

? 東南アジア 2 フィリピン 安全管理が問われる島嶼間輸送

著者	藤森 英男
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	33-41
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017986

安全管理が問われる島嶼間輸送

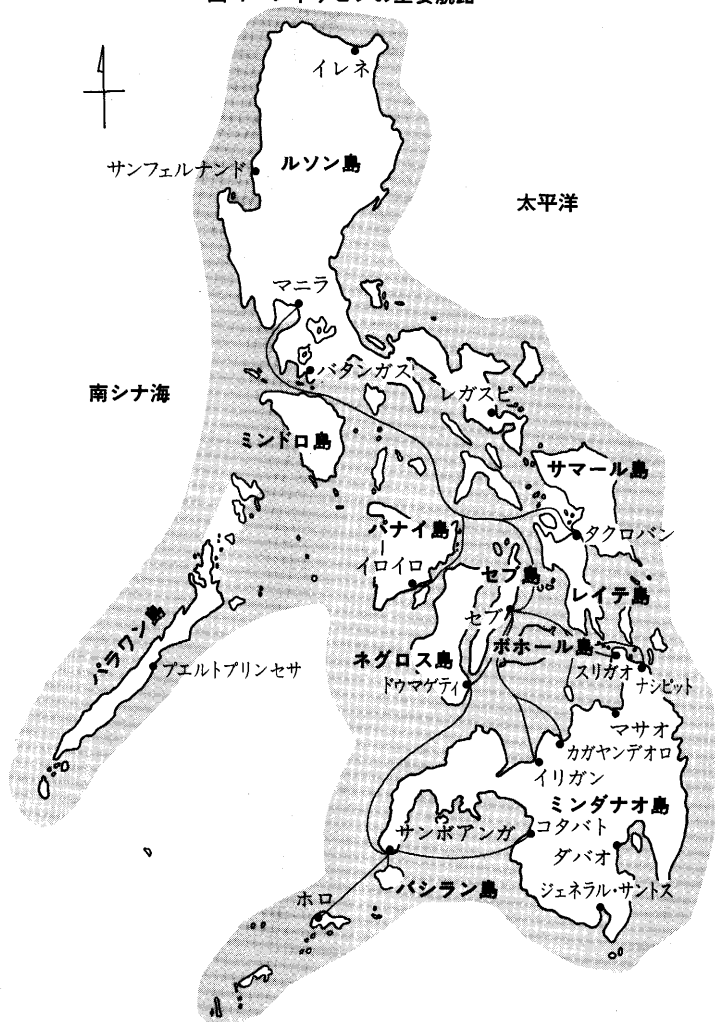
藤森英男

島嶼間を結ぶ 太平洋と東シナ海に面したフィリピンは七千余の島々から成るといふ典型庶民の足 的な海洋国家である。それだけに島嶼間を結ぶ海上交通は庶民の足として欠かせない。同国の海上交通は主にマニラ、セブ、サンボアンガを起点に周辺の島々を結んでおり、年間の利用客（一九八六年）は九〇〇万に及んでいる。その内訳は、例えばセブを起点に二四一万人、マニラが一三四万人、サンボアンガが一一二万人となっている。これらの数字からフィリピン諸島の中央部に位置し、周辺に多くの島々を配したセブが海上交通の要である事実が浮かび上がってくる。

II 東南アジア

一方、主要航路別に旅客のフロー（往復）をみると、サンボアンガーバシラン（七〇万人）が最も多く、セブーカガヤンデオロ（四四万人）、マニラーセブ（三七万人）、セブーオルモック（三三万人）、セブードゥマゲティ（三三万人）等が、これに続く。これで見ると、マニラーセブのほかに主要都市間の旅客の流れより、セブやサンボアンガを起点とした島嶼間の旅客の流れのほ

図 1 フィリピンの主要航路



うがむしろ多い(図1)。マニラーセブの場合、大型ジェット機が一日に頻繁に就航するが、サンボアンガーバシランのように飛行機便がない島嶼間では、海上交通に全面的に依存せざるをえないためである。

地域間の旅客の流れと並んで、海上交通には季節変動が大きい点が特徴に挙げられる。旅客の流れには季節的に三つのピークがある。第一は五月の学期休み、第二は十月の農産物の収穫期、第三は十二月のクリスマス・シーズンである(図2)。このようなピーク時には限られた輸送能力で大量輸送を行うとするため、どうしても定員オーバーが常態となる。これに台風などの悪天候やずさんな安全管理が重なるため、しばしば衝突、転覆、座礁といった大惨事の発生につながる。

度重なる海難事故

マニラから三二〇キロのピサヤ海を進行中、千人以上の客を乗せた内航フェリーが行方不明となった一九八八年十月の事故もいまだフィリピンでは記憶に新しい。これは四千人以上の犠牲者を出した八七年十二月のミンドロ島沖の大惨事に次ぐ事故といわれる。新聞報道によれば、この惨事も乗客名簿では旅客四五〇人、乗員六〇人だったが、実際には乗客は一二〇〇人を上回っていたものと推定される。クリスマス、学期末、収穫期には二段式ベッドのわきに簡易ベッドを置いたり、通路にも乗客を詰め込んで定員数を大幅に上回る乗客数をさばいているのが普通といわれる。その際、定員分の切符は船会社の収入になるが、定員をオーバーして詰め込まれる切符は船内で売られる。その相当枚数は実際には経営陣

の個人収入になつてゐるので船会社の定員管理は初めから徹底するはずもないであらう。とはいへ八三―八六年において、海難事故による犠牲者は九百人ほどで、八六年だけで、四千人の犠牲者を出した陸上交通に比べると、はるかにましといえる。

ここで海難事故の実態をみると、八月から十一月にかけて多く発生している(図3)。この時期はフィリピン(ミンダナオを除く)全域が雨期に入るため、事故の発生と気象条件が無関係でないことを示している。しかし、留意すべきは海難の多くが天災より、むしろ人災に帰せらるべき点にある。しばしば船舶の老朽化と頻発する海難事故の因果関係が指摘される。ちなみに一八四四年に発生した海難事故のうち、三分の二が船齢一五年未満の船舶であり、船齢が二一年以上の老朽船による海難事故は三分の一以下である事實は、この指摘が必ずしも正しくないことを示唆している。このため定員オーバーの詰め込みを黙認する船会社の安全管理や船員の安全教育、沿岸警備隊による洋上監視の徹底等が海難事故対策として、最も重要といえよう。

一方、このような人災の発生を許す背景には船会社の営利主義があり、これが総じて脆弱な経営体質によつて、見過ごされている点が留意される。それゆえ、以下では海難事故と船舶の老朽化やさまざまな安全管理を放置せざるをえない船会社の経営実態に目を転じてみよう。

船舶の老朽化と不十分なメンテナンス 海事産業庁(MARINA)の公表になる一九八八年現在の保有船舶の内訳をみると、二五〇G/T(グロス・トン)以上の大型船はおおむね外国から導入した中古船であるが、旅客フェリー、貨客船ともに平均船齢は二〇―二二年と、きわめ

II 東南アジア

図2 主要港における旅客の季節変動指数 (1986年)

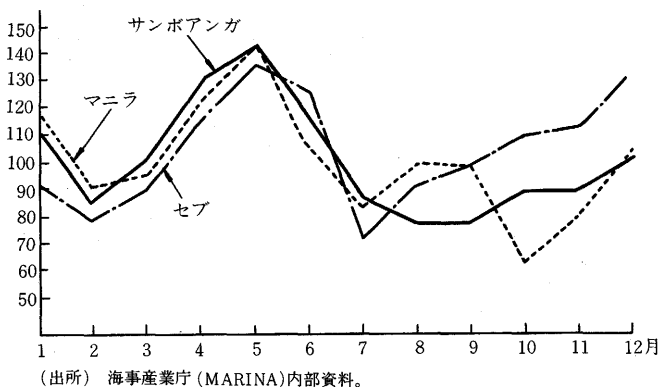
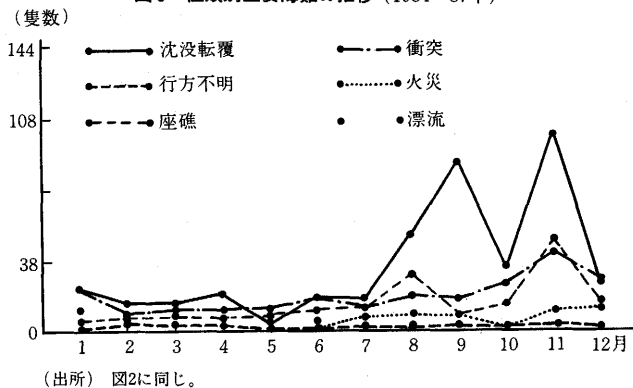


図3 種類別主要海難の推移 (1984~87年)



て高い。これに對して、二五〇G/T未滿の小型船は平均船齡が七―九年であるが、大半がローカル建造の低質木造船であるため、鋼鉄船が中心の二五〇G/T以上の大型船と同列には比較しえない。鋼鉄船に比べて木造船の壽命はおのずから短いからである。

このように考えると、第一に、フィリピンの海上輸送が總じて老朽船が中心である事実が明らかとなる。第二に、二五〇G/T未滿の木造小型船の比率が圧倒的に大きいことも、弱体な内航船の実態を示す有力な証左となる。ちなみに旅客フェリーでは二五〇G/T未滿の小型船は七割、貨客船でも五割に達している。

中古船の供給国として最も大きいのは日本である。フィリピンでは日本で十五年ほど使用された中古船を導入して、さらに十年は使う。鋼鉄船なら確かにメンテナンスしだいで、それは可能であろう。日本では四年ごとに大がかりな定期検査があるため、金にかかるものの、メンテナンスには大変よい。ちなみに鉄板が古くなれば、日本では直ちに張り替えるので、メンテナンスしだいで三十年でも使える。これに對して、フィリピンでも、むしろ鉄板は張り替えられるが、材料や付属部品の多くを輸入しなければならぬため、ともすると張り替えが遅れがちとなる。加えて日本と同じく定期検査はあるものの、検査基準があいまいで、かつ検査能力にも問題があるため、メンテナンスはおのずから悪く、長持ちはしない。二五〇G/T以上の鋼鉄船の平均船齡が二十二年でも、メンテナンスがよければ問題は少ないが、定員を上回る詰め込み典型的なように、安全管理に問題があるため、常に不安がつきまとう。

The Manila CHRONICLE

on Sunday

Manila, Philippines, October 16, 1988

34 Pages

PH.02 in M. Manila/SHK10.00 in Hong Kong

Samar ferry sinks; 51 dead

FIFTY-ONE persons, most of them women and children, drowned while 77 others were rescued after a small, overcrowded ferry boat capsized on being buffeted by strong winds off the Lawaan town, Eastern Samar, at dawn Friday, the Coast Guard said yesterday. One passenger was reported missing. The boat reportedly carried some 130 passengers, although it was allowed to carry only 92 people, including the crew.

The 77 survivors were rescued by four vessels, including two ships sent out by the Coast Guard station in Tacloban City in Leyte.

They were brought to Lawaan and Polosan towns in Eastern Samar.

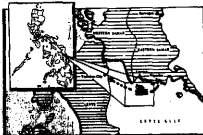
The ill-fated motorized boat, the 35-ton "m/b Bala-

ngha," was on its way to Tacloban from Cigooran, Eastern Samar, when it ran into a squall at around 4 a.m. The Coast Guard, quoting some survivors, said passengers were thrown off into the waters of Balosao Bay off Lawaan as the boat tilted from one side to the other before it capsized and sank.

One of those rescued by the Coast Guard was the skipper of the boat, identified as-Vicente Basa. He is now held by the Coast Guard office in Tacloban for questioning.

The boat's owner, Proceso Canillas, will be summoned for questioning, the Coast Guard said.

Last May, at least 15 people died and an undetermined number were reported missing when a small pas-



Continued: Page 4

海難事故をトップ記事で報じる新聞 (1988年10月16日付)

運賃同盟の 人命を預かる船会社がこのような状態
弊害と課題 を放置することは、むしろ本意ではな

い。では、どうしてこのような状態が改められないのである
うか。その要因を求めていくと、公共料金を規制した公共サ
ービス法 (Public Service Act 1928) の存在がクローズアップさ
れる。同法は顧客に対して低廉で良質なサービスを提供する
と同時に、業者間における無用な競争を極力排除することを
うたったものである。その結果、海上運賃も公共料金の一つ
として低く抑えられており、このため新造船はむろんのこと、
老朽船のメンテナンスすら採算が合わない仕組みとなつて
いる。

ちなみに旅客船の運賃体系は等級別、距離比例の形で定め
られており、船質、サイズ、速力、配船頻度、旅客の多寡、
港湾料金的高低等に関係なく、一律に定められている。その
ため、例えば利用客の少ない二次ルートが中心の中小船主よ
り、幹線ルートに就航する大手業者に当然ながら有利となる
う。その結果、中小業者の長距離幹線ルートへの参入は著し

く妨げられざるをえない。

ところで、業界地図を眺めると、大手と中小業界の活動分野が事実上截然と区分されている点が留意される。第一に、大手定期船のグループは華人系資本を中心に一九八七年現在、総数一七社あり、運賃同盟を結成して船舶総数一四六隻を運航し、旅客輸送の全量、貨物輸送の過半を支配している。これに対して、第二は、MARINAに登録して正規の営業ライセンスを取得した中小船主で総数三〇〇社に及ぶ。二〇〇G/T未満の木造船が中心で、およそ九〇〇隻を保有、主にローカル・ルートに就航させている。第三は、MARINAに登録していない「もぐり業者」で、その経営実態は閉鎖的なので捉えにくいが、相当数に上るといわれる。このようにフィリピンの内航海運はすべて民間の手にあり、日本のように離島の航路を地方自治体に委ねるケースは見あたらない。

問題は定期船を支配する大手船主の間の運賃同盟による運賃の下支え、また当該業界への新規参入を抑えて企業間競争を制限する政府の指導など（カルテル行為）が、長期的にはたして業界の近代化にプラスとなるかという点であろう。運賃を低水準に抑えることを内容とした公共サービス法はその限りでたしかに利用者の便宜を考慮したものである。しかし、同法の下で運賃が抑制され、そのために老朽船の更新やメンテナンス、安全管理の徹底等がおろそかにされるならば、利用者の便宜を考慮した本来の趣旨はとうてい期待しえまい。この意味で、一九二八年制定の公共サービス法は今や再検討される必要があり、デレギュレーションによる市場原理の導入

を考慮すべき段階にきたといえそうである。その際、最低限の条件として厳しい安全基準を満たすことは、むろん不可欠となろう。

加えて重要なことは、旅客サービスより営利の追求を優先した大手企業の経営姿勢にこそ問題があるといわねばなるまい。

〈付記〉

本稿の執筆に際し、榎本董氏（新和内航海運KK）から多くのご教示をいただいた。記して感謝の意を表したい。

（ふじもり ひでお／アジア経済研究所経済協力調査室主任調査研究員）