、あらゆる人を含む安全な移動性、並びに域内での効率的な貨物輸送を保証することができる。これは、生産の統合ならびに国際貿易に競争力をもって参入することを振興するためである。」	「中米地域が道路資産の総合的管理を強化し、機能性、レジリエンス、安全性に富んだ物流回廊を備えることができるよう、国際的に認められた品質標準に基づき、幹線道路システム、橋梁、トンネル、その他の道路工事の拡張、改修、近代化、保全を行う。これにより、人と商品の効果的かつ効率的な移動性の開発を図り、商業を振興し、生産拠点と消費地の接続性を奨励し、中米経済の発展と統合を促進する。」

軸	参加分野	責任／実施機関 ¹⁾	ビジョン	目的
都市物流のサービス	- 都市部にアクセスを持つ、国内と域内の戦略的な物流回廊との接続。 - 都市部に流通できる物流プラットフォームのインフラと設備の近代化と開発。 - 都市物流サービスの品質を向上させる。 - 制度強化	表下の注釈を参照のこと	「中米は、都市部における貨物輸送にスマートシステムを用い、効率的に様々な形態の輸送手段を統合し、経済的でアクセス性が高く品質の高い物流サービスを提供する。同システムは生産者、流通業者、消費者のニーズを始め、歩行者や旅客のニーズにも対応し、都市整備や商品流通に最適な条件を提供することを可能にするもので、このようにして企業の競争力に寄与し、貿易を円滑にし中米地域の経済発展に貢献する。」	「中米地域の都市部における品物の流通を最適化させる。これは貨物輸送のスマートシステムの開発を通じて行うもので、モーダル結連係を見据えて都市物流を改善し、商品の供給連鎖をより効率的なものとし、さらに生産組織のオペレーションコストを低減させ、域内貿易を円滑にして、輸出競争力を向上させ、中米経済の活性化に寄与する。」

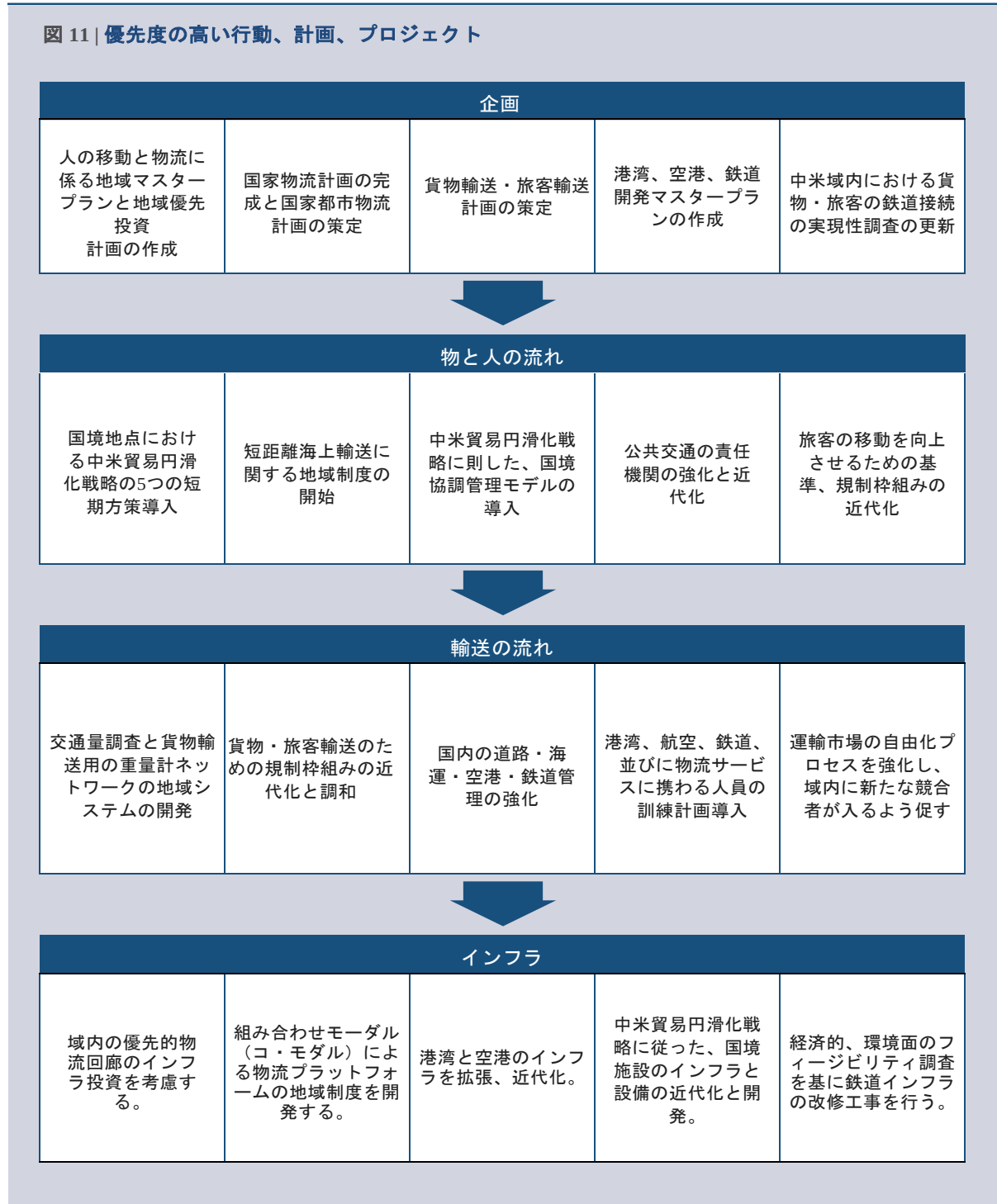
注釈: 中米6ヶ国の都市部における物流サービスは、必ずしも運輸交通省の責任下にあるわけではない。従って、各国において、これらの軸が関与する分野で行動を率いるべき組織機関を定めることとする。

付録1に、これら横断軸と部門軸のそれぞれの特定ガイドラインと関与すべき当該分野を詳述している。

2.9. 優先度の高い行動、計画、プロジェクト

政策枠組には一連の相互に連結した優先度の高いイニシアティブが含まれているが、これらは中米域内の価値連鎖を強力にするため、その価値連鎖を通じて中米諸国が推進する競争力計画を強化しようとするものである。

図 11 | 優先度の高い行動、計画、プロジェクト





パナマ運河の新しい閘門

政策枠組は、具体的な問題に対応する独立した部門政策の単なる集合体ではなく、むしろ相互に定め補完し、補強し合う政策のマトリックスである。

採択する方策は、中米地域の価値連鎖を強化するという点を見据えて、部門の計画やプロジェクトを適切に連結させながら、様々な輸送手段や地域の物流インフラが効率的に統合されるよう、貨物輸送や旅客輸送の分野で比較優位性を創出するために、計画導入されるべきである。加えて、各国の戦略的計画と一致させて実現すべきものである。

このためには、中米の物流連鎖が適切に統合されなくてはならない。つまり、接続の入り口である港や空港（ゲートウェイ）と陸上（ hinterland）の港湾・空港から流れる貨物を扱うターミナルが連携し、これらが効率的に管理され、適切な施設、インフラ、設備を有することである。そのために、まず、中米貿易円滑化戦略、並びに関連の公共政策のその他手段との連携が不可欠である。

これには、その導入における、「輸送ガバナンスの異なったレベルや能力、領域と整合した物流構造、管轄当局の組織的能力、これらの持つ影響や責任を認識した、プロアクティブで統合された政策」が要される。

表2 に、政策枠組が定める、様々な関係分野にて優先される行動やイニシアティブをまとめた。

表 2 | 政策枠組の横断軸と部門軸

軸	関連分野	責任者／実施機関
生産と商取引の分野	域内の優先度の高い物流回廊のインフラ投資を考慮する。	COMITRAN/COSEFIN
	中米貿易円滑化戦略に定められる5つの短期方策を、中米6ヶ国の優先的国境地点にて施す。	COMIECO
	6ヶ国における、人の移動と物流に係る国家計画の開発と導入 - 主要な生産連鎖に高いインパクトを与える関与活動を見極めるための、物流プラットフォーム地域システムの開発 - レジリエンスに富む輸送インフラを確保するための行動計画 - 物流安全の地域計画 - 物流サービス提供の専門業種化	COMITRAN
	地域インフラの資金調達のための革新的な、資金モデルと資金源の推進	COSEFIN
	インフラ資金調達における民間部門参加のための整合された法的枠組み	COMITRAN COSEFIN
人の移動のためのサービス	- インフラ、基準、規制、制度のニーズ、並びに貨物輸送の需要を見極めた、都市部の人の移動性に係る総合計画の作成。 - 人が利用する公共交通の振興に焦点を当てた優先度の高い都市インフラの開発。 - 都市における乗客分布のプラットフォーム開発。 - 公共交通を管轄する機関の制度強化。 - 人の移動を向上させるための基準、規制枠組みの近代化。	表の欄外にある注釈を参照のこと
国境協調管理	- 中米貿易円滑化戦略にて合意した5つの短期方策の導入実施。 - 戦略にて見出された中長期の方策を実行するため6ヶ国において、以下のコンポーネントについて国境改正計画を開発導入する： - 国際標準の採択 - 情報の相互運用可能性 - リスクの総合管理 - 信頼におけるオペレーター - 検疫管理 - 手順や管理の統合 - インフラと設備 - 国境共同体と安全 - 管理指標の開発と結果のモニタリング	COMIECO

航空サービス
空港

- ・ 物流プラットフォームの開発計画を背景とし、中米の空港インフラを拡張し近代化する。
- ・ 航空市場の開発と競争を促進する。
- ・ 地域物流開発計画の一環として、中米の既存と将来の空港に物流業務区域を建設、並びにこれを拡張するための投資計画を設計する。
- ・ 航空運輸サービスの提供を広げ、航空部門における官民の投資（官民連携APP）を具体化できるような同盟、協定、条約締結のための、世界に存在するチャンスを把握する。
- ・ 中米地域の航空部門における優先度の高い投資事業の資金調達に、革新的なメカニズムを見出す。
- ・ 国際民間航空機関（OACI/ICAO）の慣習や推奨事項を中米地域の制度枠組みに組み込む。

COMITRAN/COCESNA

海運港湾サービス

- ・ 港湾インフラへの投資、インターモーダル接続を促す物流プラットフォームの開発、海上安全のプログラム採択、環境保護プログラムの実施等、共通の利害事項の整合性ある調整された導入のために、地域共同体政策枠組みを策定する。
- ・ 域内、域外の海上接続性の指数を上げるため、短距離海上輸送の地域制度を設計し樹立する。
- ・ 中米地域の主要港の港湾開発マスタープランの作成。これにはインフラ（施設と設備）改良、国際標準を遵守する運用プロセスの調和、法的枠組み・組織的枠組み・規制枠組みの近代化、様々な輸送形態（相互運用性）の統合、といったプロジェクトの定義も含まれる。
- ・ 様々な国における専門物流インフラ — 国内物流プラットフォームであり特に物流業務区域 — の定義、設計、開発。
- ・ 国際協定加盟、その批准、実施、港湾海運サービスの競争力ある慣習の採用、同様に港湾投資の展開に民間部門の参加を促し、港湾ターミナルの効率的な運用に繋がる基準や規制の改訂プログラムを設計し導入する。
- ・ 国内海運管理の開発、強化、補強と、港湾海運の人員のための技術養成・研修プログラムの開始。
- ・ 地域総合沿岸管理プログラムの開発と、沿岸海域や海洋域の環境保護、保全、持続的開発への意識付け。並びに、国家緊急時対応計画の作成と展開。

COMITRAN / COCESNA

軸	関与分野	責任者／実施機関 ¹
鉄道輸送サービス	・ 地域あるいは国の鉄道開発マスタープランの作成。 ・ 地域あるいは国内の貨物と旅客の鉄道接続開発に係る、経済・財務・社会・環境フィージビリティ調査を実施、あるいは更新。 ・ 敷設用地の定住者調査を実施。 ・ 中米諸国における、鉄道輸送システム規制のための法的基準を開発。 ・ 開発区間の優先度をつけて、既存の鉄道接続を近代化し再活用することを促進。 ・ 旅客鉄道システムの開発と近代化	COMITRAN
道路インフラと陸上輸送サービス	・ 域内及び国内における優先度の高い物流回廊の近代化と拡張を実際の設計と運用の適合性ある標準のもとで加速する。 ・ 域内の貨物陸送サービスの提供を改善する規制枠組みを近代化し調和させる。また、競争を振興する。 ・ 商取引の拠点にアクセスし、貨物混載を可能にする道路に接続できるよう農道プログラムを開発する。 ・ 地域物流安全計画の作成と導入。 ・ 貨物並びに旅客のマルチモーダルターミナルへの道路接続を向上させる。 ・ 交通量調査と貨物輸送の重量計測ネットワークの地域システムを開発する。 ・ 道路開発のマスタープランを作成する、または改訂する。	COMITRAN
都市物流サービス	・ 中米諸国における貨物管理のための都市物流計画の作成。 ・ 域内で強化すべき物流活動の主要分野を見極め、6ヶ国における貨物の国家物流計画を完成させ導入する。 ・ 物流センター、ドライドック、港と空港の物流業務区域等、都市物流プラットフォームの企画と開発。 ・ サプライチェーンの輸送分野における国内基準並びに域内基準の改訂と調和。これには、気候変動に効果的に順応し、リスク管理を行い、環境への悪影響を最小限にするために必要な要素を含むこととする。	表欄外の注釈を参照のこと

1. 指名されている責任機関は、推奨するものであるが排他的なものではない。なぜなら、複数の審議会の責任がオーバーラップする場合もあろうし、同様に活動を展開していくうえで重要な部分を担う他機関や民間部門の参加もあるからだ。

注釈：中米6ヶ国の都市サービスは、必ずしも全て運輸交通省の責任下にあるわけではない。従って各国において、この軸が関与する分野で行動を率いるべき組織機関を定めることとする。





第3章: 政策枠組の実施と持続性のための法的枠組みと柱

ラテンアメリカにおける現在の公共行政は、中米地域における物流と人の移動に関する従来からの問題や新たに発生している課題に対し、効果的にそれらに対処する能力に幾つもの制約を抱えている状態である。

主な欠陥としては、物流と人の移動分野に関する全部門の総合的取り組みを効果的に実施する能力の不足が挙げられる。つまり、住人の生活の質に影響を及ぼさずに低コストで大量輸送を扱うこと、物流と人の移動における活動を国家開発に向けたその他の公共政策と連携させること、斬新的で柔軟なメカニズムを介した資金調達措置にかかる能力不足である。そして何より、国家ビジョンを伴い、長期にわたる解決を達成できるような、インフラ開発のサイクルをフォローするための制度的能力を獲得することである。

3.1 地域の法的枠組み

人の移動と物流に係る中米政策枠組は、中米経済統合一般協定の議定書（グアテマラ議定書）第28条に示されるところに基づいている。同議定書によれば、参加国は生産部門の効率と競争力を国内、域内、そして国際的にも高めるために、物理的なインフラとそのサービス、特にエネルギー、電信電話等遠隔通信、輸送交通の開発を促進する、と定められている。

この政策枠組は、政治的、法的な地域統合の方策、地域的な特長を持つ現行の規則や企画、さらに中米統合機構（SICA）並びに中米経済統合サブシステムに今後組み込まれていく法規を踏まえると同時に、これらを堅固にし、強化すべきものである。

地域全体の調整は漸次的に行われていくべきで、最初のステップはサブ地域の基準で構築することもありうる。例えば、陸送の貨物トラックの重量や寸法、鉄道輸送における軌間や標準標識システム、水上輸送の水路標識や表示のシステムなど、いくつかあげるだけでもこのようなものがある。

続いて、活動規制の課題に着手していくが、域内で業務を提供するための専門家の育成、入学の要件、輸送車両の年限、安全要件、物流追跡のための衛星追跡システムなどが挙げられる。そして、サブ地域レベルでの競争を促し、戦略的投資促進のための技術的・経済的規制に関する指針を提供する地域基準書を作成するまでになる。

3.2 政策枠組の実施と持続性のための柱

政策枠組はこれを持続的に実施するための5つの柱を確立しており、図12に詳細を示した。

3.2.1 実施のための地域連携と制度化

中米は域内及び世界の動きの中で、良好かつ有利な参入を遂げることができよう。効果的で競争力を備えた高度な統合が達成され、知識や人的な才能が上昇し、社会・経済・領土の持続性が増し、科学技術的な飛躍が相互活動を通じて実現することにより、特に、北米市場に向けた参入が可能となるはずだ。

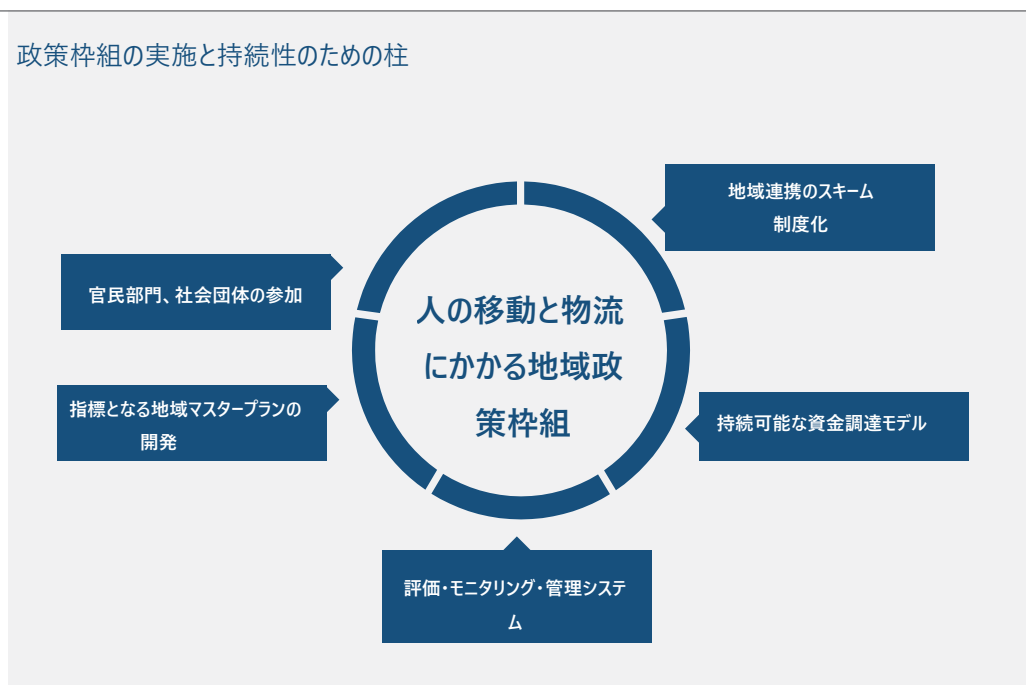
このような状況にあって、政策枠組は次の点において中米諸国を支援するための、現状に関わる斬新な解決策を見出すために必要なメカニズムと政治的対話を産み出さなくてはならない。

- ・ 中米諸国のより効率的な統合と共通の基準を確立する。

- ・ 政策の発案、企画、実施、フォローのプロセスを更新し近代化する。
- ・ 長期ビジョンを取り決め、新規インフラと既存インフラの保全に係る投資計画を定め実行する。

このメカニズムは継続的な改善プロセスとして捉えられるべきであり、より高度なコンセンサスへと段階的に歩みを進めるべきものである。地政学上の変化、インフラ、技術的あるいは域外からの外因性の変化でありながら、地域統合や開発戦略に影響する、新たな課題を取り込んでいく。効果的なインフラ計画やサービス業務の規制は、それが適用される国内または域内の地理的・組織的な環境に大きく左右される。

図 12 政策枠組の実施と持続性のための柱



従って、組織としての時間を尊重すると共に、自らの発展を正統に求めるそれぞれの社会が模索するモデルに関し現存の差異を認め、評価することと共に、国内的にも地域的にも期待される成果を獲得するための政治的な対話や適宜の意思決定を促すための、大きな変化を見越すことのできる構造を要する。

それとともに、政策枠組は、域内各国の物流と人の動きに関する知見の調査や管理にかけた努力を調和させ、地域統合と貿易の円滑化が進むよう、安定した継続的な情報チャンネルを確立するものとなる。

官民協調と対話のメカニズム

完全なる地域統合達成、従って、共通の政策の整合には、政治的にも制度的にも必要とされる信頼が生まれなくてはならない。これは、各国政府とその国民に対し、対話と協調のプロセスの確保、そして個々に達成しうる生活の質や発展の恩恵を上回るものを統合がもたらすことを保証する、というものである。接続性と円滑化を増強するとともに、域内基準の分野で制度化を強化しなくてはならない。不均衡を管理し、政府領域の活動を調和させ、時を超える統合主義へのコミットメントを保証し、官民の全レベルにおける対話と参加をもたらす制度化を保証するためには、相互信頼が肝要となる。

このため、政策枠組にはCOMITRAN、COMIECO、COSEFINによる部門間の対話と協調のメカニズムを確立することが必要であり、このメカニズムは政策枠組並びに、それぞれの活動計画と投資計画に要される政治的推進力をあたえる。SIECAは関連の技術事務局と共に、メンバーの要請に応じて部門間大臣会合を招集し、部門間審議会の決定事項が正しく実行されるよう監視役を務める。そして、本政策枠組の導入進捗状況を評価するため、先の審議会間の会合が定期的に開催されるよう促す。

調整構造と活動

この政策枠組の実施は、人の移動と物流に関係する、国内と域内の公的機関、政府機関や非政府組織、並びに学術機関を統合し連結させる、強化された制度に裏付けられていなくてはならない。その成功は部門に属する機関の一つ一つが、現行の基準に従って、特に、与えられた課題を展開する組織内の能力を強化することに依拠する。その課題に含まれるのは、法的枠組みの近代化や、内部プロセスの見直し改善、人材の能力開発、生産性向上に寄与するような文化を創造することである。

さらに、官民の間で協調の対話を発展させることが必要である。これによって、国内や域内、市町村や県といった領域に及ぶサブセクターや、セクター、価値連鎖、あるいは特定の複合企業などの発展に資する、政策・プロジェクトに関する意思決定の際に生まれてくる提案事項を考慮するための、意思疎通の体系的プロセスが維持されよう。

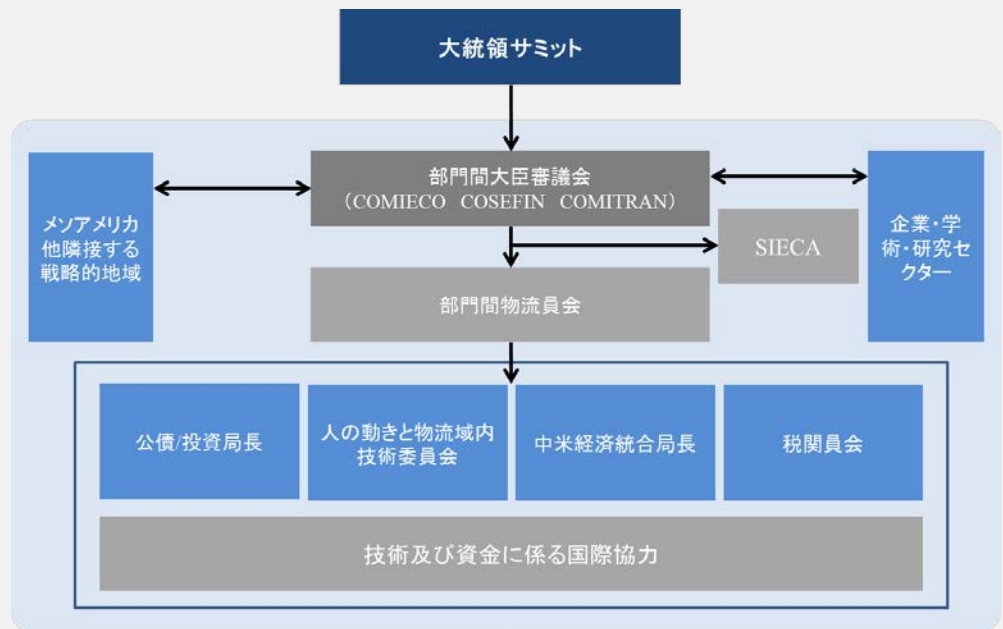
図13に示した構図の中に、政策枠組を展開するために相互に活動する中心的な主体者が記されている。

1. 部門間大臣審議会（COMIECO、COSEFIN、COMITRAN）

COMIECO、COSEFIN、COMITRANの大臣審議会（部門間大臣審議会）の会合を、人の動きと物流に係る地域システムを統率する機関として制度化しなくてはならない。これらが政策枠組の実施を率いる責任母体となる。

図13

協調スキーム



部門間審議会は、人の動きと物流の問題に関連する行動 —インフラの規制、建設、近代化、域内輸送交通システムの開発等に関する活動— を、政策枠組に係るポートフォリオを推進する各国の法案と連携させる責任を負う。これにより政策枠組に基づき中米各国政府が関与する全領域を考慮するとともに、各国における上位政策として位置付けられるようにする。

政策枠組が求める戦略、行動指針、計画やプロジェクトが政権の周期を超えて持続可能であるために、審議会はSICA大統領サミットの議題に人の動きと物流のテーマを常に含めるようにする。

加えて審議会は、SIECAの支援を得ながら決定済みのプロジェクトに着手するための資金を確保するに資する国際的なパートナーとして外国政府、協力機関、金融機関や多国籍機関などと同盟を組む上での責任者でもある。こういった同盟を通じて、政策枠組の最適な実施を保証するために、中米地域に対し技術的、資金的な面で寄り添いを行う。

II. 部門間物流委員会— CLI —

本政策枠組の指針を導入するため、統率機関は次の構成員から成るCLIによって構成される。

- 中米経済統合局長（COMIECO）
- 公債投資局長（COSEFIN）
- 人の動きと物流に係る域内技術委員（COMITRAN）
- 税関委員会

先述の委員会はSIECA が支援する。各国にある国内物流委員会は、省庁、自治機関、監督部署、本部局、人の動きと物流分野に関連するその他の機関の代表者によって構成される。

CLIIは、それぞれ国内の人の動きと物流に係る組織や機関と共に、また金融機関や協力機関、さらに同分野に関係するその他主体者の技術的、資金面での寄り添いを得ながら、政策枠組の実施プロセスを調整する。同時に、公共部門と企業の投資を相互に強化することを促す貿易円滑化技術チームなどのように、国内/域内における公的機関と民間機関の相乗効果、補完性、協同・統合作業を保証するために、機関間の努力を調和させる上での責任者でもある。

III. 企業、学術、研究部門

政策枠組に関連する、企業協会や同業組合、学術機関、研究所、民間組織は、諮問機関として参画し、次のような主たる役割を有す。

- ・ 枠組み協定から派生した戦略、マスタープラン、協同法案、戦略プロジェクトを推進し評価する。
- ・ 各機関間で意識付けや社会共有化を促す。
- ・ 様々な領域に存在する国の機関に対し、人の動きと物流に関する技術的な助言を恒常的に提供する。

企業部門の参加は経済統合諮問委員会（CCIE）を通じて先に述べた役割を然るべく果たすよう、調整される。

IV. 技術・財務面の国際協力

協力機関は、次のような役割をもってこのイニシアティブに参加する。

- ・ 政策枠組の最適な実施を保証するため、技術面、資金面において同政策の進展に寄り添う。
- ・ 政策枠組のマスタープランにて識別された、優先度の高い計画、イニシアティブ、プロジェクト、プログラムの策定と実行に寄り添う。
- ・ 政策枠組の効果的な実施を迅速化するための提言を出す。

- ・ 持続可能な資金手当てにつき斬新なメカニズムの提言を生み出す。

3.2.2 市民団体、民間部門、公共部門の参加

政策枠組は、官民連携の一大事業として、才能、知識、イニシアティブ、努力、資源を活用しながら運用されることで、経済を活性化させ、目標達成において最大限の潜在能力と成功に到達するよう人間開発に貢献するという役割を持つ。そこでは学術機関が研究分野や人の育成分野で決定的な役割を持つ。

民間部門の役割

中米地域が繁栄と発展、投資、雇用創出、社会発展を可能にし、国内需要を満たす景気をもたらす経済活動の起爆役となることに向かって進む道程において、民間部門は戦略的、補助的、将来的な役割を有し、部門に該当する範囲での人材資源の育成という役目も果たす。

政策枠組は、中米各国の人の動きと物流に関する調査研究、知識管理の努力を連携させるべきものであり、かつ地域統合と貿易円滑化を進めるため、安定して継続的な情報チャンネルを確立すべきものである。

公共部門の役割

各国は、公共政策の管理、統括、基準の役割をその管轄とし、同様に、生産性向上や貿易の円滑化など、経済活動を進める役目も担う。物流と人の動きの取り組みにおける統合的なアプローチとは、公共部門の関与、少なくとも、従来的には純粋に私的領域に当たると考えられていたことも含む多数の側面に関し、恒常的なモニタリングを行うことを示唆する。物流活動が基本的には民間部門によって行われているとしても、公的部門の役割は不可欠である。なぜなら、その行動を通じて、物流活動が展開される条件が決定され、また、物流が生み出す外部に及ぼす負の影響についても行動をとらなくてはならないからである。公共部門は、物流と人の移動に関わる多数の主体者による動きに決定的に作用するツール方策を有している。それには以下のようなものが挙げられる：

- ・ インフラの提供と改善。様々な形態の輸送、エネルギー、電話電信等遠隔通信、水と下水道、に対する公共投資に取り組み、並びに、業績に影響する資産（公的、民間、官民合同）管理の方式や

その現地化などにつき決定する。

- ・ 輸送サービスに係る規制。技術規格（例えば陸上輸送における重量や寸法測定、水上輸送の標識や水路標識）や商業規格（業務提供する者に対する料金規定）。
- ・ 民間の業務遂行を支援する行動。中小企業主に対する研修イニシアティブや物流プラットフォーム網の推進も含む。
- ・ 貿易円滑化プロセスの管理。基準の策定や導入、並びに貿易の円滑化に関連するプロセスを考慮に入れる。

公的主体者のこういったメカニズムを介した行動は、供給連鎖全体にわたり、また人の移動に係るオペレーション全体にわたって、活動の現地化を決定する際の戦略的かつ商取引上の決断を推進する。これにより、その業績や領域の連携の決定的な強みとなる。

物流領域においてのみであるが、これは立場表明を示唆するものであり、該当する場合、物流プラットフォームの開発、国内・域内・グローバルな価値連鎖の振興、並びに都市物流やラストワンマイルなどのテーマに対し、公的行動を取るようになる。

3.2.3 持続可能な資金調達モデル

政策枠組、その計画やプロジェクトは総合的で持続可能、かつ成長する資金調達を有するべきであり、それは効果的な戦略推進を通して獲得すべきであろう。

政策枠組の完全なる展開には、革新的な資金調達モデルを見極めることが要求される。例えば、民間投資を保証しかつ容易にする融資策である官民連携。同様に、中米地域での投資能力を引き上げるための新たな資金獲得源の開拓も求められる。例えば、インフラにリンクした商業活動を拡大する、利用料金の支払いによりユーザーが生み出す利益を部分的に回収する。

そのためには、次のような総合的な戦略を開発しなくてはならない。

国内外の様々な資金源を動かし、多様化し、最大化するもので、域内での民間投資を奨励し、域内に誘致する。そこには、次のような持続可能な融資形態や資金源が含まれる：国内民間投資、直接外国投資、海外の同国人による投資、国の税源あるいは国家予算での投資、金融商品や証券の発行による資金調達、有償融資、官民協調融資、政府開発援助、官民連携起業。その主たる目的は、雇用創出、成長、発展である。資金調達の戦略は部門間技術チーム（COMIECO、COMITRAN、COSEFIN）の支援を得て開発されよう。

さらに、各国は本政策枠組から派生するプロジェクトの技術的、資金的計画作りに尽力せねばならず、以下を目指すことになるが、これに限ったものではない。

- ・ 各国間で合意した、優先される地域投資計画の開発。
- ・ 投資段階の展開に対し、準備の整った一定の重要なプロジェクトを考慮するための、投資に先立つ調査用の（予算であれ、リボルバー資金であれ）資金を誘導すること。
- ・ インフラ提供とその耐用期間中の適切なサービス水準を保証するようなプロジェクト設計。意味するところは、中長期にわたる契約スキームで、実績に応じて報酬が支払われるメカニズムである。
- ・ 官民連携あるいは別の斬新なスキームによるメカニズムで展開されることが要される計画やプロジェクトから派生する、財務金融面のリスク分析を行うこと。

効率的であるために、政策枠組は協力の断片化や分散を排除し、資金源がより良く調整され、相乗効果、補完性を生ずるよう奨励する。政策枠組の枠組みにて、そのような資金調達を獲得する。

同様に、各ドナーの戦略、比較優位性、専門性を強化するような、より効果的な作業分担を後押しする。これにより彼らの活動をより良く協調させるようにする。

部門間物流委員会としては、その下部委員会あるいは国内物流関係機関と調整を取りながら、相互対話、ひいては関連政府機関との対話を改善する、調整の場とそのメカニズムを促進する。

3.2.4 評価・モニタリング・管理システム

インフラとその物流サービスのプロジェクトは中米諸国並びに地域統合のプロセスそのものにとり、重要なものである。従って、行動を導き、物流成果と統合のプロセスそのものをより広範なレベルで評価するためには、地域での分析ツールを作ることが肝要である。付加価値を伴う物流サービス、並びに価値連鎖への参画を促すことは、それが域内であれ、あるいはグローバルであれ、サービスの質、国境通過時間、その他の貿易円滑化の問題点、輸送問題等、物流回廊に影響を及ぼす問題点をモニタリングするための指標の構築を必要とする。また、指標構築は、物流安全、官民連携、エネルギー効率等、横断的課題に関して意思決定する際の一助として、域内及び国際的な状況下の他の貿易イニシアティブや統合イニシアティブと比較することができ、有益な道具になりうる。

このような状況において、政策枠組の実施を適切にフォロー、評価、モニタリングするためには、次の項目を擁するシステムの採択が必要とされる。

i) プログラム、計画、プロジェクトの実施における進捗情報を提供する管理指標、ii) プログラム、計画、プロジェクトの実施に伴う、設定された目的や目標に対するインパクトを示す実績と成果の指標、iii) 行動の推移、資金の方向付け、その他戦略的な課題を強化するための意思決定を容易にする補完的指標。

3.2.5 人の移動と物流に係る、指標となる地域マスタープラン作成のベース

政策枠組は指標となる地域マスタープランとして、人の移動と物流に関し域内諸国の合意を得た、計画、イニシアティブ、プログラム、プロジェクトを統合させた形で示されるべきである。中米地域には地域計画を立てるための戦略的データとなり得る、相当数の調査が存在する。

マスタープランは、識別可能で、検証と評価ができるプログラム、目標、プロジェクトをその内容として含む。これは、CTRLがCLIと連携し技術・資金面で協力機関の支援を受けて作成し、COMITRANが部門間大臣審議会と協議のうえ承認する。この過程では、COMITRAN、COMIECO、COSEFINの大臣審議の密接な調整が必要とされる。それは、この段階から優先度の高い地域プロジェクトを結合し、国内及び域内の投資戦略とリンクさせたり、調整を図るためである。

マスタープランは、各国にとり持続可能な資金調達方策を識別しなくてはならない。また、地域全体として、計画の実施を保証するよう、民間部門の参画メカニズムを提言すべきである。

このマスタープランは、また同様にこれを構成する個々のプロジェクトは、各々該当する範囲で、統合し、また、統合させるものでなければならず、また政策枠組の原理、目的、一般ガイドラインに厳密に整合するものでなくてはならない。

3.3. 人の移動と物流に係る地域体制の構築と確立の基盤

政策枠組は、中米地域と域内各国の機関とその計画やプログラムの集合体から形成される、地域システムの構築と強化を要する。

人の移動と物流に係る地域システムには、貿易の円滑化、競争力向上等、政策枠組の側面に係る行動を完結させるに資する、開発対象の地理的エリアにおける交通と物流の形態とサービスが含まれる。さらに、中米地域が域内でも国際的にもより競争力のある地域となることを目指し、人の移動や物流、交通に関連するインフラや基準を強化することも目的とされる。

地域システムは、次の項目などを強化すべきである：自由貿易地区、税関統合の構築に向け各国の進捗、生産分野の政策調和を意味する、中米共同市場の構築。また、関連機関全ての参加を要する、中米貿易円滑化戦略に則した、国境協調管理も含めるべきである。

この地域システムは、中米地域が直面する課題や要求に対応するため、補完的に、連携して、そして一貫性をもって機能すべき様々なコンポーネ

ントの協力を要する。同様に、地域システムは、政策枠組に関係する個々の機関や組織が相互理解を遂げ、それぞれに該当する、連携役、調整者としての責任を引き受けること、そしてそれぞれが管轄する課題の展開において最も高い効果を生むことを達成するように求める。このように、地域システム、そのコンポーネント、並びにその相互作用は適切かつ深掘りされた定義が必要とされ、以下の図に示すように構築されるといえる。

図14 地域システムのコンポーネント

