

フィリピンにおける海事産業の現状及び 今後の動向についての調査

2020年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

フィリピンは 7,641 もの島々からなる世界第 2 位の群島国家であり、そのうち約 1000 の島々に 1 億人以上の人々が生活している。船舶は物資や旅客の輸送に不可欠な輸送モードであり、内航船舶（漁船を含む）は 4 万隻弱が登録されている。

現在、フィリピン国内では、バンカボートと呼ばれる小型木造船が旅客輸送に従事し、貨物船についても老朽化した船舶（特に RORO 船）が多数運航しており、内航輸送における運航の安全性に懸念がある。フィリピンは建造量ベースで世界第 4 位の造船国であるが、その建造量のほとんどはフィリピンに進出している外資系造船所による輸出船の建造実績によるものであり、フィリピン国内向けに新造船の建造を行う造船所は存在するものの、同国の建造能力は、内航の旅客船や貨物船を近代化するために十分な能力を有しているとは言えない。

このような状況の中、フィリピン政府は、フィリピン海事産業の発展を通じて包括的な成長と社会経済発展を目指すため、フィリピン造修繕業の競争力強化、内航船舶の近代化等を含む安心安全で効率的な内航海運ネットワークの提供、雇用とビジネス機会の創出に向けた外航海運の促進、世界的に競争力のある船員供給国としての維持・発展、漁業の安全確保等を柱とした「海事産業発展 10 か年計画」を 2018 年度に策定している。

計画が実行されれば、新しい造船工業団地の設立や老朽化した内航船舶の代替の進展等が見込まれ、我が国の海事関係者にとっても新たなビジネスチャンスが生じる可能性はある。一方、計画の内容を実現するためには、フィリピン政府による老齢船のリプレースを促す政策の立案・実行のほか、内航事業者による新造船建造等への投資などが必要となる。

本調査では、フィリピンの内航輸送に係る統計的情報を整理するとともに、フィリピンの内航事業者の現状について、直面している課題、これまでの船隊整備の状況や今後の方針などについて調査を実施している。

我が国の海事産業の技術や知見がフィリピン内航海運の近代化に寄与することを期待するとともに、本調査報告書が関係各位の参考となれば幸いである。

ジェトロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 塩入 隆志

目 次

1. フィリピンの概況	1
1.1 地理及び歴史	1
1.2 人口動態	2
1.3 経済	4
1.3.1 GDP	4
1.3.2 主要産業、産業構造	6
1.4 雇用、労働事情	9
1.5 物価、金利、為替他	11
1.6 貿易動向	12
1.7 経常収支、国際収支の動向	14
1.8 政治動向	15
1.9 フィリピンの財閥	17
2. 内航海運の状況	25
2.1 内航海運の発展にむけたこれまでの動き	25
2.2 登録船舶数と内訳	25
2.3 船舶オペレーター	28
2.4 内航航路	30
2.5 内航旅客・貨物の輸送量	34
2.5.1 貨物、旅客輸送量	34
2.5.2 地域別の貨物、旅客輸送量	36
2.6 主な業界団体	40
3. 造船業	42
4. 海事産業の振興策等	45
4.1 内航海運・造船振興策	45
4.2 海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan:MIDP）	47
プログラム 1 フィリピン海上輸送連絡路の開発のための内航海運の改善	54
プログラム 5 グローバル・マリタイム・ハブの開発	55
プログラム 1、5 の実施状況	59

5. 内航海運事業者の抱える課題	63
5.1 調査を行った内航海運事業者の概要	63
Asian Marine Transport Corporation (AMTC)	63
Lite Shipping Corporation	64
2GO Group, Inc.	65
Roble Shipping Inc	66
Starlite Ferries	67
Medallion Transport	68
Archipelago Philippines Ferries Corporation (APFC)	69
Trans Asia Shipping Lines	69
Cebu Sea Charters Inc	70
Lorenzo Shipping Corporation	71
5.2 内航海運事業者が抱える課題	72
5.3 内航海運事業者の船隊整備に係る動向	74
6. フィリピン内航海運事業と日本海事産業等の関わりに係る今後の可能性	78
図及び表のリスト	80

別添

1. 主要海運会社及びインタビュー先海運会社の登録船舶リスト	83
2. MARINA 認可造船所リスト	94

1. フィリピンの概況

1.1 地理及び歴史

フィリピンは 7,641 の島から成る島嶼国で、その国土面積は日本の約 80%にあたる約 30 万平方キロメートルである。気候は高温多湿性の熱帯モンスーン気候で、一年を通じあまり気温の変化がなく、6 月から 11 月までの雨季と 12 月から 5 月までの乾季がある。雨季にはフィリピン近海で発生する台風に直撃されることがあり、さらに、地震、火山噴火による被害に度々見舞われる。

ルソン地方、ビサヤ地方、ミンダナオ地方の主要 3 地域からなり、首都は、同国最大の島、ルソン島のマニラ首都圏（メトロマニラ）にあるマニラであるが、同じくメトロマニラにあるケソンがフィリピンで最も人口密度の高い都市である。ビサヤ地方の中心都市はセブ、ミンダナオ地方の中心都市はダバオである。これらの地方はさらに、14 の行政区、メトロマニラ、ムスリムミンダナオ自治区、コルディリエラ行政地域という 17 の行政管区¹に分けられ、これら行政管区の下には 81 の州がある。

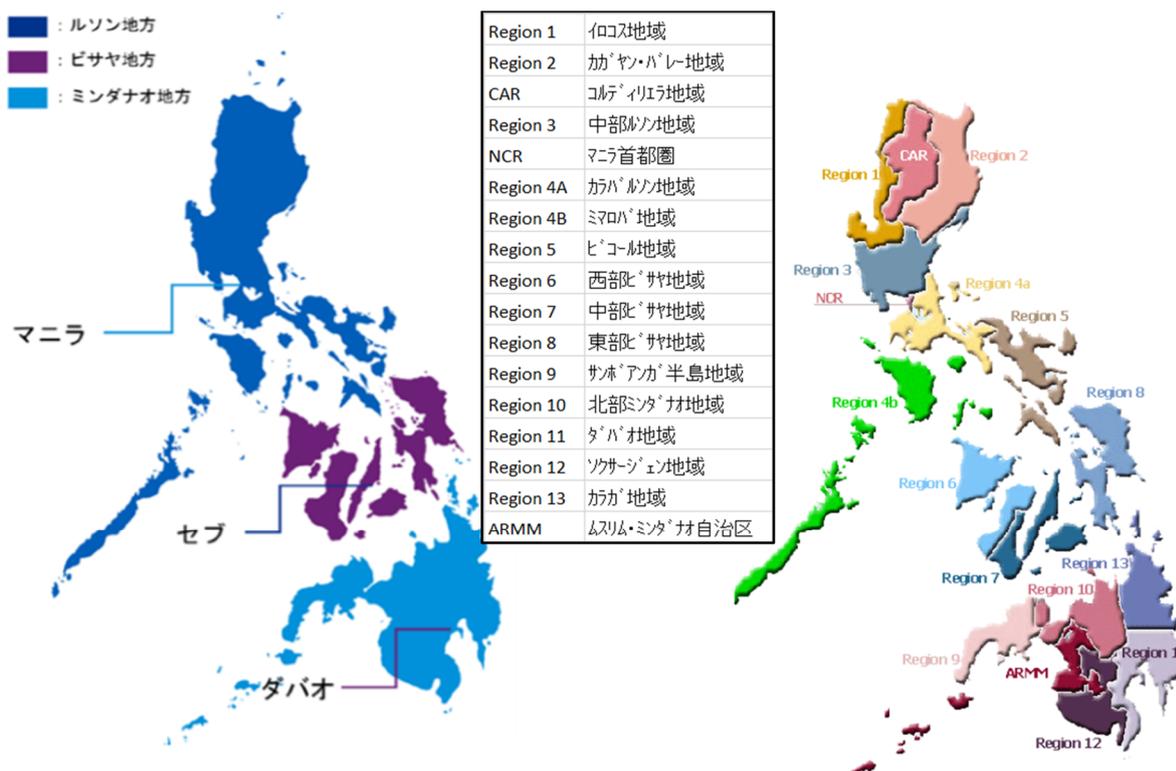


図 1 フィリピンの 3 地方と 17 地域

出典：3 地方地図は国際協力銀行（JBIC）、
17 地域地図はフィリピン証券取引委員会ウェブサイト

¹ 2015 年にアキノ政権がネグロス島が 1 つの地域として指定したが、2017 年にドゥテルテ政権はネグロス島西部と西部ビサヤ地方、島東部を中央ビサヤ地方とする 2015 年以前の地域に戻した。

フィリピンの歴史をみると、1571年から300年以上にわたりスペインの植民地としてその支配下におかれた。1898年にスペインが米西戦争に敗れるとアメリカに譲渡され、さらには第2次世界大戦中の日本軍による占領を経て、1946年に独立を果たした。

タガログ、セブアノ、イロカノ、ヒリガイノン、ビコール、ワライ、パンパンガ、その他の少数民族、華人他の100以上の民族からなる多民族、多言語国家である。タガログ語をベースとするフィリピノ語と英語を公用語とする。ミンダナオ島はイスラム教の割合が人口の2割を超えるが、それ以外の地域はキリスト教、特にカトリックが圧倒的多数を占める。

表1 フィリピンの基礎データ

面積	299,404 平方キロメートル（日本の約8割）。
人口	1億665万人（2018年 国連）
平均寿命	男性67歳 女性75歳（2017年世界銀行）
人種	マレー系が主体。他に中国系、スペイン系、およびこれらとの混血、更に少数民族がいる。
首都	マニラ
言語	国語はフィリピノ語、公用語はフィリピノ語および英語。 80前後の言語がある。
宗教	キリスト教93%（カトリック83%）、イスラム教5%
政治体制	立憲共和制
元首	ロドリゴ・ドゥテルテ大統領（2016年6月就任、任期6年）
国会	上・下二院制 上院24議席（任期6年、連続三選禁止） 下院297議席（任期3年、連続四選禁止）
政府	副大統領：レニ・ロブレド 外務大臣：テオドロ・ロクシン
名目GDP、 実質、成長率	名目GDP 17.4兆ペソ 10.2%（2018年 国家統計局） 実質GDP 9.2兆ペソ 6.2%（2018年 国家統計局） 米ドル建て名目GDP 3,309億ドル 5.5% （2018年 世界銀行）
為替レート	1米ドル=51.7958ペソ（2019年平均値フィリピン中央銀行）

出典：日本外務省ホームページ、フィリピン国家統計局、IMF、世界銀行、フィリピン中央銀行等

1.2 人口動態

フィリピンの人口は2014年に1億人を突破し、2018年には1億670万人となっている。過去10年間、毎年1.4～1.7%の人口伸び率を維持している。2015年のフィリピン人の平均年齢は24.1歳であり（同年の日本の平均年齢は46.4歳）、人口の半数を20歳から60歳の生産年齢層が占めている。2018年の国連の統計によると、都市人口の比率が全体人口の46.9%を占めている。

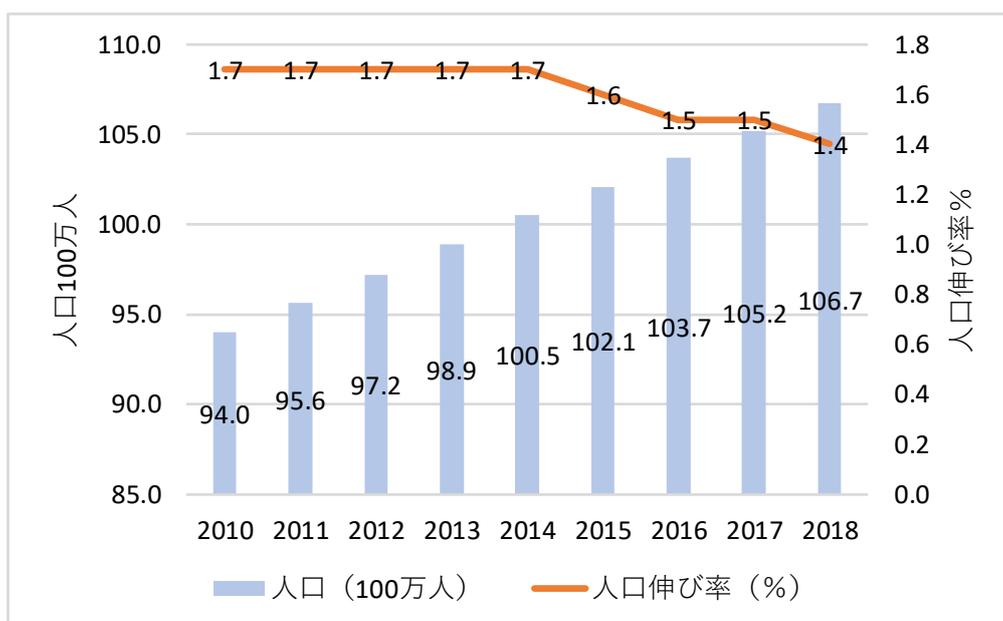


図2 フィリピンの人口及び人口伸び率

出典：国連人口統計

表2 人口構成

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
0-9歳	26.6	25.6	23.0	22.0	20.1
10-19歳	22.5	22.1	21.4	20.4	19.5
20-29歳	17.3	17.3	17.1	17.6	17.9
30-39歳	13.3	13.2	13.7	13.8	14.1
40-49歳	9.8	10.0	10.8	11.0	11.2
50-59歳	5.5	6.4	7.4	8.0	8.5
60-69歳	3.2	3.4	4.0	4.6	5.4
70-79歳	1.4	1.6	2.0	2.0	2.4
80歳以上	0.4	0.4	0.5	0.7	0.8

} 57.1%

出典：国連人口統計

表3 日本とフィリピンの平均年齢比較

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年(予想)
日本	41.2	43	44.7	46.4	48.4
フィリピン	20.5	21.3	23.1	24.1	25.7

出典：国連人口統計

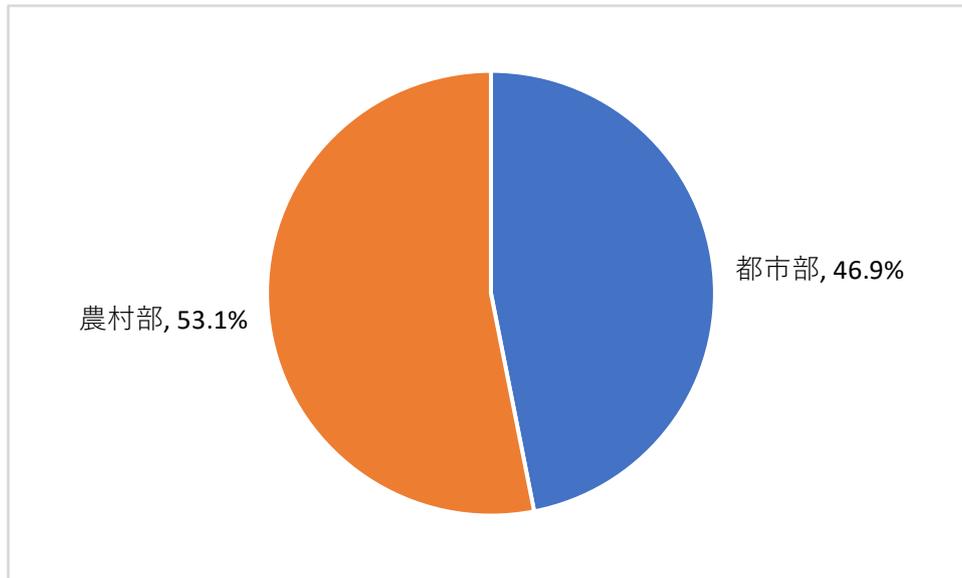


図3 都市部と農村部の人口割合 2018年

出典：国連人口統計

フィリピンは所得格差が大きく、2015年の世界銀行の統計では総収入の50.9%を上位20%の所得層が占めている。フィリピン国家統計局の統計によれば、2018年の貧困率は16.6%であり、2015年の23.3%からは改善しているものの国民の6分の1が貧困層にあたる。

1.3 経済

1.3.1 GDP

2018年のフィリピンの実質GDPは9.2兆ペソで対前年比6.2%の伸びとなった。2012年以降、連続で6%以上の成長を維持したものの、当初の政府目標である7~8%には届いていない。GDPの68.5%に相当する額を民間消費支出が占めており、政府支出はGDPの10%強と経済全体に占める割合は小さい。インフラが整備不十分であることが経済成長の抑制要因となってきたことから、ドゥテルテ政権のもとインフラ整備が推進され、2018年は前年比で政府支出は13.0%の伸びとなり、GDPの11.1%に相当する額となっている。

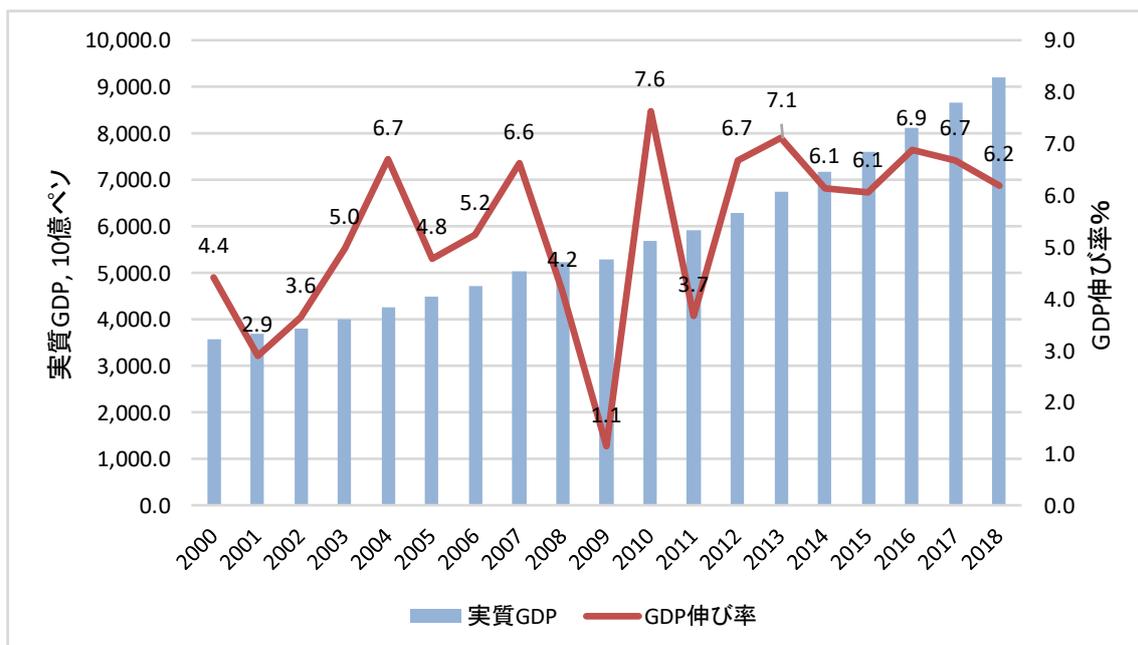


図4 フィリピンの GDP と GDP 成長率推移

出典：アジア開発銀行データより作成

表4 支出項目別対実質 GDP シェアの推移 (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
民間最終消費支出	69.2	70.5	70.5	69.5	69.1	69.3	69.5	68.9	68.5
政府最終支出	10	9.8	10.7	10.5	10.2	10.3	10.5	10.5	11.1
国内総固定資本形成	20.8	20.6	18.5	22.1	21.7	24.2	28.2	28.9	30.8
財貨・サービスの輸出	50.6	47.6	48.4	44.8	47.5	48.6	50.8	57	60.8
財貨・サービスの輸入	50.6	48.5	48	46.8	48.5	52.4	59	65.3	71.3

出典：アジア開発銀行データより作成

表5 支出項目別伸び率 (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
実質 GDP	7.6	3.7	6.7	7.1	6.1	6.1	6.9	6.7	6.2
民間最終消費支出	3.4	5.6	6.6	5.6	5.6	6.3	7.1	5.9	5.6
政府最終支出	4.0	2.1	15.5	5.0	3.3	7.6	9.0	6.2	13.0
国内総固定資本形成	31.6	2.8	-4.3	27.9	4.2	18.4	24.6	9.4	13.2
財貨・サービスの輸出	21.0	-2.5	8.6	-1.0	12.6	8.5	11.6	19.7	13.4
財貨・サービスの輸入	22.5	-0.6	5.6	4.4	9.9	14.6	20.2	18.1	16.0

出典：アジア開発銀行データより作成

1人当たり GDP は、2008年の2,000米ドル強から順調に伸び、2018年には「消費が加速的に伸びる」といわれる3,000米ドルを超えている。2018年の GDP の成長率が6.2%であったのに対し、一人当たりの GDP 伸び率は4.8%となっている。

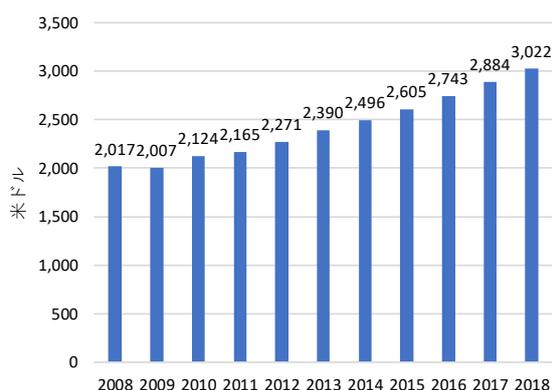


図5 1人あたりGDP

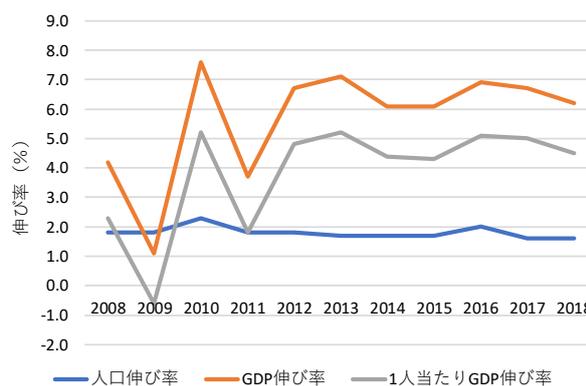


図6 GDP、1人あたりGDP、人口伸び率
出典：世界銀行、アジア開発銀行データより作成

2019年は、世界経済の減速や世界的保護主義の影響によってフィリピンの輸出は伸び悩んだ。また、国家予算の成立が3か月半遅れて4月に成立したため、予算執行が遅れ国内投資に影響が出た他、5月に行われた中間選挙キャンペーン期間中は新規の公共工事が停止された。その影響もあり、第1、第2四半期の上期のGDP伸び率はそれぞれ前年同期比で5.6%、5.5%にとどまり、世界銀行は、2019年10月、フィリピンの経済成長率の予測を5.8%に下方修正している。下期には公共投資が回復し、インフラ開発プロジェクトの進行が期待されることから、世界銀行は2020年のGDP伸び率を6.1%、2021年は6.2%と予測している。

1.3.2 主要産業、産業構造

フィリピンの経済は、サービス業がGDPの過半を占める構造になっており、2018年には、サービス業の構成比は57.7%、工業、製造業、建設業を含む産業部門の構成比は34.2%となっている。サービス業、産業部門の比率が増加傾向にあるのに対して、農林水産業のGDP構成比は減少傾向が続いており、2015年からは10%以下となり、2018年には全体の8.1%となっている。

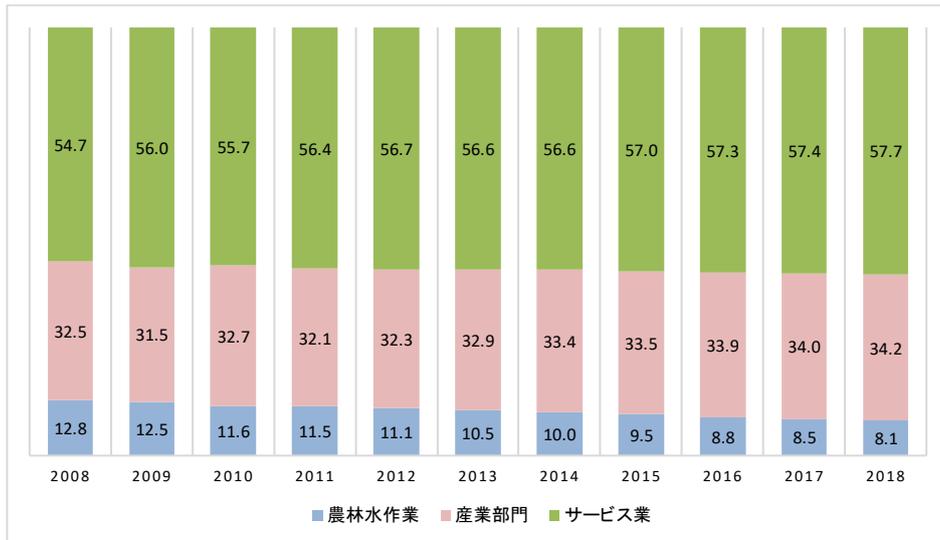


図7 実質 GDP に占める産業別構成比の推移

出典：アジア開発銀行データより作成

産業別労働力構成の推移をみると、過半数を占めるサービス業が増加傾向にあり、産業部門も増加傾向、農業就労人口は減少傾向にある。

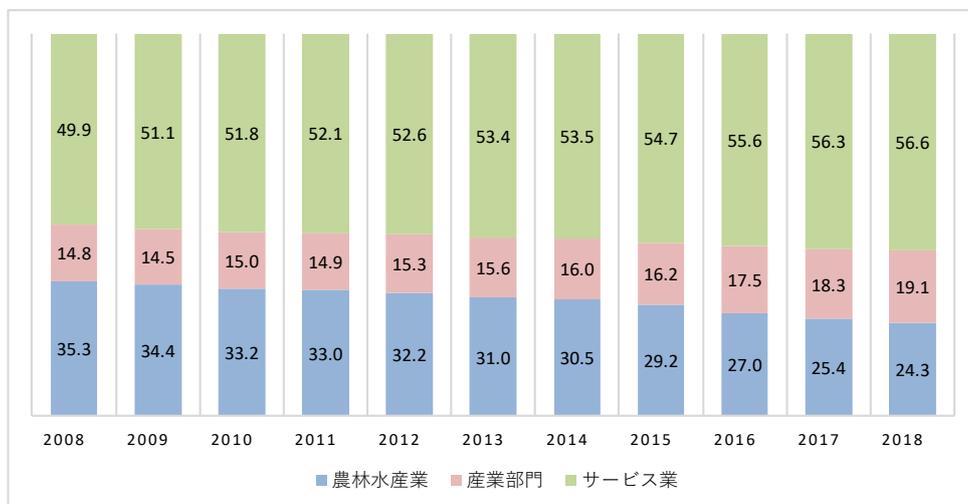


図8 産業別労働力構成比の推移

出典：フィリピン統計局データより作成

産業別の GDP 伸び率をみると、2018 年は、農林水産業は 0.9%の伸び、産業部門は 6.7%の伸び、サービス業は 6.8%の伸びとなっている。産業部門では、GDP 全体の 23.3%を占める製造業の伸びが前年比 4.9%と低調であったが、建設は前年比 14.9%と 2 桁の伸びを示し、GDP 全体の 6.7%を占めている。サービス業は「卸・小売業、自動車およびオートバイの修理」は前年比 6.0%の伸び、GDP 全体の 16.9%を

占めている。金融・保険は前年比 7.2%で成長し、ここ数年、GDP 全体の伸びを上回る成長率となっている。

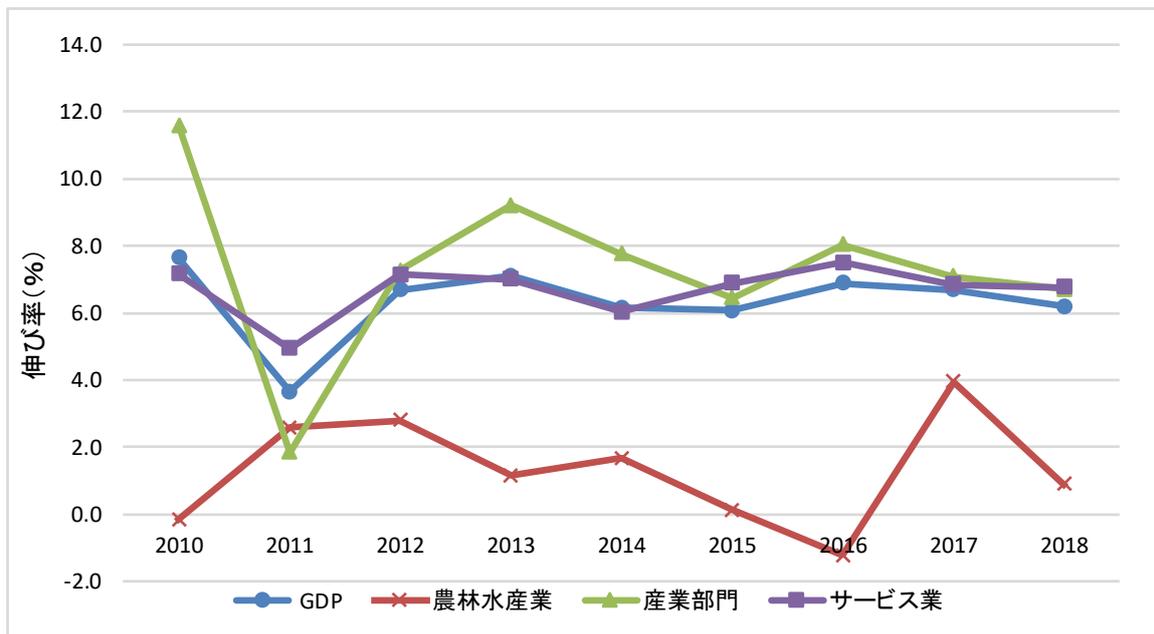


図 9 実質 GDP の産業別伸び率 (%)

出典：アジア開発銀行データより作成

表 6 2018 年の業種別実質 GDP

単位：10 億フィリピンペソ

	2017	2018	前年比 (%)	構成率 (%)
実質 GDP	8,665.80	9,206.90	6.2	100
農林水産業	739.2	745.8	0.9	8.1
鉱業	84.8	85.9	1.3	0.9
製造業	2,044.20	2,145.00	4.9	23.3
水道、ガス、電機その他公益業	281.7	297.1	5.5	3.2
建設業	538.1	618.3	14.9	6.7
卸・小売業、自動車・二輪車の修理	1,467.00	1,554.90	6	16.9
ホテル、飲食	158.1	166.2	5.1	1.8
運輸および倉庫	264.4	279.7	5.8	3
情報通信	372.2	391.1	5.1	4.2
金融保険	635.1	681	7.2	7.4
不動産、専門・科学・技術・管理およびサポートサービス	999.4	1,046.70	4.7	11.4
行政、防衛	346.2	398.9	15.2	4.3
教育	365.5	412.6	12.9	4.5
その他	369.8	383.8	3.8	4.2

出典：アジア開発銀行データより作成

表 7 GDP の業種別伸び率 (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
実質GDP	7.6	3.7	6.7	7.1	6.1	6.1	6.9	6.7	6.2
農林水産業	-0.2	2.6	2.8	1.2	1.7	0.1	-1.2	4	0.9
鉱業	11.4	7	2.2	1.2	12.1	-1.5	3.9	1.4	1.3
製造業	11.2	4.7	5.4	10.3	8.3	5.7	7.1	8.4	4.9
水道、ガス、電機その他公益業	9.9	0.7	5.4	4.7	3.6	5.6	9	3.4	5.5
建設業	14.3	-9.6	18.2	9.6	7.2	11.6	12.1	5.1	14.9
卸・小売業、自動車・オートバイの修理	8.4	3.4	7.6	6.2	5.8	7.1	7.6	7.3	6
ホテル、飲食	9.1	8.5	7.2	3.7	5	6.9	8.9	8.6	5.1
運輸および倉庫	1.4	7.1	8.2	7.7	11.1	8.4	8.5	5.1	5.8
情報通信	0.8	2.6	6.1	5	3.6	7.8	3.1	3.3	5.1
金融保険	10.1	5.2	8.2	12.6	7.2	6.1	7.9	7.6	7.2
不動産、専門・科学・技術・管理およびサポートサービス	7.5	8.4	6.4	8.9	8	7.1	8.9	7.4	4.7
行政、防衛	5.8	1.9	5.7	2.7	4.1	1.2	7.1	8.7	15.2
教育	2.1	4.2	1.8	5	1.6	6.9	6.7	8.2	12.9
その他	16.7	6	13.7	6.1	6.2	10.4	7.7	3.8	3.8

出典：アジア開発銀行データより作成

フィリピンで生産される農産物は、サトウキビ、ココナツ、マニラ麻、タバコ、バナナ、パイナップルなどであり、主食であるコメは慢性的供給不足の状態にあり、フィリピンはコメの輸入大国となっている。

石炭、天然ガス、石油などのエネルギー資源が存在するものの、大多数は輸入に頼っている。鉱物資源は、クロム、ニッケル、銅の埋蔵量が多いとされるが未開発であり、希少金属の需要が拡大していることから、これらの鉱物資源の開発への注目が集まっている。また、パラワン沖にはフィリピン唯一の洋上ガス田（マランパヤ・ガス田）があるが、2024年にはガスが枯渇すると言われており、民間投資によるLNG輸入ターミナルの建設プロジェクトが複数進んでいる。

製造業は、従来は輸出加工型で半導体、電子部品、電気、自動車部品、建材などの製品の輸出が主流であったが、人口の増加と共に内需に注目したフィリピン国内向けの汎用品の製造のための投資を検討する外国企業も増えている。

サービス業では、フィリピン人の高い英語力を背景にソフトウェア開発、カスタマーサポート等で成長してきたが、人件費の上昇に伴う付加価値の向上が課題となっている。また、内需の拡大とともに商業施設が増加しており、マニラ最大級のモール「モールオブアジア」には日本の衣料品ブランドや飲食業も進出している。

1.4 雇用、労働事情

2018年の労働力は前年比で1.6%増加し4,346万人となっている。男女別の労働力率はそれぞれ75.1%、46.6%である。失業率は5.3%と前年の5.7%から若干改善し、女性の失業率が5.1%であったのに対し、男性の失業率は5.4%であり、男性の失業率のほうが高い傾向が続いている。若年層（15～24歳）の失業率は13.4%であり、2008年の17.4%からは改善しているが、2桁台で推移している。

表8 フィリピン労働統計

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
労働力 (1,000人)	38,893	40,006	40,426	41,022	41,379	41,342	43,361	42,775	43,460
前年比(%)	2.6	2.9	1	1.5	0.9	-0.1	4.9	-1.4	1.6
労働力率(%)	64.1	64.6	64.2	63.9	64.6	63.7	63.5	61.2	60.9
男性(%)	78.5	79	78.5	78.1	78.6	77.3	77.6	76.2	75.1
女性(%)	49.7	50.4	50	49.9	50.7	50.1	49.3	46.2	46.6
失業率(%)	7.4	7	7	7.1	6.6	6.3	5.4	5.7	5.3
男性(%)	7.6	7.3	7.2	7.3	6.9	6.6	5.6	6	5.4
女性(%)	6.9	6.6	6.7	6.8	6.1	5.8	5.2	5.2	5.1
15～24歳(%)	17.6	16.3	16.2	16.1	15.3	15	13.5	14.4	13.4
25歳以上(%)	4.6	4.5	4.5	4.6	4.2	4.0	3.5	3.7	3.6
25～54歳(%)	5.1	4.9	4.9	5.1	4.7	4.5	3.9	4.1	3.9
55歳以上(%)	2.1	2	2.2	2.3	1.9	1.7	1.7	2.1	1.8

出典：フィリピン統計局データより作成

また、フィリピンは国内での就業機会が少なく、外国に出稼ぎに出る人も多く、こうした出稼ぎ労働者の送金がGDPの1割近くを占め、消費を牽引している。海外で働く在外フィリピン人(Overseas Filipino Workers: OFW)の人数は2018年4月から8月で230万人²である。女性の人数が男性の人数を上回り、女性では圧倒的にエレメンタリー職業³就労者が多い。これらOFWからの送金はフィリピンの国際収支に大きく貢献している。

表9 2018年4月から8月OFW人数および職種

	全体	男性	女性
人数(単位1,000人)	2,299	1,016	1,284
職種比率(%)			
マネージャー	1.1	1.1	1.1
専門職	9	8.1	9.8
技術職	7	11.8	3.1
事務サポート	3.8	2.9	4.6
サービスおよびセールス	18.8	19	18.6
農林漁業作業	0.2	0.5	-
手工芸・貿易	9.2	19	1.4
工場労働者	13.8	27.8	2.7
エレメンタリー職業	37.1	9.8	58.7

出典：フィリピン統計局データより作成

² この期間のいずれかの時点において海外で就労していたことが確認された人数。

³ ILOの定義では、単純、ルーティン作業で手作業、肉体労働を要するものとある。家事代行等の家内労働者もこの中に含まれる。

1.5 物価、金利、為替他

フィリピンの2018年の消費者物価指数（CPI）は前年比5.2%上昇している。供給不足による食料品の値上がり等によって3年連続で前年を上回っている。消費者物価の上昇は、燃料や砂糖、飲料、たばこへの増税を受けて年始に始まり、主食である米に波及している。さらに通貨安がインフレ圧力に拍車をかけており、フィリピン中央銀行は2018年5月以降、インフレ抑制のため利上げを実施し、上げ幅は累計で1.75%になった。2019年にはインフレは沈静化し、CPIは前年比2.5%上昇で落ち着いている。アジア開発銀行はフィリピンの2020年のインフレについて3.0~3.5%との予測を立てている。

表 10 品目別消費者物価指数の推移

品目	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
全体	3.1	2.6	3.6	0.7	1.3	2.9	5.2	2.5
食料・ノンアルコール飲料	2.4	2.5	5.9	1.8	1.6	3.0	6.8	2.1
アルコール飲料・タバコ	4.9	28.1	6.1	3.0	4.6	6.9	20.0	12.8
衣料品・靴	4.7	3.2	3.5	2.5	2.1	2.4	2.4	2.6
住居・電気水道・光熱費	4.6	1.8	2.6	-1.2	0.5	2.7	3.9	2.4
家具・日用品他	3.7	3.4	2.8	1.8	1.8	2.3	3.1	3.2
ヘルス	3.3	2.7	2.3	2.0	2.1	2.6	3.3	3.5
交通費	2.3	0.0	0.5	-5.4	-1.4	5.0	6.6	1.0
通信費	0.1	0.1	0.1	0.0	0.3	0.3	0.3	0.3
教育費	4.6	4.1	4.4	3.8	3.0	2.5	-0.8	0.2
外食その他サービス	3.2	2.5	1.7	1.4	1.7	1.7	3.6	3.4

出典：フィリピン統計局データより作成

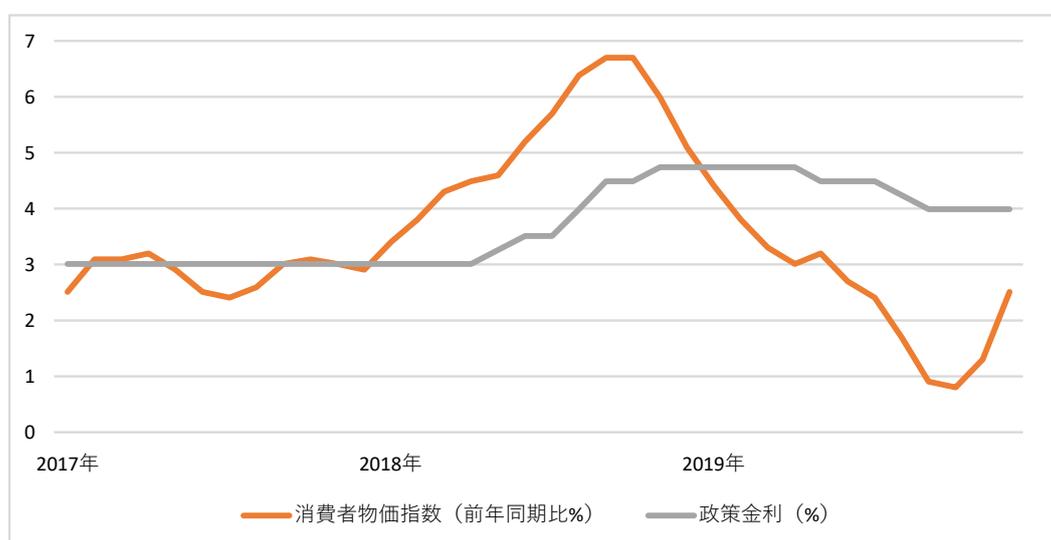


図 10 消費者物価指数の前年同月比及び政策金利の推移 (%)

出典：フィリピン統計局、フィリピン中央銀行データより作成

フィリピンペソの対米ドル為替レートは、2007年から2016年の後半まで1ドル40～50で推移してきたが、2017年に入ってから50ドル以上のペソ安が定着している。2018年はペソ安が進み、2018年の11月には1ドル54ペソとなり、その後はペソ安は緩和され、1ドル50～51ペソで推移している。

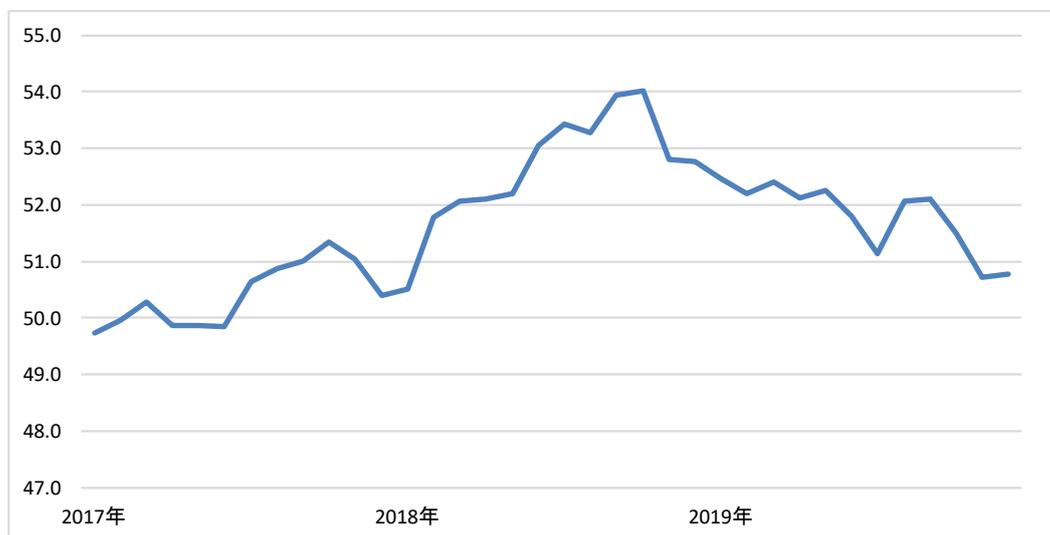


図 11 ペソの対米ドル為替レート (1ドルあたり)

出典：フィリピン中央銀行データより作成

1.6 貿易動向

フィリピンの2018年の輸出は前年比6.7%増の674.9億米ドル、輸入は17.3%増の1,089.3億米ドルであった。貿易収支は連続して赤字を計上しており、赤字額は2017年の296.8億から414.4億米ドルへと拡大している。

輸出を品目別にみると、全体の38.2%を占める電気・電子機器・同部品が257.9億米ドルで前年比9.4%増、12.4%を占める一般機械・同部品が83.9億米ドルで前年比7.0%増となっている。

輸入を品目別に見ると、電気・電子機器・同部品が174.7億米ドルで前年比19.8%増、次いで鉱物性燃料、鉱物油が131.5億米ドルで前年比23.7%増、一般機械・同部品が110.9億米ドルで前年比9.0%増となっている。

表 11 フィリピンの主要品目別輸出入<通関ベース>

輸出 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
電気・電子機器・同部品	23,569	25,794	38.2	9.4	電気・電子機器・同部品	14,575	17,467	16.0	19.8
一般機械・同部品	7,839	8,387	12.4	7	鉱物性燃料、鉱物油	10,633	13,149	12.1	23.7
光学・精密・医療機器等	2,229	2,095	3.1	△6.0	一般機械・同部品	10,174	11,092	10.2	9
果実・ナッツ	1,218	2,070	3.1	69.9	車両(鉄道以外)・同部品	8,368	8,308	7.6	△0.7
真珠、貴石等	1,350	1,453	2.2	7.7	鉄鋼	3,625	4,985	4.6	37.5
銅・同製品	2,051	1,402	2.1	△31.7	プラスチック・同製品	3,007	3,564	3.3	18.5
船舶等	1,680	1,216	1.8	△27.6	航空機・同部品	1,808	3,108	2.9	71.9
動植物性油脂	1,622	1,177	1.7	△27.5	穀物	1,493	2,466	2.3	65.2
鉱石、スラグおよび灰	904	1,164	1.7	28.7	鉄鋼製品	1,406	1,881	1.7	33.7
鉱物性燃料、鉱物油	900	1,144	1.7	27.2	光学・精密・医療機器等	1,711	1,838	1.7	7.4
車両(鉄道以外)・同部品	1,168	1,116	1.7	△4.4	医療用品	1,563	1,542	1.4	△1.4
プラスチック・同製品	713	912	1.4	27.8	紙、パルプ	1,229	1,252	1.1	1.9
木材・同製品	1,415	675	1	△52.3	食品工業残渣、調整飼料等	1,164	1,511	1.4	29.8
航空機・同部品	512	665	1	30	加工食品	1,327	1,404	1.3	5.8
革製品	537	646	1	20.1	有機化学品	1,097	1,265	1.2	15.3
合計(その他含む)	63,233	67,488	100	6.7	合計(その他含む)	92,841	108,928	100	17.3

出典：ジェットロ貿易投資白書 2019 年版

輸出入を国・地域別で見ると、2018年の輸出の最大相手国は米国で全体の15.6%を占めており、輸出額は前年比14.6%増の105.4億米ドルであった。2017年まで8年連続で首位であった日本は、輸出額は前年比で7.4%減少し、2位の香港に次ぐ3位となった。4位の中国への輸出は全体で12.9%を占めており、前年比で24.4%の伸びとなった。

輸入は、中国が全体の19.6%を占めており、2018年は前年比27.1%増の213.9億米ドルであった。次いで韓国からの輸入が前年比38.3%増の111.6億米ドルとなり、中国、韓国の2か国で輸入全体の3割弱を占めている。

表 12 フィリピンの主要国・地域別輸出入<通関ベース>

輸出 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位: 100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
米国	9,202	10,542	15.6	14.6	中国	16,832	21,394	19.6	27.1
香港	8,645	9,554	14.2	10.5	韓国	8,073	11,162	10.2	38.3
日本	10,230	9,474	14	△7.4	日本	10,555	10,549	9.7	△0.1
中国	6,993	8,699	12.9	24.4	米国	7,400	7,814	7.2	5.6
シンガポール	3,868	4,234	6.3	9.5	タイ	6,603	7,608	7	15.2
ドイツ	2,621	2,809	4.2	7.2	インドネシア	6,305	6,400	5.9	1.5
タイ	2,645	2,717	4	2.7	シンガポール	5,473	6,018	5.5	10
韓国	2,540	2,542	3.8	0.1	台湾	4,914	5,443	5	10.8
オランダ	2,467	2,481	3.7	0.6	マレーシア	3,621	4,069	3.7	12.4
台湾	2,279	2,473	3.7	8.5	ベトナム	2,522	3,035	2.8	20.3
合計(その他含む)	63,233	67,488	100	6.7	合計(その他含む)	92,841	108,928	100	17.3

出典：ジェットロ貿易投資白書 2019 年版

2018年の対日輸出は94.7億米ドルで前年比7.4%減であった。品目別に見ると、全体の31.3%を占める電気・電子機器・同部品は前年比8.0%減となった。電気・電子機器・同部品の対日輸出額は2015年をピークに3年連続減少している。一般機械・

同部品は 7.9 億米ドル（6.0%増）と増加しているが、うち主要品目のコンピューターおよび周辺機器は 1.7 億ドル（43.1%減）と減少した。食用果実およびナットが 6.5 億米ドル（96.9%増）と増加し、特にバナナは前年比約 2.2 倍の 5.6 億米ドルとなった。

2018 年の対日輸入は 5 年ぶりに減少し、前年比 0.1%減の 105.5 億米ドルであった。減少の理由として、品目別 3 位の車両（鉄道以外）・同部品が 17.7%減となった点が挙げられる。税制改革による新車に対する物品税が 2018 年 1 月に増税され、国内の新車販売台数が前年比 15.3%減となったことが影響しているとみられる。品目別 1 位で全体の 23.4%を占める電気・電子機器・同部品は 24.7 億米ドル（26.8%増）、2 位の一般機械・同部品（22.3%）は 23.5 億米ドル（17.7%増）、第 4 位のプラスチック・同製品（5.3%）は 5.6 億米ドル（3.5%増）と増加した。対日貿易収支は 2017 年に 12 年ぶりに赤字を記録したが、2018 年も 10.8 億米ドルと赤字額が増加した。

表 13 フィリピンの対日主要品目別輸出入 <通関ベース>

輸出 (FOB) (単位:100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)	輸入 (FOB) (単位:100万ドル)	2017年 金額	2018年 金額	構成比 (%)	伸び率 (%)
電気・電子機器・同部品	3,218	2,961	31.3	△8.0	電気・電子機器・同部品	1,951	2,473	23.4	
集積回路	722	842	8.9	16.7	集積回路	605	921	8.7	52.2
電気絶縁線・ケーブル	1,006	814	8.6	△19.1	一般機械・同部品	1,999	2,353	22.3	17.7
ダイオード・トランジスター	397	230	2.4	△42.0	コンピューター部品	433	470	4.5	8.5
一般機械・同部品	740	785	8.3	6	他の項目に該当しない機械類	268	342	3.2	27.2
コンピューターおよび周辺機器	305	173	1.8	△43.1	車両（鉄道以外）・同部品	1,666	1,371	13	△17.7
食用果実およびナット	330	650	6.9	96.9	10人以上輸送用の自動車	524	423	4	△19.3
バナナ	257	562	5.9	118.9	貨物自動車	347	340	3.2	△2.0
木材・同製品	1,356	590	6.2	△56.5	乗用車その他の自動車	504	297	2.8	△41.1
木製建具および建築用木工品	1,158	309	3.3	△73.3	プラスチック・同製品	545	564	5.3	3.5
船舶および浮き構造物	303	453	4.8	49.4	鉄鋼	451	524	5	16.1

出典：ジェットロ貿易投資白書 2019 年版

1.7 経常収支、国際収支の動向

2018 年のフィリピンの経常収支は 3 年連続で赤字となった。赤字額は 2017 年の 21 億米ドルから、GDP の 2.4%に相当する 79 億米ドルに拡大した。サービス収支、および対外金融債権・債務から生じる利子・配当金などの収支状況である第一次所得収支は、それぞれ前年比で 20.7%、19.2%増加した。居住者と非居住者との間の対価を伴わない資産の提供に係る収支状況である第二次所得収支は 264 億米ドルであり、このなかには在外フィリピン人（Overseas Filipino Workers: OFW）からの送金が含まれる。金融収支は 2017 年は入超 28 億米ドルであったが、2018 年は 2.5 倍以上の 78 億米ドルと大幅に拡大している。直接投資の流入は前年から 15.8%減少し、58.5 億米ドルとなっている。

表 14 フィリピンの経常収支と国際収支

単位：100 万米ドル

項目	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
経常収支	7,179	5,643	6,949	11,384	10,756	7,266	-1,199	-2,143	-7,879
貿易収支	-16,859	-20,428	-18,926	-17,662	-17,330	-23,309	-35,549	-40,215	-49,036
サービス収支	5,765	6,562	6,179	7,015	4,576	5,455	7,043	8,693	10,493
第一次所得収支	677	942	197	957	727	1,857	2,579	3,226	3,844
第二次所得収支	17,596	18,567	19,500	21,073	22,782	23,263	24,728	26,153	26,820
資本収支移転等	88	160	95	134	108	84	62	69	65
金融取引勘定	-11,491	-5,319	-6,748	2,230	9,631	2,301	175	-2,798	-7,832
直接投資	1,642	342	958	-90	1,014	-100	-5,883	-6,952	-5,854
ポートフォリオ投資	-4,890	-3,663	-3,205	-1,001	2,708	5,471	1,480	2,454	858
その他投資	-8,242	-1,998	-4,501	3,322	5,909	-3,071	4,578	1,699	-2,836
誤差・脱漏	-3,515	279	-4,556	-4,202	-4,091	-2,433	274	-1,588	-2,324
国際収支	15,243	11,400	9,236	5,085	-2,858	2,616	-1,038	-863	-2,306
準備金増減	15,243	11,400	9,236	5,085	-2,858	2,616	-1,038	-863	-2,306
対外資産負債残高	-29,307	-23,060	-40,641	-35,955	-40,897	-28,206	-27,987	-42,700	-48,811

出典：アジア開発銀行データより作成

1.8 政治動向

2016年5月の大統領選挙で南部ミンダナオ島ダバオ市のドゥテルテ市長（当時）が当選し、同年6月にドゥテルテ政権が発足した。ドゥテルテ大統領の任期は2022年までである。フィリピンで市長から直接大統領に選ばれたのは同大統領が初めてである。政策の四つの柱として、治安改善、汚職追放、インフラ整備そして連邦制導入を掲げている。

政権が発足後、国家経済開発庁による中期開発計画「フィリピン開発計画 2017－2022」（PDF2017-2020）が策定され、2017年2月に同庁閣僚級委員会により承認された。PDF2017-2020は、（1）社会保障（2）改革（3）持続的成長を主要目標に掲げている。

- （1）の社会保障では、汚職対策、公共セクターの生産性向上、各種規制改革、司法部門の改善、刑罰の見直し、宗教・文化的配慮の改善などに注力している。
- （2）の改革では、生産性向上による収入増の実現、農業分野の促進、国際市場での影響力強化、ビジネス手続きの簡素化、基礎教育の普及、災害対策強化、福祉の充実、人材育成に努めるとしている。
- （3）持続的成長では、人口増加を背景に経済成長の維持促進を図るための公正な税制改革、また貿易政策でも公平な競争を促進させるとしている。

政権が発足当初から汚職の問題には積極的取組がされており、麻薬を含む違法ドラッグの取り締まりや、一貫した犯罪防止キャンペーンを展開している。麻薬犯罪については使用者や密売人の殺害も辞さない強硬な姿勢で臨んでおり、人権侵害の観点から国内外から繰り返し批判の対象とされている。

経済分野では、脆弱なインフラが治安の悪さ、失業、貧困の背景にあるとし、大規模なインフラ整備計画「Build Build Build プログラム」を発動しインフラへの支出を加速させている。インフラプロジェクトとして、バニョスから、マニラのトゥトゥバン

とパンパンガのクラーク・フリーポートを結ぶ南北鉄道プロジェクト、パンパンガ・クラークの 1,500 ヘクタールの工業団地の整備、パンパンガのクラーク国際空港の拡張、エネルギー施設整備、水源プロジェクト・灌漑システム整備、洪水管理設備の整備等が挙げられる。当該計画の財源を生み出すために 2018 年 1 月には税制改革法第 1 弾として自動車、石油製品、石炭、鉱物、加糖飲料、たばこといった製品の物品税が増税となった。さらに 2019 年 9 月には、経済特区庁（PEZA）管轄の経済特区に適用されている、税制優遇制度の抜本的見直しを規定する税制改革法案「CITIRA 法案（下院第 4157 号）」が賛成多数で可決されている。

ドゥテルテ大統領は、地方におけるガバナンスを強化し、中央の既得権益構造を崩し、利益を地方に分配することで、首都マニラに権限や富が集中する現状の改革を目指し、選挙戦中から連邦制導入を公約の 1 つに掲げている。その実現のためには、現行の憲法を改正する必要があると、憲法改正草案が 2018 年 2 月に憲法委員会で承認された。草案は地方政府に土地利用や税制の管理を認めるなど、地方政府の権限を強める内容となっている。

2019 年 5 月に行われた統一国政・地方選挙（中間選挙）では、ドゥテルテ大統領を支持する勢力が上院で圧勝し、同政権が国民から一定の支持を得ていることが確認された。また、2019 年 11 月に発表されたフィリピンの民間調査会社ソーシャルウェザーステーションの調査結果によると、ドゥテルテ政権に満足していると回答した国民は 77%、不満と回答した国民は 10%、どちらでもないという回答は 11%だった⁴。

その一方で、世界 200 か国以上の政府のガバナンスを評価する世界銀行のレポート「世界ガバナンス指標」では、フィリピンの評価は全体として低い。

表 15 フィリピン政府のガバナンス指標

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	順位 ⁵	日本の指標 2018 年	日本の順位 2018 年
国民の発言力・政府の説明責任	56.72	50.48	47.87	51.23	51.23	48.77	47.78	90	80.3	24
政治的安定・暴力の不在	11.11	14.08	5.21	19.52	9.52	11.43	12.86	184	88.1	26
政府の効率性	49.74	55.39	55.98	57.21	51.92	51.92	55.29	94	94.23	13
規制の質	58.46	48.53	44.98	52.4	53.85	55.77	56.73	91	87.98	26
法の支配	40.59	42.11	35.07	43.27	39.42	37.02	34.13	138	90.38	21
汚職の抑制	35.53	32.2	23.33	39.9	36.06	39.42	34.13	138	89.42	23

出典：世界銀行ガバナンス指標 2019 年版より作成

⁴ 2019 年 9 月 27 日から 30 日まで、全国の 18 歳以上の 1,800 人を対象に、対面方式で実施された。

⁵ 順位は調査対象国中調査結果が出ているものを指標の大きいものから並べて取得

1.9 フィリピンの財閥

アジアにおいては、ファミリービジネスが産業発展の大きな役割を担っているが、とりわけフィリピンにおいてはその傾向が強い。正確な数字はないが、フィリピンの産業に占めるファミリービジネスの割合は 80%以上ともいわれている。ファミリービジネスが多角化したコングロマリットを形成しているものが財閥であるが、フィリピンの財閥は経済の様々な分野において、また政治に対し多大な影響力を有している。植民地時代のスペイン系、そして特に戦後に影響力を強めた中華系一族を基盤とするものが大多数である。そのうちのいくつかについて以下に記す⁶。

① アボイティス一族 (Aboitiz Equity Ventures Inc.)

スペイン、バスク地方出身のパウリノ・アボイティズ氏が 1800 年代後半にマニラ麻の貿易で財を成したことを起源とする。活動分野は、電力、金融サービス、食品製造、不動産開発、インフラ関連である。かつてはフィリピン有数の海運会社、Aboitiz Transport System Corp を持っていたが、2008 年に競合の Negros Holdings Management Corp とオランダの KGL Investment BV の合弁会社に売却し、海運からは撤退している。なお、Aboitiz Transport System Corp は現在の SuperCat Fast Ferry と 2GO Group として海運事業を継続している。その後も、ノルウェーの海運会社、Jepsen Group と合弁で設立した船員派遣等の海運向けサービスを行う Abojob Group に出資していたが、2014 年には Abojob Group の持ち株も売却して海運関連からは完全撤退している。

表 16 Aboitiz Equity Venture Inc. 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Aboitiz Equity Ventures Inc)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	186,943
	純利益	22,233
	資産総額	554,588
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
Aboitiz Power Corporation (AP)	電力	77
Union Bank of the Philippines Inc (UBP)	金融	49.3
Pilmico	食品製造、飼料	100
Aboitiz InfraCapital, Inc.	インフラ	100
AEV CRH Holdings, Inc	セメント、建材	60
Aboitiz Land	不動産	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

② シー一族 (SM Investments Inc.)

創業者であるヘンリー・シー氏 (2019 年死去) が、1958 年にマニラ市で靴店、シューマートを開設し、1970 年代にはデパートに発展し事業を拡大させた。1980 年代からは全国にショッピングモールを展開しており、2019 年 1 月時点では 71 のモール

⁶ 各社ウェブ、年次報告書その他資料をもとに作成

を運営している。スーパー、専門店なども展開し、2,000以上の店舗を有する。商業施設の他、銀行、不動産業、ホテル業など事業を多角化している。ヘンリー・シー氏は、「フィリピン小売業界の父」と呼ばれ、米誌フォーブスの長者番付では、10年以上にわたりフィリピンで1位にランクされ、2018年の時点での個人の純資産は183億米ドル（日本円で約2兆円）とされる。同氏は積極的な慈善活動を展開する篤志家としても知られている。事業は一族が引き継ぎ、傘下にフィリピン最大の銀行、BDO Uni Bankを持つ。

2017年に物流・海運の2GO Groupの持ち株会社に出資している。

表 17 SM Investments Inc の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(SM Investments Inc.)		
2018年12月期 (単位:100万ペソ)	売上	430,624
	純利益	37,078
	資産総額	1,060,642
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
SM Prime Holdings, Inc. (SMPH)	モール、住宅、ホテル・展示場、商業施設	49.7
BDO Unibank Inc (BDO)	金融	47.9
China Banking Corporation (CHIB)	金融	22.6
2GO Group Inc (2GO)	海運	30.5
Belle Corporation (BEL)	ゲーム	26.7
Atlas Consolidated Mining and Devlp Corp (AT)	鉱業	34.1
Negros Navigation Company Incorporated (NENACO)(2GO Groupの株式88.9%を所有)	海運	34.5

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

③ マグサイサイー族・ホー一族 (A. Magsaysay, Inc.)

(事業がほぼ海運関係に特化しているため財閥とは言いにくい、海運業のため参考掲載)

海運大手のMagsaysay Groupを率いる。1948年にRobert C. F. Hoと義理の父親のDon Ambrosio Magsaysayが海運会社を設立したのが始まりである。1950年代からRobert Hoと義理の兄弟のMiguel Magsaysayがフィリピンの海運業界振興のために力を尽くし、フィリピン海運法(Philippine Shipping Act of 1955)の制定などに貢献した。1988年に民営化された国有海運会社のNational Marine Corporation(NMC)を買収した。現在の最高経営責任者はRobert Hoの娘のDoris Teresa M. Hoであり、コンテナ、タンカー、物流、船舶マネージメント、パンカー供給、船舶ブローカー、港湾設備、観光産業などに従事している。

なお、上場企業はLorenzo Shippingのみで、グループ会社の決算数字は入手できない。

表 18 Lorenzo Corporation の 決算数字と Magsaysay Group の主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Lorenzo Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	1,971
	純利益	-146
	資産総額	2,887
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
National Marine Corporation	船主	100
Lorenzo Corporation	海運 (貨物輸送)	49.5*
Magsaysay Transport & Logistics	物流	NA

*NMC が保有

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト。インタビュー等より作成

④ アヤラー族 (Ayala Corporation)

1834 年にドミンゴ・ロクサスおよびアントニオ・ド・アヤラ氏がカサ・ロクサスを設立し、酒造業に投資したことが起源である。1851 年にはフィリピンで最初の銀行 El Banco Español Filipino de Isabel II (後の Bank of the Philippine Islands) を設立し、また 1888 年にはフィリピンで最初の公共交通システムとなる路面電車を敷設した。1910 年には保険業、1948 年にはマニラ郊外のマカティの都市開発計画を開始し、不動産開発を進めた (アヤラー族はスペインの植民地時代からの大地主である)。1968 年に Ayala Corporation として株式会社となった。通信、エレクトロニクス、水道、発電、教育など様々な分野へ多角化している。現在も経営陣はアヤラー族で固められている。

表 19 Ayala Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Ayala Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	274,881
	純利益	55,065
	資産総額	1,197,926
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
Ayala Land, Inc. (ALI)	不動産開発	44.7
Bank of the Philippine Islands (BPI)	金融	30.9
Globe Telecom, Inc. (GLO)	情報通信	30.9
Integrated Micro-Electronics, Inc. (IMI)	エレクトロニクス	52.1
Manila Water Company Inc (MWC)	水道	42
PHINMA Energy Corp (PHEN)	エネルギー	33.2
iPeople, Inc. (IPO)	教育	33.5

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

④ ゴコンウェイ一族 (JG Summit Holdings)

中国の福建省出身のゴコンウェイ一族はセブ島に移住し、19世紀にはコモディティ貿易で富を築いたものの、1920年の世界恐慌、第2次世界大戦を経て負債を抱え破産した。一族出身のジョン・ゴコンウェイ氏(2017年死去)は10代の時から地元で食品、日用品を扱う貿易業を行い、スナックを製造する食品会社 Universal Robina Corporation を設立した。同社は JG Summit Holdings の中核会社となっている。その後、セブパシフィック航空を運航する Cebu Air Inc. を傘下に収め航空事業を展開する他、石油化学、電力、銀行、不動産開発にも参入している。現在グループ会社の経営はジョン・ゴコンウェイ氏の長男のランス・ゴコンウェイ氏が引き継いでいる。

表 20 JG Summit Holdings の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(JG Summit Holdings)		
2018年12月期	売上	291,916
(単位:100万ペソ)	純利益	27,897
	資産総額	819,287
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
Universal Robina Corporation (URC)	食品	55.3
Manila Electric Company (MER)	電力	29.6
Robinsons Land Corporation (RLC)	不動産	61
Cebu Air Inc (CEB)	航空	67.2
JG Summit Petrochemicals	石油化学	100
Robinsons Bank	金融	60

出典: アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑤ コファンコー族 (San Miguel Corporation)

コファンコー族はルソン島のタルラック州をその基盤とする。政界とのつながりが強く、コラソン・アキノ大統領、ベニグノ・アキノ3世大統領はコファンコー族の出身である。コラソン・アキノ大統領の父親であるホセ・コファンコの代で、ホセ・コファンコー族とエドゥアルド・コファンコ(シニア)一族に分かれ、一族内で異なる政治的立場をとっている。ホセ・コファンコー族は大農園の経営、不動産事業を主とするホセ・コファンコ・アンド・サンズ (Jose Cojuangco and Sons) に携わる。エドゥアルド・コファンコ(シニア)一族は、1984年に買収したサンミゲル社を中核に据え拡大している。サンミゲル社は1890年に設立された東南アジアで最初のビール醸造所である La Fabrica de Cerveza de San Miguel をその起源とする。飲料、食品、パッケージング分野にとどまらず、発電、鉱業、エネルギーの他、道路、空港等インフラ事業に多角化している。また、国外にも進出し、香港、中国、インドネシア、ベトナム、タイ、マレーシアなどアジア太平洋地域で製造設備を有し、事業を展開している。エドゥアルド・コファンコの後継者であり、現在の会長兼 CEO であるエドゥアルド・コファンコ(ジュニア)は、タルラック州知事を務めたことがあり、1998年にサンミゲル社長に就任している。

傘下に海運会社 SMC Shipping and Lighterage Corporation (SMCSLC) を持ち、タンカーや貨物船を運航している。2018 年にはラゾナー族の ICTSI (後述⑧) と共同で、マニラ北港を運営する Manila North Harbor Philippines Inc (MNHPI) に出資した。報道によると 2011 年に Keppel Philippine より Keppel Cebu Shipyard の土地を買収した。SMC Corporation の 2016 年までの年次報告書には SMCSLC の子会社として SMC Cebu Shipyard、Mactan Shipyard Corporation が含まれているが 2017 年、2018 年の年次報告書には含まれていない。

表 21 San Miguel Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(San Miguel Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位：100 万ペソ)	売上	1,024,943
	純利益	48,648
	資産総額	1,676,642
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
San Miguel Food and Beverage Inc (FB)	食品、ビール、ノンアルコール飲料、スピリッツ	88.8
Petron Corporation (PCOR)	石油化学	68.3
Delta Djakarta Tbk PT (DLTA)	アルコール飲料	58.3
San Miguel Brewery Hong Kong Limited (0236)	ビール	65.8
GINEBRA SAN MIGUEL INC PFD	アルコール飲料	100
Bank of Commerce	金融	39.9
Manila North Harbor Philippines Inc.	港湾	43.33
SMC Shipping and Lighterage Corporation	海運	70.00

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑥ タナー族 (Lucio Tan Group, Inc.)

ルシオ・タン氏は、中国福建省の出身であり、セブのたばこ会社での下働きの後、1966 年に自身のたばこ会社 Fortune Tobacco を設立し、1980 年代には地元資本としてはフィリピンで最大のたばこ会社となった (2010 年にフィリップモリスとの合弁会社 PMFTC として再編成し、フィリピンのたばこ市場でのシェアは 90%以上)。1982 年にはビール会社 Asia Brewery を設立し、ビール以外にもノンアルコール飲料分野にもすそ野を広げている (ビール事業は 2016 年からハイネケンとの合弁会社、AB Heineken Philippines, Inc.に移管)。また、ルシオ・タン氏は、マルコス大統領の失脚後に民営化された Philippine National Bank の政府持ち株分を買収し、金融分野に進出している。保険業、不動産開発にも多角化している他、フィリピン航空の持ち株会社である PAL Holdings にも投資している。同氏は、エストラーダ大統領政権下でもその側近として多大な政治的影響を有したことで知られている。

表 22 LT Group Inc.の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(LT Group Inc.)		
2018年12月期 (単位:100万ペソ)	売上	77,559
	純利益	20,558
	資産総額	1,097,777
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
PAL Holdings Inc (PAL)	航空	76.9
Philippine National Bank (PNB)	金融	56.47
Victorias Milling Co Inc (VMC)	製糖、酒造その他	30.9
PMFTC	たばこ	50
Asia Brewery Inc	ノンアルコール飲料	99.9
AB Heineken Philippines	アルコール飲料	50
Eton Properties Philippines Inc.	不動産	99.6
Tanduay Distillers Inc.	蒸留酒	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑦ ラズン一族

スペインからフィリピンに移住した現在の当主 Enrique K. Razon Jr (3代目) の祖父が 1930 年代にマニラの港で荷物の積み込み業を始めたのが起源である。その事業を現当主の父が引き継いで、1987 年 International Container Terminal Services Inc (ICTSI) を設立し、フィリピンの主要港で港湾を運営している。Enrique K. Razon Jr が当主となってからは、ICTSI は世界各地に進出し、18 カ国で 32 のターミナルを運営している。現在では不動産事業にも進出し、マニラに Solaire Resort & Casino をという 5 つ星カジノホテルを開業している。ホテルの近くにはクルーズターミナルの建設も計画している。ICTSI、及び Solaire Resort & Casino 等ホテル、不動産の持ち株会社になっている Bloomberry Resorts Corporation には、Enrique K. Razon Jr が投資会社などを通じてそれぞれ 60% 以上を出資している。同氏の個人資産は 49 億米ドル、フォーブス誌でフィリピン第 4 位の富豪とされている。

表 23 ICTSI と Bloomberry Resorts Corporation の 決算数字と主な子会社・関連会社

主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
ICTSI Middle East DMCC	港湾開発運営	100
Cavite Gateway Terminal	港湾開発運営	100
ICTSI (M.E.) JLT	港湾開発運営	100
PT ICTSI Jasa Prima Tbk (IJP),	港湾開発運営	NA
主要企業決算数字(Bloomberry Resorts Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位 : 100 万ペソ)	売上	27,590
	純利益	2,323
	資産総額	72,786
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
Bloomberry Resorts and Hotels, Inc	ホテル	100
Solaire Korea	ホテル	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑧ ロペス一族 (Lopez Holdings Corporation)

ロペス一族は、フィリピン中部のビサヤ地方、イロイロを出身とする。19 世紀初頭、さとうきびのプランテーション等を興し富を形成し、政治的影響力を強めた。一族からはマルコス政権下も含め 3 期にわたり副大統領を務めたフェルナンド・ロペスを輩出している。その兄である、エウフェニオ・ロペス氏 (1975 年死去) が 1957 年に後に ABS-CBN とするメディアシステムを買収し、また 1961 年には電力会社 (MERALCO) に投資しロペス財閥の基盤を形成した。1972 年の戒厳令下、エウフェニオ・ロペス氏はマルコス大統領暗殺計画の疑いをかけられ米国に亡命し、ABS-CBN はマルコス一族に買収された。同氏は帰国後、1986 年に旧ロペス財閥の事業を回復し、経済界に復帰した。Lopez Holdings はマスメディアの他に発電・送電、土地開発、インフラストラクチャーにも事業展開している。グループ傘下の First Gen Corporation はバタンガスに LNG ターミナルと LNG 発電所を建設する計画を有する。

表 24 Lopez Holdings Corporation の 決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(Lopez Holdings Corporation)		
2018 年 12 月期 (単位 : 100 万ペソ)	売上	104,018
	純利益	21,203
	資産総額	390,630
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率 (%)
ABS-CBN Corporation	メディア	93.4
First Philippine Holdings Corporation	電力、不動産、建設、製造	47.8
以下、First Philippine Holdings Corporation 子会社		
First Gen Corporation	電力	66.98
Rockwell Land	不動産	86.58
First Philippine Electric Corporation	製造	100
First Balfour Inc	建設	100

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

⑨ ユーチェンコー族(Yuchengco group of companies)

創業者のアルフレッド・ユーチェンコ氏（2017年死去）の父ドン・エンリケ・ユーチェンコ氏は、福建省出身であり、貿易、木材、建設業で財を成し、1930年代には保険会社を設立した。アルフレッド・ユーチェンコ氏は、その保険会社を大規模事業化しさらに銀行業、投資、通信、製造業へと多角化した。同氏は1970年代に反マルコス派の急先鋒として活動し、コラソン・アキノ大統領時代の86～88年に駐中国大使、ラモス大統領時代の95～98年に駐日大使、アロヨ大統領時代に国連大使を歴任した。現在は、金融、保険、教育、建設、車販売、広告、旅行、ヘルスケア、不動産、祭儀、葬儀業等、多角事業に従事する。

表 25 Yuchengco group of companies 主要企業の決算数字と主な子会社・関連会社

主要企業決算数字(House of Investments)		
2018年12月期 (単位：100万ペソ)	売上	32,309
	純利益	1,164
	資産総額	36,901
主要企業決算数字(Rizal Commercial Banking)		
2018年12月期	売上	26,495
	純利益	4,321
主な子会社、関連会社		
社名	業種	持ち株比率(%)
House of Investments (HI)	持株会社	52.4
Rizal commercial Banking Corp (RCBC)	銀行	45.5
EI Corporation	建設	54.7
Ipeople Inc (IPO)	情報通信・教育	48.2
Great Pacific Life Assurance	保険	NA

出典：アニュアルレポート、各社ウェブサイト等より作成

2. 内航海運の状況

2.1 内航海運の発展にむけたこれまでの動き

フィリピンは 7,641 の島から成る島嶼国であり、大きくはマニラ首都圏を含むルソン地方、セブを中心都市とするビサヤ地方、ダバオを中心とするミンダナオ地方に分類され、これらの地方の中で、サービス業、工業及び農林水産業が発達した地域が存在しており、島と島の間の人流や原材料及び生産加工品など物流を担う内航海上輸送は、フィリピンの社会経済の発展に貢献している。

一方、接岸する港の整備が不十分であることや、老朽化した船舶による度重なる海難事故は、内航海上輸送における大きな問題として認識されてきた。アロヨ政権では 2003 年、国内観光産業の振興、貨物と旅客の迅速な輸送を実現するため、RORO 船による輸送の拡大を目指す共和国海上輸送連絡路（Super Republic Nautical Highway：SRNH）を立ち上げた。SRNH はフィリピンの主要な経済圏を 22 のルートと 41 の港湾で結ぶ、703 キロメートル（陸路）、137 海里（海路）の海上ハイウェイを構築するものである。日本は、内航事業者による RORO 船の調達を支援するため、2 ステップローンの融資をフィリピン開発銀行を通じて提供した。しかし、その後のアキノ政権は、RORO 航路の開発方針を踏襲せず、内航振興は一時停滞した。

現在のデュテルテ政権では、「Build Build Build」のスローガンの下、大規模なインフラ整備計画を推進しており、その一環として交易と観光開発に重要な港湾開発など、内航海上輸送を含む海事産業の振興にも再注力している。こうした中、海事産業を管轄する MARINA では、2018 年 12 月に 2019～2028 年の海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan：MIDP）を発表している（MIDP については、4.2 章を参照）。

2.2 登録船舶数と内訳

フィリピンで海運業と造船業を担う海事産業庁（Marine Industry Authority：MARINA）のデータによると、2018 年 12 月現在、MARINA に登録されている船舶は 39,091 隻となっている。MARINA の登録船舶データは、定期的に更新・公表されているわけではなく、2020 年 1 月現在入手できるのは 2018 年 12 月のデータが最新である。MARINA のデータは 2018 年 12 月のものでも不具合が多く、例えば船種の呼称が統一されていないなどの問題⁷がある。また、過去に入手した 2014 年末のデータでは登録船舶データは 22,035 隻とされており、2018 年 12 月の 39,091 隻と大きな差があるが、これは必ずしも隻数の増加を示すものではなく、

⁷ 例として、Cargo が船種につく分類だけでも、CARGO、CARGO (Banca)、CARGO (CONTAINER SHIP)、CARGO (LCT)、CARGO (Owners' Use)、CARGO (Owner's Use) w/ Ou、CARGO (SERVICE)、CARGO SHIP、CARGO SHIP/ Barge、CARGO SHIP/ Motorbanca、CARGO VESSEL、CARGO(PERSONAL USE)、CARGO/FISH CARRIER、CARGO/Motorbanca w/ Outri、CARGO/PASSENGER と 15 種類ある。またこの他にも CONTAINER SHIP といった呼称もあり、船種呼称が 137 種ある。また船種が記載されていない船が 147 隻ある等。

MARINA によって補足可能となったデータの増加が主な理由と考えられる（2008 年末の登録船舶データは 6,055 隻）。

39,091 件の船舶を個船ベースで精査することは不可能なため、ここでは MARINA のデータをそのまま分析する。39,091 隻の船種別の内訳は表 26 のとおりで、漁船が 19,626 隻と全体の 50.2% を占める。次いで旅客船が 11,037 隻、一般貨物船の 3,520 隻と続く。トン数で見ると、一般貨物船が全体のトン数の 45% を占める。平均トン数が最も大きいのはコンテナ船（3,325 トン）、次いで RORO 船（1,338 トン）、タンカー（1,145 トン）となっている。

表 26 フィリピン登録船舶の内訳

船種	隻数	割合	トン数	割合	平均トン数
漁船	19,626	50.2%	549,469	13.5%	28
旅客船	11,037	28.2%	294,035	7.2%	27
一般貨物船	3,520	9.0%	1,831,419	45.0%	520
その他	2,245	5.7%	526,751	12.9%	235
貨客船	1,419	3.6%	196,686	4.8%	139
レジャー	538	1.4%	8,044	0.2%	15
タンカー	337	0.9%	386,017	9.5%	1,145
バンカ／アウトリガー	211	0.5%	1,617	0.0%	8
RORO	126	0.3%	168,640	4.1%	1,338
コンテナ船	32	0.1%	106,407	2.6%	3,325
合計	39,091	100.0%	4,069,085	100.0%	

出典：MARINA データより作成

RORO 船、旅客船、貨客船のサイズを見ると、旅客船と貨客船は比較的小型で、旅客船は平均 27 トン、貨客船は平均 138 トンである。図 12 は旅客船、RORO 船、貨物船のサイズ別の隻数割合である。旅客船では、1 トンから 10 トン未満が 8,178 隻で全体の約 4 分の 3 を占める。貨客船は 10 トンから 100 トン未満が 806 隻で全体の約半分を占める。一方、RORO 船は 500 トンから 1,000 トンが 53 隻と全体の 42% を占めている。

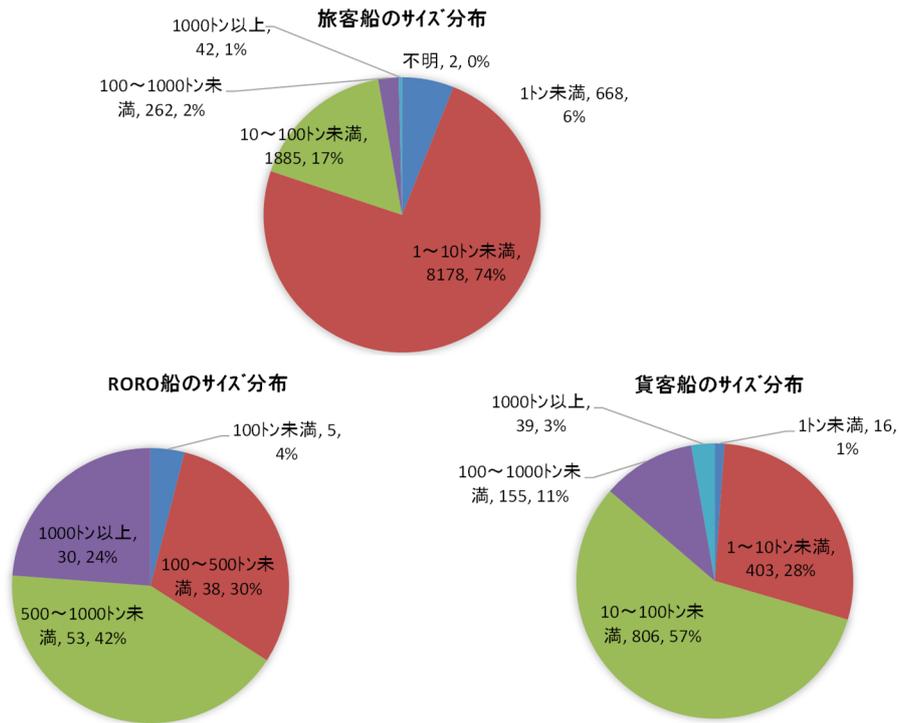


図 12 RORO 船、旅客船、貨客船のサイズ分布

出典：MARINA データより作成

図 13 は船種別の平均船齢である。船齢が判明する船は 39,091 隻のうち 38,318 隻あるが、船種別に平均船齢を見ると、RORO 船の船齢が最も古く 26.9 年、次いでコンテナ船が 25.8 年、タンカーが 23.4 年、次いでコンテナ船が 25.8 年、タンカーが 23.4 年となっている。

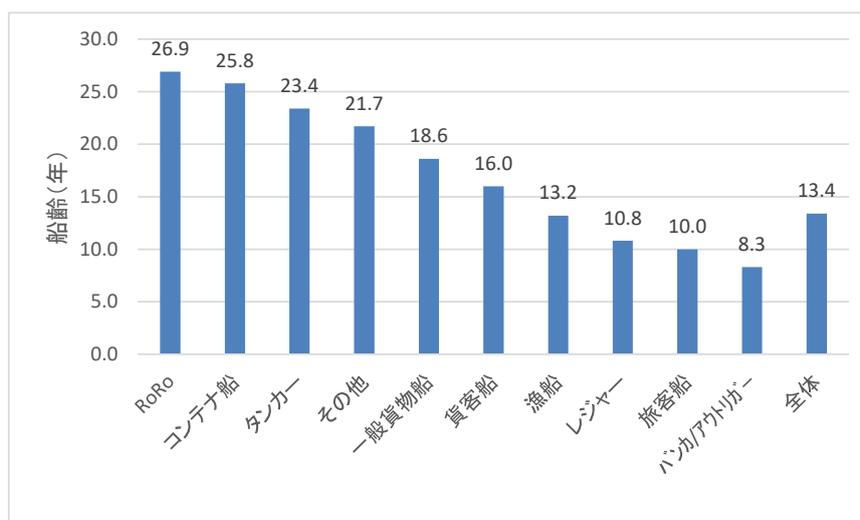


図 13 フィリピン籍船の平均船齢

出典：MARINA データより作成

図 14 は RORO 船、旅客船、貨客船の船齢分布である。RORO 船は船齢が 10 年以下の船舶が 29 隻、30 年以上が 62 隻、50 年以上が 8 隻であり、老齢船が平均船齢を引き上げている。旅客船は船齢が若く、10 年以下の船が全体の 68% 占めている。貨客船も旅客船ほどではないが、10 年以下の船が 40% を占めている。

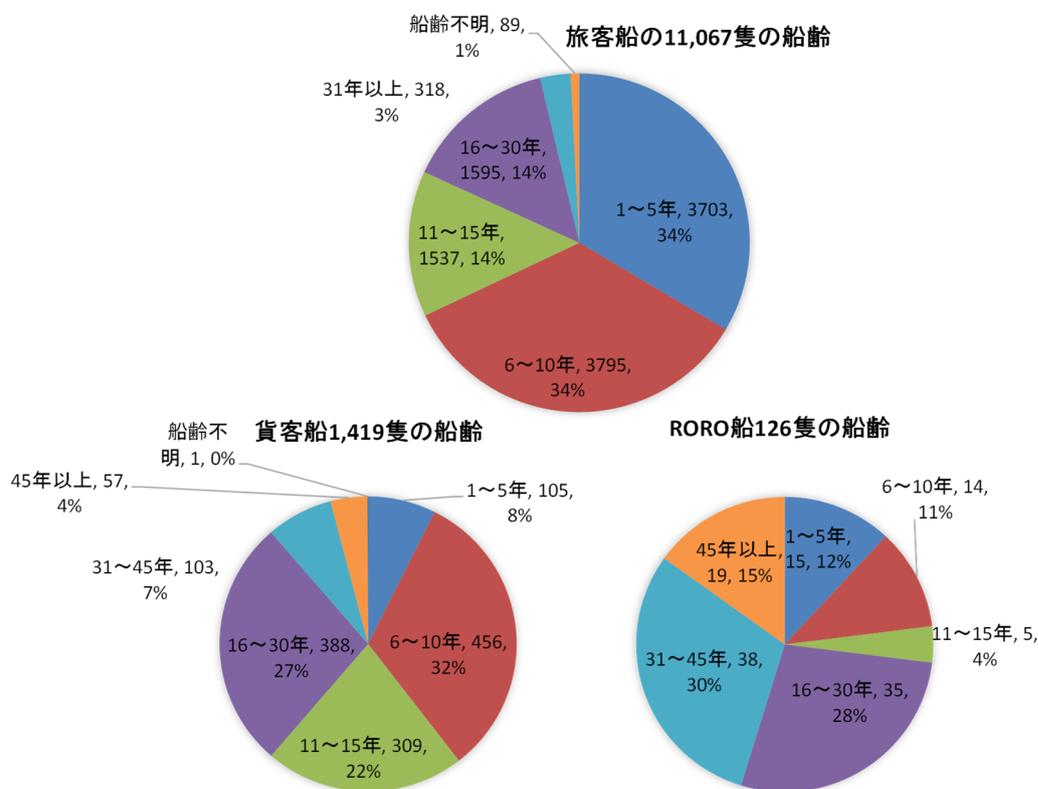


図 14 RORO 船、旅客船、貨客船の船齢分布

出典：MARINA データより作成

2.3 船舶オペレーター⁸

MARINA の登録船舶データでは、オペレーターが法人ではなく個人名で登録されている船舶が多数存在する。法人のオペレーターであっても運航隻数が少ない事業者が多い。中でも、旅客船、貨客船、RORO 船では、1 隻あるいは 2 隻しか運航していないオペレーターが半数以上を占める。

旅客船 11,037 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターは 4,931 社（個人を含む可能性がある。）、2 隻を運航するオペレーターが 1,255 社で、これらのオペレーターにより運航されている旅客船は合計 6,186 隻であり、旅客船全体の 67% を占める。

⁸ MARINA の登録船舶データでは、所有者は記載されていない。ただし、他のデータベースの情報をみる限りは、多くの場合、オペレーターと所有者は一致している。

貨客船 1,419 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターが 682 社、2 隻を運航するオペレーターが 175 社で、これらのオペレーターにより運航されている貨客船は合計 1,032 隻であり、貨客船全体の 72%を占める。

RORO 船については 1～2 隻を運航するオペレーターの割合は若干低く、RORO 船 126 隻のうち、1 隻しか運航していないオペレーターが 32 社、2 隻を運航するオペレーターが 10 社で、これらのオペレーターにより運航される RORO 船は合計 52 隻であり、全体の 41%にとどまる。

表 27 船舶オペレーターの運航隻数の分布

所有船舶数	旅客船			貨客船			RORO 船		
	オペレーター数	船舶数	割合	オペレーター数	船舶数	割合	オペレーター数	船舶数	割合
1 隻	4,931	4,931	45%	682	682	48%	32	32	25%
2 隻	1,255	2,510	23%	175	350	25%	10	20	16%
3 隻	385	1,155	10%	43	129	9%	5	15	12%
4 隻	169	676	6%	19	76	5%	6	24	19%
5 隻	76	380	3%	8	40	3%	1	5	4%
6～10 隻	119	865	8%	12	82	6%	3	18	14%
10 隻以上	26	445	4%	3	60	4%	1	12	10%
オペレーター不明	75	75							
合計		11,037			1,419			126	

出典：MARINA データより作成

表 28 は、旅客船、貨客船、RORO 船の 運航隻数が 10 隻以上のオペレーターである⁹。

⁹ 個人名のもの、協同組合や公社は除外し、社名に海運会社と思われる言葉が使われているもの (Shipping, Transport, Ferry, Ferries) を抽出している。Saban Sea Ferry で、135 隻の旅客フェリーを運航しているが、パラワン島の協同組合であり、船舶サイズが平均 2.1 トンと小さいことから表には掲載していない。

表 28 旅客船、貨客船、RORO 船の主要オペレーター

	会社名	旅客・貨客、RORO 船計	旅客	貨客	RORO	その他	全船舶	総トン数	平均トン数	本社
1	MONTENEGRO SHIPPING LINES, INC	45	13	21	11	3	48	24,698.2	514.5	パタンガス
2	ASIAN MARINE TRANSPORT CORP.	34	24	8	2	13	47	144,870.0	3,082.3	セブ
3	LITE SHIPPING CORPORATION (DANILO LINES, SUNLINE SHIPPINGを含む) *	33	27	2	4	2	35	27,628.1	789.4	セブ
4	ALESON SHIPPING LINES, INC.	32	9	19	4	22	54	36,483.0	675.6	サンホセ、アソグ
5	OCEAN FAST FERRIES, INC.	19	19	0	0	0	19	4,343.0	228.6	セブ
6	2GO GROUP, INC. (Supercat 含む) **	17	10	4	3	4	21	100,828.4	4,801.4	マニラ
7	ROBLE SHIPPING, INC.	16	13	2	1	18	34	16,869.9	496.2	セブ
8	COKALIONG SHIPPING LINES INC.	16	10	4	2	2	18	33,182.5	1,843.5	セブ
9	STARLITE FERRIES, INC.	14	3	9	2	1	15	19,923.9	1,328.3	パタンガス
10	MEDALLION TRANSPORT, INC.	13	9	0	4	12	25	16,121.3	644.9	セブ
11	ISLAND SHIPPING CORPORATION	12	6	5	1	2	14	4,479.1	319.9	セブ
12	E. B. AZNAR SHIPPING CORPORATION	12	11	1	0	1	13	3,173.4	244.1	セブ
13	ARCHIPELAGO PHILIPPINE FERRIES CORP.	12	0	0	12	0	12	9,809.0	817.4	マニラ
14	MAAYO SHIPPING, INC.	12	9	2	1	0	12	3,761.9	313.5	サンホセ、セブ、ロスオリエンタル
15	MARINA FERRIES, INC.	11	0	5	6	0	11	11,380.2	1,034.6	パタンガス
16	DAIMA SHIPPING CORP.	10	0	0	10	0	10	3,776.9	377.7	オサミス、ミサミス、オキデンタル

注* Lite Shipping Corporation, Danilo Lines, Sunline Shipping はいずれも Light Holdings Inc 傘下のグループ企業

注** Supercat は 2GO Group 傘下

出典：MARINA データより作成

これら主要オペレーターの MARINA 登録船舶リストは別添 1 のとおりである。

2.4 内航航路

表 28 の主要オペレーターの運航航路は、訪問調査やウェブサイトによると、パタンガス-カラパン航路で 6 社が運航しており、3 社以上が運航している航路は表 29 のとおりである。なお、主要オペレーター 18 社の中には、ウェブサイトがないところ、ウェブサイトがあっても航路情報が掲載されていない場合があることから、表 29 は 3 社以上が運航している航路の全てを網羅したものではない¹⁰。図 15 は航路を地図に示したものである。

¹⁰ Island Shipping Corporation、Maayo Shipping Marina Ferries、Daima Shipping、Neptune Transport Corp は航路情報が入手できなかった。

表 29 主要航路と運航オペレーター

航路		運航オペレーター数/距離	運航オペレーター
Batangas	Calapan	6 40km	APFC Montenegro SuperCat Starlite AMTC Ocean Fast
Cebu	Tabilaran	5 70km	Lite Ferries TransAsia TransAsia Cargo SuperCat Ocean Fast
Cebu	Cagayan De Oro	4 222km	TransAsia Cocaliong Lite Ferries 2Go
Cebu	Iligan	4 234km	TransAsia TransAsia Cargo Cocaliong 2Go
Cebu	Ormoc	4 109km	Roble Lite Ferries SuperCat Ocean Fast
Batangas	Odiongan	4 181km	Montenegro 2Go Ocean Fast Starlite
Dumaguete	Dapitan	4 73km	APFC Montenegro Aleson Cocaliong
Cebu	Masbate	3 226km	TransAsia TransAsia Cargo Cocaliong
Cebu	Surigao	3 182km	Medallion Starlite Cocaliong
Cebu	Tubigon	3 40km	Lite Ferries Aleson APFC
San Carlos	Toledo	3 27km	APFC E B Aznar Lite Ferries

APFC = Archipelago Philippines Ferries Corp

AMTC = Asian Marine Transport Corp

距離は <https://www.distancefromto.net/>にて確認

出典：各社ウェブサイトなどより作成

都市	
1	Batangas
2	Calapan
3	Odiangan
4	Masbate
5	San Carlos
6	Toledo
7	Ormoc
8	Cebu
9	Tagbilaran
10	Tubigon
11	Dumaguete
12	Dapitan
13	Iligan
14	Cagayan De Oro
15	Srigao

航路		
A	Batangas	Calapan
B	Cebu	Tabilaran
C	Cebu	Cagayan De Oro
D	Cebu	Iligan
E	Cebu	Ormoc
F	Batangas	Odiangan
G	Dumaguete	Dapitan
H	Cebu	Masbate
I	Cebu	Surigao
J	Cebu	Tubigon
K	San Carlos	Toledo

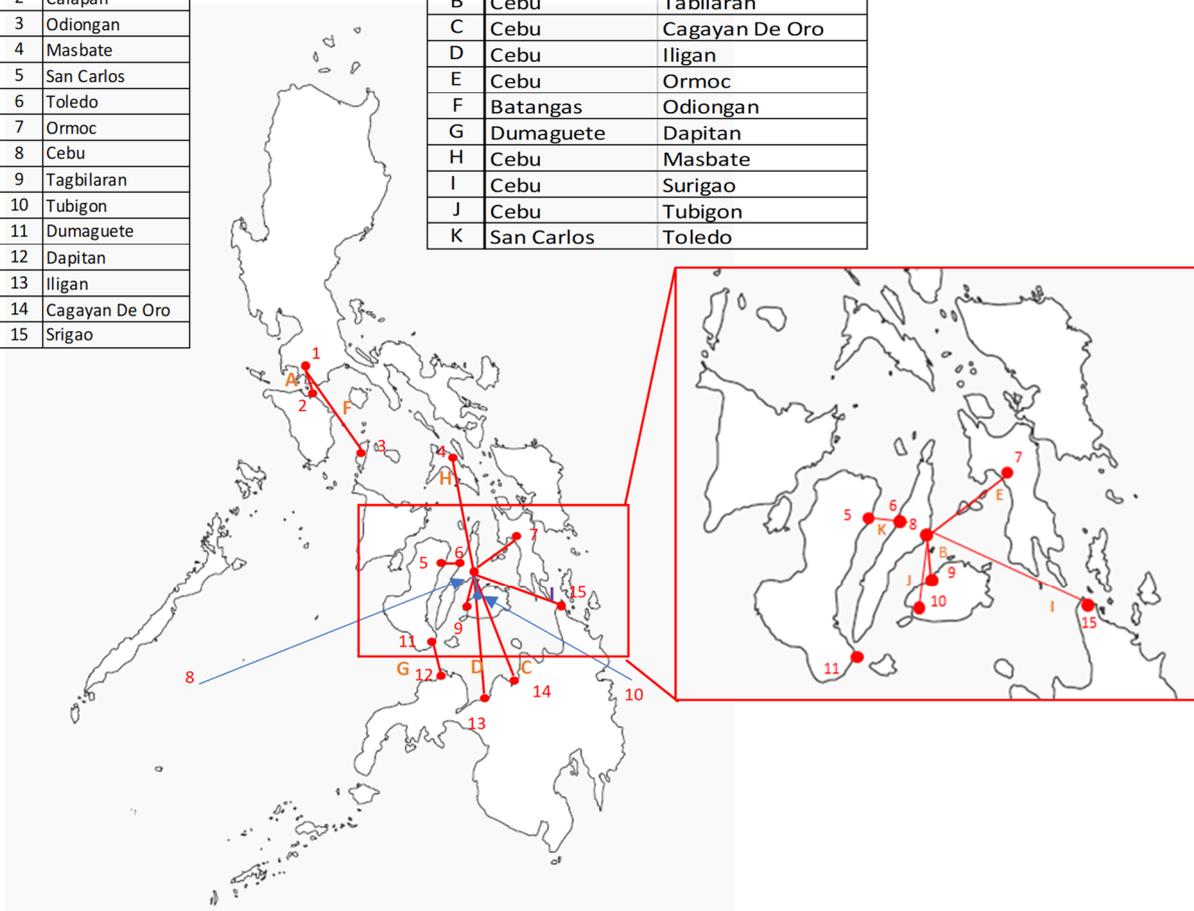


図 15 航路地図

出典：Free Vector Maps より作成

旅客船の一部事業者では、低価格で輸送サービスを提供する航空会社との競合により、旅客数の減少を懸念しているが、船舶による旅客輸送の料金と空路がある場合の空路料金を比較すると、現状では値段に大きな差があることが分かる（表 30）。

表 30 主要航路の運賃等

航路		オペレーター	等級	フェリー運賃		航空運賃 (参考)	
距離	所要時間			PHP	JPY	PHP	JPY
Batangas	Calapan	APFC	エコノミー	240	511	NA	
			ビジネス	335	714		
40km	約 3 時間 by Starlite	Starlite	エコノミー	250	533		
			ビジネス	300	639		
Cebu	Tabilaran	Lite Ferries	エコノミー	255	543	4,560	9,713
			ツーリスト	390	831		
70km	約 3 時間 by Lite Ferries	Trans Asia	エアコン無	175	373	1 stop	
			エアコン付	200	426		
Cebu	Cagayan De Oro	Lite Ferries	スタンダード	1,020	2,173	6,620	14,101
			ツーリスト	1,125	2,396		
222km	約 9~10 時間 by Trans Asia	Trans Asia	ビジネス	1,400	2,982		
			エアコン無	1,020	2,173		
Cebu	Iligan	Trans Asia	エアコン付	1,075	2,290	NA	
			ツーリスト	1,500	3,195		
234km	13~15 時間 by Cocaliong	Cocaliong	エアコン無	1,045	2,226		
			エアコン付	1,075	2,290		
Cebu	Ormoc	Lite Ferries	ツーリスト	545	1,161	NA	
			スタンダード	430	916		
109km	約 3 時間 by OceanJet	OceanJet	オープンエア	600	1,278		
			ツーリスト	650	1,385		
Batangas	Odiongan	2GO	ツーリスト	726.65	1,548	NA	
			スーパースター	562.15	1,197		
181km	約 4 時間	Starlite	エコノミー	950	2,024		
			ツーリスト	1250	2,663		
Dumaguete	Dapitan	APFC	エコノミー	450	959	3,335	7,104
			プレミアムエコノミー	520	1,108		
73km	約 7 時間 by Montenegro	Montenegro	ビジネス	585	1,246	1 stop	
			エコノミー	320	682		
Cebu	Masbate	Trans Asia	ツーリスト	400	852	9,227	19,654
			エアコン無	860	1,832		
226km	約 14.5 時間 by Cocaliong	Cocaliong	エアコン付	910	1,938	1 stop	
			ツーリスト	1,315	2,801		
Cebu	Surigao	Cocaliong	エコノミー	825	1,757	1,865	3,972
			ラウンジ	875	1,864		
182km	約 8.5 時間 by Cocaliong	Cocaliong	ツーリスト	1,025	2,183		
			Medallion	825	1,757		
			エコノミー	825	1,757		
			ツーリスト	1025	2,183		
			ビジネス	1350	2,876		
			ツーリスト	1025	2,183		

航路 距離	所要時間	オペレーター	等級	フェリー運賃		航空運賃（参考）	
				PHP	JPY	PHP	JPY
Cebu 40km	Tubigon 約 1 時間 by Weesam Express	Lite Ferries	エコノミー	275	586	NA	
			ツーリスト	310	660		
			ビジネス	345	735		
		APFC	エコノミー	275	586		
			プレミアムエコノミー	310	660		
			ビジネス	345	735		
San Carlos 27km	Toledo 約 2 時間 by Lite Ferries	APFC	エコノミー	195	415	NA	
			プレミアムエコノミー	260	554		
			ビジネス	322	686		
		Lite Ferries	エコノミー	165	351		
			スタンダード	190	405		
			ツーリスト	260	554		

出典：各社ウェブサイト、フェリー予約サイトなどより作成

2.5 内航旅客・貨物の輸送量

2.5.1 貨物、旅客輸送量

2018年現在、フィリピン港湾庁（Philippines Port Authority：PPA）が574の港湾を管轄している。574の港湾の中にはPPAが自ら運営しているもの、PPA以外の政府機関が運営しているもの、民間企業により運営がなされているものがあり、その地域別内訳は表31のとおりとなる。なお、セブ島の港湾はセブ港湾局（Cebu Port Authority：CPA）が直接管轄しており、表31には含まれていない。

表 31 フィリピン港湾局（PPA）管轄の港湾の数

地 域	PPA 管轄の既存港の数			
	PPA	その他の 政府機関	民間	合計
ルソン島中部（マニラ首都圏他）	19	2	23	44
ルソン島北部（ラ・ユニオンなど）	6	17	20	43
ルソン島南西部（バタンガスなど）	25	16	49	90
ルソン島南東部・マスバト島他（レガスピなど）	10	37	13	60
パナイ島他（イロイロなど）	13	16	28	57
セブ島他（セブ、ボホール、ネグロスオリエンタル等）	14	8	16	38
レイテ島他（タクロハンなど）	15	28	26	69
ミンダナオ島南西部（サンホアンガなど）	13	6	28	47
ミンダナオ島北部（カガヤンデオロなど）	10	14	15	39
ミンダナオ島中部（ダバオなど）	4	0	15	19
ミンダナオ島南部（ジェネラルサントスなど）	10	4	25	39
ミンダナオ島東部（スリガオなど）	9	7	13	29
合計	148	155	271	574

MRO = Marina Regional Office

出典：海事産業開発計画(MIDP)2019-2028

PPA と CPA がそれぞれ発表している 2018 年の貨物取扱量合計は、内航貨物と外航を合わせて合計 31 億 9 千万トンである。その内訳は、外航貨物が 17 億 322 万トン（全体の 53%）、内航貨物 14 億 8,888 万トン（同 47%）で、外航貨物の方が若干多い。CPA のデータは 2016 年からしか入手できないが、PPA が公表している貨物取扱量（セブ島の港湾は含まれていない）の過去 10 年の推移をみると、外航貨物の伸び率が年間平均伸び率 7.2%、内航貨物が同 3.9%と外航貨物の伸び率が大きい。

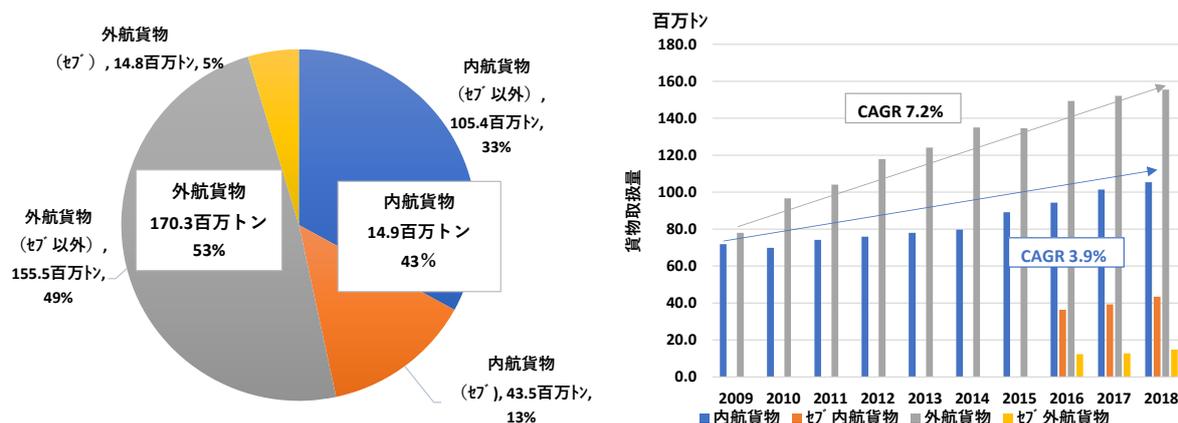


図 16 フィリピンの港湾の貨物取扱量推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

2018 年の旅客利用者数では、セブが 2,203.9 万人、セブ以外が 7,679.8 万人で合計 9,883.7 万人である。2009 年からのデータが入手できるセブ以外の港湾の旅客利用者数は、2009 年の 4,387.3 万人から 2018 年の 7,679.8 万人に増加しており、年平均 5.8%の増加率である。

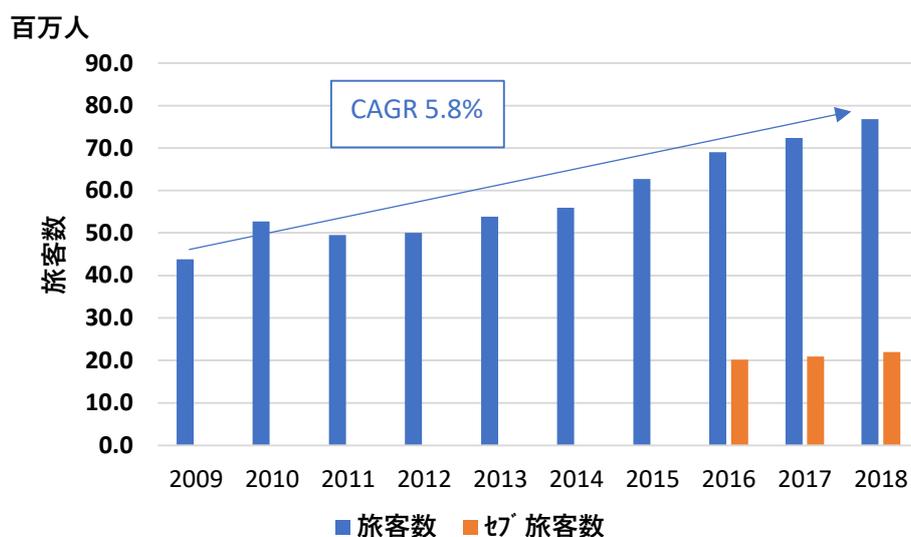


図 17 フィリピンの港湾の旅客利用者数推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

2.5.2 地域別の貨物、旅客輸送量

図 18 は、PPA が管轄する①マニラ・北ルソン、②南ルソン、③ビサヤス、④北ミンダナオ、⑤南ミンダナオの 5 つの地域と CPA が管轄する⑥セブ島に分類した地図である。

図 19 は地域別の内航貨物の取扱量であり、セブ島、マニラ・北ルソン、ビサヤスの順に取扱量が多い。

内航オペレーターへのインタビューによると、ルソンからミンダナオへは、主に重機などのミンダナオの鉱山向けに必要な資本財が運ばれる。セブからの貨物船輸送では主にセメントが各地に輸送される（帰路の貨物がなく、片道しか船が埋まらない場合が多いようである）。ルソン島からの貨物輸送では、主に輸入の穀物が各地に輸送される。

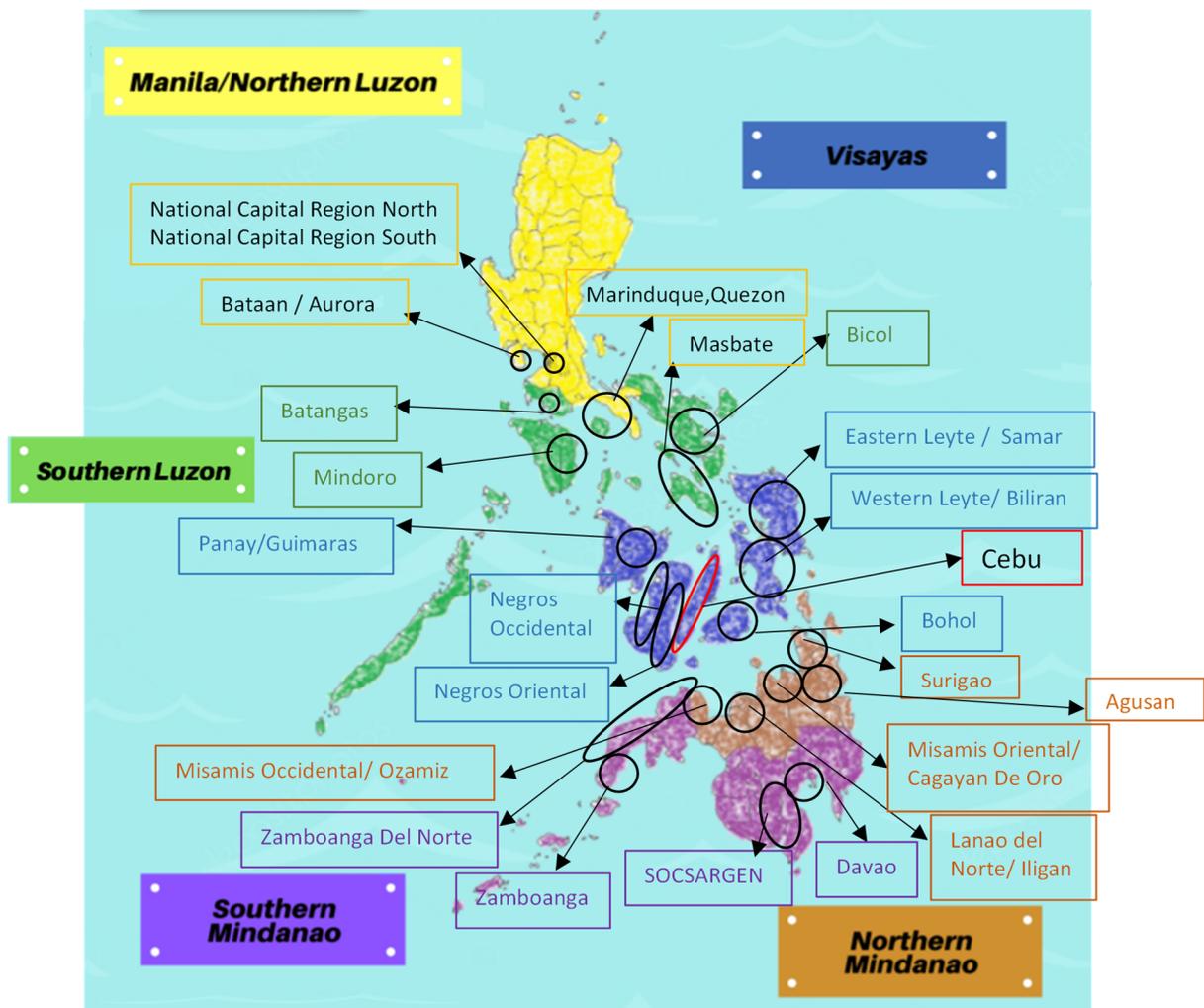


図 18 フィリピン港湾地域および主要 PMO¹¹の管轄地域

出典：フィリピン港湾局の地図を元に作成

¹¹ 港湾管理事務所 (Port Management Office)

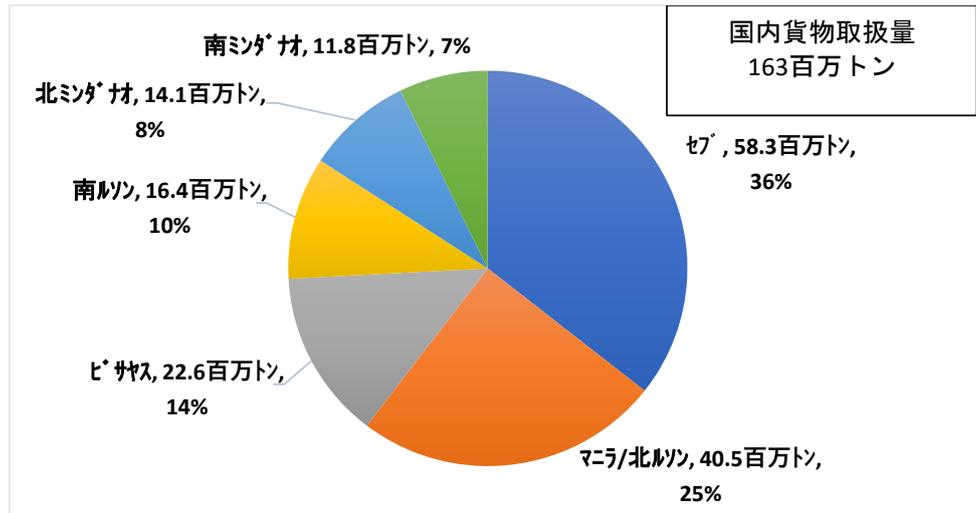


図 19 地域別国内貨物取り扱い数 (2018 年)

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

図 20 は地域別の旅客の取扱量であり、内航旅客については、ビサヤス、南ルソン、セブが多く、2018 年はこの 3 地域で全体の 77% を占めている。

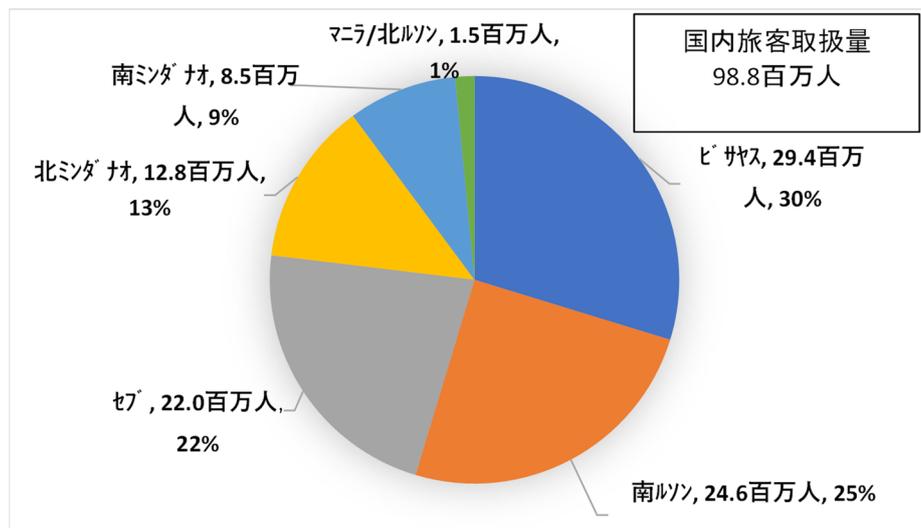


図 20 地域別国内旅客取り扱い数 (2018 年)

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

それぞれの地域には複数の港湾管理事務所 (Port Management Office :PMO) があり、各 PMO における国内貨物の取扱量については表 32、国内旅客利用者については表 33 のとおりである。旅客も貨物もトップとなっているセブ以外では、貨物では、マニラ北首都圏、次いで南ルソンのバタンガス、北ミンダナオのミサミスオリエンタル/カガヤンデオロが多い。旅客については、南ルソンのミンドロとバタンガスが上位であり、次いでビサヤスのボホル、ネグロスオリエンタルと続く。主要港の詳細位置は図 21-1~4 のとおりである。

表 32 国内貨物取扱上位 20 位の PMO とその主要港

単位：1,000 トン

No.	Port Management	地域	内航貨物輸	主要港
1	セブ	セブ	43,498.5	セブ
2	マニラ北首都圏	マニラ・北ルソ	32,391.6	マニラ北港
3	ハタンガス	南ルソ	10,555.5	ハタンガス
4	ミサミス・オリエンタル/カガヤ	北ミンダナオ	7,918.8	カガヤンテオロ
5	ネグロスオキシデンタル	ヒサヤス	6,505.1	ハコロト
6	ハターン/オーロラ	マニラ・北ルソ	6,260.3	ラマオ
7	タバオ	南ミンダナオ	5,641.1	タバオ
8	ハナイ/キマラス	ヒサヤス	5,205.1	イロイロ
9	ホホル	ヒサヤス	4,176.2	タグビララン
10	西レイテ/ヒリラン	ヒサヤス	3,090.1	オルモック
11	サンホアンガ	南ミンダナオ	3,010.4	サンホアンガ
12	ハラワン	南ルソ	2,342.5	フエルトフリンセサ
13	SOCSARGEN*	南ミンダナオ	2,256.6	シエネラルサントス
14	ヒコル	南ルソ	2,033.4	レカスピ
15	東レイテ/サマル	ヒサヤス	1,959.5	タクロパン
16	スリガオ	北ミンダナオ	1,775.9	スリガオ
17	アグサン	北ミンダナオ	1,665.5	ナシピット
18	ネグロスオリエンタル	ヒサヤス	1,645.3	トゥマケッティ
19	マニラ南首都圏	マニラ・北ルソ	1,401.4	マニラ南港
20	ラオ・テル・ノルテ/イリ	北ミンダナオ	1,387.8	イリガン
	その他		4,168.2	
	合計		148,888.7	

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

表 33 国内旅客利用者上位 20 位の PMO とその主要港

単位：1,000 人

No.	PMO	地域	旅客人数	主な港
1	セブ	セブ	22,038.1	セブ
2	ミントロ	南ルソ	7,836.9	カラパン、ロクサス
3	ハタンガス	南ルソ	7,811.4	ハタンガス、ロンフロン
4	ホホル	ヒサヤス	6,624.5	タグビララン、シヤクナ、トゥビ
5	ネグロスオリエンタル	ヒサヤス	5,784.6	トゥマケッティ、シブラン
6	ネグロスオキシデンタル	ヒサヤス	5,495.7	ハコロト、サンカルロス
7	サンホアンガ	南ミンダナオ	5,126.6	サンホアンガ
8	ヒコル	南ルソ	4,884.4	マトク
9	ハナイ/キマラス	ヒサヤス	4,657.5	イロイロ、カティクラン
10	東レイテ/サマル	ヒサヤス	3,627.9	リロアン
11	ミサミス・オキシデンタル/オサ	北ミンダナオ	3,574.0	オサミス/タイマ
12	西レイテ/ヒリラン	ヒサヤス	3,190.5	オルモック
13	ラオ・テル・ノルテ/イリガン	北ミンダナオ	3,097.9	ムカス (タイマ・シッピング)
14	ミサミス・オリエンタル/カガヤン	北ミンダナオ	2,918.0	カガヤンテオロ
15	スリガオ	北ミンダナオ	2,814.5	スリガオ
16	タバオ	南ミンダナオ	2,129.5	タバオ
17	マリントック/ケソン	南ルソ	1,935.9	ルセナ
18	マスベイト	南ルソ	1,233.6	マスベイト
19	サンホアンガ・テル・ノル	南ミンダナオ	1,168.0	ダビタン、ディホロク
20	マニラ北首都圏	マニラ・北ルソ	1,053.1	マニラ北港
	その他		1,770.2	
			98,772.8	

出典：フィリピン港湾局及びセブ港湾局データより作成

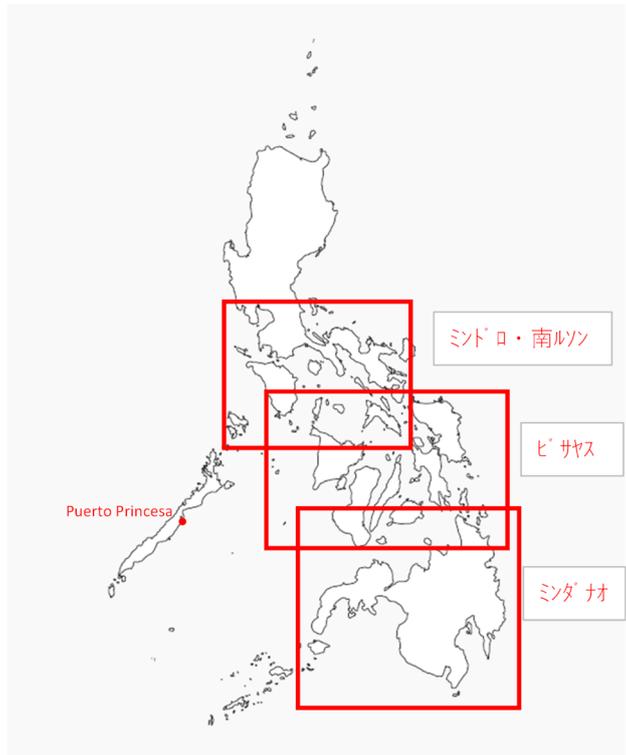


図 21-1 主要港の立地図

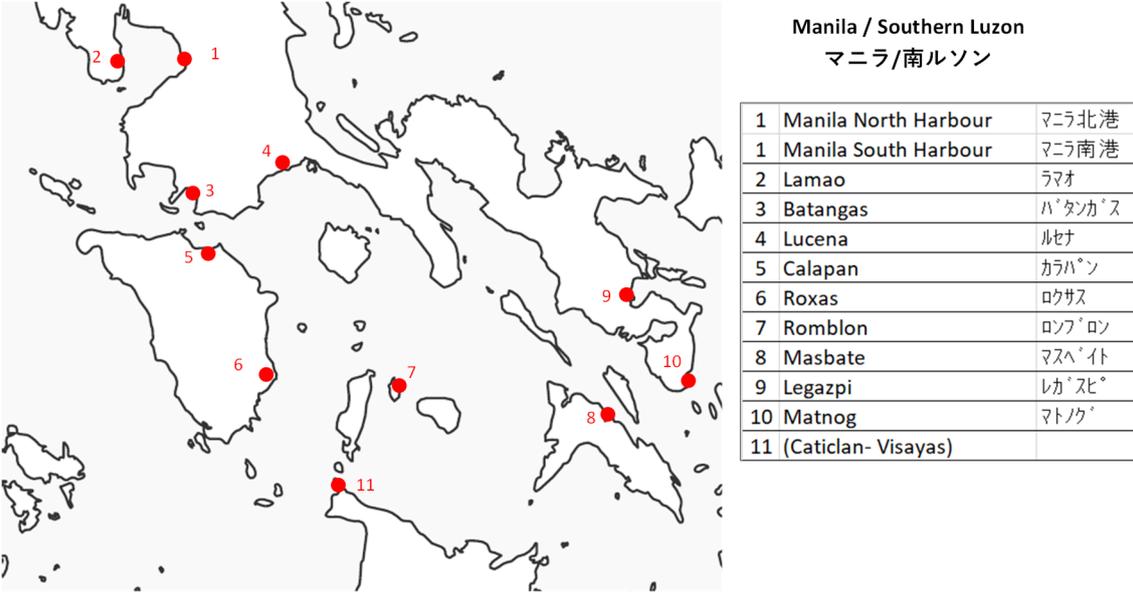


図 21-2 マニラ/南ルソンの主要港

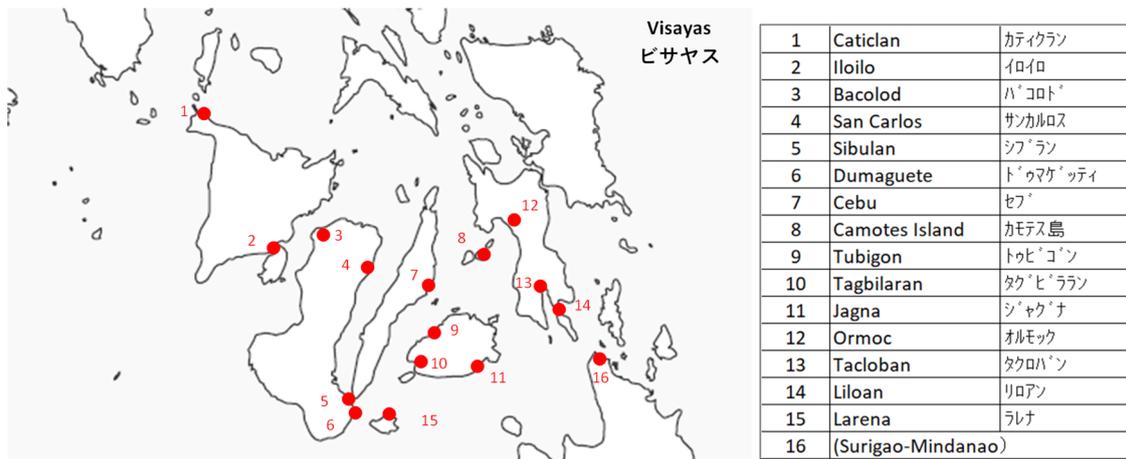


図 21-3 ビサヤスの主要港

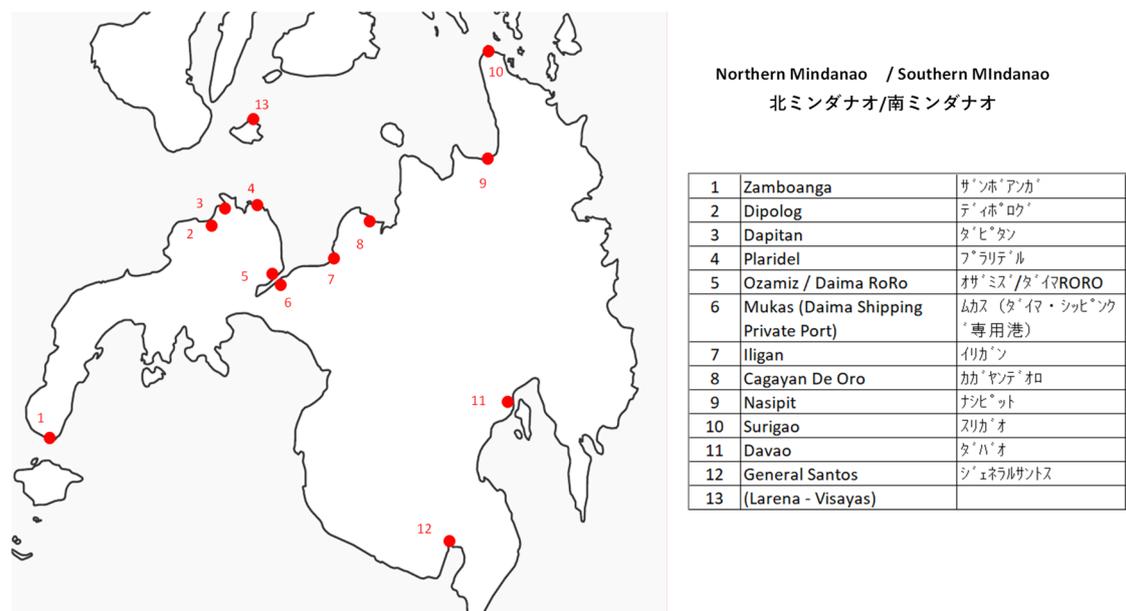


図 21-4 北ミンダナオ/南ミンダナオの主要港

2.6 主な業界団体

最近までは船舶の種類等に応じて複数の業界団体があったが、2019年6月に3つの団体（フィリピン RORO オペレーター協会-PROA¹²、ビサヤン・フェリーボート&沿岸船主オペレーター協会-VASCSO¹³、フィリピン・ユナイテッド・トランパーズ協会-UTAP¹⁴）が合併してフィリピン沿岸海運協会(PCSA)¹⁵が設立され、主な団体は PCSA とフィリピン島嶼間海運協会(PISA)¹⁶の2つになった。PISA の傘下にはさらに複数の協会がある。以下、2つの協会の概要をまとめる。

¹² Philippine Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) Operators Association(PROA)

¹³ Visayan Association of Ferry Boat and Coastwise Shipowners Operators (VASCSO)

¹⁴ United Trampers Association of Philippines (UTAP)

¹⁵ Philippine Coastwise Shipping Association (PCSA) Inc

¹⁶ Philippine Inter-island Shipping Association(PISA)

1) フィリピン島嶼間海運協会 (PISA)

1977年に設立され、本部はマニラである。フィリピンの海運関連業界を広く網羅している。ウェブサイトはないが、協会のフェースブックによると、内航海運に関わる、コンテナ船、RORO船、タグ、トランパー（不定期便の運航）、バージ、はしけ、漁船、船級協会、保険、造船、修繕などの業界がメンバーとなっている。

2019年11月現在、2017年12月に就任した Archipelago Philippines Ferries の創業者の Christopher Pastrana 氏が会長を務める。同氏の前任はコンテナ輸送大手の Lorenzo Shipping の元最高経営責任者の Roberto Umali 氏が会長を務めていた。

2) フィリピン沿岸海運協会 (PCSA)

2019年6月に3つの海運関係団体 PROA, VASCSO, UTAP が合併して設立された新しい団体であり、本部はセブである。

セブ島に本社を置く RORO オペレーター大手、Lite Shipping の最高経営責任者の Lucil Lim 氏が会長 (Chairman) を務める。マニラ本社の海運大手、Asian Marine Transport の Paul Rodriguez が社長 (President) で、その他セブの大手 RORO オペレーターが役員に名前を連ねている。

Lucil Lim 氏によると、分野ごとに異なる協会を組織していると、行政等への発言力が小さいため、大きな影響力を持つために合併したとのことであり、アロヨ元大統領も同協会のアドバイザーに就任している。

メンバーはセブ島だけではなく、ルソン島、ネグロス島などからも参加している。会員は、バンカボートと木船の船主は対象外だが、それ以外は漁船やアルミ船の旅客船事業者も対象としている。

なお、PISA の Pastrana 会長が MARINA が発表した MIDP や MARINA による様々な海運業界の規則に肯定的な立場であるのに対し、PCSA 参加の企業の一部は MIDP や内航海運に対する規制の一部に対して懐疑的な意見を有している。

3. 造船業

フィリピンは建造量ベースで世界 4 位の造船国であるが、シンガポールの Keppel や日本の常石造船など外資系造船所が担うところが多い。フィリピンでは商船の建造修繕ヤードの他、小型ボートの建造修繕ヤードも MARINA の認可を取得することになっており、2019 年 9 月現在の認可造船所数は表 34 の通り 119 社となっている。119 社のリストは別添 2 のとおりである。

119 社のうち 130 メートル以上の船の建造・修繕が可能な造船所はカテゴリー A に分類されており、カテゴリー A は 7 社のみで全体の 6% に過ぎず、7 社のうち 4 社は外資系企業である。97 社（全体の 82%）が 80 メートルまでの船の建造・修繕ができるカテゴリー C に分類されており、小規模造船所が多い。また、立地場所を見ると、マニラ首都圏を含むルソン島北部、セブ島、ミンダナオ島南部、ミンダナオ南西部に集中している。

小型ボート建造修繕ヤードのリストは公開されていないが、2018 年 12 月に発表された MIDP によると、89 カ所のボート建造所、75 カ所の洋上船舶修繕所、8 カ所の船舶解撤所が MARINA の認可を受けている。

表 34 MARINA から認可を受けている造船所数（2019 年 9 月現在）

MARINA 事務局	管轄地域	造船所数	造船所分類		
			A	B	C
本局	ルソン島中部（マニラ首都圏他）	45	3	7	35
第 1、2 地方局	ルソン島北部（ラ・ユニオン等）	2	0	1	1
第 4 地方局	ルソン島南西部（パタンガス等）	4	1	0	3
第 5 地方局	ルソン島南東部・マスバート島他（レガスピ等）	1	0	0	1
第 6 地方局	パナイ島他（イロイロ等）	8	1	0	7
第 7 地方局	セブ島他（セブ、ホムホル、ネグロスオリエンタル等）	20	1	3	16
第 8 地方局	レイテ島他（タクロバン市等）	1	0	1	0
第 9 地方局	ミンダナオ島南西部（サンボアンガ市等）	12	0	1	11
第 10 地方局	ミンダナオ島北部（カギヤンテオロ市等）	1	1	0	0
第 11 地方局	ミンダナオ島中部（ダバオ市等）	2	0	0	2
第 12 地方局	ミンダナオ島南部（ジエネラルサントス市等）	19	0	1	18
第 13 地方局	ミンダナオ島東部（スリガオ市等）	4	0	1	3
		119	7	15	97

A：130m 以上の船を建造・修繕できる大規模造船所で、最低資本金 5,000 万ペソ

B：129m までの船を建造・修繕できる中規模造船所で、最低資本金 2,500 万ペソ

C：80m までの船を建造・修繕できる小規模造船所で、最低資本金 1,050 万ペソ

出典：MARINA 資料より作成

カテゴリー A に分類される 7 社のリストは表 35 のとおりである。カテゴリー A の造船所でフィリピン資本の造船所のうち、HERMA SHIPYARD は海運会社などを傘下にもつ HERMA グループの参加であり、HERMA Shipping 向けの建造修繕が中心である。また、F.F. Cruz、PHILIPPINE IRON CONSTRUCTION & MARINE WORKS, INC. (PICMW) はいずれも建設業などに従事する企業のグループであり、造船専業ではない。

表 35 MARINA 認可の大規模造船所（2019 年 9 月現在）

	地域	造船所名	主な造船施設規模	資本
1	ルソン	HERMA SHIPYARD INC.	15000GT のドライドック、 1,600GT の浮きドック 120m x 20m 船台 グループ企業のタンカー建造、修繕が 中心	フィリピン
2	ルソン	KEPPEL SUBIC SHIPYARD, INC.	55000DWT 規模のドライドック 300m x 65m の船台など 各種商船の修繕、改造と新造。 外航船、輸出船が中心	シンガポール
3	ルソン	SUBIC DRYDOCK CORPORATION	18,000 DWT の浮きドック 4,000 DWT の浮きドック 内航、外航の船舶修繕、フィリピン、 米国の艦船の修繕中心	米国
4	ルソン	KEPPEL BATANGAS SHIPYARD	40,000DWT のドライドック 6,000DWT のシンクロリフトなど 改造、修繕及び海洋構造物等の 建造が中心	シンガポール
5	ビサヤス	F.F. CRUZ & CO., INC.	500GRT の浮きドック 内航船の修繕が中心	フィリピン
6	ビサヤス	TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU) INC.	200,000DWT のドライドック 8,500 トンの浮きドック 100,000 トンの船台 輸出船建造が中心	日本・ フィリピン
7	ミンダナオ	PHILIPPINE IRON CONSTRUCTION & MARINE WORKS, INC. (PICMW)	7,500GT のシンクロリフト新造船、 修繕、船舶設計、船舶管理を行う。 ※1976 年から 1979 年まで三井海洋開発と Kanrei Shipyard (神例造船)が技術者を派遣	フィリピン

出典：MARINA 資料などより作成

この 7 社の他に、オーストラリア資本の Austal Philippines (カテゴリーC) がセブのバランバンに立地しアルミ船を建造している。また、マニラ近郊に立地する Josefa Slipway (カテゴリーB) は、2019 年にフィリピンで初めて RORO 船を建造した造船所である¹⁷。

¹⁷ <https://news.abs-cbn.com/business/08/18/19/first-pinoy-made-roro-ship-launched>



図 22 大手造船所の立地図

出典：Free Vector Maps より作成

ほとんどの造船所は主に修繕に従事しているといわれており、フィリピン造船業協会（Shipyards Association of the Philippines）の資料によると、造船業の収入の9割は修繕である。一方、MIDPによると、2017年に建造された船は2,161隻あり、そのうち63.9%は旅客船、24.5%は漁船であった。ただし、GRTベースでは、建造隻数177隻の貨物船が全体のトン数の89.0%を占めており、旅客船や漁船のサイズは非常に小さいと考えられる。

表 36 2017年のフィリピンの建造実績

	建造隻数	全体に占める割合 (隻数ベース)	全体に占める割合 (GRTベース)
旅客船	1,381	63.9%	5.4%
漁船	529	24.5%	2.9%
貨物船	177	8.2%	89.0%
その他（タグ、浚渫船、タンカーなど）	74	3.4%	2.7%
合計	2,161	100%	100%

出典：MIDP

4. 海事産業の振興策等

4.1 内航海運・造船振興策

フィリピン政府は従前より内航海運の振興¹⁸に取り組んでおり、日本も 2 ステップローンの融資をフィリピン開発銀行（Development Bank of the Philippines : DBP）を通じて提供¹⁹し、内航海運の近代化に協力をしてきた。日本の支援による融資は 2016 年で終了しているが、フィリピン政府が導入した内航海運振興策は継続しているものも多い。現状の内航海運、造船振興策は以下のとおりである。

(1) 付加価値税の免除

2005 年共和国法 9337 号（Republic Act : RA9337）により、旅客船、貨物船、エンジン等の機器、部品の輸入とリースに対する付加価値税 12% の免除。なお、12% の付加価値税免除の対象となるためには、MARINA の通達に基づき次の条件を満たす必要がある。

- ・ MARINA に認可を受けた内航海運事業者であること
- ・ 旅客船の場合は IACS 船級を取得し、500 トン以上、輸入時に船齢 20 年以下であること
- ・ タンカーの場合は、輸入時に船齢 15 年以下であること
- ・ 高速旅客船の場合は、輸入時に船齢 5 年以下であること
- ・ 貨物船の場合は MARINA の通達 104 号に従うこと²⁰

なお、付加価値税の免除は 2004 年の共和国法 9295 号(RA9295)にも盛り込まれている。RA9295 では、内航海運オペレーター及び造船所に対して、次のインセンティブを認めていた。

- ・ 付加価値税（VAT）の免除
- ・ 純営業損失の 3 年間の繰り越し
- ・ 固定資産の加速償却（最大 2 倍まで加速償却が可能）

RA9295 は 10 年間の期限付き法律で、2014 年に失効しているとみられる。

RA9337 による付加価値税免除には造船所は含まれていない。

(2) 税制優遇策

投資庁(Board of Investments : BOI)の優遇策では様々な産業や未発達の地域への投資促進のためのインセンティブを提供している。次の船舶の運航については、6 年間の所得税免除が与えられる。

¹⁸ 1995 年からの内航海運近代化プログラム(DSMP I)と 1999 年からの第 2 期内航海運近代化プログラム

¹⁹ 物流インフラ開発事業。2009 年に調印、303 億 8,000 万円を限度とする円借款貸付契約で期限は 2016 年。融資対象は船舶だけでなくインフラ全般。
https://www.jica.go.jp/press/2009/20091112_01.html

²⁰ MARINA 通達 104 号は 1995 年に発表された「内航船及び漁船の調達に関するガイドライン」で、貨物船については船齢の制限がないこと、国際的な船級協会あるいは地場の船級協会の船級を取得することなどが定められている。

- ・タンカー、高速船、RoRo 船で主要ルートを運航している船と、150GT 以上の旅客・貨物船の運航
- ・小さな島や島嶼間で、MARINA が求めるミッシヨナリー航路の運航
- ・国際運航の場合は、フィリピン籍船で 1,000GT 以上の船舶の運航

(3) 航路開発促進のための航路保護

RA9295 及び MARINA 通達 2009 年 23 号により、新航路開発の促進のため、定期船が運航していない航路（ミッシヨナリー航路）で新規航路を開設する内航オペレーターに対して、5 年間、他社の新規参入を認めないという航路保護スキームがある。また、船舶関連書類、ライセンス、認可などの費用を 50% 減免するインセンティブがある。

(4) 新造船への投資促進

2010 年の大統領令 909 号（Executive Order : EO909）および MARINA 通達 2015 年 4 号により、MARINA が運航船舶の追加が必要と認める航路に、IACS 船級を取得した新船（新船輸入あるいは国内での新造いずれでもよい）を投入する場合、「パイオニアステータス」が与えられ、以下のインセンティブが与えられる。

- ・6 年間、他社の新規参入を当該航路に認めないという航路保護
- ・公共利便性証明(Certificate of Public Convenience : CPC)²¹の優先発行
- ・船舶関連書類、ライセンス、認可などの費用の 50% 減免
- ・港湾では専用バース、専用ランプの提供を受けることが可能

(5) 木船、老朽化船の退役

内航海運の安全性の向上が主な目的であるが、木船、老朽化船が退役により内航船運航の過当競争を緩和し、内航海運振興に寄与するものと考えられている。2016 年に MARINA は、以下のとおり木船の段階的な退役を定めている。

表 37 木船退役スケジュール

船の大きさ	退役時期
100GT 以上	2019 年 1 月 1 日から
15.00～99.88GT	2018 年 7 月 1 日から
15.00GT 以下	2018 年 1 月 1 日から

出典：MARINA

しかし、報道や業界へのインタビューによると、MARINA のスケジュールのとおりに退役が進んではいないようである。木船の船主に対する補償、新船の買

²¹ 公共機関以外が公益サービスを提供する場合に取得が義務付けられている

い替えの補助などがいないため、現状のままでは木船の退役は困難とみる業界関係者も多い。

老齢化船の退役についても検討がなされ、2009年のRA9295施行細則において、30年以上の鉄鋼船、20年以上の木船、5年以上のモーターバンクで船級を取得していないものは、船級協会の検査結果を提出が義務付けられた。提出がない場合は自動的に登録が抹消されるというものである。2016年の報道によると、MARINAの高官が35年以上の船の強制的な退役を示唆する発言があったが、船主の強い反発もあるようであり、この方針に従って退役を義務化する法律が制定されるかどうかは不透明である。

4.2 海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan:MIDP）

アロヨ政権に代わって2010年に発足したアキノ政権は、RORO航路開発を踏襲せず、内航振興は一時停滞した。2016年6月に発足したドゥテルテ政権では、「Build, Build, Build」のスローガンの下、大規模なインフラ整備計画を推進しており、その一環として交易と観光開発に重要な港湾開発など、内航海上輸送を含む海事産業の振興にも再注力している。

こうした中、海事産業を管轄するMARINAでは、2018年12月に2019～2028年の海事産業開発計画（MIDP）を発表している。MIDPは、海事教育、イノベーション、技術、持続可能な組織文化と実践を開発・持続することにより、1つの国として融合し、国際競争力のある海事産業とすることをゴールに掲げ、2019-2028年の10年間で次の点を達成することを目標としている。

- ・世界および国内の海運、漁業、海洋観光分野の進展に合わせて、造船・船舶修繕の生産能力を高める。
- ・海事技術を高めることでサプライチェーンのローカル化を支援する。
- ・海運業と海洋観光業を開発・拡充するための支援を行っていく。
- ・海事教育トレーニングを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（STCW条約）に合わせて常に改善する。
- ・海事関連の安全・安全保障のベストプラクティスを開発・導入・支援する。
- ・MIDPの導入のために、組織間および多組織間の協業、及び一般市民の参加を強化する。

ドゥテルテ政権下、2016年10月に、国民一人あたりの所得を2040年までに3倍にすることを目指すことなどを盛り込んだ長期ビジョン「AmBisyonNatin 2040（Our Ambition 2040）」が発表されており、2017年には「AmBisyonNatin」の達成のための中期開発計画である「フィリピン開発計画2017-2022」が策定されている。その開発計画の一翼をなす「フィリピン運輸計画2017～2022」、クルーズ産業を振興する「国家クルーズ観光開発戦略と行動計画2016～2022年」、漁業の振興と近代化を図るための「包括的国家漁業開発計画2016～2022年」も策定されているが、MIDPはこれらの計画の海事に関わる部分の達成に寄与することが期待されている。図23はMIDPと各種計画の関連図である。

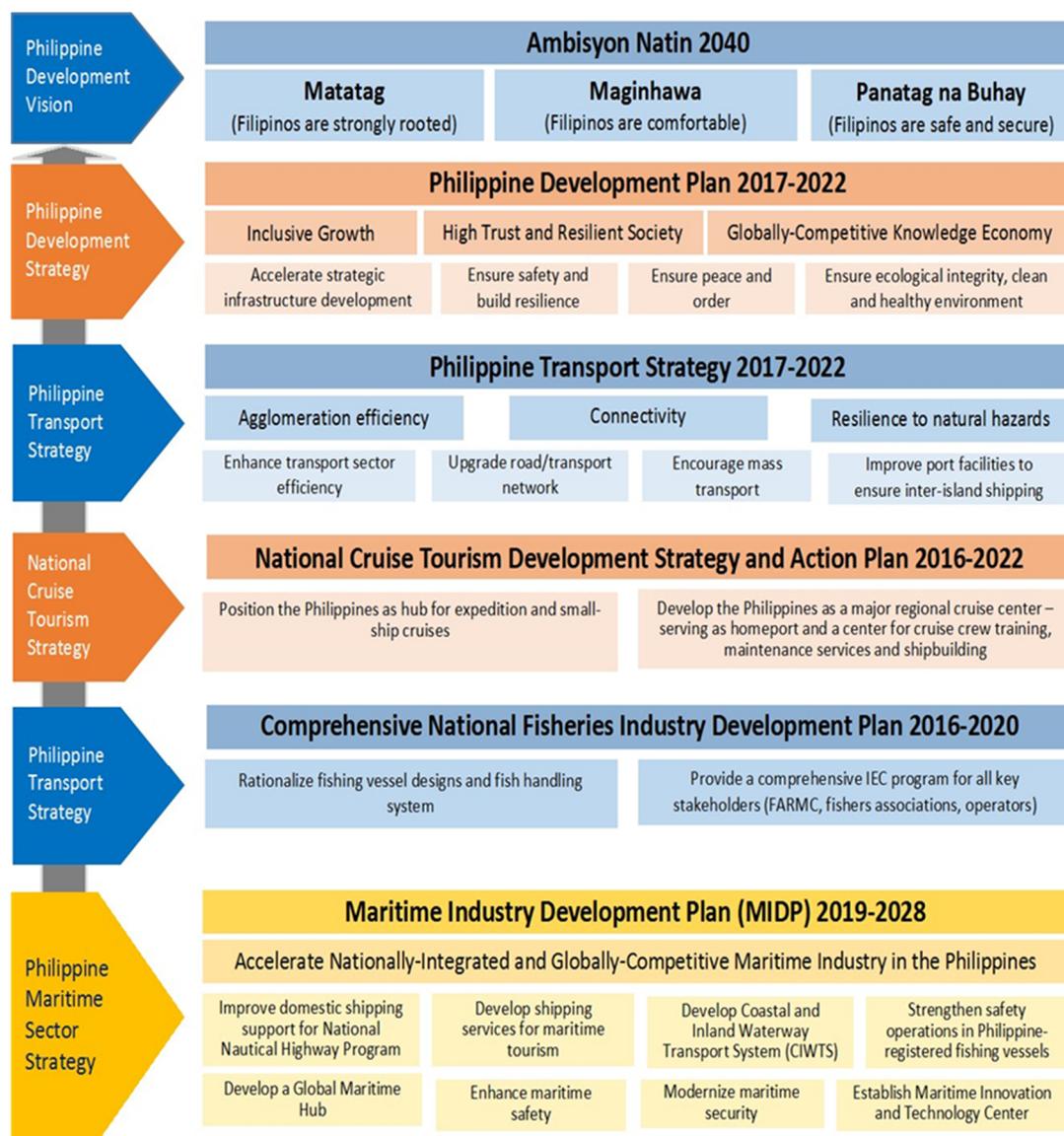


図 23 MIDP をその他の国家計画との関連図

出典：MIDP 2019-2028

MIDP では 8 つの優先プログラムが選定されている。8 つの優先プログラムとそれぞれの 10 年間の予算は表 38 のとおりである。

表 38 MIDP 優先プログラムと予算

	優先プログラム	10年間の予算 (100万ペソ)	予算全体に 占める割合
1	フィリピン海上輸送航路の開発のための内航海運の改善	45,155	18.6%
2	海洋観光向けの海運サービスの開発	147,400	60.6%
3	沿岸内陸水上輸送 (CIWT) ²² システムの開発	2,640	1.1%
4	漁船の安全基準強化	748	0.3%
5	グローバル・マリタイム・ハブの開発	45,730	18.8%
6	フィリピンの海上安全の強化	149	0.1%
7	フィリピンの海上警備の近代化	825	0.3%
8	海事イノベーション&ナレッジセンター(MIKC ²³)の設立	599	0.2%
	合計予算	243,246	

出典；MIDP より作成

表 38 のとおり、MIDP に関する予算の 6 割が海洋観光向けの海運サービスの開発、具体的にはクルーズ観光振興に充てられることになっている。前述のとおり、クルーズ産業を振興する「国家クルーズ観光開発戦略と行動計画 2016～2022 年」が MIDP に先立ち策定されており、フィリピン政府がクルーズに力を入れていることがわかる。また、内航海運の改善には 451 億 5,500 万ペソ（およそ 948 億円）が充てられる。造船産業の振興はプログラム 5 のグローバル・マリタイム・ハブの開発に含まれている。

8 つの優先プログラムの概要は以下の通りである。

プログラム 1	フィリピン海上輸送航路の開発のための内航海運の改善
効果 (Impact)	より効率的で安全な旅客、貨物の輸送 具体的には ・ 輸送コストと時間の短縮 ・ 海難事故の減少 ・ 旅客満足度の向上
結果 (Outcome)	・ 旅客、貨物、船舶寄港の増加 ・ 新規航路の開発 ・ 海運と造船への投資を増加
要素 (Components)	・ 内航船の近代化と改良 ・ 甲板およびエンジンを担当する船員の能力開発 ・ 港・ターミナル及び道路の改良 ・ 木造船の段階的廃止 ・ 船級を取得していないので船、老朽化した船の退役
予算	10年間で 451 億 5,500 万ペソ

²² Coastal and Inland Waterways Transport の略。沿岸あるいは河川、湖などの内陸水路を利用した交通

²³ Maritime Innovation and Knowledge Center

プログラム 2	海洋観光向けの海運サービスの開発
効果(Impact)	海洋観光からの収益の向上と観光船とレジャーボートの無事故
結果(Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光デスティネーションに運航する船舶数の増加と船舶の改良 ・フィリピン籍の観光船とレジャーボートの増加 ・観光船やレジャーボートを建造する造船所による雇用拡大 ・外国籍クルーズ船によるフィリピン人船員の雇用拡大 ・外国籍クルーズ船で働くフィリピン人船員からの送金増加
要素(Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・海洋観光委員会の創設 ・クルーズ船、ボート、レジャー艇の建造と運航のための設計と安全基準 ・海洋ツーリズムへの投資の支援 ・クルーズ船造船所の人材とクルーズ船乗組員の能力開発 ・海外の旅行業界やクルーズ業界におけるフィリピン海洋ツーリズムの振興 ・プログラムマネージメントとモニタリング及び評価
予算	10年間で1,474億ペソ

プログラム 3	沿岸内陸輸送 (CIWT) システムの開発
効果(Impact)	効率的で安全、環境の面で持続可能な沿岸内陸輸送システム 具体的には <ul style="list-style-type: none"> ・輸送時間とコストの削減 ・旅客満足度の向上
結果(Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・沿岸内陸輸送によるとモノの移動の増加 ・沿岸内陸輸送向けのボートと設備運営への投資の創出
要素(Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・水路の開発と維持 ・港・上陸場・ターミナルの建設と運営維持 ・ボート建造と運営維持 ・CIWT 情報システムの構築と運営 ・CIWT 用ボート、システムデザインと安全基準に関する能力開発 ・情報・教育・コミュニケーションの計画の策定と導入 ・プログラムマネージメントと維持・評価のサポート
予算	10年間で26.4億ペソ

プログラム 4	漁船の安全基準強化
効果(Impact)	洋上および船上における生命の安全、漁船船員の福利厚生、IUU（違法、無報告、無規制）漁業の防止に関する IMO や ILO 条約の実行による高効率で安全な漁船運航
結果(Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・IUU 漁業の減少 ・漁船安全証明登録済みの漁船の増加
要素(Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・ケープタウン協定（漁船の安全基準改善のための条約）と漁船の乗組員のための STCW-F²⁴を含む、漁船の安全基準の策定・導入 ・漁船の安全運航に関するトレーナー、オペレーター、船員の能力開発プログラムの策定・導入 ・漁船の安全な設計の策定と促進 ・使いやすい漁業安全ガイドの作成と配布 ・漁船データベースと漁船クルーのデータベースの構築 ・プログラムマネージメント支援
予算	10年間で7,480万ペソ

²⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995

プログラム 5	グローバル・マリタイム・ハブの開発
効果(Impact)	海事産業の GDP 貢献度を高める
概要	サブ・プログラム 1~5 によるフィリピンのグローバル・マリタイム・ハブ化
サブプログラム 1	フィリピンの船舶登録の促進
結果 (Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・フィリピン籍外航船の増加 ・税収の増加 ・フィリピン人船員の雇用拡大
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域および国際協力の強化によるフィリピン籍船の競争力向上の支援 ・輸出入輸送の海上輸送サービスの強化 ・船舶所有と運航に対する船舶金融スキームとインセンティブの開発と促進 ・裸傭船と船舶抵当法のレビューと改善 ・船舶管理、船舶ブローカー、船具商、船舶保険サービスの強化 ・国際海事条約の批准・実施と MARINA の組織改革による海事行政の強化
サブプログラム 2	フィリピンを東南アジアの積み替え、燃料補給ハブとする
結果 (Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・外国船の寄港の増加 ・海事産業の生産性の向上 ・雇用機会の拡大
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料補給ターミナルのフィージビリティスタディと詳細エンジニアリング設計 ・燃料補給ターミナル/ステーションの設立 ・既存の主要港を国際港/ターミナルに改良 ・海事関連ビジネス・サービスの開発 ・国内および国際市場で燃料補給設備の売り込み
サブプログラム 3	世界に通用する競争力のある造船所を開発し、造船修繕解撤の外国需要に対応
結果 (Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・2,000GRT 以上の船舶の建造・修繕が可能な造船所の増加。 ・造船所の拡張や近代化への投資増加 ・造船所の生産性の向上 ・雇用の拡大
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブ、合弁、投資の開発・促進により造船修繕サービスの強化 ・近代的で安全や環境性能に優れた船舶の設計・建造による競争力強化 ・船舶退役の法規制・政策の完全な実施と、船舶輸入に関する段階的な規制の導入 ・フィリピン海軍の近代化の継続 ・造船所の人材開発 ・国際市場における造船サービスの売り込み
サブプログラム 4	海事関連産業サービスを集約する産業団地（エコ・インダストリアル・マリタイムパーク: EIMP）の設立
結果 (Outcome)	投資、生産性、雇用の拡大
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・エコ・インダストリアル・マリタイムパークのフィージビリティスタディと詳細なパーク設計 ・エコ・インダストリアル・マリタイムパークの開発と運営 ・国内および「海外の造船所、関連産業、技術/法務/物流サービス会社の誘致
サブプログラム 5	海事トレーニング・リサーチセンター(MRRC)の設立
結果 (Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的最低水準の海事人材の増加 ・雇用と投資の拡大
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・ワールド・マリタイム教育トレーニング機関のフィージビリティスタディと設計 ・機関の運営維持に関して入居企業との組織的枠組みの構築、および国内および海外市場からのセンターへの入居誘致

プログラム 6	フィリピンの海上安全の強化
効果 (Impact)	フィリピン海域を航行する船舶の効率と安全の向上 具体的には ・ 輸送時間の削減 ・ 海難事故の減少 ・ 旅客満足度の向上
結果 (Outcome)	安全基準に準拠したオペレーターと船員の増加 認定された専門的な安全基準検査員と監視官の増加
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・ フィリピン籍船の海上安全に関する政策とガイドラインのレビュー、修正、または開発と実施 ・ 国際安全条約に準拠することをフィリピン籍船に義務付ける国内法の策定・立法化 ・ 国内地域ごとの標準的な海上安全戦略と行動計画の策定と実施 ・ 海上安全および海洋環境保護基準に関する国民の意識を高めるための情報教育コミュニケーション計画の準備と実施 ・ 海上安全および海洋環境保護基準に関するトレーニングモジュール/コースの開発と実施 ・ 海上安全執行および救難救助計画の策定と実施 ・ 海上安全と海洋環境保護のためのデータベースとモニタリング・評価システムの確立 ・ プログラム管理サポート
予算	10年間で1億4,850万ペソ

プログラム 7	フィリピンの海上警備の近代化
効果(Impact)	海上警備を強化して海事事件を減らす
結果 (Outcome)	犯罪やテロによる海事事件の減少
要素 (Components)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国家船舶および港湾施設のセキュリティ (National Ship and Port Facility Security : NSPS) の策定²⁵ ・ 政府と民間のステークホルダーに対して NSPS の政策/規制のトレーニングを実施 ・ 情報教育コミュニケーション計画の策定と実施 ・ 船舶セキュリティプランおよび港湾施設セキュリティプランの導入/執行 ・ コンプライアンスの監視を含む「結果に基づくモニタリング評価 (RbME)²⁶システム」の開発と運用 ・ 緊急時対応の仕組みの策定と実施 ・ データベースとモニタリング評価システムの確立と運用
予算	10年間で8億2500万ペソ

²⁵ NSPS により、すべての国内船舶および港湾が、その性質および運用エリアで予想される脅威の評価に基づいて、それぞれのセキュリティプランを作成することが求められている。

²⁶ Result-based Monitoring and Evaluation

プログラム 8	海事イノベーション&ナレッジセンター(MIKC)の設立
効果 (Impact)	MARINA とパートナー機関のイノベーション力を高め、最新技術を用い、関連分野のベストプラクティスを導入するための能力向上
結果 (Outcome)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海洋分野に関連する政府の Web サイトでのデータ検索数の増加 ・ データベースの拡張、統合 ・ MIDP に関連する新しい製品、サービス、およびプロセスを開発・適用 ・ 地元、地域、国際的なステークホルダーとのパートナーシップを強化
要素 (Components)	<p>1. 海事産業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 啓発活動：コミュニケーションキャンペーン、ソーシャルメディアの強化。定期的な記者会見（TV および Facebook Live 経由）と多くのニュース記事、特集記事や動画を通じた地域および国際メディアパートナーへのアウトリーチ ・ 知識の共有と学習活動：州立大学、大学、海事高等教育機関などのステークホルダーとの公開フォーラム。 ・ 外部の知識パートナーシップ：海上技術革新（特にグリーン船、ドローン船の設計、建造、修理など）およびベストプラクティスなどについて、メディア、学会、船級、組織、および民間セクターとの関係強化。 <p>2. ナレッジ製品と技術ソリューションの開発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ MARINA ナレッジ・インフォメーションテクノロジーセンター（KITC）を設立し、海事業界内の知識を収集、結びつけるための有効な技術（ハードウェアおよびソフトウェア）の展開。 ・ 内部の知識パートナーシップを構築し、MARINA と船級等の情報に関する統合データベース（開発データベースおよびアプリケーションベースのシステム）の開発 ・ IMO の世界海運統合情報システム（GISIS）との統合 ・ ナレッジ製品の開発 ・ MARINA ライブラリーの設立 <p>3. パートナーのイノベーション能力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ MARINA スタッフと関係組織のナレッジ管理、情報管理、コミュニケーション能力の開発 ・ グローバルな競争力を継続的に達成するための船員向けの能力トレーニング <p>4. プログラムのモニタリング評価</p>
予算	10 年間で 5 億 9931 万ペソ

MIDP では 8 つのプログラムそれぞれについて、数値目標や必要なアクション、予算の内訳を掲載している。内航海運と造船業に関連が深いプログラム 1 とプログラム 5 について以下に記載する。

プログラム1 フィリピン海上輸送連絡路の開発のための内航海運の改善

目的	指標	基準値		目標
		年	データ	
効果 (Impact)				
安全で質の高い旅客輸送効率的な貨物輸送	内航輸送の効率、安全、質に対する旅客の満足度を2028年までに80%向上	2017	0	旅客満足度80%向上
	平均海上輸送時間を2028年までに20%削減	2017	離島航路の旅客輸送所要時間が平均4時間	同平均3時間
	海難事故を2028年までに80%削減	2017	31件	6件以下
結果 (Outcome)				
新たに就航する航路の数	2028年までに航路数を50%増加	2017	148航路	73件の新航路
拡充する既存の道路、港湾インフラと設備の数	既存の道路、港湾インフラの100%拡張・改善	2017	574ヶ所の既存の港湾	574ヶ所を拡張・改善
近代化・改善する内航船舶の数	2028年までにIACS船級の新船を100%増加	2017	70隻	新たに70隻のIACSクラスの新造船を輸入あるいは現地建造
旅客輸送人数	2028年までに旅客輸送人数を50%増加	2017	72,051,946人	1億800人以上
貨物取扱量	2028年までに貨物取扱量を50%増加	2017	102,533,513トン	1億5,300トン以上
船舶寄港数	2028年までに船舶寄港数を50%増加	2017	内航船寄港数434,380隻	内航船寄港数651,500隻以上
投資件数	投資件数を50%増加	2017	126億ペソ	189億ペソ以上の船隊近代化・刷新投資
成果 (Output)				
甲板・エンジン士官候補生の船上訓練人数	甲板・エンジン士官候補生の船上訓練を50%増加	2017	甲板士官候補生船上訓練数4,980人 エンジン士官候補生船上訓練数3,735人	甲板士官候補生船上訓練数7,470人 エンジン士官候補生船上訓練数5,600人
新たに建設する港湾インフラ・設備の数	新たな港湾インフラ・設備を50%増加	2017	既存港574ヶ所	新たに287港を開発・建設する
モーターバンカ、モーターボート、木船の数の削減	モーターバンカ、モーターボート、木船の数を50%削減	2017	既存の木船3,058隻	1,500隻以上の木船を退役、1,500隻以上の技術的に進んだ船を輸入あるいは建造
老朽化、陳腐化、経済性に劣る船の退役と交換	老朽化、陳腐化、経済性に劣る船を全て退役・交換する	2017	既存の老朽化、陳腐化、経済性に劣る船25隻	25隻全てを退役させ、新船と交換する

主な行動 (Key activities)	
1	可能性のある航路を定める
2	効果的な海上輸送用航路能力測定システムを開発・導入する
3	内航海運企業・オペレーター向けに包括的なファイナンスプログラムを提供する
4	内航海運企業・オペレーター向けにインセンティブ・特典を提供する
5	甲板・エンジン士官候補生の船上訓練・実習を開発し、導入を義務付ける
6	既存の道路の改良と維持、新たな道路の建設
7	既存の港と港湾設備の改良と維持、新たな港と港湾設備の建設
8	地域ごとの航行エリアに合わせた標準船舶設計を開発し、木船と交換する
9	影響を受けるモーターバンカオペレーターにインセンティブを提供する
10	影響を受けるモーターバンカオペレーターにファイナンススキーム・パッケージを提供する
11	船級を取得していない陳腐化した船の退役を義務付ける
12	陳腐化し航行に適さない船の退役スキームを策定する

プログラム5 グローバル・マリタイム・ハブの開発

目的	指標	基準値		目標
		年	データ	
効果 (Impact)				
フィリピンの海事産業の GDP 貢献度	海事産業の GDP 貢献度を 2028 年までに 100% 高める	2017	7,200 億ペソ	1 兆 4,400 万ペソ
結果 (Outcome)				
海事産業の総収益を増やす	海事産業の総集積を 2028 年までに 50% 増加	2017	800 億ペソ	400 億ペソ増やす
フィリピン籍の商船による輸出入貨物の輸送を増やす	フィリピン籍の商船による輸出入貨物の輸送量を 2028 年までに 50% 増加	2017	1 億 200 トン	5,100 トン増加
	フィリピン籍の商船で輸送される輸出入貨物額 2028 年までに 50% 増加	2017	125 億ペソ	62.5 億ペソ分増加
新たな海事関連裾野産業の企業数と投資額の増加	2028 年までに新たな海事裾野産業企業 500 社を創設	2017	0	500 社
	2028 年までに新たな海事裾野産業への投資を 100 億ペソとする	2017	0	100 億ペソの新規投資
新たな海事産業雇用の創出	新たな海事産業雇用数を 2028 年までに 50% 増加	2017	雇用 60 万件	さらに 30 万件の雇用創出
サブプログラム 1 フィリピンの船舶登録の促進				
結果 (Outcome)				
フィリピン籍の商船隊の収益拡大	フィリピン籍の商船隊の収益を 2028 年までに 50% 拡大	2017	6000 万ペソ	3000 万ペソ拡大
新たな海事裾野産業企業の増加	海事裾野産業企業数を 20% 拡大	2017	487 社	新たに 97 社設立
	海事裾野産業による投資額を 20% 拡大	2017	2 億 4400 万ペソ	4,900 万ペソの追加投資
新たな雇用創造	海事産業による新規雇用数を 2028 年までに 50% 拡大	2017	陸上および海上合わせて 2,000 件	1,000 件の雇用追加

成果 (Output)				
フィリピン籍商船隊の隻数と総トン数の増加	フィリピン籍商船隊の隻数を2028年までに100%増加	2017	外航船 116 隻	外航船 232 隻とする
	フィリピン籍商船隊の総トン数を2028年までに100%増加		235 万 GRT	総トン数を 10% ²⁷ 増とする。
フィリピン籍船の競争力を高めるための二国間合意の強化	政府は 5 件の新規合意を締結する	2017	53 件の署名済み合意	新たに 2 件 ²⁸ に署名
船舶ファイナンス、インセンティブ、抵当権を含む船舶登録法案を策定	およそ 50%の船主、船会社に、2028 年までにファイナンス支援を利用してもらう。	2017	61 社	30 社がファイナンス支援やインセンティブを利用する
	法案を作成する			
サブプログラム 2 フィリピンを東南アジアの積み替え、燃料補給ハブとする				
結果 (Outcome)				
マリタイム・ハブのビジネスの収益を創造	2028 年までにマリタイム・ハブの収益を生み出す	2017	0	総収益 50 億ペソ
マリタイム・ハブに新たな海事裾野産業企業が進出	2028 年までにマリタイム・ハブに立地する裾野産業企業の数	2017	0	100 社の立地
	マリタイム・ハブに立地する裾野産業企業の投資額		0	総収益 500 億ペソ
マリタイム・ハブで新規雇用創出	3,000 件の新規雇用を創出する	2017	0	3,000 件の新規雇用
成果 (Output)				
フィリピンに寄港する外国船の増加	2028 年までにフィリピンに寄港する外国船の隻数を 10%増加	2017	寄港船舶数 10,000 隻	寄港船舶数 11,000 隻
燃料補給ターミナル/ステーションの設立	2028 年までに新たに燃料補給ターミナル/ステーションを設立する	2017	0	150ha の燃料補給ターミナル/ステーションを設立
既存の港湾を国際港/ターミナルに拡充	2028 年までに国際港/ターミナルに拡充される港の数	2017	0	5 つの新たな国際港
海事関連ビジネスとサービス ²⁹ を開発	2028 年までに設立される海事関連ビジネス・サービスの数	2017	0	5 件の新たなビジネス・サービス開発
燃料補給設備を国内および海外で営業	燃料補給設備を国内および海外で紹介するマーケティングイベントの数	2017	0	10 件の国際・国内マーケティングイベント

²⁷ 100%の誤りと思われる。

²⁸ 5 件の誤りと思われる。

²⁹ 原文は、Maritime-related businesses and services とされており、燃料補給等の海事関係のビジネス及びサービスと考えられる。

サブプログラム 3 世界に通用する競争力のある造船所を開発し、造船修繕解撤の外国需要に対応

結果 (Outcome)

造船修繕企業の収益の増加	2028年までに造船修繕企業の収益を30%増加	2017	924億ペソ	収益を247億ペソ増やす
造船修繕企業の雇用の増加	2028年までに造船修繕企業の雇用に30%増加	2017	25,000人	雇用に7,500人増やす

成果 (Output)

造船所の設備の向上と拡張	2028年までに設備改善・拡張を行う造船所の数が25%増加	2017	244ヶ所	61ヶ所を改善・拡張する
地場の造船所で建造する中型、大型船の数の増加	地場造船所で建造する船を平均500GTから2028年までに3,000GTにする	2017	500GT (平均)	3,000GT (平均)
近代的、安全で環境にやさしい船をフィリピンで設計、建造	2028年までにフィリピンで設計・建造する近代的、安全で環境にやさしい船の数を50%増加	2017	2,140隻	1,070隻を新たに設計・建造
造船修繕プロジェクト実現のため、より大きなビジネス機会の創出が必要となるので、船舶退役、船舶輸入の段階的制限や既存のフィリピン海軍の近代化プログラムに関する法律や政策を策定	MIDPの他のプログラムと共に、これらの法律制定とプログラムを2025年までに実施する	2017	タンカーと旅客船の輸入制限	全ての船種の中古船の輸入制限 (船舶退役政策の実施)
訓練を受けた造船所従業員の増加	2028年までに訓練を受けた造船所従業員数を50%増加	2017	0	要検討
国際市場におけるフィリピンの造船所のプロモーションを実施	2028年までに実施する国際市場でのフィリピン造船所マーケティングツールの数	2017	1件の対日造船修繕ミッション	10件のマーケティングツール

サブプログラム 4 海事関連産業サービスを集約する産業団地 (エコ・インダストリアル・マリタイムパーク-EIMP) の設立

結果 (Outcome)

EIMPの収益を創出	2028年までにEIMPの収益を最低150億ペソ計上する	2017	0	EIMPの収益最低150億ペソ
EIMPにて裾野産業企業設立	100社の新たな裾野作業企業がEIMPに立地	2017	0	100社の新たな裾野作業企業がEIMPに立地
EIMPにて新たな雇用創造	2028年までにEIMPにて5,000件の新たな雇用を創造する	2017	0	2028年までにEIMPにて5,000件の新たな雇用を創造
EIMPへの外国投資創出	2028年までに150億ペソの外国投資をEIMPに呼び込む	2017	0	2028年までに150億ペソの外国投資をEIMPに呼び込む

成果 (Output)				
EIMP の設立、操業	2028 年までに EIMP を設立、操業する	2017	0	1100ha の EIMP をリージョン 3,4,7 ³⁰ で設立する。
EIMP を造船、裾野産業、技術サービス、法律サービス、物流サービスなどの国内外の企業に紹介する	EIMP を紹介するイベントを 2028 年までに 10 件実施する	2017	0	10 件の EIMP 紹介マーケティングイベント
サブプログラム 5 海事トレーニング・リサーチセンター(MTRC)の設立				
結果 (Outcome)				
フィリピンの海事産業人材の雇用機会の拡大	2028 年までに海事産業で働くフィリピン人の数を 33% 増加	2017	60 万人	20 万人の雇用拡大
成果 (Output)				
MTRC の設立、操業	2028 年までに MTRC を設立、操業する	2017	0	15ha の MTRC を設立する
MTRC の収益を創造	2028 年までに 4 億ペソの収益を計上する	2017	0	4 億ペソの MTRC からの収益
フィリピン人海事産業人材の教育とトレーニングの向上	フィリピン人の海事産業人材で修士、博士取得者の数を 2028 年までに 40% 増加	2017	500 人	さらに 200 人が修士、博士を取得
	海事産業の技能認定労働者の数を 2028 年までに 40% 増加	2017	70 万人	さらに 28 万人の技能認定労働者を創出
MTRC のオペレーションと維持のために、入居企業との合意を交わす	2025 年までに入居企業と合意	2017	0	要検討
MTRC を国内外に告知するマーケティングの実施	2028 年までに 10 件のマーケティングイベントを実施	2017	0	10 件のマーケティングイベント

主な行動 (Key activities)	
1	国際協力 (ASEAN、二国間合意) を通じてフィリピン籍船の競争力を高める
2	フィリピンの輸出入貨物を輸送する海運サービスを確実に提供できるようにする。
3	フィリピンの海事行政を強化する (政策の立案・実行、条約批准等)
4	内航船主・海運会社向けにインセンティブを提供する
5	船舶金融制度を開発する
6	裸傭船と船舶担保の法律を見直し、検討し、改善する
7	船舶管理、船舶仲介、船具商ビジネス、船舶保険サービスを強化する
8	燃料供給ターミナル/ステーションを設立する
9	国際コンテナ港/ターミナルを改良する
10	海事裾野産業と物流サービスを発展させる
11	造船修繕サービスの能力と規模を発展させる
12	近代的、安全、環境にやさしいフィリピンの船を建造する
13	船舶研究所を設立する - 曳航水槽と流体管理トンネル水槽 (Cavitation Tunnel Tank) を設立する - 標準船舶設計を開発する
14	近代的な造船所を設立する
15	造船修繕裾野産業を発展させる
16	船舶リサイクル施設を設立/拡張する
17	船舶設計者と関連海事専門家のための修士プログラムを開発する

³⁰ リージョン 3 はルソン島中部、リージョン 4 はルソン島南部 (バタンガスを含む) とミンドロ島、リージョン 7 はビサヤス地方中部で、ネグロス島、セブ島、ビコル島を含む

プログラム 1、5 の実施状況

2019 年 11 月、MARINA に対して MIDP のステータスについてヒアリングしたところ、国家経済開発庁（NEDA）は MIDP を原則承認しているものの、投資調整委員会（Investment Coordination Committee）³¹による計画承認はなされていないとのことである。今後の予算獲得や強制力ある制度設計を引き続き検討するのであれば、投資調整委員会の承認が必要と考えられる。

計画自体は 2019 年からであり、一部のプログラムはすでに動き出している。プログラム 1 およびプログラム 5 の実施状況について、MARINA 及び業界関係者へのヒアリング、報道などからわかる範囲で下記のとおりまとめる。

プログラム 1

(1) 航路の拡充

プログラム 1 では 73 の新航路を開発することになっている。MARINA は 2019 年 2 月に 19 航路、2019 年 3 月に 8 航路のミッショナリー航路（立地や経済的生産性の問題から船舶が運行していない航路）の開設を発表し、海運会社に応札を呼び掛けた。ミッショナリー航路の運航権を得た企業は 5 年間の独占権あるいは投資保護、および手続き費用（申請、更新、ライセンスなど）の半額免除を受けることができる。MARINA によると、2019 年の入札で航路運航が認可されたのは表 39 の 11 航路であった。

表 39 2019 年の入札で運航が決まった航路

	航路	オペレーター
1	Lucena, Quezon - Corcuera, Romblon - Odiongan, Romblon - Caticlan, Akalan	Starhorse Shipping Lines Inc
2	Lucena, Quezon, Buyabod, Marinduque	Montenegro Shipping Lines Inc.
3	Lucena, Quezon, Masbate city - Calagayog	Starhorse Shipping Lines Inc
4	Maasin, So. Leyte - Ubay, Bohol	Medallion Shipping Corp
5	Tabuelan, Cebu - Ajuy, Iloilo	Lite Shipping Corp
6	Maya, Daanbantayan, Cebu - Calbayog City	Sunline Shipping Corporation
7	Pio Duran, Albay - Aroroy, Masbate	Montenegro Shipping Lines Inc.
8	San Andres, Quezon - San Pascual, Burias Island, Masbate - Pasacao, Camarines Sur	Starhorse Shipping Lines Inc
9	Aroroy, Masbate - San Pascual, Burias Island - San Andres, Quezon	Kho Shipping Lines
10	Lucena City - Aroroy, Masbate	Starhorse Shipping Lines Inc
11	Roxas, Or. Mindoro - Calatrava - Romblon	Montenegro Shipping Lines Inc.

出典：MARINA からの入手資料

³¹ 財務省、NEDA、農業省、貿易産業省、中央銀行の大臣や総裁などから組織される委員会で、主要国家プロジェクトによる財政、国際収支などへの影響を検討する。

(2) 港湾開発

港湾については、PPA が管轄する 574 の港湾すべてについて拡張・改良を行うことになっている。港湾の拡張、改良は PPA が MIDP の発表以前から実施しており、PPA のアニュアルレポートによると、2016 年から 2018 年まで毎年 100～200 件のプロジェクトを実施している。このうち 2017 年は 40 件を年内に完成させた³²。また修繕維持については毎年 100～200 件を完了させている。

表 40 PPA の港湾プロジェクト

	単位：案件数		
	2018	2017	2016
国内予算プロジェクト（翌年継続実施分も含む）	162	127	172
ルソン	68	43	54
ビサヤス地方	34	34	63
ミンダナオ	60	50	55
修繕維持（完了）	198	141	157
修繕維持（年末時点で継続中）	108	91	68

出典：PPA アニュアルレポート各年版

報道によれば 2019 年の完成プロジェクトは 11 月までで 22 件だった。その中にはフィリピン最大で最新鋭のカガヤンデオロの旅客ターミナル（2019 年 7 月稼働）が含まれる。

民間企業による港湾開発や改良プロジェクトもあり、PPA は企業からの提案を検討して認可を出している。2019 年 11 月には、International Container Terminal Services Inc (ICTSI) が提出していた 87 億ペソのイロイロ港整備事業を認可した。ICTSI はミンダナオ島のミンダナオ・コンテナ・ターミナル(MCT)の改良も実施中である。Asian Terminal Inc. (ATI) が運営するバタンガス・コンテナターミナルの拡張は 2019 年 4 月に終了した。海運大手の Chelsea Logistics and Infrastructure Holdings Corp. (CLC) はミンダナオ島ダバオのササ港の近代化プロジェクトの提案を提出しており、認可待ちである。

2019 年 10 月に運輸省が発表した政府海事事業概要によると、70 の社会的観光港湾事業が完成し、運輸省と PPA が完成した海事事業は合計 243 となっている³³。

(3) 船舶の近代化・改良

MIDP のプログラム 1 では、現在 70 隻の IACS 船級の新造船を、さらに 70 隻増やすことを目標としている。MIDP の発表前から新造船の建造に積極的だった Chelsea Group³⁴や Archipelago Philippines Ferries Corp (APFC)

³² 2016、2018 年の完成件数は発表されていない。

³³ 19 Nov 19, PNA (Philippines News Agency)

³⁴ Chelsea Logistics and Infrastructure Holdings Corp. (CLC) と傘下の子会社

については、引き続き新造船の調達に積極的である。Chelsea Group では 2020 年に警固屋ドックから 1 隻、福岡造船から 2 隻（組合船舶からの裸備船）、2021 年にもう 1 隻納入予定があり、その他に 3 隻を発注している。APFC の調達先は中国だが、船隊を 30 隻の調達する計画で資金調達済みとのことである。さらに 2030 年までに 30 隻をフィリピンで国内建造して 60 隻体制にすることを目指している。

2028 年までに 70 隻という MIDP の目標は、Chelsea Group と APFC の調達が順調にいけば、それだけでも達成できるかもしれないが、2019 年 11 月に内航オペレーターにインタビューした際の感触では、他の内航オペレーターは新造船の建造には慎重な発言が多かった。新造船への投資を促進するには、過当競争を是正するなどの投資環境を整える必要があるという意見も多い。

(4) 木船の退役

MARINA は 2016 年に木船の退役を定め、2019 年 1 月からは 100 トン以上の木船も含め、一部の例外を除いて全ての木船が退役することとしていた。MIDP によると、3,085 隻（旅客船のみ）の木船があるが、もっと多いという報道もある。

フィリピン政府は、木船の退役による影響の大きい地域を特定し、木船の退役を円滑に進めるための銀行等の支援を得るための協議の場を設ける等の取組を進めている。

木船 1 隻を所有・運航し、それを収入の糧としている人も多く、代替船建造の支援や廃業となる場合の職業の斡旋等がなされなければ、木船の強制的退役は社会問題化となり、実現は困難という見方もある。

フィリピン開発銀行（DBP）の「地方と都市を結ぶインターモダルシステム効率性（Connecting Rural Urban Intermodal Systems Efficiently（CRUISE））」の融資が、船舶調達に利用可能だが、この融資を受けるには法人であることが必要であり、個人事業では借りられないなどの課題があるとのことである。

(5) 老朽化船の退役

MARINA のデータによると、31 年以上の旅客船は 318 隻、31 年以上の RORO 船は 57 隻（うち 19 隻が 45 年以上）である。MARINA では、老朽化船の退役を長年検討してきているが、2020 年 1 月現在、義務化する規則はまだできていない。

一部事業者は、船が航行に適するかどうかは船齢だけではなく、維持管理の状況等も踏まえるべきであり、適切な維持管理を行ってきた船舶は船齢が高くても十分使えると反論している。2020 年 1 月現在で、老朽化した船舶の退役の義務化がなされるかどうかは不透明な状況である。

プログラム 5

(1) フィリピン籍船の促進

フィリピンをマリタイム・ハブにするというプログラム 5 では、外航船のフィリピン籍船化の促進が盛り込まれ、「ファイナンススキーム、インセンティブ、担保法も含むフィリピン船舶登録法案」を策定するとある。2019年2月に、フィリピン下院は、フィリピン船舶登録法案を承認したが³⁵、法律になったという情報は2020年1月現在、見当たらない。また、法案には担保についての記載はあるが、ファイナンススキームとインセンティブについては記載されていない。

(2) 造船工業団地の設立

数年前から MARINA が海事関連産業サービスを集約する産業団地（エコ・インダストリアル・マリタイムパーク）の設立を検討している。これとは別に、PPA が造船所の建設に動きだしている。ルソン島、ビサヤス地方、ミンダナオ島にそれぞれ 1 ヶ所、合計 3 カ所を建設する予定だという。土地の高騰を避けるために具体的な場所は明らかにされていないが、ルソン島の造船所は面積 10 ヘクタールであり、事業化調査は実施済とされている。ルソン島の造船所では、定員 70～100 人、1～2 時間の短距離を航行する旅客船や RORO 船の建造に力を入れるが、レジャーボートも建造する計画とされており、PPA では 2020 年中の起工を目指している。造船所はフィリピン経済区庁（PEZA）か投資庁（BOI）の管轄下に置かれ、民間からの投資が奨励されている。

³⁵ <http://www.congress.gov.ph/press/details.php?pressid=11300>

5. 内航海運事業者の抱える課題

5.1 調査を行った内航海運事業者の概要

MIDP の作成やその実行を通じた内航海運事業者への支援が実施されているところであるが、RORO 船の船齢は高く、船舶のリプレース等は円滑に進んでいない状況である。そのため、旅客船、貨客船、RORO 船の主要オペレーター、船舶の運航隻数は少ないものの海運事業への投資を積極的に行う Chelsea Group 等と関係の深いオペレーター10社の協力を得て、内航海運事業者の抱える課題や船隊整備に係る動向について調査を実施した。10社の事業等の概要は以下の通りである。また、これら訪問企業の MARINA 登録船舶リストは別添 1 を参照³⁶のこと。

Asian Marine Transport Corporation (AMTC)

会社概要	貨客船、貨物船を運航し、トラック、トレーラー、貨物取扱機器、コンテナヤード、港湾設備も所有する総合物流企業。																																																													
住所	38 Gorordo Avenue, Cebu, Philippines 6000																																																													
連絡先	+63 32 4127688																																																													
URL	http://supershuttleroro.com/en/about/																																																													
上場/未上場	未上場																																																													
売上/利益	未上場のため非公開 ※2019年10月のインタビューによると貨客船、貨物船に関する事業は赤字とのこと。																																																													
輸送能力	NA																																																													
航路	<p>貨客船</p> <table border="1"> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>⇔</td> <td>クラシ、ハナイ島</td> </tr> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>⇔</td> <td>カラハン、ミントロ島</td> </tr> <tr> <td>ジャクナ、ホル島</td> <td>⇔</td> <td>カミギン島</td> </tr> <tr> <td>ハリコアン、ミンダナオ島</td> <td>⇔</td> <td>ペノニ、カミギン島</td> </tr> <tr> <td>ハクナヤ、セブ島</td> <td>⇔</td> <td>サンタフェ、ハンタヤン島</td> </tr> <tr> <td>ホコ、セブ島</td> <td>⇔</td> <td>ハロンボン、レイ島</td> </tr> <tr> <td>ダビタン、ミンダナオ島</td> <td>⇔</td> <td>トゥマケッティ、ネグロス島</td> </tr> <tr> <td>ロクス、ミントロ島</td> <td>⇔</td> <td>カテクラシ、ハナイ島</td> </tr> </table> <p>貨物船</p> <table border="1"> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>—</td> <td>マスベイト</td> <td>—</td> <td>セブ</td> <td>—</td> <td>カガヤンデオロ</td> </tr> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>—</td> <td>マニラ</td> <td>—</td> <td>セブ</td> <td>—</td> <td>ダバオ</td> </tr> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>—</td> <td>マニラ</td> <td>—</td> <td>イロイロ</td> <td>—</td> <td>ハコルト</td> </tr> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>—</td> <td>マニラ</td> <td>—</td> <td>セブ</td> <td>—</td> <td>ジェネラルサントス</td> </tr> <tr> <td>ハタンガス</td> <td>—</td> <td>マニラ</td> <td>—</td> <td>セブ</td> <td>—</td> <td>カガヤンデオロ</td> </tr> </table> <p>※国内輸送以外にも、2017年にダバオからインドネシアのビトゥンを結ぶ航路を就航したが、当該航路は貨物不足で運航を停止している。</p>			ハタンガス	⇔	クラシ、ハナイ島	ハタンガス	⇔	カラハン、ミントロ島	ジャクナ、ホル島	⇔	カミギン島	ハリコアン、ミンダナオ島	⇔	ペノニ、カミギン島	ハクナヤ、セブ島	⇔	サンタフェ、ハンタヤン島	ホコ、セブ島	⇔	ハロンボン、レイ島	ダビタン、ミンダナオ島	⇔	トゥマケッティ、ネグロス島	ロクス、ミントロ島	⇔	カテクラシ、ハナイ島	ハタンガス	—	マスベイト	—	セブ	—	カガヤンデオロ	ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	ダバオ	ハタンガス	—	マニラ	—	イロイロ	—	ハコルト	ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	ジェネラルサントス	ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	カガヤンデオロ
ハタンガス	⇔	クラシ、ハナイ島																																																												
ハタンガス	⇔	カラハン、ミントロ島																																																												
ジャクナ、ホル島	⇔	カミギン島																																																												
ハリコアン、ミンダナオ島	⇔	ペノニ、カミギン島																																																												
ハクナヤ、セブ島	⇔	サンタフェ、ハンタヤン島																																																												
ホコ、セブ島	⇔	ハロンボン、レイ島																																																												
ダビタン、ミンダナオ島	⇔	トゥマケッティ、ネグロス島																																																												
ロクス、ミントロ島	⇔	カテクラシ、ハナイ島																																																												
ハタンガス	—	マスベイト	—	セブ	—	カガヤンデオロ																																																								
ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	ダバオ																																																								
ハタンガス	—	マニラ	—	イロイロ	—	ハコルト																																																								
ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	ジェネラルサントス																																																								
ハタンガス	—	マニラ	—	セブ	—	カガヤンデオロ																																																								
運航船隊	MARINA のデータによると 47 隻で、総トン数は 14 万 5000 総トン。2 万トン超の貨物船から 100 トン以下の旅客船まで運航する。同社ウェブサイトでは 33 隻が掲載されており、RORO 貨物船 9 隻、RORO 貨客船 2 隻、貨客フェリー 18 隻、高速フェリー 1 隻、タグボート 3 隻となっている。																																																													
その他	同社の Paul Rodriguez 会長は、フィリピン沿岸海運協会 (Philippines Coastwide Shipping Association) の総裁 (President)																																																													

³⁶ 訪問企業へのヒアリングによる運航船隊と MARINA 登録船舶リストは一致しないケースがある。

Lite Shipping Corporation

会社概要	<p>1990年創業。現在も最高経営責任者をつとめる Lucio E. Lim 氏が最初の RORO 旅客船を調達し、ボホール島のルーンとセブ島のアルガオを結ぶ航路を就航したのが始まり。Lite Holdings Inc が持株会社として、Lite Shipping、Danilo Lines、Sunline Shipping を束ねる。</p> <p>Lucio E Lim 氏がオーナーである Lirio Shipping が船舶管理を行っている。</p>																																																																
住所	Lite Ferries Corporate Building, Lite Port Center, M. J. Cuenco Avenue, Barangay Tejero, Cebu City, Philippines																																																																
連絡先	(032) 416-6300 / (032) 412-1121																																																																
URL	http://www.liteferries.com.ph/																																																																
上場/未上場	未上場																																																																
売上/利益	未上場のため非公開																																																																
輸送能力	運航する船舶のうち最大の船は 800 人乗り、40 台トラックが搭載できる。																																																																
航路	<p>セブが拠点だが、セブ島からミンダナオ島まで幅広く 16 航路を運航している。中距離と短距離航路を運航する。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;">1</td><td style="text-align: center;">アルガオ、セブ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">ルーン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">2</td><td style="text-align: center;">アルガオ、セブ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">タビギラン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">3</td><td style="text-align: center;">カガヤンデオロ、ミンダナオ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">ジャグナ、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">4</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">カガヤンデオロ、ミンダナオ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">5</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">ラレナ、シキホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">6</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">オルモック、レイテ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">7</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">プライデル、ミンダナオ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">タビギラン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">9</td><td style="text-align: center;">セブ</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">トゥビゴン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">10</td><td style="text-align: center;">ダピタン、ミンダナオ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">サンボアン、セブ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">11</td><td style="text-align: center;">ジャグナ、ボホール島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">ナシピット、ミンダナオ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">12</td><td style="text-align: center;">ラレナ、シキホール島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">プライデル、ミンダナオ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">13</td><td style="text-align: center;">ラレナ、シキホール島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">タビギラン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">14</td><td style="text-align: center;">オルモック、レイテ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">オウアノ、マンダウエ島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">15</td><td style="text-align: center;">プライデル、ミンダナオ島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">タビギラン、ボホール島</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">16</td><td style="text-align: center;">サンカルロス、ネグロス島</td><td style="text-align: center;">⇔</td><td style="text-align: center;">トレド、セブ島</td></tr> </table>	1	アルガオ、セブ島	⇔	ルーン、ボホール島	2	アルガオ、セブ島	⇔	タビギラン、ボホール島	3	カガヤンデオロ、ミンダナオ島	⇔	ジャグナ、ボホール島	4	セブ	⇔	カガヤンデオロ、ミンダナオ島	5	セブ	⇔	ラレナ、シキホール島	6	セブ	⇔	オルモック、レイテ島	7	セブ	⇔	プライデル、ミンダナオ島	8	セブ	⇔	タビギラン、ボホール島	9	セブ	⇔	トゥビゴン、ボホール島	10	ダピタン、ミンダナオ島	⇔	サンボアン、セブ島	11	ジャグナ、ボホール島	⇔	ナシピット、ミンダナオ島	12	ラレナ、シキホール島	⇔	プライデル、ミンダナオ島	13	ラレナ、シキホール島	⇔	タビギラン、ボホール島	14	オルモック、レイテ島	⇔	オウアノ、マンダウエ島	15	プライデル、ミンダナオ島	⇔	タビギラン、ボホール島	16	サンカルロス、ネグロス島	⇔	トレド、セブ島
1	アルガオ、セブ島	⇔	ルーン、ボホール島																																																														
2	アルガオ、セブ島	⇔	タビギラン、ボホール島																																																														
3	カガヤンデオロ、ミンダナオ島	⇔	ジャグナ、ボホール島																																																														
4	セブ	⇔	カガヤンデオロ、ミンダナオ島																																																														
5	セブ	⇔	ラレナ、シキホール島																																																														
6	セブ	⇔	オルモック、レイテ島																																																														
7	セブ	⇔	プライデル、ミンダナオ島																																																														
8	セブ	⇔	タビギラン、ボホール島																																																														
9	セブ	⇔	トゥビゴン、ボホール島																																																														
10	ダピタン、ミンダナオ島	⇔	サンボアン、セブ島																																																														
11	ジャグナ、ボホール島	⇔	ナシピット、ミンダナオ島																																																														
12	ラレナ、シキホール島	⇔	プライデル、ミンダナオ島																																																														
13	ラレナ、シキホール島	⇔	タビギラン、ボホール島																																																														
14	オルモック、レイテ島	⇔	オウアノ、マンダウエ島																																																														
15	プライデル、ミンダナオ島	⇔	タビギラン、ボホール島																																																														
16	サンカルロス、ネグロス島	⇔	トレド、セブ島																																																														
運航船隊	<p>MARINA のデータによると、Lite Shipping の運航船舶は 15 隻、Danilo Lines は 11 隻、Sunline Shipping は 9 隻であり、合計 35 隻を運航する（ほとんどの船の名前は Lite で始まっている。）。船種別では、旅客船 27 隻、貨客船 2 隻、RORO 旅客船 4 隻、貨物船 2 隻となっている。</p>																																																																

2GO Group, Inc.

会社概要	<p>1949年創業の物流会社。フィリピン有数の財閥、Aboitiz グループの物流子会社 Aboitiz Transport System Corp. (ATS)だったが、2010年に Aboitiz が競合の Negros Navigation (NENACO)にATS を売却。NENACO は買収にあたって、中国政府が出資するファンドから出資を得ている。その後2011年に社名を2GO Groupに変更した。2017年から2018年にかけての株式交換や合併、買収などを通じて、現在は Chelsea Logistics and Infrastructure Holdings Corp. (CLC) が2GO グループの株式28.15%を間接所有している。大手不動産会社の SM Group³⁷ を持つ SM Investments も2017年に2GO グループの親会社の株式34.15%を買収し、2GO グループを間接所有している。</p> <p>現在は、旅行業2GO Travel、宅配サービスの2GO Express、及び物流サービスを手掛ける。RORO 船による旅客海運輸送は旅行業の一貫として実施している。</p>																																																																						
住所	8th Floor Tower 1 Double Dragon Plaza, Macapagal Blvd. corner EDSA Extension, Pasay City 1302, Philippines																																																																						
連絡先	TEL +63-2-8528-7171																																																																						
URL	http://www.2go.com.ph																																																																						
上場/未上場	フィリピン株式市場上場																																																																						
売上/利益	2017		2018																																																																				
売上	21,551mil PHP (USD 431mil)		21,990 mil PHP (USD 440 mil)																																																																				
純利	▲310		▲1,348																																																																				
輸送能力	NA																																																																						
航路	<p>フィリピン各地の19都市と結ぶ30の航路を運航している。</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td>⇔</td> <td>カティクラン、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td>⇔</td> <td>ロンブロン、ロンブロン島</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td>⇔</td> <td>ロクサス、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td>⇔</td> <td>カティクラン、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td>⇔</td> <td>オライオンガン、タララ島</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>カガヤンデラオ、ミンダナオ島</td> <td>⇔</td> <td>イロイロ、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>カティクラン、パナイ島</td> <td>⇔</td> <td>オライオンガン、タララ島</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>セブ</td> <td>⇔</td> <td>ブトゥアン、ミンダナオ島</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>セブ</td> <td>⇔</td> <td>カガヤンデラオ、ミンダナオ島</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>セブ</td> <td>⇔</td> <td>イリガン、ミンダナオ島</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>セブ</td> <td>⇔</td> <td>オザミズ、ミンダナオ島</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>コロロン島</td> <td>⇔</td> <td>フェルトリンセサ、ハラワン島</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>ディポログ、ミンダナオ島</td> <td>⇔</td> <td>ドゥマゲッティ</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>ディポログ、ミンダナオ島</td> <td>⇔</td> <td>ザンボアンガ</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>ドゥマゲッティ、ネグロス島</td> <td>⇔</td> <td>ザンボアンガ</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>イロイロ、パナイ島</td> <td>⇔</td> <td>パコルト、ネグロス島</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>マニラ</td> <td>⇔</td> <td>パコルト、ネグロス島</td> </tr> </table>			1	バタンガス、ルソン島	⇔	カティクラン、パナイ島	2	バタンガス、ルソン島	⇔	ロンブロン、ロンブロン島	3	バタンガス、ルソン島	⇔	ロクサス、パナイ島	4	バタンガス、ルソン島	⇔	カティクラン、パナイ島	5	バタンガス、ルソン島	⇔	オライオンガン、タララ島	6	カガヤンデラオ、ミンダナオ島	⇔	イロイロ、パナイ島	7	カティクラン、パナイ島	⇔	オライオンガン、タララ島	8	セブ	⇔	ブトゥアン、ミンダナオ島	9	セブ	⇔	カガヤンデラオ、ミンダナオ島	10	セブ	⇔	イリガン、ミンダナオ島	11	セブ	⇔	オザミズ、ミンダナオ島	12	コロロン島	⇔	フェルトリンセサ、ハラワン島	13	ディポログ、ミンダナオ島	⇔	ドゥマゲッティ	14	ディポログ、ミンダナオ島	⇔	ザンボアンガ	15	ドゥマゲッティ、ネグロス島	⇔	ザンボアンガ	16	イロイロ、パナイ島	⇔	パコルト、ネグロス島	17	マニラ	⇔	パコルト、ネグロス島
1	バタンガス、ルソン島	⇔	カティクラン、パナイ島																																																																				
2	バタンガス、ルソン島	⇔	ロンブロン、ロンブロン島																																																																				
3	バタンガス、ルソン島	⇔	ロクサス、パナイ島																																																																				
4	バタンガス、ルソン島	⇔	カティクラン、パナイ島																																																																				
5	バタンガス、ルソン島	⇔	オライオンガン、タララ島																																																																				
6	カガヤンデラオ、ミンダナオ島	⇔	イロイロ、パナイ島																																																																				
7	カティクラン、パナイ島	⇔	オライオンガン、タララ島																																																																				
8	セブ	⇔	ブトゥアン、ミンダナオ島																																																																				
9	セブ	⇔	カガヤンデラオ、ミンダナオ島																																																																				
10	セブ	⇔	イリガン、ミンダナオ島																																																																				
11	セブ	⇔	オザミズ、ミンダナオ島																																																																				
12	コロロン島	⇔	フェルトリンセサ、ハラワン島																																																																				
13	ディポログ、ミンダナオ島	⇔	ドゥマゲッティ																																																																				
14	ディポログ、ミンダナオ島	⇔	ザンボアンガ																																																																				
15	ドゥマゲッティ、ネグロス島	⇔	ザンボアンガ																																																																				
16	イロイロ、パナイ島	⇔	パコルト、ネグロス島																																																																				
17	マニラ	⇔	パコルト、ネグロス島																																																																				

³⁷ SM グループは鉱山会社の Atlas Mining、銀行の BDO Unibank、China Bank、インフラ関連会社、建設会社、大型ショッピングセンターを所有、出資、間接出資するフィリピン有数のコングロマリット。

	18	マニラ	⇔	ブトゥアン
	19	マニラ	⇔	カガヤンデ ^o 、ミンダ ^o ナ島
	20	マニラ	⇔	セブ
	21	マニラ	⇔	コロン島
	22	マニラ	⇔	ディポログ、ミンダ ^o ナ島
	23	マニラ	⇔	トゥマゲ ^o ッティ、ネグ ^o ロス島
	24	マニラ	⇔	イリガン、ミンダ ^o ナ島
	25	マニラ	⇔	イロイロ、パ ^o ナイ島
	26	マニラ	⇔	オザミズ、ミンダ ^o ナ島
	27	マニラ	⇔	フ ^o ルトフ ^o リンセサ、パ ^o ラワン島
	28	マニラ	⇔	ザンホ ^o アソガ ^o 、ミンダ ^o ナ島
	29	オザミズ、ミンダ ^o ナ島	⇔	イリガン、ミンダ ^o ナ島
	30	ロンブロン、ロツ ^o ロツ島	⇔	ロクサス、パ ^o ナイ島
運航船隊	<p>CLC の年次報告書によると、2018 年 12 月 31 日時点で、23 隻、用船 4 隻の計 27 隻を運航する。27 隻のうち 8 隻が RoRo 旅客船、8 隻が貨物船で、11 隻が高速船。2019 年 11 月の現地調査では、9 隻の旅客船、3 隻のコンテナ船を運航しているとのことであった。フィリピン国内では最大規模となる 1,900 人の旅客船 1 隻を運航する。</p> <p>CLC には 2GO の他、Starlite、Trans Asia の株式を保有し、これらの会社も RoRo 船を運航するが、2GO の航路はこれらの会社よりも長距離で船舶が大きいという特徴がある。</p>			

Roble Shipping Inc

会社概要	1985 年設立。セブを拠点に主にレイテ島に旅客、貨物を輸送する。ビジネス全体のうち貨物輸送は 7 割くらいを占める。貨物船の一部はセメント会社への定期用船の形で事業を行っている。		
住所	E.S. Baclig, T. Padilla Extension, North Reclamation Area, Cebu City		
連絡先	TEL +63 (032) 419-1190 to 95 & (032) 260-1921 to 23		
URL	www.robleshipping.com		
上場/未上場	未上場		
売上/利益	未上場のため非公開		
輸送能力	NA		
航路	セブ島からレイテ島およびレイテ島周辺の島 5 カ所に運航している。		
	1	セブ	⇔ ヒロンゴス、レイテ島
	2	セブ	⇔ ベイベイ、レイテ島
	3	セブ	⇔ オルモック、レイテ島
	4	セブ	⇔ カトバロガン、サマール島
	5	セブ	⇔ ネイバル、ビラリン島
運航船隊	<p>MARINA のデータによると所有船舶は 34 隻。</p> <p>2019 年 11 月のインタビュー時の話では、RORO は 8 隻。日本からの中古船が 30 隻ある。</p>		

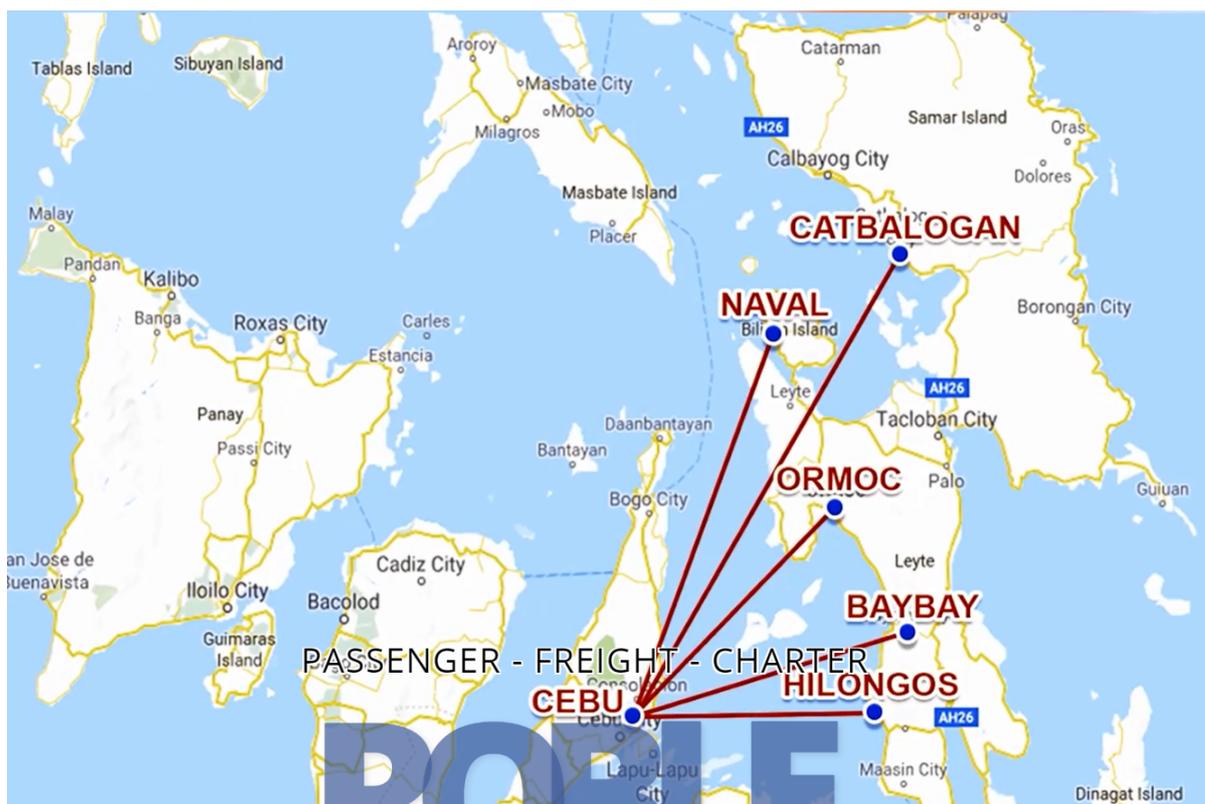


図 24 Roble Shipping の航路地図

出典：Roble Shipping ウェブサイト

Starlite Ferries

会社概要	1998 年頃に創業（2019 年 10 月現在のウェブサイトによると 22 年前設立）。バタンガス-カラパン航路で事業を開始している。2017 年に上場海運会社の Chelsea Logistics and Infrastructure Holdings Corp. (CLC) に買収されており、CLC 傘下には複数の海運会社があるが、それぞれ独立して運営している Starlite Ferries は旅客船事業を行う。		
住所	Rizal Avenue Corner P. Dandan St. Batangas City		
連絡先	TEL +63 (043) 723 9965		
URL	https://www.starliteferries.com/		
上場/ 未上場	2017 年、上場企業 CLC に買収されたため、上場企業の子会社となっている。		
売上/利益 (CLC)		2017	2018
	売上	3,909 百万ペソ	5,172 百万ペソ
	純利	161 百万ペソ	▲551 百万ペソ
輸送能力	輸送能力：280 Rolling Cargo Capacity 6,683 人 2018 年の実績およそ 200 万人（CLC Annual Report 2018）		
航路	主にバタンガスと周辺の島を中心に 11 航路を運航している。また、2020 年から、コロンからエルニド、イロイロ - バコロドの航路運航を申請中。		

	1	バタンガス、ルソン島	⇔	カティクラン、パナイ島
	2	バタンガス、ルソン島	⇔	カラパン、ミンドロ島
	3	バタンガス、ルソン島	⇔	フエルトカレラ、ミンドロ島
	4	バタンガス、ルソン島	⇔	ロクサス、パナイ島
	5	バタンガス、ルソン島	⇔	ジフヤン、ジフヤン島
	6	バタンガス、ルソン島	⇔	アブラ・デ・イロガ、ミンドロ島
	7	バタンガス、ルソン島	⇔	オグ・イオンガン、タラス島
	8	カティクラン、パナイ島	⇔	ロクサス、パナイ島
	9	セブ	⇔	スリガオ、ミンダナオ島
	10	オグ・イオンガン、タラス島	⇔	ロクサス、パナイ島
	11	ジフヤン、ジフヤン島	⇔	ロクサス、パナイ島
運航船隊	MARINA のデータには 15 隻が登録されている。CLC のアニュアルレポートによると 14 隻 (Ropax 12 隻、貨物船 2 隻)。			

Medallion Transport

会社概要	<p>2012 年に創業。</p> <p>貨物船の取り扱い貨物はセブを積み地とするセメントが多い。RORO 船は旅客の他に米や砂糖などの貨物を輸送する。</p> <p>2016 年頃より、造船所から土地を借りて造船事業も開始している (新造船の建造実績の有無は不明)。海上での修繕(float repair)は自社で実施している。</p> <p>事業多角化のため、巻き網漁船 2 隻への投資、100 トン程度の鉄鋼の母船をフィリピンの造船所を建造するなどの漁業への参入、船員向けの短期トレーニングの提供などの事業も開始している。</p>			
住所	65 Salvador St, Cebu City, 6000 Cebu, Philippines			
連絡先	(032) 416-6300 / (032) 412-1121			
URL	https://www.medalliontransportinc.com			
上場/未上場	未上場			
売上/利益	未上場のため非公開			
輸送能力	<p>2019 年 11 月のインタビューによると、それぞれの航路に投入している船舶の旅客輸送能力は以下の通り。</p> <p>バト～ウベイ航路 1,320 人</p> <p>セブ～バト航路 576 人</p> <p>セブ～ディポログ航路 1,252 人</p> <p>セブ～スリガオ航路 744 人</p> <p>セブ～パロンポン航路 498 人</p> <p>ディポログ～ドゥマゲッティ航路 不明</p>			
航路	セブ島等を中心に 6 航路を運航している。			
	1	バト、レイテ島	⇔	ウベイ、ボホール島
	2	セブ	⇔	バト、レイテ島
	3	セブ	⇔	ディポログ、ミンダナオ島
	4	セブ	⇔	スリガオ、ミンダナオ島
	5	セブ	⇔	パロンポン、レイテ島
	6	ディポログ、ミンダナオ島	⇔	ドゥマゲッティ、ネグロス島
運航船隊	MARINA の登録データによると、25 隻を運航している。2019 年 11 月のインタビューでは、貨物船 16 隻、RORO 船 22 隻を所有・運航している。			

Archipelago Philippines Ferries Corporation (APFC)

会社概要	2002年に創業。社長の Mr. Christopher Pastrana と妻の Mary Ann が、2002年に他社の RORO 運航部門を買収して事業を開始。Christopher 氏はフィリピン島嶼間海運協会(The Philippine Inter-island Shipping Association :PISA)の会長でもある。																																								
住所	6th Floor Unioil Center Bldg., Commerce Avenue corner Acacia Avenue, Madrigal Business Park, Ayala Alabang, Muntinlupa City, 1780																																								
連絡先	(632) 8831 5200, (632) 8831 5212, (632) 8842 9341																																								
URL	https://www.fastcat.com.ph/about-us/#aboutus																																								
上場/未上場	未上場																																								
売上/利益	2021年中に運航隻数を30隻とする予定であり、それにより収益も現在の20億ペソから50億ペソに増加することを見込んでいる。(15 Sep 2019, The Philippine Star)																																								
輸送能力	現在の年間輸送旅客数は300万人。船隊が30隻になれば、年間輸送旅客能力は1,000~1,100万人になることを見込んでいる。																																								
航路	フィリピン各地で10航路を運航している。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;">1</td> <td style="width: 45%;">バナゴ、バコロド、ネグロス島</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">⇔</td> <td style="width: 40%;">イロイロ、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>バタンガス、ルソン島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>カラパン、ミンドロ島</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>ブレドコ、バコロド、ネグロス島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>イロイロ、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>ブララカオ、ミンドロ島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>カティ克蘭、パナイ島</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>セブ</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>トゥビゴン、ボホール島</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>ダブダブ、サマル島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>マトノグ、ルソン島</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>ダピタン、ミンダナオ島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>デウマゲッティ、ネグロス島</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>リロアン、レイテ島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>リバタ、ミンダナオ島</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>マトノグ、ルソン島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>サン・イシドロ、サマル島</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>サン・カルロス、ネグロス島</td> <td style="text-align: center;">⇔</td> <td>トレド、セブ島</td> </tr> </table>	1	バナゴ、バコロド、ネグロス島	⇔	イロイロ、パナイ島	2	バタンガス、ルソン島	⇔	カラパン、ミンドロ島	3	ブレドコ、バコロド、ネグロス島	⇔	イロイロ、パナイ島	4	ブララカオ、ミンドロ島	⇔	カティ克蘭、パナイ島	5	セブ	⇔	トゥビゴン、ボホール島	6	ダブダブ、サマル島	⇔	マトノグ、ルソン島	7	ダピタン、ミンダナオ島	⇔	デウマゲッティ、ネグロス島	8	リロアン、レイテ島	⇔	リバタ、ミンダナオ島	9	マトノグ、ルソン島	⇔	サン・イシドロ、サマル島	10	サン・カルロス、ネグロス島	⇔	トレド、セブ島
1	バナゴ、バコロド、ネグロス島	⇔	イロイロ、パナイ島																																						
2	バタンガス、ルソン島	⇔	カラパン、ミンドロ島																																						
3	ブレドコ、バコロド、ネグロス島	⇔	イロイロ、パナイ島																																						
4	ブララカオ、ミンドロ島	⇔	カティ克蘭、パナイ島																																						
5	セブ	⇔	トゥビゴン、ボホール島																																						
6	ダブダブ、サマル島	⇔	マトノグ、ルソン島																																						
7	ダピタン、ミンダナオ島	⇔	デウマゲッティ、ネグロス島																																						
8	リロアン、レイテ島	⇔	リバタ、ミンダナオ島																																						
9	マトノグ、ルソン島	⇔	サン・イシドロ、サマル島																																						
10	サン・カルロス、ネグロス島	⇔	トレド、セブ島																																						
運航船隊	MARINA のデータには12隻が登録されているが、2019年に2隻を調達し14隻となっている。																																								
その他	PPA では、内航船舶の近代化を進めるための造船工業団地の造成を行う計画としているが、Mr. Christopher Pastrana は PPA の計画に参画している。																																								

Trans Asia Shipping Lines

会社概要	1974年に創業。 主にビサヤス地方とミンダナオを結ぶ航路を運航するセブを拠点とする海運会社であるが、2013年に貨物ビジネスの近代化のため土地やコンテナ・バンに投資しており、2016年にはマニラに貨物便運航を開始した。2016年に Chelsea Logistics Holdings Corp. (CLC) に買収された。旅客、貨物ともに扱うが事業規模としては同程度である。貨物輸送については、建設資材、鉄鋼、セメント、飲料、バナナ、野菜などと多彩である。
住所	Trans-Asia Shipping Lines Building M.J. Cuenco Avenue corner Osmeña Boulevard, Cebu City
連絡先	TEL +63 32 254 6491 to 98
URL	www.transasiashipping.com

上場/未上場	未上場 上場企業の Chelsea Logistics Holdings Corporation (CLC)の子会社。																																																												
売上/利益	Trans Asia 単独の財務情報は公開されていない。親会社の CLC の売り上げと利益は以下の通り。 <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">2017</td> <td style="text-align: center;">2018</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">売上</td> <td style="text-align: center;">3,909 百万 PHP</td> <td style="text-align: center;">5,172 百万 PHP</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">純利</td> <td style="text-align: center;">161 百万 PHP</td> <td style="text-align: center;">▲551 百万 PHP</td> </tr> </table>		2017	2018	売上	3,909 百万 PHP	5,172 百万 PHP	純利	161 百万 PHP	▲551 百万 PHP																																																			
	2017	2018																																																											
売上	3,909 百万 PHP	5,172 百万 PHP																																																											
純利	161 百万 PHP	▲551 百万 PHP																																																											
輸送能力	CLC のアニュアルレポートによると、所有船舶の輸送能力は旅客 4,939 人、貨物 2038 TEUs 2018 年の実績は、旅客がおよそ 70 万人、貨物がおよそ 180 万トン。稼働率は旅客が 60%、貨物が 63%である。																																																												
航路	セブ島を中心に、旅客、貨物航路を運航している。2020 年にはバタンガス～セブ間の貨物航路を就航する計画。 旅客 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>1</td><td>カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島</td><td>⇔</td><td>タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島</td></tr> <tr><td>2</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>3</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>オザミズ、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>4</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>イロイロ、パナイ島</td></tr> <tr><td>5</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>イリガン、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>6</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島</td></tr> <tr><td>7</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>マスベイト、マス`ベ`イト島</td></tr> <tr><td>8</td><td>イリガン、ミンダ`ナオ島</td><td>⇔</td><td>タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島</td></tr> </table> 貨物 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td>1</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>マスベイト、マス`ベ`イト島</td></tr> <tr><td>2</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>タクロバン、レイテ島</td></tr> <tr><td>3</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>イリガン、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>4</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>5</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>マニラ</td></tr> <tr><td>6</td><td>セブ</td><td>⇔</td><td>ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島</td></tr> <tr><td>7</td><td>イリガン、ミンダ`ナオ島</td><td>⇔</td><td>オザミズ、ミンダ`ナオ島</td></tr> </table>	1	カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島	2	セブ	⇔	カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島	3	セブ	⇔	オザミズ、ミンダ`ナオ島	4	セブ	⇔	イロイロ、パナイ島	5	セブ	⇔	イリガン、ミンダ`ナオ島	6	セブ	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島	7	セブ	⇔	マスベイト、マス`ベ`イト島	8	イリガン、ミンダ`ナオ島	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島	1	セブ	⇔	マスベイト、マス`ベ`イト島	2	セブ	⇔	タクロバン、レイテ島	3	セブ	⇔	イリガン、ミンダ`ナオ島	4	セブ	⇔	ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島	5	セブ	⇔	マニラ	6	セブ	⇔	ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島	7	イリガン、ミンダ`ナオ島	⇔	オザミズ、ミンダ`ナオ島
1	カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島																																																										
2	セブ	⇔	カガヤンデ`オロ、ミンダ`ナオ島																																																										
3	セブ	⇔	オザミズ、ミンダ`ナオ島																																																										
4	セブ	⇔	イロイロ、パナイ島																																																										
5	セブ	⇔	イリガン、ミンダ`ナオ島																																																										
6	セブ	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島																																																										
7	セブ	⇔	マスベイト、マス`ベ`イト島																																																										
8	イリガン、ミンダ`ナオ島	⇔	タグ`ビ`ララン、ホ`ホル島																																																										
1	セブ	⇔	マスベイト、マス`ベ`イト島																																																										
2	セブ	⇔	タクロバン、レイテ島																																																										
3	セブ	⇔	イリガン、ミンダ`ナオ島																																																										
4	セブ	⇔	ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島																																																										
5	セブ	⇔	マニラ																																																										
6	セブ	⇔	ザンボアンガ、ミンダ`ナオ島																																																										
7	イリガン、ミンダ`ナオ島	⇔	オザミズ、ミンダ`ナオ島																																																										
運航船隊	MARINA のデータには 2018 年 12 月現在、15 隻が登録されている。																																																												

Cebu Sea Charters Inc

会社概要	1960 年代に創業。 現在の最高経営責任者の Benson の父親が始めた貨物輸送などの海運会社。 Cebu Sea Charters は、同じオーナーの Broadway Shipping, Seen Sam Shipping, Matsya Shipping, Polsa Shipping の兄弟会社である ³⁸ 。 主として全長 70～95 メートルクラスの LCT ³⁹ により、ルソンからミンダナオまで、重機、鉱山の採掘に必要な資機材、穀物、小麦などを輸送している。
------	---

³⁸ 同一オーナーの 5 社で 60 隻を運航するが、海難事故発生時等における事業継続リスク等を踏まえ、5 社で 60 隻の船舶を分けて所有している。

³⁹ Landing Craft、Landing Barge と呼ばれる、岸壁などが整備されていない港において、トラックや重機などの積み込み、積み下ろしを可能とする船舶。主として沿岸輸送やオフショア向けに設備等を輸送する際に使われる。

住所	Seen Sam Bldg., Gov. M. Cuenco Ave. St., Talamban, Cebu City, Philippines
連絡先	TEL : +63-2- 817-0437 / 817-0446 / 551-7688
URL	NA
上場/未上場	未上場
売上/利益	未上場のため非公開
輸送能力	NA
航路	ウェブサイトがなく、旅客の取扱いもないため、公開されていない。 インタビューによると、ルソン島からミンダナオ島間の地域を運航。
運航船隊	2019年11月のインタビューでは、Broadway Shipping, Seen Sam Shipping, Matsya Shipping, Polsa Shipping, Cebu Sea Charters の5社で約60隻を運航している。 2018年12月のMARINAのデータによると5社で100隻が登録されている。

Lorenzo Shipping Corporation

会社概要	<p>1972年に創業。 貨物を輸送する海運会社として設立され、現在はフィリピンの海運大手 Magsaysay グループ※傘下の企業。 Magsaysay グループは1948年に海運事業から始まった企業であり、1988年に民営化された国有海運会社の National Marine Corporation(NMC)を吸収。Lorenzo Shipping の株式49.5%はNMCが保有しており、Lorenzo Shipping もNMCも貨物輸送に従事している。 Lorenzo Shipping とNMCは2019年から定期用船で協業を開始し、NMC Container Lines が所有船をLorenzoが定期用船し、NMCは船主業の役割分担となりつつある。 なお、親会社の Magsaysay Shipping は、タンカー4隻、バージ6隻を所有しており、バージは石油大手のシェブロンとシェル向けに油等の輸送サービスを提供している。 ※Magsaysay グループについては「1.9章 フィリピンの財閥」を参照。</p>		
住所	20th Floor Times Plaza Building, U.N. Avenue corner Taft Avenue, Ermita, Manila		
連絡先	TEL : +63 28 567.2180		
URL	https://www.lorenzoshipping.com/		
上場/未上場	上場		
売上/利益		2018年度	2017年度
	売上	1,971,455千PHP	2,182,060千PHP
	税引き後利益	▲146,113千PHP	▲171,796千PHP
輸送能力	NA		
航路	マニラ、バコルド、イロイロ、セブ、デュマゲッティ、カガヤン・デ・オロ、ザンボアンガ、ダバオ、クタバト、ジェネラル・サントスに寄港する航路を運航。		

運航船隊	<p>ウェブサイトによると、自社所有のコンテナ船 5 隻、ほかにタイムチャーター契約をしている NMC Container Lines, Inc. のコンテナ船 4 隻を運航する。</p> <p>MARINA のデータによると、2018 年 12 月現在、Lorenzo Shipping が貨物船 6 隻、コンテナ船 1 隻を運航しており、NMC Container Lines Inc が貨物船 8 隻を運航している。</p>
------	---

5.2 内航海運事業者が抱える課題

内航船海運事業者 10 社に対して、内航事業に関する課題について聴取を行った。以下は内航事業者の発言をまとめたものである。

船舶のリプレースについては、事業航路における新規参入リスクや、旅客についてはバンカボート、貨物については Landing Craft Tank (LCT) など、通常の商船とは投資額や規則の異なる船舶との競合による収益確保の難しさ、などを課題としている事業者が多い。

なお、内航海運事業者の発言を極力そのまま記載しているが、制度への誤解に起因する発言が含まれている可能性があることに留意が必要である。

課題 1 過当競争等

- ・現在のフィリピンの海運業界は過当競争に陥っており、上場企業で財務情報が公開されている会社の多くは赤字を計上しており、非上場企業も赤字の状態の企業が多い。
- ・内航海運は参入が容易であり、1 隻の船を買う資金さえあれば参入できる。物流網の拡大が重要と政府に啓蒙されて、海運に知見を持たない業態の企業（例えば低価格住宅のデベロッパー）が参入してくることもあり、安定収益確保の不安材料となる。
- ・他社が運航していないパイオニア航路の運航を始める場合、5 年間の独占が認められるインセンティブがあるが、航路開発に 5 年間は短く、パイオニア航路の軌道に乗った頃に競合企業が参入してくることとなる。現状では航路開発のリスクは大きく、航路開発への投資の更なる保護が必要である。
- ・バンカボートと同じ航路を運航する内航船舶の運賃の差が大きい。バンカボートの運賃は内航船舶の 3 分の 1 程度である。鉄鋼の船には乗組員、消火設備、救命用具などに関する要件が課されるが、バンカボートはそうした要件を満たす必要がなくコストがかからないことなどが、大きな料金差を生む原因の一つである。バンカボートの運航継続を容認するのであれば、ほかの内航船舶と同様に、安全上の要件（乗組員、消火設備、救命用具など）を課すべきである。
- ・フィリピン環境天然資源省は環境破壊や災害の原因になっているとして、2017 年 4 月に全露天掘り鉱山を禁止した。主に鉱山向けに操業していた

多くの Landing Craft Tank (LCT) が仕事を失い、200 隻程度の LCT が余剰となっている。そのため、LCT の船主は LCT にコンテナを乗せて輸送サービスを提供しており、RORO やコンテナ船による貨物輸送運賃が下落する。特にセブからカガヤン・デ・オロ航路（およそ 313 キロ）より長い輸送距離では、RORO 船は LCT に対して価格競争力がない。

- ・競争状況の管理（例えば、新たに運航許可を出す前に、対象航路の市場、競合状況を査定する、市場の大きさに合わせて運航する企業数を決めるなど）が必要である。また、利益が出る航路には新造船を投入させ、そこで使えなくなった船を中規模航路に回すなど、新造船への投資回収ができるようなビジネス環境を整えることが必要である。
- ・空路のアクセスがない短距離、荷物をたくさん安く運びたい人、格安航空であっても運賃の負担が大きいと考えている顧客には内航海運を利用してもらえが、これらの顧客は総じて所得は高くはない。新造船を投入しても、同じ航路を運航する中古船との競合があり、同じ運賃設定しか出来ない。
- ・事業リスクが大きいため、新造船への投資を行うには、日本の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）が実施している共有建造のようなスキームにより、新造船投資の負担を軽減することが必要である。
- ・かつては銀行送金も不便で、都市の学校に通う学生は毎週のように内航船で自宅に戻っていたが、現在では銀行送金網、インターネットバンキングも発達し、週末自宅に戻る学生は減った。さらに格安航空会社の台頭で、長距離航路で内航旅客船を使う人は減少している。

課題 2 中古輸入船舶の船齢制限

- ・船齢 20 年以上、500 トン以下の船舶の輸入を禁止した。人気の高い日本の中古船は、船齢 20 年以下の船を見つけることは難しく、船主の中には欧州から中古船を探すところもあるが同様に難しい状況である。
- ・外国からの新造船の輸入はコストが高すぎる⁴⁰。また、中古船はすぐに航路に投入できるが、新造船では契約から竣工まで 1 年以上待たなければならず、その間も銀行融資の返済があり、新造船の投入は容易ではない。現在は、中古船が見つからないため、コストの低い中国からの新造船の調達を検討する船主が増えている。
- ・「20 年以上であっても日本の中古船の方が中国建造の新船より良い」と考える船主もいるが、20 年以上の中古船が輸入できない。

⁴⁰ 新造船 1000 万～2000 万米ドルに対し、中古船は 100 万米ドル程度というコメントがあった。

課題 3 内航船の基準の必要性

- ・過去に内航船の安全基準のドラフトが作成されたが法制化されていない⁴¹。旅客船については、航行する海域に限らず IACS の船級をとること、損傷時復原性 (Damage Stability) が要求されること、通信士を配乗することなどが要求され、外航船をベースとした国際ルールが要求されることは過剰である (過剰な規制との意見が多数であったが、安全性のために国際ルール適用は適切という意見もあった)。

課題 4 国内造船所のキャパシティー不足

- ・国内の造船所は新造船建造能力だけでなく、造船所の修繕キャパシティーも十分ではない。
- ・海運産業の中心であるセブでも船台が 3 つしかない上、高速道路建設のために土地を没収される造船所も出てくる可能性もある。
- ・現在でも修繕のためには、2~3 ヶ月前から修繕ヤードとスケジュールの調整が必要となる場合が多い。

課題 5 インセンティブの効率的な実施、迅速な手続き

- ・輸入船舶の付加価値税 (VAT) は免除されることになっているが、実際には支払ってから還付を受ける必要があり、還付には時間がかかる。また、書類の準備や手続きが煩雑なことから、利用されていないケースもある。
- ・運航の認可に時間がかかり、申請から運航開始までに 3 ヶ月を要したケースもある。

5.3 内航海運事業者の船隊整備に係る動向

調査を行った内航海運事業者 10 社のほとんどは、運航している船舶の多くが船齢の高い船舶であり、多くの事業者は船舶のリプレースを順次実施していく必要があると考えている。以下は各社における船隊の整備に関する動向を聴取した結果である。

A 社 :

- ・現在、所有・運航している船舶の多くは日本の中古船である。欧州の中古船も所有・運航している。新造船の初期投資の回収は容易ではなく、新造船の建造による船隊整備は行っておらず、新造船を建造する計画はない。

B 社 :

- ・日本から中古船を購入していたが、国際基準に準拠させるために IACS 船級であることが要求されるようになり、ここ 6 - 7 年は比較的船齢の低い中国の中古船を調達している。

⁴¹ 2020 年 2 月、MARINA に聴取したところ、法制化に向けた具体的な動きはないようである。

- ・新造船については、3 隻の RORO 貨客船を最近調達しており、オーストラリアの設計会社による設計した中国建造⁴²などである。
- ・カタマランの RORO 船の新造船を検討しており、インドネシア、ベトナム、中国の造船所に建造見積もりを依頼している。
- ・日本造船所と中国造船所では船価差が相当に大きく、償還期間が柔軟なソフトローンなどがあれば、日本造船所の新造船も検討したい。また、新造船を調達する負担は相当に大きく、チャーターや合弁企業の形で共同所有などに期待している。
- ・中古船を購入する際、中古エンジンの部品の入手が困難であり、エンジンの整備はせずに、中国メーカーのエンジンに換装することが多い。この方がコスト的にも安い。

C 社：

- ・2010 年の前後頃まで日本から中古の RORO 船を輸入していたが、今後は新造船によるリプレースを検討している。
- ・現在所有・運航する 140m 位のフェリーよりも若干大型化した船舶（岸壁の制約から、最適なサイズは 150m～160m で 1900 人乗り）を 2 隻調達しようと考え、2019 年 2 月に韓国や中国の造船所に相談したが、建造には 26 カ月を要するとのことだったので中古船を検討している。中古船は中国で探しており、候補となる船舶の視察も行った。調達できたら、シンガポールの造船所で 6 ヶ月かけて内部をホテルのように改造する計画である。
- ・この他、2029 年までに 9 隻のリプレースを検討しているが、中古船によるリプレースが中心となる。ただし、船価等の条件によっては 9 隻のうち 2～3 隻は新造船も検討したい。

D 社：

- ・9 隻の RORO 船を運航しているが、オペレーションを標準化するために、76m x 15m と 90m x 18m の 2 種類に統一したいとは考えている（MARINA のデータを見ると同社の船は 20m 代から 70m 代までばらつきがある）。
- ・航路はそれほど気象海象が厳しい海域ではないが、フィリピン沿岸警備隊による、500GRT 以下の船舶に対する高波発生時の運航規制が厳しいため、新造船はすべて 500GRT 以上となる。
- ・新造船は中国造船所（RINA 船級）で建造している。
- ・日本建造船は中国建造船に対して、エンジンのサイズが大きくオーバースペックであり、船価も相当の差がある。日本での新造船の船価が中国建造船の 10～20% 増くらいであれば日本建造も検討したい。
- ・現在はフィリピンの地場銀行でファイナンスを受けており、返済期間は中古船は 3 年、新造船で 5 年以上となっているが、償還期間が短く金利も高いという問題がある。

⁴²中国から調達した新造船の 1 隻において、2019 年 8 月、エンジンルームを火元とする火災が発生し死者を出している。

E 社：

- ・日本造船所の新造船により船隊整備を行っている。
- ・資本関係のある他の会社においても、1970年代に建造された老齢船は順次リプレースを図りたいと考えている。
- ・銀行からの資金調達が困難になってきており、融資を受けたとしても30～40%の自己資金が必要であり負担が大きい。

F 社

- ・所有・運航する船舶は全て中古船であり、新造船を建造するためには、1隻で5億ペソ（10～11億円）が必要となる。ROI（return of investment）を確保するのが難しく、ファイナンスのサポートがなければ新造船は難しい。
- ・一方、1980年代、1990年代の中古船はエンジンが古くメンテが難しくなっている。経験のあるエンジニアが引退してしまい、若いエンジニアはメンテの方法を知らない。また、スペアパーツがないこともあり、新しいエンジンに換装した方が維持が容易である。
- ・また、日本の建造船は、船型に対してエンジンが大きい。中古船については、出力の小さい中国製のエンジンに換装するメリットが大きい。小さいエンジンを高回転で使用することとなり、2～3年で取り換えることになるが、エンジン交換コストは高額ではない。
- ・中国のエンジンメーカーがサービスセンターを開設して、部品もフィリピンに在庫されていて便利であり、当該エンジンへの換装を考えている。
- ・船舶ファイナンス、メンテナンスの責任を負わずにすむので、船主から傭船して運航のみに専念したい。

G 社：

- ・2010年以降、オーストラリアの設計会社の船舶を中国造船所で建造している。船型は全長が50メートル強で、船価は10億円～13億円である。中国建造船であるが、エンジンや軸系は日本製としている。
- ・船隊を30隻まで増やす計画であり、フィリピン開発銀行（DBP）や、United Coconut Planters 銀行から融資を受け、新造船建造も中国の造船所に発注済である。
- ・2030年までにさらに30隻を新造建造し、60隻体制の運航を計画しており、30隻はフィリピン国内での建造を目指している。

H 社：

- ・欧州等から購入した中古船を改造して運航してきたが、1970年代の建造船は老齢化しており、政府の内航船の近代化の方針⁴³に従い、徐々にリプレースを行うこととしている。

⁴³ MARINA は船齢 35 年以上の船舶は原則として運航させないという方針を持っていたが、2020 年 2 月時点で強制化がなされるか不透明である。

I 社：

- ・ LCT の新造船を導入しており、中国の造船所で建造を行っている。タグボートと貨物船は 70～90 年代の建造された中古船であり、現時点で新造船を建造する予定はない。

J 社：

- ・ 頻繁に修繕が必要となる船舶、燃費が悪い船舶は売却し、運航隻数を減らしている。
- ・ コンテナ輸送が中心であり、厳しい市場環境であるが、市場が上向けば船舶の調達を検討する。
- ・ 2019 年のコンテナ市場は前年と比べて横ばいであり上向いても 3～4%程度と想定しているが、イロイロ港、ダバオ港の港湾整備、セブにおける港湾開発による海運需要の増加に期待している。
- ・ 海運需要の増加により船舶を調達する場合には、300TEU 程度のコンテナ船が想定されるが、新船船は高価であるため、中古船の購入の可能性が高い。

6. フィリピン内航海運事業と日本海事産業等の関わりに係る今後の可能性

船舶は新造船建造の投資額が大きく、輸送需要の長期的見通しが困難であることは、フィリピンの内航海運事業者に限った悩みではないが、フィリピンにおいては、内航輸送需要の堅調な増加を背景とする新規参入の可能性、輸送コストの小さいバンカボートや LDC との競合、高い金利や自己資本が大きい銀行融資などに加え、内航海運の近代化のための規制導入（船齢規制等）の不確実が、内航海運事業者の新造船への投資を躊躇させる大きな原因になっていると考えられる。実際に、中古船の購入や最低限の設備を備える新造船を中国造船所に発注し、初期投資を抑えることで事業環境の変化等のリスクを最小化するか、当面は投資を見合わせる方針の内航海運事業者が多数存在する。

フィリピンの内航海運事業者の状況を踏まえ、フィリピンの内航海運の近代化と日本の海事産業との今後の関わりの可能性について考察する。

① 民間ベースによる共同所有等

内航海運事業者が抱える事業リスクを軽減しつつ、船隊の更新を図る方法として、共同所有が一つの方法として考えられ、本調査においても、船舶の所有を目的とした共同所有会社の設立などを期待する内航海運事業者が存在した。

一方、共同所有者は、内航海運事業者のリスクを共に背負うこととなるため、公的な出資の活用によるリスクの低減のため、例えば JICA 海外投融資制度の活用、内航海運事業者が事業継続困難になった場合等のリスクを考慮するのであれば、汎用性のある仕様の追及や、船体の良好な状態維持等のための運航への関連なども検討する必要があるかもしれない。

② 政府機関等との共有建造スキーム

内航海運事業者の一部は、日本の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）が実施している共有建造と同様のスキームの構築を望んでいる。必要な資金の供給者としては、フィリピンの政府機関、業界団体、JICA の海外投融資なども考えられるかもしれない。

フィリピン政府の規制動向次第であるが、LDC や老朽化（償却を終了）した内航船との競合や、バンカボートとの競合などがあることを前提にすると、相当に長期の共有期間が必要となる可能性がある。また、内航海運事業者が事業継続困難となった際、売船先の確保が必要となることも想定されることから、汎用性のある仕様を追及することが必要となる可能性がある。また、共有に係る条件等については、フィリピンの造船所における修繕能力は高くはないことから、内航海運事業者による船舶の維持管理能力の向上等を目指す制度設計とすることも考えられる。

③ フィリピン国内における建造

PPA は造船工業団地を設立し、バンカボートの代替となる小型客船の建造や老朽化した RORO 船の建造を進めることを検討している。建造の効率化を図るため、造船所とともに、船用機器の製造も造船工業団地内で行うことを目指している。

PPA による造船工業団地の整備について、その詳細は明らかにされていないが、低コストでの小型旅客船や RORO 船の建造を PPA は目指しており、土地については PPA が整備し、造船や舶用機器は海外の造船所を含めて民間投資を期待している可能性が高いと考えられる。どの程度の需要が生じるかについては、バンカボートや老齢船の規制動向によるところが大きく、PPA は投資のインセンティブを検討するとしているが、現時点ではその内容は明らかにされていない。先行的な参入によるメリットは、造船工業団地に参入する企業の陣容と、規制やインセンティブの内容次第と考えられる。

上記に記載した内容のほか、日本の船主がファイナンスを行い日本で新造船を建造しフィリピンの内航海運事業者に貸渡（裸傭船）する事例（ただし、フィリピン内航海運事業者への与信等に依るところも大きいと考えられる。）、日本の物流会社がフィリピン企業との合弁企業を立ち上げ、日本で運航していた船舶をフィリピンで登録してフィリピンの内航海運事業に参入する事例など、直接的あるいは間接的に日本の海事関係企業がフィリピンの内航海運事業に参入する事例もある。

フィリピンの内航海運は、内航貨物・旅客ともに輸送需要は堅調に推移しており、今後も一定の新造船の建造需要が期待される市場と考えられ、実際に主要な内航海運会社の一部は新造船の整備を進める意向を有している。我が国の海事産業の参入可能性を追求する観点から、行政の老齢船等に対する規制動向、内航海運事業者の船舶のリプレースの動向等を継続的に把握することが必要である。

表及び図のリスト

表 1	フィリピンの基礎データ	2
表 2	人口構成	3
表 3	日本とフィリピンの平均年齢比較	3
表 4	支出項目別対実質 GDP シェアの推移 (%)	5
表 5	支出項目別伸び率 (%)	5
表 6	2018 年の業種別実質 GDP	8
表 7	GDP の業種別伸び率 (%)	9
表 8	フィリピン労働統計	10
表 9	2018 年 4 月から 8 月 OFW 人数および職種	10
表 10	品目別消費者物価指数の推移	11
表 11	フィリピンの主要品目別輸出入<通関ベース>	13
表 12	フィリピンの主要国・地域別輸出入<通関ベース>	13
表 13	フィリピンの対日主要品目別輸出入<通関ベース>	14
表 14	フィリピンの経常収支と国際収支	15
表 15	フィリピン政府のガバナンス指標	16
表 16	Aboitiz Equity Venture Inc. 決算数字と主な子会社・関連会社	17
表 17	SM Investments Inc の 決算数字と主な子会社・関連会社	18
表 18	Lorenzo Corporation の決算数字と Magsaysay Group の 主な子会社・関連会社	19
表 19	Ayala Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社	19
表 20	JG Summit Holdings の 決算数字と主な子会社・関連会社	20
表 21	San Miguel Corporation 決算数字と主な子会社・関連会社	21
表 22	LT Group Inc. の 決算数字と主な子会社・関連会社	22
表 23	ICTSI と Bloomberry Resorts Corporation の決算数字と 主な子会社・関連会社	23
表 24	Lopez Holdings Corporation の決算数字と主な子会社・関連会社	23
表 25	Yuchengco group of companies 主要企業の決算数字と 主な子会社・関連会社	24
表 26	フィリピン登録船舶の内訳	26
表 27	船舶オペレーターの運航隻数の分布	29
表 28	旅客船、貨客船、RORO 船の主要オペレーター	30
表 29	主要航路と運航オペレーター	31
表 30	主要航路の運賃等	33
表 31	フィリピン港湾局 (PPA) 管轄の港湾の数	34
表 32	国内貨物取扱上位 20 位の PMO とその主要港	38
表 33	国内旅客利用者上位 20 位の PMO とその主要港	38
表 34	MARINA から認可を受けている造船所数 (2019 年 9 月現在)	42
表 35	MARINA 認可の大規模造船所 (2019 年 9 月現在)	43

表 36	2017 年のフィリピンの建造実績	44
表 37	木船退役スケジュール	46
表 38	MIDP 優先プログラムと予算	49
表 39	2019 年の入札で運航が決まった航路	59
表 40	PPA の港湾プロジェクト	60
図 1	フィリピンの 3 地方と 17 地域	1
図 2	フィリピンの人口及び人口伸び率	3
図 3	都市部と農村部の人口割合 2018 年	4
図 4	フィリピンの GDP と GDP 成長率推移	5
図 5	1 人あたり GDP	6
図 6	GDP、1 人あたり GDP、人口伸び率	6
図 7	実質 GDP に占める産業別構成比の推移	7
図 8	産業別労働力構成比の推移	7
図 9	実質 GDP の産業別伸び率 (%)	8
図 10	消費者物価指数の前年同月比及び政策金利の推移 (%)	11
図 11	ペソの対米ドル為替レート (1 ドルあたり)	12
図 12	RORO 船、旅客船、貨客船のサイズ分布	27
図 13	フィリピン籍船の平均船齢	27
図 14	RORO 船、旅客船、貨客船の船齢分布	28
図 15	航路地図	32
図 16	フィリピンの港湾の貨物取扱量推移	35
図 17	フィリピンの港湾の旅客利用者数推移	35
図 18	フィリピン港湾地域および主要 PMO の管轄地域	36
図 19	地域別国内貨物取り扱い数 (2018 年)	37
図 20	地域別国内旅客取り扱い数 (2018 年)	37
図 21	主要港の立地図	39
図 22	大手造船所の立地図	44
図 23	MIDP をその他の国家計画との関連図	48
図 24	Roble Shipping の航路地図	67

別添1 主要海運会社及びインタビュー先海運会社の登録船舶リスト

MONTENEGRO SHIPPING LINES, INC
ASIAN MARINE TRANSPORT CORP.
LITE SHIPPING CORPORATION and Group Companies
ALESON SHIPPING LINES, INC.
OCEAN FAST FERRIES, INC.
2GO GROUP, INC. and SuperCat Ferries
ROBLE SHIPPING LINES INC
COKALIONG GROUP
STARLITE FERRIES, INC.
MEDALLION TRANSPORT
ISLAND SHIPPING CORPORATION
E. B. AZNAR SHIPPING CORP.
Archipelago Philippines Ferries Corp.
MAAYO SHIPPING, INC.
MARINA FERRIES, INC.
DAIMA SHIPPING CORP.
TRANS ASIA SHIPPING LINES INC
Cebu Sea Charterers and its group companies

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	トン数
MONTENEGRO SHIPPING LINES, INC							
1	CITY OF BACOLOD	PASSENGER	BATANGAS	1988	19.48	4.6	49.67
2	CITY OF BATANGAS	PASSENGER	BATANGAS	1977	22.3	4.8	85.35
3	CITY OF CALAPAN	PASSENGER	BATANGAS	1973	20.1	4.78	112.16
4	CITY OF DAPITAN	PASSENGER	BATANGAS	1988	19.21	4.65	48.17
5	CITY OF LUCENA	PASSENGER	BATANGAS	1985	22.5	4.8	72
6	CITY OF MASBATE	PASSENGER	BATANGAS	1979	27.51	6	175.31
7	CITY OF SORSOGON	PASSENGER	BATANGAS	1979	27.51	6	175.31
8	CITY OF TABACO	PASSENGER	BATANGAS	1978	20.2	4.8	68.74
9	MARIA ANGELA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1973	36.01	9.5	371.53
10	MARIA DIANA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1970	58	12.8	1102.31
11	MARIA LINDA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1966	45.55	13.2	490
12	MARIA GLORIA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1967	39.51	10.95	267.47
13	MARIA HELENA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1969	43.8	10.7	1022.12
14	MARIA LOLITA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1986	39.01	9.5	439.75
15	MARIA MATILDE	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1971	66.09	12	1266.77
16	MARIA QUERUBIN	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1983	29.91	9.5	311.68
17	MARIA REBECCA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1972	45.56	13.2	748.81
18	MARIA URSULA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1990	53.76	14	959
19	MARIA WYNONA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1988	58	12.8	911
20	MARIA XENIA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1974	69	13.6	1415.24
21	MARIA YASMINA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1970	28.76	7.8	198.23
22	MARIA ZENaida	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1976	19.96	11.4	629.79
23	MARIE KRISTINA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1968	28.89	7.4	207.46
24	REINA EMPERATRIZ	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1977	59.9	11	1359
25	DSV DISCOVERY	PLEASURE	BATANGAS	1971	23.1	6.4	121.85
26	MARIA BEATRIZ	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1982	36.81	10	267.33
27	MARIA FELISA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1983	53.3	13	1018.05
28	MARIA JOSEFA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1981	38.14	9.1	292.54
29	MARIA SOPHIA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1973	31.5	8.6	269.1
30	MARIA VANESSA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1986	53.35	13	1019.12
31	MARIE TERESA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1981	33.83	9	253.8
32	MONTENEGRO TUGBOAT	TUGS	BATANGAS	1976	20.71	4.9	49.94
33	CITY OF ANGELES	PASSENGER	BATANGAS	1982	24.41	6.93	136.03
34	CITY OF ILOILO	PASSENGER	BATANGAS	1998	26	5.4	97.59
35	CITY OF ZAMBOANGA	PASSENGER	BATANGAS	1988	31.67	8	266
36	CITY OF ZAMBOANGA	PASSENGER	BATANGAS	1988	31.67	8	266
37	AIDA -I	PASSENGER (DIVING	BATANGAS	2003	29	3.45	33.44
38	MARIA ISABEL	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1967	45.55	13.2	836.05
39	MARIA XENIA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1974	69	13.6	1415.24
40	MYEHIME NO. 1	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1968	28.89	7.4	207.46
41	REINA KLEOPATRA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1990	53	13	600
42	REINA NEPTUNA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1981	43.5	9.8	361.06
43	REINA OLYMPIA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1994	62.4	11.8	998
44	REINA QUELITA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1978	39.55	8.6	259.23
45	REINA SENTENCIADA	RO-RO PASSENGER	BATANGAS	2017	83.95	16.8	890
46	REINA URDUJA	RO-RO PASSENGER	BATANGAS	2015	86.83	16.8	1784.48
47	SANTA CARMELITA	RO-RO PASSENGER	BATANGAS	2018	67	14	686
48	MONTENEGRO TUGBOAT 2	TUGS	BATANGAS	1993	22.33	6.8	83
ASIAN MARINE TRANSPORT CORP.							
1	SUPER SHUTTLE FERRY 10	CARGO	CEBU	1989	150.7	25	20985
2	SUPER SHUTTLE RORO 11	CARGO	CEBU	1979	150.4	24	14805
3	SUPER SHUTTLE RORO 12	CARGO	CEBU	1984	148.05	20.75	15375
4	SUPER SHUTTLE RORO 14	CARGO	CEBU	1985	91.46	20	6974
5	SUPER SHUTTLE RORO 5	CARGO	CEBU	1979	101.18	17.5	6105
6	SUPER SHUTTLE RORO 6	CARGO	CEBU	1984	99.26	19.6	6786

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
7	SUPER SHUTTLE RORO 7	CARGO	CEBU	1994	138.37	21.4	13540
8	SUPER SHUTTLE RORO 8	CARGO	CEBU	1986	138.2	20.4	12189
9	SHUTTLE FAST FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1985	27	4.98	52
10	SUPER SHUTTLE FERRY - 2	PASSENGER	CEBU	1976	47.02	12.6	586.66
11	SUPER SHUTTLE FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1971	29.31	7.8	199.98
12	SUPER SHUTTLE FERRY - 10	PASSENGER	CEBU	1988	38.51	10.4	353.82
13	SUPER SHUTTLE FERRY - 11	PASSENGER	CEBU	1990	32.16	7.8	86
14	SUPER SHUTTLE FERRY - 12	PASSENGER	CEBU	1982	50.29	10.4	324
15	SUPER SHUTTLE FERRY - 14	PASSENGER	CEBU	1996	0	0	91
16	SUPER SHUTTLE FERRY - 16	PASSENGER	CEBU	1990	0	0	86
17	SUPER SHUTTLE FERRY - 18	PASSENGER	CEBU	1988	0	0	695
18	SUPER SHUTTLE FERRY - 24	PASSENGER	CEBU	1993	27.49	9.6	175.65
19	SUPER SHUTTLE FERRY - 7	PASSENGER	CEBU	1973	54.31	11.1	730.42
20	SUPER SHUTTLE FERRY - 9	PASSENGER	CEBU	1971	29.96	8	189.94
21	SUPER SHUTTLE FERRY - III	PASSENGER	CEBU	1971	28.76	7.8	192.32
22	SUPER SHUTTLE FERRY - V	PASSENGER	CEBU	1982	42.01	11.5	565.44
23	SUPER SHUTTLE FERRY - VI	PASSENGER	CEBU	1978	29.7	7	134.83
24	SUPER SHUTTLE FERRY 17	PASSENGER	CEBU	1984	32.64	8	98
25	SUPER SHUTTLE FERRY 21	PASSENGER	CEBU	1992	36.5	8.8	197
26	SUPER SHUTTLE FERRY 25	PASSENGER	CEBU	1989	74.11	16.29	2796
27	SUPER SHUTTLE RORO 1	PASSENGER	CEBU	1989	89	16.6	1783.9
28	SUPER SHUTTLE FERRY SB-1	PASSENGER SHIP	CEBU	2004	11	2.7	14.69
29	SUPER SHUTTLE FERRY - 15	PASSENGER/ CARGO	BATANGAS	1967	45.51	11.8	486.81
30	SUPER SHUTTLE FERRY - 23	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1989	35.61	8.6	195
31	SUPER SHUTTLE FERRY 19	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1988	0	0	383
32	SUPER SHUTTLE FERRY 20	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1992	39.55	9.5	353
33	SUPER SHUTTLE FERRY 22	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1993	61.66	14	999
34	SUPER SHUTTLE RORO - 2	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1987	85.39	14.2	1737
35	MARIAH JUBILEE	PLEASURE YACHT	CEBU	2000	8.54	2.44	8.65
36	SUPER SHUTTLE RORO 9	RO-RO CARGO	CEBU	1980	163.06	23	17884
37	SUPER SHUTTLE RORO 3	RO-RO PASSENGER	CEBU	1989	104.16	19.9	4977.14
38	SUPER SHUTTLE TUG 1	TUG	CEBU	1986	31.5	9.8	225
39	SUPER SHUTTLE TUG 2	TUG	CEBU	1982	30.27	9.6	292
40	SUPER SHUTTLE ROCON 16	CONTAINER SHIP	CEBU	1994	109.5	20.2	7945
41	SHUTTLE FAST FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1985	27	4.98	52
42	SUPER SHUTTLE FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1971	29.31	7.8	199.98
43	SUPER SHUTTLE FERRY 28	PASSENGER	CEBU	1994	37.15	8.8	258
44	SUPER SHUTTLE LCT 1	PASSENGER	CEBU	1994	52.32	11	481
45	SUPER SHUTTLE FERRY 20	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1992	39.55	9.5	353
46	SUPER SHUTTLE RORO - 2	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1987	85.39	14.2	1737
47	SUPER SHUTTLE TUG 3	TUG	CEBU	1997	33.25	9.2	192
	LITE SHIPPING CORPORATION and Group Companies						
	LITE SHIPPING CORPORATION						
1	LITE FERRY - 8	PASSENGER	CEBU	1973	68	12.6	1109.97
2	LITE FERRY 17	PASSENGER	CEBU	1996	64.6	14.8	2193
3	LITE FERRY 20	PASSENGER	CEBU	1964	47.1	10.97	242.04
4	LITE FERRY 22	PASSENGER	CEBU	1990	55.44	9.75	352.41
5	LITE FERRY 23	PASSENGER	CEBU	1984	57.5	16	496.88
6	LITE FERRY 26	PASSENGER	CEBU	2012	61.5	10.97	704.75
7	LITE FERRY 27	PASSENGER	CEBU	2015	62.18	16.8	898.65
8	LITE FERRY 5	PASSENGER	CEBU	1983	38.4	8	236.38
9	LITE FERRY 5	PASSENGER	CEBU	1983	38.4	8	295.18
10	LITE FERRY 6	PASSENGER	MANILA	1972	43	11	618.57
11	LITE FERRY - 8	PASSENGER/ CARGO	ILOILO	1973	68.17	12.6	1109.97
12	LITE FERRY 7	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1972	47	10.8	493.31
13	LITE FERRY 18	RO-RO PASSENGER	CEBU	2002	86.16	16	3881
14	LITE FERRY 19	RO-RO PASSENGER	CEBU	2002	86.16	16	3881

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
15	LITE FERRY 7	RO-RO PASSENGER	CEBU	1972	47	10.8	509.26
DANILO LINES, INC.							
16	LITE FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1969	44	11	479.97
17	LITE FERRY - 1	PASSENGER	CEBU	1969	44	11	479.97
18	LITE FERRY - 12	PASSENGER	CEBU	1983	41	9.6	249
19	LITE FERRY - 2	PASSENGER	CEBU	1969	45.21	11	489.62
20	LITE FERRY - 9	PASSENGER	CEBU	1997	41	10	170
21	LITE FERRY 11	PASSENGER	CEBU	1987	60.7	15	462
22	LITE FERRY 15	PASSENGER	CEBU	1976	59.8	11.4	827.23
23	LITE FERRY 21	PASSENGER	CEBU	1980	47.69	9.76	350.59
24	LITE FERRY 3	PASSENGER	CEBU	1969	38.3	9	231
25	LITE FERRY 88	PASSENGER	CEBU	2016	57.2	20	1150
26	LITE FERRY - 2	RO-RO PASSENGER	CEBU	1969	45.31	11	489.62
SUNLINE SHIPPING CORP.							
27	ALLAN JAMES	CARGO	CEBU	1982	48	9	250
28	BUENAVISTA SHUTTLE - 1	CARGO	CEBU	2008	36	7.5	201.14
29	LITE FERRY - 10	PASSENGER	CEBU	1987	63.67	11.96	999.32
30	LITE FERRY 16	PASSENGER	CEBU	1995	64.6	16	992.71
31	LITE FERRY 25	PASSENGER	CEBU	2012	49.3	13.8	496
32	LITE FERRY 29	PASSENGER	CEBU	2016	66.5	16.8	795
33	LITE FERRY 30	PASSENGER	CEBU	2016	66.5	16.8	795
34	OCEAN JET 11	PASSENGER	CEBU	1989	27.8	5.6	79
35	SR.SAN JOSE DE	PASSENGER	MANILA	1972	43	13.2	618.57
ALESON SHIPPING LINES, INC.							
1	ALESON CON CARRIER - 15	CARGO	ZAMBOANGA	1996	80.8	14.5	2921
2	ALESON CON CARRIER - 8	CARGO	ZAMBOANGA	1989	53.3	9.3	246.55
3	ALESON CON CARRIER - 8	CARGO	ZAMBOANGA	1989	53.3	9.3	246.55
4	ALESON CON CARRIER-5	CARGO	ZAMBOANGA	1989	53.3	9.5	246.72
5	ALESON CONCARRIER - 1	CARGO	ZAMBOANGA	1988	47	10.5	248.43
6	ALESON CONCARRIER - 10	CARGO	ZAMBOANGA	1986	46.65	0	287.72
7	ALESON CONCARRIER - 11	CARGO	ZAMBOANGA	1989	53.35	0	611.88
8	ALESON CON-CARRIER - 14	CARGO	ZAMBOANGA	1988	90.36	15.2	2915
9	ALESON CONCARRIER - 2	CARGO	ZAMBOANGA	1988	53.15	9.5	247.82
10	ALESON CONCARRIER - 3	CARGO	ZAMBOANGA	1989	55.75	9.6	247.34
11	ALESON CON-CARRIER - 5	CARGO	ZAMBOANGA	1989	53.3	9.5	246.72
12	ALESON CONCARRIER - 6	CARGO	ZAMBOANGA	1987	54.35	9.5	246.83
13	ALESON CON-CARRIER - 7	CARGO	ZAMBOANGA	1988	54.55	9.8	248.43
14	ALESON CONCARRIER - 9	CARGO	ZAMBOANGA	1986	62.93	0	692.72
15	ALESON CONCARRIER - I	CARGO	ZAMBOANGA	1988	47	10.5	238.85
16	ALESON CONCARRIER-10	CARGO	ZAMBOANGA	1986	46.65	10.5	287
17	ALESON CONCARRIER-12	CARGO	ZAMBOANGA	1991	87.16	13.8	2448
18	ALESON CONCARRIER-12	CARGO	ZAMBOANGA	1991	87.16	13.8	2448
19	NICO BRYAN	CARGO	ZAMBOANGA	1976	49	9.3	244.42
20	NICO BRYAN	CARGO	ZAMBOANGA	1980	49	9.3	244.42
21	NEVEEN	CATCHER	ZAMBOANGA	1975	30.4	6.4	223.56
22	ANIKA GAYLE-2	PASSENGER	ZAMBOANGA	1990	25.2	6	116.35
23	ANIKA GAYLE-2	PASSENGER	ZAMBOANGA	1990	25.2	6	116.35
24	CIARA JOIE	PASSENGER	ZAMBOANGA	1979	32.5	8.7	210.85
25	DANICA JOY	PASSENGER	ZAMBOANGA	1972	45	11.28	493.46
26	KRISTEL JANE - 3	PASSENGER	ZAMBOANGA	1983	57.36	11.2	494.03
27	LADY MARY JOY-1	PASSENGER	ZAMBOANGA	1994	49.8	9.1	671.15
28	SEA JET	PASSENGER	ZAMBOANGA	2003	38.71	4.22	97.07
29	TRISHA KERSTIN 3	PASSENGER	ZAMBOANGA	1995	44	11.2	621.57
30	ANTONIA - 1	PASSENGER AND / OR	ZAMBOANGA	1992	103.57	15.5	3471
31	SEA JET	PASSENGER SHIP	ILOILO	2003	38.71	4.22	97.07
32	ANTONIA - 1	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1992	103.57	15.5	3471
33	CIARA JOIE	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1982	35.58	8.6	210.85

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
34	CIARA JOIE - 3	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1995	33	9.5	191
35	CIARA JOIE - 3	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1995	33	9.5	191
36	CIARA JOIE-2	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1982	34.25	8.7	266.37
37	CIARA JOIE-2	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1982	34.25	8.7	266.37
38	CIARA JOIE-6	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1981	35.58	8.6	255.78
39	DANICA JOY - 1	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1972	45.6	11.28	493.46
40	DANICA JOY - 2	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1982	62.8	12	998.52
41	ESTRELLA DEL MAR	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1975	38.13	6.71	230.44
42	KRISTEL JANE - 3	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1983	57.36	11.2	494.03
43	LADY MARY JOY-3	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1990	70	11	835.58
44	LADY MARY JOY-3	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1990	70	11	835.58
45	STEPHANIE MARIE	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1979	60.95	12	770.73
46	STEPHANIE MARIE	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1979	60.95	12	770.73
47	TRISHA KERSTIN - 1	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1986	39.61	0	320.63
48	TRISHA KERSTIN - 2	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1979	55.9	0	637.97
49	TRISHA KERSTIN-2	PASSENGER/ CARGO	ZAMBOANGA	1989	55.9	14	637.97
50	CIARA JOIE - 7	PASSENGER / CARGO RO - RO	ZAMBOANGA	1997	50	13	319
51	CIARA JOIE 5	RO-RO PASSENGER	ZAMBOANGA	1987	35.2	10.5	264
52	KRISTEL JANE - 5	RO-RO PASSENGER	ZAMBOANGA	1997	56.8	11.2	833.09
53	STEPHANIE MARIE - 2	RO-RO PASSENGER	ZAMBOANGA	1996	51.5	14	983.53
54	MUSCLEMAN	TUG	ZAMBOANGA	1988	13.52	4.8	28.47
OCEAN FAST FERRIES, INC.							
1	OCEAN JET 10	PASSENGER	CEBU	1999	23.4	8.9	249
2	OCEAN JET 12	PASSENGER	CEBU	1998	20	8.9	242
3	OCEAN JET 168	PASSENGER	CEBU	2015	32.1	7.2	253.88
4	OCEAN JET 188	PASSENGER	CEBU	2016	32.8	7.2	256.08
5	OCEAN JET 288	PASSENGER	CEBU	2017	32.8	7.2	256.08
6	OCEAN JET 388	PASSENGER	CEBU	2017	32.8	7.2	256.08
7	OCEAN JET 588	PASSENGER	CEBU	2018	32.8	7.2	256.08
8	OCEAN JET 8	PASSENGER	CEBU	2011	31.8	7.2	252.18
9	OCEAN JET 88	PASSENGER	CEBU	2012	31.8	7.2	252.18
10	OCEAN JET 888	PASSENGER	CEBU	2014	31.8	7.2	252.18
11	OCEAN JET 888	PASSENGER	CEBU	2014	31.8	7.2	252.18
12	OCEANJET - 1	PASSENGER	CEBU	1985	28.12	5.9	99.46
13	OCEANJET - 2	PASSENGER	CEBU	1989	29.19	6.4	147.45
14	OCEANJET - 3	PASSENGER	CEBU	2001	32	7.14	200.14
15	OCEANJET - 5	PASSENGER	CEBU	2002	32	7.14	200.14
16	OCEANJET - 6	PASSENGER	CEBU	2003	29.02	7.14	223
17	OCEANJET - 6	PASSENGER	CEBU	2003	32	7.14	251.9
18	OCEANJET - 7	PASSENGER	CEBU	1979	32.8	9.2	275.35
19	OCEANJET 9	PASSENGER	CEBU	1997	23.74	8.6	167.6
2GO GROUP, INC. and SuperCat Ferries							
2GO GROUP, INC.							
1	ST. ANTHONY DE PADUA	PASSENGER	CEBU	1985	80	15	1792
2	ST. AUGUSTINE OF HIPPO	PASSENGER	CEBU	1988	89.23	16	2778
3	ST. IGNATIUS OF LOYOLA	PASSENGER	CEBU	1988	95	16.2	2825.35
4	ST. THERESE OF CHILD JESUS	PASSENGER	CEBU	1989	150.1	25	16622
5	ST. FRANCIS XAVIER	RO-RO PASSENGER	CEBU	1990	143.55	25	11191.11
6	ST. IGNATIUS OF LOYOLA	RO-RO PASSENGER	CEBU	1988	95	16.2	2825.35
7	OUR LADY OF FATIMA	PASSENGER CARGO	CEBU	1972	97.6	19.2	2366.8
8	ST. JOAN OF ARC	PASSENGER/ CARGO	MANILA	1973	131.05	22.1	11638.26
9	ST. POPE JOHN PAUL II	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1984	165.31	26.8	15223.46
10	ST. THOMAS AQUINAS -	PASSENGER/ CARGO	MANILA	1972	128.5	22.14	11405.16
11	ST. LEO THE GREAT	RO-RO PASSENGER	MANILA	1992	144.9	25	19468

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
SUPERCAT FAST FERRY CORP.							
12	ST. URIEL	PASSENGER	CEBU	1992	29.03	7.4	229
13	SUPERCAT - 36	PASSENGER	CEBU	1990	31	10	238
14	SUPERCAT 21	PASSENGER	CEBU	1995	33.8	8	385
15	SUPERCAT 26	PASSENGER	CEBU	1998	23.9	8.6	175.73
16	ST. BRAQUIEL	PASSENGER	CEBU	1996	32	9.04	292.95
17	ST. DOMINIC I	PASSENGER	CEBU	1990	31	10	255
18	ST. JHUDIEL	PASSENGER	CEBU	1995	32	9.04	292.95
19	ST. MICAH	PASSENGER	CEBU	1990	32	11.5	295
20	ST. NURIEL	PASSENGER	CEBU	2000	32	8.5	264.63
21	ST. SEALTHIEL	PASSENGER	CEBU	2000	32	8.5	264.63
ROBLE SHIPPING LINES INC							
1	DON JOSE, SR	CARGO	CEBU	1977	49.21	8.6	238.63
2	STAR BACOLOD	CARGO	MANILA	1983	44.37	8.2	238.63
3	ORMOC STAR	PASSENGER	CEBU	1971	48	8.3	248.2
4	WONDERFUL STARS	PASSENGER	CEBU	1979	71.31	13.4	1297.72
5	HEAVEN STAR	PASSENGER CARGO	CEBU	1971	82.2	14.6	1597.99
6	DON SERAFIN	CARGO	CEBU	1982	53.15	9	498
7	DOÑA SEBASTIANA	CARGO	CEBU	2001	44.15	7.6	227.47
8	STAR CONCEPCION	CARGO	CEBU	1982	63.1	11.5	635.36
9	STAR DINAGAT	CARGO	CEBU	1988	45	12	248
10	STAR HILONGOS	CARGO	CEBU	1990	42.88	11.2	499.74
11	STAR HINUNDAYAN	CARGO	CEBU	1983	60	11.5	498
12	STAR ILIGAN	CARGO	CEBU	1989	44.35	10	193
13	STAR ORMOC	CARGO	CEBU	1985	67.83	12.5	498.91
14	STAR OZAMIS	CARGO	CEBU	1988	53.59	11.5	354.29
15	STAR ZAMBOANGA	CARGO	CEBU	1988	71	11.5	997
16	STARS	CARGO	CEBU	2012	57	16.2	495.71
17	STAR CEBU	GENERAL CARGO	CEBU	1973	51.51	11	249.4
18	STAR SABANG	GENERAL CARGO	CEBU	1987	44.2	8.3	249.26
19	STARS DANA O	GENERAL CARGO	CEBU	1987	58.2	9.5	199
20	ASIAN STAR	PASSENGER	CEBU	1979	44.65	10.2	494.72
21	BEAUTIFUL STARS	PASSENGER	CEBU	1978	35.51	10	321.16
22	BLESSED STARS	PASSENGER	CEBU	1979	44.65	10.2	494.72
23	GLORIOUS STAR	PASSENGER	ZAMBOANGA	1979	71.31	13.4	910
24	GRACEFUL STAR	PASSENGER	CEBU	1984	73.72	13.6	970.74
25	OROQUIETA STARS	PASSENGER	CEBU	1994	71.24	12	935.85
26	SACRED STARS	PASSENGER	CEBU	1979	44.65	10.2	509.77
27	STARS II	PASSENGER	CEBU	2013	70	16	627.08
28	SUPERJOY	PASSENGER	CEBU	1996	28.6	7.53	112
29	THERESIAN STARS	PASSENGER	CEBU	1973	63.5	13.6	996.31
30	TWINKLE LITTLE STAR	PASSENGER	CEBU	1981	22.03	5.3	89.36
31	BEAUTIFUL STARS	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1978	22.51	8.6	189
32	ALMIGHTY STAR	RO-RO PASSENGER	ZAMBOANGA	1993	63.9	11.8	719.92
33	LITTLE JR	TUG	CEBU	1977	12.7	4.48	16
34	ROBLE TUG 3	TUG	CEBU	1985	12.69	4.8	19
COKALIONG GROUP							
COKALIONG CONTAINER CARRIER CORP.							
1	COKALIONG TUG 1	TUG	CEBU	1979	28.37	8.8	192.21
2	COKALIONG TUG 2	TUG	CEBU	1987	29	9.2	310
COKALIONG SHIPPING LINES INC.,							
3	FILIPINAS BUTUAN	PASSENGER	CEBU	1982	73	14.3	3086
4	FILIPINAS BUTUAN	PASSENGER	CEBU	1982	73	14.3	3086
5	FILIPINAS CEBU	PASSENGER	CEBU	1993	72	0	2726.82
6	FILIPINAS DINAGAT	PASSENGER	CEBU	1972	60.52	13	1173.7
7	FILIPINAS DUMAGUETE	PASSENGER	CEBU	1970	45.87	11	637.8

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	トン数
8	FILIPINAS ILIGAN	PASSENGER	CEBU	1978	73	14.3	3084
9	FILIPINAS ILOILO	PASSENGER	CEBU	1979	81.3	14.8	2772.49
10	FILIPINAS JAGNA	PASSENGER	CEBU	1997	70	14.5	2997.78
11	FILIPINAS MAASIN	PASSENGER	CEBU	1960	81.3	14.8	2661.62
12	FILIPINAS NASIPIT	PASSENGER	CEBU	1992	80.55	13.8	1499.75
13	FILIPINAS DAPITAN	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1971	63.5	12.8	1056.19
14	FILIPINAS DAPITAN	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1971	63.5	12.8	1056.19
15	FILIPINAS OZAMIS	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1998	82.55	14	1560.06
16	FILIPINAS OZAMIS	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1998	82.55	14	1560.06
17	FILIPINAS DUMAGUETE	RO-RO PASSENGER	CEBU	1970	45.87	11	637.8
18	FILIPINAS ILIGAN	RO-RO PASSENGER	CEBU	1978	73	14.3	3084
	STARLITE FERRIES, INC.						
1	STARLITE TAMARAW	CARGO SHIP	BATANGAS	1981	46.6	10	510.1
2	STARLITE BLUE SEA	PASSENGER	BATANGAS	1973	28.4	5.3	146.75
3	STARLITE JUNO	PASSENGER	BATANGAS	1986	27	5.2	103.27
4	SUPER SEABUS	PASSENGER SHIP	BATANGAS	1977	23	4.8	68.74
5	STARLITE ANNAPOLIS	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1982	60.96	12	1176.27
6	STARLITE ATLANTIC	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1975	65	13.6	1497.45
7	STARLITE EAGLE	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2016	63.35	15.3	2712
8	STARLITE FERRY	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1971	38	16	574.02
9	STARLITE NAVIGATOR	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1971	53.4	13.5	1101.47
10	STARLITE PACIFIC	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1983	44	11.6	498.76
11	STARLITE PIONEER	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2015	63.35	15.3	2682
12	STARLITE RELIANCE	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2016	63.35	15.3	2705
13	STARLITE SATURN	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2016	63.35	15.3	2700
14	STARLITE ARCHER	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2017	63.35	15.3	2725
15	STARLITE JUPITER	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1989	65.12	12	723.04
	MEDALLION TRANSPORT						
1	LADY OF DIVINE GRACE	CARGO	CEBU	1987	33	7.5	98.37
2	LADY OF ROSARY	CARGO	CEBU	1985	42.3	8.2	99.47
3	ST. PADRE PIO	CARGO	CEBU	2000	45	8	248.06
4	LADY OF ANGELS	PASSENGER	CEBU	1977	36.5	9.28	287.05
5	LADY OF CARMEL	PASSENGER	CEBU	1980	23	6.8	98.46
6	LADY OF CHARITY	PASSENGER	CEBU	1969	33	7.8	254.04
7	LADY OF GUADALUPE-CEBU	PASSENGER	CEBU	1987	32.5	9.5	254.45
8	LADY OF MIRACULOUS	PASSENGER	CEBU	1984	40	10	347
9	LADY OF SACRED HEART	PASSENGER	CEBU	1977	29	7	98.23
10	LADY OF CONFIDENCE	CARGO	CEBU	1992	66.93	13	499
11	LADY OF COURAGE	CARGO	CEBU	1992	57.69	9.5	199
12	LADY OF DIVINE GRACE	CARGO	CEBU	1987	33	7.5	98.37
13	LADY OF GOOD SUCCESS	CARGO	CEBU	1987	47	8.2	163
14	LADY OF SALVATION	CARGO	CEBU	1985	68.71	11.5	987.96
15	LADY OF VICTORY	CARGO	CEBU	1990	52.45	9	248.88
16	LADY OF WISDOM	CARGO	CEBU	1990	43.5	9.5	248.83
17	VALERIE	CARGO	CEBU	1970	21.34	4.57	34.4
18	LADY OF GUIDANCE	GENERAL CARGO	CEBU	1984	65.25	11.5	718
19	LADY OF ALL NATIONS	PASSENGER	CEBU	1977	50	12.8	592
20	LADY OF SACRED HEART	PASSENGER	CEBU	1977	29	7	98.23
21	LADY OF SMILE	PASSENGER	CEBU	1994	47.77	10.2	300.49
22	LADY OF GOOD VOYAGE	RO-RO PASSENGER	CEBU	1982	67.5	14.5	2150
23	LADY OF LOVE	RO-RO PASSENGER	CEBU	1979	88.26	15.3	2434
24	LADY OF LOVE	RO-RO PASSENGER	CEBU	1979	88.26	15.3	2434
25	LADY OF TRIUMPH	RO-RO PASSENGER	CEBU	1998	67.74	15.4	3130
	ISLAND SHIPPING CORPORATION						
1	ISLAND TRANSPORT I	CARGO	LA UNION	1989	72.37	12	437

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	トン数
2	ISLAND - II	PASSENGER	CEBU	2010	39.05	10	571.48
3	ISLAND - III	PASSENGER	CEBU	2014	46.5	9.5	390.01
4	ISLAND FASTCRAFT - I	PASSENGER	CEBU	1982	19.6	4.78	89.08
5	ISLAND I	PASSENGER	CEBU	1979	44.25	9	290.63
6	ISLAND VENTURES I	PASSENGER	CEBU	2015	59.98	12	398.88
7	ISLAND VENTURES II	PASSENGER	CEBU	2016	61.2	12.6	554
8	ISLAND - 1	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1979	44.25	9	590.63
9	ISLAND EXPRESS - 3	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1978	26.5	7.1	192.63
10	ISLAND EXPRESS - V	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1976	26.01	7.2	219.39
11	ISLAND RORO - II	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1978	34	8.6	198.96
12	SUPER ISLAND EXPRESS -III	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1972	32.25	6.6	169.83
13	ISLAND RORO - 1	RO-RO PASSENGER	CEBU	1978	30.51	8	196.53
14	ISLAND VOYAGERS 1	TUG	CEBU	1944	28.65	7.59	180
E. B. AZNAR SHIPPING CORP.							
1	MANOLING 2	PASSENGER	CEBU	2016	53.76	11.6	616
2	MELRIVIC I	PASSENGER	CEBU	1967	41.2	9.6	321.34
3	MELRIVIC ELEVEN	CARGO	CEBU	1969	36.58	9.14	168.62
4	AZNAR WATER TAXI - 1	PASSENGER	CEBU	1987	21.12	4.05	40.19
5	FASTCRAFT AZNAR - II	PASSENGER	CEBU	1978	16.86	4.1	49.23
6	FASTCRAFT AZNAR - III	PASSENGER	CEBU	1979	16.85	4.1	63.76
7	MELRIVIC - 1	PASSENGER	CEBU	1967	41.2	9.6	321.34
8	MELRIVIC - 2	PASSENGER	CEBU	1975	36.01	9.5	334.04
9	MELRIVIC - 9	PASSENGER	CEBU	1979	27.06	7.1	222.5
10	MELRIVIC SEVEN	PASSENGER	CEBU	1965	39.5	10	506.73
11	FASTCRAFT AZNAR V	PASSENGER FERRY	CEBU	1980	18	4.8	51.11
12	MELRIVIC TEN	PASSENGER SHIP	CEBU	1982	28.28	8.1	280.47
13	MELRIVIC - 3	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1975	31	8.3	198.06
Archipelago Philippines Ferries Corp.							
1	FAST CAT M1	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2012	49.79	17.5	967
2	FAST CAT M10	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2014	47.28	17.5	698
3	FAST CAT M11	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2014	47.28	17.5	698
4	FAST CAT M2	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2012	49.79	17.5	967
5	FAST CAT M3	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2011	49.79	17.5	967
6	FAST CAT M5	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2013	49.79	17.5	967
7	FAST CAT M6	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2012	49.79	17.5	967
8	FAST CAT M7	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2013	47.28	17.5	698
9	FAST CAT M8	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2013	47.28	17.5	698
10	FAST CAT M9	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	2014	47.28	17.5	698
11	FAST CAT M12	RO-RO PASSENGER	BATANGAS	2016	47.27	17.5	742
12	FAST CAT M14	RO-RO PASSENGER	BATANGAS	2016	47.29	17.49	742
MAAYO SHIPPING, INC.							
1	MARTIN III	LCT / PASSENGER	BATANGAS	2017	56.32	11.58	491
2	BATO TWIN 1	PASSENGER	CEBU	2010	54	12	278.43
3	GEORGIA - 1	PASSENGER	CEBU	1980	51	9.5	249
4	GIOK CHONG II	PASSENGER	BATANGAS	2017	56.32	11.58	491.9
5	MARTIN	PASSENGER	CEBU	1978	33.5	7.79	152.16
6	MARTIN II	PASSENGER	CEBU	2014	54	11.59	497
7	MARTIN III	PASSENGER	CEBU	2017	56.32	11.58	491
8	TAMPI TWIN	PASSENGER	CEBU	1991	32.2	7.31	120.48
9	WILCOX	PASSENGER	CAGAYAN DE	1975	43.6	9.15	272.3
10	BATO TWIN	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1988	38.1	7.62	120.06
11	WILCOX - II	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2016	55.89	11.59	387.28
12	GIOK CHONG	RO-RO PASSENGER	CEBU	1974	45.73	9.76	211.3
MARINA FERRIES, INC.							

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
1	REINA BANDERADA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1997	45	10.5	373
2	REINA GENOVEVA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1979	55	11	1285
3	REINA HOSANNA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1982	55	14	1528
4	REINA JUSTISYA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	2002	45.5	9.4	332
5	REINA VERONICA	PASSENGER/CARGO	BATANGAS	1984	36.5	9.6	443
6	REINA DEL CIELO	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1989	55	14	492
7	REINA DEL ROSARIO	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1971	76.25	14	2093.19
8	REINA DELOS ANGELES	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1993	56.38	12.8	995
9	REINA DELOS FLORES	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1991	53.46	12.8	987
10	REINA IMMACULADA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1984	60	11	1285
11	REINA TIMOTEA	RO-RO PASS/CARGO	BATANGAS	1981	60	13	1567
DAIMA SHIPPING CORP.							
1	GRAND PELICAN	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1992	38.5	10.5	268.76
2	GRAND PELICAN - 2	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1995	34.55	10.5	309.16
3	ROYAL SEAL	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1988	39.8	9.5	319.56
4	ROYAL SEAL-2	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1992	40	9.5	280.17
5	SWALLOW - 1	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1971	29.91	10	185.39
6	SWALLOW-2	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1974	29.92	10	203.55
7	SWALLOW-3	PASSENGER / CAR	CAGAYAN DE	1971	38.86	10	208.26
8	ROYAL DOLPHIN 2	PASSENGER/RORO	CAGAYAN DE	2004	59.37	11	670
9	ROYAL DOLPHIN 3	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1990	46.26	9.5	561
10	ROYAL SEAL 3	RO-RO PASS/CARGO	CAGAYAN DE	1992	53	13	771
TRANS ASIA SHIPPING LINES INC							
1	TRANS - ASIA	PASSENGER	CEBU	1972	89	7.7	3,797.3
2	ASIA CHINA	PASSENGER/ CARGO	CEBU	1972	93	17.7	3,991.8
3	ASIA MALAYSIA	PASSENGER	CEBU	1974	65	13.6	2,439.8
4	ASIA PHILIPPINES	PASSENGER	CEBU	1975	60.37	12	1,053.3
5	ASIA PHILIPPINES	PASSENGER	CEBU	1975	60.37	12	1,053.3
6	TRANS-ASIA II	PASSENGER	CEBU	1977	76.25	15	1,389.0
7	TRANS-ASIA 10	PASSENGER	CEBU	1979	105	19	3,998.3
8	ASIA PACIFIC	CARGO	CEBU	1981	90.36	14	1,377.8
9	ASIA PACIFIC	GENERAL CARGO	CEBU	1981	90.36	14	1,377.8
10	TRANS-ASIA 5	CARGO	CEBU	1989	111	19	4,790.0
11	TRANS-ASIA 3	PASSENGER	CEBU	1989	0	0	2,908.5
12	TRANS - ASIA 15	CARGO	CEBU	1995	105.99	18.2	6,384.0
13	TRANS - ASIA 16	CONTAINER SHIP	CEBU	1996	105.99	18.2	6,251.0
14	TRANS- ASIA 17	CONTAINER SHIP	CEBU	1999	110.5	18.2	6,543.0
15	LAPU-LAPU UNO	CARGO	CEBU	2014	69.35	13.6	622.3
Cebu Sea Charterers and its group companies							
BROADWAY ONE SHIPPING CORP.							
1	585	CARGO	CEBU	2009	78	17	885
2	828	CARGO	CEBU	2009	82.8	17	890
3	585	RO-RO CARGO	CEBU	2009	78	17	885
4	168	CARGO	CEBU	2012	76.2	16.8	760
5	268	CARGO	CEBU	2012	64.45	16.2	518
6	369	CARGO	CEBU	2012	80.58	18.5	738
7	323	CARGO	CEBU	2013	76.2	16.8	528
8	368	CARGO	CEBU	2013	68.28	18	528
9	528	CARGO	CEBU	2013	72.88	16.8	518
10	568	CARGO	CEBU	2013	68.7	16.2	508
11	855	CARGO	CEBU	2013	76.4	16.8	518
CEBU SEA CHARTERERS, INC.							
12	118	TUG	CEBU	1972	30.6	8.8	194.83

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
13	308	TUG	CEBU	1978	31.18	7.8	143
14	8	TUG	CEBU	1979	27.27	8.6	194.93
15	208	TUG	CEBU	1996	25.55	8.6	198
16	108	TUG	CEBU	1998	28.55	8.2	199.45
17	198	CARGO	CEBU	2009	78	17	880
18	8	CARGO	CEBU	2009	64.9	17	518
19	8	CARGO	CEBU	2009	64.9	17	518
20	88	CARGO	CEBU	2009	0	0	988
21	88	CARGO	CEBU	2009	89.3	21	988
22	918	CARGO	CEBU	2009	0	0	968
23	918	CARGO	CEBU	2009	76.2	16.8	968
24	198	RO-RO CARGO	CEBU	2009	78	17	880
25	28	CARGO	CEBU	2012	64.45	16.2	518
26	308	CARGO	CEBU	2012	80.58	18.5	738
27	708	CARGO	CEBU	2012	87.87	18.5	738
28	738	CARGO	CEBU	2012	76.2	16.8	760
29	808	CARGO	CEBU	2012	88.9	21	878
30	908	CARGO	CEBU	2012	88.9	21	878
31	128	CARGO	CEBU	2013	66.28	18	528
32	188	CARGO	CEBU	2013	72.88	16.8	518
33	208	CARGO	CEBU	2013	66.28	18	586
34	288	CARGO	CEBU	2013	68.7	16.2	508
35	378	CARGO	CEBU	2013	76.2	16.8	528
36	98	CARGO	CEBU	2013	72.88	16.8	518
MATSYA SHIPPING							
37	WINDSTAR	CARGO	CEBU	1969	56.15	9.8	390
38	JAGUAR	CARGO	CEBU	1974	0	0	249.55
39	LANCER	CARGO	ZAMBOANGA	1975	62.25	11	498.02
40	FORTUNER	CARGO	CEBU	1976	0	0	1474.32
41	CHRYSLER	GENERAL CARGO	CEBU	1979	68	12	689.88
42	GRAND PACIFIC - III	CARGO	CAGAYAN DE	1980	67.37	11.5	496.27
43	MIKE - 1	GENERAL CARGO	CEBU	1980	63.93	11	478
44	SUBURBAN	CARGO	CEBU	1981	0	0	676.94
45	SUBURBAN	GENERAL CARGO	CEBU	1981	65.32	11.5	676.94
46	HUMMER H3	CARGO	CEBU	1982	78	14.5	1297
47	38	TUG	CEBU	1982	32.44	8.5	309
48	HUMMER H1	CARGO	CEBU	1984	78	14.5	1454.32
49	FREESTAR	CARGO	CEBU	1985	74.5	11.2	740.76
50	CHRYSLER	CARGO	CEBU	1993	70.5	12	999.38
51	B & E CINCO	GENERAL CARGO	CEBU	1993	70.5	12	999.38
52	CORVETTE	CARGO	CEBU	1994	75	11.2	499
POLSA SHIPPING LINES, INC.							
53	BULK CARRIER - II	CARGO	CEBU	1953	60.9	10.52	490.25
54	03	TUG	CEBU	1977	27.5	8	196
55	HUMMER H2	CARGO	CEBU	1985	78.21	14.5	1454.32
56	HUMMER H2	GENERAL CARGO	CEBU	1985	78.21	14.5	1454.32
57	BULK CARRIER VIII	CARGO	CEBU	1992	74.79	11.2	986.84
58	BULK CARRIER VIII	CARGO	CEBU	1992	74.79	11.2	986.84
59	BULK CARRIER - 1	CARGO	CEBU	1994	43.37	10.98	246.1
60	BULK CARRIER - III	CARGO	CEBU	1994	43	7.6	248.05
SEEN SAM SHIPPING, INC.							
61	CARNIVAL	CARGO	CEBU	1976	60.5	10	659.38
62	CARNIVAL	GENERAL CARGO	CEBU	1978	60.5	10	659.38

No.	船舶名	船種	登録港	建造年	長さ	幅	ト数
63	CRESSIDA	CARGO	CEBU	1980	0	0	984.44
64	50	D / TOWING	GENERAL	1980	36	9	226
65	PATHFINDER	CARGO	CEBU	1982	0	0	974
66	RANGE ROVER	CARGO	CEBU	1982	0	0	956.37
67	60	D / TOWING	GENERAL	1985	27	8.8	170
68	18	TUG	CEBU	1985	28.44	8.6	166
69	SPORTAGE	CARGO	CEBU	1986	0	0	984.61
70	FRONTIER	CARGO	CEBU	1987	0	0	930.53
71	SPORTIVO	CARGO	CEBU	1988	0	0	663.97
72	5	D / TOWING	GENERAL	1988	25.89	7.3	106
73	70	D / TOWING	GENERAL	1988	29.5	9.2	198
74	IWAMI	TUG	CEBU	1988	32.83	9.5	198
75	TOKACHI NO. 8	TUG	CEBU	1988	38	8.4	167
76	28	TUG	CEBU	1989	31	8.5	166
77	20	TUG	CEBU	1991	29.5	8	147
78	ESCALADE	CARGO	CEBU	1992	81.19	12	992.58
79	TUG 88	TUG	CEBU	1995	29	9.2	238
80	98	D / TOWING	GENERAL	1997	29.97	9.2	196
81	30	TUG	CEBU	1997	27.98	8.6	194
82	TUG 80	TUG	CEBU	1998	28.96	9.5	281
83	90	D / TOWING	GENERAL	2003	33.5	8.4	164
84	18	CARGO	CEBU	2014	67.35	16.2	508
85	358	CARGO	CEBU	2014	68.28	18	528
86	388	CARGO	CEBU	2014	68.28	18	528
87	38	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
88	628	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
89	688	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
90	718	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
91	78	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
92	788	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
93	868	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
94	988	CARGO	CEBU	2015	66.27	18	528
95	SSL BARGE 08	CARGO	CEBU	2015	73.85	20	520
96	SSL BARGE 18	CARGO	CEBU	2015	73.85	20	520
97	1028	B / CARGO	GENERAL	2017	75.92	16.8	588
98	1038	B / CARGO	GENERAL	2017	75.92	16.8	588
99	668	B / CARGO	GENERAL	2017	78.2	18	718
100	888	B / CARGO	GENERAL	2017	78.2	18	718

別添2 MARINA認可造船所リスト

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
REGISTERED SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR ENTITY WITH FACILITIES, MANPOWER & CAPITALIZATION IN CENTRAL OFFICE (as of SEPTEMBER 2019)								
01	HERMA SHIPYARD INC.	Herma Industrial Complex Mariveles, Bataan	A	15,000 GT	19,840 m ²	1,600 GT	-	120 x 20 m
02	KEPPEL SUBIC SHIPYARD, INC.	Special Economic Zone, Cabangaan Pt.	A	550,000 DWT	170,000 m ² (Shipyard Area)	-	Gantry Crane (1,500 tons)	300 x 65 m
03	SUBIC DRYDOCK CORPORATION	Bldg. 17, Gridley cor. Schley Roads	A	-	29,143 m ²	18,000 DWT 4,000 DWT	-	-
04	DANSYCO MARINE WORKS & SHIPBUILDING CORP.	1204 M. Naval St., Navotas City	B	-	1,800 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
05	ELFA SHIPYARD CORPORATION	904 M. Naval St., Navotas City	B	-	-	-	-	3,000 DWT 2,500 DWT
06	FRABELLE SHIPYARD CORPORATION	1051 North Bay Blvd., Navotas City	B	-	-	2,000 DWT 701 DWT 91 x 22 x 4.5 m	-	High Blocks & Rollers Used
07	JOSEFA SLIPWAYS, INC.	1326 M. Naval St., San Roque Navotas City	B	-	500 m ²	-	-	1,400 GRT 700 GRT
08	R & L T SHIPYARD & REALTY DEVELOPMENT CORPORATION	51 E. Rodriguez St., Tanza Navotas City	B	-	16,000 m ²	-	-	3,000 DWT 2,000 DWT
09	SEAFRONT SHIPYARD AND PORT TERMINAL SERVICES CORPORATION	Brgy. Lucanin, Mariveles, Bataan	B	-	400 m ²	-	-	7,500 DWT 5,000 DWT 3,500 DWT
10	SL MARIVELES DRYDOCKING & SHIPYARD CORPORATION	Baseco Cmpd., Mariveles, Bataan	B	-	1,600 m ²	-	-	4,500 DWT
11	A.H. ARAULLO & SONS RIZAL SLIPWAYS, INC.	940 Int. M. Naval St., San Jose Navotas City	C	-	3,000 m ²	-	-	3 Slipway 300 GRT ea.
12	AMAYA DOCKYARD AND MARINE SERVICES INC.	6070 Brgy. Amaya VI, Tanza, Cavite	C	-	-	-	-	Airbag / Marine Bag 18 x 1.8 / 10 x 1.8 m (13/10)

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
13	ASIAN SLIPWAY CORPORATION	Cor. Capt. Cruz & E. Rodriguez St.	C	-	7,430 m ²	-	-	5,000 GRT 500 GRT 80 GRT
14	BASECO SHIPYARD CORPORATION	Tanza, Kaliwa, Navotas City Yard 2, Engineering Island Baseco Cmpd., Port Area, Manila	C	-	-	-	-	70 x 30 2,500 GT
15	CHESTEEL MARINE & INDUSTRIAL CORPORATION	7 E. Rodriguez St., Tanza, Navotas City	C	-	803 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
16	CLEAR WATER INTERNATIONAL SHIPYARD CORPORATION	MFC Bulungan St., Frabelle Dragon Cmpd., Navotas City	C	-	5,540 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
17	COASTAL MARINE & SHIPBUILDING CORPORATION	10 Buenaventura St., Brgy. Tangos	C	-	400 m ²	-	-	1,500 DWT
18	COASTAL MARINE & SHIPBUILDING CORPORATION	1366 M. Naval St., San Roque Navotas City	C	-	1,246 m ² (Shipyard Area)	-	-	High Blocks & Rollers Used
19	DAVID SHIPYARD	81 Buenaventura St., Brgy. Tangos	C	-	100 m ²	-	-	1,200 DWT 1,500 DWT
20	F. B. SANTOS ENTERPRISES	1268 M. Naval St., Daanghari Navotas City	C	-	5,000 m ² (Shipyard Area)	-	-	150 DWT 200 DWT 200 DWT
21	HADIA MARINE, INC.	Bulungan Ave., Ext. Navotas Fishport Complex, Navotas City	C	-	-	2,700 tons	-	-
22	HOPE MARINE & INDUSTRIAL SOLUTIONS, INC.	Lot 4-A, Brgy. Capipisa Tanza, Cavite	C	-	1,300 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
23	HULLTECH SHIPBUILDING MARINE CORPORATION	Pier 4, Navotas Fish Port Complex	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
24	J.A.L. INTER ISLAND CORPORATION	Navotas Fishport Complex North Bay Boulevard, Navotas	C	-	1,800 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
25	JOCFER MARINE CORPORATION	Lot 2D, Vitas Foreshoe Reclamation Project, R-10, Brgy.	C	-	3,300 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
26	MARITIME SHIPYARD AND SLIPWAYS CORPORATION	Rd. 12, NDC Cmpd., Pureza St. Sta. Mesa, Manila	C	-	2,200 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
27	MAUBAN SHIPYARD	Pensacola St., Mauban, Quezon	C	-	2,100 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
28	MC FISH INTERNATIONAL CORPORATION	1304 M. Naval St., San Roque Navotas City	C	-	200 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
29	MIDBOUND VITAS CENTRAL TERMINAL SHIPYARD	15-17 E. Naval St., Brgy. San Jose	C	-	700 m ² (Yard Area)	-	-	High Blocks & Steel Rollers Used

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
30	NAUTILUS SHIPYARD & REPAIR INC.	1050 M. St., Navotas City	C	-	1,200 m ²	-	Travel Lift (300 tons)	W1 = 1,500 DWT W2 = 1,500 DWT
31	NAUTILUS SHIPYARD & REPAIR INC. (2)	Pier 3, Lot 1, Bulungan Ave. Fishery Port, Navotas City	C	-	Open Yard	-	Travel Lift (600 tons)	High Blocks
32	NAVOTAS SHIPYARD CORPORATION	1328 Int. M. Naval St., San Roque Navotas City	C	-	1,310 m ²	-	-	300 GRT 200 GRT
33	NORTHBAY CONSTRUCTION SERVICES CORP.	313 Gov. Pascual St., San Jose Navotas City	C	-	-	-	-	1,000 GRT 501 GRT
34	PIER 44 SHIPYARD AND DEVELOPMENT CORP.	1052 M. Naval St., San Jose Navotas City	C	-	1,160 m ²	-	-	1,500 DWT 1,500 DWT
35	RBL SHIPYARD CORPORATION	925 M. Naval St., Navotas City	C	-	2,500 m ²	-	-	1,000 GRT 500 GRT
36	ROUVIA ROAD YACHT DESIGN AND CONSTRUCTION CORPORATION	Freeport Area of Bataan Mariveles, Bataan	C	-	4,200 m ² LA - 6,736 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
37	RAJ & T MARINE SERVICES INC.	1088 M. Naval St., San Jose Navotas City	C	-	200 m ²	-	2 - 7 x 1.5 m	Airbags 15 - 18 x 1.5 m 5 - 10 x 1.5 m
38	R. W. R. MARINE WORKS	1096 M. Naval St., San Jose Navotas City	C	-	160 m ² LA - 3,000 m ²	-	-	High Blocks & Rollers Used
39	SAFEHULL MARINE TECHNOLOGIES INC.	Luna St., (Bldg. 39) Global Industrial Park, Subic Bay Freeport Zone	C	-	2,000 m ²	-	-	Steel Rollers 26 tons cap. (Swivel Top Non-Tilt)
40	SAS SHIPYARD INC.	112 M. Naval St., San Jose Navotas City	C	-	14,600 m ² (Yard Area) 330 m ²	-	-	Air Bags for Docking & Undocking High Blocks & Rollers Used
41	SEA RUDDER CORPORATION	Lachenal Cmpd., Daang Hari Navotas City	C	-	-	-	-	-
42	SEAVAR MARINE ENGINEERING AND SHIPBUILDING SERVICES	PFDA NFPC Pier 5, Drydock St. NBBN, Navotas City	C	-	-	-	-	-
43	VDR MARINE & INDUSTRIAL SERVICES, CORP.	7 Ferry 3. M. Naval St., Navotas City	C	-	900 m ²	-	-	Airbags (6 x 1 m) Airbags
44	VISTAMARINE SHIPBUILDING & SHIPREPAIR INC.	Brgy. Timalan, Batsahan, Naic, Cavite	C	-	31,700 m ² Assembly Area	-	-	Airbags
45	WESTERN SHIPYARD SERVICES, INC.	1036 M. Naval St., Brgy. San Jose Navotas City	C	-	2,400 m ²	-	-	1,200 DWT 1,400 DWT 1,500 DWT

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
REGISTERED SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR ENTITY WITH FACILITIES, MANPOWER & CAPITALIZATION IN REGIONAL OFFICE (as of SEPTEMBER 2019)								
LA UNION - MRO I & II								
01	LA UNION SHIPYARD AND MARINE SERVICES CORP.	Tubod, Sto. Tomas, La Union	B	-	-	-	-	-
02	JOSEFA SLIPWAYS, INC.	Sual Fishing Port Complex Sual, Pangasinan	C	-	-	-	-	-
BATANGAS - MRO IV								
01	KEPPEL BATANGAS SHIPYARD	San Miguel, Bauan, Batangas	A	40,000 DWT	28,500 DWT (Rep. Birth)	-	6,000 DWT (Liftdock)	-
02	HANSON SHIPBUILDING & MARINE SERVICES	399 A. Market Ave., Market View Lucena City	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
03	RIO TUBA NICKLE MINING CORP.	Rio Tuba, Palawan	C	-	-	-	-	100 DWT
04	SAN PEDRO SHIPYARD CORPORATION	Dalanica Fishport, Lucena City	C	-	-	-	-	-
LEGASPI - MRO V								
01	MAYON DOCKS INC.	Brgy. Salvation, Tabaco City	C	-	-	-	-	2,000 GT 1,000 GT
ILO-ILO - MRO VI								
01	F.F. CRUZ & CO., INC.	Brgy. Loboc, Lapuz Lapaz, Ilo-Ilo	A	-	No Capacity Info	500 GRT	-	-
02	JAGNEE SHIPBUILDING & SHIP REPAIR	Brgy. Tiofas, San Joaquin, Ilo-Ilo City	C	-	No Capacity Info	-	-	150 GRT
03	DAYAO MOLASSES HAULERS, INC.	IFPC, Tanza St., Ilo-Ilo City	C	-	-	-	-	500 GRT
04	LACSON MARINE & CONSULTANCY SERVICES	IFPC, Tanza St., Ilo-Ilo City	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
05	METALLICA MARINE CONSULTANCY FABRICATION & WASHINGTON	Rizal St., Pobacion, New Washington	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
06	OCEAN MARINA DRYDOCKING SERVICES	Brgy. Rizal, Jordan, Guimaras	C	-	-	-	-	300 GRT
07	TRI-STAR MEGALINK SHIPYARD	Cadiz, Bacolod	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
08	VAMDA FISHING CORP.	Purok Kabutakan, Brgy. Daga Cadiz City	C	-	-	-	-	-
CEBU - MRO VII								

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
01	TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU) INC.	West Cebu Industrial Park-SEZ, Buayan	A	200,000 DWT	-	8,500 tons	-	100,000 tons
02	COLORADO SHIPYARD CORP.	Sitio Tawagan, Tayud, Consolacion Cebu	B	-	3,800 m ²	-	-	S1 - 800 tons S2 - 1,200 tons S3 - 3,000 tons
03	MACTAN SHIPYARD CORP.	Dad Cleland Ave., Brgy. Looc Lapu-Lapu City	B	35,000 DWT	1,500 m ²	-	-	S1 - 900 tons S2 - 1,500 tons
04	SANTIAGO SHIPYARD AND SHIPBUILDING CORP.	Tayud, Consolacion, Cebu	B	-	3,000 tons	-	-	1,200 tons 800 tons
05	AUSTAL PHILIPPINES PTY. LTD.	Lots 1731 & 1732 West Cebu Industrial Park, Brgy. Arpili	C	-	3,000 m ²	-	-	-
06	BRADDEX PHILS. SHIPBUILDING & MARINE SERVICES, INC.	Labogon, Mandaue City, Cebu	C	-	500 m ²	-	-	Launchway(1,000 tons)
07	ELITE FABRICATION YARD	Brgy. Punta, San Remegio, Cebu	C	-	600 m ²	-	-	Launchway(1,000 tons)
08	FORTUNE SHIPWORK, INC.	Bangkerohan, Tayud, Consolacion, Cebu	C	-	567 m ²	-	-	1,200 tons, 2,500 tons
09	GOLDEN DRAGON FASTCRAFT BUILDER, INC.	Latasan, Labogon, Mandaue City, Cebu	C	-	820 m ²	-	-	Launchway
10	H R SLIPWAYS MARINE ENGINEERING WORKS	Tinangon, Basak, Guihulingan Negros Oriental	C	-	500 m ²	-	-	Launchway(1,000 tons)
11	JUNIDA DRYDOCK SITE, BOATBUILDING AND FISHPORT	Poblacion, Bago City, Cebu	C	-	-	-	-	-
12	L' NOR MARINE SERVICES, INC.	Sitio Baybayon, Brgy. Calero Liloan, Cebu	C	-	80 m ²	-	-	100 tons
13	MAAYO SHIPBUILDING & SHIPREPAIRS, INC.	Tampi, San Jose, Negros Oriental	C	-	500 m ²	-	-	1,000 tons
14	MICHAEL SLIPWAYS, INC.	Brgy. Catalina, Liloan, Cebu	C	-	800 m ²	-	-	600 tons
15	NAGASAKA SHIPYARD, INC.	Brgy. Punta, San Remegio, Cebu	C	-	3,000 m ²	-	-	3,000 DWT
16	PHILIPPINE TRIGON SHIP REPAIR	Sangal San Fernando, Cebu	C	-	3,000 m ²	-	-	3S - 5,000 DWT
17	REPUBLIC DRYDOCK CORP.	Sitio Pagutlan, Dungo-an Danao City, Cebu	C	-	1,200 m ²	-	-	1,200 tons, 500 tons

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
18	STARMARINE SERVICES, INC.	Tayud, Consolacion, Cebu	C	-	6,000 m ²	-	-	2,000 tons
19	UNI-ORIENT PEARL VENTURES INC.	Sitio Tawagan, Tayud Consolacion, Cebu	C	-	-	-	-	-
20	VM CABAHUG SHIPYARD, INC.	V.B. Cabahug St., Opa Mandaue City, Cebu	C	-	1,000 m ²	-	-	1,000 tons
TACLOBAN - MRO VIII								
01	MEGASHIP BUILDERS, INC.	Balugo, Albuera, Leyte	B	-	3,120 m ²	-	-	3,000 DWT
ZAMBOANGA - MRO IX								
01	DMC SHIPBUILDERS, INC.	Recodo, Zamboanga City	B	-	-	-	-	500 GT
02	VAREDERO DE RECODO, INC.	Recodo, Zamboanga City	C	-	-	-	-	25 - 600 GT ea. 300 GT 200 GT 100 GT
03	VAREDERO DE CAWIT, INC.	Cawit, Zamboanga City	C	-	-	-	-	1,000 GT 200 GT 100 GT
04	ZAMASCO GENERAL SERVICE ENT.	Sinunuc, Zamboanga City	C	-	-	-	-	200 GT
05	AMR SHIPYARD	Cawit, Zamboanga City	C	-	-	-	-	200 GT
06	UNIVERSAL SHIPYARD, INC.	Cawit, Zamboanga City	C	-	-	-	-	200 GT
07	MFC SHIPYARD	Cawit, Zamboanga City	C	-	-	-	-	Air Bags Used
08	NFC VARADERO	Sangali, Zamboanga City	C	-	-	-	-	200 GT
09	MEGA PLY SHIP REPAIRER	Lumbayao, Zamboanga City	C	-	-	-	-	High Blocks & Rollers Used
10	RJA VARADERO	Bolong, Zamboanga City	C	-	-	-	-	150 GT
11	JMD SHIPYARD CORP.	Sangali, Zamboanga City	C	-	-	-	-	400 GT
12	ZC DAAP SHIPYARD INC.	Sangali, Zamboanga City	C	-	-	-	-	300 GT

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
CAGAYAN DE ORO - MRO X								
01	PHILIPPINE IRON CONSTRUCTION & MARINE	Kimaya, Jasaan, Misamis Oriental	A	-	No Capacity	-	7,500 GT	No Info
DAVAO - MRO XI								
01	CW COLE, INC.	Samco Bldg., F. Bangay St., Davao City	C	-	-	-	-	750 DWT
02	MINTRADE SHIPPING CORP.	888 Mintrade Drive, R. Castillo St.	C	500 GRT (Semi)	-	-	-	No Info
GENERAL SANTOS - MRO XII								
01	GENSAN SHIPYARD & MACHINE WORKS	Siguil, Maasim, Sarangani Prov.	B	-	500 m ²	1,500 tons 2,500 tons	-	50 DWT 5,000 DWT 5,000 DWT 100 DWT
02	RD FISHING INDUSTRIES, INC.	1st Rd., Calumpang, GenSan	C	-	1,000 m ²	-	-	150 DWT
03	SAN ANDRES FISHING INDS., INC.	Banasil, Tambler, GenSan	C	-	100 m ²	-	-	200 DWT
04	AMADEO FISHING CORPORATION	Marang St., Calumpang, GenSan	C	-	200 m ²	-	-	250 DWT
05	DAMALERIO FISHING ENTERPRISES	Talisay, Tambler, GenSan	C	-	7,250 m ²	-	-	100DWT 200 DWT
06	MOMMY GINA TUNA RESOURCES INC.	Banasil, Tambler, GenSan	C	-	900 m ²	-	-	350 DWT
07	KINGFOLD MARINE WORKS INDUSTRIES	Cabu, Tambler, GenSan	C	-	1,000 m ²	-	-	1,000 DWT
08	DREWZEL SHIPYARD & SERVICES INC.	Talisay, Tambler, GenSan	C	-	2,100 m ²	-	-	400 DWT
09	SAN LORENZO RUIZ FISHING INDUSTRIES	Calumpang, GenSan	C	-	150 m ²	-	-	300 DWT
10	GLADERY FISHING INCORPORATED	Banasil, Tambler, GenSan	C	-	700 m ²	-	-	500 DWT
11	SAFI SHIPYARD, INC.	Cabu, Tambler, GenSan	C	-	250 m ²	-	-	500 DWT
12	RLGFI CORPORATION	Banasil, Tambler, GenSan	C	-	800 m ²	-	-	500 DWT
13	RRCS MARINE & INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORP.	-	C	-	100 m ²	-	-	300 DWT

No.	COMPANY	LOCATION	Category	GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
14	EBS DRYDOCKING FACILITY	Tambler, GenSan	C	-	1,050 m ²	-	-	120 DWT, 40 DWT
15	CUBNAME MARINE SERVICES	C/O RFlI Cmpd., Bawing, GenSan	C	-	-	-	-	250 DWT
16	RFlI SHIPYARD SERVICES	Bawing, GenSan	C	-	1,800 m ²	-	-	500 DWT
17	SIGNAL MARINE SHIPYARD CORP.	Cabu, Tambler, GenSan	C	-	500 m ²	-	-	2,900 DWT
18	RUGELA FISHING IND. INC.	Talisay, Tambler, GenSan	C	-	500 m ²	-	-	2,900 DWT
19	SOUTHERN PHILIPPINES SHIPBUILDER & SHIP REPAIR	-	C	-	-	-	-	-
SURIGAO - MRO XIII								
No.	COMPANY	LOCATION		GRAVING DOCK	BUILDING YARD	FLOATING DOCK	SYNCHROLIFT	SLIPWAY / LAUNCHWAY
01	GOLDEN SEACRAFT MARINE CORP.	Purok 4, Brgy. Bading, Butuan City	B	-	6,200 m ²	-	-	Air Bag Used
02	TRIPARCO DEVELOPMENT CORP.	Brgy. Agusan, Pequeño, Butuan City	C	-	-	-	-	-
03	SR METALS INC.	Tubay, Agusan del Norte	C	-	-	-	-	-
04	ADMIRAL SHIPYARD	Purok 5, Banban, Taganaan Surigao del Norte	C	-	-	-	-	-

この報告書は、ポートルース事業の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

フィリピンにおける海事産業の現状及び
今後の動向についての調査

2020年（令和2年）3月発行

発行 一般社団法人 日本中小型造船工業会

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-8-1 虎ノ門三井ビルディング
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

一般財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。