

〔研究員の視点〕

中央アジアを経由する東西物流ルート の確立の重要性について

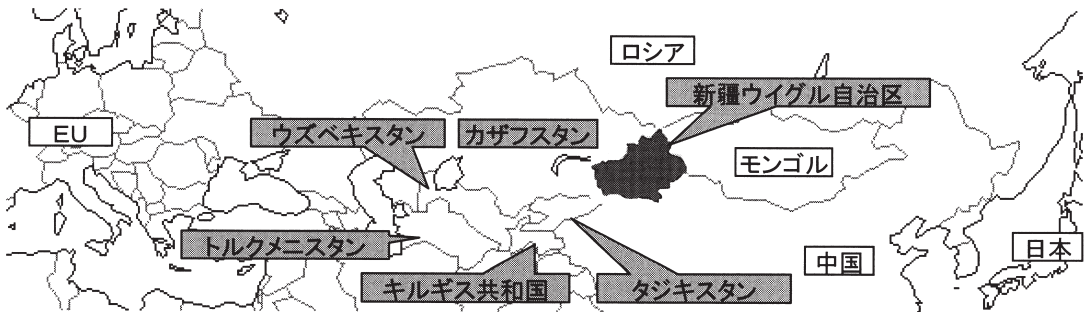
運輸調査局 研究員 飯田 牧代

中国の中央アジアへの鉄道建設

現在、新疆ウイグル自治区において、国境を越え中央アジアへ通ずる2本の鉄道建設が行われている。カザフスタン鉄道と連結する精伊霍鉄道（2008年中に完成予定）と、新疆の喀什からキルギス共和国を通してウズベキスタンに通じる中吉烏鉄道（2010年完成予定）である。新疆ウイグル自治区は、中央アジア諸国と国境を接しており、近年、同地区を経由した中国から中央アジアへの輸出入が増加している。このため、この2つの鉄道

建設は、中国から中央アジアへの今後の貨物輸送の増加を睨んだものと言うことができ、この2つの鉄道が完成すれば、中国と中央アジア間の貿易の発展に極めて重要な役割を果たすであろう。さらに、これらの鉄道により、中国は中央アジアのみならず、新疆ウイグル自治区を中継地とし、南アジアやヨーロッパへの物流をよりスムーズに行うことが可能となり、より広範囲における貿易の発展が見込まれる。

図 中央アジアとそれを取り巻く地域の位置関係



近年成長著しい中央アジアと物流ルートとしての越境インフラの整備

中央アジアは、中国、ロシア、中東に囲まれた地域であり、1991年のソビエト連邦崩壊後に独立した5ヶ国（カザフスタン、ウズベキスタン、キルギス共和国、タジキスタン、トルク

メニスタン）から成る。当地域は、石油、ウラン、アルミニウムなどの天然資源に恵まれた地域であり、また市場主義への移行段階にあることから、市場開放が進むにつれ、近年急速な経済成長を遂げている。2007年のGDPは、対前年比で7.2～10%の伸びとなっており、

今後もさらに成長が見込まれる。こうした理由から、中国のみならず、ロシア、ヨーロッパ、他のアジア諸国から中央アジアへの輸送需要も増している。

中央アジアにおける国際貨物輸送であるが、内陸国であるという地理的要因も影響し、鉄道輸送がその約8割を占めている。それゆえ、物流ルートとしての国境を越える鉄道インフラの役割は極めて重要である。しかし、中央アジアの基幹鉄道インフラは、19世紀末から20世紀初頭にかけて、帝政ロシアによる中央アジアの侵略、植民地化の過程の中で建設されたものであるため、中央アジアからロシアに向かう南北のルートとなっており、東アジアからヨーロッパへの東西の物流ルートに関しては効率的な越境インフラが整備されていない。

さらに、中央アジアの基幹鉄道インフラが国境を無視して建設されたことは、国内の2

都市間を移動するのに他の国を経由しなければならぬルートが存在させることとなり、ソビエト連邦崩壊後の中央アジア各国にとっては、国内の2都市間を移動するのに非効率な国境越えの手間とコスト（通関手続きや線路使用料の支払い等）を要する結果となった。このコストを削減するために、中央アジア諸国は、国家の財源により国内を最短ルートで移動できるインフラの整備を進めているが、このことは、中央アジアの越境インフラの整備を後回しとし、自国の利益を優先した国内インフラ整備に重点を置くことになる。つまり、東西の物流ルートとしての効率的な越境インフラが構築されれば、中央アジアにとって経済的メリットがあるにもかかわらず、現状のままでは、中央アジア諸国に対しても、越境インフラ整備のための（資金抛出も含む）インセンティブを引き出すことは難しい。

表 国（地域）別輸出入総額（パイプライン・航空を除く）と鉄道輸送の割合（2003年）

（単位：100万トン）

| | カザフスタン | | ウズベキスタン | | キルギス共和国 | | タジキスタン | | 4ヶ国合計 | |
|--------------------|--------|------|---------|-----|---------|-----|--------|-----|-------|------|
| | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 |
| ロシア | 3.6 | 5.7 | 0.7 | 1.6 | 0.2 | 0.7 | 0.2 | 0.7 | 4.7 | 8.7 |
| 他のCIS (独立国家共同体) | 0.8 | 1.5 | 0.6 | 0.9 | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.7 | 1.6 | 3.7 |
| 中国 | 2.6 | 1.1 | 0.1 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0 | 0 | 2.8 | 1.5 |
| 南・東アジア | 2.2 | 0.6 | 1.1 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 3.6 | 1.4 |
| 中東・イラン・ 北アフリカ | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 1.1 | 0.6 |
| ヨーロッパ・トルコ | 5.8 | 4.0 | 1.3 | 0.8 | 0.3 | 0.2 | 0.7 | 0.3 | 8.1 | 5.3 |
| その他 | 3.1 | 1.7 | 0.8 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | 0.2 | 0.5 | 4.4 | 2.6 |
| 合計(鉄道+道路) | 18.8 | 14.8 | 4.9 | 4.5 | 1.2 | 2.2 | 1.4 | 2.6 | 26.3 | 24.1 |
| うち鉄道輸送の割合 | 88% | 81% | 89% | 82% | 86% | 84% | 92% | 87% | 89% | 81% |

出所：アジア開発銀行

注) トルクメニスタンのデータは入手不可

日本の果たす役割について

東アジアからヨーロッパへの物流ルートの構築のためには、東西方向の越境インフラの整備とそれに伴う国境における不整合の解消が必要である。それにもかかわらず、上述のように、中央アジアにおいては自国の利益が優先され、域内協力が十分に行われていないというのが現状である。

日本が東アジアからヨーロッパへの東西物流ルートの構築に助力することは、中央アジア進出に際してライバル関係にある中国など他の国々に対しても貢献することになり、競争が激化することも考えられる。しかし、海上輸送に比べると輸送時間が短い陸上輸送ルートを選択肢が増えるため、日本にとってのメリットも大きい。

そこで日本が今後、中央アジアに関与していく過程においては、中央アジアにおけるインフラの整備を継続的に進め、物流を円滑化した上で、日本が高い競争力を持つ分野や製品を整備された物流ルートを用いて提供し、日本の競争力や存在感を高めていくことが求められる。例えば、輸送時間が短いという理由などから、近年日本からロシアのサンクトペテルブルグやモスクワへの東西物流ルートとして見直されつつあるシベリア鉄道では、日本からロシアへ消費財、家電製品、自動車部品などの輸送が増加している¹。中央アジアにおけるインフラが整備された際には、そうした物資の輸送の検討も考えられるであろう。

¹飯田牧代[2007]「シベリア鉄道における物流効率化に向けた課題と取り組み」『運輸と経済』第67巻第12号、76-77ページ