

## Ⅱ. 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：29.9 万 km<sup>2</sup>

人口：1 億 98 万人 (2015 年、フィリピン国勢調査)

首都：マニラ

民族：マレー系のほか、中国系、スペイン系及びこれらとの混血並びに少数民族

言語：国語はフィリピノ語、公用語はフィリピノ語及び英語

宗教：カトリックが 83%、その他のキリスト教が 10%、イスラム教が 5%

政体：立憲共和制

議会：上・下二院制 (上院 24 議席、下院 297 議席)

GDP：3,309 億ドル (2018 年、IMF)

一人当たり GDP：3,104 ドル (2018 年、IMF)

経済成長率：6.2% (2018 年、IMF)

インフレ率：5.2% (2018 年、フィリピン国家統計局)

在留邦人数：16,894 名 (2018 年 10 月)

#### 1. 内政

2016 年 6 月 30 日にドゥテルテ政権が発足した。任期は 2022 年までとなっており、再選は禁止されている。ドゥテルテ氏は、ダバオ市長を計 22 年間務めた後、大統領選において、史上最多得票で圧勝し、ミンダナオから初の大統領が誕生した。その後も高い支持率を維持しており、2019 年 6 月時点において、大統領に対する満足度は 80%となっている。なお、2019 年 5 月の中間選挙においても大統領派が圧勝した。

ドゥテルテ政権は、違法薬物対策、汚職撲滅、治安・テロ対策、ミンダナオ和平を重要課題として取り組んでいる。違法薬物対策では、国際連合や欧州連合からの人権問題（超法規的殺人）への懸念が表明され、ドゥテルテ大統領は強く反発している。また、ミンダナオ和平では、ミンダナオ地域のイスラム教徒による自治権確立（自治政府の樹立）のためのバンサモロ基本法が 2018 年 7 月に成立し、2019 年 1 月と 2 月に実施された住民投票を経て、2019 年 2 月にバンサモロ暫定自治政府が発足した。これを受け、河野太郎外務大臣（当時）からは、「ミンダナオ和平プロセスの大きな進展を示す重要な一里塚」であり、「この和平の進展を、目に見える形でミンダナオの人々の生活の向上に繋げることが、平和の定着を確保する上で極めて重要」であるとする談話が発表された。

なお、テロ情勢については、上記の和平プロセスの大きな進展はあるものの、イスラム過激派組織（アブ・サヤフ・グループ（ASG）、マウテ・グループ、バンサモロ・イス

ラム自由運動／戦士団（B I F M／B I F F）、ジュマ・イスラミーヤ（J I）等）や共産主義反政府武装組織（新人民軍（N P A））等多くの過激派組織が存在している。これまで散発的にイスラム過激派組織による無差別爆弾テロ事件、身代金目的の誘拐事件等が発生しているほか、N P Aは「革命税」を徴収するとの名目で企業や富裕層に対する恐喝等を行っている。

## 2. 外交

フィリピンは、外交の三本柱として、「安全保障」、「経済外交」、「海外出稼ぎ労働者の保護」を掲げている。安全保障については、A S E A Nの原加盟国としてA S E A N諸国との連携・協力を重視しており、A S E A Nが安全保障強化の基礎であるとしている。米国との関係では、1952年に相互防衛条約を締結し、同盟関係にある。経済外交については、貧困削減と雇用創出のために経済外交が必須であるとの考えを持っている。なお、1,000万人が海外で就労している。

また、フィリピンは、「独立した外交政策」を標ぼうしている。アキノ前政権は米国との協力関係を強化し、米比防衛協力強化協定に署名した。中国との間では、南シナ海問題で対立し、2016年7月には、国連海洋法条約に基づく仲裁裁判所がフィリピンの申立てをほぼ認める判断を発表している。現在のドゥテルテ大統領は、「独立した外交政策」として、対米依存を和らげ、中国やロシアとの関係強化に前向きである。

## 3. 経済

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る。その規模はG D Pの約1割に相当するとされており、2018年は約289億ドルで過去最高となった。他方、貿易額は、2018年の金額で輸出が675億ドルであるのに対し、輸入が1,089億ドルとなっており、貿易赤字を抱えている。なお、主な輸出先は、米国、香港、日本であり、主な輸入元は中国、韓国、日本となっている。

フィリピンの個人消費は堅調であり、サービス産業の発展等に支えられ、経済成長は1999年以降プラスを維持している。フィリピンの主要産業は農林水産業（全就業人口の22%が従事）（2019年1月）とされており、近年は、コールセンター事業等のビジネス・プロセス・アウトソーシング（B P O）産業を含めたサービス業が大きく成長し、全就業人口の約58%が従事している（2019年1月）。

所得分配の不平等は改善されておらず、貧困層の雇用の受皿となる製造業の育成が重要課題であるとされている。貧困率は21%（2018年上半期）であり、包摂的成長の達成が引き続き課題となっている。

## 4. 日本・フィリピン関係

### （1）政治関係

日本とフィリピンとの間では、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（当時）が公式実務訪問賓客として訪日した際、野田総理（当時）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」を発出した。2013年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、対フィリピン外交「4つのイニシアティブ」((ア) 活力ある経済を共に育む、(イ) 海洋分野での協力、(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。2015年6月にはアキノ大統領(当時) が国賓として訪日し、安倍総理との首脳会談では、「地域及びそれを超えた平和、安全及び成長についての共通の理念と目標の促進のために強化された戦略的パートナーシップに関する日本-フィリピン共同宣言」に合意した。

2017年には、1月及び11月に安倍総理がフィリピンを訪問する一方、2019年5月にはドゥテルテ大統領の訪日が3回目となり、戦略的パートナーシップの「黄金時代」とされている。フィリピンは世界で最も親日的な国の一つであるとされており、2019年6月に行われた比民間世論調査では、対日信頼度が79%を記録した。

我が国にとってフィリピンは、シーレーンを共有する隣国であり、地政学的にも重要である。

## (2) 経済関係

### ①貿易額・主要貿易品目 (2017年、財務省貿易統計)

対日輸出 1兆1,276億円 機械機器、食料品及び動植物生産品、金属原料

対日輸入 1兆2,441億円 機械機器、金属品、化学品

### ②我が国からの直接投資 (2017年、フィリピン国家統計局)

320億ペソ

(出所) 外務省資料より作成

## 第2 我が国のODA実績

### 1. 概要

フィリピンに対する我が国のODAは、1968年度の円借款事業から開始された。その後、無償資金協力や技術協力等の各種ODAスキームを実施してきており、フィリピンにとって、我が国は最大のODA供与国となっている。

### 援助実績

(単位：億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2014	195.05	26.93	56.26
2015	2,756.80	10.69	66.33
2016	213.83	50.01	43.26
2017	1,298.57	112.55	122.50
2018	2,696.72	58.05	93.51
累計総額	31,370.17	3,021.44	2,516.67

- (注) 1. 金額は原則、円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績ベースによる。  
2. 2018年度実績には米ドル建て借款1件（当時の時勢レートで円貨換算）を含む。  
3. 四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

### 2. 対フィリピン経済協力の意義

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月には、両国間において、「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。

フィリピンには、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となっている。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。両国間の人的交流は急速に拡大しており、少子高齢化が進む我が国と多くの若年人口を有するフィリピンとの間で相互補完的な協力関係が更に発展していくことが見込まれている。

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。両国政府は、2017年10月に「今後5年間の二国間協力に関する日・フィリピン共同声明」を発出し、「戦略的パートナーシップ」の更なる強化を確認した。我が国の強みをいかしつつ、フィリピンが抱える課題の解決に向けて積極的に支援し、包摂的かつ持続的な経済成長を下支えすることは、両国の「戦略的パートナーシップ」の更なる強化につながる。また、価値観を共有するフィリピンの安定的な発展は、インド太平洋地域における安定と平和にもつながり、自由で開かれたインド太平洋の実現に貢献

するものである。

### 3. 対フィリピン経済協力の基本方針、重点分野

フィリピンは、高い英語力を有する豊富な若年労働力を有し、高い経済成長のポテンシャルを持っている。今後、フィリピンが持続的かつ包摂的な成長を続けていくためには、交通を中心としたインフラの整備、海外からの直接投資の促進を導く投資環境の改善、製造業等の産業の増強、所得格差の是正、社会保障・教育等の人的資本への投資、災害などのリスクに対して弱いインフラや行政を含む社会システムの高度化、ミンダナオにおける開発と持続的な平和の構築等に取り組む必要がある。

我が国のODAでは、「包摂的な成長、強靱性を備えた高信頼社会及び競争力のある知識経済」の実現に向けた協力の実施という基本方針（大目標）を掲げている。2018年4月に策定された「対フィリピン国別開発協力方針」では、我が国の強みを最大限いかしつつ、「フィリピン開発計画 2017-2022年」が目標とする「包摂的な成長、高いレベルの相互信頼と強靱性を備えた社会、そして世界的に競争力のある知識経済」の実現に向けて、「今後5年間の二国間協力に関する日フィリピン共同声明（2017年10月）」の着実な実施を含めた経済協力を実施するとしている。その上で、以下の3分野を重点分野（中目標）として掲げている。

#### （1）持続的経済成長のための基盤の強化

我が国は、持続的経済成長の達成に必要な基盤強化のため、大首都圏及び地方都市を中心とした交通網ネットワークを始めとした質の高いインフラの整備、治安・テロ対策や海上安全分野の強化等を通じた法執行能力強化、雇用の創出・人材育成を含む産業振興、エネルギー事情の改善、情報通信の改良、行政能力の向上等に対する協力を実施する。

#### （2）包摂的な成長のための人間の安全保障の確保

自然災害、上下水、廃棄物処理を含む環境問題、感染症等、特に貧困層への影響が大きい各種リスクに対する脆弱性の克服及び生活基盤の安定・強化を図る。また、包摂的で強靱性を備えた社会を構築するため、災害・環境問題に対応するためのハード・ソフト両面での社会インフラ整備、感染症対策を含むユニバーサル・ヘルス・カバレッジの達成、高付加価値化に向けた農業・農村開発、違法薬物対策等の社会課題解決等に対する協力を実施する。

#### （3）ミンダナオにおける平和と開発

ミンダナオにおける平和と安定を実現するため、紛争影響地域において J-BIRD (the Japan-Bangsamoro Initiative for Reconstruction and Development : ミンダナオの平和と安定に資する日本政府によるミンダナオ支援の総称) として行ってきた取組を強化し、ガバナンス、公共サービス改善及びコミュニティ開発、経済開発への協力を実施する。また、2017年に武力衝突により壊滅的被害を受けたミンダナオ島マラウィ市及びその周辺地域の復旧・復興を始めとし、ミンダナオの紛争やテロ及び暴力的過激主義に対する強靱な社会造りに資する協力を実施する。

(参考) 主要ドナーの対フィリピン経済協力実績

(支出総額ベース、単位：百万ドル)

暦年	1位	2位	3位	4位	5位
2012	日 436.60	豪 173.61	米 154.79	独 47.84	韓 33.10
2013	日 256.72	米 184.77	豪 143.30	加 71.17	英 54.84
2014	日 473.28	米 284.29	仏 150.89	豪 132.05	英 95.49
2015	日 541.95	米 274.93	豪 92.50	韓 46.53	独 38.42
2016	日 301.51	米 268.30	韓 63.34	仏 62.59	豪 53.83

(出典) OECD/DAC

(出所) 外務省資料より作成

### 第3 調査の概要

我が国のODAは、「個人の保護と能力強化を通じて、国・社会づくりを進めるという『人間の安全保障』の理念を掲げ、(中略)日本の近代化の経験を踏まえつつ、その国に寄り添った支援を実践」(外務省『2018年版開発協力白書』巻頭言より)してきた。また、「インド太平洋地域で法の支配に基づく自由で開かれた秩序を維持・強化し、質の高いインフラ整備により連結性を向上するため、米国、豪州、インド、ASEAN諸国、英仏、EUなどの関係国と緊密に連携しながら重層的な協力関係を築き、『自由で開かれたインド太平洋』の実現に向けた取組を加速」(同)させていくこととしている。

このような我が国のODAにおいて、フィリピンとインドネシアは重要な国であると言える。加えて、両国は国民の所得水準が向上し、中進国入りが見込まれる状況となり、調達条件がタイトとなるSTEP条件(Special Terms for Economic Partnership:本邦技術活用条件)を適用できなくなる岐路に立っている。このため、歴史的に見ても両国に対するODAは大きな転換点を迎えていると言うことができ、今回のODA派遣において積極的な調査を実施した。

フィリピンについては、我が国に近接する地理的關係にあるばかりでなく、海上交通路の要衝に位置して地政学的にも重要な国となっている。加えて、極めて親日的な国であり、我が国はフィリピンにとって最大の援助国である。このような背景の下、ODAを所管するアーネスト・デル・マール・ペルニャ国家経済開発庁長官や事業の実施に携わるアーサー・ツガデ運輸大臣と意見交換を行うとともに、支援事業を視察したほか、事業関係者と意見交換を行うなど、精力的な調査を行った。

視察先に選定した首都圏鉄道(MRT)3号線改修事業については、後述するとおり、他国企業の関与によって鉄道の運行に支障を来すに至り、我が国の支援に対する期待感が非常に強い。また、「自由で開かれたインド太平洋」の重点項目として掲げられている「国際社会の平和と安定、そして繁栄のための環境整備」に直結する支援の実施状況として、フィリピン沿岸警備隊海上安全対応能力強化事業を視察した。パッシング・マリキナ川河川改修事業では、我が国の施工技術を十分に発揮した高度な支援が行われている。

これらの調査を通じて、支援する側と支援される側の両面から実情を把握し、我が国ODAの更なる発展に寄与することを目指した。

#### 1. フィリピン沿岸警備隊海上安全対応能力強化事業(円借款)

##### (1) 事業の概要

フィリピンでは、島しょ間の旅客・貨物輸送の増加や船舶の老朽化等により海難事故のリスクが増大している。また、海上輸送の活発化に伴い、海上犯罪リスクも拡大しており、海難救助・捜査協力の必要性が高まっている。

他方、日本の海上保安庁に相当するフィリピン沿岸警備隊(Philippine Coast Guard、以下「PCG」という。)では、広い海域に比し、船舶数が不足しており、海難事故への緊

急対応や海上犯罪を取り締まる体制ができていない状況となっている。

このような背景から、本事業では、まずフェーズⅠにおいて、2013年12月に供与額187億円の借款契約を締結し、2018年8月までに44m級多目的船10隻の引渡しが完了した。また、フェーズⅡでは、2016年10月に供与額165億円の借款契約を締結し、2022年内に94m級多目的船2隻を引き渡す予定となっている。これにより、沖合及び沿岸域内での海難救助や海上法執行等の業務を迅速かつ適切に実施するための能力向上を図り、もってフィリピンの海上安全の向上に寄与することとしている。

なお、PCGに対しては、上記事業のほか、無償資金協力として海上保安関連機材等の供与が行われたほか、技術協力プロジェクトとして海上安全に係る人材育成が行われている。

## （２）視察の概要

PCGにおいて、JICA専門家（海上保安庁からの派遣）からODAの概要等について説明を聴取するとともに、同専門家及びPCG関係者（イサガ参謀長ほか）に対して質疑を行った。その後、係留中の巡視船を視察した。

### ＜説明概要＞

我が国とフィリピンの海洋環境は類似しており、日本の海上保安庁とPCGの勢力を比較すると、隊員数は共に1万4,000人程度である。他方、巡視船艇の数は日本が約400隻、フィリピンが約70隻、航空機は日本が約80機、フィリピンが4機となっている。なお、PCGの職員数はここ数年、毎年4,000～5,000人規模で伸びている。

ODAについては、まずハードウェアの支援として、円借款の枠組みを用いて巡視船の供与を行っており、巡視船10隻を整備するフェーズⅠは、2018年に引渡しが完了した。現在実施中のフェーズⅡでは、より大型となる巡視船2隻の供与が計画されている。また、無償資金協力の枠組みでは、15m級の高速ボートの引渡しを行ったほか、沿岸監視レーダーや浮き栈橋の支援を行っている。その他、船舶の安全航行を確保するために船舶の動静を監視するシステムの導入を進めており、セブ港で船舶航行監視システムを運用している。

他方、ソフト面では、2002年から技術協力プロジェクトを行っており、日本が供与した巡視船を長期間運用するための支援を行っている。具体的には、巡視船を効率的に長期運用できるよう、船舶の運用と整備の計画策定を支援している。我が国の外交施策である「自由で開かれたインド太平洋」構想の重点事項の具体策として「外国海上法執行機関への支援」があり、これに沿って船舶に立入検査する手法の指導などを行っている。

### ＜質疑応答＞

（Q）隊員の人数は共に14,000人程度ということであるが、船舶は日本の435隻に対して、フィリピンは70隻である。フィリピンではどのような人員配置を行っているのか。

（A）フィリピンにはコーストガードステーション（現場部署）が400程度あり、それぞれ人員を配属している。



- (A) フィリピンの港湾を出入港する船舶の検査をすることにより、安全性の確保と関係法令の遵守に向けたチェック作業も実施している。
- (A) 小さな船を含めて、船が出発する時にチェックしており、70%から80%の人員がそのための作業に従事している。
- (Q) PCGとして、どのような支援が必要であると考えているのか。
- (A) 日本からPCGへの支援に感謝している。不足しているレーダーの配備や人員のトレーニング、逮捕術の指導といった協力もお願いしたい。
- (A) 違法な薬物が流入しており、これをいち早く感知し、高速ボートで迅速に取り締まる必要がある。そのためのボートを御支援願いたい。
- (A) 可能であれば、海賊対策を行うための航空機の供与をお願いしたい。
- (Q) 94m級の船舶が2022年に導入される見込みであるが、大きな船を導入するメリットは何か。
- (A) 現在より外洋の海域をパトロールできるようになる。
- (Q) 海賊はどの程度おり、何件の被害が発生しているのか。
- (A) ミンダナオ島の海域ではアブ・サヤフ・グループ(ASG)による身代金目的の誘拐が頻発してきた。2016年頃、毎年20件から30件発生した。特に、ミンダナオ島の海域で頻発している。PCGや関係機関による警戒の効果で件数は減少しているが、依然として警戒が必要である。



(写真) JICA専門家・PCG幹部と共に

## 2. パッシング・マリキナ川河川改修事業（円借款）

### (1) 事業の概要

マニラ首都圏はフィリピンにおける政治、経済、文化の中心地であるが、沿岸低地地域であるため、洪水による深刻な被害を受けてきた。フィリピン政府は過去50年以上にわたり、洪水及び排水対策の計画策定や事業の実施などに取り組んできたが、いまだに計画の実施途中段階にある。さらに、近年は降雨の激甚化が相まって、マニラ首都圏は十分な洪水対応能力を備えていない状況となっている。

このような背景から、本事業では、パッシング・マリキナ川の河川改修及び可動せき等の建設などを実施することにより、マニラ首都圏中心部の洪水被害の軽減を図り、もって同地域のぜい弱性を克服し、生活・生産基盤の安定に寄与することとしている。これにより、生活・ビジネス環境の改善や民間投資の拡大、これに伴う経済成長や雇用の促進等が期待されている。

本事業では、まず、2002年に完了したフェーズⅠ（借款額11.67億円）において詳細設計が行われた。その後、フェーズⅡから護岸工事等が行われ、フェーズⅡ（同85.29億円）

は2013年に完工し、フェーズⅢ(同118.36億円)は2018年に完工、フェーズⅣ(同379.05億円)は2025年に終了予定となっている。

## (2) 視察の概要

本事業の実施箇所において、作業船から事業の実施状況を視察するとともに、事業関係者(東洋建設株式会社)から説明を聴取した。

### <説明概要>

視察エリアはパッシング工区であり、整備区間としては14.7kmであった。この事業で使われている鋼矢板は、護岸構造の断面性能を高めるよう、H形鋼を結合したハット形鋼矢板を採用しており、高い技術を用いている。本事業では、この鋼矢板がSTEP条件適用の要件となっており、日本独自の技術となっている。

### <質疑応答>

- (Q) 護岸を見ると古い部分と新しい部分があるが、これはなぜか。  
(A) 工事計画時に、既設護岸の状況調査を実施して整備箇所が決定されたと聞いており、古い部分は本事業で整備する必要がないと判断された箇所である。
- (Q) 洪水対策として事業を実施しているのであれば、川のしゅんせつも行っているのか。  
(A) しゅんせつの作業はフェーズⅢのマリキナ工区で実施している。洪水対策として、パッシング川は堤防の整備・かさ上げ、マリキナ川はしゅんせつで河道を整備する対策となっている。
- (Q) 護岸の高さがそれほど高くないように見受けられるが大丈夫なのか。  
(A) 設計で前提とした水位まで上がっても氾濫しない高さである。
- (Q) 崩れそうな護岸もあるが大丈夫か。  
(A) その部分は日本の事業箇所ではない。



(写真) 日本の支援を記す表示(護岸上部)を背に

## 3. 首都圏鉄道(MRT)3号線改修事業(円借款)

### (1) 事業の概要

首都圏鉄道3号線(以下「MRT3号線」という。)は、2000年の開業後12年間は日本企業が維持管理を行っていたが、2012年以降、地場企業や韓国系企業が維持管理業務を担うようになった。この際、適切な維持管理業務が実施されず、鉄道システムや車両が劣化し、運行トラブルが頻発する事態に陥った。このような背景から、改めて日本企業による改修が求められ、鉄道の安全性、快適性を向上させ、同線の利用促進を図り、もってマニ

ラ首都圏の深刻な交通渋滞の緩和に資するとともに、大気汚染や気候変動緩和に寄与しようとするものである。

本事業では、まず、2017年10月にフィリピン運輸省から日本政府に対して相談が寄せられ、JICAによる現況調査を経て、2018年11月に交換公文・借款契約が締結された。借款額は約381億円であり、車両及び鉄道システム（信号、電気設備等）の改修を行うこととしており、STEP条件を適用した案件となっている。

## （２）視察の概要

MR T 3号線の車両基地において、車両の改修状況を視察するとともに、事業関係者（TESフィリピン株式会社）から説明を聴取した。

### ＜説明概要＞

視察時に行っている作業では、車両を持ち上げて床下回りを点検している。本事業が始まる前のメンテナンスでは汚れを落とす作業すら行われていなかったため、車両の状態が極めて悪く、最高速でも30km/h（維持管理が日本企業から移管される前の約半分のスピード）しか出せなくなってしまった。この事業では、車両の外枠以外、中身は全て交換することとしている。

### ＜質疑応答＞

（Q）車両はチェコ製を改造して導入したと聞いているが、視察しているこの車両がチェコ製なのか。

（A）急カーブに対応しなければならぬところがあり、チェコ製の車両を購入したが、日本において最終仕上げを行ったので、日本製との位置付けである。



（写真）改修中の車両付近での説明聴取

（Q）車両が整備されなかったことにより、どのような状態となっていたのか。

（A）全く掃除をしていなかったために酸性雨の影響も受けており、オーバーホールの作業を行っている状況である。

（Q）車両1台当たりの改修費はどの程度か。

（A）リハビリの費用は約1億円である。なお、新車の購入であれば約2億円となる。

（Q）最終的には再び塗装を行うのか。

（A）塗装の作業も行うので、新車のような仕上がりとなる。

## 第4 意見交換の概要

### 1. アーネスト・デル・マール・ペルニャ国家経済開発庁長官との意見交換

派遣団は、1月10日、国家経済開発庁において、アーネスト・デル・マール・ペルニャ国家経済開発庁長官と意見を交換するとともに、同庁関係者（ウィ国家経済開発庁次官（投資企画局）ほか）の説明を聴取した。

（ペルニャ長官）よくいらっしやった。皆様を温かく迎えたい。

（派遣団）お時間を頂き感謝している。参議院ODA派遣団によるフィリピンの訪問は5年ぶりとなる。日本とフィリピンは共に四方を海に囲まれた島国であり、民主主義や市場経済など共通の価値観を持っており、重要なパートナーであると理解している。この意見交換を通じ、ODAを仲立ちとした両国のより深い関係を望んでいる。

（ペルニャ長官）フィリピンは他のASEAN諸国と比べてインフラの整備が遅れており、インフラを強化するための支援を頂きたい。日本の技術力に期待しており、インフラ、農業、学問、防災といった分野で日本のテクノロジー、イノベーションを取り入れていきたい。フィリピンは、今後中進国入りすることが見込まれている。

（国家経済開発庁）日本との間のODAでは、今後イノベーションを活用していきたいと考えており、民間企業からの技術提供を望んでいる。

（国家経済開発庁）日本からの技術的支援、経済的支援に感謝している。特に防災に関しては、日本からの技術協力が効果を発揮している。経済的支援についても大きな効果が見られ、非常に感謝している。

（派遣団）フィリピンの中進国入りについては、経済政策の成功であると同時に、0.1%という低利固定の円借款を利用できなくなることを意味するが、金利にとどまらず、日本の高度な技術力を提供したいという気持ちである。我が国は、事業の計画から施工、維持管理に至るまで責任を持ち、長期的に利用できるインフラを整備することができる。また、我が国は高度成長期を経験し、阪神淡路大震災や東日本大震災という大きな震災を乗り越えてきた。これらの経験に裏打ちされた知見をフィリピンに伝えたい。JICA海外投融資なども大変有効な手段であり、フィリピンの中進国入りについては、あらゆる選択肢を排除することなく議論を進めていきたい。

（ペルニャ長官）中進国入りによってSTEP条件の適用を受けられなくなるが、中進国入りしたとしても2年間の猶予期間があると理解しており、それまでの間の協力をお願いしたい。また、その後についても、官民連携事業など新たな取組を行いたい。

（国家経済開発庁）JICAとの間では、中進国入り後も実施できる協力関係について協議を行っているところであり、JICAが日本政府とフィリピン政府、そして民間も巻き込んでよりよい協力を持ちかけてくれることに感謝している。

（派遣団）親愛なるフィリピンであるからこそ質問したい。元々日本企業が維持管理を行っていたMRT3号線は、その後の経緯を経て、再び日本企業が携わることとなった。



必ず日本企業の技術力をもって期待に応えることができると考えているが、そもそも、なぜ、日本企業の管理でなくなり、なぜ再び日本に任せることとなったのか。

(ペルニャ長官) 当初は住友商事が維持管理を請け負っており、高い技術力で素晴らしい仕事を行っていた。ところが、前政権時になぜか他の企業の管理に移ってしまった。状況の悪化を受け、再び日本企業に任せることとなり、大いに期待している。



(写真) ペルニャ長官（右側テーブルの手前から3人目）と対面する派遣団

(国家経済開発庁) フィリピンでは、インフラを長期的に利用するためのメンテナンスに弱みがある。JICAが行っているような能力開発についても新たな方法を模索している。

(派遣団) どの案件についても同様であるが、用地取得と住民の移転は大きな課題であると認識している。用地取得の問題が解決できれば、民間企業もよりよい協力がしやすくなるので、引き続き対応をよろしくお願いしたい。

(ペルニャ長官) 宗教等の問題もありスムーズに行かないケースがあることは十分認識している。

(派遣団) このような問題がクリアできれば、今後、民間企業もよりよい協力がしやすくなることから、引き続きよろしくお願いしたい。

(ペルニャ長官) 期待に応えられるよう課題を解決していきたい。

## 2. アーサー・ツガデ運輸大臣との意見交換

派遣団は、1月10日、アーサー・ツガデ運輸大臣と意見を交換した。

(ツガデ大臣) 本日はようこそお越しいただいた。フィリピン政府、フィリピン国民は日本を深く尊敬している。ドゥテルテ大統領と安倍総理は非常に親しい関係にあり、このような関係があつてこそ、多くの支援が進んでいる。以前、日本の協力事業は「確実だが遅い」と言われていたが、今は、非常に速いスピードで事業が進んでいる。

(派遣団) お時間を頂き感謝している。市内の移動中、激しい渋滞を体験した。MR T 3号線を見て、渋滞解消に全力を注がなければならないと改めて感じた。MR T 3号線やマニラ首都圏地下鉄などの鉄道事業では、日本企業の参画や円借款など、日本とフィリピンの間で深い関係が築かれている。

(ツガデ大臣) MR T 3号線は渋滞解消に大きく貢献すると認識している。MR T 3号線の現状は、1日の輸送人数が26万人から28万人程度にとどまっているが、改修後は60万人程度まで回復させたいと考えている。また、現在の運行速度は30km/hであるが、改

修後には 60km/h に回復する見通しである。

(派遣団) MRT 3 号線の維持管理については、日本企業から他の企業に移り、再び日本企業が維持管理を任せてもらった。重要なことは、再び日本企業が維持管理を任せてもらったということであり、フィリピン政府の判断を重く受け止めている。

(ツガデ大臣) 維持管理サービスの契約先を変更した過去の背景は不明であるが、いくつかの不正が判明し、関係者を起訴した。私自身、日本企業とビジネスを行った経験があり、日本の技術力、文化、日本人の手法を信じている。再度参入した日本企業は予定を上回るペースで作業を進めており、非常に満足しているが、更に早く進むよう後押ししてほしい。

(派遣団) ODA派遣で諸国を訪問する際、毎回のように、日本のインフラは素晴らしいがコストが少し高く、工期が少し長いとの御意見を頂戴する。スピードに関しては努力しており、早くなっていると理解している。そして、インフラにとって一番大事なことは、計画から建設、維持管理までしっかり面倒を見るということである。日本はライフサイクルコストを重要視しており、維持管理の段階を含めた全体として検討願いたい。

フィリピンで事業を実施するに当たり、用地取得と住民の移転が大きな問題となる。この点については、フィリピン政府が最大限努力していると理解しているが、そこに参入する日本企業のインセンティブを維持し、日本企業が持つ全ての技術力を最大限発揮するためにも、一層の協力をお願いしたい。

(ツガデ大臣) ランド・バリュー・キャプチャー (Land Value Capture : 土地開発利益還元) という考え方を取り入れ、将来性を勘案することで多少コストが高くても事業を実施できるようにした。

フィリピンでは、土地の購入に当たり、権利書の保有の有無で取扱いが異なる。権利書がない場合は移転が解決策となり、権利書がある場合は代金の支払が解決策となる。地下鉄の事業では、権利書がない住民の 9 割が移転しており、権利書がある住民の 6 割が売買契約書にサインしていることから、大きな進展が見られる。

プロジェクトを完結するに当たり、パーシャルオペラビリティ (部分開業) という考え方を重視している。部分的な開業がなされることで、用地取得と住民移転を更に進捗させることにつながり、プロジェクトがより早く完結すると考えている。

(派遣団) 部分開業について日本企業との共通認識を築いてほしい。プロジェクトの完成まで両国がしっかりと協力し、民間企業が十分なインセンティブを持つことができると確信した。



(写真) ツガデ大臣 (前列左から 2 人目) と共に

## 第5 日本企業関係者等、青年海外協力隊員等との意見交換

### 1. 日本企業関係者及びJICA関係者との意見交換

派遣団は、1月9日、日本企業関係者（清水建設株式会社、東洋建設株式会社、日本工営株式会社、株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、フィリピン住友商事会社）及びJICAフィリピン事務所次長らと懇談し、ODAの事業を実施するに当たっての中国との競合関係、MRT 3号線で維持管理の問題が発生した経緯、フィリピンでの事業環境、中進国入り後のODAの在り方等について、意見交換を行った。



(写真) フィリピンで活躍する日本企業関係者の方々と共に

### 2. 青年海外協力隊員等との意見交換

派遣団は、1月10日、青年海外協力隊員（デザイン、防災・災害対策、小学校教育、コミュニティ開発、看護師）及びJICAフィリピン事務所企画調査員（ボランティア事業）と懇談し、フィリピンにおける支援の実情、活動に当たっての苦勞、小学生の学力向上に向けた取組、パッケージデザインの付加価値向上策、任期終了後の見通し、青年海外協力隊に参加した経緯、防災対策の取組、フィリピン人の健康問題への対応、「5S」（整理・整頓・清掃・清潔・しつけ）を通じた病院環境の向上等について意見交換を行った。



(写真) フィリピンで活躍する青年海外協力隊員の方々と共に