

2024年の中央アジアを展望する —ウクライナ戦争2年目の地政学—

2024年3月14日(於:東京) 産業協力・企業間交流セミナーより

はじめに

(一社)ロシアNIS貿易会では、2024年3月14日に東京にて中央アジア・コーカサス地域等産業協力・企業間交流セミナー「2024年の中央アジアを展望する～ウクライナ戦争2年目の地政学～」を開催しました。

2022年2月に始まったロシアのウクライナ侵略により、世界の地政学的状況は文字通り激変しました。隣接する中央アジア・コーカサス諸国にとって影響はことのほか大きく、国際社会においてその戦略的位置の重要性が見直される一方で、石油・ガスを始めとする同諸国の主要製品の市場でありかつ重要な投資家でもある西側諸国と、政治・経済両面における伝統的最重要パートナー・ロシアとの間の先鋭化する対立に直面、難しい対応を迫られています。

こうした状況理解に立ち、本セミナーでは「地域としての中央アジア」、すなわちアゼルバイジャンを含む同諸国を1つのエリアと見る観点から、現地よりお招きした専門家に政治・経済、また石油・ガス産業の現状を分析し、2024年を展望していただきました。ウクライナでの戦争開始以降、複雑な状況に対処するため同諸国の間では域内協力の機運が高まっていると言われ、また外部からも「中央アジア+One」的アプローチが強まっておりますが、こうした地域ブロック形成の可能性とその戦略的有効性を、現地の専門家はどのように評価するのでしょうか？以下、その内容をご報告いたします。

報告者紹介・報告タイトル

1)ドシム・サトパエフ

役職: 民間調査分析機関「Kazakhstan Risks Assessment Group」代表

専門分野: 中央アジアおよびカスピ海地域の政治・経済リスク分析

●政治学博士。TV・新聞等国内メディアに頻繁に登場し分析を披露、在野の論客として知られる。近著に『カスピ海資源ブームをめぐる課題: 国内エリートとポリシー・メイキング』(2012)、『トワイライトゾーン: 移行期の罫』(2013)、『カザフスタン: 移行による試練』(2019)等。

2)オレグ・チェルビンスキー

役職: カザフスタン石油・ガス分野ビジネス専門誌『Petroleum』編集長

専門分野: カスピ海地域の石油・ガス問題

●2000年にアルマトイで創刊したカザフスタン石油・ガス分野の代表的なビジネス専門誌『Petroleum』編集長。同国独立後初の石油・ガスメディア『カザフスタンの石油・ガス』誌の創設者兼編集長。カスピ海地域の石油・ガス問題の専門家として分析・論評を新聞等国内・海外メディアで発表。カザフスタン・ジャーナリスト連合メンバー、カザフスタン・ジャーナリズムアカデミー会員。近著に『カザフスタンの黒血: 独立のオイル・ヒストリー』(2017)等。現在ポーランド在住。

3)アザド・ゼイナロフ

役職:アゼルバイジャン通信社「Profile Analytical Unit」社長

専門分野:社会学、歴史、経済史等

●歴史学博士。社会学、歴史、経済史等の分野に関する70以上の論考を発表。1984年よりアゼルバイジャン科学アカデミー主席研究員。

報告1:「中央アジアをめぐる新たなグレート・ゲーム:2024年のリスクと展望」

D.サトパエフ

(1) 3度目のグレート・ゲーム

ウクライナでの戦争によって、ソ連崩壊後3度目となる中央アジアをめぐるグレート・ゲームが始まった。最初のゲームは1991年から2001年、2度目は2001年から2021年にかけてであった。2度目に当たる20年間では、米国やその他の西側諸国が、アフガニスタン情勢への対応を通じて中央アジアにおけるプレゼンスを増大させ、その関与を深めた。2021年の米国のアフガニスタン撤退により一時的に低下した中央アジアに対する西側諸国の関心は、2022年のウクライナでの戦争開始により再び高まった。しかも今回の3度目のグレート・ゲームへの参加国は、ロシア、米国、EUに加え、中国、トルコ、インド、アフガニスタン、そしてアラブ諸国な



D.サトパエフ Kazakhstan Risks Assessment Group 代表

どさまざまであり、現在の中央アジアは言わば「何人もの花婿候補が争い合う花嫁」となっている。

このような状況は、一方で中央アジアにとっては、多くの分野で強まる競争を利用しうる「チャンスの窓」が開かれたことを意味する。例えば、ロシアがユーラシアの輸送システムから脱落したことによる輸送・物流プロジェクトの発展、新たな投資の誘致、そして外国ビジネスのロシアからカザフスタンやウズベキスタンへの移転などである。

しかし同時に、中央アジアで地政学的不安定化が進むリスクも生まれている。中央アジアはロシア、イラン、アフガニスタンという西側の制裁下にある国々に囲まれており、その状態は今後も長期にわたり続くと予想されている。米中の凍結された対立関係もまた、この地域の地政学的不安定さをより先鋭化させる。これら全てが中央アジアの地政学的バランスを極めて脆いものにしてしているのである。

2024年は、世界の関心がロシア、米国、EUで行われる選挙に集中することになる。スイスのダボスで開催された世界経済フォーラムでは、これらの国や地域における選挙が世界経済にとっての政治リスクになると指摘された。ニューヨーク証券取引所のリン・マーティン社長によると、「2024年は世界のGDPの約6割を占める地域で大統領選挙や政党選挙が行われ、それによって、グローバルな不確実性が高まる」という。では、この不確実性が中央アジアにどのような影響をもたらすのか。

(2) 軍需動員下のロシア戦時経済

ロシアにおいて軍需動員を伴う戦時経済が成立したことで、ロシアのエリート内のプレイヤーがプーチン大統領を取り巻く3つの主要なグループに絞られ、エリート層の力関係の変化につながった。そしてこの3つのグループの

動向が中期的なスパンでロシアの将来を左右することになるだろう。

第1のグループは軍と諜報機関からなるシロヴィキである。現在、軍と諜報機関は力を合わせて動いているが、他の権威主義国家の例に漏れず、ロシアにおいても軍と諜報機関は競合する可能性がある。

第2のグループは軍需動員を伴う制裁下の経済モデルの構築に参画したロシア政府の金融・経済・財政ブロックの代表たちである。

第3のグループはロシアの諜報機関のサポートを得て制裁に対応したビッグ・ビジネスである。彼らは長引く戦争から金銭的な利益を得ている。そして中央アジア諸国を自分たちの影の経済ゲームの要素の1つと捉えている。英国のビジネス誌『エコノミスト』が作成した「ロシアの地政学的同盟国」という指数では、キルギス、タジキスタン、カザフスタン、ウズベキスタン、つまり中央アジア諸国の大部分が上位に入っている。

一方、ロシアの並行輸入に関わっている主な国として、アラブ首長国連邦（UAE）、中国、ベラルーシ、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタン、トルコなどが挙げられる。こうした国々の支援を得て、ロシアは西側の制裁に対応するべく並行輸入に精を出している。ウクライナ戦争が始まり対ロ制裁が発動されてから、これらの国々の欧米からの輸入は大きく増加、その一部がロシアに輸出されているものと見られる。

ウクライナ戦争が長期の資源消耗戦となった場合、カザフスタンにとってのリスクの1つは、ロシアがカザフスタン経済における地位を強化し続け、カザフスタン経済を制裁下のロシア経済の一部にしてしまうことである。カザフスタン国家統計局のデータによれば、2019年に7,000社だったカザフスタン国内のロシア企業数は、ウクライナ戦争開始後1万9,500社に急

増した。現在、カザフスタンにおける外国企業の数には4万3,000社あまりなので、全体に占めるロシア企業の割合は5割に達する勢いであることがわかる。また、カザフスタンとロシアの合併企業は3,945社あるが、国内で稼働する合併企業総数は8,740社なので、こちらでも約半分がロシアということになる。ロシアに次いでカザフスタンで企業活動を行う国として、トルコ、ウズベキスタン、キルギス、中国などが挙げられる。

2023年のユーラシア経済連合（EEU）加盟国とカザフスタンとの貿易総額は285億ドルで、ロシアが占める割合は91%を超えている。興味深いことに、EEU加盟国へのカザフスタンからの輸出品には、国内では生産されていない機械・設備・車両・計器・機器などが多く含まれている。つまり、カザフスタンはこれらを他国から輸入し、その一部を再輸出しているということになる。

トカエフ大統領はEEUの脱退や、加盟を一時停止した場合のクレムリンの厳しい反応を恐れている。大統領はEEUと中国との経済連携の仲介役を務めることに決め、さらに少なくとも最近の発言を見るかぎり、ロシアと西側の仲介役をも務めたいと考えているようだ。そのため足繁くロシアを訪問し、プーチン大統領と直接会談するとともに、西側のリーダーたちとも頻繁に会談しているのである。

ロシアのカザフスタン経済に対する影響が語られる際、話題となるのはウラン産業である。カザフスタンのオリガルヒの一部は最近、資産をロシアのビジネス界に積極的に売却している。最も大きな取引は、2023年8月、カザフスタン最大のウラン鉱床「ブデノフスコエ」がロシア企業「ロストアトム」に売却されたことだ。ロストアトムのリハチョフCEOは、「この鉱床取引を支援してくれた」とプーチン大統領に謝意を表している。プーチン大統領はカザフスタン

に対するロシアビジネス進出の強力なロビー活動家であるということだ。同じタイミングでロスアトムは、「ステップノゴルスク採掘・化学コンビナート」の経営権も手にしている。この取引が成立する前、ロスアトムは子会社「ウラニウム・ワン」を通じてカザフスタンで年産4,000 t以上のウランを採鉱していたが、ブデノフスコエ鉱床が本格的に稼働すれば、2026年には採掘量は6,000 tにまで増加する。

ロスアトムは現在カザフスタンに14あるウラン鉱床のうち5つで事業を行っている。また、ロシア政府はカザフスタン初の原子力発電所建設にロスアトムを参画させるべくロビー活動を続けている。カザフスタンでは年内に原発建設についての国民投票が行われる予定であるが、国民の多くがそもそもの原発建設にも、またそれをロスアトムが行うことにも反対している。

2024年2月末にトカエフ大統領は、カザフスタンの3都市における火力発電所建設への支援についてロシアに謝意を表し、さらに2つの水力発電所の建設について合意した。このようにロシアの投資は、他の経済分野にも既に拡大している。

(3) ロシアの東方シフトと中央アジア

しかしロシアの積極的経済進出は、カザフスタンに深刻な地政学的リスクをもたらしている。カザフスタンを始めとする中央アジア諸国に対するロシアの関心の高まりは、多くの分野で戦略的パートナーとみなす中国へと、ロシアが方向転換を行ったことにも関係がある。この動きは、ロシアの大統領選挙後も続くだろう。その場合、中央アジアにとっての問題は、ロシアと中国が経済的利害関係を強めていく中で、中央アジアを支配下に取り込もうとする締め付けが一層強まり、それによって制裁違反リスクに絶えず脅かされる状況が続くことである。

これは中央アジアにとって非常に危険な状況と言える。

一方で、ロシアが中央アジアで軍事的シナリオを実行に移そうと試みた場合、中国、そしてトルコも、つまり現在のロシアの国際社会における重要なパートナーは2カ国とも、それを認めないだろう。中国の意向は、2023年に西安で中央アジア各国首脳出席のもと開催された「中国・中央アジアサミット」によく示されている。調印された「西安宣言」には、輸送・物流・貿易の拡大、農業、石油・ガス、レアアースの中国への供給、ガス精製プラントの稼働、投資、グリーンエネルギーなどにおける協力が盛り込まれており、習近平国家主席の発言によれば、内容の9割が中国と中央アジアの経済協力強化に関わるものであった。また、トルコのエルドアン大統領もウクライナ戦争が始まって以降、中央アジアとの協力強化に関する発言をしばしば行っている。

中国の積極的な関与の一例として、ウズベキスタンに電気自動車製造工場を建設し、カザフスタンで販売台数を増やす計画について紹介したい。中国の自動車メーカー「BYD」は、カザフスタンを始めとする中央アジア諸国に積極的に進出している。2024年1月にミルジヨエフ・ウズベキスタン大統領が中国を公式訪問した際、BYDの本社と技術センターを訪れて、ウズベキスタンのジザク州でハイブリッド車とEVの組立てを行うプロジェクトを開始させた。これは中央アジアでの存在感を高めるための、中国の長期的な戦略の一部である。

中央アジアにおいてハイブリッド車やEVの販売を拡大するには手頃な価格を提示するだけでは不十分であり、まだあまり人気がないそれらを利用するためのインフラの広範囲な整備に対する支援が欠かせない。そしてそうした活動は中国、米国、EUを、EV用バッテリーの製造に使用されるクリティカル・マテリアルや

レアアース金属の開発・採掘分野での競争へとさらに駆り立てることにもつながるだろう。

(4) 国際輸送路とクリティカル・マテリアル

ロシアの大統領選挙が終わると、世界の関心はEUに向くはずである。2024年6月の欧州議会選挙は欧州のさまざまな国の右派勢力が地位を強化するチャンスとなるかもしれないからだ。直近の10年間でEUは中央アジア諸国に1,200億ドル以上を投資しており、うち7割はカザフスタンに向けられた。つまりカザフstanは今のところ中央アジアにおけるEUのメインパートナーである。カザフスタン産原油の主な買い手も現時点では欧州諸国である。

2023年にドイツは中央アジアで大変活発な外交活動を展開した。6月にシュタインマイヤー大統領がカザフstanを訪問し、外国の国家元首として初めてカスピ海沿岸のアクタウ市とクリク港を訪れた。カザフstanは2025年までにカスピ海横断国際輸送ルートの発展に200億ドルの投資誘致を望んでいるが、ドイツ政府はこれに大きな関心を持っているのだ。2023年秋には、「中央アジア+ドイツ」の枠組みで中央アジア諸国の首脳たちがベルリンでシオルツ首相と会談している。

対2022年比較で、カスピ海横断国際輸送ルートの輸送量は65%増加した。カザフstanはその発展に力を入れており、5つの輸送ハブの設置・拡充を計画している。1つ目はカザフstanと中国国境のホルゴス・ハブ、2つ目がカスピ海ハブで、海運業発展のため連雲港の諸企業と共同でアクタウ港におけるコンテナハブの建設を開始し、クリク港の3つの新ターミナル建設を計画している。3つ目は越境貿易センター「ユーラシア」、4つ目が南北回廊における国際産業協力センター「中央アジア」、5つ目が産業・貿易・物流コンプレクスである。

同時にカザフstanで深刻な問題になって

いるのが鉄道インフラの老朽化と自前のコンテナ不足である。カスピ海港湾のインフラにも問題がある。トルクメンバシ港を擁するトルクメニスタンが、カザフstanの強力なライバルとなっている。

石油輸送用のタンカー不足と商業フェリー船団の不足もまた、カザフstanが抱える大きな問題である。そのためカスピ海沿岸に自前の造船所の建設が検討されている。各種合わせて全体で10艘の船舶が新たに必要だと言われているが、2023年中のうちタンカー2艘をカズムナイガスがUAEの「アブダビ・ポート・グループ」と共同で建造している。カザフstanのトランジット輸送能力増強のために必要なインフラへの投資額は400億ドルに上るといふ。

ウズベキスタンもまた、輸送・物流ルート開発への関心を強めている。2023年、ウズベキスタンの提唱でカザフstan、トルクメニスタン、イラン、トルコの運輸・鉄道関連省庁代表者によるビデオ会議が開催され、「中国～カザフstan～ウズベキスタン～トルクメニスタン～イラン～トルコ～欧州」輸送回廊について議論された。2022年にウズベキスタンから欧州に向け、カスピ海横断国際輸送ルートを通るコンテナ列車第1号がすでに発車している。

ウズベキスタンにとっては代替輸送ルートを増やすことも重要で、候補としてトランス・アフガン鉄道(アフガニスタン縦断鉄道)や「中国～キルギス～ウズベキスタン」鉄道の建設などがある。投資が必要なことはもちろん、タリバンからの保全も必要となる。特に中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道はすでに長期にわたって検討されており、加速化しようとウズベキスタンが動き出している。

欧州が中央アジアからの供給に関心を寄せているのはエネルギーだけではない。ロシア経由の中国からの供給に対する依存度を下げするため、レアアースを始めとするクリティカル・

マテリアルにも注目している。EUは中央アジアのレアアースその他の金属について、採掘のみならず加工・精製も支援する意欲を表明した。

2022年10月、トカエフ大統領はカザフスタンには50～100 tのリチウムが賦存すると言明した。大統領はリチウム鉱床の探査・開発強化を地質当局に指示、現在、国内にはリチウムを含む可能性のある鉱床が6つ発見されている。

ドイツの3企業、「Knauf Group」、「GP Gunter Papenburg AG」および「Roxtec」がカザフスタンでリチウムの鉱床開発と生産を行うコンソーシアムを立ち上げた。「ドイツ・リチウム研究所 (ITEL)」もこのプロジェクトに参加する。また、別のドイツ企業「HMS Bergbau AG」もカザフスタンのリチウム探査に2億ドルを投資することに合意した。

2023年に韓国の「地質地球物理鉱物資源研究所」が東カザフスタンでリチウム鉱床を発見したと発表した。同研究所はカザフスタン政府の発注で2023年5月からこの地域を調査し、リチウム埋蔵量を157億ドル相当と評価している。

世界銀行の評価では、カザフスタンにはまだ探査されていない鉱床が5,000以上あるという。現在カザフスタンではEU経済に必要不可欠な34種の原料のうち18種を生産している。具体的には、マグネシウム、ニオブ、バナジウム、白金族などで、欧州はこれらを経済的に最も重要とみなしている。

中央アジア全体では世界の総埋蔵量のうちマンガンの38.6%、クロムの30%、鉛の20%、亜鉛の12.6%、そしてチタンの8.7%弱が集中している。カザフスタン限定では、欧州のチタン需要の36%、リン需要の7割以上を供給しており、これらは非常に大きなシェアだと言える。カザフスタンにとってはEUのみならず中国も重要で、例えばモリブデンの供給量は2017～2020年で4倍に増加した。

タジキスタンはアンチモンの埋蔵量が現時

点で60万tとかなり豊富で、世界でロシア、中国に次いで3位の埋蔵量を持つ。地質探査を続ければ新たな鉱床が見つかる可能性も大にあるだろう。タジキスタンのアンチモンに最初に関心を示したのは米国で、ソグド州ザラフシャン市に両国の合弁企業「アンゾブ」が設立された。米国のタジキスタンに対する関心は、アンチモンを主に中国から、また量はより少ないもののロシアからも調達していることによる。アンチモンは防衛産業にとって決定的な意味を持っているため、米国は代替供給地を探しているのだ。アンチモンは半導体産業でも使われているが、米国内の埋蔵量は少なく、2025年にも使い尽くされる可能性があるという。中国によるタジキスタンの全アンチモン鉱床掌握を防ぐため、米国はタジキスタンでのプレゼンスを強化せざるを得ない。

一方、フランスのマクロン大統領も2023年にカザフスタンとウズベキスタンを訪問した。フランスはウランをニジェールから大量に購入していたが、同国の軍事クーデターにより重要な供給源を失い、カザフスタンとウズベキスタンを訪問してウラン供給に関わる協議を進めているということだ。また、マクロン大統領はカザフスタンの原子力発電所建設について、自国の原子力技術のロビー活動を行った。一方、カザフスタン政府はフランスへの原油輸出を増やす用意があることを表明した。

(5) 米国と中央アジア

2024年11月には米国で大統領選挙が行われる。結果は予測不可能であり、この米国大統領選挙は今年最大の政治イベントといえることができる。バイデン大統領が勝利した場合、現在の政治状況が継続され、ウクライナ戦争勃発後に高まった米国の中央アジアへの関心はそのまま高く維持されるだろう。

ブリンケン米国務長官は2023年2月末から

3月初めにかけてカザフスタンとウズベキスタンを訪問し、外相会談を行った。また9月にはニューヨークで中央アジアの首脳とバイデン大統領による初のサミットが開催された。米国大統領が参加するこの種の会合は初めてであり、現状、米国がいかに中央アジアに注目しているのかがうかがい知れる。このニューヨーク・サミットは西安で開催された中国サミットへの対抗措置でもあった。一方で米国は、中央アジアが対ロ制裁逃れの回廊となることへの懸念を隠そうとはせず、中央アジアの複数の企業を制裁リストに加えた。

一方、カザフスタンはUAEの「プレサイトAI」という企業とスーパーコンピューター創設に関する契約を結んだ。カザフスタン・デジタル発展・イノベーション・航空宇宙産業省は、このスーパーコンピューターが、カザフスタンが人工知能開発における中央アジアのリーダーとなることを決定づけ、また近隣諸国にコンピューター機能を貸し出す機会をもたらすものと考えている。しかし、ここに疑問が生じる。ロシアもまたそうした近隣諸国に含まれるのか、その場合のロシアの目的は何か、そして米国やEUはそれにどう反応するのか、二次制裁のリスクはあるのか？

しかし興味深いことに、例えば「Fitch Ratings」は、カザフスタンはロシアと経済・貿易面で密接な関係にあるものの、欧米の二次制裁を受けるリスクは比較的低いと見なしている。おそらく米国とEUは、中央アジア諸国がロシアや中国に急接近するのを避けるため、今のところは中央アジアに過度の圧力をかけないよう努めているのだろう。

西側と中国の利害が一致する分野もある。例えば、カスピ海横断国際輸送ルートが効果的に開発されることは中国、米国、EUいずれにとっても有益なのだ。

さて、では米大統領選でトランプ前大統領が

勝利したらどうなるか。この場合、同氏の1期目と同様、中国との対立が米国の外交政策の優先事項ナンバーワンになるだろう。これは中央アジアにとっては危険なことである。中国とロシアの軍事的、政治的同盟関係がより一層緊密となる可能性があるからだ。中国とロシアがこの同盟への参加を要求することから、マルチベクトル外交を追求する一部の中央アジア諸国は深刻な打撃を受けるだろう。同じ文脈で実は台湾情勢もまた、中央アジアにとって非常に重要である。台湾を巡る中国と西側の対立が先鋭化しなければ、中央アジアにはより広範な外交的選択が許容されるのだ。

中央アジアが直面するもう1つのリスクは米国とイランの対立である。バイデン政権下ですでに両国の対立は始まっているが、トランプ政権下ではさらに激化する可能性がある。また、カザフスタンを始めとする中央アジア諸国の経済パートナーであるペルシャ湾岸諸国（GCC）とイランの対立が激化すれば、よりリスクは高まる。2023年7月に開催された「中央アジア+GCC協力会議」サミットが示した通り、UAE、サウジアラビア、カタールは、中央アジアへの有力な投資国である。一方、イランは最近、上海協力機構に加盟し、またEEUと自由貿易を確立した。

(6) 中央アジアとアフガニスタン

中央アジア5カ国のうち、カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタンの3カ国はタリバン政権とかなり緊密に連携している。例えば2023年にアスタナで、カザフスタン政府とタリバンによるビジネスフォーラムが開催された。アフガニスタンは、カザフスタンの穀物と小麦粉の主要な市場の1つとなっている。タリバン政権成立以降、カザフスタンとアフガニスタンの貿易高はほぼ倍増し、10億ドルに迫る勢いである。将来的には両国の貿易額を30億ドル

まで増やす計画もある。こうして2024年初、カザフスタンはタリバンを認定テロ組織リストから除外した。中央アジアとアフガニスタンの持続可能な開発のための国連地域センターがアルマトィに設立され、人道的支援物資が中央アジア経由でアフガニスタンに送られている。

「トランス・アフガン鉄道」の建設は、カザフスタンを支持しているウズベキスタンの優先プロジェクトの1つである。この鉄道によってタリバンはトランジット料を、ウズベキスタンはパキスタンの複数の港に至る代替ルートを提供する新たなルートを獲得することができる。同鉄道は、その建設に先立ち、「トランス・アフガン自動車回廊」の試用を既に行っていたインドにとってすら有益とされている。ただし、この鉄道の建設コストは最低でも50億ドルとかなり高額であり、さらに安全保障問題もまた非常に重要な課題と指摘されている。

(7) 中央アジアのグレート・ゲームと日本

最後に、中央アジアのグレート・ゲームと日本企業の関係について触れたい。中央アジアを巡る新たなグレート・ゲームを背景に、日本企業は次のような一連のトレンドに直面するだろう。①クリティカル・マテリアルやレアアース・レアメタルの採掘・加工を巡る中央アジアでの西側、ロシア、中国間の競争の激化、②EV販売市場を独占し、域内にそのためのインフラを構築しようとする中国の目論見、③中央アジア諸国の様々な輸送・物流プロジェクトの開発における競争、うちメインはカスピ海横断国際輸送ルート、④西側の制裁回避のためだけではなく、ロシアの東方シフト政策の重要な一部としての中央アジアにおける経済的プレゼンスの拡大、⑤米中対立が激化した場合のロシアと中国の経済・軍事・政治上の同盟関係の強化、⑥中央アジア・ロシアおよび中国間のデジタル

取引の拡大、⑦中央アジアにおける経済的・政治的・宗教的影響力を強めようとするトルコとアラブ諸国間の競争の激化(2023年にトルコでテュルク国家機構の臨時首脳会議が開催され、5億ドルの「テュルク投資基金」の設立が決定された。この投資ファンドにはカザフスタン・トルコ・アゼルバイジャン・キルギス・ウズベキスタンが参加している)、⑧カザフスタンとウズベキスタンとの間のさまざまな分野における投資誘致競争の激化、⑨中央アジアにおける水不足の深刻化と節水技術への投資の誘致(アスタナにおいても水不足が深刻で節水技術の投資誘致が注目されている)、⑩域内のいくつかの国における深刻な電力不足と追加的エネルギー源の模索、などである。

報告2:「大転換:欧州で不要となったロシアのガスが中央アジアへの出口を探す」

0. チェルピンスキー

(1) 市場を模索するロシア産ガス

ウクライナでの戦争開始以降、中央アジアは欧州にとってエネルギー供給国として非常に大きな位置を占めるようになり、ロシアにとっては重要な市場となった。

2000年代初頭、ロシアの「ガスプロム」は欧米のジャーナリストから「クレムリンの秘密兵器」と呼ばれたものだ。同社は国ごとに異なるガス価格を設定し、パイプラインによるガス供給を増やしたり止めたりすることで、クレムリンが欧州の政治家たちの忠誠心を得ることを可能にし、時には従わない政府に罰を与えた。

例えば、2004年12月のウクライナ大統領選挙で親米派のヴィクトル・ユシチェンコが親口派のヴィクトル・ヤヌコーヴィチを破ると、直ちにガスプロムはウクライナ向けガス価格を倍に引き上げる(50ドル/1,000m³から90ドルへ)と発表した。ちなみに当時、プーチン大統領の

大親友、ゲルハルト・シュレーダー首相率いるドイツへのガス供給価格はわずか75ドルであった。ウクライナが自国を経由するロシア産ガスの欧州向けトランジット輸送料の値上げを要求すると、ガスプロムはガス価格をさらに2.5倍の230ドルに引き上げた。ウクライナが新価格による契約締結を拒否したため、ガスプロムは2005年1月1日からウクライナ経由のガス供給を事実上停止、ウクライナのみならず欧州全体があわや凍結という事態に陥った。オーストリアは需要量のわずか66%、ハンガリーとスロバキアはそれぞれ60%しかガスの供給を受けることができなかった。

この問題にどうにか妥協が図られたのはある民間企業の仲介による。同社はガスプロムから230ドルでガスを購入しウクライナに95ドルで販売、損失を補填するためトルクメニスタン産のガスをガスプロムのパイプライン経由で欧州向けに輸出した。この結果、実質的に等距離にある3つの国、すなわちウクライナ、ドイツ、ベラルーシ向けのガス価格はそれぞれ95ドル、75ドル、40ドルとなった。この時以来、ベラルーシのルカシェンコ大統領がロシア大統領の盟友となったことはよく知られている。

2022年春のウクライナ軍事侵攻後、大半のEU諸国がロシア産ガスの購入を拒否し、かつノルドストリームが爆発したことにより、クレムリンは数十億の収入を失ったのみならず、欧州諸国に対する「ガスという棍棒」も失った。ではこの棍棒が東洋や中央アジアに対しても果たして有効か否か、これから検証してみよう。

最大の市場である欧州を失ったガスプロムは、減産を余儀なくされた。2023年は対前年比2%減だが、開戦前の2021年、あるいは2005～2006年当時と比較すると落ち込みは明白である（図表1）。

2024年1月時点でガスプロムのガス生産量は創業以来、34年間で最低を記録した。1990年

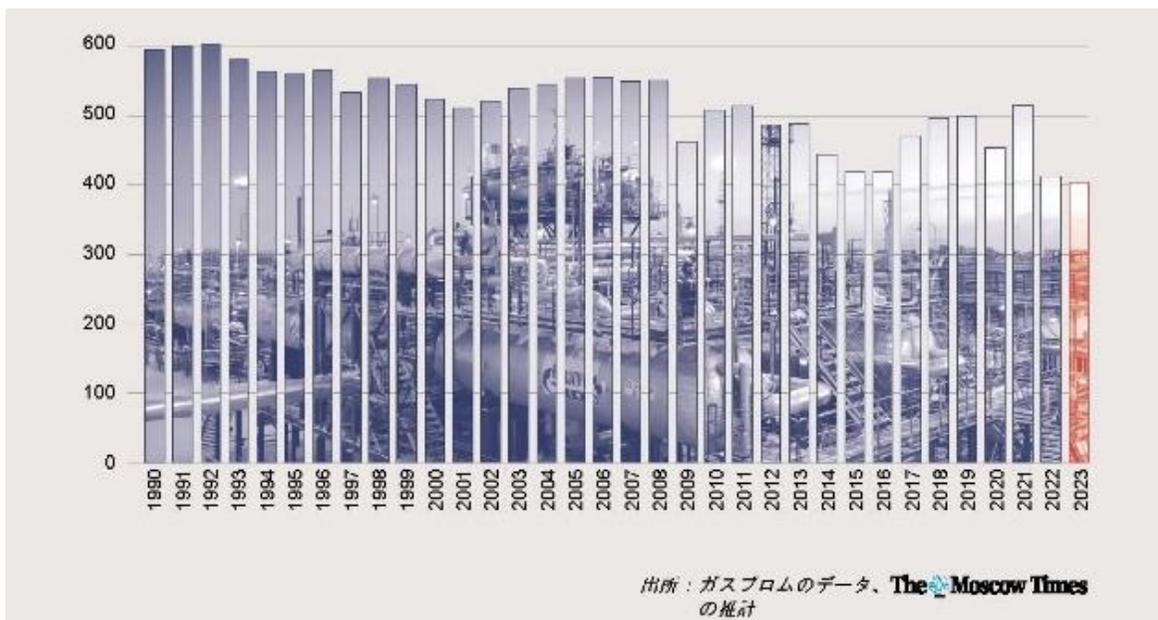
比で生産量の3分の1、つまり約2,000億 m^3 を失ったことになる。輸出量はウクライナ開戦前の3分の1に落ち込んだ。世界最大の埋蔵量を有しながらガスプロムは主な販売先である欧州市場を失い、欧州向け供給量は280億 m^3 まで低下した。これは1970年代後半と同じレベルであるが、これに対し1980年に最初の大型ガス契約をドイツと調印した当時、ソ連は欧州に約550億 m^3 を輸出していたのだ。たとえ戦争が終わったとしても、ロシア産ガスの欧州向け輸出がウクライナ以前の水準に戻ることがないことはもはや明らかである。ガスプロムにとって欧州市場は完全に失われたのだ。

ロシア産ガスの欧州向け輸送に使用されるパイプラインを図表2に示す。赤が現在、ほぼ稼働を停止したパイプライン、青が稼働中のパイプラインだが、欧州委員会のカドリ・シムソン・エネルギー担当委員によると、「EUはウクライナ経由のロシア産ガス・トランジット輸送契約の延長には関心がない」という。契約が2024年末に満期を迎えれば、残るはトルコ経由の2本のパイプラインのみということになる。

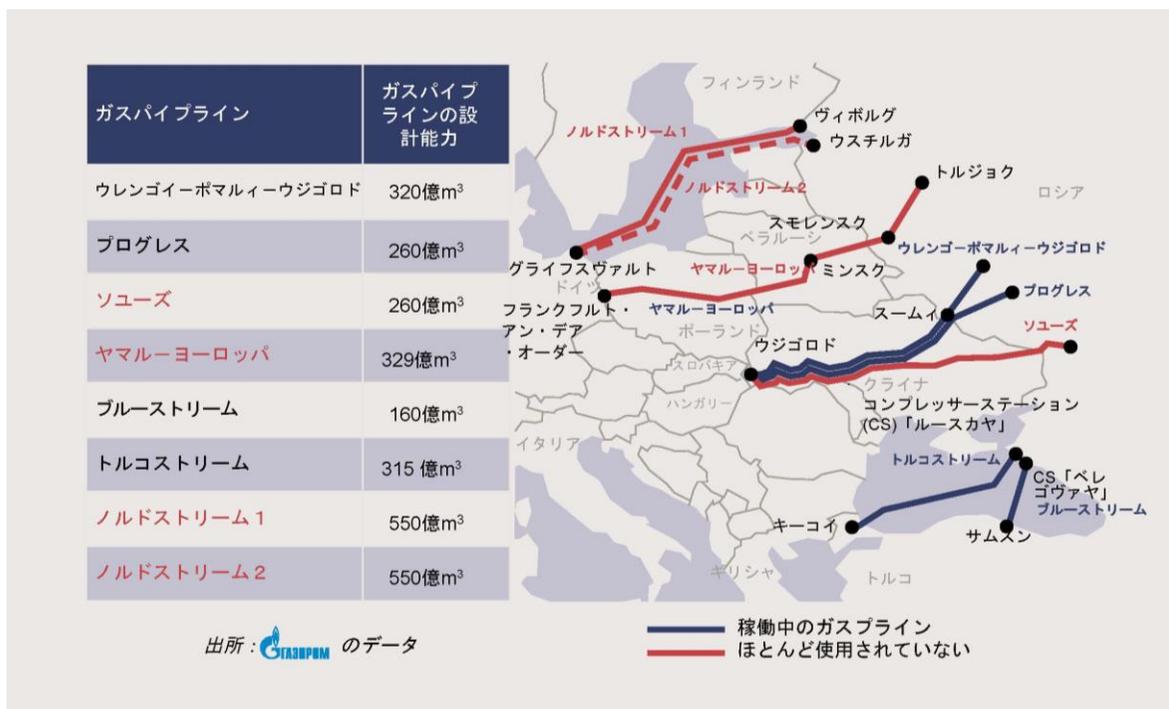
EUはもはやロシア産ガスなしで凍り付くことを恐れてはいない。ガスプロムにとって最後の大手顧客の1つであるオーストリアは、12月にウクライナ経由の輸送が停止された後、ロシア産ガスの購入契約を更新することはないという。オーストリアは現在、ガスプロムの残るEU向け輸出の約半分を占めているが、代替として液化ガスを海上輸送によりイタリアとドイツから購入することを計画している。

この様な状況を受け、クレムリンはガスの流れを中国に向けたいと考えている。モスクワはガス輸出量を5倍（年間1,000億 m^3 ）に引き上げるため、もう1本のガスパイプライン、いわゆる「シベリアの力2」の建設を提案しているが、北京は回答を先延ばしにしている。2023年にプーチンは中国の習近平国家主席と2度会談し、

図表1 1990～2023年における「ガスプロム」の天然ガス生産量



図表2 ヨーロッパへの「ガスプロム」の供給ルート





0.チェルビンスキー 『Petroleum』編集長

説得したが合意は得られなかった。中国は新規パイプラインへの投資は望んでおらず、ロシアに全額自費で建設するよう提案、さらにはロシア産ガスの追加値引きを要求している。また建設には、パイプラインが通過するモンゴルとの交渉も必要となる。

このことからロシア産ガスにとって最も近い新しい市場は中央アジアだ、ということになる。中央アジアは、将来的には対中輸出増加の足掛かりとなる可能性もある。この点でロシア、ウズベキスタン、カザフスタンの利害が図らずも一致した。2023年12月にガスプロムのミレルCEOが述べたところによれば、今夏、同社はキルギス、カザフスタン、ウズベキスタンの3カ国と15年のロシア産ガス供給契約を締結する予定である。契約は2025年11月1日に発効し、供給量は110億 m^3 /年で、カザフスタンはうち最大50億 m^3 を自国の需要に応じ確保する権利を有する。このためのインフラを契約発効までに整備しなければならない。

ロシアのガスを中央アジアに供給可能な2つのガスパイプライン「中央アジア～中央」と「ブハラ～ウラル」は、いずれも1960～1970年代に建設されたものでこの15年間稼働しておらず、技術的点検と改修が必要である。ウズベ

キスタンは自力でこれを行う予定で、最近採択された「2030年までのガス輸送システム近代化プログラム」では4億7,000万ドルを自己資金、70億ドルを外国投資で賄うことになっている。一方、カザフスタン領内のガスパイプラインについてはガスプロムが「カザクガス」と共同で整備にあたる予定である。

(2) ガス不足に直面するウズベキスタン

ところで、ソ連時代は近隣諸国にとって有力なガス供給国だったウズベキスタンは、なぜロシア産ガスの輸入国となってしまったのだろうか？

同国最大の国営ガス会社「ウズベクネフチェガス」によれば、同社は発見済みの国内296の炭化水素鉱床のうち、現在124鉱床を開発中である。生産可能期間は総埋蔵量でわずか18年、確認埋蔵量に限るとさらに少ない11年間と評価されている。こうした状況を受けてウズベキスタンでは近年、石油、ガスともに生産低下が加速しており、ウズベクネフチェガスが地質探査への投資を積極化しなければ、その傾向はより一層強まるだろう。輸入される60億～70億 m^3 のロシア産ガスは、低下した生産量の当面の補填に充てられる予定である。

資源開発には資金と時間が必要だが、ウズベキスタン国内のガス需要は急速に拡大しており、その一因がガス化学産業の発展である。ウズベキスタン政府はもはや天然ガスのままでの輸出には興味がなく、より利益の大きいガス加工製品の輸出を志向している。国内のガス加工能力は約670億 m^3 /年に達しているにもかかわらず、2023年の天然ガス生産量は470億 m^3 にも満たなかった。つまり、需要に十分な生産がなされていない。

ウズベキスタン国内の幹線ガスパイプラインは基本的にソ連時代に建設されたもので、トルクメニスタンとウズベキスタンのガスを大

量にカザフスタンとロシア欧州部の工業地帯に輸送するのが役割だった。ソ連邦崩壊後、大陸横断ガスパイプライン「中央アジア～中国」の一部である南部区間が建設された。このパイプライン建設後、ウズベキスタンは契約により中国に対し100億m³/年のガスを供給する義務を負ったが、近年は生産量不足で履行されていない。国営ガスパイプライン企業「ウズトランスガス」によれば、現在、中国に輸出されているのは国内生産量の約10%にとどまるという。さらにウズトランスガスのナルマトフ社長は2023年、インタビューで「国内需要の増加によりウズベキスタンは2025～2026年には中国向けガス輸出を完全に停止せざるを得なくなるだろう」と述べた。そこで救いの手となるのが国内の不足を補う用意のあるロシアで、その供給を受ければ、ウズベキスタンは自国産ガスの輸出が可能となるというわけだ。

ロシアとウズベキスタンは石油・ガス分野における数十年来の戦略的パートナーである。ウズベキスタンは石油製品需要の3分の2以上をロシアからの輸入で賄い、かつ国内製油所向けにロシアから原油を輸入している。「ルクオイル」は、ウズベキスタンにおける最大の投資家で、その投資額は2023年12月時点で100億ドルを超えている。PSAで2つのガスプロジェクトを実施、そのための合弁企業「ルクオイル・ウズベキスタン・オペレーティングカンパニー」を設立している。ガスプロムもまたPSAに基づきシャフパフティとジェル、2つの鉱床で生産を行っている。「ガスプロムネフチ」は2023年10月の契約に基づき、ウズベクネフチェガスに掘削技術とエンジニアリング・ソリューションを移転する。また、「フォルス」はウズトランスガスと2018年に合弁企業「Gazil Gas Storage」を、「ザルベジネフチ」は2019年にウズベクネフチェガスと合弁企業「アンディジャン・ペトロ」を、「タトネフチ」はウズベキスタン子会

社「タトフネフチAZSタシケント」を設立した。

このように、2022年までにロシア企業はウズベキスタンの石油・ガス分野に強力な足場を築いていた。2022年12月、この分野で長年蓄積されてきた問題に加え、異常な寒波が中央アジアを襲った時、ガスプロムはまさにこの足場を利用した。当時、急激な気温低下によりウズベキスタンのガス消費量は増大した。しかし隣国のトルクメニスタンでも状況は同じで、しかも強烈な霜のためウズベキスタン向けのガス輸出インフラ設備が故障、逆に供給量は減少した。年明けにはタシケントの全ての生産企業向けガス供給は停止され、娯楽施設やレストランなどは閉鎖された。この頃、タシケントのホテルは家族連れで自宅から避難してきた現地在住の外国人で満室となっていたという。凍り付く首都の有様が、ガス巡る交渉に望むウズベキスタン当局に譲歩を促した。

ロシア、カザフスタン、ウズベキスタンのいわゆる「3国ガス同盟」はロシアが提唱したもののだが、当初、ウズベキスタン政府関係者は、経済主権のいかなる部分も放棄することはないとして同盟をきっぱりと否定した。ミルザマフムドフ・エネルギー大臣の言葉を引用すれば、「今日、我々はガスや電力の輸入交渉を近隣諸国と直接行っており、いかなるアライアンスや同盟も介さない」。カザフスタンのアクチュラコフ・エネルギー大臣もまたメディアに対して、「カザフスタンはすでにロシアやウズベキスタンと緊密に連携し、2カ国間、3カ国間で協議を行っている。法的に同盟を形成する必要は全くない」と発言している。

しかし2023年初の“ガスのブラックアウト”を受けてウズベキスタンの態度は軟化、すでに同年6月にはガスプロムとウズベキスタン・エネルギー省の間で、ロシア産ガスのウズベキスタン向け供給契約とそのためウズベキスタンのガス輸送システム整備に関するロードマ

ップが結ばれた。契約期間は2年間で30億m³／年のガスが供給される。同時にガスピロムはカザクガスと、カザフスタン経由のロシア産ガス・トランジットサービスに関する契約を結んだ。こうして3カ月の間に新しいガス計測センターが建設され、「中央アジア～中央」ガスパイプラインの大規模改修が行われた。2023年10月7日、プーチン大統領の誕生日にパイプラインは逆送モードでの稼働を開始、ロシア産ガスがウズベキスタンに到達した。それはロシア大統領に対する、中央アジアの首脳たちからの最高の贈り物となったのだ。

(3) カザフスタンもまたガス不足

ロシアとは異なり、カザフスタンは自国をガス生産国と位置付けたことはない。埋蔵量では世界でどうにか第20位につけているが、生産量では全く振るわない。なぜなら埋蔵量の半分以上が随伴ガスだからだ。埋蔵量のほぼ85%がいわゆるビック3、すなわちテンギス、カシャガン、カラチャガナクを含む10の大規模鉱床に賦存するが、最大5kmに及ぶなど相当深度があり、かつ硫黄分が高い鉱床が多いため、開発・生産プロセスが複雑で、処理コストも大きくなる。

カザフスタンはガス産業に投資家を誘致するための条件整備に努めている。ガス地下資源利用者のための特別税制を規定する「改良モデル契約」を含む新しい法律が採択された。2021年11月、政府は国営企業の地下資源利用の区分を定める規則を承認した。それによれば、カズムナイガスは石油鉱床における石油とガスの探査と生産を、カザクガスはガスおよびガスコンデンセート鉱床における探査・生産を担当する。しかしこのような人為的な区分には多くの疑問が生じる。その1つは、元々カズムナイガスの輸送部門であったカザクガスには、新しいガス田を積極的に探査できるような能力が技術的にも人的にも、また資金的にもないという

ことだ。同社のガス生産はジャンピル州のアマンガリディ鉱床群に限られており、国土の南部だけにすら満足に供給できないほどその生産量は小さい。

カザクガスを独立した国営企業にするという決定は、中国向けガス輸出から得られる資金の流れを自己の管理下に置くことを目論むナザルバエフ前大統領の娘婿カイラット・シャリプバエフ同社社長の意向を反映した、純粋に政治的なものであった。前大統領一派が政治的影響力を失った2022年1月の出来事から2年が経過したが、トカエフ大統領は同社を独立させた過ちを認め、これをカズムナイガス傘下に戻すことを未だできずにいる。

カザフスタンのガス生産に話を戻せば、将来的増産に関する私の評価は控えめなものである。それは第1に、主力輸出品である石油の増産を確実なものにするには大量の随伴ガスの再圧入が必要であるからだ。第2に、硫黄分の多い随伴ガスの処理はコストが高く、それが制約要因となる。2019年のガスの圧入量は全採掘量の25%であったが、その量は年々増加し、2022年には32%に達した。テンギスの拡張プロジェクト完了後もこの数字はさらに増加する見込みで、圧入量が増えれば増えるほど市場向けに残されるガスの量は減少することになる。

カザクガスとカズムナイガスは今後5～7年間で数カ所の新規鉱床の稼働を計画している。しかし市場向けガスの生産量は処理能力の不足によっても制限される。カザフスタンには5つの大型ガス処理プラントと数カ所の小型プラントがあり、カラチャガナク鉱床のガスをロシアのオレンブルグ・ガス処理工場で処理するための重要な契約も整っている。

現在、カシャガンでは処理能力10億m³／年のガス処理プラントの建設が開始され、同25億m³／年の第2プラントについて議論されている。新しいプラントはガスのみならず、カシャガン

の生産量を5万バレル／日引き上げるはずであるが、受注業者の選定や設備発注の遅れにより、当初2025年とされていた稼働開始は、少なくとも1年半は遅れる見込みである。さらに2024年2月中旬のトカエフ大統領のカタール訪問中に同国投資家のプロジェクト参加が合意された。資金提供の前にカタール側がプロジェクトの技術的・財務的状況のチェックを望むのは当然であるため、建設スケジュールはさらに変更されるだろう。また、カズムナイガスがジャナオゼンに処理能力9億t／年のガス処理プラントの建設を計画しており、2026年完成の予定である。

しかし、これらガス増産の試みは全て遅きに失し国内需要の増加に追い付いていない。カザフスタンのガス国内最終消費量は2050年までに対2022年比でほぼ倍増し、330億m³を超えるものと予測されている。うち需要の60%を、燃料が石炭からガスに置き換わる電力部門が占める。やはり今日に至るまで生産プロセスに安価な石炭を利用していた鋳工業、すなわち採掘業および石油ガス化学を含む製造業の需要も、緩やかに増加するだろう。加えて2050年には、2015年に開始されたガス化プログラムの効果で住宅部門のガス消費量が総需要の約30%に達する見込みである。同プログラムにより、これまでパイプラインでガスが供給されていなかった数百万人の住民にガスが供給されることになる。ロシアと国境を接する北部と東部のガス化も計画されており、当初はガスパイプライン「サルリアルカ」をアスタナから北に延長する構想であったが、利用可能なガスの不足とコストの高さにより断念された。現在、政府は北部と東部のガス化をロシアからのガスパイプライン建設で進めることを検討しているが、最も現実的な選択肢はサルリアルカをロシアのパイプラインとつなげることであろう。

自動車のガス化の動きも続いているが、近年

そのスピードは鈍化している。貨物輸送とともに公共自動車交通のメタンガスへの転換を目指す政府プログラムがあるが、経済的インセンティブを与えるには国内の燃料価格の自由化が必要であろう。

国内需要の増大とともに、カザクガスには対中輸出の義務があるということを忘れてはならない。2023年には新たに3年契約が結ばれた。

国内生産の限界と需要の増大に鑑み、私はカザフスタンが2040年までにガスの純輸入国となること、そしてトルクメニスタンやロシアからの輸入増を余儀なくされることを確信している。だからカザフスタンもウズベキスタン同様、ロシアからのガス輸入に関するガスプロムとの15年契約を結ぶことに同意したのである。重要なことは、ウズベキスタンやカザフスタンとの協力に対するロシアの関心は単なるガス供給ではなく、両国を通じた中国へのアクセス獲得にもあるということだ。ガスプロムはカザフスタンとウズベキスタンの当局に、「あなた方には中国との契約を履行できるだけのガスがないでしょう？ 私たちにパイプラインの空きを譲ってくればそれを埋め、ついでに国内のガス不足も解消してあげましょう」と囁いたというわけだ。

(4)トルクメニスタンとロシアの競合

こうしたロシアの方針に激しく反対しているのが中国市場を独占したいトルクメニスタンである。国営「トルクメンガス」のアルチャエフ副総裁は2023年夏に「トルクメニスタン〜中国」パイプラインによる最大のガス供給国はトルクメニスタンであると主張する特別声明を出した。合意済み供給量550億m³／年のうち400億m³はトルクメニスタンが契約しており、残りの量はウズベキスタンとカザフスタンが供給するものとされている。パイプラインを満たすための他国からのガス供給や、中国に対す

るガス供給国の拡大は、契約で想定されていない。さらに同氏は、3線からなる同ガスパイプラインの建設費は全額トルクメンガスと「CNPC」が負担したと指摘した。これを外交的言辞から通常の言葉に置き換えるなら、「ガスピロムが中国にガスを輸出したいなら、自分で自分のパイプラインを建設するがいい」となるだろう。

一方、トルクメニスタンはこの機に乗じ、ガスピロムが失った欧州市場の一部を獲得しようと画策している。2024年3月上旬、トルクメニスタンとトルコの首脳はトルコ経由の欧州向けガス供給に関する覚書に調印した。トルクメニスタンはすでに20年近く、欧州に繋がるガスピロムのシステムから遮断されている。2009年にガスピロムは「中央アジア～中央」ガスパイプラインの事故を装い、不可抗力を理由に欧州向けガス供給契約を解除、競合国トルクメニスタンを葬った。この結果、トルクメニスタンの輸出先は中国に絞られることになったが、これは安全保障上、好ましいことではない。トルクメニスタンは現在、「TANAP」パイプラインを通じた欧州市場への復帰を望んでいる。ガスピロムが失った欧州市場に今、中央アジアが入り込もうとしているわけだ。

(5) ロシアによるガスのくびき

これまでロシアにとって、天然ガスとガスピロムは政治的議論が役に立たない時に使う武器であった。カザフスタン政府はこのことをウズベキスタン政府以上によく理解しており、ロシアからのガスパイプライン敷設による北部と東部のガス化交渉がこれほど長びいているのはおそらくそのためである。計画実現後、もしアスタナが西側かロシアかの選択を迫られる状況となり、西側を選んだとしたら、ロシアは数時間以内にパイプラインのバルブを閉め、カザフスタンの北半分を凍り付かせることだ

ろう。バルブを閉じる正当な理由はパイプラインの事故、ガス価格や輸送料金などいくらでもある。重要なことは、開閉のバルブをクレムリンが握ることになる、ということだ。

ウズベキスタンも基本的には同じ状況であるが、一方で両国に他の選択肢がないのも事実である。周知のとおり、隣人は選べない。豊富な豊富な隣人なら、なおさらのことである。

(6) 補論1:カザフスタン産石油の欧州進出

最後にいくつか、天然ガス以外の話題に触れたい。第1に石油についてだが2023年末、カザフスタンはEUへの原油供給において、ロシア(2,040万t、第9位)を大きく引き離し、サウジアラビア(3,520万t)、リビア(3,480万t)を抜いて、3位に躍り出た(4,420万t)。

カザフスタンの大型PSA、カシャガン、カラチャガナクなどにはEni、シェル、Totalなどの欧州企業が出資しており、これらを通じてカザフスタンは長年にわたり大量の石油を欧州に輸出してきた。またカズムナイガスはルーマニアに所有する自社製油所に石油を供給しているため、統計上、ルーマニアも大きな買い手となっている。

しかし2023年、カザフスタンはEUに新たな買い手を獲得、それは希望者が列をなすような状況であった。同年2月、カズムナイガスはロスネフチが筆頭株主のドイツのシュベット製油所に初めて石油輸出を開始した。ウクライナ戦争勃発後、ドイツ政府はこの株式を国有化し売却する方針にあり、これを受けてロスネフチは同製油所向けの原油供給を停止した。ドイツは代替供給をカザフスタンに求め合意が成立、2023年中に「ドルージバ」石油パイプライン経由で約100万tが同製油所に送られた。2024年の契約量は120万tだが、ドイツは200万tへの増量を求めている。3月1日にルクオイル所有のブルガス製油所への供給が断たれたブルガ

リアもまたカザフスタンの石油に関心を示した。ハンガリーのオルバーン首相も石油を求めてアスタナを訪問した。さらに2024年1月には、クロアチアの石油輸送システムオペレーター「JANAF」がカズムナイガスに、ノヴォロシースクから同国のクルク島のターミナルまでタンカーで輸送、「アドリア」石油パイプラインに乗せ換えクロアチア、ハンガリー、セルビアなどのバルカン諸国へ供給する提案を行った。

ただこれら全てにおける問題は、カシャガンのフェーズ2が実現しなければ、カザフスタンには欧州市場でロシアにとって代わるだけの石油を確保できないということである。

(7) 補論2:カスピ海横断ルート

第2に、カスピ海を経由する輸送ルート、中央回廊（ミドル・コリドー）についてだが、現在、カザフスタン産石油の80%以上が「CPC」パイプラインを含むロシア経由で輸出されている。2022年のウクライナ戦争勃発直後、トカエフ大統領はロシア依存低減のため、政府とカズムナイガスにカスピ海横断ルートでの石油輸送を増やすよう指示した。そして2年が経過、カスピ海経由の輸送量は2022年の110万tから2023年の337万tへと3倍に増えている。ただし私が予想するところでは、カスピ海横断ルートは何らかの不可効力、例えばノヴォロシースクのCPC石油ターミナルの爆発やノルドストリーム2で起きたような石油パイプラインの爆破といった事態が起こらない限り、CPCの代替にはなり得ない。そしてCPCの主な荷主が米国のシェブロンであることに鑑みれば、そのようなシナリオが起こる可能性はごくわずかであると思う。

カスピ海横断ルートがCPCの代替とはならないというもう1つの論拠は輸送コストで、カスピ海横断ルートはCPCの3倍と試算されている。さらに同ルートがCPCに匹敵する機能を

持つには、カシャガン産石油を輸送するための「エスケネ〜クリク」パイプラインの建設、アクタウ港の近代化、クリク港の石油積み出しターミナルの建設、バクー近郊のサンガチャル積み出しターミナルの拡張、タンカーの購入、「バクー〜スプサ」石油パイプラインの改修などに莫大な投資が必要である。先日、トカエフ大統領のバクー訪問の際に、「サムルク・カズィナ」と「アゼルバイジャン投資基金」がカスピ海横断ルート活用のために積極的投資を行うことで合意したと報じられた。しかし一般には、たとえどのような銀行でも、荷主の長期保証がない限りこうした工事・建設に融資はしない。そして今、カザフスタンにそんな保証ができる荷主は誰もいないのだ。なぜなら、まず先に述べた通り、カスピ海経由の輸送はCPCの3倍高い。第2に、今後10〜15年以内にテンギスとカシャガンの現行の契約が満了となる。つまりその後、両鉱床で生産を行うのが誰になるのか、現段階では不明なのである。

(8) 補論3:液化ガス

第3の話題は液化ガスである。カザフスタンでもウズベキスタンでも、液化ガスを自動車や家庭用燃料として使用するのはいずれも合理的でないという考えが広まりつつある。

現在、カザフスタンのガソリンスタンドで液化ガスは1リットル当たり約20セントと安価であるため非常に人気があり、自動車の所有者はこぞってエンジンをガソリンからガスに切り替えている。しかし、政府はすでにガス価格の自由化を開始し、まもなく軽油価格と同等となると発表している。

一方、プロパンはガス化学産業にとって非常に重要な原料である。2022年秋、アティラウで国内初のポリプロピレン製造工場が稼働した。テンギスから安価に原料供給を受けられる強みがあるため、経営陣は欧州市場への参入を期

待している。アティラウでは、ポリエチレン製造工場の建設も始まっている。こうした状況はウズベキスタンでも同じで、つまり中央アジアでは、液化ガスを自動車のエンジンや家庭用ストーブでただ燃やすのではなく加工へ回すという流れが、年々強まっているのである。

報告3:「新たな地政学的現実への対応: 第二次カラバフ戦争とロシア・ウクライナ戦争がアゼルバイジャンに与える影響」

A.ゼイナロフ

(1) 深まる米国との対立

現在、地政学的な現実により、各国・地域の相互依存はますます強まる傾向にある。ロシアによるウクライナ侵略、あるいはアルメニアの言行不一致が、遠く離れた国々をも南コーカサス情勢に何らかの形で巻き込んでいる。現時点でウクライナでの戦争は南コーカサス地域の安定に対する直接的脅威とはなっていないが、ロシア占領下のジョージア領アブハジアのオチャムチラ湾に新たなロシアの海軍基地が建設されたことは、域内のリスクを増大させた。

2023年9月にアゼルバイジャンはカラバフに対する主権を回復した。この時、ロシアは親アゼルバイジャンの立場をとったのに対し、欧米はアゼルバイジャンの行動を批判し、アルメニアを支持した。これはおそらくアルメニアがロシアの影響力を退けるのを助け、南コーカサスからロシアを排除する狙いであったものと思われる。ウクライナ侵攻後、ロシアの南コーカサスでの影響力は弱まり始め、戦況がウクライナに優勢となると、それが“肉眼で”見えるようになった。状況を背景にロシアに代わってトルコが南コーカサスで台頭し、それによってアゼルバイジャンとアルメニアの関係正常化と、南コーカサス3カ国間の協力プラットフォーム構築の可能性が開けてきた。

アゼルバイジャンの軍事作戦後、カラバフでのロシア平和維持軍駐留継続には問題が生じている。今のロシアには2025年以降の駐留延長を可能とする社会的基盤は事実上、存在しない。

米国やフランス、EUは、アゼルバイジャンが「民族浄化」を行い、アルメニアへの侵攻を計画していると非難したが、アゼルバイジャンはアルメニアを攻撃する意図がないどころか、同国に対する関心もないと明言している。アルメニア経由で飛び地のナヒチェヴァンと本国を結ぶザングズル回廊についても、合意できなかったことから構想を放棄、すでにイラン経由の自動車道路建設でイランと合意した。しかし米国はこれに激しく反対、アルメニアルートを採用させようとバクーに圧力をかけている。しかもそれはロシアの管理がない状態で、ということで、換言すれば米国はアゼルバイジャンがアルメニア側に立ち、ロシアに対抗するのを望んでいるのである。これではもはや、アゼルバイジャンが米国を、アルメニアとの和平協定締結を望む当事者と見なせないのは当然であろう。アゼルバイジャンとアルメニアを、ロシアとイランを南コーカサスから締め出すための梃子として利用しようという米国の意図はあまりに見え透いている。

米国がイランの国境付近にプレゼンスを持つことは、イランにとって深刻な政治的脅威の予兆となる。例えば、米国が南部アゼルバイジャンというカードを切り、アゼルバイジャンとトルコをイランと戦わせるのに成功したとしよう。このシナリオが実現すれば、イランはアルメニアへの回廊を失うだけではなく、現在、アゼルバイジャン経由で保たれているロシアとの接続ルートも失いかねない。この状況があるため、イランはアゼルバイジャンとの関係正常化に動かざるをえないわけである。

米国との関係悪化が、アゼルバイジャン政権内における外交上優先すべきはロシア、トルコ、

イランであるという見解を強化するだろう。南コーカサスにおける3カ国の戦略的な利害は完全に一致しているわけではないが、現実味を増す域内問題への外部プレイヤーの介入リスクが、これらの国々を団結へと向かわせている。

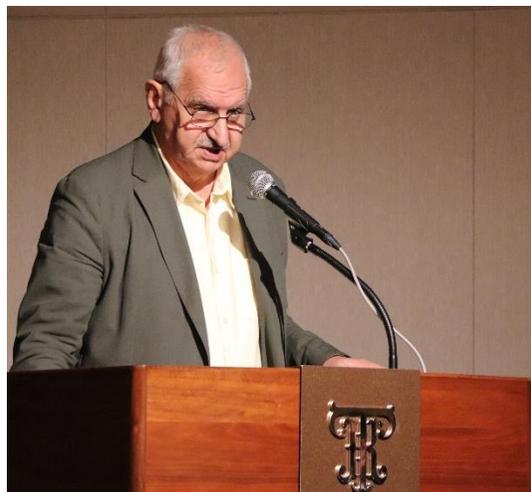
(2) 国際輸送回廊と地域協力機構の活性化

南コーカサスは、多くの国際輸送ルートの交差点に位置している。主なものの1つ目は、東アジアから欧州へ向かうルートで「東西回廊」、「カスピ海横断国際輸送ルート」、「ミドル・コリドー」などと呼ばれる。中国からカザフスタン、カスピ海、アゼルバイジャン、ジョージア、トルコを経て黒海から欧州へと向かう。近年、同ルートの貨物輸送量は増加しており、2022年は対前年比33%増の3万3,600TEUであった。

2つ目は、ロシア・北欧と南アジアを結ぶルートで「南北回廊」と呼ばれる。インドや湾岸諸国からロシア、西欧、バルト諸国、スカンジナビア諸国に貨物を輸送するルートとなる。2022年の南北回廊の輸送量は1,450万tで、うち1,030万tが西周り、70万tが東周り、360万tがカスピ海経由で輸送された。

新たな地政学的環境において、これらの輸送ルートは国際経済協力の発展に特別な役割を果たすようになっている。南コーカサスおよびその近隣諸国には、自国に地域的意義を超えた国際規模の輸送・物流ハブを創設するプロジェクトを提案する国もある。

ロシアのウクライナ侵攻後、多くの国は外交・経済政策を国益や国内安定維持を優先する方向に転換した。その流れの中でアゼルバイジャン経済政策における戦略的方向性の1つとなったのが、テュルク諸国やその他の友好的イスラム諸国と輸送・農業プロジェクトの共同実施、工業、グリーンエネルギー、観光、環境プロジェクトなどへの投資誘致において連携を深めることであった。背景には、ミドル・コリ



A.ゼイナロフ 『Profile Analytical Unit』社長

ドーの本格稼働により輸送ハブとしてのアゼルバイジャンの役割が強まったこと、中央アジアのテュルク系諸国が「テュルク諸国機構」の活動強化を希望していることなどがある。

中央アジアでも統合・連携プロセスは急速に進んでいる。外国市場への出口を求め、各国は特に輸送分野でのトルコとの協力に関心を寄せている。こうしたなか、役割が強まっているのが「経済協力機構 (ECO)」である。ECOは、アゼルバイジャンが独立後、最初に加盟した国際機構の1つで、トルコ、イラン、パキスタンが1985年に経済、技術、文化協力を目的に設立した。1992年にアゼルバイジャン、カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタン、トルメニスタン、アフガニスタンの7カ国が新たに加盟、現在、域内の人口は約5億人に上る。

ECOは設立以来、国際的権威を大きく高め、1995年には国連のオブザーバー、後に「イスラム協力機構 (OIC)」でも同様の地位を獲得した。ECOの枠組みでの協力は経済分野を中心としているが、近年は人道、政治、防衛などを含む幅広い地域問題にも取り組んでいる。

ECOと並んで活性化しているのが、国連の中央アジア、アフガニスタン、アゼルバイジャン経済のための特別プログラム「SPECA (Special

Programme for the Economies of Central Asia)」枠内での協力である。SPECAは1998年に海への出口を持たない諸国の経済発展を目的に創設され、現在の参加国はカザフスタン、トルクメニスタン、アゼルバイジャン、ウズベキスタン、キルギス、タジキスタン、アフガニスタンである。相互貿易額の増加と、中東・欧州向け輸出の増加に伴い、SPECA諸国は中国・東南アジアからトルコ・欧州に至る潜在的な巨大輸送空間に統合されていった。2019年からアゼルバイジャン、トルクメニスタン、アフガニスタンが検討している「ラピスラズリ・ルート」もSPECAのイニシアチブで実現が有望視されている。ロシアとウクライナの戦争と、欧州とロシアの輸送路分断を背景に、アフガニスタンとトルコをトルクメニスタン、カスピ海、アゼルバイジャン、ジョージア経由で結ぶこのルートはかつてない国際的評価を得ている。

したがってバクーで開催された第18回SPECA貿易作業部会の際に「SPECA空間を世界的通信ハブに」と題した経済フォーラムが開催されたことも驚くに値しないだろう。地理的位置と経済成長の観点から、SPECAにおいて主要な役割を担うのがアゼルバイジャンであることは自明であり、輸送インフラ発展に数十億ドルを投資し、新しい野心的プロジェクトを進めている。SPECA各国のほとんどは内陸国であるため、国際的・地域的輸送回廊への参画は経済効率向上を目指すうえで極めて重要であるが、この点で参加各国と緊密な友好関係を確立しているアゼルバイジャンは、これら諸国にとって加盟国を結ぶ貿易・輸送ハブの役割を果たしていると言えよう。

現在、タジキスタン、キルギスなどSPECA参加国のミドル・コリドー関連プロジェクトへの参入が活発化しており、特にキルギスは中国と協力し、カザフスタンのカスピ海港湾に到達可能な「中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道」

を建設中である。ただし中央アジアのプロジェクトは、輸送・通信インフラの要であるアゼルバイジャンとの緊密な連携無くして実現は不可能である。換言すれば、中央アジアの多くのプロジェクトの実現は、アゼルバイジャンの利益に関連している。バクーがユーラシアにおけるエネルギーと輸送のハブであることが、この地域でアゼルバイジャンが戦略的に重要な国となることを運命づけている。

(3) アルメニアの「平和の十字路」構想

隣国への攻撃的政策により、30年にわたり域内のグローバルな経済プロジェクトから除外されてきたアルメニアは、独自の輸送プロジェクト「平和の十字路」を提唱している。これはアルメニア、トルコ、アゼルバイジャン、イランの間の接続を強化するもので、アルメニア国内の輸送インフラの整備、すなわち自動車道路や鉄道、パイプライン、地下ケーブル、送電線等の改修・新設が含まれる。全てのインフラはアルメニアの法規の下で運営され、アルメニアの国家機関が国境と税関を管理し、安全を確保するという。プロジェクト総額は暫定で5億ドルと見積もられており、実現すれば初年度でアルメニアの輸送能力は貨物年間470万t、旅客30万人に増加、2050年には領内を通過する貨物量は1,000万tまで増加する可能性があるとされる。プロジェクト実現における最大の問題点は資金調達で、隣国のアゼルバイジャンとトルコにとって、アルメニア経由の陸上輸送路整備は明らかに有益であるにもかかわらず、どちらもあまり関心を示していない。口頭では関心を表明しているイランも、資金を出す可能性は極めて低いだろう。

同プロジェクトよりアゼルバイジャン政府が関心があるのは、2020年11月9日の停戦に関わる3カ国声明第9項の履行、すなわち域内全ての経済・輸送網の遮断を解除し、アルメニア

がアゼルバイジャンとナヒチェヴァンの間の交通の安全を保証することである。アゼルバイジャンの本土と飛び地の交通遮断が解除されれば、アゼルバイジャンは最大のパートナーかつ同盟国で地中海に港をもつトルコと陸路で直接、接続できるようになるのだ。試算ではアゼルバイジャンの輸出はそれにより7億1,000万ドルの増加が見込まれている。また、ザンゲズル回廊経由で自国産の石油やガスの西欧市場へのアクセスが容易になることも期待できる。現在、ガスの輸出はイラン経由で行われており、イランはトランジット料として通過するガスの15%を徴収している。ザンゲズル回廊は、アゼルバイジャンを世界的な輸送・物流ハブに変えるという野心的計画においても重要な役割を果たす可能性がある。

(4) 紅海における紛争の影響

第二次カラバフ紛争が域内の運輸・通信に影響を与えたとすれば、ロシアのウクライナ侵略は世界中の輸送とサプライチェーンに影響を及ぼし、南コーカサスもその例外ではなかった。ウクライナでの戦争と西側諸国による対ロ制裁、そしてロシアとEU、米国、NATOの間で引き起こされた地政学的な歪みが、南コーカサスにおいて再び連結と分断の問題を提起した。南コーカサス経由のルートに対する需要は、ロシア・ウクライナ戦争だけでなく、中東紛争の影響でも高まっている。

2023年末以降、中東における西側とそれに敵対する勢力の対立の焦点は紅海に移動、IMFなどの見解によれば、この紛争は長期化の様相を呈している。状況を受けて、輸送会社はより距離が長い喜望峰回りのルートを選択するようになったが、同時にEUその他の諸国は貨物の一部をより短距離で安全なミドル・コリドーにシフトしようとしている。

この3カ月弱のうちにフーシ派は数十隻の

民間船舶を紅海とアデン湾で襲撃、米英などの対抗措置にも関わらず、攻撃は止んでいない。IMFのコザック報道官によると、イエメンのフーシ派の攻撃が始まって以降、スエズ運河経由の貨物輸送量は対前年比年換算で55%減少し、逆に喜望峰回りの輸送量は75%増加した。同氏によれば、現状は域内における甚大な人道的被害のみならず、広範囲に深刻な経済的損害をもたらす可能性がある。国際海事機関（IMO）のドミンゲス事務局長によれば、スエズ運河の損失はさらに大きく、貨物の3分の2を失い、紅海経由の輸送を完全にストップしてしまった海運会社もあるという。ブルームバーグの見解では、フーシ派はイスラエル・ハマス戦争の行方とは無関係に、紅海における米国およびその同盟国との長期線に備えている。紛争が何か月にも及べば、商業的損失が指数関数的に増大するのは明らかだが、状況の複雑さは多くの海運会社による輸送停止が間接的に証明している。

(5) ミドル・コリドーへの関心拡大

一連の状況を受けて、中国や東南アジアのミドル・コリドーへの関心は高まっている。要する時間や安全性の面で、トルコや中東、欧州市場に至る最適ルートと見なされているからだ。2018年末にミドル・コリドーの海運と鉄道を組み合わせた「カスピ海横断国際輸送ルート（TITR）」構想が立ち上がって以来、ルートの開発はすでに5年にわたって行われており、枠組みには「バクー～トビリシ～カルス（BTK）鉄道」への積み替えも含まれる。コンテナを含め、石油以外の貨物のミドル・コリドーの平均輸送日数は20～25日で、中国、東南アジアからの喜望峰回りが1カ月半かかるのに比べ、大幅な輸送期間の短縮が可能となる。

アゼルバイジャンのナビエフ・デジタル発展・運輸大臣は、「過去2年間の地政学的変化によりミドル・コリドーの重要性は急激に高ま

った。東西の伝統的輸送・物流ルートは大きく変化する可能性がある。従来はスエズ運河経由で53日かかるところ、ミドル・コリドーは地域各国との協力により、この1年で輸送日数を22日に短縮した。」と発言した。同大臣によれば、ミドル・コリドー発展に向けたロードマップがプロジェクト参加国と共同で策定されており、各国の義務が定義され、国境、税関、関税などの規則や規制の統一に向けた作業が進んでいるという。2024年2月上旬にはアゼルバイジャンとカザフスタンがボトルネック解消とルート開発の調和を図る目的で、ロードマップの更新に合意した。

アゼルバイジャンはアリヤト港の近代化を進めており、完了すれば取り扱い能力は現在の1,500万t/年から2,500万t/年に増強される。2023年10月には化学肥料専用の加工・保管ターミナルが完成、2024年には新しい穀物ターミナルが稼働する予定である。中期的には大型コンテナターミナルの建設により50万TEU/年のコンテナ処理が可能となる。またアゼルバイジャンはBTK鉄道のボトルネック解消にも資金を拠出している。ジョージアのマラブダ〜カルツァヒ間の183kmの鉄道の近代化がまもなく完了する予定で、完成すればBTK鉄道の能力は現在100万t/年のところ、500万t/年に増加することになる。

ロシア・ウクライナ戦争によりロシアと欧州の物流ルートが分断されていること、そして中東紛争の激化により紅海とスエズ運河の正常な航行が停止していることにより、安全な輸送ルートとしてのミドル・コリドーの重要性は大きく高まっている。このことは、最近、欧州と国際金融機関が中央アジア地域の輸送網発展に100億ユーロの拠出を決めたことにも表れている。欧州委員会のドンブロウスキス上級副委員長は欧州委員会の「グローバル・ゲートウェイ戦略」に基づき「マルチモーダルで近代的で

競争力があり、持続可能かつ予測可能で、スマートで高速な、欧州とアジアを15日かそれ以下で結び貨物を運べるルート」としてのTITRに数十億ドルの投資を振り向けると述べた。

先日のカザフスタン大統領のアゼルバイジャン訪問の公式の目的は、同国がカラバフ地域に寄贈した児童芸術センター開設式への参加だったが、実は両国の協力の観点で他に重要なポイントがあった。まず、中国からアゼルバイジャンまでのコンテナ列車での輸送日数はこれまで最短14日だったのが、11日に短縮された。専門家の評価では、10日まで短縮が可能だという。また、カザフスタンがBTCパイプラインを使った石油輸出を拡大することが合意された。現在の150万t/年を220万t/年に引き上げるという。トルクメニスタン産の石油がアゼルバイジャンのパイプラインに入り混合されると石油の品質が落ち、価格の低下にもつながるため、カザフスタン産の輸送が増えるのはアゼルバイジャンにとって好ましいことである。カザフスタン産石油の受け入れ可能量については最大300万t/年との専門家の評価があるが、BTCパイプラインを完全に満たすにはそれでは不十分である。またアゼルバイジャンとしてはカザフスタン産の石油を「バクー〜スプサ」パイプラインでも輸送する構想で、これを加味すれば合計700万〜800万t/年の増加が可能であろう。

まとめ

第2次カラバフ戦争とロシアのウクライナへの侵攻は、南コーカサスの経済・政治に大きな4つの影響を与えた。第1に域内におけるロシアの影響力を弱め、代わりにトルコが台頭した。第2に外部プレイヤーの域内問題への介入リスクによって、地域大国のロシア・トルコ・イランは自らの戦略的利害における対立を封印せざるを得なくなった。第3に中央アジアに

おける諸々のプロジェクト実施がアゼルバイジャンを地域の輸送インフラの鍵を握る重要国に変貌させた。そして第4に、長引くロシア・ウクライナ戦争と中東情勢の悪化が、安全なルートとしてのミドル・コリドーの評価を高めた。ただしミドル・コリドーは非常に有望である一方で、抱える問題もまだ数多い。例えば、大量の貨物を扱うためのインフラの不足、輸送船舶の不足、デジタル化の不足、関係国間の調整不足による統一システムの欠如などで、これらが高額な輸送タリフの要因となっている。

質疑応答

モデレーター:カスピ海横断国際輸送ルート開発において、日本が果たしうる役割はどのようなものか。日本に期待することは何か。

ゼイナロフ:いくつかある。1つは日本企業がドナーとしてインフラ整備に関わるということ。カスピ海ルート開発に融資する、もしくはコントラクターやサブ・コントラクターとして参加することも可能だろう。輸出货量・輸送量の増加への貢献も可能だと考える。

チェルピンスキー:コンテナ、一般貨物、そして石油の輸送など。カスピ海ルートでの石油輸送は高い、将来性がないと言われるが、必ずしもそうではない。タンカー積み替え港のアクタウでは近代化プログラムが進められている。整備にコストがかかりCPCよりも高つくかもしれないが、参加することに意義はある。

軍事対立が世界にはびこるなか、黒海ではセヴァストポリで艦隊が沈没させられたり、ノヴォロシースクのCPCのターミナルが攻撃されたという情報もある。シェブロンが主要荷主であるため、米国がCPCの稼働停止を要求することはないと考えられるが、このようにCPCの輸送ルートとしての信頼性は100%ではないかも

しれないのだ。仮にCPCの海上ルートで何かあって稼働が停止した場合、たとえコスト高であろうと輸送はBTCに移行せざるを得なくなるだろう。

サトパエフ:日本の経済的な利益について、具体的な目標を立てる必要がある。例えばEUがなぜカスピ海ルートに関心があるかと言えば、欧州には資源が必要で、そのためにロシアを迂回する輸送ルートが必要だからである。中国の場合もやはり、ロシアを迂回する欧州向け輸送ルートが必要だからである。

カザフスタンはカスピ海のアクタウ港とクルィク港の稼働率を高めたいと考えている。日本のビジネス界はその経験や投資によって港湾インフラの整備、デジタル化に参入することが可能だろう。この輸送プロジェクトの成功にはデジタル化が不可欠で、そのために外部プレイヤーの参加を必要としている。また商業船も必要だ。

さらに日本企業参入の可能性として、レアメタルの開発がある。それをカスピ海ルート経由で輸出するわけで、韓国がすでにビジネスに参入している。石油・ガス分野には西側のメジャーが参入しており、おそらく今後は中国がその割合を増やしていくだろう。一方、レアメタルは新たなニッチである。カザフスタンは参入する投資家を歓迎し、優遇条件を提供する方針である。しかし、もちろん開発したら輸送が課題となる。

繰り返すが、日本はまず、カスピ海ルート開発というプロジェクトから何を求めるのか、そこから何を望むのかを見定める必要があるだろう。お金はしつこく粘ったところに生えてくるという。しかし、生えてくるにはもちろん種を蒔かなければならないし、生えるまで待つ忍耐力も必要なのである。

(構成：ROTOBO)