

フィリピン ODA 視察報告

国際協力機構 (JICA)

～フィリピン経済の抱える課題と JICA の取組～

Credit Memorandum DSCR1756



芹沢 健自 金融市場調査部

- 国際協力機構 (JICA) が主催した「フィリピン ODA 視察ミッション」に参加した。訪問先はマニラ及びスービック、クラークにある経済特別区及び日系企業等。
- 筆者は、JICA の信用力を磐石にするためには、ODA の経済貢献性への理解を促すことが重要と考えている。フィリピンが経済成長を阻害する課題を抱えてきた経緯もあり、示唆に富む訪問となった。
- 1 章で「ODA に対する筆者の見方」、2 章で「フィリピンでの ODA 実施状況」、3 章で「フィリピンの課題と外国投資状況」、4 章で「個別視察先の報告」、5 章で「まとめ」を記した。
- 本レポートが、ODA に対する理解の深化に寄与することを願うと共に、フィリピンに於ける ODA を理解することを切掛けとして、フィリピン経済の理解の助けになれば、幸いである。

国内クレジット分析担当者

大橋 俊安

チーフクレジットアナリスト
国内地方債、金融債、政府関係機関債
国内事業債 (卸売、銀行、空運)

阿部 聖史

シニアクレジットアナリスト
国内事業債 (電力ガス、石油、卸売など)

芹沢 健自

クレジットアナリスト
政府関係機関債、国内事業債 (食品、小売)

松坂 貴生

クレジットアナリスト
国内事業債 (ノンバンク、生損保・証券、電気機器)

向山 直利

クレジットアナリスト
国内事業債 (化学、鉄鋼、自動車)

企業業績修正・格付変更時の意見、及び、中期的な業績・クレジット見通しなどのリクエストは、お客様訪問の形で対応させて頂いております。上記分析担当者までご連絡下さい

1章：JICA と ODA の見方

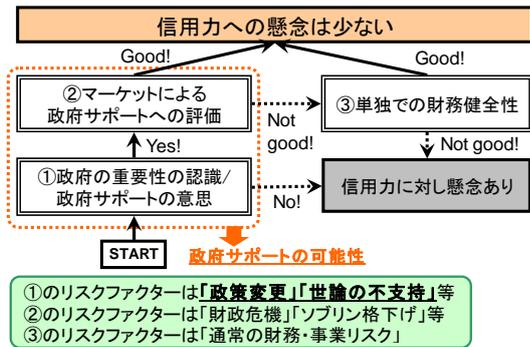
◆本レポートの概要と JICA の信用力の考え方

10月上旬に JICA 主催の「フィリピン ODA 視察ミッション」に参加した。訪問先は、マニラ及びスービック/クラークの経済特区にある進出企業及び公営企業。本レポートでは1章で ODA に対する筆者の見方、2章ではフィリピンでの ODA 実施状況、3章にフィリピンの抱える課題、4章に JICA の具体的な取組と訪問先について記している。

JICA の信用力はその政策的重要性と、そこから来る政府サポートの蓋然性に依拠しており、それは国民の理解により ODA が政策上重要とされるか否かがポイント。本邦の厳しい財政状況を鑑みると、その信用力を磐石にするには、ODA による本邦経済への貢献性に対し理解を促す必要がある。

今回の視察により、ODA による新興国でのインフラ整備、それにより培った JICA の人脈・情報の活用は、両国間の信頼関係を醸成し、本邦企業の海外進出を促す可能性があることを認識している。今回のような視察による現場への理解の促進は、JICA の信用力への理解を深める上で一助となるだろう。

■ 図表 1：政府系機関の信用力評価フロー



出所：大和証券作成

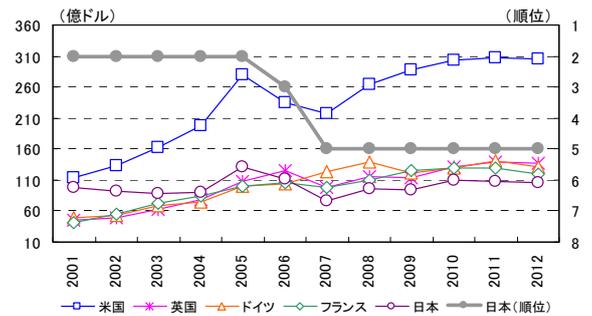
◆本邦の ODA 実施額は先進国の中では伸びていない

昨今、本邦 ODA 実績（以下、支出純額ベース）の伸びは他国比で低い。10年前に2位であった実績は5位に低下している（図表2参照、支出総額では2位）。その要因は、本邦の財政状況の悪化による予算減の影響だろう。それに対し、他の先進国の ODA 実績は相対的に堅調。特に米国は高い水準を維持しており、ODA を相応に重視しているようだ。

ODA は二国間援助がメインであり、被援助国との関係強化に寄与し易いため、外交上有益とされる。援助後は経済活動が活発化するケースもあり、民間企業の進出を通じた援助国側への経済貢献の可能性

も広がる。つまり ODA は、その使い方が重要と言えそうだ。筆者は ODA を評価する上で“経済的互惠関係の構築”に着目すべきと考えている。

■ 図表 2：ODA 実績推移と本邦の順位（支出純額ベース）



出所：OECD/DAC より大和証券作成 注：2012年は暫定値

◆「経済的互惠関係の構築」は重要な観点

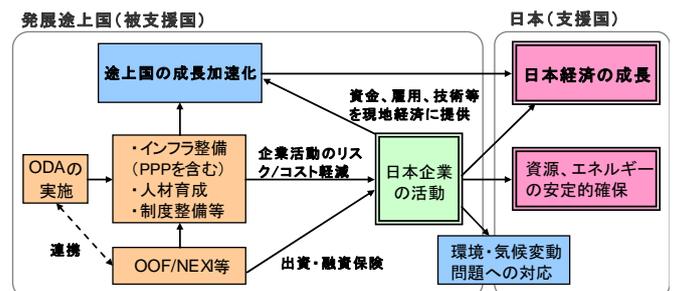
経済的互惠関係の構築による、援助国（本邦）側への経済効果の実感は、ODA に対する世論の支持を得るために重要だが、それを測ることは難しい。ただ、近年の官民連携の促進は、経済効果に対する政府のコミットメントと捉えている。

外務省は2008年に「成長加速化のための官民パートナーシップ」を示し、民間企業の意見や提案を ODA に反映する意向を示した。これは近年の潮流である“被援助国の自立的成長には民間企業の進出による経済活性化が必要”との考え方による。

また、2010年に民主党政権下で示された「パッケージ型インフラの海外展開」や「中小企業の海外進出支援」等の考えは、安倍政権下に於いても引き続き重要テーマに位置付けられている。

本邦企業の輸出或いは進出を前提とした被援助国要人への ODA 提案、進出企業へのサポート姿勢等、今回の視察では JICA の貢献の一端を確認できた。引き続き“経済的互惠関係の構築”の観点で、ODA のみならず、本邦企業の投資状況に注目したい。

■ 図表 3：ODA の実施による国・企業への経済貢献



【特徴】1、民間から提案された案件を積極的に検討・採択
2、ODA等公的資金を総合的に活用(OOF:その他政府資金、NEXI:貿易保険制度)
3、現地及び東京に於ける定期的な官民対話の実施

出所：JICA より大和証券作成

2章：フィリピンへの ODA 実施状況

◆日本は最大の ODA 実施国、円借款実施額は増加している

フィリピンに対する本邦の ODA は 1968 年度の円借款事業にはじまる。その後、無償資金協力や技術協力等各種 ODA スキームも実施され、図表 4 の通りフィリピンは本邦 ODA の上位供与国となっている。また、図表 5 のように円借款は近年増加傾向にあり、本邦は残高ベースでも最大の ODA 供与国である。

フィリピンには既に多くの日系企業が進出しており、同国は本邦にとって経済活動基盤の 1 つといえる。本邦政府は、2008 年に発効した「日比経済連携協定」と共に、ODA を活用し、経済関係をはじめ、幅広く日・比関係を強化するとしている。

ODA の重点分野として、1：投資促進を通じた持続的経済成長、2：脆弱性の克服と生活・生産基盤の安定、3：ミンダナオに於ける和平と開発、が掲げられている。特に 1 については、本邦企業の進出と経済的互惠関係の構築の観点で注目している。本邦政府は、国内外からの投資促進を図るため、大都市圏を中心とした運輸・交通網整備、エネルギー・水等のインフラ整備、行政能力向上、産業人材育成、海上保安を支援するとしている。

フィリピンは海上交通路の要衝に位置し、地政学上・地域安全保障上も重要である。故に、経済協力によるフィリピンの持続的な経済発展は、東アジア全体の安定と発展にも資するとされる。ただし、昨今は中国の海洋進出政策により領土問題が生じている。斯かる状況下、安倍首相は円借款による巡視艇の購入資金の提供を表明するなど、ODA が地政学上・地域安全保障上も明確な意味をもって来た。尚、米国の存在感は 1991 年の米軍撤退（訪問したクラーク、スービックは旧米軍基地）に伴い低下したが、経済協力額では 2 位を保っている（図表 5 参照）。

■ 図表 4：日本の円借款実施状況

順位	2011年度までの累計		2011年度（単年度）	
	国名	供与金額合計	国名	供与金額合計
1位	インドネシア	4,624,298	インド	2,898
2位	インド	3,738,254	ベトナム	2,700
3位	中国	3,316,486	インドネシア	739
4位	フィリピン	2,290,379	フィリピン	683
5位	タイ	2,198,621	バングラディッシュ	600
6位	ベトナム	1,876,564	ブラジル	500
7位	マレーシア	976,038	スリランカ	495
8位	パキスタン	975,993	エジプト	327
9位	スリランカ	875,502	セルビア	283
10位	バングラディッシュ	779,273	モロッコ	234

出所：外務省より大和証券作成

注：交換公文ベース。債務救済を除く。単位は百万円。

■ 図表 5：フィリピン向け経済協力の状況

暦年/milUSD	1位	2位	3位	4位	5位	うち日本	円借款のみ
2006	JPN 264	USA 98	AUS 52	DEU 47	CAN 20	264	85
2007	JPN 222	USA 85	AUS 68	NOR 42	ESP 29	222	365
2008	AUS 74	USA 71	ESP 35	DEU 32	NOR 30	-281	341
2009	AUS 95	USA 90	DEU 40	KOR 22	CAN 17	-8	680
2010	FRA 189	USA 115	AUS 106	KOR 30	ESP 27	-88	508
2011	NR	NR	NR	NR	NR	-557	683

出所：OECD/DAC より大和証券作成 注：支出純額ベース。経済協力額は有償資金協力（円借款）、無償資金協力、技術協力を含む。日本は 2008 年以降に於いて返済額とネットするとマイナス。ただし円借款（交換公文ベース）の金額は増加している。

◆近年は本邦技術活用条件が増加、より付加価値の高い案件形成となっている

財投機関債の発行対象である有償資金協力（円借款）の案件を確認したい。これまでに 280 件を超える円借款を実施しているが、大半は¹一般アンタイト案件である。ただし 2000 年代に入り特別円借款²や本邦技術活用条件（以下、STEP）が増えている。

■ 図表 6：2000 年度以降の調達条件別円借款件数一覧

円借款区分	件数	調達先
一般アンタイト	28	調達適格国を全ての国および地域とする。
部分アンタイト	0	調達適格国を開発途上国（DAC パート II 諸国を含む）及び日本とする。
二国間タイト	1	調達適格国を借入国及び日本とする。
タイト（日本タイト）	14	調達適格国を日本のみとする。
特別円借款（STEP）	10	1998 年に表明した「経済構造改革支援のための特別円借款」。
本邦技術活用条件	4	日本の技術の活用を前提とする円借款。所謂、STEP 案件。

出所：外務省より大和証券作成 注：借款契約日ベース

■ 図表 7：2000 年度以降のタイト案件

借款契約日	案件名	特借/STEP 区分	本体部分調達条件	借款契約額（百万円）
2000/4/7	ミンダナオコンテナ埠頭建設事業	特別円借款	タイト	8,266
2000/4/7	カマナバ地区洪水制御・排水システム改良事業	特別円借款	タイト	8,929
2000/4/7	LRT1 号線増強事業（II）	特別円借款	タイト	22,262
2000/8/31	第二マグサイサイ橋・バイパス道路建設事業	特別円借款	タイト	3,549
2000/8/31	新イロイロ空港開発事業	特別円借款	タイト	14,724
2000/8/31	スービック港開発事業	特別円借款	タイト	16,450
2001/5/30	北部パラワン持続可能型環境保全事業		二国間タイト	2,034
2001/9/14	中部ルソン高速道路建設事業	特別円借款	タイト	59,037
2002/3/29	海難救助・海上汚染防止システム増強事業	特別円借款	タイト	9,356
2002/3/29	地方開発緊急橋梁建設事業	特別円借款	タイト	18,488
2002/3/29	北ルソン風力発電事業	特別円借款	タイト	5,857
2007/2/27	パッシング・マリキナ川河川改修事業（2）	STEP	日本タイト	8,529
2012/3/30	パッシング・マリキナ川河川改修事業（3）	STEP	日本タイト	11,836
2013/3/27	新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業	STEP	日本タイト	10,782
2013/3/27	マニラ首都圏大量輸送システム拡張事業	STEP	日本タイト	43,252
案件形成中	クラーク空港高速鉄道（通勤線区間）建設事業	STEP前提	-	-
案件形成中	マニラ首都圏ビジネス中心地区マストラジット建設事業	STEP前提	-	-

出所：JICA より大和証券作成 黄色は今回訪問或いは説明を受けた事業

- 【円借款の調達条件】円借款は本邦技術活用条件（STEP：Special Terms for Economic Partnership）や特別円借款等を除き、基本的にアンタイト（本邦企業の受注を前提としない）。一方、無償資金協力はタイトが基本。
- 【特別円借款とは】1998 年 12 月に表明した「経済構造改革支援のための特別円借款」は、景気刺激と雇用促進および経済構造改革に資するインフラ等への支援として、3 年間で 6,000 億円を上限とした支援策。アジア経済の早期回復に向けて景気刺激効果および雇用促進効果が高い事業を推進することで、民間投資にとって魅力ある事業環境を整備し、その生産性を向上させることで経済構造改革を実現することを目的とした。特に、物流効率化、生産基盤強化、大規模災害対策の 3 分野におけるインフラ整備等に対する資金ニーズを重視。調達条件はタイトを基本とする。

2000年までは基礎的な生活インフラ整備・防災に対して一般アンタイドの円借款を実施する傾向が強い印象。一方、2000年代は、やや高度な課題解決型の案件形成が増加しているようだ。また、本邦独自の協力という観点で STEP が奨励される面も考えられ、STEP 活用案件数が拡大した模様。例えば、新たな産業拠点形成のためのマストランジット開発、高速鉄道建設がそれに該当 (図表7参照)。STEP の活用は、本邦企業の受注に繋がることは然ることながら、経済発展に向けたハイレベルな取組に直接コミットできる。ODA を実施することによる経済的互惠関係の構築を鑑みると、STEP は実施後の本邦企業進出に期待がもてそうだ。

尚、近年では ODA による借入が不要なるケースもある模様。例えば JICA が実施した「官民連携インフラ開発事業準備調査」に於ける、「ニノイ・アキノ国際空港接続高速道 (II) 事業」に於いては、地元の財閥である San Miguel Corp (SMC) が 110 億ペソを上乗せして落札。公的資金が不要となった。また、カビデ・ラグナ高速道路事業については ODA 借入不要との議論がなされている。フィリピン政府は官民連携プログラム (PPP: Public Private Partnership) を重視していること、財閥系民間企業が成長し資金調達力が高まっていることが背景にある。

3章：フィリピンの課題と投資状況

◆フィリピン経済への注目度は高まっている

本邦製造業のフィリピン進出が徐々に拡大しているようだ。豊富で安価な労働力や英語が通じる等の利点は特筆すべきだが、近年ではタイやインドネシアを中心とした“チャイナ・プラスワン”の労賃上昇、タイの洪水にみた一極集中リスク回避から、フィリピンへの注目度が更に高まっているようだ。マルコス政権 (1965~1986年) の終盤から“アジアの病人”と形容されてきた同国であるが、現アキノ政権 (2010年~) に於いては、嘗てないほど経済成長への期待が高まっている。

マクロ経済指標は、実質 GDP 成長率が 6%台を今後数年間維持する見通し。2013年度の2Qも7.5%成長と好調であったが、これは海外のフィリピン人労働者による送金を背景とした国内個人消費の好調が牽引役。一方、失業率は依然高く、製造業をはじめ産業誘致・育成による雇用改善が必要とされる。

尚、直近でも、主要格付会社のフィリピン国債への格付けが全て投資適格級となったことは、記憶に

新しい。今後、資本市場拡大による資金調達手段の多様化も経済活性化を後押しするものと期待される。

◆脆弱なインフラ問題が成長の妨げに

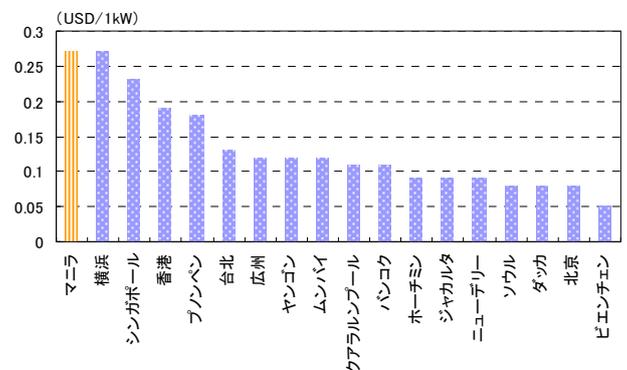
注目度が高まるフィリピン経済であるが、ビジネスの中心となっているメトロマニラは、インフラの脆弱性という面で問題を抱える。例えば、マニラ中心部への一極集中に伴う交通渋滞問題は深刻な状況である。また、郊外への幹線道路網も十分ではないようだ。加えて、電力キャパシティ不足により電力価格はアセアンの中で最も高く、日本と同レベルである (図表9参照)。更に、地震・台風等への災害対策の必要性に加え、都市部のスラム問題を抱える。特に都心部での交通渋滞や電力問題は、昨今の経済成長により露になっており、これが経済成長のボトルネックにならぬよう対策が急がれる状況である。

■ 図表8：マニラ市内の深刻な交通渋滞



出所：筆者撮影 マニラ中心部の幹線道路は何処も渋滞である

■ 図表9：電気料金はアセアン主要都市対比で高い



出所：JETRO より大和証券作成 注：月額基本料は含まない一般電気料金

◆抱える課題には、これまでの政治体勢も影響

フィリピン政府もインフラの脆弱性を看過してきた訳ではなかろう。ただし、インフラ事業に対する政府のコミットメントの弱さが、この問題に少な

らず影響しているとの声は聞かれる。例えば、民間主導を重視するあまり、長期目線での都市計画を描き難いとのこと。電力事業は既に民間運営だが、競争原理は働かず価格は高いままである。他のアセアン諸国と異なり、公社を設けて補助金を出すような運営は行なっておらず、ペティリアエネルギー庁長官によると今のところそのような予定はないようだ。

確かに、民間主導の競争を促すことによる経済活性化は重要であり、厳しかった財政状況を鑑みれば当然な面はある。一方、経済成長に伴いインフラの脆弱性が露になっていることを考慮すると、民間主導では難しい長期的なプロジェクトについては、政府のコミットメントを強める必要があるようだ。現アキノ政権は2016年を目処として80の官民連携事業を掲げ、176億USD規模の投資を行うとしているが、既に計画の遅れが懸念される状況だ。

また、残念ながら現状の政治システムでは長期的な計画を描くインセンティブが低いようだ。大統領の任期は6年で再任は禁じられている。また、選挙のたびに貧しさからポピュリズムが台頭し易い。故に、新政権ではそれまでの政策運営が白紙になり易いようだ。任期6年で再任禁止の選挙制度は20年以上続いたマルコス政権(1965~1986年)による政治腐敗への反省に拠るものであり、ある意味フィリピンの民主化を象徴した制度と考える。反面、他国に比べ政策の持続性は見劣りし、政府の取組も近視眼的になり易いようだ。4章に触れる“パーツはあるが有効活用はこれから”にも影響している。

◆「製造業育成」へのスタンスがその後に響いた

1985年のプラザ合意以降、円高の進行を背景として、多くの本邦製造業は東南アジアへの進出を急いだ。斯かる状況下、フィリピンではマルコス政権後に外資導入を積極化したが、必ずしも製造業育成に積極的な訳ではなかった(例：出資規制、税制優遇等³⁾)。また、1986年の三井物産マニラ支店長誘拐事件は、本邦企業の投資マインドを後退させた。

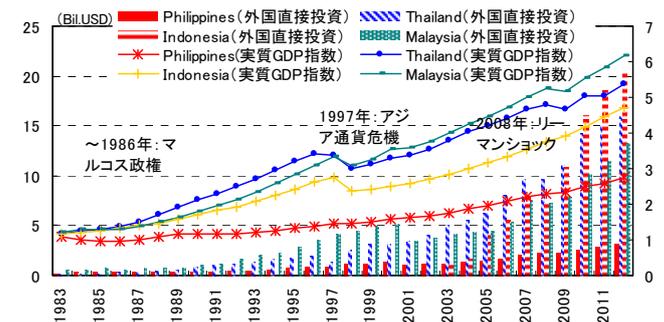
その頃、自動車やエレクトロニクス産業の製造拠点となったのがタイやインドネシアである。現在はアセアンでのサプライチェーンの中心として地位を確立し、近隣国に輸出加工産業が広がりつつある。昨年のODA視察ミッション⁴⁾で訪問したカンボジアに対する直接投資が増加した背景がこれである。

³ 1991年までは輸出企業(生産物の60%以上輸出しない)に対し、40%までの外資出資規制があった(オムニバス投資法典、1991年に外国投資法で規制緩和)。現在も、70%以上輸出する企業に対してのみ、手厚い投資優遇(4~8年間の法人税免税+同期間終了後に5%総所得課税を課す投資優遇)を許可(経済特区法、PEZAの例)。次項参照。仮に自動車組立工場が進出しても、部品を納入するサプライヤは育ち難い。

⁴ 12/10/25付け筆者レポート「カンボジア ODA 視察報告」参照。

実際、図表10より、フィリピンへの直接投資額は見劣りする。製造業を中心とした直接投資の伸びの低さは、経済成長を鈍らせてきたようだ。同国の産業別GDPはサービス業：6割、鉱工業：3割、農林水産業：1割。サービス業依存型となっている。

■ 図表10：国別の外国直接投資受入額と実質GDP指数



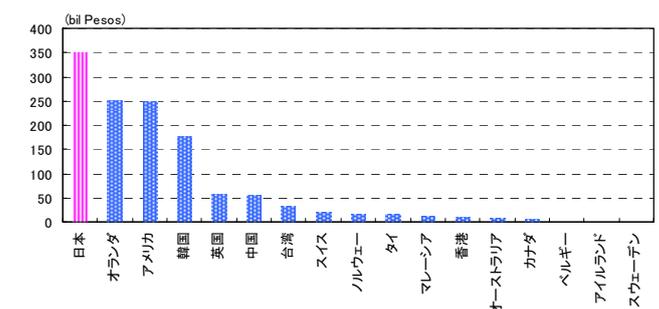
出所：UNCTAD、IMFより大和証券作成 注：暦年。流入総額ベース。Indonesiaの外国直接投資受入額は2003年～。実質GDP指数は1980を1とした。

◆様々な課題を抱えつつ、日本の直接投資は拡大

フィリピンは、製造業育成の遅れ、治安イメージの悪さ、インフラの脆弱性などのネックを抱えるが、既に本邦はフィリピンへの最大の投資国である(図表11参照)。直接投資は緩やかに増加しており(図表12参照)、2013年からはエレクトロニクス産業を中心に新規稼働・増産が始まる予定(図表13参照)。業態別では、それまでの輸出加工産業の他、完成部品や最終製品製造など川下産業も見られる点特徴。一般的に川下産業の拡大は、後に川上産業(サプライヤ)の発達を促し、製造業育成と雇用創出機会に繋がり易い。つまり、上記のネックを解消する必要性が足許で高まっている。

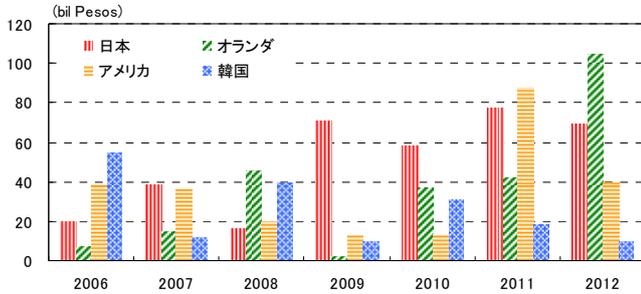
現アキノ政権(2010年～)では、製造業重視の方針を掲げている。JICAも進言してきた“製造業の振興による雇用創出”が反映された格好だ。投資環境整備改善が進み、本邦企業の進出メリットが高まることに期待したい。

■ 図表11：対比国別直接投資累計額(2006~2012年)



出所：NSCBより大和証券作成

■ 図表 12：対比国別直接投資額推移（上位4ヶ国）



出所：NSCB より大和証券作成

■ 図表 13：最近の主な日本企業の進出・増産例

企業名	新規生産・増産	生産品目	開始時期
セイコー・エプソン	新規生産・増産	プリンター、プロジェクター	2011年12月
日本電産	増産	HDD向けモーター	2012年春
東芝	増産	HDD	2012年度内
スズキ	増産	二輪車	2012年11月
キャン	新規生産	プリンター	2013年4月
ブラザー工業	新規生産	プリンター、複合機	2013年4月
村田製作所	新規生産	電子部品	2013年1月
古川電工	新規生産	ワイヤーハーネス	2013年3月
横浜ゴム	増産	タイヤ(乗用車、SUV)	2013年～
テルモ	増産	注射器、針	2013年春～
花王	増産	高級アルコール(洗剤など)	2013年8月
バンダイ	新規生産	カプセル玩具	2013年夏～

出所：各社プレスリリース、報道等より大和証券作成

◆ 「安価な労働力」「経済特区の税制優遇」が利点

進出企業にとって、フィリピンへの投資メリットは様々だが、総じて①安価で豊富な労働力、②経済特区のメリット（税制優遇処置、都市部への近さ）、③英語が通じること、④地理的条件（タイ集中へのリスク回避、アジアの主要消費地と本邦への近さ）が挙げられる。特に①については中国やタイと比較して優位性がある。14～15年前までは中国よりも

■ 図表 14：フィリピンの基礎情報、他のアセアン諸国との相対感

内容	備考（各国データは直近データに基づく）
国名	フィリピン共和国
人口	9,401万人 2010年推定値、フィリピン国勢調査
面積	29.9万平方キロメートル（日本の面積の80%程度）
民族	マレー系主体
宗教	カトリック83%、アセアン唯一のキリスト教国
政治情勢	政体：立憲共和制、議会：上・下二院制、内閣：大統領任期6年再選禁止、閣僚任命者は大統領
公用語、識字率	国語：フィリピン語、公用語：フィリピン語及び英語、識字率：95.6%
輸出額	2012年：521億USD フィリピン国家統計局、FOBベース
輸入額	2010年：621億USD フィリピン国家統計局、FOBベース
輸出相手国	日本(19.0%)、米国(14.2%)、中国(11.8%)、シンガポール(9.4%)、香港(9.2%)
輸入相手国	米国(11.5%)、中国(10.8%)、日本(10.5%)、台湾(7.8%)、韓国(7.3%)
輸出品目	電子製品(半導体が大半を占める)49.5%、農産物8.4%、機械・輸送設備5.8%
輸入品目	原料・中間財40.9%(化学製品等の半加工品が大部分)、資本財25.4%(通信機器、電子機器等が大部分)、燃料20.7%(原油等)、消費財11.6%
名目GDP	2012年：2,504億USD IMF
実質GDP成長率	2012年：6.8% フィリピン国家統計局
名目GDP/Capita	2012年：2,612USD IMF
インフレ率	2012年：3.2% フィリピン国家統計局
失業率	2012年：7.0% フィリピン国家統計局
産業別GDP構成	サービス業57%、鉱工業32%、農林水産業11%
進出日系企業数	1,171社 2011年10月、在フィリピン日本国大使館

出所：各種資料より大和証券作成

労賃が高かったが、現在は『中国>タイ>フィリピン>インドネシア>ベトナム>カンボジア>ミャンマー』といったイメージ（首都・職能考慮せず）。中国での激しい労働争議と労賃上昇は有名であるが、フィリピンでは失業率が高く、労働争議は起きていない。今後も労働年齢人口が増加するため、賃金上昇は他のアセアン主要都市と比較して緩やかな見込み。政府は年率4～5%程度の最低賃金上昇を見込んでいる。

また、②については税制優遇面で、特に“輸出企業”にとっては魅力的な内容。マニラの近さも考慮すると、他国に引けをとらない内容であろう。

税制優遇制度の中身は複雑であるが、製造業は経済特区に進出するので、その優遇制度が重要となる。その運営主体は227の経済特区を運営するフィリピン経済特区庁 (PEZA: Philippine Economic Zone Authority)、今回訪問したスービック経済特区を運営するスービック港都市圏開発公社 (SBMA: Subic Bay Metropolitan Authority)、クラーク経済特区を運営するクラーク開発公社 (CDC: Clark Development Corporation) が代表的 (4章を参照)。PEZAは最大の運営主体であり日系企業数は673社 (フィリピンの日系企業数は2012年10月時点で1171社)。PEZAでの税制優遇処置は、生産の70%を輸出する輸出指向型企業は、①法人税免除 (新規4～6年、最長8年まで延長可)、②法人税免除終了後の特別税 (国税・地方税を免除。代わりに5%の総所得税を賦課)、③関税や付加価値税 (VAT) の免税。SBMA、CDCでは、①特別税を導入 (国税、地方税を免除。代わりに5%の総所得税を賦課)、②関税や付加価値税 (VAT) の免税としている。

4章：JICAの計画と視察先について

今回の視察先について

初日にマニラにある JICA フィリピン事務所を訪問した。説明の内容は JICA の協力事例と現在の取組。特に「フィリピン国マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査」についてである。加えて「アジア債券市場育成イニシアティブ (ABMI)」の一環として設立された CGIF (Credit Guarantee & Investment Facility) について説明を受けた。2 日目はスービック経済特別区とその港湾、加えてクラーク経済特別区にて横浜タイヤ・フィリピンの工場を視察した。3 日目はマニラ中心部で鉄道を運営する LRT 公社を視察。以下、有償資金協力に関わる部分について報告する。

1. JICA フィリピン事務所

3 章で述べた通り、フィリピンは多くの都市問題を抱えている。これに対し JICA は「フィリピン国マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査」を実施中 (実施期間 2013 年 12 月まで)。最終的に 2030 年までの交通改善策ロードマップを作成するとしている。

フィリピンの中心部の交通渋滞はとてひどく、特に夕方百メートル進むのも困難な状況。これまでに効率的なマストランジットの必要性から、日本の ODA

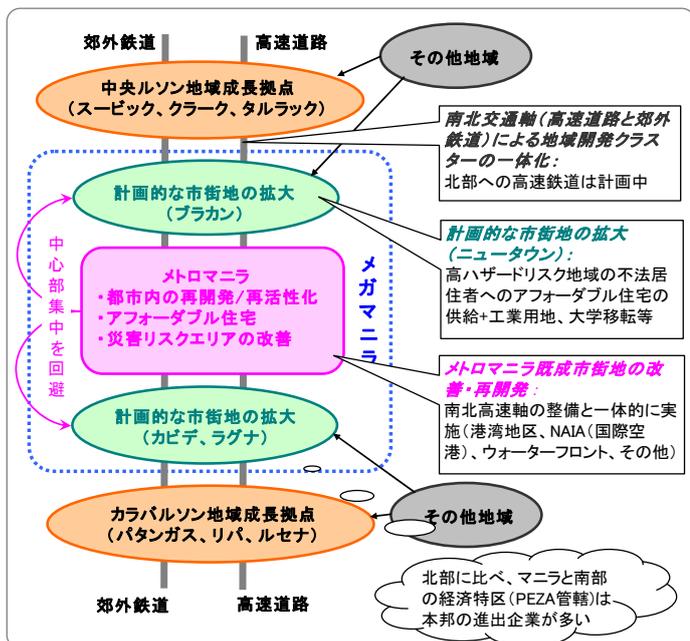
を活用して LRT (Light Rail Transit) を導入しているが、LRT の朝の混雑は日本の鉄道の比ではない。また、マニラ中心部にはスラムやスクォーターが多く残っており、日本と同様に自然災害 (洪水、地震、台風、土砂崩れ) への対策も必要。これらは複合的な都市問題であるため、複数の監督官庁が縦割りを打破し、長期的に取り組む必要がある。ただし 3 章で触れた通り、フィリピンの政治システムを鑑みると、自立的に解消するにはハードルが高いようだ。

JICA は本調査案件に於いて「地域開発のコンセプトを政府のトップレベルから提案するとしている。具体的には図表 15 や 16 に示す通りだが、要するに現在のマニラの混雑による非効率、つまりボトルネックを解消するために、都市機能を計画的に郊外移転し、幹線道路や高速鉄道で繋ぐというもの。

今回の訪問による、マニラに対する印象は「パーツはあるが繋がらない」というもの。メガマニラの北側に位置するスービック経済特区やクラーク経済特区は、米軍が建設した大規模で確りした施設であるが、稼働率は高くない。一方、マニラのニノイ・アキノ国際空港はキャパシティが限界に近く、コンテナ港も非常に混雑している。既に人やモノの移動に支障が出ており、本邦進出企業からも改善の要望が挙がっているようだ。

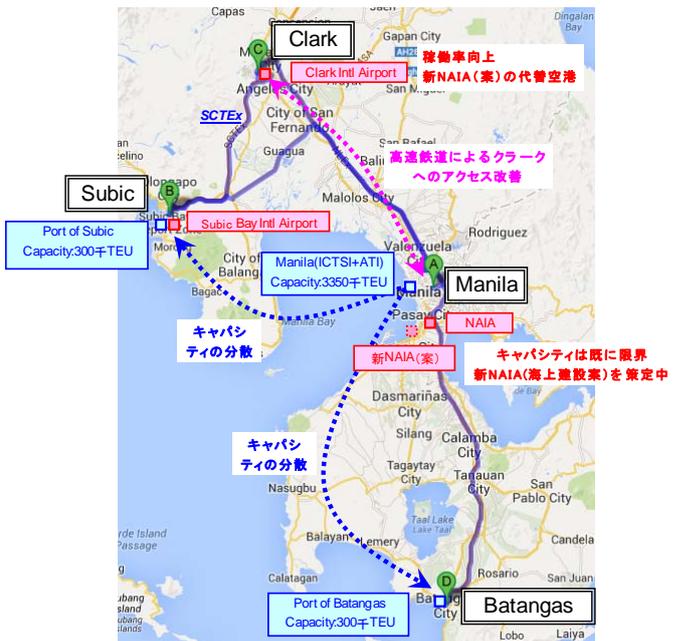
JICA の地域開発のコンセプトはあまりに壮大で、ロードマップ完成後に、その時間軸と中身を確認する必要がある。ただ、それを基に政府が強い改善意志を見せれば、それ自身がポジティブな変化と考えている。

■ 図表 15：地域開発のコンセプト Integrated/Innovative/Inclusive



出所：JICA より大和証券作成

■ 図表 16：国際玄関空港と国際玄関港に関する計画



出所：各種資料より大和証券作成

2. スービック経済特別区

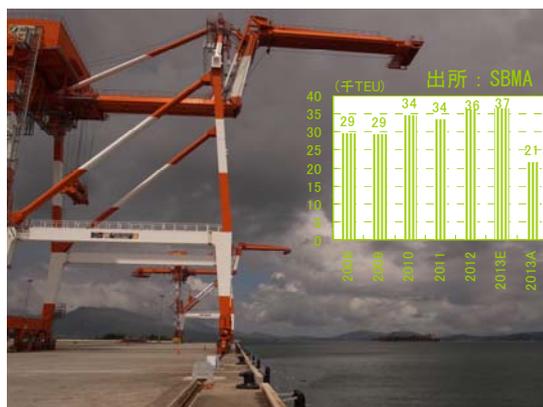
「スービック特別経済自由港区」(以下、スービック経済特区)は、1991年にスービック海軍基地が米国から返還された後、1992年に経済特区と指定された。オロンガポ・シティに隣接する。位置は図表 16 参照。

運営主体はスービック港都市圏開発公社 (SBMA: Subic Bay Metropolitan Authority) である。経済特区では、税制優遇 (3章を参照) の他、各種サポートが用意されているが、スービック経済特区の強みは、自由貿易港が隣接していること、街と周辺の環境である。

これまで、本邦は継続的にスービック経済特区の開発をサポートしている。「スービック自由港環境整備事業」(有償資金協力アタイド案件、I期:1997年、II期:2003年)は投資増加と人口増加に伴い深刻化する固形廃棄物問題を、投資の受け皿整備・生活環境整備・自然環境保全を考慮しながら解決する事業。土地利用・環境管理計画の策定と既存処分場の改良工事、廃棄物収集車両等の関連機器調達等を行なっている。また、「スービック港開発事業」(特別円借款アタイド案件、2000年)は中部ルソン地域の港湾整備により、物流の円滑化とマニラ港の混雑緩和を目指すもの。コンテナターミナル整備、アクセス道路改善、付随施設の整備・改善を行なってきた。

図表 15にある JICA の地域開発コンセプト上、スービックは成長拠点としての発展が期待されるが、これまでのところ順調とは言えない。1999年まで Acer が最大の工場を構えたが、人件費が安かった蘇州に移転。東アジアの拠点をスービック国際空港としていた FedEx も広州に移転。現在定期便は就航していない。過去にエンロンが運営していた発電所は民間企業に売却し、現在はマニラや北部から送電しているようだ。嘗ては Acer がスービック進出企業の象徴的な存在であったが、現在は韓国企業が多勢となっている。

■ 図表 17: コンテナターミナルとコンテナ取扱量



出所: 筆者撮影 米軍が整備した良好なコンテナターミナルを有する

また、SBMA は本年に入り進出企業に対して新たな土地使用料 (賃借料の 10%) を課すなど、反発を招く事象も起きている。港湾施設の稼働状況は当初計画比で極めて低く、JETRO によると返済資金に窮した結果とのこと。以下、進出企業へのヒヤリングでは“定期船がないこと”が低迷の要因の 1 つのようだ。

フィリピン日本電産は、HDD 用スピンドルモータを製造しているが、部品が小ロットであるためチャーター船が主体のスービック港は使い難いとのこと。よってマニラ港から陸路でスービックに運び入れ、製造部品をマニラ南部のラグナへ輸送して組み立て、マニラ港から出荷している模様。尚、日本電産は出荷する HDD 用スピンドルモータの 40% をフィリピンで製造し、スービックで 3,000~3,500 人程度、ラグナと合わせて約 10,000 人の雇用を生んでいる。

一方、ウッドワンフィリピンは建設用木材の輸出加工を行なっており、スービック港を活用している。ニュージーランドの森林から資材を獲得して一次加工を行い、フィリピン (スービック) と中国で二次加工を行なっており、日本で検品・出荷している。加工木材はロットが大きくチャーター便を利用できるため、スービック港は利用し易いようだ。つまり、大ロットの輸出加工業にとっては、合理的となっている模様。

スービック経済特区は、前述の通り順風満帆ではないが、利点も多い。マニラからは車で 2.5 時間程度であり、街並み等の生活環境は良好。店舗数が多く治安も良い。加えてビーチリゾートがあり、自然環境も保たれている。フィリピンへの注目度が高まる中、入居企業とコンテナの稼働を拡大出来るかが重要となる。

尚、SBMA の 2012 年度決算は、償却後営業利益段階では赤字が続いたが、営業外項目の寄与により最終利益は 2003 年度以来の黒字を確保。依然として企業誘致と港湾利用拡大は経営上、重要課題である。

■ 図表 18: スービック経済特区の市街地



出所: 筆者撮影 アメリカンスタイルの港町は、明るく、心地よい

■ 図表 19 : スービックテクノパーク内



出所: 筆者撮影 整った工業団地、他にも日立など本邦企業が隣接

■ 図表 20 : クラーク・スービック間の風景



出所: 筆者撮影 丘陵地帯。所々水田があり、たまに住宅地が見られる

3. クラーク経済特別区

「クラーク経済特区」(CSEZ: Clark Special Economic Zone) は、1991年に米軍クラーク空軍基地が返還された後、1993年に経済特別区となった。運営主体はクラーク開発公社 (CDC: Clark Development Corporation)。経済特区では、税制優遇 (3章を参照) の他、各種サポートがあるが、クラーク経済特区の強みは空港の近さ、広大な開発用地、陸路でのアクセス (マニラから1.5時間程度) である。今後は高速鉄道の建設、空港機能の拡大など (図表 16 参照)、利便性は改善の見込み。

現在、JICAは「クラーク空港高速鉄道 (通勤線区間) 建設事業」を案件形成中。有償資金協力の本邦技術活用条件 (STEP) を念頭に協力準備調査を実施中とのこと。クラーク国際空港とマニラ首都圏を結ぶ「空港アクセス高速鉄道 (案)」のうち、マニラ首都圏北方のマロロスから首都圏への通勤者が利用する通勤線区間の整備を行なうもの。

また、クラーク国際空港は利用拡大が計画されている。ニノイ・アキノ国際空港のキャパシティが限界となる中、既に滑走路を2本有する (3,200M級を2本、将来的に4,000M級を計画) クラーク国際空港は代替空港としての役割を担う。年間利用者数は2011年が76.7万人であったが、2012年は130万人に拡大しているとのこと。直近でも、官民連携プログラムを利用し、新ターミナルを建設するとしている。2014年第2四半期から建設を開始し、2016年第2四半までには完成する予定。これにより空港容量は1,000~1,500万人となる見通しである。クラーク経済特区内で中東資本が開発を始めていること、中東への出稼ぎ労働者も多いことから、本年10月からカタール航空 (ドーハ線) やエミレーツ航空 (ドバイ線) の定期便が新規に就航している。加えて、エアアジアXは北米やヨーロッパ線の就航を計画している模様。

クラーク経済特区に進出している、ヨコハマ・タイヤ・フィリピン (以下、横浜タイヤ) を訪問した。横浜タイヤはフィリピンで1998年に操業を開始。現在は、三島工場や新城工場に生産量で肩を並べる主力工場である。2012年度現在で年間7百万本のタイヤを製造しているが、2017年度には17百万本のタイヤを製造する予定。これに伴い、16.5hrの工場を44.7hrまで増床し、従業員数も2,000人から3,500人に拡大する予定である。これまでに260mi1USDの投資をしてきたが、2017年度には600mi1USDに上る見込みである。

クラーク経済特区に進出した理由として、マニラへの近さが挙げられた。当時は雨天時にスービック経済特区へのアクセスが悪かったことも理由のようだ。尚、スービック自由港は北米向け輸出の一部に理由しており、殆どがマニラ港を利用しているとのこと。その他、一般的なフィリピンの経済特区と同様、安価で豊富で若い勤勉な労働力、英語が話せること、経済特区における輸出入税の優遇等を挙げている。

一方で、進出する上でのネックについては、国内に製造業が育っていないため原材料が輸入依存になること、電力が高く安定しないこと、工業用水のような考え方がなく水道料金が割高なこと等を挙げている。

フィリピンからの出荷先は米国が約31%、EU・ロシア向けが約46%、アジア向け (国外) が約14%、オセアニアが約6%である。ややハイエンド商品となるため、フィリピン国内向けの出荷は3%程度とのことだが、今後は新車納入を中心にフィリピン国内での消費にも期待しているとのこと。ただ、2017年に向けての増産は、北米向けを想定しているとのこと。

尚、CDCの収益・財務状況は良好である。2012年度は営業、最終利益段階共に毎年黒字を計上。自己資本比率は68%となっている。

■ 図表 21：横浜タイヤ・フィリピンのエントランス



出所：筆者撮影 フィリピンからは、世界各国に輸出している

■ 図表 22：横浜タイヤフィリピン工場の空撮



出所：会社資料 周辺に工場を拡張する予定である

■ 図表 23：クラーク経済特区の風景



出所：筆者撮影 現在、中東による開発が増えているようだ

■ 図表 24：ODAによる有料道路 S C T E x の料金所



出所：筆者撮影 日本が作った道路はやはり違う。ルートは図表 16 参照

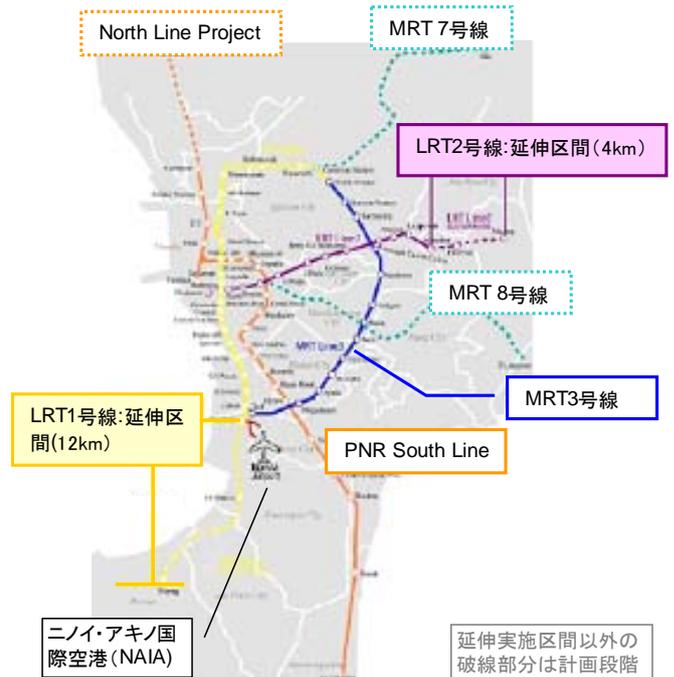
4、マニラ：軽量鉄道 (LRT) 公社

LRT (Light Rail Transit) はメトロマニラを走る都市高架鉄道であり、軽量鉄道公社 (Light Rail Transit Authority) が運営している。現在、LRT1 号線、LRT2 号線、MRT3 号線の 3 路線を運行している。

LRT は経済発展に伴う自動車数の増加により、交通渋滞や大気汚染が深刻化したことから大量公共交通機関が必要とされ、1985 年に建設されたもの。ただ、その後は慢性的な混雑に見舞われてきた。本邦はこれまでに、合計 1,350 億円の円借款を実行してきた。

1994 年及び 2000 年に実施した有償資金協力 (アンタイド案件) である「LRT1 号線輸送力増強事業 (I) (II)」に於いて、本邦が新規車両の調達、既存施設の改善、信号システムの改良などを支援。それまでは、ベルギーや韓国の車両を導入していたが、当プロジェクトに於いては日本の車両や機器が導入され、高い評価を得たようである。これが、本年から進めている STEP 案件「マニラ首都圏大旅客システム拡張工事」の要請に繋がった模様。現在、図表 25 に示すとおり、LRT1 号線、LRT2 号線の延伸工事を行なっている。

■ 図表 25：メトロマニラの鉄道計画



出所：JICA より大和証券作成

また、JICA は「マニラ首都圏ビジネス中心地区マストランジット建設事業」の調査を開始する予定 (STEP 前提)。図表 25 の破線のラインにあるような、マニラ中心部に接続する軌道系マストランジットの整備を行ない、交通渋滞の緩和を図る計画である。交通渋滞の深

刻さは物流面の不便として本邦進出企業からも改善要望が出ているようだが、図表 26 のように生活面での不便も計り知れない。STEP を利用し、日本の鉄道システムを輸出することで課題を解決し、本邦との経済的互恵関係を構築することが望まれている。

■ 図表 26 : LRT の混雑状況 (通勤ラッシュ時)



出所：筆者撮影 毎朝、気が遠くなるほど並んでいるようだ

■ 図表 27 : LRT の駅と日本製車両



出所：筆者撮影 プラットフォームは日本と同じような作り

5 章：終わりに

無償資金協力や技術支援等を含め、ODA は難しいプロジェクトばかりであろう。ただ、その“難しい”は“有償と無償”という視点で違いがあるのではないか。無償資金協力は、新興国側に返済の必要がないため、基本的にウェルカムなはずである。勿論、有償資金協力についても、新興国側がウェルカムでないと成り立たない。ただし、実施時点でウェルカムでも、債務を返済する必要があるため、事は簡単ではなさそう。

仮に、有償資金協力の事業規模が経済活動に見合わないものであれば、新興国側の事業実施者 (最終貸付先) は、債務返済に窮する可能性がある。その場合、有償資金協力の成否に対して疑問符が付きかねない。

よって、新興国側が有償資金協力を活用する際に意思決定材料となる事前調査と提案こそ、重要である。

ただ、残念ながら完璧な調査など有り得ない。有償資金協力の償還期間は 40 年までと超々長期の貸付となる。40 年先、しかも新興国の経済状況を見通すのが困難なことなど、明白だろう。

例えば、今回の視察先の一つであった SBMA は、収益面に課題を抱えている。今後の地域開発計画で港湾施設の稼働率が上がることを期待するが、現状を鑑みると過剰投資という見方もできる。これは過去 15 年での新興国経済の激変の影響もあろう。これこそ、有償資金協力の“難しさ”なのではないか。

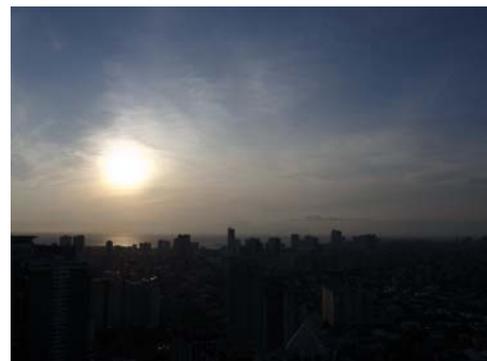
筆者が JICA 或いは ODA を評価する上で、“経済的互恵関係の構築”を重視する姿勢に、なんら変化はない。だが、“経済的互恵関係の構築”は、一朝一夕にはいかないようだ。 以上

■ マニラの風景 1



出所：筆者撮影 街中には乗り合いバス「ジブニー」が目立つ

■ マニラの風景 2



出所：筆者撮影 JICA オフィスより、東京のようなカオス感がある

お取引にあたっての手数料等およびリスクについて

手数料等およびリスクについて

- 株式等の売買等にあたっては、「ダイワ・コンサルティング」コースの店舗（支店担当者）経由で国内委託取引を行う場合、約定代金に対して最大1.20750%（但し、最低2,625円）の委託手数料（税込）が必要となります。また、外国株式等の外国取引にあたっては、現地諸費用等を別途いただくことがあります。
- 株式等の売買等にあたっては、価格等の変動による損失が生じるおそれがあります。また、外国株式等の売買等にあたっては価格変動のほか、為替相場の変動等による損失が生じるおそれがあります。
- 信用取引を行うにあたっては、売買代金の30%以上で、かつ30万円以上の委託保証金が事前に必要です。信用取引は、少額の委託保証金で多額の取引を行うことができることから、損失の額が差し入れた委託保証金の額を上回るおそれがあります。
- 債券を当社との相対取引により売買する場合は、その対価（購入対価・売却対価）のみを受払いいただきます。円貨建て債券は、金利水準の変動等により価格が上下し、損失を生じるおそれがあります。外貨建て債券は、金利水準の変動に加え、為替相場の変動等により損失が生じるおそれがあります。また、債券の発行者または元利金の支払いを保証する者の財務状況等の変化、およびそれらに関する外部評価の変化等により、損失を生じるおそれがあります。
- 投資信託をお取引していただく際に、銘柄ごとに設定された販売手数料および信託報酬等の諸経費、等をご負担いただきます。また、各商品等には価格の変動等による損失を生じるおそれがあります。

ご投資にあたっての留意点

- 取引コースや商品毎に手数料等およびリスクは異なりますので、上場有価証券等書面、契約締結前交付書面、目論見書、等をよくお読みください。
- 外国株式、外国債券の銘柄には、我が国の金融商品取引法に基づく企業内容の開示が行われていないものもあります。

商号等 : 大和証券株式会社 金融商品取引業者 関東財務局長（金商）第108号

加入協会 : 日本証券業協会、一般社団法人日本投資顧問業協会、一般社団法人金融先物取引業協会、
一般社団法人第二種金融商品取引業協会