

すべての人・モノが 安全かつ自由に 移動できる世界へ

運輸交通は、人間社会において

人々が文化的に、未来に向かって

創造的に生きていくための

活力の源泉です。

運輸交通分野における
低・脱炭素化を進めつつ、
国内およびグローバルに広がる
運輸交通インフラの整備や
維持管理技術の向上、
安全の確保に取り組めます。
それにより、すべての人が
安全で自由に移動でき、
必要なモノがあまねく世界に
行き渡る社会を目指します。



グローバル化で人とモノの移動が増大。 運輸交通インフラの連結性と信頼性が課題です

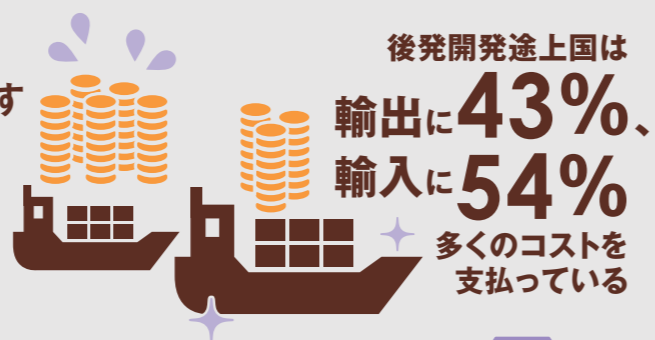
グローバル化の進展に伴って人とモノの移動が増大するなか、運輸交通インフラの連結性に乏しい途上国では、コスト（費用や時間）が大きな負担となっています。平均的なコンテナ輸送において、後発開発途上国は他の国と比較し、非効率な港湾運営や未整備な道路事情などにより、輸出で43%、輸入では54%も多くのコストを支払っているとも言われています。

一方、道路・橋梁等においては、維持管理不足による舗装の劣化や落橋、斜面崩壊などによる輸送障害が発生。車両の増加で交通事故も増大し、その死者数は年間135万人にも上ります。航空・海上交通や鉄道においても、設備の老朽化や海賊事案などにより、輸送の安全性・信頼性への懸念といった課題が顕在化しています。

運輸交通セクターからの CO₂の70%は 自動車が発生源



渋滞時、車で10km移動するのに
東京では40分、ダッカでは**90分**



交通事故の死者数は 年間**135万人** 24秒に1人が 亡くなっている

都市化で交通渋滞と大気汚染が深刻化。 排ガス削減など気候変動対策も急務です

多くの開発途上国では、急激な都市化とモータリゼーションの進展によって、深刻な交通渋滞と大気汚染が発生しています。自動車による排出ガスは、住民の健康被害につながる大気汚染のみならず、地球規模の共通課題である気候変動の要因にもなります。運輸交通セクターから排出されるCO₂の実に70%が自動車を発生源としていと言われ、その削減は喫緊の課題です。

その対策となる、鉄道やバスなどの安全かつ利便性の高い公共交通の利用促進のためには、設備や車両の整備とともに、その運営を担う政府や運営会社の能力強化も必要です。

日本の優れた技術やノウハウを活用することで 開発途上国とのWin-Winの関係を実現できます

運輸交通分野における日本の強みは、質の高いインフラシステムであり、それは①長寿命、②相手国発展の基盤づくりとなる長期計画策定から人材育成、運営支援までを包含、③工期の遵守など契約事項の確実な履行、④環境・防災・安全面への配慮、という特徴から成り立っています。この強みを生かした支援を行うことは、連結性の強化、地域における経済社会活動の活性化、ひいては、地域全体の安定と繁栄に貢献するという意義を有します。また、日本の優れた技術やノウハウを活用することは、途上国の開発だけでなく、日本経済にとってもメリットがあります。

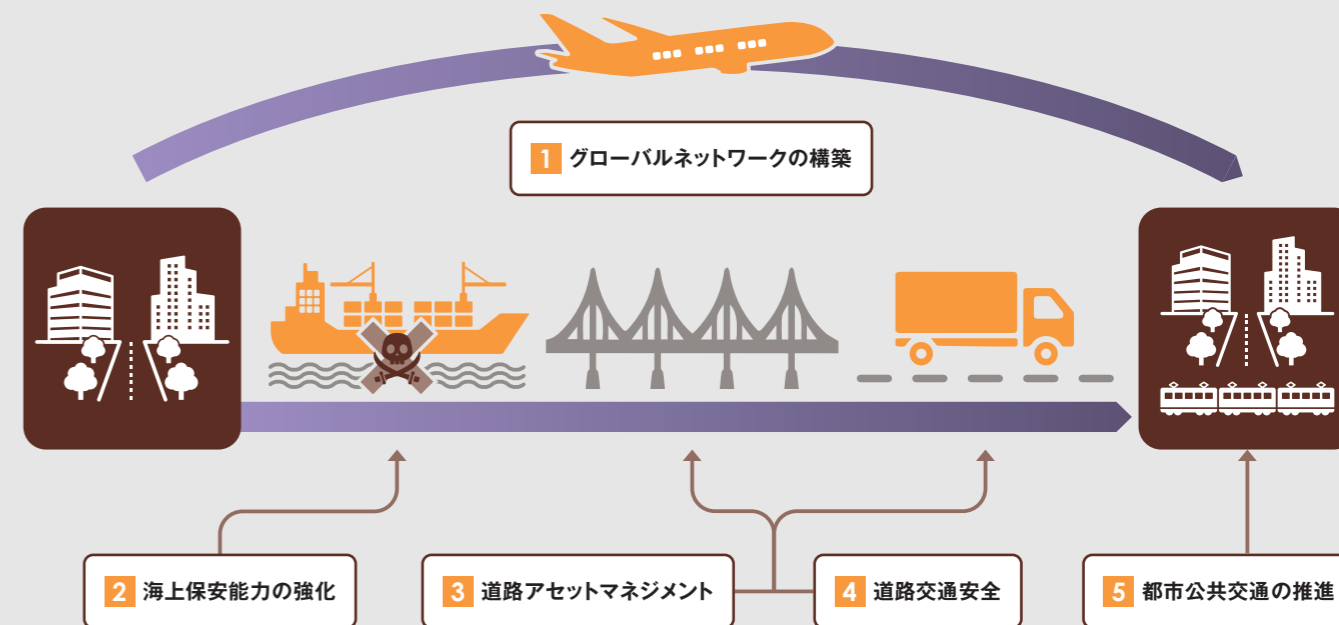


現在の開発途上国を彷彿とさせる光景が日本にもあった。行き交う車で混雑する大阪の交差点(1960年撮影。写真:毎日新聞社)

協力量針 1 グローバルネットワークの構築

世界各国の都市圏は、グローバルネットワークと結ばれることで物流コストの低減や信頼性の強化を実現でき、さらには都市圏としての魅力向上にもつながります。そのためには、物流の拠点となる国際港湾や港湾までの道路、これらの都市圏を有機的に結ぶ幹線道路の整備等が必要不可欠です。

JICAでは、国境を超えて都市圏と都市圏を結ぶ国際回廊や海、空におけるグローバルネットワークの構築を支援することで、世界各国の首都ならびに、開発途上国に100以上ある人口300万人以上の都市圏が、円滑に結ばれる社会の実現を目指します。



協力量針 2

海上保安能力の強化

海上交通には海賊事案や海難事故など危険が多く、また、「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の観点からも、海の安全性向上は重要な課題です。沿岸国の海上保安組織に対し、自律的に警備救難活動を行い、違法行為や環境汚染に適切に対応できる能力の強化に取り組みます。

協力量針 3

道路アセットマネジメント

開発途上国では道路や橋梁などを適切に維持管理することへの認識が一般的に低く、それらの老朽化が懸念されています。道路インフラ施設をアセットとして捉え、予防保全的な維持管理と施設の長寿命化により、持続性・安全性・信頼性の高い道路交通網の構築に貢献します。

協力量針 4

道路交通安全

利便性の高い運輸交通サービスがもたらす負の側面に、交通事故の増加があります。道路整備を積極的に推進してきたJICAはこの問題に取り組む責務があると考え、「持続可能な開発目標(SDGs)」のターゲットである、世界の交通事故死者数の半減に貢献します。

協力量針 5 都市公共交通の推進

公共交通は、交通渋滞や大気汚染といった環境負荷軽減に貢献するのみならず、すべての人が利用できる地域の社会・経済活動の維持・発展に有効な移動手段であり、コロナ禍においてもエッセンシャルワーカーの活動を支えてきました。「感染症対策」という新たな視点も取り入れたうえで、信頼性・安全性が高く、環境に優しい公共交通の整備・利用促進を図ります。



コロナ禍前、利用客でにぎわうジャカルタMRTの駅(日本コンサルタンツ提供)

1 モンゴルの新たな国際空港で建設から人材育成まで一貫支援

2021年7月に開港したモンゴルの新たな空の玄関口、チンギスハーン国際空港。JICAでは、円借款による空港建設への協力とともに、同国において過去に例のない規模の空港の開港にあたり、安全で利便性の高い空港運営には欠かせない人材育成にも協力しました。空港施設の維持管理、顧客満足度向上活動、航空管制などの多岐にわたる分野において、日本の空港でのノウハウを活用できる関係機関・企業と連携し、ハード・ソフト両面で質の高い空港の整備に寄与しました。



2 ハノイの交通安全人材の能力向上で道路状況の改善に貢献

ベトナムでは、急速な経済成長による交通量の増大に伴い、交通事故も増加の一途をたどっていました。首都ハノイでは交通安全委員会が設立されたことで、事故数は減少したものの、事故による死亡者数は依然として多い状況が続いていました。JICAでは、従来の交通安全状況調査や交通安全の改善モデルの提言に加え、取り締まり、技術、安全教育の観点から交通安全対策を実施するとともに、交通安全を担う行政職員の能力の向上を図りました。これにより、同市における道路状況の改善に寄与しました。



3 都市公共交通の整備効果を高めるモビリティ・マネジメント

急激な都市化が進む途上国では、公共交通の整備が進められる一方で、鉄道やバスの利用方法や利用価値が広く知られていないなど、公共交通が十分に活用されていない例が多く見られます。

そこでJICAでは、コミュニケーションによって人々の交通行動を望ましい方向へと変える「モビリティ・マネジメント」に取り組んでいます。公共交通に関する丁寧な情報提供や、学校や会社でのワークショップなどを通じて、自発的な行動変容を促し、公共交通の整備とともにその利用促進を行っています。



パートナーとの協働

海上保安庁等とともにインド太平洋諸国の海上保安人材を育成

太平洋からインド洋にかけての広い海域は海上物流の要であり、この海域の安全は世界中の国々にとって非常に重要です。2015年、JICAと海上保安庁、政策研究大学院大学が協力して、この地域諸国に国際的なルールに基づいた海上保安政策を立案できる人材を育成する研修が始まりました。

各国から海上保安機関の初級幹部職員が日本に集まり、1年にわたって、国際海洋法など海上保安に関わる理論や知識、救難防災や海洋警察の高度な政策を学ぶと同時に、実践につながる演習も行われています。



独立行政法人
国際協力機構

〒102-8012
東京都千代田区二番町5-25 二番町センタービル
TEL: 03-5226-6660~6663(代表)
Eメール: jicaim@jica.go.jp

独立行政法人国際協力機構(JICA/ジャイカ^(注))は、日本の政府開発援助のうち、二国間援助の実施を一元的に担う国際協力機関です。世界の約150か国・地域へ協力しています (注)JICA/ジャイカはJapan International Cooperation Agencyの略称です。



詳細はこちらのページをご覧ください www.jica.go.jp/activities

JICA グローバル・アジェンダとは

2030年のSDGs達成への貢献や、「人間の安全保障」「質の高い成長」「地球規模課題への取組」といった、日本が開発協力で目指す理念の実現のために、JICAが掲げる20の課題別事業戦略。課題の分析に基づいたグローバルな目標を掲げ、その達成に向けて開発協力事業の成果を上げるべく取り組みます。さらに、途上国はもちろん国内外のさまざまなパートナーとの対話と協働を促進し、開発協力の成果の拡大を目指します。

Cover Photo—日本の支援で建設されたカンボジア初の斜張橋「つばさ橋」の開通を祝う市民たち(写真:共同通信社)