

令和3年度質の高いインフラの海外展開に向けた 事業実施可能性調査事業

フィリピン国・道路インフラのデジタル化及び関連施設開発による交通流制御・
創出事業の実現可能性調査



mitsui & co.

2022年3月28日 最終報告書（公表用）



■ 事業概要	… P. 3	■ 交通流制御・創出に係るソリューション	… 非公開
□ 背景・目的	… P. 4		
□ 調査実施事項概要	… P. 5		
□ 調査スケジュール	… P. 6		
■ フィリピンの交通インフラ概況	… P. 7		
□ フィリピン国概況	… P. 7		
□ MPTCグループ概要	… P. 12		
■ 休憩施設に関する分析（一部非公開）	… P. 24	■ 今後の展開・事業計画	… 非公開
□ 日本との比較分析	… P.24		
□ NLEX及び休憩施設の利用状況データ分析	… P.47		
■ 関連法制度分析	… P. 58		

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通流制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画

事業の内容

<背景>

○ フィリピン・マニラでは経済成長に伴い高速道路の交通量が年々増加しており、Covid19の感染防止の観点からも今後も公共交通から個別交通にシフトする流れは加速する見込み。また、高速道路料金の支払いを全面キャッシュレス化を目指すなど、フィリピン政府としても道路インフラのスマート化・デジタル化を推し進めている。一方で、マニラは世界の渋滞ワーストランキングで4位に位置づけられるなど交通課題は多く、効率的且つ実行性ある交通流制御の構築やインフラ開発も遅れている状況。

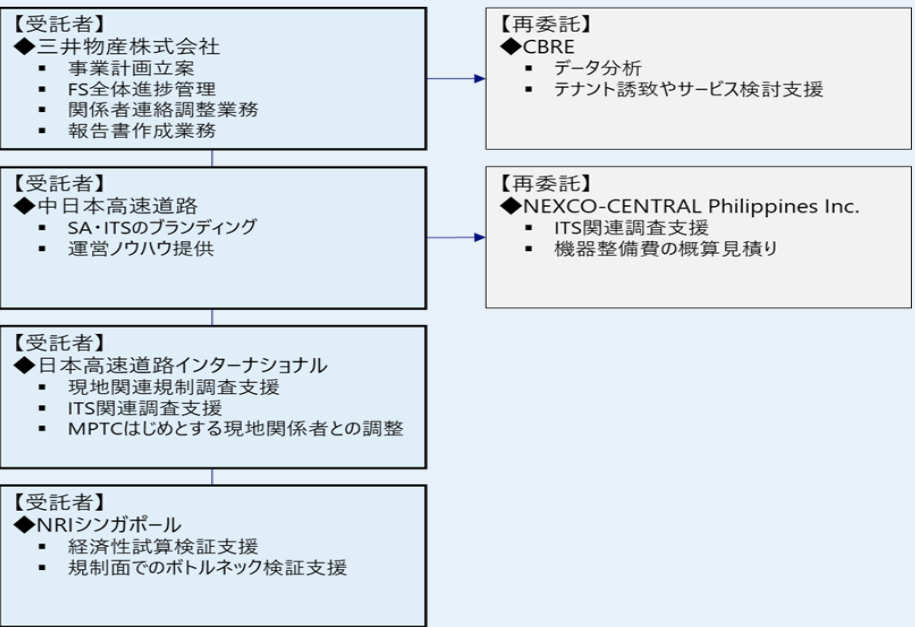
<事業概要・目的>

- 係る状況に鑑み、本事業は、わが国の優れた高度道路交通システム（ITS）やサービスエリア（SA）運営の知見を活かし、フィリピンにおける道路インフラのデジタル・スマート化事業、並びに交通流制御や需要取り込みのための調整弁・ハブとしてのSA事業の実現可能性を検証することを目的とする。
- 本事業での検討テーマは大きく、①交通流制御・創出に資するデジタルソリューション導入の実現可能性調査、②交通需要拡大の取り込みや交通流制御の調整弁としてのSA開発コンセプト・テナントミックスの調査、の2つ。
- ①は、三井物産・NEXCO中日本が国内外で培ったITS知見を踏まえてデジタルソリューション導入を検討すると共に、関連する規制調査を行い、実現可能性を検証する。
- ②はデータによって現状の交通流や顧客行動の分析をしつつ、抽出された課題に基づき、NEXCO中日本を始め、国内外で培ったSAノウハウを踏まえたテナントミックス分析や関連サービスの輸出可能性を検討する。

<受注や事業化までのスケジュール>

2022年2月末：本調査を踏まえて、マスタープランを策定
2022年度以降：本調査による事業計画を踏まえて事業化を促進。

事業の実施体制図



将来の受注や事業化時のイメージ



調査実施事項概要

実施内容			実施内容
①交通量制御・創出に資するデジタルソリューション導入の実現可能性調査	1-1. ソリューション検討	テーマ出し	・ 交通流制御に資するソリューションアイデア（アプリ活用やダイナミックプライシング等）やデータを活用した新たな交通流やサービス開発のアイデア（マルチモーダル、MaaS等）について幅広くテーマ出しを行う
		データ収集の仕掛け検討	・ 上記のソリューションテーマを実現するために必要なデータや、それを収集するための仕掛け（ITS、IoTデバイス、外部データ活用等）について検討する
		技術・パートナー先検証	・ ソリューションやデータ収集の実現可能性を高めるために、採用候補となる技術調査や提供するパートナー企業の有無について確認・整理を行う
	1-2. 規制調査		・ ITS・SA領域のインフラ輸出に関し、現地の法規制上の障壁がないか確認する
	1-3. 事業性評価		・ 事業の経済性や我が国の関連産業の輸出に関する収益貢献の概算規模感を把握する
②交通需要拡大の取り込みに資するSAの開発コンセプト・テナントミックスの調査	2-1. データ分析・課題抽出		・ NLEXの交通流や顧客特性等、現状を適切に把握して、課題抽出するためのデータ分析を行う
	2-2. 施策検討		・ データ分析・改善提案を元に、顧客需要の取り込みのために求められるテナントやサービスについて検討する
	2-3. 事業性検証		・ 交通需要拡大の取り込みに資するSAの開発コンセプト・テナントミックスに関して、事業の経済性や我が国の関連産業の輸出に関する収益貢献の概算規模感を把握する
③統合デジタル化マスタープランの策定	3-1. 統合事業モデル、収支計画の策定		・ 交通流制御・創出の統合的な事業計画乃至マスタープランおよび収支計画の初版を作成する
	3-2. 計画検証（現地報告）		・ マスタープランドラフトを元に、関係者への報告ならびに意見収集を実施
	3-3. マスタープラン最新化		・ 現地報告（3-2）を受けて、把握した意見を踏まえて、マスタープランを最新化し、調査の最終報告書を作成する

調査スケジュール

実施項目	担当	2021年								2022年											
		11月				12月				1月				2月				3月			
		1W	2W	3W	4W	1W	2W	3W	4W	1W	2W	3W	4W	1W	2W	3W	4W	1W	2W	3W	4W
①交通流制御・創出に資するデジタルソリューション導入の実現可能性調査																					
1-1. ソリューション検討	三井物産、NEXCO中日本、JEXWAY、NRI																				
ソリューションのテーマ出し																					
データ収集の仕掛け検討																					
技術・パートナー先検証																					
1-2. 規制調査	三井物産、NEXCO中日本、NRI																				
1-3. 事業性検証	三井物産、NEXCO中日本、NRI																				
②交通需要拡大の取り込みや交通流制御の調整弁としてのSAの開発コンセプト・テナントミックスの調査																					
2-1. データ分析・課題抽出	三井物産、JEXWAY、CBRE																				
2-2. 施策検討	三井物産、NEXCO中日本、JEXWAY、CBRE、NEXCO-CENTRAL Philippines																				
2-3. 事業性検証	三井物産、NEXCO中日本、NRI																				
③統合デジタル化マスタープランの策定																					
3-1.統合事業モデル、収支計画の策定	三井物産、NEXCO中日本、JEXWAY、NRI																				
3-2.計画検証（現地報告）	三井物産、NEXCO中日本、JEXWAY																				
-関係者への報告																					
3-3.マスタープラン最新化	三井物産、NEXCO中日本、JEXWAY、NRI																				

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

フィリピン国概況

MPTCグループ概要

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通流制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画

フィリピン国概況（１）－ 一般情報

- 人口の40%以上が20歳未満であり、2050年まで人口ボーナス期が継続。
- GDPの約7割を占める個人消費・内需が高い経済成長を牽引。精密機械工業生産及び高内需マーケット。
- 経済成長のボトルネックはインフラとロジスティクス、政府もインフラ整備に注力。

(1) フィリピン基礎統計情報

項目	概要
面積	: 29.8万km2（日本の約8割、約7,641の島々から構成）
人口	: 10,903万人(2020年) 世界第13位、ASEAN第2位
出生数	: 2.5人（2020年）、2050年には人口15,000万人の予測
名目GDP	: 2019年 3,600億ドル、2020年 3,620億ドル
一人当たりGDP	: 2019年 3,512ドル、2020年 3,330ドル
首都	: マニラ（首都圏人口 約1,348万人）
民族	: マレー系が主体。他に中国系、スペイン系及び小民族が存在。
言語	: 英語、タガログ語
宗教	: ASEAN唯一のキリスト教国。国民の80%強がカトリック。イスラム強は5%（ミンダナオではイスラム教徒が人口の2割以上）。
国格付	: Baa2（Moody’s）、BBB（S&P）、BBB-（Fitch）（2020年2月）

出典：外務省、JETRO情報を基に作成。

- ・ 外務省 フィリピン共和国 基礎データ <https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/philippines/data.html#section1>
- ・ JETRO フィリピン概況・基本統計 https://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/basic_01.html

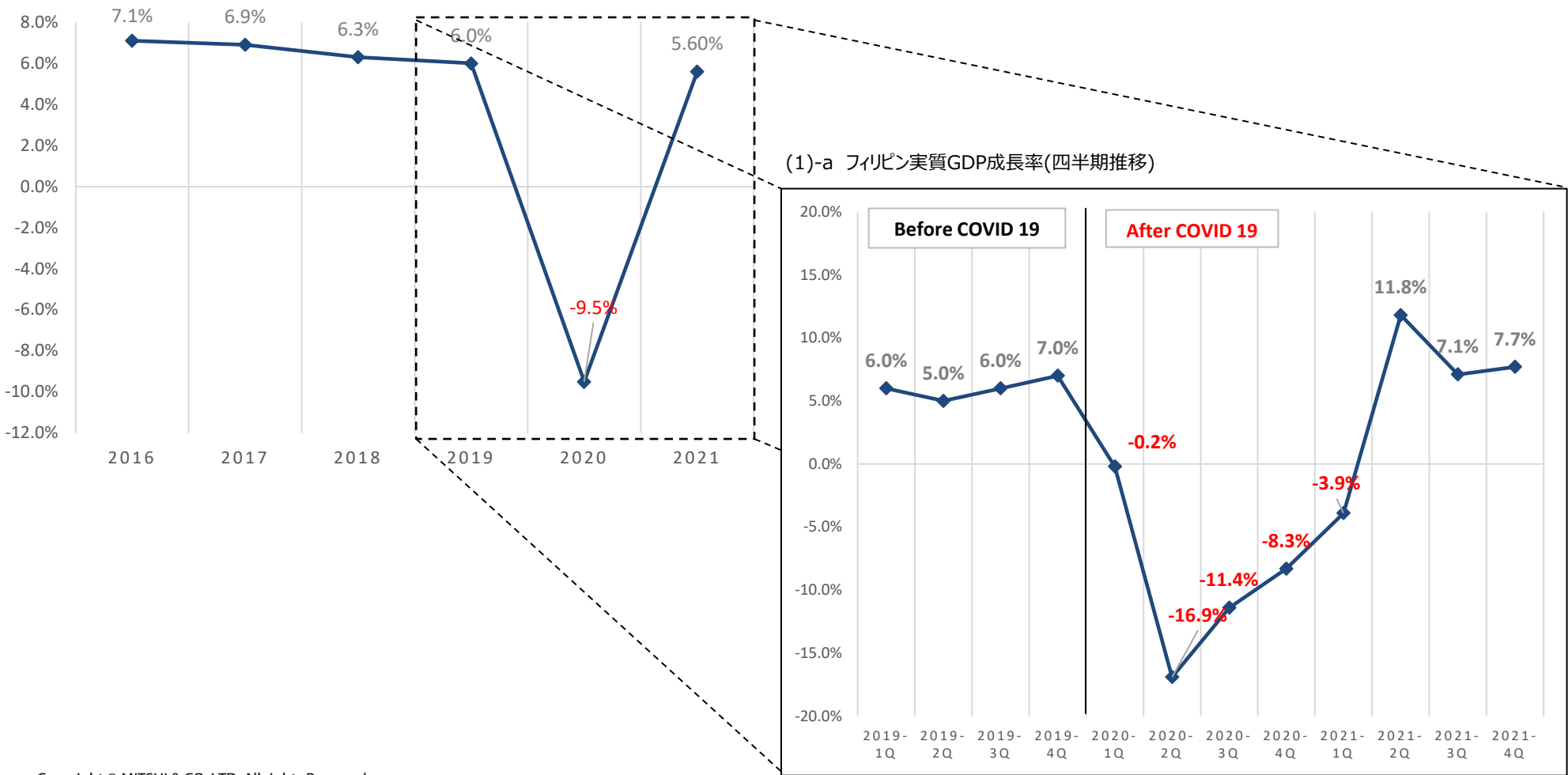
(2) フィリピン地図



フィリピン概況（２）－ 経済成長率

- 高速道路の需要はマクロ経済指標に連動。
- GDP成長率：毎年平均6%強(2016-19年)の成長率を誇る。2020年はCOVID 19の影響もあり、マイナス成長（▲9.5%）。
- 但し、COVID 19の影響は2020年2Qに底を打ち、その後は徐々に経済回復傾向。2021年2Qからプラス成長に転換。2021年の年間GDP成長率は5.6%と政府目標であった年間成長率5～5.5%を超える結果となっている。2022年は6%程度の成長率が予測されており、また22年に入り、移動制限の緩和、VISA無し渡航の解禁等、経済活動の本格再開に舵を切っており、経済は順調に回復へと向かう見込み。

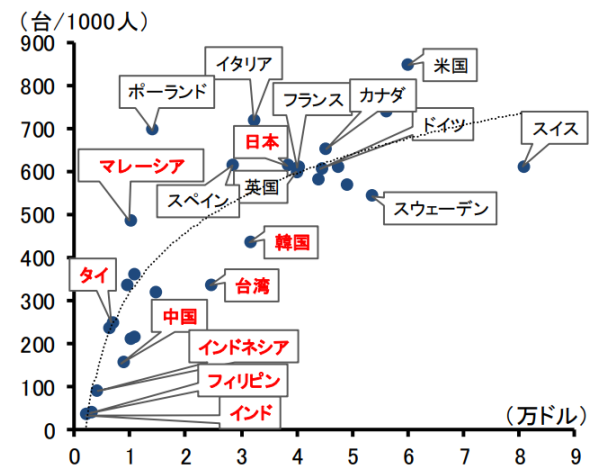
(1) フィリピン実質GDP成長率推移



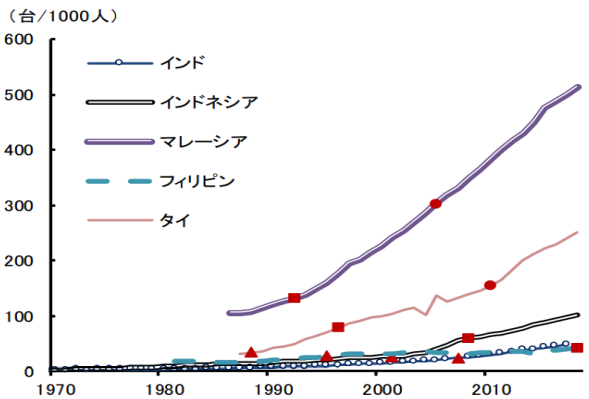
フィリピン概況（３）－自動車保有台数/一人当たりGDP成長率

- 高速道路の利用台数は特に当該地域の自動車保有台数の増加に伴い、増加が予想される。
- 自動車保有台数の伸びは、一人当たりGDPと相関関係があるとされており、凡そ3~5,000ドルを超えると自動車保有台数が飛躍的に増加すると言われている。
- フィリピンは現在3,000ドル強の水準。2026年以降には5,000ドルに近い水準に達するとされており、当該伸びに伴い、自動車保有台数の増加及び道路需要の拡大が見込まれる。

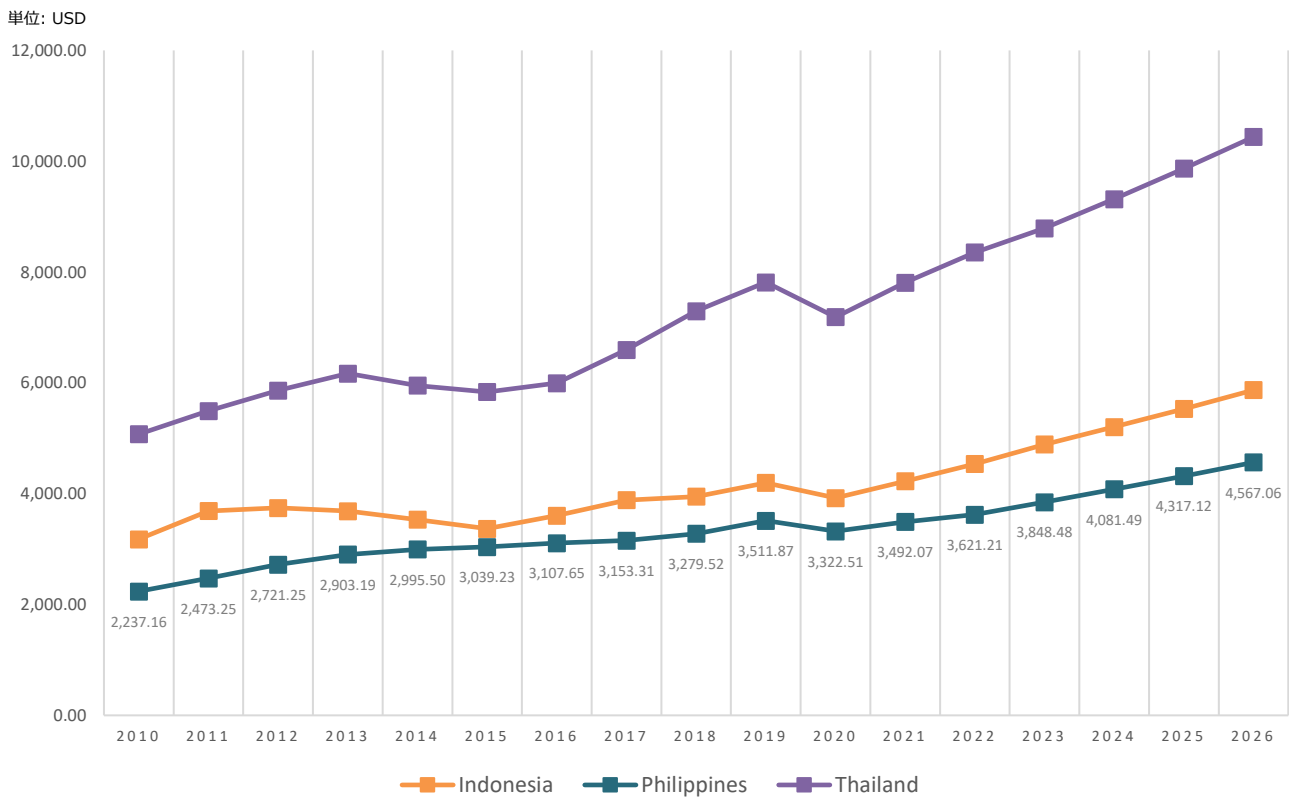
(1) 1,000人当たり自動車保有台数と一人当たりGDP（2017年）



(2) アジアの自動車保有台数（インド・アセアン）



(3) 一人当たりGDP推移（実績及び予測）



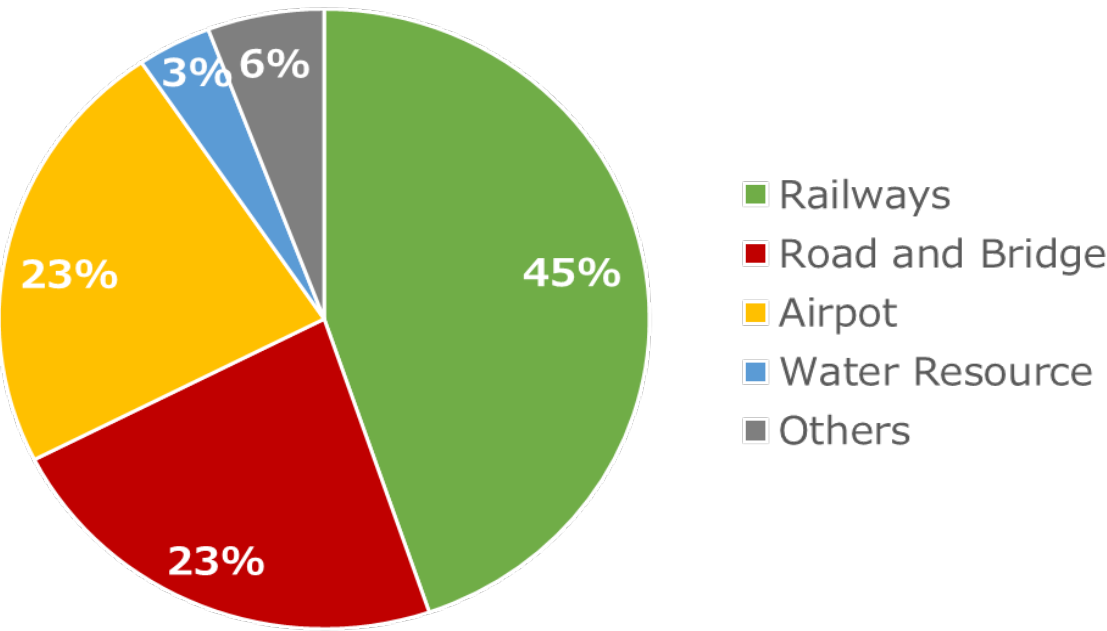
出典(左記自動車保有台数関連グラフ):日本総研「アジア自動車需要の短期・長期展望（2020年1月24）」
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pd>

出典（上記一人当たりGDP推移）：IMF World Economic Outlook Database（2021年10月時点）より作成
<https://www.imf.org/en/Publications/WE0/weo-database/2021/October>

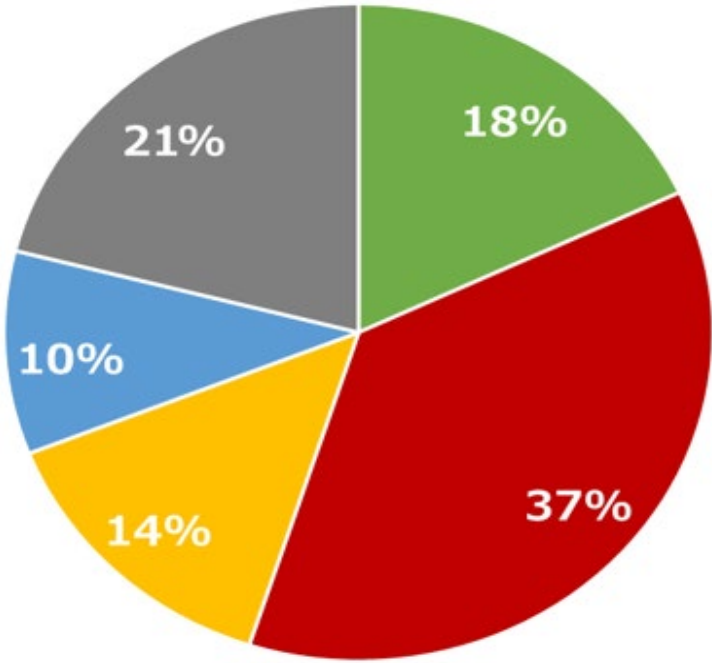
フィリピン概況（４）－インフラ政策（Build Build Build政策）

- 2016年発足のドゥテルテ政権は総合的な経済政策（ドゥテルテ・ノミクス）を発表すると共に、その中核をなす大規模なインフラ整備計画である「Build Build Build」政策を決定。政府インフラ関連支出を2017年のGDP比5.4%から2022年には7.3%へ引き上げることを掲げている。
- Build Build Build計画の総額は約8,000 Bn PHP（約17兆円）。中でも特に優先的に実行すべき100件のインフラ基幹プロジェクトをリストアップし、当該案件からの優先的な開発を進めている。基幹インフラのうち、大半が運輸・交通セクター（鉄道、道路、空港等）が占める。
- 中でも道路事業は、基幹プロジェクトに占める案件数はトップ、金額ベースでも鉄道に次いで二位となっており、重点分野となっている。

（1）基幹インフラ100案件のセクター別内訳（金額ベース）



（2）基幹インフラ100案件のセクター別内訳（案件数ベース）



出典：フィリピン国家経済開発局HP (<http://www.neda.gov.ph/>) より作成。

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

フィリピン国概況

MPTCグループ概要

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通量制御・創出に係るソリューション

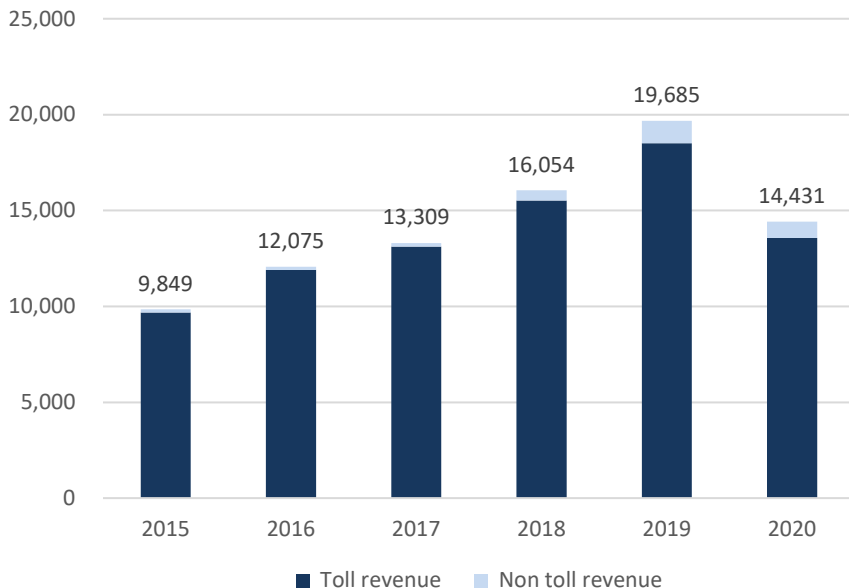
今後の展開・事業計画

MPTCグループ概要

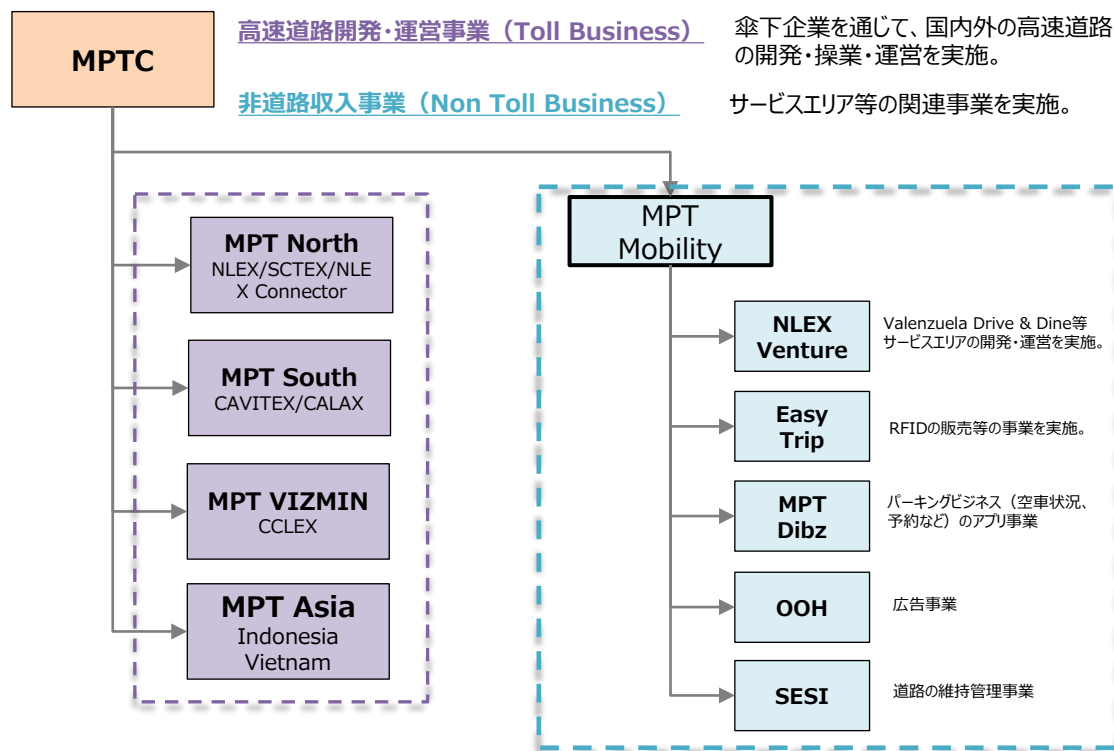
- MPTC/Metro Pacific Tollways Corporationは、現地財閥Metro Pacific Investments傘下の比国最大の高速道路事業会社。現在、北ルソン高速道路（NLEX）、中部ルソン高速道路（SCTEX）、マニラ-カヴィテ高速道路（CAVITEX）、カヴィテ-ラグナ高速道路（CALAX、CALAXは一部区間のみ開通、全線開通は2023年）の4路線、総延長計200km超の高速道路を操業する。加えて、現在NLEX Connector高速道路やセブ-コルドバ連絡高速道路、CALAXの開発中。
- またインドネシアやベトナムにおいても高速道路事業会社を保有しており、フィリピンにとどまらず、ASEAN各地で高速道路の事業展開を行う企業。
- MPTCの主要収益源は、フィリピンの高速道路の料金収入。収入の99%を道路料金収入が占めているが、MPTCグループとして、今後非道路料金事業（Non Toll Business）へと業態を多角化し、多様なドライバーニーズに応えることを戦略として掲げている。
- Non Toll Businessの司として、MPT Mobilityを設立。MPTCグループの非道路料金事業を集約し、事業展開に取組中。

(1) MPTCの収入推移

- ・ 毎年順調な交通量の伸びに伴い、収入は年平均約19%の成長率で推移（15-19年）。
- ・ 2020年はCOVID 19によるLock down等により交通量が減少し、前年比27%減。
- ・ 収入の95%程度を道路料金収入が占める構造となっている。



(2) MPTCグループ概要図



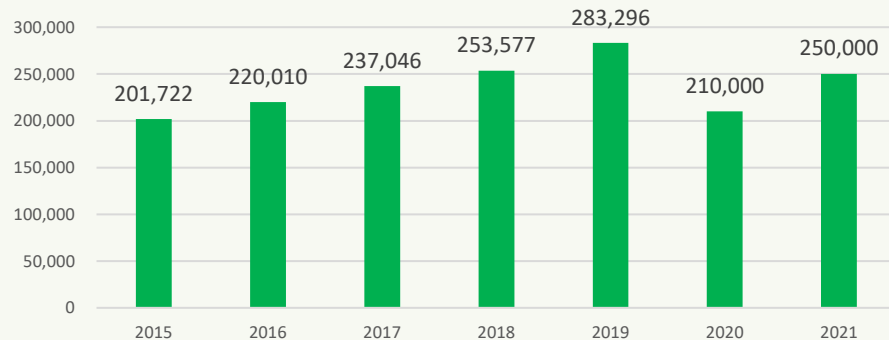
MPTCグループ操業路線

NLEX/北ルソン高速道路

- マニラ首都圏から中部ルソンまでを結ぶフィリピンの基幹高速道路の一つ。
- コンセッション期限：2037年
- 総延長：104km
- レーン数：2×2~4×4車線

交通量推移（年間平均/単位：daily average traffic）* 2021年は1-9月期平均

- ・ 毎年8-9%の交通量成長率を記録（15-19年）。
- ・ COVID 19の影響により、20年は交通量減。21年中にはPre-Covidに近い水準まで回復する見込み。

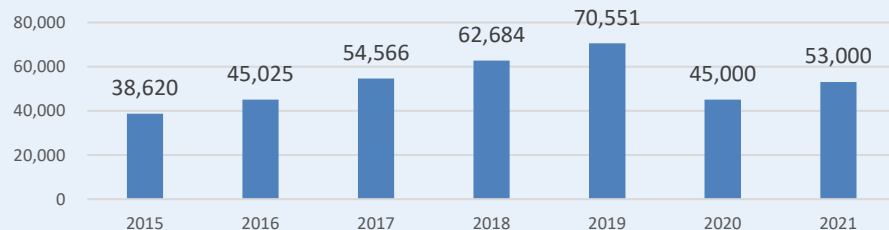


出典：Annual Report及び四半期業績結果を基に作成。
<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/quarterly-analyst-briefing-presentation/>

SCTEX/中部ルソン高速道路

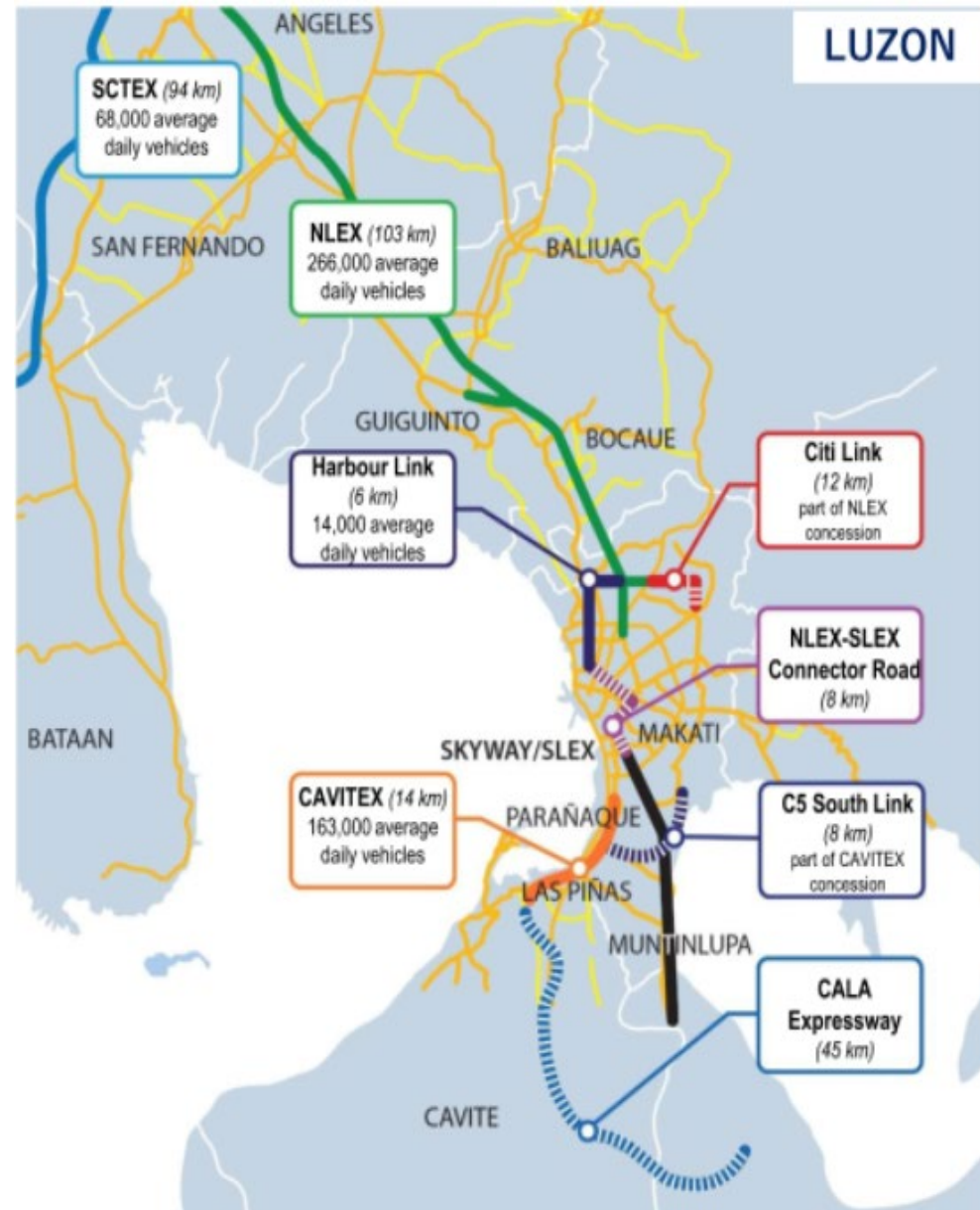
- 中部ルソン地域の主要経済都市のスービック、クラーク、タールラックを結ぶ高速道路。
- コンセッション期限：2043年、総延長：94km、レーン数：2×2車線

交通量推移（年間平均/単位：daily average traffic）* 2021年は1-9月期平均



Copyright © MITSUI & CO., LTD. All rights Reserved.

出典：Annual Report及び四半期業績結果を基に作成。
<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/quarterly-analyst-briefing-presentation/>



出典：Metro Pacific Investments HP

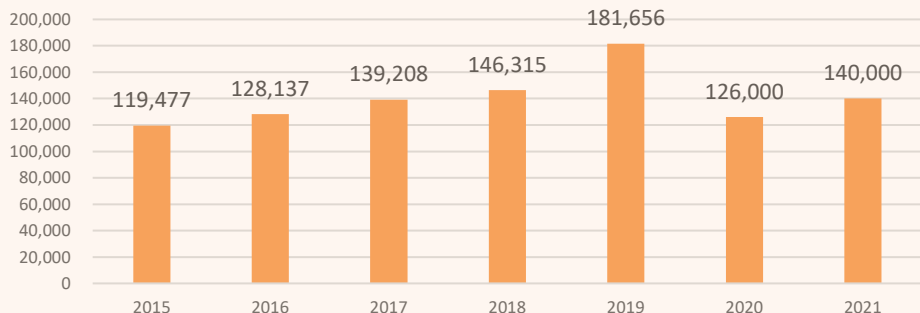
<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/investments/toll-roads/>

MPTCグループ操業路線

CAVITEX/マニラ-カヴィテ高速道路

- マニラ首都圏南部からカヴィテ州をつなぐ高速道路。北側はNAIA空港高速道路（サンミゲル）と接続しており、また南部は現在MPTCが開発中のCALAXと接続予定
- コンセッション期限：2046年、総延長：14km、レーン数：2×2車線

交通量推移（年間平均/単位：daily average traffic）* 2021年は1-9月期平均



出典：Annual Report及び四半期業績結果を基に作成。

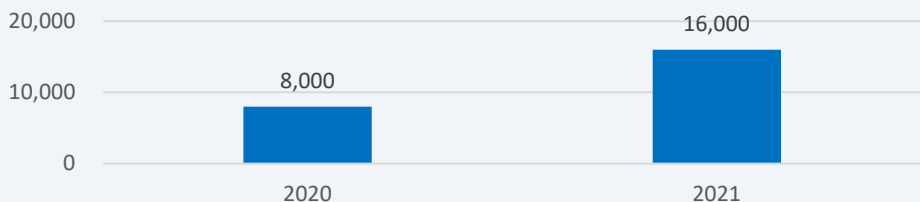
<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/quarterly-analyst-briefing-presentation/>

CALAX/カヴィテ-ラグナ高速道路

- CAVITEXからSLEX（サンミゲル）迄をつなぐ高速道路。当該路線が走るカラルボン地域には日系含め多数工業団地有り。
- 2020年に一部区間(sub subsection 6-8/ラグナ側)が開通。残り区間は建設中で、2023年の全区間開通を予定。
- コンセッション期限：2050年、総延長：45km、レーン数：2×2車線

交通量推移（年間平均/単位：daily average traffic）* 2021年は1-9月期平均

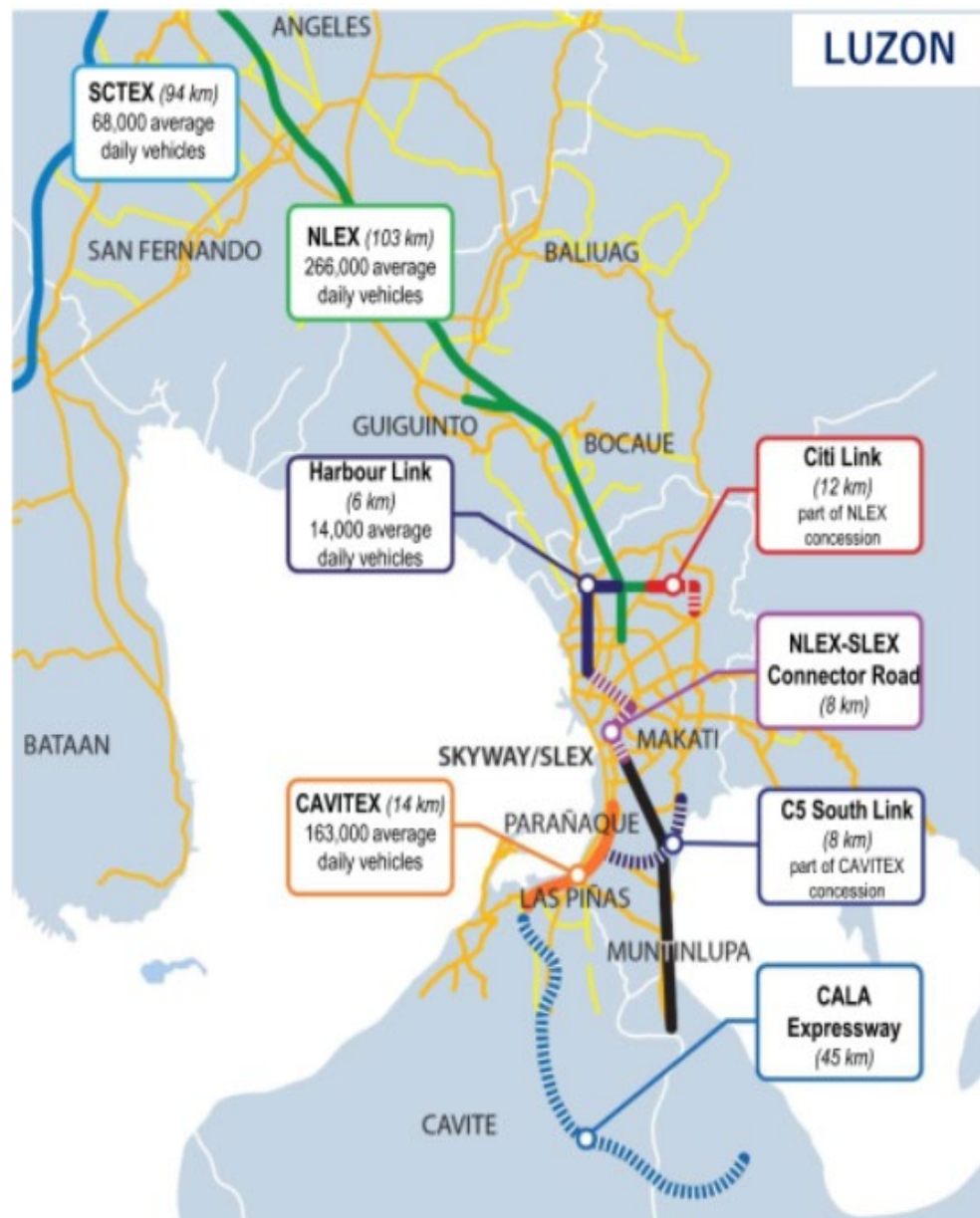
2020年、2021年共にsubsection 6-8のみの交通量（全線開通は2023年予定）。



Copyright © MITSUI & CO., LTD. All rights Reserved.

出典：Annual Report及び四半期業績結果を基に作成。

<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/quarterly-analyst-briefing-presentation/>



出典：Metro Pacific Investments HP

<https://www.mpic.com.ph/investor-relations/investments/toll-roads/>

MPTCグループ建設中・開発予定路線

ルソン島

(1) マニラ首都圏

<建設中案件>

- ① NLEX セグメント10 R-10 Ramp (2.6km)
- ② NLEX Connector Road (8.0km) - 2022年完工予定

<開発予定案件>

- ③ NLEX セグメント 8.2 (11.5km)
- ④ Port Expressway (マニラ港接続道路) (15.1km)
- ⑤ C-5 Expressway (19.4km)

(2) マニラ首都圏南部

<建設中案件>

- ① C-5 Southlink (7.7km) - 2024年完工予定
- ② CALAX (45.4km) - 2023年全区間完工予定

<開発予定案件>

- ③ CAVITEX セグメント5 (15.9km)
- ④ CAVITE- Tagaytay-Batangas Expressway (46.4km)

セブ島

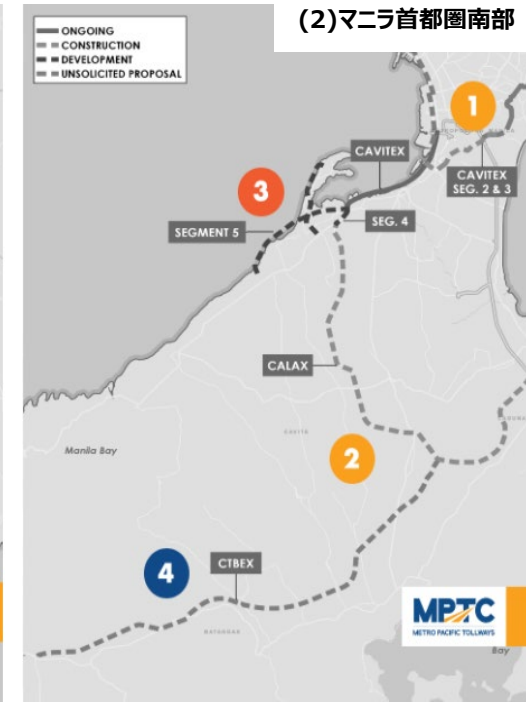
■ セブーコルドバ接続道路

- ・ セブ島とマクタン島を結ぶ高架橋及び道路、約9kmの建設を推進中。
- ・ 2022年1Qに開業を予定。

(1) マニラ首都圏



(2) マニラ首都圏南部



出典：MPTC HP <https://www.mptc.com.ph/index.php/mpt-north-corporation/>
<https://www.mptc.com.ph/index.php/mpt-south-corporation/>



出典：Metro Pacific Investments HP <https://www.mpic.com.ph/investor-relations/investments/toll-roads/>

NLEXにおける休憩施設概要

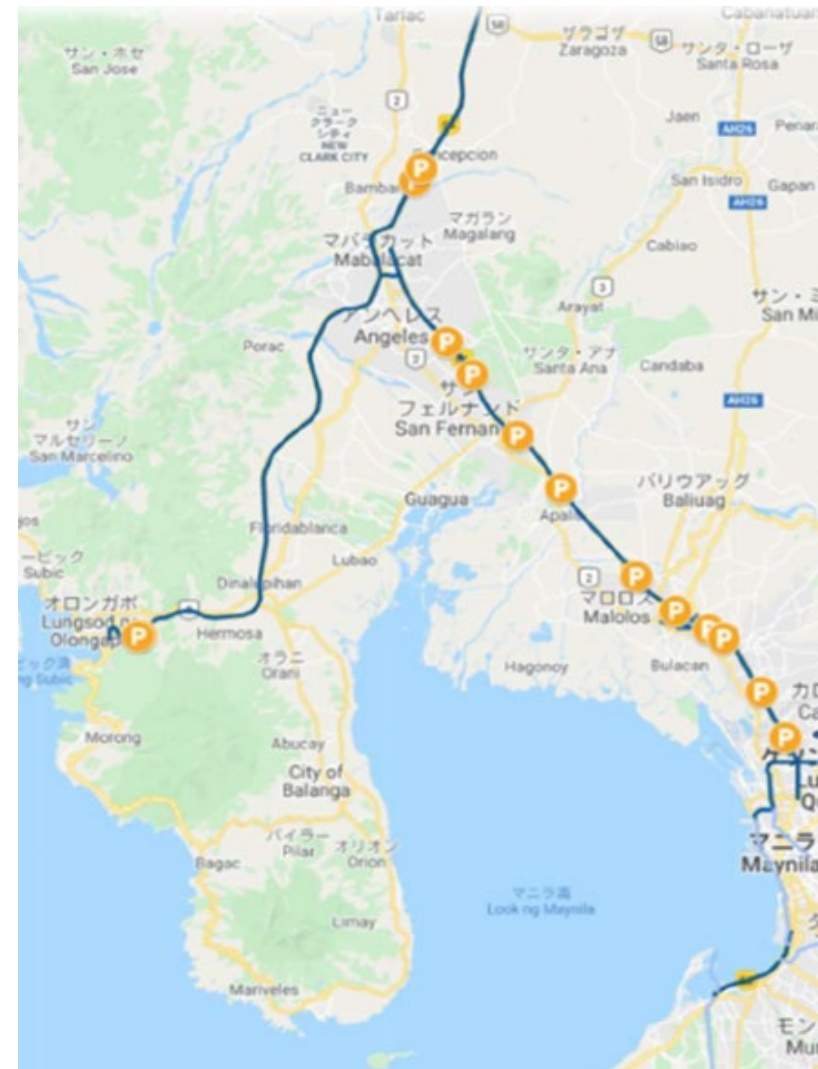
- MPTCが操業する路線において現時点でもドライバー用の休憩施設は存在する。MPTCの主要路線であるNLEX及びSCTEXにおける休憩施設の位置は右図の通り。計13カ所存在。
- 但し、大半の休憩施設はガソリンスタンド、トイレ、レストラン等が設置されているのみであり、日本のように休憩施設のコンセプト開発やブランディング等、積極的にドライバーを呼び込むような作り込みは行われていない。
- また後述するValenzuela Drive & Dine以外の休憩施設は、MPTCグループが他のディベロッパーに開発権を付与し、当該ディベロッパーが開発・運営を行っており、MPTCグループとしては関与していない。
- 上記状況を踏まえ、MPTCグループは、既にValenzuela市で操業しているValenzuela Drive & Dineのような自社開発・運営の休憩施設を今後保有路線において増やしていく方針。“Drive & Dine”というブランド名でのNLEX、SCTEX、CAVITEX、CALAXでの複数休憩施設の開発計画が存在する。

NLEXのPetron休憩施設の様子（調査団にて撮影）



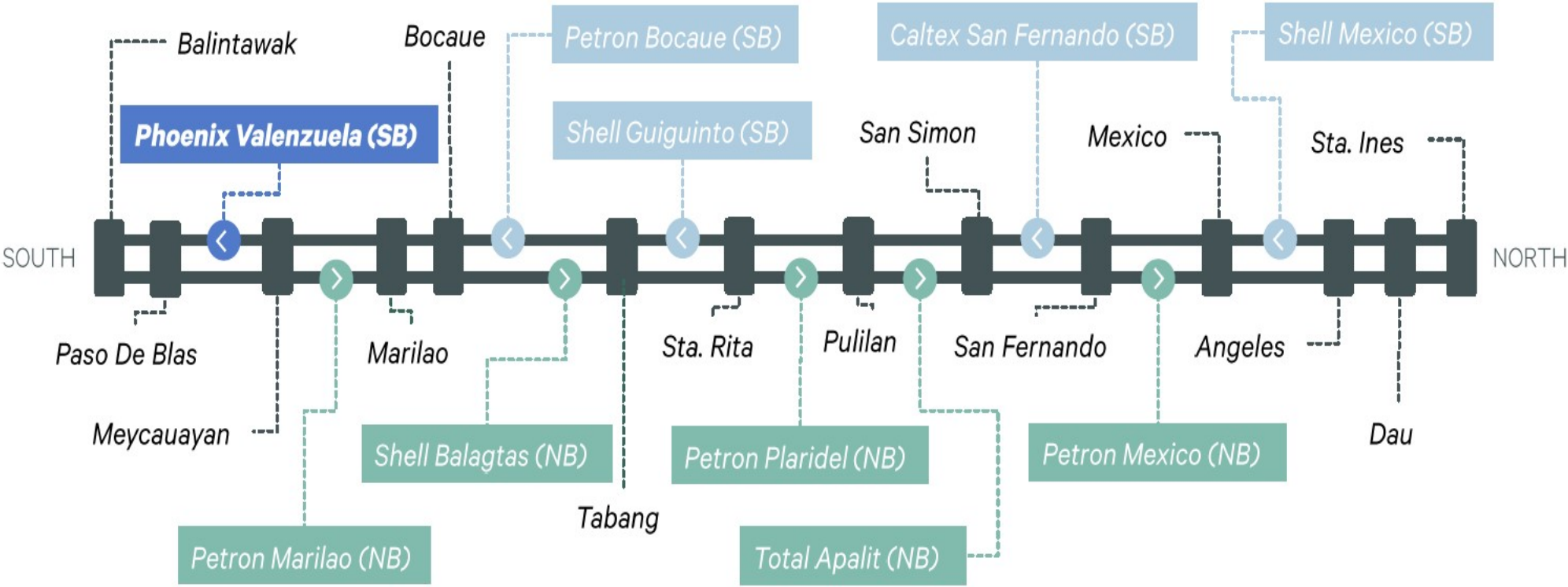
Copyright © MITSUI & CO.,LTD. All rights Reserved.

NLEX及びSCTEXにおける既存休憩施設位置



出典：調査団にて作成。

NLEXにおける休憩施設一覧



出典：調査団再委託先にて作成。

- Valenzuela Drive & Dine以外の休憩施設は、MPTCグループが他のディベロッパーに開発権を付与し、当該ディベロッパーが開発・運営を行っており、MPTCグループとしては関与していない。

本調査の対象路線及び休憩施設候補地

- 本調査では、MPTCグループが保有する路線の中でも圧倒的な交通量を誇り、マニラ首都圏と中部ルソン地域を結ぶ比国ルソン島の基幹高速道路の一つであるNLEXを対象とし、今後更に増加が見込まれるNLEXにおける交通流の効果的な制御・創出に向けた施策やその調整弁としての休憩施設の開発の検討を行う。
- MPTCグループ、特にMPT Mobilityとの協議・現地調査等を通じて、道路交通流制御や休憩施設一般に係るMPTCグループの取組状況の調査を行う。
- 既にMPTCグループが操業を行っているValenzuela Drive & Dineを現時点での休憩施設の現地モデルケースとして取り上げ、休憩施設の利用状況や比国の実態把握に活用する。
- 加えて、調査団独自に、現地の新規休憩施設候補地としてMeycauayan市を設定。当該休憩施設の開発を念頭に交通流制御・創出に資するソリューション及び休憩施設の開発プラン・事業計画を作成する。

<Meycauanを本調査候補地として選定した背景>

- 現時点ではMaycauayanまでの間に上り方面には休憩施設がなく、当該施設が車両流入後始めての休憩施設になること、また交通流入量が多いマニラ首都圏側に近いことから、当該休憩施設が交通流制御・創出に向けた調整弁（上下線間に歩道橋を設けること等も検討）としてポテンシャルのある候補地であると判断。本調査にて取り上げるもの。



出典：Google mapより調査団作成。

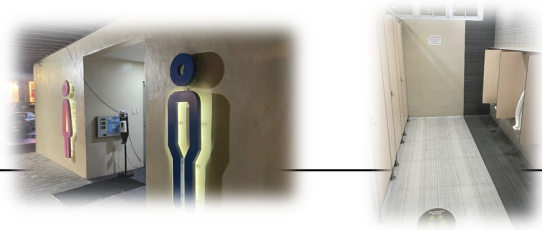
Valenzuela Drive & Dine概況

操業開始時期	2018
City / Municipality	Valenzuela
Balintawakからの距離	8km
Balintawakからの所要時間	8分
総面積	27,128㎡
ガソリンスタンドの面積	607㎡
車道及び空き地の面積	13,500㎡
小売店面積	10,735㎡
駐車場面積	2,286㎡
駐車可能数	183台



種類	店舗数	割合
飲食店	27	68%
アパレル	5	13%
アクセサリー	1	3%
小規模飲料雑貨店	1	3%
その他	2	5%
空き店舗	4	10%
計	40	100%

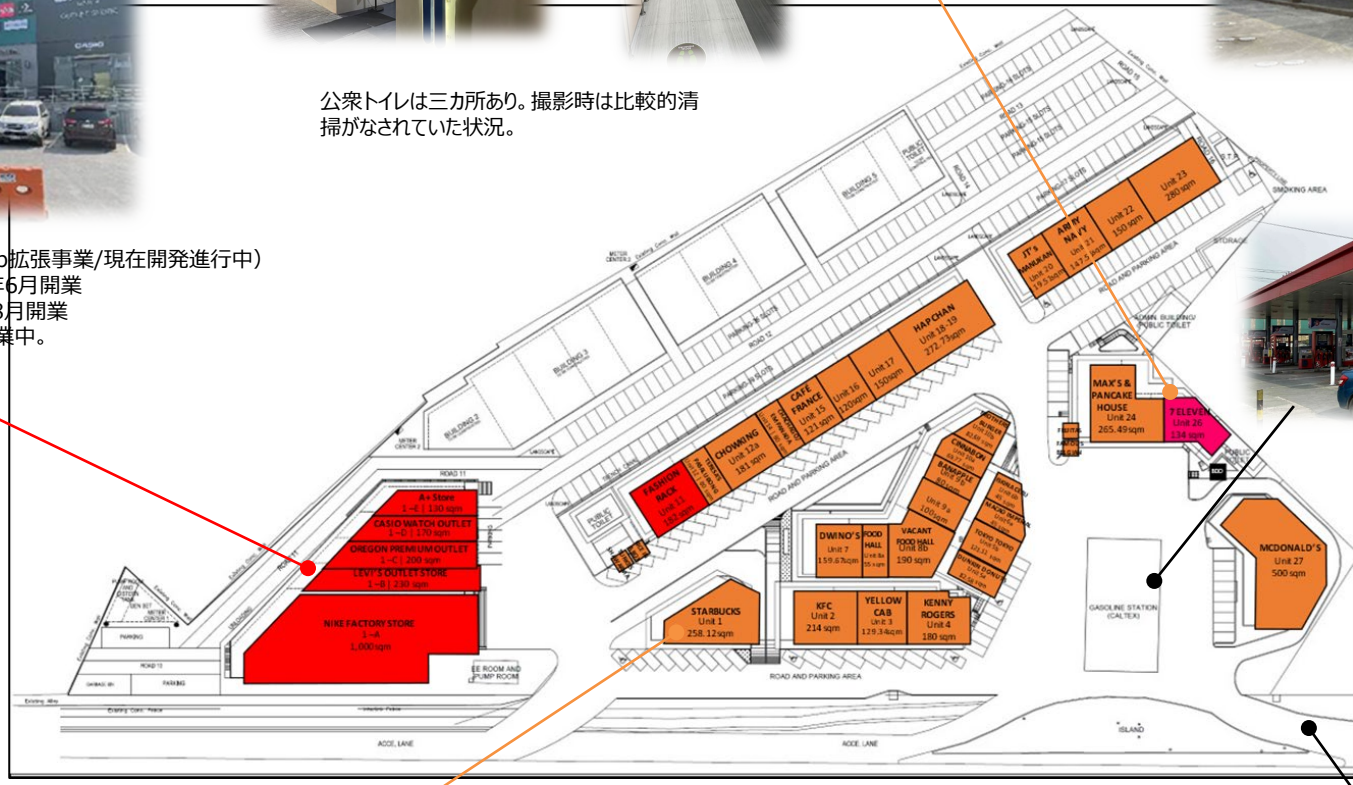
Valenzuela Drive & Dine フロアレイアウト



公衆トイレは三カ所あり。撮影時は比較的清掃がなされていた状況。

アウトレットショップエリア(Retail Strip)拡張事業/現在開発進行中

- ・NIKE アウトレットストア：2021年6月開業
- ・Levis アウトレットストア：2021年8月開業
- ・その他CASIO等のストアも順次開業中。



車両進行方向 (マニラ方面) ←

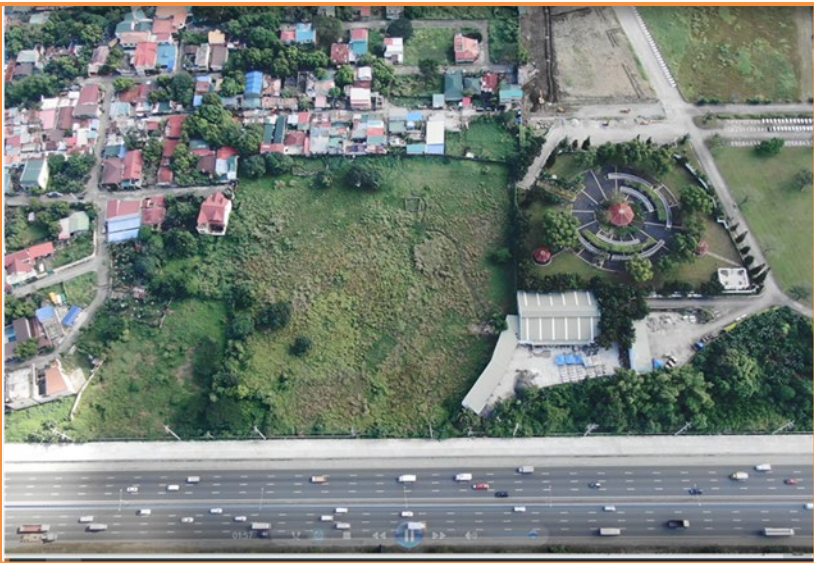
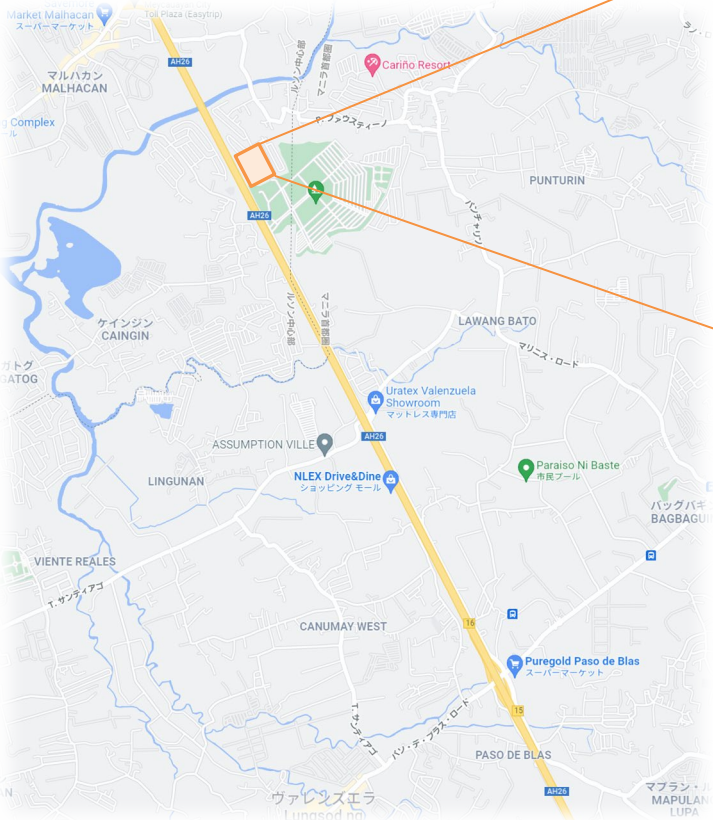
車両流入口



出典：
写真は調査団にて撮影。
フロア図はMPT Mobility提供

新規休憩施設候補/Meycauayan

- Meycauayan市にて休憩施設の候補地となりうる場所の実査を調査団にて実施。



車両進行方向
(中部ルソン方面)

マニラ方面

<候補地周辺環境>

- 候補地南（写真右側）には、中華系と思われる墓地（メモリアルガーデン）が存在。候補地に当該墓地の案内看板有り、候補地の土地所有者（権利関係）については別途確認が必要。
- 候補地の北及び東の後背地は、中流程度の住宅地が主、また小さな工場が散見された。非常にローカルな個人商店や食堂はあるが、チェーン系の店舗は見られなかった。

新規休憩施設候補/Meycauayan

- 候補地そのものについては、目の前を通るNLEX本線の交通量は多く、NLEX Balintawak Exitから初めての休憩施設となるため、立地としてはポテンシャルあり（視察日の目視でも確認ではあるが、San Miguelが保有するSLEXと比較しても大型車の通行も多く見えた）。
- 本候補地は日本の休憩施設と比べると間口方向の長さが短くなる（奥行はそれなりに広さが確保できる見込み）。
- NLEX本線と当該候補地の間にはサービス道路が存在。またNLEX本線の路肩幅がかなり狭く、既存の路肩に進入路を作ることが困難。本候補地での休憩施設開発に際しては、斯かる点を考慮し、流入経路を検討する必要有り。



実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

日本との比較分析

NLEX及び休憩施設の利用状況データ分析

関連法制度分析

交通量制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
ブランディング	あり（D&D、ロゴマーク、オフィシャルマスコットはなし）	あり（EXPASA・NEOPASA、ロゴマーク、オフィシャルマスコット）
各休憩施設のコンセプト	改善の余地あり（ロケーションの特色を踏まえたコンセプトまでではない）	あり（ロケーションの特色を踏まえたコンセプトやテナントミックス、外観など）
各施設のレイアウト	改善の余地あり（回遊重視の導線が不十分）	十分（回遊重視の導線を踏まえたレイアウト）
店舗のゾーニング	改善の余地あり（基本的に店舗の単純な配置のみ）	明確（飲食・物販・後方のゾーニング）
店舗での商品陳列	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））
CS（顧客満足）施策	改善の余地あり（問合せ用の連絡先、オフィスにおけるサービスカウンターのみ）	あり（コンシェルジュ、お客さまセンター 等）
接客姿勢	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））
衛生管理	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））
利用者層に応じた施設	改善の余地あり	あり（フードコート、家族向け施設、愛犬向け施設 等）
イベント	あり（ミニコンサート、ゲームイベント 等）	あり（ヨガイベント、フリーマーケット 等）
利用者の誘導施策	改善の余地あり	あり（本線・駐車場内・休憩施設内・後背地からの誘導を踏まえた施策）

ブランディング

観点	フィリピン国	日本国
ブランディング	あり（D&D、ロゴマーク、オフィシャルマスコットはなし）	あり（EXPASA・NEOPASA、ロゴマーク、オフィシャルマスコット）

■フィリピン国

- MPTCが管理・運営する高速道路における休憩施設のブランドとして、て、2017年に、「Drive&Dine」（ドライブアンドダイン）を創設。
- 高速道路利用者の快適性や利便性を追求した究極の目的地として、おいしい食べ物・癒しの場所・心地よい緑地帯・心躍る活動等動等を提供する役割を担っている。
- 現在、NLEX及びSCTEXには13か所の休憩施設が存在するが、大半はトイレやガソリンスタンドがあるのみで、より多くの利用者を呼び込むという観点では改善の余地が多い。今後、休憩施設の開発・大規模改修の計画が存在していることから、ブランディングは重要となる。

<Drive&Dineのロゴマーク>



観点	フィリピン国	日本国
ブランディング	あり（D&D、ロゴマーク、オフィシャルマスコットはなし）	あり（EXPASA・NEOPASA、ロゴマーク、オフィシャルマスコット）

■日本国

- NEXCO中日本が管理・運営する高速道路における休憩施設のブランドとして、2010年に「EXPASA」（エクスパーサ）2012年に「NEOPASA」（ネオパーサ）のブランドを、それぞれ創設。
- EXPASAは、人気店の複数導入、選ぶ楽しさ・見る楽しさといった買いたくなる売場づくり、ゆとりある快適空間、ぷらっとパークや地産地消による地域との交流などを追及した商業施設であり、現在東名高速道路の11か所で展開中（海老名（上り・下り）、足柄（上り・下り）、富士川（上り）、浜名湖（上り・下り）、多賀（下り）、談合坂（下り）、御在所（上り・下り））
- ブランドネームに込められた意味は、現在のSA・PAの概念を超えるという意味を込めたEXCEED・EXCELSIOR（語源が外へ、超越等）の「EX」と、パーキングエリアの「PA」、サービスエリアの「SA」を組合せてネーミング。
- ブランドロゴマークに込められた意味は、「EXPASA」が自由に発展していくように、躍動感や軽やかさをイメージさせる羽ばたく蝶のようなデザインとなっている。5本のラインは、「高速道路」と「EXPASA」の始まりである5エリアを表現。また、5本のラインが中央に集約されているのは、様々な方面から高速道路を利用されるお客さまが5エリアを目的地として集い、そこから新たに広がっていく様子表現。基調カラーには、当社のコーポレートカラーでもあるオレンジ色を採用し、ポジティブ感を想起。
- NEOPASAは、先進的で新しいコンセプトを基に、多様なニーズのお客さまに快適にご利用いただけるよう施設規模、業態・施設配置、園地計画に至るまで新たな設計思想で一から作り上げた商業施設であり、現在、新東名高速道路の10か所で展開中（駿河湾沼津（上り・下り）、清水（上り・下り）、静岡（上り・下り）、浜松（上り・下り）、岡崎（上り・下り））
- ブランドネームに込められた意味は、先進的で新しいコンセプトを基に、多様なニーズのお客さまに快適にご利用いただけるよう施設規模、業態・施設配置、園地計画に至るまで新たな設計思想で一から作り上げた商業施設であり、新しい大動脈である新東名とともに「新しさ」を表現するための「NEO」と、パーキングエリアの「PA」、サービスエリアの「SA」を組み合わせてネーミング。
- ブランドロゴマークに込められた意味は、煌（きら）びやかな星は流れるスピード感を感じさせ、未来に導くマークとして新東名のイメージをデザイン。星のモチーフはネオパーサをみんなの「目指す場所」「集う場所」「希望の場所」として表現。星の中の白線は高速道路ネットワークを示し、新東名開通によるさらなる繋がりを表している。色は昼のオレンジと夜のブラウンを示し、24時間輝き続けていることを表している。その間の2つのグレーは、地域へ開かれた上下線のネオパーサを表し、3色の調和で成り立っている。

＜EXPASAのロゴマーク＞

＜NEOPASAのロゴマーク＞



出典：NEXCO中日本HP

観点	フィリピン国	日本国
ブランディング	あり（D&D、ロゴマーク、オフィシャルマスコットはなし）	あり（EXPASA・NEOPASA、ロゴマーク、オフィシャルマスコット）

■日本国

- NEXCO中日本のオリジナルキャラクター（オフィシャルマスコット）として、「みちまるくん」を創設。
- 家族と車でお出かけするのが大好きな、犬の男の子で、サービスエリアを始めとする、高速道路空間の「おもてなし」、「快適性」、「楽しさ」をPRしている。
- ホームページで、ファンクラブ、LINEスタンプ、塗り絵などを掲載し、毎年、全国「ゆるキャラ」コンテストにも出場し、キャラクターのファンを増やし、会社の知名度の向上に貢献。

<オフィシャルマスコット：みちまるくん>



みちまるくんのヒミツ



みちまるくんの家族

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
各休憩施設のコセプト	改善の余地あり（ロケーションの特色を踏まえたコンセプトまでではない）	あり（ロケーションの特色を踏まえたコンセプトやテナントミックス、外観など）

■フィリピン国

○各休憩施設の土地の良さや特色、ロケーションなどを踏まえたコンセプトや、当該コンセプトを踏まえたテナントミックスや外観などまでは、至っていない。基本的には、キラーコンテンツ（例：Nike Shop、スターバックスコーヒー、ドーナツ店などの各テナント）がメインの構成となっている。

■日本国

- 各休憩施設の土地の良さや特色、ロケーションなどを踏まえたコンセプトを有し、当該コンセプトに基づき、テナントミックスや外観などを検討
- 当該エリアコンセプトに基づき、設計
 - ・周辺環境・立地条件に沿った建物規模・MD（Merchandising）
 - ・建物規模・ゾーニング・レイアウト など
- 現行の休憩施設におけるコンセプト事例（イメージ）は、下記のとおり。
 - ・海老名SA：首都圏近郊の魅力満載のデパート
 - ・川島PA：川沿いの大きなオアシスレジャーパーク、自然と人間の持続的な共存
 - ・長篠設楽原PA：歴史的・画期的侍合戦の名所
 - ・談合坂SA：地域社会への貢献に繋がる地域名産の販売

<日本国の休憩施設のコンセプト事例>

Ebina Rest Area ① –

“An attractive department store” in the Tokyo metropolitan region

- ✓ A wide variety of delicatessens and takeout foods.
- ✓ Attractive place for visitors on their way home.



- ✓ The roofed arcade with many food and snack stalls.



Kawashima Rest Area ① –

“A riverside big oasis leisure park”
“Sustainable coexistence between people and nature”

- ✓ A big park surrounded by a lot of beautiful nature : Kiso River, ponds, and forests, etc.
- ✓ Operated by NEXCO subsidiary which is invested by some local governments.



Nagashino Shitaragahara Rest Area –

“Historic and epoch-making place of Samurai Battle, and Samurai Spirits”

- ✓ Exhibition of Samurai suits of armours.
- ✓ Selling various Samurai goods such as historical guns and swords, which are popular among foreign visitors and history lovers.



Dangozaka Rest Area –

“Local specialties that leads to contribution to local communities”

- ✓ The vegetable shop “Yasamura” sells a wide variety of local fresh vegetables every day.
- ✓ Popular among housewives and local residents.



（出典：NEXCO中日本セミナー資料）

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
各施設のレイアウト	改善の余地あり（回遊重視の導線が不十分）	十分（回遊重視の導線を踏まえたレイアウト）

■フィリピン国

○駐車場、トイレ、店舗の区分けはあるものの、回遊重視の導線が不十分で、改善の余地がある

<Drive&Dineの事例>



出典:調査団撮影

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
各施設のレイアウト	改善の余地あり（回遊重視の導線が不十分）	十分（回遊重視の導線を踏まえたレイアウト）

■日本国（非公開）

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
各施設のレイアウト	改善の余地あり（回遊重視の導線が不十分）	十分（回遊重視の導線を踏まえたレイアウト）

■日本国

- 利用者の、休憩施設内での回遊重視の導線の観点から、主に、駐車場、トイレ、テナント、園地、ドッグランなどの区画ごとの観点から、各施設のレイアウトを構築。
 - ※構築時の観点（例）
 - ・駐車場から建物が認知でき、中に入りたくなる気分が高められるか？
 - ・駐車場で車を降りた後、またはトイレを利用後の入り口の見え方について、施設の入り口がどこにあるか分かるか？、入口に向かってスムーズに歩いていくことが可能か？
 - ・施設全体の回遊のしかたについて、利用者の行動に合わせ、施設全体を回遊しやすい動線計画となっているか？ など

<日本の休憩施設の事例>



フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
店舗のゾーニング	改善の余地あり（基本的に店舗の単純な配置のみ）	明確（飲食・物販・後方のゾーニング）

■フィリピン国

- 基本的には、キラーコンテンツ（例：Nike Shop、スターバックスコーヒー、ドーナツ店などの各テナント）がメインの構成となっており、利用者の動きとエリア全体のゾーニングまでは考慮されてない。

<Drive&Dineの事例>



出典：調査団撮影

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
店舗のゾーニング	改善の余地あり（基本的に店舗の単純な配置のみ）	明確（飲食・物販・後方のゾーニング）

■日本国

- 利用者ごとの行動シーンとエリア全体のゾーニングを考慮した配置となっている。
- テナントの配置の工夫により、「賑わい」を創出するなどしている。

＜テナントの配置の工夫による「賑わい」の創出＞



非公開

出典：NEXCO中日本資料を参考に、調査団にてイメージとして作成

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
店舗での商品陳列	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

■フィリピン国

○より利用者が入りやすく、見やすく、わかりやすく、また魅力的な商品陳列・売り場とするために、改善の余地あり。

<Drive&Dineの事例>

非公開

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
店舗での商品陳列	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

■日本国

○VMD（Visual Merchandising：視覚的なPR手法）や、POP（Point of Purchase：販促の起点）の観点から、例えば、下記のような観点から、「利用者が入りやすく、見やすく、わかりやすい商品陳列・売り場」を構築。

- ・入口の広さ、通路のスペース、ストレートな動線、奥の見通し
- ・売れ筋商品、季節商品、新商品の分類
- ・シンメトリー（左右対称）や三角構成の陳列
- ・効果的な切り口やキャッチコピー、色彩 など

<日本の休憩施設の事例①>



出典：NEXCO中日本 HP等

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
店舗での商品陳列	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

<日本の休憩施設の事例②>



非公開

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
CS（顧客満足）施策	改善の余地あり（問合せ用の連絡先、オフィスにおけるサービスカウンターのみ）	あり（コンシェルジュ、お客さまセンター等）

■フィリピン国

○お客さま専用の問合せ用の連絡先（メールアドレス・電話番号）をホームページに掲載しているものの、休憩施設におけるコンシェルジュや、スタッフを24時間常駐させたお客さまセンター等は無し。

<MPTCのホームページ（抜粋）>

（問合せ用の連絡先、メール）

（オフィスに設置されたサービスカウンター）

Contact Us

Reach us here

For any inquiries, please fill up the form below and we will get back to you within two working days.

[Click here to view our Privacy Policy](#)

Send us mail

Name*

E-Mail*

Company

Subject*

Message*

Please prove that you are human by solving the equation *

5 + 0 = ?

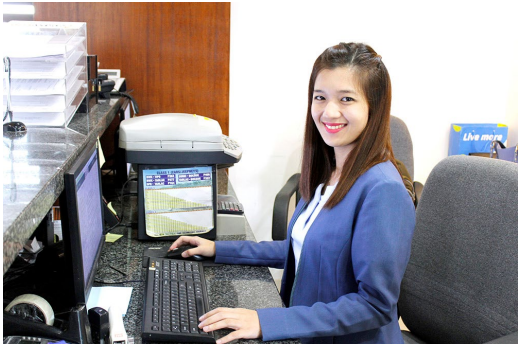
Submit

Find us

7th flr., L.V. Locsin Building, 6752 Ayala Avenue cor. Makati Avenue, 1200 Makati City, Philippines

Call us: +63 2 8894-8700

Email us: corporate@mptc.com.ph careers@mptc.com.ph



フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
CS（顧客満足）施策	改善の余地あり（問合せ用の連絡先、オフィスにおけるサービスカウンターのみ）	あり（コンシェルジュ、お客さまセンター等）

■日本国

○コンシェルジュや、スタッフを24時間常駐させ、一元的にお客さまからの問合せを受け付けるお客さまセンター等があり、きめ細やかなマニュアルあり。また、接客、高速道路の知識等に関する、教育・研修・訓練を実施。

○例えば、コンシェルジュの主な業務（年中無休）は、下記のとおり。

- ・高速道路情報の提供（経路、通行料金、状況、所要時間等）
- ・インターチェンジ周辺道路等の案内
- ・サービスエリアの施設案内
- ・ティーサービスコーナーの維持管理
- ・ベビーコーナーの維持管理
- ・ポスター等広告物の掲出・確認・管理
- ・逸失物の取扱い
- ・車椅子、ベビーカーの貸出し
- ・緊急時における道路管制室・警察・消防等への連絡 など

（お客さまセンターの問合せ先）
※24時間営業、フリーコール

<日本の休憩施設の事例> （コンシェルジュ）



NEXCO 中日本お客さまセンター
通話料無料・年中無休・24時間対応

 0120-922-229 「くにくにつづく」高速道路と覚えてください。
忘記電話をご利用にならない場合は 052-223-0333(通話料有料)

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国
接客姿勢	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

■フィリピン国 接客姿勢に関するマニュアル等無し。

■日本国

○コンシェルジュ運営業務に関する、きめ細やかなマニュアルあり
また、接客、高速道路の知識等に関する、教育・研修・訓練を実施

<日本の休憩施設の事例>



<例（イメージ）：コンシェルジュの主な業務>

- ・高速道路情報の提供（経路、通行料金、所要時間等）
- ・インターチェンジ周辺道路等の案内
- ・サービスエリアの施設案内
- ・ティーサービスコーナーの維持・管理
- ・ベビーコーナー の管理
- ・ポスター等広告物の掲出・確認・管理
- ・救護用休憩室の管理
- ・施設内のクレンリネス・点検
- ・遺失物の取り扱い
- ・車椅子、ベビーカー等の貸し出し等の貸し出し
- ・緊急時における道路管制室・警察・消防等への連絡 など

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
衛生管理	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

■フィリピン国

○衛生管理に関するマニュアル等は無し。

<Drive&Dineの事例>



出典：NLEX HP

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
衛生管理	改善の余地あり（きめ細やかなノウハウなし）	十分（きめ細やかなノウハウあり（マニュアル））

■日本国

○日常清掃について、下記の場所ごとに、きめ細やかな手順をマニュアルで規定

- ・通路、店頭・外周、トイレ、階段、エスカレーター、エレベーター、フードコート、ベビールーム、休憩室・喫煙室、ゴミ庫、荷捌き所、乗務員休憩室、更衣室、後方通路

<日本の休憩施設の手順の一例（通路の日常清掃手順 等）>

<例（イメージ）：通路（日常清掃）の主な概要と作業手順>



通路（日常清掃）

主な概要

- ①来店されたお客様の目に、まず入るのが「通路」の清掃状態のため、重要です。
- ②除塵・拭き掃除が中心だが、ガムやヒールマークも細かく除去します。
- ③清掃箇所や清掃方法は、お客様の繁閑・時間帯・天候等に合わせて決定し、また、柔軟に変更します。

作業手順（一例）

- ・軟式モップ・クロスパーで通路床面を除塵
- ・作業表示板を設置し、作業中の旨お知らせ
- ・固く絞ったモップで通路床面を水拭き
- ・床面に付着したガムをパテナイフで除去
- ・床面に付着したヒールマークはハンドパッドで除去

出典：NEXCO中日本 HP等

出典:NEXCO中日本資料を参考に、調査団にてイメージとして作成

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
利用者層に応じた施設	改善の余地あり	あり（フードコート、家族向け施設、愛犬向け施設 等）

■フィリピン国

○利用者層に応じた施設に乏しい。

<Drive&Dineの事例>



出典：NLEX HP

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
利用者層に応じた施設	改善の余地あり	あり（フードコート、家族向け施設、愛犬向け施設 等）

■日本国

○フードコート、家族向け施設（公園、キッズスペース、ベビーコーナーなど）、愛犬向け施設（ドッグラン） 等がある。

<日本の休憩施設の事例①> (フードコート)

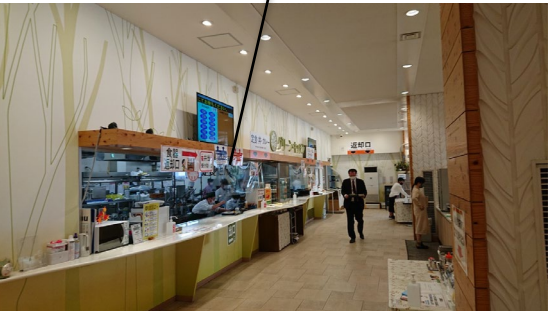


券売機

メニュー



調理場



食器返却口



出典：NEXCO中日本 HP等

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
利用者層に応じた施設	改善の余地あり	あり（フードコート、家族向け施設、愛犬向け施設 等）

<日本の休憩施設の事例②>

（家族向け施設（公園、キッズスペース、ベビーコーナーなど））



ベビーコーナー



おむつ替え台

（愛犬向け施設（ドッグラン））



ドッグラン入口



（出典：NEXCO中日本 HPなど）

■フィリピン国

○ミニコンサート、ゲーム、父の日・母の日、新年祝い、交通安全啓発などのイベントを実施

フィリピン国と日本国の休憩施設の対比

観点	フィリピン国	日本国 ※NEXCO中日本の場合
イベント	あり（ミニコンサート、ゲームイベント 等）	あり（ヨガイベント、フリーマーケット 等）

■日本国

○より幅広い利用者層の休憩施設への呼び込みを目的とし、休憩施設の催事スペース等において、ヨガ、フリーマーケット、ミニコンサートや公開ラジオ収録などのイベントを実施

<日本の休憩施設の事例>

（ヨガイベント）



（フリーマーケット）



（太鼓フェスティバル）



（コンサートイベント）



実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

日本との比較分析

NLEX及び休憩施設の利用状況データ分析

関連法制度分析

交通流制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画

NLEX休憩施設のデータ分析:調査概要

- NLEXを利用するドライバーの既存の休憩施設の立ち寄り状況や新規休憩施設周辺の走行状況を、ドライバーのモバイルデータを活用し、分析を実施。
- 当該分析結果を基に、NLEXのユーザー/ドライバーの休憩施設の利用頻度や利用額を高めるような、ユーザーのニーズに合致した休憩施設のテナントサービスを検討し、以て休憩施設への実行性ある誘導に寄与させることを狙いとする。



(A) NLEX及び休憩施設の利用者数(Footfall)分析

- 利用者数の相対分析(relative footfall)
→ NLEX全線、既存の休憩施設、新規休憩施設周辺の比較
- 平日/休日による違いの分析
- 人流・Hot spot把握のための既存休憩施設のヒートマップ分析



(B) 利用者の人口統計・属性分析

- 以下対象について、年齢、性別、購買力、製品種類別の消費動向を分析。
→ NLEXのユーザー/ドライバー
→ 既存の休憩施設の訪問者
→ 新規休憩施設を通過するユーザー/ドライバー



(C) ユーザーの行動分析

- 既存の休憩施設での平均滞在時間
- 平日/休日による違いの分析
- 既存の休憩施設への立ち寄り頻度の分析



(D) 関連分析・実地調査

- 既存の休憩施設の実地調査
- NLEX沿線周辺状況や周辺開発状況等の分析



(E) リテールマーケットの分析

- 現地のリテールマーケットの分析

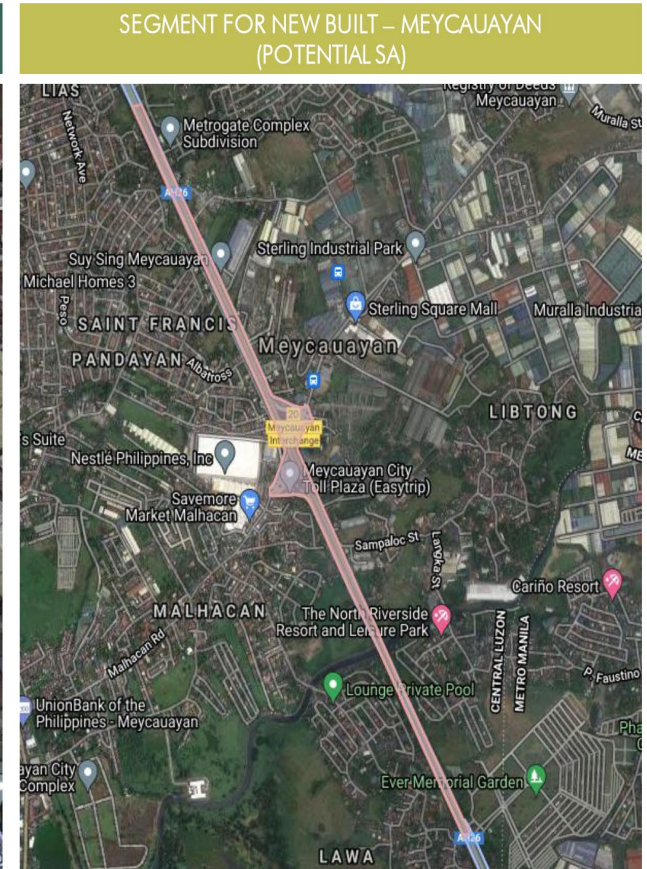
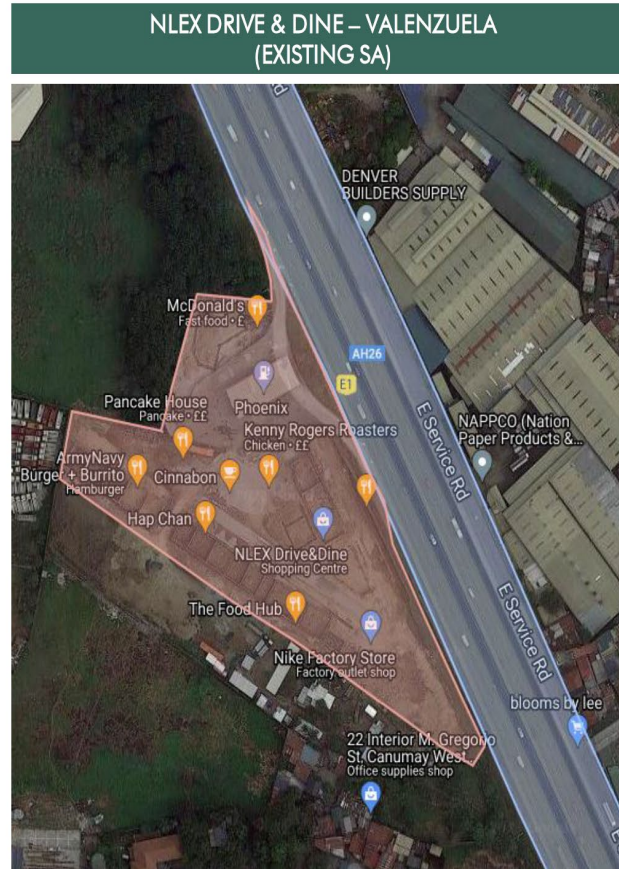
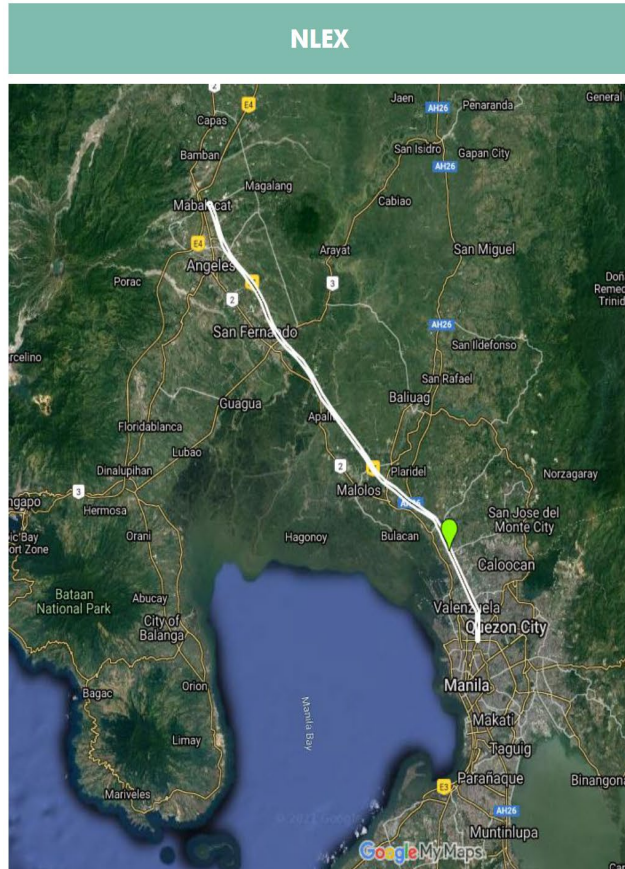


(F) リテールタイプやポテンシャルのあるテナント検討

- (A)~(E)迄の結果を踏まえ、NLEXのユーザーニーズに合致するリテールタイプを特定する。
- それを基に、既存及び新規の休憩施設において集客ポテンシャルを有するテナントやブランドを整理する。

NLEX休憩施設のデータ分析:調査対象路線・施設・地域

- 調査対象はNLEX本線（全区間）、Valenzuela Drive & Dine、NLEX Meycauayan Segmentの三カ所。Meycauayanについては具体的な休憩施設の位置が未確定であることから、Meycauayanを通るNLEX全区間を対象とした。
- 各対象地を下記図の通り、Geo-fencingし、当該範囲内の移動データを基に、後述のデータ分析を行った。



(A) NLEX及び休憩施設の利用者数(Footfall)分析 - 年間利用者数割合

利用者数分析(年間利用者数)

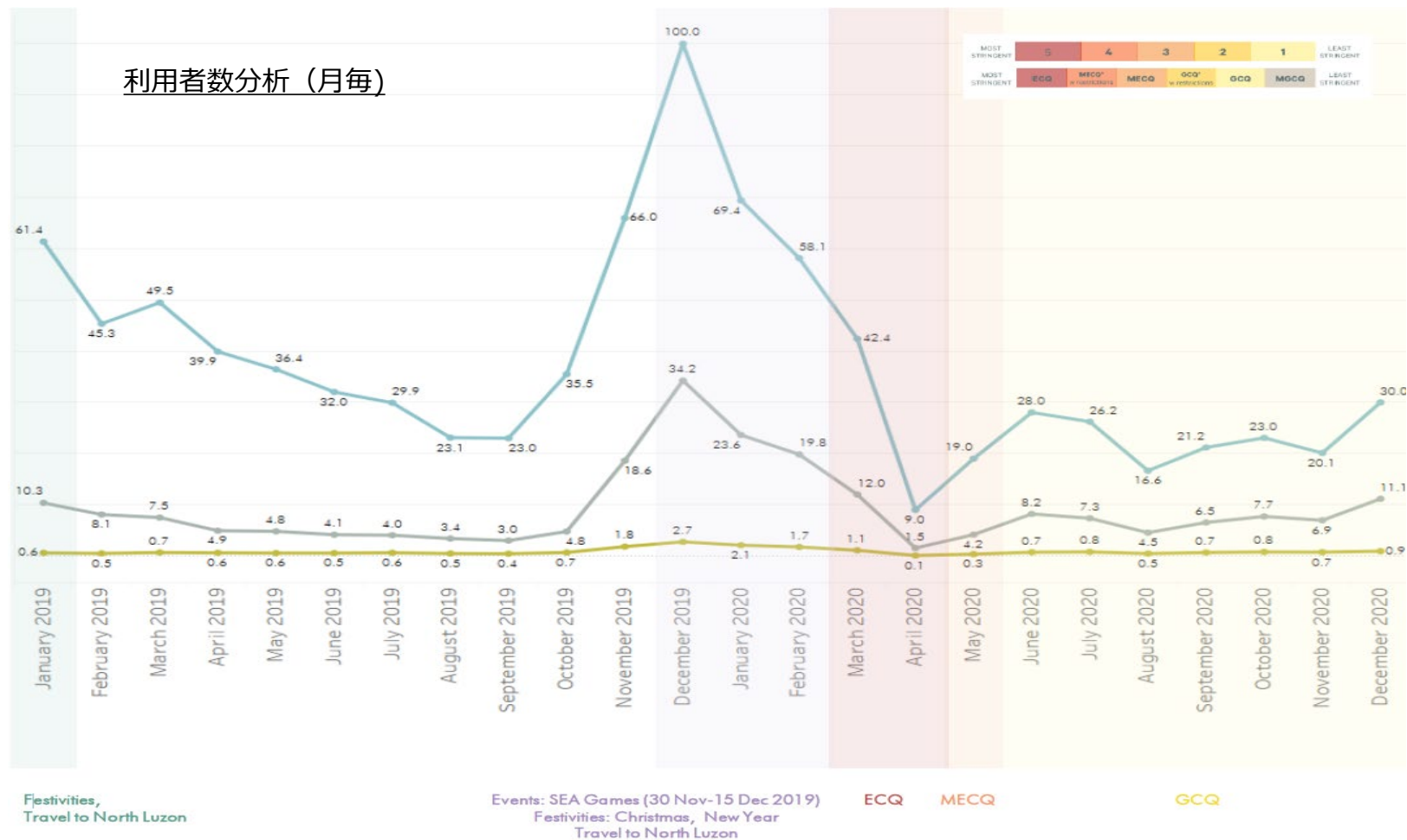
2019年のNLEXの利用者数を100とした場合の利用者割合を示したもの。

- NLEXの利用者数は、2020年に前年比35%超減。これはCOVID 19による移動制限等によるもの。
- NLEXを利用するドライバーのうち、約2%しかValenzuela Drive & Dineに立ち寄っていないとのデータ分析結果。NLEXの利用客の中には、Valenzuela Drive & Dineが存在する区間を通過・利用しないドライバーも含まれているため、Drive & Dineを通過する車両のうち当該施設を利用する顧客の割合はもう少し高い可能性もある。然しながら、いずれにしても道路本線利用者に占めるValenzuela Drive & Dineの利用者数は現状低い水準となっており、休憩施設のテナントミックスや広告等の取組により、休憩施設への利用客の取り込み改善余地は十分にあるものと考えられる。
- Meycauayan区間を通過する車両数は、2019年から2020年にかけて微増となっている。これは2020年はCOVID19のため移動制限の厳格化措置等が取られ、州や市を跨ぐ移動が困難となったが、Meycauayan市乃至Bulacan州内を移動することができたことに伴うことに起因すると推察される。かかる人々の特性を理解・分析することが、with コロナ下でのテナントミックス・サービスを検討する上で必要（利用者の特性・属性については別途分析後述）。

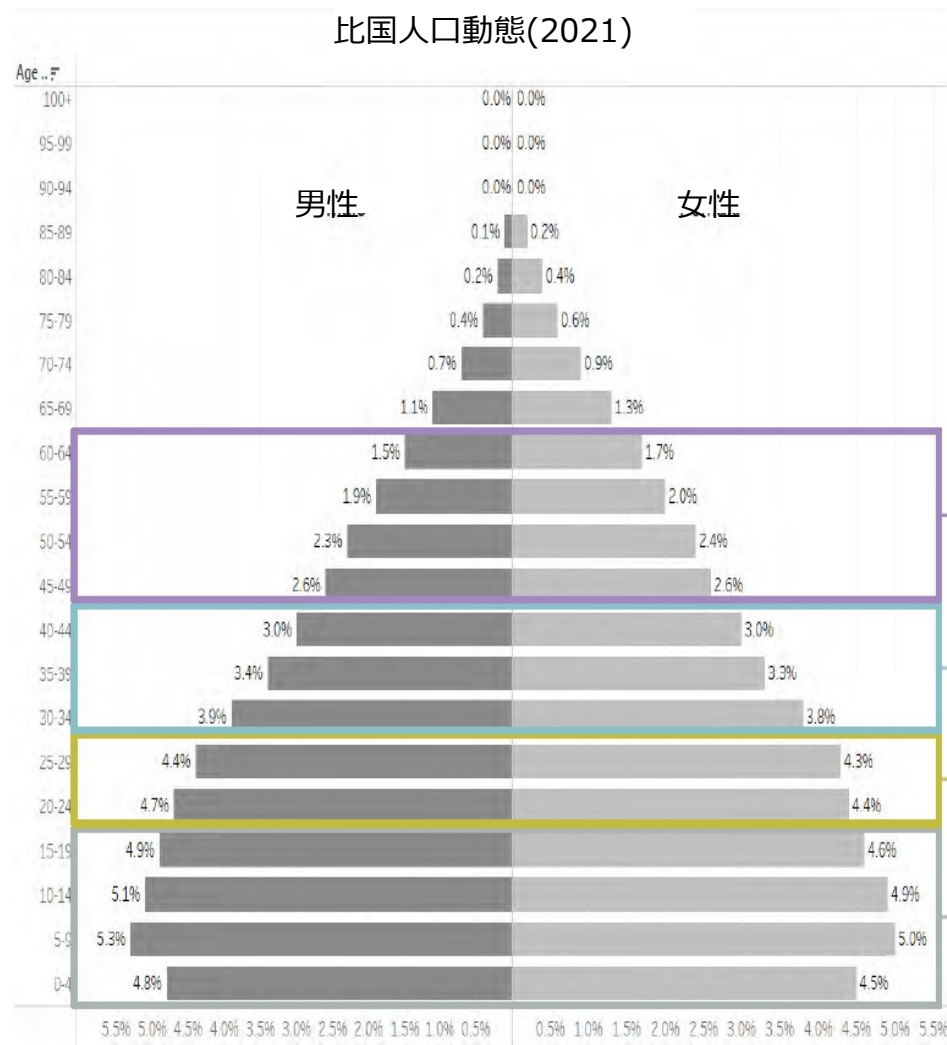


(A) NLEX及び休憩施設の利用者数(Footfall)分析 - 月別利用者数割合

- NLEXの利用客は2019年11月から急激に増加し、同年12月にピークとなっている。これは2019年11-12月にかけて実施されたSEA Game等により急増したものと思われるが、2020年の傾向を見ても（こちらCOVID 19の影響も勘案する必要があるが）年末に向けて利用者は増加する傾向にある。
- 2020年1-2月も引き続きNLEXの利用客数は高い割合で推移しているが、これはバタンガスのタール火山の噴火により、南部への移動が制限され、北部の移動が伸びたもの。3月以降はロックダウンの影響により利用客は急減。
- Meycauayan区間やValenzuela Drive & Dineの月毎の利用客数割合の推移はNLEX本線の推移と凡そ相関している。



(B) 利用者の人口統計・属性分析 – 年齢層で見た消費傾向及び生活様式



中年層
旅行やその他のレジャーに費やす可処分所得が高いが、退職が近づいていることもあ、節約にも熱心である。

ミドルユース層
平均年収はUSD 4,290
労働力の37%を占めており、大部分が海外への出稼ぎ労働者である。
大半が既婚者で家族を養っており、一番の稼ぎ時。
共働き世帯も増加しており、高級品の消費傾向も高まっている。

若年層/ミレニアム世代
平均年収はUSD 4,186
労働力の25%を占めており、フィリピン国内の起業家の大半をこの層が占めている。また、多くの人が成長著しいBPOセクターで働いている。
デジタルテクノロジーと共に育った最初の世代である。
実際に商品を手にとっての買い物を未だ好む傾向にはあるものの、Eコマースは今後有望視されている。
インスタ映えるダイエットや健康施設、運動療法を好み、特に飲食店やスポーツジムの会員権等のサービスには積極的にお金を費やす傾向がある。

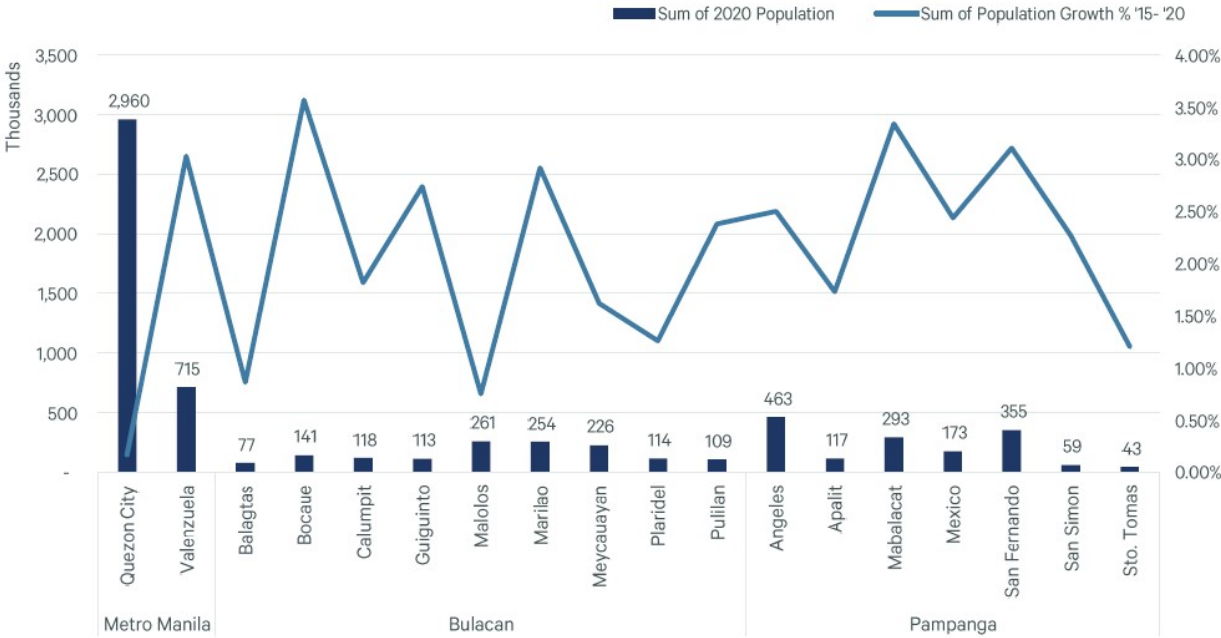
学生層
所謂Z世代で、最初のデジタルネイティブ世代。
視覚的な情報を重要視しており、ビジネスに対して信頼性を期待する傾向にある。

出典：調査団再委託先に作成

(D) NLEX沿線の人口及び人口増加率

- NLEX沿線都市の人口分布は下記グラフの通り。圧倒的にQuezon cityの人口が多く、これに比例する形で、NLEXへ流入する車両もQuezon Cityの住民が15%程度を占めている状況。二位はValenzuela等で全体の約5%程度となっている。

NLEX沿線都市人口分布



地域毎の都市Top3(人)

Metro Manila	
Quezon City	2,960,000
Valenzuela	715,000
Bulacan	
Malolos	261,000
Marilao	254,000
Meycauayan	226,000
Pampanga	
Angeles City	463,000
San Fernando	355,000
Mabalacat	293,000

出典：調査団再委託先にて作成

(D) NLEX沿線の都市開発・インフラ開発計画(1)

- 沿線上の都市開発やインフラ開発により、人口動態や競合する商業施設、休憩施設へのニーズ等が変化することから、沿線上の開発計画も念頭に休憩施設開発を進める必要有り。
- 主な開発計画は以下の通り。

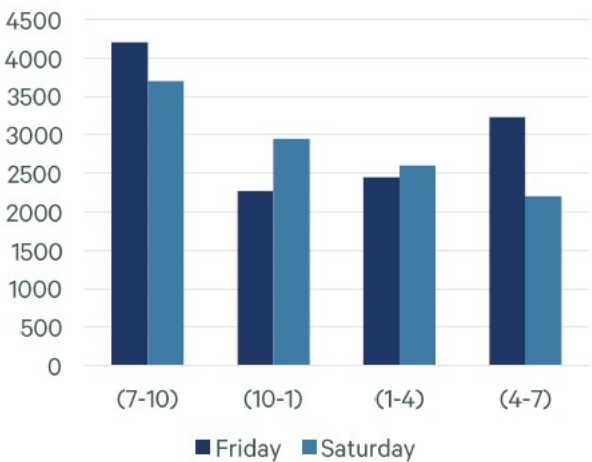
	商業施設・都市開発	インフラ開発
● Pampanga	SM Clark Berthaphil Office Park Filinvest Mimosa Clark Cityfront Udenna Aeropark	Clark International Airport – T2 Subic-Clark-Tarlac Expressway (SCTEX) North-South Commuter Railway (NSCR) Pampanga Road Network Expansion
● Bulacan	Megaworld Northwin Global City	North-South Commuter Railway (NSCR) PNR Tutuban-Malolos Line MRT-7 New Manila International Airport
● Metro Manila QUEZON CITY, VALENZUELA AREA	Megaworld Eastwood City Ayala Vertis North SM City North EDSA Araneta Cyberpark Eton Centris UP Technohub	NLEX-SLEX Connector (Skyway Stage 3) Mega Manila Subway Proposed NAIA Upgrade



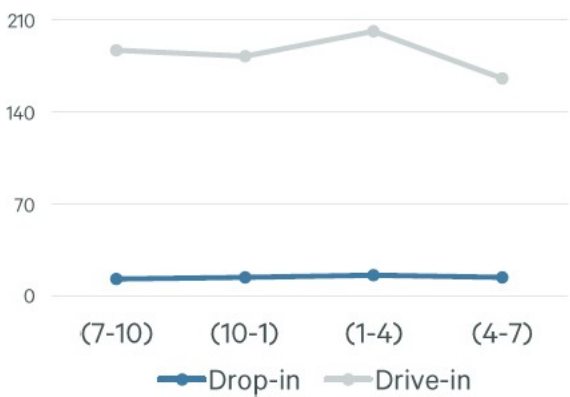
出典：調査団再委託先にて作成

(D) Valenzuela Drive &Dine 実地調査結果 (1)

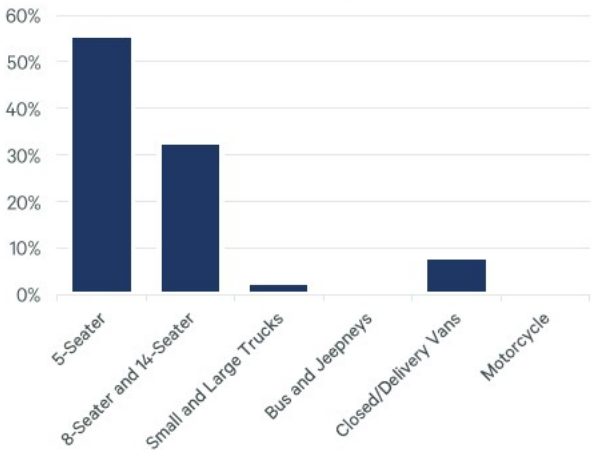
平均流入交通量 (単位:台)



一時間当たりのDrop-in及び
Drive-in平均台数 (単位:台)



車両種類の割合(%)



- 午前7時～午後7時までの観測結果、NLEX 利用客数が最も多いのは午前7時～10時の時間帯。

- Drop-in : 給油する自動車の数
- Drive-in : サービスエリアに立ち寄る自動車の数

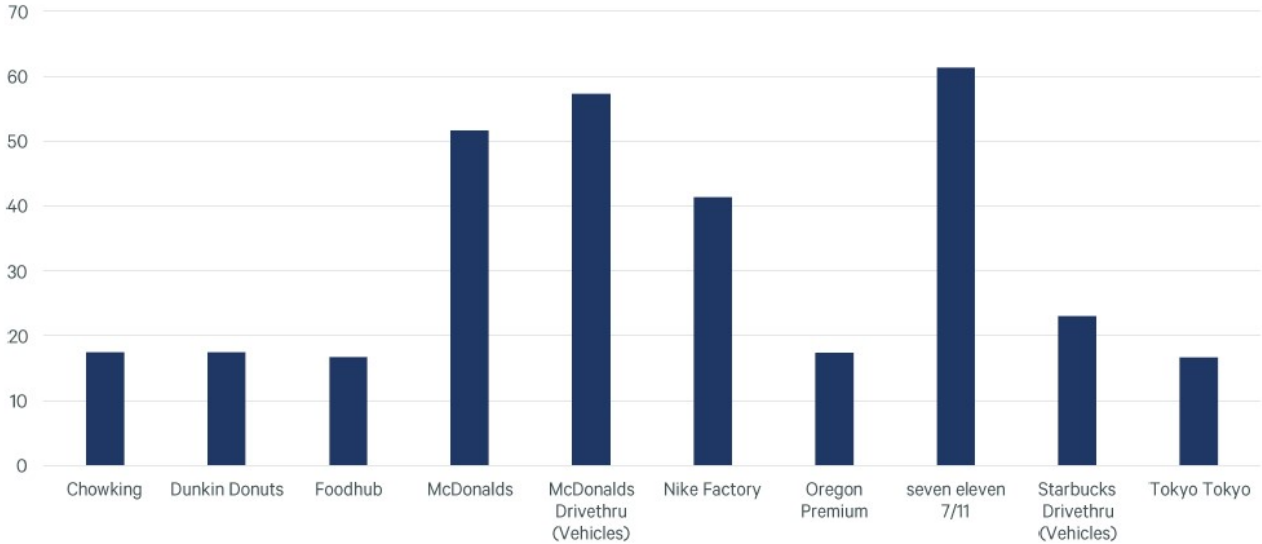
- Drive-inしている自動車の内、大半が5人乗り自動車かセダンタイプの車。
- 公表されているNLEXの車両Class別の交通量においても大半がClass1 (乗用車)となっており、今回の結果とも符合。
- トラック等の商業車両による入場は現時点では少ない。

※上記データは、2022年1月下旬に再委託先/CBREによる現地実査の上、計測したもの。

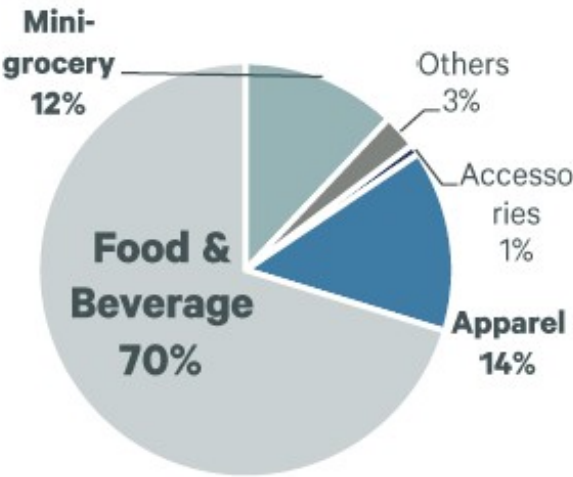
(D) Valenzuela Drive & Dine 実地調査結果 (2)

- ファストフードやコンビニ、コーヒーショップ等への立ち寄りが大きい。
- マクドナルドやスターバックス等においては、ドライブスルーによる利用の方が大きく、コロナによるドライブスルー利用増や目的のみ済まして休憩所を退場するドライバーが一定数存在することを実査でも確認。

建物毎の平均立ち寄り客数



立ち寄り客数
(テナント種類毎の割合)



※ 上記データは、2022年1月下旬に再委託先/CBREによる現地実査の上、計測したもの。

(E) リテールマーケット概観

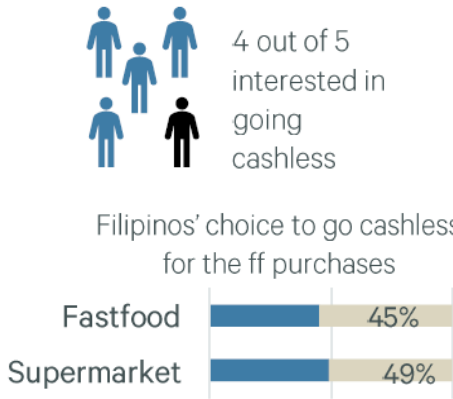
<カテゴリ別の消費金額>

- 比国全体における各消費カテゴリーの金額及び比率（2019-20年）は右表の通り。
- 全体でも最も大きなポーションを占めるは食品・飲料で、全体の約4割強を占める。20年はCOVID 19の影響もあり、全体の消費額自体は前年比約7.5%減となっているが、必需である当該カテゴリーは5.2%の増加。一方で、レクリエーションや移動に係る消費は20年は前年比大幅減。

Consumption Category	2019	2020		
	Amount	Amount	%Total	%Var vs. 2019
Food and non-alcoholic beverages	98.62	103.78	38.5%	5.2%
Miscellaneous goods and services	37.93	38.55	14.3%	1.6%
Housing, water, electricity, gas and other fuels	33.85	35.31	13.1%	4.3%
Transport	30.93	21.03	7.8%	-32.0%
Restaurants and hotels	28.01	16.17	6.0%	-42.3%
Education	15.46	13.48	5.0%	-12.8%
Health	11.67	11.59	4.3%	-0.7%
Communication	7.59	8.09	3.0%	6.6%
Furnishings, household equipment and routine household maintenance	8.75	7.82	2.9%	-10.7%
Alcoholic beverages, tobacco	7.00	5.93	2.2%	-15.3%
Clothing and footwear	5.54	4.58	1.7%	-17.3%
Recreation and culture	6.42	3.50	1.3%	-45.4%
Amount in US\$ Billions	291.77	269.84	100.0%	-7.5%

出典：調査団/再委託先にて作成。

<デジタル・キャッシュレス関連の動向>



出典：Visa Philippines Consumer Payment Attitudes Surveyに基づき、調査団/再委託先CBREにて作成。

Copyright © MITSUI & CO.,LTD. All rights Reserved.

Visits to (physical) retail establishments in Feb-Jul 2020

55%↓

Shift to online stores; offer remote sales & services support

4 out of 10 SEA digital consumers found to have spent more on online groceries in 2020

80% Indicated their intention to continue buying groceries online in the future

- COVID19を契機にキャッシュレス化、オンラインへのシフトが比国でも加速。
- 2020年2～7月にかけて、リテール店舗への物理的な訪問は大幅に減少し、その間オンラインストアにサービス及び顧客はシフト。
- Postコロナ時代においてもこの流れは止まることなく、オンライン化・キャッシュレス化は比国でも引き続き継続することが見込まれる。

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通流制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画

■ フィリピン国と日本国の法規制に関する比較

フィリピン国		日本国	
法規制	監督官庁	法規制	監督官庁
通行料操作令	大統領	道路法、高速自動車国道法、高速道路株式会社法	MLIT
有料道路サービス施設設立、運営及び維持に係るガイドライン	TRB	有料道路運営事業者の内規	有料道路運営事業者
建築基準法	DPWH	建築基準法	MLIT
個人情報保護法	NPC	都市計画法	MLIT
電波法		電波法	MIC
		環境基本法	MOE
		消防法	MIC
		文化財保護法	MEXT

このうち、レストエリア事業において最も重要な規制は、フィリピン国においては「有料道路サービス施設設立、運営及び維持に係るガイドライン」であり、日本国においては「有料道路運営事業者の内規」である。

■ 有料道路サービス施設設立、運営及び維持に係るガイドライン（フィリピン国）

レストエリアの設立、運営、及び維持事業に関しては、2008年5月に制定されたRevision of the Guidelines for the Establishment, Operation, and Maintenance of Tollway Service Facilities*に定められている

根拠法	Presidential Decree 1112 - Toll Operation Decree（通行料操作令）
施行規則	Revision of the Guidelines for the Establishment, Operation, and Maintenance of Tollway Service Facilities（有料道路サービス施設設立、運営及び維持に係るガイドライン改正）
監督官庁	✓ Toll Regulatory Board; TRB（通行料規制委員会）
背景	✓ インフラへの民間投資を誘致し、フィリピン国のインフラ整備を進める一方、公共利益においては厳重な監視及び規制が必要であることから、通行料操作令が定められている ✓ 通行料操作令には、この目的を果たすためのガイドラインを発行しなければならない規程があり、TRBから有料道路サービス施設の設立、運営及び維持に係るガイドラインの改正が発行されている
ガイドラインの概要	✓ 有料道路運営事業者が実施すべきこと ✓ 建設手順と監督 ✓ 有料道路運営事業者の権利と義務 ✓ サービス施設運営事業者の権利と義務 ✓ サービス施設契約の共通条項 ✓ 歳入に関する政府の共有 ✓ 紛争 ✓ 改正及び規制の修正 ✓ 有効性

* 1999年4月15日に制定されたGUIDELINES FOR THE ESTABLISHMENT, OPERATION AND MAINTENANCE OF TOLLWAY SERVICE FACILITIESが改正されたもの。

- 有料道路運営事業者（NEXCO中日本）の内規（日本国）
レストエリアの設立、運営、及び維持事業に関しては、有料道路運営事業者の内規に定められている

根拠法	高速自動車国道法、高速道路株式会社法
施行規則	有料道路運営事業者（NEXCO中日本）の内規
監督官庁	✓ 国土交通省；MLIT
背景	✓ 有料道路運営事業者にレストエリアの設置義務はない ✓ 高速道路とレストエリアは区域が分かれており、レストエリアを高速道路に連結できている ✓ レストエリアの建設及び管理は有料道路運営事業者の事業として定められている
内規の種類	✓ 道路区域変更に関する規則 ✓ 用地取得に関する規則 ✓ 休憩施設設計要領集 ✓ 商業施設設計要領集 ✓ 高速道路休憩施設の污水处理施設設計基準 ✓ 商業施設保全管理要領 ✓ その他多数

■ 有料道路サービス施設設立、運営及び維持に係るガイドライン（フィリピン国）と有料道路運営事業者の内規（日本国）の比較

主な項目	フィリピン国	日本国
定義	①サービスエリア ＞ 駐車場、トイレ、ガソリンスタンド、緊急車両修理店、レストランとカフェテリア、店舗/食料品 ②レストエリア ＞ 駐車場、トイレ、休憩所（テーブルとイス）、カフェ 同一方向・・・5.0km以上の間隔（例外あり） 方向別・・・長さ500mのコンクリート中央分離帯の設置が必要 ※サービス施設運営事業者と有料道路運営者の合意、TRBの承認を条件として、双方向のサービス施設を結ぶ歩道橋を建設することが出来る。 ※既存・提案の出入口から1.0km以内にサービス施設を配置することはできない	①サービスエリア（50～100kmの間隔で設置） ＞ 駐車場、緑地、トイレ、休憩所、レストラン関連施設、ガスステーション ②パーキングエリア（SAを含めて15～25kmの間隔で設置） ＞ 駐車場、緑地、トイレ、物販（コンビニ、自販機、） 必要に応じて、レストラン、ガスステーション ※トンネルの出口やバスストップとは1km、インターチェンジとは2km以上離すことを原則



○責任者の比較

主な項目	フィリピン国	日本国
立案者	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
資金調達	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
設計	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
行政協議	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
用地取得	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
建設	サービス施設運営事業者	有料道路運営事業者
運営	サービス施設運営事業者	サービス施設運営事業者（有料道路運営事業者が委託）
所有	サービス施設運営事業者	トイレ、駐車場：機構 上記以外の敷地（テナント、ぷらっとパーク、ドッグラン等）：有料道路運営事業者
維持及び管理	サービス施設運営事業者	トイレ、駐車場：有料道路運営事業者 上記以外の敷地（テナント、ぷらっとパーク、ドッグラン等）：有料道路運営事業者、サービス施設運営事業者、各テナント

○内容の比較

主な項目	フィリピン国	日本国
契約期間	初期契約：10年間（以後、更新可能）	初期契約：5年間（以後、自動更新） ※有料道路運営事業者とサービス施設運営事業者との土地建物賃貸借契約書に記載あり
レストエリア設置位置	人口密集地域の超高架・広幅員の有料道路区間に沿った場所への設置不可	路線近傍の都市の位置や大きさ、その路線を利用する交通量や性格、景観の良否、IC、BSなど他の施設との位置関係、路線の線形や地形沿道条件および維持管理上の問題、建設費等を総合的に考慮
規模（面積）	サービス施設運営事業者の提案による	計画交通量から算定された駐車マス数を基とし、他の構成要素（トイレ、GS等）を算定
駐車場	数：総床面積500㎡毎に1台の駐車マス※ 建築基準法に基づく 位置：サービス施設運営事業者の提案による	数：片側設計交通量×立寄率×ラッシュ率/回転率 位置：流入側及び休憩施設建物に近い側
トイレ	数：建築基準法？サービス施設運営事業者の提案による？ 位置：サービス施設運営事業者の提案による	数：駐車マス数×車種構成比×乗車人員等の各種係数 位置：出口側
ガスステーション	設置義務はないが、サービス施設運営事業者の提案による	エリアの流出ランプ側

案内標識	TRBの承認により看板設置可能	設置しなければならない ※道路法に基づく   しかし、案内標識への満空情報追加は義務ではない
後背地からのアクセス	不可能 ※法により制限されており、TRBとの協議事項	可能 ※高速自動車国道法 等に基づき、国土交通大臣による連結許可が必要
各種フィー (サービス施設運営事業者 →有料道路運営事業者)	① エントリーフィー ② サービスフィー	非公開
コンセッション料金 (有料道路運営事業→国)	あり 有料道路運営事業者は、有料道路運営事業者がサービス施設運営事業者に課す料金または全ての料金の50%をフィリピン国政府に支払う	なし

■ 参入時に求められる対応

フィリピン国でSFOとして事業参画する場合は、「後背地からのアクセス」「各種フィー」「コンセッション料金」に留意する必要がある

本事業において注意・対応すべき事項

後背地からのアクセス

- Republic Act 2000 – Limited Access Highway Actにより、高速道路区域外からのアクセスは制限されており、TRBとの協議事項となっている
- 現在のところ、スマートICの設置や周辺住民が高速道路を介さずレストエリア内のテナントを使用することは難しい
- 有料道路運営事業者やSFO等の関係機関が外部接続の規制緩和に向けた協議をTRBを行っている

⇒将来的には外部接続が可能になると思料される

各種フィー

- エントリーフィー：レストエリア総建設費の2%を1度に限り有料道路運営事業者を支払う必要がある
- サービスフィー：売上高の2%を毎月有料道路運営事業者を支払う必要がある
※有料道路運営事業者はTRBに対し、エントリーフィー及びサービスフィーの50%を支払わなければならない

⇒建設コストの削減、効率的な運営及び売上向上が求められる

コンセッション料金

- 有料道路運営事業者は政府に対し、有料道路運営事業者がサービス施設運営事業者に課す料金または全ての料金の50%をコンセッション料金として支払わなければならない

⇒政府への支払い義務を鑑み、有料道路運営事業者がサービス施設運営事業所に必要以上の料金を課す恐れがある

- 建築基準法関連（フィリピン国）
レストエリア建設を監督・施工する企業の義務に関しては、1997年に制定されたNational Building Code Of The Philippinesに定められている

根拠法	Republic Act 6541 – National Building Code Of The Philippines（建築基準法）
施行規則	Implementing Rules and Regulations of the National Building Code of the Philippines
監督官庁	✓ Department of Public Works and Highways; DPWH（公共事業道路省）
概要	✓ 1997年に大統領令で改正されたNational Building Code Of The Philippinesが最新の建築基準法である ✓ DPWHの長官により建築基準法の各条文を解説した規則が定められている ✓ 建築、修繕、模様替え、移設、用途変更、除却に関する許可は、市又は町の職員（部署不問）あるいは民間の専門家により実施される
具体例	✓ 駐車マス Group E, Division 1に該当 総床面積（GLA）500㎡ごとに1台の駐車マスを確保しなければならない ✓ トイレ

■ 求められる対応

レストエリア建設を監督・施工する企業においては、建築基準法以外に、「防火」「バリアフリー」「構造」「省エネ」についても考慮する必要がある

本事業において注意・対応すべき事項

防火	- 建築基準法は、構造耐力を中心とする建築規則であり、消火設備・耐火・避難等に関する記載はない - 防火に関する法律Fire Code of the Philippinesについても考慮する必要がある
バリアフリー	建設基準法に、障がい者の移動に関する法律The Law to Enhance Mobility of Disabled Persons(Accessibility Law)について順守すべき記載がある
構造基準	構造基準National Structural Code of the Philippinesは、フィリピン構造技術者協会により作成されており、建築基準法のReferral Codeの位置付けとされているが、順守すべき事項と思料される
省エネ基準	省エネ基準The Philippine Green Building Codeは、建築物外縁部の各部位の断熱性能・空調等の設備の効率や性能検証で認める手法が規定されており、建築基準法のReferral Codeの位置付けとされているが、順守すべき事項と思料される

■ 個人情報保護関連（フィリピン国）

フィリピン国における個人情報を処理する企業への義務に関しては、2012年に制定されたData Privacy Act of 2012に定められている

根拠法	Republic Act 10173 – Data Privacy Act of 2012（個人情報保護法）
施行規則	Implementing Rules and Regulations of the Data Privacy Act of 2012
監督官庁	✓ National Privacy Commission; NPC（国家プライバシー委員会）
概要	✓ フィリピンでは、一般法としてData Privacy Act of 2012が制定されており、政府機関に対して各種通達という形で詳細が定められている ✓ 特に「センシティブ個人情報」として定められている年齢、婚姻の有無、学歴などを企業が処理する場合、個人情報の主体が予め特定された目的に同意している必要がある
「個人情報」の定義	✓ 媒体への記録の有無を問わず、その情報から個人の特定が明らかもしくは合理的かつ直接的に確定しうるもの、または他の情報と併せることにより直接的かつ確実に個人を特定するもの
「センシティブな個人情報」の定義	✓ 個人の人種、民族、婚姻の有無、年齢、肌の色、宗教、哲学又は政治的信条に関する情報 ✓ 個人の健康状態、学歴、遺伝、性生活、または犯罪歴・犯罪容疑に関する情報 ✓ 社会保障番号、病歴、免許証の取得・拒否・取消し・破棄、及び納税申告書等の情報 ✓ 行政命令又は法律により特に指定された情報

■ 求められる対応

フィリピンで個人情報を扱う場合において特殊な対応は求められないが、「NPCへの登録」「個人情報取得同意」「セキュリティー措置」、が必要となる

適用対象 (原則)	✓ あらゆる個人情報の処理に適用され、情報を取り扱う者が自然人か法人かは問われない ✓ フィリピン国内で設立されていない法人であっても、フィリピン国内にある何らかの装置を使用したり、フィリピン国内に支店を設置するなどして個人情報を管理・処理している場合にも適用される
--------------	---

本事業において注意・対応すべき事項

NPCへの登録	1. データ処理システムの登録：250人以上の従業員を雇用している場合や、1000人以上のセンシティブ情報の処理をする場合* 2. データ保護責任者の選任と登録：組織内部のデータ処理やコンプライアンスに関する従業員教育やセキュリティー監査などを行うデータ保護責任者の役職を設置・登録
個人情報の 主体の同意	• 企業が個人情報を処理する際には、個人情報の主体が予め同意している必要がある • 特にセンシティブな個人情報を処理する場合、特定された目的について同意している必要がある
セキュリティー 措置の義務	• 対象企業は、個人情報を保護するために、①組織的、②物理的、③技術的なセキュリティー対策を講じることが義務付けられている
外部委託の際 の留意点	• 対象企業が個人情報の処理を外部委託する場合には、その契約内容についても規定が存在する • 契約内で、処理の対象、期間、性質、目的、データの種類、データ主体の分類、個人情報管理者の権利義務、処理が行われる場所を定め、施行規則に則った事項について規定する必要がある

* 小規模な情報取り扱いの場合はNPC登録が不要であるが、事業化する際には念のためNPCに事前確認の方が望ましい

参考：データローカリゼーションに関する制限

フィリピンは公共セクターにのみ、自国にデータを留めておくべきとするデータローカリゼーションに関する制限が適用される。

本事業におけるソリューションは民間セクターが主導するため、規制には該当しないものと想定される

データローカリゼーションに係る規制（フィリピン）

○：規制有り、×：規制無し

法律名	公的 セクター	民間セクター					その他
		金融・ 保険業	医療・ 健康	商業	IT・ 技術	銀行	
Data Privacy Act of 2012	○	×	×	×	×	×	×

「公的セクター」に関する補足

- 公共セクターに概要するかどうかは、Data Privacy Act of 2012では「政府（政府、その機関および組織）の保有」、個人情報保護団体のNPC Circular 16-02 – Data Sharing Agreements Involving Government Agenciesでは「民間企業が取得したデータで政府に移管するもの」とあるが、本事業においては民間企業の主導が中心のため、データローカリゼーションの規制には該当しないものと考えられる。
- なおData Privacy Act of 2012においては、下記に該当する場合にはその範疇とせず、また他の法律を改正するものではないとされている。
 - a. 政府機関の役員又は職員である又はあった個人に関する情報であって、当該個人の地位又は職務に関連するもの（役職・勤務先連絡先、給与範囲などを含む）
 - b. 政府機関との契約に基づいて役務を提供している、または提供していた個人に関する情報（契約条件、など提供された役務に関連するもの）
 - c. 政府から個人に与えられるライセンスや許可などの財政的性質の裁量的な利益に関する情報
 - d. 公的機関の機能を遂行するために必要な情報。特に、本法律は銀行預金秘密法、外貨預金法、信用情報システム法を改正・廃止するものではない。
- 一方で、政府（政府、その機関および組織）の保有するセンシティブな個人情報保護については、CHAPTER VIIで規定されており、政府施設外への持ち出し、政府施設外からのアクセスは原則として禁止されている。
- また、公的セクターに該当する場合、Cloud First Policyに従う必要がある。Cloud First Policyでは機密性の高い情報に関しては「認定された」クラウドへの保存とセキュリティ・暗号化の要件に沿う必要がある

■ 電波利用関連（フィリピン国）

1995 年 3 月に施行された公衆電気通信政策法により、フィリピン国における事業免許の付与条件、事業者の義務等が規定されている。

根拠法	Public Telecommunications Policy Act 共和国法 第7925号（公衆電気通信政策法）
監督官庁	✓ Department of Information and Communications Technology; DICT 情報通信省 【主な付属機関】 ● 国家電気通信委員会（NTC） ● 国家プライバシー委員会（NPC） 【主な所掌事務】 ● ICT関連の政策立案 ● 電子政府等のICT利用の促進 ● ICT関連の法整備 ✓ National Telecommunications Commission; NTC 国家電気通信委員会 【主な所掌事務】 ● 電気通信設備及び電気通信サービスに関する規制、基準等の制定 ● 電気通信事業の運営地域の設定及び電気通信料金の設定 ● 無線局及び電気通信設備の管理監督 ● 電気通信設備・機器輸入の規制、法執行
概要	✓ 電気通信設備を保有せずにサービスを提供する付加価値サービス事業者に対しては、電気通信市場への参入を原則自由とすること等を規定している。 ✓ 同法には、法令違反を犯した通信事業者に対する罰則規定が存在しない。（2019年10月、違反者を処罰する権限をNTCに付与するための改正法案が下院議会に提出されたが成立していない）

■ 求められる対応

フィリピンにおける無線通信利用に関しては、NTCが希少な公共資源である電波効率使用のための監理を担っており、周波数使用の許可や無線局及び電気通信設備の管理監督を実施している。

【無線周波数分野におけるNTCの主な業務】

- 無線局の導入、維持に関する免許の付与
- 周波数の割当
- 無線通信機器の認証

本事業において注意・対応すべき事項

無線局免許	✓ 無線局の運用には、基本的に無線局免許が必要であるため、必要に応じた免許取得
周波数割当	✓ National Radio Frequency Allocation Table; NRFAT(周波数分配表)に基づき、NTCが策定するため、空き帯域の確認と目的に応じた電波強度を確認した上での申請協議
機器認証	✓ 利用機器に関し、NTCによる認証取得
電波使用料	✓ NTC策定規則に基づき、Spectrum User Fees; SUF（電波使用者負担金）が毎年徴収 ● 使用帯域幅、提供サービス種類、無線局数、カバー地域及び地域経済分類等により決定

※既に割当が行われている周波数帯域であっても短距離通信であれば運用可能とする文書がNTCから発信
※情報通信の目的・内容・機器・量・強度・地域に応じたNTCとの調整・協議により決定

参考：外資出資規制

フィリピンはネガティブリストで外資出資規制のある業態を指定しており、
関連性がありえそうな業態はインフラ関連の40%上限と、広告関連の30%上限

業種・業態	外資比率	業種・業態	外資比率
レコーディング及びインターネット事業を除くマスメディア	参入が認められない	適用される規制の枠組みに従った、国内で資金供与される公共事業の建設、修理契約。ただし、以下を除く。 a. BOT 法（共和国法第7718 号）に基づくインフラ開発プロジェクト b. 外国の資金供与・援助を受け、国際競争入札を条件とするプロジェクト	40%以下
専門職への就業（外国人に認められるものは指定されている）		天然資源の探査、開発、利用（大統領が承認する資金・技術援助契約に基づく場合、外国資本100%参入可）	
払込資本金額が250 万ドル未満の小売業		私有地の所有	
協同組合		公益事業の管理、運営。ただし、競合可能市場に対する発電及び電力の供給並びに公益事業に含まれないその他の類似事業を除く	
民間の探偵、警備員、警備保障会社の組織、運営		教育機関の所有、設立、運営。ただし、宗教団体及び布教団により設立されたもの、外交官及びその扶養家族のためのもの、その他の外国人の一次的な居住者のためのもの、又は正式な教育制度の一部を構成しない短期高度技術開発のためのものを除く	
小規模鉱業		米、とうもろこし産業（操業開始から30 年以内に、資本の60%以上をフィリピン国民に放棄あるいは譲渡する場合、外国資本100%参入可）	
群島内・領海内・排他的経済海域内の海洋資源の利用、河川・湖・湾・潟での天然資源の小規模利用		国有・公営・市営企業への材料、商品供給契約	
闘鶏場の所有、運営、経営		深海漁船の運営	
核兵器の製造、修理、貯蔵、流通		コンドミニアムユニットの所有	
生物・化学・放射線兵器および対人用地雷の製造、修理、貯蔵、流通		ラジオ通信網	
爆竹その他花火製品の製造	20%以下		
雇用斡旋（国内・国外のいずれかで雇用されるかを問わない）			
防衛関連施設の建設契約	30%以下		
広告業			

補足 1）個人情報保有の有無を条件とした出資規制は見当たらない
補足 2）「安全保障、防衛、公衆衛生、公序良俗の脅威、中小企業保護の観点から外国人による投資・所有が規制されている分野」は本事業には該当しない

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通流制御・創出に係るソリューション（非公開）

今後の展開・事業計画

実施概要

フィリピンの交通インフラ概況

休憩施設に関する分析

関連法制度分析

交通量制御・創出に係るソリューション

今後の展開・事業計画（非公開）

END