

4. 協議議事録 訪問記録

訪問先： 国際協力銀行（JBIC）

日時： 2001 年 9 月 5 日（水）、午前 9 時～午前 10 時

場所： JBIC 会議室

出席者： JBIC 側：

西方高俊氏（マニラ駐在員事務所、駐在員）

調査団側：

奥谷 正（総括・道路整備）

濱地 仁（団員、道路維持・管理システム）

小野智広（団員、調査企画/事前評価）

小島昭久（道路整備手法）

菊田聡裕（高度交通システム）

オブザーバー

中野穰治（DPWH 計画局、JICA 専門家（道路））

阿部裕之（JICA マニラ事務所）

1. スコータ対策に係わる大統領令について

- 1) 最近出された「土地収容にかかわる大統領令」について十分には承知していないが、2 件ほど関連する大統領令がある。内容は、スコータの移転に関しては事前に十分に規則に則った手配を行って実施するように要請した内容だったと記憶する。

（後日、コピーを JICA マニラ経由で受領。）

- 2) その後の対応については、不案内である。

2. 土地収容および住民移転措置について

- 1) 現在の土地収用の改良には時間が掛かるのが問題である。民間投資家にとって投資時期がいつまでたっても正確に決まらないのは、非常にやりにくい。費用は全体の中での比率はさほど高くはないのかも知れない。
- 2) 従来の住民移転の経験では遠隔地へ移転する場合には居着かず元の場所に戻ってきてしまうケースが多く報告されており、従来の方法の欠点だと言われている。近隣地区への移転などの方法を講ずる必要があろう。
- 3) 実施主体、費用負担者について
実施主体は、Toll Regulatory Board で、費用負担も TRB が行うことにはなっている。しかし実際は TRB には予算がなく、事業主体が行わなければいつまでたっても完了しない。事実上、全てを民間事業主体が負担しなければ完了しないのが現実だろう。
- 4) 住民移転や大気汚染等の問題についても BOT 法の中でキチンと対応されるように規定しておく必要があろう。最近現地でも対応が非常に厳しくなっている。

3. マニラ首都圏で BOT 案件が 11 件、全部の進捗が停滞（東京 JBIC の説明）

停滞の理由は、政治的、経済的=fund raising、事業採算性等があるが、事業採算性の悪さが大きく影響しているように思う。政治の不安定性・フィリピン経済の脆弱性等が占める割合が、8割・9割と言うことはないだろう。

4. ODA 資金供与を BOT 事業に投入する可能性について

- 1) そうしたケースが出てきている。事例としては、(1) 空港アクセス道路の一部区間 (6km) を JBIC が分担し、残りを ODA か民間による BOT 事業で実施する計画がアロヨ大統領の訪日を機に決定されるたとなろう、(2) 中部ルソンの道路案件では建設資金を政府が、維持管理費を民間が受け持つやり方で実施していたと記憶する。
今後ともこうした資金負担上の役割分担を前提にしたプロジェクトが出てくる可能性はある、と思っている。

- 2) 99 年の JBIC 案件 (マニラ洪水対策案件) では、6000 世帯が移転対象となり、個人の移転が実現するように JBIC ローンをつけた。このような形で従来は現地政府負担で行われた事業内容も、ODA 対象とするような動きはある。BOT 事業とは性格が異なるので、一概には言えないが。

以上

TEC 訪問議事録

日時 9月7日 14:30時

訪問先 TEC (Traffic Control Center)

面会者 DPWH Galano 局長

内容 Philippines で最も総合的な交通技術管理プロジェクトとして 1977 年に世界銀行の支援によつて出発した。これは街路の信号器面制御システムの導入として 3 期(1980～1982、1985～1987、1992～1994 年)に分かれて実施された。

この結果、4 エリアのうちデンワが他の 3 地区センターを結んで 450 の信号機のうち 419 がコンピュータでオンライン制御されている。

このシステムのデータ収集には約 4200 の車両感知器が用いられている。また CCTV カメラ 26 基、可変情報板 7 基なども使われている。

なを信号機の設置は DPWH が行ない、運用管理は MMDA が行う。又 CCTV も MMDA で使用されている。

訪問記録

訪問先： CITRA (Citra Metro Manila Tollways Corporation)
日時： 2001 年 9 月 1 0 日 (月)、午前 9 時 30 分—午後 1 時 3 0 分
場所： CITRA Meeting Room
出席者： CITRA 側

Mr. Rafael F. Erfe, Vice President – Engineer
Mr. Oscar A. Cabading, Executive Vice President – Business Development
Mr. Boediharto Hardjomarsono, Executive Vice President and Chief Technical Officer
Mr. Dindo R. Facundo, Vice President

調査団側：

奥谷 正 (総括・道路整備)
濱地 仁 (団員、道路維持・管理システム)
小野智広 (団員、調査企画/事前評価)
小島昭久 (道路整備手法)
菊田聡裕 (高度交通システム)

オブザーバー

中野穰治 (DPWH 計画局、JICA 専門家 (道路))
奥田基樹 (DPWH, BOD, JICA 専門家 (橋梁))

1. BOT concession を保有するルートは、提供された図 (カラー A4 版) 参照。
2. Concession は、franchise と称する (=排他的建設権)
 - 1) オリジナルの franchise は、NTCC が保有している。sub-franchise を NTCC との JV 会社である CITRA が保有している。
 - 2) 現行の South Luzon Expressway ~ Skyway ~ North Luzon Expressway の南北幹線に接続される新規有料道路の franchise 権は、自動的に NTCC に帰属する規定。Franchise 期間は、30 年。(これではマニラ首都圏の高速道路網全部の franchise 権が実質的に NTCC 帰属となる。凄い規定だ)
3. Skyway Expressway の現況について
 - 1) Stage I の区間は、建設完了し供用を開始している。
 - 2) 維持管理費は回収できているが、建設費用の回収には手が届かない。
 - 3) 需要予測は、結果としてもほぼ正確な予測を提示している。(実際の交通量は需要予測値の 1/10 であった、との観測が一般的だが、これと大きく異なる。発言の真偽は?)
 - 4) 他区間の建設は、資金的余裕がなく、見通し無し。しばらくは無理と判断している。このことで franchise 権には変化なく、保持できる。
4. 他路線建設の意図・予定
財政的な理由から、現況では他路線の建設については無理と判断している。

5. R-10 に関わる franchise 放棄について

- 1) NTCC そして実質的には CITRA が、R-10 に関わる franchise を保有している。
- 2) 日本政府が特定私企業を利するような ODA 資金提供をしない、と言うのはわかる。しかし、首都圏での高速道路建設は単に私企業の利益のみを追求して行うものではない。政府に代わって交通渋滞の緩和に貢献しようと言うもので、受益者は利用者全員である。利用が増えれば、料金も低く設定できる。私企業の利益追求の側面のみで事業を行っているとの視点には、同意しない。
- 3) International Airport Access Road は JBIC による資金協力で実施するものだが、franchise 放棄と言った対応は不要だったのに何故今回のみ必要か、理解に苦しむ。
- 4) International Airport Access Road では、手紙（事業を competitive な環境で行うことを明示）を出しているが、これと相当の手紙は出す用意はある。（手紙のコピー入手）
- 5) 維持管理については、一社が全体を管理するのがシステムを混在させずに便利だ。維持管理について franchise を返上することはない。

6. 料金設定の経緯説明（交通量との関連で合理的？）

- 1) 自由に変更可能か？ TRB は、機能は有効か？
特に意見なし。Toll Regulatory Board がよく知っている。
- 2) 既存道の料金値上げの予定は契約にはあるか？
見直し規定はあるが、利用者の抵抗が強く上げづらい。

7. 建設費の誤差

- 1) 当初予想と比較して殆ど差はない。Halkraw Fox が FS 実施。
- 2) スコータ対策は、TRB を資金的に支援する形で実施している。全体コストからすれば、スコータ対策費は negligible である。

8. BOT 提案書の提出順

- 1) Investment proposal
- 2) Technical proposal
- 3) Financial proposal

各段階で承認が必要。一度に全部出すのはコスト的にも負担が多く、改善してもらった内容である。

以上

訪問記録

訪問先: Philippine Port Authority (PPA)

日時: 2001 年 9 月 11 日、午後 2 時～午後 3 時

出席者: PPA 側:

Mr. Joenel D. Manalon, Principal Engineer

Mr. Rcaquino, Division Manager, Project Study Division

Mr. Tomas B. Carlos, Project Manager, Project Director

Mr. Romelo T. Mascarina, Manager, Development Department

Mr. Rocardo Pepcc, Staff Engineer

調査団側

調査団側:

奥谷 正 (総括・道路整備)

濱地 仁 (団員、道路維持・管理システム)

小野智広 (団員、調査企画/事前評価)

小島昭久 (道路整備手法)

菊田聡裕 (高度交通システム)

オブザーバー:

中野穰治 (DPWH 計画局、JICA 専門家 (道路))

1. 資料配布あり

- 1) 拡張計画 MP 要約および図面
- 2) 取り扱い貨物量データ

2. 港湾開発計画は、下記調査報告書に依拠している。

内容説明あり。

- 1) Port of Manila: South Harbour Master Plan Study, Final Report, Executive Summary, August 1999, (Pacific Consultants International, and Planning Resources & Operations Systems)

主目的は、需要拡大と南港への輸送アクセスを改善すること。原因は、トラック通行規制と周辺道路の混雑にある。Pasig 川の新併用橋とトラック駐車場建設を提案している。

- 2) Manila North Harbor: Proposed Alternative Master Plan, (A4-11 pages)

埋め立て、新ピアの建設、埠頭の改修・建設、乗客ビル建設等を目的とする。BOT による入札を準備中。

3. 貨物輸送のルート

- 1) 南港から Pasig 川をまたぎ、北へ抜ける橋梁 (鉄道・道路の併用橋ダブルデッキ) を計画
この線形は、既に fixed されている。
- 2) 鉄道 (既存鉄道線は単線、平面。現在廃止されている軌道の復活・延長を計画。Pasig 川をまたぐ新橋建設により南港への鉄道のアクセス改善を意図している)
- 3) 道路 (Manila Bay Expressway 構想、トラック駐車場建設等を前提)

4. 本 JICA 調査 (R-10/C-3/R-9) は、港湾開発計画をベースに作成されるべきだ。
5. 港湾貨物全体の約 15%が北方面へ輸送される。
6. Traffic date は、9 月 22 日までに DPWH Mr. Galano に連絡する。
(結局、未入手)
7. smoky mountain 近くの R-2(?)に民間が土地を有しビルを建設予定。このビルとランプとの調整が必要になる。

以上

TEC (Traffic Engineering Center) 訪問議事録

- ・ 日時： 9 月 13 日(木) 13:30～16:00
- ・ 場所： TEC (Traffic Engineering Center)
- ・ 面会者： DPWH、Galano 局長
- ・ 聴取内容： 以下の通り

1. TEAM (Traffic Engineering and Management) プロジェクトの現状

1-1 プロジェクトの概要

TEAM プロジェクトは最も進んだ交通技術管理プロジェクトとして 1977 年に世界銀行の支援により発足した総合交通管理プロジェクトである。第 1 期（1980～1982 年）は面制御システムの導入、第 2 期（1985～1987 年）は第 1 期で導入されたコンピューター連動信号システム・ CCTV(Closed Circuit Television System)等の拡張と可変情報板の設置、第 3 期では 1、2 期に続き 127 箇所信号機が設置された。これにより合計で TEC 建物の中央センター／4 地区センター、4,200 基の車両感知器、26 基の CCTV カメラ、6 基の可変情報板が設置され、450 の信号機のうち 419 がオンライン制御となった。

1-2 TEAM システムの運用状況

信号システムは 24 時間制御、システムのモニタリングおよび可変情報板のコントロールは原則コントロール・センターで行われているが、場合により信号機制御は手動コントロールまたは手信号に切り替えられ、逆に渋滞を悪化させる結果となっている。

信号システムの維持管理は TEC より民間委託されていたが、1997 年からは MMDA に移管され、システム不具合の改善が開始されたが、信号バルブの交換に使用されるブームトラック等の機材絶対数の不足／整備不良／予算不足および第三者の道路工事等による通信システムの損傷により、充分機能しているとは言えない状況である。

2. マニラ首都圏における高速道路の現状と課題

2-1 高速道路の現状

マニラ首都圏には NLE（北ルソン高速道路）および SLE（南ルソン高速道路）

の 2 本の高速道路があり、PNCC 社 (Philippine National Construction Corporation ; 当初は CDCP 社と呼称) により建設・管理されている。NLE は 1 日 15 万台、SLE は 1 日 25 万台の交通量で、朝は市街中心部方向の料金所 (入口/出口)、午後は反対方向の料金所の渋滞が日常的にみられ、事故・故障車がある場合一層深刻となる。警官による取り締まり件数は交通違反よりも車両の整備不良によるものが多く、この原因は車両検査システムの未整備にあるとみられる。PNCC はまた故障車の牽引サービス (有料) も実施している。

高速道路の管理は PNCC 社の TSSD (交通安全局) の所管となっている。同局は比較的年式の新しいサービス車両 (自動車/自動二輪で計 73 台) および固定局／各車両備え付け／携帯式の VHF/UHF のラジオ・ネットワークを使用して道路管理を実施している。運転者用非常電話 (無線式) は高速道路上に設置されているが、破壊されて故障中の電話も多く信頼性が充分とは言えない。交通パトロールは高速道路総延長距離を数区間に分け、安全サービス・マニュアルに基づき実施されている。

2-2 高速道路の問題点と改善への課題

高速道路の問題点は、特に料金所付近の渋滞で、これは交通需要に対する道路容量の不足、インターチェンジ／料金所の不適切な設計の他、情報システムの不備が原因として挙げられる。需給のアンバランスに対しては、容量の拡大 (新高速道路の建設) および需要の抑制 (ナンバープレート末尾番号による一定曜日の通行制限) 等が実施されているが、並行して、交通情報システムを活用した既存容量の最適利用化が図られるべきである。現状では、高速道路上の情報収集は主として巡回点検に頼っており、情報の早期収集と即時提供を可能とする TIS(Traffic Information System) の整備が急務となっている。

また、渋滞に関する定量的データが未整備であるため、予算措置を講ずるにも判断材料に乏しく、このための対策が必要である。交通の円滑化のためには、交通事故、交通渋滞、気象による路面状況等の情報を含む総合的な交通情報の整備が課題となっている。

3 RIMSS (道路情報・管理支援システム) の推進

DPWH では、コスト削減などの組織改革を推進中とのことであり、情報システムを中心とした設備投資の戦略的な見直しが重要な課題となっている。情報の

集積・管理・提供等のシステムを利用者ニーズを基に戦略的に構築し、最小の投資で最大の効果を上げることが目標とされている。現時点では RIMSS II 計画が進行中であり、RIMMS の個々のプロジェクトは BIIP と呼ばれている。例としては、the National Roads Improvement Management Program（世銀資金の政府プロジェクト NRIMP）-1 BIIPS-EO3 のスキーム内で GIS の導入が始まっており、位置情報システムデータを道路維持管理、交通情報等の分野で実用に供する計画がある。（BIIP は NRIMP のサブコンポーネント）

以上

SADC 訪問議事録

- ・日時： 9月17日 14:00～16:00
- ・訪問先： 在 Pasig City SADC マニラ事務所
- ・面談者： Dindo R. Facundo, Vice President SADC
(Strategic Alliance Development Corporation)
- ・聴取内容： 以下の通り

道路交通には、信号システムの整備と並んで、道路そのものの整備も重要なので、マニラ首都圏における道路の維持管理の現状について聴取した。

- ① 道路一般としては路面の維持管理が不十分で、特に雨期の排水及び重量車による破損が多く、円滑な交通の障害となっている。
- ② 上記に伴って区画線の消失が多いが、材料を日本等から輸入し、施工業者指導を行い補修している。
- ③ 高架式の Sky Way では排水処理が悪く、下の道路に水漏れが目立っている。
- ④ 高速道路では清掃、草刈等は人力により実施しているが問題ない。
- ⑤ 一般に、以前と比べて道路メンテナンスの重要性の認識が高くはなっているが、維持管理費が慢性的に不足しており、管理レベルを定めて対処する努力が必要である。

以上

訪問記録

訪問先： Department of Transportation and Communication (DOTC)

日時： 2001 年 9 月 18 日（火）、午前 9 時～午前 10 時半

場所： DOTC 会議室

出席者： DOTC 側：

小舟孝治氏（JICA 専門家、総合交通政策担当）

調査団側：

小島昭久（道路整備手法）

菊田聡裕（高度交通システム）

1. 欠落していた資料の表題を受領。「フィリピン運輸事情 2001 年版」（日本大使館監修）。執筆時にはこのタイトルであった。日本大使館が監修した後の標題がどうなったかは、不詳。
2. DPWH と DOTC との違い（機能上の重複あるのでは）？
（小舟氏説明）日本大使館監修の『フィリピン運輸事情 2001 年版』に DOTC の道路関係部門の所轄を DPWH に移管したいとの議論が紹介されているが、機能そのものが重複していることはないと思う。
3. MMUTIS の道路網などが authorize していないと聞いたが、真相は？
（小舟氏説明）MMUTIS 報告書にもある通り、各市の長が集まった MMDA でこの報告書をベースにしてやっていこう、と決めているのだから Authorized された、と言って良いのでは。確かに国は何にも決めていないようだが、首都圏の道路整備については管轄は MMDA であり、国が特別に承認云々をする必要もない。
4. MMUTIS で提案された建設道路の建設優先順位は、決定づみなのか？ 着工順は守られているか？
（小舟氏説明）MMUTIS の報告書に書かれていることを順にやっていこうとしている。特にそれ以上の決定が必要とも思わない。着工順の細かい所には齟齬があるかもしれない。
5. BOT で民間に安い費用で設計させたことで、結果的に全体として子どもの世代に極めて不都合な構造物を作ってしまった。首都圏南部の立体交差では、MMUES で立体交差で提案されているものが、実際は平面交差で建設されてしまった。こんなに交通量の多い交差点が平面交差で作るのでは、益々渋滞を悪化させるだけで後世に恥ずかしい。（小島注： DPWH で場所を確認したら、具体的には空港南側を走り Pen. Aguinaldo Highway (Coastal Highway) C5-CCC と交差する地点の事を言及しているらしいとの説明があった。）
6. LRT3 号線の駅予定地の隣接地に、Shoe Mart が立地したが、Shoe Mart 側は

LRT 3 号線の駅用に駐車場への連絡用地の提供を断固として拒絶した。従って、妙に遠くに駅が出来てしまって、双方にとって不便な状況にある(小島注: DPWH の説明では、LRT 3 号線の North Avenue Station のこと)。そうした自己中心の精神土壌の環境では、巧く実行計画が実施されるわけがない。

7. 高速道路計画は良くとも、実施段階になるとランプ部の土地が収用出来ないために、既存道路の車線を 1 車線つぶすなどの措置が頻繁に執られている。このため使い勝手が悪く、ランプ部の渋滞も深刻な事態を招来させている。やはり、問題は道路計画そのものよりも、自由にならない土地収用にある。
8. 上記 6 および 7 の対策として、「強制収用の要件」を明確にして貰うのが、有効な対策となる。
9. franchise の件は、不案内。CITRA の件、全く知らず。「三年以内に建設開始しないなら、franchise 権は、消滅する。」などの条文をいれるべきだ。(本当にないのか?)
10. 料金設定調査について
現在供用されている skyway は延長が短いために、効果が実感しにくい。1 時間が 15 分に短縮されるのなら乗るが、15 分が 10 分に短縮されるのでは、55 ペソ払おうとは思わないかも。もともと金持ち連中が車を持っているのであって、彼らにとって 55 ペソが高いとは思えない。従って、skyway の上下の交通量からは、望む結果がえられるかは??? とのこと。

(DPWH スタッフの事情を聞いた：彼女は毎日ではないが多くの日、Sucat interchange-Makati-DPWH の Skyway を通勤目的で利用。ちょうど Skyway の現在の供用部分の端から端までを利用している)

(1) (開通前は 1 時間掛かったが、開通後は 20 分に短縮された) +(1 時間)。

(理想的料金： 20 ペソ)

(彼女の給料： 21,000peso/month) 毎日 110peso で高い。共用するケースあり。

ただし、日曜日などでは家族全員で出掛けるので、総支出の節約になるため必ず使用する。

なお、DPWH BOT Office のスタッフは、ほぼ全員が片道の通勤時間が 1 時間半～。2～3 回バス・ジブニーを乗り継ぎ、交通費は片道で 17 ペソくらい。Skyway の料金 55 ペソは、一般人の通勤費の 3 倍見当に相当する。

11. 昨年導入された車両従量税については、何も知らない。Motor Vehicle User's Charge Bill, (ratified in 2000, effective in 2000)

以上

訪問記録

訪問先： Metro Manila Development Authority (MMDA)

日時： 2001 年 9 月 18 日（火）、午後 4 時～午後 4 時半

場所： NCTS 会議室

出席者： MMDA 側：

白井氏（JICA 専門家、MMDA 都市計画局？）

調査団側：

小島昭久（道路整備手法）

NCTS セミナー終了後、会議開始までの 30 分弱、室町先生の部屋で話す。

1. skyway の第三ステージ、PNR 軌道の上を走る。工事は既に途中まで進捗している。だが合法的 squatter が占拠しており、事業の採算性はあるのに、工事が中断してしまっている。事業の採算性はあるのであって、土地収容さえ実行されれば必ず自分がやる、と言う人が出てくる。事業に進捗が遅延或いは頓挫するのはこの squatter が一番の原因。

（小島注： CITRA は、事業の採算性、既存供用区間の事業採算性が運営費をまかなうレベルであり、建設コスト回収はまったく進んでいない事を認めている。逆に、squatter 対策、土地収容コストは、全体事業費のなかではわずかな負担である、と話していた。白田氏の話は、CITRA の話と対照的）

2. まず、squatter 対策を行うべき。
3. JICA や JBIC は、常に「土地収容は現地政府の責任」といって積極的に対応しようとしな。この re-settlement 対策に金をつけようとしな。調査を実施しようとするれば、これはしかたないことだろう。だが、報告書は使われず、全く役に立たない。こんな調査ばかりだ。
4. 対策は単純に、事業費の一部に re-settlement 費用（転居費用、補償費）を含ませて積算すること。そのための資金提供を行うこと。
5. フィリピン人は、ただ単に、ここに生まれここで生きたい、と言った素朴な動機から収容反対する人が多い。

以上

MMDA (Metropolitan Manila development Authority) での聞き取り調査記録

- ・日時： 9月18日(火) 16:00～17:00
- ・訪問先： MMDA (Metropolitan Manila development)
- ・面会者： JICA 専門家臼田氏(面談)・MMDA De Castro 局長
- ・聴取内容： 以下の通り

1. 交通関連包括プロジェクト

交通関連のプロジェクトとしては、MMURTRIP(世銀資金・政府プロジェクト)、MMAQISDP(アジア開発銀行資金・環境プロジェクト)がある。前者ではMMDAがステアリング・コミッティのチェアマン(DPWHは実施機関)を務める。後者では、渋滞緩和・排ガス規制等による交通由来大気汚染対策に重点がおかれている。

2. 交通監視体制の現状

マニラ首都圏では、運転者・歩行者のマナーの悪さや、違法な駐車・違法停留・路上行商人等の問題が山積しているにもかかわらず、交通の監視・規制・取締り等の役目を4つの異なる機関(MMDA Traffic Operation Center(MMDA-TOC)、PNP Traffic Enforcement Group(PNP-TEG)、PNP Traffic Management Group(PNP-TMG)、LGU)とその出先機関が別個に行っており、交通監視体制、取締りの体制に統一性がないことが問題になっている。

3. 屋外カメラの設置による交通状況把握

MMDAでは既存の信号システムを利用した屋外カメラによるリアルタイムでの交通モニタリングの実施を試みようとしている。カメラの映像による交通渋滞状況等の把握および信号無視、速度違反者の取締りに利用するのが目的とのこと。音声による自動警告システムも検討中である。

4. インターネットを利用した交通情報提供

インターネットを通じ、マニラ首都圏の交通状況についての情報を各地域ごとにレベル表示するシステムを構築しているが、利用状況の把握は不十分である。

以上

NCTS(National Center for Transportation Studies) 訪問議事録

- ・ 日時： 9月20日(木) 14:00～17:00
- ・ 場所： フィリピン大学 NCTS 会議室
- ・ 面会者： Ricardo G. Sigua, Ph.D (Associate Professor, University of Philippines)
Hussein Sinsuat Lidasan, Ph.D (Director, NCTS)
- ・ 内容： フィリピンの都市交通問題

1. 都市交通の問題点

都市への過度の人口集中に交通問題の起点があるが、これは都市に行けばなんとか生活できるという都市の集積利点への信仰、逆に言えば農村地域で生計を立てることが困難であるという社会・経済上の問題の反映でもある。問題の有力な解決策として計画されているマニラ首都圏における高速道路の建設は遅滞しているが、LRT、MRT あるいはジプニー、トライシクルなどが交通手段としてそれなりに機能している。一方代替交通手段となり得る自転車、バイクは他国の都市に比べ少ない。これはこれらの屋根の無い交通機関がモンスーンの多雨気候に不適のためである。更に渋滞の原因となっているのは、都市居住者が300m以上の徒歩移動を嫌い、車を利用する傾向である。

2. 社会構造からみた交通問題

大企業グループが海外からの ODA 資金の活用あるいは JV、BOT 方式による交通関連プロジェクトを提案しているが、大部分は利益追求のみを目的としており、これら民間活力を活用し問題解決を図るべき政府の強力な指導力が不足している。調和した都市構造の構築といった面でも同様の弊害が見受けられる。このような状況下、有能な人材は、自国より外国へ、政府より民間へと流出している。

また、賄賂による警官の交通違反見逃し等、公務員のモラル低下も深刻化しており、公務員の給与水準、ひいては同国の所得格差といった構造的問題が背景となっている点を忘れてはならない。

3. 改善へのステップ

世銀および OECF は、フィリピンの広域交通制御システムの推進に、長期にわ

たり協力してきた。世銀は TEAM プロジェクトにより、信号システムの整備と交通安全対策を進めてきたが、運用上の問題点が累積している。例えば、交通整理現場の警官が、自動システムを独自の判断で手動に切り替え、一方向の交通を赤信号により長時間遮断するケースが散見されるが、これら警官は信号待ちの車両への物売りからその代償を得ている場合もあるといわれる。更に、近代的信号システムは導入されたが、その維持管理が不十分で、電球切れの信号が多く、また、一方の道路は青信号でも交差する側が赤信号である保証はないため、事故・渋滞の原因となっている。維持管理への十分な予算措置と効率的な対応が必要である。

結論として、交通問題に関しては、政府の改善意欲（モラル向上を含む）と指導力に基づく民間活力の活用、いわゆる PPP（官民提携）が重要であり、これと日本を始めとする海外ドナーからの技術・資金協力を結びつけることが改善への方向である。