

第20章 物流・インフラ

フィリピンの人口の大部分が集中しているマニラ首都圏は、フィリピン全土の発展に大きく寄与している。他方、この地域は、慢性的な交通渋滞や自然災害によって引き起こされる頻繁な洪水などのリスクを抱えている。上記の課題に対処すべく、マニラ首都圏における運輸交通セクターのインフラ整備の加速化が急務となっている。

2014年6月、フィリピン政府は、日本の国際協力機構（JICA）が策定を支援した「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」を正式に承認した。その後、JICAは2019年に補足調査報告書を公表し、2035年までのメガマニラ交通ロードマップや、鉄道や道路の建設に加えてマニラ首都圏への一極集中型からルソン島各所への多極型への転換等の方針が示されている。

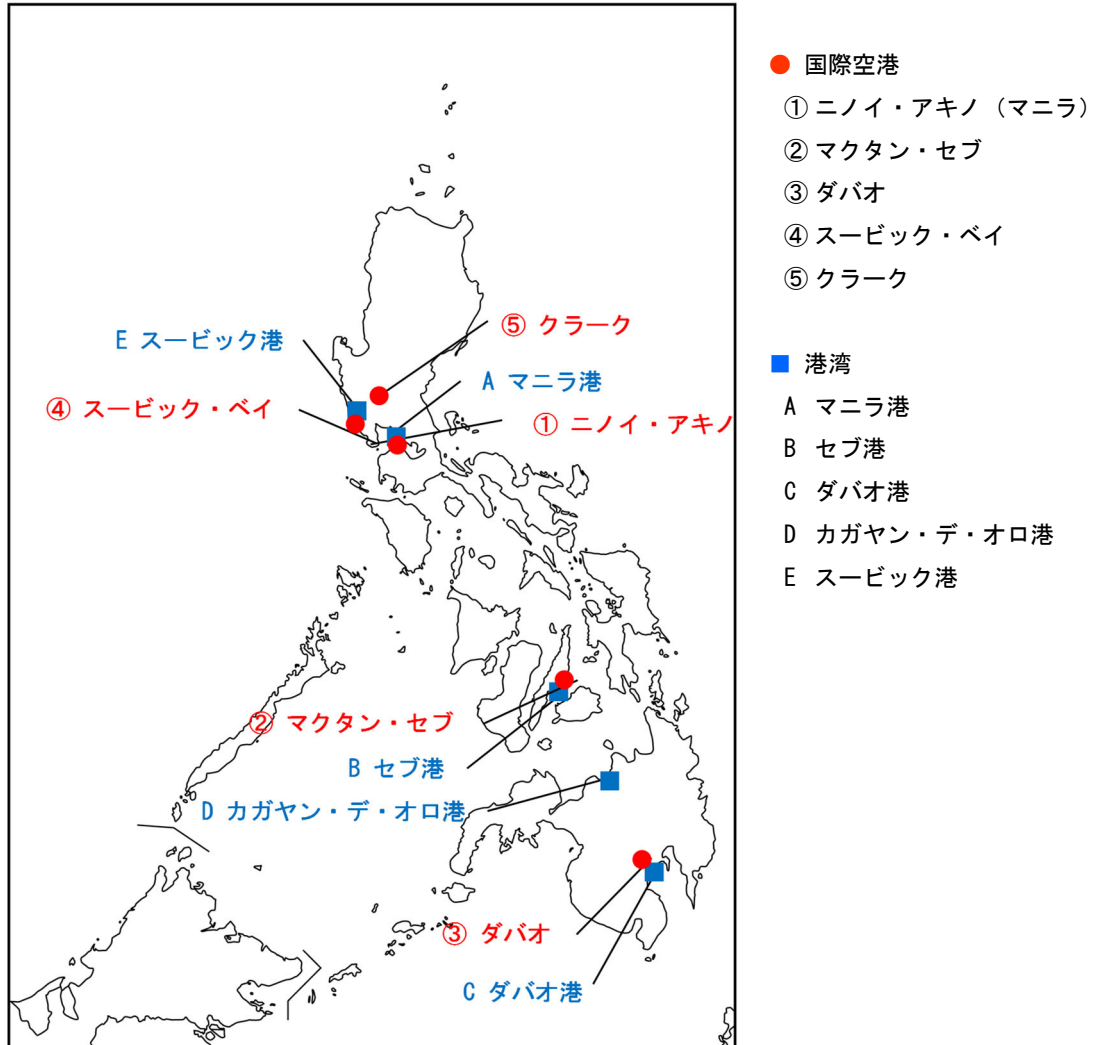
ドゥテルテ前政権はインフラ開発を重要施策とし、「ビルド・ビルド・ビルド」と呼ばれるインフラ計画にて、交通インフラ、水資源管理プロジェクト、地下鉄の拡張、インターネット接続の拡充など国内各地において多様なインフラストラクチャー建設が掲げた。このビルド・ビルド・ビルドのインフラ開発政策は、国内経済成長と持続的な発展を促すことを目指したものであった。

その後大統領に就任したマルコス氏は、ドゥテルテ前政権の「ビルド・ビルド・ビルド」を踏襲しつつも、よりインフラ開発を拡大する意欲を見せ、「ビルド・ベター・モア」と呼ばれる方針の下、インフラ開発計画を掲げている。

1. 主要な国際空港と港湾の位置

次の図表はフィリピンにおける主要な国際空港と港湾の位置である。

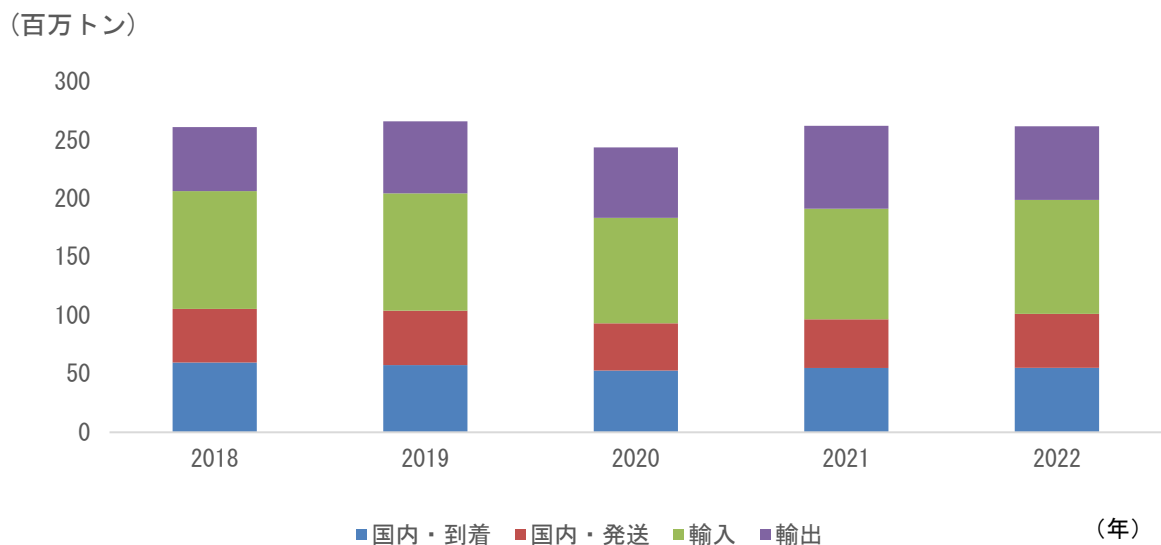
図表 20-1 フィリピンの主要な国際空港と港湾



2. 港湾

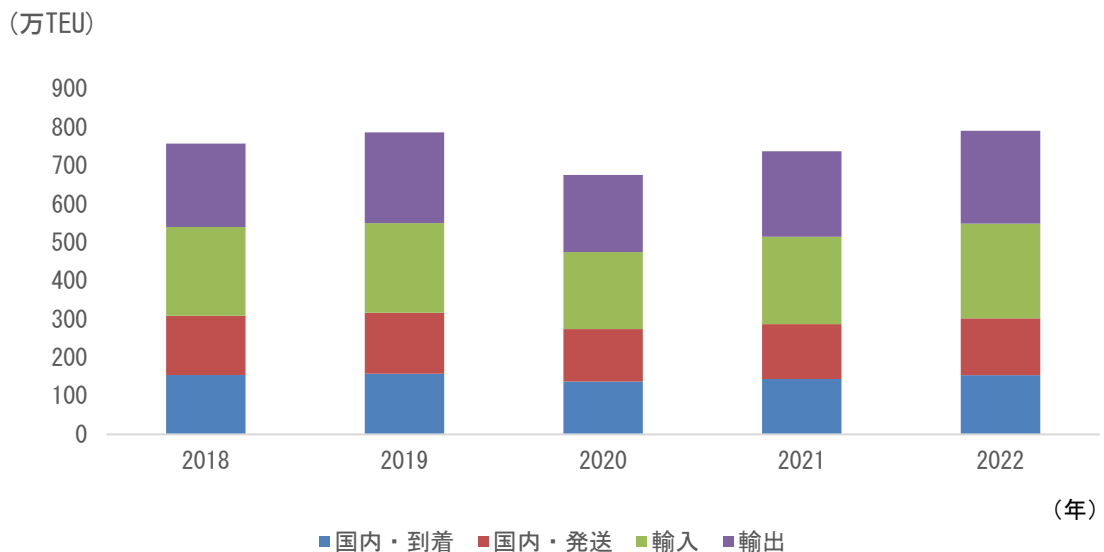
島嶼国であるフィリピンはその地形から港湾を多く有している。フィリピン漁業開発公社 (Philippine Fisheries Development Authority: PFDA) が漁港を管理し、商業用途の港湾は運輸通信省 (Department of Transportation and Communications: DOTC) 傘下のフィリピン港湾庁 (Philippine Ports Authority: PPA) が管理している。例外的に、セブ港湾とスービック港湾はそれぞれセブ港湾庁 (Cebu Ports Authority: CPA)、スービック湾首都圏庁 (Subic Bay Metropolitan Authority: SBMA) が管理している。新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、2020 年には PPA の管理下の港湾における貨物量及びコンテナ数はいずれも減少したが、2021 年以降は回復基調にある。

図表 20-2 フィリピンにおける取扱貨物量の推移



(出所) フィリピン港湾庁より作成

図表 20-3 フィリピンにおける取扱コンテナ数の推移



(出所) フィリピン港湾庁

以下は主要なターミナル、港湾である。

① マニラ国際コンテナターミナル

マニラ国際コンテナターミナル (Manila International Container Terminal: MICT) はマニラ港を構成する港の一つであり、マニラ北港 (North Harbor) とマニラ南港 (South Harbor) の間に位置する。フィリピン最大の取扱数量を誇るコンテナターミナルである。

その保守運営は国際コンテナターミナル・サービス社 (International Container Terminal Services, Inc.: ICTSI) に委託されており、約 94ha の敷地で年間の貨物取扱可能量は 2.75 百万 TEU である。

② セブ港

セブ港は CPA により運営されている。ターミナルは国際貨物と国内貨物に分かれており、国際貨物ターミナルは 14ha で 512 m の停泊水域を有し、年間の最大取扱キャパシティは 30 万 TEU である。

③ スービック港

スービック港はマニラ都市圏から約 110 km 北西、ザンバレス州に位置する。スービック米軍基地はフィリピンに 1992 年に返還され、同年に制定された基地転換法に基づきフリーポートに指定された。運営は SBMA が行っている。15 の埠頭と 2 つのコンテナターミナル (約 14ha) からなり、年間の最大取扱可能量は 30 万 TEU である。

3. 空港

フィリピンには 2023 年 12 月末時点で、ニノイ・アキノ国際空港を筆頭に国際空港が 10 空港以上、国内空港が 100 空港以上存在している。2022 年 5 月にクラーク国際空港の新ターミナルビルの正式運用が開始されたほか、ビコール国際空港 (南ルソン国際空港とも呼ばれる) が同年 10 月に開港した。フィリピンの主な航空会社はフィリピンエアラインとセブパシフィックの 2 社であり、いずれも国内線及び国際線を運行している。

国際空港はニノイ・アキノ国際空港、マクタン・セブ国際空港、クラーク国際空港、スービック・ベイ国際空港、ラオアグ国際空港、プエルトプリンセサ国際空港、ダバオ国際空港、サントス国際空港、ザンボアンガ国際空港である。

主要な空港であるニノイ・アキノ国際空港、マクタン・セブ国際空港、クラーク国際空港、スービック・ベイ国際空港について以下に概要を記載する。

①ニノイ・アキノ国際空港

ニノイ・アキノ国際空港は 1948 年に、米国の空軍基地としての運用が開始された。1961 年に管制塔やターミナルビルが建設され、正式にマニラ国際空港と認知された。

その後 1983 年に名称が現在のニノイ・アキノ国際空港に変更された。ベニグノ・ニノイ・アキノ Jr が当該空港にて暗殺された 4 年後のことであった。2023 年現在、ターミナルは以下のとおりである。

1. 第一ターミナル：1981 年オープン、年間 6 百万人のキャパシティがある。
2. 第二ターミナル：1999 年オープン、年間 9 百万人のキャパシティがある。

3. 第三ターミナル：2008年オープン、年間13百万人のキャパシティがある。
4. 第四ターミナル：最も古く、エアアジアゼスト、タイガーエアフィリピン、スカイジェットエアラインなどのローカル航空会社のみ発着している。

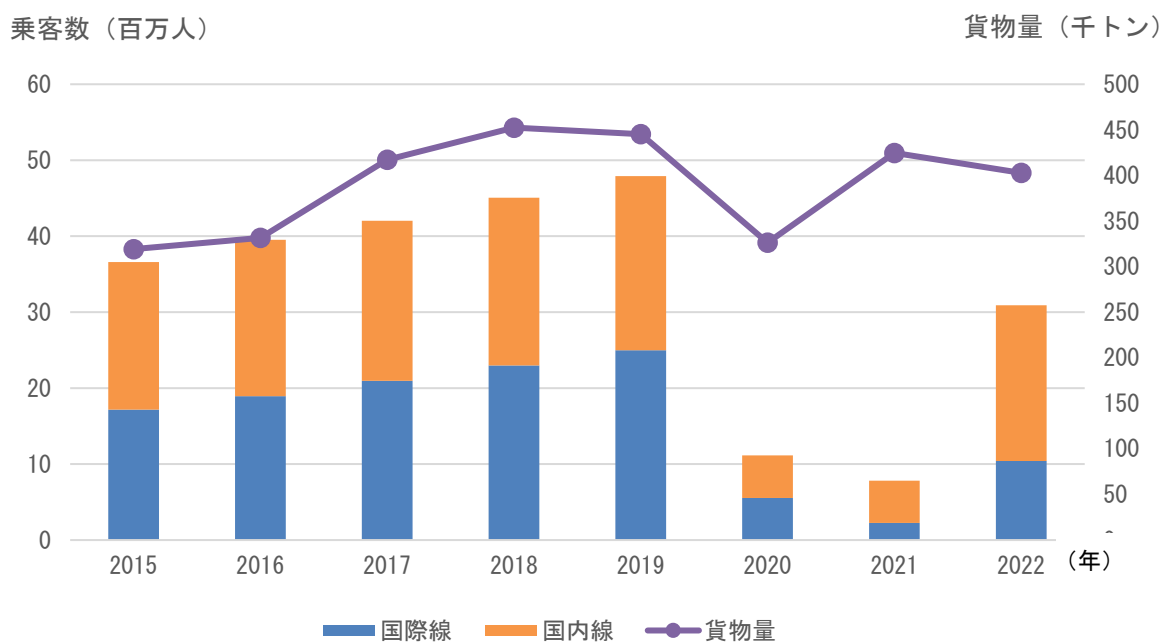
※第一～第三ターミナルは全て国際線が主だが、一部国内線としても利用されている。

空港から市内へは約7kmあり、交通手段としてはエアポートメータータクシー（黄色い車体）やカーポンタクシー（行き先に応じた定額制）等がある。

主要空港であるニノイ・アキノ国際空港では、2019年に約2,490万人の乗客が国際線を利用し、約44万トンの貨物が空輸された。新型コロナウイルス感染症の影響で2020年及び2021年に国際線乗客数が大幅に減少したが、2022年以降は回復傾向にある。

なお、同空港の現在の処理能力は年間約3,200万人だが、利用者は年間約4,800万人と処理能力を超えていることから、改修事業の入札が2024年に計画されている。同空港の建設では過去に日本政府や日本企業が参画したことから、日本企業による改修事業に対する注目度は高いと考えられる。

図表 20-4 ニノイ・アキノ国際空港の乗客者数及び貨物取扱量の推移



(出所) MIAA より作成

②マクタン・セブ国際空港

ニノイ・アキノ国際空港に次ぐ第2の空港であるマクタン・セブ国際空港は、マクタン島のラプラブ市に位置しセブ島の横に隣接している。

ターミナルは国際線と国内線の2つに分かれている。空港からセブ島中心地までは約9kmであり、主な交通手段はタクシーである。

③クラーク国際空港

クラーク国際空港はパンパンガ州のクラークフリーポート内に位置する当該空港を拡張する計画が承認され、2017年12月に建築が開始された。2022年5月には新ターミナルの正式運用が開始されたことで、旅客処理能力が800万人に倍増し、マニラ国際空港における混雑解消が期待されている。

④スービック・ベイ国際空港

スービック港はフィリピンで最初のフリーポートであり、スービック港メトロポリタン当局が当該空港の運営と管理を行っている。

なお、交通省によると下記の当局が空港を管理しており、各当局の概要は下記のとおりである。

1. Civil Aviation Authority of the Philippines (CAAP) :
フィリピンの航空業界の制度・規制の設計を担う。
2. Manila International Airport Authority (MIAA) :
ニノイ・アキノ国際空港の施設の管理を行う。
3. Clark International Airport Corporation (CIAC) :
クラーク国際空港の施設の管理を行う。
4. Civil Aeronautics Board (CAB) :
フィリピンにおける航空業界の経済面について規制・促進・開発を行う。
5. Mactan-Cebu International Airport Authority (MCIAA) :
マクタン・セブ空港の運営を行う。
6. Philippine Aerospace Development Corporation (PADC) :
フィリピンにおける航空宇宙産業の開発を行う。

4. 道路

首都圏では慢性的な交通渋滞を解決するために、自動車やバス、二輪等全ての車に対して「ナンバーコーディング規制」により、プレート番号の下一桁に応じて平日7時から19時まで車を利用できない日を設定している。また、交通渋滞の主要な原因ともなっている大型貨物トラックに対し主要道路の通行禁止時間を設定する規制もある。

有料高速道路はマニラ首都圏の南ルソン高速道路（SLEX）と北ルソン高速道路（NLEX）が存在しており、総延長距離約300kmである。この両高速道路を14.8km延長した上で接続する「スカイウェイ」建設プロジェクトが2014年に承認され、2021年1月に第3期延伸区間が全面開通した。接続が完成すれば、港湾から荷物を運ぶトラックがマニラ市内を經由せずSLEXとNLEX間を移動できるため、首都圏の混雑を大幅に緩和できると期待されていたが、同年7月から通行料の徴収が開始されたことで利用者数が減少し、エドサ通りの交通渋滞は解消されていない。



マニラ市内の渋滞の様子

次の図表はフィリピンにおける主要な高速道路である。ほかには中央ルソン高速道路が調査段階であり、建設中のカビテ-ラグナ高速道路、上述の南北ルソン高速道路プロジェクトがある。計画段階のものとしてはカマリネス高速道路がある。

また、Manila Cavite Expressway (CAVITEX) と C5 道路 (通常道路) を接続する C5 South Link Expressway は、第 3 区間 A-1 一部 (2.2 km) が 2019 年 7 月、第 3 区間 A-2 (1.6 km) が 2022 年 8 月に開通し、第 3 区間 3-B (2.0 km) は 2023 年第 3 四半期までに着工が予定されている。また、2023 年 2 月には、カビテックス・インフラストラクチャー (CIC) が中国路橋工程 (CNBC) に第 2 区間 (1.9 km) の工事を委託する契約に調印し、年内の開通が予定されている。

図表 20-5 高速道路の概要

名称	区間	長さ (km)	開業年
Daang Hari-SLEX Link Road (Muntinlupa-Cavite Expressway) Project alternatively called Muntinlupa – Cavite Expressway	バコール、カビテ – SLEX (南ルソン高速道路)	4	2015 年
NAIA Expressway (Phase II)	Skyway - Manila Cavite Toll Expressway	7.15	2017 年
North Luzon Expressway (NLEX)	ケソン – パンパンガ	84	1977 年、2010 年延長
South Luzon Expressway (SLEX)	マニラ – バタンガス	36	1977 年、2008 年改修、2011 年延長
Manila-Cavite Expressway	マニラ – カビテ	14	1999 年、2010 年延長
Subic-Clark-Tarlac Expressway (SCTEX)	スービック – タルラック	94	2007 年
NAIA Expressway	NAIA Terminals– Skyway、Cavite expressway	7.7	2017 年
Southern Tagalog Arterial Road	SLEX の延長道路	42	2001 年 (フェーズ I) 2008 年 (フェーズ II)
Tarlac-Pangasinan-La Union Expressway (TPLEX)	タルラック – ラウニオン	67.9	2013 年 (フェーズ I) 2018 年 (フェーズ II)
Metro Manila Skyway	マニラ首都圏	20	1977 年 (フェーズ I) 2009 年 (フェーズ II)

(出所) 公共事業道路省及び道路会社 HP 等から作成

5. 鉄道

フィリピンにおける鉄道はフィリピン国有鉄道（PNR）一本と二本の高架鉄道（LRT、MRT）が運行している。近年の鉄道建設に関する特筆すべき出来事として、前ドゥテルテ政権時代に交わされた中国による鉄道建設計画への資金援助が白紙になったことが挙げられる。2022年7月15日のフィリピン運輸省の発表によれば、実際に白紙になったのは、PNR ビコール鉄道、スービックークラーク鉄道、ミンダナオ鉄道の3つの鉄道建設事業であり、総建設費は計2,760億ペソ（約6,800億円）と見込まれている。中国政府の融資撤回については、マルコス新大統領が南シナ海の領有権問題で中国に強硬な姿勢を見せており、ドゥテルテ政権時代に悪化した対米関係の修復並びに強化を図っていることに対する対抗措置であるとも指摘されている。2023年7月には、フィリピン国家経済開発庁（NEDA）のバリサカン長官が本件に触れたうえで、両国の協議再開を望む一方で、新たな資金調達先を探るために交渉相手を広げる必要があると述べた。

(1) フィリピン国有鉄道

フィリピン国有鉄道（Philippine National Railways: PNR）は、スペイン植民地下の1891年に Manila Railway Company がマニラ首都圏近郊の路線を開業し、1961年に国有化されルソン島北部のサンフェルナンド及び南部のレガスピ、更に支線が開設され計約900kmの路線を有するまでに至った。しかし、その後の太平洋戦争や道路網の整備、ピナツボ山大噴火や台風等の自然災害による顧客離れから現在では一部区間で運休となっている。具体的には、線路自体は Caloocan から Legaspi まで敷設されているが、Caloocan から Calamba 間及び Sipocot から Legaspi 間の運行のみとなっており、その間の Calamba～Sipocot 間は運休状態である（2023年6月時点）。

図表 20-6 フィリピン国有鉄道のルートマップ



（出所）PNR ホームページより²⁵

²⁵ <https://pnr.gov.ph/getting-around/route-map.html>

(2) 高架鉄道

マニラ首都圏における高架鉄道としては、LRT (Light Railway Train) 1 号線・2 号線及び MRT (Metro Rail Transit) 3 号線があり、いずれもマニラ首都圏の通勤・通学用として利用されている。LRT の運営は軽量鉄道庁 (Light Rail Transit Authority: LRTA) が担っている。MRT は BLT (Build-Lease-Transfer) 方式で、首都圏鉄道輸送会社 (Metro Rail Transit Corporation: MRTC) が政府の認可の下、資金調達、建設し、DOTC が MRTC から施設を借り運営している。

LRT・MRT とともに Beep Card と呼ばれる IC カードによるキャッシュレスの料金徴収システムが 2015 年に交通省より導入され、LRT1 号線、LRT2 号線、MRT3 号線全てで利用可能となっている。

2023 年 6 月現在で、政府により計画中/実施中の鉄道に関するプロジェクトは以下のとおり。

1) LRT2 号線西部拡張プロジェクト

現存する 2 号線の延伸工事であり、Recto 駅から西部の Pier 4 まで約 5 km の延長を行う。延長に伴い 3 駅が追加になる予定である。2026 年の完工を目指しており、入札書類等の建設に必要な手続は終了しているが、政府予算からの支出額が総事業費の大半に達していないことから、コンサルティング業者に対して作業の中止が要請された。

2) LRT1 号線南部延伸プロジェクト

LRT1 号線の南部へ 20.7 km の拡張を行うプロジェクトであり、現存する Baclaran 駅からニノイ・アキノ空港を経由し Bacoor まで延長する。

Baclaran 駅とニノイ・アキノ国際空港は約 5 km 程度の距離であるが、現状ではニノイ・アキノ空港から Baclaran 駅へ移動した上で電車によりマニラ市内へ移動することは現実的ではない。第一期区間 (Baclaran 駅～Dr.Santos 駅) は 2024 年末に開通する見通しであり、延伸区間の全線開通は 2027 年を予定している。

3) MRT7 号線

MRT7 号線は、ケソン市のノース・アベニュー駅とブラカン州サンホセデルモンテ市を結ぶ総延長約 22 km 鉄道である。2025 年の開通を目指している。

図表 20-7 高架鉄道概要

名称	路線距離	全線開業年	駅数	運賃 (2023 年 8 月現在)	ラッシュアワー時 の運転間隔
LRT 1 号線	19.65 km	1985 年	20 駅	15~35 ペソ	1 分に 1 本
LRT 2 号線	17.6 km	2004 年	13 駅	15~35 ペソ	5 分に 1 本
MRT3 号線	16.9 km	2000 年	13 駅	13~28 ペソ	3 分に 1 本

(出所) LRTA 及び MRTC 資料より作成

LRT 1 号線は Baclaran 駅と Roosevelt 駅をつなぐ。元々 Monumento 駅が終着駅であったが、Roosevelt 駅までの延伸がなされた。LRT 2 号線は Recto 駅から Antipolo 駅までをつなぐ。MRT3 号線は North Avenue 駅と Taft Avenue 駅をつなぐ。

上記に加え、Light Rail Transit Authority (LRTA) は SM Prime Holdings と首都圏統合駅 (Grand Central Station) を SM North EDSA に建設する合意書に署名した。実現すると、この駅は現存する MRT-3、LRT-1、建設中の MRT-7 と計画段階 (後述) のメトロマニラ地下鉄をつなぐ駅となる。首都圏統合駅の建設工事は 2017 年 9 月から始まっており、当初は 2020 年第 1 四半期までの完工を目指していたが、新型コロナウイルスによるロックダウン政策により作業が遅延したため、2023 年第 2 四半期に延長された。

地下鉄がないマニラ都市圏において、鉄道による移動はこれら 3 つの高架鉄道で支えられている。LRT1 号線及び 2 号線は利用客数がキャパシティを下回っているが、MRT3 号線ではキャパシティを上回っている。

6. 地下鉄

2023 年現在フィリピンには稼働中の地下鉄が存在しない。フィリピン初となる地下鉄道網の開発が進行中である。開発が実現すれば、Quezon city にある Mindanao Avenue からニノイ・アキノ国際空港までを接続することとなる。2015 年にベニグノ・アキノ 3 世政権により認知されたプロジェクトであり、初期調査を日本が実施した。同プロジェクトは総事業費約 1 兆 2,200 億円に及び、マニラ首都圏を 33 km にわたって横断しケソン市とニノイ・アキノ国際空港を結ぶ予定である。日本政府は 3,578 億円を円借款で支援しており、2019 年 2 月の起工式にも出席した。

国内初となる地下鉄の完工を通じて、マニラ首都圏の深刻な交通渋滞を緩和するとともに、大気汚染物質や温室効果ガスの排出削減にも寄与することが期待されており、2029 年の全面開通に向けて建設作業が進められている。

7. 電力

(1) 電力セクターの歴史

フィリピンでは 1980 年代後半から 1990 年代初頭にかけて深刻な電力不足が生じ、長期停電が続いていた。そのため、当時の政府は短期間で電力供給力を上げるために電力危機法や BOT 法を制定し、民間セクターの発電部門への参入を促進する政策を進めた。

しかし、コストよりも電力の供給を優先したため、政府と独立系発電事業者 (Independent Power Producer: IPP) 間の契約は独立系発電事業者に有利なものとなり、国家電力公社 (National Power Corporation: NPC) による電力買取りコストが上昇した。また、NPC による電力事業の独占により電力料金が上昇したため、アジア他国と比べて高い電気料金水準となった。

その後、深刻な電力不足は解消されたものの、継続する電力需要増 (過去 10 年間における増加率は年平均約 4%) 及び高止まりする電気代への対応として、2001 年 6 月に電力産業改革法 (Energy Power Industry Reform Act: EPIRA) が施行され、電力セクターの民営化が進められてきた。

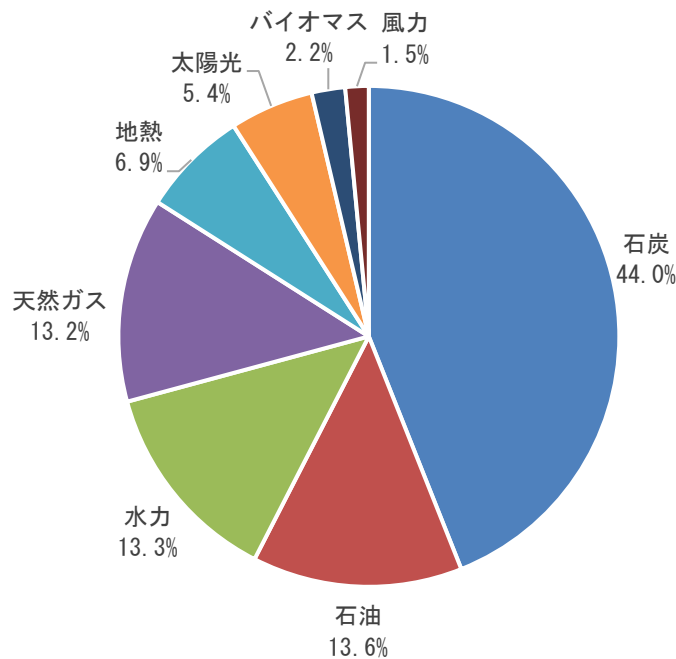
具体的には NPC の資産を電力部門資産・負債管理公社（Power Sector Assets and Liabilities Management Corporation: PSALM）による管理の元で売却を行う民営化が進められており、依然として進行中である。2013 年 6 月に電力の小売が自由化されたことで、発電、送配電、卸売と合わせて電力業界が全て自由化されている。

(2) 電源ミックス、需要家、電力料金

フィリピンは化石燃料に強く依存している。経済成長に伴って増加する電力需要は主に火力発電によって担われている。特に、地方の電力供給はディーゼル火力発電によるものが依然として主流である。

フィリピン国全体の設備容量は 2019 年と 2022 年を比較して、25,531MW から 28,258MW に増加した。なお、Renewable Energy Roadmap2017-2040 を策定するなど再生可能エネルギーの活用に国家として取り組んでいる。2022 年の供給源別発電容量割合を見ると、石炭が最も多く全体の 44.0%を占めている。次いで、石油が 13.6%、水力が 13.3%、天然ガスが 13.2%となっている。

図表 20-8 供給源別発電容量割合（2022 年）



(出所) エネルギー省 HP

フィリピンの電力料金は ASEAN の中でも高い水準にある。この理由として、政府からの補助金を実施していないことが挙げられる。このような状況の中、エネルギー省や電力業界の規制機関である ERC（Energy Regulatory Commission）などは電力料金の低減に向けて自由化などの政策を実施してきた。ただ、自由化が電気料金の低下につながっていないことや規制の不足を指摘する声もある。

図表 20-9 ASEAN 主要都市との電力料金比較（2022 年）

（ドル/kWh）	業務用	一般用
マニラ	0.20	0.10
バンコク	0.11~0.18	0.11~0.14
ジャカルタ	0.07	0.09
クアラルンプール	0.05~0.08	0.05~0.12
シンガポール	0.12~0.22	0.22

（出所）ジェトロ HP より作成

（3）近年の再生可能エネルギー政策

フィリピン政府は 2040 年までの計画「国家再生可能エネルギープログラム (NREP)」において、2030 年までに再生可能エネルギーの設備容量を 30,000MW 以上に引き上げ、2040 年までには再生可能エネルギーの割合を 50%以上に到達させることを目標に定めている。

このような事情のもと、フィリピン政府が近年進めている政策として、2018 年に導入された「競争力のある再生可能エネルギーゾーン」(CREZ) が挙げられる。政府が再生可能エネルギーの発電ポテンシャルが高い地域を「CREZ」として選定することで、事業者が将来の送電網の分布をある程度予測できるようになり、現時点での発電所の新設・拡充に関する意思決定をより経済合理的に下すことが可能となる。

CREZ に加えて、再生可能エネルギー分野における外資規制の段階的な緩和の動きにも注視すべきである。従来再生可能エネルギー事業への外資系企業による出資は 40%までに制限されていたが、2019 年にバイオマス事業、2020 年には大規模な地熱発電事業についてそれぞれ外資規制を緩和し、外資による 100%出資を認める市場開放政策が採用された。さらに、2022 年 11 月には再生可能エネルギー法施行規則の改正が公示されたことで、太陽光、風力、水力及び海洋・潮力発電事業による外資の出資制限が撤廃され、外資 100%による事業進出が可能となった（同年 12 月 8 日に発効済み）。

また、日本とフィリピンは「2 国間クレジット (JCM)」のパートナー国であることから、フィリピンは日本から低炭素関連技術や資金の提供を受け、自国だけでは実施が難しかった再生可能エネルギー分野のプロジェクトに取り組むことができるのに対し、日本はそれによって実現した温室効果ガス排出削減分を「クレジット」として日本の温室効果ガス削減目標達成に活用することができる。JCM の活用を通じて、日系企業による同国の再生可能エネルギー市場へのさらなる進出が期待される。

8. 上下水道

（1）上水道

マニラや近隣の州においては Metropolitan Waterworks and Sewerage System (MWSS) 及び委託を受けている運営権者 2 社（マニラ・ウォーター、マイニラッド・ウォーター・サービスズ）が上水道サービスを実施している。一方、地方の上水道は自治体や小規模なコミュニティ組織が担っている。

具体的には、180 ほど存在する Cooperative と呼ばれる組織（日本語では組合と訳される小規模組織）、Barangay Water and Sanitation Association (BWSA) や Rural Waterworks and Sanitation Association (RWSA) 等である。

(2) 下水道

大部分のフィリピンの都市は一定の排水システムを有している。雨水と汚水システムは独立していない。雨水量は多く、排水システムとその内容物を河川に流出させている可能性も指摘されており、排水システムの設置及び維持は、地方政府の主要な課題の一つとして認識されている。現状では、フィリピンの下水道システム利用率は低く、下水道システムの利用できない地域では、排水を処理するための主な衛生技術として、浄化槽が取り付けられている。なお、マニラ首都圏の下水処理は、上水道と同じ事業者が運営している。

9. ガス

フィリピン国において都市ガスは整備されていない。都市部においては LPG や灯油が家庭の料理用に使われており、地方においては燃料材木や木炭が使われている。フィリピンにおけるガス業界の転換点は、2001 年に北パラワン地域のマランパヤガス田が国内で初めて商業運転を開始したことである。国内唯一の天然ガス田として各地のコンバインドサイクルガス火力発電所へガスを供給してきた。

しかし、2026 年にマランパヤガス田は枯渇することが見込まれている。北部ルソン島の電力需要の 20% を賄う貴重な資源であることから、同天然ガス田の採掘・開発契約の期限を 2039 年まで 15 年延長する合意文書がマルコス大統領によって署名された。また、フィリピン政府は、外資を含めた各企業が計画する小型 LNG 輸入基地の建設を積極的に認可することで、数年内の枯渇が懸念される天然ガス田の代替燃料として国内の電力安定供給を維持していく方針を採っている。フィリピンエネルギー省のホームページでは、地域別、ブランド別に LPG の価格を公開している。下表は 2023 年 5 月時点の主要地域の 11kg あたりの価格の抜粋である。

図表 20-10 主要地域における LPG の価格表（2023 年 5 月時点）

地域/州	LPG 価格/11Kg あたり (PHP)
Batangas	750-1007
Cavite	798-984
Laguna	808-1136
Quezon	740-1130
Rizal	780-996
Marinduque	865-956
Mindoro OCC	789-1057
Mindoro Oriental	816-981
Romblon	1140-1240
Palawan	933-995
Albay	836-968

地域/州	LPG 価格/11Kg あたり (PHP)
Camarines Norte	862-977
Camarines Sur	822-949
Catanduanes	900-1030
Masbate	907-1017
Sorsogon	880-980

(出所) エネルギー省より作成

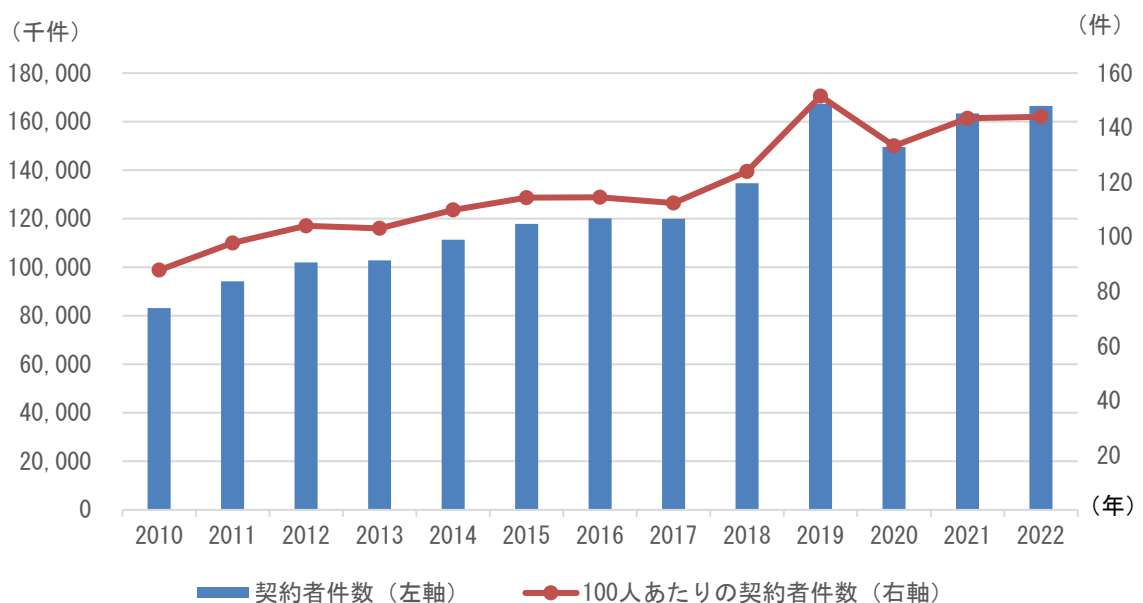
10. 通信

フィリピンにおける通信事業は2社の大通信会社であるフィリピン長距離電話会社 (Philippine Long Distance Telephone company: PLDT) と Globe Telecom 社の寡占状態である。2社合計で市場全体をほぼ独占している。通信業界の規制は運輸通信省管轄下にある国家電気通信委員会 (National Telecommunications Commission: NTC) が担っている。

(1) モバイル

通信業界全体と同じく、PLDT 社所有の Smart Communications 社と Globe Telecom 社の寡占状態である。携帯電話 (Mobile cellular) の契約者件数は、2020年に新型コロナウイルス対策の外出・移動制限措置によって新規顧客の開拓が難しくなったことなどが要因となり、前年比 10.6%減の 149,579 千件となったものの、2021年には約 163,345 千件まで再び回復している。

図表 20-11 携帯電話契約者数の推移



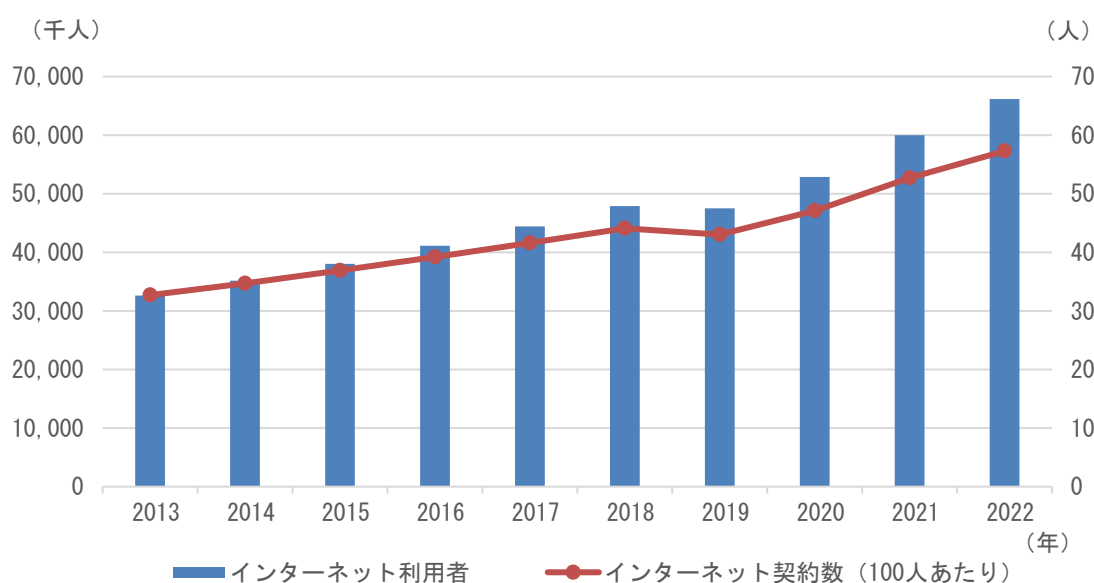
(出所) World Bank Open DataDataData より作成

(2) インターネット

歴史的に見ると、フィリピンは東南アジアの中でインターネットの普及率が最も低かった。これは島嶼国という状況にあって固定回線のネットワークが不在であったこと、インターネットサービスが高価格であったことやPCの普及率の低さが原因であった。2010年から2014年にかけて固定ブロードバンド回線契約者数が増加したことや低予算の高速通信プランが充実したことから、普及率が急増している。

インターネットの普及率向上に対する政府の取り組みとして、情報・通信技術省は2017年5月に National Broadband Plan の草案を公表した。島嶼国であるフィリピンにおいてこのようなプロジェクトを実施するにあたっては大規模な工事が必要になるため（例えば、海底ケーブルの敷設等）、情報・通信技術省はPPPなどによる民間の参画に寄せられる期待が大きいと表明した。第一フェーズとして、送電会社である NGCP や、その監督当局であり、かつて送電を担っていた TRANSCO が所有する休眠状態のファイバーを活用してインターネットが普及していない地域へのインターネット普及を図るとしている。ほかにも、情報・通信技術省は Wi-Fi の普及を促進するプロジェクトを実施しており、Free Wi-Fi for all program として、病院、学校や大学、空港、港湾等の公共施設における Wi-Fi の整備を目指している。

図表 20-12 インターネット利用者数と契約数の推移



(出所) The Economist Intelligence Unit Data Tool より作成

(注) 2021年、2022年は見込値。

(3) 郵便

郵便事業は国有のフィリピン郵便公社 (Philippine Postal Corporation) が行っている。各種郵便サービスを提供しており、国際・国内の双方がサービス対象となっている Express Post、Letter Post、ダイレクトメール、着払いなどが一例である。

近年、PHLPost はその業態を物流及び倉庫業へと拡大した。以前に比べると郵便サービスは改善傾向にあるが、依然として紛失するケースも発生しており、配送システムが脆弱で時間がかかることに加え、フィリピンには郵便ポストがなく郵便局まで持参する必要があることから、外国人にはあまり利用されていない。

なお、海外から送られてくる荷物（手紙は除く）は通知が届くのみで自宅等宛先までは配達されず、郵便局まで取りに行く必要がある場合もあるため、外国企業・外国人は民間業者を利用する場合は殆どである。

ひとくちメモ 8： マニラ中央郵便局における大規模火災

2023年5月21日午後11時40分頃、重要文化財に指定されているマニラ中央郵便局の地下において大規模火災が発生した。消防当局によれば、火は最上階の5階まで達し、翌日午前7時半前に鎮火した。死者は出ておらず、消防士16名、その他ボランティア及び市民を含む計18名が負傷したと報告されている。外部は石造りであるのに対し、内部は木造であったことから、手紙や小包の他、マニラ市民に発送予定だった5,000~7,000個の国民IDカード、貴重な記念切手の大半も含めて全焼してしまった。

特にフィリピン国民にとって悲しまれたのは、戦間期に存在した西洋建築の典型例である築97年の歴史を持つ遺産が失われたことである。マニラ中央郵便局は、ファン・アレラーノ、トマス・マプア、ラルフ・ドアン の3人の建築家によってデザインされ、1926年に完成された。第二次世界大戦末期の1945年2月にマニラの戦いが勃発すると、当該建築物のイオニア式列柱の計16本が破壊されたが、1年後にはほぼ元の姿にまで復元された。2018年には重要文化財として指定されると、その1年後に保護管理計画が完了し、1億5,000万ペソの修復費用が割り当てられた。

火災で全焼した中央郵便局を修復するための計画は既に立てられており、フィリピン公務員年金基金によれば、総額6億400万ペソの保険が掛けられている。また、緊急災害基金を利用して総額約320億ペソを活用することも可能とされている。フィリピン国家歴史委員会も復元に協力することを公表した。