

【フィリピン】

ライトレール・トランジット 1 号線延伸区間、ボニファシオ・グローバルシティ現地調査

竹下 博之 (一財)運輸総合研究所 研究員

1. はじめに

日本から見て東南アジアの玄関口に位置し、東をフィリピン海、西を南シナ海、南をセレベス海に囲まれ、7,000 以上の大小の島々からなるフィリピン。その首都であるマニラ首都圏は、人口約 1,350 万人、人口密度約 2.1 万人/km² (2020 年)¹⁾ という世界でも有数のメガシティの 1 つである。なお、マニラ首都圏はマニラ市を中核とし、周辺の 17 市町で構成されている。例えば、在フィリピン日本大使館はパサイ市に、JICA のフィリピン事務所や JETRO のマニラ事務所はマカティ市に、アジア開発銀行はマンダルヨン市に立地している。厳密に言えば異なる点はいくつかあろうが、マニラ首都圏は、東京 23 区と同じような構成をしている、と考えれば理解しやすいのではないだろうか (なお、面積はマニラ首都圏と東京 23 区ではほぼ同じぐらいである)。本稿はこれ以降マニラ首都圏のことを「マニラ」と呼ぶことにする。

2010 年代中頃以降からドゥテルテ前大統領の Build Build Build 政策や、マルコス現大統領が掲げる Build Better More 政策によりインフラ整備が精力的に推進されている²⁾。そのような状況下で、ライトレール・トランジット 1 号線 (LRT-1) が、2024 年 11 月に Baclaran 駅～Dr. Santos 駅間の約 6km 延伸に開業した。この路線の現地調査を、2025 年 2 月に行う機会を得た。また、これに加えて、近代的な都市開発が進められており、将来的にはマニラ初の地下鉄が乗り入れ、駅周辺地域において TOD 事業計画があるボニファシオ・グローバルシティ (BGC) の現地調査も実施した。本稿は、その結果を報告するものである。なお、マニラの既存の都市鉄道や、現在建設が進められている地下鉄路線等の概要については、既報を参照いただきたい²⁾。

2. LRT-1 延伸開業区間現地調査

2.1 延伸区間の概要

LRT-1 は、東南アジアの都市の中では比較的早期といえる 1984 年 12 月に、Central Station 駅～Baclaran 駅間が開業

した路線である。その後北方に徐々に路線を延伸し、2010 年 10 月に Fernando Poe Jr. 駅まで開業している。

今回の延伸開業は、LRT-1 を、Baclaran 駅からマニラ南方に位置するカビテ州まで延伸することを目的とした事業「Cavite Extension Project」のフェーズ 1 区間である³⁾。Baclaran 駅を除く全ての駅がパラニャーケ市に立地している。沿線には、東南アジア最大のモールである SM Mall of Asia や、モールやカジノが立地するマニラ湾沿岸開発地域がある。そのため、この延伸区間においても LRT-1 の延伸開業を契機とした開発が進むことが期待できるが、その一方でこれらの施設は駅から離れているところに立地しているため、都市鉄道駅からのアクセス手段の整備が課題といえよう。

また、沿線には大型バスターミナルである Paranaque Integrated Terminal Exchange (PITX) があり、こちらは PITX 駅と直結していることから、延伸区間の中では最大の乗降客数となっている。

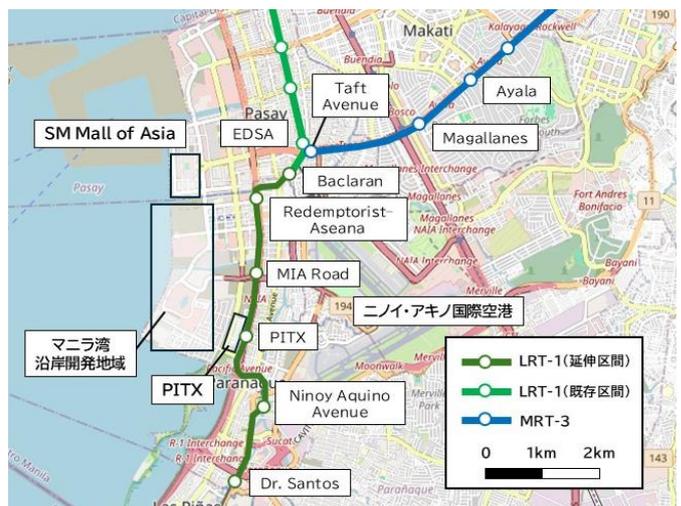


図 1 LRT-1 延伸区間

(出典: Open Street Map に筆者加筆)

2.2 LRT-1 の運行・保守事業民営化

もともと、LRT-1やライトレール・トランジット2号線(LRT-2)は、公的機関である Light Rail Transit Authority (LRTA) がインフラ・車両を保有するとともに、運行・保守も一体となって行われていた。

その後、民間企業である Light Rail Manila Corporation (LRMC 社) と、2015 年から 2047 年までの 32 年間、LRT-1 の運行・保守と付帯事業を行うという契約が締結された。これにより、2025 年 6 月現在、フィリピンにおいて唯一の民間事業者による運行が行われる路線となっている。なお、LRT-2 及び残るもう 1 つの都市鉄道路線であるメトロレール・トランジット 3 号線 (MRT-3) も、運行・保守の民営化を進めているところである⁴⁾。

2020 年に、住友商事が LRMC 社に約 20% 出資し、その後 LRT-1 延伸開業前の 2024 年 5 月には、住友商事の持ち分の一部を JICA 及び阪急電鉄に譲渡したことで、JR 以外の民鉄が海外で初の都市鉄道運営に出資することになった⁵⁾。これにより、日本の鉄道会社が培ってきた鉄道の安全運行のノウハウのみならず、阪急電鉄の創業者小林一三にはじまる沿線開発などの経営モデルの経験が、海外で展開されることが期待できる。

なお、現在の LRMC 社は、住友商事・JICA・阪急の他、フィリピンの財団であるメトロパシフィック及びアヤラ、オーストラリアの投資銀行であるマッコーリーが出資している。

2.3 LRT-1 延伸区間及び MRT-3 の試乗

LRT-1 の試乗は、2025 年 2 月 19 日の午後に、現在の南側の終点である Dr. Santos 駅から Baclaran 駅にて行った。その後、EDSA 駅 (MRT-3 との乗換駅) を経て、MRT-3 の Taft Avenue 駅から Ayala 駅の区間で MRT-3 を試乗した。

写真 1 から 4 は、Dr. Santos 駅前の様子である。駅前広場がしっかりと整備されており、そこにはバイクタクシーやトライシクル、近代化 Jeepney (伝統的な Jeepney の課題である排出ガス削減や快適性・安全性向上のために、写真 4 のような近代的な車両で置き換えることを目的としたもの) が待機していた。自家用車の送迎と合わせて、これらの手段が駅周辺からのアクセスを担っていると考えられる。なお、フィリピンにおけるバイクタクシーは、非合法の手段としては以前より存在していたものの、2019 年に試験運用として、フィリピン国内のモビリティプラットフォーム運営事業者 3 社に認可されたある種の新しいモビリティサービスであり、現在は法的整備が進められている段階である⁶⁾。



写真 1 Dr. Santos 駅の駅前広場



写真 2 バイクタクシー



写真 3 トライシクル



写真 4 近代化 Jeepney

(伝統的な Jeepney は写真 21 参照)

乗車の際には、beep カードという IC カードを使った(写真 5)。これは、日本の交通系 IC カードと同じく、事前に一定額のチャージする必要があるが、都市鉄道の LRT-1、LRT-2、MRT-3 で使えるほか、一部の路線バスで使えるものとなっている。なお、都心部にて見かけた近代化 Jeepney の中には、「beep カード使用可」と書かれた車両もあった。一方で、通常の乗車券で乗車する乗客もまだ多くいるようで、販売窓口には列ができていた。これは、beep カードを毎日のように利用している人は 550 万人とまだ少なく、これはシステムの技術的問題による敬遠や、最低チャージ料金が低いといった問題がある

ためである。そのため、フィリピン政府は 2025 年中に beep カードのシステムを刷新する予定である⁷⁾。

駅前や沿線の様子をうかがうと、まだまだ開発の途上であることがうかがえる。Dr. Santos 駅前、今は駅前広場以外の施設がない状態であり、また沿線にも広大な空き地がいくつか存在していた(写真 6)。今後開発が進むことを期待したいところである。

EDSA 駅 (LRT-1) と Taft Avenue 駅 (MRT-3) の接続状況についての調査も行った。それぞれの駅舎は、写真 6 に示す歩道橋で接続されてはいるものの、幅員がやや狭いことに加え、



写真 5 beep カード



写真 6 沿線の空き地 (PITX 駅付近)



写真 7 EDSA 駅乗換え通路



写真 8 Taft Avenue 駅入り口



写真 9 女性専用車両の案内
(Dr. Santos 駅)



写真 10 女性専用車両への誘導
(Taft Avenue 駅)

歩道橋上の露店の存在により混雑しており、乗り換え需要に対して容量が不足しているように感じた(写真7)。また、Taft Avenue 駅側では、構造上は駅舎まで直進できるようになっているものの、乗車の際の手荷物検査や乗車券購入の待ち行列を捌くため、直進できずに、コンコース上で利用者の整流化を図るべく、ジグザグに進むようになっていた(写真8)。

また、LRT-1、MRT-3 ともに女性専用車両が用意されている。Dr. Santos 駅をはじめ、訪れたほとんどの駅では、ホーム上に女性専用者であることを示す仕切りがあるのみであったが(写真9)、Taft Avenue 駅では駅舎内で通常車両への階段と、

女性専用車両に近い階段に誘導するような案内と導線が示されていた点(写真10)は興味深いところであった。

3. Paranaque Integrated Terminal Exchange (PITX)

既に述べている通り、LRT-1 の延伸区間の沿線には、PITX という大型バスターミナルが存在しており、PITX 駅で直結している(写真11)。PITX は、2018 年に開業した、3 階建てのバスターミナルである。1 階と 2 階が都市内・都市間の路線バスや Jeepney の乗り場、3 階は駐車場と UV エクスプレスと



写真11 PITX 駅(手前側がPITX への入口)



写真12 バス乗降場



写真13 Jeepney 乗降場



写真14 乗り場案内



写真15 PITX 内の様子



写真16 PITX 内の免許センター

呼ばれている、バンによる乗合輸送サービスの乗り場となっている（写真12、13）。そこで、LRT-1 延伸区間の現地調査と合わせて、PITX の現地調査も行った。

PITX 内の乗り場案内を見ると（写真14）、ここからフィリピン国内の多くの都市に向けた都市間バスが出ていることがわかる。さらに、ルソン島内だけではなく、ルソン島外であるセブ島やミンダナオ島行きの都市間バスも存在しており、海上部の輸送の詳細は気になるところである。また、ターミナル内は待合客であふれており、都市間の移動は都市間路線バスが担っていることがうかがえる（写真15）。

加えて、写真15にも写っている通り、PITX 内には利用者向けに多くの店舗が入店しており、その中には日系の店舗もあった。さらには、公的な免許センターといった施設も存在していたのが興味深いところである（写真17）。PITX は、BOT 方式により運営されていることから、投資資金を回収するための増収策の1つとなっている可能性も考えられる。

4. ボニファシオ・グローバルシティ (BGC)

BGC は、フィリピン陸軍基地跡地を活用し、近代的な都市開発が進められている地域であり、タギッグ市に位置している（図2）。現在は都市鉄道の駅からは離れているものの、建設が進む路線（マニラでは初の地下鉄）の乗り入れが予定さ



図2 BGC の位置

（出典：Open Street Map に筆者加筆）



図3 BGC 内の TOD 事業計画対象地域

（出典：Open Street Map に筆者加筆）



写真17 Market! Market!



写真18 コンドミニウム（外観）



写真19 コンドミニウム（内部の様子）



写真20 BGC High Street



写真 21 BGC 内の公共交通ターミナル



写真 22 ターミナルの乗客の様子

れており、駅周辺地区は TOD 事業計画が存在していることも特徴として挙げられる (図 3)。その地区を中心に、BGC の現地調査を行った。

地下鉄の BGC 駅は、McKinley Parkway と BGC を東西に貫く歩道である BGC High Street との交点付近に設置されることになっている。現在は、McKinley Parkway を挟んで東側が Market! Market! (写真 17) という名のショッピングモールがあり、西側はコンドミニウムが立ち並ぶ高級住宅街 (写真 18、19) となっている。また、BGC High Street は、低層の商店街にもなっており、比較的高級な店舗が立ち並んでいる (写真 20)。

一方で、現在は BGC には都市鉄道がまだ乗り入れていないため、周辺地域からのアクセスは、公共交通では路線バスや Jeepney 等が主な手段となる。そのためのターミナルは Market! Market! の南側に設置されており (写真 21)、そこには多くの Jeepney や UV エクスプレスが待機するとともに、多くの乗客が列を作っていた (写真 22)。周辺では近代的な都市開発が進められている中で、公共交通は依然として既存のものが活用されているというのは非常に印象に残るところであった。

地下鉄の開業と、TOD 事業により、このような都市空間や交通手段がどのように変わっていくのかは、今後注目していきたいところである。

5. おわりに

筆者は、運輸総合研究所がまだ運輸政策研究機構だったころに行われていた、「地球温暖化を踏まえた ASEAN の長期行動計画に関する研究 (2011~2013 年度)」という国際共同研究プロジェクトで、マニラのカウンターパートとの打ち合わせのために何度か訪れていた。その最後の訪問は 2014 年であり、今回は実に 11 年ぶりの訪問となった。

以前の訪問時に、一度だけ MRT-3 を利用したことがあるの

だが、そのときは駅の外まで長蛇の列ができており、乗車までにだいぶ待たされたことに加え、車内が非常に混雑しており、スリに注意する必要があったなど、非常に悩まされたことを記憶している。しかし、今回の MRT-3 乗車時は、確かに手荷物検査などのわずらわしさは未だ残っていたものの、その時と比べると乗車までがスムーズになっていることに加え、車内の混雑も幾分か緩和していたと感じた。MRT-3 に並行して、EDSA Carousel という BRT 路線が開業し、幾分の乗客がそちらに流れたということが考えられる一方で、ODA として円借款による改修事業が 2018 年から行われており^{8),9)}、その効果も表れているのではと考えられる。

また、今回滞在したのは、マカティ市にあるホテルであり、以前の訪問時にも滞在したことがあったのだが、この 11 年間の間に発展が進んだためか、以前の街の記憶が全く役に立たないことに大変驚いたものである。

マニラをはじめ東南アジアの大都市の発展は著しく、また日々姿を変えていくものだと改めて感じたのがこの出張であり、現地調査であった。本稿で報告した BGC や LRT-1 沿線地域も、数年後には大きく姿を変えているのだろう。このようなことをしっかりと記録していくことも、当研究所の使命の 1 つであろうと改めて感じた次第である。

参考文献

- 1) Philippine Statistics Authority
- 2) 南裕輔：マニラにおける都市鉄道の現状と整備が進む地下鉄整備事業
https://www.jttri.or.jp/document/2023_airo_no.5.pdf
- 3) Light Rail Manila Corporation: LRT-1 Cavite Extension Project
<https://lrmc.ph/lrt-1-cavite-extension-project/>
- 4) 例えば、NNA：都市鉄道 2 路線、別々に民営委託へ (2024

年 8 月 27 日)

<https://www.mna.jp/news/2697878>

NNA : MRT3 号線の民営化、26 年に業者決定へ (2025 年 2 月 26 日)

<https://www.mna.jp/news/2764685>

など

- 5) 阪急電鉄株式会社:住友商事の出資するフィリピン マニラ LRT1 号線事業への阪急電鉄、JICA の参画について (2024 年 5 月 7 日プレスリリース)

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000428.000005181.html>

- 6) 高木晋・竹下博之 : バンコク、マニラ、デリーにおける道路公共交通・モビリティプラットフォームに関する調査

<https://www.jttri.or.jp/airosympo250417-26.pdf>

- 7) 例えば、NNA : 交通 IC カード、年内刷新へ 技術面で課題、利用 550 万人のみ (2025 年 3 月 21 日)

<https://www.mna.jp/news/2773748>

- 8) ODA 見える化サイト : 首都圏鉄道 3 号線改修事業

<https://www.jica.go.jp/oda/project/PH-P269/index.html>

- 9) ODA 見える化サイト : 首都圏鉄道 3 号線改修事業 (第二期)

<https://www.jica.go.jp/oda/project/PH-P278/index.html>
