



カザフスタン

BOP/ボリュームゾーンビジネス実態調査レポート

カザフスタン共和国 - 基礎データ -

面積	272万4,900平方キロメートル
人口	1,716万人(2014年1月1日現在)
首都	アスタナ(人口87万人)
実質GDP成長率	1.2%(2015年)
名目GDP総額	1,843億5,920万ドル(2015年)
一人当たりの名目GDP	1万508ドル(2015年)

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

■ 調査月日	2015年6月
■ 調査場所	アスタナ市、アルマトイ市
■ 調査対象	都市交通
■ 換算レート	1米ドル≒186.2KZT(カザフスタンテンゲ。2015年6月現在)

◆ カザフスタンの公共交通機関は、1994年9月に制定された運輸に関する法に基づいて運営されている。一般市民向けの路線交通機関と、企業や各機関が職員の通勤に使用する自家用大型バスの2つが中心となっている。本レポートでは、それぞれ100万の人口を抱え、同国の中心都市であるアスタナ市とアルマトイ市を対象に、カザフスタンの都市公共交通の現状を紹介する。

アスタナ市

◆ 路線バス(公営、私営)

アスタナ市では、市内を走る電車や地下鉄はなく、バスとタクシーが公共交通機関の中心である。

アスタナ市内の公共交通機関はアスタナ市の旅客輸送・高速道路局で管轄されている。

バスの運営事業者は「JSC City bus fleet(JSCは株式会社の意)」と呼ばれ、No.1~8まであり、No.1が市営、その他は民間経営体である。



<市内を走る路線バス>



料金体系

市内を走る路線バスの運賃は、距離に係わりなく片道一律90カザフスタンテンゲ(以下、KZT)であり、乗車の際、車掌に料金を払って切符を受け取る。

アスタナ市当局では、バス利用者が払う料金と乗車時間を節約し、市民の便宜を図るべく、従来の紙の切符に加えて、割引料金を含む下記のICカードを近い将来いくつかのバス路線に導入することを計画している(本調査終了後2016年1月から導入された。P6都市交通の抱える課題参照)。

ICカードの種類

- 市民乗車カード
- 割引乗車カード: 市内に住む学生、障がい者、高齢者(年金生活者(注))
- 旅行者

(注)ソビエト連邦時代は、高齢者に対して年金が支給されていたが、ソ連邦崩壊とともに年金制度もその影響を受け、十分な額が支給されなくなった。こうした高齢者は、ほとんどが低所得層に属しており、毎日利用するバスの料金値上がりに極めて敏感である。

Wi-Fiバス

アスタナ市では、市当局のプロジェクトとして、車内無料Wi-Fi接続サービスを1路線で始めた。1乗車区間15分~30分に限られている。

都市交通利用者へのインタビュー

アスタナ市の退役軍人協会副会長によれば、会員からバスに関する苦情も少なくないとのこと。主な不満は以下のとおり。バスを利用するのは、市民だけでなく、旅行者も多いので、当局はきちんと監督をすべきであると語っていた。

- ・高齢者にはバスの昇降口の段差が高い。
- ・車内が狭い。
- ・運転が乱暴で、乗客が車内で振り回される。
- ・車体の掃除をせず、冬など窓が凍り付いて霜で外が見えず、どこを走っているのかわからない。
- ・乗客の利便を考えたサービスをしない。
- ・若い人が年寄りに席を譲らない。
- ・社内にスリが増えている。警官の取り締まりがない。





◆ タクシー

現在アスタナ市内では約60社のタクシー会社があり、すべて民間企業である。

料金

料金メーターのあるタクシーはほとんどなく、市内を出ない場合、平均700KZT。初乗り料金は道端で拾った場合200KZT、電話で呼んだ場合500KZTとなる。白タクも多く、料金は交渉で決まるが、市当局が取り締まりを強化しており、正規に登録した新規のタクシー会社が増えてきている。



<タクシー会社の車両>



<交渉して値段を決める白タク>

◆ レンタル自転車

アスタナ市内では2013年から“Astana Bike”の名でレンタル・サイクルの貸し出しが始められている。2014年現在、レンタル・スポットはイシム川左岸の新市街に300~500m置きに40カ所あり、200台の貸し出し用自転車を備えている。5,000KZTの年間利用料(年間利用のみで1回だけの利用システムはない)を払えば、いつでもどこからでも利用でき、どのレンタル・スポットに返してもよいことになっている。



<貸自転車のレンタル・スポット>

◆ 他の都市への旅行

アスタナ市から他の都市へ移動する場合、長距離バスと列車、タクシーの3つの交通手段がある。長距離バスは、市内のSaparzhayターミナルから出ており、他の都市や村のほか、国境を越えたキルギスやロシアの近隣の都市にも行くことができる。路線は全部で2,008線あり、そのうち468線が地方の町行きとなっている。しかし、乗車賃がこの3年間で約1.5倍に値上がりし、運賃が高いため利用客が減っている。



アルマトイ市

- ◆ アルマトイ市統計局によれば、同市内にはトロリーバス9路線、路面電車2路線、市内バス110路線があり、認可されたタクシー会社は19社となっている。

◆ バス(市営、民営)

アルマトイ市内の都市交通は、1990年から2010年まですべて民間経営によるものであったが、システムが古く安全性や効率が低いため、アルマトイ市が欧州復興開発銀行(EBRD)の支援を受け、2010年から市営バス路線を運営している。市営バスは3カ所、民営バスは24カ所に車庫を持っており、市営の場合、始発07:00、最終20:00となっているが、運行時間は安定していない。

料金

切符はバス停や街角の売店で販売され、料金は市内の場合、2012年7月から同一運賃となっている。

- ・学生 40KZT
- ・大人 80KZT
- ・7歳までの子供 無料
- ・高齢者や第二次大戦の傷痍軍人は証明書の提示で無料

アルマトイ市当局では、バス改札の電子化を図るべく計画している。

◆ トロリーバス

トロリーバスの運営会社は市営1社のみで、市内に9路線あり、料金体系は市内バスと同じである。現在のところ車体は全て2008～2013年に作られた中国製である。アルマトイ市当局は2012年、EBRDから3,600万米ドルの融資を受けてバスの国際入札を行い10社のメーカーが応札、中国のNeoplanが1台当たり186,000ドルで落札した。カザフスタン国内では、トロリーバスは次第に姿を消す趨勢にあるが、Neoplanの車体は電気に加えてガソリンも使用できるため、市当局が導入に踏み切ったものである。同社製の車体は200台導入されたが、5台は検査の結果不合格となり、195台が運用されている。



◆ 路面電車

路面電車が75年前から導入され、現在2路線が運行している。





◆ 地下鉄

地下鉄の運営事業体は市営のMetropolitan of Almaty1社のみで、2011年12月の独立20周年記念に合わせて設立された。車両は韓国のHyundai製で、その他の運行システムは複数の国から輸入しMetropolitan of Almatyが組み立てた。車両及び運行システムは、29の異なった安全装置を装備しているなど最新でCIS諸国内では最も進んでいるが、現在のところ、南北をつなぐ短い1路線のみであることが難である。

運賃

切符は色分けされたバッジとなっており、高齢者、年金生活者、第二次大戦従軍者、学生は、それぞれの証明書を提示することによって半額となる。

- ・一般運賃： 80KZT(黄色バッジ)
- ・7～15歳の子供： 40KZT(赤バッジ)
- ・7歳以下の子供： 無料(バッジ無し)

ICカード

100KZTで3年間有効のICカード乗車券もある。リチャージして60回まで使え、リチャージごとに有効期間が3年間分更新される。リチャージは改札口の駅員に料金を払うか、自動券売機でセルフサービスで行う。



<アルマトイ地下鉄の車両と車内>

◆ タクシー

タクシー会社は19社あり、1,045台が営業している。市当局は2013年に料金メーターの導入を決定した。現在928台がメーターを備えているが、運転手はメーターを倒そうとせず、交渉で料金を決めることがしばしばある。

市の条例を守りメーターの使用を励行しているのは「Commander Taxi社」のみで、自社全ての車輛の塗装を統一し、天然ガス燃料車を使ったEco-taxiで営業している。同社は2014年にアスタナ市内にも支社を設けた。Eco-Taxiの料金は、5kmまでが750KZTでアルマトイ市とアスタナ市で同一であるが、1km毎の加算運賃はアルマトイ市が105KZTでアスタナ市より安い。同社ではタクシー1台当たり日に10～20人の乗客を乗せ、平均400km程度を走る。



<Eco Taxi>



インターネットのタクシー・サイト構築

タクシー業協会では、タクシーを呼んだり、安いタクシーを見つけるなど、ネット上ですべて解るサイトを構築すべく取り組んでいる。既に“Touchka”と称するものがあり、業者登録のない個人タクシーをネット上で呼ぶことができる。これらの白タクは、料金が安い代わりに安全性に問題がある。



<スマートフォンの配車アプリの画面>

◆ 外国企業の進出例

2015年5月、企業組合Astana LRT(Light Rail Transit。新型路面電車)とChina Railway International Group Limitedの間で、アスタナ市内の新交通システム建設プロジェクトに関し実施合意書の署名式が行われた。同プロジェクトはEBRDの出資を受け19億米ドルを投じて実施される。形態は路面電車であるが、車両の性能をフルに生かせるよう道路上に車道と分けて軌道を敷設する計画であり、バス等に比べ環境に優しく安全快適で、効率的な大量輸送が可能になると期待されている。

路線延長	22.4 km(アスタナ国際空港から市内)
停車駅	19駅(車庫1か所)
列車数	19本
営業運転速度	時速40km
乗客数	8万3,000人/日

◆ 都市交通の抱える課題

- ・ アルマトイ市は100万人の人口を抱え、50万台以上の自動車が溢れており、加えて市外から毎日20万台以上の車が入ってくる。そのため、同市におけるもっとも大きな問題は、自動車の排気ガスによる大気汚染である。
- ・ その対策としてアルマトイ市当局は、Commander社のEco-taxiのような、天然ガス燃料タクシーの普及を図るべく補助金をつけている。Commander社ではリース車両を使用しているが、少なくとも200台のリースに補助金を利用している。また、市の予算で天然ガス燃料バスを50台を買い上げ、民間バス会社に供与している。更に200台のガス燃料バスを市営バス路線に投入すべく、ローン契約をEBRDと締結している。
- ・ このほか、市内バスの円滑な運航のため、バス専用レーンを設け、ICカードを導入する計画であり(実施時期は未定)、将来的には市内公共交通機関の燃料を電気か天然ガスのみ限定する構想を持っている。
- ・ 2017年に国際博覧会の開催が計画されているアスタナ市においても、アルマトイ市と類似した課題を抱えている。アスタナ市では、本調査終了後、2016年1月からICカードを導入したばかりであり、サービスの定着が注目されている。



【免責事項】本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。