

図3 Iio-ko 港Ro/Ro ターミナル開発計画

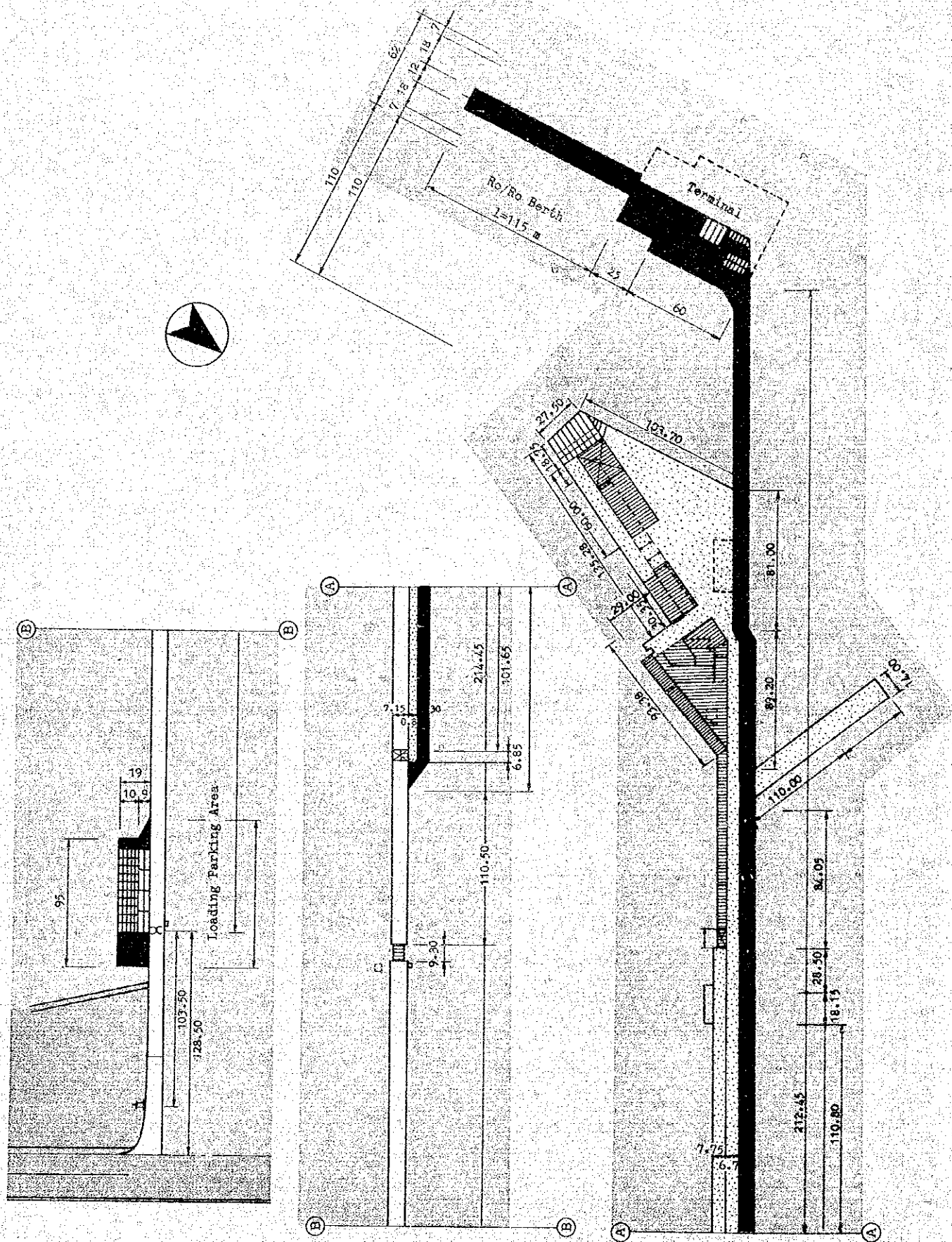


図4 Bacolod港Ro/Ro ターミナル開発計画

勸告

Iloilo - Bacolod航路は、Ro/Ro 交通システム導入のためのポテンシャルが最も高い航路のひとつである。下記に示す勸告は、同航路にRo/Ro 交通システムを導入し、効率的に運営するためにとるべき諸施策をとりまとめたものである。

1. Bacolod港の財務上の健全性を確保するためには、政府の財務上あるいは技術上の支援が必要である。Banago 栈橋の埠頭と陸域とを結ぶ通路は、港湾施設というよりも一般道路として利用される性格が強いため、政府などの公共部門によって費用が補填されるべきであると考えられる。
2. Ro/Ro ターミナルの整備においては、私企業がプロジェクトを実施することもあり得るかも知れない。一般的に言って、従来私企業は公共の融資を受ける対象とはなっていない。しかしながら、Iloilo - Bacolod航路におけるRo/Ro 運航の社会的経済効果が極めて大きいことを考慮して、政府はこうした私企業に対して他のプロジェクトの例に見られるように外国あるいは国際的な機関から政府を通して融資が得られるように条件を整えるべきである。
3. Bacolod港におけるRo/Ro フェリーターミナルの実際の開発事業に入る前に、詳細設計のための土質データを得るために、建設箇所において追加の土質調査を行うべきである。
4. Iloilo 港とBacolod港におけるRo/Ro ターミナルの開発事業の期間中、予期しない出来事をさけるため、適切な安全基準を設けるべきである。なぜなら、現在稼働中の港において、建設工事を行わなければならないからである。
5. 本計画の実施に際しては、連続的な気象情報が必要となるため、恒久的な気象観測施設をBacolodに設置することが望ましい。また、Bacolodにおいては潮流による漂砂が予想されるため、潮流と漂砂に関する定期的な調査を実施することが望ましい。

はじめに

A. 背景

国土と人口

1. フィリピンは世界で最も規模の大きい群島であり、11の主要な島々と 7,107の小島から成り、一番広い地点で南北 1,854km, 東西 1,107kmの広がりを持っている。
2. 国土面積は 300,439km²であり、フィリピンは地理的にLuzon, Visayas及びMindanao の3つの地域に分類される。Luzonは最も大きい島で 139,859km²の面積があり、2番目のMindanao は95,830km²である。VisayasはLuzonとMindanao の間の群島であり総面積は14,750km²である。
3. フィリピンは1990年に 60,200,000人の人口があり、2000年には75,200,000人に達するとみられている。国土の大部分は都市化されておらず、全人口の57.3%は地方に居住している。
4. 国の政治的、社会的、経済的中心はマニラ首都圏に集中している。4つの市と13の町から構成されており、790万人が居住している。他の主要都市はVisayas地方にあるCebu市とMindanao島にあるDavao市である。

経済

5. 1970年代後期にフィリピンの国家及び地域経済は力強い成長がみられた。国の工業化が進むにつれて、都市部の人口割合が1975年の33.6%から1980年の37.5%に増加した。
6. フィリピンは1983年の後半から経済及び財政危機を経験した。問題の根本は、経済基盤が構造的に弱いことや経済運営における失敗等であると考えられている。
7. 経済危機に対応して、1984年後半から復興計画が開始された。本計画は、対外的、国内的に安定感をとり戻し、できるだけ早く通常の成長を回復することに努力することを目的としたものである。
8. 1987年から1992年までを計画期間とする中期フィリピン開発計画が開発政策要綱として1986年に策定された。計画期間中の主要目標は、短期的には経済の回復に、長期的には経済成長の維持拡大に焦点がおかれている。

B. Ro/Ro 交通の概念

9. 持続可能な経済成長の達成を追求するにあたり、幹線道路、空港、港湾といった基礎的な社会資本の整備が計画のなかに提示されている。特に群島国家においては、水運が基本的な交通手段として機能することから、港湾の開発に重点がおかれている。
10. 国内の2番目の経済力を誇る Visayas 地方では、経済成長や福祉の増進のためには基礎的なインフラを整備することが決定的に重要なことである。Ro/Ro 輸送は地域の経済活動において重要な役割を果たしており、フェリー船は近隣の島々を結びつける重要なパイプを形成している。このようなインフラ整備に加えて、Ro/Ro フェリーネットワークシステムのような交通システムが近い将来構築される必要がある。
11. PINAC により出版されたレポートのなかで、Ro/Ro 交通サービスは次のように定義されている。
 - (i) Ro/Ro 交通：基本的に水平の動きにより船舶に積み込み、積みおろしができる一連の貨物を海上輸送する方法であり、各貨物は航海の始終点において自走するか、もしくは一時的な可動装置により移動される。
 - (ii) Ro/Ro 船：ターミナルにおいて、Ro/Ro 交通で定義された方法で貨物を受入れ、払出しすることができ、この目的でランプやフラップをそなえた船舶
 - (iii) Ro/Ro ターミナル：規定の水位で Ro/Ro 船を受入れ、また Ro/Ro 交通で定義された方法で積み込みないし積みおろされた貨物を荷役するために計画された港湾施設（建物や保管エリアを含む場合も含まない場合もあるが、アクセス道路は必ず含まれるべきである）。これにはブリッジ・ランプを含む。ブリッジランプは陸の先端にちょうつがいのように取り付けられ、船舶自身によって適合させる度合を最小にするために船の先端に合わせて上下移動させる装置である。各ターミナルは、Ro/Ro 船がけい留でき、荷役も可能なバースを1つ以上そなえている。
12. 上記のような定義は Ro/Ro 貨物とパレット貨物とを区分している。パレット貨物は、Ro/Ro 船からフォークリフトや同様の荷役機械を使用して岸壁に移動される。またその逆もある。パレット貨物は厳密に言うと Ro/Ro 貨物ではない。
13. Ro/Ro 交通は、中間の荷役及び保管の必要がないため貨物の動きを著しく容易にした。荷役の動きは船舶の出発のスケジュールにのみ依存し、その到着後は、目的地へ直接移動する。同様の理由から、バスや乗用車も Ro/Ro 交通サービスの利益をうける。

14. Ro/Ro の概念は柔軟性があり、車輛、載貨したトレーラーあるいはセミトレーラーまたはシャーシー付のコンテナといった様々なタイプの貨物に適合でき、かつ最小限の港湾設備しか必要としない。それに加えRo/Ro 船はしばしば旅客の輸送に使用される。Ro/Ro の概念は国内市場での効率的な貨物輸送の手段として、ドア・トゥ・ドアの輸送を確立した。Ro/Ro 概念の主たる目的は、端的に言えば、荷送人、消費者、荷受人に対する全体の輸送費用を減少させることであり、その結果、国民経済を刺激することに役立つ。

C. 調査内容

15. 調査内容は2つに分かれている。すなわち、全国Ro/Ro フェリー交通のマスタープランの作成と短期開発計画のフィージビリティ調査の実施である。

マスタープラン

16. 調査の主要項目の1つは、現存する輸送施設の効率的利用に焦点をあてて全国Ro/Ro 交通の開発戦略を策定することである。Ro/Ro 港の基本的な開発政策は、国及び地域の開発政策を考慮しながら作成されなければならない。

17. マスタープランの実現可能性を高めるために海運政策が議論されなければならない。海運政策はRo/Ro 運行に密接に関連する様々な項目をカバーすることになる。しかしながら、多くの調査団がこの分野で同様の調査を実施しているので、政策概要の提言のみにとどめる。

18. 具体的にはマスタープランの作成調査では次の点が検討される。

(i) 制度面の整備・許認可や料金の規制、船舶の取得のインセンティブについて言及する。

(ii) 交通需要や技術的実現の可能性といった諸要素を考慮に入力、Ro/Ro 港の概念的ネットワークプランを作成する。

(iii) 2010年におけるRo/Ro 港の整備に必要な投資額を推定するとともに、Ro/Ro 港の港湾施設の種類を概略検討する。

(iv) Ro/Ro 港の開発基本方針を考慮しつつ、概念的ネットワークの枠組のなかでRo/Ro 港整備の優先順位づけを行う。

フィージビリティ調査

19. 1997年を目標年次としたIloilo とBacolod間のRo/Ro 航路に関するフィージビリティ調査を行う必要がある。

20. Ro/Ro フェリーの運航は、1979年に Pan Philippine Highwayプロジェクトの第一期分として Matnog-Alen航路で開始された。その航路は、Luzon島の南端と Samar島の北端をむすぶものである。
21. それ以降、Leyte島とMindanao 島間の Liloan-Lipata航路やLuzon島とMindoro島間の Batangas-Calapan航路といった主要島間における航路がいくつか開設されてきている。こうしたRo/Ro 航路の展開は島間の旅客と貨物の動きを促進させ、地域ないしは国の経済の振興に貢献している。
22. Panay島とNegros 島は経済規模及び人口規模の点からVisayas地方の主要な部分をしめる。この2島の首都である Iloilo 市とBacolod市は幅が40kmしかないGuimaras 海峡をはさんで対岸に位置している。年間 500,000人以上の旅客が海峡を行き来して2島間の物資の移動も高い水準にある。しかし、現在までこのルートでのRo/Ro 運航は行われていない。
23. Iloilo 市とBacolod市間の旅客及び貨物輸送の需要の大きさを考慮して、フィージビリティ調査を本調査の一部として行う。より正確には調査では以下の項目をカバーする。
 - ・Ro/Ro 港施設整備計画
 - ・フェリー運航計画
 - ・港湾管理・運営
 - ・予備設計及び建設計画
 - ・費用積算
 - ・経済分析
 - ・財務分析

D. 報告書と全体の構成

24. 本報告書は、〔本編〕と〔要約編〕とから構成されている。本編はさらに4巻に分刷されており、第1巻はRo/Ro 輸送の全国計画についてとりまとめている。第2巻はIloilo ~Bacolod航路の企業化調査について述べている。第3巻は、第一巻及び第二巻の付属資料を一括とりまとめたものである。調査対象港についての詳細な情報は、第4巻「港湾台帳」に収録した。

E. 本調査への参加者

フィリピン側

Hon. Jose R. Valdecanas	Undersecretary, DOTC	
-Technical Advisors IATCTP		
Ms. Carolina S. Guina	Project Financing (up to May 1992)	NEDA
Mr. Augusto B. Santos	Management	NEDA
Mr. Manuel M. Bonoan	Road Development	DPWH
Ms. Ellen Delgado	Shipping	MARIAN
Mr. Ruben S. Reinoso	Transport Planning	NEDA
Mr. Thomas Quintos	Port Planning (up to October 1991)	PPA
Mr. Bert Catalan	-do- (from January 1992)	PPA
Mr. Jose P. Gloria	Project Monitoring	DPWH
-Key Technical Staff		
Mr. Cesar T. Valbuena	Project Coordinator	DOTC
Mr. Samuel C. Custodio	Project Manager	DOTC
Mr. Geronimo S. Alonzo	Deputy Project Manager	DPWH
Mr. Edgar Dona	Deputy Project Manager	NEDA
Mr. Eugene Goyena	Transport Planner	DOTC
Ms. Alma Porciuncula	Transport Economist	NEDA
Ms. Victoria A. Corpuz	Systems Analyst	DPWH
Mr. Roberto C. Aquino	Port Specialist/Economist	PPA
Ms. Helen Sarigumba	Shipping Specialist	MARINA
Mr. Ephraim D. Capucan	Sr. Structural Engineer	DPWH
Mr. Faustino Sta. Maria	Sr. Traffic Engineer	DPWH
-Technical Support Staff		
Ms. Rose C. Puse	Port Engineer	PPA
Mr. Cesario Vicente	Asst. Traffic Engineer	DPWH
Mr. Generoso Joves	Soil Engineer (up to March	DPWH
MS. Lualhati B. Hizon	Research Engineer (up to November 1991)	DPWH

Mr. Carmelino Tizon	Research Engineer	DPWH
Ms. Elenita D. Asuncion	Asst. Transport Economist	DOTC
Ms. Louella D. Alonzo	Transport Devt, Researcher	DOTC
Mr. Arsenio F. Lingad II	Shipping Specialist	MARINA
Mr. Pablito Abellera	Civil Engineer	NEDA
Mr. Ariel Dimaano	Civil Engineer (up to December 1991)	DPWH
Mr. Antonio Yaptangco	Civil Engineer (up to March 1992)	DPWH
-Administrative Support		
Mr. Rogelio V. Jimenez	Accountant	NEDA
Ms. Zenaida N. Romero	Book Keeper	NEDA
Mr. Romeo O. Magumbol	Disbursing Officer	NEDA
Mr. Juanito Manzano	Dupl. Machine Operator	DPWH
Ms. Gloria C. Templo	Clark/Typist	DPWH
-Staff		
Mr. Marcel Adriatico	Economic Researcher	RO/RO
Mr. Friedrich Aguasa	Economic Researcher	RO/RO
Mr. Ildebrando Ibay	Economic Development Specialist I (-March 1992)	RO/RO
Mr. Philibert Jaramillo	Economic Researcher (up to June 1991)	RO/RO
Ms. Mary Berth A. Hussain	Secretary I	RO/RO
Mr. Jaime Lagos	Driver I	RO/RO
Mr. James Inzon	Utility Worker I	RO/RO

日本側

Mr. Sagara Hideaki	Leader/Maritime Policy I
Mr. Kato Hiroshi	Acting Leader/Port Planning I
Mr. Inoue Toshihisa	Port Planning II
Mr. Takahashi Akira	Maritime Policy II
Mr. Endo Shigeki	Demand Forecast
Mr. Kanzawa Hikari	Port Management/Financial Analysis (up to April 1992)
Mr. Uemura Norio	- do - (from May 1992)

Mr. Hotta Isamu

Mr. Iba Tomoo

Mr. Hasegawa Mitsuhiko

Mr. Orishimo Sadao

Mr. Okamura Naoshi

Ms. Ventia Lynn M. Sison

Design

Natural Condition (Topography/
Oceanography)

Natural Condition (Soil)

Construction Schedule/Cost
Estimation

Traffic Analysis/Economic
Analysis

Traffic Investigation

F. 謝辞

次の方々に謝意を表す。

IATCTPの代表たるDOTCバルデカニャス次官及びバルブエナ局長の援助並びに激励に対し、
IATCTPプロジェクトマネージャー・クスガオ課長及びNEDA, DOTC, DPWH, MARINA, PPAからのスタッフの情報提供及び指示に対し、

Ro/Ro 事務所職員の援助に対し、

DPWH、MARINA、PPAを始めとする地方事務所及び地方政府の職員の調査面接への援助に対し、

CISO、SHIPPERCON、DMAP、APPOOPの情報提供に対し、

面接、調査を指示した船社、荷主、ステベ、コンサルタント等の民間事業者特にネグロス海運（パナゴ埠頭の運営者）に対し、

システムアンドマネジメント・ダイナミクス社、ACRE社サーベイアンドデヴェロップメント社、

F. F. クルズ社に対し、

日本国マニラ大使館及びJICAマニラ事務所の応援に対し。

第1章 海運及び港湾の現状

A. 海運関係諸機関

政府機関

1. 事業の関係が複雑に錯綜している近代社会では政府の関与が増大するのは避けられない。国内海運もまた、否平均以上に多くの政府機関から規制や干渉を受けている。ここではこれら機関を列記するよりも寧ろRo/Ro輸送のような新たなスキームを導入するに当たって関係する政府機関がどのような政策を念頭に置いているか、どのようなバックグラウンドがあるかを考える立場から、もっとも関連の深い政府機関を概観する。

1) 運輸通信省(DOTC)

2. 1979年7月、政令546号によりDOTCは正式に独立の省となった。それ以前は1972年政令1号(統合再組織計画)の下に公共事業省と同一の省とされていた。しかしながら交通通信の問題はまもなく他の公共事業計画と同様世間の注目を浴びるようになり、国内運輸通信システムの信頼し得るネットワークの整備、合理化、設置に関するすべての責務を一つの省に委ねる必要が生じた。1987年政令125及び125-A号はこの省を機能的、機構的に再編成し、その直後の行政令15号は大統領制採用後の政府機関全体の変更に合わせてMOTCをDOTCに改編した。

3. DOTCは運輸・通信ネットワークの育成、発展及び規制に関する行政部内の政策立案、計画作成、調整及び施行の為の行政組織である。この業務達成の為、DOTCはとくに次の目標を有する。

—信頼するかつ総合された運輸ネットワークシステムの発展を促進する

—もっとも実施可能で迅速かつ秩序ある方式により安全でサービスの行き届いたインターモーダル運輸システムの発展の為の政府及び民間投資を指導する。

—運輸産業が経済的に事業を継続しうるような技術的、経済的条件が阻害されず、反面その非効率を助長し利用者の利益をそこなわないよう適切な措置を講じる。

加えて運輸を国の発展の推進力とすることを究極の目標とする。

4. DOTCの構成は次のとおり

長官(大臣)室……省の政策と目標の実施に必要な法令の採択と公布、省の各部局に対する監督と規制

Department proper……内部管理、法律事項、予算、決算、経理を実施するOffice of staffs

各部局（航空、郵便、陸運、通信）……第一線の部局としてDOTCにゆだねられた監理、監督及び指導機能を行使する

附属機関・公社……後述

Department properはまた計画作成、開発計画、情報及びプロジェクト監理業務を行なう。

5. DOTCのうちRo /Ro 運輸システム開発調査に密接に関わりがある職はTransportation and Transport Planning 担当次官及び次官補ならびにWater Transport Planning and Project Development Division である。

これらの職の責務は、NEDAによって作成された計画に沿って運輸に関する計画を策定しこれを実施することであり、また運輸プロジェクトのFSを実施し、プロジェクトの施工監理やモニタを行なうことである。

6. DOTCは民間航空庁、マニラ航空公社、メトロ・マニラ運輸公社、フィリピン国鉄、国営通信委員会など13の附属機関公社があり、PPA（フィリピン港務庁）、MARINA（海事産業庁）もこれに含まれる。

附属機関・公社は独自の人事を行ない、契約や保有資産の主体となり日常業務を遂行する。DOTC長官は職務上の理事会議長となり、この資格において必要ある時は機関の日常業務に介入できる。予算経理についてはPPAのように独自にできる場合とMARINAのようにDOTC予算となっている場合と二とおりある。

2) MARINA

7. MARINAは大統領令 474号によって1974年7月創設された。当初の業務は海事産業の育成、発展及び海事企業の効果的な規制の為の政策、計画、法規などの策定と実施であったが、1985年に政令10-11号により公益事業証書（CPC）の発給業務が付け加えられた。1987年政令 125及び 125-A号は、1) 船舶登録及び証明、2) 船舶の建造及び運航の安全規制の機能を追加した。MARINAの最高機関は理事会であり、DOTC長官、通商産業長官、防衛長官、エネルギー長官、BOI議長、フィリピン開発銀行頭取、PPA及びMARINA総裁である。Ro /Ro プロジェクトに関係がある部局はPlanning and Policy Office である。

3) PPA

8. PPAは1974年7月、大統領令 504号により創設された。しかし翌年12月港湾は単に海上輸送のハブだけでなく地域経済発展の触媒の役割を担うものであり、国のレベルで港湾開発の統合調整をする必要があり、地域の必要に応える地域自治港の発展を育成すべきであるということが認識されたため、PPA Revised Charterとして知られる大統領令 857号によって業務が拡大された。1987年政令 159号

によってPPAは港湾の急速な整備を確保し、港湾プロジェクトを計画どおり実施できるようにするため公社としての資格が与えられた。PPA発足までは管理と料金徴収は関税局、維持建設は公共事業局が行っていた。業務の概要次の通り。

- NEDAと協力し総合的で実施可能な開発計画を策定実施する
- 港湾に必要な施設、業務を監督、規制、建設、維持、運営し、かつ提供する
- 港湾区域内において建設作業の許可、規制及び監督を行なう
- 水域開発にあたり土地局その他の政府機関との調整を行なう
- 自己の職員及び利用者の為の訓練施設を提供または援助する

9. PPAの最高機関は理事会である。DOTC長官が議長の地位を占め、PPA総裁が副議長、NEDA総裁、DTI、Department of Finance、DPWH、自然資源庁各長官、MARINA総裁ならびに学識経験者で大統領の指名する者が委員である。

事務局の責任者たる総局長の下に3室、3局が置かれている。うちR0/R0プロジェクトに関係があるのはエンジニアリング・サービス室計画開発部である。

4) NEDA

10. NEDAの法的根拠は1987年7月の政令 230号である。この政令によって、経済の接続的成長と所得と富の公平な配分という目標を達成するための計画政策立案過程の調整の権限が付与された。それまでは大統領令第1号にもとづく経済発展庁が行っていたが、1986年2月革命後機構改革大統領委員会の提案によって組織改正がなされたものである。

11. NEDAは、民間セクター、社会組織、地方自治体、公的機関との協議のもと、特に年次及び中期の公共投資計画の立案及び実施の評価と監視を含む持続的かつ統合された社会経済発展の為の計画及び政策の立案調整を責務とする。

NEDAはNEDA委員会とNEDA事務局の2の組織からなる。委員会は大統領を議長、事務局総裁を副議長とし、11名の委員（各省長官及びNEDA事務局長）によっている。委員会は6の内閣レベルの各省委員会によって補佐されている。うちR0/R0プロジェクトに関係があるのはインフラストラクチャ委員会であり、国の開発目標と優先度に合致したインフラの整備の政策・計画を大統領に勧告することを責務とする。委員会のメンバーは官房長官、NEDA総裁、予算管理局長官、財務長官及びDPWH、DOTC両長官である。

NEDA事務局は全国開発室、地域開発室及び中央支援室の3室からなり、3名の副総裁が長となっている。R0/R0プロジェクトに関係ある部局は全国開発室のインフラストラクチャ・スタッフである。

5) DPWH

12. DPWHの前身は長く複雑である。1956年公共事業・通信省のもとに公共道路局が創設され、1972年大統領令1号により公共事業運輸通信省となり、1974年公共道路省が分離創設された。1979年更に運輸通信部門と公共事業部門がそれぞれ独立の省となったが、1981年インフラの整備の重要性が認識されて運営の単純化と経済の為に公共事業省と公共道路省が合同した。1987年政令124号は公共サービスの提供の効率と経済を促進するため権限と機能を再配分したが、その直後1987年大統領制度の導入とともに自動的にDPWHとなった。主な機能次の通り。

- インフラ施設の計画、設計、建設、維持及び運営の為に技術業務の提供
- 公共事業プロジェクトの計画、設計、建設を特定し、計画作成を行ない、かつ、資金を確保すること
- 公共事業プロジェクトの実際の建設を請け負うもっとも適切な業者を決定するにあたり、地方自治体をふくむ関係機関を支援すること
- ハイウェイと公共事業の総合計画の提供

13. DPWHの長は長官であり5名の次官が補佐する。その構成はDepartment properおよび5の内部局、地方支分部局ならびに全国または地方プロジェクト管理組織である。全国プロジェクト管理組織(National PMO)の主な業務は、

- すべての国外援助プロジェクトの建設に関する一般的な監理と監督
- すべてのDPWHの政策や法令の履行の確保
- 資金供与機関と調整し、プロジェクトの完成と補充の為に資金を確保すること等

R0/R0プロジェクトに密接に関係する部局はNational PMOのフィジビリティスタディ室である。

6) その他機関

14. 海運活動には多くの政府機関が直接関与している。国立地図資源広報庁、大気地学天文業務局はその例であり、更に海軍に付属している海上保安庁は航行援助施設を展開、維持していることに加えて、船舶検査のMARINAと共同のタスク・フォースの一翼を担っている。

15. きわめて多くの政府機関が国内船主/船長に書類の提出を義務づけており船舶の運航効率に影響を及ぼしている。この点は第2章で述べる。

7) 地方政府

16. 調査対象67のうち34は市営の港湾である。地方政府はR0/R0プロジェクトに介入する法的権限はないとはいえ、その実務業務を行なうことがある。更にその地方に関わりのある計画やプロジェクトは

当該地方開発協議会の計画に正規に記載されていなければならない。最近、地方政府基本法が成立し地方政府の財政基盤が強化されたことにより一層Ro / Ro 関係港湾の開発維持に関する役割が顕著になるであろう。

住民により直接公選された地方政府の主張が自らの地域の問題につき中央の意志決定に影響を及ぼすことはしばしば起こり得る。

民間機関

17. フィリピンには海事関係事業のインタレストを統一する目的で結成された民間団体が数多くある。大部分の海事企業は国内国際双方の次の6海事団体のアンブレラ団体たるフィリピン海事産業会議所(CMIP)に組織されている。

FSA-フィリピン船主協会(外航船主)

FAMA-フィリピン船員雇用協会(海外船員派遣代理店)

PCASO-フィリピン船内沿岸荷役業会議所

APPOOP-フィリピン民間港湾業協会

PHILSAR-フィリピン船舶建造修理業協会

PSAA-フィリピン海運代理店協会

18. 奇妙なことには内航海運船主の団体がCMIPの傘下にはない、というのはフィリピン島しょ間海運協会(PISA)が2年前に脱退したからである。PISAは定期、不定期、タンカー、はしけ曳船の個別船主からなる。PISAは次の4団体を準会員にしているが、アンブレラ団体ではない。

島しょ間船主・運航者同盟(CISO)

フィリピンはしけ協会(LAR)

フィリピン油槽船協会(PHILTANKO)

ビサヤフェリー沿岸輸送運航者協会及び南西ミンダナオ船主協会(VAFSCO, SMSA)

19. CISOは1964年に任意機関として設立され、1983年に利潤を目的とせず株式を発行しない組織として正式に認可された。定期船社であれば加入脱退は自由である。現在17社が会員となっているが活発に定期船活動をしているのは9ないし10社である。同盟(Conference)という名称にもかかわらず、また国際機関や海外の機関から政府の規制と相俟って運賃を押し上げているカルテルであると非難されているにもかかわらずCISOは国際海運常識の上からは海運同盟ではない。通常海運同盟は航路別に組織され、自らまたは荷主団体との協議のうえ賃率や料金を定める。又通貨の激しい変動や港湾混雑、危険地域での輸送の場合にはサーチャージを賦課する。また盟外船から自らの権益を保護するために忠実な荷主に運賃のインセンティブをあたえることもある。メンバー間の不当行為や過当競争を制限するため、同盟は監視機関をもうけたりプールやシェア協定を結ぶ。CISOは航路別組織ではなく、ローヤリテ

イニシアティブや監視機関をもうけてはいない。しかしCISOは定期船社の代わりに運賃値上げのイニシアティブをとり、荷主団体と交渉する。また不公正な競争に従事しない旨の協定があり、違反社は罰則がある。このような点に鑑みてCISOは準海運同盟と云えるであろう。

20. 地方船主組織が2あり、双方とも活発に会員の意見を表明している。

VAFSCOはセブに本拠を置き、比較的小規模の75の船主からなる。ザンボアンガに本拠を置くMSAは大規模船主の組織で6-9の会員からなる。双方とも活発な活動をしているが、その力をいっそう強めるため提携しようとしている。

21. APPOOPは、民間港湾の所有者または運営者の組織というユニークな団体である。1981年7月に設立、登録された。当初の会員は9社であったが現在38となった。その目的は会員の利益と福祉を保護し、その発展を支援することにある。バゴロドのパナゴ・ピアを所有するネグロス海運も役員会社である。

22. 活発な活動を行なっている荷主団体は(Philippine Shippers' CouncilとDistribution Management of the Philippines (DMAP)の2つである。

23. 現在のフィリピン荷主協議会は2代目である。最初の協議会は外航海運同盟の運賃値上げに対処するためにアジア各国の荷主協議会にならってフィリピン商工会議所(PCCI)によって1968年に設立された。この協議会は証券取引委員会によって承認されたものの、克服しがたい財政問題に遭遇した。1972年PCCIはDTIに対し荷主協議会をその附属機関として設立することを求め、翌73年大統領令によって設立された。協議会は準政府機関であり、株式を発行しない公社である。サービス・オリエンテッドの活動を心掛けており、小額の予算がDBMにより組まれているほか独自の収入源を有している。1976年貨物予約・清算センターを設立した。協議会は政策立案機関であるのにたいし、センターはその実行組織であって、不可欠の部分をなしている。

24. フィリピン流通管理協会(DMAP)は1989年MARINAのMC46発出を契機に設立された。このMCは8%の運賃値上げと悪評高い従価運賃の廃止を定めたものであったが、0.3%の付加運賃と20フィートコンテナの標準容積を28立方メートルと定めたことにより荷主の運賃負担は平均25%増になるというのがDMAPの見解であった。最初にフィリピン石鹼洗剤協会のメンバー4社が海上運賃に関する共通の問題に取り組むためのアドホック委員会を結成したが、正確で協力的な意思表示をする正規のグループの必要性が痛感され、アドホック委員会は消費財を製造する10の大手業者からなるグループに発展した。1990年3月にDMAPは証券取引委員会に登録した。現在加盟会社は17となり、その貨物は定期船貨物の50%を超えるといわれる。

25. DMAPの目的は次の通り。

- 1) 流通管理に係る事項及び流通管理の分野に影響を及ぼす外部環境ならびに技術に関する問題や理念の協議や意見の交換をする場を設ける。
- 2) 流通管理の分野における加盟各社の実務者の技能の向上の為の道を開く。
- 3) 流通実務者の共通利用を向上前進させる目的を以て政府民間各機関に正式の意志表明をしかつ関係を保つ

DMAPは国内海運のほか、保管、陸上輸送、荷役、税関、在庫計画及び管理、流通計画など広範な物流の分野に関心を有している。

26. DMAPは選挙による10名の理事会が運営する。理事会は5名の役員（任期1年）を互選しその事務を遂行させる。諸種の流通活動に目を行き届かせるとともに組織の必要な事項に的確に対応するためPR委員会、海運委員会、陸運委員会、教育委員会などの常任委員会を置いている。

B. 港湾管理システムの現状

港湾の分類

27. フィリピンには18のベースポート、75のセカンドポート、528の地方港、そして300以上の私有港があるとされているが、はっきりとした数は知られておらず、島嶼国ゆえに、約1,000の港が散在するともいわれている。
28. このうちベース、セカンドポートはPhilippine Ports Authority (PPA)に、他は、それぞれ地方公共団体、民間企業によって管理されている。
29. PPAは港湾の開発、管理運営にかかる事項を担務する組織で、ここの管理する港は国家的見地から海上交通上重要な地点にあり、とくにベースポートは、外国貿易、地域内交易にとって重要な役割を果たしている。また、通常ベースポートの所在地にはその地域一帯の港を管理するためPort Management Office (PMO 港湾管理事務所)が置かれている。
30. セカンドポートはサブポートとも呼ばれ、ベースポートほどの貨物取扱密度はないが、ベースポートを補完して、地域の海上交流の維持に貢献している。
31. 地方港は湾の入江や、海浜に設けられたものも含む、小さな港湾が多いが、地域の生産・生活物資を取り扱ううえで不可欠であり、通常中央政府によって建設され、地方公共団体へ移管される。

32. 私有港は、その多くは工業港として建設、利用され、工場、発電所、石油精製などの専用岸壁として使われている。しかし、公共利用している私有港もあり、西Negros 県Bacolod市のBanago 棧橋はこの例である。

PPA

1) 組織

33. PPAは港湾地域内の秩序と安全を維持するため守るべき必要な規制を定めることができ、一方独立した財務主体として、施設の利用料を課し、起債し、予算を執行することができる。PPA憲章には、国全体の港湾の開発、管理監督をする権限をもつ機関に任じられている。

34. 図1-1はPPAの組織図であり、全国に5つのPort District Office (PDO 地方港湾局)を配し、その下に港湾管理の現地事務所としてPMO (港湾管理事務所)を置いている。

2) 財政

35. PPAはかつて中央政府の強い監督下にあり、予算も予算省によって決められていた。大統領令 857号の政令 159号の改正によりPPAが自らの予算をもつことを認めた。これにより、すべての港の管理から得られる収入は自らの港の開発、施設の維持、改良にあてられるようになった。

36. PPAの会計は企業体として財政状況を把握するため企業会計方式を採用している。PMOは自らの財務諸表を作成しているが、PMO自体には独立性がなく、理事会 (Board) には連結決算書が提出される。

3) 料率

37. PPAは港湾施設の利用について料金を課し、料率を定める権限をもっている。こうして得られた収入は港の建設改良にも費されるが、もし財政状況が悪化すれば、大統領の承認により料率を変えることができる。

38. 大統領第 857号では、料金には港湾区域内において提供されるサービスに対する対価として入港料、埠頭通過料、岸壁使用料、その他の施設の利用料等が含まれる。また、PPAは荷役業者から粗収入の10%以上の分担金を徴収することができる。

39. PPAの料率には3種類あり、船に対するもの、貨物に対するもの、そして荷役業者に対するものがある。また、PPA所有のターミナルを利用する旅客からはターミナル使用料を徴収する。

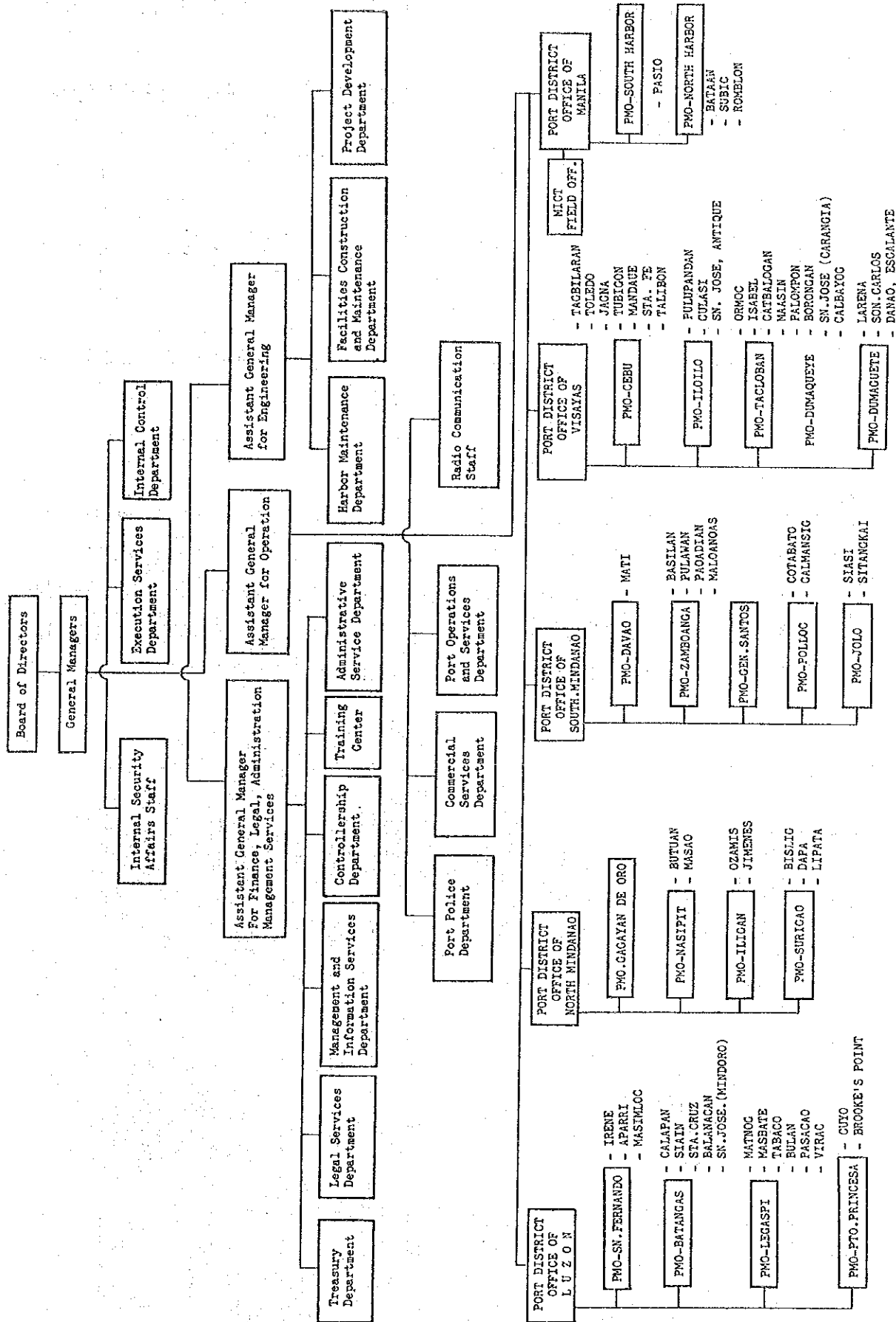


図 1-1 Philippine Ports Authorityの組織図

Source: JICA Study Team based on the infantries offered by PPA

40. 国内輸送については入港、停泊時に、公共港、私有港を問わず、船舶に対しては岸壁使用料、貨物に対して埠頭通過料をPPAに支払う。
- また、PPAの港においては一定期間を越えて港内に蔵置される貨物に対しては保管料が支払われる。
41. 荷役業者に対する分担金は荷役粗収入の一定割合、通常10～30%が支払われる。
42. PPAからの利用料の他に、荷役などの港湾サービスを提供するものは、利用者から対価を徴収でき、こうした料金はPPAの徴収するものとは別にその都度支払われる。
43. こうした港湾サービスについてはPPAは利用者の要望を考慮しながら、料金水準を規制する権限をもっている。料金の改訂をしたい場合はPPAの承認を受けなければならない。

4)財務状況

44. 1980、1985、そして1987～1990年のPPAの財務状況は表1-1、表1-2、表1-3のとおりである。この間年々の営業収入は増加し、営業利益（粗利益）は1990年には754百万ペソ（営業収益率は97%）に達した。営業収入の多くは船舶の入港料、岸壁使用料や貨物の埠頭通過料、保管料などの港湾使用料である。荷役業者からの分担金は全体の19%を占める。こうした収入はPPAの港だけでなく、地方港そして私有港からも徴収され、とくに私有港からの収入は全体の43%を占めている。

表1-1 PPAの損益計算書

[Unit: Million Pesos, ₱]

	1980	1985	1987	1988	1989	1990
① Operating Revenue	223.1	612.1	955.96	1,104.89	1,310.02	1,523.78
② Port Charges	140	452.7	682.06	706.21	817.14	830.31
③ Arrs./Stev. Income	60.2	121	217.26	231.47	247.87	286.34
④ Non-traditional Income	22.9	38.4	56.64	91.89	103.20	126.33
⑤ M I C T				75.22	141.81	280.80
⑥ Operating Expenses	173.3	302.5	528.41	558.02	699.83	770.06
⑦ Personnel Services	54.2	73.9	85.36	154.40	207.10	229.79
⑧ Repairs & Maintenance	14.3	35	47.10	57.15	87.72	100.27
⑨ Other Adm. Cost	25.8	75.9	117.66	69.80	104.14	120.99
⑩ Dredging Expenses	33.9	29.7	28.79	24.55	47.34	64.57
⑪ Depreciation Cost	45.1	88	249.50	252.12	253.53	254.44
⑫ Net Operating Income	49.8	309.6	427.55	546.87	610.19	753.72
⑬ Other Income and Charge	38.9	-85.5	-173.36	-233.24	-229.19	-329.04
⑭ Fund Management Income	58.6	102.1	62.52	73.86	96.46	133.81
⑮ Less Other Expenses	19.7	187.6	235.88	307.10	325.65	482.85
⑯ Interest of Loans	15.5	141.7	230.34	301.23	320.34	408.73
⑰ Amort.-Deferred Charge						48.33
⑱ Others	6.2	45.9	5.54	5.87	5.31	5.79
⑲ Net Income(Loss)	88.7	224.1	254.19	313.63	381.00	424.68
Working Ratio(%) (⑥-⑱)/①*100	57.46%	35.04%	29.18%	27.69%	34.07%	33.84%
Operating Ratio(%) ⑥/①*100	77.68%	49.42%	55.28%	50.50%	53.42%	50.54%

Source: Manila South Port Rehabilitation Project, June, 1987, JICA(1980,1985)
 Data offered by PPA(1987-1990), Financial Performance Evaluation Report, 11, March, 1991, PPA

表1-2 PPAの貸借対照表

[Unit: Million Pesos, ₱]

	1980	1985	1987	1988	1989	1990
Current Assets	458.9	519.9	1,112.67	1,380.22	1,604.18	1,886.67
Cash & Temp. Investment	267.6	110.9	972.26	1,214.19	1,385.34	1,614.60
Accounts Receivable			101.09	89.76	66.19	44.67
Note Receivable					45.37	32.37
Other Current Assets	191.3	409	39.32	76.27	107.28	195.03
Fixed Assests	2278.4	2533.3	7,131.74	7,432.78	7,587.83	8,801.22
Land	730.8	604.7	1,290.81	1,290.81	1,500.89	2,496.06
Construction in Progress	369.5	638	536.01	1,064.60	1,096.06	1,336.66
Depreciable Assets	1946.5	2094.6	7,932.35	7,958.26	8,129.16	8,347.27
Less:Accum. Depreciation	768.4	804	2,627.43	2,880.89	3,138.28	3,378.77
Other Assets	151.8	172	25.83	77.17	92.74	1,233.91
TOTAL ASSETS	2889.1	3225.2	8,270.24	8,890.17	9,284.75	11,921.80
Current Liabilities	112.5	85.3	214.67	268.22	321.67	459.19
Accounts Payable	112.5	85.3	176.88	177.42	177.29	327.00
Other Current Payable			37.79	90.80	144.38	132.19
Long-term Liability	186.4	486.7	3,104.77	3,295.55	3,440.47	4,329.52
TOTAL LIABILITY	298.9	572	3,319.44	3,563.77	3,762.14	4,788.71
Networth	2590.2	2653.1	4,950.80	5,326.40	5,522.61	7,133.09
Capital Contribution	2349.5	2320.3	2,301.47	2,297.55	2,299.46	3,292.42
Appraisal Surplus	88.7	98.9	1,475.92	1,471.32	1,270.09	1,465.29
Surplus Reserve			1.47	14.57	9.77	5.27
Contingent Surplus	-5.5	-6.8		33.21	55.12	98.05
Retained Earnings	157.5	240.7	1,171.94	1,509.75	1,888.17	2,272.06
TOTAL LIABILITY and NETWORTH	2889.1	3225.1	8,270.24	8,890.17	9,284.75	11,921.80

Source: Manila South Port Rehabilitation Project, June, 1987, JICA(1980, 1985)

:Data offered by PPA(1987-1990), Financial Performance Evaluation Report, 11, March, 1991, PPA

表1-3 PPAのキャッシュ・フロー

[Unit: Million Pesos, ₱]

	1980	1985	1987	1988	1989	1990
Beginning Cash Balance	396.1	601.7	1,200.72	972.26	1,214.19	1,385.35
Cash Inflow	314.4	1145.7	1,080.26	1,553.09	1,562.93	1,830.27
Operating Revenue	219.9	579.6	955.96	1,104.89	1,310.02	1,523.78
Fund Management Income	58.5	114.6	53.35	65.50	96.46	133.81
Acct. Rec'ble-Beg.			110.96	101.09	89.76	111.56
Acct. Rec'ble-End			101.09	89.76	111.56	76.56
Foreign Loan Avail.	36	451.5	51.08	371.37	176.25	137.68
Equity Contribution					2.00	
Bidder's Bond			10.00			
Total Cash Available	710.5	1747.4	2,280.98	2,525.35	2,777.12	3,215.62
Cash Outflow	313.6	762.4	1,308.72	1,311.16	1,391.77	1,601.01
Operating Expenses	94.5	168.2	278.91	290.90	446.30	515.62
Debt Service	30	31.4	712.04	459.14	546.30	635.37
Interest	13.5	15.7	342.27	278.55	287.52	373.56
Principal	16.5	15.7	369.77	180.59	258.78	261.81
Infrastructure Project	156	526.5	207.50	544.45	416.33	401.83
Infrastructure Project	30	29.7				
Dividend Payment				15.00	28.39	37.79
Acct. Payable-Beg.			287.15	176.88	131.74	177.29
Acct. Payable-End			176.88	177.42	177.29	166.89
Other/Real estate Tax	33.1	6.6		2.21		
Ending Cash Balance	396.9	985	972.26	1,214.19	1,385.35	1,614.61
Debt Service Coverage Ratio	418.00%	1310.19%	95.09%	177.29%	158.10%	158.67%

Source: Manila South Port Rehabilitation Project, June, 1987, JICA(1980, 1985)

:Data offered by PPA(1987-1990), Financial Performance Evaluation Report, 11, March, 1991, PPA

45. 営業費用も営業収入の増加につれて増加し、その多くは人件費と減価償却費にあてられている。とくに後者は、1980年の45.1百万ペソから1990年の 254.4百万ペソと10年間で 5.6倍にもなっている。

46. 純利益は営業収入から営業費用と支払利息、繰り延べ費用といった営業外費用を差し引いたものである。純利益自体も年々増加しているが、一方で支払利息も増加し、1990年には 408.7百万ペソにもなった。長期借入金の残債額が 4,330百万ペソにもなり貸借対照表と資金計画表から算出した平均利子率は1990年で 9.2%にもなる。

5) 長期借入金 (外債)

47. 先に述べたようにPPAは1990年末現在で 4,330百万ペソの外債の残高を残している。これらはIBRD、ADB、KFW、そしてOECFからの借入金でその内訳は次のとおりである。

BOND	Rate per Ann.	Balance in 1990
ADB - 412 - ICT	7.60%	372.79 Million Pesos
ADB - 875 - PHI	6.53%	115.84
ADB - 126 - PHI	7.50%	96.89
IBRD-1048 - PH	N.A	56.72
IBRD-1855 - PH	8.25%	1,114.17
IBRD-2823 - PH	7.76%	419.28
IBRD- 939 - PH	7.25%	94.54
KFW - AL - 644	3.00%	120.4
KFW 1 & 2	2.00%	238.07
OECF - PH - P20	3.25%	527.04
OECF -PH -P20-2	3.25%	799.15
OECF - PH - P40	3.00%	298.73
OECF - PH - P61	3.00%	34.86
OECF - PH - P91	3.00%	29.95
OECF - PH - P84	3.00%	11.09
T O T A L		4,329.52

Source: Information offered by PPA

48. 運営経費率と償却前運営経費率は港湾管理主体の財務的健全性をみる指標として使われるが、表1-4にみると両者とも、前者は70~75%以下、後者は50~60%以下の水準にあるとき効率的とするIBRDの基準をクリアしている。

49. 一方、金融債務補填率は長期借入金の返済能力を示す指標として使われるが、IBRDの1.75以上であることの要求に対し、1983年時点ではこれを上回っていたが、1990年には1.59とこれを下回っているが、いずれ債務返済の進捗につれ、この基準をパスするものと思われる。

6) PMOの財務状況

50. 各PMO単位でも財務諸表を作成するが、財務的にPPAから独立しているわけでない。例えば港ごとに決められる荷役料金以外の港湾使用料といった料金・料率も、全国的に一律であり、PPA全体の収入となる。PMO Iloilo も全国的に配置したPMOの1つである。

参考までPMO Iloilo の1990年の貸借対照表と損益計算書を表1-4と表1-5に掲げており、償却前運営経費率は44.1%、運営経費率は78.0%である。

表1-4 1990年のPMO
Iloilo の貸借対照表

[Unit: thousand pesos]	
ASSETS	84,465
Current Assets	42,396
Cash on Hands & in Bank	35,109
Accounts Receivable	6,960
Other Current Assets	327
Investment & Fixed Assets	577,681
Non Receivable Assets	174,955
Land	174,955
Construction in Progress	
Depreciable Assets	593,153
Land Improvements	590,767
Others	2,386
Accumu. Depreciation	190,428
Other Assets	275
Deferred Charge	84
Contingent Assets	191
Miscellaneous	
Total Assets	620,352
LIABILITIES & NETWORTH	
Current Liability	4,550
Accounts Payable	3,384
Other Account Liab.	1,165
Networth	615,802
Contingent Surplus	191
Cleaning Account	615,611
Total Liability & Networth	620,352

Source: Data from PPA

表1-5 1990年のPMO
Iloilo の損益計算書

[Unit: thousand pesos, %]	
① Operating Revenue	51,032
② Port Charges	33,095
③ Arrs./Stev. Income	15,189
④ Non-traditional Income	2,748
⑤ M I C T	
⑥ Operating Expenses	39,820
⑦ Personnel Services	10,387
⑧ Repairs & Maintenance	4,979
⑨ Other Admin. Cost	5,171
⑩ Dredging Expenses	1,962
⑪ Depreciation Cost	17,321
⑫ Net Operating Income	11,212
⑬ Other Income and Charge	-61,730
⑭ Fund Management Income	
⑮ Less Other Expenses	61,730
⑯ Interest of Loans	61,730
⑰ Amort.-Deferred Charge	
⑱ Others	
⑲ Net Income(Loss)	-50,518
Working Ratio(%) (⑮-⑱)/①*100	44.09%
Operating Ratio(%) ⑥/①*100	78.03%

Source: Data from PPA. Financial
Evaluation Report, 1990, PPA.

地 方 港

51. 地方港は生活港湾とも言える孤立地域への貨物乗客の主要な輸送施設として重要な役割を果たしている。こうした地方港は比較的大きな港湾との行ききがある他、これらの港湾どうして交易が行われている。
52. 地方港の整備については市町の地方公共団体は、建設されるべき港湾の位置、積算、地域整備計画との整合性の確保を行う必要がある。地方レベルでは、地方開発審議会でこうした個別の開発計画の優先づけが行われる。こうして整備される港湾はフィーダー・ポートとも呼ばれDepartment of Public Works and Highways (DPWH 公共事業省)、Department of Transportation and Communications (DOTC 運輸通信省)に計画が提出され、詳細な設計が行われ、中央政府の予算で建設された後、地方公共団体へ移管される。

私 有 港

53. 私企業もPPAと土地局の双方の許可が得られれば自らの港湾を建設し、運営することができる。PPAは既存の（PPAや地方公共団体の）港の利用を奨める方針をもっているが、特殊な荷役技術や施設・整備を要したり地域住民の利害が損なわれたりする場合には、私有港の整備を認めている。
54. 海岸線の所有権は国家に属し、私企業は土地局の下にこれを利用することができる。許可の後、詳細なF/Sが行われ、これがPPAに認められる必要がある。この承認の後、港の建設と運営が行われる。このとき、私企業はPPAと契約を結び港湾の管理運営にかかる一般事項の順守と、一定期間の後に施設をPPAに移管することが取り決められる。
55. 私有地においても港の開発者（運営者）、船社、荷役業者はPPAに一定の利用率や分担金を支払わなければならない。

C 内航海運活動の概観

56. 第2次大戦後フィリピン海運は急速な成長を遂げた。大戦直後の保有船腹はわずか3隻21,000トンであったが1960年には365隻240,000トンに成長し、1970年には1,296,000トンに達した。
57. 石油危機の後もフィリピン籍船舶は成長を続け、1980年には2,910,000トンとなった（この数字はロイド統計によっているが、MARINAの1981年報によると内航船舶2,439,000トン外航船舶1,559,000トン合計3,997,000トンとなっている）。最近4ヵ年間の推移を表1-6に示す。

表1-6 フィリピン商船団 (1986-1989)

	in thousand grt.			
	1986	1987	1988	1989
Overseas : (397 vessels)		(469)	(472)	(427)
:	7,350.6	9,187.6	9,564.5	8,447.2
Domestic:	(2977)	(3832)	(4179)	(4417)
:	359.1	791.1	895.6	876.3
TOTAL :	(3374)	(4301)	(4651)	(4844)
:	7,689.7	9,978.7	10,430.1	9,323.5

Source : MARINA, Management Information System & Technical Library

Note : Excluding fishing vessels

58. 一般的には内外航は区分されているが、内外航の一時的な用途変更はMARINAの特別許可により大幅に認められるようになり（表1-7）、1989年には全船腹の8%に達した。タイプ別の内航船舶量を表1-8に示す。

図1-2は船齢別の内航船舶を示したものであるが、これによれば船齢16年以上の船舶は相対的に大きく平均400トンに昇っているのに対し、船齢5年未満の船は49トン、6-10年の船は138トンでこれらは木船が多いと考えられる。老齢船は中古船の輸入またはベア・チャーターであり、船主の財政力と収益力が乏しいため、新造船に投資する余裕がないことを示している。

表1-7 船種別内外航暫定転用許可隻数及びトン数

1989年及び1988年

VESSEL UTILIZATION/TYPE OF SERVICE	No. of Vessels		TOTAL GRT		TOTAL DWT	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988
DOMESTIC TO OVERSEAS						
Cargo	92	75	242,232.58	165,175.36	296,903.81	207,112.66
Tanker	6	20	8,178.18	17,898.64	N/A	17,615.77
LPG Carrier	12	7	9,929.53	1,410.00	6,291.00	1,268.00
Tugboat	5	1	1,070.01	1,469.00	-	-
Barge	6	3	6,980.46	21,315.54	-	-
LCT	5	7	4,015.65	4,873.72	750.00	750.00
Fishing	98	107	40,523.43	37,704.51	N/A	N/A
No Information	-	3	-	2,943.66	-	-
SUB - TOTAL	224	227	312,929.84	252,790.63	304,029.81	226,746.43
OVERSEAS TO DOMESTIC						
Cargo	36	42	120,743.42	117,424.68	168,418.48	171,338.66
Tanker	23	15	190,527.00	90,433.20	359,533.35	129,380.80
LPG/Carrier	57	22	98,938.00	26,787.03	928,670.15	24,319.03
Log Carrier	2	-	6,019.76	-	11,946.34	-
Tugboat	4	1	995.52	95.44	-	-
Barge	5	-	7,320.00	-	-	-
Passenger Cargo	-	1	-	272.87	-	551.38
Ore Carrier	-	2	-	9,742.00	-	17,370.00
Working Boats	8	-	-	-	-	-
Fishing	1	15	99.51	4,632.72	N/A	N/A
No Information	-	4	-	22,327.73	-	42,730.20
SUB - TOTAL	136	102	424,643.21	271,715.67	1,468,568.32	385,690.07
GRAND TOTAL	360	329	737,573.05	524,506.30	1,772,598.13	612,436.50

Notes

- | | | |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1/ for 77 vessels only | 6/ for 9 vessels only | 11/ for 11 vessels only |
| 2/ for 42 vessels only | 7/ for 2 vessels only | 12/ for 56 vessels only |
| 3/ for 64 vessels only | 8/ for 30 vessels only | 13/ for 20 vessels only |
| 4/ for 16 vessels only | 9/ for 39 vessels only | 14/ for 3 vessels only |
| 5/ for 1 vessels only | 10/ for 22 vessels only | |

Source: MARINA Management Information System

表1-8 船種別内航商船船腹量 (1989年)

Type of Service	Number of Vessels	Type of Operation	Number '000 grt.
TOTAL	4,417	TOTAL	4,417
Passenger Ferry	420		876.3
Passenger Cargo	98	Liner	1,709
General Cargo	2,737		268.1
Container	24	Tramp	2,488
Liquid Cargo/Lighterage	40		531.2
Barging	450	No Info	220
Oil Tanker	117		77.1
Towing/Salvage	365		
Pleasure	36		
Pilotage	17		
Others	82		
No Information	31		

Source: MARINA Technical Library

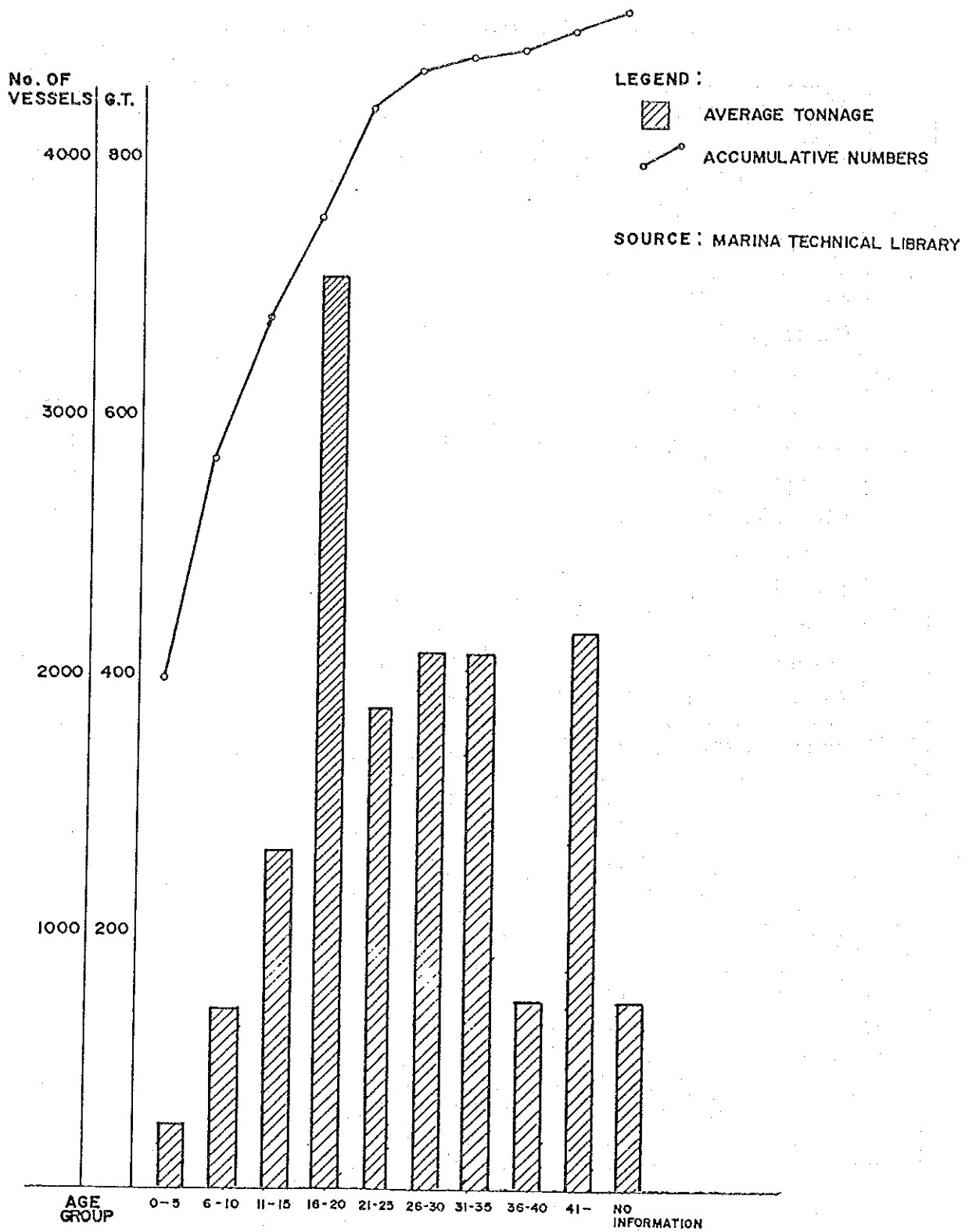


図1-2 商船団：船齡別平均トン数及び隻数

59. 1982年國家運輸計画調査によると海上輸送部門は120億トンキロ、全輸送の35%、53億人キロ、全体の7%と見積もられている。その後の人トンキロのデータはないが、輸送統計より見れば、近年、特に1984、85の後退期以降すべてのモードで着実に増加していることが窺える。貨物輸送における海上と道路、旅客輸送における航空と海運の輸送分担率は、表1-9の指標に照らして、その後の変化は少ないものと推定される。

島しょ間輸送についてみれば、旅客、貨物ともに圧倒的な部分が海運によっているものと考えられる。すなわち、貨物については航空は無視し得る量（1989年約18万トンキロ）であり、旅客輸送の85%は海上輸送といわれている。ただし85%の数字はある調査で述べられているものであるが、一方輸送統計によれば航空輸送は1989年で200万人キロで、1982年の推計海上輸送量530億人キロに比較しても無視し得る量である。したがって、島しょ間旅客のほとんどすべては海運によっているといえる。また、貨物についても島しょ間海運に関する大統領タスクフォースの最終報告書（1989年2月）で85%という数字が言及されているが、航空輸送が15%というには上の人キロはあまりに少ない。

表1-9 国内貨物輸送（1981-1990）

Year	Cargo Handled in Ports in million tons	Passenger-km by Air in thousand pk	Number of Registered Motercars in thousand
1981	16.7	1,167	819
1982	17.2	1,259	867
1983	17.9	1,393	923
1984	16.7	1,452	895
1985	16.8	1,552	862
1986	17.1	1,620	883
1987	20.0	1,775	913
1988	23.3	1,868	976
1989	27.4	1,921	1,100
1990	29.0	n.a.	n.a.
81/89	1.64	1.65	1.34

Note : n.a. = not available

Source: PPA, Philippine Air Lines and Land Transportation Office.
Number of registration excludes motorcycles and
tricycles.

60. かなりの数の政府保有船（主としてタンカーとRo/Ro船で民間企業が運航する）の存在にもかかわらず、フィリピンの内航海運は政府の大幅な援助なしに民間企業の手で経営されていると云えよう。内航船主の規模は平均資本金額（1989年57万5千ペソ）からみて比較的小さい。これは規模別に3に分類できる。第1グループは10社ありすべてCISOのメンバーである。第2グループはMARINAによって会社として承認されかつSECに登録された社で1989年現在103社を数える。最後のグループは無数の小船主で短距離の旅客輸送、小トランパー、はしけ、バンカ等を保有、運航するものである。にもかかわらずフィリピン海運はダイナミックと評することができよう。

61. フィリピン内航海運は地理的構造から見れば3階層になっている。すなわち地域的にみた海運の中心Metro・Manila、南Tagalog（特にBatangas）、中央Visayasでありギャップは大きい、南北Mindanaoがこれに次いでいる。

貨物輸送のルートでもっとも繁忙なのはRegionVII/Region Xで1987年には約158万トン（南方向、14万トン、北方向44万トン）全国の10%である（表1-10）、NCR/RegionIIIはこれに次ぎ、NCR向け貨物は109万トンである。貨物の金額の面で見ると、RegionVII発の貨物が175億ペソで、これらはすべての地域に分かれて運ばれている。このことは、中央VisayasことにCebuが比較的高価な貨物の配分基地（特にNCRに対し）であるということを示す。NCRむけの物資は294億で海上貨物の30%にも達している。

62. 海上旅客輸送についてもVisayasは中心的存在であり、1990年の乗降客は770万人で全国の30%に達する。その次はIloiloで441万3千人、北Mindanao、南Tagalog及び西Mindanaoがこれに次いでいる。（表1-11）

表1-10 1987年における起終点地域別国内貨物の流れ

(Quantity in thousand kilograms; Value in thousand pesos)

Year/ Mode of Transport/ Origin	Destination													
	Total		Manila Area (NCR)		Region 1		Region 2		Region 3		Region 4		Region 5	
	Quantity	Value	Quantity	Value	Quantity	Value	Quantity	Value	Quantity	Value	Quantity	Value	Quantity	Value
1987														
All Commodities	15,821,817	95,984,898	4,382,695	29,434,538	335,939	2,202,111	31,613	225,940	29,272	178,524	936,981	4,964,090	471,090	2,572,107
Metropolitan														
Manila Area (NCR)	1,028,466	12,196,364	87	4,373	700	2,450	820	12,208	1,139	9,254	55,382	516,976	23,658	214,848
Region 1	112,440	1,506,093	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Region 2	1,875	636	1,875	636	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Region 3	2,512,973	14,928,838	1,092,646	6,406,207	105,686	770,521	22,660	152,213	2,368	13,932	255,720	1,485,877	38,845	232,329
Region 4	2,095,285	13,966,681	197,968	1,241,722	191,104	1,285,681	6,839	48,644	17,508	119,156	462,853	2,167,686	140,628	1,022,643
Region 5	159,640	798,905	35,366	239,935	-	-	-	-	-	-	15,140	42,805	33,813	204,831
Region 6	1,275,410	7,701,563	521,389	3,651,592	20	120	595	8,660	2,331	6,772	19,877	89,643	21,317	158,213
Region 7	3,405,442	17,518,488	379,806	2,970,953	14,938	55,129	673	3,574	2,948	13,700	34,519	266,131	71,605	474,328
Region 8	726,062	3,148,835	250,535	1,002,588	19,090	83,600	-	-	2,977	15,710	5,070	14,305	12,015	52,148
Region 9	477,408	3,024,934	41,399	514,060	-	-	5	41	-	-	1,574	23,283	-	-
Region 10	1,166,273	7,020,885	518,511	3,631,069	-	-	-	-	-	-	12,796	59,179	2,492	18,387
Region 11	1,385,030	8,577,941	748,275	6,119,955	4,200	4,600	-	-	-	-	33,238	91,942	44,324	51,791
Region 12	1,276,513	5,654,735	594,637	3,651,448	-	-	-	-	-	-	40,613	216,262	82,192	142,579
Year/ Mode of Transport/ Origin	Destination													
1987														
All Commodities	1,541,023	10,297,191	2,703,323	16,248,920	1,156,452	7,131,812	719,935	4,420,772	1,661,623	6,761,331	1,008,530	7,653,614	643,942	3,894,549
Metropolitan														
Manila Area (NCR)	224,866	2,873,527	314,153	3,402,393	50,300	581,949	50,550	504,163	103,063	1,394,734	146,894	2,055,373	56,653	624,115
Region 1	-	-	-	-	112,440	1,506,093	-	-	-	-	-	-	-	-
Region 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Region 3	189,725	1,296,151	308,560	1,554,390	91,403	606,300	53,768	424,760	100,494	427,978	145,757	899,418	105,121	666,763
Region 4	207,716	1,678,197	332,690	2,504,387	62,681	434,160	44,473	347,595	135,887	977,084	228,481	1,663,127	66,258	476,590
Region 5	8,680	17,925	24,103	85,712	8,419	42,333	2,836	15,049	16,693	25,518	3,749	10,879	9,840	53,918
Region 6	235,644	1,184,071	288,676	1,476,439	48,961	302,014	75,104	474,651	22,831	151,418	13,378	104,983	25,286	92,988
Region 7	346,501	2,399,623	290,847	1,777,937	696,527	3,195,963	120,132	824,762	1,139,862	3,094,031	209,803	1,585,823	157,280	926,543
Region 8	55,082	225,735	131,273	607,732	33,858	180,610	11,121	49,407	51,595	225,674	41,914	180,461	111,532	510,865
Region 9	2,064	19,965	85,480	469,642	678	5,864	254,367	1,422,552	4,035	19,254	49,222	360,784	38,583	189,689
Region 10	47,704	246,085	439,338	2,239,881	3,728	26,842	6,897	63,537	54,467	315,967	50,875	233,486	29,464	166,441
Region 11	43,293	70,982	286,928	1,300,078	44,149	167,866	55,324	195,503	4,668	36,961	86,931	426,363	33,701	122,180
Region 12	179,748	3,242,929	201,075	830,329	63,308	82,198	44,763	98,803	28,028	102,813	31,526	142,917	10,224	44,456

Note: Totals may not add up due to rounding.

Source: National Statistics Office.

表 1-11 地区别旅客数

	in thousands	
Region and PMO	1989	1990
Total	22,318	25,848
NCR	50	85
MNL North Harbor	-	-(1549)
MNL South Harbor	50	85
Region I, II and III	0	0
San Fernando	0	0
Region IV	2,273	2,810
Batangas	2,163	2,667
Puerto Princessa	110	143
Region V	873	1,032
Legaspi	873	1,032
Region VI	4,339	4,413
Iloilo	4,339	4,413
Region VII	7,731	7,708
Cebu	6,346	6,267
Dumaguete	1,385	1,441
Region VIII	874	1,160
Tacloban	874	1,610
Region IX	2,403	2,555
Zamboanga	2,403	2,555
Jolo	-	-(552)
Region X	2,656	4,881
Surigao	688	634
Illigan	598	2,801
Nasipit	556	588
Cagayan de Oro	814	858
Region XI	413	434
Davao	286	326
General Santos	127	108
Region XII	252	320
Polloc	252	320

Note: i) MNL North Harbor and Jolo were not included due to incomplete report. However, provisional figures are shown in brackets.

ii) Figure of Illigan should be reviewed because of large discrepancy between 1989 and 1990.

Source: PPA Annual Statistical yearbook, 1990

D R o / R o 輸送サービスの現状

63. 最近10年間で島嶼間定期船隊はその輸送、貨物取扱いシステムにおいて広く近代化されてきた。主な発展はコンテナリゼーションにおけるものであり、もう一つの重要な発展は第2種航路におけるR o / R o パレット・サービスの導入であった。フィリピン政府はその国家発展計画において離島を統合し、国家的発展の利益を主要都市から地方にまで拡げるため、広域のR o / R o サービス網システムの早期樹立を強調している。この政策に沿ってDaang Maharlistsa Highwayの構成部分として定期R o / R o フェリー・サービスがLuzon島-Samar 島 Leyte 島-Mindanao島間に実施された。フィリピンのR o / R o フェリー・サービスの発展はさまざまな段階を経てきたが、その歴史は次表のとおりである。

表1-12・R o / R o 運行の歴史

Route	Date of Operation	Source of Information
Matnog-Allen	1979	NTPP/PPFST-Review of Transport Projects in the MTPIP 1987-1992 January 1988
Matnog-San Isidro	1984	-do-
Batangas-Calapan	1980	-do-
Liloan-Lipata	1980	-do-
	Withdrawn in 1981 reopened in 1986	-do-
Carmen-Isabel	1989 Ceased operation in 1990	RORO Report
Argao-Loon	1986 Ceased operation in 1990	-do-
Escalante-Tuburan	1983	-do-
Tandayag-Bato		
Tubod-Tangub		

Source: IATCTP Inception Report

64. 内航定期航路は、許可制度のもとでMARINAが名づけている幹線（主要）航路、第2種航路、第3種航路、支線航路、開発航路によって構成されている。コンテナ・サービスがマニラと他の主要島嶼（Cebu、Leyte/Samar、Panay/Negros、Palawan、北Mindanao、南Mindanao）を結ぶ幹線航路に確固とした地位を築いている間にRo/RoサービスはVisayasと特に北Mindanaoを結ぶ主要な第2種航路において重要性を増しつつある、その主要な運航業者は、CISOのメンバーのSulpicio、Gothong、Sweet Linesである。

Ro/Roのパレット・サービスにおいては、貨物の取扱い法は通常、船上のフォーク・リフトを陸上のもう一つのフォーク・リフトの間でパレットを手渡すことを意味する。これらの全てのRo/Roパレット・サービスは、大抵は旅客を運ばない幹線航路のコンテナ・サービスとは違って、多くの旅客も運んでいる。

多くの第2種航路は、Manila/SanJose、Batangas/Calapan、Iloilo/Bacolodに加えてCebuと他の9地域をつないでいる、この合計12航路は1989年現在運航業者によって26隻の船でサービスされている。第3種航路、支線航路、開発航路は全部で200ばかりあると報告されているが、大部分は未開発であるか不満足な状態だと言われている。

65. また主として国内で造られた多くの木造の短距離貨客フェリーがあるそれらは、CISOのメンバーで、幹線航路の定期船サービスを支配している大きな会社よりは、むしろ小さな地方運航業者が所有している。これらの旅客フェリーは、主として航海時間が4時間以内の航路を定期往復する250総トン以下の船である、定期航路に従事する大抵の船は、Manila/Cebuのような中距離航路のための平均1,200重量トンの貨客船である。100浬以内の短距離航路に従事する船は150重量トンから500重量トンに分される。

66. 定期船は内航海運の最も重要な部門である。定期船サービスに従事する海運会社は三つのグループに分類されるがそれは：

- (i) CISO（内航船主運業者連合）の会員
- (ii) MARINAによって正式に認可された中小会社
- (iii) その他

である。

(ii)のグループは地方航路にRo/Ro型（多くは地域建造の木造船）を含む900隻の小型船を就航させている多くの小さな会社によって構成されている。(ii)のグループの運航業者は、概して、海上安全の観点からは、脆弱な運行を行っているようであり、恐らく政府の財政的な緊急支援が必要である。VAFCSO（Visayas・フェリー沿岸サービス運航業者協会）は75の会員会社をもち、小さな地方船主によって構成されSMSA（南西Mindanao島船主協会）はその地域に30隻の運航船をもつより大きな運航業者が会員となっている。

[References]

1. National Transport Planning Project Study 1982
2. Philippine Statistical Yearbook 1990 NSO
3. Annual Statistical Report 1990 PPA
4. Profile of Philippine Ports 1989 PPA
5. Lloyds Registers Statistical Tables 1970, 1980 & 1989
6. Shipping of South-East Asia 1963 S. Matsuo et. al.
original Japanese
7. Organization Manual 1988 DOTC
8. National Economic and Development Authority NEDA
9. Organization Manual 1989 DPWH
10. Final Report of Manila South Port Rehabilitation Project 1987 JICA
11. Financial Performance Evaluation Report 1991 PPA
12. The Philippine Coastal Fleet Renewal Project, 1989 SHIPDECO
13. Sub-sector Study on Inter-island Shipping/Ship Repair Vol. 1, 1990
Development Bank of the Philippines

第2章 海運政策

1. 調査のテーマは免許制度、運賃政策、船舶取得及び棧橋問題であるが、これらのうち前二者は民間の事業活動を政府が規制する点で共通しているので一括して検討することとする。

A. 免許及び運賃政策

歴史と背景

2. フィリピンの公企業に対する規制は1902年法律 520号により沿岸料金委員会が作られたことに始まる。1914年米ニュージャージー州公共サービス法にならって法律2307号が公企業委員会（のちに公共サービス委員会）を設立した。1936年連邦法 146号が制定され、一般には公共サービス法と呼ばれるようになった。この法律は、後に何回か改正されたが、未だに公企業を規制する基本法として効力を有している。
3. 公共サービス法第13条は次のようなサービスをその対象としている。
 - コモン・キャリアー — — 鉄道、軌道、地下鉄、旅客及び貨物自動車、貨物及び輸送業者取扱、通運、汽船及び定期船、フェリー及び渡し船
 - 造船及び船舶修理
 - 上屋
 - 倉庫
 - 埠頭及びドック
 - 製氷及び冷凍
 - 運河
 - 灌漑システム
 - ガス
 - 電灯
 - 水供給及び水力
 - 石油
 - 電話
 - 有線無線通信
 - ラジオ放送
4. 法第15条によって、何人もCPC（公益事業証書）として知られる公共サービス委員会が、事業の遂

行が公共の利益を適切な方法で促進すると認めて発行した有効な証明を持たずに事業の運営はできない。さらに、16条(a)はCPCの発給の為の2つの条件を付け加えている。すなわち市民権と経済的能力である。

5. 1974年に発足したMARINAは、1995年のEO10-11によって、国内海運についての権限と責任が運輸委員会（公共サービス委員会の後継者の一）より移管された。

6. 公共サービスを規制する立法の根拠はマン対イリノイ州の判決に示されている。

「公企業によって提供されるサービスは州が常時管轄権を行使するだけの公衆に対する重要性を有している。管轄権は直接立法によってなされる場合もあるが、よりしばしば委員会によって行使される。

（かかる）サービスが規制されるのは確立されたルールである。」

この法律に基くCPCその他の証明、許可、申請のためには許可機関は料金を徴収することが認められている（法40条）。

免許制の現状

7. いかなる者も国内海運を開始するにあたってはCPC、または暫定免許（PA）を取得しなければならない。CPCまたはPAは申請者の船ごとに与えられる。定期船のためのCPCには船名、船型、航海数の詳細およびスケジュールを記録するのに対し、不定期船のそれは船名及び母港のみが要求される。

8. 法及びそれに基く政策を実行するため、MARINAは船主、運航者その他の関係者に対しメモランダム・サーキュラー（MC）を発出する。MC No 26（1982）MC No 26（A）（1983）、及びMC No 38（1987）はCPCの発出や修正、事業の終結、申請者の能力などを律するガイドラインを関係者に周知するため発出された。もしふたつの条項が抵触するときは後の条項が優先する。免許政策は二つの原則のうえに立つ。その一は公共の利益の増進であり、その二は既存オペレーターの利益保護である。次の規定は第一の原則に基くものである。

一次の場合には当該航路はオープンと宣言される。

……ii 免許業者の不適切なサービス

MC No 39 Part I A

—MARINAの事前の許可無くして、航路の放棄、撤退、運航の中断をしてはならない。公共の利益のためMARINAは船主、運航者に対し放棄、撤退又は運航が中断された航路の1か月の運航継続を要求することができる。サービスの崩壊を避けるため必要があるときこの期間は延長できる。

MC No 39 Part one III

—他の港と市場を分け合っている港* に寄港する権利を認められた船社が他の港に寄港地変更が認められるのは……かかる変更によって公共の利益が損なわれない場合に限る。

MC No 39 Part one IV

9. 第二の原則は次のような条項に示される。

— 開発航路への参入は認められる。この場合申請者はその投資を回収するまでの期間他の運航事業者の参入を禁止することにより開発者の投資が保護される。

MC No. 39 Part one I A 1

— 申請された航路がすでに他の事業者によって運航されているときは、影響を受ける事業者はMARINAによって適正に通知され意見を徴され、かつ、市場の検討がなされなければならない。

MC No. 39 Part one I A 2 a

(既存事業者の増便航路変更の場合も同じ。)

10. 次の条項は上記二原則をともに含んでいる。

— 先願者優先及び投資保護の原則は原則として尊重されなければならない。にもかかわらず競争の出現がサービスの改善や供給過剰を通じて一般大衆を利するときは公共の利益の上位にこの原則を置くことはできない。

MC No. 39 Part one V

11. 公共サービス法とその運用は公共の利益と投資保護という宣言にもかかわらず実際には国内定期船市場における進歩の抑制と弾力的経営の制限の方向に働いている。特定の定期サービスへの参入、供給の追加及び特定航路からの撤退はことに難しい。MARINAのこれら事項の審査は四段階となっている。即ち、審査官の審査、国内海運室の技術的、財務的評価、長官のレビューと決定、最後に理事会の決定となる。供給の追加、新規参入は当然に反対意見を有しがちな既存事業者をクリアしなければならぬので特に困難である。このような政策は現状維持志向と云えるであろう。MC No. 26 には典型的現状維持志向の条項が見いだされる。

「船舶の代替後三年間は新たな船舶代替をしてはならない。既存運航者の船舶代替による供給力追加は船舶不足等のサービス不足の十分な証明が無ければ認められない。」この条項はMC No. 39 にはないが、CPC発給のガイドラインとしてのMC No. 26 のこの条項が必ずしも廃止されたわけではない。

運賃制度の現状

12. きわめて最近まですべての旅客、貨物運賃はMARINA理事会の命令の形で公表されていたが、各種の勧告を受け、また規制撤廃の世界的な風潮に呼応していくつかの緩和策が取られた。

— 批判の多かった従価格運賃が廃止された。

— 一等及び二等運賃の規制が撤廃された。

— 冷凍貨物、積み替え貨物及び生物運賃が自由化された。

* 次の四がこれに該当する。

- 1) Pulpandan - Banago - Bacolod
- 2) Batan - Kalibo - Dumagit - New Washington
- 3) Nasipit - Butuan
- 4) Polloc - Cotabato

- 「基本運賃」に属する貨物がこれまでの9から7となった。
- 指標運賃の方式が導入され、上下それぞれ5%の範囲で運賃を設定できることとなった。

13. これらの緩和策があってもなお旅客貨物運賃は政府の厳重な規制のもとにある。その理由としてしばしば次のことが云われている。

- 定期船の独占的傾向を抑制する。
- 国内船主の属性である破滅的競争をコントロールする。
- 小船社を保護する。大手船社は割り引き運賃を設定でき、これは小船社に不利である。

14. 第一と第二の理由は矛盾しているようであっても、ある航路では相互の協調で安定した経営を享受している反面、他の航路では厳しい競争をしているのは良くある現象であるので、この二つの理由は理解し得るところである。

15. 通常運賃値上げはCISOがMARINAに申請することによってイニシアティブをとる。MARINAはその内容を荷主協議会に告知する。その直後聴聞が持たれまた荷主とCISOの間で協議が開始される。両者の合意の後、MARINAは自らの評価手続きを開始するがそれは免許の場合と同様である。

16. 後述する規制緩和の問題は別として、運賃構造と申請条件について若干問題なしとしない。

(a) 貨物運賃はA, B, C, BASICの4クラスに分類されている。この分類は1928年からである。すでに60年を経過しており、膨大な種類の新しい品目が海運市場に登場しているので、クラス数と品目分類は常時レビューされるべきである。

(b) 1990年改訂運賃によればベーシック貨物のタリフはクラスAの57.8%である。この開きは、クラスAには高価品が含まれていることを考慮すれば寧ろ狭いというべきである。また、ベーシック貨物は民生上不可欠の物資であるが輸送業務の実態から見ればいくつかの物資は輸送コストがより多くかかる。くだものその他傷みやすい貨物は現在の価格支持政策や小売価格に占める輸送費用の割合を考慮しつつ見なおされるべきである。

(c) 運賃値上げに関するすべてのMCには次のような条項がある。

「運賃値上げ申請に当たってはCISO会員または適正な申請費用を支払ったオペレーターのみが改訂運賃を適用することができる。」

この条項はCISOは島しょ間輸送の大部分を占めるグループの代表であるとの理由によるものであるが、全国一律運賃はもはや存在しないと解釈すべきであろう。

17. 公共サービス法は委員会にその法令に基く業務のための費用を徴収することを認めている。。MAR

INAは免許に際しても費用を徴収している。この場合は申請者に特別の権利を設定することにより利益を与えているので、正当と云える。もし費用を払わなければその利益を失うだけのことである。他方一律運賃は政府の施策として実施されているのであり、もし申請者が費用を払わなければ旧運賃を適用することになり全国一律運賃は崩れ去り、利用者は混乱する結果となる。したがってこの場合の費用徴収は疑問がある。更に運賃値下げの場合どうなるかも考慮する必要がある。

規制に関する諸問題

1) 調査の方法

18. 多く存在する先行する調査はすべて政府規制は水上輸送特に定期船活動を阻害すると述べている。フィリピンの公式の計画も大なり小なり上記国外または国際調査機関の批判に同調した見解を示している。*
19. しかしこの調査ではより慎重なアプローチを試みており、他の要素も念頭に置かなければならない。第1の要素はヒューマンファクターである。ある政策が如何に理論的または論理的に作文されていようとこれに関与する人々が彼らの長期にわたる慣習からみて賛成できないと感じるならば、その政策はワークしないであろう。このような慣習を改革しようとするならば当該政策には理論とヒューマンファクターの双方が含まれなければならない。故に調査の始めから政策を遂行する者と政策により影響を受ける者の見解が注意深く検討されなければならない。
20. 第2の要素は未来を予見すること、換言すれば” the years after ” の問題である。1つの政策はその後において利害関係者を予測できないようなかたちで直接、間接に影響を及ぼすことがある。これには顧客、旅客その他の周辺産業が含まれる。
21. 先進国はその経済、産業、政府及び社会にかかる政策の副作用を吸収しまたは救済するだけの力を貯えている。しかし、発展途上国にあっては経済は傷つき易く、産業はひ弱であり政府や社会はすでに多くの問題を抱えている。あやまった政策の衝撃はきわめて大きく、政策変更がただちに行なわれたとしても回復するのに長年月を要する。
22. フィリピンの海運産業は、多くの調査で指摘されたような欠陥を持ちながらも顧客の要求に答えて発展してきており、さらなる発展の潜在力を持っている。急激な自由化のような劇的な政策変更は効果が強すぎ、海運産業は政策が作り出す新たな環境に適應できないかもしれない。このようなときその影響は破壊的なものとなる。極東の諺は「角を矯めて牛を殺す勿れ」といっている。

* 1990-92フィリピン開発の改訂 11章、2.1
国内海運セクター5ヵ年計画1992-96

2) ヒューマンファクター

23. 定期船カルテルの存在が政府の市場参入規制と運賃弾力性の抑制と相俟って、島しょ間輸送のコストを上昇させているので、自由な競争を実現するため規制緩和・自由化を図らねばならないというのが規制緩和論者の理由的根拠である。とは云うものの彼らとて免許制と運賃承認制の全面的撤廃を主張するものは無く、漸進的、かつ、部分的緩和を主張している。

24. MARINAは公式にその五ヵ年計画のなかで次のような航路自由化計画を表明している。

- 如何なる航路でも二以上の運航事業者を認める
- 開発航路では五年の投資保護期間を設ける
- 航路交換、寄港地の順序変更、スケジュール変更、回数の変更、物資のための自由寄港を認める
- 運賃規制の調査の完成

25. 調査団は関係政府職員、船舶運航事業者とその協会、荷主団体にインタビューを行なった。免許制については船社、荷主とも一級及び二級航路は自由化できるかもしれないが、需要の少ない三級、フィーダー及び開発航路は、これらの航路に配給する小船主を保護するため規制されるべきであると述べた。何人もMARINAの運賃認可に対して異論を唱えなかったが、認可手続について(パラ15)荷主は費用及び影響を調べるために改善する必要があると述べた。

3) "the Years After" 問題

26. 規制緩和政策が産業及び一般公衆に与える影響として考えられるものは次の通り。

a. MC No. 39 はCPC申請者に対しPMMRRの安全基準条項を遵守することを求めている。例え当該基準は国際基準からみて時代遅れになっているといわれていても、またこの条項を遵守していない船舶を多く見かけても、MC No. 39 は安全法規を遂行するうえでいくらかのプラスにはなる。安全措置の維持は事故が人命喪失に直ちにつながるフィリピンで特に重要である。この点について船舶事故の死亡数は自動車事故のそれよりも少ないという人もいるかもしれないが、海上事故及びその死者数が他の海運国よりも高い現状ではこの説は誤りである。

多くの調査は安全措置遂行の方法が不適切であり、かつ、船主、船長、士官、船員が法規無視をしがちであると述べている。このような場合船舶運航に当たっての政府規制の全面的撤廃は安全規定が施行されるのを更に少なくするであろう。

b. 免許及び運賃承認制について貨物と旅客は同一に考えられるべきではない。ほとんどすべての国においてどのようなモードであれ定期旅客輸送は特別の考慮が払われている。その理由は、安全性、信頼性及び確実性を維持し、もって一般公衆の利益を保護することにある。旅客輸送に一層の注意を払うことは、貨物荷主がその貨物の運送について、自らの事業の重要な一環として当然十分な知識を有しているのに対し、旅客とくに定期船旅客の大部分は海運などの輸送についてほとんど知識を有して

おらず、その結果各様の事故の被害を受けやすいということから理由のあることである。旅客がいろいろの方法で保護されるといっても必ずしも政府自らがこれをするということではない（強制保険など）。しかし旅客の利益保護は強調されるべきであり、たとえ多くの規制が撤廃される事態になっても、旅客輸送の政府規制は続けられるべきであろう。

- c. 自由市場政策はある場合寡占状態を奨励することがある。特に固定費の高く自然独占が常態である運輸産業の場合規制が緩和されるや否や寡占状態が顕れることがある。その一例は米航空輸送事業の規制撤廃の経過に顕れている。この状態を弁護して例え寡占となっても顧客に対するサービスに欠陥があれば新規参入の可能性が常に保たれているので旅客の利益は侵されていないと主張するものがある。しかし現実に市場にいる業者が競争力が非常に強ければ、新規参入を躊躇するだろう。さらに市場再編の過程で多くの事業者が脱落し、救済策の取れない発展途上国でこれが起これば社会的問題が起こるであろう。
- d. 現時点で輸送業者と荷主のいずれがより交渉上力があるか明らかではないが、政府の関与がないときに力関係が一方に偏れば運賃が不当に高かった安かったりするであろう。

27. 現時点では、適切な Ro/Ro 輸送の発展のためには、自由市場政策を推進するよりも、より良き運営のためのガイドライン作りと施行のために政府が関係企業と密接に協力することが望ましい。

4) 将来の規制の方向

28. 上記の観察のもとに調査団が立案した今後の規制の方向は、次の通り。

29. 貨物輸送のうち、第一種及び第二種航路の定期輸送は、大方の見解に従いすでに確定した政策に従い近く規制が外されるであろう。しかしこの調査の大部分の航路は将来大きく発展すると仮定しても旅客で一日千人、貨物で年一万トン（2005年）で規模が小さい航路である。このような航路は第一種や第二種航路に従事する大手業者によって運航されず、経営基盤のきわめて弱小の業者が運航するであろう。輸送需要は複数業者の運航には少なすぎるこのような航路は政府の規制のもとに置かれるべきである。

注) 1. MARINAはフェリー航路を第一種（基幹航路）、第二種、第三種航路、フィーダー、開発（パイオニア）航路に分類している。これは旅客貨物の輸送量に基く。基幹航路は、ManilaとCebu、Leyte/Samar、Panay/Negros、Palawan、南北Mindanaoを結んでいる。第二種航路はManila/San Jose、Batangas/Calapan、Iloilo/BacolodのほかCebuと他の9地域を結ぶ。第三種以下の航路は200程度といわれているが、はっきりとはわからない。政策立案のうえでは分類を明確にする意義があるものその作業は未だなされていない。

2. 国内海運セクターの開発五ヵ年計画（1992-1996）は、島しょ間輸送に関する大統領タスクフォースの最終報告書に基づき、開発パイオニア航路は当初五年間その投資が保証されると宣言している。しかし5年で複数化ができるほどの需要が発生することには疑問がある。ニューカマーに開放する要件の数量化が望ましい。

30. 旅客に係わりのある事故の多いことを考慮すれば、将来の海運諸政策のうち海上の人命安全はもっとも優先されるべきである。したがって、国際的な安全基準に基づいた安全規制が施行され、運航者がこれを尊重するようになるまでの間、政府は旅客船運航に関する規制を維持する必要がある。より正確に云えば、現行のCPCは若干の改正をするにせよ旅客については継続適用されるべきである。CPCの発行にあたっての市場の評価(MC No 39 Part 1)は貨物と同様にできるかもしれないが、技術評価(同MC Part 2)は、船舶安全を確保するため、安全基準を改正しつつ適用を続けなければならない。
31. MARINAはすでに臨時運航にあたってのPA、SPを発行している。一般的に、フィリピン旅客需要は季節変動が激しく、事業者が需要変動に見合っ船を増減する必要があるため、PA、SPをより利用するほうが良い。最近の権限分散によりこれらの許可は地方MROに委任されている。すでに実施されつつあるものの報告・保存システムをより整備して需要の変化を的確に知り得るようにすることが望ましい。
32. 貨物運賃承認制については、すべての関係業界がこれを維持することをもとめている。ただし、審査手続きは荷主がより内容を検討することができるように改めるのが望ましい。旅客運賃は一、二等はすでに自由化されているので、現在の制度を替える必要はない。
33. 最後に調査団は海運に対する立場を明らかにしておきたい。即ち自由競争によって不可避免的にもたらされる市場欠陥が関係者にとり耐えられるかぎり、また、もし社会、経済環境が許すならば、事業活動は政府からの干渉によって制約されるべきではない。この意味から貨物の賃率は政府の関与なしに船主と荷主の交渉によって決められるのが望ましい。しかし、この自由な交渉は、双方の業者及びその団体が適正な独占禁止の法律によって規制された後にのみ、行なわれるべきである。単なる自由化は大方の期待に反して運賃上昇を招くであろう。
34. 現在の運賃構造はさておき、Ro/Ro 輸送を促進するため特別の運賃を導入する必要がある。特別のRo/Ro 運賃、特に貨物のそれは計算を容易にし、荷主は速い決済が可能になる。距離22NMのBanago・Calapan 航路は自動車のタイプによるRo/Ro レートを適用している。日本では自動車の長さによって、(付属A-1-2-1)この運賃の建てかたは、自動車航送の費用が重さや貨物の種類に関わり無く車の長さに比例するものであるならば、意味のあるものと云えよう。ただしこの方法は自動車運転者が登録証の携帯を義務付けられ、この証書が車の長さを記載しているときに限り適用できる。しかしフィリピンでは登録・検査制度がLTOによって改善中であり、この方式を導入するのは時期尚早である。したがって運賃徴収者が容易に判別できる車種別—モーターサイクル乗用車・小型トラック、ジープニー、大型トラック、バスに分類した運賃とするのが適当である。

35. すべての車の運賃は運転者1名の2等運賃を含む。しかし運送人の費用と責任には含まれていないので、自動車の旅客は別に運賃を支払わなければならない。これとの関連で、貨物は別の運賃があるか否かについては争いのあるところである。旅客は自由に船内を動き回し、運送人の旅客に対する責任は一層重い。一方で、空の自動車と荷物を積んだ車の運賃が同一なのは不公平と考えるならば、貨物に何パーセントの追加の費用を課することも考えて良い。何れにせよ、これは航路の採算の問題として運航者の判断にかかっている。

B. 政府機構の問題

政策手続きの迅速化

36. 全国Ro/Ro 輸送システム開発調査着手報告書(1989・10月-フィリピン政府 IATCTP作成) 2・3節はRo/Ro フェリーの開発に関与する政府機関の政策手続きについての役割を次のように区分している。政府手続きは(1)政府形成、(2)インフラ建設、(3)管理及び実施に分けることができ、現行法のもとでDOTCは全般的な政策形成、計画立案及び道路、橋梁を除く実施計画作成を担当する。またDOTCはプロジェクトの実施及び企業の監督、規制を、自らまたは付属機関即ちPPA、MARINA及びLAFTBを通じて行なう。DPWHは市有港湾の建設、維持に責任を持つ。NEDAは政策及びプロジェクトの形成の調整を行ない、政府全体の発展計画及び投資計画に含めるよう措置する。

37. 上記アレンジは良く構成されているが、仕事の割り振り、業務の実施ぶり及びある機関の構成については若干問題がある。

38. 主としてDOTCによって遂行されている政策形成段階(第1段階)では、全ての運輸政策特にRo/Ro 開発は関連プロジェクト-道路、土地利用、工業用地など-と地方レベルで調整、協調がなければならない。この点DOTCが地方支分部局を持っていないことは、地方機関同士で連絡を密にし、より良い理解を得る点で障害となるかもしれない。

IATCTPは1989年に輸送施設を効果的に利用できるRo/Ro 輸送システムを発展させる目的で、各政府機関の提案を統合するため設立された。この組織は良い働きを見せているが、寄り合い世帯にありがちな弱さがあり、強力な一機関の効率には及ばない。更に最近公布された地方政府法はいくつかのRo/Ro の港湾が地方政府によって開発されることになっている。

このような点を考慮して、DOTCはRo/Ro 輸送に関し計画調整の役割を担い、地方支分部局を設立して、地方レベルでこれを行なうことを提案したい。

39. 第二段階の問題は、港湾建設の実施をいくつかの政府機関に分割するかどうかである。PPA改訂憲

章は全ての既存港湾施設はPPAに移管されるものとし、PPAは計画、実施計画の立案、建設、維持ならびに自らに属する全ての港湾施設／業務の運営を行なうものとしている。しかしながら、実際にはDPWHは市有港湾の建設、維持を行ない、またDOTCも同様の事業に乗り出している。港湾建設に必要なマリン・エンジニアリングが陸上土木技術と異なっていることを考えれば、将来はPPAが向上した技術をもってより積極的に港湾建設を行なうべきである。

40. 第三段階はMARINA, PPAによって行なわれている。MARINAは免許、運賃、安全施策を含む海上輸送及び海事産業についての政策実施を担当し、PPAは自らに属する港湾を運営し、荷役業やパイロットの許可を行なう。MARINAはEO, No 125及び 125-Aによって造船や船舶運航に関する安全の業務を担っているが、安全規制を十分履行させるだけの人的資源を欠いている。加えて、1976年に発効した基本的な安全規則であるPMMRRは1960 SOLAS条約と米海事協会規則によっている。その後の国際的な海事規制は、その都度MCのかたちで流されてはいるが、規則を履行させるに十分とは思われない。海運事故における死者数の高いことを考えれば、現在MARINA/PCGでなされているPMMRRの改訂作業を急ぐ必要がある。また技術者の不足に対処するためには他の報告書が述べているように国際的に信頼されている船級協会を、暫定的に安全規制に活用すべきである。MARINAがPRSを設立した。調査団は(1)PMMRRの早期改訂、(2)PRSの国際的承認を提案したい。

41. PPAは行政的運営にも問題があり、内二は高能率と低コストにかんするものである。その一は港湾作業を行なう者との契約であり、その二は荷役料金についてである。

PPAは徐々に複数業者制度に移行しつつあるが、未だ一業者の港も多い。先行する調査は、これはコストを押し上げるので複数にして市場の競争を行なわせるべきであると述べている。しかし調査団の見解はこれと異なる。市場競争は作業能率コストを改善する場合もあるが、市場メカニズムは、ある程度以上の規模の市場にのみ働くものである。小さく隔離された市場では、競争は互いにを傷つけあうものとなり、収益の低さに耐えられなくなった事業者は市場を撤退する。このような市場規模を定義するのは困難であるが、多くのRo/Ro 港湾は、複数業者に安定した収益を確保するに十分な顧客を持っていない。よって、調査団は、隔離され船舶の運航も少ない港では単数の業者によって荷役が行なわれることが適当と考える。

一般的に、PPAの荷役作業契約期間は一年に制限されているといわれる。契約更新は通常といわれているが、荷役作業は一年かぎりの契約では新規投資を敬遠するだろう。近年になってPPAはより長期の契約をとっており、かかる措置は、オペレーターの投資を促進するため推進されることが望ましい。

42. 他の問題は荷役料金である。港湾料金の合理化は長期の課題であり、PPAはそのタリフ政策を継続的に再検討している。この点で、すでに“no work, no pay”の原則が港湾運営で尊重されるべきであると説かれている。この原則は、Ro/Ro 輸送は荷役作業を著しく減少させるので、特にこれを推進するうえで重要である。もし港湾料金が現行通りならば、Ro/Ro の利点は大幅に少なくなるだろう。この

点を念頭において、3-5年の経過期間後、作業しないにもかかわらず料金を徴収する慣行を取り止めるとともに、維持管理を行わない港湾でPPAが料金を徴収することの可否を検討すべきである。*

R0/R0 輸送のため港湾にはランプや駐車場など車のための特別の施設を設置することが要求されるので、タリフの再編成は避けられない。貨物の量や重さに課する料金に代えて、車のサイズに課する料金をR0/R0 施設のため導入することを提案する。

43. 政策遂行のためには、責任を分担する省同志、対附属機関或いは本部と地方出先との不断の対話が重要である。この重要性は現在進行中の行政機関内の分権化によっていよいよ増大する。この調査中、調査団は地方支分部局がとった措置を本部が承知していないことを経験した。更に、15年前にすでに別の規則に替えられた古い規則を適用している例もあった。これは全て連絡の不備によるものだろう。すぐれた記録制度を伴ったすぐれた連絡体制は、政策の遂行のみならず政策立案にも資する。(パラ31を見よ) この見地から次の措置が至急とられるべきである。

- (1) 地方支分部局から本部へ、附属機関から本部への報告制度を再検討し、適切な改善をすること
- (2) 本省から附属機関は、本部から地方支分部局への告知制度を再検討すること
- (3) 政策を実行するために地方支分部局のとった措置の中央記録制度を確立すること

44. 上記提案のうちいくつかのものは抜本的な機構や慣行の見直しがなくとも達成できるが、多くのものは、相互に関連がありまたその国独自のものもあるので、全体的な見直しを行なうとないと実現できない。究極的にはR0/R0 輸送を促進することになる機構や慣行の問題解決と改善策を検討するためには、経験豊富なコンサルタントにこの問題の検討と効果的で実現可能な改善策の提案を求めるのが適当である。

入出港手続の簡素化

45. いくつかの機構問題のうち、入出港手続の簡素化の問題は、船舶運航の効率と費用の問題に、直接影響をあたえる。付属の表はこれら手続と要求する機関とその法の基礎を示したものである。これら手続は若干の改善は見られるものの、なお煩瑣である。

-1980年のPISAの意見書によれば、手続数は16であったが、1991年のCISOの意見書によれば15となり、うち7は航海ごとには行なわなれていない。

-PPAはかつて7コピーを要求していたが、いまは2コピーである。

-郵便局は、もはや出港手続を要求しない。

-1991年6月、関税庁は、関税徴収者、税関長、船主、代理店等にMO53-91を發出し、税関はPDNo

*PPAの維持管理しない港湾に課する料金の性格については、施設のある陸域や水域の賃借料であることに問題がある。もしそうならば、賃借料は荷役量の何%かであるよりは定額であるべきである。

857に従い国内輸送に従事する船舶から入港料及び出港料を徴収してはならないと命じた。

46. Ro/Ro 輸送の効果を完全に発揮させるためには、二つの問題を検討する必要がある。その1は要求機関を減らすことであり、その2は手続きの簡素化である。

47. 付表に示す15機関のうち、以下に掲げるものは多くの国ではもはや行なわれていない。

- (1) 税関――入港・出港手続き
- (2) 検疫所――衛生検査手続き
- (3) 動物産業局――動物検疫
- (4) 林業局――出港手続き・木材積載許可など
- (5) 植物産業局――植物検疫

これら全ての要求は法律の基礎がある。しかし、(2)、(3)、(4)及び(5)は定期的な検査で要求は満たされようし、税関はPPAの設立後はもはや港湾に権限を持っていない。たとえ税関が不法に輸入された物資に関心があろうと、それはその都度検査で充足できることは内陸のコンテナ輸送と同様である。法によって定められた権限を放棄することは議論を呼ぶところであるが、法の要請が職員不足を理由に不完全に履行されているのは有りがちなもので何らかの、手続きの負担の軽減措置がとり得ると思われる。

48. 船長の誓約は無用の負担を船長・船主に課している。多くの場合、船長は書類の詳細を知り得る立場にもはやない。運航者または代理店が書類を提出すれば足りる。

49. 1991年12月31日、船舶手続きの調整の権限をPPAとPCGにあたえ、手続きを8から3に減らすことによりその煩瑣なことを取り止めるEONo. 493が署名された。しかしながら、実施のためのガイド・ラインがいまだ立案されていないばかりでなく、いくつかの機関は新たに手続きを要求するなど反対する動きを見せている。船舶運航の効率化のためには担当機関による実施ガイド・ラインの作成が絶対に必要である。

50. 強制パイロット制度について調査団は、頻繁に出入りする船が入出港に際しパイロットをとっていない事例を目にした。運賃やホテル代をも含めたパイロット費用は高く、かつ船長、士官が日常航海している区域ではパイロットはほとんど不要であるので、パイロットを使用しない慣行を推進すべきである。

C. 船舶の取得

51. 1986年制定のMC25-Dによって定められた指針に従ってMARNAは輸入または裸用船される島嶼

間船舶の船型と船令に制限をもうけている；すなわち大きさは500総トン以上で船令は15年以下でなければならない。この規則はまた、輸入か裸用船によって取得された旅客船、貨客船そしてフェリーは、旅客の安全を保証するため国際的に認められた船級協会によってクラスづけされなければならないことを定めている。

52. CISOのメンバーだけでなく、MARINAによって承認された中小船主も島嶼間交易を安定させる目的のため規制されている。しかし、島嶼間交易のため輸入される船の大きさの制限は、明らかに第2種や第3種航路に就航している貨客フェリーを含む小型船の運航業者にとって不利益である。

53. 現在、内航船主が島嶼間交易のため船舶を取得しようとする場合次のような選択が与えられている；すなわち

- (i) 国内または外国の造船所における新造；
- (ii) 外国の中古船の輸入；または
- (iii) 外国船の裸用船；

である。国内や外国の造船所での新造と中古船の輸入は何らかの政府による財政的助成（外貨を含む）なしには、コストが高いため考えられない。

54. 結果として、現在の規則や法律では、4.5%の税金だけが課せられる外国船の裸用船が全く有利である。この場合には船は輸入ではなくて、単に臨時にフィリピン籍に登録されたと考えられるからである。このように、裸用船の方式は政府の財政的な助成なしに島嶼間船隊を船質改善し近代化するという問題を解決する実際的な方法である。

55. 最近の情報では、財政的な誘引策を海運産業に導入する新しい法案が現在議会で審議されている。この法案は内航海運産業によって“記念碑的な海事法制”であると予告されているが、17人の議員により共同支持され、島嶼間海運を発展させるための政府の助成の必要を減らそうと試みている。“島嶼間海運の発展を推進する法令”と名うってこの法案34234号は、“旅客と貨物の輸送のため安全な、信頼できる、適切な、経済的な、ゆとりのある手段を提供するために、そして地域の船主や運航業者の投資を魅力あるものにするため島嶼間海運の活発な発展を助けようと努めている。”

56. この情報によれば、この法案は、MARINAが推薦すれば、船舶とその部品の輸入のため、中央銀行が外貨を融通できるようにすることも提案している。さらに重要なことは、この法案が最小限500総トンの船舶とその部品、内航に附随する貨物取扱機器の無税輸入を提案していることである。しかしこの場合、旅客船は船令12年、貨物船は15年以上であってはならないとして、法令の実施以降8年間だけ適用される。

57. またこの法案は、MARINAが保証した全ての島嶼間海運会社は、実施から8年間税金を免除されることを求めているということである。その代わりにその会社は、8年間の間4半期ごとの総収入の3.5%、それ以降は5%の輸送業者税を払うことになる。海運会社の株主配当金はそれ以降会社のあげた利益の10%に制限され、残りの90%は再投資のためにふり向けられなければならない。
- この法令のもとでは、その条項に違反した場合は、“違反者が獲得した全ての税金の信用や優遇策の剥奪”と罰金または投獄によって処罰される。
58. 法案 34234号による島嶼間海運の船舶の無税輸入は、外国の中古船を取得しようとしている大部分の島嶼間船主にとって、投資の魅力ある誘因となるであろう。それは前述したように、現在では彼等には、裸用船を選択しない限り、適当な船舶を取得する実際的な方法はないからである。
59. 一方では、島嶼間船舶の輸入に対する税金の免除の代りに一般輸送業者税を導入することは、小さな地域船主にとっては不利である。何故ならば、例え無税で中古船を取得できても、一定期間彼等の総収入に課せられる新しい税金の負担が増すため、船主の財政状況は依然として改善されないからである。
60. 輸入船舶の船型に対する制限は、基本的には地域の小造船業者を保護する意図であるにしても、造船業についてはこの調査の対象外である。しかし、収入が僅かで高価な船舶の新造ができないような第2種または第3種航路で、500総トン以下の小型船を使って重要な役割を果たしている地域船主や運航業者に対して、船型の制限が一体何の役に立つのか疑問である。
61. その上、以下の章に見られるように、船型の制限は、JICAのマスター・プランのなかのいくつかの航路でふさわしい船型として提案されている300総トン型のRo/Ro船の導入に影響するのである。
62. “大統領特別委員会 Presidential Task Force”の報告書で指摘されているように、多くの島嶼間海運会社は国内資金による船舶取得のための融資を受けることができない。中古市場が本来的に気まぐれなため島嶼間船主たちは、償還期間の長い、適正な利息方式の、有利な条件をもった買船資金の融資が、簡単な手続きでできれば大いに助けられる。全国Ro/Roフェリー・サービス方式を推進するため、島嶼間船主の需要に応えるような、政府や他の融資機関による特別な融資制度をできる限り早くつくらなければならない。

[References]

1. Medium Term Philippine Development Plan, 1987-1992
2. Updates of the Philippine Development Plan, 1990-1992
3. Five-year Development Plan for the Domestic Shipping Sector, 1992-1996 (MARINA)
4. Transportation and Public Service Law, Generoso O. Almarino, 1966
5. Final Report, Interisland Shipping Regulation Study, 1986 IBRD
6. Philippine Transport Sector Review, Mar. 1988 IBRD
7. Final Report, Presidential Task Force on Inter-Island Shipping, Feb. 1989
8. The Philippine Coastal Fleet Renewal Project, Mar. 1989 SHIPDECO AS
9. Final Report, Feeder Ports Project Feasibility Study, Oct. 1989, BCEOM, France, DCCD, Philippines, SGV. & Co. Philippines (ADB)
10. Inception Report, Nationwide Roll on Roll off Transport System Development Study, Oct. 1989 IATCTP
11. Sub-sector Study on Inter-island Shipping /Ship Repair Vol.1, 1990 DBP
12. Report of the Study on Maritime Safety Policy, Mar. 1990 MICC (JMOT), original Japanese
13. ABC of Overseas Shipping, Hiroo Kawakami 1990, original Japanese
14. Manila Star, Shipping and Trade

第3章 調査の対象となる航路

A. IATCTPによるRo/Ro 輸送調査航路一覧表

1. Ro/Ro サービス・システムを確立するための実用化の研究については、過去において多くの調査が行われ、新しい提案が明示されている。1988年には、今後の海運サービスの効率的な利用に焦点をおいて活発なRo/Ro システムを発展させるため、政府のいろいろな機関によって行われた提案を統合する“全国Ro/Ro 輸送システム開発調査”が発足した。この調査の主な目的はRo/Ro 輸送システムの開発のための戦略を準備することである。
2. 現在の交通状態、人口、経済的利益、将来の可能性、地質的な適合性等々の要素を考慮した上で、現在のRo/Ro 航路を含む42の航路が、全国Ro/Ro 調査航路としてIATCTPによって選ばれ提案された。これら42航路は表3-1のとおりで、JICAのRo/Ro 調査の基本航路となるものである。

B. 現在の海運活動の考察と調査航路の修正

3. 現在、全国のRo/Ro フェリーの運航状況はさまざまな発展段階にあり、サービスの水準も異なっている。ある場合には、Ro/Ro サービスは可能であっても必要な施設が足りないためうまく機能していない。IATCTPのインセプション・レポートによると、1989年10月現在でRo/Ro 船が就航しているのは9航路である。
4. しかしながら、JICA調査団による対象港の現地調査—その詳細は次章において検討する—によって、現在の海運サービスの水準は1989年を下回っていることが明らかになった。例えば、Dumaguete—Dipolog航路は、木材埠頭とDipolog港のCauseway が、1989年の台風によって破壊されたため存在しない。またBatangas—Mambrao航路については、1990年にRo/Ro 船がBatangas—Abra de Ilog間に運航されるようになってからフェリー・サービスは行われていないことが分った。提示されたそれぞれの調査航路の、現在の海運サービスについては、表3-2に要約する。
5. JICA調査団は、表3-1に示されている42航路を重要視するが、変更になった海運サービスに照らして、少しばかり修正が必要である。表3-3のとおり6航路の修正が勧告されているが、修正の必要性については、以下の章において検討する。全国長期Ro/Ro 輸送開発計画中の修正された調査航路は、図3-1のとおりである。

表3-1 IATCTPによって提案された全国のRo/Ro 調査航路

No.	LINK		LOCATION	
EXISTINGS RO/RO ROUTES				
1	Matnog	Allen	Sorsogon	Northern Samar
2	Matnog	San Isidro	Sorsogon	Northern Samar
3	Batangas City	Calapan	Batangas	Or. Mindoro
4	Liloan	Lipata	S. Leyte	Surigao
5	Argao	Loon	Cebu	Bohol
6	Escalante	Tuburan	Negros Occ.	Cebu
7	Carmen	Isabel	Cebu	Leyte
8	Tandayag	Bato	Cebu	Negros Or.
9	Tubod	Tangub		
POSSIBLE RO/RO ROUTES				
10	Iloilo City	Bacolod	Iloilo	Negros Occ.
11	Iloilo City	Pulupandan	Iloilo	Negros Occ.
12	Iloilo City	Jordan	Iloilo	Guimaras
13	Toledo	San Carlos	Cebu	Negros Occ.
14	Cebu City	Tubigon	Cebu	Bohol
15	Dumaguete	Santander	Negros Or.	Cebu
16	Dumaguete	Dipolog	Negros Or.	Zamboanga del Norte
17	Jagna	Cagayan de Oro	Bohol	Misamis Or.
18	Zamboanga City	Basilan	Zamboanga del Sur	Basilan
19	Zamboanga City	Jolo	Zamboanga del Sur	Sulu
20	San Jose	Puerto Princesa	Occ. Mindoro	Palawan
21	Cavite City	Mariveles	Cavite	Bataan
22	Batangas City	Mamburao	Batangas	Occ. Mindoro
23	Lucena City	Balanacan	Quezon	Marinduque
24	Tabaco	Virac	Albay	Catanduanes
25	Bulan	Masbate	Sorsogon	Masbate
26	Milagros	Estancia	Masbate	Iloilo
27	San Jose	Kalibo	Occ. Mindoro	Aklan
28	Cebu City	Ormoc	Cebu	Leyte
29	Ubay	Ormoc	Bohol	Leyte
30	Davao City	Babak	Davao	Samal Island
31	Roxas	Odiangan	Or. Mindoro	Romblon
32	Roxas	Kalibo	Or. Mindoro	Aklan
33	Matnog	Masbate	Sorsogon	Masbate
34	Cebu Talibon	Maasin	Cebu Bohol	Leyte
35	Jagna	Mambajao	Bohol	Camiguin
36	Benoni	Balingoan	Camiguin	Masamis Or.
37	San Jose	El Nido	Occ. Mindoro	Palawan
38	Cebu City	Tagbilaran	Cebu	Bohol
39	Lucena City	Sta. Cruz	Quezon	Marinduque
40	Dalaguete	Larena	Cebu	Siquijor Island
41	Guihulngan	Dumjug	Negros Or.	Cebu
42	Ajuy	Manapla	Iloilo	Negros Occ.

Source: IATCTP

表 3 - 2 航路毎の海運サービスの状況

(Based on a Two-Day O/D Survey)

No.	Origin	Destination	Distance (n.m.)	No.	Vessel Name	Type	RT Freq. (/day)
1	Matnog	Allen	13.5	1	MV Northern Samar	RoRo	1.00
2	Matnog	San Isidro	22.0	1	MV Maharlika I	RoRo	2.00
3	Batangas City	Calapan	22.0	1	MV Sto. Domingo	RoRo	2.00
				3	MV Sto. Nino	RoRo	1.00
				4	MV Ruby	RoRo	1.00
				5	MV Sta. Maria	RoRo	1.00
				6	St. Kristopher	RoRo	1.00
4	Liloan	Lipata	38.0	1	MV Maharlika II	Roro	1.0
5	Argao	Loon	12.0	No Traffic			
6	Escalante	Tuburan	18.0	1	MV Palawan Trader	RoRo	1.0
7	Carmen	Isabel	65.0	No Traffic			
8	Tandayag	Bato	4.5	1	MB James Arnold	Ferry	3.0
				2	ML Maribeth	Ferry	4.0
				3	ML ABC	Ferry	4.0
				4	LCM Conqueror	RoRo	1.0
9	Tubod	Tangub	3.0	1	Antonio Jr.	Roro	4.0
				2	Lorenz	RoRo	3.0
				3	Erwin	Banca	1.0
				4	Four Queens	Banca	0.5
				5	Fredel	Banca	0.5
10	Iloilo City	Bacolod City	24.0	1	MV Don Vicente	P	2.0
				2	MV Princess of Negros	P	1.5
11	Iloilo City	Pulupandan	25.0	No Traffic			
12	Iloilo City	Jordan	4.5	1	Belinda	C	0.5/wk
				2	Bross	P	0.5
				3	Cancer	P	0.5
				4	Irishman	P	0.5
				5	Goodwin	Banca	1.0
				6	John Edward	Banca	0.5
				7	Beach Craft	Banca	4.0
				8	Bee	Banca	0.5
				9	Don John	Banca	0.5
				10	Don John 1	Banca	0.5

(Cont. Status...)

No.	Origin	Destination	Distance (n.m.)	No.	Vessel Name	Type	RT Freq. (/day)
				11	Don John 2	Banca	0.5
				12	Don John 3	Banca	0.5
				13	Don John 4	Banca	0.5
				14	MB Ferry Queen	Ferry	4.0
				15	MB Genevieve	Banca	0.5
				16	MB Inday Mar	Banca	0.5
				17	Island Hopper	Ferry	5.0
				18	Heckmeck	Banca	0.5
				19	Neneng Annie	Banca	0.5
				20	Neneng	Banca	0.5
				21	Omega	Banca	0.5
				22	Rosary 2	Banca	0.5
				23	RG	Banca	0.5
				24	Pisces	Banca	0.5
				25	Ricky	Banca	0.5
				26	Sancha	Banca	0.5
				27	Sancha 2	Banca	0.5
				28	Sea Hunter	Banca	0.5
				29	St. Therese	Banca	0.5
				30	Superstar	Ferry	5.0
				31	T/L Virra	Banca	0.5
				32	Toto Borgie	Banca	0.5
				33	Vim Vim	Banca	1.0
				34	Zaldy	Banca	0.5
				35	Juracel	Banca	0.5
				36	Beach Craft 2	Ferry	4.0
				37	Baby Queen	Banca	0.5
				38	Guard	Banca	0.5
				39	Omega II	Banca	0.5
13	San Carlos City	Toledo City	12.0	1	MV Danilo I	Ferry	1.0
14	Cebu City	Tubigon	22.0	1	MV Tubigon Ferry	P/C	1.0
				2	MV Queen Leonora	P/C	1.0
				3	MV Ma. Charisse	P/C	0.5
15	Santander	Dumaguete City	4.5	1	No Traffic		
16	Dumaguete City	Dipolog	43.0	1	No Traffic		
		Dapitan		1	Pulauan Ferry	Ferry	0.5
				2	Doña Rosario	Ferry	0.5
17	Jagna	Cagayan de Oro	72.0	1	O.L. Guadalupe	P/C	0.5
18	Zamboanga City	Basilan (Isabela)	16.0	1	MV Leonora	P/C	2.0
				2	MV E. del Mar	P/C	2.0

(Cont. Status...)

No.	Origin	Destination	Distance (n.m.)	No.	Vessel Name	Type	RT Freq. (/day)
19	Zamboanga City	Jolo	83.0	1	MV Magnolia	P/C	1.0/wk
				2	MV Sampaguita	P/C	1.0/wk
				3	MV S. Grandeur	P/C	1.0/wk
				4	MV Lady Ruth	P/C	1.0/wk
20	San Jose	Puerto Princesa	233.0	No Traffic			
21	Cavite City	Mariveles	26.0	No Traffic			
22	Batangas City	Mamburao	80.0	No Traffic			
		Abra de Ilog		1	MV Penafrancia	RoRo	1.0
				2	MB Don Vicente	Ferry	1.0
23	Lucena City (Dalahican)	Balanacan (Mogpo)	28.0	1	MV Immaculate Concepcion	RoRo	0.5
24	Tabaco	Virac	34.0	1	ML Virac	P/C	5.0
				2	ML Matea II	P/C	1.0
25	Bulan	Masbate	43.0	1	MB Bulan	P/C	0.5
				2	MB Kulafu	P/C	0.5
				3	MB Jojun III	P/C	0.5
26	Milagros	Estancia	53.0	1	MB Circle M	P/C	1.0/wk
				2	MB Inday Phine	P/C	1.0/wk
				3	MB Janice	P/C	1.0/wk
				4	MB Baby Cheeney	P/C	1.0/wk
27	San Jose	Kalibo	90.0	No Traffic			
		New Washington		No Traffic			
28	Cebu City	Ormoc City	59.0	1	MV El Cano	P/C	0.5
29	Ubay	Ormoc City	57.0	No Traffic			
		Maasin		1	MB Marina V	Banca	0.5
				2	MB San Isidro	Banca	0.5
30	Davao City	Babak	6.0	1	Aida	Banca	1.0
				2	Casilac	Banca	0.5
				3	Cephren	Banca	0.5
				4	Corazon	Banca	1.0
				5	Del Cavar	Banca	2.0
				6	Delsa 3	Banca	0.5
				7	Dolor	Banca	1.0
				8	Domians	Banca	1.0
				9	Laurencia	Banca	1.5

(Cont. Status...)

No.	Origin	Destination	Distance (n.m.)	No.	Vessel Name	Type	RT Freq. (/day)
				10	Ludel	Banca	1.5
				11	Mariflor	Banca	0.5
				12	Pal-Am	Banca	1.0
				13	Rhael	Banca	1.0
				14	Rosie	Banca	1.0
				15	Viva	Banca	1.0
				16	Zerich	Banca	1.0
31	Roxas	Odiangan	27.0	1	MB Robert	Banca	2.0/wk
32	Roxas	Kalibo	68.0	No Traffic			
		New Washington		No Traffic			
33	Matnog	Masbate	35.0	No Traffic			
34	Cebu City	Talibon	30.0	1	MV T. Cruiser	Ferry	0.5
				2	MV Andy	Ferry	0.5
	Talibon	Maasin	30.0	No Traffic			
35	Jagna	Mambajao	30.0	No Traffic			
36	Benoni	Balingoan	8.0	1	ML Charles Brown	Ferry	2.0
37	San Jose	El Nido	135.0	No Traffic			
38	Cebu City	Tagbilaran City	22.0	1	MV Asia Taiwan	Roro	0.5/wk
				2	MV Sweet Heart	P/C	0.5
39	Lucena City	Santa Cruz	36.0	1	Antipolo III	P	0.5
40	Larena	Dalaguete		No Traffic			
		Dumaguete	18.0	1	MV Don Martin 7	Ferry	0.5
				2	MB Don Lourdes	Banca	0.5
				3	MB Prima	Banca	0.5
				4	MB Jr. Señorita	Banca	0.5
41	Guihulngan	Dumanjug	9.0	1	ML Tana	P/C	0.5
				2	ML Sta. Maria	Ferry	0.5
42	Ajuy	Manapla	13.0	1	MB Mary Grace	Banca	0.5

Sources: PPA (Shipping Traffic Statistics of Feb. 1991);
1991 Supplemental Transport Survey

Legend: RT - Round Trip MB - Motor Boat MV - Motor Vessel
 Freq. - Frequency P/C - Passenger/Cargo ML - Motor Launch
 n.m. - Nautical Miles LCM - Landing Craft Mechanized

表 3 - 3 調査航路の修正

Link Number	IATCTP Proposal	JICA Modification
16	Dumaguete - Dipolog	Dumaguete - Dapitan
22	Batangas - Mamburao	Batangas - Abra de Ilog
27	San Jose - Kalibo	San Jose - New Washington
29	Ubay - Ormoc	Ubay - Maasin
32	Roxas - Kalibo	Roxas - New Washington
40	Dalaguete - Larena	Dumaguete - Larena

Source: JICA Study Team

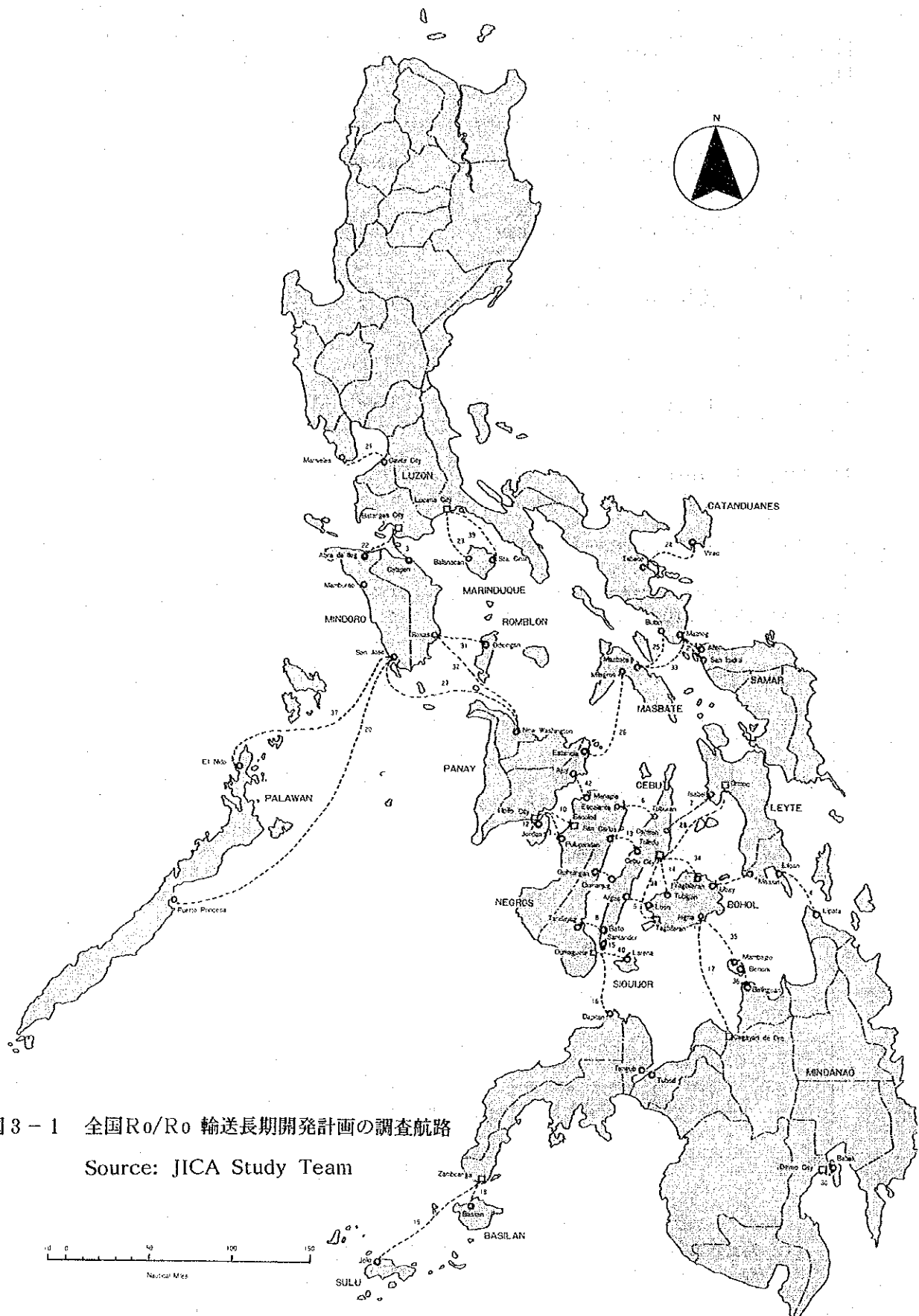


図 3 - 1 全国 Ro/Ro 輸送長期開発計画の調査航路
 Source: JICA Study Team