

ペルー共和国 運輸事情概要

目次

- 1 国土と国民
- 2 年表
- 3 行政
 - (1) 概要
 - (2) 大統領閣僚名簿
- 4 経済
 - 経済指標
- 5 日秘関係
 - (1) 概要
 - (2) 政治関係
 - (3) 経済関係
- 6 運輸関係
 - (1) 組織図
 - (2) 概要
 - (3) 道路・自動車部門
 - ① 道路網
 - ② 大陸横断ルート計画
 - ③ 自動車台数
 - ④ 車検制度
 - ⑤ 天然ガス
 - (4) 鉄道部門
 - (5) 港湾・河川部門
 - ① 概要
 - ② 港湾施設
 - ③ 港湾及び河川貨物取扱実績
 - ④ 港湾設備
 - ⑤ 港湾施設の保安
 - (6) 船舶・水海運部門
 - ① 船舶保有数
 - ② 造船及び船用工業
 - ③ 日本漁船
 - ④ 海賊問題
 - (7) 航空部門
 - ① 空港施設
 - ② 航空路
 - ③ 主要地方空港
 - ④ 輸送実績
 - ⑤ リマと各主要都市間の飛行時間及び料金

(8) 交通機関による大気汚染

(9) 観光部門

① 概要

② 観光資源の特徴

7 国際協力

(1) 最近の動向

(2) 有償資金協力

(3) 無償資金協力

(4) 技術協力

ペルー共和国運輸事情概要

1 国土と国民

- (1) 国土面積 : 1, 285, 215 km² (日本の約3.4倍)
- (2) 総人口 : 2, 794. 6万人(2005年国立情報統計院推定)
(2004年から1.01%増加)
- (3) 首都 : リマ(首都圏)人口818. 7万人(2005年国立情報統計院推定)
(2004年から1.07%増加)
- (4) 人種 : インディオ47% 混血40% 白人12% 東洋系1%
- (5) 公用語 : スペイン語 一部でケチュア語、アイマラ語を使用
- (6) 国民性 : 地理的、歴史的事情により多民族が混在しており、総合的な国民性を生ずるには至っていない。人種、社会階層、都市と地方、更に、海岸地帯と森林地帯、アンデス山脈地帯の住民の間でも風俗から性格まで異なるといっても過言でない。

しかし、一般にペルー国民は陽気で楽天的な「ラテン気質」とカトリック国に共通して見られる保守性を色濃く残していると言われている。

- (7) 通貨 : ソーレス 1ドル=3.3ソーレス(2005年)
- (8) 宗教 : ペルー憲法で宗教の自由は保証されており、国民の大多数(約89%)はローマ・カトリック教徒である。

また、ケチュア族の間では、大地の神パチャママなどを崇拝する土着宗教が今も根付いており、場所によってはパチャママと聖母マリアを同一視している。

- (9) 地勢及び気象 : ペルーは南米大陸のほぼ中央部に位置し、エクアドル、コロンビア、ブラジル、ボリビア、チリと国境を接し、西側は太平洋に面しており、南回帰線の内側にあるので地図上では熱帯圏に属するが、気候的には、南極から北上するフンボルト寒流が海岸を洗い、一方で標高5,000Mを越すアンデス山脈が南北に走るなど、変化の大きな地形のため複雑であり、海岸(コスタ)地帯、山岳(シェラ)地帯、森林(セルパ)地帯の3地域に大別される。

国土に対する面積比は各々10%、27%、63%である。

<コスタ>

ペルーの太平洋沿岸に面した幅40~50Km、長さ約2200Kmの海岸砂漠地域。

年間の平均気温は20℃前後で、一年中ほとんど雨が降らない。

首都リマをはじめ、大きな都市はこのコスタに開けており、10月~4月の夏は毎日晴天が続くが、逆に冬はガルルーアという霧が立ち込め曇天となる日が多い。

<シェラ>

アンデス山脈の山岳・高原地域。ワラス、クスコ、プーノと

いった都市がこれに属し、標高が高くなるにつれて平地が少なくなり、急な山の斜面に段々畑が作られジャガイモの栽培が盛んである。

日中は日差しが強いため気温も上がるが、朝晩はとても冷え込むのが特徴である。

シェラ地帯の上にはコルディエラ・ネグラ（黒い山脈）があり、更にその上に一年中雪をかぶったコルディエラ ブランコ（白い山脈）がアンデスへと続く。

この二つの山脈の間はプーナ地帯と呼ばれる平地になっていて、リヤマやアルパカの放牧地になっている。

<セルバ>

アンデス山脈を越えて東側へ下ると気候は急変する。

ペルー国土の60%を占めるセルバはアマゾン熱帯雨林地帯で、原生林におおわれ雨が多く、蒸し暑い。

平均気温は28℃だが、7～11月の乾期の日中気温は40℃を超えることもめずらしくない。

12月～3月の雨期には毎日まとまった雨が降り、高温多湿となる。

(参照) 図-1 自然条件による地域区分

2 年 表

紀元前1800-900	農耕開始
" 900-200	チャビン文化開花
1532	ピサロ、インカ帝国制服
1582	スペインから独立（7月28日）
1825	ボリビア分離
1879-1833	チリと交戦（太平洋戦争）
1963-1968	第一次ベラウンデ政権
1969-1975	ベラスコ左翼軍事政権 基幹産業国有化 国民大衆の政治参加促進 経済効率低下
1975-1980	モラレス・ベルムーデス中道軍事政権 社会変革の行き過ぎ是正 民政移管努力
1979	1979年憲法制定
1980-1985	第二次ベラウンデ政権（人権行動党） 中道右派 経済自由化 親米外交
1985-1990	ガルシア政権（アプラ党） 中道左派 国際金融社会から孤立
1990-1995	フジモリ政権（カンピオ90） 国際金融社会復帰 経済自由化 テロ撲滅

1991	JICA専門家殺害事件（7月）
1992	国会解散 憲法停止措置（4月5日）
1993	1993年憲法制定
1995-2000	フジモリ第二次政権（カンピオ90） 構造調整政策下で持続的成長の試み
1996	日本国大使公邸事件（12月17日～翌年4月22日）
1997	早稲田大学探検部学生殺害事件（12月）
1998	ペルー・エクアドル国境問題に関する最終合意（10月）
1999	ペルー大統領初のチリ公式訪問（11月）
2000	議会によるフジモリ大統領罷免に伴い、憲法の規程に従い 野党出身のパニアグア議会議長が、2001年7月28日 の新大統領就任までの期間、大統領を務めることになった。 （11月）
2001	トレド政権発足（ペルーポシブレ党）（7月）
2005	フジモリ前大統領は、日本からチリに入国。ペルー政府から の引渡要求審理のため、一時拘束されたが、その後解放。
2006	アラン・ガルシア政権発足（アブラ党）（7月）

3 行政

(1) 概要

ペルーは大統領制をとっており、大統領に大きな権限が与えられており各閣僚を任命し、閣僚会議 (Consejo de Ministros) を組織する。

大統領は閣僚会議の承認を経て、国の全土ないし一部地域に、非常事態宣言 (Estado de Emergencia) 及び戒厳事態宣言 (Estado de Sitio) を出すことができる。

これによって、国民に与えられた法律上の権利（住居の不可侵、住居の選択及び国内移動の自由、集会の自由、礼状なしで拘留されない権利）の一部を停止することができる。

(2) 大統領閣僚名簿（任期2006年7月28日～2011年7月27日）

2006年9月1日現在

大統領 (Presidente de la Republica)

Alan Gabriel GARCIA Perez

アラン・ガブリエル・ガルシア・ペレス (アブラ党党首)

第1副大統領 (Primer Vicepresidente de la Republica)

Luis Alejandro GIAMPIETRI rojas

ルイス・アレハンドロ・ジャンピエトリ・ロハス

第2副大統領 (Segundo Vicepresidente de la Republica)

Zoila Lourdes Carmen Sandra MENDOZA del Solar

ソイラ・ルデス・カルメン・サントラ・メントサ・テル・ソラール
 首相 (Presidente del Consejo de Ministros)
 Jorge Alfonso DEL CASTILLO Galvez
 ホルヘ・アルフォンソ・デル・カステリヨ・ガルベス

外務大臣 (Ministro de Relaciones Exteriores)
 Jose Antonio GARCIA Belaunde
 ホセ・アントニオ・ガルスア・ベラウンデ

国防大臣 (Ministro de Defensa)
 Allan WAGNER Tizon
 アラン・バグネル・テイソン

経済財政大臣 (Ministro de Economía y Finanzas)
 Luis CARRANZA Ugarte
 ルイス・カランサ・ウガルテ

内務大臣 (Ministro de Interior)
 Pilar MAZZETTI Solar
 ピラール・マゼッティ・ソラール

法務大臣 (Ministro de Justicia)
 Maria ZAVALA Valladares
 マリア・ザバラ・バリャダレス

教育大臣 (Ministro de Educación)
 Jose Antonio CHANG Escudero
 ホセ・アントニオ・チャン・エスクエロ

保健大臣 (Ministro de Salud)
 Carlos VALLEJOS Sologuren
 カロス・バリェホス・ソロケレン

農業大臣 (Ministro de Agricultura)
 Juan Jose SALAZAR Garcia
 ファン・ホセ・サラサル・ガルスア

労働雇用促進大臣 (Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo)
 Susana PINILLA Cisneros
 スサナ・ピニャ・シスネロス

生産大臣 (Ministro de Producción)
 Rafael REY Rey
 ラファエル・レイ・レイ

通商観光大臣 (Ministro de Comercio y Turismo)
 Mercedes ARAOZ Fernandez
 メルセデス・アラオス・フェルナンデス

エネルギー鉱業大臣 (Ministro de Energía y Minas)
 Juan Gualberto VALDIVIA Romero
 ファン・グアルベルト・バルディビア・ロメロ

運輸通信大臣 (Ministro de Transportes y Comunicaciones)

Veronica ZAVALA Lombardi

ベロニカ・ザヴァラ・ロンバルディ

住宅建設水道大臣 (Ministro de Vivienda, Construccion y Saneamiento)

Hernan GARRIDO LECCA

エルナン・ガリド・レッカ

女性社会開発大臣 (Ministro de Promocion de Mujer y Desarrollo Social)

Virginia BORRA Toledo

ビルヒニア・ボラ・トレド

4 経 済

経済指標

① 主要産業：鉱業 漁業 農業

② GDP：784億ドル（2004年世銀）

③ GDP／人（名目）：2,360ドル（2004年世銀）

④ 経済成長率（対前年度伸び率）：6.7%（2005年中銀）

⑤ 総貿易額：輸出 12,547百万ドル（2004年中銀）

（前年比伸び率 40.1%）

：輸入 9,818百万ドル（同上）

（前年比伸び率 19.1%）

⑤ 主要貿易品目：輸出 金 銅 魚粉 衣良品

（2003年税関監督庁）：輸入 製造業用中間材 製造業用資本金

非耐久消費材 燃料 食料品

⑥ 地域別貿易動向

（2003年税関監督庁）：輸出 EU 25.5% NAFTA 29.2（内米
国 26.5）% アンデス共同体 6.3%
メルコスール 2.9% その他 36.0%
（内日本 4.5%）

：輸入 EU 12.6% NAFTA 23.1（内米
国 18.5）% アンデス共同体 18.4%
メルコスール 13.9% その他 32.1%
（内日本 3.6%）

⑦ 外貨準備高：12,631百万ドル（2004年中銀）

⑧ 累積対外債務残高：313.1億ドル（2004年中銀）

5 日秘関係

(1) 概要

ペルーは1873年に中南米諸国の中で最初に日本と国交を開いて以来、130年近い歴史を有する伝統的友好国であり、1899年に日本の移住者790名が「佐倉丸」で契約移民として初めてペルーに移住して以来（ブラジルよりも9年早い）、

既に100年以上の歴史を有し、現在では約9万人（内約3万8千人が出稼ぎで日本滞在）といわれる日系移民の存在もあり、中南米の国としては知日家が非常に多い。

しかしながら、1990年に日系人初の大統領としてフジモリ大統領が就任して以降、両国関係は緊密化を深めてきたが、2000年11月のフジモリ政権の崩壊及びフジモリ元大統領の日本滞在により、現在、日秘関係は微妙な状況にあり、特に2000年12月にフジモリ元大統領の日本国籍が確認され、日本として同元大統領の引渡しに応じない姿勢を明らかにしたことは、同元大統領に対する追求が進むに連れ、日本が同元大統領を庇護しているとの印象をペルー国民に与え、日本大使館に対する抗議デモ等が繰り返される等、対日感情に影響を及ぼした。

民間経済交流分野では、現在、ペルーには33社の本邦関連企業が進出し（3ヶ月以上の長期滞在者約470名）、事業を展開している。

日本は、ペルーより銅、亜鉛、鉄、銀等の鉱産物、魚粉（飼料用）、コーヒー等を輸入しており、特に鉱産物及び魚粉については日本にとって重要な輸入元である。

日本は、ペルーとの伝統的友好関係と約9万人の日系人の存在を踏まえ、ペルー政府の経済社会開発の促進に積極的に協力してきており、99年の実績ベースで189百万ドル（無償資金協力：7百万ドル、有償資金協力：164百万ドル、技術協力：18百万ドル）の協力を行っている。

これは日本の二国間ODAの第7位にあたり、ペルーは日本にとり重要な被援助国となっている（中南米で唯一の円借款年次供与国）。

（2）政治関係

1873年6月外交関係樹立。伝統的に良好な友好協力関係にあり。

（3）経済関係

① 対日貿易

（イ）貿易額（2003年）

輸出 391.1百万ドル

輸入 367.5百万ドル

（ロ）主要品目

輸出 銅、亜鉛、魚、粉

輸入 自動車、一般機械、金属製品

② 日本企業の直接投資

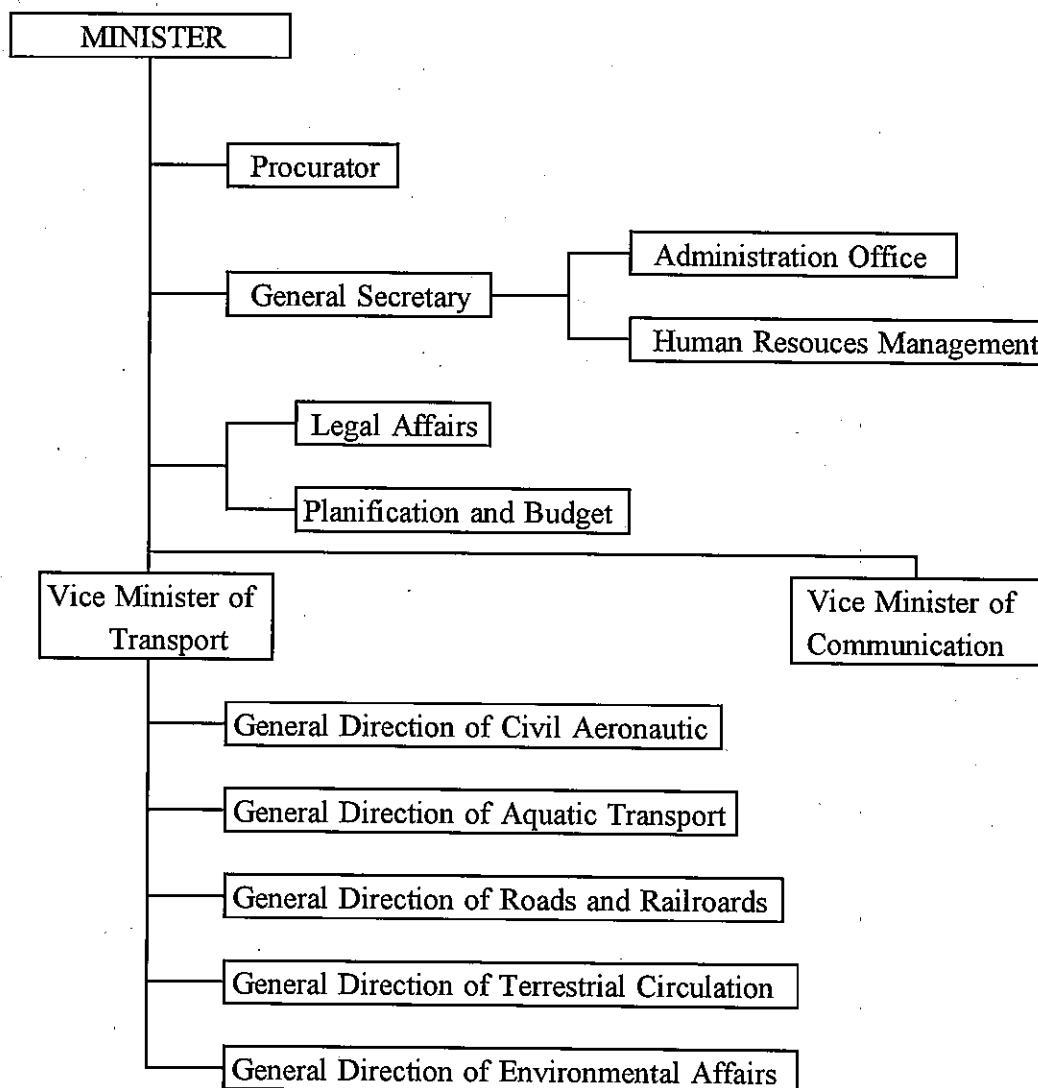
7億9,200万米ドル（2003年度末までの累計 JETRO調べ）

進出企業数 33社（2006年1月現在）

日本からの企業進出は、1961年の日本鉱業によるコンデスタブレ銅鉱山開発が第1号であり、以後、水産、自動車、家電など多岐にわたっている。最近の大型投資案件としては、1999年の三菱商事によるアンタミナ銅鉱山開発への出資及び資本参加のための権益取得費が挙げられる。今後も引き続き、鉱業部門での資源開発や大型の民営化プロジェクトが控えている。

6 運輸関係

(1) 組織図



(2) 概要

ペルーにおける運輸・交通の中心は陸上輸送と航空機輸送であるが、主として地理的要因により海岸地帯を除けば道路の整備状況は総じて悪い。

海岸地帯と4,000mを超えるアンデス山岳地帯、さらには山岳地帯の向こう側にある森林地帯との道路交通は、数少ない幹線道路により結ばれているに過ぎない。

森林地帯にはアクセス道路のない都市もみられ、山岳地帯へのアクセス道路も整備状況は悪い。

この為、フジモリ政権では、世銀、IDB等から資金協力を得ながら国道及び地方

道路の舗装を急いでいた。

航空機輸送は、リマがサンパウロやリオデジャネイロと並ぶ南米のゲートウェイに位置することから、近年リマを経由する国際線の発着が顕著であり、国内でも地理的条件を容易に克服できる輸送手段として重要視されている。

鉄道は、国内を結ぶネットワークとしてはほとんど発達していない。

マラタニ港－クスコーキャバンバ間等で運行されている旧国有鉄道公社の南鉄道が、国内最大の旅客輸送の実績を持ち、特にクスコーマチュピチュ間は観光鉄道として重要な機能を果たしている。

しかし、広大な国土に比し鉄路の敷設距離が余りにも短く、かつ、軌道の幅、気動車等もかなり以前の各国からの援助等による物のため、統一がなく整備状況も良くない事から現状ではこれ以上の輸送能力の増加は難しい。

長い海岸線があり、南北海岸地方に主要都市が存在するペルーではあるが、内航海運は殆ど発達しておらず、人・貨物の輸送は、国土を南北に走るハイウェイを利用した陸上交通が主である。また、失業者が職を求めてリマ市郊外に移住しており、首都圏範囲が郊外に広がりつつあるが、道路、住居、上下水道等のインフラの整備は追いついていない。これらの人々のうち、整備不良中古車を購入して、比較的簡単に始められるバス運送業、タクシー業を営む者も多く市内の交通渋滞、交通事故多発、車両を利用した強盗等の犯罪の原因の一つとなっている。

また、陸上交通を担うバス、トラック、自家用車等の車両は、年式が古いものや整備不良のものが多く、特にリマ市では自動車による大気汚染が深刻な問題となっており、しばしばマスコミにも取り上げられている。鉄道の整備、地方港湾の整備、海運の整備等を実施して、モーダルシフトを進める等国土交通網の整備が必要であると思われる。

(3) 道路・自動車部門

① 道路網

2004年における道路総延長距離は78,397Kmであり、内訳は国道が21.5%、県道が18.2%、市道が60.3%となっている。

このうち舗装道路は11,044Km、簡易舗装整備済道路18,947Km、未整備道路12,839Km、車両通行可能道路35,488Kmであり、ここ数年は道路総延長距離は殆ど変化がない。道路総延長距離の残りの約40,000Kmは支線道路であり、大部分が土道である。

道路構成は、エクアドルから海岸線を南下してチリに達しているパン・アメリカン道路(3,050Km)、アンデス山地を走るインカ道路(3,500Km)、部分完成しているアンデス東側斜面を走るマルヒナル・デル・セルパ道路(1,733Km)及びこれらを20箇所縦に結んでいる道路(7,410Km)より成っている。パン・アメリカン道路は、北部のワチヨ市からリマ市を経て南部のカニエテ市まで中央分離帯で仕切られた片側2車線の有料道路であるが、全長300km程に過ぎず、他は片側1車線の対面交通道路である。

政府は、道路整備のために、世銀、IDB、JBIC等から資金協力を得ると共に、民間資本を導入するため、幹線道路のコンセッション化を進めている。

(参照) 図-1 基本環状道路、図-2、3 道路の断面交通量概念図

②大陸横断ルート計画

ブラジル国境とペルー太平洋岸を結ぶ物流ルートが計画されており、両国大統領間で協力していくことが合意された。計画では、ブラジルのアマゾン川最大の自由貿易港マナウスからピウラ州パイタ港を結ぶルートについて、アンデス振興公社(CFA)がペルー政府に対し、6,000万ドルの信用供与を行うことで合意し、本年2月両者が合意文書を取り交わした。投資促進庁によると事業の総工費は最大で総額1億8千万ドルとされている。

③ 自動車台数

年	全車両台数	普通車	ワゴン	ピックアップ	バス	トラック	軽トラック	その他
1999	1,114,191	565,821	118,721	142,819	44,192	97,259	119,382	26,006
2000	1,162,859	580,710	136,221	143,871	44,820	100,845	127,682	28,710
2001	1,209,006	597,306	153,304	144,353	44,752	102,901	135,410	30,980
2002	1,342,173	650,775	183,441	155,731	49,011	112,454	152,954	37,807
2003	1,461,878	695,362	211,205	170,106	51,939	122,133	165,651	45,482
2004	1,507,263	709,065	227,001	174,398	52,647	123,801	173,298	47,053

2004年の新車販売台数は15,677台であり、また中古車販売台数は27,117台でありここ数年は、新車の販売台数は増加しているが、中古車は年々減少している。

③ 車検制度

リマ市内の交通及び貨物輸送は、殆どバス、コンビ、シクロ、タクシー、トラック等自動車交通に頼っており、また保守整備を実施しない車両が多く、年式の古い中古車も流通しているため、排気ガスによる大気汚染、整備不良による交通事故、トラックを不法改造したバスによる事故等が社会問題となっている。このため、2003年10月車検制度に係る法律(Revisiones Tecnica)が公布され、2005年から施行されることとなっている。昨年車検を実施する Concesion の入札が実施され、スペインの Concesion が応札した。構造、設備等の検査項目の他、排気ガスを測定する機器も整備されることとなっている。しかし、リマ市内にある車両の40%程度しか車検に合格しないと報道や車検場の絶対数不足(リマ市内3カ所を予定)、車両所有者の理解が得られていない、手数料納付制度の未整備等予定どおり本制度を実施することは不可能であると指摘をする専門家もいる。

本制度は、乗用車、旅客車、商用車及び特殊車毎カテゴリー分けされてそれぞれ乗車定員、車重及び年数により検査時期、検査間隔及び検査内容が決められている。

また、ナンバープレートの末尾の数字により検査月が決められている。例えば、乗車定員8名以下の乗用車はM1カテゴリーに属し、3年目から2年毎の受検が義務付けられ、人の運送に供する場合は、2年目から1年毎の受検が義務付けられる。

2006年8月1日現在リマ市内の車検場は1ヶ所完成したのみで、車検制度の開始時期は未だ決定していない。

④天然ガス

2004年、クスコ州カミセアで産出する天然ガスのリマ市への供給がはじまったが、リマ市内の排気ガスによる大気汚染軽減及び原油高による燃料価格高騰の負担を軽減するため、ガス利用車両の導入が検討されており、ガス燃料利用バスの援助が韓国企業により行われたことが報じられた。

(4) 鉄道部門

ペルーの鉄道は、1999年8月から民営化したものの国内を結ぶネットワークとしてはほとんど発達していない。

鉄道網としては旧国有鉄道公社が管理していた3路線及び鉱山公社と民間鉱山会社が所有する専用鉄道網2路線があり、総延長距離は2004年において2,177.2Kmとなっている。

このうち最長の路線は、南部のマタラニ港からアレキパ、プーノ、クスコを經由してマチュピチュまで運行されている路線(1,075.4Km)で、99年に英国のオリエント・エクスレス社とペルー資本の会社に30年間のコンセッションが与えられた。2004年の乗客数は観光客を中心に105.9万人である。

次がカヤオ港とワンカヨを結ぶ路線(495.7Km)で、同様に99年に日本、米国及びペルー資本の会社に、30年間のコンセッションが与えられた。こちらは主に、中央部で産出された鉱物を運搬することが主目的である。

① 旧国有鉄道公社 (EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES S.A.)

リマに本社を置き、次の3路線を管理している。

1) 中央鉄道 (FERROCARRIL DEL CENTRO)

リマに本部を置き、カヤオ～ワンカヨ～プーノ間、フリアカ～クスコ間及びタクナ～アリカ間と、チチカカ湖の連絡船を管理している。

2) 南鉄道 (FERROCARRIL DEL SUR)

アレキパに本部を置き、マタラニ～フリアカ～プーノ間、フリアカ～クスコ間、及びタクナ～アリカ間を管理している。

3) 南東鉄道 (FERROCARRIL DEL SUR ORIENTE)

クスコに本部を置き、クスコ～キジャバンバ間を管理している。

② ペルー中央鉱山公社 (EMPRESA MINERAL DEL CENTRO DEL PERU S.A.)

1904年にクスコ～オロヤ間(132Km)、1948年にパチャカヨ～チャウチャ間(80Km)の運転を開始し、1979年9月に旅客輸送を廃止し、現在は貨物専用列車のみ運転されている。

③ イロ〜トケハラ鉄道 (FERROCARRIL INDUSTRIAL SOUTHERN PERU)

民間鉱山会社の専用鉄道で、鉱石と資機材の運搬専用路線。

全長345.4Kmの本線と38.6Kmの支線がある。

その他、リマ首都圏の大量高速輸送システムとして1972年AATE (AUTORIDAD AUTONOMA TREN ELECTRICO 首都圏電車整備公社) により計画された電車による高架橋鉄道があり、1986年アラン・ガルシア大統領時代に着工され、リマ市南部のビリャ・エルサルバドル〜アトコンゴ間10km区間が2002年完成し、週末及び祝日のみ試験運行されている。リマ市は、同鉄道を市中心部のグラウマまで延伸する計画があり、市内の交通渋滞緩和、大気汚染低減及び雇用機会の創出が可能であるとしているが、経済性・採算性を疑問視する専門家もいる。

(参照) 図-4 ペルー・ポリビア線路網

(5) 港湾・河川部門

① 概要

ペルーの港湾は商業港、漁港、軍港に大別される。

また、海港 (MARITIMO)、河川港 (FLUVIALES)、湖港 (LACUSTRES) の区別もある。

商業港は、公共港湾と企業が運用する専用港湾に区別され、1995年において実際に稼働状態にある港は、公共港湾14港、専用港湾6港、その他オイル・ベース 荷扱い専用港4港の24港湾施設である。

そのうち最大の港はカヤオ港で、2004年は、約1,300万トンの貨物取扱量があり、ペルーの物流の表玄関となっている。

② 港湾施設

I 公共港湾は、港湾公社 (EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS) が管理運営しており、次のように施設設備に応じて区分されている。

A) 大港湾 大型船直接接岸可能港

A-1 海港

1級港湾 カヤオ港 (Callao)

2級港湾 サラベリ港 (Salaverry)

チンボテ港 (Chimbote)

ヘネラル・サン・マルティン港 (General San Martin)

マタラニ港 (Matarani)

3級港湾 パイタ港 (Paita)

イロ港 (Ilo)

A-2 河川港

3級港湾 イキトス港 (Iquitos)

B) 小港湾 舵取り港

B-1 海港

- 4級港湾 エテン港 (Eten) *
 パカスマヨ港 (Pacasmayo) *
 チカマ港 (Chicama)
 スペ港 (Supe)
 ワチヨ港 (Huacho)

B-2 河川港

- 4級港湾 ユリアマグアス港 (Yuriamaguas)
 プカルパ港 (Pucallpa)
 マルドナド港 (Maldonado)

なお、*印の2港は、コスト高のため貨物を近隣の港へシフトしており、実質上港湾機能を停止している。

II 専用港湾

- 石油公社 タララ港 (Talara)
 バジョパール港 (Bayovar)
 中国系鉄鋼公社 サン・ニコラス港 (San Nicolas)
 サン・ファン港 (San Juan)
 米国系銅鉱石企業 S P C C 港 (Southern Peruvian Copper Corporation)
 ペルー鉄道公社 プーノ港 (Puno)
 (参照) 図-5 主要港湾位置図

2004年クスコ州カミセアで産出天然ガスの操業が始まり、ガスパイプラインを通じてリマ市に天然ガスの供給が始まった。現大統領は、2006年には、対メキシコ及び米国輸出が実現出来るよう輸出向けパイプラインの敷設及び輸出港の整備に力を入れて行くことを表明している。また、ボリビア産の天然ガスをペルー経由でメキシコ及び米国へ輸出する経済統合協定に調印しており、輸出港として南部のピスコ港、イロ港等が候補として挙げられている。

③ 港湾及び河川貨物取扱実績

		2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
貨物取扱量 (トン)	港湾	15,025,425	15,324,673	15,743,330	16,968,044	16,749,753
	河川	313,424	342,021	317,545	322,048	316,785
コンテナ取扱量 (TEU)	港湾	460,509	536,189	578,444	627,726	809,781
	河川	150	213	189	176	275

コンテナの取扱量は年々増加傾向にあり、特にカヤオ港は全取扱量の88%以上がカヤオ港に集中している。また、2004年の入港隻数は、7601隻でカヤオ港2,511隻、北部パイタ港2,058隻、アマゾナス地域イキトス港1,427隻等となっているが、入港する外洋航行船のほとんどは、外国籍船である。

④ 港湾設備

2004年に1,286隻のコンテナ船が入港しており、今後もコンテナ船の入港が増加すると思われるが、主要港のカヤオ港には陸上コンテナクレーンが設置されておらず、全てクレーン設備を持ったコンテナ船が入港して、荷役が行われている。このため、非効率的な荷役により停泊時間の長期化及び物流の停滞化が問題となっている。政府は港湾の管理を民営化して、外国資本導入により港湾の近代化を目指しているが、港湾労働者組合は反対しており、しばしばストライキが行われている。

このため、投資促進庁は港湾施設の近代化のため、カヤオ港南埠頭コンテナターミナルの整備を民間資本により実施するため、コンセッション方式による国際入札により実施することを決定し、2006年6月、アラブ首長国連邦に本社を置く港湾運営会社が率いる企業連合体が落札し、2009年末迄に着工されることとなった。これにより、近隣諸国より使用料が高額であると批判があり、競争力の低下が心配されていたが、解決されると期待されている。

⑤ 港湾施設の保安

2004年7月1日からSOLAS条約が改正され、港湾の保安が強化された。港湾施設には、二重のフェンスが設置され、保安要員によるチェックが行われる。車両は全て事前登録が要求され、登録のない車両は入場することが出来ない。また、関係者出入口には、24時間保安要員による監視が行われ、写真付の身分証明書の提示及び荷物チェックが行われ、金属探知器を通過することが要求される。このため、岸壁における船舶の修繕に支障をきたしている。現在レベル1でコントロールされているが、変更があった場合や詳細は、港湾管理者へ問い合わせる必要がある。本保安措置による影響からか、昨年はカリブ海を中心にクルーズを行っている大型外航客船の寄港が相次いだ。2004年の外航客船の入港隻数は、49隻であった。

(6) 船舶・水海運部門

① 保有船舶数

船舶数	海 域	2001年	2002年	2003年	2004年
		57隻	83隻	90隻	90隻
	河 域	480隻	185隻	440隻	456隻
	湖 域	163隻	81隻	99隻	132隻

上記保有船舶数のうち、貨物船、タンカー、その他貨物輸送の船舶は、ほとんど無く、内訳は、遊覧船、小型の旅客兼貨物船及びタグボートがほとんどである。

② 水海運

セルバ地域の湖川を利用した水運は、旅客及び貨物を混載した小型船による輸送

のみであり、道路が未発達地域に限られている。内航海運については、全く発展しておらず、情報統計院発表の資料にも記載されていない。これは、国の南北を繋ぐハイウェイが走っており、安価な運輸労働力を使用した陸上交通が発達しているためである。また、一大消費地であるリマ都市圏の食料需要は、野菜の一大産地であるワラルに代表されるように比較的近距离の内陸部に存在しており、その他の耐久消費財、工業製品等は輸入に頼っているため、遠距離海岸地域からの輸送需要がないことにもよる。

③ 造船及び船用工業

SIMA (Servicios Industriales de la Marina) 造船所

所在地: Av. Contralmirante Mora 1102, Base Naval, Callao, Peru

ペルー海軍の管理下にあるため詳細な情報入手は困難であるが、下記施設を有する。また、漁船、調査船、タグボート等の新造船を陸上施設でブロック建造し、クレーンを使用して、進水船台に運び溶接を行い進水をさせているが、年間1~2隻程度建造するのみで、連続建造する能力はない。

また、船用製品工業は全く発達しておらず、ドック内及び周辺の町工場でパイプ等の加工を行う程度であり、新造船及び修繕船への搭載機器は全て輸入されている。

修繕施設	ドライドック	25,000DWT	1基
	フローティングドック	1,800~4,500DWT	3基

③ 日本漁船

ペルーのカヤオ港は、大西洋方面の基地であるスペインのラスパルマスと南アフリカ方面の基地であるケープタウンと並び、年間40隻余りの日本国籍の遠洋鮪延縄（漁獲物は主としてびんちょう鮪、きはだ鮪）漁船及び年間約15隻の大型イカ釣り（漁獲物は主としてアメリカ大アカイカ）漁船が出入港する漁業基地である。

海外漁業基地として、操業継続のために燃料油、食料品、水、餌、プロパン、冷凍設備の冷媒、船用品等の船内補給が行われ、船体、機関及び漁労設備等の整備、船舶の法的検査の受検、漁獲物の荷揚げ、船員の休養等の業務が行われている。

漁船の船体は、総トン数で350~450トン、長さ50~60mであり、乗組員総数22~24名程度で操業を行っており、漁場は、鮪の場合、ペルー沖洋上、北緯10度~南緯30度、西経80度~140度の海域に位置し、カヤオ港より西方約3000KMの沖合にあたり、漁船の速力で5、6昼夜かけて到着する。

イカの漁場はアルゼンチン近海のフォークランド諸島、ペルー及びアルゼンチン沖の200海里内外の海域であるが、ここ数年は不漁であるといわれており、また魚価も低迷している。

一回の操業期間は、鮪の場合約3ヶ月~6ヶ月、イカの場合約1~2ヶ月であり、それを何回か繰り返し、船員は1年~1年半就労して日本に航空機で帰国する。

漁獲物の水揚げは、鮪漁船の場合、通常大型冷凍運搬船がカヤオ港に入港し、漁

獲物を転載する。イカ釣り船の場合、通常仲積船による。

運搬船は日本から小型のものは約500総トン型、中型で約1600総トン型、大型のものは約10000総トン型の運搬船が必要に応じ配船される。

本船帰国の場合は、北太平洋等で操業して漁獲物満載で本邦基地港へ入港する。

海外における法規制は、操業許可を行う国としてペルー政府による入国管理、漁業管理のほか、操業船舶の安全管理、衛生管理等についての規制が行なわれており、このため、関係官庁として入国管理局、運輸・通信省、漁業省等が所管事項についての書類検査、本船の立ち入り検査、漁獲物の検査等を入出港時及び漁獲物の転載時に実施している。

また、船舶に対する技術的な法定検査としては、本邦船舶安全法及び海洋汚染等防止法により、カヤオ港及びペルー海軍基地内にあるSIMA造船所並びに市内関連事業所において船体、機関、救命・消防設備、航海及び電気設備等の検査が定期的に執行されている。船舶の使用年数が延び、老朽化が進んでおり、設備等の不具合が度々報告されている。日本漁船における外国人乗組員は、総乗組員数の約6～7割を占めており、内訳は概ねペルー人3割、インドネシア人及びフィリピン人7割となっており、現在、鮪漁船に約270人のペルー人が乗船している。

一方、日本人船員の平均年齢は50才前後であり、高齢と上記の雇用環境から最近において日本人船員の疾病が多く見受けられ、日本人の後継者問題も絡み、益々船員の高齢化が進むものと推測される。

遠洋漁業は、もともと日本近海の不漁対策として海外漁場に活路を求めて発展したものであると思われるが、200海里宣言や漁業自国化政策等から、漁業規制、隻数規制が強化されてきており、その将来も操業水域国の動向に左右されており、ペルーにおいては、年2回（本年の漁業交渉の結果、年1回となる予定。）の漁業交渉により入漁料が決定される。

同様に、外国人船員の雇用に関連する問題もコスト対策や求人難対策だけでなく、国際化対策の見地から検討が必要であると思われる。

最近では、中国船、台湾船及び韓国船の遠洋鮪船及び大型いか釣りが増加し、日本船と競合しており、中には入漁料を支払わず操業する船舶もあり、昨年9隻の中国籍船が沿岸警備隊に拿捕される事件があるなど、警備が強化されている。また、マダガスカル船籍及びカンボジア船籍の漁船が無許可で操業をして、拿捕されたことが報道されており、いずれも乗組員は中国、台湾及びベトナム人であり、漁船の便宜置籍船化が進んでいる。

④海賊問題

ペルーにおける海賊被害は、ラテンアメリカ地域においては、ジャマイカに次いで多いと報告されている。海賊被害は数年前から起こっているが、主として比較的小型のペルー漁船を狙ったものが多かったが、昨年は外国船舶も被害に遭ったと報告されている。海賊は銃等で武装しており、主として夜間停泊中又は接岸中の船舶の見張りが手薄な場所を狙って小型の船舶で近づき、金品、漁具、燃料、無線機器等の精密機器を盗むものである。

(7) 航空部門

① 空港施設

2001年現在、ペルー国内には12の国際空港と11の国内空港がある。

これ以外にも簡易な空港が40程度あり、多様な地理的条件をもつペルーにとって、重要な輸送手段となっている。首都リマにある、ホルヘ・チャベス国際空港は、リマ市の中心から車で40分の郊外に位置しており、中南米、北米及びヨーロッパ各地と直行便でつながっている。

2005年2月、新空港ターミナルが民間資本により整備され、入国ゲートが1階、出国ゲートが2階に分かれ出入国がスムーズに行われるようになった。また、ボーディングブリッジが設置され、今まで航空機の乗降は、タラップを使用してバスでターミナルまで移動していたが、同ブリッジを利用して直接ターミナルビルへアクセス可能となった。今後は、ショッピングセンター、免税区域の改装、空港ホテルの建設等が計画され、一部建設が始まっている。

空港名	滑走路長さ	滑走路	着陸可能機種	離発着数	旅客数	都心からの距離
ホルヘ・チャベス国際	3,507×45	コンクリート	B747	207便	2,023,275	16km

(別紙図一6 主要空港位置図)

② 航空路

ペルーに乗り入れている外国の航空会社は21社で、さらに国内会社3社が国際便を運行しており、リマ国際空港（ホルヘ・チャベス国際空港）にアメリカン航空、ラン・チリ航空他19社が26ヶ国（38空港）への路線があり、週312便就航している。

日本からペルーへの乗り換えなしの便は、過去にヴァリグ・ブラジル航空が週1便運行していたが、現在休止されている。

日本からのリマへのアクセスは、ロサンゼルス経由ラン・チリ航空、アルゼンチン航空、アエロ・ペルー航空便、マイアミ経由アメリカン航空、ユナイテッド航空、フォーセット航空、アエロ・ペルー航空便、ダラス経由アメリカン航空便、アトランタ経由デルタ航空便、ニューヨーク経由ラン・チリ航空となっている。

また、昨年からカナダ航空が、リマートロント、トロントー成田線を週2～3便で運行を開始した。これまで日本との行き来は、アメリカ経由に頼っていたが、アメリカ同時多発テロ以降の厳しい査証審査及び入国審査を敬遠する旅客は、カナダ経由の便も利用可能となり、日系ペルー人の出稼ぎのための経路としてよく利用されている。

国内線は民間航空会社7社、ラン・ペルーLAN PERU(LP)、タカ・ペルーTaca Peru(TA)、アエロ・コンドルAero Condor(Q6)、スター・ペルーStar Peru、ワイラ・ペルーWayra Peru、LC BUSRE、タンスTANS(TJ)※社によって運航されており、35の空港に定期路線があり、ほとんどがリマ国際空港を起点もしくは終点としている。

※タンス航空は、昨年タラポト空港手前で墜落事故を起こして以来、運航を停止している。

③ 主要地方空港

空港名	滑走路長さ	滑走路	着陸可能機種	離発着数	旅客数	都心から距離
アレキパ Arequipa	2,980×45	アスファルト	B737-100	21 便	352,529	7km
チクラヨ Chiclayo	2,520×45	"	B727-100	6 便	106,956	7km
クスコ Cusco	3,400×45	"	B757-100	34 便	796,159	4km
フリアカ Juliaca	4,200×45	"	A-320	9 便	135,635	3km
イキトス Iquitos	2,500×45	コンクリート	A-310	13 便	276,394	5.5km
ピウラ Piura	2,500×45	アスファルト	B727-100	8 便	131,627	2km
プカルパ Pucallpa	2,800×45	"	B737-200	10 便	97,705	8km
タクナ Tacna	2,500×45	"	B757-200	8 便	105,141	5km
トルヒーヨ Trujillo	2,405×45	"	B737-200	8 便	111,462	10km
ツンベス Tumbes	2,500×45	"	B727-200	6 便	37,255	16km

(別紙図一七参照)

上記旅客数は、2004年の空港利用者(到着及び出発)数。また、離発着数は、利マチャパス間の1日の最大便数。

④ 輸送実績

2004年の輸送乗客数は、国内線到着223.1万人、出発223.1万人、国際線到着130.1万人、出発126.4万人である。

また、貨物は、国内それぞれ、15,680トン、14,861トン、国際33,789トン、102,482トンである。

⑤ リマと各都市間の飛行時間と料金

都市名	所要時間	USドル(片道)
アレキパ Arequipa	70分	79~99
アヤクーチヨ Ayacucho	40分	49~59
チクラヨ Chiclayo	60分	69~89
クスコ Cuzco	60分	79~99
イキトス Iquitos	90分	69~126
フリアカ Juliaca	110分	79~129
ピウラ Piura	80分	69~99
プカルパ Pucallpa	60分	55~79
タクナ Tacna	90分	79~119
トルヒーヨ Trujillo	50分	49~69

(別紙図一八 主な航空路線)

(7) 交通機関による事故

①陸 上

一本のハイウェイにバス、ミニバス、トラック、小型トラック、タクシー、乗用車、自動三輪車、牛車等速度の異なる車両が混じって走行しており、スピード超過、無謀運転、居眠り運転、整備不良等による事故が多発している。また、山岳地帯と都市を結ぶ道路では、毎年バスが崖から転落する事故が報告されており、多数の人命が失われている。舗装されている道路においても保守管理が不十分で主要幹線道路や観光地を結ぶ主要道路においても舗装の剥がれや穴が目立ち、事故の原因の1つとなっている。陸上交通の事故により、毎年多数の人命が失われており当国の大きな社会問題の1つとなっている。昨年主要幹線道路等における事故により犠牲者は、約3,500人と報告されているが、これは、車両1万台あたり23人が死亡したこととなり、日本の約25倍の発生率となっている。

②航 空

昨年主としてリマとセルバ地帯を結ぶ航空路を持つ国営TANS航空会社の旅客機が、タラポト空港手前に墜落、炎上し40数名の死者を出した。原因等は未だ公表されていない。機体は、製造後24年経過したB737-200型機であった。この事故により2006年8月現在TANS航空は業務を停止している。

③船 舶

海上交通機関が未発達のパルーにおいては、海上交通は外国航路に限られているが、セルバ地帯では道路が未発達のため、アマゾン川源流等を利用した船舶交通が盛んである。本年2件の旅客船による沈没死亡事故が発生し、14名が死亡し、9名が行方不明となった。原因は旅客及び貨物の超過積載であると報じられている。また、1昨年は、観光地であるチチカカ湖の旅客船が、転覆し、旅客の修学旅行生11名が死亡した。原因は、報じられていないが、いずれも乗客は救命胴衣を着用しておらず、設備未設置又は乗客への着用指示がされていないことも死者等が増加した原因であると考えられる。

(8) 交通機関による大気汚染

当地の市民の日常の足として使用されているのは、バス、コンビ、タクシーであるが、古い車両や整備不良の車両が多く、また、燃料価格が安価なディーゼル車が多いこともあり、黒煙を発生して走行している車両も少なくない。燃料に関しては、当地の製油所は設備が古いため、原油に含まれる硫黄分の除去が十分に行われておらず、当地で販売されているディーゼル油（軽油）は、5,000ppmの硫黄含有量であり、これは南米の中でも特に高い。このため、気管支系の病気に罹る市民が増えている。昨年輸入ディーゼル油については、2,500PPM以下の硫黄含有量に制限された。政府は、2010年からディーゼル油の硫黄含有量を50PPMに制限することとしているが、国内精油所の設備投資に膨大な費用がかかるため、実現性に疑問が持たれている。

(9) 観光部門

① 概要

ペルーへの外国人観光客は、治安の悪化等により一時落ち込んだが、治安の回復とともに増加し始め、1998年には65.6万人、2003年は97.6万人に達し、そのうち日本人旅行者は2.2万人であり、アジア地域ではもっと多い。しかし、近隣諸国の実績（アルゼンチン300万人、ブラジル150万人、チリ130万人）と比較するとまだまだ少ない。このため、ペルー政府は観光を、工・鉱業、農業、漁業と共に重点政策の1つに掲げ、観光客誘致を計っている。

当国に訪れる日本人観光客にとって、宿泊施設の料金の高さに比べ、その施設の劣悪さと中南米と言われる物価高は、大きな不満材料として挙げられているが、ペルー国内にはユネスコ世界遺産に指定された場所が9カ所あり、自然、歴史・文化等多くの観光資源を有している。また、2004年米・ペルー合同探検隊が、北部熱帯雨林の中に約1,300年前に使用されていた古い城塞都市を新たに発見するなど、まだまだ発見・開発されていない遺跡等の観光資源が存在している。しかし、既存の観光資源についての管理まで手が回らず、特に地方では一部破壊されているものもある。有名なナスカの地上絵も何者かがハイウェイを外れ、地上絵の上を走り回ったため、そのタイヤ痕跡が地上絵を一部で切断してしまっている。また、自然環境保全政策の遅れから、リマ市近郊の海岸は生活排水によって汚染され、海水浴を楽しむためには市内を外れ、南部又は北部まで車で移動しなければならない。

政府は、外国からの観光客の誘致政策を打ち出し、一部外航客船の寄港の増加等成果を上げているが、新たな遺跡の発掘及び保存、既存の遺跡の保存、自然環境保護等政府が執るべき課題は多いと思われる。

② 観光資源の特徴

ペルー観光振興基金「FOPTUR」(Fondo de Promocion TURistica del peru)が発行した観光パンフレットの中から、以下について紹介する。

○エコツアー

コスタ・シエラ・セルバの各特徴を持つ3つの地形により、世界で最も豊富な動植物相に恵まれ、自然観察の旅にとって理想的なパラダイスといえる。

対象地域 マヌ イキトス チチカカ湖 コルカ谷 パラカス
カジュホン・デ・ウアイラス

○山歩き(トレッキング)

インカ時代の飛脚「チャキス」が走った当時と変わらないインカ王道をたどり、素晴らしい景観の中でスポーツトレッキングとタイムトラベルの両方が楽しめる(ただし、最近ではトレッキング客を狙った強盗が発生している。)

対象地域 クスコのインカ道 コルカ谷 マヌ

○登山

ペルーはアンデス山脈の中心を成しており、6,768mのワスカラン峰を頂点に6,000m級の山が40もある。

対象地域 ブランカ山脈 ビルカバンバ山脈

○ビーチ

ペルーの海岸線は1,675マイルもあり、海水浴やサーフィンが楽しめる。(ただし、リマ近郊は水質が悪く、海水浴には適さない)

対象地域 プエルト・ピサロ プンタ・サル マンコラ カボ・ブランコ
チカマ

○川下り

コルカ川に代表されるように世界一深い渓谷があり、カヌーやボートで川下りが楽しめる。

対象地域 コルカ川 ウルバンバ川 サンタ川 カニエテ川

○インカの神秘

ペルーは考古学に興味のある人にとって魅力ある土地であり、数々の遺跡や遺品に触れることができる。

対象地域 マチュピチュ ナスカ ケンコウ マルカワシ パチャカマ

○フィッシング

太平洋沿岸では、北からの暖流と南からのフンボルト寒流が合流するため、プランクトンが豊富で魚類の宝庫として、フィッシングやダイビングが楽しめる。

対象地域 ソリトス カボ・ブランコ プクサナ島
モジェンド・マタラニ

○温泉

インカ帝国時代の人々が浴びた温泉は、現在も楽しむことができる。ペルー各地、特に海拔2,000m~3,000mの場所には無数の温泉が湧き出ている。

対象地域 バニョス・デル・インカ モンテレイ ユラ
アグアス・カリエンテ チュリン カハマルカ

○歴史遺産

対象地域 クスコ マチュピチュ チャンチャン シパン パチャカマ
チム チャビン パラカス ナスカ

6 国際協力

(1) 最近の動向

2004年データで一人当たりのGDIは、2,360ドルであり、DAC(OECD開発援助委員会)分類で低中所得国に位置づけられる。

日本は、貧困対策、社会インフラ整備に対する有償資金協力などにより、米国に次ぎ第2位の供与国となった。その他の主要な供与国は、英国、スペイン、ドイツ等であるが、近年のGNIの増加を受けて各国援助は縮小傾向にあり、近年英国及びオランダが無償資金協力から撤退した。

国際機関からUNFAP(国連人口基金)、CEC(欧州委員会)、WFP(国連食料基金)等による援助が実施されているが、援助額は総額25万ドル程度であり、減少から横ばいで推移している。

日本はペルーに対し、長年の二国間関係、多数の日系人の存在に鑑み、有償資金協力、無償資金協力及び技術協力や研修員の受入れなど、さまざまなスキームにより経済・技術協力を行ってきた。

しかし、91年7月にワラル野菜生産技術センターで起きた、テロリストによる3人のJICA技術協力専門家の殺害事件を受け、専門家及び海外青年協力隊員の全員が引き上げる事態となり、95年に派遣の一部再開が見られたものの、96年12月に起きた大使公邸占拠事件を受け98年まで派遣が見送られ、現在、試行的に長期専門家の派遣が行われており、今後の経済・技術協力の正常化が待たれる状況となっている。

(2) 有償資金協力

2002年3月末までに、5件の債務繰延べ(約463億円)を含め39件、総額4,046億90百万円(E/N署名ベース)の協力を行っており、中南米諸国では、ブラジル、メキシコを凌ぎ、第1位となっている。

支払遅延のため、84年度以降、長い間新規協力を実施していなかったが、1990年に発足したフジモリ政権の国際金融界との関係改善、財政再建、自由市場経済体制構築努力に対し、IDBとの協調融資として国際収支の決済に充てるため、91年度に貿易セクター調整計画に546億20百万円及び92年度に金融セクター調整計画に126億90百万円の融資を行った。

96年度には、中南米諸国で唯一の円借款年次供与国となった。

これまでに、上下水道、電力、道路、貧困対策、灌漑、厚生等の分野で協力を行ってきており、ペルーの経済・社会開発、インフラ整備に大きく貢献しており、リマ首都圏周辺居住域衛生改善計画(248.54億円)、地方都市上水道整備計画(76.36億円)等の借款を行っており、2003年度までに累計3583.45億円を実施している。

(3) 無償資金協力

99年度末までに、文化無償、緊急援助無償、草の根無償を含む総額約508億

円の協力を継続的に実施してきており、主な対象分野は、保健・医療、農業、水産業、民生部門など多岐にわたっている。

99年5月、日本にて、高村外務大臣（当時）とデ・トラセグニエス・ペルー外務大臣（同）との間で日本・ペルー外相会談が行われペルーのGNI（1人当たりの国民総生産）が無償水準を超えていることを踏まえ、ペルーに対する経済協力を無償資金協力から有償資金協力へ段階的に重点を移すことについて両国間で確認された。

91年のJICA専門家殺害事件以降は人の派遣を伴わないノン・プロジェクト無償医療機材の整備等の案件を中心に協力を進めてきたが、98年からは、日本人ペルー移住100周年を記念する事業として、施設整備案件である日本・ペルー友好病院建設計画を実施し、2001年10月に正式にペルー政府に引渡しを完了した。同病院は、診察料が同施設・水準の病院より安価なため、日系人だけでなく、多くのペルー人が診療を受けに来院している。

農業関係では、89年度以降、毎年食糧増産援助を実施してきており、ペルー政府の要望により、近年は農業機械の供与を行い、ペルーの農業近代化と農業生産性の向上に役立ってきた。

89年度から制度が創設された小規模無償（草の根無償）に関しては、教育、保健・医療、農業、民生、環境保全等の分野で、近年は、毎年20件前後の援助を行ってきているが、年々要請件数は増えてきており、一般無償卒業後におけるペルー国内貧困格差是正に資する援助スキームとしてその重要性が増してきており、日本人ペルー移住百周年記念病院、ワラル診療所、灌漑整備等を通じた地方農村開発、首都圏都市交通計画開発調査等を実施している。

（4）技術協力

ペルーとの技術協力協定は1979年に締結された。

日本は農林水産、保健・医療、教育、鉱業、職業訓練、建設技術・防災、電気通信、観光等の分野の協力を積極的に行っており、99年度までの協力総額は約381億円に達している。

ワラル野菜生産技術センターで起きた専門家殺害事件以前は、専門家派遣、研修員受け入れ、機材の供与を組み合わせたプロジェクト方式技術協力を中心に技術協力が行われてきたが、同事件以降、大使公邸占拠事件もあったことから、近年の技術協力は、短期の専門家・調査団の派遣、研修員の受け入れ、第三国研修等を中心に行われている。

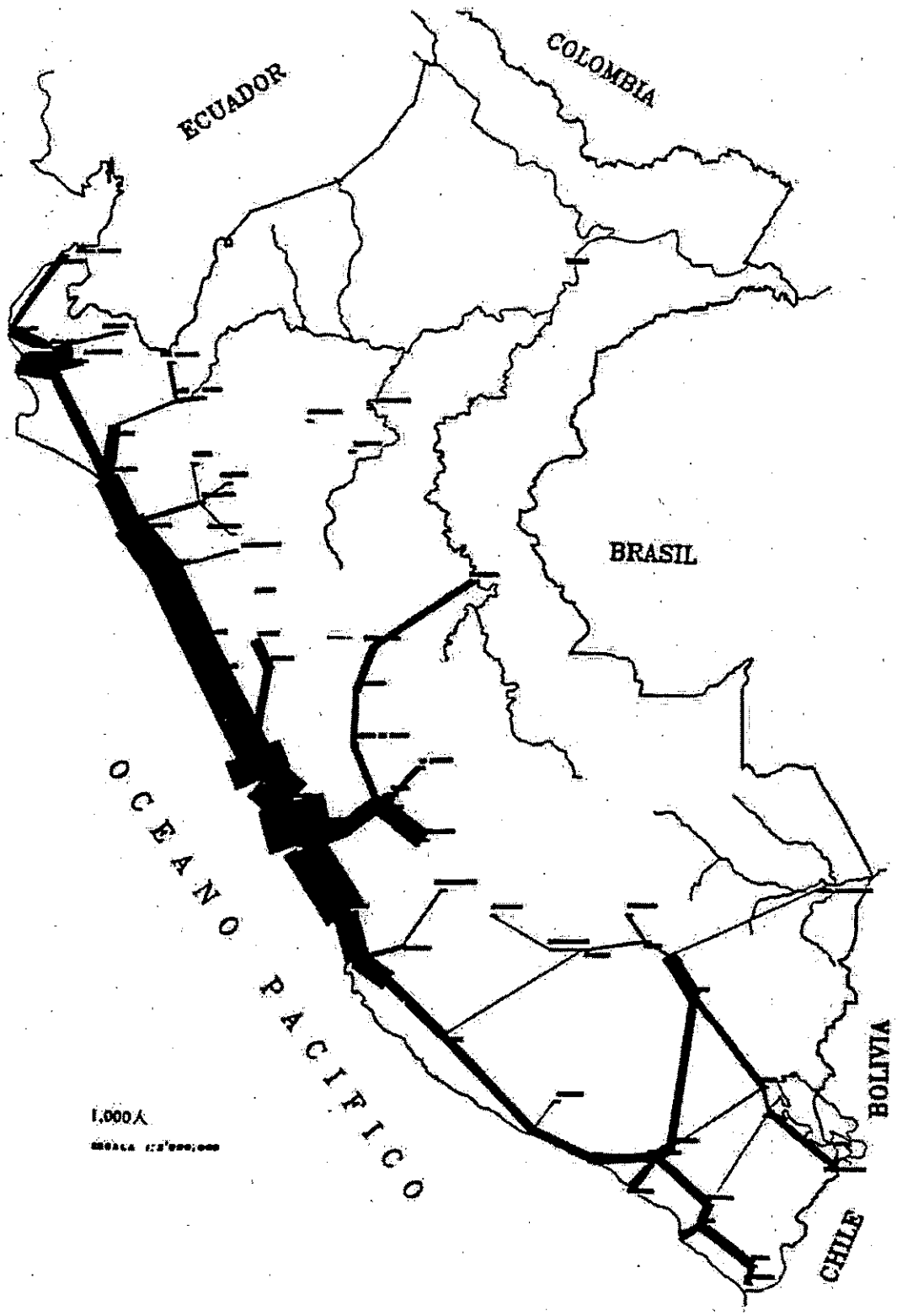
99年度までに、政府ベースの研修員受け入れは延べ4,001人、専門家及び調査団員の派遣累計はそれぞれ671人及び1,802人である。

機材供与は約64億円の機材を供与し、開発調査は52件を行ってきている。

近年では、観光マスタープランの開発調査が行われ、クスコ、マチュピチュ等ペルー南部に偏りがちな観光開発をペルー北部に拡充していくことが計画され、また現在、リマ市及びカリャオ憲法特別市における都市交通のマスタープランにかかる開発調査の準備が進められており、リマ首都圏における都市交通問題の改善に寄与

することが期待される。

また、技術協力の成果をもとに水産加工、建設技術・防災の分野で中南米諸国を対象に第三国研修を実施している。



図一 2 道路の断面交通量概念図 (旅客)

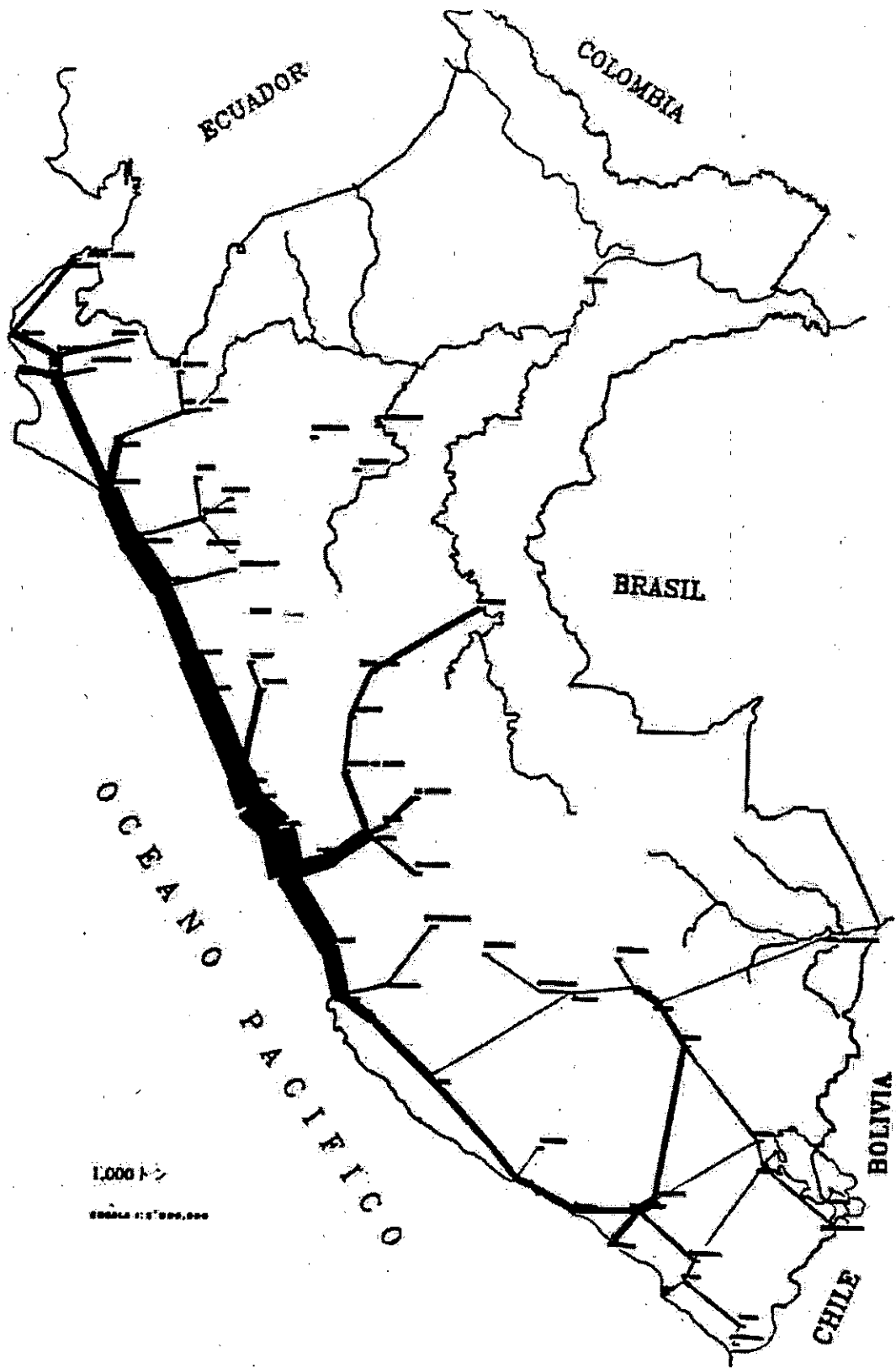
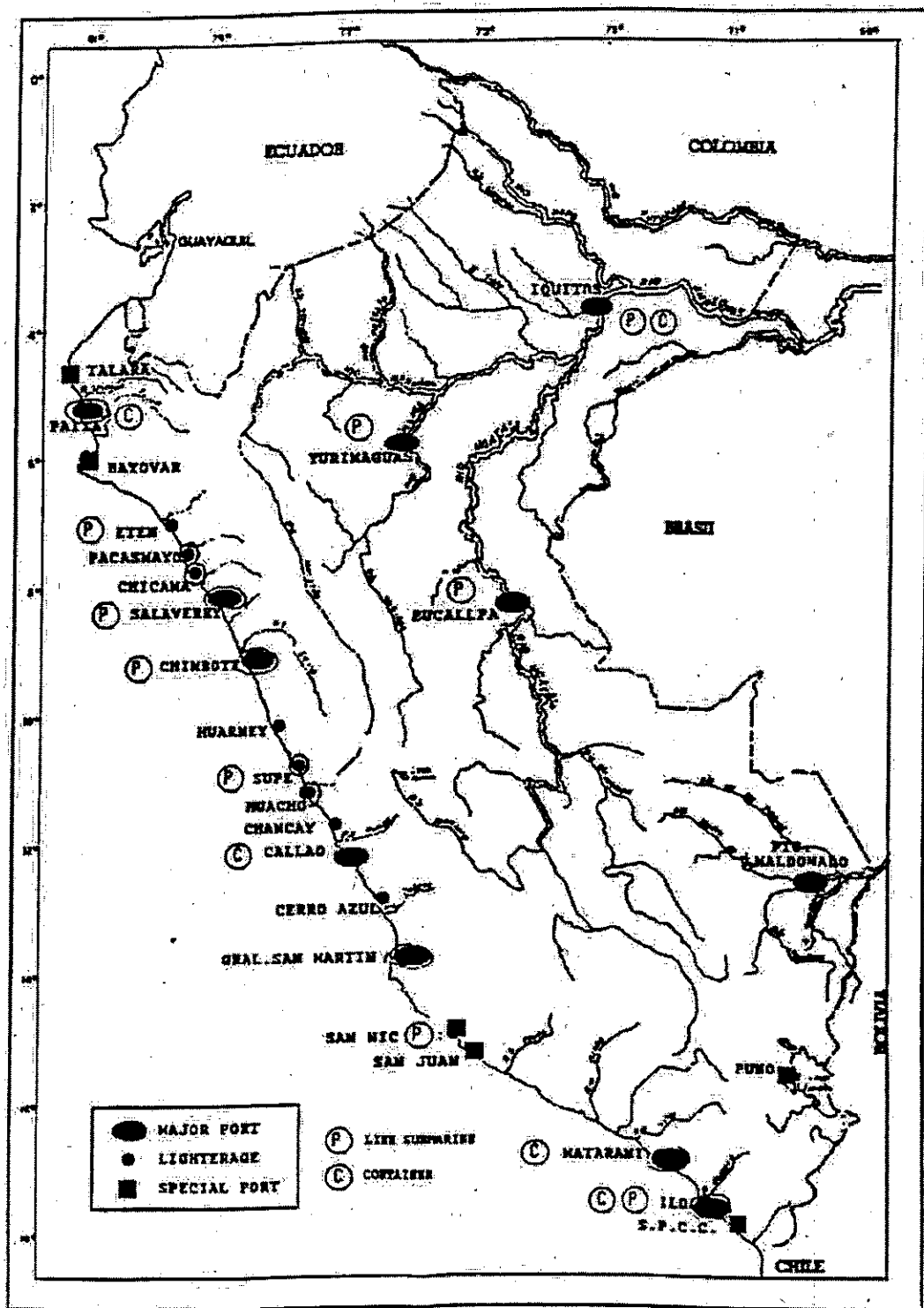


図-3 道路の断面交通量概念図(貨物)



图一 5 主要港湾位置及び航路图

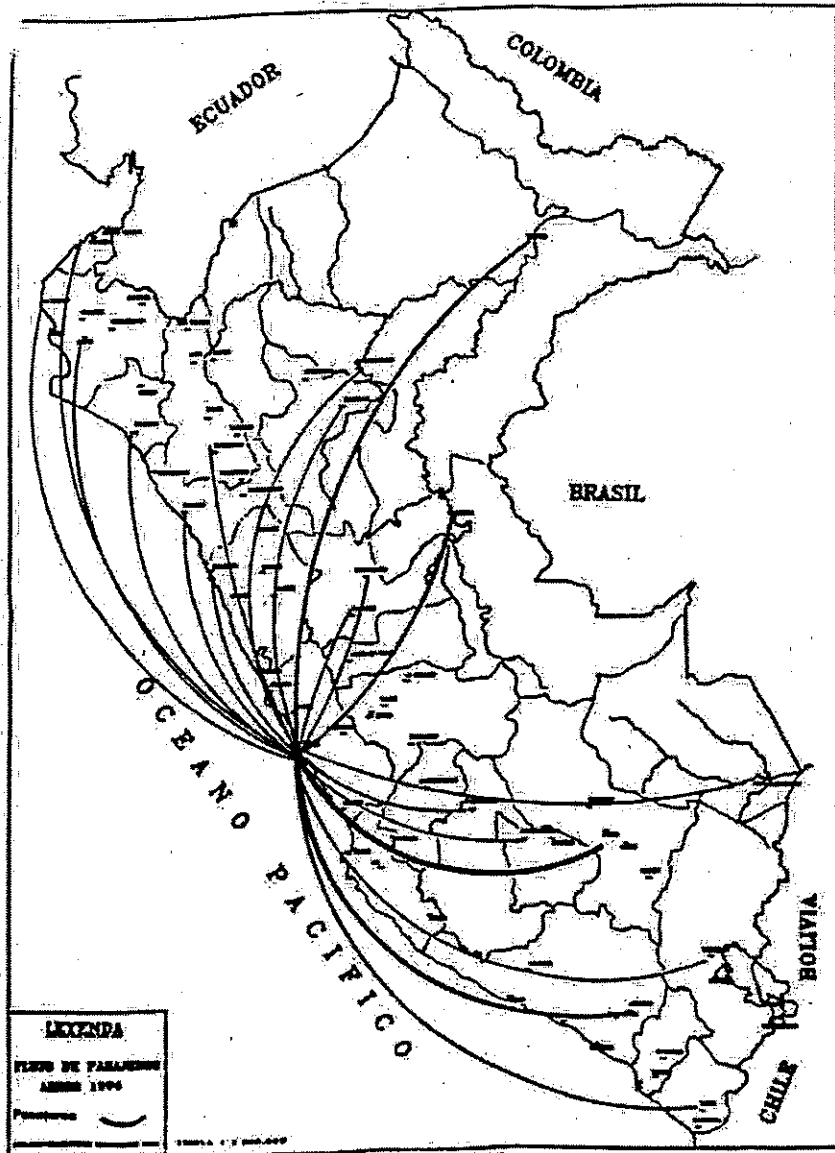


圖-7 主な航空路線