



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

ウズベキスタンにおける鉄道の近年の動向

いた や かず や
板 谷 和 也 情報センター主任研究員

はじめに

中央アジアに位置するウズベキスタンは、旧ソ連の CIS 諸国の一つであり、独立してまだ日が浅いが国内に旧ソ連時代からの多くの鉄道路線が存在する。首都タシケントには中央アジア唯一の地下鉄路線が存在し、また2011年10月には中央アジア初の高速鉄道が開業した。ウズベキスタンは中央アジアの中で、歴史的にも経済的にも存在感が大きいものの、大きく取り上げられる機会は限られる。そのため、本稿ではウズベキスタンの国情と鉄道の概要を簡単に紹介するとともに、特に鉄道政策に関わる近年のトピックをいくつか紹介することとした。

1. ウズベキスタンの概要

ウズベキスタンは旧ソビエト連邦に属していた国で、1991年に独立した。周辺のカザフスタン、タジキスタン、トルクメニスタン、キルギスの旧ソ連4カ国とともに中央アジア5カ国と総称される。

面積は44万km²ほどと日本に近いが、人口は2,755万人(IMF 2008年統計による)で人口密度は60人/km²ほどである。

ウズベキスタンは二重内陸国である。内陸国は海岸線を持たない国のことであるが、二重内陸国は、国境を接する国が全て内陸国で、陸路で海に出るために少なくとも2回国境を越えなければならない国である。内陸国は一般的に貿易や軍事上の制約が大きく、ウズベキスタンは国内の恵まれた鉱物資源を海路で輸送することはできない。そのため隣国に向けた陸路での輸送路確保が極めて重要で、ウズベキ

スタンの貿易ルートは国際鉄道路線に依存しているといつてよい状況である。

こうした事情もありウズベキスタンの一人当たりGDP(IMF 2008年統計)は1,038米ドルと、隣国カザフスタンの8,716米ドルやトルクメニスタンの3,606米ドルを下回っている。

首都のタシケントは旧ソ連時代にはモスクワ、レニングラード(現・サンクトペテルブルク)、キエフと並ぶ有数の大都市で、現在も200万人ほどの人口を抱える。これ以外に旧都・世界遺産のサマルカンド、ブハラなどの都市があるが、タシケント以外の都市の人口は50万人以下である。

2. ウズベキスタン鉄道(Uzbekiston Temir Yullari・UTY)の概要

ウズベキスタンの鉄道路線は、ウズベキスタン鉄道(Uzbekiston Temir Yullari:以下UTY)が運営している。軌間は旧ソ連で一般的な1,520mmの広軌、営業キロは3,645km(うち電化キロ620km・Jane's World Railways 2010-2011による)である。UTYは1994年の設立当時は国営だったが、2001年に株式公開されている。

旧ソ連時代に建設された路線が大半だが、その当時は現在の国境線を意識せずに路線設定されたということもあり、現在でも国境線を越えて隣国と行き来する路線がいくつも存在する。このような、国内を鉄道で移動する際に一度国外に出てから戻ってくる必要がある路線では、国境を越える際の諸手続や線路使用料の支払い、機関車の交換等に起因する障害が原因で、移動や輸送が極めて非効率になってしまう。

特に、政治情勢が不安定で鉄道の運行が正確でないトルクメニスタンやタジキスタンを經由しないとつながらない地域が多数存在することが、ウズベキスタンの経済発展の大きな妨げになっている。

というのは、前述のようにウズベキスタンの主要産業の一つが鉱業であり、天然ガスや原油、ウラン、金、銀等を産出する。また旧ソ連時代以来の綿花栽培も盛んである。これらの輸送に用いられる主要な交通機関が鉄道であり、貨物輸送における鉄道の輸送シェアは88%(海外鉄道技術協力協会「世界の鉄道」による)である。

こうした貨物を円滑に輸送するためには、国内に

新線を建設したり既存の路線を改良したりすることで、国内移動において国境線を二度越えずに済むようにすることが必要であるとされ、一部は日本の円借款で工事が実施されている。

一方、旅客輸送に関する鉄道のシェアは14%（「世界の鉄道」）である。都市近郊を中心にまとまった輸送需要が存在することから、旅客輸送に関しても鉄道の存在感は低くない。一方で、国内航空路線をウズベキスタン航空がいくつか開設しており、また自動車も普及していることから、貨物の場合と異なり旅客については、鉄道は他の交通モードと比べて突出した重要性を持っているというわけではない。

かつてUTYは国内に客車の修理工場を持っていなかった。そのために必要な整備がなされず、中にはガラス窓が割れたままの状態で行われるような列車も少なくなかったようである。日本の支援で2001年に新たに客車の修理工場が作られたことでこうした事態は改善され、近年では内装を充実させた豪華な客車による都市間特急・急行列車も運行されている。

3. タシケント市内の鉄道

人口200万人を超える首都タシケントには、中央アジア唯一の地下鉄が走っている。1977年に1号線が開業し、その後2001年までに順次3号線まで開業している。4号線も計画されており、2010年に開業予定であったが、2011年現在まだ開業していない。各駅は天井が高く独特の雰囲気を持ち、軍事施設としての性格を持つともいわれており、写真撮影が厳しく禁じられている。

地下鉄以外にも路面電車が7路線あり、一般のバスやトロリーバスなども含めた公共交通ネットワークが充実している。ただし、路面電車については更新が遅れており、古い車両で乗り心地が悪く、空調も十分でないためにあまり利用が多くないようである。内陸のウズベキスタンでは夏の気温が高く、場合によっては摂氏40度を超えることもあるため、そうした際には地下鉄の利用者が増える傾向もあるとのことである。

4. 高速鉄道路線の開業

2011年は、ウズベキスタンにおける高速鉄道の話

題が報道される機会が多かった。中央アジア初の高速鉄道は、タシケントとサマルカンド間の344kmを最高速度254km/h、従来の3時間半から1時間ほど短縮し、2時間10分で結ぶというものである。これは、2009年にウズベキスタンとスペインの間で相互に協力する契約が締結されたことで始まったプロジェクトで、そのため、スペインのタルゴ社がこの計画に関わっている。建設総額は3,800万ユーロと報道されている。

この計画は既設路線の改良が中心だが、一部は新線が建設されている。10月8日に開業し、タルゴ社の車両2編成（定員257人）で運行されている。プロジェクトの開始から2年ほどで開業というスピーディな展開ではあるが、2012年1月の段階では週に1～2往復の運行に留まっており、両都市を結ぶ列車のほとんどは従来型の車両で運行されている。

5. アフガニスタンとの国際路線

ウズベキスタンはアフガニスタンとも国境を接している。この両国間を結ぶ鉄道路線が2011年8月に開通し、早速貨物の輸送が始まっているという。旧ソ連が建設したものの、長期にわたって運行されていなかったこの路線の改良は、アジア開発銀行の資金援助によって実現した。国境を越える区間の運行は、UTYが担当しているということである。

また同年10月には、この路線とサマルカンドを結ぶ路線の電化・改良計画に対してアジア開発銀行が融資計画を承認している。これらの路線は、ウズベキスタンよりはむしろ、国土の北側に向けた輸送路がほとんどなかったアフガニスタンにとってのメリットが大きいようである。

おわりに

このように積極的な投資がウズベキスタンにおいて行われている背景には、冒頭で述べたように、貨物輸送の観点からウズベキスタン政府が鉄道を重視していることがあると考えられる。一利用者の視点からは、ウズベキスタンは警察官の数が極めて多く、行動が厳しく監視される国であるという印象になることが多いようだが、投資ビジネスの観点からは、周辺各国と比して安定した国情のウズベキスタンの持つ魅力は決して小さくないようである。