

## 郵便処理施設拡充事業（ ）

調査報告：2002年10月

現地調査：2002年2月

### 1. 事業概要と円借款による協力



事業位置図(全国)



調達車輛（小型バン）

#### 1.1. 背景

この事業の計画当時、郵便はフィリピンにおける主要な通信手段であった。フィリピンにおける郵便量は、1978年から1982年にかけて毎年約9%増加していた。にもかかわらず、1979年にはメトロマニラにおいてすら、郵便用機器の不足と旧式の移送手段により、配達日数は3日から5日を要していた。この状況に対処し、メトロマニラにおいて翌日配達を達成するため、1982年から「マーキュリー・プロジェクト」が実施された。

マーキュリー・プロジェクトは、メトロマニラにおいて配達速度の向上に顕著な成功を収めた。マーキュリー・プロジェクトのための郵便用車輛と機器は、1980年に合意された円借款による郵便処理施設拡充事業（1）の一部として調達された。郵政庁（Bureau of Posts(BOP)）は、郵便処理施設拡充事業（1）がマーキュリー・プロジェクトの成功に顕著に貢献したと評価し、この成功の結果、郵政庁はこのプロジェクトを他の主要都市に拡大することを決定した。

当時、地方の郵便配達センターで使われていた車輛と機器は、郵便量の増大に対応するには、量・質ともに十分ではなかった。そして、車輛や機器の持続的な使用のため、郵便移送手段の管理システムを全国的に向上させる必要があった。この郵便処理施設拡充事業（2）は、より効率的な郵便処理、移送、配達により、配達の遅れを減らし、全国的に郵便サービスを向上させるために計画された。

#### 1.2. 目的

1) 郵便用車輛と機器の調達、ならびに 2) 車輛維持管理システムと航空郵便センター（Air Mail Distribution Center(ADC)）の近代化のための検討を行うことにより、今後の郵便物取扱量の増加に対応し、フィリピン郵便事業の一層の円滑化を図ろうとするもの。

### 1.3. 事業範囲

事業内容は以下の通りである。

#### 1. 車輛の調達

(ジープバン：195 台、ライトバン：155 台、ステーションワゴン：25 台、レッカー車：1 台、  
モーターサイクル：440 台)

#### 2. 郵便機器の調達

(自動押印機：15 台、計量機(20kg)：70 台、計量機(2kg)：850 台)

#### 3. コンサルティング・サービス

(郵便用車輛の維持管理の向上ならびに航空郵便センター(ADC)の近代化)

日本の円借款は、外貨費用の全額をカバーするものであった。

### 1.4. 借入人・実施機関範囲

借入人：フィリピン共和国政府

実施機関：郵政庁 (Bureau of Posts (BOP))(現 フィリピン郵便会社(Philippine Postal Corporation))

### 1.5. 借款契約概要

円借款承諾額	1,381 百間円
借款実行額	561 百万円
交換公文締結	1984 年 4 月
借款契約調印	1984 年 5 月
借款契約条件	金利 3.5 % 返済期間 30 年 (うち据置 10 年) 調達条件 一般アンタイト (コンサルティングサービスは部分アンタイト)
貸付完了	1990 年 11 月

## 2. 評価結果

### 2.1. 妥当性

1983 年の事業のアプレイザル時点において、マーキュリー・プロジェクトはメトロマニラ地域内で

は成功を収めてはいたものの、首都以外への配達や遠隔地からメトロマニラへの配達には、陸路・空路とも2日から4日かかっていた。さらに、1983年から1987年の間において、年間8.6%もの郵便量の大幅な増加が予測され、1980年代における実際の郵便量の増加は、この予測を裏付けるものであった。

他方、地方の郵便配達センター（Mail Distribution Center）においては、郵便使用車両および機器は、郵便量の増大に対応するのに十分なものではなかった。こうした状況のもとでは、より効率的な郵便処理、移送、配達により配達の遅れを減らし、全国的に郵便サービスの向上を図るのは、不可能であった。郵便移送手段の管理システムの向上と航空郵便センター(ADC)の近代化は、フィリピンにおける国際的郵便サービスの向上にとって、本質的課題であった。

以上のように、この事業は、アプレイザル時点において緊急に必要とされたものであり、妥当なものであったと結論づけられる。この事業の目的と内容は、フィリピンの郵便サービスの向上における現在の政策目標に照らし、今日でも妥当性をもつものである。

## 2.2. 効率性

### 2.2.1. 事業範囲

事業範囲の計画と実際との比較を、下の表1に示す。

ジープバンとステーションワゴンは調達されず、ライトバンの調達された数量は減少している。それに代わり、小型バンと大型バンが調達された（表1）。これらの修正は、メトロマニラのような都市地域においては、より小型のバンの方が交通渋滞などの場合に実用的であることによる。今日、モーターサイクル、小型バン、ライトバンは、他の車両との多様な組合せの中で、配達システムにおける不可欠な車両となっている。数は少ないが、古いジープバンも今なお使われている。こうした修正は、フィリピン全土において、郵便サービスの提供に使われる車両の組み合わせを効率的に向上させたといえることができる。

自動押印機ならびに計量機の数量については、計画どおりに実際に調達された。

表1 事業範囲の計画と実際との比較

項目		計画 (アプレイザル時)	実際	差異
郵便使用車両の 調達	ジープバン	195	0	- 195
	ライトバン	155	109	- 46
	ステーションワゴン	25	0	- 25
	レッカー車	1	1	0
	モーターサイクル	440	440	0
	小型バン	0	328	328
	大型バン	0	3	3
郵便使用機器の調 達	自動押印機	15	15	0
	計量機（20kg）	70	70	0
	計量機（2kg）	850	850	0

コンサルティング・サービス	20MM	20MM	0
---------------	------	------	---

出典：フィリピン郵便会社、JBIC



モーターサイクル



ライトバン



大型バン



レッカー車

### 2.2.2. 実施スケジュール

アプレイザル時点において、この事業は、1984年と1985年に実施されることとなっていた。しかし、郵便用車輛と機器の調達が実際にスタートしたのは、1988年であった。配備および使用は、1989年に始まった。コンサルティングサービスは、実際には1985年に開始され、1990年に終了した。事業の大部分は、1989年と1990年に完了した。

これらの遅れは、1986年の予期されなかった政変によるものである。その影響の一つは、政府の様々な事業の実施における責任の所在の変更であった。この事業の実施においても、保税倉庫に留め置かれていた車輛や機器を取り出すことが困難であったこと、ならびに、組織再編のためにこの事業にかかわっていた職員が退職したことによって、遅れを生じることとなった。

### 2.2.3. 事業費

事業費の見積りは、1,544百万円であった。その内、1,381百万円が円借款の対象とされたが、実績

では561百万円が円借款によるもので、外貨において64%（983百万円）の過少となった。内貨の実績データは入手できなかった。

実施機関は、外貨の過少は、事業範囲の修正（仕様の変更、調達された数量の変更） システムティックで効果的な入札によるものと報告した。効果的な入札は価格の相当な減少をもたらした。

## 2.3. 効果

### 2.3.1. フィリピンにおける郵便量

1978年から1997年にかけて、フィリピンで配達された郵便量は増加した。本郵便局（Main Post Office）のビルにおいて1996年に火災が発生したため、1983年から1995年にかけてはデータがないが、この間における郵便量の増加は、実施機関の関係する事務官へのインタビューにより確認されている。しかし1998年以降は、ファクシミリやEメール、その他の早くて便利な通信手段の普及により、フィリピンの郵便量は、全般に減少している。

配達日数は、1987年から1990年にかけては、この間の郵便量の増加にもかかわらず一定であった。この事業で調達された郵便物の車輛と機器が1989年から使用されたことを考慮すると、この事業は配達遅れの防止に貢献したといえることができる。

表2 フィリピンにおける郵便量

（単位：百万通）

年	1978	1979	1980	1981	1982
郵便量	868	950	1,030	1,120	1,219

  

年	1996	1997	1998	1999
郵便量	2,338	2,543	2,289	2,039

出典:フィリピン郵便会社

注: 1983年から1995年にかけての郵便量の記録は、1996年の本郵便局ビル5階における火災により焼失した。

### 2.3.2. 配達日数

1980年代において、配達に要した時間は顕著に減少した。これは、マーキュリー・プロジェクトの直接的な結果によるものと考えられる。上述したように、配達に要した日数は、1987年から1990年にかけて、郵便量の増加にもかかわらず、一定であった。これは、この事業で調達された車輛と機器が、配達遅れの防止に貢献したと推定できる。

表3 配達日数

(単位:日)

	1980* <sup>1</sup>	1987* <sup>2</sup>	1990* <sup>2</sup>	1995	2000* <sup>1</sup>
海外からメトロマニラへ	6 - 10	1 - 2	1 - 2	N.A	2
メトロマニラから海外へ	6 - 8	1 - 2	1 - 2	N.A	2 - 3
メトロマニラ内	1 - 2	1	1	N.A	1 - 2
メトロマニラからメトロマニラ外の国内へ	陸路	陸路	陸路	N.A	陸路
	2 - 3	2 - 3	2 - 3		5
	空路	空路	空路		空路
メトロマニラ外の国内からメトロマニラへ	2 - 3	1 - 2	1 - 2	N.A	1 - 3
	陸路	陸路	陸路		陸路
	2 - 4	2 - 3	2 - 3		5
	空路	空路	空路		空路
	2 - 4	1 - 2	1 - 2		2 - 3

出典:フィリピン郵便会社

\*1: インタビュー調査による \*2: 事業完了報告書からの引用

しかし、郵便量の減少にもかかわらず、2002年には配達時間が伸びている。1990年から2000年における配達時間の変化は、概ね、郵便配達人の欠勤、低地の浸水を引き起こした台風のような自然災害、交通事情の悪化によるものである。これらは全て、配達時間に大きく影響を及ぼした。

### 2.3.3. 郵便用計量機の効果

計量機は、非常に有効であった。これ以前、計量機がなかった郵便局では、人の手を用いて郵便や小包の重量を計っていた。計量機の調達により、郵便局員はより正確に料金を計算できるようになった。定量的データは入手できなかったが、実施機関は、計量機の使用により、料金の過少徴収を最小限に押さえることができ、歳入の増加につながったと評価している。

### 2.3.4. コンサルティングサービスの効果

航空郵便センター(ADC)の近代化を図るコンサルティングサービスは、郵便車輛の修理工場の拡大・改善ならびにモータープールの近代化をもたらした。フィリピン郵便会社によれば、コンサルティングサービスは、車輛と機器の使用期間を伸ばし、郵便移送手段の維持管理の向上に貢献した。

## 2.4. インパクト

### 2.4.1. 中央郵便集配センター(CMEC)

航空郵便センター(ADC)は、1990年以来、この事業によるコンサルタントの勧告に従って近代化を進めてきた。ADCは、2000年に中央郵便集配センター(Central Mail Exchange Center(CMEC))に統合された。現在CMECは、フィリピンにおける国内及び国際郵便サービスにおいて、戦略上重要な位



置を占めている。CMEC が取り扱う郵便物の総量は、2001 年には 704.8 百万通にのぼっている。

CMEC には、コンピューター、郵便差立区分機、小包差立区分機、小包走査機、郵便物バンディング機、郵便バッグ開封機、車輛修理工場といった多くの近代的機器や設備が整えられている。CMEC における郵便物の処理は、収集・差立区分・配達システムへのこうした機器の導入により、ほぼ全般にわたり機械化されている。郵便物及び小包の差立区分機は、郵便物の配達速度を高め、また、小包走査機が小包配達の安全性を向上させた。郵便処理に要する職員数は、これらの機器の導入により減少してきており、これにより、ADC 及び CMEC における郵便処理のランニングコストは減少している。



郵便差立区分機



小包差立区分機



小包走査機



車輛修理工場

## 2.5. 持続性・自立発展性

### 2.5.1. 調達された車両ならびに機器の現状

調達された車輛や機器の現在の状態は、表 4 に示す通りである。調達された車輛および機器の持続性は、この 12 年間にわたり保持されてきている。

現在使用されている車輛の数は、以下の通りである。すなわち、ライトバン 72/106(68%)、レッカ

一車 1/1(100%)、 モーターサイクル 130/440(30%)、 小型バン 162/319(51%)、 大型バン 3/3(100%)である。これらの車輛は 12 年間使われてきており、車輛の耐久性は、日本におけるトラックの減価償却期間である 5 年間に比べて、十分といえる。

現在使われている機器は、以下の通りである。すなわち、自動押印機 3/15(20%)、計量機(20kg) 5/70(7%)、計量機(2kg) 120/850(14%)である。

表 4 2002 年における車輛と機器の現状

項目	実際の事業範囲	現在の状態
車輛の調達	ライトバン : 109	使用中 : 72 (68%) 修理待ち : 18 (17%) 廃棄待ち : 6 (6%) 廃棄済 : 13 (12%)
	レッカー車: 1	使用中 : 1 (100%)
	モーターサイクル: 440	使用中 : 130 (30%) 修理待ち: 230 (52%) 廃棄待ち: 8 (2%) 廃棄済 : 62 (14%)
	小型バン: 328	使用中 : 162 (51%) 修理待ち: 72 (23%) 廃棄待ち : 32 (10%) 廃棄済 : 62 (19%)
	大型バン : 3	使用中 : 3 (100%)
郵便機器の調達	自動押印機: 15	使用中 : 3 (20%)
	計量機(20kg) : 70	使用中 : 5 (7%)
	計量機(2kg) : 850	使用中 : 120 (14%)

出典：フィリピン郵便会社

### 2.5.2. 車輛の維持管理

本事業で調達された車輛は、全て外国製であり、予備部品は修理工場に十分なストックがなく、また現地の市場でも入手できない。このため、各郵便配達センターは、車輛の修理にあたり海外に部品を注文する必要があり、車輛の維持管理費が増加した。この状況に対処するため、CMEC ならびに郵便配達センター内の修理工場において、部品活用の融通を利かし、廃棄した同じモデルの車輛から修理に使う部品を取り出して、修理に活用してきた。この努力により、調達された車輛の持続性が高められてきている。





CMEC におけるエンジンの修理



郵便配達センター（地域）における  
小型バンの修理

### 2.5.3. 車輛の維持管理のための人員と技術レベル

現在、フィリピン郵便会社において 50 人の職員が車輛の維持管理のために働いている。内訳は以下の通りである。

ガソリンと予備部品	14 人
修理と整備	29 人（整備工、溶接工、電気工、潤滑油工）
車輛管理	7 人（事務員）

フィリピン郵便会社は、車輛は耐久性の要求は満たしてはいるものの、車輛の維持管理にとって十分な人員数と技術レベルではないと考えている。修理が必要な車輛数を考慮して、フィリピン郵便会社は、整備工、溶接工、電気工を含む技術職員の数を増やしてきたが、速やかに修理の要望に対応するのに、かろうじて足りうる人員が確保されているという状況である。

したがって現状では、より大きな技術面での援助が、なおも必要とされている。車輛の維持管理職員の中には、強力な維持管理を全面的に支えるのに必要とされる高度な技術的ノウハウを獲得することができないままの人々もいる。29 人の職員がモータープールにおいて修理と整備に従事しているが、この内、10 人だけが資格を得ており、エンジンのトラブルに対応している。エンジンの修理のように高度な技術が必要とされる場合、スタッフは、その修理を外注に出さざるを得ない状況である。

フィリピン郵便会社は、人員の増強と技術レベルの向上により、車輛の使用期間のさらなる延伸とこの事業の持続性の強化を期待している。

### 事業範囲の計画と実際の比較

項目	計画	実際
----	----	----

<b>(1) 事業範囲</b>  <b>車輛の調達</b> ジープバン 195 ライトバン 155 ステーションワゴン 25 レッカー車 1 モーターサイクル 440 小型バン 0 大型バン 0  <b>郵便機器の調達</b> 自動押印機 15 計量機 (20kg) 70 計量機 (2kg) 850  <b>コンサルティング・サービス</b> 20MM		0 109 0 1 440 328 3  15 70 850  20MM
<b>(2) 実施スケジュール</b>  車輛の調達 郵便機器の調達 コンサルティング・サービス	1984年4月 --- 1985年8月 1984年4月 --- 1985年8月 1984年4月 --- 1985年4月	1988年5月 --- 1989年11月 1988年5月 --- 1989年11月 1985年9月 --- 1990年7月
<b>(3) 事業費</b>  外貨 内貨 総計 円借款対象 (外貨の全額) 換金レート	1,381 百万円 163 百万円 1,544 百万円 1,381 百万円 US\$1 = P14.00 = 242円 (1P= 17.3 円) (1983年時点)	561 百万円 n.a. n.a. 561百万円

出典：フィリピン郵便会社、JBIC