

巻頭 メキシコ全図

1. メキシコ運輸関係行政機構	
(1)運輸関係行政機構組織図	1
(2)運輸関係行政機構の概要	4
(3)大臣等ハイレベル交流歴	6
2. メキシコ運輸の概況	
(1)メキシコ運輸の概要	7
(2)運輸に関する法制度の概要	11
(3)メキシコの運輸政策の最近の展開	13
3. <u>メキシコの航空・空港</u>	20
4. <u>メキシコの鉄道</u>	27
5. <u>メキシコの自動車運送・道路</u>	33
6. <u>メキシコの手運・港湾</u>	38
7. <u>メキシコの都市交通（メキシコシティー）</u>	44
8. <u>メキシコの観光</u>	50
9. <u>運輸分野の国際協力</u>	56

1. メキシコ運輸関係行政機構

(1) 運輸関係行政機構組織図(2001年12月現在)

①通信・運輸省(Secretaria de Comunicaciones y Transportes; SCT)

通信・運輸大臣(Secretario de Comunicaciones y Transportes)

Arq. Pedro Cerisola y Weber

社会資本担当次官(Subsecretario de Infraestructura)

Arq. Jorge Fernandez Varela

連邦幹線道路局(Dir. Gral. de Carreteras Federales)

Ing. Horacio Lambrano Ramos

幹線道路管理局(Dir. Gral. De Conservación de Carreteras)

Ing. Cedric Ivan Escalante Savri

技術支援局(Dir. Gral. de Servicios Tecnicos)

Ing. Juan Manuel Orozco y Orozco

有料道路部 (Unidad de autopistas de Cuota)

Ing. Oscar de Buen Richkarday

地域開発・幹線道路インフラ部

(Unidad de infraestructura carretera para el Desarrollo Regional)

Ing. Carlos Gonzalez Narvaez

運輸担当次官(Subsecretario de Transporte)

Aaron Dychter pol Tolareki

航空局(Dir. Gral. de Aeronautical Civil)

Lic. Fernando Antillon Valenzuela

連邦陸上交通局(Dir. Gral. de Autotransporte Federal)

Lic. Juan Manuel Enriquez Grimaldo

運輸予防・医務局

(Dir. Gral de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte)

Dr. Jose Valente Aguilar Zinser

鉄道・マルチモーダル・料金局(Dir. Gral. de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal)

Lic. Oscar Santiago Corzo Cruz

港湾・海運調整次官(Coordinador General de Puertos y Marina Mercante)

Ing. Francisco J. Ávila Camberos

港湾局(Dir. Gral. de Puertos)

Lic. Hugo Cruz Valdez

港湾管理局(Dir. Gral. de Capitanias)

Ing. Leonardo Lazo Margain

海運局(Dir. Gral. de Marina Mercante)

Lic. Rodrigo Javier Chavez Martinez

海運振興基金(FIDEICOMISO de Formacion Y Capacitacion para Personal de la
Director General Marina Mercante Nacional)

Cap. Gabriel Rivera Miranda

官 房 長(Oficial Mayor)

Lic. Maria de la Luz Ruiz Mariscal

通信担当次官(Subsecretaría de Comunicaciones)

Arq. Jorge Fernandez Varela

地方通信・運輸局調整次官(Coordinador Gral. de Planeacion y Centros SCT)

地方通信・運輸局(Centros SCT、31州に31局)

運輸研究所 (Instituto Mexicano del Transporte)

Dr. Octavio Rascon Chavez

②観光省(Secretaria de Turismo; SECTUR)

観光大臣(Secretario de Turismo)

Lic. Leticia Navarro Ochoa



③メキシコ連邦区(Gobierno de Distrito Federal; DDF)

メキシコ連邦区市長(Jefe del Departamento de Distrito Federal)

Lic. Rosario Robeles Berlanga

交通省(Secretario de Transportes y Vialidad)

交通局(Dirección Gral de transporte)

交通サービス課 (Dirección de Servicios al Transporte)

運航課 (Dirección de Operaciones)

交通振興技術課(Dirección Técnica de Fomento al Transporte)

交通統制局 (Dirección General de Regulación del Transporte)

車両管理・免許課(Dirección de Licencias y Control Vehicular)

管理評価課(Dirección de Evaluación y Control)

公共交通基準課(Dirección de Normatividad del Transporte y Publicidad)

道路・計画局(Dirección General de Planeación y Vialidad)

交通センター課(Dirección de Centros de Transferencia Modal)

計画課(Dirección de Planeación)

道路課(Dirección de Vialidad)

旅客交通公社(Red de Transporte de Pasajeros)

総裁(Dir. Gral de Red de Transporte de pasajeros)

地下鉄運営公社(Sistema de Transporte Colectivo;STC, METRO)

総裁(Director General de Sistema de Transporte Colectivo)

電気交通公社(Servicio de Transportes Electricos;STE)

総裁(Director General de Transportes Electricos)

観光省 (Secretaría de Turismo)

Dra.Julia Rita Campos de la Torre

観光開発・戦略計画局 (Director General de Planeación Estratégica y Desarrollo Turistico)

Lic. Francisco Ruíz Herrera

観光サービス局 (Director General de Servicios Turísticos)

Lic. María Eugenia López Brun

観光プロモーション局 (x Director General de Instituto de Promoción Turistica)

Lic. Carlos Mackinlay Grohmann

(2)運輸関係行政機構の概要

①通信・運輸省(Secretaria de Comunicaciones y Transportes; SCT)

メキシコは米国と同様に、31の州政府およびメキシコ連邦区から構成される連邦国家である(正式名称はEstados Unidos de Mexico;メキシコ合衆国)。

連邦政府機関のひとつであるメキシコ通信・運輸省の機能は、基本的には日本の運輸省および郵政省の機能に、建設省が所管する道路事業を加えたものと理解することができる。通信・運輸省は、連邦政府機関として、基本的には州を越えて行われる運輸サービス(航空、鉄道、海運、長距離自動車交通)に関する政策立案、許認可およびインフラ整備(空港、鉄道、港湾、連邦道路)に関する事項を担当している。州内に限定される運輸サービスに関する事項、例えば、地下鉄の建設・運営、市内バス、タクシーに対する許認可、地方道路整備等に関しては、各州政府が直接行う。なお、鉄道、空港、管制、有料道路の建設、管理に関しては、関係連邦政府機関としてそれぞれメキシコ国鉄(FNM)、空港公団(ASA)、メキシコ空域管制公団(SENEAM)、道路・橋梁公団(CAPUFE)が設置され、全国の鉄道、空港及び有料道路の建設、管理、運営を行っている。

通信・運輸省の組織は、大統領により任命される閣僚である通信・運輸大臣の下、道路等のインフラ整備を担当する「社会資本担当次官」、運輸事業に関する許認可を担当する「運輸担当次官」、港湾・海運を担当する次官級の「港湾・海運調整次官」及び「通信・技術開発担当次官」が各局を統括している。外局として、運輸研究所及び通信研究所を有する他、メキシコ31州に地方通信・運輸局を有する。

最近の大きな行政機構改正は1993年7月の「新港湾法」の成立に伴うものである。従来、通信・運輸省の外局である「メキシコ港湾庁(Puertos Mexicanos)」が、一元的に全国の港湾の建設、管理、運営を行っていた。しかし、新法の成立に伴い各港毎にポートオーソリティーに相当する「総合港湾管理庁(Administracion Portuaria Integral;API)」と呼ばれる特殊法人が新設され、各港の建設、運営を行うこととなった。そのため「メキシコ港湾庁」は解体され、新たな組織として次官クラスの「港湾・海運調整次官」が新設されるとともに、従来の「港湾・海運局」が「港湾局」、「港湾管理局」及び「海運局」に分割されるとともに機能が拡充された。

メキシコの各省庁においては、日本の公務員制度のような試験制度は無く、大統領により任命される大臣を初めとして次官、局長、課長あるいは係長クラスに至るまで、政治的(縁故的)ポストとなっており、6年ごとの政権交替期においては殆ど全ての幹部職員が入替わることとなる。新大臣の方針のもと迅速に政策転換が図られるというメリットはあるが、行政の継続性という観点からは課題も多い。特に2000年の大統領選挙において71年ぶりにPR I(Partido Revolucionario Institucional)からではなく、これまで野党であったPAN(Partido Nacional Democrático)のビセンテ・フォックスが勝利したため政府組織は大幅に変わることが予想されていたが、通信・運輸省には大きな変化がなかった。

②観光省(Secretaria de Turismo; SECTUR)

メキシコにおいては、観光は重要な産業の一つである。政府も、国内雇用の確保及び外貨獲得の手段として観光産業を重要視しており、観光振興を目的とする独立した連邦政府機関として観光省が設置されている。大統領により任命される閣僚である観光大臣のもと、観光プロモーションを行う観光振興担当次官及び観光政策立案、旅行者保護等を担当する観光開発担当次官が置かれている。

従来、観光行政は連邦政府機関としての観光省及び観光省の地方機関が中心となって実施して

きたが、観光業登録等の業務は州政府に移管された。それに伴い、観光省は海外からの観光客誘致活動等にその活動の重点を移しつつあり、最近の機構改革では、従来の観光振興局を北米・アジア担当局、欧州・中南米担当局の地域別縦割り2局体制とし、さらには1996年から振興運営局、マーケティング局の機能別横割り2局体制として組織強化が図られた。欧米各国には政府観光局を配置しており、日本にも在京メキシコ大使館内に設置されている。

なお、行政改革の流れの中、観光省廃止論が根強く存在しているが、観光は重要な産業であるとの認識のもと、存続し続けている。

また、通信・運輸省同様観光省も2000年12月以降の政府組織は大幅に変わることが予想されている。

関連政府機関としては、観光国家プロジェクトを推進しカンクーン等の観光開発を実施してきた観光振興基金(El Fondo Nacional de Fomento al Turismo; FONATUR)と、50%の政府資本と50%の民間資本で構成される99年5月に設立された観光プロモーションを行なっている観光大臣が会長のメキシコ観光プロモーション会議(Consejo de Promoción Turística de México)がある。

③メキシコ連邦区庁(Departamento de Distrito Federal; DDF)

メキシコの首都であるメキシコシティは、行政的には『メキシコ連邦区(Distrito Federal; D.F.)』と呼ばれる連邦政府直轄区である。このメキシコ連邦区の行政府は、『メキシコ連邦区庁(Departamento de Distrito Federal; D.D.F.)』とよばれている。その長官は大統領により直接指名される閣僚の一人であるが、1997年より直接選挙により選ばれることとなり、7月に選挙が行われ、12月に就任することとなっており、その時点で閣僚からはずれることとなる。

メキシコシティにおいては、メキシコ連邦区庁が公共交通の経営及び民営交通の許認可を担当している。交通問題を統括する交通局(Secretaria de Transporte y Vialidad)のもと、交通問題の企画立案を行う交通基準評価局及び研究プロジェクト局の2局、民営バスおよびタクシーの許・認可を行う都市自動車交通局の合計3局、が置かれている。また、外局的存在として、地下鉄(METRO)を運営する地下鉄運営公社(Sistema de Transporte Colectivo; STC)、公営バス(Ruta100)を運営する都市旅客自動車交通公社(Ruta100)、及びトロリーバス、軽快電車を経営する電気交通公社(Servicio de Transportes Electricos; STE)の3公共企業体(公社)があり、それぞれ独立して公営交通事業を行っている。なお、地下鉄(METRO)の建設については、連邦区庁傘下の独立機関である道路・都市交通委員会(Comision de Vialidad y Transporte Urbano ; COVITUR)が実施している。

④主要関連連邦政府機関

ア) 空港公団(Aeropuertos y Servicios Auxiliares; ASA)

メキシコ空港公団は、国鉄と同様に独立した政府機関であり、全国58の空港の整備、管理、運営、給油等の関連サービスを実施している。空港公団は空港の建設、管理、運営を行う他、ターミナルビルの建設、運営及び給油事業等空港に関連する多くの事業を一元的に実施している。

これまで、旅客ターミナルビルを含めほとんど全ての事業を自己資金(空港使用料収入および政府資金)で行ってきたが、現在民間資本の導入を進めており、既に旅客ターミナルビルについては、コンセッションと呼ばれる、一定期間民間企業にターミナルビルの建設、運営の権利を免許する方式(いわゆる BOT方式)による整備を行ってきた。

近年、主要な複数の空港はパッケージにして民営化されており、現在では24の地方空港を管理

運営している。

イ) メキシコ空域管制公団 (Servicios a la Navegacion en el Espacio Aereo Mexicano; SENEAM)

メキシコ全土の航空路および空港管制業務については、独立した政府機関である、メキシコ空域管制公団 (SENEAM) が一元的にその業務を行っている。空港については民営化の方針が出されているが、空域、空港管制については従来どおり SENEAM が実施することとなっている。

ウ) 道路・橋梁公団 (Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; CAPUFE)

連邦政府が建設した有料道路・橋梁について、料金を徴収するとともに維持、管理を実施する独立政府機関である。近年、メキシコ政府は、民間企業に BOT 方式で有料道路を建設させる方針をとっており、本公団の機能は既設の有料道路の維持管理にとどまっており、管理道路延長は伸びていない。その既設の有料道路についても例えばメキシコシティークエルナバカ、メキシコシティープエブラ、メキシコシティークレタロ等の区間について緊急経済対策の中で民営化の方針が打出されたが、現在のところ具体化していない。

エ) 観光振興基金 (El Fondo Nacional de Fomento al Turismo; FONATUR)

連邦政府が中心となって設置した独立機関で、基金をもとに国家プロジェクトとしての観光開発および調査等を実施している。代表的なカンクン開発においては、ホテル用地の買収、造成、分譲の他、空港、道路等の関連交通インフラの整備まで FONATUR 自ら行った実績もある。しかし、近年では、交通インフラの整備等は連邦政府又は州政府が行うこととされ、FONATUR の役割は限定されたものとなっている。また、従来は多額の政府補助金が投入されていたが近年補助金は削減され、観光開発にかかる支出と収入のバランスをとり独立採算を達成するよう求められており、民間ディベロッパー的性格を強めざるをえなくなっている。

(3) 大臣等ハイレベル交流歴

① メキシコ

1981年 5月	アレグリア観光大臣
1987年 9月	サビニャック観光大臣
1990年11月	コルドウエル観光大臣
1993年 9月	ガンボア・パトロン通信・運輸大臣 (伊藤運輸大臣他)
12月	コルドウエル観光大臣
1994年11月	シルバ・ヘルソフ観光大臣 (世界観光大臣会議出席)
1997年11月	オスカーエスピノサ観光大臣 (第22回日墨経済協議会出席)
2001年11月	ベルシャ・レティシーナ・ナバロ観光大臣 (JATA2001出席)

② 日本

実績なし

2. メキシコ運輸の概況

(1) メキシコ運輸の概要

① 国土の概要

メキシコは国土面積197.3万km²と日本の約5倍強の国土を有し、人口は9,736万人（2000年度国勢調査に基づく2000年2月の実勢値）、人口密度は49.3人/km²である。北は3,107kmの長い国境線により米国と接し、南はグアテマラ及びベリーズと1,122kmの国境を接している。また、国土の東及び西は合計約10,000kmの海岸線によりそれぞれ太平洋及び大西洋（メキシコ湾）に接している。国土を南北に2本の山脈が通り、メキシコシティ（海拔2,240m）をはじめ中南部の諸都市は、いわゆる高原都市となっている。

② 経済概況

94年危機の後、96年以降メキシコは高水準の経済成長を維持している。00年についても米国経済の堅調な拡大に伴う輸出の大幅な拡大と国内需要の拡大により、メキシコ経済は政府目標であった4.5%に対し6.9%という高水準の成長を達成した。

2000年の貿易量は輸出1664億ドル（対前年比22%増）、輸入1745億ドル（対前年比23%増）と飛躍的に拡大しているが、貿易赤字も81億ドルであり、99年通年値53億ドルと比較して大幅に増加した。

なお、通貨単位はPeso（ペソ）で、変動相場制を採用しているが、対ドルペソレートは高値安定状態にあるといわれており、2001年12月現在1US\$=9.1ペソ程度である。

③ 交通網

交通網は、ほぼ国土全体に道路および鉄道のネットワークが展開され、北は道路及び鉄道が米国と直通、南は、道路によりグアテマラと結ばれている（グアテマラの鉄道は狭軌のため直通運転できない）。中央高原地帯にメキシコシティ、グアダハラ、モンテレー等の重要な都市が展開しており、北は米国の国境地帯からメキシコシティにかけての南北ルートが国土の交通幹線ルートとなっている。東西方向の交通ルートは、山脈に阻まれ必ずしも発達しているとはいえない。

④ 国内輸送シェア

鉄道網は、日本の約5倍の国土に約2万5千kmの路線延長と、決して発達しているとはいえず、国内の輸送の中心は自動車交通となっている。特に、旅客に関しては自動車交通のシェアが約99%と圧倒的である。これは、メキシコの鉄道が路線網の点で不十分であるだけでなく、速度、定時性、運行頻度等の点で、バス、航空に対する競争力が全く無いためである。特に、都市間輸送に関しては長距離バスがその主役となっている。しかし国鉄の分割民営化が進んだ結果、多少シェアを挽回した。航空網については、国土の広さもあり全国に83空港が配置され、路線網も発達しているものの、旅客輸送に占めるシェアは約1%にとどまっている。

貨物輸送に関しては、やはり自動車輸送のシェアが最も大きい。輸送トン数で自動車は55%と、旅客に比べ低いシェアにとどまっている。それに対し、鉄道が10%、海上交通が31%のシェアを有している。日本の輸送モード別のシェア（トンベース）、自動車90.5%、鉄道1.2%、海運8.3%に比べると、鉄道、海運の比率が高い。これは、日本に比べ、輸送単位が大きい鉱業製品、農産物、石油等の一次製品の構成比が高いためと考えられる。今年注目される点としては、合理化、近代化の遅れのためシェアが減少し続けていた鉄道（1970年の21%に対し、1997年には9%）が、分割民営化に伴い経営の効率化が進められたため、その低下に歯止めがかけられ、久々にシェアが拡大した（10%）ことが挙げられる。

⑤国際輸送シェア

国際貨物輸送の輸送機関別のシェアを見ると（陸上輸送については鉄道、道路の内訳は不明、トラック輸送については台数で統計をはじめたため97年以降のシェアのデータが無い。）海運が85%のシェアを占めている。海運のシェアを輸出、輸入に分けて見ると、輸出では93%であるのに対し、輸入に関しては61%である。これは、メキシコの貿易構造が、工業製品輸出が増加しているものの、全体として見ると、依然として、輸送ロットの大きい石油、鉱産物、農産物等の一次産品を輸出し、輸送ロットの小さい機械製品等の工業製品を輸入する構造であることを反映しているといえることができる。

⑥運輸セクターの位置付け

メキシコ経済における運輸の位置付けを国内総生産で見ると、運輸・通信の総生産額は2000年において1,709億ペソと、メキシコの国内総生産の10.4%に当たる。その比率は1988年の8.4%から毎年わずかながらもその比率が上昇してきている。産業別の実質経済成長率を見ても、運輸・通信の分野は、産業全体の成長率を上回り、1998年は、産業全体が4.8%であったのに対し、運輸・通信の分野では10.1%と高い成長を記録している。今後、NAFTA発効による人的、物的交流の増大および現在推進されている運輸部門の自由化、民営化政策によりこの傾向が維持されることが期待されている。

政府予算案における運輸の比重を見ると、運輸・通信関係予算が1999年、2000年においてそれぞれ、政府予算全体の1.4%、1.6%を占めており、メキシコ政府が交通インフラに対する民間活力導入を進めているため、その比率はかつてに比べると著しく低下した。

表0-1 メキシコモード別旅客数（単位；百万人、括弧内はシェア；%）

年	自動車	鉄道	海運	航空	合計
1970	432(91)	37(8)	(0)	4(.8)	474(100)
1975	589(94)	25(4)	(0)	10(2)	624(100)
1980	1,151(96)	24(2)	(0)	19(2)	1,196(100)
1985	1,537(97)	23(1)	2.1(.1)	21(1)	1,583(100)
1990	1,967(98)	17(.8)	3.8(.2)	20(1)	2,008(100)
1991	2,072(98)	15(.7)	4.9(.2)	22(1)	2,114(100)
1992	2,190(98)	15(.7)	4.9(.2)	24(1)	2,234(100)
1993	2,319(98)	11(.5)	4.8(.2)	25(1)	2,360(100)
1994	2,636(98)	7(.3)	5.8(.2)	29(1)	2,678(100)
1995	2,691(99)	7(.3)	5.1(.2)	25(1)	2,728(100)
1996	2,750(99)	7(.3)	6.2(.2)	27(1)	2,790(100)
1997	2,258(98)	5(.2)	6.2(.3)	29(1)	2,298(100)
1998	2,536(98)	1.6(.1)	7.2(.3)	31(1)	2,576(100)
1999	3,033(99)	0.7(.0)	7.8(.3)	33(1)	3,074(100)

*出典；第四次大統領教書（1999年9月）資料編（国内、国際を併せた数字である）

*1998年は速報値、1999年は推定値

表0-2 メキシコモード別貨物量（単位；百万トン、括弧内はシェア；％）

年	自動車	鉄道	海運	航空	合計
1970	140(64)	47(21)	33(15)	0(0)	220(100)
1975	174(58)	63(21)	66(22)	0(0)	302(100)
1980	253(57)	69(15)	125(28)	0(0)	447(100)
1985	293(57)	63(12)	152(30)	0.2(0)	510(100)
1990	315(59)	51(10)	169(32)	0.2(0)	535(100)
1991	328(60)	46(8)	174(32)	0.2(0)	549(100)
1992	341(60)	49(9)	182(31)	0.2(0)	572(100)
1993	367(61)	50(8)	183(30)	0.2(0)	601(100)
1994	357(60)	52(9)	185(31)	0.2(0)	594(100)
1995	367(61)	53(9)	186(31)	0.3(0)	606(100)
1996	383(59)	59(9)	209(32)	0.3(0)	651(100)
1997	333(59)	62(9)	220(32)	0.3(0)	614(100)
1998	381(55)	76(11)	237(34)	0.4(0)	695(100)
1999	465(59)	80(10)	240(31)	0.4(0)	786(100)

＊出典；第四次大統領教書（1999年9月）資料編（国内、国際を併せた数字である）

＊1998年は速報値、1999年は推定値

表0-3 メキシコ国際貨物量（単位；百万トン、括弧内はシェア；％）

年	輸出入計		輸 入		輸 出	
	海運	鉄道	海運	鉄道	海運	鉄道
1989	104(58)		17(9)		87(48)	
1990	108(56)	16(32)	19(10)	12(23)	89(46)	4(9)
1991	114(57)	14(31)	19(10)	11(23)	94(47)	4(8)
1992	119(56)	17(35)	22(10)	13(27)	97(46)	4(8)
1993	122(58)	18(36)	20(10)	13(26)	102(48)	5(10)
1994	123(55)	20(38)	22(11)	15(28)	100(44)	5(9)
1995	123(56)	22(41)	20(10)	15(28)	103(47)	7(13)
1996	145(56)	29(41)	28(10)	20(28)	118(47)	9(13)
1997	159()	26()	33()	18()	126()	8()
1998	169()	34()	43()	25()	126()	9()
1999	170()	39()	44()	28()	126()	11()

＊出典；96年までは第三次大統領教書（1997年9月）資料編、97～99までは第五次大統領教書（1999年9月）資料編による

表0－4 主要品目別貿易実績（単位；百万ドル、括弧内はシェア；％,1998年速報値）

輸出	
総計	117,460(100)
石油類	6,399(5.1)
農水産品	3,797(3.2)
鉱業品（石油以外）	466(0.4)
工業品	106,550(90.7)
輸入	
総計	125,373(100)
農水産品	4,773(3.8)
工業品	116,431(92.9)
石油製品	120(0.1)
鉱業品	795(0.6)

＊出典；第五次大統領教書（1999年9月）資料編

表0－5 主要国別貿易実績（単位；百万ドル、括弧内はシェア；％,1998年）

順 位	輸 出	輸 入
TOTAL	117,442(100)	125,242(100)
第1位	アメリカ： 102,872(87.59)	アメリカ： 93,095(74.33)
第2位	カナダ： 1,521(1.29)	ドイツ： 4,558(3.64)
第3位	ドイツ： 1,152(0.98)	日 本： 4,553(3.64)
第4位	日 本： 856(0.73)	カナダ： 2,292(1.83)
第5位	スペイン： 715(0.61)	韓 国： 1,823(1.46)

(2)運輸に関する法制度の概要

①概要

ア) メキシコの法体系

メキシコの法体系は、憲法(Constitucion)の下、国会が定める法律(Ley)の他、各大臣が定める施行規則(Reglamento)等から成る。施行規則は大統領が公布することとなっており、このような大統領が公布した法令をDecreto Presidencialといい、法律と同じ効力を持つこととなる。

イ) メキシコ合衆国憲法における運輸関連規定

運輸の分野においても、各運輸分野ごとに関係法律が定められているが、日本の法制度と比べると、日本の概念で言えば法律で定められるべき内容が一部憲法に含まれることが特徴である。例えば、1995年1月の憲法改正まで、メキシコ憲法第28条には鉄道事業を国家事業とすることが定められていた。これは、現憲法(1917年制定)の成立の背景に、1910年に始まったメキシコ革命の契機ともなったナショナリズムと社会主義志向があり、特に、メキシコの諸産業が旧宗主国スペイン、米国を初めとする外国資本の支配下にあったことに対する強い反省があるためである。諸産業を国家が運営する方向に転換、石油産業とともに国家の基盤として鉄道についても法律では無く憲法で制定したことにその時代背景を見ることができる。

ウ) 法律における運輸関連規定

旧サリーナス政権までは、戦前に制定された『通信・運輸一般法』が運輸分野全てのモードのみならず、道路建設、郵便、電気通信等の分野までを規定していた(ただし、鉄道については憲法上国有と規定されていたため、法律上の規定を欠いていた。)。このため、1,000条近い大部な法律で、非常に分かりにくく、さらには他省庁との調整を求めるなど、民間企業(特に外国企業)が参入しにくい構造となっていた。

ところが、旧サリーナス政権及び前セディージョ政権下、外資排除、国家による規制といった国家の基本方針が転換されたことを受け、運輸分野においても法律の大改正・制定が行われた。

従前は、メキシコ政府は、そのナショナリズムと社会主義志向のため、政府規制、外資規制の方針を有していたため(例えば、旧外資法は、同法で定める一部の業種を除き外国資本の参入を原則禁止する内容であった。)、財政赤字がかさみ、外国企業を始めとする民間企業の活動が制約されていたところ、1982年の債務危機及び1994年の通貨危機を経て政府の規模や役割が見直されることになり、旧サリーナス政権はこの方針を転換し、国営企業の民営化や外国資本の積極的導入を進めることとなった(例えば、1993年12月、外資法が、外資参入を規制する業種を例外的に列挙する内容に変更された。)。

運輸分野においては、まず旧サリーナス政権下、港湾、海運等の分野について『港湾法』、『海運法』等の法律が制定され、『通信・運輸一般法』から独立し、非常に分かりやすくなった。これを受け、それまで全て国の直轄事業によって整備されてきた港湾が民間資本により整備される道が開かれた。続いて、1994年末のメキシコ通貨危機を乗切するためメキシコ政府は運輸分野における制度変更を加速する必要に迫られ、前セディージョ政権は、1995年1月には、鉄道の国家による独占を定めたメキシコ憲法第28条を改正し、民間資本の参入を可能とする措置をとり、これを受け新たに『鉄道サービス法』が制定された。また、その後も民営化への対応を主目的に『航空法』、『空港法』等も制定され、『通信・運輸一般法』から独立し、非常に分かりやすくなった。

しかし、これら一連の制度改革は、外資の導入並びに国営企業等の民間への売却による財政負担の軽減及び政府対外債務の返済を主たる目的とするもので、制度の変更ではあるものの、自由競争の促進を目的とする所謂「規制緩和」とはかなり性質が異なる。事実、個別の法律が制定され、事業参入の手続きが非常に分かりやすくなり、また、その手続き自体が簡略化されたものの、

鉄道以外の分野については、参入規制に関する免許制、許可制等の基本的な枠組みは『通信・運輸一般法』のものをほぼ完全に踏襲している。

②分野別主要法律

ア) 全般

メキシコ合衆国憲法(Constitusion Politica Mexicana)

外資法(Ley de Invercion Extranjera, 1993/12/27)

イ) 運輸一般

通信・運輸一般法(Ley de Vias Generales de Comunicacion,1940/2/19)

ウ) 航空・空港

航空法(Ley de Aviacion Civil,1995/5/12)

空港法(Ley de Aeropuertos,1995/12/22)

飛行場・空港規則(Reglamento de Aerodromos y Aeropuertos Civiles)

エ) 鉄道

国有鉄道設置法(Ley Organica de los Ferrocarriles Nacionales de Mexico)

鉄道サービス法(Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario,1995/5/12)

オ) 自動車運送・道路

連邦道路・橋梁・自動車交通法(Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, 1993/12/22)

連邦自動車貨物輸送規則(Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga, 1989/7/7)

連邦自動車観光輸送規則(Reglamento para el Autotransporte Federal Exclusivo de Turismo,1990/3/9)

カ) 海運・港湾

海運法(Ley de Navegacion,1994/1/4)

港湾法(Ley de Puertos,1993/7/19)

キ) 観光

連邦観光一般法(Ley Federal de Turismo)

ク) 都市交通

連邦区交通法(Ley de Transporte del Distrito Federal,1995/12/20)

(3)メキシコの運輸政策の最近の展開

①概要

ア)メキシコ経済の概況

1921年スペインから独立したメキシコは1924年に共和国となり、その後の政情不安な時期を経て、1976年から約30年間ポルフィリオ・ディアス大統領の独裁時代を迎え、この時期経済開発が大幅に進んだ。しかし、その独裁制に対する反発から1910年メキシコ革命が勃発、1917年に現行憲法が制定された。革命後、メキシコは農地改革、主要産業の国有化等の国家社会主義的色彩の濃い政策を押し進めた。

1970年代には政府の国内産業保護政策等により、また70年代半ば以降は急増する石油生産をてこに積極的な工業化政策がとられ、年平均8%前後の高度成長を続けた。しかし、1980年代に入り石油需給が緩和したにもかかわらず、高金利の銀行借入による高度経済成長策を推進した結果、インフレが昂進、また人為的に対米ドル相場を高くしたことから国際収支は急速に悪化、対外累積債務問題が表面化した（「債務危機」）。このため、ペソの切下げ、外貨貯金の封鎖措置、全面的な貿易・為替管理の導入と民間銀行の国有化措置がとられた。1982年12月に発足したデラマドリ政権は現実的な政策運営を行い危機により失った内外の信用を回復し、経済混乱の鎮静化に全力を傾注、この結果、1984年には実質GDP成長率が3.6%と3年ぶりにプラスに転じた。

しかし、1985年のメキシコ大地震、1986年の原油価格の大幅な下落から再びマイナス成長となり、財政赤字の増大、高インフレ等1987年には再び経済危機に直面した。1988年12月に発足したサリーナス政権は「物価安定下での経済再建」を主要な政策課題として掲げ、インフレ抑制を強力に推進、1993年には一桁インフレを達成するとともに1989年以降実質経済成長率はプラスで安定した。

経済政策においては、外資導入規制の緩和、金融の自由化といった経済開放政策及びメキシコ電電公社（TELMEX）、銀行等公営企業の民営化に取組み、財政負担（赤字公営企業への補助金）の軽減及び売却益による政府対外債務返済を図るとともに、民間資本の活用を促進する姿勢を明確にしてきた。

一見順調に見えたメキシコ経済であったが、NAFTAの発効以後輸出が増加したものの輸入の伸びはそれを上回り貿易収支の赤字が拡大、それによる経常収支の赤字を短期資本の流入による補うという綱渡りの経済運営を余儀無くされていた。その中でペソはバンド制により実勢価格より高く維持されていたが、米国の金利上昇、チアパス問題の再燃等の問題は為替相場に強い圧力を与え、その結果1994年12月下旬メキシコの外貨準備は枯渇し、変動相場制に追い込まれ、約40%もの大幅な切下げとなった（「通貨危機」）。この危機を乗切するため1994年1月緊急経済対策を発表、先進諸国も経済支援を表明、債務不履行（デフォルト）の危機は回避されたが、1995年のメキシコ経済はインフレ率52%、経済成長率マイナス6.9%と厳しい状況となった。しかしながら、96年以降米国経済の長期的成長にも支えられ安定的に推移してきており、98年のアジア危機、ロシア危機の影響を一部受けたものの、98年のGDP成長率は4.8%を記録した。その結果、99年1月のブラジル通貨危機（サンバ・ショック）及び2001年7月のアルゼンチン通貨危機の影響も軽微なものにとどまった。

2001年のメキシコ経済は、国内消費が堅調であるものの、昨年の好調から一転し、最大の貿易相手国である米国経済の低迷から成長率が大幅に鈍化するなど、全体として下降傾向にある。

イ)運輸政策の概況

1910年のメキシコ革命以降、国家社会主義的色彩の強い経済政策のもと、運輸分野は国家の基盤産業として、政府自らインフラ建設を行うとともに運営も行う時代が長く続いた。しかし、1989年からのサリーナス政権は運輸政策を転換、民間活力の活用を柱とした民営化路線を進め、国営航空会社の民営化、港湾の地方分権化、民営化等の政策措置がとられた。また、この民営化に当たっては、従来厳しく制限してきた外資についてその制限を大幅に緩和しているのが特徴であり、1993年12月の外資法の改正により大幅な外資の参入

が認められることとなった、すなわちこの外資法の改正により、NAFTAにより米加両国に与えられた恩典が、原則として日本を含む他国に開放されることとなった。

1994年12月に発足した現セディージョ政権は、経済政策に関し前政権を踏襲し、民営化路線を継続する方針を明らかにした。この傾向は、1994年12月下旬に起こったペソの切下げに起因する経済危機で加速された。すなわち、この危機を乗切するためメキシコ政府は1995年1月緊急経済対策を発表、その一環として、運輸関係の民営化を繰上げ実施すると発表した。すなわち、国鉄、港湾、空港、有料道路等の民営化を緊急に実施するというものである。これは、政府財政支出を黒字にするために民営化による売却収入を期待するという内容であり、これまでの運営の効率化、インフラの近代化を目標に比べ、後向きのものであるといえよう。現在、これを受け、港湾の民営化、空港の民営化が進められており、99年、国鉄の民営化が終了した。

また、NAFTAに基づき、米墨間のトラック事業の相互乗り入れの自由化が、アメリカの労使問題やメキシコ側の企業規模の脆弱さから実現しておらず、NAFTAの紛争解決パネルでの結論がメキシコ側が勝訴したものの依然解決していない。

②各分野における民営化の状況

ア) 航空・空港

(a) 航空

従来、AEROMEXICO及びMEXICANAの二大国営航空会社による独占的運営が行われていた航空分野においては、この二大航空会社の民営化が行われるとともに、TAESAに代表される低運賃を掲げる新企業が続々と新規参入を果たしてきた。しかし、逆に一方で航空会社間の経営格差が明確になり、MEXICANAは経営危機からライバルであったAEROMEXICOの資本参加を受入れ、1994年末のメキシコ経済危機により、MEXICANA及びAEROMEXICOの経営はさらに悪化し、経営は依然厳しい状況にある。また、多額の債務を抱えていたTAESAは99年11月にミチュアカン州で事故を起こした事を契機に、運航に対する安全性の確保が困難な事からついに倒産した。

近年、国際線における米国企業等外国航空会社との競争が、AEROMEXICOとMEXICANAのメキシコ二大航空会社の経営を悪化させている。さらに、両社のホールディングカンパニーであるCINTRAがメキシコ航空市場の75%以上を独占していることから、メキシコ公正取引委員会はCINTRAに2社（AEROMEXICOとMEXICANA）の保有株式を分割で売却するように命じており、2001年9月11日のニューヨークのテロ事件以前までは米国デルタ航空及びコンチネンタル航空が両社の株式取得に関心を示していた。

(b) 空港への民間資本の導入（詳細は3.(3).②を参照）

現在、メキシコの空港については、メキシコ連邦政府機関であるメキシコ空港公団（Aeropuertos Servicios Auxiliares;ASA）が、建設、運営を担当している。空港に関しても、メキシコは、民間資本の導入による施設、サービスの近代化を進めようとしており、1993年12月メキシコ国際空港において、民間企業により建設、運営される新国際線ターミナルビルが完成した。

また、1995年1月発表された緊急経済対策には、空港分野の民営化の推進が盛り込まれ、1995年12月には『空港法』が制定され、民営化の道が開かれた。この結果、1998年から民営化が開始されている。

将来の需要に問題があるメキシコ国際空港については、長期間新空港建設について検討がなされてきたが、2001年10月フォックス新政権はついに新空港予定地をメキシコ州テスココ市に決定した。

イ) 鉄道

(a) 国鉄の民営化

鉄道は、メキシコ憲法により国家が独占して行う事業とされ、国鉄が一元的に整備、運営を行ってきた。しかし、その非効率性及び近代化の遅れから、従来より政府は民営化について検討してきている。しかし、労働組合の強い反対、メキシコ国内に残るナショナリズム等から、前サリーナス政権下でも、部分的な民営化、すなわち機関車の保守工場の民営化等が行われたにすぎなかった。

しかし、セディージョ政権下、発足直後の経済危機を受け、1995年1月の緊急経済対策では国鉄の民営化が明記され、ただちに鉄道の国家独占を定めた憲法第28条が改正され、また、同年5月には『鉄道サービス法』が制定された。これにより、本格的な民営化が行われることとなった。

民営化は、全国を3つの地域（北東部、太平洋北部及び南東部）、メキシコシティのターミナル会社、多くの支線に分割、それぞれを民間企業に運営権を競争入札により譲渡する方法により実施されることとなった。それらのうち、まず北東部を受け持つ「北東鉄道」が入札にかけられ、「メキシコ鉄道交通（Transportacion Ferroviaria Mexicana）」が1996年12月に落札し、翌年1997年6月に同社に引き渡された。続いて、太平洋北部を受け持つ「太平洋北部鉄道」が入札にかけられ、「メキシコ鉄道グループ（Grupo Ferroviario Mexicano）」が1997年6月に落札し、翌年1998年2月に同グループに引き渡された。最後に南東部を受け持つ「南東鉄道」が入札にかけられ、トリバサ・グループ（Grupo Tribasa）を中心とするグループが1998年6月に落札した。

ウ) 自動車運送・道路

(a) 自動車運送

自動車運送分野は、旅客（都市内バス等を除く。）、貨物とも、従来より、原則として民間企業による輸送が行われてきた分野であり、近年の民営化、自由化路線の下、従来通り、民間企業による輸送が行われている。都市間の長距離バス輸送の分野は競争も激しく、バスの近代化等サービス競争が活発に行われている。

(b) 民間資本による高速道路建設

従来、道路の建設は連邦政府および州政府により行われ、高速道路に関しては連邦政府機関である道路・橋梁公団による有料道路方式により整備が行われてきた。前サリーナス政権は全国的高速道路網整備を重要視し、それを民間企業の資本、運営により行う方針をとった。すなわち、民間企業によるBOT（ビルト・オペレート・トランスファー）方式による高速道路の建設・運営方針である。これにより、サリーナス政権下、多くの高速有料道路が開通、営業を開始した。

1995年1月の緊急経済対策により、連邦政府は、現在道路・橋梁公団が保有、運営している路線についても民間に売却することが発表されたが、現在までのところ実施されていない。

その一方で、利用者の伸び悩みのため、BOT方式によって高速道路の建設・運営に当たった企業の経営危機が表面化し、1997年8月にこれらの路線の政府による買い上げ、債務負担が発表され、実行された。

エ) 海運・港湾

(a) 海運

従来メキシコ海運船隊は、その大半がメキシコ石油公社（PEMEX）及びTMM（Transportacion Maritimo Mexicano）の二大官営企業に属していた（PEMEXは自家用のタンカーが殆どであり、実質的な海運業は事実上TMM1社の独占状態）。その後民営化されたTMMは現在もメキシコ海運業をほぼ独占する大企業である。しかし、メキシコは内航海運を外国企業に開放する政策をとる珍しい国であり、内航海運におけるTMMを始めとするメキシコ海運会社のシェアは約70%で、残りの約30%は外国船社によって運ばれている。また、外航輸送に至ってはメキシコ海運会社のシェアはわずか2.5%に過ぎない。このため、メキシコ海運会社への資産税減免等の助成策を導入することにより、国内船隊を強化することが検討されている。

(b) 港湾の地方分権化、民営化

メキシコの港湾については、従来、通信・運輸省に属するメキシコ港湾庁 (Puertos Mexicanos)が、全国の港湾の整備、管理、運営と、港湾に関するほとんどの事業を直轄で実施してきた。しかし、1993年7月メキシコ政府は、サリーナス政権の下、港湾の分権化と民営化を2本の柱とする、新港湾法 (Lay de Puertos)を制定し、港湾政策を大きく転換した。

その新港湾法によれば、通信・運輸省(SCT)は引続き、全国の港湾の整備、管理、運営に関する総合調整機能を果たすが、各港毎に、いわゆるポート・オーソリティーに相当する総合港湾管理庁 (Administraciones Portuarias Integrales;API)が設立されることとなった。このAPIが、各港の詳細な港湾計画の策定を行うとともに、港湾タリフ等の収入を基に独立採算で港湾施設の建設、維持、管理、運営を行う。1993年10月15日、チアパス州のマデロ港において最初のAPIが設立され、その後、順次、各港においてAPIが設立された。

メキシコ政府は、株式売却によりAPIそのものの民営化を目標としているが、港湾経営の低収益性から、興味を示す民間企業は少なく、まず、第一段階として、コンテナバース等のみを切り離して民間企業に売却する（長期占有権を与える）こととしている。これを受け、ベラクルス等4港のコンテナバースの民間企業への売却（1995年1月の緊急経済対策）を皮切りに、一部の地方港を除き全て売却し、それぞれ、メキシコ企業が外国企業と提携するなどして落札した。また、アカプルコについては、API自体の民営化に成功し、TMMが落札した。

オ) 都市交通

メキシコシティの都市内交通は、公営の地下鉄、R-100と呼ばれる公営バス、トロリーバス、軽快電車、民営の小型バス及びタクシーから構成される。メキシコ連邦区は交通混雑緩和のために高架方式による鉄道（トレン・エレバドと呼ばれている。）整備を計画したが、これには、高速道路等と同様BOT方式がとられることとなった。1993年末に行われた入札の結果、メキシコのゼネコンおよびカナダの車両メーカー（ボンバルディー社）を中心とするグループが落札した。しかし、環境悪化を懸念する住民の反対運動により計画は中断したままである。

R-100については1995年に法的倒産という措置がとられた。連邦区は、R-100を解体し、民間企業に運行権を譲渡した。

カ) 観光

観光の分野は従来より民間資本による整備、運営が行われており、外国資本に対する制約も無い。従来、観光振興基金(FONATUR)により実施された大規模プロジェクト開発では、FONATUR自ら空港、道路等のインフラ整備を行ってきたが、現在では、民間資本を中心とした拠点開発へと方針が転換され、既存のインフラ整備が進んだ地域において民間企業との合弁事業により観光開発を行っている。

③運輸政策とNAFTA、外資法改正

1994年1月より、メキシコ、米国、カナダの三か国間で北米自由貿易協定（NAFTA）が発効した。その結果、運輸の分野についても相互の参入規制の緩和等の措置がとられることとなった。このNAFTAによる合意事項の国内法整備の一貫として、1993年12月、運輸分野も含めたメキシコ産業への外資の参入を規制してきた外資法が改正された。これにより、NAFTAで米国、カナダ企業へ開放された事項（出資に関する事項）については、基本的には、日本を含む他の諸国へも開放されることとなった。ここでは、NAFTA及びそれに伴う外資法の改正がメキシコの運輸産業に与える影響について整理した。なお、観光に関しては従来より外資に対し開放されており、NAFTA交渉では議題となっていない。

ア) 航空・空港

(a) 航空

従来、メキシコの航空企業（国内航空サービスを行うまたはメキシコ企業として航空協定上の権益を行使する企業）に対する外資の参入は原則として認められていなかったが、NAFTAにより米、カナダ企業による25%までの資本参加、また新外資法によりすべての国を対象に25%までの外資参入が認められることとなった。

現在の米墨間の航空協定によれば、米国の航空会社のメキシコ乗入れに関して、メキシコシティを除く都市について1都市当たり2社が便数の制限無く乗入れが可能とかなり自由な権利を入手しており、積極的にメキシコ企業と提携するメリットは少ないものと考えられること、また米国航空会社の多くが赤字に悩んでいることから、現在のところ、米国および欧州諸国等の航空企業によるメキシコ航空企業への資本参加等の具体的な資本関係樹立の動きは無い。

また、NAFTAでは、飛行訓練等の特殊航空サービスについては、米国、カナダ企業によるメキシコ国内でのサービス提供が、段階的に認められることとなっている。これらの分野は、特に米、カナダの企業が得意とする分野だけに、もしメキシコに参入すれば、ある程度のシェアは確保できると思われるが、マーケットとしての魅力については未知数である。

(b) 空港

空港の管制等は国家独占とされるものの、その他については外資の参入を認めている。1993年の外資法改正によって、空港の運用、サービス提供は100%の外資参入（うち空港ターミナル管理サービスについては外資委員会の承認が必要）が認められ、次いで1995年12月制定の空港法によって空港の管理、運営、建設についても49%まで外資の参入を認め、更に1996年12月の外資法の再改正によって、外資委員会の承認が得られれば49%を超えて外資が参入してよいこととなった。この結果、地域会社「南東空港」（株式の15%）について、コペンハーゲン空港（デンマーク）（株式の25.5%）、シントラ（スペイン）（株式の24.5%）及びG T Mグループ（フランス）（株式の24.5%）並びにメキシコの建設会社トリバサ（株式の25.5%）との合弁会社が落札した。その後、「太平洋空港」、「北空港」が入札にかけられた。

イ) 鉄道

NAFTA交渉では、メキシコは鉄道に関して引続き国家独占による運営の継続を主張、米、カナダに認めさせた。しかし、メキシコ国鉄の再建はメキシコ政府の大きな課題となっており、技術、資本面で外国企業の参加が不可欠であることから、1993年、メキシコ政府は、国鉄の根幹部分（貨物）については国家独占とするものの、旅客列車運営、線路保守等の分野については積極的に外資の参加を図ることとし、外資法の改正を行った。すなわち、新外資法では、旅客サービス、線路保守、特別列車、修理工場等については、49%までの外資の参入が認められることとなった。その結果、1993年12月に行われた修理工場の民営化の入札には、米国、フランス、スペイン等の企業がメキシコ企業と組んで応札している。

しかし、外資の参加をさらに促進する必要から、1995年、根幹部分（貨物）も含めて全ての事業について49%まで外資の参入を認めることとし、同年5月に制定された「鉄道サービス法」にそれを明記し、次いで翌

年1996年12月に外資法が再度改正され、外資委員会の承認が得られれば49%を超えて外資が参入してよいこととなった。

これらを受け、貨物輸送を営む「北東鉄道」についてはアメリカのカンザスシティー・サザン鉄道が株の49%保有するメキシコとの合弁会社が落札し、「太平洋北部鉄道」についても同様にアメリカのユニオン・パシフィック鉄道が株の13%保有するメキシコとの合弁会社が落札し、さらに「南東鉄道」については米国デンバーに基盤を持つ鉄道会社のOmniTraxが株式の5%を保有するメキシコとの合弁会社が落札した。

ウ) 自動車運送・道路

(a) 運送事業

従来、メキシコ企業に留保されていた自動車貨物、旅客輸送について、NAFTAにより米国、カナダ企業に対し、チャーター、観光サービスおよび国際貨物輸送について段階的に解放されることとなった。メキシコの観光産業はこのチャーター、観光旅客サービスの開放措置が、米国、カナダ観光客のメキシコへの流入を加速するものとして歓迎している。国際貨物輸送に関しては、従来、米墨国境を越えるトラック輸送は、国境で全ての貨物を米国のトラックからメキシコのトラックで積替えるという極めて非効率な作業を余儀無くされていたが、この措置により、その積替えが不要となる。とくに、現在米国から部品を搬入し完成品を再び米国に輸出しているいわゆるマキラドーラ企業にとってこのメリットは大きい。ただし、両国間でトレーラーの規格が異なる（墨側のトレーラー規格が米国のそれよりも小さい）問題があり、規格の統一について3か国で協議が続けられているが完全には解決していない。

メキシコ企業への資本参加についても、国際旅客、国際貨物、国内貨物の分野について段階的に外資（全ての国を対象）の参加が認められることとなった。しかし、運送事業者は運送行為を行う場合に通常保険を掛けるが、メキシコ国内の保険料が非常に高いこと等から（盗難、事故等の発生率の高さによる）、国境周辺の州を除くメキシコ国内における営業には、米国、カナダ企業は興味を示さないのでは無いと言われていた。

なお、この国際貨物輸送については、1995年12月より国境州との間で実施されることで合意されていたが、1995年12月米国が突然本条項の適用の延期を発表、米墨間でNAFTAの紛争パネル等において協議されメキシコ側主張が受け入れられ、国境開放が見とめられたが、米国での労使問題やメキシコ企業の企業競争力の強化等が以前解決しておらず、現段階(2001年12月)においてもまだ実施されていない。

(b) 道路

従来より、BOT（ビルト・オペレート・トランスファー）方式による高速道路建設、運営に関しては、外資委員会の承認を得て、100%までの外資参入が認められていたため、NAFTAでも議論の対象となっていない。ただし、現在までのところ、メキシコ企業が中心となってBOT方式による高速道路の建設、運営が図られており、米国企業を初め外資参入の実績は無い。

エ) 海運・港湾

(a) 海運

メキシコは従来より内航海運を外国海運会社に開放している、国際的にも数少ない国の一つである。したがって、NAFTAの交渉の場で逆にメキシコが米国に開放を迫った数少ない分野の一つであった。

メキシコ海運企業への外国企業の出資問題に関しては、外資法により、内航海運に関してメキシコ海運企業への外国企業の出資が49%まで認められることとなった（海運企業の経営体質強化の観点からと思われる）。

(b) 港湾

NAFTA交渉では、港湾管理に関し国家管理という原則が貫かれた。しかし、その後のメキシコ政府の港湾の地方分権化、民営化方針により、各港毎に港湾を管理する新組織（総合港湾庁；API）が設置され、この

新組織及びその他の港湾サービスへの外資参入を積極的に認めることとなった。すなわち、API本体には49%まで外資の参入が可能となった他、曳航等のサービスは、外資委員会の承認により100%までの外資の参入が認められた他、荷役については外資法上の規制が無く、この措置によって例えば外国企業がAPIの行うコンセッション（権利入札）に参加し、メキシコの港湾区域内に専用埠頭を建設し運営を行うことが可能となった。

3. メキシコの航空・空港

(1) 概要

①航空

メキシコにおける最初の航空会社の設立は、1924年の民間航空会社MEXICANA(メヒカーナ)の設立に遡る。中南米地域ではコロンビアのSCATDAの設立に次ぐものであった。現在、MEXICANAと並ぶ主要航空会社であるAEROMEXICO(アエロメヒコ)の起源は1934年である。1910年の革命以降、メキシコ政府は主要産業の国有化等国家社会主義的色彩の濃い政策を強力に押し進めていたが(ラサロ・カルデナス大統領は1938年には外資に支配されていた石油を国有化した。)、航空会社についても国有化政策が進められ、1959年6月AEROMEXICOは完全国有化された。また、政府はMEXICANAについても株式保有による経営への介入を意図し、1982年には株式の過半数を政府が保有するに至り、国営二大航空会社時代が続いた。

しかし、1988年4月通信・運輸省は航空分野への民間活力の導入へ政策転換を行った。すなわち、国営の二大航空会社についてもAEROMEXICOが完全民営化された他、MEXICANAについても大半の株式を民間に売却するなど、民営化が図られた。その後、Aerocalifornia等の地域航空会社が次々と設立された他、TAESA等の新興航空会社が成長した。

しかしながら、テキーラショックにより、1995年、メキシコ2大航空会社であったAEROMEXICO及びMEXICANAは、ペソ通過の下落、高金利及び景気減速により破産状態に至った。そのため政府は2社の債務を整理すべくホールディングカンパニーとしてCINTRA設立し、現在、このCINTRAが2社の株を独占している。

セディージョ前政権下でのメキシコ経済の順調な成長に伴い、これら2社の利用実績もテキーラショック以前の94年レベルまで回復して来たが、国際線における米国企業等外国航空会社との競争は、二大航空会社の経営を悪化させている。また、CINTRAがメキシコ航空市場の75%以上を独占していることから、メキシコ公正取引委員会はCINTRAに2社(AEROMEXICOとMEXICANA)の保有株式を分割で売却するように命じており、2001年9月11日のニューヨークのテロ事件以前までは米国デルタ航空及びコンチネンタル航空が両社の株式取得に関心を示していた。

航空輸送の状況を見ると、国際、国内旅客、貨物とも1970年代の高度経済成長に伴い順調にその需要を延ばしてきた。しかし、1980年代の経済の混乱により、国内航空旅客数が一転減少を記録した。経済の立直りとともに1990年台には順調な伸びを記録、1994年には、国内貨物を除き過去最高を記録するに至った。しかし、再度1994年12月の経済危機により1995年の旅客輸送量は激減した。その後、セディージョ前政権による順調な経済成長により1999年には94年レベルを回復している。

②空港

00年末現在、メキシコには、61の国際空港および23の国内空港、計84の空港が建設、運営されている。84の空港のうち24空港は空港公団(Aeropuertos y Servicios Auxiliales;ASA)が建設、管理、運営を行っており、その他の60空港は3社のグループ会社、州政府、地方自治体及び軍により管理されている。その他に、小型機が発着可能な飛行場は全土に1,225存在する。主要な空港としては、メキシコシティ、グアダハラ、モンテレーの各都市の他、リゾート地の空港としてカンクン、アカプルコがある。空港公団(ASA)は、従来、州政府または民間によって独自に行われていた空港整備を、連邦政府の手により一元化し、計画的、統一的に行うことを目的として、1965年連邦政府機関として設立された。空港公団の業務はメキシコシティを始めとする全国の空港(滑走路、エプロン、ターミナルビル等)の建設、管理、運営を行う他、航空機への給油等空港に関連する諸活動をおこなっており、95年の空港民営化推進策以降、当初所有していた58空港は順次売却され現在では13の国際空港と11の国内空港を所有している。

③路線網

全国の84空港間に、首都であるメキシコシティを中心にAEROMEXICO、MEXICANAの二大国内会社及びその関連会社、その他の独立系航空会社により国内路線網が展開されている。また、61の国際空港から米国を初めとする諸外国に国際航空路線が展開されている。特に、首都であるメキシコシティ空港からは欧州、中南米及びアジアへの長距離国際航空路線も展開されている。メキシコの国際航空路線の特徴はやはり米国との結び付きである。メキシコシティ以外の地方都市及びリゾート都市からも米国の各都市へのネットワークが展開されている*1ことから国際空港の数が61と多い。また、リゾート空港を中心に、チャーター便の運行が多いのもその特徴として上げられる。

*1 メキシコ航空当局によれば、米墨間の航空協定により、米国の航空会社はメキシコの1都市に2社まで、輸送力の制限無しに乗入れることができる（メキシコシティを除く。）。

④輸送実績

航空輸送の状況をみると、国際、国内旅客、貨物とも1970年代の高度経済成長に伴い順調にその需要を延ばしてきた。しかし、1980年代の経済の混乱、特に1980年台後半の対外債務危機の影響（超インフレ、ペソ下落等）を直接受け、特に国内航空旅客数については、1985年をピークに1988年には実に約40%もの減少を記録した。サリーナス政権下の経済の立直りとともにようやく回復、1990年台前半は順調な伸びを記録、1994年には1,840万人と過去最高を記録するに至った。しかし、1994年12月の経済危機の影響を受け、国内線旅客数は再び1995年には約20%の減少を記録したものの、1999年には94年と同レベルにまで回復した。一方、国際線旅客数については、1990年台は順調に増加し、1994年の経済危機の際にも、ペソ安のため外国人旅行者が増えたため、国内線旅客とは対照的に、悪影響を最小限にして増え続けてきた。ただし、2001年9月11日に発生したニューヨークテロ事件が原因で、2001年第4四半期は20から40%の減少も予想されている。貨物についても、旅客とほぼ同様の成長傾向をたどっており、国際・国内貨物の共に増加が著しい（約5年間で7割増）。

中長期的には、NAFTA及びヨーロッパの自由貿易協定の発効、中南米諸国との自由貿易協定の締結、外資の導入促進策を受け、航空輸送量は国際、国内とも順調に伸びることが予想されている。

(2) 航空・空港に関する法制度

かつては1940年に制定された通信・運輸一般法（Ley de Vias Generales de Comunicacion）に規定されていたが、1995年に相次いで航空法（Ley de Aviacion Civil）、空港法（Ley de Aeropuertos）が制定され、参入等の手続きが明確化された。

航空法によると、事業に参入するためには、以下の許認可が必要となる（主要なもののみ）。

- 国内定期航空運送事業　・・・　免許（concesion）*2
- 国内不定期航空運送事業　・・・　許可（permiso）*2
- 国際定期航空運送事業　・・・　許可（permiso）
- 国際不定期航空運送事業　・・・　許可（permiso）

一方、空港法によると、空港を営むためには免許（concesion）が必要となる。

*2 免許（concesion）と許可（permiso）について（以下、全てのモードについて共通する）

concesion、permisoについては、それぞれ「免許」、「許可」と訳した。permisoは日本の「許可」に概念に近いものの、concesionは日本の「免許」と若干異なる。concesionは、西和辞典によると「（政府の与える）権利、利権、開発（採掘）権」という意味を持っており、メキシコ政府によると「政府が所有するものを民間に使用させるときの許認可」である。したがって、日本の「免許」の概念に比較的近いと、とりあえず「免許」と訳したが、日本の「国有財産の売却」により近い概念である（したがって、政府がconcesionを与える前には競争入札を実施し、その結果落札企業が有った場合のみconcesionを与えている。そし

て、例えば鉄道会社にconcesionを与えることによって政府は莫大な利潤を得た。）。なお、「免許」といった場合、スペイン語ではlicencia（リセンシア）という単語が使用されており、例えば「運転免許証」を訳す場合にはこの用語が用いられている。

(3) 政府の政策および最近の動向

①航空

サリーナス元政権で、従来の国営航空会社による管理された航空政策を、国営航空会社を民営化するとともに、新規参入を促すとともに、運賃制度を弾力化する等の政策へとドラスティックに転換した。その結果、TAESA社を初め、新規航空会社が参入、実質的な国内航空運賃の低下等をもたらし、その国内線旅客数は順調に増加してきた。

また、新外資法等により、国内航空会社への外資の参入（25%まで）を認め、この分野においても開放の姿勢を示したところである。

現在、メキシコの航空会社は、幹線5、地域航空11社の計16社（2001年11月末現在）である。また外国の定期航空会社36社（同）がメキシコ国内に乗り入れている。

かつての国営企業AEROMEXICO及び一時政府が過半数の株式を所有していたMEXICANAの二大航空会社が民営化された現在も、依然メキシコの二大航空会社の地位にある。この2社が国内線に占めるシェアはそれぞれ40%、37%(1999年)に達する。また、この2社はローカル線を運航する航空会社としてそれぞれAEROCARIBE、AEROCOZUMEL（MEXICANA系）、AEROLITRO（AEROMEXICO系）等の各社を傘下に収める、地方都市間にも自社ネットワークの一部として（コードシェアリング）展開してきた。

しかしながら、国内、国際旅客数の増加にもかかわらず、国内航空路線における運賃競争、国際路線における米国等外国航空会社との運賃競争に直面、AEROMEXICO、MEXICANAの二大航空会社は、経営が急速に悪化した。1994年末のペソ切下げをきっかけとした経済危機の結果、機材費用等ドル建てコストの増加、国内利用客数の減少等により、両社は経営危機に陥った。

1995年8月、両社の債権者である銀行グループは両社への債権を、証券化することで合意、倒産の危機は一応免れた。その後、銀行グループ及び政府は、両社及びそれらの子会社の航空会社（AEROCARIBE、AEROCOZUMEL（MEXICANA系）、AEROLITORAL、AEROPERU、AEROMEXPRESS（貨物）（AEROMEXICO系））の株を所有する持株会社（CINTRA）を組織した（1996年6月）。現在、この持株会社（CINTRA（Corporacion Internacional de Transporte Aereo））は、合計すると、170機以上の飛行機を保有し、100以上の都市を結ぶメキシコ最大の「航空会社」となっている。連邦政府はその持株会社の10%の株を保有しており、また、政府系の銀行（NAFIN（国立開発銀行）と不良債権を買い取ることを目的とする政府機関（FOBAPROA（預金保護基金））も株を保有しており（それぞれ約5%、35%）、政府全体で持株会社の5割を占めている。利用客数で見ると全体の75%以上のシェアを独占しており、2001年にメキシコ公正取引委員会は、CINTRAに2社の保有株式を売却するように命じ、2001年9月11日のニューヨークのテロ事件以前までは、米国デルタ航空及びコンチネンタル航空が両者の株式取得に関心を示していた。また、テロ事件以降、メキシコ航空業界でも利用者数の激減等により経営が急速に悪化しており、各社で人員整理が始まるとともに政府も救済策を検討している。

また、サリーナス政権時代、メキシコ政府の航空民営化等の方針の下、TAESA、AVIACSA等複数の独立系企業が設立され、二大航空会社の独占に風穴を開け、一時期急速にその勢力を拡大した。特に、TAESA社は、リース方式により最新機材を導入し、チャーター便の運航により急速に路線を拡大し94年には、国内線におけるシェアが13%に達した。国際線についても、欧州を中心に既に多くのチャーター便の実績を有し、定期便についても急成長した。その特徴は、乗務員組合が無い等低コスト体質を利用した徹底した低価格戦略にあった。

しかしながら、急成長したTAESAについても、94年のテキサスショックに加え外国企業とのコスト競争等の理由から利用客が激減し（シェアは7%（1996年））、1997年に経営危機に陥り、外国資本の参加によって、かろうじて経営を維持している状況にあったが、1999年11月に発生した墜落事故により、墨運輸省から営業停止命令が出され2000年にはついに倒産した。

なお、AEROMEXICOはアメリカのデルタ航空と提携し、MEXICANAはSTAR ALLIANCEに参加しており、それぞれ両者の間でコードシェアリングを実施している。

②空港

メキシコ通信・運輸省（SCT）の監督下、連邦政府機関である空港公団（ASA）が全国24空港の運営を行っている。主たる財源は、空港利用料収入及び政府からの補助金である。現在民間資金の導入方策を展開しておりASAの投資予算は削減されている。

サリーナス政権下では、交通分野の近代化、効率化を重要施策のひとつとして重要視、その一環として、交通インフラ整備への民間活力の導入を積極的に進めてきた。従来、政府機関である空港公団（ASA）により一元的に整備、運営が行われてきた空港についても、旅客ターミナルビルに対する民間資本の導入策が進められてきた。その一例が、1993年12月に開業したメキシコシティ空港新国際線ターミナルビルである。旧ターミナルビルは、近年の旅客数の伸びが大きくターミナルビルが狭隘化したことから、ASAは、旧ターミナルビルに隣接する地域に、新国際線ターミナルビルを新設、外国航空会社による国際線を移転させることとした。その際、ASAは新ターミナルビルの建設を民間資本によるBOT（ビルト・オペレート・トランスファー）方式で行うこととし、競争入札の結果民間企業のハッキムグループ（Grupo Hakim）が落札した。ハッキムグループは、自己資金を投入して新ターミナルビルを建設後18年間にわたり運営を行い、航空会社およびテナント企業等からの賃貸収入により自己資金を回収し、その後空港公団にビルを譲渡することとなっている。

新外資法ではターミナルビル整備等に外資の参入が認められることとなっている。すなわち、空港ターミナルビルの建設、運営に関しては、49%までは無条件に、また外資委員会の許可により100%まで、外資の参入が認められる。しかし、メキシコシティのケースではメキシコ企業単独で実施された。

首都圏については、将来の需要増と現空港の能力の限界を見越して、新空港計画が検討されている。多くの候補の中から、メキシコ州のテスココ又はイダルゴ州サポランが有力な候補地として浮上し長い時間をかけて検討されてきた。前者の計画は、滑走路6本を有する年開108万回のオペレーションと9千万人の利用客に対応する計画であり、空港管制上現在のメキシコシティ空港は閉鎖されるものである。後者の計画は、現在のメキシコシティ空港に加え新たに4本の滑走路を有する空港をサポランに建設し、2つの空港をあわせ96万回のオペレーションと8千万人の利用客に対応する計画であったが、前者が経済性に優れていること、後者の計画の新空港は首都圏から70km以上も離れ利用者の利便性に劣っていること等から政府は、2001年10月に新空港建設をテスココ市に決定し、遅くとも2003年には着工5年間で完成を目指すと発表した。しかしながら、新空港の建設予定地であるテスココも環境問題を抱えており、今後の進捗は困難が予想されている。新空港は民間資本主体で整備する構想であり、空港アクセスを含め約28億ドルの建設費が必要であり、メキシコの建設企業に加え、ブリティッシュ空港、フランクフルト空港等が参加に関心を示している

1995年に発表された緊急経済対策に空港民営化の推進が盛り込まれ、同年12月に「空港法」が制定された。これに基づき、まず、南東部を受け持つ地域会社「南東空港」について他の3社に先立って1998年6月に入札を行ったところ（株式の15%）、Basálticos y Derivados SA de CV（メキシコ第二の建設会社）を中心とするグループが落札した。このグループは、トリバサ以外に、コペンハーゲン空港（Copenhagen Airport A/S）（デンマーク）、シントラ（Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte）（スペイン）

及びGTMグループ（Grupe GTM）（フランス）から構成され、それぞれ出資割合は25.5%、25.5%、24.5%、24.5%となっている。同グループは、11億6508万ペソで落札した。この結果、同グループには、15%の株式、5%の株式を追加で買い取る権利（この権利を行使した場合は20%まで株式を保有することとなる）及び50年間の「南東空港」に属する空港の運営権が賦与された。通信・運輸省によると、「南東空港」は、11億6508万ペソ支払い後も、その売り上げの5%及び税金を政府に支払うこととなる。残りの85%の株式は、市場の動向を見ながら、内外の株式市場で売りに出されることとなっている。

「南東航空」に続き「太平洋空港」が1999年2月に入札にかけられGrupo Empresarial Ángeles SA de CV(メキシコ)、Inversora del Noroeste SA de CV(メキシコ)、Aena, Servicios Aeronáuticos SA(スペイン)、Grupo Dragados SA(スペイン)で構成されるグループが24億5340万ペソで落札した。

さらに、1999年12月には「北東空港」が入札にかけられ、ICA SA de CV(メキシコ)、Aéroports de Paris(フランス)、Société D'Entreprises-SGE(フランス)で構成されるグループが8640億5559万ペソで落札した。

それぞれのグループが所有している空港は以下の通り。

○Pacífico（太平洋） グアダハラ及び11空港

プエルトバジャルタ、サンホセデルカボ、モレリア、ラパス、ロスモチス、マンサニージョ、ティファナビオ、エルモシージョ、アグアスカリエンテス、メヒカリ

○Centro-Norte（北部） モンテレー及び12空港

アカプルコ、シワタネホ、クリアカン、チワワ、ドゥランゴ、タンピコ、マサトラン、サカテカス、シウダーフアレス、サンルイスポトシ、トレオン、レイノサ

○Sureste（南東部） カンクン及び8空港

コスメル、ビジャエルモサ、ウアトゥルコ、タパチュラ、メリダ、オアハカ、ミナティトランベラクルス

③日本との関係

現在、日墨間には、1972年に締結された航空協定に基づき、日本航空が週2便、B747型機により、東京（成田）－バンクーバー－メキシコシティ間に定期直行便の運航を行っている（メキシコ側の航空会社は日本への定期便を運航していない）。1993年11月東京で行なわれた航空当局間協議により、新たにメキシコ航空企業による関西空港乗入れが認められた。当時TAESA社が、B767による乗入れを希望していたこともある。（航空協定上の路線表の改正に至らず。）。

また、2000年3月にメキシコで行われた航空当局間協議により、複数事業者による両国間の乗り入れとコードシェア便の就航について合意がなされ、2001年11月末現在、NCAとANAがコードシェアでのメキシコ乗り入れを希望しており、現在必要な外交手続きを行なっているところである。

(4) 日本の技術協力、資金協力

専門家派遣、研修員受入れの他特に実績無し

表1－1 メキシコ航空旅客、貨物輸送量の推移

年	旅客輸送量 (千人)			貨物輸送量 (千トン)		
	国内	国際	合計	国内	国際	合計
1970	2,274	2,220	4,490	28	29	57
75	6,040	3,595	9,635	53	45	98
80	12,262	6,543	18,805	95	70	165
85	14,484	6,329	20,813	96	71	167
90	11,438	9,011	20,449	63	101	164
91	12,892	9,573	22,465	71	107	178
92	14,281	10,142	24,423	78	124	202
93	14,972	10,180	25,152	74	153	227
94	18,394	10,737	29,131	70	167	237
95	14,857	10,335	25,192	85	167	252
96	14,199	12,294	26,493	94	191	285
97	15,428	13,468	28,896	103	232	335
98	17,046	14,876	30,922	112	276	388
99	18,118	14,833	32,951	125	306	431
00						

＊出典；墨通信・運輸省航空局資料。

＊1998年は速報値

＊1999年は推定値

表1－2 メキシコの主要航空会社

(幹線航空企業)

Aerocalifornia

Aerovías de México

Aviacsa

Mexicana de Aviación

Azteca

(地域航空企業)

Aero Cuahonte

Aerocozumel

Aeroejectivo

Aerolíneas Internacionales

Aerolitoral

Aeromar

Aeronáutica de Cancún

Aero Caribe

Grupo Aéreo Monterrey

Líneas Aéreas Allergo

Servicios de Transporte Aéreo

4. メキシコの鉄道

(1) 概要

①概況

メキシコにおける最初の鉄道は、1873年に開業したメキシコシティー―ベラクルス間である。その後、国内で続々と鉄道が建設されたが、米国経済との密着度を反映して主として南北方向に発達、現在の鉄道路線網の原型は、すでに1930年代には完成した。これらの鉄道は、当初は民営鉄道として建設・運営されていたが、1937年以降漸次、1908年に設立されたメキシコ国鉄（Ferrocarriles Nacional de Mexico; FNM）に合併・吸収されて、地下鉄等都市内鉄道を除き合併・吸収された。

メキシコ国鉄の軌間は、米国と同じ標準軌(1,435mm)であり、両国間で直通運転が実施されているが、南のグアテマラは狭軌(914mm)のため直通運転はできない。

全国に、現在約2.7万km（日本は約2万km）の鉄道網が展開されている。メキシコの国土面積が日本の約5倍強であることを考えると、鉄道網が発達しているとは言い難いが、かつては、旅客、貨物ともに鉄道輸送が陸上輸送の主役であった。

しかし、旅客輸送については、その後の道路の整備とバスの発展、航空輸送の進歩により、鉄道のシェア、旅客数とも激減している。一時、都市間を結ぶ長距離旅客列車の運行によるシェア回復も試みられたが、現在は低所得者層向けにはそぼそと運行されているにすぎず、車両も老朽化している。そのため現在は、米国と同様、貨物中心の運営を行っている。

貨物輸送については輸送トン数で約9%のシェアを有し、引続き陸上輸送において重要な役割を果たしている。しかし、高速道路網の整備が着実に進展しているのに対し、近代化投資の不足もあり、その輸送シェアは減少傾向にある。また、定時性等に観点からその輸送に対する荷主の信頼性も低く、鉄道設備だけでなくサービス水準の改善が必要となっている。そのため、元サリーナス政権は国鉄の民営化を検討してきたが、労働組合の反対等政治的理由により、結局保守工場の民営化等部分的な民営化を実施したにすぎなかった。しかし、1994年末のメキシコ経済危機を乗切するため、前セディージョ政権は国鉄の抜本的民営化を決断、1995年1月には鉄道事業の国家独占を定めた憲法を改正し、民営化を行なった。^{*1}

*1 メキシコの国鉄分割民営化の特徴

鉄道に関する制度改革の結果、メキシコ政府は、国鉄がかつて一元的に運営してきた路線網を以下のように分割し、民間企業に売却した（詳細は(3)参照）。

ア) 幹線路線については3分割して売却（北東部、太平洋北部、南東部）

イ) ローカル路線（支線）はそれぞれ単独で売却

ウ) メキシコシティーのターミナル会社については別途売却

分割民営化第一段として北東部の幹線路線網がアメリカとメキシコの合併企業に既に売却され（1997年6月）、その他の幹線（太平洋北部、南東部）も1998年中には売却された。しかし、以下の点で日本の国鉄の分割民営化と著しく異なっている。

ア) 国鉄の売却といっても、鉄道営業権等の売却（期限付き）に過ぎず、線路等は引き続き国が所有する。

イ) 売却先の企業は完全民間企業

ウ) 鉄道輸送サービスの質が極めて悪いため、現在メキシコ国内を移動する場合鉄道を使用する旅客はほとんど皆無に等しい（メキシコの鉄道事業は貨物分野が中心で、旅客分野では全モード中鉄道の占める割合は年々減少し、現在0.1%にしか過ぎない（自動車が99%））。このため、鉄道旅客事業は特定の観光路線を除き事業として成り立ち得ず、これまでのところ幹線路線について売却を受けた民間企業はほとんど貨物事業に特化している。

②路線網

約2.7万km（幹線；2.1万km、支線等；0.6万km）の路線が全国に展開されている。そのほとんどは標準軌(1,435mm)であり、米国とは直通運転が可能で、米墨国境のMEXICALI、NOGALES、CD JUAREZ(EL PASO)、PIEDRAS NEGRAS、LAREDO、MATA MOROSの6カ所で米国の鉄道と接続している。なお、グアテマラは狭軌(914mm)のため直通運転はできない。幹線ルートは、これらの米墨国境から国土を南北に縦断、中央高原地帯の主要都市を経てメキシコシティーに至りさらにベラクルスまでの区間である。

路線は貨客とも殆どがディーゼル機関車により牽引される方式である。1980年代より日本の技術協力も得て、メキシコ初の電化区間としてメキシコシティー―ケレタロ間約250kmの電化工事（交流単相25KV60Hz）が進められてきたが、財政事情等により途中工事は中断、1994年に一応開業したものの機関車の稼働率等問題が多いと言われている。

③輸送実績

貨物輸送については、1980年代後半のメキシコ債務危機による経済の落込みにより、1980年代前半をピーク（1984年）に減少し続けてきた。メキシコ経済の立直り、コンテナ輸送強化等の要因により、1992年はようやく前年の輸送実績を上回り、1993年、1994年と対前年比増を記録し、1995年には経済危機のため伸び悩んだものの、メキシコのNAFTAへの参加を契機に、輸出入貨物が増大し再び1996年以降少ないながらも順調に増加してきている。

メキシコ政府は高速道路の整備に力を入れており、またNAFTAの発効等により期待される貿易量の拡大も工業製品等が中心と考えられ、前途は厳しいと予想されてきた。このため、国鉄の分割民営化後による、各民間鉄道会社が効率的な経営を行い、また、積極的な投資（特にコンテナ化）を行い一層の近代化を図ることによって、貨物鉄道の復活が期待されている。

なお、近年、米国の鉄道で一般化しているダブルスタック輸送（海上コンテナ2段積み輸送）がメキシコ国鉄にも導入され、主として米国―メキシコ間の国際輸送に利用されている。日本―メキシコ間の貨物の一部についても、ロサンゼルスから米国の鉄道、メキシコ国鉄を経由してメキシコシティーに運ばれている。

旅客輸送については1970年代以降一貫してその輸送量を減らしてきており、1997年の輸送数は約390万人と1970年の約3,700万人に対し、約10分の1と激減している。これは、国鉄の旅客サービスの向上が図られない中、都市間長距離輸送の分野にバスが進出、到達時間、運行頻度、快適性等の面で、国鉄に全く競争力が無いためである。一時、長距離都市間の輸送における新列車運航によるシェア回復も試みられたが、航空機との競争もあり失敗に終り、現在は、貨物輸送に重点を置いているのが実態である。このため、鉄道は一部の観光路線（チワワ・太平洋鉄道（バランカ・デル・コブレ（銅の谷））を通過するメキシコ随一の観光鉄道路線）を除いて、鉄道しか利用できない貧しい層のための交通機関として細々と存続している。

(2) 鉄道に関する法制度

かつては、鉄道事業については、1910年に始まったメキシコ革命の結果、石油等とともに国有化され、憲法で国家によって独占されることが明記され（第28条）、全て国鉄によって明記されていたため、法律（1940年に制定された通信・運輸一般法（Ley de Vias Generales de Comunicacion））に鉄道事業の規制に関する規定が存在しなかった。しかし、1994年末の経済危機を乗り切るため発表された緊急経済対策により、国鉄についても民営化されることが決定され、1995年1月には憲法第28条が改正され、民間資本の参入が可能になり、また、新たに鉄道事業を規制する鉄道サービス法（Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario）が制定され、同法によって規定されることとなった。

鉄道サービス法によると、事業（旅客・貨物）に参入するためには免許（concesion）が必要となる。

(3) 政府の政策および最近の動向

メキシコ国鉄は、石油公社（PEMEX）と並び残された国営企業の代表であったが、国営企業体制で整備、管理、運営が行われてきたため、従来より、その非効率性、近代化の遅れ、信頼性の欠如等の問題点が指摘されていた。

サリーナス前政権は国鉄についても民営化を推進し、メキシコ国鉄全体の抜本的民営化を視野に入れて検討を進めたとされるが、労働組合の反対、メキシコ国内に残るナショナリズム（かつてメキシコの鉄道は英国等の外国資本に支配された歴史を持つ）等主として政治的理由により、結局機関車修理部門等の部分的な民営化にとどまった（1993年12月制定の新外資法でも鉄道については、二次的サービスを除き引続き国家独占とされた。）。

国鉄の保守工場の民営化は、全国を5つの地域に分割それぞれの地域にある保守工場の運営（新規投資を含み）を民間企業グループに委託、その民間工場は国鉄から機関車の保守を請負う方式により実施された。入札は1993年12月に行なわれ、外国企業を中心とする企業グループが落札した（残りの2地域については結局民営化が見送られた）。

○Noreste(San Lui Potosi y Acambaro)―Morrison Knudsen(米国)グループ

○Noreste-Centro-este(Monterrey,Jalapa,Valle de Mexico)――GEC-Alsthom (西) グループ

○Norte-centro(Torreon,Chihuahua)――VMV (米国) グループ

発足早々メキシコ経済危機に直面したセディージョ政権は、1995年1月に緊急経済対策を発表し、運輸部門の民営化による財政支出抑制策を明記、急遽国鉄を全面民営化することが決定された。同年1月には鉄道事業の国家独占を定めた憲法第28条が改正され、1995年5月には国鉄民営化の法的基盤となる「鉄道サービス法」が制定された。

国鉄民営化計画の概要は以下のとおり

ア) 現国鉄の路線を3つの地域鉄道会社およびその他の支線等に分割する。

	Pacifico-Norte	Noreste	Sureste	Lineas Cortas
	(太平洋北)	(北東)	(南東)	(支線)
路線延長(km)	6,200	3,960	2,200	7,950
貨物輸送量 (百万ton/km)	17,200	14,000	3,200	2,900
うち国際	10,600	6,000	2,300	-
うち国内	6,600	8,000	900	2,900

イ) メキシコシティに、ターミナル会社を設置する。この会社はパンタコ貨物駅を運営する(貨物のコントロール等)とともに、将来的にはメキシコシティ近郊の旅客輸送も担うこととなっている。この会社の株は25%ずつ4分割することとなり、3つの地域鉄道会社が自動的に25%、合計75%を取得する。残り25%はメキシコシティ近郊の旅客輸送を行う会社に売却することとなっている。

ウ) 3つの地域幹線鉄道会社、ターミナル会社及び各支線の運営権及び機関車、車両、工場等を競争入札により企業グループに与える。なお、線路は引き続き政府が所有する。

エ) 運営権は最大50年、外資の割合は最大49%を限度とする。

それらのうち、まず北東部を受け持つ「北東鉄道」が入札にかけられ、「メキシコ鉄道交通(Transportacion Ferrov iaria Mexicana:TFM)」(メキシコの海運会社のTMM(Transportacion Maritima Mexicana)(51%)及びアメリカのカンザスシティ・サザン鉄道(49%)の出資)が1996年12月に落札し(約111億ペソ(1,600億円))、翌年1997年6月に同社に引き渡され、同社は、5年以内に8億ドルの投資を行うことを発表した。

続いて、太平洋北部を受け持つ「太平洋北部鉄道」が入札にかけられ、「メキシコ鉄道グループ(Grupo Ferroviario Mexicano:FERROMEX)」(メキシコの鉱山会社のグルボ・メヒコ(Grupo Mexico)(74%)、米国のユニオン・パシフィック鉄道(Union Pacific Railroad)(26%)が1997年6月に落札し(約39億ペソ(590億円))、翌年1998年2月に引き渡された。2001年現在、500台以上の機関車で10,461kmの路線で営業を行なう従業員約7,700名のメキシコ最大の鉄道企業となっており、数少ない旅客鉄道も保有している。

最後の南東部を受け持つ「南東鉄道」については、当初の計画を変更し、南東部の鉄道全てではなく、テワンテペック地峡(メキシコ国内の陸地のうち、太平洋と大西洋(メキシコ湾)の間の距離が最も狭い部分)の鉄道(サリナクルスとコアツァコアルコスの間の303キロの鉄道)を両端の都市の港とパッケージにして国に残すこととなった。それ以外について「南東鉄道」として民営化することとなり、1998年6月にトリバサ・グループ(Grupo Tribasa、メキシコ第二の建設会社)を中心とするグループ(55%をトリバサ・グループが負担、40%をインブルサ・グループ(Grupo Financiero Inbursa、メキシコの金融グループ)が負担、残りの5%を米国デンバーに基盤を持つ鉄道会社のOmniTraxが負担)が落札し(28億9800万ペソ(約460億円))、1998年12月に引き渡された。なお、最後の支払いの時点で、当初南東鉄道の一部となる予定であったマヤ半島の部分の路線については、トリバサ・グループ等が購入しないことを表明したため(その時点まで意思表示を延期することが法的に可能であった)、南東鉄道から外れることとなった。

また、各支線については主要ユーザーである鉱山会社等が興味を示しており、以下の主要な支線が売却されている。

○オヒナガ(Ojonaga)ートポロバンポ(Topolobampo)間(1996年に一度落札に失敗した「チワワ・太平洋鉄道」を含む路線)――上記の「メキシコ鉄道グループ」(2億5579万8850ペソ(約40億円))(太平洋北鉄道と併せて合計41億9470万4174ペソ(約630億円))(1997年6月)

○ティファナ(Tijuana)ーテカテ(Tecate)間(米国のサンジェゴと接続)――「ティファナ通信運輸(Medios de Comunicacion y Transporte de Tijuana)」(7840万ペソ(約10億円))(1997年11月)が落札したが、支払いができず再

度入札にかけられることとなる（1998年8月）。

○コアウイラ（Coahuila）ーデュランゴ（Durango）間ー「北鉄鋼グループ（Grupo Acerero del Norte）及びペニョーレス（Industrias Peñoles）（1億8000万ペソ（約30億円））（1997年11月）

また、旅客輸送業務については、民営化された路線と落札したグループは以下のとおり。

○メキシコ（México）ーアピサコ（Apizaco）：FERROSUR

○テウアカン（Teuacán）ーオアハカ（Oaxaca）：FERROSUR

○テノシク（Tenosique）ーコアツァコアルコス（Coatzacoalcos）ーイステペック（Istepec）ータパチュラ（Tapachula）：Chiapas Mayab

○メキシコ（México）ーケレタロー（Querétaro）：TFM

○チワワ（Chihuahua）ーロスモチス（Los Mochis）：FERROMEX

○グアダラハラ（Guadalajara）ーテキーラ（Tequila）

なお、民営化によって得られた資金は、国鉄職員の年金と道路整備に用いられることになっている。

（4）産業の状況

メキシコの鉄道は当初は民営鉄道として建設・運営されていたが、1937年以降漸次、1908年に設立されたメキシコ国鉄（FNM）に合併・吸収されて、地下鉄等都市内鉄道を除きそのほとんどがメキシコ国鉄に統合された。したがって、メキシコ通信・運輸省の監督下、国有企業であるメキシコ国鉄により、全国一元化された鉄道の建設、管理、運営が行なわれてきた。しかし、上述のとおり、1995年1月には、憲法が改正され国鉄民営化が実施されることとなり、現在順次民営化が進められている。

民営化後のメキシコ鉄道交通（TFM）及びメキシコ鉄道グループ（FERROMEX）は、貨物会社に特化して営業を行っている。両社とも、積極的に鉄道の近代化に向けた投資（機関車、線路及び鉄道関連設備の更新）を行い、また、行う予定である。民営化で先行したメキシコ鉄道交通（TFM）は、既に1997年に線路の近代化に7700万ドルを投資し、貨物の輸送に要する時間を17%短縮したと発表している。同社は、引き続き1998年に4億4500万ドルの投資を行って、インフラの近代化と機関車の更新を行うことを予定し、5億ドルを超える売上高を予測している。他方、メキシコ鉄道グループ（FERROMEX）も、線路等の近代化のために、1998年に1億5600万ドルの投資を予定している。

（5）日本の技術協力、資金協力

従来より、日本は鉄道分野の先進技術を活かし、積極的にメキシコの鉄道近代化に対する技術支援を行ってきたが、JICAの開発調査「ベラクルスーメキシコシティー間電化計画」がメキシコ側の事情により中止に追込まれ、その後中断状態にある。

ア）技術協力

（a）JICA開発調査

◎『近郊鉄道計画』（1979年）

メキシコシティーーケレタロ間（244km）、ケレタローイラプアト（95km）間の電化計画に関し、電力の問題を初めとして施設計画等技術的事項及び財政、運営等のソフトの分野について指導、助言を行った。

◎『幹線鉄道電化計画』（1980年）

『近郊鉄道計画』と同様の区間について、メキシコ政府は、フランスのコンサルタント会社に詳細設計調査と入札書の作成等の契約を結んだ。本調査は、この詳細設計の技術基準、仕様書、応札書類等に対し技術上の助言・指導を行った。

→1981年、電化工事は着工されたが、1980年代のメキシコ経済危機の影響で工事は中断、その後1990年代に入り工事が再開され、1994年に開業した。

◎『グアナファト州高速鉄道開発計画』（1982～83年）

グアナファト州バヒオ工業回廊沿いの、Apaseo el GrandeとSan Franciscodel Rincon間約 170kmに、旅客専用鉄道を

施設する計画のF/SS調査を行った。

→本プロジェクトの推進者であったグアナファト州知事が交替し、ブレーンも交替したことから本プロジェクトは棚上げされた。その後、高速道路計画も進展していることから本プロジェクトの復活は難しい。

◎『国鉄電化計画』（1991年）

メキシコシティー－ベラクルス間の電化計画に関するM/P,F/S調査

→本格調査を実施中（第1回国内作業終了後）国鉄総裁が交替、メキシコシティー－ベラクルス間の電化計画の凍結を発表、本格調査は中止に迫られた。

（注）『市内通勤鉄道計画』（1977年）は都市交通で整理している。

イ）資金協力（円借款）

◎国鉄機関車修復（リハビリ）計画Ⅰ（1991年）

国鉄の機関車60両のリハビリ用資機材を購入し、メキシコ国鉄内工場で修復するプロジェクトであり、1991年に予定どおり終了している。

◎国鉄機関車修復（リハビリ）計画Ⅱ（1992年）

国鉄機関車修復計画Ⅰと同様に、71両の機関車のリハビリを行うプロジェクトである。国鉄の工場が民営化されることとなった等の理由により本プロジェクトの実施は延期されており（実施期限が2年間延長）、そのうちに国鉄の民営化が進んだため、結局国鉄は借りることなく同計画は自然消滅した。

表２－１ メキシコにおける鉄道路線網及び鉄道輸送実績

年	インフラ投資 (百万ペソ)			路線長 (km)				輸送実績 (旅客・貨物)				貨物輸送実績 (千トン)		
								旅客(人)		貨物(トン)		国内 貨物	輸入 貨物	輸出 貨物
	合計	公共	民間	合計	幹線	支線	私線	千人	人* 百万	千ト	ト* 百万			
1980	13	13		25510	20011	4174	1325	23685	5296	69077	41323			
1985	82	82		25908	19958	4516	1434	23311	6014	73091	45307			
1990	754	754		26361	20351	4537	1473	17149	5336	50960	36417	34734	11848	4378
1991	1020	1020		26334	20324	4537	1473	14901	4686	46405	32698	32008	10854	3543
1992	829	829		26445	20445	4460	1540	14740	4794	48705	34197	31519	13348	3838
1993	1257	1257		26445	20445	4460	1540	10878	3219	50377	35672	32382	13194	4801
1994	1082	1082		26477	20477	4460	1540	7189	1855	52052	37314	32431	14757	4864
1995	1414	1414		26612	20687	4380	1545	6678	1899	52480	37613	30741	14738	7001
1996	1519	1519		26622	20687	4380	1555	6727	1799	58831	41723	30181	19520	9130
1997	2099	1398	701	26622	20687	4380	1555	5092	1508	61666	42244	35446	18017	8203
1998	2884	538	2347	26622	20687	4380	1555	1576	460	75914	46873	41758	24674	9482
1999	3884	77	3807	26622	20687	4380	1555	801	254	77062	47274	39833	27999	9230
2000	3745	51	3694	26655	20687	4413	1555	334	82	77164	48333	36171	31495	9498

注) 2000年は速報値

出典) 2001年大統領教書(資料編)

表２－２ メキシコ鉄道品目別輸送量及びシェア(1999年)(千トン)

鉄鋼	2,830	(4)
農産物	21,574	(27)
コンテナ	2,300	(3)
セメント	12,432	(15)
石油製品	7,711	(10)
紙製品	3,025	(4)
重工業品	29,328	(36)
その他	1,220	(2)
合計	80,420	(100)

* 出典；第四次大統領教書資料編(1999年9月)

5. メキシコの自動車運送・道路

(1) 概要

①概況

2001年現在、メキシコは33万3千kmの道路網を有している。道路の管理主体別では、連邦道が約5万km、州道が6万6千km、その他地方自治体等によるものが約22万1千kmとなっている（なお、国土がメキシコの5分の1である日本の道路延長は約112万km、内舗装道路延長が79万km）。

全国的高速道路網の整備は、現在メキシコ政府が最も力を入れている分野のひとつであり、主として民間資本のBOT方式による有料高速道路の建設が行われている。

自動車による旅客、貨物輸送ともメキシコの最も重要な交通機関となっており、そのシェアはそれぞれ98%、54%に達している。

②道路網

上記のように、2001年現在、メキシコは33万3千kmの道路網を有している。現在メキシコ政府は全国の高速道路網の整備に力をいれ、国家道路建設計画を策定、全国的なネットワークの計画的整備に取り組んできた。現在は主として民間資本により BOT方式により整備が積極的に行なわれ、1985年には923kmにすぎなかった有料道路延長が2000年には5,798kmと約7倍増と急速に整備が進んでいる。

③輸送実績

自動車旅客輸送については、1980代のメキシコ経済危機の影響は比較的小さく、輸送量の減少も無く、順調に輸送量が伸びてきている。これは、鉄道の旅客サービスの向上が図られない中、高速バス網が発達し、結果的に自動車輸送に鉄道より旅客が転移してきたためと考えられる。

貨物輸送については、1980年代はメキシコ債務危機による経済の落込みにより停滞していたが、目立った減少には至らず、90年代に入り、経済復興とともに輸送量は順調に回復してきている。現在高速道路の整備等が進んでいることから、NAFTA発効による米国との貿易量の増大が予想される中、一時的にはメキシコ経済危機の影響を受けるものの、中長期的には自動車による貨物輸送は順調に伸びるものと予想される。

(2) 自動車運送・道路に関する法制度

州際自動車運送・道路に関しては、かつては1940年に制定された通信・運輸一般法(Ley de Vias Generales de Comunicacion)に規定されていたが、1993年に連邦道路・橋梁・自動車交通法(Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal)（道路、橋梁等の建設及び自動車運送に関する法律）が制定され、参入等の手続きが明確化された。

連邦道路・橋梁・自動車交通法によると、事業に参入するためには、免許(concesion)が必要となっている。

他方、州内の自動車運送・道路に関しては、それぞれの州が法律を定めている

(3) 政府の政策および最近の動向

道路整備は、現在メキシコ政府が最も力を入れている分野のひとつである。高速道路の建設を促進するため、国家道路建設計画を策定、計画的な整備に取り組んでいる。本計画は、有料道路方式により全国の高速道路網を整備しようとするものである。

計画路線のうち交通量が多く独立採算が期待でき、民間企業が興味を示す路線については一定区間毎に入札を行い、一定期間（現在は20年程度）民間企業に建設、料金徴収の権利（免許（コンセッション））を与える方式（いわゆる BOT方式）を採用している。民間企業の参加が望めない区間については連邦政府が政府

資金により建設、運営（有料）を行うこととなる。なお、有料道路の建設、管理に関しては、関係連邦政府機関として道路・橋梁公団(CAPUFE)が設置され、全国の有料道路の建設、管理、運営を行っている。

現在は、民間による建設方式への傾斜が顕著になっており、例えば1991年には、連邦政府が有料道路の建設に4億6千万ペソ（1億5千万ドル）の投資を行ったのに対し1993年は0であった。これは1993年に行なわれた有料高速道路建設が全て民間資本に依存していることを示す。

この民間資本の導入により、交通量が多く採算性に優れた道路の建設は進んでいるものの、全国の高速道路網の整備という観点から今後より交通量の少ない路線の整備が必要となってくることから本整備方式の限界が見えてくる。すなわち、過疎地域では、政府の補助が無い現在のBOT方式による高速道路建設は難しく、実際、メキシコ・オアハカ間の高速道路建設計画は採算性の低さから、結局民間企業が参加意欲を見せず、再び連邦政府が自ら有料道路を建設せざるを得なかった。

これらの地方路線の採算性の低さを解消するために、連邦政府はコンセッション期間（占有的に建設、営業を行う期間）を現在の20年程度から最大50年へ延長することにより対応しようとしているが、この長期投資に対する民間企業の意欲は低い。

また、1994年末の経済危機は金利高、通行量の減少を招き、民間企業により運営される高速道路は軒並み経営危機に陥った。この経営危機は、高速道路を直接建設・運営する会社にとどまらず、資金援助を行った銀行等へも波及しそうなことから、1997年8月、政府は、BOT方式で整備した高速道路のうちの23路線（3,516km）（全体の66%）を救済する措置（「高速道路建設計画」）を発表し、9月に実施した。その概要は以下のとおり。

ア) 債務とともに所有権を国（国営銀行のBANOBAS（公共事業・サービス銀行）の下に設置された基金（FARAC（Fideicomiso de Apoyo a Rescate Autopistas Concesionada）））に移し替えられ、当該路線に係る会計の管理はFARACが行う（当該路線の収入はFARACに入る。）。

イ) 国に付け替えた債務約600億ペソのうち、400億ペソを25年間で高速料金から回収、残り約200億ペソは国庫より20年かけて毎年返済（2000年頃より）。

ウ) 通行量を増やすため、料金を下げる。値下げ率は、自家用車15%、バス30%、トラック38%。

エ) 今後は民間資金と公的資金を組み合わせることによって高速道路を整備する（1998年時点では実施されず。）。

しかし、国による債務の返済方策については十分に明らかにされておらず、また、前サリーナス政権の失政を国民のつけに回すことについて批判が大きい。

さらに、このようななか、1998年5月、連邦政府（通信・運輸省）は、連邦道路（無料）のうち、約2万キロを州政府に移管すると発表した。背景として、原油価格の低下による連邦予算の削減があると考えられるが、いずれにせよ、連邦政府が管理する道路を最小限に止め、そこに限られた連邦予算を投入しようとする政策に転換したと考えられる。

(4) 産業の状況

1997年現在、連邦の許認可対象の運送業務を行う旅客運送会社（すなわち州を越えて旅客サービスを行う会社等）は全国に914社ある。これらの旅客事業者は長距離都市間輸送を行うバス事業者、観光バス会社等に分けられる。車両数は合計37,643台で1社当たりでは平均約40台保有している計算になる。

メキシコでは、国鉄の旅客サービス水準が低いこともあり、長距離高速バスが発達している。都市間輸送におけるバスのシェアは約95%で、バス約3万台により年間8千万人の乗客を運ぶ、従業員15万人の産業規模といわれている（新聞情報）。長距離高速バスは、一等と二等に分かれ、それぞれ異なる企業が運行を行っている。一等バスは、エアコン、トイレ付きの比較的新しい車両を投入、その運行頻度、到達時間、快適性等において国鉄を圧倒しており、現在、近・中距離都市間旅客輸送における主役となっている。一等バスの

運行を行う代表的企業として、Estrella Blanca社、Estrella de Oro社等がある。

一方、貨物輸送を行う貨物運送会社は、全国に5,883社、保有車両数は、271,119台に達する。1社当たりの車両数は約46台と、我が国の1社当たり約20台に比較すると事業規模は大きいといえるが、いずれも、州レベルを営業範囲とする中企業が中心で、我が国の長距離路線運送業者のような全国的規模の大企業は存在しない。

(5) 日本の技術協力、資金協力

技術協力、資金協力（円借款）とも、専門家派遣、研修生受入れを除き実績無し。

表3-1 メキシコ道路延長の推移（単位：km）

年	合計	連邦無料	連邦有料	州道	その他
1970	71,520	29,358	968	37,514	3,680
75	186,218	38,292	1,028	50,591	96,307
80	212,626	42,521	932	52,496	116,677
85	224,225	44,359	923	56,295	122,648
90	239,235	45,743	1,761	61,108	130,623
91	241,962	45,823	2,662	61,108	132,369
92	243,856	45,808	3,470	61,736	132,842
93	245,183	45,286	4,668	62,998	133,231
94	304,592	42,349	6,294	56,062	201,887
95	306,404	40,651	6,308	56,901	202,544
96	310,591	41,014	6,356	59,258	203,963
97	313,604	41,411	6,394	60,984	204,815
98	319,792	41,653	6,388	61,872	209,879
99	329,532	41,765	6,429	62,344	218,994
00	333,112	41,866	5,798	64,706	220,742
01	335,777	41,659	5,840	66,000	222,278

*1 民間資本による道路も含まれる

*2 出典；第1次大統領教書資料編（2001年9月）

*3 2000年は速報値、2001年は推定値。

表3-2 メキシコ自動車旅客、貨物輸送量

年	旅客 (百万人)	貨物 (百万トン)
1970	432	-
75	589	-
80	1,151	253
85	1,537	293
90	1,967	315
91	2,072	328
92	2,190	341
93	2,319	367
94	2,636	356
95	2,691	367
96	2,750	383
97	2,258	332
98	2,536	381
99	2,580	394
00	2,660	413
01	2,700	417

*出典；第一次大統領教書資料編（2001年9月）

＊2000年は速報値、2001年は推定値

表 3－3　メキシコ自動車輸送車両台数

年	旅客	定期貨物	限定貨物
1970	13,284	34,029	46,600
75	16,500	42,232	57,835
80	24,910	67,660	74,270
85	30,000	74,330	81,943
90	36,593	105,966	117,017
91	39,385	256,256	20,669
92	41,621	280,012	23,134
93	43,237	287,696	25,814
94	49,585	268,806	23,294
95	50,848	269,217	31,538
96	53,133	282,375	32,943
97	44,372	240,212	31,119
98	52,639	276,390	35,727
99	54,245	296,737	39,300
00	56,882	327,354	44,909
01	58,800	331,350	46,150

＊出典；第一次大統領教書資料編（2001年9月）

＊2000年は速報値、2001年は推定値

6. メキシコの手運・港湾

(1) 概要

①概況

メキシコは、太平洋、大西洋（メキシコ湾）の2つの海に面して合計97港（大統領教書による）の港湾を保有する。その内、重要な港湾は21港、特に重要な役割を持つ港としては、太平洋岸ではManzanillo、Lazaro Cardenasの2港、メキシコ湾岸のVeracruz及びTampico/Altamiraの2港の計4港がある。

海運による輸送シェア（トンベース）は、外国貿易において、輸入で約43%、輸出で85%、輸出入合計では71%を占める（1994年）。一方、国内輸送モード全体では約18%のシェアを有している。

②航路網

主要港湾は、太平洋、メキシコ湾岸にそれぞれ展開されている。総埠頭延長でみると、太平洋岸が57%、メキシコ湾岸が43%とやや太平洋岸のシェアが高い。太平洋岸の港は、アジア諸国および米国西岸、メキシコ湾岸は、ヨーロッパおよび米国南部、東岸とネットワークを形成している。

国内輸送において海運が不利な点は、メキシコシティを始め重要都市のほとんどが、内陸部に位置することである。メキシコシティ、グアダハラ、モンテレーと3大都市はすべて海岸から数百kmの内陸部に位置している。いわゆる大規模な臨海工業地帯は存在せず、マキラドールを始め工場は内陸部に立地するものが多い。しかも、これらの内陸都市と海岸の間には山脈が横たわっており、海岸地帯と高原都市群の陸上アクセス整備は容易では無い。現段階では、鉄道、高速道路とも未だその整備が不十分であることが、海上輸送にとって不利な要素となっている。

③輸送実績

内航海運については1970年台から順調に輸送量を伸ばし、全国内貨物輸送量に占めるシェアも1970年の9.6%から1990年には過去最高の14.3%と順調に伸ばしてきた。1990年台に入り輸送量は停滞しており、全国内貨物輸送量に占めるシェアは1994年で13.3%と減少傾向にある。鉄道も同様にシェアを落とす中、高速道路の延伸によるトラック輸送の発展が影響しているものと見られる。

外航輸送については、1990年から94年にかけて13.6%の伸びを記録したものの、海外貿易におけるシェアは1985年の92%をピークに1994年には85%とそのシェアを落としている。これは、メキシコの港湾の整備の遅れ、特にコンテナ化への対応が遅れたこと、港湾からのメキシコ中央部諸都市へのアクセス整備の遅れ等が、海運輸送全体の発展を阻害しているものと思慮される。例えば日本の船社は、日本およびアジアからの荷物をコンテナ船でロサンジェルスに荷揚げし、その後米国の鉄道およびメキシコ国鉄により二段積み（ダブルスタック）によりメキシコ市に運ぶインターモダル輸送に力をいれている。

NAFTAの発効とともに米墨間の貿易量が増加してきたが、中南米諸国やEUとの自由貿易協定により、今後、ますます増加することが見込まれており、外航海運についても輸送量の伸びは期待できる。しかし、インターモダル輸送等の発展から、今後は異なる交通機関の間での競争が激しくなることから、輸送時間、運賃、輸送の安定性等の改善が急務であり、港湾設備（とくにコンテナ設備）の整備、内陸部都市へのアクセスの整備等に力を入れないと、そのシェアの低下が免れない。

なお、海上旅客輸送については、バハカリフォルニア半島と本土、コスメル島等カリブ海の諸島と本土の間にフェリー輸送がわずかに存在するのみである。

(2) 海運・港湾に関する法制度

かつては1940年に制定された通信・運輸一般法（Ley de Vias Generales de Comunicacion）に規定されていたが、1993年に港湾法（Ley de Puertos）、1994年に海運法（Ley de Navegacion）が制定され、参入等の手続きが明確化された。

港湾法及び海運法によると、事業に参入するためには、免許（concesion）が必要となる。

(3) 政府の政策および最近の動向

①海運

メキシコは内航輸送も海外に開放している数少ない国である。その背景には、メキシコ国営石油公社(PEMEX)及び民営化後のTransportacion Maritima Mexicana(TMM)(旧国有会社)以外の海運会社はいずれも小規模で、自国商船隊が弱体なことがある。特に外航輸送に関しては外国船社に大きくシェアを奪われている。新聞報道によると、外国船社を利用することによって、毎年120億ドルを支払っているといわれている。

そのため、通信・運輸省はメキシコ海運業の強化策を検討しており、1996年1月、海運企業に関し、資産税を80%減免することで財政当局と合意した。その他、国立開発銀行による融資、法人税の減免等についても検討されている。

旅客フェリーについては、道路・橋梁公団が直接フェリーを所有、運営を行っていたが1989年民間により設立されたSEMATUR社がそれらのフェリーのリースを受けて運航する体制に移行、1996年1月には、フェリーの所有権もSEMATURに移管され民営化が終了した。

②港湾の分権化、民営化

港湾については通信・運輸省に属するメキシコ港湾庁(Puertos Mexicanos)が、全国の港湾の整備、管理、運営と、港湾に関するほとんどの事業を直轄で実施してきた。しかし、1993年7月サリーナス政権は港湾の分権化と民営化を2本の柱とする新港湾法(Lay de Puertos)を制定し、港湾政策を大きく転換した。

新港湾法では、各港湾毎にポートオーソリティーに相当する総合港湾管理庁(Administracionens Portuarias Integrales;API)を設立し、各港湾が独自に港湾の計画、建設、管理、運営を実施する体制となり、メキシコ港湾庁は廃止された。

通信・運輸省は、全国の港湾の整備、管理、運営に関する総合調整機能を引続き行うとともに、各港には、通信・運輸省に属するポートキャプテン(Capitan de Puerto)が置かれ、港湾への入、出港等の許可等を行う(我が国の海上保安庁の機能に近い)。なお、独立運営が困難な一部の小規模な港湾については、通信・運輸省が直接建設・管理を行うこととなっている。

各港毎に設置されるAPIがそれぞれの港湾の詳細な港湾計画の策定を行うとともに、港湾タリフ等の収入を基に当該港湾施設の建設、維持、管理、運営を行う。APIの役員会は、連邦政府、州政府、地方自治体、港の施設を運営する民間企業、利用者(船社)等で構成され、公共的役割を維持することとなっている。

このAPIは、設立段階では、防波堤、埠頭施設等を連邦政府が現物出資し、株式資本の100%を所有する公的特殊法人(日本の公団に当たる)として発足するが、新港湾法では制度上、増資、株式売却等を通じて民間資本を導入し第3セクターとなることも想定されており(民間の出資割合は各港毎の採算性、民間企業の関心等により異なることから、制度上は政府100%所有から民間100%までのケースも想定されている。)、外資法上は最大49%を限度に外資参入も認められている。なお、独立採算が困難な一部の港については、通信・運輸省が従来どおり直接港の建設及び管理を行うこととなっている。

また、APIの設立された港湾においては、民間企業は、入札により港湾区域内の一部の土地を占有して活動、投資を行うことができることとなった(最大100年の賃貸期間)。これらの港湾付帯業務については、外資の参入が49%まで認められており、それを超える場合にも、連邦外資委員会の許可があれば、100%まで可能となった。

1993年10月15日、チアパス州のマデロ港において最初のAPIが設立され、その後、順次、各港においてAPIが設立された。

メキシコ政府は当初港湾の民営化に関して、APIの株式の民間への売却による民営化構想を進めていたが(将来的には実施する意向を有している)、民間企業はAPIの株式購入による港湾全体の運営権の獲得には消極的で(港湾運営の採算性の低さおよびリスク大きさ等によるものと考えられる)あった。

しかしメキシコ経済危機に対応するため、セディージョ政権は港湾の民営化を早急に実施する必要に迫られ、1

1995年1月に発表された緊急経済対策では、API本体の民営化では無く主要港のコンテナおよび多目的埠頭を切離して、民営化する（長期占有権を与える）こととなった。

その民営化の第一段階として、ベラクルス、タンピコ／アルタミラ、ラサロカルデナス及びマンサニージョの4港のコンテナターミナルおよび多目的埠頭の民営化に関する入札が1995年1月に実施され、外国企業を含む民間企業グループが落札した。

続いて、1996年にはその他の港の埠頭等の港湾施設の民営化が実施され、一部の地方港を除いて全て売却した。さらには、アカプルコについてはAPI本体の民営化に成功し、TMMが落札した。

(4) 海運業の状況

メキシコの商船の船腹量は1,820千DW（1993年9月現在）である。最大の船主はメキシコ国営石油公社（PEMEX）であり、870千DWT（32隻）を保有し、そのシェアは約48%に達する。次に、TMMで608千DWTを保有し、約33%のシェアを有する。しかし PEMEXの所有する商船は、自ら生産する原油、石油化学製品を輸送するためのいわば自家用タンカーであり、いわゆる海運業としてはTMMが最大の海運会社である。PEMEXが所有する船を除けば、TMMの商船隊がメキシコの保有船舶に占める割合は64%を占める。その他500DWT以上の船舶を保有する海運企業は34存在するが、PEMEX、TMMに続くNAVININが、わずかに44千DWT（TMMの約14分の1）しか所有していないように零細な企業のみである。特に外航の分野では、実質的にはメキシコの外航海運はTMM1社という状態である。

メキシコは内航海運を外国船社に開放している数少ない国のひとつである。そのため、内航海運についてもその21%を外国船社が輸送している。また、メキシコの外航海運会社は先に述べたように事実上TMM1社であり、外国海運におけるメキシコのシェアはわずか2.5%に過ぎない。

(5) 日本の技術協力、資金協力

ア) 技術協力

メキシコ港湾に関しては、従来より日本運輸省を中心に積極的に技術協力を実施しており、日本の臨海工業地域開発のノウハウ等を移転しラサロカルデナス港開発が行われるなど、その技術協力は高く評価されている。『港湾水理センター』はプロジェクト方式技術協力により港湾実験施設等を供与、その後も、その施設を生かし、中南米・カリブ諸国を対象にした第三国研修等が継続して行われた。

また、海運分野でも、ベラクルス商船大学に長期専門家が在籍することを足がかりに長期間にわたり技術協力を続けており、1996年度から第三国研修が実施されている。

(a) JICA開発調査

◎『メキシコ臨海工業地帯建設に係る技術協力計画調査』（1980～1981年）

メキシコ政府が日本の臨海工業地帯開発をモデルに計画した、4大工業港（ラサロカルデナス、アルタミラ、オスチョン、サリナクルス各港）計画に対する調査、提言を行った。なお『港湾水理センター』計画も本調査の中で提言されたもの。

◎『トクスパン工業港建設計画』（1982～1983年）

メキシコ湾岸ベラクルス港、タンピコ／アルタミラ港の中間地点に位置（メキシコ市より約200km）するトクスパンに掘込み式の工業港を建設する計画の策定を行った。

◎『マンサニージョ港開発計画』（1984～1985年）

マンサニージョ港長期整備計画(M/P)の策定および短期整備計画におけるF/Sを行った。本調査結果はその後太平洋港湾整備計画においてレビューされコンテナターミナル整備が行われた。

◎『ラサロカルデナス港修繕ドック整備計画』（1987年）

ラサロカルデナス港における修繕ドック整備計画に関するM/P、F/S 調査を行い、複合方式（浮ドックおよび船台）を提案した。

◎『太平洋港湾整備計画』（1987年～1990年）

太平洋岸諸港についてM/Pのレビューを行うとともに、マンサニージョ、ラサロカルデナス両港については、コンテナターミナルのM/P作成及びF/Sを行った。内マンサニージョ港コンテナターミナルはメキシコ港湾庁により事業化された。

(b)プロジェクト方式技術協力

◎『港湾水理センター』（1984～1988年）

メキシコ市郊外に位置する通信・運輸省港湾局の『港湾水理センター』に対して、プロジェクト方式技術協力により港湾実験施設等を供与、その後も、その施設を生かし、ラテンアメリカ諸国を対象にした第三国研修等が継続して行われた。

イ）資金協力（円借款）

実績無し

表4-1 メキシコ港湾施設の推移

年	港湾数	埠頭延長 (km)		上屋面積 (千m ²)		防波施設延長 (km)	
		太平洋	メキシコ湾岸	太平洋	メキシコ湾岸	太平洋	メキシコ湾岸
1970	31	8.2	13.9	117.2	116.1		
75	58	14.0	19.6	149.3	153.7		
80	75	18.1	25.2	165.3	163.8		
85	76	28.7	42.4	143.8	179.9		
90	76	49.2	59.6	1164.9	1202.1	48.0	63.9
91	76	50.0	59.9	1401.0	1227.1	48.1	64.3
92	76	50.2	59.9	1525.2	1299.1	48.1	64.3
93	76	50.2	60.3	1525.2	1299.1	48.1	64.3
94	76	58.4	60.3	1525.2	1299.1	48.1	64.3
95	76	60.2	60.3	1525.2	1299.1	48.1	64.3
96	76	60.2	64.9	1525.2	1299.1	53.9	64.3
97	96	101.8	75.0	2038.3	1436.4	68.4	62.6
98	96	102.6	76.6	2038.3	1685.7	68.1	62.6
99	97	103.7	79.7	3084.1	2231.8	70.5	63.6
00	97	103.7	81.2	3084.1	2454.9	70.5	65.5
01	97	103.7	81.2	3084.1	2454.9	70.5	65.5

＊出典；第一次大統領教書資料編（2001年9月）

＊上屋面積は85年までは倉庫のみ、90年以降は上屋等を含む

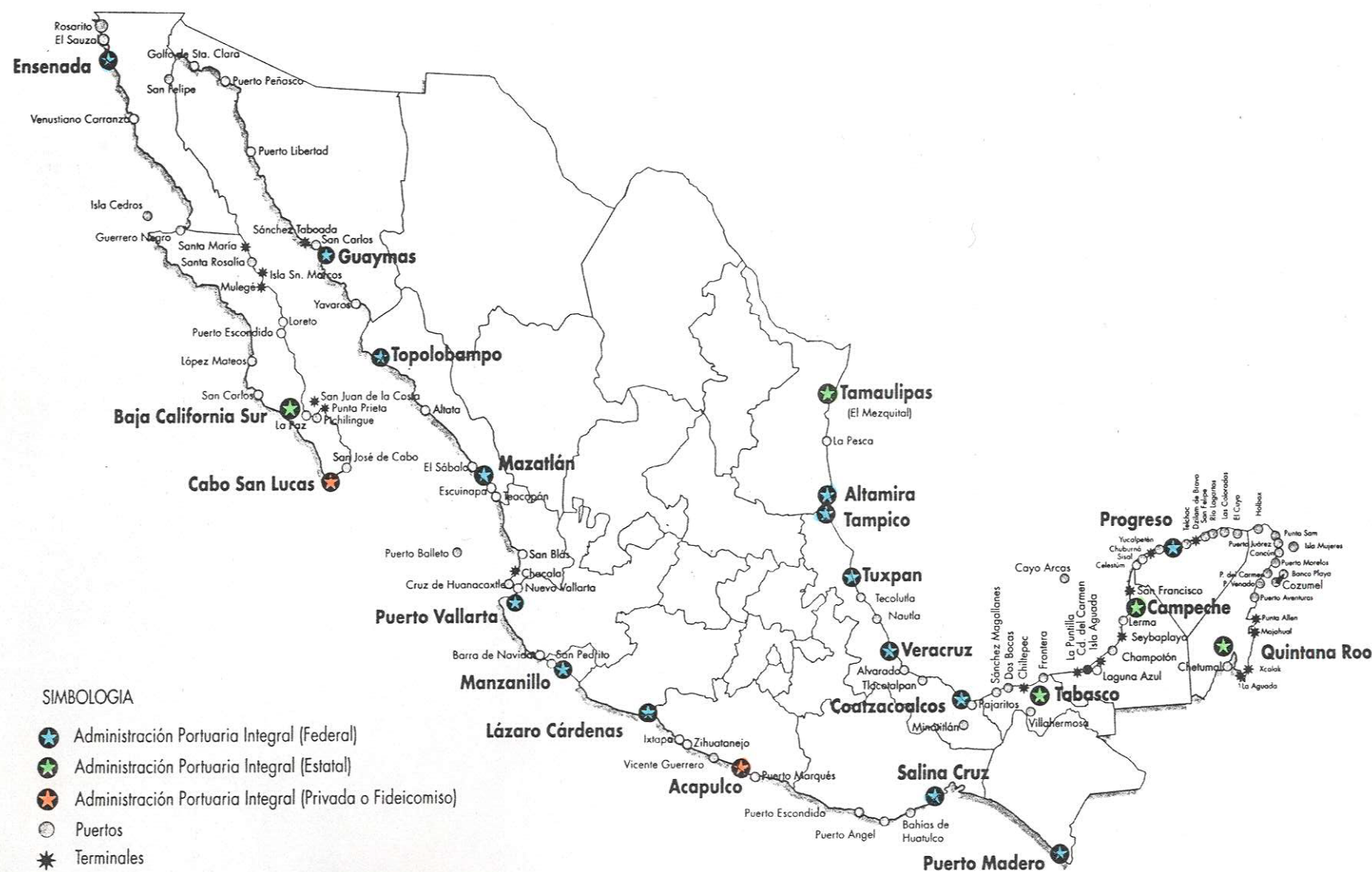
＊2000年は速報値、2001年は推定値

表4-2 メキシコ海運輸送量（単位；千トン）

年	合計	外航	うち輸入	うち輸出	内航	メキシコ船	外国船(%)
1970	—	13,081	3,376	9,705	—	(%)	(%)
75	—	23,749	8,708	15,041	—	-	-
80	—	66,056	13,520	52,536	58,520	(53)	(47)
85	152,229	100,061	10,903	89,158	52,168	(53)	(47)
90	169,139	107,916	19,019	88,897	61,223	(71)	(29)
91	174,282	113,508	19,068	94,440	60,774	(73)	(27)
92	182,008	118,984	21,520	97,464	63,024	(77)	(23)
93	183,450	121,929	20,241	101,687	61,521	(80)	(20)
94	185,375	122,675	21,918	100,757	62,700	(79)	(21)
95	186,260	123,051	19,696	103,355	63,209		
96	208,581	145,131	27,533	117,598	63,450		
97	219,653	158,888	33,317	125,571	60,765		
98	237,380	168,867	43,185	125,682	68,513		
99	240,419	169,549	43,505	126,044	70,870		

＊出典；第一次大統領教書資料編等（2001年9月）

＊2000年は速報値、＊2001年は推定値



7. メキシコの都市交通（メキシコシティ）

(1) 概要

①概況

メキシコシティは、首都圏全体で人口約2,000万人に達するといわれ、世界有数の大都市圏である（世界一とも言われる。）。都市内の公共輸送については地下鉄（公営）、トロリーバス（公営）、小型バス（ペセロ、コンビ：民営）及びタクシー（民営）の輸送機関が分担して輸送している。

これらの公共輸送機関の内、地下鉄及びトロリーバスについてはメキシコ連邦区が直接運営を行ういわゆる公営であり、バスおよびタクシーは民営である。

②路線網

ア) 地下鉄（METRO）

メキシコシティの地下鉄は、1968年のオリンピックを契機に、フランスの技術協力によりそのゴムタイヤ方式の地下鉄技術を導入して建設された（完成はオリンピック翌年の1969年12月）。その後の路線延長により、現在はゴムタイヤ式地下鉄9路線（1～9号線）と鉄車輪方式地下鉄2路線（A号線、B号線）の合計11路線、約192kmの路線網を保有している。基本計画上は15号線までの建設が計画されており、現在10号線及びB号線が建設されている。99年12月にはB線が13駅、13.5kmで開業した。

96年に地下鉄のマスタープランが策定されており、2003年までに、新線1線の建設と2路線（7号線及び8号線）の延長を含め30.7kmの建設が計画されている。

地下鉄の建設はメキシコ連邦区の公共事業局(Secretaria General de Obras;SGO)に属する道路都市交通委員会(Comision de Vialidad y Transporte Urbano;COVITUR)により行われ、運営は同じくメキシコ連邦区の交通局に属する地下鉄運営公社(Servicio de Transportes Colectivos;STC)により行われている。

イ) トロリーバス、軽快電車(Tren Ligero)

メキシコシティ内には、トロリーバス17路線および軽快電車1路線、計439km(2000年)が運行されている。これらは、メキシコ連邦区の交通局傘下の電気輸送公社(Servicio de Transportes Electricos;STE)により運営されている。公害に悩むメキシコシティにおいて、無公害交通機関として重要な存在であるが、経営の悪化等様々な問題を抱え、架線延長608kmに対し、現在約7割の路線のみの運行にとどまっている。車両のメンテナンスの問題については、JICAの再活性化プロジェクトによる技術協力が1994年10月から3年間実施され、また、新車両も200台投入された。

ウ) 民間交通（バス、ペセロ、コンビ）

メキシコシティ内には通常バスに加え、ペセロ、コンビと呼ばれる民営のバスが導入されている。ペセロやコンビは一般のバスに比べ車両は小さく、座席数は9～27席に過ぎない。これらは決められた路線を走行するが、停留所が決まっておらず、乗客が手を挙げればどこでも止まって乗客を乗せる。降りる際も同様に運転手に知らせればどこでも降りることができる。これらの民営バスは、地下鉄、トロリーバスの路線網を補うものとして導入されたが、現在は、メキシコシティの最大の公共輸送機関となっている。

エ) タクシー(Libre、Sitio)

タクシーには、Libreと呼ばれる市内を流しておりどこでも乗車可能なタクシーと、Sitioと呼ばれる電話で呼出すいわゆるハイヤーの2種類があるが、一般にLibreは安全性に問題があると言われている。

③輸送実績等

ア) 地下鉄

地下鉄の輸送人員は1日350万人（年間約1.3億人）（1999年）で、料金は1回1.5ペソである。

イ) トロリーバス、軽快電車、連結バス、バス

メキシコシティの電気鉄道局(STE)により、トロリーバスと軽快電車が運行されているが、メンテナンスの問題による稼働車両不足等によりこれまで路線縮小を余儀無くされ、輸送量は近年減少気味であったが、1999年には増加に転じ、トロリーバスは年間7100万人の利用者があり、料金は1回1.5ペソである。また、軽快電車年間利用者約1900万人(1999年)、一日あたり9.3車両で運航されており料金は1回1.5ペソである。

バス及び連結バス

ウ) 民間交通 (小型バス、ペセロ、コンビ)

Ruta-100の路線網を補うものとしてコンセッションにより導入された民営のバスであり、民営による効率の良さから、1999年末現在バス488台、ペセロ22,899台、コンビ4,024台で運行され、メキシコシティの庶民の主要交通機関となっている。

ペセロ及びコンビの料金は、初乗り (5 kmまで) 料金が2ペソ、5 km～12 kmまでが2.5ペソ、12 km以上が3.5ペソとなっており、夜間23時以降は夜間料金で4ペソとなっている。

バスの初乗り (12kmまで) 料金は3ペソ、12km以上が4ペソ、夜間料金は一律4ペソとなっている。

エ) タクシー

1999年末、Libreが79,426台、Sitioが9,941台2種類合計で、約89,000台で運行されている。

Libreの料金は2ドアが初乗り4.8ペソで250m毎或は45秒ごとに0.65ペソ追加され、4ドアが初乗り5.3ペソ250m毎或は45秒ごとに0.65ペソ追加される。

(2) 都市交通に関する法制度

メキシコシティ (正式には「連邦区」) においては、1995年に制定された連邦区交通法(Ley de Transporte del Distrito Federal)により規定されている。

同法によると、バス、タクシー、トラック、地下鉄等すべてにつき、事業に参入するためには、免許 (concesion) が必要となる。

なお、メキシコシティにおいてバス・タクシーに免許を賦与する場合には、需給調整類似の判断が行われている。

(3) 政府の政策および最近の動向

メキシコ政府の民営化政策により、公共輸送についても、民間活力の活用が期待されているが、これらの公共輸送機関については、庶民の足となっていることもあり、経営改善は進んでいない。一方で、行政改革による公共投資抑制により積極的な投資も行いえず、公共輸送機関は出口の無い危機的状況といってもよい。

その中で、民間活力を利用した、高架鉄道の建設、運営が計画されている。1993年に行われた民間の競争入札により、メキシコ企業がカナダのボンバルディア社と組んで応札、建設、運営の権利を手に入れた。いわゆるBOT方式によるもので、都心部から市北部に向けて約20Kmの路線を建設する計画である。政府の補助は用地の提供だけであり、高運賃もあって採算については疑問の声もある。また、周辺住民の反対運動によりルートの見直しの議論もあり、2001年12月現在まだ着工できていない (別のメキシコ企業グループが日本のHSST方式で応札したが落札できなかった)。

(4) 産業の状況

ア) 地下鉄

地下鉄は建設は、地下鉄建設公団(COVITUR)により、運営はメキシコ連邦区の電気交通局(STC)により行われている。建設資金は基本的には全額連邦政府によりまかなわれ、一部フランスの借款が利用されていた(1

994年まで)。運営は電気交通局によって行われているが、運賃は従来より各路線乗換え自由の一律運賃(0.4ペソ)と、政策的理由により極めて安く抑えられ、建設経費のみならず運営経費までメキシコシティ連邦区からの補助に頼っているのが現状である。メキシコ連邦区の資料によれば、運営コストの内運賃収入により賄われる比率は近年改善し、1992年には約94%となっていた。

しかし、1994年末からの経済危機をきっかけに、メキシコ政府は政府財政の改善を進め、運賃は1995年12月に0.4ペソから1.0ペソに、1996年12月に1.3ペソに、1997年12月に1.5ペソ(約23円)に値上げされ2001年末現在同料金を維持している。

イ) トロリーバス、軽快電車

トロリーバスおよび軽快電車は、メキシコ連邦区の電気鉄道局(STE)により運行されている。運賃は、他の公共交通期間と同様に政策的低運賃(1997年末より1.5ペソ)である。トロリーバスは、従来より多くの路線を抱えていたが、車両のメンテナンスの問題により、車両の稼働率が極端に落ち、運行回数減により乗客が減少する結果を招き、また、従業員についても稼働車両に比べ多くの人員を抱えており、その経営は、極端に悪い。現在、リストラの最中にあり、路線を減少させ、残った路線に稼働車両を集中的に投入するとともに従業員数を削減し、いわゆる縮小均衡による経営改善を狙っている。

大気汚染に悩むメキシコシティにとっては、トロリーバス等の電気交通機関は無公害交通機関として重要な存在であり、日本としても、1994年10月より3年間、JICAの再活性化プロジェクトによるトロリーバスのリハビリおよび予防メンテナンス技術の移転を行い、また、新車両200台が新たに投入された。

(注) 従来連邦政府及びメキシコ連邦区の両方から補助金が投入されていたが、地下鉄は1992年から、トロリーバス等については1993年から連邦政府の補助が廃止され、連邦区のみから補助金が投入されている。

ウ) 民間バス(小型バス、ペセロ、コンビ)

現在、メキシコシティ内の中心的公共輸送機関となっている。これらは、認可制の民営交通機関であり、路線毎に免許を受けた民間業者が運営している。運賃は、メキシコシティ内は認可による統一運賃制度である。公営交通と異なり、乗車距離毎に運賃が増加する(現在は初乗り区間が2ペソ=約24円である)仕組みをとっており、乗車時に運転手に行先を告げて運賃を払う。公営交通機関より運賃は高いが、路線網の細かさ、小型であることをいかしたフリクエンシーの高さにより、主要公共輸送機関となっている。

実際の運営は、路線免許権を持つ投資家が個人運転手にリースする等の方式で行われていることから、車両間の客取り競争となっており、運転の乱暴さおよび接触事故の多さが利用する市民及び一般ドライバーから批判されている。

エ) タクシー

メキシコシティのタクシーはいずれも、基本的には日本でいう個人タクシーであり、法人タクシーは存在しない。Sitioについては街角にスタンド(共同組合的運営)があり、そこで電話を受けて待機している車両が順次配車される。

(5) 日本の技術協力、資金協力

ア) 技術協力

(a) JICA開発調査

◎『市内通勤鉄道計画』(1977年)

メキシコシティ内の市内通勤鉄道のM/Pを作成する。

(b) リハビリタイプ技術協力

◎『トロリーバス再活性化事業』(1994年～97年)

メキシコシティのトロリーバスの再活性化を目的として長期派遣専門家2名の他短期専門家派遣を派遣

する他、メンテナンス機器を供与する。

イ) 資金協力 (円借款)

実績無し

表5-1 メキシコシティー公共輸送機関輸送量（1日）（単位；千人）

年	合計	地下鉄	Ruta-100	トロリーバス	軽快電車	タクシー	小型バス	その他
1975	11,765	1,509	7,965	445		1,846		
80	8,946	2,485	3,663	567		2,231		
85	11,599	3,629	5,400	512		2,058		
90	28,590	3,966	3,320	316	13	2,296	14,879	3,800
91	29,187	3,928	2,987	348	12	2,363	15,003	4,546
92	29,775	3,934	2,668	306	19	2,430	15,126	5,292
93	31,236	3,895	2,579	272	29	2,765	15,658	6,038
94	32,378	3,898	2,517	297	44	2,921	15,917	6,784
95	34,194	4,038	2,610	391	71	3,196	16,358	7,530
96	27,703	3,895	1,875	388	88	1,112	15,201	5,144
97	26,596	3,704	913	438	84	1,112	15,201	5,144

＊出典；第三次大統領教書資料編（1997年9月）

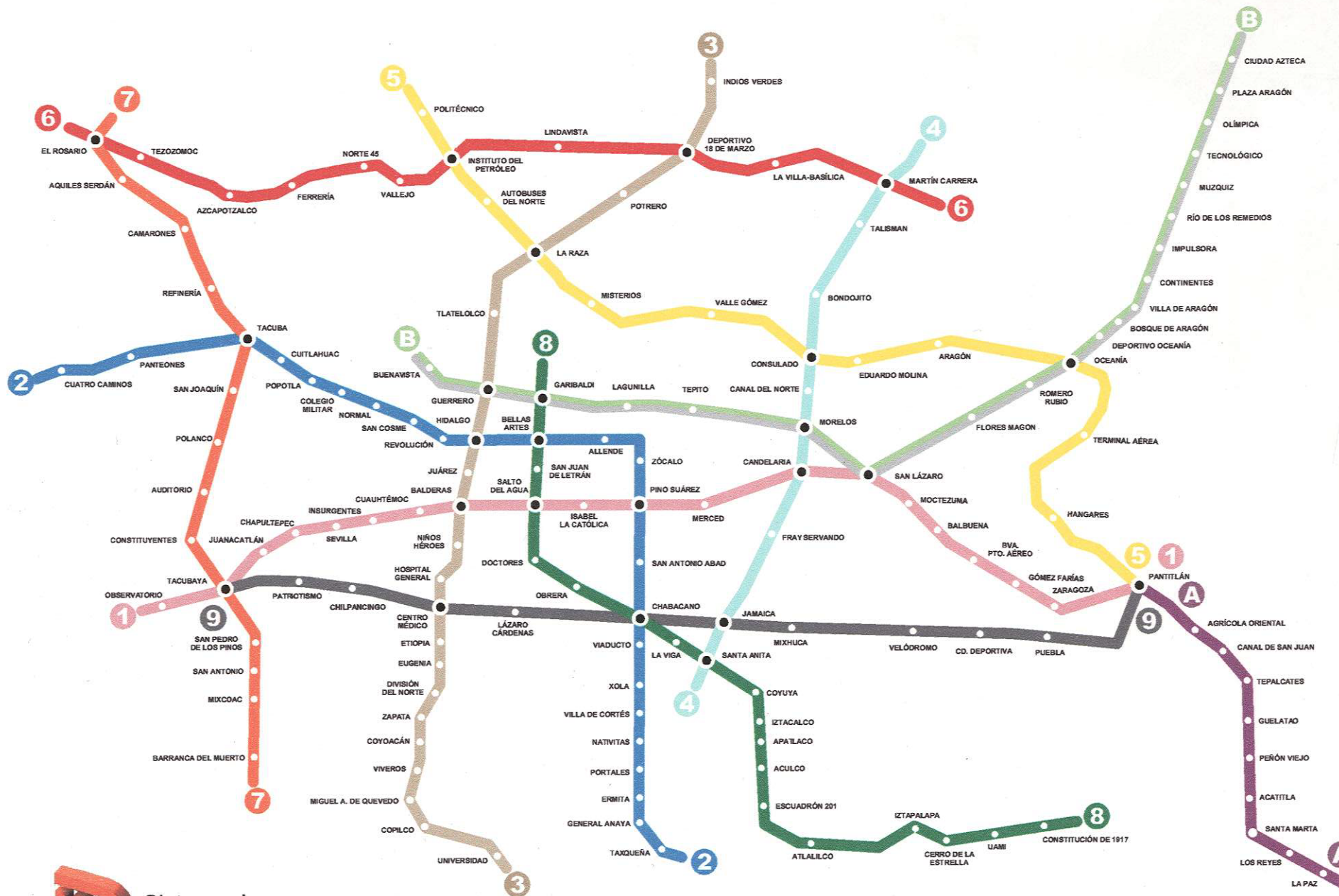
＊1997年は推定値

表5-3 メキシコ首都圏車両台数（1999年）

ペセロ	22,899
コンビ	4,024
小型バス	488
トロリーバス	344
バス	825
リブレ	79,426
シティオ	9,941

＊出典；連邦区交通局資料

RED DEL STC - Ciudad de México



Sistema de
Transporte
Colectivo

8. メキシコの観光

(1) 概要

①概況

メキシコはアステカ、マヤといった古代遺跡に恵まれ、また低緯度という自然特性からカンクンに代表されるビーチリゾートを有し、観光資源に恵まれた国である。メキシコ政府も、外貨獲得、地方の雇用機会確保という観点から、観光産業の振興に力を入れている。連邦政府機関である観光省(Secretaria de Turismo; SECTUR)が中心となって外国観光客誘致のためのプロモーション活動等の政策を展開している。特に、99年5月には観光大臣が会長を勤めるメキシコ観光プロモーション会議が設立され、国内外に向け観光振興に関する情報発信を行なっている。また、1974年に設立された連邦政府の独立機関である、観光振興基金(El Fondo Nacional de Fomento al Turismo; FONATUR)は観光開発のための調査から交通等の基盤施設の整備を行っており、カンクーン開発が代表的な例である。

メキシコへの外国人来訪者数を見ると、1980年代の経済危機時に若干減少したが、1985年からは再び上昇に転じ、全体としては順調にその数が増加しており、1999年には1億人を超えた。この1億人の内、やく八千万人は国境間を移動した来訪者数であり、北部に存在するマキラドーラ企業の従業員が含まれており、純粋な海外旅行客数は1,923万人(1999年)である。

観光省によれば、観光部門は2000年の国内総生産(GDP)の8.9%を担い、また、約60億US\$(1998年)の外貨収入を上げる重要な産業となっており、輸送機器、原油に次ぐ第三の輸出産業とでも言うべき存在である。

②主要観光地

メキシコ観光省の統計によれば、主要観光地を海岸リゾート(総合計画海岸リゾート、伝統的海岸リゾート)、大都市アーバンセンター、内陸観光地の4つに分類整理されている。それぞれ代表的な観光地としては、海岸リゾート(総合計画地域)はカンクンに代表されるメキシコ政府が国家プロジェクトとして近年開発した5つの地域である。伝統的海岸リゾートは、世界的にも有名なアカプルコを代表とする7カ所である。大都市アーバンセンターはメキシコシティ、グアダハラ、モンテレーの3都市、内陸観光地はマヤ遺跡の探訪基地であるメリダ、米国国境地域のティファナをはじめとする25地域があげられている。国内観光客数ではメキシコシティ、グアダハラ、カンクン、アカプルコの順番であるが、外国人観光客に限れば、カンクン、メキシコシティ、アカプルコの順番となる。総合計画海岸リゾートに海外からの旅行客数の37.2%が訪れており、外貨獲得というメキシコの観光戦略の成功例といえる。

③旅行客数実績

メキシコへの外国人旅行客数を見ると、1980年代の経済危機時に若干の減少が記録されたが、1985年からは再び上昇に転じ、1990年代に入りやや停滞気味であるものの全体としては順調にその数が増加している。特に1994年年末の経済危機でペソの価値が落ちたことにより、外国人旅行客実績は急増した。

1997年の外国人旅行客実績は、979万人である。国籍別でみると、やはり隣国の米国が圧倒的で864万人で88%を占める。カナダ(37万人)を含めた北米では92%と9割以上が北米から来訪している。次いで、中南米(38万人)、欧州(35万人)で、日本を含めたその他の国については、わずか6万人に過ぎない。地域別では、米国がやや伸び悩みであったが、「強いドル」を背景に、再度急激に伸びている。交通機関別では、航空の利用率が71%(1993年)と高いのが特徴である。

逆に、メキシコ人の海外旅行客数は484万人と来訪者に対し約49%である。順調に伸びてきたが、メキシコへの外国人旅行客とは逆に、1994年の経済危機により、メキシコ人海外旅行客は1995年に激減した。出国先は同様に米国が448万人と93%を占めている。交通機関別であると、航空機の利用客数は約30%(1993年)に過ぎず陸上交通機関の利用者が多い。これは、主として両国の所得格差から来る構造的な要因に起因するも

のと考えられる。

(2) 観光に関する法制度

連邦観光一般法(Ley Federal de Turismo)により規律される。

(3) 政府の政策および最近の動向

メキシコ政府が1989年に発表した国家開発6か年計画(1989-94)の4大目標の一つである物価の安定を伴う経済成長の回復をあげ、その経済戦略のための3つのラインの一つとして『経済の近代化』が示されている。

この経済の近代化の中に『観光の近代化』として、

ア) 道路の安全向上、税関及び入国手続きの簡素化

イ) 商業航空運輸の増加

ウ) 海洋観光の促進

を図ることとされている。メキシコ政府は同計画期間中に外国人観光客数を1,000万人以上とする野心的な計画を立てている。そのために、400万US\$以上の投資、国際レベルのホテル5万室の建設計画を予定している。

メキシコ政府が観光開発の優先地域として挙げているのは、ア) カンクン(Cancun)、イ) イスタパ(Ixtapa)、ウ) ロス・カボス(Los Cabos)、エ) ウアツルコ(Huatulco)、オ) プエルト・バジャルタ(Puerto Vallarta)、カ) ロレト(Loreto)の6カ所で、いずれもビーチリゾートである。この内、オ)を除く5カ所を、観光省は総合計画センター(Centros

Integralmente Planeados)と称して、特に重要視し、これまで開発を推進してきており、一定の成果を挙げてきている。また、FONATUR*はメガ・プロジェクト(Megaproyectos)と称する開発計画を推進している。これは、ホテル、マリーナ、ゴルフ場等の施設を計画的に整備し、魅力ある観光地を形成しようとするもので、投資効率を上げるため(政府投資を減らす意図もあるものと想像される)に、すでに部分的に開発されており空港等の基本インフラ整備が比較的整備された地域15カ所が選定されている。

メキシコ政府の政府投資の削減、外資を含む民間投資による開発促進という基本姿勢は観光開発においても貫かれており、メガ・プロジェクトにおいても「国内、国外投資の促進」をその基本姿勢としている。すなわち、計画地域は政府投資を必要とする基本インフラの整備がある程度進んだ地域に限定し、民間資本によるホテル、分譲コンドミニウム、マリーナ、ゴルフ場等を組み合わせることにより観光開発を進めようとしている。15カ所の同プロジェクトにおける投資予定額は基本インフラ投資約14億US\$に対し、民間資本を想定した地上設備約90億US\$と民間資本の比重が大きい計画となっている。

セディージョ現政権下、観光省が積極的に推し進めているのが「ムンド・マヤ計画(マヤ世界計画)」である。同計画は、メキシコ連邦政府以外に、ベリーズ、エルサルバドル、グアテマラ及びホンジュラスの計5カ国と、キンタナロー州、ユカタン州、カンペチェ州、タバスコ州及びチアパス州のメキシコ5州、さらに民間事業者との共同プロジェクトで、かつてマヤ文明が栄えた地域において、観光の振興による地域の経済的発展及び持続的なエコロジカルな発展を目的とするものである。1991年からの準備期間を経て、1995年から本格的実施に至る。最初の5年間で第一フェーズとし、全体の計画策定とプロモーション活動を行い、6年目から20年目までを第二フェーズとし、その間に計画に従いホテル等のインフラ整備等を行うこととしている。

*FONATUR(観光振興基金)

FONATURはメキシコの観光産業の振興を目的として1974年メキシコ連邦政府により設立された。その活動は以下の3である。

ア) 観光マスタープランの作成

イ) 観光インフラ建設およびプロモーション

ウ) 民間観光資本への融資の

カンクンはFONATUR主体で行われた観光開発の代表的なもので、FONATUR自ら作成した開発マスタープランに従い、FONATURが用地を取得し、ホテル用地を造成後民間企業に払い下げる。また、カンクン空港等の交通インフラもFONATUR自ら建設を行った（空港の運営については現在空港公団(ASA)に移管されたが、カンクンの開発地域内の道路の管理は現在も

FONATURの業務である）。合わせて、民間企業に対し低利の融資を行い、総合的な観光開発を成功させた。

しかし、メキシコ政府の民間活力の活用方針および政府直接投資の抑制策はFONATURにも及んでおり、例えば、融資に対する政府の利子補給は打ち切れ、現在は市中金利並で融資を行っている他、現在推進しているメガプロジェクトは原則として既に交通インフラが整備済の地域に展開し、民間資本の比重が高くなっている。財政的にも政府の補助は、支出全体の6～8%に止まっている。

(4) 観光産業の状況

観光省によれば、観光部門は 国内総生産(GDP)の8.4%を担っている。観光産業への従業者数は、直接雇用で約176万人、間接雇用で約432万人で合計605万人の雇用に寄与している。その数は、1970年代以降一貫して増加し続けている。

また、旅行収入を見ると、1985年以降順調にその数字を伸ばし約55億US\$(1998年)の外貨収入を上げる重要な産業となっている。輸送機器、原油に次ぐ第三の輸出産業とでも言うべき存在である。

一方、観光支出は1980年代の経済危機時に大きく落込んだものの、1987年以降再び増加したが、1994年の経済危機により激減し、1998年の観光支出は約18US\$である。

観光収支は1970年代から一貫して黒字基調であったが94年の経済危機により激増し、1998年には約36億S\$の大幅な収入超過と、経済危機に苦しむメキシコに貴重な貿易外収入をもたらしている。

(5) 日本の技術協力、資金協力

ア) 技術協力

(a) JICA開発調査

◎『観光戦略策定のための調査』（1995年～1996年）

メキシコの観光戦略策定のための調査であり、長期的観光戦略を策定するとともにカンクン等の開発計画を策定した。

イ) 資金協力（円借款）

実績無し

表6-1 メキシコへの外国人観光客数の推移

(単位；千人，構成比；%)

年	合計	米国	カナダ	中南米	欧州	その他	交通機関別 (%)	
							航空	陸上
1970	2,250	2,102(93)	57(3)	51(2)	31(1)	8(.3)	38.9	61.1
75	3,218	2,786(87)	110(3)	183(6)	112(3)	27(.8)	44.5	55.5
80	4,144	3,443(83)	164(4)	254(6)	240(6)	37(.9)	59.6	40.4
85	4,217	3,545(84)	194(5)	302(7)	147(3)	28(.6)	64.0	36.0
90	6,392	5,598(88)	294(5)	277(4)	189(3)	38(.6)	67.5	32.5
91	6,372	5,596(88)	260(4)	398(6)	327(5)	40(.6)	70.6	29.4
92	6,353	5,320(84)	276(4)	363(6)	362(6)	33(.5)	73.7	26.3
93	6,627	5,469(83)	236(4)	409(6)	472(7)	39(.5)	71.1	28.9
94	7,135	6,025(84)	213(3)	412(6)	439(6)	46(.6)	-	-
95	7,784	6,764(87)	197(3)	339(4)	445(6)	39(.5)		
96	8,982	7,891(88)	269(3)	437(5)	341(4)	44(.5)		
97	9,794	8,638(88)	369(4)	379(4)	347(4)	61(6)		

出典；第三次大統領教書資料編他（1999年9月）

表6-2 メキシコ人の外国旅行者数の推移

(単位；千人，構成比；%)

年	合計	米国	カナダ	中南米	欧州	アジア	その他	交通機関別 (%)	
								航空	陸上
1970	1,165	1,084(93)	4(.3)	26(2)	38(3)	3(.2)	10(.8)	21.6	78.4
75	2,240	2,079(93)	7(.3)	55(2)	83(4)	7(.3)	9(.4)	22.1	77.9
80	3,323	3,025(91)	12(.4)	92(3)	164(5)	11(.3)	18(.5)	28.8	71.2
85	2,729	2,540(93)	10(.3)	58(2)	102(4)	7(.2)	15(.5)	27.1	72.9
90	4,321	4,005(93)	17(.4)	88(2)	176(4)	11(.3)	25(.6)	29.4	70.6
91	4,172	3,866(93)	16(.4)	87(2)	168(4)	11(.3)	24(.6)	29.2	70.8
92	4,676	4,324(92)	18(.4)	104(2)	192(4)	12(.3)	28(.6)	29.7	70.3
93	4,778	4,417(92)	19(.4)	103(2)	198(4)	13(.3)	28(.6)	29.9	70.1
94	5,047	4,668(92)	20(.4)	104(2)	211(4)	44(.8)		-	-
95	3,703	3,441(93)	14(.4)	72(2)	146(4)	30(.8)		-	-
96	4,437	4,113(93)	17(.4)	88(2)	181(4)	37(.8)		-	-
97	4,838	4,482(93)	19(.4)	95(2)	200(4)	42(.9)			

＊出典；第三次大統領教書資料編他（1997年9月）

表6-3 メキシコの旅行収支の推移

(単位；百万US\$)

年	収入(a)	支出(b)	収支(a-b) (注；表6-1、-2 関連のみ)
1970	415	191	224
75	800	446	354
80	1,671	1,044	628
85	1,720	664	1,056
90	3,400	1,936	1,464
91	3,783	1,878	1,905
92	3,867	2,079	1,788
93	4,019	2,071	1,948
94	4,254	1,950	2,304
95	4,051	1,023	3,028
96	4,674	1,320	3,354
97	5,539	1,779	3,760

*出典；第三次大統領教書資料編他（1999年9月）

表6-4 メキシコの国内旅行者数の推移

(単位；千人，構成比；%)

年	合計	ビーチ	大都市	有名観光地	国境地帯	その他
1970	--	--	--	--	--	--
75	--	--	--	--	--	--
80	--	--	--	--	--	--
86	32,194	4,498(14)	5,422(17)	13,960(43)	3,656(11)	4,658(14)
90	36,555	5,479(15)	6,520(18)	16,001(44)	4,399(12)	4,156(11)
91	37,437	6,055(16)	6,456(17)	16,334(44)	4,233(11)	4,359(12)
92	38,243	6,512(17)	6,160(16)	16,503(43)	4,452(12)	4,616(12)
93	39,006	6,806(17)	6,300(16)	16,750(43)	4,500(12)	4,650(12)

*出典；第五次大統領教書資料編（1993年11月）

表6-5 メキシコの観光産業従事者数及び国内総生産比

(単位；千人，総生産 ；%)				
年	合計	直接	間接	国内総生産比
1988	3,885	1,110	2,775	3.8
89	4,261	1,217	3,403	4.0
90	4,793	1,370	3,424	4.2
91	5,296	1,513	3,783	4.6
92	5,542	1,583	3,958	5.1
93	5,662	1,618	4,044	5.1
94	6,010	1,717	4,293	5.3
95	5,912	1,689	4,223	4.9
96	6,048	1,727	4,320	4.5
97		1,727		8.4
98		1,760		8.4

＊出典；第三次大統領教書資料編他（1999年9月）

＊97年以降の国内総生産費比は、運輸や旅行代理店等の生産も含まれるようになった。それ以前はホテルとレストランのみであった。

表6－6 メキシコ主要観光地来訪者数

(単位；千人、構成比%)				
	国内旅客	海外旅行者	合計	ホテル客室数
海岸リゾート			9,980(29.7)	79,164(39.0)
総合開発リゾート(5カ所)			3,715(11.0)	33,048(16.3)
カンクン	647	2,005	2,652(7.9)	21,802(10.7)
ロスカボス	80	392	472(1.4)	4,359(2.1)
ウアトゥルコ	126	45	171(0.5)	2,113(1.0)
伝統的リゾート (7カ所)			6,265(18.6)	46,116(22.7)
アカプルコ	1,662	236	1,899(5.6)	16,434(8.1)
コスメル	40	241	282(0.8)	3,652(1.8)
大都市(3カ所)			10,987(32.7)	61,174(30.1)
メキシコシティー	5,930	1,961	7,891(23.5)	41,812(20.6)
内陸観光地(33カ所)			12,682(37.7)	62,636(30.9)
メリダ	442	372	814(2.4)	4,216(2.1)
ティファナ	623	222	845(2.5)	4,462(2.2)
合計			33,649(100)	202,974(100)

*1代表的観光地のための集計であり、全メキシコの数字では無い

*2出典：第三次大統領教書資料編（1999年9月）

9. 運輸分野の国際協力

(1) 経済（開発）計画および同計画における運輸部門の位置付け

旧サリーナス政権は、メキシコ経済の対外開放、自由化を推進してきた。すなわち、米国およびカナダとのNAFTA締結に代表される自由貿易協定により、関税率を引下げ自由貿易の促進、外国資本の導入を行ってきた。運輸分野は貿易促進、外国産業誘致のための基本インフラとして、政府はその整備に力を注いでいる。

しかし、一方政府はこれらのインフラ整備を政府の直接投資では無く民間資本および民間のノウハウにより行うことを意図しており、港湾の民営化、BOT方式による高速道路の建設等民営化を進めた。

前セディージョ政権は、基本的には前政権の方針を踏襲したが、1994年末の経済危機を乗切するため政府は一層の政府支出の削減に乗出し、交通分野の民営化方針をさらに徹底化、国鉄の分割・民営化、コンテナターミナルの民営化、空港の民営化等を積極的に進めてきた。

新フォックス政権も、基本的に前政権の方針を踏襲してきており、新政権になってからは特段の変化は無い。

(2) 我が国の援助実績

ア) ODA全般

(a) 概要

メキシコの一人当たりGDPは、4,968ドル（1999年）であり、基本的には無償、有償とも対象国とはなっておらず、技術協力が中心となっている。しかし、有償資金協力についても、環境案件については例外として 1990年、1992年、1996年、1997、2000年度と実施された。主として下水道案件が近年認められている。

(b) ODA実績() 内は、運輸分野の占める割合(%))

(単位；億円)

年度	有償資金協力	無償資金協力
1990年度までの累計	1,121.53(5.5%)	35.98(0.0%)
1991	0.0	0.94(0.0%)
1992	329.13(27.5%)	6.29(0.0%)
1993	0.0	0.87(0.0%)
1994	0.0	0.97(0.0%)
1995	0.0	0.25(0.0%)
1996	451.12(0.0%)	1.00(0.0%)
1997	241.27(0.0%)	1.25(0.0%)
1998	0.0	0.77(0.0%)
1999	221.48(0.0%)	1.01(0.0%)
1999年度までの累計	2,364.53(10.5%)	49.33(0.0%)

出典；我が国の政府開発援助(ODA白書2000年版)

(c) 技術協力

メキシコはOECD加盟し、「中進国」として位置づけられていることから、メキシコへの技術協力については、単なる一方的な技術協力ではなく、日本からメキシコに移転された技術を、メキシコが更なる日本の協力のもとで中南米・カリブ地域に移転する「南南協力」に重点を置くこととしている。特に、「南南協力」の中でも、メキシコの人材、施設を活用した第三国研修に重点を置くこととしている。1996年に橋本総理がメキシコを訪問してセディージョ大統領と会談した際も、今後のメキシコとの技術協力については、「南南協力」に重点を置くことで合意している。

なお、運輸分野においても、「港湾水理」（1997年度まで）、「海運経営」（1996年度から）の第三国研修が実施されている。

イ) 運輸分野の協力実績

(a) 有償・無償資金協力実績

年度	有償資金協力	無償資金協力
1989年度までの累計	実績なし	実績なし
1990	メキシコ国鉄機関車修復計画 I (61.86億円)	実績なし
1991	実績なし	実績なし
1992	メキシコ国鉄機関車修復計画 II (90.28億円)	実績なし
1993	実績なし	実績なし
1994	実績なし	実績なし
1994年度までの累計	152.14億円	0億円
1994年度以降	実績なし	実績なし

出典；我が国の政府開発援助(ODA白書2000年版)

(b) 技術協力実績

・プロジェクト方式技術協力案件

協力期間	プロジェクト名
84.7～88.6	港湾水理センター

・過去実施された開発調査案件

期 間	案件名（種別）
77年	市内通勤鉄道計画調査（都市交通）
79年	近郊鉄道計画調査（鉄道）
80年	ラサロカルデナス港修繕ドック整備計画調査（港湾）
80年	幹線鉄道電化計画調査（鉄道）
80年～81年	メキシコ臨海工業地帯に掛かる技術協力計画調査（港湾）
82年～83年	トクスパン工業港建設計画調査（港湾）
82年～83年	グアナファト州高速鉄道開発計画調査（鉄道）
84年～85年	マンサニージョ港開発計画調査（港湾）
87年～90年	太平洋港整備計画調査（港湾）

91年	国鉄電化計画調査（鉄道）
95年～96年	メキシコ観光戦略策定に関する調査（観光）

