

コスタリカ経済定期報告(2026年5月)

2026年5月

在コスタリカ日本大使館 経済班

※出典:コスタリカ中央銀行(BCCR)、財務省、貿易省(COMEX) 及び貿易振興機構(PROCOMER)。主な出来事については当地新聞記事¹⁾による。

■ 主要経済指標

	2025	2026			
	12	2	3	4	5
累積輸出総額 FOB(100 万ドル)	22 637,72	3 339,24	5 482,59	7,381.58	9,437.12
累積輸入総額CIF(100 万ドル)	25 101,99	3 965,29	6 210,22	8,500.62	10,807.34
貿易収支(100 万ドル)	-2 464,26	-626,05	-727,63	-1 119,04	-1 370,22
財政収支対 GDP 比(%)	-3,41	-0,60	-0,77	N/D	N/D
消費者物価指数(CPI:2015 年 6 月を 100 とする)	109,04	107,75	108,11	108,06	108.36
為替(コロン・1 米ドルあたり買値・月末値)	495,78	466,92	462,08	452,25	452.56
為替(コロン・1 米ドルあたり売値・月末値)	501,42	474,25	467,85	456,95	460.18
政策金利(%) (年末・月末)	3,25	3,25	3,25	3,25	3.25
基本預金金利(%) (年末・月末)	3,78	3,70	3,65	3,62	3.64
外貨準備高(100 万ドル) (年末・月末)	17 081,66	19 205,22	19 228,54	20 970,14	20,341.66
失業率	6,3	6,7	7.1	6.9	N/D
最低賃金	112,67	115,93	115,54	115.6	115.28
貧困率(年次)	15,2	N/D			
ジニ係数(年次)	0,488	N/D			

■コスタリカ経済 (コカ・コーラ、新工場への巨額投資：報道)

5月4日、当地メディア「エル・フィナンシエロ」は、コカ・コーラ・フェムサが新たなボトリングラインを導入しコスタリカでの事業を拡大した旨報道しているところ、概要以下のとおり。

- 1 コカ・コーラ・フェムサ社は、コスタリカでの事業拡大の一環として、新たなボトリングラインを開設した。この取り組みは、同社が参入している市場での供給を維持することを目的とした、産業インフラの強化プロセスの一環である。
- 2 同社が発表した情報によると、新施設は操業能力を 40%増加させ、年間生産量は 1 億 500 万ケースに拡大する。この増産により、国内の 3 万 2,000 社以上の顧客ネットワークに対応可能となり、物流体制や製品の供給状況も改善される。
- 3 建設期間中、このプロジェクトは 2025 年から 2026 年の一部にかけて、約 60 人の直接雇用と 650

¹ ラ・ナシオン紙、エル・ディアリオ・エクストラ紙、ラ・レプブリカ紙、エル・フィナンシエロ紙等

人の間接雇用を生み出した。プレスリリースによると、現在、同社はコスタリカ国内で 1,405 人、同地域全体で 3,603 人の従業員を擁している。

4 コカ・コーラ・フェムサはラテンアメリカの 10 カ国で事業を展開している。新工場は、現地への供給体制の強化と中米への輸出拡大を目指している。コカ・コーラ・システム（コカ・コーラ・フェムサ（Fomento Economico Mexicano）とザ・コカ・コーラ・カンパニーで構成）は、生産、流通、および地元サプライヤーとの連携を含む事業を展開している。

■コスタリカ経済（ドル安でデル・モンテのバナナ農園 4 カ所が閉鎖：報道）

5 月 5 日付当地メディア「ラ・ナシオン」は、ドル安の影響で、フレッシュ・デル・モンテがバナナ農園を閉鎖し、850 人の従業員が影響を受ける旨報じているところ、概要以下のとおり。

1 フレッシュ・デル・モンテ・プロデュースは 5 日（火）、コスタリカのアトランティコ地方にある約 1,200 ヘクタールのバナナ農園での事業閉鎖を発表した。これには 4 つのバナナ農園と 850 人以上の従業員が含まれる。同社が 5 月 5 日のプレスリリースで挙げた理由は、コロンに対するドル安の影響によるものだという。「同国の変動する経済環境における持続的かつ著しい変化は、輸出農業の経済構造を根本的に変容させた。比較的短期間のうちに、コスタリカ・コロンは対米ドルで約 700 コロンから約 450 コロンへと上昇した」と同社は述べた。

2（1）バナナはコスタリカの農業輸出品目の中で第 2 位である。対外貿易振興機構（Procomer）のデータによると、2025 年には 11 億 1,100 万ドルを生み出し、14 億ドルを記録したパイナップルに次ぐ規模となった。

（2）フレッシュ・デル・モンテ社は、バナナ生産者が、黒シガトカ病や真菌フザリウム 4 に対する予防措置を含む植物病害、気候変動、そして燃料、物流、農業資材などの投入コストの上昇という、複数の要因による圧力に同時に直面していると指摘した。

（3）コスタリカ全国農業・農産物産業協会（CNA）は同社の発表を受けて反応し、農業・畜産部門におけるドル対コロン為替レートの変動や、直近のデータである昨年 2 月の月次農業・畜産活動指数（Imagro）が 1.4%であったことの影響を認めた。

■コスタリカ経済（インドからの投資の増加：報道）

5 月 6 日、当地メディア「エル・オブセルバドール」は、インドのような新たな投資源を活用し、市場の多角化を継続することが次期政権の目標の一つであるべきだとするトバル貿易大臣の発言を報じているところ、概要以下のとおり。

1（1）現貿易大臣であり次期外相のマヌエル・トバル氏によると、次期政権の課題は、主要な貿易相手国として米国だけに依存しないよう、国際市場の多様化を継続することである。

（2）こうした状況下で、トバル氏はコスタリカ経済におけるインドの役割の拡大を強調した。同氏は、数年以内にインドが世界第 3 位の経済大国になると見込んでおり、そのため同国との関係を強化することが戦略的な優先事項であると述べている。

2 現在、インド企業 25 社がコスタリカで事業を展開しており、デジタルサービス分野において 2,500

人のコスタリカ人に雇用機会をもたらしている。

3 2024 年から 2025 年にかけて米国からの対外直接投資（FDI）が約 34% 減少したことを受けて、大臣は「太平洋同盟」のような仕組みを通じた多角化の重要性を強調した。これは、次期政権が 4 年間の任期中に取り組むべき課題となる。

4 インドを通じた多角化

（1）ソフトウェア開発分野では、インド系多国籍企業がすでに同国に投資を行っている。トバル氏によれば、この動きは静かに、かつ徐々に進んできたものであり、将来的には両国間で重要な合意が結ばれることになる予想される。

（2）一方、インドは歴史的にインド太平洋地域に焦点を当ててきたが、現在はグローバルなプレイヤーとなるべくラテンアメリカへの進出を図っており、コスタリカに目を向けて同国への投資を進めている。「我々は、インドから注目されているという機会を活かす必要があり、その関係を軽視するつもりはない。インドとはすでに重要な一步を踏み出しており、インドはコスタリカの経済政策において重要な役割を果たすことになるだろうし、そうあるべきだ」とトバル氏は付け加えた。

（3）こうしたインドの新たな関心の中には、観光も含まれている。インド人カップルにとってコスタリカは魅力的な旅行先となっており、その一因はアジアで最も裕福な人物であるムケシュ・アンバニ氏の息子が、結婚を祝うためにこの国をハネムーンの目的地に選んだことにある。

「インドの有力な一族の息子の一人が、ハネムーンの目的地としてコスタリカを選んだ。彼の訪問後、カップルたちのこの国を訪れたいという意欲がさらに高まっている」と、スミット・セス駐コスタリカインド大使（注：現状は在パナマ大常駐、コスタリカおよびニカラグア兼轄）は述べた。

5 観光の多様化

（1）観光の面では、大臣はまた、コスタリカを訪れる国々の多様化の必要性を強調した。

（2）ここ数ヶ月でカナダからの訪問者が増加している。現時点で、カナダは 2026 年にコスタリカが最も多くの訪問者を受け入れた 2 番目の国となっている。トバル氏によると、これはコスタリカ観光局が観光客を誘致するために打ち出した戦略によるものだ。

（3）現在、コスタリカはカナダの 7 都市とフアン・サンタマリア空港およびリベリア空港を直行便で結んでおり、旅行者がコスタリカを旅行先として選びやすい環境が整っている。

■コスタリカ経済（首都圏の交通渋滞：報道）

5 月 18 日、当地メディア「ラ・ナシオン」は、首都圏の交通渋滞の影響が年間 GDP の 3.8% に相当するという研究結果を報じているところ、概要以下のとおり。

1 コスタリカは現在、交通渋滞の深刻さで世界第 2 位に位置しており、サンホセは世界で 2 番目に渋滞の激しい都市である。

2 （1）保険監督庁（SUGESE）のデータによると、2025 年、コスタリカの登録車両数は 210 万台を突破した。公共事業交通省（MOPOT）の報告によると、過去 12 年間で車両保有台数は 62% 増加しており、これは年平均 4.2% の成長率に相当する。道路網が同じペースで拡大していないにもかかわらず、毎年約 8 万 5 千台の新規車両が流入していることになる。

(2) Numb e oによると、2026年のコスタリカの渋滞指数は301ポイントに達した。通常なら10分で移動できる区間が、現在は平均30分かかるとのことだ。サンホセの指数は327.8。

(3) 最近の研究によると、渋滞による国の損失は年間GDPの最大3.8%に上り、25億ドル以上に相当すると推定されている。これには、生産性の低下、過剰な燃料消費、大気汚染、道路インフラの急速な劣化などが含まれる。

(4) コスタリカ大学によるモビリティ調査によると、2016年には、移動者の32.2%が自家用車を利用し、31%がバスを利用しており、史上初めてその割合が拮抗していた。2024年までに、この差は完全に逆転し、自家用車が優勢となった一方で、公共交通機関の利用は10年間で42%減少した。

3 公共交通機関の利用減少：MOPTのデータによると、2012年から2024年の間にバスの利用率は42%減少した。安全性への不安、遅延、快適性の欠如といった認識が、より多くの利用者を自家用車へと駆り立て、悪循環を生み出している。車の増加は渋滞を悪化させ、その結果バスはさらに遅くなり、さらに多くの利用者を自家用車へと追いやる。

4 交通渋滞は競争力、健康、社会的結束を損なう体系的なコストを生み出している。

(1) 事故発生率：追突事故、運転中の注意散漫、攻撃的な運転は、車両密度の増加とともに増加する。コスタリカでは年間350人を超える道路死亡事故が発生しており、そのコストは米州開発銀行(IDB)の推計によると地域GDPの2%以上に達する。交通渋滞にさらされる時間が1時間増えるごとに、事故発生の確率は倍増する。

(2) 生活の質の低下：失われた時間、慢性的なストレス、汚染、事故が相まって、社会の幸福度は低下する。交通渋滞の激しい都市は、居住満足度指数において常に最下位に位置している。

(3) 不平等と気候：交通麻痺は、郊外で公共交通機関に依存し、1日2~3時間の移動を強いられている人々に最も大きな打撃を与える。さらに、運輸部門は国内の温室効果ガス排出量の44%を占めており、渋滞は交通が円滑な状態と比較して燃料消費量を最大40%増加させる。

5 考えられうる解決策

(1) コスタリカでは、高速旅客鉄道(TRP)とバスシステムの近代化が、短期的に講じられるべきではあるが、需要管理政策なしでは不十分である。自家用車による移動需要を削減することが不可欠だ。近代的な鉄道を開発するプロジェクトは、数年にわたり議論されてきた。

(2) 自動車中心主義の転換：コスタリカの数十年にわたる都市計画は、道路の拡幅、立体交差の建設、駐車場の増設など、自動車を中心に展開されてきた。こうした解決策のいずれもが、さらなる自動車需要を誘発する——いわゆる「誘導需要」という現象——結果となり問題を再生産している。この論理を覆すには、都市空間を再設計し、人を優先させる必要がある。具体的には、利用しやすい歩道、保護された自転車道、バス専用レーン、そして都心部の低排出ゾーンの整備である。

(3) 単一の交通当局：最も深刻な制度的障害は、統括機能の分断である。コスタリカでは、統括機能がMOPT、Conavi(国家交通安全評議会)、Incofer(コスタリカ鉄道協会)、Aresep(公共サービス調整庁)、および各自治体間に分散しており、体系的な調整が行われていない。大都市圏のための「大都市圏交通局」を設立し、実質的な権限と長期的な使命を与えることが、最も緊急を要する制度改革である。

(5) 需要管理とコンパクトシティ：都市部での通行料、駐車規制、そして交通志向型開発(駅周辺の密集化や複合用途の促進)は、不可欠な補完策である。交通麻痺からの脱出策を構築することはできない。自動車による移動需要そのものを削減しなければならない。

■コスタリカ経済（燃料値上がりに伴い当国空港が一時的に給油地点となる：報道）

5月27日、当地メディア「ラ・ナシオン」は、イラン情勢の緊迫化に伴い、航空各社が現地の価格規制制度による経済的メリットを見出し、コスタリカ国内で「燃料タンカーリング」を実施した旨報じているところ、概要以下のとおり。

1 3月初旬、イランでの紛争が石油市場を揺るがした際、いくつかの航空会社がコスタリカで給油する利点に気づき、同国は数週間にわたり、航空機の燃料補給の拠点となった。コスタリカでは石油製品の価格が規制されており、毎月月初に価格が調整されるため、3月から4月にかけて数週間、燃料費が戦争前の価格を維持したためである。

2 米国、カナダ、またはヨーロッパから南米南部へ飛ぶ長距離航空会社、あるいはコスタリカを経由地とする航空会社は、コスタリカの空港で、厳密に必要な量よりも多くの燃料を積む「燃料タンカーリング」を実施した。

3 3月のジェットA（航空用標準燃料）の国内の販売量は4,680万リットルに達し、前年同月の3,740万リットルから25.4%増加した。4月にはその差がさらに拡大し、販売量は2025年4月と比較して38.8%増加した。

4 コスタリカ観光局（ICT）の統計によると、2025年3月から4月の2か月間、コスタリカへの月平均便数は約2,679便を記録した（2024年の平均は2,586便）。航空ネットワークは、北米が全便数の65.5%を占め、次いで中米が20.6%、南米が8.8%、欧州が4.5%となっている。業界にとって、この旅客数は物流上の意思決定に十分な影響を与える規模である。

5 こうして数週間にわたり、コスタリカは地域航空ネットワークにおいて競争力のある給油拠点として機能した。これは、規制スケジュールのタイミングに起因する一時的な利点であり、中東危機の影響がすでに世界のこの側にも及んでいたことを示す証拠として記録に残された。