講演録

「フィリピンの海運・造船・船員分野における政策について」

フィリピン国海事産業庁長官 ビンセント・スアソ 氏

平成17年7月

フィリピンの海運・造船・船員分野における政策について

フィリピン国海事産業庁長官
ビンセント・スアソ氏

《司会》

皆様大変長らくお待たせいたしました。これより講演会を開催いたしたいと思っております。

本日進行を勤めさせていただきます、私、国土交通省の中川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本講演は、財団法人日本海運振興会のご協力を得て開催するものでございます。

本日はフィリピン海事産業庁よりビンセント・スアソ長官をお招きしており、その海事政策に対する幅広い見識から「フィリピンの海運・造船・船員分野における政策について」との演題でご講演をいただきます。

フィリピンは皆様ご存知のように7千を超える島々からなる島嶼国家でありまして、国内の海上輸送は同国の経済、及び社会生活を支える重要な役割を果たしております。

また、世界最大の船員供給国といたしまして、わが国商船隊におけます約7割はフィリピンの船員でございます。

わが国の海事分野とも非常に密接な関連を有しております。

ビンセント・スアソ氏はフィリピンにおける外航海運、内航海運、造船、船員と海事関係全般を監督いたします海事産業庁の長官として昨年9月からご活躍されております。

なお、本日の講演は約2時間を予定しておりますが途中10分程度の休憩を入れる予定であります。

また、当会議室は禁煙とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、スアソ氏の講演終了後に時間の許します限り質疑応答の時間を設けさせていただきますので、ご質問等のある方は是非そのときによろしく願います。

それではビンセント・スアソさんよろしくお願いいたします。

《ビンセント・スアソ長官》

話を始めるにあたり、主催者に対し、感謝を申し上げたいと思います。

このような機会を得ましてフィリピンにおける内航海運、外航海運、ならびに船員、さらには造船の政策、ならびに現状についてお話をさせていただくことに、お礼を申し上げたいと思います。

さて、まず最初に申し上げなければならないのは、伝統的にフィリピンの海事産業というのは、規制が課されていた業界だったということです。

しかしながら昨年の5月以降、共和国法9295号、ならびに9301号が施行されまして、海事産業にかかわる様々な事業のいっそうの開発、ならびに自由化が実施されることになりました。

この法律について簡単にご説明いたしますが、9295号ですけれども、これは内航海運の振興ならびに運航等の自由化について規定する法律であります。先ほども申し上げましたように、これまでは規制が厳しい業界だったわけですけれども、この法律によって内航海運については、どのような事業を営むのか、またどのルートで、そして貨物ならびに旅客についてどのような料金を導入するのか、すなわち事業の投資を十分回収して、しかも適切な利益を生む料金を自由に設定できるということになりました。

また、この同じ法律によって、以前はフィリピンの沿岸警備隊に与えられていた安全面に関する執行責任を海事産業庁が持つということになりました。

そして今年の6月11日からこの法律に基づいて、私どもの海事産業庁がこの面での責任を統括することになりました。

同じ法律によって、海事産業庁はこのフィリピンの海運業界の近代化を促すためのプログラムを策定することになりました。

これはとりわけ内航海運に関してです。

この法律によりまして、老朽化した船舶は段階的に近代的な船舶に置き換えていくプログラムを策定することになります。

それによって海運業界の能力の増強を促していこうということです。

また、行政命令によりまして、一旦国内の海運業界がきちっと育成された暁には、外からの輸入は禁止するというようになります。

ですから、このプログラムにつきましては時間をかけて、徐々にやっていくというつもりであります。

ですから、まず、小型船舶から手をつけ始めて、やがてはすべての船舶の近代化を図るということです。

このプログラムではこのような近代化を促すための税制優遇策の導入ということも考慮されております。

ですから、必要な資機材を輸入するということ、そしてその建造ですとか補修ですとか、たとえばエンジンなどの部材等に必要なものを充足していくということでもあります。

海運会社がこのようなものを手当てする場合には、免税措置が与えられるということです。

また、この法律は、海事産業庁に対し船員の能力の改善ということも指示をしております。

外国船に配置をされるようなプロフェッショナルな船員を育成するためのプログラムを策定する予定になっております。

それに関する重要な点について私は言及したいと思います。

このプログラムに関しましては、日本政府から多大なるご支援をいただいているということです。

いただいた援助については無駄にすることなく、船員の能力の強化にあてたいと思っております。

ですから、日本の皆さんに、これからもプロフェッショナルな船員を提供できるように心がけたいということです。

ここで内航海運の現状についてお話を申し上げたいと思います。

そしてその後、外航海運、そして船員という形で進めていきたいと思っております。

フィリピンは7,100もの島からなる群島国家であります。

私、友人たちにジョークで言うのですけれども、7,100というのは満潮のときの数字であって、引き潮になるともっと島の数は増えると、よく言っております。

ですから、海運というのは、やはりフィリピンにとって島と島の間を人ならびに貨物を運ぶために必要不可欠な輸送モードとなっております。

現在、海運でありますけれども、旅客は年間で3,030万8千人を運んでおります。

それに対して航空の輸送量は、622万4千人となっております。

貨物につきましては、海運は4,729万8千トン輸送しております。

これに対して航空貨物のほうは、4万9千トンとなっております。

内航海運はその様々な市場セグメントに分けて、そういったセグメントごとのサービスという形で組み立てられております。

まず、定期船でありますけれども、RO/RO船の旅客サービス、それからコンテナ船、RO/RO船のフェリーサービスとなっております。

RO/RO船による旅客サービスですけれども、これは主要な密度の高いルートにあてられております。コンテナ船も同様であります。

RO/RO船のフェリーサービスのほうでありますけれども、これは短距離のフェリーならびに道路とRO/RO船とを組み合わせた輸送システムのために用いられております。

また重要な海運業の一つとなっているのがタンカー業務であります。

これは石油製品を運ぶタンカー、製油所からバルクでオイルのデポまで運ぶもの、それからタンカーバージで、これは主にマニラ湾ならびにパシク川で運航しております。

そして最後が、不定期船でありまして、これは貨物船で国内の様々なルートに用いられております。

現在の国内の商船隊はかなりの規模になっております。貨物船ならびに旅客船でありますけれども、4,183隻で152万5,908トンとなっております。

その他の船舶は2,028隻で18万6,677トン、漁船が2万3,207隻で28万8,306トンとなっております。

国内の船体は、かなり老朽化が進んでおります。ですからこそ、9295号という法律によって海事産業庁に対して老朽船舶を新しい船舶に置き換え、近代化を進めるように政策を義務付けているわけです。

GDPは予想によりますと年率6%で伸びていくという予想が出されております。

旅客船ならびに貨物船の輸送量ですけれども、内航海運については大体同じ率で伸びて行くだろうといわれております。

フィリピンにおける内航海運のための振興策というのがすでに打ち出されております。

すなわち、立て直しを図るということ、そして近代化、さらには拡大ということが盛り込まれております。

それによって島と島との間の内航海運のサービスを競争力あるものにし、そして海上輸送の安全性を強化し、そして国内の貿易の成長をもたらすということです。

JICAの調査によりますと、内航海運だけでフィリピンは、新たな船舶をさらに1,400隻必要としているということでもあります。

ですから、これを実現するために、どのようなプログラムが必要になるか、想像をしていただければと思います。

ですからさらに増強を図らなければならない、1,400隻は少なくとも作らなければならないということです。

この内航海運振興策を実現するために、業界に対しては老朽船舶を新しい船舶に取り替えていくということが義務付けられております。

まず500トン以下の船舶から、そのような取替えを行っていき、順次さらに広げていくということでもあります。

それによって海運業の振興を図っていく、一定期間の段階を経てやっていくというのが、政策であります。

次に港湾におけるより高い生産性を達成するために、国内の港湾についても改善を行わなければならないということが、政策で決まっております。

これは新たに投入される船舶との絡みでということもあります。

またさらに、造船施設の開発ならびに造船、そして船舶の取得のための持続可能なファイナンススキームというの導入しなければならないとされております。

内航海運のための法的ならびに政策上の枠組みについても、内航海運に投資する投資家に魅力あるものに向けて改革をしなければなりません。

先ほど申し上げました9295号の法律というのは、それに向けての法律ということでもあります。

今申し上げましたような様々な方針を取り入れた長期的な内航海運の振興のための計画を策定し、業界に対し方向性、そして目標を与えていかなければなりません。

その線に沿って、海事産業庁はJICAの支援の基に、今この検討を進めているところであります。

それでは、今、私がとり進めようとしている海運業界のインフラ開発のための優先課題について触れたいと思います。

まず、地方港の振興をより加速化するためにも、遠隔地にある島と国の中心部とを結ぶRO/ROフェリー船のネットワークを構築しようということなのです。そのために政府としては他の省庁もサポートするように指示を出しております。これはマニラ北港の近代化、その他の主要な国内港湾の近代化を進めるためのものであります。

その中にはセブ、ならびにカガヤン・デ・オロが含まれております。海運業のコスト削減のために、我々はカーゴコンソリデーションという考え方を導入しようと考えております。

ということでJICAと協力して、調査・研究を進めております。

効率化を図るということでドライバルク船の投入ということも検討されております。

さて、フィリピンにおける内航海運の投資機会ならびにビジネスの見通しでありますけれど、造船能力をさらに増強するというところで、それまでのところは、いわゆる中古船舶の供給も考えるということなのです。

まず、これから取り替えていかなければならない船舶でありますけれども、まず5千トンから1万トンで特に幹線ルートに就航している燃費の高いRO／RO船の旅客船であります。

大統領が打ち出した海上ハイウェイ構想ということで、RO／ROフェリーを投入し、いわゆるRRTS（RO／ROフェリーと専用ターミナルの組み合わせにより、島嶼間をあたかも橋あるいは道路で結びついているようにするもの）のリンクをさらに拡大しようと考えております。

そして第3に中規模のコンテナ船ならびに、中距離・長距離の旅客フェリーを順次置き換えていくということでもあります。

これは旅客のみ、あるいは貨物のみのモデルにシフトさせていくということです。

また内航海運に、石油製品のタンカー船も投入すること考えております。

また500トン級の船舶を建造するための必要な造船上の設備や技術、そしてさらに既存の造船施設の能力の向上、アップグレードということ、それからさらに追加的な建造能力を促していくということです。

以上が内航海運でありました。

次に外航海運に話を移したいと思います。

フィリピンの経済成長や発展のために、外航海運業は主要な役割を果たしてきました。

しかしながら海上安全の問題、あるいは新しい技術、そして貿易のグローバル化や自由化につれてのさまざまな貿易の取り決めや、新しい概念が導入されているといったようなことで脅威や課題に見舞われております。

しかしながら、それでもフィリピンの外航海運は外貨を稼ぐということ、そして国の国際収支ポジションの強化に貢献するという役割を担ってきました。

また国の労働力に自主的に魅力のある雇用機会を提供したということ、また裸備船については税金や料金を支払うということ、歳入元としても貢献したということ、それから国際貿易にフィリピン籍船を運航するということが、国としての統一性が保てるというように促されたということ、そして船舶の管理のための技術移転の円滑化にも貢献したということです。

次にこの部門のプロフィールについてご紹介いたしますと、この業界の一つの要素というのは外航船隊を維持してきたということでもあります。

これがなぜ重要化といえますと、海上輸送に当たってやはり自給自足を実現できたということ、そしてさらにアジア太平洋地域において、劣等国であるということから出てくるさまざまなメリットを最適化するのに役立ったということです。

1997年以来、外航船隊は年率で9%減という現象をみてまいりました。トン数で言ってもやはり減少傾向が見られます。

しかしながらマリタイム・サーキュラー181号、ならびに182号、ならびに9301号の共和国法によりまして、このような減少傾向が逆転されております。

2004年について、外航船舶は169隻となっております。2003年からは1%増えています。

船舶の種類から言えば、バルク・キャリアが一番多いということで39%くらいになっています。

さらに海事活動の育成を図るために、外航海運の枠内であるということでありませうけれども、そして国の経済発展に寄与するということで、海事産業庁は2003年7月に海事企業の海運業の認証規則というのをマリタイム・サーキュラーの186号で定めております。

2004年現在で、このマリタイム・サーキュラー181号の基での認証登録を受けた企業数は112社となっております。

これは外航船舶でフィリピン籍のものということであります。

この企業の総数でありますけれども、支払い資本金額でおよそ20億900万ペソとなっております。

さて、外航海運業界はフィリピンの船員に雇用機会を与えてくるということで大きな貢献をしてまいりました。

フィリピン籍船は大統領令760号、860号、1711号によって100%フィリピン人の船員を配乗しなければならないと定められております。

このことはさらに本国への外貨の送金に役立っております。

2004年ですけれども、これは15億ペソになっております。

国内歳入庁は、裸備船に対して源泉徴収税4.5%を課税しております。

これは2004年については1億1,900万ペソになっております。

さらに申請料、さらには罰金、これは海事産業庁が課す様々な規制に関する罰金ですが、これをあわせて外航海運業界からは、2004年には782万ペソが集められております。

さて、フィリピンの海運業界も様々な問題に見舞われております。

外航海運業について4つの問題についてここで特定してみたいと思います。

まず第1にフィリピン籍船が減少しつつあるということです。

1997年は322隻あったのが、2003年は167隻に落ちております。

ただ、2004年は1%増えたという状況は見られております。

これは共和国法7471号におけるフィリピンの外航海運の定義が限定的であること、それが新しい船を購入しようという意を削いでいるということがあ

ります。

そのほかにも船籍登録代とか、あるいは船員の給料が近隣諸国に比べて低いといったような理由が挙げられます。

また、フィリピンの外国貿易にかかわるフィリピン船の外航海運というのは非常に少ないということでもあります。

これにはいくつかの理由があるのですが、なかでもやはり政府の政策を変えなければならないということが言われております。

3番目、これは大変重要な点でありますけれども、資金が不足しているということ、また船舶の取得等について十分なインセンティブや支援プログラムが与えられていないということです。

資金というのは常に不足しているという状況がありまして、しかも借入金に対する金利コストがどんどん上がっているという状況で、さらに自体が悪くなっております。

たとえば裸傭船等についての代替的な船の購入制度を設けるということが、ですからこそ導入されておりますし、また船舶のリースといったこともここに見られております。

しかしながら、これは所有するトン数とチャーター船、あるいはリース船のトン数の間の不釣り合いなまでのアンバランスを生んでおります。

またさらに船舶の抵当関係の法律が不十分である、これが外国からのファイナンスがなかなかつきにくい理由になっております。

ですから、現行法を改正するか、あるいは、廃止をしなければ事態の改善は見られないということです。

我々はこういった外航海運が見舞われている様々な問題に答えるために、いくつかのプログラムを策定しております。

その中には、FOCにすることなく、フィリピン籍船を推進するということが含まれております。

ということで、現在、私はある法案について草案作りをしております、大統領にまずこれを提案する予定であります。

大統領に問題についてきちっと認識をしていただいたうえで、行政命令に署名していただくということでもあります。

この行政命令によって船籍登録の自由化が実現いたします。

この法案の中で提案されているのは、外国の海運業にももっと魅力ある形で投資をしてもらう、すなわち投資を呼び込もうということです。

この60：40の比率での投資が認められているというのがあるのですが、この外国の船会社というのは、単に事業をするために投資をするわけではなく、船籍登録というのもありうるわけでもあります。

ですから、現状の規定の見直しを考えたいと思っております。

それから税制についても緩和策を考えております。

源泉徴収税4.5%と申し上げましたが、それに置き換えていわゆる関税にすると、これは世界中の海運国はどこでもしているわけでありましてけれども、源泉徴収税の税率よりも関税の税率のほうが低いということになれば、より多くの船籍登録を今後は実現できるのではないかとということです。

それからさらに、大統領令1466号を厳格に執行していくということも考えております。

この法律によってフィリピンの省庁は輸送に当たって必ず国内のフィリピン船を使わなければならないということが義務付けられているのですが、これまでこのところ、これはあまり実行されておりました。

ですから、材を輸入する、あるいは輸送するために外国船を使うということがまま見られたわけです。

これからはこの法律を厳格に執行していきたいと考えております。

また、サウジ・ラトビア・スロベニア・キプロスといったような海運国との2国間協定が今提案されております。

このような協定を結ぶことによって、フィリピンでの国際貿易の振興を促すだけではなく、フィリピン人の船員にとっての社会経済的な福利厚生の上にも結びつくということです。

今現在、国会議員に密に働きかけを行っております、既存の古い抵当法の改正をもくろんでおります。

これは外国人もフィリピンの船籍登録をしやすくするためのものでもあります。外国の抵当法をモデルに改正をしようと考えています。

フィリピンの船員については、状況を皆様がよくご存知だと思いますので、あまり詳しく述べるのは避けたいと思います。

フィリピン人の船員をすでに雇っていただいているという経験もお持ちだと思います。

しかしながら、私が強調したいのは、海事産業庁のプログラムの中に船員の質の向上のためのプログラムも入っているということでもあります。

ですから、日本の船会社などに雇用された時には、すでにプロフェッショナルな船員であるように、質の向上を図っていくということでもあります。

私が長官になったときに、すでにフィリピン人の船員を活用されている訓練センターが多数あるということに気がつきました。

私はこの海事産業庁に登録されている、あるいは認証を受けている訓練センターすべての見直しを指示いたしました。

きちんと船員の養成を行っているかということをチェックさせたということ

であります。

そして、その中で分かったことですが、一部のセンターの中には単に終了証書をいわばお金で売っているだけである、実質的な訓練は全くやっていないというセンターも見受けられたということです。

すでにそういうセンターについては、閉鎖という形をとっております。

ですから、日本の海運会社には、安心して、ベストな人材をフィリピンから提供しているということを見て、皆様に安心していただけるというようにということであります。

また、フィリピン人の船員養成については、日本政府からも多大なるご支援をいただいていることに、私は大変感謝をしております。

これからも、プロフェッショナルな船員養成を続けていき、そして世界中に世界でもNo.1の船員を提供し続けたいと思っております。

訓練センターの中でも、単にお金儲けに走っているところは、今後とも閉鎖を厳しく義務付けていくということをご約束いたします。

最後になりますけれども、日本政府、とりわけ国土交通省のご支援をいただき、毎年の船上における船員養成、訓練については、今後とも続けていきたいということをご申し上げたいと思います。

海事産業庁を通じて、フィリピン政府は、1年間の船上における練習生の訓練を実施しております。

これは日本船員福利雇用促進センターが、日本政府の実施機関として、これを支援していただいております。

もともとは5年間のプログラムとして始まったのでありますけれども、今年10月で16周年を迎えるということになります。

この10月には、少なくとも30人、15人が甲板で、15人は機関でということで、日本での訓練を受けるために、フィリピンを出発する予定であります。

わが国の練習生のために、優れた船上での研修訓練を実施していただいていると言うことで、この日本船員福利雇用促進センターに対し、2003年にわが国大統領からの優秀賞が授与されております。

日の昇る国の皆様から、わが国の政府にいただいている多大なるご支援に心から感謝するとともに、ご清聴も感謝いたします。