

3-8 観光関連社会基盤

(1) 上下水道

メキシコ国における上下水道の普及率は、80年代において上下道が全人口の70%、下水道については普及率は49%であった。すなわち、2,600万人が下水道設備のない生活をしていた。

さらに、都市において給水される水の64%は下水として排出されない。その他10%弱が処理されたにすぎなかった。

1990年、国家計画として、国家上下水道計画 (Programa Nacional de Agua Potable y Saneamiento) を策定した。計画においては、次の項目を目標としている。

- 1) 上水道の供給量を1年につき、300万人ベースで増やす
- 2) 下水道についても、上水道と同じベースで整備する。
- 3) 上水道の普及率を上げて、5万人以上の都市の70%については供給を行う
- 4) 10年後には、市街部の全ての排水を処理する
- 5) 5万人以上の都市については、各都市が独自に給・排水設備の維持管理を可能とする
- 6) 小都市および地方都市については、財政技術面での支援を行う

以上の計画に従い、2年後の1992年現在の上下水道の普及率を図3-7に示した。

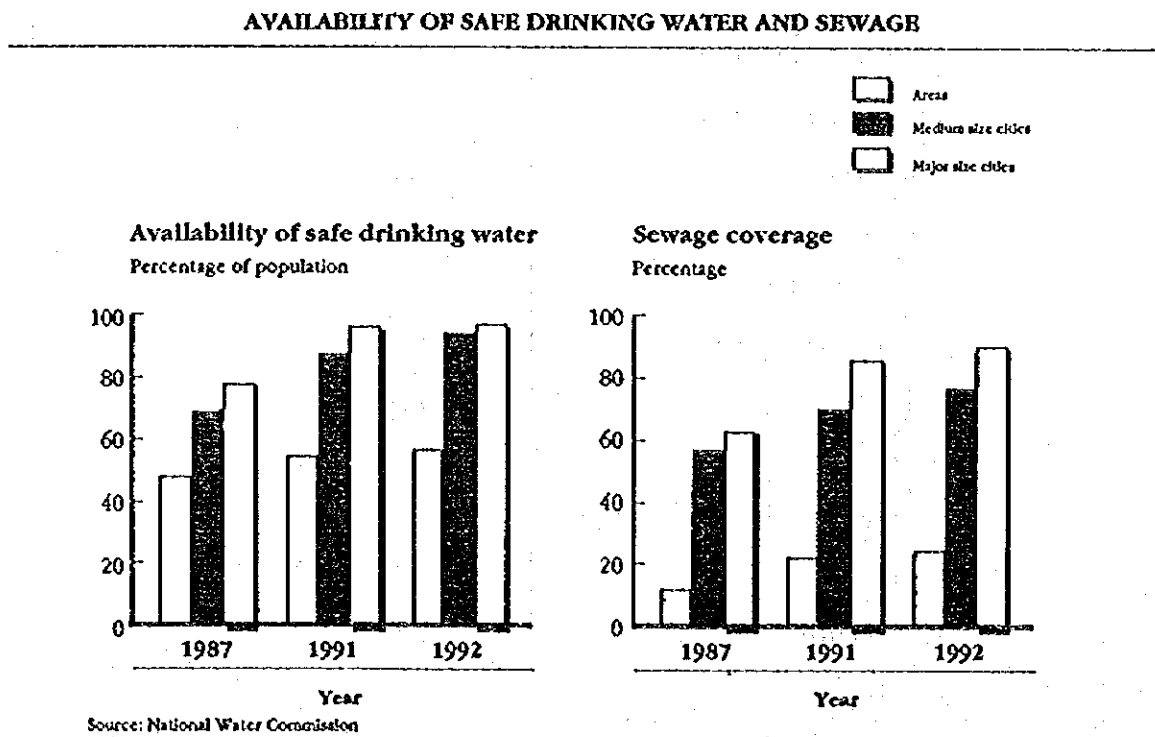


図3-7 上・下水道の普及率

主要都市を中心に整備は進んでおり、1989年時点で毎秒14,000ℓの排水処理能力が、1992年には50,000ℓ/秒、1994年には72,000ℓ/秒となり、75%の地域について目標を達しつつある。

また、上水道については、1994年には人口50,000以上の135都市の95%について目標を達している。

(2) ごみ処理

メキシコ国においては、収集されたごみは露天ごみ捨て場において処理されてきた。しかしながら土壌水および大気の汚染を減少すべく、露天ごみ処理を衛生埋立て処理への転換を進めつつある。

1991年度および1992年度の国レベルにおける自治体固形廃棄物の推定排出量は以下のとおりである。(表3-16(1/2)、(2/2))

全国的に見て廃棄物収集サービスは1日42,746トンに該当する70%の効率で収集されており、収集量43%、1日当たり18,381トンが管理された97ヵ所の埋立て地で処理され、残りの24,365トンが露天ごみ捨て場に投棄されている。(表3-17)

なお、管理された98の埋立て地についても、埋立て地に該当する諸基準を備えているのは11のサイトのみであり、この11のサイトについても自治体は運営面、技術面で様々な問題に直面し、効果的な管理、運営を行うことが難しい状態となっている。

現在のところ、国には5つの廃棄物処理プラント、もしくはリサイクルーコンポストプラントがあるが、ヌエボ・レオン州、モンテレイのプラントが1992年に火事になったので、機能しているのは4プラントのみである(表3-18)。首都圏都市サービス総局は、メキシコ州トルカに施設、およびクバスコ、ビーリャエルモサに施設、合計2プラントが上記に加えて存在すると報告している。

表3-16(1/2) 1991年度国レベルにおける自治体固形廃棄物の推定排出量

地区	人口	排出量 (kg/人/日)	トン/日	トン/年	%
国境地区	7,702,568	0.734	5,654	2,063,710	9.8
北部地区	13,965,242	0.711	9,929	3,624,085	17.2
中央地区	39,584,320	0.629	24,899	9,088,135	43.1
首都府	8,176,045	0.999	8,168	2,981,320	14.2
南東地区	13,335,565	0.679	9,055	3,305,075	15.7
平均		0.750			
トータル	82,763,740		57,705	21,062,325	100.0

表3-16 (2/2) 1992年度国レベルにおける自治体固形廃棄物の推定排出量

地区	人口	排出量 (kg/人/日)	トン/日	トン/年	%
国境地区	7,859,763	0.749	5,887	2,148,755	9.8
北部地区	14,250,247	0.726	10,346	3,776,290	17.2
中央地区	40,886,107	0.642	26,249	9,580,885	43.6
首都府	8,119,211	1.019	8,273	3,019,645	13.7
南東地区	13,607,719	0.693	9,430	3,441,950	15.7
平均		0.766			
トータル	84,723,047		60,185	21,967,525	100.0

出典：環境規格総局、国立環境庁、社会開発省、1992

表3-17 1992年度¹⁾自治体における固形廃棄物の管理および最終処理状況

	数量 (トン/日)	%	1,000トン/年
廃棄物排出量 (推定)	61,066		22,289
システムの効率：			
- 収集率	42,746	70 ²⁾	15,602
- 衛生理立て	18,381	43 ³⁾	6,709
- 露天ごみ捨て場	24,365	57 ⁴⁾	8,893

出典：規格総局、国立環境庁、社会開発省、1992

- * 1) 人口84,419,013人をベースに推計
 2) 廃棄物排出全量の70%が収集されている
 3) 収集される廃棄物の43%が埋立てられている
 4) 収集される廃棄物の57%が露天のごみ捨て場において処理されている。

表3-18 自治体廃棄物処理プラント

州名	都市名	施設の能力 (トン/日)	生産現状 (トン/日)	処理の現状 (%)
	メキシコシティ首都府	750	225	30
ハリスコ	トナラ	600	180	30
ヌエバ・レオン	モンテレイ	120	0	0
オアハカ	オアハカ	200	20	10
ユカタン	メリダ	200	50	25

出典：環境規格総局、国立環境庁、社会開発省、1992

さらに、これらのリサイクルコンポストプラントにおいては常に運営的、技術的問題がつきまとっている。

コンポストの販売は、期待したほどうまく行かず、プラントのスペースを使って、長期間にわたりストックされている。

(3) 電 力

1) 電力供給体制の現状

メキシコ国の電力供給は、1937年頃までは多数の私企業のみによって地域別に行われていたが、1937年にはメキシコ連邦電力庁(COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD : CFE)が発足し地方電化が進められた。1960年には、憲法により、全ての電気事業が政府に帰属することとなり、1961年以降の新規電源開発事業はCFEが行うこととなった。また、1963年以降、CFEによる私営電気事業者の吸収合併が進展した、現在では、メキシコシティを中心に中央電灯電力会社(CLFC)が電力供給を行っているのを除いて、CFEが連邦政府の直接の統轄のもとに電気事業を独占する形態となっている。

CFEは、電力供給を全国9送電地区(NORESTE、NOROESTE、NORTE、CENTRAL、OCCIDENTAL、ORIENTAL、PENINSULAR、BAJA CALIFORNIA、NORTE、BAJA CALIFORNIA SUR)に分けて60Hzで行っている。送電系統は主として400kv(9,099km)、230kv(16,417km)、115kv(29,827km)の送電線網で構成されているが、BAJA CALIFORNIAの2地区は単独系統となっている。

BAJA CALIFORNIA 地区では、当地域で開発が進んでいる地熱発電所の発電電力の一部をアメリカ合衆国カリフォルニア南部に輸出している。

主要発電所の分布と形式を図3-8に、発電所名を表3-19に示した。

2) 電力需要の現状

1990年のメキシコ電力需要は、受電端(販売電力量)で94,285GWh(55%)、発電端で115,000GWh、ピーク需要は受電端で18,843MWである。

販売電力量の産業別の電力需要量は、住宅用20,605GW(22%)工業用52,213GWh(55%)、商業用8,265GWh(9%)、農業用6,707GWh(7%)、公共用4,549GWh(5%)、対米輸出用1,946GWh(2%)となっている。

また、送電地区別電力需要量を表3-20に示した。

3) 発電設備の現状

メキシコ国の発電設備は、全体で約 2,530万kwの設備規模となっている。これを、電源別にみると、水力31%、火力64%、地熱3%、原子力2%となっている。電源別供給区域別設備出力を表3-21に示した。

4) 電力需要予測

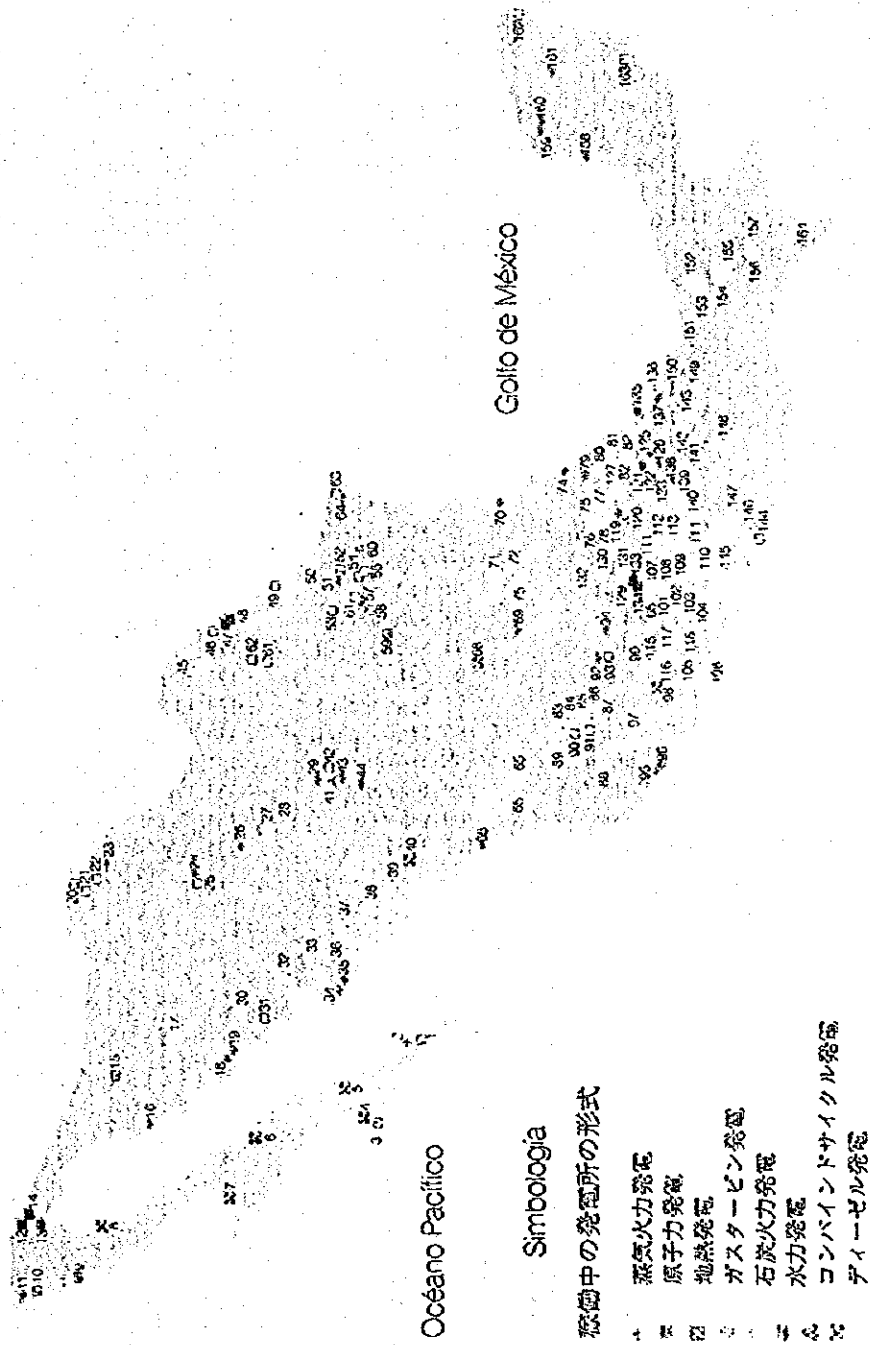
今後、メキシコ国の2000年までの電力需要予測については、CFEの「DESARROLLO DEL MERCADO ELECTRICO 1986~2000」(1991年)によると、表3-22のとうりとなっている。

5) 送電設備

メキシコ国の送電電圧は、400kv、230kv、161kv、150kv、138kv、115kv、85kv、69kv、44kv、34.5kv、23kv、13.8kv、6.6kvと多種多様にわたっている。これは、CFE発足以前に各地方電力会社が独自にアメリカ、欧州産の送変電機器を購入、設置した結果である。400kv、230kv、115kvの送電線の系統図を図3-9に示した。また、CEF、CLFCの1981~1990年の年間電圧送電線巨長は表3-23のとうりである。

図 3-8 主要発電所の分布

Figura 21
Distribución geográfica de las principales plantas generadoras de energía eléctrica



Fuente: Comisión Federal de Electricidad; Sistema Nacional de Información Geográfica (de Protección Ambiental) 1994

表3 - 19 稼働中の発電所リスト

Relación de centrales de generación eléctrica en operación				
1. Punta Prieta II	34. Topolobampo I	67. Aguamilpa	102. S. Pedro Pomas	136. Dos Bocas I
2. La Paz	35. Topolobampo II	68. Sto. Domingo	103. Bartolinas	137. Dos Bocas II
3. Cd. Constitución	36. Concedero	69. V. de Reyes	104. Infiernillo	138. S.B. Mier
4. Cd. Constitución	37. Bacurato	70. Altamira	105. La Villita	139. Portezuelos I
5. Loreto	38. Humaya	71. Camilo Arriaga	106. L. Cárdenas	140. Portezuelos II
6. Sta. Rosalva	39. Salvalado	72. Río Micos	107. Ixtapantongo	141. Tepazolco
7. Guerrero Negro	40. Tamazula	74. Tuxpan	108. Sta. Bárbara	142. Tuxpango
8. San Felipe	41. Gómez Palacio	75. Necaxa	109. Tingambato	143. Ixtaczoquiltán
9. Los Cipreses	42. Francke	76. Texcapa	110. Temascaltepec	144. Las Cruces
10. Rosarito I	43. La Laguna	77. Palla	111. Zictepec	145. C.R. Ulloa
11. Rosarito II	44. Lerdo	78. Tepexic	112. Zepayautla	146. A. Figueroa
12. Co. Prieto I	45. Amistad	79. Poza Rica	113. S. Simonito	147. Colotlipa
13. Co. Prieto II	46. Piedras Negras	80. Mazatepec	114. Alameda	148. Tamazulapán
14. Co. Prieto III	47. J. López Portillo	81. Minas	115. Itzicuaró	149. Temascal
15. Caborca	48. Carbón II	82. Texolo II	116. Zumpinúto	150. Chilapán
16. Pto. Libertad	49. Arroyo del Coyote	83. Las Juntas	117. Cupatitzio	151. Huasuntlán
17. P. Elías Calles	50. Falcón	84. Intermedia	118. Cóbano	152. Peñitas
18. Guaymas I	51. Monterrey I	85. Colimilla	119. Fco. Pérez Ríos	153. Malpaso
19. Guaymas II	52. Monterrey II	86. Pte. Grande	120. Fco. Pérez Ríos	154. M. Moreno Torres
20. Chaveña	53. Universidad	87. El Salto	121. Tlilán	155. Bomband
21. P. Ind. Zaragoza	54. Fundidora I	88. Agua Prieta	122. F. Leal	156. Belisario Domínguez
22. P. Ind. Zaragoza	55. Fundidora II	89. M.M. Diéguez	123. Villada	157. Schpoina
23. Benito Juárez	56. Sn. Jerónimo	90. Zapopan	124. J. Luque	158. Lerma
24. Chihuahua I	57. Sn. Jerónimo	91. El Verde	125. Valle de México	159. Nachicocom
25. Chihuahua II	58. Leona	92. Salamanca I	126. Nonoalco	160. Mérida
26. Fco. Villa	59. Saltillo	93. Salamanca II	127. Cañada	161. Valladolid
27. Colina	60. Huinalá	94. Celaya	128. Juando	162. Can-Cún
28. Boquilla	61. Monclova	95. Manzanillo I	129. El Sauz	163. Xul-Ha
29. Francke	62. Esperanza	96. Manzanillo II	130. Las Rosas	164. José. C. del Valle
30. Oviachic	63. Río Bravo	98. Tomatlán	131. Lerma	165. Petacalco
31. Obregón III	64. E. Portes Gil	99. Botello	133. Los Azufres	
32. Mocuzari	65. J. Aceves Pozos	100. Cointzio	134. Tejamaniles	
33. 27 de Septiembre	66. Jumatán	101. Tiro	135. Laguna Verde	

(4) 通 信

メキシコ国は、世界経済において第14位の地位にありながら、電話の普及状況は人口100人に対して8台と世界第70位の低さであった。そこで政府は1988年、民間資金の導入を決め、1990年にTelmex(Telefonos de Mexico)の株式をフランステレコム、サウスウエスタンベルおよびメキシコ資本に売却し、民営化した(政府の持ち株比率は20.4%、90年)、82年より付加価値通信サービスおよび88年よりセルラー電話、またその他の民間による通信事業として、(Cellular Telephone Industry)のサービスが行われている。

電話機の使用台数は、80年501万3,000台、85年732万5,000台、90年1,032万4,000台、91年1,095万5,000台と増加してきた。91年の電話回線数は、604万7,900回線であり、94年現在820万回線(前年比11%)である。(図3-9)

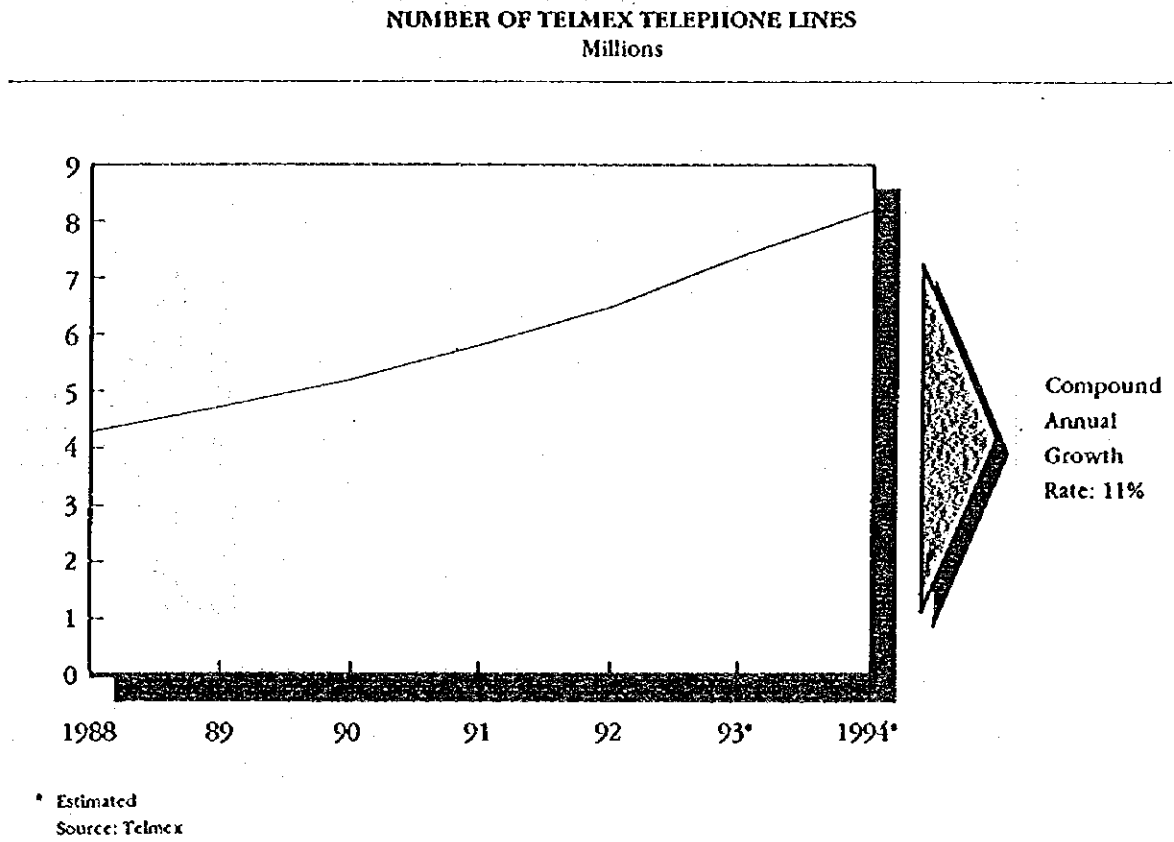


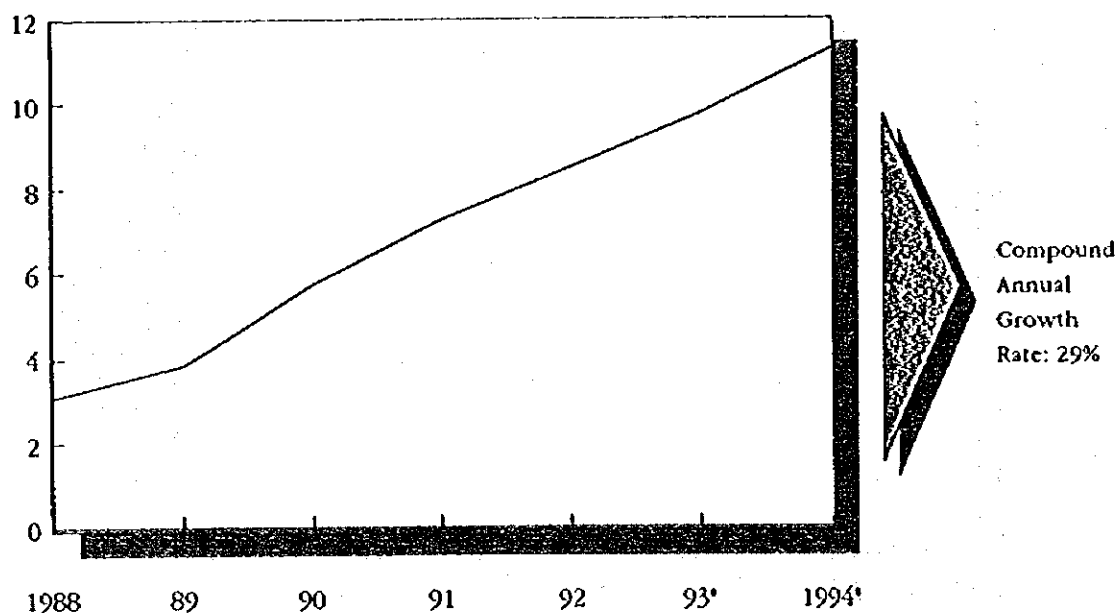
図3-9 電話機の使用台数

電話の普及状況（人口 100人当たりの本電話機数）は81年の 4.1台から90年には 6.0台に上昇した。しかし、この程度の普及では電話加入の需要にまだ十分に答えておらず、電話積滞数（電話加入の申請受理を待っている累積台数）は81年55万台から90年には 104万 3,700台に増大している。90年の積滞数は同年の使用台数 1,032万 4,000台の約1割上る。

電話回線の利用状況は、市内通話については、91年55億 4,200万通話であったが、年率29%で増加しつつある。（図3-10）

市外および海外通話についてみると、91年において、市外通話10億 4,900万通話、海外2億 440万通話であったが、市外通話は11.9%、海外通話は18.4%で増加しつつある。

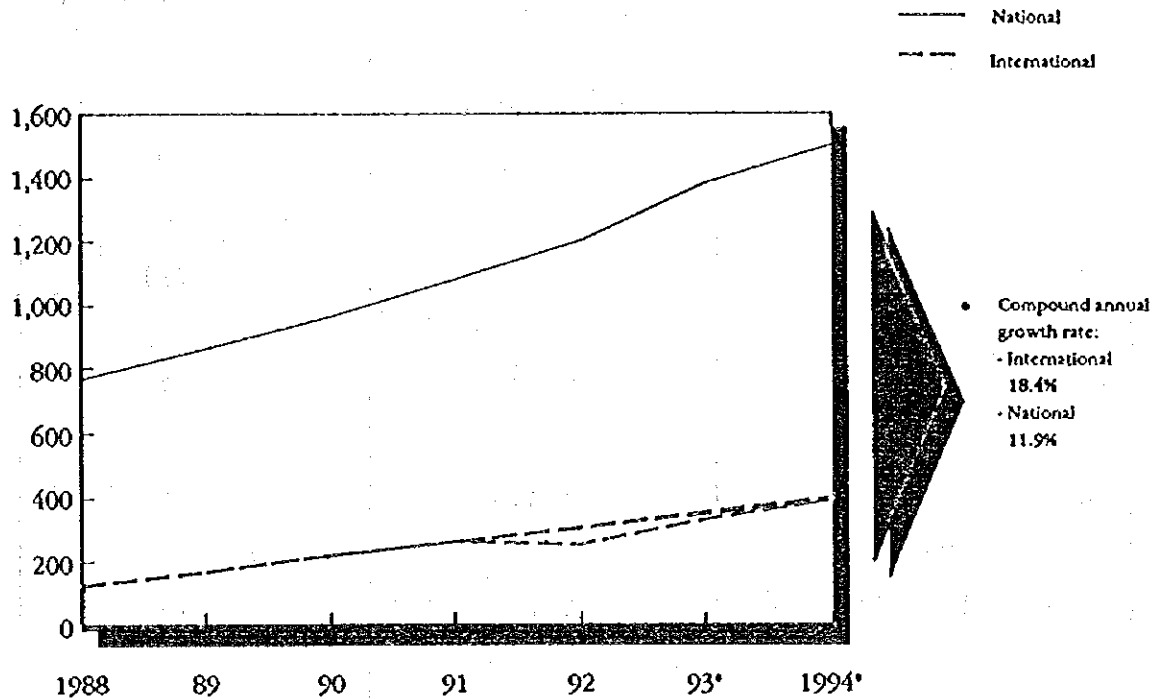
LOCAL TELEPHONE CALLS
Billions



* Estimated
Source: Telmex

図3-10 市内電話、通話数の伸び（単位：10億）

LONG DISTANCE TELEPHONE CONFERENCES
Millions



Estimated
Source: Telmex

図3-11 市外、海外通話の通話数の伸び(単位: 100万)

82年から電話によるデータ通信、88年からはセルラー電話のサービスも開始された。90年のセルラー電話の加入者数は、3万5,000人で、これは中南米地域全体(7万6,430人)の45.8%を占め、同地域で最大の加入者数(2位はアルゼンチンの1万2,000人)である。

テレックスの回線数は、2万4,185回線(91年)でテレックス通信中継局は全国に79ヵ所設置されている。

その他民間における通信事業では、以下のものがある。

- セルラー電話 : 9地域と1全国網
- ポケットベル : 43事業者
- 付加価値サービス : 40社
- ケーブルテレビジョン : 180 ネットワーク
- 衛生通信網 : 188 ネットワーク (2,000USAT ステーション)

なお、市内通話は、現在Telmexの独占状態だが、他の事業者にも開設されており、市外、海外通話については、1996年までにTelmexから分離される。

表3-20 送電地区別電力需要量

(1990年現在)

	販売電力量 G W h	発電端ピーク需要 M W
NORESTE	13,973	2,724
NOROESTE	7,244	1,574
NORTEC	7,446	1,511
BAJA CALIFORNIA NORTE	5,767	1,136
BAJA CALIFORNIA SUR	627	127
CENTRAL(CFE)	2,566	935
CENTRAL(CLFC)	20,750	4,155
OCCIDENTAL	17,368	3,692
ORIENTAL	16,182	3,458
PENINSULAR	2,308	512
合計	94,285	19,837

出典：メキシコ合衆国マサテペック水力発電所リハビリ計画
プロジェクト形成基盤調査団報告書 JICA 1991

表3-21 電源別供給区域別設備出力(万kw)

供給区域	水 力	火 力					地 熱	原 子 力	合 計
		石油	コン バイ ンド	ガス ター ビン	ディ ーゼ ル	石炭			
NOROESTE	42	187	-	13	-	-	-	-	242
NORTE	2	90	21	28	-	-	-	-	141
NORESTE	12	171	38	23	-	120	-	-	363
CENTRAL	189	245	48	37	-	-	-	-	620
OCCIDENTAL	31	360	22	20	-	-	8	-	430
ORIENTAL	505	16	40	4	-	-	-	68	632
BAJA CALIFORNIA	-	30	-	18	-	-	62	-	110
PENINSULAR	-	37	-	27	1	-	-	-	64
CENTRALS AISLAADAS	-	11	-	9	8	-	-	-	28
合 計	781	1137	169	178	9	120	70	68	2530

出典：メキシコ合衆国マサテペック水力発電所リハビリ計画
プロジェクト形成基盤調査団報告書 JICA 1991

表3-22 電力需要予測 (1986~2000)

	電力量 (発電端)		ピーク電力 (発電端)	
	GWh	伸び率 (%)	MW	伸び率 (%)
1986	89,500	4.1	15,643	4.0
1987	96,488	7.8	16,717	6.9
1988	102,096	5.8	17,433	4.3
1989	110,726	8.5	18,807	7.9
1990	115,000	3.9	19,837	5.5
1991	120,679	4.9	20,921	5.5
1992	129,673	7.5	22,371	6.9
1993	139,083	7.3	23,997	7.3
1994	149,656	7.6	25,715	7.2
1995	160,354	7.2	27,490	6.9
1996	171,929	7.2	29,417	7.0
1997	183,669	6.8	31,521	7.2
1998	195,790	6.6	33,608	6.6
1999	210,231	7.4	36,087	7.4
2000	225,883	7.5	38,807	7.5

出典：メキシコ合衆国マサテベック水力発電所リハビリ計画
プロジェクト形成基盤調査団報告書 JICA 1991

表3-23(1) CFE送電線巨長

(単位: KV, KM)

電 圧	1981	1983	1985	1986	1987	1988	1989	1990
400	5,997	6,080	7,610	7,827	7,906	8,380	8,810	9,099
230	9,581	10,892	12,237	13,174	13,380	15,283	16,090	16,417
161	1,035	1,066	920	924	947	949	948	764
150	875	875	868	791	774	775	775	774
138	918	1,056	1,068	1,203	1,132	1,168	1,160	1,185
115	22,172	23,721	27,757	27,299	27,034	28,089	29,240	29,827
85	360	328	392	385	412	271	244	244
69	5,190	5,609	5,002	4,924	4,842	4,606	4,379	4,236
44	472	242	242	160	161	11	11	8
34.5	20,345	34,239	36,417	39,497	43,437	45,361	46,607	47,393
23	12,387	14,796	15,576	13,034	14,368	15,006	15,637	16,264
13.8	96,254	130,063	136,312	145,110	157,596	157,489	164,175	169,534
6.6	2,114	1,133	1,556	1,355	1,783	1,828	1,863	1,563
小 計	177,700	230,135	245,957	255,683	273,774	279,216	289,939	297,308

出典：メキシコ合衆国マサテベック水力発電所リハビリ計画
プロジェクト形成基盤調査団報告書 JICA 1991

表3-23(2) CLFC送電線巨長

(単位: KV, KM)

電 圧	1981	1983	1985	1986	1987	1988	1989	1990
400	225	291	291	291	291	342	379	379
230	786	786	842	842	851	851	888	918
150	8	8	8	8	8	8	8	9
115	0	0	0	72	72	72	109	109
85	2,069	2,274	2,275	2,068	2,088	2,092	1,905	1,718
23	7,421	7,938	8,717	9,199	9,470	9,691	9,865	10,140
13.8	0	0	0	854	861	862	904	904
6	5,225	5,090	4,972	4,695	4,679	4,650	4,632	4,721
小 計	15,734	16,387	17,105	18,049	18,320	18,568	18,690	18,898
合 計	193,434	246,522	263,962	273,732	292,094	297,784	308,629	316,206

出典：メキシコ合衆国マサテベック水力発電所リハビリ計画
プロジェクト形成基盤調査団報告書 JICA 1991

RED TRONCAL DEL SISTEMA ELECTRICO NACIONAL

910708 iun

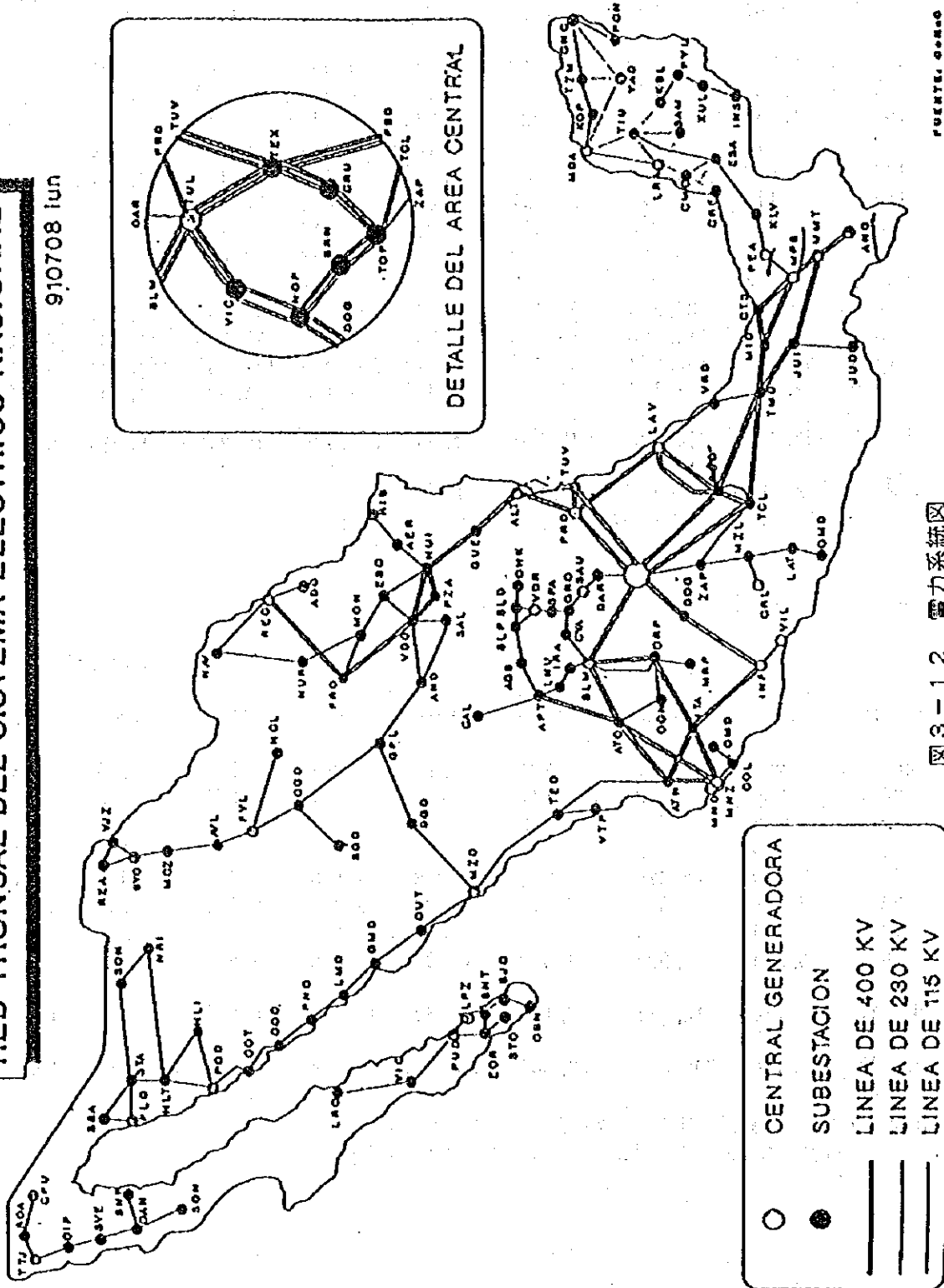


图 3-1-2 電力系統圖

3-9 運輸基盤

(1) 運輸行政

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

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（首都であるメキシコシティに於いては連邦政府機関のひとつであるメキシコ連邦区庁が）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、空港および有料道路の建設、管理、運営を行っている。

通信・運輸省の組織は、図3-13に示すとうり大統領により任命される閣僚である通信・運輸大臣の下、道路など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」および「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、運輸研究所およ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。

最大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に相当する「総合港湾管理庁 (Administración 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。その為「メキシコ港湾庁」は解体された。その新港湾法による港湾の新しい管理運営体制の概要は、以下のとおり。

通信・運輸省 (SCT)

・全国の港湾の整備、管理、運営に関する総合調整機能を引き続き行う。

（港湾庁は廃止され、次官級の港湾・海運調整官の下、港湾局、港湾管理局および海運局が新設された。）

・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、出港の許可等を行う。

- ・各港の港湾計画の内、港湾区域を定める一般港湾計画 (Plan General) については、通信・運輸省が引き続き認可権限を有している。
- ・独立採算が困難な一部の港については、通信・運輸省が直接建設・管理を行う。

総合港湾管理局の設立

- ・いわゆるポートオーソリティに相当する組織で、各港毎に新たに設立される。
- ・このAPIが、各港湾の詳細な港湾計画の策定を行うと共に、港湾タリフなどの収入を基に当該港湾施設の建設、維持、管理、運営を行う。

(注) 港湾計画の策定の内、国土計画に於ける位置付け、商港、工業港等各港湾の性格、港湾区域の決定等、大きな枠組みの決定、認可はSCTが従来通り関与するが、詳細な港湾計画の策定はAPI自身が行う。

- ・港湾のタリフは、APIの収入となり、タリフの額の決定も、APIが行う。
(ただしSCTの認可が必要)
- ・APIの最高決定機関としての役員会は、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)等で構成される。
- ・APIは、設立の第一段階では、防波堤、埠頭施設等に現物出資により、連邦政府が株式資本の100%を所有する公的法人として発足する。
- ・APIは、港湾区域内の土地を占有して行う、民間企業の活動、投資を認めることができる。外資の参入についても、49%までは自由、それを超える場合にも連邦政府の認可により可能である。
- ・APIそのものへの外資参入についても、49%まで認められている。

なお、メキシコ政府はこのAPIの株式を民間に売却することにより、港湾の民営化策を完成させる希望を有している。しかし、港湾の採算性に対する疑問などから現在のところ、参入を希望する民間企業も現れていないのが実情である。メキシコ経済危機に対応する為、1995年1月発表された緊急経済対策では、APIの民営化は盛り込まれず、ベラクルス、タンピコ/アルタミラ、ラサロカルデナスおよびマンサニョのコンテナターミナルのみを切り離して、民間企業グループに対し、使用権を売却することとなった。

1) メキシコ鉄道 (Ferrocarriles Nacionales de Mexico ; FNM)

全国の鉄道（地下鉄など市内鉄道を除く）の建設、管理、運営は、メキシコ国鉄に一元化されている。一応、図3-14 FNM組織図に示すとうり、通信・運輸省からは独立した連邦政府機関となっているが、通信・運輸大臣の強い影響下にあり、総裁は大統領によって任命される。

メキシコ国鉄については前サリーナス権下、経営の効率化、設備の近代化を目的とした民営化の議論が盛んに行われてきたが、組合問題などもあり、当面、工場部門の民営化、線路の保守の外部委託など部分的な民営化路線に止まっていた。1994年12月からのセディージョ政権は、1994年12月下旬のペソ切下げに伴う経済危機への対応策として国鉄の民営化を推進する方針を打ち出した。

2) 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61の空港の整備、管理、運営および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、運営およ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、FONATURM/P地区にFONATURによって建設された空港以外、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、運営を許可する（いわゆるBOT方式）による整備を行っている。また、国鉄同様経済危機への対応策として民営化が計画されている。

3) 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。

4) 道路・橋梁公団 (Caminos 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、料金を徴収すると共に維持、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

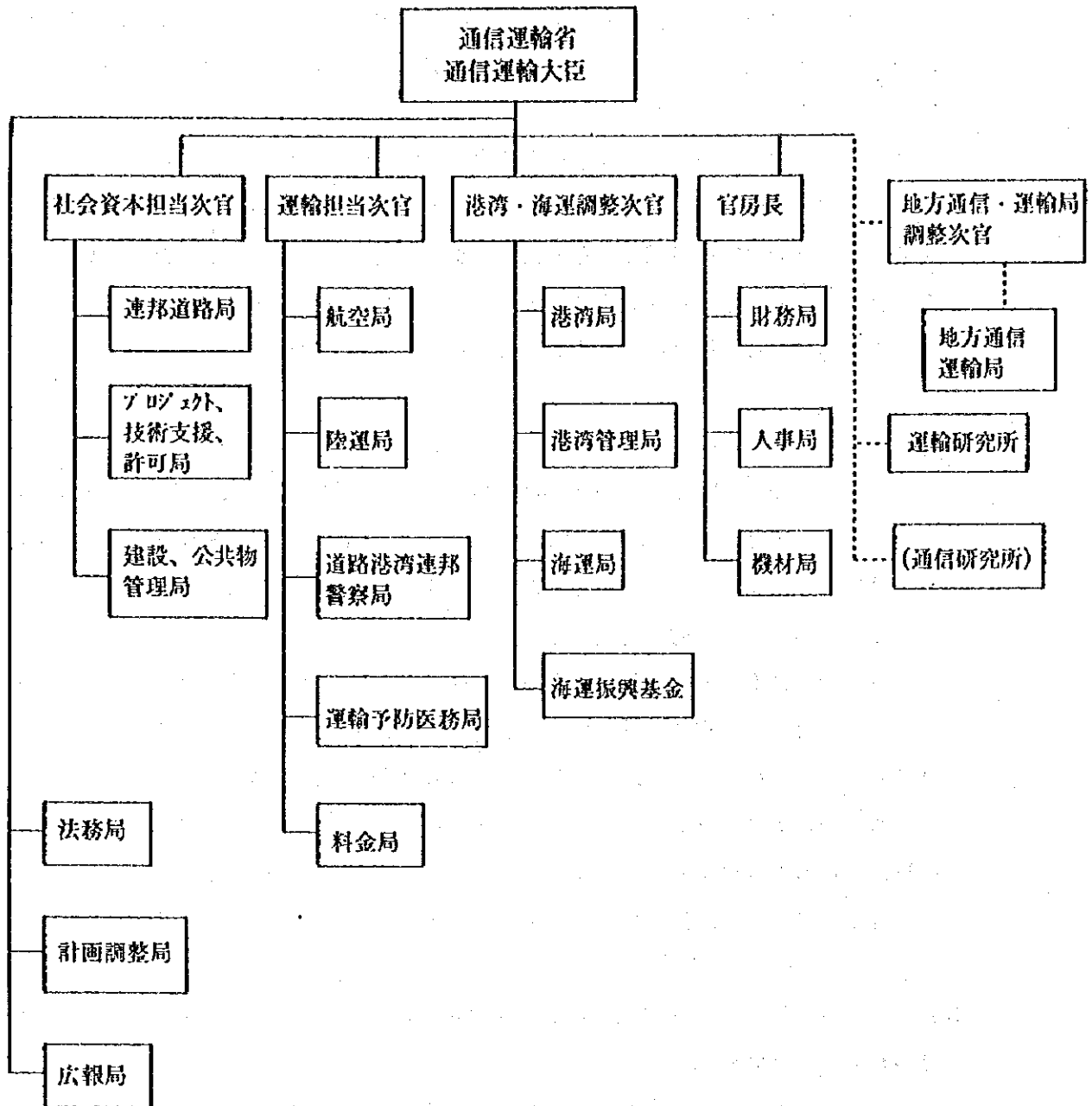


図3-13 運輸関係行政機構組織図
1995年2月末現在

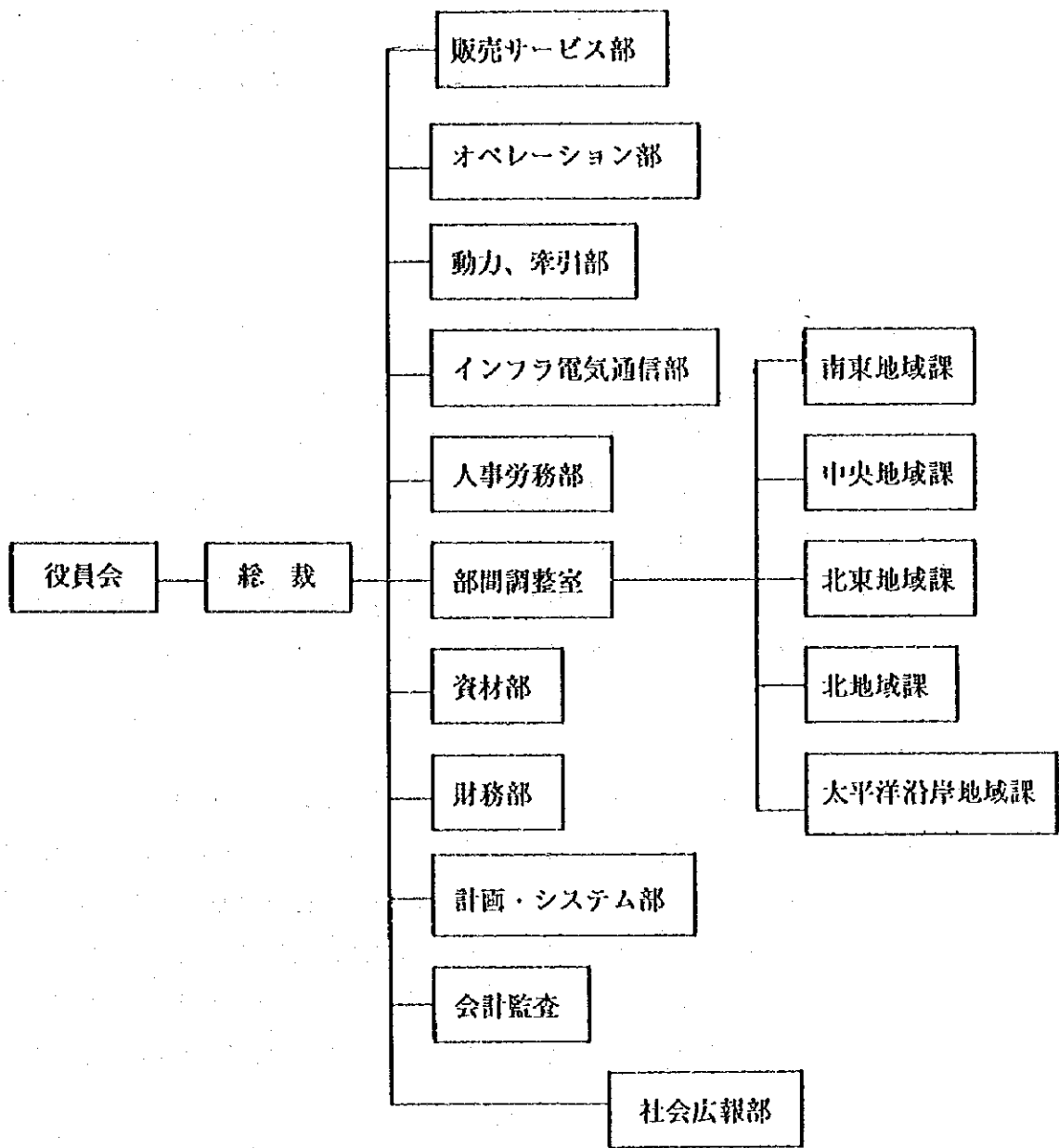


図 3-14 メキシコ国鉄組織図

どまっております、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〜クエルナバカ、メキシコシティ〜プエブラ、メキシコシティ〜ケレタロ等の区間について緊急経済対策の中で、民営化の方針が打ち出されており、機能は縮小される方向にある。

(2) メキシコ運輸の概況

1) メキシコ運輸の概要

① 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、北は道路および鉄道がアメリカと直通、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為直通運転できない)。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、北はアメリカ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言えない。

② 国内輸送シェア

国内の輸送は自動車交通が大きなシェアを担っている。特に旅客に関しては、自動車交通のシェアが人・キロで約95%と圧倒的である。これは、メキシコ国鉄の輸送能力が十分でないだけでなく、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ない為である。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。航空網については、国土の広さもあり、全国に92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3.9%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。1992年に於ける輸送トン・キロで自動車は71%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19%、海上交通が11%のシェアを有している。一方、高速道路の整備が急速に進められていることから、貨物輸送に於ける自動車交通のシェアは、今後さらに上昇するものと予想される。特に、メキシコ国鉄の合理化、近代化の遅れがこの流れを加速しており、現実には、鉄道のシェアは1980年の29.1%に対し、1992年には18.6%とその地位が大幅に低下している。

(3) 道 路

1) 概 要

1994年現在、メキシコ国は3万7,000kmの道路網を有している。その内、舗装された道路は約9万kmである。道路の管理主体別では、連邦道が約4万9,000km(無料43,504km、有料5,456km)、州道が5万7,000km、その他地方自治体などによるものが約20万kmとなっている。

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、民間資本による有料高速道路の建設が盛んに行われている。

自動車による旅客、貨物輸送は、メキシコ国の最も重要な交通機関となっており、1992年に於けるそのシェアは、人・キロおよびトン・キロでそれぞれ95%、71%に達している。

現在メキシコ政府は全国的高速道路網の整備に力を入れ、国家道路建設計画(1989-1994年)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、コンセッションと呼ばれるBOT方式により、整備が積極的に行われ、1985年には923kmにすぎなかった有料道路延長が1993年には5,456kmと約6倍増と急速に整備が進んでいる。

2) 輸送実績

自動車旅客輸送については、1980年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。

道路交通輸送サービスに従事している車両数を見ると、バスなどの乗客輸送車の台数は、90年3万6,593台、94年4万3,850台であり、これらの乗客の為のターミナルは91年109カ所設置されている。貨物輸送車両(94年)は、定期路線の輸送に従事している台数が30万4,300台、その他貨物輸送車が2万7,800台である。貨物輸送車のターミナルは39カ所である。

当該観光促進計画に係わる6カ所の候補地に於いて、公共バスターミナルがあるのは、アカプルコとマサトランであり、年間利用者数はアカプルコ50万人、マサトラン5百万人となっている。更に、ロス・カボス、プエルトバジャルタ、カンクンには、それぞれ3カ所、2カ所、1カ所の私有バスターミナルがある。カンクンに於いては、現在、市内に公共バスターミナルの建設計画がある。

1993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など)は、全国に890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。車輛数は合計

43,850台で1社当たりでは平均約50台保有している計算になる。

メキシコでは、長距離高速バスが発達しており、1等と2等に分れ、それぞれ異なる企業が運行を行っている。1等バスは、エアコン、トイレ付きの比較的新しい車輛を投入、その運行頻度、到着時間、快適性等に於いて、国鉄を圧倒しており、現在、近・中間距離都市間旅客輸送に於ける主役となっている。

当該観光促進計画に係わる6カ所の候補地を目的地としたバスサービスは、以下の通り。

メキシコ市	-	カンクン	1日	21便
メキシコ市	-	アカプルコ	1日	76便
メキシコ市	-	マサトラン	1日	24便
メキシコ市	-	プエルト・バジャルタ	1日	8便
オアハカ市	-	ウアトゥルコ	1日	8便

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為、国家道路建設計画（1989-1994）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。

計画路線の内、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（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。

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、1991年に行われた有料高速道路建設は全て民間資本に依存している。

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。例えば、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くなったが、政府投資額抑制方針によりその建設予算は抑えられ、建設中に落橋事故も発生した。同様なことは、カンクン〜トゥルム間の高速道路計画についてもいえる。これら地方路線の採算性の低さを解消する為、連邦政府は法改正により、コンセッション期間（占有地に建

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。

また、1993年に民間資本により開業したメキシコシティ～アカプルコ間的高速道路では、その高料金がバス事業者、トラック事業者の強い反発を招き、その利用が低迷している。また、同道路が開業後まもなく台風による被災を受け、一時通行止め
に追い込まれたように、道路建設事業のリスクは大きい。今後、地方での高速道路建設の必要性が高まる中、道路整備に於ける連邦政府、州政府の役割について再度議論される時期が来るものと思われる。

(4) 鉄 道

1) 概 要

メキシコに於ける最初の鉄道は、1873年に開業したメキシコシティ～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、アメリカ経済との密着度を反映して主として南方方向に発達、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、当初は民間鉄道として建設・運営されていたが、1937年以降暫時、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、地下鉄など都市内鉄道を除き現在は全てメキシコ国鉄に統合されている。

メキシコ国鉄の路線網は、図3-15に示すとうり、約2.6万km(幹線:2万km、支線:6,000km)で、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、アメリカとは直通運転が可能で、米墨国境の NEXICALI、NOGALES、CD JUAREZ (EL PASO)、PIEDRAS NEGRAS、LAREDO、MATAMOROS の6カ所でアメリカの鉄道と接続している。

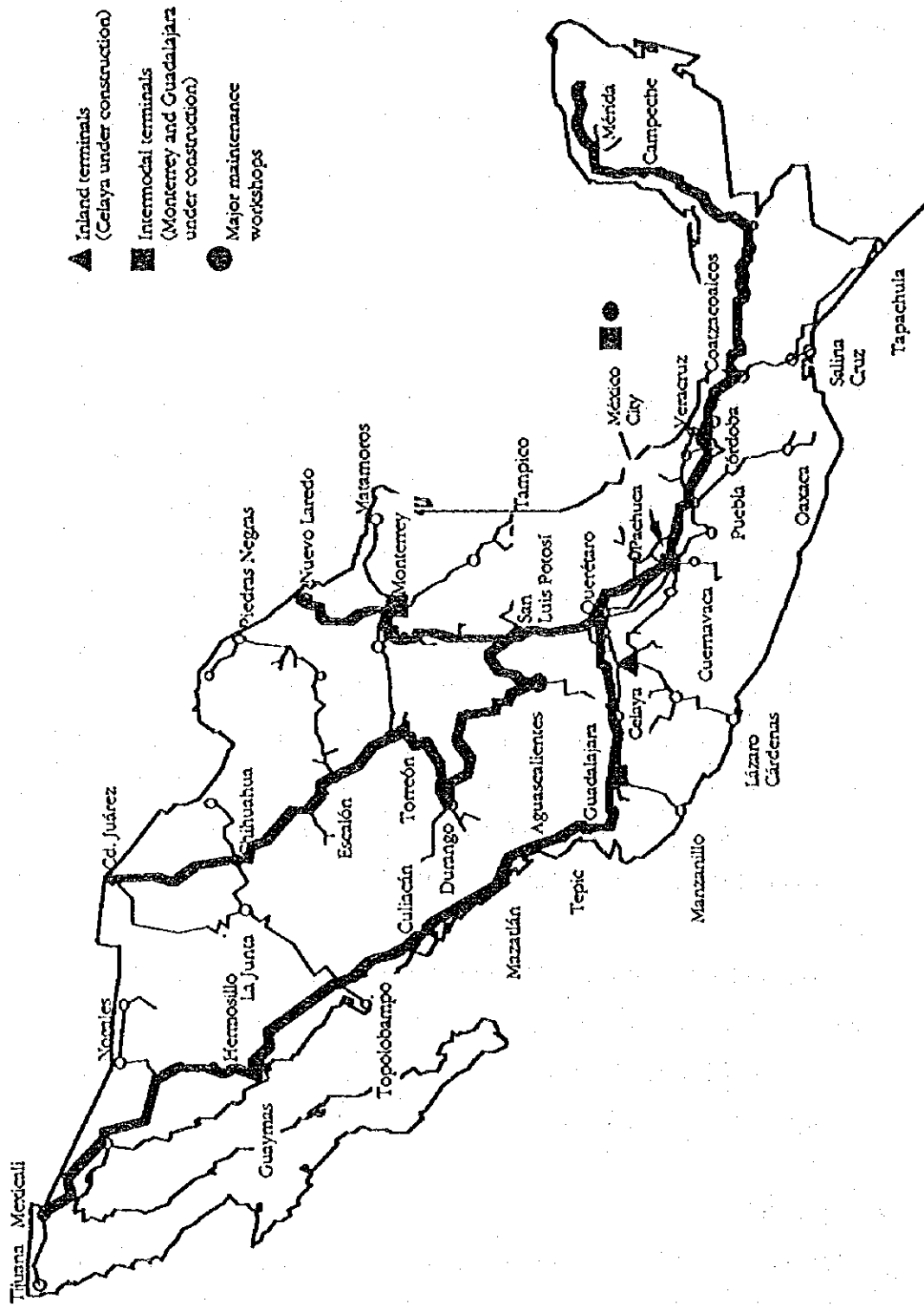
幹線ルートは、これらの米墨国境から国土を南北に縦断、中央高原地帯の主要都市を経て、メキシコシティに至り、さらにベラクルスまでの区間である。

すべての路線は非電化であり、現在貨客共ディーゼル機関車合計1,441両により、牽引される方式である。

2) 輸送実績

貨物輸送については、表3-24に示すとおり、1980年代後半のメキシコ債
務危機による経済の落ち込みにより、1980年代前半をピーク(1984年)に減少し続けてきた。メキシコ経済の立ち直り、コンテナ輸送強化などの要因により、1992年はようやく前年の輸送実績を上回り、1993年、1994年共対前年

NATIONAL RAILWAY NETWORK



- ▲ Inland terminals (Celaya under construction)
- Intermodal terminals (Monterrey and Guadalajara under construction)
- Major maintenance workshops

Source: FREN

図 3-15 メキシコ国鉄路線網図

比増を記録した。しかし、それでも貨物輸送量はピーク時の扱い量 453億トン・キロの約7割に過ぎない。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発効後期待される貿易増も工業製品などが中心と考えられ、コンテナ化投資などにより一層の近代化が行われぬ限り、前途は厳しいものが予想されている。

なお、近年、アメリカ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、主としてアメリカ～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、ロスアンゼルスからアメリカの鉄道、メキシコ国鉄を経由してメキシコシティに運ばれている。

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、1994年の輸送数は約1,300万人と1970年の約3,700万人に対し、約3分の1と激減している。

なお、当該観光促進計画に係わる6ヵ所の候補観光地に於いて、鉄道のサービスがあるのは、マサトラン駅のみである。マサトラン駅での1993年に於ける貨物扱い量は15万トンで、メキシコ国内では115番目、そして旅客については、月平均108人の利用になっている。

メキシコ国鉄の1992年の収入と支出を見ると、収入に関しては、運賃収入が49.2%に過ぎず、政府補助金が約37%にも達し、残りの13%を借金に頼っている状態である。支出を見ると運営経費が55%であり、運賃収入では運営経費もまかなえない状態であることが判る。現在支出で大きな比率を占めているのが、退職関係費である。ただしこれにほぼ相当する額が政府から補助されている。

3) 政府の政策および最近の動向

国営企業であるメキシコ国鉄により整備、管理、運営が行われている鉄道については、従来より、その非効率性、信頼性の欠如等の問題点が指摘されてきていた。サリーナス政権下国有企業の民営化政策が推進されている。既に、電話などの分野の民営化が実施されており、残された国営企業として石油公社 (PEMEX)と並ぶ存在である。国鉄の自助努力として人員の合理化策を進め、ピーク時の1976年103千人から1993年には50千人の約半分へと合理化されている。特に1992年より、退職勧奨制度が導入されてこの2年間で約28千人の職員数が削減されたことになる。

メキシコ国鉄全体の民営化についてもサリーナス政権下、検討が進められてきた

が、鉄道事業そのものの採算性の観点および労働組合の強い反対もあり、同政権下では、修理部門を初めとする部分的な民営化のみが行われた。

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を民間企業グループに払い下げ、その民間工場は国鉄から機関車の保守を請け負うというものである。

1994年12月の経済危機を乗り切るため、メキシコ政府は運輸部門の民営化により国庫収入を得て、財政赤字を削減する政策を打ち出し、国鉄についても民営化の方針が発表された。1995年1月には、鉄道事業の国家独占を定めた憲法第28条の改正が行われ、国鉄の民営化が決定した。しかし、具体的な民営化策は今後行われる関連法案整備の内容にかかっており、今後数カ月かけて検討される。

表3-24 メキシコ国鉄路線網、輸送量の推移

年	路線網 (km)	貨物輸送量		旅客輸送量	
		(千トン)	(百万トノ知)	(千人)	(百万人知)
1970	24,468	46,784	22,863	37,039	4,534
1975	24,912	62,580	33,195	24,729	4,123
1980	25,483	69,167	41,323	23,684	5,296
1985	25,908	63,721	45,307	23,311	6,015
1990	26,361	50,960	36,417	17,149	5,336
1991	26,334	46,405	32,698	14,901	4,686
1992	26,445	48,705	34,197	14,740	4,794
1993	26,445	50,377	35,672	10,878	3,219
1994	26,445	51,322	35,100	13,214	3,833

出典：第六次大統領教書資料編（1994年11月）

(5) 港 湾

1) 概 要

メキシコ国は、太平洋、大西洋（メキシコ湾）の二つの海に面して合計76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港で、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および 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、外国貿易に於いて、輸入で約61%、輸出で93%、輸出入合計では85%を占める。一方、国内輸送モード全体では、1992年

のトン・キロで約10.8%のシェアを有している。

主要港湾は、太平洋、メキシコ湾岸にそれぞれ展開されており、埠頭延長で見ると、太平洋岸が55%、メキシコ湾岸が45%とやや太平洋岸のシェアが高い。太平洋岸の港は、アジア諸国およびアメリカ西岸、メキシコ湾岸は、ヨーロッパおよびアメリカ南部、東岸とネットワークを形成している。

国内貨物輸送を行う場合には海運の不利な点は、メキシコシティを初め、重要な都市のほとんどが、内陸部に位置することである。図3-16に示すように、メキシコシティ、グアダハラ、モンテレーと3大都市が全て海岸から数百kmの内陸部に位置していることである。メキシコ国には、いわゆる大規模な臨海工業地帯は存在せず、マキラドーラを初め、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ない。現段階では、鉄道、高速道路共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条件となっている。旅客フェリー輸送については、図3-16に示すように、現在カリフォルニア湾内の①Mazatlan - La paz ②Topolobampo - La paz ③ Graymas - Santa Rosaliaの3区間に運行されている。以前は、Pto. Vallarta と La Paz および Cabo San Lucas を結ぶフェリーが運行されていたが、輸送時間が長く、需要が少ない為、キャンセルされた。

観光クルーズ船については、当該観光促進調査対象6都市の内、4都市の港湾すなわち Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Mazatlan および Acapulco 港を寄港地としたサービスがある。図3-17～図3-21に港湾施設のない Huatulco を除く調査対象5都市の港湾地区一般平面図を示す。更に、図3-22にはメキシコ国内に於けるマリーナの分布図を示す。

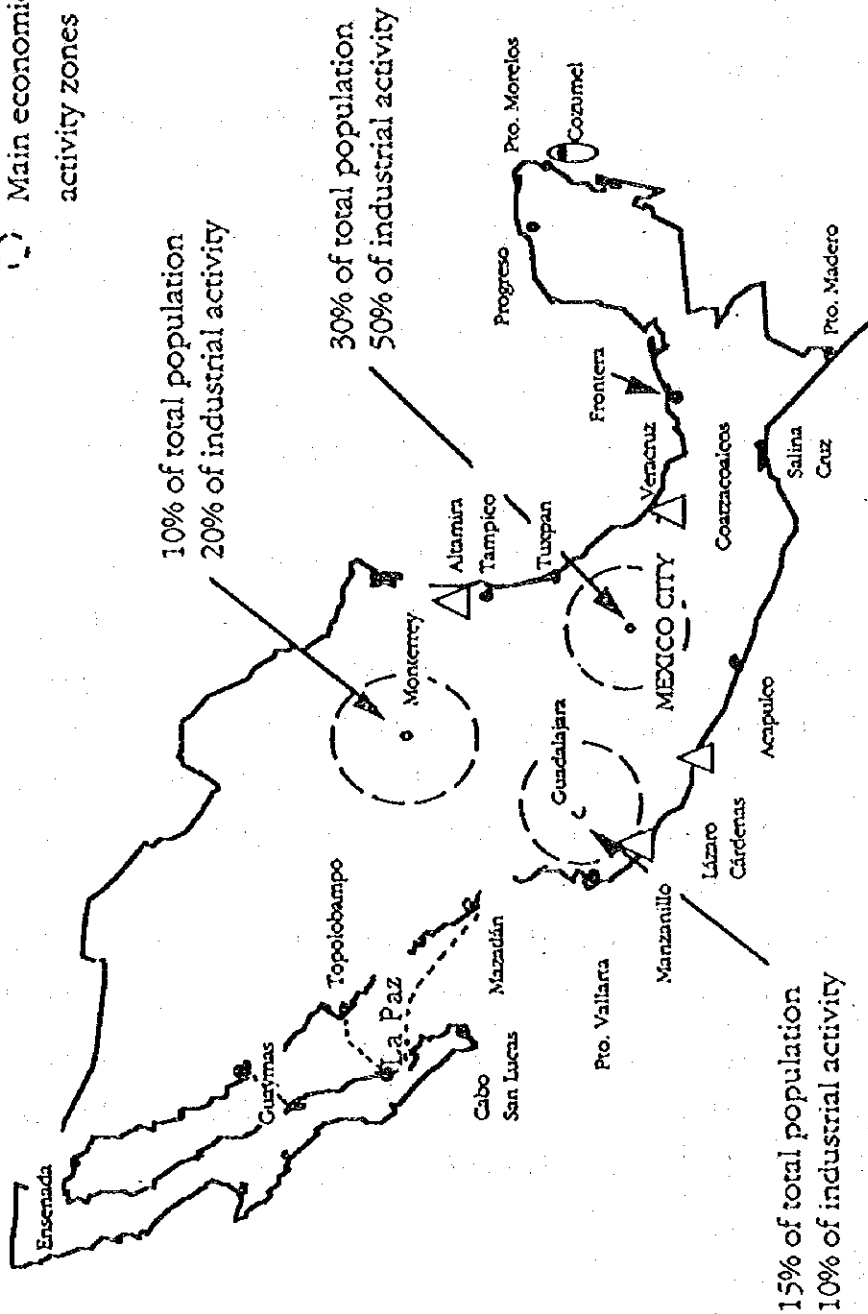
また、カンクンについては、近くの Cozumel 港を拠点として観光クルーズ・ルートがあり、1992年、メキシコ国内に於けるクルーズ需要の32%を担っている。この為現在、Cozumel に新規クルーザー用の港湾施設を建設するプロジェクトが計画されている。しかしながら、近くのサンゴに与える環境影響が大きい為反対が多く、地元政府は、住民投票による解決を求めているが、今後の動向が注目される。

2) 輸送実績

内航海運については、1970年代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トンベースで1970年の15%から、1990年には過去最高の32%と順調に伸ばしてきた。1980年代のメキシコ債務危機による経済の落ち込みにもかかわらず、目立った減少には至らず、90年代に入り、経済復興と共に輸送量は

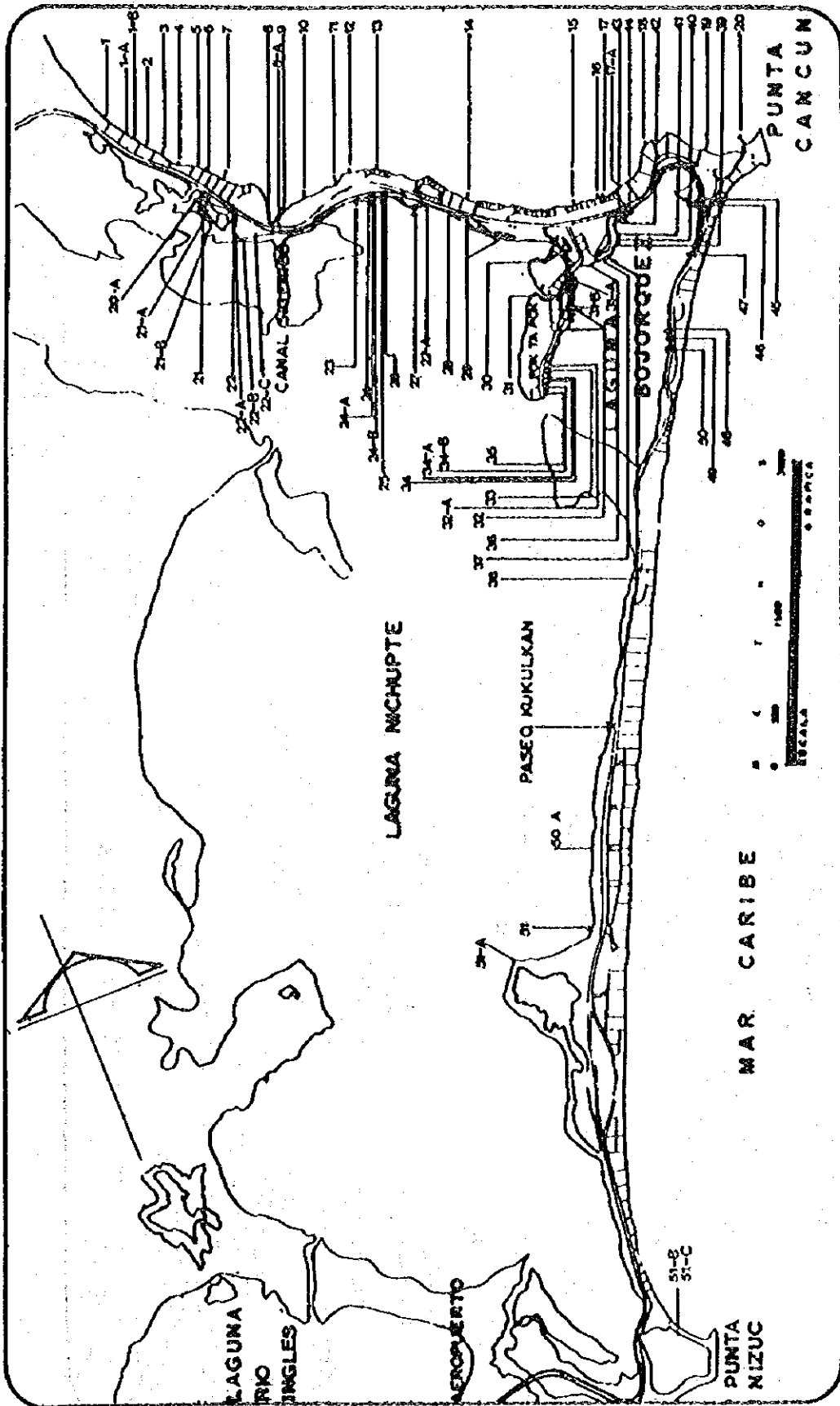
MAJOR PORTS AND ECONOMIC ACTIVITY ZONES

- Commercial Ports
- △ Major Ports
- Main economic activity zones



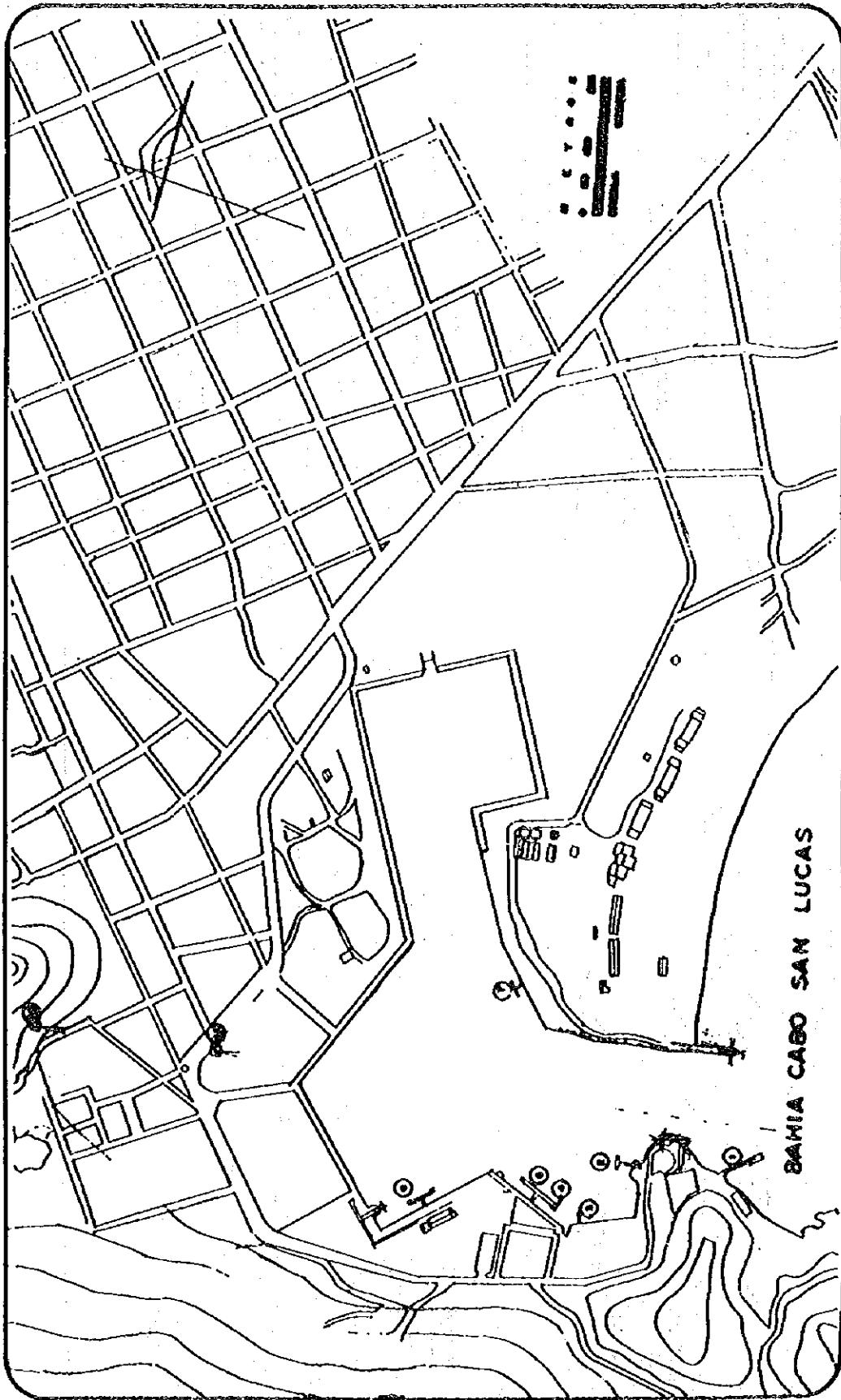
Source: Puertos Mexicanos

図 3-16 メキシコ主要港湾



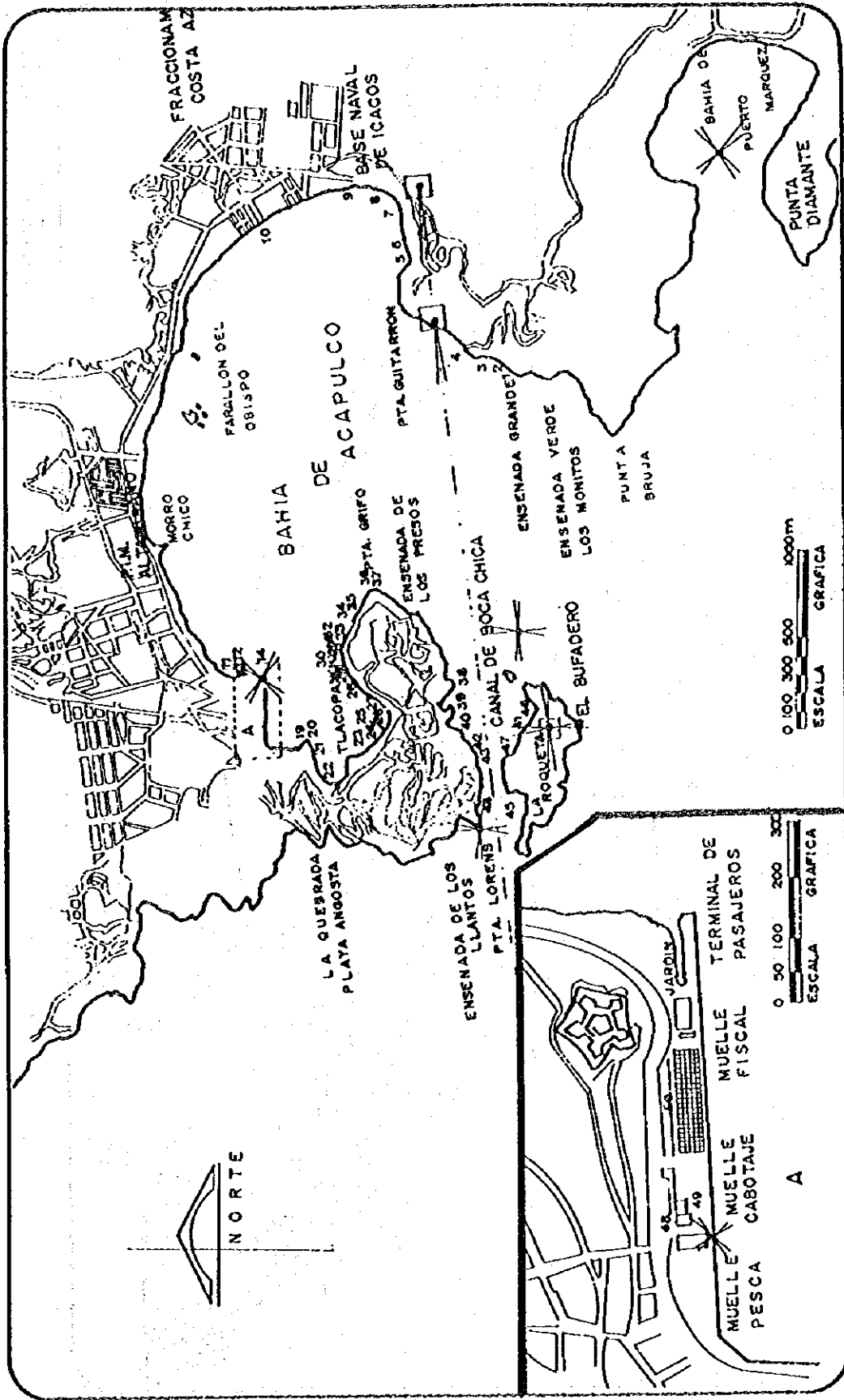
CANCUN, Q. ROO

図 3-17 カンクンの係留施設配置図一般図



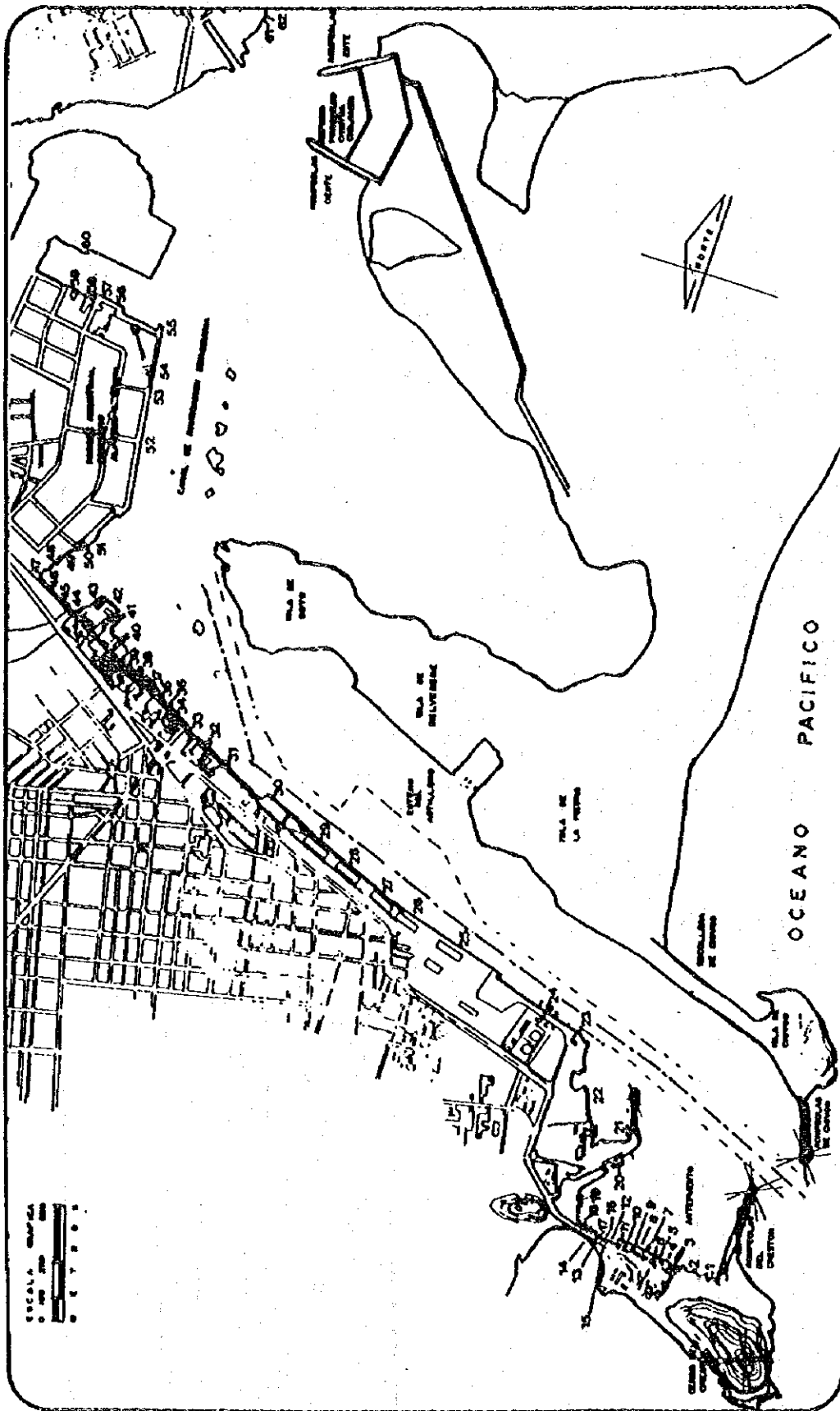
CABO SAN LUCAS, B.C.S.

図3-18 カボ・サン・ルーカスの港湾一般平面図



ACAPULCO, GRO.

図3-19 アカプルコの港湾一般平面図



MAZATLAN. SIN.

図3-20 マサトランの港湾一般平面図

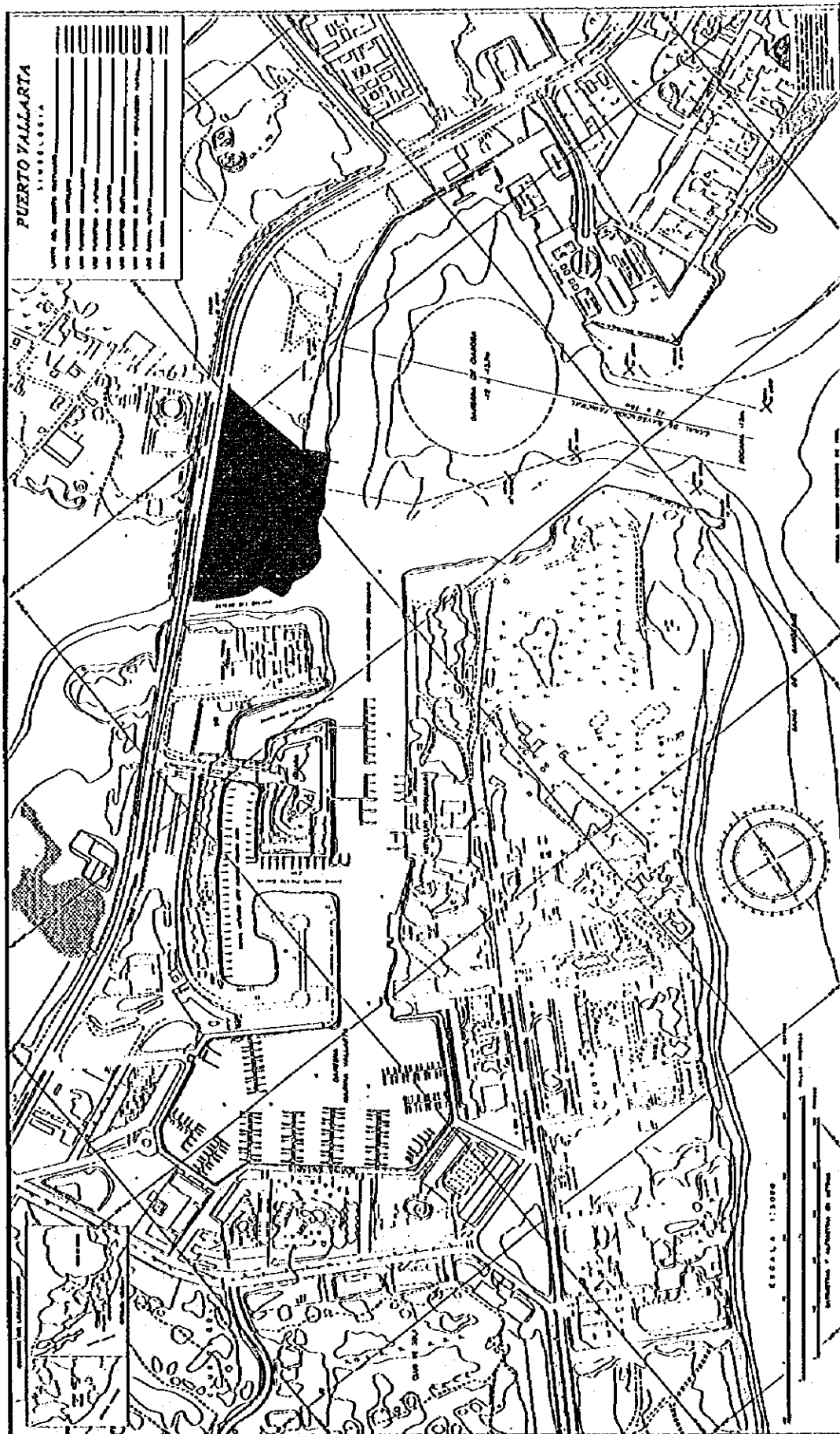
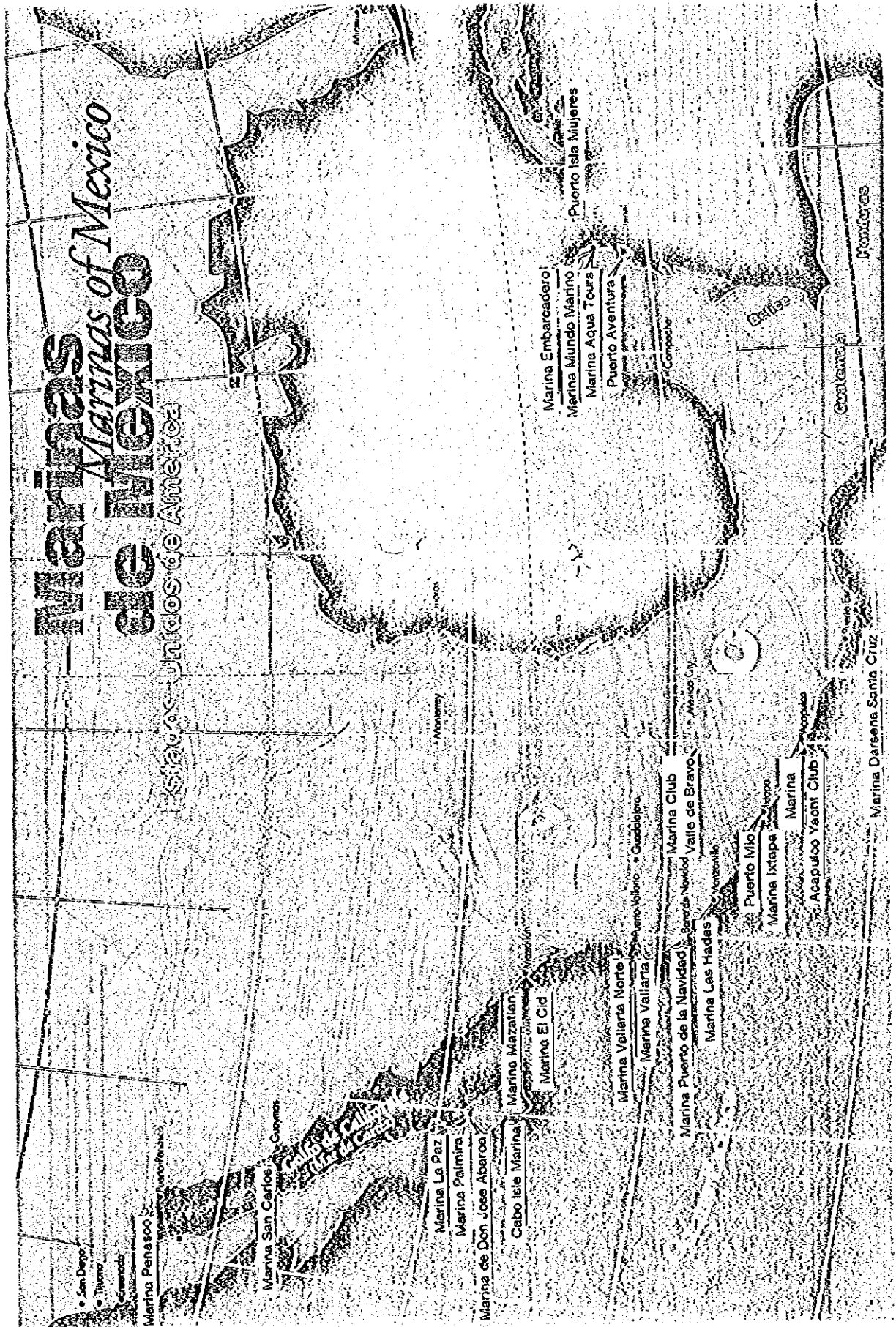


図3-21 プエルト・バジャルタの港湾一般平面図

図 3-22 メキシコに於けるマリナーナ分布



伸びている。しかしその伸びは、1994年で90年に対し9.5%増であり、全交通機関の伸びである11.7%には及ばず、全国内貨物輸送量に占めるシェアも1990年の32%をピークに若干ながら減少傾向にある。

一方、国内旅客フェリーについては、表3-25に1995年1月に於けるフェリー航路別運行回数、距離と輸送時間を示す。

表3-25 フェリー航路と運行回数

区 間	距離 (Km)	輸送時間	週当運行回数
Santa Rosalia ~ Guayamas	136	9	3
La Paz ~ Topolobampo	180	9	7
La Paz ~ Mazatlan	392	18	7

SOURCE:SCT

上記3ルートの内、需要が最も大きいのは、La Paz ~ Mazatlan 間であるが、表3-26に示すように、1990年をピークに減少傾向にある。

表3-26 La Paz~Mazatlan間フェリー旅客輸送実績

年	輸送実績	乗船率	輸送可能人数
1989	60,582	45%	135,162
1990	233,287	55%	420,431
1991	206,727	55%	375,619
1992	141,164	54%	261,547

SOURCE:SCT

これは輸送時間が長いことと、近距離航空サービスに比較して船そのものが古く、サービスが悪い為と思われる。この為、4クラス (Especial, Cabina, Tunista, Salon) あるフェリー運賃の内、上位Especial, Cabina クラスは航空に転換した為、利用率は15%、21%と極めて低い。当該調査対象6都市および影響圏内の港湾に於けるクルーザーの利用および取扱貨物量を表3-27に示す。

表3-27 調査対象地域港湾に於けるクルーザー利用および貨物扱い実績

港 湾 名	1980		1992			年間伸び率80-90		1994
	寄港数	旅客数(千人)	寄港数	旅客数(千人)	シェア	寄港数(%)	旅客数(%)	貨物(千ト)
Morelos								
Cozumel	147	68	485	610	31.77%	10.5	20.1	370
Puerto Vallarta	65	42	263	269	14.01%	12.4	16.7	352
Cabo San Lucas	53	38	284	261	13.59%	15	17.4	
Mazatlan	63	43	243	236	12.29%	11.9	15.3	
Acapulco	76	40	109	115	5.99%	3.1	9.1	145
小 計	404	231	1,384	1,491	77.66%	52.9	78.6	51
メキシコ合計	414	238.2	2,052	1,920	100.00%			918

SOURCE: SCT

同表によれば、調査対象港湾に於ける取扱貨物量は、極めて少ない。しかしながら、クルーザーの利用については、1992年の実績で見ると、旅客ベースで対象地域港湾の扱い量が全国の77.66%となっており、極めて需要が多い。この内、Cozumel, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas および Mazatlan は年間クルーザー利用客数の伸びが15%以上になっており、観光促進に於けるクルーザーの需要が大きいことを示している。

(6) 空港と航空路

1) 航 空

メキシコの航空会社は、1993年末現在、幹線6、準幹線12社および地域航空会社42社の計60社である。また、外国の定期航空会社32社がメキシコ国内に乗り入れている。

かつての国営企業AEROMEXICOおよび一時政府が過半数の株式を所有していたMEXICANAの2大航空会社が民営化された現在も、依然メキシコの2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42%、27% (1993年6月) に達する。また、この2社はローカル線を運行する航空会社としてそれぞれAEROMAR、AEROCARIBE (MEXICANA系)、AEROLITRO (AEROMEXICO系) 等の各社を傘下に治めて、地方都市間にも自社ネットワークの一部として展開している。なお、MEXICANAは近年経営危機が表面化し、救済のためにその株式の一部をAEROMEXICOに売却しており、かつてのライバルであった2大航空会社が現在提携関係にあり、国内航空路線はAEROMEXICO

グループで69%以上のシェアを有していることになる。

しかし、メキシコ政府の航空民営化方針の下、T A E S A、A V I A C S A等複数の独立系企業が近年設立され、2大航空会社の独占に風穴を開けた。そして、路線開設、運賃の自由化といった規制緩和路線に乗って、急速にその勢力を拡大している。特に、T A E S A社は、リース方式により最新機材を導入し、チャーター便の運行により、急速に路線を拡大してきたが、国内定期便についても近年力を注ぎ、国内線に於けるシェアは21%（1993年6月）に達している。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ている。その特徴は、乗務員組合が無いなど、低コスト体質を利用した徹底した低価格路線にあり、新聞広告などにより、格安運賃をアピールしている。1995年2月には、メキシコ航空企業として初の日本へのチャーター便の運行（仙台、山形、新潟、広島、福岡）を実施した他、関西空港への定期便運行を希望するなど積極経営を行っている。

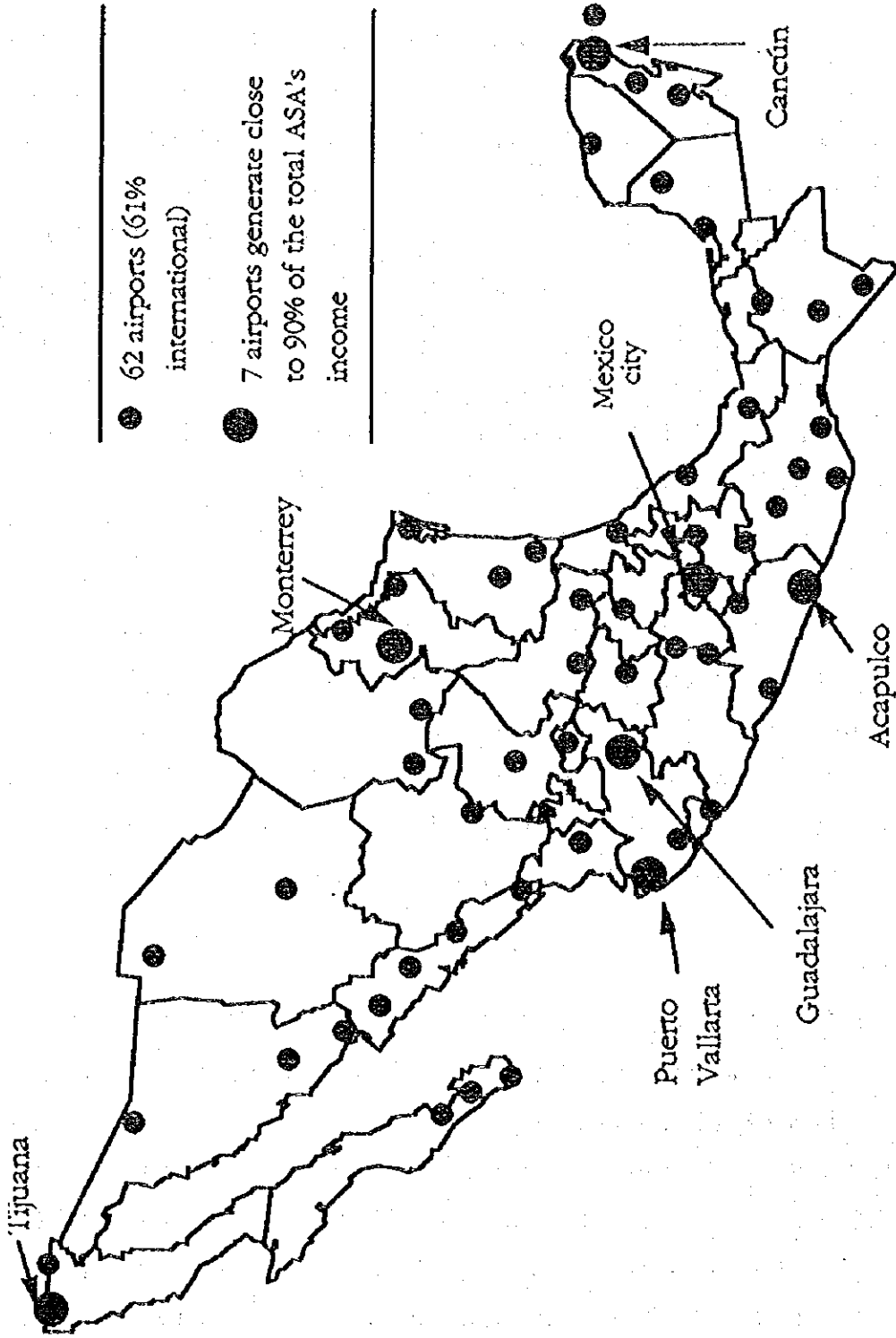
A E R O M E X I C O、M E X I C A N Aの2大航空会社は、国内路線に於けるT A E S Aなどとの運賃競争だけでなく、国際路線においても、アメリカ企業を初めとする外国航空会社との運賃競争にも直面しており、経営が急速に悪化している。特に、M E X I C A N Aについては、既にA E R O M E X I C Oの支援を受けているが、本社ビルの売却など、経営再建が課題となっている。また、新外資法により、国内航空会社への外資の参入（25%まで）が認められたことから、今後、外国航空会社との提携など新たな動きがでてくる可能性も否定はできない。

なお、M E X I C A N Aについては、連邦政府が依然約35%の株式を保有している。全国の航空機の保有機数（91年末推定）は5,720機で、その内訳は商業輸送用691機、公共機関用580機、自家用4,449機である。

2) 空 港

現在、メキシコには、44の国際空港および39の国内空港、計83の空港が建設、運営されている。83の空港の大半（61）は、空港公団（ASA）が建設、管理、運営、航空機への給油などを行っているが、一部州政府、地方自治体および軍により管理されている空港がある。その他に、小型機が発着可能な飛行場は全土に2,624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のリゾート地の空港として、カンクン、アカプルコ、プエルト・バジャルタがある。図3-23に主要空港位置図と、表3-28にメキシコ国内10大空港の旅客利用状況を示す。

NATIONAL AIRPORT NETWORK



Source: ASA

图 3-23 主要空港位置图

表3-28 メキシコ国内10大空港の旅客利用実績

	空 港 名	最大就航 機材	1980		1992		年間伸び率 80-90 (%)
			利用旅客数	利用率 (%)	利用旅客数	利用率 (%)	
1	Mexico	B-747	11,900	42.94%	15,442	34.32%	2.60
2	Guadalajara	DC-10	2,504	9.03%	4,880	10.85%	6.90
3	Cancun	B-747	696	2.51%	4,138	9.20%	19.50
4	Tijuana	DC-10	614	2.22%	1,830	4.07%	11.50
5	Pt. Vallarta	B-747	795	2.87%	1,755	3.90%	8.20
6	Monterrey	B-747	1,294	4.67%	1,743	3.87%	3.00
7	Acapulco	B-747	1,898	6.85%	1,547	3.44%	2.00
8	Mazatlan	B-747	699	2.52%	1,186	2.64%	5.40
9	Merida	DC-10	801	2.89%	1,070	2.38%	2.90
10	S.F. Del Cabo	MD-80	99	0.36%	658	1.46%	20.90
	10大空港計		21,300	76.85%	34,249	76.13%	4.90
	Mexico空港計		27,715	100.00%	44,990	100.00%	5.00

SOURCE: SCT

メキシコ政府は、サリーナス政権の下、交通分野の近代化、効率化を重要政策のひとつとして重要視しており、その一環として、交通の分野に於ける民間活力の導入を積極的に進めている。この為、従来、現在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民間資本の導入が進められてきている。既に、旅客ターミナルビルに対する民間資本の導入が図られている。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は、BOT方式により整備、運営が行われている。民間企業 (Grupo Hakim) は、自己資金により、新ターミナルビルを建設、完成後18年間ビルを運営、航空会社、テナント企業等からの賃貸収入により建設資金を回収後、空港公団に譲渡することとなる。今後、カンクンなどの空港においても、同様のBOT方式によりターミナルビル整備が行われることとなっている。

また、新外資法では、このターミナルビル整備などに外資の参入が認められることとなった (原則49%、外資委員会の承認により100%まで可能)。これにより外国航空会社単独によるターミナルビル建設も可能となる。

首都圏の空港については、当面、小型機などの機能を周辺の空港に移転させて現空港の能力を伸ばす計画がある。

この為、既存のクエルナバカ空港 (南80km)、プエブラ空港 (東120km)、トルーカ空港 (西60km) の3空港の貨物および小型機、国内線 (需要の一部) を移転させ、現

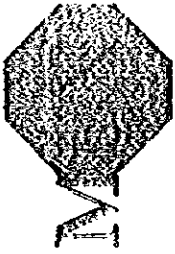
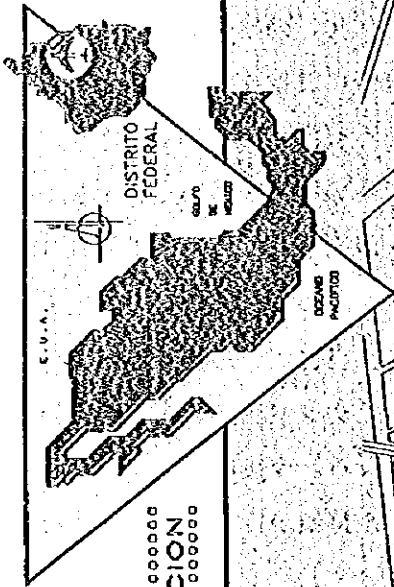
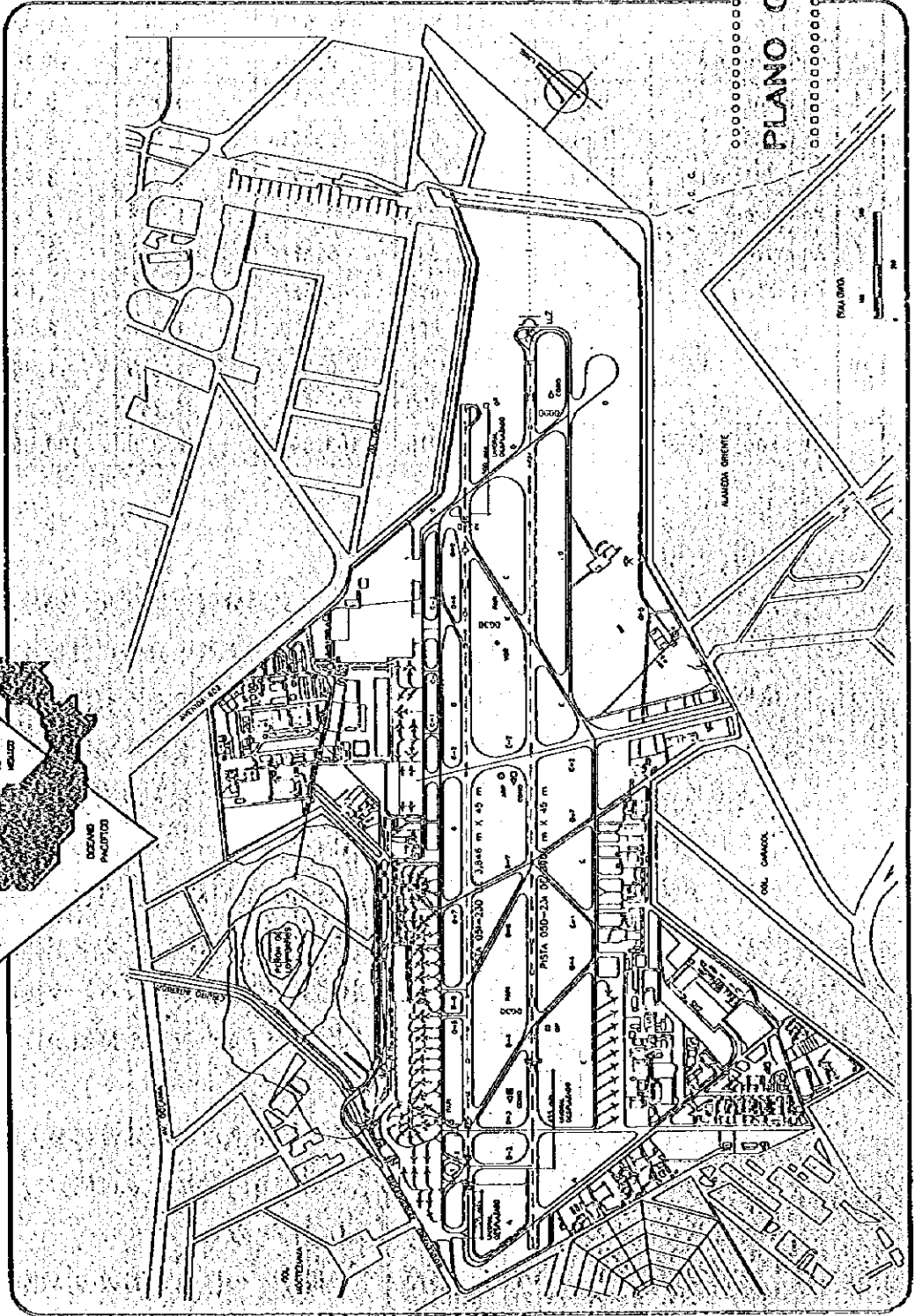


図 3-24 メキシコ国際空港一般平面図
MEXICO, D.F.



LOCALIZACION



PLANO GENERAL

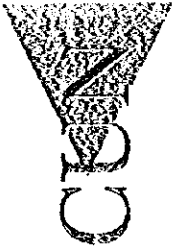
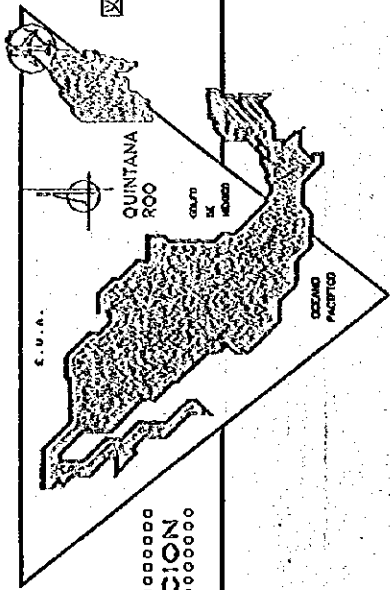
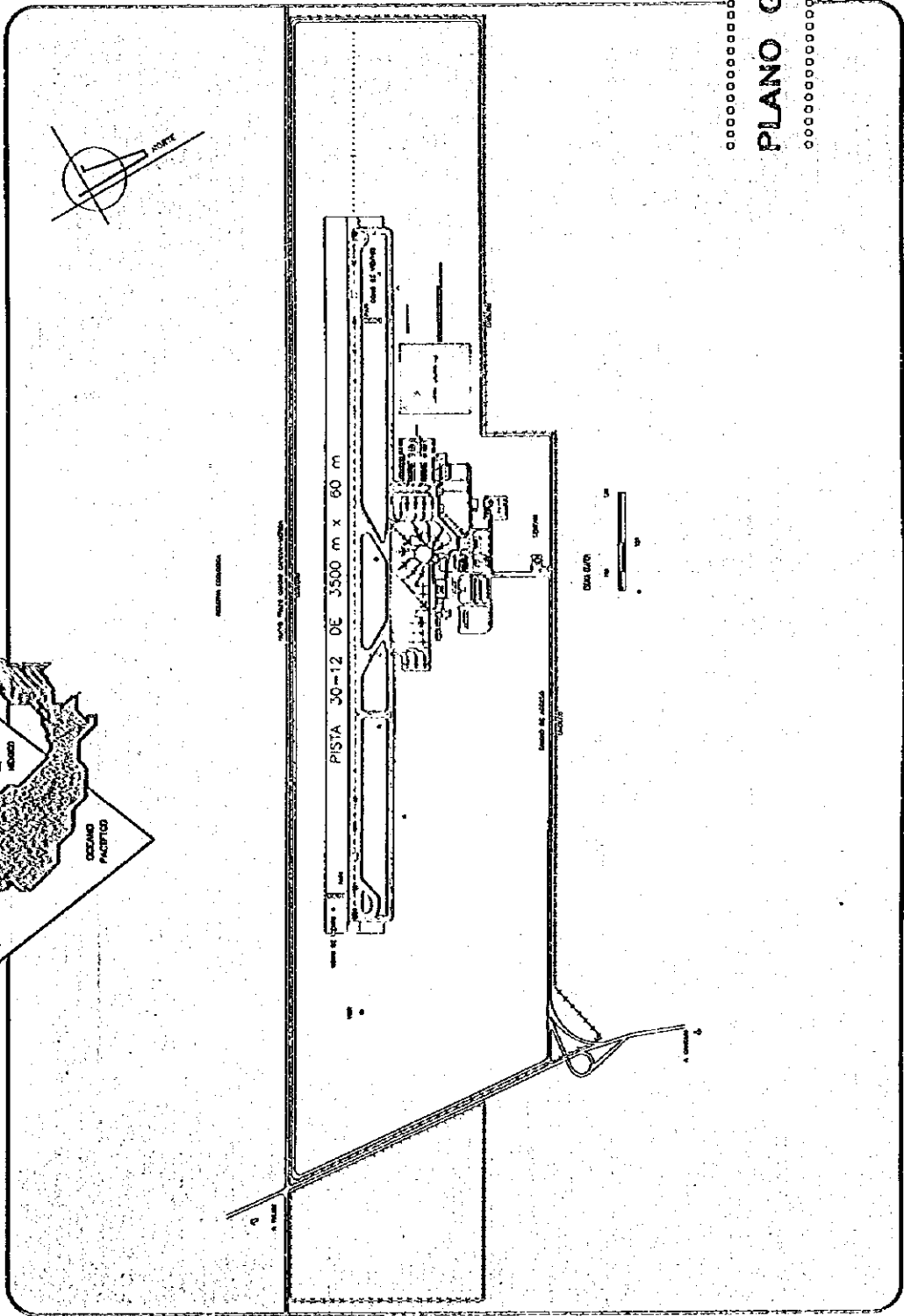


図 3-25 カンクン国際空港一般平面図

CANCUN, Q. ROO



LOCALIZACION



PLANO GENERAL

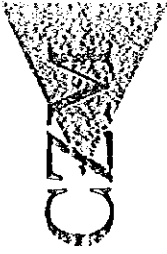
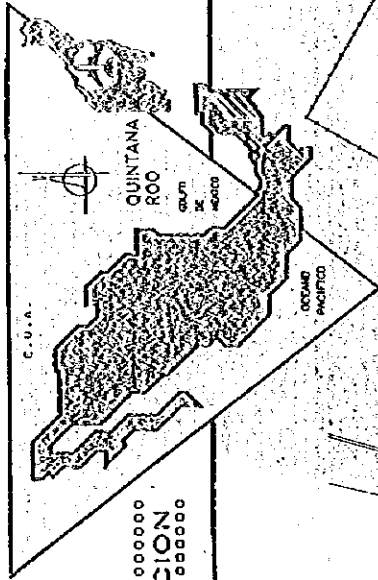
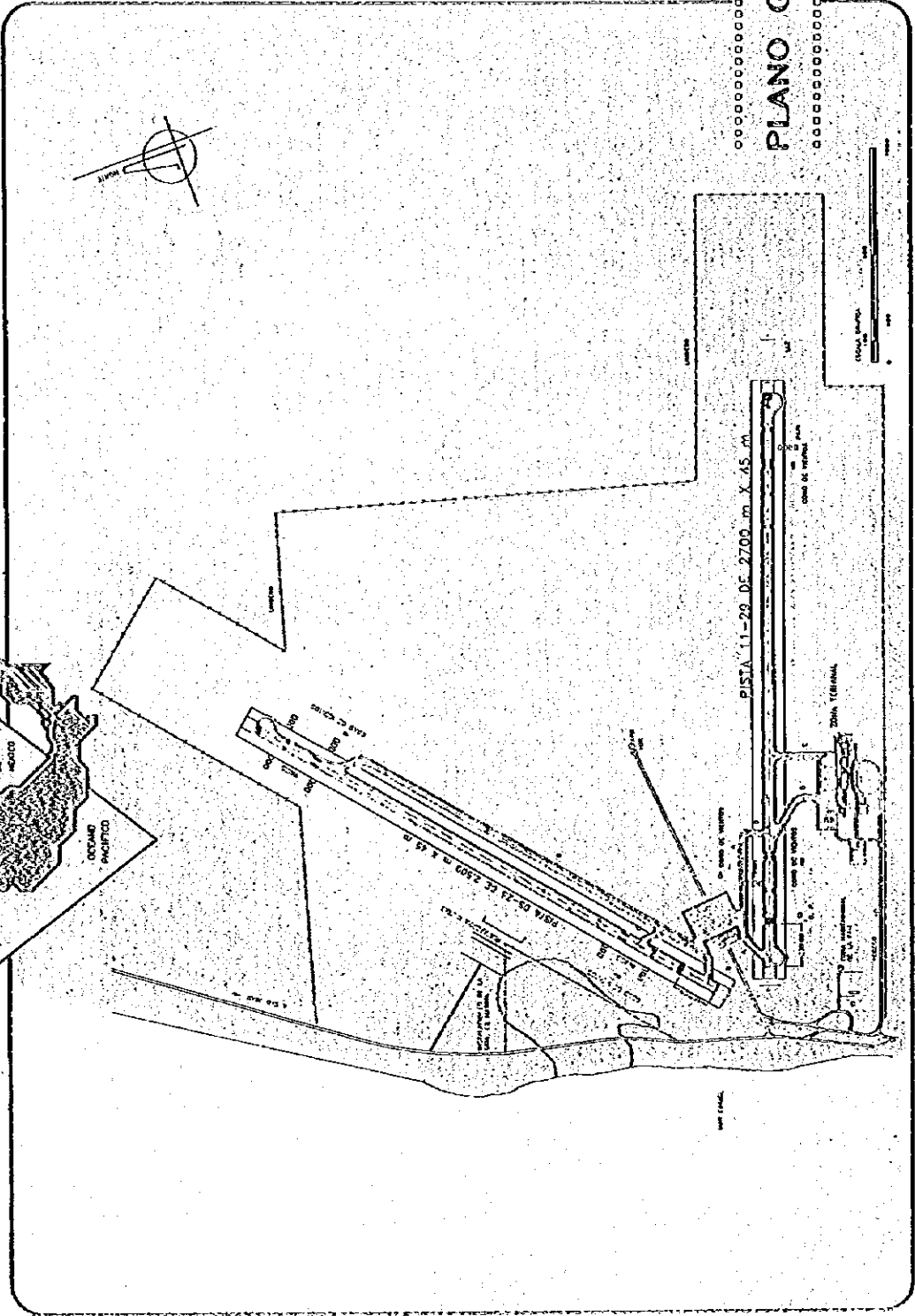


図 3-26 コズメル国際空港一般平面図

COZUMEL, Q. ROO



LOCALIZACION

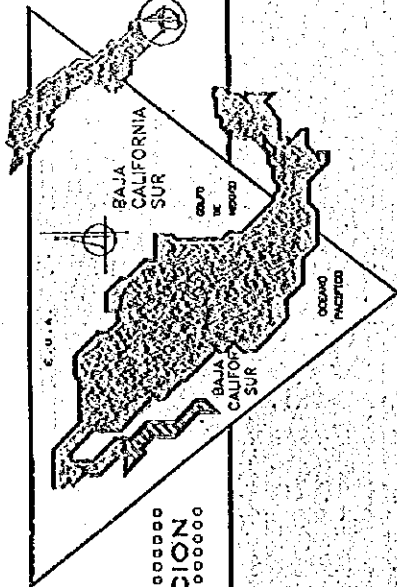


PLANO GENERAL

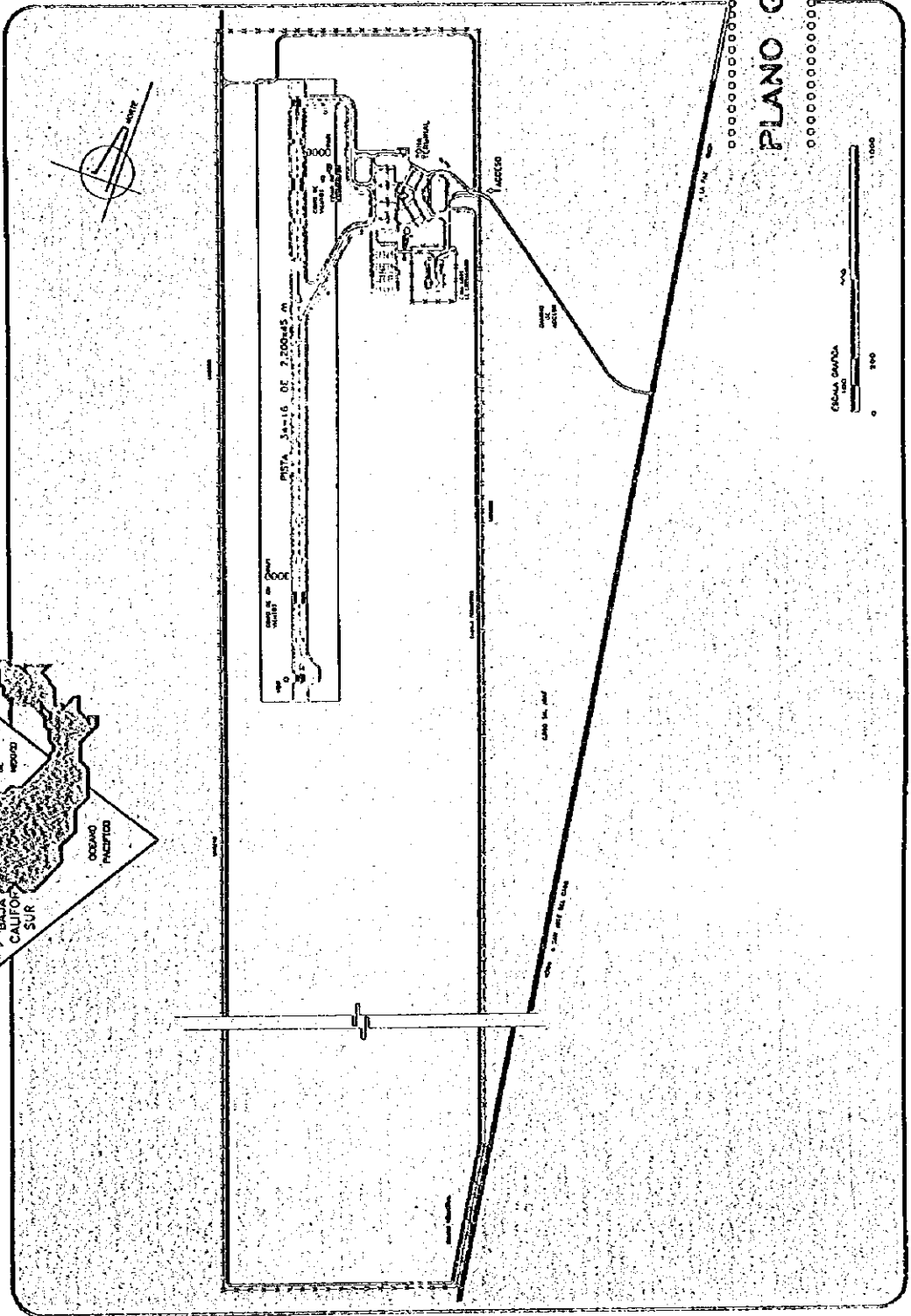
SJD

図 3-27 サン・ホセ・デル・カボ国際空港一般平面図

SAN JOSE DEL CABO, B.C.S.



LOCALIZACION



PLANO GENERAL

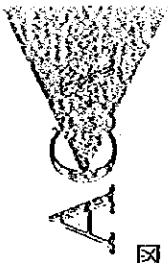
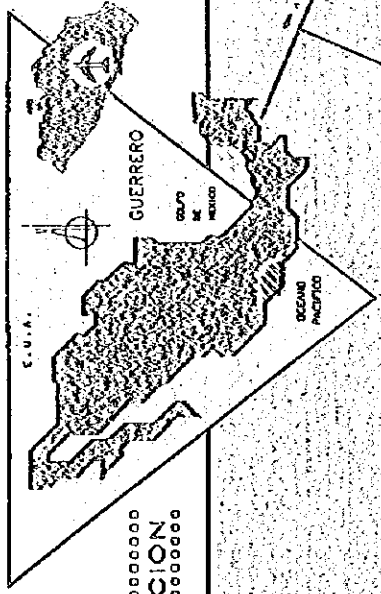
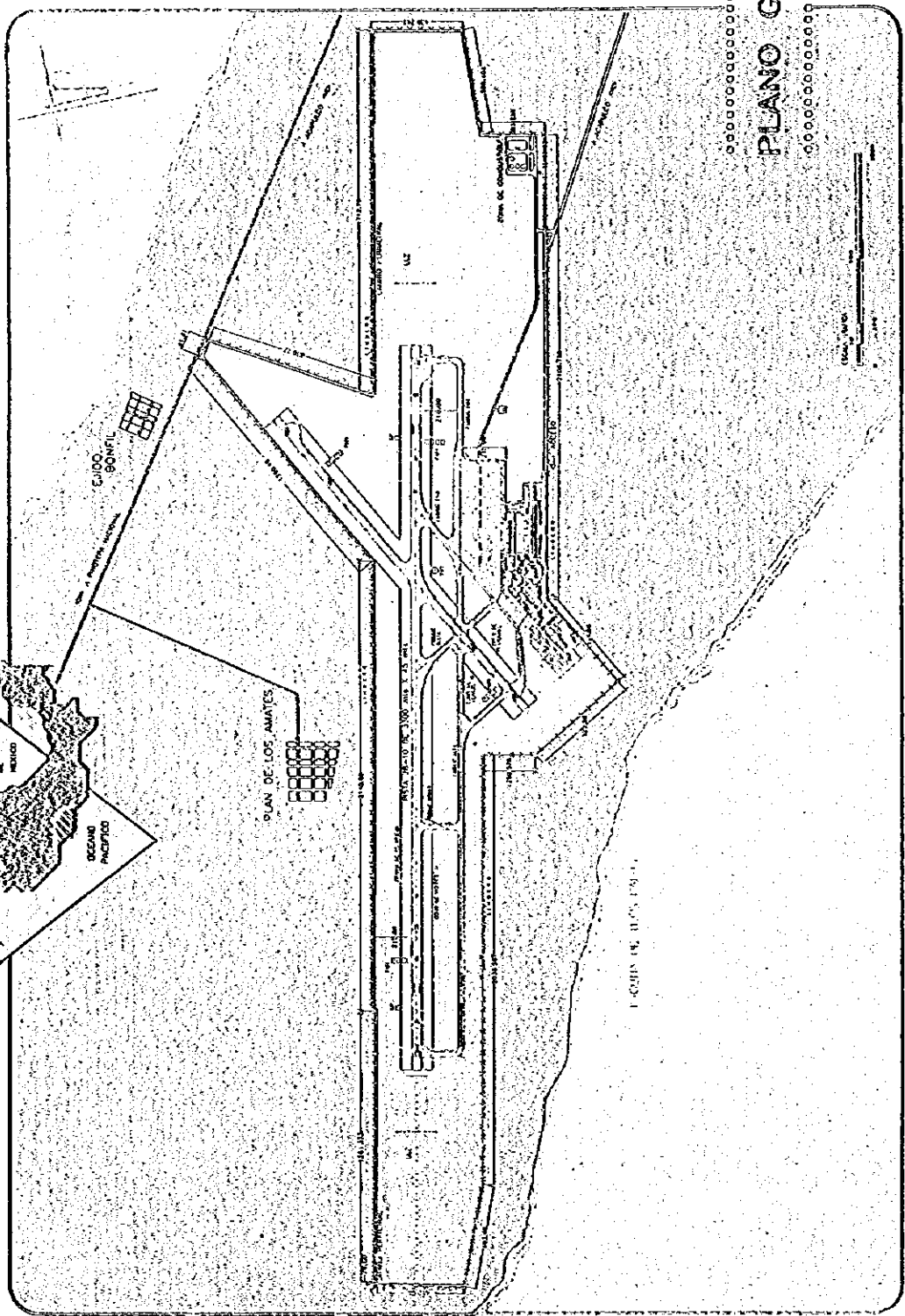


図 3-28 アカプルコ国際空港一般平面図

ACAPULCO, GRO.



LOCALIZACION



PLANO GENERAL

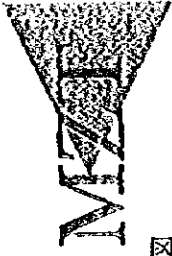
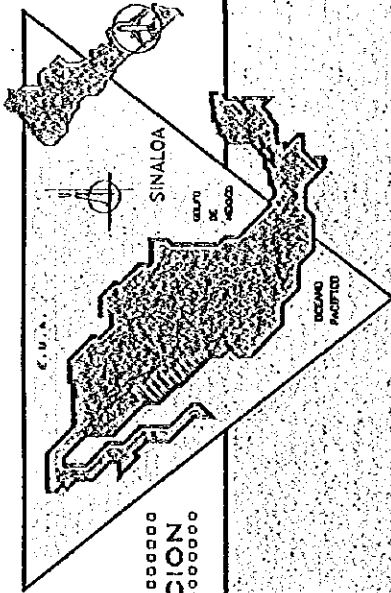
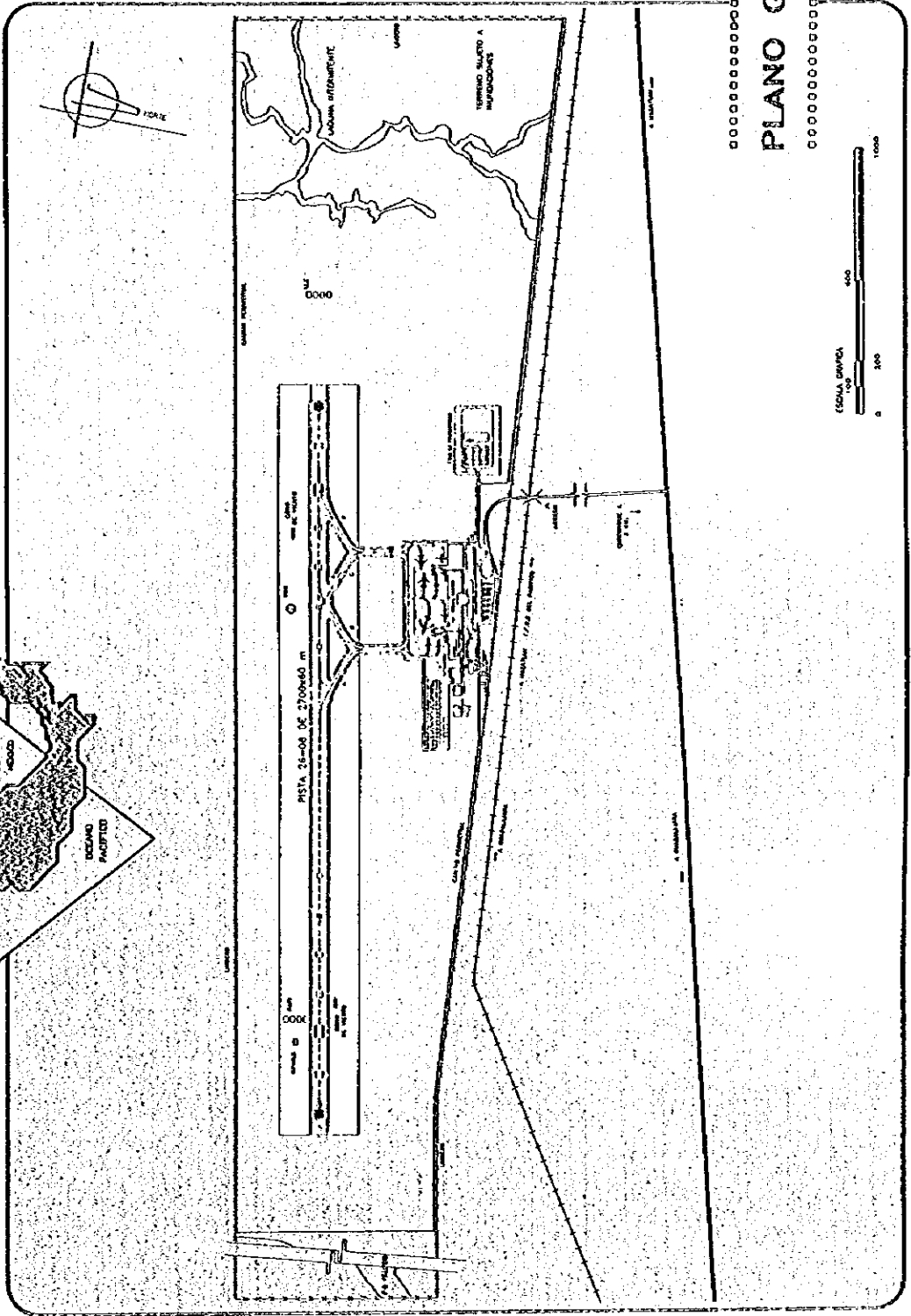



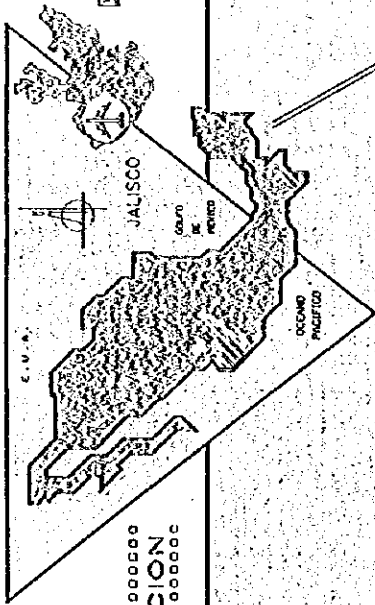
図 3 - 2 9 マサトラン国際空港一般平面図
MAZATLAN, SIN.



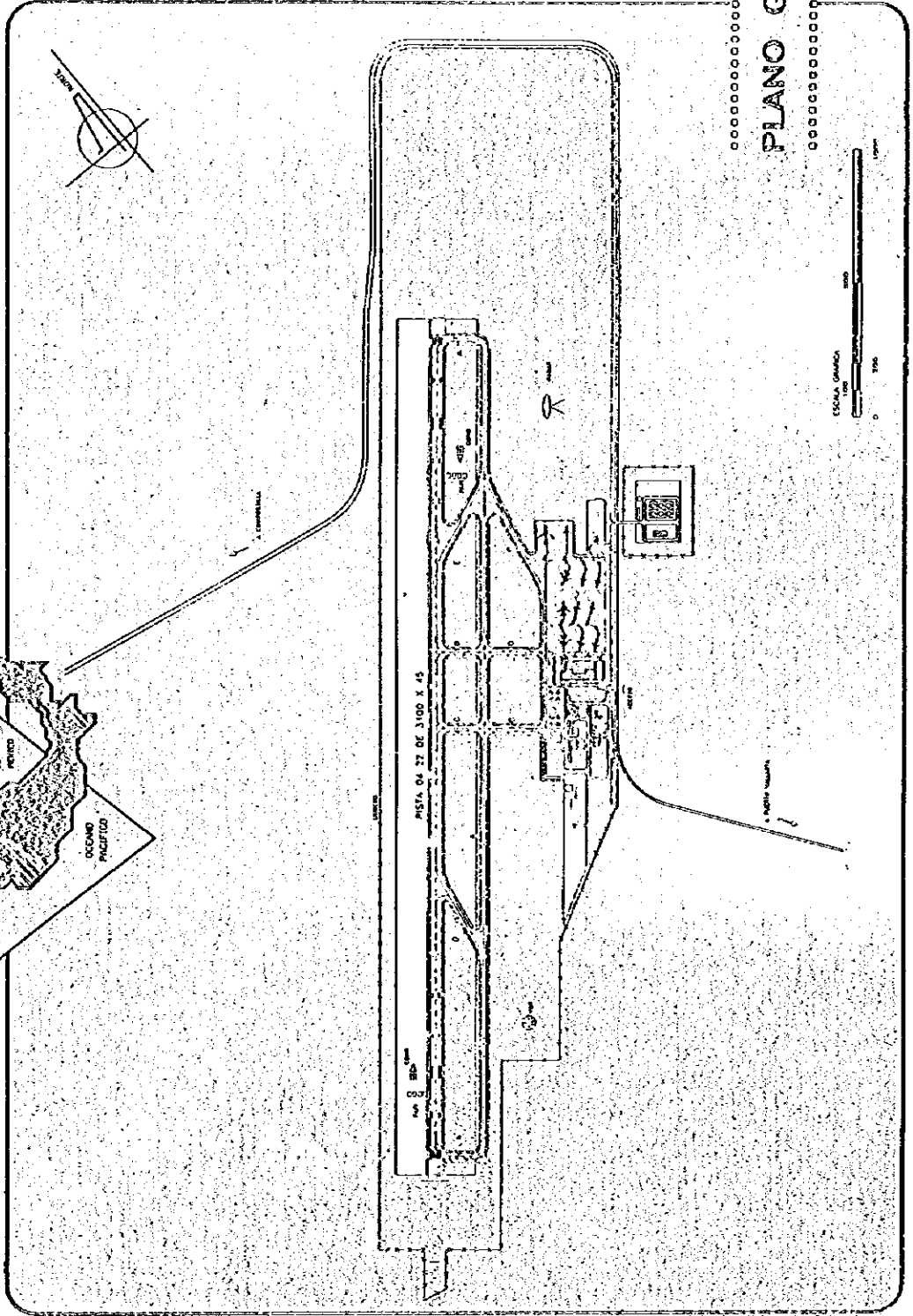
LOCALIZACION




 図 3-30 プエルト・バジャルタ国際空港一般平面図
PUERTO VALLARTA, JAL.



LOCALIZACION



PLANO GENERAL

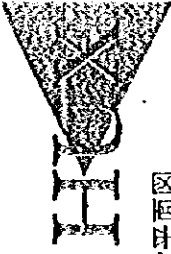
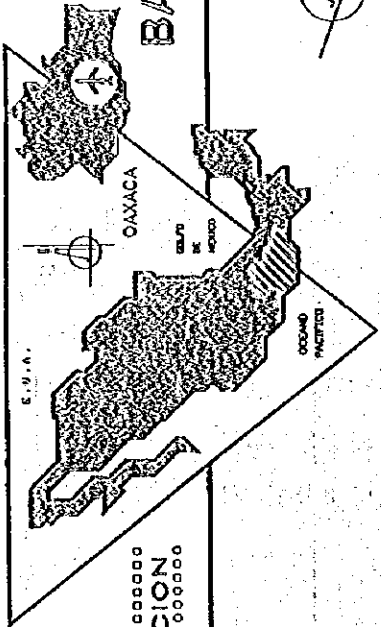
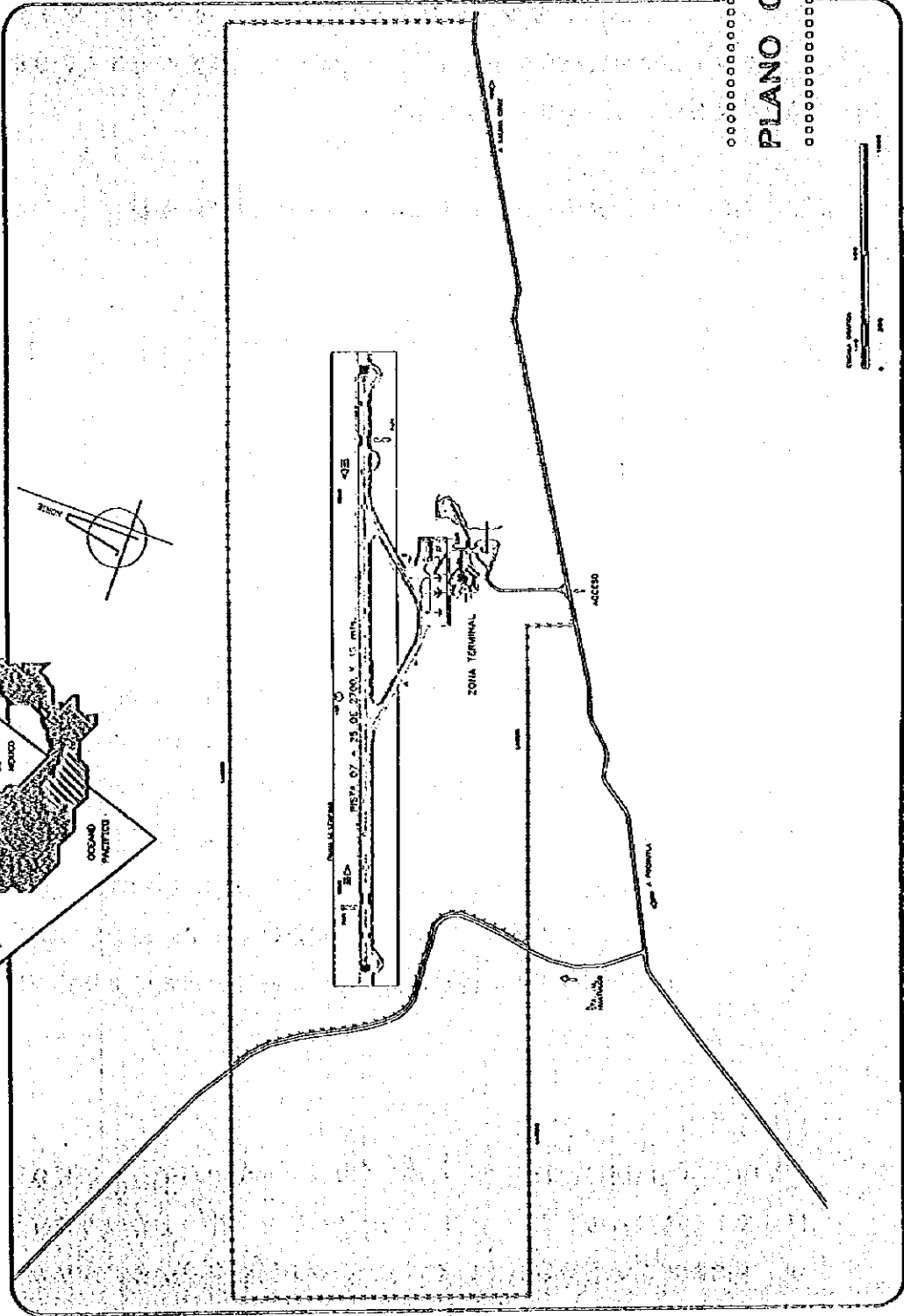


図 3-31 ウアトゥルコ国際空港一般平面図

BAHIAS DE HUATULCO, OAX.



LOCALIZACION



PLANO GENERAL



メキシコシティ空港の負担を軽減すると共に、現ターミナル地域の反対側を再開発する。すでに1994年、小型機が一部トルーカ空港に移転した。

メキシコ国際空港と、当該調査対象地域に於ける空港、7カ所の国際空港すなわちカンクン、コスメル、サン・ホセ・デル・カボ、アカプルコ、マサトラン、プエルト・バジャルタおよびウアトゥルコ国際空港の施設概要を表3-29に示し、一般平面図を図3-24～図3-31に示す。

表3-29 当該観光調査対象地域に於ける国際空港施設概要

発	Mexico City	Cancun	Cozumel	San Jose D.C.	Acapulco	Hazalan	Pt. Vallarta	Euatulco
滑走路延長(m)	3900x2	3500	2700+2500	2200	3300	2700	3100	2700
滑走路幅員(m)	45	60	45	45	45	60	45	45
最大就航可能機材	B747	B747	DC10	B727	B747	B747	B747	DC10
最大就航機材	B747	B747	B727	MD80	B747	B747	B747	DC10
時間容量	55	38	22	20	38	22	35	18
現在需要(93)	54	25	13	10	15	18	15	5

SOURCE : SCT

表3-29に示すように、メキシコ国際空港は、容量限界に近づいている為、先に述べたような計画が進行している。一方、サン・ホセ・デル・カボ国際空港は、表3-28メキシコ国内10大空港の旅客利用状況に示すように国内で10番目に取扱旅客数が多く、年間伸び率も20%を越す空港であるものの、現在の滑走路延長は、2,200mである。この為、最大就航機材は、145人乗りのMD80に制約されており、同地区は観光促進上のボトルネックとなっている。同空港には、滑走路を2,700mに延伸すると共に、ターミナルを拡張する計画があるものの、財源の問題により計画は実現していない。

3) 路線網

全国の83空港間に、首都であるメキシコシティを中心に、AEROMEXICO、MEXICANAの2大国内会社およびその関連会社、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、44の国際空港からアメリカ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、中南米およびアジアへの長距離国際航空路線も展開されている。メキシコ国の国際航空路線の特徴は、やはりアメリカとの結び付きである。メキシコシティ以

外の地方都市およびリゾート都市からもアメリカの各都市へのネットワークが展開されていることから、国際空港の数が44と多い。これはメキシコ航空当局によれば、米墨間の航空協定により、アメリカの航空会社はメキシコの1都市に2社まで、輸送力の制限なしに乗り入れることができる（メキシコシティを除く）為である。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あげられる。

当該観光促進調査対象地域内の国際空港と、ゲートウェーであるメキシコ国際空港および外国の空港とを結ぶ一週間当たり片側直通便数と路線を表3-30に示す。

ゲートウェーである、メキシコ国際空港からは、全米27都市へ1995年4月現在、1週間1,047便が就航している。そして、対象6都市の国際空港からは、1週間当たり便数の多い順にカンクンから全米10都市へ162便が、サン・ホセ・デル・カボから全米9都市へ107便、プエルト・バジャルタから全米11都市へ97便が、アカプルコから全米6都市へ79便、そしてマサトランから全米6都市へ59便が就航していることから、アメリカ観光客需要の動向が窺える。しかしながら、ウアトゥルコ国際空港と、アメリカの都市をサービスする便はない。

更に図3-32にメキシコ国内からの国際幹線航空路線図、図3-33にメキシコ国内からの短距離国際航空路線網、そして図3-34には、メキシコ国内の幹線航空路線網を示す。

4) 輸送実績

航空輸送の状況を見ると、国際、国内旅客、貨物共1970年代の高度経済成長に伴い、順調にその需要を伸ばしてきた。しかし、1980年代の経済の混乱、特に1980年代後半の対外債務危機の影響（超インフレ、ペソ下落）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ち直りと共に、ようやく回復、1990年代には順調な伸びを記録、1994年には約1,660万人と過去最高を記録するに至った。国際線旅客数については、経済危機の影響による旅客数の落ち込みは比較的小さく、1990年代には順調に増加し、国内線、旅客と同様に1993年には約1,070万人の過去最高を記録している。貨物についても、旅客とほぼ同様の成長傾向をたどっているが、現在のところ輸送量は少ない水準に止まっており、特に国内貨物は1980年代のピーク時の輸送量を回復していない。メキシコ政府の政策は、NAFTAの批准、南米諸国との自由貿易協定の締結、外資の導入と対外交渉推進の方向にあり、基準としては航空輸送量は、国際、国内共順調に伸びることが予想されていたが、1994年12月の経済危機により、1995年の輸送量は旅客、貨物共

に減少が予想される。

1992年に於ける、当該観光促進計画対象候補6都市と、アメリカ主要都市間の航空路線運行実績を表3-31に、そして対象6都市とメキシコ国際空港間の航空路線運行実績を表3-32に示す。

アメリカの主要都市間では、ニューヨーク～カンクン間に於いて、国際線合計の旅客数の5.7%の需要があった。アメリカとカンクン旅客数は、国際線合計の12.8%を占め、第1位で、カンクンの人気の高さを示している。カンクンの次に、アメリカとの旅客が多いのは、プエルト・バジャルタで、国際線の合計の5.2%になっており、3番目に1992年時点では、ロス・カボスが2.8%であった。

一方、国内線では、表3-32に示すように、アカプルコの人気が高く、アカプルコ～メキシコ間が第1位で第2位のカンクン～メキシコ間より1992年時点では、多くなっている。

表3-30 メキシコ国際空港当該観光促進計画候補6都市の国際空港発
1週間当り直通航空便数と路線 (1995年4月)

発	Mexico City	Cancun	Cozumel	San Jose D.C.	Acapulco	Mazatlan	Pt. Vallarta	Buatulco
着								
Cancun	95							
Cozumel	7	57(F27)						
Acapulco	136							
Mazatlan	44						2	
San Jose D.C.	16							
Pt. Vallarta	50							
Buatulco	30							
USA								
Anchorage	7						2	
Boston	35							
Buffalo	7							
Chicago	70	10			7		7	
Cleveland	28							
Dallas	126	21			14		7	
Denver	28			2		2	7	
Detroit	28	1	1	4			7	
Hartford	21							
Houston	70	28	8	8	11	3	6	
Indianapolis		1						
L. Angeles	200	5		35	28	30	26	
Miami	70	60	14		12			
Minneapolis	20							
New Orleans	52	8						
New York	105	21			7		7	
Oakland	1							
Philadelphia	50							
Phoenix	7			12		3		
Pittsburgh	14							
Portland				7				
San Diego	12			7			7	
San Francisco	49	7		8		7	7	
San Jose	5							
Seattle	7			24		14	14	
Washington	35							
USA Total	1,047	162	23	107	79	59	97	0
CANADA								
Toronto	7							
Vancouver	2							
JAPAN								
Tokyo	2							

SOURCE: ABC

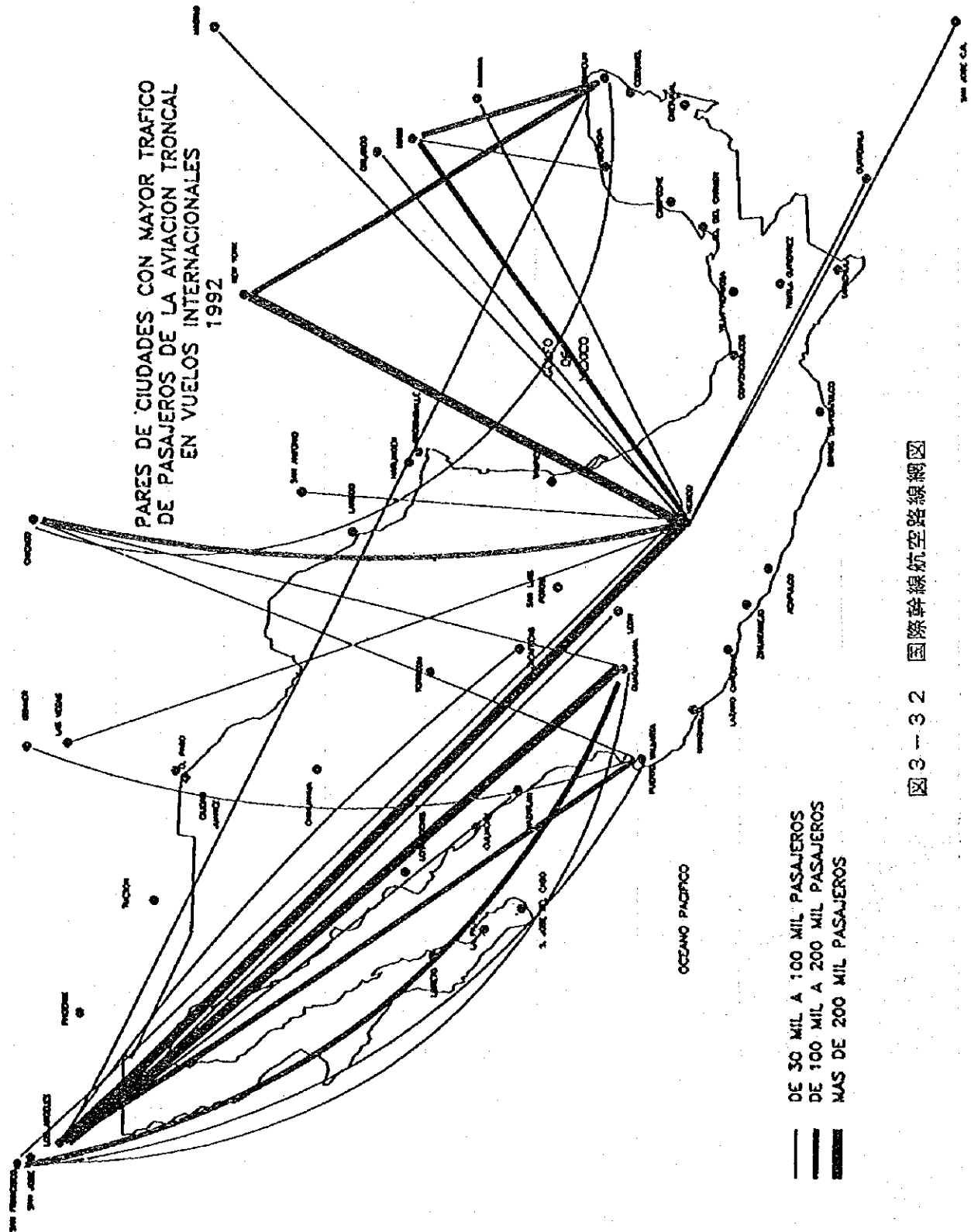


图 3-3-2 国际干线航空线路网图

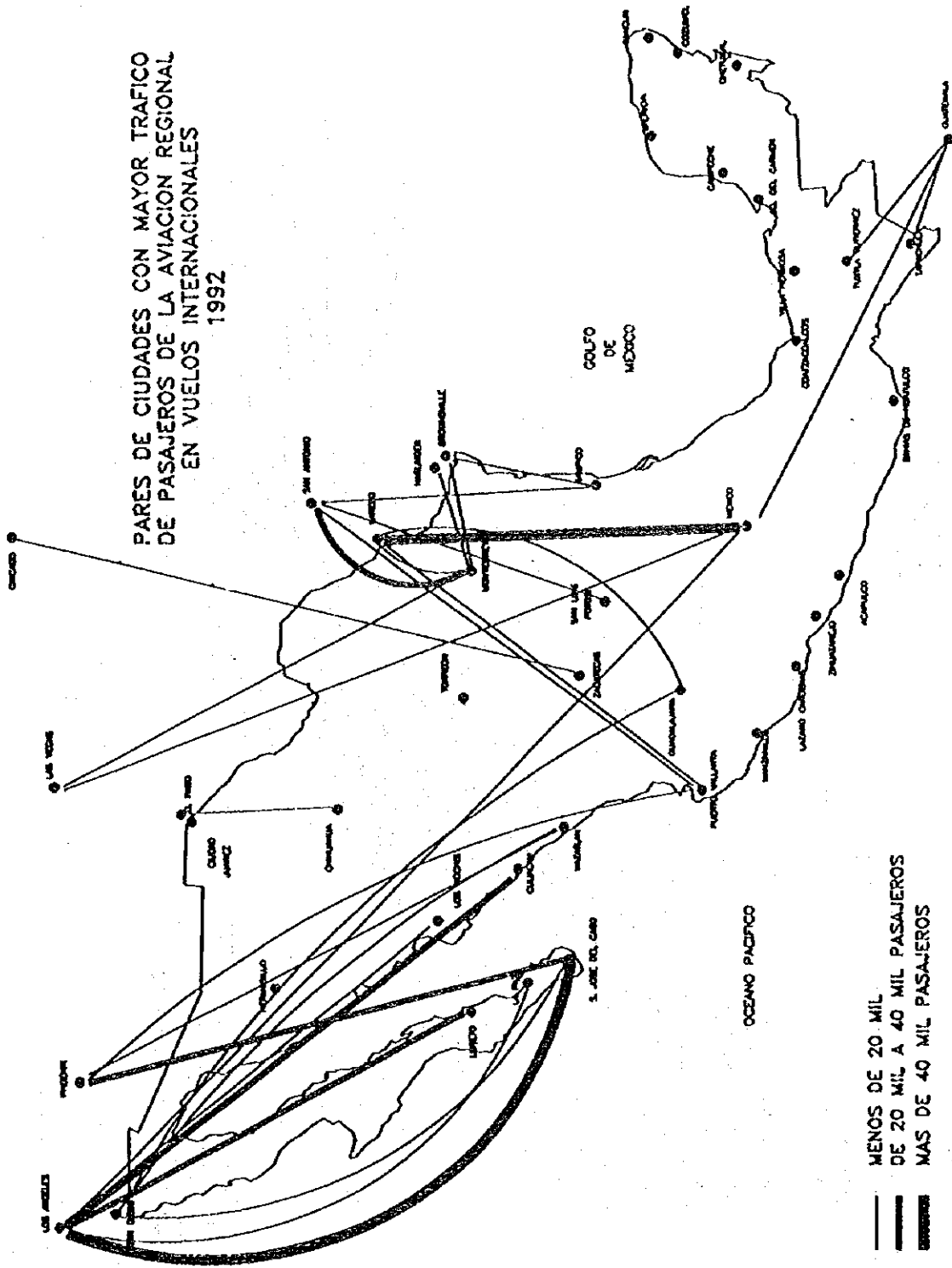


图 3-33 国际短距离航空路线网图

PARES DE CIUDADES CON MAYOR TRAFICO
DE PASAJEROS DE LA AVIACION TRONCAL
EN VUELOS NACIONALES
1992

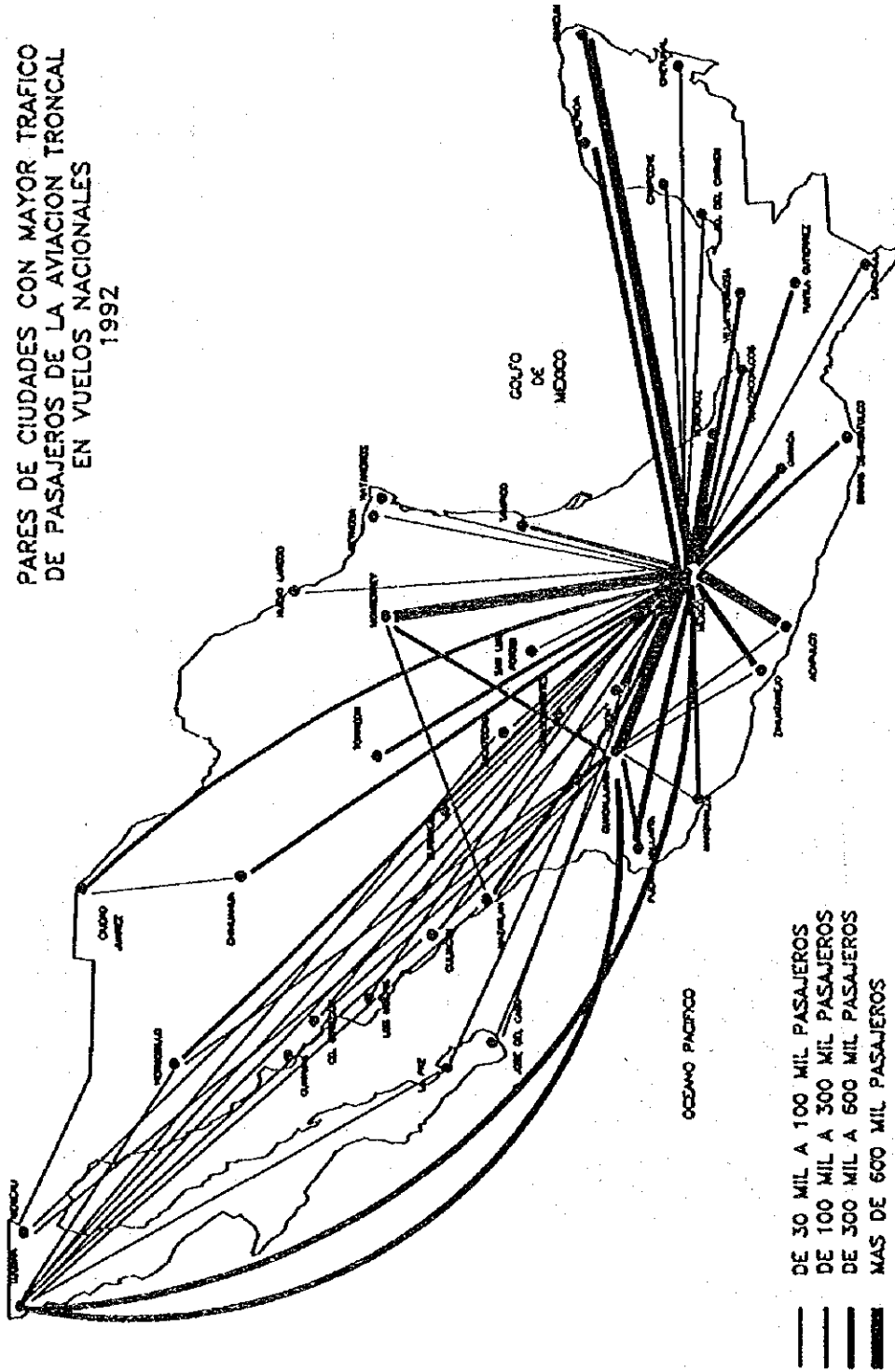


图 3-34 国内幹線航空路線網图

表3-3 1 当該観光促進計画対象候補6都市と米国空港間航空路線運行実績(1992年)

国際路線	区間	区間距離 (k.m)	就航便数		旅客数		人・キロ		平均搭乗人数 (人/便)
			便数	%	千人	%	千	%	
1	NEW YORK—CANCUN	1,720	973	1.0%	256.1	5.7%	440.5	4.2%	263
2	MIAMI—CANCUN	858	2,243	2.3%	147.1	3.3%	126.2	1.2%	66
3	LOS ANGELES—PUERTO VALLARTA	1,982	2,332	2.4%	106.2	2.4%	210.5	2.0%	46
4	LOS ANGELES—CANCUN	3,406	638	0.7%	92.2	2.1%	314.2	3.0%	145
5	MAZATLAN—LOS ANGELES	1,711	1,126	1.2%	52.5	1.2%	89.9	0.9%	47
6	CHICAGO—CANCUN	2,331	475	0.5%	40.9	0.9%	95.3	0.9%	86
7	SAN FRANCISCO—PUERTO VALLARTA	2,501	733	0.8%	39.8	0.9%	99.5	1.0%	54
8	CANCUN—HOUSTON	1,283	800	0.8%	39.5	0.9%	50.7	0.5%	49
9	LOS CABOS—LOS ANGELES	1,470	731	0.8%	38.7	0.9%	56.9	0.5%	53
10	DENVER—PUERTO VALLARTA	2,154	509	0.5%	36.4	0.8%	78.4	0.8%	72
11	CHICAGO—PUERTO VALLARTA	2,892	498	0.5%	36.4	0.8%	105.2	1.0%	73
12	LOS ANGELES—LOS CABOS	1,500	1,134	1.2%	41.7	0.9%	62.6	0.6%	37
13	PHOENIX—LOS CABOS	1,198	722	0.7%	32.0	0.7%	38.3	0.4%	44
14	SAN DIEGO—LOS CABOS	1,317	398	0.4%	14.0	0.3%	18.5	0.2%	35
15	PUERTO VALLARTA—SAN DIEGO	1,815	394	0.4%	7.5	0.2%	13.5	0.1%	19
16	PHOENIX—PUERTO VALLARTA	1,630	359	0.4%	6.9	0.2%	11.3	0.1%	19
17	MAZATLAN—SAN DIEGO	1,467	394	0.4%	5.9	0.1%	8.7	0.1%	15
	小計		14,459	14.9%	993.8	22.2%	1820.2	17.5%	69
	メキシコ合計		97,007		4,482		10383.30		
	CANCUN—全米		5,129	5.3%	576	12.8%	1,027	9.9%	
	PUERTO VALLARTA—全米		4,825	5.0%	233	5.2%	518	5.0%	
	LOS CABOS—全米		2,985	3.1%	126	2.8%	176	1.7%	
	MAZATLAN—全米		1,520	1.6%	58	1.3%	99	0.9%	

SOURCE : SCT

表3-32 当該観光促進計画対象候補6都市とメキシコ国際空港間国内線実行実績
(1992年)

	区間	区間距離	就航便数		旅客数		人・キロ		平均搭乗人数 (人/便)
			便数	%	千人	%	千	%	
1	ACAPULCO—MEXICO	308	9,284	4.5%	834.2	7.4%	257.3	2.7%	90
2	CANCUN—MEXICO	1,284	8,417	4.1%	609.6	5.4%	782.9	8.3%	72
3	PUERTO VALLARTA—MEXICO	663	5,477	2.6%	318.1	2.8%	210.9	2.2%	58
4	BAHIAS DE HUATULCO—MEXICO	504	2,593	1.3%	236.4	2.1%	119.2	1.3%	91
5	MEXICO—MAZATLAN	875	4,577	2.2%	136.0	1.2%	119.1	1.3%	30
6	LOS CABOS—MEXICO	1,205	1,141	0.6%	68.6	0.6%	82.6	0.9%	60
	MEXICO 6 都市合計		31,489	15.2%	2,202.9	19.7%	1,572.0	16.6%	70
	その他都市間		175,636	84.8%	9,002.1	80.3%	7,869.6	83.4%	
	合計	843	207,125		11,205		9,441.6		

SOURCE : SCT

(7) 都市計画

各地方都市の都市計画は、当時 SEDUE 現在 SEDESOL (社会開発庁) が、1989年12月に発表した「都市開発国家プログラム」(NUDP) (PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO 1990-1994) の枠組みに従って進められている。

・都市開発国家プログラムの目次を次に示す。

都市開発国家プログラム 1990-1994の目次

前書き

導入

プログラムの根拠

- a) 国家開発計画指針
- b) 一般基準法指針
- c) (計画の) 作成及び実施
- d) プログラムの内容

1. 診断

1.1 国土の状況

- a) 人口
- b) 国土モデル開発
- c) 問題

1.2 都市サービスの状況

- a) 都市インフラ
- b) 都市設備
- c) 都市交通
- d) 文化財・記念碑
- e) 連邦の不動産・資産

1.3 人口集中地の状況

- a) 都市構造
- b) 都市行政

2. 目的

2.1 国家開発計画ガイドライン

2.2 一般目的

2. 2. 1 国土モデルの変更

2. 2. 2 都市サービス改善

- a) 都市インフラ
- b) 都市設備
- c) 道路・交通
- d) 文化財・記念碑
- e) 連邦の不動産

2. 2. 3 市町村の強化と市中心部の開発

2. 3 地域別目的

3. 戦略

3. 1 国土再整備戦略

- a) 地域都市システムの開発促進
- b) 経済開発及び地域間連携のためのコリダー強化
- c) 優先順位別サービス提供
- d) 地域別の戦略

3. 2 都市サービスの品質改善のための戦略

- a) 都市インフラ
- b) 都市設備
- c) 都市交通・道路
- d) 文化財・記念碑
- e) 連邦の不動産・資産

3. 3 市町村の強化と集落開発のための戦略

- a) 都市開発の方針を地方で決定する際の支援
- b) 集落開発
- c) 都市近代化
- d) 辺地の総合開発

4. 目標

4. 1 国土再整備の目標

4. 2 都市サービスの目標

- a) 都市インフラ
- b) 都市設備
- c) 都市交通・道路
- d) 文化財・記念碑

e) 連邦の不動産

4. 3 集落のための目標

5. 手 段

5. 1 国土モデル変更のための手段

5. 2 都市サービス改善のための手段

5. 3 市町村強化及び集落開発のための手段

国家都市システムの中都市

都市開発クライテリア

このプログラムは、「国家開発計画」(NDP) (PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1990-1994) を具体化する為の計画であり、地域間格差是正の為の国土の再整備、都市サービスの改善、都市化拠点の開発・管理・オペレーションの強化を目的としている。

その後1992年5月25日に発布された法令により、連邦公共行政組織法が改正され、SEDUEは、SEDESOL (社会開発庁) に引き継がれた。社会開発庁の目標は特に地方および都市開発を策定、実施、評価することである。

その為、都市開発国家プログラムでは、国土再整備戦略として、首都圏の健全な開発および規制と代替地域の振興による、メキシコ市首都圏から中都市への人口の移動と定着の誘導を目指している。具体的には、図3-35に示すように、既存大都市の開発は規制され、カンクン、アカプルコでは現状維持、マサトラン、プエルト・バジャルタでは開発の奨励策が採られる。また、ロス・カボスでは周辺地域の中心となる都市として提案されている。

上記の実施は、社会開発庁が社会・民間セクターの適切な参加を得た上で、各州政府および市町村自治体と強調してこれに当たることかが定められている。

このような法的枠組みの下で各州政府は、各州首都圏につき、M/Pを作成し、計画的な土地、住宅の供給、産業基盤の整備による経済活動の支援など、環境条件に配慮した上で、住民生活の向上に関わる施策に具体的に取り組んでいる。

図3-36にはカンクンの現況土地利用および将来都市計画図、図3-37にはロス・カボス (カボ・サン・ルーカス～サン・ホセ・デル・カボ) 観光回廊の現況、土地利用および将来土地利用計画図、図3-38にはアカプルコの現況道路網と将来土地利用計画図および将来道路網計画図、図3-39にはマサトランの将来土地利用図、図3-40にはプエルト・バジャルタの現況土地利用及び将来土地利用計画図、そして

図3-41にはウアトゥルコの現況土地利用および将来土地利用計画図を示す。

一方、観光開発優先地区については、下記のプロセスを経て決定されている。

<観光開発優先地区の指定プロセス(Zona de desarrollo turístico Prioritario)>

1. 州(市町村)が中央に指定する要請する。その目的および対象地区の観光資源及びそのポテンシャルを明記する(例えば天然の景観、史跡、遺跡等)

2. 要請を受けた Sectur は Sedesol(社会開発省)環境・天然資源・漁業省と共にこの要請を検討する。

このとき重要視されるのは、

- (1) 環境への影響
- (2) 観光施設
- (3) 交通施設・設備等

3. 指定が行われると計画立案が開始される。この際、次の点が案件とされる。

- (1) 国土保全に努める
- (2) 低所得層も利用できるような施設を作る

4. メリット

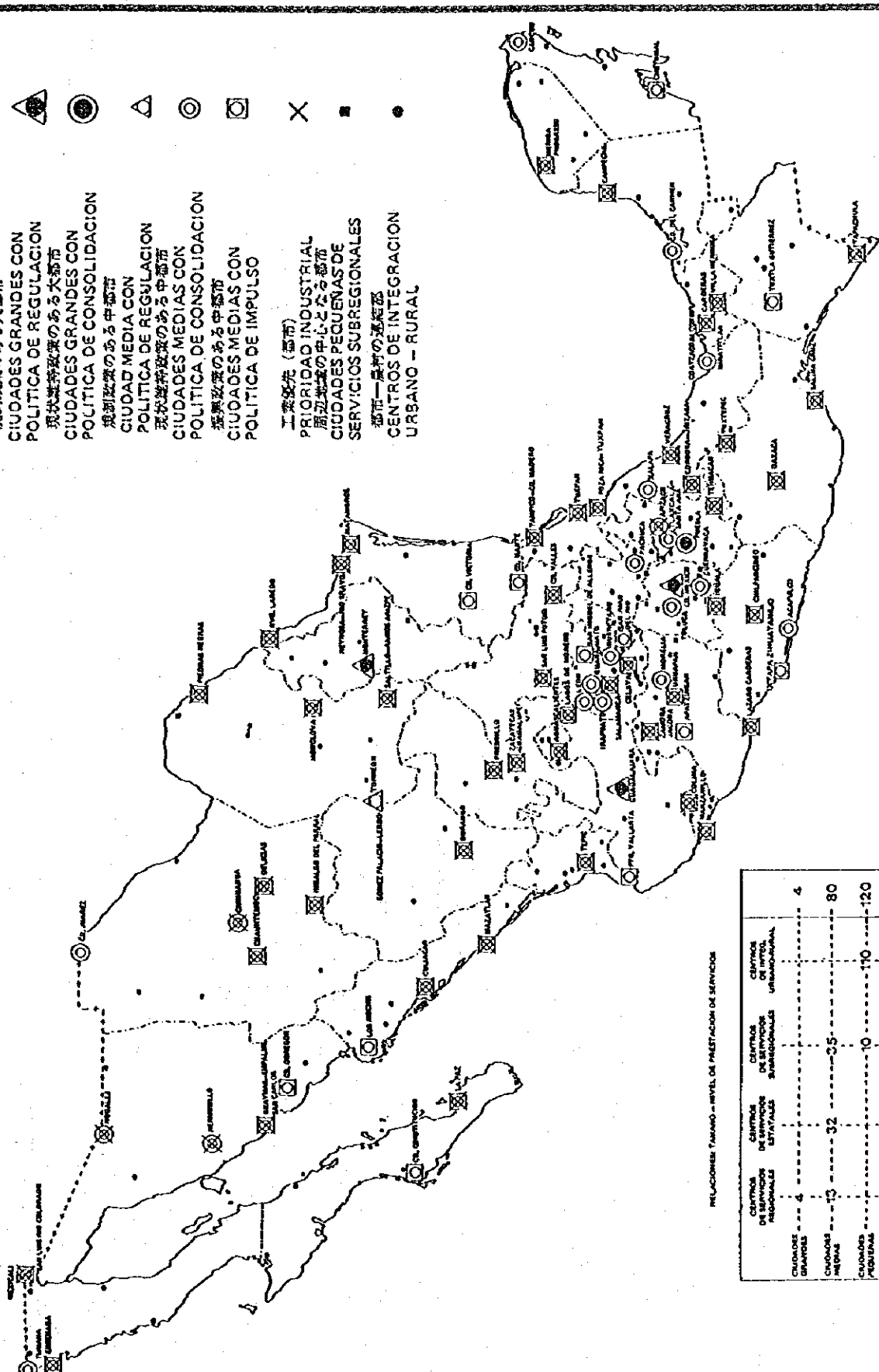
計画立案および施行に中央政府の予算が付く

5. 対象地区

Cancun - Tulum観光コリダー、ハリスコリ州、Costa Alegre、Oaxaca市およびオアハカ中央盆地、プエブラ市、コアウイラリ州、アミスタ・ダム

規制政策のある大都市
 CIUDADES GRANDES CON
 POLITICA DE REGULACION
 現状維持政策のある大都市
 CIUDADES GRANDES CON
 POLITICA DE CONSOLIDACION
 規制政策のある中都市
 CIUDAD MEDIA CON
 POLITICA DE REGULACION
 現状維持政策のある中都市
 CIUDADES MEDIAS CON
 POLITICA DE CONSOLIDACION
 振興政策のある中都市
 CIUDADES MEDIAS CON
 POLITICA DE IMPULSO

工業優先 (都市)
 PRIORIDAD INDUSTRIAL
 周辺地域を中心とする都市
 CIUDADES PEQUEÑAS DE
 SERVICIOS SUBREGIONALES
 都市-農村の連絡部
 CENTROS DE INTEGRACION
 URBANO - RURAL



RELACIONES TAMANO - NIVEL DE PRESTACION DE SERVICIOS

	CENTROS DE SERVICIOS REGIONALES	CENTROS DE SERVICIOS ESTATALES	CENTROS DE SERVICIOS SUBREGIONALES	CENTROS DE SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE SERVICIOS URBANOS PEQUEÑOS
CIUDADES GRANDES	4				4
CIUDADES MEDIAS	13	32	35		80
CIUDADES PEQUEÑAS			10		120
S.U.M.A.	17	32	45	110	204

図 3-35 都市開発国家プログラムによる主要都市開発戦略

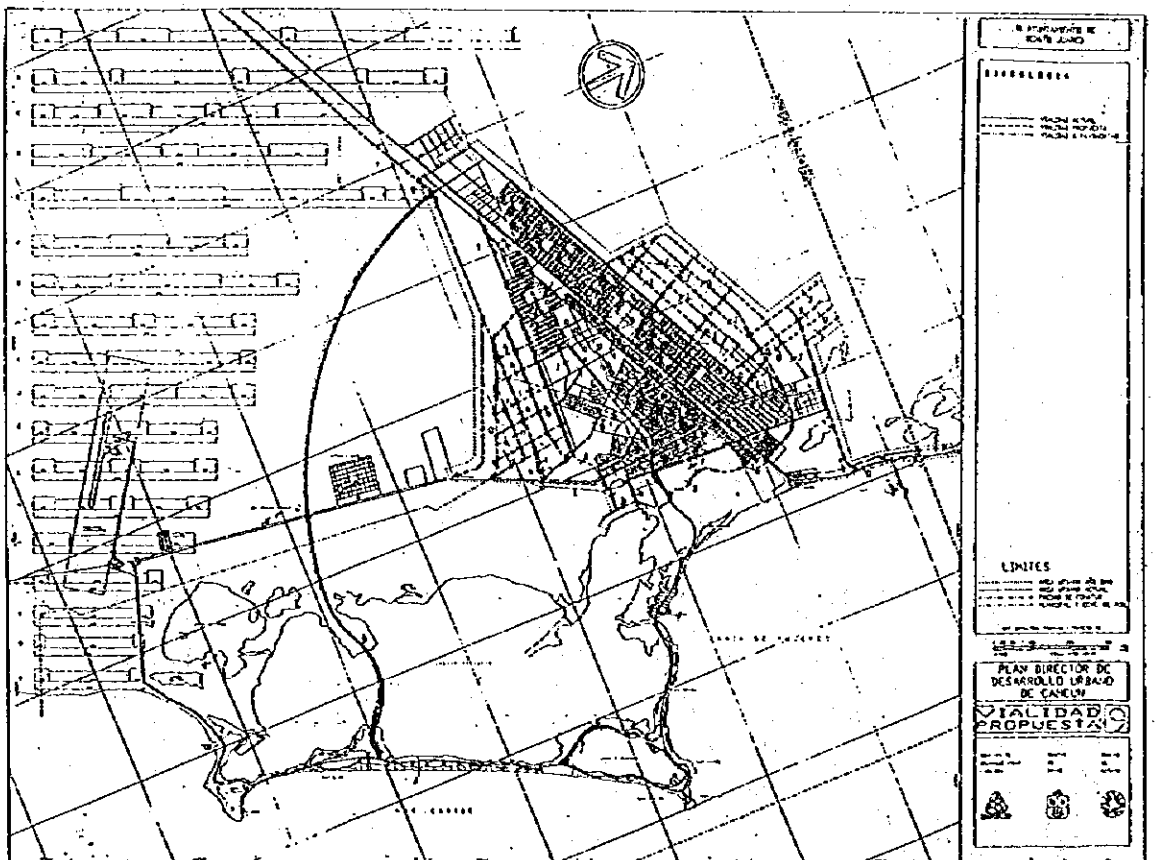
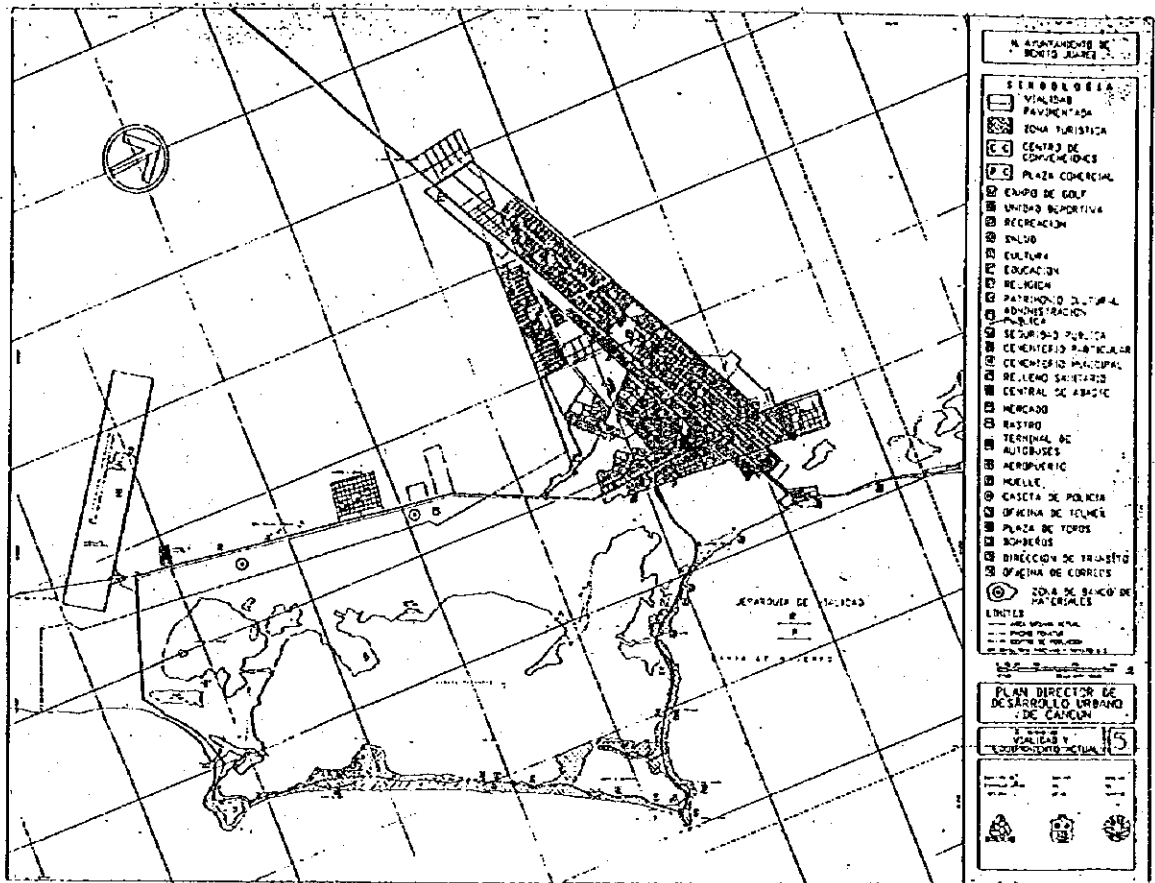
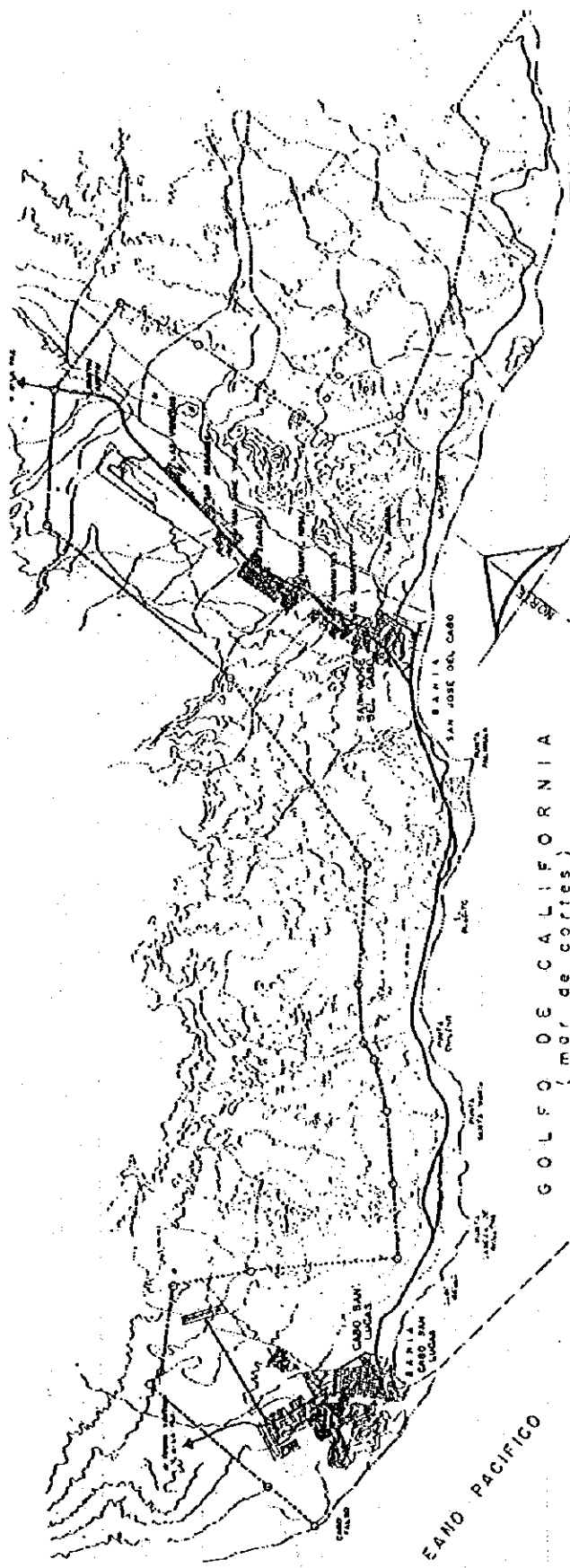


図3-36 カンクンの現況土地利用及び将来都市計画図



	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description
	Symbol description

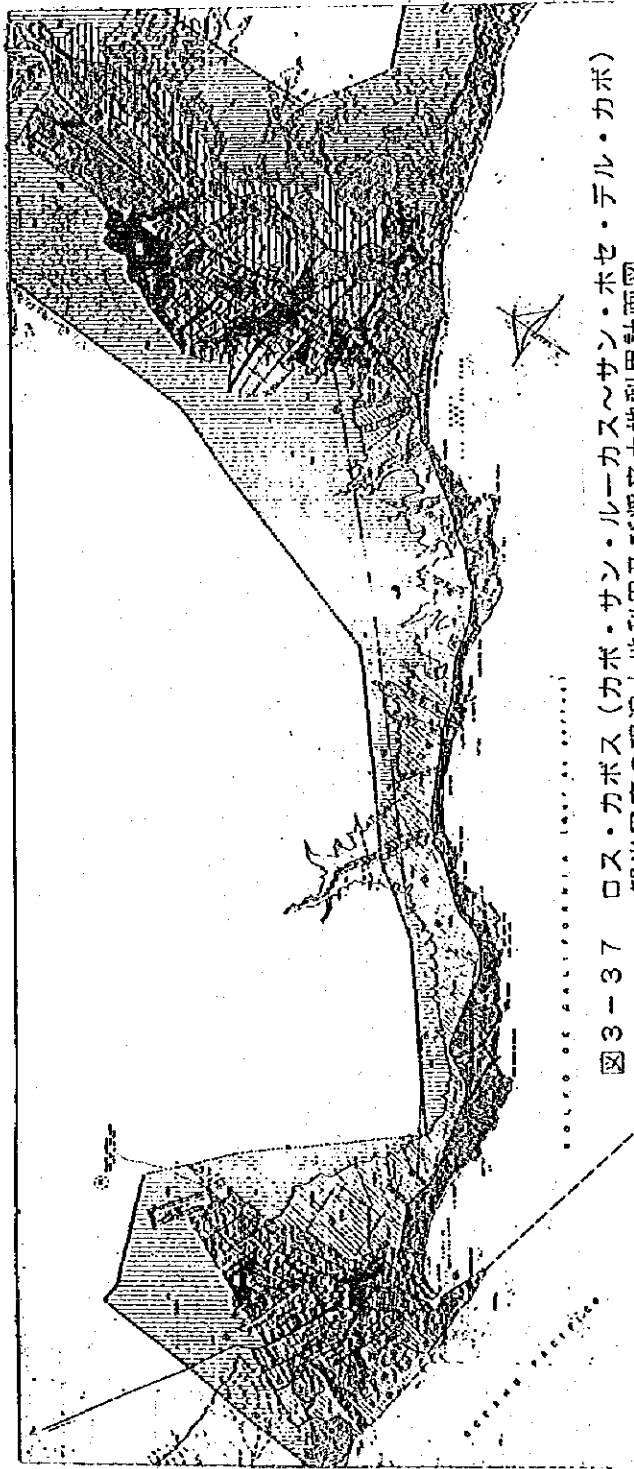


図 3-37 ロス・カボス (カボ・サン・ルーカス〜サン・ホセ・デル・カボ) 観光回廊の現況土地利用及び将来土地利用計画図

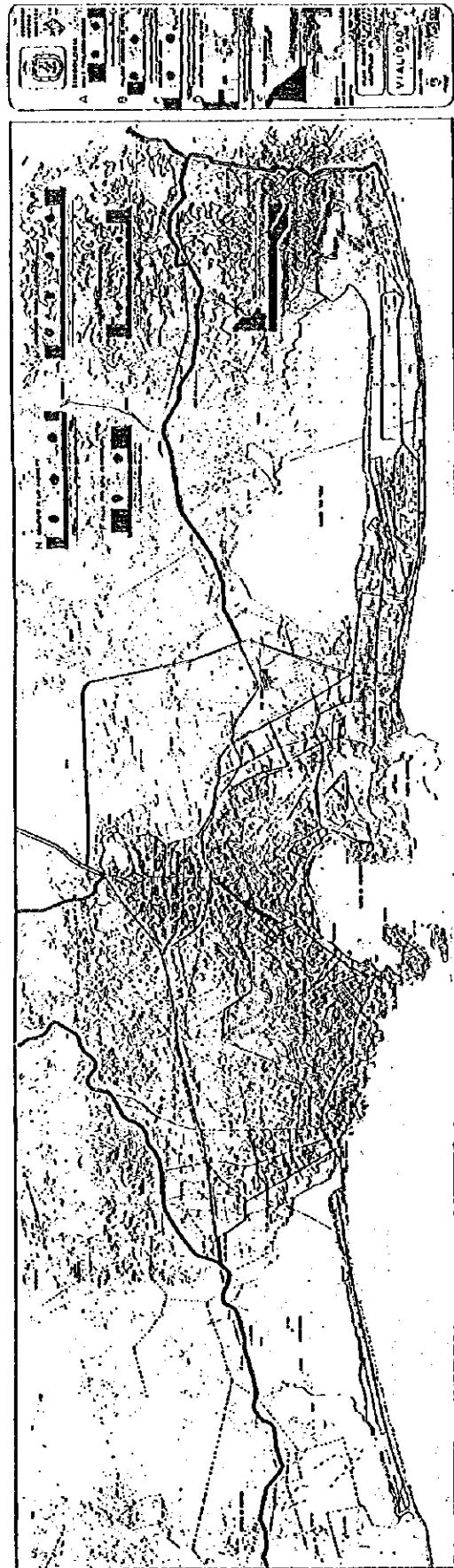
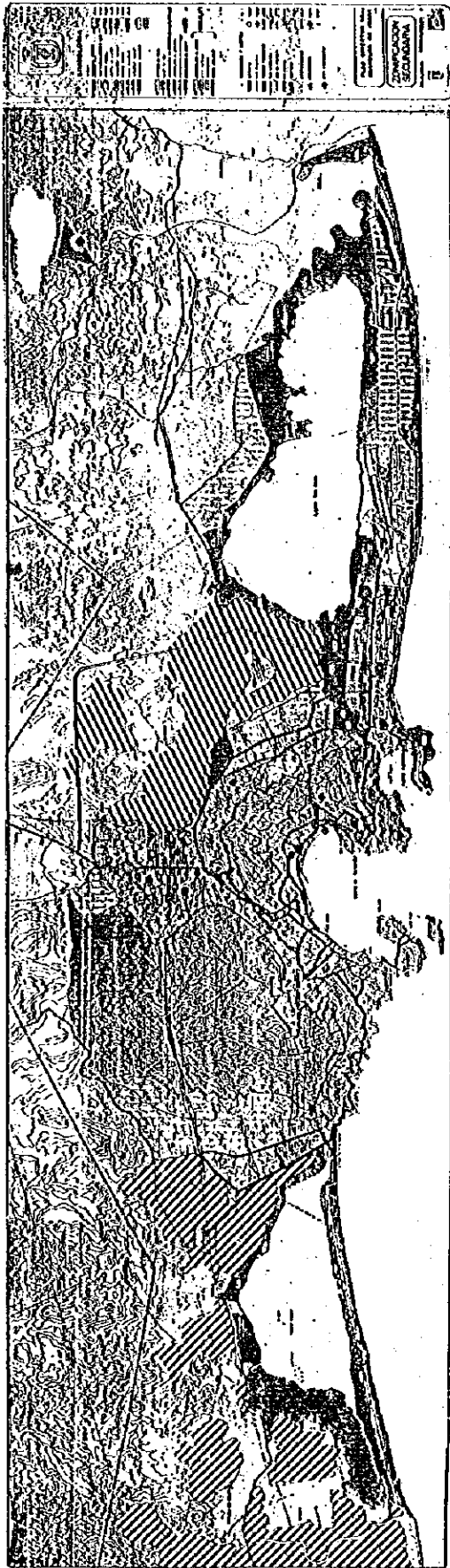


図 3-38 アカブルコルの現況道路網と将来土地利用図及び将来道路網計画図

ZONIFICACION PRIMARIA

ZONIFICACION DE
LA CIUDAD DE
MAZATLAN

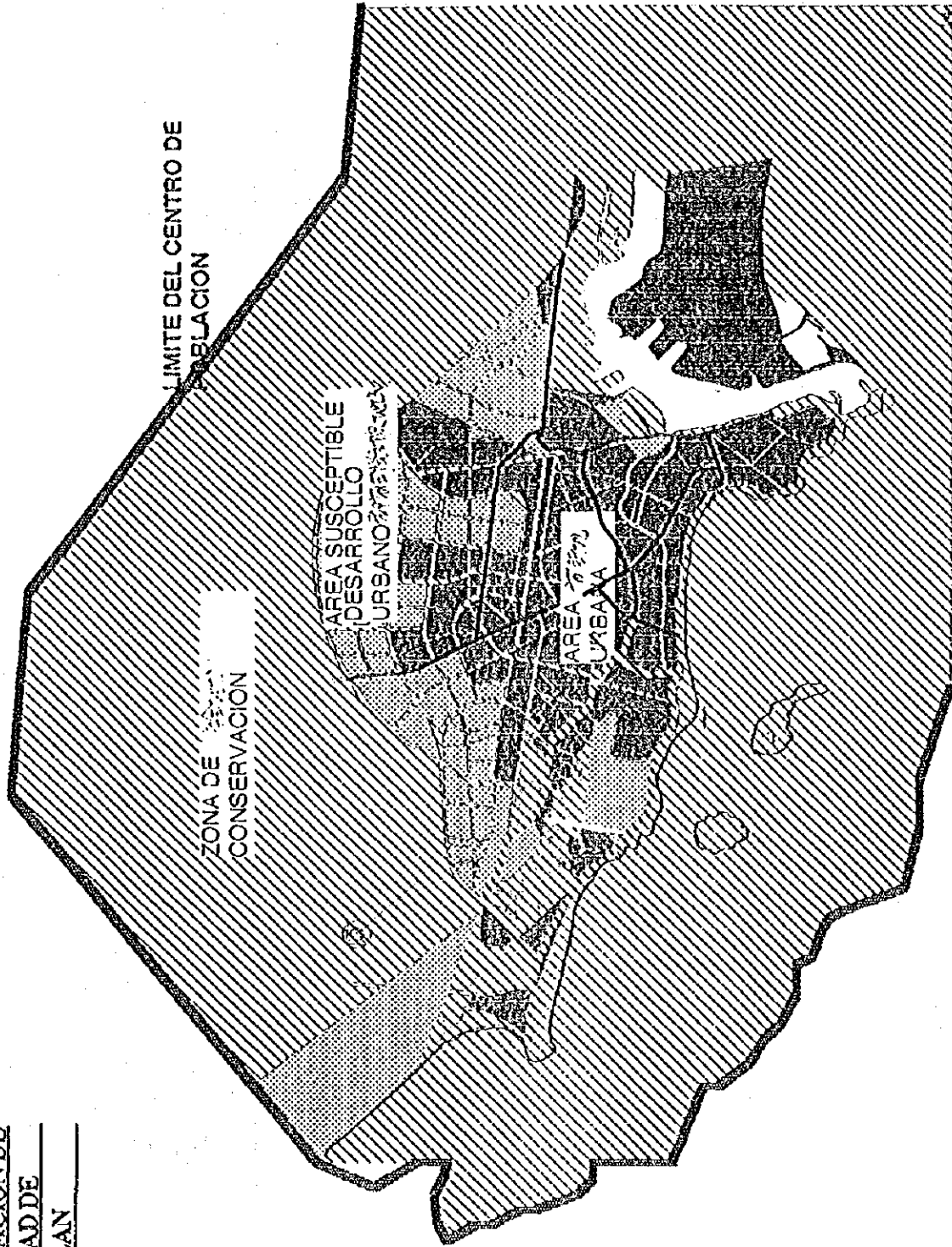
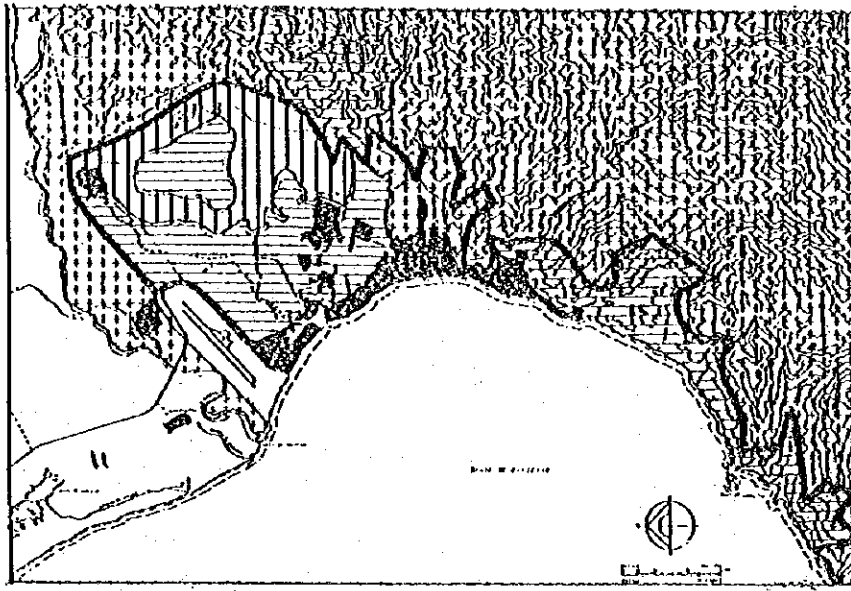


図 33-39 マサタンの都市計画



SINTESES DE LAS CARACTERISTICAS FISICAS

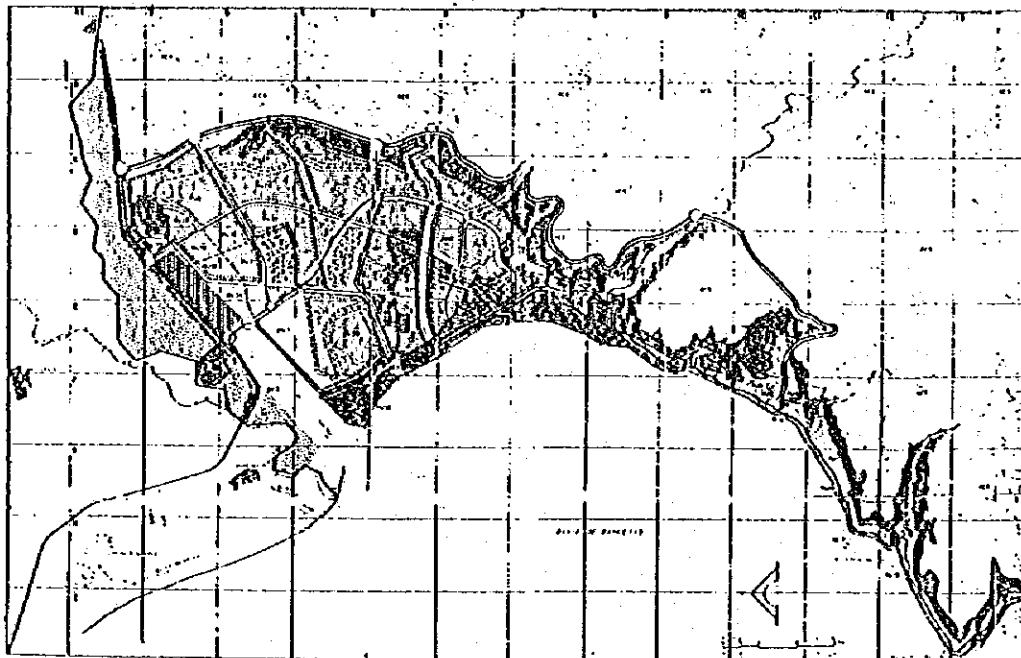


図3-40 プエルト・バジャルタの現況土地利用及び将来土地利用計画図

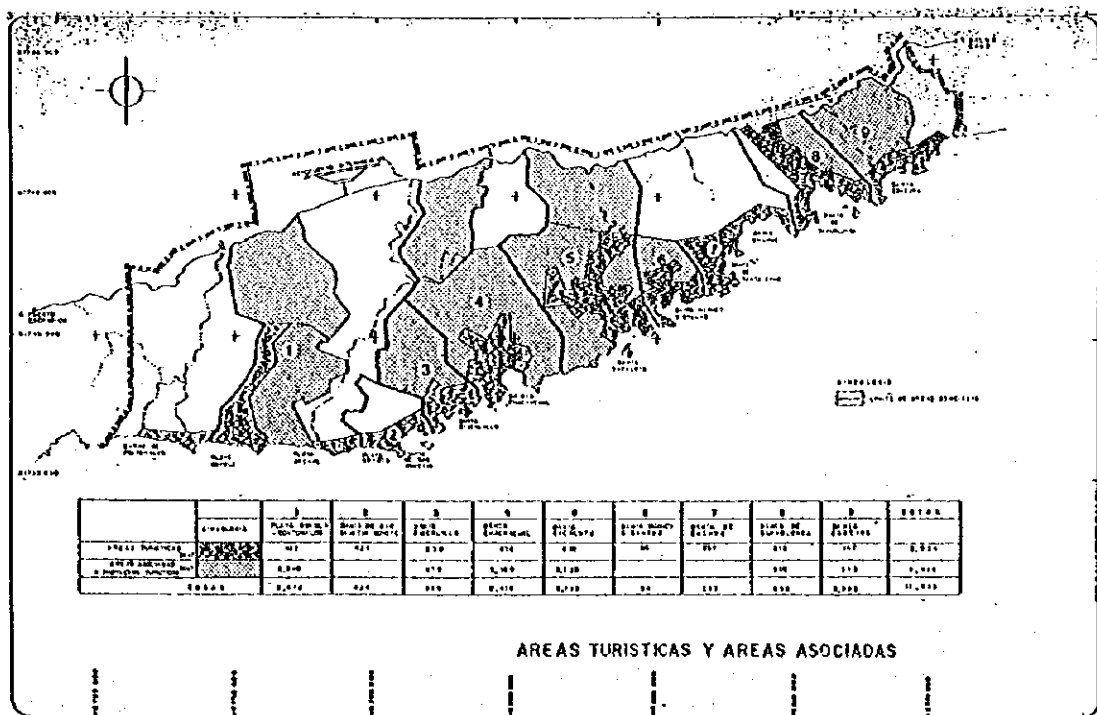
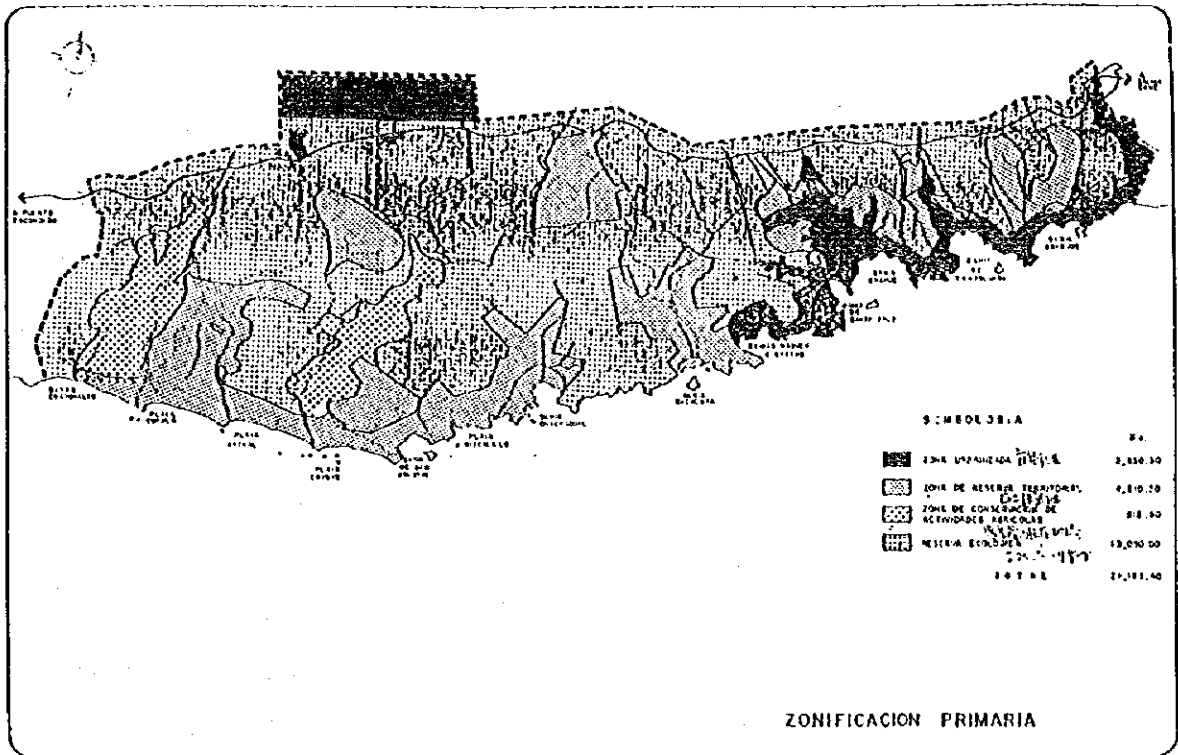


図3-41 ウアトゥルコの現況土地利用及び将来土地利用計画図

3. 10 海外からの直接投資

(1) 投資誘致制度と投資規制

1991年6月NAFTA（北米自由貿易協定）交渉開始以降、NAFTAでの合意予定事項がメキシコ国の対外経済関係を律する基本的な枠組みとなり、NAFTAを目指した数々の経済基本法や各種規制の改正が行われてきた。新しい外資法は、3カ国それぞれでのNAFTAの最終的な批准を見届けた後、1993年12月27日付け官報で公布され、翌日より施行されたものである。

メキシコ国はNAFTAの枠組みの中で、原則としてアメリカ、カナダの投資家に対して、メキシコ国の投資家と比較して不利な取扱いをしない内国民待遇を与え、また、他国の投資家と比較して不利な取扱いをしない最恵国待遇を与えることになっている。したがって、どこまで外資に対して開放し、内国民待遇を認めない例外を特定化するために、上の外資法の改正が行われた。この外資法の改正によって、NAFTA締結国の外資に開放される産業分野は、金融分野などの一部を除き、日本あるいは第3国の域外投資家に対しても平等に開放され、下記の規制あるいは制限業種を除いて、外資100%で進出が可能となっている。

国家にのみ留保されている活動

- ①石油およびその他の炭化水素
- ②基礎石油化学
- ③電力
- ④原子力エネルギー
- ⑤放射性鉱物
- ⑥衛星通信
- ⑦電報サービス
- ⑧無線電信サービス
- ⑨郵便
- ⑩鉄道
- ⑪紙幣発行
- ⑫貨幣铸造
- ⑬港湾、空港、ヘリポートの管制、管理、資格
- ⑭その他適用法が明確に定める分野

メキシコ人にのみ留保されている活動

- ①旅客、観光、貨物国内地上輸送。但し、宅急便、宅配便サービスは除く。
- ②ガソリン、液化ガス小売業。
- ③ラジオ放送サービスおよびケーブルテレビを除くテレビ放映サービス。
- ④クレジットユニオン
- ⑤関連法に基づく開発銀行
- ⑥適用法に明確に示される専門・技術サービス提供
- ⑦国際乗客陸上輸送、貨物陸上輸送活動、旅客バスターミナルおよびその補助サービス（NAFTA協定に従い、外資法でも次のように段階的に外資に開放される。1995年12月18日より49%まで、2001年より51%まで、2004年より100%参加可能）。

外資参加比率は10%までに制限されている活動

- ① 協同組合

外資参加比率は25%までに制限されている活動

- ① 国内航空輸送
- ② エアークラシィ輸送
- ③ 特別航空輸送

外資参加比率は30%までに制限されている活動

- ① 金融グループ株式会社
- ② マルチ・バンク
- ③ 証券会社
- ④ 証券スペシャリスト

外資参加比率は49%までに制限されている活動

- ① 保険会社
- ② 保証会社
- ③ 両替商
- ④ 倉庫会社
- ⑤ ファイナンス・リース会社
- ⑥ ファクタリング会社
- ⑦ 銀行法第103条第IV項に著及される制限付き銀行（ノン・バンク）
- ⑧ 証券市場法第12条付に言及される会社
- ⑨ 投資信託会社および投資信託運用会社の固定資本を代表する株式。
- ⑩ 爆発物、花火、銃火器、薬莖、弾薬の製造と商業化。ただし、銃・工業活動のための爆発物の購入、および混合物の製造は除く。
- ⑪ 国内のみ流通の新聞の印刷と発行。
- ⑫ 森林・牧畜・農業用の土地を所有する会社の「T」シリーズ株式。
- ⑬ ケーブル・テレビ
- ⑭ 公共回線電話サービス
- ⑮ 排他的経済水域、沿岸、淡水漁業。ただし、養魚業は除く。
- ⑯ 総合港湾の管理。
- ⑰ 海運法に基づき、国内航路の船舶の水先案内港湾サービス。
- ⑱ 観光用クルーザーを除き、沿岸、内航路で商業用船舶操業に従事する海運会社、および港湾の建設、維持、運営のために操業、浮遊式構造物操業に従事する海運会社。
- ⑲ 次のものよりなる鉄道部門に関連するサービス：旅客サービス、線路・引き込み線の維持と整備、牽引・運搬装置の修理工場、特別列車の組織と商業化、貨物ターミナルの内部操業、および鉄道電話通信用の組織と商業化、貨物ターミナルの内部操業、および鉄道電話通信。
- ⑳ 船舶・飛行機、鉄道機器の燃料・潤滑油供給。
- ㉑ 自動車産業のための部品、機器、付属品の生産・組立（NAFTA協定に従い、外資法でも1999年より100%参加可能）。
- ㉒ 建設、土木工事（49%超参加は外資委員会の承認が必要。NAFTA協定に従い、外資法でも1999年より100%参加可能）。

外資参加比率49%超の参加に際し、外資委員会の承認を必要とする活動

- ① 曳航、係留、用船といったような内航路の操業を行うための船舶の港湾サービス
- ② 遠洋運輸のみの船舶操業に従事する海運会社
- ③ 空港ターミナルの管理
- ④ 幼稚園、小学校、中学校、高校、上級学校の私学サービス
- ⑤ 法務サービス
- ⑥ 信用情報サービス
- ⑦ 証券格付機構
- ⑧ 保険代理店
- ⑨ 携帯電話
- ⑩ 石油およびその副次物の輸送パイプラインの建設
- ⑪ 石油およびガスの井戸の掘削

観光分野との関連で言えば、輸送、交通関連には外資の参加比率に関する制限が存在する。しかし、従来、「規制地帯」とされてきた国境から 100km以内の地域および海岸線沿いの50kmの地域で、信託基金を介した不動産の営利開発、使用、利用が可能となった。即ち、公園、港湾、ホテル、ツーリスト・リゾート、ショッピング・モール、バー、レストランなどを建設、運営でき、この権利は最高50年間とされ、当事者の申請により更新できる。

原則、外資に開放されており、例外を規定するために外資法が存在するというのがメキシコ国の外資規制であるので、特に、観光分野に限った投資誘致の財政、金融的優遇措置は存在しないようである。ただし、観光に限らず一般的な産業分野において、連邦レベルでは無差別、優遇措置無しの場合であっても、州独自の様々な投資誘致の優遇措置が存在するようなので、ケース・バイ・ケースといった面もあろう。これらは文明化されていることは少なく、当事者間の個別の交渉事項となっているようである。

(2) 観光分野に対する近年の投資動向

メキシコ国に対する海外からの投資は、1990年以降急速に拡大した。その内、直接投資は1991年に最大の70億ドルに達し、以後やや減少気味であった。ところが、1993年になって証券投資ブームが生じ、対前年比で約倍増している。(注：この証券投資比率の急拡大が1994年末のメキシコ金融危機の引き金のひとつと考えられ、また、その後の金融不安定の原因ともなった) 1989年～1993年までの累計投資額の57%が直接投資であり、変動はあるものの、観光分野に対する直接投資は直接投資全体の20%前後の水準の着実な投資を誘引してきたと言えよう

表3-33 対メキシコ海外投資と観光業

(単位：百万ドル)

	1989	1990	1991	1992	1993	1989/93
a 投資合計	2,913.7	4,978.4	9,897.0	8,334.8	15,617.0	41,740.9
b 直接投資	2,499.7	3,722.4	7,015.2	5,705.1	4,900.7	23,843.1
c サービス向け	1,100.2	2,105.7	1,267.5	1,667.8	na	6,141.2
d 観光向け	515.9	1,236.0	1,064.3	1,401.6	1,185.1	5,402.9
b/a 直接投資割合	85.8	74.8	70.9	68.4	31.4	57.1
d/b 直投に占める観光	20.6	33.2	15.2	24.6	24.2	22.7

出所：観光省資料、原典は商務工業振興省-外国投資局

表3-34は、商務工業振興省に登録された観光分野への投資実績（1989年から1993年上半期）の累計額である。投資分野は「不動産の賃貸、売買、管理」と「経営コンサルタントサービス」に集中し、全体の78%に上っている。ただし、後者は企業グループの本社機能も含んでいるようなので、全てが観光関連とは言い難い面もある。また、従来から観光分野への投資における信託基金（Fideicomiso）を通じた投資の比重が大きいと言われてきたが、この表によれば、全体の6%程度を占めるに過ぎない。

表3-34 観光関連投資分野への直接投資実績（1989年1993年上半期までの累計）

直接投資分野（メキシコ標準産業分類6桁）	(1,000M)	(%)
501421 港湾・河川施設	22,845	0.45
623088 商用航空・海運・その他娯楽施設	2,913	0.06
711320 その他乗客輸送（動物輸送を含む）	95	0.00
712011 海洋海運サービス	1,165	0.02
712012 沿岸海運サービス	3,991	0.08
712023 賃貸用船舶を含む観光輸送	3,102	0.06
713002 非定期航空輸送（エアータクシー）	4,945	0.10
713003 外国航空会社事務所	1,093	0.02
821202 不動産の賃貸、売買、管理	2,069,282	40.51
931011 レストラン、飲食店	281,413	5.51
931012 惣菜サービス、ファーストフード	9,135	0.18
931014 タコス、メキシコ風サンドウィッチ	69	0.00
931020 キャバレー、ナイトクラブ	3,374	0.07
931031 バー、酒場	8	0.00
932000	137	0.00
932001 高級ホテル	108,165	2.12
932002 一般ホテル	3	0.00
932014 民宿、家具付きアパート	306,168	5.99
932083	3,022	0.06
949101 娯楽、スポーツ、集会場民間サービス	21,834	0.43
949102 スポーツ、闘牛、サーカス民間サービス	327	0.01
949103 フィットネス、格闘技指導民間サービス	0	0.00
949104 その他民間娯楽サービス	894	0.02
951010 経営コンサルタントサービス	1,915,142	37.49
952006 個人観光ガイドサービス	2	0.00
979001 旅行代理店サービス	26,458	0.52
信託基金	173,020	3.39
	149,758	2.93
個人向け		
法人向け		
合 計	5,108,360	100.00

出所：観光省資料、原典は商務工業振興省-外国投資局。

表3-35は上の投資累計額を州別にみたものである。観光分野への直接投資額の合計でみると、全体の70%、36億ドル余りが首都のメキシコ連邦区に投資されており、次いで、バハ・カリフォルニア・スール州の10%、5億ドル余り、ミチョアカン州の7.3%、3億7,000万ドルとなっている。「不動産の賃貸、売買、管理」分野の州別の分布をみると、首都への集中は一層顕著で、同分野の92%が集中している。投資国はアメリカが圧倒的に大きく、次にケイマン諸島、バミューダ諸島となっているようである。首都に続くのはバハ・カリフォルニア・スール州、ハリスコ州で、それぞれ同分野の2%代を受け持ち、キンタナ・ロー州が1.4%である。これらのデータから類推できるのは、この投資登録データはあくまでも届出場所もしくは管理地が大部分首都にあり、実際の投資目的地を反映していないのではないかという点である。

「経営コンサルタントサービス」分野では、同期間中、30カ国の企業が42の投資案件を調査した。登録先は68%が行われた首都が最も多く、次いで、ミチョアカン州、メキシコ州となっている。投資国としては、アメリカが6億ドル余り、英国が3億6,000万ドル、トリニダード・トバゴが3億5,000万ドルが多い。

表3-35の商工省データで注意しなければならないのは、実際の投資先が登録先と一致しない可能性があることその他に、航空関連、船舶関連の輸送分野はデータの採られた1993年前半の時期には、外国からの投資規制が残っていた時期であり、その後の新外資法および規制緩和によって、1993年末以降、投資が拡大していることも考えられる点である。

表3-35 観光分野への投資、州別分布 (1989年～1993年上半期累積額：1,000M%)

	観光分野計	%	821202	%	951010	%
AGUASCALIENTES	149	0.00				
BAJA CALIFORNIA	53,033	1.04	49	0.00	524	0.03
B. CALIFORNIA SUR	512,535	10.03	56,578	2.73	2,037	0.11
CAMPECHE	1,244	0.02	1,000	0.05		
COAHUILA	892	0.02			0	0.00
COLIMA	25,075	0.49	71	0.00	924	0.05
CHIAPAS	764	0.01			764	0.04
CHIHUAHUA	604	0.01	32	0.00	428	0.02
D. F.	3,617,250	70.81	1,912,374	92.42	1,309,633	68.38
DURANGO	490	0.01	490	0.02		
MEXICO	110,869	2.17	16,560	0.80	89,705	4.68
GUANAJUATO	319	0.01	3	0.00	314	0.02
GUERERRO	34,771	0.68	1,067	0.05	13	0.00
HIDALGO	4,204	0.08				
JALISCO	126,367	2.43	45,157	2.18	63,239	3.30
MICHOACAN	372,419	7.29	92	0.00	372,164	19.43
MORELOS	10,720	0.21	783	0.04	9,937	0.52
NAYARIT	700	0.01	49	0.00		0.00
NUEVO LEON	55,652	1.09	193	0.01	53,658	2.80
OAXACA	8,325	0.16	2,000	0.10	112	0.01
PUEBLA	138	0.00	2	0.00	94	0.00
QUERETARD	1,313	0.03	1,220	0.06		0.00
QUINTANA ROO	81,319	1.59	29,478	1.42	546	0.03
SINALOA	12,252	0.24	1,225	0.06	9,085	0.47
SONORA	66,676	1.31	0	0.00	1,464	0.08
TABASCO	2	0.00				0.00
TAMAULIPAS	2,574	0.05	689	0.03	502	0.03
TLAXCALA	9	0.00				
VERACRUZ	896	0.02	160	0.01		
YUCATAN	8,792	0.17			0	0.00
不明	13	0.00	13	0.00		
合計	5,108,360	100.00	2,069,282	100.00	1,915,142	100.00

出所：観光省資料、原典は商務工業振興省--外国投資局。

第4章 FONATURによる観光開発の 現状と課題

4-1 FONATURの機能

1974年にFOGATUR（観光開発基金）とINFRATUR（基盤施設整備基金）の信託組合が統合され、設立されたFONATURの主な機能は以下のとおりである。

(1) 開発地域の調査とM/Pの策定

M/P策定に当たり開発地域の観光資源調査、社会経済調査、市場調査等の予備調査が実施される。その結果については観光省、大蔵省等の関係各省庁や金融機関から構成される委員会で検討され、詳細調査の継続の意向が決定され、実施に移される。

(2) 基盤施設整備事業実施（INFRATURの機能の継承）

FONATURは開発地区内の基盤施設整備を計画し建設についても実施している。観光地へのゲートから開発地区迄の開発地区外の基盤施設（空港、道路、上下水道、電気、電話）などについては関係省庁に提案され別途検討され実施されるが、省庁間の調整については円滑に行われているとのことである。

(3) 民間セクターへの貸付（FOGATUR 機能の継承）および事業投資（土地の売買およびリース業）

FONATURは観光関連であれば全国的に民間セクターへの財務的支援を行なっている。具体的には、基盤施設整備事業、既存ホテルの魅力的宿泊施設への改築、ホテル建設、ゴルフコース建設、商業センターの建設、集会所の建設などに対する民間への財務的支援である。

(4) 観光プロモーション

近年重点的に強化されてきた機能で、FONATURが手がけてきた開発地域の基盤整備事業もカンクンやロスカボスのように終了もしくはほぼ終了の段階を迎えて、その観光開発地域の誘客や投資誘致が大きな課題になってきている。これに対応して、混合基金の設立も含めて積極的なプロモーション展開をすすめている。

FONATURが観光開発事業を手がけてきた代表的なものが、5カ所の総合開発地域(CIPS)である。これらの開発地域はFONATURが設立当初から重点的に開発事業をすす

めてきたところである。5つの地域の間で事業の進捗度には差があるものの、全体としては FONATURの基本的機能である基盤施設の整備は進められた点で初期の目的は達成されていた。

90年代にはいって、膨大な資金を投下して総合的に観光インフラを整備する総合開発地域を整備していこうという方式は、行政改革や資金不足により転換された。かわって観光開発事業の分野では、既にインフラがある程度備わっているところに追加投資を行って、効率的に観光インフラを整備していこうという新しいプロジェクト（メガプロジェクト）が設立された。このプロジェクトは、総合開発地域のプロジェクトに比べると対象面積もはるかに小さいし、既存ストックの存在を前提にしているため観光基盤整備の規模も小さい。

また、一方ですでに述べた4番目の機能が、基盤整備が完成して既に供用を開始している総合開発地域で積極的に展開されている。

表4-1 '89～'93までのFONATURの行った観光事業への融資

	単位	1988	1989	1990	1991	1992	1993P
融資数	融資数	141.0	151.0	124.0	128.0	59.0	31.0
承認された額	(千ペソ)	59,664.1	593,503.1	217,220.8	477,560.4	350,434.2	235,034.0
生み出された投資	(千ペソ)	79,927.2	1,576,516.8	617,678.4	1,395,226.2	979,057.7	649,426.2
部屋のリニューアル	千室	202.0	2,592.0	1,156.0	1,823.0	1,260.0	802.0
部屋の建設	千室	403.0	6,794.0	3,479.0	4,665.0	2,529.0	1,706.0
直接雇用	千人	283.0	5,191.0	3,947.0	4,563.0	2,427.0	1,585.0

(注) P: 暫定
(資料) INFORME DE LABORES

4-2 総合開発地域の現状

総合開発地域のプロジェクトがすすめられた5つの地域は、カンクン、イスタバ、ロスカボス、ロレート、ワートルコである。これら5地域の現状について比較してまとめる。

総合開発地域の面積および土地利用は、最大の敷地面積をもつのがワートルコである。しかし、ワートルコの約2/3保全地区となっており、都市部の最大面積はカンクン、観光用地で最大面積をもつのはロレートである。

カンクンの敷地面積は、5地域のうちの2番目であるが、その1/3強はラグーンで占める。また、ロスカボスは最も敷地面積が小さいが、FONATURが関与するプロジェクトの面積はロスカボス全体の観光地エリアの一部にすぎないためである。

地域住民の人口を国勢調査でみると、カンクンで約18万人と最も多い。つづいてイスタバ（約5万人）、ロスカボス（約4万人）が多い。カンクンのダウンタウンは、労働人口を定住させるためにFONATURが計画的に建設した都市で、実際の人口は30万人ともいわれキンタナ・ロー州で最大の都市となっている。

宿泊施設は、カンクンが他の地域を圧倒的に離して最大である。つづいてイスタバ、ロスカボスが4千室前後である。いずれの地域もホテルのグレードは4つ星以上の高級ホテルが中心になっている。しかし、最大の収容規模となっているカンクンだけは、3つ星、2つ星も他の地域にくらべて多くなっている。

観光客数は、プロジェクトの完成度の高く宿泊収容規模の最大のカンクンが最も多い。外国人客、国内客ともカンクンが最大である。その他の地域では、外国人客はロスカボスが、国内客はイスタバ、ウァトルコが多くなっている。

外国人客、国内客のそれぞれの客層および支出額などを比較する。外国人客では、カンクンよりロスカボスの方がアメリカ人の比率が高い上、リピーター比率も高い。平均支出額はカンクンが最大である。また、再訪希望はカンクンはそれほど高くなく、イスタバが最高の再訪希望率となっている。

国内客では、空港調査であるためデータが限られるが、カンクンの平均支出額が他を離して高い。

総合開発地域の現状と将来目標の比較では、各室数や定住人口の差がプロジェクトの進捗度とみてよからう。カンクンは開発が完成したプロジェクトとなっている。

表4-2 総合開発地域の土地利用

(単位：ha)

	カンクン	イスタバ	ロスカボス	ロレート	ウァトルコ	合計
都市部	4,151.6	168.8	132.3	1,336.0	2,017.9	7,806.6
観光用地	1,035.3	842.4	520.2	4,266.0	3,069.2	9,733.1
保全地区	3,224.6	368.4	141.7	4,583.0	14,673.0	22,990.7
その他	4,802.0 ^{*1}	650.3 ^{*1}			1,403.0 ^{*2}	6,873.3
合計	13,231.5	2,029.9	792.4	10,185.0	21,163.1	47,403.3

*1 ラグーン地帯

*2 空港 903.3ha 農地：500.0ha

表4-3 1990年の住民人口

行政地域名	行政地域人口		観光地人口		
	国勢調査	修正後	観光地名	国勢調査	修正後
BENITO JUAREZ	176,765	189,539	CANCUN	167,730	184,185
JOSE AZUETA	63,366	66,430	IXTAPA-ZIHUATANEJO	38,329	53,566
COMONDU	74,346	77,031	LORETO-NOPOLO-PUERTO ESCONDIDO	7,734	7,534
LOS CABOS	43,920	45,150	LOS CABOS	30,951	37,469
SANTA MARIA HUATULCO	12,645	13,151	BAHIAS DE HUATULCO	6,455	6,861

(注) 1992年まで、LORETOはCOMONDUに入っていたが'93年以降新たにLORETO市が成立した。

(資料) INEGI.XI Censo de Poblacion y Vivienda, 1990

FONATUR:Barometro Social, 1992

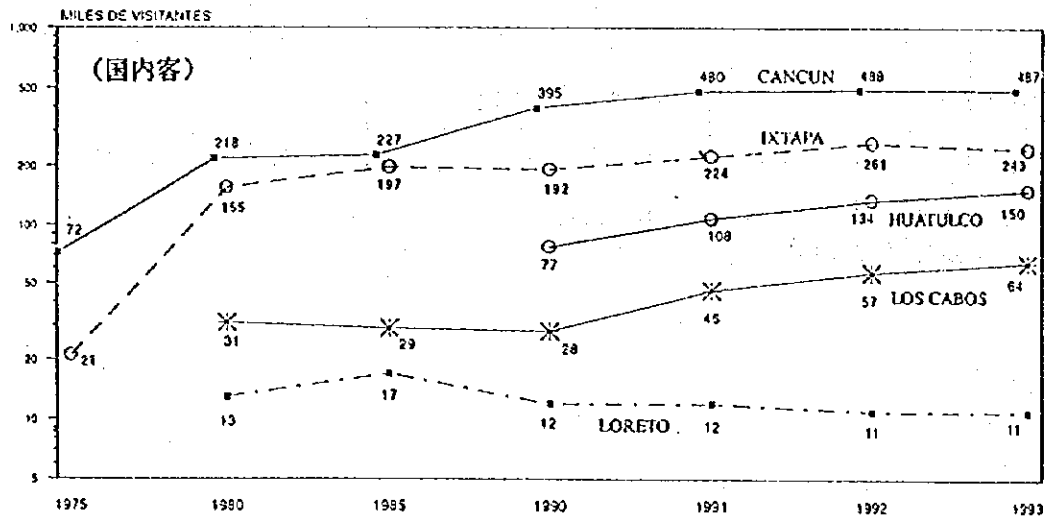
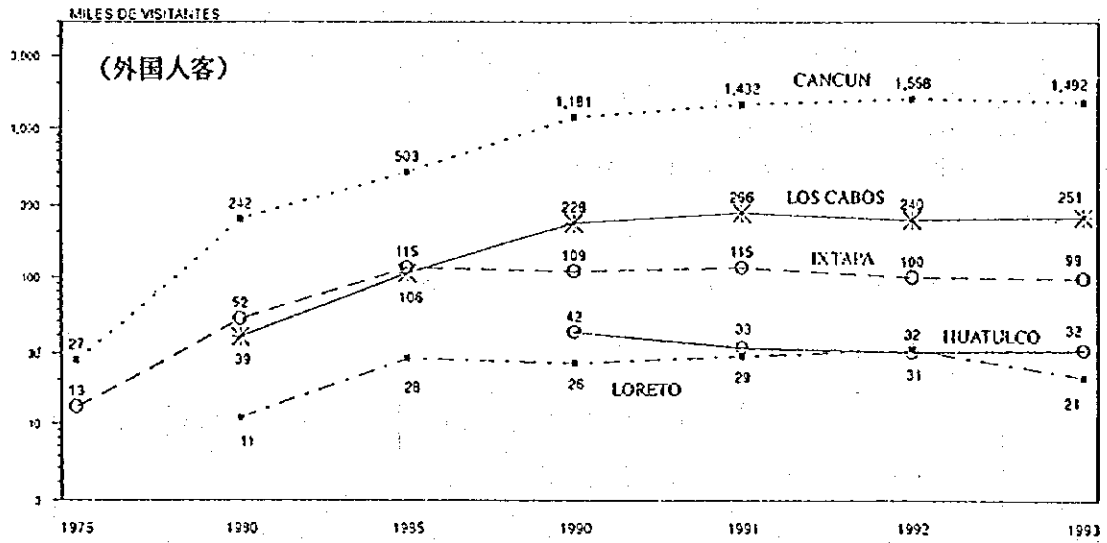
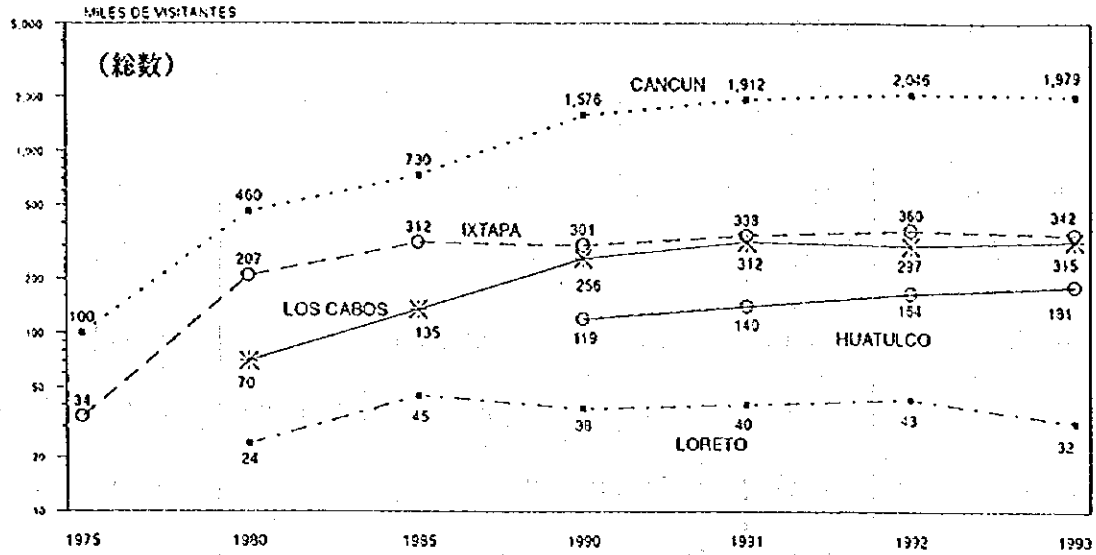
FONATUR:DPUR, estudio a 1994 de HUATULCO

表4-4 総合開発地域の 카테고리別宿泊施設(客室数)

カテゴリー	C.E. 1/	G.T.	5	4	3	2	1	計
CANCUN		6,787	5,688	3,492	2,339	466	160	18,932
IXTAPA	456	428	1,699	1,206	150	104	153	4,196
LOS CABOS	73	858	1,767	655	73	102	25	3,553
LORETO			60	65	71	30	6	232
HUATULCO	160		783	779	47		22	1,791
計	689	8,073	9,997	6,197	2,680	702	366	28,704

資料: FONATUR, BAROMETROS TURISTICOS (cifras preliminares)

1/ CATEGORIA ESPECIAL: 特別クラス



資料：FONATUR, BAROMETROS TURISTICOS

図4-1 総合開発地域の観光客数の推移(千人)

表4-5 外国人観光客のプロフィール

		カンクン	イスタパ	ロスカボス	ロレート	ウアトルコ
居住地 (%)	アメリカ	91	79	94	82	55
	ヨーロッパ	5	2	2	2	6
	カナダ	1	17	2	4	32
	ラテンアメリカ	1	1	0	N.D.	2
平均年齢(才)		36.0	40.1	41.8	43.3	41.4
年収(新ペソ)		65,400	86,800	80,300	69,800	77,600
職業 (%)	役員	10	14	14	12	14
	経営者	46	38	44	38	43
	公務員/勤労者	7/8	15/4	6/5	7/5	8/4
	学生/年金受給者/主婦	6/3/3	3/5/6	5/10/3	7/13/3	3/8/3
目的 (%)	慰安	82	92	92	92	89
	ビジネス	5	4	6	7	5
	新婚旅行	15	3	3	0	5
旅行方法 (%)	旅行代理店を通じて	75	66	59	46	79
	個人旅行	20	24	33	38	17
来訪回数 (%)	1回	76	60	59	48	87
	2回	14	28	16	13	9
	3回以上	10	12	25	38	N.D.
平均滞在日数(泊数)		5.6	6.5	5.4	5.2	6.7
平均支出額(新ペソ)		727	641	617	444	621
支出の内訳 (%)	宿泊費	46	44	43	39	45
	食費	30	35	29	30	30
	買物	15	16	13	10	17
	その他	9	5	15	21	8
再訪希望 (%)	希望する	73	81	78	79	69
	希望しない	19	12	13	10	22
	無回答	8	7	6	11	9

N. D. データなし

資料: FONATUR, PANEL AEROPUERTO, ANUAL1993

表4-6 国内観光客のプロフィール

		カンクン	イスタバ	ロスカボス	ロレート	ウアトルコ
居住地 (%)	メキシコシティ	45	52			64
	メキシコ州	6	5			9
	ハリスコ州	10	20			
	ヌエボレオン州	7	16			
	その他	7.0	8.0			20.9
平均年齢(才)		34.4	33.1			35.8
年 収(新ペソ)		3,775	3,284			3,856
職 業 (%)	役員	19	22			27
	経営者	18	20			18
	公務員	18	21			20
	学生/年金受給者/主婦	19	18			20
目 的 (%)	慰安	54	77			74
	ビジネス	24	5			N.D.
	新婚旅行	14	12			14
旅行方法 (%)	旅行代理店を通じて	36	65			59
	個人旅行	47	21			24
来訪回数 (%)	1回	41	48			77
	2回	19	27			12
	3回以上	40	24			N.D.
平均滞在日数(泊数)		5.3	4.0			3.7
平均支出額(新ペソ)		1,945	970			1,119
支出の内訳 (%)	宿泊費	44	41			46
	食費	31	36			31
	買物	14	16			15
	その他	10	7			10
再訪希望 (%)	希望する	83	85			74
	希望しない	0	3			3
	無回答	17	12			23

N. D. 及びロスカボス、ロレート=データなし

資料: FONATUR, PANEL AEROPUERTO, ANUAL1993

表4-7 総合開発地域における将来目標

総合開発地域		1994年	2000年
カンクン	観光客数(千人)	2,082.2	2,644.0
	外国人客数(千人)	1,582.3	2,062.3
	全体に占める外国人の割合(%)	76.0	78.0
	客室数(千室)	20.0	21.4
	定住人口(千人)	239.6	299.8
	外貨獲得額(百万米ドル)	1,503.0	2,958.9
	直接雇用者(千人)	24.0	25.7
イスタパ	観光客数(千人)	363.0	535.0
	外国人客数(千人)	108.9	181.9
	全体に占める外国人の割合(%)	30.0	34.0
	客室数(千室)	4.2	5.9
	定住人口(千人)	66.7	93.8
	外貨獲得額(百万米ドル)	77.3	199.1
	直接雇用者(千人)	3.3	4.7
ロスカボス	観光客数(千人)	333.0	512.0
	外国人客数(千人)	266.4	394.2
	全体に占める外国人の割合(%)	80.0	77.0
	客室数(千室)	3.5	5.1
	定住人口(千人)	52.7	61.7
	外貨獲得額(百万米ドル)	168.9	315.7
	直接雇用者(千人)	4.2	6.2
ロレート	観光客数(千人)	34.0	72.0
	外国人客数(千人)	25.5	50.4
	全体に占める外国人の割合(%)	75.0	70.0
	客室数(千室)	0.5	0.8
	定住人口(千人)	11.7	16.8
	外貨獲得額(百万米ドル)	4.8	13.7
	直接雇用者(千人)	0.4	0.6
ウァトルコ	観光客数(千人)	214.0	403.0
	外国人客数(千人)	57.8	133.0
	全体に占める外国人の割合(%)	27.0	33.0
	客室数(千室)	2.1	3.0
	定住人口(千人)	16.4	42.0
	外貨獲得額(百万米ドル)	38.1	131.9
	直接雇用者(千人)	1.9	4.1

(資料) FONATUR-DPUR, 1994.4

表4-8 総合開発地域における累積投資額（1994年）

（単位：100万新ペソ）

	CANCUN	IXTAPA	LORETO	LOS CABOS	HUATULCO	合計
FONATUR 基盤施設	2,403	1,075	1,078	850	1,422	6,872
ホテル	9	87	19	8	72	195
小計	2,412	1,161	1,097	858	1,494	7,022
民間企業 他						
ホテル	7,530	1,429	50	1,285	578	10,872
住宅	4,701	1,047	1,725	1,223	180	8,876
その他	1,112	509	0	219	34	1,874
小計	13,343	2,985	1,774	2,727	793	21,622
合計	15,755	4,147	2,872	3,585	2,286	28,644

（注）1994年における実質新ペソ
資料：FONATUR, DPUR 1994.4

表4-9 総合開発地域における累積投資額（1994年）

（単位：100万ドル）

CONCEPTO	CANCUN	IXTAPA	LORETO	LOS CABOS	HUATULCO	合計
FONATUR 基盤施設	511	229	229	181	303	1,453
ホテル	2	18	4	2	15	41
小計	513	247	233	183	318	1,494
民間企業 他						
ホテル	1,602	304	11	273	128	2,313
住宅	1,000	223	367	260	38	1,889
その他	237	108	0	47	7	399
小計	2,839	635	378	580	169	4,600
合計	3,352	882	611	763	486	6,094

（注）1994年における実質米ドル
資料：FONATUR, DPUR 1994.4

表4-10 FONATURへの海外からの融資

開 発	融 資 元	契 約 番 号	時 期	融 資 額 (百万米ドル)
カンクン 第一期 インフラ	B I D	217 ICM	20-Sep-1971	21.5
カンクン 第二期 インフラ	B I D	310 OC-ME	20-May-1976	20.0
イスタパ インフラ	B I R F	793 ME	18-Jan-1972	22.0
ロレート サンホセ デルカボ インフラ	B I R F	1420 ME	9-Jul-1977	20.9
ウアトカ インフラ	B I D	191/IC-ME	17-Jan-1977	45.0
CIP サブ プログラム インフラ *1	B I D	781/OC-ME	19-Jan-1994	150.0
観光施設	B I D	30/ICME	11-Sep-1978	30.0
	B I D	129/ICME	2-Feb-1984	75.0
	B I D	450/OCME	2-Feb-1984	16.0
	B I D	219/ICME	25-Mar-1987	100.0
	B I R F	1524/ME	21-Mar-1978	50.0
	B I R F	2331/ME	25-Sep-1983	25.1

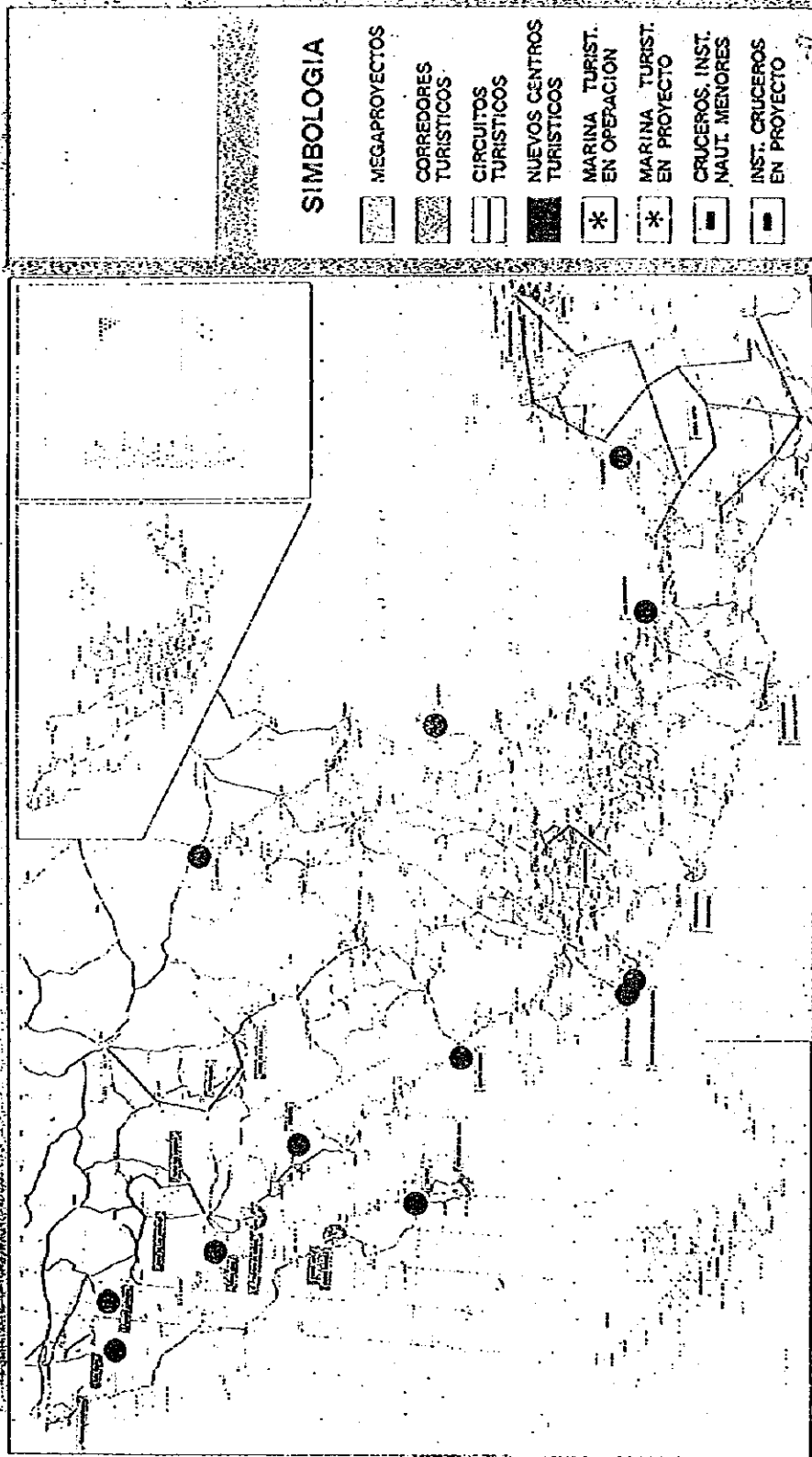
*1 総合観光プロジェクトの 450万米ドルを含む
資料: Coordinacion Creditos BID:FONATUR

4-3 メガプロジェクト地域の概要

メガプロジェクトの対象地はすでに述べたように、基盤施設のストックがすでにあるところを選定してすすめられている。

したがって、総合開発地域のカンクン、イスタパ、ロレート、ロスカボスからも対象地が選ばれてプロジェクトがすすめられている。それぞれのプロジェクトの主な指標を以下の表にまとめて付す。

PROGRAMA



PROYECTOS TURISTICOS

図 4-2 メガプロジェクト位置図

表 4-11 開発中のメガプロジェクト

	客室数		一戸建(戸)	投資額(百万ドル)			開 発 効 果					
	ホテル	マンション		インフラ	構造物	合計	直接雇用	間接雇用	外国人観光客	外貨(百万ドル)	国内観光客	百万新ペソ
Puerto Cancun	4,285	834	1,570	214	936	1,150	7,379	18,448	286,836	215.1	115,169	225.7
Malecon Cancun	717	1,483	3,846	44	1,326	1,370	5,893	14,732	31,997	24	38,542	75.7
Marina Ixtapa	750	250	600	160	269	429	1,700	4,250	18,081	11.8	57,830	72.3
Punta Ixtapa	250	851	158	20	131	151	1,139	2,847	6,207	3.9	19,277	24.1
Puerto Loreto	1,050	403	1,417	39	553	592	2,999	7,499	131,699	63.9	82,782	91.1
Puerto Chahue	212	240	37	11	48	59	483	1,209	3,069	1.8	24,143	29
Sca. Ma. del Obraje	130		135	2	53	55	291	728	3,470	1.4	20,819	20.8
Bahia de Cacaluta	1,500	1,000	805	75	454	529	3,405	8,513	21,714	13	170,820	205
Puerto Los Cabos	895	463	1,695	78	626	704	3,139	7,849	74,578	44.7	21,234	36.9
Puerta Maya	200	196	36	12	44	56	433	10,082	12,775	9.6	7,929	15.5
EL Soldado de Cortes	3,208	750	409	272	480	752	4,859	12,147	139,320	83.6	182,664	219.2
La Pesca	2,300	1,560	194	196	386	582	4,202	10,505	83,239	49.9	163,703	196.4
Rancho Majagua	1,050	1,000	750	62	395	457	2,810	7,025	25,313	16.5	80,962	101.2
Presa de la Amistad	1,171	956	138	70	220	290	2,308	5,770	80,781	39.2	46,161	50.8
Lago de la Colina	741	156	60	105	99	204	1,074	2,635	7,363	3.5	87,631	96.4
合計	18,459	10,142	11,850	1,360	6,020	7,380	42,114	114,269	926,262	581.9	1,119,666	1,459.9

資料: SUBDIRECCION GENERAL DE PLANEACION

4-4 FONATURの評価と問題点

FONATURが莫大な人と資金を集中させて行ってきた総合開発地域のプロジェクトをどう評価するかが今後のメキシコ観光政策をどうすすめていくか決める上で大きな課題である。

こうした総合開発地域を新たな対象地で再びスタートさせることは、資金難の現状では困難なことであるが、国家政策のプロジェクトとしてどう評価するかを整理しておくことは重要な問題である。

こうした反省の背景には、FONATURが行なってきた国家的観光開発プロジェクトがメキシコ観光の黎明期には観光振興に重要な役割を果たした点で高く評価できよう。しかし、一方で、莫大な投資に対してどれだけの集客数や経済効果があがったかという点では、まだ十分な成果があがったかどうかについては議論の余地もある。たとえば、カンクンでいえばあれだけのインフラのストックであればもっと集客ができる観光地という見方もできるし、地域住民への経済的波及効果はもっとあげる方策が必要である。

国家主導で進めてきた観光振興の時代から民間主導の時代へとメキシコ観光も転換期を迎えている。ロスカボスでFONATURのプロジェクトと民間のプロジェクトが競合しているのもその現れである。FONATURが中心となってきてすすめてきた体制の弊害は、すべてがFONATUR依存の体制になっていたことである。その点で混合基金やCONCANACO商業会議所のサービス部会の各種団体活動など地域で協同して行動をおこそうとしている現象は長期的には望ましい。まだ体制や活動としては完全ではないので、これから継続して発展していく必要がある。一方、その中でFONATURが果たす役割が問題になってくる。現体制ではプロモーションの強化が中心となっているが、国の観光開発プロジェクトの実施機関としてどういう分野を今後担っていくべきかを明らかにしていく必要がある。特に今までの実績と経験、ノウハウの集積を解体するのではなく、有効に活用していくことが望まれる。