

2025年12月26日

「中央アジア＋日本首脳会談と 「カスピ海横断ルート」をめぐる戦略的含意」 (ロシア研究会コメントナリーノ.8)

慶應義塾大学 SFC 研究所上席所員
ダヴィド・ゴギナシュヴィリ

2025年12月19～20日、「中央アジア＋日本」対話（CA+JAD）枠組みの下で、初めての首脳会談が東京で開催された。日本と中央アジア5カ国の首脳が一堂に会し、「東京宣言」を採択するとともに、今後5年間で約3兆円規模の官民協力プロジェクトを推進する目標が明示された点は特筆に値する。さらに、150件を超える官民文書（MoU等）が署名・調印されるなど、本枠組みが象徴的対話の段階を超え、具体的な案件形成フェーズに移行したことが定量的にも裏付けられた。

対話を国家元首レベルへと引き上げたことは、歴史的にロシアと中国が強い影響力を及ぼしてきた中央アジアにおいて、日本が二次的アクターに甘んじないという明確な意思表示でもある。日本と中央アジアの関係は、支援や対話を中心とした関係から、戦略的協力関係へと質的転換を遂げつつある。

東京宣言では、①グリーン＆強靭化、②コネクティビティ、③人材育成の三分野が重点協力分野として確認された。その中でも注目されるのが、カスピ海横断輸送ルート（Trans-Caspian International Transport Route : TITR）への明確な言及である。日本は同ルートの円滑化支援を共同宣言に盛り込み、物流・輸送インフラ協力を進める方針を打ち出した。TITRはロシアを迂回し、中東欧と中央アジアを結ぶユーラシア回廊として、EUを中心に戦略的重要性が高まっているが、日本がこれに関与することで、資源供給ルートの多角化、物流コストの抑制、地域経済統合の深化が期待される。

この背景には、ロシアのウクライナ侵攻以降、シベリア鉄道を含む北方面回廊の政治リスクが顕在化し、日本にとってもロシアを経由しない大陸連結が現実的課題となつたことがある。加えて、スエズ運河の通航停止リスク、中東情勢の不安定化、紅海・ホルムズ海峡を巡る緊張が重なり、海上輸送への過度な依存がサプライチェーン上の構造的脆弱性として認識されるようになった。こうした複合リスクは、日本にとっても陸海複合型の多層的サプライチェーン構築を検討する動機となつている。

重要なのは、日本がTITRを、中央アジア・カスピ海・南コーカサスを含む連結空間を通じ、自国の経済安全保障上の選択肢を拡張する手段として位置付けている点である。日本と中国の関係に緊張が残る中、中国経由物流への依存リスクも視野に入れれば、中国・ロシア双方を迂回して中央アジアと結び付くるルートの意義は質的に新しい。

これまで日本の対中央アジア貿易・投資は、中国経由の陸上物流、あるいはロシアの物流・制度圏を間接的に利用せざるを得ない構造にあった。これは物流のみならず、通関、決済、規制、情報

といった非物理的領域においても中露依存を内包してきた。TITR の発展は、中央アジアをカスピ海・南コーカサス・欧州市場と直接接続された独立的経済空間として再定義する可能性を持つ。ジョージアやトルコの港湾を経由し、日本へ海上輸送する複合ルートも、その延長線上に位置付けられる。

さらに、日本はこのルートを単独で主導するのではなく、EU が推進する Global Gateway など欧洲主導のイニシアティブとの補完的関与を通じ、制度設計、技術標準、官民連携といった分野で附加価値を提供する立場を取っている。

日本にとって中央アジア外交とは、単なる地域関与ではなく、ロシア・中国への過度な依存を回避しつつ経済安全保障上の選択肢を拡張する戦略的試みであり、その実効性を高めるためには、中央アジアとの関係深化にとどまらず、中央回廊の要衝として物流・制度・地政学の結節点となるコーカサス地域、とりわけ南コーカサスへの関与を同時並行で強化し、両地域を一体の連結空間として捉える包括的アプローチを採用することが不可欠である。