

2026 年 9 月 24 日

封鎖下のホルムズ海峡で石油輸出はなぜ回復しているのか

一般財団法人日本エネルギー経済研究所
中東研究センター 副センター長
吉岡 明子

ホルムズ海峡を巡る緊張が続いている。米国とイランは 6 月に覚書を締結し、米国はいったんイランの港湾に出入りする船舶に対する海上封鎖を停止したものの、合意は早々に破綻し、7 月 14 日には封鎖を再開した。一方、イランも自らが指定する航路を通航するよう船舶に求めており、米国側とイラン側が異なる航行ルールを主張する状態が続いている。この問題は外交面でも解決には至っていない。9 月 14 日には、イラン、イラクと GCC 諸国などが、ホルムズ海峡の通航管理や安全航路についてオマーンで協議することが予定されていた。しかし、イラン・オマーン案が将来の海峡管理に与える影響を巡りサウジアラビアなどが慎重姿勢を示し、会合は延期された。

それでも、最近の湾岸諸国からのホルムズ海峡を経由した石油輸出は回復傾向がみられる。その一因が、米国の支援を受けた新たな輸送方式である。報道によると、タンカーが湾内で原油を積み込み、ホルムズ海峡通過後にフジャイラ沖やオマーンのソハール沖などで別のタンカーに船舶間積み替え (STS) を行うというもので、この方式を利用する船舶は事前に米海軍の担当部署に船舶や積荷に関する情報を提出して審査を受け、通航時間帯を割り当てられているという。米軍は、艦艇による直接護衛ではなく、航空監視、船舶情報の審査、航行中のモニタリングなどで支援しているとのことである。

この枠組みを積極的に利用しているのが UAE とクウェートである。とりわけホルムズ海峡を迂回するパイプラインを持たないクウェートでは、春には原油輸出がほぼ停止するまで落ち込んだが、6 月には船舶追跡会社 Vortexa の推計で約 80 万 b/d まで回復した。9 月上旬には約 100 万 b/d と、戦争前 (約 160 万 b/d) の 3 分の 2 程度まで戻っている。クウェート国営タンカー会社の船舶がオマーン沖で STS を行った例も確認されている。

一方、イラクはより特殊な形で輸出を回復させている。8 月のペルシャ湾経由の原油輸出は約 225 万 b/d となり、6 月までの 50 万 b/d に満たなかった低迷期と比べて大幅に増加した。8 月下旬には、イラクがイラク政府の要請を受け、一部のイラク原油を運搬するタンカーにホルムズ海峡の通航を認めたと報じられたことが特筆される。条件や対価の有無は明らかではないが、輸出回復に寄与した可能性は高い。同時に、イラクが米国とも通航について協議している可能性も高い。ADNOC やクウェート国営タンカー会社とは異なり、イラク船が同様の米軍支援スキームを利用しているかは不透明ではあるものの、イラクは米国とイランの双方とのパイプを有しており、今回についてはその関係が輸出維持に有利に働いている可能性があると言えるだろう。

なお、イラクもクウェートと同様に、ホルムズ海峡通過後にオマーン湾で STS を行う形で輸出を回復させているが、クウェートが国営タンカーを活用して輸送を行っているのに対し、イラク

には原油輸出を担える十分な自国タンカー船隊がないという違いがある。そのため、イラクの石油販売公社は、バスラ原油を公式販売価格から\$25~30/b 近く値引きすることで、海峡通過に伴う輸送リスクを買い手側ないしトレーダーに負わせている。このため、輸出量が回復しても収入の改善は限定的であり、イラク政府は自らタンカーを備船して、海峡外まで原油を運ぶ方式への移行を模索している。

こうした方策に加えて、イラクは 8 月以降、UAE の ADNOC 向けに大幅に値引きした原油販売を拡大している。ADNOC は購入したイラク原油の多くを国内のルワイス製油所で処理し、その分、自社原油を国際市場に回す方針とされており、実質的にイラク原油と UAE 原油を置き換える取引と見られる。8 月には ADNOC がイラク原油 2000 万 bbl（約 65 万 b/d 相当）を実際に引き取り、9 月前半にも 1400 万 bbl（約 93 万 b/d 相当）を引き取ったと報じられている。

これらに対して、最も厳しく輸出を制約されているのがイラン自身である。米国が 7 月に海上封鎖を再開して以降、イラン原油の輸出は大きく落ち込み、湾内には原油を積んだタンカーが滞留している模様である。

ただ、イラン以外の湾岸産油国にとっても、米国側と調整すれば安全に通航できるわけでもない。オマーン側航路やフジャイラ周辺では、イランによる攻撃や攻撃主体が不明の船舶被弾などが相次いでおり、米国の支援はリスクを低減するものではあっても、それをなくすものではない。湾岸産油国はいずれも代替輸出ルートの確保を真剣に検討し、活用しているが、特にイラクやクウェートのような代替ルートが限られる国にとっては、ホルムズ海峡は依然として経済の生命線である。したがって当面は、関係国との政治・外交交渉を通じて海峡通航の余地を確保しつつ、STS や自国タンカーの活用など実務面での工夫を重ね、一定の安全保障リスクと共存しながら通航の確保を模索していくことが、当面の現実的な選択肢となるだろう。

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp