

フィリピンにおける海事産業の現状及び 今後の動向についての調査

2020年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

フィリピンは 7,641 もの島々からなる世界第 2 位の群島国家であり、そのうち約 1000 の島々に 1 億人以上の人々が生活している。船舶は物資や旅客の輸送に不可欠な輸送モードであり、内航船舶（漁船を含む）は 4 万隻弱が登録されている。

現在、フィリピン国内では、バンカボートと呼ばれる小型木造船が旅客輸送に従事し、貨物船についても老朽化した船舶（特に RORO 船）が多数運航しており、内航輸送における運航の安全性に懸念がある。フィリピンは建造量ベースで世界第 4 位の造船国であるが、その建造量のほとんどはフィリピンに進出している外資系造船所による輸出船の建造実績によるものであり、フィリピン国内向けに新造船の建造を行う造船所は存在するものの、同国の建造能力は、内航の旅客船や貨物船を近代化するために十分な能力を有しているとは言えない。

このような状況の中、フィリピン政府は、フィリピン海事産業の発展を通じて包括的な成長と社会経済発展を目指すため、フィリピン造修繕業の競争力強化、内航船舶の近代化等を含む安心安全で効率的な内航海運ネットワークの提供、雇用とビジネス機会の創出に向けた外航海運の促進、世界的に競争力のある船員供給国としての維持・発展、漁業の安全確保等を柱とした「海事産業発展 10 か年計画」を 2018 年度に策定している。

計画が実行されれば、新しい造船工業団地の設立や老朽化した内航船舶の代替の進展等が見込まれ、我が国の海事関係者にとっても新たなビジネスチャンスが生じる可能性はある。一方、計画の内容を実現するためには、フィリピン政府による老齢船のリプレースを促す政策の立案・実行のほか、内航事業者による新造船建造等への投資などが必要となる。

本調査では、フィリピンの内航輸送に係る統計的情報を整理するとともに、フィリピンの内航事業者の現状について、直面している課題、これまでの船隊整備の状況や今後の方針などについて調査を実施している。

我が国の海事産業の技術や知見がフィリピン内航海運の近代化に寄与することを期待するとともに、本調査報告書が関係各位の参考となれば幸いである。

ジェトロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 塩入 隆志

目 次

1. フィリピンの概況	1
1.1 地理及び歴史	1
1.2 人口動態	2
1.3 経済	4
1.3.1 GDP	4
1.3.2 主要産業、産業構造	6
1.4 雇用、労働事情	9
1.5 物価、金利、為替他	11
1.6 貿易動向	12
1.7 経常収支、国際収支の動向	14
1.8 政治動向	15
1.9 フィリピンの財閥	17
2. 内航海運の状況	25
2.1 内航海運の発展にむけたこれまでの動き	25
2.2 登録船舶数と内訳	25
2.3 船舶オペレーター	28
2.4 内航航路	30
2.5 内航旅客・貨物の輸送量	34
2.5.1 貨物、旅客輸送量	34
2.5.2 地域別の貨物、旅客輸送量	36
2.6 主な業界団体	40
3. 造船業	42
4. 海事産業の振興策等	45
4.1 内航海運・造船振興策	45
4.2 海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan:MIDP）	47
プログラム 1 フィリピン海上輸送連絡路の開発のための内航海運の改善	54
プログラム 5 グローバル・マリタイム・ハブの開発	55
プログラム 1、5 の実施状況	59

5. 内航海運事業者の抱える課題	63
5.1 調査を行った内航海運事業者の概要	63
Asian Marine Transport Corporation (AMTC)	63
Lite Shipping Corporation	64
2GO Group, Inc.	65
Roble Shipping Inc	66
Starlite Ferries	67
Medallion Transport	68
Archipelago Philippines Ferries Corporation (APFC)	69
Trans Asia Shipping Lines	69
Cebu Sea Charters Inc	70
Lorenzo Shipping Corporation	71
5.2 内航海運事業者が抱える課題	72
5.3 内航海運事業者の船隊整備に係る動向	74
6. フィリピン内航海運事業と日本海事産業等の関わりに係る今後の可能性	78
図及び表のリスト	80

別添

1. 主要海運会社及びインタビュー先海運会社の登録船舶リスト	83
2. MARINA 認可造船所リスト	94

1. フィリピンの概況

1.1 地理及び歴史

フィリピンは 7,641 の島から成る島嶼国で、その国土面積は日本の約 80%にあたる約 30 万平方キロメートルである。気候は高温多湿性の熱帯モンスーン気候で、一年を通じあまり気温の変化がなく、6 月から 11 月までの雨季と 12 月から 5 月までの乾季がある。雨季にはフィリピン近海で発生する台風に直撃されることがあり、さらに、地震、火山噴火による被害に度々見舞われる。

ルソン地方、ビサヤ地方、ミンダナオ地方の主要 3 地域からなり、首都は、同国最大の島、ルソン島のマニラ首都圏（メトロマニラ）にあるマニラであるが、同じくメトロマニラにあるケソンがフィリピンで最も人口密度の高い都市である。ビサヤ地方の中心都市はセブ、ミンダナオ地方の中心都市はダバオである。これらの地方はさらに、14 の行政区、メトロマニラ、ムスリムミンダナオ自治区、コルディリエラ行政地域という 17 の行政管区¹に分けられ、これら行政管区の下には 81 の州がある。

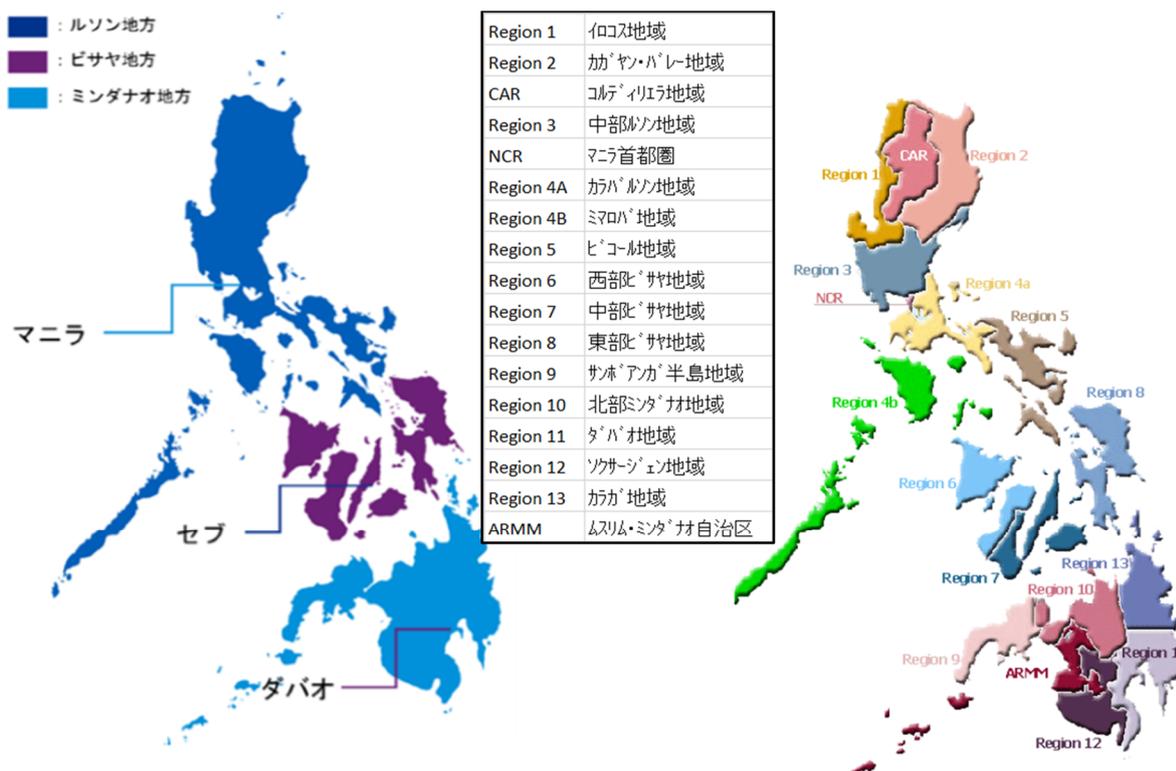


図 1 フィリピンの 3 地方と 17 地域

出典：3 地方地図は国際協力銀行（JBIC）、
17 地域地図はフィリピン証券取引委員会ウェブサイト

¹ 2015 年にアキノ政権がネグロス島が 1 つの地域として指定したが、2017 年にドゥテルテ政権はネグロス島西部と西部ビサヤ地方、島東部を中央ビサヤ地方とする 2015 年以前の地域に戻した。

フィリピンの歴史をみると、1571年から300年以上にわたりスペインの植民地としてその支配下におかれた。1898年にスペインが米西戦争に敗れるとアメリカに譲渡され、さらには第2次世界大戦中の日本軍による占領を経て、1946年に独立を果たした。

タガログ、セブアノ、イロカノ、ヒリガイノン、ビコール、ワライ、パンパンガ、その他の少数民族、華人他の100以上の民族からなる多民族、多言語国家である。タガログ語をベースとするフィリピノ語と英語を公用語とする。ミンダナオ島はイスラム教の割合が人口の2割を超えるが、それ以外の地域はキリスト教、特にカトリックが圧倒的多数を占める。

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）。
人口	1億665万人（2018年 国連）
平均寿命	男性67歳 女性75歳（2017年世界銀行）
人種	マレー系が主体。他に中国系、スペイン系、およびこれらとの混血、更に少数民族がいる。
首都	マニラ
言語	国語はフィリピノ語、公用語はフィリピノ語および英語。 80前後の言語がある。
宗教	キリスト教93%（カトリック83%）、イスラム教5%
政治体制	立憲共和制
元首	ロドリゴ・ドゥテルテ大統領（2016年6月就任、任期6年）
国会	上・下二院制 上院24議席（任期6年、連続三選禁止） 下院297議席（任期3年、連続四選禁止）
政府	副大統領：レニ・ロブレド 外務大臣：テオドロ・ロクシン
名目GDP、 実質、成長率	名目GDP 17.4兆ペソ 10.2%（2018年 国家統計局） 実質GDP 9.2兆ペソ 6.2%（2018年 国家統計局） 米ドル建て名目GDP 3,309億ドル 5.5% （2018年 世界銀行）
為替レート	1米ドル=51.7958ペソ（2019年平均値フィリピン中央銀行）

出典：日本外務省ホームページ、フィリピン国家統計局、IMF、世界銀行、フィリピン中央銀行等

1.2 人口動態

フィリピンの人口は2014年に1億人を突破し、2018年には1億670万人となっている。過去10年間、毎年1.4～1.7%の人口伸び率を維持している。2015年のフィリピン人の平均年齢は24.1歳であり（同年の日本の平均年齢は46.4歳）、人口の半数を20歳から60歳の生産年齢層が占めている。2018年の国連の統計によると、都市人口の比率が全体人口の46.9%を占めている。

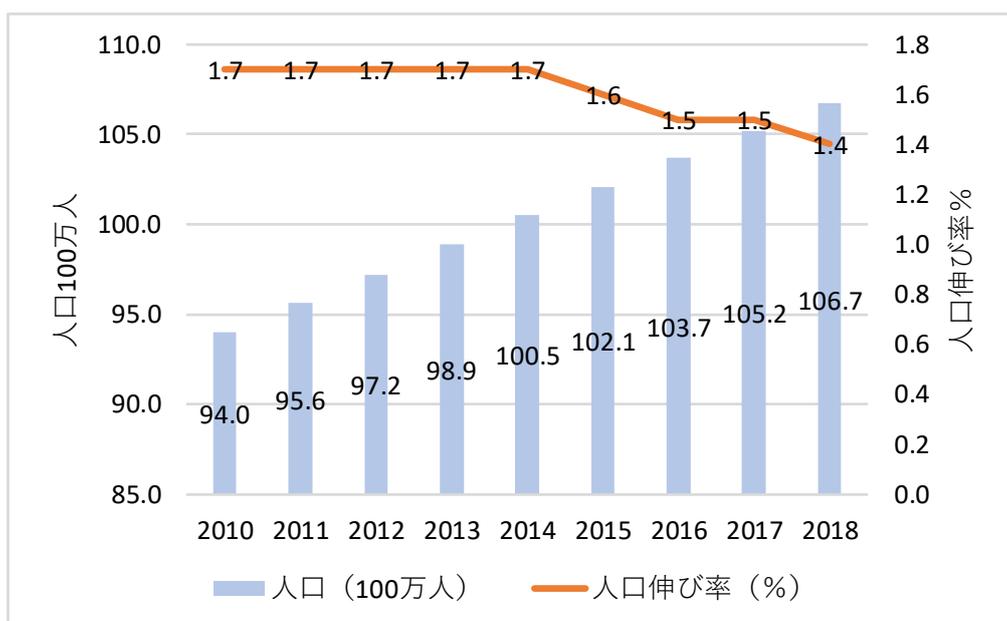


図2 フィリピンの人口及び人口伸び率

出典：国連人口統計

表2 人口構成

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
0-9歳	26.6	25.6	23.0	22.0	20.1
10-19歳	22.5	22.1	21.4	20.4	19.5
20-29歳	17.3	17.3	17.1	17.6	17.9
30-39歳	13.3	13.2	13.7	13.8	14.1
40-49歳	9.8	10.0	10.8	11.0	11.2
50-59歳	5.5	6.4	7.4	8.0	8.5
60-69歳	3.2	3.4	4.0	4.6	5.4
70-79歳	1.4	1.6	2.0	2.0	2.4
80歳以上	0.4	0.4	0.5	0.7	0.8

} 57.1%

出典：国連人口統計

表3 日本とフィリピンの平均年齢比較

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年(予想)
日本	41.2	43	44.7	46.4	48.4
フィリピン	20.5	21.3	23.1	24.1	25.7

出典：国連人口統計

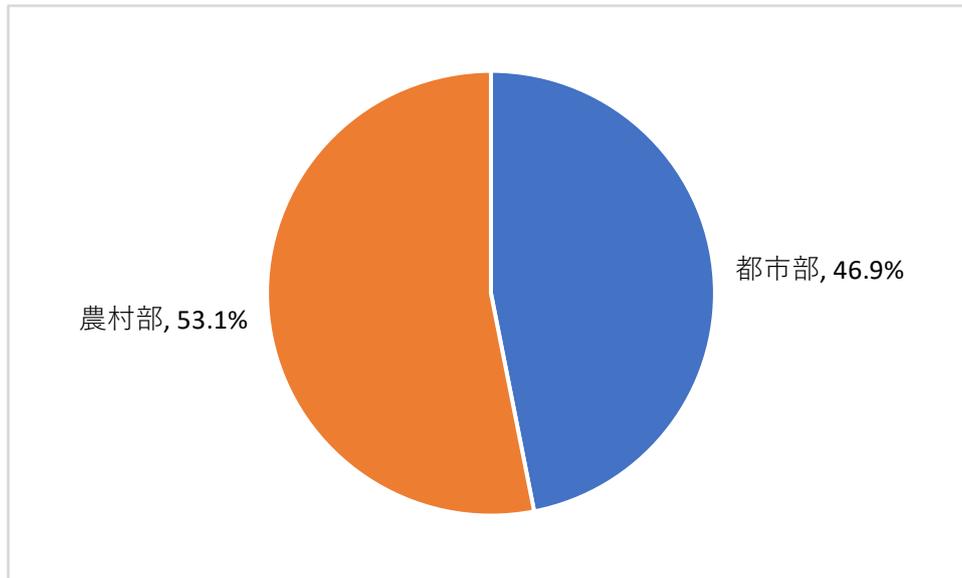


図3 都市部と農村部の人口割合 2018年

出典：国連人口統計

フィリピンは所得格差が大きく、2015年の世界銀行の統計では総収入の50.9%を上位20%の所得層が占めている。フィリピン国家統計局の統計によれば、2018年の貧困率は16.6%であり、2015年の23.3%からは改善しているものの国民の6分の1が貧困層にあたる。

1.3 経済

1.3.1 GDP

2018年のフィリピンの実質GDPは9.2兆ペソで対前年比6.2%の伸びとなった。2012年以降、連続で6%以上の成長を維持したものの、当初の政府目標である7~8%には届いていない。GDPの68.5%に相当する額を民間消費支出が占めており、政府支出はGDPの10%強と経済全体に占める割合は小さい。インフラが整備不十分であることが経済成長の抑制要因となってきたことから、ドゥテルテ政権のもとインフラ整備が推進され、2018年は前年比で政府支出は13.0%の伸びとなり、GDPの11.1%に相当する額となっている。

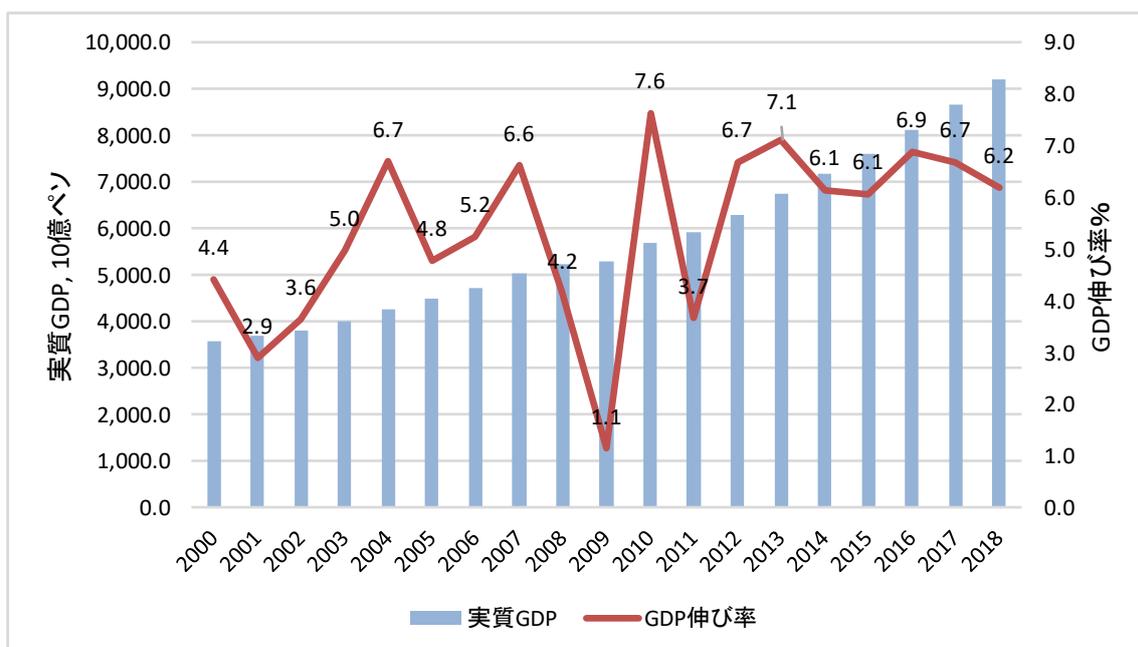


図4 フィリピンのGDPとGDP成長率推移

出典：アジア開発銀行データより作成

表4 支出項目別対実質GDPシェアの推移(%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
民間最終消費支出	69.2	70.5	70.5	69.5	69.1	69.3	69.5	68.9	68.5
政府最終支出	10	9.8	10.7	10.5	10.2	10.3	10.5	10.5	11.1
国内総固定資本形成	20.8	20.6	18.5	22.1	21.7	24.2	28.2	28.9	30.8
財貨・サービスの輸出	50.6	47.6	48.4	44.8	47.5	48.6	50.8	57	60.8
財貨・サービスの輸入	50.6	48.5	48	46.8	48.5	52.4	59	65.3	71.3

出典：アジア開発銀行データより作成

表5 支出項目別伸び率(%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
実質GDP	7.6	3.7	6.7	7.1	6.1	6.1	6.9	6.7	6.2
民間最終消費支出	3.4	5.6	6.6	5.6	5.6	6.3	7.1	5.9	5.6
政府最終支出	4.0	2.1	15.5	5.0	3.3	7.6	9.0	6.2	13.0
国内総固定資本形成	31.6	2.8	-4.3	27.9	4.2	18.4	24.6	9.4	13.2
財貨・サービスの輸出	21.0	-2.5	8.6	-1.0	12.6	8.5	11.6	19.7	13.4
財貨・サービスの輸入	22.5	-0.6	5.6	4.4	9.9	14.6	20.2	18.1	16.0

出典：アジア開発銀行データより作成

1人当たりGDPは、2008年の2,000米ドル強から順調に伸び、2018年には「消費が加速的に伸びる」といわれる3,000米ドルを超えている。2018年のGDPの成長率が6.2%であったのに対し、一人当たりのGDP伸び率は4.8%となっている。

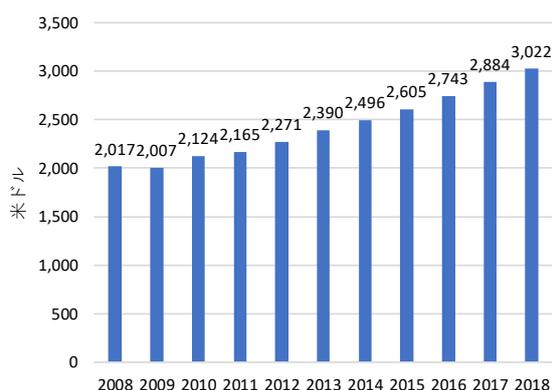


図 5 1人あたり GDP

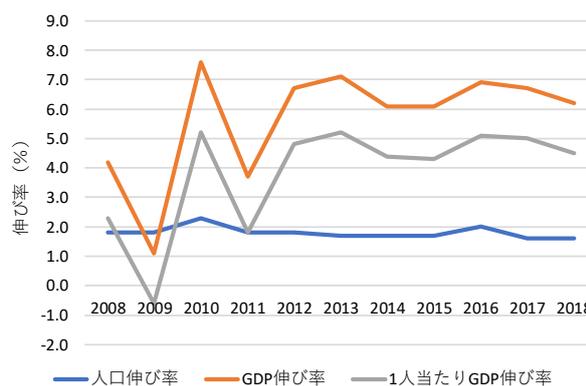


図 6 GDP、1人あたり GDP、人口伸び率
出典：世界銀行、アジア開発銀行データより作成

2019 年は、世界経済の減速や世界的保護主義の影響によってフィリピンの輸出は伸び悩んだ。また、国家予算の成立が 3 か月半遅れて 4 月に成立したため、予算執行が遅れ国内投資に影響が出た他、5 月に行われた中間選挙キャンペーン期間中は新規の公共工事が停止された。その影響もあり、第 1、第 2 四半期の上期の GDP 伸び率はそれぞれ前年同期比で 5.6%、5.5%にとどまり、世界銀行は、2019 年 10 月、フィリピンの経済成長率の予測を 5.8%に下方修正している。下期には公共投資が回復し、インフラ開発プロジェクトの進行が期待されることから、世界銀行は 2020 年の GDP 伸び率を 6.1%、2021 年は 6.2%と予測している。

1.3.2 主要産業、産業構造

フィリピンの経済は、サービス業が GDP の過半を占める構造になっており、2018 年には、サービス業の構成比は 57.7%、工業、製造業、建設業を含む産業部門の構成比は 34.2%となっている。サービス業、産業部門の比率が増加傾向にあるのに対して、農林水産業の GDP 構成比は減少傾向が続いており、2015 年からは 10%以下となり、2018 年には全体の 8.1%となっている。

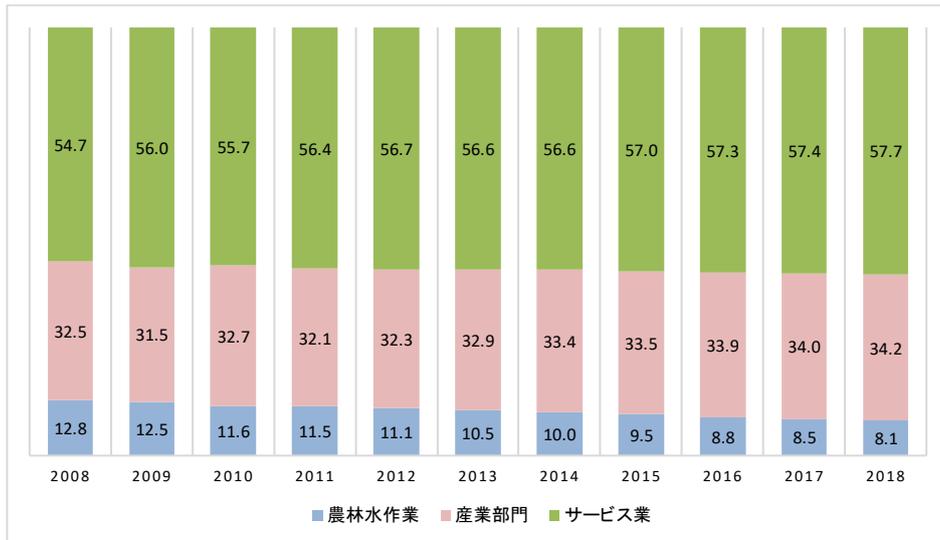


図7 実質 GDP に占める産業別構成比の推移

出典：アジア開発銀行データより作成

産業別労働力構成の推移をみると、過半数を占めるサービス業が増加傾向にあり、産業部門も増加傾向、農業就労人口は減少傾向にある。

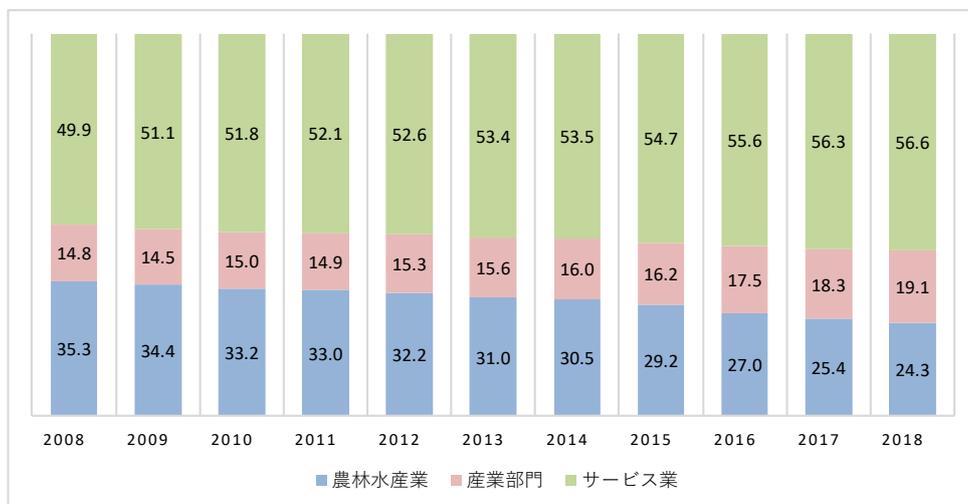


図8 産業別労働力構成比の推移

出典：フィリピン統計局データより作成

産業別の GDP 伸び率をみると、2018 年は、農林水産業は 0.9%の伸び、産業部門は 6.7%の伸び、サービス業は 6.8%の伸びとなっている。産業部門では、GDP 全体の 23.3%を占める製造業の伸びが前年比 4.9%と低調であったが、建設は前年比 14.9%と 2 桁の伸びを示し、GDP 全体の 6.7%を占めている。サービス業は「卸・小売業、自動車およびオートバイの修理」は前年比 6.0%の伸び、GDP 全体の 16.9%を

占めている。金融・保険は前年比 7.2%で成長し、ここ数年、GDP 全体の伸びを上回る成長率となっている。

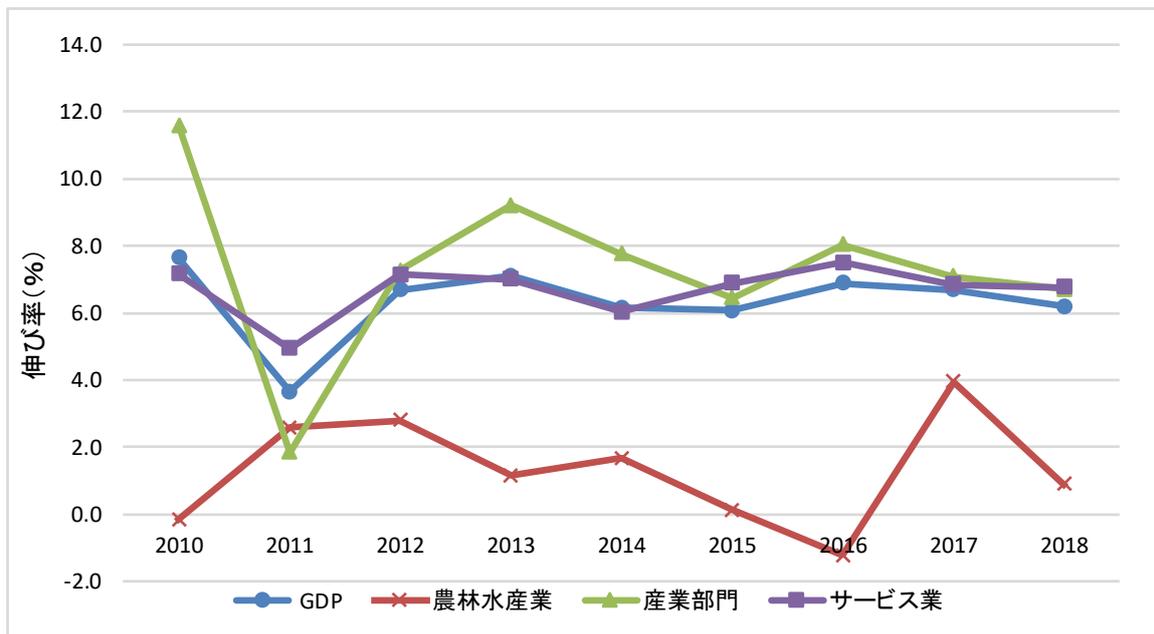


図 9 実質 GDP の産業別伸び率 (%)

出典：アジア開発銀行データより作成

表 6 2018 年の業種別実質 GDP

単位：10 億フィリピンペソ

	2017	2018	前年比 (%)	構成率 (%)
実質 GDP	8,665.80	9,206.90	6.2	100
農林水産業	739.2	745.8	0.9	8.1
鉱業	84.8	85.9	1.3	0.9
製造業	2,044.20	2,145.00	4.9	23.3
水道、ガス、電機その他公益業	281.7	297.1	5.5	3.2
建設業	538.1	618.3	14.9	6.7
卸・小売業、自動車・二輪車の修理	1,467.00	1,554.90	6	16.9
ホテル、飲食	158.1	166.2	5.1	1.8
運輸および倉庫	264.4	279.7	5.8	3
情報通信	372.2	391.1	5.1	4.2
金融保険	635.1	681	7.2	7.4
不動産、専門・科学・技術・管理およびサポートサービス	999.4	1,046.70	4.7	11.4
行政、防衛	346.2	398.9	15.2	4.3
教育	365.5	412.6	12.9	4.5
その他	369.8	383.8	3.8	4.2

出典：アジア開発銀行データより作成

表 7 GDP の業種別伸び率 (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
実質GDP	7.6	3.7	6.7	7.1	6.1	6.1	6.9	6.7	6.2
農林水産業	-0.2	2.6	2.8	1.2	1.7	0.1	-1.2	4	0.9
鉱業	11.4	7	2.2	1.2	12.1	-1.5	3.9	1.4	1.3
製造業	11.2	4.7	5.4	10.3	8.3	5.7	7.1	8.4	4.9
水道、ガス、電機その他公益業	9.9	0.7	5.4	4.7	3.6	5.6	9	3.4	5.5
建設業	14.3	-9.6	18.2	9.6	7.2	11.6	12.1	5.1	14.9
卸・小売業、自動車・オートバイの修理	8.4	3.4	7.6	6.2	5.8	7.1	7.6	7.3	6
ホテル、飲食	9.1	8.5	7.2	3.7	5	6.9	8.9	8.6	5.1
運輸および倉庫	1.4	7.1	8.2	7.7	11.1	8.4	8.5	5.1	5.8
情報通信	0.8	2.6	6.1	5	3.6	7.8	3.1	3.3	5.1
金融保険	10.1	5.2	8.2	12.6	7.2	6.1	7.9	7.6	7.2
不動産、専門・科学・技術・管理およびサポートサービス	7.5	8.4	6.4	8.9	8	7.1	8.9	7.4	4.7
行政、防衛	5.8	1.9	5.7	2.7	4.1	1.2	7.1	8.7	15.2
教育	2.1	4.2	1.8	5	1.6	6.9	6.7	8.2	12.9
その他	16.7	6	13.7	6.1	6.2	10.4	7.7	3.8	3.8

出典：アジア開発銀行データより作成

フィリピンで生産される農産物は、サトウキビ、ココナツ、マニラ麻、タバコ、バナナ、パイナップルなどであり、主食であるコメは慢性的供給不足の状態にあり、フィリピンはコメの輸入大国となっている。

石炭、天然ガス、石油などのエネルギー資源が存在するものの、大多数は輸入に頼っている。鉱物資源は、クロム、ニッケル、銅の埋蔵量が多いとされるが未開発であり、希少金属の需要が拡大していることから、これらの鉱物資源の開発への注目が集まっている。また、パラワン沖にはフィリピン唯一の洋上ガス田（マランパヤ・ガス田）があるが、2024年にはガスが枯渇すると言われており、民間投資によるLNG輸入ターミナルの建設プロジェクトが複数進んでいる。

製造業は、従来は輸出加工型で半導体、電子部品、電気、自動車部品、建材などの製品の輸出が主流であったが、人口の増加と共に内需に注目したフィリピン国内向けの汎用品の製造のための投資を検討する外国企業も増えている。

サービス業では、フィリピン人の高い英語力を背景にソフトウェア開発、カスタマーサポート等で成長してきたが、人件費の上昇に伴う付加価値の向上が課題となっている。また、内需の拡大とともに商業施設が増加しており、マニラ最大級のモール「モールオブアジア」には日本の衣料品ブランドや飲食業も進出している。

1.4 雇用、労働事情

2018年の労働力は前年比で1.6%増加し4,346万人となっている。男女別の労働力率はそれぞれ75.1%、46.6%である。失業率は5.3%と前年の5.7%から若干改善し、女性の失業率が5.1%であったのに対し、男性の失業率は5.4%であり、男性の失業率のほうが高い傾向が続いている。若年層（15～24歳）の失業率は13.4%であり、2008年の17.4%からは改善しているが、2桁台で推移している。

表8 フィリピン労働統計

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
労働力 (1,000人)	38,893	40,006	40,426	41,022	41,379	41,342	43,361	42,775	43,460
前年比(%)	2.6	2.9	1	1.5	0.9	-0.1	4.9	-1.4	1.6
労働力率(%)	64.1	64.6	64.2	63.9	64.6	63.7	63.5	61.2	60.9
男性(%)	78.5	79	78.5	78.1	78.6	77.3	77.6	76.2	75.1
女性(%)	49.7	50.4	50	49.9	50.7	50.1	49.3	46.2	46.6
失業率(%)	7.4	7	7	7.1	6.6	6.3	5.4	5.7	5.3
男性(%)	7.6	7.3	7.2	7.3	6.9	6.6	5.6	6	5.4
女性(%)	6.9	6.6	6.7	6.8	6.1	5.8	5.2	5.2	5.1
15～24歳(%)	17.6	16.3	16.2	16.1	15.3	15	13.5	14.4	13.4
25歳以上(%)	4.6	4.5	4.5	4.6	4.2	4.0	3.5	3.7	3.6
25～54歳(%)	5.1	4.9	4.9	5.1	4.7	4.5	3.9	4.1	3.9
55歳以上(%)	2.1	2	2.2	2.3	1.9	1.7	1.7	2.1	1.8

出典：フィリピン統計局データより作成

また、フィリピンは国内での就業機会が少なく、外国に出稼ぎに出る人も多く、こうした出稼ぎ労働者の送金がGDPの1割近くを占め、消費を牽引している。海外で働く在外フィリピン人(Overseas Filipino Workers: OFW)の人数は2018年4月から8月で230万人²である。女性の人数が男性の人数を上回り、女性では圧倒的にエレメンタリー職業³就労者が多い。これらOFWからの送金はフィリピンの国際収支に大きく貢献している。

表9 2018年4月から8月OFW人数および職種

	全体	男性	女性
人数(単位1,000人)	2,299	1,016	1,284
職種比率(%)			
マネージャー	1.1	1.1	1.1
専門職	9	8.1	9.8
技術職	7	11.8	3.1
事務サポート	3.8	2.9	4.6
サービスおよびセールス	18.8	19	18.6
農林漁業作業	0.2	0.5	-
手工芸・貿易	9.2	19	1.4
工場労働者	13.8	27.8	2.7
エレメンタリー職業	37.1	9.8	58.7

出典：フィリピン統計局データより作成

² この期間のいずれかの時点において海外で就労していたことが確認された人数。

³ ILOの定義では、単純、ルーティン作業で手作業、肉体労働を要するものとある。家事代行等の家内労働者もこの中に含まれる。

1.5 物価、金利、為替他

フィリピンの2018年の消費者物価指数（CPI）は前年比5.2%上昇している。供給不足による食料品の値上がり等によって3年連続で前年を上回っている。消費者物価の上昇は、燃料や砂糖、飲料、たばこへの増税を受けて年始に始まり、主食である米に波及している。さらに通貨安がインフレ圧力に拍車をかけており、フィリピン中央銀行は2018年5月以降、インフレ抑制のため利上げを実施し、上げ幅は累計で1.75%になった。2019年にはインフレは沈静化し、CPIは前年比2.5%上昇で落ち着いている。アジア開発銀行はフィリピンの2020年のインフレについて3.0~3.5%との予測を立てている。

表 10 品目別消費者物価指数の推移

品目	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
全体	3.1	2.6	3.6	0.7	1.3	2.9	5.2	2.5
食料・ノンアルコール飲料	2.4	2.5	5.9	1.8	1.6	3.0	6.8	2.1
アルコール飲料・タバコ	4.9	28.1	6.1	3.0	4.6	6.9	20.0	12.8
衣料品・靴	4.7	3.2	3.5	2.5	2.1	2.4	2.4	2.6
住居・電気水道・光熱費	4.6	1.8	2.6	-1.2	0.5	2.7	3.9	2.4
家具・日用品他	3.7	3.4	2.8	1.8	1.8	2.3	3.1	3.2
ヘルス	3.3	2.7	2.3	2.0	2.1	2.6	3.3	3.5
交通費	2.3	0.0	0.5	-5.4	-1.4	5.0	6.6	1.0
通信費	0.1	0.1	0.1	0.0	0.3	0.3	0.3	0.3
教育費	4.6	4.1	4.4	3.8	3.0	2.5	-0.8	0.2
外食その他サービス	3.2	2.5	1.7	1.4	1.7	1.7	3.6	3.4

出典：フィリピン統計局データより作成

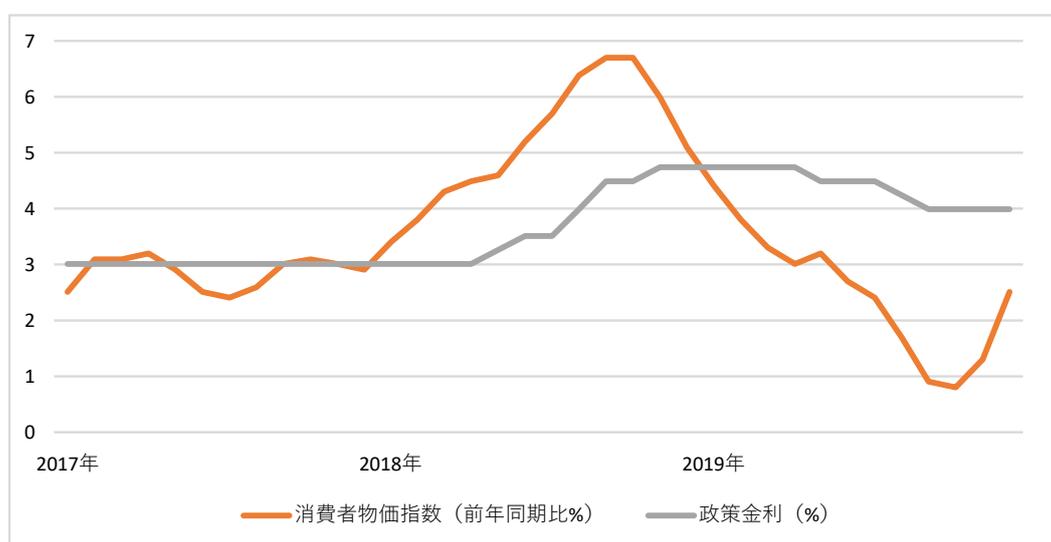


図 10 消費者物価指数の前年同月比及び政策金利の推移 (%)

出典：フィリピン統計局、フィリピン中央銀行データより作成

フィリピンペソの対米ドル為替レートは、2007年から2016年の後半まで1ドル40～50で推移してきたが、2017年に入ってから50ドル以上のペソ安が定着している。2018年はペソ安が進み、2018年の11月には1ドル54ペソとなり、その後はペソ安は緩和され、1ドル50～51ペソで推移している。

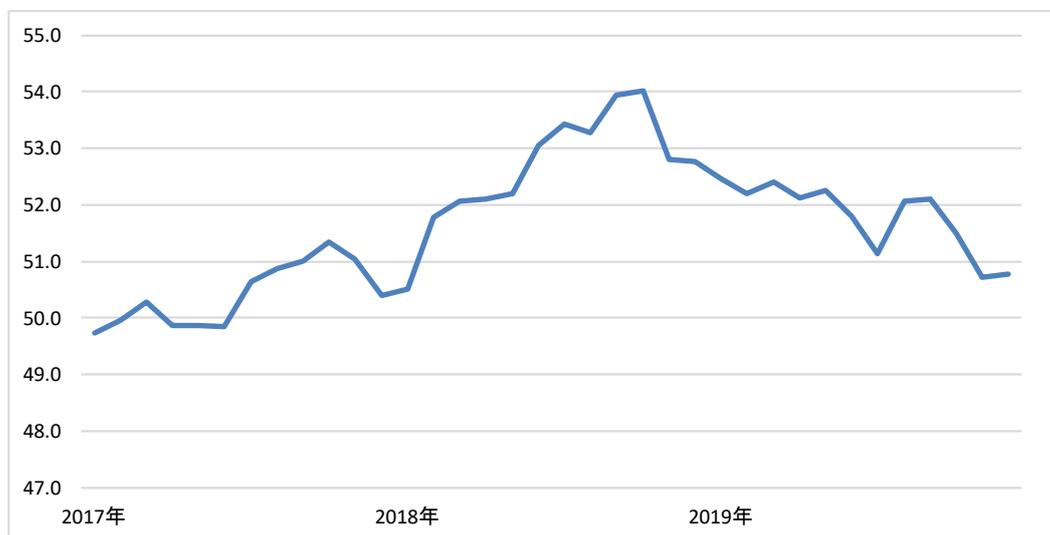


図 11 ペソの対米ドル為替レート (1ドルあたり)

出典：フィリピン中央銀行データより作成

1.6 貿易動向

フィリピンの2018年の輸出は前年比6.7%増の674.9億米ドル、輸入は17.3%増の1,089.3億米ドルであった。貿易収支は連続して赤字を計上しており、赤字額は2017年の296.8億から414.4億米ドルへと拡大している。

輸出を品目別にみると、全体の38.2%を占める電気・電子機器・同部品が257.9億米ドルで前年比9.4%増、12.4%を占める一般機械・同部品が83.9億米ドルで前年比7.0%増となっている。

輸入を品目別に見ると、電気・電子機器・同部品が174.7億米ドルで前年比19.8%増、次いで鉱物性燃料、鉱物油が131.5億米ドルで前年比23.7%増、一般機械・同部品が110.9億米ドルで前年比9.0%増となっている。

表 11 フィリピンの主要品目別輸出入<通関ベース>

輸出 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
電気・電子機器・同部品	23,569	25,794	38.2	9.4	電気・電子機器・同部品	14,575	17,467	16.0	19.8
一般機械・同部品	7,839	8,387	12.4	7	鉱物性燃料、鉱物油	10,633	13,149	12.1	23.7
光学・精密・医療機器等	2,229	2,095	3.1	△6.0	一般機械・同部品	10,174	11,092	10.2	9
果実・ナッツ	1,218	2,070	3.1	69.9	車両(鉄道以外)・同部品	8,368	8,308	7.6	△0.7
真珠、貴石等	1,350	1,453	2.2	7.7	鉄鋼	3,625	4,985	4.6	37.5
銅・同製品	2,051	1,402	2.1	△31.7	プラスチック・同製品	3,007	3,564	3.3	18.5
船舶等	1,680	1,216	1.8	△27.6	航空機・同部品	1,808	3,108	2.9	71.9
動植物性油脂	1,622	1,177	1.7	△27.5	穀物	1,493	2,466	2.3	65.2
鉱石、スラグおよび灰	904	1,164	1.7	28.7	鉄鋼製品	1,406	1,881	1.7	33.7
鉱物性燃料、鉱物油	900	1,144	1.7	27.2	光学・精密・医療機器等	1,711	1,838	1.7	7.4
車両(鉄道以外)・同部品	1,168	1,116	1.7	△4.4	医療用品	1,563	1,542	1.4	△1.4
プラスチック・同製品	713	912	1.4	27.8	紙、パルプ	1,229	1,252	1.1	1.9
木材・同製品	1,415	675	1	△52.3	食品工業残渣、調整飼料等	1,164	1,511	1.4	29.8
航空機・同部品	512	665	1	30	加工食品	1,327	1,404	1.3	5.8
革製品	537	646	1	20.1	有機化学品	1,097	1,265	1.2	15.3
合計(その他含む)	63,233	67,488	100	6.7	合計(その他含む)	92,841	108,928	100	17.3

出典：ジェトロ貿易投資白書 2019 年版

輸出入を国・地域別で見ると、2018年の輸出の最大相手国は米国で全体の15.6%を占めており、輸出額は前年比14.6%増の105.4億米ドルであった。2017年まで8年連続で首位であった日本は、輸出額は前年比で7.4%減少し、2位の香港に次ぐ3位となった。4位の中国への輸出は全体で12.9%を占めており、前年比で24.4%の伸びとなった。

輸入は、中国が全体の19.6%を占めており、2018年は前年比27.1%増の213.9億米ドルであった。次いで韓国からの輸入が前年比38.3%増の111.6億米ドルとなり、中国、韓国の2か国で輸入全体の3割弱を占めている。

表 12 フィリピンの主要国・地域別輸出入<通関ベース>

輸出 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
米国	9,202	10,542	15.6	14.6	中国	16,832	21,394	19.6	27.1
香港	8,645	9,554	14.2	10.5	韓国	8,073	11,162	10.2	38.3
日本	10,230	9,474	14	△7.4	日本	10,555	10,549	9.7	△0.1
中国	6,993	8,699	12.9	24.4	米国	7,400	7,814	7.2	5.6
シンガポール	3,868	4,234	6.3	9.5	タイ	6,603	7,608	7	15.2
ドイツ	2,621	2,809	4.2	7.2	インドネシア	6,305	6,400	5.9	1.5
タイ	2,645	2,717	4	2.7	シンガポール	5,473	6,018	5.5	10
韓国	2,540	2,542	3.8	0.1	台湾	4,914	5,443	5	10.8
オランダ	2,467	2,481	3.7	0.6	マレーシア	3,621	4,069	3.7	12.4
台湾	2,279	2,473	3.7	8.5	ベトナム	2,522	3,035	2.8	20.3
合計(その他含む)	63,233	67,488	100	6.7	合計(その他含む)	92,841	108,928	100	17.3

出典：ジェトロ貿易投資白書 2019 年版

2018年の対日輸出は94.7億米ドルで前年比7.4%減であった。品目別に見ると、全体の31.3%を占める電気・電子機器・同部品は前年比8.0%減となった。電気・電子機器・同部品の対日輸出額は2015年をピークに3年連続減少している。一般機械・

同部品は 7.9 億米ドル（6.0%増）と増加しているが、うち主要品目のコンピューターおよび周辺機器は 1.7 億ドル（43.1%減）と減少した。食用果実およびナットが 6.5 億米ドル（96.9%増）と増加し、特にバナナは前年比約 2.2 倍の 5.6 億米ドルとなった。

2018 年の対日輸入は 5 年ぶりに減少し、前年比 0.1%減の 105.5 億米ドルであった。減少の理由として、品目別 3 位の車両（鉄道以外）・同部品が 17.7%減となった点が挙げられる。税制改革による新車に対する物品税が 2018 年 1 月に増税され、国内の新車販売台数が前年比 15.3%減となったことが影響しているとみられる。品目別 1 位で全体の 23.4%を占める電気・電子機器・同部品は 24.7 億米ドル（26.8%増）、2 位の一般機械・同部品（22.3%）は 23.5 億米ドル（17.7%増）、第 4 位のプラスチック・同製品（5.3%）は 5.6 億米ドル（3.5%増）と増加した。対日貿易収支は 2017 年に 12 年ぶりに赤字を記録したが、2018 年も 10.8 億米ドルと赤字額が増加した。

表 13 フィリピンの対日主要品目別輸出入 <通関ベース>

輸出 (FOB) (単位:100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位:100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
電気・電子機器・同部品	3,218	2,961	31.3	△8.0	電気・電子機器・同部品	1,951	2,473	23.4	
集積回路	722	842	8.9	16.7	集積回路	605	921	8.7	52.2
電気絶縁線・ケーブル	1,006	814	8.6	△19.1	一般機械・同部品	1,999	2,353	22.3	17.7
ダイオード・トランジスター	397	230	2.4	△42.0	コンピューター部品	433	470	4.5	8.5
一般機械・同部品	740	785	8.3	6	他の項目に該当しない機械類	268	342	3.2	27.2
コンピューターおよび周辺機器	305	173	1.8	△43.1	車両（鉄道以外）・同部品	1,666	1,371	13	△17.7
食用果実およびナット	330	650	6.9	96.9	10人以上輸送用の自動車	524	423	4	△19.3
バナナ	257	562	5.9	118.9	貨物自動車	347	340	3.2	△2.0
木材・同製品	1,356	590	6.2	△56.5	乗用車その他の自動車	504	297	2.8	△41.1
木製建具および建築用木工品	1,158	309	3.3	△73.3	プラスチック・同製品	545	564	5.3	3.5
船舶および浮き構造物	303	453	4.8	49.4	鉄鋼	451	524	5	16.1

出典：ジェットロ貿易投資白書 2019 年版

1.7 経常収支、国際収支の動向

2018 年のフィリピンの経常収支は 3 年連続で赤字となった。赤字額は 2017 年の 21 億米ドルから、GDP の 2.4%に相当する 79 億米ドルに拡大した。サービス収支、および対外金融債権・債務から生じる利子・配当金などの収支状況である第一次所得収支は、それぞれ前年比で 20.7%、19.2%増加した。居住者と非居住者との間の対価を伴わない資産の提供に係る収支状況である第二次所得収支は 264 億米ドルであり、このなかには在外フィリピン人（Overseas Filipino Workers: OFW）からの送金が含まれる。金融収支は 2017 年は入超 28 億米ドルであったが、2018 年は 2.5 倍以上の 78 億米ドルと大幅に拡大している。直接投資の流入は前年から 15.8%減少し、58.5 億米ドルとなっている。

表 14 フィリピンの経常収支と国際収支

単位：100 万米ドル

項目	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
経常収支	7,179	5,643	6,949	11,384	10,756	7,266	-1,199	-2,143	-7,879
貿易収支	-16,859	-20,428	-18,926	-17,662	-17,330	-23,309	-35,549	-40,215	-49,036
サービス収支	5,765	6,562	6,179	7,015	4,576	5,455	7,043	8,693	10,493
第一次所得収支	677	942	197	957	727	1,857	2,579	3,226	3,844
第二次所得収支	17,596	18,567	19,500	21,073	22,782	23,263	24,728	26,153	26,820
資本収支移転等	88	160	95	134	108	84	62	69	65
金融取引勘定	-11,491	-5,319	-6,748	2,230	9,631	2,301	175	-2,798	-7,832
直接投資	1,642	342	958	-90	1,014	-100	-5,883	-6,952	-5,854
ポートフォリオ投資	-4,890	-3,663	-3,205	-1,001	2,708	5,471	1,480	2,454	858
その他投資	-8,242	-1,998	-4,501	3,322	5,909	-3,071	4,578	1,699	-2,836
誤差・脱漏	-3,515	279	-4,556	-4,202	-4,091	-2,433	274	-1,588	-2,324
国際収支	15,243	11,400	9,236	5,085	-2,858	2,616	-1,038	-863	-2,306
準備金増減	15,243	11,400	9,236	5,085	-2,858	2,616	-1,038	-863	-2,306
対外資産負債残高	-29,307	-23,060	-40,641	-35,955	-40,897	-28,206	-27,987	-42,700	-48,811

出典：アジア開発銀行データより作成

1.8 政治動向

2016年5月の大統領選挙で南部ミンダナオ島ダバオ市のドゥテルテ市長（当時）が当選し、同年6月にドゥテルテ政権が発足した。ドゥテルテ大統領の任期は2022年までである。フィリピンで市長から直接大統領に選ばれたのは同大統領が初めてである。政策の四つの柱として、治安改善、汚職追放、インフラ整備そして連邦制導入を掲げている。

政権が発足後、国家経済開発庁による中期開発計画「フィリピン開発計画 2017-2022」（PDF2017-2020）が策定され、2017年2月に同庁閣僚級委員会により承認された。PDF2017-2020は、（1）社会保障（2）改革（3）持続的成長を主要目標に掲げている。

- （1）の社会保障では、汚職対策、公共セクターの生産性向上、各種規制改革、司法部門の改善、刑罰の見直し、宗教・文化的配慮の改善などに注力するとしている。
- （2）の改革では、生産性向上による収入増の実現、農業分野の促進、国際市場での影響力強化、ビジネス手続きの簡素化、基礎教育の普及、災害対策強化、福祉の充実、人材育成に努めるとしている。
- （3）持続的成長では、人口増加を背景に経済成長の維持促進を図るための公正な税制改革、また貿易政策でも公平な競争を促進させるとしている。

政権が発足当初から汚職の問題には積極的取組がされており、麻薬を含む違法ドラッグの取り締まりや、一貫した犯罪防止キャンペーンを展開している。麻薬犯罪については使用者や密売人の殺害も辞さない強硬な姿勢で臨んでおり、人権侵害の観点から国内外から繰り返し批判の対象とされている。

経済分野では、脆弱なインフラが治安の悪さ、失業、貧困の背景にあるとし、大規模なインフラ整備計画「Build Build Build プログラム」を発動しインフラへの支出を加速させている。インフラプロジェクトとして、バニョスから、マニラのトゥトゥバン

とパンパンガのクラーク・フリーポートを結ぶ南北鉄道プロジェクト、パンパンガ・クラークの 1,500 ヘクタールの工業団地の整備、パンパンガのクラーク国際空港の拡張、エネルギー施設整備、水源プロジェクト・灌漑システム整備、洪水管理設備の整備等が挙げられる。当該計画の財源を生み出すために 2018 年 1 月には税制改革法第 1 弾として自動車、石油製品、石炭、鉱物、加糖飲料、たばこといった製品の物品税が増税となった。さらに 2019 年 9 月には、経済特区庁（PEZA）管轄の経済特区に適用されている、税制優遇制度の抜本的見直しを規定する税制改革法案「CITIRA 法案（下院第 4157 号）」が賛成多数で可決されている。

ドゥテルテ大統領は、地方におけるガバナンスを強化し、中央の既得権益構造を崩し、利益を地方に分配することで、首都マニラに権限や富が集中する現状の改革を目指し、選挙戦中から連邦制導入を公約の 1 つに掲げている。その実現のためには、現行の憲法を改正する必要があると、憲法改正草案が 2018 年 2 月に憲法委員会で承認された。草案は地方政府に土地利用や税制の管理を認めるなど、地方政府の権限を強める内容となっている。

2019 年 5 月に行われた統一国政・地方選挙（中間選挙）では、ドゥテルテ大統領を支持する勢力が上院で圧勝し、同政権が国民から一定の支持を得ていることが確認された。また、2019 年 11 月に発表されたフィリピンの民間調査会社ソーシャルウェザーステーションの調査結果によると、ドゥテルテ政権に満足していると回答した国民は 77%、不満と回答した国民は 10%、どちらでもないという回答は 11%だった⁴。

その一方で、世界 200 か国以上の政府のガバナンスを評価する世界銀行のレポート「世界ガバナンス指標」では、フィリピンの評価は全体として低い。

表 15 フィリピン政府のガバナンス指標

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	順位 ⁵	日本の指標 2018 年	日本の順位 2018 年
国民の発言力・政府の説明責任	56.72	50.48	47.87	51.23	51.23	48.77	47.78	90	80.3	24
政治的安定・暴力の不在	11.11	14.08	5.21	19.52	9.52	11.43	12.86	184	88.1	26
政府の効率性	49.74	55.39	55.98	57.21	51.92	51.92	55.29	94	94.23	13
規制の質	58.46	48.53	44.98	52.4	53.85	55.77	56.73	91	87.98	26
法の支配	40.59	42.11	35.07	43.27	39.42	37.02	34.13	138	90.38	21
汚職の抑制	35.53	32.2	23.33	39.9	36.06	39.42	34.13	138	89.42	23

出典：世界銀行ガバナンス指標 2019 年版より作成

⁴ 2019 年 9 月 27 日から 30 日まで、全国の 18 歳以上の 1,800 人を対象に、対面方式で実施された。

⁵ 順位は調査対象国中調査結果が出ているものを指標の大きいものから並べて取得

1.9 フィリピンの財閥

アジアにおいては、ファミリービジネスが産業発展の大きな役割を担っているが、とりわけフィリピンにおいてはその傾向が強い。正確な数字はないが、フィリピンの産業に占めるファミリービジネスの割合は 80%以上ともいわれている。ファミリービジネスが多角化したコングロマリットを形成しているものが財閥であるが、フィリピンの財閥は経済の様々な分野において、また政治に対し多大な影響力を有している。植民地時代のスペイン系、そして特に戦後に影響力を強めた中華系一族を基盤とするものが大多数である。そのうちのいくつかについて以下に記す⁶。

① アボイティス一族 (Aboitiz Equity Ventures Inc.)

スペイン、バスク地方出身のパウリノ・アボイティズ氏が 1800 年代後半にマニラ麻の貿易で財を成したことを起源とする。活動分野は、電力、金融サービス、食品製造、不動産開発、インフラ関連である。かつてはフィリピン有数の海運会社、Aboitiz Transport System Corp を持っていたが、2008 年に競合の Negros Holdings Management Corp とオランダの KGL Investment BV の合弁会社に売却し、海運からは撤退している。なお、Aboitiz Transport System Corp は現在の SuperCat Fast Ferry と 2GO Group として海運事業を継続している。その後も、ノルウェーの海運会社、Jepsen Group と合弁で設立した船員派遣等の海運向けサービスを行う Abojob Group に出資していたが、2014 年には Abojob Group の持ち株も売却して海運関連からは完全撤退している。

表 16 Aboitiz Equity Venture Inc. 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Aboitiz Equity Ventures Inc)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	186,943
	純利益	22,233
	資産総額	554,588
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
Aboitiz Power Corporation (AP)	電力	77
Union Bank of the Philippines Inc (UBP)	金融	49.3
Pilmico	食品製造、飼料	100
Aboitiz InfraCapital, Inc.	インフラ	100
AEV CRH Holdings, Inc	セメント、建材	60
Aboitiz Land	不動産	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

② シー一族 (SM Investments Inc.)

創業者であるヘンリー・シー氏 (2019 年死去) が、1958 年にマニラ市で靴店、シューマートを開設し、1970 年代にはデパートに発展し事業を拡大させた。1980 年代からは全国にショッピングモールを展開しており、2019 年 1 月時点では 71 のモール

⁶ 各社ウェブ、年次報告書その他資料をもとに作成

を運営している。スーパー、専門店なども展開し、2,000以上の店舗を有する。商業施設の他、銀行、不動産業、ホテル業など事業を多角化している。ヘンリー・シー氏は、「フィリピン小売業界の父」と呼ばれ、米誌フォーブスの長者番付では、10年以上にわたりフィリピンで1位にランクされ、2018年の時点での個人の純資産は183億米ドル（日本円で約2兆円）とされる。同氏は積極的な慈善活動を展開する篤志家としても知られている。事業は一族が引き継ぎ、傘下にフィリピン最大の銀行、BDO Uni Bankを持つ。

2017年に物流・海運の2GO Groupの持ち株会社に出資している。

表 17 SM Investments Inc の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(SM Investments Inc.)		
2018年12月期 (単位:100万ペソ)	売上	430,624
	純利益	37,078
	資産総額	1,060,642
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
SM Prime Holdings, Inc. (SMPH)	モール、住宅、ホテル・展示場、商業施設	49.7
BDO Unibank Inc (BDO)	金融	47.9
China Banking Corporation (CHIB)	金融	22.6
2GO Group Inc (2GO)	海運	30.5
Belle Corporation (BEL)	ゲーム	26.7
Atlas Consolidated Mining and Devlp Corp (AT)	鉱業	34.1
Negros Navigation Company Incorporated (NENACO)(2GO Groupの株式88.9%を所有)	海運	34.5

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

③ マグサイサイー族・ホー一族 (A. Magsaysay, Inc.)

(事業がほぼ海運関係に特化しているため財閥とは言いにくい、海運業のため参考掲載)

海運大手のMagsaysay Groupを率いる。1948年にRobert C. F. Hoと義理の父親のDon Ambrosio Magsaysayが海運会社を設立したのが始まりである。1950年代からRobert Hoと義理の兄弟のMiguel Magsaysayがフィリピンの海運業界振興のために力を尽くし、フィリピン海運法(Philippine Shipping Act of 1955)の制定などに貢献した。1988年に民営化された国有海運会社のNational Marine Corporation(NMC)を買収した。現在の最高経営責任者はRobert Hoの娘のDoris Teresa M. Hoであり、コンテナ、タンカー、物流、船舶マネージメント、パンカー供給、船舶ブローカー、港湾設備、観光産業などに従事している。

なお、上場企業はLorenzo Shippingのみで、グループ会社の決算数字は入手できない。

表 18 Lorenzo Corporation の 決算数字と Magsaysay Group の主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Lorenzo Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	1,971
	純利益	-146
	資産総額	2,887
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
National Marine Corporation	船主	100
Lorenzo Corporation	海運 (貨物輸送)	49.5*
Magsaysay Transport & Logistics	物流	NA

*NMC が保有

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト。インタビュー等より作成

④ アヤラー族 (Ayala Corporation)

1834 年にドミンゴ・ロクサスおよびアントニオ・ド・アヤラ氏がカサ・ロクサスを設立し、酒造業に投資したことが起源である。1851 年にはフィリピンで最初の銀行 El Banco Español Filipino de Isabel II (後の Bank of the Philippine Islands) を設立し、また 1888 年にはフィリピンで最初の公共交通システムとなる路面電車を敷設した。1910 年には保険業、1948 年にはマニラ郊外のマカティの都市開発計画を開始し、不動産開発を進めた (アヤラー族はスペインの植民地時代からの大地主である)。1968 年に Ayala Corporation として株式会社となった。通信、エレクトロニクス、水道、発電、教育など様々な分野へ多角化している。現在も経営陣はアヤラー族で固められている。

表 19 Ayala Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Ayala Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	274,881
	純利益	55,065
	資産総額	1,197,926
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
Ayala Land, Inc. (ALI)	不動産開発	44.7
Bank of the Philippine Islands (BPI)	金融	30.9
Globe Telecom, Inc. (GLO)	情報通信	30.9
Integrated Micro-Electronics, Inc. (IMI)	エレクトロニクス	52.1
Manila Water Company Inc (MWC)	水道	42
PHINMA Energy Corp (PHEN)	エネルギー	33.2
iPeople, Inc. (IPO)	教育	33.5

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

④ ゴコンウェイ一族 (JG Summit Holdings)

中国の福建省出身のゴコンウェイ一族はセブ島に移住し、19世紀にはコモディティ貿易で富を築いたものの、1920年の世界恐慌、第2次世界大戦を経て負債を抱え破産した。一族出身のジョン・ゴコンウェイ氏(2017年死去)は10代の時から地元で食品、日用品を扱う貿易業を行い、スナックを製造する食品会社 Universal Robina Corporation を設立した。同社は JG Summit Holdings の中核会社となっている。その後、セブパシフィック航空を運航する Cebu Air Inc. を傘下に収め航空事業を展開する他、石油化学、電力、銀行、不動産開発にも参入している。現在グループ会社の経営はジョン・ゴコンウェイ氏の長男のランス・ゴコンウェイ氏が引き継いでいる。

表 20 JG Summit Holdings の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(JG Summit Holdings)		
2018年12月期	売上	291,916
(単位:100万ペソ)	純利益	27,897
	資産総額	819,287
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
Universal Robina Corporation (URC)	食品	55.3
Manila Electric Company (MER)	電力	29.6
Robinsons Land Corporation (RLC)	不動産	61
Cebu Air Inc (CEB)	航空	67.2
JG Summit Petrochemicals	石油化学	100
Robinsons Bank	金融	60

出典: アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑤ コファンコー族 (San Miguel Corporation)

コファンコー族はルソン島のタルラック州をその基盤とする。政界とのつながりが強く、コラソン・アキノ大統領、ベニグノ・アキノ3世大統領はコファンコー族の出身である。コラソン・アキノ大統領の父親であるホセ・コファンコの代で、ホセ・コファンコー族とエドゥアルド・コファンコ(シニア)一族に分かれ、一族内で異なる政治的立場をとっている。ホセ・コファンコー族は大農園の経営、不動産事業を主とするホセ・コファンコ・アンド・サンズ (Jose Cojuangco and Sons) に携わる。エドゥアルド・コファンコ(シニア)一族は、1984年に買収したサンミゲル社を中核に据え拡大している。サンミゲル社は1890年に設立された東南アジアで最初のビール醸造所である La Fabrica de Cerveza de San Miguel をその起源とする。飲料、食品、パッケージング分野にとどまらず、発電、鉱業、エネルギーの他、道路、空港等インフラ事業に多角化している。また、国外にも進出し、香港、中国、インドネシア、ベトナム、タイ、マレーシアなどアジア太平洋地域で製造設備を有し、事業を展開している。エドゥアルド・コファンコの後継者であり、現在の会長兼 CEO であるエドゥアルド・コファンコ(ジュニア)は、タルラック州知事を務めたことがあり、1998年にサンミゲル社長に就任している。

傘下に海運会社 SMC Shipping and Lighterage Corporation (SMCSLC) を持ち、タンカーや貨物船を運航している。2018 年にはラゾナー族の ICTSI (後述⑧) と共同で、マニラ北港を運営する Manila North Harbor Philippines Inc (MNHPI) に出資した。報道によると 2011 年に Keppel Philippine より Keppel Cebu Shipyard の土地を買収した。SMC Corporation の 2016 年までの年次報告書には SMCSLC の子会社として SMC Cebu Shipyard、Mactan Shipyard Corporation が含まれているが 2017 年、2018 年の年次報告書には含まれていない。

表 21 San Miguel Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(San Miguel Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	1,024,943
	純利益	48,648
	資産総額	1,676,642
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
San Miguel Food and Beverage Inc (FB)	食品、ビール、ノンアルコール飲料、スピリッツ	88.8
Petron Corporation (PCOR)	石油化学	68.3
Delta Djakarta Tbk PT (DLTA)	アルコール飲料	58.3
San Miguel Brewery Hong Kong Limited (0236)	ビール	65.8
GINEBRA SAN MIGUEL INC PFD	アルコール飲料	100
Bank of Commerce	金融	39.9
Manila North Harbor Philippines Inc.	港湾	43.33
SMC Shipping and Lighterage Corporation	海運	70.00

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑥ タナー族 (Lucio Tan Group, Inc.)

ルシオ・タン氏は、中国福建省の出身であり、セブのたばこ会社での下働きの後、1966 年に自身のたばこ会社 Fortune Tobacco を設立し、1980 年代には地元資本としてはフィリピンで最大のたばこ会社となった (2010 年にフィリップモリスとの合弁会社 PMFTC として再編成し、フィリピンのたばこ市場でのシェアは 90%以上)。1982 年にはビール会社 Asia Brewery を設立し、ビール以外にもノンアルコール飲料分野にもすそ野を広げている (ビール事業は 2016 年からハイネケンとの合弁会社、AB Heineken Philippines, Inc.に移管)。また、ルシオ・タン氏は、マルコス大統領の失脚後に民営化された Philippine National Bank の政府持ち株分を買収し、金融分野に進出している。保険業、不動産開発にも多角化している他、フィリピン航空の持ち株会社である PAL Holdings にも投資している。同氏は、エストラーダ大統領政権下でもその側近として多大な政治的影響を有したことで知られている。

表 22 LT Group Inc.の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(LT Group Inc.)		
2018年12月期 (単位：100万ペソ)	売上	77,559
	純利益	20,558
	資産総額	1,097,777
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
PAL Holdings Inc (PAL)	航空	76.9
Philippine National Bank (PNB)	金融	56.47
Victorias Milling Co Inc (VMC)	製糖、酒造その他	30.9
PMFTC	たばこ	50
Asia Brewery Inc	ノンアルコール飲料	99.9
AB Heineken Philippines	アルコール飲料	50
Eton Properties Philippines Inc.	不動産	99.6
Tanduay Distillers Inc.	蒸留酒	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑦ ラズン一族

スペインからフィリピンに移住した現在の当主 Enrique K. Razon Jr (3代目) の祖父が 1930 年代にマニラの港で荷物の積み込み業を始めたのが起源である。その事業を現当主の父が引き継いで、1987 年 International Container Terminal Services Inc (ICTSI) を設立し、フィリピンの主要港で港湾を運営している。Enrique K. Razon Jr が当主となってからは、ICTSI は世界各地に進出し、18 カ国で 32 のターミナルを運営している。現在では不動産事業にも進出し、マニラに Solaire Resort & Casino をという 5 つ星カジノホテルを開業している。ホテルの近くにはクルーズターミナルの建設も計画している。ICTSI、及び Solaire Resort & Casino 等ホテル、不動産の持ち株会社になっている Bloomberry Resorts Corporation には、Enrique K. Razon Jr が投資会社などを通じてそれぞれ 60% 以上を出資している。同氏の個人資産は 49 億米ドル、フォーブス誌でフィリピン第 4 位の富豪とされている。

表 23 ICTSI と Bloomberry Resorts Corporation の 決算数字と主な子会社・関連会社

主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
ICTSI Middle East DMCC	港湾開発運営	100
Cavite Gateway Terminal	港湾開発運営	100
ICTSI (M.E.) JLT	港湾開発運営	100
PT ICTSI Jasa Prima Tbk (IJP),	港湾開発運営	NA
主要企業決算数字(Bloomberry Resorts Corporation)		
2018年12月期 (単位:100万ペソ)	売上	27,590
	純利益	2,323
	資産総額	72,786
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
Bloomberry Resorts and Hotels, Inc	ホテル	100
Solaire Korea	ホテル	100

出典: アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑧ ロペス一族 (Lopez Holdings Corporation)

ロペス一族は、フィリピン中部のビサヤ地方、イロイロを出身とする。19世紀初頭、さとうきびのプランテーション等を興し富を形成し、政治的影響力を強めた。一族からはマルコス政権下も含め3期にわたり副大統領を務めたフェルナンド・ロペスを輩出している。その兄である、エウフェニオ・ロペス氏(1975年死去)が1957年に後にABS-CBNとなるメディアシステムを買収し、また1961年には電力会社(MERALCO)に投資しロペス財閥の基盤を形成した。1972年の戒厳令下、エウフェニオ・ロペス氏はマルコス大統領暗殺計画の疑いをかけられ米国に亡命し、ABS-CBNはマルコス一族に買収された。同氏は帰国後、1986年に旧ロペス財閥の事業を回復し、経済界に復帰した。Lopez Holdings はマスメディアの他に発電・送電、土地開発、インフラストラクチャーにも事業展開している。グループ傘下の First Gen Corporation はバタンガスに LNG ターミナルと LNG 発電所を建設する計画を有する。

表 24 Lopez Holdings Corporation の 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Lopez Holdings Corporation)		
2018年12月期 (単位:100万ペソ)	売上	104,018
	純利益	21,203
	資産総額	390,630
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
ABS-CBN Corporation	メディア	93.4
First Philippine Holdings Corporation	電力、不動産、建設、製造	47.8
以下、First Philippine Holdings Corporation 子会社		
First Gen Corporation	電力	66.98
Rockwell Land	不動産	86.58
First Philippine Electric Corporation	製造	100
First Balfour Inc	建設	100

出典: アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑨ ユーチェンコー族(Yuchengco group of companies)

創業者のアルフレッド・ユーチェンコ氏（2017年死去）の父ドン・エンリケ・ユーチェンコ氏は、福建省出身であり、貿易、木材、建設業で財を成し、1930年代には保険会社を設立した。アルフレッド・ユーチェンコ氏は、その保険会社を大規模事業化しさらに銀行業、投資、通信、製造業へと多角化した。同氏は1970年代に反マルコス派の急先鋒として活動し、コラソン・アキノ大統領時代の86～88年に駐中国大使、ラモス大統領時代の95～98年に駐日大使、アロヨ大統領時代に国連大使を歴任した。現在は、金融、保険、教育、建設、車販売、広告、旅行、ヘルスケア、不動産、祭儀、葬儀業等、多角事業に従事する。

表 25 Yuchengco group of companies 主要企業の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(House of Investments)		
2018年12月期 (単位：100万ペソ)	売上	32,309
	純利益	1,164
	資産総額	36,901
主要企業決算数字(Rizal Commercial Banking)		
2018年12月期	売上	26,495
	純利益	4,321
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
House of Investments (HI)	持株会社	52.4
Rizal commercial Banking Corp (RCBC)	銀行	45.5
EI Corporation	建設	54.7
Ipeople Inc (IPO)	情報通信・教育	48.2
Great Pacific Life Assurance	保険	NA

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

2. 内航海運の状況

2.1 内航海運の発展にむけたこれまでの動き

フィリピンは 7,641 の島から成る島嶼国であり、大きくはマニラ首都圏を含むルソン地方、セブを中心都市とするビサヤ地方、ダバオを中心とするミンダナオ地方に分類され、これらの地方の中で、サービス業、工業及び農林水産業が発達した地域が存在しており、島と島の間の人流や原材料及び生産加工品など物流を担う内航海上輸送は、フィリピンの社会経済の発展に貢献している。

一方、接岸する港の整備が不十分であることや、老朽化した船舶による度重なる海難事故は、内航海上輸送における大きな問題として認識されてきた。アロヨ政権では 2003 年、国内観光産業の振興、貨物と旅客の迅速な輸送を実現するため、RORO 船による輸送の拡大を目指す共和国海上輸送連絡路（Super Republic Nautical Highway : SRNH）を立ち上げた。SRNH はフィリピンの主要な経済圏を 22 のルートと 41 の港湾で結ぶ、703 キロメートル（陸路）、137 海里（海路）の海上ハイウェイを構築するものである。日本は、内航事業者による RORO 船の調達を支援するため、2 ステップローンの融資をフィリピン開発銀行を通じて提供した。しかし、その後のアキノ政権は、RORO 航路の開発方針を踏襲せず、内航振興は一時停滞した。

現在のデュテルテ政権では、「Build Build Build」のスローガンの下、大規模なインフラ整備計画を推進しており、その一環として交易と観光開発に重要な港湾開発など、内航海上輸送を含む海事産業の振興にも再注力している。こうした中、海事産業を管轄する MARINA では、2018 年 12 月に 2019～2028 年の海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan : MIDP）を発表している（MIDP については、4.2 章を参照）。

2.2 登録船舶数と内訳

フィリピンで海運業と造船業を担う海事産業庁（Marine Industry Authority : MARINA）のデータによると、2018 年 12 月現在、MARINA に登録されている船舶は 39,091 隻となっている。MARINA の登録船舶データは、定期的に更新・公表されているわけではなく、2020 年 1 月現在入手できるのは 2018 年 12 月のデータが最新である。MARINA のデータは 2018 年 12 月のものでも不具合が多く、例えば船種の呼称が統一されていないなどの問題⁷がある。また、過去に入手した 2014 年末のデータでは登録船舶データは 22,035 隻とされており、2018 年 12 月の 39,091 隻と大きな差があるが、これは必ずしも隻数の増加を示すものではなく、

⁷ 例として、Cargo が船種につく分類だけでも、CARGO、CARGO (Banca)、CARGO (CONTAINER SHIP)、CARGO (LCT)、CARGO (Owners' Use)、CARGO (Owner's Use) w/ Ou、CARGO (SERVICE)、CARGO SHIP、CARGO SHIP/ Barge、CARGO SHIP/ Motorbanca、CARGO VESSEL、CARGO (PERSONAL USE)、CARGO/FISH CARRIER、CARGO/Motorbanca w/ Outri、CARGO/PASSENGER と 15 種類ある。またこの他にも CONTAINER SHIP といった呼称もあり、船種呼称が 137 種ある。また船種が記載されていない船が 147 隻ある等。

MARINA によって補足可能となったデータの増加が主な理由と考えられる（2008 年末の登録船舶データは 6,055 隻）。

39,091 件の船舶を個船ベースで精査することは不可能なため、ここでは MARINA のデータをそのまま分析する。39,091 隻の船種別の内訳は表 26 のとおりで、漁船が 19,626 隻と全体の 50.2% を占める。次いで旅客船が 11,037 隻、一般貨物船の 3,520 隻と続く。トン数で見ると、一般貨物船が全体のトン数の 45% を占める。平均トン数が最も大きいのはコンテナ船（3,325 トン）、次いで RORO 船（1,338 トン）、タンカー（1,145 トン）となっている。

表 26 フィリピン登録船舶の内訳

船種	隻数	割合	トン数	割合	平均トン数
漁船	19,626	50.2%	549,469	13.5%	28
旅客船	11,037	28.2%	294,035	7.2%	27
一般貨物船	3,520	9.0%	1,831,419	45.0%	520
その他	2,245	5.7%	526,751	12.9%	235
貨客船	1,419	3.6%	196,686	4.8%	139
レジャー	538	1.4%	8,044	0.2%	15
タンカー	337	0.9%	386,017	9.5%	1,145
バンカ／アウトリガー	211	0.5%	1,617	0.0%	8
RORO	126	0.3%	168,640	4.1%	1,338
コンテナ船	32	0.1%	106,407	2.6%	3,325
合計	39,091	100.0%	4,069,085	100.0%	

出典：MARINA データより作成

RORO 船、旅客船、貨客船のサイズを見ると、旅客船と貨客船は比較的小型で、旅客船は平均 27 トン、貨客船は平均 138 トンである。図 12 は旅客船、RORO 船、貨物船のサイズ別の隻数割合である。旅客船では、1 トンから 10 トン未満が 8,178 隻で全体の約 4 分の 3 を占める。貨客船は 10 トンから 100 トン未満が 806 隻で全体の約半分を占める。一方、RORO 船は 500 トンから 1,000 トンが 53 隻と全体の 42% を占めている。

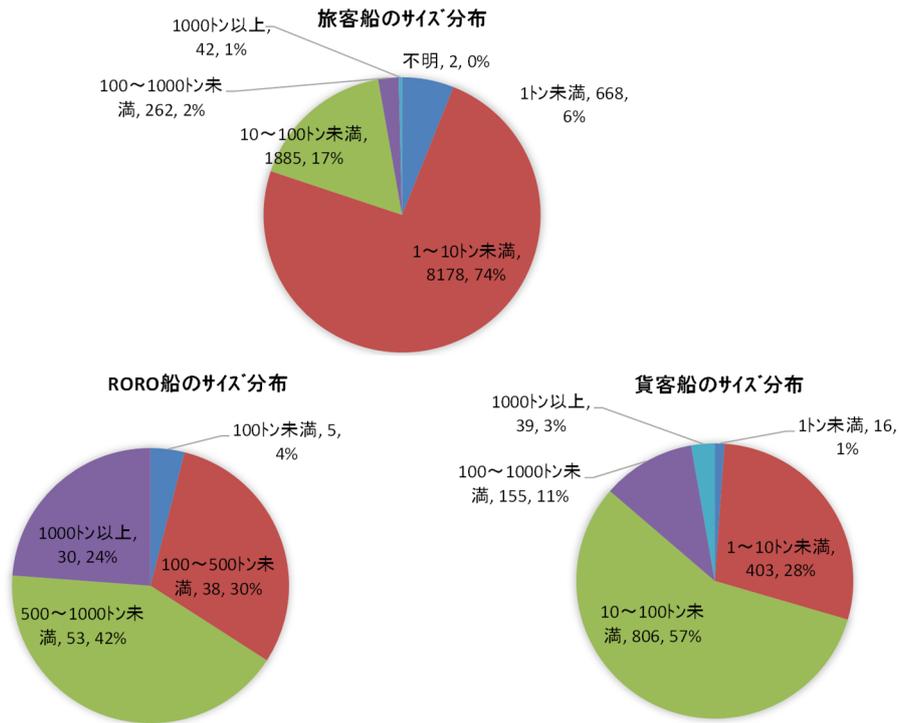


図 12 RORO 船、旅客船、貨客船のサイズ分布

出典：MARINA データより作成

図 13 は船種別の平均船齢である。船齢が判明する船は 39,091 隻のうち 38,318 隻あるが、船種別に平均船齢を見ると、RORO 船の船齢が最も古く 26.9 年、次いでコンテナ船が 25.8 年、タンカーが 23.4 年、次いでコンテナ船が 25.8 年、タンカーが 23.4 年となっている。

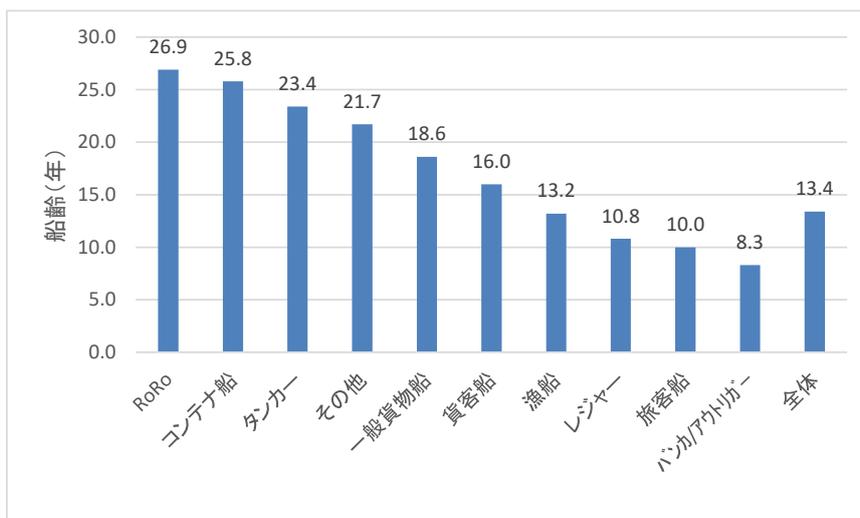


図 13 フィリピン籍船の平均船齢

出典：MARINA データより作成

図 14 は RORO 船、旅客船、貨客船の船齢分布である。RORO 船は船齢が 10 年以下の船舶が 29 隻、30 年以上が 62 隻、50 年以上が 8 隻であり、老齢船が平均船齢を引き上げている。旅客船は船齢が若く、10 年以下の船が全体の 68% 占めている。貨客船も旅客船ほどではないが、10 年以下の船が 40% を占めている。

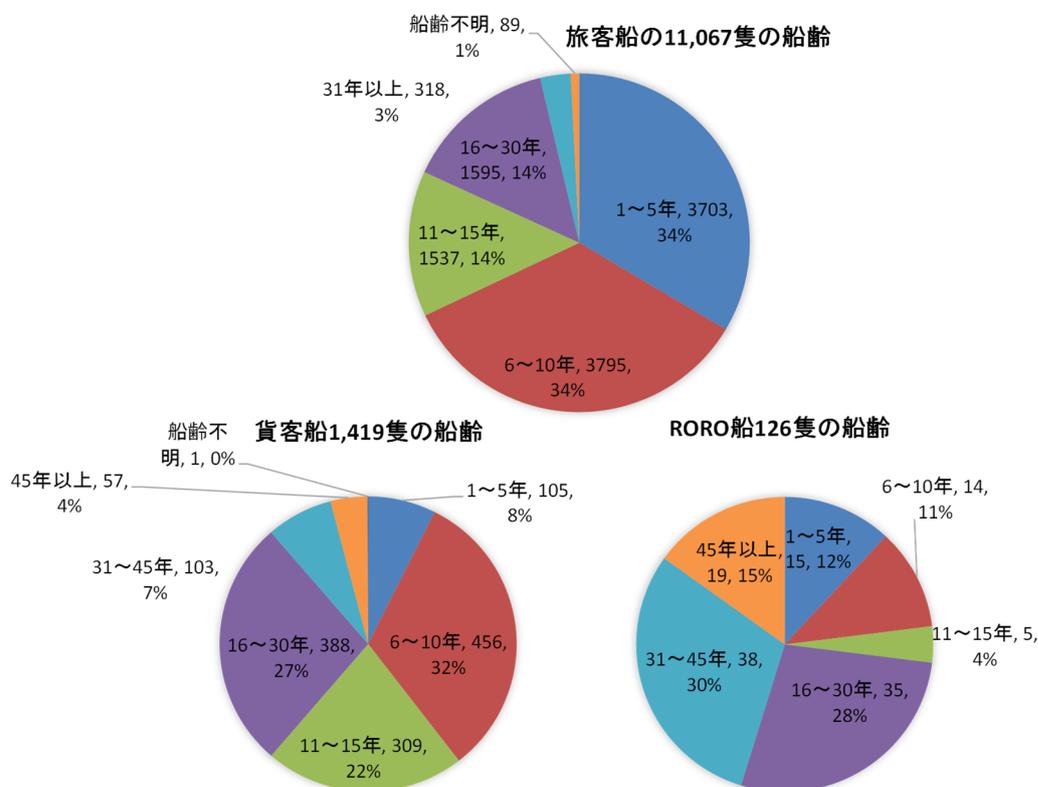


図 14 RORO 船、旅客船、貨客船の船齢分布

出典：MARINA データより作成

2.3 船舶オペレーター⁸

MARINA の登録船舶データでは、オペレーターが法人ではなく個人名で登録されている船舶が多数存在する。法人のオペレーターであっても運航隻数が少ない事業者が多い。中でも、旅客船、貨客船、RORO 船では、1 隻あるいは 2 隻しか運航していないオペレーターが半数以上を占める。

旅客船 11,037 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターは 4,931 社（個人を含む可能性がある。）、2 隻を運航するオペレーターが 1,255 社で、これらのオペレーターにより運航されている旅客船は合計 6,186 隻であり、旅客船全体の 67% を占める。

⁸ MARINA の登録船舶データでは、所有者は記載されていない。ただし、他のデータベースの情報をみる限りは、多くの場合、オペレーターと所有者は一致している。

貨客船 1,419 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターが 682 社、2 隻を運航するオペレーターが 175 社で、これらのオペレーターにより運航されている貨客船は合計 1,032 隻であり、貨客船全体の 72%を占める。

RORO 船については 1～2 隻を運航するオペレーターの割合は若干低く、RORO 船 126 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターが 32 社、2 隻を運航するオペレーターが 10 社で、これらのオペレーターにより運航される RORO 船は合計 52 隻であり、全体の 41%にとどまる。

表 27 船舶オペレーターの運航隻数の分布

所有船舶数	旅客船			貨客船			RORO 船		
	オペレーター数	船舶数	割合	オペレーター数	船舶数	割合	オペレーター数	船舶数	割合
1 隻	4,931	4,931	45%	682	682	48%	32	32	25%
2 隻	1,255	2,510	23%	175	350	25%	10	20	16%
3 隻	385	1,155	10%	43	129	9%	5	15	12%
4 隻	169	676	6%	19	76	5%	6	24	19%
5 隻	76	380	3%	8	40	3%	1	5	4%
6～10 隻	119	865	8%	12	82	6%	3	18	14%
10 隻以上	26	445	4%	3	60	4%	1	12	10%
オペレーター不明	75	75							
合計		11,037			1,419			126	

出典：MARINA データより作成

表 28 は、旅客船、貨客船、RORO 船の運航隻数が 10 隻以上のオペレーターである⁹。

⁹ 個人名のもの、協同組合や公社は除外し、社名に海運会社と思われる言葉が使われているもの (Shipping, Transport, Ferry, Ferries) を抽出している。Saban Sea Ferry で、135 隻の旅客フェリーを運航しているが、パラワン島の協同組合であり、船舶サイズが平均 2.1 トンと小さいことから表には掲載していない。

表 28 旅客船、貨客船、RORO 船の主要オペレーター

	会社名	旅客・貨客、RORO 船計	旅客	貨客	RORO	その他	全船舶	総トン数	平均トン数	本社
1	MONTENEGRO SHIPPING LINES, INC	45	13	21	11	3	48	24,698.2	514.5	パタンガス
2	ASIAN MARINE TRANSPORT CORP.	34	24	8	2	13	47	144,870.0	3,082.3	セブ
3	LITE SHIPPING CORPORATION (DANILO LINES, SUNLINE SHIPPINGを含む) *	33	27	2	4	2	35	27,628.1	789.4	セブ
4	ALESON SHIPPING LINES, INC.	32	9	19	4	22	54	36,483.0	675.6	サンホアンガ
5	OCEAN FAST FERRIES, INC.	19	19	0	0	0	19	4,343.0	228.6	セブ
6	2GO GROUP, INC. (Supercat 含む) **	17	10	4	3	4	21	100,828.4	4,801.4	マニラ
7	ROBLE SHIPPING, INC.	16	13	2	1	18	34	16,869.9	496.2	セブ
8	COKALIONG SHIPPING LINES INC.	16	10	4	2	2	18	33,182.5	1,843.5	セブ
9	STARLITE FERRIES, INC.	14	3	9	2	1	15	19,923.9	1,328.3	パタンガス
10	MEDALLION TRANSPORT, INC.	13	9	0	4	12	25	16,121.3	644.9	セブ
11	ISLAND SHIPPING CORPORATION	12	6	5	1	2	14	4,479.1	319.9	セブ
12	E. B. AZNAR SHIPPING CORPORATION	12	11	1	0	1	13	3,173.4	244.1	セブ
13	ARCHIPELAGO PHILIPPINE FERRIES CORP.	12	0	0	12	0	12	9,809.0	817.4	マニラ
14	MAAYO SHIPPING, INC.	12	9	2	1	0	12	3,761.9	313.5	サンホセ、ネグロスオリエンタル
15	MARINA FERRIES, INC.	11	0	5	6	0	11	11,380.2	1,034.6	パタンガス
16	DAIMA SHIPPING CORP.	10	0	0	10	0	10	3,776.9	377.7	オサミス、ミサミス・オキデンタル

注* Lite Shipping Corporation, Danilo Lines, Sunline Shipping はいずれも Light Holdings Inc 傘下のグループ企業

注** Supercat は 2GO Group 傘下

出典：MARINA データより作成

これら主要オペレーターの MARINA 登録船舶リストは別添 1 のとおりである。

2.4 内航航路

表 28 の主要オペレーターの運航航路は、訪問調査やウェブサイトによると、パタンガス-カラパン航路で 6 社が運航しており、3 社以上が運航している航路は表 29 のとおりである。なお、主要オペレーター 18 社の中には、ウェブサイトがないところ、ウェブサイトがあっても航路情報が掲載されていない場合があることから、表 29 は 3 社以上が運航している航路の全てを網羅したものではない¹⁰。図 15 は航路を地図に示したものである。

¹⁰ Island Shipping Corporation、Maayo Shipping Marina Ferries、Daima Shipping、Neptune Transport Corp は航路情報が入手できなかった。

表 29 主要航路と運航オペレーター

航路		運航オペレーター数/距離	運航オペレーター
Batangas	Calapan	6 40km	APFC Montenegro SuperCat Starlite AMTC Ocean Fast
Cebu	Tabilaran	5 70km	Lite Ferries TransAsia TransAsia Cargo SuperCat Ocean Fast
Cebu	Cagayan De Oro	4 222km	TransAsia Cocaliong Lite Ferries 2Go
Cebu	Iligan	4 234km	TransAsia TransAsia Cargo Cocaliong 2Go
Cebu	Ormoc	4 109km	Roble Lite Ferries SuperCat Ocean Fast
Batangas	Odiongan	4 181km	Montenegro 2Go Ocean Fast Starlite
Dumaguete	Dapitan	4 73km	APFC Montenegro Aleson Cocaliong
Cebu	Masbate	3 226km	TransAsia TransAsia Cargo Cocaliong
Cebu	Surigao	3 182km	Medallion Starlite Cocaliong
Cebu	Tubigon	3 40km	Lite Ferries Aleson APFC
San Carlos	Toledo	3 27km	APFC E B Aznar Lite Ferries

APFC = Archipelago Philippines Ferries Corp

AMTC = Asian Marine Transport Corp

距離は <https://www.distancefromto.net/>にて確認

出典：各社ウェブサイトなどより作成

都市	
1	Batangas
2	Calapan
3	Odiangan
4	Masbate
5	San Carlos
6	Toledo
7	Ormoc
8	Cebu
9	Tagbilaran
10	Tubigon
11	Dumaguete
12	Dapitan
13	Iligan
14	Cagayan De Oro
15	Srigao

航路		
A	Batangas	Calapan
B	Cebu	Tabilaran
C	Cebu	Cagayan De Oro
D	Cebu	Iligan
E	Cebu	Ormoc
F	Batangas	Odiangan
G	Dumaguete	Dapitan
H	Cebu	Masbate
I	Cebu	Surigao
J	Cebu	Tubigon
K	San Carlos	Toledo

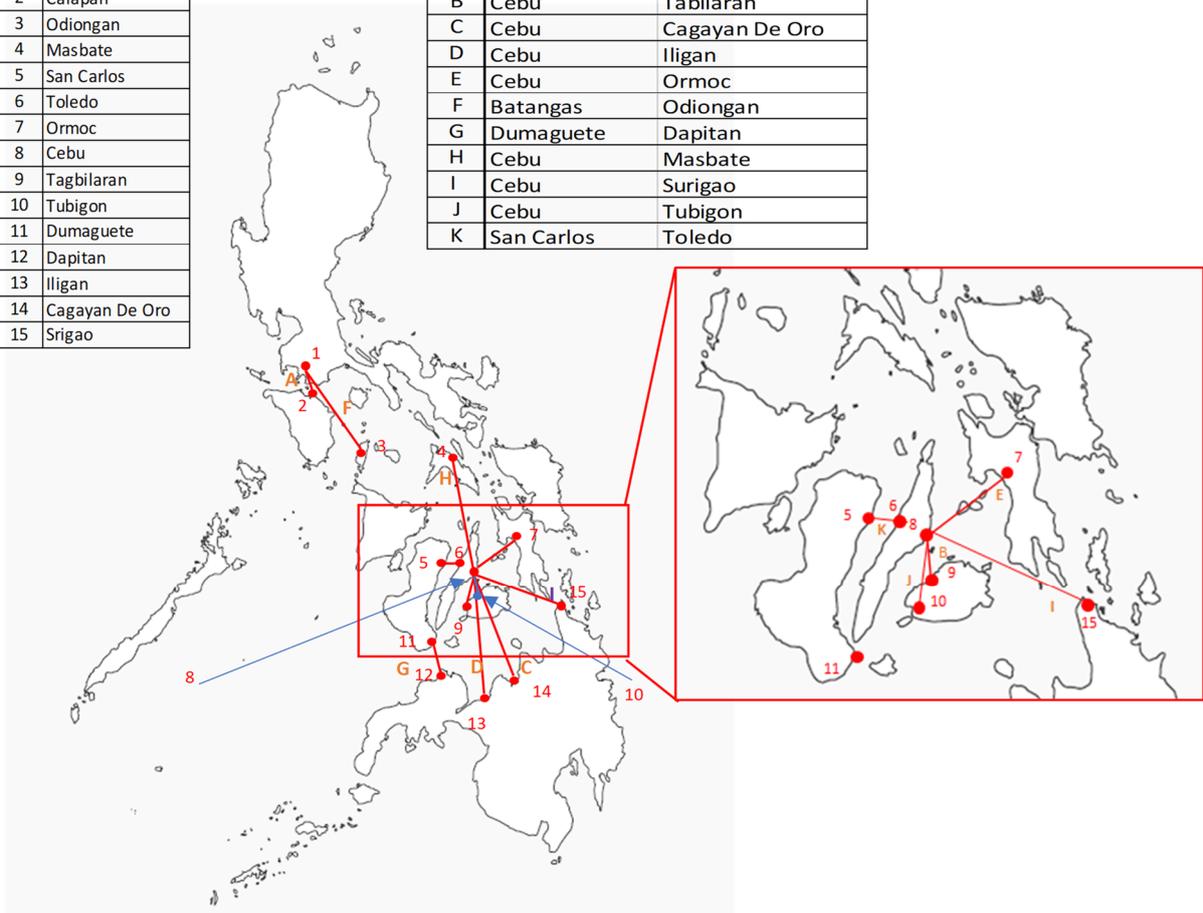


図 15 航路地図

出典：Free Vector Maps より作成

旅客船の一部事業者では、低価格で輸送サービスを提供する航空会社との競合により、旅客数の減少を懸念しているが、船舶による旅客輸送の料金と空路がある場合の空路料金を比較すると、現状では値段に大きな差があることが分かる（表 30）。

表 30 主要航路の運賃等

航路		オペレーター	等級	フェリー運賃		航空運賃 (参考)	
距離	所要時間			PHP	JPY	PHP	JPY
Batangas	Calapan	APFC	エコノミー	240	511	NA	
			ビジネス	335	714		
40km	約 3 時間 by Starlite	Starlite	エコノミー	250	533		
			ビジネス	300	639		
Cebu	Tabilaran	Lite Ferries	エコノミー	255	543	4,560	9,713
			ツーリスト	390	831		
70km	約 3 時間 by Lite Ferries	Trans Asia	エアコン無	175	373	1 stop	
			エアコン付	200	426		
Cebu	Cagayan De Oro	Lite Ferries	スタンダード	1,020	2,173	6,620	14,101
			ツーリスト	1,125	2,396		
222km	約 9~10 時間 by Trans Asia	Trans Asia	ビジネス	1,400	2,982		
			エアコン無	1,020	2,173		
Cebu	Iligan	Trans Asia	エアコン付	1,075	2,290	NA	
			ツーリスト	1,500	3,195		
234km	13~15 時間 by Cocaliong	Cocaliong	エアコン無	1,045	2,226		
			エアコン付	1,075	2,290		
Cebu	Ormoc	Lite Ferries	ツーリスト	545	1,161	NA	
			スタンダード	430	916		
109km	約 3 時間 by OceanJet	OceanJet	オープンエア	600	1,278		
			ツーリスト	650	1,385		
Batangas	Odiongan	2GO	スーパースター	562.15	1,197	NA	
			ツーリスト	726.65	1,548		
181km	約 4 時間	Starlite	エコノミー	950	2,024		
			ツーリスト	1250	2,663		
Dumaguete	Dapitan	APFC	エコノミー	450	959	3,335	7,104
			プレミアムエコノミー	520	1,108		
73km	約 7 時間 by Montenegro	Montenegro	ビジネス	585	1,246	1 stop	
			エコノミー	320	682		
Cebu	Masbate	Trans Asia	ツーリスト	400	852	9,227	19,654
			エアコン無	860	1,832		
226km	約 14.5 時間 by Cocaliong	Cocaliong	エアコン付	910	1,938	1 stop	
			ツーリスト	1,315	2,801		
Cebu	Surigao	Cocaliong	エコノミー	825	1,757	1,865	3,972
			ラウンジ	875	1,864		
182km	約 8.5 時間 by Cocaliong	Cocaliong	ツーリスト	1,025	2,183		
			Medallion	825	1,757		
			エコノミー	825	1,757		
			ツーリスト	1025	2,183		
			ビジネス	1350	2,876		
			ツーリスト	1025	2,183		

航路 距離	所要時間	オペレーター	等級	フェリー運賃		航空運賃（参考）	
				PHP	JPY	PHP	JPY
Cebu 40km	Tubigon 約 1 時間 by Weesam Express	Lite Ferries	エコノミー	275	586	NA	
			ツーリスト	310	660		
			ビジネス	345	735		
		APFC	エコノミー	275	586		
			プレミアムエコノミー	310	660		
			ビジネス	345	735		
San Carlos 27km	Toledo 約 2 時間 by Lite Ferries	APFC	エコノミー	195	415	NA	
			プレミアムエコノミー	260	554		
			ビジネス	322	686		
		Lite Ferries	エコノミー	165	351		
			スタンダード	190	405		
			ツーリスト	260	554		

出典：各社ウェブサイト、フェリー予約サイトなどより作成

2.5 内航旅客・貨物の輸送量

2.5.1 貨物、旅客輸送量

2018年現在、フィリピン港湾庁（Philippines Port Authority：PPA）が574の港湾を管轄している。574の港湾の中にはPPAが自ら運営しているもの、PPA以外の政府機関が運営しているもの、民間企業により運営がなされているものがあり、その地域別内訳は表31のとおりとなる。なお、セブ島の港湾はセブ港湾局（Cebu Port Authority：CPA）が直接管轄しており、表31には含まれていない。

表31 フィリピン港湾局（PPA）管轄の港湾の数

地 域	PPA 管轄の既存港の数			
	PPA	その他の 政府機関	民間	合計
ルソン島中部（マニラ首都圏他）	19	2	23	44
ルソン島北部（ラ・ユニオンなど）	6	17	20	43
ルソン島南西部（バタンガスなど）	25	16	49	90
ルソン島南東部・マスバト島他（レガスピなど）	10	37	13	60
パナイ島他（イロイロなど）	13	16	28	57
セブ島他（セブ、ボホール、ネグロスオリエンタル等）	14	8	16	38
レイテ島他（タクロバンなど）	15	28	26	69
ミンダナオ島南西部（サンホアンガなど）	13	6	28	47
ミンダナオ島北部（カガヤンデオロなど）	10	14	15	39
ミンダナオ島中部（ダバオなど）	4	0	15	19
ミンダナオ島南部（ジェネラルサントスなど）	10	4	25	39
ミンダナオ島東部（スリガオなど）	9	7	13	29
合計	148	155	271	574

MRO = Marina Regional Office

出典：海事産業開発計画(MIDP)2019-2028

PPA と CPA がそれぞれ発表している 2018 年の貨物取扱量合計は、内航貨物と外航を合わせて合計 31 億 9 千万トンである。その内訳は、外航貨物が 17 億 322 万トン（全体の 53%）、内航貨物 14 億 8,888 万トン（同 47%）で、外航貨物の方が若干多い。CPA のデータは 2016 年からしか入手できないが、PPA が公表している貨物取扱量（セブ島の港湾は含まれていない）の過去 10 年の推移をみると、外航貨物の伸び率が年間平均伸び率 7.2%、内航貨物が同 3.9%と外航貨物の伸び率が大きい。

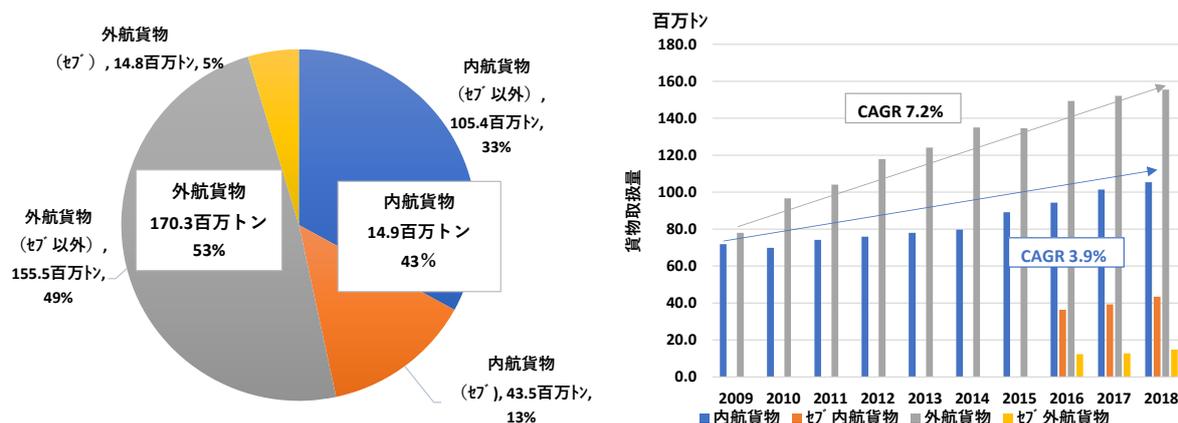


図 16 フィリピンの港湾の貨物取扱量推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

2018 年の旅客利用者数では、セブが 2,203.9 万人、セブ以外が 7,679.8 万人で合計 9,883.7 万人である。2009 年からのデータが入手できるセブ以外の港湾の旅客利用者数は、2009 年の 4,387.3 万人から 2018 年の 7,679.8 万人に増加しており、年平均 5.8%の増加率である。

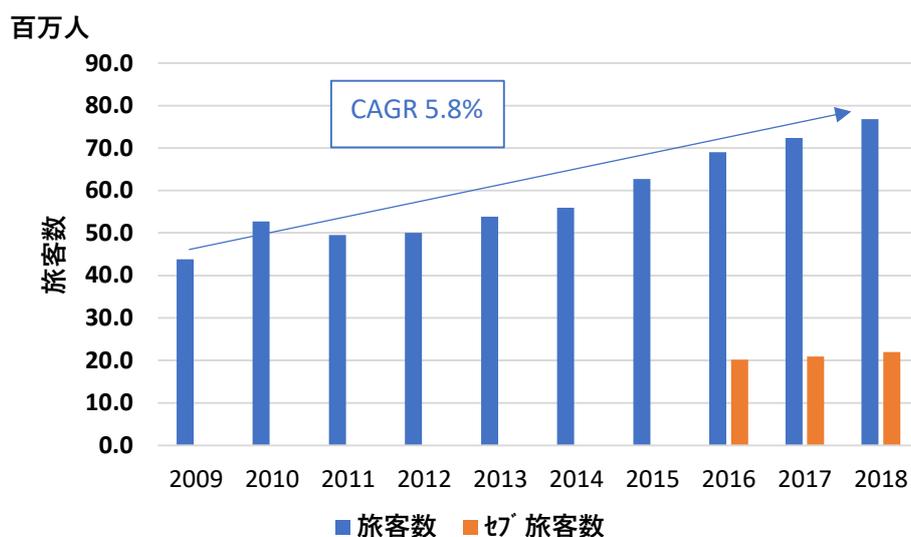


図 17 フィリピンの港湾の旅客利用者数推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

2.5.2 地域別の貨物、旅客輸送量

図 18 は、PPA が管轄する①マニラ・北ルソン、②南ルソン、③ビサヤス、④北ミンダナオ、⑤南ミンダナオの 5 つの地域と CPA が管轄する⑥セブ島に分類した地図である。

図 19 は地域別の内航貨物の取扱量であり、セブ島、マニラ・北ルソン、ビサヤスの順に取扱量が多い。

内航オペレーターへのインタビューによると、ルソンからミンダナオへは、主に重機などのミンダナオの鉱山向けに必要な資本財が運ばれる。セブからの貨物船輸送では主にセメントが各地に輸送される（帰路の貨物がなく、片道しか船が埋まらない場合が多いようである）。ルソン島からの貨物輸送では、主に輸入の穀物が各地に輸送される。

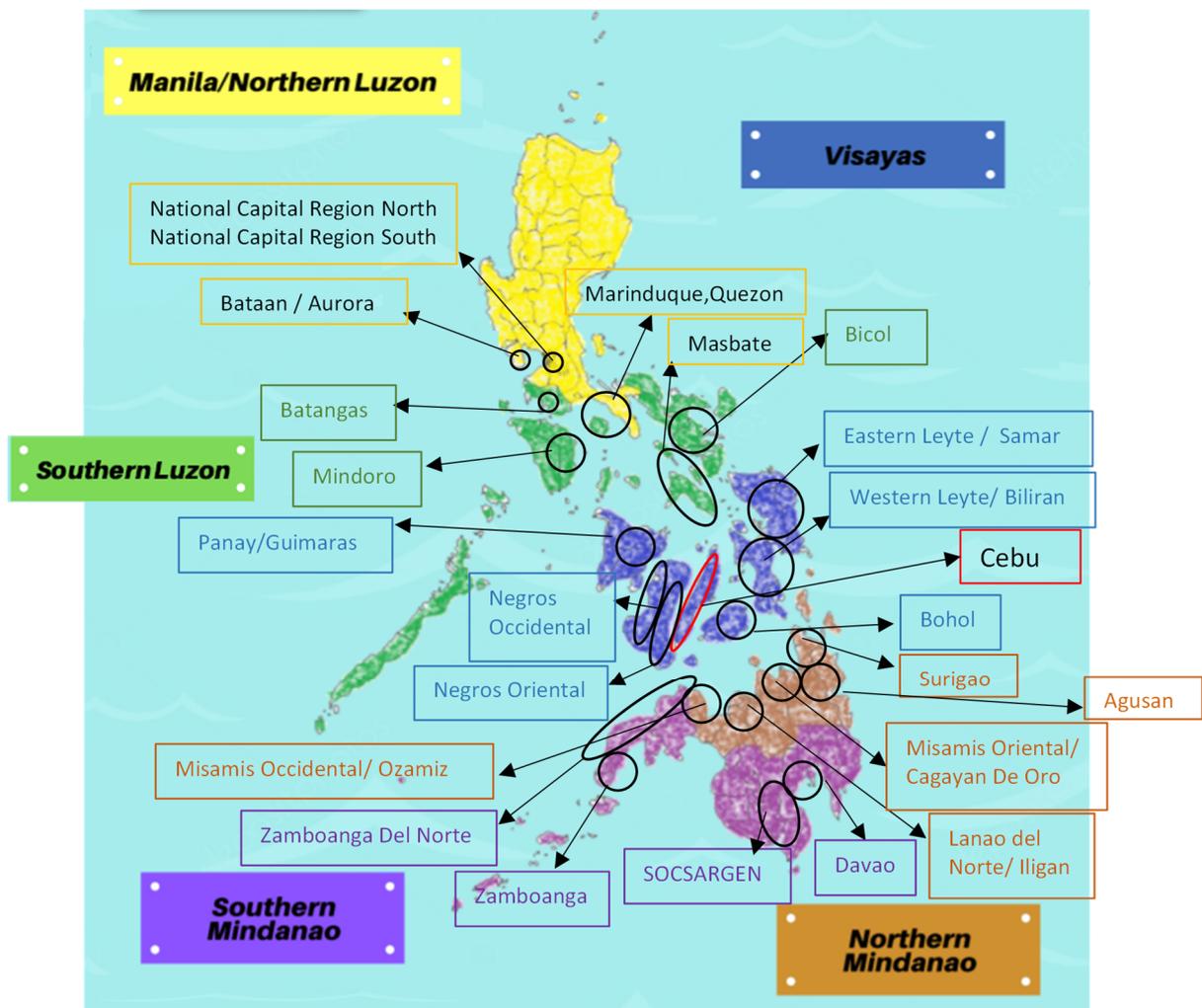


図 18 フィリピン港湾地域および主要 PMO¹¹の管轄地域

出典：フィリピン港湾局の地図を元に作成

¹¹ 港湾管理事務所 (Port Management Office)

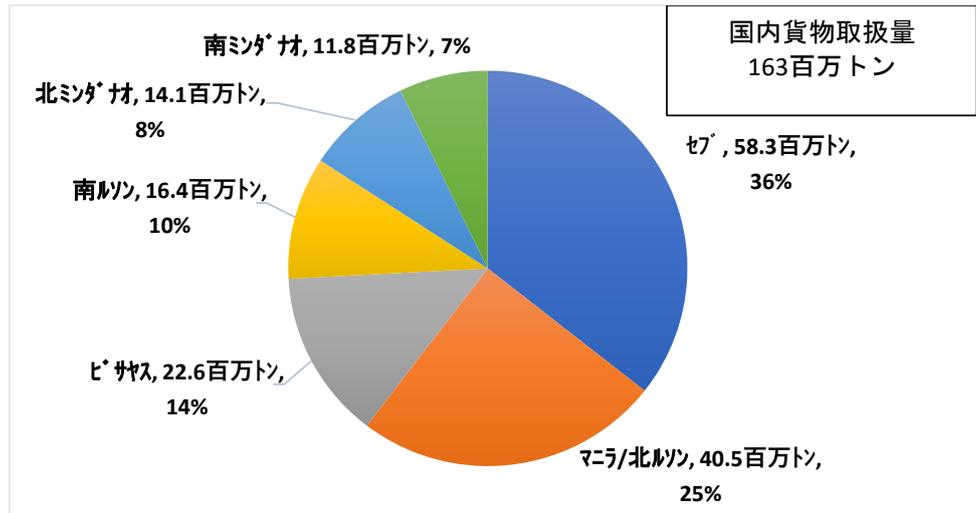


図 19 地域別国内貨物取り扱い数 (2018 年)

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

図 20 は地域別の旅客の取扱量であり、内航旅客については、ビサヤス、南ルソン、セブが多く、2018 年はこの 3 地域で全体の 77% を占めている。

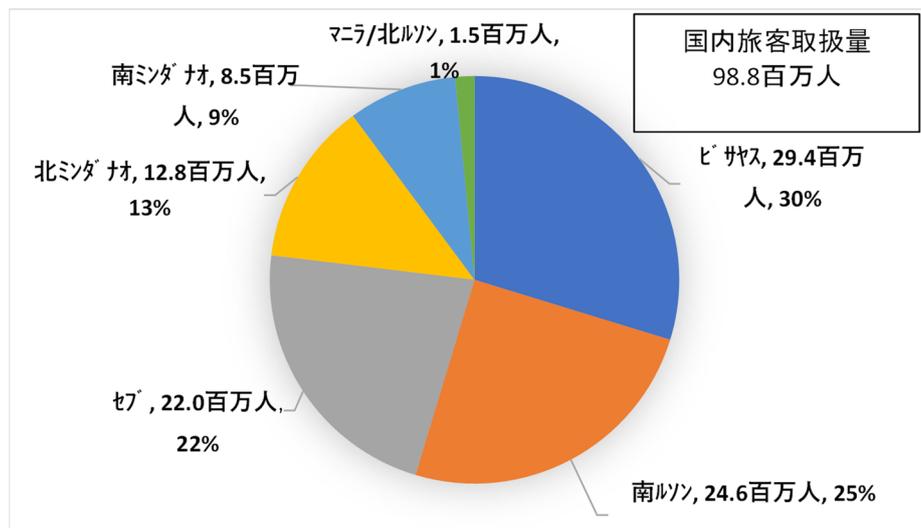


図 20 地域別国内旅客取り扱い数 (2018 年)

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

それぞれの地域には複数の港湾管理事務所 (Port Management Office :PMO) があり、各 PMO における国内貨物の取扱量については表 32、国内旅客利用者については表 33 のとおりである。旅客も貨物もトップとなっているセブ以外では、貨物では、マニラ北首都圏、次いで南ルソンのバタンガス、北ミンダナオのミサミスオリエンタル/カガヤンデオロが多い。旅客については、南ルソンのミンドロとバタンガスが上位であり、次いでビサヤスのボホル、ネグロスオリエンタルと続く。主要港の詳細位置は図 21-1~4 のとおりである。

表 32 国内貨物取扱上位 20 位の PMO とその主要港

単位：1,000 トン

No.	Port Management	地域	内航貨物輸	主要港
1	セブ	セブ	43,498.5	セブ
2	マニラ北首都圏	マニラ・北ルソ	32,391.6	マニラ北港
3	ハタンガス	南ルソ	10,555.5	ハタンガス
4	ミサミス・オリエンタル/カガヤ	北ミンダナオ	7,918.8	カガヤンテオロ
5	ネグロスオキシデンタル	ヒサヤス	6,505.1	ハコロト
6	ハターン/オーロラ	マニラ・北ルソ	6,260.3	ラマオ
7	タバオ	南ミンダナオ	5,641.1	タバオ
8	ハナイ/キマラス	ヒサヤス	5,205.1	イロイロ
9	ホホル	ヒサヤス	4,176.2	タグビララン
10	西レイテ/ヒリラン	ヒサヤス	3,090.1	オルモック
11	サンホアンガ	南ミンダナオ	3,010.4	サンホアンガ
12	ハラワン	南ルソ	2,342.5	フエルトフリンセサ
13	SOCSARGEN*	南ミンダナオ	2,256.6	シエネラルサントス
14	ヒコル	南ルソ	2,033.4	レカスピ
15	東レイテ/サマル	ヒサヤス	1,959.5	タクロパン
16	スリガオ	北ミンダナオ	1,775.9	スリガオ
17	アグサン	北ミンダナオ	1,665.5	ナシピット
18	ネグロスオリエンタル	ヒサヤス	1,645.3	トゥマケッティ
19	マニラ南首都圏	マニラ・北ルソ	1,401.4	マニラ南港
20	ラオ・テル・ノルテ/イリ	北ミンダナオ	1,387.8	イリガン
	その他		4,168.2	
	合計		148,888.7	

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

表 33 国内旅客利用者上位 20 位の PMO とその主要港

単位：1,000 人

No.	PMO	地域	旅客人数	主な港
1	セブ	セブ	22,038.1	セブ
2	ミントロ	南ルソ	7,836.9	カラパン、ロクサス
3	ハタンガス	南ルソ	7,811.4	ハタンガス、ロンフロン
4	ホホル	ヒサヤス	6,624.5	タグビララン、シヤクナ、トゥビ
5	ネグロスオリエンタル	ヒサヤス	5,784.6	トゥマケッティ、シブラン
6	ネグロスオキシデンタル	ヒサヤス	5,495.7	ハコロト、サンカルロス
7	サンホアンガ	南ミンダナオ	5,126.6	サンホアンガ
8	ヒコル	南ルソ	4,884.4	マトノク
9	ハナイ/キマラス	ヒサヤス	4,657.5	イロイロ、カティクラン
10	東レイテ/サマル	ヒサヤス	3,627.9	リロアン
11	ミサミス・オキシデンタル/オサ	北ミンダナオ	3,574.0	オサミス/タイマ
12	西レイテ/ヒリラン	ヒサヤス	3,190.5	オルモック
13	ラオ・テル・ノルテ/イリガン	北ミンダナオ	3,097.9	ムカス (タイマ・シッピング)
14	ミサミス・オリエンタル/カガヤン	北ミンダナオ	2,918.0	カガヤンテオロ
15	スリガオ	北ミンダナオ	2,814.5	スリガオ
16	タバオ	南ミンダナオ	2,129.5	タバオ
17	マリントック/ケソン	南ルソ	1,935.9	ルセナ
18	マスベイト	南ルソ	1,233.6	マスベイト
19	サンホアンガ・テル・ノル	南ミンダナオ	1,168.0	ダビタン、テイホロク
20	マニラ北首都圏	マニラ・北ルソ	1,053.1	マニラ北港
	その他		1,770.2	
			98,772.8	

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

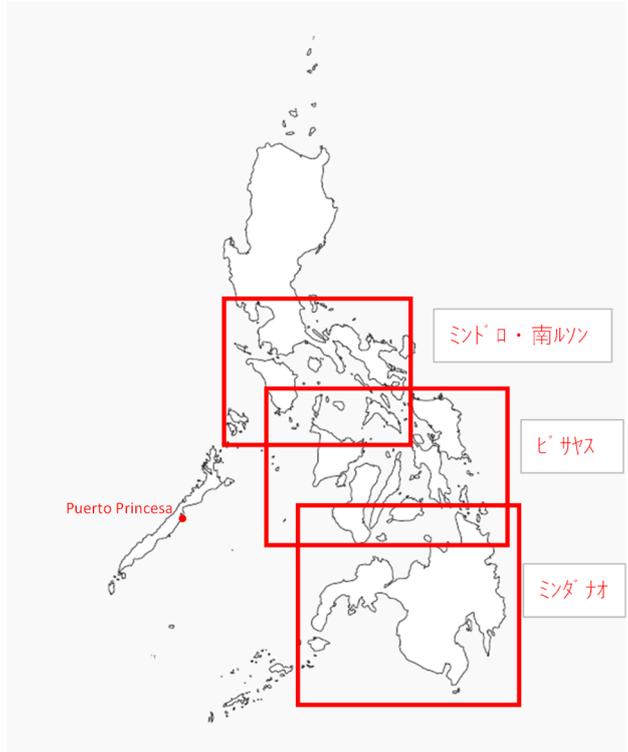


図 21-1 主要港の立地図

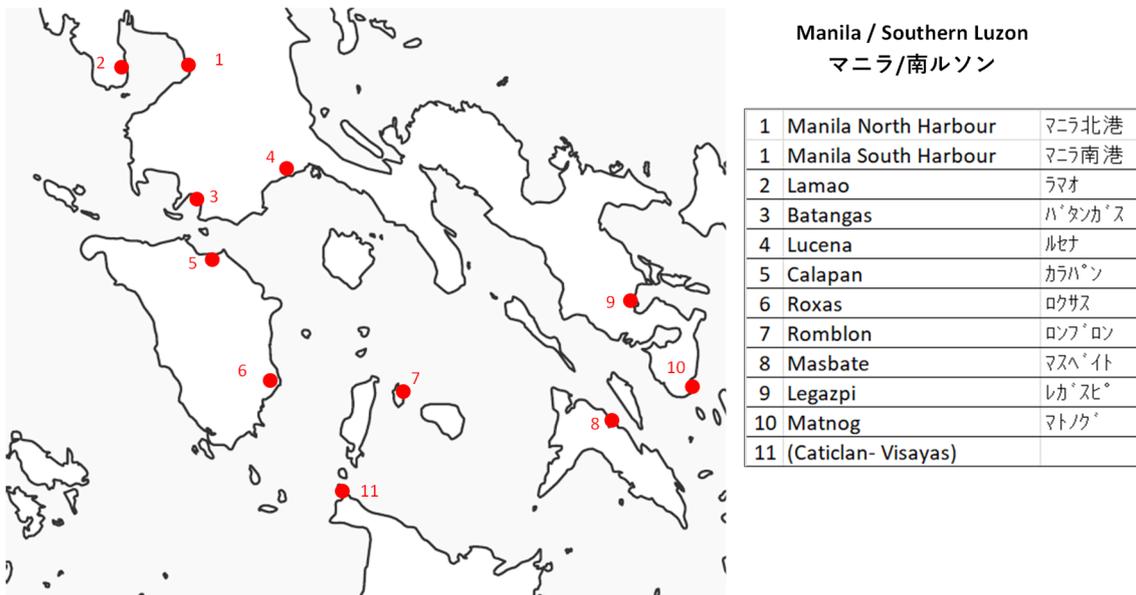


図 21-2 マニラ/南ルソンの主要港

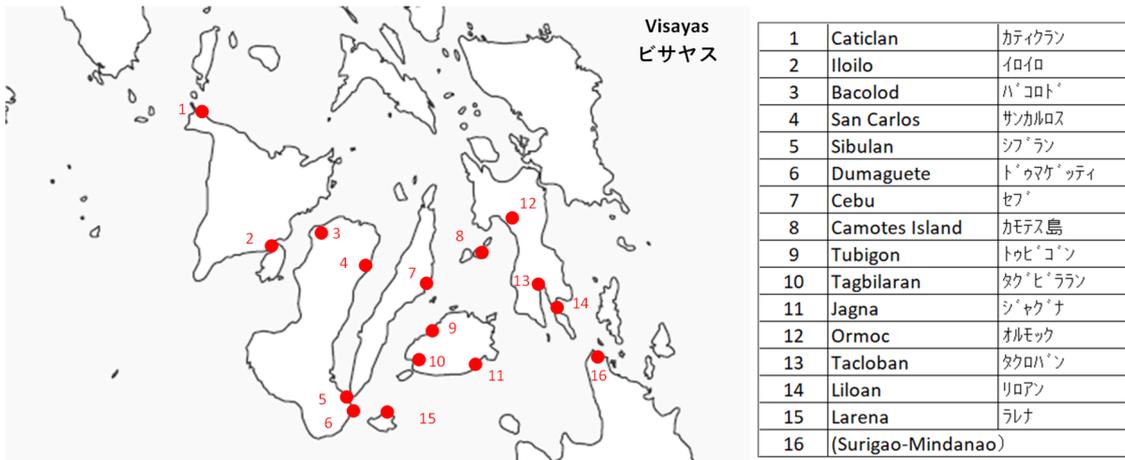


図 21-3 ビサヤスの主要港

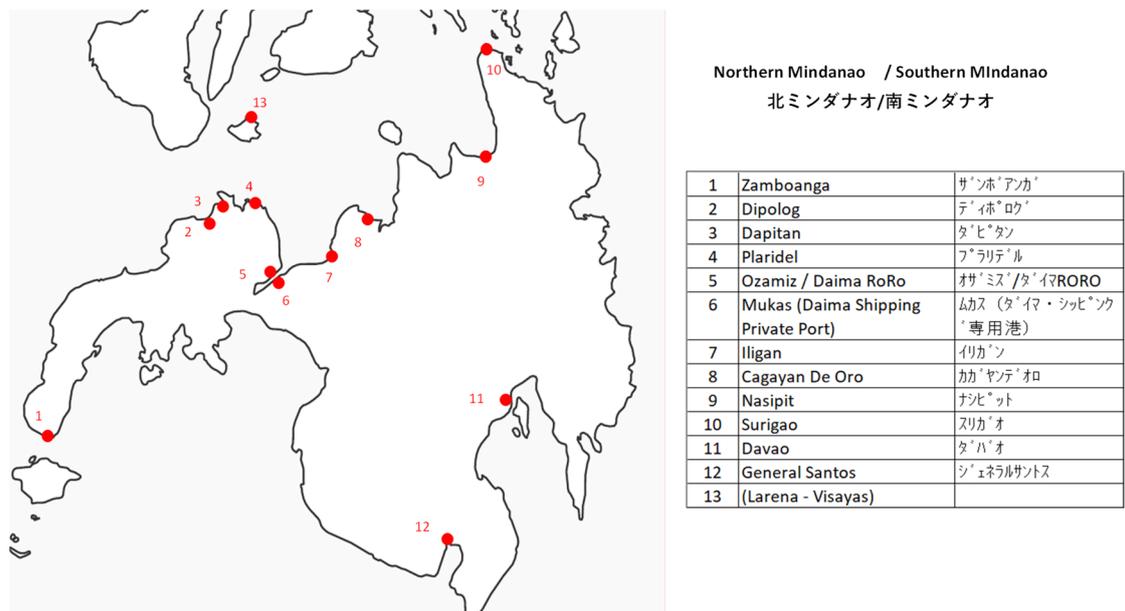


図 21-4 北ミンダナオ/南ミンダナオの主要港

2.6 主な業界団体

最近までは船舶の種類等に応じて複数の業界団体があったが、2019年6月に3つの団体（フィリピン RORO オペレーター協会-PROA¹²、ビサヤン・フェリーボート&沿岸船主オペレーター協会-VASCSO¹³、フィリピン・ユナイテッド・トランパーズ協会-UTAP¹⁴）が合併してフィリピン沿岸海運協会(PCSA)¹⁵が設立され、主な団体は PCSA とフィリピン島嶼間海運協会(PISA)¹⁶の2つになった。PISA の傘下にはさらに複数の協会がある。以下、2つの協会の概要をまとめる。

¹² Philippine Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) Operators Association(PROA)

¹³ Visayan Association of Ferry Boat and Coastwide Shipowners Operators (VASCSO)

¹⁴ United Trampers Association of Philippines (UTAP)

¹⁵ Philippine Coastwise Shipping Association (PCSA) Inc

¹⁶ Philippine Inter-island Shipping Association(PISA)

1) フィリピン島嶼間海運協会 (PISA)

1977年に設立され、本部はマニラである。フィリピンの海運関連業界を広く網羅している。ウェブサイトはないが、協会のフェースブックによると、内航海運に関わる、コンテナ船、RORO船、タグ、トランパー（不定期便の運航）、バージ、はしけ、漁船、船級協会、保険、造船、修繕などの業界がメンバーとなっている。

2019年11月現在、2017年12月に就任した Archipelago Philippines Ferries の創業者の Christopher Pastrana 氏が会長を務める。同氏の前任はコンテナ輸送大手の Lorenzo Shipping の元最高経営責任者の Roberto Umali 氏が会長を務めていた。

2) フィリピン沿岸海運協会 (PCSA)

2019年6月に3つの海運関係団体 PROA, VASCSO, UTAP が合併して設立された新しい団体であり、本部はセブである。

セブ島に本社を置く RORO オペレーター大手、Lite Shipping の最高経営責任者の Lucil Lim 氏が会長 (Chairman) を務める。マニラ本社の海運大手、Asian Marine Transport の Paul Rodriguez が社長 (President) で、その他セブの大手 RORO オペレーターが役員に名前を連ねている。

Lucil Lim 氏によると、分野ごとに異なる協会を組織していると、行政等への発言力が小さいため、大きな影響力を持つために合併したとのことであり、アロヨ元大統領も同協会のアドバイザーに就任している。

メンバーはセブ島だけではなく、ルソン島、ネグロス島などからも参加している。会員は、バンカボートと木船の船主は対象外だが、それ以外は漁船やアルミ船の旅客船事業者も対象としている。

なお、PISA の Pastrana 会長が MARINA が発表した MIDP や MARINA による様々な海運業界の規則に肯定的な立場であるのに対し、PCSA 参加の企業の一部は MIDP や内航海運に対する規制の一部に対して懐疑的な意見を有している。

3. 造船業

フィリピンは建造量ベースで世界 4 位の造船国であるが、シンガポールの Keppel や日本の常石造船など外資系造船所が担うところが多い。フィリピンでは商船の建造修繕ヤードの他、小型ボートの建造修繕ヤードも MARINA の認可を取得することになっており、2019 年 9 月現在の認可造船所数は表 34 の通り 119 社となっている。119 社のリストは別添 2 のとおりである。

119 社のうち 130 メートル以上の船の建造・修繕が可能な造船所はカテゴリー A に分類されており、カテゴリー A は 7 社のみで全体の 6% に過ぎず、7 社のうち 4 社は外資系企業である。97 社（全体の 82%）が 80 メートルまでの船の建造・修繕ができるカテゴリー C に分類されており、小規模造船所が多い。また、立地場所を見ると、マニラ首都圏を含むルソン島北部、セブ島、ミンダナオ島南部、ミンダナオ南西部に集中している。

小型ボート建造修繕ヤードのリストは公開されていないが、2018 年 12 月に発表された MIDP によると、89 カ所のボート建造所、75 カ所の洋上船舶修繕所、8 カ所の船舶解撤所が MARINA の認可を受けている。

表 34 MARINA から認可を受けている造船所数（2019 年 9 月現在）

MARINA 事務局	管轄地域	造船所数	造船所分類		
			A	B	C
本局	ルソン島中部（マニラ首都圏他）	45	3	7	35
第 1、2 地方局	ルソン島北部（ラ・ユニオン等）	2	0	1	1
第 4 地方局	ルソン島南西部（パタンガス等）	4	1	0	3
第 5 地方局	ルソン島南東部・マスバット島他（レガスピ等）	1	0	0	1
第 6 地方局	パナイ島他（イロイロ等）	8	1	0	7
第 7 地方局	セブ島他（セブ、ホムホル、ネグロスオリエンタル等）	20	1	3	16
第 8 地方局	レイテ島他（タクロバン市等）	1	0	1	0
第 9 地方局	ミンダナオ島南西部（サンボアンガ市等）	12	0	1	11
第 10 地方局	ミンダナオ島北部（カギヤンテオロ市等）	1	1	0	0
第 11 地方局	ミンダナオ島中部（ダバオ市等）	2	0	0	2
第 12 地方局	ミンダナオ島南部（ジエナルサントス市等）	19	0	1	18
第 13 地方局	ミンダナオ島東部（スリガオ市等）	4	0	1	3
		119	7	15	97

A：130m 以上の船を建造・修繕できる大規模造船所で、最低資本金 5,000 万ペソ

B：129m までの船を建造・修繕できる中規模造船所で、最低資本金 2,500 万ペソ

C：80m までの船を建造・修繕できる小規模造船所で、最低資本金 1,050 万ペソ

出典：MARINA 資料より作成

カテゴリー A に分類される 7 社のリストは表 35 のとおりである。カテゴリー A の造船所でフィリピン資本の造船所のうち、HERMA SHIPYARD は海運会社などを傘下にもつ HERMA グループの参加であり、HERMA Shipping 向けの建造修繕が中心である。また、F.F. Cruz、PHILIPPINE IRON CONSTRUCTION & MARINE WORKS, INC. (PICMW) はいずれも建設業などに従事する企業のグループであり、造船専業ではない。

表 35 MARINA 認可の大規模造船所（2019 年 9 月現在）

	地域	造船所名	主な造船施設規模	資本
1	ルソン	HERMA SHIPYARD INC.	15000GT のドライドック、 1,600GT の浮きドック 120m x 20m 船台 グループ企業のタンカー建造、修繕が 中心	フィリピン
2	ルソン	KEPPEL SUBIC SHIPYARD, INC.	55000DWT 規模のドライドック 300m x 65m の船台など 各種商船の修繕、改造と新造。 外航船、輸出船が中心	シンガポール
3	ルソン	SUBIC DRYDOCK CORPORATION	18,000 DWT の浮きドック 4,000 DWT の浮きドック 内航、外航の船舶修繕、フィリピン、 米国の艦船の修繕中心	米国
4	ルソン	KEPPEL BATANGAS SHIPYARD	40,000DWT のドライドック 6,000DWT のシンクロリフトなど 改造、修繕及び海洋構造物等の 建造が中心	シンガポール
5	ビサヤス	F.F. CRUZ & CO., INC.	500GRT の浮きドック 内航船の修繕が中心	フィリピン
6	ビサヤス	TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU) INC.	200,000DWT のドライドック 8,500 トンの浮きドック 100,000 トンの船台 輸出船建造が中心	日本・ フィリピン
7	ミンダナオ	PHILIPPINE IRON CONSTRUCTION & MARINE WORKS, INC. (PICMW)	7,500GT のシンクロリフト新造船、 修繕、船舶設計、船舶管理を行う。 ※1976 年から 1979 年まで三井海洋開発と Kanrei Shipyard (神例造船)が技術者を派遣	フィリピン

出典：MARINA 資料などより作成

この 7 社の他に、オーストラリア資本の Austal Philippines (カテゴリーC) がセブのバランバンに立地しアルミ船を建造している。また、マニラ近郊に立地する Josefa Slipway (カテゴリーB) は、2019 年にフィリピンで初めて RORO 船を建造した造船所である¹⁷。

¹⁷ <https://news.abs-cbn.com/business/08/18/19/first-pinoy-made-roro-ship-launched>



図 22 大手造船所の立地図

出典：Free Vector Maps より作成

ほとんどの造船所は主に修繕に従事しているといわれており、フィリピン造船業協会（Shipyards Association of the Philippines）の資料によると、造船業の収入の9割は修繕である。一方、MIDPによると、2017年に建造された船は2,161隻あり、そのうち63.9%は旅客船、24.5%は漁船であった。ただし、GRTベースでは、建造隻数177隻の貨物船が全体のトン数の89.0%を占めており、旅客船や漁船のサイズは非常に小さいと考えられる。

表 36 2017年のフィリピンの建造実績

	建造隻数	全体に占める割合 (隻数ベース)	全体に占める割合 (GRTベース)
旅客船	1,381	63.9%	5.4%
漁船	529	24.5%	2.9%
貨物船	177	8.2%	89.0%
その他（タグ、浚渫船、タンカーなど）	74	3.4%	2.7%
合計	2,161	100%	100%

出典：MIDP