

最近のフィリピン事情

～秘めた実力と高い経済成長、そして交通インフラ～



第16回友好提携港湾国際ネットワーク (INAP) 会議で、日本の港湾防災についてプレゼンする筆者 (2014年11月 スービック港)

桑島 隆一 (くわじま りゅういち)

前・フィリピンJICA専門家

1985年北海道開発庁 (現国土交通省) 入庁。2012年11月～15年3月まで、総合交通政策に関するJICA専門家としてフィリピン運輸通信省に勤務。現在は一般財団法人国際臨海開発研究センター第三調査部長。

フィリピンと言えば皆さん何を思い浮かべますか。「危険」、「汚い」、「バナナ」、「きれいな海」などがアンケートで多い回答だそうです。東京からフィリピンの首都マニラまでは飛行機で約4時間、今、フィリピンは東南アジアで一番元気な国に変貌しています。そのフィリピンについてJICA専門家として2年4カ月間マニラに駐在しましたので、運輸通信省での仕事の一部を含めてご紹介します。

1 フィリピンという国

正式な国名はフィリピン共和国。国土面積は約30万km²で日本の約80%の大きさです。首都マニラのあるルソン島、また観光で有名なセブ島など約7,100もの太平洋に浮かぶ島々からなり、インドネシアに次ぐ世界第二位の群島国家です。気候は雨季と乾季があり気温も変動しますが、基本的には1年中夏といった感じで年平均気温は約27℃です。またフィリピン沖で発生する多くの台風が日本に上陸しますが、最近はフィリピン自身も台風で大きな被害を受けています。宗教はカトリックが約8割、プロテスタントを含めると9割以上の国民が敬虔なキリスト教徒です。首都のマニラを含むメトロマニラと呼ばれるマニラ首都圏の人口は約1,150万人で、フィリピン全体の1割以上の人が住んでいます。1950年代に原型が誕生したジブニー (jeepny: ジープを改造した乗合バス) は、フィリピンの特色ある乗り物で今も庶民の足として利用されています。しかしマニラ首都圏の交通渋滞は深刻化するばかりで、絶対的に不足する公共交通インフラの整備が強く求められ、政府は現在、都市鉄道や高速道路等の整備を推進中で、将来的には地下鉄の建設も視野に入れています。



2 高度成長に転じたフィリピン経済

かつて1960年代のフィリピンは、1人当たりの国民所得がアジア第2位でその上には日本がいるだけでした。それが政情不安や汚職等により経済の自由化も達成できず、海外からの投資も呼び込めなかったため、70年代には韓国や台湾に追い越され、80年代にはマレーシア、90年代には中国に抜かれました。そして2010年を迎える頃には対抗意識の強いインドネシアにも抜かれ、フィリピンは「アジアの病人」とまで揶揄された時期もありました。しかし今、フィリピンは好調な個人消費に支えられて2012年以降は6%以上の高い経済成長を遂げ、東南アジア諸国連合（ASEAN）主要5か国の中でもトップの経済成長を遂げるに至っています。

3 成長要因と海外直接投資

好調な要因の一つは堅調な個人消費で、その消費を支えているのが、1,000万人にも上る国外に出て働くフィリピン人（OFW：Overseas Filipino Worker）からの送金で、その額は国の国内総生産（GDP）の約1割も占めています。もちろん2010年に誕生した現アキノ政権による汚職撲滅や財政健全化の取り組みへの国際的な信認もペソ高をもたらし、好調な個人消費を支えています。そして政府が税の優遇措置を設けるなどして海外からの直接投資を積極的に誘致した結果も要因に挙げられます。英語が公用語でグローバルに通用する人材が豊富なことから、自社業務の一部を外部の企業に切り出して委託するBPO（Business Process Outsourcing）事業は急成長を遂げています。今や電話で顧客に対応するコールセンターはインドを抜いて世界一になり、建設関係でもCAD（Computer Aided Design）等の業務が日本企業を含めてBPOされています。



マニラ首都圏

4 日本企業も注目するフィリピン

中国やタイ等への投資のリスクヘッジと合わせて以下の理由により多くの日本企業が、フィリピンに進出中です。

- ・ フィリピンの人口構成は完全なピラミッド型であり（平均年齢23歳、平均寿命70歳）、出生率も日本の約2.5倍もあることから2060年代以降も15歳から65歳までの生産年齢人口は増え続け、豊富な労働力も確保できる。
 - ・ 親日的で国民性も明るく、勤勉かつ手先も器用で労働者の質も東南アジア諸国で引けを取らない。
 - ・ 教育水準も総じて高く、公用語の英語はほとんどの地域で通じ、グローバルな人材を確保できる。
- そして2014年のフィリピンへの国別海外直接投資は日本が第一位になっています。

5 成長を支える交通インフラ

高い経済成長に転じたフィリピンですが、その持続的な発展のためにはその成長を支えるインフラの整備も重要です。そして物流拠点である港湾も企業進出を先取りする形で高速道路とともに日本の国際協力により整備が進められました。それがマニラの南と北、それぞれ約100kmの位置に整備されたバタンガス港とスービック港のコンテナターミナルです。バタンガス



市民の足、ジブニー（乗合バス）



マニラ首都圏の高架鉄道

港は背後の工業団地に進出した企業の活動を支え、またスービック港は米軍から基地が返還された地域の振興を図る港湾として整備され、さらに両港の整備はマニラ港の代替港としてマニラ首都圏に集中するコンテナトラック交通を減少させることから、その交通混雑の緩和も期待されてのものでした。

しかしながら旺盛な個人消費に支えられながらも、まだ製造業の振興が途上のフィリピンにあっては、輸入が輸出の3倍近くもあり、特に都市部のマニラ首都圏が大消費地で貨物の主要な目的地であることから、コンテナ船はマニラ港に集中し、バタンガス港とスービック港への寄港はなかなか進展しませんでした。このためせつかくフィリピン政府の誘致により、港湾と高速道路の利用を前提に近郊の工業団地に進出してきた日本企業も、依然としてマニラ港を利用せざるを得ない状況が続き、両港の利用振興（コンテナ船の新規寄港）は喫緊の課題でした（貨物取扱い容量に対する取扱い実績の比の利用率は、2013年実績でそれぞれ4%、6%と低く、日本からは財務省や会計検査院も調査に来られる状況でした）。



マニラからバタンガス方面に整備された高速道路



利用振興を図るバタンガス港

6 港湾振興への取り組み

このためJICA事務所、日本大使館、現地日本商工会とともに、自分も船社、荷主、港湾管理者等の関係者と鋭意、両港へのコンテナ船の新規寄港について協議する一方、JICA専門家としては初めてとのことでしたが、フィリピン国内外の関係者にタイムリーに両港の利用振興に向けた情報を提供するメールマガジン「バタンガス・スービック・ポートニュース」も発行しました。日本語と英語を併記した同メルマガは、思った以上に両港のことを知らない現地の関係者や日本の関係者等に参考にももらいました。

そして関係者による新規コンテナ航路の開設に向けた努力が続く中、マニラ市内のトラック規制強化に伴いマニラ港で大混雑が発生し、その混雑を避ける動きとも相まって両港のコンテナ利用は大きく改善し、2014年は最終的に前年比でそれぞれ8倍、2倍もの増加を記録し、一層の利用振興（コンテナ船の寄港）に向けたとっかかりをつかむことができました。

7 台風ヨランダへの対応

任期途中の2013年11月に発生し死者6千人以上と未曾有の被害をもたらした台風ヨランダに係る対応も貴重な経験でした。約100mにも上る最大瞬間風速とそれに伴う高潮が襲った現地の惨状はすさまじいもので、被災地のレイテ島等からは家を失った多くの人々が軍の飛行機でマニラに避難するのに列をなしました。また発災直後、すべてを失った被災地では生きるためにスーパーの食料が略奪され、一部の暴徒は発砲事件も引き起こし現地は混乱状態にもなりました。



台風ヨランダの高潮で陸に乗り上げた船（レイテ島、タクローバン港）

そして被災地の状況も依然厳しく、現地に向かう交通手段も限られた災害初期でしたが、派遣先の運輸通信省の担当局長及び港湾空港技術研究所からの研究者等とともに被災地の港湾、空港インフラ等の被災調査を実施しました。タクローバン空港は強風によりターミナルビルの屋根が吹き飛ばされ、また高潮により多くのものが流され漂流しましたが、幸い港湾施設は壊滅的な被害を免れた状況でした。

この大災害を契機に、フィリピンでは高潮や津波に対する防災意識が高まり、運輸通信省では沿岸防災や災害に強い空港づくりなどのセミナーも開催し、東日本大震災の教訓等を踏まえた日本の防災対応には大きな関心が示されました。

8 会議でも3時のおやつ、ミリエンダ

話はいさかか堅くなりましたので、ここでフィリピンの食習慣について少しご紹介します。

フィリピンでは午前と午後にミリエンダという「おやつ」を食べる習慣があります。これは米国の前に300年以上に亘って統治されたスペインの影響です。

ただご飯が大好きで日本人の平均の2倍のお米を食



フィリピンで一番人気のファーストフード店、ジョリビー (Jollibee)



ミリエンダを食べながらセミナーの話を聞く参加者、この日のミリエンダはKFC (ケンタッキーフライドチキン) でした

べるフィリピンの人たちにとって食事のご飯で、スパゲティーやハンバーガーなどは食事ではなく、おやつ(ミリエンダ)程度の軽食なのです。そして会議やセミナーでは必ずこのミリエンダが出され、参加者は人目もはばからず頬張りながら話を聞き、会議に参加します。そのためJICAも会議やセミナーでは、会議費でハンバーガーやチキンなどのミリエンダを用意しています(実際、ミリエンダがないと参加しない人も多い)。

ちなみにフィリピンで一番人気があるファーストフード店はマクドナルドではありません。地元のジョリビー (Jollibee: Jollyなbee (ゴキゲンな蜂) という意味だそうです) というお店です。マクドナルドが世界で唯一、負ける国がフィリピンだともいわれています。フィリピン人が好きな少し甘めの味付けで、ハンバーガー以外のバリエーション・メニューも豊富です。例えばライスにフライドチキンとソフトドリンクがついて、200円程度の安さです。

9 終わりに

最後になりますが、フィリピン運輸通信省に席をもらい、JICA専門家としてフィリピン人のスタッフに囲まれての仕事は、特に最初は要領も分からず、悪戦苦闘の連続でした。また会議は常に遅れて始まるフィリピン・タイムなるものの存在にも悩まされました。でもスタッフそして実習生のみんなの優しさや人懐っこさ、そして笑顔には本当に励まされました。また最後の離任パーティーでは運輸通信大臣の感謝状も頂きました。今後もアジアの元気印のフィリピンが日本の良きパートナーとしてますます発展することを祈念してやみません。



実習生のみんなと運輸通信省の自席にて(中央:筆者)