



Title	中央ユーラシアの新たなコネクティビティ : The Middle Corridor
Author(s)	篠原, 建仁; SHINOHARA, Kenji
Citation	日本中央アジア学会報, 20, 80-82
Issue Date	2024-11-30
DOI	https://doi.org/10.14943/jacas.20.80
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/98897
Rights(URL)	https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Type	journal article
File Information	JB20_014shinohara.pdf



中央ユーラシアの新たなコネクティビティ

— The Middle Corridor —

篠原 建仁

Middle Corridor (日本側通称: カスピ海ルート/以下 MC) は、中央アジアのカザフスタンからカスピ海を横断し、コーカサスのアゼルバイジャンとジョージアを経て黒海あるいはトルコ経由で欧州へ繋がる、東西輸送ルートである(図1参照)。

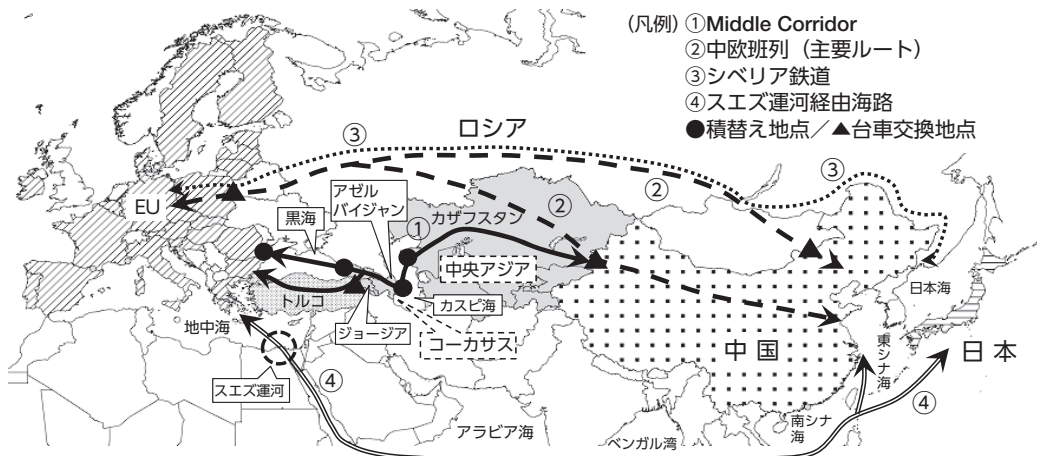


図1 ユーラシアの東西主要輸送ルート

Created with mapchart.net / 出所: 諸資料を基に発表者作成

MCの主な特徴は、①鉄道等の陸上輸送とカスピ海の海上輸送からなる複合輸送で、少なくともカザフスタン、アゼルバイジャン及びジョージアの3ヶ国とカスピ海を経由する、②ロシアを経由しない、③欧州・中国間の海路や中国からカザフスタン、ロシア等を経由して欧州に向かう鉄道などの主要ルートに比べ、輸送能力が小さいことである。鉄道/トラック⇄船への積み替え、国境での通関手続き、線路幅の違いから必要となる貨物の積み替えなどが必要となり、それらは何れも輸送費用と輸送時間の増加に繋がる。

旧ソ連時代から存在したルートだが、数度の積み替えによるコストや所用時間増、アジアと欧州を結ぶ海上輸送路に比べ小さい輸送能力もあり、あまり利用されなかった。しかし、

2020年の海上運賃高騰で代替輸送ルートとして、更に2022年のロシアによるウクライナ侵攻により欧州と東アジアを結ぶロシア迂回輸送ルートとして脚光を浴びた。

特にEUは中央アジア、特にカザフスタンで豊富に存在する石油や天然ガスと言ったエネルギー資源のみならず、クロムやモリブデン、銅などのレアメタルに注目し、それらを欧州へロシアを経由せずに輸送するルートとしてMC実現に強い関心を示し始めた。

EUは日本に比べ、貿易面でも中央アジアやコーカサス諸国と近い関係にある。2022年に限り、EUは中央アジアにとって最大の輸出先、3位の輸入先(日本は何れも9位)であり、コーカサスにとっても1位の輸出先、2位の輸入先(同10位以下、7位)である。両地域のEU向け輸出の多くは、現時点で石油および同製品や天然ガスである。

2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻後、ロシアの資源からの脱却を目指すEUは、MC実現に向けた動きを加速させた。同年には、ミシェル大統領やフォンデアライエン欧州委員会(EUの内閣に相当)委員長(EU首相に相当)を含むEU高官が相次いで両地域を訪れ、MCへの支援に言及した。

2023年6月、欧州委員会は中央アジアを対象にしたMCに関する報告書を公表した⁽¹⁾。同報告書は、中央アジアとEUを結ぶ最適ルートとして、カザフスタン南部とウズベキスタンの人口が多い地域からカスピ海に向かって南北に300～600Kmの幅を持たせたエリアを、“Central Trans-Caspian Network (CTCN)”と位置づけ、CTCN内の鉄道や道路の改修、貨車増強、港湾拡張や国境通過点の改善に関する33のハードインフラ、7のソフトインフラプロジェクト(総額185億ユーロ)の実施を推奨すると共に、当該地域の輸送インフラ全体を管轄する運営組織の設立と言ったソフト面の対応がより重要とも指摘した。

2023年9月にはドイツと中央アジア5ヶ国の初の首脳会議で、6ヶ国はEUのインフラ投資戦略「グローバル・ゲートウェイ⁽²⁾」のイニシアティブの下で、MCの開発とそれに必要な資金調達を行うことに強い関心を確認した⁽³⁾。同年11月には、世銀がカザフスタン、アゼルバイジャン及びジョージア3ヶ国のみを対象としたMCに関する報告書を発表した⁽⁴⁾。

(1) “Study on Sustainable transport connections between Europe and Central Asia”, *European Commission*, URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/study-sustainable-transport-connections-central-asia_en, 閲覧年月日: 2023年6月30日

(2) グローバル・ゲートウェイ(Global Gateway)——2021年12月にEUが発表した、発展途上国のインフラなどへの投資を増強するための新戦略。エネルギーなどのハード面から、保健・教育などのソフト面までの広範な分野へ、2027年までに約3,000億ユーロを投資する。

(3) “Joint Declaration by Heads of State of Central Asia and the Federal Chancellor of Germany”, *Bundesregierung*, URL: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/998352/2226656/45f64011ff425e6db0dab0c60ff50310/2023-09-29-z5-erklaerung-en-data.pdf>, 閲覧年月日: 2023年9月29日

(4) “Middle Trade and Transport Corridor – Policies and Investments to triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030”, *The World Bank*, URL: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor> 閲覧年月日: 2023年11月27日

MCが上記3ヶ国間の貿易拡大にも貢献する地域の「経済回廊」になるとして、今後資源輸出等の伸びが予想されるカザフスタンを、MCの最大の受益者と位置付けた。一方でMCのボトルネックとして、カスピ海海上輸送力の不足、カスピ海及び黒海沿岸港の貨物取扱能力の不足、鉄道、カスピ海の水位低下等を挙げた。

2024年1月にはEUがMCへの投資フォーラムを開催し、MC整備に100億ユーロを投資する旨をコミットしたことで⁽⁵⁾、このルートの実現に向けた強い意思を内外に示したのみならず、MCの当事者として主体的に動き始めた。MCの持つ様々な課題がどこまで解決するかはこれから見ていく必要があるが、EUによるルート整備が実現すれば、ルート通過国の経済発展に貢献するのみならず、通過地域で活動する日系企業もこのルート利用を通じ、ビジネス拡大に繋がる可能性もある。

(株式会社INPEXソリューションズ 調査事業部(現独立行政法人 国立印刷局))

⁽⁵⁾ “Global Gateway: €10 billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia announced at Investors Forum”, *European Commission*, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_501, 閲覧年月日: 2024年1月29日