

## 意見招請

対象国名：フィリピン

業務名称：マニラ首都圏の持続可能な開発に向けた公共交通の連結性向上及びレジリエンス強化に係る基礎情報収集・確認調査

標記案件につき、企画競争による入札手続きにより、業務委託先を選定する予定です。つきましては、特記仕様書（案）を公表し、同案に対するご意見・コメントを募集致しますので、下記の要領により意見をお寄せください。

頂いたご意見・コメントにつきましては、個別に回答は致しませんが、企画競争説明書へ適宜反映させていただきます。また、ご意見・コメントにつきまして確認させていただきたい点などある場合には、ご連絡差し上げる場合がございます。

### 1. 調達内容

- (1) 件名：フィリピン国マニラ首都圏の持続可能な開発に向けた公共交通の連結性向上及びレジリエンス強化に係る基礎情報収集・確認調査
- (2) 契約期間：2026年8月～2027年2月まで（7か月）（予定）
- (3) 調達方法：企画競争

### 2. 特にご意見・コメントいただきたい点

- ・ 特記仕様書案は、鉄道の連結性およびレジリエンス強化という二つの分野について制度面、体制面から調査する内容としており、限られた調査期間及び予算の中で、机上の既存情報収集は出来るだけ効率化のうえ、実際の運用上の課題に係る情報収集や分析に重点を置いていただきたいと思います。これについて、より良い調査内容、要する経費、懸念点について、皆様のご意見をいただけますと幸いです。
- ・ 本邦技術活用の実現可能性を高めるべく、活用に向けた課題や前提条件の整理を重点に置いていただきたいと思いますと考えています。

### 3. 意見の提出方法

#### (1) 提出先

JICA 東南アジア・大洋州部東南アジア第五課（担当：向阪峻）

電子メールアドレス：1rtd5@jica.go.jp

#### (2) 提出方法

- ・ 様式は問いません。
- ・ 下記(3)の提出期限内に、上記(1)の電子メールアドレス宛に、電子データ（エクセル形式）での提出をお願いします。
- ・ 電子メールタイトル「意見提出：2026 年度フィリピン 鉄道の連結性とレジリエンス強化にかかる基礎調査」

(3) 提出期限

2026 年 5 月 19 日（火）12:00（必着のこと）

別紙 1：特記仕様書案

別添 1：収集済み参考情報

## 第2章 特記仕様書案

本特記仕様書案に記述されている「脚注」、別紙「プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項」については、競争参加者がプロポーザルを作成する際に提案いただきたい箇所や参考情報を注意書きしたものであり、契約に当たって、契約書附属書Ⅱとして添付される特記仕様書からは削除されます。

また、契約締結に際しては、契約交渉相手方のプロポーザルの内容を適切に反映するため、契約交渉に基づき、必要な修正等が施された上で、最終的な「特記仕様書」となります。

### 第1条 調査の背景・経緯

マニラ首都圏は 620km<sup>2</sup> 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、2000 年の 993 万人から 2020 年には約 1.4 倍の約 1,340 万人に達した（フィリピン統計局, 2023）。人口の過密化にもかかわらず、首都圏内の既存高架鉄道三路線の総延長は 50km にとどまるなど、大量輸送手段としての軌道系公共交通の整備状況は遅れており、交通渋滞は深刻化している。交通渋滞等による移動時間コストに係る経済的損失は、1 日あたり 38 億ペソ（約 90 億円）と試算され（「メトロマニラ総合交通管理計画策定プロジェクト」、2022 年）、慢性的な交通渋滞は円滑な物流や移動のボトルネックとなり、フィリピン共和国（以下、「フィリピン」という。）の国際競争力を低下させる要因となっている。

かかる状況に対して JICA が策定を支援し、フィリピン政府が承認した「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」（2014 年）では、マニラ首都圏中心部の人口過密化解消と交通渋滞緩和のため、マニラ首都圏の南北軸となる大規模公共交通の整備を通じて、首都圏中心部と郊外とを結ぶ公共交通網を強化し、同南北軸に沿った計画的な市街地の拡大と公共交通機関へのシフトを促すことが提案されている。同提案に基づき、有償資金協力「南北通勤鉄道事業（マロロス-ツツバン）」及び「南北通勤鉄道延伸事業」、「マニラ首都圏地下鉄事業（フェーズ1）」を実施中。これらの案件は、現政権の掲げる Infrastructure Flagship Projects の一つに位置付けられている。

他方、マニラ首都圏の交通渋滞緩和に向けては、これら建設中の円借款事業の実現に加え、既存の高架鉄道三路線との連結性向上を通じた、公共交通網の強化が必要な状況である。既存の高架鉄道三路線においては乗り換え可能な駅はなく、近接して位置する駅間の移動が発生し、狭く急な高架で接続されるなど、利便性の良いアクセスが未整備である。さらに、フィリピン政府では、鉄道網の連結性強化に向けた具体的なロードマ

ップ策定は十分に進んでおらず、マニラ首都圏を中心に、連結性強化を通じた交通渋滞緩和やモダールシフト促進に検討の余地がある。

また、経済成長の基盤となる都市交通の持続的な発展には、気候変動などに対する鉄道システムのレジリエンス強化が不可欠である。しかし、鉄道セクターでは、鋼橋を含む施設・設備が老朽化しており、自然災害による損傷が運行再開を遅延させ、都市機能の回復を大きく妨げる可能性が高い状況となっている。特に、既存三路線は大部分が高架であり、1980年代の設計基準で建設された箇所も存在するため、最新の耐震基準を満たしていない。さらに、大規模地震に加えて火災や犯罪などの脅威に備え、危機発生時における乗客の安全な避難誘導など運用面における危機管理能力の強化も喫緊の課題となっている。

JICA が支援するフィリピン政府の旗艦プロジェクトであるマニラ首都圏地下鉄事業および南北通勤鉄道事業では、その社会的・経済的効果を最大化することが重要な課題となっている。その実現に向けては、マニラ首都圏地下鉄事業および南北通勤鉄道事業の周辺環境に関し、戦略的に補完する必要がある。既存の LRT1 号線・LRT2 号線・MRT3 号線との連結性向上による利便性の確保、災害等に強い都市交通システムの構築といった要素を体系的に整理し、都市交通ネットワーク全体としての機能強化を図る必要がある。また、用地取得の遅延や支払い遅延など、事業実施体制に起因する課題も依然として存在する。これらの課題を改善することは、都市鉄道網整備や安定した運営を着実に推進させ、公共交通システム全体のレジリエンス強化に大きく寄与することが期待される。

## 第2条 調査の目的と範囲

本調査の主たる目的は、マニラ首都圏の持続可能な都市発展を支える公共交通システムの高度化を念頭に、以下の二点を中心とした課題整理および改善の方向性を明確化することである。

- 公共交通の連結性向上
  - 既存の乗換拠点（共通駅・結節点）の機能改善による利便性の向上
  - 既存の LRT1 号線、LRT2 号線、MRT3 号線、建設中の南北通勤鉄道およびマニラ首都圏地下鉄の新たな乗換拠点の整備による利便性の向上
- 都市鉄道システムのレジリエンス強化
  - ハード（構造物）・ソフト（運用・管理）の両面からの課題整理
  - 既存路線を中心とした耐震性や防災性能・犯罪対策等の安全対策の現状把握

- 事案発生時の安全確保、迅速な復旧を可能とする危機管理能力の強化のための体制・計画の検討

調査対象地域はマニラ首都圏全域とし、主に鉄道セクターを対象とする。ただし、鉄道単体にとどまらず、関係省庁間・地方自治体間の連携、事業実施体制、契約管理など、都市交通を取り巻く制度・ガバナンス面も含めて調査範囲に含める。

また、本調査は将来の有償資金協力、技術協力等の具体的案件形成を視野に入れ、短期・中長期の協力プログラム検討に資する基礎情報の整理を目的とする。

### 第3条 調査実施の留意事項

本調査の実施にあたっては、以下の点に特に留意する。

- **既存事業との整合性の確保**  
JICAが支援中のNSCRおよびMMSPはフィリピン政府の最重要案件であり、これら事業の効果最大化に資する観点から調査内容を整理すること。
- **フィリピン側ニーズとの整合**  
フィリピン運輸省（以下、「DOTr」）をはじめとする関係機関の政策・計画・課題認識を丁寧に把握すること。
- **ハード・ソフト両面の総合的検討**  
構造物の物理的改修のみならず、運行計画、危機管理体制、制度面、人的能力などを含めた包括的な分析を行うこと。
- **社会的包摂への配慮**  
女性、子ども、障がい者等の交通弱者の視点を考慮し、公共交通改善が包摂的な都市形成に寄与するよう留意すること。
- **日本の知見の活用**  
日本がこれまで鉄道の連結性向上やレジリエンス強化で培ってきた知見をどのように活用できるのかという視点も含めた分析を行うこと。

### 第4条 調査の内容

本調査では、大きく以下の三つの柱に基づき情報収集・分析を行う。

- **鉄道路線の連結性強化**
  - フィリピン政府の政策、法制度、計画、実施体制（省庁間・自治体間連携を含む）の整理

- 鉄道連結性に関するハード面（共通駅、通路、結節施設）およびソフト面（路線間の運行計画（路線間の乗換時間）、利用者導線、運賃制度、関係機関の能力、用地取得等）の課題整理
  - D0Tr が検討中の連結性強化計画とその課題の把握
  - 他ドナー・国際機関・民間部門の取組状況の整理
  - 収集情報の統合および短期・中長期プログラム立案に向けた分析方法の検討（例：課題抽出、ニーズ検証、重要性、緊急性、経済効果など）
- レジリエンス強化
    - フィリピン政府の政策、法制度、計画、実施体制（省庁間・自治体間連携を含む）の整理
    - ハード面（構造物（耐震性、火災予防、人身事故予防、犯罪対策等））とソフト面（防災計画、人身事故や犯罪防止の安全対策、工期延長（土木・軌道・電力等の部門間の進捗の共有・調整の指揮系統確認等）、支払い遅延等）の課題（予防と事案発生時の対処の観点から）
    - D0Tr が検討中のレジリエンス強化計画とその課題の把握
    - 他ドナー・国際機関・民間部門の取組状況の整理
    - 収集情報の統合および短期・中長期プログラム立案に向けた分析方法の検討（例：課題抽出、ニーズ検証、重要性、緊急性、経済効果など）
  - 短期・中長期協力プログラム形成
    - 上述の連結性向上、耐震性強化、事業実施体制改善に関する優先課題の抽出
    - 緊急性・重要性・経済効果等の観点からの分析
    - 本邦技術の活用を念頭においた分析
    - 短期的に着手が必要な協力案の検討
    - 中長期的にはセクターローン等も視野に入れた協力の方向性整理

## 第5条 報告書等

調査の各段階において作成、提出する報告書等は以下のとおり。業務計画書以外の各報告書等の提出に先立ち、JICA が内容を事前に確認するための十分な時間を確保すること（提出時期の3週間前を目安とする）。それぞれの報告書は、事前の JICA との協議結果が反映され、JICA が了承した内容の報告書を提出する。なお、本契約における成果品はファイナルレポートとし、成果品提出期限は契約履行期間の末日とする。

また、通常中間報告書としてインテリムレポートも提出するが、本調査では調査期間を鑑みて、報告書を提出する代わりに、JICA に対して月 1 回を目安に月次中間報告の機会を設け、調査中盤では中間報告を実施する。中間報告では、調査の進捗、課題、検討事項等について取りまとめた資料を事前提出し、同資料をもとに JICA 向けに中間報告を実施する。

なお報告書を作成する際には、「コンサルタント等契約における報告書の印刷・電子媒体に関するガイドライン」を参照願います。

#### 1. 業務計画書

提出期限：契約締結後 10 営業日以内

言語（部数）：和文・英文各 1 部（電子データ）

内容：調査の基本方針、計画

#### 2. ドラフトファイナルレポート

提出期限：履行期限 2 ヶ月前を目安

言語（部数）：和文・英文各 1 部（電子データ）

内容：調査計画、情報収集・分析結果、短期的な協力可能性、  
中長期的な協力可能性

#### 3. ファイナルレポート

提出期限：履行期限日末日

部数：和文・英文（製本版：各 5 部、CD-R：1 部）

内容：調査計画、情報収集・分析結果、短期協力可能性プログラム案、  
中長期協力可能性プログラム案

#### 4. 収集資料一式

本調査を通じて収集した資料及びデータは項目毎に整理し、JICA 様式による収集資料リストに付する。

提出期限：ファイナルレポートと同時

言語：和文もしくは英文（電子データ）

#### 5. 業務月報

提出期限：履行期間中、毎翌月 5 営業日以内

言語（部数）：和文（電子データ 1 部）

### 第 6 条 「相談窓口」の設置

発注者、受注者との間で本特記仕様書に記載された業務内容や経費負担の範囲等について理解の相違があり発注者と受注者との協議では結論を得ることができない場

合、発注者か受注者のいずれか一方、もしくは両者から、定められた方法により「相談窓口」に事態を通知し、助言を求めることができる。

別紙：報告書目次案

**プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項  
(プロポーザルの重要な評価部分)**

プロポーザルの作成に当たっては、特に以下の事項について、コンサルタントの知見と経験に基づき、第3章1.(2)「2)業務実施の方法」にて指定した記載分量の範囲で具体的な提案を行うこと。詳細については特記仕様書案を参照すること。なお、プロポーザルにおいては、特記仕様書案の内容と異なる内容の提案については、これを認めています。プロポーザルにおいて代替案として提案することを明記し、併せてその優位性／メリット及び費用／コストについての説明を必ず記述してください。見積書については、同代替案に要する経費を本見積りに含めて提出することとします（ただし、上限額を超える場合は、別提案・別見積りとしてください）。代替案の採否については契約交渉時に協議を行うこととします。

No.	提案を求める内容	特記仕様書案での該当条項
1	日本がこれまで鉄道の連結性向上やレジリエンス強化で培ってきた知見の活用可能性の提案	第3条、第4条 調査内容3
2	短期的に着手可能な協力案件案の検討	第4条 調査内容3
3	中長期的にはセクターローン等も視野に入れた協力の方向性の提案	第4条 調査内容3

## 別添 1： 収集済み参考情報

### 1. 鉄道の連結性の向上について

#### (1) 運輸省（Department of Transportation : DOTr）が計画する共通駅

フィリピン政府（DOTr）は、都市鉄道・国家鉄道・地下鉄を分断なく接続するため、複数の共通駅（統合駅）をネットワークとして整備する方針を示している。中心的存在が、Quezon 市に整備されている共通駅であり、LRT1 号線、MRT3 号線、MRT7 号線、将来のマニラ地下鉄を結節する都市鉄道の中核拠点である。これに対し、首都圏北側では南北通勤鉄道と LRT1 号線の北延伸を接続する共通駅が計画されている。都心部では、Tutuban 近辺に共通駅を建設し、LRT2 号線と南北通勤鉄道を結ぶ拠点として再開発を行うことを計画している。首都圏南部では、Taguig 市が南北通勤鉄道とマニラ地下鉄を結節する統合駅候補として DOTr により示されている。さらに、Nichols～Senate-DepEd 周辺では、地下鉄・NSCR・空港アクセスを意識した将来の統合駅構想が政策レベルで言及されている。

DOTr は、これらの共通駅を通じて乗換利便性の向上、EDSA 通り等の交通混雑緩和、公共交通利用の促進を図るとしている。

政府は、単一の「巨大共通駅」を整備するのではなく、共通駅を核とする複数拠点型の共通駅ネットワークによって、マニラ首都圏全体の鉄道網を機能的に統合する方針を明確にしている。

### 2. 鉄道のレジリエンス強化について

#### (1) DOTr が認識するレジリエンスの課題について

DOTr の安全性に関する最大の課題は、国際基準で整備される新規鉄道と、建設年代の古い既存路線との安全水準の差である。LRT1 号線、MRT3 号線などの既存路線では、運行を継続しながら点検・補修・更新を行う必要があり、抜本的な安全改良が難しいという制約を抱えている。また、フィリピンは地震・洪水・台風などの自然災害リスクが高く、安全性を災害耐性（レジリエンス）として確保する必要性が常に存在する。DOTr は設備面だけでなく、運行ルール、緊急時対応、職員訓練といった運用・人的要因を含めた安全管理を重視しているが、その水準を全路線で均一に保つことが課題となっている。共通駅や大規模駅では、混雑時や災害時における群集安全と避難確保が重要な論点である。

#### (2) DOTr が認識する耐震性の課題について

フィリピンの鉄道耐震性に関する最大の課題は、国際基準で設計された新規路線と、建設年代の古い既存路線との耐震水準の差である。DOTr は南北通勤鉄道やマニラ地下鉄では高い耐震基準を採用している一方、LRT1 号線・MRT3 号線

では運行を継続しながら点検・改修で対応せざるを得ない状況にある。既存インフラでは老朽化した高架橋や駅施設への耐震補強が必要だが、運行停止を最小限に抑える制約が課題となっている。また、首都圏を中心に軟弱地盤や液状化リスクが高く、構造物単体ではなく地盤を含めた総合的な耐震対策が求められている。DOTrは耐震性を構造設計だけでなく、地震発生時の運行判断や避難誘導といった運用面と一体で確保する必要性を認識している。その中で、地震時に迅速かつ確実に列車を止め、乗客を安全に誘導できる体制づくりが継続的な課題とされている。共通駅などの共通駅では、大人数が滞留する状況下での群集安全確保が耐震対策上の重要論点となっている。総じてDOTrは、これらの課題に対し、段階的な改修と制度・運用の改善を組み合わせ耐震性を高めていく方針を取っている。

以 上