

### Ⅲ フィリピン共和国における調査

#### 第1 フィリピン共和国の概況

(基本データ)

面積：299,404km<sup>2</sup>（日本の8割の広さ）。7,109の島がある。

人口：7,650万人（2000年5月国勢調査値）

首都：メトロ・マニラ（人口993万人）

人種：マレイ系が主体。他に中国系、スペイン系、及びこれらとの混血、更に少数民族等がいる。

言語：国語はフィリピノ語、公用語はフィリピノ語と英語。80前後の言語がある。

宗教：国民の83%がカトリック、その他のキリスト教が10%、イスラム教は5%。

略史：1521年マジェランのフィリピン到着、1571年スペインの統治開始、1898年米の統治開始、1942年日本軍政開始、1946年7月4日フィリピン共和国独立

在留邦人数：10,650名（2003年10月現在）

通貨：ペソ（1ペソ=1.94円〔2004年10月現在〕）

#### 1. 内政

2001年1月の政権交代により、エストラーダ前大統領の後継としてアロヨ大統領が就任した。アロヨ大統領は、貧困撲滅、汚職追放による政治倫理の確立、治安改善、反政府勢力との和平交渉による国民融和等を重要政策として掲げた。2002年12月、アロヨ大統領は、党派的対立を回避し、残りの任期1年半を政権運営に専念するためとの理由から、大統領選への不出馬を表明したが、2003年10月4日前言を撤回、2004年5月の大統領選に出馬する意向を表明した。本年5月10日に行われた大統領選挙は、現職大統領であり最大政党ラカスの支持を受けている点で組織力・資金力で優位に立つアロヨ候補と、国民的映画スターとして有権者の8割を超える低所得者層に人気の高いポー候補の一騎打ちの様相を呈したがアロヨ大統領が再選され、6月30日、セブ島にて就任宣誓が行われた。

#### 2. 外交

フィリピンは、冷戦構造の終焉、在比米軍の完全撤退という自国を取り巻く国際情勢の変化を踏まえ、従来の対米関係重視の姿勢に加え、最大の援助供与国である日本

をはじめとしたアジア・ASEAN を中心とした外交の多角化と経済外交の推進を重視してきている。

アロヨ政権の外交の基本方針は、これまで大きな変化はないが、従来に比較して経済外交を重視する姿勢を一層明確にしている。また、ミンダナオ問題解決の観点から、イスラム諸国会議機構（OIC）、イスラム諸国との関係強化を打ち出している点が特徴である。

また、フィリピンにとって南シナ海領有権問題は、重要な外交課題の一つである。1995 年にフィリピンが領有権を主張する礁に中国が施設を建設したことから問題が深刻化し、1998 年 10 月にはミスチーフ環礁に中国が建造物を構築したため、比中間の緊張が高まった。また、1999 年には監視行動をしていた比軍警備艇が係争海域内で操業中の中国漁船を拿捕するため接触し、漁船が沈没する事件が続発するなど、中国との緊張関係が続いていた。しかし、2002 年 11 月の中・ASEAN 首脳会議において、各国首脳が「南シナ海における関係国の行動に関する宣言」に署名した。同宣言では南シナ海の問題解決における大まかな原則が明記されている。

### 3. 経済

アジア通貨危機以降は緩やかな回復基調。03 年の GDP 成長率 4.5% 増を記録、政府目標値 4.2-5.2% を達成した。今後、持続的な成長を維持していくには、経済構造改革、財政赤字解消、不良債権処理、治安回復によるフィリピン経済への信頼回復が課題である。

#### 【フィリピン経済成長率の推移】

1998 年 -0.6%、1999 年 3.4%、2000 年 4.4%、2001 年 3.2%、  
2002 年 4.6%、2003 年 4.5%、2004 年(第 1 四半期) 6.4%

#### 【GNP】

1998 年 685 億ドル、1999 年 802 億ドル、2000 年 790 億ドル、  
2001 年 757 億ドル、2002 年 820 億ドル、2003 年 864 億ドル

#### 【一人当たり GNP】

1998 年 912 ドル、1999 年 1,045 ドル、2000 年 1,051 ドル、  
2001 年 978 ドル、2002 年 1,034 ドル、2003 年 1,050 ドル

#### 【日比貿易（財務省統計、2002 年）】

貿易額：対日輸出 8,140 億円

対日輸入 1 兆 578 億円

主要品目：対日輸出－半導体、電気機器・部品、ワイヤーハーネス

対日輸入－電気機器用部品、乗用車用部品、コンピュータ用部品

【我が国からの直接投資（比側統計）】

1999年 19.8 億ペソ、2000年 18.1 億ペソ、2001年 16.7 億ペソ、  
2002年 14.9 億ペソ

フィリピンにとって日本は米国に次ぐ貿易相手国であるが、フィリピンの恒常的な赤字傾向。対日主要輸出品目は、従来は魚介類、バナナといった一次産品が上位を占めていたが、近年は半導体、ワイヤーハーネスなどの加工製品が増大。対日輸入品目も、工業製品が大半で、電子・電機部品、自動車部品が上位を占めている。2001年の日比間の貿易額（輸出＋輸入）は、日本から見た場合は全体の 2.1%に過ぎないが、フィリピンから見た場合は全体の 16.7%（米国は 24%）となっている。

4. 軍事

フィリピン政府は米国テロ事件後、イスラム過激派アブ・サヤフ・グループ（ASG）の掃討作戦を強化。米国政府もテロ対策支援として、米軍顧問団をフィリピンに派遣したほか、フィリピン国軍との合同軍事演習「バリカタン 02-1」をミンダナオ島で実施（2002年 1月 31日～7月 31日）した。

【予算】

9 億 5,000 万ドル（2003 年）

【兵役】

志願制

【兵力】

陸軍 74,000 人、海軍 24,000 人、空軍 18,000 人、予備役 131,000 人

（出所）外務省等

## 第2 我が国のODA実績

### 1. 援助実績

フィリピンは、日本の政府開発援助の最重点供与国の一つであり、2002年の日本の対フィリピンODAは二国間援助の第5位、累計額ではインドネシア、中国に次いで第3位。一方、フィリピンにとって日本は最大の援助供与国であり、フィリピンが受け取るODAの半分以上を供与している。

[我が国の援助実績] (2003年度までの累計)

- ・有償資金協力：20,326.74億円 (E/Nベース)
- ・無償資金協力：2,495.71億円 (E/Nベース)
- ・技術協力実績：1,591.97億円 (JICAベース)

[援助実績の推移]

(単位：億円)

年度	1999	2000	2001	2002	2003
有償資金協力	(第23次) 1,357.40	(第24次) 546.42 (特別借款) 741.80	(第25次) 387.86 (特別借款) 756.32	(第26次) 219.36 (特別借款) 52.52	—
無償資金協力	101.72	61.47	92.52	70.89	52.89
技術協力	72.77	76.11	72.06	74.57	67.17

[主要援助国実績] (2000年、支出純額合計50,200万ドル)

- ①日本 (62.4%)、②アメリカ (15.4%)、③オーストラリア (6.2%)、  
④オランダ (5.0%)

### 2. 我が国の対比ODAにおける重点分野

我が国はフィリピンの開発の現状と課題、開発計画等に関する調査・研究及び1999年3月に派遣した経済協力総合調査団等によるフィリピン側との政策対話を踏まえ、2000年8月に「対フィリピン国別援助計画」を作成・公表し、以下の4つを重点分野として援助を実施してきている。また、2002年10月に比政府との経済協力政策協議を行い、引き続きこれら重点分野に沿った援助を行う必要性が確認された。

#### (1) 持続的成長のための経済体質強化及び成長制約要因の克服

アジア経済危機の経験を踏まえ、中長期的観点からの産業構造変化（特に裾野産業育成）や成長制約要因である経済インフラ（交通輸送、エネルギー）の整備を促進す

る。

(2) 格差の是正（貧困削減及び地域格差の是正）

貧困緩和にも資する農業・農村開発の整備を進める。また貧困層に焦点を当てた、保健医療（人口家族計画、母子保健、エイズ、結核対策等）、上下水道整備等基礎的サービス改善のための支援を行う。

(3) 環境保全及び防災

環境問題の深刻化を踏まえ、汚染源対策や環境保全・再生に向けた協力を検討する。また、頻発する自然災害（洪水、地震、火山災害等）への支援を行う。

(4) 人材育成及び制度造り

校舎・教室の整備や教員の養成等により初等中等教育の普及や質の改善を目指す。また、貧困層に対する職業訓練への支援や行政官（特に地方）能力向上にも配慮する。

### 3. 南南協力

2002年1月、小泉総理がフィリピンを訪問した際、両国間で「日・フィリピン・パートナーシップ・プログラム」に署名。同プログラムの下、両国が共同で東チモール等に対する支援を実施していくことで合意した。

### 4. ミンダナオ支援

長きに亘る紛争の影響を受け、深刻な貧困とテロの問題を抱えるミンダナオ地域については、我が国はフィリピン一国のみならず、アジア地域の安定と繁栄にとって重要な問題と捉え、地域における「平和の定着」への取組の観点からも支援していく。

具体的には、2002年12月、アロヨ大統領訪日の際、日本政府は「平和と安定のためのミンダナオ支援パッケージ」を発表し、ARMM（ムスリム・ミンダナオ自治地域）地域に重点を置きつつ、以下の3分野を重点分野として、ミンダナオ地域の最貧困からの脱却と平和の定着のため支援を行っていくことを表明した。

(1) 政策立案・実施に対する支援（ARMM自治政府を対象）

(2) 基礎的生活条件の改善に対する支援

（保健・医療、農業・農村開発、基礎的インフラ整備）

(3) 平和構築、テロ対策に直接資する支援

（テロ対策関連の人材育成、警察能力の向上等）

（出所）外務省等

### 第3 調査の概要

#### 1. ナボタス公立中学校校舎建設計画（草の根無償資金協力）

##### （1）事業の背景

1983年に創立されたナボタス公立中学校は、メトロマニラの貧困地区にあり、生徒のほとんどが貧しい家庭の子どもである。同校では、3,752名の生徒数に対し17教室しかなかったため、3部授業（5:40～21:00）を行っていた。しかし、それでも教室は絶対的に不足しており、1クラス70名以上で授業を行っていた。また、机や椅子も不足し、一部の生徒は床に座って授業を受ける状態であった。その中で



（写真）120人学級の教室の様子

も特に6クラスは、廊下や校庭、自治体所有の体育館の中に一時的に設置された教室で授業を行っていたことから、天候の影響を受けやすく、劣悪な教育環境の下に置かれていた。このような教育環境を少しでも改善しようと、草の根無償の存在を知った前校長が日本大使館に学校建設の資金協力を要請した。

##### （2）事業の目的

6教室の校舎を建設することにより、劣悪な教育環境を少しでも緩和しようとするものである。

##### （3）事業の概要

草の根無償により以下の施設の新設を行う。

- ・3階建て校舎（6教室）

< 供与額、供与条件等 >

工期	2003年10月～2004年5月
事業費（全体）	897万円（日本側：862万円 ナボタス公立中学校側：15万ペソ）
無償資金供与限度額	919万円
供与額	862万円
贈与契約締結	2003年8月12日
供与完了	2003年8月12日
被供与団体	ナボタス公立中学校

#### (4) 現況等

本議員団は、ナボタス公立中学校を訪れ、実際の授業の様子を視察するとともに現場の教師や生徒の声を聞いた。

校舎建設により、それまで早朝 5 時 40 分から夜 9 時までの 3 シフト制で行っていた授業を早朝 6 時から夜 7 時 20 分までの 2 シフト制にすることができた。しかし、依然として教室は不足しており、椅子や机の足りない 120 人学級や廊下での授業が行われている。教科書も 5 人に 1 冊という状況である。新設された校舎では、校内でも成績優秀な生徒たちが 1 クラス 55 人程度で授業を受けている。



(写真) ナボタス公立中学校外観



(写真) 校舎に設置されたプレート

現在、生徒数 3,800 名、教師数 76 名で、学校側では 1 クラス 40 人、1 日 7 時間授業が理想と考えているが、生徒数は年々増加している。この中学校では学区内の 5 つの小学校を卒業した生徒を受け入れているが、教室不足のため全員を受け入れることはできず、先着順に、現在生徒数の 5% 増を限度として受け入れている。ナボタス市長は、校舎さえ建設してくれれば土地は提供すると言っている。

## 2. 国鉄通勤南線活性化事業（有償資金協力）

### (1) 事業の背景

フィリピン国鉄通勤南線（全長 56.6 km）は、マニラ市の中心地を南北に縦断する鉄道であるが、稼働ディーゼル車の不足、線路・鉄道橋等の老朽化、沿線の不法居住者の存在などにより、運行本数が少なく、定時運行も困難な状況であった。本来なら官庁街、商業地区を通過する同線の潜在需要は高いはずであるが、乗客数は 1977 年の 2 万 2,000 人/日をピークに減少し、一時は 4,000 人/日まで乗客が減少した。その後、フィリピン国鉄が車両修理等を実施して段階的に運行本数を増やした結果、1990 年には 1 万 5,000 人/日まで回復した。

フィリピン国鉄は今後も車両等のリハビリや軌道等の改良を行うことにより、1994年までに乗客数を6万6,500人に増やすことを計画し、円借款による軌道等の改良事業を実施することを決めた。



### (2) 事業の目的

国鉄通勤南線の線路、鉄道橋のリハビリを行うことにより、慢性的な交通渋滞に悩むマニラ首都圏住民の交通の利便性を向上させようとするものである。

### (3) 事業の概要

有償資金協力により以下の設備の改良等を行う。

- ・ 軌道の改良（レール交換 14 km、枕木交換、バラスト投入、路盤改良 18 km）
- ・ 橋梁改良（10 か所）
- ・ 不法居住者排除用フェンスの設置



(写真) 線路敷地内の不法占拠の様子

### < 供与額、供与条件等 >

工期	1995年2月～1998年8月
事業費（全体）	26億900万円
円借款承諾額	20億500万円
実行額	18億5,500万円
交換公文締結	1991年3月26日
借款契約調印	1991年7月16日
借款契約条件	金利2.7% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド
貸付完了	1998年10月
実施機関	フィリピン国鉄



#### (4) 現況等

本議員団は、フィリピン国鉄より事業の概要及びフィリピン国鉄の現状について説明を聴取した後、線路敷地内の不法占拠が問題となっている区間の実状を視察した。

老朽化の進んでいた線路・橋梁のリハビリなどを行った結果、対象区間における脱線事故の回数は減少し、列車の運行速度はエスパーニャ～カルモナ間で 1995 年に 30～35 km/時だったところが 1998 年には 50～70 km/時に改善されている。しかし、不法居住者の問題からタヌマン（ツツバン）～エスパーニャ間についてはそもそもリハビリを実施することができず、また、フィリピン国鉄の財政状況が厳しいため軌道、車両の維持管理が十分に行われていないことなどから、乗客数は事業の当初見込み値を大きく下回っている。

現在も、不法居住者問題、フィリピン国鉄の赤字財政について有効な解決策は見いだされておらず、事態の改善を見込めない状況にある。

### 3. 農地改革インフラ支援事業（有償資金協力）

#### (1) 事業の背景

フィリピンでは、スペイン統治時代から続いている大地主農園制に代表される農地制度のため、少数の大土地所有者に富が集中する結果、農民の所得水準は低い状況にあった。こうした農村の貧困問題を改善するため、フィリピン政府は、1987 年から土地無し農民の所得向上を図る「総合農地改革計画」を実施し、土地無し農民への農地配分、営農支援、農地改革地区の設立支援等を行ってきた。経済的に自立可能な農民の育成を目標とする「総合農地改革計画」を実現するためには、農地改革受益者農民に対する支援事業として経済・構造物インフラ事業と社会的インフラ形成という総合的な支援が求められていた。

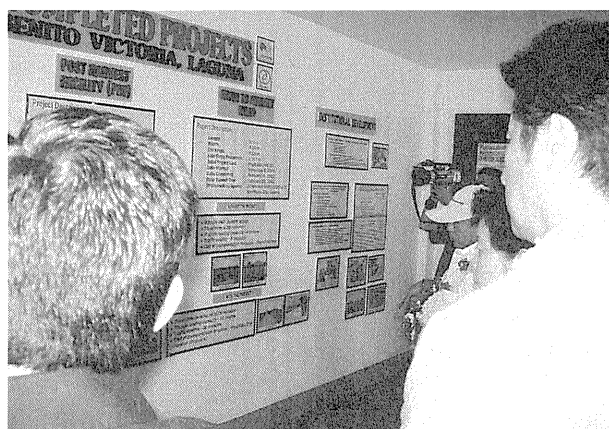
#### (2) 事業の目的

フィリピン全国の農地改革地区において農地改革受益者農民の支援事業を行うことにより、農地の生産性の改善、農家所得の向上を図ろうとするものである。

#### (3) 事業の概要

有償資金協力により以下の施設設備の新設等を行う。

- ・ 灌漑施設



(写真) 農地改革について説明聴取

- ・市場へのアクセス道路
- ・収穫後処理施設
- ・給水施設等
- ・協同組合等の農民の組織化
- ・金融・技術サービスの提供等

< 供与額、供与条件等 >

	第1期	第2期	合計
工期	1996年6月～2002年6月	2000年4月～2005年3月(予定)	
事業費(全体)	82億100万円	202億2,200万円	284億3,00万円
円借款承諾額	61億5,100万円	169億9,000万円	231億4,100万円
実行額	58億1,600万円	88億7,700万円(2004年6月末)	146億9,300万円(2004年6月末)
交換公文締結 借款契約調印	1995年7月10日 1995年8月30日	1999年12月27日 1999年12月28日	
借款契約条件	金利2.7%(コンサルタント部分 2.3%)  返済30年 (うち据置期間10年)  一般アンタイド	金利1.8%(水道部分1.3% コンサル タント部分0.75%)  返済30年(コンサルタント部分40年) (うち据置期間は共に10年)  一般アンタイド (コンサルタント部分二国間タイプ)	
貸付完了	2002年6月	未完了(貸付実行期限2007年3 月)	
実施機関	農地改革省、公共事業道路省、国家灌漑公社		

(4) 現況等

本議員団は、事業の対象となった農地改革地区のひとつであるサンベニト村を訪問し、フィリピン農地改革省等から説明を聴取した後、整備された農道、灌漑施設等を視察した。



(写真) 現地の農民と懇談

農地改革インフラ支援第一期事業では、フィリピン国内34県の76農地改革地区を対象として、78カ所の灌漑施設(灌漑面積約14,500ha)、63カ所の収穫後施設(約13,800トンの米貯蔵倉庫と約22,300㎡の天日乾燥場)、131本の農道(総延長297km)を整備した。また、NGOと連携して農協と水利組合の設立・開発・強化を実施した。

その結果について対象農地改革地

区にアンケートをとったところ、①米の収穫量が雨期で約 38 %、乾期で約 100%増加した、②市場までの所要時間が約 48%、費用が約 40%減少した、③農家の平均年収が約 35%増加した、等の回答を得た。

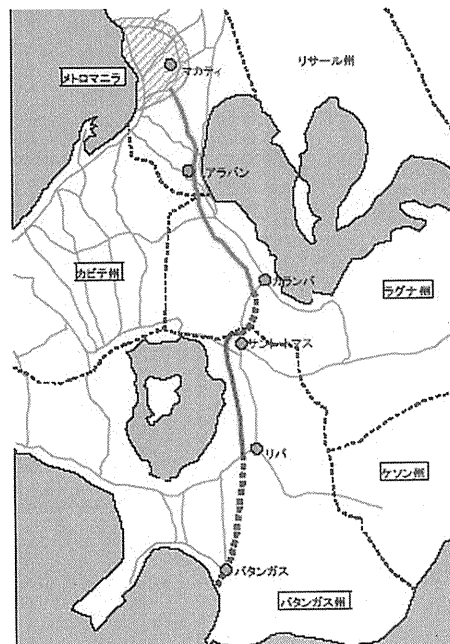
第一期事業が効果的に実施されたということで、現在は対象地区を約 2 倍に拡大した第二期事業が実施されているところである。

今回訪問したサンベニト村では、灌漑排水開発、市場農道開発、収穫後処理施設開発、農業協同組合組織強化を実施し、灌漑面積を 137ha に拡大、米の輸送費を 4.0 ペソ/袋から 2.5 ペソ/袋へ縮減、米貯蔵ロスの減や貯蔵米品質の確保、等の効果があったとされている。

#### 4. 南ルソン高速道路建設事業（有償資金協力）

##### （1）事業の背景

フィリピン政府は、カビテ州、ラグナ州、バタンガス州、リサール州及びケソン州のいわゆるカラバルソン地区において、積極的な民間資金導入による工業開発を推進していた。また、メトロマニラ南方 110 km に位置するバタンガス港を、マニラ港に次ぐ第 2 の大規模港湾とする開発も並行して推進していた。開発計画を成功させるためには、開発計画によって生じる交通需要の増加に対応することが必要であり、メトロマニラからカラバルソン地区のアクセスを容易にすることが求められていた。しかし、メトロマニラから南へ 42 km のカランバまでは南ルソン高速道路が完成していたものの、その先のバタンガスまでは交通渋滞の激しい一般国道しかなかった。そこで、フィリピン政府は、既存の南ルソン高速道路をバタンガスまで延伸し、増大する交通需要に対応しようとした。



（図）南ルソン高速道路建設ルート

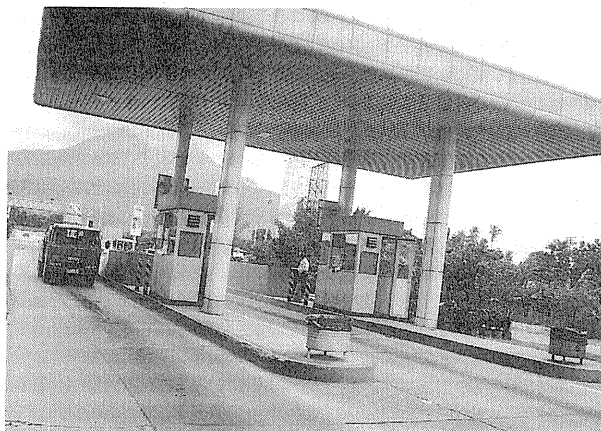
##### （2）事業の目的

南ルソン高速道路をバタンガス市まで延伸することにより、バタンガス市の港湾開発を中心とした工業開発に寄与するとともに、メトロマニラとその近郊地域間の人的・物的交流を拡大しようとするものである。

### (3) 事業の概要

有償資金協力により以下の施設設備の新設等を行う。

- ・ 4車線の完全出入制限の高速道路  
(サント・トマス～リパ間 (20.9 km))
- ・ 既存道路との連結インターチェンジ (上記区間両端、サント・トマス及びリパ)
- ・ サント・トマス～バタンガス間における、詳細設計の見直し、環境影響評価、有料道路スキームの検討、有料道路維持管理方法の検討等のコンサルティング・サービス



(写真) 南ルソン高速道路料金所

#### < 供与額、供与条件等 >

工期	1990年2月～2000年6月
事業費 (全体)	88億8,400万円
円借款承諾額	42億3,800万円
実行額	36億6,900万円
交換公文締結	1989年10月31日
借款契約調印	1990年2月9日
借款契約条件	金利2.7% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド
貸付完了	2000年5月
実施機関	公共事業道路省

### (4) 現況等

本議員団は、公共事業道路省及び高速道路の管理会社である STAR 社より説明を聴取した。

当初、カランバ～バタンガス間の延長区間全体を事業範囲としていたが、カランバ～サント・トマス間についてはフィリピン国家建設公社によって工事が実施されることとなっていたため対象外とされ、フィリピン政府からはサント・トマス～バタンガス間の42 kmについて支援の対象として日本政府に要請があった。しかし、その後フィリピン政府はリパ～バタンガス間を自ら建設することを希望したため、本事業の対象区間はサント・トマス～リパ間のみということになった。

その区間については既に完成・開通し、一般国道しかなく1時間半かかっていたとこ



(写真) 南ルソン高速道路

ろを高速道路を利用すれば所要時間は 15 分程度となり、また交通量の分散により平行する一般国道の所要時間も 45 分程度まで縮小されている。

しかし、カランバ〜サント・トマス間とリパ〜バタンガス間の建設が大幅に遅れているため、交通量は 1 万 8,000 台/月と当初計画時に期待された効果を下回っている。

2 カ所の未開通部分は 2005 年、2006 年には完成する予定であり、完

成すれば、即 2 万 5,000 台/月になる見込みである。

## 5. メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和計画（有償資金協力）

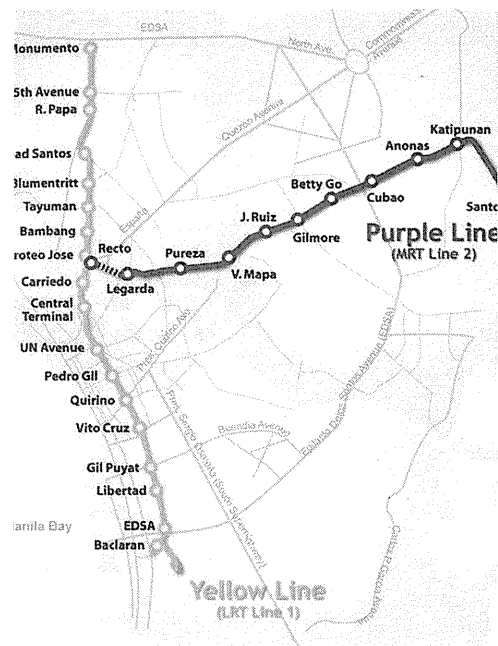
### (1) 事業の背景

メトロマニラ大都市圏の交通手段は、主として道路に依存しているが、90 年代以降の経済復興に伴い、市内では車両通行台数の増加による慢性的な交通渋滞に陥っていた。この結果、大気汚染が深刻化し、甚大な経済的損失を被ることになった。1995 年 12 月から中心部への大型車両の乗入れ規制を実施しているが、交通渋滞の緩和には至っていない。

このような問題を解消するために大量公共交通手段である高架鉄道網の整備が求められており、政府は 2~6 号線の高架鉄道の建設計画を推進していた。その中でも、1984 年に建設されたメトロマニラを南北に結ぶ 1 号線（ベルギーからの商品借款）に連絡し、郊外への通勤線として東西を結ぶ 2 号線の建設が急務となっていた。

### (2) 事業の目的

人口急増が著しい郊外と中心部を東西に結ぶ高架鉄道の 2 号線を建設することにより、主に道路に依存しているメトロマニラの都市交通体系を整備し、道路交通の混雑緩和、大量旅客輸送の実現、都市環境



(図) メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和計画

の改善を図り、ひいては地球温暖化対策にも貢献しようとするものである。

### (3) 事業の概要

有償資金協力により以下の施設設備の新設等を行う。

- ・重量級高架鉄道（1号線のドロテオ・ホセ駅に隣接するレクト駅～サントラン駅間の14 km）
- ・車両(72両)
- ・車両基地

#### <供与額、供与条件等>

	第1期	第2期	第3期	合計
工期	1997年9月～2004年10月（予定）			
事業費（全体）	996億3,300万円			
円借款承諾額	247億1,200万円	263億4,400万円	236億6,800万円	747億2,400万円
実行額	177億6,400万円	261億700万円	85億8,600万円(2004年6月末)	524億5,700万円(2004年6月末)
交換公文締結	1996年3月27日	1997年3月17日	1998年9月7日	
借款契約調印	1996年3月29日	1997年3月18日	1998年9月10日	
借款契約条件	金利2.7%（コンサルタント部分2.3%） 返済30年 （うち据置期間10年） 一般アンタイド	金利2.7%（コンサルタント部分2.3%） 返済30年 （うち据置期間10年） 一般アンタイド	金利0.75% 返済40年 （うち据置期間10年） 一般アンタイド	
貸付完了	2005年7月（予定）	2003年6月	未完了（貸付実行期限2005年7月）	
実施機関	フィリピン軽量鉄道公社			

### (4) 現況等

本議員団は、フィリピン軽量鉄道公社より説明を聴取した後、運転が全自動化されている高架鉄道2号線のモニタールームを視察した。

1号線の中に位置するドロテオ・ホセ駅に隣接するレクト駅からサントラン駅まで東方に約14 kmの高架鉄道を建設する事業であり、現在、レクト駅からレガルダ駅の1区間を残して完成・開通している。しかし、1号線と未接続のため乗客数があまり伸びていないが、2004年11月には全線開通する予定である。



(写真) 高架鉄道2号線