運輸問題研究委員会研究報告書

（草　稿）

Ⅴ　海　運

海外技術協力事業団

目　　次

Ⅳ 海　　運

インドネシアの海運

1. 概説

インドネシアは，北半球と南半球を二分する赤道直下に散在する20余の大きな島と，3000余の小島からなる多島国家であり，北スマトラのサバン港から西イリアンのマスクアリ港まで東西約3,300浬にわたる広大な海域を有しており，その距離は日本からインドネシアの首都ジャカルタまでの距離に必敵するといわれる。このような地理的条件は，国家社会の安定と国民経済の維持発展のために，島嶼間を結ぶ海上輸送網の確保が欠くべからざるものとなっている。

インドネシアの主要輸出産品は，石油，ボーキサイト，ニッケル等の鉱産物資源を除けば，その大部分は農業，林業の生産物で占められており，この傾向は多年にわたって変っておらず，また今後も当分続くものと思われる。従って農業生産の成否が同国の国際収支上に敏感に反映することになり，ひいては，国家財政の均衡の問題に波及することは当然である。しかしながらこれら輸出農産物のジャワ島及びその他の地域（スマトラ，カリマンタン，スラウェシ，マルク，ヌサテンガラ等）との出資の

割合は、25対75と圧倒的にジャワ島以外の島に依存している現状にある。貴重な外貨獲得源となっているこれら農産物の原産地から、インドネシアの外航主要港であるタンジョンプリオク、スラバヤ、ベラワン、マカッサル等への内航船舶による集積と、日用品等必需物資の逆ルートによる円滑な輸送の遂行及び国内における主食等の需給調整のための島嶼間海上輸送路の確立こそインドネシア流通経済を維持して行くための動脈的役割を負うものであるということができる。

かって、オランダはその統治における植民経済政策の一環として王室海運会社（KONINKLIJKE PAKETVART MAATSCHAPIJ）を設立し、これらの重要な任務に従事させ、多年にわたって大きな成果を挙げ経済の発展維持につとめていた事実からも、インドネシア経済再建のための不可欠の要件といえよう。

2. 島嶼間海運の現状

インドネシア島嶼間海運の現状は、国営企業であるP.N Pelajaran National Indonesia（PELNI）と

P.N Baktera Adhiguna の2社のほか、民営企業53社が夫々の規模において営業を行なっているが、過去における政府の社会均等的政策から業者は乱立の傾向をまぬがれず、このため政府は航路の安定と秩序維持のための昨年度より国内主要航路55航路を定期航路に指定し、この航路に就航する船舶の登録制を実施して合理化を推進しようとしているがこの計画は遅々として進んでいない模様である。現在上記の全航路をつぎの3つのカテゴリーに大別している。

LINE (A) (Trauk Line) 18航路

ROUTE (B) (Feeder Line) 18航路

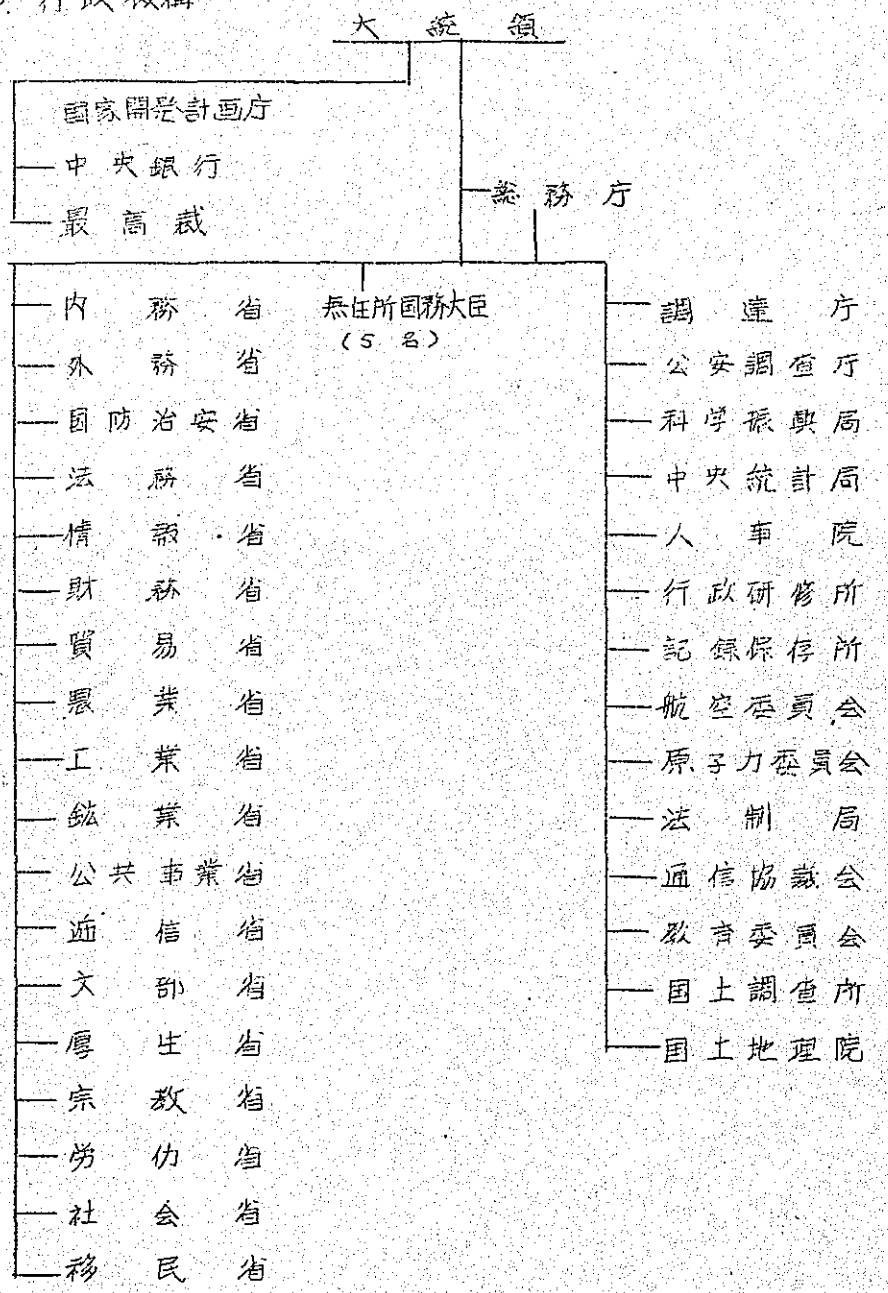
ROUTE (C) (Special route to Surgapore) 19航路

これらの輸送に従事している船舶は、概ね500 D/W～3,000 D/Wのものが殆んどで、1970年3月現在の海運総局資料によると、所有船舶は251隻、289千D/Wであり、用船等を含めた運航船舶は314隻、392千D/Wであるが、前記55航路のうち、ジャワ島を中心とした航路は40航路もあり、シンガポールを含むインドネシアの西部地域（ジャワ島以西）に集中的に就航しており、その船舶は222隻、313千D/Wに及び全運航船腹の80%強にも達する。また上記40航路中シンガポールを経由している航路は27航路もあり、この結果、インドネシアの西部地域においては、シンガポール船主をも含め当然のことながら過当競争を生ぜしめているようである。一方東部地域は、航路数、就航船舶数ともに稀少であり、地方民生安定のための交通路線の確保すらおぼつかない現状であるが、脆弱な民族資本による海運業者に十分なサービスの維持を強いることは企業の崩壊をも招く結果となりかねない。

海運統局の資料によると1968年中の平均1重量トン当り年間貨物輸送量は約5トン程度と推定される。ちな

みに日本における内航鋼船の同年中の1総トン当り輸送量4.8トンと比較してみると重量トン及び総トンの相違及び輸送距離を考慮に入れてもその1割にも達していないような非能率的運航をしているということができよう。しかし、この数字を分析して考えてみると、インドネシア島嶼間海運に従事している船舶の約50%強のものは船令15年以上の老朽船であり、これら船舶の建造国が非常に数多く、例えば、日本、香港、米国、西独、オランダ、ベルギー、イタリア、オーストラリア、英、ソ連、ポーランド、ユーゴースラヴィア、ノールウェー、カナダ等々世界のあらゆる造船国から輸入した船舶によって構成されている。このことは必然予備部品の供給に非常な障害となっており、修繕期間の増大及び係船に近い状態のものも相当数あるもののためである。

3. 行政機構


大統領
国家開発計画庁
中央銀行
最高裁
総務庁
無任所国務大臣
(5名)
内務省
外務省
国防治安省
法務省
情報省
財務省
貿易省
農業省
工業省
鉱業省
公共事業省
逓信省
文部省
厚生省
宗教省
労働省
社会省
移民省
調達庁
公安調査庁
科学振興局
中央統計局
人事院
行政研修所
記録保存所
航空委員会
原子力委員会
法制局
通信協議会
教育委員会
国土調査所
国土地理院

国家開発計画庁　National Development Planning Agency

（BAD PERENTJANAAN PENBANGUNAN NASIONAL）

略称　BAPPENAS

(1)　長官

(2)　副長官（生産計画，社会資本計画担当）

a. 農業局

b. 鉱工業局

c. 通信，交通，社会活動局

(3)　副長官（教育，副祉計画担当）

a. 教育，保健，労働局

b. 社会福祉民生局

c. 社会行政局

(4)　副長官（財政，金融問題担当）

a. 内国経済局

b. 海外経済局

c. 事業計画局

(5)　副長官（計画作成実施担当）

a. 調査局

b. 国際関係局

c 計画局

(6) 副長官（地域開発計画担当）

a. 地域計画局

b. 経済計画局

c 社会計画局

(7) 官房長

a. 国内関係部

b. 人事部

c. 財務部

d. 営繕用度部

e. 印刷出版部

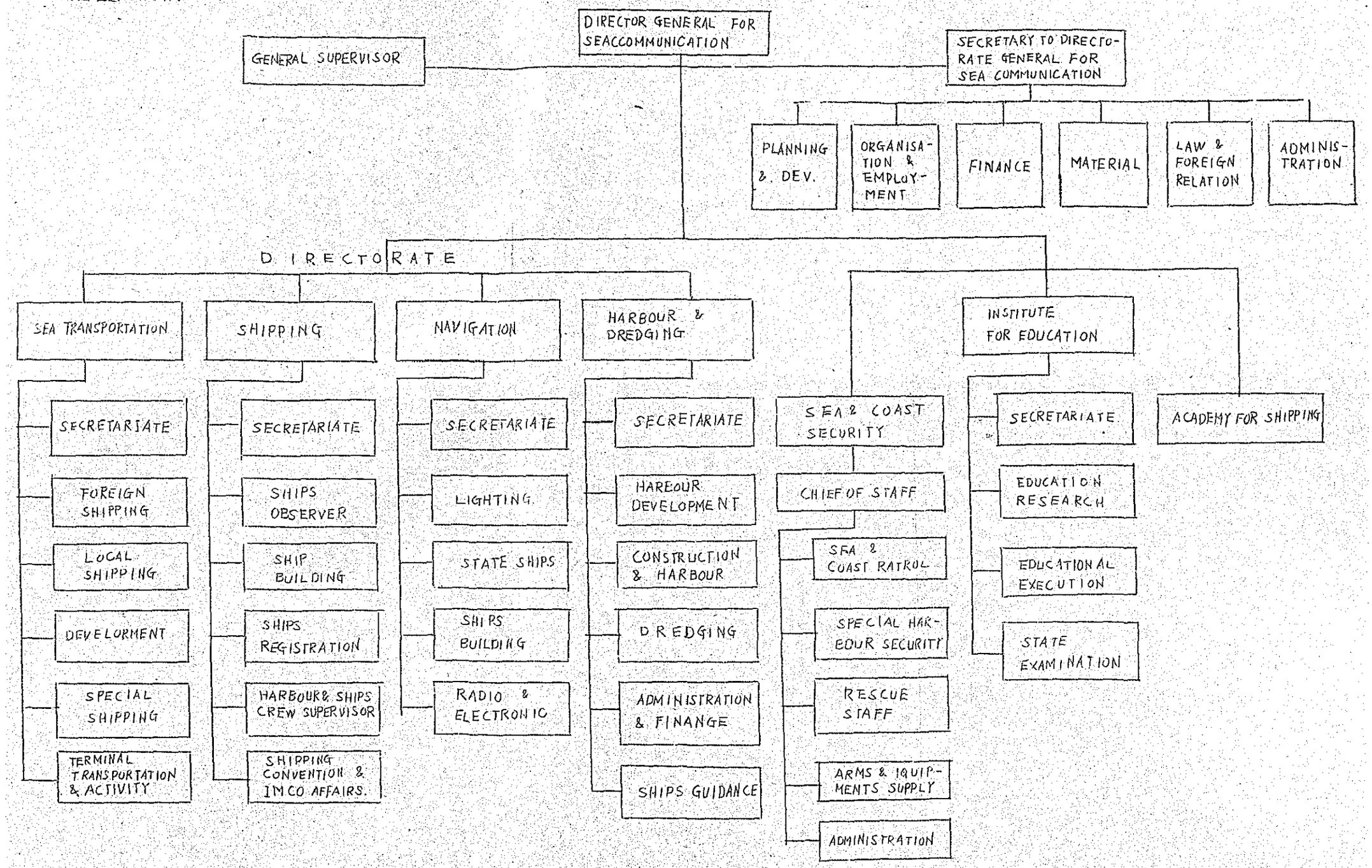
f. 記録印書部

(8) 顧問

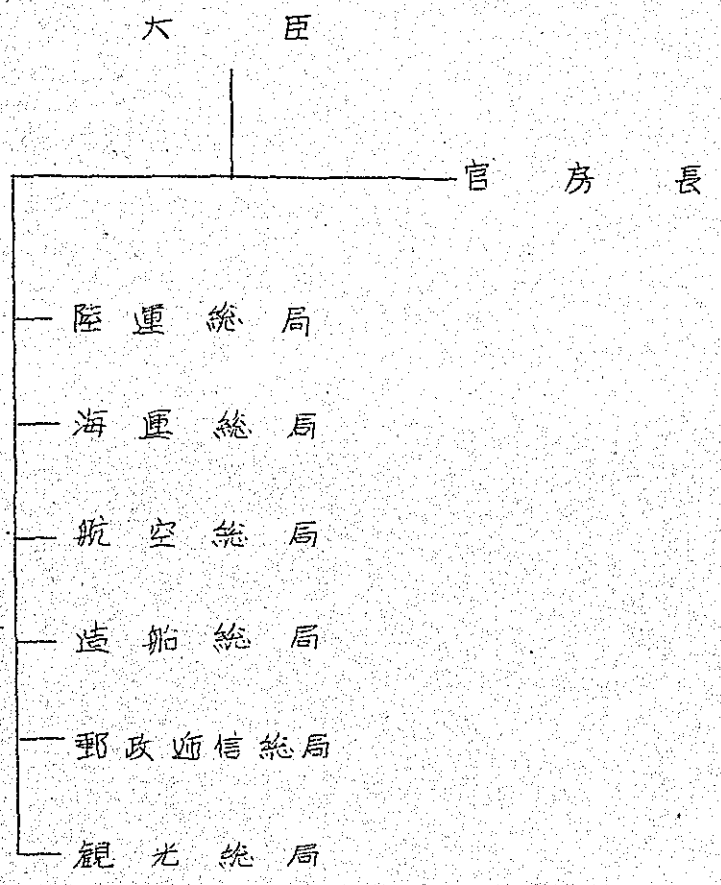
a. Harvard Development Assistance Service Group

b. 世界銀行 Group

海運総局機構図


DIRECTOR GENERAL FOR SEACOMMUNICATION
GENERAL SUPERVISOR
SECRETARY TO DIRECTORATE GENERAL FOR SEA COMMUNICATION
PLANNING & DEV.
ORGANISATION & EMPLOYMENT
FINANCE
MATERIAL
LAW & FOREIGN RELATION
ADMINISTRATION
DIRECTORATE
SEA TRANSPORTATION
SHIPPING
NAVIGATION
HARBOUR & DREDGING
INSTITUTE FOR EDUCATION
SECRETARIATE
FOREIGN SHIPPING
LOCAL SHIPPING
DEVELORMENT
SPECIAL SHIPPING
TERMINAL TRANSPORTATION & ACTIVITY
SECRETARIATE
SHIPS OBSERVER
SHIP BUILDING
SHIPS REGISTRATION
HARBOUR & SHIPS CREW SUPERVISOR
SHIPPING CONVENTION & IMCO AFFAIRS.
SECRETARIATE
LIGHTING
STATE SHIPS
SHIPS BUILDING
RADIO & ELECTRONIC
SECRETARIATE
HAREOUR DEVELOPMENT
CONSTRUCTION & HARBOUR
DREDGING
ADMINISTRATION & FINANGE
SHIPS GUIDANCE
SEA & COAST SECURITY
CHIEF OF STAFF
SEA & COAST RATROL
SPECIAL HAREOUR SECURITY
RESCUE STAFF
ARMS & IQUIPMENTS SUPPLY
ADMINISTRATION
SECRETARIATE
EDUCATION RESEARCH
EDUCATIONAL EXECUTION
STATE EXAMINATION
ACADEMY FOR SHIPPING

逓信省（Ministry of Communication）



4 将来計画

1969年を初年度とする国家総合開発5か年計画の大綱目標として

(1) 食糧の増産、とくに米の自給体制の確立

(2) 輸出用農産物の生産増強

(3) 工業及びMiningの開発

(4) インフラストラクチャーの整備・拡充

等が挙げられている。上記目的を速やかに達成するため、インドネシア政府は積極的に外資導入等を計っている。しかして、上記の食糧、農産物の増産、鉱工業関係の開発等は産業の基礎的、直接的体制づくりそのものであるが、(4)のインフラストラクチャーの整備、拡充の問題は、生産、流通、消費(或いは輸出)という一連の経済活動の円滑な遂行と密接な関係がありこの問題の成否如何がこの国の経済発展を律する一つの極め手として指摘されるものである。

インフラストラクチャーといっても運輸、通信、道路、港湾、電力、水利、灌漑等相当広範囲に及ぶものであるが、その一つに内航海運問題が挙げられる。

1970年8月海運総局作成の第1次5か年計画及び第2次5か年計画の輸送効率の推移及び船隊の修復、代替計画はつぎのとおりである。

(1) 島岸間海運輸送効率推移計画

年度	所要船腹数		DWT当り輸送効率	推定荷動量
	NO.	DWT		
1969/1970			5.4	
1970/1971	297	349,467	5.83	2,037,393
1971/1972		356,544	6	2,139,263
1972/1973		320,889	7	2,246,226
1973/1974		294,817	8	2,358,537
1974/1975		288,266	9	2,594,391
1975/1976		285,383	10	2,853,830
1976/1977		285,383	11	3,139,213
1977/1978		288,428	12	3,453,134
1978/1979		316,537	12	3,798,447

(2) 島峙間海運船隊の修復，代替計画

海運総局の5か年計画によると，まず現在ノD/Wトン当りの輸送量が5トン程度のものを，荷動量の増加に伴なって，第2次5か年計画の終了時に約ノ2トンと2倍以上に輸送効率を上げようとするもので，その間における船腹量の増加は考えていない，むしろ最初の5か年計画においては現在の保有船腹より減少させようとしている。これは，船令の古い，稼動が有効でない船舶をスクラップしその間にスペアパーツの補給による修復と或る程度の新造又は中古船の輸入等を考えているようである。この計画により海運会社の収益を増加させ，能率的運航をさせようという意図が始くである。また内航船の小型のものは，国内造船所において建造も考えており，国内造船所の修復計画も進めている。

最近インドネシア海運総局から提出された第ノ次5か年計画における島峙間海運のProject aidのリストによると（国家経済開発庁に提出されたもの）つぎのとおりである。

島岸間海運船隊の修復、代替計画

1970年8月　海運局作成

年度	Rehabilitation		Replacement		Scrap		Total Situation	
	隻数	D. W. T.	隻数	D. W. T.	隻数	D. W. T	隻数	D. W. T.
(第1次計画)								
1969/1970	—	—	—	—	—	—	318	414,594
1970/1971	25	36,275	—	16,700	34	57,468	—	373,826
1971/1972	33	42,243	—	16,701	10	6,598	—	383,929
1972/1973	47	66,668	—	16,701	10	19,143	—	381,487
1973/1974	66	52,645	—	16,701	17	38,243	—	359,945
(第二次計画)								
1974/1975	—	—	—	19,235	6	9,622	—	369,558
1975/1976	—	—	—	19,235	5	14,254	—	374,539
1976/1977	—	—	—	19,235	6	13,755	—	380,020
1977/1978	—	—	—	19,235	8	7,230	—	392,026
1978/1979	—	—	—	19,235	36	29,597	—	381,665
第1次計画	171	191,831	—	66,803	71	121,452	—	—
第2次計画	—	—	—	96,178	61	74,458	—	—

I. 島嶼間船隊の代替

1. a. 3,200 D/W型 貨客船 4隻 建造

（船室100名 甲板1,000名） トン当り1600US$

b. 設計

c. 入札／交渉

d. 建造監督

e. インドネシアの廻航

2. a. 1,900 D/W型 貨客船 4隻 建造

（船室80名 甲板900名） トン当り700US$

b. 設計

c. 入札／交渉

d. 建造監督

e. 廻航

3. a. 1900 D/W型 貨物船 6隻 建造

（甲板900名） トン当り550US$

b. 設計

c. 入札／交渉

d. 建造監督

e. 廻航

4 a. 750 D/W 型　一般貨物船　6 隻 建造

b. 設　計

c. 入札／交渉

d. 建造監督

e. 回　航

合　計　23.538.500 US$

II. 島嶼間船隊の修復

104 隻　132.000 D/W の修復

トン当り 62 US$

1 a. インドネシア Dock yard における船舶の raw material 及び equipment の購入

b. Dock yard のサービスのための追加基金

c 輸入の Hard duig charge

2. 地方 Dock yeard で修復するための基金

合　計　8.500.000 US$ 及び 56.000.000 Rp

III. 島嶼間船隊のスペアパーツ及び補給品

合　計　1500.000 US$ 及び 24.000.000 Rp

IV 船舶の修復及び維持の性能管理

合　計　60.000 US$

また技術援助の項目として

(1) インドネシア島嶼間海運の長期計画の検討（1年間）

500,000 US$ 及び 6,500,000 Rp

(2) 島嶼間海運の船舶の資料収集

10,000 US$

(3) 海運の信用に関する銀行システムのための Advisory Team（2人×1年）

110,000 US$ 及び 1,430,000 Rp

(4) 船舶の技術的調査のための追加基金

（1970/1971 年 55,000 US$ 既に調達）

1971/1972 年追加　45,000 US$

(5) Advisory Team（3か月）

a. 稼動船舶の部品購入，保管，配分

b. 島嶼間船隊の修復のための raw materials 及び equipment の購入，保管，配分

c. インドネシア製造業の船舶部品製造の可能性

計　100,000 US$ 及び 1,300,000 Rp

(6) 島嶼間船隊の修復（6人×2年）

350,000 US$ 及び 4,200,000 Rp

(7) 航海援助システムの実施に関するアドバイスをするためのConsultant Team

（3人 × 1年）

150,000 US$ 及び 2,000,000 Rp

(8) 機関修理及び分解の訓練をするためのTraining Centerの設置

1,550,000 US$

(9) 現在のNautical Instituteのグレードアップ

外人専門家／インストラクター 2人 × 1年

費用 不明

(10) 船舶職員のTraining Centerの設置

専門家 1名 2年

〃 3名 1年

480,000 US$

5. 問題点

上述の如く，現在インドネシア政府は，島嶼間海運の修復計画を作成し，これを実施するための努力を続けており，その殆んど大部分を海外の援助に依ようとしてい

る。しかしながら、島峙間海運を修復するためには、それに関連するもの、例えば港湾、航海援助施設、沿岸通信、ひいては、運航技術、船舶のmaintenance、修理施設等々の改善を同時に実施して行かなければ、独り船隊のみを整備してもその効果は挙がらないものと思われる。勿論、これらのことは、インドネシア政府としても十分考えていることと思われるが、貧困な島峙間海運の修復が政府の重点施策としてとりあげられて来たうらには、島峙の多いインドネシア国内において、その流通の鍵を握るものは、島峙間海運であるとの認識の下に、これを欠くことは、国民経済の安定以前の問題、すなわち国家形態の維持すら疑わしくならざるを得ないといえよう。

いま島峙間海運の船隊を早急に修復し、優秀な船舶、優秀な部品を供給したとしても、島峙間における荷物量がこれに見合って増加し、また、この優秀な乗組員が配乗しなければ、宝の持ちぐされ的なものとなってしまうのではあるまいか。かかる故にインドネシア政府は島峙間海運に重点を置きつつも、前述の関連する諸問題についても相当の力を入れ全体的なGrade upを計らなけ

ればならないと思う。

また，船員の技能の向上，海運業者の運航配船技術の向上，政府としての過疎地域に対するServiceの維持に関する補助的政策等々単なる船舶のみの問題以外に多くの問題点が含まれていると思う。これらのことを総合的に解決して行くための施策は非常に困難なものがあろう。しかし，これを解決しなければ根本的な解決には至らず，つけ刃的な政策に終り兼ねないのである。されば現在，国家開発計画庁が中心になり，世銀チーム，ハーバートGroup，オランダShipping Team，日本代表及び海運総局との間でSharing Committeeを開催し，各方面からの短期及び長期計画の検討を行なっている。わが国も積極的にインドネシア政府の計画Adviseするためのチームを海運総局内に派遣する準備を進めている。そして経済援助がインドネシアのために有効に使用されることを希望しているのである。

フィリピンの海運

1. 概況

フィリピンは，インドネシアとともにアジアにおける島峙間からなる国家を形成している特徴的な国である。その島の数は，7,000余散在しているといわれ，そのうち有人島は1,000余に及んでいる。海岸線の合計は，約1,000マイル余あり，米国における海岸線の長さよりも長いものをもっている。このためフィリピンにおける国内輸送のキィ・ポイントはその海上輸送にあることは今更述べるまでもなかろう。この島峙間を結ぶ海上輸送が十分に維持できなければ，1,000余に及び島々の住民は，その経済活動の大動脈を奪われることになり，まひせざるを得ない。その結果民生の不安を招く結果ともなる。これらの島峙間に安定した輸送サービスが維持されて始めて国家の形態と経済活動の活発化がもたらされるのである。

フィリピンにおいては，陸上輸送を混乱におとし入れていると同様の事情が，海上輸送においても云える。むしろ海上輸送においては，更に深刻なものがある。即ち海上輸送においては，その輸送量が大きいこと，代替輸

送手段がないこと，陸上輸送は曲りなりにも政府の監督下におかれているに比し，海上輸送においては全く政府の監督が野放図にされていること等である。更に役所の形式主義に災いされて会社が税金の重苦及び事務処理の忙殺に追われていることは，海運会社の健全な発展をも阻害している。

2. 島嶼間海運の状況

1968年4月現在フィリピンの島嶼間海運の船隊の構成はつぎのとおりである。

総トン数	隻数	合計総トン数
1 ～ 99	2041	82,281
100 ～ 499	205	46,732
500 ～ 999	86	61,133
1,000 ～ 1,999	19	29,449
2,000 ～ 2,999	12	30,024
3,000 以上	17	57,895
計		307,519

またNational Shipyard and Steel Coporation (NASSCO)の1968年の調査によるとフィリピンの島嶼間船隊は，いろいろな型の船舶約1,050隻から成り立っており，その約60%以上は100G/T以下の小型船である。島嶼間における大量輸送貨物については，1,000G/T乃至それ以上の船舶で輸送され，その総数は約100～200隻と見積られ，これらの船舶の約90%近くは戦争中に建造されたものであり，現在殆んどが船令25年以上の老朽船である。このため，ここ5～10年の間に1600～1,700G/Tクラスの船舶消失を考えて代替が要求されるであろう。そのためには，民俗資本の造船能力の拡大又は外国からの船舶の購入のための基金を見出すことが一つの問題であると報告している。

現在のフィリピンにおける海上輸送の航路は3つのカテゴリーに格付けされている。即ち(1)主要航路，(2)二次航路，(3)ローカル航路となっている。

主要航路は，Visayas及びMindanaosの主要港とManilaとを結ぶ航路であり，つぎの35航路である。

港	地方
Cebu City	Cebu
Davao City	Davao
Iloilo City	Iloilo
Tacloban	Leyte
Catbalogan	Samar
Dumaguete	Negros Oriental
Zamboanga	Zamboango del Sur
Pulupandan	Negros Occidental
Surigao	Surigao
Iligan	Lanao
Cagayan de Oro	Misamis Oriental
Butuan City	Agusan
Cotabato	Cotabato
Dadiangas	Cotabato
Odiongan	Misamis Oriental
Bugo	Misamis Oriental
Calapian	Misdoro Oriental
Legaspi	Albay

港	地方
Tobaco	Albay
Masbate	Masbate
New Washington	Aklan
Copiz (Rozas City)	Capiz
Estancio	Iloilo
Romblon	Romblon
Tagbilaran	Bohol
Coron	Palawan
Puerto Princesa	Palawan
Jolo	Sulu
Virac	Catanduanes
Balabac	Palawan
Ozamis	Occidental Misamis
Calbayog	Samar
Magallanes	Sorsogon
Bulan	Sorsogon
Pagadian	Zamboanga del Sur

その他の航路，即ちManilaとVisayas及びMindanaoの小さい港をつないだもの，Cebu港への出入，manilaへの上記以外の港からの出入，Sibugan Sea，Visayan Sea，Camotes Sea，Mindanao Sea，Sawar Seaを横切るもの，Mindanao東沿岸の航路を二次船路とし，その他の沿岸及び海峡，近隣諸島間の航路をLocal航路としている。

これらの短距離航路には小型帆船，モーター船が数百隻就航している。それらの航船の大部分は，未登録であり運航許可を受けておらず，海上法規の規制を受けずまた税関からもフリーにされていてその荷動量等は不明である。

Manilaから他の島峙へ積出される貨物の主要品目は，食糧品，建築資材，テキスタイル，飲料，薬品，医療品，事務所及び学校の補給品，ペイント，機械及び自動車部品等であり，また積卸されるものは，セメント，米，コーン，木材，魚類，コプラ，鶏肉，果物等である。

3. 行政機構

フィリピンにおいては，海運関係は大蔵省に属している。関税局の下にMaritime Division及びHull and Boiler Devisionがあり，船主又は船舶運行者に対し，船舶の登録，証書及び認可が要求されているが，運航に関する政府の規制等はなく全く自由である。

ただ，Public Service Commissionが船主又は船舶運航者に対し，国内輸送を行なう場合には，その貨物運賃及び旅客運賃に関して，Commissionが船主又は船舶運航者に対し，国内輸送を行なう場合には，その貨物運賃及び旅客運賃に関して，Commissionは当局の認可を要求している。

4. 経済開発計画

1967年～1970年の経済開発4ヵ年計画の目標及び主要政策はつぎのとおりである。

(1) GNP増加率を年6.2%とする。

(2) 1人当りGNP増加率を年2.5%とする。

(3) 農業生産の年間成長率を4%，鉱工業生産を8.4%

とする。

(4) 民間が開発のイニシャチブをとるが、農業と鉱工業発展に重点投資する。

(5) 人口増加率を年3%以上とみて、失業問題解決のための雇用機会を増やす。

(6) 道路、灌漑等の公共事業計画、土地改革、優先プロジェクトの実行を図る。

(7) インフレ防止と為替レートの安定、税制の改革

(8) 商品輸出年8.6%、輸入年10.2%増加の達成

(9) 開発計画の実施に軍が全面協力する。

4か年計画の資金調達計画は

	(政府)	(民間)	(計)
国内資金	1.422 百万ペソ	15.604 百万ペソ	17.026 百万ペソ
国外資金	1.897	1.347	3.244
	3.319	16.951	20.270

1966年9月に発表されたこの計画は、公共事業を中心に工業と農業のバランスのとれた発展を目指しており、34億ペソの公共投資を含む202億ペソに及ぶ投資計

画を作成している。

1990年目標における産業別構成比は，農業28.2%，鉱工業21.3%，サービス業31.3%としている。

5. 問題点と対策

(1) 航路

島嶼間海運サービスが完全に自由なため，海運業者は，約100社以上もあり，これが1隻乃至数隻の小型船舶を保有して，荷動量の多い主要航路に集中的に配船を行なっている。このため主要航路においては，リベート及び運賃切下げ競争が激しく，海運業者の収益は上っていない，また荷動量の少ない島嶼間に配船する海運業者は，ほとんどなく，このため，これらの島嶼の住民は日常の生活必需品すら十分な供給が行なわれていない状況である。政府が鉱工業及び農業の生産増加を計画しても，これが十分集荷されて消費地に輸送できなければどうしようもない。島嶼間におけるサービスが十分maintainできて，多大な数の島々の産品がいくつかの主要港に送られて輸出され，消費され，

また反対に輸入品等の必需品がすべての島々に配分されて始めてバランスのとれた経済発展が成し遂げられることと思う。そのためには、政府は船舶の運航に関し、赤字航路における航路補助的な政策も考え合わせるべきで、強制のみによる赤字航路への配船は、海運業者の倒産を招くのみとなるであろう。

(2) 船　舶

前にも述べた如く、島嶼間海運に従事する船舶のほとんどは戦争中米国により製造されたものが多く、25年以上の老令船である。大体15～20年を過ぎた船舶は、その部品等の供給も十分でなく、効率のよい運航をすることは非常に難かしい。運航日数より修理期間の方が長い場合も屡々である。このような船舶を保有して十分なサービスを保つことは困難であり、運航者は修繕費に追われる形となってしまう。政府は、計画的に老朽船の代替、修復を行う必要がある。それには、資本が十分でない海運業者に対し、長期、低利の資金を供給する必要があろう。

(3) 運航業者

群小の運航業者が乱立して，激しい過当競争が行なわれているため，国内海運業は発展する余地がない。先細りを余儀なくされるであろう。このため政府は，海運業者の再編成を行なう必要があろう。組織化又は系列化等 Reorganization の必要があろう。そして適正な船舶数を運航することにより，その運航コストの節減を図り，能率的配船による貨物の移動の恒常化を図るべきである，これを推進するための計画作成と資金の手当が必要となってくる。

(4) 運賃率

海運業者が経営を健全にできるためには，その運賃が適正なものでなければならない。現在の認可運賃も過当競争により大巾な切下げ等が行なわれてはどうしようもない。適正な運賃率を維持するため海運業者は協力しなければならない。現在，唯一つ国内航路において運賃同盟が存在している，これは，海運業者 9社により構成されている Cebu Freight Conference である。これは Manila - Cebu - Mindanao という主要航路において，運賃切下げ競争を防止するため，運航

業者間で行われている紳士協定であり，このような船主の自治手段と主に政府は適正運賃率の作成に関し努力する必要があろう。国内基幹輸送網の維持は経済発展に欠くべからざる要素であること，公共料金的性格を有すること等から政府の規制は必要であろう。

(5) 国内造船所

これら国内航路の船舶を建造し，修繕するための造船所を育成することは，十分なサービス網を維持するためには是非必要なことであり，十分な部品の供給も必要である。現在フィリピンには32の主要造船修理施設があるがそのうち25はManila港地区，残りはVisayas及びMindanao地区にあり，それらの造船所では，小型木船，タグボート，スチール・バージ及び大体1,600G/T以下の鋼船を建造する能力があるが，船主が資金不足等から十分活用されていない現状にある。

(6) 結　語

1968年，アジア・ハイウェーProjectの関連としてECAFEが行なったPreliminary surveyに

おいて，同Servey Teamはフィリピン政府に対しつぎのごとき要請勧告を行なっている．

(a) national basisの有効なフェリー・サービスのための機構設立

(b) Public Sectorとして必要ならば島峡間船隊の修復及び近代化

(c) 造船産業の拡大のための高優先度

(d) 私企業ベースによる船舶の容易な取得ができるための財政arrangementの指導

フィリピンの島峡間海運は，このままあと数年放置するならば壊滅的運命をたどらざるを得ない現状である．政府はあらゆる施策をもってこれを復興，開発しなければフィリピンの国内輸送の切断，このための鉱工業及び農業生産率の向上による輸出の増大等の目的は達成できないであろう．むしろ，国家統一組織の危機すら招くおそれがある．しかして，これを実行するための資金に乏しいわけである。今までフィリピンはすべての点において米国の援助により成り立って来たと云っても過言ではなかろう．しかし，米国はその手

を着々と引きつつある。アジアの唯一の先進国であり、造船、海運に関し豊富な経験を有するわが国は、先づフィリピンの島嶼間海運に対し、経済、技術協力を強力に推進して行く必要が痛感される。