

World Watching

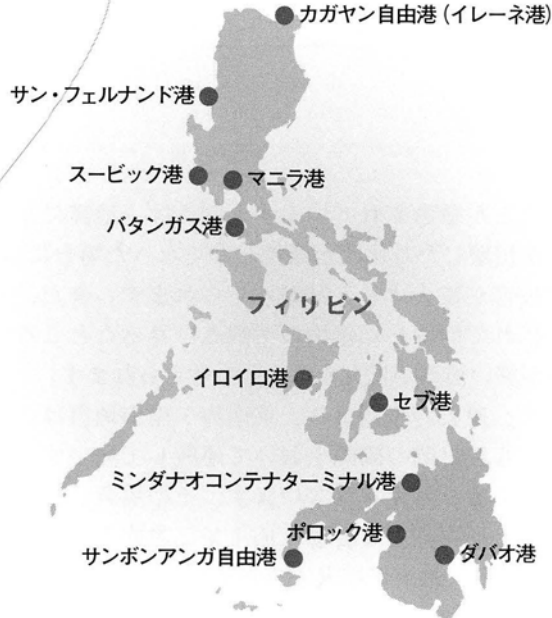
ワールド・ウォッチング

49



笹嶋 博

JICA派遣専門家
(総合交通担当)



フィリピンの港湾の 民営化と課題

はじめに

フィリピンは、主要諸島11、全国で7,107島からなる島嶼国である。このため全国に港湾は、約2,000港を数える。この全国に広がる港湾の開発、管理運営を統合化し、国家の港湾開発の方向を主導する機関としてフィリピン港湾公社(PPA)が、1974年に設立された。その設立の意図は、全国の港湾の総合化及び調整を行うとともに、港湾を地域開発の拠点として捉え、国家の経済発展を主導する組織と位置付けられていたのである。しかしながら、その後の地方分権と民営化の推進の国策により、現在多くの独立機関が港湾の開発・管理運営を担当しており、多くの課題が明らかとなってきている。

フィリピンのピューブルズパワー (エドサ革命・1986年2月革命)

2004年5月10日、今後6年間の大統領を決める選挙が実施されている。この原稿が掲載されている頃結果は判明しているであろう。この大統領選挙は、現職のマカパガル・アロヨ大統領と汚職問題により任期途中で失脚した前大統領ジョセフ・エストラダ氏の後継者と目される映画俳優のヒーロー、フェルナンド・ポー氏とのほぼ一騎打ちの様相を呈している。

1965年来、長期政権を担ってきたフェルディナンド・マルコス大統領の中央集権政府は、1986年2月のピューブルズパワーにより崩壊し

た。マニラ空港の飛行機タラップから降りる途中で暗殺されたニノイ・アキノ氏の未亡人であるコラソン・アキノ大統領が政権についた。アキノ大統領は、中央集権政策から地方分権化政策への転換を図ると共に、長期政権の弊害を避ける為、大統領の再選制を禁止した。1992年アキノの後継者となったフィデル・ラモス大統領は、アキノ政権の自由化政策を継承し民営政策を更に強力に推進した。

PPAの全国の港湾を総合化し管理運営する機能は、PPAの運営上、当初から崩壊していた。港湾の開発を行う為には、その投資原資となる貨物取り扱いによる港湾収入が必要である。この為、PPAは政府と港湾運営協定を締結する。即ち、投資に見合わない取り扱い貨物の少ない港湾は、政府が開発し、地方自治体が港湾管理を行い、PPAは一切関与しないというものである。また、フィリピンの米軍の撤退と米軍基地の返還に伴う基地の跡地再活用の方策、地域経済活性化のための経済特区の設置の方策等により、多くの独立港湾管理者が設置され、PPAの全国統一的な港湾開発・管理体制は崩壊していった。

フィリピン港湾管理の現状

現在、以下の様な様々な独立の港湾管理組織が存在することとなる。

①フィリピン開発公社(PPA)：運輸通信省傘下

の組織で、基幹港21（マニラ港、パタンガス港など）を含む114の港湾の開発及び管理運営を行うとともに、全国的な港湾施設の技術基準、港湾タリフ等の規制を行っている。

②セブ港湾公社（CPA）：地方分権化の為、1992年PPAから分離、基幹港であるセブ港と13のセブ地方のターミナル港の開発・管理運営を行っている。

③ムスリム・ミンダナオ地域港湾管理公社（RPMA）：1989年ミンダナオ地区のムスリム・ミンダナオ自治地域（ARMM）が承認、この地域の港湾開発・管理を行う公社が2002年3月設立、現在3つの基幹港と79の中小港湾の開発・管理運営を行っている。

④スービック湾大都市公社（SBMA）：1992年3月「基地転換及び開発法」によりスービック湾自由港を所有、2000年のJBIC特別円借款によりコンテナ港湾開発が採択、2004年4月29日着工式が執り行われたところである。

⑤フィビデック工業開発公社（PIA）：第26次特別円借款で最先端のコンテナ港湾整備が進められ、2004年4月22日に公式にオープンしたところである。

⑥サンボアング自由港公社（ZFA）：1995年、唯一の市立の特別経済特区公社であり、港湾の新規立地の計画を策定中である。

⑦運輸通信省（DOTC）：全国的な港湾の開発に関し責任のある国の組織で、PPAはDOTCの傘下に有るが、PPAの関与しない地方のRO/RO船対象港湾、フィーダー港あるいは社会基盤となる地方港湾の建設整備のみを行っており、完成後は地方政府が運営を行っている。

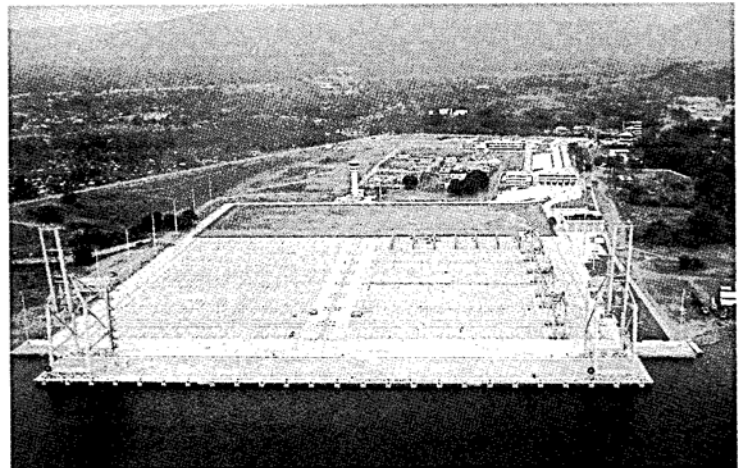


フィリピンの港湾の課題と今後の方向

この様なフィリピンの港湾開発・管理運営の変貌の過程で、様々な課題が明らかとなってきている。即ち、①多くの独立の機関による港湾開発が行われ、同一地域でPPA港湾と他の機関の港湾開発が並行して進むなど、相互の開発の調整が行われていない。②各港湾組織が独立の財政システムで運営されており、特に中小港湾で、港湾の効率化、維持補修や将来開発に対する予算が確保しにくい。③民営化の港湾開発に対する期待は高いが、サンボアング自由港の様に投資家が現れておらず、民営化によるインフラ整備が進んでいない。



マニラ港MICT：2年連続100万TEUのコンテナを取り扱う



4月22日公式にオープンしたフィビデックのミンダナオ・コンテナ・ターミナル

また、PPAの上部機関であり、全国の港湾開発方針に責任ある運輸通信省の計画機能が弱体で、④全国的に整合性の取れた長期計画が作成できていない、⑤事業実施が主要業務であり、開発計画の課題に十分対応しきれていない、⑥国内海運業育成に重点が置かれており、国際的な港湾の競争に対応できていない、⑦輸送モード間の課題、総合交通課題に対応しきれていない等である。

この為、運輸通信省から我国への協力要請がなされ、全国港湾の戦略的開発方針の計画調査が実施され、2024年における全国港湾開発計画、2009年の短期計画が策定された。この計画を国の計画として承認すると共に、港湾間の調整を図る為の港湾審議会の立ち上げを現在行っているところである。



おわりに

フィリピンは、中央政府、地方政府とも極めて厳しい財政状況下にある。既存施設の有効活用や管理運営の効率化がまず第1であるが、適切な競争環境下で、厳しい財政を補う様々な財政戦略と統一のとれた国策で、国民生活を支える港湾の開発が今後益々重要となると考える。