

案件概要書

2013 年 2 月 26 日

国際協力機構 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

1. 案件名（国名）

国名： フィリピン共和国

案件名： クラーク空港高速鉄道（通勤線区間）事業（Airport Express Railway Project (Commuter Line Section)）（仮称）

2. 事業の背景と必要性**(1) 当該国における鉄道セクターの開発実績（現状）と課題**

フィリピンのマニラ首都圏の人口は、1990 年の 795 万人から 2010 年には約 1.5 倍の 1,190 万人に急増しており、1 平方 km あたりの人口密度が 1 万 9,137 人に達する等、国全体の人口の 13%、GDP の 37%が一極集中する、フィリピン最大の経済活動拠点となっている。これまで、環状・放射状道路、高速道路及び軽量高架鉄道といった首都圏内の運輸・交通網は徐々に整備されてきているが、いまだに深刻な交通渋滞が解消されるには至っていない。かかる渋滞の深刻化は、円滑な貨物物流や人々の移動のボトルネックとなり、渋滞による経済損失が年間 24.5 億ドルに達すると試算される等、同国の国際競争力を低下させる要因の一つとなっている。我が国は、このような問題を解決するための支援として、マニラ首都圏の総合都市交通計画調査を通じて都市開発計画と交通網整備計画（いずれも目標年次：2015 年）を策定し、フィリピン政府はそれらに基づき環状 4 号線及び 5 号線の立体交差化等の一部の整備を具現化してきたところである。また、近年の首都圏における急激な人口増に対応するためには、マニラ首都圏の南北方向への健全な発展が必要であり、マニラ首都圏と同近郊を結ぶ大規模公共交通網の整備が不可欠である。首都圏南方については、首都圏と同近郊を結ぶ通勤線としてマニラ市からラグナ州ビニヤン市までの区間をフィリピン国鉄が運航頻度、密度の低い非電化路線で運行しているが、首都圏北方は鉄道の運行自体が行われていない状況にある。十分な公共交通手段が確保されないまま、特にカローカン市から北方のマロロスまでの区間においては居住エリアが拡大しており、その住民が高速道路を利用してマニラ首都圏中心部へ通勤することにより、高速道路出口から首都圏中心部への道路の交通が非常に混雑し、通勤に大きな支障が出ている。マニラ首都圏の交通渋滞緩和及びマニラ首都圏の名南北方向への発展のため、当該区間にマニラ首都圏への大規模公共交通を確保することは喫緊の課題である。

(2) 当該国における鉄道セクターの開発政策と本事業の位置づけ及び必要性

フィリピン政府は、「フィリピン開発計画」（2011～2016 年）において、大量旅客輸送網の拡張を重点課題に位置付けているほか、フィリピンの成長地域として、マニラ首都圏を中心とするスービック・クラーク・マニラ・バタンガス（SCMB）物流回廊における空港・港湾・高速道路網・鉄道網等の物流網のシームレスな整備、及び、経済の中心地であるマニラ首都圏とカラバルソン地方（カビテ州、ラグナ州、バタンガス州、リサール州、ケソン州）を含む近郊都市間の輸送を改善することが、当該国の生産性及び国際競争力を強化するうえで重要であるとしている。更に、フィリピン政府は、同開発計画において、旅客・貨物ともに既にその設計容量を超過しているマニラ国際空港（NAIA）に代わり、クラーク国際空港（マニラの北西約 100km に位置）の更なる利用の促進を謳っており、マニラ首都圏とクラーク国際空港との間のアクセスを改善する必要性が生じる。マニラ首都圏中心部からクラーク国際空港へのアクセスは、現在高速道路しかなく、空港アクセス鉄道の建設が必要とされているところ、フィリピン政府は、マニラ首都圏とその近郊のアクセス改善を図るクラーク空港高速鉄道（通勤線区間）事業（以下「本事業」という。）に高い優先度を付している。

(3) 鉄道セクターに対する我が国の援助方針

我が国の対フィリピン国別援助方針（2012年4月）では、重点目標として「投資促進を通じた持続的経済成長」を定め、具体的には、大首都圏を中心とした運輸・交通網整備等に対する支援を実施することとしている。

(4) 他の援助機関の対応

中国輸出入銀行の融資により、2004年にクラーク空港とマニラ首都圏とを結ぶ「ノースレール」事業が開始されたが、工事の大幅遅延等の理由により同事業契約は取り消されている。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、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」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うことにより、マニラ首都圏の深刻な交通混雑の緩和を図り、もって大気汚染や気候変動の緩和策に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

マニラ首都圏（クラーク空港および NAIA 間の約 100km の区間のうち、マロロスとエドサを結ぶ通勤線区間）

(3) 事業概要

- 1) 土木工事（鉄道建設）
- 2) 鉄道システム
- 3) 車両調達
- 4) コンサルティングサービス（詳細設計、入札補助、施工監理）

(4) 事業実施体制

事業実施機関：運輸通信省（※協力準備調査で確認）

(5) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類: A
- ② カテゴリ分類の根拠: 本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月公布）に掲げる大規模な鉄道セクターに該当するため。

2) 貧困削減促進等：※協力準備調査で確認

(6) 他スキーム、他ドナー、他案件等との連携： 特になし

(7) その他特記事項： フィリピン政府がインフラ整備事業における官民パートナーシップ（PPP）の導入を掲げているところ、公設民営等の PPP スキームについての検討を本調査に含む。

4. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果

フィリピン国「メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和事業（I）（II）（III）」の評価等では、一部のスペアパーツが入手困難となり、一部の車両が運行不能となったことから、維持管理時のスペアパーツの入手方法について事業実施前に検討しておくことが望ましいと指摘されている。また、他交通モードとのネットワークの観点から駅前に乗り換え用地を確保する等の留意が必要との指摘もなされている。

(2) 本事業への教訓

本事業では、中長期的視野に立った維持・管理を行うため、複数年分の維持管理用スペアパーツの調達を事業スコープに含める予定。また、既存の高架鉄道、バス等の公共交通機関とのネットワーク効果を最大限発揮するために、路線・駅の設計等を検討する。

以上

〔別添資料〕地図

クラーク空港高速鉄道（通勤線区間）事業

