

IV. フィリピン共和国における調査

第1 フィリピン共和国の概況

(基本データ)

面積：299,404km²（日本の約8割）。7,109の島がある。

人口：9,401万人（2010年推計値、フィリピン国勢調査）

首都：マニラ首都圏（人口1,155万人）

民族：マレー系が主体。他に中国系、スペイン系及びこれらとの混血並びに少数民族がいる。

言語：国語はフィリピン語、公用語はフィリピン語と英語。80前後の言語がある。

宗教：カトリック83%、その他のキリスト教10%、イスラム教5%

略史：14～15世紀イスラム教が伝わり、フィリピンで初のイスラム王国であるスールー王国誕生

1521年 マゼランのフィリピン到着

1571年 スペインの統治開始

1898年 米西戦争。6月12日、アギナルド将軍が独立を宣言
12月10日、米西パリ講和条約調印。米の統治開始

1935年 独立準備政府（コモンウェルス）発足

1942年 日本軍政開始

1946年 7月4日、フィリピン共和国独立

1965年 マルコス大統領就任

1972年 戒厳令布告

1986年 2月革命によりコラソン・アキノ大統領就任、マルコス大統領亡命

1992年 ラモス大統領就任

1998年 エストラダ大統領就任

2001年 アロヨ大統領就任

2010年 ベニグノ・アキノ3世大統領就任

政体：立憲共和制

元首：大統領（ベニグノ・アキノ3世）

議会：上・下二院制（上院24議席（任期6年、連続三選禁止）、下院291議席（うち、小選挙区は233議席、政党リスト制は最大で58議席。任期3年、連続四選禁止。））

在留邦人数：17,702名（2013年10月現在）

1. 内政

2010年5月10日の大統領選挙で故コラソン・アキノ大統領の長男であるベニグノ・アキノ3世上院議員(当時)が当選し、同年6月30日にアキノ政権が発足した(任期は2016年6月末まで)。アキノ大統領は、汚職・腐敗の撲滅への決意を表明し、同大統領に対する国民の清新なイメージは衰えず、政権発足から2年以上が経過しても高い支持率を維持している(2013年3月の世論調査で74%)。重要政策課題は、汚職撲滅、ミンダナオ和平、雇用創出、教育改革、行財政改革などである。ミンダナオ和平に関し、アキノ大統領は、2011年8月、モロ・イスラム解放戦線(MILF)のムラド議長と成田で歴史的な会談を行い、2012年10月には、「枠組み合意」に署名した。

2. 外交

アキノ大統領は、安全保障の強化、経済外交の推進、海外出稼ぎ労働者の権利保護という従来の三本柱に加え、米国、日本、中国との関係を重視する全方位外交を推進している。

米国との間では、戦略対話及び2+2(外務・防衛)閣僚会合を実施するなど親密度を強化している。中国とは経済分野を中心に関係を深めているが、2012年4月以降、領有権問題がある中沙諸島スカボロー礁において、中国・フィリピンの公船が対峙する事態が発生し、フィリピン政府は、2013年1月、国連海洋法条約が規定する仲裁裁判への付託を発表した。日本との間に大きな政治的懸案事項は存在せず、活発な貿易、投資、経済協力関係を背景に、両国関係は極めて良好である。

フィリピンはASEANの原加盟国としてASEAN諸国との連携・協力を重視している。2006年から2007年にかけてASEAN議長国を務め、各種国際会議を主催し、積極的役割を果たした。

3. 経済

フィリピンの実質GDP成長率は、2010年に7.6%と高い水準を記録した後、2011年は世界経済低迷の影響を受けて3.6%とやや鈍化したものの、2012年には6.8%と他のASEAN各国との比較においても高い伸びを記録しており、フィリピン経済は好調である。

フィリピン経済は、2008年に世界的な原油・食料価格の影響を受け、通年で9.3%と高いインフレ率を記録し、国民生活にも大きな影響を与えた。しかし、その後は落ち着きを見せしており、2010年は3.8%、2011年は4.6%、2012年は3.2%とフィリピン政府が目標に掲げる3~5%の範囲内に収まっている。

貿易構造は、電子機器の半完成品を輸入し、それを半導体等に加工した上で輸出する中間貿易である。2012年には、輸出総額(約520億ドル、前年比7.6%増)及び輸出総額(約620億ドル、前年比1.9%増)のそれぞれ24.3%、13.6%を電子機器・部品が占めた。貿易相手国については、2012年では、輸出先が日本(約99億ドル、19.0%)、米国(約74億ドル、14.2%)、中国(約62億ドル、11.8%)の順となり、輸入元が米国(約71億ドル、11.5%)、中国(約67億ドル、10.8%)、日本(約64億ドル、10.4%)の順となった(輸出入を合わせた最大の貿易相手国は日本)。

フィリピン経済を支える重要な要素は、海外出稼ぎ労働者による送金であり、貿易赤字もこの送金で支えられた経常収支の黒字によって相殺されている。フィリピン人海外出稼ぎ労働者は、全人口の1割超に相当する約1,046万人で、行き先は、米国が約343万人、中東諸国が約299万人を占める（2011年12月時点）。また、2012年の送金総額は、約214億ドル（うち日本からの送金額は約10.1億ドル）で過去最高を記録した。

フィリピンでは、伝統的に農業が主要産業であったが、近年はコールセンター業務等のビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）産業の発展により、サービス産業の比重が高まっている。2013年7月現在、産業別就業者構成は、農林水産業が30.9%、鉱工業が15.6%、サービス業が53.4%となっている。

2012年の外国からの直接投資は、約2,891億ペソ（約6,650億円（1ペソ=2.3円））であり、オランダ（約1,043億ペソ、36.1%）、日本（690億ペソ、23.9%）、米国（約400億ペソ、13.8%）の順であった。

○ 主要な経済指標

| | GDP (億米ドル) | 経済成長率 (%) | 物価上昇率 (%) | 失業率 (%) |
|-------|---------------|--------------|--------------|------------|
| 2008年 | 1,610 | 4.6 | 8.3 | 7.4 |
| 2009年 | 1,887 | 1.1 | 4.1 | 7.5 |
| 2010年 | 1,996 | 7.6 | 3.6 | 7.3 |
| 2011年 | 2,248 | 3.6 | 4.6 | 7.0 |
| 2012年 | 2,504 | 6.8 | 3.2 | 7.0 |

4. 日・フィリピン関係

日本とフィリピンとは、緊密かつ友好的な関係を構築してきており、2011年9月にアキノ大統領が公式実務訪問賓客として訪日した際、野田総理との間で「特別な友情の絆で結ばれた隣国間の『戦略的パートナーシップ』の包括的推進に関する日・フィリピン共同声明」を発出し、二国間関係を「戦略的パートナーシップ」と位置付けることで一致した。共同声明では、日・フィリピン両国が経済、政治・安全保障、人的交流、地域・国際社会への貢献といった幅広い分野で協力関係を深めることが確認されている。

2013年には、要人往来が活発化した。1月に岸田外務大臣がフィリピンを訪問し、5月にデル・ロサリオ外相が訪日し、それぞれの機会に日・フィリピン外相会談を実施した。また、7月には、日本の総理大臣として6年半ぶりとなる安倍総理のフィリピン公式訪問が実現し、この機会に対フィリピン外交「4つのイニシアティブ」（（ア）活力ある経済をともに育む、（イ）海洋分野での協力の推進、（ウ）ミンダナオ和平プロセス支援の強化、（エ）人的交流の促進）が表明された。

日本はフィリピンにとって最大の貿易相手国であり、また、最大の投資国でもある。2008年12月11日には、日・フィリピン経済連携協定が発効した（フィリピンが二国間の包括

的経済連携協定を結んでいるのは日本のみ)。本協定の下、2009年以降多数のフィリピン人看護師・介護福祉士候補者が我が国病院又は介護施設で活躍している。

フィリピンにとって日本は最大の援助供与国であるとともに、日本にとってもフィリピンは重要なODA対象国の一つである。日本は2012年4月に新たに対フィリピン国別援助方針を策定し、「『包摂的成長』の実現に向けた支援」を援助の基本方針に掲げ、(ア)投資促進を通じた持続的経済成長、(イ)脆弱性の克服と生活・生産基盤の安定、(ウ)ミンダナオにおける平和と開発を重点分野に位置付けた。

重点分野の一つであるミンダナオ和平支援については、対フィリピン外交のみならず国際平和協力の観点からも我が国は重視している。我が国は、ミンダナオ紛争影響地域に対する社会経済開発支援の総称として「J-BIRD (Japan-Bangsamoro Initiatives for Reconstruction and Development)」を打ち出し、これまでに道路等のインフラ整備、人材育成、学校・病院・水道・職業訓練施設等の建設・整備を通じたコミュニティ開発等の分野で総額120億円以上の支援を実施してきている。また、2006年10月から、フィリピン政府とモロ・イスラム解放戦線(MILF)との停戦監視等を任務とする国際監視団(IMT)にJICA専門家を社会経済開発アドバイザーとして派遣しており、現在も2名が活動中である。さらに、フィリピン政府とMILFとの和平交渉のオブザーバー役である国際コンタクト・グループ(ICG)にもその発足時である2009年12月から参加している。

(出所) 外務省資料等より作成

第2 我が国のODA実績

1. 対フィリピン援助の目的と意義

フィリピンは、海上交通路の要衝に位置し、地政学上・地域安全保障上重要な国であり、その持続的発展は、東アジア地域の安定と発展に資する。

また、フィリピンは我が国にとって、民主主義や市場経済といった共通の価値観、多くの戦略的利益を共有する東アジアにおける重要なパートナーであり、2011年9月、両国は「戦略的パートナーシップ」の関係に発展していることを確認した。

多くの日系企業が進出しており、我が国にとって重要な経済活動の基盤。2008年12月には日・フィリピン経済連携協定が発効するなど、密接な経済関係を有している。

フィリピンに対してODAを実施することにより、我が国のプレゼンス、国際場裡における種々の協力、民間レベルでの良好な関係など、これまで蓄積してきた「外交的資産」の更なる発展が期待される。

2. 我が国の対フィリピン援助の重点分野

2012年4月策定の対フィリピン国別援助方針では、「戦略的パートナーシップ」を更に強化するため「フィリピン開発計画 2011～2016年」が目標とする「包摂的成長」の実現に向けて経済協力を実施することとし、下記3分野を重点分野としている。

①投資促進を通じた持続的経済成長

首都圏を中心とした運輸・交通網整備、エネルギー・水環境等のインフラ整備、行政能力の向上、海上安全の確保、産業人材育成等

②脆弱性の克服と生活・生産基盤の安定

災害・環境問題に対応するためのソフト面を含めたインフラ整備、保健医療等の分野でのセーフティネット整備、農業生産と農産品の加工・流通等

③ミンダナオにおける平和と開発

ガバナンス強化、社会サービスへのアクセス改善を含む貧困削減、インフラ整備や産業振興等による地域開発

3. フィリピンに対する援助実績

フィリピンにとって日本は最大の援助供与国（2011年は対フィリピン援助額の約4割を占める）であるとともに、日本にとっては、フィリピンは最重点供与国の一つ（二国間ODAの累計では、インドネシア、中国、インドに続き第4位）であり、2012年度の円借款は618億円、無償資金協力は39億円（交換公文ベース）、技術協力は58億円（2011年度JICA経費実績ベース）となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款2兆2,903億円、無償資金協力は2,620億円、技術協力は2,038億円となっている。

【近年の対フィリピン経済協力実績】

| 年度 | 円借款 | 無償資金協力 | 技術協力 |
|------|-----------|----------|----------|
| 2008 | 341.39 | 30.12 | 38.33 |
| 2009 | 680.38 | 59.03 | 50.15 |
| 2010 | 507.59 | 21.00 | 44.34 |
| 2011 | 682.63 | 58.95 | 58.34 |
| 2012 | 618.09 | 39.07 | (集計中) |
| 累計総額 | 22,903.79 | 2,619.83 | 2,037.71 |

単位：億円（金額は円借款及び無償資金協力は原則交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績ベースによる。）

（出所）外務省資料等より作成

第3 調査の概要

1. LRT（軽量高架鉄道）1号線増強事業（有償）

（1）事業の背景

1990年代に入ってから経済発展に伴う自動車数・運行数の増加によって、メトロマニラ（マニラ首都圏）の交通混雑は大変厳しくなっており、道路渋滞による経済的損失や大気汚染の深刻化が問題となっている。そのため定時性が高く、環境的にもクリーンな大量公共交通手段が必要となり、メトロマニラにおいては6本の高架鉄道網の建設が計画されている。このうち、軽量高架鉄道（LRT）1号線はベルギー政府借款により1985年に完成し、安全性と定時走行性から利用者の高い評価を得ていた。

しかしながらその後、この1号線は慢性的な混雑状況に陥ったことから、輸送力を増強するため、円借款にて「LRT 1号線増強事業（I）」を供与し、本事業は1998年12月に完了した。

一方、メトロマニラにおける鉄道ネットワークを整備するため、メトロマニラを東西に横断する重量高架鉄道（MRT）2号線、メトロマニラを取り囲むように半円状に走行するLRT 3号線の整備が進められた。これらの完成によって、メトロマニラを中心部に初めて鉄道ネットワークができることになるが、これらの2号線・3号線から1号線への乗換え客も今後増加することが予想される。このため現行のLRT 1号線の輸送力では十分に対応できなくなる恐れがあることから、更に追加的な輸送力の増強が必要となっている。

LRT 1号線増強事業（II）は、LRT 1号線の輸送能力を拡大するため、4両編成の車両を12編成（48両）調達し、更に現行の最少運転間隔2分30秒を2分に短縮すべく自動列車制御（ATC）システムをはじめとする信号システムを改良するとしている。また、ホームの拡幅、駅出入口の増設、上下線連絡跨線橋の建設、既存の車両64両へのエアコン取付けも行うとしている。これにより、最大約4万人/時間の需要に対応させるとともに、主に道路に依存しているメトロマニラの都市交通体系を改善し、道路の混雑緩和、都市環境の改善にも貢献しようとするものである。

なお、本事業は、海外経済協力業務実施方針で定めたフィリピンへの重点分野（①持続的な成長のための経済体質の強化及び成長制約的要因の克服、②貧困緩和と地方間格差の是正、③防災を含む環境保全対策に資する支援、④人材育成・制度作り等への支援）に合致するものである。



（写真）チャネコ総裁とともに

借款資金は、上記車両・信号システム等の調達・土木工事及びコンサルティング・サービス（詳細設計、入札補助、施工監理、環境モニタリング等）に充当される。

深刻な道路混雑による経済損失が発生しているメトロマニラにおいては、道路交通に依存した交通モードから脱却し、道路混雑の緩和を図るために、軌道系の大量輸送システムへのモーダルシフトの促進が大きな課題となっている。既存の大量旅客輸送システムを拡張するに当たっては、特に、近年の首都圏中心部及び郊外において人口増加が著しいLRT 1号線の南方のカビテ州北部、LRT 2号線の東方のマリキナ市・アンティポロ市における需要増に対応するために、両路線の延伸が必要とされている。

マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業は、マニラ首都圏において、LRT 1号線延伸に係る車両調達及び施設整備、並びにLRT 2号線の延伸を整備することにより、両路線の輸送力の増強を図り、もって道路混雑の緩和ひいては大気汚染の削減および気候変動の緩和に寄与するものである。

借款資金は、車両基地建設の土木工事、車両の調達、コンサルティング・サービス等に充当される。

LRT 1号線増強事業フェーズ I

借款契約（L/A）調印：1994年12月
借款契約額：97.95億円（実行額93.25億円）
金利：3.0%
償還期間：30年 据置期間：10年
調達条件：一般アンタイト
貸付完了：2002年4月
実施機関：軽量鉄道公社（LRTA）

LRT 1号線増強事業フェーズ II

借款契約（L/A）調印：2000年4月
借款契約額：222.62億円
金利：本体1.0% コンサルティング・サービス0.75%
償還期間：40年 据置期間：10年
調達条件：（本体）日本タイト （コンサル）二国間タイト
実施機関：軽量鉄道公社

マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業

借款契約（L/A）調印：2013年3月
借款契約額：432.52億円
金利：本体0.20% コンサルティング・サービス0.01%
償還期間：40年 据置期間：10年
調達条件：日本タイト

(2) 視察の概要

派遣団はLRTAのチャネコ総裁より説明を聴取した後、車両基地の視察及び1号線の試乗を行った。

<説明の概要>

LRTAのプロジェクト遂行にあたって、量的な大きさ、裨益の大きさからして日本こそが最も強力かつ最大のパートナーだと考えている。

我々の鉄道整備は、都市型鉄道整備の第2ステージに入ったところである。

メトロマニラの鉄道システムを他のフィリピンの地域に生かしていけないか検討している。今後このLRTシステムを益々発展させるため日本との協力を望んでいる。

LRTは3路線あり、3号線は民間企業がオペレーションを、管理を運輸通信省が行っている。1号線及び2号線についてはオペレーションはLRTAが行い、管理運営は民間に委託している。

LRT 1号線は、1984年に開通し、今年で29年になる。LRT 2号線は2003年に開通し今年で10年になる。総延長は1号線が19km、2号線が13kmである。1号線は20の駅を2号線は11の駅を有している。1号線は140台の車両を、2号線は72台の車両を保有していたが、現在1号線については95台、2号線については48台保有している。輸送能力は、1号線が1編成当たり1,200人、1日60万人であるが実際は47万人、2号線が1編成1,600人、1日当たり68万人であるが実際は19万人を輸送している。これまでの延べ利用人数は1号線が35億人となっている。2号線は5億人が利用している。1号線は18の駅であったが2つの駅を新設した。

日本のODAとしては、第一にLRT 1号線の能力向上のためのプロジェクトの調査、第二に2号線の能力向上、さらに、LRTの財政のための調査についての協力が行われている。

1号線増強事業のフェーズIでは、能力の拡大・復旧を行った。これにより、片道1.8万人の輸送力を2.7万人に増強、第1世代の2両編成を第2世代の3両編成に代えた。また、コンサルティング・サービス、電子機器の支援、部品のメンテナンス、建設工事の分野において日本のODAを受けている。

1号線増強事業のフェーズIIでは、4両編成の車両を12編成導入した。

最も新しいプロジェクトは、PPP（官民連携）を利用して1号線を南へ、2号線を東へそれぞれ延長する。これらの工事経費、車両の提供、コンサルティング経費の支援を受けている。

このプロジェクトの裨益効果として、これまで乗車機会に恵まれなかった人々がLRTを使用することができるようになること、よりエネルギー効率の高い車両を提供していただけること、また、線路の延伸により東部、南部の人々に公共交通へのアクセスを提供できるようになることが挙げられる。

<質疑応答>

(Q) 1998年に完成した1号線増強事業フェーズⅠの効果について、計画時の予想と現状に違いはあるのか。

(A) 1号線の増強事業フェーズⅠにより拡大する需要を吸収することができた。1号線に関しては当初の予想がすべて満たされたと思う。2号線については必ずしもそのようにはいかなかった。輸送量が当初計画していた数字ほど伸びていない。延線計画部分については最も多くの旅客が利用すると予想していたが、工事が遅れているため、需要を満たしていない状況である。

(Q) 2号線の延伸事業に日本の企業はどのような形で参加しているのか。

(A) LRT 2号線延伸への日本企業の参加は、1号線と同様に日本企業がパッケージで関与されるものと考えている。このODAにおいては、スケジュールどおりに進み、早期に日本のコンサルタントを採用して事業を具体化させることを期待している。

2号線建設段階では、丸紅が車両、電気、住友商事がメンテナンス、明電舎が電力設備、東芝が車両関係の電気を受注した。延伸事業のうち円借款は車両のみである。建設工事はPPPで行われることになっており、これから入札が行われる。

(Q) 延伸工事が遅れている原因は何か。

(A) この延伸事業はPPPなので、多様な事業者も巻き込んでいる。これが1番の原因だと思っている。この事業はフィリピン最大のPPP事業であり、半分ODA、残りが半分PPPで賄われているので、非常に多くの事業者を巻き込んでいる。政府機関、民間企業も含めて一緒に仕事をしなければならないため、財務省や予算管理省と協力して、事業を進めようとしている。土地の収用についてはさほど大きな問題ではない。むしろ違法居住者の移転をどうするかという問題はある。

2. パッシング・マリキナ川河川改修事業（有償）

(1) 事業の背景

フィリピンはその地理的、気象条件から、台風に起因する豪雨による洪水被害を頻繁に被っている。なかでも、マニラ首都圏は、パッシング・マリキナ川の下流部に位置し、低平地という立地条件のために、同河川の氾濫や排水不良による洪水被害を毎年のように被っている。また、河川沿いに居住する人々による河川へのゴミ投棄や汚水放出を原因とする河底の汚泥堆積や河川の流下能力低下が生じ、首都圏の洪水被害の更なる悪化を招いている。

こうした事情を踏まえ、マニラ首都圏の都市河川流域の環境改善を図るため、これまでに、「パッシング川治水事業」、「西マンガハン地区洪水制御事業」、「パッシング・マリキナ川河川改修計画（フェーズⅠ～Ⅲ）」等に対し円借款を供与する等、マニラ首都圏の洪水対策を支援してきた。

パッシング・マリキナ川河川改修計画（Ⅲ）

我が国の優れた防災技術を活かし、構造物（護岸建設・改修、浚渫、堤防建設）及び非構造物（流域情報ウェブサイト構築、ハザードマップ作成、啓発活動等）への洪水対策を行うものである。

借款契約日：2012年3月30日

供与限度額：118.36億円

供与条件：金利（％）本体部分：0.2 本邦技術活用条件（STEP）を適用
コンサルタント部分：0.01

償還期間（年）／うち据置期間（年）：40／10

調達条件：日本タイド

事業実施者：公共事業道路省

（3）視察の概要

派遣団は事業が行われた護岸において公共事業省及びコンサルティング会社の担当者より説明を聴取した。

<説明の概要>

フェーズⅡの工事は2007年12月から2009年6月まで行われ、東洋建設が担当した。この工事は、本邦技術を使うステップローンの第1号に選ばれたもので、具体的な技術は「ウォータージェットパイプ工法」である。一部堤防がないところがあるが、そこはフェーズⅢで工事を行う。それが完成すれば河口から16.2kmは堤防が完成する。



（写真）マリキナ川の堤防上で説明聴取

<質疑応答>

（Q）この堤防の高さで過去の水害には耐えられるのか。

（A）遊水池や水路を設けており、これまでの規模の水害には耐えられる設計になっている。

3. サンラザロ病院（無償、ノンプロ無償、草の根無償）

（1）事業の概要

エイズ対策プロジェクト（技術協力プロジェクト）

1990年代初め、フィリピンにおけるHIV感染率は0.1%弱にとどまっていたが、以後急速に感染が拡大する可能性が指摘されていた。そのような状況のもと、フィリピン

政府は感染状況の的確な把握と感染拡大の予防を図るべく、国家エイズ／性感染症（STD/AIDS）プログラムの第2次中期計画（1994～1999年）の一環として、我が国にSTD/AIDS分野におけるプロジェクト方式技術協力を要請してきた。

協力形態：技術協力プロジェクト

協力期間：1996年7月1日～2001年6月31日

日本側投入規模：約4億円

協力内容：エイズ・性感染症中央共同ラボラトリー（SACCL）の設立・技術研修を通じて、エイズ・性感染症の検査機能の強化を図るもの

相手側実施機関：フィリピン保健省、エイズ・性感染症中央共同ラボラトリー（SACCL）、サンラザロ病院、熱帯医学研究所

サンラザロ病院におけるレントゲン装置整備計画（草の根無償資金協力）

マニラ首都圏マニラ市に位置するサンラザロ病院（ベッド数500床）は、肺炎や肺結核等の感染症に関する国立の基幹病院であり、貧しい人々には無料で保健医療サービスを提供している。

現在、同病院では、診察に当たってレントゲン検査を必要とする患者は1日当たり約50～70名であるが、老朽化したレントゲン装置が1台（92年製・97年購入）しかないため、1日約20～30名程度にしか検査を実施できていなかった。また、同病院を利用する人々の月収は、2,500～3,500ペソ程度であることから、同病院の利用者が他の私立病院でレントゲン検査を行うことも困難な状況であった。また、サンラザロ病院は、他のフィリピン政府所有の病院と同様、予算不足に直面しており、高額な装置の買い換えを行うことが難しい状況であった。

協力形態：草の根・人間の安全保障無償資金協力

G/C（贈与契約）署名：2010年9月29日（引き渡しは2011年3月14日）

日本側投入規模：79,724米ドル（約749万円）

協力内容：レントゲン装置1台を提供

途上国の要望を踏まえた工業用品等の供与（ノン・プロジェクト無償）

本事業は被援助国からの要望に基づき、東日本大震災の被災地にある我が国企業が製造した工業用品等を供与するもので、本件事業によって、医療用のX線撮影装置デジタル化装置、文房具（ノート及びボールペン）及び災害救急セット、車イス、電動ハンマー等の工作機械等が、フィリピン側関係省庁を通して、それぞれ公立病院、公立学校、福祉施設及び地域職業訓練センターに供与された。サンラザロ病院に対しては、医療用のX線撮影装置デジタル化装置が供与された。本プロジェクトによる支援総額は2億5,000万円である。

協力形態：ノン・プロジェクト無償

E/N（交換公文）署名：2012年3月21日（引き渡しは2013年5月14日）

(2) 視察の概要

派遣団は、サンラザロ病院において病院側から説明を聴取するとともに、病院内を視察した。

<説明の概要>

日本は保健医療の分野で極めて強いパートナーであり、この協調関係に非常に感謝している。フィリピンはユニバーサルヘルスケアを導入しており、日本の益々の協力に期待している。

1996年に日本の協力によりHIV・性感染症に関する研究所が設立され、JICAのプロジェクトは2001年に完了した。当時はエイズ・性感染症中央共同ラボラトリー（SACCL）と呼ばれていた。本計画の目的は保健省の性感染症・HIVの予防策を支援する目的でスタート

した。それらの目的の下で3つの活動を実施してきた。1つは研究所の設立（施設を新しくアップデート、研究員のトレーニング）、2つ目は医療施設の改善（器材の供与、スタッフのトレーニング）、3つ目は地方政府、NGOの活動の支援（活動の分析、モニタリング、教育等）を行ってきた。この研究所は2000年の11月に完成した。研究所のビジョンは、性感染症の予防・制御であり、ミッションは、性感染症も研究所として使用されること、質の高い医療サービスを提供することである。

また、日本の支援により2011年に病院の放射線科にレントゲン器材が導入され、2013年には新たにデジタル化したレントゲン器材が導入された。日本の器材導入後患者の数が減っており、治療の効果が示されたと分析している。2013年3月15日にデジタル化された以降病院全体のキャパシティが伸びている。日本の器材が導入されたことにより、治療の質とキャパシティが拡大したことがわかる。



(写真) デジタル化装置の説明を聴取

4. マリア・クララ中等学校における校舎建設計画（草の根・人間の安全保障無償）

(1) 事業の背景

マニラ首都圏のカロオカン市に位置するマリア・クララ中等学校は、2000年にカロオカン国立中等学校の分校として設立された公立中等学校の一つである（2004年に同国立中等学校から分離）。同校は15の教室を有しているが、その設立以来、年率約8%の割合で生徒数が増加（現在の生徒数は2,245名）しているため、教室不足に陥っていた。そのため、同校では、いわゆる「2シフト制」（全生徒を午前と午後に分けて登校させる方法。シフトを導入しない場合と比べて、1生徒当たりの授業時間数が短くなる。）を導入しているが、それでも1教室当たりの生徒数は約80名にのぼり、教室の混雑状況を解消できていない。また、現在マニラ首都圏では3つの公立中等学校で「3シフト制」が導入されており、

マリア・クララ中等学校においても新たな教室を建設しなければ、近い将来「3シフト制」に移行せざるを得ない状況に陥る可能性が高く、1生徒当たりの授業時間数がさらに短くなると危惧されていた。

(2) 事業の概要

協力形態 : 草の根・人間の安全保障無償資金協力

G/C (贈与契約) 署名 : 2011年1月28日 (引き渡しは2012年7月25日)

被供与団体 : マリア・クララ中等学校

供与限度額 : 208,219米ドル (約1,960万円)

供与内容 : 1校舎10教室 (当初は2校舎10教室の予定)、生徒用机付き椅子 (500台)、教員用机・椅子 (10セット) 及び教室用備品 (黒板、掲示板、キャビネット、扇風機) を整備する。

(3) 視察の概要

派遣団は、マリア・クララ中等学校を訪問し、カロ校長等から説明を聴取するとともに、校内を視察した。

<説明の概要>

マリア・クララ中等学校の現在の生徒数は2,245名で、教員は75名である。

日本の支援で2階建て10教室の校舎を建築していただき、長年の夢がかなった。この学校は午前と午後で生徒が入れ替わる2シフト制をとっていたが、新校舎の完成前は1教室70~80の生徒がおり、教室内の移動に支障があり、教室自体の損耗もひどかった。新校舎の完成により1教室の生徒数は50名程度になった。カロオカン市に30の中等学校があるが唯一当校だけが外国の支援を受けることができ感謝している。この機会に心から感謝の意を表したい。



(写真) 中等学校の教職員・生徒とともに

5. 中部ルソン高速道路建設事業 (円借款)

(1) 事業の背景

本事業が行われる中部ルソン地域(面積約1.65万k㎡)は、マニラ首都圏の北に位置し、米作を中心としたフィリピンの農業生産の重要拠点であるとともに、北部ルソンからの農産物の集散地としても機能している。また、首都圏南部カラバルソン地域と並ぶ中核的工業地域でもあり、ルソン島北部からの人口流入の受皿として機能し、マニラ首都圏の一極

集中を緩和する役割が期待されている。特に、1992年の米国海・空軍撤退後、基地跡地に創設された「スービック湾自由貿易港・特別経済区」および「クラーク特別経済区」周辺地域における港湾・空港等インフラ整備、および両地域を中心とした民間企業誘致により、マニラ首都圏に集中している物流のハブ機能の代替促進が期待されている。しかしながら同地域においても、フィリピン全体に共通する基幹幹線国道や2級国道の低い舗装率(1998年の全国舗装率：幹線国道71%、2級国道47%)という問題を抱えており、基幹道路の機能が十分確保されていない。加えて高速道路についても、マニラ首都圏を中心に南北のルソン高速道路が一部整備されているのみであり、極めて不十分な状況にあった。

(2) 事業の概要

本事業は、フィリピンの中部ルソン地域において、スービック、クラーク、タルラック間を結ぶ往復4車線、総延長約90kmの有料の高速道路を整備するものである。中部ルソン地域における人的・物的交流を促進し、地域経済社会の一体的かつ持続的な振興・活性化に貢献するとともに、同地域における経済活動を活性化することによりマニラ首都圏の一極集中を緩和することが期待されている。

借款資金は、上記の道路を対象とする高速道路・橋梁の建設及びコンサルティング・サービス(詳細設計、環境モニタリング、入札補助等)に充当される。

中部ルソン高速道路建設計画

E/N(交換公文)署名：2001年9月13日(追加分は2008年3月27日)

供与限度額：590.37億円(当初は419億3,100万円。追加171.06億円)

金利：(本体部分)0.95%、(コンサルタント部分)0.75%

償還期間：40年 据置期間：10年

調達条件：(本体部分)日本タイド、(コンサルタント部分)二国間タイド

実施機関：フィリピン基地転換庁

事業概要：本計画は、中部ルソン地域に高速道路を新設し、同地域の物流の効率化を図るものであり、2001年、我が国政府は、本計画に対し特別円借款として419億3,100万円を供与した。追加の円借款は、本計画の実施中に発生した鋼材価格の高騰、為替の変動(ペソ高)等を理由とする事業費の増加に対処するため、追加的に資金供与を行うものであり、この結果、本計画に対する供与限度額の合計は590億3,700万円となる。

(3) 視察の概要

派遣団は、フィリピン側担当者から説明を聴取するとともに、同高速道路を視察した。

<説明の概要>

総延長約 94km で、国内で最も長い高速道路で、3つの州、2つの市、7つの町を結び、12 のインターチェンジがある。この高速道路は、スービック、クラーク、タルラックの3つの都市を結び付ける役割がある。総工費は約 340 億ペソでうち日本の支援は約 280 億ペソである。プロジェクトは、2つのパッケージに分けられた。1つ目は、スービックとクラークを結ぶプロジェクト。鹿島・大林・JFEエンジニアリング・三菱重工の共同企業体によりつくられた。



(写真) 料金所付近において

2つ目のパッケージは、クラークとターラック間を結ぶもので、間・大成・日本スチールの共同企業体によりつくられた。2005年4月に起工し2008年4月に完成した。今年の1～8月の平均通行量は1日当たりで34,589台で昨年より10%増加している。2012年の収入は10億ペソ、2012年は8月までで6億ペソとなっている。

<質疑応答>

(Q) 通行量は建設前の予想と違うのか。

(A) 予想の80%であるが、年々伸びてきている。

(Q) モノとヒトの通行の割合はどうか。

(A) 乗用車が全体の80%、大型車・バスが15%、貨物用の大型トラックが5%。大型トラックは伸びている。

6. スービック港開発計画 (円借款)

(1) 事業の背景

スービック港は、マニラ首都圏の北西部約 80km に位置し、米海軍の基地として使用されていたが、1992年に米国からフィリピンに返還された。同港は、同年制定された基地転換法(共和国法第7227号)により周辺自治体とともにスービック特別経済自由港区に指定された。この特別経済区ではスービック湾都市圏開発公社が周辺自治体と協力し、国際的な工業・商業・金融・観光センターを開発すべく整備を進めている。

また、フィリピンは、7,000以上の島々から構成される島嶼国家という地理的特徴から、その経済活動や社会生活を海上輸送に大きく依存しており、港湾施設の整備は円滑な物流にとって不可欠となっている。しかし、フィリピンの経済成長、国際化に伴い港湾での貨物取扱量が増加しているにもかかわらず、港湾施設の整備は十分ではなく、特に、マニラ首都圏への経済活動の集中に伴い、マニラ港への負担増加は顕著となっている。その結果、円滑な物流に支障を来たしており、フィリピンの持続的な経済成長のためには、マニラ港

を含めた主要港の混雑緩和及びコンテナ貨物取扱施設の拡充が緊急の課題となっている。

(2) 事業の概要

本事業は、スービック自由貿易港・特別経済区において、コンテナターミナルの新設及び既存港湾施設のリハビリ等を行うことにより、同港の貨物取扱能力を増大させ、スービック地区を含む中部ルソン地域の物流の円滑化・促進、ひいては地域経済の発展を図ることを目的とする。あわせて、マニラ港の混雑緩和にも資するものである。

借款資金は、コンテナバースの建設等の土木工事・資機材調達及びコンサルティング・サービス（基礎調査、詳細設計、入札・契約補助、環境モニタリング等）に充当される。

スービック港開発計画

E/N（交換公文）署名：2000年度

供与限度額（億円）：164.50

供与条件 金利：（本体部分）0.95% （コンサルタント部分）0.75%

償還期間：40年 据置期間：10年

調達条件：（本体部分）日本タイド （コンサルタント部分）二国間タイド

事業実施者：スービック湾都市圏開発公社

事業概要：米海軍撤退後、基地跡地に創設された「スービック湾自由貿易港・特別経済地区」において、貨物量の増加に対応するため、新コンテナ埠頭を建設し、既存港湾施設のリハビリ等を行うもの。

新コンテナ埠頭の建設等の土木工事、荷役機械調達等。

裨益効果：地理的優位性を有する同港湾の運営効率化、大型船舶利用・陸上輸送時間の短縮による輸送コストの削減が図られる。

(3) 視察の概要

派遣団は、スービック湾首都圏庁（SBMA）から説明を聴取するとともに、同地区を視察した。

<説明の概要>

スービック湾首都圏庁を代表して、日本の支援に深く感謝申し上げます。新しいターミナル含め各種の整備事業を日本に行っていた。これらの支援はスービック港の運営において非常に重要な一部を占めている。スービックのターミナルの活用についてはいろいろな計画を進めている。

港湾の開発計画は、2000年以降円借款



(写真) スービック湾首都圏庁から説明聴取

によって行われている。借款の額は160億円という規模である。返済期間は30年で、据置期間が10年、これまで6回返済した。計画ではターミナル1、ターミナル2を建設することが重要な位置を占めている。

今フェーズⅢが進められている。この港湾は日本、香港、シンガポールの港と似たような構造になっている。広さは13.16haで量的なキャパシティは30TEUとなっている。ゲート、管理棟、クレーン、排水施設といった補助施設についても完成しており、これら施設は本体も含めてはトップクラスの香港、日本、シンガポールに匹敵すると考えている。3つ目の柱として、工業地帯と新しいコンテナターミナルを結ぶアクセス道路3.6kmの整備も行われた。またサポート施設の整備も行われた。機材、倉庫群等の整備も行われた。

2008～2009年はリーマンショックの影響で29,000TEU程度の数値であったが、2010年以降回復した。今年については36,667TEUと予想されている。前年に比べわずかな増加であるが、いい傾向であると考えている。今年の実績としては21,000TEUの取り扱いがあった。コンテナ以外の貨物の取扱いは増加傾向にある。

港の取扱量を上げるためにマーケット調査を行った。特別区からだけでなく周辺部から呼び込みを進めたい。

最近では、関係省庁とマニラ湾の混雑緩和のための意見交換を行っている。貨物使用量に制限を加えることで、マニラ港の混雑緩和やスービック港への振り向けができないか検討している。

<質疑応答>

(Q) 日本のODAに期待するものはあるか。

(A) スービックその他の経済地域におけるインフラ整備・拡充については高い期待がある。港湾、空港といった巨大なインフラ整備は一つのアクターだけでは難しい。その点でODAの需要は引き続き高いものがある。それに加え産業用地の開発も重要であるとする。スービック・テクノパークは100haのうち空きは7～8haしかない。産業用地の開発も重要な分野ではないか。

(Q) 他港からスービックへの振り向けはどの程度行われているのか。

(A) マニラ港の混雑緩和やスービック港の利用促進はJICAとSBMAが協力して取り組んでいる。マニラ港のコンテナの年間取扱量は280万TEUであり、うち45万TEUはこのスービック周辺地域からのものである。振り向けることができればマニラ港の混雑緩和にも寄与することになる。

(Q) SBMAが進出企業に求めている土地共益費問題(CUSA)についての長官の考えを伺いたい。

(A) 複数の日系企業が訴訟を提起しており、裁判手続中であるので、裁判手続を通じた解決が我々の方向性である。

(Q) SBMAシェアの負担を求められた企業が撤退するという事態が起こらないよう善処願いたい。

(A) おっしゃる趣旨について引き続き努力をしたい。本日テクノパークの社長からもC

USAやSBMAシェアの問題で手紙を受け取った。互いの利益になる形での問題の解決を目指したい。

7. フィリピンにおける海上安全能力強化支援

(1) 事業の背景

フィリピンは7,000を超える島々と世界第5位(3.5万km)の海岸線を有する島嶼国であり、海上輸送は同国の経済・社会発展にとって大きな役割を担っている。他方、近年島嶼間の旅客・貨物輸送の増加に加え、船舶の老朽化や過剰積載、さらに近年増加する自然災害の影響等により海難事故のリスクが高まっており、事故発生件数は増加傾向にある(2008年から2012年にかけての海難事故発生件数は平均で348件/年となっており、2003年から2007年の165件/年に比して倍増している)。旅客・貨物輸送増加の背景となる政策としては、フィリピン政府の海上ハイウェイ構想(車両を収納可能な貨物船(RORO船)の航路と島内の幹線道路を接続することで、島々をつなぐ長距離交通網の構想)が挙げられる。また近年、人や物の移動の活発化に伴い海上犯罪のリスクも増加しており、密輸、密漁、銃器不法所持、テロ等の脅威に対処するための取り締まり強化が重要な課題の一つとなっている。これらの課題に対応するため域内での海難救助・捜査協力の必要性が高まっており、フィリピン沿岸警備隊に対して日本をはじめとする周辺各国との協力関係が構築されてきている。

フィリピン沿岸警備隊(Philippine Coast Guard: PCG)の業務内容は、海難救助・航行安全、海上警備活動、海洋環境保全等である。所管領域は、海域及び内陸の河川・湖沼を含む国内全ての水域を所管している。1967年、フィリピン海軍の組織下に位置付けられ、1999年、運輸通信省に移管された。本部はマニラに置かれている。主な部局としては、船舶運用司令室、海洋保全局、航行安全局、沿岸警備隊、教育訓練局(研修事業の実施・運営)、地方組織は12管区本部、65保安部がある。人員は、5,728名(うち士官552名、非制服組338名)である。しかしながら、広い海域に比して海上業務の足となるPCGが自ら保有する海難救助船は8隻と船舶数が絶対的に不足している状況にある。中でも荒天時の救難活動や沿岸域での巡回業務に必要な船舶が不足しており、船舶配備が可能な管区に限られるなど、事故発生時の緊急対応や定期的なモニタリング活動に必要な体制を整備できていない状況にある。

(2) 事業の概要

日本のこれまでの主な支援としては、以下のとおりである。

○海上保安教育・人材育成管理システム開発プロジェクト

援助形態：技術協力プロジェクト

相手国機関名：フィリピン沿岸警備隊(PCG: Philippine Coast Guard)

実施年：2008年1月～2013年1月(5年間)

案件概要：フィリピン沿岸警備隊の教育及び人材開発管理システムの開発を目的として、①教育職システムの構築、②法令励行分野に関する教育訓練プログラムの開発・強化、③船艇運航の教育訓練計画の開発・強化に取り組む。JICAからは長期専門家を4名派遣。また、短期専門家の派遣と研修員の受入れを行う。

○海上保安行政

援助形態：専門家派遣

相手国機関名：フィリピン沿岸警備隊（PCG：Philippine Coast Guard）

実施年：2006年12月～2011年12月（5年間）

案件概要：フィリピン沿岸警備隊に長期専門家（1名）を派遣し、沿岸警備隊の業務遂行能力を向上させることを目的に、①「フィリピン沿岸警備隊15年開発計画」改訂支援、②海賊対策、密輸密航対策支援、③装備資産管理の改善支援、④即時対応能力の向上支援、⑤周辺国との連携協力体制の構築支援に取り組む。

○海上保安通信システム強化計画（テロ対策等治安無償）

援助形態：無償資金協力

供与限度額：6.09億円

実施年度：2007年度

案件概要：フィリピン沿岸警備隊（PCG）が、①本庁から全管区本部間の通信システムの構築、②第1、2、3管区本部から保安部間の通信システムの構築、③マニラ海洋局の整備を行うための資金を供与する。

（3）視察の概要

派遣団は、フィリピン沿岸警備隊司令官ロドルフォ・D・アイソレナ少将から概要説明を聴取した後、オーストラリアから供与された巡視船「バタンガス号」を視察するとともに、日本のODAによるフィリピン沿岸警備隊の装備品等の展示を視察した。

<説明の概要>

フィリピン沿岸警備隊は、100年以上の歴史を有し、その伝統の中で国民の安全、海洋の保全等の業務に努め、フィリピンの国家・国民を守る組織へと発展してきた。フィリピン共和国法第9993号に基づき、フィリピン沿岸警備隊は、海洋の安全の確保、救命・救援活動、自然環境の保護、海上における法執行等の任務を遂行している。

フィリピンは7,000以上の島を有する島嶼国であるが、沿岸警備隊が海上の安全を確保することにより、人流、物流の自由な往来を妨害されないものとし、陸海空の交通システムを途切れのないものとすることで、国の経済的発展を下支えしている。

フィリピン沿岸警備隊は、任務を執行する上で日本政府やJICAから多くの支援を受

けている。日本政府からの多くの支援の中で特筆すべきものとして、1998年に供与されたブイテンダーである「コレヒドール号」がある。コレヒドール号は、非常に多くの目的に使われており、人命救助、海洋汚染時の対応、またその防止、それらの訓練に活用されている。近年、中国公船との対峙においてもコレヒドール号は重要な役割を果たしている。フィリピン沿岸警備隊のうちで最も頼る事ができる船舶の一つとなっている。



(写真) P C Gの幹部とともに

日本からのODA協力について見て行くと、第一に、海上安全に関する改善事業では、577の灯台・照明施設が整備され、6つのブイが設置され、これにより海上の安全が高まった。

第二に、海上保安通信システム強化計画がある。これにより、特に本部と地方管区との連絡がP H Fコミュニケーションシステムにより非常にスムーズになり、緊密に結びつけられている。安全かつ明瞭な情報伝達が可能となった。通信システムの改善は多くの便益をもたらしており、V T M Sシステムのセブ島への導入、V S Pシステムの25隻の船舶への導入、運搬可能なV S Pシステムの導入があげられる。

第三に、マニラの沿岸警備隊施設の改修プロジェクトにより、円滑な任務、テロリスト対策が可能となっている。この訓練施設は、フィリピン沿岸警備隊に加えてボランティアや地方政府も活用することができる。フィリピン沿岸警備隊がこれらの団体とこの施設を一体的に活用することにより、緊急の際の救助・救援能力が著しく向上している。

さらに、日本は訓練・教育の機会を与えてくれており、これまでに336名の士官、153名の士官以外の職員についても法執行等の訓練をJ I C Aの支援を受けて行っている。これにより能力の高い人員の確保が可能となった。また、日本の海上保安庁の船舶のフィリピン沿岸警備隊への定期的な訪問、寄港は共同訓練の機会を与え、それは両組織の仲間意識の醸成に役立っている。日本政府及びJ I C Aの支援は、フィリピン沿岸警備隊に様々な目的に役立っている。

しかし、こうした多くの援助を受けながらもフィリピン沿岸警備隊は多くの課題に直面している。海上の交通量増加は、事故の増加につながり、2008年から2012年までの間に1,700件あまりの事故があった。前の5年間に比べ450回近く増えている。単年度でも200件程度であったものが、年によっては500回以上発生している。けれども、これら事故に対して、効率的に対応できていない。現状の沿岸警備隊の船舶や施設では、広大なフィリピンの海域で対応するには十分とはいえない。

なお、日本とは、この度ODAで借款契約を結び、新たに10の多目的船が供与されることになっている。

<質疑応答>

- (Q) 安倍総理が7月に訪問したときにフィリピンのODAに関して4つのイニシアティブが示された。そのうちの一つに海洋分野での協力を推進することがあり、具体的には10隻の巡視艇の供与をはじめとする沿岸警備隊の支援を積極的に行うということとなっている。日本の支援に対する現状の課題と今後の取り組みに対する希望について考えを伺う。
- (A) 40メートル級巡視艇10隻の供与については、大いに期待をしている。この10隻については、特にフィリピンの西側に配属する方向である。現時点で有している航空能力はヘリ1機であり、ヘリ搭載型巡視船も1隻しか有していない。フィリピン政府においては中国との紛争を平和的に解決したいところであるが、フィリピン沿岸警備隊は常にその最前線に立たされている。スカボロー礁への中国公船の進出に対しフィリピンは外交ルートを通じて何度も抗議を行ってきているが、現在、スカボロー礁全域の警備は中国公船によって行われてしまっている。しかし、中国公船の活動に関しては監視を行っている。そのためにも、我々は追加的な設備、船舶を必要としている。
- (Q) 南沙・沙島の問題についてベトナム、マレーシア、ブルネイなど関係各国との話し合いの状況についてお伺いする。
- (A) スプラトリー諸島もスカボロー礁と同じ問題を抱えている。事実、中国側はフィリピン領域であるパラワン地域の島嶼を含めて領域主張をしている。また、最も緊迫した状態にあるのがユニオン礁である。監視活動に当たるフィリピン海軍の船舶に対し、中国海軍の船舶が挑戦的な態度をとっている。
- (Q) スービック港とマニラ港の役割分担についての考え方を伺う。
- (A) マニラ港の混雑の問題は非常に深刻である。フィリピン政府もクラーク港、スービック港のさらなる活用という意味で、高速鉄道で連結する計画もある。また、カビテ南部に海軍基地があるが、その一部をコンテナ施設にするという計画もある。また、バタンガス港のさらなる活用にも取り組んでいるところである。
- (Q) 領海、領空問題で軍が出動すると一気に緊張が増してしまうので警察力が非常に重要であると感じている。そういう意味で日本の海上保安庁とフィリピンの沿岸警備隊が連携するなどの動きが広がると領土・領海問題の解決に向けて重要な意味合いを持つと考える。
- (A) アキノ大統領は、フィリピン海軍ではなく沿岸警備隊にさまざまな仕事を依頼してくる。これはまさに平和的に物事を解決したい政府の姿勢であると言える。
- (Q) 救命・救急活動や監視活動には航空機は欠かせない存在といえるが、フィリピン沿岸警備隊の航空機は1機ということであり、支援の必要性を感じる。
- (A) 現有するヘリコプターでは、病人の運搬能力もないので、可能であれば是非お願いしたい。

第4 意見交換の概要

1. フィリピン日本友好議員連盟メンバーとの意見交換

派遣団は、フランクリン・ドリロン上院議員（上院議長）、ラルフ・レクト上院議員、アラン・ピーター・カエタノ上院議員、ファン・エドガルド・ソニー・アンガラ上院議員と意見交換を行った。

（ドリロン議員）フィリピン上院及びフィリピン国民を代表して、日本から提供していただいているODAに対し厚く御礼を申し上げます。

（派遣団）貴国とは伝統的に友好関係にあるが、経済協力、人的交流を深め、友好関係を深めていきたい。貴国は海上交通路の要衝に位置し、地政学上・地域安全保障上重要な国であり、その持続的な発展は、東アジア地域の安定と発展に寄与するものである。多くの課題はあるかと思うが、大使館やJICAと力を合わせ解決していきたい。

（ドリロン議員）同席しているレクト上院議員は皆さんが本日午後に訪問する国家経済開発庁の長官を務めたことがあり、ODAの執行プロセス、借款のプロセスについて非常に詳しい。

（派遣団）さきほどLRT（軽量高架鉄道）を拝見し、総裁と意見交換をしてきた。フィリピンの皆さんのお役に立てていると聞き、大変うれしく思っている。



（写真）友好議員連盟メンバーとともに

ミンダナオのサンボアングで反政府勢力による事件が発生したようだが、早期に平和裏に解決することを祈っている。

（カエタノ議員）日本はミンダナオ和平のプロジェクトにおいて、公的セクター、民間セクター併せて多大な貢献をしてくれている。先日ミンダナオ島スリガオのタガニートの鉱山の開所式に出席したが、そこで日本の民間セクターの貢献の大きさを改めて感じた。今後も公的・民間セクターをまたいで、日本のミンダナオへの関与が強まることを期待している。

ミンダナオの紛争は確かにイデオロギー上の対立という側面はあるが、貧困が原因となっている側面が強くある。こういった形で投資資金の流入が増加していくことは、ミンダナオの和平によい影響を与えるものである。

先程触れたタガニート鉱山は、昨年、反政府勢力による攻撃を受けたが、地元のコミュニティの支援もあり、このプロジェクトは無事進んでいる。

（大使館）こういう蜂起に対しては、経済開発によって経済成長していくことが、問題を

鎮静化させるのによいと考えている。

(カエタノ議員) パラワン島にも反政府勢力との間で大きな問題を抱えていたが、現在では、教育、社会プロジェクトにより、最も豊かな自治体の一つになった。こういったことから経済開発は住民の生活に資するものであると考えている。

(派遣団) 日本ではそれらの島々は太平洋戦争の戦闘の地として知られているが、今度は新しい友好の場として発展できるよう経済協力するべきであると考えている。

(派遣団) フィリピンは製造業が少ない。その理由は何なのか。製造業は雇用を生む。製造業にとって重要な物流がスムーズにいくためには港湾整備、鉄軌道の整備が必要であると考えている。

(ドリロン議員) 今日出席しているフィリピン側の上院議員は私も含め日本のODAと関係の深い人たちである。私はイロイロの出身であるが、1998年のODAプロジェクトによりイロイロ空港が整備され、洪水対策も日本のODAに助けられている。

(レクト議員) 私の出身のバタンガス州も日本のODAによる恩恵を受けている地域の一つである。日本からはバタンガス港の整備事業に協力をいただいている。日本はバタンガス地域で最大の投資元になっている。これは製造業も含めた数字である。ロペス・フィリピン駐日大使の家族がバタンガスの企業を所有している。これも日本の投資で恩恵を受けている。

(派遣団) フィリピンのいいところは、人の良さ、安定性、日本までの距離、英語圏である。プライオリティの高い要素がいっぱい詰まっているが、それを次につなぐ投資の問題を解決する必要がある。フィリピンでは、投資をする場合、外資が4割以下に規制されている。より投資をしやすい環境に持っていく上で、ドリロン議長はじめ皆さんのお力添えが大きいと伺っている。いろいろとサポートしていただきたい。

7月の日比首脳会談で、安倍総理が対フィリピン外交「4つのイニシアティブ」を表明されたが、インドネシアにおけるMPAプロジェクトのようなものが必要だと思う。

(ドリロン議員) 投資にかかる法制のレビューを行うことは必要だと考えている。いくつかの領域においては、さらに投資を呼び込むための法改正が必要であると理解している。今議会の会期中においても外資規制にかかるネガティブリスト方式の見直しを行うことを検討している。そのことによって海外からの投資を呼び込む環境を整備する。憲法上の制約の中、投資環境の規制緩和について取り組んでまいりたい。

(カエタノ議員) 両国間関係の長期的な発展の一環として、日本政府が行っている招へい事業に対して感謝の意を表したい。私自身2009年に「21世紀パートナーシップ招へい」で東京と広島を訪問した。私の日本観に強い影響を与えた。政府間のリーダーの交流も大事であるが、いろいろな地域を訪れて一般の人々の生活や日本の国の成り立ちについて学ぶ機会を与えてくれることは、我々のようなリーダーには貴重な経験であった。

私は日本社会が非常に効率的に運営されている様に強い感銘を受けた。いろいろな地域を旅行するたびに日本社会の効率性、利便性に心打たれ、自分も妻も日本のファ

ンになり、日本に強い影響を受けた。こういった人的交流がさらに続いていくことは両国関係により影響を与えることになると考えている。

(派遣団) 子供の教育や健康問題について今後どのようにしていこうと考えているのか。

(ドリロン議員) 教育の分野では貧困家庭に対し条件付き現金給付(CCP)を行っている。貧困層の子供たちに教育の機会を与える非常に重要なプロジェクトである。これは条件付きの現金給付であり、給付を受けるためには子供たちが80%以上の出席率を維持しなければならない。この条件が貧困と教育機会の喪失のリンクを断ち切るものである。来年度の給付の予算は15億ドルで、恩恵を受けるのは500万世帯である。

保健について我々は十分な予算を確保している。昨年我々は酒、タバコ、奢侈品にかかる税を上げた。これにより5年間で、2,500億ペソ(およそ5,000億円)になるがこの予算を充当することができた。この予算でもって健康保険制度プレミアムの拡大に努めている。また所得下位40%の貧困層に無償で保険制度を提供するために、年間6億米ドルの予算を確保している。これらの保健の拡充に加えて、地域の病院の再建に努めている。これまで4,000か所の地域病院の修復を行っている。

(派遣団) 日本のODAが経済の成長、国民の貧困の解消につながっていくようしっかり取り組んでいきたい。午前中にLRT1号を視察したが、LRTの線路際まで住宅が迫っていた。根気がいい、知恵がいい、志を必要とするのが「包摂的経済成長」の戦略だと察した。都市への人口流出は地方での産業をいかに成長させるかということであり、日本にとっても課題となっている。第1次産業に従事する方の収入をいかに上げていくか、いかに発展させていくか。是非両国で経済成長や国民の生活の改善に結びつく課題として取り組んでいきたい。

(レクト議員) ODAはフィリピンにおいて重要な役割を果たしてきた。また、LRTに代表される、プログラム・プロジェクト・ローンは非常に重要である。LRTに代表されるインフラの整備・拡充は重要であると考えている。こうしたインフラ事業をODAのような借款で行うことにより、ODAが事実上補助金のような役割を果たし、利用者にかかる負担(運賃)を減らすことができるようになっている。こういったインフラプロジェクトをODAの借款の助けにより、利用者の負担を軽減することができる、また経済活動が活発化することにより税収が増え、増加した収入により他のアジェンダにお金を支出することができる。

国家経済開発庁(NEDA)の資料によると、メトロマニラ(マニラ首都圏)の交通混雑によって失われた経済的損失は、約30億米ドルと算出されている。

だからこそ、フィリピンはもっと大量輸送システムに投資しなければいけない。こういった大量輸送システムはまさに日本の得意分野である。LRT1号線は首都と地方を結ぶプロジェクトである。また上院では北ルソンと南部ルソンを結ぶ交通網の整備についての議論を行っている。

まず、大量輸送システムの重要性について申し上げたい。また、ご指摘のあった、教育、健康の分野に重要な問題である。日本政府はこういった教育、医療の分野においてもODAにより支援してくれている。

(派遣団) 地下鉄の必要性についてはどう思うか。

(レクト議員) マニラ首都圏では必要などころもあるが、洪水の観点から少し難しいかもしれない。

(大使館) バンコクにも洪水があるが、地下鉄のプロジェクトを進めている。

(アンガラ議員) 国民の50%が衛生サービスにアクセスできていない状況にあり、貧困に苦しんでいる。衛生、保健の分野で大きな需要がある。こういった問題は包括的な視野での解決が求められている。例えば、住民のために水道施設を提供したが、地下水のくみ上げにより地盤沈下を招き、洪水被害が拡大したことがあった。複合的な問題になるので包括的視野での解決が求められる。

2. トウンパラン国家経済開発庁次官との意見交換

派遣団は、国家経済開発庁（NEDA）を訪問し、トウンパラン次官と意見交換を行った。

(トウンパラン次官) バリサカン長官が議会の予算審議があるためお会いできないことをお詫びいたします。

NEDAでは現在、「フィリピン開発計画」のアップデートを行っている。フィリピン経済は好況で、2013年第2四半期の経済成長率は7.5%であった。成長傾向が続いており、この数字はASEAN諸国の中で最も高いものとなっている。この成長は日本のODA、特にインフラ分野での支援なしには達成できなかったことを申し上げたい。

意見交換をするにあたり、私はこれまでの日本の協力の在り方について認識を改めたことをまず皆さんにお伝えしたい。日本の果たしている経済社会開発の役割は極めて大きなものがあり、特に感謝の意を表したいのは、フィリピン国民が天災に見舞われた時の迅速なレスポンスに感謝申し上げたい。

また、JICAの協力を得て行われている交通インフラ・ロードマップの作成作業に関しましても、非常に感謝している。バリサカン長官がよく使用する統計であるが、メトロマニラ（マニラ首都圏）の交通渋滞は1日24億ペソ（約48億円）の経済的損失を生じているという統計もある。このインフラ・ロードマップに基づきインフラ開発を進めることによって、短期的のみならず長期的な視野においてメトロマニラ地域において開発を進めることができ、財・サービスの移動のみならず、メトロマニラ地域と地方との連結性の向上も期待されている。

また、日本のミンダナオ支援についても感謝申し上げたい。日本は特にバンサ



(写真) トウンパラン次官とともに

モロに対する支援について非常に重要な役割を果たしている。紛争影響地域への支援については最も早く取り組んでいただいた国の一つである。そのことについて感謝申し上げたい。

今申し上げたものに加えて、日本は農業、交通、インフラ、人材開発の分野でも多大な協力をしてくれている。磯俣公使と私は多くの枠組みで共同議長を務めており、政策対話を緊密に行っている。こういった点で今後協力が一層深まることを期待している。

フィリピンの借款の総額は、2013年6月現在、72億米ドルである。これには60のプロジェクト、7つのプログラムが含まれている。そのうちJICAからは30億ドルで、全体の48%を日本が占めている。無償資金の総額は、2012年末現在、28億米ドルのうち日本は9,600万ドル、およそ3%を占めている。日本のODAのインフラ分野のプロジェクトは、借款の中では全体で20のうち13である。額は約2,500万ドルである。また無償資金では43のインフラのプロジェクトのうち10が日本のプロジェクトで額は3,800万ドルである。

日本のODAの枠組みの中でJICAと4つの枠組みを持っている。1つは4年毎にレビューする会合、2点目は共同で分析する会合、3つ目は監視にかかる会合、4つ目はよい先例情報の共有を行っている。

そのほか2点追加的に説明する。1点目は日本の円借款と日本の無償協力の割合が上昇してきているということ。2つ目はインフラのプロジェクトは実施する場合に直面する困難を抱えることがあるということ。実施には困難が伴うが、JICA、アジア開発銀行、世界開発銀行においては、よい実例（Good Practice）について調査を進め、情報を共有している。昨年はJICAとの協力が「Good Practice」の一つに選ばれている。

(派遣団) フィリピンに対する投資に関して日本企業の期待は高い。インフラ整備の必要性を感じている。地下鉄整備に関してどのような考えを持っているのか。

(タウンパラン次官) 地下鉄、大量輸送システムについては、運輸交通省を含め関係機関から具体的な提案を受けている。具体的なことは今後在り方、対応、どういった交通の形態が望ましいのか、議論をしていきたい。

(派遣団) 直接投資をもっと増やすにはどうしたらいいのか。

(タウンパラン次官) 先日フィリピン経済特区庁の関係者と話す機会があり、フィリピンの南部に位置するこの経済特区に、最近だけでも、バンダイ、キヤノン、東芝など、日本の製造企業が進出している。また造船業も進出している。今後こうした傾向を持続させていくためには、フィリピンの高い労働生産性を活かしていくような努力が必要である。

また、今後は経済的で環境に良い分野の開発についてもより一層力を入れていきたい。

二国間関係の深化はODAのみならず投資の分野でも歓迎すべきこと。最近ではフィリピンの中小企業の連合体が日本の中小企業の連合体のカウンターパートとともに協議しており、大企業のみならず、小規模の企業からのフィリピンへの出資、投資、

こういったものを拡大する方策について議論を深めている。こういった動きが続いていくことを期待している。

(派遣団) 貧困対策として各地方での経済成長を実現するため、第1次産業に対する日本のODAの可能性について伺いたい。

(タウンパラン次官) 答えには2つの重要なセクターがある。第1四半期の7.8%、第2四半期の7.5%の経済成長率は貧困の解決という意味ではあまり大きな影響は持たなかったと認識している。したがって現在改定作業をしているフィリピン開発計画(PDP)については農村・地方部の振興についてはより重点を置いていきたいと考えている。貧困層の70%は都市部ではなく地方に住んでいる。この解決策として、第1にはアグリビジネスの振興が重要である。特に優先的に育てるべき品種を特定し、またインフラプロジェクトを優先度をつけながら行っていくことで、アグリビジネスを振興していきたいと考えている。もう一つ重要だと考えているのは、地方における観光業の進展である。フィリピンは7,000の島を有する島嶼国であり、非常に多くの観光名所に恵まれている。観光業は都市ではなく地方にお金を落とすという性質がある。観光業を国として援助していくことは地域経済の活性化という観点からも有益だと考える。アグリビジネスと観光業の2つのセクターを重視していきたいと考えている。

地方部におけるインフラ整備について補足する。現在プロジェクトを進めている新ボホール空港をはじめ地域におけるインフラ整備をすることは観光業を振興していく上で重要である。また農業における生産性を高めるといったプロジェクトも技術協力のスキームで行っている。

(派遣団) 開発計画を進めるうえで、NEDAの権限はどのようなものか。その権限が足りないためにネックになっていることはないか。

(タウンパラン次官) 大統領決定のプロジェクトについては、NEDAは強い権限を持っている。交通インフラ・ロードマップの作成について日本に支援を求めた理由は、まさに実施官庁が自分たちのやりたいことを重視するあまり、全体で協調のとれた絵を描くということができなかったからである。NEDA理事会は特にインフラプロジェクトについて強い影響力を持っている。10億ペソ(約20億円)を超えるインフラプロジェクトについては必ず同理事会を通して大統領の承認を得たうえでないと実施することができない。

(派遣団) 国民の10%にあたる人々が海外に出稼ぎに行く理由は何か。

(タウンパラン次官) 多数の出稼ぎ労働者は国策ではなく各自の考えで行っている。同時にフィリピン人が国際的な場所で活躍できる能力を示している。例えばインドネシア、シンガポールといった国で活躍するフィリピン人の存在は彼らが国際競争力を持った労働力として国境を越えた移動ができるということを示している。他方で国内での雇用が不十分との指摘もあるが、よいニュースとしては、製造業が年率9~10%の伸びを示している。製造業こそがよい給料を与えることができると考えている。製造業の伸びが海外出稼ぎ労働者に対し国内での雇用を提供できるチャンスを与えることが可能になると考えている。

第5 青年海外協力隊員との意見交換

派遣団は、フィリピンで活動する青年海外協力隊員5名と懇談し、活動状況等について説明を聴取した後、意見交換を行った。



(写真) 青年海外協力隊員とともに