

アフガニスタンにおける都市交通



Expert Group Meeting
November 5-6 2013

Fukuoka, Japan

！ アフガニスタンは世界の中で最も貧しい国の1つ

≈ 交通インフラに充てられる資本は限られている

！ 30年に及ぶ戦争によって疲弊している

≈ 荒廃した基盤と脆弱な機関



交通様式

シェア *

- 車 50%
- バイク 15%
- バス・ミニバス 10%
- トラック 20%
- 外車 3%
- リクシャー & 3輪車 5%
- 自転車 (25%)
- 徒歩

数字で見る都市交通

- 自動車の急速な増加:
 - 2005: 34.1 万台
 - 2010: 120 万台
- 個人所有率は比較的低い
 - 120 台/1000 人
- 低価格だが、アフォーダブルではない
 - 20Afs; タクシー (\$0.35);
 - 10Afs; バス/リクシャー
(乗車時間は20-30分で)

“公共”交通機関

- ・ 主要交通モード:
 - ミニバス（タウンエース）– 最大9人；10 Afs
 - カーシェア/タクシー – 最大5/6人；20 Afs
 - 国営バス – 最大30人；5 Afs
- ・ 準固定ルート（目的地ベース）、ダイヤはない
- ・ 道路の角々に作られたインフォーマルな停留場や乗り場
- ・ 仕事・通学用にご利用（余暇用ではない）

ジェンダーの課題

- ・ 女性は運転しない, バイク・自転車にも乗らない
- ・ 女性の交通利用率は25%。主に6-14歳の層(通学のため)*
- ・ 女性は多く払い、長く待たねばならない。
- ・ シェア・タクシーは女性を乗せない。- “彼女たちは2人分の幅をとる”
- ・ いやがらせと暴行

それぞれの役割

- 運輸民間航空省

- ミリーバス交通の管轄
- 陸上交通規制の管轄

- 自治体：道路と計画

- 交通警察：交通の整備、管理、施行

- 民間：タクシー、車、ミリーバス

- 国際パートナー：アジア開発銀行, 世界銀行、JICA

問題/挑戦



- ・ 不十分な連携 - 省庁・自治体間
- ・ 交通渋滞(渋滞; 安全に支障)
- ・ 安全と安心
- ・ 不正/ガバナンスの不足
- ・ 持続性に乏しい不十分な財源/投資
- ・ 汚染(空気汚染の50%は自動車から)ADB調べ
- ・ 冬の道路状況

(革新的な) 取り組み

- KURIP, and now Kabul Urban Transport Efficiency Improvement (KUTEI) プロジェクト (BRT; フィージビリティスタディ) (世界銀行)
- 2011 Kabul Master Plan (日本)
- UN-Habitat: コミュニティ道路の建設

協力が必要な分野

- ・ より良い交通計画や意思決定のために、より良い情報が必要。
- ・ 既存の都市交通インフラの向上。
 - － 道の改善（管理運営のために地方の収益を増やす）
 - － 交通管理（信号、標識、駅…）
 - － 女性の交通へのアクセス向上
 - － 国、地方、パートナーとの能力を向上し、
 - － サービス向上に繋がる可能性を広げる環境を創生する。
 - － 投資を刺激するため、PPPを促進する。



ご清聴有難うございました！

