

ホンデュラス国  
港湾改善計画調査  
事前調査報告書

平成4年9月

国際協力事業団

社購一

CR(3)

92-092



ホンデュラス国  
港湾改善計画調査  
事前調査報告書

JICA LIBRARY

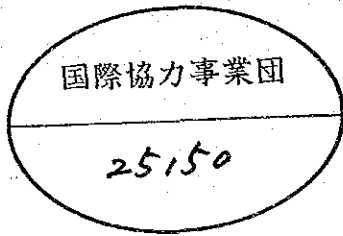


1105750(2)

25110

平成4年9月

国際協力事業団



国際協力事業団

25150

## 序 文

日本政府は、ホンデュラス共和国の要請に基づき、同国の港湾改善計画にかかる調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することといたしました。

当事業団は、本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成4年7月18日より8月1日までの15日間にわたり、運輸省第二港湾建設局環境技術管理官 奥村研一氏を団長とする事前調査団（S/W協議）を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにホンデュラス国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するS/Wに署名しました。

本報告書は、今回の調査をとりまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

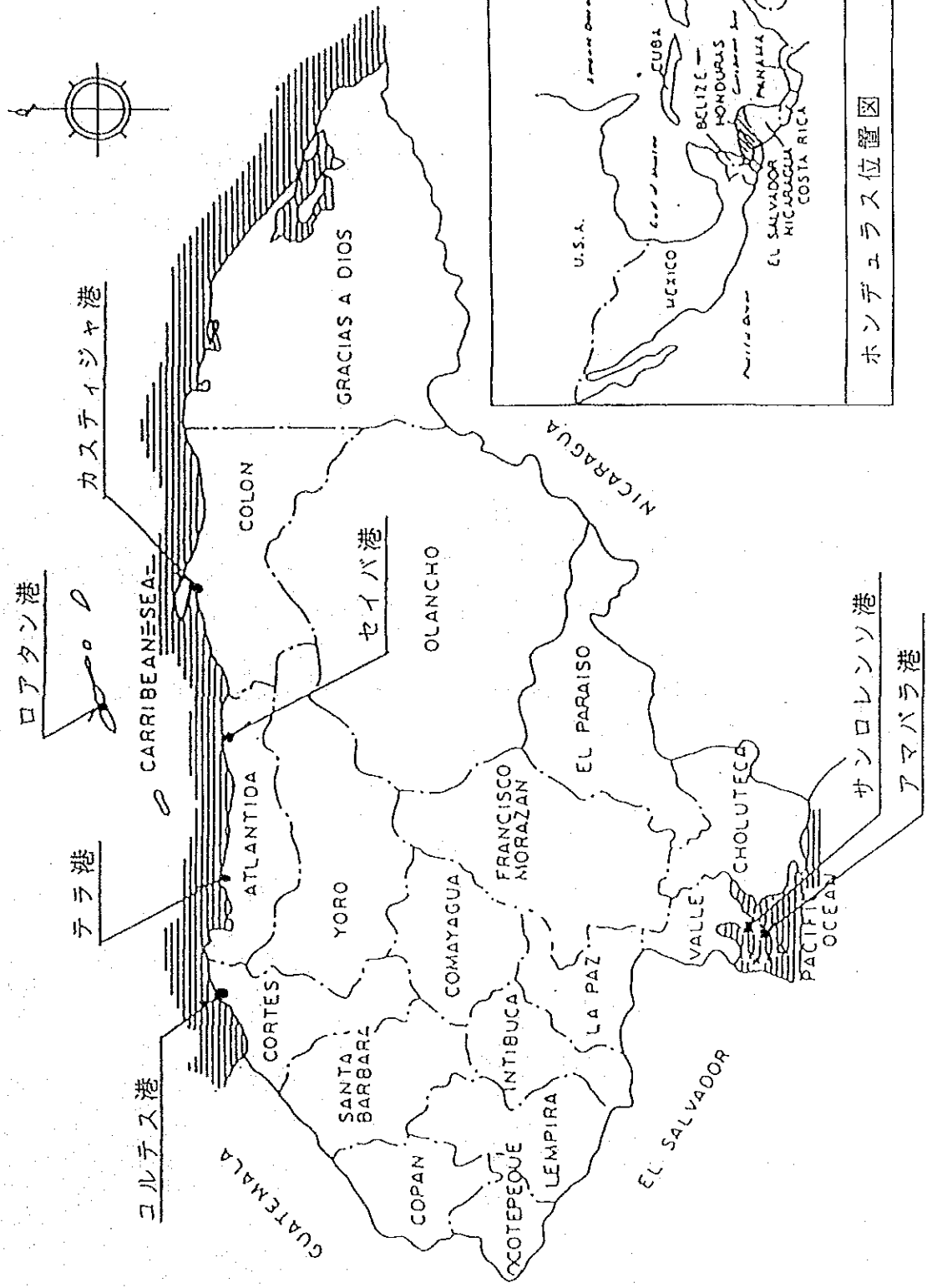
終りに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成4年9月

国際協力事業団  
理事 佐藤 清

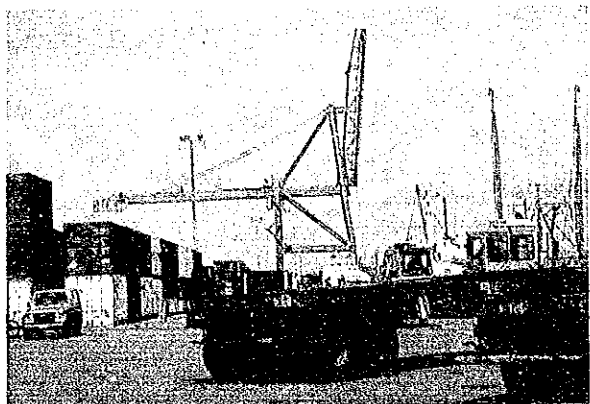


調査対象プロジェクト位置図

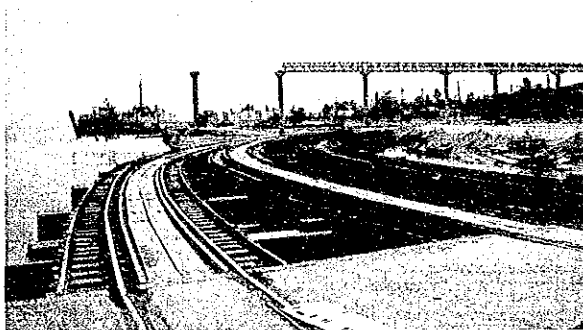




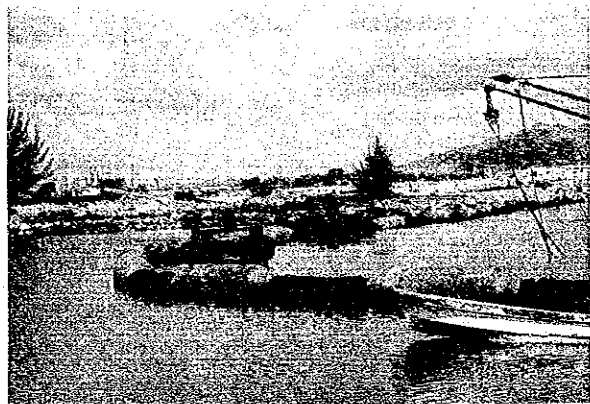




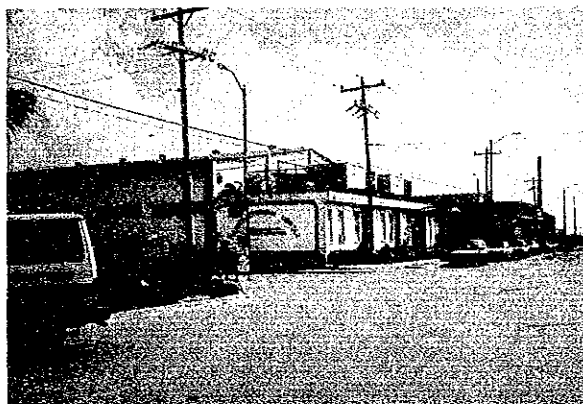
コンテナ埠頭



臨港鉄道

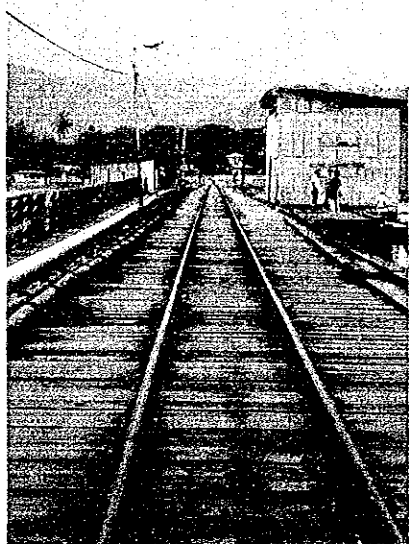


埋立予定地

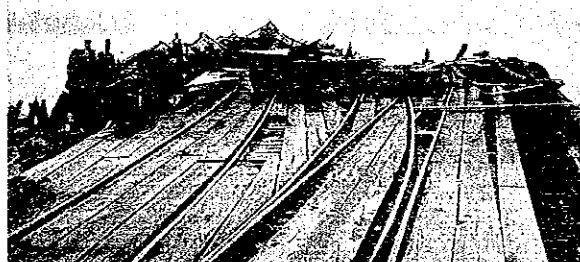


EPZ

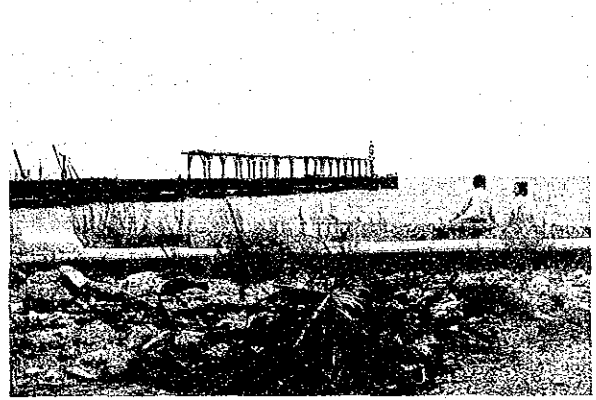
コルテス港



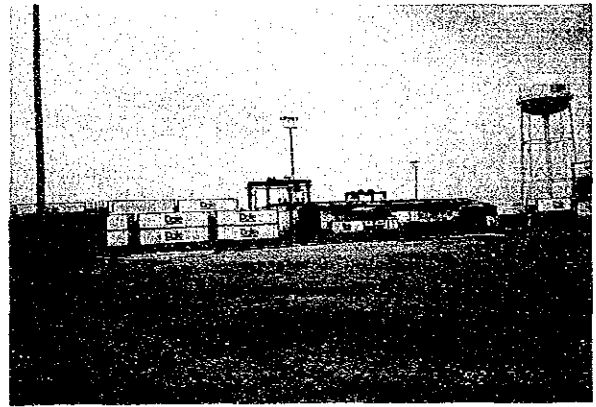
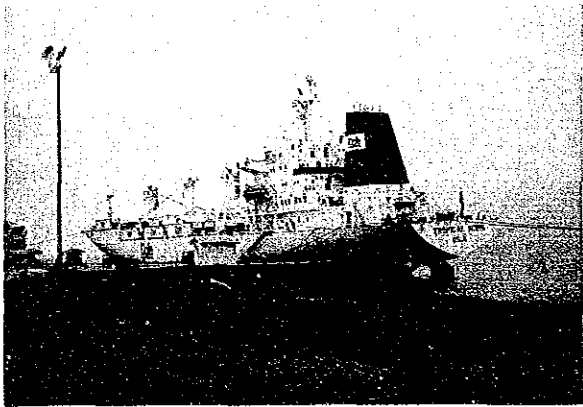
テラ港



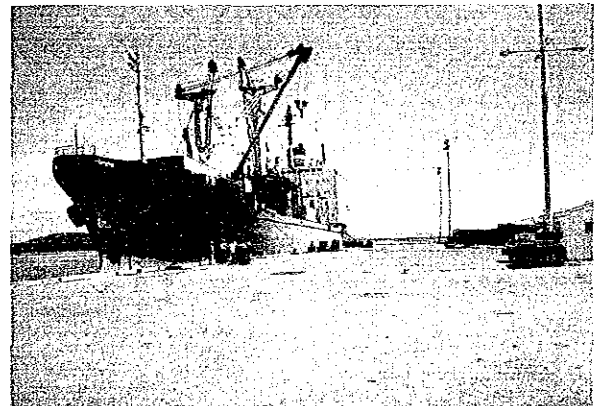
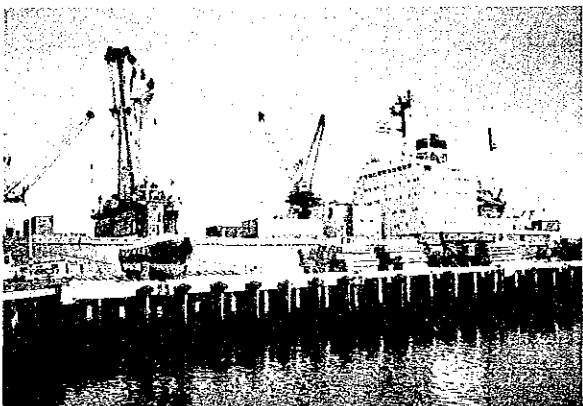




ラ・セイバ港



カステージャ港



サンロレンソ港





ロアタン島港施設



# 目 次

序 文

調査対象プロジェクト位置図

写 真

## 第1章 序 論

1-1	要請の背景	1
1-2	調査の概要及び目的	1
1-3	調査団の構成	1
1-4	調査日程	2
1-5	面会者リスト	3

## 第2章 ホンデュラス国の概要

2-1	一般概況	4
2-2	経済状況	10
2-3	経済協力概況	14
2-4	我が国の援助動向	20

## 第3章 運輸事情

3-1	概 要	22
3-2	運輸関係行政機関	22
3-3	各分野の現況	22

## 第4章 港湾事情

4-1	概 要	27
4-2	港湾取扱貨物量	27
4-3	入港船舶数	32
4-4	国家港湾公社 (ENP)	32
4-5	外航海運の動向	35
4-6	各主要港の現況	38
4-7	自然条件	64

## 第5章 環境事情

5-1 環境概況 .....	66
5-2 環境政策 .....	66
5-3 港湾周辺の環境状況 .....	67

## 第6章 ホンデュラス国政府との協議事項

6-1 協議の経緯 .....	69
6-2 主な協議事項 .....	69

## 第7章 本格調査への提言

7-1 本格調査の概要及び調査実施上の留意事項 .....	71
7-2 自然条件調査実施上の留意事項 .....	80
7-3 環境調査実施上の留意事項 .....	82
7-4 本格調査団の構成 .....	82

## 付属資料

1. 要請書 (TOR) .....	87
2. 対処方針 .....	94
3. QUESTIONNAIRE .....	100
4. SCOPE OF WORK .....	110
5. MINUTES OF MEETING .....	117
6. 収集資料リスト .....	120
7. ローカルコンサルタントリスト .....	129



# 第1章 序 論

## 1-1 要請の背景

ホンデュラス国の主要港は、カリブ海側（北側）のコルテス、テラ、ラ・セイバ、カスティージャ、ロアタン港及び太平洋側（南側）のアマパラ、サンロレンソ港から成っている。これら主要港の貨物取扱量は360万トン（1988年）であり、カリブ海側の港湾がその内の95%を占めている。また、主要な輸出品は、コーヒー、バナナなどの商品作物、輸入品は、工業製品を含む日用品である。

要請書によれば、これらの港湾は、港湾施設（バース数、水深、用地、荷役機械等）の不足、機能面の陳腐化及び非効率な運用等により、多くの問題を抱えている現状にあるとのことである。

また、同国では、カリブ海側と太平洋側の港湾の機能分担、プライオリティが不明確であり、全国的な視点での港湾の整備・改善が急務であるとしている。

このような状況に鑑み全国港湾開発戦略、優先整備港湾における長期、短期及び緊急改善対策の策定が必要であるとして、1991年12月、本件の要請がなされた。

## 1-2 調査の概要及び目的

本件調査は、ホンデュラス国政府の要請に基づき、ホンデュラス国の全国主要港湾を対象として、全国港湾開発戦略を策定し、さらに、選定された港湾を対象として長期整備計画（目標年次2010年）、短期整備計画（目標年次2000年）及び緊急改善対策の策定を行うものである。今回の事前調査は、ホンデュラス国政府の要請内容の確認を行うとともに、関連資料・情報の収集及び現地調査を行い、我が国の協力の可能性を踏まえ、本件調査の範囲と内容等を含むS/Wの協議及び署名を行うことを目的として実施したものである。

## 1-3 調査団の構成

団長（総括）	奥村 研一	運輸省第二港湾建設局環境技術管理官
団員（港湾計画）	須野原 豊	運輸省港湾局海岸・防災課補佐官
団員（施設設計）	矢下 忠彦	運輸省第四港湾建設局宮崎港工事事務所長
団員（需要予測／管理運営）	水谷 誠	運輸省港湾局建設課国際業務室国際業務係長
団員（調査企画）	佐々木 宏	JICA 社会開発調査部社会開発調査第一課
団員（自然条件／環境調査）	清水 敬夫	㈱東光コンサルタンツ技術本部参与
団員（通訳）	小林 春士	㈱国際協力サービスセンター

1-4 調査日程

日順	月 日	曜日	調 査 日 程	宿泊地	調 査 内 容
1	7/18	土	12:10 (JL-010) 9:40 東京(成田) → シカゴ 11:44 (AA-915) 15:50 シカゴ → マイアミ	マイアミ	
2	7/19	日	11:25 (AA-953) 11:50 マイアミ → テグシガルパ	テグシガルパ	団内打合せ
3	7/20	月		"	JICA事務所、大使館、経済企画省 (SECPLAN) 表敬
4	7/21	火		"	国家港湾公社 (ENP)、通信・公共事業・運輸省 (SECOPT) 表敬、日程等打合せ
5	7/22	水	テグシガルパ → サンロレンソ港 → テグシガルパ	"	現地踏査・資料収集
6	7/23	木	テグシガルパ → サンペドロスーラ→コルテス港	エル・コルテス	現地踏査・資料収集 S/W 協議
7	7/24	金	コルテス港 (国家港湾公社) → テラ	テラ	S/W 協議、資料収集
8	7/25	土	テラ港 → ラ・セイバ港 → カスティージャ港→トルヒージョ	トルヒージョ	現地踏査・資料収集
9	7/26	日	トルヒージョ → ラ・セイバ → ロアタン	ロアタン	同 上
10	7/27	月	ロアタン港 → テグシガルパ	テグシガルパ	同 上
11	7/28	火		"	S/W,M/M 協議
12	7/29	水		"	S/W,M/M 署名、大使館、JICA事務所報告
13	7/30	木	13:00 (AA-954) 17:17 テグシガルパ → マイアミ 19:20 (AA-672) 21:42 マイアミ → ロス・アンゼルス	ロス・アンゼルス	
14	7/31	金	13:35 (NH-005) ロス・アンゼルス →	機内泊	
15	8/1	土	16:45 → 東京(成田)		

注) 役務提供コンサルタント及び通訳は、8/4 (火) にテグシガルパを発ち、8/6 (木) に日本に帰国した。

1-5 面会者リスト

ホンデュラス国港湾改善計画(事前調査(S/W協議))面会者リスト

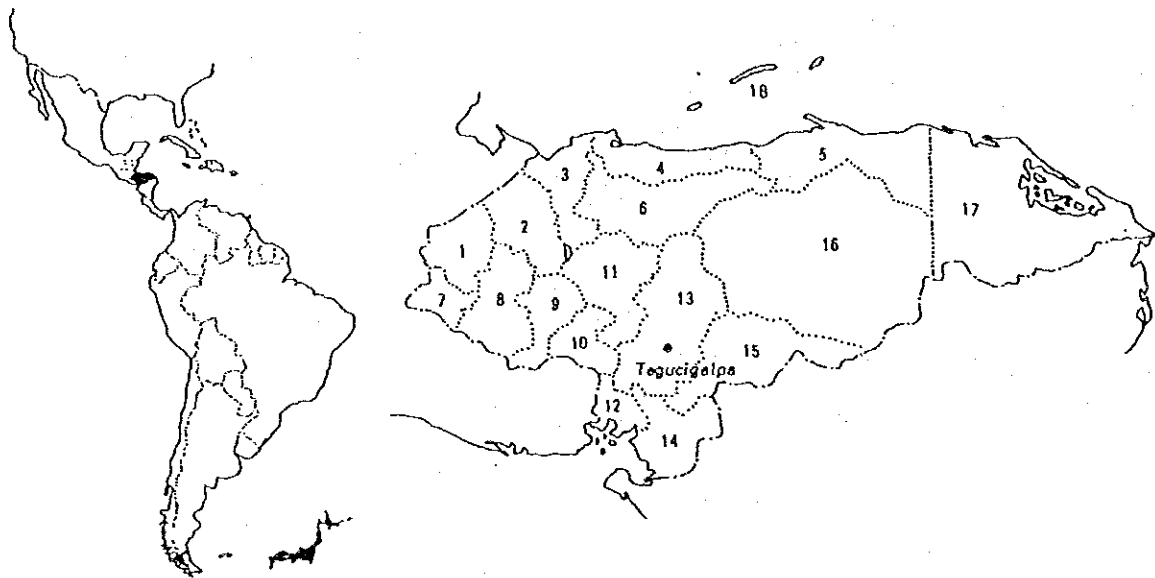
月/日(曜)	時刻	訪問先	氏名	役職
7/19(日)	14:00~	国内打合せ		
7/20(月)	9:30~	JICA事務所	長瀬 威 上条直樹	JICA事務所長 JICA事務所職員
	11:00~	在ホンデュラス日本大使館	富田勝男 三浦 淳	臨時代理大使 書記官
	15:00~	経済企画省(SECPLAN)	Manuel Euceda Guadalupe Hun	副大臣 国際協力局長
	18:30~	JICA所長紹宴	長瀬 威 上条直樹	
7/21(火)	9:00~	国家港湾公社(ENP) テグシガルバ支社	Ing.Luis B.Gómez B. Lic.Gilberto Raueneau Ing.Carlos Lardizábal W.	ENP 総裁 ENP テグシガルバ支社長 División Técnica Puerto Cortés
	10:00~	通信・公共事業・運輸省 (SECOPT)	Ing.Mauro Membreño Ing.Luis B.Gómez B.	大臣 ENP 総裁
	14:00~	ENP	Ing.Carlos Lardizábal W.	
7/22(水)	10:00~	Sanlorenzo港	Roberto Leonel Maradiaga Yose Adolfo Vargas Oscar Antonio Umanzor Alcides Rosales	Oficial Administratio Confador II Yefe de Operaciones/Mantenimiento Guardalmacen
7/23(木)		7:45 テグシガルバ 8:15 →サンペドロスーラ (SH-514)		
	10:00~	ENP 本社	P.M.Oscar Confreras Lic.Roberto A.Quiroz Ing.Arnulfo Suazo Toruno Ing.Héctor Antonio Martínez Z. Ing.Carlos Lardizábal W.	Asistente de Gerente General Analista Económico-Financiero Superintendente de Puerto Cortés Jefe de División Técnica
7/24(金)	8:00~	ENP 本社	同上	
7/25(土)	8:30~	Tela港	Dr.Rosenolo Faray Frarcin Ing.Carlos Lardizábal W.	Encrgndo de Superintendente en Tela
	11:00~	La Ceiba港	Ing.Carlos Lardizábal W.	
	15:00~	Castilla港	Prof.Leoncío H.Bonilla	Superintendente de Castilla
7/27(月)	10:00~	Roatán港		
7/28(火)	9:00~	ENP テグシガルバ支社	Ing.Lues B.Gómez B. Lic.Gilberto Raueneau Lic.Roberto A.Quiroz	
7/29(水)	9:30~	SECOPT	Arg.Francisco Rodriguez Ing.Luis B.Gómez B.	SECOPT副大臣
	16:30~	経済省 (Ministorio de Economica)	Lic.Mario Aguero Lacayo	Vice Ministro de Economica

## 第2章 ホンデュラス国の概要

### 2-1 一般概況

#### (1) 国土の概要

ホンデュラス国は中央アメリカにある共和国であり、北緯13度から16度、西経83度から89度に位置する国である。北部は東西約600kmのカリブ海に面し、西端はホンデュラス湾に臨んでいる。また、南部にはフォンセカ湾沿いに約60kmの海岸線があり、太平洋への連絡口となっている。南東はニカラグア、南西はエルサルバドル、西はグアテマラと国境を接している。面積は約112,088km<sup>2</sup>である。



1. Copán	コパン	10. La Paz	ラ・パス
2. Santa Bárbara	サンタバルバラ	11. Comayagua	コマヤグア
3. Cortés	コルテス	12. Valle	バジェ
4. Atlántida	アトランティダ	13. Francisco Morazán	フランシスコモラザン
5. Colón	コロン	14. Choluteca	チョルテカ
6. Yolo	ヨロ	15. El Paraíso	エルパライス
7. Ocotepeque	オクテペケ	16. Olancho	オランチョ
8. Lempira	レンピラ	17. Gracias a Dios	グラシアス ア ディオス
9. Intibuca	インティブカ	18. Islas De La Bahía	イスラス・デ・ラ・バイア

図2-1 ホンデュラス国の位置と行政区画

国土は、大きく分けて東部は未開発の湿地帯、西部が山岳地帯、南北の海岸地方に平野部があり、中央部は高原地帯である。中米では最も山地が多く、国土全体の約65%を占め、平均標高1,000~1,500メートルの高原地帯が中央部から南部にかけて横たわっている。しかし、環太平洋火山帯からはずれているため、火山がなく、中米では唯一地震の少ない国である。

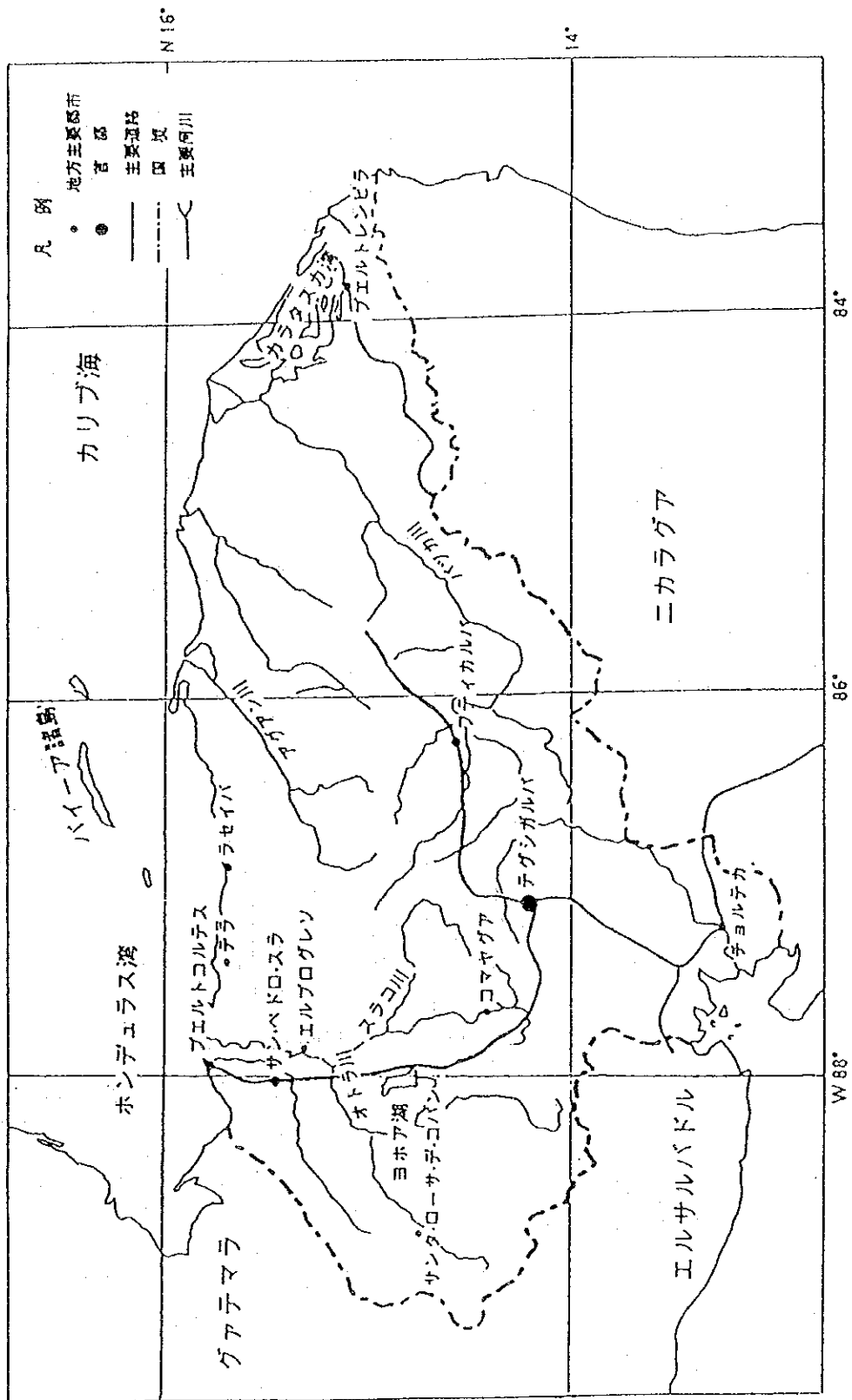


図2-2 ホンデュラス国の国土の概況

## (2) 気 候

海岸地方の平野部は高温多湿の熱帯性気候である。たとえば太平洋岸のアマパラ (Amapara) では最高39度 (4月)、最低20度 (12月)、湿度も9月には78%となる。高原地帯は比較的しのぎやすい気候で、首都テグシガルパでは雨季 (6~10月) には気温も下がり日中平均28度位となる。雨量は北のカリブ海沿岸地方が多いが、この地方はハリケーンによる風水害が多発している。

表2-1 テグシガルパにおける平均気温、降水量

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
平均気温 (°C)	19.5	20.0	21.8	23.0	23.1	22.3	21.9	22.1	22.1	21.2	20.2	19.5
降水量 (mm)	7.7	3.2	6.0	39.4	155.7	153.2	83.3	87.5	185.9	122.8	29.8	8.3

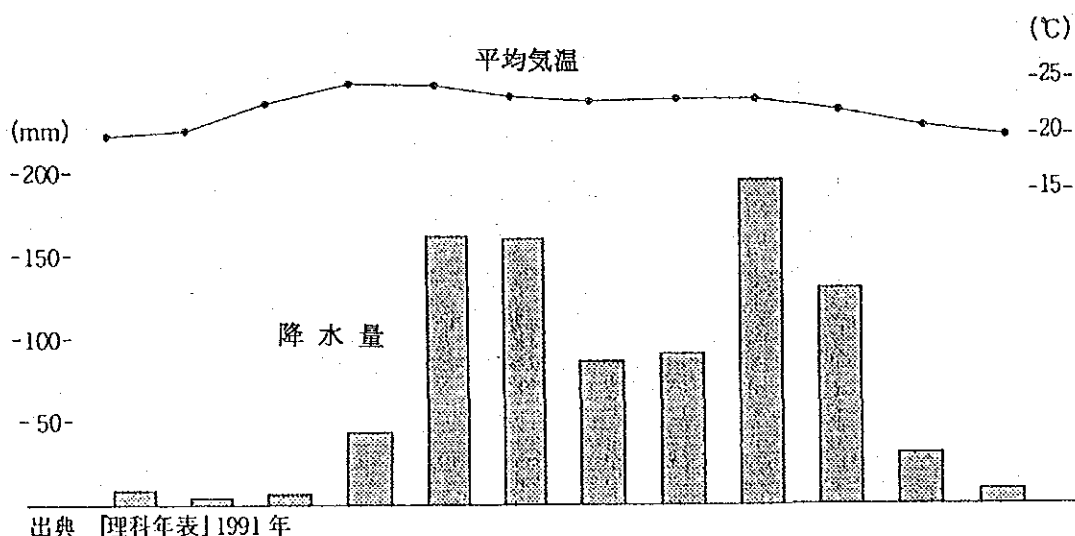


図2-3 テグシガルパにおける平均気温、降水量

## (3) 人 口

総人口は1989年末で約460万人、人口密度約41.1人/km<sup>2</sup>である。都市部在住者は約184万人、農村部在住者は約276万人である。

首都はテグシガルパで、海拔約1,000mの高地に位置し、人口は約61万人である。全人口の約13%が首都部に居住している。表2-2に、ホンデュラス共和国の主要都市における人口を列挙する。

ホンデュラス国の総労働人口141万人のうち約48%にあたる67万人が農業、林業、漁業に従事している。ホンデュラスの主要輸出品はバナナ、コーヒー、海老類、木材、鉛・亜鉛等であり、農業、林業、漁業、鉱業を主体としている。

人種は、ほとんどが白人とインディオとの混血である。しかし、インディオ、黒人、白人も

割合は少ないながら居住している。白人は都市に居住し、インディオは放牧・農耕を生活の手段としてホンデュラスの中央部地帯に分散して居住している。黒人は最初カリブ海岸の栽培農園の労働に従事したらしく、農園を中心にして黒人の集落がある。

公用語はスペイン語であるが、成人の40%以上が文盲である。しかし、政府は現在、初等教育の充実によって文盲率の低下に力を注いでいる。宗教上からは、国民の大部分がカソリック教徒である。

表2-2 ホンデュラス共和国の人口

	1987年	1988年	1989年
総人口	4,313.4	4,456.8	4,604.8
都市部人口	1,675.6	1,757.0	1,841.8
地方部人口	2,637.8	2,699.8	2,763.0
平均人口密度	38.5	39.8	41.1
主要都市人口	1987年	1988年	1989年
テグシガルバ(首都)	551.8	579.3	608.1
サンペドロスーラ	276.8	288.4	300.4
ラセイバ	66.5	69.0	71.6
チョルテカ	52.2	54.7	57.4
エルプログレソン	57.4	60.3	63.4
プエルトコルテス	31.2	31.6	31.9
コマヤグア	35.3	37.3	39.5
テラ	23.1	23.3	23.5
シグアテペケ	26.1	27.5	29.0
サンタロサデコパン	19.2	19.7	20.3
ダンリ	27.2	29.1	31.1
フティカルバ	18.9	19.7	20.6
オランチート	13.5	14.0	14.6
生産活動従事人口	1987年	1988年	1989年
農、林、漁業	644.9	658.9	673.2
鉱山、採石業	3.4	4.1	4.1
工業製品製造業	152.5	158.9	165.5
建設業	66.4	71.4	76.8
電気、ガス、水道業	7.4	8.0	8.7
運輸、倉庫、通信業	36.6	38.1	39.6
大・小規模商業	126.3	133.2	140.6
金融関連業	21.2	22.7	24.3
その他のサービス業	241.3	256.4	273.3
総労働人口	1,300.0	1,351.7	1,406.1

注 1) 人口は、千人単位。  
2) 人口密度は、人/km<sup>2</sup>単位。

#### (4) 政治、社会の概要

政治的には、ホンデュラス共和国は、憲法に基づく選挙で選ばれた大統領制をとっている。大統領の任期は4年（再選は認められていない）で、この任期に合わせた国家開発計画が、大統領の施策を組み入れた形で策定されるようである。従って、国家開発計画の期間も4年間である。また、次の大統領選挙は、1993年8月に予定されている。

ホンデュラスは18の県（デパルトメント）に分けられ、各県に県都がある。県内部は郡（ムニシピオ）に分けられ、各郡には郡都がある。郡内部には村（アルデア）があるが、その村の比較的大きいものに郡長事務所（アルカルディア）が設けられ、郡都となっている。アルデアの数は約3,000程度で、ムニシピオの数は290ある。

南部、西部のグアテマラ、エル・サルバドル国境沿いの開発状況が著しい。逆に、東部及びニカラグア国境沿いはほとんど開発されていない。北部のカリブ海岸沿いは開発が始まったばかりである。

スペイン統治下にあったホンデュラスは、銀を始めとする貴金属の生産地として有名であった。そして、これらの鉱山は主としてホンデュラスの南部、西部地帯にあった（テグシガルパ北東約20kmにあるサン・ファンシト鉱山は、銀山として有名である）。それがテグシガルパが首都として発展してきた理由の1つである。現在では、地下資源の開発は米国の会社によって行われている。

現在は米国の会社の開発による北部の果実農業、林業、漁業、また南部の高地利用のコーヒー農業が輸出産業として発展している。輸出品目（金銀換算）でみる限り、林業については衰退化の兆しが現われており、鉱業の復活が認められる。



表2-3 ホンデュラス概況

① 正式国名	ホンデュラス共和国 Republic of Honduras La Republica de Honduras
② 独立年月日 旧宗主国名	1821年9月15日 スペイン
③ 政 体	共和制
④ 元首の名称	大統領：ラファエル・レオナルド・カジェハス
⑤ 位 置 面 積	北緯 13度～16度32分 西経 83度～89度20分 112 千平方キロメートル (注2)
⑥ 首 都	テグシガルパ (注1)
⑦ 総 人 口	5.0 百万人 (1989年央) (注2)
⑧ 公 用 語	スペイン語
⑨ 民 俗	混血 (91%)、インディオ (6%)、黒人 (2%)、白人 (1%)
⑩ 宗 教	カトリック
⑪ 教 育	義務教育 7歳～13歳の6年間 (初等教育) (注3) 就学率 (標準就学年齢人口に対する総就学者の比率) 初等教育 : 106% (注2) 中等教育 : 32% (注2) 高等教育 : 9% (注2) 識字率 : 59% (1985年) (注2)
⑫ 曆	時 差 : (日本との時差) -15.0時間

出典 (注1) 『世界の国一覧表 1991年版』 1991 世界の動き社

(注2) World Development Report 1991 The World Bank.

(注3) 『ユネスコ文化統計年鑑』 1989 原書房

## 2-2 経済状況

### (1) ホンデュラス経済の特徴

ホンデュラスの経済は、第1次産品を中心とするモノカルチャ経済である。バナナ、コーヒーなどの農産品を輸出することによって国の経済は成り立ってきた。工業化はなかなか進まず、中南米の中でも最も経済開発の遅れている国の一つである。中米紛争の影響が比較的少なかったにもかかわらず開発が遅れているのは、首都が山岳地帯にあって交通網の発達が遅れたことと、大規模なプランテーションに国の経済が長年依存してしまっていたことが要因と考えられる。このようなモノカルチャ経済下では、国際市況の変化が国の経済を大きく左右してしまうので、リスク回避のため、政府は産業多角化への道を模索している。

### (2) 主要経済指標

ホンデュラスの国民総生産額（GNP）は、1978年の価格を基準とした定額方式で計算すると、1989年現在約44億USドルである（表2-4）。1989年における国民1人あたりのGNPは約960USドルとなる。

GNPの約27%は、農、林、漁業の分野から発生したものである。これに鉱業を加えると約30%となる。このデータからもこの国が農業国、あるいは第1次産品を中心とした国であるといえる。

ホンデュラスの主要経済指標を表2-5に示す。（次ページ）

表2-4 発生分野別国民総生産（1978年基準定額値）

	1987年	1988年	1989年
農、林、漁業	1,156	1,177	1,194
鉱山、採石業	69	71	83
工業製品製造業	644	698	718
建設業	166	177	185
電気、ガス、水道業	112	114	117
運輸、倉庫、通信業	333	356	358
大・小規模商業	512	527	532
銀行、保険、不動産業	246	277	287
住宅産業（賃貸等を含む）	272	288	304
公的管理及び防衛	218	225	229
その他のサービス業	406	430	425
合計	4,134	4,340	4,432

注 単位は百万レンピーラ。

表2-5 ホンデュラス国の主要経済指標

1) 失業率 (1988年)	22%				
2) 通貨 (1991年11月25日、 東銀)	ホンデュラス・レンピーラ (L) 基準相場: 1米ドル=2.00L 並行相場: 1米ドル=5.3359L				
3) 貿易 (1989年)	貿易額 (輸出入総額) : 2,100 百万米ドル 輸出額 (FOB) : 1,100 百万米ドル (注1) 主要相手国: 米国、旧西ドイツ、日本、EC ラテンアメリカ域内 輸入額 (CIF) : 1,000 百万米ドル (注1) 主要相手国: 米国、日本、EC、 ラテンアメリカ域内				
4) 主要経済指標					
(年)	(1986)	(1987)	(1988)	(1989)	(1990)
国際収支 (経常収支) (百万米ドル)	-155 (注1)	-183 (注1)	-314 (注1)	-275 (注1)	N.A.
外貨準備高 (百万米ドル)	118 (注1)	114 (注1)	57 (注1)	28 (注1)	N.A.
対外公的債務残高 (百万米ドル)	2,342 (注1)	2,681 (注1)	2,739 (注1)	2,823 (注1)	N.A.
債務返済比率 (対輸出比)	18.5 (注1)	23.0 (注1)	25.5 (注1)	13.1 (注1)	N.A.
GNP (百万US\$)	3,362(注2)	3,798(注2)	4,180(注2)	4,495(注2)	N.A.
一人当りGNP (US\$)	740(注2)	810(注2)	860(注2)	900(注2)	N.A.
経済成長率 (%)	1.52(注3)	6.25(注3)	4.49(注3)	2.51(注3)	N.A.
インフレ率 (%)	4.4(注3)	2.4(注3)	4.6(注3)	9.8(注3)	N.A.
5) 会計年度	暦年 (1月1日~12月31日)				

出典 (注1) World Development Report 1988-1991 The World Bank.

(注2) The World Bank Atlas 1988-1990 The World Bank.

(注3) International Financial Statistics Yearbook 1990 IMF.

(3) 財 政

1980年代に入って財政状況は悪化し、ホンデュラスの経常収支は1981年以降マイナスを記録している。この赤字は外国からの借款と国債発行により補填されているが、これは対外債務の増大と同時に内債の増加をもたらし、根本的な解決にはなっていない。前政権、前々政権からこの状態を改善するべく財政赤字の縮小を柱とする経済政策を実行してきたが、未だ十分な効果をあげていない。

表2-6 公的部門の財政運営 (単位：百万レンピーラ)

	1986	1987	1988	1989
中央政府収入	1,182.7	1,327.6	1,439.3	1,532.4
中央政府支出	1,747.5	1,957.6	2,122.4	2,319.3
中央政府赤字	564.8	630.0	683.1	786.9
他の公的部門赤字	475.0	519.4	655.5	869.8
資金調達				
国内資金	130.1	170.1	212.1	393.6
国外資金	344.9	349.3	443.4	476.2
債務延滞金	—	148.1	101.0	364.0
(対GDP比)	6.3%	6.4%	7.3%	8.9%

出典 Country Profile 1991-92 1991 EIU

表2-7 国家予算 (1990年)

	金額 (百万レンピーラ)	構成比 (%)
立法府	30.2	0.9
司法府	25.7	0.8
選挙委員会	16.0	0.5
行政府		
大統領府	20.6	0.6
内務法務省	39.6	1.2
外務省	39.2	1.2
国防省	247.5	7.3
経済省	18.2	0.5
大蔵省	47.3	1.4
調達庁	2.5	0.1
文部省	561.2	16.5
厚生省	418.0	12.3
文化観光省	8.3	0.2
労働社会保障省	37.7	1.1
通信公共事業運輸省	297.2	8.8
天然資源省	129.2	3.8
経済企画省	17.4	0.5
債務返済	945.2	27.9
その他	490.3	14.5
計	3,391.1	100.0

出典 JICA企画部

(4) 貿易および国際収支

1980年代の貿易収支は赤字基調で推移してきた。輸出の回復に伴い、近年赤字幅は縮小しているが、1990年は並行相場の設定等によって輸入が刺激され、赤字幅は拡大した。最近の国際市況をみると、コーヒーの価格は1989年に大きく落ち込み、そのまま低迷しているが、バナナの価格は1988年以降上昇している。国際収支においては、経常収支の赤字を資本収支で埋め合わせる形で従来より推移しており、対外依存度は高い。

表2-8 主要輸出入実績 (単位：百万ドル)

輸 出 (FOB)	1990年	輸 入 (CIF)	1990年
バナナ	338.1	中間財	369.0
コーヒー	175.1	資本財	215.0
海老	78.9	消費財	250.0
木材	26.0	燃料・潤滑油	161.9
亜鉛	58.8	その他	9.0
冷凍肉	18.0		

(注1) 輸入の値は推定値  
 (注2) 中間財には建築用資材を含む  
 出典 Country Profile 1991-92 1991 EIU

表2-9 主要貿易相手国 (単位：%)

輸 出 先	1989年	輸 入 元	1989年
米 国	49.9	米 国	52.3
旧西ドイツ	7.9	日 本	9.1
日 本	9.7	メキシコ	3.0
イタリヤ	3.0	ヴェネズエラ	4.8
スウェーデン	2.4	グアテマラ	2.5

出典 Country Profile 1991-92 1991 EIU

表2-10 国際収支の推移 (1986-1990) (単位：百万ドル)

	1986	1987	1988	1989	1990
経常収支	-254.7	-306.1	-319.0	-302.2	-309.5
貿易収支	17.2	-49.5	-23.7	2.7	-70.6
商品輸出	891.3	844.4	893.0	966.7	943.3
商品輸入	-874.1	-893.9	-916.7	-964.0	-1,013.9
資本収支	42.5	119.5	61.7	-19.9	323.0
誤差・脱漏	33.3	27.1	22.4	-3.7	-30.9

出典 Country Profile 1991-92 1991 EIU

## 2-3 経済協力概況

### (1) 最近の援助動向

DAC諸国は、89年に支出純額で2億168万ドルのODAを供与している。主要な供与国は、米国、日本、及び旧西ドイツであるが、全体額は近年漸減傾向にある。

国際機関からのODAは、89年支出純額で4,128万ドルであり、UNHCR, EDF, IDBからの供与が多い。

ODA NET 三国間計 201.68百万ドル  
うち日本 39.99百万ドル (2位、シェア 19.83%)

米 国	日 本	旧西ドイツ	その他
102.00	39.99	22.61	37.08
50.6 %	19.8 %	11.2 %	18.4 %

ODA NET 国際機関計 41.28百万ドル

UNHCR	EDF	IDB	UNDP	その他
13.54	9.53	8.78	4.01	5.42
32.8 %	23.1 %	21.3 %	9.7 %	13.1 %

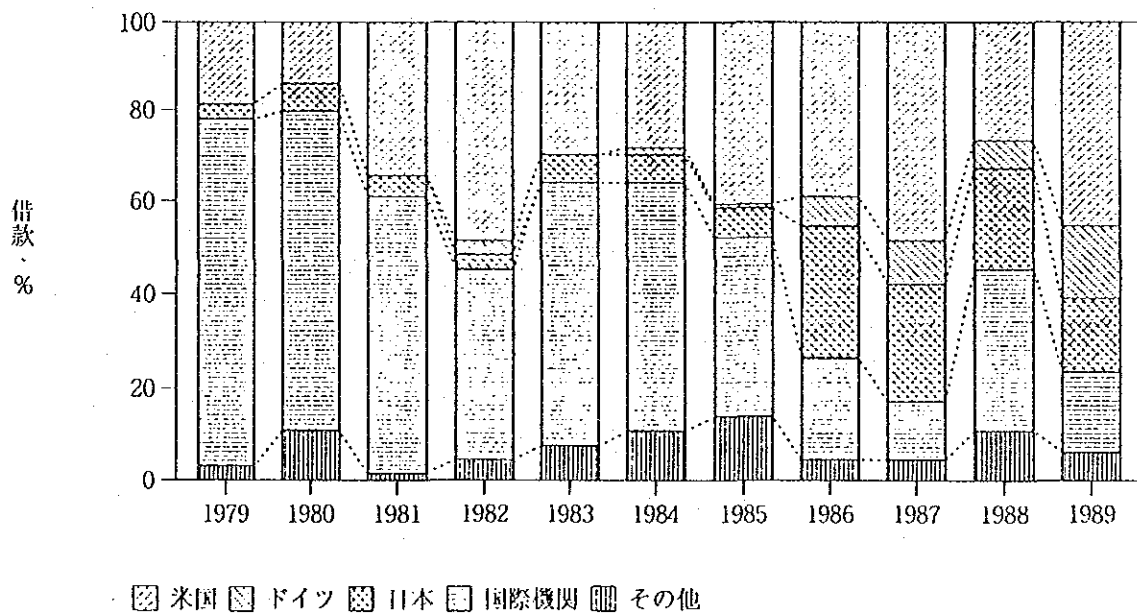
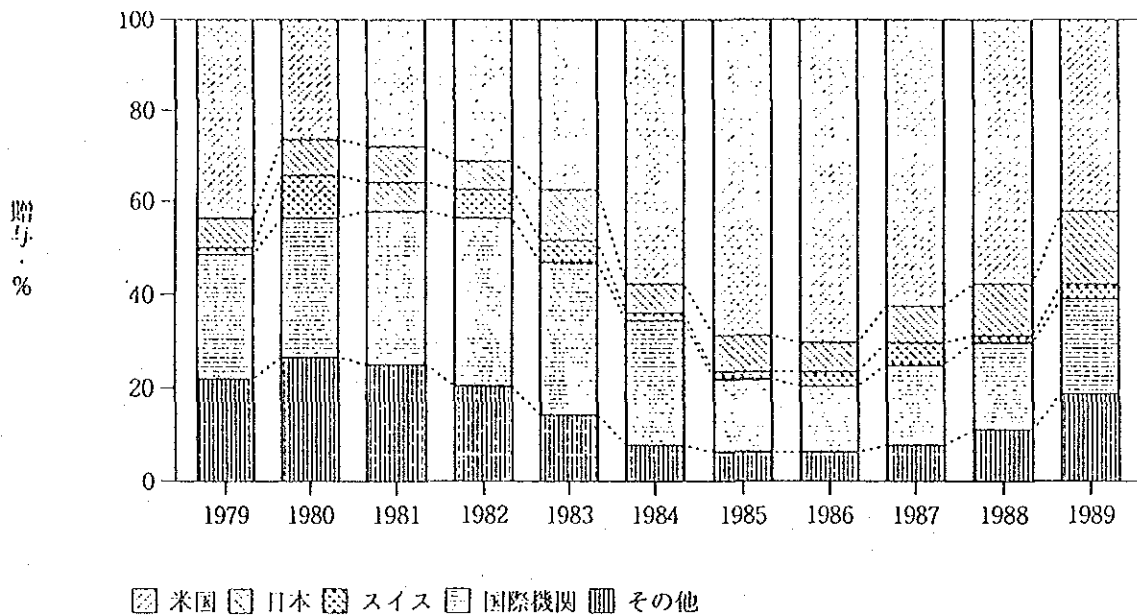
出典 『我が国の政府開発援助』 1991 APIC

図2-4 DAC諸国・国際機関のODA実績 (支出純額、1989年、単位：百万ドル)

表2-14 国際機関及び主要国の政府開発援助 (ODA NET)  
(単位：百万ドル)

項 目	1986	1987	1988	1989
DAC加盟国	239.8	222.5	252.1	201.7
米 国	175.0	153.0	155.0	102.0
日 本	36.2	35.0	48.1	40.0
旧西ドイツ	12.4	12.7	19.5	22.6
国際機関	43.7	35.5	69.4	41.3
I. D. B.	11.9	1.7	27.9	8.8
WFP	6.1	5.3	15.7	1.6
UNHCR	13.8	15.1	14.0	13.5
E. E. C.	3.9	4.2	6.1	9.5
アラブ諸国	0.0	0.0	0.0	0.0
政府開発援助純額	283.5	258.0	321.5	243.0

出典 Geographical Distribution of Financial Flows to Developing Countries 1991 OECD



出典 Geographical Distribution of Financial Flows  
1984,1987,1991, OECD

図2-5 援助形態別主要援助国・国際機関シェアの推移

(2) 国際機関の動向

① 米州開発銀行 (IDB)

IDBは、国際機関の中では対ホンデュラス援助の中心的な役割を果たしてきた。特に有償資金協力は大きく、1989年までに、総額970百万ドル、72件に及ぶ借款を実行している。有償資金協力の重点セクターは、エネルギー、運輸・通信、保健・衛生、鉱工業、農業等となっているが、近年、IDBの有償資金協力は減少傾向にある。

表2-15 IDBの対ホンデュラス分野別貸付総額 (1961~1989)  
(単位：千米ドル)

セクター	総額	プロジェクト総費用
エネルギー	226,563	872,545
農・漁業	220,848	385,790
運輸・通信	200,351	319,944
環境及び保健・衛生	172,883	275,173
鉱工業	66,142	191,842
教育及び科学・技術	42,065	66,151
都市開発	25,592	42,731
予備投資	8,776	10,533
輸出融資	7,373	10,393
合計	970,593	2,175,102

出典 IDB ANNUAL REPORT 1989 IDB

表2-16 IDBの対ホンデュラス認可済貸付案件一覧 (1985~1989)  
(単位：米ドル)

年	セクター	プロジェクト	認可日付	総額
1985	農業	家畜生産	5/29	6,900,000
	運輸	北海岸ハイウェイ	11/20	31,000,000
	予備投資	予備投資調査	10/3	6,600,000
	健康	地方水系システム	10/16	24,000,000
1986	運輸	準幹線道路	9/17	29,000,000
	健康	病院の設立	10/2	27,000,000
	農業	地方開発	12/17	12,400,000
	健康	テグンガルパ水系システム	12/17	54,000,000
1988	運輸	道路改修	12/7	45,800,000
	都市開発	都市改善	12/7	12,100,000

出典 IDB ANNUAL REPORT 1985-1989 IDB より抜粋して作成



② その他の国際機関

対ホンデュラス援助を行っているIDB以外の国際機関としては、額は大きくないものの、WFP（世界食糧計画）、UNHCR（国連難民高等弁務官事務所）、EEC（ヨーロッパ経済共同体）、UNDP（国連開発計画）などがあげられる。WFPは例年6百万ドル前後のODAを実施してきたが、1988年には15百万ドルに援助額が伸び、1989年には1.6百万ドルに減少している。UNHCRは継続的に毎年10百万ドル強のODAを実施している。また、EEC、UNDPも継続的な援助を行っており、特にEECは近年援助額が増加傾向にある。

最後に、ODA（NET）には現れないが、世界銀行による貸付承認プロジェクトを以下に示す。

表2-17 世界銀行グループ貸付承認プロジェクト（1986/87～1990/91）  
（単位：百万米ドル）

年	部 門	プ ロ ジ ェ ク ト 内 容	金 額
1986 /87 IBRD	教 育	教育の質と効果を高める努力を支援するため、必要な投資の計画とその効果的な実施、並びに教育制度の管理の面において、公共教育省の能力を阻害している大きな制約を除去する。	4.4
1988 /89 IBRD	農 業 信 用	第4次農業信用プロジェクト。活性的な部門に資金を提供するだけでなく、金利を合理化し金融仲介機関の監督面においてモニタリング可能で強制力のあるパフォーマンス基準を適用し、より多くの信用を低所得生産者に供与し得る革新的な方法を特定・促進することにより、農村部の信用制度を改善する。	25.0
IBRD	構 造 調 整 貸 付	政府の3カ年構造調整プログラムを支援する。同プログラムの狙いは、(1) 輸出拡大と効果的な輸入代替の達成、(2) 公的・民間両部門の貯蓄の増強、(3) 金利政策の自由化と制度的措置による金融仲介の効率性の向上である。	50.0
1990 /91 IBRD	構 造 調 整 貸 付	輸出の伸びを加速、国内貯蓄の増加、経済成長と雇用の回復のための前提条件の達成を支援	90.0
IDA	構 造 調 整 融 資 (補完融資)	1990年承認の構造調整融資に関する金融補助	20.0
IDA	保 健 ・ 栄 養 ・ 教 育	雇用の提供と社会サービス（保健・栄養・教育の改善を通じ、貧困層の保護と生活水準の改善を助けるPHIS（ホンデュラス社会投資資金）を支援	20.0

出典 『世界銀行 年次報告』1986-1990 世界銀行

### (3) 主要先進国の動向

#### ① 米 国

従来より対ホンデュラス二国間援助の中心であった米国の援助は、1982年頃より急速に増大し、現在ではIDBをはるかに上回る重要な位置を占めるに至っている。1989年における米国の対ホンデュラスODA実績は、102.0百万ドルであり、これはDAC諸国全体の50.6を占める。援助の形態としては無償資金協力が中心であり、ODA合計額の6割程度を占めるが、近年、有償資金協力の減少とともに技術協力が増加する傾向もみられる。対象とする分野は、天然資源、農業、保健・医療、教育、住宅など多岐にわたる。

1989年10月25日、米国政府はホンデュラスへの二国間援助の停止を決定した。その理由は、ホンデュラスが予定されていた2.1百万ドルの債務返済を実行できなかったことにある。実際、1989年ホンデュラスは度重なる滞納によって援助を実施している諸国際機関のブラックリストに加えられた。この状態は1990年に新政権になってから改善され、新規融資が再開されることとなったが、中米和平の動きを受けて米国からの軍事援助は削減された。

表2-18 米国の対ホンデュラス経済及び軍事援助

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
援 助 総 額	55	42.8	112.0	154.3	172.4	296.4	185.1	254.9	198.0	121.3	209.5
(うち軍事援助)	3.9	8.9	31.3	48.3	77.4	67.4	61.1	61.2	41.2	41.1	21.3

出典 Country Profile 1991-92 1991 EIU

表2-19 米国の対ホンデュラス技術協力  
(単位：千米ドル)

実施期間	プロジェクト	供与金額
1986～1990年	地方の初等教育の充実	22,000
1984～1994年	農耕技術の調査	20,000

出典 『経済技術協力国別資料(援助地図)ホンデュラス』  
1989JICAより抜粋

#### ② 旧西ドイツ

旧西ドイツの対ホンデュラスODAは米国に比較すれば小さな額ではあるが、それでも1986年には10百万ドルを越え、1989年のODAは22.6百万ドルに伸びている。これはDAC諸国全体の11.2%のシェアを占め、米国、日本に次ぐ第3位の援助国となっている。援助形態としては、1988年には無償資金協力が有償資金協力を上回った。対象分野をみると、農業、住宅関連分野への比重が大きくなっている。近年はエネルギー分野への援助も大きい。これは地方への電化計画などである。旧西ドイツは対中米としては米国に次ぐ援助国であり、農

業と工業を中心に地域機関に対しても協力を行っている。

③ ス イ ス

スイスはホンデュラスに対し、毎年4～7百万ドル規模のODAを継続的に実行している。援助形態は無償資金協力が中心であるが、生花輸出に関する専門家派遣といった特徴的な技術協力も行っている。

表2-20 スイスの対ホンデュラス技術協力  
(単位：千米ドル)

実施期間	プロジェクト	供与金額
1987年	難民救済	76
1984～1986年	輸出振興のための生花市場調査	657
1987～1989年	家具、生花、造花等の輸出振興	954

出典 『経済技術協力国別資料（援助地図）ホンデュラス』  
1989JICA

④ イタリア

イタリアはこれまで対ホンデュラス援助がほとんど無かったが、最近急速に援助を増大し、1988年には7.5百万ドルのODAを供与し、89年にも7.3百万ドルのODAを実施している。援助形態としては、従来技術協力のみであったが、1988年には6.7百万ドルの有償資金協力が実行されている。イタリアとオランダは、近年対中米援助を著しく拡大しており、UNDP等が共同で実施している難民開発協力には、イタリアは115百万ドルの出資を行っている。

## 2-4 我が国の援助動向

### (1) 概 説

- ① ホンデュラスは、農林水産業を中心とする典型的なモノカルチャー型経済であり、農業部門がGDPの約1/4、労働人口の約半分以上、輸出総額の約75%を占めている。そのなかでも、バナナ・コーヒーの2品目で総輸出額の55%に達しており、国際価格の動向に左右されやすい経済・財政構造にある。
- ② 同国の最近の経済情勢は、80年から83年に石油価格の高騰、農産品の輸出価格の低落などにより経済成長率がマイナス成長となったが、84年から87年には輸出価格の上昇及び公共投資の増大によりプラスの成長率となっている。  
しかし、慢性的な財政赤字（88年：GDPの7.3%）、対外債務（88年：29億ドル）など大きな問題を抱えている。
- ③ このような状況下、現カジェハス政権は財政支出の削減、徴税強化の税制改革、社会基盤インフラの充実、農工業の生産性向上などを骨子とする経済構造調整政策を推進しており、この政策に対し我が国を含む西側友好国、国際金融機関等から世銀による構造調整融資、IMFのスタンプバイ融資などの支援が行なわれている。

### (2) 我が国の援助

- ① 我が国は同国が中南米諸国の中でもハイチ、ボリヴィアに次ぐLLDC（88年一人当たりGNP：780ドル）であることから、無償資金協力・技術協力により農業・保健医療・基礎インフラなどの分野を中心に協力を行なっている。  
協力実績（90年度末累計）では、技術協力94.50億円（研修員受入れ：345人、専門家派遣：123人、協力隊員：409人、プロジェクト方式技術協力：2件、開発調査：10件）、無償資金協力：193.93億円、円借款：347.74億円を供与している。
- ② 協力分野としては、従来より農林水産業、保健医療、生活・生産基盤整備、教育といった分野を中心に協力を実施されてきているが、今後ともこれらに加え、特に経済再建・活性化の観点から社会・経済インフラの近代化・リハビリ、農業基盤の生産性向上・多様化を重視していく必要がある。
- ③ 技術協力については、各種形態により協力を行なってきたが、特に協力隊員派遣累計（89年度末377人）は中南米諸国で第1位であり、ホンデュラス側の評価が高い。また、プロジェクト方式技術協力では83年度からの灌漑技術者を育成する「農業開発研修センター」と90年度より保健医療従事者を養成する「看護教育強化」プロジェクトを開始している。  
開発調査では、農業開発及び経済社会基盤整備の観点から無償資金協力と連携しつつ協力を進めている。
- ④ 無償資金協力においては、1975年度に初めて食糧援助1.74億円を供与して以来、農業、医療、教育などを中心に継続的な援助が行なわれてきた。特に農業については、生産性の向上

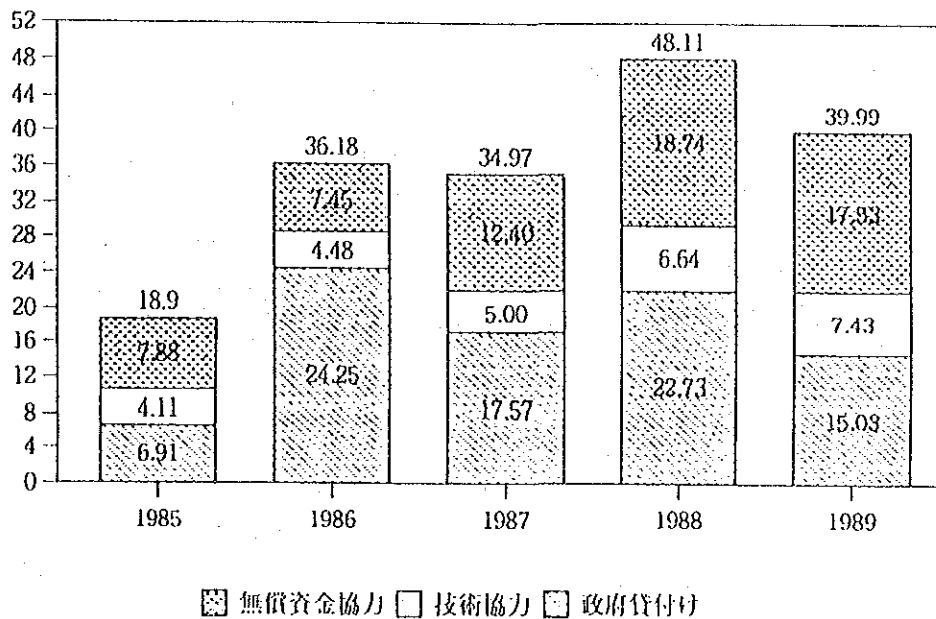
を目的としたホンジュラス国の政策に呼応し、技術者の育成や農業基盤の整備などを行なっているほか、「食糧増産援助」として79年度より毎年3～6億円相当の肥料・農機具などを供与している。

また、医療分野では82年度より89年度まで、5回にわたり「マラリア・デング熱抑制計画」に対し薬剤などを供与し、「地域中核病院医療整備計画」（88年度）として医療機材を供与している。

さらに教育分野の充実のため「国立教育実践研究所計画」（87年度）により施設・資機材を供与するとともに、専門家及び協力隊員との連携による協力も実施中である。

- ⑤ 有償資金協力においては、79年度に「エルカホン水力発電計画」に対し78億円の円借款を供与して以来、電力エネルギー、通信、道路などの分野で協力を行なった。

また、90年度には世銀と協調融資により76.25億円の融資を行なっている。



出典 「我が国の政府開発援助」1990 (財)国際協力推進協会

図2-6 わが国の対ホンデュラスODA (支出純額：百万米ドル)

## 第3章 運輸事情

### 3-1 概要

ホンデュラスの国土面積は112千km<sup>2</sup>で我が国の3分の1弱である。このうち約65%が山岳地帯であり、なだらかな高原状の地形をしている。平野は主として北部カリブ海に注ぐ河川沿いに発達しており、低湿地が多い。

主要都市は、首都テグシガルバから、同国の経済の中心であるサンペドロスーラを抜ける南北軸より西側に発達している他、北西部海岸沿いと南部に在住しており、国土の東半分は未開の原野となっている。人口の密集地は首都テグシガルバを擁するフランシスコ・モラゾン州（人口83万人）及びサンペドロスーラを中心とするコルテス州（人口66万人）である。

ホンデュラス国の主要都市は道路で結ばれ、同国では自動車为主要な交通手段である。鉄道は北部カリブ海沿岸にのみ敷設されており、主としてバナナ輸送に使われている。一般の乗客、貨物の輸送も可能であるが、実態上あまり使われていない。

航空網もあまり発達しておらず、物資の主要な輸送手段にはなっていない。

外航海運についてはカリブ海諸港が中心であり、最大規模のコルテス港が圧倒的である。内航海運については、カリブ海沿岸にて細々と営業しているが、詳細は不明である。

### 3-2 運輸関係行政機関

運輸関係の行政は、通信・公共事業・運輸省（Secretaria de Comunicaciones, Obras Publicas y Transporte；以下SECOPT）が一元的に行っている。（図3-1）

このうち、道路についてはSECOPTの道路局が整備及び管理を行っており、運輸局が道路交通の取締りを行っている。

鉄道についてはSECOPTの所管である国有鉄道（FNC）が自ら路線を経営するとともに、唯一の民間鉄道会社であるテラ鉄道会社（Tela Railway Company）の指導、監督を行っている。

航空に関しては、SECOPTの民間航空局が、航空会社の指導監督、空港の計画、建設を行っている。

港湾については、SECOPTの所管である国家港湾公社（Empresa Nacional Portuaria；以下ENP）が開発、管理を行っている。

各輸送機関を包含した総合的な交通計画については、運輸局が担当しており、現在、計画策定のための調査の発注準備中とのことであり、現時点における計画はない。

### 3-3 各分野の現況

#### (1) 道路

全国の道路総延長は1991年時点で11,790km、うち舗装区間は2,383km（約20.2%）である。ま

SECRETARIA DE COMUNICACIONES OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE

大臣

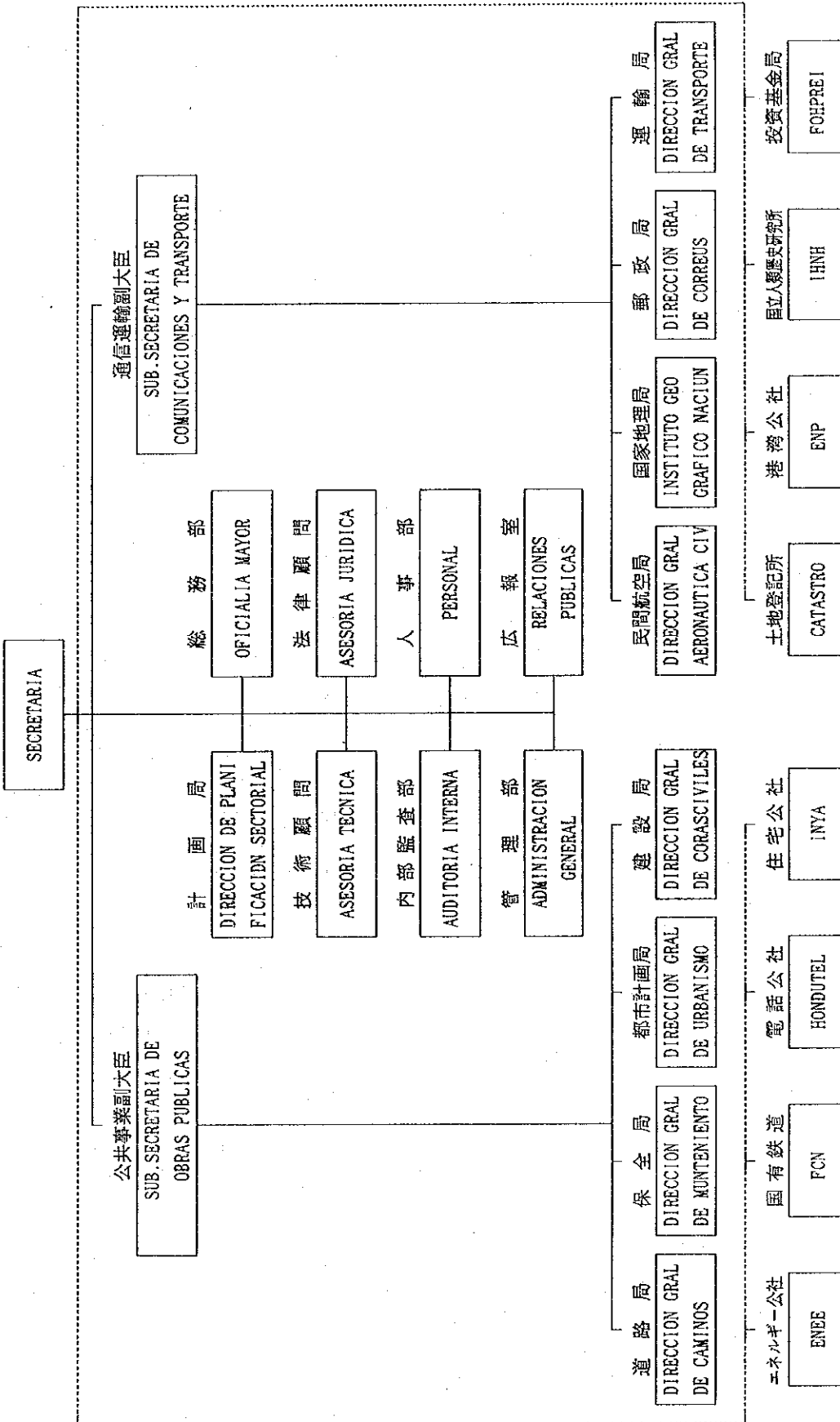


圖 3-1 通信・公共事業・運輸省 (SECOPT) 組織圖

た、通年走行可能区間が8,364km、夏季（乾期）のみ走行可能な区間は、1,042kmである。

主要都市を結ぶ幹線道路は舗装されており、主な舗装区間は以下の通り。

（南北軸）

サンロレンソ——テグシガルパ——コマヤグア——サンペドロスーラ——プエルトコルテス

（カリブ海沿岸）

サンペドロスーラ——テラ——ラ・セイバ——トルヒージョ——プエルトカステージャ

（西部）

サンペドロスーラ——セント・ロサ・デ・コパン——ヌエバオコテペケ——（グアテマラ）

コマヤグア——ラ・エスペランサ——グランアス——セント・ロサ・デ・コパン

（中央部）

テグシガルパ——フチカルパ

（南部）

（エルサルバドル）——サンロレンソ——チョルテカ——（ニカラグア）

〈パン・アメリカン・ハイウェイ〉

しかし、現在舗装されている区間であっても、メンテナンスが十分でなく、道路に凹凸があったり、穴が開いている場合があり、スムーズな通行ができない区間がみられる。

また、都市内、特にテグシガルパではメンテナンスが十分でなく、道路幅員が狭いため一方通行も多く、交通渋滞が発生している。

ホンデュラス国の主要道路網を図3-2に示す。

現在計画中の道路は、オランチョ州フチカルパ——プエルトカステージャの区間の舗装改良計画（目標年次不明）であり、これが完成すれば、カステージャ港から首都テグシガルパまで幹線で結ばれることになる。

(2) 鉄道

ホンデュラス国の鉄道はカリブ海沿岸で行われているバナナプランテーション農場と港の間に敷設されており、主にバナナの輸送に使われている。

主な営業区間は、サンタ・リタ——サンペドロスーラ——プエルトコルテス——テラ——ラ・セイバ——ソナグエラであり、営業総キロ数は約550kmである。

鉄道を運行しているのは、国有鉄道（FNC）及び民間のテラ鉄道会社である。

(3) 航空

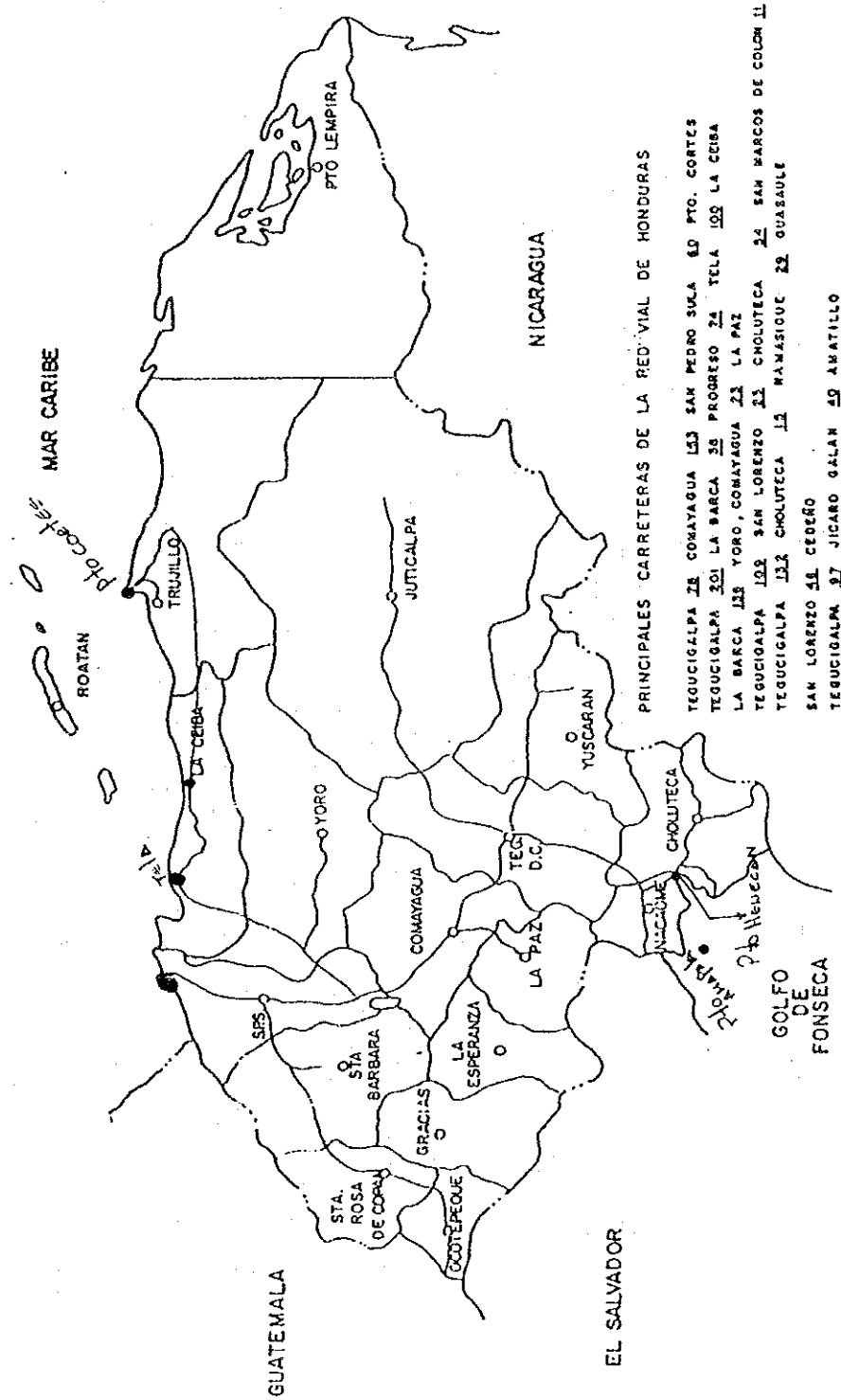
ホンデュラス国には、主要空港が4ヶ所（テグシガルパ、サンペドロスーラ、ラ・セイバ、ロアタン）あり、いずれも国際線が就航している。また、小型機の利用可能な飛行場は全国各地にある。

各空港における発着便数は以下の通りである。

テグシガルパ 114便/週



MAPA RECTILINEAL Y DISTANCIAS DE LA REPUBLICA DE HONDURAS



PRINCIPALES CARRETERAS DE LA RED VIAL DE HONDURAS

TEGUCIGALPA 12 COMAYAGUA 13 SAN PEDRO SULA 14 PTO. CORTES  
 TEGUCIGALPA 20 LA BARCA 21 PROGRESO 22 TELA 100 LA CEIBA  
 LA BARCA 123 YORO, COMAYAGUA 23 LA PAZ  
 TEGUCIGALPA 122 SAN LORENZO 23 CHOLUTECA 22 SAN MARCOS DE COLÓN 11 ESPINO  
 TEGUCIGALPA 122 CHOLUTECA 12 MANASIQUE 22 QUASAULE  
 SAN LORENZO 11 CEDEÑO  
 TEGUCIGALPA 27 JICARO GALÁN 20 AMATILLO  
 TEGUCIGALPA 20 ZAMORANO 21 DANLÍ 12 PARAISO 12 LAS MARÍAS  
 TEGUCIGALPA 22 TALANGA 111 JUTICALPA 40 CATAGAMAS  
 S.P. SULA 110 ENTRADA 23 STA. ROSA DE COPÁN 23 OCOTEPEQUE 22 AGUA CALIENTE  
 S.P. SULA 25 LA CEIBA 22 ILAMA  
 TRUJILLO 12 PTO. CASTILLA 21 SOMO ORIENTAL.

1986

FUENTE DE INFORMACION SECOR

DEPTO. DE CARTOGRAFIA DGEC

図3-2 ホンデラス国主要道路網

サンペドロスーラ 74便/週

ラ・セイバ 38便/週

ロアタン 36便/週

国内での輸送はテグシガルパ——サンペドロスーラ間が最も多いが、週に30便程度である。全国の航空輸送量の推移を表3-1に示す。貨物については、国内貨物2,377トン/年(1989年)、国際貨物11,245トン/年(1989年)であり、輸送量はわずかである。

表3-1 航空輸送量の推移(1987~1989)

DETALLE	1987	1988	1989
国内線			
貨物(トンキロ)	24,604	38,529	36,572
“(トン)	139	1,014	2,377
乗客(人キロ)	20,847,208	16,405,315	29,631,696
“(人)	136,692	126,630	194,538
国際線			
貨物(トンキロ)	3,523,125	10,219,151	19,352,563
“(トン)	10,631,551	10,378	11,245
乗客(人キロ)	470,858,688	439,738,928	542,675,825
“(人)	342,595	382,588	465,020

## 第4章 港湾事情

### 4-1 概要

ホンデュラス国における港湾（国家港湾公社（ENP）が管理している港湾）は、現在6港存在する。カリブ海側に、同国最大のコルテス港、テラ港、ラ・セイバ港、カスティージャ港の4港、太平洋側にサンロレンソ港、アマパラ港の2港である。

このうちアマパラ港については、同港の代替港であるサンロレンソ港が1978年に完成して以来、取扱貨物は減少し、現在はほとんど使用されていない。

また、カリブ海には米国資本のリゾートホテルが林立するロアタン島があり、ENPは同島に港湾を建設する計画をもっている。

ホンデュラス国には上記以外、民間が建設した小栈橋がある（特にロアタン島の物流は民間の栈橋を利用した在来船（小型）に依っている）が、数、取扱貨物量等の詳細は不明である。

### 4-2 港湾取扱貨物量

各港における外貿の取扱貨物量を表4-1、4-2に示す。

ホンデュラス国全体の港湾取扱貨物量については外貿のみ統計がとられており、1991年は3,589千トンであった。このうち輸出は1,557千トン、輸入は2,032千トンである。

最大の輸出貨物はバナナ（741千トン、輸出全体の47.6%）であり、次にパイナップル・ココヤシ・グレープフルーツ・メロン（111千トン、7.1%）、木材（松の製材）（105千トン、6.7%）、コーヒー（88千トン、5.6%）、鉱石（82千トン、5.3%）と続く。

最大の輸入貨物は石油類（778千トン、輸入全体の38.3%）であり、次に小麦（161千トン、7.9%）、とうもろこし（103千トン、5.1%）と続く。

取扱貨物量が最大の港湾はコルテス港であり、全体の77.0%を占める2,765千トンを取り扱っている。

第2位の港湾はカリブ海側の新港であるカスティージャ港（496千トン、13.8%）である。同港は、開港以来ラ・セイバ港の代替港的機能を果たしており、ホンデュラス国中央部におけるバナナの積出基地として順調に取扱量を伸ばしている。

サンロレンソ港は、現在太平洋側唯一の港湾であるが、アプローチチャンネルが長く狭い等の問題があり、貨物量は減少（82千トン、2.3%）している。

テラ港は、1991年の取扱貨物量は239千トン（6.7%）であるが、1992年3月25日に火災のため使用不能となり、以来、仮設ドルフィンを設置しているが、現在は小型船以外ほとんど使われていない。

1991年における各港のユニットロード貨物（コンテナ及びRo/Ro）の取扱量を表4-3に示す。

表 4-1 港湾取扱貨物量 (輸出)  
(港別一般貨物の動静 1990-1991)

CLASE DE CARGA (貨物種別)	EMPRESA NACIONAL PORTUARIA											
	MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA COMPARATIVO ANUAL POR PUERTOS 1991-1990											
	EXPORTACION											
	PUERTO		T E L A		LA CEIBA		PUERTO CASTILLA		SAN LORENZO		SUMAN TUDOS PUERTOS	
	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990
GRANEL LIQUIDO: (液体貨物)												
Acetate de palma africana (アフリカヤシ油)												
Derivados del petróleo y comb.	6,899	25,116							6,899		25,116	
Melaza (糖蜜)	6,337	13,861							5,970		12,307	
(石油製品、燃料)									5,970		19,206	
SUB-TOTAL	13,236	38,977									43,979	
GRANEL SOLIDO: (固形バルク貨物)												
Hierro (鉄)	82,333	66,500							82,333		66,500	
Mixto de cemento (セメント袋入)	52,601	52,601							2,330		52,601	
Algodón sin refinar (半製綿)	15,437	21,861							4,546		28,191	
SUB-TOTAL	97,770	140,962							4,546		148,292	
CARGA ESPECIAL: (特別貨物)												
Banano (バナナ)	508,044	574,386	20,193	46,296	212,502	203,740			740,739		824,622	
Piñano (金尾バナナ)	1,258	2,530				2			1,259		2,532	
Carne (肉)	12,708	11,191						22	12,730		11,191	
Madera (木材)	56,604	59,811			20,562	6,999			27,997		94,807	
Asillado de madera (製材)												
Cemento (セメント)	36,492	51,141							1		36,492	
Plumas, coccos y coronillas, melones	55,788	4,860		516	6,370	54,674		6	110,815		54,821	
SUB-TOTAL (バナナ、ココ、メロン)	670,895	738,119	20,239	76,812	239	252,871		6	27,998		1,040,370	
CARGA GENERAL: (一般貨物)												
Café (コーヒー)	84,013	102,776							3,561		87,574	
Semilla de algodón (綿種)												
Maiz (トウモロコシ)												
Samilla de palma africana (アフリカヤシの種子)												
Algodón (綿)	79	2,108							271		350	
Tabaco (タバコ)	2,539	14,897							2,539		2,108	
Puré de bananos (バナナ製品)	17,711	18,093	1,234	712					16,131		12,564	
Mercederia en tránsito (通過貨物)	165,189	157,328							22,014		18,693	
Sata de módulos (袋詰め)	68,200	93,532	49	22	4,308	47,830			995		208,175	
Otros (その他)	336,378	9,757	8,474	5,866	52,453	208,652		674	439		102,547	
SUB-TOTAL	757,559	336,378	9,757	6,100	1,435	1,708		5,196	3,333		446,881	
TOTAL EXPORTACION (輸出計)	1,134,450	1,272,428	29,996	53,412	1,734	301,703		43,572	43,703		1,679,522	
TOTAL IMPORT. + EXPORT.	2,752,220	2,815,987	239,019	119,205	6,221	496,325		219,233	107,506		3,589,190	

表 4 - 2 港湾取扱貨物量 (輸入)  
(港別一般貨物の動静 1990-1991)

		EMPRESA NACIONAL PORTUARIA											
		MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA COMPARATIVO ANUAL POR PUERTOS 1991-1990											
		IMPORTACION											
		(Toneladas Métricas)											
		P U E R T O		I E L A		P U E R T O C A S T I L L A		S A N L O R E N Z O		S U M A N T O D O S P U E R T O S			
		1991		1990		1991		1990		1991		1990	
CLASE DE CARGA													
GRANDEL LIQUIDO: (液体貨物)													
(動・植物性脂肪)													
Grasa de origen animal y sus derivados (石油)	7,812	947	992	1,476						8,804	2,423		
Petróleos crudos y derivados (石油)	626,015	651,535	152,225							778,240	651,535		
Fertilizantes (糖製品)	1,717									1,717			
Lubrificantes (油)	5,076	96,714								5,076	96,714		
Productos químicos (化学製品)	12,618	18,159	2,567	1,254						16,178	20,746		
Asfalto (アスファルト)	19,815	14,339								19,815	16,957		
SUB-TOTAL	675,053	781,694	154,792	1,985	2,730					829,830	788,375		
GRANDEL SOLIDO: (固形バルク貨物)													
Arroz (米)	32,830	42,907								32,830			
Harina de soya (大豆粉)	39,752	95,941								39,752			42,907
(小麦)	160,607	58,407								160,607			93,941
種豆 (トウモロコシ)	103,076	8,031								103,076			58,407
Frijol (豆類)	8,031	6,344								8,031			6,344
Productos químicos (化学製品)	5,974	5,974								5,974			11,758
Fertilizantes (肥料)	60,800	70,632								104,068			84,781
SUB-TOTAL	431,100	278,089								454,338			207,545
CARGA GENERAL: (一般貨物)													
Productos químicos (化学製品)	21,326	22,219	68							2,414	577	1,369	1,610
Fertilizantes en sacos (袋入肥料)	4,823	8,509	16,336	20,023	2,502	5,113				1,513	2,144	4,870	10,106
Maq. y equipo de transporte (機械)	13,707	10,770	10							4,312	339	5,096	6,593
Hierro y acero (鉄鋼材)	48,283	46,216	21							120	11	20,665	34,717
Productos alimenticios (食料加工品)	32,798	25,787								237	369	2,998	2,700
Papel y cartón en bobinas (紙)	15,607	22,592	36,077	41,724						169	502	32	32
Tela de módulos (袋織物)	167,017	154,318	79							54,686	49,644	733	906
EN TRANSITO: (運送貨物)													
Nacional 国内向	141,015	117,869								56,453	40,577		197,468
Extranjero 外国向	43,494	35,088								4,961	483		48,455
Otra carga 其他	48,552	40,006	1,642	1,595						679	828	3,060	2,139
SUB-TOTAL	526,627	483,778	54,220	64,160	2,502	5,113				125,352	95,406	38,823	38,803
TOTAL IMPORTACION	1,101,676	1,264,883	209,012	176,141	4,487	7,843				1,084,590	1,077,580	38,823	38,803
1/ Incluye 8,622 tons. de harina de soya en sacos (1991) y 820 tons. (1990)													
" 4,125 " " maiz en sacos (1991) y 7,946 tons. (1990)													
" 1,615 " " frijoles en sacos (1991) y 563 tons. (1990)													
" 2,790 " " arroz en sacos (1991) y 697 tons. (1990)													
" 3,629 " " bananas recuadras (1991)													
2/ Incluye 1,722 tons. de grasas y lubric. envasados (1991) y 1,174 tons. (1990)													
" 20 " " asfalto de petróleo envasado (1991)													

表4-3 (1) 各港のユニットロード貨物（コンテナ及びRO/RO）取扱量（1991年）

HONDURAS

PROGRAM FOR THE REFORM OF THE PORTS SECTOR

Container and Ro/Ro Traffic - 1991

	<u>Pto.</u> <u>Cortes</u>	<u>Pto.</u> <u>Castilla</u>	<u>San</u> <u>Lorenzo</u>	<u>Totals</u>
<u>IMPORTS</u>				
<u>CONTAINERS:</u>				
loaded	15223	4815	303	20341
empty	13689	8392	16	22097
cargo (tons)	201995	66066	3698	271759
<u>TRAILERS:</u>				
loaded	5444			5444
empty	2754			2754
cargo (tons)	68484			68484
<u>CHASSIS:</u>				
loaded	218			218
empty	2647			2647
cargo (tons)	2450			2450
<u>Totals</u>				
loaded	20885	4815	303	26003
empty	19090	8392	16	27498
cargo (tons)	272929	66066	3698	342693
<u>EXPORTS</u>				
<u>CONTAINERS:</u>				
loaded	24066	12415	186	36667
empty	4736	312	221	5269
cargo (tons)	422616	230121	3117	655854
<u>TRAILERS:</u>				
loaded	6100			6100
empty	1713			1713

表4-3 (2) 各港のユニットロード貨物 (コンテナ及びRO/RO) 取扱量 (1991年) (続き)

	<u>Cortes</u>	<u>Pto.</u> <u>Castilla</u>	<u>San</u> <u>Lorenzo</u>	<u>Totals</u>
cargo (tons)	103173			103173
<u>CHASSIS:</u>				
loaded	173			173
empty	2475			2475
cargo (tons)	3630			3630
<u>TOTALS:</u>				
loaded	30339	12415	186	42940
empty	8924	312	221	9457
cargo (tons)	529419	230121	3117	762657
<u>IMPORTS &amp; EXPORTS</u>				
<u>CONTAINERS:</u>				
loaded	39289	17230	489	57008
empty	18425	8704	237	27366
total	57714	25934	726	84374
cargo (tons)	624611	296187	6815	927613
<u>TRAILERS:</u>				
loaded	11544			11544
empty	4467			4467
total	16011			16011
cargo (tons)	171657			171657
<u>CHASSIS:</u>				
loaded	391			391
empty	5122			5122
total	5513			5513
cargo (tons)	21316			21316
<u>TOTALS:</u>				
loaded	51224	17230		68454
empty	28014	8704		36718
total	79238	25934	726	105898
cargo (tons)	802348	296187	6815	1105350

ホンデュラス国全体のユニットロード貨物取扱数は106千個、約1,105千トンであり、その多くがコンテナの形で輸送されている。特に取扱が多いものはコルテス港、カスティージャ港におけるバナナの輸出と、コルテス港における雑貨の輸入である。

#### 4-3 入港船舶数

各港における入港船舶の種類及び隻数を表4-4に示す。

全国で1,528隻、うちコンテナ船が523隻、Ro/Ro船が66隻である。

#### 4-4 国家港湾公社 (ENP)

全国の港湾の管理はSECOPT所管の国家港湾公社 (ENP) が一元的に行っている。

ENPの組織図を図4-1に示す。

ENPは港湾の調査、計画、予算配分、設計、施工監督、管理、運営を実施している。なお、荷役は民間が、パイロタージュ及び海洋汚染の取締は港長 (Port Captain) が、税関、検疫、入国管理については他の省庁がそれぞれ担当している。

ENP本部はコルテス港に置かれ、首都テグシガルパには中央政府との連絡用の事務所があるのみである。

ENPの職員は、全体で1,120人であり、本部に435人（うち計画部門である計画部に33人、技術部門である技術部に120人、管理部門である財務部に38人）の職員が働いている。

また各港には管理事務所が置かれており、コルテス港を除いては主として施設の管理を行っている。

ENPの運営は船舶からのTariffによってまかなわれており、収支は黒字である。なお、港湾開発に伴う費用は国庫補助、借款に頼っているとのことである。

港湾に係る政策は月例の理事会 (Board of Directors) によって決定されている。理事会のメンバーは以下の通りである。

- ・ 経済・商業大臣 (理事長)
- ・ 通信・公共事業・運輸大臣
- ・ 天然資源大臣
- ・ 大蔵大臣
- ・ 海軍
- ・ 商工業委員会 (労働省、船社、船舶代理店より構成)
- ・ ENP 総裁



表 4-4 入港船舶の種類  
(入港船舶数 1990-1991)

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA  
INFORME ANUAL 1991-1990

	PUERTO COMTES		T. E. L. A.		LA CEIDA		PUERTO CASTILLA		SAN LORENZO		TOTAL GENERAL	
	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990
Carguero convencional (一般貨物)	139	210	29	25	6	5	4	8	45	49	223	297
Portulufugones (車輛運搬船)	293	268					2		27	26	322	294
Graneleros solidos (固形貨物)	58	41		1		1	7	6	1	2	66	51
GRANELEROS LIQUIDOS: (液体貨物)												
a) Petroleros (石油)	44	63	8		3			1			55	64
b) Otros (その他)	17	19	5	2		8			1	1	23	30
Madereros (木材)	19	18					1	9	13	11	33	38
BANQUEROS Y OTROS FRUTEROS: (バナナ、その他果物)												
Sistema Lo-lo	150	128					116	102			266	230
Sistema Ro-ro												
Sistema convencional refrigerado (冷蔵貨物)	143	136	11	22	1	8	42	42			197	208
Portulufugones (車輛運搬船)	254	199							3	2	257	201
Carguero en lastre (貨物曳船)	27	26				2	15	29	3	15	45	72
Remolcadores (曳船船)	51	70						1		1	51	72
T O T A L	1,195	1,178	53	50	10	24	187	198	93	107	1,538	1,557

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
 PLAN OPERATIVO-PRESUPUESTO-1992  
 ORGANIGRAMA

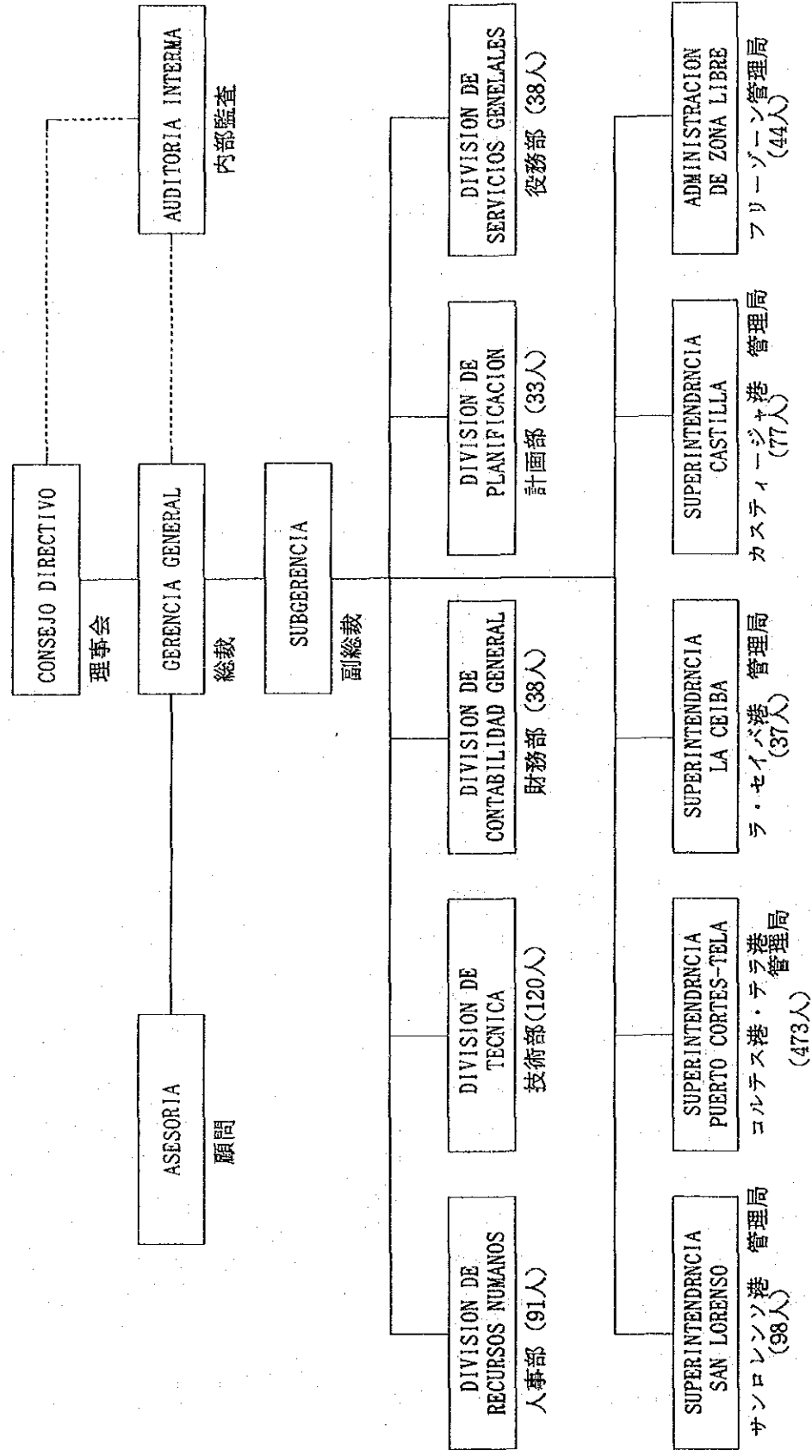


図4-1 国家港湾公社 (ENP) 組織図

#### 4-5 外航海運の動向

中米大西洋諸港における定期船配船状況を表4-5に示す。

コルテス港には13社が配船しており、うち10社がUSA東岸、3社が欧州と結んでいる。ホンデュラス国の主要輸出品であるフルーツ（バナナ、パイナップル、ココヤシ、グレープフルーツ、メロン等）を輸出するためのTROPICAL, STANDARD FRUIT CO., UNITED FRUIT CO.の3社は、コルテス港とUSAの東岸とを直接結んでいるが、他の10社はいずれも近隣のサント・トーマス港（グアテマラ）ないしリモン港（コスタリカ）にも寄港するよう配船している。

コルテス港からの欧州向け輸出品は主としてコーヒーであり、輸入品は主として化学製品、鉄鋼である。また、コルテス港からのUSA向け輸入品は主としてバナナ、コーヒー、木材であり、輸入品は雑貨である。

なお、邦船社は中米カリブ海諸港へは配船していない。

中米太平洋岸には16社が配船しているが、サンロレンソについては4社 5便/月と配船数はわずかである。仕向地は極東（日本を含む）が多く、その他USA西岸とも結んでいる。

サンロレンソ港からのUSA、極東向け輸出品は主としてコーヒーであり、輸入品は自動車のスペアパーツ等である。邦船社については、CACTUSが日本から自動車スペアパーツ、タイヤ等を輸出しており、NYKが日本へコーヒー、ごま等を輸入している。

なお、日本のホンデュラス国からの輸入（コーヒー等）は、近年では、「コルテス港→USA東岸→（鉄道）USA西岸→日本」の経路をとることが多くなり、サンロレンソ港からの積出量は減っているとのことである。

表 4 - 5 (1) 中米大西洋諸港における定期船配船状況

船 社 等 名	配船数 (隻/月)			主な仕向地
	サント・トマス港 (カアチマラ)	コルテス港 (ホンチユラス)	リモン港 (コスタリカ)	
CAROL LINES (CGH, HAPAG LLOYD, HARRISON LINE, NEDLLIYD)	3	3	2	西欧
COBALT	2	1	2	西欧
SEA-LAND	4	N. A.	4	世界一周
STREAK LINE / LASER LINE	2	2	2	北欧、西欧、南米
NORDANA LINE A. S.	2	-	2	地中海
TRASATLANTICA ESPANOLA	2	-	-	西欧、地中海
SEABOARD MARINE LINE	2	4	4	U S A 東岸
KING OCEAN	-	N. A.	2	U S A 東岸
NEXOS LINE	6	N. A.	-	U S A 東岸
EMPRESA NAVIERA SANTA CCT	-	N. A.	2	U S A 東岸
TRAMARCO LINE	3	-	2	"
CONCORDE LINE	2	4	-	"
COMPANIA NAVIERA AMARSA	4	-	-	"
CROWLEY CARIBBEAN TRANSPORT INC.	-	4	-	"
TROPICAL	-	4	-	"
STANDARD FRUIT CO.	-	4	-	"
UNITED FRUIT CO.	-	4	-	"
NAVICON	-	-	2	"
THOMPSON SHIPPING	-	-	2	カナダ東岸
NETWORK SHIPPING	-	-	4	U S A 東岸
AGROMAR / GRAN COLOMBIANA	2	-	1	ブラジル、ベネズエラ
NAVIMERCA	1	-	-	"

表4-5 (2) 中米大西洋諸港における定期船配船状況

船 社 等 名	配船数 (隻/月)				主な仕向地
	ケック (ケック)	7カ (7カ)	サロ (サロ)	カ (カ)	
NEDLLOYD LINE	4	2	1	2	極東、USA西岸、南米東岸
TNM	2	2	1	1	"
CENTRAL AMERICAN CONTAINER LINE	1	1	1	1	USA西岸
FECAR / CACTUS(XLINE, NYK, MOL AND FMG)	3~4	1	2	1	極東
NYK	1	2	1	1	"
FLOTA MERCANTE GRAN COLOMBIANA	2	1	1	1	極東、コロンビア
NOBELL LINE	2	2	1	1	USA西岸、ブラジル
ELMA LINE	1	2/3	1	1	"
TRAYACO	1	2	1	1	"
MITSUBI O.S.K. LINE	1	1	1	1	極東
X-LINE	1	1	1	1	"
HAPAG LLOYD	1	1	1	2	西欧
BARTIC SHIPPING	1	1	1	1	"
D.S.R.	1	1	1	1	"
COBALT <sup>①)</sup>	1	1	1	1	"
TRASATLANTICA ESPANOLA <sup>②)</sup>	1	1	1	1	地中海

①) COBALT, TRASATLANTICA SEPANOLAは中米大西洋諸港へも配船している。

#### 4-6 各主要港の現況

さきに述べたように、ホンデュラス国においては現在ENPが管理し活動を行っている港湾は、コルテス、サン・ロレンソ、テラ、ラ・セイバ及びカスティージャ港の5港だけである。各港の取扱い貨物量からも分かるように、これらのうちでは、コルテス港が群を抜いている。カスティージャ及びサン・ロレンソ港は、規模は小さいものの一応港湾施設が整い港湾の態様をなしているが、テラ及びラ・セイバ港については、港湾施設といっても栈橋が1本ある程度にすぎない。この他、ロアタン島には現在は民間の係留施設があるのみであるが、ENPが新たに自らの港湾施設を整備し管理運営する計画を持っている。また、サン・ロレンソ港の近傍に同港が建設されるまでは太平洋側唯一の港湾として機能していたアマパラ港がある。現在は殆ど利用されておらず、隣国との間の領土問題を抱えているが、ENPでは太平洋側での観光等の拠点港としての将来の可能性に関心を持っている。このため、本調査では、上記5港にロアタン（領土問題が事前に解決した場合にはアマパラ港も含めて）を加えて主要港湾として扱う。

なお、ロアタン、アマパラを除く5港は、外貿港湾である。ホンデュラス国では、内航については統計的にも把握されておらず、整備や管理等に対する認識も曖昧なままである。また、将来の港湾整備についても、中長期を見通すような計画は策定されておらず、短期間の整備計画のみで推移している。

以下では、コルテス港並びにその他の主要港湾についてその概要を述べる。

##### (1) コルテス港

###### ① 概要

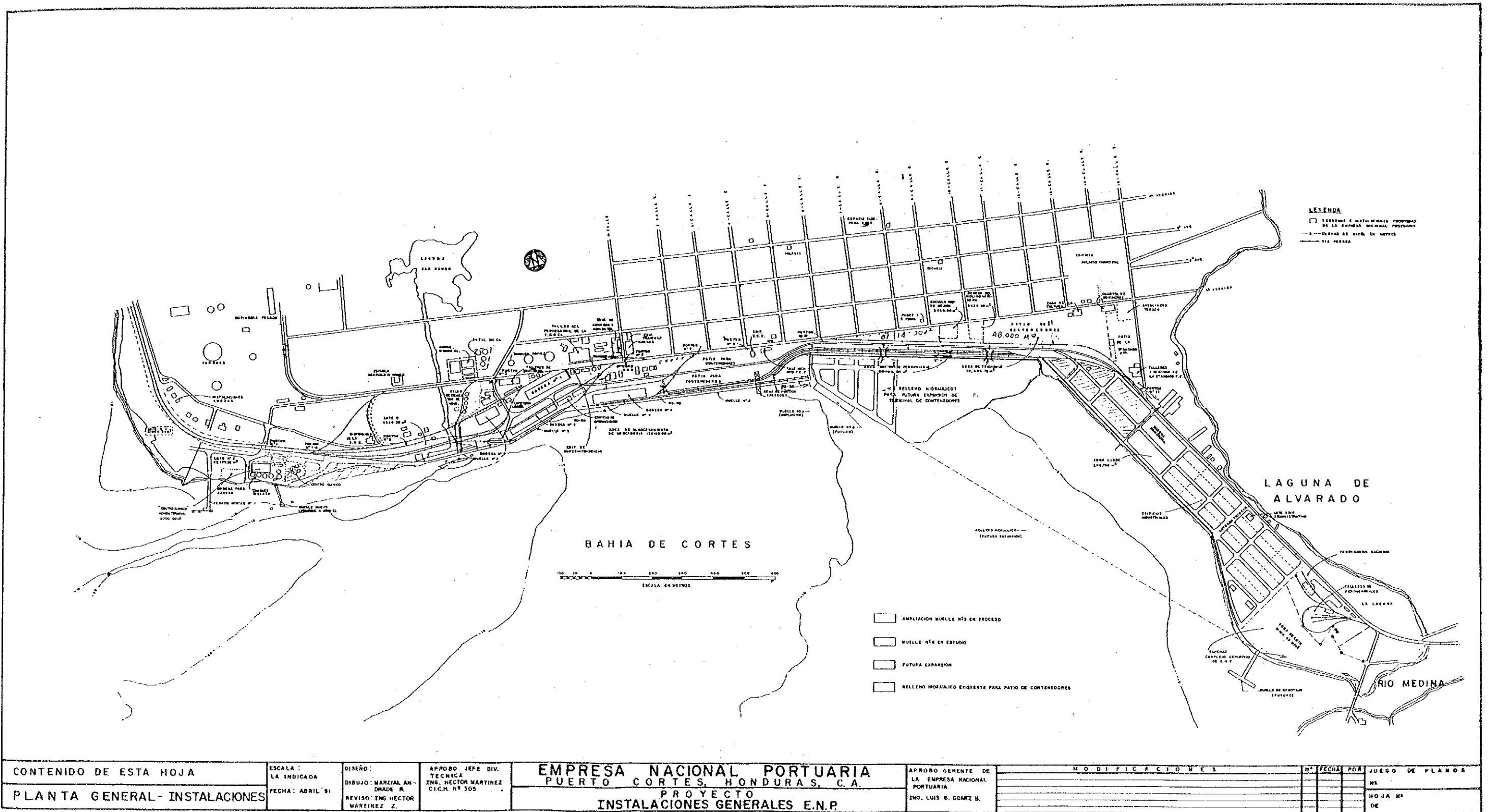
コルテス港は、ホンデュラス湾の奥部、コルテス湾にあってカリブ海に面する、ホンデュラス国最大であって中米を代表する港湾である。背後60キロメートルにはホンデュラス国最大の商都サンペドロスーラが控える。水深、静穏度、潮汐等の条件に恵まれ、過去、水際線に沿って順次係留施設の整備が進められてきたものであるが、背後に市街地が迫っており、陸上の臨港地区の奥行きが小さい。さらに、地区内を鉄道が縦走しており、コンテナ化の進展にしたがって設けられたコンテナヤードは非効率に配置されている。

主要取扱い貨物としては、バナナ（輸出）、石油（輸入）等が上げられるが、港湾エリア内にフリーゾーン（Zona Libre）を擁しており、雑貨に占めるトランシップ貨物のシェアも大きい。

ENPの本部も本港におかれている。

###### ② 港湾施設の現況

係留施設は、図4-2のとおり配置されている。それぞれの主要諸元、主な取扱品目は表4-6のとおりである。構造はNo.1及び1Aがドルフィンタイプで、No.2から5については横栈橋構造となっている。No.2バースは栈橋全体が沈下しており現在は利用されていない。No.5のコンテナバースは現在東側に123メートル延長すべく工事が開始されている。同岸壁







には45トンのガントリークレーンが1機配置されており、さらに1機導入する計画がある。その他、上屋や荷役機械等の現有設備は表4-7、4-8に示すとおりである。このほか、本港は、ポンプ浚渫船を所有している。

表4-6 コルテス港の係留施設の概要

バース名	延長 (m)	幅 (m)	水深 (m)	主な取扱品目
1	24.4	11	12.8	Petroleum, liquid
1-A	12.8	11	12.8	Molasses
2	OUT OF SERVICE			
3	201.2	45	9.15	General cargo, RO-RO bananos.
4	347.4	53	9.05	General cargo, RO-RO bananos.
5	352.4	53	10.0	Containers, RO-RO.

表4-7 コルテス港の荷捌き地、上屋及び保管施設の概要

上 屋	19,000㎡
野積場	296,150㎡
コンテナヤード	155,500㎡
冷蔵倉庫	660,000ポンド (港外)
民間倉庫	20,000㎡
銅製糖みつタンク (4基)	875,000ガロン
〃 原油等タンク (2基)	260,000バレル
その他リキッドバルク用タンク (47基)	5,085,000ガロン

表4-8 コルテス港の荷役機械、役務施設の概要

種 類	数 量
Paceco Crane, 45 ton.	1
Straddle Carrier, 30 ton.	2
Straddle Carrier, 45 ton.	2
Yard Tractors	17
Trailers (chassis), 30 ton.	35
Pettibone, 23 tons.	1
Telescopic crane, 25 tons.	1
Koehring, 40 tons.	1
P&H crane, 125 ton.	1
VICON, 60 tons.	1
Lift Truck, 3,000 pounds (seven(7)electric)	21
Lift Truck, 4,000 pounds	1
Lift Truck, 8,000 pounds	17
Lift Truck, 15,000 pounds	5
Tugboat, 1,100 H.P.	1
Tugboat, 1,500 H.P.	1
Pilot Boats, 13/45 fti	2
Scales, 60 tons.	2
Plataforms Scales, 5,000 kg.	3
Water Tank, 250,000 gallons.	1
Front-Loader, 15 tons.	2
Electric Generator	1

③ 港湾の利用状況

本港における港湾取扱い貨物量は表4-9に示すように、過去増加傾向を続けてきたが、近年停滞気味で、1991年は輸出入合計で280万トンとなっている。これは、全国の約80%に相当する。内訳は、表4-10のとおりである。コンテナ化率は高く、特にバナナ輸出において顕著である(表4-11参照)。

入港船舶数は、約1200隻/年で、対全国では貨物量とほぼ同等のシェアを占めている。コンテナ船、RO-RO船の比率が高い(表4-12参照)。

係留施設別の利用状況については、表4-6に示したように、西(外側)から液体、在来雑貨、バルク、コンテナと概ね分類されているが、陸上用地が偏平で狭く、特にコンテナについて背後のヤードとの間での港内移動が困難である。水際線に沿った狭い陸上用地には、鉄道が縦貫し、本港西端にあるテラレイルロードバナナ用のコンテナ基地に通じている(その手前隣はテキサコの石油基地で、前面の石油バースとの間はパイプラインでつながっている)。コンテナヤードは、No.5バース背後にあるほか、その東側に鉄道(操車場)に沿っておかれている。

さらにその東側は、ENPが建設したフリーゾーンが稼働しており、グラウンド、空地を経て港界に至る。鉄道操車場の前面海側は将来拡張予定地としてすでに一部埋立が行われている。

表 4-9 主要港湾の取扱貨物量の推移

EMPRESA NACIONAL FONTUARIA  
MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA  
(EN MILES DE TONELADAS METRICAS)

P. U. E. K. T. O. S.	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Cortés	906.0	1,108.5	1,223.8	1,177.1	1,219.7	1,396.8	1,499.3	1,573.7	1,543.6	1,620.8
Tela	58.6	55.8	57.7	77.9	68.6	79.7	103.7	83.8	65.4	209.0
La Ceiba	61.7	52.4	50.9	45.6	43.9	25.5	16.5	10.3	7.8	4.4
Castilla				2.5	1.0	40.4	70.6	114.2	117.5	148.5
San Lorenzo	11.5	19.4	28.6	28.6	33.5	46.5	61.2	47.7	58.8	38.8
<u>TOTAL IMPORTACION</u>	1,118.6	1,316.1	1,461.0	1,331.7	1,366.7	1,588.9	1,751.3	1,829.7	1,793.1	2,031.5
Cortés	1,026.0	1,056.7	1,200.9	1,371.2	1,278.0	1,316.9	1,269.6	1,334.2	1,272.4	1,134.4
Tela	193.0	101.8	141.0	168.5	139.5	159.0	129.1	126.4	53.4	29.9
La Ceiba	332.6	233.9	206.0	156.9	141.9	90.8	79.7	66.9	8.2	1.7
Castilla				38.6	67.4	234.9	264.6	278.1	301.7	347.7
San Lorenzo	136.6	108.5	96.0	98.5	79.8	69.8	50.5	48.8	43.7	43.5
<u>TOTAL EXPORTACION</u>	1,688.2	1,502.9	1,643.9	1,833.7	1,706.6	1,871.4	1,793.5	1,854.4	1,679.4	1,557.2
<u>TOTAL IMPORT. + EXPORT.</u>	2,806.8	2,819.0	3,104.9	3,165.4	3,073.3	3,460.3	3,544.8	3,684.1	3,472.5	3,588.7

表 4-10 コルテス港の取扱貨物量の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA  
INFORME ANUAL COMPARATIVO 1987-1991  
PUERTO CORTES  
(COMPAÑIAS MARIÑERAS)

CLASE DE CARGA	1987	1988	1989	1990	1991
<b>EXPORTACION (輸入)</b>					
Trigo (小麦)	84,441	81,079	106,277	112,610	108,319
Otros Productos Aliment. (その他食品)	46,196	75,650	52,881	78,785	78,785
Bebidas y Tabaco (飲料品とタバコ)	1,099	979	889	405	512
Productos Químicos (化学製品)	21,673	43,870	42,789	39,644	37,439
Grasa de Orig. Animal y Veg. (動・植物性脂肪)		1,659	996	4,017	9,348
Fertilizantes (肥料)	18,382	35,126	63,112	30,134	71,205
Petróleo Crudo y Deriv. (原油)	517,718	602,661	685,780	600,047	569,517
Hierro y Acero (鉄鋼材)	28,812	41,496	50,926	39,103	25,240
Maq. y Equipo de Transp. (機械・運搬器材)	7,557	9,679	12,967	11,020	16,318
Papel y Cartón de Bobinas (紙)	18,123	20,137	16,518	25,826	20,372
Otros (その他)	164,501	175,260	186,477	175,762	181,317
En Tránsito: (通過貨物)					
Nacional 国内向	11,167	39,501	65,963	72,872	85,434
Extranjero 外国向	36,984	37,454	38,240	19,246	18,667
<b>TOTAL IMPORTACION</b>	<b>986,753</b>	<b>1,188,551</b>	<b>1,323,815</b>	<b>1,770,093</b>	<b>1,719,705</b>
<b>EXPORTACION (輸出)</b>					
Carne (肉)	16,392	14,822	10,399	8,495	10,695
Plátanos (食用バナナ)	966	587	1,438	16,637	13,682
Mangos (バナナ)	427,232	401,080	531,103	641,611	623,147
Puré de Bananos (バナナすり身)	4,602	7,445	9,443	9,073	11,846
Café (コーヒー)	55,558	74,183	68,513	72,868	79,614
Azúcar (砂糖)	67,676	90,992	77,306	87,057	67,142
Tabaco (タバコ)	3,707	3,897	3,041	2,733	1,995
Madera (木材)	147,037	142,062	102,125	98,563	111,143
Cemento (セメント)	10,769		4,725	4,725	24,134
Miela (トウモロコシ)			2	10,207	
Minerales a Granel (鉱物)	66,803	101,957	126,777	139,164	71,791
Combustible y Deriv. Petrolco (燃料・石油製品)	10,973	10,973	31,733	38,353	18,747
Melaza (糖蜜)	36,164	37,597	30,678	22,745	25,241
Aceite de Palma Africana (アフリカヤシ油)			1,110	1,777	3,450
Piñas (パイナップル)	466	1,142		1,777	1,262
Cocos (ヤシ)	104	340	93	438	99
Toronjes (夏みかん)	4,242	2,503	453	1,568	525
Melones (メロン)					
Algodón (綿)		343	536	161	101
Otros (その他)	156,584	156,883	173,055	142,376	186,693
Mds Otros Países (通過貨物)	27,761	31,867	32,976	25,990	22,957
<b>TOTAL EXPORTACION</b>	<b>1,026,013</b>	<b>1,056,053</b>	<b>1,200,869</b>	<b>1,371,225</b>	<b>1,277,994</b>
<b>TOTAL IMPORT. + EXPORT.</b>	<b>2,012,766</b>	<b>2,244,604</b>	<b>2,524,684</b>	<b>3,141,318</b>	<b>2,997,699</b>

表4-11 コルテス港のコンテナ取扱量

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
OPERACIONES - MODULARES  
(EN HILES DE TEU'S)  
PUERTO - CORTEZ

	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>
<u>IMPORTACION</u>										
Llenos (載荷)	13.8	21.5	21.4	19.6	20.3	28.4	30.2	35.2	29.0	38.8
Vacios (空荷)	31.1	33.4	43.2	46.6	47.5	41.6	35.7	43.8	35.3	30.9
TOTAL IMPORTACION	44.9	54.9	64.6	66.2	67.8	72.0	65.9	79.0	64.3	69.7
<u>EXPORTACION</u>										
Llenos	38.5	42.5	54.9	58.1	59.2	60.0	52.7	57.5	60.4	56.6
Vacios	7.2	9.1	10.1	8.7	8.3	11.0	12.3	11.9	13.1	12.1
TOTAL EXPORTACION	45.7	51.6	65.0	66.8	67.5	73.0	65.0	69.4	73.5	68.7
TOTAL IMPORT. + EXPORT.	90.6	106.5	129.6	133.0	135.3	145.0	130.9	148.4	137.8	138.4

表4-12 コルテス港の入港船舶数の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
 CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA  
 PUERTO - CORTES  
 1982 - 1991

TIPO DE FUNCION	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Carguero Convencional (一般貨物船)	206	175	134	167	175	164	202	217	210	139
Convencional Refrigerado (一般冷蔵貨物船)	128	92	132	166	154	101	121	135	206	194
Maderero (木材船)	79	75	66	54	57	44	21	16	18	19
Granelero Sólido (固形バルク船)	54	63	64	58	56	56	55	55	41	58
Granelero Líquido (タンカー)	59	70	66	74	88	96	95	80	82	61
Porta Contenedor (コンテナ船)	292	295	278	288	304	360	313	314	327	404
Ro-Ro	198	206	188	159	169	170	167	176	268	293
Lastre (曳航船)	51	37	54	60	39	39	34	38	26	27
T O T A L	1,067	1,013	982	1,026	1,042	1,030	1,008	1,031	1,178	1,195

#### ④ 管理運営

本港を担当する事務所の組織の人員構成は、表4-13のとおりであり、職員数は461人とENP全体の40%強である。

ENPの事務所が担当する荷役オペレーションの範囲については、基本的に全国共通である。すなわち、船内荷役及びそれに付随する岸壁上での一定の荷捌き等、一部の沿岸荷役は船舶サイドで行い、その他の上屋での荷捌き等をENPが担当する。荷役にあたっては、ENPは監督するのみで、ギャングを構成する労働者はそれぞれ別途雇用される。これらの労働者を供給するための特定の組織はない。通常の荷役時間は、平日7:00から16:30（金曜日は15:30）となっているが、超過料金により時間外も荷役は行われる。料金体系も全国共通である。

本港の管理運営に関して、いくつかの問題点を指摘すると次のとおりである。まず、陸上用地が偏平で狭少であり、港湾活動の効率化の障害になっていると考えられる。特に、コンテナ化の進展への対応の点で大きな制約となっている。

なお、中央政府では、政府関係機関の効率化、合理化のための民営化の促進が検討されている。ENPでも民営化促進の動向への対応が管理運営上の課題となろうが、現場の認識にはギャップがあるようである。

つぎに、施設、設備の劣化、老朽化である。No2バースが沈下したまま放置されており、施設の維持管理、設計や工務など港湾活動を支える本部の技術部門の弱体がかがえる。また、事務所にメンテナンスを担務する部署は設けられているが、荷役機械等の老朽化に対するメンテナンスが不十分といわれている。

港湾工事や石油の荷役時の海水汚濁防止対策などを見ると、環境に対する配慮が殆どなされていない。環境対策については、現状はようやく中央で認識され始めたところであり、現状を踏まえた適切な対応が必要となろう。

このほか、内航についての認識が浅く、統計量も把握されていないことは全国港湾政策上とともに各港の運営上からも重視すべき問題点と思われる。

表4-13 コルテス港管理事務所の人員構成

SUPERINTENDENCIA DE PUERTO CORTES (コルテス港管理事務所)	128
DEPTO. OPERACIONES NO MODULARES (不定期運用課)	3
DEPTO. DE ADMINISTRACION Y CORRANZAS (管理料金課)	36
SECCION MANEJO DE CARGA (貨物扱係)	13
SECCION DE ALMACENES (倉庫係)	127
DEPTO. DE SERVICIOS MARITIMOS (海運サービス課)	30
DEPTO. TERMINAL DE CONTENEDORES (コンテナターミナル課)	60
DEPTO. DE PROGRAMACION Y SERVICIOS (運用計画サービス課)	21
DEPTO. DE MANTENIMIENTO DE EQUIPO (機械メンテナンス課)	43
SUR-TOTAL	461

## ⑤ 港湾整備計画

本章冒頭に述べたように、将来計画をオーソライズするシステムが整備されておらず、港湾全体の整備計画というものはないようであるが、ENPでは、上述のNo 5バースの延長計画のほか、本港についていくつかの個々の拡張整備計画を持っている。それぞれの計画熟度、実現性には差があると考えられるが、ヒアリングの結果によると次のような計画があげられる。

### ・ No 5バースの東側埋立計画

現在進行中のNo 5バース延長部先端から南東方面メディナ川河口に向けて埋立て、用地を確保しようとするもので、河口側は将来構想程度に解すべきと考えられるが、すでにNo 5バース側は一部巻き出しで埋立が進められている。前面水域を土取り浚渫することにより、あわせて水際線には新たなバースも計画しており、図4-2にはNo 6バース（計画）が示されている。埋め立てて得た用地は主としてコンテナヤードとしての利用が考えられている。

### ・ 内航船バース計画

上記埋立計画法線のメディナ川河口側端部付近、港界から100メートルの地点に、内航船、漁船用の棧橋の計画がある。（図4-2）

### ・ No 1 Aバース東側の埋立計画

No 1 Aバース東側水際線を埋め立て、手狭なタンクヤードのスペースを得ようとするものである。

このほか、No 2バース近傍にセメント輸出のための施設計画があつて直背後にサイロ等が建設されたが途中で頓座している。

## (2) その他の主要港湾

### ① サン・ロレンソ港

#### I) 概要

サン・ロレンソ港は、首都テグシガルパから南方約80キロメートル、ホンセカ湾と呼ばれる湾の湾奥に位置する、ホンデュラス国における太平洋側唯一の港湾であり、1977年IDBの融資を得てENPにより建設されたものである。それ以前は、同港から南西方向約10キロメートルのティグレ島に存するアマバラ港が太平洋側唯一の港湾として利用されていたが、同港でははしけによる海上二次輸送が必要なことから新たにサン・ロレンソ港が建設されたものである。この結果、アマバラ港は現在は、はしけが通う程度で本格的な港湾としては機能していない。

本港はマングローブの湿原の端部にあり、埋立造成された臨港道路から幹線道路を経て首都テグシガルパへとつながっている。途中の幹線道路は比較的良好に維持されている。



サン・ロレンソ港は湾奥にあり、アクセス航路が蛇行しているため、入（出）港船は約16マイル手前から（まで）水先案内を要することとなっている。

取扱い貨物は、雑貨、木材、鉄鋼等であるが、輸出入合わせて10万トン程度と少ない。

## II) 港湾施設の現況

本港の港湾施設等は表4-14のとおりであり、図4-3のように配置されている。アクセス航路は水深7・6メートル、幅350から400メートルで延長は16マイルに及ぶ。ヒアリングによると、ENPでは港湾建設以来2回程度深浅測量を実施しているが航路埋没の問題はないと認識している。

総じて言うと、本港は規模は小さいが、近代的施設が整っていると考えられる。

表4-14 サン・ロレンソ港の施設概要

T型ピア	延長 300m 幅 40m 及び 25m 水深 10m (M.W.L.から)
バース	2
アクセスブリッジ	延長 160m 幅 15m
港湾施設用地	面積 68,000㎡
倉庫	9,000
駐車場	7,000
サーキュレーションエリア	12,500
野積場	34,000
糖みつタンク	1,600,000ガロン

## III) 港湾の利用状況

本港の取扱い貨物量は、港湾の容量に比べて少なく、さらに漸減ないしは停滞傾向が続いている。

1991年の取扱い貨物の内訳は、表4-15のとおりである。

入港船舶は、年間100隻程度である（表4-16参照）。

係留施設は主にNo 1 及び 2 が外資用で、3 及び 4 は内航用である。

## IV) 管理運営

本港の管理運営にあたるENPのサン・ロレンソ港事務所は総員98名で、内訳は表4-17のとおりである。

荷役については、さきに述べたように、船内荷役及び岸壁での荷役は船社サイドで行い、背後での荷役をENPが行うことになっている。背後の荷役においてもENP職員は監督す

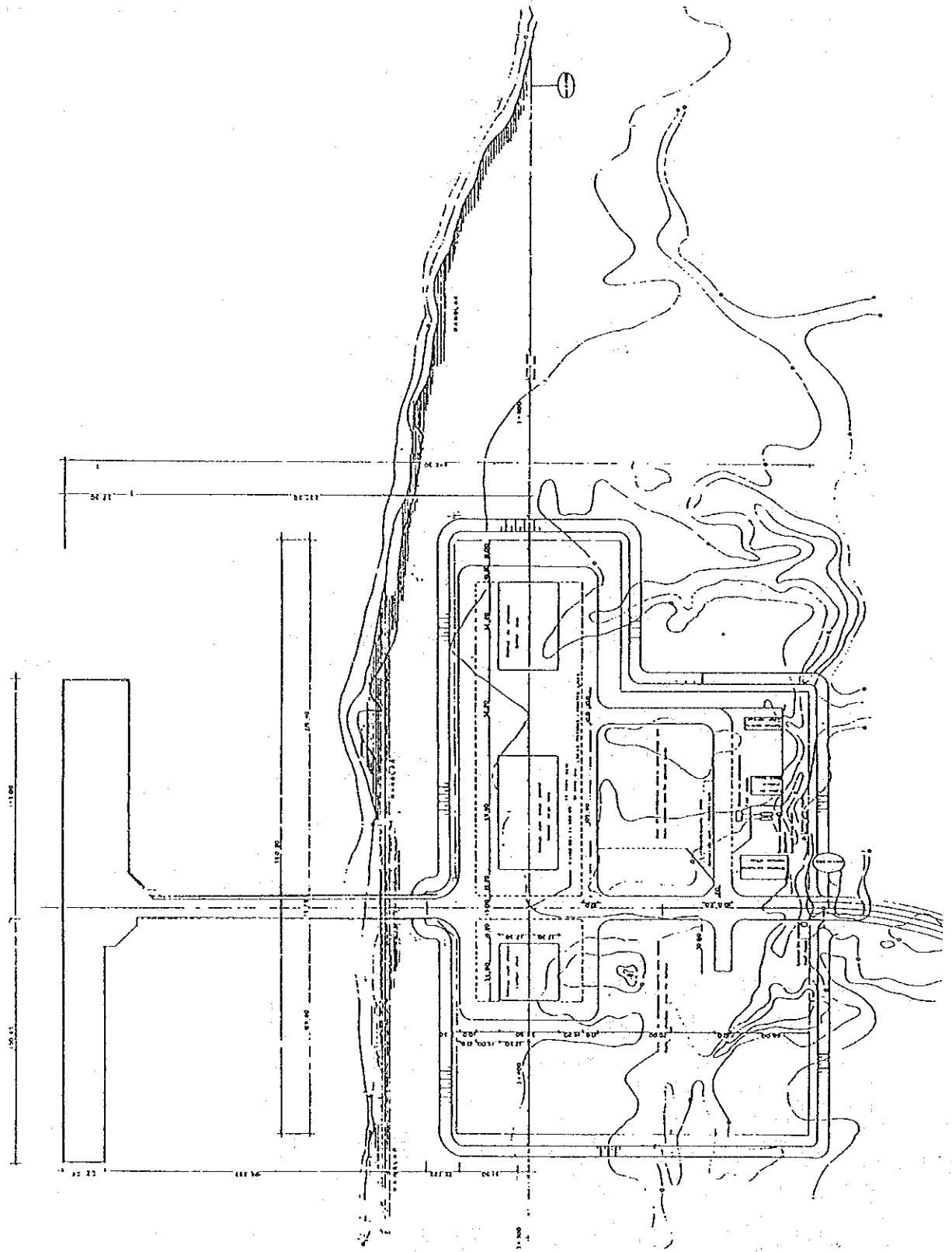


図 4-3 サン・ロレンソ港

表4-15 サン・ロレンソンの取扱貨物量の推移

CLASE DE CARGA IMPORTACION (輸入)	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
	MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA INFORME ANUAL COMPARATIVO 1982 - 1991 SAN LORENZO (TONELADAS METRICAS)									
Trigo (小麦)						492	7,687	1,077	2,700	2,998
Otros Product. Aliment. (その他食品)	140	141	301	289	330			8		21
Bebidas y Tabaco (飲料品とタバコ)	1,261	6,652	5,913	5,072	9,203	4,311	3,637	1,765	1,610	1,369
Productos quimicos (化学製品)										
Craza de Orig. Animal y Veg. (動・植物性脂肪)										
Fertilizantes (肥料)	3,530	6,683	11,179	7,676	4,199	15,087	12,052	11,777	10,106	4,870
Petroleo crudo y Deriv. (原油)										
Hierro Acero (鉄鋼材)	1,338	568	3,305	6,261	7,497	12,895	23,283	20,541	34,717	20,665
Maq. y Equipo de Transp. (機材・運搬機材)	3,960	4,635	5,910	6,584	8,249	7,449	10,109	7,295	6,593	5,096
Papel y Carton en Bobinas (紙)				286	245	3		8	32	32
Otros (その他)	1,082	755	2,605	2,463	3,472	6,396	4,727	5,254	3,045	3,372
Transito Nacional: (国内通過貨物)				26	15					
Transito Extranjero: (外国通過貨物)				28,657	33,299	46,570	61,298	47,725	58,803	31,823
T O T A L	11,311	19,434	29,613	28,657	33,299	46,570	61,298	47,725	58,803	31,823
EXPORTACION (輸出)										
Carne (肉)	423	25	8							22
Plátanos (食用バナナ)										
Bananos (バナナ)										
Puré de Bananos (バナナすり身)										
Cafe (コーヒー)	2,342	969	301	35			25	209	1,668	3,561
Azúcar (砂糖)	19,457	19,187	21,859	17,992	26,900	8,864	3,360		7,330	6,546
Tshaco (タバコ)										
Madera (木材)	81,136	66,170	52,442	47,789	34,281	49,456	40,588	40,466	27,997	27,833
Cemento (セメント)									1	
Brota Cemento (袋セメント)										
Miñerales a Granel (鉱物)										83
Combustibles Deriv. Petroleo (燃料・石油製品)	25,000	19,835	14,906	18,006	13,700	9,216	5,054	6,000	5,002	5,970
Melaza (糖蜜)										
Mueter palma africana (アフリカ豆)										
Piñas (パイナップル)										
Cocos (ヤシ)										6
Torenjus (夏みかん)										
Algodón (綿)	5,927	2,124	4,293	4,816	4,543	11,021		639	271	
Semilla de Algodón (綿種)				9,500				61		
Otros (その他)	2,405	238	101	379	469	1,268	1,481	1,228	1,434	1,572
Mds Otros Países (通過国貨物)								132		
TOTAL EXPORTACION	136,690	100,558	96,080	98,517	79,893	69,825	50,501	48,840	43,703	43,573
TOTAL IMPORT.+ EXPORT.										
	148,201	127,992	114,691	127,174	113,421	116,295	111,801	16,861	102,506	87,196

表4-16 サン・ロレンソ港の入港船舶数の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
 CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA  
 SAN LORENZO  
 1986 - 1991

TIPO DE FUNCION	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Carguero Convencional (一般貨物船)	58	52	68	71	73	63	69	56	49	45
Convencional refrigerado (一般冷凍貨物船)	34	27	24	26	20	19	13	16	11	13
tiaderero (木材船)	5	4	5	2	4	2	1		2	1
Granelero Sólido (固形バルク船)	5	4	3	4	3	2	1	1	1	1
Granelero Líquido (タンカー)		1	1			1			2	
Portacontenedor (コンテナ船)										
Ro - Ro			3	11	9	19	29	21	26	27
Lastre (曳航船)	2	17	9	11	6	3	13	13	16	6
T O T A L	104	105	113	125	115	109	126	107	107	93

るのみで荷役労務者は付近の住民を別途雇用して行っている。船内、沿岸荷役は船社側が ENP の荷役機械を借りて行う。

本港の需要が少ないことは本質的な問題である。曲折した水路を16マイルも遡上した位置にある等の不利はあるが、港湾としての施設は比較的良く整っている。当面の改良拡張等の計画はない。

表4-17 サン・ロレンソ港管理事務所人員構成

SUPERINTENORNCIA	10
ADMIRISTRACION PORTUARIA (管理)	16
OPERACIONES PORTUARIAS (運用)	33
POLICIA PORTUARIA (警備)	30
MANTENIMIENTO (メンテナンス全般)	9
合計 (労務者を含みます)	98

## ②カスティージャ港

### I) 概要

カスティージャ港は、コルテス港から東方約220キロメートル、ホンデュラス国カリブ海側の海岸線のほぼ中央にあるトルヒージョ湾に位置する。1980年代前半、同湾を形づくる砂しの湾内側を埋め立てて建設された新しい港湾であって、外界の波浪から遮蔽され、水深にも恵まれている。周囲一体は湿地が広がり、港湾の他は殆ど開発の手が入っていない。

背後の農園で産するバナナ等を積み出すほか、石油等を扱い、1991年の年間総取扱い貨物量は約50万トン数を数えている。取扱い量は年々増加してきており、コルテス港がほぼ限界に達している状況にあつて、広い空間を有する本港の今後の成長が注目されている。

背後との交通は、道路だけであるが比較的良好に整備されている。

### II) 港湾施設の現況

港湾施設は、図4-4に示すように配置されている。係留施設は、現在、水深39FT、長さ150メートルのものが1バースあるのみであるが、同バース両端の拡張留保地に綱取り用のボラードが設置されており、大型船も着岸できる。現有の陸上施設、荷役機械等については、表4-18に示すとおりである。

コンテナヤードほか一部の施設は、米国のバナナ会社に3年契約でリースされている。

PUERTO CASTILLA

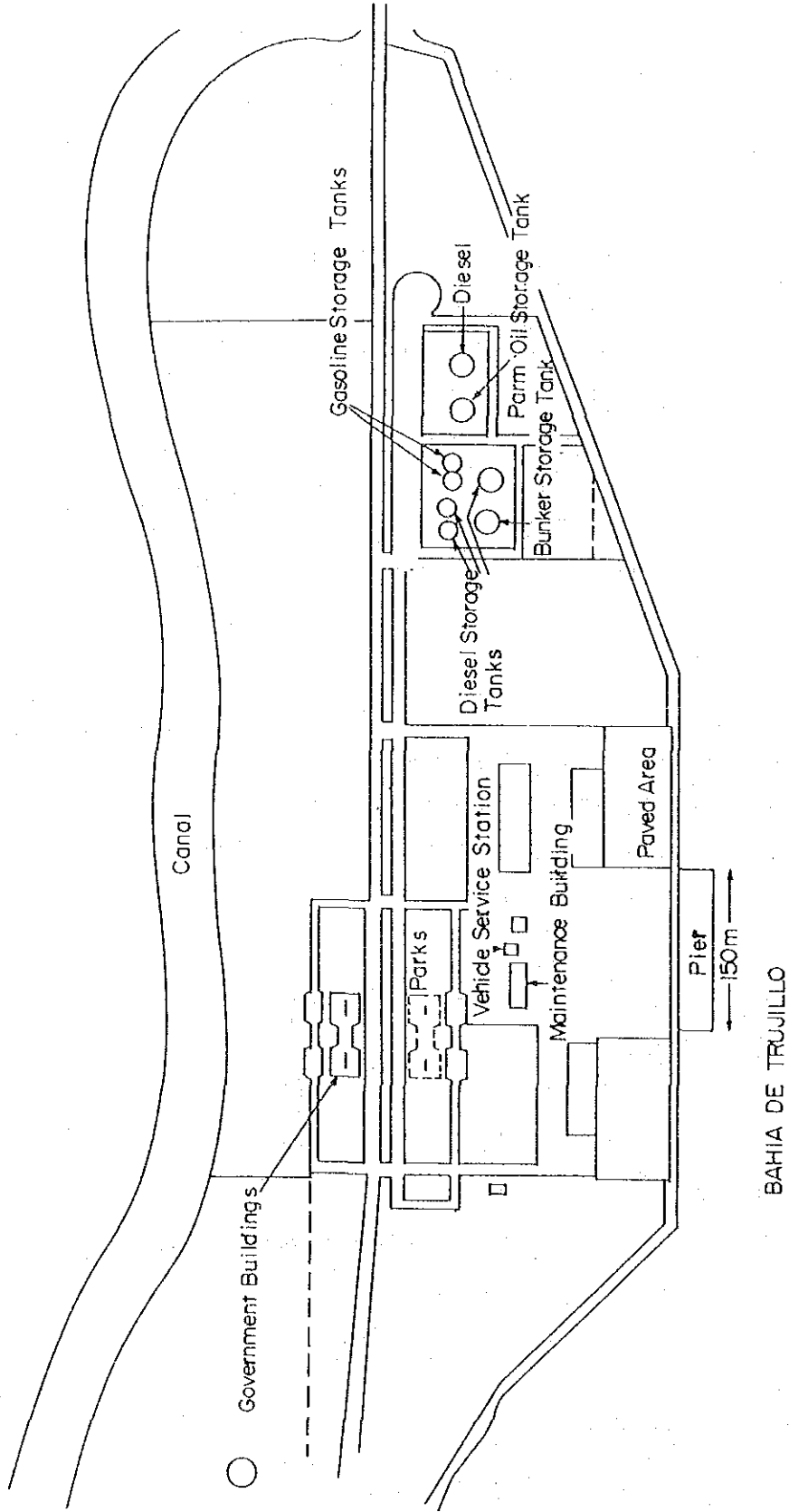


図 4-4 カスティージャ港

表4-18 カステイージャ港の施設概要

バース	延長	150m
	幅	38m
	水深	11m
上屋倉庫	面積	3,000㎡×2棟
野積場	"	68,000㎡
荷役機械		40T Front loader 1
		yard tractor 5
		25T crane 2
		feeder connection 90
		fleet of folk lifts

### Ⅲ) 港湾の利用状況

港湾取扱い貨物の内訳は、表4-19に示すとおりであり、バナナのシェアが大きい。バナナは、殆ど40FTコンテナで運ばれている。

1991年の入港船舶数は、187隻である(表4-20)。なお、今年(1992年)はすでに前半だけで140隻以上(うちバナナ船が3分の2)の船舶が入っている。

### Ⅳ) 管理運営

本港を預かるENPの事務所職員数は80名弱である。

荷役は、バナナについては全てバナナ会社、他の一般貨物については他港と同様ENPは背後荷役のみ担当する。

なお、本港では、バナナ船に優先着岸権が与えられており、他の船舶は荷役中であっても離岸しなければならない。

港内は空間的に余裕があり、整然と管理されている。

### Ⅴ) 港湾整備計画

現在のバースの両側が将来の拡張予定地として留保されており、現地事務所では、いずれかの側に1バース分増設することについて、現在ENP本部に要請中とのことである。

(ただし、現地での説明による限り、係留施設の延長が直ちにバース増になるかは疑問である。)

この他、本港の西側(砂し先端側)に海軍の棧橋を建設する計画があり、また、本港をとりまく水路の西側隣接部を開削し海軍船舶の避難水域にする計画もあるという。

本港は、コルテス港の混雑を補完し得る港湾として期待されているが、周囲が殆ど開発されておらず、アクセス交通が道路だけであり、バナナ等の農産物以外の可能性について

表 4-19 カステイジャー港取扱貨物量の推移

INFORME ANUAL COMPARATIVO 1987-1991  
PUERTO CASTILLA  
(TONELADAS METRICAS)

CLASE DE CARGA	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>IMPORTACION (輸入)</b>										
Tripo (小麦)						117	320	1,373	349	237
Otros Product. Aliment. (その他食品)										
Bebidas y Tabaco (飲料品とタバコ)										
Productos Quimicos (化学製品)				91		1,942	1,850	5,843	5,948	2,414
Craza de Orig. Animal y Veg. (動・植物性脂肪)						449	12,062	14,276	16,279	24,751
Fertilizantes (肥料)							1,739	4,906	2,618	
Petroleo Crudo y Deriv. (原油)					107	5	65	2	11	178
Hierro y Acero (鉄鋼材)				2,495	408	218	701	4,321	339	4,312
Maq. y Equipo de Transp. (機械・運搬器材)							630	104	502	189
Papel y Carton en Bobinas (紙)							47,007	49,077	50,474	55,145
Otros (その他)					133	37,722	47,007	34,173	40,577	56,453
Tránsito Nacional (国内通過貨物)										
Tránsito Extranjero (外国通過貨物)							6,239	160	483	4,941
<b>TOTAL IMPORTACION</b>				2,586	649	40,453	70,612	114,235	117,580	148,520
<b>EXPORTACION (輸出)</b>										
Carne (肉)										
Plátanos (食用バナナ)										
Bananos (バナナ)						147,943	186,144	193,565	203,740	217,502
Puré de Bananos (バナナすり身)										
Café (コーヒー)										
Azúcar (砂糖)										
Madera (木材)										
Cemento (セメント)	9,702		25,281			27,246	20,700	19,730	6,999	20,162
Broza de Cemento (袋セメント)	11,102		20,626						5	
Materiales a Granel (鉱物)										
Combustible y Deriv. Petroleo (燃料・石油製品)										
Melaza (糖蜜)										
Peces Palma Africana (アフリカヤシ)	17,876		21,505							
Yibas (パイナップル)						19,181	9,982	1,664		44,162
Cocos (ヤシ)						6,291	2,284	11,863	32,766	1,335
Toronjas (夏みかん)						321	675	449	907	9,177
Algodón (綿)								439	8,451	
Semillas de Algodón (綿種)										
Otros (その他)										
Eds Otros Países (通過国際貨物)						33,925	44,816	50,452	48,834	55,694
<b>TOTAL EXPORTACION</b>	38,680		61,472	234,908	264,601	278,112	301,703	347,735	419,283	496,325
<b>TOTAL IMPORT. + EXPORT.</b>	41,266		68,120	275,361	335,214	392,317	419,283	496,325	568,863	644,845



表4-20 カステイジー、港入港船船数の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA  
PUERTO CASTILLA  
1986 - 1991

<u>TIPO DE FUNCION</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>
Carguero convencional(一般貨物船)	2	4	1	3	7	8	4
Convencional refrigerado(一般冷凍貨物船)				4	16	42	42
Maderero(木材船)	22	27	39	25	19	9	1
Granelero Sólido(固形貨物船)				5	6	6	7
Granelero Líquido(液体貨物船)	7	6	7	6	3	1	
Portacontenedor(コンテナ船)			71	96	101	102	116
Ro - Ro							2
Lastre(曳航船)	9		6	8	21	30	15
<b>T O T A L</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>124</b>	<b>147</b>	<b>173</b>	<b>198</b>	<b>187</b>

は課題が多いと思われる。

### ③ テラ港

テラ港は、コルテス港の東方約70キロメートルに位置する、バナナの積み出し港であるが、港湾施設は、木製栈橋のみである。同栈橋は、1900年代初頭にアメリカのバナナ会社によって建設され、1970年代にENPに引き継がれたものであるが、1992年3月先端部を焼失した。現在は、応急措置として木製のドルフィンを1バース分設置したところであり、殆ど休止状態にある。

焼失以前の港湾施設は、表4-21のとおりであり、取扱貨物量は、表4-22のとおりである。かつてはバナナの輸出が大宗を占めていたが、近年その扱い量が急激に減ってきていた。

バナナは、箱詰めで鉄道により背後から持ち込まれ、コンベアで船積みされていた。石油についてはパイプラインが4キロメートル離れた石油基地のタンクまでつながっている。

1991年の入港船舶数は53隻であり、うちタンカーは13隻である。(表4-23参照)

ENPのテラ港事務所は、自ら荷役サービスは行わず、職員は総員で11名にすぎない。事務所は荷役機械も持たず、栈橋を管理するのみで、年間5～600万レンピーラの収入を上げていたとのことである。

テラ港事務所では焼失後の栈橋の原型復旧を希望しているが、施設が非常に老朽化しており、また、原型復旧してもヤード等のスペースがないので空間的にもコンテナ化への転換は図れない状況にある。ENPとしてもまだ計画化の意思は持っていない。なお、石油会社は、独自にブイ荷役に転換する方針を決めており、すでにENPに対して計画申請中とのことである。

表4-21 テラ港施設概要

栈 橋	延 長	472.42m
	幅	20.43m
	水 深	8.5 m
	バース	2 m
野 積 場	面 積	77,700㎡

### ④ ラ・セイバ港

ラ・セイバ港は、テラ港のさらに東方約70キロメートルに位置する港湾である。港湾施設は、テラ港同様で、延長約440メートル、幅15メートルの木製栈橋が1本あるのみである。栈橋の両側が係留施設となっており、西側係船岸はドルフィンタイプになっているが、反対側は木製フェンダーで老朽化が甚だしい。栈橋には、レールが4条敷かれており、栈橋基部には内航用の上屋がある。(表4-24)

表 4-22 テラ港取扱貨物量の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
 INFORME ANUAL COMPARATIVO 1982-1991  
 T E L A  
 (TONELADAS METRICAS)

CLASE DE CARGA	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>IMPORTACION (輸入)</b>										
Tiigo (小麦)						3	3	6,448	1,333	2,635
Otros Product. aliment. (その他食品)			445	1,557	5,970	5,310	5,301	8,122		
Productos Quimicos (化学製品)	3,990	1,978	2,871	2,590	700					
Grasa de Orig. Animal y Veg. (動・植物性脂肪)	12,935	14,808	16,210	9,152	15,062	23,329	41,936	28,310	20,823	16,376
Fertilizantes (肥料)										152,115
Petroleo crudo y Deriv. (原油)				18,052						11
Hierro y Acero (鉄鋼材)			17	1,267	69	36	208	30	18	
Maq. y Equipo de Transp. (機械・運搬器材)	41,750	36,436	38,163	44,875	46,843	51,025	52,924	39,295	41,124	36,077
Papel y Cartón en Bobinas (紙)		175		506	37		292	1,664	1,595	1,728
Otros (その他)										
En Tránsito: (通過貨物)										
Nacional 国内向										
Extranjero 外国向										
<b>TOTAL IMPORTACION</b>	58,676	52,811	57,706	72,929	68,641	79,701	102,744	83,866	65,492	108,022

17

CLASE DE CARGA	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>EXPORTACION (輸出)</b>										
Cafre (肉)										
Piñanos (食用バナナ)					1,306	980	1,047	383		
Bananos (バナナ)	181,038	98,143	134,777	161,252	132,350	151,612	119,145	119,329	46,256	20,193
Puré de Bananos (バナナすり身)	5,308	541	3,089	1,877	282	527	472	1,835	712	1,234
Café (コーヒー)										
Arúcar (砂糖)										
Tábaco (タバコ)										
Madera (木材)										
Cemento (セメント)										
Brota de Cemento (袋セメント)										
Minerales a Granel (鉱物)										
Combustible y Deriv. Petroleo (燃料・石油製品)										
Melaza (糖蜜)										
Muecos, Palma Africana (アフリカヤシ)				1,015						
Frijol (豆)										
Acetico Palms Africano (アフリカヤシ油)			1,511							
Toronjas (夏みかん)										
Coco, Melones y Sandias (ヤシ, メロン, スイカ)										
Semillas de Algodón (綿種)										
Otros (その他)										
Mds Otros Países (通過国領貨物)	6,752	3,169	1,721	4,127	5,580	5,914	7,887	5,165	5,888	8,523
				291						
<b>TOTAL EXPORTACION</b>	193,091	103,854	141,098	168,562	139,518	159,033	129,172	126,418	53,412	29,996
<b>TOTAL IMPORT. + EXPORT.</b>	251,774	159,695	198,804	241,491	208,159	238,734	232,916	210,284	118,905	238,018

46

表4-23 テラ港入港船舶数の推移

TIPO DE FUNCION	EMPRESA NACIONAL PORTUARIA									
	CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA									
	T E L A									
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Carguero convencional (一般貨物船)	33	35	27	29	35	36	48	37	25	29
Convencional Refrigerado (一般冷凍貨物船)	77	41	50	53	42	52	41	60	22	11
Maderero (木材船)										
Granelero Sólido (固形貨物船)									1	
Granelero Líquido (液体貨物船)	6	8	7	8	4	2	2	3	2	13
Portacañenedor (コンテナ船)										
Ro - Ro										
Lastre (曳航船)	4	6	6	4	4	6	5	6		
T O T A L	120	90	90	94	85	96	96	106	50	53

本港は、内航船の基地であるとともにバナナの積み出し港であったが、表4-25に示すとおり、近年はバナナも扱われていない。

入港船舶数も、表4-26に示すとおり激減している。

表4-24 ラ・セイバ港施設概要

棧橋	延長	423.98m
	幅	15.7 m
	水深	7.3 m
	バース	2
上屋倉庫		

現地の事務所は、総員37名で、テラ港について小規模である。

本港の東の河口部に新たに内航基地を建設する計画がある。計画では、河口両側に防波堤を築き、河床を浚渫し一部を埋立に用いることによって内航船及び旅客船等のために長さ200メートル余のバースを建設しようとするものである。

#### ⑤ ロアタン港

ロアタン島は、カリブ海に浮かぶBahia諸島の一つで、本土の沖合い約60キロメートルに位置する。島の周辺に珊瑚礁が広がり、多くの観光客が訪れる。現在は、ENPが管理する港湾施設はなく、本土と本島の間を海上輸送で運ばれる貨物や旅客は、民間の係留施設（水深3メートル、長さ45メートルの木製棧橋）を利用している。ENPでは新たに自らの港湾施設を建設する計画を有しており、その管理運営方法についての検討を急いでいる。

表 4-25 ラ・セイバ港取扱貨物量の推移

LA CEIBA

CLASE DE CARGA (貨物種別)	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Trigo a Granel (小麦澁)		364	498	639	999	253				
Otros Product. Aliment. (その他食品)	268									
Bebidas y Tabaco (飲料品とタバコ)			506	834	975	88	11	1,769	1,254	993
Productos Químicos (化学製品)	6,775	607	2,679	2,442	1,591	1,350	997		1,476	992
Grasa de Orig. Animal y Veg. (動・植物性脂肪)	2,884	3,285	19,234	14,308	18,697	16,118	12,594	6,525	5,113	2,502
Fertilizantes (肥料)	15,056	14,106								
Petróleo crudo y Deriv. (原油)	579	56								
Hierro y Acero (鉄鋼材)	470	444	310	92	82	28				
Maq. y Equipo de Transp. (機械・運搬器材)	110	343	320	66	74	128	65	121		
Papel y Cartón en bobinas (紙)	31,320	29,819	26,956	27,055	20,997	7,237	2,790	1,738		
Otros (その他)	3,464	3,462	450	634	379	339	103	239		
En Tránsito: (通過貨物)										
Nacional 国内向	682	31		32						
Extranjero 外国向										
TOTAL IMPORTACION	61,748	52,497	50,953	45,602	43,944	25,541	16,569	30,392	7,843	4,487
EXPORTACION (輸出)										
Carne (肉)										
Plátanos (食用バナナ)										
Bananos (バナナ)	289,605	191,839	158,596	118,504	96,239	48,818	46,906	31,207		
Puré de Bananos (バナナすり身)										
Café (コーヒー)										
Azúcar (砂糖)										
Tábaco (タバコ)										
Madera (木材)										
Cemento (セメント)										
Block de Cemento (袋セメント)										
Minerales a Granel (鉱物)										
Combustible y Deriv. (燃料・石油製品)										
Melaza (糖蜜)										
Leches, Pales Africanas (アフリカヤシ)										
Piños (パイナップル)	30,616	28,654	30,517	25,234	25,687	25,389	18,619	16,863	1,777	299
Cocos (ヤシ)	2,196	1,735	1,640	1,170	1,477	835		2,172		
Toronjas (夏みかん)	6,717	8,715	12,043	9,840	15,598	13,402	12,166	16,320	1,674	
Algodón (綿)										
Seallos de Algodón (綿種)										
Otros (その他)	3,551	3,046	3,021	2,136	2,824	2,796	1,934	1,320	1,708	1,435
Otros (その他) (通過国貨物)										
TOTAL EXPORTACION	332,687	231,989	206,037	156,764	141,925	90,860	79,705	66,962	8,278	1,734
TOTAL IMPORT. + EXPORT.	294,435	284,486	256,990	202,566	189,869	116,401	96,274	77,254	16,121	6,221

表 4-26 ラ・セイバ港入港船舶数の推移

EMPRESA NACIONAL PORTUARIA  
CANTIDAD DE BARCOS SEGUN FUNCION REALIZADA

LA CEIBA

TIPO DE FUNCION	1991									
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Carguero Convencional (一般貨物船)	17	19	26	19	23	17	8	4	5	6
Convencional Refrigerado (一般冷凍貨物船)	147	120	113	92	98	65	74	56	8	1
Maderero (木材船)										
Granelero Sólido (固形貨物船)									1	
Granelero Líquido (液体貨物船)	6	5	4	5	3	2	5	3	8	3
Portacontenedor (コンテナ船)										
Ro - Ro										
Lastre (曳航船)	16	17	18	40	32	19	10	2	2	
T O T A L	186	161	161	156	156	103	97	65	24	10

#### 4-7 自然条件

本調査の対象地域は、カリブ海域と太平洋海域の2洋に存在する港湾開発計画に係るもので自然条件の概要を一概に述べることはできない。しかし現地踏査で見た範囲では、既存港湾に関して言えば、カリブ海域のラ・セイバ港を除いては外洋に直面せず、立地条件の整ったエリアに既存港湾施設が建設されており、今後の拡張計画に当たっても、基本的には港湾施設の設計上の問題は少ないものと考えられる。

また地形図、海図、気象条件等のデータはある程度整備されており、現況分析、評価レベルでの自然条件調査は既存資料の収集、分析で十分対応可能と考えられる。土質条件についてはロアタン島サンゴ礁の存在するコーラル地質を除いては沖積層であって砂質層が多いと見られ、その土質特性について十分検討の必要がある。

各調査項目毎の自然条件の概略は以下のとおりである。

##### 1) 地形条件

地形については、既存の地形図等が利用できる。F/Sの対象となるコルテス港については、ENPの作成した測量図(1/1000~1/5000)がおおむね存在するものと思われる。

##### 2) 水深

水深については航路地区は6~30mあってほとんど問題はない。コルテス港、カスティージャ港、サン・ロレンソ港、ロアタン民営港は横棧橋型であるが、テラ、ラ・セイバ港は縦棧橋となり横断勾配を適度に利用している。従って、ラ・セイバ、テラ港を除いては20,000トン級船舶の運航にあたって、特にドレッシングの必要性は少ないようで、漂砂、流砂による港域保持の為に浚渫の必要性は考えられる。

##### 3) 海象条件

###### ① 潮位

潮位はカリブ海域では±30cmであるが、太平洋海域は3mであって港湾施設計画に於いて特に防げん材設計に当たって配慮を必要とする。

###### ② 風・風波・潮流

今後の調査で地域別に十分資料分析の必要があるが、

a. 風速は一般的に太平洋岸にて 4 m/sec (8ノット)

カリブ海域で 5.3m/sec (10.6ノット)

b. 波浪は外海に面したラ・セイバ港を除いては航行、着船に問題はないと見受けられる。

c. 潮流について

資料不足のため明確ではないが、カリブ海の潮位差は小さく、また、太平洋側においても船舶の航行上での問題点は指摘されていない。

##### 4) ハリケーン

ハリケーン、熱帯風の資料は気象庁に保管されており、十分調査可能であるので詳細につい



ては現地調査の際確認の必要があるが、1950年以後のデータによるとテグシガルパに於いて20回、カリブ海域に於いて（全海域に平行して）11回大風雨におそわれているが、殆ど9月、10月に発生している。

#### 5) 気象条件

現地の気象観測は気象庁（SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL）が1950年より観測所を設置し、観測が実施されている。その天然資源省の水理・気象部と電力会社の観測所に於いても観測されており、これらの機関を利用すれば充分資料が入手できる。

カリブ海域では雨量3,600～4,000mm/年、気温は19℃～30℃であり、太平洋海域では雨量2,800mm/年、気温は23℃～31℃である。

#### 6) 土質条件

一般的に沖積層であり、細砂、シルト、粘土の交差による軟弱層がかなり深く、特にコルテス港はその傾向が大であるが、今回の調査においては既存資料分析の余裕がなかったので、本格調査の段階で既存の各港の資料分析を充分行う必要がある。特にコルテス港については、その結果とENPの計画する港湾計画に伴う土質調査の具体的実施計画、実施済のボーリング資料、採取表土を目視して判定を下し、F/S段階においてボーリングをする予定地を選定する方法が適切であると判断する。少なくとも地上1本（30m）海中2本（水底下20～30m）のボーリングを必要とする。

現在までに実施されたボーリングは簡単なフローティングシステムによっており、今回もその方式で充分である。

#### 7) 地震の影響について

ホンデュラス国は地震帯国には属さないが、太平洋岸とカリブ海カイマン断層に近接したカリブ海岸は海岸構造物の設計に当たっては、土質状況と併せ充分その分析を必要とする。特にコルテス港の第2栈橋の構造は1976年グァテマラ地震に於いて沈下現象があり、現在に至るまで使用されてない。従って本格調査に当たってはこの点を充分考慮に入れて地震の検討を必要とする。

#### 8) 港湾構造物はコンクリート角杭が使用され、杭間隔は2.3～2.5mで群杭的支持型式となっている。コルテス港第3栈橋はPSコンクリート角杭が使用されている。

ロアタン民営港ではシートパイルを使用した岸壁が建設されていた。

## 第5章 環境事情

### 5-1 環境概況

ホンデュラスの経済は、一次産品の輸出と工業製品の輸入という発展途上国特有の構造であり、主要な一次産品は、バナナ、コーヒー、パイナップル、ヤシ油並びに木材である。これらの一次産品は、森林の伐採による農地の拡大、確保により輸出量を増加させてきている。特に、バナナについては米国の資本（2社）による大規模なプランテーション方式により、生産から輸送（コンテナ）に至るまでの一貫方式が採用されている。これらの事業の拡大により、森林の喪失と土壌の流出、並びに海域への影響が指摘されている。また、近年、漁業、特にエビの養殖、輸出の拡大により沿岸部のマングローブ林の減少も指摘されている。

一方、都市部においては、生活排水の河川や、湖沼、ラグーンへの流入による水域の汚染が指摘されている。

しかし、ホンデュラスの工業は、近年フリーゾーン（Zona Libre; Z. L）、加工工業区（Zona Industrial de Procesamiento; Z. I. P）といわれる保税工場が稼働しているが、その形態は、原材料の輸入、加工、製品の輸出であり、直接的な環境への影響は軽微と考えられる。

ホンデュラスの港湾は、その機能が主に海外との貿易に伴う流通であり、コルテス港に小規模の石油精製機能はあるものの排水等による汚染問題等は指摘されていない。環境への影響が生じるのは、事故等の人為的ミスに起因する場合と考えられる。

### 5-2 環境政策

#### (1) 環境基本法

ホンデュラス国における環境関係の所管は、かつては天然資源省（Secretaria de Recursos Naturales）であったが、環境問題を一元的に所管する機関として、国家環境開発委員会（Comision Nacional del Medio Ambiente y Desarrollo; CONAMA）が大統領直属の機関として設立されている。CONAMAは、UNDPの協力のもとに1992年3月に環境行動計画を策定し、その計画を基本にして環境基本法（Ley General de Medio Ambiente）の制定に取り組んでおり、現在その素案を作成した段階である。ホンデュラス政府としては、この案をもとに、今年、または来年中には国会に提出し法制化をしたい意向である。

環境基本法の素案では、CONAMAについて、自然保護と天然資源（水、天然資源の保護、土地、海洋・海岸資源、大気、鉱物資源）の合理的利用について、環境要素と天然資源（廃棄物、有害・危険物、健康、名所旧跡）等の項目についての対応の考え方を述べ、併せて環境問題への意識の高揚を指摘している。また、海岸における事業の実施に際しては、陸域ならびに水域に被害を与えないようにすること、生態系に著しい変化を起こさないようにすること、更に、環境への影響を事前に調査することとしている。しかしながら、その内容、方法等については規

定されていない。また、本案の中では、環境保護と資源の利用の両面を考慮しておりホンデュラスの現状と今後の発展を考えるとその具体的な実施は、同国の現状を踏まえた対応となろう。

## (2) 運輸関係の環境への取り組み

運輸関係の環境問題への取り組みは緒についたところであり、通信・公共事業・運輸省 (Secretaria de Comunicaciones Obras Publicas y Transporte; SECOPT) 内における各事業の基準は米国の基準を一部修正しつつも準用しており、現状では環境問題への配慮については特段示されていない。しかしながら、SECOPTとしては、今後世銀 (World Bank) のローンを使って各種基準の見直しを進める意向であり、この中で環境問題への対応についても検討することとしている。

## 5-3 港湾周辺の環境状況

ホンデュラス国の港湾は、すでに述べた通り流通港湾であり現在の港湾活動に伴う周辺環境への影響は小さいと考えられる。各港周辺の環境状況は次の通りである。

### (1) サン・ロレンソ港

サン・ロレンソ港は、パン・アメリカンハイウェイから臨港道路 (約3.5km) により結ばれており、マングローブ林を埋め立てて建設された港である。港の周辺は臨港道路の両サイドも含めて、マングローブ林となっており、ハイウェイから港まで集落はない。港の前面水域は、船舶の回頭水域として利用されており、対岸もマングローブ林となっている。

当該地域における環境問題としては、背後集落からの排水問題、エビの養殖によるマングローブ林の伐採等が指摘されている。

港の利用面では、Petroleo de Sur社が石油製品の搬入 (1992年12月からの予定) のためのパイプラインの建設を進めており、この荷役が始まると、漏油対策が必要となるが、詳細は、石油会社と港長との協議によるとの事であった。

### (2) コルテス港

コルテス港は、オモア湾 (Bahia de Omoa) の東部コルテス湾に面して海岸に沿って作られた港である。また、港はウルオ川 (Rio Uluo) の氾濫源によって出来た低湿地帯の最も西側に位置し、アルバラドラグーン (Laguna de Aluvarado) から西に延びた砂しの内海側にある。

港の背後は、コルテスの町が張り付き港町を形成している。港の発展は、砂しの先端地区から内側へ細長く延び、浚渫土砂を利用して一部埋め立ててきている。このため、港の発展による市街地への交通付加の解消のための道路整備が進められている。

環境上の問題としては、基本的には大きな影響はないものと考えられるが、都市に近いことによる穀物等のバラ貨物の荷役時の粉じん対策や、石油精製、石油製品の搬入による漏油対策等が上げられ配慮が必要と考えられる。また、港湾の問題ではないが、地域としては、背後都市からの排水、廃棄物等によるラグーン等の水質の悪化が言われている。

### (3) テラ港

テラ港はテラ湾 (Bahia de Tera) の湾奥で、ウルオ川の氾濫源のもっとも東側に位置しておりテラの東には別の湿地帯が広がっている。テラ港はバナナの輸出のために作られた港で、木製栈橋が海岸から一本突堤式につき出ている。突堤の背後には砂浜、ホテル、住居地域が取り囲み、特にホテルは、家族、グループの滞在型の施設としてかつての石油会社 (Petroleo de Tela) の宿舎を利用している。

テラ港は1992年3月の火災では栈橋の先端部分が消失しており応急復旧がなされ、一部利用可能となっているが、石油会社としては多点係留ブイ方式の施設建設を計画している。港の利用上環境への影響が考えられるのは、荷役時の人為的なミスによる漏油などである。

#### (4) ラ・セイバ港

ラ・セイバ港はホンデュラスのカリブ海側の中央に位置するラ・セイバ市の前面に木製栈橋が突堤式に一本ある港である。栈橋は老朽化し、また港の背後には市街地が迫っている。背後圏とのアクセスは栈橋まで延びている鉄道と市街地を通る道路であり、当該地区での拡張は困難となっている。このため、ENPは現港の東方にある河川の河口部に新しい港を建設するプロジェクトを計画している。この計画については、防波堤の建設等によって漂砂による周辺海岸への影響が心配されている。

#### (5) カスティージャ港

カスティージャ港は、アグアン川の氾濫源によって出来た低湿地帯の西側に出来た砂しであるカヒナン岬 (Punta Caxinas) の内側で、トルヒージョ湾 (Bahia de Trujillo) に面して建設された港である。港は、水路によって周囲の土地利用から独立しており埋立地となっている。トルヒージョからカスティージャ港の間は、グアイモレトラグーン (Laguna Guaimoreto) を始めとした低湿地帯であり唯一港の手前に漁村集落であるカスティージャ村があるのみである。港の周囲の環境は、低湿地であるために貴重な生態系をなしているとの指摘はあるが、現状の港湾活動での影響は荷役時の人為的なミスによる漏油などを除けば軽微と考えられる。

#### (6) ロアタン港

ロアタン島はカリブ海に浮かぶ珊瑚礁の島でありホンデュラス国の数少ない観光スポットとなっている。島の現状としてはENPが管理する港湾はなく、全て私有のバースであるが、ENPはロアタンの市街地の西側に新しい港を建設することとしている。港の建設予定地は、すでにある私有バースに近く、市街地に隣接し、また、影響を考慮すべき珊瑚礁は島の北側に発達しており港湾整備による環境への新たな負荷は軽微と考えられる。

しかしながら、新港の利用船舶はロアタン島の空港への進入表面、水平表面と抵触する可能性がある。

#### (7) その他

以上、ホンデュラス国の港湾周辺の環境状況について述べたが、環境への影響が大きいのは都市活動に伴う排水などが主と考えられる。

## 第6章 ホンデュラス国政府との協議事項

### 6-1 協議の経緯

事前調査団は携行したS/W案を基に、7月20日から7月29日までホンデュラス国国家港湾公社(ENP)ゴメス総裁等とS/W協議を行ない、7月29日、通信・公共事業・運輸省(SECOPT)副大臣(大臣の代理署名)及びENPゴメス総裁と事前調査団長奥村研一氏との間でS/W及び協議ミニッツの署名・交換を行なった。

首都のテグシガルパには、ENPの支社(連絡事務所程度のもの)があるのみであり、本社はコルテスに所在しているため、事前調査団は当初の行程を一部変更し、コルテスにおける滞在期間を一日延長し、ENP本社において主要な協議を行った。現地踏査終了後、テグシガルパにおいてゴメス総裁を交えてS/W、M/M協議の最終的な調整を行なった。

S/W協議結果の概要は次のとおりである。(調査の内容は第7章に記載)

### 6-2 主な協議事項

#### (1) 調査対象地域

- ① 全国港湾開発戦略及び緊急改善対策の対象となる“major ports”の対象としては、カリブ海側のコルテス、テラ、ラ・セイバ、カスティージャ、ロアタン港及び太平洋側のサンロレンソ港の6港とした。

アマパラ港については、1992年11月以前に国際的な領有権についての問題が解決された場合には調査対象に含めることとした。

- ② マスタープラン(目標年次2010年)及びフィージビリティ・スタディ(目標年次2000年)の対象となる“the selected port”は、コルテス港とした。

#### (2) 調査内容

- ① 緊急改善対策については、ホンデュラス側が早急に対策を講じ得るよう、主要港の現状の評価が終了した後、必要な対策を提案することとした。
- ② ロアタン港については、現在ENPが計画中的の新港について、その円滑で効果的なオペレーション及び管理のために必要なリコメンドを行うこととした。
- ③ EIAについては、M/P及びF/Sの調査対象が、環境上重大な影響が発生するとは考えにくいコルテス港のみを対象とすることから、EIAの作業内容としては、計画策定に際し、環境面からの考察を行い、必要な対策について言及するとの内容とした。また、コルテス港については、自然条件データ、地形図等の必要なデータは既存のものが活用可能と考えられるため、S/Wから、M/P及びF/Sにかかる現地調査のうち、環境踏査の項目は削除した。

#### (3) 調査報告書

- ① ホンデュラス側からスペイン語のレポート作成の要請があったため、以下のレポートにつ

いては、スペイン語の概要版を作成することとした。

IC/R, P/R, IT/R(I), IT/R(II)

(4) そ の 他

- ① ホンデュラス側から、本格調査団に対し、英西両語のできる秘書をホンデュラス側の費用負担で用意する旨の申し出があった。
- ② ホンデュラス側からカウンターパート研修の要請があった。

## 第7章 本格調査への提言

### 7-1 本格調査の概要及び調査実施上の留意事項

本格調査は以下のPhaseから構成される。

Phase-1 : 主要港の現状分析を踏まえた緊急改善対策、及び港湾開発、管理・運営戦略の策定。

Phase-2 : コルテス港のマスタープランに関する調査

Phase-3 : コルテス港の短期整備計画に関する調査

#### 1. 緊急改善対策

ENPとしては緊急改善対策に対して早急に対応したい意向であるので、調査団は、第1次の現地調査の後、各港のもつ当面の問題点を解決するための緊急改善対策を提言する必要がある。

#### 2. 港湾開発、管理・運営戦略

緊急改善対策を提言した後、調査団はホンデュラス国の全国の主要港を対象とした港湾の開発、管理運営の長期的な戦略を示して、国の発展を図る中での港の果たす役割を明確にする必要がある。

##### (1) 港湾の開発戦略

###### 1) 港湾貨物需要

- ・ 全国の港湾貨物、とりわけコンテナ貨物の推計を以下の点を参考として行う必要がある。
- ・ 各港の貨物量の目標値を各港の背後圏等を検討して設定する必要がある。
- ・ 過去の港湾貨物量については、港湾サイドではENPが各港の貨物量を貨物の主要品目毎に集計しており、また、全国の品目別の貿易統計は統計局（Censo Estadística）が保有しておりこれらの利用により主要品目毎の推移が把握できる。
- ・ 調査の目標年次は2010年であるが、将来の港湾貨物量を予測するに当たっての長期的な国の開発計画が無い場合、フレームの設定、諸指標の利用、大宗品目毎の見通し等調査団がヒヤリング等により行う必要がある。
- ・ 国としての工業化について、特に保税工場、保税加工区についての見通しを、経済省の担当官等と、よく協議する必要がある。
- ・ コンテナ貨物については、農産物の生産、輸出動向に影響される。特に、リーファコンテナについてはバナナ会社2社の生産見通しと国際市場動向が重要と考える。
- ・ ホンデュラスの輸入貨物は消費財、工業化のための原材料が中心であるので、マクロ的な経済の推移及び工業化の見通しを踏まえる必要がある。
- ・ 貨物のO/Dについては、主要生産地、消費地を既存資料や主要荷主へのヒヤリングを行えば、把握できると考えられるので現地で大がかりなO/D調査を行う必要はない。

## 2) 全国港湾の機能分担

- 各港の現状の施設規模ではコルテス港が国の貿易の玄関であり、それを補完しているのが太平洋側ではサン・ロレンソ港、カリブ海側ではカスティージャ港となっている。テラ、ラ・セイバ港は、バナナの輸出と背後圏の消費のための石油製品の輸入、内航海運などである。また、ロアタン港は観光港としての利用が考えられている。

このため、調査団は全国の港湾のもつポテンシャルを踏まえて各港の機能分担について示す必要がある。

- その中で、ホンデュラス国政府はコルテス港の開発余地が限られているので、超長期的にはカスティージャ港が国の基幹港になっていく必要があると考えている。この点については背後圏の経済的ポテンシャルを考えると希望的、観念的と考えられるので、港湾立地の基本、海運ネットワーク形成の基本を整理し、ホンデュラス側に示す必要がある。
- サン・ロレンソ港の利用拡大は、今後の南部地域をホンデュラスの長期的な発展を考える上でどう位置づけるかに密接に関わっているが、長期的な開発計画は政府として持っていないため、中・南部地域開発のポテンシャルの検討等を行う必要がある。

## 3) 港湾ネットワーク

- 港湾ネットワークの検討は、ホンデュラス国の主要港の港湾開発戦略を検討するために不可欠である。
- ホンデュラスの主要な商港は、ENPが管理・運営しており、カリブ海側に同国第一のコルテス港を始めとしてテラ、ラ・セイバ、カスティージャ港並びにロアタン島のロアタン港があり、太平洋岸にはサン・ロレンソ、アマパラ港がある。ホンデュラスの貿易構造は農林産品の輸出、工業製品の輸入という発展途上国の典型的貿易構造をなしており、貿易の結び付きは、米国、ヨーロッパとの間が主でありカリブ海側の海運ネットワークに深く結び付いている。

カリブ海、太平洋の両岸に海の玄関を持つホンデュラス国ではあるが、日本、極東―北米航路がアメリカ国内のダブルスタックトレインによる西岸からの鉄道輸送に比重が移るに従って日本、極東と中米、カリブ海における海運ネットワークにも影響を及ぼしてきている。

このため、港湾開発の基本的課題である港湾ネットワークの検討のためには、カリブ海側の海運ネットワークの形成の要因を分析することが必要である。

- ホンデュラスを含む中米の海運動向については、コルテス港のあるカリブ海側を中心にネットワークが組まれており、今後の海運ネットワークについては主要海運会社の戦略を十分に把握しておく必要がある。特に、ホンデュラスに限らず中米各国とも地域のマザーポート化について強い関心をもっているが、現状では、マザーポートは米国内の



港になっている。今後のその可能性の有無については十分に分析評価する必要がある、このため、Sea-Land, SeaBoard Marine, Crowley Transport(CCT)社等の主要船社へのヒアリングが重要である。

- ・ また、リーファコンテナ専用船を運航しているフルーツ会社の専用船の寄港パターンの分析や、港湾ネットワークの分析も必要である。
- ・ 太平洋岸のサン・ロレンソ港には、日本からの在来船サービスの他、アメリカ西岸のコンテナサービスがあるが、貿易の中心が、また、主要農林産品の産地が中部以北のカリブ海側であり、また、中米からの日本、極東への輸出産品が少ないため現状では日本からの航路は往航中心である。このため、今後の太平洋岸の航路網の編成については、邦船社等の戦略を把握する必要がある。また、近隣国への寄港との関係についても分析する必要がある。

#### 4) 港湾開発計画

- ・ 長期的視点に基づく各港の港湾開発計画を策定する必要がある。
- ・ 各港の港湾開発計画の検討にあっては、コルテス港についてはPhase-2以下の作業につなげていく必要があり、その他の港についてはホンデュラス国の港湾開発の基本的枠組みとする。
- ・ 港湾施設の整備、荷役機械の購入のための資金は、対外ローンの活用によるもの、国庫補助によるもの、自己資金のみにより行うものがある。このため、整備計画の検討に当たっては、これら資金の充当の考え方について十分に把握しておく必要がある。
- ・ 各港の整備計画は長期的視点での検討が不十分と思えるので、現在ENPが持っている各港の計画についてその計画内容を十分把握し、必要性、問題点等所要の提言をする必要がある。
- ・ 荷役機械の配置について、既存の台数、その稼働実態等を精査の上今後の必要規模を提言する必要がある。
- ・ ホンデュラスの港湾では貨物の背後圏との陸上輸送で鉄道輸送がまだ重要な働きをしているが、今後の施設整備では、構内の鉄道線路の必要規模についての検討が必要である。

#### (2) 港湾運営戦略

- ・ ホンデュラス国においては、従来国の機関で行われていた業務の民営化が進められている。このため、港湾関係の業務についても効率的な運営を目指して民営化について検討する必要がある。しかし、民営化については国全体の総論としての議論と、ENPの意向に差異が感じられるので、調査団はENPと十分な協議を行って必要な提言を行うことが重要である。
- ・ 民営化を検討する場合、地域によっては民間の基盤ができあがっていない港や、取扱貨

物の種類が限定されている港もあるので港の特性を踏まえた提言が必要である。

- ・ コンテナ荷役については、既にバナナ会社への専用のコンテナデポの貸付やバースの優先利用等により効率化が進められているが、在来貨物や撒貨物についても限られたヤードスペースの効率的利用並びに荷役効率の向上を図る必要がある。
- ・ オペレーションを円滑に進めるためには、機材の計画的なメンテナンスが必要であるが、パーツの補充問題等もあり十分なメンテナンスが行えていないので、各港の現状分析、評価をふまえて、緊急改善対策の中で提言をする必要がある。

### (3) 港湾管理戦略

- ・ ENPは、直接的にはSECOPTの監督下にある公社であるが、ENPの理事会（Consejo Directorio）の長は経済大臣であるので、管理運営の検討に当たっては、ENPの政策決定機構について十分把握しておく必要がある。
- ・ ENPの財務を左右する料金の決定は、経済省の意向が働いているとのことである。国庫並びに港湾存在県への収益の一部納付が行われているのでこの考え方、ENPの財務でのシェアなどについて十分に把握する必要がある。
- ・ ENPとしても組織の効率化については問題意識をもっているので、組織、定員、業務内容等ENPと十分な議論をする必要がある。この中で、地方の港湾については、地元の県への移管問題もあるようなので、この点も管理運営の提言をまとめるに当たって検討しておく必要がある。
- ・ 港の入出港の許可は、海軍サイドの港長が権限をもっているので、許可基準等について港長に確認する必要がある。

### (4) 環境対策

- ・ 港湾の立地及び稼働によって、周辺環境に著しい影響は及ぼしていないと考えられる。考慮すべき事項は、主に荷役時の人為的なミスによるものである。このため、既存施設の利用に関わる環境への影響については、現況分析、評価の中で検討し、必要に応じて緊急改善対策の中で提言する必要がある。
- ・ 環境問題については、今後国として体系的に取り組んで行くこととされているが、環境問題についての提言は、技術レベル、対応の可能性等を考慮して行う必要がある。
- ・ 港湾周辺の環境問題は、港湾活動によるものよりはむしろ、人口の集積等の都市活動による排水問題、ゴミ問題、さらには、内陸の森林伐採等に起因するものが中心とされる。このため、環境問題について言及する場合は、他の部局の動きについても十分把握しておくことが望ましい。
- ・ しかし、政府として現在環境基本法の制定を検討している段階であり、新たなプロジェクトについては、所要の検討をして、港湾計画の中で施設規模、施設配置などを決めていく必要がある。

### 3. 緊急改善対策及び開発戦略、管理運営戦略検討のための各港の課題

#### (1) コルテス港

- ・ コルテス港はホンデュラスの外国貿易の玄関口であり、コンテナ港として中米を代表する港である。コルテス港の開発、管理運営はENPのみならずホンデュラス国の今後の発展の鍵を握っている。コルテス港の検討のための課題等は、後述の4を参照。

#### (2) カスティージャ港

- ・ カスティージャ港はまだ新しく、陸上施設は基本的に問題とはなっていないが、バース長が150mと短かく、かつ、バースの優先利用権をもっているフルーツ専用船が現在週4隻入っているため在来船等その他の船舶の利用に支障が出ている。このため、基本計画にある残り2バースの整備についての検討が必要となっている。
- ・ このため、緊急改善対策としては、バースの利用面からの検討が必要と考える。
- ・ フルーツ専用船については、その配船状況について他港への寄港の有無等を把握するとともに今後の生産見通しや配船計画についても把握して対応を検討する必要がある。
- ・ また、在来船の荷役については、寄港数が少ないが可能な限り現状を把握する必要がある。

#### (3) テラ港

- ・ テラ港は火災の応急復旧をしているが、燃えた栈橋の本格復旧はまだ計画されていない。このため、調査団は、ENPの今後の対処方針についてヒヤリングして、所要の提言をする必要がある。この場合、ENPとして、テラ港を今後とも新規投資をしてまで外貿、特にバナナの輸出港として利用するかどうかが重要である。
- ・ テラ石油会社（Petro Tera）が、石油製品の搬入のため多点係留ブイを計画中であり、この荷役条件について必要に応じて提言をすることが望ましい。特に、背後には美しい砂浜が続いており、観光開発を考えると漏油対策は重要である。
- ・ また、今後内航での利用を考えているようであるが、その可能性と、緊急改善対策での対応について整理する必要がある。

#### (4) ラ・セイバ港

- ・ ラ・セイバ港は、バナナの輸出がコンテナ化可能なカスティージャ港にシフトしており、外貿機能は低下している。また、栈橋の老朽化が進んでいるが新港計画との関係で、既存施設をENPとしてどう考えているかを聞きながら、緊急改善対策を示す必要がある。
- ・ 新港計画については、オランダの専門家のアドバイスに基づくとの事であるが、設計波高の決め方、漂砂問題等について調査団としての考えを示す必要がある。

#### (5) ロアタン港

- ・ ホンデュラス政府として、外貨収入の確保のためロアタン島の観光開発を進める計画であり、ENPはクルージング船対応の栈橋を計画している。調査団は、この計画について技

術的問題点と共に、効率的な運用を図るための関連施設の整備やその運営の仕方について所要の提言を求められている。

- ・ しかし、この計画地点並びに航路は、大型客船が入港した場合ロアタン空港の進入表面、水平表面に抵触する可能性があるので、事実関係を整理の上問題点についてENPに指摘する必要がある。

#### (6) サン・ロレンソ港

- ・ サン・ロレンソ港は、施設規模に対して利用が追いついていない。荷役は本船クレーンまたはモバイルクレーンによっている。沿岸荷役（ヤード、上屋←→棧橋）はENPの直営であり、棧橋内の荷役は機械、ドライバーをENPが提供し民間が行っている。このため、機械のパーツの確保等を確実に行う必要がある。
- ・ また、貨物船寄港時の荷役状況について把握し、所要の改善策を提言する必要がある。
- ・ さらに、南部石油（Perto Sur）社の製品搬入に伴う漏油対策について問題があれば調査団として指摘する必要がある。

#### (7) アマバラ港

- ・ アマバラ港は、現在は使われていないが事前調査団のミニッツに書かれている通り領土問題が事前に解決した場合には調査に取り込むこととしている。
- ・ アマバラ港のあるティグレ島は、本土から約1km離れた離島であり、ホンデュラス国として将来の具体的な利用計画はもっていないが、クルージング船の寄港など南部地域における観光拠点としての活用等を希望している。調査に取り込んだ場合は、アクセス等のインフラの整備、周囲のポテンシャル等を評価して長期的な提言を行うことが望ましい。

### 4. コルテス港

#### (1) マスタープラン

- ・ 本格調査でのマスタープランは、コルテス港を対象として作成する。マスタープラン策定の前提となる各港の機能分担については、国の港湾開発戦略のところでも分析されるが、コルテス港が国の貿易の窓口であり、この機能は、背後圏の入口、産業の集積状況からみて大きくは変わらないものと考えられる。
- ・ 雑貨貨物については、コンテナ、RO/RO、在来船貨物について荷役別に将来推計し施設の所要規模を算出する必要がある。
- ・ コンテナ貨物のうちバナナ、パイナップルなどのフルーツ類は、主に専用コンテナ（リーファコンテナ）、専用のコンテナヤードで取扱われているので、施設計画ではフルーツ会社（2社）の計画との整合が必要である。専用コンテナは、輸入時は主に空コンテナで入ってきているので、コンテナの蔵置場所について把握する必要がある。
- ・ その他のコンテナ貨物のうち、保税工場との貨物は基本的に工場でのバンニング、デバンニングである。また、各船社毎のコンテナデポが港頭地区外にあるので、港頭地区での