マニラ旅行記　（2016.3.17～19）

マニラ(フィリピン)は初めての訪問地である。旧友のＴ氏（大阪大学教授）がマニラに赴任中で 3 月まで滞在中であったことと、三和銀行ＯＢの友人Ｏ氏も滞在していることで、最新マニラ事情などの情報交換が訪問目的であった。なお通貨はペソで１ｐ＝約 2.5 円である。

１、　17 日(木曜日)

（１）フィリピン航空で成田空港発 13：10 に乗り、１7：30 にマニラに到着した（時差１時間)。マニラ空港は市内まで 10 数キロで、アセアンの中では都心に近いほうだ。宿泊先ヘリテージホテルはパサイ市にあり約 7ｋｍだった。タクシーメーターは 130ｐだったが、この国のチップは 10%程度であり小銭が無かったので 200ｐ払った。

宿泊先は大きなホテルであったが、風呂とトイレは旧式であった。幹線道路に近く、深夜まで騒音が酷かったので翌日部屋を変更してもらった。しかしこのホテルの社員教育とサービスは大変良好であった。

（２）夜は SM Mall of ASIA というショッピングモール（ＳＭ）を訪問した。クアラルンプールにある SM の数倍はありそうだった。(写真ご参照)

アイススケートリンクや大きな観覧車もあった。モールの入口では金属探知機検査を受け、拳銃とショットガン携帯の警備員が複数いた。彼らは概ね親切であったが、入場する度に検査するので入口は常に混雑していた。

夕食はスペイン系のバル(肉料理)のレストランを選んだ。フィリピンはかつてスペインに333年(1565～1898)統治されていたので試食してみたかったのだ。バル600ｐ、サラダ250ｐ、ビール100ｐであった。なかなか美味しかった。(注)
＜注：アメリカに1898～1942、日本に1942～1945統治されている＞

2、　18日(金曜日)

（1）友人との面談の為に9：15ホテルを出た。宿泊先から目的地のマカティまでは数ｋｍであるが、金曜日ということもあり40分もかかった。

マニラ市内の交通渋滞は相当深刻だ。ラッシュアワー時の渋滞はアセアン各国どこでも同じだが、マニラはほぼ一日中渋滞とのことだ。マニラ市内には高架鉄道が東西南北に3本あるが便数も少なく、しかも駅が連結していない。大都会としては非常に不便なのだ。公共交通網はミャンマー、カンボジアと同じである。この市内交通問題はフィリピンの経済成長を持続する上で大きなネックになると思われた。

10時頃に友人のオフィスに到着した。彼は銀行時代と退職後を含めて10年のマニラ駐在経験があり、さらに直前ジェトロに勤務していたので現地実情に通じていた。今は現地不動産会社の専務理事をされている。

彼によれば、「フィリピンの経済見通しは明るく、製造業の直接投資も増大するだろう。その背景に中国経済悪化と国際関係から日系製造会社は新たな生産基地を求めている。フィリピンの生産人口は今後も増え、賃金水準も安定している」とのことだった。

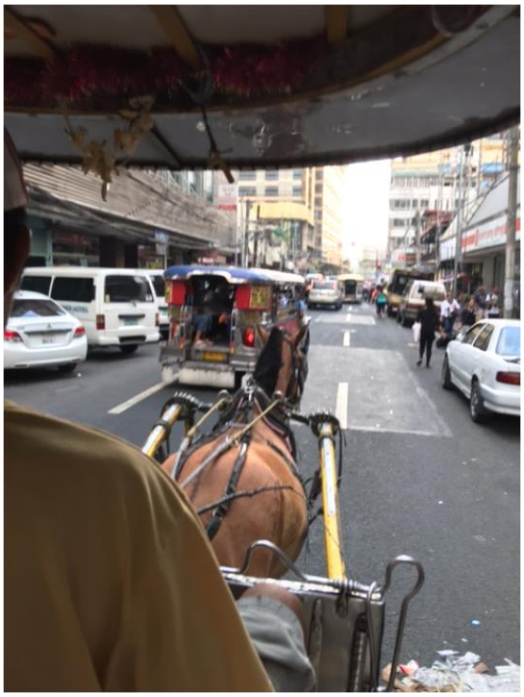
（2）ランチはリトル東京にある日本食「ＫＩＫＵＦＵＪＩ」に案内された。ちらし寿司セットを注文したところ、味噌汁と前菜3品と寿司で合計600ｐ（約1500円）であった。フィリピン客が圧倒的に多く、会社の同僚達の誕生会を開いていた。150席を超える店内は超満員であった。

その後アヤラ財閥が開発したグロリエッタとグリーンベルトを見学した。ここは市内で最高級の商店街で欧米有名ブランドが多かった。周囲には高級ホテルも林立しており、ビジネス街の中心地という趣であった。(写真ご参照)

（3）友人と午後1時半に別れた後、官庁街にある国立博物館に行く予定だったが、タクシー乗り場がどこも長蛇の列だった。外は30度を超える気温であり、近くのラッフルズ・ホテルに入った。まだ完成して2年とのことでハイクラスな趣であった。ここで30分程休憩した。

午後 2 時半、ホテルのタクシーを拾い国立博物館を目指したが、大変な渋滞に巻き込まれてしまった。目的地までの距離は 15ｋｍ程度だが 90 分もかかった。自動車・馬車・バイク・自転車付サイドカーが混在して走っており、平均時速は 10km という状況であった。そして双方向車線の道路が多く、一方向車線道路が少ないのだ。昨年訪問したヤンゴンやプノンペンと同じ風景だった。

（４）5 時前に国立博物館見学を終え、最寄りのセントラルターミナル駅に向かった。市内混雑からタクシーは駄目で鉄道利用がベストと判断した。そしてホテル近くのエドサ駅まで行き、徒歩で帰る方針だった。ここで今回旅行最大のトラブルに遭遇する。駅に向かう途中、観光用の馬車が近寄ってきて、最寄り駅まで馬車で送るというのだ。しかし馬車に乗ると、鉄道でどこへ行くのか問われ、ヘリテージホテルだと答えると、そこまでなら 500ｐで乗せてやるとの返事であった。通常ホテルまで 200ｐ程度であるが交通渋滞を考慮して 500ｐはリーズナブルと合意した。しかもタクシーではいけないような細い道路も馬車ならいけるので悪くない選択と思った。（写真ご参照）



この馬車は相当融通が効き、渋滞を上手く回避してマニラビーチサイドの道路を順調に進んだ。ところがここで馬車仲間（親方と判明する）と会うと、この親方が操縦室に乗り込んできた。馴れ馴れしく観光ガイド風の案内を始めた。はじめは変な印象を受けたが、観光ガイドの礼金をあげれば良いかと思い、そのまま乗車を続けさせた。ところがホテル到着直前の道路の中央側（下車出来ない状態）で停止され、料金は 1500ｐだと告げられた。運転手代 500ｐ、親方の観光ガイド料 1000ｐというのだ。

「What did you say?」これが私の最初の言葉だ。全く想定外の要求でしばし狼狽した。先方曰く、「観光ガイド付馬車は、通常 2000ｐだから 1500ｐにまけておく」と譲らない。押し問答が暫く続いたが、埒が明かないので、「現金が手元にない。ホテルに戻らないと払えない」と回答して、やっとホテルに戻ることが出来た。このまま払うのは余りにも腹立たしい。そこでホテルスタッフに実情を話すと、セキュリティスタッフが仲介人として交渉してくれた。最終的に 1000ｐで妥協した。この時ホテルスタッフの対応は流石で、その後馬車の親方と顔を会わすことは無かった。

アセアンの中で、プノンペンとマニラは、女性を狙った「引ったくり」が大変多いらしい。しかし今回の事件は、事前合意を無視し、途中で見知らぬ男が強引に乗り込み、勝手に観光ガイドを始め、破格料金を脅し取るものだ。このような事件は多いようだ。また市内移動にはメータータクシーと値段交渉タクシーが併存するが、値段交渉型が殆どであった。しかしこのようなタクシー風土では海外旅行客のクレームは多いことであろう。

５）夕食

旧友の大学教授が宿泊ホテルまで迎えに来てくれた。そしてマカティ地区のレストランには高架鉄道で移動した。駅舎には乗客が溢れており、相当待たされたが、列車が来てやっと乗客が動き出した。その時目に入ったのが、「MALE FEMALE」の掲示板だった。ちょっと珍しい看板だと思った。（写真ご参照）

左列が男で、右列に女性が並ぶ指示だった。女性専用車に女性がスムースに乗れるように配慮したものだった。

夕食はフィリピン料理を紹介された。大学教授の他にアジア開発銀行幹部とマニラ新聞のベテラン記者も一緒だった。話題は、老後の人生、マレーシアのロングステイ、アジア新聞事情、中国経済見通し、ゴルフ事情などで、話は尽きなかった。

３、　雑感

１）1980 年、タイとフィリピンの一人当たり GDP は約 USD650 とほぼ同じ水準であった。それが 2012 年にタイは USD6000、フィリピンは USD3000 と増加したが、タイとフィリピンは２倍の開きがついてしまった。「アジアの病人」といわれる所以だ。アセアンで長期間低迷したカンボジアやミャンマーは、軍事独裁政権に対する西側諸国の経済制裁が要因だ(注)。フィリピン経済停滞の要因は、不安定で脆弱な政府のようだ。現アキノ政権は汚職撲滅や財政健全化に積

極的であり安定した経済成長を実現している。因みに前政権のアロヨ大統領とその前のエストラーダ大統領は汚職疑惑で退陣した。

今年５月には６年振りの大統領選挙がある。昨年末人気の高い女性候補を選挙管理委員会が居住期間不足で資格なしとしたが、女性候補は無効を最高裁に訴え３月に勝訴している。水面下では激しい選挙戦が繰り広げられているのであろう。「アジアの病人」からの脱皮には新しい指導者のリーダーシップが不可欠だ。新大統領に注目したい。

＜注；カンボジアとミャンマーは米国の経済制裁が解け、最近外国からの援助と投資が急増している＞

２）フィリピンは中国関係で厳しい外交姿勢が目立つようになった。領土問題で屈辱的な妥協を強いられているからであろうか。TPP にベトナムは既に参加し、フィリピンも恐らく参加するであろう。また南シナ海の領有権問題で近々オランダハーグの国際司法裁判所の判決が出る予定だ。予想では国際法上フィリピン領有権を認める可能性が高い。フィリピンの対応は日本の外交安保にも大きく影響すると思われる。

参考文献

１、　「物語　フィリピンの歴史」　1997　鈴木静夫著
２、　「ＡＳＥＡＮ　2030」　2014　アジア開発銀行
３、　「フィリピン経済の現状と今後の展望」2015/3/17
　　三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング
４、　「アジア通信１６回　フィリピン」　2013/3
　　(株)山田ビジネスコンサルティング　アジア事業本部
５、　「フィリピン経済概況」2015/2　ＪＥＴＲＯ
６、　「アジアの病人から新“世界の工場”候補へ。やばい国の汚名返上＞
　　日経ビジネス 2016.1.11 号

(2016.3 記す)