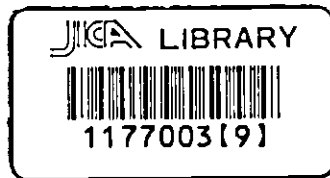


フィリピン国
内航海運振興計画調査
事前調査報告書

平成16年9月
(2004年)



独立行政法人国際協力機構

社会
JR
04-35

フィリピン国
内航海運振興計画調査
事前調査報告書

平成16年9月
(2004年)

独立行政法人国際協力機構



1177003【9】

序文

日本国政府はフィリピン国の要請に基づき、同国の内航海運振興にかかる調査を実施することを決定し、国際協力機構がこの調査を実施することと致しました。

当機構では本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成16年7月5日から同年7月21日までの17日間(うち、官団員7月5日－7月15日、役務団員7月5日－7月21日)にわたり、国際協力機構技術審議役 宮地豊氏を団長とする事前調査団(I/A 協議)を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともにフィリピン国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査の結果を踏まえ、本格調査に関するI/Aに署名しました。

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

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

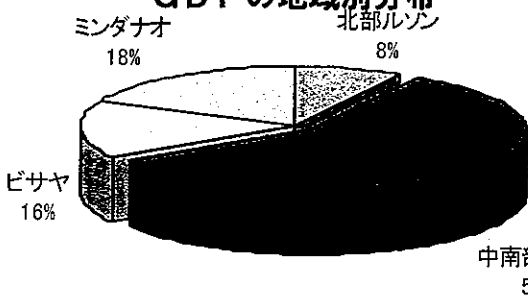
平成16年9月

国際協力機構
理事 松岡 和久

フィリピン

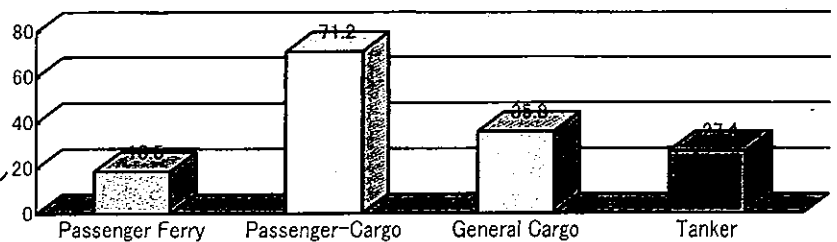


GDPの地域別分布



フィリピン内航海運船隊のうち船齢20年を超える

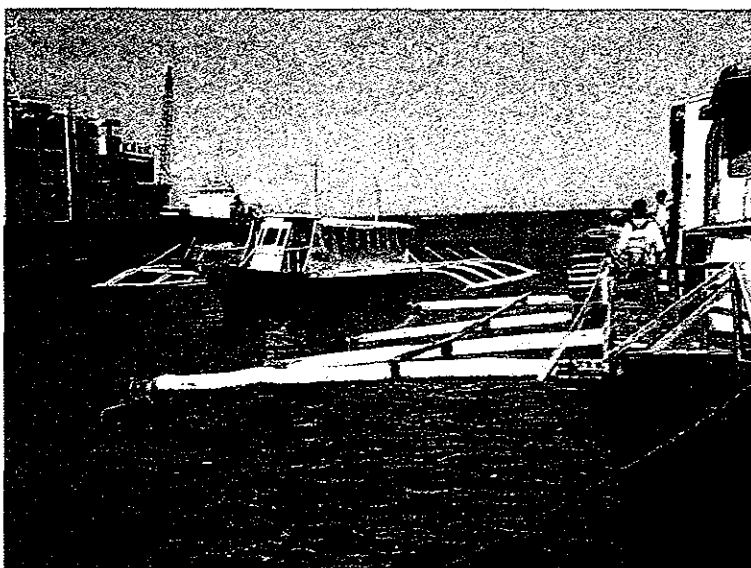
船舶の割合 (%、1999年)



内航海運振興に関する
とのパブリックヒアリング
(セブ)



セブ港視察



フィリピン開発銀行(DBP)
との打ち合わせ



NEDA 訪問



I/A 協議状況



I/A 署名式



目次

第1章 事前調査の概要

1.1 要請の背景	1
1.2 調査目的	1
1.3 団員構成	2
1.4 調査行程	2
1.5 カウンターパート機関	3
1.6 団長所感	3
1.7 現地調査結果	5

第2章 フィリピン国の概要

2.1 自然環境	8
2.2 人口増加と雇用状況	8
2.3 経済、財政	9
2.4 国際収支・貿易状況	11
2.5 日本との経済関係	11

第3章 フィリピン国の海運の現況

3.1 フィリピンの地理的特性と海上輸送の重要性	14
3.2 海事行政	16
3.3 内航海運船隊の概要	17
3.4 内航海運サービスの概要	20
3.5 内航海運事業者	22
3.6 内航海運政策の推移	33
3.7 海難事故の実態	39

第4章 フィリピン国の国内物流・交通の現況

4.1 概要	42
4.2 航空輸送	42
4.3 鉄道輸送	42
4.4 海上輸送	42
4.5 国内物流における問題点	45
4.6 現在進められているプロジェクト	48

第5章 内航海運近代化計画(DSMP)

5.1 フィリピンの金融市場	51
5.2 DBP の概要及び組織	55
5.3 内航海運近代化計画(DSMP)とDBP の対応	60

第6章 本格調査への提言

6.1 調査の背景	67
6.2 調査の目的	67
6.3 調査対象地域	67
6.4 調査の範囲	67
6.5 調査実施上の留意点	68
6.6 調査の内容	70

付属資料

1. Terms of Reference
2. Implementing Arrangement
3. Minutes of Meeting
4. Questionnaire
5. 収集資料リスト
6. 現地議事録
7. 事前評価表

表目次

表 1-1	本調査に関連すると思われる長期専門家.....	4
表 2-1	人口・雇用統計	8
表 2-2	周辺国との失業率比較 (%).....	9
表 2-3	セクター別生産量 (単位:10 億ペソ).....	9
表 2-4	フィリピン国の主要経済指標	10
表 2-5	貿易関係主要計数(単位:百万ドル).....	11
表 2-6	対日貿易の推移 (単位:億円).....	12
表 2-7	直接海外投資額(投資委員会認可ベース)の推移 (単位:億円).....	12
表 2-8	直接海外投資額(経済特区庁認可ベース)の推移 (単位:億円).....	12
表 2-9	対フィリピン国援助 (単位:億円).....	13
表 3-1	輸送モード別国内旅客輸送量.....	14
表 3-2	輸送モード別国内貨物輸送量.....	14
表 3-3	フィリピン内航海運船隊の構成(2000 年)	18
表 3-4	船体構造別隻数	18
表 3-5	大きさ別隻数(鋼船)	19
表 3-6	大きさ別隻数(木造船)	19
表 3-7	船齢別隻数(鋼船)	20
表 3-8	船齢別隻数(木造船)	20
表 3-9	マニラ/セブ間の輸送サービス(航空機・船舶)の比較	21
表 3-10	セブ/ドゥマゲッティ間の輸送サービス(高速船・在来船)の比較	22
表 3-11	航路種類別主な航路.....	22
表 3-12	フィリピン内航海運事業者上位 15 社(運航船舶総トン数ベース).....	23
表 3-13	Aboitiz Transport System 社の運航船舶	25
表 3-14	Sulpicio Lines 社の運航船舶	26
表 3-15	Negros Navigation 社の運航船舶	27
表 3-16	Solid Shipping Lines 社の運航船舶.....	28
表 3-17	上位 5 社の 2003 年度事業収入など.....	28
表 3-18	各社別総資本利益率など	30
表 3-19	船種別新規船舶取得隻数(年別)の推移.....	34
表 3-20	内航海運船舶取得形態別隻数の推移.....	38
表 3-21	木造船フェーズアウトに関する経過措置	39
表 3-22	フィリピン及び日本における海難発生・救助状況の比較(1999 年).....	39
表 4-1	内航海運貨物品目別取扱貨物量及びコンテナ化率	45
表 4-2	輸送コスト比較(その 1)	46
表 4-3	輸送コスト比較(その 2)	47
表 4-4	品目別小売価格に占める海上輸送運賃の割合(ミンダナオ→マニラ)	48
表 4-5	品目別小売価格に占める海上運賃の割合(マニラ→セブ).....	48
表 5-1	フィリピン国内銀行数の推移	53
表 5-2	地域内貯蓄率比較	54
表 5-3	実質金利指標-地域内各国との比較 (単位:%)	54
表 5-4	貸出利鞘指標-地域内各国との比較 (単位:%)	55
表 5-5	DBP 支店一覧.....	57
表 5-6	最近 6 年間の主要財務項目 (単位、百万ペソ)	58

図目次

図 3-1	人口の地域別分布(2000年).....	15
図 3-2	GDPの地域別分布(1999年).....	15
図 3-3	貧困家庭の割合(%、1997年).....	16
図 3-4	フィリピン運輸関係省庁.....	16
図 3-5	MARINA組織図.....	17
図 3-6	フィリピン内航海運船隊のうち船齢20年を超える船舶の割合(%、1999年)....	18
図 3-7	Aboitiz Transport Systemの船隊構成.....	24
図 3-8	Sulpicio Shipping Linesの船隊構成.....	26
図 3-9	Negros Navigationの船隊構成.....	27
図 3-10	Solid Linesの船隊構成.....	28
図 3-11	営業収入の内訳.....	29
図 3-12	営業費用の内訳.....	29
図 3-13	各社別ROA推移.....	31
図 3-14	自己資本利益率(ROE).....	32
図 3-15	新規船舶取得数(年別)の推移.....	34
図 3-16	内航海運船舶取得形態別隻数の推移.....	38
図 3-17	フィリピンにおける形態別海難件数(1999年).....	40
図 4-1	港湾取扱貨物量及び乗降旅客数の推移.....	43
図 4-2	主要港湾における外航海運貨物取扱量.....	44
図 4-3	主要港湾における内航海運貨物取扱量.....	44
図 4-4	主要港湾における旅客乗降数.....	45
図 5-1	銀行部門不良債権比率の推移.....	52
図 5-2	DBPの組織図.....	56
図 5-3	DBP-過去6年間の総収入と純利益.....	58
図 5-4	DBP-過去6年間のローン、預金および借入金残高.....	59
図 5-5	MECP組織図.....	64

略語集

AIB(Agricultural and Industrial Bank)	:農工銀行
BIR(The Bureau of Internal Revenue)	:国税庁
BOI(Board of Investment)	:投資委員会
DA(Department of Agriculture)	:農業省
DBP(Development Bank of Philippines)	:フィリピン開発銀行
DOT(Department of Tourism)	:観光省
DOTC(Department of Transportation and Communications)	:運輸通信省
DPWH(Department of Public Works and Highways)	:公共事業道路省
DSMP (Domestic Shipping Modernization Program)	:内航海運近代化計画
DTI(Department of Trade and Industry)	:通商産業省
DTI(Department of Trade and Industry)	:通商工業省
DWT(Dead Weight Tonnage)	:重量トン
GDP(Gross Domestic Product)	:国内総生産
GNP(Gross National Product)	:国民総生産
IPP(Investment Priority Plan)	:投資優遇計画
KfW	:ドイツ復興金融公庫
LRT(Light Rail Transit)	:軽軌道系交通機関(新都市交通システム)
LRTA(Light Rail Transit Authority)	:LRT 公社
MARINA(Maritime Industry Authority)	:海事産業庁
MECP(Maritime Equity Corporation of the Philippines)	:フィリピン海事持ち分公社
NCD(National Development Company)	:国家開発公社
NEDA(National Economic and Development Authority)	:国家経済開発庁
NLIB(National Loan and Investment Board)	:国家投融資庁
NSO(National Statistics Office)	:国家統計局
OFW(Overses Filipino Workers)	:海外契約労働者
PCG(Philippines Coast Guard)	:フィリピン沿岸警備隊
PFI(Participating Financial Institutions)	:参加金融機関
PISA(Philippines Inter-island Shipping Association)	:内航海運船主協会
PNB(Philippine National Bank)	:フィリピン国営銀行
PNR(Philippines National Railways)	:フィリピン国有鉄道
PPA(Philippine Ports Authority)	:フィリピン港湾局
PSB(Philippine Shipper's Bureau)	:フィリピン荷主事務局
RFC(Rehabilitation Finance Corporation)	:復興金融公社
ROA(Return on Assets)	:総資本総事業費利益率
ROE(Return on Equity)	:自己資本利益率
RORO 船(Roll on Roll off 船)	:トレーラーシャーシや商品車を自走により積み卸しする荷役方式の船舶
SLDP(Sustainable Logistic Development Program)	:持続可能な物流開発プログラム
TEU(Twenty-foot Equivalent Units)	:20ft.換算のコンテナ取扱個数の単位

第1章 事前調査の概要

1.1 要請の背景

フィリピンは 7,000 を越える島々から形成されている島嶼国家であることから、海上輸送が国内の人流や物流の主要輸送機関であり、国や地域の社会経済発展を支える重要な役割を果たしている。しかし、同国の海運は、船舶の老朽化や整備不良などが原因と考えられる海難事故が多発しており、安全な内航船舶の整備が内航海運の振興に不可欠な状況となっている。また、内航海運を活用した人流・物流の振興、海洋環境の保全など他に取り組むべき課題も多い。

これらの課題を改善するためには、内航海運振興策に基づく内航海運の近代化や、非効率な老朽船舶の更新を促進する船舶調達制度などにより船舶の近代化を図ることが必要である。フィリピン政府は中期開発計画(2001～2004 年)の中の「海上輸送」項目の中に、海運セクターにおける船隊拡充及び近代化のための財政支援方策の検討を位置づけると共に内航海運振興計画の策定に関する本調査の実施を日本政府に要請した。

以上の背景のもと、現況の把握、先方政府の要請確認、調査の範囲、内容、実施条件などの検討を行い、実施協定 (I/A) について協議・署名することを目的として、事前調査を実施した。フィリピン内航海運振興計画調査事前調査団は、2004 年 7 月に現地入りし、本格調査実施にあたり必要とされる先方政府の要請、調査範囲、内容などを確認した上で、MARINA (海事産業庁)¹、DOTC (運輸通信省)²、DBP (フィリピン開発銀行)³、NEDA (国家経済開発庁)⁴、DPWH (公共事業道路省)⁵などとの協議を終了し、平成 16 年 7 月 13 日にカウンターパート (C/P) 機関である MARINA と実施協定 (I/A)、協議議事録 (M/M) の署名交換を行った。

1.2 調査目的

- I/A 及び M/M の署名・交換
- 本格調査に関する調整・意見交換、事前評価
- 調査関係サイトの現地調査 (バタンガス港、セブ港)、内航海運事業者 (セブ地域の RORO⁶ 船船主 13 社、旅客船船主 (バタンガス～ミンドロ島)、内航海運船主協会 (PISA)⁷ との協議
- 本格調査実施のための資料・情報収集

¹ MARINA: Maritime Industry Authority、海事産業庁

² DOTC: Department of Transportation and Communications、運輸通信省

³ DBP: Development Bank of Philippines、フィリピン開発銀行

⁴ NEDA: National Economic and Development Authority、国家経済開発庁

⁵ DPWH: Department of Public Works and Highways、公共事業道路省

⁶ RORO 船: Roll on Roll off 船、トレーラーシャーシや商品車を自走により積み卸しする荷役方式の船舶

⁷ PISA: Philippines Inter-island Shipping Association、内航海運船主協会

1.3 団員構成

No.	氏名	担当分野	所属
1	宮地 豊	総括	国際協力機構 社会開発部技術審議役
2	中川 貴統	海運経営/船隊整備	国土交通省海事局外航課 専門官
3	福原 智幸	総合物流政策/物流調査	国土交通省総合政策局 貨物流通施設課 監理係長
4	森 弘継	調査企画/事前評価	国際協力機構 社会開発部
5	長尾 和行	金融制度	パデコ

1.4 調査行程

日 順		コンサルタント団員	官団員	宿泊地
1	7月5日	移動(JAL741 東京(9:40)→マニラ(13:00)) JBIC 事務所打ち合わせ、JBIC 協議		マニラ
2	7月6日	午前:移動(マニラ→セブ) 午後:パブリックヒアリング、I/A 協議(MARINA)		セブ
3	7月7日	午前:セブ港湾庁打ち合わせ、セブ RORO 船船主打ち合わせ 午後:現地踏査(セブ港)、セブフェリー船社打ち合わせ、大使館打ち合わせ		セブ
4	7月8日	午前:移動(セブ→マニラ) 午後:I/A 表敬、打ち合わせ、NEDA 表敬・打ち合わせ		マニラ
5	7月9日	午前:DOTC 表敬・打ち合わせ、笹島・神田専門家打ち合わせ 午後:I/A 協議(MARINA)、資料収集		マニラ
6	7月10日	現地踏査(バタンガス港)、内航海運事業者ヒアリング		マニラ
7	7月11日	資料収集		マニラ
8	7月12日	午前:I/A 協議、M/M 協議(Overall Meeting) 午後:I/A 協議、M/M 協議(MARINA)		マニラ
9	7月13日	午前:I/A 協議、M/M 協議、 午後:I/A 署名、船主協会(PISA) 打ち合わせ		マニラ
10	7月14日	大使館、JICA、JBIC 報告		マニラ
11	7月15日	移動(JL742:マニラ(14:20)→東京(19:35)) National Center for Transport Study 打合せ		マニラ
12	7月16日	資料整理、現地調査		マニラ
13	7月17日	資料整理、現地調査		マニラ
14	7月18日	資料収集、現地調査		マニラ
15	7月19日	資料収集、現地調査		マニラ
16	7月20日	資料収集、現地調査		マニラ
17	7月21日	移動(JL742:マニラ(14:20)→東京(19:35))		マニラ

1.5 カウンターパート機関

海事産業庁: Maritime Industry Authority (MARINA)

- Atty. Oscar M. Sevilla Administrator
- Atty. J. Victoria Banas Vice Administrator
- Mrs. Lilian T. Javier Director (Domestic Shipping Office)
- Mr. Emerson M. Lorenzo Director (Maritime Safety Office)
- Mr. Nobutaka Kimura JICA Expert

運輸通信省: Department of Transport and Communications (DOTC)

- Mr. Agustin R. Bengzon Undersecretary

フィリピン開発銀行: Development Bank of Philippine (DBP)

- Mr. Matietto A. Encio Senior Vice President
- Mr. Simplicio B. Apolinar Assistant Senior Vice President

国家経済開発庁: National Economic and Development Authority (NEDA)

- Ms. Ameta B. Benjamin Supervising Economic Development Specialist

1.6 団長所感

1.6.1 本調査の概要と重要性の確認

本調査は、2002年に「船舶金融制度に関するマスタープラン」の策定を目的にわが国に要請されたものである。その後、フィリピン国において内航海運振興に関する複数の政策、法律、プログラムが提案されてきた。そのため、調査内容を拡大し、内航海運の振興に関する現状の整理や課題の確認を踏まえた内航海運の振興計画の策定及び内航海運の近代化方策の提案を行い、船舶金融制度の提案とその実現可能性の検討を行うこととし、調査のタイトルを「The Study on Domestic Shipping Development Plan (内航海運振興計画調査)」とする事が合意された。

フィリピンの内航海運は、国内農産品などの島嶼間輸送や離島部の生活を支える重要な交通機関であり、国や地域の経済発展にとって非常に重要であることから、政府レベルで内航海運振興を重要視しており、大統領の進める内航海運の効率的なネットワーク化を目的とした「The Strong Republic Nautical Highway」をはじめ数多くの内航海運振興を目的とした施策が実施されている。このような背景を踏まえて、フィリピン政府は、同国の内航海運の現状把握と振興施策を検討する本調査の早期実施について強い要望があることが、今回のミッションを通じて確認された。

また、実施機関の MARINA を始めとして、今回の事前調査期間中に開催された関係機関との合同会議においても、各機関から本調査に対する強い関心と賛同が得られた。

1.6.2 本格調査への提言

今回の事前調査において実施した会議、ヒアリング、現地調査を踏まえて把握した状況と本格調査への提言を以下に示す。

(1) 総論

本格調査の実施に際してはフィリピンの内航海運における近代化へ向けた背景や最近の様々な施策を十分に理解した上で、実現性のある内航海運振興計画の提案を行う必要がある。また、振興計画策定に必要な金融制度、物流、関連インフラなどの分析は非常に重要であるが、以下に述べる現在実施中の施策や既存の調査などを活用して効率的に実施することが重要である。

また、今回の調査に関連するフィリピン政府機関には以下の JICA 長期専門家が派遣されており、関連する分野での協調が期待される。

表 1-1 本調査に関連すると思われる長期専門家

派遣先機関名	専門(分野)	氏名
海事産業庁	船舶検査行政	寺田 尚
	内航海運業務	木村信孝
運輸通信省	総合交通政策	笹嶋 博

(2) 各論

フィリピン国において内航海運振興が重要である背景として、輸送の非効率性や管理体制が不十分なために輸送中に貨物の品質低下が生じ、国内農産物などが輸入品に対して競争力が低いことや、地方での島嶼間移動が内航海運に依存しているにも関わらず、安全がな船舶や内航海運に対応した港湾や船着場が整備されていないために人流や物流を妨げてしまい地域経済活動を鈍化していることへの対応が求められている状況がある。また、人や物の効果的な輸送ネットワークの構築を目的とした RORO 船による一貫輸送(道路-港湾-内航航路)の実施も重要な課題となっている。

これらの課題に対して現在進められている重要な関連施策は以下の通りである。

- 内航海運に関する基本的政策の見直しを図った「Domestic Shipping Development Act 2004」
- 各島嶼間を RORO 船舶により効率的な交通システムを構築する「Strong Republic Nautical Highway」
- 生産地と消費地の結びつきを強化する物流システムを振興する「持続可能な物流開発プログラム(Sustainable Logistic Development Program: SLDP)」
- JBIC のソースステップローンを活用した船舶代替に必要な資金の融資プログラムである「内航海運近代化計画(Domestic Shipping Modernization Program: DSMP)」

これらの施策は、フィリピンにおける内航海運の振興上重要であるため内容を十分に分析する必要がある。一方、これらの施策は必ずしも連携が取れておらず、また、ルート設定における物流関連データや道路、港湾などに関する分析も十分でないため、本格調査において、これら関連インフラに対する分析を実施する必要がある。

また、陸海の一貫した輸送の実現のためには、関連する輸送インフラである道路、港湾、天然の地形を生かした船着場などに関する現状や整備計画などの分析も重要であり、関連するフィリピン国の計画や JICA 調査などのレビューが必要である。

船舶金融制度については、上記 DSMP について分析する必要がある。DSMP につい

では、第2期計画における資金のディスパースがうまく進んでおらず、運用については官・民の内航海運関係者から制度の改善の要望も出ている。一方、SLDP を実現化するために DSMP の活用も重要である。また制度設計においては、日本の船舶共有制度をモデルとした「Maritime Equity Corporation(MEC)」の設立も制度改善案として提案されているが、本格調査ではフィリピンにおける内航海運、金融制度、物流関連の分析を踏まえ、実現性のある船舶金融制度を提案する必要がある。

本格調査の実施体制としては、MARINA 長官(または、副長官)が議長を務めるステアリングコミッティを設置することとなった。ステアリングコミッティのメンバーとしては、今回の合同会議に出席したメンバーである、NEDA、DOTC、DPWH、DA(農業省)⁸、DTI(通商産業省)⁹、PSB(フィリピン荷主事務局)¹⁰、PPA(フィリピン港湾局)¹¹、DBPで構成される案が確認され、最終的には本格調査開始前までに決定することとなった。

最後に今回の調査において、協力頂いた MARINA を始めとするフィリピン国関連機関と情報提供、便宜供与を頂いた、在フィリピン日本大使館、JBIC フィリピン事務所、JICA フィリピン事務所、木村専門家に感謝を申し上げます。

1.7 現地調査結果

1.7.1 海運政策

フィリピン国の内航海運に関する基本的政策の見直しを図る「Domestic Shipping Act of 2004」が制定され、現在、MARINA がその実施規則に関するパブリックヒアリングをフィリピン各地で行っているところである。同法は、内航海運の競争力強化を目的に、一定の船齢以下の船舶に対して付価値税(VAT)の免除措置や税制上の特別償却を認めるなど、船齢の若い船に優遇措置を与えるとともに航路許認可や運賃制度など広範にわたる見直しを行うものであり、従来のようなその時々における「Memorandum Circular(覚書)」などを公布するといった継ぎ接ぎ的に制度改正を行ってきたものと異なり、今後の内航海運政策の土台となる画期的なものである。本調査では、この法律で打ち出されている各施策について、その内容や効果などについて評価を行い、改善すべき点があれば提言を行う必要がある。

新たに設立する船舶金融制度については、単なる金融システムを用意すればよいだけではなく、自立継続性をもった制度とするため、海運事業者に対する保護、育成策や規制の更なる緩和策などを金融システムと連動させて構築する必要があり、その際には上記新法で打ち出されている政策との整合性について考慮する必要もある。

本調査のC/P機関はMARINAであるが、内航海運の振興を図るためには、DOTC、DBPなどといった関係機関との連携は不可欠である。したがって、本格調査ではこれら関係機関と連携しながら実施する体制を十分に確保することが必要である。

一方、C/P機関のMARINAには政策及び計画の策定や実施の際、これらの関係機関と調整する能力が必要である。本格調査を通しての技術移転は、MARINAの政策策定、計画の実施、総合調整といった能力向上に対応する必要がある。

1.7.2 物流政策

内航海運は、一連の物流・人流システムの中で検討する必要がある。例えば1993年の米国国際開発庁(United States Agency for International Development: USAID)の調査に因

⁸ DA: Department of Agriculture、農業省

⁹ DTI: Department of Trade and Industry、通商産業省

¹⁰ PSB: Philippine Shipper's Bureau、フィリピン荷主事務局

¹¹ PPA: Philippine Ports Authority、フィリピン港湾局

れば、フィリピンの物流システムは、野菜や穀物など生産地から運ばれる貨物のうち、輸送中の品質低下によりその40%を破棄しており、金額に換算して約30億ペソが損失されるといった非効率な状況である。本調査においても、内航海運の観点からフィリピン国の物流システムを検証し分析する必要がある。

一方、船舶運航事業をより収益性の高いものとするためには、安定かつ確実な運賃収入を得る事が重要である。このため本調査では、生産地から消費地への効率的な物流を確保するため、海上輸送されるいくつかの主要物品を選び、これら物品における効率的な物流ネットワークの構築を検討するとともに、これを実現するための具体的な施策を提言することが必要である。

現在 DBP において SLDP が進められていることから、本調査では、同プログラムの進捗状況と整合性について配慮することが必要である。また、陸運と海運の接点である港湾施設についての分析も重要であり、2004年3月に終了した JICA 調査「全国港湾網戦略的開発的マスタープラン調査」などの成果を活用する必要がある。

1.7.3 船舶金融

本件調査は、単なる金融制度案件として扱わず、内航海運全体の問題として分析する予定である。しかしながら、内航海運の近代化を進めるために、当初の要請であった船舶金融(海運関連施設も含む)が重要な要素となる。

フィリピン国内における内航海運関係の制度融資は、JBIC の DSMP 資金を活用したものが主体なので、その実施状況について、実施機関である DBP や関連官庁、海運業界から意見や事情の聴取を行った。その結果、以下の通りであり、全体的に融資条件緩和を要望する声が強いのが特徴的といえる。

(1) フィリピン開発銀行(DBP)

DBP は 2002 年 9 月に大統領の承認を得た「Sustainable Logistics Development Program: SLDP」を DSMP および他の JBIC ローンを活用して SLDP の普及を図っている。しかし、SLDP の中小業者向け融資は、資金不足や担保不足などの理由で融資条件に満たないことや関係書類準備に時間がかかることからあまり捗っていない。その為、DBP は中小船主向けの対策として「Maritime Equity Corporation (MEC)」を設置した。

更に SLDP を更に推進するために、DBP は新規ローンを NEDA へ申請した。

(2) 関連省庁

NEDA は SLDP に高い優先順位を与えている。

DOTC は、内航海運業は利益水準が低いので、内航海運向け制度融資では担保条件を再検討し、貸出金利水準を的確に設定すればプログラムが進捗するが、今後は独創的な発想が必要と考えている。

MARINA は、船舶の近代化のために金融が不可欠であるが、現在の DBP の制度融資は小規模業者向けとなっておらず、資産に関する条件も厳しすぎる、と見ている。今後も同様の条件を適用するのであれば、内航海運向け制度融資は余り利用されない可能性が高いと思われる。

(3) 海運業者

現行の内航海運近代化金融制度については、利子率引下げと担保条件緩和の要望があった。利子については、民間銀行経由の仕組みを使うと現行(12~16%)に対して低利(8~10%)となるので、今後はこの仕組みの推進を希望している。

既存の DSMP は、高利子率、船舶担保の掛け目の低さとそれに付随する追加担保条件、資産条件、手続きの煩雑さ、審査所要時間の長さが問題となっているが、このうち特に担

保評価に関する条件が最大の制約条件になっていると考えられる。

現在、DBP が中心となって、MEC 設立の動きがある。取り敢えずはルソン島北部の 4 県において、4 県内で運行する船舶を事業対象とする予定である。MEC は、フィリピンでは初めての試みなので、技術的、組織的、制度的、経済的など、あらゆる側面について慎重な検討が必要である。

更に、MEC の運営に関しては、海運政策担当機関である MARINA と金融担当である DBP との強い連携が必要不可欠である。既往の DSMP の実施にあっても、両機関の連携は必ずしも十分とは言えない状況であるが、MEC の運営にあたっては、両機関を含めた関連機関の強固な連携と協力が不可欠と言える。

これまでの内航海運制度融資では、一律の条件が適用されてきた。今後は航路の重要性や事業者の財務能力を勘案して、基幹航路や地方航路別などの航路特性にあった海運政策を含む金融制度を提案する必要がある。

第2章 フィリピン国の概要

2.1 自然環境

フィリピン群島は全体が赤道と北回帰線の間位置し、南北 2,000km の間に展開する約 7,000 の大小の群島で構成されている。国土面積は約 30 万 km² で、日本の 8 割程度。主要な島々は、ルソン島、ミンダナオ島、セブ島、レイテ島、サマール島であるが、首都が置かれているルソン島の政治的・経済的なウエイトが高い。群島の東には、深さ 10,000m と言われるフィリピン海溝があり、地震源を形成している。

多様な気候を有する山岳地を除いて、国土は本質的に熱帯性モンスーン気候帯に属し、年間を通じて湿潤気候である。全般的に東南アジア気候帯に属し、年平均降水量は約 2,400 mm で、年間の気温変化は余り無いが、季節風の影響で雨期(5月から10月)と乾期(11月から2月)に分けられる。雨期には太平洋で頻繁に台風が発生し、暴風雨を伴って主にルソン、ビサヤ地方を襲い甚大な被害をもたらすことが少なくない。

2.2 人口増加と雇用状況

最新の人口調査によれば、2000年5月現在でフィリピンの人口は 7,605 万人に達し、過去 5 年間で 10% 余り成長しており、1903 年の第 1 回と比べると 10 倍増となっている(“2000 Census of Population and Housing”, the National Statistics Office, NSO)。1995-2000 の 5 年間の年間成長率は 2.36% であり、年間 2.5~3.0% の増加率を記録した 1960~70 年代と比べると低下している。増加傾向の低減は出生率・死亡率の減少という典型的な人口増加パターンの変化によるものである。しかし、年間 2.36% という人口増加率は、世銀が集計したアジア太平洋地域平均の 1% を大幅に上回る高率であり、国家統計局(NSO)¹²は 2016 年頃の総人口が一億人に達するものと予測している。

フィリピン国では人口の約 4 割が労働人口であり、上表のアジア開発銀行(ADB)発表の統計数字によれば、1990 年代初頭までは、農業部門が最大の雇用者であったが、以降はその他部門(主としてサービス部門)が農業部門を追い越している。

表 2-1 人口・雇用統計

	1985	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2002
人口(百万人)	54.7	62	70.3	75.2	76.8	78.4	80.1	81.8
人口密度 (人、km 当たり)	182	207	234	251	256	261	267	273
人口増加率(%)	2.5	3.2	2.4	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1
労働力(千人)	21,318	24,525	28,040	31,278	30,693	30,908	33,354	33,675
農業	9,698	10,185	11,323	11,272	10,503	10,401	11,253	11,313
製造業	1,922	2,188	2,571	2,687	2,796	2,792	2,892	2,855
鉱業	128	133	95	104	88	106	103	101
その他	8,053	10,026	11,709	14,198	14,375	14,475	15,838	15,981
失業	1,517	1,993	2,342	3,016	2,931	3,133	3,269	3,423
失業率(%)	7.1	8.1	8.4	9.6	9.6	10.1	9.8	10.2

(注)2001、2002 年は推定値
出典: アジア開発銀行

¹² NSO: National Statistics Office、国家統計局

失業率は、80、90年代にかけて8%代から10%超に悪化している。中央銀行公表計数に基づき、周辺諸国と失業率を比較してみると、大きな較差がある。これは人口増加率と経済成長率の違いによる。

表 2-2 周辺国との失業率比較 (%)

年	フィリピン	マレーシア	インドネシア	タイ
1997	8.70	2.60	4.70	0.90
1998	10.05	3.20	5.50	4.36
1999	9.80	3.42	6.36	4.19
2000	11.20	3.10	6.14	3.60
2001	11.10	3.68	8.10	3.32
2002	11.40	3.48	9.10	2.44
2003	11.40	3.60		2.19

(注) 前表とは異なるベースで算出されている。
出典:フィリピン中央銀行

2.3 経済、財政

2.3.1 主要産業の活動

フィリピン国のセクター別の生産量を表 2-3 に示した。1985 年の農業および製造業の GDP への寄与率は共に 25%であるが、1990 年には、それぞれ 22%、25%、2002 年の両部門の寄与度は 15%と 23%となっている。経済開発が進行するにつれて、農業部門の比重が下がる一方、工業部門の比率が上昇するのが、一般的な過程であるが、フィリピン経済は、僅かながら、製造業部門の GDP 貢献度が低下傾向にある。

表 2-3 セクター別生産量 (単位: 10 億ペソ)

	1985	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2002
GDP	571.9	1,077.2	1,906.0	2,665.1	2,976.9	3,354.7	3,673.7	4,022.7
農業	140.6	236.0	412.2	451.6	510.5	528.9	548.7	592.1
鉱業	11.9	16.7	16.8	20.1	18.0	21.8	21.7	33.5
製造業	143.9	267.5	438.2	582.9	644.0	745.9	831.6	915.2
電気・ガス・水道	15.8	22.3	49.4	78.0	86.1	97.5	116.3	124.1
建設	29.0	64.9	106.6	157.4	162.9	217.3	222.1	235.4
通商	82.8	154.6	261.9	361.2	419.3	473.0	517.5	556.3
交通通信	31.7	53.2	88.9	139.7	159.3	199.0	247.6	276.7
金融	17.1	42.5	78.2	130.3	141.6	149.1	160.1	170.1
公共サービス	27.9	77.0	153.9	274.1	290.8	319.8	337.7	380.9
その他	71.3	142.6	299.8	469.9	544.3	602.6	670.3	738.0

出典:アジア開発銀行

(1) 経済成長の推移

フィリピン経済は、ラモス政権下(92 年～98 年)、財政再建や規制緩和などの経済構造改革を推進しつつ外資導入と輸出主導による高度成長を実現し、実質 GDP 成長率は、93 年 0.3%増から 96 年 5.7%増、97 年 5.2%増と急速な成長を遂げた。

1997 年 7 月のタイ・バーツに始まったアジア通貨危機はフィリピンのペソにも波及し、イ

ンフレ率の上昇と財政収支の悪化に加え、エル・ニーニョ現象の影響により農業生産が低迷したことで、98年の成長率は91年以来のマイナス成長(-0.6%)を記録した。

1999年は、天候回復などによるコメやトウモロコシなどの農業生産の復調や製造業部門の好調もあり、GDP成長率が3.4%増、GNP成長率が3.7%増(98年は0.4%増)に好転し、貿易収支も11年ぶりの黒字(43億ドル)を記録した。

2000年も、農業部門の成長は鈍化した。製造業部門の大幅成長、好調な個人消費と輸出に支えられて、GDP成長率4.4%増、GNP成長率4.8%増、貿易黒字36億ドルを達成した。

2001年は、世界経済の後退により輸出と鉱工業が減退したが、堅調な農業とサービス業、好調な個人消費がこれを下支えする形で、GDP成長率3.2%増を維持した。なお、国際機関などの予測値はADB2.7%、IMF2.9%、世銀2.5%であった。2002年の実質GDP成長率は4.6%で政府目標(4.0%)を達成。

2003年は、GDP成長率4.5%、GNP成長率5.5%と堅調な個人消費を背景に2002年同様まずまずの成長を達成し、いずれも政府目標をクリアした。農業生産が下半期5%台の高い伸びを見せ、通信セクターを中心にサービスの伸びも引き続き高い。

表 2-4 フィリピン国の主要経済指標

経済指標など	2000	2001	2002	2003	2004
名目国内総生産(GDP, 億ドル)	747	714	771	804	
名目国民総生産(GNP, 億ドル)	790	757	820	864	
一人当たりGNP(ドル)	1,051	978	1,034	1,050	
実質GDP成長率(%)	4.4	3.2	4.6	4.5	
実質GNP成長率(%)	4.8	3.4	5.2	5.5	
消費者物価上昇率(%, 平均)	4.4	6	3.1	3.1	(1月)3.4
失業率(%) (年平均)	11.2	11.1	11.4	11.4	
貿易収支(億ドル)	35.9	-9.1	-2.2	-17	
うち輸出(億ドル)	380.8	321.5	352	357.5	
うち輸入(億ドル)	344.9	330.6	354.3	374.5	
日比間貿易(財務省貿易統計)					
日本への輸出(億円)	7,762	7,790	8,140	8,133	
日本からの輸入(億円)	11,057	9,951	10,578	10,426	
経常収支(億ドル)	58.7	3.1	42	(9月)18.5	
総合収支(億ドル)	-5.1	-1.9	6.6	1.1	(1月)-5.95
外国投資額(億ペソ)					
(1)投資委員会認可額	67.42	188.42	88.2	(9月)54.3	
うち日本	18.18	16.72	3.9	(9月)4.8	
(2)経済特別区への投資額	611.02	315.9	228	(9月)137.8	
うち日本	146.43	196.89	162.3	(9月)55.1	
外貨準備高(億ドル, 期末)	149.1	155.5	161.8	168.2	(1月)160.8
対US\$為替レート(ペソ, 平均)	44.19	50.99	51.06	54.2	(2月)5.80
対外債務残高(億ドル)	520.6	523.55	538.74	(9月)563.47	
デットサービスレシオ(%)	12.5	15.8	17	(9月)16.45	
財政収支(億ペソ)	-1342.1	-1470.2	-2126.8	-1998.7	(1月)-161.2
[対GDP比(%)]	[-4.12]	[-4.03]	[-5.3]	[-4.59]	
政府財務証券(T-Bill)金利	9.9	9.7	5.5	6	(1月)6.2

出典:外務省

(注) これらの経済指標は、フィリピン政府によって不定期に改訂されることがあり得る。

(2) 経済面の課題

1) 財政赤字

エストラダ前政権以来の徴税率低下により歳入規模が縮小(97年の歳入総額

GNP 比 19.1%、2002 年同 14.2%)した。国税庁(BIR)¹³の改革などによる税収の引き上げが喫緊の課題と言える。

2002 年の赤字額は 2,127 億ペソであり、当初目標 1,300 億ペソを大幅に上回った。2003 年に入ってから、4 月以降の徴税額が増加したため、10 月末時点の財政赤字は上限目標を約 5%下回っており、政府は同年度の目標達成に自信を示している。

2) 不良債権処理

2002 年 9 月時点で商業銀行の不良債権比率は 16.47%に上った。2002 年 12 月、上下両院は、不良債権処理法案(The Special Purpose Vehicle Act of 2002)を可決した。同法は、政府の公的資金投入が困難な状況下において、不良債権を金融機関から買い投資家に売る「特定目的会社」設立の枠組みを定め、資産移転にかかる印紙税などの免除や各種登録料金の軽減を図るものである。

2.4 国際収支・貿易状況

最近 6 年間のフィリピン国際収支・貿易関係の主要計数を表 2-5 に示した。貿易収支は 2002 年に若干の黒字を計上したが、翌年には赤字となっている。経常収支は、期間中黒字を継続しているが、これを下支えしているのが、年間 60~70 億ドルに達する。これは海外契約労働者(OFW)¹⁴からの送金といえる。

主たる輸出品は、電子・電気部品、衣類、ココナッツ、砂糖など。貿易相手としては、日本とアメリカが大半を占めており、2002 年の両国との交易は、輸出入ともに全体の 4 割以上に達している。

表 2-5 貿易関係主要計数 (単位: 百万ドル)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
経常収支	1,546	7,219	6,258	1,323	4,383	3,347
(対 GDP 比率)	2.4%	9.5%	8.2%	1.9%	5.7%	4.2%
貿易収支	-28	4,959	3,814	-743	407	-1,253
輸出額	29,496	34,211	37,295	31,243	34,377	34,842
(対 GDP 比率)	45.3%	44.9%	49.1%	43.9%	44.8%	43.9%
輸入額	29,524	29,252	33,481	31,986	33,970	36,095
(対 GDP 比率)	45.3%	38.4%	44.1%	44.9%	44.3%	45.5%
OFW 送金額	7,368	6,795	6,050	6,031	7,189	7,640

(注) OFW=海外契約労働者からの送金額
出典: フィリピン中央銀行

2.5 日本との経済関係

2.5.1 対日貿易

フィリピンにとって日本は米国に次ぐ貿易相手国であるが、フィリピンは恒常的な赤字傾向にある。対日主要輸出品目は、従来は魚介類、バナナといった一次産品が上位を占めていたが、近年は半導体、ワイヤーハーネスなどの加工製品が増大している。対日輸入品目も、工業製品が大半で、電子・電機部品、自動車部品が上位を占めている。2001 年の日比間の貿易額(輸出+輸入)は、日本から見た場合は全体の 2.1%に過ぎないが、フィリピン

¹³ BIR: The Bureau of Internal Revenue、国税庁

¹⁴ OFW: Overseas Filipino Workers、海外契約労働者

から見た場合は全体の 16.7% (米国は 24%) となっている。

表 2-6 対日貿易の推移 (単位: 億円)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
輸出	4,920	6,065	5,788	6,034	7,762	7,790	8,140
輸入	9,147	10,513	9,482	9,969	11,057	9,951	10,578
貿易量	14,067	16,578	15,270	16,003	18,819	17,741	18,718
収支	-4,227	-4,448	-3,694	-3,935	-3,295	-2,161	-2,438

出典: フィリピン財務省貿易統計

2.5.2 日本からの投資

日本はフィリピンへの主要投資国の一つである。特に経済特別区における製造業への投資が多いのが特徴である。業種別では、エレクトロニクス関連が中心であり、以下、輸送機器、金属加工品などが続いている。2003 年 7 月時点の日本人商工会議所の登録日系企業は 480 社だが、フィリピン証券取引所の登記数で見ると約 2,000 社の日系企業が進出している。なお、日系企業を含む外国投資企業はフィリピン政府に対し、インフラ整備、労働問題の改善、治安の改善など、投資環境の整備を求めている。

表 2-7 直接海外投資額 (投資委員会認可ベース) の推移 (単位: 億円)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
日本	15.1	37.0	27.8	19.8	18.1	16.7	14.9
米国	8.7	104.1	60.1	138.4	—	28.5	—
総投資	253.6	587.2	316.1	211.8	67.4	188.4	168.7

出典: 外務省

表 2-8 直接海外投資額 (経済特区庁認可ベース) の推移 (単位: 億円)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
日本	125.5	329.7	258.3	95.0	146.4	196.8	161.8
米国	21.7	150.5	100.5	41.5	61.2	—	—
総投資	227.8	735.3	481.1	320.5	611.0	315.9	225.0

出典: 外務省

2.5.3 日本の対フィリピン国経済協力

フィリピンは、日本政府開発援助の最重点供与国の一つであり、2001 年の日本の対フィリピン援助は二国間 ODA の第 5 位、累計額ではインドネシア、中国に次いで第 3 位。一方、フィリピンにとって日本は最大の援助供与国であり、フィリピンが受け取る ODA の半分以上を供与している (表 2-9 参照)。

日本はフィリピンの開発の状況と課題、開発計画に関する調査研究及び、フィリピン側との政策対話を踏まえ、中長期的な視点から、下記の 4 分野を援助の重点分野とした。同分野は 2000 年 8 月に公表した「対フィリピン国別援助計画」にも反映され、日本の援助の基本方針となっている。

- (a) 持続的成長のための経済体質強化及び成長制約要因の克服
- (b) 格差の是正 (貧困削減及び地域格差の是正)
- (c) 環境保全及び防災
- (d) 人材育成及び制度造り

表 2-9 対フィリピン国援助 (単位：億円)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
円借款		第 22 次 1,207.11 新宮沢構想 363.00	第 23 次 1,357.40	第 24 次 546.41 特別円借款 741.80	第 25 次 387.86 特別円借款 756.32	第 26 次 219.36 特別円借款 52.52
無償協力	105.43	59.11	101.72	61.47	92.52	70.80
技術協力	75.82	77.83	72.77	76.11	72.06	(集計中)
合計	181.25	1,707.05	1,521.89	1,425.80	1,313.76	

出典：外務省

第3章 フィリピン国の海運の現況

3.1 フィリピンの地理的特性と海上輸送の重要性

7,000 を越える島々からなる島嶼国家であるフィリピンにとっては、国内海上輸送はその経済を支える重要な役割を担っており、国を身体に例えるならば、隅々までめぐらされた血管のような役目である。貿易自由化などのボーダーレス経済が拡大しているが、一部の流れが滞るとその地域経済に甚大な影響を与えることから、安全で効率の良い国内海上輸送サービスの安定供給を確保する必要がある。

特に、同じく島嶼国家であるものの日本のように南北に伸びた大きな本州を中心に北海道・四国・九州といった主要な四島はすでに陸上交通で結ばれ、その他の小さな島々がこの四島の周辺に存在しているのとは異なり、フィリピンでは、北のルソン島と南のミンダナオ島といった比較的大きな島と、その間に多くの中小の島々が散らばっているビサヤ地域に分けられ、国内に貨物輸送や旅客交通において海上輸送が果たしている役割は非常に大きい。

輸送モード別に国内輸送量をみると表 3-1 のようであり、旅客輸送で海上輸送の占める割合は約 70%と、航空輸送の約 15%に比してかなり高く、1991 年から 2001 年までの 10 年間の増加率をみても、航空輸送を上廻っている。

表 3-1 輸送モード別国内旅客輸送量

(単位:人)

輸送モード	1991 年	2001 年	シェア (2001 年)	増加率
鉄道輸送	10,326,800	10,211,400	12.8%	98.88%
長距離バス	762,727	1,513,590	1.9%	198.44%
海上輸送	31,715,783	55,797,795	70.2%	175.93%
航空輸送	7,687,468	12,017,417	15.1%	156.32%
合計	50,492,778	79,540,202	100.0%	157.53%

出典: JICA フィリピン国全国港湾網戦略的開発マスタープラン調査ファイナルレポート

貨物輸送では、圧倒的に海上輸送の割合が高く、2001 年でみると約 99.7%とその大半が海上輸送により輸送されている。

表 3-2 輸送モード別国内貨物輸送量

(単位:トン)

輸送モード	1991 年	2001 年	シェア (2001 年)	増加率
鉄道輸送	43,800	3,400	0.0%	7.76%
海上輸送	58,630,134	87,544,738	99.7%	149.32%
航空輸送	151,098	246,289	0.3%	163.00%
合計	58,825,032	87,794,427	100.0%	149.25%

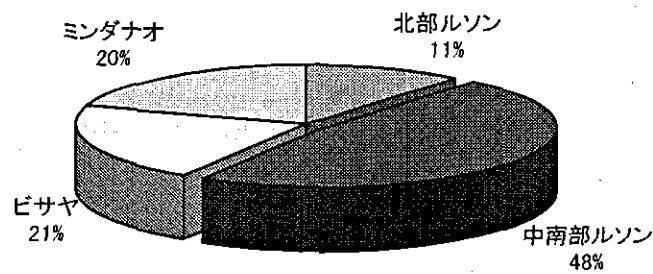
出典: JICA フィリピン国全国港湾網戦略的開発マスタープラン調査ファイナルレポート

また、フィリピンでは、首都のマニラを中心としたルソン島中部地域とミンダナオ島など地方との経済格差の是正が国家的課題となっており、国内海上輸送サービスの発展による地域経済の活性化は重要なテーマである。

マニラ首都圏などルソン島中・南部＝	大消費地、輸出入の玄関、外国企業による工場の立地など → 経済的に豊か
ミンダナオ島、ビサヤ諸島ほか＝	農業、水産業など地元産業が、流通網未整備などにより未発達 → 経済的に貧しい

人口の地域別分布で見ると、中南部ルソン地域に半数の人が住んでおり、ビサヤ地域、ミンダナオ地域に2割ずつ、北部ルソン地域に1割となっている。

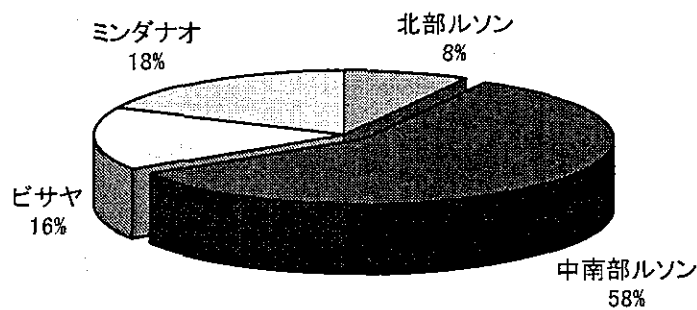
図 3-1 人口の地域別分布(2000年)



出典:フィリピン統計局

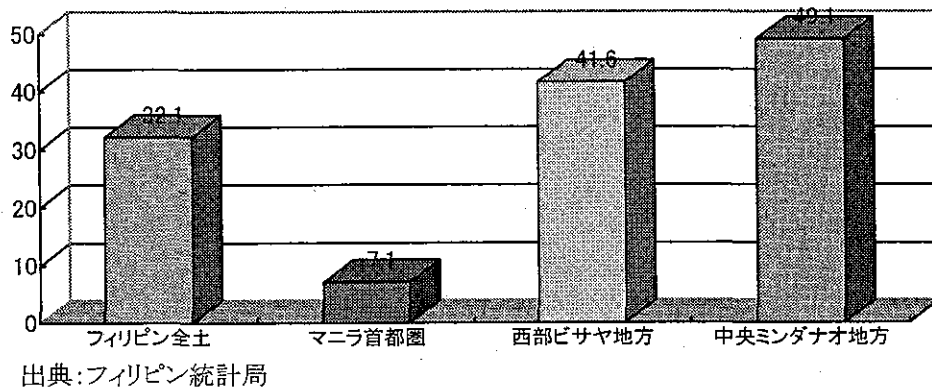
一方、地域別の GDP を見ると、中南部ルソン地域が6割を占めており、中南部ルソン

図 3-2 GDP の地域別分布(1999年)



出典:フィリピン統計局

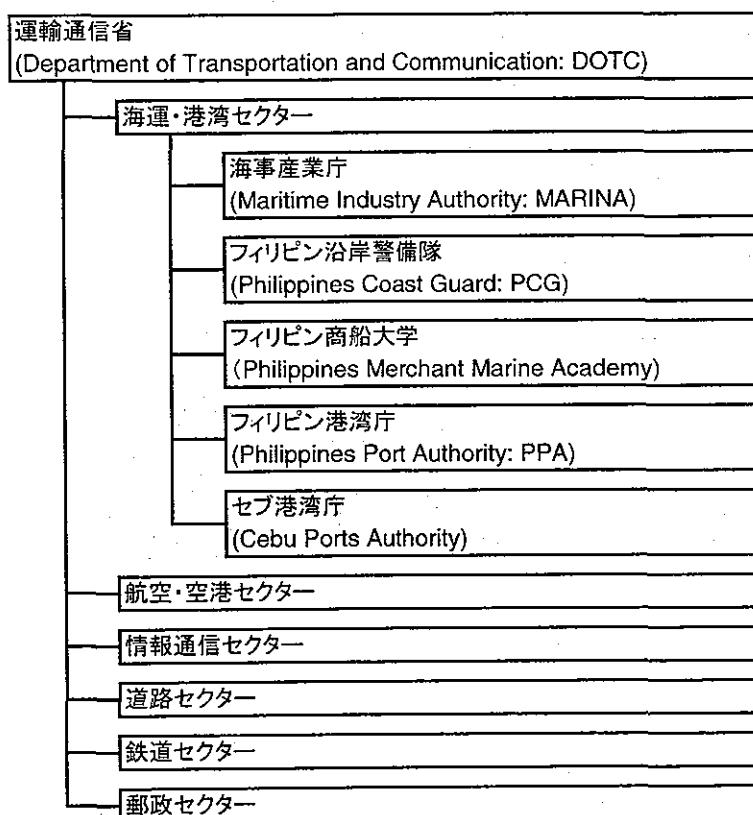
図 3-3 貧困家庭の割合(%、1997年)



3.2 海事行政

フィリピンにおける海事行政は、DOTC の全体計画、調整のもと、外局である MARINA、PPA、PCG¹⁵(フィリピン沿岸警備隊)などが、それぞれ実際の監督業務や政策立案業務を行っている。

図 3-4 フィリピン運輸関係省庁



¹⁵ PCG: Philippines Coast Guard、フィリピン沿岸警備隊

3.2.1 MARINA の経緯及び業務

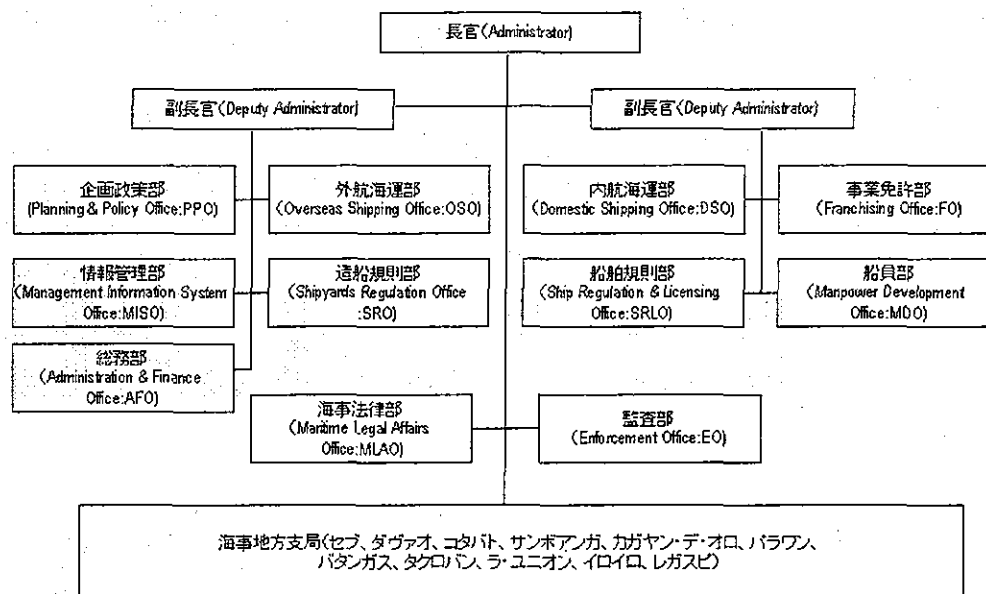
MARINA は、海事産業全体の育成を目的に、それまで複数の官庁が担当していた海事行政を集約する大統領令第 474 号に基づき、1974 年 6 月 1 日に大統領府に附属する形で設立され、1979 年 7 月 23 日に運輸通信省が設立された際に、運輸通信省の外局となった。

MARINA の所管する業務は、内航海運事業、外航海運事業、造船業及び船舶修繕業、船員に対する監督、政策立案など海事全般にわたっている。

3.2.2 MARINA の組織

MARINA は長官及び二人の副長官のもと、上記業務に対応した外航海運部(Overseas Shipping Office: OSO)、内航海運部(Domestic Shipping Office: DSO)、造船部(Shipyard Regulations Office: SRO)、船舶登録規則部(Ship Registration and Licensing Office: SRLO)、船員部(Manpower Development Office: MDO)など 11 の内部部局及びセブやダバオなど 10 の地方支局(Regional Maritime Office)がある。

図 3-5 MARINA 組織図



3.3 内航海運船隊の概要

フィリピンにおける内航海運船隊は、表 3-3 のとおりであるが、2000 年末現在で合計隻数が約 5,000 隻、合計総トン数が約 140 万総トンである。その平均船齢は約 13 年であるが、フィリピンではバンカボートと呼ばれる木製小型船舶(木製のため耐用年数が低い)が相当数使用されているため、それらを除くと平均船齢はもっと高くなると思われる。

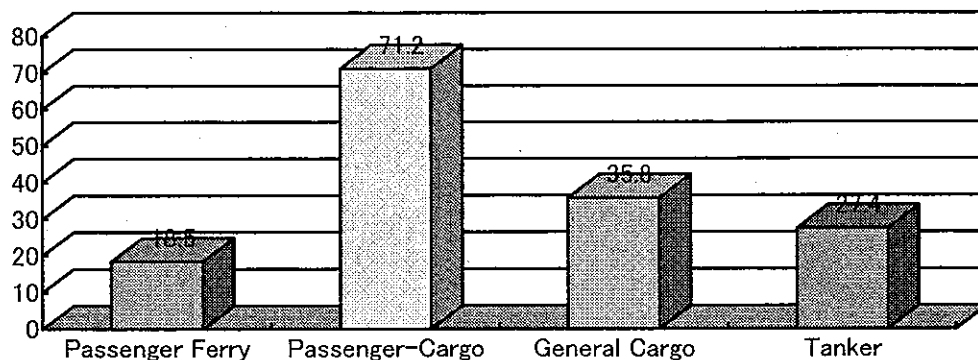
表 3-3 フィリピン内航海運船隊の構成(2000年)

	隻数(隻)		総トン数(トン)		平均船齢 (年)	平均総トン数 (トン)
		構成比(%)		構成比(%)		
Passenger Ferry	283	5.74	14,480	1.03	11.04	51.17
Passenger-Cargo	1,297	26.30	446,109	31.64	9.48	344.22
General Cargo	1,409	28.57	523,391	37.12	14.56	371.99
Container	27	0.55	71,896	5.10	22.24	2,662.82
Tanker	198	4.02	176,951	12.55	16.54	893.69
Liquid Cargo/Lightcrage	31	0.63	12,725	0.90	18.26	410.59
Barging	153	3.10	84,890	6.02	17.24	554.84
Other	1,533	31.09	79,422	5.63	-	-
Total	4,931	100.00	1,409,864	100.00	12.89	286.85

出典:MARINA 資料

1999年のフィリピン内航海運船隊について、主要な船種別に船齢20年を超えるものの割合をみると以下のとおりであり、フィリピンの国内海上輸送の主要な使用船舶である貨客船で約70%、一般貨物船で約35%が船齢20年を超えた船舶である。

図 3-6 フィリピン内航海運船隊のうち船齢20年を超える船舶の割合(%、1999年)



出典:MARINA 資料

船舶の構造別にその隻数を見たものが表3-4である。全体の6割近くが木造船であり、ライナー(定期船)では8割近くが木造船である。近隣の島々との間で定期的に運航されている旅客船や貨客船には木造船(バンカボート)が多く使われていることがわかる。トランパー(不定期船)には、タンカーや石炭などばら積み貨物を輸送するばら積み貨物船などが含まれていることもあり、鋼船の割合が高く、鋼船と木造船が半数ずつとなっている。

表 3-4 船体構造別隻数

	ライナー	トランパー	合計	割合
鋼船	293	1,582	1,875	39.2%
木造船	1,257	1,523	2,780	58.1%
その他	66	65	131	2.7%
合計	1,616	3,170	4,786	

出典:Maritime Safety For The Philippine Domestic Fleet : Maritime Industry Cluster

鋼船、木造船別に大きさ別隻数を見てみる。鋼船全体では151~500総トンの船舶が全体の約45%と一番多いが、500総トン以上の船舶も3割近くある。対して、木造船では150総

トン以下の小さな船がほとんどである。これらは先に述べたバンカボートであり、合計隻数が約2,700隻になり、フィリピン内航海運船隊約5,000隻の半数はこれら木造小型船のバンカボートである。

鋼船のうちライナーでは、5,000総トンを超えるものが38隻もあり、1,000総トンを超えるものと併せると100隻近くになる。これらは、マニラと各地域の主要港湾を結んだり、各地域の主要港湾間を結んだ貨客船である。

表 3-5 大きさ別隻数(鋼船)

(単位:隻、%)

	ライナー	トランパー	合計	割合(%)
150 総トン以下	42	477	519	27.7%
151～500 総トン	124	711	835	44.5%
501～1,000 総トン	32	230	262	14.0%
1,001～5,000 総トン	57	160	217	11.6%
5,001 総トン以上	38	4	42	2.2%
合計	293	1,582	1,875	100.0%

出典: Maritime Safety For The Philippine Domestic Fleet : Maritime Industry Cluster

表 3-6 大きさ別隻数(木造船)

(単位:隻、%)

	ライナー	トランパー	合計	割合(%)
150 総トン以下	1,251	1,503	2,754	99.1%
151～500 総トン	6	16	22	0.8%
501～1,000 総トン	0	4	4	0.1%
1,001～5,000 総トン	0	0	0	0
5,001 総トン以上	0	0	0	0
合計	1,257	1,523	2,780	100.0%

出典: Maritime Safety For The Philippine Domestic Fleet : Maritime Industry Cluster

次に、船齢別の隻数を見ると、鋼船全体では船齢21年以上のものが約45%も占めており、特にライナーでは7割近くになる。前に述べたような中大型の貨客船が中心であるが、中古船を購入して使用しているため船齢が高くなりがちである。トランパーでは、10年未満の船がトランパー全体の約3割近くある。

木造船では構造上からも耐用年数が低いため、その4割近くが5年未満、10年未満で見ると約57%になる。逆に言えば、木造でありながら建造後10年以上経過した老朽船が450隻以上も用いられていることになり、船齢不明の723隻の中にも多くの老朽船が存在するであろうことから、これら老朽木造船の早急な代替が求められる。また、木造船＝バンカボートは、ライナーとトランパーの割合がほぼ同じく、どちらにも用いられていることがわかる。

表 3-7 船齢別隻数(鋼船)

(単位:隻、%)

	ライナー	トランパー	合計	割合(%)
5年未満	22	252	274	14.6%
5～10年	14	205	219	11.7%
11～15年	20	169	189	10.1%
16～20年	36	281	317	16.9%
21年以上	198	659	857	45.7%
不明	3	16	19	1.0%
合計	293	1,582	1,875	100.0%

出典: Maritime Safety For The Philippine Domestic Fleet : Maritime Industry Cluster

表 3-8 船齢別隻数(木造船)

(単位:隻、%)

	ライナー	トランパー	合計	割合(%)
5年未満	641	426	1,067	38.4%
5～10年	324	205	529	19.1%
11～15年	116	77	193	6.9%
16～20年	47	56	103	3.7%
21年以上	65	100	163	5.9%
不明	64	659	723	26.0%
合計	1,257	1,523	2,780	100.0%

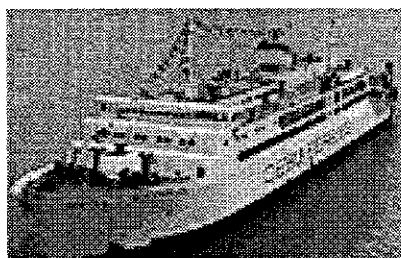
出典: Maritime Safety For The Philippine Domestic Fleet : Maritime Industry Cluster

3.4 内航海運サービスの概要

フィリピンの内航海運サービスは、大きく下のよう分類される。

(1) 主要航路(Primary Route)

マニラ、セブ、イロイロ、バコロド、ダバオ、カガヤン・デ・オロ、ジェネラルサントスなど各地域(ルソン、ビサヤ、ミンダナオ)の主要港湾を結ぶサービス。Aboitiz Transport System、Negros Navigation、Sulpicio Lines どの大手海運事業者が大型の RORO 船を使用して旅客と貨物の両方を輸送している。日本で長距離フェリーとして使用されていた船舶を中古で輸入し使用しているものが多い。他にコンテナ船によるコンテナ貨物専用輸送を行っているもの(Lorenzo Shipping など)もある。



マニラ～セブ間の航空機サービスと上記大手海運事業者のサービスを比較すると、三等船室の運賃は、航空機利用の半額以下ですむ。しかし、移動時間は航空機の 1 時

間 15 分に比べておよそ 20 時間もかかる。時間的制約が発生するビジネスや観光目的などの場合は時間価値が運賃価値を上回り航空機サービスを選択する傾向にある。しかし、時間的猶予がある長期休暇時の帰省などの場合は、土産など多くの手荷物貨物を安く輸送することが可能な船舶サービスを選択する傾向にある。

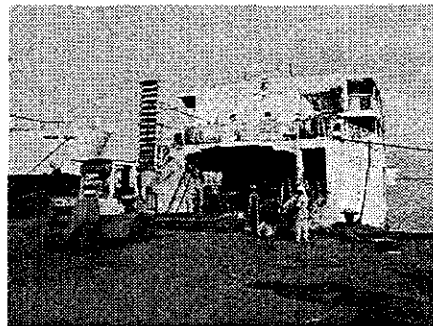
表 3-9 マニラ/セブ間の輸送サービス(航空機・船舶)の比較

	運賃(一人あたり)	移動時間
航空機	3,348 ペソ	1 時間 15 分
船舶/一など船室	2,475 ペソ	20 時間前後
船舶/三など船室(食事付)	1,555 ペソ	20 時間前後
船舶/三など船室(食事なし)	1,485 ペソ	20 時間前後

出典:MARINA 年次報告書など

(2) 第二航路(Secondary Route)

各地域内の主要港湾間あるいは主要港湾とその他中小港湾を結ぶサービス。中規模海運事業者が小型の RORO 船や貨物船を運航していることが多い。特にセブを中心にビサヤ地域やミンダナオ地域の港との間で多くの航路が結ばれている。しかし、RORO 船を用いる場合でも、自動車が自走して船舶に出入りするといった本来の形態が行われている例は比較的少なく、港での荷役設備の不足などから船内及び岸壁にフォークリフトを配することで、簡便な荷役を行っているものが多い。



近年の動きとしてセブを中心としたビサヤ地域などに軽合金製の船体を使った高速船による輸送網が整備されてきており、セブ～タグビララン(ボホール島)、イロイロ(パナイ島)～バコロド(ネグロス島)など在来船では 2～3 時間かかる航路を 1 時間程度で結んでいるほか、セブ～オルモック(サマル島)、セブ～スリガオ(ミンダナオ島)など、在来船では夜間航行となる航路を昼間 2～5 時間ほどで運航している。

一時は複数の事業者が乱立し、多くの航路で複数の事業者がサービスを行うこともあったが、現在は事業者の数も減少し、航路の数も整理されている。しかし、比較的近距離の島嶼間輸送において、高速性、快適性などを求めるビジネス客や観光客による需要は、今後も増加が見込まれるため、新たな航路の開発などが期待されている。



表 3-10 セブドゥマゲッティ間の輸送サービス(高速船・在来船)の比較

	運賃(一人あたり)	移動時間
高速船	570 ペソ	3 時間 30 分
在来船	290 ペソ	6 時間

出典: MARINA 年次報告書など

(3) 第三航路

各地域の中小港湾を結んでいるサービス。小型の鋼船や大形のバンカボートが配船されている。

(4) 開発航路(Development Route)

第三航路よりさらに小さい港に配船しているサービス。そのほとんどがバンカボートであり、埠頭などが整備されていない地域では、砂浜に直接乗り上げる形で停泊し直接浜辺にはしご板などを用いて、乗客の乗降、貨物の荷役を行っている。

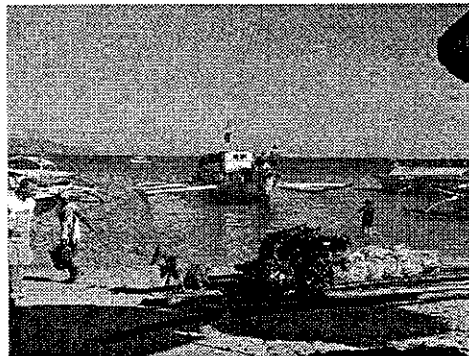


表 3-11 航路種類別主な航路

主要航路	第二航路	第三航路
Manila - Cebu	Batangas - Romblon	Catbalogan - Buenavista
Manila - Dumaguete	Manila - Leyte	Cuyo - Roxas
Manila - Iloilo	Manila - Ozamis	Caticlan - Boracay
Manila - Davao	Cebu - Calbayog	Dipolog - Iligan
Manila - Cagayan de Oro	Cebu - Dapitan	Samal - Davao
Iloilo - Cebu	Dumaguete - Ozamis	Romblon - Roxas
Manila - General Santos	Bato - Maasin	Palawan - Mindro
Manila - Zamboanga	Davao - Surigao	Danao - Naval
Cebu - Zamboanga	Masbate - Baybay	Guimaras - Negros Occ.
Cebu - Dumaguete	Batangas - Lucena	Romblon - Lucena
Cebu - Cagayan de Oro	Manila - Mindoro	Zamboanga - Tawi tawi

出典: MARINA 年次報告書など

3.5 内航海運事業者

3.5.1 内航海運事業者団体

フィリピン内航海運事業者の団体としては、最大の事業者団体としてフィリピン内航海運船主協会(PISA)があり、そ参加に関連団体として以下のような団体がある。

- (1) Philippines Inter-Island Shipping Association: PISA
内航海運セクターを横断的にカバーする。下記の団体は傘下団体となる。(会員数正会員 22 社、準会員 23 社、セクター会員 3 社)
- (2) Philippines Liner Shipping Association (PLSA)
※Domestic Shipping Association (DSA)から名称変更
内航旅客及びコンテナなど定期船(ライナー)事業者を代表する。(会員数 10 社)
- (3) Philippines Petroleum Sea Transport Association (PHILPESTA)
原油タンカー及びケミカルタンカー(石油・ガスを含む)事業者を代表する。(会員数 14 社)
- (4) Lighterage Association of the Philippines (LAP)
バージ及びタグボート事業者を代表する。(会員数 23 社)
- (5) Visayan Association of Ferryboat and Coastwise Service Operators (VAFCO)
ビサヤーミンダナオ地域の旅客・貨物船事業者を代表する。(会員数 28 社)
- (6) Visayan Confederation of Ferry Boat Operators (VCFBO)
ビサヤーミンダナオ地域の小規模旅客船事業者を代表する。(会員数 21 社)
- (7) United Trampers Association of the Philippines (UTAP)
バルク及びブレイクバルクの不定期船事業者を代表する。(会員数 24 社)
- (8) Philippines Fast Ferry Operators Association (PHILFAST)
高速船事業者を代表する。(会員数 7 社)

3.5.2 主要内航海運事業者の運航船舶状況

フィリピンの内航海運会社を、その運航する船舶の総トン数ベースでみた上位 15 社は表 3-12 のとおりである。

表 3-12 フィリピン内航海運事業者上位 15 社(運航船舶総トン数ベース)

順位	事業者名	総トン数	船舶数
1	Aboitiz Transport System.	173,901.64	28
2	Sulpicio Lines, Inc	147,332.27	31
3	Negros Navigation Co.	65,474.66	21
4	Lorenzo Shipping Corp.	44,714.66	7
5	Solid Shipping Lines	37,352.67	10
6	Asian Shipping Corp.	26,634.32	47
7	Trans-Asia Shipping Lines Inc.	21,472.19	13
8	Loadstar Shipping Co.	19,792.66	19
9	Northern Mindanao Transport	19,451.67	25
10	Premier Shipping Lines Inc	18,979.35	17
11	Candano Shipping & Transport Corp.	18,164.86	29
12	PNOC Shipping & Transport Corp.	13,592.81	9
13	MBRS Lines Inc.	12,964.18	4
14	MIS Maritime Corp.	12,490.97	6
15	Island Integrated Offshore Service	12,013.00	34

出典: MARINA 年次報告書など

フィリピン最大の内航海運会社である Aboitiz Transport System は、1948 年 5 月に William Lines Inc としてセブを拠点に設立され、その後同じくセブを拠点とする Carlos A. Gothong Lines や Aboitiz Shipping Corporation と統合して William Gothong and Aboitiz (WG&A) となり、本社をマニラに移している。なお、2004 年 2 月に社名を現在の名称に変更しているが、第 4 章で記述しているようにフィリピンでは海上輸送のみならず物流サービス全体の効率化、質の向上が強く求められており、同社も今後総合物流サービスを提供する事業者への展開を目指していることが会社名の変更からもわかる。

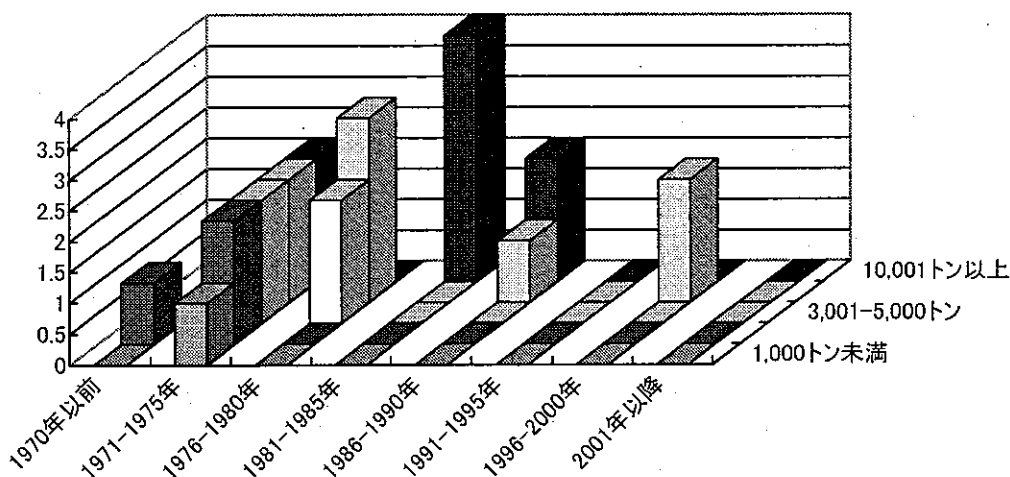
同社は、セブを拠点に発電・配電事業、銀行・金融サービス、食品製造業、不動産事業、運輸事業など多角的な事業を展開する Aboitiz グループに属しており、グループ全体の持ち株会社は Aboitiz & Company, Inc である。グループ会社には、高速船を運航している Super Cat Ferry Corporation、複合一貫輸送を手がけている Aboitiz One やノルウェーの Jepsen Group とのジョイントベンチャーで船舶管理などを行っている Aboitiz Jepsen Bulk Transport などの運輸関係会社があり、Aboitiz Transport System を含むこれら運輸関係会社の持ち株会社として Aboitiz Transport and Consumer Group がある。

同社は、主要航路に大型の RORO 船を配船し旅客及び貨物を輸送しており、同社の運航する船舶は「Super Ferry～」と名づけられた大型の RORO 貨客船と「Our Lady of～」と名づけられた中型の RORO 貨客船が中心である。他には、コンテナ船と一般貨物船を数隻運航している。

同社の船隊は、表 3-1 及び図 3-7 に示すとおりであるが、後述する他の大手船社に比べると、順次船舶の代替を進めており比較的船齢がばらけている。特に、1980 年代後半に建造された 1 万総トンを超える大型 RORO 船は 4 隻就航させており、そのうち 2 隻は約 2 万総トンのものである。一方、1975 年以前に建造された船舶も多数存在しており、これら老朽船の代替を進める必要がある。

なお、Super Ferry 14 は今年 2 月にマニラ湾で大規模火災事故を起こしたため、現在は運航されていない。

図 3-7 Aboitiz Transport System の船隊構成



出典: MARINA 年次報告書など

表 3-13 Aboitiz Transport System 社の運航船舶

船名	総トン	旅客定員 (人)	貨物 (TEU)	運航形態	船種	建造年	就航年
Superferry 1	9,184	1,812	91	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1975	1996
Superferry 2	11,405	2,624	101	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1996
Superferry 5	11,638	2,476	101	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1996
Superferry 8	7,878	N.D.	N.D.	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1977	N.D.
Superferry 9	7,269	1,874	157	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1986	1996
Superferry 12	15,223	2,324	213	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1984	1996
Superferry 14	10,192	N.D.	N.D.	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1981	2000
Superferry 15	10,722	1,906	203	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1989	2003
Superferry 16	10,722	1,916	204	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1989	2003
Superferry 17	19,207	2,220	227	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1988	2003
Superferry 18	19,207	2,220	227	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1988	2003
Superferry 19	7,878	2,420	103	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1977	2003
Our Lady of Lipa	6,912	1,772	36	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1971	1996
Our Lady of Medjugorie	4,433	1,328	84	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1979	1996
Our Lady of Sacred Heart	4,389	1,676	91	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1978	1996
Super RORO 500	4,938	-	178	Tramper	Container	1974	1996
Our Lady of Holy Rosary	3,742	-	171	Tramper	General Cargo	1974	2003
Our Lady of Good Voyage	5,463	1,076	50	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1979	1996
Our Lady of Mt. Carmel	2,103	862	27	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1972	1996
Our Lady of Fatima	2,637	1,118	50	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1972	1996
Our Lady of Rule	2,387	1,169	40	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1970	1996
Our Lady of Guadalupe	938	768	25	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1996
Millenium Dragon	7,249	-	-	Tramper	General Cargo	1996	
Millenium Tiger	7,249	-	-	Tramper	General Cargo	1995	

出典: MARINA 年次報告書など

Sulpicio Lines は、セブに本社を置く国内第 2 位の内航海運会社である。同社は、1973 年に Don Sulpicio Go と呼ばれる Go Guioe So 氏によって設立され、Go 一族の経営のもとセブからビサヤ地域への配船を中心に航路を拡大し、順次発展してきた。現在、同社のもとに船舶関連会社を運営している。同社は、主要航路に「～Princess」及び「Princess of～」と呼ぶ大中型の RORO 貨客船を運航しているほか、「Sulpicio Container～」とよぶ一般貨物船及び「Sulpicio Express～」と呼ぶ RORO 貨物船を運航して、コンテナを中心に輸送している。

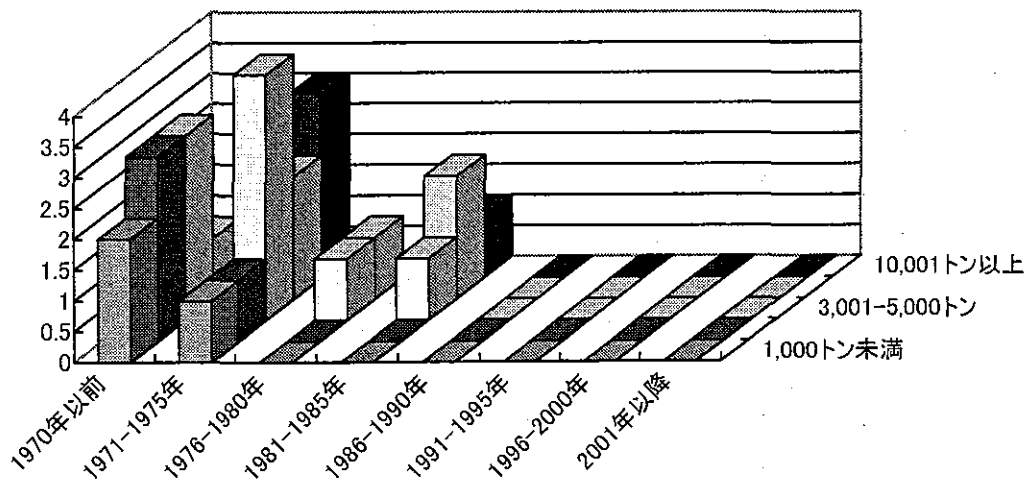
使用船舶の船齢を見ると、その多くが 1980 年以前に建造されたものであり、1975 年以前に建造された船舶が 20 隻、全体の約 75% となっている。今後、これら老朽船舶を順次代替して行く必要がある。

表 3-14 Sulpicio Lines 社の運航船舶

船名	総トン	旅客定員(人)	運航形態	船種	建造年	就航年
Cagayan Princess	996	702	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1982
Cebu Princess	1,098	794	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1971	1984
Cotabato Princess	7,977	2,145	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	N.D.	N.D.
Dipolog Princess	3,787	1,261	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1969	1978
Filipina Princess	13,705	2,960	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1988
Iloilo Princess	3,935	1,091	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	N.D.
Nasipit Princess	8,210	2,140	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1970	1988
Manila Princess	4,149	1,744	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	N.D.	N.D.
Palawan Princess	1,497	705	Liner	General Cargo/Passenger	1956	1974
Tacloban Princess	3,079	2,099	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1970	1989
Princess of New Unity	13,821	1,588	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1998
Princess of Paradise	9,466	3,259	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1974	1994
Princess of the Caribbean	3,768	1,000	Liner	General Cargo/Passenger	1979	1998
Princess of the Oean	7,298	1,938	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1975	1998
Princess of the Pacific	5,639	2,286	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1982	1994
Princess of the Universe	13,527	3,620	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1983	1996
Princess of the World	10,709	1,994	Liner	RORO (Passenger/Cargo)	1972	1997
Sulpicio Container II	3,506	-	Tramper	General cargo	1958	1975
Sulpicio Container IX	915	-	Tramper	General cargo	1968	1977
Sulpicio Container V	2,678	-	Tramper	General cargo	1968	1981
Sulpicio Container VII	1,031	-	Tramper	General cargo	1968	1977
Sulpicio Container VIII	921.28	-	Tramper	General cargo	1967	1981
Sulpicio Container XI	2,638	-	Tramper	General cargo	1971	1983
Sulpicio Container XII	4,585	-	Tramper	General cargo	1975	1986
Sulpicio Container XIV	3,829	-	Tramper	General cargo	1974	1987
Sulpicio Express Uno	5,623	-	Tramper	RORO Cargo	1980	1997
Sulpicio Express Dos	4,509	-	Tramper	RORO Cargo	1988	2002
Sulpicio Express Tres	6,016	-	Tramper	RORO Cargo	1989	2002

出典: MARINA 年次報告書など

図 3-8 Sulpicio Shipping Lines の船隊構成



出典: MARINA 年次報告書など

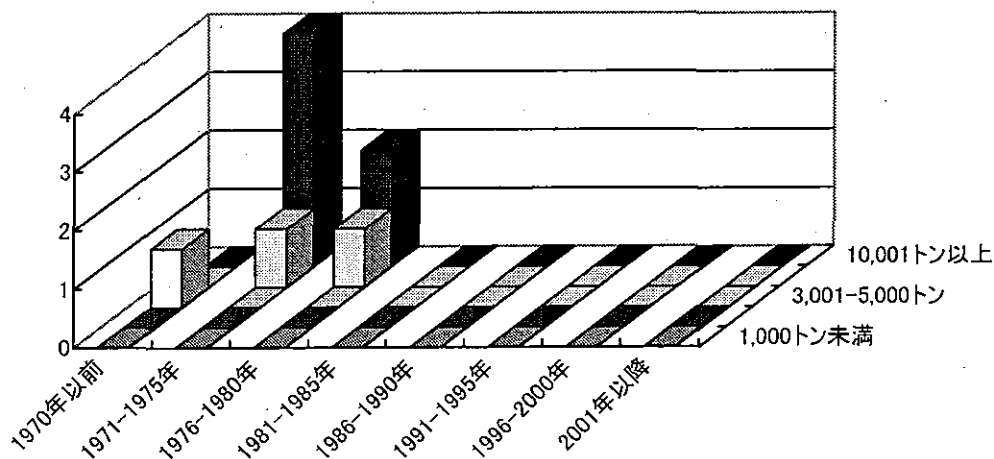
Negros Navigation も、主要航路に大型の RORO 貨客船を運航している。運航船舶は全て 1970 年代に建造されたものであり、RORO 貨客船についてはここ数年は船舶の代替を行っていない。今後、順次代替を行う必要がある。

表 3-15 Negros Navigation 社の運航船舶

船名	総トン	船種	建造年	就航年
San Sebastian	2,749	Container	1970	1980
Princess of Negros	4,494	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1992
San Paolo	5,908	RORO (Passenger/Cargo)	1971	1993
St. Joseph the Worker	6,090	RORO (Passenger/Cargo)	1976	1996
St. Peter the Apostle	6,090	RORO (Passenger/Cargo)	1976	1996
San Lorenzo Ruitz	6,052	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1996
St. Ezekiel Moreno	7,057	RORO (Passenger/Cargo)	1973	1997
Mary, Queen of Peace	9,551	RORO (Passenger/Cargo)	1974	1999
Nossa Senhora de Fatima	3,299	General cargo	1979	2001

出典: MARINA 年次報告書など

図 3-9 Negros Navigation の船隊構成



出典: MARINA 年次報告書など

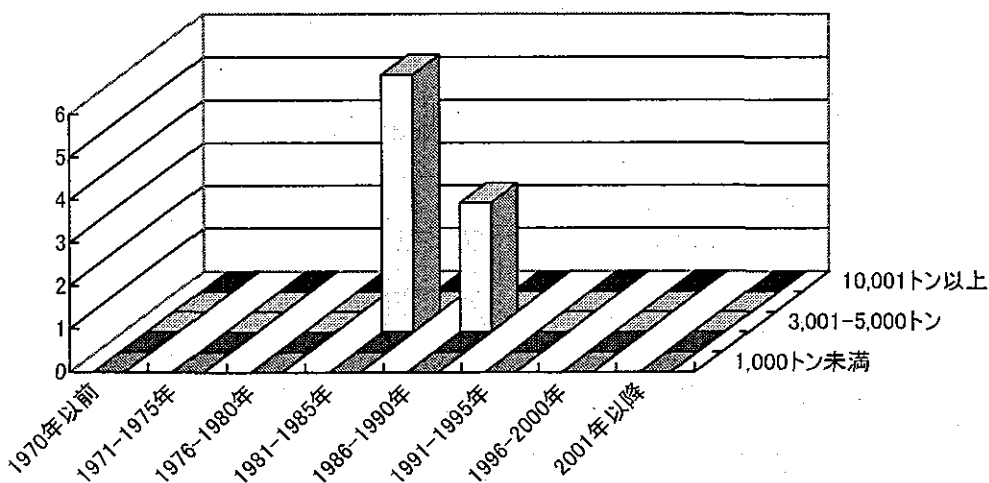
Solid Shipping Lines は、「Solid～」と呼ぶ 4,000～5,000 総トンの一般貨物船によるライナーサービスのみのを行っている。使用船舶の船齢は比較的若く、全て 1984～1989 年に建造されたものである。

表 3-16 Solid Shipping Lines 社の運航船舶

船名	総トン	運航形態	船種	建造年	就航年
Solid Ace	4,717	Liner	General cargo	1986	1997
Solid Bay	3,303	Liner	General cargo	1984	1995
Solid Gold	4,066	Liner	General cargo	1984	1996
Solid Jade	4,066	Liner	General cargo	1984	1996
Solid Link	4,769	Liner	General cargo	1986	1997
Solid Pearl	4,618	Liner	General cargo	1984	
Solid Sky	4,618	Liner	General cargo	1984	1997
Solid Star	4,498	Liner	General cargo	1985	1999
Solid Sun	4,714	Liner	General cargo	1989	2002

出典:MARINA 年次報告書など

図 3-10 Solid Lines の船隊構成



出典:MARINA 年次報告書など

3.5.3 主要内航海運事業者の財務状況

前述の上位 5 社について 2003 年度の財務状況を見てみると、表 3-17 でわかるように Aboitiz Transport System の事業規模が際立っており、営業収入では約 71 億ペソ(約 142 億円、1ペソ=2円で換算。以下本章において同じ。)、当期純利益が約 3.6 億ペソ(約 7.2 億円)である。業界 2 位の Sulpicio Lines は、営業収入は約 43 億ペソ(約 86 億円)あげているものの、当期純収益では約 3.4 億ペソ(約 7 億円)の損益となっている。Negros Navigationも 2003 年度当期純収益は約 820 万ペソ(約 1,600 万円)の損益となっているが、Lorenzo Shipping 及び Solid Shipping Lines は堅調で、前者が約 8,600 万ペソ(約 1 億 7,000 万円)の、後者が約 3,800 万ペソ(約 8,000 万円)の利益をあげている。

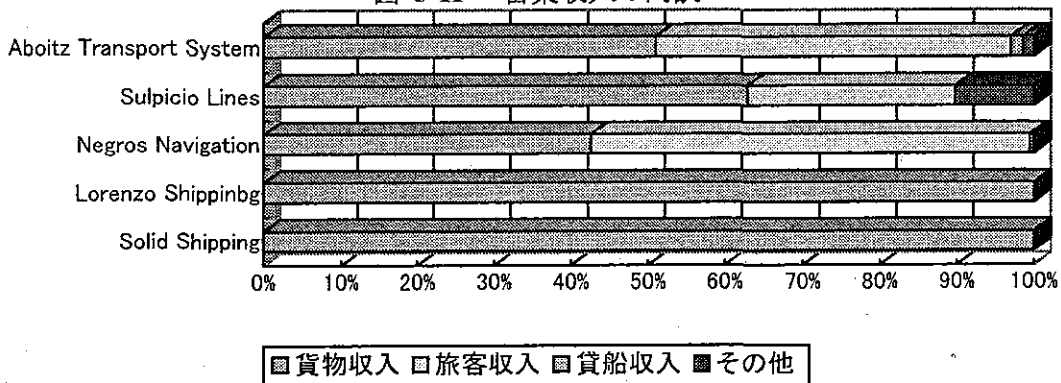
表 3-17 上位 5 社の 2003 年度事業収入など

会社名	営業収入(千ペソ)	総収入(千ペソ)	当期純収益(千ペソ)
Aboitiz Transport System	7,110,552	7,305,997	358,710
Sulpicio Lines Inc	4,327,815	4,394,730	-340,358
Negros Navigation Co. Inc.	2,261,900	2,608,643	-8,207
Lorenzo Shipping Corp.	1,076,254	1,096,818	86,477
Solid Shipping Lines	1,252,293	1,256,526	38,094

出典:MARINA 年次報告書など

各社の営業収入について、その内訳をみたものが図 3-11 である。マニラ/セブ間などの主要航路における大型の RORO 貨客船の運航が中心である Aboitiz Transport System、Sulpicio Lines、Negros Navigation は貨物収入と旅客収入がともに大きな割合を占めている。ただ、その割合には各社で若干の違いが見られ、Aboitiz Transport System では貨物収入(約 52%)と旅客収入(約 45%)とバランスがとれているのに対し、Sulpicio Lines は貨物収入(約 68%)が旅客収入(約 22%)のおよそ 3 倍と大きく上回っており、Negros Navigation は逆に旅客収入(約 55%)が貨物収入(約 44%)を約 25%も上回っている。Sulpicio Lines は RORO 貨客船に加えて一般貨物船によるコンテナ輸送も広く手がけているため貨物収入が多く、Negros Navigation は、ビサヤ地域を中心に航路を配し、地域内の人の輸送に貢献しているため旅客収入が多いからである。専らコンテナ船を運航している Lorenzo 社と Solid 社は貨物収入のみである。また、Sulpicio Lines では、約 10%がその他収入として計上されているが、これはカーゴハンドリング及び食堂経営によるものである。

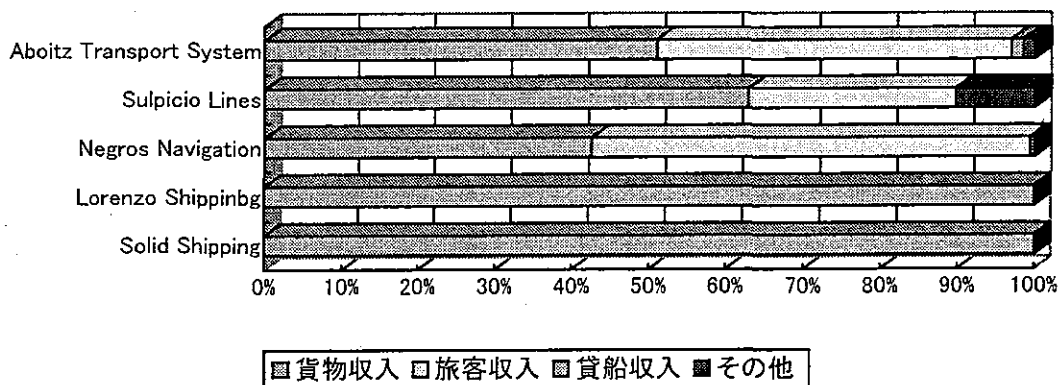
図 3-11 営業収入の内訳



出典: MARINA 年次報告書など

営業費用の内訳をみたもの各社とも船舶運航経費(燃料費、修繕費、保険など)が約 60~70%を占めているが、一般貨物船によるコンテナ輸送を行っている Solid Shipping Lines の港湾運営費(ターミナルなど減価償却費、港湾荷役費など)は全体の約 37%と他社(約 15~25%)に比べて高くなっており、RORO 船に比べて一般貨物船では荷役費用が高いことが見られる。一方、一般管理費(人件費など)を見ると、Aboitiz Transport System、Negros Navigation、Solid Shipping は約 10~15%を占めているのに対し、Sulpicio Lines 及び Lorenzo Shipping は約 5%前後と低くなっている。

図 3-12 営業費用の内訳



出典: MARINA 年次報告書など

各社の財務諸表からその収益性について、先ず各社の総資本がそれぞれの利益獲得のためにどれだけ効率的に利用されたかをみる売上高利益率、総資本回転率、総資本利益率を示したのが表 3-18 である。Sulpicio Lines は 2002 年度、2003 年度とも単年度収益で損益を出しているため、両年とも売上高利益率、資本回転率ともマイナスになっており、Negros Navigation の 2003 年度及び Solid Shipping の 2002 年度も同様にマイナスになっている。

表 3-18 各社別総資本利益率など

社名	Aboitiz Transport System		Sulpicio Lines		Negros Navigation		Lorenzo Shipping		Solid Shipping	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
売上高利益率 (%)	6.44	5.04	-9.21	-7.86	4.36	-0.36	1.19	3.54	-6.97	6.91
総資本回転率 (回)	0.765	0.756	0.422	0.469	0.590	0.617	0.485	0.524	1.071	0.438
総資本利益率 (%)	4.93	3.81	-3.89	-3.69	2.57	-0.22	0.58	1.86	-7.46	3.02

出典: MARINA 年次報告書など

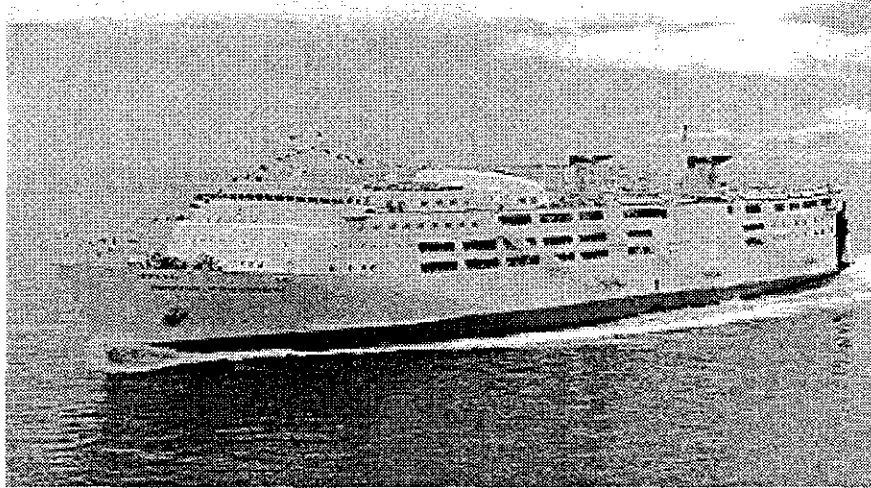
Aboitiz Transport System は、2002 年度、2003 年度とも売上高利益率、総資本回転率ともに高い数字を残しており、結果総資本利益率は 2002 年度が 4.93%、2003 年度が 3.81% であった。2003 年度は当期純利益が約 13% 減収したうえに、前述のように新たに多くの船舶を購入したことにより総資本が約 12% 増加したためである。2003 年度の売上高は対前年比で約 11% 増加しているため、総資本回転率はほとんど変わっていない。同社の B/L を見ると船舶の大量購入のため 2003 年度資産の部のうち不動産など資産が約 18% 増加しているものの、代わりに長期負債は約 3 倍弱に増加し、逆に資本の部合計金額が約 40% の減少となっている。長期負債額約 28.7 億ペソは資本金額約 33.5 億ペソの約 85% に達している。同社は 1995-96 年にも多くの船舶を新たに就航させたが、1997 年夏以降のアジア通貨危機でペソの為替相場が大幅に低落したことにより、これら船舶購入するために調達した外貨資金の返却に要するペソ建て価格が大幅に増加したため、その後数年間においてその処理に苦慮した経緯がある。

Sulpicio Lines は、2003 年度になり売上高が対前年度比で約 8% 増加し、当期純利益も依然マイナスながら約 8% 改善されたため、売上高利益率も依然マイナスながらかなり改善されている。総資本は若干の減少(約 2.6% 減)であったため、総資本回転率、総資本利益率も若干改善されている。しかし、同社は国内 2 位とはいえ、同 1 位の Aboitiz Transport System と比較してみると、総資産はほぼ同じであるにもかかわらず売上高は約 6 割にとどまっており、事業の効率性にかなりの差が出ている。

Negros Navigation は、2002 年度には約 1 億ペソ(約 2 億円)の当期純利益を計上したものの、2003 年度には約 820 万ペソ(約 1,600 万円)の損失が発生している。旅客収入が若干の減収になったことと、運航費用が若干増加したことなどによるものである。売上高は 2003 年度は対前年度比で約 4% の減少、総資産は同じく約 8% の減少であり大きな変動はない。同社は資本回転率では Aboitiz Transport System ほどではないが、2002 年度、2003 年度とも良好な数字になっており、収益構造そのものには問題はないものと思われる。

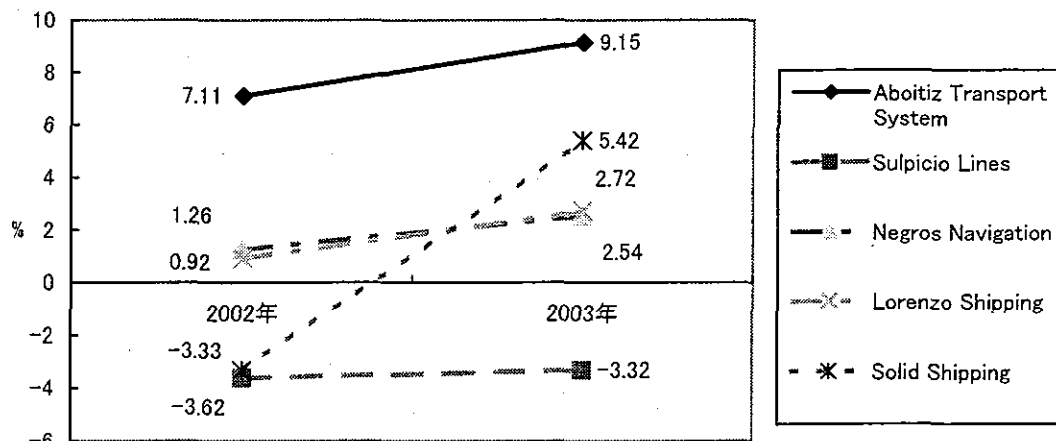
Lorenzo Shipping は、2002 年度、2003 年度ともに当期純利益で黒字を計上しており、2003 年度は売上高、総資本とも対前年度比で若干の減少になりながら当期純利益を増加させ、各指標とも向上している。ただ、2002 年度、2003 年度とも営業外収益はマイナスになっており、せつかくの営業利益を減失させている(2002 年度は対営業利益の約 78%、2003 年度は同じく 58%)。

Solid Shipping は、2002 年度は当期純利益で約 8,500 万ペソ(約 1 億 7,000 万円)の損失であったが、2003 年度は逆に約 8,600 万ペソ(約 1 億 7,200 万円)の黒字を計上した。売上高はほぼ横ばいであったが、総資本が約 2.5 倍になったため、資本回転率もほぼ半分になっている。



次に、当期純利益ではなく事業利益(営業利益及び営業外利益)と総資本の関係である総資本総事業費利益率(Return on Assets:ROA)¹⁶を比較してみる。ここでも、Aboitiz Transport System の数字が抜きん出ており、2002 年度が 7.11%、2003 年度が 9.15%と高い数字となっている。前に記したように 2003 年度の総資本は対前年比で約 12%増加しているものの、営業利益の伸びがそれを上回ったため、ROA はより上昇している。Solid Shipping は 2002 年のマイナス 3.33%から 2003 年は 5.42%と好転している。Lorenzo Shipping も 2002 年の 1.46%から 2003 年の 4.18%と堅実ながら好転している。Sulpicio Lines は 2002 年、2003 年とも事業利益がマイナスになっているため、ROA もマイナスになっている。

図 3-13 各社別 ROA 推移



出典:MARINA 年次報告書など

最後に当期純利益と自己資本との関係を見る自己資本利益率(ROE)¹⁷を比べてみる。前

¹⁶ ROA: Return on Assets、総資本総事業費利益率

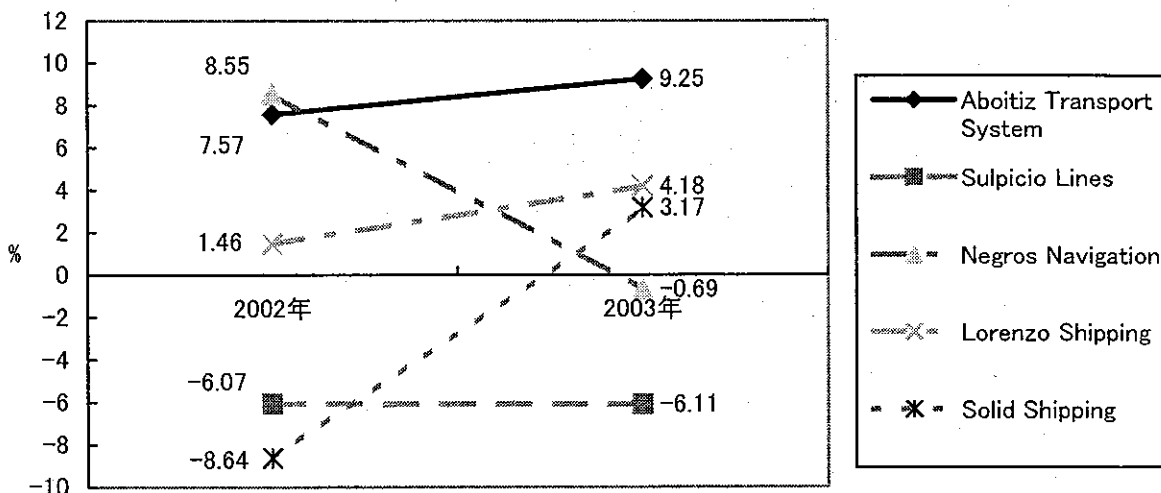
¹⁷ ROE: Return on Equity、自己資本利益率

に見た ROA と大きく異なっているのは、Negros Navigation である。同社の 2002 年、2003 年の ROA、ROE を比較してみると、以下の様になる。

	(2002 年)	(2003 年)
ROA	1.26	2.54
ROE	8.55	-0.69

同社の総資本における自己資本の割合は 2002 年でみると約 30.1% で、同じく Aboitiz Transport System の約 65.1%、Sulpicio Lines の約 64.1% に比べると低いため、自己資本との比率を見る ROE では、2002 年度で 8.55% と非常に高い数字となっている。しかし、2003 年度は当期純利益ベースでは損失が出ているためマイナスになっている。

図 3-14 自己資本利益率(ROE)



出典: MARINA 年次報告書など

以上に見てきたように、国内内航海運海運会社の上位 5 社であっても、使用船舶には 1975 年以前に建造されたものが多く、計画的にスムーズな代替が行われることが望ましいものの、財務状況も厳しいためここ数年はあまり新たな船舶の就航が行われていない。唯一船舶の代替を進めている国内最大の内航海運会社である Aboitiz Transport System であっても、使用船舶が大型の RORO 貨客船であるため船価が高く、まとまった隻数の代替を行うと内部留保を取り崩すのみでなく、長期債務が膨らみ、財務環境の悪化が避けられない。しかし、2003 年度にみる限り好調な営業により営業収入が増加し、収益性の悪化には繋がっていない。各社とも、事業の見込みを鑑みながら、財務、経営への影響を最大限避けつつ若年船舶への代替を行っていく必要があり、そのためにもできるだけ低コストの船舶代替資金を提供することが可能となる新しい船舶金融制度の早期確立が不可欠である。

3.5.4 海運業に対する外国投資規制

外国投資法(1991年、共和国法第7042号)の施行により、国内市場を対象とする投資であっても100%外資の参加が投資委員会の承認なしに行えるようになった。しかし、国内産業の保護、秩序維持、安全保障などの観点から、外資参入を禁止または制限する分野を設けており、それらは「外国投資ネガティブリスト」という形で整理されており、2年ごとに見直しが行われている。最新の第5次外国投資ネガティブリスト(大統領令第139号)は、2002年10月22日にアロヨ大統領が署名し、同11月9日より発効している。

同リストでは、憲法その他法律により外資の参加が制限されているもの(リストA)と安全、国

防、公序良俗の維持及び中小企業の保護のため外資の参加が制限されているもの(リストB)とに分類され、リストAにおいて、内航海運業は憲法第12条第11項に規定されている運輸業「パブリック・ユーティリティ(公共サービス)」の一部として、外国投資は40%までに制限されている。

3.6 内航海運政策の推移

3.6.1 公共サービスとしての規制

フィリピンでは、電力や水道など公共サービスを提供する事業に対して、1936年に制定された「Public Service Act」に基づき厳しい政府監督による規制が行われてきた。内航海運業についても同法において鉄道など他の交通サービスとともにコモネクティブとして公共サービス事業に認定されており、事業免許、運賃などについて政府による監督、規制がかけられていた。

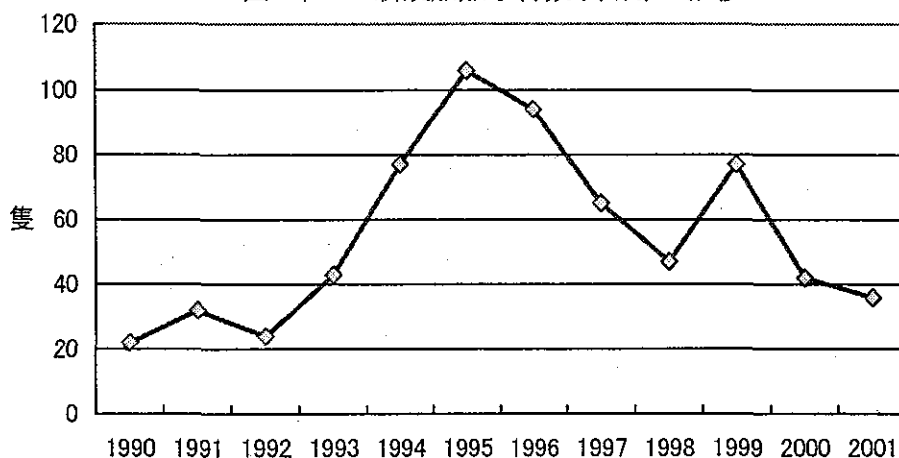
内航海運事業を開始するにあたっては、公益事業証書(Certificate of Public Convenience: CPC)あるいは暫定免許(Provisional Authority: PA)を船舶ごとに取得しなければならない。また、運賃についても従前は認可制がとられており、これら免許・許可制度の運用にあたっては、公共の利益の増進及び既存運航事業者の利益保護といった原則によっていた。新規参入を制限し航路独占を認める代わりに、運賃についても厳しい規制を行ない、また、複数船社が参入している航路における使用船舶の更新の際にはキャパシティの制限を課したり、運航頻度や寄港地などの航路運営サービス内容の変更についても規制を行い、船社間の競争を制限するとともに、許可なく航路を廃止したり、運航を中止したりすることは認めなかった。そのため、既存事業者は既得権による利益確保のみを考え、新規投資や航路運営サービスの改善などが行われなかったため、船舶の老朽化、サービスの非効率化など安全性、経済性に大きな問題が生じてきた。

3.6.2 規制緩和による競争促進

そこで、政府は自由競争の促進による内航海運の近代化を図るべく、規制緩和を打ち出すこととなった。1992年にMARINA通達第71号(M.C.No.71)、1993年11月にMARINA通達第80号(M.C.No.80)が出され、基本政策として独占航路の撤廃を掲げ新規参入者への規制などを緩和した。さらに、1994年に出された大統領令第185号(E.O.No.185)及びそれを受けたMARINA通達第106号(M.C.No.106)により、独占航路を廃止し、既存事業者の使用船舶の更新や航路運営サービスの変更などについても規制を大幅に緩和するなどした。また、運賃についても1994年に出された大統領令第216号(E.O.No.216)及びそれを受けたMARINA通達第117号(M.C.No.117)などにより、三等旅客運賃を除く旅客運賃及び非コンテナ基本貨物以外の貨物運賃については認可制から届出制に緩和し、三等旅客運賃についても幅運賃制度を導入した。

この規制緩和は、折からの1990年代の好調な景気情勢とあいまって、多くの海運事業者の使用船舶の代替、新たな船舶の航路投入、新規航路の開設などを促し、多くの船舶が新たに購入されている。表3-15は、内航船舶の新規取得状況を見たものであるが、1993年から急激に増加し1995年には年間百隻を超える船舶が新たに取得されている。

図 3-15 新規船舶取得数(年別)の推移



出典: The Next Wave by Maritime Industry Cluster

船種別にこの新規取得船舶数の推移を見ると、1995 年以降高速船の新規取得隻数が著しく増加しており、バタンガスミンドロ間やセブを中心としたビサヤ地域の他の島を結ぶ高速船網が整備されている。

表 3-19 船種別新規船舶取得隻数(年別)の推移

(単位: 隻数)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Fast Ferry	0	0	0	1	1	9	19	8	5	16	5	9
RORO Cargo	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	0	0
Pass-RORO	7	8	11	20	6	18	12	12	3	20	12	3
Pass-Cargo	1	2	4	1	9	4	13	3	8	1	1	2
Cargo	14	22	9	21	48	57	49	23	17	24	9	15
Passenger	0	0	0	0	12	18	1	17	12	13	14	5
Total	22	32	24	43	77	106	94	65	47	77	41	36

出典: The Next Wave by Maritime Industry Cluster

3.6.3 助成策

内航海運事業に対する政府の助成策として以下のようなものを行っている。

(1) 投資優遇計画 (IPP)¹⁸

内航海運の用に供する船舶、機械、スペアパーツ及び荷役機器類の輸入について、その関税の一部を免除するもの。投資委員会 (BOI)¹⁹が 1987 年オムニバス投資法に基づき、優先経済活動分野への登録事業対に対し包括的な優遇措置を与えたものであり、同法に基づいて投資優遇措置を受けることのできる産業分野を具体的に特定した IPP が毎年定められている。内航海運関係については 1990 年から 1997 年の間に、158 隻、約 27 万 8 千総トンの船舶の輸入について MARINA から BOI に承認が出されている。内航海運関係への本制度の適用はいったん 1997 年末で中断されたが、2002 年から再度適用されている。

¹⁸ IPP: Investment Priority Plan、投資優遇計画

¹⁹ BOI: Board of Investment、投資委員会

2004年の投資優遇計画による優遇措置取得要件などは以下のとおりである。

1) 優遇措置取得要件

- フィリピン市民の所有する企業(外国資本は40%を超えない。公共サービスに要求される内国民要件を満たす。)にのみMARINAは許可を与える。
- RORO船を除く船舶については最低50人の旅客定員を有すること。
- 船齢が15年を超えないこと。高速船については船齢が10年を超えないこと。
- 高速船とタンカーを除く船舶については500トン以上であること。
- RORO船については主要航路に就航する場合は250総トン以上、それ以外の航路に就航する場合には100総トン以上であること。

2) 第二航路、第三航路、開発航路においてサービスを行っている海運事業者は低開発地域における事業として優先プロジェクトとして認められる。

3) 申請書はMARINAにおいて認可されなければならない。また、旅行用である場合には観光省(DOT)²⁰の認可を受けなければならない。

4) 全ての船舶は十分な耐航性を備えなければならない。船級協会の証書、安全管理証書(Safety Management Certificate : SMC)などMARINAが要求する安全に関する文書を取得すること。

(2) 内航海運近代化計画(DSMP)

DSMPは、フィリピン内航海運事業者及び内航海運関係者を対象に、長期・低利での融資による支援を通じて、内航海運の効率性、信頼性、安全性などを向上させることを目的とする政策金融であり、JBIC(旧OEFC)の円借款により、フィリピン開発銀行(DBP)を通じて、内航船舶の取得資金や内航港湾の整備資金などを融資するいわゆるツーステップローンである。

DSMPは、第1期計画(融資計画額150億円)が1995年から実施され、更に1999年からは、特に地方における内航海運近代化を目的として第2期計画(融資計画額200億円)が実施されてきている。

しかし、第2期計画では、内航海運事業者への融資がほとんどなく、内航港湾を整備する地方自治体への融資などが目立っている。これは、DBPが内航海運事業者への融資の際に、土地などの担保を求めるものの、中小零細事業者の多いフィリピン内航海運事業者には要求されるような担保を供与できるものは限られているため、融資を受けられないためである。そのため、DSMPの本来の目的の中心であるべき老朽船舶の代替が進んでおらず、何らかの措置を講ずることが必要となっている。

フィリピン開発銀行の概要

フィリピン開発銀行(DBP)は、フィリピン共和国法によって設立され、国がその資本金を出資している政府系銀行である。

DBPの主たる目的は、農業及び産業の需要に応じた中長期の融資資金を供給することであり、特に地方の中小企業に対して重点的に融資を行うこととされている。また、DBPは、フィリピンにおけるODAの主要な受け皿のひとつであり、二国間協力あるいは世界銀行などの国際機関からの協力を通じて、海外からその融資資金の多くを調達している。融資対象も広く、運輸、通信、電力、エネルギー、教育、環境保全など様々な分野に対して融資している。

²⁰ DOT: Department of Tourism、観光省

3.6.4 2004 年内航海運振興法(「Domestic Shipping Development Act of 2004」)

フィリピン国の内航海運に関する基本的政策の見直しを図るフィリピン共和国法第 9295 号(通称「2004 年内航海運振興法(Domestic Shipping Development Act of 2004)」)が議会を通過し、2004 年 5 月 3 日にアロヨ大統領により承認された。現在、MARINA がその実施規則を定めるために、同規則案に関するパブリックヒアリングをフィリピン各地で行っているところである。同法は、内航海運の競争力強化を目的に、一定の船齢以下の船舶に対して付加価値税(VAT)の免除措置や税制上の特別償却を認めるなど、船齢の若い船舶に優遇措置を与えると共に、航路許認可や運賃制度の規制緩和など広範にわたる見直しを行うものであり、従来のようなその時々における「Memorandum Circular」などを交付するといった継ぎ接ぎ的に制度改正を行ってきたものと異なり、今後の内航海運政策の土台となる画期的なものである。本調査では、この法律で打ち出されている各施策について、その内容及び効果などについて評価を行い、改善すべき点があれば提言を行う必要がある。

2004 年内航海運振興法の概要

(1) 付加価値税(VAT)の免除

150トン以上の旅客/貨物船及びこれら船舶に関するエンジン/スペアパーツを輸入または国内調達する際の VAT が免除される。しかし当該船舶を輸入する場合は、以下の様な船齢制限要求を満たさなければならない。

- 旅客船及び貨物船: 船齢制限 15 年以内
- タンカー: 同 10 年以内
- 高速船: 同 5 年以内

また、救命設備、救難設備及び通信・航海安全設備などの輸入についても、同様に付加価値税が免除される。

(2) 純損失についての繰越の許可

ある年度で発生した経常純損失について、翌年度を含め 3 年間の決算への繰越を認めるもの。

(3) 特別償却(加速度償却)の許可

船舶資産について、以下のように特別償却(加速度償却)を認めるもの。

- 残存耐用年数が 10 年以下の場合…通常の 2 倍を超えない範囲
- 残存耐用年数が 10 年を超える場合…5 年と残存耐用年数の間で適当な年数

(4) 運賃設定に関する規制緩和

内航海運事業者は、効果的な競争が促され公共の利益にかなう限りにおいて、自身の運賃を決定することができるとするもの。

(5) 強制保険の付与義務

旅客及び貨物に対する損害賠償保険を付与することを、内航海運事業者に義務付けるもの。

しかし、上記のうち純損失についての繰越については、既に税法において海運事業者のみならず広く認められているものであり、特に今回新たに内航海運会社に付与された助成措置ではない。

固定資産の特別償却(加速度償却)については、フィリピンにおいては日本の税制のように法定耐用年数が定められていない。事業者は当該固定資産の予想される使用残存期間により償却を行い税務当局に申告し、税務当局が異議を認めれば申告の差

し戻しを行うことになる。海運法において通常の2倍以内の加速度償却を認めるとしても、通常な償却期間そのものが相対で認められているため、その効果が

3.6.5 カボタージュ(沿岸輸送)規制/ベアポートチャーター制度

日本などの海運先進国においては、国民の生活物資の安定輸送確保の観点から国内の海上貨物輸送については自国籍船による輸送を義務づけるいわゆるカボタージュ規制をとっているが、フィリピンで原則としてカボタージュ規制は取られている。

しかし、フィリピンでは、内航海運の使用される船腹の不足などに対応するために、1975年大統領令第760号(P.D.No.760)により、フィリピン国民により定期傭船あるいはリースされた外国籍船舶に対しMARINAが暫定的なフィリピン登録証書を発行することで、内航海運に使用できることとした(ベアポートチャーター-制度)。上記傭船及びリースは、①MARINAの承認を受けること、②有効期間が5年以下であること、③フィリピンの内航海運に使用されること、④当該船舶の運航は完全にフィリピン国民の支配であること、⑤100%フィリピン人船員配乗であることが条件とされている。当該制度は当初1990年をその期限としていたが、その後以下の様に追加的に大統領令が出されいくつかの内容修正、期限延長が行われた。

(1) 1979年大統領令第866号(P.D.No.866)

- ベアポートチャーターの対象を原則内航としながら、MARINAの認可を受けることを条件に外航にまで拡大した。
- チャーター及びリースの有効期間を1年以内に短縮した。

(2) 1980年大統領令第1711号(P.D.No.1711)

- 有効期間が1999年まで延長された。
- 暫定的なフィリピン登録証書の発行をMARINAからPCGに変更した。
- 実行規則をMARINAがPCGと協力して作成することとなった。

(3) 1997年大統領告示第438号(E.O.No.438)

- ベアポートチャーターのできる期限を1999年から2009年まで延長した

また、新しい内航海運法においてカボタージュ規制を法律内で明確化し、例外としてMARINAの許可を得ることで外国籍船の内航海運使用を可能とするとしている。

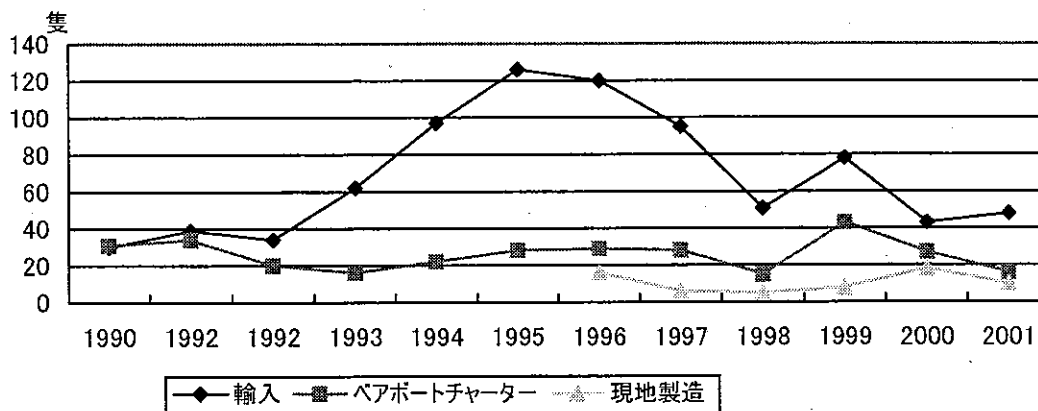
輸入、ベアポートチャーター、現地建造別にみた船舶取得件数の推移は表のとおりである。輸入及びベアポートチャーターによる取得船舶数は1990年代前半までは差がなかったが、内航海運事業許可に関する規制緩和の推進及び経済状況の良化に伴い1990年代前半途中から輸入による取得隻数が増加した。1997年のアジア通貨危機などにより輸入隻数は、1995、1996年のピーク時の半分程度になっているもの、依然ベアポートチャーター制度を利用して船舶を借り入れる隻数を上回っている。

表 3-20 内航海運船舶取得形態別隻数の推移

年	輸 入	ベアポート チャーター	現地建造
1990	30	31	N.D.
1991	39	34	N.D.
1992	34	20	N.D.
1993	62	16	N.D.
1994	97	22	N.D.
1995	126	28	N.D.
1996	120	29	16
1997	95	28	6
1998	51	15	5
1999	78	43	8
2000	43	27	18
2001	48	16	10

出典: MARINA 年次報告書など

図 3-16 内航海運船舶取得形態別隻数の推移



出典: MARINA 年次報告書など

3.6.6 木造船のフェーズアウト

前述のようにフィリピン内航海運においては、バンカボートと呼ばれる木造船が多く使用されており、木造船の海難事故が多発しているため、木造船の鋼船への代替を促進する施策が進められている。

MARINA は、フィリピンで使用されている木造船についての段階的なフェーズアウトに関して、MARINA 通達第 190 号 (M.C.190) を 2003 年 8 月に出している。

M.C.190 の概要

(1) 対象船舶: 内航海運に使用されているフィリピン籍木造船で以下の船舶以外の船舶

- 3 総トン未満の船舶及び 3~35 総トンで限定された水域のみで運航する船舶
- 港間の航海時間が 1 時間以内で限定された水域のみで観光目的として観光省の認可を受けた航路にのみ使用される船舶
- 漁船

- (2) 対象船舶のフェーズアウトに関する経過措置(参照、表 3-21)
- (3) 船舶代替の助成措置
- 1) 3ヶ月以内に NARINA は DBP、BOI と協力して、木造船の代替について適当な金融措置をつくる。
 - 2) 6ヶ月以内に MARINA は木造船の代替船について基準となる船型などをつくる。

表 3-21 木造船フェーズアウトに関する経過措置

船 型	有効期間	安全上の条件
101～500 総トン	3 年以内	① PCG による木造船検査リストに従った検査を受けること ② 船長の最低要件は、2 など航海士の免許を有し 2 年間の海上実務を有すること。MAP を航海士として雇い入れることもできる。 ③ 昼間航行のみ
36～100 総トン	5 年以内	① PCG による木造船検査リストに従った検査を受けること ② 船長の最低要件は、MAP を有すること。MIP を航海士として雇い入れることもできる。 ③ 限定された水域による昼間航行のみ
3～35 総トン	7 年以内	① PCG による木造船検査リストに従った検査を受けること ② 船長の最低要件は、MIP 又は BC を有すること。 ③ 限定された水域による昼間航行のみ

※表中の「MAP」とは、「Major Patron」のことで、500 総トン以下で沿岸海域及び島嶼間航海に従事する船舶に限定された船長の資格。「MIP」とは「Minor Patron」のことで、同じく 250 総トン以下で沿岸海域及び島嶼間航海に従事する船舶に限定された船長の資格。「BC」とは「Boat Captain」のことで、同じく 100 総トン以下で湾内、河川など限定された水域を航海する船舶に限定された船長の資格。

3.7 海難事故の実態

3.7.1 海難事故の概要

フィリピン政府の公式統計(フィリピン沿岸警備隊(PCG)統計)によれば、1995 年から 1999 年までの 5 年間に 767 件の海難が発生し、9,048 名が救助されたものの、1,091 名が死亡・行方不明となっている。

1999 年の海難発生状況について、日本と比較すると以下の通りであるが、フィリピンの海難は、日本と比較して海難 1 件あたりの遭難者数が多く、かつ死亡・行方不明者数の比率が高いことが特徴である。また、船舶の乗船者数が正確に把握されていないことが多い(定員以上の乗客を乗船させている場合が多い)ことを考えれば、実際の遭難者数はさらに多くなるものと思われる。

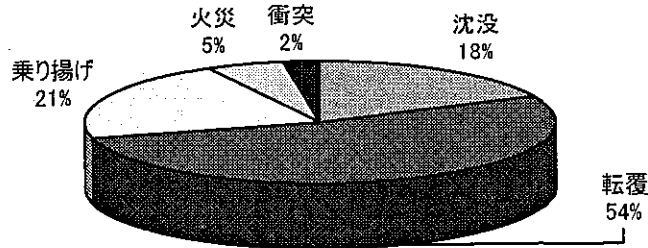
表 3-22 フィリピン及び日本における海難発生・救助状況の比較(1999 年)

	フィリピン(海難件数)	日本(要救助船舶数)
海難発生件数	206 件	1844 隻
救助者数	3,828 人	7,140 人
死亡・行方不明者数	350 人	146 人

出典:PCG

さらに、形態別に海難件数をみると、1999年では全体の72%が沈没及び転覆による海難である。これは、船舶の老朽化や不正改造などに復元性の低下などが大きな原因と考えられる。

図 3-17 フィリピンにおける形態別海難件数(1999年)

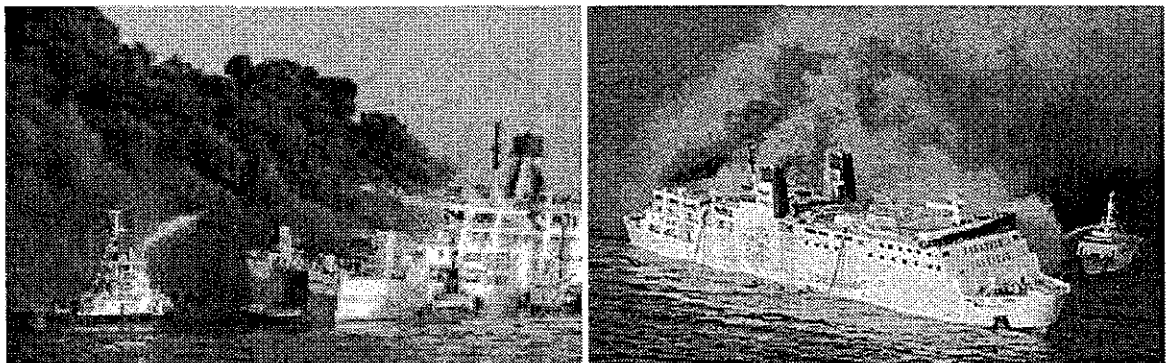


出典:PCG

3.7.2 最近の海難事故の実例

(1) 「Super Ferry 14」火災事故

2004年2月27日未明に、マニラ湾出口のコレヒドール島付近で、マニラから同国中部のネグロス島バコロドに向かっていた「Super Ferry 14」(乗客702人、乗員159人乗り組み)から出火して炎上し、100人以上が死亡・行方不明になった。未明におきた火災事故であったため、多くの乗客が状況を把握できずに海上に避難したため行方不明者が増加した。同船を運航しているWG&A社の避難誘導體制が不十分であったとの指摘もあり、また、乗客名簿などの管理が杜撰なために乗客の確認や安否の確認が混乱した。火災事故の原因についても、船内でなんらかの爆発があったようであるが、ガス管など船内設備の不備によるものとの見方のほかに、テロによる爆発との見方もあって依然特定されていない。



(2) 「San Nicolas」沈没事故

2003年5月25日昼前、マニラ湾のコレヒドール島沖合で、パラワン州コロロン島からマニラ港に向かっていた貨客船「San Nicolas」とセブ行き的大型フェリー「Super Ferry 12」(WG&A社)が衝突した。「San Nicolas」が沈没、同船の乗客28人が死亡した。「Super Ferry 12」の乗員乗客は全員無事だった。事故当時マニラ湾は悪天候だった。

3.7.3 事故調査体制の問題点

2004年2月にJICAがMARINAに派遣した海難事故調査に関する短期専門家によるフィリピンにおける問題点は以下のとおりである。

(1) 独立した常設海難調査機関の設立

多数の乗客の死亡つながる沈没、転覆事故の発生が多く、監督官庁であるマリーナ及びコーストガードへの勧告も必要となると思われるので、DOTC の下に或いは大統領の下に独立した海難調査機関の設置が必要である。

(2) 地方支部の設立

調査及び報告書作成の迅速化。

PCG によると、7 地方に BMI の支部を設ける予定であり、すでにセブ、イロイロ、ザンボアンガ各支部は活動していると言う。

(3) 調査官制度の確立及び調査官の育成

事故発生後、すぐに海難調査(乗組員への質問、証拠の収集)にとりかかれるよう常設の海難調査官制度を確立する。又、調査官は、一件書類の提出と同時に Board Hearing の開催を請求することができ、また、Hearing の場で意見表明のできることが必要である。

(4) 事故分析、原因分析手法の確立

(5) 海難調査報告書についての書式の確立

調査報告書のみで、事実認定の根拠、結論或いは勧告に至る理論、経緯が十分に読み取れるような報告書の書式の確立が必要である。

(6) 海難事故調査報告書、事故統計などの公開

同種の事故の再発を防止するには、報告書の公開が必要である。