

フィリピン国
機動性向上のためのRRTS開発実行可能性調査
事前調査報告書

平成18年5月
(2006年)

独立行政法人国際協力機構

社会開発部

序文

日本国政府はフィリピン国政府の要請に基づき、フィリピン国機動性向上のための RRTS 開発実行可能性調査に係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 18 年 2 月 8 日から同年 2 月 28 日までの 21 日間にわたり、国際協力機構社会開発部運輸交通第一チーム長倉科芳朗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 18 年 5 月

独立行政法人国際協力機構

理事 松岡 和久

写真



Manila 港



Batangas 港



Ormoc 港



Kawayan 港



Naval 港



I/A, M/M 署名

	序文	
	写真	
1	事前調査の概要 1	
1.1	調査の背景と目的.....	1
1.2	団員構成.....	1
1.3	調査日程.....	2
1.4	主要面談者.....	2
1.5	団長所感.....	3
2	フィリピン国における運輸交通分野の概要	
2.1	フィリピン国の概要.....	5
2.2	輸送機関分担.....	5
2.3	海運・港湾分野.....	6
2.4	道路交通分野.....	10
2.5	鉄道分野.....	13
2.6	航空分野.....	16
3	フィリピン国における海上交通行政の現状	
3.1	関連行政組織.....	19
3.2	財政状況.....	24
3.3	国家開発計画.....	27
4	フィリピン国における RRTS の状況	
4.1	港湾システムと海運輸送.....	29
4.2	RRTS の現状.....	31
4.3	RRTS に係る整備計画.....	35
4.4	SRNH 関連道路網整備.....	40
4.5	他のドナーによる港湾関連プロジェクト.....	42
4.6	RRTS 整備上の課題.....	42
4.7	既存資料の賦与状況.....	43

5	環境予備調査	
5.1	環境社会配慮の必要性.....	44
5.2	環境行政組織.....	44
5.3	環境法令制度の現状.....	45
5.4	スクリーニングの結果.....	50
5.5	予備的スコーピング.....	52
5.6	環境社会配慮調査 TOR について.....	53
6	本格調査への提言	
6.1	調査の基本方針.....	54
6.2	本格調査の内容.....	58
6.3	調査団員構成.....	62
6.4	調査スケジュール.....	63
6.5	ローカルコンサルタント.....	63

添付資料

- 添付資料 1 Implementing Arrangement (I/A)
- 添付資料 2 Minutes of Meeting (M/M)
- 添付資料 3 Questionnaire (Q/N)
- 添付資料 4 収集資料リスト
- 添付資料 5 事前評価表
- 添付資料 6 現地議事録
- 添付資料 7 現地踏査報告
- 添付資料 8 DOTC 組織再編案

表目次

表 2-1	フィリピン国における主要経済指標	5
表 2-2	輸送モード別分担率	6
表 2-3	国道の状況(2005年10月24日時点)	12
表 2-4	マニラ首都圏における主要鉄道路線(2005年2月時点)	14
表 3-1	政府支出内訳	25
表 3-2	地方政府のキャッシュフロー(2000~2002)	26
表 3-3	近年のPPAの収支	27
表 4-1	港湾管理者による分類と港湾数	29
表 4-2	船種別新規船舶取得隻数の推移と2003年保有船舶数	31
表 4-3	ROROランプを有する既存港湾	32
表 4-4	SRNHにおけるROROサービスの有無	34
表 4-5	SRNHにおける道路整備プログラム	41
表 5-1	フィリピンのEIA制度によるカテゴリー分類	47
表 5-2	フィリピン環境関連法	47
表 5-3	港湾事業(Bカテゴリー)についてのEIS、IEE、IEEチェックリストの区分	49
表 5-4	IEEチェックリストの主な構成内容	49
表 5-5	スクリーニング結果	51
表 5-6	スコーピング結果	52

図目次

図 2-1	カーゴ及び乗客数の推移	8
図 2-2	2003 及び 2004 年の貨物及びコンテナ貨物量	8
図 2-3	貨物の内訳(2004 年)	8
図 2-4	2003 及び 2004 年の国内及び海外乗客数	9
図 2-5	地域間及び地域内の海運旅客の発生集中図	10
図 2-6	フィリピンにおける地域区分	11
図 2-7	フィリピンにおける自動車登録台数	13
図 2-8	マニラ首都圏と地方部における自動車登録の車種別割合(2005)	13
図 2-9	ルソン島における PNR の路線図	15
図 2-10	主要鉄道路線の利用者数	15
図 2-11	フィリピンにおける公共空港位置図(2004 年 5 月時点)	16
図 2-12	年間航空旅客数の推移	17
図 2-13	年間航空貨物量の推移	18
図 3-1	DOTC の組織図(現在)	20
図 3-2	DOTC 計画局現行組織図	21
図 3-3	DOTC の組織図(再編案)	22
図 3-4	中央政府歳入と歳出	24
図 3-5	中央政府の累積債務額	25
図 4-1	フィリピンの内航海運貨物量の推移	30
図 4-2	主要 RORO 港湾配置図	33
図 4-3	SRNH ルート	35
図 4-4	RORO 優先候補ルート	36
図 4-5	Trans-Visayas Intermodal Transport Projects	36
図 4-6	モビリティ円滑化 RORO 港湾ネットワーク (2009)	37
図 4-7	パイロットプロジェクト RORO ルート	38
図 4-8	DBP による提案ルート	39
図 5-1	DENR の組織図	45
図 5-2	環境管理局(EMB)の組織図	45

略語集

ATO	Air Transportation Office	航空局
BCDA	Bases Conversion and Development Authority	基地転換開発公社
CAB	Civil Aeronautics Board	民間航空委員会
CAR	Cordillera Administration Region	山岳管理地域/コルディリエラ 行政地域
CEZA	Cagayan Economic Zone Authority	カガヤン経済区庁
CPA	Cebu Port Authority	セブ港湾公社
DBP	Development Bank of the Philippines	フィリピン開発銀行
DENR	Department of Environment and Natural Resources	環境天然資源省
DILG	Department of Interior and Local Government	内務自治省
DOTC	Department of Transportation Communications	運輸通信省
DPWH	Department of Public Works and Highways	公共事業省
ECC	Environmental Compliance Certificate	環境保証書
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
EIS	Environmental Impact Statement	環境影響評価書
EMB	Environmental Management Bureau	環境管理局
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development	国際復興開発銀行 通称、世界銀行
IEE	Initial Environmental Examination	初期環境影響調査
LRTA	Light Railway Transit Authority	軽量軌道交通公社
MARINA	Maritime Industry Authority	海事産業省
MCIA	Mactan,Cebu International. Airport	マクタン・セブ国際空港
MICT	Manila International Container Terminal	マニラ国際コンテナターミナル
MMDA	Metropolitan Manila Development Authority	マニラ首都圏開発庁
MTPDP	Medium-term Philippine Development Plan	フィリピン中期開発計画
NAIA	Ninoy Aquino International. Airport	ニノイ・アキノ(マニラ)国際空港
NCR	National Capital Region	マニラ首都圏
NEDA	National Economic and Development Authority	国家経済計画庁
NPPD	National Plan for Port Development	国家港湾開発計画
OTS	Office for Transportation Security	交通保安警察
PCG	Philippines Coast Guard	フィリピン沿岸警備隊
PIA	Phividec Industrial Authority	フィビデック工業庁
PMO-Ports	Project Management Office – Ports	港湾プロジェクト・マネジメント・オフィス(港湾事業管理部)
PNCC	Philippine National Construction Corporation	フィリピン国家建設会社
PNR	Philippine National Railways	フィリピン国有鉄道
PPA	Philippine Ports Authority	フィリピン港湾公社
PPDB	Public Port Development Bodies	公共港湾開発団体
RORO	Roll on Roll off	トレーラーやフォークリフトの自走で積揚げや荷卸をする荷役方式
RPMA	Regional Port Management Authority	地方港湾管理公社
SBMA	Subic Bay Metropolitan Authority	スービック湾都市圏開発公社
TPS	Transport Planning Service	交通計画局
WTPD	Water Transport Planning Division	水運計画部

1 事前調査の概要

1.1 調査の背景と目的

フィリピンは島嶼国家であり、その国内貨物輸送の 97%が海上交通によって支えられている。従って、マニラ、セブ、ダバオなど国内における主要な経済活動を支える海上交通網の整備が同国の社会経済の発展に果たす役割は非常に大きく、そのため、2002 年度から 2003 年度にかけて JICA が実施した、「全国港湾網戦略的開発マスタープラン調査(以下、M/P)」において、地域社会を支える海上交通基地としての港湾として、モビリティ円滑化 RORO¹港湾が 54 港計画されており、その中でも特に早期に整備すべき港湾として、2009 年を目標年次とする初期 5 年開発計画の中で、28 港のモビリティ円滑化 RORO 港湾が位置づけられている。

フィリピン政府はこれらを受け、現行のフィリピン中期開発計画(MTPDP² 2004-2010)において RORO を活用した SRNH (Strong Republic Nautical Highway) 計画を、インフラ分野における最重要課題として位置づけ、その上で M/P に位置づけられた 28 港のモビリティ円滑化 RORO 港湾について、詳細な技術的設計と費用見積もりを実施する実行可能性調査を日本政府に要請してきたものである。

以上の背景のもと、先方政府の要請内容確認、本格調査実施内容の説明・協議、先方政府の実施体制確認、これらに基づいた I/A 協議・署名、関連資料の収集等を目的として、事前調査(I/A 協議)を実施した。

1.2 団員構成

	氏名	担当分野	所属
1	倉科芳朗	総括	国際協力機構 社会開発部 第3グループ(運輸交通)運輸交通1チーム チーム長
2	石原正豊	調査企画/ 事前評価	国際協力機構 社会開発部 第3グループ(運輸交通)運輸交通1チーム 職員
3	松永康男	RORO ネットワーク	国土交通省 関東地方整備局 企画部 技術企画官
4	菅野昌生	港湾計画/ 港湾管理・運営	国土交通省 港湾局 建設課 国際業務室 国際調整係長
5	桂田俊貞	港湾施設/ 環境社会配慮	株式会社アルファテン 代表取締役

¹ RORO: Roll on Roll off、トレーラーやフォークリフトの自走で積揚げや荷卸をする荷役方式

² MTPDP: Medium-term Philippine Development Plan、フィリピン中期開発計画

1.3 調査日程

日程	内容	備考
2月8日(水)	移動(成田→マニラ) JICA 事務所打合せ	
2月9日(木)	大使館表敬 DOTC ³ 表敬、東専門家打合せ	
2月10日(金)	DOTCとI/A 協議 現地踏査(バタンガス港)	
2月11日(土)	資料整理	
2月12日(日)	資料整理、団内打合せ	総括マニラ着
2月13日(月)	ステークホルダーミーティング PPA ⁴ 表敬、JBIC 表敬	
2月14日(火)	(倉科、石原)ADB 打合せ、DOTCとI/A、M/M 協議 (松永、菅野、桂田)現地踏査(レイテ島)	
2月15日(水)	(倉科、石原)MARINA 打合せ、DOTCとI/A、M/M 協議 (松永、菅野、桂田)現地踏査(レイテ島)	
2月16日(木)	I/A、M/M 署名	
2月17日(金)	I/A、M/M 署名(予備) 大使館、JICA 事務所報告	
2月18日(土)	官団員帰国(マニラ→成田)	
↓	資料収集・整理	
2月28日(火)	役務団員帰国(マニラ→成田)	

1.4 主要面談者

(1) DOTC(運輸通信省)

ILDEFONSO T. PATDU, JR.	DIRECTOR, TPS ⁵
JOSEPHINE B. RAYO-BONDOC	CHIEF, WTPD ⁶
ELENITA ASUNCION	WTPD
BELINDA SALVOSA	WTPD
MANUEL LARDIZABAL	WTPD
LOURDES PAGTALUNAN	WTDP
ELEUTERIO C. GALVANTE	PROJECT MANAGER
ENRICO FERRE	AIR SECTOR
GLENDA F. DAVID	TPS OFFICE OF THE DIRECTOR
TOSHIO AZUMA	JICA EXPERT
HIROMICHI NAGANO	JICA EXPERT
TOKURO MASUDOME	JICA EXPERT

³ DOTC: Government of Philippines, Department of Transportation Communications、運輸通信省

⁴ PPA: Philippine Ports Authority、フィリピン港湾公社

⁵ TPS: Transport Planning Service、交通計画局

⁶ WTPD: Water Transport Planning Division、水運計画部

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| (2) ステークホルダーミーティング参加者 | |
| EMMA E. PELAYO | DPWH ⁷ |
| LILIAN JAVIER | MARINA ⁸ |
| PATRICIO AMPARO | PPA |
| YOLANDA BANZON | PPA |
| MARIO TAN | CPA ⁹ |
| DENNIS VILLAMOR | CPA |
| RAUL L. PASAGUI | DBP ¹⁰ |
| NOEL B. TAGUBA | DBP |
| (3) その他 | |
| CLARO V. MARANAN | PPA |
| ROBWETO C. AQUINO | PPA |
| VICTOR A. ARELLANO | PPA PMO-BATANGAS |
| NOBUTAKA KIMURA | MARINA |
| A. CRISELDA B. DEL ROSARIO | MARINA |
| 伊達 志日流 | ADB |
| SHARON GRACE P. SUAREZ | JBIC |

1.5 団長所感

(1) 調査実施の必要性

- 1) 島嶼国であるフィリピンの物流、人流の多くを支えている海上交通は、増大する需要に的確に対応しておらず、整備の遅れた港湾および老朽化した船舶など、ボトルネックの解消が求められており、JICA は全国港湾網戦略的開発マスタープラン調査 (M/P) および内航海運振興計画調査 (DSDP) 実施し、RORO 船(一般に言われるフェリー)を活用したインフラ開発などの提言を行った。フィリピン政府は中期開発計画において RORO 船による海上ハイウェイ (Strong Republic Nautical Highway: SRNH) 計画をインフラ分野における最重要課題として位置づけており、持続的成長が可能な経済体質の強化のため本実行可能性調査の実施の必要性は高い。

(2) 調査にかかる留意事項

1) 対象ルートを選定

当初要請は RORO 港湾開発に係る F/S 調査であったが、円滑かつ安定した全国交通の確保のためには道路、船舶を含めたインターモーダルなネットワークとして対象を調査し、点(港湾)ではなく線(ルート)として選定することをステークホルダー会議にて説明し、I/A にて合意した。本格調査実施の際には、ルートとしての需要予測および利用者の意向を正確に把握すること肝要である。また、ルート選定の主なクライテリアは整備効果と自立発展性とし、M/P 実施時に重視された地方開発から経済性および技術的な実現性に見直されたが、円滑に事業実施に結びつくよう JBIC などとの連携が必要である。なお、具体的な F/S の対象としては、選定されたルート上の港湾から 15 ヶ所を目処に絞込むことを合意しているが、若干の増減については柔軟に対応する必要がある。

⁷ DPWH: Department of Public Works and Highways、公共事業省

⁸ MARINA: Maritime Industry Authority、海事産業省

⁹ CPA: Cebu Port Authority、セブ港湾公社

¹⁰ DBP: Development Bank of the Philippines、フィリピン開発銀行

2) ステークホルダーの連携

本調査は複数の交通モードを対象とし、政府機関(国、公社、地方)のみならず運送業などの民間企業を含め多くの関係者が存在する。RRTS に関するステークホルダーの連携は大統領令 123 に定められているが、ステアリングコミッティには船会社協会なども参加し、物流効率化、国際競争力の強化といった観点から、規制緩和を含めたより効果的かつ効率的なインフラ開発を図る必要がある。

3) DOTC の組織改革

フィリピンでは大統領令 366 により、公共サービスの改善を目指し行政機関の組織と運営の見直しが推進されており、当初予定では昨年 12 月に予算管理省へ提出予定であったが、遅延している。本格調査の開始は本年 7 月を予定しており、C/P 体制を DOTC がどのように構築するか留意が必要である。

4) NPPD への反映

M/P によって提言された国家港湾開発計画(NPPD¹¹)などの基本的な港湾開発計画を定期的に見直すために審議会を設置が検討されており、本調査によって策定された計画は NPPD に反映されることを M/M にて確認した。ADB によるインターモーダル調査(パラワン、ミンダナオを対象)を含め、NPPD の改定が着実に実施されるように支援、促進することが自立発展性の醸成のためにも重要と考える。

5) NMEC の推進

DSDP の最終報告書は 2 月 6 日に海事産業庁へフィリピン事務所より手交されたが、NMEC による船舶リースは造船プロジェクトの準備などが進んでおらず、船体調達計画などの具体的な作業を海事産業庁は実施し、RORO 船整備に関して本調査との連携を図る必要がある。

¹¹ NPPD: National Plan for Port Development、国家港湾開発計画

2 フィリピン国における運輸交通分野の概要

2.1 フィリピン国の概要

フィリピン国は、面積約 30 万 km² の国土を有し、7,100 を超える島々からなる多島国家である。主要な島は、ルソン、ミンダナオの 2 大島、ビサヤ諸島の 7 島(サマール、レイテ、マスバテ、ボホール、セブ、ネグロス、パナイ)及びミンドロ、パラワンの計 11 島であり、国土面積の 92.5% を占める。

人口は 8,150 万人(2003 年)である。1990 年から 1999 年までの年平均人口増加率は 2.3% と高い水準(日本は同期間において 0.3%)となっている。

表 2-1 にフィリピン国における主要経済指標を示す。2004 年の実質 GDP 成長率は、前年比 6.1% となり、15 年ぶりに 6% 台の成長を達成した。生産項目別では GDP の約半分を占めるサービス産業が最も高い成長率を記録し、実質 GDP 成長率に大きく貢献している。需要項目別では、農家所得や海外労働者からの送金が増加したこと等により、民間消費が実質 GDP 成長率に大きく貢献している。一方、失業率に着目すると、11% 台で推移しており、失業が大きな問題となっている。

表 2-1 フィリピン国における主要経済指標

経済指標	2001	2002	2003	2004
名目国内総生産 (GDP, 億ドル)	714	771	793	864
名目国民総生産 (GNP, 億ドル)	757	820	852	926
実質 GDP 成長率(%)	3.2	4.6	4.7	6.1
実質 GNP 成長率(%)	3.4	5.2	5.6	6.1
1 人あたり GNP (ドル)	978	1,034	1,038	1,100
失業率(%)	11.1	11.4	11.4	11.8
貿易収支 (億ドル)	-9.1	-2.2	-12.8	-7.0
うち輸出 (億ドル)	321.5	352.0	362.2	396.0
うち輸入 (億ドル)	330.6	354.3	375.0	403.0

出典: 中央銀行、国家統計局等

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大幅に変更されることがある。

2.2 輸送機関分担

フィリピンは、多くの島々から構成される多島国であることより、国内島嶼間の移動は船舶及び航空交通に支えられている。一方、島内交通については道路交通に依存しているのが現状で、鉄道についてはルソン島にのみ存在している状況である。

表 2-2 には、1991 年と 2001 年におけるフィリピン国内の輸送モード別分担率を示している。(a) 図の旅客輸送に着目すると、海上輸送が半分以上を占めており、次いで鉄道、航空、長距離バスの順位で分担率が小さくなっている。また、1991 年と 2001 年を比較すると、海上輸送の旅客輸送に占める割合が 10% 以上増加しており、海上輸送の重要性が増していることがわかる。一方、鉄道輸送に関しては、4 つの輸送モードで唯一分担率を低下させていることがわかる。次に、(b) 図の貨物輸送に着目すると、1991 年及び 2001 年とも圧倒的に海上輸送の占める割合が大きいことがわかる。これらより、フィリピン国の旅客及び貨物輸送において、海上輸送が非常に重要な輸送手段であることがわかる。

表 2-2 輸送モード別分担率

a. 輸送モード別旅客輸送の分担率

輸送モード	分担率	
	1991 年	2001 年
鉄道輸送	33.54%	22.38%
長距離バス	2.48%	3.32%
海上輸送	51.50%	61.14%
航空輸送	12.48%	13.17%
計	100.00%	100.00%

b. 輸送モード別貨物輸送の分担率

輸送モード	分担率	
	1991 年	2001 年
鉄道輸送	33.54%	22.38%
長距離バス	2.48%	3.32%
海上輸送	51.50%	61.14%
航空輸送	12.48%	13.17%
計	100.00%	100.00%

出典：フィリピン共和国全国港湾開発マスタープラン調査報告書(JICA,2004)をもとに作成

2.3 海運・港湾分野

(1) 関連機関・組織

海運に関する業務は、運輸通信省 (DOTC) の外局である海事産業庁 (MARINA) が所掌している。また、港湾の建設・運営は、主に DOTC の外局の 1 つであるフィリピン港湾庁 (PPA) が実施している。詳細については、第 3 章で述べることとする。

(2) 海運・港湾分野の現状

1) 港湾インフラ

フィリピン国の港湾数は、公共及び私有をあわせると 2,000 を超える港湾が存在する。一方、国際コンテナを取り扱う港湾は、マニラ港やセブ港等少数に限られる。フィリピン国における主要国際コンテナターミナルは以下のとおりである。

A. マニラ港

マニラ港は、フィリピン国で最大の国際コンテナ貨物の取扱量を誇る港湾である。2002 年の国際コンテナ取扱量は、フィリピン全体の 85% を超える。

マニラ港は、大きく南港、北港、マニラ国際コンテナターミナル (MICT¹²) の 3 つで構成され、このうち国際コンテナターミナルは、南港と MICT にある。南港コンテナターミナルは、全長 646m (4 バース) と 756m (5 バース) を保有しており、16ha のコンテナヤードには、780,000TEU のコンテナを蔵置することが可能である。MICT については、フィリピンでは初の民営化されたコンテナターミナルとして、25 年間のリース期限付きで 1988 年 6 月より民間が運営を行っている。全長 1,300m (5 バース) 最大水深 14.5m を有し、コンテナヤードには 33,000TEU の蔵置能力がある。

¹² MICT: Manila International Container Terminal、マニラ国際コンテナターミナル

B. セブ港

フィリピン屈指の観光地としても有名なセブ島に位置するセブ港は、全長 690m (2バース)、最大水深6~8.5mのコンテナターミナルを有する。1985年にIBRD¹³ (世銀)の3次IBRDプロジェクトで建設された。

C. バタンガス港

バタンガス港は、我が国のODAプロジェクトとして、第1期事業において外貿埠頭及びフェリー用埠頭6バースを整備(1994年工事着工、1998年完成)し、第2期事業においてコンテナ埠頭及び一般貨物埠頭を整備(2002年工事着工、2005年完成)したところである。コンテナ埠頭については、バース延長450m、水深-13m(最終的には-15mまで延伸予定)を2バース、最大400,000TEUを取扱可能なコンテナヤードを有しているが、2006年2月の時点ではターミナルオペレータが決定しておらず、供用されていない。

D. スービック港

スービック港は、以前は東アジアの米国海軍の拠点軍港として利用されていたが、1992年の米国による基地返還に伴い、自由貿易港地区へ転換が進められている。現在2007年までに2,000TEU積載用のコンテナ船が接岸可能な岸壁長280mのコンテナバースを2バース、2015年までにさらに1バースを整備する予定となっている。

2) 海上交通

図2-1は、PPA港湾全体の取扱貨物量、旅客数の推移を示している。PPA創設初期(1974創設)である1977年は、取扱貨物量3,300万トン、旅客数635万人であったものの、2004年では取扱貨物量15,700万トン、旅客数5,300万人と、取扱貨物量については約5倍、旅客数については8倍強と大きく増加していることがわかる。

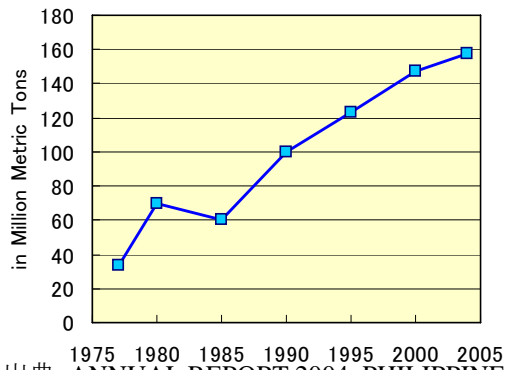
図2-2は、PPA港湾全体における2003年及び2004年の貨物量及びコンテナ貨物量を内航貨物及び外貿貨物に分けて示している。(a)図の貨物量に着目すると、2004年の内航貨物は、前年に比較して3.98%の伸び、外貿貨物については11.26%の伸びを示しており、原油高が世界的に継続していた当年においても貨物量は増加していることがわかる。PPA ANNUAL REPORT(PPA, 2004)によると、貨物量の増加が特に大きい港湾として、内航貨物では、Nasipt港、Calapan港、Iloilo港、San Fernando港、外貿貨物では、Limay港、San Fernando港、Pulupandan港、Dumaguete港、Iloilo港をあげている。

次に、(b)図のコンテナ取扱量に着目すると、2004年のコンテナ取扱量は全体で3,785,000TEUで、前年のコンテナ取扱量3,609,000TEUより4.88%増加している。また、内航及び外貿コンテナは、前年よりそれぞれ4.66%、5.09%増加しており、外貿コンテナの増加率が内航コンテナのそれに比較して若干高い。この理由として、世界的にコンテナ貨物の需要が増加しており、フィリピン国においてもその影響を受けているためと考えられる。

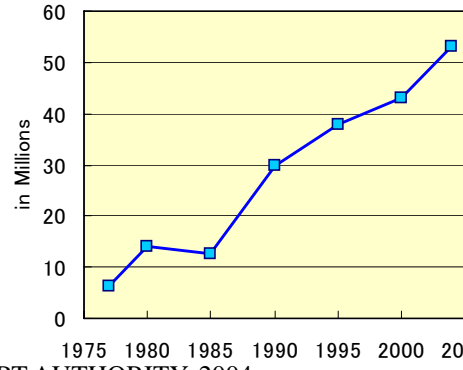
¹³ IBRD: International Bank for Reconstruction and Development、国際復興開発銀行。通称、世界銀行

図 2-1 カargo及び乗客数の推移

(a) カargoの推移



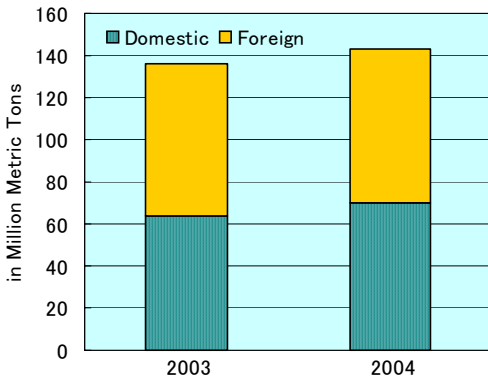
(b) 乗客数の推移



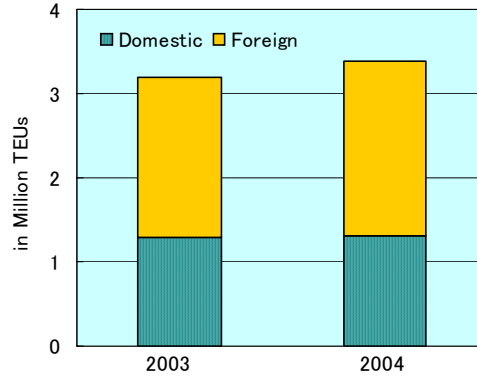
出典: ANNUAL REPORT 2004, PHILIPPINE PORT AUTHORITY, 2004

図 2-2 2003 及び 2004 年の貨物及びコンテナ貨物量

(a) 貨物量



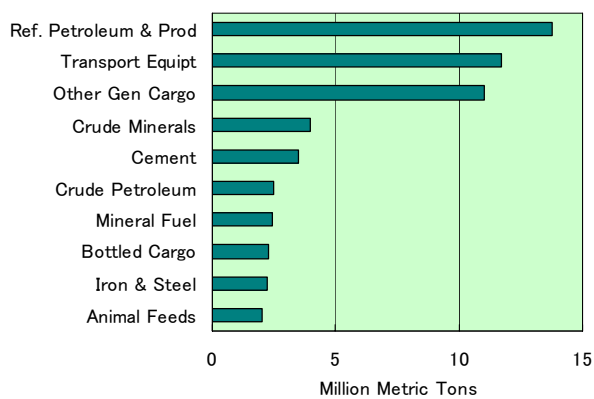
(b) コンテナ貨物量



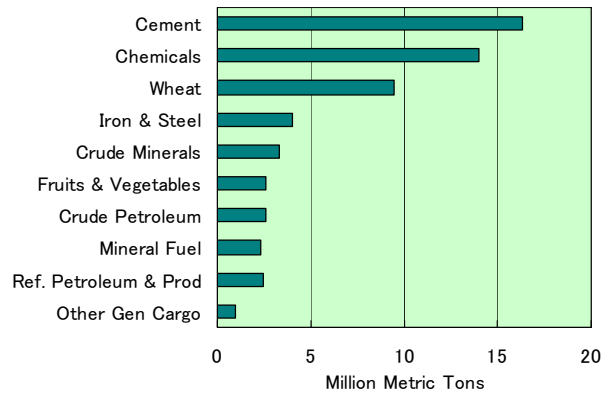
出典: ANNUAL REPORT 2004, PHILIPPINE PORT AUTHORITY, 2004

図 2-3 貨物の内訳(2004年)

(a) 内航貨物

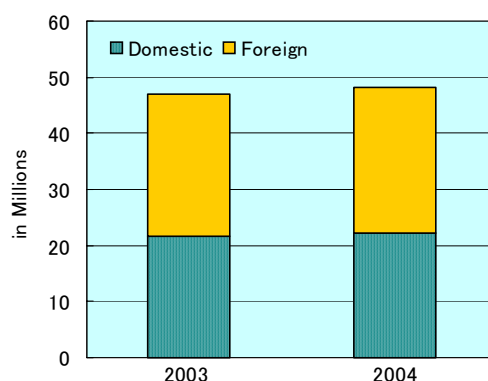


(b) 外貿貨物



出典: ANNUAL REPORT 2004, PHILIPPINE PORT AUTHORITY, 2004

図 2-4 2003 及び 2004 年の国内及び海外乗客数



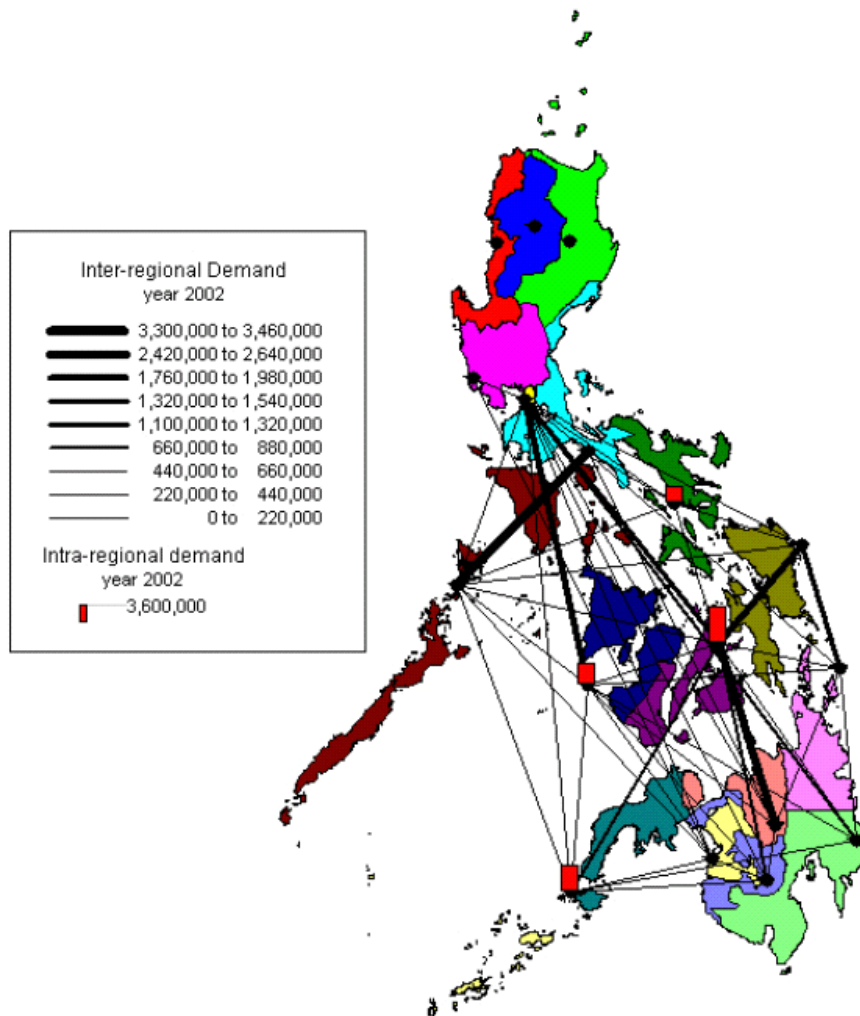
出典: ANNUAL REPORT 2004, PHILIPPINE PORT AUTHORITY, 2004

図 2-3 には、PPA 港湾全体における 2004 年の内航貨物及び外貨貨物の内訳を示している。内航貨物では、石油及び石油製品が最も多く、次いで輸送機器、その他一般貨物、未精製鉱物となっている。一方、外貨貨物の内訳はその他一般貨物が最も多く、次いで石油及び石油製品、鉱物油、原油、果物・野菜となっている。

図 2-4 は、PPA 港湾全体における 2003 年及び 2004 年の乗客数を示している。2004 年の全体の乗客数は約 5,300 万人で前年より 2.55% 増加している。この理由としては、地方路線の貨客船が開発されたこと、祝祭日にフェリーや RORO 船を利用する乗客が増加の傾向を示していることがあげられる。

図 2-5 には、地域間及び地域内の海運旅客の発生集中(OD 交通)をフィリピン国の全国地図に示したものである。主な OD 交通は、セブを中心とする地域であり、全海上旅客交通量の 25% を占めている。その他に OD 交通の大きな地域としては、マニラ首都圏やルソン島南部、イロイロの位置するパナイ島、ミンダナオ島であり、いずれも全海上旅客交通量の 10% を占めている。

図 2-5 地域間及び地域内の海運旅客の発生集中図



出典:フィリピン国内航海運振興計画調査, JICA, 2005

2.4 道路交通分野

(1) 関連機関・組織

公共事業道路省 (DPWH) が国道レベルの計画・建設及び維持管理、内務自治省 (DILG¹⁴) が州道、市道、町道を管轄している。さらにフィリピン国家建設会社 (PNCC¹⁵) が高速道路を管理運営している。その他、広義の道路交通等のマネージメントも含めると運輸通信省 (DOTC)、マニラ首都圏開発庁 (MMDA¹⁶) も関連している。

¹⁴ DILG: Department of Interior and Local Government、内務自治省

¹⁵ PNCC: Philippine National Construction Corporation、フィリピン国家建設会社

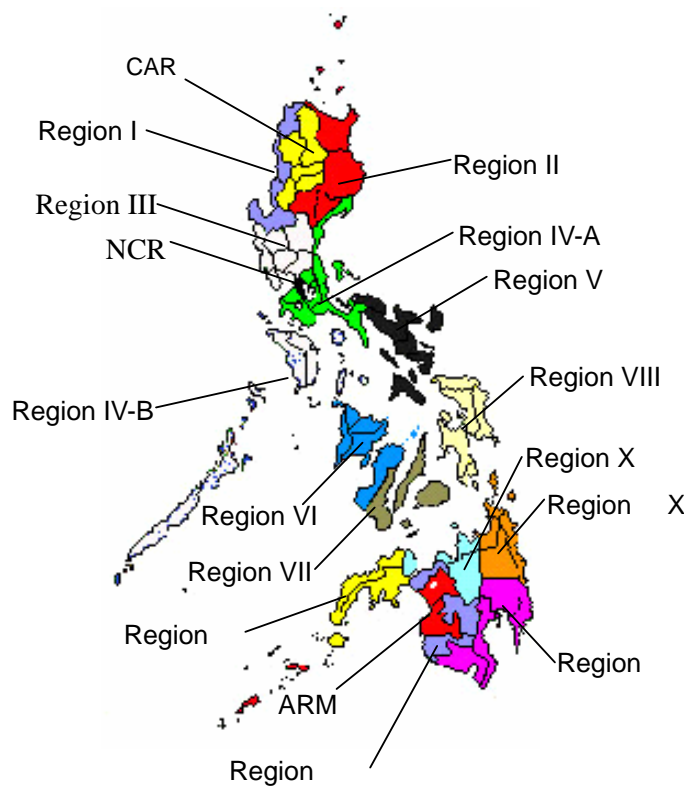
¹⁶ MMDA: Metropolitan Manila Development Authority、マニラ首都圏開発庁

(2) 道路交通分野の現状

1) 道路インフラ

図 2-6 にフィリピン国における地域区分を、表 2-3 には、地域ごとの道路整備状況をアスファルト舗装、コンクリート舗装及び未舗装に分けて示している。表より、フィリピン国における国道の総延長(2005年10月24日時点)は28,664kmであり、その内約7割が舗装されていることがわかる。また、どの地域もアスファルト舗装よりもコンクリート舗装されている区間が多い。地域別にみると、メロマニラの位置する NCR¹⁷で99.9%と最も舗装率が高く、次いでルソン島西部やセブ島の舗装率が比較的高いことがわかる。他方、ルソン島北部に位置する CAR¹⁸ や Region II、ミンダロ島及びパラワン島のある Region IV-B、サマール島及びミンダナオ島の舗装率が低く、整備が遅れている。

図 2-6 フィリピンにおける地域区分



注) ARMM: Autonomous Region in Muslim Mindanao、ムスリム・ミンダナオ自治区

¹⁷ NCR: National Capital Region、マニラ首都圏

¹⁸ CAR: Cordillera Administration Region、山岳管理地域/コルディリエラ 行政地域

表 2-3 国道の状況(2005年10月24日時点)

地域名称	アスファルト		コンクリート		未舗装		計 km
	km	%	km	%	km	%	
CAR	106	5.9	492	27.4	1,197	66.7	1,796
NCR	279	28.2	712	71.7	1	0.1	992
Region I	579	36.0	858	53.3	172	10.7	1,609
Region II	307	17.5	851	48.6	593	33.9	1,751
Region III	753	38.0	956	48.3	272	13.7	1,981
Region IV-A	1,040	43.4	950	39.7	404	16.9	2,394
Region IV-B	372	17.1	563	25.9	1,235	56.9	2,170
Region V	667	30.7	884	40.7	620	28.6	2,171
Region VI	955	33.2	1,170	40.7	750	26.1	2,875
Region VII	793	41.5	803	42.0	314	16.4	1,911
Region VIII	255	11.4	1,500	66.8	489	21.8	2,245
Region IX	299	28.0	476	44.6	293	27.4	1,068
Region X	422	26.3	741	46.2	441	27.5	1,604
Region X I	227	15.8	645	44.8	567	39.4	1,439
Region X II	252	19.4	559	43.0	490	37.6	1,301
Region X III	68	5.0	604	44.5	685	50.5	1,357
計	7,375	25.7	12,764	44.5	8,526	29.7	28,664

出典: Road and Bridge Information Application (RBIA)のデータをもとに作成

注 1) 四捨五入の関係により合計が一致しない場合がある

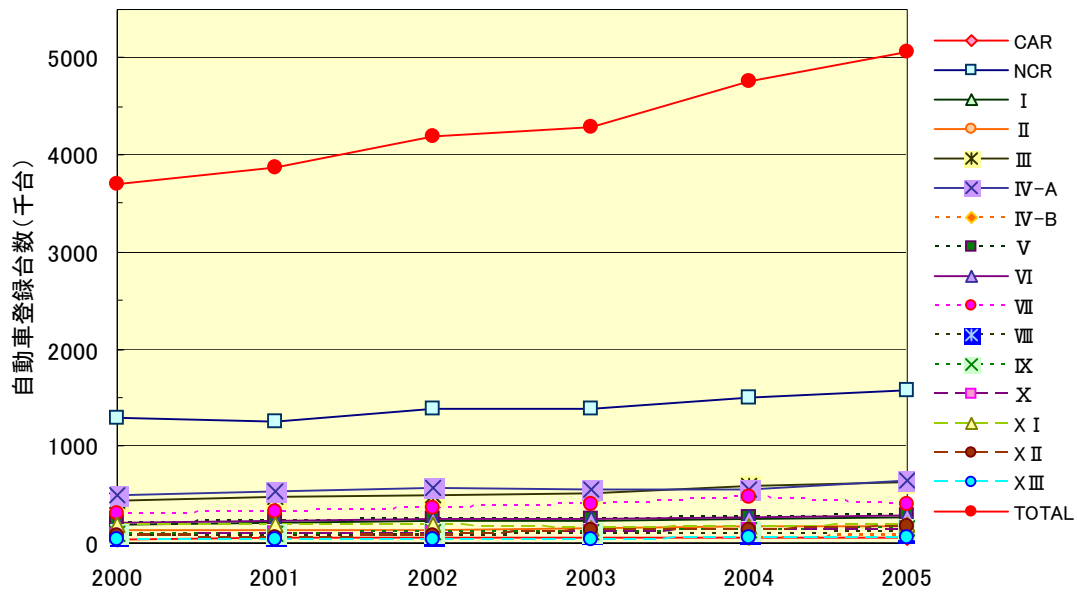
注 2) ARMM 地域における道路総延長 444km は、上記の表に含まれていない。

2) 道路交通

図 2-7 は、2001 年から 2005 年における自動車登録台数を地域別に示したものである。2005 年の全国の自動車登録台数は約 500 万台であり、2001 年に比較して約 44% 増加している。地域別に比較すると、マニラ首都圏が最も多く、2005 年の登録台数は約 160 万台となっており、フィリピン全体の約 3 割を占める。これより、自動車交通は、マニラ首都圏に集中していることがわかる。一方、他の地域については、マニラ首都圏に近い Region III 及び IV-A で約 60 万台、ゼブ島を位置する Region VII で約 40 万台となっており、その他の地域は 30 万台にも満たない。

図 2-8 は、2005 年における自動車登録台数を車両タイプ別に示し、マニラ首都圏とその他地方部で比較したものである。(a) 図のマニラ首都圏に着目すると、乗用車、多用途車及び SUV 車で 50% 以上を占め、四輪自動車がマニラ首都圏の道路交通において主体となっていることがわかる。一方、地方部に着目すると四輪自動車の占める割合は 5 割以下となり、モーターサイクル/トライシクルといった自動二輪車(トライシクルは 3 輪)が主体となっており、50% 以上占めていることがわかる。なお、トライシクルとは、フィリピンの代表的な道路交通手段の 1 つで、オートバイにサイドカーをつけた乗り物である。マニラ首都圏のような大都市においては、バスやジプニー(あらゆる場所において乗降可能な小型バス。こちらもフィリピンの代表的な道路交通手段の 1 つ)のルートまでのフィーダー輸送の役割を担っているが、地方都市ではメインの交通機関として利用されることも多い。

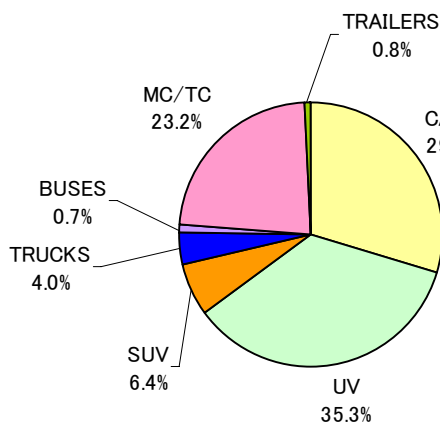
図 2-7 フィリピンにおける自動車登録台数



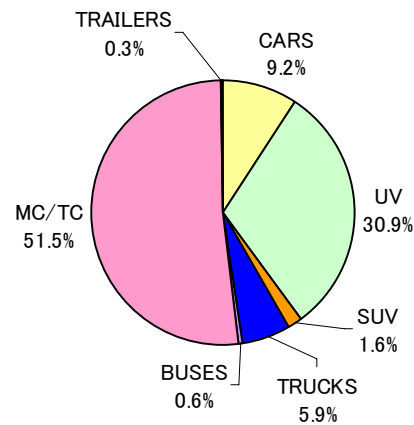
出典: DOTC Land Transportation Office (LTO)のデータをもとに作成
注) ARMM 地域における情報は、上記のグラフに含まれていない

図 2-8 マニラ首都圏と地方部における自動車登録の車種別割合(2005)

(a) マニラ首都圏



(b) 地方部



出典: DOTC Land Transportation Office (LTO)のデータをもとに作成
※UV: Utility Vehicle, SUV: Sports Utility Vehicle, MC/TC: Motor Cycle/Tricycle
注) ARMM 地域における情報は、上記のグラフに含まれていない。

鉄道分野

(3) 関連機関・組織

運輸通信省 (DOTC) が交通政策や交通計画立案、運輸事業の管理を行っている。運輸通信省の管轄下には、フィリピン国有鉄道 (PNR¹⁹) がマニラとルソン島南部 (Legazpi) を結ぶ中・長距離旅客輸送と首都圏及びその近郊区間で通勤輸送を担っている。また、軽量軌道交通公社 (LRTA²⁰) が首都圏内の各市を結ぶ軌道システムを管轄している。

¹⁹ PNR: Philippine National Railways、フィリピン国有鉄道

²⁰ LRTA: Light Railway Transit Authority、軽量軌道交通公社

(4) 鉄道分野の現状

1) 長期距離輸送

図 2-9 には、ルソン島における PNR の路線図を示している。フィリピン国有鉄道 (PNR) がマニラとルソン島南部に位置する Legazpi 間 (約 480km) を結ぶ中・長距離旅客輸送を行っている。貨物輸送に関しては、国鉄が原則廃止したためほとんど行われていない。

2) 都市鉄道

マニラ首都圏で通勤通学輸送を担っている主な鉄道路線を表 2.4 に示す。マニラ首都圏内の鉄道は、LRT1 号線と MRT2 号及び 3 号線及び国鉄が運営している通勤ター線が開通している。表 2.5 には、2004 年及び 2005 年の主要鉄道路線の年間利用者数を示している。各路線とも 2004 年に比較して 2005 年の利用客が伸びており、特に LRT1、MRT3 においては 1 億人を超えている。一方、MRT2 については、2004 年及び 2005 年の利用者数が約 2000 万人及び約 4000 万人となっており、上記 2 路線に比較して年間利用者数が少ない状況となっている。しかしながら、MRT2 は、2004 年 10 月に最後の工事区間が完成したばかりであり、最後の工事によって LRT1 と MRT2 が接続されたことから、今後の利用者数の増加が期待される。

表 2-4 マニラ首都圏における主要鉄道路線 (2005 年 2 月時点)

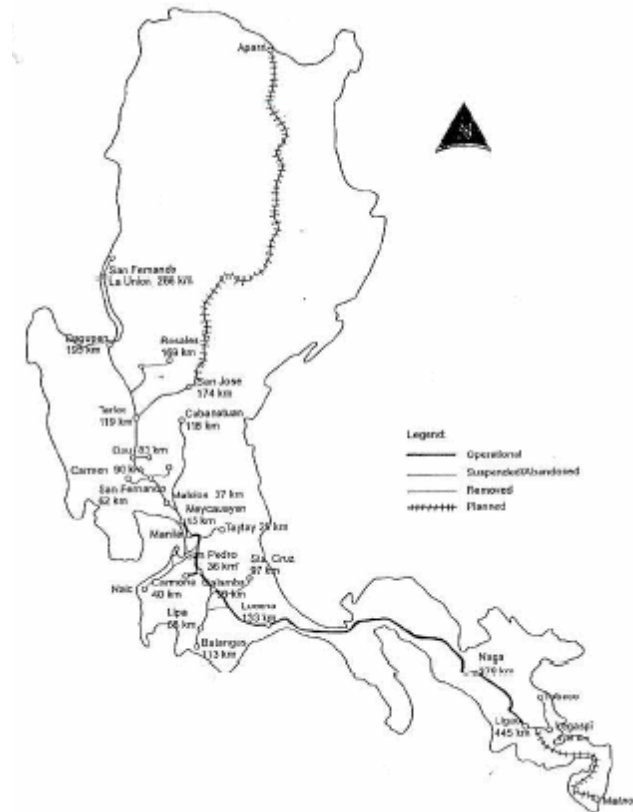
路線	ルート	距離(km)
LRT1	Monumento - Baclaran	14.5
MRT2	Santolan - Recto	13.8
MRT3	North Avenue - Taft Avenue	16.8
PNR Commuter Line South	Tayuman - Alabang	30.7

出典: LRT1 及び MRT2: Light Rail Transit Authority (LRTA)

MRT3: Department of Transportation and Communication (DOTC)

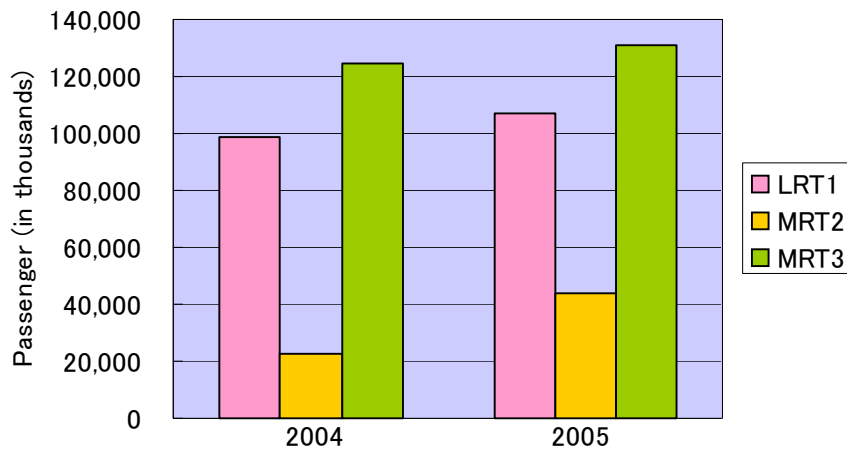
PNR Commuter Line South: Philippine National Railway (PNR)

図 2-9 ルソン島における PNR の路線図



出典: フィリピンの運輸事情, 運輸政策機構, 2001

図 2-10 主要鉄道路線の利用者数



出典: LRT1 及び MRT2: Light Rail Transit Authority (LRTA)
MRT3: Department of Transportation and Communication (DOTC)

2.5 航空分野

(1) 関連機関・組織

運輸通信省(DOTC)が航空行政を担務しており、航空局(ATO²¹)が空港の運用、維持管理を行っている。また、関係機関としてマニラ及びマクタン(セブ)の2国際空港公団がある。なお、民間航空業界の監督を行う機関として、民間航空委員会(CAB²²)が DOTC の外局として設置されている。

(2) 航空分野の現状

図 2-11 に、フィリピンにおける空港(公共)の位置図を示す。公共の空港として 85 港が供用中であり、その内訳として、国際空港 4 港(マニラ、スービック、クラーク、セブ空港)、準国際空港 4 港(ラオアグ、ダバオ、ジェネラルサントス、サンボアング空港)、幹線空港 12 港、第 2 種空港 36 港、フィーダー空港 29 空港が供用されている。

図 2-11 フィリピンにおける公共空港位置図(2004 年 5 月時点)



出典: DOTC Air Transportation Office (ATO)

国内定期航空サービスを提供している航空会社は、主にフィリピン航空、セブ・パシフィック航空、アジアン・スピリット航空の 3 社である。以前は、フィリピン航空の独占状態であつ

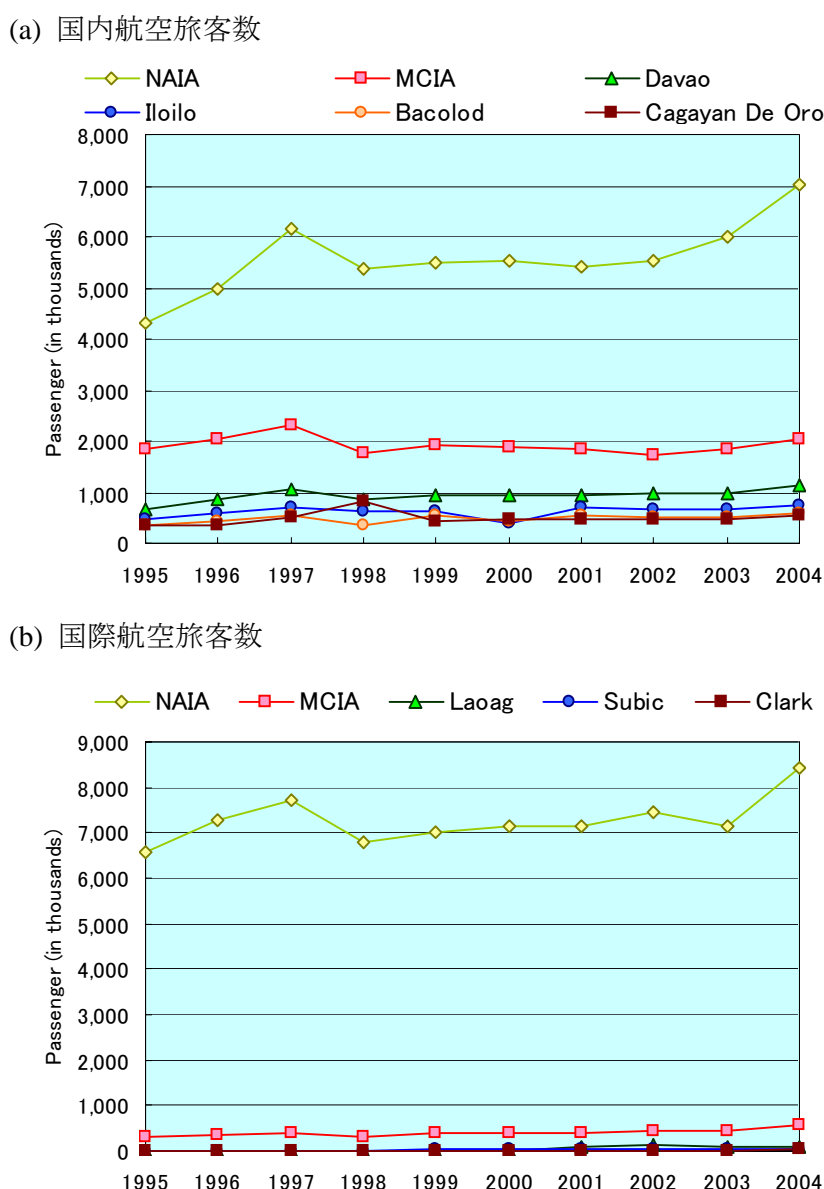
²¹ ATO: Air Transportation Office、航空局

²² CAB: Civil Aeronautics Board、民間航空委員会

たが、規制緩和策によりセブ・パシフィック航空及びアジアン・スピリット航空が参加し、競争関係が築かれている。

図 2-12 には、年間航空旅客数の推移を国内航空旅客と国際航空旅客に分けて示している。表中の略称は、NAIA²³(ニノイ・アキノ(マニラ)国際空港)、MCIA²⁴(マクタン・セブ国際空港)、Davao(ダバオ国際空港)、Iloilo(イロイロ国際空港)、Bacolod(バコロド国際空港)、Cagayan De Oro(カガヤンデオロ国際空港)である。経時変化に着目すると、国内旅客は 1997 年まで増加傾向を示していたものの、1997 年のアジア通貨危機を契機に、2002 年まで旅客数が横ばいとなっていること、2004 年に NAIA において大きく増加していることがわかる。また、空港別に比較すると、国内及び国際旅客とも圧倒的にマニラ国際空港の利用者数が多く、国際航空旅客においては、他社の 10 倍以上の旅客数を誇る。

図 2-12 年間航空旅客数の推移



出典: DOTC Air Transportation Office (ATO)

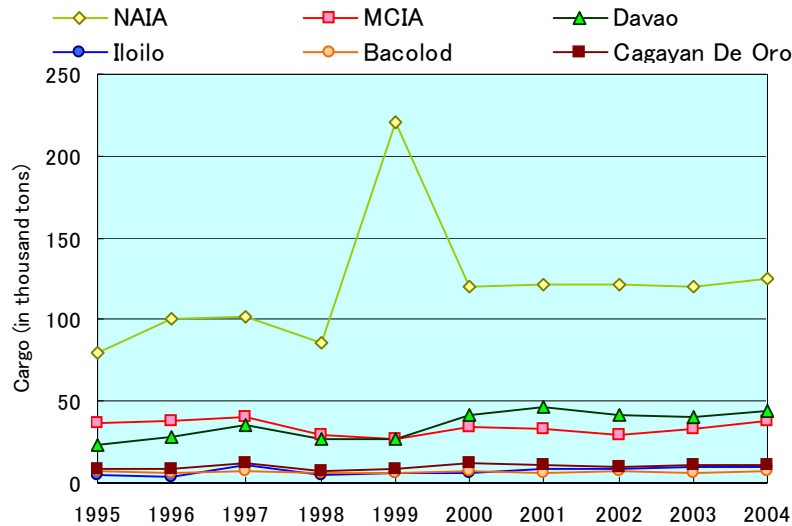
²³ NAIA: Ninoy Aquino International. Airport、ニノイ・アキノ(マニラ)国際空港

²⁴ MCIA: Mactan,Cebu International. Airport、マクタン・セブ国際空港

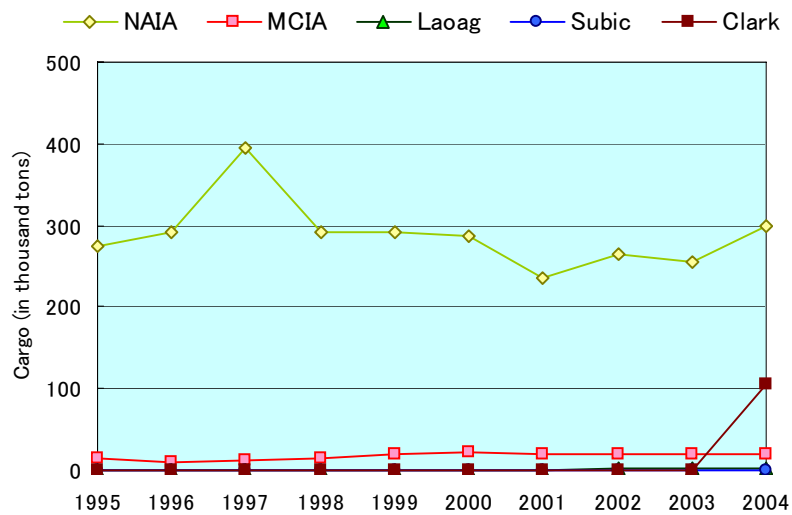
図 2-13 には、年間航空貨物量の推移を国内航空貨物と国際航空貨物に分けて示している。年間航空旅客数と同様に、年間航空貨物量についてもマニラ国際空港が圧倒的なシェアを確保している。国内貨物量に着目すると、マニラ国際空港の取り扱う貨物量は 2000 年に入って以降 120,000 トンを推移している。一方、国際貨物量に着目すると、1997 年の 400,000 トンをピークとして減少傾向を示していたものの、2004 年の国際貨物量は 300,000 トン程度まで回復した。

図 2-13 年間航空貨物量の推移

(a) 国内航空貨物量



(b) 国際航空貨物量



出典: DOTC Air Transportation Office (ATO)

3 フィリピン国における海上交通行政の現状

3.1 関連行政組織

(1) 運輸通信省(DOTC)

DOTC はフィリピンの全ての交通システムの促進、開発、規制を担当する行政機関である。DOTC の部局の内、海上交通開発に関係する部局は Assistant Secretary for Planning and Project Development の下の交通計画局(TPS)内部の水運計画部(WTPD)、及び港湾事業管理部(PMO-Ports²⁵)及び Project Management Service(PMS)である。また、DOTC の外局である PPA 及び CPA は港湾整備・管理を所掌する機関であり、MARINA は海運事業、船員に関する監督、フィリピン沿岸警備隊(PCG²⁶)は海上汚染防止、海難事故への対処などを担当している。

- 水運計画部(WTPD、Transport Planning Service の一部)は計画局長(Assistant Secretary for Planning and Project Development)の下で、a)港湾開発に関する政策の策定、b)地方自治体から提案された港湾整備の実行可能性を見極めるためのフィージビリティ・スタディーの実施、c)ODA プロジェクトの準備業務、d) フィリピン沿岸警備隊と緊密な調整をとった海上安全のための業務を行っている。本調査に関しての直接的なカウンターパート機関となる。
- PMO-Ports は、中小港湾 ODA 関連の港湾整備プロジェクトの計画と建設を担当している。現在、PMO-Ports は JBIC の借款によるフィーダー港湾開発プロジェクトを実施している。
- PMS は DOTC の実践機関であり、地方自治体の資金による空港プロジェクト、港湾プロジェクト、DOTC 地方事務所ビル建設プロジェクトの完成を確保するため、インフラプロジェクトのマネージメントを任務としている。PMS はプロジェクトの進捗を監視し、契約条件との整合性を確保し、プロジェクト政策、指示、規則と規制に従うことを確保することの責任を負っている。

現在の DOTC の組織図を図 3-1 および図 3-2 に示す。また現在、他の省庁と同様、DOTC はより効率的な組織の実現に向けて再編成を行おうとしているところであり、その再編案(ドラフト)を図 3-3 に示した。再編における主たる変更点は次の通りである。

- リダンダンシーをなくし、Undersecretary(次官補)と各部局との意志疎通を改善するため、次の Assistant Secretary(局長)職をとりやめる。

Assec for Spcl Concerns, Assec for Panglao Airport Dev.Project, Assec for Air Transport Project for W.Visayas, Assec for Land Transp.

²⁵ PMO-Ports: Project Management Office – Ports、港湾プロジェクト・マネジメント・オフィス(港湾事業管理部)

²⁶ PCG: Philippines Coast Guard、フィリピン沿岸警備隊

図 3-1 DOTC の組織図(現在)

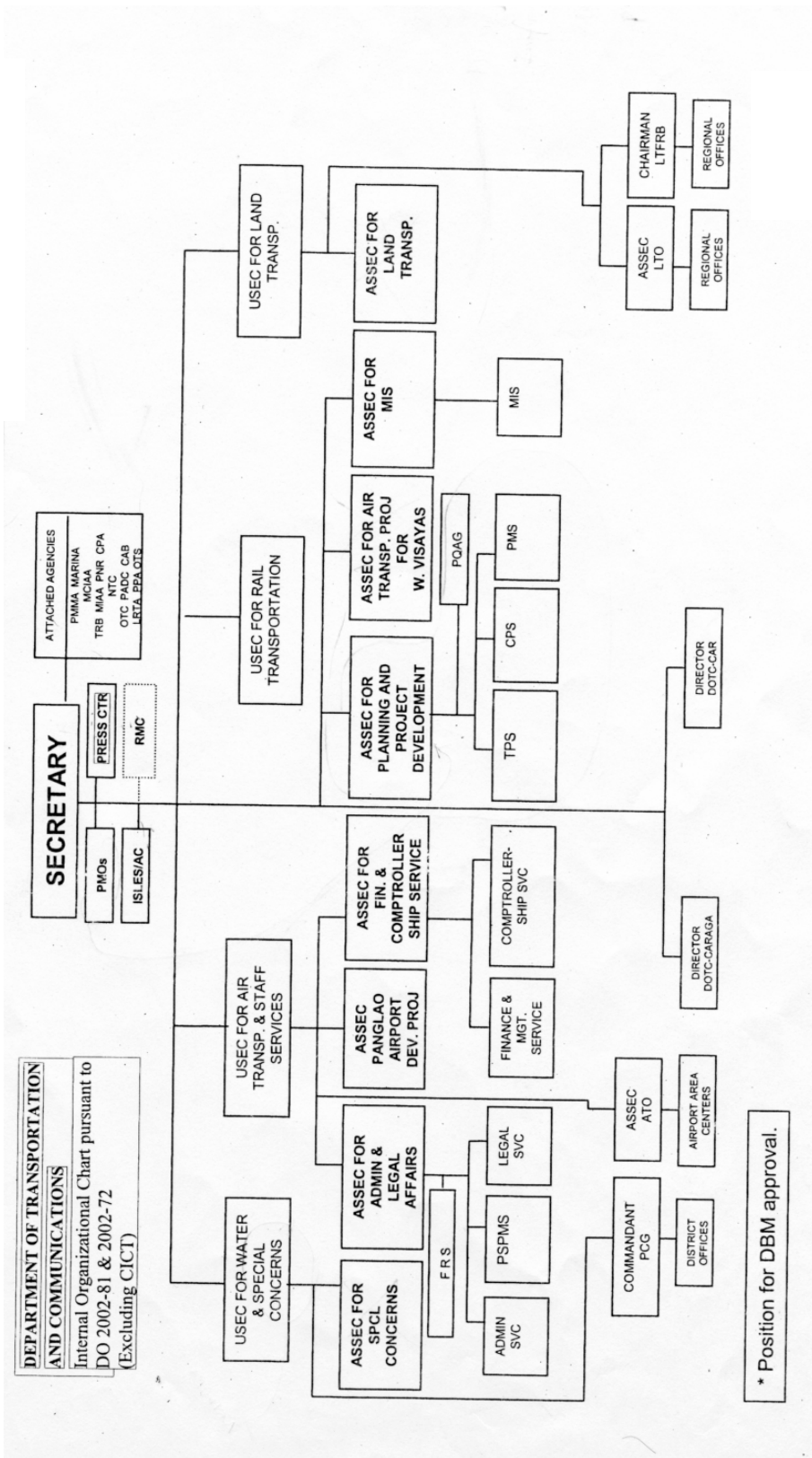


図 3-2 DOTC 計画局現行組織図

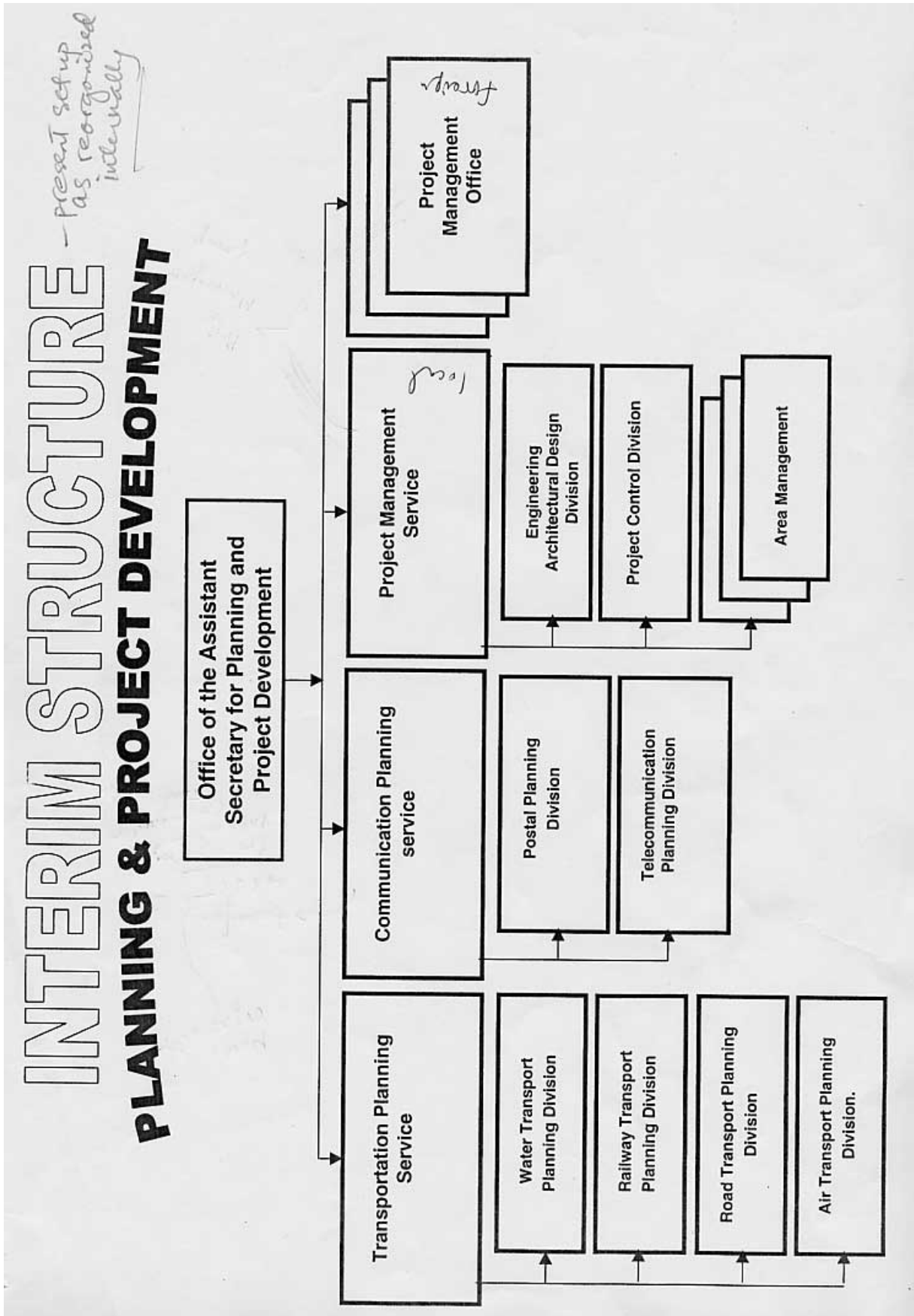
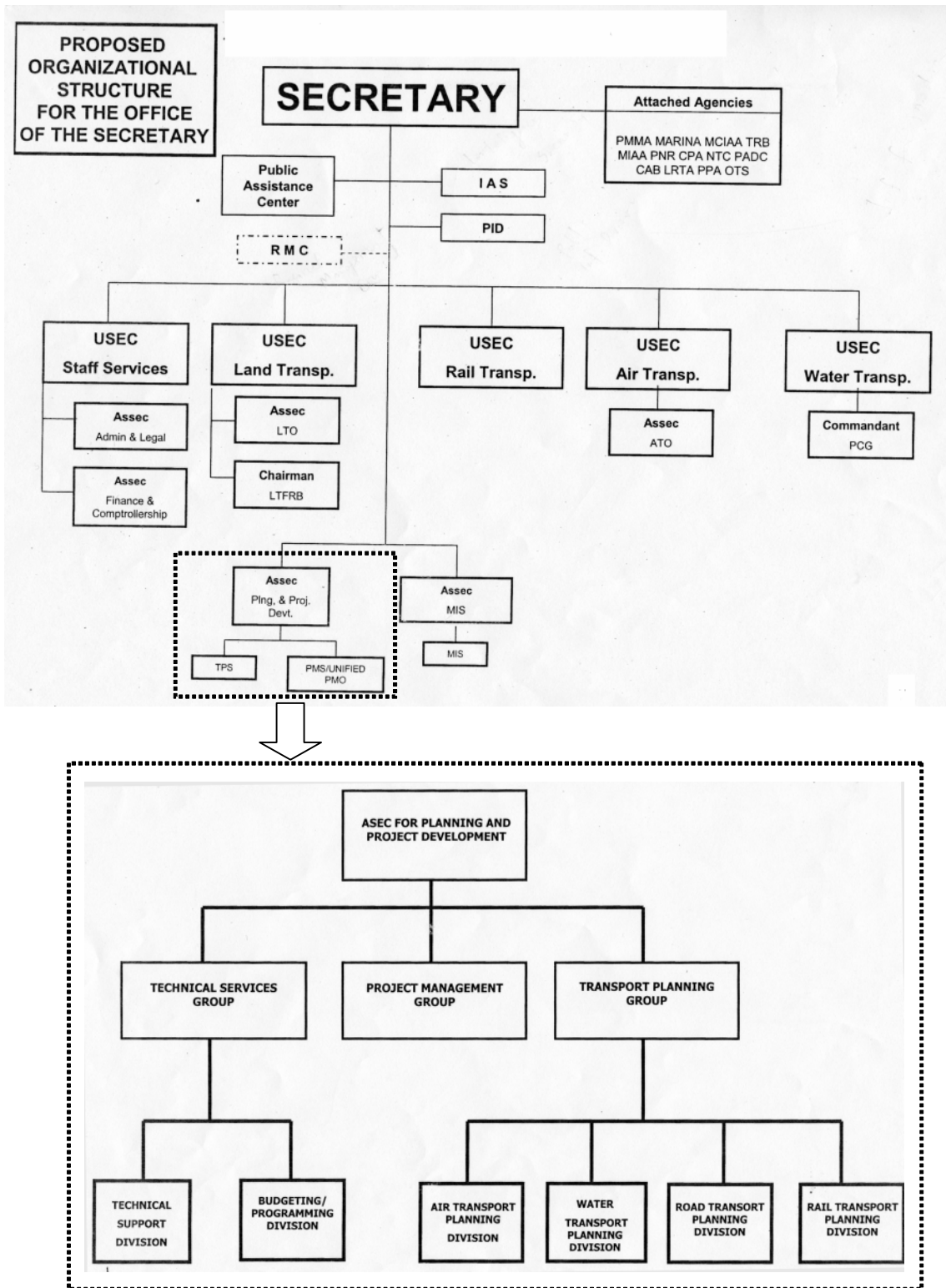


図 3-3 DOTC の組織図(再編案)



- PMO を計画局長 (Assec for Planning and Project Development) の下に位置づける。これは PMO と Planning section との意志疎通を図るもの。(ただし組織図では PMO は Secretary の下にあるが、現在、実質的にすでに計画局の下に入っている。)
- 計画局の内部の改編として (1) 現行の Communication Planning Service を新設の CICT (Commission on Information and Communication Technology) に移転させる。(Information Technology の重要性の高まりを反映したもの) (2) Technical Services Group を新設する。この下には Technical Support Division (Environmental Unit, Land Acquisition Unit) と Budgeting/Programming Division ができる。これらは現在、各 Transport Planning Group 内部でなされている業務であるが、それらの負担が次第に大きくなってきたことに対応した改編である。
- Project Management Group には Project Management Service と Project Management Office があり、これまでの PMO に対応する。

(2) フィリピン港湾公社 (PPA)

PPA はフィリピンの国内貿易、外国貿易に重要な役割を果たす港湾の計画と建設に関係する主たる政府機関である。1974 年に創設され、E.O.No. 857 で PPA 憲章が改正され、国内の港湾開発を総括し調整する機能を持つこととなった。その後、CPA や複数の地域開発公社が設立され、独自の計画の下に港湾整備を実施することとなり、その結果、PPA の権限が暫時、縮小している。

PPA は臨時職員及び契約職員を含めて 4,300 人の職員がおり、その多くが港湾に関して豊富な知識と豊かな経験を有している。PPA は港湾開発、港湾行政、港湾のマネジメントに重要な役割を演じている。PPA は財政的に独立した組織であり、PPA ポートシステムの港湾について責任を持たされているが、欠損を出すことは許されない。

PPA は NEDA と調整をして PPA 管理港湾について包括的かつ現実的な港湾開発計画を策定するとともに、他の政府機関と調整して年ごとの事業実施プログラムを策定し、改訂し、更新している。この計画は PPA 管理港湾がフィリピンの海上貨物の大部分を取扱っていることから、極めて重要である。

(3) セブ港湾公社 (CPA)

CPA は、1992 年に PPA から分離独立している。CPA の所掌地域は、セブ・プロビンス内のすべての海域、湖沼、河川、その他船舶の航行が可能な水路を含んでいる。CPA は、地域のニーズと必要性に応じて所掌地域内の港湾及び港湾施設の計画、開発、建設、運営について総合調整を行う。これによって港湾を利用または通過する国内、外国貿易の流れの円滑化を助長する。また輸出及び地域の優先産業の成長を持続させるという支援サービスを提供することにより地域開発を促進する。

(4) 海事産業庁 (MARINA)

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 日に大統領府に付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。

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。

(5) 湾整備主体

公共港湾における建設・運営管理主体を整理すると以下の通りである。

- PPA または CPA (セブ州内の港湾) 管理港湾の場合: PPA または CPA による建設・運営・管理または BOT など民間資本による建設、運営。
- 地方港湾で整備資金源がフィリピン政府独自の予算の場合: DOTC が計画・事業実施に関わる調整を行い、実際の建設・管理・維持は地方政府(LGU)が担当する。PPA が LGU の代わりに実際の建設・管理を行う場合もある。また、MTPDP に示されるように地方港湾整備・運営にあっても民間資本の活用を促進することになっている。また、LGU が DBP のローンを受けて建設の実施を行うことも可能性としては有る。
- 地方港湾で整備資金源が外国借款による場合: DOTC 内の PMO が建設を担当し、維持管理は地方政府(LGU)が行う。予算措置や事業内容の調整は DOTC の運輸計画局が担当する。

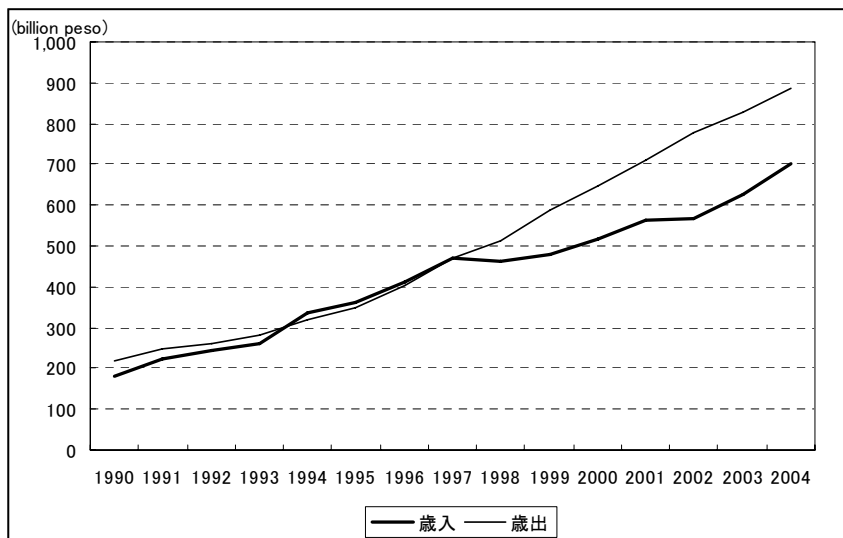
3.2 財政状況

(1) 国家財政の現状

2004 年には、国家の財政収入が全体で約 7,000 億ペソにとどまったのに対し、国家財政支出は 8,600 億ペソに上った。欠損の手当に用いられる予算の比率は毎年増大している。中央政府の財政は悪化の一途をたどっている。中央政府は、交通、電力、灌漑等の経済インフラにかなりの額の投資を行ってきた。交通インフラに対する投資は、ここ数年減少しつつあるが、2005 年でも経済インフラへの資本投資額の 30%以上を占めている。しかし、資金の大半(25%)は、道路部門に投資されており、港湾と灯台への投資は、1%程度に過ぎない。

2005 年の政府支出額約 9,000 億ペソのうち約 3 分の 1 は債務の支払いに充てられている。しかも全て利息分の支払いに向けられており、元本部分の支払いはできていない。この結果、図 3-5 に見られるように累積債務額は年々拡大し、2004 年現在 4 兆 6 千億ペソとなっている。

図 3-4 中央政府歳入と歳出



Source: Bureau of the Treasury.

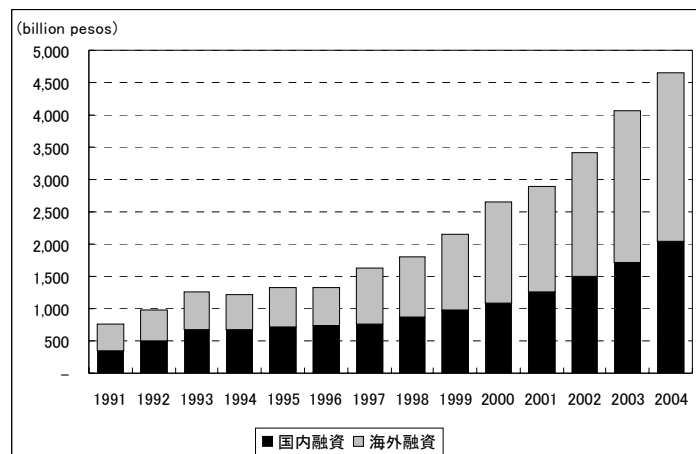
表 3-1 政府支出内訳

(百万ペソ)

	2003	2004	2005
社会サービス	237,532	247,889	254,297
教育、文化、人材開発	128,995	133,321	135,470
保健	12,400	12,880	12,927
社会保障、福祉、雇用	39,096	38,381	40,080
住宅、都市開発	3,019	2,577	1,739
土地分配	907	4,284	4,422
その他の社会サービス	945	4,275	3,558
地方政府への補助金	52,170	52,170	56,101
経済サービス	169,881	155,585	159,158
農業、土地改良	32,932	25,262	25,941
天然資源、環境	6,752	6,776	6,803
貿易、工業	2,722	2,833	3,020
観光事業	1,183	1,200	1,412
エネルギー	1,099	1,999	1,512
水資源開発、治水	7,007	6,180	6,471
交通機関、道路、その他の運輸	67,149	54,908	54,949
その他の経済サービス	1,688	7,077	5,982
地方政府への補助金	49,350	49,350	53,068
防衛費	44,439	43,847	44,193
一般社会サービス	141,233	137,278	140,651
一般経営	43,442	42,254	40,143
治安、市民の安全	52,565	53,213	54,290
その他の一般社会サービス	5,746	2,331	3,763
地方政府への補助金	39,480	39,480	42,454
貸出金	5,620	5,500	7,600
債務 - 利息の支払い	226,408	271,531	301,692
利息支払い	226,408	271,531	301,692
元本支払い	-	-	-
合計	825,113	861,629	907,590

出典: Department of Budget and Management.

図 3-5 中央政府の累積債務額



出典: Bureau of the Treasury.

(2) 地方政府の財政の現状

フィリピン地方政府 (LGU) の財政事情は全体としては良好であり、2002 年の期末におけるキャッシュ総計は、518 億ペソの余剰に終わっている。しかしながら、地方政府の中で、都市部と農村部で財政事情が異なっている。79 の郡政府のうち 31 が 2002 年期末の収支バランスが欠損であった。郡政府の多くが財政悪化に悩んでおり、新規の公共投資に向ける財政的余裕が無くなっている。

表 3-2 地方政府のキャッシュフロー(2000～2002)

(単位: 百万ペソ)

項目	2000	2001	2002
A: 年初残高	31,601	39,790	38,226
B: 収入	126,112	130,881	157,112
B1: 税収	113,133	116,835	140,456
B2: 非税収	12,979	14,046	16,656
B3: 借入金	3,450	1,649	2,293
C: 支出	121,373	134,095	145,830
C1: 一般サービス	56,476	63,376	67,963
C2: 経済サービス	27,286	28,845	30,677
C3: 社会サービス	26,766	28,979	31,562
C4: その他	10,845	12,895	15,627
D: 年末残高 : [A+B-C]	39,790	38,226	51,800

出典: Fiscal Statistics Handbook, Department of Budget and Management

(3) PPA の財政の現状

PPA(フィリピン港湾庁) の近年の財政状況は、良好な状況が続いている。毎年の港湾収入は順調に増加しているのに対し、維持運営のための PPA の支出は、このところ削減されている。この結果、PPA は毎年大きな余剰を計上している。2004 年の収入は 56 億ペソで史上最高額を記録し、借入金金利を含む営業支出を差し引いた営業利益も約 20 億ペソに増大した。PPA は、コンテナ貨物量の順調な伸びを受けて、国際コンテナ貨物から多くの収入を得ている。また、マニラ支所の港湾収入が全体の過半数を占め、マニラ支所と PPA 本部との港湾収入合計は全体の 70% に達する。更に、PPA は民間港からも港湾収入を徴収しており、その額は 10 億ペソに上り、PPA の港湾収入の 10 数% を占めている。一方支出額はコスト削減努力とペソ高による外国借款分の縮小、政府による減価償却に対する残存価値設定方法の変更などによって減少傾向が続いている。

表 3-3 近年の PPA の収支 (単位: 百万ペソ)

カテゴリー	2003		2004	
	金額	%	金額	%
収入	5,401.53	100.00%	5,615.50	100.00%
A:船舶	838.14	15.52%	857.03	15.26%
A1:港湾使用料	313.12	5.80%	316.19	5.63%
A2:ドック使用料(Berthing)	283.69	5.25%	288.98	5.15%
A3:ドック使用料(Anchorage)	54.94	1.02%	58.43	1.04%
A4:使用料	164.72	3.05%	169.28	3.01%
A5:係船料	0.73	0.01%	0.08	0.00%
A6:水先案内料	20.94	0.39%	24.07	0.43%
B:貨物	2,210.30	40.92%	2,213.05	39.41%
B1:波止場使用料	1,206.51	22.34%	1,218.82	21.70%
B2:倉庫保管料	147.9	2.74%	141.65	2.52%
B3:オペレーター/荷役人	855.89	15.85%	852.58	15.18%
C:その他	2,353.09	43.56%	2,545.42	45.33%
C1:ICTSI 料金	1,756.13	32.51%	1,951.78	34.76%
C2:資金運用収益	259.16	4.80%	262.89	4.68%
C3:その他の収入	337.8	6.25%	330.75	5.89%
支出	4,556.21	100.00%	3,650.32	100.00%
D1:人件費	800.68	17.57%	807.08	22.11%
D2:維持運営費用	2,983.01	65.47%	2,373.15	65.01%
E:その他の費用	772.52	16.96%	470.09	12.88%
営業利益 (税引き前)	845.32		1,965.18	

出典:PPA ANNUAL REPORT 2004

3.3 国家開発計画

2004年7月財政再建と健全な統治を公約の柱として第2期アロヨ政権がスタートし、次の10項目の政策課題(10ポイントアジェンダ)を掲げた。

- a. 年100万人の雇用確保
- b. 教育環境整備と貧困家庭への奨学金
- c. 予算のバランス
- d. 運輸網を駆使した地方分権
- e. 国全体の各バラングイに電気と水道設備設置
- f. ルソン、ビサヤ、ミンダナオの新都市中心形成と首都メロマニラの混雑解消
- g. クラーク、スービックの地域国際サービスとロジスティックス中心への開発
- h. 選挙の自動化(電子化)
- i. 平和への働きかけ
- j. 第1次、第2次および第3次エドサ革命により生じた住民間の分断解消

これを受け、NEDA²⁷が中心となって新中期国家開発計画(MTPDP)が作成された。この中でインフラ整備については次の4項目を優先プロジェクトとし、「効率的な島嶼間輸送ネットワーク

²⁷ NEDA: National Economic and Development Authority、国家経済計画庁

の構築」を最大の目標に掲げている。

- a. RORO 港湾およびこれらの港湾を結ぶ道路網の整備
- b. マニラ首都圏の混雑緩和を目的とした道路、鉄道整備、クラーク～スービック道路、ルソン、ビサヤ、ミンダナオ地区における開発効果の高い道路網整備
- c. 観光拠点への道路、空港整備
- d. ミンダナオおよび摩擦問題を抱える貧困地区におけるインフラ整備

特に RRTS に関しては、3 ルートからなる SRNH の整備を押し進めること、民間セクターの活用 (Executive Order 170)、RORO ルート、料金の自由化、RORO 利用による港湾荷役を除外した SRNH RORO 料金の適用等の推進が明記されている。また、ミンダナオからビサヤを経由してルソンに至る輸送は RORO システムを活用する事により、輸送時間を 10 時間削減することができ、旅客・貨物の輸送コストをそれぞれ 40%、30% 削減できるとしている。