

# World Watching

ワールド・ウォッチング

## 220



堀 貞治

在フィリピン日本国大使館  
一等書記官



はじめに

フィリピン最大の港湾であるマニラ港は、東京港とほぼ同量の年間約450万TEUのコンテナ貨物を取り扱っている。その多くが同国を起終点としているが、背後圏の輸送について、激しい道路渋滞のために非効率な輸送を余儀なくされており、リードタイム短縮及び定時性向上などの観点から、海上及び鉄道による輸送の取り組みが進められている。以下にその概要を紹介したい。



マニラ港の概要と背後地輸送

人口約1,200万人を抱えるマニラ首都圏は、マニラ湾とラグナ湖の間の狭窄部に位置し、また、交通インフラが貧弱なため、激しい交通渋滞が常態化しており、主要道路の平均走行速度は時速10km程度に留まっている。そのため、行政当局は、ナンバープレートの末尾番号による乗り入れ規制や貨物車の通行を夜間に限定するなどの交通需要の抑制を図っている（詳細は2017年12月号WW211を参照）。

首都圏中心部に位置しているマニラ港は、3つの港区（北港、マニラ国際コンテナターミナル（MICT）、南港）から構成され、各港区はPPP事業により民間オペレーターが運営している。また、同港で取り扱われるコンテナ貨物の5割弱は首都圏内、4割弱は南部郊外カラバルゾン地域（カビテ州、ラグナ州、バタンガス州等から構成）となっている。同地域には、経済特区の制度を活用した工業団地が多数あり、日本企業を含む多くのメーカー・物

フィリピン  
スービック港  
マニラから約160km  
高速利用で3時間程度  
●マニラ港  
●バタンガス港  
マニラから約110km  
高速利用で2時間程度

## マニラ港 背後圏におけるコンテナの 海上・鉄道輸送



マニラ港周辺図

流企業が立地しているが、マニラ港と同地域との間では、渋滞及び通行規制から、トレーラーによる輸送は、1日1往復が限界と言われている。

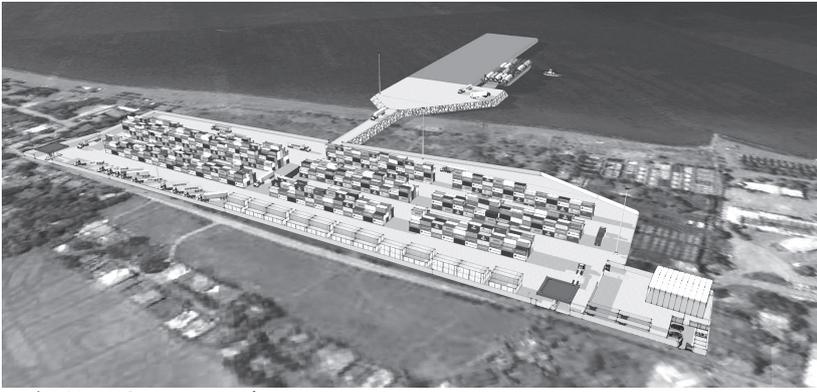
上記状況を踏まえ、事態の改善を図るべく、首都圏及び周辺の高速度道路網の整備や周辺のスービック港・バタンガス港の整備・活用、一部都心機能の移転に関する取り組みも進められているが、マニラ港と南部郊外カラバルゾン地域との間における物流サービスの効率化、信頼性向上を実現する即効性の高い方策が必要とされているところである。



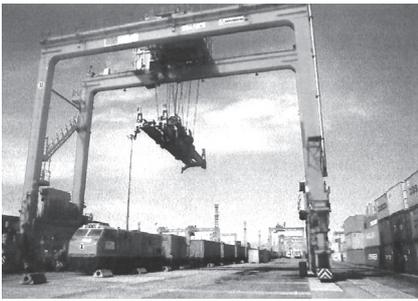
海上輸送

マニラ港で最大のオペレーターであるICTSI社が、自社の運営するMICT（年間取扱量約230万TEU）とカビテ州との間でマニラ湾を使った海上輸送を行う計画が進行中で、目下サービス開始に向け運航試験中である（本稿執筆時点）。

同社は、陸路で約30kmの両地点間をカーフェリーによりコンテナを輸送するもので、カビテ側の



カビテゲートウェイイメージ図 (ICTSI社提供)



2000年前後に行われていた鉄道コンテナ輸送  
(平澤泰作前JICA長期専門家(比運輸省派遣)提供)



同国鉄は、現在は同市中心部と南郊との間で旅客輸送を行うのみであるが、かつては同国の貨物輸送の中核を担っていた経緯から、列車は運行されていないものの、マニラ港との連絡線を有している。このインフラを活用し、同区間では、1997年から2003年にはICTSI社が国鉄の線路を使用し、機関車1両とコンテナ専用貨車20両の編成の列車を1日2往復させ、ピーク時には年間4万TEUを輸送していた。しかし、劣悪な保線状況により、片道の平均所要時間が4時間と想定の2倍を

要するとともに、線路周辺の不法占拠者からのゴミ投棄による汚損などの問題もあり、廃止に至っている。

拠点として、ランプとヤードから構成されるターミナルの建設を進めているところである。当初は、積載量120TEU程度の中古フェリーで日1往復からサービスを提供し、需要に応じ、船舶を大型化、複数とすることで輸送の頻度と能力を高めていく方針であり、サービス開始からの1年間で11万5千TEUの取扱いを見込んでいる。また、荷役については、マニラ側のMICTでは、フェリーの上部からガントリークレーンにて行う一方、カビテ側では、リーチスタッカーがフェリーのランプより運搬・積卸するユニークなものとなっている。

現在計画されている事業の内容は、基本的には、以前行われていたものと同じであるものの、同社は、同路線の一部において、軌道の改修や線路脇からの不法占拠者の移転等が進められた結果、当時から状況が改善していること、燃油の高騰及び道路渋滞の激化など取り巻く環境が大きく変化していることから、1日8往復程度運行し、サービス水準の向上及び輸送量の増大を図ることで、採算の確保は可能としており、早期の実現に向け、比政府や国鉄に提案を行っている。

本サービスは、道路状況に左右されないことに加え、ターミナルと周辺の工業団地との距離は10km程度で、トレーラーは3往復程度が見込めるため、ICTSI社は、30億円とされる初期投資や荷役に係る負担を考慮しても、コスト面でも競争力を持つことができると考えている。また、本件は民間企業による取り組みであるものの、運輸省もマニラ首都圏の交通混雑緩和に資するとして、主要施策の1つとして広く紹介しており、十分な海上輸送能力が確保できれば、貨物車の通行規制を強化する等により、海路への利用転換を図ることも検討するとしている。

要するとともに、線路周辺の不法占拠者からのゴミ投棄による汚損などの問題もあり、廃止に至っている。

## World Watching おわりに

我が国でも、ここ数年、少子高齢化に伴うドライバー不足や労働時間規制の厳格化などから、特に中長距離の物流における内航海運や鉄道の活用が進んでいる。一方、本稿で紹介したマニラ港の事例は、いずれも緒についたばかりのものであり、また、背後圏の激しい道路渋滞を回避・軽減することを目的とした取り組みと、背景は異なっている。しかしながら、取り巻く環境が変化する中で、一旦は遊休化した既存インフラを再活用して効率化が試みられている経緯や公共セクターが民間企業主体の取り組みと協調している点など、参考となりうる点を含んでおり、今後も引き続き注目に値する取り組みであると思料する。



## 鉄道輸送

当地電力大手メラルコ社の子会社Mレール社が、フィリピン国鉄の路線を借り受け、MICTとラグナ州にあるICTSI社のインランド・デポとの間約55kmでコンテナ専用列車の運行を計画している。