

ウズベキスタンの物流事情

2020年9月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

タシケント事務所

海外調査部

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載

〈目次〉

はじめに	1
第1章 日本からウズベキスタンまでの輸送ルート	3
1. 中国/カザフスタン経由	4
2. ロシア/カザフスタン経由	6
3. その他のルート	7
4. 中央アジア向けルートの展望	10
5. 空路	12
第2章 ターミナル(駅・トラック・空港)での作業	13
1. 国境審査	13
2. 鉄道駅での通関手続き	13
3. トラックターミナル	13
4. 空港	14
第3章 輸入通関手続	15
1. 輸入通関手順	15
2. 課税体系	17
3. 必要書類	19
(1) 税関登録書類	19
(2) 契約に基づく輸入	19
(3) 無為替輸入(無償貨物)	20
(4) 輸入通関手続にかかる費用と日数	20
第4章 国内鉄道輸送	22
第5章 国内トラック輸送	24
1. ウズベキスタンの道路の種類・表示、自動車の登録地など	24
2. ウズベキスタンの幹線道路について	27

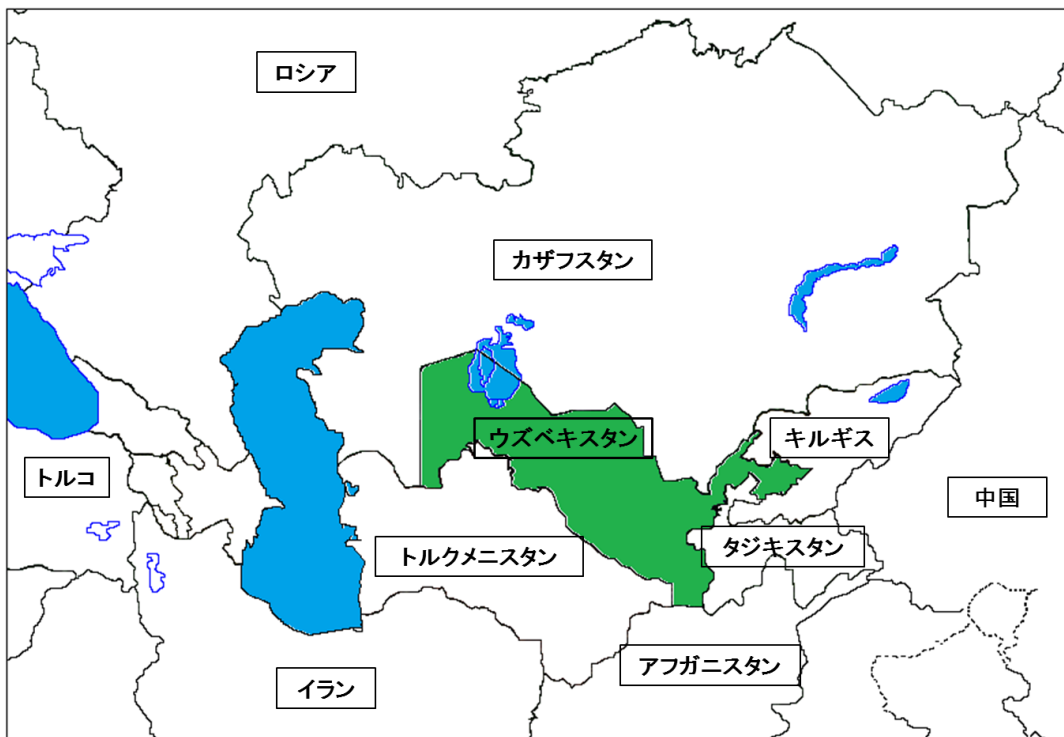
はじめに

ジェトロでは2013年に「ウズベキスタンの物流事情」と題する調査レポートを発行したが、7年が経過し同国を取りまく周辺環境や国内の物流事情が大きく変わりつつある。そこで、同レポートの内容を更新すべく再度調査を行った。本情報がユーラシアとの貿易を担う方々のお役に立てば幸甚である。

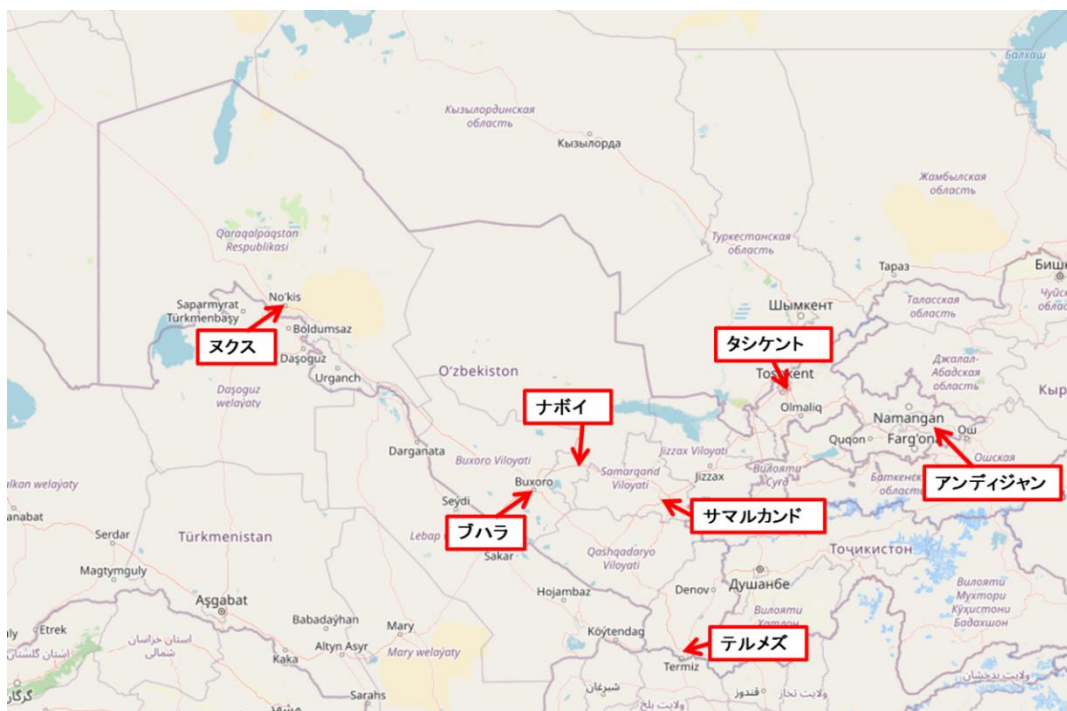
調査は2020年6月を中心に実施した。本文中にある輸送日数や輸送費用などの記載も断りのない限り同時点のものである。なお、調査はウズベキスタンの日系物流会社アイティエスニッポンに委託した。アイティエスニッポンは(株)日新、伊藤忠ロジスティクス(株)、(株)ユニコ ロジスティクス・ジャパン、東海運(株)から情報提供を受けている。

2020年9月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
タシケント事務所
海外調査部

巻頭図：中央アジア地域



巻頭図：ウズベキスタンの主要都市



出所：[OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)

第1章 日本からウズベキスタンまでの輸送ルート

ウズベキスタンは2つの国を経由しないと海に出ることができない二重内陸国である。これは世界にウズベキスタンとリヒテンシュタインの2カ国のみ。ウズベキスタンと国境を接する国は5カ国で、うち4カ国はウズベキスタンと同じく旧ソ連邦を構成したカザフスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギスだ。ソ連崩壊後、各国が独自の経済・外交政策を打ち出していたが、カザフスタンとキルギスはロシアを中心としたユーラシア経済連合（EEU）の加盟国となり、緩い形での統一経済圏として機能している。ウズベキスタンはシャフカト・ミルジヨエフ大統領が2016年末に就任して以降、善隣外交を積極的に進めている。中央アジア域内の経済活動を活発化させるとともにEEUへのオブザーバー加盟も急いでいる。もう1つ国境を接する国はアフガニスタンで、治安情勢の悪化が続いているものの、最近ではウズベキスタン南部テルメズ経由で中央アジア地域と南アジア地域を結ぶ貿易が活性化しつつある。中央アジア地域で最も多くの国と国境を接するウズベキスタンは物流の要衝という点でも重要なポテンシャルを秘めている。

空路以外の方法で、島国・日本から二重内陸国・ウズベキスタンに輸送する場合、海上輸送ののち2カ国以上の国を通過しなければならない。主要なルートは、海上で中国の港へ輸送したのち、鉄道で中国とカザフスタンを經由しウズベキスタンに至るルート、海上でロシア極東へ輸送したのち、鉄道でロシアとカザフスタンを經由してウズベキスタンに至るルートの2つが確立されている。両ルートともカザフスタンを經由するが、ロシア、カザフスタン、ウズベキスタンは旧ソ連圏で同じ軌道幅（広軌）なので、途中で貨物の積替作業（台車交換）が発生することはない。

航空便輸送は、タシケント空港が国際空港として機能しているほか、ウズベキスタン政府が国家事業として進めるナボイ経済特区の物流拠点となるナボイ国際空港を利用する方法（後述）がある。

日本からウズベキスタンへの輸送ルートの選択肢は限られており、空路を除きいずれも内陸輸送部分の距離が長く、海上輸送部分のみで完結する仕向国への輸送と比較すると輸送費用は割高となる。通過する国が中国やロシア、カザフスタンなどの旧社会主義国の場合、書類手続が厳密・煩雑になりがちで、予期しない問題で貨物が国境で留め置きになることもある。輸送業者の選定にあたっては、中央アジア向け輸送に関して経験豊富で、ウズベキスタンや通過国に代理店や現地法人などの拠点を持っていることが大きな検討材料となろう。

1. 中国/カザフスタン経由

日本 →(海上)→ 中国 →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

チャイナランドブリッジ (China Land Bridge : CLB) またはトランスチャイナレイルウェイ (Trans China Railway : TCR) と呼ばれるルート。ソ連邦崩壊後の 90 年代前半に日本から中央アジア向け輸送ルートとして確立され、90 年代末頃からロシア極東・カザフスタン経由の輸送に代わるコンテナ輸送の主要ルートとなった。最近では中央アジア向け貨物の輸送ルートのみならず、欧州向コンテナブロックトレイン (中欧班列) の輸送ルートとして大きく実績を伸ばしている。

日本の主要港から連雲港、新港 (天津)、青島港等の中国の港まで海上輸送され、カザフスタンを経由しウズベキスタンまで鉄道で輸送される。主に中国や韓国の船社や輸送業者のコンテナが使用される。40 フィートコンテナが主流。20 フィートコンテナの輸送も可能だが、中国鉄道は所有するコンテナ車の標準が 20 フィートコンテナ 2 本積みもしくは 40 フィート 1 本積みなので、20 フィートコンテナを奇数単位では受託しない。偶数単位で仕立てなければならない。

図 1 : 日本からウズベキスタンまでの輸送ルート



鉄道の軌間が中国は標準軌、旧ソ連は広軌と異なるため、国境でコンテナがカザフスタン鉄道のコンテナ車に積み替えられる。旧ソ連時代から運用されてきたゲートウェイであるアラシャンコウ（阿拉山口）/ ドスティクに加えて、近年新たなゲートウェイとしてホルゴス（霍爾果斯）/ アルティンコリが運用されている。アラシャンコウ/ドスティクはカザフスタン側（ドスティク）の設備が古く、積替能力にも限界があることから、欧州向け貨物をホルゴス/アルティンコリ経由にシフトさせる動きがみられる。

中国側からカザフスタン側に入るコンテナはカザフスタン側の国境駅で積み替えられ、カザフスタン側から中国側に入るコンテナは中国側の国境駅で積み替えられる。日本の主要港からウズベキスタンの首都タシケントまでの輸送日数は26～33日間で、ウズベキスタンへの輸送ルートの中で最短だったが、最近ではロシア/カザフスタンルート of 利便性向上（後述）で輸送日数、輸送費用共に同ルートの間で差に違いがなくなっている。このルートは欧州向け、カザフスタン向け、ロシア向けの順でカザフスタン国境でのコンテナ積替作業が優先され、特に中国から欧州向けの貨物が大量に輸送されている。

なお、コンテナに入らないサイズで、梱包されない状態で積載されるバラ積み貨物、いわゆるバルク輸送についてもCLBは利用可能だ。ただし、中国荷揚港での貨車への積込作業と中国・カザフスタン国境での積替作業の合計2回の積替作業が必要となる。

一方、ロシア極東/カザフスタン経由の鉄道輸送は、途中積み替えなしでロシア鉄道その他ロシア輸送会社所有の貨車で中央アジアの最終目的地まで輸送できるため、以前は主流であった。しかし、最近ではロシア鉄道が自国向け貨物輸送に貨車供給を優先させている結果、中央アジア向けに運用される貨車が不足気味であること、ロシア鉄道が要求する条件が厳しくなっており、輸送業者は貨物の貨車上の組付図面を事前にロシア鉄道に提出し許可を得る必要があることから、現在では中国/カザフスタン経由のトラック・車両によるトレーラー輸送も利用されるようになってきている。ただし、中国のトレーラーはウズベキスタンに入れられないため、中国とカザフスタンの国境で結局カザフスタンのトレーラーに積み替えられることになる。

貨物のトレーシング（所在地の確認）については、中国・カザフスタン国境からウズベキスタンの最終仕向駅まで可能。中国国内では輸送代理店が通過する駅に依頼し、その駅を貨物が通過したら連絡が入る旧来の方法が用いられており、トレーシングが可能な場合と難しい場合がある。

表1：日本から中国連雲港を経由するタシケントまでの輸送日数（2020年6月現在）

日本→連雲港	海上輸送	2～4日
連雲港	積替	7～8日
連雲港→ドスティク	鉄道輸送	8～9日
ドスティク	積替	3～4日
ドスティク→タシケント	鉄道輸送	6～8日
合計		26～33日

2. ロシア/カザフスタン経由

日本 →(海上)→ ロシア極東 →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

シベリアランドブリッジ（Siberian Land Bridge：SLB）またはトランスシベリアンレイルウェイ（Trans Siberian Railway：TSR）と呼ばれているルート。ロシア極東を経由して欧州まで輸送するルートとして利用されていた。ソ連崩壊前および崩壊後1990年代半ばまで中央アジア向け貨物輸送に最も多く利用されていたルート。ロシア極東のナホトカ（ポストチヌイ）港もしくはウラジオストク港から鉄道で輸送される。ロシア、カザフスタンと旧ソ連圏を通過するので、鉄道で輸送される区間で積替作業はない。日本の主要港から首都タシケントまでの輸送日数はおよそ25日から35日。

1997年のロシアの経済危機に加え、同時期に日本の主要メーカーが自社製品の旧ソ連向け・欧州向け輸送ルートを欧州経由海上輸送にシフトしたことで、日本からロシア向けの輸出が激減した。2001年にはロシア極東の船会社FESCOがロシア鉄道省のコンテナの日本への運用を取止めた。このことでロシア鉄道省のコンテナが日本から中央アジア向けに運用することができなくなり、中央アジア向けコンテナ輸送の主要ルートは、中国/カザフスタン経由に取って代わられた。当時、極東経由ルートで運用されていたロシア鉄道省のコンテナは20フィートが主流であったことも中国/カザフスタン経由と比較してデメリットとなった。

中国/カザフスタン経由ルートで増加した輸送量にインフラが対応できなくなり、2011年に大規模な滞貨が発生した滞貨問題で、ロシア/カザフスタン経由ルートが中央アジア向けコンテナ輸送ルートとして再び注目され始めた。ロシアの大手コンテナ輸送会社トランスコンテナが保有するコンテナが日本で運用されており、一旦は運用を停止したFESCOも中央アジア向けコンテナの運用を再開した。また、韓国系その他の輸送会社が自社コンテナを運用している。各社とも40フィートコンテナも投入し運用しており、20・40フィ

一両方のコンテナによる輸送が可能となっている。ロシア鉄道は自国向け貨物の輸送を優先させる傾向があるため、コンテナ車の不足が発生した場合にトランジット貨物の輸送が後回しにされることも懸念されるが、以前に比べてコンテナを利用したウズベキスタン向け貨物が増加しているにもかかわらず、現時点に至るまでそのような問題は発生していない。バルク輸送に関しては中央アジア向けに振り分けられる貨車が不足しており、前述のとおり貨車上の貨物の組付の規則が厳しくなっていることから、中国経由トラック（トレーラー）で輸送されるケースが出てきている。なお、このルートは20フィートコンテナ1本または奇数本での輸送も可能である。使用されるコンテナ車の長さは60フィートや80フィートのものがあり、40フィートと20フィートコンテナの様々な積載の組み合わせが可能。

このルートはロシア極東港から最終仕向駅までのトレーシングが可能である。旧ソ連の場合、主要管区にトレーシング情報が集まる部署があり、ウズベキスタン鉄道等経由でトレーシング情報を取得できる。

表2：日本からロシア極東を経由するタシケントまでの輸送日数（2020年6月現在）

日本→ポストチヌィ港	海上輸送	6～7日
ポストチヌィ港	積替	7～10日
ポストチヌィ港→タシケント	鉄道輸送	12～18日
合計		25～35日

3. その他ルート

(1) ラトビア経由

日本 →(海上)→ ラトビア →(鉄道)→ ロシア →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

スエズ運河から地中海、大西洋、バルト海を経由してラトビアのリガ港から鉄道で輸送される。輸送日数は、日本の主要港からタシケントまで60～75日。輸送日数と費用が他のルートと比較して割高で、前2つのルートの代替にはならない。中央アジアを含む旧ソ連各国向けの小口貨物を混載コンテナとして仕立て、最終仕向地まで混載トラックで輸送する場合等には有効であろう。リガから最終仕向駅までのトレーシングが可能。

表3：日本からリガを経由するタシケントまでの輸送日数（2020年6月現在）

日本→リガ港	海上輸送	約50日
リガ港	積替	5～7日
リガ港→タシケント	鉄道輸送	15～18日
合計		70～75日

(2) イランルート

日本 →(海上)→ イラン →(トレーラー)→ トルクメニスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタン

インド洋、アラビア海を経由してイランのバンダルアッバース港まで海上輸送。同港からトレーラーで輸送するルート。輸送日数は日本の主要港からタシケントまで約50日から60日間。

輸送日数が長く費用が割高なため、日本からのコンテナ輸送ではあまり利用されていない。バルクカーゴは仕向地がウズベキスタン南部や西部地域の場合に利用されることがある。トラック(車両)や建機等のバルクカーゴは荷姿が梱包されていないため、輸送中(特に積替地)で付属部品等の盗難に遭いやすいが、このルートでの輸送はロシア/カザフスタン経由、中国/カザフスタン経由の鉄道輸送と比べて陸路移動距離の短さ、運転手の監視などから盗難が比較的少ないとの指摘もある。

2020年6月時点で、米国・EUの対イラン経済制裁措置のため、イランを経由したことが船積書類に記載された場合、銀行決済ができなくなるので、このルートは利用されていない。

(3) ボルガ・ドン運河ルート

・日本 →(海上)→ トルコ →(海上)→ ロシア →(河川/カスピ海)→ トルクメニスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタン

・日本 →(海上)→ トルコ →(海上)→ ロシア →(河川/カスピ海)→ カザフスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタン

・日本 →(海上)→ ルーマニア →(海上)→ ロシア →(河川/カスピ海)→ カザフスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタンなど

スエズ運河から地中海、黒海、ロシアのドン川とボルガ川を經由してカスピ海に抜け、トルクメニスタンのトルクメンバシ港からウズベキスタンへトレーラーで輸送するルートと、カザフスタンのクリク港からトレーラーで輸送するルートがある。これらのルートは日本からウズベキスタンへの輸送ルートの中で最も距離が長く、輸送費用が高い。冬期は河川が凍結して船の運航ができなくなる。積替が多いことのリスク、各積替地点でのトランジット税関手続の煩雑さもあり、極めて難易度の高い輸送ルートとなる。従って、このルートはコンテナや鉄道、通常のトラックやトレーラーでは輸送困難な超重量物やオーバーサイズ貨物等の特殊貨物の多いプロジェクト関連物資の輸送に利用されている。

日本発ではなく世界各地からトルコのイスタンブールまたはルーマニアのコンスタンツァに貨物を集め、河川輸送が扱えるロシア船籍の River-Sea Vessel に積み替え、ボルガ川流域を經由するルートが中央アジア向けにも利用されている。ウズベキスタン向けにはカザフスタンのクリク港経由の輸送が多く利用されている。

冬期の河川凍結に加え、近年はロシアの河川の水位が低下し最も浅い場所では水深 3m を切る場所もある。積載量を減らして運行するため、費用がさらに上昇する傾向にある。

(4) 黒海・カスピ海ルート

- ・日本など→(海上)→ ジョージア→(鉄道またはトレーラー)→ アゼルバイジャン →(フェリー)→ カザフスタン→(鉄道またはトレーラー)→ウズベキスタン
- ・日本など→(海上)→ ジョージア→(鉄道またはトレーラー)→ アゼルバイジャン →(フェリー)→ トルクメニスタン→(鉄道またはトレーラー)→ウズベキスタン

黒海に面するジョージアのポチ港からアゼルバイジャンを經由し、アゼルバイジャンのバクーからカスピ海を經由し対岸のカザフスタンまたはトルクメニスタンからウズベキスタンに入るルート。日本からの輸送にはロシア・中国経由に比べスピード、コストともメリットはないが、南アジア、中東、地中海地域やインドから中央アジアへの輸送には日系企業にも広く利用されている。

イラン経由ルートの主たる代替ルートとなっているため、同ルートの物量は大幅に増えており、ポチ港のサービスやファシリティは飛躍的に向上している。中央アジア向けにはバクー南方になるバクー新港からカスピ海フェリーを使い、対岸のトルクメニスタンのトルクメンバシやカザフスタンのクリクに渡りウズベキスタンに至る。近年はアゼルバイジャン鉄道 (ADY) がポチ港から中央アジア各都市向けの一気通貫の鉄道輸送サービスを

手配しておりサービスが大きく向上した。ウズベキスタン向けには鉄道フェリーでクリク港揚げ、タシケントまで輸送する定期サービスがある。

4. 中央アジア向け輸送ルートの展望

上記のルートと比較すると、日本をはじめ東アジアからウズベキスタン向けの輸送ではリガ経由、イラン経由、ボルガ・ドン運河経由ルートは価格、スピードで CLB、SLB に比べて明らかに劣っている。一方、日本・東アジア以外の積地の場合や、超重量物、オーバーサイズ貨物など貨物条件が変われば、これらのルートは常に候補として検討される。リガ経由では主に北米発貨物をベースに中央アジア向け鉄道輸送のサービスが行われている。黒海経由ではカスピ海寄りの中央アジア(トルクメニスタン、ウズベキスタン南部・西部)向けに鉄道・トラックの両方を使い、東南アジア、南アジアからの輸送に有効となる。

TCR と TSR の使い分けの傾向については、韓国からの中央アジア向けに輸送される貨物の動向を見ると理解しやすい。韓国からカザフスタン、ウズベキスタン向けには日本と桁違いの物量が輸送されている。その際、韓国からカザフスタン向けには TCR、ウズベキスタン向けは TSR というすみ分けがはっきりできている。カザフスタン向け貨物の多くは中国・カザフスタン国境から約 300km に位置するアルマトイ向けで、スピード・コストとも TSR より有利である。カザフスタン向けルートにおいて国境で積替作業が発生しない TSR が TCR との関係で優位を保てないのは、中国からカザフスタン向け貨物が大量に動いているため、TSR ではブロックトレインを維持できるほどアルマトイへの貨物が集まらないことが要因。日本からカザフスタン向け、特にアルマトイへの貨物輸送に関しても、物量が動いている TCR の方が競争力があり、TSR を使うケースは TCR で受託しない危険品貨物くらいである。

一方、韓国からウズベキスタン向けに輸送される貨物のほとんどが TSR を利用している。韓国企業がウズベキスタン向けに TSR を使う理由の一つには、中国発欧州向け鉄道輸送の増加が挙げられる。中国から来る大量の貨物に対応する同数のコンテナ車をカザフスタン側は用意しなければならない。コンテナ車の供給は欧州向け、カザフスタン向け、次いでロシア向け貨物の順で優先して提供され、コンテナ車が不足する場合にはウズベキスタン向け貨物への対応が後回しになる。滞貨の恐れが常時存在し、韓国から TCR 経由でウズベキスタンに送られる貨物は極めて少ない。

韓国発ウズベキスタン向けの主要貨物は組立用自動車部品である。大量の貨物がロシア極東港に集められ、ウズベキスタン向け、およびウズベキスタン発のブロックトレインが年間で300~400便編成されている。ロシア極東からタシケントまでのブロックトレインの輸送日数は11~12日で毎週1~2本出ている。タシケント以外の地域にはタシケントの駅からトラックで輸送され、空になったコンテナはウズベキスタンから海外に輸出される貨物の輸送に利用される。このシステムはタシケント発着のブロックトレインのおかげで定着している。物流会社はタシケントからトラックで地方都市にコンテナを輸送することで、空コンテナを同じトラックで回収できるメリットがあり、回収したコンテナをウズベキスタンからの輸出貨物用に再利用することができる。綿製品の輸出はほとんど鉄道で行われており、自動車部品を韓国から運んだコンテナがその輸出に同じルートでTSRを利用して韓国に戻る。ウズベキスタン向けコンテナの主流が40フィートになっている中でウズベキスタン産綿製品は40フィートコンテナで運べる数少ない貨物で、その結果TSRは往復で大量の貨物を取り扱っている。この韓国の動向に引っ張られ、日本からのウズベキスタン向け、および発のほとんどはTSRで扱われている。カザフスタン向け貨物輸送と異なり、ウズベキスタン向けの貨物輸送ルートとしてスピードやコストともTCRに対抗し得る競争力が出てきている理由である。

その他、中国のカシュガルからキルギス、ウズベキスタンを経由してアフガニスタン、イラン、トルコやコーカサス、欧州へと繋げる第2のTCRとも言うべき輸送ルートの構想がある。2016年、中国の資金と技術援助によりウズベキスタン領内のアングレン~パブ間のトンネルが完工した。これにより同国のキルギスと国境を接する東部フェルガナ盆地とウズベキスタン中央部・西部が直接繋がった。

また、ウズベキスタン南部スルハンダリヤ州テルメズからアフガニスタン北部ハイラトン(アフガニスタン側国境駅)とマザリシャリフ、アフガニスタン北西部を経由しイランへ抜け、アラビア海に面する港湾に鉄道を敷設する構想もある。なお、テルメズからマザリシャリフまでのアフガニスタン領内での鉄道敷設はウズベキスタン鉄道が行っている。構想の実現にはアフガニスタンの治安状況の改善が条件となる。

二重内陸国のウズベキスタンにとって、外洋との輸送ルートを確保・増やすことは、ウズベキスタンの対外経済関係が輸送経由国の政策に影響を受けないために戦略的に極めて重要との認識のもと、上記のような構想の実現に向けた動きを取っているものと思われる。

5. 空路

ウズベキスタンの主な空港は以下のとおり。国際線の就航はタシケントに集中し、地方空港はロシア（モスクワ・地方都市）との間で国際便が就航していることが多い。

表 4：ウズベキスタンの主要地方空港（2020 年 6 月現在）

タシケント国際空港(TAS)	ナマンガン国際空港(NMA)
サマルカンド国際空港(SKD)	カルシ空港(KSQ)
ナボイ国際空港(NVI)	テルメズ空港(TMJ)
ブハラ国際空港(BHK)	ザラフシャン空港(AFS)
ウルゲンチ国際空港(UGC)	ヌクス国際空港(NCU)
フェルガナ国際空港(FEG)	アンディジャン空港(AZN)

実質的に国際貨物輸送の拠点として機能しているのはタシケント国際空港である。タシケント空港はウズベキスタンの玄関口で、旅客取扱量・貨物取扱量ともに国内最大の空港である。タシケント空港以外では地方空港の 1 つにすぎなかったナボイ空港が、ウズベキスタン政府が整備するナボイ経済特区の拠点として 2007 年から国際空港としての改良が始められた。タシケント空港との機能のすみ分けが注目される。

(1) タシケント国際空港

運営しているのは国営のウズベキスタン航空で、同航空による日本との定期便が唯一発着している空港。同空港経由ウズベキスタン国内および周辺諸国への空路輸送振興を期待したいが、残念ながら国内便も周辺 4 カ国へ発着している機材も全て小型旅客機。同空港を経由した国内貨物輸送や中央アジア 4 カ国への貨物輸送の拠点となるハブ空港の機能は果たしていない。航空貨物の運賃は重量により段階的に区分されており、各航空会社により料金が異なる。また、燃料サーチャージも各航空会社により異なっている。

(2) ナボイ国際空港

空港・鉄道・工業団地をセットにした経済特区の構想はタシケント市にあった。しかしながら、カザフスタンの国境に近く進入空域が狭いこと、冬期の霧発生で運行に支障をきたすなどの問題があり、ナボイでの経済特区開発に至っている。ウズベキスタン政府はナボイ空港を中央アジアのみならず、アジアと欧州を中継する世界的なハブ空港として機能させる構想を持っていた。2009 年から大韓航空が貨物ターミナルの運営を主導していたが、2019 年に収益の伸び悩みを理由に運営から撤退。現在はトルコ航空なども貨物便を運用させており、タシケント空港以外でも貨物をつけることができる。

第2章 ターミナル(駅・トラック・空港)での作業

1. 国境審査

通常はカザフスタン側、ウズベキスタン側ともに通過に2～3時間程度かかる。国境審査場の混雑状況にもよるが、書類に問題がなければ半日から1日でカザフスタンからウズベキスタン側の国境に入ることができる。税関検査はレントゲンによるトラック自体の透視が行われ、よほどのことがなければコンテナや荷台の扉を開けて中身が点検されることはない。全てのトラックは保税転送途上であり、コンテナや荷台の扉部分に税関のシールが取り付けられているため、シールそのものがない、破損しているなど税関のシールに異常がなければスムーズに検査が終了する。

2. 鉄道駅での通関手続き

貨物到着後、駅から輸入者宛に電話連絡で貨物到着が通知される。何らかの理由で電話連絡ができない場合は電報で通知される。貨物とともに届く運送状、インボイス等の書類は税関事務所で捺印を受けた後、駅の担当部署に回され、荷受人に引き渡される。税関手続終了後、ハンドリングチャージ、保管料等、駅でかかった費用を支払い、税関申告書を提示して貨物を引き取る。

コンテナの場合は駅に到着後駅構内のコンテナヤードに降ろされる。バルクの場合は、輸入者が税関から積降許可を得たことが確認された後でなければ貨車から積み降ろすことはできない。輸入者に貨物到着の通知が行われた翌日から保管料が発生する。通知が届かなくても、到着翌日から保管料が発生することもある。旧ソ連圏のコンテナや貨車の場合は、駅に支払う保管料のほか、当該コンテナを保有する鉄道会社や同リース子会社に別途、到着日以降の便宜上デマレッジと呼ばれるコンテナ留保料が発生する。ロシア CIS 地域以外のコンテナの場合は、駅への保管料は輸送会社への料金に含まれ、仕向地到着後10日程度が無料期間として設定されていることが多い。

3. トラックターミナル

トラックターミナルはウズベキスタンのタシケント市および地方中核都市に配置されており、地方中核都市には都市の規模により複数のターミナルが設定されている。国境を通過したトラックはこのターミナルに向かい、到着後輸入通関を行う。

トラックターミナルでは貨物到着を荷受人に通知するサービスを行っていないので、トラック輸送業者の地元代理店で到着の有無を確認することが多い。貨物とともに届く運送状、インボイス等の書類は税関事務所で捺印を受けた後、ターミナルの担当部署に回され、荷受人に引き渡される。

ターミナル到着後、トラックまたはトレーラーは手続終了までターミナル内に留置される。ターミナル内には宿泊施設はなく、ドライバーは基本トラックの中で宿泊しなければならない。通常トラック(トレーラー)のターミナル内留置に関わる費用はトラック会社が負担する。ただし、トラック会社は貨物の無料保管時間 (Free Time) を 48 時間としていることが多く、その時間内に貨物の荷降ろしができない場合は 1 日あたり US\$150.00～US\$200.00 程度のデマレージが発生する。

なお、タシケントや主要都市以外のターミナルには十分な設備と面積がある保税倉庫を持つところが少なく、荷降ろしに必要な機材を備えているところも少ない。

4. 空港

鉄道駅同様、貨物到着後空港から荷受人宛に電話で貨物到着が通知される。何らかの理由で電話連絡ができない場合は、電報で通知される。貨物と共に届く運送状、インボイス等の書類は税関事務所で捺印を受けた後、空港の担当部署に回され、荷受人に引き渡される。輸入通関手続終了後、ハンドリングチャージ、保管料等空港でかかった費用を支払い、輸入通関申告書を提示して貨物を引き取る。

貨物は空港構内の保税上屋に降ろされる。保管料が免除されるのは到着日から 3 日間だが、危険品は免除の対象外。

第3章 輸入通関手続

輸入通関手続は荷受人の所在地で行うのが原則。国内全域の主要都市には税関事務所が設置されており、鉄道駅やトラックターミナルの構内に併設されていることが多い。従って、鉄道やトラック(トレーラー)で輸送される貨物は、国境で輸入通関手続が行われるのではなく、荷受人の所在地のある仕向地の駅、トラックターミナルで行われる。

タシケント空港に到着する貨物については、荷受人の所在地が空港管轄地域外であっても荷受人が希望すればタシケント空港税関で通関手続を行うことができる。もし、税関の指示あるいは荷受人の意向により荷受人所在地の管轄税関で通関手続をする場合は、空港税関で保税転送手続を行い、所在地域内の通関地点に搬送する。保税転送にあたって以前は税関によるエスコート(付き添い)を必要としていたが、現在では保税転送許可書に基づき税関エスコートなしで行われている。なお、保税転送に使用される車両は、輸送ライセンスを取得した業者のもので、保税転送輸送用に税関に登録されたものでなければならない。登録される車両は荷台の密閉が可能で封印できるものでなくてはならない。貨物が小さいからと言って普通乗用車で運搬することはできない。

1. 輸入通関手順

輸入通関手続は貨物が仕向地に到着した後でなければ行うことができないが、2020年4月以降、到着ターミナルの管轄税関に対し貨物の内容を事前に通知する制度が義務化されつつある。2020年6月現在は鉄道輸送のみであるが、航空、トラックで輸送される貨物についても、少なくとも2020年内には義務化されると予想される。事前通知を行うことで税関申告書提出後最速で3時間以内に通関手続の完了が可能になると当局から一般的に説明されている。事前通知は荷受人や輸送業者の名前で、後述するポータルサイトを通じて行う。記載内容は、荷受人名、荷主名、商品名、インボイス番号等を所定の書式に従って記入する。事前通知は次の日程で行われなければならない。

- ①トラック輸送 ウズベキスタン国境に入る1時間前まで
- ②鉄道輸送 ウズベキスタン国境に入る1時間前まで
- ③航空輸送 長距離 空港到着の2時間前まで
 短距離 空港到着まで

航空輸送の「長距離」「短距離」の定義が不明であるが、いずれにおいても最終的にウズベキスタンに到着する輸送手段への貨物の搭載が確認された時点で事前通知をしておくべきと思われる。

なお、貨物が到着しても、事前に関税その他の税関への支払を済ませておかなければ手続に入ることはできない。2018年以降、韓国政府の技術・資金援助で通関手続の電子処理化が飛躍的に進み、通関手続以外の分野の行政手続でも電子処理化が行われている。通関手続その他の行政手続は政府が運営する統一ポータルサイト「政府サービス相互統一ポータル」（ロシア語名：Единый портал интерактивных государственных услуг）を通じて行われており、輸入通関手続に関し、荷受人（輸入者）側に税金の滞納や公共料金の未払い等がある場合には手続ができないシステムになっている。輸出通関手続も同様となる。

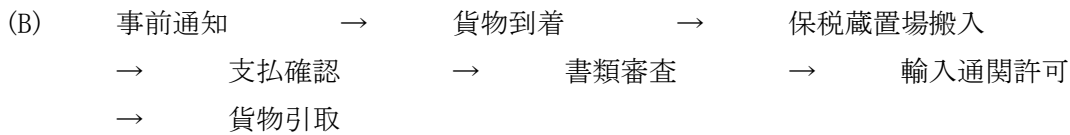
輸入通関手続は通関士（通関ブローカー）または荷受人自身が税関申告書を作成し、船積書類、必要に応じて各種証明書を統一ポータルサイトを通じて税関に提出する。通関士に委託する場合は事前に起用する通関士を同ポータルサイトを通じて登録しておく必要がある。通関に必要な書類を提出したのち、統一ポータルサイトを通じて税関から青・黄・赤の区分が提示される。青の場合は税関検査なし、黄の場合は担当税関職員の判断により税関検査が行われ、赤の場合は必ず税関検査が実行される。

税関検査は貨物到着ターミナルや一時保税蔵置場（保税倉庫）で行われるが、基本的にトラックやコンテナを透視できる大型のX線検査装置が設置されていないこともあり、トラックは荷降しの後、コンテナはデバンニング（コンテナから貨物を取り出す作業のこと）後に、貨物を開梱して行われる。貨物の内容によっては開梱が望ましくない場合もあるが、どの程度まで検査をするかは税関職員の判断に任される。場合によっては税関検査をするためだけに一時保税蔵置場（保税倉庫）保管の税関手続を行い、その後あらためて輸入通関手続を行わなければならないこともある。

税関検査の輸入通関手続の手順は次のとおり。

(A) 事前通知 → 貨物到着 → 支払 確認 →
書類審査 → 輸入通関許可 → 貨物引取

到着後に手配する各種証明書（適合証明書）が不要な場合である。税関検査（現物検査）の有無は上述の税関が提示した区分の色で決められる。税関検査は書類審査の前後どちらかに実施される。



のケース。一時保税蔵置場搬入から2ヵ月間の保管期限が与えられる。税関検査の有無は(A)と同様であるが、一時保税蔵置場搬入時と輸入通関時の2回行われることがある。3国間貿易のように契約上の輸出者と荷主が異なる場合は、一時保税蔵置場搬入後、税関に申請して契約上の輸出者のインボイスに差替えて輸入通関手続を行うことが可能。ただし、インボイスの差替えにあたっては、最初のインボイスよりも価格を引き下げることができない。また最初のインボイスよりも価格を上げすぎると、その差額は何から来ているか問題視されることもある。一時保税蔵置場搬入の際には保税蔵置場への貨物保管の為の輸入通関申告書とは別の税関申告書とインボイスを提出する必要がある。貨物到着から15日以上手続せずに放置しておくこと罰金の対象となる。

何らかの理由か目的があって2ヵ月以内に輸入通関手続ができない、または輸入通関手続を行わない場合は3年間までを限度とする長期保税手続を行うことができる。長期保税手続は貨物到着後直ちに行うこともできるし、2ヵ月の保管限度が許可される一時保税手続を行った後に行うこともできる。長期保税手続を行うには申告額の0.2%を税関に納めなければならない。長期保税保管手続は荷主の委託で荷受人が保税状態で商品を管理してエンドユーザーに販売するコンサインメント取引（委託販売貿易）に有効である。

2. 課税体系

税関申告書に記載された金額、すなわち税関申告額を基に課税される。税関申告額は商品価格(FOBベース)に輸送費用または輸送費用と保険料を加算したもので、世界共通である。

税関は過去の輸入実績や国内で流通している商品価格を基に作られた独自の評定額表を持っており、インボイスの金額がCIP(輸送費保険料込)、DAP(仕向地持込渡)等輸送費用が含まれている建値となっても評定額と比較し申告額を引き上げる権限を持っている。貨物が鉄道やトラック(トレーラー)で到着する場合、税関は積地から仕向地までの輸送費用を証明する書類を要求することがある。そうした場合は積地から仕向地までの輸送を請け負った輸送業者に英文か露文で証明書(コピー可)を作成してもらい提出する必要がある。

航空貨物の場合はAWB(Air Waybill, 航空運送状)に記載された運賃とインボイス価格が比較され、CIP、DAP等輸送費用を含む条件であってもインボイス価格が運賃と比較して低いと判断された場合は、AWBに記載されている運賃がインボイス価格に加算される。日本発の航空貨物のAWBには、輸出者が購入した運賃の額にかかわらず、IATA(International Air Transport Association, 国際航空運送協会)料金が規定する運賃の上限が記載されているので注意が必要である。

ウズベキスタン税関は「インコタームズ 2010 規則」に規定されている輸送条件に厳格である。DAF(国境持ち込み渡し)、DDU(仕向地持ち込み渡しおよび輸入通関・関税抜き)等の「インコタームズ 2010 規則」以降の条件や海上輸送の条件を規定したCIF(運賃保険料込み条件)等の使用は避けなければならない。

ウズベキスタンは、WCO(世界税関機構)に加盟しており、統計品目番号(HSコード)を採用している。ウズベキスタンへ輸出しようとする商品の統計品目番号が分かれば関税その他の税率や輸入通関手続時に要求される書類をほぼ特定できると考えて良いが、日本と違う番号の割り振り方をされる場合もあるので、他国でのプラクティス同様、現地通関業者に問合せをする際には、統計品目番号のほかに、商品の用途や仕様を説明できるカタログ等の書類があった方が良い。

税金を含む輸入通関手続の税関への支払は次のとおり。支払方法は、インボイスで適用されている外貨を申告日の為替レートで国内通貨に換算して計算される。2019年10月から付加価値税が15%に変更されている(それ以前は20%)。

表5：輸入通関手続の税関への支払項目

税関手数料	申告額 × 0.2%	全ての品目が対象	*1
関税	申告額 × 税率	ほとんどの品目が対象	*2
物品税	申告額 × 税率	一部の品目が対象	*3
付加価値税	(申告額 + 上記税金) × 15%	ほとんどの品目が対象	
臨時開帳	€10.00/1時間 x 業務時間	日・土・祝日に適用	

*1：税金ではなく税関が手数料として徴収するもの。1申告あたりの徴収金額の最小額はUS\$25.00、上限はUS\$3,000.00までと規定されている。

*2：品目によっては、重量や排気量に対して課税される等、課税方法が異なるものもある。ウズベキスタンが指定する特惠関税対象国で製造された品物については、税関が規定する関税率表どおりの関税率が適用される。対象国外で製造された品物については、関税率が2倍になる。日本、欧米などの先進国のほとんどは対象国に含まれる。なお、原産国

を証明する為には商工会議所発行の原産地証明書(フォーム A)原本の提出が必要。対象国であっても原産地証明書原本がない場合、税率は2倍となる。

*3：品目によっては重量や排気量に対して課税されるなど課税方法が異なるものもある。

3. 必要書類

(1) 税関登録書類

統一ポータルサイトが開設される以前は輸出入者を税関に登録する必要があったが、現在は必要なデータ(登録番号、納税者番号など)は統一ポータルサイトで確認できるため、税関に別途登録する必要は無くなっている。

(2) 契約に基づく輸入

下記書類を統一ポータルサイトを通じて税関に提出する。輸入通関申告書以外はカラーズキャンしたものを使用するので基本的に原本は不要だが、各種証明書や原産地証明書は後日税関が原本との照合を求める場合もある。

表 6：輸入通関手続に必要な書類

契約書		*1
輸入通関申告書	輸入者または通関士が作成	*2
インボイス		*3, 7
パッキングリスト		
各種証明書	適合証明書(型式証明書)等品目により取得義務が課されている。	*4
運送状	鉄道 Waybill、CMR(国際貨物受取証)、Air Waybill 原本	*5, 7
原産地証明書	フォーム A	*6
委任状	輸入者の捺印・署名が必要。	*8

*1：契約書は、英語とロシア語の併記で作成されることが多い。英語のみの場合は、ロシア語訳の提出が必要。

*2：輸入者または輸入者の委託により通関士が作成する。書式は、ロシアその他旧ソ連諸国と同じもので、1 ページ目に 1 品目、2 ページ目以降は 3 品目ずつ記載される。

*3： 貨物と一緒に到着するインボイスが原本とされる。到着した鉄道駅・トラックターミナル・空港でそれぞれが捺印の上到着日が記載され、税関も捺印する。原本がロシア語でない場合はロシア語訳を提出しなければならないが、小口の貨物であれば、運用として英語の原本にロシア語を手書で書き込んでも受理される。貨物が複数のコンテナに積載されて輸送され、インボイスが船積ごとに作成されている場合は最後のコンテナが到着するまで税関手続きを行うことができない。なお、前述のとおり貨物到着後 15 日以内に何らかの税関手続きを行わないと罰金の対象となる。従いインボイスはコンテナごとに作成した方が無難である。昨今、ブロックトレインが頻繁に運航されているので、一度に到着するケースが多いと思われるが、税関検査等手続きが迅速に行われるよう、少なくともパッキングリストはコンテナごとに作成しておいた方が良い。パッキングリストはインボイスがその内容を兼ねていれば別途作成する必要はない。

*4： 品目により必要な証明書が規定されている。特に適合証明書(型式証明書)は、多くの品目が取得対象となっている。危険品や消費財に該当する品目の中には、税関のラボでサンプル検査を受けなければならないものもある。

*5： 貨物と共に到着した運送状を提出する。税関は積地と輸送ルートを確認するために日本からの輸送の場合は海上 B/L (船荷証券) のコピーの提出を求めることが多い。中国/カザフスタン経由、ロシア/カザフスタン経由の場合、通常、海上 B/L のコピーも添付されて到着する。

*6： 前述「課税体系」を参照。

*7： 運送状またはインボイス/パッキングリスト上に上 6 桁までの HS コード(統計品目番号)を記載しなければならない。

*8： 輸入者自身で手続きを行う場合は不要。通関業者に委託する際に必要であるが、運送状の Consignee (荷受人) 欄に「委託業者名 on behalf of 輸入者」という記載があれば不要になる場合もある。

(3) 無為替輸入(無償貨物)

無為替輸入は、海外の親会社の子会社に現物出資をする際や、契約期限内の保証に基づく代替品の手配、プラント建設の契約遂行のため契約者が何らかの理由で契約外の貨物を送らなければなくなった等のケースに必要な。この場合は、無償提供の契約書を作成し、税関申告書に添付し税関に提出する必要がある。

(4) 輸入通関手続きにかかる費用と日数

通関手続きにかかる費用は、狭義では通関士が作成する税関申告書作成料と通関手続全般を代行する通関業者の代行費用の 2 つが挙げられる。広義では手続に必要な書類の

手配、貨物が到着してから輸入通関手続が終わるまでにかかるターミナル費用や保税倉庫での保管料も含まれる。保税倉庫の保管料については、貨物の種類、保管期間、重量取り、容積取り、ターミナルから保税倉庫までの横持費用が発生する等の諸条件が関連するため、一概に金額を提示するのは難しい。

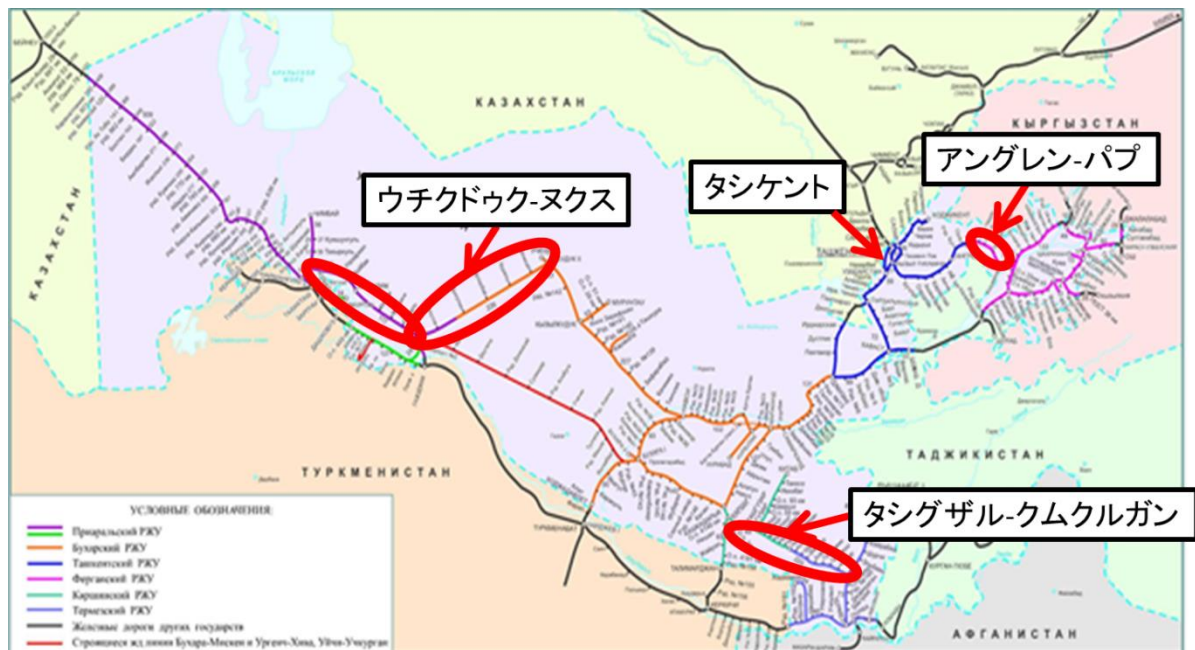
地元の通関業者が提供するサービスは、上述のとおり税関申告書作成、税関申告書作成を含めた通関手続代行の2通りある。料金は申告額に対する歩合(%)や政府で規定している基礎計算額(現時点で約23ドル相当)の何倍、としているところなどさまざまだが、手続対象となる貨物の数量や品目数などで都度決められることが多い。従って、申告額によっては1枚の申告書作成と通関手続代行だけで1,000ドル相当またはそれ以上の手数料がかかることもある。目安として、外資系の通関業者で税関申告書作成を含めた通関手続代行でコンテナ1本あたり200~400ドルの手数料で受託するところもある。

輸入通関手続にかかる時間についても一律の基準はないが、証明書等の提出が不要な貨物であれば到着してから1~2日で終了することもある。しかしながら、適合証明書(型式証明書)その他の証明書の取得が義務付けられている品目が多く、証明書の取得に2週間から4週間程度かかる品目もある。このような所要時間を考慮すると、おおよそ2週間から5週間程度かかるケースもあると見ておいた方がよい。適合証明書の取得手続は対象貨物の到着後からのみ開始することができるため、通関日数の増加につながっている。

第4章 国内鉄道輸送

ウズベキスタンに敷設されている鉄道の総延長距離は6,500km(ウズベキスタン鉄道ウェブサイトより)で、ウズベキスタン国内の人口が集中する主要都市部のほぼ全域に鉄道網が敷かれている。

図2：ウズベキスタン鉄道網(ウズベキスタン鉄道ウェブサイトより)



ウズベキスタンの国内鉄道網はその多くがソ連時代に建設されたもので、電化区間は約1,100km。ソ連時代に建設された設備は老朽化しているが、徐々に電化、複線化、設備刷新が進められている。部分的に近隣国を通過して自国領内に戻る区間もあったが、2001年にナボイ州ウチクドゥク-カラカルパクスタン共和国ヌクス間(700km)、2009年にはカシカダリヤ州タシグザル - スルハндаリヤ州クムクルガン間(223km)の新線が開通したことでトルクメニスタン領内を通過して自国領に戻る区間はなくなり、自国内の流通および外国からの輸出入貨物の輸送が国境を通過することなく運営できることとなった。

唯一残されていた東部フェルガナ地域とウズベキスタンの中・西部との鉄道連絡も、2016年に中国の資金と技術援助でタシケント州アングレンからナマンガン州パプのトンネル工事が完工し、タジキスタンを経由せず全国の鉄道網と接続された。

なお、ウズベキスタンはアフガニスタンと唯一鉄道が繋がっている国で、現在アフガニスタン側はハイラトン(アフガニスタン側国境駅)からマザリシャリフまで鉄道が延伸さ

れ、ウズベキスタンは欧州その他からの鉄道によるアフガニスタン向け物資輸送ルートとして重要な地域となっている。

表7：タシケント(チュクルソイ駅)から各主要都市までの距離

都市名	駅名	距離	都市名	駅名	距離
サマルカンド	Ulugbek	384km	ヌクス	Nukus	1,228km
ナボイ	Navoi	531km	カルシ	Karshi	532km
ブハラ	Bukhara-II	637km	テルメズ	Termez	857km
ウルゲンチ	Urgench	1,112km	フェルガナ	Fergana-II	396km

国外からのコンテナ貨物は鉄道でタシケントに到着後、コンテナトラックに積み替えられ、ウズベキスタン国内を輸送されるケースが大半である。利便性が高く、空コンテナ返却の問題を回避できるためである。

第5章 国内トラック輸送

国際金融機関の支援もありウズベキスタン国内の道路整備は進んでいる。一方、都市間物流は幹線道路に集中する傾向があり、一部道路の補修や拡張工事が間に合っていない箇所も見られる。精密機器等の梱包や荷崩れ対策に注意する必要がある。全般的には主要街道でもアスファルトの割れ、はがれ、波打ちなどが見られる。主要幹線道路でも街灯が敷設されているところは非常に少なく、比較的規模の大きい都市部を通過する箇所などに限られている。夜間走行は注意、もしくは箇所によっては（西部 A380 号線ブハラ - ガズリ間など）避けた方が良い。ウズベキスタンに日本のような有料道路はない。

1. ウズベキスタンの道路の種類・表示、自動車の登録地など

ウズベキスタンの道路は大きく3つに分類され、基本的にソ連時代からの分類を引き継いでいる。

M, A=国際もしくは国際的に意義のある道路

R (ロシア語では「P」) = (共和) 国道

K, H=地方道

R, K, Hについては、例えば「4R-121」などと表記される。「4」はウズベキスタン（ソ連時代にウズベキスタンが4番目に道路距離が長かったことに由来）、「R」は国道、121は道路番号を表す。



国道・地方道の表示（ナボイ州ヌラタ近郊）

道路表記は道路舗装状況に反映される。M, A はウズベキスタン国内での道路の舗装が比較的良好と考えてよく、R は地域によって大きな差がある。地方中核都市に向かう国道 R は舗装が良い傾向があるが、それ以外の国道では通常の走行が難しい箇所もある。K, H はアスファルトやコンクリートによる舗装がなされていないケースが多く、基本的に物資輸送には不適と考えてよい。共和国構成体ごとに道路舗装の状況に差異があり、フェルガナ 3 州（フェルガナ州、ナマンガン州、アンディジャン州）やナボイ州などは全般的に道路の舗装状況が良い傾向がある。一般的に道路工事は頻繁に行われており、今回の調査にあたり 2 回目に通過した際には舗装が改善されていた例もあった。

トラック、トレーラーなど自動車の登録地について、ウズベキスタンでは共和国構成体別で表 8 のとおり分類されている。例えば、西部ホレズム州とブハラ州を結ぶ幹線道路 A-380 で、南東（ブハラ方面）に向かう自動車ナンバー「60」のカーキャリアーが軽ボックス車「ダマス」を積載して走行している場合、東部フェルガナ州アンディジャン州アサカ市にある国内自動車組み立て大手「ウズオート」工場で組み立てられた乗用車を西部ホレズム州（もしくはカラカルパクスタン共和国）に輸送した帰路、ホレズム州ウルゲンチにあるウズオート工場で組み立てられた「ダマス」を東部方面に輸送中であることが想定できる。

現在ウズベキスタンで国内輸送に使用されるトラックやコンテナ用トレーラーはウズベキスタン製マン、ポーランドやドイツなどから輸入されたマン、ボルボを中心とした中古が主となっている。カマズなどロシア製トラックも作業用トラック、短距離輸送トラックとして利用されている。低床トレーラーを除けば、これら大型トレーラーの調達是比较的容易だが、リフター付のものやクレーンを搭載したトラックの数が少なく、人力で作業ができないようなある程度の貨物や重量物になると、フォークリフトが普及していないので別途クレーンを調達して作業する。クレーンの主流はロシアもしくはソ連製 14~15 トントラッククレーンである。ある程度の大きな都市では調達可能であるが、それ以上のクラスになると調達が難しくなる。クレーンが調達できないために 1~2 日トラックから荷降しができないという事態も発生することがある。中型トラックについては、サマルカンド自動車工場がいすゞトラックのキャビン、エンジンとシャーシを用いて現地生産を行っており、ウズベキスタン国内で主流となっている。

表8：車両登録地方と番号

登録地方名	番号
タシケント市	01 (～09)
タシケント州	10 (～19)
シルダリヤ州	20 (～24)
ジザク州	25 (～29)
サマルカンド州	30 (～39)
フェルガナ州	40 (～49)
ナマンガン州	50 (～59)
アンディジャン州	60 (～69)
カシカダリヤ州	70 (～74)
スルハンダリヤ州	75 (～79)
ブハラ州	80 (～84)
ナボイ州	85 (～89)
ホレズム州	90 (～94)
カラカルパクスタン共和国	95 (～99)

ウズベキスタンを走行する外国登録トラック（トレーラー）について地域で特徴が見られる。タシケント周辺やフェルガナ盆地などで頻繁に見かけるのはカザフスタン登録のトラック、トレーラーで、「05」（カザフスタンのアルマトイ州）、「13」（同トルキスタン州）ナンバーが目立つ。中国からの貨物を輸送している可能性が高い。フェルガナ盆地を経由するキルギス（オシ州。「02」）登録のトレーラーも目立つ。

サマルカンド以西ではトルコ登録のトレーラーが目立つ。「33」（メルシン県）、「34」（イスタンブール市）などで、トルコ港湾を経由する輸出入貨物と想定される。また、ウズベキスタンを経由し西へ向かうタジキスタン登録のトレーラーも走行している。

ロシア登録トラック・トレーラーはカザフスタン国境に近い地域もしくはモスクワ周辺地域が多い。このほか、ウクライナ、ジョージア、ベラルーシ登録の輸送車両も走行している。

2. ウズベキスタンの幹線道路について

ウズベキスタン国内では幹線道路が主要都市を結んでいる。首都タシケントを起点にすると、①フェルガナ盆地方（東部方面）、②サマルカンド方面（中部・西部・南部方面）に分かれる。②はさらに、③サマルカンドからナボイ・ブハラまで西進し、アムダリヤ川に沿って北西方向へ向かいホレズム州、カラカルパクスタン共和国に至る幹線道路、④サマルカンドから南進し、カシカダリヤ州を經由し、同州中核都市カルシ、テルメズ（スルハンダリヤ州）まで至る幹線道路の2つに分かれる。

ウズベキスタンを東西に貫く主要幹線道路は、アジアハイウェイやヨーロッパハイウェイ構想等で東アジアや欧州その他の地域を結ぶ要衝となっている。CAREC(注)の加盟国としてウズベキスタンは、これらの構想に沿ってADB(アジア開発銀行)その資金援助を受けながら主要幹線道路の整備を進めている。

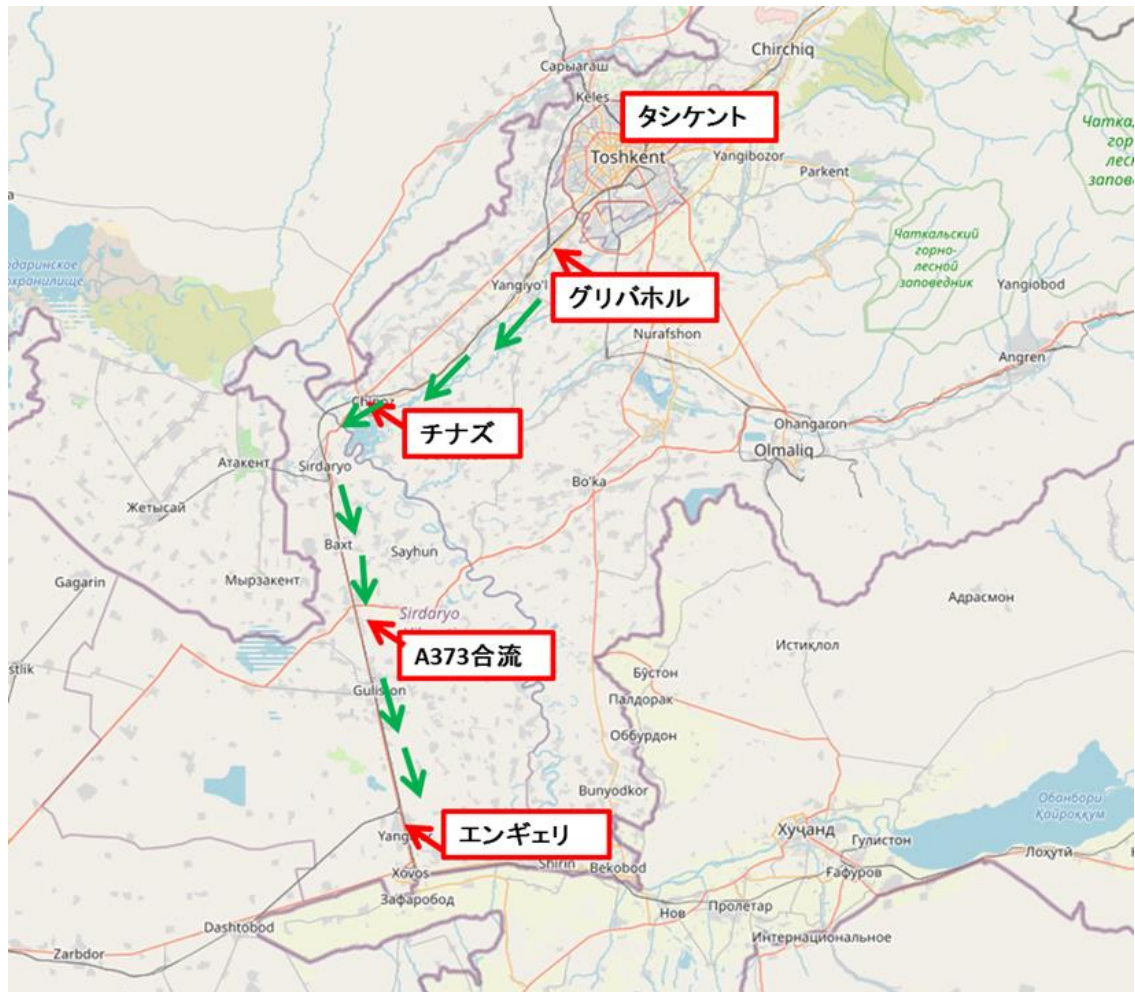
注： CAREC とは「中央アジア地域経済協力」の略。ウズベキスタンのほかカザフスタン・トルメニスタン・タジキスタン・キルギス・アフガニスタン・アゼルバイジャン・パキスタン・中国・モンゴル・ジョージアの11カ国が加盟している。ADBが事務局を務める。

ウズベキスタン国内の幹線道路であり前述の「国際道路」と距離は以下のとおり。

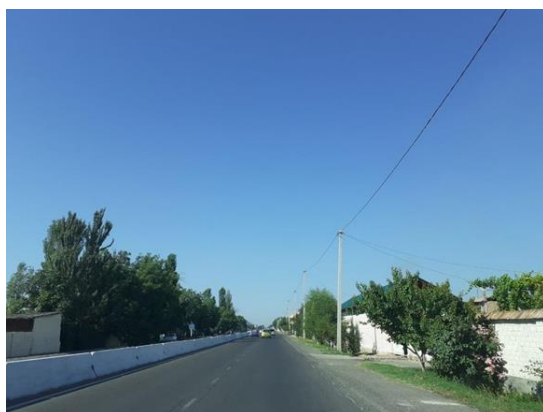
(1) M34 タシケント-ドゥシャンベ (タジキスタン) 160 キロ (ウズベキスタン領内、以下同じ)

タシケント州内では南西方面へエンゲェリ、チナズなど市街地中心部を經由するため、トラック・トレーラー輸送には不適であり、並行して北側を走るM39が利用される。シルダリヤでM39と合流し南下。シルダリヤ州都グリスタン、エンゲェリ、ホボスを抜け、タジキスタン領内に入り、首都ドゥシャンベに至る。

図 3 : M34 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



M34 (グリバホル近郊)



M34 (チナズ近郊)



M34 (チナズ近郊)



M34 (チナズ近郊)



M34 (A373 への分岐 : (右折)

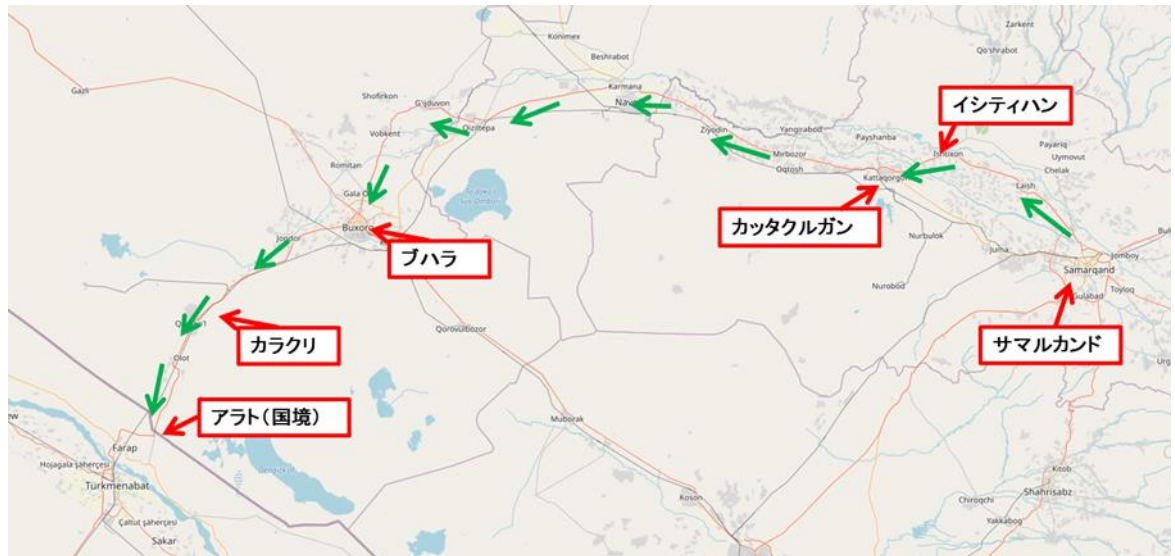


M34 (シルダリヤ州エンギェリ市内)

(2) M37 サマルカンドーアシガバードートルクメンバシ (トルクメニスタン) 415 キロ

サマルカンドから西進し、ナボイ、ブハラを抜け、国境に近い町アラトからトルクメニスタン領内のトルクメナバードに向かう道路。片道2車線道路で、ナボイ～ブハラ間で若干舗装が荒い箇所もあるが、全般的に舗装に問題はない。

図 4 : M37 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



M37 (サマルカンド近郊)



M37 (イシティハン近郊)



M37 (カッタクルガン近郊)

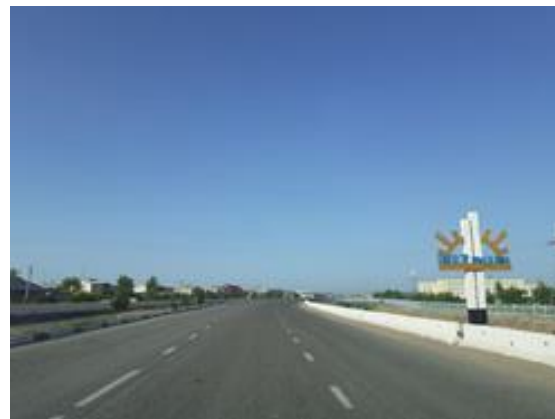


M37 (ナボイ州ボブケント近郊)

ブハラから国境までの道路状況も良く整備されている。国境付近にはトラック、トレーラーの待機場がある。



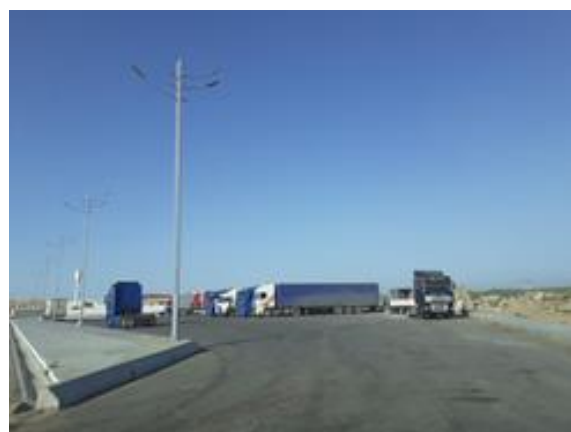
M37 (カラクリ近郊)



M37 (アラト近郊)



M37 (対トルクメニスタン国境近)

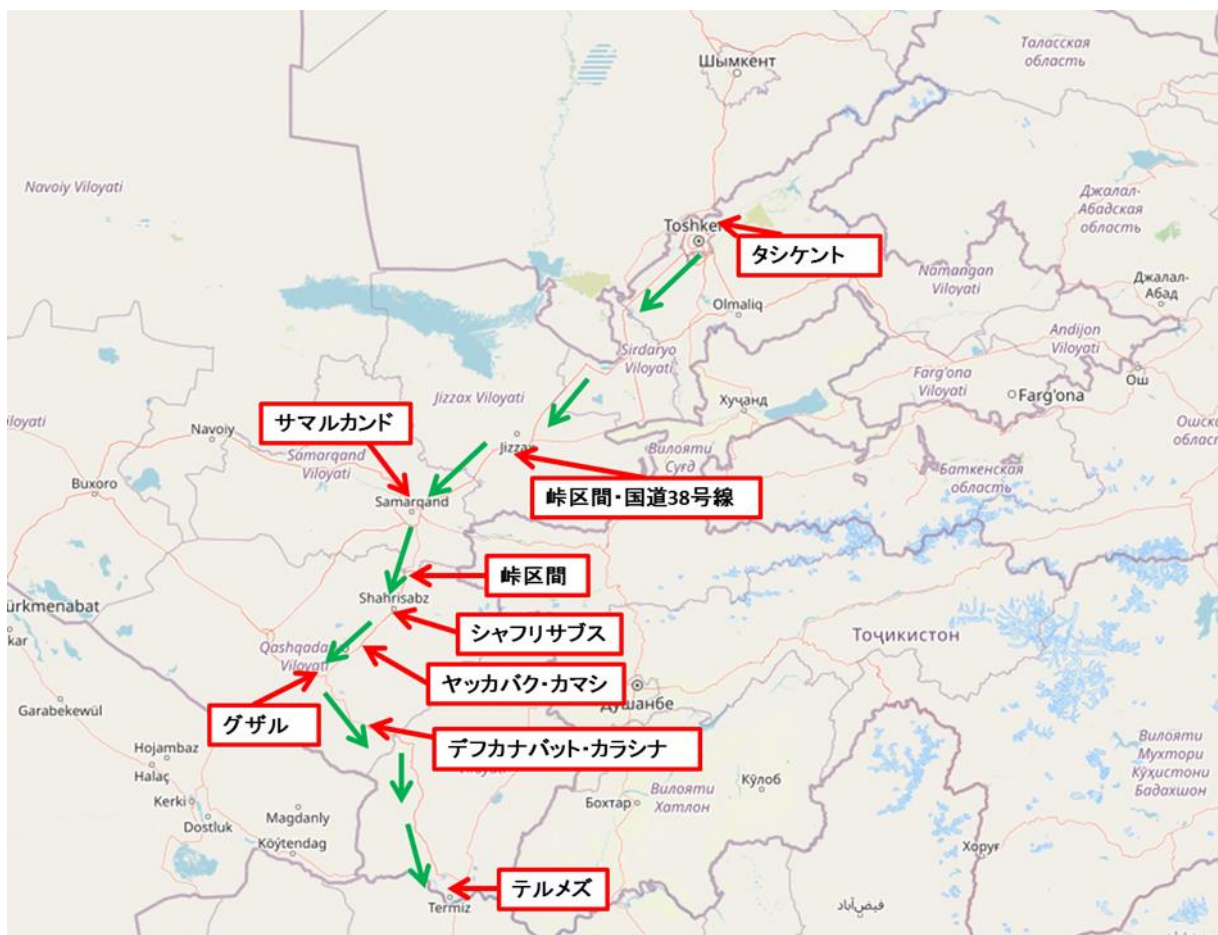


M37 (トラック待機場)

(3) M39 アルマトイ (カザフスタン) -ビシュケク (キルギス) -タシケント-テルメズ-ハイラトン (アフガニスタン) 725 キロ

タシケントからサマルカンド方面へ向かう場合に利用する。シルダリヤ州に入るとすぐに直進してカザフスタン領内に入る。国境審査に時間がかかるため、カザフスタン領域には入らず、M34 へ入りシルダリヤ市を抜け、A373 を経由し M39 へ再度合流し迂回する形になる。トラック輸送の場合、ジザク州-サマルカンド州間の移動にはジザク市内を迂回して峠を抜けるバイパスを利用する。一部急な傾斜があるため、低速で走行する。一方、トラック・トレーラーは市内を経由し峠を迂回する国道 38 号線 (4R38) を通行することはできない。バスは逆に M39 のバイパスは利用できず、国道 4R38 を通行しなければならない。峠のバイパスは冬期降雪時に一時的に通行止めになることがある。

図 5 : M39 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



M39 (タシケント州ヤラマ近郊)



M39・M34 分岐 (直進: カザフスタン)



A373・M39 合流付近



ドライブイン (峠バイパス前)



M39 峠バイパス



国道 38 号線



国道 38 号線はトラックの通行は禁止



M39 サマルカンド近郊

サマルカンドからシャフリサバス間は山道で急カーブや道幅が狭くなるため、トラック輸送は不可。シャフリサバスからグザルまでの区間も舗装状態が非常に悪く、輸送には不適。サマルカンドからグザル間の輸送は山岳地帯を迂回する A378 が利用される（後述）。



M39 (タフタカラチャ峠)



M39 (キタブ・シャフリサバス方面)



M39 (ヤッカバク近郊)



M39 (カマシ近郊)

グザルからスルハンダリヤ州境に至る区間では丘陵・山岳地帯を通過する。一部道路が狭く、路面状態が悪い箇所がある。また、カラシナからカシカダリヤ・スルハンダリヤ州境のアクラボットまでの区間は、峠の途中であることに加え、道路状況が悪い。家電製品や果実などデリケートな商品の輸送には積載貨物の荷崩れや傷みに注意が必要。アクラボットを過ぎスルハンダリヤ州に入ると片道2車線の整備された道路に変わる。サイラプ付近で一部車線が狭くなる箇所・工事箇所もあるが道路状況に問題はない。スルハンダリヤ州に入ると片道2車線の道路が整備され、州都テルメズまで快適に走行が可能。



M39 と A378 の合流 (立体)



M39 (ナババード近郊)



M39 (カラシナ市内)



M39 (チャシマイハフィザン近郊)



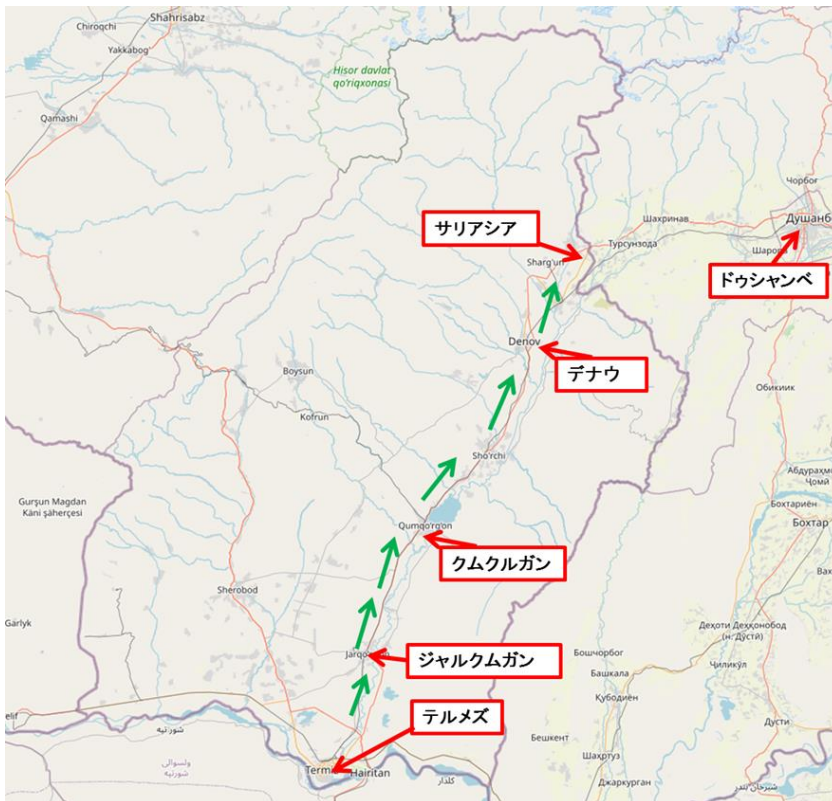
M39 (スルハンダリヤ州ムンチャク近郊)



M39 (シェラバード近郊)

(4) M41 ビシュケク (キルギス) -ドゥシャンベ (タジキスタン) -テルメズ 191 キロ
 スルハンダリヤ州テルメズから北上し、ジャルクムガン、クムクルガン、デナウ、サリアシアを経由しタジキスタン領に入る。片道1車線道路で、テルメズとドゥシャンベを結ぶ鉄道に並行して走行する。舗装状況は良好で通常に走行できる。なお、サリアシアの対タジキスタン国境ではトラック、トレーラーの待機場は設置されていない。

図6：M41号線ルート



出所：[OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



M41 (ジャルクルガン近郊)



M41 (クムクルガン近郊)



M41 (シュルチ近郊)

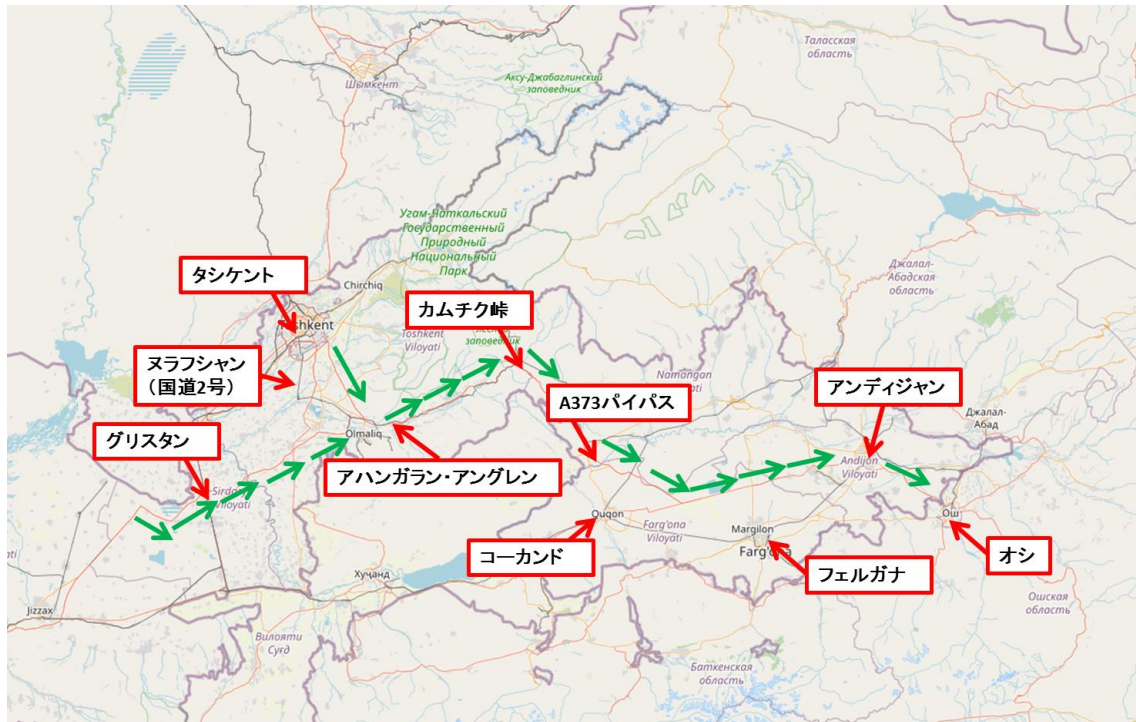


M41 (サリアシア近郊)

(5) A373 M39 グリスタン-ブカ-アングレン-コーカンド-アンディジャン-オシ (キルギス) 586 キロ

ウズベキスタン中部・西部・タシケント市と東部フェルガナ盆地をつなぐ重要な幹線。サマルカンド方面からの貨物はシルダリヤ州都グリスタンの北を抜け、タシケント州南部を東西に横断し、アハンガランに至る。タシケント市からフェルガナ方面には、タシケントから南に延びる A373 の支道 (A373a) をアハンガランまで走行する。A373a の西には国道 2 号線 (4R2) が並行して走るが、タシケント州都ヌラフシャン中心部をはじめ複数の村落を通過するため、あえて同ルートを選ぶ必要性は薄い。

図 7 : A373 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A373a (タシケント市近郊)



国道 2 号線 (ヌラフシャン中心部)

アハングランでシルダリヤ州からの A373 本線とタシケントからの支線が合流したのち、アハングラン、アングレン市内を通過する。市街地を通過するため、スピードには注意が必要。



アハンガラ近郊。タシケントから南下する
A373a と右から A373 本道が合流



A373 (アハンガラ市内)

フェルガナ盆地と共和国中部・西部を結ぶ最大の難所はタシケント州とナマンガン州の州境のカムチク峠である。峠の道路は山を切り崩して建設され、危険な箇所には落石避け、下り車線には緊急退避所が設けられている。降雪がある場合は峠が閉鎖され、1年のうち数日間は通行禁止となる。車線は片側3車線の計6車線。街灯は設置されているが、峠の夜間の走行は危険。タシケント州側の勾配がきつく、フェルガナ盆地側は勾配が緩やかだ。

しかし、双方の車線で下りのスピードを抑えきれず、対向車線を突き破るトレーラー、トラック、乗用車の事故が非常に多い。そのため、重量物を積載したトレーラー、コンテナトラックやバルクローリーなどは超低速で走行する。峠に向かって登り始める地点（タシケント州側はチナル、ナマンガン州側はクシミノル）にはトラックスケールが設置され、適宜重量検査が実施されている。峠の頂上では1.2キロメートルのカムチクトンネルと0.5キロメートルのレザクトンネルの2つのトンネルを通過する。トンネルの高さ制限は4.5メートル。2020年7月にトンネル内の補修工事が終了し、2車線となっている。



A373 (タシケント州側：溪谷に沿って進む)



A373 (タシケント州側)



A373 (超低速で登るバルク車)



A373 (フェルガナ盆地側)



A373 (緊急退避所)



中央分離帯と対向車線を突き抜けた事故跡

カムチク峠を下ると A373 はフェルガナ盆地西部のコーカンド方面に向かうが、2020 年 6 月にナマンガ州プンガンを迂回し、フェルガナ市、アンディジャン市方面へ進むバイパスが完成し、利便性が一層高まった。A373 はフェルガナ盆地西部コーカンドと東部アンディジャンを一直線に横断しており、自動車産業をはじめとする機械産業の中心であるアンディジャン州、果実・野菜といった農産品や綿製品を製造するフェルガナ州とウズベキスタン他地域との物流をつないでいる。



A373 (左：国道 112 号線・右：タジキスタン国境方面)



A373 (直進：旧道、左斜：バイパス)



A373 (新設バイパス)



A373 (アンディジャン州境)

アンディジャン市からキルギス第2の都市オンを結ぶ道路は片道2車線と片道1車線の部分がある。舗装状況は国境付近まで概して良好である。対キルギスのウズベキスタン国境にはトラック待機場が確保されている。



A373 (ホジャアバド市内)

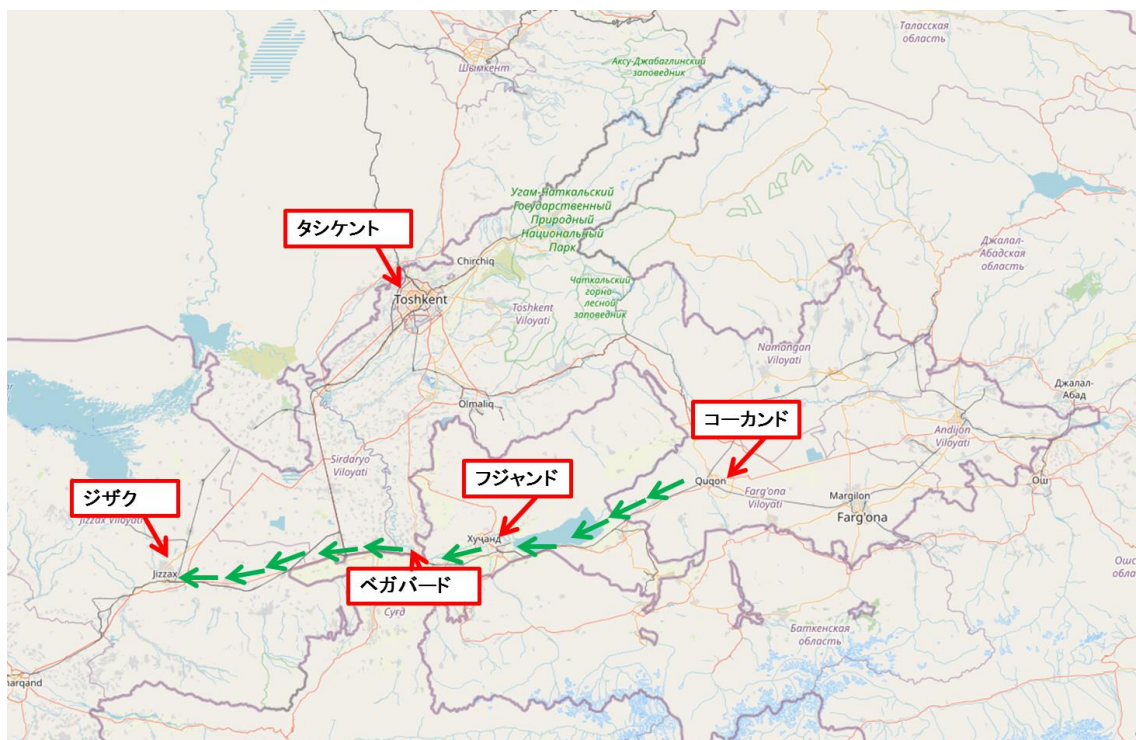


A373 (対キルギス国境近く)

(6) A376 コーカンド-タジキスタン領内 (フジャンド) -ジザク 179 キロ

実際に利用される区間はタシケント州南部ベガバードからシルダリヤ州南部ヤンギエリからジザク州都ジザクまでの区間。2020年3月にシルダリヤ州にある貯水池が決壊し、M39に至るA373が走行不能となった際に、エンギェリからジザクまでが代替ルートとして利用された。片側1車線で舗装も悪くはないが、利用機会はほとんどない。

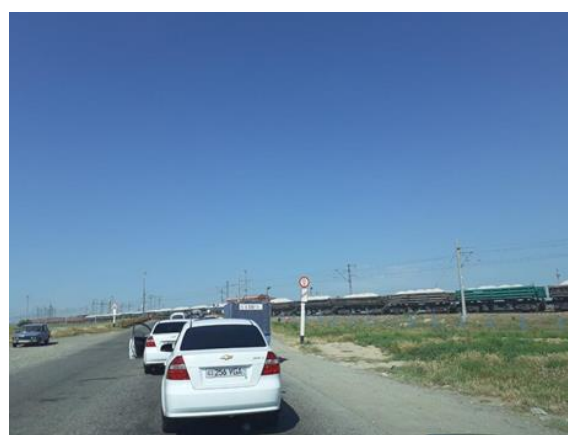
図8：A376号線ルート



出所：[OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A376 (ザルプダル近郊)

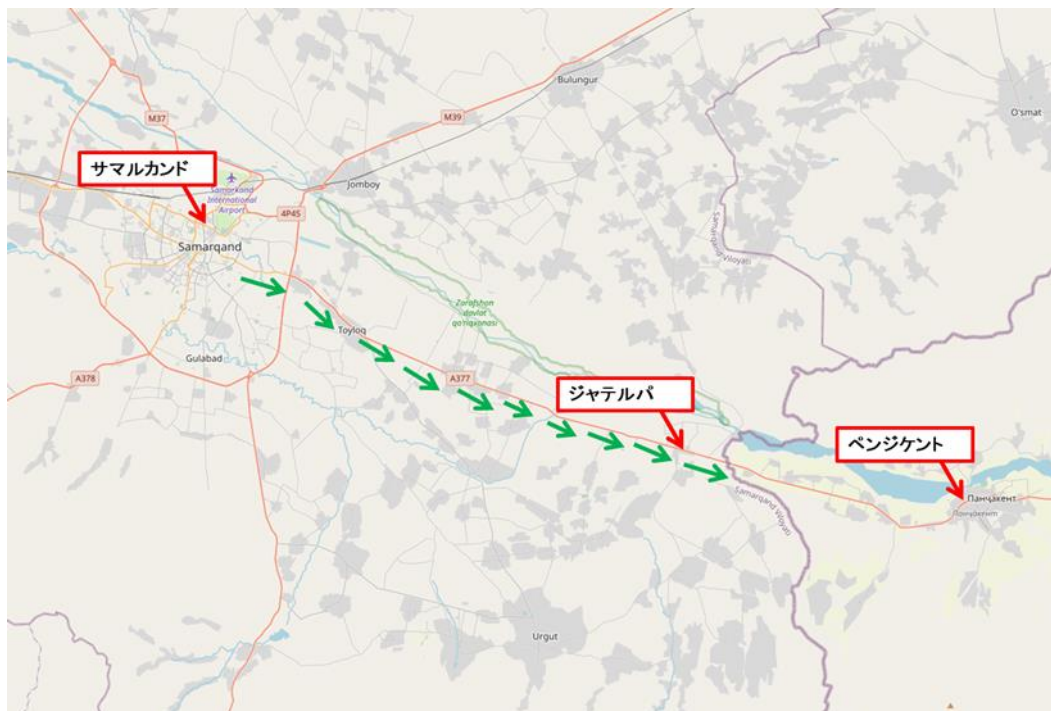


A376 (ジザク州境近く)

(7) A377 サマルカンドーペンジケント (タジキスタン) 37 キロ

サマルカンドからタジキスタン・ペンジケントに向かう道路。ウズベキスタンとタジキスタンの関係改善に伴い、国境が再び開放され相互間の往来が増加している。

図 9 : A377 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A377



A377 (一部道が狭くなる場所も)



A377 (ジャルテパ付近)

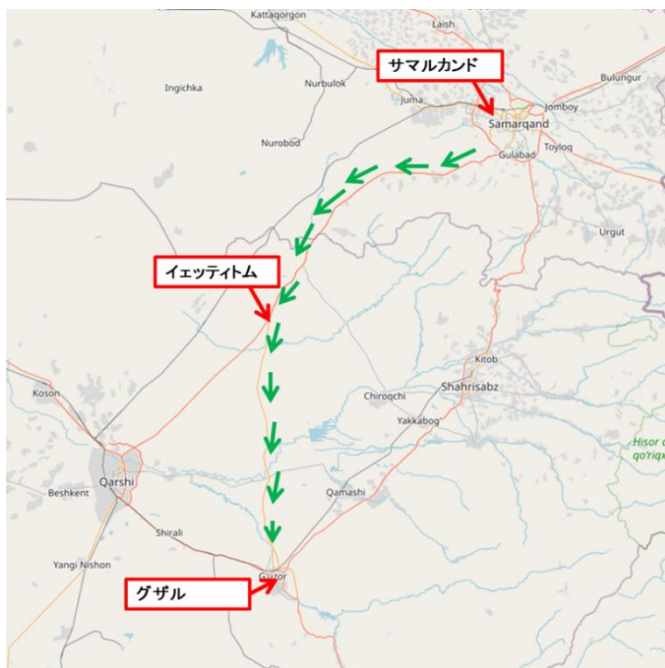


A377 (国境付近)

(8) A378 サマルカンドーグザル 152 キロ

サマルカンドからスルハンダリヤ州テルメズに向かう幹線道路の一部。サマルカンドとシャフリサブスとの間の山岳地帯を迂回する。カシカダリヤ州に入り、コクダラで同州州都カルシへ直進する国道 87 号線 (4R87) と分岐する。イスラム開発銀行の資金援助で道路敷設工事が行われており、一部は片道 2 車線の舗装状況の良い道路となっている。早期の工事終了が望まれる。

図 10 : A378 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A378 (サマルカンド近郊)



A378 (カシカダリヤ州境近く)



A378 (イエッティトム、国道 87 号線との分岐。大きなスイカのオブジェが目印)



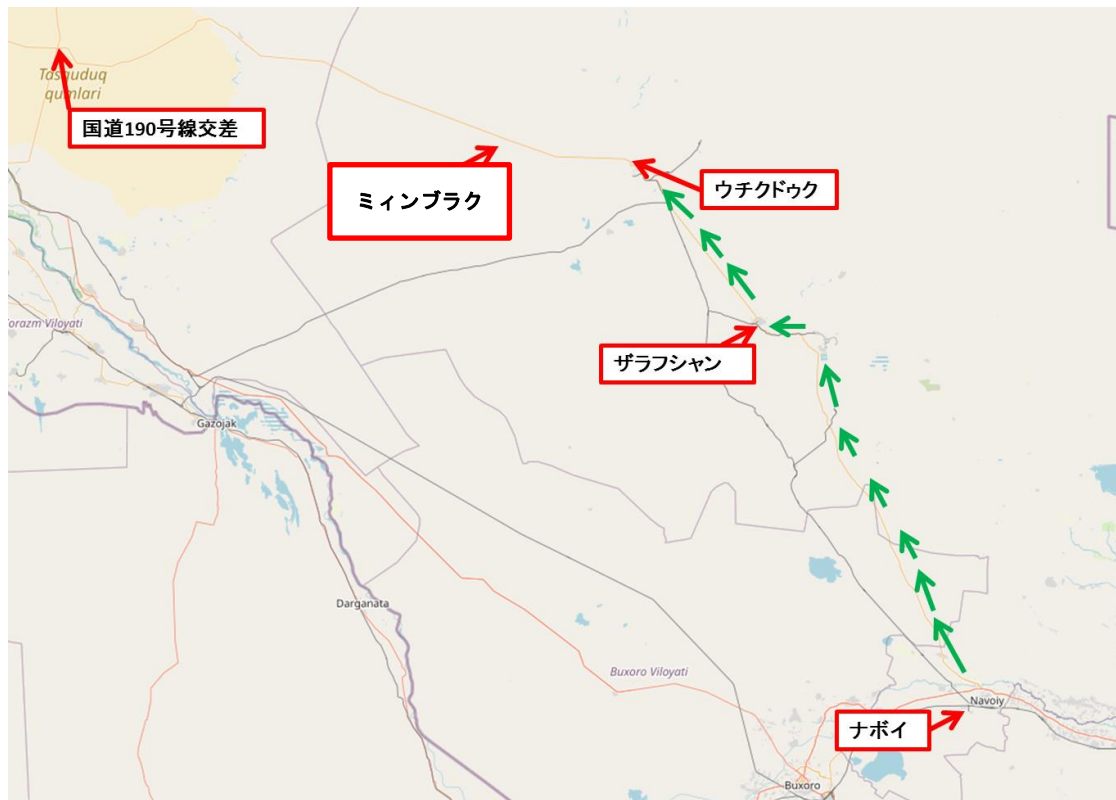
A378 (イエッティトム〜グザル間、右車線は道路建設工事中)

(9) A379 ナボイ-ウチクドゥク 289 キロ

ナボイ州都ナボイから北西へ延びる幹線道路。ザラフシャン市、ウチクドゥク市などナボイ冶金コンビナート (NGMK) の生産拠点を結ぶ。片道 1 車線で、舗装状態は良好。ザラフシャン市まではスピードカメラも設置されている。A379 の終点であるウチクドゥクからさらに西へ進み A379 から国道 180 号線を直進すると、地図上はカラカルパクスタン共和国に入り、最終的に同共和国中核都市ヌクスに至る。実際はウチクドゥク市西方 70 キロにあるミンブラク村まで良好な舗装が続いたあと、道路保全が放棄され、走行自体が不

可能になる。なお、カラカルパクスタン側からウチクドゥク方面への走行は、国道 190 号線（4R190）との交差点手前から舗装が大幅に悪化し、車両走行が非常に困難もしくは不可能な状況となる。

図 11 : A379 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A379 (ナボイーザラフシャン間)



A379 ウチクドゥク分岐 (至ヌクス)



上：ザラフシャン市内
右：ミインブラクから先は走行不可



(10) A380 グザル-カルシ-ブハラ-ヌクス-ベイネウ (カザフスタン) 1,246 キロ

カシカダリヤ州グザルから同州都カルシを經由し、ブハラ州に入る。州都ブハラを經由し、アムダリヤ側に沿ってホレズム州、カラカルパクスタン共和国に至る。同共和国中核都市ヌクスから北西に向かい、対カザフスタン国境からカスピ海港湾、ロシア方面に至るルート。ウズベキスタン国内で最も長い道路である。

図 12 : A380 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)

グザルからカルシまでの区間は片道 2 車線だが舗装の痛みが激しく、アスファルトの割れ、波打ちなどが目立つ。カルシ市手前では迂回道路が建設されており、タシケント方面へ向かう国道 87 号線 (4R87) に合流するには便利である。一方、ブハラ方面に引き続き A380 を走行する場合、同う回路は再度 A380 に合流するまで建設が終わっておらず、4R87 をカルシ方向へ戻り A380 に合流する必要がある。



A380 (グザルーカルシ間)



A380 (グザルーカルシ間、カルシ近郊)



A380 (カルシーブハラ間、カサン近郊)



A380 (カルシーブハラ間、ムバレク近郊)

カルシ (カサン) からムバレクまでの区間は広めの片道1車線だが舗装の痛みが目立つ。
ムバレクからブハラに至る区間は片道1車線だが舗装状態は良く走行に問題はない。



A380 (カルシーブハラ間、州境近く)



A380 (カルシーブハラ間、クラウルバザル近郊)



A380 (ブハラ製油所近く)



A380 (ブハラ近郊)

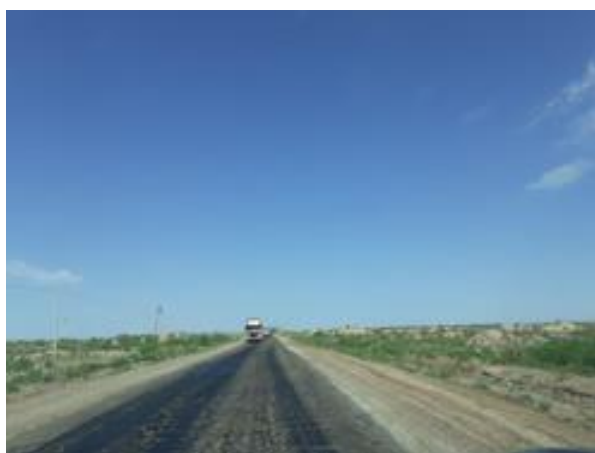
ブハラからガズリ手前まではアスファルト舗装の片道1車線で、亀裂、剥がれ、波打ちなどがあり、高速走行や特に夜間走行は大変危険。一方、カズリ手前からカルカラパクスタン共和国南東部ミスキン手前までの約270キロ区間はアジア開発銀行の資金協力によるコンクリート舗装が施され、現在ウズベキスタンの中でも最も走りやすい道路となった。



A380 と M37 との合流



A380 ブハラ近郊



A380 (ブハラーガズリ間)



A380 (ガズリートゥルトクリ間)

トゥルトクリからベルニは片道1車線、アスファルト舗装となる。前区間と違い道幅も狭く、一部市街地を抜けるなど、生活道路としての色彩が見える。ベルニからヌクスまでの区間についてアスファルト舗装で走行に問題はないが、ヌクス近郊ではA380に沿って道路建設がいまだに続いている。工事区間について車線を違えて走る必要があり、部分的に舗装が悪い箇所がある。



A380 (トゥルトクリ近郊)



A380 (ベルニ近郊)

ヌクスからクングラードまでは片道2車線でアスファルト舗装された道路が整備され、走行に問題はない。ヌクス近郊のフジャイリ（対トルクメニスタン国境の町）では大型トラックの市内進入が禁止されていることから、同市手前でう回路に入る。



A380 (フジャイリ近郊)



A380 (カンリコル近郊)

クングラードからカザフスタン国境にかけてはひたすら土漠地帯を走行する。クングラードからキルギス近郊のウズベキスタン・韓国合弁の天然ガス化学プラント（UGCC）までは片道1車線、舗装状況が非常に良い道路が続く。同プラント通過後も一部工事区間があるが基本的には片道1車線、舗装状況が問題のない道路が続く。しかし、対カザフスタン国境手前70キロ地点あたりから路面状況が急激に悪化し、アスファルトのはがれ、陥没など、トレーラーはもちろんのこと、通常の乗用車でも走行が困難な箇所となる。通行するトレーラーは走行車線、対向車線に関係なく凸凹を避けて進み、アスファルトがない路肩に新たに轍（わだち）による道ができる状況となっている。

通常の梱包では、商品の痛みや荷崩れ防止に対応できないと推測される。本ルートは第1章記載のカスピ海経由の輸送ルートにつながるもので、今後ウズベキスタンが国際輸送分野で果たす役割を考慮すれば、早急に道路舗装工事が必要な区間である。



A380 (UGCC プラント近郊)



A380 (アバダン近郊)



トルコのマルディン県ナンバーのトレーラー



両側の路肩を同方向へ走るトレーラー

(11) A381 フジャイリ-タシャウズ (トルクメニスタン) 12 キロ

ヌクスからトルクメニスタンに抜ける道路。片道1車線、アスファルト舗装で走行に問題は無い。対トルクメニスタン国境にトレーラー等の待機場はない。

図 13 : A381 号線ルート



出所 : [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)



A380 と A381 の分岐

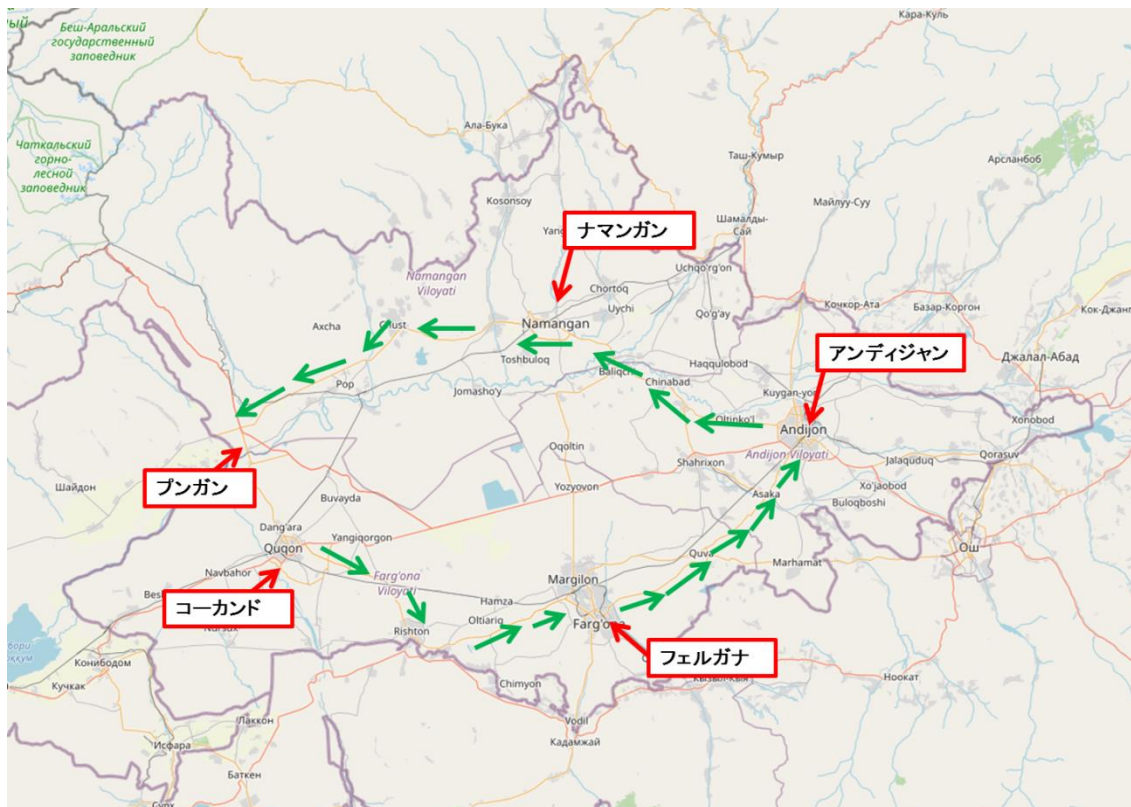


A381 (対トルクメニスタン国境近く)

(12) フェルガナ環状道路 (国道 112 号線)

フェルガナ盆地の主要都市であるコーカンド市、フェルガナ市、アンディジャン市、ナマンガン市をつなぐ道路。フェルガナ州クバ～アンディジャン州アサカ区間のみ両側に一般住居が並ぶ片道 1 車線の狭い旧道を通すが、それ以外の区間はバイパス的な役割を持っており、上記都市間を移動する際に利用される。ナマンガン市および同州西部地域からタシケント方面へ向かう場合は A373 ではなく国道 112 号線を利用し、ブンガン市手前で A373 に合流する。基本的に片道 2 車線のアスファルト舗装で快適に走行が可能。ナマンガン州ではナマンガン市から西から A373 に合流するまでの区間が広めの片道 1 車線だが、舗装状態は良く快適に走行が可能。

図 14：フェルガナ環状道路 (国道 112 号線) ルート



出所：[OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/)

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20200007>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 欧州ロシア CIS 課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-1890
E-mail：ORD-RUS@jetro.go.jp
ジェトロ・タシケント事務所
E-mail：UZT@jetro.go.jp