

## フィリピンの海運事情

日本海運集会所「KAIUN」2020年6月号掲載記事

森隆行 流通科学大学教授

### ～昨今の船員教育制度～

#### 1. フィリピン船員事情

フィリピンは世界一の船員供給国である。世界の船員の20%以上を占めているが、フィリピンでは国内に外航海運会社がほとんどないことから、外航船員のほとんどが海外の船社で就労する海外労働者（Overseas Filipino Workers: OFW）との位置付けである。

フィリピンにおける海技免状取得数は、100,185人、部員が163,903人、その他（漁船乗組員を含む）が183,375人であり、合計449,463人である（2017年）（表1／図1）。その数は年々増加している。直近の5年間で22%増加している。言い換えれば、現在、世界の外航船で働いているフィリピン人船員はおよそ45万人である。

フィリピンの内航事業は個人事業がほとんどであり、その形も様々であり、正確な内航船員の数を把握できないというのが実情である。

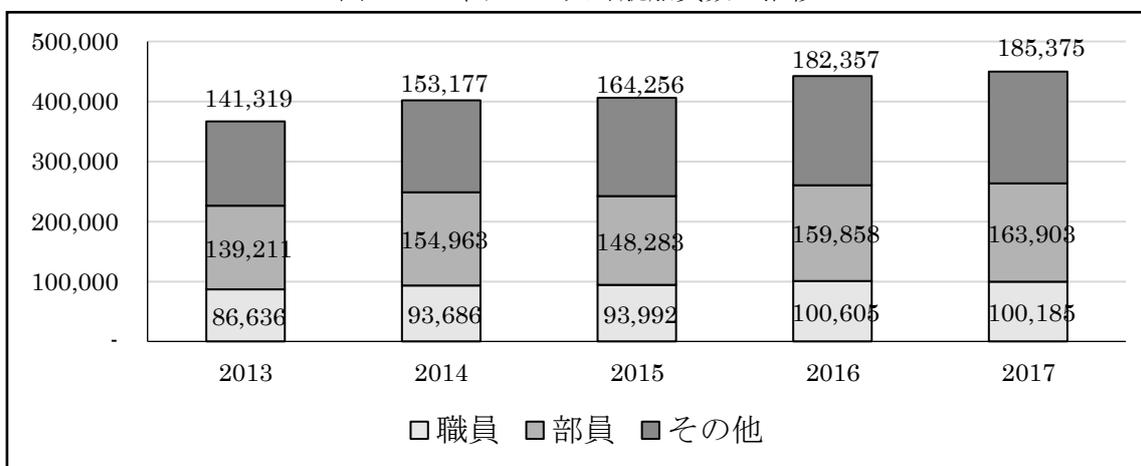
ちなみに、MARINAによれば2020年2月現在、台湾、ドバイ、カタール、アブダビ、サウジアラビア及びスペインの内航船においてフィリピン人船員が雇用されているという。

表1 フィリピン人外航船員数の推移

	職員	部員	その他	合計
2013	86,636	139,211	141,319	367,166
2014	93,686	154,963	153,177	401,826
2015	93,992	148,283	164,256	406,531
2016	100,605	159,858	182,357	442,820
2017	100,185	163,903	185,375	446,463

Source: MARINA Statistical Report 2014-2018

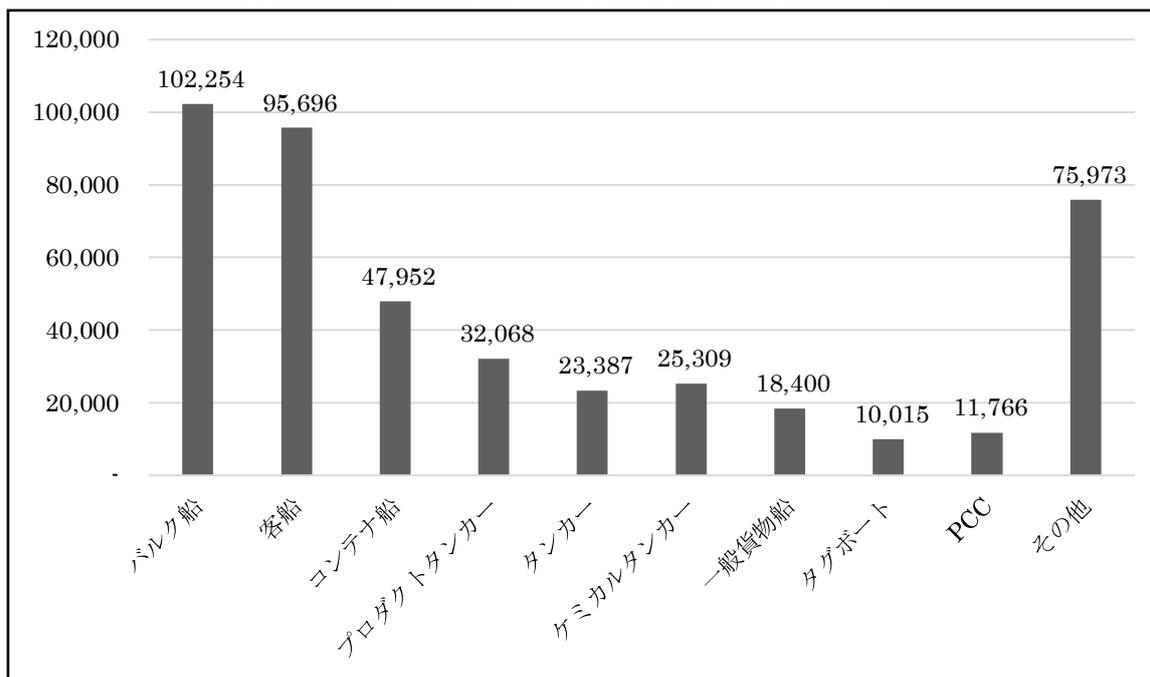
図1 フィリピン人外航船員数の推移



Source: MARINA Statistical Report 2014-2018

船型別のフィリピン人船員の乗船数を見ると、バルク船が最も多く 23.1%、次いで客船が 21.6%、その次がコンテナ船の 10.8%であり、この 3 つの船型で 50%を占める。ただし、タンカー、プロダクトタンカー、ケミカルタンカーを合わせると 18.2%であり、大きな割合を占めている（図 2）。

図 2 フィリピン人船員の船型別乗船数（2016 年）



Source: MARINA Statistical Report 2014-2018

## 2. フィリピン船員教育

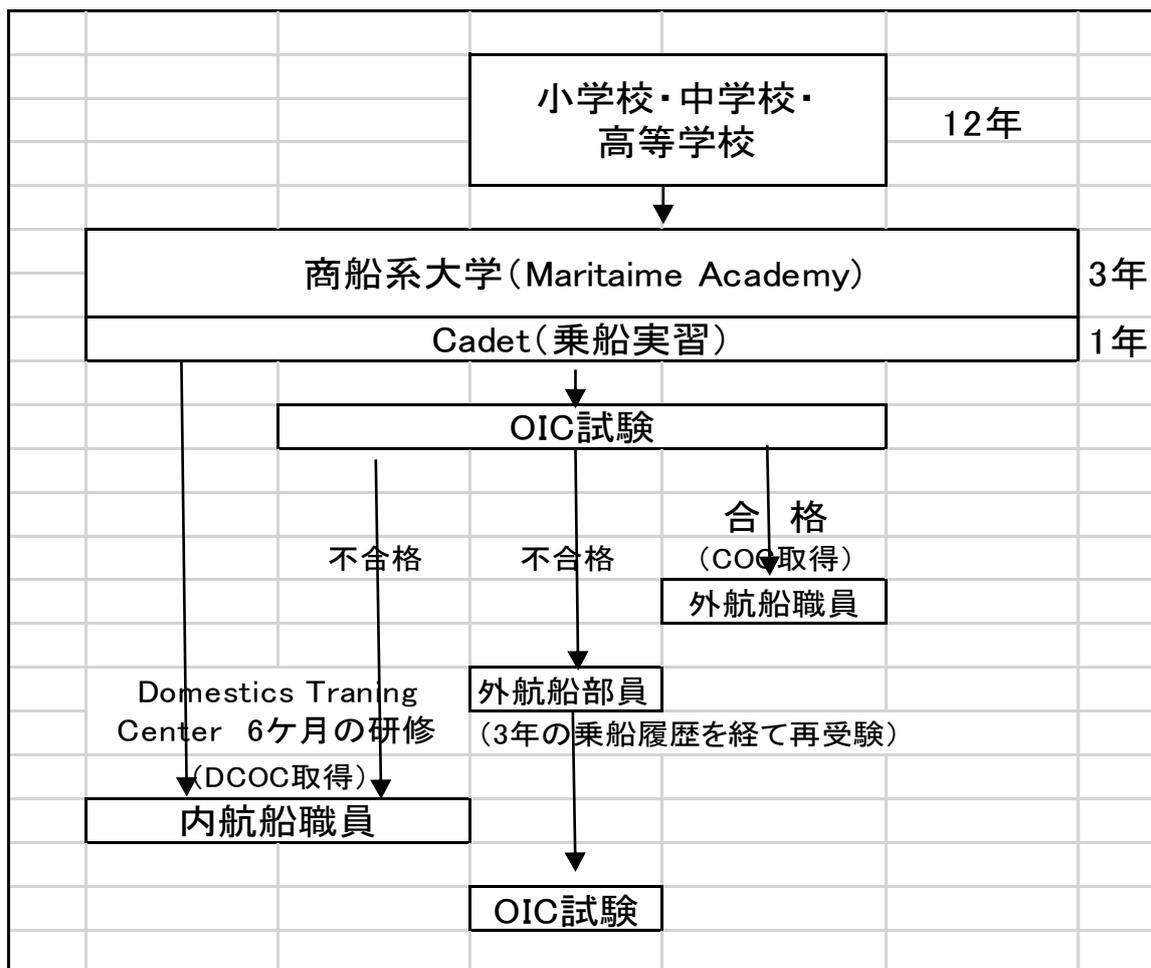
### (1) 概要

内航船員はフィリピン国内法、外航船員は国際条約（STCW 条約）に沿ったそれぞれの免許資格制度のもとで管理されている。フィリピン船員総数は、ほとんどが外航船員で占められている。これは、海外船社の給与が国内一般労働者平均収入の 5 倍から 10 倍になるために多くの船員が海外船社に雇用される外航船員であるためである。内航船社は零細事業者が多くを占めており、内航船委員数の実態を把握しきれない状況にある。

外航船員に関してはフィリピン労働雇用省（Department of Labor and Employment: DOLE）の下に組織されている海外雇用庁（Philippine Overseas Employment Administration: POEA）及び海事訓練評議会（Maritime Training Council: MTC）が管轄している。船員教育の面では、学校は高等教育委員会（Commission on Higher Education: CHED）が、訓練センターは MTC が管轄している。また、国際海事機関（International Maritime Organization: IMO）が行う国際会議などや対外国との対応は MTC が行っている。一方、内航船員については、運輸通信省（Department of Transportation and Communications: DOTC）の下部組織である海事産業庁（Maritime Industry Authority: MARINA）が管轄している。

全国に 120 あると言われる商船系大学（CHED の認可を受けた大学は 62 校）で 3 年間学び、その後 1 年間の乗船履歴によって、OIC（OIC-EW Officer-In-Charge of an Engineering Watch Licensure Examination 機関部当直担当職員資格試験 OIC-NW Officer-In-Charge of a Navigational Watch Licensure Examination 甲板部当直担当職員資格試験）の受験資格が得られ、合格すれば航海士、機関士として乗船ができる。1 等航海士（C/O）、船長や一等機関士、機関長になるには Management Examination に合格しなければならない。3 年間の過程を終了する学生は毎年 2 万人近くいると言われているが、そのなかでキャデット（Cadet;船舶職員候補生）として外航船による乗船履歴を付けられる学生は一握りでしかない。フィリピンには練習船がないため学生は外航船社にキャデットとして採用されなければならない。1 年間の乗船の後、OIC を受験する。そこで、不合格の者の内一部が、MARINA が統括する 24 の訓練センター（Domestic Training Center）で 6 ヶ月の訓練を受けたのち DCOC（Domestic Certificate of Competency）を取得し、内航船へ職員としての乗船が可能になる。ただし、フィリピンにおける内航船員の給料は、非常に安い。一般の陸上勤務の新卒の初任給が 15,000～16,000 ペソ（3.3～3.5 万円）／月、それより低いという。

図3 フィリピン船員教育概要図



出所：MARINA ヒアリングにより著者作成

## (2) 船員教育監督行政機関

船員教育機関は、高等教育委員会 (Commission on Higher Education: CHED) が管轄する商船系約 62 校の学校と海事訓練評議会 (Maritime Training Council: MTC) が管轄する約 50 機関の海事訓練センターがある。商船系大学は、CHED による正式の認可を受けていない、あるいは申請中の私立大学を合わせるとおよそ 120 校ある。

高等教育委員会 (Commission on Higher Education: CHED) は、高等教育に関する政策・基準及び指針を作成する官署である。大学 (Universities) 及び単科大学 (College) をその指揮下に置き、商船学校・同学部もこれらと同様に取り扱われ、CHED の一定基準に合致すればフィリピン政府の認定が与えられる。議長は初等中等教育を所掌する DeoED とは別個に大統領により指名される。現在およそ 62 校の商船大学又は商船に関する学部が認定されている。

海事訓練評議会 (Maritime Training Council: MTC) は、DOLE に所属し、1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978: STCW 条約) の履行と複雑に入り組んだ船員訓練に関する政府機関を統括する目的で設置された。評議会の議長は DOLE 長官が兼任し、構成メンバーとしては、11 政府機関又は協議会及び 2 民間機関である。MARINA も MTC のメンバーに組み込まれ、IMO 及び対締約国の窓口の一本化が図られた。2004 年には評価にかかる IMO への報告書も予定どおり提出され、二国間協定締結や「独立機関」による「評価報告」の提出に当局としての機能を果たしている。事務局長は POEA の幹部事務職員 (POEA 部長) が兼任し、事務局常勤者は DOLE 各部署の出向者を充て、法的・技術的な問題や裏書審査部門には、コンサルタント契約や臨時雇用の職員を置いて対応している。現在 STCW 条約で要求されている訓練を実施している訓練センターを約 50 機関認定しており、定期的な監査や抜き打ち検査を行って、厳格な管理を行っている。また、下部組織に国立評価センター (National Assessment Center: NAC) を設けて、船長機関長経験者から養成された評価者による STCW 条約で要求されている新乗船者の基本的資格 (安全基本訓練) の審査及び証明書の発行を行っている。

海事産業庁 (Maritime Industry Authority: MARINA) は、運輸通信省の一組織で、海運・造船に関する行政や監督を行うとともに、船員に対しては、船員手帳の交付やパイロット・小型舟艇操縦者認定等を実施している。なお、MARINA の一部局である海事産業人的資源開発部 (Manpower Development Office: MDO) は、1990 年から開始された我が国の海事関連 ODA 事業の一つで「開発途上国商船学校学生に一年間の乗船実習を付与する」ODA 船員養成事業のフィリピン側の連絡窓口を担当していた。しかし 2007 年度研修生の受入に際し、研修生選抜方法で日本側と合意に至らず、本事業の連絡窓口は POEA に移管された。

## (3) 船員教育に関する政府の基本政策

フィリピンにおける船員教育は、国際条約である STCW 条約に沿った形で実施されている。外航船員の認可及び登録については、POEA が担当。教育・訓練については、学校は CHED が、訓練センターは MTC が担当している。CHED 及び MTC とも船員教育機関の認可をするとともに、認可のための検査を定期的または抜き打ちに実施している。一方、MTC の下部組織である NAC では、STCW 条約で全ての船員が義務付けられている安全

基本訓練の習得状況を審査し、裏書証書の発行を行っており、フィリピン人船員の基本的資格の確保を行っている。

現在、フィリピンの海技資格の承認を実施する国は日本を始めおよそ 40 ケ国にのぼっている。日本の海運会社に採用されているフィリピン船員は、フィリピン人船員全体のおよそ 1 割を占めており、フィリピン人船員の日本国籍船への採用も可能となっている。

日本籍船への採用については、国際船舶制度の一環として日本の船舶職員法の改正が行われ、船長及び機関長を除く職種で、外国人が日本国籍船で勤務できることとする承認制度が導入された。職員として乗り組むには承認試験に合格することが必須であり、これにはフィリピン国海技免状を受有し、日本の海事法令講習を受講のうえ、本邦海技試験官による口述試験に合格する必要がある。承認試験は毎年数回マニラ市で実施されている。2004 年からは、口述試験に代わり船長の推薦状を含めた書類審査での選考が可能となり、口述試験受験者数が減少する傾向にあるが口述試験を希望する船社もあり、引き続き海技試験官による口述試験も並行して行われている。

#### (4) 船員教育機関

フィリピンには船員教育機関として、CHED の認可を受けた商船系大学及び商船系学部を持つ大学が 62 校、及び MTC の認可を受けた訓練センターが約 50 機関ある。国立商船大学 (PMMA ; Philippine Merchant Marine Academy) が唯一の国立商船大学である。他に国公立で船員養成コースを開設している学校が数校ある。その他は全て私立の商船学校である。それ以外に、MARINA の統括する 24 の訓練センター (Domestic Training Center) がある。また、フィリピンには、大手船社や船舶管理会社による訓練施設が多く存在する。以下主要な商船系大学・施設を紹介する。

##### ① 国立商船大学 (Philippine Merchant Marine Academy: PMMA)

商船学部のみを有する唯一の国立大学で運輸通信省 (DOTC) に付属しているが、予算書上は運営及び活動が独自に行えることになっている。3 年間の座学と 1 年間の乗船実習を終了すると商船学士号 (Bachelor of Science) が授与される。学生は授業料、寄宿舎、食費を全額免除されているが、在学中に 2 ヶ月間の海軍における実習が義務付けられている。PMMA には 4 年生学部以外に 2 年間の修士コースが併設されている。1997 年までは卒業生に初級海技試験の筆記試験免除の特典があったが、RA # 8644 (フィリピン船舶職員法) の施行によりこの特典は廃止され、1998 年の卒業生からは、他校の卒業生と同様に筆記試験を受験することとなった。

乗船履歴の付与に利用する練習船はないが、在学中に 2 ヶ月間の海軍における実習が義務づけられており、この実習期間は乗船履歴に算入されている。

ドイツのソフトローンにより 2005 年に多くの教育機材が整備されている。操船シミュレータは、機関シミュレータと統合された形で訓練が可能であるうえ、自船のモックアップが別室に備わっている最新、最高性能のシミュレータである。

1 学年の定員は 500 名人推計)、学費が無料であることもあり優秀な学生が集まるが、卒業できるのは半分程度と言われる。その多くは海軍やコーストガードに就職する。

## ② Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP)

1998 年創立。フィリピンの海員組合の一つである AMOSUP (Associated Maritime Officers' and Seamen's Union of the Philippines) が日本船社及び全日本海員組合と交渉の末、日本船社は雇用された船員一人あたり訓練費としての資金 (約 15 \$) を毎月支払うこととなった。日本船社の船員として 2 万 5 千人 (設立時) が常時就労しているため、莫大な資金が集まる。その基金を元にマニラ湾口バターン半島の先端近くに広大な敷地を有する商船学校 MAAP を設立した。こうして、フィリピン国政府に頼らず、世界の船員供給国としての地位を確保するため船員組合が新たな発想で私立の学校を設立したのである。日本だけでなく、ヨーロッパの船社とも同様な基金を設け、各船社等からの寄付も多く受けて運営資金は潤沢であり、その教育内容も充実している。授業料免除で 3 年終了後に全員が乗船実習を経験し、ほとんどの学生が船社の奨学金をもらい、4 年終了時には学位を持って就職している。

練習船 (日本の練習船であった初代青雲丸) を有し、乗船訓練の一部を行う。基本的には乗船訓練は、海外船社の船舶で訓練を行うが、履歴の不足を補うためなどに練習船を使用する。最新の訓練機器を設備しており、操船、機関シミュレータを装備するとともに、実機による訓練も充実している。

1 学年の定員はおよそ 600 人で、そのうちの半数が日本の海運会社に採用される。残り半数が欧州系の海運会社に採用となる。

## ③ NYK-TDG MARITIME ACADEMY

2007 年 6 月開校。日本郵船 (NYK) と現地企業 Transnational Diversified Group と共同でマニラの南方約 60 哩のラグナ州カンルーバン市に用地面積約 7 ㌔で設立された。CHED の認可を受けた商船大学である。航海科 60 人、機関科 60 人で年間 120 人の船舶職員を養成する。全寮制。学費を賄うための学生ローンが準備されており、返済は船員として採用後に行われる。

初年度にあたる 2007 年には、航機 120 人の定員に対し約 4,000 人が受験、最新の教育訓練施設、設備を備えて同年 6 月 1 日から開始した。13 期生の受験者数は 4,400 人であった。

2020 年 2 月時点で、132 人が乗船研修中、303 人が在学中である。これまでの卒業生 1,100 人の内現在も NYK に残っているのは 1,060 人とほとんどが残っており、定着率は高い。

3 年間の講義終了後、日本郵船が運航する教育訓練船で訓練を行う。最新の訓練機器を設備している。操船シミュレータを装備するとともに、実機による訓練を重視して設備している。数学の基礎的能力の向上のために教育に KUMON 方式を取り入れている。講義は、一般教養と専門分野がある。週 5 日の講義で、土曜日、日曜日は休日となる。講義日は、朝 5 時起床、午後 10 時消灯。

なお、日本郵船は、1989 年に TDG と合弁で NYK-Fil Ship Management を設立、トレーニングセンターを開設。その後 2013 年、MYK-Fil Maritime E-Training, Inc. に改め、研修施設を移設した。現在、日本郵船の船員訓練センター (NYK-Fil Maritime E-Training, Inc.; NETI) は、NYK-TDG MARITIME ACADEMY に隣接する位置にある。

同訓練センターの寮の収容可能数は、シニア職員 16 室 (16 人)、ジュニア職員 26 室 (52

人)。部員 26 室 (104 人) である。2018 年の受講数は、延べ 14,700 人。訓練のプログラムは、100 のコースがある。

写真 1 NYK-TDG Maritime Academy 配置図



出所：NYK-TDG Maritime Academy 提供

写真 2 NYK-TDG Maritime Academy 実習棟 (機関)



筆者撮影

写真3 NETI Workshop 風景



筆者撮影

#### ④ MOL MAGSAYSAY MARITIME ACADEMY (MMMA)

MMMA は、商船三井、Magsaysay Maritime Corporation、Magsaysay Institute of Shipping の3社によって、2016年にCHEDによって認可された商船大学として設立された。第1期学生の入学は2018年7月。現在(2020年2月)時点で1年生と2年生が在学している。1学年300人(航海150人、機関150人)の定員。操船シミュレータ、機関シミュレータ等最新の設備が備わっている。全寮制。学費は、就職後返還。300人の学生は3年間の大学での講義終了後、商船三井とMagsaysay Maritime Corporationの運航船にキャデットとして乗船のあとOIC試験を経て、150人が商船三井に150人がMagsaysay Maritime Corporationに採用される見込みである。

なお、商船三井の1993年に開設したトレーニングセンターは、MMMAから数キロ離れた場所にある。また、Magsaysay Institute of Shippingは、マニラ市内にトレーニングセンターを保有する。

(注) ※Magsaysay Maritime Corporationは、1948年フィリピンで海運会社からスタート、現在は自社船の運航の他船舶管理や船員派遣を行う。およそ2,500人の船員を抱えている。

※Magsaysay Institute of Shippingは、1992年にMagsaysay Maritime Corporation、Fairmont Shipping Co. Ltd.と商船三井によって設立された合弁企業。船員訓練が主たる事業。

写真4 MOL Magsaysay Maritime Academy (MMMA) 配置図



出所：MMMA 提供

写真5 Kongsberg Full Mission Bridge Simulator



著者撮影

## ⑤ MAKATI UNIVERSITY

マカティ大学は、300 のコース、学生数 13,000 人のマカティ市立の総合大学である。前身は、1972 年設立のマカティ理工科地域短期大学である。

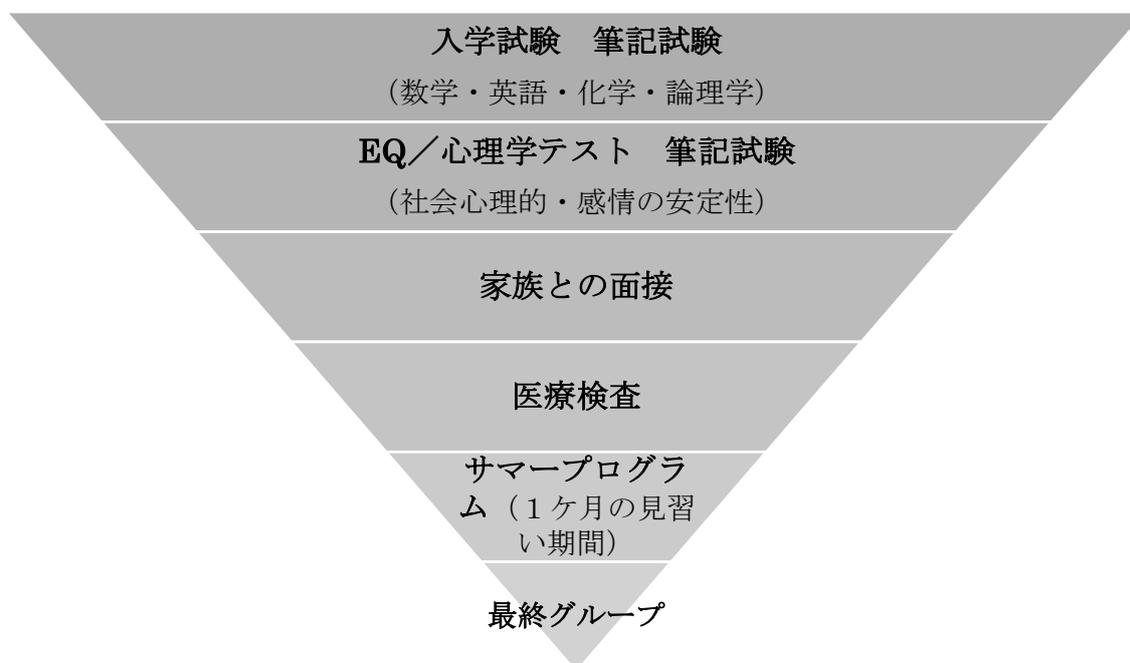
2014 年サウスウエストグループ (Southwest Maritime Group) 傘下のサウスフィールドエージェンシー (Southfield Agency Inc) とのパートナーシップで、College of Maritime Leadership Innovation (CMLI) を設立し、船員養成を始める。この段階では、高等教育委員会 (Commission on Higher Education: CHED) の正式認可を受けておらず、卒業生は OCI 試験を経てサウスフィールドが採用する。2019 年、CHED による認可を取得した。

サウスウエストグループは、1993 年設立の船舶管理、マンニング及び、内航船 (プロダクトタンカー) を保有する。船舶管理、配乗はドライカーゴ、LPG (ガス) 船を中心におよそ 250 隻程度、5,000~6,000 人の船員を有している (実乗船数では約 3,700 人)。顧客には日本の船主も 15 社程度ある。

現在 (2020 年 2 月)、2014 年 (66 人)、2015 年 (78 人)、2016 年 (42 人) の入学生 186 名が 3 年のプログラムを終了、そのうち 170 人が乗船実習を終了している。在学生は、2017 年 (29 人)、2018 年 (55 人)、2019 年 (36 人) の合計 120 人である。

1 学年の定員は基本 40 人である。応募者は、およそ 400 人と 10 倍の倍率である。専攻は大変厳しい。入学試験では 4 時間の筆記試験 (数学、英語、科学、論理学と一般教養) が課される。次に、EQ テスト/心理学テスト、そして、家族との面接、医療検査を経てサマープログラムと称する 1 ヶ月間の見習い (選考) 期間が設けられている。この期間中は、午前中は英語、数学と科学の講義、午後は身体トレーニングが設定されている。

図 4 マカティ大学 CMLI 選考過程



出所：マカティ大学 CMLI

全員が奨学生である。ただし、一定の成績を保持することが義務付けられている。2つ寮が完備されている。3年間の大学教育の後、基本的に全員サウスフィールドの船舶にキャデットとして1年間乗船、OIC試験を経て、正式に雇用される。雇用されると最初は部員からスタートし、経験を積んで職員として乗船がする。欧州船では正式採用されればすぐに3等航海士や3等機関士として乗船せる船社もあるようだ。

マカティ大学 CMLI によると、卒業生の OIC 試験の合格率は 80%程度という。

写真6 講義受講風景



著者撮影

#### ⑥ その他—民間訓練施設 (BSM Maritime Training Centre Philippines, Inc.)

BSM Maritime Training Centre Philippines, Inc. (BSM MTC) は、ドイツ、ハンブルグに本拠を置く、Bernhard Schulte GmbH & Co. KG の関係会社 Bernhard Schulte Shipmanagement のマニラにおける船員トレーニングセンターである。マニラの他には、中国(上海)、インド(ムンバイ)、ポーランド、キプロスにトレーニングセンターを有する。グループのトレーニングセンターの中でもマニラの BSM MTC は最大規模であり、自社管理船に配乗するフィリピン人船員のトレーニング行う。又、併設の Crew Service Center (CSC) はフィリピン人船員の新規雇用、育成を主な役割としており、MTC と有機的に連携した施設となっている。

同施設は、マニラの中で、船舶管理会社が集中する Malate 地区にあり、同社が自社保有する 12 階建てのビル (BSM House) の中で、研修施設、宿泊施設、船員の雇い入れと配乗管理を行う CSC (Crew Service Center) が一体となって運営されている。

研修施設である MTC には、講義用の教室やインターネットを用いた研修ブースに加え、

270 度のスクリーンを持つ、最新鋭の Full Mission Bridge Simulator、あらゆるエンジンの操作を実習できる各種 Engine Simulator、ECDIS Simulator、Cargo Handling Simulator 等を備え、自社で管理するすべての船舶、トレードに対応する訓練を実施している。さらに、船舶の Galley 設備を実船と同じように配置した Cook、Mess man 用のトレーニング施設も併設している。また、船舶の Mooring、Unmooring 訓練のための施設を Subic Bay に開設している。

写真 7 BSM HOUSE, MANILA



出所：BSM MARITIME TRAINING CENTRE PHILIPPINES, INC. Brochure

Bernhard Schulte GmbH & Co. KG は、船主業、船舶管理業が主な事業で、その歴史は 130 年以上に及ぶ。船主業としては、コンテナ船 55 隻、タンカー 32 隻を始め 100 隻近くを所有する。また、Bernhard Schulte Shipmanagement が行っている船舶管理業としては、コンテナ船、タンカー、バルク船、ガスタンカーなどおよそ 600 隻の船舶を管理する。コンテナ船では、マースクライン、CMA-CGM や商船三井などを顧客としている。

Bernhard Schulte Shipmanagement として 15,000～16,000 人の船員を抱えており、そのうち休暇中の船員を含めておよそ 6,500 人がフィリピン人船員である。BSM MTC は、マニラ市内にあり、船員は乗下船時に無料で施設内の寮（70 人宿泊可能）に宿泊できる（一般に、船社が、船員に支払う乗下船費は、空港から空港までとの契約であり、宿泊が必要な場合の費用は原則個人負担になる）。

## 写真8 Bridge Simulator



著者撮影

自社船員向けの研修は、短いもので2日、長い場合でおよそ1ヶ月である。年間延べ14,000～17,000人が研修を受講している。船員の職種別、階層別のトレーニングコースをはじめ、様々な航海機器、エンジン等に対応したトレーニング等、研修のコースは約100種類。一部は、社外の船舶管理会社の船員にも提供されている。

BSM Philippines のもう一つの役割は、同じビルにある CSC が行う船員の新規雇用と育成である。同社が雇用するフィリピン人船員は、すべて同 CSC が管理し、世界10か所に展開する同社の船舶管理拠点に船員を供給している。海技免状所持者の受付は常時行っており、採用が決まると乗船する船舶、トレードに必要な Skill を、都度 MTC で研修を受けさせるシステムをとっている。育成の面では、フィリピンのいくつかの商船大学と提携し、3年間の講義を終了した学生をキャデットとして受け入れ、その後の OIC 試験に合格し海技免状を取得したものを正式に採用する。キャデットの受け入れ人数は48人(航海24人、機関24人)。

学生への奨学金については、OIC 試験に合格し、採用に至ったものだけに支給する。不合格の者については大学が学費などを負担することになる。また、キャデットとして乗船中の費用は Bernhard Schulte Shipmanagement が30%、残りの70%は同社が管理する船舶の船主が負担する。48人に満たない分は、契約以外の大学から募集・採用する予定だという。この方法は、今年度から新たに取り入れたもので、まだどの程度の OIC 合格する学生がいるのかは不明である。

写真9 教室での訓練風景



著者撮影

写真10 実習用ギャレー



著者撮影

#### (5) 学費

フィリピンにおける商船系学校の学費は、一般にSNPL (Study Now Pay Later) と呼ばれる。ほとんどの大学が全寮制であり、授業料の他に、寮費、教科書代に祭服費などが必要になるが、在学中は支払い不要で、卒業後、就職してから返済するのが一般的である。

学費は、10～12万円/ Semester × 6 (3年間) = 60～70万円である。また、キャデットとして乗船する場合の費用は船社によってまちまちのようだ。就職後5年程度で完済するケースが多いようである。外航船員の給料を考えれば返済は全く問題ないであろう。しかしながら、中途退学やキャデットとして乗船の機会を得られなかった、あるいは乗船できたがOICの受験に失敗して就職できなかった者にとってこの借金は重い。

## ～内航海運の実情～

### 1. フィリピン情勢

#### (1) フィリピン基礎データ

フィリピンは、国土面積 299,404 平方メートルで、7,109 の島からなっている。人口は、1 億 98 万人（2015 年）で世界第 12 位である。マニラ首都圏の人口は、およそ 1,288 万人であり、全人口の 1 割以上が集中する。83%がカトリック教徒である。公用語は英語とフィリピン語であり、英語が通じるのがフィリピンの最大の強みとなっている。2018 年の GDP は、3,309 億米ドル、一人当たり GDP は 3,104 米ドルであり、消費が大きく伸びるとされる 3,000 米ドルを超えた。首都マニラだけをとってみれば、一人当たり GDP は約 8,000 米ドルとみられ、車を中心とする耐久消費財が伸び、またコールドチェーンの需要が高まる目安である 5,000 米ドルを大きく上回っており、マニラ首都圏を中心に消費が大きく伸びている。

経済も順調に拡大しており、2012 年の成長率 6.7%を記録して以降、現在まで 6%以上の成長を続けている。産業構成（2012 年名目 GDP 比）が、農林水産業従事者 22%、BPO（Business Process Outsourcing）を含むサービス業が 58%と高いのがフィリピンの特徴の一つである。ルソン島とミンダナオ島の間には多くの島が存在しており、旅客、貨物の輸送において内航海運の役割は大きい。

#### (2) 最近のフィリピン情勢

1960 年代、フィリピンは「アジアの優等生」といわれた。しかし、1965 年から 1986 年まで続いたマルコス政権下で腐敗や汚職が蔓延、その後も政治の混乱が続いた。マレーシアやタイが対内直接投資の拡大を原動力に経済を拡大したのに対し、フィリピンは外国からの投資が滞り、経済は停滞を続けた。いつしかフィリピンは「アジアの病人」と揶揄されるようになった。

2010 年に就任したアキノ大統領（2010～2016 年）による改革がすすみ、最近のフィリピン経済は好調に推移しており、日本企業の投資先としても注目されている。アキノ政権は、フィリピン史上でも特筆すべき経済成長を実現した。ちなみに 2010 年以降の GDP 成長率を見ると、7.6%（2010）、3.6%（2011）、6.8%（2012）、7.2%（2013）であった。2016 年に誕生したドゥテルテ大統領の、麻薬犯罪者容疑者の大量殺害など強硬的手法は民主主義の基本原則を逸脱しているとの批判がある一方、経済面では引き続き 6%以上の成長を継続している。世界銀行によれば、2019 年は 5.8%と予測しており、6%を割り込むも、2020 年は 6.1%、2021 年も 6.2%と高い成長を見込んでいる。しかしながら、残念ながら新型コロナウイルスによる世界的経済停滞はフィリピンでも例外でなく 2020 年の経済成長は大きく落ち込むことが見込まれる。

フィリピン経済の特徴のひとつは、海外出稼ぎ労働者（OFW: Overseas Filipino Worker）である。人口の約 10%にあたる 1,000 万人が海外で働き、国内の家族に送金している。その額は、フィリピンの GDP のおよそ 1 割に相当する。OFW は主に、家事労働、医療関係、船員などの職業についている。中でも、多くの船員が世界の外国航路の船舶で働いており、その数は、世界全体の船員の 20%以上を占めている。OFW のフィリピンへのフィリピンへの送金の内船員によるものが約 20%を占めている。

2 つ目の特徴は、第 3 次産業の比率が高いことである。フィリピンの第 3 次産業の割合

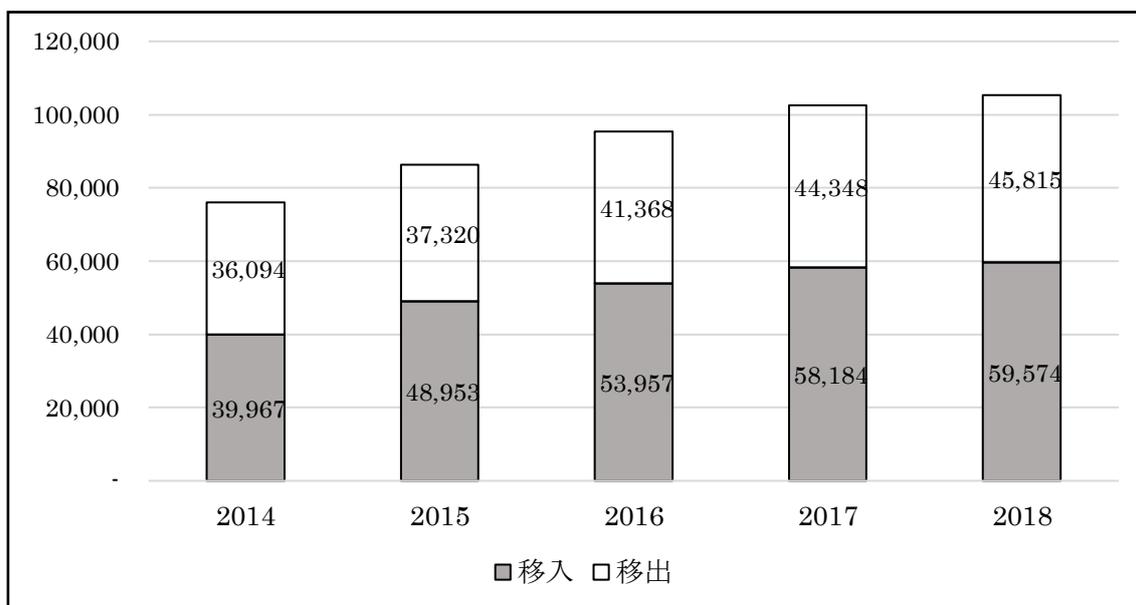
は 58%であり、インドネシアの 38%、ベトナムの 37%と比較して大きな差がることがわかる。この背景には、2000 年ごろから急増した先進国企業からのサービス業務の一部をフィリピンに委託する動きが顕著になったことが挙げられる。こうした業務委託は、ビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO: Business Process Outsourcing）と呼ばれ、フィリピンの成長産業のひとつであり、最近の経済の好調を支える存在になっている。2013 年の BPO 産業には、90 万人（前年比 15.4%増）が従事し、その売上高は 155 億米ドル（前年比 15.6%増）である。GDP に占める割合は 5.7%になる。BPO 産業には、コールセンター、バックオフィス、ソフトウェア開発、医療・ヘルスケア情報管理などがある。なかでも、コールセンターは、フィリピンの BPO 産業の雇用・売上高の 6 割を占める。フィリピンの BPO 売上高は世界一である。コールセンターなどのオフィスは商業地区であるマカティに集中している。

## 2. フィリピン海上貨物輸送量

フィリピンの海上輸送量は、外航では 2014 年には輸出入が拮抗していたが、その後輸入が大きく増え、逆に輸出は減少した。その結果 2018 年では輸入と輸出の割合は 2:1 の割合になっている。

国内海上輸送量は、1 億 500 万トン（移入 5,900 万トン、移出 4,600 万トン）であり。2014 年からの 5 年間で 34.3%増えている。年別の国内輸送量は、2015 年 86,273 千トン（前年比 13.4%）、2016 年 95,325 千トン（同 10.5%）、2017 年 102,533 千トン（同 7.6%）、2018 年 105,93 千トン（同 2.8%）と増加している。近年増加率は小さくなっているが、まだ成長過程にある。

図5 フィリピン国内海上貨物輸送量（2018年）（単位：千トン）



Source: Philippine Port Authority (PPA)

### 3. 内航海運関連法制度

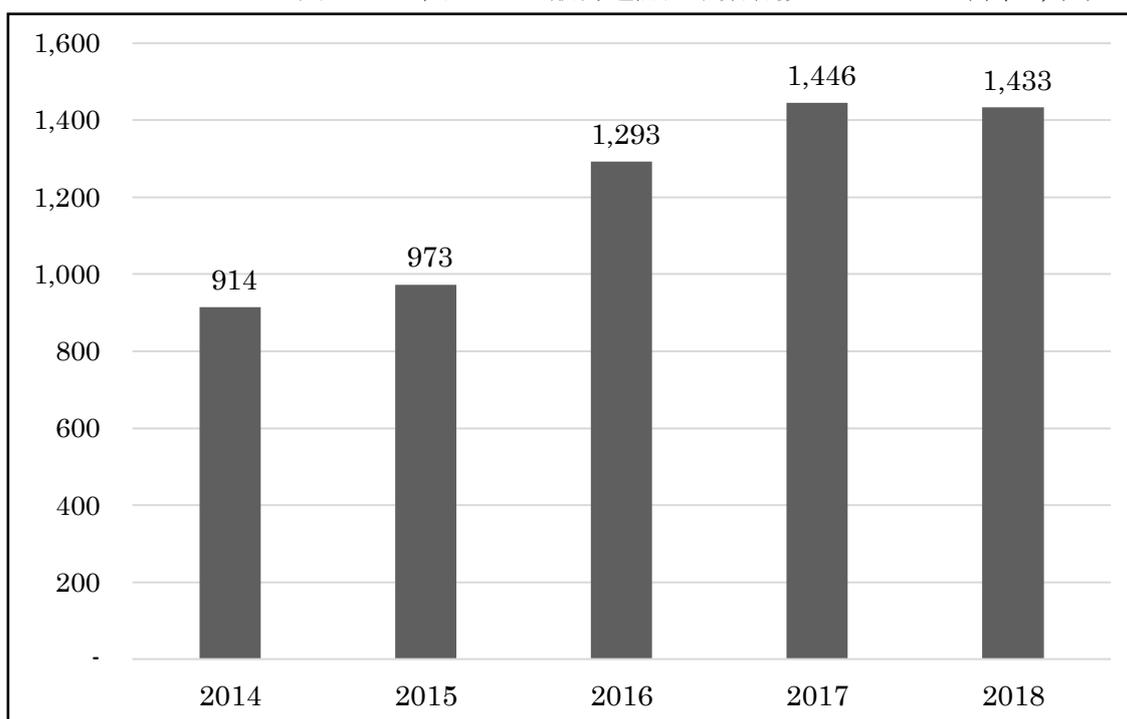
フィリピンの内航海運は、公共事業サービスとして免許・運賃など政府による監督、規制がある。内航海運事業者は、公益事業証書（Certificate of Public Convenience: COC）あるいは、暫定免許（Provisional Authority: PA）を船舶ごとに取得しなければならない。こうした規制の一方で、航路によっては独占を認めるなど保護、優遇策もとられている。運賃規制や複数船社の参入航路では、船社間の競争制限、キャパシティの制限などが設けられている。その反面、認可なく航路の廃止やサービスの変更は認められない。

1992年以降、独占航路の廃止、運賃の認可性から届け出制にするなど規制緩和が進められているが、実態はあまり変わっていないようだ。

内航海運の監督官庁は、運輸通信省（DOTC: Department of Transportation and Communication）の外局にあたる海事産業庁（MARINA: Marine Industry Authority）である。

内航海運における、粗悪事業者の乱立を避けるため、海事産業庁（MARINA）は、内航海運事業者に対して MC 2006-03 に基づき認定証を発行する。フィリピンの内航事業を行うにはこの認定を受けなければならない。2018年の、内航海運の認定授業者は、1,433社である。

図6 フィリピン内航海運認定事業者数 (単位；社)



Source; MARINA Statistical Report 2014-2018

### 4. フィリピン内航海運の現状

MARINA のデータによればフィリピンの内航船（含む；漁船）は、24,129隻（2018年）となっている。このうち、客船が698隻、貨物船2,037隻（内タンカー230隻）、漁船365隻であり、残りの2万隻以上が、バンカボート（Banka Boat）と呼ばれるアウトリガー（船

船の両舷に伸ばした腕のようなもの)をつけた木製の小型船舶が多い(写真8参照)。バンカボートは、主に地方の末端航路を始め、近距離の島嶼間交通に使われている。その一部は漁業に使用されているとみられる。砂浜に直接乗り上げて停泊することで、港や岸壁等が未整備の場所で利用できるため、地方では多くのバンカボートが未だ主力として活躍している。バンカボートの平均トン数は11.46総トンと小さい。

写真8 フィリピンで活躍するバンカボート



写真提供：JRIT 中川

RORO 船は統計上客船となっている。バンカボートを除くと、貨物輸送に使用される船舶は、RORO 船(228 隻)、一般貨物船(1,807 隻)、タンカー(230 隻)となり、これら2,265 隻が基幹航路、主要航路に就航している。

(※RORO 船は、日本式の分類のフェリーも含まれる、近年これらを総称した、ROPAX (Roll on/roll off Passenger Vessel) あるいは RO-PAX Ferry と呼ばれることが多い。

フィリピンの内航航路は、基幹航路、主要航路及び地方航路に分類される。基幹航路は、15 航路程度で少数の大手船会社により大型船による航路運営がされている。主要航路は島と島を結ぶなど100 余りの航路があり、フェリーや RORO 船が使われている。その多くが日本から購入した中古船であるが、近年は RORO 船を中心に新造船を投入するケースもみられる。2018 年時点で就航している RORO 船は 228 隻であり、その航路を運営する事業者は 40 社程度である。その他 1,000~2,000 の末端航路、近距離の島嶼間交通にはバンカボートが使用されている。

表1 フィリピン内航船の船種別隻数 (2018年)

船種		隻数	総トン数	平均トン数	平均船齢
客 船	在来客船	402	154700	384	15.11
	RORO船	228	240502	1073	29.39
	高速船	68	11391	167	20.37
	客船計	698	406,593	585	20.24
貨物船	ドライ	1,807	1,741,060	963	20.55
	タンカー	230	297,602	1,293	19.43
	貨物船計	2,037	2,038,663	1,000	20.42
漁 船		365	80,471	303	31.66
小 計		3,000	2,525,729	843	21.37
その他		21,129	361,968	17	7.22
合 計		24,129	2,887,697	119	8.98

Source: MARINA Statistical Report 2014-2018

※その他は、漁業用を含むパンカボート (平均 11.46 総トン) (20,097 隻)、レクリエーションボート (287 隻)、サービスボート (743 隻)、特殊船 (2 隻)。

## 5. 内航船員

フィリピンには多くの賞船型大学があり、年間およそ 2 万印が 3 年間お教育課程を終えている。しかし、船舶職員としての乗船資格である当直担当職員資格試験 (OIC) に必要な乗船履歴を得るためにキャデットとして機会を得られない。あるいはキャデットとして乗船してもその後の OIC に合格できないものも多い。そうした者の一部が、海事産業庁 (MARINA) の統括する全国 24 の訓練センターで 6 ヶ月の訓練を受けたのち、DCOC (Domestic Certificate of Competency) を取得して内航船へ職員として採用される。しかし、内航船の給与は非常に低い水準にある。フィリピンの一般の陸上勤務の新卒初任給は 3 万円～3 万 5 千円程度であるが、内航船職員の給料はそれより低いという。

内航船で働く船員の数は把握できていないのが現状である。内航船のほとんどは個人による零細事業であるためである。