

## アセアン島嶼国のインドネシア、フィリピンの内航海運

### ～ パート2 フィリピン ～

礎 知子 Crossborder Research Pte Ltd

#### フィリピン、ドゥテルテ政権下で RoRo 振興が復活

フィリピンも、7,641 の島から成る島嶼国で、島と島を結ぶ内航海上輸送は社会経済上非常に重要である。しかし、接岸する港の不備や、老朽化した船舶による度重なる海難事故が問題となってきた。アロヨ政権では 2003 年、Ro-Ro 船の運航を強化するための共和国強力海上輸送連絡路(SRNH : Super Republic Nautical Highway)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、41 の港湾で結ぶ 919 キロメートル、137 海里の海上ハイウェイを構築するというもの。国内観光産業と交易を促進し、貨物と旅客を経済的に迅速に輸送する同計画は、アロヨ政権の優先事業だった。アジア開発銀行も、フィリピンでの輸送システム費用と移動時間を削減するとして Ro-Ro システムを支援。RoRo 船の調達を支援するため、日本も 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、Ro-Ro 航路開発を踏襲せず、内航振興は一時停滞した。現在のデュテルテ政権では、交易と観光開発の要として、Ro-Ro 航路開発の振興に再注力している。

航路を拡充するため、海運業を管轄するフィリピン海事産業庁(MARINA)は、2019 年 2 月にも 19 航路、2019 年 3 月には 8 航路のミッショナリー航路（立地や経済的生産性の問題から船舶が運行していない航路）の開設を発表し、海運会社に応募するよう呼び掛けている。ミッショナリー航路を運航権を得た企業は 5 年間の独占権あるいは投資保護、および手続き費用（申請、更新、ライセンスなど）の半額免除を受けることができる。しかし、インドネシアのように運航補助や船舶の貸与があるわけではない。



共和国強力海上輸送連絡路 (SRNH) の RoRo 航路

Map by Free Vector Maps, <https://freevectormaps.com/>

2019年2月公表航路

1	Basco, Batanes – Currimaao, Ilocos Norte
2	Batangas City – San Jose, Occidental Mindoro
3	San Juan, Batangas – Abra de Ilog, Occidental Mindoro
4	Real, Quezon – Polillo Island, Quezon
5	Lucena, Quezon – Odiongan, Romblon
6	Lucena, Quezon – Buyabod, Marinduque
7	Lucena, Quezon – Romblon, Romblon
8	Lucena, Quezon – Masbate City
9	Maasin, Southern Leyte – Ubay, Bohol
10	San Narciso, Quezon – San Pascual, Masbate
11	Pantao, Albay – San Pascual, Masbate
12	Calbayog City, Samar – Cataingan, Masbate
13	Taytay, Palawan – Cuyo, Palawan
14	Cuyo, Palawan – San Jose de Buenavista, Antique
15	Oslob, Cebu – Dumaguete, Negros Oriental
16	Punta Engano, Mactan Island, Cebu – Jetafe, Bohol
17	Poros, Camotes, Cebu – Isabel, Leyte
18	Lipata, Surigao del Norte – Dapa, Surigao del Norte
19	Siaton, Negros Oriental – Dipolog City

## 2019年3月公表航路

1	Daanbantayan, Cebu to Calbayog City, Samar;
2	Tabuelan, Cebu to Ajuy, Iloilo;
3	Laoay, Bohol to Cagayan de Oro;
4	San Juan, Batangas to Calapan, Oriental Mindoro;
5	Iloilo City to Cuyo, Palawan;
6	San Pascual, Burias Island, Masbate to Pasacao, Camarines Sur;
7	San Andres, Quezon to Pasacao, Camarines Sur; and
8	Lucena, Quezon to San Fernando, Masbate.

出典：報道より作成

## 海事産業開発計画(MIDP)発表

MARINA はさらに、海事産業開発計画(MIDP)を2018年12月に発表した。MIDPは、2018年から2028年からの10年間にわたる計画で、①フィリピンの海上輸送網を強化するための国内海運の改善、②海洋観光振興のための海運サービスの開発、③沿岸および内陸水運システムの開発、④漁船の安全基準の強化、⑤グローバル海事ハブの構築、⑥海事安全の充実、⑦海事安全保障の近代化、⑧海事イノベーションナレッジセンターの8つのプログラムに注力することになっている。

このうち、内航海運に特に関係するのが、①の国内海運の改善である。この分野では、輸送コストと時間の削減、海洋事故を減らす、乗客の満足度向上を目指し、船の近代化と刷新、デッキおよびエンジンを扱う船員数増、既存の道路、港、インフラの改善と拡充、新港の開発、木造船数の段階的な削減、老朽化した不採算船の退役を実行することとなっている。具体的には、73の新航路の運航、287の新港の開発、既存の3058隻の木造船のうち、1500隻以上の木造船の退役、1500隻以上の新技術を用いた船舶の輸入あるいは建造などを向こう10年間で実施する。廃止の対象とする老朽化船の定義は、今後策定することになっている。

しかし、木造船の廃止だけをとても簡単なことではない。フィリピンではインドネシアのように政府が船を建造して貸与するスキームはなく、木造船が使えなくなった運航事業者は自ら投資をして船舶を調達しなければならない。業界からは、より近代的な船に買い替える資金面での課題が大きいとの声が多い。政府系のフィリピン開発銀行(DBP)は、「地方と都市を結ぶインターモダルシステム効率性(Connecting Rural Urban Intermodal Systems Efficiently (CRUISE))」の融資を使うように呼び掛けている。CRUISE融資は輸送、物流、観光、運輸業向けのIT・通信、輸送物流観光インフラの気候変動対策に対する投資を、民間企業、地方公共団体、政府系企業、政府機関、協同組合・協会が実施する場合、プロジェクト費用の80%の融資が受けられ、プロジェクトのキャ

ッシュフローによっては5年間の返済猶予が付与される融資である。しかし、この融資を受けるには、会社形態である必要があり、個人事業主は対象とならない。政府は個人事業主は協力して組合を組織することを呼びかけている。

## 船隊近代化を進める民間海運企業

内航海運振興の要の1つは、船隊の刷新である。フィリピンの内航船には日本からの輸入中古船も多いが、瀬戸内海など波が穏やかな日本の内航に比べ、フィリピンは内航でも島嶼間の波が荒い場所が多い。そのため、フィリピンの海に合わせた船舶の必要になる。安全確保の面でも、船隊近代化の必要性は認識されており、過去の海事産業振興計画でも毎回、船隊刷新が掲げられていた。日本もこの分野では協力しており、1995年からの第1期内航海運近代化計画(DSMP I)、1999年からの第2期内航海運近代化計画(DSMP II)、2009年からの物流インフラ開発事業(LIDP)を通じて、船舶刷新を支援してきたが、船主による新造船への投資はなかなか進まなかった。しかし、ここ数年、大手海運会社の中には積極的に新造船に投資をしているところが出てきている。

新造船投資で代表的な会社は、一代で財を築いたミンダナオ島出身の実業家、デニス・ウィ氏が率いるチェルシー・グループである。ウィ氏は2002年にミンダナオ島のダバオに石油製品の売買を行うフェニックス・ペトロリアムを設立。2006年には石油製品を輸送するタンカー会社、チェルシー海運、を設立した。ウィー氏はその後、自身の投資会社ウデンナ・コーポレーションなども通じて、他の海運会社、物流会社などを買収した。現在では、海運ビジネスの持ち株会社、チェルシー・ロジスティクス・ホールディングスの傘下に、タンカー運航のチェルシー海運、Ro Ro フェリー運航のスターライト・フェリーズ、貨物輸送から輸送まで手掛け、SuperCatのブランド名で高速フェリーも運航する2GO、貨客船を運航するトランス・アジア海運を子会社に持つ。2018年には8隻の新造船の納入を受け、2019年も6~7月に2隻の納入を受けた。チェルシー・グループは積極的に日本に新造船を発注しており2019年6月には福岡造船に貨客船1隻発注した。チェルシーに買収されたスターライト・フェリーズは買収される以前から日本からの調達に熱心で、日本の警固屋ドックにこれまで複数の新造船を発注している。チェルシー・グループは港湾開発にも乗り出しており、2019年1月にはダバオ市のササ港の近代化事業の許可をフィリピン港湾局から取得した。

新造船を取り入れているもう1社は、FastCatのブランド名でフェリーを運航しているアーキペラゴ・フィリピン・フ

エリーズである。2010年から船隊刷新計画を開始し、オーストラリアのシー・トランスポート・ソリューションが設計した、内航でも波が高いフィリピンの海に合わせた中高速のRoPax船やRoRo船を中国で建造した。同社ウェブサイトによると、10隻の新造船を調達済で、さらに20隻がこれに加わる予定だ。2018年12月には5隻の調達資金として、フィリピン・ナショナル銀行から18億ペソ（約37億円）の融資契約を結んだ。

### MARINA、国内設計建造にも意欲

一方、フィリピンは、常石造船や破たんしたが韓進重工などの外資造船所が輸出向けの大型船を建造していることもあり、建造量では中国、韓国、日本に次ぐ世界4位に位置している。しかし、外資造船所は小型の内航船は建造せず、内航船の多くは海外からの輸入船であることが、ジレンマとなっている。MARINAは内航船の国内設計建造にも意欲的だ。2019年6月にはフィリピン初の国内建造RoRo船が完成した。タンカー運航のショーグン海運が、マニラ郊外に立地するジョセファ・スリップウェイに発注したもので、468席、全長72メートルのIsla Simara号で、ルソン島最南端のマトノグからサマー島アレンを結ぶ航路に8月に就航した。

造船修繕業を振興するため、MARINAは海事産業工業団地(Maritime Industrial Park)を設立する構想もある。業界の能力向上のため、2019年6月には日本船用工業会と提携協力の覚書を交わした。しかし、海事産業工業団地構想は最近浮上したアイデアではなく、少なくとも2017年には同構想の存在が報じられているが、その進展を示す報道などは見当

たらない。構想があっても実現には相当時間がかかることを示している。

### 計画の実効性

木造船が段階的廃止や老朽化船の退役が実際に実行されれば、日本企業にとってのビジネスチャンスも多い。しかし、フィリピンの内航海運開発は数十年来の課題で、そう早急には改善することは困難だろう。予算不足、力量不足で、政策実施がなかなか進まない実態もある。2017年に現地で業界関係者に話を聞いた際には、「長年の懸案だった35年以上のRo-Ro船の段階的廃止も今年中には法制化される見込み」とのことだったが、2018年12月に発表されたMIDPでも老朽化船の廃止の道筋は定まっていない。

既に決定済の木造船の段階的廃止についても、計画通りにスムーズに実施されることはないだろう。2019年8月、MARINAは木造船のライセンスの新規発給を停止した。さらに既存の木造船運航ライセンスの更新も5年後に停止すると発表。しかし9月1日にはある国会議員が、MARINAの措置は性急で、業界との話し合いを求める談話を発表した。フィリピンの登録船舶7000隻のうち8割は木造船で、多くの中小運航者の生活がかかっているというのが理由だ。木造船の廃止は、今年決まったわけではなく、2016年に運輸省の省令として発表されているが、木造船の所有者の多くは中小零細事業者。代替船資金調達支援の妙案がなければ、迅速な実行は難しいと思われる。

MIDPで掲げた様々な計画が今後どのように実施されていくのか、注目される。