



フィリピン Philippines

経済成長と貧困削減への インフラの貢献

外部評価者 ㈱グローバル・グループ21ジャパン

現地調査:2003年9～11月

評価の概要と目的

メトロセブは、フィリピン第二の都市圏（人口約170万人、神戸市は約150万人）であり、1970年代以降、総額1,000億円以上の円借款事業が行われてきた。本評価では、このメトロセブを対象に、複数の事業を総合的に評価した。また、メトロセブの発展過程を3サイクルに区分するとともに、「都市開発モデル」という概念に基づいて評価を実施した。「都市開発モデル」とは、①中央・地方政府により総合的な開発計画が立案され、②当行をはじめとした援助機関が中央・地方政府を支援して、開発計画で提示されたインフラ整備事業の実施を推進し、③このインフラ整備に誘発されて民間資金が投入され、④中央・地方政府の包括的な支援の下、事業対象地域における経済発展、貧困削減が進められた、という一連の都市開発と経済成長の過程を分析するための枠組みである。

※本評価の対象となったメトロセブで実施された11の円借款事業については、報告書全文版を参照。

評価結果

① 第1サイクル（1978～86年）

～マルコス政権下におけるメトロマニラからの分散化～

1970年代のフィリピンでは、メトロマニラに人口等が過度に集中する一方で、地方部では安定的な収入を得る機会の確保が難しい状況にあった。そのため、政府は地方に成長拠点を整備し、メトロマニラから地方へ人口や産業の分散を図ることを目的とした開発計画を作成し、メトロセブでも、成長拠点を整備するために、マクタン経済特区整備事業や港湾荷役設備拡充事業(1)等が実施された。しかし、80年代前半は、アキノ上院議員の暗殺事件や金融危機等の影響もあり、経済が低迷していたことから、経済特区への進出企業は6社(86年)にとどまるなど、地方の成長拠点整備という開発計画の目標の達成度は低かった。

② 第2サイクル（1987～2003年）

～アキノ政権発足以降、持続的成長をめざしてインフラを整備～

第2サイクルでも地方における成長拠点の持続的な発展を図るため、不足するインフラを充足していくという計画の下、空港、電力、道路、橋梁、衛生埋め立て場等の整備が行われた。たとえば、第二マクタン橋(4車線)は、セブ島と国際空港や経済特区があるマクタン島を結ぶ橋であり、これまで二つの島が第一マクタン橋(2車線)のみでつながって

いたことで生じていた交通渋滞の緩和に大きく貢献している。また、メトロセブ開発事業(1)(2)では、中央幹線道路の連結や道路の拡幅、衛生埋め立て場の整備等が行われ、交通渋滞の緩和や走行時間の短縮、安全性の向上等、市民生活の利便性が高まった。このほか、メトロセブ開発事業(3)では、南海岸道路の建設や埋め立て地整備等が行われており、第3サイクルにおける成長の基礎となることが期待されている。

この時期には、日本国内におけるコスト削減の要請や円高等による影響で、多くの日系企業がアジア各地に進出し、フィリピンでも海外直接投資が急激に拡大し、地場産業の投資も増加していた。加えて、マルコス政権崩壊後に発足したアキノ政権からラモス政権への移行を経て、政治的にも安定していたことから、92年以降アジア通貨危機が発生した97年まで、経済は堅調に成長していた。

このようななかで、堅調な経済成長による果実が広く貧困層にもいきわたったことを背景に、メトロセブが人口の約6割を占める

中央ビサヤ地域の貧困指標は大きく改善した。97年に発生したアジア通貨危機は、他のアジア諸国と比較した場合、経済特区を中心としたメトロセブ経済に対しては直接的に大きな影響を及ぼさなかったものの、間接的には海外やマニラ首都圏の出稼ぎ労働者の失業を生み、メトロセブ等の地方都市部への人口回帰を招いた。また、都市部と農村部の所得格差やエルニーニョ現象による農産物生産高の減少等を背景に、周辺の農村部や近隣州、さらにはミンダナオ地域から、経済が堅調に発展していたメトロセブへ多くの人々が移住し、結果として貧困人口が増加した。

③ 第3サイクル（2004年～）

～今後の成長、メトロセブからの分散化～

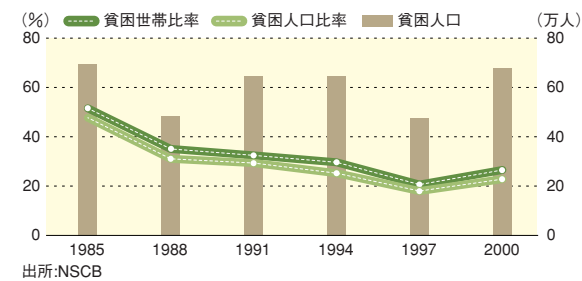
現在、成長の分散化を目的として、メトロセブとその周辺地域を結ぶ道路等が整備されており、成長の分散化によって中長期的にはメトロセブへの人口流入が減少し、都市貧困等の問題が改善されることが期待されている。

課題と提言

メトロセブが今後、フィリピン国内や他のアジア諸国の成長拠点と比較して優位な位置を占め、さらなる経済発展を成し遂げていくためには、経済特区の生産活動のボトルネックとなっている電気、上水道等のインフラ整備を一層進めていく必要がある。また、経済特区への入居企業と地場企業との提携を促していくことも重要である。さらに、貧困削減の観点からは、周辺地域のインフラ整備を行うことにより、農村部からメトロセブへの急速な人口流入を食い止め、成長を分散化していく必要がある。こうした複数の地方政府に共通した課題に対処していくにあたっては、より横断的な組織を創設し、その実施・運営能力を高めていくことが望ましい。

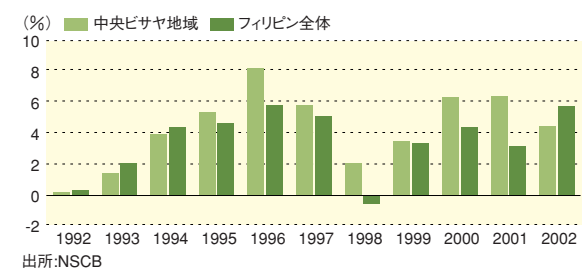
中央ビサヤ地域都市部の貧困状況（1985～2000年）

貧困指標は1997年までは順調に改善したものの、その後アジア通貨危機等による他の地域からの貧困層の流入の影響等により悪化している。



フィリピン全体と中央ビサヤ地域の経済成長率の推移

アジア通貨危機(1997年)の影響を受けた1998年を除き、メトロセブが中心的役割を果たす中央ビサヤ地域の経済は順調に成長している。



南バスターミナルは1992年に完成し、バスの運行数は88年の205便から93年には250便、2001年には335便まで増加し、1日あたり平均で約1万5千人が利用している。



第二マクタン橋が完成する以前は、セブ市の中心からマクタン島にある空港までの所要時間は、オフピークでさえ1時間以上、ピーク時には2時間以上かかることもあった。新橋の完成により、所要時間が大幅に短縮された。



マクタン経済特区への進出企業は1986年で6社に過ぎなかったものの、1990年代に入り日本国内でのコスト削減の要請や円高等の影響で、日系企業がアジアへ進出したことから、進出企業が増加し、2002年には140社以上が入居している。(写真: CIPC)