



ウズベキスタン

BOP層実態調査レポート

ウズベキスタン共和国 - 基礎データ -

面積	44万8,900平方キロメートル（日本の約1.2倍）
人口	3,158万人（2016年初、出所：国家統計委員会）
首都	タシケント 人口279万人（2016年初時点）
実質GDP成長率	8.10%（2014年）
名目GDP総額	626億ドル（2014年）
一人当たりの名目GDP	2,046ドル（2014年）
対米ドル為替レート	2,311.40 ウズベキスタン スム（2014年平均値）

出所：JETROホームページ 国・地域別情報「ウズベキスタン基本情報 概況」（2016年6月更新）

調査月日	2015年7月22日
調査対象	都市交通
調査場所	タシケント市
換算レート	1米ドル≒2,560UZS (ウズベキスタン・スム。2015年7月現在)



1 ウズベキスタンにおける交通の概要

1) 主な交通手段

ウズベキスタン国内交通は、鉄道、道路、空路からなり、タシケントから全都市に容易にアクセスが出来、中央アジアの中でも最も整備されている。

道路輸送	都市間の長距離バスやミニバス、タクシー、都市内では路線バスやミニバス、シャトルバス、タクシーといった交通手段が主に使われている。タクシー料金は比較的安いですが、タシケント市内は他の都市より3倍程度高い。
鉄道	タシケント市内を走る路面電車(トラム)は100年以上前から運行され、中央アジアで最も古い歴史をもつ。地下鉄は朝5時から深夜0時まで運行し、市内の端から端まで40分で繋いでいる。都市間の鉄道は、2011年からタシケントーサマルカンド間に高速鉄道TALGO(スペイン製)が、その他タシケントから、ウルゲンチ(ホラズム州)、ブハラ、テルメズ(スルハンダリア州)、アンディジャンなどの都市間で運行している。
空路	国営ウズベキスタン航空が国内主要都市、および国際線を各国に就航している。



2) 都市交通取締法、管理機関

ウズベキスタンの都市交通は、都市旅客運輸法に基づいて管理・監督されており、管理・監督業務はそれぞれの都市に設けられた管理機関によって行われている。タシケント市ではToshshahartransizmatが同業務に当たっており、バス、ミニバス、地下鉄、路面電車、タクシーを対象に、取締り、監督、運営管理を行うと共に、都市交通網の改善、発展に関する政策実施に当たっている。



Toshshahartransizmat

3) 交通料金

基本料金

市内路線バス・路面電車・地下鉄、通勤圏内のベッドタウンから市内までの通勤バス

- ▶ 1回乗車に付き一律1,000 UZS (7歳まで無料、7歳以上は大人料金)

シャトルバス

- ▶ 1回乗車一律1,500 UZS (街頭の切符売り場か車内で現金で切符を買う。市外への運賃は行き先により異なる。)

定期券(1ヶ月有効、1日の乗車数制限なし。シャトルバスの定期券はない。)

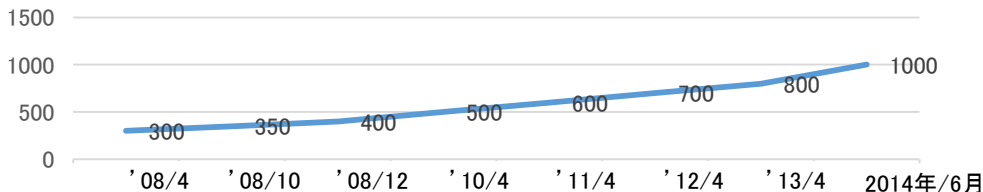
Type A (バス・路面電車共通)	100,000 UZS
Type AV (バスのみ)	80,000 UZS
Type O (高校生)	50,000 UZS (学校発行の証明書が必要)
Type T (専門学校生・大学生)	50,000 UZS (学生証提示が必要)
Type N (年金生活者・身障者)	50,000 UZS (証明書提示が必要)

(単位:UZS)



<定期券>

バス、路面電車、地下鉄、通勤バスの料金は6年間で3倍以上値上がりしている(単位:UZS)



乗車賃免除

1996年に施行された都市交通乗車賃免除に関する法により、以下の該当者はタクシーを除く全ての都市交通機関を無料で利用できる。

- ◆ 第二次大戦従軍者、軍属
 - ◆ 第二次大戦中に負傷した者及び付添い人
 - ◆ アフガン他、海外での戦争従軍者
 - ◆ チェルノブイリ事故で被爆した傷病者
 - ◆ 身体障害者及び介護者
- 他



ICチケット

Toshshahartransxizmatでは、ICカードの導入を進めている。同プロジェクトは国家予算及び借款によって実施され、中央政府もタシケント市旅客交通システム改善に関する内閣令を2013年10月に布告しサポートしている。

2 各交通機関

1) バス

タシケント市内には、現在2,039ヶ所の停留所を155のバス路線が結んでおり、市内と郊外を結ぶバスは3路線ある。



<市内のバス>



<バスの切符>



<切符売り場>

2) 路面電車(トラム)

タシケント市の路面電車は、1912年に敷設されたもので、このような古い路面電車を運行している国は中央アジアでは他にない。現在6路線に90両が運行しており、車庫は2ヶ所。かつては24路線あり、近年、新型車両も導入されているが、輸送効率の良いバスやミニバスへの移行を図る政府の方針で2000年以降、次々に路線が廃止され、現在の6路線のみとなり、利用客もあまり多くない。



<新型車両の外観と車内>

3) シャトルバス

タシケント市内にはシャトルバスが巡回している。バスに比べ料金が若干高いが快適で早いこと、バス停は無く、乗客は自由に昇降できる。車両は通常のバスより小さいバン型で、ロシア製のGazelと中国製Foton、いすゞ製など。公営および民間会社が運営している。



<シャトルバス>



4) 地下鉄

1977年に開業しており、中央アジアで最も歴史が古い(隣国のカザフスタンでは2011年に開業)。現在、Chilanzar(12駅)と Uzbekistanskaya (11駅)、Yunusabadskaya(地下6駅、地上路線4駅)の3路線がある。
(右掲路線図参照)

稼動車両は204台で、修理及びスペア部品の製造は国内企業が行っている。また、乗客の快適さに配慮し、駅構内には空気清浄機や加湿器が設置され、中央アジアで最も快適で信頼性が高い。



5) タクシー

市内タクシー事業者の監督・取締りはToshtransdispetcherxizmatおよび市の運輸局が行っている。タクシー料金は1km当たり600~1,200UZS。タクシーの営業にあたり、市の運輸局が発行する免許が必要であり、その他下記の条件を満たすことが法律で定められている。
(一方で、無免許のタクシーが多いのも実情)



<市内を走るタクシー>

【条件】

- ◆ 営業許可と運転手のB級免許(日本の第二種免許に相当)取得。運転手は21歳以上であること。
- ◆ 車体をアイボリーホワイトで塗装し、ルーフの後ろ端にタクシー表示灯の取り付け。
- ◆ タクシーメーターおよび無線装備。

6) 鉄道

国営の鉄道公社Uzbekistan Railwaysが運営している(1994年に中央アジア鉄道から独立)。総路線距離は3,645kmに及び、55,000人の従業員を抱え、国内運輸部門の総売り上げのうち約90%を占めている。同会社では、将来の民営化に備え、次のような改善を進めており、投資誘致に力を注いでいる。

- ・新型車両(動力車及び客車)の導入と既存車両の改替
- ・新線の敷設
- ・電化の促進
- ・修理点検、スペア部品製造体制の整備
- ・光ケーブル導入による通信網の近代化

全国主要都市に、普通席と一等席、コンパートメントを持つ列車を定期運行しているほか、高速鉄道(スペイン製TALGO)がタシケント・サマルカンド間に設けられている。TALGOの乗車料金は普通席55,000UZS、一等席70,000UZS、特等席100,000UZSとなっている。



<TALGO250系の車両>



3 交通近代化に向けた諸プロジェクト

旅客輸送の改善に関する布告に基づき、政府では国家予算の措置を行うと共に、外資の誘致と借款導入に力を注いでおり、いくつかの運輸部門近代化プロジェクトを推進している。

道路網整備 — アジア開発銀行と6億米ドルのローン契約を締結し、新設及び既存道路の改修(総延長474km)プロジェクトが実施されている。同プロジェクトには道路建設のほか、ガソリンスタンドや売店、休憩所、ホテル、レストラン等のサービスエリア整備も含む。

穀倉地帯であり資源の豊富なフェルガナ盆地から国内各地へのPap-Angren鉄道電化プロジェクト実施のため、国際復興開発銀行のローン約2億ドル導入に関し世銀の合意を取り付け、中国進出口(輸出入)銀行とも3億5,000万ドルのローン契約を締結。

中国鉄道トンネルグループがウズベキスタン復興開発基金の出資により、フェルガナ・タシケント間の鉄道路線のトンネル部分19kmの施工を行っている。同プロジェクトには、フェルガナ州と隣接するキルギスタンを経由して中国国内まで線路を延伸する計画も含まれている。

高速鉄道については、アジア開発銀行およびJICAより合計5億1,200万ドルのローンを導入して、現在のタシケント・サマルカンド線を更に西に延伸しブハラ市と繋ぐ計画である。この路線完成に備え、Uzbekistan RailwaysではTALGOを追加輸入すべく計画している。

4 インタビュー



バス利用者

45歳女性、職業: ベビーシッター・家庭教師、月収200万UZS、息子と2人の母子家庭

最寄りのバス停に止まるバスの本数が少なく、路線も限られているので、目的地までの乗換えが多くなるのが不満。運転が乱暴で、他のバスと競争し、先にバス停に着き、客を拾おうとする運転手が多い。



交通機関関係者

まず、政府の資金供給に問題がある。地下鉄や路面電車の改札ICカード化や、GPSモニター調達など、数々のプロジェクトが国家予算で進められているが、政府の方針でかなり時間が経ってからでないと資金が供給されない。またバスの交換部品についても問題がある。燃料が低品質なため部品の消耗や故障が激しいが、メルセデス製など高性能のものは調達に時間が掛かり、中国製は品質が悪い。更に燃料の供給も途絶えることがあり、バスの運行に支障をきたす。Toshshahartransxizmatではディーゼルとガスを共用できる新型のメルセデス製バスを導入すべく計画している。



5 問題点と課題

【問題点】

- ◆ 車椅子リフトやノンステップ・バスなど、身障者の利用に配慮した交通機関がない。
- ◆ バスの運転が荒い、また一方では、停留所に客が溜まるのを待つため、わざと低速で走る。
- ◆ バス、路面電車などには空調が整備されていない。
- ◆ スペア・パーツの品質が悪いため故障が頻発する。
- ◆ バスやタクシーの運転手、乗客、歩行者とも交通ルールを守らない。

【課題】

- ◆ バスや路面電車などについて、情報を流す広報システム整備。路線が変更されても何も案内が無いことが多々ある。
- ◆ 時刻表や定められた路線に沿ってのバスの運行。
- ◆ 乗客の多寡やラッシュアワーに合わせた運行ダイヤの設定。

6 ウズベキスタン市場進出に当たっての留意点

- ◆ 交通関係の主なプロジェクトは国際入札となることから、入札情報を常時フォローすることが必要である。車両やシステム、機器のプロポーザルは現場機関ではなく、政府の所轄部局に直接持ち込むのが有効と考えられる。
- ◆ 有望な進出対象分野は以下のとおり。

- ◇ 旅客交通の効率向上のための管制システム、コンサルティング・サービス
- ◇ ディーゼルとガス共用などのハイブリッド車両
- ◇ 既存車両の省燃料化システム、コンサルティング・サービス
- ◇ ICカードによる料金徴収システム、コンサルティング・サービス。ICカードは既に導入されているが未だ最適なものに行き着いておらず、今後変更が見込まれている。

<調査を終えて>

ウズベキスタンは経済危機を乗り越え、交通輸送部門も改善が進みつつある。タシケント市では、主要な交差点や幹線道路を常時モニターし、交通の円滑な流れを維持する管制システムを導入している。都市および地方での交通量増大への対応、環境問題など解決すべき課題が増加していることから、最新の交通システムの必要性に対する認識が、交通当局においても高まっている。こうした面から、外資企業にとってウズベキスタン、特にタシケント市は可能性にあふれた市場と言えよう。