

平成30年度 産油国石油精製技術等対策事業費補助金(産油・産ガス国開発支援等事業のうち中東等産油・産ガス国投資等促進事業(ロシア等産油・産ガス国投資等促進事業))

カスピ海の法的地位に関する協定締結の 地域開発に与える影響と展望

2019年3月

一般社団法人ロシアNIS貿易会
ロシアNIS経済研究所

序 文

近年の石油国際情勢の変動により、日本への原油の安定的供給が重要な課題となっているところ、エネルギー安全保障の観点から中東産油国のみならず、同様に豊富な炭化水素資源埋蔵量を持つロシア・中央アジア・コーカサス地域諸国との連携強化が、わが国にとって極めて重要な課題となっている。本事業は、同地域との投資促進等を通じた関係強化の推進を目的とし、ロシア等産油国に関わるエネルギー関連産業調査、また石油精製・加工あるいは石油関連の省エネルギー・環境技術等の提供・交流を行うことにより、有数のエネルギー資源国である同地域との関係を発展させ、日本企業の産業活動に必要な不可欠であるエネルギーの安定供給の確保を目指すことを目的とする。

平成30年度の中央アジア・コーカサス地域に関する調査は、当年度内に調印された『カスピ海の法的地位に関する協定』を対象とした。1992年のソ連解体によってカスピ海の沿岸諸国はソ連・イランの2か国からロシア・カザフスタン・トルクメニスタン・アゼルバイジャン・イランの5か国に増え、海上・海中・海底の所有と利用に関わる権利をめぐる対立が生じた。最大の争点となったのは海底に眠る炭化水素資源の所有権で、当初はロシアとイランが「湖であるカスピ海は領海分割になじまない」として沿岸諸国による共同管理を主張、各国の「領海」に基づく開発を主張するその他3国と激しく対立した。しかし問題を棚上げした状態で、欧米メジャーを中心とする外資の手によりアゼルバイジャンおよびカザフスタン沖での鉞床開発は進んでいき、一方、首脳会議を含む協議が定期的に行われたにも関わらず、5か国の包括的合意は成立しないまま、四半世紀以上が経過しようとしていたところである。

本調査は、カスピ海の法的地位問題のこれまでの経緯を整理し、2018年8月について協定調印に至った背景、また一部項目が留保されていると伝えられる協定の内容について情報を収集・分析した。さらに、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルクメニスタンについて、この協定が各国の石油・ガス産業とカスピ海沿岸地域開発に与える影響について調査した。なお第Ⅱ章1. カザフスタンはRisks Assessment Group、2. アゼルバイジャンはProfile Analytical Unitと、それぞれ各国の現地調査機関の協力のもとに作成されており、当会の組織的見解とはいかなる意味でも無関係であることをお断りしておく。

本報告書は石油特別会計補助事業の一貫として、経済産業省の助成を得て刊行された。関係各位のご協力に謝意を表するとともに、本報告書が日本企業の進出ならびに日本政府による対象諸国との協力政策策定の一助となればまことに幸甚である。

2019年3月

一般社団法人 ロシアN I S貿易会
会長 村山 滋

目 次

I.	カスピ海の法的地位問題の歴史的経緯	
1.	分割か共同管理か：双方の論拠	1
2.	対立の経緯	4
	（1）海底鉱床開発の進展と問題の先鋭化	4
	（2）ロシアの方針転換と北部境界画定	6
II.	カスピ海の法的地位確定の沿岸諸国経済への影響	
1.	カザフスタン	9
	（1）カスピ海の法的地位問題に対するカザフスタンの立場	9
	（2）地政学的視点	14
	1）欧米と対立するイランとロシア	14
	2）中国の「一帯一路」	17
	（3）法的地位確定による影響	20
	1）経済的影響	20
	2）トランス・カスピ・ガスパイプラインの可能性	26
	2-1）経済的リスク	26
	2-2）環境上のリスク	27
	2-3）地政学的リスク	29
	2-4）争点の鉱床	32
2.	アゼルバイジャン	35
	（1）カスピ海の法的地位問題に対するアゼルバイジャンの立場	35
	1）地政学的視点	35
	1-1）2018年8月に「カスピ海の法的地位に関する協定」が調印に至った背景～アゼルバイジャンの視点から	36
	1-2）協定の意義と残された課題	40
	1-3）協定がカスピ海地域および国際地政学に及ぼす影響	41
	2）地域的視点	41

(2) アゼルバイジャン経済に及ぼす協定の影響	44
1) 石油・ガス分野	44
1-1) カスピ海横断ガスパイプライン	44
1-2) カザフスタン・カスピ海輸送システム	48
1-3) 係争地の鉱床	49
2) 運輸・物流	51
2-1) カスピ海横断国際輸送ルート	51
2-2) アリャト自由経済区域の創設	52
2-3) ラピスラズリ・ルート	52
2-4) ロシアの港と南北輸送回廊	53
2-5) カスピ海・黒海国際輸送回廊	55
2-6) ドイツから中東および中国へのマルチモーダル貨物輸送プロジェクト	55
2-7) 物流センター	55
3) 沿岸地域開発	57

付属資料：

1. 「カスピ海の法的地位に関する協定」	61
2. 現地調査記録	75
(1) 派遣日程	75
(2) 面談概要	80
1) トルクメニスタン	80
1-1) 外務省	80
1-2) 財務・経済省	83
1-3) トルクメンガス・トルクメンゲオロギヤ	86
1-4) トルクメンバシ国家海洋・河川運輸庁	90
1-5) アヴァザ経済特区ヒヤキムリク	102
2) アゼルバイジャン	104
2-1) Profile Analytical Unit	104
2-2) 外務省	107
2-3) 経済省付属経済改革・コミュニケーション分析センター	111
2-4) Turan News Agency	112
3) カザフスタン	116
3-1) 外務省	116
3-2) 大統領付属戦略研究所 (KISI)	116
3-3) Risks Assessment Group	120

I

カスピ海の法的地位問題の歴史的経緯

1. 分割か共同管理か～双方の論拠

ソ連解体後、カスピ海の法的地位、いわゆる「領有権問題」に関しては、沿岸5カ国による協議が幾度ももたれて来たが、未だ最終的な合意は成立していない。最大の争点は、海底に眠る炭化水素資源の帰属である。船舶航行、漁業（主にキャビア漁獲割当）、環境保護なども問題として掲げられているが、エネルギー資源の帰属に比べればマイナーなものに過ぎない。

問題の発端は、カスピは「湖」であるから「領海」分割にはなじまない、沿岸5カ国により共同管理するべきであるとするロシア、イランと、地下の大陸棚を含め、全海域を各国別のセクターに分割すべきだとするアゼルバイジャン、カザフスタンらとの間の主張の対立であった。その背景にあったのは、想定される各国セクターの間での資源賦存状況の差である。当初、ロシア、イランらのセクターには目ぼしい構造が発見されていなかった。そこでカスピ海の「共同管理」を主張すれば、アゼルバイジャン・カザフスタンらのセクターに存する豊富な石油・ガス資源から相応の「取り分」を確保できる可能性がある。また、そこには付随的要因として、かつてのソ連圏への影響力を維持しようとするロシア、また法的地位の問題がなければ米国との対立によりカスピ海の開発全体から締め出される恐れのあるイラン、それぞれの政治的意図も見え隠れする。

では、何ゆえ共同管理か分割かという議論の余地があるかと言えば、ソ連解体以前のカスピ海の法的地位の規定に不十分な点があったためだ。第1表はカスピ海領有権問題を巡るこれまでの経緯を概略的にまとめたものであるが、同表に示す通り、連邦解体以前に存在したカスピ海の利用に関する法的文書は、イランとソ連の間で結ばれた1921年と1940年の2協定のみであった。これらの協定で認められていたのは沿岸から10海里までの両国の「(疑似)領海」と、その他の領域での平等な船舶航行、漁業権である。つまり、「領海」を除く中央部の水域はいずれの国にも属していない。ロシアとイランの「共同管理」の主張はこの2つの協定が規定する法的状況を論拠とし、新たな国際協定の締結が無いままでいずれかの沿岸国がカスピ海を利用するのは不当であるとする。

これに対しアゼルバイジャンら分割派は、既存の2協定は世界で海底の資源開発が始まる以前に締結されたものであり、現状の問題の法的根拠とするには不十分であると反論した。また、かつて「領海」部分を除く中央部の領有権が定められていなかったことが事実であるとしても、それが現状における分割利用の可能性を否定し、共同管理を正当化する論拠となるわけではない。

一方、分割派が主張の基盤としたのは、1970年代にソ連石油工業省が行った「カスピ海ソ連領域」の連邦構成共和国への経済セクター分けである。この時代、海底の資源探査を開始するに当たり、ソ連はまずカスピ海を陸上のイランとの国境を延長する形で2分割し、こうしてできた自国領域を東西の海岸から等距離の中間線、および連邦共和国間の国境に基づいて各国セクターに4分割した。ソ連石油工業省はカスピ海のソ連領域全域の探鉱をアゼルバイジャンのカスピモルネフチ・インダストリアルに一任、発見された構造は上記セクターに基づき、沿岸各国に帰属するものとして資源台帳に登録されたという。この「既存」の国別セクターを独立後も排他的経済水域として引き継ぐ権利があるとするのが、分割派の主張であった。

第1表 カスピ海の法的地位問題に関する略年表

ソ連時代 (ソ連による一方的開 発)	1921.2	ソ連とイランによる『友好協定』締結。
	1940.3	ソ連とイランによる『通商・海洋航行協定』締結。
	1970年代	ソ連石油工業省によるカスピ海資源調査・開発のための共和国別セクターわけ。
	1991.12	ソ連解体。
共同管理 (ロシア、イラン) VS セクター分割 (アゼルバイジャン、カ ザフスタン、 トルクメニスタン)	1993.10	アストラハンでカスピ海諸国会議。ロシア、カスピ海共同開発構想を打ち出す。
	1994.4	ロシア外務省、AIOCによるアゼリ・チラグ・ギュネシリ3鉱床 (ACG) 開発計画の進行に対し、英国大使館に抗議。領 有権問題表面化。
	1994.9	ACG開発契約調印。ロシア燃料エネルギー省の支持を受け、ルクオイルがプロジェクト参加。
	1994.10	ロシア外務省、同上の抗議書簡を国連にも送る。
	1996.11	沿岸5カ国によるアシガバード会議でロシア、沿岸から45マイルまでの排他的経済水域を認め、中央を共同管理とす る“ドーナツ分割” 妥協案を提案するも、否決される。
	1997.9	トルクメニスタン、自国セクター内と見做される11鉱区の国際入札公示。
海底中間線分割 (ロシア、アゼルバイジャン、カザフスタン) VS20%均等分割 (イラン、トルクメニスタン)	1998.2	カザフスタンとロシアによるアストラハン会議。海底分割、海上は共同利用とする旨で基本合意。
	1998.3	アゼルバイジャンとロシア、カスピ海底分割の方針で基本合意、プロトコルを結ぶ。
	1998.7	カザフスタンとロシア、『北カスピ海底分割協定』に調印。イランとトルクメニスタン、遺憾の意を表明。
	2001.7	イラン軍機、アゼルバイジャンの石油探査船を威嚇。
	2001.11	カザフスタンとアゼルバイジャン、カスピ海海底境界画定に関する条約に調印。
	2002.4	アシガバードでカスピ海領有権問題に関する初の沿岸5カ国首脳会議開催、何ら成果無し。
	2002.5	カザフスタンとロシア、1998年の条約の付属議定書に調印、両国の境界線上に位置する鉱床の共同開発の原則と法的 基盤について定める。
	2002.9	アゼルバイジャンとロシア、カスピ海海底境界画定に関する条約に調印。
	2003.5	ロシア、カザフスタン、アゼルバイジャン、『カスピ海海底隣接エリアの境界画定各線の接点に関する議定書』に調 印。 カスピ海北部海底の分割完了。
カスピ海の法的地位問題の焦点の変 化：炭化水素資源→安全保障等	2003.11	テヘランで開催されたカスピ海諸国会議により、『カスピ海エコロジーに関する枠組み協定』がカスピ海の利用とそ の権利に関する初めての5カ国合意文書として調印される。
	2007.10	テヘランで第2回沿岸5カ国首脳会議開催。沿岸5カ国のみがカスピ海に対し主権を有すること等を謳った「テヘラ ン宣言」が採択されるも、法的地位問題について具体的進展はなし。
	2010.11	バクーで第3回沿岸5カ国首脳会議開催。『カスピ海における安全保障協力に関する協定』が調印され、沿岸5カ国 のみがカスピ海安全保障に関与するというかねてからのロシアの主張が実現。
	2014.9	アストラハンで第4回沿岸5カ国首脳会議開催。法的地位に関する協定の交渉に大きな進展があったとブーチン発 言。2年以内に調印する旨で全首脳合意。
	2018.8	アクタウで第5回沿岸5カ国首脳会議開催。『カスピ海の法的地位に関する協定』調印。

(出所) 各種資料より作成。

ただし、この「領海分割」および「セクター分け」はソ連がイランの了承を得ずに一方的に行ったものであり、法的基盤、すなわち両国による国際協定は存在しない。あるのは1970年代から連邦解体までの20年余りのソ連による利用実績のみである。つまり、共同管理・分割派の主張にはそれぞれ相応の欠陥があると言える。

また、別の観点として、カスピは海か湖かという議論もあった。共同管理派は、カスピは湖であり、「領海」「排他的経済水域」といった海に関する国際法上の規定には馴染まないとする。分割派は逆に、カスピは海であるからこれらの概念を適用するのが当然だとの立場をとる。しかし、この問題には実は法的には結論がない。国際法には「何をもちて海とするか」という定義が存在しないためである。また、湖であれば分割されないとの主張も、国際慣行からみれば説得力がない。米国とカナダの国境に位置する五大湖のように、国境に位置する湖に国境線が引かれるのは稀なことではない。

つまるところ、上記のような「法的論争」は何処まで行っても「正しい結論」に行き着くことはない。この問題に法的な決着をつける唯一の方法は、沿岸5カ国の総意による国際協定の締結、すなわちソ連解体後のカスピ海に適応する新たな法的秩序を自ら作り出すことである。換言すれば、それは政治的・経済的駆け引きの末、5カ国が妥協点を見いだす以外に方法がないことを意味していた。

2. 対立の経緯

(1) 海底鉱床開発の進展と問題の先鋭化

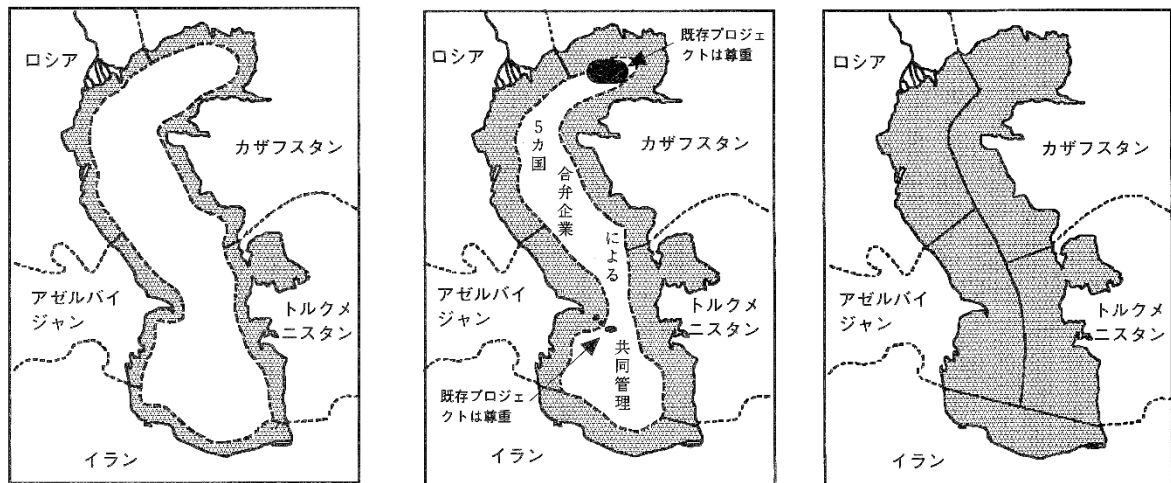
ではここで、問題の経緯について整理してみよう。1991 年末のソ連解体後、1993 年 10 月にアストラハンでカスピ海諸国会議が開かれ、このおりにロシアが共同開発構想を打ち出した。しかし同年末、論争を無視する形でカザフスタンは自国セクターの探鉱を目的とする国際コンソーシアム「カザフスタンカスピシェリフ」を発足させた。さらに翌 1994 年、アゼルバイジャン沖のアゼリ・チラグ・ギュネシリ 3 鉱床開発プロジェクトの発足をめぐり、問題は表面化する。同プロジェクトを推進する国際コンソーシアム AIOC が BP 主導であったため、ロシアは同年 4 月英国大使館に抗議の書簡を送り、10 月には同上の書簡を国連にも提出した。この中で、ロシアは沿岸諸国すべての合意を得ずに発足したプロジェクトには他の沿岸諸国は拒否権を行使することができる」と主張、関係する外国政府・投資家に衝撃を与えた。先のカザフスタンカスピシェリフがまだ探鉱段階であるのに対し、AIOC は既に開発プロジェクトであったため、ロシアとしてはこれに先制攻撃を仕掛けて後に続くオフショア開発を牽制する意図があったものと思われる。

しかし AIOC プロジェクトはカスピにおける海底開発プロジェクト第 1 号として 1994 年 9 月に発足、しかもロシアのルクオイルが 10% のシェアを得てコンソーシアムに参加した。この時、ルクオイルは必ずしも企業判断でロシア政府の意向に逆らったわけではない。上記のとおり外務省はプロジェクト阻止を叫んでいたにも関わらず、資源確保を重視するロシア燃料・エネルギー省がルクオイルの AIOC への参加を支持したのである。いつ決着がつくとも知れぬ法的問題にこだわり、プロジェクトの進行を座視することは利益の損失につながる。発足を止められぬならば、むしろ領有権問題を梃子にプロジェクトに利権を確保した方が国益にかなうとの判断である。イランもまた同様の対応を示し、AIOC への参加は米国企業の反対で認められなかったものの、後発のシャフ・デニス鉱床開発に利権を確保した（1996 年／同プロジェクトにはルクオイルも参加）。

ただし、こうした両国の「現実的対応」が、アゼルバイジャン・カザフスタンらカスピ海沿岸諸国および外国政府・投資家に「領有権問題は開発プロジェクトの現実的脅威とはならない」との確信を与え、その後の論争における共同管理派の立場を弱める結果となったことは否めない。AIOC 以降、領有権問題を他所に、特にアゼルバイジャン沖で次々に海底開発プロジェクトが成立、うち少なからぬ数にロシアあるいはイラン企業が参加した。それは両国に一定の利権を認める限り必ずしもプロジェクトの実施に反対はしないことを予測した、開発側の 1 つの戦略であったものと思われる。多くの外国企業が参加する国際的プロジェクトの成立は、既成事実の積み重ねとなってロシア・イランの立場に圧力をかけた。その結果、ロシアとしては、本来の法的論争の分野においても譲歩を迫られることになっていく。

1996 年 11 月の沿岸 5 カ国会議においてロシアが示した提案は、上記の状況を反映し、従来の主張からはかなりトーンダウンしたものとなった。俗に「ドーナツ分割案」と呼ばれたその提案とは、①沿岸から 45 マイルまでは各国の「領海」をみとめ、②既存のプロジェクトについてもその主権を認める。③これらを除いた部分は、沿岸 5 カ国による企業を設立し共同管理する、というものである。

第1図 カスピ海分割に関する諸構想



A：12マイル領海分割・中央共同管理構想

B：ロシアの45マイル領海分割構想

C：完全国別セクター分割構想

(出所) 各種資料より作成。

この提案は既存プロジェクトの権利を認める点では開発に参加している外国企業を満足させたが、中央部を沿岸5カ国による共同監理とするという点は、特に米国企業にとって到底受け入れられないものであった。イランの参加する企業との契約は米国の対イラン経済制裁政策に触れるからである。ロシア・イラン・トルクメニスタンがこの提案を支持したが、カザフスタンは態度を保留しつつ最終的に反対にまわり、さらにアゼルバイジャンが完全領海分割を主張して譲らなかったため、結局同案は宙に浮く形となった。しかし、ドーナツ分割案においてロシアの示した大幅な譲歩は、領有権問題の将来における「なし崩しの解決」を暗示するものに他ならなかった。

こうしたなか、従来は領有権論争に消極的であったトルクメニスタンが、自国沖のカスピ海鉱床について権利を主張し始めた。1997年7月初にアゼルバイジャンのSOCARとロシアのルクオイルらとの間で結ばれたキヤパス鉱床開発プロジェクトに対し、トルクメニスタンが「自国領」であるとして抗議したのだ。キヤパス鉱床はアゼルバイジャン側から見て、アゼリ鉱床のさらに外側に位置し、想定されるトルクメニスタン・セクターとの境界付近に位置する。注目すべきは、ロシアは直ちにこのトルクメニスタン側の抗議を受け入れ、8月初のニヤゾフ・トルクメニスタン大統領訪問の際に、アゼルバイジャンとの契約の破棄を公表したのである。

契約破棄、換言すればトルクメニスタン側を支持する、というロシアの行動の背景には、当時の米国とアゼルバイジャンの接近、天然ガス輸送を巡るトルクメニスタンとの対立等、複数の要因があるものと考えられる。しかしいずれにせよ、領有権問題の観点からは、この行動は領海分割派にロシアの主張の矛盾を突く新たな論拠を与えるものであった。当時、キザトフ・駐イラン・カザフスタン大使は「これは、モスクワがキヤパスはトルクメニスタン領であること、あるいは少なくとも、まだ帰

属が決定していないことを認めたことを意味した。さらに言えば、ロシアはカスピ海の沿岸国による分割に反対していないことを意味する。」と述べている。

キヤパス鉱床契約をめぐる顛末は、従来カスピ海領有権論争に消極的な態度を示してきたトルクメニスタンに刺激するため、敢えてアゼルバイジャンが仕組んだものだという説がある。実際、この問題以降、トルクメニスタンは分割派としての立場を明確にし、1997年9月には想定される自国セクター鉱区開発に関する国際入札を公示した。対象鉱区に問題のキヤパス鉱床が含まれていたことからアゼルバイジャンはこれに抗議、両国は「領海線」画定のためのワーキンググループ設立に合意する。

一方、イランもトルクメニスタンが入札対象とした鉱区のいくつかが両国の「境界上」に位置することに抗議、トルクメニスタンはこれを受けて当該鉱区を入札予定から取り下げ、かわってイランとの共同開発を提案した。一連の経緯は、カスピ海領有権問題の焦点が「分割が是か非か」から、「どのように分割するか」という線引き問題に移行していることを象徴的に示した。そして、本来共同管理派であるはずのロシアは、先のキザトフ大使の指摘どおり、キヤパス問題でトルクメニスタンの主張を支持することによってこの事実を自ら認めたのである。

(2)ロシアの方針転換と北部境界画定

要するに1997年頃には、カスピ海領有権問題に対するロシアの立場は、既に論理的に破綻し、矛盾に満ちたものとなっていたとして過言ではない。1997年7月、ロシアは自身もカスピ海鉱区の国際入札を行うことを発表した。ロシアは、沿岸各国は各国の想定領海である12海里外ならばどこでも平等に開発する権利があり、カスピ海の法的な地位が定まるまでの間は他国の同意を必ずしも必要とはしないと、分割派の実績を言わば逆手にとって入札実施を正当化したが、そこには分割を不可逆の方向性とする諦観が見える。やがて同年末、カスピ海のロシア・セクター内に有望な構造（セヴェルヌイ）が発見されるにおよび、ロシアの方針は180度転換することになる。

1998年2月、アストラハンで開かれた二国間協議でロシアはカザフスタンの従来の主張に全面的に同意、海底を各国別セクターに分割、海中・海上を共同管理とする旨で基本合意に達した。同年3月、ロシアはアゼルバイジャンとも同様の合意に達し、プロトコルを結ぶ。さらに1998年7月、ロシアはカザフスタンの間で北カスピ海海底分割に関する協定に調印、これまで主張してきた共同管理と5カ国合意の原則を放棄し、2カ国間だけで相互間の海底国境を画定してしまった。当然、取り残されたイランとこれに同調したトルクメニスタンが異議を唱えたが流れに棹さすことは叶わず、続いてアゼルバイジャンとカザフスタン、ロシアとアゼルバイジャンの間でも同様の協定が成立した。

2003年5月には同3カ国間の各境界線の接点確定に関する議定書が調印され、これをもってカスピ海北部の境界線画定は終了した。つまるところ当初の共同管理の主張にも関わらず、ロシアは自国のみ、いち早く海底国境の画定を終えてしまったのである。この「ロシアの変節」によりカスピ海の法的地位の最大の争点である海底資源の利用は、国別セクターへの分割の方向で事実上決着、以降、現在に至るまで状況に本質的な変化は起きていない。

では、前節で追った事態の経緯をもとに、現状を整理し、この問題の今後を展望してみよう。第一に、カスピ海沿岸5カ国はカスピ海の法的地位の問題が論じられ始めた1993年当初より、①カスピ

海の法的地位に関する既存の法的文書は 1921 年および 1940 年のソ連とイラン間の協定以外存在しないこと、②ただし両協定は海底資源の利用を想定しておらず、また沿岸を擁する国家が 5 カ国となった現状に対応していないため、5 カ国の合意のもとにカスピ海の新たな法的地位について定める必要があること、換言すれば 5 カ国による合意が成立するまでカスピ海の法的地位は確定しないこと、についてたびたび確認している。そして、この意味における 5 カ国の合意は未だ成立していない。

第二に、カスピ海の法的地位、すなわち地下資源を含めたカスピ海の利用に関する問題は、先に述べた通り、ロシアの方針転換により、各国セクターによる分割の方向で事実上の決着を見ている。ロシア・カザフスタン・アゼルバイジャン 3 カ国間の協定により、北部に関しては国境線が画定した。調印された文書はいずれも海底と地下資源の分割に関するものであり、海中・海上については議論の余地を残しているが、最大の争点が地下資源の分割であった以上、北部では問題は既に解決したに等しい。残されているのは、アゼルバイジャンとイラン、トルクメニスタンとイラン、トルクメニスタンとカザフスタン等、南部の 2 国間の国境画定であり、換言すれば、「画定を終えた」ロシアにとって、この問題は既に過去のものとなったと言って過言ではない。

無論、こうした 2 国間合意に基づくアプローチは、先に述べた「5 カ国合意の原則」とは明らかに矛盾する。共同管理が容れられない場合、海域の 5 カ国による均等分割（20%ずつ）を主張するイランは、上記の 2 国間協定のいずれについても国際協定としての合法性を認めていない。同国がこの主張を取り下げないかぎり 5 カ国合意は成立しないことになり、異論を唱え解決を遅らせること自体が、発言権を維持し権益拡大を狙う同国の戦略ではないかとの憶測を呼ぶ。

ただし第三に、たとえ「5 カ国の合意」が成立せず、カスピ海の法的地位が確立しないままであろうとも、それが海底鉱床の開発の障害となる可能性は極めて低いものと考えられる。なぜなら現在に至るまで、キヤパスのように対象鉱区が想定される境界線近辺の非常に微妙な位置にある場合を除き、領有権問題を理由に開発プロジェクトが中止されたことはない。前節に述べた通り、共同管理を主張していた当時から、一方ではロシアとイランはアゼルバイジャン沖の開発プロジェクトに参入、一定の権益確保と引き換えに、「ナショナル・セクター内での資源開発」を事実上容認していた。さらに、方針転換後のロシアによる言わば「2 国間アプローチ」はこうした現実的対応の進化型であり、境界を接する 2 国が合意すれば、微妙な位置の鉱床の開発も可能であるとの解釈を示したものである。実際、2002 年 5 月、ロシアとカザフスタンは 98 年の条約の付属議定書に調印、両国境界上に位置する諸鉱床の帰属と共同開発の方針を 2 国間で定めている。また 2006 年末、ニヤゾフ大統領の急死により就任したベルディムハメドフ新大統領のもとで、トルクメニスタンのカスピ海の法的地位問題に対するアプローチは軟化の気配を見せ、キヤパス鉱床開発についてアゼルバイジャンと協力する可能性があるという。キヤパスは開発の観点から対立の具体的対象となっている事実上最後の鉱床であり、もしアゼルバイジャン・トルクメニスタン 2 国間で合意が成立すれば、開発に関する問題はほぼ解消されるとして過言ではない。

さらに第四に、上記の 2 国間による海底国境の画定が、「合意できる国同士で」という、問題解決に向けた 1 つのアプローチを示すものだとすれば、いま 1 つのアプローチとして、「合意できる分野で」と言う方向性も存在する。その表われが 2003 年 11 月に締結された、一般的な環境保護に関する原則を定めた『カスピ海エコロジーに関する枠組み協定』であり、カスピ海に関する沿岸 5 カ国全てが参加した初の合意文書となった。当事国間の利害調整が容易ではないことから、カスピ海領有権問題に

関しては包括的条約締結に先立ち、今後も船舶航行、漁業を含めた生物資源の利用、安全保障等、この事例のように分野別の合意が積み重ねられていく可能性があるだろう。

結論として、カスピ海の法的地位問題の最終解決には「5カ国の包括的合意」が必要である。これに先立ち、5カ国は分野毎に合意を積み重ねていくことが可能であるが、最大の焦点である資源主権に関わる海底管理の問題は、主にイランの反対によって合意が成立する見通しは未だ立たない。しかし、当初共同管理を主張していたロシアが、海底分割および関係する2国間の合意による鉱床開発を推進する方針に転じたことで、この問題が海底鉱床の開発事業の障害となる可能性は、現状ではほぼゼロとなった。「国境画定を終えた」北部ではカシャガンをはじめとする鉱床開発が進行するであろうし、事業の進行は海底分割を既成事実として固定化するだろう。イランとともに残された南部に関しても、AIOC等の外資参加プロジェクトが既に稼働しており、かつ同国がこれを停止させるに至る何らかの「実力行使」を行うことも考えがたい。境界改定の可能性が一種のブラフとして留保されることは予想の範囲であるにせよ、最終的には生産物に一定の権益を認める等、何らかの融和的かつ実利的な方向で解決が図られていくものと思われる。

では、カスピ海の法的地位は、カスピ海資源開発において既に無視し得る問題かと言えば、答は必ずしもそうではない。上記のとおり開発については事実上、問題は解決しているが、次章で述べる輸送問題に対しては、海底パイプライン敷設問題を通じ影響する可能性があるためだ。

カスピ海地域には石油と天然ガス2つの海底パイプライン建設構想が従来より検討されている。カザフスタンあるいはトルクメニスタンを経由してカスピ海底を通じてコーカサス経由、トルコおよび欧州市場へと結ぶもので、実現すればカスピ海東岸の資源をロシアもイランも通らずに市場へ輸送することが可能となる。石油パイプラインの場合は連結予定のBTCパイプライン建設の遅れ（第3章参照）、天然ガスの場合は起点となるトルクメニスタンのニヤゾフ政権が新規パイプライン整備に積極的ではなかったことにより、長らく進展が止まっていたが、①2006年7月のBTC稼働と、②同年末のトルクメニスタンの大統領交代、さらには③この数年のロシアによる天然ガス輸出価格引き上げ・供給停止に端を発する欧州での供給不安、といった諸要因の影響により、再び検討の俎上に上り始めた。

米国をはじめとする西側政府・資本が後押しするこれらの構想に、バイパスされるロシア・イランは当初、共同管理の原則と環境保全を盾に反対していた。上述のとおり98年以降、ロシアは海底に関しては2国間による境界画定を容認、共同管理の主張を放棄した。問題は海底パイプライン敷設に関しても、この「2国間アプローチ」が適用し得るかどうかである。

海底パイプライン敷設に最も積極的であるアゼルバイジャンは、ルートが通る領域をもつ2カ国（石油の場合、カザフスタンとアゼルバイジャン）が合意すれば、5カ国合意が無くとも敷設可能との見解をしばしば示している。しかし海中・海上に関しては、アゼルバイジャンを含めいずれの国も共同管理の原則を積極的あるいは消極的に認めており、これは海底パイプラインの敷設に関しては、いずれの国も反対する余地を残していることを意味する。実際、イランとともにロシアは海底パイプライン建設については反対の立場を変えていない。さらに2007年5月にはトルクメニスタン、カザフスタンと、カスピ海沿岸を通過してロシアに至る新規ガスパイプライン（第4図中8）の建設に合意、海底パイプライン建設を牽制した。つまるところ資源開発の観点からは一時解決を迎えたかに見えたカスピ海領有権問題は、海底パイプライン建設構想の浮上とともに、特にロシア・イランにとって有効な外交カードとして再び影響力を発揮する可能性があるのである。

II

カスピ海の法的地位確定の 沿岸諸国経済への影響

1. カザフスタン¹

(1)カスピ海の法的地位問題に対するカザフスタンの立場

「カスピ海の法的地位に関する協定」は、2018年8月12日にカザフスタン西部のアクタウ市で開催されたカスピ海沿岸5カ国首脳会議において、カザフスタン、ロシア、アゼルバイジャン、イランおよびトルクメニスタンの大統領により署名された。本協定が無期限であることは、興味深い事実である。協定第3条によると、カスピ海における各当事国の活動は以下の原則に基づき行われる。

- 1) 各国の主権尊重、領域保全、独立、主権平等、武力または武力による威嚇の不行使、相互尊重、協力、相互の内政不干涉
- 2) カスピ海の平和利用、カスピ海を平和、善隣、友好および協力のエリアにすること、カスピ海に関する全ての問題の平和的手段による解決
- 3) カスピ海地域における安全と安定の確保
- 4) カスピ海における各当事国の安定的な軍事バランスの確保、全当事国の利益を考慮した良識的に十分な範囲内での軍事建設の実施、相互に安全を損なわないこと
- 5) 全当事国間で締結された国際条約を含む地域の安全と安定を強化するための共通の努力に従い、予測可能性と透明性の精神に則った、軍事活動分野の合意された信頼醸成措置の遵守
- 6) 各当事国に帰属しない武力をカスピ海に存在させないこと
- 7) いずれの当事国も、別の当事国に対する攻撃およびその他の軍事行為のために自国領域を他の国家に提供しないこと
- 8) 沿岸諸国の主権的権利と排他的権利およびそのために各当事国が決定した種類の活動について定めた規則を遵守した上での、各当事国の領海外における航行の自由
- 9) 航行の安全確保
- 10) 一般的に認められた原則、国際法および当事国間の合意の規定に従い、トランジット国の法的利益を考慮した上での、国際貿易の拡大と経済発展を目的とする、カスピ海から他の海、世界の大洋およびそれらからカスピ海への自由なアクセスの権利
- 11) 各当事国の国旗を掲げた船舶のみによる、カスピ海における航行、カスピ海への通航およびカスピ海からの通航の実施
- 12) 共有の水生生物資源の再生および利用規制に関する合意された規定ならびに規則の適用
- 13) カスピ海を汚染した当事国がその生態系の損傷に対する責任を負うこと
- 14) カスピ海の自然環境保護、その生物資源の維持、再生および合理的な利用
- 15) カスピ海の環境保護、生物資源の維持および利用の分野における学術研究の推進
- 16) 国際民間航空機関の規則に基づく民間航空の飛行の自由
- 17) 各当事国が合意した法令に従い、沿岸諸国の主権的権利と排他的権利および特定の種類の研究について各国が定めた規則を遵守した上での、各当事国の領海外における海洋研究の実施

¹ 本項の執筆は、基本的にカザフスタンの調査機関Risks Assessment Groupによるものである。

なお、カスピ海の水域は、内水、領海、漁業水域および共有部分に区分される。各沿岸国の主権は、各国の領土と内水を超え、隣接する領海と称される帯状の水域、そしてその海底、地下資源ならびに上空にも及ぶ。

各沿岸国は、本協定に従い決定された基線から15カイリ（約28km）以内を領海に設定する。領海の外側の境界が国境である。同時に、カスピ海の海底と地下資源の境界は、隣接および対置する国同士の合意に基づき、一般的に認められた原則および国際法の規定を考慮した上で、地下資源利用ならびに海底・地下資源開発に係るその他の合法的な経済活動に対する各国の主権的権利の行使を目的として、画定される。各国は、自国領海の範囲内において地下資源開発の排他的権利を有する。

なお、沿岸国は、自国領海の範囲内に人工島、設備および構造物を建設し、その造成、操業、利用を許可ならびに規制する排他的権利を有する。現時点でこの分野において積極的に活動しているのはカザフスタンで、同国はカシャガン鉱床開発中にカスピ海にすでに4つの人工島を建設した。また、2017年には、生産性を3倍に拡大するために同鉱床にもう1つの人工島を建設する計画が発表された。それにより石油生産量は日量45万バレルに増加する見込みである。

さらに、各沿岸国は領海に10カイリ（約19km）をプラスした範囲を漁業水域に設定することが定められた。沿岸が隣接する国同士の漁業水域の境界は、国際法の原則と規定を考慮した上で当該国間の合意に基づき画定される。

本協定を締結した各当事国は、本協定、本協定に基づき採択された当事国間の個別の合意および自国の法令に従い、自国漁業水域において水生生物資源の漁獲を行う排他的権利を有する。同時に、沿岸諸国は、本協定および国際的なメカニズムに基づき、カスピ海における共有の水生生物資源の総漁獲可能量を共同で決定し、各国の漁獲量の割当を行う。なお、漁業は、割当に基づき、共有の生物資源の再生と利用規制に関する合意された規則を適用した上で行われる。漁業水域の外側は公海とされる。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と異なり、ロシアとイランにとってカスピ海の水産資源は重要な輸出品であるため、この項目は両国にとってより切実であった。

カスピ海沿岸諸国の国旗を掲げた船舶は領海の範囲外を自由に航行することができる。軍艦、潜水艦およびその他の潜水艇の領海通航の手順と条件に関しては、全てが船籍国と当事国の合意に基づき決定され、このような合意がない場合には当事国の法令に基づき決定される。

第5回カスピ海沿岸諸国首脳会議では、本協定の他に以下の文書にも署名がなされた。

- ・「カスピ海におけるテロ対策分野の協力に関する議定書」
- ・「カスピ海における組織犯罪対策分野の協力に関する議定書」
- ・「貿易・経済協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間協定」
- ・「運輸分野の協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間協定」
- ・「カスピ海における事故防止協定」
- ・「国境警備機関の協力と連携に関する議定書」

カザフスタンのナザルバエフ大統領は、沿岸諸国に対する査証制度の緩和を提案した。首脳会議後の2018年11月、同大統領は、沿岸諸国とともにカスピ海観光協力の仕組みを構築し、査証・移住制度を緩和するとともに医療・教育ツーリズム発展のための措置を講じることを提案した。

第2図 カスピ海沿岸諸国首脳会議



(出所) Радио Азаттык “Каспийский саммит не решил проблемы между Ираном и его соседями” (2018.8.16)。

「カスピ海の法的地位に関する協定」は、全ての締約国が批准するまで発効しないことになっている。2018年末には一部の沿岸国が本協定の批准に必要な国内手続きを開始した。カザフスタンでは、議会におけるかなり迅速な批准を経て2019年2月にナザルバエフ大統領が本協定に署名した。したがって、カザフスタンは本協定を正式に承認した最初の沿岸国の1つとなった。

トルクメニスタン議会は2018年12月初めに本協定を批准した。しかし、同国のベルディムハメドフ大統領はまだ本協定に署名していない。2019年2月にはアゼルバイジャン議会も本協定を承認した。両国では間もなく批准手続きが完了する可能性が高い。ロシアについても同様のことが言える。この3カ国では大統領の権限が強大で、大統領が自国の外交政策に強い影響力を及ぼしているためだ。

しかし、本協定の締結が賛否両論を巻き起こしたイランについては、状況が異なる。同国議会の一部の議員は本協定が不利なものであると考えており、批准手続きが長引く可能性もある。さらに、同国ではロウハニ大統領および協議担当者が「カスピ海を売った」、「イランは負けた」、「国益が考慮さ

れなかった」などとして多くの批判を浴びた。同国は海底を5等分して各国20%ずつの取り分とする断固たる要求を公式に取り下げたことになるが、ロウハニ大統領は2018年のアクタウでの首脳会議において、今後の海底分割問題の協議においてイランが何らかの優先権を得るとの主張をとりわけ強調した。

しかしながら、本協定がいずれ全ての沿岸国において批准されれば、ソ連崩壊後、沿岸国がイランとソ連の2カ国だけでなく新興3カ国（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）を加えた5カ国となったことにより開始されたカスピ海の法的地位を巡る論争の第一段階が終了することになる。

第3図 カスピ海の定義—海か、湖か？

カスピ海は海か湖かという法的地位に関する議論は25年以上続いてきた。以下に、各シナリオの下でカスピ海の境界がどのように画定され得るかを示す。

海 海洋法では、各国の排他的経済水域を画定するために沿岸線と等距離中間線の測定値を採用している。

湖 各国は資源開発につき15カイリ、漁業についてはプラス10カイリを管理する。その他の水域は全沿岸国が共同管理する*。



*このシナリオは、2014年にアストラハンで開催された第4回カスピ海沿岸諸国首脳会議で達成された合意を各沿岸国が引き続き遵守するとの前提に基づいている。上記合意は、各国が沿岸から15カイリ以内の水域で鉱物資源の開発と生産を行うための主権を、15カイリ水域に10カイリをプラスした水域で漁業権を行使するものと定めている。

(出所) Heritage Foundation research, "A Secure and Stable Caspian Sea Is in America's Interest" (2015.12.04)

イランは長年にわたり、大陸棚を面積により5等分して各国20%ずつの取り分とする、もしくは分割せず全水域を共同利用するよう提案してきた。なお、イランはカスピ海が湖であるとの見解に立ち、1982年の「国連海洋法条約」を批准していない。一方、カザフスタン、アゼルバイジャンおよびロシアはカスピ海を中間線により分割する原則を支持してきた。ロシアは当初、共通の協定締結を主張し、他の沿岸国が特定の水域を自国領海と主張する一方的な試みに反対していた。

しかし、カスピ海の法的地位に関する新たな協定では、事実上、水底を海、水中を湖とみなすことで合意が成立した。つまり、カスピ海には、1982年の「国連海洋法条約」の規定も国際湖につき運用されている原則も適用されない。上述の通り、カスピ海の水域は、内水、領海、漁業水域および共有部分に区分され、それぞれに異なる法体系が適用される。

水域の利用に関しては、外務次官レベルで定期的に協議が行われる。2019年2月19～20日にはバクーで「カスピ海の法的地位に関する協定」に関するハイレベル作業部会の第1回会合が開催された。本協定第19条には、「本協定の効率的な履行およびカスピ海における協力の概観のため、各当事国は外務省主導の5カ国ハイレベル定期協議メカニズムを構築する。協議は原則として年1回以上、沿岸諸国の1つにおいて、合意された手続きの規則に従い開催される」という記載がある。

バクーで開催された第1回会合では、作業部会の作業手続きが決定され、各国の法令に基づく本協定の批准プロセスについても議論が行われた。また、カスピ海における領海画定のための直線設定手法に関する協議も行われた。

その他の海底についても境界が画定されることになっているが、この問題の決定は先延ばしにされている。カスピ海の海底と地下資源の境界は、隣接および対置する国同士の合意に基づき、一般的に認められた原則および国際法の規定を考慮した上で、地下資源利用ならびに海底・地下資源開発に係るその他の合法的な経済活動に対する各国の主権的権利の行使を目的として、画定される。明確な境界に関しては、沿岸5カ国がこれから合意することになっている。

カザフスタンにとっては、本協定の上記の規定により、カスピ海の海底と地下資源の境界画定に関する各当事国との間で締結済みの合意の正当性が認められることが重要であった。具体的には、カザフスタンがロシア、アゼルバイジャンおよびトルクメニスタンとの間で締結した協定のことである。

1998年7月、カスピ海の法的地位は確定されていなかったものの、カザフスタンとロシアの間で地下資源に対する主権的権利を行使するためのカスピ海北部海底の境界画定に関する協定が締結され、2002年5月には同協定の追加議定書に署名がなされた。

また、2001年11月29日および2003年2月27日には、カザフスタンとアゼルバイジャンの間でカスピ海海底の境界画定に関する協定および追加議定書が締結された。さらに、2003年5月14日には、カザフスタン、アゼルバイジャンおよびロシアの間でカスピ海海底の隣接部分の境界線に関する協定が締結された。2014年にはカザフスタンとトルクメニスタンの間でも同様の協定が締結された。

2016年6月23日、ロシアのプーチン大統領は、カスピ海北部海底の境界画定に関するロシアとカザフスタンの協定を改正する議定書の批准に関する法に署名した。この議定書では、ロシアとカザフスタンの担当機関が設立した企業に対し、地質調査、探査および鉱物資源生産のために入札を実施せずに25年間（うち地質調査段階は最大7年）地下資源鉱区の利用権を与えることを定めている。

2018年12月、カザフスタン議会上院の本会議において、カスピ海北部海底の境界画定に関する両国の協定の追加議定書が批准された。したがって同議定書は議会に承認されたものとみなされ、大統領が署名することになっている。同議定書の批准は、地下資源に対する主権的権利の行使を目的とする

カスピ海北部海底の境界画定に関する1998年7月6日付協定および2002年5月13日付議定書に基づき開発中のクルマンガズィ（クラリンスコエ）、フヴァリンスコエおよびツェントラリノエの3鉱床に係るものである。フヴァリンスコエ鉱床とツェントラリノエ鉱床はロシア領海に位置し、ロシアの法令に従い開発されている。フヴァリンスコエ・プロジェクトでは現在、フィージビリティスタディの一環としてガス・マーケティングを考慮した開発案が策定されている。確認埋蔵量はガス3,220億m³とコンデンセート110万tで、石油埋蔵量の確認にはさらなる探査が必要である。ツェントラリノエ・プロジェクトについては、2016年9月5日に27年間（うち7年は探査期間）のライセンスが発行された。一方、クルマンガズィ・プロジェクトは上記の政府間協定に基づき2005年7月6日に締結された生産物分与協定に従い実施されている。クルマンガズィ鉱区は面積3,500km²で、カザフスタン領海に位置する。両国の合弁企業であるクルマンガズィ・ペトロリアムには、クルマンガズィ石油・ガス・コンデンセート鉱床の契約鉱区における6年の追加探査期間（およびその後4年延長の可能性）が与えられている。追加の6年間で地震探査と地震データ処理の作業が行われる予定である。参加企業が優先的に拠出した同プロジェクトの事業費はすでに総額1億5,700万ドルに達している。しかし、掘削された井戸は空井戸で、成果は出ていない。そのため、同プロジェクトの参加企業に対して契約鉱区を2,000m²以上拡大する決定が下された。カズムナイガスとロスネフチが50%ずつの出資率により共同で物理探査を実施する予定である。物理探査の予算は3,000万ドル強で、掘削には約5,000万ドルを費やす見込みである。

このように、カスピ海の法的地位が確定されていなくても、一部の沿岸国が石油・ガス開発を行う上で妨げにはならなかった。各沿岸国は、カスピ海がどのように分割されても帰属に疑問が生じ得ない鉱床をこれまでも問題なく開発してきた。

(2)地政学的視点

1) 欧米と対立するイランとロシア

当然ながら、カザフスタン、ロシアおよびアゼルバイジャンが合意した境界線は本協定には明記されていない。イランのロウハニ大統領は、境界画定に関しては協議を継続しなければならないと示唆した。同大統領の発言によると、カスピ海の海底と地下資源の分割においては基線の引き方と画定方法の決定をより明確にする必要がある。イラン側は、この問題に関して相互理解を達成するためには、5カ国の協議担当者が個別の協定を策定すべきであるとの見解を示している。つまり、本協定の枠組みにおいて、領海問題は当該水域を要求している2カ国または3カ国間の協議により解決しなければならない。この点については、本協定から海底に関する一切の記述を削除するよう要求したイランに対して譲歩した形となった。同国は当初から非常に多くの取り分を求めていたが、協定に異なる内容が記載されれば、ロウハニ大統領は国益に反したとして対外強硬派から批判を浴び、深刻な内政問題に発展する可能性があったのだ。

本協定に署名するというイランの決定の背景には、その他にも以下の複数の理由があったようだ。

第4図 カスピ海は、海でも湖でもない

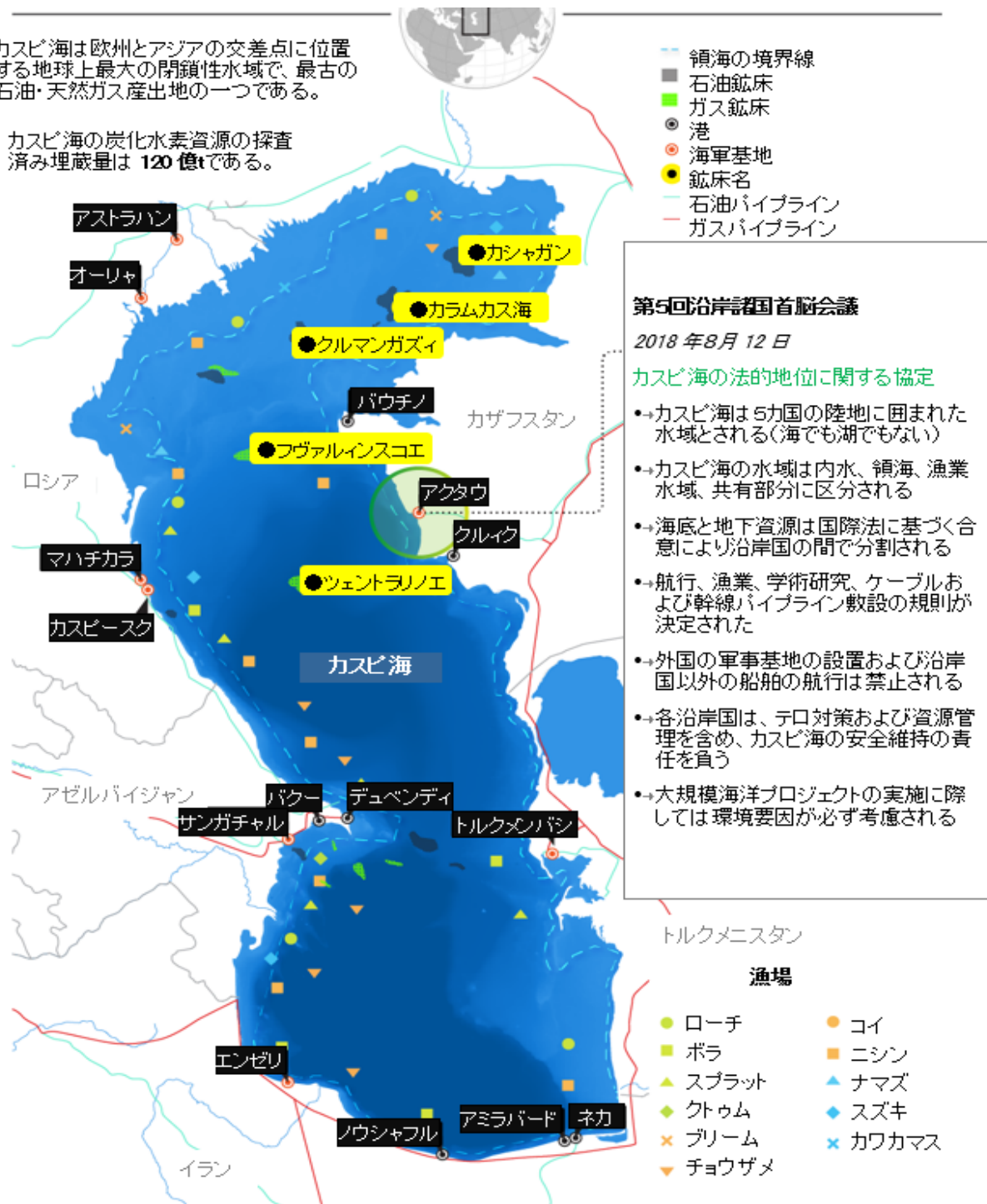
2018年8月12日、20年以上の論争を経て、ロシア、アゼルバイジャン、イラン、カザフスタンおよびトルクメニスタンがカスピ海の法的地位に関する協定を締結した。

カスピ海の法的地位

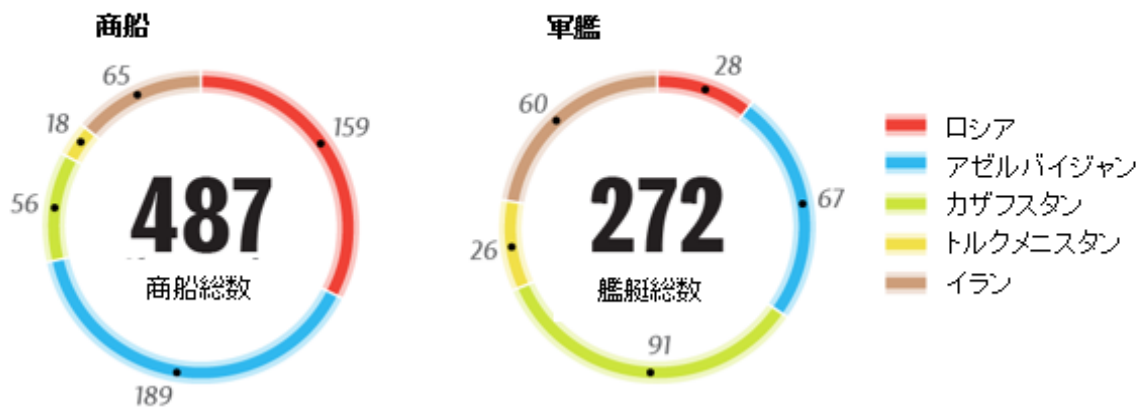
カスピ海に面しているのは、**ロシア、アゼルバイジャン、イラン、カザフスタン、トルクメニスタン**の5カ国である。水域の境界面定と(石油とガスを中心とする)資源分割の問題は**ソ連崩壊後**に生じた。旧ソ連諸国はこれまでに締結されたロシア・ペルシア間およびソ連・イラン間の協定に反してカスピ海に対する自国の権利を主張した。従来の協定によると、カスピ海は沿岸諸国により排他的に管理される**内陸水域の地位**を有していた。協定により沿岸諸国には航行と漁業の自由が認められ(沿岸から10カイリの範囲は各国の領海とされた)、沿岸国以外の船舶は航行を禁止されていた。従来の協定は鉱物資源開発の問題に言及していなかった。

カスピ海は欧州とアジアの交差点に位置する地球上最大の閉鎖性水域で、最古の石油・天然ガス産出地の一つである。

カスピ海の炭化水素資源の探査済み埋蔵量は**120億t**である。



カスピ海地域の商船および軍艦*



(出所)РИА НОВОСТИ “Каспийское море” (2018.8.12)。

第一に、米国との新たな対立により対イラン制裁が再開されたため、イランは再び国際的な孤立に陥る恐れがあった。こうした背景から、同国はカスピ海地域に米軍が出現する危険性について懸念しはじめた。したがって、「カスピ海の法的地位に関する協定」において、各当事国は、沿岸諸国以外の軍隊をカスピ海に駐留させず、いずれの当事国も他国に対して別の当事国に対する攻撃およびその他の軍事行為のために自国領を提供しないことで合意した。カスピ海に入ることができるのは、沿岸5カ国の国旗を掲げた船舶のみである。したがって、イラン国内で紛争が起きた場合、もしくはイランに対する攻撃が行われた場合でも、同国政府はカスピ海方面から第三国に軍事攻撃を加えられることはないものと確信することができる。

第二に、シリア内戦中のロシアとイランの戦略的パートナーシップの強化を考慮すると、ロシアが本協定に関するイランの立場に影響を及ぼした可能性がある。ロシアとイランは歴史的に自国の国境近くを米軍基地に囲まれることを恐れてきた。他方で、両国のパートナーシップは戦略的というよりは御都合主義的なものであるため、これを過大評価すべきではない。つまりイランは、カスピ海地域において軍事・政治的独占を確立しようとするロシアのあらゆる試みに対し、不満を表明する可能性がある。

第三に、イランはカスピ海地域の他の国々との石油・ガス分野の協力を強化しようとしている。米国エネルギー情報局（EIA）の推計によると、カスピ海大陸棚における石油とガスの確認・推定埋蔵量は65億石油換算 t とされており、これは予想埋蔵量の1.5倍である。これは現在の価格で約8兆米ドルに相当する。カスピ海のイラン領海における地質探査作業は2011年に開始された。その結果、同国領海の水深700mにおいて石油・ガス・コンデンセート鉱床が発見され、予想埋蔵量は石油80億バレル、ガス50兆m³とされている。ペルシャ湾地域の石油・ガス埋蔵量が自然減少した場合に備えて自国のエネルギー資源を増やすという観点から、イランにとってこれは重要である。

第四に、カスピ海の共同利用を前提とする大規模な「南北」国際輸送回廊プロジェクトの実施を背景としたロシア、アゼルバイジャンおよびイランの立場の接近も、協議プロセスの突破口となった。1999年、インド、イランおよびロシアの運輸会社のグループが「スリランカ～インド～イラン～カスピ海～ロシア」国際輸送回廊によるコンテナ輸出入輸送に関する基本協定を締結した。2000年には「南北」国際輸送回廊の創設に関する政府間協定が締結された。締約国はロシア、イラン、インドで

あった。2002年5月、サンクトペテルブルグにおいて上記3カ国の運輸大臣が同回廊の公式開通に関する議定書を締結した。その後、インドからアストラハン経由のコンテナ輸送は凍結された。しかしながら、同プロジェクトは依然として魅力的であり、後にアゼルバイジャン、アルメニア、ベラルーシ、カザフスタン、オマーン、シリアも協定に加わった。このように、ロシアは、中国が現在「一带一路」戦略の一環として積極的に推進している輸送ルートに対抗し、「南北」プロジェクトの復活を望んでいる。

ロシアについては、欧米との対立の激化が同国に「カスピ海の法的地位に関する協定」の締結を促すこととなった。イランと同様、ロシアにとっても、カスピ海に沿岸国以外の軍隊が進駐しないことを定める条項を本協定に設けることが重要であった。また、いずれかの沿岸国に対する攻撃およびその他の軍事行為のために他の沿岸国の領内に第三国の軍隊が進駐する可能性を制限することも重要であった。このように、ロシアは、外交政策のうち戦略的に重要なカスピ海地域の安全を確保することにより、黒海、バルト海、太平洋および大西洋といった別の重要地域に軍事・政治的な努力を集中させることが可能になる。カスピ海が公式には海とも湖とも命名されないことも、ロシアにとって好都合であった可能性がある。カスピ海に湖の地位が与えられた場合、その水域は全ての沿岸国の間で分割されることとなり、ロシアの船舶の航行の自由は制限されていたであろう。また、海の地位を与えられた場合、「国連海洋法条約」が適用されることとなり、カスピ海への第三国のアクセスに反対しているロシアにとっては不利である。さらに、本協定に署名することで、ロシアは形式的に若干譲歩した形となるため、沿岸諸国、特にトルクメニスタンおよびアゼルバイジャンとの関係強化にも期待していた。ロシアは両国と対立しているわけではないが、友好的な関係も築いていない。

いずれにしても、イランとロシアは本協定締結を通じてカスピ海地域における主要な軍事プレーヤーとしての役割を確立することを望んでいた。同地域では、イランの基地や軍事力と並び、ロシアもカスピスク市に大規模な海軍基地を建設している。このことから、地域の軍事大国である両国がカスピ海沿岸を軍事・戦略的に完全に支配することが可能となり、両国の長距離ミサイル攻撃力により、コーカサス、中央アジア、近東、そしてある程度はペルシャ湾の向こう側まで支配することができる。アフガニスタンにおける米軍とNATO軍の駐留を除き、イランとロシアは事実上、カスピ海地域から共同で欧米の軍隊を締め出すとともに、コーカサスおよび中央アジアへの欧米のアクセスを制限することが可能である。ちなみに、両国海軍は、救助・戦術訓練および海賊対策訓練を行うため、カスピ海における2019年の合同軍事演習実施に向けてすでに準備を開始した。

2) 中国の「一带一路」

欧米からの圧力が維持されていることのみならず、中国の「一带一路」プロジェクトとの貿易競争の激化も、長年沈黙と無関心を保ってきたロシアが今まさにカスピ海の法的地位の問題の解決に同意したもう1つの理由であることに、留意すべきである。

ちなみに、沿岸諸国がカスピ海に第三国の軍隊を進駐させないよう望んできた域外国は、まさしく中国である。さらに、カスピ海の法的地位が確立されていないために脆弱であったこの地域の長期的安定性の維持は、中国にとって極めて重要であった。沿岸国の大部分が「一带一路」の下ですでに中国の様々な運輸・物流プロジェクトに参加しているためである。

たとえば、カザフスタンのアクタウ港は、「一带一路」構想の一環としてすでにカスピ海地域の輸

送ルートのハブセンターの1つとなっている。沿岸5カ国のうち、カザフスタンおよびトルクメニスタンでは中国の石油・ガス会社が立場を強化しつつある。この地域における中国の経済戦略の最初の大きな成功は、2007年にChina National Petroleum Corporation (CNPC) がトルクメニスタンのレバプ州のバグティヤルリク鉱区でガス探査・生産ライセンスを取得したことである。現在、中国側は、そのために建設された「中央アジア～中国」国際ガスパイプラインにガスを供給するため、同鉱区の探査、インフラ整備および開発を積極的に進めている。カザフスタンにおける中国の経済政策の最大の成功は、2013年にカスピ海のカシャガン鉱床の株式の8.33%を50億ドルで買収したことである。この売買契約はカズムナイガスとCNPCの間で締結されたものである。

中国は、パイプラインの建設によりカスピ海地域からの石油とガスの安定的な輸入を確立することにも成功した。上記の「中央アジア～中国」ガスパイプラインに加え、「カザフスタン～中国」石油パイプラインによる同地域からの石油の輸入も行われている。

沿岸諸国のうち、アゼルバイジャンは中国の直接投資が最も少ない国であった。直接投資額は累計7億1,200万ドルで、そのうち6億1,500万ドルが石油・ガス部門への投資であり、その他の部門への投資は1億ドルに満たない。しかし、「一帯一路」構想の実施が開始されてから、アゼルバイジャンは中国との経済協力においてより有望なポジションを占めている。アゼルバイジャン政府は、「シルクロード経済圏」構想における中国との協力により、2020年までに非石油部門とガス産業がGDPの80%を形成することを想定する開発計画の実現を望んでいる。

このように、中国は、カスピ海地域における経済戦略の推進により同地域の地経・地政学的プロセスへの積極的な参加国の地位を得ることにすでに成功している。おそらく、中国は今後、カスピ海を横断する貨物輸送の発展により多くの注意を払うことになるであろう。このことを具体的に証明しているのは、『一帯一路』構想の推進における『東西』カスピ海横断国際輸送回廊の役割」というテーマで2018年2月6日に北京で開催された国際会議の結果である。開会式に登壇した中国の王受文商務次官は、「カスピ海横断国際輸送回廊」の建設は地域の貿易発展、産業近代化、当該諸国の国民の福祉向上を促進することになるため、中国は「中欧班列 (China Railway Express)」と同回廊の建設をドッキングさせ、カスピ海沿岸諸国経由での欧州・近東諸国への中国製品の安定的な供給を確立すると報告した。2017年末および2018年初めには、「南北」回廊の東ルートにおいてコンテナ列車3両が試験輸送を開始した。2018年1月には、中国の新疆ウイグル自治区からカスピ海およびアゼルバイジャンを経由して欧州に至る「カスピ海横断国際輸送回廊」による鉄道車両の試験運転が開始された。

中国にとって、「カスピ海横断国際輸送回廊」には多くの利点がある。第一に、同回廊はロシア領を迂回するため、中国とカスピ海沿岸諸国のエネルギー協力が強化される。全ての潜在的なルートの中で、カスピ海を経由する中国・欧州間ルートは中間的要素が最も少ない。トランジット国はグルジア、アゼルバイジャンおよびカザフスタンの3カ国のみであるため、中国にとっては好都合である。カザフスタン、カスピ海、アゼルバイジャンおよびグルジア経由でのコンテナ輸送は海上輸送よりコストが高くなる可能性があるが、ロシア経由の北方ルートを利用するよりはるかに安くて速い。したがって、第二に、全長4,766kmの「カスピ海横断国際輸送回廊」はロシアのシベリア鉄道の代替と考えられている。

カスピ海においてトランジット輸送を含む中国貨物の取扱いを巡り様々な港の競争が開始されたことも、中国にとっては好都合である。トルクメニスタンは最近、カスピ海沿岸に15億ドルで約5年間建設してきたトルクメンバシ港を開港した。同国のベルディムハメドフ大統領は、同港は欧州・ア

ジア間の貿易にとって重要なハブ港になると述べた。同港はトルクメニスタンにとって極めて必要性の高い新たな貿易ルートの一部であるため、同国にとって重要である。同港には造船所と修理工場も併設されている。同国はロシアの造船所クラスノエ・ソルモヴォからタンカーを購入している。トルクメニスタンの一部のタンカーはロシアのマハチカラ港へ石油を輸送しているが、他のタンカーはバクーへ石油を輸送しており、そこから石油は「バクー～マハチカラ～ノヴォロシースク」パイプラインおよび「バクー～トビリシ～ジェイハン」パイプラインに供給されている。

新たなトルクメンバシ港では、フル稼働に達すると最終的に年間約2,500万tの石油を受け入れる計画である。ベルディムハメドフ大統領はウズベキスタンに対しても同港の設備を利用するよう提案したが、カザフスタンとウズベキスタンの国営鉄道会社社長を含む担当者が何度も会談し、カザフスタンのアクタウ港およびクリク港経由でのウズベキスタン製品の輸送について協議を行った。

したがって、トルクメンバシ港の取扱量が発表された水準に達することはおそらくないであろう。アクタウ港の3つの新たなターミナルのうち第三のターミナルは2014年に操業を開始し、その取扱能力は年間1,900万tまで拡大したことに留意すべきである。カザフスタンはアクタウの南方約60kmに位置する新たなクリク港にも投資を行った。同港は主にカシャガン鉱床で生産された石油の輸送を目的としており、2020年までに約700万tを受け入れる計画である。また、カザフスタンは中国向けを含む新たな鉄道を建設している。

カザフスタンにとっての優位点は、中国と国境を接していることである。カザフスタンは、自国の港が中国・欧州間の貨物輸送において重要な役割を果たすことを明確に認識している。2017年10月、マンギスタウ州旅客輸送・自動車道路管理局のスパノフ副局長は、クリク港が「カスピ海横断国際輸送回廊」の重要なハブになると発言していた。同副局長は、クリクは中国からカザフスタン、カスピ海、アゼルバイジャンおよびグルジアを経由して欧州諸国に至るユーラシアの有望な輸送回廊の一部であると述べた。

アゼルバイジャンのバクー近郊の新たな港も「カスピ海横断国際輸送回廊」の一部である。古くからのバクー港に代わるバクー国際商業海港（アラト・ターミナル）である。2017年の同港の貨物取扱量は前年比31%増の約440万tであった。同港建設の第1段階終了後には同港の取扱能力は年間約1,500万tに、そして第2段階の終了後は約2,500万tに達する見込みである。

バクーからは大部分の貨物がコーカサス経由でトルコおよび黒海へ鉄道輸送されている。2017年10月末には新たに「バクー～トビリシ～カルス」間鉄道が開通し、開通式にはカザフスタンとウズベキスタンの首相およびトルクメニスタンの代表団が出席した。この鉄道の貨物取扱量は最大で年間約1,700万tとなる計画である。

このように、中国は、欧州向け貨物輸送量を増やすためにカスピ海地域において必要な全ての港湾インフラを確保している。さらに、中国はまさにこれらの港の最大の顧客となる可能性があり、その結果、カザフスタン、トルクメニスタンおよびアゼルバイジャンは、他方で中国によるカスピ海の港の独占的利用に依存することになるかもしれない。

カスピ海の大規模鉱床および複数の建設済み幹線パイプラインの開発、「一帯一路」構想の一環としての運輸・物流プロジェクト実施への中国企業の参加により、中国は最終的にカスピ海地域における経済的国益の安全性確保により多くの注意を払い始めることになるであろう。もちろん、中国は外面的にはこの問題にそれほど積極的ではないものの、現在すでにカスピ海において軍事・政治的国益を一貫して推進している。

たとえば、中国は沿岸諸国以外でカスピ海地域の国際軍事競技大会に参加した唯一の国である。2015年には、中国人民解放軍海兵隊のチームがロシア海軍歩兵隊およびカザフスタン海軍とともにカザフスタンで開催された「カスピアンダービー2015」国際大会に参加した。また、カシャガン石油鉱床の一部権益の売買取引の手続きが行われていた2013年には、中国国家中央軍事委員会の高官である范長龍上將がマンギスタウ州を訪問したという事実にも留意すべきである。訪問中、范上將はカザフスタン国軍の海軍基地および艦艇を視察し、同海軍はカシャガン鉱床への中国の投資の安全性を確保する能力があるという前向きな結論を出したようである。両国は、今後カスピ海における軍事協力を拡大する可能性についても協議を行った。現在は、合同軍事テロ対策演習の実施、中国の軍事教育機関におけるカザフスタンの士官候補生の研修などといった形で協力が行われている。

また、両国は、カザフスタン海軍の軍艦の共同製造に関する協議も行ったとされている。パートナーとなる可能性があるのは、ヘリコプター甲板を備えC-705対艦ミサイルを搭載した056型コルベットの製造に特化した中国のPolyTechnologiesである。

中国とトルクメニスタンの軍事協力に関する情報はほぼ全くないものの、十分積極的に行われているものと考えられる。たとえば、2017年後半には、トルクメニスタン軍の対空防衛部隊に中国国営企業CETCの傘下の中国西南電子技術研究所が開発した諜報無線受信局が納入された。また、中国は南部地域のトルクメニスタン軍に携帯式防空ミサイルシステムKV-2を納入した。これにより、ヘリコプター、無人航空機やその他の機器を使用した武装勢力の攻撃から中国にとって重要なトルクメニスタンの鉱床を守ることができる。

上記の全ては、中国にとってカスピ海地域が徐々に極めて重要な戦略的利益のエリアとなりつつあることを物語っている。だからこそ中国政府は、カスピ海地域に米国をはじめとする第三国の海軍や軍事基地が出現するあらゆる可能性を排除するというイランとロシアの立場を全面的に支持していたのである。しかも、ロシアと中国は、すでに上海協力機構を通じて中央アジアから第三国を締め出すメカニズムを試験済みである。具体的には、キルギスの米軍基地を撤退させた前例がある。

(3) 法的地位確定による影響

1) 経済的影響

しかし、イランとロシアにとって本協定締結はカスピ海地域における自国の軍事・政治的立場の維持と強化の観点から特に地政学的な性質を有するものであるとすると、アゼルバイジャン、カザフスタンおよびトルクメニスタンにとって特に重要なのは、締結によりもたらされる経済的利益である。一部のロシア企業がカスピ海の鉱床開発においてカザフスタンと協業しているほか、カスピアン・パイプライン・コンソーシアム（CPC）の株主にもなっているものの、ロシアの10大石油鉱床（サモトル、ロマシキンスコエ、プリオブスコエなどの鉱床）およびロシアの大規模ガス鉱床はカスピ海から遠く離れた地域に位置する。つまり、ロシアは現時点で、他の沿岸国ほど資源開発の観点からみてカスピ海が重要であるとは考えていない。

アゼルバイジャンとカザフスタンの2カ国は、沿岸諸国の中でも特にカスピ海資源開発への依存度が高い。たとえば、カザフスタンの主な石油鉱床（テンギス、カラチャガナク、アクトベ、マンギスタウ、ウゼニなどの鉱床）は国内西部のカスピ海近辺の陸上に位置する。現時点の探査済み埋蔵量の

約半分は陸上鉱床に存在する。また、カスピ海のカザフスタン領海には上述の通りカシャガン大陸棚鉱床があり、埋蔵量は推計約90億バレルである。合計すると、カザフスタン西部には国内の石油埋蔵量の96%が存在する。しかし、政府はカシャガン鉱床における増産こそがカザフスタン経済の重要な成長ドライバーであると考えている。

上述の通り、「カスピ海の法的地位に関する協定」が締結されていなくても、カザフスタンがカスピ海の鉱床開発を積極的に進める上で支障はなかった。同国エネルギー省のデータによると、2018年の同国の石油生産量は史上最高の9,036万tに達し、前年に比べて4.8%増加した。これは、カシャガン、テンギス、カラチャガナクの各鉱床における増産により可能になった。ただし、古い鉱床の減産により2019年の石油生産量は8,900万t程度となる見込みである。南部キジルオルダ州のクムコル鉱床における同年の石油生産量は予想より100万t少なくなる見込みである。すなわち、カザフスタンにとってカスピ海の鉱床の重要性がさらに増すことになる。

このように、カスピ海地域では1990年代半ばから積極的な石油・ガス開発が行われてきたため、「カスピ海の法的地位に関する協定」の有無はカザフスタン経済および同国の石油・ガス産業にはあまり影響していないことを強調しなければならない。

また、本協定締結がカザフスタンの輸出可能性に与える影響も大きくはない。カザフスタン産石油の大部分は、本協定が締結されていなくても安定的に機能してきたCPCの石油パイプラインにより今後も長年にわたりカスピ海を経由して世界市場に輸出される見込みであるためだ。2018年にCPCパイプラインによりノヴォロシースクに輸送された石油6,100万tのうち5,430万tがカザフスタン産であった。同年に最も多くの石油を輸出したのはテンギス鉱床(2,870万t)、カシャガン鉱床(1,320万t)、カラチャガナク鉱床(1,030万t)であった。このように、カザフスタンの石油輸出量の3分の2以上がCPCパイプラインにより輸出されている。

その一方で、カシャガン鉱床から欧州市場向けの輸出を促進するための「カザフスタン・カスピ海輸送システム(KCTS)」建設プロジェクトが復活するか否かは不明である。しかし、現時点で同プロジェクトは机上の計画に過ぎない。2007年、カズムナイガスとテンギス・プロジェクトおよびカシャガン・プロジェクトの参加企業(Chevron、ExxonMobil、Eni、Shell、Totalなど)の間でKCTS建設に関する覚書が交わされた。当時、カスピ海を横断する新たなパイプラインによりテンギス鉱床とカシャガン鉱床の石油が輸出される計画であった。カシャガン鉱床の石油はエスケネ村から「エスケネ〜クリク」パイプラインにより輸送され、その後、2006年に第1バースが完成したクリク港でタンカーに積み換えられることになっていた。タンカーは同港からバクーへ向かい、石油は「バクー〜トビリシ〜ジェイハン」石油パイプラインに供給される計画であった。

当時の予想によるとKCTSにより年間2,500万tの石油が輸送される見込みで、その後3,800万tに増加する可能性もあった。しかし、同プロジェクトは金融・経済危機および石油のトランジット輸送料金に関するアゼルバイジャンとの意見対立により中止された。つまり、同プロジェクトにとっては資金源を見つけることおよびアゼルバイジャンから有利な条件を引き出すことの方が重要であり、「カスピ海の法的地位に関する協定」締結は同プロジェクトの実施にもあまり影響しない。タンカー輸送が問題となっていることを考慮すると、本協定の有無は重要ではない。ただし、カザフスタンからアゼルバイジャンに至る「カスピ海横断石油パイプライン」の建設について提起された場合は別問題だ。しかしながら、カスピ海のカザフスタン領海の鉱床で生産された石油の輸出をCTCが独占していることもあり、このプロジェクトが実現する可能性は低い。

他方、カザフスタン政府はカスピ海の有望な新規鉱床の地質調査・探査を活発化しようとしている。その場合、同国政府の見解によると、本協定締結により法的地位確定の観点からカスピ海の安定的状況に対する投資家の信頼が高まる可能性があり、このことは新規鉱床開発への投資誘致の活性化に資するであろう。ちなみに、Boston Consulting Group (BCG) のレポート「中央アジアへの投資：1つの地域、多くの機会」では、カザフスタンの投資ポテンシャルは最大1,000億ドルであると述べられている。投資の対象は主に資源セクターである。ちなみに、フレーザー研究所の地下資源利用分野の投資魅力ランキングでは、カザフスタンは49ランク上昇して24位となった。その理由の1つは、新地下資源法典の施行により地下資源利用分野の行政手続きが簡素化されたことである。つまり、カザフスタンにとって、本協定締結はどちらかという潜在的な投資家に対して地域の魅力を高めるであろう、イメージ的なものであった。カザフスタンの経済発展にとって石油・ガス分野が戦略的に重要であることを考慮すると、カスピ海地域の状況は同国の経済安全保障を含む国家安全保障に直接関係する。同国政府の見解では、本協定締結はこのような内容であっても地域の投資魅力の観点からみてマイナスというよりはむしろプラスである。

アゼルバイジャンもほぼ同じような動機に基づいており、全ての沿岸国がカスピ海の法的地位について合意することにより、カスピ海のアゼルバイジャン領海で事業を行う外国投資家が自らの投資の長期的安定性をより強く確信するよう望んでいた。本協定締結後、アゼルバイジャンとカザフスタンが協定を結び、これに基づきカズムナイガスが甲板昇降型浮体式掘削装置をアゼルバイジャンの国営石油ガス会社SOCARに信託したことは、興味深い事実である。この協定の主な目的は、アゼルバイジャン側が実施しているプロジェクトで同装置を使用することである。たとえば、British Petroleum (BP) が開発しているアブシェロン構造でも同装置が利用される。協力の枠組みにより同装置の近代化も計画されており、その結果、水深6,000m以上の探査井の安全で効率的な掘削が可能になる見込みだ。カザフスタンの専門家が掘削作業に参加し、カスピ海のアゼルバイジャン領海における同装置の操業において技術支援を提供する。

アゼルバイジャンはカスピ海経由でのトランジット輸送で稼ぐことも望んでいる。貨物輸送量の急増の理由は、「バクー～トビリシ～カルス」間鉄道が開通したためであるが、同鉄道と中国～カザフスタン間の輸送網をより緊密に接続する必要がある。鉄道とフェリーを利用した混合輸送形態により、いわゆる南回廊経由のトランジット輸送が活性化され、欧州・中国間の貿易拡大による収入の大部分をロシアから奪うことが可能になる。さらに、アゼルバイジャンは石油とガスのトランジット輸送市場における重要なプレーヤーにもなりたいと考えている。

また、「カスピ海の法的地位に関する協定」において海底ケーブルおよび幹線パイプライン敷設の可能性に関する項目を推進していたのはまさにアゼルバイジャンとトルクメニスタンであったことに留意すべきである。

本協定第14条には、上記に関して以下の記述がある。

1. 各当事国はカスピ海海底にケーブルおよびパイプラインを敷設することができる。
2. 各当事国は、「カスピ海海洋環境保護のための枠組み条約」およびその追加議定書など、各国が参加している国際条約に定められた環境要件と基準を満たしている場合、カスピ海海底に幹線パイプラインを敷設することができる。
3. 海底ケーブルおよびパイプラインのルートは、それらが領海を通過する当事国との合意により決定される。

4. 海底ケーブルおよびパイプラインのルートが通過する区域では船舶の停泊、底延縄による漁業、水中・浚渫作業、投錨した状態での航行が禁止されるため、自国領海にこれらが敷設される沿岸国は当該区域の地理座標を全ての当事国に通知しなければならない。

このように、本協定によると、石油パイプラインの敷設ルートを決めることができるのはそれらが自国領海を通過する国である。まさにカスピ海の法的地位が確定されていないことが、長年にわたりこのプロジェクトに対する潜在的な投資家の関心を低下させていた。興味深いことに、本協定締結後、トルクメニスタンの国営企業トルクメンガスは、本協定は「トランス・カスピ・ガスパイプライン (TCG)」を含む「南ガス回廊」プロジェクトの投資魅力を著しく高める可能性があると発表した。つまり、同国政府の見解によると、正式に本協定が締結されていないことはTCGに関心を持つ投資家にとって障壁とみなされていたため、本協定締結は同国のガス資源の価値を高めることになる。

「南ガス回廊」に関する協議は2011年からEU、アゼルバイジャンおよびトルクメニスタンの間で行われている。具体的には、トルクメニスタンからカスピ海海底を通りアゼルバイジャンに至るTCG建設プロジェクトに関する協議が長年行われてきた。トルクメニスタン産ガスはアゼルバイジャンからトルコ、さらには欧州へ輸出される可能性がある。2015年5月、アシガバード・エネルギー宣言が採択された。署名したのは、アゼルバイジャン、トルコ、トルクメニスタンのエネルギー大臣およびシェフチョヴィチ欧州委員会エネルギー担当副委員長である。その後、グルジアも協議に加わった。トルクメニスタンは30年以上にわたり欧州に年間300億～400億 m^3 のガスを供給する用意があり、将来的にはカスピ海のトルクメニスタン領海で事業を行うPetronasがそのうち100億 m^3 を供給する可能性がある旨を発表した。残りの200億～300億 m^3 はトルクメニスタンのガルクィヌイシ大規模鉱床を起点とする「東西」パイプラインにより供給され、その後はカスピ海経由での輸出を目指している。

現在、トルクメニスタン産ガスは主に中国に輸出されている一方で、イランおよびロシア向け輸出が停止され、アゼルバイジャンを経由してインドとパキスタンに至るTAPIガスパイプライン・プロジェクトは現時点で机上の計画に過ぎないことを考慮すると、原則としてトルクメニスタンにはTCGに供給するだけのガスの余裕がある。しかし、ロシアとの関係が正常化した場合、以前と同様にロシアに再び年間470億 m^3 のガスを輸出することが可能になるため、状況が変わる可能性もある。ただし、ロシアがトルクメニスタンからのガス輸入の再開を望んだとしても、その量は以前に比べてはるかに少なくなるであろう。また、トルクメニスタンがイランに対して供給済みガスの代金の債務を支払うよう要求したために悪化した両国関係が改善された場合には、イランに年間200億～250億 m^3 を輸出することが可能になる。なお、現行の契約によると、中国には年間600億 m^3 を輸出する計画である。また、アフガニスタン経由でパキスタンおよびインドに年間300億～350億 m^3 のガスを輸出する計画もあった。つまり、トルクメニスタンが上記の全ての国にガスを輸出しはじめると仮定した場合、全てのパイプラインに供給するだけの量を生産できるのかという疑問が生じる。

一方、TCGプロジェクトはEUが積極的に推進してきた「南ガス回廊」の一部であることから、アゼルバイジャンは同プロジェクト実施のために自国領、トランジット輸送の可能性およびインフラを提供する用意がある旨をすでに表明した。カスピ海のトルクメニスタン側とアゼルバイジャン側の沿岸を結ぶTCGは、トルクメニスタンが「トランス・アナトリア・ガスパイプライン (TANAP)」に参加する上では不可欠である。

ちなみに、アゼルバイジャンのアリエフ大統領は2018年11月21～22日にトルクメニスタンを公式

訪問した。公式には、アシガバードにおける首脳会談は両国の貿易・経済関係拡大のための貨物輸送分野の協力をテーマとする予定であった。そのため、大統領や両国政府高官が署名すべき一連の文書が準備された。そのうち最も重要なものの1つは、カスピ海の両国領海における貨物輸送の問題を機動的に解決するための二国間物流合同委員会の設置に関する協定であった。この協定では、「バクー～トビリシ～カルス」、「ケルキ～イマムナザル～アキナ」、「セルヘタバード～トゥルグンディ」の各新鉄道線の輸送ターミナルのあらゆる可能性の互恵的利用も想定している。株式会社アゼルバイジャン・カスピ海フェリーとトルクメニスタン国家海洋・河川運輸局の協力に関する協定も締結された。この協定では、カーフェリーおよび鉄道フェリーの寄港に伴う港湾サービス料金および税金の引き下げを計画している。さらに、この協定により、トルクメニスタンの船員候補生がアゼルバイジャン国立海事アカデミーにおいて優遇条件で学ぶことが可能になる。しかし、これらの合意は両国首脳会談の公式なテーマの一部となっただけである。両大統領の非公式な会談では、専らトルクメニスタンの鉱床からカスピ海海底およびアゼルバイジャン領海を通るガスパイプライン敷設の可能性や計画について話し合いが行われた。

2018年10月、ブリュッセルにおけるトルクメニスタン代表团との協議において、欧州委員会の担当者がTCG建設に対する融資について検討する意向を表明した。ちなみに、2019年1月31日には欧州復興開発銀行（EBRD）のバルバネラ中央アジア担当理事を団長とする代表团がアシガバードを訪問した。同代表团との協議においてもTCGに対する融資がテーマの1つであった。

2018年10月、トルクメニスタンのメレドフ副首相兼外務大臣を団長とする代表团がブリュッセルを訪問し、シェフチョヴィチ欧州委員会副委員長および同委員会エネルギー総局の担当者との協議を行った。メレドフ副首相の発言によると、欧州委員会はTCG建設に高い関心を示し、このプロジェクトに対する投資誘致に協力する用意がある旨を表明した。

2018年11月22～23日にはブリュッセルでEU・中央アジア閣僚協議が開催され、中央アジア諸国との経済・政治・文化関係の拡大について検討が行われた。同23日、EU・トルクメニスタン・パートナーシップ評議会の会合の結果を受け、モグリーニEU外務・安全保障政策上級代表がトルクメニスタンに代表部を開設する計画を発表した。同国は中央アジアでEU代表部が設置されていない唯一の国であった。新たに設置される代表部が取り組む課題のうち主要なもの1つは、エネルギーである。カスピ海の法的地位がようやく確定され、EUの投資・技術的可能性に問題がないという状況の下、双方がTCG建設の展望を十分楽観的に評価したようである。

2019年2月にベルリンで開催されたドイツ・トルクメニスタン・フォーラムでも、トルクメニスタン産ガスのEU市場への輸出の展望について言及された。トルクメニスタンの代表者は同フォーラムにおいて、欧州市場へのガス輸出に向け、2015年にはガスが豊富な同国東部とカスピ海沿岸を結ぶ「東西」ガスパイプラインの操業が開始されたと述べた。トルクメニスタン側の見解によると、同国は欧州市場でガスを販売する完全な用意があり、後は関心のある顧客を見つけるだけである。ドイツ外務省のシェーンフェルダー氏は同フォーラムにおいて、2018年8月に締結された「カスピ海の法的地位に関する協定」はトルクメニスタンからカスピ海を通りアゼルバイジャンのガス輸送網に接続するパイプラインを敷設するための基盤を形成したとの見解を示した。同氏は、「したがってトルクメニスタンはすぐに欧州ガス市場へのアクセスを獲得し、このことは供給源の多角化にとって非常に重要であると考えている」と指摘した。同氏は、ドイツとEUは新たな供給源からのガス輸入を望んでおり、トルクメニスタンは大幅に顧客を増やすことができるであろうと付け加えた。同氏は第一歩と

していわゆる「プラットフォーム・ソリューション」を提案し、「トルクメニスタンは既存のガス・インフラにより現在すでに年間約60億 m^3 のガスを欧州に輸出することが可能である。これは多大な支出を伴わず、比較的早期に実現可能である。ドイツ企業は十分に具体的な関心を示している」と述べた。同氏によると、最初はこのような方法を取ることににより、大規模なTCG建設のパートナー探しも容易になるであろう。

カザフスタンとウズベキスタンも国内のガス鉱床を開発中で、世界市場への輸出方法を模索しているため、将来的には両国がTCGプロジェクトに加わる可能性もある。カザフスタンに関しては、アゼルバイジャン、グルジアおよびトルコ経由による欧州向けガス輸出の多角化の観点から、TCGは将来的に可能性のあるガス輸送オプションの1つであるとすでに公式レベルで述べられている。しかし、問題は、カザフスタンで生産されるガスの大部分が国内市場に供給されるという点である。2017年末、カザフスタン産ガスの中国向け輸出が開始された。この時は中国との間で年間50億 m^3 の輸出入契約が締結された。2018年には、年間100億 $\text{m}^3 \times 5$ 年間、すなわち500億 m^3 分の契約が締結された。したがって、当面、カザフスタンで生産されるガスはカスピ海方面ではなく中国向けに輸出される見込みである。

ただし、2019年2月、アゼルバイジャンのSOCARのエリシャド・ナシロフ投資・マーケティング担当副社長が、「南ガス回廊」によりトルクメニスタンおよびカザフスタンのガスを輸送する可能性があると発言した。2018年のアゼルバイジャンのガス生産量は304億 m^3 で、そのうち輸出量はわずかに約80億 m^3 であった。なお、「南ガス回廊」の輸送能力は現在の60億 m^3 から2026年には310億 m^3 になる可能性がある。したがって、アゼルバイジャンはこのパイプラインをフル稼働させるためにトルコおよびEUとともに他のガス生産国の誘致に強い関心を抱く可能性がある。

このように、最良の場合、将来カザフスタンのガス生産量が増加すれば、アゼルバイジャンとの協力が互恵的なものとなる可能性がある。カザフスタン産ガスのEU諸国向け輸出は、同国にとってガス市場を全く新たなレベルに導く可能性がある。これは同国にとってガス輸出先の多様化のもう1つの可能性となるかもしれない。同国内の大規模なガスパイプラインは、中央アジア産ガスをロシアおよび中国向けにトランジット輸送するために建設されたものである。そのため、国内のガス輸送量のうち、トランジット輸送が80%以上を占めている。トランジット用ガスパイプラインの大部分は国内で生産されたガスの国内市場向け供給および輸出にも利用されている。現在、生産量の大部分はカラチャガナク（49%）、テンギス（31%）、カシャガン（14%）の主な3鉱床で生産されている。

BPのデータによると、カザフスタンのガス埋蔵量は1兆3,000億 m^3 で、世界では第22位、CIS諸国ではロシアとトルクメニスタんに次いで第3位を占めている。探査済み埋蔵量の約98%は国内西部地域に、そして87%が大規模な石油・ガス鉱床および石油・ガス・コンデンセート鉱床に集中している。カザフスタン・エネルギー省のデータによると、同国の最大規模の鉱床の特徴は、深度が深く、ガスの組成に多くの成分が含まれ、石油は硫黄化合物が多いため、炭化水素資源の抽出が困難であることだ。ガス層の深度が深くなく硫黄化合物が少ない既存のガス鉱床はガスの埋蔵量が少なく、周辺地域のガス化のための局地的な意義しか持たないのが特徴である。

一方、天然ガスと随伴ガスの予想資源量は6～8兆 m^3 程度と評価されている。その大部分はまさしくカスピ海のカザフスタン領海のプリカスピスカヤ、ブザチンスカヤ、南マンギシュラクの各エリアに埋蔵されている。エネルギー省のデータによると、新たな大規模鉱床発見の可能性はカスピ海沿岸低地の陸地部分およびアラル海水域に存在する。また、埋蔵量が確認済みおよび未確認の他の堆積

盆地においても新たな石油鉱床やガス鉱床が発見される可能性が残されている。追加の探査を考慮に入れず、現在の生産水準を維持した場合、カザフスタンのガス埋蔵量は25～40年分である。

トルクメニスタンについては、EUのペテル・ブリアン中央アジア特別代表が同国を訪問した。アシガバードにおけるEU代表部の開設の決定だけでなく、トルクメニスタンとルーマニアが主導した「カスピ海～黒海」輸送・トランジット回廊を中心とする運輸分野の協力についても協議が行われた。

ちなみに、2018年秋、トルコとトルクメニスタンも、TCGおよびTANAPによるトルクメニスタン産ガスの世界市場への輸出について協議を行った。現時点でTANAPはアゼルバイジャンからグルジアおよびトルコ経由でギリシャ国境までのガス輸送を想定しており、ギリシャ国境からは南欧向けの「アドリア海横断パイプライン（TAP）」に接続する。2018年6月12日には、アゼルバイジャンのアリエフ大統領、トルコのエルドアン大統領、ウクライナのポロシェンコ大統領、セルビアのヴチッチ大統領が出席し、トルコのエスキシェヒル県でTANAPの部分開通式が行われた。TANAPのガス輸送能力は年間160億 m^3 となる見込みである。そのうち約60億 m^3 がトルコ、残りは欧州に供給される。同パイプラインが完成し、欧州にガスが輸出されるのは2020年初め頃となる予定である。TANAPの株主構成は、アゼルバイジャンの株式会社南ガス回廊が51%、SOCAR Turkey Enetjiが7%、Botasが30%、BPが12%となっている。

2) トランス・カスピ・ガスパイプラインの可能性

「カスピ海の法的地位に関する協定」締結を経て、仮説的には、トルクメニスタン、アゼルバイジャンおよびカザフスタンが外国投資家を誘致してTCG建設プロジェクトを実現させようとする可能性があるものの、このプロジェクトには以下の3つの重大な問題がある。

2-1) 経済的リスク

現時点で、TCGによるガス輸送先の南・東欧におけるガス需要はそれほど多くない。既存および建設中のパイプライン、具体的にはアゼルバイジャンからグルジア、トルコ、さらには欧州に至る「南ガス回廊」により充足されているためだ。2018年には同回廊の最初の完成部分によりアゼルバイジャンのシャフ・デニス鉱床からのガス輸送が開始された。次の段階ではTANAPの操業が開始され、同パイプラインによりトルコ、そして欧州向けにガスが輸送される。したがって、欧州においてトルクメニスタン産ガスの販売先を見つけられるか否か、そして最終消費者にとって価格が高くなりすぎないかを把握することが重要である。しかも、トルクメニスタン産ガスは精製が必要で、そのためアゼルバイジャン産ガスに比べると高くなる。

また、「南ガス回廊」には、第三国からのガスパイプラインには今後EU第3次ガス指令が適用されるという欧州委員会の決定により生じた欠陥がある。同指令は、単一の企業がEU向けガス輸送インフラの独占的所有者となることを禁止している。したがって、株式会社南ガス回廊の株式の50%以上を保有し、同回廊の一部であるTAPを所有するTAP AGは、株主を多様化するため、一部の株式を第三者に売却しなければならない。仮説的には、売却先となる可能性があるのはガスプロムである。その場合、欧州ガス市場におけるロシアの立場は、競争を危惧する必要がないほど依然として強いままである。現時点で、「南ガス回廊」では年間約100億 m^3 のガスを輸送する計画で、10年間で輸送能力が4～5倍に拡大する可能性もある。しかし、これはガスプロムの現在の欧州向け輸出货量および今後の

計画とは比較にならない。

ロシアの「ノルドストリーム2」プロジェクトも欧州市場でトルクメニスタン産ガスと競合する可能性がある。これはロシアからバルト海経由でドイツに至る全長1,200km以上の幹線パイプラインで、現在建設中である。ただし、積極的で一見成功しているように見えるドイツの反対にもかかわらず、EUの新たな規制の動きにより、ガスピロムの事業と同パイプラインは深刻な困難に陥る可能性があり、少なくとも最初の数年間はフル稼働できない可能性が高い。ただし、その場合、ロシアはより積極的に「トルコストリーム2」パイプラインの建設に参加する可能性がある。実現した場合、同パイプラインはトルコから陸地を通りEUに至る可能性がある。同パイプラインは2列から成り、輸送能力はノルドストリーム2の技術的輸送能力の半分に相当し、合計320億 m^3 である。しかし、ガスピロムは欧州市場において欧州の官僚の懸念を呼ぶほどに急成長している。2012年の同社のシェアは26%であったが、2018年には35%となった。しかも、同社にはまだ輸出を拡大することができる余裕がある。

トルクメニスタンは、ガスピロムだけでなくイラクのクルド人自治区とも欧州市場で競合する可能性がある。同自治区も欧州にガスを輸出しようとしているが、トルクメニスタンよりはるかに欧州に近く、価格も安くなる。しかし、多くの点でトランジット輸送国となる可能性があるトルコの立場に左右されるであろう。

他方、トルクメニスタンは、ガス輸出国フォーラムの予測に従い、欧州が将来的に「南ガス回廊」によるガスの輸入量を2,780億 m^3 から2020年には3,500億 m^3 に、そして2040年には4,400億 m^3 まで拡大するつもりであることに期待している。このような楽観的シナリオに従いこの計画が実現した場合、アゼルバイジャン産ガスだけでなくトルクメニスタン産ガスが必要となる。つまり、トルクメニスタンを同回廊に加える必要が生じる。

ただし、「カスピ海の法的地位に関する協定」締結後のTCG建設の可能性に関するトルクメニスタンの発表の背景には、近年トルクメニスタン産ガスの価格を引き下げた中国に圧力を掛けようとする意向もあるかもしれない。中国向け輸出価格は2013～2014年には1,000 m^3 当たり300ドルであったが2015年には215ドル、2016年には165ドルとなった。2017年には185ドルに上昇したものの、トルクメニスタン政府にとっては不十分である。したがって、同政府は、もうすぐ少なくとも2つの新たな輸出ルートが誕生する可能性があることを中国に見せつけようとしているのだ。1つはTANAPに接続する可能性があるTCG、もう1つはTAPIである。

2-2) 環境上のリスク

カスピ海沿岸諸国は2003年に「カスピ海海洋環境保護のための枠組み条約」を締結したが、カザフスタンおよびアゼルバイジャンの領海における石油・ガス開発の規模拡大により、そしてTCG建設の可能性もあることから、現在も生態系崩壊のリスクは依然として高い。

しかし、2019年1月には、沿岸5カ国がカスピ海の汚染状況を調査する共同学術研究を実施することが宣言された。従来、沿岸諸国はこのような研究を国ごとに行っており、これまでに共同研究が行われたことはなかった。「カスピ海の法的地位に関する協定」において、沿岸諸国は共同研究を含む学術研究に関する規則について合意した。現在、トルクメニスタンが学術研究に関する協定案を作成しており、今後各当事国の合意を経て、共同研究に取り組むことが可能になる。また、ロシアは、レッドデータブックに掲載されたカスピカイアザラシを救助するためのリハビリテーション・センター

をダゲスタン共和国に創設するプロジェクトを準備していると発表した。

しかしながら、客観的に見て本協定締結は、カザフスタンなどにおける石油・ガスプロジェクトの実施に際してどのように環境上のリスクを低減するかという疑問に答えていない。しかも、これらのリスクは他の沿岸諸国にも脅威を与える可能性がある。たとえば、カザフスタン領海ではアザラシ、鳥、魚の事故死が過去25年間ですでに起きている。ちなみに、カシャガン鉱床における2013年の生産開始後、保養・保護区の近くでガスパイプラインのガス漏れ事故が起きた。当然ながら、カザフスタンでは2012年に海および内陸水域への石油流出にかかる国家対応計画が承認されていた。同計画の下、アティラウ州に石油流出にかかる最初の迅速対応基地(北カスピ海環境対応基地)が設置された。しかし、専門家らの指摘によると、カスピ海北部は冬期には氷に覆われ、開放水面で生態系破壊が発生した場合、基地に到達することはかなり困難であるため、設置場所の選定は失敗であった。さらに、現在のカザフスタンには、カスピ海の大規模汚染の影響を排除するための十分な技術・資金的リソースがない。トルクメニスタンおよびアゼルバイジャンでも同じような状況がみられる。

EUおよびEBRDはTCG建設プロジェクトに肯定的な態度を示しているものの、イメージと世評の観点から、同パイプラインが建設される場合、彼らにとっては全ての環境基準が遵守されることが重要となる。つまり、トルクメニスタンはこの要因を考慮に入れなければならない。

しかも、特定のプロジェクトに関するEBRDの決定にまさしく環境要因が影響を及ぼした前例がある。たとえば、2019年、カスピ海の環境モニタリングを行っている環境保護団体Crude Accountabilityが、EBRDは民間企業CMI Offshoreに対するトルクメニスタンのプロジェクト向けの船舶購入資金の融資を中止したと発表した。同社はカスピ海の石油プロジェクトにおける作業用に複数の船舶の購入資金としてEBRDから2,100万ドルの融資を受けようとしていた。なお、同社は石油とガスの探査や生産には直接関与しておらず、少量の炭化水素資源およびその他の環境に有害な物質を輸送していただけである。しかし、Crude Accountabilityは同社への融資供与に反対していた。同団体の見解によると、石油プラットフォームにサービスを提供している同社の船舶は通航ルートに位置するハザル国立保護区に危害をもたらしている。同保護区は「ラムサール条約(特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約)」により保護されている。Crude Accountabilityは、EBRDは同行の規則に従い融資を供与する前に調査を実施し、このプロジェクトの社会的リスクと環境上のリスクの可能性について調べなければならないと主張していた。

さらに、同団体の南カスピ海エネルギー・環境コーディネーターのソーニャ・ジルベルマン氏は、「民主主義と多元主義を推進するという明確な任務を持つ開発銀行であるEBRDが、結社、言論および集会の自由がほぼ存在しないトルクメニスタンの資源セクターに対する投資の可能性について検討しているとは、恐ろしいことである。オイルマネーはベルディムハメドフ大統領のポケットマネーになるだけだ。トルクメニスタンのガス埋蔵量は世界第4位だが、国内の大部分の地域において、冬期のガス暖房へのアクセスすらない。このような融資がトルクメニスタン国民と同国の環境に利益をもたらすことはなく、汚職や人権侵害を促進するのみである」と発言した。このように、EUおよびTCG建設プロジェクトを支持する可能性がある欧米諸国は、トルクメニスタンの独裁体制を支持しているとして人権団体に注視される可能性もある。つまり、こうした団体の見解によると、同国の現在の政治状況においては、石油・ガス生産・輸送プロジェクトは地元住民の人権を侵害するとともに環境に危害をもたらすことになるため、国際投資家は「カスピ海の法的地位に関する協定」締結を、上

記プロジェクトに対する融資を積極的に継続すべきであるというシグナルとして過大評価すべきではない。

2-3) 地政学的リスク

イランとロシアは、「カスピ海の法的地位に関する協定」に海底ケーブルおよび幹線パイプライン敷設の可能性に関する項目を設けることについて公式には反対していなかったものの、ロシアは特に中央アジア産ガスの欧州市場への代替輸出ルートが誕生することを懸念し、パイプライン建設を妨害する可能性がある。

本協定によると、パイプラインは領海を通過する国々の二国間協議の問題だが、他の沿岸諸国もインフラ・プロジェクトに影響を及ぼすとともに環境面を監視することが可能である旨の項目がある。つまり、TCGは、建設において環境要件および基準を満たしている場合に限り実現の可能性はある。まさにこの点において、ロシア、そしてあるいはイランも、同パイプラインの建設はカスピ海に環境上の危害をもたらす可能性があると主張し、これを妨害する可能性がある。

「カスピ海の法的地位に関する協定」の第15条には、この問題に関する以下のような項目が設けられている。イランとロシアは、トルクメニスタンとアゼルバイジャンによるTCGプロジェクト復活の試みに反対するためにこれらの項目を利用する可能性がある。

1. 各当事国は、カスピ海の生態系ならびにその全ての要素を保護および維持する義務を負う。
2. 各当事国は、カスピ海の生物多様性の維持、生物資源の保護、回復、持続的かつ合理的な利用、あらゆる原因による汚染の低減および監視のため、独自にもしくは共同で全ての必要な措置を講じ、協力する。
3. カスピ海の生物多様性に損失をもたらす行為は禁止される。
4. 各当事国は、国際法の規定に従い、カスピ海の生態系にもたらした損失に対する責任を負う。

形式上、ロシアもイランも、カスピ海の生物多様性の維持、特にキャビア生産のためのチョウザメ繁殖は経済的国益に関わると主張する可能性が常にある。キャビアは両国にとってカスピ海の重要な輸出産品の1つであるためだ。ただし、これは実際にはTCG建設プロジェクトを阻止するための口実である。ロシアの専門家の中には、カスピ海の生物資源を長期的に開発するための条件を創出すべく、積極的な石油・ガス生産計画を凍結するよう提案した者さえいる。

しかし、これはカザフスタン、アゼルバイジャンおよびトルクメニスタンのエネルギー政策とは明らかに矛盾する。たとえカスピ海のカザフスタン領海の生物多様性に深刻な影響が及んだとしてもだ。なお、ロシア自身もかつてはバルト諸国の環境上の主張に反してバルト海海底を通る「ノルドストリーム」の建設を劣らず積極的に進めてきた。しかし、地政学的ゲームとなると話は別で、「ダブルスタンダード」が適用されるのが常である。

「カスピ海の法的地位に関する協定」の枠組みにより環境影響に関する特別議定書が採択される予定で、同意を必要とする具体的な対象施設が明記される。たとえば、ケーブル、インフラ設備、ダム、大規模大陸棚鉱床などが記載される見込みである。つまり、環境に影響を及ぼす可能性がある全ての施設につき、建設を要望する国はその旨を近隣沿岸諸国に通知しなければならない。通知を受けた近隣諸国は180日以内に環境改善に関する提言を行い、建設を要望する国はこれを受け入れなければならない。したがって、いかなる海底パイプラインでも、建設を開始するためには手続き上、全ての沿

岸諸国の歩み寄りが必要となる。

トルクメニスタン政府がTCGプロジェクトの開始を積極的に推進しつつ、その実現には各国の同意だけでなく厳しい国際的要件を満たす環境影響評価も必要であることを認めていることは、興味深い事実である。しかし、この環境影響評価がトルクメニスタンの国益のみを代表するものである場合、ロシアとイランはこれを認めない可能性があるため、環境影響評価を巡りトルクメニスタンと両国の新たな対立が起こる可能性がある。

逆に、イランまたはロシアの環境影響評価がTCG建設を妨害するようなものである場合、トルクメニスタン側もこれを認めない可能性がある。おそらく、トルクメニスタン政府はこのようなシナリオに向けて準備することをすでに決意したようだ。同国政府が、TCG建設のための環境影響評価を実施するため、国連の支援の下、世界中で尊敬および信頼される何らかの国際環境研究所（財団またはセンター）をアシガバードに設立する計画を突然発表したことが、このことを物語っている。おそらく、同国政府はこのようにTCG建設に対するイランとロシアの否定的な反応に備えようとしているのであろう。ロシアも環境影響評価開発を行う独自の「国際センター」の設置を決定する可能性があり、トルクメニスタン版の評価と対立する可能性がある。

おそらくはこのような対立状況を回避するため、「カスピ海の法的地位に関する協定」の締結直後、トルクメニスタンのベルディムハメドフ大統領がロシアのプーチン大統領とソチで非公式会談を行った。ちなみに、この会談の直後、ロシアのガスプロムが2019年にトルクメニスタン産ガスの輸入を再開すると発表した。ロシア側は以前トルクメニスタン産ガスを輸入していた「中央アジア・センター」パイプライン利用の問題を再び提起することにより、TCGプロジェクト実施に対するトルクメニスタンの関心を低下させようとした可能性がある。価格を巡る対立が深まる中、2009年に両国間のパイプラインの爆発が起きるまで、ロシアは長年にわたりトルクメニスタン産ガスの主な買い手であった。その後、ガスプロムはトルクメニスタンに契約破棄による損害賠償を求めた。そしてトルクメニスタンからのガス輸入は停止された。ロシアがトルクメニスタンからのガス輸入を完全に打ち切ったのは2016年1月のことで、それまでガスプロムとトルクメンガスの長引く対立が続いていた。

中国のほか、イランもトルクメニスタン産ガスの買い手であった。しかし、2014年にはイランのザンギャネ石油大臣が、同国では国内生産を拡大しているため、これ以上トルクメニスタンのガスを必要としていないと公言した。2017年1月以降、トルクメニスタンは緊急の債務返済を求め、イランへのガス輸出を停止した。これに対し、イラン側は輸入を拒絶した。さらに、両国は相互に国際仲裁裁判所に訴訟を提起した。一連の交渉はうまくいかず、トルクメンガスはイラン国営ガス会社(NIGC)に対してこれまでに供給したガスの代金の債務を返済するよう要求した。イランは債務を認めているものの、その金額については認めていない。イランは、ガス供給の無通告停止、ガスの品質の低さ、不当に高い価格に異議を唱えている。対立が深まる中、敗者となる可能性があるのはトルクメニスタンである。2018年にイランが国内北部地域へガスを輸送するための新たなパイプラインの操業を開始したためだ。この「ダムガン～ネカ」パイプラインの輸送能力は日量約4,000万 m^3 とされ、トルクメニスタンからの輸入を完全にカバーする。さらに、カスピ海のイラン領海における石油・ガス生産の開始によりイランの生産量が増加すれば、トルクメニスタンからの輸入の必要性はなくなるため、トルクメニスタンはイラン市場を完全に失うことになる。

とどのつまり、イランとロシアという2カ国の主要なガスの買い手を失ったことは、トルクメニスタンでみられる経済危機の原因の1つになった。したがって、トルクメニスタンはロシアにガスの輸

入を再開させるという目的もあり、TCG建設の気運の新たな高まりを利用した可能性も否定できない。

ロシアもまた、米国がカザフスタンと同様にアフガニスタンからの米国の貨物のトランジット輸送に加わるようトルクメニスタンに提案したことを懸念していた。これは「ラピスラズリ (Lapis Lazuli)」輸送回廊で、主な参加国はアフガニスタンとトルクメニスタンである。このルートによりアフガニスタン向けおよびアフガニスタンからの貨物がカスピ海経由で輸送され、アゼルバイジャン、グルジアおよびトルコも参加する。第一に、上述の通り、カスピ海沿岸のトルクメンバシにおいて新たなマルチモーダル海港が操業を開始した。第二に、トルクメニスタンを経由してアフガニスタンに至るルートはカザフスタンおよびウズベキスタン経由の2分の1の距離である。さらに、トルクメニスタンにはアフガニスタンへの鉄道による経由ポイントが2カ所ある。セルヘダバート (クシカ) ならびに国内東部の通過ポイントであるイマム・マザルだ。トルクメニスタンはこの提案を真剣に検討し、アフガニスタンにおけるTAPIの建設および稼働の安全確保を求める一連の条件を提示した。さらに、米国側はカスピ海東岸のトルクメニスタン産ガスを購入し欧州に輸出するコンソーシアムの創設案も検討していた。

米国は自国にとって安全なアフガニスタンからの貨物のトランジット輸送エリアを形成するため、そして米国企業の参加の下でエネルギー資源を開発するため、カスピ海地域への進出戦略を推進している。現時点で、カスピ海沿岸諸国のうちNATO加盟国は1カ国もない。ただし、アゼルバイジャン、カザフスタンおよびトルクメニスタンはNATOの「平和のためのパートナーシップ」プログラムに参加している。

カスピ海における米国の3つの主な目標は、以下の通りである。

- ・カスピ海地域が安定的且つ安全なエネルギー生産・トランジット輸送ハブになるよう支援すること
- ・カスピ海地域におけるロシア、イラン、そして将来的には中国の行動を監視すること
- ・イスラム過激派をカスピ海地域から遠ざけること

ロシアもこうした動きを全て理解した上で、トルクメニスタンを自国側に取り込むため、ガス・石油協力の再開を提案することを決意したのである。2019年には、カスピ海経由でロシアのマハチカラとトルクメンバシ港を結ぶ貨物航路が開設される計画である。同年2月には、トレーダーのVitolが黒海沿岸のノヴォロシースク港までパイプラインで輸送するためにカスピ海のチェレケン鉱床とオカレム鉱床の石油をマハチカラに輸送し、トルクメニスタン産石油のロシア経由でのトランジット輸送がすでに再開されている。

2019年2月、ロシアのラヴロフ外相もアシガバードを訪問し、カスピ海地域における両国の協力が協議のテーマとなった。具体的には、ベルディムハメドフ大統領との会談の結果を受け、同外相は、トルクメニスタンはガス分野でロシアとの新しい大規模な合意を結ぶことを望んでいると述べた。しかし、現時点では、トルクメニスタンからの年間30億m³のガス輸入について合意したのみである。これは、ロシアとの対立が生じるまでは同国向けに年間400億m³以上を輸出していたトルクメニスタンにとっては、非常に少ない。

また、ラヴロフ外相は、「カスピ海地域は、そこで生じた全てのことに対する責任を沿岸5カ国、すなわちロシア、アゼルバイジャン、カザフスタン、イランおよびトルクメニスタンが負う地域であり続けなければならない」と強調した。同外相のトルクメニスタン訪問の目的の1つは、2019年1月からEU理事会議長国となったルーマニアが積極的に創設を提案している「ユーラシア輸送・トランジ

ット回廊」へのトルクメニスタンの参加の意向を探ることであったようだ。ルーマニアは非公式に「トルクメニスタン友好国クラブ」と称されるEU加盟国のグループを率いており、2017年には同国のある大学がベルディムハメドフ大統領に「パーソン・オブ・ザ・イヤー」の称号を与えた。同回廊の物流は、トルクメニスタンのカスピ海東岸からアゼルバイジャン側の西岸へ、さらにグルジア、黒海を経由してルーマニアに至るルートであり、ロシアの参加は想定しておらず、ロシアがこれを歓迎するはずはない。

2-4) 争点の鉱床

「カスピ海の法的地位に関する協定」は締結されたものの、トルクメニスタンとアゼルバイジャンの間には、論争的となっているキャバズ（セルダル）、チラグ（オスマン）、アゼリ（ハザル）の各鉱床を巡る問題が依然として残されている。しかし、トルクメニスタンはこれらの鉱床につき、イランとアゼルバイジャンが採用したような協力学スキームの適用に関心を示す可能性がある。2018年の本協定締結前、イランのロウハニ大統領がアゼルバイジャンを公式訪問し、争点となっていたカスピ海のアラズ・アロフ・シャルグ石油・ガス鉱区（埋蔵量はガス7,000億 m^3 、コンデンセート9,000万t）の共同開発に関する覚書が締結された。知られている限り、両国はこの問題にかかるSOCARとイラン石油省の協力に関する協議を2年前には開始していた。つまり、両国は、カスピ海の一部の鉱床で以前から共同事業を行ってきたロシアとカザフスタンと同じ協力モデルを利用することを決定したのである。ただし、最近発見されたサルダル・ジャンガル鉱床の有望性はまだ明らかになっていない。本協定締結まで、アゼルバイジャンは、「中間線」の原則に基づき同鉱床が自国領海に帰属し、少なくとも争点とすべきものとみなしてきたが、イランは全く別の見解を示していた。本協定締結により、両国が同鉱床の扱いをどのように決定すべきかという答えは出なかった。

同時に、争点となっているカスピ海の鉱床の問題の解決はカザフスタンにとっても有益である。カスピ地域におけるあらゆる武力紛争が、カスピ海の鉱床開発と同地域のパイプライン・インフラに大きく依存する同国の経済的国益に打撃を与えるためである。また、「カスピ海の法的地位に関する協定」がこの地域におけるテロのリスクの低減を目標として掲げていることも、カザフスタンにとっては重要である。具体的には、本協定第17条に「各当事国は、国際テロとその資金調達、武器、麻薬、向精神薬およびその原料の不正取引、密漁の対策、海を渡っての不法移民の流入およびカスピ海におけるその他の犯罪の防止と抑制のために連携する」という記述がみられる。

現在、カザフスタン、ロシアおよびトルクメニスタンでは、カスピ海沿岸地域におけるテロのリスクが高い可能性がある。たとえばカザフスタンでは、1990年代初めのテロ組織の活発化は、主としてカザフスタン南部においてみられた。当時、パキスタン、アフガニスタン、ウズベキスタンおよびキルギスからの、過激主義の流入経路が少なくとも4つあった。さらに1990年代半ば以降は、石油・ガス産出地域である西部も活動範囲に加わった。西部では主にサラフィー主義が支配的で、カザフスタンにおける普及源の流入経路はロシアのコーカサス地域とサウジアラビアからの2つであった。そして近年の大規模なテロ攻撃も主に西部で起きていた。2016年、西部のアクトベ市におけるテロ攻撃の後、当時のカリム・マシモフ首相が「一連の外国投資家がカザフスタンの状況および投資保護について一定の懸念を表明している」と初めて表明したことは、興味深い事実である。カスピ海地域におけるテロのリスクと投資環境を関連付けた公式レベルの発言は、カザフスタン史上初めてのことであった。しかし、カスピ海沿岸の石油・ガス産出地域は、以下のいくつかの理由により以前からすでに脆

弱であった。

第一に、(欧米を含む) 大手外国石油会社が集中するエリアとして、その中にある石油・ガス・インフラはいずれ新たなテロ攻撃の対象となる可能性がある。これまでにそのようなテロが起きていないからといって、安心材料にはならない。2013年には経済・汚職犯罪対策庁の関係者が、カザフスタンの過激主義者は石油の不正取引により資金を得ていると発言していた。2009年には、「ウゼニ〜アティラウ〜サマラ」幹線石油パイプラインから原油を盗んだ9名の組織が逮捕された。2011年にアクトベ州で逮捕された過激主義組織も、シュバルシ村およびケンキヤク村の近くのパイプラインから原油を盗んだ容疑であった。2016年12月にも西部で別の組織が石油盗難により逮捕された。つまり、過激主義者たちは石油・ガス・インフラへのアクセスを有している。そして、石油の不正取引とは関係のないテロ組織による、石油・ガス・インフラを標的とした次のテロ攻撃が起こらないという保証は全くない。こうした組織は、カスピ海地域の外国企業の活動だけでなく国家の経済安全保障にも深刻な打撃を与えることを明確に理解した上でテロ攻撃を行うであろう。

第二に、カスピ海沿岸の石油・ガス産出地域において社会・経済情勢の悪化がみられる。石油・ガス会社および石油サービス会社の人員削減もあり、失業率が上昇している。

第三に、シリアやイラクにおいてISIL (DAISH) の勢力が弱まっていることから、ISILの関心が世界の他の地域にシフトする可能性があるという懸念は十分に妥当なものである。情勢の不安定化を図る上で好都合な社会・経済的条件が以前から整っている中央アジア、そして沿岸諸国の石油・ガス・インフラに対するテロ攻撃により複数の目標達成が可能であるカスピ海地域も、その対象となり得る。

安全保障の観点から見てカスピ海地域のもう1つの脆弱なポイントは、トルクメニスタン情勢である。まず、アフガニスタンとの国境の警備の弱さが問題である。トルクメニスタンと国境を接するアフガニスタン北部の5つの州は部分的または全面的に武装勢力の支配下にあり、TAPIパイプラインの建設地域が封鎖されている。以前、トルクメニスタン政府は国境地域における緩衝地帯の設置につきタリバンとの交渉を試みた。しかし、問題は、この地域ではタリバン以外にもISILの信奉者を含む様々な武装勢力が展開しており、彼らと合意に至ることは不可能であることだ。武装勢力が両国国境を突破した場合にはカスピ海方面に侵攻する危険性があり、全ての沿岸諸国がトルクメニスタンへの支援を余儀なくされることになるであろう。

いずれにせよ、こうしたことはソ連崩壊直後に開始されたカスピ海地域の軍事化プロセスを促進することになるであろう。つまり、「カスピ海の法的地位に関する協定」締結がこのプロセスを縮小することはなく、全ての沿岸諸国において海軍が拡大されることになるであろう。現在すでに、ロシア海軍カスピ小艦隊には、巡視艦2隻、小型ミサイル艦3隻、小型砲艦4隻、ミサイル艇1隻、砲艇5隻、基地掃海艇2隻、泊地掃海艇5隻、上陸用艇6隻から構成される合計28隻の艦艇が在籍する。また、同小艦隊には3つの海軍歩兵大隊(第414、727、725)、水上機および艦載対潜ヘリコプターKa-25とKa-27から成る特殊海軍航空隊も含まれる。さらに、同小艦隊には、航空レーダーを回避するエクラノプランおよびミサイルエクラノプランも配備されている。

カザフスタンは長年にわたり海軍を持たず、石油産出地域の警備をロシアに委託していた。カザフスタン海軍は大統領令により2003年に創設された。現在、カスピ海における同国海軍の艦隊は、ミサイル・砲艦1隻、小型ミサイル・砲艦6隻、巡視ミサイル・砲艇3隻、測量船1隻、掃海艇1隻、様々な型の巡視艇62隻から構成される。また、カザフスタン国境警備隊も17隻から編成される3つの小艦隊を擁する。さらに、海軍歩兵旅団のほか、複数の型のヘリコプターも配備されている。

2017年、ナザルバエフ大統領（当時）の長女のダリガ・ナザルバエヴァ上院議員が、他の沿岸諸国の海軍の軍事力はカザフスタンよりはるかに高く、カスピ海におけるカザフスタン国境は脆弱であると発言した。この発言によると、国際テロの激化の脅威、石油パイプライン、港湾、石油鉱床およびその他の重要な海上施設を標的とした破壊工作が行われる潜在的可能性により、カスピ海地域の軍事力を強化する必要があると指摘した。同議員は、カザフスタン国防省は軍と国境警備隊の海岸線警備を強化するための少なくとも3カ年のプログラムを策定し、人員拡充、機器およびレーダーの配備を図る必要があると指摘した。

興味深いことに、以前、カザフスタンはカスピ海の非軍事化を提案していたが、他の沿岸諸国はこれを支持していなかった。従来海軍を持たなかった国を含む全ての沿岸諸国が軍事力を増強しはじめた。たとえば現在、トルクメニスタン海軍の軍事力はすでにカザフスタン海軍の艦艇隊を上回っている。トルクメニスタンには現在、戦艦17隻を含む艦艇26隻が配備されている。

2,000人以上の人員を擁するアゼルバイジャン海軍の軍事力も十分に強力である。同国はソ連からカスピ小艦隊の艦艇総数の約3分の1のみならず、陸上インフラの大部分も引き継いだ。現在、同国の海軍要塞には巡視船および様々な型のミサイル艇約35隻、小型上陸用艇11隻、掃海艇4隻、補助船、救助船、測量船および消防艇17隻が配備されている。

さらに、アゼルバイジャンには海軍歩兵大隊および海軍指揮下の諜報・破壊旅団「タイガー」が使用する超小型潜水艇トリトン1Mとトリトン2（641型潜水艦）が配備されている。同国の艦艇隊の主力は、同国がソ連から継承し、近代化された兵器である。イスラエルの最新の艦艇を積極的に配備している沿岸警備隊については、全く状況が異なる。したがって、沿岸警備隊は同国海軍の重要な構成要素であり、その艦艇構成の継続的な更新により、同国はカスピ海における軍事力で沿岸諸国のうち第3位のポジションを確実に維持している。

カスピ海南部地域におけるイランの軍隊は、以下の2つの独立した組織から構成される。共和国軍カスピ海地域海軍司令部とイスラム革命防衛隊カスピ海地域海軍司令部である。しかし最近、それらの統合と合併を図る傾向が開始され、現時点ではカスピ海地域イラン海軍統一作戦司令部が両組織の活動の調整を担っている。

両組織のカスピ海における軍事力を総合すると、この地域では最強レベルである。様々な型のミサイル艇6隻（主に中国製またはドイツ製）、巡視船約40隻、基地掃海艇1隻、より大型の駆逐艦「ダマーヴァンド」とフリゲート艦「ヴェラヤト」など、戦闘力を持つ艦艇約60隻が配備されている。さらに、イラン海軍はカスピ海に魚雷を装備した超小型潜水艇2～3隻および沿岸警備大隊を配備している。人員は合計3,000人に達している。

上記の全ては、「カスピ海の法的地位に関する協定」が締結されたにもかかわらず、現時点で沿岸諸国の間に相互不信が根強く残っていることを示している。そして争点となっている鉱床の問題が解決されるまで、この状態は続くであろう。新たな対立のポイントとなる可能性があるのは、上述の通り、TCG建設を巡るトルクメニスタン、アゼルバイジャン、イランおよびロシアの間の軋轢である。

2. アゼルバイジャン¹

(1)カスピ海の法的地位問題に対するアゼルバイジャンの立場

1)地政学的視点

ソ連解体は、米国によるカスピ海地域への政治的・経済的進出と定着のために利用された。米国の長期的目的は、カスピ海地域から中央アジアを経由して中東に至るユーラシア空間に、世界の炭化水素資源埋蔵量の約半分を管理下に置くことを可能にする“エネルギーの弧”を形成することであった。

米国のカスピ海地域に対する特別な関心は、1994年に当時のビル・クリントン政権がカスピ海を“アメリカの国益に関わる地域”と宣言したことに現れている。また当時、国務省、エネルギー省、商務省、CIA、国家安全保障会議の代表から成るカスピ海政策立案のための省庁間ワーキング・グループも設立された。

米国の分析家らがカスピ海地域の地政学的特徴を挙げる際は、ユーラシア大陸におけるその地理的・軍事戦略的に有利な位置、炭化水素資源の豊富な埋蔵量、戦略的に重要な輸送回廊が交差していること、生物資源の豊かさ等のポイントを強調するのが常である。カスピ海地域は世界第2位の炭化水素資源埋蔵量を擁する²のみならず、特別な軍事的戦略重要性をもち、この地域における西側の優位はユーラシアにおける米国の立場を著しく強化するだろう。クウェート、サウジアラビア、アラブ首長国連邦、カタール等、米国の同盟国でありOPEC加盟国でもある諸国、さらにはイラクとアフガニスタンに対するコントロールとともに、カスピ海地域は米国に中央アジアへの覇権に必要な権威を与え、結果的に中国やロシアを含む全ユーラシアを米国が主導する超国家的安全保障構造に統合することを可能にするのだ。

その戦略にしたがい、米国は、中央アジア・カスピ海地域のエネルギー資源を、ロシアを迂回して輸送するための新しい回廊を作る目標を立てた。これによってヨーロッパへの影響力を強め、中国に対するエネルギー封鎖を行い、イランを中央アジア諸国およびロシアから隔離することができるといふわけだ。

1990年代は、カスピ海地域に米国の石油大企業が積極的に進出するとともに、同国と沿カスピ海諸国との多面的な軍事協力が始まった時代であった。この時期にアゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタンの首脳を訪米と米政府代表による答礼訪問のなかで、二国間軍事協力強化に関する合意が達成された。それにしたがって米国は、沿カスピ海諸国に対し、軍備の販売あるいは譲渡、上級将校による定期的な訪問、軍人の訓練、合同演習等、様々な形の軍事的支援を行うようになった。

2001年に始まったカスピ海における米国の地政学的目標実現の第2段階は、2001年9月11日のテロ

¹ 本項の執筆は、基本的にアゼルバイジャンの調査機関 Profile Analytical Unit によるものである。独立系であり政府に属するものではないが、その分析は、特に地政学的テーマにおいては自国寄りとなる傾向があることに留意されたい。

² 上記注1の「アゼルバイジャンより」の記述の例。「カスピ海地域に世界第2位の炭化水素埋蔵量が存在する」の類の表現は、ソ連解体直後の90年代に盛んに用いられたが、現在、それは過大評価であったことが共通認識となっている。直近のBP統計によれば、2017年末評価で世界の総石油確認埋蔵量に占める比率は、アゼルバイジャン0.4%、カザフスタンは1.8%にすぎない（数値はBP Statistical Review of World Energy 2018 <<http://www.bp.com/statisticalreview>> より）。

攻撃をきっかけとする軍事戦略の根本的变化を特徴とする。国際テロリズムに対する世界戦争をワシントンが宣言した後、ユーラシア地域の不安定性の温床に隣接するカザフスタンやトルクメニスタン等、中央アジア諸国における軍事プレゼンスを最大限に拡大するというアメリカの意図が明確となった。その頃までに米国は、バクー～トビリシ～エルズルム・ガスパイプラインおよびバクー～トビリシ～ジェイハン（BTC）原油パイプラインという2つの幹線パイプラインを建設、稼働させ、ロシアを経由しないルートを開き、カスピ海炭化水素資源の供給路を多様化するという自己の目標を部分的に達成することができた。

カスピ海における米国の立場の強化は、高成長を続ける自国経済のため、原料輸入を増やす必要性に迫られていた中国の国益に影響を及ぼした。中央アジア諸国、特にカザフスタンおよびトルクメニスタンとの関係強化と、炭化水素資源輸出のためのパイプライン・インフラの整備に多大の時間を費やした中国は、遅れてカスピ海に注目した。カスピ海地域のエネルギー資源に対する中国の関心は、ペルシャ湾岸諸国からの石油輸入に対する依存度を下げる必要性和、ロシアや中央アジア方面とのエネルギー輸送陸上ルートが形成されたことに依拠していた。

中国は、パイプライン建設によってカスピ海地域からの石油およびガスの安定供給を実現した。2017年、中央アジアと中国を結ぶ天然ガスパイプラインによって約400億 m^3 の天然ガスが、またカザフスタン～中国・石油パイプラインによって1,200万t以上の原油が中国に供給された。エネルギー資源の他、中国はカスピ海諸国を経由してヨーロッパおよび中東諸国に自国製品を安定的に供給することを目指している。

新しいカスピ海沿岸諸国の国家形成が進むにつれ、カスピ海における地政学的中心としてのロシアの役割は縮小した。1991年以降のロシアのカスピ海政策は、域内の安全保障とカスピ海沿岸諸国との新しい効果的な協力システムの構築に集中していた。しかし、第一次・第二次チェチェン戦争、北コーカサスにおける緊張の高まり、中央アジアに対する立場の弱体化等を通じ、ロシアは1990年代、米国のカスピ海地域への著しい進出を許す結果となった。それにもなおロシアは、アゼルバイジャン（アゼルバイジャン原産油のノヴォロシースクへの輸送に関する1996年1月のロシア・アゼルバイジャン協定の調印）およびトルクメニスタン（同国からの幹線ガスパイプラインは全てロシアを通過する）への圧力を通じ、カスピ海炭化水素資源の輸送における地政学的に決定的な役割と、パイプライン・プロジェクト参加国の政治的・経済的利害のバランスに対するその影響力を維持した。

一方、イランのカスピ海政策の主な目的は、自国の北部国境の保全、カスピ沿岸近隣諸国との効果的協力システムの構築、イランの政治的・経済的孤立の深化を目論む米国への対抗だった。このような背景の中で、イランの自然な同盟国となったのはロシアである。こうしてソ連解体後、カスピ海地域は事実上、複数の地政学的勢力の対立の場となった。1990年代の東西の地政学的対立点は地中海からカスピ海へと徐々にシフトし、アメリカとNATO、ロシアとイランの地政学的な思惑が渦巻く様相となった。

1-1) 2018年8月に「カスピ海の法的地位に関する協定」が調印に至った背景

～アゼルバイジャンの視点から

ソ連解体とそれに伴う多くの新生国家の独立は、カスピ海大陸棚で炭化水素資源の大鉱床が発見されたことと相まって、カスピ海の法的地位に関する新たな国際的取り決めの必要性を提起した。ソ連時代、カスピ海の利用は1921年2月26日付と1940年3月25日付でソ連とイランの間で結ばれた2つ

の条約によって調整されていた。これらの条約は、10海里の漁業水域を除いた全海域における航行の自由と漁業の自由（「共同水域」の原則）を規定していたが、地下利用、軍事活動、カスピ海の通過、自然環境保護等については定めていなかった。

ソ連が解体後、カスピ海諸国の間で、海底の境界と、大陸棚の大規模炭化水素資源鉱床の領有権に関して立場の相違が生じた。アゼルバイジャン、カザフスタンおよびトルクメニスタンは、「改正中間線（それぞれの国の海岸の然るべき最も近い点から等距離にある点を結んだ線）」という方法にしたがってカスピ海を分割することを提案した。イランは、共同主権の原則による共同管理論を維持しつつ、カスピ海を5等分（20%ずつ）することを主張した。その上、イランはカスピ海に関して二国間協定を締結することには断固反対した。

一方、カスピ海におけるロシアの立場の地政学的強化と、沿カスピ海諸国との政治関係形成の始まりを意味するモスクワの選択肢の一つは、水中および海上の大部分の共同利用を維持したまま、隣国および向かい合う国の中で海底の（その資源利用を目的とする）境界を画定するという提案だった³。1996年、ロシアはカスピ海の法的地位に関する妥協案を示した。幅45海里の沿岸水域においてのみならず、その水域の合意された境界内において既に石油の採掘が行われている、あるいは間もなく開始される鉱床についても、ロシアは各国の管轄権を認める用意があったとした。

1996年10月、カスピ海沿岸5カ国の外相会議が行われたが、各国其々の、しばしば相反する利害関係により、具体的な結論に達することはなかった。しかしその成果として、カスピ海の法的地位に関する協定策定を目的とする外務次官級特別ワーキング・グループを設ける決定がなされた。

その後、ロシアは、カスピ海の法的地位に関する交渉プロセスを多国間から二国間に移行することに関心を示し始めた。ロシアは、1998年にカザフスタンとの間で協定に調印し、カスピ海の法的地位に関する自国の立場を見直す必要性を事実上認めた。2000年に採択された『ロシアの対外政策コンセプト』では、カスピ海の法的地位の問題解決に特別な注意が払われている。ロシアは、航行、環境、生物資源利用を含むカスピ海問題の段階的な解決を提案した。海上および水中は共同利用のままとし、境界画定は海底のみとする提案だった。

ロシアの提案は、カスピ海沿岸諸国の交渉プロセスを活性化した。2000年9月には『ロシア連邦とカザフスタン共和国の間のカスピ海における協力に関する宣言』が出され、その中で両国は「カスピ海の法的地位に関する協定に関わる5カ国の交渉の進展を共同で促進し、外務次官級特別ワーキング・グループの活動を定期的に行うこと」を確認した。

カスピ海の法的地位問題に対するロシア・カザフスタンの解決策は、その他の沿カスピ海諸国にとっても魅力的であった。2001年1月のプーチン大統領のアゼルバイジャン訪問の際に出された『ロシア連邦とアゼルバイジャン共和国のカスピ海における協力の原則に関する共同声明』では、「第1段階として、隣国および向かい合う国の中で、等距離点を結んで引かれ関係国の合意によって改正された中間線法に基づき、また一般に認められた国際法の原則およびカスピ海における慣習を考慮して、カスピ海底をセクター／ゾーンに分割する」ことが提案された。この合意の本質は、「海底は分割、水は共有」にある。また、「関係国は、かかる分割の結果、形成されたセクター／ゾーンの中での鉱物資源、および海底におけるその他の合法的な経済活動に対する排他的権利をそれぞれの沿岸国に認める

³ 連邦解体当初、ロシアはイラン同様、完全共同管理を主張したが、追って本文の通り立場を変えていった。ただし、記述が前後しており、ロシアが45海里妥協案を提示したのは1996年11月、物別れに終わったカスピ海沿岸5カ国外相会議は同年10月のことである。

ことに同意した」。ロシア・カザフスタン宣言との比較においてこの共同声明で新しいのは、「セクター／ゾーン」という用語の使用と「海底におけるその他の合法的な経済活動」の追加である。

これらの合意は、ロシアがカスピ海の法的地位問題をまず隣国であるカザフスタンとアゼルバイジャンとの間で調整すると決めたことを示している。海底の公正な分割はロシアが妥協できる限界だった。と同時にロシアは、多国間におけるカスピ海の法的地位問題の解決策を模索し始め、その結果、2002年4月23～24日にアシガバートにおいてカスピ海沿岸5カ国第1回首脳会議が行われた。主な成果は、沿カスピ海諸国の5人の首脳は広汎にわたる問題を解決するため、今後も会うことになる、とプーチン大統領が声明したことだろう。

2003年5月14日、ロシア、カザフスタン、アゼルバイジャンはカスピ海海底の隣接区域の境界線の接点確定に関する協定に調印した。この協定によってカスピ海海底の約19%がロシアに、29%がカザフスタンに、最大20%がアゼルバイジャンに属することとなった。

この間、カスピを海と見た場合の原則による分割に同意しなかった唯一の国は、海岸線が少ないイランだった。海と見なした場合、イランは全体の10%を少し上回る最小の区域、しかもカスピ海でも最も水深の深い部分しか得られないが、湖であったなら均等な5分の1（20%）を期待できたはずだった。そのためテヘランは、大陸棚を面積で5等分し、5カ国が20%ずつ領有できるようにするか、あるいは全く区分せずカスピ海の全水域を共同利用するか、という2つの案を提示していた。

ロシアによるクリミア併合と、それに続く西側の厳しい反ロシア的対応によって、カスピ海の法的地位の問題を解決する緊急の必要性が生じた。対ロシア経済制裁の相次ぐ導入、特にイランに対して厳しい外交方針をとるドナルド・トランプ米大統領の選出、ジョージアにおけるNATOの活発化等により、ロシアは未解決のカスピ海の法的地位問題によりプラグマティックな対応を迫られるようになったのだ。

問題は、米国の軍事的プレゼンスが黒海において増強されるだけでなく、カスピ海に出現することだった。2018年4月19日、カザフスタン共和国議会上院（セナト）は、米国がアフガニスタン向けの軍事物資通過のための積替基地をカスピ海に開設することを可能にする文書を批准した。アメリカの提案によるアフガニスタン向け特殊物資の通過ルートは、ジョージアおよびアゼルバイジャンからカスピ海を渡ってカザフスタンへ、その後、鉄道でサルミアガシュからケレス、あるいはバイネウからカラカルパキアを通してウズベキスタンへ至り⁴、さらにアフガニスタンへ到達するというものだった。このために、米国にカザフスタンのアクタウ港とクルイク港が提供された。専門家らはただちにこの決定の反ロシア的性格を指摘し始めた。この措置はイランにも危惧を呼び起こした。

また、ロシアは壮大なプロジェクト「一帯一路」を進める中国との競争激化にも明らかに耐えられなかった。中国と中央アジアを結ぶ貿易幹線ルートは、未解決のカスピ海の法的地位問題が原因でイランを通過するようになった。一方、ロシアには、「一帯一路」プロジェクトの一部となる「南北輸送回廊」の強化のためカスピ海の港湾を発展させる大規模なプロジェクトがあった。

しかし、カスピ海の法的地位に関する条約の締結を早めた主因は、カスピ海に米国の軍事力がプレゼンスをもつリスク、そしてそれがこの地域の地政学的地図を根本的に変える可能性であった。カス

⁴ サルミアガシュとバイネウがカザフスタン、ケレスとカラカルパキアはウズベキスタンの地名。前者のルートは、カザフスタンのカスピ海岸から同国西部を南下してウズベキスタン西部のカラカルパクスタンから同国に入るルート、後者はカザフスタン南部をウズベキスタンとの国境に沿って東へ進み、東部のタシケントに近いあたりから同国に入るルートと考えられる。

ピ海にアメリカの軍事力が出現する可能性は、同国との緊張の度合いが高まるイランに影響を与えた。換言すれば、アメリカの圧力は、長年に渡ってこのプロセスを引き伸ばしてきたテヘランに、カスピ海の地位に関する交渉においてよりバランスのとれた立場を選択させる重要な要因の一つとなった。

ロシアとイランにとって、カスピ海の安全保障および地域外軍事力排除の必要性が増大した結果、2017年12月、カスピ海沿岸諸国外相会談においてカスピ海の法的地位に関する協定の草案が合意された。そして2018年8月12日、カスピ海沿岸諸国の大統領らによって、その調印がアクタウ市で行われた。

指摘したいのは、協定の内容は、2018年6月22日ロシア政府のサイトにそのテキストが短期間掲載されたことにより、既に公表されていたということだ。そのため条約の調印もその内容も、関係者にとって予期せぬものではなかった。法的地位に関する協定の他に、『カスピ海におけるテロ対策分野の協力に関する議定書』、『カスピ海における組織犯罪対策分野の協力に関する議定書』、『貿易・経済協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間協定』、『輸送分野における協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間協定』、『カスピ海における事故防止に関する協定』、『国境警備機関の協力と連携に関する議定書』が署名された。

この度結ばれた協定は、その本質において、カスピ海における境界画定と、そこでのあらゆる活動に関するカスピ海沿岸諸国の共通のアプローチを規定する原則の集大成の様なものである。例えば、ロシアとイランは、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルクメニスタンが域外の国、つまり米国とNATOの軍事基地に自国の領域を提供しないという保証の代わりに、これら諸国に自国のエネルギー資源輸送を目的とするカスピ海横断パイプライン建設に関する決定権を認めた。またロシアは、国家安全保障に関わる問題を考慮しつつ、沿カスピ海諸国が自国の領域を経由して外洋に出るためのよりリベラルな条件を保障する。しかしこの協定の調印が、カスピ海沿岸諸国の間の相互活動に関する全ての問題の解決を意味するものではない。

協定によれば、カスピ海の海底はそれぞれの国のセクターに分割される。海上は海岸から15海里までの領海、それに隣接する幅10海里の漁業水域、および共同水域に分けられる。領海の境界は海の国境とみなされ、漁業水域ではそれぞれの国が排他的漁業権を擁する。しかし協定には、カスピ海底の分割に関わる明確な既定がなく、領海の境界画定のための基線を定める方法についても書かれていない。これは明らかに、ロシア、カザフスタン、アゼルバイジャンがカスピ海北部で既に自国のセクターを画定した改正中間線によって海底を分けた方法を未だに認めないイランの立場を考慮してのことである。この様な分割法ではイランには海底の13%以下しか割り当てられず、テヘランの見解では、それは地域大国としての地位に相応しいものではない。

本協定を締結するために、係争地の鉱床の大部分が位置するカスピ海南部の境界画定の問題がいったん脇に置かれたことは明らかだ。しかし、アクタウにおけるカスピ海諸国首脳会談でイルハム・アリエフ・アゼルバイジャン大統領が述べた様な、カスピ海の法的地位に関する協定の締結が海底および海上のカスピ海沿岸諸国による分割プロセスの終了を促す、といった楽観主義に同調することは難しい。例えば、沿カスピ海諸国は2014年のアストラハン首脳会談で、既にカスピ海の海上の分割原則については合意していた。その際、カザフスタンでの次のサミットまでに、特別ワーキング・グループが領海および漁業水域の境界を定めるための地理的地点と基線の決定方法を策定すべきことが合意された。それによって、アゼルバイジャン、トルクメニスタン、イランの間のカスピ海南部の海底区画画定を促進することが期待されたわけだが、未だ実現していない。

1-2) 協定の意義と残された課題

協定の調印によって、カスピ海自体の法的地位に関する長年の対立は文書によって解決された。協定の中でカスピ海は「海」と呼称され、「協定参加国の陸上の領土によって囲まれた水域」とであると確認されている。協定は、地域外の大国の軍事力がカスピ海に存在してはならないと規定し、沿カスピ海5カ国がカスピ海の安全維持と資源管理の責任を負うと定めている。

協定によると、カスピ海の海上の大部分は参加国が共同利用し、海底および地下は国際法に基づき隣国間の合意によって分割される。カスピ海沿岸諸国にとって明らかにプラスであったのは、カスピ海の法的地位が5カ国対立の対象ではなくなったこと、海（湖）の境界画定の共通原則が定まったこと、そして今後、隣国との対立は5カ国で合意すべき対象ではなく、二国間協議の対象となったことである。

協定調印後、未解決の問題として残ったのは、第一に炭化水素資源の鉱床がある水域の海底の利用の問題である。協定の文言には「カスピ海の海底および地下は、隣接あるいは向かい合う国家の間の合意により、一般的に認められた原則および国際法の規則を考慮し、地下利用および海底および地下の資源開発に関わるその他の合法的な経済活動に対するそれらの国家の主権を実現する目的で、セクターに区分される」⁵と記載されているのみである。つまり、具体的な分割のための座標は国同士が互いの間で定めることになる。この様なアプローチは、係争対象の鉱床を巡るアゼルバイジャン、トルクメニスタン、イランの関係、またカスピ海の各領域の境界画定を巡る対立を複雑化するだろう。

海底パイプライン敷設に関わる問題も不明瞭なままである。協定では、今後、この問題はパイプラインの敷設ルートの通過が想定されるセクターが属する国の間で調整することになっている。これに関してイーゴリ・ブラチコフ・ロシア外務省特使は特別コメントを出し、カスピ海横断パイプラインの敷設は全てのカスピ海沿岸諸国の中で合意されるべきだと述べた。また同特使は、2018年7月20日モスクワでカスピ海沿岸5カ国の環境大臣が、協定の第14条に言及されている2003年のカスピ海海洋環境保護枠組条約に付属する国際環境アセスメントに関する議定書に調印したことを指摘した。

この議定書は、カスピ海沿岸5カ国がそれぞれ、潜在的にカスピ海の自然環境に影響を及ぼしうる国境を超えた海洋活動に関して、全面的な環境アセスメントに参加する権利を有すると定めている。換言すれば、カスピ海横断パイプラインの現実的な計画が現れた場合に、カスピ海に面するどの国であれ、その国が必要と考えるなら、そのような構造物がカスピ海の環境に与える影響の評価に設計の段階から参加することができる。

結論としてこの協定は、将来的に二国間の取り決めによって補足する必要がある枠組み文書に過ぎない。協定は全ての国境を画定してはおらず、国家間で今後交渉を行う際に考慮すべき地域内ゲームの共通ルール、共通の法的問題を規定しているだけである。

協定によれば、各国の領海は15海里であり、その外側の境界は国境という位置づけである。領海に接して10海里の漁業水域があり、そこで各国はチョウザメ漁を除く排他的漁業権を得た。カスピ海の海上の大部分は協定参加国の共同利用のままとなる。また、水域の利用について、外務次官級で定期的に協議がされる。

⁵ 第8条1項。

1-3) 協定がカスピ海地域および国際地政学に及ぼす影響

協定には、カスピ海沿岸諸国の平和共存および協力の原則が規定されている。その中には、経済および貿易の発展、安全保障および国際犯罪対策、環境保全等が含まれており、これらのファクターは沿岸諸国間の経済関係進化の可能性につながるだろう。

地域協力の発展は、石油・ガスに依存するカスピ海沿岸諸国の経済を多様化するチャンスである。問題は、同諸国自体の経済にエネルギー資源はさほど必要ないということだ。主な消費者は域外の国々であるため、沿カスピ海諸国相互の経済的結びつきは弱い。沿岸諸国間の貿易拡大により石油・ガス・セクターの影響が縮小し、商品・サービスの主要な消費者である地域住民のニーズに適合した非石油セクターの発展が促進されることが期待される。一般論では、カスピ海の法的地位に関わる問題の解決は、この地域が中国とヨーロッパを結ぶ交通の要衝へと発展することを促し、全てのカスピ海岸諸国に利益をもたらすだろう。

協定の調印は、地域外の大国の軍事力を排除するという点で完全にロシアの利益に合致しており、それによってロシアは沿岸国の中で軍事力最強の地位を保った。そしてそれはイランの利益にもかかっている。このようにカスピ海は、今後ロシアがイランと緊密に協力して中近東情勢を調整するための前進基地となった。

協定には、カスピ海の未分割の共同水域における全協定参加国の軍隊の自由な軍事活動に関する同意が盛り込まれている。それは、ロシアのカスピ海艦隊に他国の領海と漁業水域を除くカスピ海のほぼ全ての海域で活動する権利を与えるものである。

カスピ海の地理的条件により、ペルシャ湾を含む中東の大部分を海軍の照準下に置くことが可能である。しかもロシアの軍艦は第三国の艦隊にとって無敵のままである。こうした観点から、ロシアとイランは、同協定がこの地域を地政学的に外の影響から隔離したことで裨益したものと言える。一方、同協定によりロシアはアゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタンのカスピ海における新しい国境を認めたことになり、これら諸国の国際的主権は強化された。

カスピ海沿岸諸国の協力の可能性は大きく、具体的な方向性やプロジェクトは2019年8月12日にトルクメニスタンの国営観光特区「アヴァザ」で開催される第1回カスピ海経済フォーラムで決定されるだろう。同フォーラムの開催は、第5回カスピ海沿岸諸国サミットにおいて、トルクメニスタン大統領により提案された。フォーラムは、政府、実業界、学界、国際機関が幅広く参加する多面的対話のための恒久的プラットフォームとされている。フォーラムがカスピ海および周辺地域の経済・貿易・投資協力を促進し、国際的に最も重要なトランジット輸送拠点の一つとして発展することに肯定的インパクトを与えることが期待される。会議の主なテーマとなるのは、共同投資プロジェクトおよびプログラムの実施、各種自由経済特区の設立と発展に関する経験の交流、経済分野における法制度・規格あるいは経済統計情報に関する経験交流、デジタル経済分野における協力、沿岸諸国の地域間パートナーシップの発展、合併企業の設立等であるという。

2) 地域的視点

カスピ海の法的地位帰還する協定調印は、アゼルバイジャンがトルクメニスタンとの間の係争を解決するチャンスをもたらした。アシガバードにおいて調印は公式に歓喜をもって迎えられ、グルバングリュイ・ベルディムハメドフ大統領の個人的な功績とされた。トルクメニスタン当局は協定調印をト

ルクメニスタンの経済・投資の上でのボーナスと直接的に受け止め、今こそ自国のエネルギー資源輸送のための新たな可能性が開けたと宣言した。

しかし、トルクメニスタンは協定調印直後、自国産ガスに対する支払債務に関わるイランとの紛争解決のため、国際仲裁裁判所に正式に提訴した。これは、国境紛争について明確にしなかった協定の内容に、トルクメニスタンが依然として不満をもっていることを示唆している。協定調印前にイラン海軍はトルクメニスタンの沿岸水域のすぐ近くで演習を行っていた。にも関わらずベルディムハメドフ大統領は、カスピ海の法的地位に関する協定の調印によって、トランスカスピ・ガスパイプライン建設に必要な法的基盤ができたと言った。

イランとは異なり、2013年の緊張の後のトルクメニスタンとアゼルバイジャンの関係は近年、改善を見せている。例えば、2018年11月末にはイルハム・アリエフ・アゼルバイジャン大統領がアシガバートを実務訪問し、その結果二国間協力文書の大パッケージが調印された。また、2018年12月にはアゼルバイジャンのハラフ・ハラフォフ外務次官が、トルクメニスタン産ガスのヨーロッパへの供給に関するトルクメニスタンと欧州委員会との交渉についてコメントし、バクーはカスピ海横断ガスパイプライン建設プロジェクトの一環としてガス・トランジット輸送に関するトルクメニスタンの提案を検討する用意があると述べた。

それより前の2018年8月、イルハム・アリエフ大統領は、ドイツのアンゲラ・メルケル首相がアゼルバイジャンを訪問した時、バクーはカスピ海東部から自国を経由してのガス・トランジット輸送を検討する用意があると述べた。大統領は、アゼルバイジャンはこのプロジェクトに関心がある、しかしカスピ海横断ガス回廊の建設により大きな関心を持っているのはガスの供給国であって、経由国ではないはずだ、と強調した。

アリエフは、カスピ海横断ガスパイプライン・プロジェクトは、すでに10年以上議論されているが、ヨーロッパから真剣な投資家は一人も現れていないと示唆した。それどころか、今後2年の間に「トルコ・ストリーム」と「ノルド・ストリーム2」というロシアのガスのみを運ぶパイプラインの稼働が予定されている。「南ガス回廊」は2020年までに約150億m³のアゼルバイジャン産ガスを輸送することができる。将来はこの幹線にカスピ海横断ガスパイプラインを接続することができるだろう。しかし、トルクメニスタンにパイプラインを満たすに足る量の天然ガスがあるのかどうかという問題は不明のまま。トルクメニスタンの閉鎖性のため、天然ガスの潜在的な新規の埋蔵量に関する正確なデータがない。

また、既に指摘したように、調印された条約はカスピ海横断ガスパイプライン敷設の問題を未解決のままにしている。言うまでもないが、それより先にアゼルバイジャンとトルクメニスタンは係争地の石油鉱床の領有問題を解決しなければならない。トルクメニスタン産ガスのヨーロッパ向けトランジット問題を解決する過程で、両国が国境紛争を解決することが予想される。カスピ海横断ガスパイプラインの実現は、ロシアとイランが望まない西側の立場の強化を促すということを指摘したい。そのような理由から、カスピ海横断ガスパイプライン・プロジェクトの実現を阻止することがロシアとイランの利益にかなう。

トルクメニスタン産ガスの「南ガス回廊」経由トランジット輸送に対するバクーの関心は、通過国としてのアゼルバイジャンの地位を強化し、このパイプラインの運営による収入を多様化したいという意図と結びついている。

ここで、アシガバートが別の選択肢も検討しているということも注目に値する。液化天然ガスをタ

ンカーと鉄道タンクでアゼルバイジャンへ、そこから鉄道でバクー＝トビリシ＝カルスを経てヨーロッパへ、あるいはジョージアの黒海の港まで運び、そこでまたタンカーに積み替えるという供給ルートである。この目的で、トルクメニスタンではしかるべきインフラが建設されている。近年トルクメニスタンの外貨収入が大幅に減少していることを考えれば、この選択肢がどの程度現実的かという問題が残る。周知の通り、液化と再ガス化の必要があるため、液化ガスの輸送はより費用がかかる。カザフスタンにとっての条約調印のメリットは、アゼルバイジャンとイランとの連絡にアクタウおよびクリクの改良された港をフルに利用できることである。カザフスタンには、カスピ海における境界の問題は存在しない。アスタナはすでにすべての隣国との間で水面区画に関する条約に調印しており、ロシアとは共同地下利用に関して合意済みだからだ。さらに、条約の発効によって、環境管理に必要な規格を作り、密漁対策を強化し、カザフスタン海軍の管轄域を決定することが可能になる。これは麻薬密売やその他の安全保障上の脅威に対抗するために重要な意味を持つ。

カスピ海の境界画定問題発生当初からのアゼルバイジャンの立場は、カスピ海の境界画定プロセスは国際法の原則と規則、1982年の海洋法に関する国際連合条約にもとづいて行われるべきだというものだった。1970年にカスピ海のソ連に属する部分をセクターに区分する問題が初めて議論され、ソ連石油産業省によって区分が行われた。この区分により、カスピ海はロシア、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルクメニスタンの各セクターに、さらにソ連との陸上国境によって決定されたイランのセクターに分割された。この区分の時、地理的状況に立脚し、国際法の慣習として一般に認められていた中間線の原則が基礎となった。ソ連崩壊後、アゼルバイジャンはこの原則の適用を提案した。バクーは、陸上国境をカスピ海の間線まで「延長」する方法で各国のセクターを決めるよう一貫して要求した。この場合、それぞれのセクターの境界はそこから生じるすべての影響とともに国境となる。それは、各沿岸国が自国のセクター内であらゆる種類の活動に対する完全かつ排他的な主権を持つことを意味する。航行、飛行、科学調査を含め、他国のいかなる活動も、セクターの所有国の合意なしには行えないということである。

カスピ海をそのように区分することは、航行に関しても、二国間協力の可能性に関しても、明らかにほとんどの沿岸国の利益を侵害する。例えば、ロシアはトルクメニスタンとイランとの、トルクメニスタンはロシアとの、イランはカザフスタンとロシアとの、カザフスタンはイランとの共通の国境を失う。アゼルバイジャンだけがすべての沿岸国との共通の国境を維持する。

アゼルバイジャンは「沿カスピ海5カ国」の中で唯一、憲法（第11条第2項）でカスピ海の「自国の」部分に対する主権を定めている：「アゼルバイジャン共和国の内水域、カスピ海（湖）のアゼルバイジャン共和国に属するセクター、アゼルバイジャン共和国の上空は、アゼルバイジャン共和国の領土の構成部分である」。セクター原則にしたがって、アゼルバイジャンのセクター内の海底も、水中も、上空もアゼルバイジャン共和国の所有と認められた。アゼルバイジャンはロシアおよびカザフスタンとの条約にもとづき、中間線法による国ごとのセクター区分の原則にしたがって事実上カスピ海の海底の19%を得た。

沿カスピ海諸国は、カスピ海の安全保障に対して集団責任を負ったが、その際、ロシアがこの問題において主要な負担を負うことで暗黙の了解をしたようだ。これはある程度、アゼルバイジャンの利益にかなう。アゼルバイジャンは、ロシアが、特にイランに対して、カスピ海中央部および南部の境界を画定する今後のプロセスにおける極端な行動を抑止する役割を担うと期待しているからである。

南ガス回廊を経てトルクメニスタン産ガスをヨーロッパに供給するためのカスピ海横断ガスパイプラインの実現は、カスピ海の係争地の鉱床に関してトルクメニスタンにアゼルバイジャンとの妥協を強いるかもしれない。しかしこの問題は、カスピ海横断ガスパイプラインの実現による西側のカスピ海進出を望まないロシアとイランの意向と衝突している。さらに、条約調印に当たってイランのハサン・ロウハーニー大統領は、カスピ海の法的地位に関する合意は海底の最終的境界画定のための法的基盤を作り出す、と述べた。彼の言葉によると、「この文書は直線基線（カスピ海における境界画定の）を定義していないが、文書の中には境界画定の基本と基盤がある。それにもとづいて将来各国の割合が決まるだろう」。ロウハーニー大統領のこの言葉は、アゼルバイジャンにとってイランとの交渉が困難なものとなることを示している。イランはバクーとアシガバートの譲歩によってカスピ海の海底の17～18%以上を得たいと考えている。

バクーは、おそらく、この困難な状況からの出口をカスピ海の係争地の鉱床の共同開発に関するテヘランとの最近の協定に見出している。しかしアメリカの対イラン制裁のため、これらの合意が近いうちに実現されることはないだろう。

条約の調印により、ロシアは事実上カスピ海における優位を確保した。今後モスクワの努力はこの地域におけるロシアの管理を強化するため、沿カスピ海諸国の経済・軍事連携の集団機構の構築に向けられるだろう。アゼルバイジャン、トルクメニスタン、イランの間のカスピ海南部の境界画定に関する意見の相違が残っていることも、それをある程度促すだろう。しかし、バクーは、カスピ海諸国連携機構構築に対するモスクワの関心を、イラン、トルクメニスタンとの対立解決におけるロシアの支援のために利用しようとするだろう。

条約の調印は、沿カスピ5カ国の協力のための大きな可能性を開いており、カスピ海地域がユーラシア最大のエネルギーおよび輸送の拠点となるのを促すだろう。

(2)アゼルバイジャン経済に及ぼす協定の影響

1)石油・ガス分野

1-1) カスピ海横断ガスパイプライン

石油ガス分野では、カスピ海の法的地位に関する条約の調印は、第一にカスピ海横断ガスパイプライン(TCG)の敷設へのゴーサインだ。このプロジェクトは、カスピ海東岸からアゼルバイジャン、ジョージア、トルコを経てヨーロッパへガスを供給するために、カスピ海の海底にトルクメニスタンからアゼルバイジャンまでのパイプラインを敷設、その後「南ガス回廊」へ接続するという計画である。このプロジェクトは、アメリカおよびEUから積極的に支持されている。

このプロジェクトの実現のため、2015年にEU、トルクメニスタン、アゼルバイジャン、ジョージアおよびトルコのエネルギー省次官級のワーキング・グループが設けられた。TCGの建設、始動、運営に必要な二国間合意、およびトルクメニスタン産ガスをパイプラインに充填するための協定について議論が行われた。交渉には特別な進展がなかった。ロシアとイランは、カスピ海の法的地位問題が未解決であること、環境に与えるリスクが大きいことを理由に、パイプライン敷設に反対した。カスピ海横断ガスパイプライン・プロジェクトは、アゼルバイジャンを経てトルクメニスタン産ガス

をヨーロッパ市場に年間300億m³、30年間供給することを目的としている。TCGの長さは、以前は773 kmと言われていたが、2011年のデータによると300 kmである。300 kmで計算した場合のプロジェクトの総額は79億ユーロと評価されている。

条約の調印後2018年10月にラシッド・メレドフ外相を団長とするトルクメニスタン政府代表団とマロシュ・シェフチョビッチ・エネルギー担当欧州委員会副委員長、欧州委員会エネルギー総局の代表らとの定例会議が開かれた。欧州委員会は、カスピ海横断ガスパイプライン建設に大きな関心を示し、このプロジェクトへの投資誘致を支援する用意を表明した。トルクメニスタンは、ヨーロッパに年間400億m³のガスを供給する用意を表明した。

その後、昨年11月22～23日に、ブリュッセルでEU・中央アジア大臣級協議が開かれ、その中で地域諸国との経済、政治、文化分野の関係発展が話し合われた。EU・トルクメニスタン・パートナーシップ評議会の会議の結果、フェデリカ・モグリーニ欧州連合外務上級代表は、地域で唯一EUの外交使節がなかったトルクメニスタンに代表部を開く計画を発表した。新しい代表部が取り組む課題の中で最も重要な位置を占めたのはやはりエネルギーだった。あらゆる点から判断して、カスピ海の法的地位が明瞭になったという前提でのガスパイプライン建設の見通し、EUの投資および技術関連の可能性には問題がなく、双方ともかなり楽観的に評価している。

TCGの実現問題におけるアゼルバイジャンの立場について言えば、政府はこのプロジェクトへの支持を何度も表明しているが、ある重要な事実を強調している。アゼルバイジャンは通過国として、インフラ（南ガス回廊）を提供し、ガス・トランジット輸送の条件を創出する用意がある。しかし、カスピ海東岸からのガス輸送に関する決定は、ガスの生産国、つまりトルクメニスタン自身が行うべき点である。

この問題におけるアゼルバイジャンの正式な立場は、イルハム・アリエフ大統領が2018年8月にバクーでのアンゲラ・メルケル・ドイツ首相との記者会見で明確に述べている。やはりカスピ海横断ガス回廊の建設により関心を持つべきなのは、ガスの通過国ではなく供給国である、と。エルマル・メメディヤロフ外相も、カスピ海横断ガスパイプラインの敷設はトルクメニスタンの決定次第であり、カスピ海の法的地位はそれを可能にしていると考えている。

それは、アゼルバイジャンは自国内のインフラを提供する用意はあるが、海底ガスパイプライン建設に投資する用意はない、ということの意味する。絶対的に正しいアプローチである。ヨーロッパへのガス輸送のために400億ドルかかる南ガス回廊プロジェクトの実現を開始し費用の一部を負担したのはアゼルバイジャンなのだから。その額は115億ドルで、プロジェクト総額の25%を超える。南ガス回廊プロジェクトが始まったのは、石油価格が1バレル100ドルを超えていた時期であり、アゼルバイジャンは資金調達に問題はないと考えていたということを忘れてはならない。現在の石油価格は1バレル約67ドルであり、アゼルバイジャンはいかなる形であれカスピ海横断ガスパイプライン建設に資金を使う気はない。というわけでこのプロジェクトの実現の見通しは、第一にヨーロッパの企業による投資決定にかかっている。トルクメニスタンがこのプロジェクトに大金を投入しないことは理解できる。それがトルクメニスタンの伝統的な政策だから。自国の国境でガスを売る用意はあるが、消費者市場までどのように輸送されるかについては、アシガバートは関心がない。

アゼルバイジャンは現在、2020年からヨーロッパに年間100億m³のガスを供給する義務を負っている。供給量は、今後10年間少なくとも2倍になる可能性がある。EUもそれを期待している。1990年代末、トルクメニスタン政府はカスピ海横断ガスパイプライン建設プロジェクトの実現可能

性調査のために、アメリカの企業General Electric、Bechtel National、Shellを誘致した。アメリカ政府はそのために130万ドルを支出しさえした。その少し後、プロジェクトはトルクメニスタンのサルムラト・ニヤゾフ前大統領によって中止された。トルクメニスタンは、かなりの割合のガスをロシアに向けることにより、ガス輸出問題を非常に簡単に解決した。2008年までガスプロムはトルクメニスタンの天然ガスの主要な買手で、年間約500億m³を買っていた。2008年の危機が始まってからガスプロムはトルクメニスタン産ガスの購入価格を見直そうとした。発生した対立は、2016年からのロシア連邦へのガス供給完全停止をもたらした。2017年1月1日からトルクメニスタンは、ガス代金の支払遅延が原因でイランと「仲違い」し、イランへの供給も停止された。

このようなわけで、現在トルクメニスタン産ガスの唯一の輸出ルートは中国である。トルクメニスタンは、天然ガスを輸送能力年間400億m³のトルクメニスタン＝ウズベキスタン＝カザフスタン＝中国パイプラインで輸出している。供給量は400億m³を超えていないが、将来的には年間650億m³までの増大が予想される。

イランとロシアとのガス紛争、および単一の需要家への依存が、おそらくアシガバートにガス輸出ルートの多様化について真剣に考えさせた。トルクメニスタンのグルバングル・ベルディムハメドフ大統領は、2015年12月23日の東西ガスパイプライン開通式において、西の方向はトルクメニスタンとEUのエネルギー・パートナーシップにとって優先的なものの一つであり、トルクメニスタンはヨーロッパへのガス供給に関して具体的な対話を続ける用意があると述べた。このガスパイプラインは、トルクメニスタンの中央部および南東部からカスピ海沿岸へのガス輸送を可能にする。

トルクメニスタンのエスタブリッシュメントは、天然ガス輸出の多様化を検討する際にカスピ海横断ガスパイプライン・プロジェクトを除外していないと繰り返し述べてきた。今やアシガバートは、カスピ海の法的地位に関する条約の調印によって、カスピ海を経てアゼルバイジャンに至るガスパイプラインの敷設に必要な法的基盤が整ったと考えている。

条約調印後トルクメニスタンは、国際連携の拡大およびトルクメニスタン産ガスの欧州市場への輸出のためにEUの代表らとの接触を活発化した。また、2030年までのトルクメニスタンの石油ガス複合体発展プログラムの実現、石油ガスの採掘量増大、国内の有望な炭化水素鉱床の開発に関する決定が採択された。

トルクメニスタンは、天然ガスの埋蔵量でロシア、イラン、カタールと並んで世界のベスト4に入る。トルクメニスタンの天然ガスの総埋蔵量は50兆m³と評価されている。東部のガルクイヌイシ鉱床は、確認埋蔵量で2位を占めている。トルクメニスタンはこのような資源基盤を背景にして欧州市場への供給の用意を表明しているのである。

トルクメニスタン産ガスの供給に大きな関心を持っているらしいドイツは、カスピ海横断ガスパイプラインの実現案を提示している。ドイツとEUでは現在、ロシアのガスパイプライン・プロジェクト「ノルド・ストリーム2」、およびEU諸国の過度のロシア依存を避けるためのエネルギー輸入多様化の必要性について激しい議論が行われている。そのため条約調印直後の2018年秋から、グルバングル・ベルディムハメドフにTCG建設を説得する目的でドイツの特使が足繁くトルクメニスタンに通い始めた。

トルクメニスタン産ガスのEU市場への輸出の見通しについて、ドイツ外務省の代表アレクサンダー・シェンフェルダーは次のように述べた。昨年8月のカスピ海の地位に関する条約は、トルクメニスタンからアゼルバイジャンのガスパイプライン網までのカスピ海を経由するパイプラインを敷設

するための基礎を築いた。これによってトルクメニスタンはヨーロッパのガス市場へのアクセスを早期に得ることができる。そうなればドイツとEUは新たなガス供給者を得ることができ、トルクメニスタンは顧客を大幅に増やすことができるだろう。

第一歩としてシェンフェルダーは、いわゆる「プラットフォーム・ソリューション」を提案した。トルクメニスタンは今でも既存のガスパイプライン・インフラを使って年間60 m³のガスをヨーロッパに供給できる。これは比較的速やかに、しかも多大な費用をかけずに実現できるはずで、ドイツの企業はかなり具体的な関心を持っている。このようなスタートによって、大規模なカスピ海横断ガスパイプライン敷設のためのパートナー探しが容易になるだろう、という案だ。

ここで既存のインフラとされているのはトルクメニスタン＝イラン・ガスパイプラインで、これを使用してトルクメニスタン産ガスをアゼルバイジャンに送り、さらに南ガス回廊で輸送できる。理論的にはこのような供給の実現に問題はなく、アメリカの制裁下にあるイランはトルクメニスタン産ガスの通過料問題において御しやすいだろう。今テヘランが非常に必要としている国庫への追加的な外貨収入となるからだ。このような供給は技術的にも十分可能である。トルクメニスタン産ガスをイランに輸出するために、年間輸送能力80億m³のコーペジエ＝コルドクーイ・ガスパイプラインと年間輸送能力120億m³のドヴレタバト＝セラフス・ハンゲラン・ガスパイプラインが建設済みである。一方アゼルバイジャンはアスタラ＝カジマゴメッド・ガスパイプラインを使用したイランからのガス輸入の経験が豊富である。

現在トルクメニスタンは、年間輸送能力330億m³、全長1814 km（トルクメニスタン214 km、アフガニスタン774 km、パキスタン826 km）のトルクメニスタン＝アフガニスタン＝パキスタン＝インド・ガスパイプライン（TAPI）建設プロジェクトを積極的に実施している。TAPIのトルクメニスタン工区の建設は2015年12月に始まり、稼働開始は2019年12月の予定である。また、ガスプロムはガスの購入を再開することを決めた。2017年末のウラジーミル・プーチンのトルクメニスタン訪問の他、2018年にはガスプロムのアレクセイ・ミレル社長が10月と11月の2回トルクメニスタンを訪問している。今年2月初め、ロシアのセルゲイ・ラブロフ外相は、アシガバート訪問中に再度ガス問題に触れた。会談後、ロシア側もトルクメニスタン側もトルクメニスタン産ガスのロシア連邦への供給再開の詳細について語らなかった。もしTAPIが予定の時期に稼働開始し、ガスプロムがトルクメニスタン産ガスの輸出について合意に達することができた場合、TCG実現の決定は無期限に遅れる可能性がある。それにも関わらずEUとアゼルバイジャンはトルクメニスタン産ガスのヨーロッパへの供給に関する提案を行い、アシガバートの反応を待っている。

2019年2月20日バクーでの南ガス回廊協議会の会議において、トルクメニスタンのヤグシゲルディ・カカエフ大統領補佐官は、アシガバートはカスピ海横断ガスパイプラインに関する交渉を再開する用意があると表明した。また、トルクメニスタンにはヨーロッパ諸国が天然ガスを確保するための十分な量があることを再度確認した。このように、トルクメニスタンの立場には明らかな進歩が見られた。これが現実の合意となるかどうかは時間が経てば分かるだろう。いずれにしろ、アシガバートはTCGの実現に関してEUのより具体的な提案を待っていることを示唆した。

しかし、TCG実現の用意の表明だけではこのプロジェクトを始動するのに明らかに不十分である。今のところプロジェクトの実現見通しにはかなりの不明点がある。例えば、TCGプロジェクトの資金調達メカニズムと資金源、誰が受益者になるのか、まだ不明である。もちろん、EUがこのプロジェクトを推していることを考慮すれば、資金調達にヨーロッパの銀行が関わる可能性がある。南ガス回

廊プロジェクトの資金調達でもそのようなスキームが使われた。そのためこのスキームをTCGにも使うことは容易である。ちなみに、2019年1月末トルクメニスタン外務省でのブルーノ・バルヴァネラ欧州復興開発銀行（EBRD）中央アジア担当専務との会談において、プロジェクトの実現に関する討議があった。詳細は報道されていない。しかし、トルクメニスタンがTCG建設のために重い負担を引き受ける可能性があるとは信じがたい。

カスピ海の地位に関する条約には、海底パイプライン建設に関する制限があることも忘れてはならない。条約の第14条によると、カスピ海の海底にパイプラインを敷設できるのは、「その設計がカスピ海海洋環境保護枠組条約およびその議定書を含め締約国が参加する国際条約に規定された環境保護の要求および規格に合致している」場合のみである。条約の付属議定書の条件によると、沿カスピ海5カ国すべてが設計と環境保護の要求との合致に関する自国の結論を6ヶ月以内に出さなくてはならない。つまり、パイプライン建設がカスピ海を脅威にさらす、というプロジェクト阻止のための正式な理由があるということだ。また、一部の専門家は、環境保全問題に関するテヘランとモスクワの懸念は、実際には経済的利害に関する懸念であり、その懸念の元は、ヨーロッパへのガス輸出における競争相手、この場合はトルクメニスタンの可能性をつぶしたいという願望だと考えている。

さらに、TCGの実現見込みに否定的な影響を与えうる3つ目の要素がある。それは、国外のパイプライン・プロジェクトに参加したくない、国境までならガスを供給するが国外での供給の失敗に責任を負いたくないというトルクメニスタンの政策である。

1-2) カザフスタン・カスピ海輸送システム

カスピ海の地位問題の解決は、カザフスタン・カスピ海輸送システム（KCTS）プロジェクトの実現を促進する可能性がある。このプロジェクトは、2007～2009年に活発に議論された。エスケネ（アティラウ地区）＝クリク港間の全長739 kmの石油パイプライン建設およびカスピ海横断システム（クリク＝バクー）の構築である。カスピ海横断システムは、カザフスタンのカスピ海沿岸にある石油積み出しターミナル、タンカーおよび船舶、アゼルバイジャンのカスピ海沿岸にある石油積み込みターミナルおよびバクー＝トビリシ＝ジェイハン石油パイプラインシステムへの接続設備から構成されると想定されていた。

カザフスタンの資源基盤としては、カシャガン油田とテンギス油田の石油が想定されていた。KCTSは、初期段階では50万バレル／日（年間2300万トン）、その後75万～120万バレル／日（年間3500～5600万トン）の石油輸送を確保できるという計画だった。

投資妥当性の試算では、カスピ海横断システムの施設の概算価格は第一段階で約18億ドルと評価されていた。内訳はクリク港のターミナルが約6000万ドル、船舶建造費が約5000万ドル、アゼルバイジャン国内のターミナルと接続パイプラインの建設費が約7000万ドルである。この場合、カスピ海横断輸送には63000トン程度の載貨重量の大きいタンカーの使用が想定される。3500万トンの石油を輸送するためには毎年7隻の大型タンカーの建設が必要となる。

SOCAR社とカズムナイガスは、2008年11月14日「カスピ海横断プロジェクト実現の主要原則に関する協定」に調印し、プロジェクト実施のための合弁企業を作る計画さえあった。しかし事は話以上には進展せず、プロジェクトの実現はより良い時期に延期された。カザフスタン・エネルギー省は、国内の石油の採掘と配分の長期バランスを試算した結果、カザフスタン・カスピ海横断輸送システム（KCTS）プロジェクトが必要になるのは、カシャガン油田開発の第二段階の初め、つまり2024年以

降になるとの結論に達したと発表した。

しかし、カザフスタン産石油をバクー＝トビリシ＝ジェイハン石油パイプラインで輸送することの重要性に関する声明は、カスピ海の地位に関する条約調印の直後、昨年秋からすでに活発化していた。例えば、カザフスタン・エネルギー省は、テンギスおよびカシャガン油田の開発の結果石油採掘量が増大したことに関連して、2019年からの石油および石油製品のアゼルバイジャン・トランジットの可能性を調査すると声明した。

この問題は、2018年9月にバクーで開かれた「カザフスタン産石油および石油製品のアゼルバイジャン・トランジット」および「カザフスタン産液化天然ガス（LPG）のカスピ海経由アゼルバイジャンへの輸送」に関する第1回アゼルバイジャン・カザフスタン・ワーキング・グループの会議で話し合われた。会議の結果に実質的な進展は見られず、バクー＝トビリシ＝ジェイハン・ルートによる2019年の石油輸出の内訳に、カザフスタン産石油はまだ入っていない。

カザフスタン西部に天然ガス液化工場を建設するプロジェクトも、カスピ海地域のエネルギーおよび輸送分野でのアゼルバイジャンとカザフスタンの二国間協力を発展させる。現在バクーとアスタナは、今後のアゼルバイジャンへの輸出および第三国へのトランジットのためにアクタウに液化ガス工場を建設する可能性を話し合っている。そのようなターミナルの建設が実現できれば、カスピ海東岸から南ガス回廊を経てヨーロッパへの新たなガス供給源が現れるかもしれない。そのためにはアゼルバイジャン国内に再ガス化のための追加的なインフラを建設する必要があり、商業的観点から見てそれが正しいかどうか、さらなる計算が必要である。

1-3) 係争地の鉱床

カスピ海の法的地位に関する条約の調印は、外国投資の流入に好ましい影響を与えそうだ。ロシアのルクオイル社のヴァギト・アレクペロフ社長は、今年1月にダボスで開かれた世界経済フォーラムの舞台裏で、カスピ海のアゼルバイジャンおよびカザフスタンのセクター内の新たな鉱床の開発に関心があると話した。特に同社が関心を持っているのは、SOCAR社と共同で開発中のアゼルバイジャンの新しい鉱区である。これらはすべて今は初期段階である。しかしルクオイル社は、カスピ海領域での事業に興味を持っている。そこには、カスピ海のロシア・セクターでのプロジェクトも、アゼルバイジャンの大陸棚でのプロジェクトも含まれる。また、ルクオイル社は、新しい鉱床の開発に関してカザフスタンと交渉を行っている。「ジェニス」鉱区に関する協定にすでに調印し、合弁企業設立のための資料を準備中である。他にもカザフスタンの大陸棚でも複数の鉱区が候補にあがっている。

イランもカスピ海に関心を持っている。2016年1月に西側の対イラン制裁が解除されたため、テヘランは石油ガス部門への外国投資誘致に関する交渉を開始できるようになった。アゼルバイジャンもこのプロセスの外にいたわけではない。2018年3月28日、イランのハサン・ロウハーニー大統領のバクー訪問時、アゼルバイジャンのエネルギー省とイラン石油省の間で、カスピ海のしかるべき鉱区の共同開発における連携の合意書が調印された。イランのアミル・ホセイン・ザマニーニー石油次官はこの文書について、双方は石油合弁企業を設立する計画だとコメントした。

その後イラン大統領は、イランとアゼルバイジャンは共同でカスピ海の油田開発の準備を行う、このような協力は史上初めて実施される、と述べた。大統領はまた、イランはトルクメニスタンを含め他の隣国とも同じ方向で協力できると述べた。

イランとアゼルバイジャンの間の上記の合意は、カスピ海の2つの鉱区の開発を想定している。検討されている鉱区の中で特にアラズ＝アロフ＝シャルグの名前があがっている。この鉱区の探査は、アゼルバイジャンとイランの間でカスピ海の地位に関する合意が達成されるまで凍結されている。数年前イランは、カスピ海の係争地にあることを理由に、アゼルバイジャンによるアラズ＝アロフ＝シャルグ鉱区の開発に反対した。イランは、海軍を使ってBP社（プロジェクトのオペレータ）の地質探査船を2001年7月21日の契約の対象であるアラズ＝アロフ＝シャルグ鉱区から排除した。その際テヘランは、カスピ海を5等分（イランが考える公正な分割は沿岸国の間で海底を20%ずつ分けるというもので、中間線の原則によるものではない）した場合、「アラズ＝アロフ＝シャルグ」の南の境界はイランのセクターに入るとして、バクーを非難した。その時アゼルバイジャンは、南の隣国との状況を悪化させないことに決め、問題の解決をカスピ海の法的地位の決定まで延期することにした。その時から契約鉱区での実質的な探査作業はすべて中止された。ところが、2018年にイランのNIOC社とノルウェーのORG社が、アゼルバイジャンと係争中のサルダル・ジャンガル、およびさらに3箇所のカスピ海鉱区の調査に関する合意書を調印した。

カスピ海に共通の（係争中の）鉱床があることは、協力発展のためのもう一つの潜在的な可能性である。しかし、アメリカによる対イラン制裁の再開を考慮すると、アゼルバイジャンとの間で係争中の鉱床の共同開発は、再度制裁が解除されるまで延期される可能性がある。西側の投資家と同様、SOCAR社が制裁の脅威のもとでイランの石油ガスプロジェクトへの参加に同意することはありそうもない。

トルクメニスタンとアゼルバイジャンの間で係争となっているキャパス鉱床の共同開発はより楽観的に見える。アシガバートは、この鉱床を「セルダル」と呼んで主権を主張している。両国とも1990年代に（個別に）外国企業との間でこの鉱床の開発契約を締結しよう試みたが、成功しなかった。アシガバートは2012年にここで地震探査を行おうとさえしたが、アゼルバイジャンから抗議を受けた。「キャパス」は、北西部のアゼリ鉱床と南東部のリヴァノヴォ・ザーパドナヤ構造の間に位置する。この構造は1981年の地震探査の時に発見された。深さ3527～3491 mの区間から自噴で石油285 t/日、ガス2万 m³/日が得られた。

専門家は、この鉱床を石油8000万トンとガス320億m³の埋蔵量を持つ重要産地と評価している。またトルクメニスタンは、アゼルバイジャンがBP社を筆頭とする外国企業と1994年から共同開発している「アゼリ」と「チラグ」の鉱床についても係争対象と考えている。しかし、ACG鉱区の開発協定が2050年まで延長されたという事実を考慮すれば、アシガバートが今後もこの鉱区の領有を要求し続ける可能性は小さい。つまりこの鉱区についてはすべて明瞭で、アゼルバイジャンのものと認識されており、国の石油生産にとってのその重要性を考えれば、バクーはACGに対する領有権というテーマを発展させる機会を与えないだろう。

キャパス問題は現在も未解決のままだが、アゼルバイジャン、ロシア、カザフスタンがカスピ海の隣接水域を中間線原則で区画する問題を互いの間で解決済みであることを考慮して、バクーはアシガバートとテヘランとの間で同様の譲歩を想定している。条約の調印は、アゼルバイジャン、イラン、トルクメニスタンの間のカスピ海南部海底の区画問題を解決していない。これは、これらの国の間の三カ国間および二国間交渉のテーマとなるだろう。しかし、条約そのものを例にとると、この場合も遅かれ早かれコンセンサスが見つかると考えられ、そうなれば係争地の鉱床の共同開発に弾みがつくだろう。この問題に関するテヘランとアシガバートとの交渉は、長く困難なものになることは明らか

であるが。

これに関連して特に注目に値するのは、イランのモハンマド・ジャヴァード・ザリーフ外相が声明で述べた、エネルギーおよびトランジット分野の協力発展に関するテヘランとアシガバートの意向である。イラン外相はまた、カスピ海の地位に関する条約の調印後テヘランはカスピ海での共同プロジェクトを検討する用意があると強調した。しかし現在のところ、制裁下にあるイランとの共同プロジェクトの見通しを評価するのは難しい。制裁が解除されない限り、テヘランはカスピ海での石油ガス鉱床共同開発に参加できる潜在的パートナーとして最弱である。

2) 運輸・物流

条約の調印は、南北回廊（ロシア＝アゼルバイジャン＝イラン）および東西回廊（中国＝中央アジア＝ヨーロッパ）が交差する大陸輸送の一大拠点としてのカスピ海地域の立場を強めている。このことは、カスピ海地域の経済発展に貢献するだろう。それに関連して、輸送・物流ハブとしての地域の重要性が高まっている。そのため沿カスピ海諸国は現在この分野の様々なプロジェクトを積極的に推進している。アゼルバイジャン、カザフスタン、イラン、トルクメニスタン、ロシア、すべての国がそうである。

2-1) カスピ海横断国際輸送ルート

現在、アゼルバイジャンとカザフスタンは海上貨物輸送の分野での協力を活発に行っている。カスピ海横断国際輸送ルート（TITR）が開設され、機能している。このプロジェクトは、トランジット能力の向上とカスピ海地域諸国の発展を目的として始まった。TITRルートは、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、トルコを経てヨーロッパに至る。TITR参加国の共同作業の結果、Nomad Expressコンテナ・サービスが設立され、中国からアゼルバイジャン、ジョージアおよびトルコまでのパイロット・コンテナ列車が編成された。

この物流ルートの主なインフラ施設は、自由経済特区「ホルゴス＝イースト・ゲート」、カザフスタンのアクタウとクリク、アゼルバイジャンのアリヤトとバクー、ジョージアのポティ、バトゥミ、アナクリヤ、ルーマニアのコンスタンツァ、ウクライナのチェルノモルスク、イゾフの各港である。このルートの物流インフラには、1万 kmの鉄道網、10の海港、7万単位の列車が含まれる。

カザフスタンのクリクにおけるフェリー・コンプレックスおよびバクー＝トビリシ＝カルス鉄道線の稼働開始は、カスピ海横断国際輸送ルートによる輸出コンテナ輸送にさらに弾みをつけた。バクー＝トビリシ＝カルス線は、中央アジアのトルクメニスタン、カザフスタン、ウズベキスタン、キルギスタン、タジキスタンおよびアフガニスタンのヨーロッパおよび世界の市場への進出を容易にしている。この鉄道を使用して、初期段階は年間500万トン、次の段階では年間2000～2200万トンの貨物を輸送する計画である。

クリク港は、カスピ海の港間を結ぶ拠点となり、カザフスタンがユーラシア地域の輸送・物流ハブに発展するのに多大な貢献をしている。中国からの貨物はカザフスタンに運ばれ、クリクを經由してアゼルバイジャン、ジョージア、トルコ、ウクライナ、さらにヨーロッパへと向かう。この港は、穀物、石油製品、肥料、化学薬品その他の貨物のカスピ海地域の隣接国への積み替えに焦点を当てている。同港の2018年の貨物取扱量は150万トンだったが、2019年には250万トンを超える計画である。

フェリー貨物の総処理能力は600万トンである。現在この港はまだ稼働し始めたばかりで、近い将来この指標を達成する計画だ。クリクからバクーまでの所要時間は18時間である。

2-2) アリヤト自由経済区域の創設

アゼルバイジャンへの追加的投資の流入は、2021年以降アリヤトのバクー国際貿易港内自由経済区域（FEZ）の活動を支えるだろう。港湾当局の評価によると、最初の数年間だけでも投資額は約10億ドルになる可能性がある。

FEZは、トラック駐車場、国際および国内物流センターなどのいくつかの要素から成る。FEZの面積は100ヘクタールとなる。港がアゼルバイジャンの南北と東西を結ぶ鉄道が交わる最大の要衝に建設されているため、FEZも鉄道へのアクセスを持つことになる。FEZの創設によってアゼルバイジャンは大規模な輸送・物流拠点に変貌する。FEZは、地域の大規模なインターモーダル配送拠点として、国内外の顧客に総合的な物流サービスを提供するようになる。

また、FEZの活動によって、競争力のある輸出志向製品の生産拡大とそれによる外貨収入の増加が期待される。FEZ内には、石油化学分野、薬品、農業その他の分野の組立工場も建設される予定である。自由区域は、国の領土の一部であるが特別な制度を有する。そこで生産された製品は、国の関税区域の外にあるものとみなされる。それらの製品は、税関検査の対象でなく、課税もされない。

2-3) ラピスラズリ・ルート

2018年5月、トルクメニスタンのトルクメンバシ市で国際港の開港式が行われた。Gap İnşaat社（トルコ）が実施したプロジェクトの費用は15億ドルを超えた。この港の年間処理能力は1700～1800万トンとなる。トルクメンバシの既存の港と合わせると、処理能力は2500～2600万トンとなる。国際フェリー港および旅客港は年間30万人の乗客と75000台のトレーラーを扱うことができる。コンテナ・ターミナルの年平均処理能力は40万TEUである。マルチモーダル物流センターは、水上輸送に積み替えるため航空、道路および鉄道輸送で運ばれてくるコンテナ貨物の保管および複合的な処理のための総合的なサービスを提供する。

新しい港の始動によって、アジア太平洋諸国からシルクロードを通してトルクメニスタンに入る貨物をロシア、アゼルバイジャン、イランの港を経由してヨーロッパへ運ぶための追加的な可能性が生まれた。

これに関連して、アゼルバイジャンとトルクメニスタンの輸送分野での協力にとって非常に有望なのは、ラピスラズリ大陸横断回廊（青金石）・ルートである。2017年11月、アフガニスタン、トルクメニスタン、アゼルバイジャン、ジョージア、トルコは、これらの国を結ぶラピスラズリ輸送回廊の創設に関する協定に調印した。この協定は、トランジット物流の円滑化および税関手続の簡略化を目指すものである。この回廊は、鉄道と高速道路によってトルグンジ（アフガニスタン）とアシガバート（トルクメニスタン）、さらにカスピ海のトルクメンバシ港を結ぶ。回廊はさらにカスピ海を渡ってバクーへ、その後トビリシを経由してアンカラ（ポティおよびバトゥミへの支線あり）へ、アンカラからイスタンブールに至る。将来的にはこのルートにインドが加わることを期待されている。

ラピスラズリ・ルートの開通式は2018年12月13日にアフガニスタン西部のヘラート州で行われた。その日のうちに最初のテストが行われ、アフガニスタンからセルヘタバード（クシカ）へ、そこからトルクメンバシ港へ向かう9台の大型トラックが発発した。アフガニスタンからの最初の貨物175ト

ンがラピスラズリ・ルートを経てバクー国際貿易港に到着したのは2018年12月25日だった。貨物はドライフルーツと香辛料だった。

2-4) ロシアの港と南北輸送回廊

ロシアもカスピ海を経由する貨物輸送量を増やそうとしている。そのことは2017年に政府が採択した「カスピ海水域におけるロシアの港の発展戦略」と結びついている。この戦略の主な目的は、カスピ海におけるロシアの経済的・地政学的プレゼンスの強化、カスピ海周辺諸国との経済・文化交流の拡大、および国際貿易貨物の増大によってロシア連邦のカスピ海地域を発展させる条件の創出である。

この戦略では、マハチカラおよびアストラハンの港、アストラハン州のオーリャ港を近代化し、ダゲスタン共和国カスピースクに新しい港を建設する計画である。それによって2030年までにカスピ海の港を経由する穀物輸出量を700万トンまで、その他の乾貨物の量を7万トンまで増やし、年間3万人のロシアの観光客をカスピ海地域に誘致し、2000人を超える雇用を創出できる。この戦略は3段階で実現する計画である。第一段階（2020年まで）は準備段階、第二段階（2020～2025年）が主要な段階、第三段階（2026～2030年）は将来的な段階。

戦略実施の枠内でロシア連邦は、今年の春にはトルクメンバシ＝マハチカラ間のフェリー定期便を開設する計画だ。このルートは2つの港をつなぐだけでなく、積替地点となり、そこから黒海までの完全な輸送回廊ができることになる。最初は1、2隻のフェリーを就航させ、有効な貨物量が最終的に確認できた将来にはさらに3～4隻を投入する可能性がある。マハチカラへの最初の試験航海は5月に行われる。第一段階として年間30～50万トンの貨物輸送が実施されれば、プロジェクトの採算が取れ、輸送業者にその潜在力を示すことができるだろう。

インドおよびイランの通商代表は、自国製品のトルクメンバシ＝マハチカラ・フェリー便での輸出についてすでに調査を行った。ロシアは今後、さらに遠いベトナムや韓国もこのプロジェクトに誘致する意向だ。現在すでに、カスピ海と黒海を経由して東西を結ぶ輸送回廊の実現に関心を持つ具体的な企業が数多く存在する。今それらの企業は貨物をフェリーでバクーへ、その後ダゲスタンを経てロシア中央部へ輸送しているが、何倍も高い運賃がかかる。在トルクメニスタン・ロシア連邦通商代表部の試算によると、中期的に見てトルクメンバシ＝マハチカラ・フェリー便は年間800万トンの貨物を処理できる。

そのほかロシアは、アジアからヨーロッパへの貨物輸送を拡大するためにカスピ海のロシア沿岸に新しい港を建設する計画を持っている。カルムイク共和国で実施される予定の輸送・物流インフラ・プロジェクト「国際海港ラガニおよびユーラシア運河」である。

新しい港は、アストラハンとダゲスタンの港の負荷を軽減し、同時に取扱量を増やすことを可能にする。第一にアストラハン州の港は凍結するし、第二にロシア、カザフスタン、イラン、トルクメニスタン間の協力は年々拡大している。貿易高が増大し、マハチカラ港、アストラハン港の処理能力は発展に追いついていない。そのため、ロシア連邦内にもう一つの港を建設することで、ロシアはカスピ海の輸送・物流における競争力を保つことができる。

カスピ海の既存のロシアの港は、様々な原因で主要な輸送ハブになることができない。アストラハンの港は冬には凍結し、春には毎年の浚渫作業のために稼働停止する。マハチカラ港は石油積み出し港としての狭い用途しか持たず、拡大の可能性もない。そのためロシアおよび外国の荷主の一部は、最近年間貨物量が300万トンから2000万トンに増えたカザフスタンのアクタウ港に輸送ルートを移

している。

これに関連して、カスピ海のロシアの水域に新たな港湾施設を建設する必要が生まれており、ラガニに港を建設するのが最も合理的な決定である。ラガニ（カスピ海から9 kmに位置するカルムイク共和国の市）の港のメリットは、一年中航行可能であること、鉄道および道路に近いことである。港湾施設の設計処理能力は、年間2000万トンを超えると予想されている。この港の建設は、ロシアの国家予算を使わず投資資金によって実施される予定だ。カルムイク政府は2019年3月末～4月にプロジェクトの詳細と投資家の名前を発表する予定である。ラガニ港は第一期工事後2021年にも稼働開始できる。

ロシアはまた、国際東西輸送回廊の代替となる国際南北輸送回廊を発展させる取り組みを活発化している。このルートは、インドおよびペルシャ湾岸諸国からロシア、西ヨーロッパ、バルト諸国およびスカンジナビア諸国への貨物輸送を想定している。他のルートと比較した南北回廊の主なメリットは、貨物輸送の距離および期間を2分の1から3分の1に削減できることだ。ペルシャ湾、スエズ運河、地中海を経由してヘルシンキまでの海上輸送が45～60日かかるのに対し、南北回廊では20～25日である。第一段階として年間500万トン、その後は1000万トン以上の輸送が計画されている。

ロシア鉄道の情報によると、国際南北輸送回廊の南部には鉄道を使った複数の輸送ルートが予定されている。

カスピ海横断ルート - ロシアの港アストラハン、オーリヤ、マハチカラおよびイランの港ベンデル・エンゼリ、ノウシェフル、ベンデル・アミラバートを使うルート。

回廊の西支線は、サムール（ロシア）＝ヤマラ（アゼルバイジャン）の国境を通過する直通鉄道、さらにアスタラ（アゼルバイジャン）＝アスタラ（イラン）の国境を経由してイランの鉄道網に接続する。

東支線 - カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタンを経由する直通鉄道、セラフス（トルクメニスタン）＝セラフス（イラン）およびアキャイラ（トルクメニスタン）＝インチェブルン（イラン）の国境を通過してイランの鉄道網に接続。

2005年にアゼルバイジャン、イラン、ロシアは、南北回廊の発展を目的として、イラン国内に375 km、アゼルバイジャン国内にアスタラからアゼルバイジャン・イラン国境までの区画の鉄道を建設し、アゼルバイジャン国内の既存の鉄道を改修する協定を締結した。

2018年11月、アゼルバイジャン、ロシア、イランは、国際南北輸送回廊の貨物輸送拡大のためのワーキング・グループとしかるべきモニタリング・システムを設立することで合意した。現在このプロジェクトの枠内で、イランでカズヴィーン＝レシト鉄道の建設が実施されている。この鉄道は2019年3月20日までに稼働開始する見込みだ。

またアゼルバイジャンは、南北輸送回廊の一部であるレシト＝アスタラ鉄道建設のために5億ドルをイランに融資する計画である。

イランのアスタラでは、35ヘクタールの敷地に4つの荷役ターミナルと鉄道駅を建設中である。建設作業は2020年第1四半期末までに完了する予定である。アゼルバイジャンは、閉鎖型株式会社「アゼルバイジャン鉄道」に25年の期間賃貸されるターミナルの建設に6000万ドルを投資する。

アゼルバイジャン国内では、南北鉄道回廊の発展のために全長200 kmのバクー＝ヤラマ（ロシアとの国境）鉄道および313 kmのバクー＝アスタラ（イランとの国境）鉄道の改修を行う計画である。一方、2019年2月1日、株式会社RZD Logistics（CISおよびバルト諸国内で最大のマルチモーダル物

流事業者) およびConcor社 (Container Corporation of India Ltd. インド最大の鉄道コンテナ輸送事業者) は、合意覚書に調印した。この文書は、ロシアおよびインドで国際輸送回廊、特に南北輸送回廊を使用して共同物流プロジェクトを実施する可能性の調査に関するものである。達成された合意によると双方は、ロシア・インド物流協力の改善に関する共同作業を行い、両国間のコンテナ輸送分野の有望なプロジェクトを実施し、RZD Logistics社がオペレータである国際南北輸送回廊の有効性をさらに向上させるため、質の高い物流サービスを創出していく意向である。

2-5) カスピ海・黒海国際輸送回廊

トルクメニスタンは、「トランジット戦争」で遅れを取らないために、カスピ海を渡りアゼルバイジャンを経由してルーマニアに至る貨物輸送の可能性を調査している。新しいカスピ海・黒海国際輸送回廊を開設するプロジェクトを提案したのは、アシガバートとブカレストである。新しい輸送ルートはカスピ海横断ルートとラピスラズリ・ルートをベースに計画されている。トルクメニスタンやその他の中央アジア諸国の商品のヨーロッパ市場へのアクセスを確保するため、ルーマニアのコンスタンツァが、トルクメンバシ港やカザフスタン、ウズベキスタンからEU向けの貨物の積替拠点となることが期待されている。双方は、コンスタンツァ港とトルクメンバシ港のメリットを利用した黒海・カスピ海輸送回廊の最適なルートを検討している。輸送ルートは、特殊コンテナの使用を想定しており、カスピ海を経てバクーへ、さらに鉄道でバトゥミあるいはポティ (ジョージアの黒海地域) へ、そこから海路でルーマニアに至る。

このプロジェクトは、3月4日ブカレストでのアゼルバイジャン、ジョージア、トルクメニスタン、ルーマニアの外相会談で話し合われる。ルーマニアは、黒海の港コンスタンツァをカスピ海と黒海を結ぶトランジット輸送回廊の重要拠点の一つにするためのあらゆる可能性を探っている。

2-6) ドイツから中東および中国へのマルチモーダル貨物輸送プロジェクト

株式会社「ジョージア鉄道」とドイツの鉄道会社Deutsche Bahn AGは、ドイツから中東および中国向け貨物のマルチモーダル輸送サービスに関する共同プロジェクトを策定した。このプロジェクトは、上海での見本市Transport Logistic China 2018で潜在的顧客に提示された。プロジェクトによると、ルートはデュースブルク (ドイツ) を起点とし、ルーマニアからコンテナ船でジョージアの港へ、さらにジョージア、アゼルバイジャンを経て中国あるいは中東へ向かう。

ジョージア鉄道とDeutsche Bahn AGは2016年7月1日にトビリシで、国際輸送回廊を使用した貨物輸送でのパートナーシップ発展に関する協力覚書に調印した。この文書は、2つの方向で両社の協力拡大を規定している。一つは、中国とヨーロッパの間のコンテナ貨物輸送を行うカスピ海横断ルート、もう一つは、ヨーロッパからジョージアを経てイランおよびペルシャ湾、およびその逆方向の貨物輸送である。

2-7) 物流センター

輸送回廊の発展と並んで、カスピ海地域国間の協力拡大に大きな役割を担っているのは、物流センターである。カスピ海に輸送・物流センターを設立する提案は、トルクメニスタンが行った。グルバングル・ベルディムハメドフ大統領の考えによると、このプロジェクトの実施によって輸送分野のパートナーシップの効果を高めることができる。トルクメニスタン大統領の提案によると、物流センタ

一の執行機関を、ロシア、カザフスタン、アゼルバイジャン、イラン、トルクメニスタンのいずれかの沿岸都市に順番に置く可能性がある。

沿カスピ海諸国の物流センターの設立で非常に成功した経験を持つのはアゼルバイジャンである。2015年にアゼルバイジャンのAzersun Holding社が建設したアクタウ物流センターが稼働開始した。このセンターには、カザフスタン西部で販売するための生鮮野菜・果物2500トンを含む農産物1万トンを保管できる最新式の冷蔵倉庫がある。この物流センターの総面積は8730平米、プロジェクト費用は2000万ドルである。

2018年8月にアゼルバイジャンのアブシェロン地区に、歴史的なシルクロードに位置する物流センターがオープンした。この施設は、年間1100万トンの貨物の積替を想定し、アゼルバイジャンの農産物の輸出に使用される。ALCの1日の積替能力は3万トンである。初期段階のALCは、28ヘクタールの敷地内における鉄道と自動車道路の連携によって物流サービスを提供する。第二段階として35ヘクタールの敷地をカバーするプロジェクトが用意されている。

ALCでは、2400台収容のコンテナ・ターミナル、21000トン収容の大型貨物ターミナル、8100平米の屋内倉庫、屋外貨物ヤードが機能する予定である。ALCは、年間積替能力350万トンのターミナルにより輸出入およびトランジットのための貨物輸送を担うことになる。

このセンターは、バクー＝トビリシ＝カルス（BTK）、イラン＝アスタラ＝バクー、ロシア＝ヤラム＝アリャトの鉄道ルートと接続している。BTKがフル稼働した後、アブシェロン物流センターは近隣諸国との輸出入業務を実施するだけでなく、アゼルバイジャンを経由するマルチモーダル貨物輸送をより柔軟に行えるようになる。

その他、アゼルバイジャンのKDY logistics社は、生鮮野菜・果物の輸送を目的としてアストラハンの鉄道物流ハブ・インフラの発展に20億ルーブル以上を投資する計画である。同社は、100万トン以上の野菜その他の貨物を（アストラハン・ハブを経由して）輸入し、逆方向へ100万トン以上の貨物を輸出する計画である。

同社は、南北プロジェクトという輸送網を開発した。第一に、中国＝カザフスタン＝ロシア連邦（アストラハン）。第二にインド＝パキスタン＝イラン＝アゼルバイジャン＝ロシア連邦（アストラハン）。さらに、トルコ＝アゼルバイジャン＝ロシア連邦（アストラハン）、トルクメニスタン＝カザフスタン＝ロシア連邦（アストラハン）、ウズベキスタン＝カザフスタン＝ロシア連邦（アストラハン）のルートがある。アストラハン・ターミナルを経由する野菜、果物その他の貨物の想定輸出入量は、トルコ100万トン、イラン20万トン、アゼルバイジャン20万トン、ウズベキスタン60万トン、トルクメニスタン22万トン、中国5万トンである。

一方、イランのファイバーボードの大手メーカーであるArian Saeed Industrial Groupは、アストラハン州にイラン向け木材の出荷拠点を設立する作業に着手した。

石油ガス部門やパイプラインと異なり輸送・物流分野では、沿カスピ海諸国が共通の利益のために合意できる可能性がより大きい。地域諸国は、中国からの貨物量が十分であることを理解しているため、新たな輸送ルート開発を目指してインフラの改善に積極的に投資している。近年ほぼすべての沿岸国が、貨物積替の可能性を広げるためにカスピ海に新しい港を建設するプロジェクトを実施済み、あるいは実施中である。そのため今後、競争はあるにしても、トランジット物流分野での沿岸国間の連携はますます強まるだろう。新しいプロジェクトが登場する可能性もある。すべての実施中および潜在的なプロジェクトは、沿カスピ海諸国の収入源を大きく拡大するだろう。そのため地域諸国はそのよ

うなプロジェクトを奨励し、その参加者になることを目指している。

3) 沿岸地域開発

協定の調印は、沿カスピ海諸国に環境、輸送、エネルギーに関する問題を解決するだけでなく、観光、特にビーチやクルーズの発展に弾みをつけるだろう。それはさらにカスピ海沿岸地域の経済に好影響を与える。

沿カスピ海諸国間の連携にとって有望な分野の一つが観光である。既存の評価によると、カスピ海のリゾート地は潜在的に年間100万人以上の観光客を受け入れることができる。しかし、もちろん、現代的な観光インフラが必要だ。さらに、沿カスピ海諸国が相互の観光を発展させたいならば、相互補完的な娯楽インフラを発展させなければならない。

そのためには、カスピ海の隣合う国々が、ビザおよび出入国の手続を簡素化して協力のためのインフラを構築する必要がある。カスピ海観光の発展のための実際的なステップはすでに始まっている。閉鎖型株式会社「アゼルバイジャン・カスピ海運」(ASCO) および公開型株式会社「モスクワ河川交通」は、2017年12月にすでに、新しいクルーズ客船「ピョートル大帝」を使用したカスピ海地域のクルーズ運行での協力の覚書に調印している。それによると、2019年末までにロシアのクルーズ船「ピョートル大帝」の海上ツアーがバクーで開始される。初めはアストラハン＝バクーというルートで運行するが、2020年からはロシアの他の都市からのツアーが始まる。

この協定は、黒海の港＝ロシアの内水面＝アストラハン＝カスピ海の港、モスクワ＝バクー、アストラハン＝マハチカラ＝バクー、バクー＝アンザリ＝ノウシェフル＝トルクメニスタン＝アクタウ＝アストラハン、などのクルーズ客船にとって最適なルートの調査および開発における協力を想定している。両国の船会社は、河川も海も航行できるクラスのクルーズ客船「ピョートル大帝」の共同運行、および予定される海上観光の発展のための新しいクルーズ船の建造を含む共同投資プロジェクトの準備を行う予定である。

そのほかアゼルバイジャンとロシアは、棧橋、CIQ検問所、燃料および資材の補給などクルーズ・ツアーの実施に必要な港湾インフラの整備、ポートチャージの最適化の分野で連携する予定であり、現在互惠協力のための経験交流を行っている。

また現在、ロシアの船が沿カスピ海諸国の港に寄港する可能性について活発な交渉が行われている。計画によると、船はロシア連邦、アゼルバイジャン、イラン、トルクメニスタン、カザフスタンの港に寄港する。その際にカスピ海クルーズの大多数は、バクーで始まりバクーで終わる。例えば、カスピ海南部のいくつかの港に寄港しイラン、トルクメニスタンを訪れる、あるいはトルクメニスタン、カザフスタン、ロシアの港に寄港するカスピ海北部の7～8日間の「短期」クルーズが計画されている。

また、Mosturflot社には、沿カスピ海5カ国すべての港を訪れる13～14日間のカスピ海クルーズもある。将来的に「ピョートル大帝」号は3つの海をつなぐクルーズも行う予定だ。バクーからカスピ海クルーズに出発し、アストラハンからヴォルゴドンスク運河に入り、ロストフ・ナ・ドヌーを経てアゾフ海へ、そこから黒海。その後ケルチ海峡を通過して、ノヴォロシースクとソチに向かい、その後ジョージアとトルコへ、トルコのトラブゾンでルートは終了する。計画では黒海を巡るこのようなクルーズがいくつかある。

上記のようなクルーズは観光客の人気を博することが期待できる。アゼルバイジャンとイランの企

業はロシアのプロジェクトに非常に興味を持ち、それぞれ自前のクルーズ船を建造することを検討している。カスピ海にそのようなクルーズ船が多く現れれば、このプロセスに参加するすべての国が利益を得るだろう。

アゼルバイジャンでは、クルーズ観光の他にビーチ観光も想定している。カスピ海の北部と南部の海岸に新しいビーチを建設する計画がある。政府の評価によると、アブシェロン半島を始め北部（ヒジ、シャザン、シャブラン、ハチマズ）および南部（レンキャラン地区、アスタラ地区）はビーチ観光発展のための大きな可能性を持っている。そのために最新の基準に適合したビーチ内のサービス・インフラ（池、プールなど）を誘致し、付随サービス（例えば、娯楽施設、アトラクション）を増やすことが計画されている。

また、グバおよびグサル地域の観光振興計画が策定中であり、それにより観光商品および必要なインフラの整備、最適な実施場所、地区の最適な利用法、必要な投資、プロジェクトの採算性その他の要素が決定する。計画の策定にはPGI社が関わった。

沿カスピ海諸国間の協力発展のもう一つの可能性となり得るのが、カスピ海の海底への「シヤザン＝トルクメニスタン」光ファイバー国際幹線の敷設である。このプロジェクトの実施は、アゼルバイジャンがアフガニスタンおよびトルクメニスタンと共同で計画している。今年3月の会議の結果、三カ国はこのプロジェクトの実現可能性調査の準備のためのワーキング・グループを設置することで合意した。「シヤザン＝トルクメニスタン」光ファイバー国際幹線の敷設は、トルクメニスタンの領土を使ってアフガニスタンにインターネットを確保することも想定している。光ファイバー通信は、高速インターネット・アクセスにより遠く離れた場所に瞬時に情報を伝えることを可能にする。

カスピ海およびアゼルバイジャンを経て中国とEUをつなぐ光ファイバー通信ケーブルの敷設計画については、2018年10月にヌルスルタン・ナザルバエフ大統領も述べている。大統領の言葉によると、カザフスタンは、中国と共同で50以上の大規模施設の建設計画を実施しており、その中に中国＝ヨーロッパ光ファイバー通信も含まれる。ケーブルはすでにカスピ海沿岸のアクタウ市まで敷設済みである。カスピ海に関する条約が調印されたため、カスピ海とアゼルバイジャンを経てEU諸国まで敷設する可能性が生まれた。アゼルバイジャンとカザフスタンの間で締結された契約は相互に利益をもたらすため、近いうちに実施されるはずである。

アゼルバイジャン政府は、沿岸地域発展のため、ネフチャラとマッサラに工業団地の建設を始めた。例えば、ネフチャラ工業団地では、9つの工場と1つの作業場が活動する計画で、入居企業の投資は4530万マナトと評価されている。マッサラ工業団地では、第一段階として10件のプロジェクトが実施されており、その投資額は523万マナトである。将来は同様の工業団地がアゼルバイジャン北部、例えばグサル地区にも現れるだろう。この地区はロシアとの国境地帯にあるため、いくつかの中小企業を合弁で設立し、その製品を少なくともロシア南部に輸出することができるだろう。

条約の調印はまた、アゼルバイジャンの漁業の発展に新しい可能性を開くかもしれない。なぜなら、カスピ海の水域は内水、基線から測定して幅15海里を超えない領海、領海に接する幅10海里の漁業水域、および共同水域に区分されたからである。さらに各国は、自国の漁業水域内で水生生物資源を漁獲する排他的権利を持っている。

いずれにしろ、近い将来アゼルバイジャン政府が沿岸地区の発展のために新しいプロジェクトを開始することが期待できる。そのようなプロジェクトは、2019年1月29日に承認された第4期アゼルバイジャン地域社会経済発展国家プログラムの枠内で実施される可能性がある。沿岸地域には発展の可

能性と潜在力があり、現在の最重要課題はその潜在力を最大限に利用することである。

全体として、条約の調印は沿カスピ海諸国間の連携を強化するきっかけになるはずだ。地域諸国は過去20年間に石油ガスプロジェクトの実施によって大きな財源を得ることができた。しかし、現在、沿カスピ海諸国間の非石油分野の協力を拡大する必要性が生じており、そのため各国は、沿岸地域の

付属資料

1. カスピ海の法的地位に関する協定¹

2018年8月12日

本協定の参加者であるカスピ海沿岸に位置する国家、つまりアゼルバイジャン共和国、イラン・イスラム共和国、カザフスタン共和国、ロシア連邦およびトルクメニスタン（以下、「参加国」と言う）は、

国際連合憲章および国際法の原則および規則にしたがい、

参加国間の協力、善隣および相互理解の気運を考慮し、

参加国間の善隣関係の強化と拡大の意向に則り、

カスピ海が参加国にとって極めて重要な意味を持ち、参加国のみがカスピ海およびその資源に対する主権を有することにに基づき、

カスピ海に関する問題の解決は参加国の排他的権限であることを強調し、

カスピ海の政治的、経済的、社会的および文化的意義を認め、

カスピ海の保全、地域の持続可能な発展に関する現在および将来の世代に対する自己の責任を自覚し、

本協定が参加国間の協力の発展と強化、カスピ海の平和的利用、その資源の合理的利用、その自然環境の調査、保護および保全を促すことを確信し、

カスピ海における互惠的経済協力の発展にとって好ましい条件を整えることを目指し、

カスピ海地域において生じた地政学的および国家レベルでの変化およびプロセス、参加国間の既存の合意、およびそれらに関連してカスピ海に関わる法制度を改善する必要性を考慮し、

以下について合意した。

第1条

本協定の目的において、以下の用語は次の通り定義される。

¹ 本項は、ロシア大統領府ウェブサイト掲載の露文テキスト (<http://kremlin.ru/supplement/5328>) の仮訳である。

カスピ海 - 参加国の陸上の領土によって囲まれた水域で、その海岸線はロシア連邦国防省航海海洋学総局の75万分の1縮尺の海図（サンクトペテルブルグ市、No.31003、1997年4月17日付公文書刊行物、1998年印刷；No.31004、1998年7月4日付公文書刊行物、1999年印刷；No.31005、1996年11月16日付公文書刊行物、1998年印刷）に記載されており、本協定に添付されたそれらの認証謄本は協定の不可分の一部である。

基線 - 通常基線および直線基線から成る線。

通常基線 - 1977年のバルト海標高システムのクロンシュタット検潮儀のゼロに対してマイナス28.0mの地点におけるカスピ海の長期平均水位の線であり、沿カスピ海国家の陸地部分あるいはその島嶼に位置し、沿カスピ海国家の公式大縮尺地図に記載されている線。

直線基線 - 海岸線が曲折している、または海岸に沿って至近距離に一連の島がある場所において海岸のしかるべき点を結び基線を形成する直線。

直線基線の設定方法は、全ての参加国の間で別途協定によって決定される。

沿岸国の海岸の地形が、内水の設定において当該国を明らかに不利な立場に置く場合、そのような状況は、全5カ国の合意達成のため上記の方法を策定する作業の中で考慮される。

内水 - 基線から海岸方向に位置する水域。

領海 - 沿岸国の主権が及ぶ帯状の水域。

漁業水域 - 沿岸国が水生生物資源の採取に対する排他的権利を有する帯状の水域。

共同水域 - 漁業水域の外側の限界の外にあり、全ての参加国が利用する水域の一部。

セクター - 地下利用およびその他の資源開発に関連する合法的な経済活動を目的として参加国間で境界を定めた海底および地下の区域。

水生生物資源 - 魚類、軟体生物、甲殻類、哺乳類その他の種類の水生動物および植物。

共同の水生生物資源 - 参加国が共同で管理する水生生物資源。

漁業 - 水生生物資源をその自然な生息環境から採取することを目的としたあらゆる活動。

軍艦 - いずれかの参加国の軍隊に所属し、当該国の国籍を有するかかる船舶であることを示す外

部標識を掲げ、当該国の政府の任務に就いており、その氏名が然るべき軍人名簿あるいはそれに相当する書類に記載された士官の指揮下にあり、正規の軍規に服する乗組員を有する船舶。

カスピ海の生態系 – カスピ海およびカスピ海との近接による影響を受ける陸地に存する空気、水および人を含む生物の、相互に作用する構成要素。

汚染 – 陸上地点由来のものを含め、生物資源および海の生命体への害、人の健康に対する危険等の破滅的影響をもたらす、あるいはその可能性があり、水生生物資源の採取等の海上活動およびその他の合法的な種類の海の利用を阻害し、海水の質を低下させ快適さに関わる条件を悪化させるような物質、生物あるいはエネルギーをカスピ海の生態系に人が直接あるいは間接的に持ち込むこと。

第2条

1. 本協定にしたがい、参加国はカスピ海における主権、主権的および排他的権利を行使し、また管轄権を行使する。
2. 本協定は、水域、海底、地下、天然資源および上空を含むカスピ海の利用に関する参加国の権利および義務を規定し規制する。

第3条

カスピ海における参加国の活動は以下の原則に基づいて行われる：

- 1) 主権、領土の一体性、独立、国家間の主権の平等の尊重、武力あるいは武力による威嚇の不行使、相互の尊敬、協力、相互の内政不干渉；
- 2) カスピ海の平和目的による利用、カスピ海を平和、善隣、友好および協力の領域とすること、カスピ海に関わるあらゆる問題の平和的手段による解決；
- 3) カスピ海地域の安全および安定の保障；
- 4) カスピ海における参加国の軍備の安定的バランスの確保、全ての参加国の利益を考慮し、相互の安全を損なわない合理的十分性の範囲内での軍事的建設の実施；
- 5) 全ての参加国間で締結された国際条約を含め、地域の安全および安定を強化する共通の努力にしたがい、予測可能性および透明性の精神をもって軍事活動分野において合意された信頼醸成措置の遵守；

- 6) カスピ海における参加国に属さない軍事力の不在；
- 7) いずれの参加国も、いずれかの参加国に対する侵略その他の軍事行動の実施のために他国に自国の領土を提供しないこと；
- 8) 沿岸国の主権および排他的権利の遵守、およびそれに関連して参加国が定めた種類の活動に関する規則の遵守を条件とする、各参加国の領海の境界の外側における航行の自由；
- 9) 航行の安全の確保；
- 10) 一般に認められた原則および国際法の規則、当該参加国間の合意に基づき、国際貿易拡大および経済発展を目的とし通過する参加国の合法的利益を考慮した上での、カスピ海から他の海、大洋へ、またその逆方向への自由なアクセスの権利；
- 11) カスピ海領域内における、カスピ海へ入る、あるいはカスピ海から出る航行は、参加国の旗を掲げた船舶のみによること；
- 12) 共同の水生物資源の再生産および利用の調整に関して合意された規定および規則の適用；
- 13) カスピ海の生態系に汚染および損害をもたらした参加国の責任；
- 14) カスピ海の自然環境の保全、その生物資源の保存、再生産および合理的利用；
- 15) カスピ海の生態系、生物資源の保全および利用に関する分野の学術調査の促進；
- 16) 国際民間航空機関の規則に基づく民間航空機の飛行の自由；
- 17) 沿岸国の主権および排他的権利、および特定の種類の調査に関して沿岸国が定めた規則を遵守することを条件とした、参加国が合意した法令にしたがった各参加国の領海の外での海洋に関する学術調査の実施。

第4条

参加国はカスピ海において、航海、漁業、水生物資源の利用および保全、海底および地下資源の探査・開発を目的とした活動ならびに他の種類の活動を、本協定、本協定と矛盾しない参加国間の個々の協定および参加国の国内法にしたがって行う。

第5条

カスピ海水域は内水、領海、漁業水域および共同水域に区分される。

第6条

各参加国の主権は、その陸上の領土および内水の外側にあつて隣接する領海と呼ばれる帯状の水域のみならず、その海底および地下、ならびにそれらの上空に及ぶ。

第7条

1. 各参加国は、本協定にしたがつて決定される基線から測定して幅15海里²を超えない領海を設定する。
2. 領海の外側の境界は、基線の最も近い点から領海の幅と等しい距離にある点を結んだ線である。

領海の外側の境界を決定する目的で、港湾システムの一部であり最も海面から突出している恒久的港湾施設を海岸の一部とみなす。オフショアの設備および人工島は恒久的港湾施設とはみなされない。

領海の外側の境界は国境となる。

3. 隣接する海岸を擁する国家間の内水および領海の境界画定は、それらの国家間の合意にしたがい国際法の原則および規則を考慮して行われる。

第8条

1. カスピ海の海底および地下は、隣接あるいは向かい合う国家の間の合意により、一般的に認められた原則および国際法の規則を考慮し、地下利用および海底および地下の資源開発に関わるその他の合法的な経済活動に対するそれらの国家の主権を実現する目的で、セクターに区分される。
2. 沿岸国は、自国のセクター内で人工島、設備および施設を建設、あるいはそれらの建設、稼働および使用を許可し規制する排他的権利を有する。沿岸国は、人工島、設備および施設の周囲の必要と認められた場所に、海上交通および人工島、設備および施設の安全確保を目的とするゾーンを設けることができる。安全ゾーンの幅は、それらの人工島、設備および施設の外縁のいずれの点から測定しても500mを超えてはならない。

かかる施設の地理的座標および安全ゾーンの輪郭は全ての参加国に通知されなければならない。

² 参考：1国際海里=1,852m。

3. 全ての船舶は上記の安全ゾーンを尊重しなければならない。

4. 本条第1項に基づく沿岸国の主権の行使は、本協定に規定された他の参加国の権利および自由を侵害、あるいはそれらの行使を不当に妨げてはならない。

第9条

1. 各参加国は、領海に接する幅10海里の漁業水域を設定する。

隣接する海岸を擁する国家間の漁業水域の境界画定は、当該の国家間の合意により国際法の原則および規則を考慮して行われる。

2. 各参加国は、自国の漁業水域内で本協定、本協定に基づいて締結された参加国間の個々の協定および自国の国内法にしたがって水生生物資源の採取を行う排他的権利を有する。

3. 参加国は本協定および国際的メカニズムに基づいてカスピ海における共同水生生物資源の漁獲可能量を共同で決定し、それを国ごとの漁獲枠に配分する。

4. いずれかの参加国が漁獲可能量中の自国の漁獲枠を消化することができない場合、国内法にしたがって二国間協定その他の合意を締結することにより、漁獲可能量中の自国の漁獲枠の残量へのアクセスを他の参加国に提供することができる。

5. カスピ海における共同水生生物資源の採取の規則および条件は、全ての参加国間の別途協定にしたがって定められる。

第10条

1. 参加国の旗を掲げた船舶は、参加国の領海の外側の境界の外を自由に航行できる。航行の自由は、本協定の規定とともに参加国間の個々の協定にしたがい、本協定が定める参加国の主権および排他的権利を侵害することなく実現される。

2. 各参加国は、他の参加国の旗を掲げて貨物、乗客および手荷物の輸送、曳航、ならびに救助活動を行う船舶に対し、カスピ海の自国の港への自由なアクセス、貨物の荷役、乗客の乗下船のための港の利用、航行および通常の商業活動に関連する税金その他の港湾料金の支払いおよびサービスの利用に関して、自国の同様の船舶と同等に扱う。

3. 本条第2項に示す制度は、参加国の旗を掲げた船舶に対して開かれたカスピ海の港に適用される。

4. 参加国は、カスピ海から他の海、大洋へ、および逆方向に自由にアクセスする権利を有する。この目的で参加国は参加国の領土をあらゆる輸送手段によって通過する自由を有する。

かかるアクセスの規則および条件は関係参加国と通過国との間の二国間協定によって、かかる協定がない場合は通過国の法律に基づいて合意される。

通過国は、自国の領土に対する完全な主権の行使において、本項が規定する参加国の権利および可能性が通過国の法的利益をいかなる形でも侵害しないために必要なあらゆる措置を講じる権利を有する。

第11条

1. 参加国の旗を掲げた船舶は、以下の目的で領海を通過することができる：

a) 内水に入ることなく、あるいは内水の外側の錨地または港湾施設付近に停泊することなく領海を通過する；

あるいは

b) 内水に向かって、あるいは内水から出るために通過する、または上記の錨地あるいは港湾施設付近に停泊する。

2. 軍艦、潜水艦その他の水中航行機器による領海通過の規則および条件は、それらの所属国と沿岸国との協定に基づき、かかる協定がない場合は沿岸国の法律に基づいて定められる。

不可抗力あるいは災害の結果、あるいは遭難した人、船舶、航空機の援助のために軍艦の領海への進入が必要な場合、軍艦の司令官は領海への接近に際して然るべき通知を沿岸国に発信し、通航は沿岸国との合意により船長が決定した航路によって行う。上記の状況の収束後、軍艦は速やかに当該の領海を退去する。

不可抗力あるいは災害の結果、あるいは遭難した人、船舶、航空機の援助のために軍艦が領海に進入するための規則および条件は、所属国と沿岸国との協定に基づき、かかる協定がない場合は沿岸国の法律に基づいて定められる。

3. 領海の通過によって、沿岸国の平和、秩序あるいは安全を侵害してはならない。領海の通過は継続的かつ迅速でなければならない。領海の通過は本協定にしたがって行われなければならない。

4. 本条第2項に定める条件および規則にしたがって領海を通過する参加国の軍艦、潜水艦その他の

水中航行機器は、然るべき許可がある、あるいは不可抗力あるいは災害の結果、または遭難した人、船舶、航空機の援助のために必要な場合を除いて、他の参加国の領海内の港に立ち寄り、あるいは停泊する権利をもたない。

5. 参加国の潜水艦およびその他の水中航行機器は、他の参加国の領海内においては海面上を航行し、その旗を掲げなければならない。

6. 領海の通過中に以下のいずれかの活動が行われた場合、沿岸国の平和、秩序あるいは安全を侵害するものとみなされる：

a) 沿岸国の主権、領土の一体性あるいは政治的独立に対する武力による威嚇あるいは武力行使、または国際連合憲章に規定された国際法の原則に何らかの形で違反する行為；

b) 種類にかかわらず兵器を用いたあらゆる訓練あるいは演習；

c) 沿岸国の防衛あるいは安全を侵害する可能性のある情報の収集を目的とするあらゆる行為；

d) 沿岸国の防衛あるいは安全を侵害する目的をもつあらゆる宣伝行為；

e) あらゆる航空機あるいは軍事機器の空中への上昇、着陸あるいは積み込み、およびその操作；

f) あらゆる軍事機器の進水、潜水あるいは積み込み、およびその操作；

g) 沿岸国の税関、財政、入国管理あるいは衛生に関する法令に反する商品あるいは通貨の積み込みあるいは積み下ろし、かかる人物の乗下船；

h) 本協定に反する故意かつ重大な汚染に関わるあらゆる行為；

i) あらゆる漁獲活動；

j) 調査あるいは測量活動の実施；

k) 沿岸国の通信システムその他あらゆる施設あるいは装置の機能に障害を与えることを目的とするあらゆる行為；

l) 領海の通過に直接関係のないその他のあらゆる活動。

7. 参加国は、自国の領海内で本条に示す条件に違反して行われる領海通過を阻止するために必要な

あらゆる措置を講じることができる。

8. 参加国は、本協定の規定および国際法の規則にしたがい、以下の問題の全てあるいは一部について領海通過に関する法令を採択することができる：

- a) 航行の安全および海上交通の規則；
- b) 航行援助機器および設備その他の施設あるいは装置の保護；
- c) ケーブルおよびパイプラインの保護；
- d) 海洋生物資源の保全；
- e) 沿岸国の漁業関連の法令の違反防止；
- f) 沿岸国の環境保全および環境汚染の防止、軽減および規制；
- g) 海洋の学術調査および水路測量；
- h) 沿岸国の税関、財政、入国管理あるいは衛生に関する法令の違反防止；
- i) 国家の安全保障。

9. 参加国は、領海の通過に関する全ての法令を然るべき形で公表しなければならない。

10. 参加国の旗を掲げた船舶は、領海を通過する際に関連する沿岸国の全ての法令を遵守しなければならない。

11. 各参加国は、航行の安全に鑑みて必要な場合に、領海を通過する他の参加国の旗を掲げた船舶に対して領海通過の規制のために自国が設定し指示する航路および分離通航方式を使用するよう要求することができる。

12. 沿岸国は、内水に向かう、あるいは内水の外の港湾施設を使用する船舶に対しても、内水に入るため、または港湾施設を使用するための条件のあらゆる違反を防止する目的で必要な措置を講じる権利を有する。

13. 参加国は、自国の安全保障にとって本質的に重要である場合に、他の参加国の旗を掲げる船に対し形式上あるいは事実上の差別を設けることなく、自国の領海内の特定の水域において航行を一時的

に停止させることができる。

そのような停止は然るべき形で公表された後にのみ効力を発する。

14. 軍艦あるいは非商業的目的で使用される政府船舶が領海の通過に関わる沿岸国の法令を遵守せず、それらの遵守の要請を無視した場合、参加国は当該船舶に対し直ちに領海を退去するよう要求することができる。

15. 旗国は、軍艦あるいは非商業的目的で使用される政府船舶が領海通過、領海への進入および停泊に関する沿岸国の法令、または本協定あるいは国際法の他の規則を遵守しなかった結果として他の参加国に与えたあらゆる損失あるいは損害に対し国際的責任を負う。

16. 参加国は、本協定あるいは本協定にしたがって採択された法令に基づく場合を除き、他の参加国の旗を掲げた船舶による自国領海の通過を妨害してはならない。参加国は以下の行為をしてはならない：

a) 他の参加国の旗を掲げる船舶に対し、実際に領海通過の権利を不当に剥奪する、あるいはその権利を侵害するような要求をすること；

あるいは

b) 他の参加国の旗を掲げる船舶、あるいは任意の国に向けて、またはその国から、あるいはその名において貨物を輸送する船舶に対し、形式的あるいは事実上の差別を行うこと。

参加国は、自国の領海において自国が把握している航行上の危険をしかるべき形で公表する。

第12条

1. 各参加国は、カスピ海水域において自国の船舶に対して管轄権を行使する。

2. 各参加国は、自国のセクター内で人工島、装置、施設、自国の海底ケーブルおよびパイプラインに対する管轄権を行使する。

3. 各参加国は、自国の主権、地下利用、海底および地下の資源開発に関わるその他の合法的経済活動に対する主権的権利、自国の漁業水域内での水生生物資源の採取およびそれらの保全および管理に対する排他的権利を行使するために、他の参加国の船舶に対して検査、査察、追跡、拘束、逮捕および裁判を含め自国の法令遵守の確保に必要な措置を講じることができる。

本項に示す措置は根拠に基づいて適用されなければならない。根拠なくそのような措置を適用した場合、発生した損失および損害を船舶に補償しなければならない。

検査、査察、追跡、拘束等の措置は、国家の任務に就いており、そのための権限を有することを明確に示す識別標識をもつ軍艦あるいは軍用航空機またはその他の船舶あるいは航空機に搭乗している国家機関職員によって行われなければならない。

4. 本協定の第11条に定める場合を除き、本協定のいかなる項目も軍艦および非商業的目的に使用される政府船舶の特権に影響を与えない。

第13条

1. 各参加国は、自国の主権の行使として、自国の領海内で海洋の学術調査を規制、許可、実施する排他的権利を有する。参加国の旗を掲げた船舶は、当該国の文書による許可があり当該国が定めた条件下でのみ他の参加国の領海内で海洋学術調査を行うことができる。

2. 各参加国は、自国の管轄権の行使として、自国の漁業水域内で水生生物資源に関する海洋学術調査、また自国のセクター内で海底および地下の資源の探査および開発に関する調査を規制、許可、実施する排他的権利を有する。参加国の旗を掲げた船舶は、当該国の文書による許可があり当該国が定めた条件下でのみ他の参加国の漁業水域およびセクター内でかかる調査を行うことができる。

3. 許可証交付の規則および条件は各参加国がその国内法にしたがって決定し、然るべき方法で他の参加国に周知する。

4. 本条第1、第2項に基づく海洋学術調査の許可証交付に関する決定に際して、根拠のない遅延や拒否があってはならない。

5. 本条で述べる海洋学術調査活動は、本協定が規定する参加国の主権および排他的権利の行使として参加国が行う活動にとって不当な障害となってはならない。

6. 海洋学術調査を行う参加国は、本条第1、第2項にしたがってかかる調査の実施を許可した参加国に対し、許可を与えた参加国の学者に何らかの報酬を支払うことなく、また調査費用の負担義務なく当該調査に参加する、あるいは可能な場合は調査船上にて立ち会う権利を保障する。

7. 本条第1、第2項にしたがって海洋学術調査を行う参加国は、当該調査の実施を許可した参加国に対し、調査終了後の成果および結論、また調査中に得られた全てのデータやサンプルへのアクセスを提供する。

8. 参加国は、自国の領海内で実施中のあらゆる海洋学術調査の中断あるいは中止を要求する権利を有する。
9. 本条第2項にしたがって行われる海洋学術調査の実施を許可した参加国は、次のいずれかの場合にその中断あるいは中止を要求する権利を有する：
 - a) 調査活動が、許可の根拠となった申請時の情報通りに行われていない；
 - b) 調査活動が、許可した参加国の定めた条件に違反して行われている；
 - c) 調査プロジェクトの実施に際して本条のいずれかの規定が遵守されなかった；
 - d) 調査の中断あるいは中止が許可した参加国の安全保障にとって極めて重要である。
10. 参加国の旗を掲げる船舶は、本条第2、第3項を遵守する場合に領海の外側の境界の外で海洋学術調査を行う権利を有する。
11. 二国間または多国間の海洋学術調査は関係参加国の合意によって行われる。

第14条

1. 参加国は、カスピ海の海底に海底ケーブルおよびパイプラインを敷設することができる。
2. 参加国は、その設計がカスピ海海洋環境保護枠組条約およびその議定書を含め、参加国が参加する国際条約に規定された環境保護の要求および規格に合致していることを条件に、カスピ海の海底に海底幹線パイプラインを敷設することができる。
3. 海底ケーブルおよびパイプラインを敷設するためのルートは、当該海底ケーブルあるいはパイプラインが通る海底セクターを有する参加国との合意により決定される。
4. 海底ケーブルおよびパイプラインが敷設されるセクターを有する沿岸国は、それらが通過し、投錨、底引き漁具による漁業、水中および浚渫作業、腐食した錨鎖を使用しての航行が禁止される水域の地理的座標を全ての参加国に通知しなければならない。

第15条

1. 参加国は、カスピ海とその全ての構成要素の生態系を保護し保全する義務を負う。

2. 参加国は、カスピ海の生物多様性の保全、生物資源の保護、再生産、持続可能かつ合理的な利用、あらゆる発生源によるカスピ海の汚染の防止、低減および規制を目的に、単独であるいは共同である必要措置を講じ、また協力する。

3. カスピ海の生物多様性を損なう活動は禁止される。

4. 参加国は、カスピ海の生態系に与えた損害に対し国際法の規則にしたがって責任を負う。

第16条

参加国と本協定に参加していない国の個人および法人、ならびに国際機関との間のカスピ海における協力は、本協定の規定にしたがって行われる。

第17条

参加国は、国際テロリズムおよびその資金調達、兵器、麻薬、向精神薬とその前駆物質の非合法取引、密漁への対策、移民の非合法海上輸送その他のカスピ海における犯罪の防止および阻止を目的として共同行動する。

第18条

1. 本協定の規定は、全ての参加国の合意により改正あるいは補足されることがある。

2. 本協定の変更および補足は、その不可分の部分であり、別途議定書によって文書化され、それらの発効のために必要な国内手続の完了に関する5カ国全ての通知を受託者が受領した日から発効する。

第19条

参加国は、協定の効果的な実施およびカスピ海における協力の検討を目的として、外務省の後援下で5カ国が高いレベルで定期的協議を行うメカニズムを創設し、かかる協議を合意した規則にしたがい年に1回以上、沿岸国のいずれかにおいて順番に開催する。

第20条

本協定は、参加国が参加する他の国際条約から発生する参加国の権利および義務に影響を与えない。

第21条

1. 本協定の解釈および適用に関する意見の相違および係争は、参加国の協議および交渉によって解決する。
2. 本協定の解釈あるいは適用に関する参加国間の何らかの係争が本条第1項による合意に至らない場合、参加国の選択により、国際法が規定するその他の平和的手段に紛争解決を委ねることができる。

第22条

本協定は批准を必要とする。批准書は、協定の受託者の役割を担うカザフスタン共和国に保管のため提出される。本協定は受託者が5カ国の批准書を受領した日から発効する。

第23条

1. 受託者は、各批准書の受領の日付および協定発効の日付、ならびに協定の改正および補足の発効の日付を参加国に通知する。
2. 本協定は、国際連合憲章第102条にしたがって受託者により登録される。

第24条

本協定はその性質により無期限である。

2018年8月12日アクタウ市にて、アゼルバイジャン語、カザフ語、ロシア語、トルクメン語、ペルシヤ語、英語で書かれた原本一部に調印が行われた。全てのテキストは等しく真正である。

意見の相違が生じた場合、参加国は英語のテキストに依拠する。

原本は保管のため受託者に預けられる。受託者は全ての当事者に本協定の認証謄本を送付する。

2. 現地調査記録

(1) 派遣日程

【第1回】

派遣日程： 平成31年1月29日（火）～2月7日（木）

出張者： 輪島 実樹 （一社）ロシアNIS貿易会ロシアNIS経済研究所 研究交流部長
森 彩実 （一社）ロシアNIS貿易会ロシアNIS経済研究所 研究員

	日付	時刻	日程	宿泊地
1	1/29 (火)	13:10 17:35	成田(SU261):森・稲本 モスクワ(SVO)着	モスクワ
2	1/30 (水)	15:30 18:40 21:40	※輪島、他事業より合流 モスクワ(VKO)発(TK418):輪島・森・稲本[以下、同] イスタンブール着 イスタンブール発(TK322)	機中/ アシガバード
3	1/31 (木)	03:15 10:30-11:30 12:00-13:00 15:00-16:00 16:10-17:30	アシガバード着 ◆トルクメニスタン外務省 Bayram KLYCHIMAMMEDOV、 アジア太平洋局長 ベルディエフ国際条約・法規局参事官 ◆在トルクメニスタン日本大使館 近藤次席、岡垣一等書記官 ◆トルクメニスタン財務・経済省 アタエフ経済分野発展・金融局次長 アタバエフ運輸・通信・消費者インフラ融資分析部長 ハルナザロヴァ戦略的・持続可能発展局戦略予測・分析部 首席専門官 ネペソヴァ国際部首席専門官 ◆トルクメンガス・トルクメンゲオロギヤ レジェポフ・トルクメンガス対外経済関係・投資部長 ホルムラドフ石油ガス精製部長 イスケノフ・トルクメンゲオロギヤ副所長	アシガバード

		19:00	<p>ムルアルディエフ・トルクメンゲオロギヤ物理探査員 ネディレフ・トルクメンゲオロギヤ石油・ガス部長 ハディオフ・トルクメンゲオロギヤ国際関係・製品販売部長</p> <p>大使公邸夕食会</p>	
4	2/1 (金)	08:30 09:30 10:30-11:30 13:00-14:00 15:00-18:00 20:10 21:10	<p>アシガバード発(T5 241) トルクメンバシ着</p> <p>◆トルクメンバシ国家海洋・河川運輸庁 Amanmyrat GURDOV、会長/造船・修理工場「バルカン」副工場長 Dzhumagul SARAMAMEDOVA、貨物部副部長 Ogupsala KADYROVA、マーケティング部主任専門家 Aigul MEZIROVA、経済部主任専門家 Guvanch CHENDIROV、マーケティング部主任専門家 (面談後視察対応) Batram ORUNOV、技術部副部長 Garabegov SHATLYK、公務担当 Emerzhan TOSUNYYAZOVA、マーケティング担当</p> <p>◆アヴァザ経済特区ヒヤキムリク Cheshber MUKHAMMEDOV、副ヒヤキム Samed NURGELDIYEV、副ヒヤキム事務担当ほか1名</p> <p>◆アヴァザ経済特区視察 Samed NURGELDIYEV、副ヒヤキム事務担当</p> <p>トルクメンバシ発(T5 248) アシガバード着</p>	機中/バクー
5	2/2 (土)	03:20 03:55	<p>アシガバード発(LH613) バクー着</p>	バクー
6	2/3 (日)		◆アゼルバイジャン南部海岸地方視察、至アスタラ	バクー

7	2/4 (月)	10:00-11:00	◆Profile Analytical Unit Azad ZEYNALOV、代表 Aliaga MAMEDLI、経済専門家	機中/ アクタウ
		11:30-13:00	◆アゼルバイジャン外務省 Karman SEYFULLAYEV、国際法・条約部アタッシェ Rovshan MIRZAYEV、二国間経済協力部ディレクター Farid MAMMADOV、経済協力・発展部三等書記官	
		14:30-15:30	◆経済省付属経済改革・コミュニケーション分析センター ZaurGARDASHOV、ポータルマネージャー Aytan MAMMADOVA、国際関係マネージャー	
		16:00-17:30	◆Turan News Agency Mehman ALIYEV、社長	
8	2/5 (火)	00:20	バクー発(J2 6850)	アクタウ
		02:10	アクタウ着	
		11:00	マンギスタウ州政府: Nurdaulet Kilybai副知事	
		14:00-16:00 18:30	アクタウ経済特区視察 マンギスタウ州知事表敬	
9	2/6 (水)	05:25	アクタウ発(SU1955)	機中泊
		06:20	モスクワ(SVO)着	
		19:55	モスクワ(SVO)発(SU264)	
10	2/7 (木)	11:40	成田着	

【第2回】

派遣日程：平成31年3月3日（日）～3月7日（木）

出張者：輪島 実樹 （一社）ロシアNIS貿易会ロシアNIS経済研究所 研究交流部長

	日付	時刻	日程	宿泊地
1	3/3 (日)	13:20 17:35	成田発(SU261):輪島 モスクワ(SVO)着	モスクワ
2	3/4 (月)	10:45 14:00 22:20	※藤川通訳、合流 ◆カーネギー・モスクワセンター A. GABUEEV 主任研究員 ◆ロシア外務省外交アカデミーCIS センター S. ZHILITSOV センター長 モスクワ(SVO)発(KC874):輪島、藤川	機中/ アスタナ
3	3/5 (火)	04:55 13:00 14:30 16:30	アスタナ着 笠井大使、大川参事官、石引書記官との昼食会 ◆大統領付属戦略研究所(KISI) Sanat KUSHKUMBAYEB, 副所長 ◆外務省アジア・アフリカ局 Maxat SALIYEV 東アジア部長 Zhandos ZHARMUKHAMETOV アタッシュェ	アスタナ

4	3/6 (水)	09:45 11:25 14:00	※藤川、離団 アスタナ発(KC672):輪島 アルマトイ着 ◆Risks Assessment Group Dossym SATPAYEV 代表	07:25 08:10	アスタナ発(SU1957):藤川 モスクワ(SVO)着	アルマトイ /機中泊
5	3/7 (木)	01:20 10:00 15:45 17:55	アルマトイ発(KC909) ソウル(ICN)着 ソウル(ICN)発(OZ106) 成田着			

(2) 面談概要

1) トルクメニスタン

1-1) トルクメニスタン外務省

日時：2019年1月31日（木）10:30～11:30

面談： クルィチマメドフ・アジア太平洋局長
ベルディエフ国際条約・法規局参事官

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結

（クルィチマメドフ）

- 2018年8月12日、「カスピ海の法的地位に関する協定」が20年以上にわたる交渉の末によりやく結ばれ、歴史的な日となった。協定は、カザフスタンのアクタウで開かれた第5回カスピ海沿岸諸国首脳会議（カスピ海サミット）に沿岸5カ国（トルクメニスタン、ロシア、カザフスタン、アゼルバイジャン、イラン）の首脳が集まり結ばれた。カスピ海は沿岸国5カ国の政治・経済的な利益が複雑に絡み合う地域である。
- 「カスピ海の法的地位に関する協定」のほか、第5回カスピ海サミットでは3件の合意書：「貿易・経済協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間合意」、「輸送分野での協力に関するカスピ海沿岸諸国政府間合意」、「カスピ海での事故防止に関する合意」と3件の議定書「テロ対策分野での協力に関する議定書」、「組織犯罪対策分野での協力に関する議定書」、「国境警備機関の協力および連携に関する議定書」が締結された。
- 交渉の経緯を遡れば、1996年の外務次官級会合¹が始まりであり、2018年8月の合意に至るまで、22年間で計8回の外務次官級協議が行われ、その最後が第5回カスピ海サミットであった。各国間で協定の文書調整がなされ、協定締結に至った。
- 協定は法的地位を確定するもので、沿岸国に対し海底・地下区域をセクター分けし、カスピ海を①内水、②領海、③漁業水域、④共同水域の4つに分けている。
- この主要文書のほか、2014年のアストラハン・サミットでは、水生生物の合理的利用・保全、緊急事態対応、水上気象に関する文書の締結がなされ、水生生物の合理的利用・保全委員会が設置された。また第5回カスピ海サミットにおいては観光、文化広報、スポーツ交流等、人文分野協力に関する合意がなされた。

（ROTOBO）

- ◆ 20年以上の交渉の末に協定が結ばれたことは確かに歴史的な事であるが、なぜ今このタイミ

¹ 同席した在トルクメニスタン日本大使館岡垣一等書記官によれば、同年に行われた沿岸5カ国の外務次官級協議と思われる。

ングで締結されたのか。最大の背景は何だと考えるか。

- ▶ 沿岸5カ国の締結に向けたイニシアチブと願望によるものだと考える。複雑な問題が多くあったが、各国の専門家が頻繁に会議を行い問題解決に当たって合意を積み重ね、最終的に5カ国首脳会議の平和・協力の区域を作りたいという意思により合意を達成した。

カスピ海におけるインフラ開発の可能性

(クルィチマメドフ)

- ▶ ベルディムハメドフ大統領のイニシアチブで、地域パートナーシップの向上を目的とする地域輸送・物流センター建設の提案がなされた。カスピ海における最優先の連携協力は環境分野であり、トルクメニスタンは環境分野における研究、学術調査の必要性を言及した。
- ▶ 多くの国にとって関心があるのは、カスピ海において今後どのような新規案件が実現するかという点かと思う。トルクメニスタンは天然ガスが豊富に埋蔵しており、独立以来、ガス輸出にはオープンであった。欧州にカスピ海の海底パイプラインでガスを輸出する計画もある。今回の協定には、カスピ海にパイプラインや海底ケーブルを建設することができると書かれている。ただし、一定の環境要件に合致する必要がある。また、パイプラインのルートについては、二カ国間で決められるとある。トルクメニスタン～アゼルバイジャン～欧州へガスを運ぶトランスカスピ・パイプライン敷設について、法的には可能となったことから、実現の可能性が出てきたとメディアでは報じられている。
- ▶ カスピ海は輸送のトランジット・ルートとなる可能性もある。米国地質調査所（USGS）の調査によれば、カスピ海海底には約200億バレルの石油、約243兆ft³（6兆8,810m³）の天然ガス資源が埋蔵されていると言われている。
- ▶ 本協定の重要事項として、カスピ海には沿岸5カ国以外の軍艦は入ることができない。トルクメニスタンは政治的にも経済的にも永世中立国であり、外交では常に平和と安全を重視してきた。この姿勢が協定締結につながった。協定締結後の発展として、2018年5月には南北鉄道および東西交通網の国際的輸送ハブとなるトルクメンバシ国際海港が開港した。経済交流、貿易、輸送を促進し、黒海地域、南コーカサス、中央アジアにも影響を与えていく。協定締結は、トルクメニスタンが国連総会等、国際場裡においてエネルギー輸送の安全保障の重要性を提唱し続けた結果である。

協定締結による石油・ガス部門開発の可能性

(ROTOBO)

- ◆ トルクメニスタンからのガス輸出ルートに日本は関心を持っている。ガルクィヌィシ等安倍総理の訪問時の案件や、トランスカスピ・パイプライン建設の可能性について関心が高い。今の話を踏まえると、協定締結は石油・ガス分野にプラスの影響を与えると理解されているということか。また、パイプライン建設に環境条件への適合が求められることは、結局のと

ころ5カ国すべての合意がなければ建設できないということではないのか。

(クルィチマメドフ)

- 今回の協定および議定書に基づき、沿岸国はカスピ海でプロジェクトを実施する場合、環境に合致しているか、30日間の回答期間による意見書を申請することができることから、環境問題を理由に、直ちに建設が禁止されるというものではない。

今後の境界線画定のスケジュール

(ROTOBO)

- ◆ カスピ海領海の分割について、北部はすでに決まっているが、南部の分割については決まると思うか。

(ベルディエフ)

- カスピ海北部については、アゼルバイジャン、ロシア、カザフスタンとの間で2010年に境界線が確定している。2018年8月の協定では、どのように分割するかという直接的な基準はなく、二国間で決定するという事しか書かれていない。分割線を引く方法については別途合意するとされているため、別の文書が作られるはずである。沿岸5カ国は共通理解として、できる限り早く分割作業を開始しなければならないと考えている。近い将来だとは思いますが、いつになるかは分からない。
- ◆ では南部の分割も2カ国ではなく5カ国協議の対象となるということか。
- トルクメニスタン、アゼルバイジャン、イランとの間で未解決な問題は、3カ国間での調整が不可欠。沿岸国の隣国同士で境界線画定を決めていくもの。分割の方法については、様々な案があるが、5カ国共通の原則が必要になる。

カスピ海沿岸地域開発での日本に対する期待

(ROTOBO)

- ◆ 協定の締結により、沿岸開発が進んでいくと思われるが、日本にはどのような協力の可能性があると考えているか。

(クルィチマメドフ)

- 5カ国首脳会議におけるベルディムハメドフ大統領のイニシアチブにより、2019年8月12日に第1回カスピ海経済フォーラムをアヴァザで実施する予定である。また2018年5月2日、トルクメンバシ国際港完成式および国際フォーラム「偉大なるシルクロードー新たな開拓に向けて」において、トランジットハブとして東西回廊により極東、西欧、コーカサスへの接続、南北鉄道によりペルシャ湾に繋がるトルクメニスタンの物流ターミナルを建設した。この方向性（海港の発展等）で協力の可能性があると思う。

- トルクメンバシ国際海港では現在、国家海上河川運輸庁が新規RO-RO型貨客船の造船所²建造に関する投資案件の入札を行っており、造船大国である日韓パートナーにも呼び掛けている。
- また、2018年11月15日、アシガバードにて、中央アジアおよび隣国アフガニスタンの経済発展のための諸問題を解決するためにラピスラズリ回廊（アフガニスタン～トルクメニスタン～アゼルバイジャン～ジョージア～トルコ）を取り上げたCAREC（中央アジア地域経済協力）第17回閣僚会議が開催され、状況の正常化が期待されている。

1-2) 財務・経済省

日時：2019年1月31日（木）15:00～16:00

面談： アタエフ・経済分野発展・金融局次長

アタバエフ・運輸・通信・消費者インフラ融資分析部長

ハルナザロヴァ・戦略的・持続可能発展局戦略予測・分析部首席専門官

ネペソヴァ・国際部首席専門官

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定の影響・背景

（アタエフ）

- 条約調印についてトルクメニスタンは各国とすでに良好な関係にあり、日本とも多面的な関係を構築している。アゼルバイジャン、イラン、カザフスタン、ロシア等との間で、貿易・経済関係は順調に発展している。2018年8月における協定調印は、沿岸5カ国のパートナーシップを強化するための良好なインパルスであった。
- 2018年5月に海上、陸上（道路、鉄道）の物流ハブとなるトルクメンバシ国際海港が開港した。また、2019年1月28日には、トルクメンバシ～トルクメナバット間の自動車道の建設がスタートした。
- 現在、川崎重工業が手掛けるオヴァダン・デペG to G製造プラントで製造された製品をこれら輸送回廊経由で運ぶための、トランジット物流インフラ整備が課題である。現在トルクメニスタン政府は、輸入を減らし、輸出を増やす輸入代替、輸出志向型産業の育成を行っている。協定の経済に対する具体的な影響や評価をするにはもう少し時間が必要である。

カスピ海沿岸地域開発に関する国家政策

（ROTOBO）

- ◆ 沿岸地域開発に関する国家開発計画にはどのようなものがあるのか。

²最大で7,000 tクラス。

(アタバエフ)

- 2019～2025年までの7カ年経済発展計画を策定中である。前期の2012～2018年の7カ年計画と同様に、幼稚園、学校等の社会インフラ施設、工場の建設もカバーしている。
- 「州」毎の計画もあるが、産業分野別の計画があり、例えば、道路輸送、物流インフラは国全体の総合計画で策定し、5州³毎にブレイクダウンし、策定される。
- 2019年1月29日、新たに「産業・通信省」が設置された。自動車運輸庁、鉄道運輸省、航空局、国家海上河川運輸庁、通信省をベースに統合されたもの。これにより輸送・ロジスティクス機能が確立し、航空会社のサービス事業を所管することとなる（航空会社自体は株式会社のみであるが、航空サービス局が産業・通信省のエージェンシー（庁）となった）。また、国家漁業委員会は、個人資本として民営化されることとなる。この分野で日本企業の参画も期待できる。
- ◆ 輸送・ロジスティクス分野が今後のトルクメニスタンの経済発展における重要分野となり、国として輸送回廊のハブを目指していると理解した。この場合、カスピ海地域の重要性は一層増すと考えられるが、同地域の重要性はバルカン州等の発展プログラムにも影響を与えるか。
- （そうだと答えつつ）プログラムの枠内ですでに建設が始まったものとして、アシガバードから東部のトルクメナバットに繋がる自動車道があり、首都（アシガバード）～カスピ海（トルクメンバシ）間の建設も予定されている。トルクメニスタンは自国発／着輸送の発展だけでなく、自国を通過するトランジット国としての発展を目指している。産業・通信省傘下にはロジスティクスセンターがあるほか、トルクメニスタン産業家・企業家連盟（UIET）傘下にはトルクメニスタン物流協会（TLA）が設立された。

カスピ海地域開発における外国投資参入の有望な分野・技術

(ROTOBO)

- ◆ カスピ海地域の発展で特に期待している外国投資や投資分野、技術はあるか。どのような国との協力を望むか。投資金額の希望はあるか。あるいは、沿岸5カ国内の協力が重要であり、他国との協力はあまり必要としないのか。

(アタバエフ)

- カスピ海は沿岸5カ国を繋ぐという重要な役割を持つ。トルクメニスタンは近年、経済の工業化を進めている。主にガス化学、石油化学、石油精製、合成肥料・建材の製造分野で生産能力を拡大し、外国市場への輸出を志向している。その意味で有望市場である欧州、中国を結ぶトランジット鉄道輸送に関心がある。協定の締結以前から、カスピ海沿岸5カ国とは良好な関係があった。トルクメニスタンは永世中立国として隣国に対する平和政策を常に唱っ

³アハル州、バルカン州、マルィ州、レバプ州、ダシヨグズ州。

てきた。アフガニスタンに対しては2018年、ラピスラズリ回廊初のキャラバンが運行し、10台ほどのトレーラーがアフガニスタン～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～トルコまで貨物を運んだ。これはアフガニスタンとトルクメニスタンの経済発展において重要であった。

- トルクメニスタン内のカスピ海沿岸地域の開発については、現在、①製油所や②ポリマー工場、③尿素工場が稼働している。そのほか最近では、産業家・企業家同盟に対して④漁業民営化の命令が出た。これら4つの分野であれば投資の可能性があると思う。
- ◆ カスピ海沿岸地域の開発について、投資の最大の対象となるエリアはトルクメンバシという理解で良いか。

➤ そうだ。

(ハルナザロヴァ)

- トルクメンバシ以外では、アヴァザが国家観光特区として設定されており、今回の協定締結以降、アヴァザでの観光業は活性化される可能性がある。
- 化学分野では化学肥料プラントが設置されているガラボガズが重要開発地域であり、ナトリウムやヨウ素等の元素が豊富にある。
- ◆ 港の発展には相手となる港が必要であるが、協定締結後、沿岸諸国で港湾設備発展のための委員会等は作られたのか。観光分野においては5カ国による共同の観光プログラムができる等、協定締結後活発化した事実はあるのか。

(アタバエフ)

- もちろん活発化している。協定の締結により、観光にも船舶の航行にも発展が見込まれている。実際にトルクメンバシ国際海港では第一段階として、将来の観光業育成、貨物輸送取扱量の増加を見越し、船舶を購入した。次いで、同港での造船・修理工場の建設を目的とした国際投資入札案件も実施している。

協定締結による石油・ガス部門開発の可能性

(ROTOBO)

- ◆ 天然ガス輸出はトルクメニスタンにおいて非常に重要な役割を果たしている。今回の協定締結による石油・ガス分野への影響(海底パイプライン建設等)はどのように評価しているか。

(アタバエフ)

- 可能性の1つとして、その(パイプライン建設)プロジェクトは確かに存在している。協定の締結には肯定的なインパクトがあると思う。陸地ではすでに東西パイプライン(マリイ州～バルカン州)が敷設されている。もし5カ国の合意を得ることができれば、そこからさらにカスピ海に延ばすことも考えられると思う。南北の輸送では、ロシアのブルー・ストリームやノルド・ストリーム、トルコ・ストリームがあるため、これらの国々とも合意が必要になるだろう。

- ◆ そうしたガス輸出のルートの新しいバリエーションとして、アフガニスタンルートも含まれるのか。
- TAPIも含まれる。
- ◆ 可能性が広がるのは良いことではあるが、そのためにはガスの生産量を確保する必要がある。トルクメニスタンでは天然ガス加工工場を積極的に建設しているということだが、ガス生産量を増やすためには新たな鉱床開発が必要となる。海底鉱床の開発においても今回の協定はプラスの役割を果たすという理解で良いか。
- その通りである。トルクメニスタンには炭化水素資源に関する法律があり、この法律によってPSA（生産物分与協定）を結び開発をすることが可能。実際に陸でも海でもPSAに基づき鉱床開発が行われている。同法律はカスピ海においても一定の区域で適用されるが、最低でも20～25年の契約を結ぶ必要がある。
- 実際にカスピ海ではドラゴン・オイル社がPSAに基づきオフショア⁴での石油採掘の開発を行い、同鉱区からキャンルィ・ポリエチレン・ポリプロピレン製造プラントに対し随伴ガスが提供されている。
- ◆ ドラゴン・オイル社の鉱区は岸に近いところに位置するが、協定の成立によってセクター分けをすることについて5カ国で合意がなされたことから、今後はさらに先の方にも鉱区を設定し、そこに外資を投入することができるというプラスの面があると思う。
- その通りである。
- ◆ 天然ガスの生産を今後確保していくためには（増産のためには）、基本的な政策として、何が最も重要だと考えるか。
- 総じて、外国からの投資を活用、天然ガスを活用した開発、精製、輸出志向型のインフラ案件が優先、次いで物流インフラの構築である。また、既存工場の改修、生産増も重要である。

1-3) トルクメンガス、トルクメンゲオロギヤ

日時：2019年1月31日（木）16:10～17:30

面談： レジェポフ・トルクメンガス対外経済関係・投資部長

ホルムラドフ・石油ガス精製部長

イスケノフ・トルクメンゲオロギヤ副所長

ムルアルディエフ・トルクメンゲオロギヤ物理探査員

ネディレフ・トルクメンゲオロギヤ石油・ガス部長

ハディロフ・トルクメンゲオロギヤ国際関係・製品販売部長

⁴ 同席した在トルクメニスタン日本大使館岡垣一等書記官によれば、実際には「ペトロナス（馬）」の鉱区。

内容：

協定締結がガス輸送に与える影響

(レジェポフ)

- カスピ海の法的地位に関する協定の締結が石油・ガス分野に肯定的な影響を与えることを我々は期待している。海底パイプラインの敷設は有望な方向性であるが、トルクメニスタンはガスの販売を国境渡しで行っており、輸送は行っていない。
- トルクメニスタンのガスを購入したい国・企業が提案を持ち込む場合は検討する可能性はある。しかし改めて申し上げるが、ガスの販売については、国境渡ししか行っていない。トルクメンガスは国内東部から西部にガスを輸送するために多くの作業を行っており、東西パイプライン（全長800km、直径1,420mm）は年間300億m³を輸送できる。オフショア開発ではペトロナスとPSA契約で協力しており、生産が行われている。今のところこれ以外に私が知るプロジェクトはないが、トルクメニスタンとしては他にもオフショア開発には関心を持っている。

(ROTOBO)

- ◆ ガスの国境渡しの方針について、協定締結でカスピ海におけるトルクメニスタンセクターが海中まで広がる可能性があるが、その場合引き渡しの場所となる国境が海岸線ではなく海に入るという考え方もできるが、海中でのガスの引き渡しにはまだ関心がないということか。
- 海中での引き渡しは技術的に不可能だと思う。ガスの輸送には量計測ステーションを設置する必要があるが、これを海中に置くことは困難である。
- ◆ 東西パイプラインを輸出に活用するためにトランスカスピ・パイプラインは有望だと思うが、いずれにせよトルクメンガスの立場としては、外国投資家を探しに行くというより待つ姿勢であるという理解で良いか。
- 「待ち」の姿勢か「攻め」の姿勢かという点については何とも言えないが、東西パイプラインのインフラ自体はすでに2年前に整っているので、この事実を積極的であると捉えることができるかもしれない。

協定締結が石油・ガス開発に与える影響

(ROTOBO)

- ◆ 海底探査の点で、カスピ海の法的地位に関する協定締結は大きな可能性を開くものだと思うが、実際にトルクメニスタンとしてはどのように考えているか。

(イスケノフ)

- オフショアの探査について関心のある国・企業があれば、トルクメンゲオロギヤはデータを提供できる。探査には大きな費用がかかるので、必ず発注者が必要となる。

(ネディレフ)

- ▶ カスピ海のトルクメニスタンセクターについては、かつて外国資本との協力をベースに約7万km²の地震探査を2Dで行った。この地震探査によって測線長1万6,000km以上、水深7kmまでの石油・ガスの資源量を調査した。
- ▶ 調査結果を受け、カスピ海のトルクメニスタンセクターには32鉱区が設定され、現在、一連の外国企業がPSA契約ベースで活動しているが、まだいくつか空いている鉱区もある。トルクメンゲオロギヤは地質調査に関するデータや資料を十分に持っている。カスピ海のトルクメニスタンセクターにおける石油・ガスの資源量の評価に関するデータをパッケージ化して関心のある海外企業に提供する用意もできている。しかるべき専門家がこの資料を見た場合には、トルクメニスタンセクターの地下にどのような資源があるか、またそれがどれほど有望なのか分かるだろう。資料は層の深度毎に分けられており、有望なものが分かるようになっている。データはあらゆる企業に提供可能であり、所定の手続きを経て価格が設定され、契約に基づいて販売される。カスピ海の法的地位に関する協定が締結されたことは、とても肯定的な意味を持つと考える。
- ◆ 肯定的な役割というのは要するに、協定締結以前はセクター分割に関する5カ国の合意がなく、現在もイラン、トルクメニスタン、アゼルバイジャンではセクター分けの境界が確定していないものの、今回の協定でセクター分割をすることについて5カ国の合意が成立したため、外国投資家にとっての投資リスクは下がったことを意味すると考えて良いか。
- ▶ 一定のステップは踏み出したと思う。国境に関して、水域についてはすでに解決している。我々地質学者に関係するのは海中ではなく、海底や地層のみである。そのため、海底のセクター分けのプロセスにはトルクメンゲオロギヤは関与していない。
- ◆ カスピ海には海中・海底と様々な問題があるが、外国投資家や5カ国にとって、結局のところ関心があるのは海底であるだろう。海底分割に関する各国の利害対立が共通の協定締結を阻んできた。海底資源の観点で見ると確かに「一歩先に進んだ」のかもしれないが、実態としては大きく状況は変わっていないのではないか。トルクメニスタン以外でも、カザフスタン、ロシア、アゼルバイジャンも合意なしの状態の開発作業を進めていた。実際の開発面からすると、現状を肯定しただけなのではないか。
- ▶ 海底のセクター分割に関してトルクメンゲオロギヤも状況は追っているが、プロセス自体には参加していない。我々はカスピ海海底のどこに、どれくらいの深さにガス・石油があるかということは知っており、しかるべき協定が結ばれば、外国企業とともに開発を始めることができる状態にある。分割プロセスには参加していないので、そこに何らかの問題があれば他機関の専門家が対応していく。我々の関心があるのはあくまで地質である。

沿岸諸国とのパートナーシップと外資誘致への影響

(ROTOBO)

- ◆ トルクメンゲオロギヤと同様の機関は各国にあるが、連邦解体後、共同の委員会や組織はあ

るのか。

(ネディレフ)

- トルクメニスタンでは1年で2つの石油・ガス関連のイベントが行われる。1つはトルクメンガスが伝統的に5月に行っている「トルクメニスタンガスコンGRESS (TGC)」で、カスピ海沿岸5カ国も毎年参加している。10～11月には「トルクメニスタン国際石油ガスコンファレンス (OGT)」があり、隣国も参加している。
- ◆ つまり5カ国に限ったものではなく、国際レベルのカンファレンスのみということか。
- そうなる。
- ◆ トルクメンゲオロギヤが持つ地質データを希望者に販売するというのは、協定の締結に関係なく、以前から継続的に行っていることなのか。締結後は、より積極的にPRを行っていくのでは。
- もちろん。トルクメンガスもそうだが、トルクメンゲオロギヤも開発への外資誘致に大きな関心を持っている。すでに多くの企業が購入しているが、これからも地質データや鉱区のデータを販売することで、外国企業の誘致をしていきたい。
- ◆ 総括すると、トルクメンガスもトルクメンゲオロギヤも、一般的な投資環境の向上や石油・ガスプロジェクトに関する法的基盤の確実性の向上という観点で、今回の協定の締結を肯定的に受け止めていることが分かった。しかし、実際のビジネスや作業の方向性で言えば、大きな方向性の変化はないという結論で良いか。

(イスケノフ)

- 変化がないということではない。どのような企業と交渉しているかまでは言えないが、関心を持つ企業は増えている。
- ◆ 言い方を変えると、肯定的な変化として、外国投資家からのアプローチは増えているが、締結前後で外国投資家を積極的に受け入れるという方針には変化はない。
- 経済危機でリスク評価の仕方が変わったことも付け加えたい。
- ◆ 「外国企業からのアプローチが増えているので、具体的な契約につながる可能性も増えている」ということか。
- そうだ。

ガスパイプライン建設への影響

(ROTOBO)

- ◆ 今回の協定締結によってトランスカスピ・パイプライン建設の可能性が高まったかと思う。トルクメンガスとしては、TAPIガスパイプラインと比べてどちらによりプライオリティがあるのか。協定の締結の前後でプライオリティの変化はあるのか。

(レジェポフ)

- まず、TAPIガスパイプラインは可能性を議論するパイプラインではなく、すでに実現してい

るプロジェクトであるので、トランスカスピ・パイプラインとは大きな違いがある。TAPIについては、国境まで全長214kmのガスパイプラインの敷設が進められており、コンプレッサーステーション2基の入札が発表されている。売買契約もすでに結ばれており、創設されたTAPI Pipeline Company社がトルクメニスタンからインドまでの輸送を担当する。また同社については、コンサルティングサービスも入札にかけられている。

(ネディレフ)

- 最も重要なのは、埋蔵量があること、海底があること、パイプラインがあること。もちろん、政治や経済の安定性も重要である。
- ◆ 日本の投資家を含め外国投資家の目線で考えると、トルクメニスタンではガス加工産業を進めているので、生産量の確保が重要な課題になると思う。

(レジェポフ)

- トルクメンガスは日本企業の皆様を投資プロジェクトに誘致しているとぜひ伝えてほしい。入札も行っており、プロジェクトファイナンスは直接投資を検討している。現在、川崎重工業、双日とMOUを結んでマーケティング調査を実施している。この調査結果次第でGtoG第2トレイン建設の可能性可否が決まる。良い結果を期待している。

1-4) トルクメンバシ国家海洋・河川運輸庁

日時：2019年2月1日（金）10:30～11:30

面談： Amanmyrat GURDOV、 会長/造船・修理工場「バルカン」副工場長
Dzhumagul SARAMAMEDOVA、 貨物部副部長
Ogupsala KADYROVA、 マーケティング部主任専門家
Aigul MEZIROVA、 経済部主任専門家
Guvanch CHENDIROV、 マーケティング部主任専門家
Batram ORUNOV、 技術部副部長
Garabegov SHATLYK、 公務担当
Emerzhan TOSUNYAZOVA、 マーケティング担当

内容：

トルクメンバシ国際港の概要

(TOSUNYAZOVAマーケティング担当より説明)



► About us

Geographical location:

Turkmenbashi International Seaport is located on the East coast of the Caspian Sea in Turkmenistan.

General overview:

The port is a hub port for the Caspian Sea, transshipping many cargoes to the countries bordering the sea area. The modern port is capable to handle all kind of cargoes such as equipment, building materials, textiles, chemical products, and has passenger and train ferry connections to other ports on the Caspian sea. After five years of construction, the new port area, known as Turkmenbashi International Seaport, is now fully opened at a cost of \$1.5 billion. Facilities includes a ferry and passenger and new container terminal, general cargo terminal, bulk cargo terminal. The existing Ro-Ro ferry berths have been expanded up and updated, along with facilities at the Polypropylene Terminal. The port is now the biggest seaport on the Caspian Sea. Total area of Turkmenbashi International Seaport is 1 358 484 m². Total area of outdoor storage is 141 121,72 m². Total area of warehouse is 60 807 m².

Terminals:

1. Ferry passenger terminal.
2. Container terminal.
3. General cargo terminal.
4. Bulk cargo terminal.
5. Polypropylene terminal.

Transport connections:

Turkmenbashi railway station with services to Ashgabat.
Turkmenbashi regional airport.
M37 international highway.



► Ferry passenger terminal



Terminal has customs service and migration service offices. This way the « One window » principle is in operation.



The terminal is capable of handling up to 800 passengers at one time



Total area: 230.000 m².

Total roofed area: 17.743 m².

The terminal has capacity to serve 300.000 passengers and 75.000 vehicles per year. Having railroad platform on one side and vehicle platform on another, the terminal has total 256 meters long berth. Thus, the terminal is capable of processing four vessels at the same time with the deadweight up to 5400 DWT each. The terminal is capable of handling up to 800 passengers at one time.

The main facilities of the terminal:

1. 20 registry and reception service points. (passport, ticket, customs).
2. Vehicle inspection center.
3. Dysinfection building.
4. Wagon holding zone after customs clearance.



► **Container terminal**


400 containers
per year



The total area of container terminal is equal to 249.000 m². Having the capacity of storing **9080 containers**, sorting floor is 3.060 m² and covered indoor storage area is 9.984 m². Container terminal is capable to handle 400.000 TEU per year. The total berth length is 450 meters, thus making it possible to carry out cargo handling operations of three 5000 DWT vessels at the same time. The terminal can service empty, full, refrigerator and gas containers. Container terminal 45 days free storing. Apart from the standard 20 and 40 feet containers, the terminal is capable of handling 45 feet and OGG containers.



Main equipment:

- two 70 tons STS cranes with the 30 TEU/hour capacity;
- two 48 tons overhead cranes on rail support, to load/unload wagons;
- six 40,6 tons wheelbased overhead cranes for container stockpiling;
- 22 container trucks, 12 of the with the minimum handling capacity of 50 tons and 10 with the capacity of 25 tons;
- two stons for empty containers;
- six loaders for loaded containers with the handling capacity of 45 tons each.

All the operations within the container terminal will be carried out with the use of automatized Terminal Operating System.

► **General cargo terminal**



Total area: 261.000 m².

Outdoor storage area: 75.000 m².

Indoor storage area: 26.394 m².

The total handling capacity of the terminal is equal to 4.000.000 tons of cargo per year.

The terminal will be able to process 4 vessels at the same time with the deadweight up to 5000 DWT each.

Main equipment:

- **Double jib crane:**
lifting capacity of 42 tons, 6 units.
- **Mobile harbor crane:** 3 units.
- Two cranes with handling capacity of 600 tones;
one crane with the capacity of 85 tones,
- One crane for extra heavy cargo
with the capacity of 500 tones.
- Seven trailers with the capacity of 60 tones each.
- Nine forklift cargo handlers with the capacity of 16, 30, and 60 tones.



CAPACITY
4,000,000 TONS PER YEAR

QUAY
4 VESSELS CAN BE AT QUAY SIMULTANEOUSLY

LOADING / UNLOADING
4 VESSELS

DOCK LENGTH
625M

VESSELS OF 5000 DWT SIMULTANEOUSLY

GENERAL CARGO

Refrigerator camera
0°, -5°, + 25°

4000 m²

covered warehouse
1700 m²

**30 DAYS
FREE
OPEN
AREA
STORING**

2 cranes
600 tones
Heavy
cranes



Total area: 180.000 m².

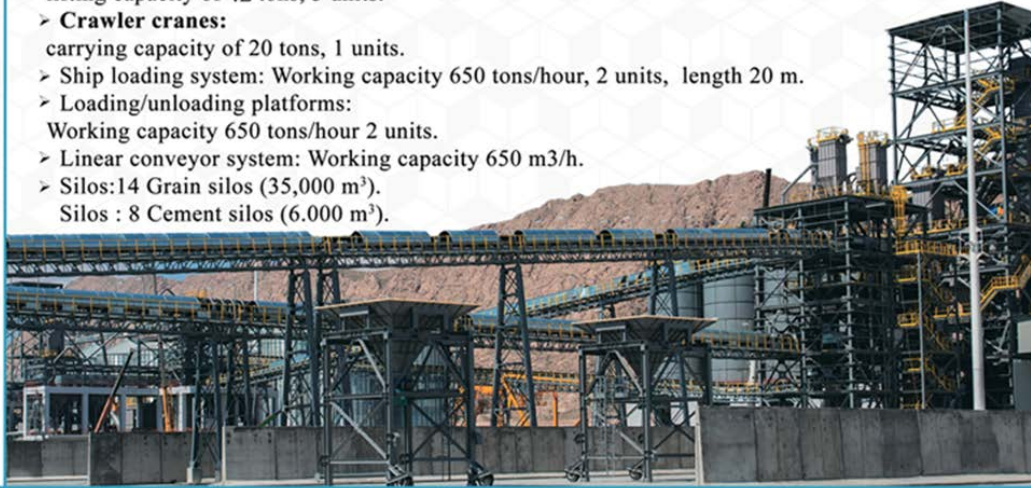
Outdoor storage area: 37.000 m².

Indoor storage area: 8.512 m².

The total handling capacity of the terminal is equal to 3.000.000 tons of cargo per year. The total length of berth is equal to 440 meters. The terminal will be able to process 3 vessels at the same time with the deadweight up to 5000 DWT each.

Main equipment:

- **Double jib crane :**
lifting capacity of 42 tons, 3 units.
- **Crawler cranes:**
carrying capacity of 20 tons, 1 units.
- **Ship loading system:** Working capacity 650 tons/hour, 2 units, length 20 m.
- **Loading/unloading platforms:**
Working capacity 650 tons/hour 2 units.
- **Linear conveyor system:** Working capacity 650 m³/h.
- **Silos:** 14 Grain silos (35,000 m³).
- Silos : 8 Cement silos (6.000 m³).**



Grain silos
35 000 m³

**30 DAYS FREE OPEN
AREA STORING**



**Cement
silos**
6 000 m³



Capacity
12 000 m³

► Polypropylene terminal



Total area: 62.000 m².

The handling capacity of terminal is equal to 120.000 tons of polypropylene per year.

The warehouse is able to store 18.750 tons of cargo, with all needed equipment inside.

Total berth length is equal to 750 meters.

The terminal will be able to process 3 vessels at the same time with the deadweight up to 5000 DWT each.

Main equipment:

- Double jib cranes with a lifting capacity of 64 tons at a reach of 17 meters.
- Four forklifts for basic warehouse operations, with a lifting capacity of 3 tons.
- Two terminal trucks transportation and loading/ unloading of polypropylene on pallets. Lifting capacity up to 31 tons.
- Four wheeled trailer/ trolley, load carrying capacity of 60 tons.



Bronze card – for client, who is providing 100 000 tons during 1 year:

- 5% discount on the loading-unloading services;
- 15 days free residence in the port's hotel;
- Office room for work (telephone, fax, computer and printer);
- Providing to the clients the whole information about their cargo and others, and also client's uninterrupted services.



Silver card – for client, who is providing 250 000 tons during 1 year:

- 10% discount on the loading-unloading services;
- 30 days free residence in the port's hotel;
- Office room for work (telephone, fax, computer and printer);
- Providing to the clients the whole information about their cargo and others, and also client's uninterrupted services.
- Free excursion through the touristic zone "Awaza", also in the "Gyzylsuw" island on the motor ship "Charlak".



Golden card - for client, who is providing 500 000 tons during 1 year:

- 20% discount on the loading-unloading services;
- 60 days free residence in the port's hotel;
- Office room for work (telephone, fax, computer and printer);
- Providing to the clients the whole information about their cargo and others, and also client's uninterrupted services.
- Free excursion through the touristic zone "Awaza", also in the "Gyzylsuw" island on the motor ship "Charlak".
- Providing free taxi service within the port territory.

注) クライアントは自動的にクラス分けされ、ステータスを得られる。

輸出・輸入製品の取引先

(ROTOBO)

- ◆ 各カーゴの引き受け先について、現在主にどのような国と取引を行っているのか。

(KADYROVA)

- 主な取引先はロシアとアゼルバイジャン。カルバミドはルーマニアやアゼルバイジャンに、コークスはアゼルバイジャンやポーランドに、原油はアゼルバイジャンやイランに、石油製品はアゼルバイジャン、イラン、ロシアに輸出している。
- 輸入では、主にトルコやルーマニアと取引をしており、カザフスタンからはバライト（重晶石）を輸入している。そのほか、バクーからの石油製品をトルクメニスタン経由でアフガニスタンに鉄道輸送している。ウズベキスタン、タジキスタンからはトルクメニスタン経由でバクーへ食品やアルミニウムが輸出されている。

(GURDOV)

- トルクメニスタンでは鉄道輸送のほか、トラック輸送も発展してきている。欧州やトルコ、ベラルーシからの貨物がバクーを経由しフェリーでトルクメニスタンに運び込まれる。これらの貨物はトルクメニスタン国内のほか、カザフスタンやウズベキスタン、キルギスに運ばれる。カスピ海上の最短経路はバクーとトルクメニスタンを結ぶ365kmで、最大でも12時間の航路である。トルクメニスタン国際港はロシアのアストラハンや、南部ではイランとの航路もあるが、イランについては制裁により取引は行われていない。このほか、カザフスタン～トルクメニスタン～イランを結ぶ南北鉄道の開通により、まだ輸送量は多くないが、パイロットプロジェクトとして中国からの貨物も時折トルクメニスタン国際港から鉄道フェリーで輸送している。
- 開発を進めているのは南北ラインだけではない。第2案として、ロシアのマハチカラ港への航路も検討している。現在トルクメニスタンの欧州へのルートはバクー経由しかないが、マハチカラ港も欧州への出口となる。マハチカラ港はアストラハン港と違い不凍港であるので、我々はマハチカラ港と協力したいと考えている。

沿岸地域開発に関する国家プログラム

(ROTOBO)

- ◆ ロシアの場合、2030年までのカスピ海沿岸の港湾開発に関する政府指示⁵があり、それがこの調印で加速するとの情報がある。同様の動きが各国にあり、インフラ投資等が盛んになるのではないかと考えている。

(GURDOV)

- 必ず発展していくだろう。ロシアではマハチカラ港近郊の島における開発戦略があり、アス

⁵ 政府指示 2469 号「2030 年までのカスピ海域のロシア港湾及び連絡鉄道・道路の発展戦略」（17 年 11 月承認）

トラハン州のオリア港の開発が主な開発対象となっている。そのほかにももう1カ所、カスピ海北部で港の建設が予定されている。

日本企業との協力の可能性・分野

(ROTOBO)

- ◆ 5カ国間の協定締結が沿岸地域開発に与える影響として、運輸分野の発展の可能性が挙げられる。同分野には日本企業にとってのビジネスチャンスや日本政府との経済協力の可能性があると思う。協定の締結により、トルクメンバシ国際港はどのように発展していくのか。また、日本企業との協力についてはどのように考えているか。

(GURDOV)

- カスピ海の法的地位に関する協定締結以前の主な議題はセクター分割であり、貿易や輸送には関係していなかった。以前もトルクメニスタンはイラン、アゼルバイジャン、ロシア、カザフスタンと輸送に関する合意を結んでいた。船舶航行の安全保障についても制限はなく、意見の不一致もなかった。そして現在、さらなる発展を迎えている。トルクメニスタンはすでに2018年内（カスピ海の法的地位に関する協定締結後）にアゼルバイジャンと双方の船舶航行の安全保障について政府間協定を締結済みである。ロシア、カザフスタン、イランとも同様である。トルクメニスタンは独立以来、船舶の航行や貿易で投資家との間に問題が発生したことはない。
- アゼルバイジャンとの二国間協定では、上記の安全保障の協定を含め、貿易・船舶航行・自動車輸送・鉄道輸送の発展に関するもの等、計25件の合意文書が結ばれている。
- ◆ その合意文書というのは、今回の法的地位に関する協定とはまったく別に二国間の中で準備されていたものが、たまたま同時期に締結されたということか。
- その通り、これらの合意文書は法的地位の交渉とは別に進んでいた話で、法的地位の協定とは関係ない。
- 我々は立ち止まることなく、常に発展し続けている。日本側はおそらく何らかの保障が欲しいのだと思うが、国家間の合意のとは別に、ビジネスは常に発展していくものである。カスピ海を海として使う人も湖として使う人もいるのと同じこと。そしてまた、我々が結んでいるあらゆる協定は国際海事機関（IMO）の認める国際協定であるということも指摘したい。
- ◆ 外国投資家の立場からすると、実際的な問題はないにしろ、法的地位に関する協定の締結により一般的に投資リスクは下がったと考えられるため、として全般的にはプラスの要因として働いていると理解して良いか。
- もちろん、非常に大きなプラスである。
- ◆ トルクメンバシ国際港このステータスは、国営企業なのか、国家機関になるのか。
- 現在は国家機関である。しかし、トルクメンバシ国際港はまだオープンしたばかりで発展の途中にあることを指摘したい。現在の資本は100%国家からのものだが、今後PPPで徐々に民

営化していく予定である。造船・修理工場コンプレクス等から部分的に行っていき、最終的にはトルクメンバシ国際港自体の民営化も予定している（造船・修理工場とトルクメンバシ国際港は別々の法人となる）。工場の民営化プロセスはすでに始まっており、最大でも2カ月で完了する見込み。

- （現在トルクメンバシ国際港はどここの省庁に所属しているのかという質問に対し）産業・通信省⁶に所属している。



- ◆ プレゼンテーション資料のスライド（上掲）にあったパートナーは取引先であり投資家ではないのか。
- 彼らは我々とともに働いている組織・企業。主な投資家というわけではない。
- 造船・修理工場については、第一歩として株式の3%が公開される予定。日本の投資家にもぜひ参加してほしい。
- ◆ 日本企業は用心深いので、なかなか新しいプロジェクトには取り掛からないが、一度始めたら早いので、待っていただきたいと思う。
- JICAと働いた時の経験がトルクメンバシ国際港には活かされている。すでに一部の日本企業がトルクメンバシ国際港を訪れた。我々はあらゆる顧客、あらゆる分野での協力の準備ができています。

⁶ 2019年1月29日に新設された省。

トルクメンバシ国際港



船舶の修理場
(同時に4隻、年間20~30隻まで修理可能)



オープンスペースに並ぶクレーン
(最大載荷重600tまでのクレーンが設置可能)



穀物ターミナル
(運搬はデジタルモニタリングされている)



ターミナル内の鉄道貨車用線路
(中央のホッパーより積載を行う)



オープンスペースのコンテナ
(年間9,080コンテナを保管可能)



管制塔
(管理局のほかレストランやホテル、両替所等もある)

1-5) アヴァザ経済特区ヒヤキムリク(行政機関)

日時：2019年2月1日(金) 13:00~14:00

面談： Cheshber MUKHAMMEDOV、副ヒヤキム(知事)

Samed NURGELDIYEV、副ヒヤキム事務担当ほか1名

内容：

アヴァザ経済特区の概要

(MUKHAMMEDOV)

- 2007年にロシア、カザフスタン、トルクメニスタンのサミットがあり、そこでアヴァザ観光特区の開発が決定した。総投資額は34億ドル(すべて国家予算)。特区には18軒のホテル、8カ所のコテージ群、9つの健康センターがある。公共施設として7kmの人工運河も整備した。また、民間の投資も入っており、例えばトルコの投資家がヨットクラブを建設した。そのほかにはアクアパーク(プール)も民間投資によるものである。
- かつてこの地は砂漠であったが、グリーンゾーンを整備することになり、スプリンクラー設備には、バイオ下水浄化システムを利用している。(特区全体の水利用について)アヴァザには海水の淡水化装置(3万5,000m³/日)があるほか、別の町に5万m³の貯水池があるため、必要があればそこから取水することも可能。
- アヴァザは他の観光特区とは異なり、他に比べて夏が短い(6~9月初旬)ことから、冬でも人々が訪れることができるように、ホテルはスパや健康センター(サナトリウム)の役割も果たす。ホテルとは別に健康センター(サナトリウム)自体も存在するが、通常のホテルでも同様のサービスを提供している。

優遇制度・管理について

(MUKHAMMEDOV)

- アヴァザは経済特区というよりは観光に特化した経済特区。そのため、観光分野の優遇制度しかない。免税等の特恵はあるが、すべて観光に関連したもので、産業には関連していない。

(ROTOBO)

- ◆ それは例えばホテルを建設する場合や、あるいは観光客として訪問する場合、または外国人が特区内の労働者として働く場合に査証が簡単に出来るようになる、という意味での優遇策か。
- ホテルを建設する場合、まず「対象(居住者の意)」のステータスが必要で、ステータスの申請をし、契約を結ばなければならない。契約後には雇用の手続きや顧客手配の申請のためホテルを建設する企業の代表者からレターを出すことになる。
- ◆ ヒヤキムリクにレターを出すということは、経済特区としての特典はヒヤキムリクが提供するということか。
- 特区に入居する「対象」はヒヤキムリクと契約書を締結するが、その契約書に特典が記載されることになる。財務やイミグレーション、Birja(国家原材料商品取引所)等色々あるが、

それぞれの担当局に契約書を提出することで優遇を受けられる。

- ◆ 特定の優遇措置のパッケージのようなものは存在せず、欲しい特典は契約に盛り込む必要があるのか。
- いや、すべての企業には特典のスタンダード・パッケージが用意される。
- ◆ では、基本の特典パッケージの内容以外に欲しい特典があれば契約書に盛り込まなければならないということか。
- その通りである。

特区の管理・観光政策について

(MUKHAMMEDOV)

- アヴァザは今のところ、ヒヤキムリクが管理している。なぜなら、国家予算で作られたものであるから。しかし今後、設備がすべて整った後、将来的には管理会社を設立し、民間に移行する予定である。現在は省庁がホテルを建設し、国が管理をしている。これらのホテルの民営化も検討されている。

(ROTOBO)

- ◆ カスピ海の法的地位に関する協定の締結により、今後アヴァザへの観光客の増加は見込めるか。
- 観光客の数を数えているのはヒヤキムリクではなく観光省の管轄であり、イミグレーションについては外務省の管轄である（そのため、回答できない）。
- ◆ 観光省とアヴァザの関係について、観光政策を策定は観光省が行っており、アヴァザはその道具の1つとして利用しているだけか。あくまでも管理はヒヤキムリクになるのか。
- 現在、観光区域は国のもので、民営化が終わっても土地は国のものであり管理は続いていく。外国企業の入居や観光客の訪問を決めるのは国である。
- ◆ 利用客の比率はどうか。アヴァザでは国際会議が多いので、外国人の比率が多いのでは。
- 確かに国際会議やフォーラム、展示会等は多く、外国人が参加しているが、比率で言えば今のところトルクメニスタン人が多い。2019年5月には投資フォーラムやガスコンGRESS、8月には第1回カスピ海経済フォーラムが開催される。

2)アゼルバイジャン

2-1) Profile Analytical Unit

日時：2019年2月4日（月）10:00～11:00

面談： Azad ZEYNALOV、代表

Aliaga MAMEDLI、経済専門家

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結の背景

(ROTOBO)

- ◆ カスピ海の法的地位に関する協定は20年以上、締結に至らなかった。今回合意に至った最大の要因は何だと考えるか。

(MAMEDLI)

- 多くの専門家が「いったい何が起こったのか」と疑問に思っている。この協定は「枠組み協定」と呼ばれており、この数年間で協議されてきたことが文書として締結されたというイメージである。本来であれば、2017年にカザフスタンで行われたサミットで締結されても良かったのだが、細かい問題が解決されず2018年8月に締結に至った。多くの基本的な問題、双方の利益が矛盾する部分は現在も残っている。協定の締結ですべてが解決されたわけではない。
- カスピ海のセクター分割の原則については以前から合意されていたものである。沿岸15kmの範囲を領海、10kmを漁業水域とし、他の部分は共同利用される。地下の分割については、2000年にロシア、カザフスタン、アゼルバイジャンは3カ国で合意している。一方、南部は分割されないままである。協定には2カ国間の協議によって決定されると書かれているが、20年以上も解決しなかったことを考えると、課題はまだ残っている。
- なぜ今になり協定が締結されたかという話となると、トランスカスピ・パイプラインの敷設ができるかどうかという問題がある。これまでロシアとイランが環境への悪影響を理由に反対してきたものだ。今回の協定では2カ国協議で決定できることになっているが、実際には5カ国の合意が必要である。
- なぜ今かということについては、専門家が様々な意見を書いているが、結論としてはイランとロシアを後押ししたのは地政学的状況であると思われる。ロシアにとっての後押しとなったのは西側、米国との対立。長年の夢である「外国船をカスピ海に入れない」原則を協定に書き込むことに成功した。「細かいところで譲歩し、大きな成功を得た」とロシアの政権に近いメディアでさえも書いている。
- ◆ 譲歩というのはパイプラインの敷設ルートを2カ国間で決められるという点か。
- その通り。パイプライン敷設について協定では禁止されていない。例えばアゼルバイジャン

とトルクメニスタンは2カ国で敷設ルートを決めることができるということだ。そしてロシア、イラン、カザフスタンはそれを妨害する権利を持っている。

- ◆ 環境保護について異議を唱えることができるので、ロシアとしてはパイプライン敷設の実現は考えにくいと思いこの条項を入れたのでは。
- イランにとっても同様だ。パイプライン敷設はかなり仮定的な話である。トルクメニスタンはガスを欧州に輸出したいと思っているが、トルクメニスタンの近年の経済的問題を抱えた生産状況を見ると、中国への輸出はあるが融資の返済に充てられているだけ。ロシアはもちろんこのことも考慮しているだろう。
- 地政学的な話をすれば、今回の合意は、すなわちイランとの合意である。これまでイランは強く反対しており、実際は現在も反対している。しかし、20%の平等分割を主張してきたものを、現在は一定の譲歩を見せ、アゼルバイジャン、イラン、トルクメニスタン間については中間線を主張している。この分割案を実現した場合、イランセクターは17~18%ほどになる。一方で、この案はアゼルバイジャンの利益とは対立するものである。なぜなら、すでに探鉱を開始している場所をイランに渡さなければならなくなるからだ。また、核開発をめぐる米国との関係も状況を複雑化した。イランはカスピ海地域での立場を維持することが必要となり、イラン国内にもロシアや隣国との関係を良好にすべきであると主張する勢力が現れた。アゼルバイジャン~イラン間の合意ができるかどうかは見通しがつかない状態である。
- ◆ アゼルバイジャン国内には（イランのような）世論の反対等はあるのか。
- ない。専門家の中では意見は2派に分かれている。一方は、「アゼルバイジャンは良くやった、とても大きな成功を成し遂げた」というもの。政権よりのグループや役人はこの意見が多く、マスコミも総じてプラスの評価をしている。他方は独立系の専門家の意見で、「特に大きな飛躍はなかった」というもの。根本的な問題は依然として残っており、解決されていない。難しい問題については、これまで5か国間の問題だったものが2カ国間の問題になった、それだけのことである。アゼルバイジャン~イラン、アゼルバイジャン~トルクメニスタン間の問題が2カ国協議で解決するかと考えると、かなり懐疑的である。
- ◆ この面談の後に外務省に行くので、肯定的な評価を聞けることを期待している。
- アゼルバイジャンでは、外務省以外はすぐに当会との面談に合意してくれたが、外務省だけは調整に時間がかかった。最後によりやくアポイントメントが取れた。
- アゼルバイジャンでカスピ海の問題に従事していたのはハラフ・ハラフォフ外務次官1人。しかし、協定の締結後すぐに彼は外務次官から閣僚会議に入った。この異動に関しては何があったのか疑問が残る。異動についてはまだ何も明かされていない。
- ◆ 閣僚会議に入ったことは必ずしも降格とは言えないのではないか。
- いや、これは降格を意味する。現在の局長職では政治には関わらず、事務的な事しか行わなくなる。
- ◆ アゼルバイジャンにとって5カ国の問題が2カ国の問題になったというのは状況が悪くな

ったということなのではないか。イランとトルクメニスタンを相手にするわけで、南部の境界線を決めるのはかなり難しいだろう。

- ▶ 確かに難しいが、イランとトルクメニスタンを同列にすることはできない。トルクメニスタンにはカザフスタンやロシアとの関係や内政的な要素があるが、イランより合意は簡単であると思う。アゼルバイジャンとトルクメニスタンの間にはトルコの仲介があるからだ。エルドアン大統領がトルクメニスタンを訪問した際、アリエフ大統領とベルディムハメドフ大統領と対談し、アゼルバイジャンとトルクメニスタンの距離は縮まった。アゼルバイジャンが係争となっている鉱床（そのうちの1つがキャパズ鉱床（トルクメニスタン側の名称はセルダル鉱床））を共同で利用することを提案し、トルクメニスタンは反対しなかった。一方のイランとは、歴史的・政治的な面でもとても緊迫した二国間関係にある。

協定の締結による経済的影響

(ROTOBO)

- ◆ 協定の締結は石油・ガス分野には影響はないが、それ以外の分野では何か経済的な影響を与えるだろうか。

(MAMEDLI)

- ▶ カザフスタンとアゼルバイジャンはこれまでも良好な協力関係にあったが、今後の協力はさらに加速していくだろう。経済的な関係では、アクタウ港、クリク港とバクー港を結ぶフェリー航路がある。カザフスタンはバクー～トビリシ～カルス鉄道等、輸送回廊にも積極的に参加している。トルクメニスタンとの協力も全く期待できないわけではなく、同国が輸送回廊に参入してくる可能性も除外できない。
- ▶ 沿岸国の経済協力について、ロシア～アゼルバイジャン～イランを通る南北回廊もあり、3カ国間の協力も強い。
- ▶ アゼルバイジャンとイランの間では、イランの大統領がアゼルバイジャンを訪問した際に、合弁の自動車工場を作る合意をした。イランに近い南部のナヒチェバンにできる可能性がある。2000年代にもいくつかの合弁企業設立の合意がなされたが、実現していないものも多い。今回の合意についても、非常に進捗は遅く、実現には長い時間がかかると思われる。また本件は経済的要素より政治的要素が大きい。純粋な経済的視点で見ると、あまり効率的なビジネスとは言えない。かつて1990年代にも同じようなイランの自動車を作る合弁工場があったが、年間生産台数は数十台で、現在は生産されていない。数年前にアリエフ大統領は汚職を減らすべく、役人たちに国産車に乗るよう指示を出したが、誰も守らなかった。
- ▶ 経済的な問題について、協定の締結時には安全保障、環境、漁業に関する合意も締結された。世界のチョウザメの90%がカスピ海にいることから分かる通り、カスピ海はユニークな場所である。今回の協定締結は水産資源の獲りすぎを防ぎ、バランスを保つ肯定的な役割を果たしている。魚は南部に集中しており、イランに多い。アゼルバイジャンのキャビアはイラ

ンに比べてもっと少ない。

- ◆ 南北回廊について、昨日イラン国境にあるアスタラまで行ってきたが、新しい道路ができていた。この道路も政治的なイニシアチブによるものなのか。
- 道路建設については、南部だけではなく北部でも様々なところに作られている。バクー周辺の環状道路も完成しており、稼働間近である。開発方針としては、自動車道路よりは鉄道の方に比重が置かれており、イランのアスタラとアゼルバイジャンのアスタラの結合はすでに合意されている。この合意によりレールをイラン国境まで延ばすことになっているが、実際の動きはない。
- 経済的な視点では、輸送の十分な貨物量の確保にはロシア相手だけでは不十分であり、欧州からの貨物が必要である。

(ZEYNALOV)

- 多くの食料品がトラック（鉄道はない）でイランから輸入されているほか、アゼルバイジャンから治療のためにイランに行く人々も多い。

2-2) アゼルバイジャン共和国外務省

日時：2019年2月4日（月）11:30～13:00

面談： Karman SEYFULLAYEV、 国際法・条約部アタッシュェ
Rovshan MIRZAYEV、 二国間経済協力部ディレクター
Farid MAMMADOV、 経済協力・発展部三等書記官

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結の評価

(ROTOBO)

- ◆ アゼルバイジャンとして協定をどう評価しているのか。また、昨年調印に至った最大の要因は何か。

(MIRZAYEV)

- まず調印に至った要因について、協定の締結は歴史的な出来事であると考えている。協定によって法的地位が規定された。権利と義務が規定されたことになる。最初の分割コンセプトを作ったのはアゼルバイジャンであり、合意のプロセスを加速させた。また、2000年以降は特別なワーキンググループが外務次官級で作られ、定期・不定期合わせて52回の協議が行われた。
- 法的地位の確定作業は段階的に行われた。カスピ海サミットの歴史としては、第1回がアシガバード（2002年）、第2回がテヘラン（2007年）、第3回がバクー（2010年）、第4回がアストラハン（2014年）、そして2018年に第5回、アクタウで行われたサミットで合意に至った。

このサミットで段階的にコンセプトが決まっていった。このほか、政府間文書や分野別の合意もなされた。

- ◆ 2018年の協定締結は、段階的な交渉の結果、このタイミングになったと理解した。
- その通り。時間が必要だった。作業が段階的に行われた結果である。
- ◆ しかし今回の合意は枠組み協定にしか過ぎないという意見もある。今までに起こったことを肯定しただけのような。例えば2国間で海底の境界線の合意を結ぶことができるとしているが、実際には、すでに北部の合意はなされているが、南部はこれから協議をすることになる。これは現状と変わらない。一方、パイプラインの敷設についてはルートを通る2カ国で決められると書かれているが、他の3カ国は環境条件への異議を申し立てることができる。石油・ガス分野については協定が新たな要素を付け加えたことにはならないと思うが、どう思うか。

(SEYFULLAYEV)

- 第一に、海底の分割については、5カ国間の協議にはなりえないと考える。最初からカザフスタンとロシアは2カ国間で分割を決定しており、どのような場合でもこれは2カ国間の協議事項である。その後3カ国が認めるというフォーマットである。今後も同様のフォーマットでの決定になると思う。つまり協定は、分割にあたり国際法、国際基準に則ること、5カ国に対する平等の権利を定めている。パイプラインやケーブルの敷設については、おっしゃる通りで、対象国同士でルートを決めることができるが、環境保護条件については、国際法、2003年に締結された枠組み協定を守らなければならない。しかし、環境条件に異議を唱えることもできる。国際評価が求められることになる、協定の中に手続きや国の権利が記載されている。
- ◆ 海底分割について、かつてロシアとイランは分割すること自体を認めていなかった。協定により、分割の原則について肯定したことになるのでは。
- その通り。「分割の原則を確認した」という言葉がふさわしい。
- ◆ 環境について、2カ国でパイプラインの敷設ルートは決められるが、環境保護の条件を満たさなければならない。しかし仮に国際評価的に問題なくともイランがNGを出した場合、国際評価が優先されるのか。つまり、協定の「環境異議を申し立てることができる」というフレーズは拒否権を意味することにはならないのか。
- 協定では関係2カ国双方にパイプライン敷設の権利があるとされている。これにはそれなりに重みがあり、実際にプロジェクトが現れ、国際的に安全だと証明されれば敷設国の権利が認められプロジェクトは実施されるということだ。

(MIRZAYEV)

- パイプラインよりケーブルの方が敷設は簡単である。パイプラインの方が環境問題の発生する可能性は高い。そのため、まずケーブルプロジェクトを試し、スムーズに行けばその後、パイプラインに移る可能性があるかもしれない。現段階ではパイプラインについて今はまだ

議論する必要はない。

(SEYFULLAYEV)

- 指摘しておきたいのは、環境条件に合致しなければならないというのは、パイプラインのみであり、ケーブルについては関係ない。

カスピ海沿岸地域の開発プロジェクト

(ROTOBO)

- ◆ 協定の締結により沿岸地域の開発が活発化すると思うが、日本企業参入の可能性や日本政府との協力について確認したい。

(MIRZAYEV)

- 地域開発のプロジェクトについては、協定だけの影響ではない。協定以前も存在し、締結後はさらに加速していく。4つのプロジェクトがあり、そのうち最大のものが「グレート・シルクロード・プロジェクト」と呼ばれるアジア～欧州間の複合輸送プロジェクト。具体的には、2014年からアゼルバイジャンのイニシアチブによる、カザフスタンを輸送国としたジョージア～黒海経由～欧州へと貨物を運ぶトランスカスピ輸送回廊プロジェクトの構想があり、同プロジェクトには中国もアジア側から参入しようとしている。同プロジェクトは、参加する国々へ共通タリフの導入を促進する。現時点では、カザフスタン鉄道やアゼルバイジャン鉄道、バクー国際港、ジョージア、ルーマニア、中国の企業が参加している。トランスカスピ輸送回廊について、アゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタンは日本、中国を含めアジアからの貨物輸送に関心を抱いている。同ルートはより短い輸送期間で、統一料金を導入するため輸送費用も安く済む。
- 2つ目のプロジェクトが、日本政府も関心を示している「トランスカスピ・パイプライン・プロジェクト」である。同プロジェクトは実現していないわけだが、生産国は輸出したいのであれば、自分たちのイニシアチブでプロジェクトを進めなければならない。同プロジェクトにおいてアゼルバイジャンはトランジット国であり、世界への輸出経路となる。
- 3つ目のプロジェクトはICT産業で、光ファイバーケーブルの大規模な供給を行うもの。アゼルバイジャン～カザフスタン～トルクメニスタンを結び、東西の情報インフラをつなぐプロジェクトである。同プロジェクトは「トランス・ユーラシア・スーパーインフォメーション・ハイウェイ構想」を後押しする。
- 4つ目のプロジェクトは、カスピ海沿岸諸国間の人々のつながりの強化、つまり観光促進。バクー（アゼルバイジャン）～アストラハン（ロシア）、バクー～アクタウ（カザフスタン）、バクー～アンサリ（イラン）等のクルーズ観光の実現に関心を抱いている。
- 日本企業の傘下の可能性について、これらのプロジェクトに技術面や経験で協力できる可能性はあると思うが、フィージビリティ・スタディが必要である。アゼルバイジャンから参加しているのはエネルギー省、SOCAR、運輸省、交通・通信・ハイテク省、国営鉄道、船舶会

社等。また、カザフスタンとトルクメニスタンは、エネルギー輸出を現在はタンカー輸送で行っているが、アゼルバイジャン経由のパイプラインの建設に関心を持っている。

- ◆ 4つのプランについて、フィージビリティ・スタディは日本とアゼルバイジャン間で実施するのが有益ということか。
- もし日本側がカスピ海の輸送プロジェクトに興味があるのなら。アゼルバイジャンは日本企業との協力の意思があるが、そのためには市場評価が必要である。
- ◆ どれも中国の「一帯一路」につながっている。日本は中国と一緒に協力する方が良いのか。しかし中国とは競合する可能性がある。4つのプロジェクトの中で最も日本との協力の可能性が高いのはどのプロジェクトだと考えるか。
- アゼルバイジャン側はアジア諸国を分けて考えてない。中でも日本を重要に考えている。アゼルバイジャンの目的は、国の地理的な位置を有効に活用し、欧州～アジア間の交通・輸送でアゼルバイジャンを経由してもらうことにある。日本と中国はライバルだが、貿易に関しては中国の比率が高い。アゼルバイジャンは政治的ではなく経済的視点で検討していきたい。日本はアゼルバイジャンにとって高品質・信頼のイメージである。グレート・シルクロード・プロジェクトではアゼルバイジャンのトランジットポテンシャルを発展させたい。日本から欧州への貨物輸送でアゼルバイジャンを使ってほしい。
- もう1つは、インフラ整備のプロジェクトに参加してもらうことが挙げられる。今まで日本は「一帯一路」ではなくTANAPにしか参加していなかったが、アゼルバイジャンはオルタナティブ・ルートを考えたい。トランスカスピ・プロジェクト以外にも南北回廊等。南北回廊のプロジェクトでは中国とインドがライバルである。それ以外にはラピスラズリ回廊（アフガニスタン～トルクメニスタン～アゼルバイジャン～ジョージア～トルコ）のプロジェクトもある。
- このほか東西を結ぶプロジェクト、南北を結ぶプロジェクト、南～西欧～ジョージア～黒海～ルーマニアにつながるプロジェクトがあり、アゼルバイジャンも関心を持っている。
- ◆ ルートはいくらでも考えられるが、期間とコストが問題である。北極圏やシベリア鉄道が今日本で関心が高い。その他には中国とカザフスタンを經由するものがある。グレート・シルクロード構想は通る国境が多いので難しいように思う。タリフの統一が重要だろう。日本は通信分野や港湾開発は得意分野である。しかし通常の建設は中国の方が安いだろう。
- 申し上げた様々な貨物輸送プロジェクトについて、ミッションをアゼルバイジャンに連れてきてもらえたら、アゼルバイジャン鉄道や運輸省と協力し議論が進められる。
- ◆ 2019年秋に予定している日本アゼルバイジャン経済合同会議の場でプレゼンテーションしてもらいたい。
- 必ず、プレゼンテーションに向けて準備する。鉄道会社や経済省、バクー国際港が参加することになると思う。
- ◆ 今回の調査でトルクメンバシ国際港を訪問したが、彼らは港のパートナーとしてバクーが最

大と言っていた。カスピ海の港湾を見るミッションは面白いと思う。合同会議とは別に検討する余地があると思う。国際輸送やロジスティクス分野は最近の流行りでもあり、アゼルバイジャンとの協力においては、輸送分野の協力は非石油開発分野の中でも有望である。

2-3) 経済改革・コミュニケーション分析センター

日時：2019年2月4日（月）14:30～15:30

面談： Zaur GARDASHOV、ポータルマネージャー
Aytan MAMMADOVA、国際関係マネージャー

内容：

経済改革・コミュニケーション分析センターについて

(GARDASHOV)

- ▶ 経済改革・コミュニケーション分析センターは、油価の下落により政府が経済改革の実行を決めた際、その確実な実行のため大統領令によって設立された。経済改革の正確な分析やビジネス界と政府をつなぐ効率的なコミュニケーションセンターとしての情報提供を行うことが主な役割。ROTOBOの訪問は2回目となるが、前回の訪問時の後、電子プラットフォーム「azexport」や「デジタル・トレード・ハブ」等、様々なプロジェクトが進められている。「デジタル・トレード・ハブ」により、アゼルバイジャンに居住していない外国人投資家は電子署名、オンライン口座の開設等が可能となった。また、世界初のオンライン税関統一システムが導入された。統一申請システムとかつての「ワン・ウィンドウ」との違いは、「ワン・ウィンドウ」では申請者（輸出者）は何度も窓口に出向く必要があったが、統一システムでは申請者が用意する書類が1枚だけで良くなった。システムが必要な情報をコピーし、必要な機関に情報を送るようになった。窓口に出向く必要もない。すべてがオンライン上で処理される。
- ▶ 国から2025年までの国家戦略や、デジタル決済発展戦略（2018年8月の大統領令による）の策定の依頼も受けている。このほか現在は、経済、輸送、ハイテク、農業、産業等、12分野にわたるアゼルバイジャン戦略的ロードマップ（2017年の大統領令による）のモニタリングを行っている。

カスピ海の法的地位に関する協定の締結について

(GARDASHOV)

- ▶ 長い時間をかけて、ようやく2018年8月にカスピ海沿岸5カ国で合意がなされた。協定の締結は各国の国益に必ずしも沿うものではないが、もとより各国にはそれぞれの主張があった。例えばイランは20%ずつの分割を主張しており、ロシアの関心は地下資源にあった。今回の

合意で沿岸15カイリの領海以外は自由に開発することができるようになった。アゼルバイジャンやカザフスタン、トルクメニスタンの関心ももちろん地下資源開発にあり、問題となるのはその分割の仕方である。そしてこの海底分割については、2カ国間での合意で可能となった。

- ▶ トランスカスピ・パイプラインの敷設問題では、2カ国間でルートが決まるとなり、環境条件への適合は必要であるが、プロジェクトを3カ国が阻めることはない。トランスカスピ・パイプラインについては今のところ、アゼルバイジャンとトルクメニスタン間でのみ2国間合意がなされている状況である。
- ◆ 現在の状況は今回の協定の締結により作られたものであるのか。
- ▶ その通りである。協定の締結以前は何も定められていなかったもので、実質的には5カ国の合意が必要な状態であった。協定の締結により、トランスカスピ・パイプラインの問題は現在2カ国間の問題と明確に規定された。環境保護の問題はあるが、国際基準に則っていればプロジェクトの実現は可能である。

2-4) Turan News Agency

日時：2019年2月4日（月）16:00～17:30

面談： Mehman ALIYEV、社長

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結の背景

(ALIYEV)

- ▶ 協定締結の背景として、第一にロシアが大きな要因であった。以前は、カスピ海が海か湖かという定義の問題に始まり、中間線の引き方や分割について議論した際には、各国が自国のセクターを持っていた。今回の協定で15カイリの領海、25カイリの漁業水域が確定した。つまり、領海以外のカスピ海の中央部分にロシアは軍艦を配備できるということだ。イランは20%ずつの分割を主張してきたが、米国の対イラン制裁により合意を決めた。ここにはロシアのサポートもあった。アゼルバイジャンにとっては石油鉱床開発が問題で、トルクメニスタンとの中央線上にはキャパズ鉱床（アゼルバイジャン側名称）／セルダル鉱床（トルクメニスタン側名称）がある。もちろんトルクメニスタンとの合意はなされているが、カザフスタン～ロシア間、アゼルバイジャン～ロシア間にはすでにセクター分割の合意がある。しかし、これからどうなっていくのか、疑いは残る。なぜなら我々は未だ水中のことについて議論している段階にあるからだ。中央線上に位置する鉱床の開発についての問題は、まだ解決の道筋がまったく見えていない。
- ▶ カスピ海は原則的には海であり、中央線はすなわち国境となるわけだが、現在のカスピ海は

海でも湖でもない、囲まれた水域と定義されている。協定により、誰のものでもない区域が作られた。しかしこれは水中のみの話である。水中の分け方については合意したが、鉱床は共同水域の地下にもある。今のところは古い合意に基づき開発が行われている。

(ROTOBO)

- ◆ カスピ海が海か湖かという問題は関係なく、海底と水中の分割、利用法が重要なのでは。水中については確かに中央部分が自由水域として残されたが、海底については隣接する2カ国の間で決めることができると明確に記載がある。そしてロシアとアゼルバイジャン、アゼルバイジャンとカザフスタン間はずでに分割合意が済んでいる状態。南部の分割が問題として残るのではないか。
- ▶ 合意するが、しかし今日の状態はカスピ海を海とみなす考えに基づいている。領海というのはカスピ海を海だとみなすことによる考え方だ。ところが、協定ではカスピ海は「水域」として定義されているわけであり、これではロシアの次の大統領は、今度は海ではないことを理由に違う主張をし始めるかもしれない。クリミア半島と同じことで、最も注意すべきはロシアである。ロシアが明日何を言い出すかは誰にも分からず、それこそが問題である。
- ▶ 何故ロシアがそんなに急ぐのかと言えば、地政学的な状況が変化しつつあるからだ。米国の力、欧州の投資家の力、様々な要素によるものである。今後ロシアはこの力を弱めたいと考えている。経済的にも政治的にも南コーカサス地域はヨーロッパにより近く、プロジェクトも欧州と関連しているものが多い。ロシアはこの状況を見ており、すべて理解し、圧力をかけることにした。なぜカスピ海への沿岸諸国以外の軍艦の侵入を防いでいるのか、なぜカザフスタンがカスピ海沿岸領土に米軍基地の領域を与えるのか、これは偶然ではない。イランについても同様で、ベネズエラのように革命が起きたらまずいと考えている。
- ◆ おっしゃる通り、今回の合意は経済的（石油・ガス）の意味合いよりも、政学的な動機が強く働いた結果だと考えている。最も重要なのは、5カ国の船以外が入れないエリアを作ることにあるのだろう。石油・ガスの分野については現状とあまり変わらない。ロシアが急いだのは、1つは欧米の影響があると思うが、それ以外にも中国の「一带一路」に自国の影響が及ぶエリアを作りたかったのだと考える。
- ▶ すべて欧州のイニシアチブによるものだ。欧州・コーカサス・アジア輸送回廊（TRACECA）計画は1991年に採択されたものであるが、つまるところ、ロシアの代替ルートである。中国の「一带一路」も同じで、新しい話だとは思わない。中国経済の影響もあるが、しかし欧州資本の影響は非常に強大である。現在の中国にはそれだけの独立性はなく、米国の立場を無視できなくなっている。ロシアは純粋に政治的・安全保障的な意図で中国との関係を保っている。このようなわけで、中国の影響はロシアが急いだこととはそこまで関係がないと考える。なお、中国はアゼルバイジャンやトルクメニスタンへの影響はそこまでないが、カザフスタンは中国に対し否定的な反応を示している。世界経済が回復し上向きになれば、中国の発展レベルも上がるだろうが、今の時点ではそこまでの力はない。

イランにとってのカスピ海問題・合意の背景

- ◆ ロシア以外に協定のキーププレーヤーだったのはイランだと思う。米国の対イラン制裁が拡大し、経済的な理由でロシアを味方につけるためにイランは態度を変えたと報道されているが、どう考えるか。
- イランはカスピ海をアゼルバイジャンに圧力をかける方法として利用した。アゼルバイジャンセクターでは米国企業の参加する石油・ガスパロジェクトが行われているためである。イランはプロジェクトの拡大を妨害しようとした。また経済的な視点から見ると、イランセクターは石油埋蔵量が最も少ない。しかし漁業の観点から見れば、最も水産資源が豊富なのはイランである。確かに米国の制裁はイランに影響を与え、ロシアのサポートが必要になった。カスピ海沿岸地域の地政学的状況は変化の途上にある。もちろんイランは20%の分割が欲しかったが、おそらくロシアの要望により合意したのだろう。この点において、ロシアは唯一の勝利国であり、ロシアだけが得をしている。
- もう1つ重要なのは、南北回廊である。米国によって遮断されたルートである。このルートがなぜ注目に値するかと言うと、ロシアはこれまで、オバマ政権時にイラン制裁が解除される以前の時点で南北回廊建設に合意していた。そのためイランとアゼルバイジャンで鉄道建設プロジェクトが開始された。なぜ30年間もこの話をしているのかと言うと、多くのMOUが結ばれてきたが、どうすることもできない状況にあるからだ。米国は、制裁は南北回廊プロジェクトには影響しないと述べているが、実際には制裁が解除されなければ何も始められない。南北回廊はシルクロードより重要である。
- 今日のイランにとって、カスピ海地域の陸上・海上の交通・輸送面で優先権を持つことは非常に重要。現在カスピ海沿岸地域の港湾は非常に発展しており、ロシア貨物もあるが、今後鉄道のルートもできればさらなる貨物輸送が見込める。イランは石油・ガス開発にも積極的ではないため、カスピ海の問題で譲歩し、貨物輸送で得をした方が良かったということだ。

カスピ海の問題と世界経済・米国の影響

- もう1つ指摘しておきたいのは、カスピ海の問題というのは、世界的な問題でもあるということだ。世界経済は現在上昇しつつある。2018年に発表されたエクソンモービルやBPの指標によれば、2020年のエネルギー資源の世界経済成長率は40%まで上がる。そのうち94%は発展途上国によるもので、6%がユーラシア大陸である。これが意味するのはつまり、エネルギー資源は中国、パキスタン、インド等の発展途上国に求められているということだ。すべては地政学的な理由による。「一帯一路」や南北回廊は世界経済の1つである。
- エネルギー需要が増えるため、モノとサービスの移動の増加の準備として工場建設や輸送回廊の建設が必要となるだろう。このほか米国が行おうとしているキャンペーンとして、全体主義をなくしていく活動が挙げられる。旧ソ連諸国の欧米化である。すでにウズベキスタンでもこの傾向が見られ、アゼルバイジャンに対する米国の圧力も大きい。カザフスタンも構

造改革を行っている。イランもおそらく、今年何かしらのことをするだろう。革命が起こるかもしれない。現在行っている様々なプロジェクトは未来に向けたものであるが、イランがそれを享受できるかどうかは分からない。しかし20~25年のスパンで考えた場合には、イランの全体主義も崩されるだろう。

- 南北回廊であれ、東西回廊であれ、これらはすべてグローバル戦略。ロシアの行動であっても、やはり米国が関係していると考えなければならない。例えばパイプラインの敷設ルートを2カ国間で決められるとは言え、環境問題を理由に反対することができるという話もある。
- ロシアは米国の国益を常に考えており、無視しているわけではない。その例として、2004年に欧州エネルギー憲章ができた。当時ECはそこでパイプラインの多角化を制定した。以前はロシアから欧州へは、一部アルジェリアもあったが、ほとんどがスロバキアを經由したパイプラインで、ロシアはそれで問題なかったのにもかかわらず、欧州が多角化を言い出した。ロシアは当初反対していたが、結局は同憲章を履行する形でノルド・ストリーム、サウス・ストリーム、中国向けのパイプラインを建設することになった。
- ロシアにとって嫌な事であっても、米国が求めればやるしかないという状況になっている。強調したいのはこの米国の圧力のかけ方であり、例えば、米国が中距離弾道ミサイルの協定から脱退したとき、ロシアはそれに対し何もする術がなかった。
- 様々なプロジェクトがあるが、それを2カ国間の合意や3カ国間の合意のような小さな視点で見るのではなく、グローバルな政治の視点から見なければならない。①世界経済が長期停滞を抜け発展に向かうというトレンド、②ユーラシア大陸において米国が独占的な地位を築こうとしているという動きがポイントとなる。ユーラシア大陸には旧ソ連諸国も含まれ、イラク、シリア、リビア等の中東諸国や東欧も含まれる。
- ◆ 米国の大統領がトランプ氏に代わったことは影響しているか。
- いや、トランプ大統領はオバマ時代の政策の続きをしているだけ。ショー・マンではあるが。米国の政策は変わっていない。
- ◆ アメリカ・ファーストのためトランプ大統領は民主主義の輸出にはあまり関心がないように見えるが、実際には周りの国に対しても民主化の圧力を続けているということか。
- 民主化については、米国の安全保障政策の一部である。世界中における自国の国益の確保は民主化政策によってのみ実現される。
- イランの経済状況は非常に悪く、これ以上の制裁がなされれば崩壊するだろう。イランとアゼルバイジャンは石油と食糧品でバーター取引を行っている状態。トルクメニスタンも同様。
- ◆ イランの件は、今回の協定がある意味、南北回廊の建設を促進する役目を果たすと言えるかもしれない。イランが真のトランジット国となり経済状況が改善すれば、米国の言うところの非民主的な政権が倒れなくなるため、それまでの間に米国は何らかの手を打つという予測だろうか。
- 必ずそうなる。

3) カザフスタン

3-1) カザフスタン共和国外務省

日時：2019年3月5日（火）16:30～17:00

面談： Maxat SALIYEV、 アジア・アフリカ局東アジア部長
Zhandos ZHARMUKHAMETOV、 同アタッシュェ

内容：

カスピ海の法的地位に関する公式意見

(SALIYEV)

- 元々カスピ海の法的地位問題を長年担当してきた国際法務局の局長が変わり、新局長は同問題についてあまり詳しくないせいか、同局は今回の面談依頼を断ったため、アジア・アフリカ局が面談対応をすることとなった。

(ROTOBO)

- ◆ 今回の調査にあたり、トルクメニスタン、アゼルバイジャンでも外務省を訪問し、公式コメントを伺うことにしている。カザフスタンにとって今回の協定締結は肯定的なものか、20年以上かかりなぜ今の締結となったのか。外国投資で期待するポイントを伺いたい。
- 法律の基盤ができたことが重要。法律があるということは、参加者（沿岸各国）がその枠内でやり取りをすることができるということ。各国にとって動きやすくなったと言える。
- ◆ ナザルバエフ大統領が言ったように、「カスピ海の憲法ができた」ということか。しかし以前からロシアとカザフスタン間のセクター分けはすでになされていたし、カシャガン鉱床の生産も行われていたわけで、実質的には何かが変わるわけではないと思う。とはいえ、すべての沿岸諸国がこれを認めたということがやはり重要なのか。
- （上記意見に賛同して）その通りだと思う。我々の意見としては、大統領が言った通りであり、それ以上のことは言えない。

3-2) 大統領付属戦略研究所(KISI)

日時：2019年3月6日（水）14:30～15:30

面談： Dr. Sanat KUSHKUMBAYEV、 副所長

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結に対する評価

(KUSHKUMBAYEV)

- カザフスタンにとって、カスピ海の法的地位に関する協定の締結は肯定的な一歩となった。

合意に至るまでに20年以上かかったわけだが、実際には2018年ではなく2017年にも、アクタウで調印が提案されていたが、うまくいかなかったという経緯がある。これを踏まえ、準備が整い、2018年にアクタウでの調印を迎えたことは象徴的であった。

- ▶ 大統領が言ったように、カスピ海の協定は憲法である。総合的な「枠組み」協定である。とりわけ、石油・ガス分野等に関する詳細の記載はない。無論、カスピ海の問題におけるカザフスタンとしての優先分野は石油・ガス分野だけでなく、カスピ海の交通・輸送の可能性を広げることも重要である。例えば海底パイプラインの敷設やケーブルの敷設、航行手段もまた重要な点である。
- ▶ 本協定の意義としては、第一に政治的な意味を持つ。すべての問題の解決は沿岸5カ国による交渉によって解決するとされた。カザフスタンとロシアはすでに1998年にカスピ海北部のセクター分けで二カ国間合意に至っている。この二カ国間の合意には他の3カ国も賛成しており、これは重要な一歩であった。
- ▶ しかし、外務次官級の特別なワーキンググループがこれからも問題の解決を続けていくことは指摘しなければならない。協定の締結は終わりではなく、むしろ始まりである。安全保障、環境保護、漁業、輸送等カスピ海の利用についての課題、また中央線の画定方法決定についても、同ワーキンググループの重要な課題である。これは難しい課題である。

(ROTOBO)

- ◆ 中央線の画定方法がワーキンググループの課題に入っているということは、すでに画定しているロシア～カザフスタン間の中央線については、今後決まる中央線の画定方法に沿わないものであったとしても、北部の中央線が引き直されるわけではないと思う。つまり、今回あえてワーキンググループの課題に入っているというのは、南部の中央線が決まっていない理由付けのために意図的に課題にしたようにも見える。
- ▶ カザフスタンはカスピ海南部諸国にも、ロシア～カザフスタン間の中央線の画定方法を使用してほしいと提案している。もちろんアゼルバイジャン、イラン、トルクメニスタン次第ではある。なぜなら3国には中央線画定の方法について、今なお意見の相違があるからだ。沿岸が真っすぐではなく入り組んでおり、評価方法によって水位が変動するので画定が難しい。
- ▶ カザフスタンにとっては、陸上の国境はすでに決定済みで、残るは領海だけであったことから、今回すべての沿岸諸国が領海を明確に決定したことは非常に重要である。
- ▶ もう1つの重要なポイントは、カザフスタンは今回の協定締結に至る前に、すでに自国の経済的な関心分野、関心事項を定めていた点にある。ロシアと互いの関心が交差する点を見つけることができた。カザフスタン～アゼルバイジャン～トルクメニスタン間においても同様で、これが中央線を決めることにつながった。あとは南部（アゼルバイジャン～トルクメニスタン～イラン）の決定を待つのみとなった。
- ◆ つまり北部については、すでに決まったことを協定で法的に確定したということが一番重要になるのか。

- いや、協定自体はもっと総合的な憲法のようなものである。北部の画定については、協定には詳しく記載はないが、全体の方針、方向性が決まったということである。
- ◆ 協定には「2カ国の間で境界線を定めることができる」とはっきり書いてあるが。
- 原則にはそのように書いてある。しかし実際にはさらに別の合意書が必要になるだろう。
- ◆ つまり、これまで2カ国の合意だけで国境線を決めたり、開発をしたりすることができたが、これを行っても良いという原則が5カ国間で合意されたということか。
- その通り。例えばアゼルバイジャン～トルクメニスタン間の海底パイプライン敷設は2カ国間の問題である。しかし環境保護や航行の安全について、残りの3カ国が検査を求める権利を持つ。本協定の締結以前は「環境に問題があるのでやめてほしい」と言うだけで良かったが、合意後は合理的に何故反対するのかを論理付けなければならなくなった。
- ◆ 環境問題については、解釈が分かれている。アゼルバイジャンとトルクメニスタンでのヒアリングでは、これは拒否権を意味するわけではないと言われている。一方ロシアでは、第3国の検査要請はプロジェクトを止める力を持つという専門家もいた。このように見解が分かれること自体が、本協定が枠組み合意でしかないことを表していると思う。カザフスタンとして、また一専門家としてどう考えているか。
- 見解の相違は10年前から分かっていることである。ロシアとイランはずっと環境への影響を問題にしてパイプラインの敷設を止めていた。個人的には、トルクメニスタンやアゼルバイジャンの意見に近い。パイプラインについては各国の利益を考慮すべきではあるが、客観的な環境問題がなければ、敷設を制止してはならない。論理的な要求が必要である。
- ロシアとイランは、カスピ海底のパイプライン敷設を難しいと言っているが、精々500～600kmのものである。ロシアは黒海やバルト海にもっと長いパイプラインを引いているわけで、こちらの方が難しいはず。ロシア、イランの主張は地政学的な理由に過ぎない。そもそも技術的に困難であるというような主張は専門家が言うべきことで、外交官が言うべきものではない。

カスピ海の法的地位に関する協定締結の背景

(ROTOBO)

- ◆ 協定締結のタイミングについて、なぜ今調印されたのか。米国ファクターや中国ファクターがあると言う専門家もいるが、どう思うか。

(KUSHKUMBAYEV)

- 米国や中国の影響ではないと思う。ただ単に5カ国の準備ができていなかっただけである。2017年にカザフスタンで行われたサミットの時点では、基本的には合意できる段階にあったが、具体的なことが決定していなかった。特にイランの動きが遅かった。イランにとってはペルシャ湾—つまりシリア、イラク、イエメンの方が重要であるからだ。石油・ガスはイランセクターでは採れないため、イランにとってカスピ海はメインの戦略地域ではなかった。

イランは20年前からカスピ海を20%ずつ均等に分割しようと主張していたが、2015年からは環境問題等、別の言い訳をしている。

- ◆ イランにとっては反対することに意味があったが、20年かけて諦めたということか。
- 合意には、イランのルハニ政権に大きな理由がある。彼はオープンな人物で、政策にもそれが表れていた。2015年の核合意でイランは6カ国（英国、フランス、ドイツ、米国、中国、ドイツ）と契約を締結したが、これはトランプ大統領の脅威が前面に出てきたため、イランを含めカスピ海沿岸諸国が自国を守ることを重要な課題と考えるようになったからである。イランは調印に反対することに意味がなくなったのだ。また、他の沿岸諸国との関係を保ちたかった。イラン議会は協定について、パイプラインやガス等の話ではなく、カスピ海に沿岸諸国以外の国の軍艦が入らないことが重要だとみなしている。イランは軍事バランスのために協定を締結したと言われている。

協定の締結による経済的影響

- ◆ 石油・ガス分野についてはこれから詳細が決まっていくと思うが、その他の分野に関しても本協定は経済的影響を与えらると思うか。

(KUSHKUMBAYEV)

- カスピ海地域の投資環境が良くなることを期待している。特にアゼルバイジャンやカザフスタン、トルクメニスタン等、資源輸出国にとっては不安定要素の減少となった。これまで明確な協定がなかったことは、投資家にとっても障害であった。アゼルバイジャンの探査船をイラン船が襲ったこともある。本協定を基礎として、今後は武力ではなく交渉で決めていくことになる。互いの主権を守る原則を定めた。

カスピ海沿岸地域開発に関する国家政策

(ROTOBO)

- ◆ 沿岸地域開発に関する国家開発計画はあるのか。

(KUSHKUMBAYEV)

- もちろんある。アクタウ港やクリク港の輸送能力は増加しつつある。中国のイニシアチブも強い。また、カザフスタン～トルクメニスタン～イランを結ぶ鉄道が2014年末に建設された。この他にも、カスピ海沿岸ではトラック輸送を含めた「マルチモーダル輸送回廊」が発展しつつある。協定は貨物輸送の環境改善を促進していこう。唯一の問題は米国によるイランへの経済制裁であるが。
- （国家プログラムとして何かあるかという質問に対し）カザフスタンには国家プログラム「ヌルリ・ジョリ」がある。アクタウ港やホルゴス・ドライポートについての国際レベルの開発プログラムも書かれている。
- ◆ つまり、すでに国家プログラムがあるためこれ以上必要ないということか。

- そうなる。
- ◆ 本調査で訪問したアクタウでは、イラン制裁でイランとの貨物取引量が減っていることが課題であると聞いた。
- イランとはコンタクトが再開されたばかりの状態。銀行も貿易会社もまだ取引を恐れている。イランの核開発をめぐっては、2013年にアルマトィで第2回協議が行われ、カザフスタンは制裁解除のために貢献したところであったため、米国ほかと2015年に合意に至ったことはショックである。総じて、イランに関しては単純な政治というより地政学的な問題が多いと我々は考えている。

3-3) Risks Assessment Group

日時：2019年3月6日（水）14:00～15:00

面談：Dossym SATPAYEV、代表

内容：

カスピ海の法的地位に関する協定締結について

(ROTOBO)

- ◆ ロシアでガブエフ氏（カーネギー・モスクワセンター主任研究員）から話を伺ったところ、彼は今回の協定締結について中国の影響を指摘した。

(SATPAYEV)

- 中国だけの影響ではないだろう。むしろロシアにとっては米国ファクターの方がより強く働いている。トルクメニスタンが米国との関係を強めていることが、ロシアを悩ませている。カザフスタンは同様である。イランについては明らかで、制裁が影響している。
- カザフスタンにとって今回の協定締結は特に活気づけとはならない。ロシアは勝利を讃えているだろうが、カザフスタン経済にはそこまで影響を及ぼさない。
- ◆ しかし、カザフスタンではナザルバエフ大統領「カスピ海の憲法が作られた」という発言がよく聞かれるが。
- それはつまり、ナザルバエフ大統領にとっては「印象的な一歩」であったということの意味する。経済的な視点から見ると、協定はカザフスタンの輸出機会には大きな影響を与えない。なぜなら、カザフスタンの石油は協定締結前より機能していたカスピ海パイプラインコンソーシアム（CPC）のパイプラインを通して運ばれるからだ。
- トランスカスピ・パイプラインの建設は神話と化しており、建設されることはないだろう。ロシアやイランの立場や環境条件への適応等を考えれば、非現実的である。可能性があるのは、タンカー輸送を行う液化天然ガスのみ。
- ◆ また、カスピ海海底の採掘に関しても、現状からの変化はないように思う。

- 残る巨大鉱床についても、アゼルバイジャンとカザフスタンに主権がある。
- つまるところ、協定締結は印象づくりの性質を持ち、ロシアにとっては純粋に地政学的な意味を持つ。
- （今回の協定締結で最も重要であったのは安全保障の点であるのではという意見に対し賛同して）確かに最も優先度が高いのは安全保障である。そして今回の協定締結でその点で勝利を得たのはロシアとイランのみ。ガスパイプラインの建設は難しいだろうが、トルクメニスタンでは形式的には建設に向け（環境条件等の）準備を進めている。ロシアはガス輸送で競合国が現れることを避け、2019年に入ってからトルクメンガスの購入再開を発表している。これは地政学的なゲームに過ぎない。
- ◆ 今回の調査でトルクメニスタンも訪問しているが、トルクメニスタンでは今回の協定締結について、ベルディムハメドフ外務大統領のおかげであると言われている。またガスパイプラインについては、購入者が国境まで建設するものと述べ、トルクメニスタンは輸出先には関心がないという態度であった。
- トルクメニスタンのその態度はいつも変わらない。彼らはガスを生産するだけで、買いたい人がパイプラインを引く、という構図である。
- 協定締結に関し、最もネガティブな反応が見られたのはイランである。
- ◆ それはイランだけが自国の立場を変えたから。本協定は政治文書のようなもので、カザフスタンにとっては印象付け、トルクメニスタンにとっては恐喝、ロシアとイランにとっては安全保障、という具合である。

以上

平成30年度 産油国石油精製技術等対策事業
費補助金（産油・産ガス国開発支援等事業の
うち中東等産油・産ガス国投資等促進事業（ロ
シア等産油・産ガス国投資等促進事業））

カスピ海の法的地位に関する協定締結の 地域開発に与える影響と展望

2019年3月発行

編集・発行

一般社団法人ロシアNIS貿易会

ロシアNIS経済研究所

東京都中央区新川1-2-12

電話（03）3551-6218

©禁無断転載