

2026年3月6日

ホルムズ海峡問題：「タンカー戦争」時の経験を生かせるか

一般財団法人日本エネルギー経済研究所
研究戦略ユニット 担任補佐 研究理事
小林良和

2月28日の米国およびイスラエルによるイランへの攻撃以降、中東情勢が急速に不安定化している。日本にとって特に深刻なのは、3月2日にイラン革命防衛隊が海上交通の要衝であるホルムズ海峡の封鎖を宣言したことである。実際、高騰する保険料やリスク回避の観点から同海峡を通航予定だった多くの船舶が航行を見合わせており、実質的に海峡は封鎖された状態となっている。

日本は原油について200日を超える国内備蓄を有しており、LNGもその大部分を中東以外の産ガス国との長期契約によって調達している。このため、ホルムズ海峡の封鎖が直ちに日本のエネルギー供給に深刻な影響を及ぼす状況にはない。しかし、国内の石油備蓄は十分な水準にあるとはいえ有限である。また、LNGについても、世界有数の生産地域である中東からの供給が長期にわたり停止すれば、日本への直接的な影響が限定的であったとしても、国際市場全体の需給バランスや価格動向に大きな影響が及ぶ可能性が高い。したがって、日本のみならず世界のエネルギー安全保障の観点からも、ホルムズ海峡の実質的な封鎖という現状は早期に解消されるべき事態である。

ホルムズ海峡は、国際エネルギー市場における重要なチョークポイントとして長らく認識されており、その航行の安全確保はエネルギー安全保障上の重要課題とされてきた。イランが明確に同海峡の封鎖を宣言したのは今回が初めてであるが、同海峡の航行が軍事的脅威にさらされた事例は過去にも存在する。今年に入ってから、2月17日にイランが同海峡で大規模な軍事演習を実施しており、その演習中の数時間にわたり航行が事実上停止したと報じられている。

こうした過去の軍事的緊張の中でも、航行する船舶が長期間にわたり武力攻撃の危険にさらされた代表的な事例が、1980年代の「タンカー戦争」である。これは1980年から1988年まで続いたイラン・イラク戦争の過程で、両国が相手国の港に寄港するタンカーを標的として攻撃を繰り返した一連の事態を指す。1981年に、イランの戦争継続能力を削ぐ目的で、イラクがイランの石油輸出拠点であるカーグ島に寄港するタンカー

への攻撃を開始した。イランは当初、イラクに寄港するタンカーへの攻撃を自制していたが、1984年にイランが本格的な反撃に踏み切ったことでタンカー戦争は激化し、1988年8月にイラン・イラク戦争が終結するまで続いた。この期間、アラビア海からペルシャ湾にかけて航行する各国のタンカーが武力攻撃の脅威にさらされた。米国海軍協会の集計によれば、1984年から1987年の間に400隻以上の船舶が実際の武力攻撃を受け、日本籍船についても6隻が被害に遭っている。攻撃の手段には、航路への機雷敷設のほか、艦船やヘリコプターからのミサイル攻撃などが含まれていた。この時期は、歴史的に見ても中東からのシーレーンの安全が最も深刻な脅威にさらされた時期の一つであったといえる。

このタンカー戦争に積極的に関与し、ホルムズ海峡の航行安全の確保に大きく貢献したのが、レーガン政権下の米国である。当初、同政権は直接的な関与に慎重であったが、1979年にアフガニスタンへ侵攻したソ連が、中東湾岸地域にも影響力を拡大させる意欲を示していたことが、レーガン政権による関与の決断を後押ししたとされている。この際の米国の対応として最もよく知られているのが、1987年に実施された「Operation Earnest Will」である。この作戦では、イラクを財政的に支援しているとの理由からイランの攻撃対象となっていたクウェート船籍のタンカーを米国船籍に変更し、米海軍がその航行を護衛する措置が取られた。

これを契機に、米国の他にも、英国、フランス、イタリア、オランダ、ベルギーなどの西側諸国が掃海艇を派遣して航路上の機雷除去にあたり、英国やフランス、イタリアなどは自国の艦船をペルシャ湾に派遣して、自国籍船を始めとする商船の護衛を行った。日本は憲法上の制約から掃海艇等の派遣は行うことができなかったものの、資金面での支援や外交的取り組みを通じて関与した。こうした各国の連携・協力により、断続的なタンカーへの攻撃が続く中でも、ペルシャ湾からの石油輸出は維持された。

もっとも、今回のホルムズ海峡をめぐる状況は、1980年代のタンカー戦争と同一ではない。とりわけ、タンカー戦争の背景にあったイラン・イラク戦争は中東地域内の国家間紛争であったのに対し、今回は米国自身が紛争の当事者となっている点が状況をより複雑にしている。しかし、すでにホルムズ海峡が実質的に封鎖され、ペルシャ湾との航行が途絶えている現状を踏まえると、その航行を回復させるためには、当時と同様に米国を中心とする国際協力の枠組みの下で安全保障面からの関与が必要となる可能性が高い。

もちろん、安定的な航行を回復するためには、まずは外交努力によって現在の武力衝突の終結を図ることが最優先である。しかし、短期間での収束が難しく、航行制約が長

期化する場合には、国際社会による多面的な対応が求められる。石油備蓄の協調放出はその有効な選択肢の一つであり、現在高騰している保険料への対応も検討されるべきであろう。ただし、これらはどちらかというところ緊急的・補完的な措置であり、本質的な課題はホルムズ海峡における航行の安全をいかに回復するかにある。武力衝突の早期終結が困難な場合には、タンカー戦争期に見られたように、関係国が連携して航行の安全を確保する取り組みが必要となる。実際、トランプ大統領は3月3日、航行回復策の一つとして、必要に応じて米軍が船舶の護衛を行う考えを示している。今後、海峡の航行安全を確保するためには、各国の協調や役割分担について国際的な議論を進めていくことが強く求められる。

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp