

第4章 フィリピン国の国内物流・交通の現況

4.1 概要

フィリピンは 7,000 を越える島々からなる島嶼国家であり、国内島嶼間の輸送は海上輸送及び航空輸送に支えられている。島内輸送については、鉄道がルソン島には存在するものの十分にその機能を果たしていないため、道路輸送にそのほとんどを依存している。高速道路網については、マニラ首都圏から南北に高速道路が伸びているものの、延長距離が短く、首都圏の道路との接続も悪いため首都圏での慢性的な交通渋滞の影響を受けやすい。現在、マニラ首都圏から南にカピテ地区を通りルソン島南部の玄関港であるバタンガスを結ぶ高速道路の建設が進められている。また、マニラからルソン島南部のビコール地域を通り、サマル島、レイテ島を一部 RORO 船で結び、ミンダナオ島のダバオまで通っているパン・フィリピン・ハイウェイが、国土の南北を陸上交通で結ぶ唯一の交通軸となっている。

4.2 航空輸送

2002 年現在、フィリピンには 103 の民間空港が設置されており、このうち 85 空港が公共として供用中である。内訳は国際空港級がマニラ、セブ、スービック、クラークの 4 空港、代替国際空港としてラオアク、ダバオ、ジェネラルサントス、サンボアングアの 4 空港、その他国内幹線空港が 12 空港、第二空港が 36 空港、フィーダー空港が 29 空港となっている。

公共空港において、2000 年には国内・国際を併せた乗降旅客数は約 1,904 万人、貨物量は約 55 万トンとなっている。乗降旅客数、貨物量とも 10 年前に比べて 50% を超す大きな伸びを示している。

航空輸送事業においても規制緩和が進められており、以前は民営化されたフィリピン航空の独占状態であったが、新たにセブ・パンフィックなどが参入し競争が促進されている。

4.3 鉄道輸送

フィリピンの鉄道輸送については、前記のとおりルソン島内でのみ運営されている。鉄道の形態としては、マニラ首都圏とルソン島南部を結ぶ国鉄 (PNR)²¹ の長距離輸送と、マニラ首都圏内で通勤通学輸送を担っている都市鉄道 (国鉄通勤線及び軽量鉄道線) がある。国鉄は原則的に貨物輸送を廃止しているため、旅客輸送がその大半を占める。貨物定期列車は、民間事業者である国際コンテナターミナルサービス会社 (International Container Terminal Service Inc.: ICTSI) が PNR の線路施設を借り受け、マニラ北港と南幹線のクバヤオ (Cubayao) にあるコンテナ・デポの間でコンテナ列車を運行している。

マニラ首都圏内の鉄道は、LRT²² システムでは 1 号線と 3 号線が営業を行っており、前者は「LRT 公社 (Light Rail Transit Authority: LRTA)²³」が、後者は民間事業者が鉄道を建設して運輸通信省が施設を借り受け運営する BLT (Build-Lease-Transfer) 方式で 2000 年 7 月に全面開業をしている。

4.4 海上輸送

フィリピン全国の港湾における取扱貨物量 (外航・内航) 及び乗降旅客数の推移について

²¹ PNR: Philippines National Railways、フィリピン国有鉄道

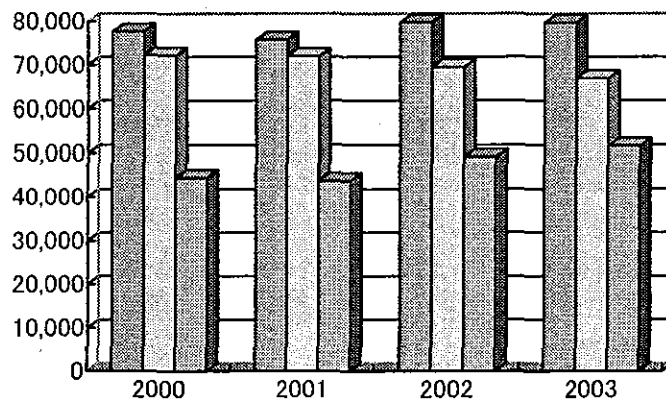
²² LRT: Light Rail Transit

²³ LRTA: Light Rail Transit Authority、LRT 公社

は図 4-1 のとおり(本資料はフィリピン港湾庁(PPA)の統計によっているため、セブ港湾庁(CPA)の数字は入っていない。以下同じ。)である。2003 年度外航海運取扱貨物量は 66,897 千トンと、2000 年以降毎年減少しているが、その内訳をみると、輸出は 2002 年、2003 年と各年前年比で 6~7%減少しているのに対し、輸入は 2002 年、2003 年と各年前年比で 4~5%の増加となっている。輸出入比については、概ね輸入が7、輸出が3の割合になっており、輸入貨物が輸出貨物を大きく上回っている。一方、内航海運取扱貨物量及び乗降旅客数は堅調に推移しており、2003 年の内航海運取扱貨物量は 79,759 千トン、乗降旅客数は 51,719 千人となっている。

図 4-1 港湾取扱貨物量及び乗降旅客数の推移

千トン、千人



■内航取扱貨物量 □外航取扱貨物量 ■乗降旅客数

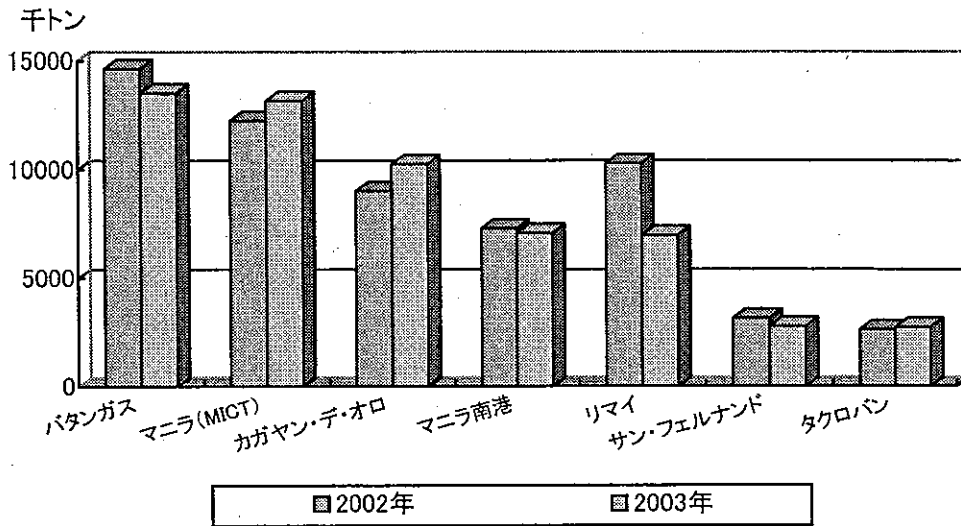
(単位:千トン、千人)

| | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 |
|---------|----------|----------|----------|----------|
| 内航取扱貨物量 | 77,655 | 75,834 | 79,882 | 79,759 |
| 外航取扱貨物量 | 72,181 | 72,017 | 69,575 | 66,897 |
| (輸入) | (52,979) | (53,143) | (50,006) | (46,299) |
| (輸出) | (19,202) | (18,874) | (19,570) | (20,597) |
| 乗降旅客数 | 44,372 | 43,656 | 49,117 | 51,719 |

出典: PPA Statistics Report

2003 年の貨物取扱量について主要港湾別に見ると、外航海運貨物はバタンガス、マニラ国際コンテナターミナル及びカガヤン・デ・オロが多い。バタンガスには石油精製基地があり、原油、石油、石油関係製品などがバタンガスにおける取扱貨物の約 8 割を占めている。また、マニラ首都圏の南にあるカビテ州、ラグナ州などに日本などから進出している工場団地が数多くあるが、現在、日本の協力によって国際コンテナターミナルの建設が進められており、今後ターミナルが完成すれば原料輸入や製品輸出の窓口として期待されている。カガヤン・デ・オロには日本の協力により国際コンテナターミナルが既に完成し稼働している。

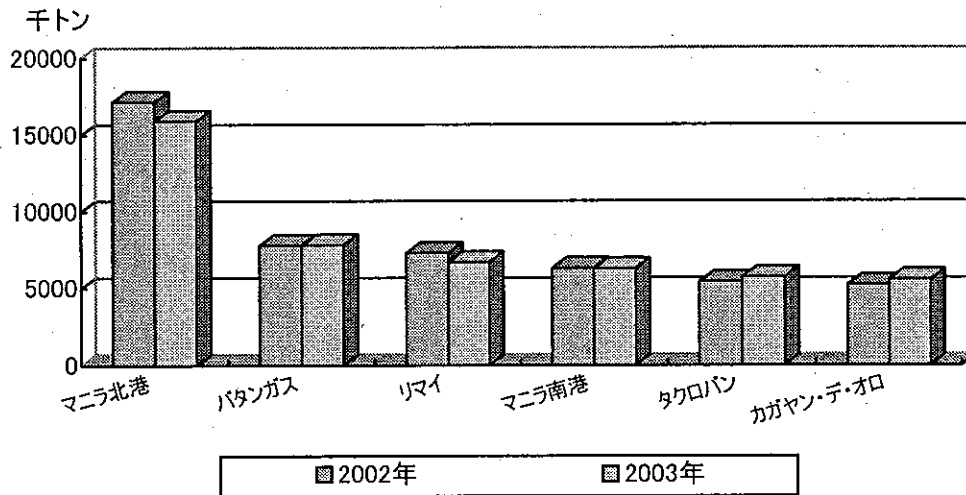
図 4-2 主要港湾における外航海運貨物取扱量



出典: PPA Statistics Report

内航海運については、マニラとビサヤ・ミンダナオ地域の主要港を結ぶ大型の RORO 貨客船の発着基地になっているマニラ北港の取扱量が他港に比べて抜けている。

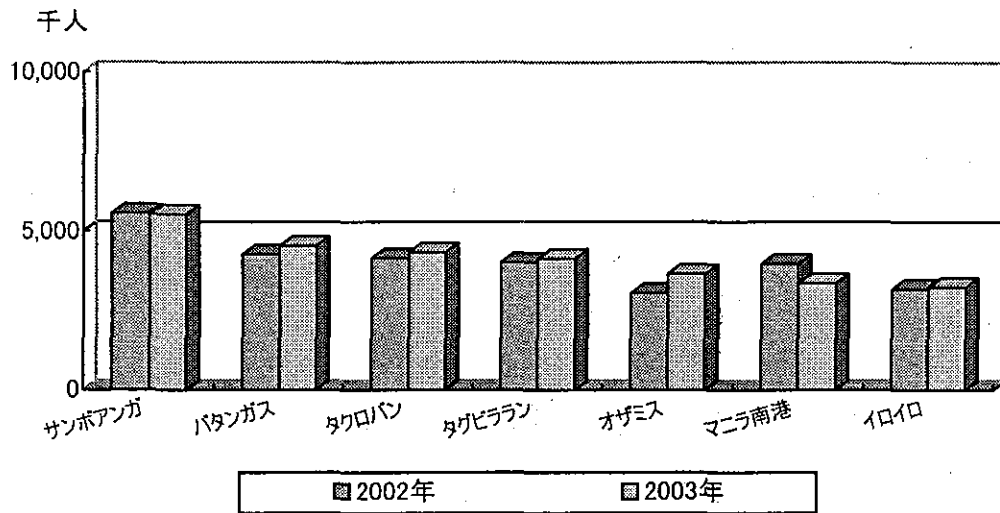
図 4-3 主要港湾における内航海運貨物取扱量



出典: PPA Statistics Report

旅客乗降数では、ミンダナオ南部のサンボアンガがマレーシアやインドネシアなどとの間で海上交通の玄関口となっているため多くの旅客の利用がある。また、バタンガスはミンドロ島との間で高速船や RORO 船などの多くの航路があり、タクロバン(レイテ島)、タグビララン(ボホール島)、オザミス(レイテ島)、イロイロ(パナイ島)などビサヤ地域の主要港が、マニラとの間あるいは近隣の島との間で多くの旅客に利用されている。

図 4-4 主要港湾における旅客乗降数



出典: PPA Statistics Report

4.5 国内物流における問題点

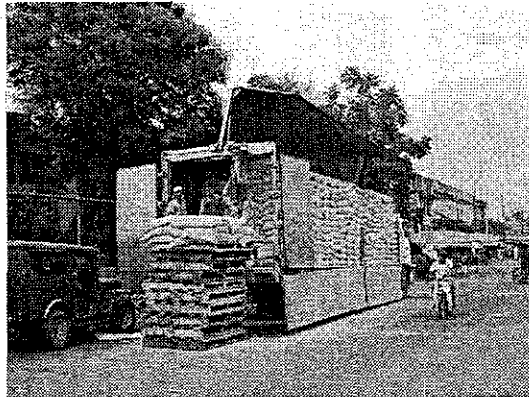
内航海運貨物について取扱量の多いものについて、輸送形態別の貨物量を見てみると表 4-1 のようになる。

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

| 品目 | 合計(A) | 輸送形態 | | | コンテナ率 (B/A: %) |
|---------|------------|------------|------------|-----------|-------------------|
| | | ブレイクバルク | バルク | コンテナ(B) | |
| 石油・石油製品 | 13,834,882 | 117,794 | 13,600,937 | 116,151 | 0.8 |
| 輸送機器 | 10,257,577 | 10,131,648 | 760 | 125,169 | 1.2 |
| 一般貨物 | 10,240,079 | 2,276,408 | 487,657 | 7,476,014 | 73.0 |
| セメント | 4,418,492 | 3,376,466 | 994,202 | 47,824 | 1.1 |
| 鉱物資源 | 3,193,610 | 162,042 | 2,949,646 | 81,922 | 2.6 |
| 鉄及び鉄鋼 | 2,543,589 | 2,348,448 | 4,678 | 190,463 | 7.5 |
| 小麦 | 2,527,169 | 331,355 | 1,946,725 | 249,089 | 9.9 |
| 原油 | 2,209,608 | 23,917 | 2,175,399 | 10,292 | 0.5 |
| 塩詰め貨物 | 2,013,838 | 1,410,968 | 0 | 602,870 | 29.9 |
| 果実及び野菜 | 1,966,763 | 268,352 | 636,452 | 1,061,959 | 54.0 |
| 砂糖 | 1,466,037 | 731,136 | 50,893 | 684,008 | 46.7 |
| コプラ | 1,442,434 | 288,534 | 1,093,019 | 60,881 | 4.2 |
| 家畜飼料 | 1,434,645 | 485,538 | 233,779 | 715,328 | 49.9 |
| パライ及び米 | 1,283,418 | 985,900 | 59,429 | 238,089 | 18.6 |
| 化学製品 | 1,201,542 | 91,909 | 699,499 | 410,134 | 34.1 |
| とうもろこし | 978,795 | 237,893 | 159,601 | 581,301 | 59.4 |
| 金属製品 | 732,599 | 166,600 | 30 | 565,969 | 77.3 |
| 水産品 | 714,536 | 277,759 | 40,932 | 395,845 | 55.4 |
| 合板及びベニヤ | 646,847 | 556,573 | 0 | 90,274 | 14.0 |
| ココナツ油 | 534,197 | 30,752 | 470,172 | 33,273 | 6.2 |

出典: PPA Statistics Report

石油・石油製品、原油、セメントなどのように、そもそもタンカーやセメント専用船など専用船で運ばれるものを除くと、一般にコンテナで輸送されている割合が高いのが特徴である。特に、雑貨類、電気製品などのようにコンテナにより運ばれることが一般的な貨物のみならず、米、小麦、とうもろこしなどのばら積み(バルキー)貨物についても、コンテナ化率が高くなっている。しかし、フィリピンで一般的に行われているような袋詰めした上でパレットに積み上げられ、パレットごとコンテナに入れられる方法では輸送効率に限界がある。外航海運や先進海運国の内航海運においては、これらばら積み貨物はそのための専用船であるばら積み貨物船(バルカー)によって輸送されることが多い。



(コンテナの中に積み上げられた袋もののばら積み貨物)

フィリピンの内航海運事業者団体などが調査し作成した報告書「The Next Wave - A Primer For The Maritime Industry Development Action Strategy 2003- / Maritime Industry Cluster Philippines」に基づいて、ミンダナオ島のカガヤン・デ・オロからマニラまでとうもろこしを輸送する場合を例にして、コンテナで輸送した場合とバルカーで輸送した場合の海上輸送コストを比較してみる。

18,000 トリックトンのとうもろこしを、①900TEU 積みコンテナ船を使用した場合、②6,000DWT バルカーを使用した場合、③15,000DWT バルカーを使用した場合で見ると、表 4-2 のようになり、コンテナ船を使用した場合の海上輸送コスト 497 ペソ(1メトリックトンあたり。以下同じ)に比べ、バルカーを使用した場合は、6,000DWT バルカーの場合 260 ペソ、15,000DWT バルカーの場合 230 ペソとコストの大幅な削減が可能となる。

表 4-2 輸送コスト比較(その1)

| | 船 1 隻あたりの輸送コスト | とうもろこし 1 トン当たりの輸送コスト |
|---------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| ①コンテナ船(900TEU 積)を使用 | 8.95M ペソ (900TEU×9,940 ペソ/TEU) | 497 ペソ/MT (8.95M ペソ/18,000MT) |
| ②6,000DWT バルカーを使用 | 4.68M ペソ (6,000MT×260 ペソ/MT) | 260 ペソ/MT (4.68M ペソ/18,000MT) |
| ③15,000DWT バルカーを使用 | 4.14M ペソ (15,000MT×230 ペソ/MT) | 230 ペソ/MT (4.14M ペソ/18,000MT) |

出典: The Next Wave - A Primer For The Maritime Industry Development Action Strategy 2003- / Maritime Industry Cluster Philippines

次に、同じくコンテナによる輸送とばら積み船による輸送について、輸送中の各モードにおけるコスト(1キログラムあたり)を比較してみたのが表 4-3 である。海上輸送の部分については、6,000DWT のばら積み船を使用した場合で比較している。コンテナで輸送する場合に

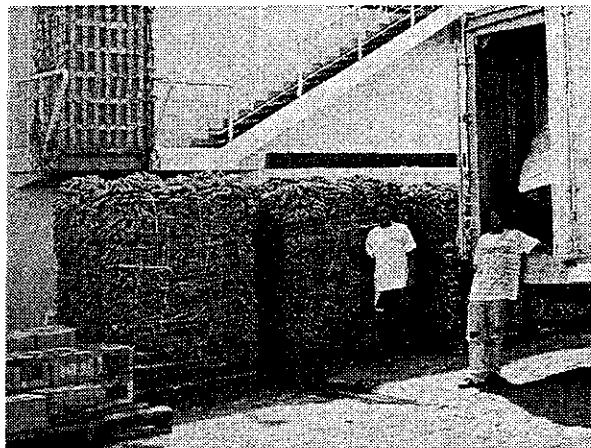
比べると、海上輸送運賃が 0.49 ペソから 0.27 ペソに低減しているものの、コンテナに比べてばら積み船の荷役には吸い込み施設などの設備が必要となるため、カガヤン・デ・オロ港及びマニラ港での港湾荷役料金などが増加している。最終小売段階における輸送コストの合計額は 1.57 ペソから 1.14 ペソに低減しており、この輸送コストに占める海上輸送運賃の割合についても 31.2%から 23.6%に低減している。

表 4-3 輸送コスト比較(その 2)

| | 費用内訳 | 現行(コンテナ輸送) | | バルカーを使用 | |
|----------------|-------|------------|--------|---------|--------|
| | | コスト(ペソ) | シェア(%) | コスト(ペソ) | シェア(%) |
| 農場 | 袋詰め費用 | 0.08 | 5.1% | 0.08 | 4.4% |
| | トラック | 0.20 | 12.7% | 0.20 | 17.5% |
| 集荷場 | 袋詰め費用 | 0.09 | 5.7% | 0.00 | 0.0% |
| | トラック | 0.25 | 16.0% | 0.20 | 17.5% |
| 交易者 | トラック | 0.10 | 6.4% | 0.00 | 0.0% |
| カガヤン・ デ・オロ港 | 港湾荷役 | 0.03 | 1.9% | 0.10 | 8.8% |
| | 埠頭使用料 | 0.004 | 0.3% | 0.003 | 0.3% |
| 海上輸送 | 運賃 | 0.49 | 31.2% | 0.27 | 23.6% |
| マニラ港 | 港湾荷役 | 0.04 | 2.5% | 0.10 | 8.8% |
| | 埠頭使用料 | 0.004 | 0.3% | 0.003 | 0.3% |
| 市場へ | トラック | 0.28 | 17.8% | 0.19 | 16.3% |
| 合計 | | 1.57 | 100.0% | 1.14 | 100.0% |

出典: The Next Wave - A Primer For The Maritime Industry Development Action Strategy 2003- / Maritime Industry Cluster Philippines

以上に見るように、島嶼国家フィリピンにおいて海上輸送における輸送効率を向上させることで、地方で生産される農産物を消費地である首都圏まで輸送するコストを削減することができ、市場における地方農産物の輸入農産物に対する競争力を向上させることができる。また、ここでは考慮していないが、輸送効率のみならず輸送品質の悪さから、輸送中にダメージを受け廃棄せざるを得なくなるものも多く、1993 年の米国国際開発庁(United States Agency for International Development : USAID)の調査において、果物・野菜について輸送中のダメージによりその 40%を廃棄しているとの報告もあり、輸送サービス効率及び品質の向上が強く求められている。



(バナナなどの果物や野菜もパレットに乗せて運ばれるため下のほうは潰れてしまう。)

品目別の小売価格に占める海上輸送運賃の割合をみたのが表 4-4 及び表 4-5 である。表 4-4 は、ミンダナオからマニラに輸送される品目であるが、小売価格に占める海上運賃の割

合は品目によって異なり、合板では 8.59%を占めているが、砂糖、トマト、小麦粉などは 3%前後になっている。

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)

| 品 目 | 小売価格 (ペソ) | 海上輸送運賃 (ペソ) | 小売価格に占める 運賃割合(%) |
|---------|--------------|----------------|---------------------|
| 砂糖(1キロ) | 27.00 | 0.94 | 3.48 % |
| 干魚 | 70.00 | 0.55 | 0.78 % |
| トマト | 40.00 | 1.12 | 2.81 % |
| 小麦粉 | 380.00 | 14.41 | 3.79 % |
| 合板 | 240.00 | 20.63 | 8.59 % |
| 豚 | 85.00 | 4.87 | 5.73 % |
| マンゴ | 25.00 | 1.61 | 6.42 % |

出典: The Next Wave - A Primer For The Maritime Industry Development Action Strategy 2003- / Maritime Industry Cluster Philippines

表 4-5 はマニラからセブに向かう貨物について海上輸送運賃の割合を見たものであるが、マニラから地方に向かう貨物は雑貨類など製品であることが多く、もともとコンテナ輸送に適した貨物形態であることから、上記に比べて低くなっている。しかし、缶入り飲料、ビール、ミネラルウォーターなどは缶や壺で輸送されており、例えば液体コンテナなどで輸送し消費地の近くで缶や壺に詰めたほうが効率的であり、輸送コストを削減することができる。

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)

| 品 目 | 小売価格 (ペソ) | 海上運賃 (ペソ) | 小売価格に占める 運賃割合(%) |
|-------------|--------------|--------------|---------------------|
| 缶入り飲料 | 11.50 | 0.29 | 2.53% |
| 加工食品(コンビーフ) | 27.95 | 0.20 | 0.72% |
| 化粧品(コロン) | 89.75 | 0.52 | 0.58 % |
| 粉ミルク | 13.40 | 0.22 | 1.65 % |
| ビール | 16.25 | 0.45 | 2.75 % |
| ミネラルウォーター | 8.50 | 0.46 | 5.39 % |
| 洗濯洗剤 | 24.90 | 0.05 | 0.21 % |

出典: The Next Wave - A Primer For The Maritime Industry Development Action Strategy 2003- / Maritime Industry Cluster Philippines

4.6 現在進められているプロジェクト

4.6.1 Strong Republic Nautical Highway (SRNH)

このように、フィリピンでは、人流・物流システムについて量の拡大のみならず質の向上について強く求められており、現在ふたつのプロジェクトが進められている。ひとつは、フィリピンは多数の島からなる島嶼国家であるが、多くの島々が比較的近距离で位置しあっていることから、近隣の島との間に RORO 船舶による航路を設けることで、あたかも道路で結ばれているような交通ネットワークを構築することが、「Strong Republic Nautical Highway (SRNH)」構想として、アロヨ大統領が強く打ち出されている。

大統領府より 2003 年 1 月に大統領令第 170 号 (E.O.No.170) が出され、その一部改正である大統領令第 170 号 A (E.O.No.170A) が 2003 年 6 月に出されている。この中では、50 マイル未満の距離を自動車が自走して乗降できる RORO 船舶で結ぶ Roll-on/Roll-off Terminal System (RRTS) を全国に構築することを目指し、①RORO ターミナルオペレーター

に対し自動車及び旅客に係るターミナル料金を削減すること、②RORO 船舶の運航者に対し自動車の運賃料金を削減すること、③RORO 船舶の運航者に対し旅客の運賃料金を削減すること、④RORO ターミナルオペレーターに対し埠頭料金を削減することを求めている。また、MARINA、PPA、CPA に対し RRTS に係る要求書類などの簡素化を求めているほか、PPA 及び CPA には民間事業者が RORO ターミナルを建設・運営することを促進するとともに、国営の RORO ターミナルについても民営化を進めるよう求めている。RRTS を進めるために必要となる金融については、DBP が次に記述する SLDP のもとで長期貸付を行うものとされている。

大統領令の実行のために、運輸通信省は平成 16 年 3 月に省令第 2003-16 号 (Department Order No.2003-16) を、同年 7 月に省令第 2003-39 号 (Department Order No.2003-39) を出しており、MARINA も RRTS に係る航路事業免許の付与期間の短縮などの措置を取っている。

SRNH については、アロヨ大統領自身が RORO 船に乗り込み移動しながら地方関係者との会合を持つなど積極的な取組みを見せており、平成 16 年 5 月の大統領選挙において再選された後に発表された 10 項目の重点事項の中にもその推進が含まれている。

4.6.2 Sustainable Logistic Development Program (SLDP)

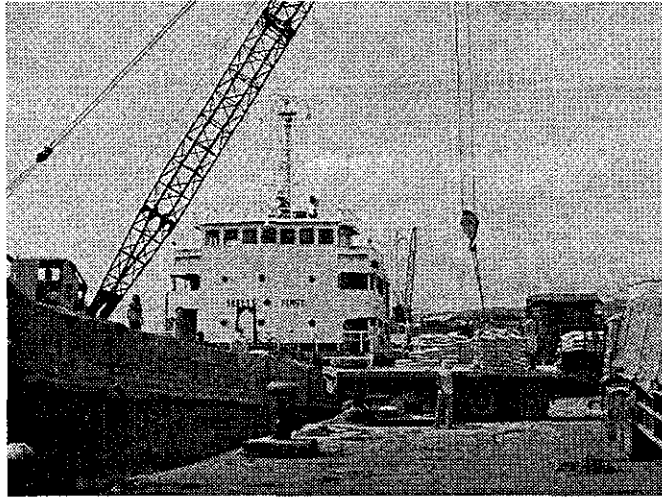
前述のように輸送の非効率性や輸送中の品質の低下から国内で生産される農産物が大消費地であるマニラなどに輸送された場合に、輸入品に対する競争力を持っていないことなどが問題となっているが、物流全体の質の向上を図るために RORO 船舶や専用船の導入、倉庫など貨物流通に必要な施設の建設などに対し、長期・低金利な資金の金融を行う「Sustainable Logistic Development Program (SLDP)」がフィリピン開発銀行を中心に検討されている。



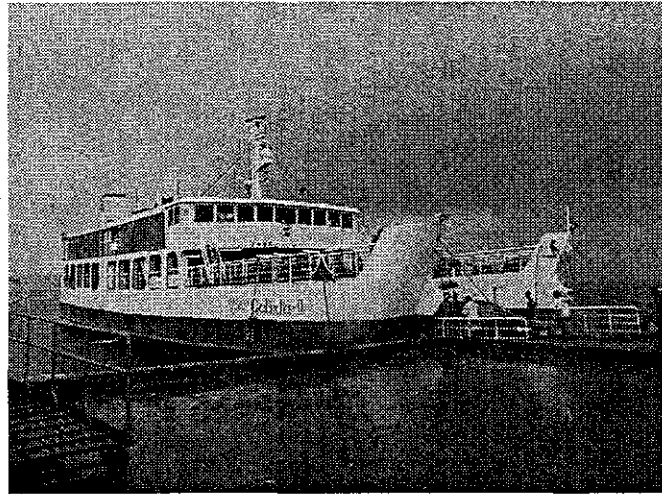
RRTS ネットワーク図
(Luzon-Mindanao)



(家畜も生きたままコンテナ(檻)で運ばれる。)



(港に荷役設備が不足しているため、船内に移動式クレーンを乗せて荷役し、トラックの荷台では人力で積荷を積み替えている。)



(自動車が自走して乗降する RORO 船舶。ルソン島の港とビコール地方の島の港を結ぶ。)



(上の船舶のランプ。自動車が隙間なく積み込まれている。)

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

5.1.1 フィリピン金融市場の推移

(1) 1950-60年代

この期間は、各種銀行の乱立時期であり、銀行規制の枠組みも基本的な事項に限定されており、未だ十分と言える状況ではなかった。この時期に、DBP や農村銀行が設立された。

(2) 1970年代

IMF が主導する銀行調査委員会が 1972～73 年に一般銀行法と中央銀行法の改正を勧告した。この勧告に基づき、銀行規制、中央銀行の責任と権限、新規参入規制などに関する法整備が実施された。

(3) 1980年代

上記の勧告の趣旨に沿って、金利の自由化や中央銀行の監督・規制の強化が継続実施され、中央銀行主導で、銀行を通じた中長期資金供給を図った。これらの措置は一応の成果をあげたが、1983年の国内危機を契機にして大規模な資本逃避が発生し、慢性的な国際収支の赤字と重なって外貨危機を招来させた。政府は、自国通貨の大幅な平価切り下げを断行したが、インフレ率は、ピーク年の 1984 年に 50% を記録するという歴史的な水準に達することとなった。この危機で経済は疲弊し、1984-85 年に GDP は戦後初めてマイナス成長となり、金融システムも大きな打撃を受けた。

銀行部門の総貸出残高は減少した。ようやく育ち始めた中長期資金市場も消滅状態に近くなった。更に、役職員・株主などへの融資規制が緩和されたこともあって、2 大国民営銀行 (PNB²⁴、DBP) の不良資産が顕著に増加し、実質的に破綻状態となり、1987 年に政府が 2 行を救済せざるを得なくなった。

(4) 1990年代

1990 年代始めには、金融部門も落ち着きを取り戻し、銀行の支店に関する規制が緩和された。1993 年には中央銀行新法が施行され、旧中央銀行の不良資産移管や資本金再構成を実施し、Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP) の名称で再出発した。

外為管理法が 40 年ぶりに大改正され、1991 年に外国為替管理が完全に自由化された。また、同年の外国投資規制緩和の結果、外国投資家のフィリピン参入が活発となった。更に 1993 年には、外国銀行の参入も一定の制約ももとで自由化された。

1992 年には、それまで二分されていた証券取引所が Philippine Stock Exchange, (PSE) として統一され、株式取引が活発となった。

しかし、金融市場における自由化がマーケットの活発化を促進する一方で、金融市場の脆弱性を高めるような事象も発生してきた。

外国為替管理の自由化を受けて、民間銀行や民間企業が金利水準の低い外貨建ての調達を急速に増やしていった。短期外貨建て資金の流入が急増したため、ペソの対ドル価格が上昇し、国内金利も上昇し、マクロ経済の不安定性を高めることとなった。

短期外貨資金の流入がひとつの要因となって国内信用が拡大し、不動産融資が顕著

²⁴ PNB: Philippine National Bank、フィリピン国営銀行

に増加し、不動産バブルが進行した。銀行部門の不動産融資残高は、同部門の全資本金額の5割にまで達した。

(5) アジア金融危機

過大な不動産融資、不動産バブル、多額の短期外貨借入、資産インフレ、マクロ経済の不安定性を抱えながら、1997年タイを起点として発生したアジア金融危機に直面することになった。

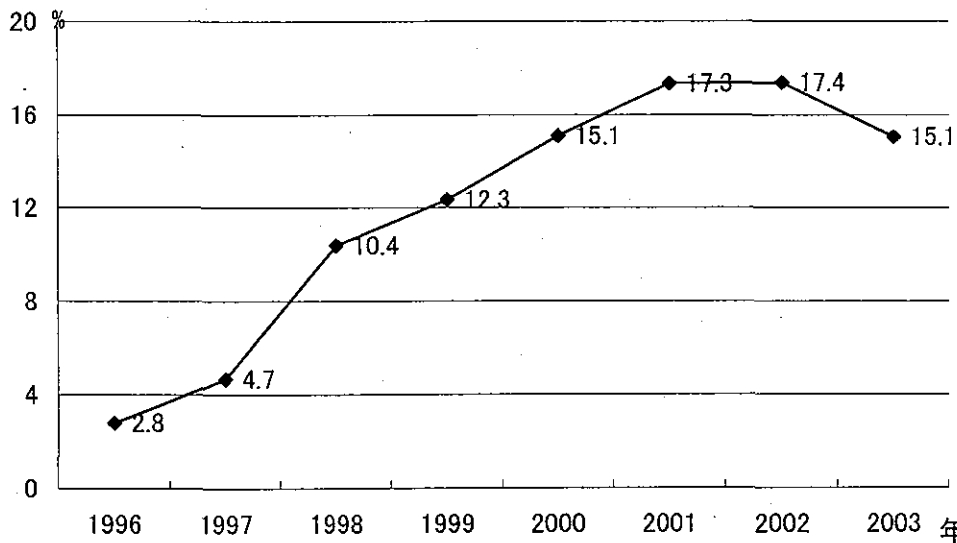
危機発生直後の通貨当局の対応は、ドル売りペソ買いによる通貨価値の維持であった。しかし、近隣諸国と同様に、フィリピンでも自国通貨の防衛を果たすことは出来なかった。他方、一連の政策は国内の流動性を低下させ、国内金利の上昇を引き起こし、銀行部門、企業部門にマイナスの影響をもたらした。

東アジアを席卷した金融危機は、タイとインドネシアに深刻な打撃を与えたが、フィリピン経済や金融システムへの影響は比較的軽微であった。これは、フィリピンの金融部門が過去20年にわたり金融改革が実施されて来たことと、フィリピン銀行部門の財務体力が相対的に強かったことによる。

フィリピンのアジア金融危機の悪影響は比較的軽かったものの、銀行部門の内容は明らかに悪化している。下図は、フィリピン中央銀行が集計した全銀行部門の不良債権比率を表示したものである。不良債権比率は危機以降急増し、2001-2002年にようやく上げ止まり、翌年に若干低下している。この微減傾向は継続しており、最新の中央銀行発表(本年5月現在)では、13.6%にまで低下している。

しかしながら、統計上では不良債権比率に、不良債権予備軍とも言える返済遅延貸出金が含まれていないこと、遅延貸出金の規模は不良債権の規模とさほど変わらないと推測できることを考慮すると、銀行部門の健全性回復のためには、不良債権比率の大幅な改善が必須であることは間違いない。

図 5-1 銀行部門不良債権比率の推移



出典:フィリピン中央銀行

5.1.2 フィリピン金融市場の現状

(1) 金融市場の構造

多くの発展途上国と同様、フィリピンの金融市場は銀行部門が圧倒的な地位を占めて

いる。2004年3月末時点で、大手民間銀行である商業銀行が42行、貯蓄銀行、信用組合、民間開発銀行あるいは村落銀行などの中小金融機関が約850行、合計900弱の銀行が存在し、その他に6,700余りのノンバンク組織が活動している。最近7年間の金融機関の推移は下表のとおりである。吸収合併あるいは撤退の結果、組織数は減少が続いており、特に1999年～2000年にはノンバンクが大幅に整理統合されている。

表 5-1 フィリピン国内銀行数の推移

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Banks | 996 | 976 | 947 | 929 | 912 | 899 | 897 |
| Commercial Banks | 53 | 52 | 45 | 44 | 42 | 42 | 42 |
| Thrift Banks | 117 | 118 | 112 | 104 | 94 | 92 | 90 |
| - Savings Banks | 33 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 31 |
| - Private Development Banks | 40 | 41 | 37 | 36 | 30 | 29 | 27 |
| - SSLA | 44 | 42 | 41 | 33 | 30 | 30 | 30 |
| - Micro Finance | - | - | - | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Rural Banks | 826 | 806 | 790 | 781 | 776 | 765 | 765 |
| Non-Banks | 7,381 | 7,641 | 5,097 | 5,394 | 5,522 | 5,788 | 5,849 |
| Total | 8,377 | 8,617 | 6,044 | 6,323 | 6,434 | 6,687 | 6,746 |

(注)年末現在。ただし、2004年は3月末。
SSLA = Stock Savings and Loans Association
出典:フィリピン中央銀行

この他に、資本市場(株式および債券)が形成されており、170社余りのブローカーが関与している。株式市場には258社が上場されているが、休眠会社も含まれており、流動性のある企業は少なく、投機性が高いと言われている。

また、保険会社は2002年5月現在で88社が認可されている。

(2) フィリピン金融市場の規模と特徴

1) フィリピン金融市場の地域内の位置づけ

東アジア地域におけるフィリピン金融市場の規模は小さく、2002年度の銀行総資産では周辺各国(タイ、インドネシア、マレーシア)が1,000億ドルを超えているのに対して、約460億ドルと半分以下であり、日本を除いた地域内シェアは1%に過ぎない。その他の資金市場における地位も同様である(“Asian Financial Markets, Emerging Trends”, Shamshad Akhtar, October 2003, Asian Development Bank)。

2) フィリピン金融市場の特徴

周辺諸国と比較すると、以下のようなフィリピン金融市場の特徴を指摘できる。

- A. 低い国内貯蓄率: 下表のとおり周辺諸国と比較すると明らかである。1982年の国内総貯蓄(Gross Domestic Savings)では、さほど遜色がないが、それ以降は地域内諸国の貯蓄率が増加しているのに対して、低迷しており、2002年でも1982年水準を下回っている。なお、2001、2002年の国民総貯蓄(Gross National Savings)率が比較的高いのは、海外就労者の本国送金によるものと考えられる。

表 5-2 地域内貯蓄率比較

| | 1982 | 1992 | 2001 | 2002 |
|---------------|------|------|------|------|
| フィリピン | | | | |
| GDS/GDP | 22.1 | 16.4 | 19.0 | 17.7 |
| GNS/GDP | | 19.7 | 25.5 | 24.8 |
| タイ | | | | |
| GDS/GDP | 24.8 | 36.0 | 30.4 | 31.1 |
| GNS/GDP | 23.8 | 34.3 | 29.3 | |
| インドネシア | | | | |
| GDS/GDP | 29.0 | 33.4 | 24.9 | 21.1 |
| GNS/GDP | + | 21.4 | 22.8 | 17.1 |
| マレーシア | | | | |
| GDS/GDP | 24.9 | 36.7 | 42.3 | 41.9 |
| GNS/GDP | | 31.7 | 32.3 | 32.2 |

GDS = Gross Domestic Savings, GNS = Gross National Savings
出典: Country-at-a-Glance、世界銀行

国内貯蓄低迷の原因のひとつとして、預金金利の低さが指摘されている。しかし、実質預金金利(Effective rates)の指標として、平均定期預金金利とインフレ率の差異を調べてみると、国内の実質金利水準は地域内で比較しても見劣りしない。

表 5-3 実質金利指標-地域内各国との比較 (単位: %)

| | Philippines | | | Malaysia | | | Indonesia | | | Thailand | | |
|------|-------------|--------|------|----------|--------|------|-----------|--------|--------|----------|--------|-------|
| | インフレ率 | 定期預金金利 | 差異 | インフレ率 | 定期預金金利 | 差異 | インフレ率 | 定期預金金利 | 差異 | インフレ率 | 定期預金金利 | 差異 |
| 1997 | 5.9 | 11.19 | 5.29 | 2.7 | 7.78 | 5.12 | 6.1 | 20.01 | 13.94 | 5.6 | 10.52 | 4.93 |
| 1998 | 9.7 | 12.73 | 3.03 | 5.3 | 8.51 | 3.24 | 57.2 | 39.07 | -18.13 | 8.1 | 10.65 | 2.55 |
| 1999 | 6.7 | 9.51 | 2.81 | 2.7 | 4.12 | 1.38 | 21.7 | 25.74 | 4.04 | 0.3 | 4.73 | 4.43 |
| 2000 | 4.4 | 8.51 | 4.11 | 1.5 | 3.36 | 1.82 | 3.8 | 12.50 | 8.70 | 1.5 | 3.29 | 1.79 |
| 2001 | 6.1 | 9.53 | 3.43 | 1.4 | 3.37 | 1.95 | 11.5 | 15.48 | 3.98 | 1.7 | 2.54 | 0.89 |
| 2002 | 3.0 | 5.32 | 2.32 | 1.8 | 3.21 | 1.38 | 11.9 | 15.50 | 3.62 | 0.6 | 1.98 | 1.37 |
| 2003 | 3.0 | 5.99 | 2.99 | 1.1 | 3.07 | 1.95 | 6.8 | 10.59 | 3.84 | 1.8 | 1.33 | -0.48 |
| 2004 | 3.5 | 6.33 | 2.83 | 1.0 | 3.00 | 2.00 | 4.9 | 6.39 | 1.49 | 1.9 | 1.00 | -0.90 |

出典: フィリピン中央銀行

- B. 高水準の貸出利鞘: フィリピンの銀行貸出利鞘は高水準にあると言われている。地域内の平均貸出利鞘が入手できないので、貸出金利と定期預金金利の差異と最近 8 年間について整理したのが表 5-4 である。これによると、1997、98 年の数字は圧倒的に高いが、1999 年以降は低水準が定着している。

表 5-4 貸出利鞘指標-地域内各国との比較 (単位:%)

| | Philippines | | | Malaysia | | | Indonesia | | | Thailand | | |
|------|-------------|------------|------|----------|------------|------|-----------|------------|-------|----------|------------|------|
| | 貸出 金利 | 定期預 金金利 | 差異 | 貸出 金利 | 定期預 金金利 | 差異 | 貸出 金利 | 定期預 金金利 | 差異 | 貸出 金利 | 定期預 金金利 | 差異 |
| 1997 | 16.22 | 11.19 | 5.03 | 9.53 | 7.78 | 1.75 | 21.82 | 20.01 | 1.81 | 13.65 | 10.52 | 3.13 |
| 1998 | 18.39 | 12.73 | 5.66 | 10.61 | 8.51 | 2.10 | 32.16 | 39.07 | -6.91 | 14.42 | 10.65 | 3.77 |
| 1999 | 11.75 | 9.51 | 2.24 | 7.29 | 4.12 | 3.16 | 27.66 | 25.74 | 1.93 | 8.98 | 4.73 | 4.25 |
| 2000 | 10.86 | 8.51 | 2.35 | 6.77 | 3.36 | 3.41 | 18.46 | 12.50 | 5.96 | 7.83 | 3.29 | 4.54 |
| 2001 | 12.40 | 9.53 | 2.87 | 6.66 | 3.37 | 3.29 | 18.55 | 15.48 | 3.07 | 7.25 | 2.54 | 4.71 |
| 2002 | 8.90 | 5.32 | 3.58 | 6.39 | 3.21 | 3.19 | 18.95 | 15.50 | 3.44 | 6.88 | 1.98 | 4.90 |
| 2003 | 9.48 | 5.99 | 3.49 | 6.13 | 3.07 | 3.06 | 16.94 | 10.59 | 6.35 | 5.94 | 1.33 | 4.60 |
| 2004 | 9.65 | 6.33 | 3.32 | 6.12 | 3.00 | 3.12 | 14.80 | 6.39 | 8.41 | 5.50 | 1.00 | 4.50 |

出典:フィリピン中央銀行

C. 不良貸出債権:中央銀行が公表する不良債権比率の推移は、図 5-1 に示したとおり高水準にある。金融危機に見舞われた域内各国も不良債権を抱え込んでおり、フィリピンだけが独歩高というわけではない。危機圏外にあったはずの中国を含め、地域内の当局公表不良債権率は高く、実質水準は危機的なレベルにある(推定値、“Recovery and Trends in Asian Banking Systems After the Asian”, Jonathan Golin, October 2003, Asian Development Bank)。フィリピンの不良債権率は下降しつつあるが、満足できる水準ではなく、早急な改善が必要である。

D. 債券市場:フィリピンの債券発行市場は90年代半ばにタイ、インドネシアを追い越したが、2002年ではフィリピンの市場規模は、両国の半分程度となっている。債券市場は政府国債でほぼ独占されているが、若干の企業起債もある。民間企業の起債は極めて限られている。市場で発行される民間債券はほとんどすべてが社債(Commercial Paper)であり、発行者は当然ながら大企業のみである。

社債は一般的に短期資金調達に利用されるが、フィリピンでは最高10年間まで(平均5年間程度)の中長期発行が一般的である。この中長期社債の大きな特徴は、ほぼ例外なしに変動金利制を採用し、発行後四半期毎に金利水準を調整していることにある。このように、フィリピン資本市場では、大企業といえども最大の調達期間は10年であり、しかも金利は変動金利が適用されているのが特徴である。

5.2 DBPの概要及び組織

5.2.1 DBPの歴史

1958年に復興金融公社(RFC)²⁵が組織変更され、フィリピン開発銀行(DBP)と改名された。このRFCは、農工銀行(AIB)²⁶の業務を継承するために、1947年に設置されたものであり、更にAIBの前身は1935年に設立された国家投融資庁(National Loan and Investment Board:NLIB)²⁷であり、DBPの起源は戦前にまでたどることが出来る。

²⁵ RFC: Rehabilitation Finance Corporation、復興金融公社

²⁶ AIB: Agricultural and Industrial Bank、農工銀行

²⁷ NLIB: National Loan and Investment Board、国家投融資庁

資本金5億ペソで1958年に発足したDBPは、開発銀行として国内各地に進出し、農工業開発、輸出振興のために中長期資金を供給して、フィリピン経済の開発に積極的に貢献した。しかしながら、1970年代後半から80年代前半の経済状況悪化の影響を受けて、不良資産が顕著に増大した。

1986年に至り、主要な政府系銀行であるフィリピン国営銀行(PNB)とDBPは、不良貸出資産の移管を含む政府支援を得て再建されることとなった。

DBPは、貸出審査機能を強化し、農工業部門、特に地方の中小企業の中長期資金需要に応える政府系開発金融機関として再出発した。更に、1998年には授權資本が350億ペソまで増額された(払込資本金額は125億ペソ)。

5.2.2 DBPの現状

(1) 組織

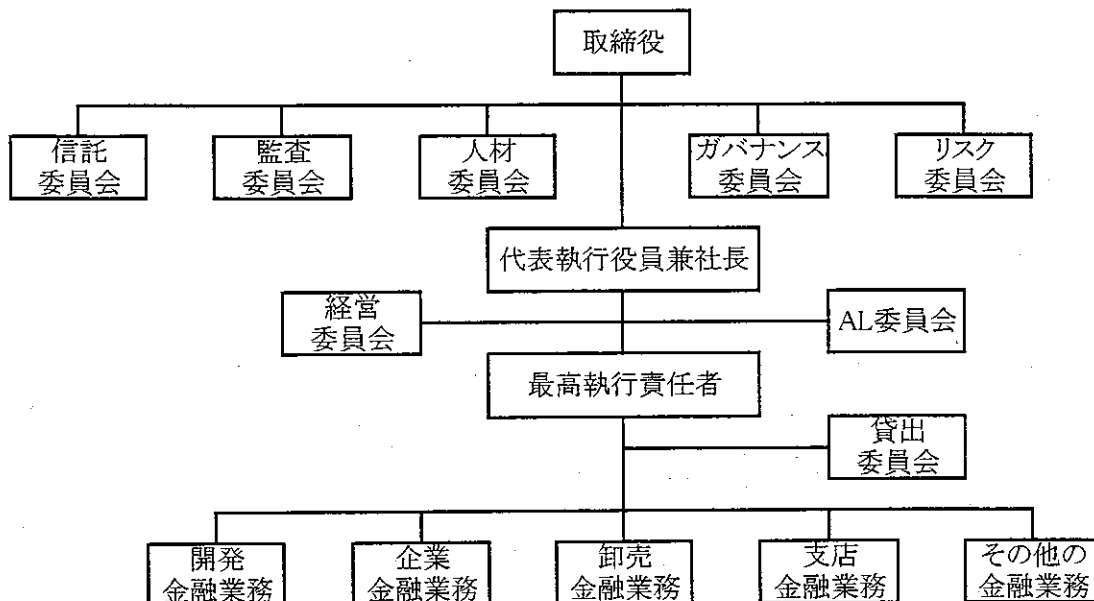
DBPの最高決定機関は取締役会であり、フィリピン大統領が任命する9名の取締役で構成される。取締役会は取締役会長を互選し、代表執行役員兼社長(Chief Executive Officer/President)を選出する。現職の取締役のうち、取締役会長、社長を含む3名の取締役は外国系民間銀行での経験を有している。DBPの組織図は次ページの図5-2のとおりである。

これらトップマネジメントの意向を受けて、DBPは民間銀行のような効率的な業務運営方法を導入する方向にあるが、DBPの主要な任務は1987年に定められたとおり、農工業部門、特に地方の中小企業への中長期開発資金の供給にある。

2003年末現在でDBPの総従業員数(正規職員)は2,442名であり、このうち1,298が全国各地の支店に、1,144名が本部に配置されている。この他に、約1,000名の契約職員が主として支店で業務に従事している。

DBPの支店網は表5-5のとおり全国各地に広がっており、国内を15の地域に分けて地域管理局(Regional Management Offices:RMO)を配置し、RMOを通じて全国の77支店を管理している。

図 5-2 DBPの組織図



(注) AL委員会 - 資産負債管理委員会
代表執行役員 - Chief Executive Officer
最高執行責任者 - Chief Operating Officer

表 5-5 DBP 支店一覧

| | | | |
|--|---|--|---|
| NATIONAL CAPITAL REGION | • Malolos • Subic • Tarlac | • Catarman • Catbalogan • Ormoc • Tacloban | • San Francisco • Surigao |
| • Camp Aguinaldo • Commonwealth • Manila • Muntinlupa • Quezon Avenue • Quezon City PHC | SOUTHERN TAGALOG | PANAY | SOUTHEASTERN MINDANAO |
| NORTHEASTERN LUZON | • Calapan • Dasmariñas • Lipa • Lucena • Puerto Princesa • San Jose • Sta. Rosa | • Antique • Iloilo • Jaro • Kalibo • Roxas | • Davao • Digos • Mati • Tagum |
| • Aparri • Ilagan • Solano • Tabuk • Tuguegarao | BICOL | NEGROS | SOUTHERN MINDANAO |
| NORTHWESTERN LUZON | • Daet • Legaspi • Masbate • Naga • Sorsogon | • Bacolod • Dumaguete • Kabankalan • San Carlos | • Cotabato • General Santos • Kidapawan • Marbel • Tacurong |
| • Baguio • Dagupan • Laoag • San Fernando | CENTRAL VISAYAS | NORTHERN MINDANAO | WESTERN MINDANAO |
| GENTRAL LUZON | • Bogo • Cebu • Maasin • Mandaue • Tagbilaran | • Cagayan de Oro • Iligan • Malaybalay • Mambajao • Ozamis | • Basilan • Dipolog • Ipil • Jolo • Pagadian • Zamboanga |
| • Balanga • Baler • Cabanatuan • San Fernando, Pamp | EASTERN VISAYAS | NORTHEASTERN MINDANAO | |
| | • Borongan | • Butuan • Mangagoy | |

(2) 業務内容

フィリピン国内銀行のトップクラスは、商業銀行業務と投資銀行業務など広範な業務を営むことが可能であり、総合銀行(Universal Bank)と呼ばれている。DBPは1995年にこのライセンスを取得したが、現在DBPを含め国内大手銀行16行が総合銀行(Universal Bank)と認定されている。同ライセンスに基づき、DBPは次のような幅広い銀行業務を営んでいる。

- ① 貸出業務: 87年に定められたとおり、農工業部門、特に地方の中小企業への中長期開発資金の供給に最も重点を置いている。個人向け貸出は取扱っておらず、法人向け融資のみで、貸出に際しては原則的に物的担保を要求する。貸出金利はマーケットの水準にもとづいて決定する。
- ② 外国為替取引: 信用状の開設・買取りなど(DBPは海外に出先を持っていない)
- ③ 投資銀行業務: 債権・証券引受け、吸収合併仲介など
- ④ 預金受入: 定期預金、普通預金、当座預金など
- ⑤ その他: 国内外送金、各種信託業務、外貨・国債ディーリングなど

(3) 業績推移

DBPの最近の業績はおおむね順調に推移している。下表は最近6年間の主要財務項目を表示したものであり、また図5-3と図5-4は、主要項目のうち総収入と純利益ローン、預金および借入金残高をグラフ表示したものの。

表 5-6 に見られるとおり、最近 2 年間伸び率が鈍化しているものの、純利益は過去 6 年間順調に増加している。総収入は 2003 年に減少したが、緩やかに増加している。また、貸出残高、預金および借入金、残高総資産についても、近年は横ばい状態ながら、傾向としては上向きとなっている一方、資本金は順調に増加している。資産規模に基づく銀行ランクで、DBP は国内 7 位に位置する。

DBP の貸出業務は、エンドユーザーへ直接融資する直接金融業務 Retail banking と民間銀行経由で融資する卸売金融(あるいは間接金融)業務 Wholesale Banking とに大別されるが、両者の比率はほぼ拮抗している。卸売金融に参加する民間銀行は参加金融機関 (Participating Financial Institutions: PFI) と呼ばれている。

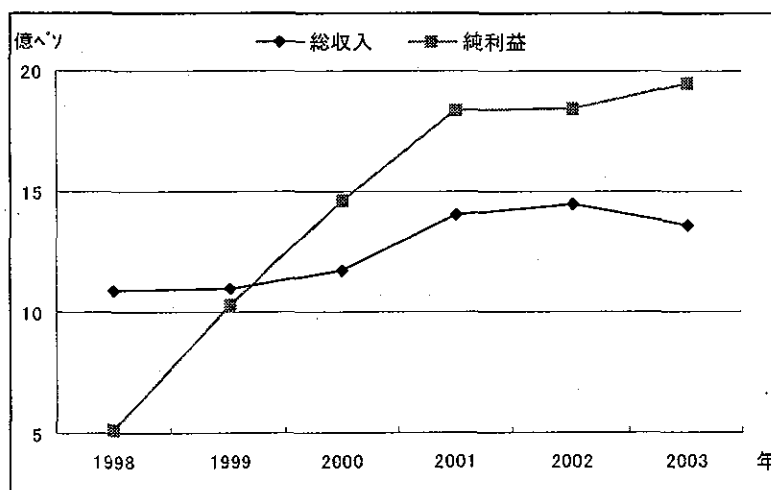
国有の開発銀行としての DBP の特徴は、商業銀行と異なり、貸出資金原資としての預金の割合が低く、(政府からの)借入れによる調達の高比率なことである。政府からの借入金のほとんどが ODA 資金の転貸によるものと考えられる。預金調達割合は、最近数年間で顕著に増加しており、1998 年末に 23% であった預金貸出比率が 2003 年末では 45% にまで上昇している。これは、アジア金融危機を背景とした民間銀行から国有金融機関への預金シフトおよび政府預託金の増加によるものと推測される。民間部門からの預金が急増したが、2003 年末でも政府預託金は預金全体の三分の二を占めている。

表 5-6 最近 6 年間の主要財務項目 (単位、百万ペソ)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 総収入 | 10,926 | 10,940 | 11,737 | 14,013 | 14,505 | 13,549 |
| 純利益 | 515 | 1,029 | 1,461 | 1,837 | 1,847 | 1,949 |
| A. 貸出残高 | 72,433 | 81,888 | 98,224 | 78,652 | 76,369 | 82,328 |
| B. 預金残高 | 16,996 | 22,534 | 29,177 | 28,068 | 34,177 | 37,404 |
| B/A (%) | 23% | 28% | 30% | 36% | 45% | 45% |
| C. 借入金残高 | - | 68,707 | 85,415 | 87,425 | 87,811 | 85,615 |
| C/A (%) | - | 84% | 87% | 111% | 115% | 104% |
| 総資産 | 114,768 | 138,317 | 135,267 | 138,911 | 148,643 | 148,755 |
| 資本金 | - | 14,478 | 15,572 | 17,408 | 19,105 | 19,241 |

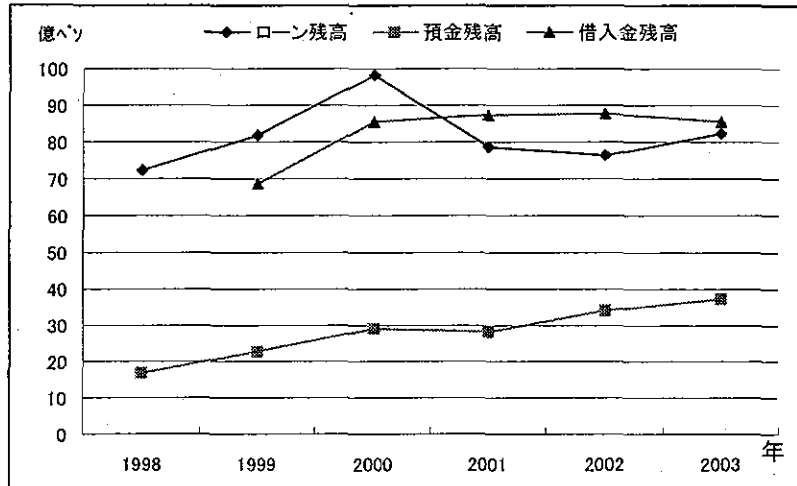
出典: DBP Annual Report

図 5-3 DBP-過去 6 年間の総収入と純利益



(注) 純利益の数値は総収入の 10 倍に設定している。

図 5-4 DBP-過去 6 年間のローン、預金および借入金残高



次に、主要財務指標について見ると、2003 年 12 月期で自己資本利益率(ROE)と総資産利益率(ROA)は、それぞれ 10.24%と 1.29%であり、全商業銀行の平均(9.44%と 1.21%—2004 年 3 月現在)を上回っている。また、BIS 基準にもとづくリスク・アセット自己資本比率(Capital to risk assets ratio)は 22.22%であり、商業銀行平均 12.61%を大きく上回っている。貸出利鞘(貸出金利と預金金利の差)は 4.34%で、商業銀行平均を若干下回っている。以下に、2002 年と 2003 年の DBP 各指標と商業銀行平均を示す。

| | DBP | | 商業銀行平均 |
|--------|--------|--------|--------------|
| | 2002 年 | 2003 年 | (2003 年 3 月) |
| ROE | 9.75% | 10.24% | 9.44% |
| ROA | 1.24% | 1.29% | 1.21% |
| 貸出利鞘 | 4.93% | 4.34% | 4.58% |
| 自己資本比率 | 23.75% | 22.22% | 12.61% |

(注) 商業銀行平均はフィリピン預金保険機構加盟銀行の平均(2004 年 3 月での集計)

(4) 不良資産の内容

1) 不良貸付資産(Non-Performing Loans:NPL)

DBP の不良貸付資産率は表向きには、前年度の 11.32%から 2003 年度には 10.84%に改善され、中央銀行が公表する銀行業界平均 14.31%を十分に下回っているとされている。しかしながら、この数字は銀行間信用取引および参加民間銀行 PFI に対する信用に依存する間接融資分をも含んでいる。これらを除いた直接融資 Retail loan 分に限定すると、不良貸付資産率は 24.08%に急増して、業界平均を約 10%も超過することになり、不良資産の減少が DBP にとって大きな課題であることが分かる。

2) 返済遅延

不良債権予備軍とも言える返済・金利支払遅延の貸出金の比率は、2003 年 12 月末現在で 11.32%と 2002 年の 12.12%から 1%弱の改善を示している。この比率は、銀行業界平均の 15.77% (2003 年)と 17.12% (2002 年)よりもはるかに良好ではある。しかしながら、この比率は銀行間信用取引、間接融資分も含んでおり、これらを除いた直接融資分の延滞率は 24.05%であり、不良貸付資産率と同様に大幅な悪化を示す。

以上の比率を以下に取りまとめた。

| | DBP | | 業界平均 |
|---------|--------|--------|--------|
| | 全体 | 直接融資 | |
| 不良債権比率 | 10.84% | 24.08% | 14.31% |
| 遅延貸出金比率 | 11.32% | 24.05% | 15.77% |

(2003 年)

5.3 内航海運近代化計画(DSMP)とDBPの対応

5.3.1 内航海運近代化事業 II(DSMP II)の運用状況

(1) DSMP IIの貸出契約条件

国際協力銀行JBICのホームページに掲載された「内航海運近代化事業 II」の概要は、末尾別紙のとおりであるが、実施機関であるDBPは、経済状況、金融情勢に応じて適用条件を調整している。現在の貸出条件は以下のとおり。

1) 貸出金利

DBPはDSMP IIのもとで、直接貸出を取扱う小口金融業務(Retail banking)と参加民間銀行(PFI)経由で貸出を実行する卸売り金融業務 Wholesale bankingの両方を取扱っている。DBPの利鞘は、前者の場合で2%から3%、卸売りで5%程度。エンドユーザーへの貸出金利はどちらもほぼ同じ水準とのこと。現在の適用金利は以下の通り。

| | (一般事業) | (開発事業) |
|--------|--------|--------|
| 期間3年以下 | 9.5% | 8.5% |
| 期間3年超 | 10.7% | 9.5% |

一般的には固定金利を適用するが、変動金利の場合もある。

2) 担保条件など

担保条件はフィリピン中央銀行(BSP)により規定されており、船舶抵当(動産抵当)の担保価値は市価の50%、不動産は60%(以前は70%)と定められている。また、自己資金 Equity の割合は必要総資金額の2割以上と定められている。

(例) 100 百万ペンの船舶購入を借入れて賄おうとすると、自己資金として最低 20 百万ペンを準備する必要がある。更に、購入船舶の担保評価額は 50 百万ペソ(100X50%)にすぎないので、最大借入金額は 50 百万ペソであり、30 百万ペソが不足することとなる。

100 百万ペソの船舶を購入するためには、更に 30 百万ペソの自己資金を上積みするか、あるいは、80 百万ペソまで借り入れたい場合には、評価額 30 以上の追加担保を提供する必要がある。

(2) DBPのプロジェクト・ファイナンス

担保依存型の貸付には限界があるので、DBPでは、プロジェクト・ファイナンス(PF)の概念を採用し始めている。PFとは、借入返済資源を将来発生するキャッシュ・フローに依存する考え方であり、担保を二次的に重要なものととらえる。しかし、DBP支店レベルでは完全に理解されておらず、支店職員やPFIの職員を対象として、プロジェクト・ファイナンスの研修を行っている。

(注) プロジェクト・ファイナンスは国際金融市場で確立されている概念であり、その定義は *Limited Recourse Finance* と理解されている。従って、DBP の手法は、厳密にはプロジェクト・ファイナンスではなく、*Cashflow-Based Finance* とでも呼ぶべきものではある。しかし、本報告書では便宜上、プロジェクト・ファイナンスという用語を引き続き使用する。

(3) 関連業界の反応

今回の現地調査にあたり、内航海運関連の官民組織の関係者より DSMP についての意見を聴取した。関係者はこぞって DBP に批判的であり、彼らの意見は以下のとおり集約できる。

- 船舶近代化には金融が不可欠であるが、現在の制度融資は中小規模業者向けとなっていない。今後も改善がなければ、内航海運制度融資は活用されない。
- 内航海運ファンドをあらゆる業者が利用できるようにすべきであり、特に船舶の担保価値を引き上げる必要がある。
- DSMP 資金の貸出金利は民間銀行と大差がないので、引き下げて欲しい。必要書類が多すぎ、審査にも時間がかかりすぎる。
- DBP からの資金は開発のために供与されるはずであり、借り手に有利な条件であっても良いはず。
- 内航海運業は利益水準が低いので、制度融資の貸出金利水準が8%くらいならば、うまく進むことになろう。担保条件についても再検討の余地がある。

(4) DSMP の評価

DSMP の貸出条件・運用状況について、官民こぞって批判的なのは、前述のとおりである。しかしながら、これらの意見はいずれも利害関係者とその周辺の関係者からのヒアリングによるものなので、フィリピン金融市場の現状に照らして、DSMP の客観的な評価を行う必要がある。

先に言及したように、フィリピン株式市場は参加者が限定されている一方、国内債券市場では国債が圧倒的な地位を占めており、民間企業の起債は極めて限られている。また、市場で発行される民間債券はほとんどすべてが社債であり、発行者は当然ながら大企業のみである。

フィリピンでは、最高10年間(通常は5年間)までの中長期社債発行が多い。この中長期社債は、ほぼ例外なしに変動金利制を採用している。フィリピン資本市場では、大企業でも最大の調達期間は10年であり、しかも金利は変動金利が適用されている。

多くの発展途上国と同様にフィリピンの資金市場で中長期資金を調達することは容易でなく、特に中小規模の事業者が中長期資金を確保することは至難の技と言ってよいであろう。中小企業の場合には、中長期の資金需要があっても、資金調達形態は期間1年以内の短期借入れか当座貸越であり、経常的な期間のミスマッチを抱えている。

発展途上国の典型的な特徴を有するフィリピンの資金市場の中で、DSMP が提供する条件、特に貸出期間最長15年(うち据置最長5年)で固定金利(変動金利も可能)という条件は、借入人にとって格段の好条件と言って良い。

(5) DSMP の実績

このような好条件で提供されているにもかかわらず、DSMP II の貸出実行状況は予定を大幅に下回っている。

(注) DBP から DSMP II の具体的な進捗状況を入手できなかったが、消化率は4割

前後と言われている。DBP が情報開示に慎重なのは、中央銀行が定める保守義務の遵守と関係者への開示情報の不注意な取り扱いという過去の苦い経験によるもの。

JBIC「内航海運近代化事業 I (DSMP I)」事後評価報告書によれば、2000 年末までに 56 のサブプロジェクト(借入人総数は 41 社)について合計 205 億円のサブローンが実行された。1件当りの貸付金額は約 2 億円以上に達しており、DSMP I では、明らかに規模の大きい内航海運会社向けの融資が中心となっていることが分かる。

DSMP II では内航海運近代化の努力が継続されているが、個別融資先としては、DSMP I と比べて企業規模が小さくなっているものと推測できる。内航海運業界内の大手企業は、比較的資産規模が大きく、信用力も高いと考えられるが、企業規模が小さくなるにつれ、貸し手側(DBP)の融資審査も厳しくなっていくであろう。DSMP では長期貸出金を融資するので、DBP としては十分な担保カバーを励行せざるを得ないであろう。

他方、借入れ申請人の規模が小さくなるほど、資産規模は小さく、融資対象物件(概ね船舶)以外に担保物件を提供できる余裕はほとんど無いので、融資不調に終わるケースが少なくないであろうと想像できる。DSMP で必要とされる担保条件が大きなボトルネックとなってしまふ。DSMP II の実施遅延の理由としては、最近の国内選挙なども挙げられているが、借入層の企業規模低下に伴う資産力・信用力の不足が最大の要因と考えられる。

5.3.2 Maritime Equity Corporation of the Philippines (MECP)²⁸の設置

(1) 背景

本年選出されたフィリピン大統領が提唱する 10-point Agenda には、RORO 船を活用した地方開発の推進、あるいは中小企業向け融資の3倍増が含まれている。また、大統領府は優先プログラムとして多数の開発プロジェクトを掲示しているが、DSMP II はそのひとつとして認知されている。

このように行政府が中小企業に重点を置いた内航海運の近代化に強い関心を示しているなかで、DBP は独自のプログラムとして 2002 年に SLDP を作成し、同年 9 月に大統領の承認を得た上で、DBP の主要プログラムとして、DSMP II を包含するかたちで推進されている。

しかしながら、担保不足や事務処理時間の問題などで中小規模の内航海運業者による DSMP II 資金の利用がなかなか進捗していないのが現実であり、DBP としても、このような条件が中小船主にとって厳しいものであることを認識している。このような状況の打開策のひとつが上述したプロジェクト・ファイナンスであるが、元来民間金融業務でのみ適用されてきたこの概念を、開発銀行である DBP 組織の末端にまで浸透させるには未だ時間が必要であろう。

DBP が別の対応策として打ち出したのが、MECP の構想である。

DBP は、MECP 設置の狙いとして、①中小内航海運業者の困難を軽減することと、② DSMP に必要な専門知識及び経験を蓄積する必要があるとは考えられないので、この事業部門を分離独立させることの二点を考慮している。また、MECP 設立に先立って、わが国の船舶整備公団の組織体制、業務内容、法体制などを調査するために、DBP はスタッフを日本へ派遣した。

²⁸ MECP: Maritime Equity Corporation of the Philippines、フィリピン海事持ち分公社

(2) MECP の設立

MECP 設立のために、国家開発公社(NDC)²⁹が1億ペソを出資し、DBP が9億ペソを出資または融資する予定となっている。第3四半期までに事業を開始するべく、3ヶ月以内の手続き完了を目指している。

(注) NDC は通商工業省(DTI)³⁰の傘下であり、民間部門が出資しない分野への投資を任務としている。当初は、両者折半で出資の予定で始まったが、その後上記のような計画に変更された。

MECP は新たに25名の職員を採用して、案件審査機能を民間銀行に委託し、船舶の運航管理を民間船舶管理会社へ発注することとなっている。

MECP 構想には世界銀行の民間部門担当組織である International Finance Corporation (IFC)が興味を持っており、民間部門の出資が過半数を超した場合には、35%までの出資を検討する意向を示している。また、ドイツの援助機関 KfW³¹も MECP に大きな関心を持っている。更に、国内の民間ビジネスマンも興味を示しているが、出資決定には至っていない。DBP の全体構想として、MECP 設立の目的は内航海運セクターへの民間投資を誘致することであり、外資や民間資本の参加があれば、政府資金の投入を節減できることにもなる。

(3) 船舶所有会社の設立

MECP に呼応するかたちで、船舶所有会社の北東ルソン太平洋沿岸サービス会社(North Eastern Luzon Pacific Coastal Service, Inc.:NELPCSI)がルソン島北東部の4州(Cagayan, Isabella, Aurora, Quezon)を株主として既に設置されている。ケソン州を除く3州が出資金1千万ペソを払込済みで、ケソン州は株式を引き受け済み。

DBP は最初の試みとして、新造 RORO 船(長さ40m、4台のトラックが収容可能)購入のため、同社に対して24百万ペソの貸付金実行を承認した。NELPCSI は新たにビジネス・マネージャーを雇用し、4州の知事とともに取締役就任させ、船舶管理機能を外部へ委託する。会社は、船価の10%の預託金を提出したオペレーターに、船舶をリースする。

(注) 日本の船舶整備公団は、船舶共有システムにもとづいて内航海運事業を推進してきたが、フィリピンでは、オペレーターが支払不能となった場合の物件回収に関して法的問題が発生する可能性があるため、船舶共有システムは採用しないこととしている。

これとは別に、DBP は4州内の5港の建設または修理のために LGU(地方自治体)に貸付金供与の予定。各自自治体は10%の出資をすることとなっている。

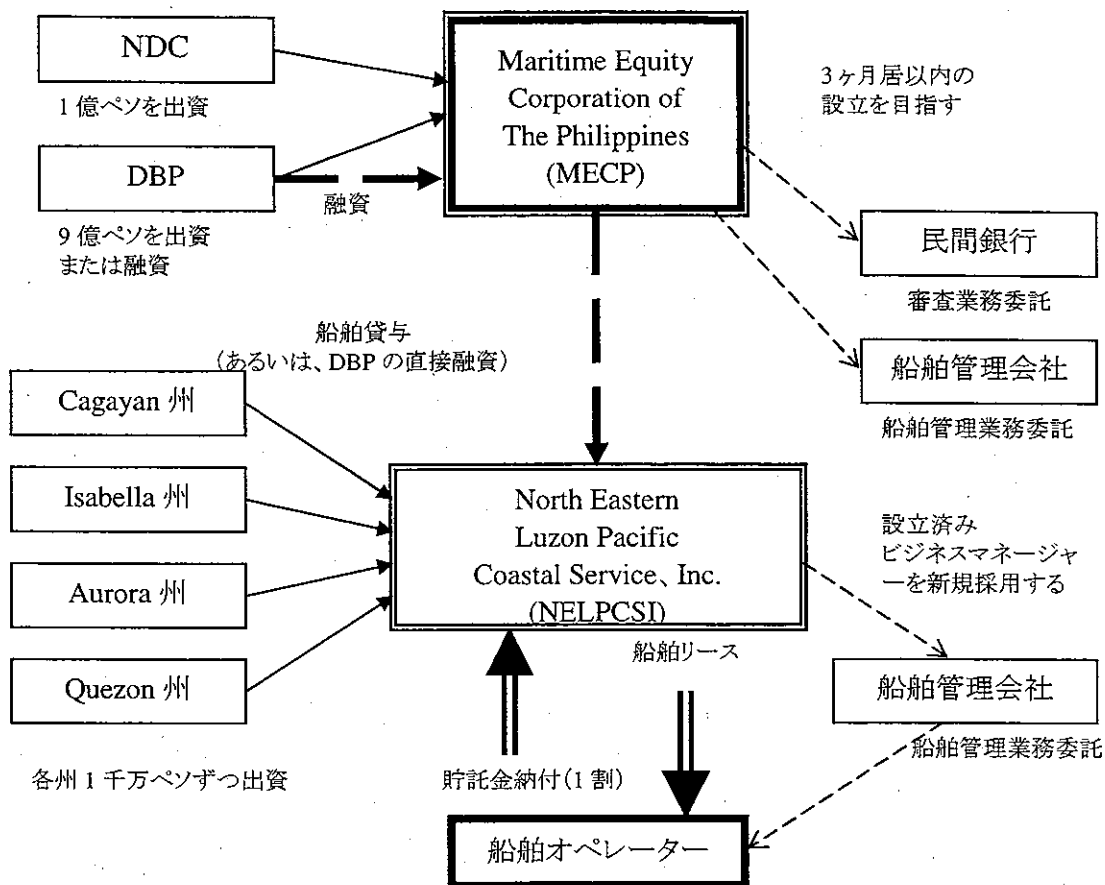
このようなシステムがうまく機能するようであれば、トウモロコシ、米、製材、魚、乗客などを輸送するための RORO 船および関連港について、DBP が融資する予定である。このシステムは4県内で、貨物運賃を引き下げずに輸送コストを削減する機会を提供するものである。農民は生産物を消費の中心地へ確実に送れるようになるし、サービス及び市場へのより多くのアクセスを農民に保証することになる。また、フィリピンで MECP 方式が成功すれば、他の途上国への適用の可能性が広がることとなろう。図 5-5 は以上の仕組みを図式化したものである。

²⁹ NCD: National Development Company, 国家開発公社

³⁰ DTI: Department of Trade and Industry, 通商工業省

³¹ KfW: ドイツ復興金融公庫

図 5-5 MECP 組織図



5.3.3 DBP の課題

(1) 不良債権処理

DBP が抱える最大の課題は不良貸付資産の処理と考えられ、前節で説明したとおり、DBP の小口融資の不良債権比率は 24% 余りで、業界平均を大幅に上回っている。不良債権とは別に、ほぼ同水準の延滞債権が存在することを考慮すれば、問題の深刻さが理解できる。

1986 年に政府支援を受けて再出発して以来 20 年を経過していないこともあり、自助努力によるポートフォリオの大幅な改善につとめることが企業としての責任であろう。

(2) 民間銀行と開発銀行の狭間

フィリピン政府が DBP の資産の質向上および業務内容の改善の方策として、実施したのが、民間銀行経験者の経営首脳陣への登用と考えられる。すでに言及したプロジェクト・ファイナンスの考え方を導入するなど、民間金融業務の効率重視に則ったダイナミックな経営が推進されている。

ただ、民間部門の行動原理は市場原理に沿ったものである。これに対して、「経済開発」への貢献という DBP の本来の任務を遂行する際には、市場原理では割り切れない「市場の失敗」についても視野に入れることが必要な場合もある。

DBP 経営陣としては、市場重視と開発という、場合によっては相反しかねない行動原理のバランスを取っていくことが肝要である。

(3) 中小企業への融資

銀行業務には常に規模の経済がつきまとうので、大企業向け大口融資のほうが事務コストも低く、またリスクの分析と管理が容易なので、商業銀行は大企業向け貸出を優先する傾向がある。

他方、中小企業の場合には、貸出単位金額当りの事務処理コストや審査費用などの諸費用がかさむことになり、信用力が低下してくるのでリスク管理も複雑となる。かかる状況に対して、銀行は一般的にリスク・プレミアムの積み増し、事務処理費用の追加、あるいは物的・人的な担保条件の強化などにより対処している。

更に、小規模、零細企業が対象となると、困難さが倍増するので、商業銀行は多年にわたる取引先以外への融資については、例外的な場合を除き謝絶することとなる。

DBP が取扱う ODA 資金を利用した制度融資の場合、特に小口金融業務 Retail banking では、原則的に新規顧客が貸付申し込みに来ると考えられる。新規顧客が小規模や零細の事業者の場合には、対応が容易ではなく、申込人の信用力が非常に低ければ、申込人が受容し難い貸出条件を提示することがあり得ると想像できる。

しかしながら、中小企業への支援を第一の使命とする以上、この問題を避けて通れないことは DBP 自身も認識しており、既に説明したような対策を打ち出している。

問題解決のひとつの方向として、DBP が卸売金融業務に特化し、リスクを国内銀行に限定することが考えられるが、この方向だけを追求すると DBP の存在意義そのものが失われることとなりかねない。

別紙

| | |
|-----------|--|
| ローン名称 | フィリピン開発銀行(DBP)向け内航海運近代化事業(II) |
| ローン英文名称 | DOMESTIC SHIPPING MODERNIZATION PROGRAM (PHASE II) |
| 相手国 | フィリピン |
| 借入人 | フィリピン開発銀行(DBP) |
| 融資総額 | 200 億円 |
| 未承認(未引出)額 | 128 億円 |
| 資金使途 | フィリピンの内航海運及びその関連産業が必要とする、設備投資及び教育訓練体制強化のための資金 |
| 貸出実行期限 | 2005.1.7 |

融資対象プロジェクトの要件と転貸条件

| | |
|------------------|--|
| 対象プロジェクト実施者(転貸先) | *対象エンドユーザー(民間業者は比国人株式保有 70%以上) 1. 民間海運業者・船主 2. 民間造船業者 3. 民間港湾荷役業者 4. 港湾を所有・建設する民間業者及び地方自治体 5. 海運に関わる民間の教育・職業訓練機関 |
| 対象業種/プロジェクト/品目 | 1. 新造船・中古船の購入・改良・修理(日本、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、ノルウェー、ポーランド、ロシア、中国、韓国、フィリピンの船舶協会からの船級(有効期間4年、取得の2年後に中間検査あり)取得が融資条件。船舶は3,000GT未満、中古船は船齢15年未満(高速艇は7年未満)のみ対象。但し RORO 船などの特別船には、この適格条件が適用されない。) 2. 造船所・設備の建設・改良 3. 港湾・港湾設備(荷役・倉庫・ターミナル)の建設・改良 4. 教育・訓練施設及び内容の建設・改良など |
| 融資金額(通貨) | 通貨: ペソ融資金額: 事業費の80%を限度とし、50万ペソ以上15億円相当未満(但し、DBPはすべてのサブプロジェクトに自己資金からの融資を合わせて行う) |
| 金利 | 1. 開発事業(上記「対象業種」の(1)(2)(3)の一部と(4)に係る事): 9.7%+上限 2.3%以内 2. 一般事業(上記開発事業以外): 10%+上限 4%以内 |
| 期間 | 最長 15 年(うち据置最長 5 年) |

出典: 国際協力銀行ホームページ

第6章 本格調査への提言

6.1 調査の背景

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、国内の人流、物流を支える海上輸送が同国の社会経済の発展に果たす役割は非常に重要である。しかし、同国の海運は、船舶の老朽化等が原因と考えられる海難事故が多発しており、安全面での改善が内航海運の発展に不可欠な状況となっている。また、船体の安全対策、運航スケジュールの遵守(船体エンジン等の老朽化によるスピード不足)、海洋環境の保全等取り組むべき課題は多い。

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リプレース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(IA)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)、DOTC(運輸通信省)、DBP(フィリピン開発銀行)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(IA)、協議議事録(M/M)の署名交換を行った。

6.2 調査の目的

本調査は、フィリピン国の内航海運振興計画の策定及び内航海運整備のための船舶金融制度を含む持続可能な船舶近代化スキームに関するフィージビリティ・スタディーを実施することを目的とする。

6.3 調査対象地域

フィリピン国水域全体を調査対象地域とする。

6.4 調査の範囲

本件調査は、2004年7月13日に署名・交換された実施細則(IA)及び協議議事録(M/M)に基づき実施されるものであり、コンサルタントは次の「5. 調査の内容」に示す事項の調査を行うものとする。

6.5 調査実施上の留意点

(1) 内航海運振興計画の策定

本調査の第1次現地調査では、現状分析などの結果を踏まえ、概ね 2015 年を目標年次としたフィリピンの内航海運振興計画を策定する。内航海運振興計画においては、①内航海運振興戦略及び②持続可能な船舶近代化スキームについて提言される。

1) 内航海運振興戦略の提言

フィリピンは島嶼国であるため、物や人の流れの多くは内航海運に依存しており、物流・交通システムの改善により、国内で生産される農産物や製造品などの競争力の強化を図り、安定かつ安全な人流の確保するためには、内航海運の発展が鍵となる。したがって、内航海運自身の発展を検討するためには、従来の視点のような単なる人や貨物を輸送する海上交通手段としてではなく、フィリピン全体の物流・交通システムの一部として将来の国全体の物流・交通体系を捉える必要があり、如何に内航海運業者が荷主や利用者からのニーズに応えられる海上輸送サービスを提供していくのかという視点で調査する必要がある。また、内航海運事業の収益力向上の観点からも、一層の輸送需要の増進が必要であり、ニーズに合った良質な海上輸送サービスの提供は、荷主・利用者のみならず海運事業者自身の経営向上にとっても不可欠である。

内航海運戦略の策定にあたっては、フィリピン全体の物流・交通システムをレビューする必要があるが、本調査においては、海上輸送サービスの向上による物流・交通システムの改善を図るとの観点から、海上輸送に対する依存度、地方産業振興への影響、地域住民への貢献、地域や他産業への経済波及効果などに着目し、貨物、航路及び地域などを選定することとする。また、内航海運に接続する港湾、港湾運送、倉庫、陸上輸送などについては、物流システムの質を向上するために必要となる問題点を抽出し、改善策を提言することとする。

フィリピン国では RORO 船を活用した海陸一貫輸送による各島嶼間を結ぶ効率的な輸送ネットワークの構築が、「Strong Republic Nautical Highway: SRNH」構想としてアロヨ大統領の重要な政策として提案され、各省庁・政府機関が実現に向けた取り組みを行っている。また、SRNH 構想に対応し、近距離の島嶼間を比較的小型の RORO 船で結び、近代的なロジステックの導入や冷凍施設など近代物流に必要な施設の整備を図ることにより、生産地と消費地の生鮮食料品貨物の鮮度を保ち、効率的に結んでいこうとする「Sustainable Logistic Development Program: SLDP」が提案されるとともに、大統領令や各政府機関における政令などが打ち出されているところである。内航海運振興戦略を検討するためには、これらの政策をレビューし、関係者との調整を十分に図ることが必要である。また、2003 年度に JICA で実施したフィリピン全国港湾網開発戦略的開発 M/P 調査で新規開発されるべき航路が提案されており、当該調査のレビュー及び関連性に考慮し必要な提言を含むものとする。

内航海運業の振興にあたっては、既存の内航海運や交通関係の法制度を十分に評価することが必要である。最近の動きとして、フィリピン国内航海運に関する基本的政策の見直しを図る共和国法第 9295 号（「Domestic Shipping Act of 2004」）が 2004 年 5 月 3 日にアロヨ大統領に承認され、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、従前までの海運政策に加え、特に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。

内航海運事業の振興については、内航海運事業者の長所短所などの分析（SWOT 分析）を行ない、その問題点などを明確にするとともに、将来的には、従来のような海上輸送のみを提供する事業者と自身による海上輸送のみならず他者の輸送サービスを利用したドア・ツー・ドアの複合一貫輸送を担うことのできる総合物流業者へ展開する事業者とに分かれることも想定し、必要な検討と提言を行うものとする。

2) 持続可能な船舶近代化スキームの提言

内航海運振興戦略では、物流全体の質の向上を念頭において検討されるが、特に内航海運に用いられる船舶については、海運事業者の資力が乏しいことなどから、適当な船舶代替が進んでおらず、老朽化や物流ニーズの不適合への対応が求められる。そのため、本調査においては、船舶代替/近代化をスムーズに進めるためのスキームを提言する。その際、特に注意すべきは、当該スキームが一過的な外国からの援助などに頼ったものではなく、長期的には民間金融機関などの信頼を得て、自立可能なものになるべきである。

既存の船舶金融制度における最大の課題は、資本力・担保力に乏しく収益性の低い海運事業者に対し、船舶代替に必要な資金を融資する場合のリスクのマネージメントであり、民間金融から投資対象として信用されうる内航海運業の仕組み作りである。この問題点の解決を図るためには、従来の現存する資産を担保とした金融ではなく、将来の収益を信用した金融により、内航海運事業者への金融が可能となるようなスキームを構築する必要がある。そのためには、船舶のリースや負債の証券化など金融的な手法のみならず、船舶運航業における中核的資産である船舶資産について不必要な劣化を防ぐとともに休航日数の削減や資産管理コストの低減など図るための適切な船舶管理、事業収益を確保させるための政策による一定の限度内での事業保護策など、広範で多岐にわたる総合的な方策を検討すること。また、船舶の所有又は他者から借入れ、あるいは管理委託により、船舶を適切に管理し、運航事業者へリース、更には運航事業者に対し航路運営や経営の提言を行うような機関の導入についても検討すること。

また、本調査で提言される上記政策の実現には、C/P 機関である MARINA のキャパシティー・デベロップメントが重要である。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させることとする。

(2) 船舶近代化スキームに関するフィージビリティ・スタディー

第2次現地調査以降実施する「船舶近代化スキームに関するF/S」は、①いくつかのルートを選び海運ビジネスの成立についての検討をするとともに、②船舶金融制度といった公的支援制度に関する検討を行う。

1) 内航海運ビジネスの成立についての検討

内航海運ビジネス成立に関する検討においては、最適船型、運航形態、必要資金、船舶や資金の調達方法、経営手法などの検討に基づいた海運ビジネスへの検討をすること。本作業の趣旨は、フィリピンの船隊近代化とサービス改善を図るため、内航海運ビジネスの望ましい姿を描くとともに、公的な各種政策への提言に

活用することを目的としている。

2) 公的支援制度の検討

日本の円借款を利用し、フィリピン開発銀行(Development Bank of Philippines : 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内航海運近代化計画(Domestic Shipping Modernization Program: DSMP)が第1期計画(融資計画額 150 億円)が 1995 年から第2期計画(融資計画額 200 億円)が 1999 年から行われている。また、DBP が SLDP のもと船舶整備公団(Maritime Equity Corporation: MEC)を設立して、北ルソン州で船舶の調達を支援することが検討されている。一方、C/P 機関である MARINA にも MEC を設立して、船舶の調達を促進する構想がある。公的支援制度を計画する際には、これらの施策をレビューするとともに、関係者との意見調整を図る必要がある。また、必要な資金需要、資金調達先、支援を実施する組織運営計画、組織設立のための人材育成プログラムの検討を含めて、各種施策の実施に関するフィージビリティを検討する。提言した制度を実現させるために、公的セクターが実施すべき行動を示した実行計画も併せて作成することとする。

(3) 他のプロジェクトとの協調

フィリピンでは、JICA や JBIC などが海事・物流関係の協力を行っているが、その中でも、以下のものについては、本調査と密接に関係していると考えことから、JICA フィリピン事務所などの協力を得つつそれぞれの関係者との意見交換に努めること。

- JICA 個別専門家「海運行政」(2003 年 8 月～2005 年 8 月)
- JICA 個別専門家「総合交通」(2002 年 12 月～2004 年 12 月)
- JICA 在外開調「地域間旅客貨物流動調査」(2004 年 3～11 月)
- JBIC 円借款「内航海運近代化計画(DSMP)」(1999 年～2004 年)

6.6 調査の内容

【第一年次】

(1) 国内準備作業

1) 関連資料・情報の収集、整理及び検討

日本国内で収集可能な既存資料・情報収集し、事前調査で収集した資料などと共に整理・分析・検討する。

2) 調査全般の基本方針・内容・方法の検討

関連資料・情報の検討結果を踏まえ、実施調査の基本方針、方法、項目と内容、工程、手順、実施スケジュールなどを検討する。また、各種データの分析方法、調査期間中の技術移転のためのプログラムについても検討する。

なお、第一次現地調査で実施するヒアリング調査は現地再委託によりローカルコンサルタントに実施させるため現地再委託仕様書を作成し、機構と協議すること。

3) インセプションレポートの作成及び技術移転計画の策定

関連資料・情報の収集・整理及び実施調査の基本方針、方法、工程、実施体制、技術移転の方法及び調査成果品の照査体制などを含むインセプションレポートを作成する。

(2) 第1次現地調査

1) インセプションレポートの説明・協議

インセプションレポートについて、先方に対して十分に説明・協議を行い、合意を得る。

2) 現状分析及び現地調査

A. 社会経済・地域構造の分析

フィリピンの社会経済条件・地域構造について、既存資料や調査報告書などを活用して全国及び各行政区域ごとに分析する。また、地域開発計画、交通計画、工業・農業開発計画などについても既存資料を中心として分析することとする。

B. 海運関連調査・計画/海運政策の分析

フィリピン政府やドナーなどが行った調査を用い、フィリピン海運や船隊の現状・問題点、計画を分析・特定する。海運政策については、1936年に制定された「Public Service Act」に基づき政府の厳しい監督下で規制されていた時代から現在までの海事産業に対する規制、振興策の変換を調査し分析する。また、現行及び現在検討されている海運や海事産業に関する政策、各種法令・規則などを整理し、その効果や有効性などを評価・分析することとする。

C. 物流システム/物流政策の分析

内航海運振興により物流システムの質の向上を図るとの観点から、海上輸送に対する依存度、地方産業振興への影響、地域住民への貢献、地域や他産業への経済波及効果などに着目し、フィリピン国の物流の実態を把握し、物流システムを分析する。効率的な物流を阻害する要因や物流事業と内航海運事業との関係について、既存資料や以下のヒアリング調査を基に分析をする。また、DBPが検討しているSLDPを含むフィリピンの物流政策の効果や有効性などを評価・分析することとする。ヒアリング調査については、プロポーザルで、調査の目的やヒアリングの対象となる企業の選定方法やヒアリング手法について提案すること。

a. 荷主・フォワーダーへのヒアリング(現地再委託を可とする)

内航海運事業者(貨物)、料金、輸送時間、貨物の集配システム、物流業務の組織、在庫管理法、港湾運営へのニーズ・課題、ユニットロード化・コンテナ化の現状、貨物流動(OD)を把握するため、70社程度の荷主・フォワーダーに対してヒアリングを行う。ニーズ・課題としては、物流料金・輸送時間、売り上げなどに物流コストが占める比率、貨物の集配システム、物流の情報化、物流戦略、港湾運営・港湾荷役の料金・効率性、地域海運、内航海運、内陸水運の接続需要などを把握すること。

b. 陸上運送事業者へのヒアリング(現地再委託を可とする)

車種別トラック台数、稼働率、トラックの運行状況、物流料金、輸送時間、貨物の集配システム、貨物車の流動(OD)を把握するため、20社程度の陸上運送事業者(長距離)に対してヒアリングを行う。物流に関する問題点も把握することとする。

D. フィリピン金融市場とDBPの分析

フィリピン金融市場について、これまで実施してきた金融制度改革を背景として、その現状を把握するとともに、その問題点を特に船舶金融制度との関連

で整理する。更に、DBP の収益内容、資産内容・ポートフォリオの分析、特に不良貸出資産の推移と貸出スプレッドの水準を調査する一方、国内船舶金融に占める DBP の位置を確認する。また、DBP が取扱っている公的制度融資の種類、貸出条件概略とパフォーマンスを調査する。

E. 海上交通(貨物・乗船者)の流動把握

フィリピン主要港湾における取扱い貨物量(貨物の種類別、外内航別)、通貨旅客数(外内航別)、船舶寄港数(船種別、外内航別)などを整理し、分析する。また、既存調査、ヒアリング調査を活用し、内航の貨物及び人流の流動を把握、分析を行う。

F. 港湾施設・海上安全・海洋汚染に関する現状の把握・分析

フィリピン港湾に関する現況・整備計画を把握し、施設的な課題とともに港湾使用料・荷役効率といった経済的視点による分析を行う。また、フィリピン内航海運の海難事故、船体の安全対策、海洋環境の保全などについても現状の把握及び分析を行う。

G. 内航海運関連企業の現状把握

内航海運事業者に対してヒアリング調査を行い、財務状況などの企業の実態、船舶調達に関する課題やニーズ、行政からの支援の必要な領域などを把握する。フィリピンにおいては、相当数の内航海運関連企業が存在することから、プロポーザルにおいては、調査の目的、ヒアリングの対象となる企業の選定の方針やヒアリング手法について提案すること。

a. 内航海運事業者へのヒアリング(現地再委託を可とする)

内航海運事業者の経営状況などについて、事業規模、貨物流動(OD)、旅客流動(OD)、使用船舶・船舶管理の実態、荷主との関係、船舶調達(金利、担保、資金調達先)、経営上の問題点、財務状況(収入・費用)、政府の振興策及び規制への影響、今後の航路計画などを把握するため、100社程度の内航海運事業者に対してヒアリングを行う。また、調査にあたっては、海運機能が財務機能(船舶投資を資産運用目的とする船主)、船舶管理機能(船主業務の代行。船舶安全運航管理上の船主。)、海上貨物輸送取り扱い機能(船舶運航会社)の3つに機能分化してきていることに留意し、その実態を把握する。

H. 内航海運船社の信用力に関する分析

内航海運業者が船舶を調達する際の資金調達方法を企業規模別に調査する。大企業の調達方法としては、内部留保金の活用、増資(公募や縁故募集)、債券発行、融資、割賦販売など多彩な可能性がある。他方、中小規模業者の調達手段は限定されており、自己資金か融資に頼らざるを得ないと考えられるが、融資の場合には、融資の可能性と借入れ限度が中小業者の信用力に従って判断されることとなる。そこで、中小規模内航海運業者の信用力の一般的なレベルを調査し、信用力補完の必要性の有無を確認する。

I. 船舶調達制度・船舶金融の分析

フィリピンの船舶調達に関する実態や公的な支援・規制について整理し、問題点を分析する。特に、現在 JBIC により実施されている DSMP による船舶金融についての運用状況と課題を分析するとともに、プロジェクトファイナンスを

導入するための条件について検討する。課題解決のひとつの方向として、プロジェクトファイナンスの概念を導入することが考えられるが、フィリピン内航海運業界においてプロジェクト・ファイナンス概念の適用が可能かどうか、また適用した場合の(銀行にとっての)クレジット・リスクの変化について検討する。

現在、フィリピン国内で検討が進んでいる Maritime Equity Corporation による船舶金融についても実態を把握し、運用を進めるための課題を分析することとする。

また、シンガポール、ベトナム、マレーシア、インドネシアといったアジア諸国の情報を収集し、船舶調達制度や船舶金融などに関して、フィリピンの現状と比較するとともに、日本における独立行政法人運輸施設整備機構による船舶共有船方式を参考にして、船舶共有船方式導入の可能性について検討する。

3) ワークショップの開催

調査の実施において、フィリピンで本調査と関係する機関や船会社、物流事業者、荷主などを集めて、マニラ及びその他必要な地域においてワークショップを開催し、関係者の意見を聴取すること。

4) 内航海運振興計画の策定

A. 社会経済フレームの設定

既存資料などに基づき、2015 年を目標年次とした社会経済フレームを設定する。フィリピンの社会・経済計画などを考慮し、妥当な経済、人口フレームとする。また段階計画の策定のために複数の時点でのフレームを設定する。

B. 需要予測

現状分析を踏まえ、物流・交通システム及び各施策を反映させた複数のシナリオに基づいて、2015 年をターゲットに船種別、航路別、貨物種類別などに物流量、人流量を予測する。物流・人流需要予測と船齢別現存船隊の資料に基づき、2015 年をターゲットにしたトン数別、船種別、船型別の船隊需要予測を行い、必要な船舶投資量を算出することとする。

C. 内航海運振興戦略の策定

現状分析及び需要予測の結果に基づき、効率的な物流・交通システム及び同システムにおいて求められる海上輸送サービスのあり方、そのサービスを持続的・安定的に供給できる内航海運業の振興方策について提言を行う。提言においては、海上輸送サービスの向上による物流・交通システムの改善を図るとの観点から、海上輸送に対する依存度、地方産業振興への影響、地域住民への貢献、地域や他産業への経済波及効果などに着目し、貨物、航路及び地域など考慮して検討された物流・交通システムに応じた海上輸送サービスを提言すること。また、その他前述の調査実施上の留意点を考慮すること。

D. 持続可能な船舶近代化スキームの検討

現状分析や策定された内航海運開発戦略に基づき、提言された海上輸送サービスを担う船舶について、海運事業者が調達する場合のスキームを検討する。調査実施上の留意点においてもあげたように、自立可能なものであることが重要であり、単に事業者への船舶金融や船舶調達方法のみではなく、当該船舶を使用した事業の収益により債務が返済可能であるようなものでなければならない。

a. 船舶調達制度などの提言

現状分析や策定された内航海運開発戦略の結果に基づき、フィリピン船舶の近代化及び船舶投資の拡充を図るために必要な、船舶金融制度を含む船舶調達制度を提言する。提言される船舶調達制度は、配船タイプや航路の特性に応じたものとする。予備的な経済・財務分析を踏まえ、いくつかの代替案を作成した上で比較検討することとする。

b. 船舶調達機関設立・運営に関する提言

船舶調達制度において、船舶のリース、管理などを行う船舶調達機関の設立・運営プランを検討し、提言する。船舶調達機関の機能として、自ら船舶を所有し船舶運航者に貸し出す、船舶を他の船舶所有者と共に共有する、船舶を船舶所有者からの委託により管理し他の船舶運航者に貸し出す、船舶所有者が船舶を調達する資金を民間金融機関や公的金融機関から借り入れる際に債務保証を行うなど、船舶調達制度における様々な機能について検討すること。また、船舶調達機関の組織として、既存の組織の活用についても検討すること。

c. 海運近代化のための法制度の提言

船舶調達制度において、フィリピン内航海運が荷主、利用者、金融事業者から信頼され自立するためには、航路維持、産業育成などの観点からの海運事業者に対する一定の保護・育成策など必要な法制度を提言し、その効果を分析する。

d. 内航海運に関するビジネス戦略・ビジネスモデルの提言

船舶調達制度により調達した船舶を使用した海運事業について、継続的・安定的に海運サービスを提供できるよう、そのビジネスモデルを検討し提言する。提言には、開発すべき航路に参入する事業者の戦略・モデルを含むこととし、物流や航路の特性に応じて、複数のビジネス戦略・ビジネスモデルを作成する。また、船舶調達機関を設立する場合には、船舶調達機関を利用した海運ビジネスについて検討することはもちろんであるが、船舶調達機関そのものの事業性についても検討する。

【第二年次】

(3) 第1次国内調査

1) 持続可能な船舶近代化スキームの作成

第1次国内調査での検討結果を取りまとめ、持続可能な船舶近代化スキームを作成する。

2) インテリムレポートの作成

第1次現地調査と持続可能な船舶近代化スキームをとりまとめたインテリムレポートを作成する。

(4) 第2次現地調査

1) インテリムレポートの協議・セミナーの開催

インテリムレポートを先方に説明し、持続可能な船舶近代化スキームを決定する。セミナーには、関係する行政機関・業界団体や内航海運業者・荷主・物流事業者などを集めて行うこととする。

2) 持続可能な船舶近代化スキームに関する F/S の実施

A. 海運ビジネスモデル成立のための検討

持続可能な船舶近代化スキームを利用して新規航路に参入する内航海運事業について、適合船型、船舶取得費用、資金調達、運航体制、船舶管理体制、荷主との契約体系などを含むビジネスモデルについて詳細な検討を行う。開発すべき航路に参入事業者を想定することとし、物流特性や航路特性に応じて複数のビジネスモデルを抽出し、検討を行うこととする。プロポーザルにおいては、海運ビジネスモデルに関する検討事項及び検討手法について提言することとする。

B. 海運ビジネスモデルに関するキャッシュフローの分析

海運ビジネスモデルのキャッシュフローを分析し、事業成立に関するフィージビリティを検討する。

C. 船舶調達機関の設立・運営プランの作成とキャパシティー・デベロップメントに関するプログラム作成

船舶近代化スキームにより提言された船舶調達機関についての設立・運営プランを作成する。策定される計画には、設立に必要な資金、出資先、設立される組織体制案を含むこととする。また、設立される船舶調達機関のプロジェクトファイナンスや技術的な能力などに関するキャパシティー・デベロップメントに関するプログラムを作成することとする。

D. 船舶近代化スキームを実施するための投資額の算定

船舶近代化スキームを実施するための投資額を算定する。

E. 船舶近代化スキームに関するセーフティーネットの確立

船舶近代化スキームを実施するために想定されるリスクや融資条件を特定し、そのリスクの分担方法や回避最小化する方策について検討する。

F. 船舶近代化スキームに関する経済・財務分析

スキームの導入により海運サービスが面的に広がり良質な海上輸送サービスの安定供給が実現することによる社会経済に対するインパクトを評価するとともに、制度成立に関する財務的な分析を行う。制度を成立させるためにドナーからの借入金を利用する場合には、負債総額に対する借入金比率や返済スケジュール、為替変動による財務への影響及びその会計処理法などを分析する。

G. 船舶近代化スキームを実施するための実行計画の策定

船舶近代化スキームを実施するために必要とされる体制や施策の整備などを取りまとめた実行計画を策定する。

(5) 第2次国内調査

1) 提言と勧告

船舶近代化スキームやその実施体制に対する総合的な評価を行い、スキームの実現に向けた検討すべき事項などを提言する。

2) ドラフトファイナルレポートの作成

これまでの成果をとりまとめ、ドラフトファイナルレポートを作成する。

(6) 第3次現地調査

1) ドラフトファイナルレポートの協議

ドラフトファイナルレポートを、先方に対して説明・協議を行う。また、ドラフトファイナルレポートでまとめた調査結果を現地でセミナーを開催する。セミナーには、関係する行政機関・業界団体や内航海運業者・荷主・物流事業者などを集めて行うこととする。

(7) 第3次国内調査

1) ファイナルレポートの作成