

コラム

ホルムズ海峡封鎖を考える

戦略研究ユニット

国際動向・戦略分析グループ

研究主幹 松本 卓

イランがホルムズ海峡を封鎖するかしないかは、政治的な駆け引きの中での最終手段のひとつに挙げられている。しかし、仮に封鎖した場合には、イランと欧米各国の軍事力の差は歴然としており、長期戦になることはないとも言われている。多分1週間以内に決着がつくのであろう。古くは1991年1月半ばに国連多国籍軍がイラク軍を攻撃したとき、わずか数時間で決着がつき、原油先物市場も1日の中で原油価格が大きく上昇し、直後にそれ以上に値下がりした。今回の問題は、イランが機雷を敷設した場合である。嘗てイラクが1991年に1,157個の機雷を敷設したことがあるが、15隻の艦船によって51日間で907個を処分した。また、2003年のウム・カッスル港に通じるコール・アブダッラー水路の安全確保では9隻の機雷艦艇と1飛行隊が4日間で78個の機雷を無力化した。

現在、イランは2,000個以上の機雷を保有していると考えられており、イランの持つ海軍力と民間の小型船を動員すれば一度に700個の機雷を設置できると試算されている。過去の掃海事例のとおりとはいかないが、1991年並の掃海には約40日を要することになる。

この間、ホルムズ海峡の通航が制限されたらどうなるであろうか。現在、ホルムズ海峡を通過する原油・石油製品は1,200万B/Dとも1,600万B/Dともいわれており、ホルムズ海峡が通航できなければ、産油国も消費国も大打撃を受けることは容易に推測できる。サウジアラビアやイラクのようにアラビア湾からの出荷だけに依存せず、紅海側や地中海側から出荷できるパイプラインを保有していたり、オマーンのようにホルムズ海峡の外に位置したりしている国にとって、問題が小さくなる場合もあるが、クウェート、バーレーン、カタール、UAE（主にアブダビ）は輸出の全量をアラビア湾経由に依存している。勿論、イランも同様である。ざっと見積もると、影響する輸出量は、サウジアラビア（含むバーレーン）：400～500万B/D、クウェート：250万B/D、カタール：150万B/D、UAE：290万B/D、イラク：100万B/D、イラン：400万B/Dとなる。その他、石油製品船、LNG船や一般の貨物船、コンテナ船の往来もある。

この問題の解決策はないものであろうか。イランは系列のタンカー会社が保有するタンカーを利用して、禁輸措置に対抗したタンカー備蓄を行なっていると報道されている。National Iranian Tanker Co (NITC) は積載可能量が70万から200万バレルまで39隻の原油タンカーを保有しており、これらをフル稼働すると6,300万バレル（約210万B/D）を積載できる計算になる。同様にサウジアラムコ系列のタンカー会社 Vela International

Marine は 200 万バレル積みクラスのタンカーを 20 隻保有しており、4,000 万バレル（約 130 万 B/D）、クウェートも Kuwait Oil Tanker Co が 200 万バレル積みクラスのタンカーを 7 隻保有しており、1,400 万バレル（約 50 万 B/D）を積載できる。仮の話であるが、産油国が系列のタンカー会社を利用してホルムズ海峡の外まで運び、そこで消費国の船に積み替える（ship to ship）ことができれば、問題を小さくする一助にはなる。

ただ生憎、バーレーン、カタール、UAE では大型タンカーを保有していないため、この策を講じることは出来ない。しかし、UAE では 170 万 B/D の送油能力を持つ陸上油田地帯（ハブシャン）からホルムズ海峡の外の出荷基地（フジャイラ）までの原油パイプラインの建設を終えており、まさに完成検査を待っているところである。現時点での運用開始は 2012 年 6 月末と計画されているが、果たして危機発生までに間に合うかどうかである。

何れにしても、万一ホルムズ海峡が封鎖されれば、産油国、消費国とも多大なリスクとコスト負担を強いられるわけで、このようなことが起こらないことを切に願うかぎりである。

お問い合わせ： report@tky.ieej.or.jp