

ウズベキスタンの鉄道開発思想と国際情勢



<https://doi.org/10.5281/zenodo.8094243>

小泉 昌之 KOIZUMI Masayuki

筑波大学 人文社会科学部博士課程 卒業

ABSTRACT

In the Eurasian Continent, when a railway line that does not pass through Russia is built, the word "Russia away" is used. However, will we see a shift away from Russia in railways in Central Asian countries?

In this paper, I will focus on Uzbekistan's "railway facilities" and then "thoughts on railway development in Uzbekistan" to clarify the question.

First of all, Uzbekistan's railway development aims to complete the route within its own territory. Second, railway standards in Uzbekistan and Central Asian countries are the same as those in Russia. Thirdly, the railway route from Central Asia to Europe has better railway infrastructure via Russia. The Caucasus route is inferior to Russia in terms of facilities. Fourth, Europe-China freight traffic via Russia has not declined since the invasion of Ukraine.

In conclusion, Uzbekistan's railway development does not indicate a departure from Russia.

1.はじめに

ウズベキスタン周辺の国際情勢は 2020 年代初頭に大きく変化した。2021 年 8 月にアメリカ軍がアフガニスタンから撤退し、同時にかつてアメリカ軍が放逐したタリバンが首都カブールを制圧した。

さらに 2022 年 2 月にはロシアがウクライナに侵攻した。この戦争ではウクライナが欧米の支援を受け頑強に抵抗し、国家の独立を保持しているが、欧州における大規模な侵略戦争という現実には国際社会に大きな衝撃を与えた。

中央アジア・コーカサスにおいても 2020 年のアゼルバイジャンとアルメニアによる第二次ナゴルノ・カラバフ戦争、2022 年のカザフスタン騒乱、ウクライナ侵攻の最中にはキルギス・タジキスタンの国境紛争も発生した。

2020 年代にはウズベキスタン周辺の国際情勢は一気に混沌化しており、こうした情勢の変化はウズベキスタンの主要インフラである鉄道にも影響を与える可能性が高い。

多くの報道では中央アジア諸国のロシア離れを示す指標として鉄道が用いられる事が多い¹。中国の「一帯一路」政策が脱ロシアの一つの解答となる事例として挙げられる事もあるが、これまでの報道や議論において欠けている視点として、以下の 2 点を指摘する必要がある。第一に、バクーからジョージアを経由してトルコ国境に向かう路線など、ロシアを経由しないヨーロッパへの新路線の開業などがウクライナ侵攻の前からニュースになっているが、その路線の設備と既存のロシア経由の鉄道設備の比較があまり

¹ 一例を挙げると中国-キルギス-ウズベキスタン鉄道構想においてイラン側との接続が報道されたとされる。2022 年 11 月 2 日、斎藤竜太「CIS 首脳会合から見る中央アジアとロシアの距離感」ラフモン発言の背景とプーチンの「同盟観」国際情報ネットワーク分析 IINA, 笹川平和財団 (2023 年 2 月 11 日閲覧)。

焦点になっていない。あくまで路線単位のニュースが注目されており、その鉄道設備で通過可能な輸送量の違いなどが、あまり議論になっていない。第二にウズベキスタンや中央アジア諸国の鉄道インフラの整備が、どのような目的で行われてきたのかという視点が議論から抜け落ちている。特に中央アジアにおける中国の鉄道支援と聞くとすぐに一帯一路、ユーラシア鉄道ネットワークの拡大といったイメージで語られる事が多いが、その前提条件はウズベキスタンをはじめとする中央アジア独立後の鉄道開発における「思想」を精査した上で議論に乗せるべきではないだろうか。

以下の本論文の論旨、意義を提示する。

まずウズベキスタンの鉄道インフラの現状、近年の鉄道開発の事例からウズベキスタンにおける鉄道開発における「思想」を読み解く。

次に中国主導の一帯一路政策や、バクーからジョージアを経由してトルコに向かうバクー・トビリシ・カスプ鉄道を含む世界の鉄道インフラ整備の現代の傾向を論じ、比較する。

これにより、ウズベキスタンの鉄道開発が「ロシア離れ」といえるのか考察する。

2.ウズベキスタンの鉄道インフラの現状と開発

第一にウズベキスタンにおける鉄道インフラの基本状況について述べる。最も強調すべきは、ウズベキスタンをはじめ、中央アジア諸国の鉄道インフラはソ連時代に整備されたもので、ロシアを中心とした鉄道網であるという点である。そのため軌間は 1520 mm と国際標準の 1435 mm よりも広く、線路の繋がりもロシア方向から複線電化の幹線がアスタナ、アルマトイ、タシケント、サマルカンドに伸び、そこから単線の路線が広がっている。さらに路線網は国境を関係なく通過するため、ウズベキスタンの場合、タシケントからサマルカンドに向かう路線ですら最短ルートで結ぶ路線はカザフスタンを一度通過する。ただしソ連の鉄道インフラには良い面もあり、ソ連の鉄道インフラ思想はアメリカと違い電化や複線化、高頻度都市近郊通勤輸送を重視しており、カザフスタンとウズベキスタンはその恩恵を受けている。

第二に、ウズベキスタンの近年の鉄道開発の傾向であるが、最も強調すべきは自国の鉄道のユーラシア広域ネットワーク化よりも、ウズベキスタン国内の路線完結を第一目標にしている点である。先述のタシケントからサマルカンドに至る幹線の高速化整備はジザフ経由の迂回路線で行われた。また中国の支援で行われたフェルガナ方面の山岳長大トンネル路線、および日本の支援で行われたテルメズ方面の山岳電化路線の開業は路線の国内完結を重視している。勿論これらの鉄道開通はウズベキスタンの地方都市と国際的な鉄道の物流にリンクすることを目的としている点はあるが、国内物流については自国完結としたいウズベキスタンの思惑が鉄道開発の大きな目的となっている。

ウズベキスタン以外の中央アジア諸国の鉄道インフラの開発思想はどうであろうか。例えばカザフスタンは中国との国境における貨物ターミナルの充実を進めている。後述するようにカザフスタンは 1520 mm の広軌、中国は 1435 mm の国際標準軌であるが、アルティンゴリやドスティクのターミナルでは貨物の積み替え作業を行う施設がある。このルートではドイツや黒海・コーカサス向けをはじめ貨物輸送のトン数が順調に増

え続けており、その中にはウズベキスタン向けの貨物も含まれているという。カザフスタンとウズベキスタンの軌間は同じであるため、一度中央アジアに入った中国発の貨物列車はそのままウズベキスタンに直通する事は可能である²。

3. 鉄道インフラにおける軌間の問題

中国の「一帯一路」政策は鉄道によるユーラシア諸国のリンクも含まれているが、中国鉄道には一つ大きな課題が存在する。第一に中国の鉄道軌間は国際的な標準軌 1435 mm であるが、欧州、アメリカ、トルコ、イラン、オーストラリアとは一致するものの、中国と国境を接している国で中国と同じ軌間を持つ国は北朝鮮だけである(台湾ですら中国本土と軌間は違っている)。それ以外の国の場合はモンゴルやカザフスタン、ロシアは台車の入れ換えや荷物、コンテナの詰め替えを行うが、タンク車などは不都合が生じる。ラオスの場合近年首都ビエンチャンまで鉄道が開業したが、これは中国が建設した路線でラオスの在来線はタイと同じ軌間である。ベトナムのように中国から標準軌と狭軌の三線で北部の都市まで乗り入れる方法もある。

これは 2022 年のウクライナ侵攻後に大きな問題を引き起こしている。欧米からの制裁を受けて中国からロシアに向かう鉄道貨物が 70% 前後も増加した。中国からロシアに向かう貨物列車が国境付近で貨物の詰め替え作業による渋滞を引き起こしている³。中露国境およびカザフスタンとの国境では、混乱の為貨物の積み替え作業が停止するという事態に発展している。

ウズベキスタンの場合、ロシアを経由する形で 1520 mm の軌間で繋がっている線路を通れば、サンクトペテルブルクやヘルシンキ、ウラジオストクまで行く事が可能である。またウズベキスタンは新路線の電化を進めており、電化ネットワークを重視しているといえる。

ロシアを経由しないルートの場合、先に述べたカスピ海を船で渡り、バクーからジョージア経由でトルコへ向かう 2017 年開業の「バクー・トビリシ・カルス鉄道」⁴ルートが有力路線として挙げられるが、中央アジア諸国とアクセスする場合途中でカスピ海を鉄道貨物船で移動する必要があり、コーカサス側でもトルコ国境で軌間が変化するため、貨物の積み替えが必要となる。

さらにこのルートで中央アジアから西に向かう場合、全てが複線電化されたネットワークで繋がっている訳ではない。バクー・トビリシ・カルス線ではバクー～トビリシまでの間は複線化されているが、そこに至るまでの中央アジア諸国側のカスピ海港湾施設（アクタウ、トルクメンバシ）に向かう路線は全て単線

² 2020 年 1 月 31 日 JETRO「「一帯一路」鉄道輸送、西行き貨物の増加続く、仕向け地も多様化」

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/01/2ca9b1562c37c0fc.html> (2023 年 2 月 7 日閲覧)

³ 2023 年 2 月 3 日 李蓉茜「中国発「国際貨物列車」が国境で大渋滞の背景」東洋経済 <https://toyokeizai.net/articles/-/648697> (2023 年 2 月 8 日閲覧)

⁴ 2019.5.8; DAILY SABAH “Trilateral deal on Baku-Tbilisi-Kars railway to augment freight transportation”; <https://www.dailysabah.com/business/2019/05/08/trilateral-deal-on-baku-tbilisi-kars-railway-to-augment-freight-transportation> (2023 年 2 月 11 日閲覧)

非電化⁵である。少なくとも設備の上ではタシケントからヨーロッパへ行く場合、全線複線電化されているロシア経由が圧倒的に上であるといえる。中国から黒海、コーカサスに向かう荷物自体は増えてはいるが、このルートをロシアの鉄道インフラと同等に整備する動きはない。

ちなみにイランの軌間は 1435 mm であり、やはり国境での荷物の詰め替えは必要である。鉄道の複線化率は高いが、電化率は都市鉄道以外の広域路線では微少である。

4.ウクライナ侵攻に伴うロシア鉄道を經由するリスクの実際

ウクライナ侵攻後、ロシアの鉄道を利用する事に関するリスクについて、物流業界はリスクを（SWIFT 停止による支払いの問題などを考えれば）ゼロとは考えないにしても、比較的落ち着いた見方をしている。NNA は 2022 年 2 月 28 日、侵攻のわずか 4 日後にリリースした記事で物流業界の幹部への取材結果を提示、直ちにロシア経由の物流が制裁などによって利用不可になる可能性は低いという見方を紹介した。2022 年 2 月の時点で毎日 40 本の中国と欧州を結ぶ列車が運行されているが、そのメインルートは中国-カザフスタン-ロシア-ベラルーシであり、侵攻後も保険料や運行状況などを含めて通常通りであるという見方がなされていた。ロシアの国際列車の運行は欧州やアジアを含めた鉄道協定に保証されており、制裁によって停止される可能性は低いとされる⁶。

2022 年 3 月初頭の時点でも中国-欧州の鉄道貨物ルートについて、ベラルーシ経由は概ね平常通りに運行されており、ウクライナ経由のバルカンへ向かうルートは迂回措置が取られているという⁷。

5.世界的な鉄道インフラ建設の傾向

中国はウズベキスタン以外にもアフリカのエチオピアやケニア、東南アジアのラオスで大規模な鉄道プロジェクトを完成させている。またインドネシアでもプロジェクトが進んでいる。

一方で近年のアジアやアフリカにおける鉄道インフラは都市鉄道という形で発展しており、ベトナムのハノイやホーチミン、バングラデシュのダッカ、セネガルのダカル、ナイジェリアのアブジャヤエチオピアのアディスアババなど、初めて「都市鉄道」の概念がもたらされた都市も多い。インフラ支援は中国、日本、フランスなどである。ウズベキスタンのタシケントはもともとソ連時代に 3 路線地下鉄が走っていたが、近年新路線である環状線が開通した。

6.結論

⁵ アクタウの港湾においても鉄道の電化は確認出来ない。2019.1.16; Kamkor Management ” Port Kuryk | Port of Aktau | New Silk Road. Connecting Europe and Asia” YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=1I4rZMoQpSA> (2023 年 2 月 18 日閲覧)

⁶ 2022 年 2 月 28 日 アジア経済ニュース「中国—欧州鉄道は通常運行、懸念は金融制裁」
<https://www.nna.jp/news/2303821> (2023 年 2 月 15 日閲覧)

⁷ 2022 年 2 月 28 日 アジア経済ニュース「中国—欧州鉄道、対ロ制裁下も運行」<https://www.nna.jp/news/2306436> (2023 年 2 月 15 日閲覧)

以上のようにウズベキスタンの鉄道の発展は「ロシア離れ」などを含む国際的な説明だけではなく、国内事情に合わせて発展しており、設備的に見てもロシアがインフラの中心である点に変化はない。またウズベキスタンの鉄道発展には都市鉄道の発展も含まれ、世界的な傾向とも合致する。

ロシアがウクライナ侵攻を行った直後、ロシア経由の鉄道輸送については日本や中国、欧州をはじめリスクに伴う運行停止、利用停止への動きはほとんど見られなかった。

またロシアを経由しない鉄道ルートの充実がウクライナ侵攻前から見られるが、ロシアの鉄道インフラの代替となるような設備ではない。バクー・トビリシ・カルス経由の路線はロシアとジョージアの軍事衝突やナゴルノ・カラバフ戦争などの問題から必要とされたという経緯があり、中央アジアの「ロシア離れ」に直結する傾向ではないと考えられる。

参考文献 (REFERENCES)

1. 2019.5.8; DAILY SABAH “Trilateral deal on Baku-Tbilisi-Kars railway to augment freight transportation”;
2. <https://www.dailysabah.com/business/2019/05/08/trilateral-deal-on-baku-tbilisi-kars-railway-to-augment-freight-transportation> (2023年2月11日閲覧)
3. 2019.1.16; Kamkor Management ” Port Kuryk | Port of Aktau | New Silk Road. Connecting Europe and Asia” YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=1I4rZMoQpSA> (2023年2月18日閲覧)
4. 2020年1月31日 JETRO「「一帯一路」鉄道輸送、西行き貨物の増加続く、仕向け地も多様化」<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/01/2ca9b1562c37c0fc.html> (2023年2月7日閲覧)
5. 2022年2月28日 アジア経済ニュース「中国—欧州鉄道は通常運行、懸念は金融制裁」<https://www.nna.jp/news/2303821> (2023年2月15日閲覧)
6. 2022年2月28日 アジア経済ニュース「中国—欧州鉄道、対ロ制裁下も運行」<https://www.nna.jp/news/2306436> (2023年2月15日閲覧)
7. 2022年11月2日, 斎藤竜太「CIS 首脳会合から見る中央アジアとロシアの距離感
8. ラフモン発言の背景とプーチンの「同盟観」国際情報ネットワーク分析 IINA, 笹川平和財団 (2023年2月11日閲覧)。
9. 2023年2月3日 李蓉茜「中国発「国際貨物列車」が国境で大渋滞の背景」東洋経済 <https://toyokeizai.net/articles/-/648697> (2023年2月8日閲覧)