

World Trend Foresight

中東欧・南コーカサスの中央回廊の戦略的重要性と日本企業の実機

2026年2月

中央回廊(Middle Corridor)は、中国西部から中央アジア、カスピ海、南コーカサスを經由し、トルコや欧州へ至るマルチモーダルな国際物流ルートで、正式には TITR(Trans-Caspian International Transport Route)と呼ばれている。このルートは、従来のロシアを經由する北部回廊を避ける形で構図されており、地政学的リスクの分散やサプライチェーンの強化という観点から、近年大きな注目を集めている。2025年12月に開催された「中央アジア+日本」対話・首脳会合を契機として、同地域におけるコネクティビティへの日本の関与が一層拡大する見通しがあり、日本企業にとっては調達、物流、資源、エネルギー分野において新たな事業機会が生まれることが期待される。本稿では、中央回廊の中核的なアクターとなる国家の最新動向を踏まえ、その経済的潜在力と地政学的な意味について詳しく解説する。

1. 中央回廊とは

中央回廊(Middle Corridor)は、東アジア・中国と欧州を結ぶ国際物流ルートとして、鉄道・道路・海運を組み合わせたマルチモーダルな交通網を形成する。その中核的構造をなすのは中国西部を起点に中央アジア、カスピ海、南コーカサスを經由し、トルコ・黒海や欧州へ至る路線であり、正式には Trans-Caspian International Transport Route(TITR)と呼ばれている。従来のロシア経由ルート(北部回廊)と比較して距離が短いとされ、欧州との物流手段の多様化、強化を図る上で注目を集めている。

このルートは陸路や海上の輸送手段を組み合わせた多国間の構造であり、まず、中国西部の連雲港から西安を経て鉄道でカザフスタンへ進む区間である。カザフスタン内の主要鉄道網を通じて貨物はカザフステップを横断し、アクタウ港のあるカスピ海南岸へ達する。ここからフェリーや貨物船によってカスピ海をアゼルバイジャンのバクー港へ横断する海上区間が続く。

バクー到着後、貨物は再び鉄道もしくは道路輸送に戻り、アゼルバイジャンからジョージアを經由して黒海沿岸の港へ向かう。主要な陸上区間としては、アゼルバイジャンの首都バクーからジョージアの港湾都市ポティやバトゥミへ向かう鉄道・道路が整備されている。この区間は、欧州への接続点として機能するだけでなく、南コーカサス地域の物流ハブとして重要である。

ジョージアの黒海港からは、黒海の海上輸送を通じて欧州各地へ繋がる経路が取られる。これはルーマニアのコンスタンツァやトルコ西岸の港などが該当し、最終的には欧州の内陸鉄道網や道路網、または地中海を通

じて世界海上物流網へ接続される。こうした海上と陸上を組み合わせたサブルートは、物流全体の柔軟性と回復力を高める役割を果たしている。

中央回廊は単一の直線ルートではなく、複数のサブルートやオプション区間を持つことも特徴だ。例えば、カザフスタン国内では複数の鉄道分岐点や通関ルートが存在し、中央アジア諸国との連結も将来的な拡張候補として検討されている。また、黒海を経由しない内陸回廊として、南コーカサス諸国間のダイレクトな鉄道／道路接続強化も重要な補完ルートである。

一方でこうした多様なルート構造により、多国間の協調とインフラ技術の調和を要するといった点が懸念されており、まさに、中央アジアから黒海までの区間は同ルートのボトルネックとされている。2023年にカザフスタン、アゼルバイジャン、ジョージアは、中央回廊の効率化を目的として、アスタナ国際金融センター(AIFC)にて「Middle Corridor Multimodal Ltd.」を設立した。同社は中央回廊全体の貨物規制・運賃・通関を調整する単一物流事業者であり、中央回廊での貨物輸送の一元化、効率化、スケジュール保証や単一窓(one-stop shop)サービスの提供、複数国間の協調による運用上・制度上の障壁の低減を主目的として掲げている。実際の運用を2025年夏ごろから始めたことが報じられている。

図表 1 欧亜間の主な物流ルート



出所: 複数の資料より筆者作成

初期報道ではトルコも 2025 年初頭までに参加の可能性が言及されていたが、現時点ではトルコ政府・鉄道局の正式加入は未報告である。一方で、中国の主要鉄道輸送会社の参加が決まり、今後は国際連携を拡大しつつ、中央回廊の運用効率・スケールを高める取り組みが進行している。

また、2019年3月にブカレストでトルクメニスタン、アゼルバイジャン、ジョージア、ルーマニアの外相が、カスピ海・黒海国際輸送ルート(Caspian Sea-Black Sea International Transport Route)の設立・運営に関する共同宣言に署名したが、2025年に入って4カ国の当局間での交流が活発化、2019年の共同宣言を制度的に具体化する政府間協定が見込まれており、中央アジアと欧州を結ぶ国際貨物輸送の大幅な活性化が期待されている。

本ルートはトルクメニスタンのトルクメンバシ港からカスピ海を横断し、アゼルバイジャンのバクー港、さらにジョージアのポティ港およびバトゥミ港を経て、ルーマニアのコンスタンツァ港に至る海上・陸上複合輸送で構成される。参加国は、本ルートが域内貿易関係を強化するだけでなく、欧州とアジア市場の連結性向上に資する点を強調しており、国際貨物輸送事業者の参画が不可欠であるとの認識を共有した。

重要なのは、このイニシアチブが TITR の一部ではない点である。TITR が中国・中央アジア・南コーカサス・欧州を結ぶ広域物流回廊であるのに対し、本構想はトルクメニスタンを起点とするカスピ海—黒海直結ルートとして、より限定的な性格を持つことが期待されている。しかし、両者は競合関係というよりも相互補完的であり、中央アジア産エネルギー資源や関連貨物を欧州市場へ輸送するという戦略目的において重なり合う。

とりわけ、トルクメニスタンは世界有数の天然ガス埋蔵国であり、同国にとって本ルートはロシアやイランを経由しない対欧アクセスの選択肢を広げるという意味を持つ。また、EU にとっても、南コーカサスと黒海を経由する輸送軸の多層化は、エネルギー安全保障およびサプライチェーンの強靱化に資する。こうした点から、本構想は中央回廊を取り巻く「周辺回廊 (adjacent corridors)」の一つとして、地政学的・経済的に重要な位置を占める。中央回廊全体の強靱性と選択肢を高める観点からも、本イニシアチブの進展は注視に値する。

2. 地政学的背景:なぜ今「中央回廊」なのか

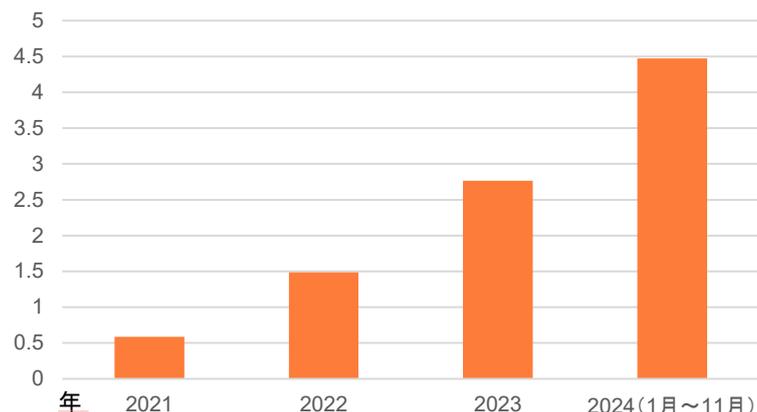
2022 年以降、ロシアによるウクライナ侵攻を契機として、ユーラシア大陸の物流構造は急速に再編されつつある。従来、東アジア・欧州間の輸送において、ロシアを経由する鉄道・陸路は輸送日数・コストの両面で高い優位性を持っていたが、ウクライナ全面侵攻以降は国際物流における信頼性を大きく損なっている。西側諸国による制裁、輸送保険の高騰、決済・通関手続きの不透明化が重なり、企業にとってコストとリスクの見通しが立たないルートとなっている。

特に重要な問題点としては、まず①制裁の範囲が広がることで、ロシアと取引する企業や国にも二次的な制裁が及ぶリスクが高まっていること、②貨物保険や再保険の引き受けが難しくなっていること、③貨物の通過ルートがほぼロシア一国に集中しているため、その国に大きく依存する形になっていること、④戦争の状況や政治的な判断によって、突然貨物の通過が制限される可能性があることが挙げられる。さらに、ロシア国内の鉄道や港湾といったインフラでは軍事や戦略物資の輸送が優先されるようになってきており、商業用の貨物輸送がしばしば遅れたり、扱いの優先順位が下がるという問題も生じている。これら全ての要因によって、単にコストが上がるだけでなく、サプライチェーン全体の信頼性そのものが大きく下がっている。

これに対し、中央回廊は複数国家を跨ぐ多国間ルートであるがゆえに、運営体制はやや複雑になるものの、特定の国だけに頼りすぎるリスクを回避できる。カザフスタン、アゼルバイジャン、ジョージア、トルコといった国々は、いずれも自国を経由する物流を増やすことを国の重要な戦略として掲げており、安定した輸送を実現するために尽力するインセンティブも多い。さらに中央回廊を利用すると、ロシアを通る北部回廊よりも距離を約 2,500km 短縮し、輸送日数も 15 日前後までと大幅に短縮するポテンシャルを持つ。実際、同回廊を通過する貨物量は急増しており、2024 年最初の 11 カ月で約 410 万トンと前年同期比 63%増を記録した。この物流の拡大は、通過する国々で産業の発展や雇用の増加、インフラの整備を促し、地域経済の競争力を高めている。

貨物量
(百万トン)

図表2 中央回廊物流量の推移



出所: 各種資料より筆者作成

図表3 中央回廊物流量の実績
(ロシアによる全面侵略以降)

年	貨物量	前年比
2022	1.485	+153%
2023	2.764	+86%
2024 (1月~11月)	4.472	+62%

※単位: 百万トン

出所: 各種資料より筆者作成

一方で、中央回廊はカスピ海横断を含むため、輸送日数や積み替え回数の中で北部ルートに劣る側面があるが、地政学リスクを含めた総合的なリスクを調整した後のコストで比較した場合、中央回廊は予見可能性と持続性において優位性を持ち始めている。こうした認識の広がりが、ロシア迂回ルートとして中央回廊への需要を急速に押し上げている最大の要因である。

図表4 北部回廊(ロシア)との比較: リードタイムとリスク

観点	北部回廊(ロシア経由)	中央回廊(TITR)	海上ルート(スエズ等)
距離/リードタイム	約 10,000km/15日~22日	約 7,000km/10日~15日	約 20,000km/45日~60日
主要リスク	戦闘の影響、制裁、保険、決済などの地政学リスク	国境超過、積み替え、運用協調などのロジスティクス上のリスク	航路混乱、海賊や航海などの安全保障上のリスク
戦略価値	スピード、コスト	強靭性を提供(ロシア迂回) 国際協調次第だが、コスト削減のポテンシャルあり	大量輸送に強い、コストが低い

加えて、従来の大国中心の国際秩序は揺らぎつつあり、欧州・南コーカサス・中央アジアにおいて中小国が主導する回廊外交が活発化している。これに呼応し、EU は「Global Gateway」の枠組みを通じて中央アジアへのアクセスルートとして黒海・南コーカサスの物流インフラへの関与を強めており、欧州市場へ安定的に接続できる新たなサプライチェーン形成の動きが加速している。

さらに、中国の「一帯一路」ルートの多角化、トルコの中継地としての台頭、カスピ海沿岸国のインフラ投資拡大が重なり、中央回廊は単なる迂回路ではなく、ユーラシアの新たな成長軸としての性格を帯びつつある。特に、欧州・コーカサス・中央アジアを結ぶ物流の安定化は、エネルギー輸送、鉱物資源、部材供給など広範な産業分野に波及効果をもたらす。

このように、地政学リスク、国際秩序の変動、域内諸国の戦略が交差する中で、中央回廊は地政学的必然性と経済的合理性を兼ね備えた新たな幹線ルートとして注目を集めている。

3. 南コーカサスのボトルネック

南コーカサスはロシア、トルコ、イランという大国の影響圏が交差する地域で、唯一ロシアを迂回して欧州と直接接続できる地理的位置にある。南コーカサス 3 カ国（アルメニア、アゼルバイジャン、ジョージア）の中で、アゼルバイジャンは最大の政治・経済力を誇るが、ジョージアは地政学的な中心とされる地位を占めており、カスピ海沿岸のアゼルバイジャンおよび中央アジア諸国から黒海・トルコ・欧州へ至る陸上・海上輸送において、ジョージアはいずれも通過国となっている。

地政学的に見ると、南コーカサスの他国と異なり、ジョージアはロシア主導の安全保障・経済枠組みへの統合を拒否し、EU および NATO との連携を国家戦略の中心に据えてきた。その結果、エネルギーおよび物流分野において、ロシアを通らない回廊を構築するための空間を提供している。この点は、カスピ海産原油と天然ガスを欧州市場へ輸送する南ガス回廊や、中央回廊において特に重要である。

また、ジョージアは黒海に面しており、海へのアクセスを提供できる唯一の南コーカサス国家であり、ポティやバトゥミといった港湾を通じて、陸封されている諸隣国を海上輸送網と結び付けている。これにより、鉄道・道路・港湾・パイプラインといった多層的回廊が形成され、物流の強靱性と柔軟性が確保されている。

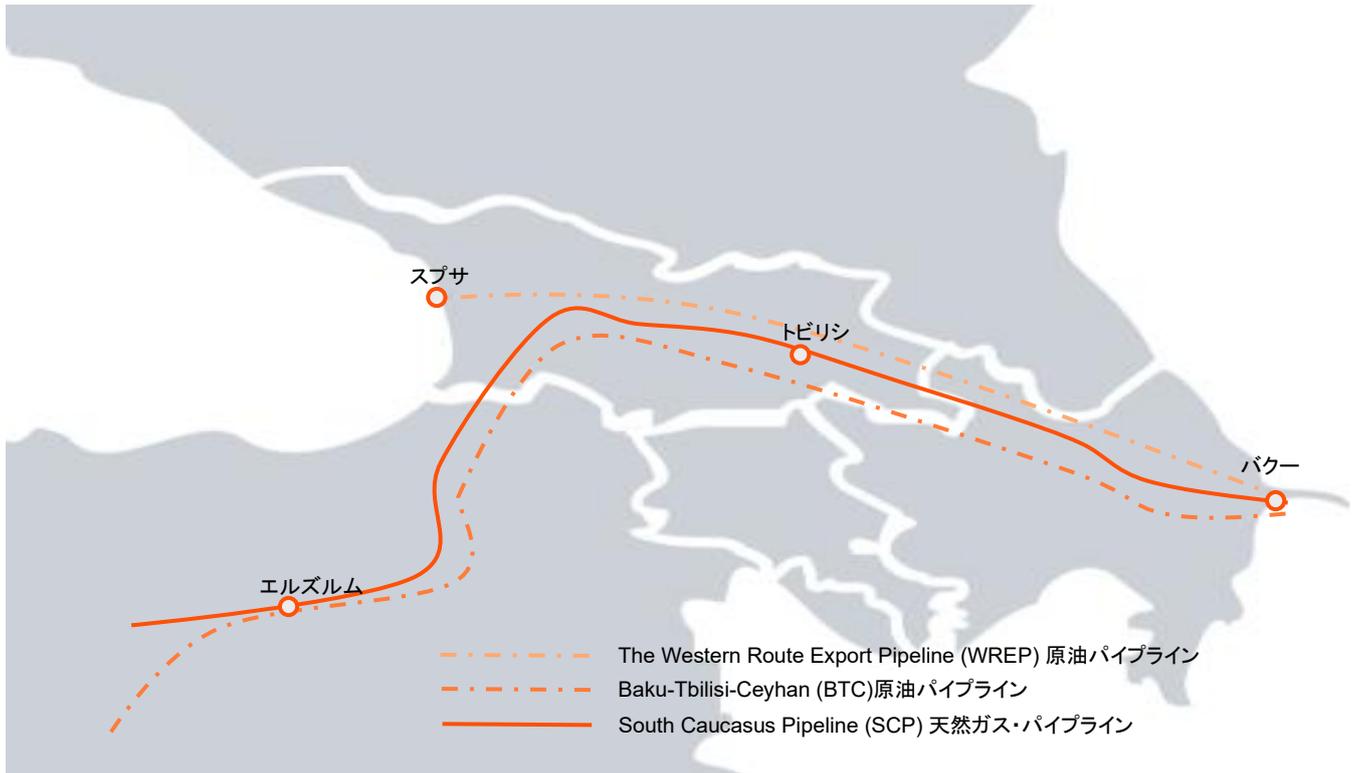
このように、南コーカサスにおける東西物流はジョージア・アゼルバイジャンの 2 カ国のインフラを軸に行われている。それは、鉄道、道路、パイプラインという三つの異なる輸送モードが重層的に集積する、ユーラシア屈指の戦略的回廊である。この回廊は、物流と同時に、欧州委員会が推進してきた南ガス回廊（Southern Gas Corridor）の中核をなしている。

鉄道輸送の中核は、バクー・トビリシ・カルス（BTK）鉄道である。アゼルバイジャンからジョージアを横断し、トルコ東部へ接続するこの路線は、ロシアを迂回してアジアと欧州を結ぶ数少ない陸上回廊の一つである。その中でジョージア区間の近代化工事が 2023 年に完了し、年間輸送能力は従来の約 100 万トンから最大 500 万トン規模へと拡大した。将来的には、信号整備と車両増備により年間 650 万～1,000 万トン規模への増強が見込まれている。

近年の実績では、BTK 鉄道を含むアゼルバイジャン・ジョージア区間の鉄道貨物量は年間 600 万～800 万トン規模と推定され、コンテナ貨物、機械、部品、化学品、金属製品、穀物など多様な品目が輸送されている。中央アジア産の貨物を黒海港へ送るルートとしても活用されており、鉄道は本回廊の基幹インフラと位置付けられる。

鉄道と並び、道路輸送は物流において不可欠な役割を果たしている。アゼルバイジャン国境からトビリシを経由し、黒海港およびトルコ方面へ向かう東西幹線道路は、両国間物流のライフラインと位置付けても過言ではない。主要国境通過点では、ピーク時に 1 日数千台規模のトラックが通過するとされ、道路物流が鉄道を補完していることが分かる。

図表 5 南コーカサスの物流ルートとパイプライン



出所: 各種資料より筆者作成

アゼルバイジャン・ジョージア間で最も戦略的価値が高いのがパイプラインである。原油では、最大日量 120 万バレルの輸送能力を有するバクー・トビリシ・ジェイハン (BTC) パイプラインが稼働している。2023 年には約 2 億 3 千万バレルの原油が BTC 経由で輸送され、地中海経由に世界各地へ供給された。

天然ガスでは、南コーカサス・パイプライン (SCP) がトルコ、さらに TANAP (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline)・TAP (Trans Adriatic Pipeline) を経由して欧州へ接続する南ガス回廊の一部を構成する。アゼルバイジャンから欧州向けのガス供給量は、2021 年の約 80 億立方メートルから、2024 年には約 130 億立方メートルへと増加しており、この増分はジョージア領内の安定通過に大きく依存している。

しかし、近年南コーカサスにおいてジョージアの独占的立場をチャレンジする国際的な動きが見られている。2020 年の秋に勃発した第 2 次ナゴルノ・カラバフ戦争はアゼルバイジャンとアルメニアの軍事的均衡を決定的に変化させた。アゼルバイジャンは軍事的勝利を通じて実効支配地域を大幅に回復した。戦後の主要な枠組みは、2020 年 11 月の停戦声明を起点に、国境画定、交通路の再開、和平条約締結を巡る段階的交渉として進展してきた。特に注目されるのが、アルメニア南部を通過してアゼルバイジャン本土とナヒチェヴァン自治共和国を結ぶ交通路の再開構想である。近年、この構想が米国の関与強化と結び付けられた。2025 年 8 月 8 日に米国ワシントン D.C. のホワイトハウスで開催された首脳会合で米国のドナルド・トランプ大統領が仲介役となり、アゼルバイジャンのイルハム・アリエフ大統領とアルメニアのニコル・パシニャン首相が紛争終結に向けた和平共同宣言に署名する式典が行われた。宣言の中では和平と国際関係正常化への努力に加え、アゼルバイジャン本土と飛び地ナヒチェヴァン自治共和国を結ぶ「国際的な平和と繁栄のためのトランプ・ルート (Trump Route for International Peace and Prosperity: TRIPP)」の開発枠組みについても策定され、これを進めるために米国という第三国の協力を得る意向が表明された。宣言署名にはトランプ大統領自身が立ち会い、TRIPP 自体は「トランプ回廊」と俗称されるなど、米国の関与度が明確化されている。また、2025 年に新たに採用された米安全保障戦略においてもトランプ大統領はアルメニアとアゼルバイジャンの間に和平交渉を行なったと言及されている。

図表 6 南コーカサスの東西物流ルート



出所: 各種資料より筆者作成

この回廊構想の地政学的含意は大きい。第一に、アゼルバイジャンにとっては領土一体性と地域的連結性を同時に回復する手段となり、中央アジアからトルコ・欧州へ至る東西回廊の強靭性を高める。第二に、アルメニアにとっても、長年の地理的孤立を緩和し、域内交通と貿易への参加機会を得る可能性がある。第三に、ロシアを迂回する新たなルートができるとのことで、物流の選択肢が多様化すると同時に、米国および EU が南コーカサスの交通・安全保障に関与する余地が拡大するという点にある。

この文脈で、トルコとアルメニアの関係改善も重要なファクターとなる。2021 年以降、両国は特使を任命し、航空便再開や第三国民向け国境開放といった限定的ながらも象徴的な交流を進めてきた。アゼルバイジャンとトルコの両側とも国境が閉鎖されていたアルメニアは海外との貿易においてジョージア経由ルートに大きく依存していたが、上記の回廊構想が現実化すれば、アルメニアはトルコ経由で海上網や欧州市場などへアクセスする新たな選択肢を得ることになり、経済的インセンティブは無視できない。

総じて、第 2 次ナゴルノ・カラバフ戦争後の交渉は、単なる紛争後処理ではなく、南コーカサス全体の交通・エネルギー・地政学構造を再編する過程にある。「トランプ回廊」は象徴的な呼称に過ぎないが、その実体は、大国間競争と地域間協力が交差する新たな地政学的実験であり、今後の南コーカサス安定に影響を及ぼす重要な要素となっている。

さらに、2026年1月の報道によれば¹、日系大手銀行がトルコ東部カルス市からアゼルバイジャンの飛び地ナヒチェヴァンを経由し、「トランプ回廊」への接続を視野に入れた新たな鉄道路線(年間輸送能力約1,500万トン規模)に対し、24億ユーロの資金提供を行うと伝えられており、日本の民間セクターにおいても、当該地域の物流ルートへの関心が高まりつつあることが見受けられる。

南コーカサスの物流ルートにおける鉄道・道路・港湾・パイプラインといった多角的な構造は、制裁や紛争による物流寸断に対するレジリエンスを提供する点が重要であり、とりわけEUにとってロシア依存を低減するエネルギー安全保障の生命線である。日本企業にとっても、原材料調達、欧州市場向け輸出、インフラ投資・運営といった観点で、中長期的に無視できない戦略拠点だといっても過言ではなからう。

4. EU Global Gateway との連動

EUのグローバルゲートウェイ(Global Gateway)は、EU域内外の「連結性(connectivity)」を、持続可能性、高水準、透明性などを軸に強化するための投資戦略である。2021年に欧州委員会(European Commission)とEU外務・安全保障政策上級代表によって開始され、重点分野は①デジタル、②エネルギー、③交通(輸送回廊)、④保健、⑤教育・研究に置かれる。狙いは、世界のインフラ投資ギャップを埋めるための開発協力であると同時に、EUの経済安全保障(依存低減/デリスキング)を支える地政学的な措置でもある点が特徴的だ。資金面では、EU単独ではなく「Team Europe(EU機関+加盟国+欧州開発金融機関)」として、補助金(grants)・融資・保証・民間資金動員を組み合わせ、2021-2027年に最大3,000億ユーロ規模の投資動員を掲げてきた。

Global Gateway戦略において近年とりわけ注目されつつあるのが、中東欧・黒海・南コーカサス・中央アジアを結ぶ中央回廊である。EUはロシア依存の輸送網(北部回廊)に代わるルートを育成し、貿易の安定性と予見可能性を高めることで、域内産業のサプライチェーン強靱化を図っている。象徴的なのが、2024年1月にブリュッセルで開催された「EU・中央アジア輸送連結性・投資家フォーラム」で、中央回廊向けに最大100億ユーロ規模のコミットメントが打ち出された点である。

ここでは、港湾・鉄道・道路・ターミナルなどの「ハード」に加えて、通関・越境手続き等の「ソフト」連結性の改善も重視され、ルート全体のボトルネック解消を通じて、欧州企業の調達・輸送リスクを下げる発想が明確になった。

同年の11月にアゼルバイジャンのバクーで開催されたCOP29は、気候・エネルギー分野の政策を具体化させる政治的触媒としてEU Global Gatewayが機能し、南コーカサスを物流回廊にとどまらず、EUの脱炭素・サプライチェーン戦略に組み込む転換点となった。

また、2025年4月のウズベキスタン・サマルカンドで開催された第1回EU-中央アジア首脳会合が重要である。同会合でウルズラ・フォン・デア・ライエン欧州委員長は同会合で、交通連結性の強化に加え、重要鉱物(critical raw materials)・クリーンエネルギー・デジタル接続を柱とする120億ユーロ規模のGlobal Gateway投資パッケージを提示し、欧州の産業・サプライチェーンの脆弱性(特定国依存)を下げる目的を前面に出した。

これは単なる物流支援ではなく、重要鉱物の確保(製造業の原材料ボトルネック緩和)、回廊整備による輸送途絶リスクの低減、デジタル化による通関・物流の可視化、といった供給網のレジリエンスを総合的に引き上げる政策パッケージと位置づけられる。

¹ NIKKEI Asia, 2026. “Azerbaijan ramps up ‘Trump route’ construction along Armenia border” (2026年2月4日閲覧)
<https://asia.nikkei.com/politics/international-relations/azerbaijan-ramps-up-trump-route-construction-along-armenia-border>.

さらに、EU は中央アジア・南コーカサスを「回廊」だけでなく「資源・産業連携」の相手としても組み込もうとしている。例えば 2024 年 4 月には、EU とウズベキスタンが重要原材料分野の戦略的パートナーシップ(MoU)を締結しており、輸送回廊投資と資源協力をセットで進める動きが見える。

こうした設計は、対中競争(一帯一路への対抗)という単純な二項対立というより、EU が掲げる「依存を生まない連結性(links, not dependencies)」を具体案件に落とし込む試みといえる。一方で、様々な懸念点が挙げられている。第 1 に、Global Gateway は補助金だけでなく融資・保証・民間資金動員を含むため、コミットメントと実際の執行の間に差が生じやすい。中央回廊のように複数国・複数の協調体制を跨ぐ案件では、規制調整や通関改革(ソフト連結性)が遅れると、ハード投資の効果が出にくい。第 2 に、権威主義体制の多い地域との協力では、透明性・人権デューデリジェンスをどう担保するかが、EU の「価値」外交の信頼性に直結する。

総じて EU Global Gateway は、中央回廊への投資を通じてロシア依存の低減、重要鉱物・部材の安定確保、輸送途絶に強い多重ルート化を進め、欧州のサプライチェーン強靱化を狙う戦略である。最終章に示すとおり、日本企業にとっても、EU 資金が流れる区間(港湾・鉄道・通関 DX・重要鉱物の上流)を押さえることは、調達・物流の予見可能性が高い案件を選別する指標になり得る。

5. 中国の「一帯一路」

2013 年 9 月 7 日、中国の習近平国家主席はカザフスタン訪問中に「一帯一路」構想の中核である「シルクロード経済ベルト」の構築を初めて提唱した。この構想は、2013 年 10 月のインドネシアでの「21 世紀海上シルクロード」の提唱と合わせて「一帯一路」と呼ばれるようになった。このように、カザフスタンは「一帯一路」の記念すべき地ではあるものの、中国は中央回廊を、欧州向け輸送の主軸としているとは言い切れない。どちらかという、中央回廊は地政学リスクを分散するための戦略的補完ルートとして位置づけられている。中国の対ユーラシア物流戦略の基本は、単一路線への依存を避け、複数の輸送経路を並行運用することで不測の事態に備える点にある。すなわち、ロシアを経由する北部回廊、スエズ運河を通る海上輸送、イラン経由の南回廊に加え、中央回廊は「保険」として組み込まれている。

中国が中央回廊に関与する最大の動機は、ロシアへの過度な依存を回避したいという現実的判断にあるはずだが、中国はロシアとの戦略的関係を維持しており、EU のように「脱ロシア」を前面に掲げることはない。China Railway Container Transport(CRCT)をはじめとする中国系物流・鉄道企業が、中央回廊のマルチモーダル輸送に参加し、運賃調整、時刻表設定、コンテナ運用といった現場レベルでの統合を進めている。つまり、中国による中央回廊への関与は主に、物流効率化や輸送多角化といった技術的・商業的分野に限られており、従来の一帯一路に見られた大規模融資や政治的関与とは異なる特徴である。

実際、中央回廊は中国にとって「従来型一帯一路の延長線」ではなく、低コスト・低政治リスク型の修正版一帯一路と位置づけられる。既存インフラの活用、現地国主導の枠組み尊重、EU や多国間開発銀行との共存を前提としており、中国が主導権を握る構造にはなっていない。中国は EU の Global Gateway と正面から競合するのではなく、同一回廊の中で静かに共存する戦略を選択している。

さらに重要なのは、中国にとって中央回廊の戦略的価値は、欧州市場へのアクセスそのものよりも、中国西部および中央アジアとの結節強化にある点である。新疆、甘肅、陝西といった内陸地域にとって、中央回廊は欧州・黒海地域へつながる現実的な輸送経路となり、地域経済の外向き接続を促進する。これにより、中国は沿岸部に集中していた対外物流の一部を内陸へ分散させる効果を得ている。

総じて、中国は中央回廊を主導する意図を持たず、むしろ地政学的変動に備えるための柔軟な選択肢として慎重に関与している。その関与は政治色を抑えた実務中心のものであり、EU 主導の回廊整備や地域諸国の利害と衝突しにくい構造となっている。この点において、中央回廊は「EU 資金、中国貨物、トランジット諸国の運営」という多層的な協調モデルとして成立しつつある。

6. 日本と中央回廊、日系企業の機会

本レポートで論じてきた中央回廊および南コーカサスの地政学的変化は、日本企業にとって抽象的な国際政治の話題にとどまらず、調達・生産・物流戦略を再設計する上での具体的な経営課題と直結している。

2025年12月に東京で開催された中央アジア+日本首脳会談で採択された「東京宣言」において、「コネクティビティ」が中核概念として位置づけられ、中央回廊(Middle Corridor)への明確な言及が盛り込まれたことは、日本の対中央アジア・コーカサス政策が、理念的対話から実務的な物流・供給網戦略へと進化しつつあることを示している。この文脈において、中央回廊および南コーカサスは、日本企業にとって地政学的分析対象を超え、具体的な事業機会を検討すべき空間となりつつある。

第1に、物流、製造業、輸出業にとって、中央回廊は欧州市場向けサプライチェーンの強靱性を高める現実的選択肢である。東京宣言が強調するコネクティビティは、単なる輸送路のインフラ整備ではなく、鉄道・港湾・通関・デジタル化を含む総合的連結性を意味しており、日系メーカーにとっては、リードタイム短縮と政治リスク分散を同時に達成する可能性を持つ。例えば、ジョージアの黒海沿岸の港においてハブを構えて、中央アジアの商品(主に一次加工の地下資源、化学商品、肥料減量など)を世界中に販売する貿易スキームがすでに形成されており、そこに国際的な大手企業が進出しているが、日系の業界にとっては未開発の領域である。中央回廊がユーラシアを横断する貿易ルートの中で効率的な選択肢として登場しつつある現状を踏まえると、今後日系の物流企業や商社にとって新たな活動フロンティアが広がり、積極的に進出することが期待される。また、欧州に拠点を持つ日本メーカーにとっても、部材循環において中央回廊の活用余地の拡大が期待できる。

第2に、地下資源・重要鉱物の分野では、中央アジアと南コーカサスを結ぶ回廊の安定化は、資源調達戦略そのものに直結する。東京宣言は、エネルギーや重要資源分野での協力深化を明示しており、これはEUのGlobal Gateway戦略とも方向性を共有するものだ。日本の商社や資源関連企業の一部はすでに中央アジアの資源開発における実績があり、決して新たな領域とは言えないが、特に2022年のロシア侵略以降、輸出を取り巻く課題は困難なものになってきている。物流の面では、日本やEUの積極的関与により当該地域にさらなる可能性が広がるだけでなく、日本企業も今までの事例や教訓を踏まえつつ、資源権益やオフテイク契約などを組み合わせることで、供給網の上流から関与する余地が生まれるだろう。

第3に、食品原料・農産物の分野でも、コネクティビティ強化は重要な意味を持つ。中央アジアや南コーカサス地域は穀物や油糧種子の供給地として潜在力が高く、物流の多角化は価格変動や地政学リスクへのレジリエンスを高める。中央アジア+日本首脳会談の枠組みで開催されたビジネスフォーラムにおいて食品原料関連の契約・MoUも署名されるなど、大手商社に限らず、中小企業も同領域に参画しつつある。

第4に、最も戦略的かつ中長期的な事業機会を秘めた領域とも言えるエネルギー分野である。とりわけ、原子力発電の再評価が進む中で、「発電用のウランをどのように安全かつ安定的に日本まで輸送するか」という課題は、単なる物流問題ではなく、エネルギー安全保障そのものに直結している。

日本はウラン資源をほぼ全量輸入に依存しており、調達先の多角化と輸送経路の強靱化は長年の課題である。現在、中央アジア、とりわけカザフスタンは世界最大級のウラン生産国であり、日本企業も同国のウラン開発・供給事業に関与してきた。しかし、従来の輸送ルートはロシア経由や特定港湾への依存度が高く、地政学リスクの高まりとともにそのルートの脆弱性が顕在化している。

この文脈で、中央回廊は日本向けウラン輸送の代替・補完ルートとして極めて重要である。中央回廊を活用すれば、カザフスタンからカスピ海を経て南コーカサス、黒海・地中海を通じて海上輸送に接続し、日本へ至るルートが構築可能となる。ウラン輸送には厳格な安全基準、通関手続き、保険、規制順守が求められるため、ルールに基づく多国間回廊の存在は、日本企業にとってリスク管理上の大きな利点となりうる。

また、中央回廊に限らず、カスピ海周辺のエネルギー資源を EU 市場へどのように輸送するかという課題自体が、今後の重要産業分野として浮上している。アゼルバイジャン、トルクメニスタン、カザフスタンはいずれも、原油・天然ガス・関連エネルギー資源の供給国であり、EU はロシア依存低減の観点からこれら資源へのアクセスを戦略的に重視している。

EU が Connectivity 戦略の一環として重視している象徴的プロジェクトの一つが、黒海海底ケーブル計画である。これは EU と南コーカサスを、高速かつ安全なデジタル回線と電力インフラで結びつける構想であり、地政学、経済安全保障、エネルギー転換の観点からみて、重大な含意を持つ。

黒海海底ケーブルは、主として二つの次元を持つ。第一に、光ファイバーによる高速通信ケーブルであり、ルーマニアやブルガリアとジョージア、さらにはアゼルバイジャンを結び、EU・南コーカサス間のデータ回線を強化する構想である。ケーブルというインフラ整備と同時に、データセンター開設、クラウドサービス、フィンテックなどのデジタル経済の基盤を強化することも期待される。

第二に、黒海を横断する海底電力ケーブル構想である。これは、コーカサス地域、特にジョージアやアゼルバイジャンにおける再生可能エネルギーを EU 市場と直結し、グリーン電力を輸送するインフラとして構想されている。黒海を経由する直流送電ケーブルは、ウクライナ危機以降、ロシア産エネルギーへの依存度を下げたい EU にとって、エネルギー安全保障と脱炭素を両立させる戦略投資とみなされている。

日本にとっても、このプロジェクトは間接的な意味を持つ。EU と南コーカサス・中央アジアを結ぶ信頼性の高いデジタル・電力回廊の整備は、同地域を経由するサプライチェーン（中央回廊）のリスク低減につながる。また、日本企業が強みを持つ送電・海底ケーブル技術、系統安定化、サイバーセキュリティ、ファイナンス分野で、EU や地域諸国との協力余地が生まれうる。EU の Connectivity 枠組みの中で黒海海底ケーブルが実現すれば、黒海・コーカサスは「周縁」から、欧州とアジアを結ぶ戦略的なデジタル・エネルギー結節点へと変貌する可能性が高い。

図表 7 中央回廊・南コーカサスにおける日系企業の主な事業機会

分野	物流・製造・輸出	地下資源・重要鉱物	食品原料・農産物	エネルギー
役割	輸出入ルートの多角化、欧州向けサプライチェーンの冗長性確保、ハブ拠点	資源調達戦略の核心	穀物・油糧種子などの新規供給地	中長期的な戦略分野（ウラン、原油・ガス、水素、再生可能エネルギー等）
機会	黒海沿岸ハブでのトレーディング、欧州拠点への部材循環など	資源権益取得、オフテイク契約、EU と連携した輸送スキーム構築	原料輸入、多角的調達、価格・リスク分散	海底ケーブル、リファイナリー、港湾インフラ、ウラン輸送スキーム構築など
関与	物流企業・商社の新ルート開拓、在欧工場との結節	上流からの投資＋物流への関与	商社＋中小企業の輸入・加工ビジネス	技術提供、脱炭素ソリューション、保険・金融

出所：筆者作成

総じて、東京宣言が示したコネクティビティ重視の方針は、中央回廊を日本外交と日本企業戦略の交差点へと押し上げた。物流、製造、資源、食品という異なる分野に共通するのは、中央回廊を「通過点」ではなく、サプライチェーン再設計の中核要素として位置づける視点である。日本企業がこの視点を持ち、官民連携のもとで関与を深めることができれば、中央回廊は日本にとって地政学リスクを抑えつつ成長機会を取り込む戦略的資産となり得るだろう。

重要なのは、日本の関与が「信頼関係の構築」にとどまらず、実利と結び付いた戦略的関与へ移行する必要がある点である。中央回廊の領域を巡っては、ロシアや中国が政治的・経済的ハードパワーを背景に影響力を行使してきた。日本が競争力を維持するためには、EU との協調を深めながら、資金協力、技術標準、制度設計、人材育成といった具体的レバレッジを組み合わせ、回廊の運用ルールや品質向上に関与することが不可欠となる。

David Goginashvili マネージャー

PwC Intelligence

PwC コンサルティング合同会社

PwC Intelligence 統合知を提供するシンクタンク

<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence.html>

PwC コンサルティング合同会社

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-2-1 Otemachi One タワー Tel:03-6257-0700

©2026, PwC Consulting LLC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors