

パラダイム・シフトが起きつつあるウズベキスタン



遊佐 弘美

国際協力銀行 外国審査部 専任参事

旧ソ連の構成国であったウズベキスタンは、2023年末、これまで20年以上、筆者が見てきた様相と違う姿をみせていた。同国に足を運んだのは、ソ連崩壊以降、10回を超すが、今回初めて街やホテルでロシア語が通じない経験をした。ウズベキスタンは19世紀頃からロシア語圏に組み込まれ始め、1991年に独立を果たすまで、ソ連の一部として70年近くを過ごしてきた。政財界の中枢を担うには、通訳なしでもロシアの首脳陣とコミュニケーションが取れることが必須であり、これは同国の政治・社会・経済がロシアと密接であることを示していた。そして、昨今、ロシア語が通じなくなっているという事態は、この状況が違う方向に転じていることを示す。ロシア系住民が減少し、ロシア語を理解できなくても、問題がなくなっているということだ。

一方、経済構造的にウズベキスタンは、ロシアからの海外送金に依存しているほか^{注1}、ロシアは主要貿易・投資国であり、影響力は依然、大きい。しかし、現在ウズベキスタンを取り巻く状況は、目を見張るパラダイム・シフトをみせており、同国にプレゼンスを増し始めた各国・地域との関係を本稿で紹介する。

1. イスラム諸国

2023年末、ウズベキスタンを初め、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルコを回り現地ヒアリングを行ったが、中東諸国やトルコ等、イスラム諸国のウズベキスタンにおける影響力拡大は、計33件の面談先の共通認識であった。「ロシア帝国がこの地域を侵略した後、我々の文化は100年間、分断され、悲惨な状況(catastrophe)であった。現在は、我々が兄弟姉妹であることが再び認識され始めた」。トルコで面談した、中央アジア専門家の言葉である。ウズベキスタンはイスラム・スンニ派のトルコ系の民族である。ソ連崩壊後、モスクワの影響力が以前より弱まると、このような視点で中央アジアをみている層が一定程度いる



出所：Googleマップ

トルコが、同地域への進出を急いだのは当然だったかもしれない。彼らにとって、100年程度の時間は遠い昔ではなかったようだ。

トルコだけではない。UAEやサウジアラビア等アラブ・マネーによるモスクや宗教学校も目にみえて増加した。2024年5月に開催されたタシケント国際投資フォーラムではトルコのユルマズ副大統領、サウジアラビアのアブドゥルアジーズ・エネルギー相等、93カ国から2500人超が参加し、前年(110億ドル)の2.4倍となる266億ドル相当の合意文書が締結された。特にサウジの投資案件は、グリーン・エネルギー、IT、インフラ整備と幅広く180億ドルに上り、イスラム世界からの投資が同フォーラムの中心であることを見せつけた。また中東諸国はEBRD等の欧州や日本とも協力して、同国への経済協力を確実に進めている。

2022年のウズベキスタンへの外国直接投資については、ロシア、中国からの投資が最大であり、依然両国は主要投資国であるが、3位はトルコである。さらに欧米制裁により、中国と欧州との貿易において、ロシアルートに代わって、中央アジア・カスピ海・トルコ経路が急増している。

2023年の冬に、ウズベキスタンが天然ガス不足により電力危機に見舞われたとき^{注2}、同国はパイプライン

がつながっているロシアに頼る形でロシアから天然ガスを輸入したが、サウジアラビアとUAEも同国の電力システム等に多大な支援を行っている。

ウズベキスタンの首都タシケントの共同墓地には、第2次世界大戦末期の日本人捕虜の墓地も併設されている。筆者が花を手向けに向かうと、墓地事務所の説明書きはウズベク語とアラビア語であった（写真・下）。多くのウズベク人の墓石にはアラビア語でコーランが記されている。ソ連時代には、決して許されることのなかった風景である。



ウズベキスタンの墓地にかかる説明書き。街でアラビア語をみかけることはないが、ここではウズベク語とアラビア語のみ。ソ連時代に公用語だったロシア語の表記はなかった。（2023年末筆者撮影、以下同）

2. 欧州

従来、欧州にとって、中央アジアは「支援」する対象であった。今でも当然、その側面はあるのだが、大きく変わったことがある。ウクライナ侵攻以降、ロシアと欧米が対立するなかで、アフリカで親ロシア政権が次々に樹立していることがその背景にある。ロシアはワグネル等非公式部隊経由でアフリカの政権転覆に関与していると報道されており、その代表格がEUのニジェールである。同国は2022年までEUのウラン輸入の25%を担っていた（図表・下）。

図表 EUのウラン鉱石輸入量（2022年）

	輸入量 (千トン)	全体量における割合 (%)	前年からの増減 (%)
カザフスタン	3,145	26.8	14.2
ニジェール	2,975	25.4	2.4
カナダ	2,578	22	50.4
ロシア	1,980	16.9	▲16.1
ウズベキスタン	441	3.8	171

出所：Euratom Supply Agency (ESA, Annual Report 2022)

EUにとっては上記の内、カザフスタン（全体の27%）とニジェール（25%）からの輸入が全体の半分以上を占め、ウクライナ危機まではその安定供給に不安がなかった。

ところが、ニジェールは2023年7月にクーデターを宣言し、駐留していた旧宗主国の仏軍や地域の安全保障を担っていた米軍は撤退を余儀なくされた。現在、新政権は、ロシア軍に国防費を直接渡しているとの報道もあり、ロシアとの密接な関係が指摘されている。このため、親ロシア政権となったニジェールの現政権が今後も安定的に欧州にウランを輸出するのか、懸念が生じてきた。2023年にはカナダが大きくEU向け輸出を増加させたため、同国の割合は14%まで減少させている。それでも、EUがウランを輸入した地域別内訳をみると、ロシアを含めた旧ソ連が46%、カナダ等北米が33%、アフリカが18%、オーストラリアが3%となっている。

制裁によりロシアからの石油・天然ガス輸入が急減し、インフレ懸念もあるなかで、EUにおいて原子力発電への依存は高まっている。特にフランスは電力の6～7割を原子力に依存しており、ウラン供給が滞ればインフレ上昇に直結する。

2023年11月、マクロン仏大統領はカザフスタンとウズベキスタンに飛んだ。ウラン鉱石生産では世界最大のカザフスタン、第5位のウズベキスタンに対し、安定供給のために両国との良好な関係維持が必要だったのだ。2023年、ウズベキスタンのEU向けウラン輸出は前年比3倍（441トン）となり、一方、ロシアからは前年比16%減の1,980トンとなった。

現在、欧州にとって、中央アジアは単なる「支援対象」地域ではなく、重要なパートナーとなった。2024年4月に、EUとウズベキスタンは「重要原材料（CRM）の戦略的パートナーシップ」の覚書を締結している。

3. 中国

世界における中国のプレゼンスは、地政学的に関心が高い分野だが、ウズベキスタンにおいてもその力を見張るものがある。投資、貿易分野といったマクロ的な観点での全体における中国の割合は、周知の事実だが、最近、最も目に付くのはウズベキスタンの自動車産業に対する影響力だ。同国において、輸入EV車の99%は中国製であるが、現在、政府はガソリン車からEV（電気自動車）への移行を推し進めている。

自動車生産はどの国でも経済の中心となる主要産業

であり、同分野における法的およびインフラ整備における構造改革は、日本でも簡単なことではない。ところが、ウズベキスタンでは非常に短期間で、この流れが実現している。

2023年1月1日、これまで公式ディーラーにしか乗用車輸入は許されていなかったが、「乗用車市場の競争力強化」を理由に、このような独占権が撤廃され、個人でも企業でも自由に乗用車が輸入ができるようになった。また同6月の大統領令で輸入車への課税が大幅に引き下げられ（2028年1月1日までの時限措置）、明らかな乗用車輸入倍増政策が次々に採られた。この結果、2023年通年のウズベキスタンの乗用車輸入量は約3万台超（2021年比5倍）、輸入額は18億ドル（2021年比2.9倍）まで急増。中国乗用車メーカーがこのような輸入倍増政策の導入を政府に働きかけたとの報道があるなか^{注3}、2023年の輸入車総数における中国車の割合は79.3%となった（2022年は36.9%）。従来の韓国、米国、ドイツ、日本はそのシェアを減少させており、中国一人勝ちの様相だ。

これを裏で支えたのが自動車ローンの新規導入である。これまでウズベキスタンには「自動車ローン」という金融商品は存在しなかったが、突然、国民はこれまで経験したことのない借り入れによる乗用車の購入が可能となった。当然、ほぼゼロから出発なので自動車ローンは過去2年間、続けて前年比100～150%増を示し、過熱状態となっている（現在は中銀の引き締め策によって多少改善）。

ウズベキスタン大統領府付属統計庁の発表によると、2024年1月1日時点の同国の乗用車登録台数は、約376万台（前年比10.7%増）で、これが同国の乗用車マーケットの規模である。また、フローとしては、2023年の1年間に国内で販売された乗用車の新車台数は約38万台（前年比32.7%増）であった。最大の市場シェアは依然として国産車で、市場シェアの87.6%（約33万3000台）を占め、国営ウズオートが圧倒的な地位を誇っている^{注4}。

中国大手BYDのEV車を中心とした輸入車数は、上述の通り3万台程度で、ウズベキスタンの自動車産業における割合は100分の1程度であり、依然、存在感は低い。

しかし、次々に打ち出される政府の輸入車優遇策に対し、ウズオートや既存の公式ディーラーの危機感は強い。2024年に入り、EV車の輸入はまだ、3502台（1～2月分）と小規模だが、前年同期比では4倍と急増している。関税や輸送税撤廃等、EV輸入業者や所有者にとって有利な税制改革が相次いで打ち出される

等、政府からの支援の賜物だろう。

2022年末、ミルジヨエフ大統領は2024年1月以降に、2年間という期限を設け、国中に2400カ所のEV充電ステーションを設置することを指示する法令に署名している。同様の処置を全ての店舗、エンターテインメント施設、ビジネス・センター、ガソリンスタンド、ホテル、高速道路沿いのインフラ施設にも設置することが求められている。これが実現すれば、ウズベキスタンはEV車仕様の国に生まれ変わるかもしれない。

2023年6月、ミルジヨエフ大統領は「過去3年間でEVの販売は10倍に急増しており、輸入車の35%はEVとハイブリッド・カーである」と胸を張った。大統領のEV車を巡る動きは目覚ましい。

2024年4月、独裁国家としては珍しいことだが、400人超の関係者が、ミルジヨエフ大統領が導入したEV輸入促進策に不満の声をネット公開し、政策の転換を訴えた。ウズオートは、30年以上、税制等で手厚い政府優遇策を受けながら同国の自動車市場をほぼ独占してきたのだが、現在、同社が独自にEV車を製造することは想定されていない。

一方で、ウズベキスタンではEV化に向けた一大構造改革が急ピッチで進められている。2024年5月、ミルジヨエフ大統領の姿は中国深圳のBYD本社にあった。ウズベキスタンで建設予定のEVおよびハイブリッド（2024年末までに年5万台）の組み立て工場のリモート開所式に参加するためである。

工場は、ウズオートの親会社であるUzavtosanoat社とBYDの合弁企業によって（Uzavtosanoat側60%、BYD側40%）建設される。将来的には、UzavtosanoatにBYDの独占輸入権が与えられる予定で、同国の乗用車産業においては、EVを軸に中国大手とウズベキスタンの国営大手が一体化するとみられる。ミルジヨエフ大統領は「現在の5万台から、将来的には最大30万台の生産能力を目指す」と語った。これは、ほぼウズオートの年間生産能力と同水準の規模である。

このように、中国は、ウズベキスタンの昔ながらの主要既存産業の反発を抑え、税制変更やインフラ整備によってウズベキスタンの主要産業の構造改革を推し進めるだけの具体的な力をもっていることは、注目に値するといえよう。

4. 終わりに

ウズベキスタンは、日本にとっては縁遠い国と思われるかもしれないが、上述の通り、現在、同国では大

きなうねりが起きている。これまでと全く違う姿をみせ始めている同国に対し、国際協力銀行は同国運輸省と航空交通管制システムにおける業務協力協定や、ウズベクテレコム（通信インフラ関連設備）への融資契約等を締結している。

カリモフ前政権時代、ロシアとの関係が悪化した際に、ウズベキスタン政府は国内の通信ネットワークを独占していたロシアの通信会社MTSを強制的に撤退させ、新たに日本企業による通信インフラを導入した。航空インフラや通信インフラは、国の安全保障を含む非常に重要な基盤インフラであり、日本に対する安心感が背景にあったとみられる。



ナボイ劇場。下の写真はウズベク語、日本語、英語で記されたレリーフ

筆者はこれまで何回か、現地のウズベキスタン人に「母親から、‘大きくなったら日本人のようになりなさい’と言われて育った’」と言われていたことがある。どこの世界に、自分の幼い子どもに「大きくなったら〇〇人のようになりなさい」という国があるのだろうか、と驚いたが、話を聞いて合点がいった。スターリンによって抑留されていた日本人捕虜が、劣悪な環境にもかかわらず、真面目に働いている姿に感動した現地の母親たちが、子どもを建築現場まで連れて行ってその姿を見せたという。そして1966年にタシケントで大地震が発生し、周りで大半の建物が倒壊したのに、日本人捕虜が建築した「ナボイ劇場」(写真・左) だけが無傷であったため、日本人への評価はさらに高まり、世代を超えて語り継がれることになった。現場で劇場に掲げられたレリーフには、あえて「日本人捕虜」ではなく、敬意をもって「日本国民が建設した」と刻まれたそうだ。

冒頭に記した日本人墓地に眠る先達に、彼らの誠実な業績に心から感謝の意を伝えるとともに、両国の信頼関係が今後も続いていくよう手を合わせた。

注1：ウズベキスタンの労働人口は約1800万人だが、500万人程度がロシアで働いているといわれている（労働人口の約3割という規模）。

注2：ウズベキスタンの電力の88%は、天然ガスを使う火力発電所が生産（2022年）。

注3：「外国製新車販売が急増、市場シェア12%（ウズベキスタン）」(ジェトロ <https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/02/ea22e55e559263ac.html>)

注4：2024年3月18日、中国大手BYDが政府に公式ディーラーのみ乗用車輸入が許可されているのはおかしいと訴え、これが規制緩和の大統領令発出につながったと報道されている。「Uzbekistan's new vehicle import regulations risk strengthening its most notorious monopoly」(Global Voices <https://globalvoices.org/2024/05/03/uzbekistans-new-vehicle-import-regulations-risk-strengthening-its-most-notorious-monopoly/>)

(筆者略歴)

米国コロンビア大学大学院修士修了（経済政策専攻）。日本貿易振興機構（JETRO）ロシア東欧チーム、JBICモスクワ事務所、世界銀行キルギス事務所（ビシユケク）、スイス国営放送記者（チューリッヒ）、JOI調査部などを経て、2011年より国際協力銀行外国審査部配属。ロシアをはじめとする旧ソ連各国のソブリンリスク審査に従事。

