

フィリピンの海事産業に関する調査

2010年3月

社団法人 日本船用工業会

はじめに

日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、日本財団から競艇公益資金による助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

本書は、日本船用工業会と日本貿易振興機械（ジェトロ）が共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船用機械部（金子純蔵所員）が、フィリピンを中心とした東南アジアの経済と海事産業の最近の動向を取りまとめたものです。

フィリピンの最新情報を紹介した本書は、当該地域に関心をお持ちの我が国の船用事業者の皆様
の参考になると思われまますので、関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部
（社団法人 日本船用工業会共同事務所）
ディレクター 金子 純 蔵

目 次

1. フィリピンの経済	1
1-1 フィリピンの経済概況	1
1-1-1 基礎データ	1
1-1-2 経済動向	1
1-1-3 貿易動向	4
1-2 投資動向	7
1-2-1 投資環境	7
1-2-2 外国直接投資	8
1-2-3 投資促進機関	10
2. フィリピンの海運業	12
2-1 フィリピンの商船隊	12
2-2 フィリピンの海難事故	16
2-3 海運振興策	18
2-3-1 内航海運振興策	18
2-3-2 外航海運振興策	22
2-3-3 海事関連法案の動き	22
2.4 主な海運事業者	23
3. フィリピンの造船業	26
3-1 造船業の概要	26
3-2 造船産業振興策	29
3-3 造船業包括的開発計画	30
3-4 主な造船所	31
4. フィリピンの港湾	33
4-1 港湾管理の形態	33
4-2 貨物取扱量	37
4-3 主要港の概要	39
4-4 港湾開発概要	48
5. フィリピンの船用機械	51
5-1 船用機械関連会社	51
5-2 船用機械の輸入	53
別添 1 SNRH 就航状況	65
別添 2 スーパー・リージョン構想の港湾関連最重要インフラプロジェクトの現状	69

1. フィリピンの経済

1-1 フィリピンの経済概況

1-1-1 基礎データ

表1 フィリピンの基礎データ

面積	299,404平方キロメートル(日本の約8割)。7,109の島がある。
人口	8,857万人(2007年8月現在)
人種	マレー系が主体。他に中国系、スペイン系、及びこれらとの混血、更に少数民族がいる。
宗教	カトリック 83%、キリスト教10%、イスラム教 5%
政体	立憲共和制
元首	グロリア・マカパガル・アロヨ大統領
国会	上・下二院制 上院24議席 下院250議席
政府	(1)副大統領: マニユエル・デ・カストロ (2)外務長官: アルベルト・ロムロ

出典：フィリピン統計局、日本外務省ホームページ

1-1-2 経済動向

(1) 経済成長率・GDP

2007年のフィリピン経済は、外需が成長を牽引するとともに国内消費も活発で、フィリピン統計局の発表によると実質国内総生産（GDP）成長率は7.2%であった。サービス業、金融、商業、工業部門など各分野を通して良好な成長であり、GDP成長率は過去31年で最高の伸びを達成した。

2008年のフィリピンの実質GDP成長率は3.8%であった。前年の7.2%と比べると伸び率は鈍化したものの、世界的な景気後退で投資や輸出が減速する中、プラス成長を維持し一定の底堅さを示したといえる。産業別にみると、サービス産業が2007年の伸び率（8.2%）から減速し、2008年の伸び率は3.3%であったものの6,945億2,900万ペソとGDPの約5割を堅持した。政府はアウトソーシング産業の振興を図るなど、サービス分野の更なる成長に一層注力している。また海外出稼ぎ労働者（OFW）などの在外フィリピン人による本国への送金額は、年々増え続けており2008年は過去最高額を更新した。2008年の海外収入の伸び率は30.8%、実質GDPの約1割を占める。しかし、2008年9月のリーマン・ショック以降、解雇される事例も数多く、OFWの就業・雇用環境は悪化している。それに伴い、労働者の出国数も減少している。これを受けフィリピン政府は、失業者の職業訓練や新規企業家向け融資などに総額10億ペソを超える「緊急支援策」を打ち出している。¹

¹ ジェトロ貿易投資白書2009年版

表 2 分野別 GDP

	(百万ペソ)							
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
実質GDP(1985年物価基準)	990,042	1,034,094	1,085,072	1,154,295	1,211,452	1,276,873	1,366,493	1,418,952
実質GDP成長率	1.8%	4.4%	4.9%	6.4%	5.0%	5.4%	7.2%	3.8%
海外収入	71,241	71,601	86,359	98,036	108,548	115,133	129,098	168,845
実質GNP(1985年物価基準)	1,061,283	1,105,695	1,171,431	1,252,331	1,320,000	1,391,289	1,495,589	1,587,798
海外収入が実質GNPIに占める割合	6.7%	6.5%	7.4%	7.8%	8.2%	8.3%	8.6%	10.6%
分野別実質国内総生産(1985年物価基準)								
第一次産業	199,589	207,480	215,273	226,417	230,954	239,499	251,310	259,406
農業・漁業	198,629	206,784	214,408	225,092	229,573	238,022	249,988	258,062
林業	960	696	865	1,325	1,381	1,477	1,322	1,344
第二次産業	336,471	349,508	363,486	382,419	396,882	415,985	443,067	465,016
鉄鋼・鉱山	10,125	15,285	17,856	18,325	20,032	18,813	23,714	24,158
製造業	244,082	252,553	263,255	278,624	293,334	306,837	315,709	329,317
電気・ガス・水道	32,777	34,172	35,262	36,753	37,663	40,068	42,746	45,869
建設業	49,487	47,498	47,113	48,718	45,852	50,267	60,899	65,674
第三次産業	453,982	477,106	506,313	545,458	583,616	621,389	672,115	694,529
運輸・通信	74,181	80,805	87,747	97,605	104,766	111,412	120,697	125,813
貿易	161,487	170,789	180,460	192,691	203,552	215,960	233,863	236,705
金融	47,293	48,921	51,798	56,919	64,597	71,891	81,311	83,355
不動産	48,119	48,997	50,955	53,654	56,506	59,734	63,224	66,854
民間サービス	73,973	78,032	84,367	93,352	100,373	107,316	116,373	122,024
公共サービス	48,929	49,562	50,986	51,237	53,821	55,077	56,646	59,778

出典： Philippine Statistical Yearbook 各年、フィリピン統計局ホームページより作成

(2) インフレ率及び金融・為替・株式

2008年は世界的な原油、穀物価格の高進を受け、インフレ率は対前年比、2007年の2%台から12.4%へと加速した。これを受けて金融当局は、インフレ抑制のため政策金利を2008年前半の5%から、2008年8月には6%に引き上げた。その後原油価格が落ち着いたため、インフレ率も鈍化し2009年8月には0.1%まで低下し、政策金利も4%まで切り下げられた。

現況としては、2009年後半からインフレ率が再び上昇傾向を見せ始め、2009年12月には4.4%となり、そのため2009年通年のインフレ率(速報)は、3.2%となった²。2010年のインフレ率についても、4.0%になるとの見通しを示し、従来予想の3.4%から上方修正している³。ただ、中央銀行の見解としては、「消費者物価に対する需要サイドの圧力は引き続き限定されており、インフレ見通しは十分に抑制されている」⁴とし、政策金利を2009年7月より引き続き4%に据え置いている。今後もインフレ抑制と景気浮揚のバランスが求められている。

為替に関しては、フィリピンペソは1998年3月以降変動相場制が採用されている。為替レートは基本的に市場実勢に委ねているが、極端な変動を抑制する為に政府は随時介入を行うとしている。変動相場移行後のペソは、米ドルに対し大幅に減価している。フィリピンでは2008年には146万人以上が海外で就労しており⁵、海外収入が実質GNPに占める割合が2008年には1割を超え経済を下支えしているが、ペソ安基調はペソ建てでの外国送金額の伸びにも寄与している。ただ、為替減価によ

² 2010年1月5日付 フィリピン中央銀行プレスリリース

³ 2009年11月5日付 ロイターニュース

⁴ 2009年11月6日付 時事通信

⁵ フィリピン海外雇用省ホームページ

る輸入物価の押し上げが今後インフレ圧力を高めることも懸念され、為替動向が注視されている。

現況としては、直近の動きの中では比較的ペソ高に動いている。中銀はペソの対ドル相場を 46.00～49.00 ペソの間で推移させる方針をとるとみられ⁶、マーケットでは中銀によるペソ高抑制の為の介入もあったと見ているが、現状ペソ買い優勢のマーケットとなっている。要因としては、2008年は世界的な原油や食料、金属価格の高騰などが原因となり大幅な貿易赤字であったが、2009年9月には貿易赤字が縮小したことに加え⁷、ドルが全面安になっていることや、投資家のリスク選好の高まり、クリスマスを前にした海外からの送金の増加などがある。2009年12月11日のペソ対米ドル相場は46.18ペソであった。⁸

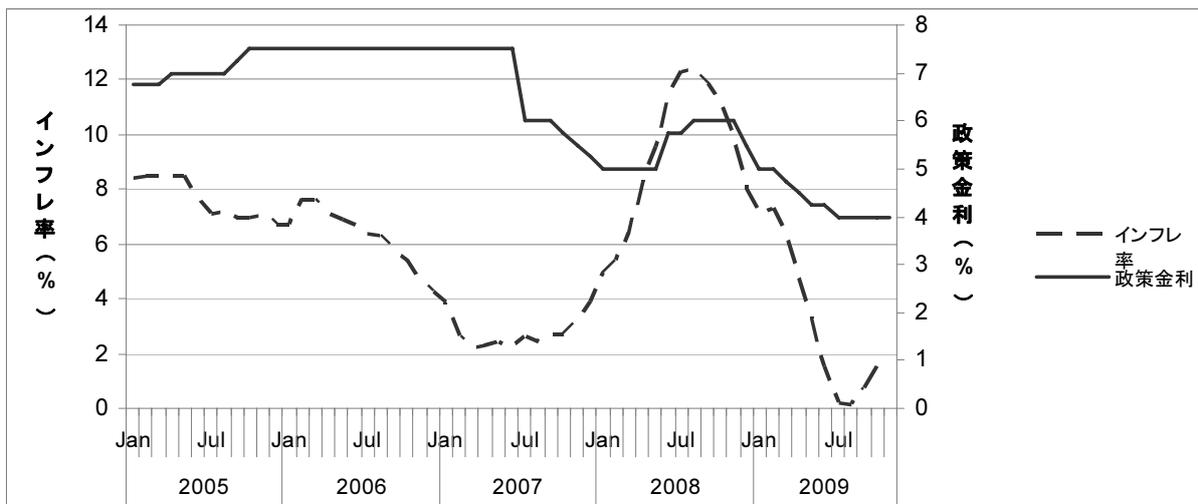
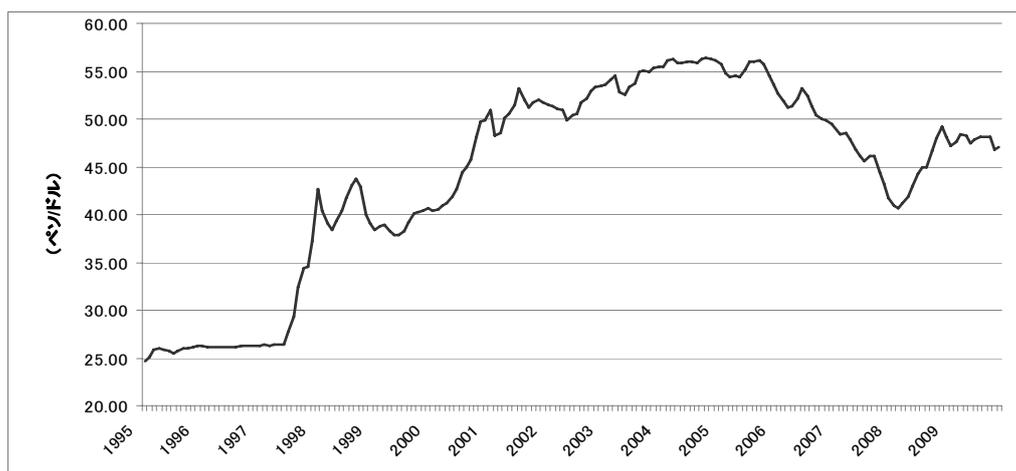


図1 インフレ率（対前年比）と政策金利の推移

出典：インフレ率はフィリピン統計局、政策金利はフィリピン中央銀行



(注) ペソ対ドル為替相場は、フィリピン銀行協会加重平均参考値

図2 フィリピンペソ対ドル為替相場の推移

出典：フィリピン中央銀行

⁶ 2009年12月2日付 時事ニュース

⁷ 2008年9月の貿易赤字は64億8,300万ペソ、2009年9月は40億3,600万ペソ（フィリピン統計局）

⁸ 2009年12月11日付 時事通信

表 3 フィリピン消費者物価指数(CPI)上昇率(対前月比)

月	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年	
	CPI	上昇率(%)								
1月	126.3	0.7	134.8	0.7	140.0	0.3	146.8	1.2	157.2	0.3
2月	126.6	0.2	136.2	1.0	139.8	-0.1	147.3	-0.3	158.0	0.5
3月	127.0	0.3	136.7	0.4	139.7	-0.1	148.6	0.9	158.1	0.1
4月	127.7	0.6	136.8	0.1	140.0	0.2	151.6	2.0	158.9	0.5
5月	128.3	0.5	137.1	0.2	140.4	0.3	153.8	1.5	158.8	-0.1
6月	129.4	0.9	138.1	0.7	141.3	0.6	157.4	2.3	159.8	0.6
7月	130.5	0.9	138.8	0.5	142.4	0.8	159.9	1.6	160.2	0.3
8月	131.1	0.5	139.3	0.4	142.6	0.1	160.3	0.3	160.5	0.2
9月	131.6	0.4	139.1	-0.1	142.8	0.1	159.7	-0.4	160.8	0.2
10月	132.2	0.5	139.3	0.1	143.1	0.2	159.1	-0.4	161.7	0.6
11月	133.3	0.8	139.5	0.1	144.0	0.6	158.2	-0.6	162.7	2.8
12月	133.8	0.4	139.6	0.1	145.1	0.8	156.7	-0.9	163.6	4.4

出典：フィリピン統計局

株式市場では、フィリピンに2つ存在した証券取引所(マニラ証券取引所とマカティ証券取引所)が1992年12月23日に、合併しフィリピン証券取引所となった。現在フィリピン証券取引所のトレーディングフロアはマカティ市とパシグ市の2ヶ所にあるが、株価や売買注文システムなどは統一されている。

フィリピン株式市場は設立以来、企業の資金調達市場として成長を続け、2007年10月にはフィリピン総合指数⁹が3,873.5を記録した。しかし、2008年の世界金融危機の影響により株価は急落し、2008年10月には1,704.41となった¹⁰。2009年3月あたりまで値を下げ続けたが、その後は回復基調にある。2010年1月11日時点では、フィリピン総合指数は3,087.35¹¹となっている。

1-1-3 貿易動向

世界的な不況のもと、2008年の輸出額(通関ベース)は対前年比2.5%減の490億2,500万ドルとなり、2001年のIT不況以来7年ぶりに減少した。輸入額は同2.4%増の566億4,600万ドルとなった。その結果、貿易赤字(通関ベース)は前年から50.8%増え、76億2,100万ドルで8年連続の入超となった。

輸出の最大相手国は米国で4.6%減の81億5,000万ドル、2位の日本は5.4%増の76億8,200万ドルと、上位2カ国に変動はないが、中国が4.4%減の54億6,700万ドルで香港を上回り、3位に躍進した。

輸入は2007年同様、最大相手国は米国で、2位が日本、3位がシンガポールとなった。鉱物性燃料価格の高騰を受け、輸入額が対前年比41.6%と急増したサウジアラビアは4位に躍進した。その他、伸びが大きかった国としてはタイが同24.4%増、ベトナムが同96.1%増となり、それぞれ8位、12位となっている。2カ国とも世界有数のコメ輸出国であり、タイからのコメ輸入額は前年比3.4倍の4億6,100万ドルと大きく増加した。2008年上半期はコメなどに代表される食糧不足の懸念が高まり、コメ輸入国のフィリピンもこれら近隣国からのコメ確保に取り組んだ。米国農務省の

⁹ フィリピン証券取引所に上場している商工業・不動産・鉱業・石油セクターの主要銘柄で構成される時価総額加重平均指数。

¹⁰ ブルームバーグ、フィリピン総合指数

¹¹ 同上

統計によれば、フィリピンはコメの輸入大国であり、2008年も世界最大のコメ輸入国であった¹²。

表4 フィリピンの主要国・地域別輸出入<通関ベース>

(単位:100万ドル、%)

	輸出 (FOB)				輸入 (FOB)				
	2007年		2008年		2007年		2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率	
EU 27	8,574	8,505	17.3	△0.8	ASEAN	12,893	14,317	25.3	11.0
オランダ	4,149	3,709	7.6	△10.6	シンガポール	6,264	5,958	10.5	△4.9
ドイツ	2,139	2,440	5.0	14.1	タイ	2,238	2,785	4.9	24.4
米国	8,540	8,150	16.6	△4.6	マレーシア	2,248	2,193	3.9	△2.5
日本	7,290	7,682	15.7	5.4	米国	7,915	7,213	12.7	△8.9
ASEAN	8,015	7,082	14.4	△11.6	日本	6,605	6,596	11.6	△0.1
シンガポール	3,127	2,598	5.3	△16.9	サウジアラビア	3,554	5,032	8.9	41.6
マレーシア	2,495	1,946	4.0	△22.0	EU 27	5,156	4,421	7.8	△14.3
中国	5,716	5,467	11.2	△4.4	中国	4,030	4,250	7.5	5.4
香港	5,802	4,985	10.2	△14.1	台湾	4,083	3,836	6.8	△6.1
韓国	1,783	2,521	5.1	41.4	韓国	3,309	2,962	5.2	△10.5
台湾	1,869	1,859	3.8	△0.5	香港	2,177	1,959	3.5	△10.0
合計 (その他も含む)	50,270	49,025	100.0	△2.5	合計 (その他も含む)	55,317	56,646	100.0	2.4

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年版

フィリピンの輸出を品目別にみると、輸出額の2割強を占める電気機器・部品は対前年比0.6%減となった。電気機器・部品のうち、41.8%を構成する集積回路の輸出額は、同14.0%減の47億6,800万ドルと落ち込み、電気機器・部品輸出が失速した主因となっている。また、電子産業では、携帯電話やパソコンなどの情報通信機器向けに比べ、自動車向け電子部品の輸出が落ち込んでいる。これまでフィリピンの輸出は電子産業に牽引されてきたが、世界的不景気の影響で輸出が低迷している。

輸入を品目別でみると、主要品目として鉱物性燃料があげられる。2008年上半期の原油高騰の影響を受け、中東産油国からの輸入額が大幅に増加し、前年比27.6%増となり、輸入額の21.8%を占めている。内訳として、原油が29.8%増の74億9,900万ドル、石油が29.4%増の37億8,000万ドルとなっている。

表5 フィリピンの主要品目別輸出入<通関ベース>

(単位:100万ドル、%)

	輸出 (FOB)				輸入 (FOB)				
	2007年		2008年		2007年		2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率	
特殊品目	17,502	14,925	30.4	△14.7	特殊品目	14,240	9,883	17.4	△30.6
委託加工用に輸入された原材料で製造した完成品	16,314	13,902	28.4	△14.8	委託加工用に輸入した原材料	13,887	9,538	16.8	△31.3
電気機器・部品	11,475	11,411	23.3	△0.6	鉱物性燃料	9,692	12,366	21.8	27.6
集積回路	5,541	4,768	9.7	△14.0	原油	5,775	7,499	13.2	29.8
ダイオード、トランジスタ、および類似の半導体機器	1,875	1,802	3.7	△3.9	石油	2,921	3,780	6.7	29.4
機械・部品	6,178	5,932	12.1	△4.0	電気機器・部品	9,034	8,730	15.4	△3.4
自動データ処理機械	3,931	3,749	7.6	△4.6	集積回路	5,608	5,228	9.5	△6.8
自動データ処理機械等の部品	1,729	1,640	3.3	△5.1	機械・部品	5,640	5,310	9.4	△5.9
					自動データ処理機械等の部品	3,035	2,500	4.4	△17.6
合計 (その他も含む)	50,270	49,025	100.0	△2.5	合計 (その他も含む)	55,317	56,646	100.0	2.4

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年版

¹² 米国農務省資料

2008年の対日貿易は、輸出が前年比5.4%増の76億8,200万ドル、輸入が0.1%減の65億9,600万ドルで、貿易収支は10億8,600万ドルの出超となった。輸出の品目では、委託加工の電機・電子部品が14億6,700万ドルで対日輸出の約2割(19.1%)を占めた。以下、輸出額の多い順に、木製建具及び建築用木工品(8億7,200万ドル)、光ディスクドライブ等の自動データ処理機(8億6,300万ドル)、自動車ワイヤーハーネスなどの電気絶縁をした線、その他の電気導体及び光ファイバーケーブル(3億9,500万ドル)と続いた。

対日輸入では、主に半導体機器や電気・電子機器・部品の原材料から成る完成品製造のため委託加工用に輸入した品目が10億8,300万ドルで全体の16.4%を占めた。そのほかの主要輸入品としては、自動データ処理機械等の部品(9億1,500万ドル)、集積回路(6億1,600万ドル)、ダイオード、トランジスタ及び類似の半導体機器(2億1,700万ドル)などがあった。中国やASEAN、中東産油国などからの輸入が拡大する中、近年の対日輸入は減少を続けていたが、2008年は前年比0.1%減にとどまった。

表6 フィリピンの対日主要品目別輸出入<通関ベース>

(単位:100万ドル、%)

	輸出 (FOB)				輸入 (FOB)				
	2007年		2008年		2007年		2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率	
特殊品目	1,651	1,683	21.9	1.9	機械・部品	1,777	1,611	24.4	△9.3
委託加工用に輸入された 原材料で製造した完成品	1,480	1,467	19.1	△0.8	自動データ処理機械等の部 品	1,126	915	13.9	△18.7
機械・部品	1,402	1,327	17.3	△5.4	機械類	230	225	3.4	△2.3
自動データ処理機械	957	863	11.2	△9.9	電気機器・部品	1,487	1,475	22.4	△0.7
電気機器・部品	1,313	1,458	19.0	11.1	集積回路	712	616	9.3	△13.5
電気絶縁をした線、その他 の電気導体および光ファイ バーケーブル	389	395	5.1	1.5	ダイオード、トランジスタお よび類似の半導体機器	275	217	3.3	△21.1
木材・製品	735	898	11.7	22.2	特殊品目	1,442	1,131	17.1	△21.6
木製建具および建築用木 工品	715	872	11.3	21.9	委託加工用に輸入した品目	1,400	1,083	16.4	△22.7
合計(その他も含む)	7,290	7,682	100.0	5.4	合計(その他も含む)	6,605	6,596	100.0	△0.1

出典：ジェトロ貿易投資白書2009年版

なお、貿易に関してフィリピンが加盟している協定には、世界貿易機関(WTO)、アジア太平洋経済協力(APEC)、東南アジア諸国連合(ASEAN)、ASEANと非ASEAN国・地域の自由貿易協定(FTA)、二国間協定がある。

ASEAN自由貿易地域(AFTA)では、ASEAN先行加盟6カ国(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)が2010年までの関税撤廃を目指している。その中間目標として、共通効果特惠関税(CEPT)適用対象品目(IL)のうち、80%以上の関税を2007年までに撤廃するという目標を掲げていた。フィリピンは、大統領令(EO)703号を2008年6月3日に発令し、新たに1,024品目の関税を撤廃した。その結果、フィリピンの関税撤廃率は82.9%となった。

また、フィリピンにとって初めての二国間自由貿易協定(FTA)となる日本フィリピン経済連携協定(JPEPA)が2008年12月11日に発効した。これにより、両国間往復貿易額の約94%が10年以内に無税になり、フィリピン側は日本企業に対する内国民待遇、最恵国待遇、投資保護など、「投資の促進」「ヒトの移動の促進」(日本側は発行後の最初の2年間でフィリピン人介護福祉士

600人、看護師400人の計1,000人を上限として受け入れ)、そのほか「ビジネス環境整備」についても規定し、両国間のさらなる関係強化が期待される。

フィリピンと第三国とのFTA・EPAは、ASEANの枠組みでのAFTA、ASEAN中国FTA(ACFTA)、及びASEAN韓国FTA(AKFTA)などがある。フィリピンを含むASEAN先行加盟6カ国、中国及び韓国は、それぞれ2010年の関税撤廃を目指している。

1-2 投資動向

1-2-1 投資環境¹³

フィリピンは1987年にオムニバス投資法を制定した。オムニバス投資法は、優遇措置を伴う外国及び内国の投資に関する基本的な法律で、投資委員会(Board of Investments: BOI)に登録する投資家に与えられる奨励措置が説明されている。その後、さらに法整備が進められ、1991年には外国投資法により、優遇措置を伴わない外国投資に関する基本的な法律が定められた。この中で、ネガティブリストに記載された分野以外への外資は100%認められることとなった。1995年特別経済区法では、輸出加工区及び特別経済区(Special Economic Zones: ECOZONES)に関する総括的な法律が制定され、多くの優遇措置を規定している。

このようにフィリピンでは、外国投資ネガティブリスト¹⁴に記載されている一部の分野には法律により外国投資に対し規制があるものの、それ以外ではほとんどの分野において国籍を問わずどの投資家でも歓迎しており、株式所有率は最高100%まで認められている。

オムニバス投資法に基づく優遇措置の内容及び条件は、外資比率・投資分野・投資地域等により異なる。投資委員会(BOI)登録企業の場合は、①投資優先計画(IPP: Investment Priorities Plan)に記載された分野に投資する場合、又は②輸出指向型産業の場合(輸出比率70%以上)に対し、以下の優遇措置がある。

- a. 一定期間の所得税免除
- b. 人件費に対する追加控除
- c. 輸入資本財及び付属スペア部品に対する課税免除
- d. 国産資本財に対する税額控除
- e. 通関手続きの簡素化
- f. 委託設備の無制限使用
- g. 外国人の雇用
- h. 繁殖用家畜と遺伝学用材料の免税輸入
- i. 国産の繁殖用家畜と遺伝学用材料に対する税額控除
- j. 輸出製品の原材料に対する税額控除
- k. 保税工場／保税倉庫へのアクセス
- l. 輸入スペア部品に対する課税免除(生産品の70%以上が輸出される場合)
- m. 埠頭税、輸出税、関税、賦課金及び手数料の免除

¹³ 日本アセアンセンターウェブサイト

¹⁴ ネガティブリストに記載される分野は、①外国人による投資・所有が憲法及び法律により禁止・制限されている業種。②安全保障、防衛、公衆衛生および公序良俗に対する脅威、中小企業の保護を目的として、外国人による投資・所有が制限される業種(外国資本による出資比率を40%以下に制限)となっている。

さらに、投資委員会（BOI）の他にもフィリピン経済区庁（PEZA）、スービック湾都市開発庁（SBMA）、クラーク開発公社（CDC）などの投資誘致機関があるが、各経済区で事業を行う場合にあっては、各々PEZA、SBMA、CDCが提供する優遇措置を受けることができる。

1-2-2 外国直接投資

主要投資誘致機関である、投資委員会（BOI）、フィリピン経済区庁（PEZA）、スービック湾都市開発庁（SBMA）、クラーク開発公社（CDC）による対内直接投資許可額は以下である。これによると、2008年投資は、前年比14.7%減の1,826億8,100万ペソとなった。アジア通貨危機のあった1997年をピークに一貫して減少を続けてきた投資は、2004年に増加に転じ、2007年まで拡大基調を維持していた。しかし、2008年は世界経済の後退の影響が出ている。

業種別にみると、投資全体では電力が前年比8.9%増(812億7,900万ペソ)、次いで製造業40.2%減の483億5,700万ペソで、それぞれ44.5%、26.5%のシェアを占め、この2業種で全体の約7割を占めた。電力分野への投資は2007年に引き続き好調で、発電所の建設や改修を行う大型の電力案件が相次いだほか、韓国企業により大規模リゾート開発などが目立っている。

表7 フィリピンの誘致機関別対内直接投資<認可ベース>

(単位:100万ペソ、%)

	2007年	2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率
BOI	102,282	93,552	51.2	△8.5
PEZA	87,376	70,355	38.5	△19.5
SBMA	22,963	9,531	5.2	△58.5
CDC	1,462	9,243	5.1	532.1
合計(その他も含む)	214,083	182,681	100.0	△14.7

表8 フィリピンの主要業種別対内直接投資<認可ベース>

(単位:100万ペソ、%)

	2007年	2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率
農業	125	91	0.0	△27.1
通信	1,307	92	0.1	△93.0
建設	6,817	33	0.0	△99.5
電力	74,620	81,279	44.5	8.9
金融・不動産	9,296	11,557	6.3	24.3
ガス	533	-	-	△100.0
製造業	80,833	48,357	26.5	△40.2
鉱業	9,655	3,360	1.8	△65.2
民間サービス	27,740	36,010	19.7	29.8
倉庫	1,223	13	0.0	△99.0
商業	368	322	0.2	△12.5
輸送	643	1,568	0.9	143.8
水道	922	-	-	△100.0
合計(その他も含む)	214,083	182,681	100.0	△14.7

出典：表7、8共にジェトロ貿易投資白書2009年版

各国からの大規模プロジェクトが直接投資額に貢献しているが、中でも 2008 年は電力関係の大規模の投資発表が相次いだ。最大級のプロジェクトはオランダのエメラルド・エネジーがバタンガスで建設を計画中の 600 メガワットの火力発電所で、投資額は 368 億ペソを見込んでいる。韓国電力公社が 6 割を出資するケプコ (KEPCO) SPC パワーはセブ州ナガ市に出力 100 メガワットの石炭火力発電を 2 基建設し、投資額は 4 億 1,650 万ドルに上る見通しで、2011 年の稼働開始を予定している。韓国系企業のスービック・ネオコープは、米系不動産大手など 3 社との共同事業で、ルソン島中部スービック湾に大規模なビーチリゾート施設を開発する。第 1 期工事として、2 億 5,000 万ドルを投じる計画である。英系企業ではグローバル・ビジネス・パワーが、中部セブ州およびイロイロ州での発電所増設事業を計画している。211 億ペソ (約 4 億 7,000 万ドル) を投じてセブ州トレド市に四つの石炭火力発電を、イロイロ州では 178 億ペソ (約 4 億ドル) を投じた石炭火力発電所の建設を予定している。

2008 年直接投資額が 1 位のオランダは歴史的にもフィリピンとの関係が長いが、1994 年には PNBC(The Philippines-Netherlands Business Council)が設立されるなど、更なる投資が促進されている¹⁵。現在、フィリピンに投資するオランダの主要な企業には、シェル、フィリップス、ユニリーバ、ABN-AMRO、ING Bank などの大手企業がある¹⁶。

2008 年の日本からの直接投資許可額は、前年比 58.2%減の 161 億 1,600 万ペソとなった。これまで日本からの投資は自動車や電子部品が主であったが、2008 年はサービスや環境といった新しい分野でも動きがあった。NEC は 2009 年 2 月に、フィリピン最大の携帯電話事業者でフィリピン長距離電話 (PLDT) の 100%子会社であるスマートコミュニケーションズとビジネス提携をした。伊藤忠商事と DOWA エコシステムは、環境分野での排出権獲得を目的とする現地事業会社の設立を発表した。各国別の対内直接投資額は以下のとおりである。

¹⁵ 在オランダフィリピン貿易投資センター ニュースレター1号より、2008年5月

¹⁶ 在オランダフィリピン大使館ウェブサイト

表9 フィリピンの国・地域別対内直接投資<認可ベース>

(単位: 100万ペソ、%)

	2007年	2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率
オランダ	14,401	45,354	24.8	214.9
韓国	12,077	39,954	21.9	230.8
英国	10,182	25,273	13.8	148.2
米国	36,089	19,721	10.8	△45.4
日本	38,587	16,116	8.8	△58.2
シンガポール	44,246	6,565	3.6	△85.2
ノルウェー	11,175	4,051	2.2	△63.8
ドイツ	3,301	3,765	2.1	14.1
ケイマン諸島(英)	521	3,616	2.0	594.3
中国	1,822	2,307	1.3	26.6
英領バージン諸島	670	2,111	1.2	215.1
オーストラリア	705	1,347	0.7	91.0
台湾	20,529	1,288	0.7	△93.7
香港	1,464	1,135	0.6	△22.5
スイス	99	939	0.5	853.0
フランス	746	822	0.4	10.1
マレーシア	7,562	112	0.1	△98.5
イタリア	21	50	0.0	137.9
タイ	187	38	0.0	△79.6
スウェーデン	3	0	0.0	△100.0
合計(その他も含む)	214,083	182,681	100.0	△14.7

出典: ジェトロ貿易投資白書 2009年版

1-2-3 投資促進機関

投資促進や投資優遇措置の供与を行っている機関には、投資委員会 (BOI)、フィリピン経済区庁 (PEZA)、クラーク開発公社 (CDC)、スービック湾首都圏公社 (SBMA)、カガヤン経済区庁 (CEZA)、ザンボアンガ経済特区庁 (ZCSEZA) などがある。主な機関の概要は以下である。

表10 投資促進機関

	概要
投資委員会 (BOI: Board of Investment)	毎年発表される投資優先計画(IPP)で指定された分野に投資する企業に対し各種優遇措置を付与している。 URL: http://www.boi.gov.ph/
フィリピン経済区庁 (PEZA: Philippine Economic Zone Authority)	フィリピン各地に位置する公営、および民営の輸出加工区(ECOZONE)に投資する企業に対し各種優遇措置を付与している。 URL: http://www.peza.gov.ph/
クラーク開発公社 (CDC: Clark Development Corporation)	ルソン島マニラ北部に位置する米軍基地跡のスービック湾自由港に投資する企業に対し各種優遇措置を付与している。 URL: http://www.clark.com.ph/
スービック湾首都圏庁 (SBMA: Subic Bay Metropolitan Authority)	ルソン島マニラ北部に位置する米軍基地跡のスービック湾自由港に投資する企業に対し各種優遇措置を付与している。 URL: http://www.sbma.com/
ザンボアンガ特別経済区庁 (ZCSEZA: Zamboanga City Special Economic Zone Authority)	ミンダナオ島南西部に位置するザンボアンガ特別経済区、および自由港に投資する企業に対し、各種優遇措置を付与している。 URL: http://www.zambofreeport.philippine.org/
カガヤン経済区庁 (CEZA: Cagayan Economic Zone Authority)	ルソン島北部に位置するカガヤン特別経済区、および自由港に投資する企業に対し、各種優遇措置を付与している。
アウロラ特別経済特区庁 (Aurora Special Economic Zone Authority)	ルソン島中部に位置するアウロラ特別経済区に投資する企業に対し、各種優遇措置を付与している。

出典: ジェトロホームページ

また、ワンストップ・アクション・センター (The One Stop Action Center for Investments: OSAC) が投資の相談窓口となり、情報提供や支援サービスを行っている。OSAC 内には以下の政府機関代表部が置かれており投資申請の受付と処理業務を行っている。

- 証券取引委員会 (Securities and Exchange Commission: SEC)
- 移民局 (Bureau of Immigration: BI)
- 関税局 (Bureau of Customs :BOC))
- フィリピン経済区庁 (Philippine Economic Zone Authority : PEZA)
- 観光省 (Department of Tourism : DOT)
- 衣服繊維輸出委員会 (Garments and Textile Export Board : GTEB)
- 労働雇用省 (Department of Labor and Employment : DOLE)
- 中央銀行 (Banko Sentral ng Philipinas)

OSAC の所在地は以下である。

1st Floor, Industry and Investments Bldg.

385 Sen .Gil J Puyat Avenue, City of Makati, PHILIPPINES

Tel: 63-2-895-8322 / 869-7342 Fax: 63-2-895-3521¹⁷

¹⁷ 中小企業基盤整備機構ウェブサイト

2. フィリピンの海運業

2-1 フィリピンの商船隊

海事産業庁（MARINA）の統計によると、2008 年末現在、6,055 隻がフィリピン籍として登録されている。漁船 2,641 隻を除く商船は 3,414 隻で総トン数は 1,384,977 トンである。

なお、フィリピン籍船で国際航海を行う船舶は 145 隻あるが、うち 130 隻は漁船及び漁業運搬船等であり、外航商船は貨物船 2 隻、タンカー 1 隻、曳き船 1 隻、旅客フェリー 9 隻、その他 3 隻と、非常に少数である。

2006 年から 2008 年までの MARINA の統計では、フィリピン籍の船舶数及び総トン数が、2006 年 1,720 隻（953,698 トン）、2007 年 2,078 隻（1,004,611 トン）、2008 年 3,414 隻（1,384,977 トン）と毎年大幅に増加している。特に、旅客船、貨客船、一般貨物船などで隻数が大きく増加しているが、MARINA の統計上の問題も考えられる（表 11）。

表 11 登録船舶隻数の推移（2006-2008 年）

船種	2006	2007	2008
旅客フェリー	128	87	204
貨客船	511	853	1,274
一般貨物船	485	551	926
コンテナ船	4	4	6
液体貨物運搬船	11	13	19
バージ	47	43	51
タンカー	122	119	164
曳き船/サルベージ	246	235	370
プレジャー	20	36	101
パイロット	2	2	5
その他	137	126	249
不明	7	9	45
合計	1,720	2,078	3,414

出典：MARINA

表 12 登録船舶総トン数の推移(2006～2008年)

船種	2006	2007	2008
旅客フェリー	9,628	6,707	15,939
貨客船	379,428	379,520	480,137
一般貨物船	331,325	321,207	517,218
コンテナ船	11,644	11,644	11,648
液体貨物運搬船	7,049	8,873	11,171
バージ	30,428	28,878	37,505
タンカー	83,634	99,019	129,900
曳き船/サルベージ	22,482	23,078	34,855
プレジャー	1,160	1,227	1,810
パイロット	35	35	74
その他	76,549	93,101	143,146
不明	336	31,322	1,574
合計	953,698	1,004,611	1,384,977

出典：MARINA

2008年のフィリピン籍船を船種別にみると、貨客船が最も多く1,274隻、次いで一般貨物船926隻であり、この2船種のみで2,200隻と全体の約65%を占める。曳き船/サルベージ船370隻、旅客フェリー204隻、タンカー164隻がこれに続いている。トン数別で見ると、一般貨物船517,218トン(37%)、貨客船480,137トン(34%)とこの2船種で70%以上を占める。次いでタンカー129,900トン(9%)、バージ37,505トン(3%)となっている。

船型別に平均総トン数を示したものが表13、平均船齢を示したものが表14である。全登録船の平均総トン数は406トンで、特に旅客フェリーは78トン程度しかない。7,200余りの島々からなるフィリピンでは船が移動手段として重要であるが、主として小型船で賄われていることを示している。平均船齢は18年超と老齢化が進んでいる。海難事故が発生すれば多くの人命に直接影響がある旅客船においても、旅客フェリーで16年、貨客船で15年と、我が国の水準からすれば高い船齢となっている。コンテナ船に至っては平均船齢が30年を超えており、パイロットボートは50年となっている。

表 13 隻あたりの平均トン数の推移

船種	2006	2007	2008
旅客フェリー	75.22	77.09	78.13
貨客船	742.50	444.92	376.90
一般貨物船	684.60	582.95	558.60
コンテナ船	2,911.00	2,911.00	1,941.00
液体貨物運搬船	640.80	682.53	587.90
バージ	647.40	671.57	735.40
タンカー	685.50	832.09	792.10
曳き船/サルベージ	91.39	98.20	94.20
プレジャー	57.99	34.09	17.92
パイロット	17.28	17.28	14.88
その他	558.80	738.90	574.90
不明	55.98	326.27	38.38
合計	555.10	464.02	406.20

出典：MARINA

表 14 平均船齢の推移

船種	2006	2007	2008
旅客フェリー	14.63	17.31	16.24
貨客船	14.91	11.69	14.59
一般貨物船	21.07	19.58	21.55
コンテナ船	38.00	39.00	30.17
液体貨物運搬船	23.09	19.08	21.42
バージ	23.53	24.28	25.67
タンカー	19.95	19.30	20.55
曳き船/サルベージ	25.57	23.69	25.30
プレジャー	9.30	7.81	7.77
パイロット	44.50	45.50	50.00
その他	14.05	16.39	16.64
不明	6.17	8.50	5.48
合計	18.75	16.44	18.26

出典：MARINA

また、フィリピンの海運の特徴を示しているのが、船質別の隻数を示した表 15 である。2008 年の全登録船 3,414 隻のうち、44%以上にあたる 1,513 隻が木造船である。わが国では櫓かいの手漕ぎボートなどを除いて登録されている船舶のうち、木造船は 20-30 隻程度であるが、フィリピン

では未だに木造船、特にバンカボートと呼ばれるアウトリガー付きの木造船が主流である。

表 15 船種別の船体材質

2006 年

船種	船体構造・材質						計
	木	鋼	ファイバ ーグラス	フェロセ メント	コンポジ ット	不明	
旅客フェリー	79	31	4	2	-	12	128
貨客船	315	174	9	-	-	13	511
一般貨物船	73	402	2	4	-	4	485
コンテナ船	-	4	-	-	-	-	4
その他	73	492	18	2	-	7	592
合計	540	1,103	33	8	0	36	1,720

2007 年

船種	船体構造・材質						計
	木	鋼	ファイバ ーグラス	フェロセ メント	コンポジ ット	不明	
旅客フェリー	45	25	5	2	-	10	87
貨客船	616	200	16	-	-	21	853
一般貨物船	161	383	-	3	-	4	551
コンテナ船	-	4	-	-	-	-	4
その他	56	485	29	-	-	101	671
合計	878	1,097	50	5	0	136	2,166

2008 年

船種	船体構造・材質						計
	木	鋼	ファイバ ーグラス	フェロセ メント	コンポジ ット	不明	
旅客フェリー	140	41	8	3	-	12	204
貨客船	954	263	22	-	-	35	1,274
一般貨物船	276	636	-	6	-	8	926
コンテナ船	1	4	1	-	-	-	6
その他	142	734	91	3	-	34	1,004
合計	1,513	1,678	122	12	0	89	3,414

出典：MARINA

2-2 フィリピンの海難事故

フィリピンでは、人命にかかわる海難事故が頻発している。2008 年上半期の海難事故の発生状況は表 16 のとおりである。2008 年 1 月から 6 月までの海難事故件数をフィリピン沿岸警備隊の資料を基にまとめたものであるが、届け出のあった海難事故件数は 170 件で、うち 64 件が死者・行方不明が発生した事故である。転覆が 39 件、乗り上げが 34 件、遭難（行方不明）23 件、沈没が 21 件と重大な海難事故が数多く起こっている。機関故障は 12 件であるが、実際にはさらに多くの件数があるものと思われる。同時期の海難事故犠牲者数は、死者・行方不明者が 1,139 人に上っている。これには、2008 年 6 月に発生した旅客フェリー「Princess of the Stars」の転覆・沈没事故の犠牲者数 805 人が含まれているが、それを除いても 334 人となる。日本の海難事故の犠牲者数が 2007 年度の 1 年間の統計で 162 人（うち、漁船が 86 人）であるのに比べて極めて多いことが分かる。

表 16 2008 年上半期の海難事故の発生状況

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	合計
機関故障	4		1	1	3	3	12
操縦装置故障	1						1
浸水	1	2					3
転覆	3	6	3	3	5	19	39
沈没	2				1	18	21
爆発	1						1
船体損傷	1					16	17
乗り上げ	1	1	1	1	1	29	34
衝突		1	2			2	5
プロペラ脱落			1				1
漂流				2		10	12
火災					1		1
行方不明						23	23
合計	14(3)	10(9)	8(2)	7(2)	11(2)	120(46)	170(64)

註：()内は行方不明・死者が発生した事故で内数

出典：Monthly Consolidated Zero Accident Program (PCG 資料)JICA 専門家より入手

2008 年にフィリピンで発生した事故事例を下記に紹介する。

(1) Princess of the Stars の沈没事故（2008 年 6 月）

大型フェリー「プリンセス・オブ・ザ・スターズ」（総トン数 23,824 トン）は強い台風フランク（6 号）の影響による悪天候が予想される中、6 月 21 日、マニラ北港からセブ港に向けて出港し、ルソン地方ロンブロン州シブヤン島沖で転覆。乗客・乗員は 864 人であったと報道されている。死者・行方不明者は 805 人。同船は、1984 年に日本の造船所で建造され、日本海航路に就航していたフェリーを 2004 年にスルピシオ・ラインズ社が購入、改造を加えて 2005 年からマニラ～セブ

間の定期フェリーとし、運航していた。



プリンセス・オブ・ザ・スターズ

MARINA によれば、同社の事故履歴は 1980 年以降、衝突 6 件、火災 6 件、機関故障による漂流 7 件、座礁 19 件、沈没 7 件等と判明しているだけでも事故・故障件数が非常に多い。その中でも多数の人命が犠牲になった主な事故に次のものがある。

1987 年 12 月、同社所有の大型フェリー「ドニャ・パス」がレイテ島タクラバンを出港しサマル島カタロバンに寄港した後、マニラに向け航行中、ミンドロ島とマリンドーク島間のタグラス海峡にて小型タンカー「ベクター」と衝突事故を起こして炎上、4,000 人以上が死亡（未だに正確な犠牲者数は判っていない）。「ドニャ・パス」は鹿児島～那覇間を就航していた貨客船（2,650 総トン、旅客定員 532 人）を 1976 年に同社が購入し改造、1979 年に同船は全焼したがスクラップから改造を行い旅客定員 1,518 人として運航していた。事故発生時はクリスマスシーズンの稼ぎ時でもあり大幅な定員超過状態であった。

1988 年 10 月、同社所有船がマニラからレイテ島に向かう途中に転覆し 250 人以上が死亡。

1998 年 9 月には大型フェリー「プリンセス・オブ・ザ・オリエント」がマニラ出航後に今回同様、台風の影響による悪天候の中、バタンガス州フォーチュン島沖で転覆し約 150 人が死亡。同船は大阪～鹿児島間に就航していたフェリー（13,599 総トン）を購入、改造したもの。

（2） 木造旅客船（バンカボート）Don Dexter の転覆事故

2008 年 11 月 4 日、午後 1:30 頃 Masbate 島 Dimasalang を出港し Sorsogon、Bulan に向かっていたバンカボート' Don Dexter' が航海中、大波に遭い転覆。乗客・乗員 151 人のうち、42 人が死亡、9 人が行方不明となった。

この事故では、定員 100 人のところ、150 人以上が載っており、定員オーバーが事故発生の最大要因とされた。

ITEM	PROFILE
Builder	ROMY BRIOSO
Year Built	1997 (Converted 2002)
L,B,D	22.30m, 2.29m, 1.69m
Gross Tonnage	13.73 (Net Tonnage 9.33)
Passenger Capacity	100
Propulsion	1 Engine (215ps) 1 Screw
Route	Dimasalang, MASBATE – Bulan, SORSOGON



Photo taken from a Coast Guard helicopter shows the capsized *MB Don Dexter Cathlyn* surrounded by smaller motor boats off Masbate. A probe on the incident has been set. Story on Page 4. BERNARDO BATUIGAS

2009年に入っても事故は続出した。5月には木造のMV Commdnder 6がバタンガスからミンドロ島のビーチリゾートに向かう途中、マニラ沖南で沈没し、日本人1名を含む12人が犠牲となった。9月にはSuperFerry9が沈没し、5人が死亡。12月にはクリスマスをはさんで立て続けに2つの事故が発生している。24日にはカビテ州のLimbones島沖んで、木造船のM/V Cataly Bが漁船と衝突して転覆し、少なくとも16人が死亡。26日には中部のルソン島バタンガス州の沖合で199GTのM/V Baleno 9号が沈没し、6人が死亡、45人が行方不明となっている。

2-3 海運振興策

2-3-1 内航海運振興策

フィリピンは、7,100を超える島から成る群島国家で、国の発展に海上輸送が重要な役割を果たしている。多くの場合、海上輸送は、島と島を結んで旅客や貨物を輸送する上で最も便利かつ経済的な交通手段となるはずである。しかし、フィリピンでは、輸送が効率よく行われていない地域がある。そのため、商品、特に食品を輸送する場合に、生産地と消費者の間で輸送技術が不適切かつ

不適當に利用されており現在の輸送状況を改善して辺境地域の発展を推進することは、政府が掲げる生活必需品の価格抑制、貧困の撲滅、周辺地域における経済活動の活性化を行う計画にとって非常に重要である。こうしたことから、2004年6月にアロヨ大統領が発表した10大政策の中でも、「交通ネットワークの整備による地域振興」が掲げられている。そして、これを具体化する計画として「持続可能な物流開発計画(SLDP: Sustainable Logistics Development Program)」が立案されている。この計画の狙いは近代的な保管・荷役・輸送システムを導入することであり、その成果を現実とするために関連プロジェクトも立ち上げられた。そのプロジェクトが共和国強力海上輸送連絡路(SRNH: Super Republic Nautical Highway)と第Ⅱ期¹⁸国内船舶近代化計画(DSMP: Domestic Shipping Modernization Program)である。以下の図はこれらのプロジェクトの相互関係を示している。

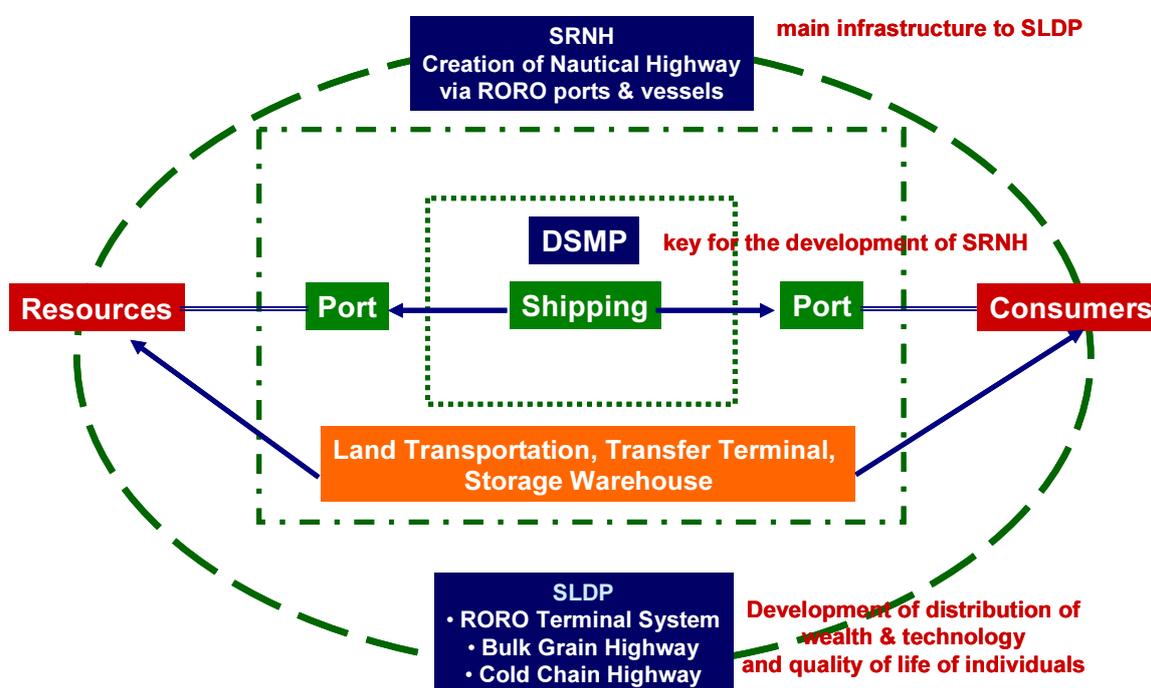


図3 SLDP/DSMP/SRNH 計画の相互関係

出典:「フィリピン内航海運における航路合理化・安全化方策策定支援」
(社)日本中小型造船工業会(財)日本船舶技術研究協会 2009年3月

上記構想に関わる法的枠組みとして、2004年に内航海運開発法(Domestic Shipping Development Act, RA9295)が制定されており、強固で競争力のある内航船隊の形成を主目的に、競争力のある投資環境の整備、内航船隊の継続的な成長のためのインセンティブの付与等の国家政策が掲げられている。RA9295の目的及び政策の概要は次のとおりである。

¹⁸ 第Ⅰ期は1994年より円借款が実施されている。第Ⅱ期も1998年から円借款が供与されている。DSMPの資金はフィリピン開発銀行に貸付られており、2009年3月の「フィリピン内航海運における航路合理化・安全化方策策定支援」によると、資金はまだフィリピン開発銀行に残っている。中古船の入手が困難であることなどが資金の活用先が見つからない理由の1つである。

【目標】

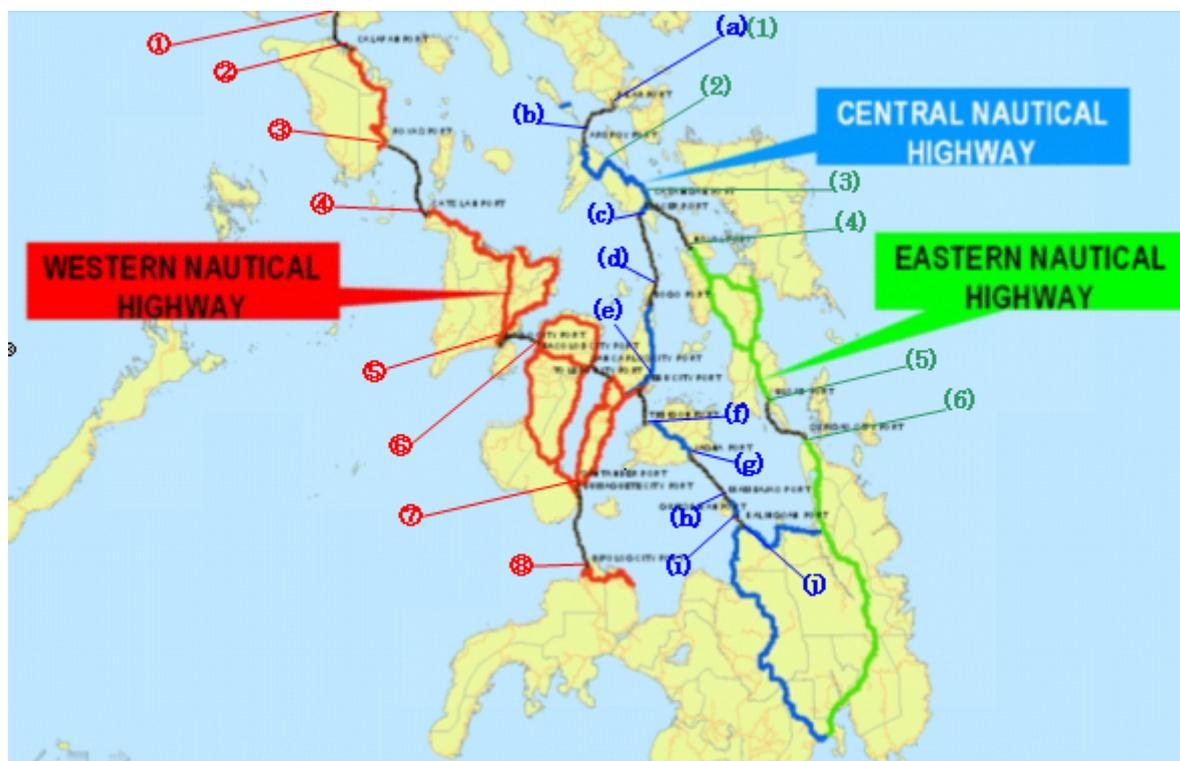
- － 安全で信頼のある効率的、十分に経済的な旅客及び貨物サービスによる島嶼間の輸送
- － 定期的、信頼のある効率的な海上輸送サービスの実現による、産業と経済発展の地方への分散
- － 必要で競争力があり、経済的な国内海運網の整備による輸出の拡大

【政策】

- － フィリピン籍船による運航の促進
- － 健全で競争力のある投資・運営環境の創出による海運産業への投資促進
- － フィリピン国内商船の継続的発展のための必要な支援とインセンティブの提供
- － フィリピン国内商船と内航船員の国際基準への適合のための奨励、改善及び向上
- － 国内海運事業の継続可能性の実現
- － フィリピン国内商船隊の拡大と近代化、及び安全基準適合のための国内造船業の発展の奨励

この内航海運開発法の細則は 2004 年 11 月に発効していたが、2009 年に改訂された。なお、度重なる海難事故などの対策として、MARINA は船主の義務として収入の一定部分を船舶保守に充てること、船舶運航会社に船の保守修理計画の提出を義務付け、認められた量・人数以上の旅客・貨物を載せることを禁止することなどを盛り込んだ、内航海運開発法改正案も検討中である。

SRNH はフィリピンの主要な経済圏を 22 のルート、41 の港湾で結ぶ 919 キロメートル、137 海里的海上ハイウェイを構築するという構想である。2003 年に西ルートと中央ルートが、2009 年に東ルートが開通した。基幹ルート図は次のとおりである。



西ルート	
① Batangas Port	② Calapan Port (Oriental Mindoro)
③ Roxas (Oriental Mindoro)	④ Caticlan Port (Aklan)
⑤ Dumangas Port (Iloilo)	⑥ Bacolod Port (Negros Occidental)
⑦ Dumaguete Port (Negros Occidental)	⑧ Dapitan Port (Zamboanga)
中央ルート	
(a) Pilar Port (Sorsogon) –	(b) Aroroy Port (Masbate)
(c) Cawayan Port (Masbate) –	(d) Bogo Port (Cebu)
(e) Cebu Port (Cebu) –	(f) Tubigon Port (Bohol)
(g) Jagna Port(Bohol)	(h) Balbagon Port (Camiguin)
(i) Benoni Port (Camiguin)	(j) Balingoan Port (Misamis Oriental)
東ルート	
(1) Pilar Port (Sorsogon)	(2) Masbate City Port (Masbate)
(3) Cataingan Port (Masbate)	(4) Naval Port(Biliran)
(5) Benit Port(San Ricardo, Southern Leyte)	(6) Lipata Port (Surigao City, Surigao del Norte)

図4 SNRH ルート図海上輸送連絡路

出典：公共高速道路省ウェブサイトの地図、MARINA の情報を元に作成

また、現在の就航状況は別添1のとおりである。

さらに、フィリピン政府は Ro-Ro 輸送を一層推進することを目的として 2003 年に「海上輸送近代化促進のための大統領令 170 を公布し、道路交通と Ro-Ro 輸送を組み合わせた交通システムである RRTS (Roll-on Roll-off Terminal System)の整備促進策の実施を指示した(OCDI (財) 国際臨海開発研究センター レポート 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を終えて 水飼和典)。これは港のターミナル設備の近代化（特に Ro-Ro ターミナルの整備）を狙いとするものである(JBIC 中間レビュー三菱 UFJ)。2005 年には更に民間の非商用港の商用化を促進するための大統領令 170-B が発表された。これらに基づき、多くの港湾整備・拡張・新規開発などが行われている。（詳細は港湾の章参照）

また、アロヨ大統領は 2006 年 7 月の大統領施政方針演説において、フィリピンを、行政区（リージョン）を越えた「スーパー・リージョン」¹⁹（農業ビジネス地域としてのルソン北部とミンダナオ、サービス及び産業の中心としてのルソン首都圏ベルト地帯、観光の中心としてのフィリピン中部、及び科学技術や I T 関連サービスの提供を行う地域を結ぶ「サイバー回廊」）に分け、インフラ整備を全国的に推進していく考えを表明しているが、各リージョンをつなぐ交通インフラとしても、SRNH は重要視されている。

¹⁹既存のリージョンをより大きな開発と投資のエリアに強化し統合するためのもの。スーパーリージョンは、行政区域まで変えるものではない。

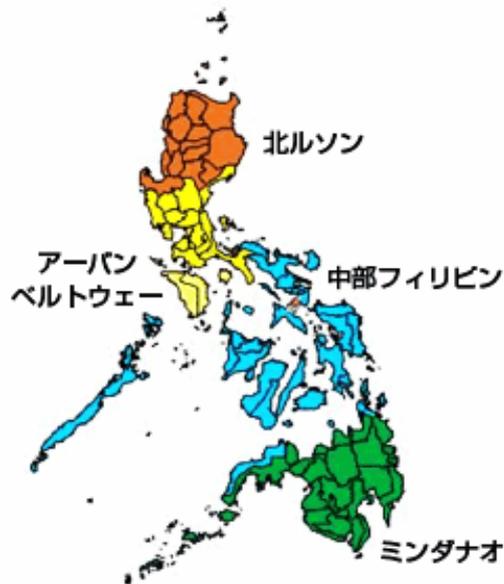


図5 スーパー・リージョン

出典：国土交通省ウェブサイト

2-3-2 外航海運振興策

1992年5月にフィリピン共和国法 RA7471 が承認され、いわゆるフィリピン外航海運開発促進法が制定された。この法律は次のような内容が盛り込まれている。

- － フィリピン船員が乗り込み、フィリピン国民が60%以上出資した会社が所有・運営するフィリピン船籍船としてふさわしい装備、安全性をそなえた近代船の開発・維持
- － フィリピンの拡大する貿易重要に応えるフィリピン外航海運の発展、回復、拡大を支援
- － フィリピン海運会社を支援し、政府の直接投資ではなく民間の投資を通じて長航続距離の船舶購入の促進を奨励する
- － 民間企業を引き付ける健全な環境を創出する。

同法ではこれを実現するため、船舶のスペアパーツなどの輸入関税の控除や10年間の所得税の控除などの規定を定めている。

RA7471 は2004年7月に一部改正され、所得税の控除に関して一部を修正して継続している。

2-3-3 海事関連法案の動き

海事産業庁(MARINA)を中心に、商業海事法(The Marine Code)の草案が作成され、国会に提出されている。この法案作成のための費用はノルウェー政府(Norwegian Agency for Development Cooperation through the Norwegian Maritime Directorate)の支援を受けて行われており、2008～2009年の支援額は約18百万ペソであった。運輸通信省(DOTC)の予算を加えて総額約21百万ペソをかけている。法案作成には、フィリピン行政研究・開発財団やアジア太平洋大学のリサーチ・コミュニケーション財団の専門家の助言も取り入れている。

法案の目的は、

- － フィリピン海事産業を統制し、海事政策の開発・運用を指示し、海事産業の発展を支援する。
- － フィリピン政府が効果的、効率的、経済的に統治しその機能・義務・責任を履行するための法的枠組みを提供し、フィリピンを主要海運国とする。
- － 国際的な法的慣習に従った商船海運法を適切に管理・運用することにより、国際的な海運コミュニティの中でフィリピンの信用を築く。

である。注目すべき点は、同法案は海洋部門の関連当局を一つに統合し、停滞している海運産業の再生を目指すもの。人材管理、海運行政、港湾行政、海洋環境保護、安全保障、造船・修理産業、貿易自由化、法規制をすべて1機関で監督することを目指している点である。フィリピンでは現在、運輸通信省、MARINA、フィリピン港湾局、セブ港湾局、フィリピン沿岸警備隊、フィリピン商業海洋学校が分業して海運産業を監督している。

法案の構成は、①一般規定、②定義、③船舶の登録、④船舶の課税、⑤船舶の配乗及び船員の証書、⑥船舶の抵当、⑦船舶の安全と航海、⑧船舶からの海洋汚染の防止、⑨船舶の引き揚げ、⑩船舶の管理、⑪担保権、⑫海上貨物輸送の契約、⑬海上保険、⑭責任の制限、⑮事故及び調査、⑯海事裁判及び船舶の拘束、となっている。

当初、運輸通信省はフィリピン商業海運法の法案を2008年11月までに国会に提出し、2009年の施行を目指すとしていた。同法の推進派は2009年7月、アロヨ大統領に早期可決を呼びかけるため、施政方針演説(SONA)で法案を優先課題として取り上げるよう求めた。一方で所有船の近代化や責任の負担増を強いられる国内の船会社や港湾管理者等の反対もあった。結局、アロヨ大統領は施政方針演説での法案言及を避け、政権の主要項目とはみなさなかった。廃案には至らなかったとしても2009年の成立は達成できず、宙づりの状態となっている。

2.4 主な海運事業者

海事産業庁の2008年データから抽出した上位の海運事業者の保有隻数、総トン数は次のとおりである。

表 17 主な海運事業者

海運事業者	所有船舶数	合計総トン数	平均総トン数
Sulpicio Lines Inc.	26	160,532	6,174
Aboitiz Transport System Corporation	17	119,322	7,019
Asian Shipping Corporation	70	61,424	877
Negros Navigation Co. Inc.	8	44,338	5,542
Lorenzo Shipping Corporation	7	43,025	6,146
Solid Shipping Lines	9	39,332	6,174
Trans Asia Shipping Lines	10	19,670	1,967

出典：MARINA のデータより作成

上記の表に掲げた 6 社のうち、小型貨物船等が中心の Asian Shipping Corporation のみはマニラのナボタス造船所等のローカル造船所で建造している船が多いが、大型船を所有している他の 5 社は全て輸入船である。特にサルピシオ・ラインは 26 隻中 25 隻、アボイティス・トランスポート・システムは 17 隻中 15 隻、ネグロス・ナビゲーションは 8 隻全て、トランス・アジア・ SHIPPING も 10 隻全てが日本からの中古船輸入である。これら主要海運業者の概要は以下のとおりである。

(1) サルピシオ・ライン(Sulpicio Lines Inc.)

サルピシオ・ラインは 1973 年、大手海運会社 Carlos A Githong のジェネラル・マネージャーであった Don Sulpicio Go が設立した。セブに本社があり、フェリー 17 隻、貨物船及びコンテナ船 9 隻を運航している。同社は設立当時から海難事故が多く発生していた。2008 年 6 月に 800 人以上の犠牲者を出した Princess of the Stars の沈没事故により、旅客輸送を禁止されており、2010 年 1 月現在でも許可されていない。

2008 年の売り上げは 42 億 4,600 万ペソと前年の 57 億ペソから 26%減少し、3 億 6,772 万ペソの赤字を計上した。²⁰

(2) アボイティス・トランスポート・システム (Aboitiz Transport System Corporation)

電力、金融、不動産、建設、レジャー・リゾートなど幅広い事業を展開するアボイティスグループの海運部門。同グループの海上輸送部門では 1907 年に第 1 船目の船舶を就航している。「スーパーフェリー」、「スーパーキャット」、「セブフェリー」などのブランド名で海上輸送を行っている。ただし、前述のようにフェリーは日本から輸入した中古船がほとんどであり老齢化も進んでいる。2009 年 9 月には、ミンダナオ島近郊でスーパーフェリー 9 が沈没し、約 10 名の死者を出した。

2008 年の売り上げは 103 億ペソと前年の 82 億ペソから 26%増となり、1 億ペソの税引き後利益を計上した²¹。

(3) ネグロス・ナビゲーション(Negros Navigation Co. Inc.)

1932 年に設立されたフィリピンでも老舗の内航海運会社である。1960 年代には初めて空調付きの新造旅客船を投入し、70 年代にはマニラ北港に近代的なターミナルを建設し、80 年代には Ro-Ro 船事業を開始した。現在、貨客船 7 隻、貨物船 1 隻を所有している。ただし MARINA のデータでは全て 1970 年代の建造船であり、平均船齢は 30 年を超えている。

2008 年の売り上げは 19 億 8,000 万ペソで、前年の 20 億 1,600 万ペソから 1.8%の微減、税引き後利益は 1 億 8,446 万ペソであった²²。

(4) ロレンソ・ SHIPPING (Lorenzo Shipping Corporation)

1972 年に設立された海上貨物輸送会社。当初はバラ積み船の運航であったが、現在は全てコンテナ船であり、その容量は 197~400TEU である。マニラとセブ、ダバオなど、フィリピンの主要港湾を結んでいる。1990 年にシンガポールの Neptune Orient Lines(NOL)のグループ会社となっ

²⁰ 2009 年 5 月 21 日付 BusinessWorld

²¹ Aboitiz Transport System Corporation アニュアルレポート 2008

²² Negros Navigation アニュアルレポート 2008

たが、NOLが2004年に持ち株をNational Marine Corporationに売却した。National Marine Corporationは政府系海運会社として設立されたが、1988年に民営化の一環としてMagsaysay Transport and Logistics Groupに売却されている。そのため、ロレンソ・ SHIPPINGも現在はMagsaysay Transport and Logistics Groupのグループ会社となっている。1996年にフィリピン株式市場に上場。2008年の貨物輸送収入は16億ペソ。

(5) ソリド・ SHIPPING

1977年に設立された内航貨物海運会社。9隻の貨物船でマニラとミンダナオの3港（ダバオ、カガヤンデオロ・ジェネラルサントス）を定期便で結んでいる。MARINAの統計によれば、同社の所有する船舶は日本及び韓国から輸入されたものであり、全て1980年代の建造である。

(6) トランス・アジア・ SHIPPING(Trans Asia Shipping Lines)

1974年に設立されたセブをベースとする内航海運会社。ビサヤスとミンダナオに多くの港湾を開発し、これらの地域間の輸送を得意とする。

外航海運事業者については、2009年9月現在で79社がMARINAから事業認可を受けている。資本金ベースでの上位10社は次の表のとおりである。

表 18 フィリピン外航海運会社上位10社（資本金ベース）

No.	会社名	資本金 ペソ
1	Transoil Corporation (w/o ship)	210,000,000
2	Philippine Transmarine Carriers, Inc. (w/o ship)	131,000,000
3	Asian Marine Transport Corp. (w/o ship)	100,000,000
4	Eastern Shipping Lines, Inc.	100,000,000
5	Aboitiz Jebsen Bulk Transport Corp. (w/o ship)	34,770,000
6	Transocean Transport Corp.	18,717,400
7	Sinagtala Maritime Co., Inc.	17,906,040
8	Amethyst Shipping Co., Inc.	17,000,000
9	Lawin Maritime, Inc.	16,433,960
10	United Philippine Lines, Inc. (w/o ship)	16,379,900
<i>TOTAL</i>		662,207,300

出典:MARINA データより作成