

1. **議題案名**:

フィリピン鉄道改修事業におけるJICA職員による情報漏洩問題

2. **議題の背景**:

2024年10月14日、ODAで行われたフィリピン鉄道改修事業において、JICA職員が入札参加企業に情報を漏洩していたとの疑いが報道されました(資料1)。

報道によれば、この事業は「首都圏鉄道三号線改修計画」(有償資金協力、供与限度額381億100万円、2018年11月7日に交換公文署名、詳細は資料2)で、フィリピン政府が競争入札を行った施工監理部分の業務について、JICAでこの案件を担当していた職員が事前にコンサルティング会社の社員に対してJICAが作成した見積額のほか、フィリピン政府側が作成した業務内容や要員計画などを複数回にわたりメールで漏洩した疑いが持たれています。結果的に、入札に対しては当該コンサルティング会社と他の1社からなるグループが単独応札し、落札しています。

報道では、JICAは2024年7月8日に当該職員を1か月の停職処分にはしています¹。JICAはウェブサイトでこの処分を公表していますが、処分理由については「調達手続に関する秘密情報を漏洩した」とするのみで、具体的な事業名は明示していません。

3. **議題に関わる問題点(議題に上げたい理由)**:

この件は、相手国政府が競争入札を行って業者を選定するODAのプロセスが、事前に特定業者に情報提供するというJICA職員の不正な行為によって歪められたものです。ODA全体の透明性、信頼性が損なわれるものであり、背景を含めた事実の解明、再発防止策などが求められると考えます。

4. **外務省への事前質問(論点を詰めるために事前に確認しておきたい事実関係などがあれば)**:

この事案はJICA内部で発覚した後に何らかのプロセスを経て7月8日の処分に至ったものと思われませんが、そもそもどのような過程で発覚したものでしょうか。また、担当職員の処分のほかに、これまで外務省・JICAは調査、再発防止策等についてどのような対応を行ってきたのでしょうか。

5. **議題の論点(定期協議会の場で主張したいことや、外務省に聞きたいこと)**:

(1) 情報漏洩の経緯、背景、動機等についての調査

報道からは、JICA 職員がフィリピン政府との契約(交換公文)締結前から特定業者と連絡を取り情報を提供していたことが読み取れます。読売新聞の記事(資料3)には、JICA 職員が情報漏洩を行った背景、動機について「受注企業を事前に確保し、入札回避などで事業が遅れる事態を回避する狙いがあった」と書かれています。

¹ JICA「懲戒処分の公表」(2024年7月8日) https://www.jica.go.jp/information/notice/2024/1544500_52763.html

JICA 内では 7 月に担当者の懲戒処分が行われていますが、情報漏洩が起きた背景、動機等について外務省・JICAによる調査は実施されているのでしょうか。実施されているならどのような方法で、とりわけ調査主体の第三者性についてはそれが確保された形で行われたのでしょうか。調査の結果（あるいはその途中経過）と合わせてご説明をお願いいたします。

(2)他の事業における同様の問題の有無

当該の入札は、381 億円の円借款事業のうちの一部（施工監理部分など報道によれば 17 億円）であり、他に車両、鉄道システム（軌道、信号、電気設備等）、駅施設（エレベーター等）等の改修とスペアパーツ供与等が事業に含まれます。それらの入札において同様の問題がなかったかどうか外務省・JICA は調査しているのでしょうか。

また、この事業の継続事業として 2023 年 5 月に 173 億円の「首都圏鉄道 3 号線改修計画（第二期）」が契約されていますが、そこにおいて同様の問題に関する調査はなされているのでしょうか。

さらに、JICA が現在行っている ODA 事業全般について、今回のような情報漏洩に関する調査はなされている、あるいは実施する予定があるのでしょうか。

(3)再発防止策

今回の件を受けて、外務省・JICA が講じている、もしくは講じる予定の再発防止策についてご説明をお願いいたします。

(4)公表について

今回、報道によって情報漏洩が明らかになりましたが、7 月に職員の処分を行ってから現在まで、外務省・JICA はなぜこの事実を公表しなかったのでしょうか。JICA 内部にはこのような不正行為が起きた際の公表に関する指針や手引き等があるのでしょうか。

(5)検証委員会について

11月8日、JICAホームページにて本件に関わる検証委員会の設置が発表されました²。それによれば、検証委員会にて上記(1)にあたる事実関係の再検証、(3)にあたる再発防止策の検討を行うとされていますが、(2)他事業における問題の有無については調査されるのでしょうか。そしてODAの信頼回復のためにも検証委員会による検証結果の公表は必須だと考えますが、いかがでしょうか。公表されるなら、いつ頃を予定しているのでしょうか。また検証委員会のメンバーについて、委員長の高嶋智光氏と委員の角谷直紀氏は同一の法律事務所に所属していると思われます。4名という限られた委員のうち2名の弁護士を同一の事務所から任命することになった経緯をご説明いただければと思います。

² フィリピン円借款事業「首都圏鉄道 3 号線改修事業」に関する検証委員会の設置について
https://www.jica.go.jp/information/notice/2024/1555071_52763.html

添付資料:

- (1) 読売新聞オンライン「JICA職員、入札参加企業に情報漏えいの疑い…ODAによるフィリピン鉄道改修事業」(2024年10月14日) <https://www.yomiuri.co.jp/national/20241013-OYT1T50338/>
- (2) JICA「事業事前評価表」 https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2018_PH-P269_1_s.pdf
- (3) 読売新聞オンライン「JICA職員、円借款公表日にコンサル会社へ謝意メール「JICA史上最速案件だ」」(2024年10月16日) <https://www.yomiuri.co.jp/national/20241016-OYT1T50022/>

➤ 氏名:ODA政策協議会NGO側コーディネーター一同

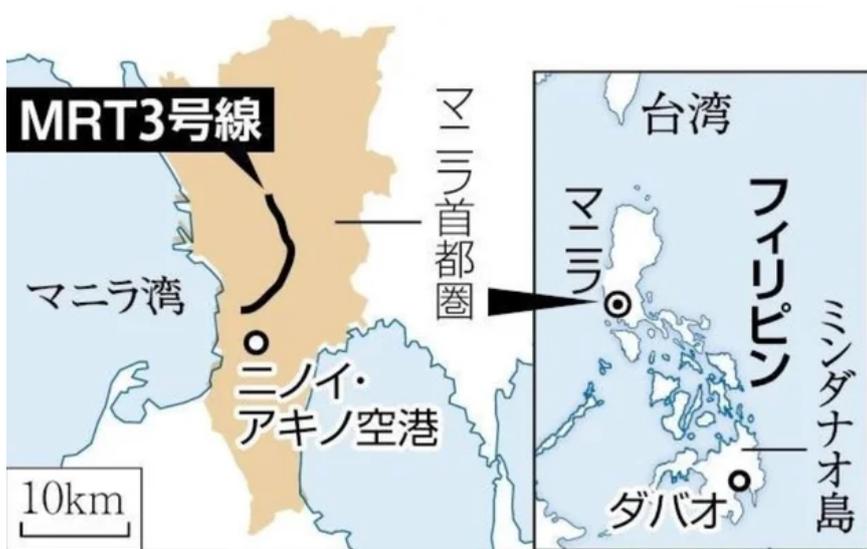
以上

添付資料①

YOL 読売新聞 オンライン

JICA職員、入札参加企業に情報漏えいの疑い...ODAによるフィリピン鉄道改修事業

政府開発援助（ODA）によるフィリピンの鉄道改修事業を巡り、国際協力機構（JICA）職員が、業務の見積額など秘密情報を東京都内の建設コンサルティング会社に漏えいした疑いのあることがわかった。業務は2019年に比政府が競争入札で発注し、同社が加わる共同企業体（JV）が落札した。JICAは就業規則に基づき職員を停職1か月の懲戒処分としたが、職員に秘密保持義務を課す国際協力機構法に抵触する恐れもある。



フィリピン・マニラのMRT3号線

ODA
に関し、
日本側の実
施機関であ
るJICAの
秘密情報の
漏えい疑惑

が明らかになるのは極めて異例。途上国のODAでは、JICAの見積額を踏まえて相手国が入札予定価格を設定することが多いとされ、漏えいにより入札が形骸化していた可能性もある。



日本政府が政府開発援助で改修事業を支援しているフィリピンの首都圏鉄道（MRT）3号線（今年7月、マニラで）

関係者や読売新聞が入手した資料によると、漏えいの疑いがあるのは、日本と約381億円の円借款（有償資金協力）契約を結び、比政府が発注したマニラ首都圏の都市鉄道「MRT3号線」改修事業のうち施工監理業務。比政府は、JICAが現地調査などで算出した見積額を基に入札予定価格を設定し、このコンサル会社など日本企業6社に入札への参加を案内したとされる。

JICAで同業務を担当していた職員は18年5月頃、コンサル会社の社員に対し、JICAの見積額のほか、比政府側が作成した

業務内容や要員計画などを複数回にわたりメールで漏えいした疑いがある。円借款契約は同年11月に締結され、19年6月の入札では、コンサル会社と別の1社などのJVが単独応札して約17億円で落札。残りの4社は入札に参加しなかった。

この事業は同国の都市鉄道を再建するプロジェクトで、日本にとっても鉄道産業などインフラ（社会基盤）輸出の拡大を目指す政策の一環として重視されていた。職員には、入札不調などで事業が停滞する事態を回避するため、受注する企業を事前に確保しておく狙いがあったとみられるという。

事業事前評価表
国際協力機構 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

1. 基本情報

国名：フィリピン共和国

案件名：首都圏鉄道 3 号線改修事業（Metro Rail Transit Line 3 Rehabilitation Project）

L/A 調印日：2018 年 11 月 8 日

2. 事業の背景と必要性

（1）マニラ首都圏における鉄道セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

マニラ首都圏は 620km² と比較的小さな都市地域であるにも関わらず、人口が年間 1.8% の割合で増加しており、1990 年の 792 万人から 2015 年には約 1.6 倍の 1,287 万人に達した。しかしながら、首都圏内の高架鉄道三路線の総延長は約 50km にとどまるうえに、老朽化・維持管理の不徹底により輸送能力が低下している路線もあり、交通渋滞の深刻化を招いている。渋滞による社会的費用は 1 日あたり 35 億ペソに達すると試算されるなど、フィリピン共和国（以下、「当国」という。）の国際競争力を低下させる要因となっている。

首都圏内の高架鉄道三路線のうちの一つである首都圏鉄道 3 号線（以下、「MRT3 号線」という。）（全長約 17 km、総駅数 13 駅）は、市内で最も交通量が多い通りの一つである環状 4 号線（EDSA 通り）上を通る幹線路線である。2000 年の開業後 12 年間は本邦企業により維持管理業務が実施され、安定した運行がなされていたものの、2012 年以降、より安価な維持管理契約を追求したいという当国運輸省の方針の下、入札を経て、地場企業や他国企業が維持管理業務を担うようになった。これ以降、必要な部品調達が行われない等、適切な維持管理業務が実施されず、鉄道システムや車両が劣化し、運行トラブルが頻発する事態となっている。

当国政府は、フィリピン共和国中期開発計画（2017-2022 年）において、マニラにおける大量輸送交通ネットワークの改修と拡大を主要施策の一つとして掲げている。また、2016 年 6 月 30 日に発足したドゥテルテ政権は、インフラ計画「Build Build Build」を発表し、過去 50 年間の年間インフラ投資が平均で GDP の 2.6% であったところ、2017 年は GDP の 5.3% に増額するなど、2017 年～2022 年の 6 年間で合計 8.4 兆円のインフラ投資を目指すとしている。「マニラ首都圏鉄道 3 号線改修事業」（以下、「本事業」という。）を含むマニラ首都圏の鉄道網強化は、現政権の最優先課題の一つに位置付けられている。

（2）鉄道セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

対フィリピン共和国国別開発協力方針（2018年4月）において、重点目標として「投資促進を通じた持続的経済成長」が定められており、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としている。また、対フィリピン共和国 JICA 国別分析ペーパー（2014年11月）において、「大都市圏を中心としたインフラ整備」が重点課題であると分析しており、公共交通機関の拡充等のインフラ整備を通じて大都市圏を中心とした混雑緩和・物流改善を図ることが必要としており、本事業はこれら分析、方針に合致する。

我が国はこれまで旅客輸送・システム整備について「LRT1号線増強事業（I）（II）」（L/A 調印：1994年、2000年）、「メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和事業（I）（II）（III）」（L/A 調印：1997年、1998年、1999年）、「マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業」（L/A 調印：2013年）、「南北通勤鉄道事業（マロス-ツツバン）」（L/A 調印：2015年）、「マニラ首都圏地下鉄事業（フェーズ1）（第一期）」（L/A 調印：2018年3月）等を支援している。

（3）他の援助機関の対応

アジア開発銀行は、国別事業計画（2018～2020年）において、運輸交通インフラの利用可能性や持続可能性等の向上を主要プログラムの一つとして掲げ、運輸交通インフラへの投資促進のためのアドバイザリー支援等を行っている。世界銀行は、国別パートナーシップ戦略（2015～2018年）において、重点分野の一つである「急速且つ包括的・持続的な経済成長」においてマニラ首都圏及びセブ市における都市内交通の改善支援を掲げている。

3. 事業概要

- （1）事業目的：運行中断等のトラブルが相次ぐマニラ首都圏の MRT3 号線を改修することにより、鉄道の安全性・快適性を向上させ、同線の利用促進を図り、もってマニラ首都圏の深刻な交通渋滞の緩和に資するとともに、大気汚染や気候変動緩和に寄与するもの。
- （2）プロジェクトサイト／対象地域名：マニラ首都圏
- （3）事業内容
 - ア）車両（営業中及び故障中）、鉄道システム（軌道、信号、電気設備等）、駅施設（エレベーター等）並びに維持管理用機器の改修とスペアパーツの供与（改修中及び瑕疵担保期間中の維持管理含む）（国際競争入札（タイド））
 - イ）コンサルティング・サービス（施工監理、維持管理監督能力強化支援等）（ショートリスト方式）
- （4）総事業費：約 44,785 百万円（うち、円借款対象額：38,101 百万円）
- （5）事業実施期間：2018年6月～2022年4月を予定（計 46 ヶ月）
- （6）事業実施体制

- 1) 借入人：フィリピン共和国政府（Government of the Republic of the Philippines）
 - 2) 保証人：なし
 - 3) 事業実施機関：運輸省（Department of Transportation）
 - 4) 運営・維持管理機関：現在、当国運輸省が運営・維持管理を実施中。本事業協力期間中また期間後の運営・維持管理に関し民間提案が現地民間企業より当国政府に提出されており、今後スイス・チャレンジを経て、年度内に民間委託が行われる予定。契約期間が短く、運営主体と維持管理主体が異なることが、MRT3 号線の劣化の一つの原因と考えられていることから、民間委託の期間は 20 年以上の長期、また内容は運営と維持管理を一体とし、民間委託業者に適切なインセンティブを付与することによって、円滑な運営・維持管理を促す予定。当国運輸省は、都市鉄道 1 号線や 2 号線の運営・維持管理を軽量鉄道公社（LRTA）や民間業者に委託を行うなどの経験を有しており、民間委託後の体制について大きな懸念は予見されていない。
- (7) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担
- 1) 我が国の援助活動：特になし。
 - 2) 他援助機関等の援助活動：特になし。
- (8) 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：B
 - 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）に掲げる鉄道セクターのうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。
 - ③ 環境許認可：本事業は 1997 年の建設時に、環境天然資源省（DENR）から EIA 法の適用を免除する Certificate of Exemption が発行されている。本事業についても、EIA/IEE の作成が免除されることを確認済。
 - ④ 汚染対策：工事中は、水質について、車両の洗浄過程等に汚水が発生するが、デポの排水処理施設を改修しラグナ湖開発庁から排出許可を取得した上で、排水基準を遵守して排水される見込み。また、ポリ塩化ビフェニル（PCB）や鉛等の有害廃棄物を含め、産業廃棄物が発生するが、多くは金属等再利用が可能なもので、それらは認定された業者に処分を依頼し、再利用を図ると共に、有害廃棄物は国内法規制に従い、認定された業者に処分を委託する予定。さらに、車両基地内における労働環境の維持のため、粉塵や臭気を排出する作業を実施す

る際には、仮設のダクトを設けつつ、供与後は、労働環境の改善のために、排出口を備えた換気システムを設置する予定。

- ⑤ 自然環境面：本事業対象地域は、国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。
- ⑥ 社会環境面：本事業は、既存鉄道の改修であり、既存鉄道の敷地内で実施されるため、用地取得及び住民移転は発生しない。
- ⑦ その他・モニタリング：工事中は実施機関（当国運輸省）の責任の下、コントラクターが水質、廃棄物、労働環境、事故のモニタリングを行う。供用後は当国運輸省の責任の下、運営維持管理主体が水質、廃棄物、労働環境（排出口を備えた換気システムの設置を含む）のモニタリングを行う。

2) 横断的事項

- ① 気候変動対策：本事業は気候変動の緩和策として温室効果ガス（GHG）排出削減に貢献する。本事業による気候変動の緩和効果（GHG 排出削減量の概算）は約 14,411 トン／年 CO2 換算（2030 年）である。
- ② エイズ／HIV 等感染症対策：特になし
- ③ 障害者配慮：特になし

3) ジェンダー分類：ジェンダー対象外

(9) その他特記事項

特になし。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

1) アウトカム（運用・効果指標）

指標名	基準値 (2017 年実績値)	目標値 (2022 年) 【事業完成 2 年後】
乗客輸送量 (人・キロ)	812,882,534	1,402,051,018
年平均一日当たり運行数 (列車本数／日)	142	255
車両稼働率 (年間延べ稼働日数／(車両数 X(365 日－検査により平均不稼働日数)))	58.5%	76.0%

2) インパクト

(2) 定性的効果：マニラ首都圏の深刻な交通渋滞の緩和、大気汚染及び気候変動の緩和。

(3) 内部収益率

以下の前提に基づき、本事業の経済的内部収益率（EIRR）は 19.8%、財務

的内部収益率（FIRR）はマイナスとなる。

【EIRR】

費用：事業費、運営・維持管理費（いずれも税金を除く）

便益：走行経費削減、走行時間短縮、代替費用節減価値等

プロジェクトライフ：10年

【FIRR】

費用：事業費、運営・維持管理費

便益：運賃収入

プロジェクトライフ：10年

5. 前提条件・外部条件

- (1) 前提条件：特になし
- (2) 外部条件：特になし

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

ミャンマー「鉄道近代化事業（2）」の事後評価等では、鉄道車両の適切な維持管理においては、十分なスペアパーツを恒常的に保持することが肝要であり、そのためには維持管理機関の体制の強化、技術者の能力・認識強化の必要性が指摘されている。また、2012年以降の MRT3 号線の維持管理においても、同様の課題が見受けられる。

本事業においては、事業完成後に必要となるスペアパーツを供与するとともに、スペアパーツの調達計画の作成方法等をコンサルティング・サービスの中で支援する予定。また、コンサルティング・サービスにおいて、維持管理業者の監督マニュアルやチェックリストの作成等を行い、当国運輸省が維持管理業者を適切に管理・監督するための能力強化支援を行う。加えて、本事業後も適切な維持管理契約がなされるよう、契約条件（契約期間、前払金を厚くする等）等に関する助言をコンサルティング・サービスにて行う。

7. 評価結果

本事業は、運行中断等のトラブルが相次ぐマニラ首都圏の MRT3 号線を改修することにより、鉄道の安全性、快適性を向上させ、同線の利用促進を図り、マニラ首都圏の深刻な交通渋滞の緩和に資するものであり、当国の開発政策、我が国及び JICA の協力方針・分析に合致する。さらに、SDGs ゴール 9（強靱なインフラの構築）に貢献すると考えられることから、JICA が本事業の実施を支援することの必要性は高い。

8. 今後の評価計画

- (1) 今後の評価に用いる指標
4. (1) ~ (3) のとおり。
- (2) 今後の評価スケジュール
事後評価 事業完成2年後

以 上

添付資料③

YOL 読売新聞 オンライン

JICA職員、円借款公表日にコンサル会社へ謝意メール「JICA史上最速案件だ」

フィリピンでの政府開発援助（ODA）事業の入札を巡る情報漏えい問題で、国際協力機構（JICA）職員が、2018年6月に比側への円借款が公表された当日、東京都内の建設コンサルティング会社側にメールで謝意を伝え、「JICA史上最速案件だ」と強調していたことがわかった。職員は、同社の入札参加への「内諾」を前提に、手続きが円滑に進んでいることへの感謝や期待を示したとみられる。



国際協力機構

職員は18年5月頃、日本の円借款で行われたマニラ首都圏の都市鉄道

「MRT3号線」改修事業のうち施工監理業務について、コンサル会社社員にJICAの見積額や比政府が作成した要員計画などを漏えいした。職員には受注企業を事前に確保し、入札回避などで事業が遅れる事態を回避する狙いがあったとされる。

関係者や読売新聞が入手した資料によると、職員は18年6月20日、コンサル会社社員に「おかげさまで（円借款の）事前通報がなされました」とメールで伝達。「JICA史上最速案件と呼ばれています。ありがとうございます」とも記していた。

外務省はこの直前、事業に関わる円借款について、「日比外相会談で比側に事前通報を行った」と公表し、金利0・1%、償還期間40年といった供与の概要を具体的に明らかにしていた。

同年11月に約381億円の円借款契約が締結され、19年6月に比政府が行った入札では、コンサル会社と別の1社などの共同企業体（JV）が単独応札し、約17億円で落札した。

JICAは今年7月、「調達手続きに関する秘密情報を漏えいした」として、職員を就業規則に基づき停職1か月の懲戒処分にしたと発表。職員の行為は国際協力機構法に抵触する可能性があるが、JICAは円借款の相手国や対象事業などについては説明していない。コンサル会社は取材に「回答は差し控える」としている。

◇

青木一彦官房副長官は15日の定例記者会見で、この問題について「JICA職員が調達関連情報を漏えいしたのは事実だ」とし、「円借款の供与を決定する際に作成するコスト積算情報と施工監理業務の業務内容を漏えいした」と説明した。その上で、JICAは秘密保持義務に関する職員研修の強化などの再発防止策を講じるとし、「政府としても、情報漏えいが発生したことを重く受け止め、JICAの再発防止策をしっかりと監督していく」と述べた。

あわせて読みたい

- ▶ JICA職員「内々ですが仕様書を送ります」...入札不調回避狙い？「官製談合のよう」なODA情報漏えい疑惑
- ▶ JICA職員、入札参加企業に情報漏えいの疑い...ODAによるフィリピン鉄道改修事業
- ▶ 重油7万Lを誤って「96円」で落札...福岡市、石油販売業者を2か月間の入札参加停止に
- ▶ 「電通は赤字覚悟だ！」響く高橋氏の怒声、理事「猛烈な反応...不信感増した」

関連キーワード

#国際協力機構 #外務省 #フィリピン #日本 #東京都

🔗 記事に関する報告

広告 スポーツの力で、豊かな社会へパラアスリートがいま伝えたいこと

広告 【都内中小企業対象】社員満足度向上の助成金で若手人材不足を解消！



読売新聞オンライン (YOL) について

読売新聞オンラインとは [サイトマップ](#) [サイトポリシー](#) [個人情報](#) [データの収集と利用について](#) [記事・写真・動画の利用申込](#) [著作権](#) [投稿](#) [情報提供](#) [ヘルプ](#) [お問い合わせ](#)
[デジタル広告ガイド](#) [新聞広告ガイド](#) [会社案内](#) [お知らせ](#) [採用情報](#) [グループ会社の採用情報](#)

読売新聞オンラインに掲載している記事や写真などは、日本の著作権法や国際条約などで保護されています。読売新聞社など著作権者の承諾を得ずに、転載、インターネット送信などの方法で利用することはできません。

© The Yomiuri Shimbun.