

### 3. フィリピンの造船業

#### 3-1 造船業の概要

フィリピンでは造船・船舶修繕業者はMARINAに登録し事業認可を得ることになっている。2006年時点で事業認可を受けている造船所数は、下記の表のとおり 557 社となっている。事業認可を持つ 557 社のうち、116 社が造船所を有する造船/船舶修繕事業者で、234 社が造船所を持たない海上型船舶修繕事業者、207 社がボート造船所である。

表 19 MARINA から認可された造船・船舶修繕所数

海運産業庁 事務局	大規模 SBSR <sup>1</sup>	中規模 SBSR <sup>2</sup>	小規模 SBSR <sup>3</sup>	海上型船舶 修繕 <sup>4</sup>	ボート 造船所	小計
本局	3	9	35	119	14	180
北ルソン地方局	-	-	1	-	5	6
バタンガス地方局	1	-	3	5	1	10
レガスピ地方局	-	-	1	-	93	94
セブ地方局	4	3	13	82	13	115
タクロバン地方局	-	-	-	1	1	2
イロイロ地方局	1	-	10	1	12	24
カガヤンデオロ地方局	1	-	-	11	17	29
サンボアング地方局	-	2	5	1	13	21
ダナオ地方局	-	-	2	8	32	42
コタバト地方局	-	1	21	6	6	34
<b>小計</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>91</b>	<b>234</b>	<b>207</b>	<b>557</b>

- 註 1 生産能力 7,500 重量トン以上で、払込済み資本金 1,000 万ペソ以上  
 2 生産能力 1,500~7,499 重量トンで、払込済み資本金 500 万ペソ以上  
 3 生産能力 1,500 重量トン以下で、払込済み資本金 100 万ペソ以上  
 4 生産能力を持たず、払込済み資本金が 10 万ペソ以上

出典：Comprehensive Development Plan for the Philippines Shipbuilding and Ship Repair Sector (2007-2010), MARINA

このうち、7,500 重量トン以上の建造能力を持つ大規模造船所は 10 社と数少なく、4 社はセブ、3 社がマニラ首都圏、カビテ州、リサール州、バターン州を含む本局管轄区に立地している。10 社の大手造船所は以下のとおりである。

#### ルソン

スービック・シップヤード・アンド・エンジニアリング社（スービック・カワグ）  
ヘルマ・シップヤード・アンド・エンジニアリング社（バタアン・マリベレス）  
ケッペル・バタンガス・シップヤード社（バタンガス市）  
ナボタス・インダストリアル社（マニラ首都圏ナボタス）

#### ビサヤ

**Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc.**（セブ、バランバン）  
ケッペル・セブ・シップヤード（セブ市）  
**FBMA MARINE INC.**（セブ、バランバン）  
**F. F. クルス**（イロイロ市）  
サンドバル・シップヤード（セブ市）

#### ミンダナオ

フィリピン・アイロン・コンストラクション・アンド・マリンワークス（カガヤンデオロ市）

上述のうち、スービック・シップヤード・アンド・エンジニアリング社もシンガポールのケッペルの子会社であるので、大手 10 社中 3 社（スービック・シップヤード・アンド・エンジニアリング社、ケッペル・バタンガス・シップヤード社、ケッペル・セブ・シップヤード）がシンガポールのケッペル造船所の子会社である。

これら 10 社の立地図は以下のとおりである。

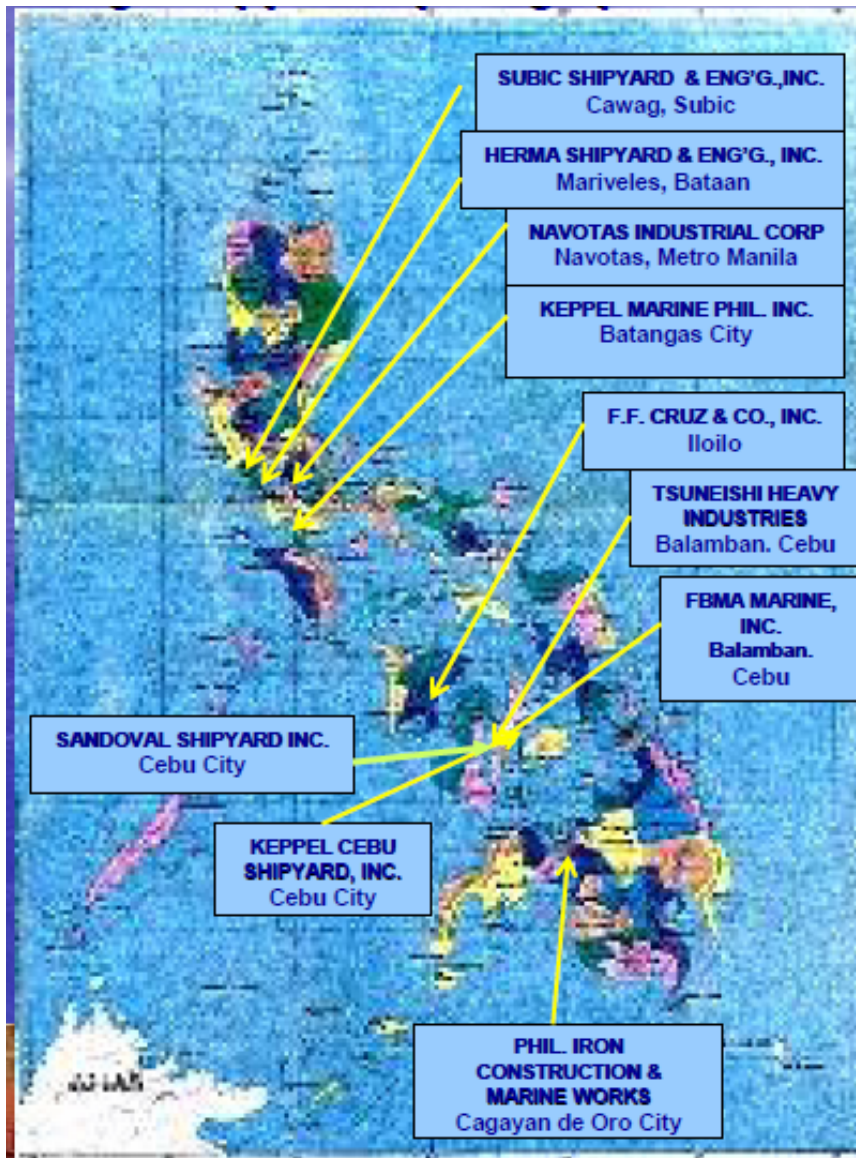


図6 フィリピン大手造船所10社の立地

出典：「フィリピンの造船業界」2008年11月 アセアンセンターウェブサイト

なお、この他に韓国の韓進重工業がスービック自由貿易地域に造船所を稼働しているが、韓進は経済特区に立地していることを理由に MARINA への造船所登録は不要だと主張し、登録は行っていないため、上記の MARINA 登録造船所リストには含まれていない。

このように、外資系の大型造船所もあるが、同産業の登録事業者の多くは、「海上型修繕」、「小規模造船と内航船修繕に従事する造船所」、「ボートの造船所」が主流で、船舶修繕や小型船の造船事業に偏っている。内航船舶のほとんどが海外からの中古船で、老朽化しているため、修繕分野では一定の需要がある。新造船は2003年から2006年の4年間で51件しか登録されておらず、このうち23件は輸出向けであった。国内の船舶需要は中古船に向いていることがその背景であると見られる。

表 20 MARINA が認可した造船事業

年度/ 詳細	船舶の種類									
	タンカー バージ/ 石油輸送 船	客船	荷船	モーター ボート/ ピトゥヤ	漁船	ヨット/ 巡視船	貨物船/ ばら積 み貨物 船 (輸出用)	Ro-Ro カタマラ ン (輸出用)	敷設船 (輸出用)	合計
<b>2006年</b> -隻数	2	1				1				4
<b>2005年</b> -隻数		1			1	2				4
<b>2004年</b> -隻数		1		1		3	6/9	1	1	22
<b>2003年</b> -隻数		2	5	3/2	3		6			21

出典：MARINA

### 3-2 造船産業振興策

多くの島から成るフィリピンにとって、造船・修繕産業は海運産業と同様に重要な分野であり、政府は古くは 1975 年から優遇策を講じてきた。

①大統領令第 666 号（1975 年 3 月 5 日発布）では、設備・資材の輸入税の免税と、施設や設備の水準改善に資金を提供する「造船開発基金（SDF）」を設立。同令ではまた、造船・船舶修繕セクターは公益事業ではないとすることで、40%という外国資本の出資制限を取り払い、外資の参入に門戸を開いた。

②大統領令第 1059 号（1976 年 12 月 1 日発布）では、造船業へのさらなる投資の奨励を目指すものの、秩序ある競争を保つために、MARINA に対して造船所の活動への認可権を与えることなどが定められた。また、大統領令第 1221 号（1977 年 10 月 17 日発布）ではフィリピンで登録される外航船は国内の正規の造船所にて乾ドック／修繕されることが規定された。しかし、大統領令第 1059 号は現在、実施されているものの、海運産業庁の登録事業者に乾ドックや修繕を義務付けるという大統領令第 1221 号は、いまだに実現していない。これはフィリピン船籍の外航船の多くが、同法の免責条項を使って乾ドック／修繕を中国や日本、シンガポール、その他の国で実施しているためであり、その根本的な理由は、それら船舶がクロストレードで外国の港間の輸送に使われて（フィリピンに寄港しない）いること、また国内の大手造船所で乾ドック／修繕用のスペースを確保できないこと、さらに外航船事業者がよりコスト安で納期が早い外国の造船所を好んで使用することなどがあげられる。

③投資に関する行政命令第 226 号(1987 年)および投資優先計画（IPP）では、税制優遇措置再考局（FIRB）により却下された（1983 年）大統領令第 666 号の優遇措置が復活した。

④2004 年 5 月、共和国法第 9295 号が成立し、内航海運業と造船／船舶修繕産業の振興に向けた取り組みが策定された。同法により、造船・船舶修繕産業は事業施設の近代化を目的とする輸入にかかる付加価値税（VAT）が免除された。さらに造船事業者は、資本財の加速償却も認められた。同

産業の振興に向けこの共和国法第 9295 号で最も重要な部分は、第 3 節 (n) で「造船所」「船舶修繕事業者」という言葉に新しい解釈を与えたことであり、これによって外国資本による造船所・船舶修繕事業者の完全所有が認められた点である。

前述のようにフィリピンでは Ro-Ro 船を活用した内航航路の活性化をすすめており、これにより内航船舶の需要増が見込まれる中、造船需要の伸びが期待されている。一方、国内の造船所の建造能力を見ると、MARINA が 2007 年に実施した調査によると、500 トン以下の建造能力しかない造船所が回答企業の 227 社のうち 72% を占めた。

表 21 登録造船所の建造能力

	500 GT 以下	500～ 1,000 GT	1,000～ 5,000 GT	5,000～ 10,000 GT	10,000 GT 以上	回答者 総数
査定項目	生産能力の回答者数 (項目ごとの比率)					
船舶設計修繕能力	28 (71.8%)	7 (17.9%)	2 (5.1%)	1 (2.6%)	1 (2.6%)	39
造船所設備能力	29 (72.5%)	7 (17.5%)	3 (7.5%)	1 (2.5%)	-	40
技術能力	29 (72.5%)	7 (17.5%)	2 (5%)	1 (2.5%)	1 (2.5%)	40
資本の有効性	23 (65.7%)	9 (25.7%)	3 (8.6%)	-	-	35
進水施設の有効性	29 (76.3%)	6 (15.8%)	2 (5.3%)	1 (2.6%)	-	38
船舶修繕/乾ドック能力	23 (65.7%)	5 (14.3%)	5 (14.3%)	1 (2.8%)	1 (2.8%)	35
平均回答	71.76%	18.9%	6.3%	2.55%	2.55%	

出典：MARINA

### 3-3 造船業包括的開発計画

上述のようにフィリピンでは 1970 年代から造船業を振興している。ケッセル、常石造船などの外資系造船所が操業しているものの、国内の造船所は小さなところが多く、産業の潜在能力を活かしきれていない。そのため、フィリピン政府は、2007 年にフィリピン造船・船舶修繕産業の包括的開発計画に策定した。これは、2006 年 12 月にアロヨ大統領が署名した、「フィリピン造船・船舶修繕産業の強化および同産業の発展促進に向けた取組みの策定」と題する行政命令第 588 号に基づくもので、専門家が集まり約 1 年間をかけて策定したものである。この開発計画では、次の 3 点を 2010 年までの中核的な目標と位置づけている。

- 内航船の造船や外航船の乾ドック/修繕の需要増に対応できる国内の造船所を増やすこと；
- 国産の内航船、また国内で乾ドック/修繕される外航船を増やすこと；
- 造船・船舶修繕事業に即戦力となる潜在的な技術労働力の確保

これらの目標を達成するための手段として、スービックに新たな造船所を開設すること、認可造船所への融資/信用保証の提供、造船関係の外資系企業の誘致、Ro-Ro 船の国内建造向けにリース金融の提供、老朽船の買い替えの促進、船舶輸入の段階的制限、国内の造船/船舶修繕の事業効率改善支援（造船工程のモジュール化、内航船船種のごとの標準設計の作成、舶用品・部品の輸入計画の制度化など）、各種研修プログラムの実施などが盛り込まれている。

### 3-4 主な造船所

#### (1) Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc.

常石造船グループのフィリピン、セブ島バランバンにある造船所であり、1994年に設立された。日本の常石造船が80%、フィリピンのアボイティスグループが20%出資している。敷地面積は60ヘクタール、2007年度の売上は14,242百万ペソ。2008年末でフィリピン人スタッフ485名、日本人スタッフ22名。下請け従業員は約5,800人。1997年5月に最初のバルクキャリア（23,000DWT）の引き渡しを行い、2004年11月にはNo.2スリップウェイが完成した。2008年末までの引き渡し船は90隻に達する。2009年にはNo.1ドックの稼働を開始した。No.1スリップウェイ（200m×34m）、No.2スリップウェイ（250m×41m）、No.1ドック（400m×60m）を持つ。10万DWTまでの建造が可能だが2009年に120億ペソを投じる拡張工事を実施することを発表した。25万DWTまでのバルク船、コンテナ船、タンカーなどの建造に対応できるようにすると共に、年間建造能力を現在の14隻から2011年には22隻に引き上げる計画である<sup>23</sup>。

#### (2) Keppel Philippines Marine Group

シンガポールのケッペル・オフショア・アンド・マリンの傘下であるケッペル・フィリピン・マリンはフィリピン国内に3つの修繕・改造及び新造の造船所を有している。Keppel Batangas Shipyard、Keppel Cebu Shipyard 及び Subic Shipyard and Engineering である。

Keppel Batangas は、マニラから南に車で約2時間のバタンガス市にあり、34ヘクタールの敷地を持ち、900人の従業員を擁している。様々なタイプの船の修繕・改造及び建造や海洋構造物の組み立てを行っている。主な設備は、50,000DWTのグレーピング・ドック（長さ200m、幅38m、喫水7m）、20,000DWTまで対応可能な機械式船体引き揚げプラットフォームが利用可能な修繕・建造用の7つのバース、6,000DWTまで対応可能なフローティング・ドックを持つ。

Subic Shipyard は340,000DWT（長さ350m、幅65m）まで対応可能な修繕用ドライドックを有しており、フィリピン随一の修繕造船所である。従業員の半数以上は川崎重工で訓練されている。約52ヘクタールの敷地はスービックのフィリピン自由経済地域にあり、機器や部品の調達容易である。ドライドックのほか、計750mのバース、80トンの容量があるクレーン5基を擁している。

Keppel Cebu Shipyard は2009年初頭に、修繕部門を閉鎖し新造船に特化すると発表していたが、

<sup>23</sup> 2009年11月5日付 Philippines News Agency, 2009年2月11日付 Manila Bulletin

報道によれば 2009 年第 2 四半期に操業を停止した<sup>24</sup>。Keppel Philippines Marine Group のウェブサイトにもセブの造船所の情報が掲載されていない。

### (3) Herma Shipyard Inc.

Herma Shipyard は 2000 年に設立されたフィリピン人が経営する造船所でマニラの北西に位置するバタアン半島にある。総面積は 17 ヘクタール。修繕分野は、タンカー、自航バージ、内航旅客船、内航商船など、10,000DWT までの船舶の修繕を行っている。修繕に関わる従業員は約 250 名。建造部門は 6,000DWT までの船舶の設計・建造を行っており、約 70 名の職員が従事している。修繕・改造用の施設は、容量 10,000DWT のグレービング・ドック(上部長さ 159.4m、下部長さ 155.75m、上部幅 30.63m、下部幅 23.32m、深さ 12.18m)、フローティング・ドック(長さ 60.96m、型幅 19.51m、型深さ 9.45m、最大喫水 8.69m)、第 1 バース(30m、平均水深 4.25m)、第 2 バース(142m、平均水深 6.85m)、第 3 バース(170m、平均水深 7.65m)、容量 200 トンのドックサイド・クレーンなどである。

### (4) FBMA MARINE INC.

常石セブと同じセブ市バランバンにあるフィリピンのアポイティスグループの造船所。1997 年設立。ヨーロッパ、米国、オーストラリア、アジアなど向けにアルミニウム船及び鋼船を建造している。高速フェリー、中速フェリー、パイロット船などを得意とする。敷地面積は約 7.6 ヘクタール。3 つの船体組立台、CAD プラズマ切削装置などの設備を有する。スリップウェイは最大 1,000 トン(長さ 80m、幅 20m)。

### (5) Hanjin Heavy Industry and Construction, Subic Shipyard

韓国の韓進重工がフィリピンのスービック自由貿易地域に建設した造船所。2006 年 2 月に HHIC Phil Inc. を設立し、同年 5 月から造船所の建設を開始した。2007 年 3 月から新造船を開始。同年 12 月に造船所の第 1 期工事が完成。2008 年 7 月に最初の新造船を引き渡した。2009 年 4 月から造船所の第 2 期工事を行っている。主要な施設・設備は、容量 220,000DWT の No.5 ドライドック(370m×100m×12.5m)、容量 450,000DWT の No.6 ドライドック(550m×135m×13.5m)、スチール・ストック・ヤード 27,600 m<sup>2</sup>、ハル・ショップ 81,035 m<sup>2</sup>、アッセンブリ・ショップ 91,302 m<sup>2</sup> などである。なお、同造船所はスービック経済特別区にあるため、海事産業庁への造船所登録は不要だと主張しており、海事産業庁の求めにもかかわらず登録を行っていない。また、人身事故が多く、しばしば地元紙に批判されることがある。

2007 年に発表した 10 億ペソを投じてミンダナオ島に新造船所を建設する計画は、経済状況の悪化で棚上げされていたが、2009 年 9 月の報道によると、計画は続行することになっている<sup>25</sup>。

### (6) Philippine Iron Construction and Marine Works

ミンダナオ島のカガヤンデオロにある造船所。その主要工場である Jasaan 施設は、関連機械工場、組立・ぎ装工場などを持つ造船所である。2007 年時点でフィリピン唯一のシンクロリフトを保有している。全長 63m 以下の船舶を 6 隻同時に建造できるスペースを持ち、他の作業に影響を与えずに進水することができる。同造船所は特に小型船の新造船需要に応えることができる造船所である。

<sup>24</sup> 2009 年 11 月 18 日付 BusinessMirror

<sup>25</sup> 2009 年 9 月 11 日付 BusinessWorld

## 4. フィリピンの港湾

### 4-1 港湾管理の形態

前述のようにフィリピンは7100を超える島からなる島嶼国家であり、国内には2,458の港湾がある。そのうち1,612は公共港湾で、423が民間港、421が漁港である<sup>26</sup>。大多数の港は小規模で、地元の住民が漁業に使ったり、旅客を取り扱ったりしている。民間企業が自社用に運用する港湾が国内海運貨物の60%程度を取り扱っており、貨物の多くはミネラル、石油、セメント、農産品などである。第3者の貨物を取り扱う商用港もあれば、民間企業が自社の貨物を取り扱うためのみに開発・運営している非商用港もある。

公共港湾は、フィリピン港湾公社(PPA: Philippine Ports Authority)、セブ港湾公社(Cebu Port Authority)、スービック湾都市圏庁(Subic Bay Metropolitan Authority)、カガヤン経済区庁(Cagayan Economic Zone Authority)、地方自治体など、様々な政府機関や公社が運営している。

表 22 フィリピンの港湾数

地域	公共港湾				民間港	漁港	港湾総数
	フィリピン港湾局	地方自治体	その他の政府機関	公共港湾合計			
NCR	4			4	49	3	56
CAR	ここは海がない地域である						
I	2	45	1	48	11	17	76
II	1	38	1	40	4	22	66
III	3	34	1	38	17	16	71
IVA	7	130	-	137	33	-	170
IVB	12	134	-	146	19	72	237
V	9	128	-	137	17	58	212
VI	14	114	-	128	41	49	218
VII	53	80	-	133	88	38	259
VIII	14	214	-	228	21	35	284
IX	6	64	-	70	16	21	107
X	11	59	1	71	33	16	120
XI	2	35	-	37	21	17	75
XII	3	19	-	22	13	8	43
ARMM	86	74	-	160	11	18	189
XIII	12	201	-	213	29	31	273
Total	239	1,369	4	1,612	423	421	2,456

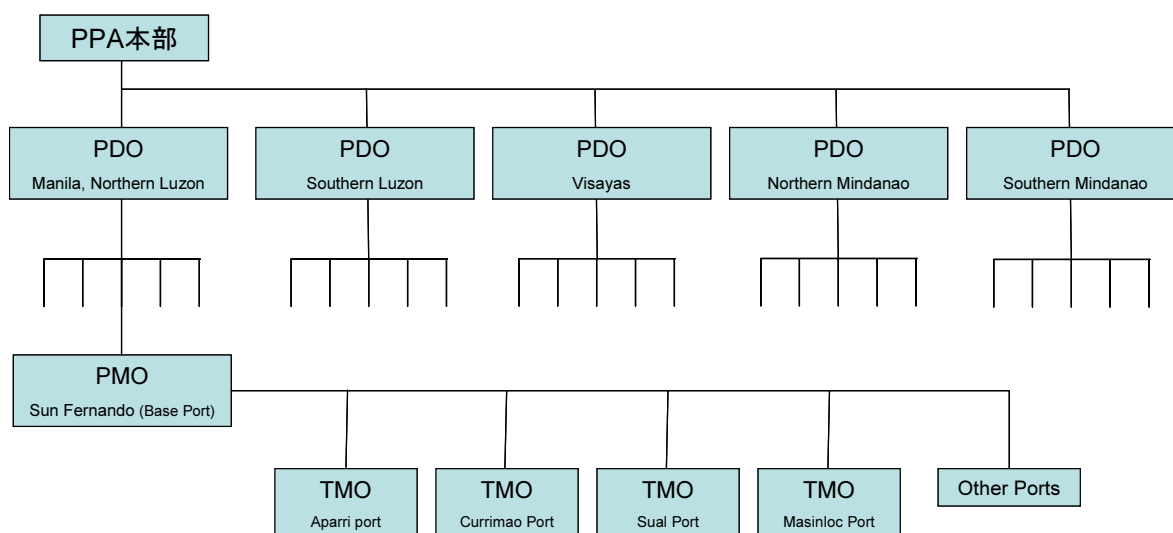
NCR	National Capital Region	VII	Central Visayas
CAR	Cordillera Autonomous Region	VIII	Eastern Visayas
I	Ilocos Region	IX	Western Mindanao
II	Cagayan Valley	X	Northern Mindanao
III	Central Luzon	XI	Davao Region
IVA	Calabarzon	XII	Soccsksargen
IVB	Mimaropa	ARMM	Autonomous Region for Muslim Mindanao
V	Bicol		
VI	Western Visayas	XIII	Caraga

出典：“Situational Analysis in the Field of Maritime Safety and Security”, JICA, 2009年5月

<sup>26</sup> “Situational Analysis in the Field of Maritime Safety and Security”, JICA, 2009年5月



公共港湾うち、フィリピン港湾公社が 239 ヲ所の港湾を管理している。1974 年の大統領令 (Presidential Decree No.857) に基づいて設立され、政府財源と独立した組織である。設立当初の PPA は全国の全ての港湾の管理・運営を担っていたが、1988 年にマニラ港の建設・管理運営が 25 年のコンセッション契約で MICT (Manila International Container Terminal) 社に委託されるなど、徐々に民営化されている。全国の地域が 5 つの地区 (District) に分けられ、それぞれに港湾地方局 (PDO : Port District Office) が置かれている。港湾地方局(PDO) の下に、港湾管理局 (PMO: Port Management Office) が置かれ、この港湾管理局は、同局管轄の中心港湾 (Base Port) に置かれ、Base Port の管理及び PMO 管理域内の中小港湾の管理を行っている。管理の対象となるのは、公共港湾だけでなく、自治体や民間企業が運営する港湾も含まれる。PMO の下にターミナル管理局(TMO : Terminal Management Office)が置かれている。図はこの組織構造を 1 つの PMO を例に示したものである。全国に PDO が 5 ヲ所、PMO が 23 ヲ所ある。



PDO: Port District Office  
 PMO: Port Management Office (Base Port)  
 TMO: Terminal Management Office

図 7 PPA の地方港湾管理組織図

出典：財団法人 国際臨海開発研究センター「フィリピン国港湾施設の維持管理について」

# The PPA Field Offices

## PORT DISTRICT OFFICE of S. LUZON

- PMO Puerto Princesa
- PMO Batangas
- PMO Legaspi
- PMO Calapan

## PORT DISTRICT OFFICE of MANILA/ N. LUZON

- PMO North Harbor
- PMO South Harbor
- PMO San Fernando/ Sual
- PMO Limay

## PORT DISTRICT OFFICE of S. MINDANAO

- PMO Zamboanga
- PMO General Santos
- PMO Davao
- PMO Cotabato

## PORT DISTRICT OFFICE of VISAYAS

- PMO Iloilo
- PMO Tacloban
- PMO Dumaguete
- PMO Pulpandan
- PMO Tagbilaran
- PMO Ormoc

## PORT DISTRICT OFFICE of N. MINDANAO

- PMO Cagayan de Oro
- PMO Nasipit
- PMO Iligan
- PMO Surigao
- PMO Ozamiz



図8 フィリピン港湾局のPDO, PMOの立地

出典：PPA Presentation in APEC 2008

また、フィリピンの主要港の立地図は以下のとおりである。

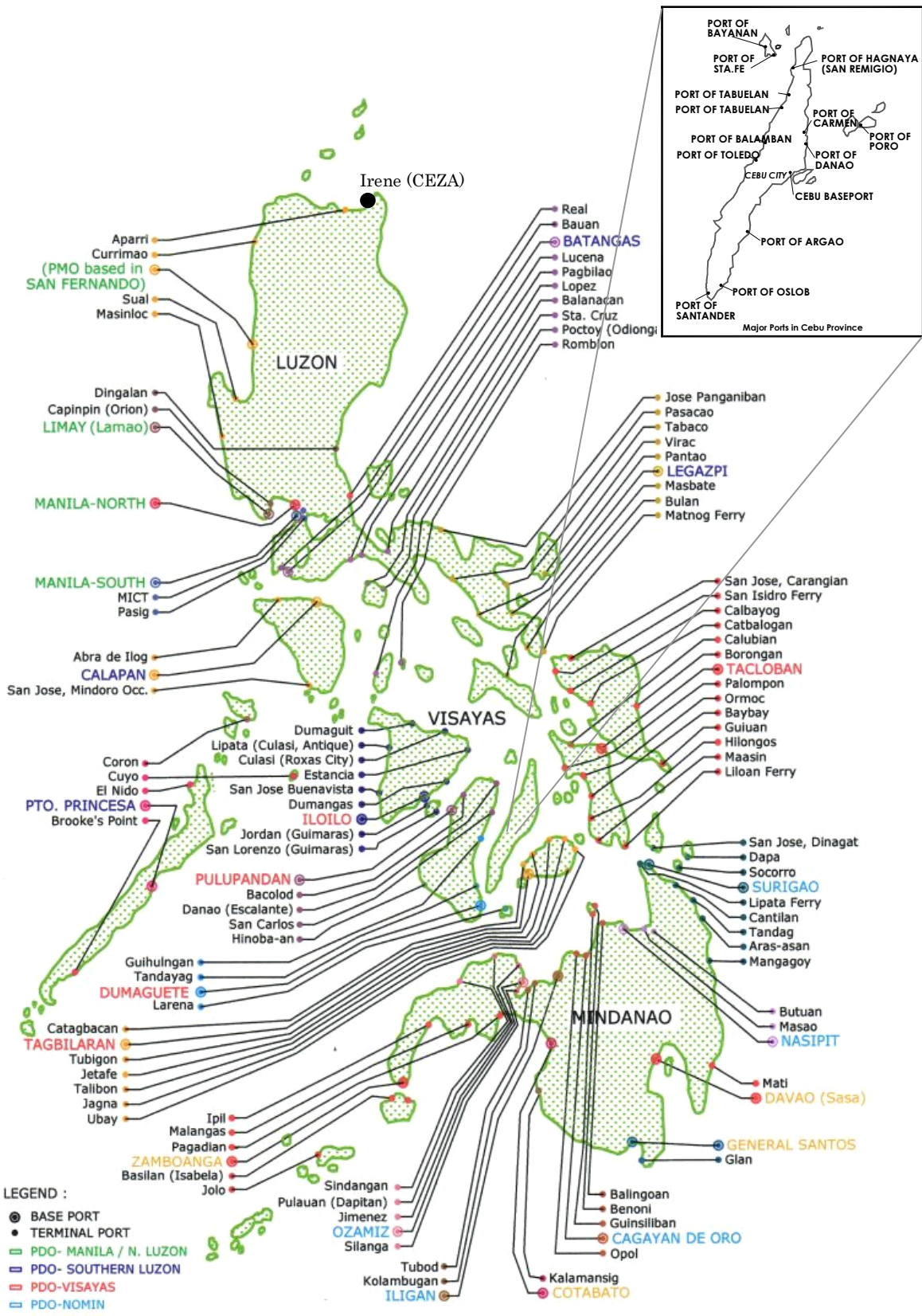


図 9 フィリピンの基地港及びターミナル港

出典：JICA Study on the Mater Plan for the Strategic Development of the National Port System 2004

## 4-2 貨物取扱量

フィリピンの港湾貨物取扱量はここ数年、1億5,000万トン前後で推移している。2007年に対前年比2%の伸びとなり、1億5,744万トンとここ10年で最高となったが、2008年には景気の悪化により、対前年比7%の1億4,590万トンとなった。一方、コンテナ貨物は2008年も対前年比2.3%の微増を維持し、400万TEUsを越えた。

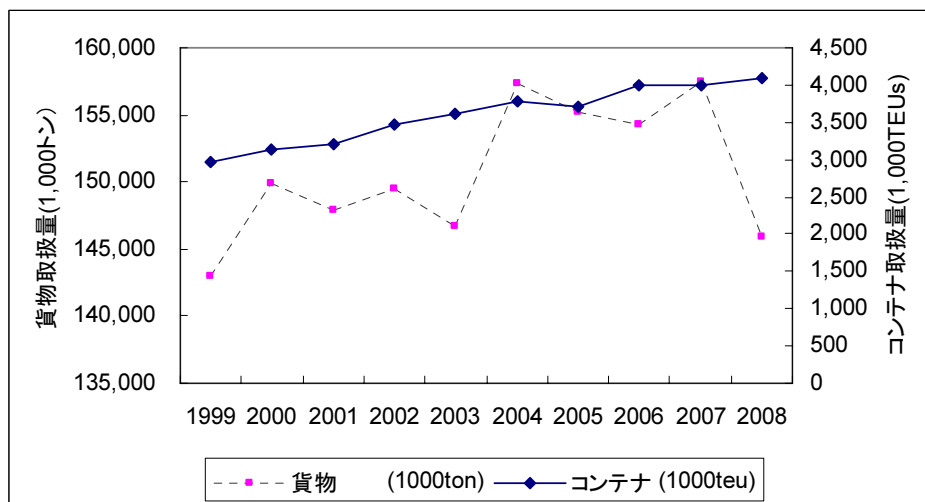


図10 貨物量推移のグラフ（トン、TEU）

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

国内貨物と国際貨物の内訳はほぼ半々で、2008年には720万トンが国内貨物、739万トンが国際貨物であった。国際貨物の内訳を見ると、輸入が輸出を大きく上回っている。2008年には輸出268万トンに対し、輸入は約1.7倍の474万トンであった。

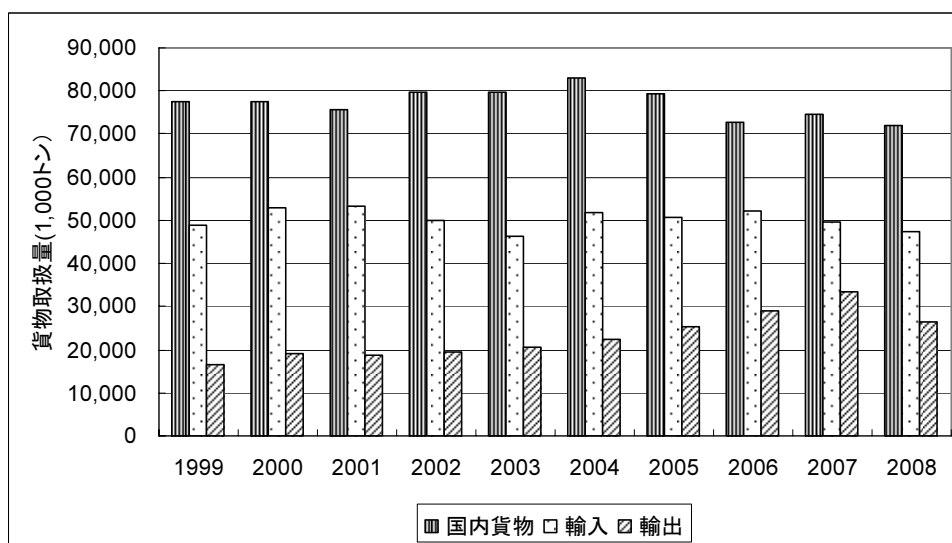


図11 貨物量内訳（国内・輸出と輸入）の棒グラフ

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

5つの港湾地方局のうち最も貨物取扱量が多いのは、マニラを擁するマニラ/北ルソン港湾地方局で、2008年には45%に当たる661万トンと取り扱った。

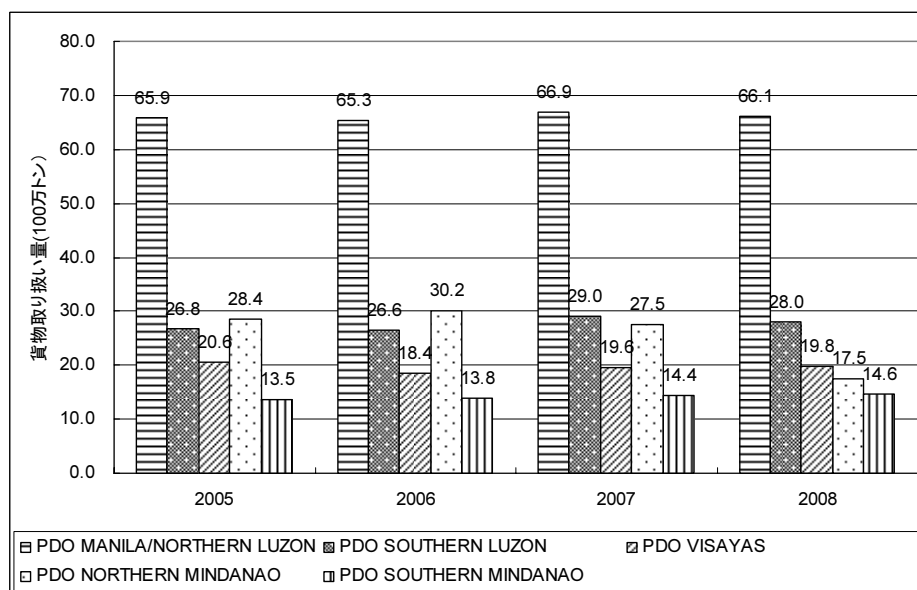


図 12 港湾地方局 (PDO) 別貨物取扱量

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

港湾管理局(PMO)別では、バタンガス、マニラ国際コンテナターミナル(MICT)、マニラ北、リマイ、マニラ南の順で上位5港で、何れも取り扱い量は100万トン超となっている。これにミンダナオのダバオが91万トンで続いている。このうち、マニラ北は国内貨物が多く、マニラ南は国内貨物と国際貨物が約半々、MICT、バタンガス、リマイは国際貨物が多い。

表 23 貨物取り扱い上位5位の港湾管理局 (PMO)

PMO	PDO	貨物取扱量(1,000トン)						
		合計	国内			国際		
			合計	卸荷	積荷	合計	輸入	輸出
バタンガス	南ルソン	18,128	5,851	2,559	3,292	12,277	11,405	872
MICT	マニラ/北ルソン	17,252	686	263	423	16,566	10,464	6,102
マニラ北	マニラ/北ルソン	16,742	14,592	6,422	8,170	2,149	2,121	29
リマイ	マニラ/北ルソン	16,629	6,005	203	5,803	10,624	9,413	1,211
マニラ南	マニラ/北ルソン	11,235	5,432	4,432	1,001	5,803	5,491	312
ダバオ	南ミンダナオ	9,118	3,527	2,343	1,184	5,590	1,514	4,077

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

一方、旅客輸送人数は40万から50万人で推移しており、旅客取り扱いが多いのは南ルソンとビサヤスで、この両地区で全旅客の6割以上を取り扱っている。

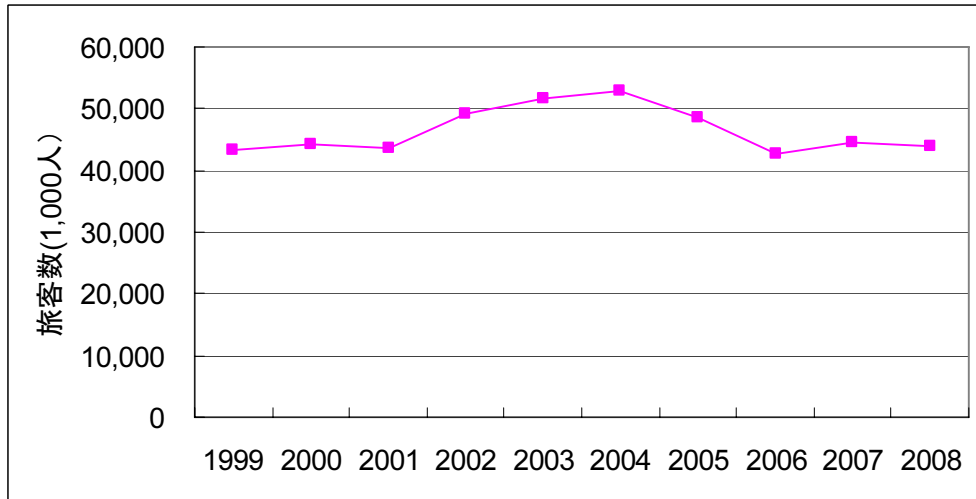


図 13 旅客輸送人数推移

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

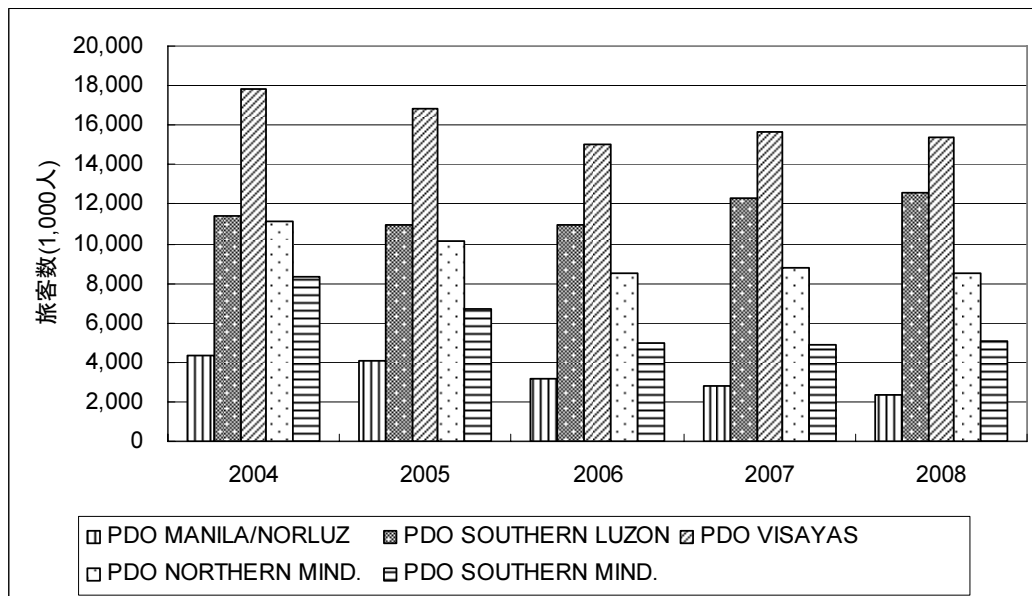


図 14 港湾地方局 (PDO) 別旅客取扱量

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

### 4-3 主要港の概要

ここでは貨物取扱量の多い港湾について概説する。

#### (1) マニラ北港

上述のように国内貨物の主要取り扱い港である。総面積は 52.47 ヘクタール。基地港には 11 の埠頭があり、総長 5,200 メートル。貨物と旅客に使われている。埠頭の運営は民間に委託されており、下記のとおり合計 6 社で 11 の埠頭を運営している。

表 24 マニラ北港の運営企業

会社名	埠頭
Interport Stevedoring and Arrastre Services Corp.	Isla Putting Bato
North Star Port Development Corp.	Piers 2, 4 and 10
United Dockhandlers, Inc.	Pier 6, 12, 14 and 16
Pier 8 Stevedoring and Arrastre Services Corp	Pier 8
Marine Slipway Port Services	Marine Slipway
Vitas Port Arrastre Corp	Pier 18

出典：Profile of Philippines Ports 2005, フィリピン港湾局

また、隣接する民間ターミナルには埠頭が1カ所ある。

マニラ近代化工事を実施することが決まっており、2009年8月にフィリピン港湾局は北港の近代化・運営をする25年間の契約の入札を実施、メトロパシフィック・インベストメンツ社(MPIC)が率いるコンソーシアムが落札した。MPIC連合はマニラ北港の近代化に145億ペソを投資する計画で、クレーンやトラック、フォークリフトなどの設備にも大型投資する予定である<sup>27</sup>。第一フェーズは6年をかけて、Load-on Load-off バース2カ所にクレーンを設置するほか、コンテナヤードも整備する。また、新たなLoad-on Load-off バースとRo-Roバースも建設する。第2フェーズでは3年かけて、旅客ターミナルビルを新設するほか、2つのターミナルも建設する。

表 25 マニラ北港の貨物・旅客取扱状況(2008年)

項目	AT BERTH		合計
	基地港	民間港	
<b>貨物</b> (トン)	14,131,055	2,610,812	16,741,867
国内貨物	14,087,860	461,320	14,549,180
卸荷	6,024,302	385,483	6,409,785
混載	949,588	212,727	1,162,315
バラ積み	803,005	172,756	975,761
コンテナ	4,271,709	0	4,271,709
積荷	8,063,558	75,837	8,139,395
混載	1,169,067	45,297	1,214,364
バラ積み	138,653	30,540	169,193
コンテナ	6,755,838	0	6,755,838
国際貨物	0	2,149,492	2,149,492
輸入	0	2,120,783	2,120,783
混載	0	1,016,185	1,016,185
バラ積み	0	1,104,598	1,104,598
コンテナ	0	0	0
輸出	0	28,709	28,709
混載	0	4,522	4,522
バラ積み	0	24,187	24,187
コンテナ	0	0	0
積み替え	43,195	0	43,195
国内貨物	43,195	0	43,195
卸荷	12,146	0	12,146
積荷	31,049	0	31,049
国際貨物	0	0	0
輸入	0	0	0
輸出	0	0	0
積み替え(海外)	0	0	0
<b>旅客</b> (人数)	1,045,502	0	1,045,502
下船	561,933	0	561,933
乗船	483,569	0	483,569

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

<sup>27</sup> 2009年8月25日付 Philippine Daily Inquirer

## (2) マニラ南港

総面積 85 ヘクタール基地港には 5 つの埠頭があり、全て Asian Terminals Incorporated が運営している。このうち Pier3, Pier 5 はコンテナ専用埠頭である。また、Pier 15 は旅客、Ro-Ro, Lo-Lo, コンテナ船さまざまに対応している大型埠頭である。また、マニラ南港はマニラ/北ルソンでは最大の旅客港で、Pier13, 15 が旅客用に使われている。

表 26 マニラ南港のバースの概要

PIER 3	長さ	幅	深さ	喫水
バース1	167.60	51.60	2.00	-
バース2	158.50	30.00	4.00	-
バース3	163.05	51.60	9.00	8.00
バース4	163.05	51.60	9.00	8.00

PIER 5	長さ	幅	深さ	喫水
バース1	163.10	51.60	7.00	6.00
バース2	163.10	51.60	8.00	7.00
バース3	51.60	-	6.00	5.00
バース4	252.00	20.00	9.00	8.00
バース5	51.60	-	10.00	9.00
バース6	192.70	31.60	12.00	11.00
バース7	192.70	51.60	11.00	10.00
バース8	192.70	51.60	10.00	9.00

PIER 9	長さ	幅	深さ	喫水
バース1	167.70	15.00	9.00	8.00
バース2	167.70	51.50	10.00	9.00
バース3	103.20	-	7.80	7.00
バース4	167.70	51.50	9.00	8.00
バース5	167.70	51.5	9.00	8.00

PIER 13	長さ	幅	深さ	喫水
バース1	127.00	67.00	9.00	8.00
バース2	127.00	67.00	9.50	8.50
バース3	127.00	61.4	10.00	9.00
バース4	82.80	-	7.00	6.00
バース5	127.00	20	9.00	8.00
バース6	127.00	15.00	8.60	7.60
バース7	127.00	15.00	7.20	6.00

### Roll-On-Roll-Off(RORO)設備

PIER 15	長さ	幅	深さ	喫水
バース1	163.10	38.00	10.00	9.00
バース2	163.10	51.50	11.00	10.00
バース3	103.30	-	8.00	7.00
バース4	163.10	51.50	10.00	9.00
バース5	163.10	38.00	9.00	8.00

出典：Profile of Philippines Ports 2005, フィリピン港湾局



Pier 3, Pier 5 のコンテナターミナルにはコンテナクレーン(Quay crane)18基、ゴムタイヤ式クレーン7基を備え、年間取り扱い能力は78万TEUである。

表 27 マニラ南港の貨物・旅客取扱状況(2008年)

項目	AT BERTH			AT ANCHORAGE	合計
	基地港	pasigターミナル港		基地港	
	マニラ南港	政府系	民間港	マニラ南港	
<b>貨物</b> (トン)	6,829,549	305,298	3,584,113	516,212	11,235,172
国内貨物	1,538,011	305,298	3,584,113	0	5,427,422
卸荷	631,136	237,393	3,561,566	0	4,430,095
混載	685	21,183	303,526	0	325,394
バラ積み	0	216,210	3,258,040	0	3,474,250
コンテナ	630,451	0	0	0	630,451
積荷	906,875	67,905	22,547	0	997,327
混載	1,029	27,700	0	0	28,729
バラ積み	0	40,205	22,547	0	62,752
コンテナ	905,846	0	0	0	905,846
国際貨物	5,286,470	0	0	516,212	5,802,682
輸入	4,974,761	0	0	516,212	5,490,973
混載	910,028	0	0	104,685	1,014,713
バラ積み	0	0	0	411,527	411,527
コンテナ	4,064,733	0	0	0	4,064,733
輸出	311,709	0	0	0	311,709
混載	3,919	0	0	0	3,919
バラ積み	0	0	0	0	0
コンテナ	307,790	0	0	0	307,790
積み替え	5,068	0	0	0	5,068
国内貨物	5,068	0	0	0	5,068
卸荷	1,509	0	0	0	1,509
積荷	3,559	0	0	0	3,559
国際貨物	0	0	0	0	0
輸入	0	0	0	0	0
輸出	0	0	0	0	0
積み替え(海外)	2,971	0	0	0	2,971
<b>旅客</b> (人数)	1,270,950	0	0	0	1,270,950
下船	657,592	0	0	0	657,592
乗船	613,358	0	0	0	613,358

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

### (3) マニラ国際コンテナターミナル(MICT)

マニラ北港、南港の中間に立地し、コンテナ取扱量年間150万TEUと、フィリピンのコンテナ取扱量の約36%を占める、フィリピン最大、唯一のコンテナ専門港である。フィリピンの港湾で最初に民営化されたもので、1988年に25年+25年の運営権を取得したInternational Container Terminal Services Inc. (ICTSI)により運営されている。総面積は75.4ヘクタール、ターミナル面積は67.7ヘクタールで、総長1,300メートルの5つのバースを備える。コンテナクレーン10基、

ゴムタイヤ式クレーンは32基備える。また、375メートルの第6バースを建設中で、2010年に開設する予定である。ICTSIはゴムタイヤ式クレーンなどの拡張も行っており、これらの拡張計画が完成すると、コンテナ取扱量は現在の150万TEUから25%増となる見込みである<sup>28</sup>。

表 28 MICT の貨物取扱状況 (2008 年)

項目	M. I. C. T		
	AT BERTH	AT ANCH.	合計
<b>貨物</b> (トン)	16,731,735	520,610	17,252,345
国内貨物	633,556	0	633,556
卸荷	224,300	0	224,300
混載	0	0	0
バラ積み	0	0	0
コンテナ	224,300	0	224,300
積荷	409,256	0	409,256
混載	0	0	0
バラ積み	0	0	0
コンテナ	409,256	0	409,256
国際貨物	16,045,806	520,610	16,566,416
輸入	9,943,623	520,610	10,464,233
混載	3,761	0	3,761
バラ積み	0	520,610	520,610
コンテナ	9,939,862	0	9,939,862
輸出	6,102,183	0	6,102,183
混載	1,433	0	1,433
バラ積み	0	0	0
コンテナ	6,100,750	0	6,100,750
積み替え	52,373	0	52,373
国内貨物	52,373	0	52,373
卸荷	38,948	0	38,948
積荷	13,425	0	13,425
国際貨物	0	0	0
輸入	0	0	0
輸出	0	0	0
積み替え (海外)	595,152	0	595,152
<b>旅客</b> (人数)	0	0	0
下船	0	0	0
乗船	0	0	0

出典：フィリピン港湾公社(PPA)データより作成

#### (4) リマイ港

ルソン島バターン半島に立地する複数のターミナルが PMO リマイの管轄になるが、取り扱い貨物のほとんどは Petron Bataan 精製所、Oilink International 社などによる民間港で、液体貨物、穀物などを取り扱っている。穀物ターミナルはマニラ南港を運営する ATI がを運営していたが、

<sup>28</sup> 2009年12月10日付 Philippines News Agency

2009年6月にターミナル運営件をサンミゲルに売却した<sup>29</sup>。

表 29 リマイ港の民間ターミナルのバース設備

埠頭/ターミナル	長さ×幅 (m)	平均喫水 (m)	バース数	貨物システム
<b>Petron Bataan 精製所</b>				
Product Pier	439.00 x 15.90	3.98 – 13.00	8	Loaders/pipelines
Causeway	85.36			
LPG Pier	24.60 x 3.00	5.40	1	Loaders/pipelines
CBM (coal bed methane)	305.00 x 49.00	15.85	1	Submarine pipes
SBM (Single buoy mooring)	341.38 x 53.35	22.86	1	Submarine pipes
<b>Planter's Product Inc. (Agricultural Chemical)</b>				
T-pier	426.70 x 411.40	14.00	2	Unloader/conveyor
Causeway	299.00 x 4.50	4.50	1	Pipelines
<b>PNOC Petrochemical Development Corporation (石油化学)</b>				
Causeway	13.00 m. wide			
Pier Head	178.00 x 5.00	14.00	2	Loading platform
Protective beam	18.00 x 20.00			
<b>OILINK International Corporation (石油製品)</b>				
Sea berth	260.00 x 40.00	11.00	1	Pipelines/tanks
Finger pier	60.00 x 4.00	3.50	2	Pipelines/tanks
<b>Total-Liquigaz Terminals (ガス、Liquigaz Philippines と Totalfinaelf Bataan Terminal による運営)</b>				
	530.00 x 5.00	20.00	3	Pipelines/tanks
<b>Edison Bataan Cogeneration Company (発電所)</b>				
	50.00 x 6.00	6.00	1	Pipelines
<b>Robust Rocks Resources Inc. (砂利、砂、岩)</b>				
	200.00 x 7.00	6.00	4	Loading ramps
<b>Herma Port Port Terminals Inc (Herma 造船所内のターミナル)</b>				
	358.00 x unlimited	7.50	3	Graving dock/crane
<b>SMC-Bataan Malt Terminal (サンミゲル社のモルト輸入ターミナル)</b>				
	217.00 x 15.00	14.50	1	Portalino unloader
<b>Mariveles Grains Terminal (穀物)</b>				
	156.00 x 10.00	14.50	2	Vacubators/silos

出典：Profile of Philippines Ports 2005, フィリピン港湾局

<sup>29</sup> 2009年6月5日付 The Philippines Star