

ウズベキスタン及びアゼルバイジャンにおける  
円借款事業に係る評価業務報告書

朝日新聞論説委員

高成田 享

目次

はじめに レーニン像と地球儀

ウズベキスタンの事業とその評価

- 1 職業高等学校拡充事業
- 2 鉄道旅客輸送力増強事業
- 3 地方3空港近代化事業
- 4 ウズベキスタンへの援助について

アゼルバイジャンの事業とその評価

- 1 火力複合発電所計画
- 2 アゼルバイジャンへの援助について

おわりに



(ウズベキスタン・ブハラ農業学校の学習風景)

はじめに

ウズベキスタン・サマルカンドの農業学校を訪ねたときに、敷地の入り口近くに石の地球儀が飾ってあるのに気付いた。どこか違和感があると思ったら、台座の大きさに比べて、地球儀が小さいためだった。この学校の教員に理由を尋ねたら、「もともとはレーニン像だったが、1990年にソ連邦が崩壊して独立したのちに、レーニン像は取り外され、地球儀が置かれることになった」とのことだった。

グローバリゼーションという言葉が実感を強めたのは、旧ソ連圏の諸国が独立して、市場経済の道を歩み始めてからだろう。こうした地域の安価な労働力が市場経済の世界に入ってきたことで、世界は歴史的な変化をとげたからだ。しかし、訪れたウズベキスタンにしても、アゼルバイジャンにしても、社会主義国を70年近くも続けてきたことで、経済力も社会的な基盤も、資本主義の世界で競争するには、あまりにも脆弱になりすぎているという印象を持った。

アゼルバイジャンのシャリホフ副首相と面談しているときに、副首相がときどき公用語のアゼル語からロシア語に言語を変えた。ロシア語の分かる同席者によると、産業技術や金融の世界の言葉がアゼル語には存在しないため、そういう話になると、ロシア語を使わざるを得ないのだという。

地球儀（グローバリゼーション）の世界に入ったものの、依然としてレーニン像時代の台座は残っていて、「自由と民主主義」にすんなりとは移行できない。それが、旧ソ連圏諸国の悩みだろう。ウズベキスタンでは、レーニン像に代わって、いたるところにカリモフ大統領の写真が飾られ、アゼルバイジャンでは、ゲイダル・アリエフ前大統領のポスターが町中に飾られ、中央の講演には大きな銅像ができた。世襲した息子のイリハム・アリエフ大統領の指示だという。

旧世界（レーニン像）と新世界（地球儀）との境目をさまよう旧ソ連圏諸国に、日本はどんな経済協力ができるのか。「自由と民主主義」という物差しだけで判断することができないのは、その物差しには合格しなくても、「対テロ戦」という別の物差しで、接近を試みた米国の例をみれば、それがわかる。中央アジア・カスピ海沿岸という地域を地図でみると、北はロシアをにらみ、東は中国の背後に迫り、西はトルコを経て西欧をのぞき、南はイラン、アフガニスタンに接している。

この地域の諸国と政治的、経済的な友好関係を築くことは、日本の国益にとって、まさに戦略的な重要性を帯びているといえるだろう。ウズベキスタン対外経済関係庁のナジモフ長官が同国と日本との関係を「戦略的パートナー」と呼んだのは、こうした地政学的な重要性を意識してのことだろう。

この報告書は、国際協力銀行（以下JBIC）の委嘱を受けて、2005年6月21日から同29日にかけて、ウズベキスタン及びアゼルバイジャンの円借款事業を視察、その評価業務にあたった結果をまとめたものである。しかし、個別案件の評価にとどまらず、この2国が新しい市場経済の世界で生き残るには、どうしたらよいか、日本はODA（政府の途上国援助）という形でどう生かせるのか、という問題意識も抱きなが

ら、評価にあたったつもりである。

筆者にとって、円借款事業の評価も中央アジアの訪問も初めての経験であり、納税者が納得できるような円借款事業が行われているかの評価ができるのかどうか、旅行前に不安もあった。いま報告書をまとめるにあたって、その不安が解消しているとは言えないが、事業の恩恵を受けている人々に接したり、対象国の政府関係者の話を聞いたりしながら、事業の具体的な内容やその意義について、おおまかな理解はできたのではないかと考えている。

評価にあたっては、それぞれの事業の具体的な内容と、対象国自体が抱える問題というふたつの視点から見ることを心がけた。というのも、後述するが、たとえばウズベキスタンの地方3空港近代化事業のように、円借款によって、空港は近代化され、大型機の乗り入れが可能になったものの、ウズベキスタンの政治情勢をみれば、期待したほどの観光客の増大は望めない状況になっている、といったことがあるからだ。

現時点で見て、大型機で観光客が続々と入ってくるような状況ではないからといって、近代化事業そのものが不必要だったと判断することはできないだろう。そうした意味で、それぞれの事業が持つ潜在的な可能性についても考慮しながら、総合的な評価を心がけたつもりだ。

なお、この視察には、JBICの辻一人・プロジェクト開発部部長、原昌平・開発第4部2班課長、速見公子・プロジェクト開発部開発事業評価室員が同行した。



(日本の円借款事業を示すステッカーが貼られたトラクター＝タシケントの農業高校で)

## ウズベキスタンの事業とその評価

## 1 職業高等教育拡充事業

### ）概観

2001年にウズベキスタン政府との間で、総額63億4700万円の借款契約を結んで始められた事業。同国の農業学校50校に対して、教員を日本で研修する人材育成プログラムを実施、あわせて教育用機材を整備する資金を供与するというのが事業の主な内容。

02年から03年にかけて、現地の校長や教員ら106人を日本に招き、宮崎、群馬の農業高校などで、研修を実施。04年には、日本から現地に講師を派遣、タシケント、サマルカンドなどで、日本での研修生も加わり、全国から集まった農業高校の教員を対象にモデル授業を開いた。その成果と機材を生かした授業が05年から始まったところだ。

### ）実地調査

キブライ農業学校（タシケント）、サマルカンド農業学校（サマルカンド）、ブハラ農業学校（ブハラ）の3校を視察した。いずれも、モデル校ということもあって、指導教員の質は高く、借款で供与された機材の管理や運用で、とくに問題が生じている様子はない。

事前に、宮崎市にある宮崎農業高校を訪ね、ウズベキスタンからの教員研修を実施したときの様子を聞いた。教員が語っていたのは、研修生は非常に熱心であったこと、生徒が自主的に年間の課題を設けてそれに取り組む「プロジェクト学習」に興味を抱いたこと、機材に習熟していないので、供与される機材の維持管理に不安があること、などだった。

このため、実地調査でも、ソフト面では、プロジェクト学習など日本の教育のノウハウが生かされているかどうか、ハード面では、供与された機材の維持・管理が適切に行われているか、に着目した。

ソフト面では、日本で研修を受けた教員を中心に、「日本での研修成果を実際の教育でどう生かしているか」を尋ねたところ、「教室での理論学習よりも、演習農場などでの実習の重要性を日本で学んだ」との答えが多かった。また、「生徒に課題を与えて、自主性を重んじる教育」については、「実践している」との答えが多かったが、明確に「プロジェクト学習」との理解はなかった。

現場での教育を重視し、実践的な学習効果をあげるとともに、教える側と教わる側との一体感、連帯感を強めるというのは、教育現場にかぎらず、企業の生産現場でも見られる日本的なありかただ。教師と生徒、幹部と普通職員などの格差や距離がふつうの社会では、日本流は違和感を生じさせるようだが、ウズベキスタンでは、さほど違和感もなく受け入れられているようだ。

日本で研修を受けた教員がカタカナで書かれた自分の名前が入った作業衣を着てい

る姿をあちこちで見つけた。海外、とくに日本で学んだという誇りが表れているのだろう。余談ながら、それなら、日本での研修をひとつのブランドとして定着させることができると思った。作業衣、文房具、デジタルカメラ、録音機器などの「教員グッズ」で、質のいい日本製品を供与するとともに、そこにカタカナで名前を記入する、というアイデアである。

農業学校の具体的な学習方法では、プロジェクト学習など日本の教育方法がシステムとして現場の教員に浸透していることを期待したが、そこまでは難しいようだった。日本での研修で、システムのことは主に校長・教頭研修にまかされ、一般教員はより実践的なものになったのが原因ではないかと思う。

一方、ハード面では、トラクター、トラック、肥料散布機（以上農業機材）、冷蔵庫、ジュースや乳製品などの加工ライン（以上食品加工）、顕微鏡、各種測定装置（以上農業経営）など、資材の種類もそれぞれの数量もかなり充実しているように思えた。

資材の管理・運用も、適切に行われているとの印象を持った。トラクターやトラックなどの機械は実際に使われていたし、顕微鏡などは、授業での使用がすむと、1台ごとに包装用のシートがかぶせられ、用具棚にしまわれるなど、どの学校でも丁寧に扱われていた。

食品加工の設備などは、搬入が遅れたため、ウズベキスタンでの国内研修時に実物がなかったこともあり、日本側の関係者は「ちゃんと使えるだろうか」と心配していたが、メーカー側のサービス担当者が定期的に巡回していることもあり、教員たちは「使用に不便はない」と話していた。

資材を供与した側とすれば、適切な運用に加え、日本の供与だという理解を広めて欲しいという願望がある。この点で、大型機械には、日の丸のステッカーが貼られ、J B I Cの借款であることが明示されるなど、受け取る側の配慮が見られた。



（化学の授業風景 = プハラの農業学校で）

#### ）問題点

全体として、資材については適切な運用・管理がなされているし、教育についても、



日本での研修がそれなりに生かされているという印象をもった。しかし、それぞれの分野で問題点がないわけではない。以下、それを列挙する。

日本での教育研修と機材の修得研修とが必ずしも一致していなかったため、機材についての日本での研修が十分に生かされていないおそれがある。日本の教員がウズベキスタンで行った国内研修の際にも、一部の機材は搬入が遅れていたため、実物がなかったという問題が生じている。機材については、ウズベキスタンを含め世界から調達していることもあり、完全な一致は難しかったにせよ、研修と機材との連携をもっと強めるべきだ。

機材は、現地のニーズに合ったものも多かったが、たとえば自動車運転のシミュレーターなどは不要だと思った。学校内に運転練習用の空き地は十分にあり、シミュレーターを使うよりも、実際の自動車を運転したほうが役に立つからだ。この種の「玩具」は、電光パネルの元素表などあり、もっと現地や日本の教員の意見を採り入れるべきだ。

農業教育に回る公的な資金が不足しているため、農業学校の経営的な基盤が脆弱なように見えた。学校で生産される農作物の代金や現物が学校の設備費や運営費、さらには教員の給与にも回されている。生徒の授業料は無料だと聞いたが、一定の期間、インターンという名目で、近くの農場や工場での労働が義務づけられ、その報償が授業料代わりに学校に納入されている。

学校経営と個人の会計との「融合」が懸念される。それは相手国の問題だとしても、授業全体が教育よりも収益活動に向けられるおそれがある。学校で生産される農作物が市場に売られて、学校の費用に充てられるのは日本の農業高校でも同じだが、収入は個々の学校ではなく、宮崎県の場合、いったん県に収められたのち、交付金の形で支給される。学校経営の透明性を確保しておかないと、いずれ、資材の個人的な隠匿や売却につながる恐れがないわけではない。



(トラクターの実習風景 = プハラのアgricultural schoolで)

## ) 結論

農業が国家の基本であることは、食料の安全保障、環境保全、社会倫理(「農業はひ

との心を穏やかにする」とは宮崎農業高校教諭の言葉！)などの面で、先進国も途上国も同じだと思う。とくに途上国では、農業は先進国に対抗して外貨をかせぐ産業となるだけでなく、労働人口を農村に定着させることで、大都市への流民を減らし、社会の安定にも寄与する。

農業学校の基盤を整備することは、農業の担い手を育てることで、農業の安定に寄与することができる。その意味で、途上国の援助にとって、農業高校への援助は非常に有効な手だてといえる。

教育支援は、社会的なインフラ整備と違って、人材育成が中心である。J B I C が主体になれば、資材供与の傾向が強くなるのは致し方ない。それなら、国際協力事業団( J I C A )との連携(というよりは共同プロジェクト)により、農業教育の指導者育成と資材の教育用の供与を車の両輪にして、ヒトとモノの両方から援助をするシステムに転換していく必要がある。ウズベキスタンでの成果と教訓は、ほかの国々への教育支援援助にも適応できるはずである。

中高等教育省のカリモフ次官らの説明によると、同国の大学進学率は低く、専門教育制度は非常に重要とのこと。なかでも、農業は就業人口の60%を占める産業で、「ここでの人材を育てることはこの国の未来がかかっている」という。

欧米各国からの教育支援も近年、ふえているようで、日本の得意分野だと思われる製造業的な分野での専門教育はドイツによる支援がすでに行われているという。しかし、農業分野の成長率が工業分野よりも高いという同国の経済事情をみれば、農業分野での支援は、相手国への貢献という意味で、むしろ重要ではないかと思った。

いま同国が工業分野で力を入れているのは、繊維産業だと説明していた。もともと旧ソ連圏のなかで、ウズベキスタンは綿花の栽培地帯と位置づけられ、いまも世界第5位の生産量を誇っている。しかし、綿花を生かした繊維産業は未発達のままにとどまり、原綿輸出国に甘んじている。豊富で安価な労働力を生かした紡績などの繊維産業が伸びる可能性は残されており、教育面でも、繊維産業で先進国へのキャッチアップをはかった日本が貢献できる場面はありそうだ。

教育面で、援助国が多いのは、被支援国にとっては、ありがたいことだろうが、援助国がばらばらに支援をすれば、一般的な教育課程(語学など)での援助の質がばらつくことへの不満も出てくるかもしれない。日本や欧米諸国など援助国とウズベキスタンとの間で、援助の質をそろえるなどの調整が必要になるだろう。

## 2 鉄道旅客輸送力増強事業 ) 概観



客車修理工場を建設して、老朽化した車両を修復することで、旅客の輸送力をふやす目的で、61億円を供与する契約を1996年に調印した。これに基づいて、実施機関であるウズベキスタン鉄道がタシケント市に工場を建設し、2001年から本格稼働している。これまで同国は、本格的な客車の修理工場を持たなかったため、ウクライナやロシアに修理を依頼していたが、この工場が稼働したために、国内で修理が可能になった。そればかりでなく、品質が良いことや労賃が安いことから、タジキスタン、キルギスやロシアなど周辺国からの受注や照会もあり、外貨の節約だけでなく、外貨を稼ぐ力も出てきた。

### ）実地調査

タシケントにある工場内には、修理される車両が並び、車輪などの機械部分、クーラーなどの電機部分、イスや天井などの木工部分などに分かれ、仕事が行われていた。「新しい客車を買うと1両80万ドルぐらいするが、古い車両をここで修理すれば1両10万ドルですむ。新車なら20年持つが、修復した車両も15年は持つ。経済性を考えれば、ここに注文がくるのは当然」と、ウズベキスタン鉄道のソデラエフ副会長ら経営陣は自信を見せる。

実績をみると、01年の修理の実績と修理収入が1079両、19億スム（現在の為替相場は1ドル＝1113スム）だったのに対して、03年は847両、70億スム、04年は858両、89億スムとなっている。インフレの影響もあるが、修理車両数に大きな変化がない割には、修理収入が増加しているのは、より付加価値の高い作業が加わっているためだろう。また、同工場の収支も01年が1億700万スムだったのに対し、03年は5億300万スム、04年は5億3600万スムと増加している。修理単価が上がっていることが経営の安定にも寄与してきたということだろう。



（修理前と修理後の客車が並ぶ＝タシケントの修理工場で）

### ）問題点

総じてうまくいっている事業だが、いくつかの問題点もある。

今後の事業が安定していくかどうかは、まず国内の需要がどれだけあるかにかかっている。旅客数は1600万人前後で推移しており、一定の需要は確保されているが、大きな増加は望めない。鉄道網を拡大・整備したり、幹線を高速化したりすることで旅客数を増加させることへの期待が強い。すでにタシケント・サマルカンド・ブハラ間などでは高速化が進んでいるという。どの国でも同じで鉄道網の拡大への要望は強いが、費用と収益との見極めが難しいだろう。

そうすると、この工場が発展できるかどうかは、海外からの受注をどれだけとれるかにかかっている。「中央アジアの修理工場になる」という工場側の期待は、低価格と品質を維持できるかによるだろう。

さらに、内外を通じて、修理単価の高い20年以上経過した車両のオーバーホール需要が将来どれだけあるのかははっきりしていない。中古車両の再利用は、その国の経済状態によるからで、それぞれの国で経済が発展し鉄道業が発達すれば、中古車両は修復よりも廃棄されるだろう。とすれば、旧ソ連圏全体を販売市場にして、車両は欧州全体から集めるといった発想をしていかないと、じり貧になるおそれはある。



(客車修理工場の内部)

## ) 結論

単一作物や産業への特化を強いられた旧ソ連圏諸国のなかで、新しい産業を生み出すのは難しいことだ。しかし、車両の修復という産業は、機械・電機・木工など総合的な産業であり、ここを拠点として、新たな産業を導き出すことも可能だろう。実際、木工部門は独立して、家具製品も製造していると、工場側は話している。

その意味で、経済協力として目の付けどころは大いに評価できる。5年後、10年後に、この工場が活況を呈しているだけでなく、この技術を拠点にして、周辺に、自動

車・バス修理工場、電気工事会社、家具製造会社などが、できていることを期待したい。

ただ、途上国の経済発展過程における鉄道の需要性は、歴史的には明らかだが、自動車産業の発展は、国民に二輪車から四輪車まで、マイカーへの欲求を高めている。サマルカンドからブハラまで、自動車で移動したが、一部を除けば道路は整備されていた。交通量は少なかったが、将来、道路網が鉄道網をおびやかす可能性は十分にある。

### 3 地方3空港近代化事業

#### ）概観

シルクロードに関連した豊富な観光資源を持ち、ウズベキスタンの代表的な地方空港となっているサマルカンド、ブハラ、ウルゲンチの3地方空港の施設や整備を近代化することで、これらの空港の安全性を高めるとともに、国際空港としての機能を向上させる。その結果、海外からの観光客がふえることで、外貨の獲得や地域の発展に寄与するのが目的。1996年に155億円、99年に29億円の契約がウズベキスタン政府との間で結ばれた（実施機関は国営ウズベキスタン航空）。

滑走路の整備・拡大、ターミナルの建設・改修、航空管制設備の整備が主な内容。工事は2001年までに終了し、国際民間航空機関（ICAO）の国際基準にも合致することになった。

しかし、2001年9月11日の米国での大規模テロの発生で、観光ブームが一時的にかげったうえ、ウズベキスタンの政情不安も重なり、02年から04年にかけての3空港の乗客数は6%程度の伸びで、期待したほどの増加は見られていない。



（近代化されたサマルカンド空港管制塔の内部）

#### ）実地調査

サマルカンドとブハラの空港を視察した。どちらも空港ターミナル、管制塔、滑走路

とも整備され、事業としては完成していた。

最大の問題は、旅客便数が増加していないことで、サマルカンド空港の離発着機数は1日4・4便（到着する航空機の数でいえば2・2便）、ブハラ空港は8便（同4便）という状態。「この地域の日中の暑さに耐えられる航空機はないので、早朝と夜間のみ離発着する」（ブハラ空港）という説明もあった。性能の劣るソ連時代の航空機が定期便の主体だという。新しい航空機なら問題がないわけで、そういう航空機を投入するほどの需要がないということなのだろう。

管制室も見学したが、どこも管制域内に入ってくる航空機の機影をスクリーンで監視するのに熱心だったが、肝心の離発着は、ほとんどないわけで、いかにも手持ちぶさたという印象をもった。

ウズベキスタン航空のデータによると、サマルカンド空港の04年の離発着数は、02年に比べ0・5%増（国際線は53%増、国内線は19%減）、ブハラ空港は56%増（国際線15%減、国内線71%増）、ウルゲンチ空港は16%増（国際線2%増、国内線18%増）となっていて、3空港全体では25%増加している。

同国の観光業が難しい状態にあるなかでは、1空港あたり平均で1日3・3便の航空機が到着（したがって同数が出発）という04年の実績は、それなりの数字をあげているというべきかもしれない。

## ）問題点

空港の安全性を考えれば、安全度が高いほどよいことなので、整備・近代化された空港が「宝の持ち腐れ」とは言えないが、9・11テロやウズベキスタンでのテロ事件によって、期待したほどの観光客の増加がなく、したがって離発着する便が少ないのは、残念なことだ。

ウズベキスタン航空のパルヴァノフ副社長らは「ウズベキスタンが全体として危険な国だというイメージは間違っているし、我々自身も十分なテロ対策をしているので、旅客は増加する」と説明する。その一方で、「借款の返済期限を延長して欲しい」と、率直な希望も述べている。

たしかに、空港ごとの収支計算によると、サマルカンド空港は黒字だが、ブハラとウルゲンチは赤字になっている。

テロ事件の発生などは、想定外のリスクとしても、この国の観光のありかたにも問題はある。円借款事業とは直接関係ないかもしれないが、空港だけでなく、観光全体のレベルアップをはかるといふ視点での援助を考えないと、空港だけの近代化で終わってしまうおそれがある。

たとえば、実際に体験したことだが、預けた手荷物が出てくるのに時間がかかりすぎる。労働力の問題というよりも、システムの不備だろう。空港についた乗客ができるだけ早く手荷物を受け取りたいという心理は自然なことで、ここで時間

をとれば、外国人（とくに日本人）の観光客の印象が悪くなるのは当然だ。現状のサービスは、社会主義時代がそのまま残っている感じがした。

テロ対策ということで、車で空港ターミナルに近づけないようにしている。このため、乗客は荷物を持って、空港ターミナルまで歩かなければならない。着陸した場合も同様で、ターミナルからタクシー乗り場へ歩く。爆弾テロが実際に起きている国だから、安全対策は当然だが、空港周辺に検問所を設けて、車の中に入れる方法もあるだろう。

テロ対策という点では難しいかもしれないが、一般的な空港の運営やサービスについては、日本を含め、先進国のノウハウを伝える必要があるのではないか。

日本の観光客を呼ぶには、やはり「シルクロードの旅」を中心にすることが大事だが、それには、空港の整備にかぎらず、観光地の整備も必要だろう。まず、ウズベキスタン政府と実施機関であるウズベキスタン航空とが、日本の旅行会社の話を聞くことから始める必要がある。

それぞれの観光スポットの歴史的、美術的価値をみれば、素材はすぐれているものの、点ではなく線、あるいは面としてウズベキスタンのシルクロードを観光化するには、さらに観光資源に対する整備が必要だろう。日本人旅行者を納得させるには、ホテルの整備だけでなく、観光地における説明の細かさや、ソフトが求められる。

サマルカンドのバザールなどは、地元の人々と観光客が混在していて、雰囲気よかった。食料品だけでなく、衣料品や民芸品などの店があれば、観光客の購買意欲ももっと高まるのではないか。

観光客がシルクロードを旅しているということを実感させるには、道中も大事だと思う。街道沿い「道の駅」を設けて、シルクロードの雰囲気を誘うことも必要だろう。

全体的な観光発展を考えるには、「シルクロード整備事業」といったプロジェクトの中で、空港の近代化を位置づける必要があると思う。





(修復されたサマルカンド空港のターミナル)

### ) 結論

繰り返しになるが、このプロジェクトの最大の教訓は、空港を整備しても、それだけで旅客が大幅に増えることにはならないということだろう。契約を結んだ96年の時点では、「観光立国」がいわれていた時期だったが、ウズベキスタン国内にかぎっても、04年からタシケントで爆弾テロ事件が発生しはじめ、05年5月には、フェルガナ盆地にあるアンディジャンでイスラム過激派とみられる武装集団による襲撃事件と、それに伴う政府治安部隊による一般市民への無差別攻撃が伝えられた。

契約後に状況が悪化したのだから、契約時点のウズベキスタン側の見通しの甘さを指摘するのは、生産的ではないだろう。むしろ、長期的にみて、豊かな観光資源がこの国の経済発展に欠かせないものであるなら、観光推進策を進めるなかで、近代化された空港を生かすという観点で、日本側としても、あらためてウズベキスタン側と知恵を出す必要があるだろう。

また、民主化の進展を促すなかで、国家の安定をはかり、テロ事件の根をなくすことが整備された空港を生かす本筋であり、こうした基盤がなければ、観光客の大幅な増加は期待できない。したがって、民主化を軸にした政策をウズベキスタン政府が進めるよう、日本政府が促していくことも重要だろう。

## 4 ウズベキスタンへの援助について

楠本祐一大使との面談で、ウズベキスタンの置かれている全般的な状況について、説明を受けた。それによると、日本とウズベキスタンとの関係はきわめて良好で、日本からの援助に対する理解と感謝も強いという。2005年2月には、日本のODAに感謝する集いがタシケントで開かれて、大統領自ら出席した。このため、タシケント駐在の各

国関係者の間では、日本との親密な関係を羨望する声さえ聞こえたという。

ところが、アンディジャン事件によって、欧米諸国は警戒心をあらわにし、事件の解明や民主化を求める声が高くなった。日本も微妙な立場に立たされているわけで、楠本大使は、事件の解明では西欧社会と歩調を合わせつつ、市場経済の進展を支援することで、この国の民主化をさらに促していくという基本的な姿勢を説明した。

欧米諸国が納得するような民主化が実現するまで、援助を控えるという方策もありえるだろうが、中央アジアのなかで、親日的な国家が存在するという戦略的、地政学的な意味合いを考えれば、むしろ、民主化を促すテコとして日本からの援助を活用するという構えが有効ではないか。

その際、カリモフ政権の安定度をどうみるかが重要だ。ウズベキスタンの国民性が農業主体の定住民族が基礎になっていることもあり、全般的におとなしいといわれていることや、大統領への信頼が、とくにタシケントのような都市部では、まだ厚いことをみると、急激な民主化運動によって、政権が崩壊するといった可能性は低いように思えた。また、世俗的なイスラム信者が大多数で、飲酒への抵抗が少ないことをみても、フェルガナ盆地を拠点とする原理主義者がこの国を支配する可能性は少ない。

経済の自由度を高め、経済を安定、発展させていくことが、この国の民主化や安定につながっていくと考えるべきだし、それができなければ、政治的にも社会的にも、不安定さが高まる可能性は十分にある。とくに、フェルガナ盆地では、アルカイダと接点を持つ過激派が存在すると言われている点は無視できない。

日本のODAは、まさに対テロ戦争という文脈からも、重要な意味合いをもっている。欧米諸国の理解を得ながら、この国の民主主義の進展の具合を見ながら、援助を進めていく必要があるだろう。

対外経済関係庁のナジモフ長官が面談のなかで、次のように語った。

「ウズベキスタンだけでなく中央アジア全体の今後の発展と市場統合の流れのなかで、日本の経済協力は非常に重要であり、我々は日本の貢献を高く評価している。日本にとっても、中央アジアの将来を見据え、我が国の日本に対する非常に友好的な態度をみれば、両国が『戦略的パートナー』であることが理解されると思う」

05年7月にカザフスタンの首都アスタナで開かれた上海協力機構(SCO)の首脳会議で、加盟する中口両国と中央アジア4カ国(カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン)は、中央アジアに展開する米軍駐留部隊の撤退を求めることで、合意した。これを受けて、ウズベキスタンは、米国に米軍基地の提供を中止することを通告した。

米国の対テロ戦の文脈で一時、米国になびいた風がイラク戦争の混乱のなかで、躊躇したところへ、中口の巻き返しが起きている、ということだろう。地政学的にも、エネルギー資源的にも、この地域が重要であるのは、アゼルバイジャンについても言えることだが、忘れてはならないことだ。「戦略的パートナー」論にそのまま同意するには、



民主主義という共通の基盤をもう少し確認してからにしたいが、ODA対象国のひとつという位置付けではなく、戦略的な取り組みが必要な国として対応すべきだろう。



(サマルカンドの市場で見かけたウズベキスタン人の家族)

## アゼルバイジャンの事業とその評価

### 1 火力複合発電所

#### ) 概観

首都バクーを中心とした地域の恒常的な電力不足を改善するために、バクー近郊にある石油を燃料とした火力発電所(150 MW)に代わって、天然ガス燃料とした火力複合発電所(400 MW)を建設し、電力需要に応えるだけでなく、大気汚染の改善も図る。1998年に207億円、99年には183億円を供与する契約が結ばれ、ガスパイプラインも含めた工事は03年に完成し、実施機関であるアゼルエナジー(国営電力会社)によって稼働をはじめた。また、05年には同じ形式と規模(400 MW)の発電所を同じ敷地内に建設する第2期事業の契約(円借款額は293億円)も結ばれた。

#### ) 実地調査

1号機の発電所は稼働してまもないが、順調に動いていて、トラブルで休止に追い込まれるような事態はないと説明する。発電所を設備という面で考えれば、日本の技術をもってすれば、もっともたやすい援助かもしれない。

メンテナンスが気になるところだが、1号機を受注した企業が頻繁にアフターケアに回っているようで、いまのところ、この面での不安も感ぜられなかった。

しかし、電力の安定的な供給という面から、発電所をみれば、さまざまな要素が加わってくる。 )問題点のところ、それを記したい。



(新設された火力複合発電所 = バクー郊外で)

#### ) 問題点

たとえば、発電した電力を必要な地域に供給する電力網がちゃんと整備されているかどうか、返済能力という意味で、設定されている電力料金が電力会社の経営を成り立た

せる体系になっているかどうか、料金体系が貧困層を含め、消費者の負担能力に見合っているかどうか、といった問題である。

電力網についていうと、第1期の発電所に加え、今後第2期の発電所も増設されると、電力網の安定性の向上がより重要となり、発電所の建設と電力網の整備とをセットで考える必要が高まるだろう。電力網の整備については、世界銀行の資金で実施される予定というが、両者の連携が不可欠である。

電力料金で、いま論議になっているのは、貧困層を重視するあまり、一般家庭向けの料金設定が低めに設定されていて、その分、業務用の料金が高めに設定されているため、企業にとっては割高の料金を支払っているという問題だ。

これまでの「ワシントン・コンセンサス」からすれば、一般向けの電力料金を値上げして、電力会社の経営を安定させ、産業向けの料金へのしわ寄せを抑える、という政策が好ましいということになるだろう。しかし、途上国の場合、民衆の反発という政治的なリスクも考慮する必要があり、アゼルバイジャンについても、100万人ともいわれるナゴルノカラバフ紛争（注1）の国内難民を抱えている点を考慮する必要がある。

世界的にも注目されるカスピ海油田のひとつとして、ACG油田が成功しているなかでは、「石油成金」のような層が出てきていることもある。バクー市内には、高級車が軒を並べ、高級ブティックで、1着数千ドルを超える服も売れているという。町の中には、ロシア製の安価な車に混じって、欧米の高級車も目につく。

イスラム過激派が食い込めるような政治的な状況はないというが、周辺国の事情をみれば、貧富の格差がイスラム過激派の浸透を促す可能性もないわけではない。

電力料金のひとつをとっても、こうした総合的な観点からの料金設定が必要だろう。電力の値上げが当面の焦点だが、それが国民生活への影響が大きいことも考える必要がある。安易に「ワシントン・コンセンサス」に沿って、料金の値上げに固執することはできない。

（注1） 91年に隣国アルメニアがアルメニア人の多いナゴルノカラバフ自治州の独立を宣言、独立を認めないアゼルバイジャンとの間で戦闘になった。この地域がアルメニアの影響下に入ったことで、この地域に居住していたアゼルバイジャン人が難民の形で、バクーなど国内の別の地域に流入した。

## ）結論

国民の生活や企業の生産活動に直結する電力を支援するのは、効果的な方策だろう。アゼルエナジーの場合、J B I Cの国際金融等業務で支援する手だてもあるが、電力料金を抑えるという点からは、やはり円借款事業になじむのではないか。

目の前のカスピ海が油田の宝庫なのに、国民が電力不足に苦しむという状態を放置することになれば、政治的な不安が広がることにもなりかねない。国民の生活に直結する援助が成果を生めば、日本という国を国民に評価してもらう機会がふえるだろう。

## 2 アゼルバイジャンへの援助について

アゼルバイジャンは、古くからの油田地帯として、戦略的に重要な地域だったが、近年、豊富な埋蔵量を背景にカスピ海油田は注目されている。同国沖に展開するACG油田をグルジア、トルコ経由で地中海へと搬送するBTCパイプラインがほぼ完成したうえ、カザフスタン沖のカシャガン油田の原油も、このパイプラインにつなげる計画が実現しそうだからだ。

地中海に日糧100万バレル規模のパイプラインの蛇口ができることは、石油王国ロシアの欧州に対する影響力を相対的に弱める働きをすると予測される。その戦略的な意味合いは小さくないが、一方で、この「権益」を関係国が維持するためには、長大なパイプラインの保護というやっかいな問題を抱え込む。

すでにアゼルバイジャンには、米軍が駐留したとのうわさがあり、首都のバクーは、そうした「情報」に過敏な都市になりつつある。そのことを、新聞のコラムでも紹介した(注2)が、日本も、こうした地域で援助を進めることは、「情報」を得る意味でも重要になるだろう。

また、日本はカスピ海のACG油田やカシャガン油田の開発に参画している。参加比率は決して高いものではないが、カスピ海地方における安全保障についての日本の能力を考えれば、「ほどほど参加」は悪い選択ではない。そのことは社説(注3)にも反映させておいた。

日本はJBIの発電所に対する援助だけでなく、ACG油田の開発やエチレンプラント近代化のために、総額1800億円余の融資を国際金融業務で承諾、BTCパイプライン事業に対しても、600億円余の融資を承諾している。金融面では、「ほどほど」どころか積極的な参画といってよいだろう。

こうした積極的な金融業務のリスク評価は難しいが、少なくとも、発電所建設はそれよりもずっと小さな規模で、相手国政府の満足と日本への感謝を得ている事実を指摘しておきたい。

面談したシャリホフ副首相は、日本への感謝を何度も口にし、「日本が国連安保理の常任理事国になることを期待している」といった言葉も忘れなかった。

(注2)朝日新聞7月5日夕刊「窓」

「ゾルゲの幻影」

カスピ海に臨むアゼルバイジャンの首都バクーの公園で、リヒャルト・ゾルゲの石像を見た。ソ連のスパイとして戦前の日本で活動、摘発(てきはつ)されて東京で刑死(けいし)した。

石油技師の子としてバクーで生まれたということで、ソ連時代に建てられたという。情報戦で祖国を救った英雄だから、記念碑(きねんひ)があっても不思議ではないのだが、顔の目の部分だけが

彫(ほ)られていたり、説明もなかったり、なにやら不気味(ぶきみ)な感じが漂う。「真実を見通す目」というのが像の名だそうだ。

いまこの地の話題は、カスピ海で採掘(さいくつ)した石油をグルジアとトルコを経て地中海へ運ぶBTCパイプラインをめぐる動きだ。この事業には米英などの石油産業が参画し、ほぼ完成した。これまでロシアが主導権を握っていたカスピ海原油の供給に米国がくさびを入れた形だから、このパワーゲームがいろいろな情報やうわさを生む。

ラムズフェルド米国防長官が4月にひそかにバクーに立ち寄ったという「情報」には、アゼルバイジャンが米国に軍事基地を提供する約束を結んだという「うわさ」が伴い、その後米軍が数百人規模の部隊を駐留(ちゅうりゅう)させたという「尾ひれ」が付いた。

政府の首脳に、パイプラインの安全確保には米国の助けが必要ではと尋(たず)ねたら、「自国のパイプラインを保護するのは、我々の責任だ」と取り合わなかった。

町を歩くと、国際的な石油都市のにぎわいのなかに、現代のソルゲたちの幻影(げんえい)が見えたような気がした。<高成田享>

(注3)朝日新聞8月23日社説

「資源外交 多様な方策をさぐれ」

中東や南米の政情不安を背景に原油価格が高値圏に張り付いている。天井相場の背景には中国の旺盛な石油需要があり、その積極的な資源戦略は、世界に摩擦や不安も引き起こしはじめている。

石油会社の買収は市場にゆだねるべきか、エネルギー安全保障の観点から国家が介入すべきか。米石油会社ユノカルをめぐる米シェブロン社と中国海洋石油との買収合戦は、ユノカル社の株主投票でシェブロンへの売却が決まった。

中国側は、胡錦涛国家主席の訪米を控え、深追いはせず買収を断念したが、これで資源戦略を放棄したわけではない。むしろ、米議会などでの石油と安全保障とを結びつける意識の強さがはっきりしたことから、米政府や大手石油資本(メジャー)の影響が及ばない地域での原油確保を急ぐものとみられる。

すでに中国は、南米、中央アジア、ロシア、アフリカなどを舞台に、油田の開発や安定供給の合意取りつけに動いている。原油輸入での日本の中東依存度が90%なのに対して、中国が45%にとどまっているのを見ても、供給源を積極的に広げていることがうかがえる。

中国と資源獲得で張り合うことはないが、総合的なエネルギー政策をつくるなかで、日本の石油戦略も見直す必要はあるだろう。省エネ技術をさらに磨き、石油以外のエネルギー源を増やす努力はもちろんだが、石油の安定的な確保や中東依存度の引き下げ、さらにはマラッカ海峡をはじめとするシーレーンの安全などに取り組むべきだろう。

産油国との関係を深め、開発事業に加わったり、長期的な供給を確実にしたりすることも欠かせない。政府の途上国援助(ODA)の活用や、日本が持つ省エネなどの技術の提供先を広げること

が有効だろう。円の力で原油を押さえようとするのではなく、技術供与との「交換」で手に入れるのだ。

ただ、油田の開発に参画するには、大きなリスクが伴う。掘っても石油が出ないこともあるし、うまく掘り当てても、その権益を確保するには外交力や政治力が物を言う。

その点でモデルになりそうなのが、カスピ海での開発だ。日本は国策会社の国際石油開発がカシャガン油田(カザフスタン)やACG油田(アゼルバイジャン)の開発に加わっているが、参加比率は10%前後で主力は欧米資本だ。「ほどほど参加」はもうけも少ないが、投資の危険を抑える効用がある。

油田のない途上国も軽視してはなるまい。サウキビやトウモロコシなどの農作物を原料にしたエタノール生産を助けることで協力しあえる。そのエタノールを輸入して、ガソリンとの混合燃料などに生かせば、温室効果ガスを増やさないことにもなる。

多様な「資源外交」こそ、活発な中国の動きをにらんだ石油戦略の柱になる。油ならぬ知恵を絞る時期である



(バクーの繁華街)

## おわりに

経済援助という言葉を聞くと、その崇高な目的とは裏腹に、その実態には、胡散臭さがつきまとっているという印象を持っていた。商社やコンサルタント会社が援助対象国の政府と援助案件を仕立て上げて、資材などの調達先からリポートをとって、相手国や日本の政治家らに配分する。そんなイメージだ。

実際、円借款事業を評価するという目的で、ウズベキスタンとアゼルバイジャンの2カ国を回り、そういう不正の行われる余地があるのかどうか、という視点をいつも持っていたつもりである。

視察した事業について、地方空港近代化のように、結果的に期待した成果をあげていないものはあったが、少なくとも計画の段階で、不必要と思われるものはなかった。それどころか、教育事業のように、ほかの途上国にも広げたい事業もあった。

調達資材のひとつひとつについて、購買額を尋ねたわけではないので、適正な価格で供与されたかどうか、確認したとはいえない。しかし、多くの資材の原産国や製造企業名をみると、国も企業も分散していて、特定の国や企業に偏っているようには見えなかった。

今後、日本の外交は、紛争地域の平和構築や平和維持を含め、国際貢献の一環として、より積極的な道を進むはずだ。そうなれば、米国だけでなく、欧州やロシア、中国など国際社会の主要プレーヤーの動きをにらみながら、「国益」に直面する機会がふえてくるだろう。より戦略的な生き方が迫られるわけで、途上国援助も、こうした観点も含めた総合的な対応が必要になるだろう。

「国益」を判断する場合、外務省、経済産業省、財務省などの「調整」がより重要になるわけで、官邸（内閣府）の機能を高めることの必要性が高まってくるだろう。

すでに本論でも述べたが、J B I CとJ I C Aとの連携を強化しないと、ヒトとモノとの連携が悪くなり、途上国のニーズに十分応えられないことになりかねない。

個別事業の評価とは次元の異なる話だが、こうした改革がなければ、「援助疲れ」が言われる今日、途上国援助がしりすばみになりかねない。

最後に、視察に同行していただいた辻一人、原昌平、速見公子の各氏には、短期間の日程のなかで、効率的、集中的に事業を見るというお願いに応えていただいた。深く感謝したい。