

# World Watching

ワールド・ウォッチング

127



白井 正興

在フィリピン日本国大使館一等書記官

はじめに

フィリピンでは、本年5月10日に大統領選挙が行われ、6月30日の就任式よりアキノ新政権がスタートした。そして、7月26日の大統領による施政方針演説において、国家財源が十分でない中でも、インフラ整備を早急に進めるべく、民間資金を導入しつつ、官民パートナーシップ(PPP)によるインフラ開発が新政権の優先施策であることが表明された。あらゆるレベルでの汚職撲滅を掲げた新大統領の下、インフラ整備に関しても、前政権下におけるボークバレルと言われる地元誘導による公共事業をはじめ、前政権末期における重要決定事項について、全て透明性、公平性が担保されてきたかどうか検証されているところである。しかし、これを受け一部のODAにおける実施中の公共事業についても、進捗が停滞している状況に陥っている事業も見受けられるものの、現在のところ、現政権におけるこれらの徹底した手続きの透明化施策は、国民においては総じて好意的に受け止められている。

さて、フィリピンの港湾の概況については、当該誌においては、すでに諸先輩方々に幾度となく解説がなされていることと思ひ、本寄稿では、以上のような背景を踏まえ、フィリピンにおけるインフラ整備をめぐる現状を報告することとしたい。

## 政権交代後の フィリピンの インフラ整備の現状



図1 南北幹線ルートと拠点RORO港湾

PPP (Public-Private-Partnership) の取り組み

フィリピンにおいては、すでにBOT法が1994年に制定され、本法律に沿って、民間における提案案件等が実施されている。いままでは、貿易産業省の下にBOTセンターを設置し、外資等による投資促進を進めるべく実施されてきた。しかしながら、今般、新政権の下、さらなるインフラ整備を促進する観点から、9月9日の大統領令第8号 (Executive Order No.8) において、BOTセンターをPPPセンターに名称を変更し、国家経済開発庁 (NEDA) の傘下に移し、事業承認プロセスを簡素化、迅速化することを目指している。その中で、今まではとして、民間提案型 (Unsolicited Mode) の事業に対して政府保証を行わない形で実施してきたところであるが、今後2011年に実施を予定している優先事業については、政府の関与がより強いプロジェクト提案 (Solicited Mode) をできる限り活用していく方向性が示された。その中で、フィリピン政府がいかにプロジェクトのリスクやコストを分担

するのがドナー機関及び民間投資家の最大の関心事項であり、今般、後述する会議の大統領のスピーチにおいては、投資家のリスクを公正な方法で最小化するために、政府と民間の契約については、後の規制等による投資家の損失が生じた場合（いわゆる規制関連リスク）に対して政府が補償すること等が明言された。

## 港湾のPPP

従来より主要コンテナターミナル等は、もともとBOT法には拠らず、一般の公共事業として、フィリピン港湾公社（PPA）等港湾管理者により円借款等により国が整備してきた。完成後は、それらのターミナルについて、入札を行い、落札事業者とコンセッション契約を交わし、民間オペレータに運営を委託している。具体的には、ICTSI（マニラ北港、カガヤン・デ・オロ港、スービック港）やATI（マニラ南港、バタンガス港）が運営を行っている。そのような中で、特段、今般掲げられたPPPの対象プロジェクトとして、港湾整備は想定されていないものの、港湾の新たなPPP施策としてあえて検討されているのは、現在フィリピン港湾庁（PPA）が維持管理、運営している国内ネットワークの拠点であるRORO港湾においても、民間企業との契約により、維持管理、運営を委託することについてである。バタンガス港のROROターミナルは、すでにATIに運営されているところであるが、図1のように、現在、新たに5港のRORO港（イロイロ港、カガヤン・デ・オロ港、オザミス港、ザンボアンガ港、ジェネラル・サントス港：図中 表記）に拡大しようとしているところである。

## インフラストラクチャー・フィリピン 2010

11月17日～19日にわたり、「Infrastructure Philippines 2010 - Investing & financing in Public-Private Partnership project」が開催され、政府が、主要なドナー国、機関、主要な民間企業、商工会議所が招待された。その中で、新政権下のPPP施策の内容及び2011年に入札予定の10件の優先事業が公表された。このうち、6件が首都圏及びその近郊の道路・鉄道の整備に関するものであり、4件が地方空港の整備に関するものであった。10件の総事業費は、約31億米ドルとされている。また、今までの民間資金を活用したPPP事業の成功例として、北ルソン高速道路（PPP）、メト



写真 バタンガス港コンテナターミナル（平成22年7月）

ロマニラの上下水道民営化、市民登録システム（BTO）、マンドールヨ市「マーケットプレイス」（BOT）といった、いずれも、プロジェクトとして民間資金を活用して効率的、効果的に整備され、完成後、市民へのサービスとして有効利用されている例として挙げられていた。港湾整備については、今般の会議においては、成功事例及び今後のPPP事業計画には一切言及はなかったことが逆に印象的であった。

## おわりに

フィリピンにおいては、インフラ整備を巡る状況は大きく変わってきているものの、開発途上国においては、いずれの国、いずれの時代においても、インフラ整備を基盤として経済を活性化させるという志向性には変わりはない。今般、新政権下においては、そのインフラ整備の予算不足を、単なる各ドナーのODAに頼るだけでなく、積極的に民間資金で補うべく、様々な形での政府保証を行い民間インフラ事業の導入を行う方向に舵を切った。わが国としても、インフラ輸出を掲げている中で、いかに当地PPP関係事業に、日本企業と政府ODAを一体として食い込んでいくことができるのか、今まで根付いてきたわが国のプレゼンスを活かしつつ他ドナー機関と競争又は協調していかなければならない。

今のところ、港湾整備については、今般掲げられたPPPの緊急的な大規模プロジェクトは俎上には挙げられていないが、わが国の海外展開の方向性及び当国の施策の現状を十分把握し、まずは、整備されたスービック港、バタンガス港のコンテナターミナルの活性化、これが、フィリピンにおける広義のPPPプロジェクトの代表となるよう協力を進め、上記港湾の民営化等についても注視していきたい。