

# 拡大する中央アジア の動向と限界

ウズベク・アフガン国境とカザフスタンから

---

齋藤 竜太

Ryota SAITO

2025.02





ROLES REPORT No. 36

# 拡大する中央アジアの動向と限界

ウズベク・アフガン国境とカザフスタンから

齋藤 竜太

Ryota SAITO

2025.02

---

発行所： 東京大学先端科学技術研究センター  
創発戦略研究オープンラボ (ROLES)  
〒153-8904 東京都目黒区駒場 4-6-1

電話： 03-5452-5462

Web サイト： <https://roles.rcast.u-tokyo.ac.jp/>

---

# はじめに

---

本稿では、10月5～12日にかけて出張した中央アジアでの現地調査について、以下のとおり報告する。旧ソ連中央アジア諸国（カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタンおよびウズベキスタン）は、独立後30年以上が経過した現在でもロシアとのつながりが強く、それは政治経済にとどまらない幅広い領域に及んでいる。加えて近年では中国の経済面での進出が目覚ましく、その影響力が安全保障面にも及ぶのではと指摘されている。そしてロシアによるウクライナ侵攻後は、中央アジア諸国とロシアとの「距離感」や、中国によるこの機に乗じた「ロシアの裏庭」へのさらなる進出が議論の的となっている。

筆者が参加している研究会「広域中央アジアの重畳化する安全保障環境」は、「拡大中央アジア」(GCA)という概念に着目している。筆者の理解では「GCA」は、上述の5カ国とそれ以外とを隔てる旧ソ連の境界を越える、地理的広がりや民族的、文化的紐帯といった視点から、中央アジアを捉えなおそうという概念である。今回の現地調査からは、国力の限界や、依然として「地政学的」条件に拘束されつつも、それでもそれらの条件の範囲内で最大限対外関係を多様化しようという、地域内アクターの動向が垣間見えた。そしてそれは、旧ソ連の境界を所与のものとしつつ、その境界を内側から押し広げようとするものであり、「GCA」に対する新たな解釈を求めているかのようであった。

---

## 1. ウズベキスタン・テルメズ市：GCAの南方面

---

ウズベキスタンでは対アフガニスタン国境の街テルメズを訪問し、ウズベキスタンの対アフガン関与に関する現地実見を行った。2016年にウズベキスタンの大統領となったミルジヨエフは対アフガニスタン関係について、それまでの安全保障上の脅威とみなすアプローチから、経済機会を目的とした紐帯強化へと大きく方向転換している。

テルメズ市はスルハンダリヤ州の州都であり人口は約20万人。1989年、ソ連軍がアフガニスタンから撤退した際には、同市とアフガニスタンとを結ぶ「友好橋」をソ連軍の車列が通過する映像や写真が広く発信された。なお市内にはアフガニスタンの総領事館がある。

筆者はウズベキスタンに留学していた2016年にも一度テルメズを訪問したことがある。今回はそれ以来8年ぶり、2回目の訪問である。テルメズでの訪問先は①テルメズ国際貿易センター、②アフガニスタン教育センター、の2か所である。

## ① テルメズ国際貿易センター

テルメズ国際貿易センターは 2024 年 8 月 29 日、ビジネス環境と物流の促進、アフガニスタン国民に対する教育や医療などのサービス提供等を目的として設立された。敷地内には商業施設や医療機関が設置され、最大 15 日間ビザなしで滞在することができる。また敷地内では米ドル、ユーロ、ルーブル、人民元での支払いが認められている。総面積は 36 ヘクタール。アフガニスタン国民に対する 2,000 以上の雇用創出を含む、8,730 の雇用創出を目指すとのことである。

国際貿易センターへは空港から借り上げ車両で直接向かった。到着したテルメズ空港の荷物受け取りのターンテーブルでは国際貿易センターの広告が掲げられており、ウズベキスタン政府肝いりの事業であることがうかがえた。

前回 2016 年の訪問時には市内を自動車で移動する際に、自動小銃を装備した迷彩服姿の治安部隊員による検問に何度か遭遇した。アフガニスタンと国境を接していることによる緊張感が市内に漂っていたことが印象に残っている。しかし今回の市内移動ではそのような緊張感のようなものは感じなかった。市内に残された検問所（日本の高速道路の料金所のような外見）でも、手配写真と思しき顔写真が大量に張り出されていた点は変わらなかったものの、通過車両に対して検査を行うようなそぶりは係官からは見えなかった。ウズベキスタン政府の隣国に対する態度が変化したことが如実に伝わってきた。

国際貿易センターはテルメズ市街地から数キロ離れた国境地帯にある。途中の自動車移動の車窓からは国境を隔てるアムダリア川の向こうにアフガニスタン側の都市ハイラトンが見えた。アフガニスタンが非常に近く感じたが、道中、警戒するような雰囲気は感じなかった。途中交通警察が我々の車を止め、運転手に行き先を尋ねたが、運転手は「バザールへ向かう」と答え、交通警察はそれ以上質問することも書類や身分証明書の提示を求めることもなかった。このやり取りからも、アフガニスタン国境ということで特別の警戒を敷いているわけではないこと、国際貿易センターは地元民にとって「バザール」のような商業施設と認識されていること、うかがえた。

国際貿易センターにはパスポート提示と荷物検査のみで入場することができた。ゲートを警備していた兵士に尋ねたところ、入場施設は国境警備隊が管理しているという。

センター内敷地は、飲食店や家電、食料品などの小売店などからなる商業エリア、宿泊施設などがあるエリア、およびロジスティクスセンターに分けることができる。

商業エリアでは服装（ゆったりとした上着と下穿きからなる民族衣装「ペロン・トンボン」など）からそれとわかるアフガニスタン人が、行きかう人々のうち半分程度を占めていた。なおアフガニスタン人の女性は見かけなかった。商業エリアの小売店を見てみると、並んでいる品物はジュースや乾物、菓子類など、ウズベキスタンの一般的な商店に並んでいるものと変わりはなく、値段もさほど差はないように思われた。ただ敷地内にはいまだテナントの入っていない空きスペースが多くみられ、埋まっているのはおよそ半分強といったところだった。家電製品店も多く、その多くが留學生活中のテレビ CM でしばしば目にしたウズベキスタン企業の製品を販売する店舗だった。



国際貿易センターのゲート。「テルメズ国際貿易センター」「アイリトン自由特区」などの名称が散見され、正式な名称が定まっていなようにも思われた。



商業エリアの様子。敷地内をバギーやレンタサイクルで移動することもできる。

食料品店のウズベキスタン人店員にいくつか質問をしてみた。

「アフガニスタン人が買い物に使う通貨は」「ウズベクスム（ウズベキスタンの通貨）だ。センターの敷地内にある銀行で両替しているようだ」

「彼らとは何語で意思疎通しているのか」「ウズベク語で何とかしている。彼らはファルシー（ペルシャ語）で話しかけてくるが、何とか通じている<sup>1</sup>」

「アフガニスタン人に人気のある商品は」「ファンタだ（笑）。でも全般的に食料品、日用品、まんべんなく人気だ」

<sup>1</sup> ウズベク語にはペルシャ語由来の語彙が多数あることによると推察される。



続いて、ロジスティクスセンターを見学してみた。敷地は広いが、施設のうちどれほど稼働しているかは不明であった。倉庫の一つには税関当局の看板が掲げられており、どうやら保税倉庫のようであった。



ロジスティクスセンター及び敷地内の保税倉庫

貿易センター内にはグローバル資本の「Hilton Garden Inn」ホテルもあった。ロビー内は人の気配は薄かった。カフェバーがあったので店員にいろいろ話を聞いてみたところ、主に利用しているのはアフガニスタン人で、このバーではノンアルコールのみ提供しているとのこと。なお商業エリアの食料品店にもアルコール飲料は見当たらず、トルコ資本のレストランでも同様にアルコールは提供されていないようであった。ホテルを出る際、レセプションでアフガニスタン人宿泊客と思しき男性が、ウズベキスタン人女性スタッフと、スマートフォンの翻訳機能を使ってコミュニケーションを試みているのが目に入った。



ホテルの外観とロビー

実は今回の出張にあたり、このホテルに宿泊することを検討した。大手宿泊施設検索サイト「Booking.com」にもこのホテルの情報があったが、「Wi-Fiがない」とのことであり、断念した。なお宿泊料は日本円にして

シングルでおよそ 7,000~8,000 円程度であった<sup>2</sup>。

## ② アフガニスタン教育センター

国際貿易センターを訪問した翌日、アフガニスタン教育センターを訪問した。この施設はアフガニスタン人を対象とした高等教育機関であり、エンジニアリングからマネジメントに至る鉄道関連の専門教育を実施する。加えて学生はウズベク語やウズベク文学なども学ぶ。エントランスにはミルジヨエフ大統領の「ウズベキスタンはアフガニスタンの経済復興、交通・エネルギーインフラの開発および国の人材の育成に多大な貢献をしており、今後さらにその貢献を強めていく」との言葉がウズベク語とダリー語<sup>3</sup>で掲げられていた。

まず案内されたのは図書館であった。図書館内にはラップトップが 20 台設置されており、ここから 5 万冊の電子書籍にアクセスできるとのことであった。そのほか図書館内の蔵書を確認したところ、数学やウズベク語といったテキスト以外にも、ウズベキスタンの各州についての概説書をはじめとした、ウズベキスタンに関連する書籍が数多く所蔵されていた。職員によると、アフガニスタン人学生に対してウズベキスタンに対する理解を深めてもらうことを目的としているとのことであった。紙の蔵書は 7,000 冊ほどとのことだった。

辞書をはじめとした語学書も多数あったが、ダリー語・ロシア語辞書などは見かけたものの、パシュトゥン語については、少なくともキリル文字やラテン文字で書かれた辞書などを見かけなかった。ウズベク人やタジク人といった非パシュトゥン人を対象としていることがうかがえた。なお、案内してくれた副学長に「この学校はウズベク系アフガニスタン人のみを対象として受け入れているのか」と質したところ、「そんなことはない。ほかの民族も受け入れている。タジクやトルクメン、ハザールなどだ」とのことであったが、アフガニスタンで最大民族である「パシュトゥン」の名前が出てこなかった。

校内には一般的な講義室や大講堂のほか、物理や化学の実験室に加え、学生やその家族（妻子を連れて留学してくる学生もいるとのこと）が健康を維持するためのジムスペースもあった。そしてそれらの設備には欧米やインドなどのドナーの支援が入っていた。

そのほか副学長との間で以下のようなやりとりがあった。

「この学校の監督官庁は」「高等教育・科学省だ」

「学生はどのようなプロセスで入学するのか」「アフガニスタン側が応募者のリストを作成し、アフガニスタンのウズベキスタン大使館に提出する」

「学生に対する奨学金は」「月 80 米ドル程度支給されている」

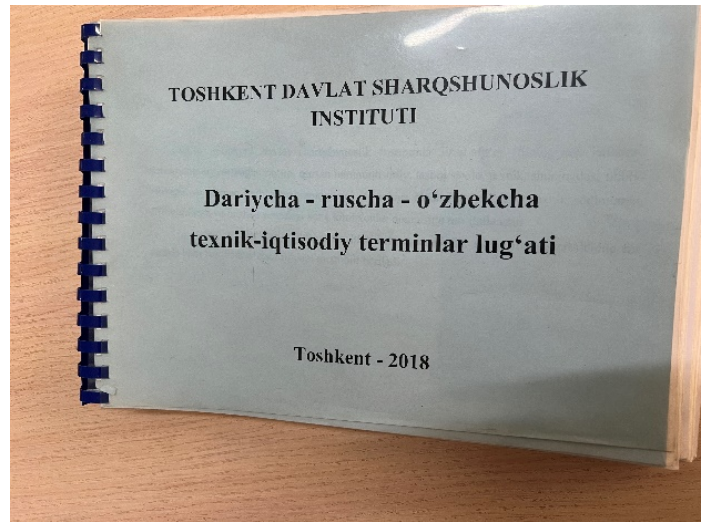
なお、この奨学金は、欧州連合（EU）が国連開発計画（UNDP）と連携して実施しているプロジェクト「スルハンダリヤ州におけるキャパシティ強化」の予算の枠内から拠出されているようだった。

---

<sup>2</sup> 2024 年 9 月 12 日時点。

<sup>3</sup> 主にタジク系アフガニスタン人が使用するイラン系言語で、パシュトゥン語と並ぶアフガニスタンの公用語。





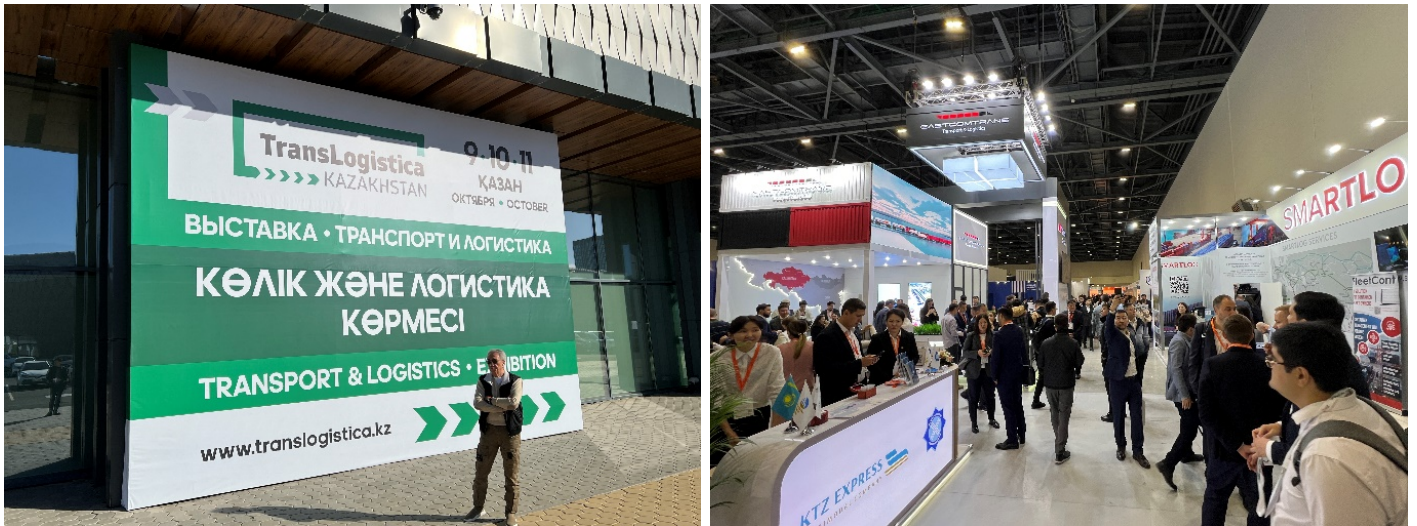
図書館と館内で収蔵されていた辞書。辞書の表紙には「タシケント国立東洋学研究所 ダリー語・ロシア語・ウズベク語技術・経済用語辞典 タシケント 2018年」と読める。



ダリー語での特急列車の解説図と、卒業生制作の手芸品

## 2. カザフスタン・アスタナ市での物流展示会調査：G C A の東西方向

カザフスタンでは首都アスタナの国際展示場「EXPO」で10月9～11日にかけて開催されたロジスティクス分野の展示会、「Translogistica Kazakhstan」にて視察・情報収集を行った。この展示会は1996年からほぼ毎年開催されており、カザフスタン交通省、カザフスタン鉄道、カザフスタンフォワード協会などから支援を受けて開催された。



展示会場の様子

同展示会はカザフスタンのみならず、中央アジア、ロシア、欧州、中国など 19 カ国から 213 の企業が出展した。うち 105 がカザフスタン企業で、108 が外国企業であった。会期中、49 か国から 4,021 人の来訪者があった。なお、今回の展示会に出展した外国企業で国別最多は中国の 22 社であった。ここ最近中国企業の出展が目立っており、外国企業として単独で出展最多となるのは、少なくとも 2011 年以降では初めてであった。またバルト諸国の企業も多数参加していた。カザフスタンおよびその周辺地域で、中国から中央アジアを経由してロシア・欧州方面へ抜ける物流において、バルト海の港湾が重要な位置を占めており、ロシアによるウクライナ侵攻後も同様であることがうかがえた。その一方で、最近注目されつつある「中央回廊」（中国から中央アジア、コーカサスを経由して欧州へと至る、ロシア領域を経由しない物流路）のルート上に位置するアゼルバイジャン（参加企業 1 社）やジョージア（同 2 社）、トルコ（同 1 社）、ルーマニア（同 1 社）などのプレゼンスはさほど大きくないのが印象的であった。

国名	2024	2023	2022	2021	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
中国	22	25	2	0	6	5	3	6	8	2	4	3	1
ロシア	19	25	13	9	10	6	9	7	13	14	11	18	10
エストニア	13	13	11	9	13	13	7	11	11	1	1	0	1
リトアニア	8	14	10	3	6	7	6	5	10	13	5	8	2
ラトビア	6	6	12	6	10	10	13	20	23	14	16	11	15
参加企業 国・地域数	19	14	13	9	13	12	10	11	14	10	10	12	13

展示会「Translogistica Kazakhstan」への外国企業の出展動向（2024 年の上位 5 カ国のみ、展示会 HP を基に筆者作成）

出展企業が扱う事業は、鉄道輸送、トラック輸送、海運（カスピ海経由ルートを扱うカザフスタン、アゼルバイジャンおよびトルクメニスタンの企業）など様々であったが、いずれの企業も中国から欧州へと至るユーラシア大陸を横断するルートをも、展示ブース内の掲示やパンフレットなどの頒布物で前面に押し出し



ていた。その中には「中央回廊」のみならず、中国からロシア、ベラルーシを経由するルートについても「ごく普通に」紹介されていた。ロジスティクス面においては西側諸国による対ロ制裁の影響などさほどないかのような印象すら受けた。多くの企業が、鉄道および海運（会社によってはトラック輸送）による一貫輸送体制を強みとしてアピールしていた。



出展企業のほとんどが中国と欧州を接続する物流路を扱っていた。

出展企業のうち、中国からロシア、ベラルーシを経由して欧州への貨物輸送を手掛けている企業に話を聞いた。この企業はいわゆる中欧班列（中国と欧州を結ぶ鉄道を中心とした物流網）を活用している。現在欧州諸国によりロシアおよびベラルーシとポーランドを結ぶ国境地点は制限されていると指摘したところ、ベラルーシとポーランドとの間にある4つの国境地点のうちブレスト国境地点のみ稼働しており、そこを利用しているとのことであった。

中国からの出展企業には、山東省や連雲港など沿岸部の港湾関連の会社や運送会社のほか、新疆ウイグル自治区に本社を構える企業が多かった。そしてそれらの多くが、カザフスタンの商業都市アルマトィやウズベキスタンの首都タシケントに支社を置いているとのことであった。うち一社の中国人スタッフに立ち話 がてら「現在、中央回廊で何が一番問題だと思うか」と質したところ、「税関手続きだ。特に中央アジア側に問題がある」とのことであった。どのような問題かを質そうとしたところ、苦笑いしてそれ以上は答えてくれなかった。

展示会では出展企業による展示以外にも、物流分野の企業代表者や政府関係者のプレゼンによるプレナリーイベントが開催され、カザフスタンの鉄道輸送やカスピ海沿岸の港湾機能強化などについて、分科会に分かれて報告がなされていた。質疑応答では来訪者から「今後の地政学的な動向の変化の影響は如何」との質問があり、登壇者からは「当初は代替物流ルートの開発に投資してもウクライナでの紛争が鎮静化したら無駄になるとの懸念があった。現在では開発に資金を投じる方向で動いている」「いずれにせよ代替ルートを開発することの意味はある」との趣旨の回答があった。

---

## 3. 総括

---

これまで見てきた、中央アジア諸国の「拡大」の事例は、いずれもロシアによるウクライナ侵攻以前から存在していたものである。ウズベキスタンが北部アフガニスタンに鉄道を建設したのは2011年であり、またカザフスタンを経由して東西を結ぶ回廊の開発は独立後間もないころから進められ、習近平が「一带一路」を宣明した2013年に大きく前進した。ウクライナ侵攻を契機とし、突如として地域内アクターが「ロシア離れ」を図り、対外関係多角化に努めているかのように理解するのは、ポイントを外しているといえるだろう。

今回、現場から垣間見えたのは、アフガニスタンとの紐帯強化を模索してきたウズベキスタン政府の（援助機関の支援を受けつつの）継続的な努力の成果や、従前の物流ルートの維持を図りつつも、新たな物流網開拓を進める中央アジアおよび隣接諸国のしたたかな姿勢などであった。国際社会からの関心も、ドナーの支援や展示会への出展といった形で観察できた。

一方で、中央アジア諸国の対外関係多角化における「限界」もうかがえた。ウズベキスタンはアフガニスタンとの経済関係強化を図っており、ロジスティクスに加えて自国製品などのコモディティのフローを強化しようとしている。しかしウズベキスタン独力ではその国力の限界を感じた。ちなみに、ウズベキスタンとアフガニスタン北部を接続する鉄道を運営している「ソグディアナ・トランス」社<sup>4</sup>の公開データによると、ウズベキスタンからアフガニスタンに輸送する貨物は小麦やセメント、油脂、燃料などの必需品がメインである。民間アクターによって商業ベースで広く活用されているとはまだまだいいがたい。また、カザフスタンの物流展示会からは、ロジスティクスを東西に依存する構造を変えるのが容易ではない現状がうかがえた。

中央アジアを通過するルートが経済的合理性を伴わなければ、また中央アジア自体に経済的機会が乏しければ、「中央回廊」をはじめとした新たなルートを開拓したとしても、（特に中央アジア地域外の）民間アクターにとっての新ルートの魅力は限定的なままだろう。中央アジア諸国の地域外との接続強化による「拡大」、そのために必須となるロジスティクス開発には、複合的な視点やアプローチが必要なのではないか。

---

<sup>4</sup> ウズベキスタン鉄道の子会社である。



## 著者略歴



### 齋藤 竜太 (Ryota SAITO)

現職： ROTOBO ロシア NIS 経済研究所 嘱託研究員

経歴： 2018年から2020年まで在キルギス大使館専門調査員、2020年より笹川平和財団研究員を経て2023年から現職。

主な研究テーマ： 中央アジア地域研究、開発、国際関係、水資源問題

主要業績： ●齋藤竜太「ウズベキスタン」「キルギス」重田康博・太田和宏・福島浩治・藤田和子編『日本の国際協力 アジア編：経済成長から「持続可能な社会」の実現へ』ミネルヴァ書房、2021年6月。●齋藤竜太「中央アジア各国の対アフガン外交：各国独立後の歩みと現在地」『ロシア・ユーラシアの社会』1062、2022年6月、65-81頁。●齋藤竜太「タジキスタン内戦—内戦構造とアクターの変化、内外アクター間の関係が与えた影響—」富樫耕介編著『激化する紛争への国際関与』見洋書房、2025年2月、121-141頁。等

