

3 海運及び関連産業

海運産業

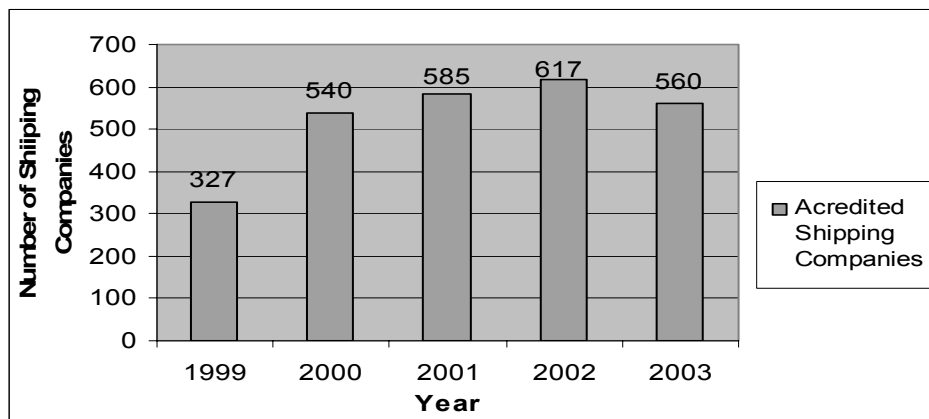
産業構造

- 1999年から2002年において、MARINAの認可を受けている内航船社の数は増加傾向を示している。(図3.1参照)。
- 上位10社は内航船隊の総GRTの約35%を占めている。この上位10社のうち最も新しい船社は1985年の設立で、ここ20年の間に市場に参入した大規模な船社は現れていない。
- このように船社数は増加しているにもかかわらず

らず、幹線航路の運航は数少ない大規模船社により占められたままで、多くの公の場において、フィリピンの内航海運産業が寡占構造にあることが常に言及されている。

4. しかし、内航海運の一部分はマニラやセブ以外の都市に登録された多くの小規模船社によって運航・運営がされている。これらの船社は単船保有で、単一の運航を行なっているものがほとんどであり、フィリピンの陸上交通におけるジープニの保有・運営と類似した形態である。

図 3.1 認可船社数の推移



出典: MARINA ウェブサイト

表 3.1 内航海運上位 10 船社

(資本金及びGTにおいて、2000年)

船社名	保有隻数	総 GRT (000トン)	資本金 (000ペソ)	設立年
1 Negros Navigation	21	65,500	3,637,635	1932
2 WG & A	28	173,900	1,496,599	1948
3 Lorenzo Shipping Corp	7	44,700	300,752	1973
4 Herma Shipping & Transport Corp	15	9,300	251,700	1985
5 Sulpicio Lines	31	147,300	213,252	1973
6 PNO Shipping & Transport Corp.	9	18,150	190,000	1975
7 Solid Shipping Lines	10	37,350	125,000	1980
8 Phil. Fast Ferry Corp.	1	480	105,116	-
9 MIS Maritime Corp	6	13,000	100,000	-
10 NMC Container Lines, Inc	2	5,700	86,500	-

出典: MARINA-DSO

船舶運航と経営の実態

5. 制度的枠組みは、直接的あるいは間接的に、実際の船舶運航及び経営に影響する。本項では、調査団が実施した 10 隻の内航船舶への乗船調査により明らかになったいくつかの船舶運航及び経営に係る課題を取り上げる。

船級: 現在、8 つの国内協会が船級サービスを提供している。この結果、内航船主らは広い選択の幅を持つ反面、これらのサービスの質については金融機関を含む多くが疑問を持っている。一方、ABS、BV、LR、DnV 等の IACS メンバーは、DBP 融資や海上保険への申請の条件として、多くの内航船舶にサービスを提供している。

ISM コード: MARINA は、フィリピン籍船舶の安全性を高めるために、ISM/NSM コードを厳密に取り入れてきた。

MARINA は安全管理システム(SMS)を簡略化したフォームを使うことで小型船にさえも適用するという賞賛に値する努力を行ってきた。MARINA 法令に基づく検査、ISM/NSM 検査、船級検査は各自異なる領域を持っているにもかかわらず、依然としてシステムの改善が必要となっている。これには例えば、船舶タイプ、サイズ、配船航路や海域という視点から見た実際の海運状況に基づいた適切なマニュアル・ガイドライン、チェックリストの作成がある。

船舶管理の能力: 船員は、乗船時のメンテナンスに責任を持っている。しかし、乗船調査によれば、技術的な評価基準に対する十分な理解もないままに目視調査しか行っていない。原則的に、十分な船舶管理業務は、船員による日常の乗船時メンテナンスと専門の上級検査員による定期的な船舶の点検を組み合わせることにより、実現することができる。この意味において、船舶管理はフィリピンの内航海運には根付いてはいないと言える。

船社インタビュー調査

6. 現地調査及び直接インタビューによる船社調査を実施した。調査は各種の海運サービスや保有船舶のサイズが網羅するべく全国の 55 社(ルソン 14 社、ビサヤ 20 社、ミンダナオ 21 社)を対象とした。

7. ここ 3 年間の全般的な評価としては、収益率の低下が示された。原因は様々であるが、特筆すべきは、(1)高騰する燃料費、(2)限られた貨物及び旅客交通需要、(3)海運業界内、また航空業界との間で起こる熾烈な競争である。

8. 今後 3 年間におけるビジネスの拡大方向については、回答船社の大部分が“様子伺い”の立場を取っている。しかし、多くの船社はさらに船舶を入手する意向を示していた。いくつかの回答者は、ビサヤとミンダナオ間(例えばセブカガヤンデオロ)やビサヤ内航路(イロイロ-ネグロス)等、これまでにない新しい航路でサービスを拡大したいと考えている。

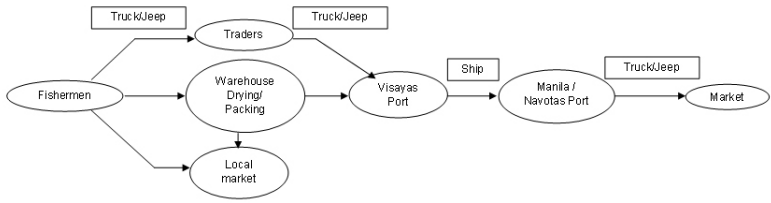

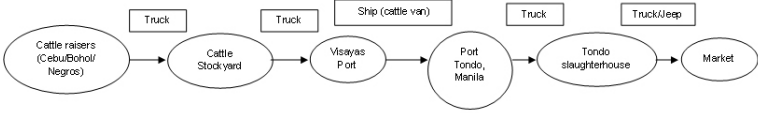
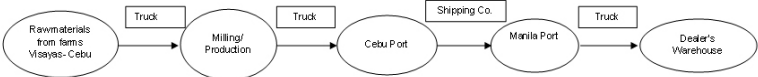
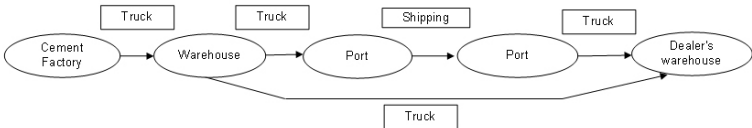
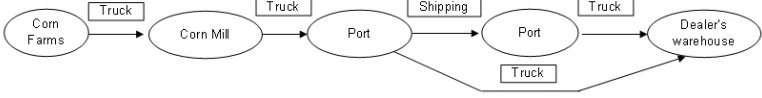
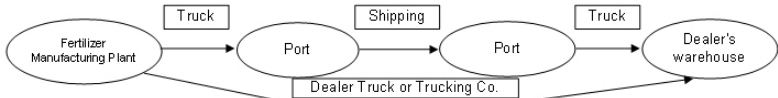
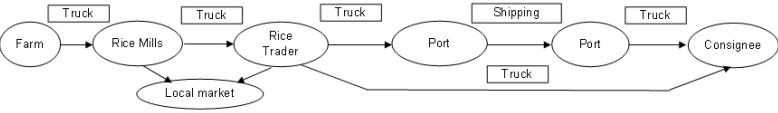
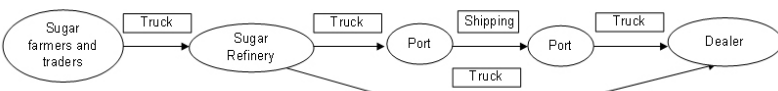
荷主及び運送業者

商品側からの分析

9. 次表は、フィリピンにおける主要品目の全体生産消費量と輸送形態を示したものである。



表 3.2 品目別の輸送特性分析

産品	年間指標	典型的な物流	海運輸送の荷姿
魚	生産量: 400 万トン		バルク: 6% バラ積み: 39% コンテナ: 55%
果物・野菜	生産量: 880 万トン (果物) 100 万トン (野菜)		バルク: 32% バラ積み: 14% コンテナ: 54%
家畜・家禽	消費量: 180 万トン (家畜) 70 万トン (家禽)		生きている状態: 53% 冷蔵コンテナ: 47%
家畜飼料	生産量: 800 万トン		バルク: 16% バラ積み: 34% コンテナ: 50%
セメント	生産量: 1,300 万トン		バルク: 23% バラ積み: 76% コンテナ: 1%
トウモロコシ	生産量: 450 万トン		バルク: 16% バラ積み: 24% コンテナ: 60%
肥料	販売量: 180 万トン		バルク: 3% バラ積み: 89% コンテナ: 8%
米	消費量: 970 万トン		バルク: 5% バラ積み: 76% コンテナ: 19%
砂糖	生産量: 220 万トン		バルク: 3% バラ積み: 50% コンテナ: 47%
石油	消費量: 12,000 万バレル	<ul style="list-style-type: none"> ● 精製製品の輸入は、国内製油量が減っているのに反して増加している。 ● 輸入用のデポ及び精製所のほとんどはルソンのバタン及びバタンガスに位置している。 	ほとんどがバルク

荷主及び運送業者インタビュー

10. 海運業はその業界の“顧客”である荷主のニーズに合わせるためであると認識される。そこで、船荷主の関心のありかを探るために、船荷主・運送業者へのインタビュー調査を行った。インタビューの結果は以下にまとめられる。

- ほとんど全ての荷主が、海運と荷役の費用が高く、不当であると見ている。
- ミンダナオの荷主は、サービスの不足(特にピーク時期)に不満を持っている。サービス範囲も、拡大されることを望んでいる。
- 不規則で間違いの多い業務が、海上輸送のコスト高を招いている。
- 盗難は、5%程度と推計される。
- 船舶の不足、及び積荷にあった適切な船舶が不足している。

船舶が不足している。

- 運航スケジュールの遅れが目立ち、貨物の損失につながっている。
- 冷蔵車を含む輸送用の車両が不十分である。
- 生鮮食品の取扱い業者は、効率性と損失を最小にする視点から荷役について不満を持っている。
- 荷積み予定の貨物が後回しにされていることに不満が多い。
- 港湾は、設備の不足、安全性、浅い水深、狭い港湾スペース等が貧弱である。
- 小口委託貨物の料金がとても高い。

11. 高い海上輸送コストについて、荷主は過去5年における海運コストの上昇を次のように指摘している。

表 3.3 荷主から見た海運コストの上昇

海上輸送	荷役 ¹	陸上輸送
+20% (2000)	+10% (2000)	+10% (2000)
+6% (2002)	+10% (2001)	+20% (2004)
+6% (2003)		
+7.5% (2003)		
+9% (2004)		
+5.5% (2005)		
+67% ('00-'05)	+21% ('00-'05)	+32% (2000-2005)

出典: DSDP 船荷主インタビュー

¹ 1998年は港湾荷役コストが12%、船内荷役費が40%増加した。

造船及び修繕産業

フィリピンの造船所

12. MARINAは、海運業振興プログラムの実施、海上検査員の認可、造船・修繕・解体業に従事する会社に対し、責任を持っている。

13. 表 3.4 は、MARINA に認可されたフィリピンの造船所の最新リストである。造船所の大部分は小規模で、大・中規模造船所の数はほぼ横ばいで推移している。

表 3.4 MARINA 認可の造船・修繕会社
(1999年～2003年)

カテゴリー	1999年	2003年	%
大規模造船所	11	9	9.7
中規模造船所	16	13	14.6
小規模造船所	73	84	75.7
合計	100	106	100.0

出典: MARINA

14. 引上げ造船台は、新建造や修繕のためによく使用される施設であり、これら施設の数は比較的多い。下表は過去 5 年間に国内建造された船舶の実績を示している。これより国内建造された船舶の大部分が漁船とバンカであり、これは造船所の大部分が小規模なものであることから予測のつく結果でもある。さらに、1999 年から 2003 年に、合計 30 隻、776,236GT の船舶が国内で輸出用に建造され、その内 28 隻はバルク船、2 隻が旅客フェリーであった。

表 3.5. 国内造船実績(内航利用)

1999 年～2003 年

船の種類	GT	%
漁船	18,808	34.5
バージ	13,959	25.6
一般貨物船	6,948	12.7
タンカー	5,160	9.5
バンカ	3,102	5.7
旅客フェリー	2,252	4.1
巡視ボート	1,619	3.0
上陸用舟艇(Trans)	1,513	2.8
プレジャーヨット	868	1.6
タグボート	184	0.3
上陸用舟艇(Mech)	60	0.1
その他	53	0.1
スピードボート/スポーツクラブ	32	0.1
合計	54,564	100.0

出典:MARINA

15. 船舶修繕は、多くの造船所の船台が実際に実働していることから分かる通り、産業において優勢を占めている。

16. さらに、国内造船所は 1999 年から 2003 年の間に合計 492 隻、1,090 万 GT の国際船舶のドックでの修繕を受け入れている。これらの船舶のほとんどは大型バルクキャリアー、一般貨物船、コンテナ船であった。

造船所調査

17. 調査団は、全国の 14 の造船所を視察し、インタビューを行った。これらの造船所のほとんどは新船の建造ができるだけの施設を備えていながら、造船所経営を維持するために主に船舶修繕を請け負っていることがわかった。その結果、非常に限られた造船所のみが新造船ビジネスに集中していることになる。

18. 造船所施設の問題は、次が挙げられる。

- 一般的に、造船所は鉄板ブロックやその他の設備を組むには比較的狭い。
- 建造バースに可動クレーンがない。その代わりに、可動トラッククレーンがこの目的のために使用されている。
- 先進的なアウトフィッティングシステムが適用されていない。
- 岸壁でのアウトフィッティングのために可動クレーンではなくフローティングクレーンがよく使われている。



海に面した造船台



埋め込み型ドック



日本からの輸入船舶の改造

4 現在の海運サービス

海運サービスの分類

1. 現在、フィリピン内航海運では各種タイプのサービスが利用可能である。現在の海運サービスは、表4.1に示すように分類することができる。

2. フィリピンでは、旅客への海運サービスは、ほとんどの場合貨物輸送サービスと合わせて行われている。輸送能力の違いから、Ropax 船や従来型貨客船は、貨客の海運サービスの中でも中心的なサービスを提供している。これらのタイプの船舶は、主に国内の主要都市を結ぶ中・長距離の幹線航路の定期輸送を担っている。木造バンカは、最も多くの隻数と広いサービス範囲を持っている。これらは、主要な主に本島

と離島を結ぶ短距離の地方航路においてサービスしている。その他、高速艇や観光ボートのように、純粋に旅客輸送サービスだけを行っているものもある。

3. コンテナ船はコンテナ化された貨物の定期海運サービスを提供している。コンテナ船のサイズは比較的大きく、主に国内の主要都市を結ぶ中・長距離の幹線航路において、サービスしている。一般貨物船とタンカーは、幹線航路や準幹線航路においてサービスを行い、乾バルクキャリアー(主にバージ)は、準幹線航路や地方航路において運航を行なっている。

表 4.1 既存内航海上輸送サービスの分類

サービスタイプ	船舶							サービス路線	
	種類	隻数	総 GT (000)	平均 GT	平均定員	平均船齢	船体	種類	距離
貨客	Ropax 船	149	484	3,250	1,019	29	鋼鉄	幹線	中/長
	従来型貨客船	116	35	302	325	26	鋼鉄	準幹線	短/中
	木造バンカ	2,503	53	21	37	10	木	地方	短
	旅客船と高速艇(観光用ボートを含む)	150	32	216	216	16	鋼鉄、ファイバーグラス	準幹線/地方	短/中
貨物	コンテナ船	28	109	3,893	-	28	鋼鉄	幹線	中/長
	一般貨物船	854	531	622	-	22	鋼鉄/木	準幹線	中/長
	乾バルク(バージ)	178	97	543	-	22	鋼鉄	準幹線/地方	短/中
	タンカー	205	184	900	-	21	鋼鉄	幹線/準幹線	中/長

出典: MARINA (2003 年)



Ropax 船



高速艇



タンカー



木造バンカ



短距離 RORO 船



タグとバージ

海上貨客輸送

Ropax 船

4. Ropax (RoRo タイプの貨客船)は、フィリピンにおける旅客と貨物輸送における主要な海運

サービスの一つである。Ropax は 1990 年代の半ばから内航海運の幹線航路において主要な役割を果たしてきた。既存の Ropax 船のほとんどは、日本で建造されたものである。

表 4.2 主要 Ropax 運航と船舶の概要

船社	ベース港	隻数 (日本建造船)	総 GT	平均 GT	平均旅 客定員	最大船 船(GT)	平均 船齢 ¹⁾
WG&A	Manila/Cebu	22 (21)	148,922	6,769	1,543	15,223	29
Sulpicio Lines	Cebu	19 (18)	114,652	6,034	1,705	13,820	32
Negros Navigation	Iloilo	10 (10)	54,743	5,474	1,513	7,909	33
Trans Asia Shipping	Cebu	12 (12)	22,257	1,854	636	3,991	32
Total	-	68 (66)	346,676	5,098	1,404	15,223	31

出典: MARINA (2000 年)

注記: 1) 2005 年時点で計算

5. Ropax 船は主にマニラ、セブ及びビサヤ、ミンダナオの主要な都市間を結ぶ幹線航路における定期海運サービスとして運航している。基本的により大きな船舶がより長距離航路に使われ、小さい船舶は短距離航路に使われている。

6. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- Ropax 船舶のほとんどは船齢が高く、老朽化が進んでいる。船齢の高い船舶は、安全性とより効率的な運航を行うためにも更新する必要がある。しかし、1990 年代に行われたほど多くの船舶を日本は中古船市場には出すことは不可能になっている。
- Ropax 船舶は、いくつかの港湾を経由する定期船として運航されている。そのため、直行海運サービスと比較すると航行時間とバース待ち及び接岸・荷役時間をより必要とし、ロードファクターは区間によって異なる。これは高い旅客と貨物の運賃として跳ね返っている。

従来型貨客船

7. 従来型貨客船は、マニラ、バタンガス、セブ、イロイロ、バコロド、カガヤンデオロ、ジェネラル・サントス、ダバオ等の主要なハブ港湾と域内の小さな補助港湾を結ぶ短・中距離の準幹線航路において定期海運サービスを提供している。

8. 従来型貨客船を運航している船社は、69 社ある。この内、55%が 1 隻のみを保有・運航しているいわゆる家族経営のような形態で運営しているものが多い。その他の船社も複数の船舶を保有・運航しているが、多くても 4 隻となっている。より多くの船舶を保有する船社は、より大きなサイズの船舶を運航する傾向が示されている。

9. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- 従来型船舶のほとんどは、船齢が高く、老朽化が進んでいる。より船齢の高い船舶は、安全性やより効率的な運航を行うためにも、更新する必要がある。
- 従来型貨客船は主に準幹線航路で運航されており、そのサービスは、地域経済と発展を支えるための人と貨物の移動にとって必要不可欠なサービスとなっている。
- 航路の中には、1 社のみが運航している航路がいくつかある。このため、サービスレベルを上げるための競争的な環境は整備されていない。

木造バンカ

10. 木造バンカは、地域内の中小都市間を結ぶ地方航路で、主に定期海運サービスを提供している。これらは、旅客だけではなく、貨物と合わせて利用されている。

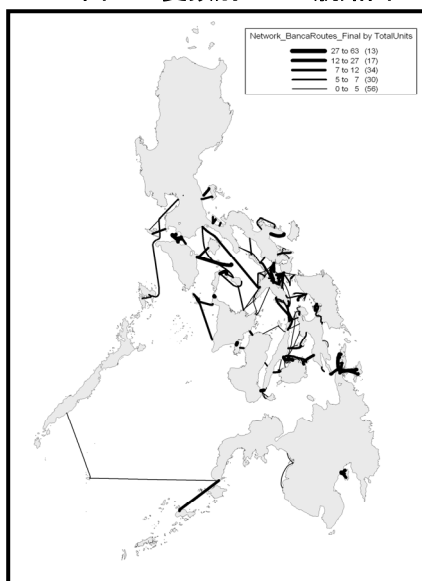
11. 木造バンカは、危険性の高い水域において非常に脆弱である。そのため、地方航路や開発航路などの沿岸輸送需要に資するサービスを提供している。これらは数多くある交通需要の少ない航路(商業性の低い航路)において未だに一般的に用いられている。

12. 全国には合計 1,250 隻の木造バンカを運航する 991 社の船社がある。この内、82%が 1 隻のみを保有・運航している。平均サイズが 41GT の船舶を 6 隻以上運航している船社は 3 社しかない。より多くの木造バンカを保有する船社は、より大きなサイズの木造バンカを運航する傾向が示されている。

13. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- バンカの平均船齢はそれほど高くないが、安全面で不安視されている。そのため政府はこれらの段階的廃止プログラム (MARINA の通達 190 号、2003 年) を最近公表した。しかし、3-7 年の段階廃止期間では地方の実情からみた必要不可欠なサービスの停止はできない。したがって、調整のとれた伝統的運航から近代的運行への移行がなされなければならない。
- 競争航路に徐々に導入されている高速艇と比べるとバンカの運航速度は遅い。
- 旅客や貨物の輸送需要が低く、サービス水準を維持するのが困難である。

図 4.1 隻数別バンカ航路図



出典: MARINA、2002 年データベース

旅客船と高速艇

14. 旅客船は従来型貨客船と木造バンカの間レベルの海運サービスを供給している。旅客船のほとんどは準幹線航路及び地方航路における定期サービスを提供している。

15. 旅客船には、“ファストクラフト”として知られる高速艇も含んでいる。これは、内航旅客輸送サービスにおける近年の変化の一つである。このサービスは、特にビサヤで一般的である。

16. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- いくつかの航路では、旅客や貨物の需要が少ないためにサービス水準を維持することがとても困難である。
- 35 ノット以上で運航する高速艇は徹底した安全規制の下で航行する必要がある。これらは IMO-SOLAS で定められた非従来船であり、国が主導権を持って安全航行を行うことが望まれている。
- 航路の多くは 1 社のみが運航を行なっているものである。このため、サービスレベルを上げるための競争的な環境は整備されていない。

短距離 RoRo 船

17. 短距離 RoRo サービスは、フィリピンのような島嶼国にとっては非常に重要なサービスである。このサービスは、単にビジネスや農業だけでなく、国内観光にも変化をもたらす可能性を持っている。これは、荷役料金や貨物の輸送時間を最小化することによりアクセシビリティを向上させ、消費者価格の低下にもつながる。積載貨物については貨物トラック自体が RoRo 船に乗り込むことができるので、バージやバンカへの荷物の積み降ろしのような必要性が減る。

18. RoRo 船は他の近代的船舶とは異なり、広い港湾インフラや設備を必要としない。その代わりに、秩序ある駐車スペース、整備されたアクセス道路、効率的な専用港湾サービスのみを必要とする。

海上貨物輸送

コンテナ船

19. 2000 年現在、フィリピン内航海運においてコンテナ船を運航している船社は 4 社しかなく、合計 28 隻を運航している。これらはマニラとセブを拠点とし、イロイロ、バコロド、ドゥマゲティ、カガヤンデオロ、ダバオ、ジェネラル・サントスといったフィリピン国内の主要都市を結ぶ定期海運サービスを行っている。コンテナ船はコンテナ化して運ぶのに適した様々なタイプの商品を輸送している。コンテナ化貨物の主要品目は、果物・野菜、コーン、飼料、家畜、化学製品、工業製品、その他の一般貨物である。

20. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- ほとんどのコンテナ船は、船齡がとても高

く、現在もさらに船齡を重ねている。より古い船舶は、安全でより効率的な運航のためにも、更新する必要がある。

- 国内のほとんどの港湾では、適切なコンテナクレーンが設置されていないので、ほとんどのコンテナ船には船舶クレーンが装備されている。そのため、荷役の生産性は低い。
- コンテナ船は複数の港湾を経由する定期海運サービスとして運航されている。従って、直行運航サービスに比べるとより運航時間、港湾におけるバース待ちや接岸・荷役時間が必要であり、ロードファクターは区間によって違う。これは高い貨物輸送費として跳ね返っている。

表 4.3 主要コンテナ船運行会社の概要

船会社	隻数	総 GT	平均 GT	平均船齡 ¹⁾
Aboitiz Shipping Corporation	1	2,918	2,918	34
Lorenzo Shipping Corporation	6	39,851	6,642	24
Solid Shipping Lines, Inc	10	37,353	3,735	22
Sulpicio Lines, Inc	11	28,851	2,623	35
合計	28	108,974	3,892	28

出典: MARINA (2003 年)

注記: 1)2004 年時点

一般貨物船

21. 一般貨物船の多くは、貨物の需要に応じて非定期海運サービスとして運航されている。一般貨物船で輸送される主な貨物品目は、セメント、鉄鋼、肥料、輸送機器、木材&材木、農産品(砂糖、水稻及び米、小麦等)、その他のコンテナに収めるのに適さない一般貨物である。

22. 一般貨物船を運航している船社は 901 社あり、この 78%は 1 隻のみを保有・運航している言わば家族経営のような運営をしている。10 隻以上の船舶を運航しているのは 10 社のみである。より多くの船舶を保有する船社は、より大型船舶を運航している傾向にある。

23. 運行上の特徴と問題は、次の通りである。

- 鋼鉄製船舶の船齡は平均で 22 年である。高齢の船舶は、安全性とより効率的な運行を行うため更新する必要がある。
- 港湾における不適切な荷役システムのために、荷役の生産性は低い。
- 荷主インタビュー調査結果によると、海運サービスの利用しやすさは、荷主にとって安定したビジネス活動を維持するために非常に深刻な問題である。現在、荷主は海上輸送の遅れにより、大きな損失を被っている。

表 4.4 一般貨物船を 10 隻以上保有する内航船社

船会社	隻数	船体の種類
Candano Shipping Lines, Inc.	28	鋼鉄
Asian Shipping Corporation	27	鋼鉄
Loadstar Shipping Co., Inc.	19	鋼鉄
Northern Mindanao Transport Co., Inc.	17	鋼鉄
North Front Shipping Service, Inc.	16	鋼鉄
Island Integrated Offshore Service, Inc.	14	鋼鉄
Premier Shipping Lines, Inc.	14	鋼鉄
Majestic Shipping Corporation	12	鋼鉄
Mediola Reynaldo	11	木造
Tacoma Integrated Port Services, Inc.	11	鋼鉄

出典: MARINA (2000 年)

乾バルク船

24. MARINA の船舶データベースでは、乾バルク船は 1 隻しかない。フィリピンでは、乾バルク貨物への海運サービスは、バークに頼っているのが現状である。従って、本項では、現在のバークによるサービスを分析する。

25. バークは、輸送される商品の需要に応じた非定期サービスとして運行されている。バークによって輸送される主要商品は、小麦、コブラ、セメント、果物・野菜、飼料、その他の一般貨物である。

26. バークを運航している船社 96 社のうち 78% が 1 隻のみを保有・運航している。6 隻以上を運航している船社は 3 社のみである。より多くのバークを保有する船社は、より大型のバークを運航している傾向にある。

27. 運航上の特徴と問題は、次の通りである。

- バークは、非定期サービスとして運航され、主にマニラやセブといった主要都市を拠点とした沿岸海運輸送に利用されている。
- バークのほとんどが船齢が高く、高船齢化が進んでいる。船齢の高いバークは、安全でより効率的な運航のできる船舶に更新する必要がある。
- 港湾における不適切な荷役システムのために、荷役の生産性は低い。

タンカー

28. フィリピンは、原油及び製油製品を外国から輸入している。国内の石油消費の 92% は輸入で賄われており、この内の 81% が原油、19% が精油である。内航タンカーは主に、全国へ石油を配送する役割を負っている。

29. タンカー輸送サービスを提供している船社は 88 社あり、その内の 55% が平均サイズ 966GT のタンカー 1 隻のみを保有・運航している。10 隻以上のタンカーを運航する船社は、Herma Shipping and Transport Corporation の 1 社のみである。2-5 隻のタンカーを運航する船社のグループは全輸送キャパシティの半分以上という高い割合を占めている。

30. 運行上の特徴と問題は、次の通りである。

- 多くのタンカーは船齢が高く、老朽化が進みつつある。船齢の高い船舶は、安全でより効率的な運航のために更新する必要がある。タンカー会社の顧客である石油会社は高齢化したタンカーとサービスの利用可能性の問題点を強調していた。
- タンカーは基本的に非定期海運サービスとして登録されているが、その荷主が非常に限られた石油会社のみであるために、通常はスケジュール化されたサービスとして運航している。一般的に、タンカー会社は石油会社と、1-3 年間有効な輸送サービス契約を結んでいる。

- Caltex は、バタンガスにあった精油所を閉鎖し、Shell もまた原油輸入の代わりに石油精製製品の輸出に切り替えることを検討している。このような状況下、仮にビサ

ヤやミンダナオのような地域に、輸入精油を取り扱う新たな地域デポが整備されるのなら、石油製品をより効率的に配送するシステムを作り上げる余地がある。

海運サービスの競争力

31. ビサヤから北ミンダナオ地域への航空運賃(エコノミークラス)は、海運運賃(3等)の2倍高くなっている。

32. 表 4.6 は直行海運サービス(中・長距離 Ropax)と RoRo ハイウェイネットワークの所要時間と運賃の比較を示したものである。RoRo ハイウェイシステムの運賃は廉価であるが、より長い所要時間を必要とする。

33. サービスの頻度を考慮に入れる必要がある。

Ropax による直行海運は、ほぼ1日1便のサービスを提供しているが、バタンガスーカラパン航路の RoRo サービスは頻度が高い(午前1時～午後11時30分間の30分毎)。しかし、ロハスーカティクラン航路の RoRo サービスの頻度は1日2トリップしかない。

34. 表 4.7 に示すようにコンテナ運賃の国際及びインドネシアと比較すると、フィリピンのコンテナ価格は高いことがわかる。

表 4.5 海運と航空の運賃比較

航路 (片道)	距離 (マイル)	海運運賃 ²⁾		航空運賃 ¹⁾
		ファーストクラス	エコノミー	
マニラー-イロイロ	340	3,892	1,400	3,028
マニラー-セブ	392	3,663	1,500	3,048
マニラー-カガヤンデ'オロ	504	5,067	1,750	3,868
マニラー-ダバオ	829	4,705	2,500	3,818

出典:フィリピン航空及び船会社

注記: 1) エコノミークラス(2005年)

2) 3等食事無し(2005年)

表 4.6 海運と RoRo ハイウェイの運賃比較(マニラー-イロイロ間)

モード	クラス	マニラー-イロイロ間	
		料金(ペソ/人)	Travel Time
RoRo ハイウェイ	エアコン有り	1,100	RoRo + ハイウェイ
	エアコン無し	866	
直行海運サービス	3等	1,675	直行海上輸送

出典:DOTC(2003年)

表 4.7 コンテナ運賃の比較

フィリピン内航海運	400マイル:20,000 - 30,000 P/TEU 800マイル:30,000 - 40,000 P/TEU
インドネシア内航海運	400マイル:2 mill. Rp or 12,000 P/TEU 800マイル:3 mill. Rp or 18,000 P/TEU for 800 n. miles
国際海運	マニラー-香港(548マイル):130 - 350 US\$ or 7,000-19,000 P/TEU マニラー-シンガポール(1,300マイル):250 - 550 US\$ or 14,000-30,000 P/TEU

出典:インドネシア-STRAMINDO(2003年)、フィリピン-DSDP 調査(2004年)、国際-WB PTSR(2004年)

5 船舶金融

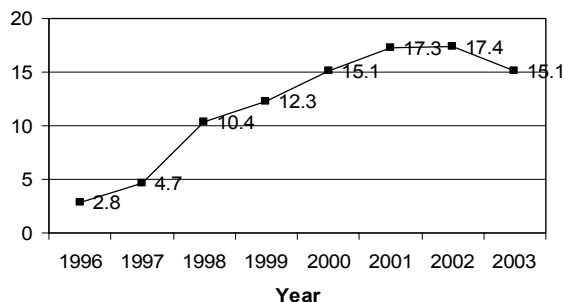
フィリピンの金融市場と開発金融

フィリピン金融市場の特徴

1. 近隣諸国と比較して、フィリピン金融市場は次のような特徴を持っている。

- 低い国内貯蓄率: フィリピンの GDS/GDP は 17.7% で、タイの 81.1%、インドネシアの 21.1%、マレーシアの 41.9% と比較すると低い(2002 年)。
- 高いスプレッド: フィリピンのスプレッド(インフレ率と定期預金率の差)は 2.83 で、タイの 0.90、インドネシアの 1.49、マレーシアの 2.0 よりも高い(2004 年)。
- 低迷する債務処理: 不良債権比率は 1996 年の 2.8% から 2002 年には 17.4% にまで上昇したが、2003 年には 15.1% に下がっている。
- 弱い債券市場: 2002 年には、市場規模はタイやインドネシアの半分にまで落ち込んだ。債券市場のほとんどが政府債券で占められ、社債の割合は小さい。
- 銀行主導の金融セクター: 多くの発展途上国と同様、銀行セクターがフィリピン金融市場の相当な規模を占めている。2004 年 3 月末時点で、42 の大規模民間銀行と商業銀行を含む約 900 の銀行が営業を行っている。
- 小規模な商業市場: 総銀行資産でみたフィリピン金融市場の規模は 460 億ドルと小さい(タイやインドネシア、マレーシアの半分以下)。

図 5.1 不良債権比率(%)



出典: BSP

DBP の経営分析

2. 上位国内銀行はユニバーサルバンクと呼ばれ、これらは商業銀行や投資銀行としての経営など幅広い営業範囲が許されている。DBP は 1995 年にユニバーサルバンクの免許を取得し、現在 DBP を含む 16 の国内大銀行がユニバーサルバンクとして認可されている。この免許により DBP は以下の分野まで銀行経営の範囲を広げた。

- 農工業セクター、特に地方の SME への中・長期開発資金への貸付サービス(協調融資のみ)
- 外国為替取引
- 投資銀行業務
- 預貯金サービス
- その他(国内・海外送金、様々な金融関連サービス、外国為替と国債の販売、等)

3. 最近の DBP の経営状況は非常に良好である。ここ 2 年間の成長率は停滞しているものの、純利益は過去 6 年間、着実に増加している。総収入は、2003 年にわずかに減少したものの、徐々に増加している。さらに、近年は安定の徴候を示しているものの残高、預金または借入金、総資産が、増加を続けている。資本金もまた着実に増加している。DBP はフィリピンの銀行の中では資産規模で 7 番目にランクされる。

4. 2003 年 12 月時点の DBP の主要金融指標は次の通りである。

- 自己資本利益率(ROE)と総資産利益率(ROA)は、各々 10.24%、1.29% である。これらは、全商業銀行平均値(2005 年 3 月時点で各々 9.44%、1.21%)よりも高い。
- BIS 標準に基づいた自己資本比率は 22.22% であり、商業銀行平均値の 12.61% よりもはるかに高い。
- 貸出利ざや(貸出金利と預金金利の差)は 4.34% であり、商業銀行平均値よりもわずかに少ない。

- DBP の不良債権比率(NPL)は 2002 年の 11.32%から 2003 年の 10.84%まで改善された。この比率は、銀行セクター平均値である 14.31%よりも低い。
- 不良債権予備軍ともいえる返済・金利支払遅延の貸出金の比率は 2003 年末時点で 11.32%であった。

DSMPI の評価と DSMP II の暫定評価

背景とプロジェクトの立ち上げ

5. 内航海運近代化プロジェクト(DSMP I)は、船舶と造船所の近代化を通じた海上安全の強化を目指して安全で効率的な人と貨物の移動を確保するという政府の目的の実現において大きな役割を果たした。1995 年初頭に始まった DSMP I の金融支援は海運、造船・修繕、港湾サービスの分野で新しい投資を促進した。

6. DSMP I が広範で緊急を要する地方での開発需要も含めて内航海運と関連産業の近代化に果たした多大な効果を鑑みて、DBP は

DSMP プログラムのフェーズ II を継続することを決定した。DSMP II は、中期フィリピン開発計画の目的と目標に沿って、海運や関連産業だけでなく地方自治体(LGU)まで金融支援の対象を拡げ、地方の持続的発展に焦点をおいて形成された。

スキームと成果

7. 表 5.1 に DSMP I と II の概要を比較した。フェーズ I とフェーズ II の大きな違いは、融資の借入人、参加金融機関、最終借入人の適格者、可能な融資プロジェクトである。

表 5.1 DSMP I 及び II の概要

コンポーネント/ステップ	フェーズ I (L/A No. PH-P151)	フェーズ II (L/A No. PH-P189)
借入人	GOP	DBP
実施機関	DBP	DBP
融資総額 (サブローン) (コンサルサービス)	150 億円 (14,838 百万円) (162 百万円)	199.9 億円 (19,532 百万円) (458 百万円)
ローン実施総額 (実績%)	127 億円 (84.7%)	約 102.77 億円 (51.4%, 2005 年 9 月末現在)
E/N	1994 年 11 月	1998 年 9 月
L/A	1994 年 12 月 20 日	1998 年 9 月 30 日 (1999 年 1 月 7 日発効)
融資条件		
金利	3.00/年	2.20/年
返済期間(猶予期間)	30 年(10 年)	30 年(10 年)
調達	一般アンタイド	一般アンタイド
サブローンの手続き・リリース	1995 年 5 月 2 日 - 2000 年 3 月 20 日	継続中
最終支払日 (当初計画)	2000 年 3 月 (1997 年 12 月)	2007 年 1 月 7 日 (2005 年 1 月 7 日)
コンサルサービスの調達	1995 年 4 月 26 日 (実際のサービスは 1995 年 5 月 15 日開始)	1998 年 12 月 4 日 (実際のサービスは 1999 年 2 月 15 日開始)

出典:DBP

注:プロジェクト完了は OECF/JBIC からの支払いの失効日とした。

8. 各年の契約サブプロジェクトの数は表 5.2 の通りである。フェーズ I では 56 件のサブプロジェクト(41 の最終借入人)が 2000 年のプロジェクト完了時まで契約された。フェーズ II では 2005 年 2 月 16 日時点で、47 件のサブプロジェクト(31 の最終借入人)がサブローン契約を行っている。

9. 査定の際には、ローンが 1)新造船または中古船の購入、2)船級または安全規則に準じた投資、3)既存船舶の修繕または改造、4)造船所の近代化、5)荷役施設の近代化の目的に利用されることが調査された。

10. 融資された 56 件のサブプロジェクトの内、51 件のサブプロジェクトがバージを含む新造船あるいは中古船購入のプロジェクトであり、これらの船舶は全て DBP の要求する融資条件である船級または安全規則を満たすものであった。2 件のサブプロジェクトは船舶の修繕と改良であり、5 件のサブプロジェクトは造船所・ターミナル・港湾施設の建設または補修のプロジェクトであった。融資規模は 450 万ペソ(糖蜜ターミナルの建設)から 39,000 万ペソ(2 隻の貨客船の調達)まで幅広く、平均すると 5,900 万ペソであった。ほとんどのサブローンは 5 から 10 年の支払期間であり、表 5.3 は、サブプロジェクトの種類別のサブローン数と合計融資額を示している。

表 5.2 サブプロジェクトの数(フェーズ I とフェーズ II)

年度	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	合計
フェーズ I (完了)	14	12	12	10	7	1	-	-	-	-	-	56
フェーズ II (2005 年 2 月 16 日現在)	-	-	-	-	2	11	10	3	11	10	0	47

出典:DBP

表 5.3 サブプロジェクトの種類別サブローン数と融資額(フェーズ I)

サブプロジェクトの種類	サブプロジェクト数 (%)	サブローンの総額 百万ペソ(%)
貨物船	11 (20%)	475 (15%)
高速艇・貨客船	19 (34%)	1,357 (41%)
タンカー	17 (30%)	872 (27%)
タグボート・バージ	4 (7%)	231 (7%)
造船所・ターミナル・港湾施設	5 (9%)	344 (10%)
合計	56 (100%)	3,279 (100%)

出典: DBP

11. 融資実績 88 件をレビューするとフェーズ I と比較したフェーズ II の明らかな特徴と支払実績は、以下のようにまとめられる:

- 88 件の融資実績中、船社には 43 件の融資実績があり、全融資件数の約 50%を占めている。金額で見ると船社は 79%(32 億 3000 万ペソの内、25 億 5300 万ペソ)を占めている。
- 船社に対して行われた 43 件の融資実績の内、大規模船社へは 26 件、金額で 83% (29 億 3600 万ペソの内、24 億 3300 万ペソ)の融資実績がある。

- 大規模船社のうち一社は 43 件の内の 18 件、金額で 67%(29 億 3600 万ペソの内、19 億 8000 万ペソ)を占めている。

改善ニーズの明確化

12. DSMP I 及び II における問題と制約について、貸し手側と借り手側の両方のステークホルダーへのインタビュー、関連レポートの分析を通して明らかにし、表 5.4 にまとめた。これらの多くの課題は、プログラムの特にフェーズ II における支払い遅延の原因ともなっており、フェーズ II にとっての当初計画とプログラムのよりよい成果に向けた調整と有効性として捕らえる必要がある。

表 5.4 DSMP フェーズ II の実施中に明らかになった課題及び制約

課題	現状	DBP のアクション	実現した解決策もしくは解決に向けた DBP のタイムテーブル
不動産担保の要求	申請者の中には要求を満たすだけの十分なキャッシュフローがない。特に融資を得るための船主/船社(小/中規模会社)の許容量は限られている。	プロジェクトのキャッシュフロー発生により焦点を当てる。 提案者の業績のチェック 必要書類の準備に対する銀行の協力	現実的な解決策の一つとして、NDC MEC の設立が提案されている。 この業務が開始されると、MEC は担保を必要としない船舶リースを通じて、REC の要求事項を緩和する役割を期待されている。
	十分なエクイティや人材の不足により、ローンのために DBP や PFI に求められる書類の提出が遅い。	プロジェクトにおいて提案者が高いエクイティシェアを投入できる能力があるかチェックする。	
船舶への国際船級の要求	船主から多くの異議が出されているにも拘わらず、交渉の余地がないまま。	DnV 船級船舶の国内船級への適用を DnV と協議中。	DnV 国内フィリピン船級は設立され、要請があればどの船舶でも DnV 船級に登録できる。
	DSMP のコンサルタントは、ノルウェーの DnV のガイドラインに徹底させている。	DnV と DBP はガイドラインを最終化している。	
融資の市場調査と手続き、及び融資管理	DBP の RMO (現在は AMO) は、DSMP II プロジェクトには従事しておらず、それは融資支払いの遅れを起している。	プロジェクトのパッケージングと評価への支援とモニタリングを実施中。	DBP のチームによる取り組みは、銀行の書類手続きに必要な時間の短縮に順調に機能している。
	DBP のいくつかの支店では DSMP の評価を行う経験を積んだ人材が不足しており、審査手続きに遅れが生じている。支店の会計担当者は全てのプロジェクトが資金の規模・性格に関係なく提出されているため手一杯の状態である。	DSMP プロジェクトチームは、未決定の DSMP 融資プロポーザルについて支店の支援を行うために拡大された。プロジェクトのモニタリングは支店の会計担当者と DSMP プロジェクトチームが共同で行っている。	
	船舶の適切な審査において DBP の技術的専門性が不足している(フェーズ I)。	DBP の評価担当者を対象として、シンガポールから評判の高い船舶ブローカーを講師とした訓練コースを実施した。現在、DBP には船舶の適切な審査ができる技術を持った 40 人の評価担当者が在籍している。	
質の高い中古船舶の取得可能性	ペソ下落は、現行もしくは見込まれるプロジェクトのプロジェクトコストに影響した。これは投資回収のための返済期間の長期化により、事業主の熱意を削ぐ結果となった。	積極的なマーケティングと促進活動は、DSMP の低い利子率、長い返済期間、長い猶予期間への着目度を高めた。	
	DSMP II の借入人に提供できるような質の高い中古船の不足。フィリピン造船所の新造船または船舶修繕における能力不足。	中古船探しにおける、他の政府機関、JICA、JRIT、国際ブローカー、DBP コンサルタントとの協調。 DnV マニラオフィスとの密な協力は、船齢の高い船舶の船級取得ガイドラインの最終化を促進している。	

出典:コンサルタントによる分析

DBP 業務努力の評価と解決策

13. 不動産担保の要求: DSMP のガイドラインでは、抵当設定の要求は厳密で厳正である。このため DBP 単独でこの法的枠組みを変えることは困難である。日本やインドネシアのような他の島嶼国は公的船舶金融手法、特に中小船社が担保要求なしで活用できるように発展させている。DSMP II が十分に活用されていない課題を鑑みて、フィリピンにとっては今が担保に基づく伝統的なファイナンスではなく持続可能な公的金融スキームを整備する好機である。

14. 融資船舶に対する IACS サービスの要求:

国内船級を持つ船舶は、多くの金融機関や海上保険には信頼あるものと見なされないことが広く認識されている。このため DBP は融資船舶に対してはそのサイズに関係なく IACS メンバーによる船級取得を義務化している。しかし、海運産業にとっては、IACS の船級を取得し維持するには多大な費用がかかり困難である。この高額な負担を軽減するため、DBP と DSMP II のコンサルタントは、IACS メンバーの一つである DnV に対しフィリピン内航船舶への特別な DnV 船級のガイドラインの設計を提言した。これは適用可能ではあるが、その効果については疑問

が残る。本調査では、国内貿易において IACS 船級を得た船舶でさえも、いまだ基準に準拠して達しない多くの問題があることを明らかにした。従って、内航船舶を耐航性があり信頼できるものとするのに最も重要なことは、政府の船舶検査員、国内船級検査員、プロの監督員を含む国内の人材を訓練することである。

15. 融資市場調査と運用: 不適切な市場調査努力、融資審査専門家の不足、時間のかかる手続きといった問題が挙げられる。DBP はこれらを解決するために内部努力を重ねてきた。しかし、いくつかの課題はいまだに残されたままであり、これらは JBIC 等の 2 国間協力資金を運用することへの貧弱な能力として位置づけられる必要がある。DSMP II ではほとんどの船舶サブローンが大規模船社に対して行われたことから、恐らく公的資金を内航海運セクターに対して運用することを正当化することは困難である。原則的には、市場調査、審査、サブローンの運用において高められた能力は、SME に対するさらなる資金的援助を可能にする。開発金融機関として DBP はこれを遂行すべきである。奇しくも、これは調査団と DBP の間の議論の中心でもあった。DBP は DSMPI と II のスコープの中には SME を支援するという方針はなかったと報告している。この方針の欠如は、DBP の公的船舶金融の運用を不十分なものにしてしまった。

16. 困難な質の高い中古船の調達: 船社にとって DBP にサブローンの申請を行うのは明らかに困難である。これは、特に国内貿易が急速に成長しているフィリピンやインドネシアなどの発展途上国と日本等の先進国との間にあるように、大きな船舶需要と少ない供給船舶という構造的な要因がある。時間のかかる DBP の手続き業務は状況を悪化させている。根本的な解決策の一つは、質の高い中古船を探すことから数千トン程度の船舶であっても新造船を発注することへのパラダイムシフトを促すことである。しかし、これは強固な政策パッケージの下で行われるべきものであり、DBP はこれを行う立場にはない。

海運と金融の触媒としての MARINA

17. MARINA は、JBIC の融資による DSMP の実施には関わってこなかった。MARINA は、新造船と中古船のいずれにおいても取得時の船舶登録、定期船の航路免許の承認に係る責任機関である。MARINA のこれら業務の効率的な取り扱いは、船社の運営の実行可能性に影響する。もし MARINA がこれらの DBP に提出される運行見通しに関する情報とデータを活用することができれば、船舶調達に必要な承認書類発行の関連手続きが、効率的に短縮されるはずである。

18. MARINA は DSMP のような直接貸付プログラムの目的に沿って一貫した規制行政を行うことにより、船社運営のための投資回収を確実にする役割を果たすことができる。その良い例が、MARINA によって準備が進められているミッションナリールートでの運航への投資保護である。現在 MARINA は、その法的権限を用いて具体的な通達を作成している。

19. これらの重要な政策連携の役割を考慮すると、MARINA には海運と金融の間をつなぐ触媒としての役割を果たすという大きなニーズがある。

DSMP II 資金利用促進のための緊急提言

20. この低い貸出し状況を解決するには、時間は限られている。ますます高まる船舶金融へのニーズと資金を動かすのが難しい船舶金融環境が共存しており、状況は複雑である。本調査は 4 つの即時的なアクションからなる緊急提案を勧告する。これらは、(i) これまでの常連顧客に対する市場調査と促進活動の強化、(ii) NMEC による船舶リースの中小船社への活用、(iii) DBP と MARINA の密接な連携、(iv) DSMP 運用チームの増強である。

6 制度面の開発

海運フレームワーク

市場へのアクセスと運賃設定

1. 2004年の内航海運振興法(DSDA)として知られる共和国法 9295号(RA9295)の発効により、MARINAの準司法的な機能はこの新しい法律とその実施細則(IRR)によって現在律せられることとなった。これ以前に効力を持っていた法律は公共サービス法である。

2. 法律は国内貿易への公共の利便に係る証明書(CPC)が国内の船主・運航事業者にのみ与えられるものであることを明確に述べている。唯一の例外は、必要とされる海運サービスを提供するのに内航船舶がないあるいは適切でない場合と公共の利益が同様のことを保証する場合、MARINAはRA9295の第6条に沿って外国籍船に特別許可(SP)を発行する。

3. CPCの交付の際の主な考慮点と変更には、(1)提案サービスが対象となる港湾、プロビンス、地域に対し経済的・便益的効果をもたらすこと、(2)内航の船主・運航事業者が政府規則規定される基準に合致して、安全で、持続的、信頼でき、適切で効率的・経済的なサービスを提供できる財務的能力があること。

4. CPCの申請には、内航船主・運航事業者はサービスを提供する航路、提供するサービスの内容を明記しなければならない。仮に、内航船主・運航事業者が固定航路を運航しない場合は、提供するサービスの内容を申請書に明記しなければならない。

5. CPCの有効期間は、木造船の5年から非木造船の25年まで、様々である。船舶を備船している内航船事業者には、船舶に対して与えられるMARINA備船承認の備船期間と同じ期間がCPCにおいても有効とされる。

6. DSDAは、内航海運の運賃設定における規制緩和政策を秘めていた。しかし、一般公共の利益を保証・保護する必要性を考慮して、MARINAは監視手段と警察力をいまだに保持している。

船舶登録

7. 国内で保有され3GT以上の全ての動力付き船舶は、MARINAに登録する必要がある。貨物や旅客を雇われて運んでいる場合は、トン数に関係なくMARINAに登録する必要がある。

8. これは、国際水域で使用する船舶でも、フィリピン国民が保有でも、同様に有効である。これら船舶の保有者あるいは業者は直ちに申請書をMARINAに提出する義務がある。

9. 登録の証拠として身元が保証されている船舶であることを示すためにMARINAはフィリピン登録証明書(CPR)を交付する(例えば3GT以下の船についてはナンバー証明を交付)。

10. 輸入や裸備船もしくはリース購入によって海外で建造または取得された船舶は、フィリピンに運び込まれる前に、まず仮フィリピン登録証明書(PCPR)の交付をMARINAから受ける必要がある。その申請書は必要書類によつて的確に裏付けられる必要がある。申請が規定どおり行われると、MARINAはPCPRの発行を至近の大使館または領事館により行われるよう外務局に推薦する。

11. 船舶が登録されると、MARINAは保有証明書(CO)を発行する。

検査、船級、証明

12. MARINAは行政として、船舶の検査、調査、採点等についてフィリピン商業海運規則及び規制(PMMRR)の規定を執行する。MARINAはまた、この権限を実行するために検査員または組織を使うことが認められている。

13. 船体、ボイラー、機械、消防/救命装置、パイロット梯子、航行ライト、その他船舶証明書に明記されている詳細な備品等の検査は年1回実施されている。

14. MARINAは検査と調査の完了と効率の全てを保証し、この義務を果たすために必要な措置を講じる責任を負っている。

15. MARINA は、フィリピン籍船に船級を与える承認された船級協会の登録簿を管理している。これらの船級協会により、船級を受けた船舶は、船級協会の規則で規定されたスケジュールにしたがって船級維持と乾ドック入りをしなければ

ならない。この条件に加え、船級を受けた旅客船は、仮に乾ドック時に喫水線下調査を受けられない場合、通達 152 で規定される期間内に承認された調査会社による調査を受けなくてはならない。

表 6.1 船級の必要条件

船舶タイプ	船級の必要条件
500GRT 以上の旅客船、旅客高速艇	国際船級協会(通達 25-D)。
500GRT 以上の旅客船(1997 年 1 月 1 日以降の調達船舶)、石油、製油製品、化学製品、その他危険貨物を運搬するタンカーとバージ(GRT に関係なく)、バルク船、500GRT 以上の貨物船	MARINA 認定の船級協会(通達 124)。
500GRT 以上のその他タンカーとバージ(輸入もしくは備船されたもの)、500GRT 以下のバルク船、500GRT 以下の貨物船	国際船級協会または MARINA 認定の国内船級協会(通達 104)。1997 年 1 月 1 日に発効した船級の要件は、適切な条項を必要とする。
500GRT 以下の旅客船	国際船級協会(MC 25-D)。1997 年 1 月 1 日に発効した船級の要件は、適切な条項を必要とする。
石油や化学製品を運搬しないその他タンカーとバージ(輸入もしくは備船されたもの)、1990 年 9 月 20 日以降に国内建造されたバージ、3GRT 以上のプロペラのないバージ、3GRT 以下の船舶	船級は必要なし。

出典:海難事故調査(JICA, 2003 年)

船舶安全標準

16. 安全は疑う余地もなく全ての政策課題の最上位に位置づけられるものである。これまでの主権国家は、安全規則及び規制を制定・実施して定着化を図ってきた。海上人命安全条約(SOLAS)は、この最も先進の事例である。最初の安全条約は、1914 年に、タイタニック号の沈没事故への対応として採択された。それ以来、幾度かの改定を経ている。現在施行されている条約は、SOLAS 1974 として改訂され、もしくは 1978 年条約と合わせて SOLAS 74/78 として知られている。この条約は、国際海事機関(IMO)による改定を取り入れて最新に保たれており、最近の改定は 2004 年 5 月である。この改定は、暗黙の了承を得た手続きにより実行され、全ての加盟国を改定文書の中で特定された日付をもって束ねている。また、この条約は国際海運及び貿易に従事する船舶にとって主に適用可能なものと受け入れられている。

17. このような条件下、責任と権限が“船籍国(Flag state)”と“港湾国(Port state)”とに与えら

れた。船舶が掲げる国旗の政府、すなわち船籍国は、SOLAS 条約の要求にその船舶が従っていることを保証する責任を負っており、保証された船舶は、その法令遵守を証明するために必要な法定証明書を保有する必要がある。一方、船舶が停泊する港湾のある船籍国以外の IMO 加盟国において入港規制を行っている政府は、時に港湾国と呼ばれ、もしその船舶もしくはその設備が、SOLAS 条約の要求を本質的に満たしていないと判断されれば、他の IMO 加盟国の船舶でも検査することができる権限を持っている。これは、“ポート・ステート・コントロール”としても知られている。

18. 修正されたフィリピン商業海運規則及び規制は、フィリピン内航海運の特に安全面において影響を及ぼす全ての適用可能な規則や規制を盛り込んでいる。

19. MARINA の安全規制と技術的進歩と現状の実態への認識を伴うシステムを維持する継続的努力の一部として、MARINA は船舶安全情報システム(SSIS)を 2003 年に作成し、取り入れた。これは 2005 年に改訂された。

表 6.2 船舶安全の必要条件

船舶タイプ	安全の必要条件
旅客高速艇、船級取得が求められ現在船級が既に決まっている旅客船、石油タンカー、500GT 以上の化学製品タンカー及びガス船、500GT 以上及び船級取得が求められているバルク船	ISM コードに基づく法令順守 (通達 143、通達 122)
全ての旅客船、タンカー、バルク船、その他貨物船、500GT 未満のタグボート(石油製品を運搬するプル/プッシュ・プロペラ無しタンカー、バージ)	NSM コードに基づく法令順守 (通達 159)
3GRT 以下の貨物船、3GRT を超すプロペラ無しバージボート、旅客及び貨物輸送に使われている 3GRT 以下の船舶	PMRR に基づく法令順守 (通達 154)

出典:海難事故調査 (JICA, 2003 年)

木造船

20. フィリピンでは木造船は多く見られる。小規模な海運交通量をもつ多くの小さな島々により島嶼国が形成されているため、経済習慣としては低コストでそれなりのメンテナンスしかされていない木造船によるサービスしか期待できないとも言える。

21. 島嶼間の海上交通市場が成長しているにもかかわらず、この状況は公共からもメディアからも深く吟味されずに続いてきた。船主・運航事業者は、木造船でより多くの貨物や旅客を運べるように大型化を図っているが、いまだに木

造船に固執している。このような船舶が、多くの人命や資産を犠牲にするような海難事故に遭遇しなければ、より深刻に吟味するようにはならない。

22. 近年の木造船関連の海難事故に対応して、MARINA は 2003 年に“内航貿易における木造船の先進的・漸進的な段階的廃止”を目指した通達 190 を発行した。しかし、木造船のオペレータを含む船舶運航事業者に対してこれを提示したところ、抗議をもって迎えられた。この失敗の余波として MARINA は船籍国勸告 No. 48-03 により通達 190 の実施延期を余儀なくされた。

海運振興における最近の政府のイニシアチブ

RoRo 海運と複合輸送開発

23. DSMP II の実施過程で、DBP は海運のみに焦点を当てるのではなく、より広範囲とするようになった。この建設的なプログラム効果をさらに拡げていこうとする努力の中で、DBP は持続的物流開発プログラム (SLDP) を立ち上げた。SLDP の主なコンポーネントは、バルク・グレイン・ハイウェイ、道路 RoRo ターミナルシステム、コールドチェーンといった、特に地方部での経済開発の促進に役立つものである。SLDP は、国の基本インフラを基幹商品の効率的物流のために、近代的な倉庫、荷役と輸送システムの導入を通して改善することを目的としている。

DBP は、自身の融資クライテリアとして国内の RRTS の 48 路線を事前に選出した。

24. DBP のこうした動きと並行して、DOTC の港湾プロジェクト管理事務所 (PMO-Ports) と、大統領優先プログラム及び政府開発援助支援室 (OP-ODAAO) が、人と貨物の移動をより効率的に改善するための調査に着手した。

25. これらの努力の全てを総合化し、必要とされる支援と民間セクターの参加を利用するために、アロヨ大統領は 2003 年 1 月 22 日に大統領令 EO170 を発令し、2003 年 7 月 9 日の EO 170-A、2005 年 9 月 19 日の EO170-B として改

定を行った。この政策指針は、RoRo ターミナルシステムの整備と運営に対する民間セクターの参加と投資を促すために立案された。

26. 強固な国内海上ハイウェイ (SRNH) は、2003 年 4 月にマニラからザンボアンガ・デル・ノルトのダピタン市までを繋いで開通した。現在、SRNH はマニラからダピタン市経由でイリガンまで通じている。一方で DOTC は SRNH の範囲を中央と東部海上ハイウェイに広げていく可能性を探っているところである。

海運と造船業の連携政策

27. 海運と造船業は海事産業の中でも密接に関係しているサブセクターである。強固な海運国家は、概して強固な海運業と造船業を持つべきである。論理的には政策としてこの 2 つのサブセクターを両者とも奨励・開発することを明言すべきである。これは、多くの MARINA の通達からもその効果が読み取れるように、MARINA によって踏襲されている。

28. しかし、現在の新建造に対する政府の政策やプロジェクトは未だに物足りない。例として、DSMP I では、承認されたサブローン金額で見ると、輸入中古船の方が国内造船所での新造船よりも好まれたという経験がある。

29. 国内造船業は制限されるべきではない。新建造は、船舶運航事業者の視点からは中古船市場と比べて十分な競争力があるわけではない。価格面から 1 トン当たりペソを評価すれば、中古船の方が安いのである。時間面から見ると中古船はその調達日から数ヶ月の内に簡単に配備することができるが、新造船はデザインや建造に長い時間が必要である。優遇措置面では中古船の調達が有利である。輸入中古船は、輸入税や税関での支払免除が認められているが、国内建造の船舶に使用されるエンジンはそのような特権を与えられていない。

30. この問題は、造船所の船舶建造に使われる代替部品や原材料の輸入に対する付加価値税の支払免除を与える RA 9295 の発行により取り組まれている。投資の面では、先に証券委員会は造船所を公益施設ではないと設定したので、外国人所有の制限はなく、彼らが 100% 外資の会社を設立または既存会社を取得することが推奨されている。RA9295 もまた 10 年以内に MARINA により行われる造船能力の徹底評価の下で、船舶の輸入制限を行えることを明文化している。つまりこの国は、海運と造船の間のバランスの取れた発展を達成するために、新たな挑戦の時期にきている。

