

# World Watching 79

ワールド・ウォッチング

## フィリピンの国土軸の形成とフェリー輸送



東 俊夫

フィリピン政府（運輸通信省）  
派遣専門家

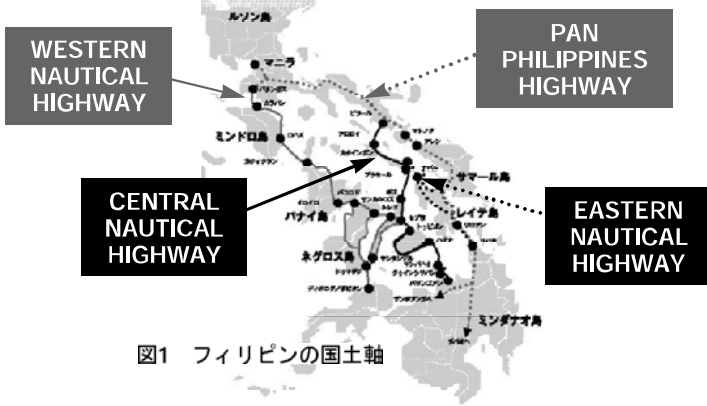


図1 フィリピンの国土軸

### はじめに

7,000以上の島々からなる当国では、人、物の輸送に海上交通は大きな役割を担っている。国内貨物輸送に占めるシェアは、トンベースで13.4%であり、日本の8.4%を上回っている。当国では、フェリー輸送路を織り込んだ、新たな国土軸の形成に向けた取り組みが進められている。筆者が行った国土軸の現地調査の内から、フェリー港湾の整備状況、フェリーサービスの現状そしてこれからの課題を紹介することとする。

### 新たな国土軸の形成

フィリピンの国土軸としては、従来、ルソン島、サマール島、レイテ島を経て南部のミンダナオ島に至るパン・フィリピン・ハイウェイ（島間はフェリーで繋ぐ）が唯一のものであった。2004年のアロヨ政権発足に伴い、ルソン島、ミンドロ島、パナイ島、ネグロス島を経てミンダナオ島に至る「Western Strong Republic Nautical Highway」（西部海上幹線国道）をはじめ、中部海上幹線国道、東部海上幹線国道の3つの国土軸を新たに指定し、整備を推進することとしている（図1）。この海上幹線国道構想は、幹線国道とフェリーサービスで北のルソン島から南のミンダナオ島までの結び付きを強化しようとするものである。

当国のフェリーサービスは、マニラから直接セブ島、ミンダナオ島等に向かう長距離フェリーと島間を結ぶ短距離フェリーに分けられる。長距離フェリーの中には2万総トンを超えるものも投入さ

れている。この国土軸構想の対象となっているのは、短距離フェリーであり、全国に60航路程度存在する。300~400総トンのフェリーが主体で、100隻程度のフェリーが投入されている。長距離フェリーを含むRo/Ro貨物は、年間1,100万トン（プレートンでは、その10倍程度）、年平均8.8%で増加の一途を辿っている。

### フェリー港湾の現状と課題

①脆弱なフェリー施設：マニラ、バタンガス、セブ等の大規模港湾を除き、多くの港湾は、海岸から細い突堤1本が突き出しているだけの構造である。その先端にフェリーが縦着けされ、人と車が出入りする。車は、船に入る直前にUターンし、後ろ向きに乗船する（写真1）。危険である上に効率も悪い。もやい綱は縦着けされたフェリーの先端と突堤先端に取られているだけであり、風、波により船に掛かる横荷重に極めて弱く、必然的に欠航する頻度が高くなっている。



写真1 フェリーに後進で乗り込む車両

②海上幹線フェリー港湾整備の遅れ：海上幹線国道構想で指定されている港湾であっても未だフェリー施設が整備されていない港湾が散見される。同構想策定以来余り時間がたっていないことも一因ではあるが、そもそも、水深、維持浚渫問題、背後道路網等の観点からフェリー施設を整備する

に不適當なところを選定しているのも大きな要因である。



## フェリーサービスの現状と課題

殆どのフェリーは、日本或いは欧州からの中古船である。輸入後、乗客定員数を上乗せするための改造が施され、使用されている。改造に当たって船舶の航行性、安全性に対する設計上の配慮がなされないため、様々な課題が顕在化している。

①遅い航行速度：筆者が利用したフェリーの速度は、11、10、7ノットであった。日本の離島フェリーの平均的な速度が16ノット程度あることから、当国で効率的なフェリー輸送を実現して行くためには、フェリーの高速化が望まれる。

②頻発する海難事故：フェリーだけではなく、毎年150から300件の海難事故が発生しており、100人程度が死亡、200人程度が行方不明となっている。多くの場合、改造に伴う航行性、耐波性の低下が原因と見られている。

③空調設備のない客室：フェリーの中には客室に空調設備のないものも存在する。熱帯地方に属する当国で空調の無い船旅は耐え難く、旅客の快適性向上、新たな旅客需要発掘のためにも、空調設備は是非とも必要である。

④面倒な料金支払い：中古船に起因する問題ではないが、フェリーを利用する際に異なる場所で料金を順次請求されると言う問題も存在する。先ず、旅客ターミナルでターミナル使用料を、次にフェリー会社の窓口で運賃を、最後に乗船する時には、車の荷役料が求められる。更に目的港に到着した際、出発港とは別の組織が管理運営している施設であれば、そこでも使用料が請求されると言う具合である。



## 実現に向けて

以上述べた様に、当国の新たな国土軸は「strong」とはとても言えない状況であり、多くの課題が山積しており、これらを克服していくことが求められる。

①港湾整備の予算の確保：同構想は、当国の今後の発展に必要不可欠なものであり、政府の重点施策として華々しく発表されているものの、実現に向けての予算の重点的配算が行われない。運輸通信省自らも地方の港湾整備を行えるが、運輸通信省のインフラ予算92億ペソ（200億円程度）の内、78億ペソが首都圏で同省が運営している軽量鉄道運営会社への補助金として使用されており、円滑なインフラ整備のためにはODAによる支援も必要と考えられる。



写真2 フェリーの代替として活躍するバンカーボート

②総合的な計画づくり：同構想に位置づけられている港湾は、自然、経済的条件よりも、政治的な配慮から指定されることも多い。当国の港湾は2,000以上あるが、十分な施設を備えた港湾が無く、海岸だけの港湾も多数存在する。これらの港湾では、バンカーボート（写真2）と呼ばれる小型の木造旅客船が海岸に直接乗り上げて旅客を乗降させている。この様な港湾も同構想中に指定されている。また、データに基づいた選定を行うための、貨物・旅客の流動や自然条件等に係る調査が十分ではなく、データの蓄積も重要な課題である。

③船舶検査制度の充実：フェリーだけではなく、安価で購入した中古船の改造、短期間での投資の回収、その後、寿命まで使い、最後は沈没させて保険金を受取ると言うのが、当国船会社の一般的な経営手法であると言われている。勿論、具体的な故障が出て来ない限り、メンテ、修繕は行わない。このため、良質な海上輸送サービスが提供されず、船舶検査制度を充実させるなど、抜本的な制度改革が必要である。

④健全な短距離フェリー業界育成制度の拡充：フィリピン開発銀行（DBP）は、新造船整備にも使える対民間融資事業（JBICの2ステップローン）を行っているが、DBPの関心は経営基盤が比較的安定している大手企業（長距離フェリー）にだけ向けられている。短距離フェリーを運営する小規模船社に対する融資が円滑に行える様、担保条件の緩和が求められる。或いは国が新造船を保有し、小規模船社にリースする等新たな仕組みづくりが求められる。



## 終わりに

JICAでは、現在、道路整備、貨物・旅客流動状況をも考慮した上での全国フェリーネットワーク整備計画を策定する開発調査を実施中であり、この調査の中でフェリー港湾のプライオリティーも明らかになることとなっている。この調査成果が活用され、我が国からのODAも活用しつつ、国土軸や他のフェリーネットワーク整備が円滑に進められ、当国の今後の発展に大いに寄与することを真に願うものである。