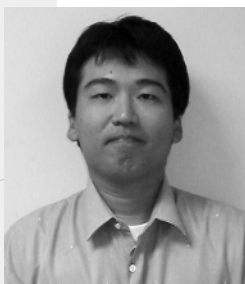


# World Watching 57

ワールド・ウォッチング

## フィリピン・バタンガス港 住民移転問題を 乗り越えて



### 森 信哉

在フィリピン日本国大使館  
一等書記官

フィリピンの港湾事情全般については、昨年6月号にJICA長期専門家・笹島博氏（当時）が報告されているので、今回は我が国のODAにより整備中の港の一つであるバタンガス港について紹介する。



#### 第1期事業での住民移転問題

バタンガス港整備事業はODA関係者によく知られたプロジェクトである。ODAパッシングの最中には「住民を無視した開発」としてニュース番組等で取り上げられたこともあり、ご記憶の方も多いのではないだろうか。

バタンガス港整備事業（第1期）は1991年に円借款の供与が決定された。移転交渉が進められたが、不法居住者を含む1465世帯の住居移転に関し一部住民が比政府との交渉を拒否、工事着手が出来ずにいた。事業の遅れに業を煮やした比政府は、1994年6月、警官隊を導入し強制立ち退きを実施した。その際、一部警官の発砲により住民が負傷する事態が発生した。この事件は日本でも報道され、中には、「軍隊が発砲し住民が死亡した」との誤報もあった。これにより、当時日本国内ではバタンガス港は「住民を無視した開発」とのレッテルを貼られることになった。

従来、「話し合いによる解決」を求めていた日本政府は、事前の連絡なく強制退去が行われ、警官の発砲により住民が負傷するという状況に強く抗議、最終的に円借款供与の一時凍結を決



定した。この後円借凍結を受けて、時のラモス大統領は自ら現地へ乗り込み住民との対話を実施、移転に当たっての十分な補償を約束した。その結果、1994年12月までに大多数の住民が補償金を受け取り、工事再開の諸条件が整ったと判断されたため、日本政府は借款の凍結を解除した。この際比政府は住民に対する補償として、移転迷惑料、生計援助資金、移転先の土地、電気・水道、学校、診療所、職業訓練、仕事の斡旋、通勤手段等を提供する等、類似事業に比べて格段に充実した補償を行った。

しかし、上述の補償が示された後も一部反対派住民は、「移転を伴わない開発」を主張し移転を拒否、裁判に訴え「強制立ち退きは違法」との判決を得た（移転自体は合法であるとされた）。事業主体であるフィリピン港湾公社（PPA）は上告したが、さらに補償金を支払うことで和解、最終的に補償金の支払い確認の住民署名は2002年3月に完了した。



#### 前回の反省を踏まえ進められた第2期事業

続く第2期事業では、第1期の反省を踏まえ、当初より移転先、補償内容等について住民と協議するためのワーキンググループを設置するな



第1期事業完成後のバタンガス港



バタンガス港第2期事業の移転対象住居  
(2002年6月撮影、現在は移転完了済)

ど、十分な準備・補償の下での移転交渉が進められた。大多数は第2期用地に隣接する土地への移転を了解したが、第1期事業の移転先より舞い戻ってきた住民を中心とする反対派は協議自体を拒否した。移転に同意した住民の移転作業は、住民の了解の下、PPAがトラックや作業員等を提供して実施されたが、反対派は強制退去のように喧伝し、邦字紙を含む一部マスコミが1994年騒動の再来として報道した。PPAはその後もねばり強く交渉を続け、反対派についても無事移転が完了した。PPAによれば、現在、移転住民との関係は良好であり、移転先のインフラについても順次PPAが整備することになっている。

合法的な居住者に加え、不法居住者（スクオッター）がフィリピンでは大きな問題となっている。スクオッターの移転が出来ないため、事業が進められない状況は港湾に限らず頻発している。フィリピンでは、たとえ公共用地を不法に占拠している場合でも居住者の退去には補償が必要とされる。中には、補償を求めてプロジェクト予定地を渡り歩くプロのスクオッターも見受けられる。貧困ゆえにスクオッターが発生するが、スクオッターが貧困解消に資するインフラ整備を阻害する。悪循環である。



#### バタンガス港整備の意義

ここでバタンガス港の概要を述べておこう。バタンガス港はルソン島の中央部、マニラの南方約100kmに位置する天然の良港で、元々、対岸のミンドロ島カラバン港向けフェリーの基地であった。しかし施設が狭隘かつ老朽化していたところから、1984年にJICA開発調査でフェリーターミナル等の整備等を含む拡張計画が策定され、1991年に円借款の供与が決定された。第1期事業は外貿埠頭、フェリー用埠頭等6バースを整備するもので、1994年に工事着手、1998年に完成した。これによりバタンガス港は単なるカラバン港との間のフェリーサービス拠点か

ら、フィリピン各地への長距離フェリー航路が発着する地域のハブ港へと進化を遂げている。

現在、次の段階として第2期事業が進行中である。1998年に円借款として採択、2002年3月に工事に着手した第2期事業では、水深 - 13mのコンテナ埠頭や一般貨物埠頭が整備中であり、2004年中に一般貨物埠頭は供用開始した。コンテナ埠頭は2005年8月の完成を目指しており、将来的に年間40万TEUのコンテナ貨物の取扱いが見込まれている。

不幸なレッテルを貼られることとなったバタンガス港であるが、このように本プロジェクト自体は島嶼国であるフィリピンにとってなくてはならないものである。アロヨ大統領は、ルソン、ミンドロ、パナイ、ネグロス、ミンダナオの島々をRORO船と道路で結ぶ「海の国土軸 “Strong Republic Nautical Highway (SRNH)”」を提唱している。バタンガス港はその起点として位置づけられており、国内物流・人流の拠点としての重要度をますます増している。外貿コンテナ埠頭完成の暁には、混雑するマニラ港の代わり、マニラ及び大マニラ圏南部から出る貨物を扱うマニラの外港として発展することも期待されている。



#### バタンガスの教訓

バタンガス港開発事業は、事業によって影響を受ける住民等への配慮・対話の重要性を改めて示すこととなった。今後は、一面的に善悪対立の構図として捉えられることが無いように、事業の意義や問題の背景まで含めた積極的な広報・パブリックインボルブメント等により、住民の理解・参画を得ながら事業を進めることが求められる。なお、本稿はあくまでも筆者の個人的見解に基づくものであり、組織としての見解を代弁するものではないことを申し添える。バタンガスの教訓は、国内の事業を担当される皆様方にも参考になる話であることから、本稿にて紹介させて頂いた次第である。