

— P O L Í T I C A —
MARCO REGIONAL DE
MOVILIDAD Y LOGÍSTICA
DE CENTROAMÉRICA

付録
地域政策枠組の基軸





人の移動と物流に係る中米地域 政策枠組

付録

地域政策枠組の基軸

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

中米大蔵・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の人の移動と物流に係る中米地域技術委員会
ならびに
中米経済統合事務局（SIECA）による



支援機関

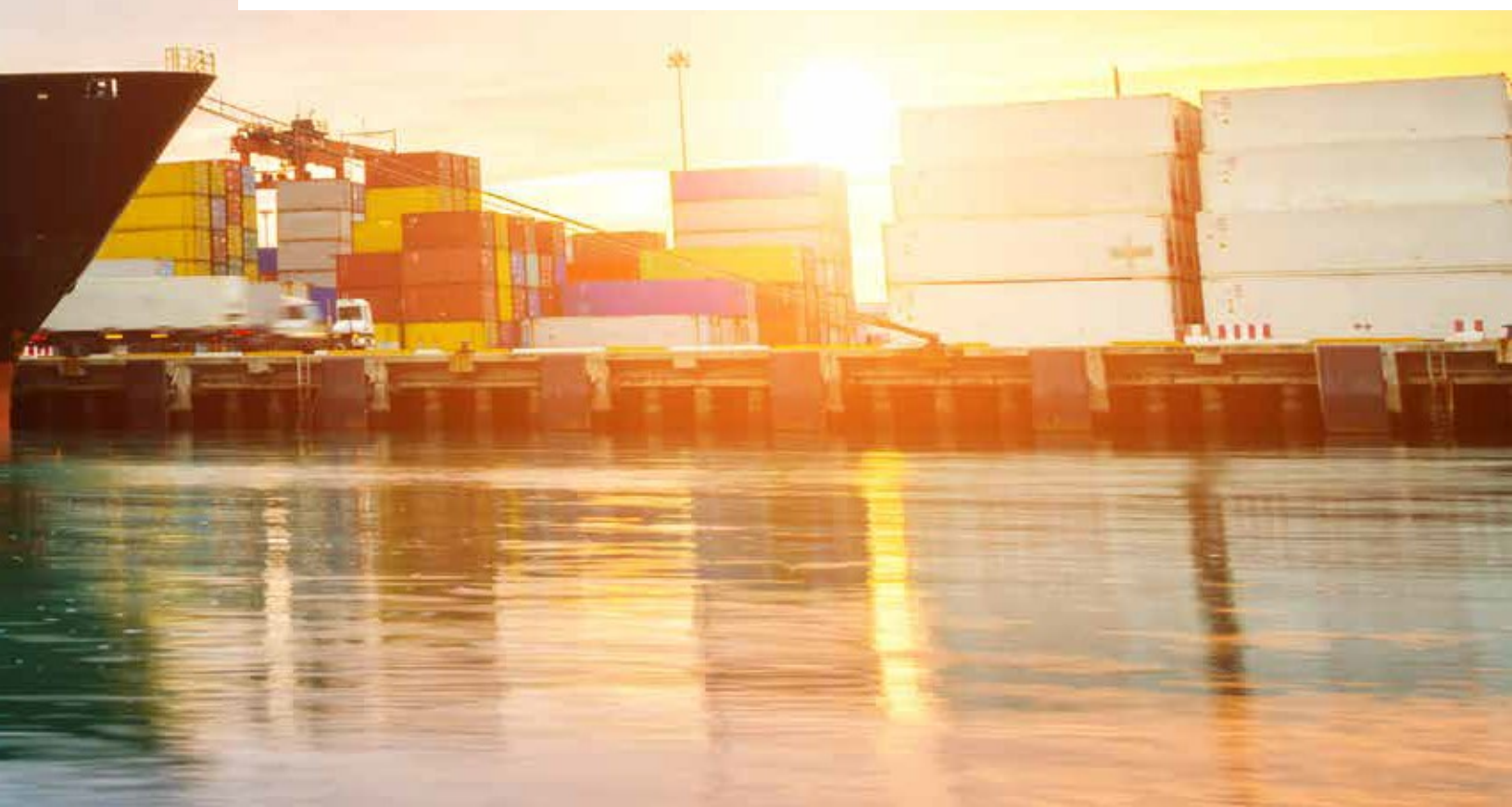


2017年12月



目次

2	付録 1
2	地域政策枠組の基軸に対する特定ガイドライン
2	横断軸
2	I. 生産と商業の領域における横断軸
5	II. 人の移動に係るサービス
8	部門軸
8	III. 国境協調管理
10	IV. 空港並びに航空サービス
12	V. 海運・港湾サービス
14	VI. 鉄道輸送サービス
17	VII. 道路インフラと陸上輸送サービス
20	VIII. 都市物流サービス



付録 1

地域政策枠組の基軸に対する 特定ガイドライン

横断軸

I. 生産と商業の領域における横断軸

中米は6ヶ国の経済から形成され、各国の経済成長は構造的に対外部門の動向に依存している。つまり原料、資材、中間資材、資本財を輸入し、一方で物品やサービスを輸出している。その上、国際市場における中米諸国のオファーが市場において占める相対的重要性は、その輸出数量が世界における物品やサービスの価格を決定する程のものではないため、減少している。

その意味で、中米地域は「開かれた」「小さな」経済圏から成立しているといわれる。その成長の力学は、貿易相手が経験する経済変動に対し極めて弱い弱である。この状況に加え、中米の輸出オファーは比較的少ない産品に集中し、限られたものであり、わずかな市場向けられている。その中でも最重要市場が米国と中米域内の市場である。この2つの市場で、全輸出量の約80-85を吸収している（平均）。

中米のほとんどの国では、国内総生産の成長は「商業」と「サービス」に関連した活動に依存しており、十分な付加価値も産み出さず、堅実で底支えされた経済成長を保証するような中間需要を刺激することもない。少なくとも中米諸国のうち3ヶ国は、米国で仕事をする移民人口の相当額に上る送金により国内需要が活性化しているとみられており、それぞれの経常勘定に見られる貿易赤字を埋め合わせている。

中米地域は社会経済的な課題において重大な課題に直面している。これらは協働し協調して、取り組まれるべきものである。経済活動人口の相当数に雇用を与える中小企業がほとんどの提供元である域内輸出市場を保証するためにも、中米経済の統合が強化されなくてはならない。

枠組み協定は、価値を生む経済分野の変革と強化はもとより、輸出受入れ国、主として中米市場の新しい仕向け国への、円滑な商業の流れの効率化にも資する横断的ツールとなるべきである。

そのために、政策枠組は、中米の道路網や国境施設を通じて、旅客の通行と物の輸送時間とコストを低減することに貢献し、輸出競争力をあげ、価値のネットワーク形成を融通する、中米の効果的な物理的統合を推し進めねばならない。同様に、COMIECOが推進する国境協調管理に重点をおき、中米貿易円滑化と競争力戦略の枠組みの中で実施される貿易円滑化を目指すイニシアティブを補完すべきであろう。

ビジョン

中米は人の移動と物流の分野におけるインフラ、装備、基準の枠組み、制度化を有する。これは、中米の生産設備や機構の変革と多様化、貿易の円滑化、輸出競争力の向上、域内価値連鎖の結合、持続可能な成長水準の獲得に貢献する。

戦略目的

優先度の高い物流インフラを提供することを通じて、価値連鎖の統合、生産活動の付加価値増加、インフラ提供を通じ住民の生活の質への肯定的なインパクトを伴う経済圏の競争力向上、新規投資誘致、雇用創出を容易にしながら、物とサービスの生産と商業の増加を促進する。

生産と商業の領域における政策枠組のガイドライン

設定された目的を達成するため、中米各国政府は運輸大臣審議会、経済統合担当大臣審議会、大蔵財務大臣審議会を介し、次の特定分野に関与することを定めた。

1. 地域生産能力の開発と強化
2. 貿易の円滑化と商品の自由な通行の妨げとなる障害の低減
3. 域内物流業績の向上：制度化、基準枠組

み、手続き、システム

この軸の持つ横断性ゆえ、また行政政策の部門を跨ぐ性質や関連する民間部門の関与ゆえに、政策枠組と共に、次のような開発の方策を考慮し連携させるべきである。「国境協調管理に重点を置いた中米貿易円滑化と競争力戦略」、同戦略から派生し、国境地点における通過と国境施設に係るインフラ事業の開発を含む「貿易円滑化のための国内計画」、国家開発戦略に組み込まれた人の移動と物流に係る国内政策、地域的視点を踏まえた物流業績を向上させるための関与、「優先度の高い物流回廊の領域指標計画作り」、「気候変動に対する地域戦略」、「気候変動順応戦略とリスク予防管理」、「主要な国内／域内生産連鎖に高いインパクトを与える一次道路、二次道路、三次道路に対する優先的関与」などである。

続いて、提起された分野それぞれに関連する具体的な目標とガイドラインを紹介する。

1. 域内生産能力の開発と強化

付加価値を産み、雇用を創出し、域内の価値連鎖を形成しかつ輸出競争力を向上させるような、近代的で安全な、また回復力（レジリエンス）に優れ貨物と旅客輸送に相応しいインフラの整備、道路網の接続、港湾と空港の近代化を提供することで、域内にて推進される生産の発展プロセスを支援する。この目標を達成するため、以下のガイドラインを考慮すべきである。

- a. 目的として生産発展を向上させるため、近代的で効率的な貨物管理によって、域内／域外の商業を推進するための様々な輸送形態と連結する優先度の高い主要な域内物流回廊（税関徴収を目的として設定される輸送通行ルート）を開発する。
- b. 港湾と空港のインフラを近代化・拡充し、これが国際標準を順守するとともに、高い品質のサービスの提供を確保し、域内及び域外との商業を促進できるようにする。
- c. 域内の一次道路の近代化。
- d. 二次道路、三次道路（農道）の接続性とその維持保全を保証する。
- e. 気候変動や自然災害の影響からのインフラを防御することを促す。
- f. 域内都市部に対応する貨物集積センターとの適切な接続性を有する道路網を保証する。

- g. 物流発展のためのインフラ開発における共同投資者として民間部門の参画を容易にする。

2. 貿易の円滑化と商品の自由な通行の妨げとなる障害低減

COMIECOが主導する「国境協調管理に重点を置いた中米貿易円滑化と競争力戦略」の実施を、国境通過と通関の時間を低減するよう、また域内諸国間の入国管理手続き、衛生検疫並びに安全確認の手続きがより効率的に行われるよう支援する。そのために、次に詳述するガイドラインを踏まえるべきとする。

- a. 各国の統制機関間の情報交流の質を向上させるため、多国籍専門機関が定めるデータ交換のための国際プロトコルを適用しかつ順応し、国際標準を採択する。このために、自動システムによる相互比較可能データの交換プロセスを確立する。これは、データ定義における構成を統一することが必要となるであろう。
- b. 安全で可用性の高い技術プラットフォームに関する特定のアプリケーションを開発することにより、国境管理を受け持つ機関間の情報交換を行う。これを通じて、国際貿易に関する機関間の統制と連携を改善し、手続きを簡素化することを目的とした情報の相互運用性を確立する。

これは、相互運用枠組みのもと、国内と域内合意に達する予定の諸国間での、国境管理機関間で総合的で質の高い事前情報を交換することによって達成されるであろう。また該当する範囲においては、不正行為に対抗するためにも資する。

- c. 国境管理機関の全てが民間部門とともに参加し協力する、総合的なリスク管理に基づく国境管理の効率を向上させることによる、全般的な物理的介入を減らすための、リスク総合管理。このためには、国境における管理機関の一つ一つにおける日常業務のツールとして、危機管理を確立せねばならない。その目的は、より良い選別システムを基本として効果を上げるのと同時に、介入業務の連携によって、商品や貨物車両の物理的検査を最小限にすることである。
- d. 税務上のリスクを下げ、物流連鎖の安全性を高めるため、運用者（オペレーター）を認定し、

これらに国際的認知を与える「信頼できる運用者」メカニズムの採択。このために、国際的な適性規範（Good practice）を遂行する「認定経済活動オペレーター」プログラムが確立されることになる。これは域内において、並びに域外の国々や経済ブロック圏と相互認知協定を結ぶことを助けるためである。

- e. 国境における時間と現場業務コストを低減し、域内を通る商品の流れ予測を高めるための検疫管理。同時に、各国の動植物衛生状況を保護し、食品安全性を守るもの。このために、動植物衛生管理並びに協調して食品無害性管理に関する国内システムを強化する。その際には国際的に認められた基準や推奨事項に基づき、国境管理の他の諸機関と協調し、確実に実施される介入行為と、リスク管理を踏まえた業務を実行する。
- f. ニヶ国の国境管理担当機関に義務付けられる介入行為の順番と方法を定める国境管理プロセスを導入するための、手続きと管理の統合化。これはリスクプロフィール、事前の電子情報、国境での共同検査に基づく管理に従う。このためには、理解しやすい管理プロセスを定める。それは、国内の諸機関間のための連携方法についてであり、全ての機関にとって拘束力を持ち、管理統合を保証することを狙ったものである。
- g. 国境の各通過地点での業務需要と管理プロセスの機能要件に応えるためのインフラと装備の開発。このためには、国境通過地点に、大量の車両通行の流れを管理運営するに有益な、車両の走行や停止のオンライン観測や統計記録、トレーサビリティ、それらの時間記録を可能にする技術要素を組み込んだ道路インフラ、サービス施設、装備を確立する。
- h. 国境共同体の機能性と持続性。これは、国境通過地点の周辺地域が、治安条件を保持し、関連機関の行動や介入の透明性と予測性を強化し、関係する主体者が行動倫理や公明正大性を遵守し、周辺地域の発展に相応しい社会、経済環境と自然環境を保持できるよう、保証するためである。

このためには、国境近代化の結果として現地の住人に影響しうる社会、経済、環境インパクトに対応し、国境における安全な環境を促す政策が生みだされるべきである。

3. 域内物流業績の向上

中米地域の物流業績を改善できるような制度、基準の枠組み、手続きや体制を近代化する。このためには、以下のガイドラインに従うべきである。

- i. 組み合わせモータル（co-modal）輸送と、陸・海・空路輸送の相互運用の開発を促す。
- j. 商業回廊の業績を向上させ、地域統合のために物流プラットフォームへの投資を推進する。
- k. 都市貨物の物流改善。
- l. 域内物流連鎖の安全性を改善するための、情報技術（IT）の促進。
- m. 生産や商業領域のニーズに対応して、域内物流の業績を向上させるための意思決定を助けることができる、貨物の物流情報システムを創出。
- n. 貨物の物流に係る基準・規制・組織の枠組みの近代化と調和化。
- o. 域内物流サービスにおける安全条件を改善する。これは、インフラ、サービス提供の正規化、並びに運用者（オペレーター）の財産を守るだけでなく、それに加えて物流コストを下げ、サブ地域内においても安全な活動の連携に有利となる、域内全土を網羅する貨物保険などを通じて改善するものであり、そこには、公共の治安つまり市民の安全の領域において、政府機関の密接な関与と協調を伴う。

生産と商業領域における政策枠組の優先的活動とイニシアティブ

- 1. 中米物流回廊の近代化、RICAMへの優先的関与を完成させる。
- 2. 域内優先投資計画の開発
- 3. 六ヶ国内の優先的国境地点において、中米貿易円滑化戦略が定める5つの短期方策を実施する。
- 4. 六ヶ国において国家物流計画（PNLOG）を開発する。

5. 農道計画の開発
6. 主要な生産連鎖に高いインパクトを与える関与活動を識別するため、国内物流プラットフォームシステムを開発する。
7. レジリエンスの高い輸送インフラを確保するための行動計画。
8. 災害リスク総合管理
9. 物流安全の地域計画
10. 国内と域内の物流実績における進捗を測るための、情報、観察、全国調査に関するシステムの開発。
11. 人の移動と物流に係る、近代的で国家間協調の得られた基準の枠組み、規制、制度化。
12. 陸上貨物輸送部門における競争振興。
13. 物流サービス提供の専門職化。
14. インフラ融資における民間部門参加のための整合性のとれた法的枠組み。
15. 域内インフラの資金調達における資金源と革新的モデルを促進する。

II. 人の移動に係るサービス

中米には公共交通システムの抜本的な再編が必要とされている。各国の発展はその物流業績の向上を要求するのみならず、同様の急務として人の移動に係るシステムを近代化することを求めている。実際、この分野において、中米地域はモーダル統合、運営企業の正規化、組織の再編、サービスの統合、切符の電子媒体による販売と支払、交通管理、運行時刻と路線の予測性、輸送車両のトレーサビリティ等、の分野で進歩しなくてはならず、従って、人の移動に関するスマートシステムを備えなくてはならない。

現在、各国には、近代的な装備もなくその機能も最適とは言えない状況の、非正規企業による不適切な交通サービスがあり、路線も適切な計画性に應えるものではなく、市場の需要に対応するものでもない。保有車両は旧態依然であり車両の運転士も質の高いサービスを提供するために要されるプロフィールを備えてはいない。従って、利用者は、最低限の安全を享受することすらなく、社会は交通事故、死亡、

物的損傷といった高いコストに直面している。公共交通の車両から排出される二酸化炭素、ひいては呼吸器疾患の治療コストなど、こういった状況が環境に及ぼす負のインパクトも小さなものではない

スマートモビリティのモデル構築は、近代的で柔軟な官民組織が管理する、参加型企画プロセスを要求する。都市と都市間交通の需要や、人の移動に影響を及ぼす都市化、領域化のプロセスや社会的・人口的な動態を考慮し、総合的で一貫性のある解決策を提起するものである。新たな管理モデルは、対外的なコストと、生態系、生物多様性、景観、領土の断片化といったオペレーションによるインパクトを最小限に抑えるべきものでなくてはならない。

そのため、このような問題に取り組むため、以下の戦略的ガイドラインが定められた

ビジョン

中米は、利用者に平等なアクセス、信頼性、安全、快適さ、環境面の持続性を保証する**人の移動に係るスマートシステム**を備える。

戦略的目標

効率的、快適で信頼性があり、アクセス可能で経済的かつ包摂的で安全な、人の移動を可能にする近代的で持続可能なシステムを、改定された規制枠組みと強化された制度のもとで、様々な輸送形態を効果的に連結させることをもって、開発する。

人の移動における、政策枠組のガイドライン

これらの目的に応じるため、COMITRANは以下のとおり関与対象とすべき特定分野を定めた。

1. 交通循環のインフラと保有車両の近代化
2. 人の移動に係る管理：安全、規制、規格基準
3. 公共交通の質の向上
4. 制度の強化

続いて、提起されている各分野に関する特定の目的とガイドラインを示す。

1. 交通循環のインフラと保有車両の近代化

住民の効果的な移動と、そこから生ずるサービスに関連したインフラシステムを開発する。これは、中米諸国間の効果的な相互旅客接続を可能にしその他に多層階の高架自動車専用道路、地下道、ロープウェイ、周期路線、停留所、航空機発着場、港、埠頭、短距離・長距離海上交通用のヤード、鉄道輸送用の同様のものなどを含む。このために、以下のガイドラインに対応すべきである。

- a. 域内の道路開発に関する戦略的-将来的な計画策定システム、あらゆる交通手段に適用可能な交通管理システムの開発。その目的は、予測される交通量に基づき、車両のスムーズな流れ、ならびに国土開発を後押しすることである。
- b. 道路インフラの設計に相応しい技術仕様を確立しその遂行を確保する。
- c. 公共交通の循環インフラの近代化のため、並びに、歩道、通路、駅、駐車場等、歩行者や旅客の乗り換えや移動、アクセスのニーズに対応するために必要な投資を、障害者の通行に特別に要される点を考慮して行う。
- d. 保有車両の更新に投資する。
- e. ある輸送形態から別のものへ乗り換えられる供給プラットフォームの建設を通じ、貨物輸送と人の移動のシステムを統合することを考える。

2. 人の移動に係る管理：安全、規制、規格基準

人の最適な移動と、世界と関係する域内物流の開発、に貢献する機関組織の管理をより良いものにするため、国際標準に照らし、旅客と貨物輸送の基準を常に更新し近代化することを確実にする。この目的を果たすため、次のガイドラインを考慮にいれるべきであろう。

- a. 土地利用政策の開発、及び都市計画・都市開発のためのツールを取り込むこと。
- b. 都市交通の渋滞を軽減するため、公共交通サービスの規制を、より広範な統制、管理、運営の面で向上させる。
- c. 様々な次元の安全を提供する旅客輸送システムの開発：i) 治安、ii) 交通安全（空、陸、鉄道、海）、iii) 標識制度、iv) 機能インフラ、v) 設備の種類、運用、保全、及び信頼における輸送手段、vi) 然るべき資格を有した人員。

- d. 車の通行と道路安全の運営に関連した交通エンジニアリングの管理と手順を導入する。
- e. 公共交通機関、貨物輸送、個人用の運転士として認定された者が、その機能と役割を規制する制度を知り遵守することを保証する。
- f. 輸送車両の機械的電氣的条件を最も相応しい状態にて保証するよう、恒常的に車両の機能状況を点検するプログラムを実施する。
- g. 人と物の移動や輸送を円滑化し、交通安全、自転車走行と歩行者の安全や市民の安全を向上させるために、街灯や監視カメラなども含めた、国内の適切な道路標識管理、信号網の機能的で操作しやすい作動の最適化、道路、農道、橋梁、通行権を伴う通路における水平/垂直表示の新しい技術の利用。
- h. 交通安全のスマートシステムと利用者向けの情報技術コンポーネントの開発。

3. 公共交通サービスの質の向上

中米全域にわたり統合交通システムを展開する。このためには、以下のガイドラインに対応すべきであろう。

- a. カーシェアリング、ロープウェイ、近距離並びに域内の鉄道輸送、短距離海上交通などの利用といった、持続可能で大量輸送ができる新しい、代替となる輸送形態を取り入れる。
- b. 効率的で質の高い、組み合わせモーダル（comodal）輸送システムを強化する。このシステムは全ての利用者にとり、統合的で効率的、一般的にアクセスが可能で、抱合的なものであり、持続可能かつ安全で妥当な料金で、人の移動性を確保するもの。
- c. 省エネルギーに貢献するクリーンで安全な輸送形態の開発を奨励し支援する。
- d. 公共交通の保有車両を、安全、快適、アクセス性が高い運行条件を提供し、環境汚染を低減するバスに替える。
- e. 公共交通サービスを提供する企業の正規化。

- f. 公共交通の秩序整備プロセスに、民間企業家を巻き込み、新システムにおける彼らの役割と参画を定義する。
- g. 「廉価な移動」を奨励する。これにより利用者が、競合相手が提供するフルサービスではない輸送オプションを市場価格より安い料金で利用できるようにする。

4. 制度の強化

特定の国家政策を確立し展開できるよう、制度を更新し強化する。これには、人の移動に係る国家・域内の目的の達成に効果をもたらすために必要とされる、人材、プロセス、手順および基準の管理が含まれる。このために、以下が必要とされる。

- a. 輸送システム及び通行路を利用する人（歩行者、自転車、障害者等）の権利を保護する基準を改定する、あるいは創設する。これには設計基準、輸送基準、通行基準も含まれる。
- b. 基準枠組みを然るべく順守するよう、これを確保する恒常的な研修プログラムの設計と実施。
- c. 人の移動システムを持続させることを確保する資金調達戦略を提案し開発する。
- d. 公共交通システムの利用者が支払える料金で、かつ運営コストに相当するものとなるよう、公共交通料金の設定、見直しを定期的に行う。

政策枠組において人の移動の領域で優先される活動とイニシアティブ

- 1. インフラ、基準、規制、制度それぞれのニーズ、並びに貨物輸送の需要を把握して、都市移動総合計画を作成する。
- 2. 旅客用の公共交通の促進を焦点とし、優先度の高い都市インフラを開発する。
- 3. 都市の旅客分配のためのプラットフォームを開発する。
- 4. 旅客の移動を向上させるため、基準・規制の枠組みを近代化する。
- 5. 公共交通の責任機関の組織強化。

部門軸

III. 国境協調管理

COMIECOが実施責任機関である中米貿易円滑化戦略は、全ての中米大臣審議会が導入する、国境協調管理に関するプログラムやプロジェクトを把握識別するための統括的手段である。従って、この点において政策枠組は、ガイドラインの7「インフラと装備」に記載されていることに対応するため、戦略と連携しなくてはならない。

現在、中米地域において1トンの製品を1キロメートル輸送するのにかかるコストは\$0.17米ドルで、アメリカ合衆国でのコスト（\$0.02）と比べて8倍であり、ブルンジ共和国について報告されているコスト（\$0.11）に比べても55%高い。

このような状況を引き起す原因の中に、他国へ通過する際に国境施設での手続き処理のために生じる遅れがある。そこには通関処理、入国手続き、動植物衛生検査、密輸・麻薬、その他違法行為を防止するための治安措置が含まれ、平均して21時間の遅延が生じる。

こういった状況を克服するため、中米統合機構（SICA）の加盟国首脳と政府は、経済統合担当大臣審議会（COMIECO）に国境協調管理に重点を置いた中米貿易円滑化と競争力戦略を採択し実施するよう指示を下した。

各国首脳の要請にこたえるため、COMIECOのメンバーは2015年10月22日に、**国境協調管理に重点を置いた中米貿易円滑化と競争力戦略**を承認した。同様に、5つの短期特定手段を採択するための戦略的ルートマップも承認した。短期特定手段をもって中米地域の国境通過地点における全面的改正に着手するためである。貿易円滑化を目指す方策に加え、各国が主権国家として自国の領土で非合法が犯されないよう、また国民の健康や動植物の生命を危険にさらすような商品が入国しないよう、保護するために採択する管理手段を、より効率的にするメカニズムもまた実施されることは特筆に値する。

トランジット・センターおよび迅速な手続き場所としての国境通過を推進しなければならない。通関管理事務室への物流ゾーンを形成し、そこで貿易手続きに対応し、手続きの迅速化と国境施設での渋滞を

軽減する。

この意味で、人や物の迅速な通行は、中米各国が国境施設において管理を実施する権利を損なうものではなく、この管理業務が効率的に実施されるための課題を提起するものである。

ビジョン

中米は、人と物が内陸と周縁部の国境地点を迅速にかつ効率よく通行できる地域となる。これにより、貨物を扱うコストと時間が低減され、人々が国境施設を通過することがより効率的となり、輸出競争力が上昇し、中米経済が活性化するのである。

戦略的目標

人と商品の通行、徴税・管理・治安の手順、を改善する国境協調管理のモデルを用いて、中米貿易円滑化戦略の始動に貢献する。これにより、域内の国境通過に要する移動の時間とコストが低減し、中米経済の競争力が上昇する。

国境協調管理に重点に置いた中米貿易円滑化と競争力戦略

COMIECOが責任機関である本戦略は、域内の税関、入国管理、動植物衛生、治安、経済関係当局と連携した活動を開発展開することを含む。これは、基準枠組みを改定し、情報処理を強化し、管理業務手順を近代化することや、許可発行の手順や植物評価の手順を標準化する等、国境管理がより効率的になることに資するためである。この意味において、域内の国境施設の近代化、強化の活動が向けられるべき3つの軸の分野が同定された。

1. 人と商品の国から国への通行に関し、国境施設のオペレーションの効率化。
2. 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近代化。
3. 国境施設における組織・制度的強化。

国境協調管理における政策枠組のガイドライン

以下に、具体的な形で中米貿易円滑化戦略に含まれるガイドラインを紹介する。そこでは、関与対象となる3つのそれぞれの分野にて推進されるべき活動やイニシアティブが定められている。

1. 国境施設の効率的オペレーション

人と商品の国境施設における通行を向上させるため、国から国への移動に関する時間とコストを低減する。そのために、次に述べるガイドラインを考慮すべきである。

- a. 税関・入国管理・動植物衛生・治安に関する情報システムの連携と相互運用を達成する。このためには情報設備の更新、アプリケーションとインターフェースの開発、既存ソフトの適合化、データベースの交換、物流オペレーション管理のための情報通信インフラ等が想定される。
- b. 各国の税関で運用するリスクシステムに相当する統合システムを開発し、域内で均一の選抜基準の適用を可能にする。
- c. 動植物衛生の管理・検査システムの連携と認定を推進する。これにより衛生許可証の交換を迅速にする。
- d. 各国が実施している国境管理プロセスの連携、調整、統合、標準化を強化する。またこれは、同プロセスのより効果的な実施を可能とする、仮想統合あるいは物理的統合を実行する可能性を鑑みたものである。
- e. 国境施設のインフラや装備の近代化を推進する。
- f. 予定されている改善計画の持続性に寄与するよう、国境地域のコミュニティが社会経済的な条件を備えられるよう保証する。

2. 基準枠組みの近代化

国境オペレーションに関連する法律、基準、規則を近代化し改定する。次に述べるガイドラインに従って行うこと。

- a. 国家法制度を近代化し連携させ、域内基準との統一を促す。
- b. 事務管理手順を標準化し均一化する。これは国境を接する双方の仕様を考慮し、それぞれを特徴づける資質、課題、ニーズに適合して行う。
- c. 国境施設での衛生検査の対象となる生鮮品に適用される技術的な規定を均一化し調和させる。細菌検査分析用のサンプル取りが、不適切な条件下で実施されたり、結果を出すのが規定の最長時間を超過することなどを回避すべきである。

これは、商品の入国に際し、品物の品質低下や、正当化されない拒否理由等の障がい課されることを少なくするためである。

- d. 各国が、租税（輸入手数料、貿易税等）の相殺及び還付システムを確立する。これは通過貨物商品の二重課税を回避するためである。

3. 国境における組織制度の強化

国境施設の組織制度的な協調。これには、その機能を果たす職員の役割、権限、責任、及び相手国の同等職員との協調メカニズムを定義することが想定される。

国境協調管理に関し、政策枠組が優先する活動とイニシアティブ

- 1. 中米貿易円滑化戦略にて合意された5つの短期方策の実施をもって貢献する。
 - a. 商品の事前申告制度を使用する。つまり、商品が国境施設に到着する前に電子媒体によりFAUCAが発行されるよう提案するものである。
 - b. 入国管理の迅速化と調和。出国側でのみ出国管理を行い、入国側へ情報を移送し橋渡しを行うことを可能にする。機関間における情報交換の標準はデータ扱いの統一構造を採択することを伴い、これは当事者国でオペレーションのメカニズムと共に合意する。
 - c. 電子媒体による動植物衛生証明書。このためには、域内拠点としてSIECAを通じてデジタル文書を発行する情報化システムの設置が必要とされる。
 - d. 無線装置を用いた輸送車両の登録（RFID）。これは電子身分証明書を介して行われるが、サービスの需要に応じた国境施設の人員配属を調整するためのものである。
 - e. 国境通過地点においてカメラシステムを利用する。
- 2. 貿易円滑化戦略に定められた中長期方策を実行するための、6ヶ国における、国境改正プログラムと貿易円滑化国家計画の開発と実施。
 - a. 国際標準の採択

- b. 情報の相互運用
- c. リスク総合管理
- d. 信頼できるオペレーター
- e. 検疫管理
- f. 手順や管理の統合化
- g. インフラと装備
- h. 国境地域のコミュニティと治安

3. 結果の管理と監視のための指標開発

加えて、政策枠組は戦略にて定められた3つの横断軸を考慮して関与対象の分野を支援する。a)各国は中米貿易デジタルプラットフォームに自国の情報プラットフォームを統合する。情報交換を容易にし、それぞれの税関、入国管理、統一窓口の手続きを連携させるためである。b)国境を接する双方の国境施設に該当するニーズ、需要、資質、問題等の標準化を行うべきで、二国間で方策や解決策を採択するためである。c)各国はそれぞれの貿易円滑化国内委員会を強化する。それによって、大統領令に加えて、中米地域が受け入れた、世界貿易機構の貿易円滑化に関するバリ合意におけるコミットメントに応じる。

IV. 空港並びに航空サービス

日本国際協力機構と米州開発銀行の資金による調査によると、中米の航空部門は貨物と旅客サービスの提供を拡大する上で支障となっている一連の問題点に直面している。地域開発のニーズに応じ、貿易の要求に対応する上での問題点である。その中でも主要なものは次の通りである。

- 旅客と商品の取り扱い能力を増強する。これには空港の立地やインフラを改善することが想定される。現在、居住区、工業地帯、あるいは不適切な地形に存在する空港の改善であり、物理的な拡張にとっての重大な制約に直面している。こういった国々の都市部が拡大した結果、市街地が空港を取り囲む状況となっており、いくつかのケースでは、貨物移動の設備能力が閉塞したり不完全利用が引き起こされている。

このような状況の結果として、中米地域の空港に着陸できる航空機の大きさは比較的小さい。滑走路の長さのせいで、大型航空機の着陸は不可能で、域内を通行する商品や旅客の流入を制限している。

- 同様に、空港の貨物用施設を拡張し近代化しなくてはならない。あらゆる種類の商品に関し設備容量の問題が発生しているからである。冷蔵室や倉庫、適切な保管場所などが無い。
- 貨物管理のプロセスは非効率的である。これは、税関検査で用いられる手続きや、税関でのチェックにおける適切な技術が不足しているためである。全般的に、X線装置やスキャン設備は最低限の非開扉検査を効率的に実施するに足る仕様は備えていない。また一方で、物理的な検査や文書処理については、他国の空港で観察された時間より長くかかっている。これは貨物の積荷目録の処理手順が不適切であるためだ。
- 通常、国の独立事業体機関が行っている空港運営については、空港施設拡張及び近代化計画への着手が加速されねばならない。なぜなら、改良事業は非常に遅々とした歩みで、貨物区域の拡張は20年から30年という期間で投資が当てられているという予測である。

これは、中米諸国の多くが抱える財務的な制約のせいであり、そのため空港運営機関は外国政府や地域の銀行、債権の発行等の資金調達手段に訴えることを余儀なくされているからである。これには各国の議会による承認が必要とされ、ここで述べる近代化や拡張の計画実施に遅れが生じるのである。

その意味において、COCESNAを通じてCOMITRANは、この部門の発展のために次のような戦略を提起した。

ビジョン

中米は、質の高い航空サービスと空港サービスを提供する。何故ならば、第一級のインフラ、プロセス、人員、機材を備えた近代的な空港ターミナルを有し有することになるからである。旅客と貨物の適切な取り扱いを可能にする上、空港に統合された物流業務区域を持ち、そこでは倉庫、配送、貨物の効果的な管理を提供することが可能となる。

戦略的目標

旅客輸送並びに付加価値の高い貨物取扱のために、空港サービスの質を高める。こうして、中米地域が国際貿易にとり重要な物流プラットフォームとなるようにする。そこでは、航空クラスターが展開され、

域内輸出が促進され、物流業務区域やマルチモーダル輸送が設定されるよう促され、新規の航空サービス業者の参入を奨励し、中米地域の観光が強化される。こうして、中米企業の競争力向上と地域の社会発展に寄与する。

航空・空港部門における政策枠組のガイドライン

この目的を果たすため、COMITRANは5つの関与対象分野を決定し、中米地域の航空部門を強化する活動がこれに向けられるべきとする。

1. 航空・空港のオペレーション性
2. 空港における「物流支援区域」の向上
3. 空港でのプロセスと手順
4. 空港の労働生産性
5. 市場強化

続いて以下に、これら各分野にて特定の目的を果たすために守るべきガイドラインを展開する。

1. 航空・空港のオペレーション性

空港のインフラを拡張、改良し、その装備も近代化する。これによって、中米にて増大する輸送サービスの需要に効果的に対応するものである。そのためには、次のことが要される。

- a. 適切な地理的条件の場所に新しい空港を建設する。それは、着陸の安全性要件、物流業務区域を開発するための用地の可用性、接続性の条件、道路網へのアクセス、その他である。
- b. 中米で現在使われている設備を拡張し近代化する。それにより、旅客と貨物の受け入れに対応するための十分なターミナルを有する。
- c. 空港のオペレーションを改善するための装備の購入に投資する。搭乗ブリッジ、レーダー、補助用の無線、管制塔、貨物検査装置（スキャン、X線）、監視機材と通信機材がある。
- d. 域内の空港にて情報通信技術の利用を促す。
- e. COCESNAのメンバー国の民間航空管制当局により実施されるプロセスの、管理情報システムの保全と改善。
- f. 域内主要空港の専門性特化と補完性を促進する。
- g. 官民連携を通じて、民間部門との戦略的同盟を強化する。これは空港の近代化と拡張を加速し、より効果的に行うためである。

- h. COCESNAの組織内に、域内で発生した航空事故あるいは事件を調査するための事務所の創設を促進する。その目的は、主としてこれらの原因を突き止め、将来の予防に資するためである。

2. 空港内の物流支援区域を向上させる

空港に隣接した場所に物流業務区域を建設し近代化する。これにより、組み合わせモーダル（co-modal）オペレーションの貨物扱いが可能になる。そのために以下の点を考慮しなくてはならない。

- a. 貨物の保管・混載・分割、クールチェーンの維持、ばら積み製品の取り扱い、生鮮品の扱い等に相応しいインフラを建設しなくてはならない。
- b. 上記のような区域のオペレーションを補完するサービスを提供するべきで、例えば上水、電力、コネクティビティ、治安、人員の宿泊施設等が挙げられる。
- c. 貨物輸送の様々な形態を考慮してこのような区域を設計すべきである。つまり、冷蔵コンテナ、温蔵コンテナ、等温コンテナ、ホッパー車、液体やガス用の貯留タンク等で、いわば、異なった種類の貨物車両からの受け入れや配送を可能にするものである。

3. 空港における処理や手順

中米地域の空港に効率的なオペレーションをもたらすよう、規則、手続き、手順を更新する。そのためには次のことがなされるべきである。:

- a. 域内で、人の入国や通行を容易にするための入国管理手続きを均一化し迅速化する。
- b. 商品検査の税関手続きを近代化するとともに、動植物衛生証明のプロセスも近代化する。これにより貨物の空港通過をより迅速にする。
- c. 空港における治安メカニズムをより効率的なものにする。これには、テロ、覚せい剤取引、密輸、人身売買などの犯罪を防止する国際標準を採択することで実現する。
- d. 空港の治安と効率の均衡を維持する。これにより（人や物の）迅速な流れが空港内の治安を損なうことなく、非合法行為の予防策がそれを施すことで通行を非効率なものにしないようにす

るためである。

- e. 航空安全にかかわる国際機構による監査に対し、加盟国の遵守度を引き上げる。
- f. 様々な「飛行情報区」(FIR/UIR 24,500フィート以下も以上も含め)における航空オペレーションの安全と効率を向上させる。

4. 空港の労働生産性

空港、管理事務所や物流業務区域で仕事をする人材の職能を引き上げる。その意味するところは次の通りである。

- a. 中米航空保安公社の一部である中米航空訓練機関(ICCAE)の業務を強化すべきである。機関の目的は空港と航空会社の人員を、技術面、オペレーション、管制面で育成し訓練することである。ここで述べる強化策には、外国の大学や専門機関との戦略的同盟を強めることも含まれ、これは輸送や物流の分野における正教授や研究者のすそ野を広げるためである。
- b. ICCAEはSIECAなど域内組織の設備能力を活用して、特別専門コースの提供を拡張すべきである。これは中米市場と共に域外の需要にも応えるためである。
- c. 航空情報の分野における学術的優秀性を向上させる。
- d. 労務上のリスクや職業病の予防と緩和を向上させる。
- e. 航空オペレーションで実行されるプロセスを認証し、同様にこれに携わる者を認定する。

5. 市場の強化

部門を規制する基準の近代化。これにより、航空安全の分野において国際的に認められた標準に従ってオペレーションが行われ、域内の航空輸送サービスの提供を広げるために、新規企業が参入することを奨励する。そのためには以下が必要とされる。

- a. 自由度拡大の政策により、中米地域の空港間における、域内航路の数と頻度を増やす。

- b. 新しい航空会社の中米地域への参入を奨励する。競争力のある時間帯や条件にて空港ターミナルを使えるようにし、競争によって消費者にとって手の届く価格が維持されるようにする。
- c. 域内のオープンスカイ政策を拡大する。二国間協定あるいは地域協定に調印することを奨励し、中米地域の観光を振興する。

航空-空港部門において、政策枠組が優先する活動
やイニシアティブ

1. 中米の空港インフラを拡張し近代化する。これは物流プラットフォーム開発計画の概念のもとで実施する。
2. 中米の既存空港、並びに将来建設される空港に物流業務区域を設置したり、あるいは拡大するための投資計画を策定する。これは域内物流開発計画の一環として実施する。
3. 航空輸送を拡大し航空部門の公共投資や民間投資を具体化できるような、同盟、協定、合意を確立するチャンスが世界に存在するが、それを見極める。
4. 域内航空部門において優先度の高い投資プロジェクトの資金調達に、革新的なメカニズムを見つけ出す。

V. 海運-港湾サービス

中米地域の港湾システムは1980年代まで国の行政スキームによって統制されていた。サービスの提供、インフラや港湾設備の建設、その保全是国が責任を負うものであった。このことが生み出したことは、多くの国で、港湾システムがやや政治的な色合いを帯び、官僚主義的、中央集権的なものとなり、インフラや設備の保全是殆ど行われず、日々の行動の中ですぐに解決を求められる港湾業務の性質に適合することなく従事してきた。

1992年以来、港湾の近代化とコンセッションの話題が中米の多数の国でも力を得るようになり、ちょうど殆ど全ての中米諸国が国家改革を実行した時期と一致した。大半の中米諸国政府は港湾システムの改革の必要性を意識し、国家近代化のプロセスの中で港湾システムの改革を考慮に入れた。

そういった状況下、世界貿易の傾向や、国際協定や条約から生ずる義務事項、又、海運・港湾が提供す

るサービスの発展などから、現行の中米地域における物理的、組織的、法的、手続き上の、そしてオペレーションにおける構造に対し、相当の問題が突き付けられたのである。これに対し、中米海運委員会COCATRAMは、この重要とされる海運部門が直面する問題を克服するために、次に述べる戦略的ガイドラインを定めた。

ビジョン

世界の海運貿易において、中米は競争力があり統合された地域となる。

戦略的目標

中米を、世界の海運貿易において統合された競争力のある地域に変える。これは、港湾の提供するサービスを発展、効率化することを推進し、その基準枠を国際標準に適合させて、実現する。その目的は中米を地球規模でも高い重要性を持つ地域物流プラットフォームに変革し、中米の貿易競争力の向上と、貿易統合・生産統合に貢献するためである。

中米地域海運港湾戦略

先の目的を果たすため、中米地域海運港湾戦略は次のことを目指す方策を実施することを考えている。法的枠組み、基準枠組みの改善、域外・域内の海運接続性の向上、各国における海運安全システムの改善、そして海上輸送サービスの提供を向上させる。こういった点を国際貿易の要件に適合させるための改善である。

その意味で、中米の海運システムを強化する活動を展開すべき、4つの関与対象分野が見出された。

1. 海上輸送の提供
2. 港のオペレーション能力
3. 海運管理の組織的能力、並びに海運港湾に従事する人員の職能と能力
4. 海と沿岸域の保護

このカテゴリーにおいて展開される、本戦略の各イニシアティブは、海運港湾分野における地域統合を振興することに向けられ、次の項目の体系的近代化を可能にする規制枠組みを通じて実行される。港湾サービスと国際運輸サービスの市場、域内海運の接続性である。これにより、海運港湾安全基準に準じた競争力のある効率的な水準を確保し、環境保護を

保証し、これに伴い海運と港湾の管理を強化発展させるものである。

海運港湾部門における政策枠組のガイドライン

政策枠組は、国際貿易の要求に適合化するプロセスで本部門が直面する問題に総合的に対処するため、先に述べた四分野で実施されるであろう。各分野のため、域内各国政府が推進すべき活動やイニシアティブを決定するための、ガイドラインと特定の目的を、以下に示す。

1. 海上輸送の提供

中米における**海上輸送サービス**の競争力を上げる。そのために次のことが実施されるべきである。

- a. 貨物供給と分配に特化した港と、海運接続性（TMCD）を拡張する新たな航路や市場に向けて積み替えをする補完的港との間の、補完性に基づいた地域システムを採択する。
- b. 海上輸送と陸上輸送のシステムを連携させる。
- c. 開発しようとする物流プラットフォームに様々な輸送形態を統合する。

2. 港のオペレーション能力

港のオペレーション効率を向上させ、貨物の積み降ろしや保管、配送プロセスに関連する要件を満たすようにする。そこから想定されることは次の通りである。

- a. 施設や設備の物理的なインフラを近代化する。
- b. 船舶、貨物、旅客対応に関するオペレーションプロセスが、国際標準を満たすことを確実にするべく改善する。

3. 海運管理の組織制度的能力

海運管理当局の役割を強化し、堅固なものとする。これにより、海運・港湾サービス近代化に関する各国の国家計画、中米地域計画を実施できるようにするものである。同様に、人員の育成、訓練、認証、認定の恒常的で持続可能なメカニズムを開発するためでもある。そのためには以下が必要となる。

- a. 管理当局がその機能を果たし従事できるように、

必要な人的、資金的、法的、組織的リソースを与える。

- b. 管理当局の管理業務に関し、オペレーション面と、組織的な持続性を確保するメカニズムを見出す。
- c. 学術機関と同盟を組む。これは既存の施設インフラや、これまでの経験、既に設計されているプログラム、認定や認証を活用するためである。
- d. プログラムの実施を容易にするため、より幅広く、NGOや国際協力の参加を促す。

4. 海と沿岸域の保護

沿岸地域と海洋の保護、保存、保全、持続可能な開発のための、恒常的かつ持続可能なメカニズムを開発する。そのために、次のことが想定される。

- a. 環境保護と保全のプログラムを開発する際に、民間企業や非営利団体の関与を促す。
- b. 学術機関との同盟を強化する。それら機関のカリキュラムに沿岸と海洋の劣化に関する問題を含めて、恒常的に問題の文化化（カルチャライズする）と意識化を図るためである。
- c. 海洋や沿岸の保護に関する持続的なメカニズムを見出す上で、専門性を有するNGOや国際協力機関を巻き込む。

これらの関与活動は、それぞれ、**地域住民政策**の中で実施されるべきである。同政策は、国内並びに域内のイニシアティブ導入を、連携し調整し、補完的で総合的な形で取り組むことを可能にする。そのイニシアティブとは、インフラや設備投資、インターモーダル接続とそのシステムを採択すること、安全システムの確立、サービス需要を増加させるための貿易開放の利用、などの分野である。

従って、これらの各分野で見出された挑むべき問題や課題、そしてこれに応ずる対処行動は地域レベルでの取り組みとなる。

海運-港湾部門における政策枠組が優先する活動とイニシアティブ

続いて、中米各国政府が本政策を導入するために、短期的に実行しうる活動に関し、紹介する。この活

動は長期展望のプロジェクトやプログラムを実施する上で根本的なものとみなされる。

- 1. 域内地域住民政策枠組みの策定。これは連携、調整のもとに実施される、港湾インフラへの投資、インターモーダル接続を可能にする物流プラットフォームの開発、海運安全のプログラム採択、環境保護計画の着手、並びにその他の共通利害のために策定されるものである。
- 2. 短距離海上交通の地域システムを策定し設立する。これは、域外並びに域内の海運接続性の指数を上げるためである。
- 3. 域内主要港開発のためのマスタープランを作成する。作成に当たって、インフラ（施設と設備）向上プロジェクトの決定、国際標準に準じたオペレーションプロセスの調和、法的・組織的・規制枠組みの近代化、異なった輸送形態の統合（インターオペレーション性）を含める。
- 4. 各国で物流に特化したインフラを決め、設計し展開する。これは、国内物流プラットフォーム、であり、特に物流業務区域をさす。
- 5. 基準・規制の改訂プログラムの設計と導入。これは港湾ターミナルの効率的なオペレーションを志向するものである。又、国際協定への加盟・批准・実施、港湾海運サービスにおける競争力ある慣行（プラクティス）の採択、同様に港湾投資を展開する上で民間部門の参加を促進して実行していく。
- 6. 各国の海運管理を発展、強化、堅固なものとし、海運業や港で働く人員の技術養成、訓練のプログラムを開始する。
- 7. 統合的な沿岸区域管理と環境意識付けの地域プログラムを開発する。これは、沿岸区域や海洋の保護、保全、持続可能な開発のためであり、国家不測事態対応計画の策定と展開も共に行う。

VI. 鉄道輸送サービス

中米では、ほぼすべての貨物を陸路で輸送しており、常に道路網の保全問題が生じる。この、通行路工事の持続性に直接影響する状況に、道路と国境地点の渋滞という甚大な問題が加わる。トラックや重量車両の通行が伴い、これらすべてが、幹線道路の高い補修・修復費用や、域内の物流業績の低下という結

果をもたらす。

このような状況に対応する一つの選択肢として鉄道システムを復活させることが挙げられる。これは、中米地域において、農業生産地、港、空港、工業地帯、物流業務区域を繋ぐ、適切なインターモーダルな接続性の開発に資するものとなろう。

鉄道部門に関する様々な診断によると、中米地域の鉄道システムは事実上、遺棄されており、旧式かつ連結性の無いことに特徴づけられている。というのも、25年以上も前に、鉄道のオペレーション性と耐用年数が尽きているからだ。従って、同部門を活性化するには、鉄道の修復、機関車と車両の購入、インターモーダル拠点の論理のもとでの、駅の建設や装備、オペレーションを担う人材や鉄道システムの管理を行う人材の訓練に、かなりの投資を行う必要がある。

最近の調査によると、中米の鉄道システムを修復するには、グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラスで主に使われている軌間の狭い（914 mm）鉄道を中程度の幅あるいは国際標準の軌間（1,435 mm）に交換する必要がある。これは、先に述べた国々とコスタリカ、パナマと接続するためであり、また中米鉄道システムをメキシコ、アメリカ合衆国、カナダの鉄道と繋げるためである。新しい列車の購入や駅の装備に加えて、鉄道システムを機能させるためには、完全に破壊されている、あるいは人が定住し占拠されている部分の鉄道を回復することが想定される。居住場所となっている部分については、移転が必要となろう。

しかし、2014年に米州開発銀行が作成したフィージビリティスタディによると、鉄道部門に対する投資は実現可能性があり、需要、収入、コスト、システムのオペレーションに関する一定の条件を満たす限り、現行の市場金利を上回る収益を生むであろうと結論付けている。

さらに、ここで述べる投資が中米各国政府にとって過度の財務負担とならないよう、新規の鉄道システムは民間へのコンセッションによって運営され得る。あるいは官民連携の形態をとることができよう。これは他国においても行われていることである。

このような状況下、中米が近代的なインターモーダル物流プラットフォームのシステムを持つことが必要であるという認識のもと、COMITRANは鉄道輸送に関し、以下に述べる戦略的ガイドラインを確立した。

ビジョン

中米は近代的な鉄道システムを備え、国際標準に則した列車を保有し鉄道網を整える。これは人と商品を経済的かつ安全に、又、持続可能な形で輸送するもので、メソアメリカ、アメリカ合衆国、カナダの鉄道網と統合する。これにより、域内貿易を容易にし企業のオペレーションコストを低減し、中米地域経済の競争力を引き上げることに貢献する。

戦略的目標

近代的、効果的で持続可能な管理モデルを介して各国の鉄道システムを復活させる。これは人と商品の効率的、安全かつ持続可能な、しかも低コストの輸送サービスを提供するものとなる。域内のマルチモーダル物流システム（陸路、海上、空路による輸送）に連結し、メソアメリカ鉄道に繋がるものとなる。その目的とするところは、アメリカ大陸の北と南に輸出を奨励し、道路網の保全コストを低減し、環境保護を促し、中米経済圏の競争力を引き上げ、中米の社会経済の発展に貢献しようとするものである。

鉄道部門における政策枠組のガイドライン

提起されている目標に対応するため、COMITRANは以下に述べるように、関与対象となる特定分野を定めた。

1. 鉄道輸送システムのインフラ、並びにインターモーダル接続のためのインフラを開発する。
2. 鉄道システム管理の強化。
3. 鉄道システムに従事する人員の研修訓練
4. 鉄路上に定住している居住者の移転
5. 持続可能な資金調達メカニズムの定義

以下に、提案されている各分野に関する具体的な目的とガイドラインを紹介する。

1. 鉄道輸送システムのインフラ、並びにインターモーダルとの接続のためのインフラ。

中米鉄道システムを復活させる。これは鉄道網の区域を定め、鉄道の建設並びに復旧を行い、設備を購入し、マルチモーダル物流を見据えた駅を建設して実現する。このために、以下に述べるガイドラインに対応しなくてはならない。

- a. フィージビリティに則し、インターモーダル物流プラットフォームの開発枠組みの中で、各国の旅客と貨物輸送の鉄道区画を漸次的に、推測し開発する。
- b. 各国の異なったネットワークの固有条件に応じて、陸路、空路、海上輸送の形態と鉄道輸送を統合させる。また、中米の域内ネットワークと連結させるものである（将来のフェーズは「メソアメリカ展望」）。
- c. 旅客の鉄道輸送を、都市移動（モビリティ）の統合システム並びに都市間交通の一環として促進する。これは、国内サブ地域の領域開発を目的とする「短距離鉄道、又は近郊列車」の開発を考慮して行う。
- d. 各国の持つ、物流と人の移動分野における生産的開発戦略に定められる要求や優先事項に対応する。

2. 鉄道システムの管理強化

システムに係る各国の国家資産と地域資産の効率的で持続可能な鉄道管理モデルを導入する。これはシステムの適宜な利用、安全基準の順守、環境保護、生物多様性と生態系の保全を可能にするものであり、このためには次に述べるガイドラインに対応すべきである。

- a. 中米諸国に、鉄道の安全と管理に責任を持つ権限当局として行動する、国の官庁を創設あるいは復活させる。
- b. 鉄道管轄当局に、人材、資金、管理資源を与え鉄道システムの適切な管理・処置を行えるようにする。
- c. 中米地域における列車輸送のサービスが最適な状態で機能することを確保するプロセス、手順、基準、規制を定める。
- d. 各国の敷設権を有する土地、駅、土地と資産に関係した、公共財の潜在的利用を定める。これは、新鉄道システムが不必要に公的資源を費消しないようにするためである。例えば、使用していないレールを橋梁、通路、歩道橋、住宅建設用の柱、梁などに転用する等が挙げられる。
- e. 効率的なリスク管理と気候変動に順応するた

めに必要な方策を導入する。これにより、レジリエンスに富み、生物多様性を尊重し環境に負のインパクトを与えないような形で、鉄道システムを達成する。

- f. 輸送のもうひとつの選択肢という文化、利用者にとり質の良いサービスを開発する。

3. 鉄道システムに従事する人材の研修訓練

鉄道システムに従事する人員の職能と能力を開発する。これは、恒常的に、彼らの育成、認定、評価を通じて行い、支援サービス、列車や路線の保全、インフラ管理、機関車の運転と扱い、走行監督と列車編成など分野を含む。このために、次のガイドラインに対応すべきである。

- a. 域内にある組織制度や施設を利用して、列車の運転士、機関士、走行監督者、信号係り、踏切番、駅長、駅長補佐、切り替え係り、注意信号旗担当者などの訓練プログラムを展開する。
- b. 人員の評価を常に行うメカニズムを確立し、鉄道システムにおける、認定や品質文化を促す。
- c. 鉄道システムの利用者と提供者の間に、規則遵守とプロセスの遂行尊重を育成する。
- d. 中米鉄道システムの管理職に就く幹部職員の教育水準や、専門職としての要件を確立する。これにより、オペレーションの安全と効果を保証する。

4. 鉄路上に定住している居住者の移転。

占拠されている路線を解放する。撤去させられる世帯のための居室ニーズを考慮して、これを行う。そのためには以下が必要となる。

- a. 中米鉄道の通行に影響することなく、責任ある政策を導入する。
- b. 敷設権のある土地に暮らす世帯に対し、尊厳ある選択肢を提供する。新しい居住地における所有地移転の合法化、公共サービスへのアクセスが得られるよう努めて移転を行う。

5. 持続可能な資金調達メカニズムの定義

鉄道システムを機能させるための持続可能な資金調達の選択肢を持つ。つまり、インフラ、設備の建設

とそれらのオペレーションを行うことである。そのためには次のガイドラインを考慮するであろう。

- a. 鉄道システムの開発には、できるだけ公共資金の利用を回避し、新たな鉄道事業では、コンセッションであれ、官民連携を通じてであれ、民間部門に中心的な役割を与える。
- b. この戦略的な分野に民間投資を誘致するメカニズムを見出す。
- c. 官民連携を規制する法的基準を策定し、又は改定する。これは、投資家と国家にとり、オペレーション条件の確保と紛争解決に関し、明快な規則を示すためである。
- d. 公共財源を用いて鉄道システムを開発しようと決めた中米国家のために、資金調達代替案について評価する。

鉄道部門における政策枠組が優先するイニシアティブ

1. 域内鉄道開発マスタープランの策定
2. 地域全体の旅客と貨物の、鉄道による接続性を開発するための、経済面、資金調達面、社会環境面のフィージビリティスタディを実施する、あるいは更新する。
3. 敷設権のある土地に定住する人口調査
4. 中米諸国における鉄道輸送システムを規制する法的基準を発展させる。
5. 開発すべき区間を優先して、既存の鉄道接続性を復活させ、近代化することを促す。
6. 旅客列車システムを開発あるいは近代化する。

VII. 道路インフラと陸上輸送サービス

ラテンアメリカ・カリブ経済委員会によると、基礎的なインフラで効率的なインフラサービスの供給がなされているのは、領域、経済、社会を結合する自動車である。というのも、自動車が領土を統合し、結合し、外からのアクセスを可能にしている上に、そこに住む人々が周辺地域と接続することを可能にしており、さらに、生産のためや、生活条件や質を向上させるための基本的なサービスを供しているからである。

中米地域の発展にとり明らかに重要であるにもかかわらず、道路インフラの質と網羅率、並びに道路や橋梁の保全業務の質やカバー率は、この中米地峡が必要とする成長のニーズに応えるものではない。従って、CEPALによると、現在使用できる道路インフラの量と質では、将来の中米諸国の社会経済発展にとり、甚大な障害が発生し得る。

最近建設された新たな閘門複合体（訳注：新パナマ運河をさす）に伴い、輸送サービスや道路インフラ、物流サービスに対する需要が高まり、先に述べた道路インフラの不足は、一層悪化していると見受けられる。新たな閘門は、パナマ運河のオペレーション能力を倍増し、この拡張により中米は世界的な物流拠点となるチャンスを得たが、同時に域内の道路、橋梁、トンネル、排水システム、通行路、鉄道の適合理化に後れを取っていることが明白になったのである。事実、この分野の専門家は次のように確信している。中米諸国は、港と道路を結ぶインターモーダルインフラを根本的に改善し、同様により大量の貨物をもっと効率よく、より高い競争力で、積み降ろし輸送できるよう、トラック輸送の質を徹底的に改善すべきである。

その意味において、中米運輸交通相審議会はインフラ開発と地域接続性を確保することに優先順位を置いた戦略計画を定めた。これは、太平洋回廊、メソアメリカ国際幹線道路網、国境地域のインフラ近代化、輸送マルチモーダルプラットフォームを通じて実行し、同様に気候変動の影響からインフラを守り、頻度を増す自然災害の発生に対しレジリエンスを保証することで実行していく。

ビジョン

中米は統合し、近代的でレジリエンスに富んだ道路インフラを備える。これは効果的で経済的かつ普遍性のある安全な人の移動性を保証するものであり、同様に中米全体を通じて効率的な商品輸送を保証し、生産統合と、競争力を得て国際貿易に参画することを意図するものである。

戦略的目標

幹線道路システム、橋梁、トンネル、その他の通行路事業を国際的にも認められる品質標準に則して、拡張、更新、近代化し保全する。これにより、中米地域が道路資産の統合的な管理を強化し、安全かつレジリエンスに富んだ、機能する物流回廊を得て、しかも域内の様々な輸送形態と結合するようになる。

さらにまた、効果的で効率的な人と貨物の移動性を発展させ、商業活動をはじめ、生産拠点と消費地の接続性を奨励し、ひいては中米経済圏の発展と統合を促進する。

道路インフラにおける政策枠組のガイドライン

この目標を果たすため、COMITRANは次のような特徴を持つ計画策定において、統合的な道路資産管理を優先した。それは、中米地域を網羅すること、関与対象である5つの分野と連携すること、域内の道路インフラを強化する活動をこれらの分野にけることである。

1. 道路網の品質と容量を向上させる。幹線道路、橋梁、トンネル、排水システム、農道、都市の交差点、その他の通行路である。
2. 道路インフラの維持力、持続性を強化する。
3. 道路網の網羅性と接続性を拡充する。これには農道も含め、様々な輸送形態と結合できるようにする。
4. インフラの安全とレジリエンスを向上させる。
5. 提供する輸送サービスの品質を改善し、道路インフラに関する組織制度的能力と基準枠組みを向上させる。

この政策におけるイニシアティブは、域内道路インフラの拡張・近代化・保全の各プロジェクトに関し、計画策定、実施、監視、評価の体系的プロセスを伴って構築される。以下に、それぞれの分野における目標を達成するために、遵守すべきガイドラインを記す。

1. 道路網の品質向上

より増大する通行需要に対応するための、域内道路輸送網の改善を推進する。そのためには以下が必要とされる。

- a. 国際的な水準に適合する規格、標準、技術仕様に従って道路網を近代化する。これにより域内交通が安全と効率の面で最適な条件で運ばれるようにする。
- b. 新しい幹線道路の開発、既存道路の復旧と改善、損傷を受けている橋梁、あるいは仮設橋梁の建

設や架け替え。これは展開されるであろう物流プラットフォームに要する様々な輸送形態の統合を確保する形で実施される。

- c. 道路インフラに関する業績や投資インパクトを測ることのできる監視・評価システムを設ける。これは、中米の各国内と域内における開発指標に関してのシステムである。

2. 道路インフラの維持力、持続性を強化する。

道路網の資金調達面とオペレーションが維持可能であるメカニズムを開発し、インフラが持続可能であることを確保する。そのためには、以下が必要とされる。

- a. 道路保全のための国内財源の強化、あるいはこの制度が無い国においては設置を促す。
- b. 幹線道路、橋梁、その他の通行路に対する予防保全、修理保全を恒常的に行うプログラムを導入する。
- c. クリーンな輸送技術を取り入れる、又は開発する。これは汚染の規模を低減し省エネを促すためである。
- d. 道路網の計画策定と建設に際しては、メソアメリカの動物が往来し植物が繁殖する生物回廊を尊重すべきである。従って、道路インフラの開発において域内の生態系を破壊する想定はあってはならない。

3. 道路網の網羅性と接続性を拡充する。

中米地域の経済競争力を引き上げ、領域統合に資するため、また農村地域住民の生活条件を改善するために、道路網の網羅性と接続性を向上させる。そのためには以下が必要とされる。

- a. 物流回廊のインフラ事業に優先的に対応する。これにより、域内の物流業務が向上し、より効率的に域内商業並びに世界貿易の需要に応えられるようになる。
- b. 道路網を様々な輸送形態と、効率的に結びつける。
- c. 道路網の拡張や近代化と、領土整備、統合、平等な開発の戦略的な優先事項とを調和させ

る。それにより、国内対象領域や国の経済的な潜在能力や使命感を高めるようにする。

- d. 二次道路網、三次道路網による網羅性に向けて、それら道路網の適切な通行可能性を確保する。
- e. 中米地域の道路網を、様々なマルチモーダル交通形態を通じて、他のメソアメリカ諸国、メキシコ、コロンビア、ペリズ、ドミニカ共和国の道路網と統合することを促す。
- f. 道路インフラは域内の生産振興と開発に係る政策との調和を図って拡張され近代化される。これにより、人の通行や、優先度の高い経済活動分野の完成品や設備の輸送を容易にする。

4. インフラの安全とレジリエンスの改善

道路の技術的特質は元より、外因性の不利な要因にも耐えられるよう、インフラの安全性を向上させる。これにより貨物や旅客の輸送に係るリスクコストを低減する。そのためには以下のことが必要とされる。

- a. 域内のインフラを保護する方策を推進する。並びに、気候変動の影響と暴風、洪水、土砂崩れ、地震等の自然災害の発生に対しインフラのレジリエンスを確保する。
- b. 中米統一道路標示協定に基づき道路インフラの標識を改善する。これは、国際的な適性規範のもとで課題を実行して進めて行き、又、国内・国際交通管理の近代的なメカニズムを採択する。

- c. 危険物、ばら積み貨物、重量機器、特大機材等の通行に応じた処置を確保するため、道路交通管理を維持する。
- d. 各国の公共治安当局、又は市民安全当局との間で取り組み努力を調整し、幹線道路における警備体制を増強する。これにより、中米全域の貨物輸送コストを引き下げる。
- e. 旅客と商品の輸送サービスに、情報通信技術を利用する。

5. 輸送サービス提供の品質を改善し、道路インフラに関する組織制度的能力と基準枠組みを向上させる。

輸送サービスの品質向上に貢献する。又、組織制度のネットワークを強化し、機能する上で効率的な業務が遂行されるよう、それに相応しい、資源、能力、管理システム、業務手順、規制枠組みを持つようにする。そのためには以下のことが必要とされる。

- a. 旅客及び貨物の輸送部門において、自由競争の条件を振興する。これにより、同分野のサービス提供が集中することを少なくし、市場における生産性、品質、効率の改善を促す。
- b. 規制枠組みを近代化し調和させるべきである。これは、中米諸国間の貨物陸上輸送のサービス提供を向上させるためである。
- c. 輸送部門の鍵となる主体者のために、研修訓練と評価のプログラムを設ける。主体者とは、運転士、輸送業者、事務管理の人員を指す。
- d. 技術要件、標識、貨物の最大積載重量、道路利用状の違反行為に対する罰則等、規則・規程を改定する。これにより、近代的で活動的な国際貿易に沿った基準枠を用いるようにする。
- e. 国内及び域内の全道路網において、重量並びに寸法管理のシステムを近代化する。これは道路の適切な機能と耐用期間を確保するためである。この規則には、主要幹線道路における日中の管理と夜間管理、並びに特殊貨物や分割不能貨物のための処方を調和させることも含まれる。
- f. 重量特大貨物車両に関する中米道路通行協定の正しい適用のための規則を策定する。これは、

許容範囲の最大重量と車両サイズに関する国内基準を地域水準と統一するためである。

- g. 道路インフラを統制する技術基準と仕様の標準化を推進する。これは、COMITRANによって承認された道路と橋梁のレジリエンス増強マニュアルと調和を保ちながら行うものである。マニュアルの例として、「中米における道路インフラのための水理水力技術考察マニュアル」が挙げられる。

政策枠組が優先する活動とイニシアティブ

道路開発マスタープランの策定あるいは改定。つまり、五ヶ年計画と長期計画、並びに道路部門の投資予測を意味する。新しい国道や農道の建設、優先度の高い国道網と二次道路網、保護用の事業、河川排水、堤防、雨裂対処、斜面、橋梁、通行路の保全など。

1. メソアメリカ国際幹線道路網（RICAM）を形成する域内優先物流回廊の改善を継続する。これは、物理的にもオペレーション面でも統一された標準のもとで行い、太平洋回廊の近代化完了もこれに含まれる。
2. 域内の陸上貨物輸送サービスの提供を向上させるため、規制枠組みを近代化し調和のとれたものにする。
3. 貨物輸送部門における自由競争を振興する。これは、市場編成や目的地までの商品輸送、別の新しい貨物を伴っての戻り便扱い、などと合致する形で促進する。
4. 商業拠点や貨物の混載拠点まで、相互接続を容易にする農道プログラムの開発。
5. 物流安全地域プログラムの策定と実施。
6. 域内の交通調査と貨物輸送用の重量計ネットワークの地域システム開発。

VIII. 都市物流サービス

貨物の物流は中米都市部の経済発展にとり根本的な活動である。しかしながら、物流サービスの提供者によって手当されない、社会経済的、環境面での一

連のインパクトが発生し、いくつもの負の外部性を生じている。例えば、渋滞、排気ガスによる大気汚染、インフラの劣化、騒音、交通事故などである。このような諸問題は、サービスの供給者とその受け手、各地の管轄当局、公道の利用者等、多様な主体者に影響を及ぼし、中米各国にとり顕著なコストを意味するため、総合的な解決策を必要とする。

都市開発と貨物輸送の計画策定過程における、連携不足と補完性の欠如が、中米諸都市の無秩序な拡大と域内貨物輸送のニーズに対応するためには不適切なインフラ開発を誘導してきた。

その意味において、中米は運輸交通のスマート・システムの構築を進める必要がある。それを通じて次のことが可能となる。a) 利用者、車両、道路インフラの関係が良くなる、b) 様々な輸送形態がより効率的に統合される、c) 歩行者や旅客と、貨物輸送の需用-供給者（製品、流通業者、消費者）の利害に調和が保たれる、d) 領域整備と流通整備が互いに補完し合う。

このためには、中米域内の管轄当局が以下に述べるような規制方策を採択する必要がある。

- 輸送車両が都市部にアクセスし、製品の積み降ろし作業を行うための特定時間帯を定める。
- 輸送車両が通行できない環境保護地区の境界を定める。
- 道路を利用する上での料金を徴収する。

しかしながら、このような禁止事項や罰則に加え、中米では総合的に問題に取り組むべきである。つまり、消費が集中する都市部において商品が不適切に配送されることで商業活動が妨げられないよう、次のような解決策を提起することである。

- 貨物回廊や路線を都市や市町村と適切に接続し、区域ごとの貨物配送や局地的アクセスを可能にし、又、重量車両の通行にふさわしい規模を伴うようにする。
- 貨物混載センター（プラットフォームの流通基盤）を建設し、多様な機能を持ちアクセス性が良く、接続性にも長けた好立地条件の流通区域を設ける。
- 都市部にて商品を配送するための適切な設備に投資する。それは、都市流通のマイクロプラッ

トフォーム、積み降ろし用区画、リアルタイムの情報システムなどを指し、商業活動の流れを妨げることなく、商品の配送や納品を秩序立てて行うものである。

まとめるなら、先述の負の外部性に対する解決策は、土地の最適利用と道路インフラの使用を必要とし、環境インパクトを低減し、貨物輸送の回数と距離を少なくしてその効率を奨励することである。

ビジョン

中米は、都市部において貨物輸送のスマートシステムを備え、効率的に様々な輸送形態を統合する。これは、経済的でアクセス性の高い、高品質の物流サービスを提供するためであり、生産者、流通業者、消費者のニーズに対応すると共に、歩行者や旅客のニーズも満たすものである。これにより、都市の秩序を可能にし、商品配送の最適な条件を供し、このようにして企業の競争力に有利となり、商業を円滑化し、中米地域の経済発展に資するものである。

戦略的目標

貨物輸送のスマートシステムを通じて域内諸都市の物品配送を最適化する。これは体系的なモーダル連結構想のもとで都市物流を改善し、商品のサプライチェーンをより効率的にし、生産拠点のオペレーションコストを下げ、域内貿易を容易にし、輸出競争力を向上させ、中米経済を活性化することに資する。

都市物流における政策枠組のガイドライン

この目的を達成するため、COMITRANは中米地域における、都市物流の強化のための活動を実施すべき、4つの関与対象分野を定めた。

1. 各国内と域内の、戦略的物流回廊と都市部へのアクセスを繋ぐ。
2. 都市部の流通を有利にするための、物流プラットフォームのインフラと設備の近代化及び開発。
3. 都市物流サービスの品質を向上させる。
4. 組織制度の強化。

1. 戦略的物流回廊と都市部へのアクセスを繋ぐ。

都市部と然るべく連結する貨物輸送の最適なルート

を設定する。これは地方、国内、国際的な商業や貿易を容易にすると共に、領域開発戦略並びに部門開発戦略と整合性を持つべきものとする。この目的を果たすために、以下のことが必要となる。

- a. 物流開発プロジェクトの策定、実施と都市部整備との連携。これにより、域内の土地利用と道路インフラの利用を最適なものとする。
 - b. マルチモーダル貨物輸送の通行に関するルートと時間帯を設定し規制する。これは各国の国内、国境通過・通関地帯、都市部にて適用する。
 - c. 商品輸送用の車両が通行できない環境保護区域の境界を定める。又、規則を遵守するよう交通当局と共に連携する。
2. 都市部の流通を有利にするための、物流プラットフォームのインフラと設備の近代化及び開発。

域内諸都市に物品供給する貨物の適切な扱いを可能にするための競争力ある物流プラットフォームを構築する。そのためには次のことが要される。

- a. 混載拠点、あるいは物流プラットフォームの建設、又は都市近郊への移設。多様なサービス、アクセス性の良さ、接続性、良い立地条件、を提供するため、現行及び将来の需要に関するスマート調査に基づき、又、特化と補完的統合の基準を考慮して実行する。
- b. 都市部の商品配送のために、適切な設備に投資する。それは、都市流通のマイクロプラットフォーム、積み降ろし用区画、リアルタイムの情報システムなどである。
- c. これらプラットフォーム開発用の資金調達メカニズムを見出すこと。これは、技術的に安定した投資スキーム（官民連携、コンセッション、債券・証券の発行等）のもとであること。

3. 都市物流サービスの品質を向上させる。

都市部の需要に対応するため、継続的に高品質の多様な物流サービスを生み出すことのできる、競争力の高い物品輸送システムを開発する。

- a. 都市物流チェーン輸送のための戦略的計画策定を促進する。これには、サプライヤーとユーザーの積極的で体系的な参加を含め、物流サービスの統合的で効率的な管理を確保する。これはまた、コストの最小化、ジャストインタイムの配達、地域全体を鑑みマルチモーダル展望を志向するものである。
- b. インターモーダル輸送ルートを、国内、中米地域、メソアメリカ地域にて設定し、接続点で連結し都市部へのアクセスを持つようにする。
- c. 戦略計画の中で、貨物や旅客を乗せるプラットフォーム開発を考慮する。これは中米諸都市に向けた、鉄道や短距離海運の利用を可能にする。
- d. 技術的、社会経済的な判断基準に基づき、貨物輸送会社の保有車両更新プログラムを導入する。
- e. 都市貨物の配送に情報通信技術の利用を取り込む。また、サービス提供の選択肢として例えば、自転車やバイクなどの利用を見出す。
- f. 貨物輸送市場への自由な参入を可能にするため基準を作る、あるいは近代化する。輸送と物流サービスの標準化を促し、独占あるいは寡占オペレーションの慣習を回避する。
- g. 都市物流サービスの需要と供給の動向を、定量的並びに定性指標のシステムによって、監視し評価する。
- h. 民間部門の企業間が協力する体制での物流形態を促進する。このことで、諸都市における貨物輸送のニーズに対し、より効果的で経済的な解決策が実施される。

4. 基準と組織制度の強化

貨物輸送の管轄当局を近代化し強化する。また、中米域内でのサービス提供を規制する基準を改定する。

- a. 各国に、輸送システムを効果的に管理するための組織制度条件を設ける。これは人材、²¹ 基準、資金充当、オペレーション面の組織制度化であり、又、中米域内物流ルートの効果的な統合が達成されるよう調整業務を行う。
- b. 様々な輸送形態に特化した人材が恒常的に認定を受け、訓練を受けられるプログラムを設定する。特に、都市部において貨物車両を運転する人材のプログラムである。
- c. 道路利用に関する料金徴収の妥当性を評価する。これは、道路保全の財源を強化し、都市の渋滞を減退させ、都市部のスペースを秩序立てて利用することが目的である。
- d. 中米道路網を通る貨物車両の通行に関する域内基準を改定する。これは、特にアクセスの条件や、都市部を通行する際の条件、土地利用、交通管理、都市の渋滞、都市部の環境汚染の水準を監視し評価する、回転走行する設備等に対する品質監督、重量トラックの通行による劣化に対し道路網の保全メカニズム、等を規制する形での改定である。
- e. 国及び市町村の管轄当局の業務を連携させ、中米域内の都市部における貨物輸送が引き起こす問題の総合的解決策を見出す。

都市物流における政策枠組が優先する活動とイニシアティブ

1. 中米諸国の貨物管理のための都市物流計画の策定。
2. 域内において強化すべき主な物流活動を識別し、6ヶ国の貨物に関する国家物流計画を完成させる。
3. 都市物流プラットフォームの計画策定と展開。例えば、物流センター、ドライドック、港や空港における物流活動区域等である。
4. サプライチェーンの輸送に関する国内及び域内の基準を改定し調和させる。これには、気候変動への効果的な順応や、リスク管理、環境インパクトを最小限にするために必要なものも含まれる。



— P O L Í T I C A —

MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

DE CENTROAMÉRICA

「中米は、より統合され競争力を備えた地域となる。そこに住む人々とサプライチェーンを効果的に移動・輸送し、貿易を増やし多様化し、域内の補完性と生産変革（価値連鎖）を強化する。持続可能で均衡の取れたレジリエンスに富む領域開発を促し、中米諸国の人々の生活の質を向上させる。」

