

米・イスラエルとイラン戦争（40 日目）

---高市氏の「ホルムズ海峡は国際公共財」論を支えよ---

ジオポリ・グローバル・アラート（GGA）

2026 年 4 月 10 日第 26 号（通算第 286 号、2003 年創刊）

○ 米・イランが「2 週間の停戦に条件付きで合意」

7 日（米東部時間）、トランプ米大統領は、自身の SNS で、イランとの間で 2 週間の停戦に合意したと発表した。投稿によると、パキスタンの仲介を受け、イランがホルムズ海峡を「完全かつ即時、安全に開放」することを条件に、米国は対イラン攻撃を一時停止するという。停戦は「双方によるもの」と位置付けている。

トランプ氏は併せて、「イランから受け取った 10 項目の提案は、交渉のための実行可能な基盤だ」とし、これからの 2 週間は、長期的な和平合意を最終化するための期間としている。

これに対し、イラン側も条件付きで応じる姿勢を示した。アラグチー外相は 8 日に自身の X で、国家安全保障最高評議会を代表する声明を公表し、「イランに対する攻撃が停止されれば、わが武装部隊は防衛作戦を停止する」と表明し、その上で「2 週間に限り、イランの武装部隊との調整の下でホルムズ海峡の安全な通航を認める」と述べた。米国提案に比べてイラン提案は、特にホルムズ海峡に対するドミナンス（支配管理）論に傾斜しているのは興味深い。

ジェットロ情報（8 日付）などによると、イランが示した 10 項目の提案は、(1) 恒久的な戦争終結、(2) イランへの将来の再攻撃を防ぐ安全保証、(3) 地域全体での敵対行為の終結、(4) 対イラン制裁の解除、(5) ホルムズ海峡の通航再開、(6) 安全航行ルールの確立、(7) 通航料制度（1 隻約 200 万ドル）の導入、(8) 通航収入をオマーンと分配、(9) 通航収入のインフラ復旧への充当、(10) 合意履行を担保する協議・監視枠組みの設置との内容。

ホルムズ海峡の再開の事案について、重視する姿勢が特徴になっている。

○ パキスタンが仲介、イスラエル/レバノン問題で難航も

パキスタンのシャリフ首相の仲介による、間接方式による和平協議が首都イスラマバードで 11 日（現地時間）で開催されるはこびである。米国代表団はパンス副大統領が率い、一方イラン側からはガリバフ国会議長らが出席する。

ところが、開催直前、早くも双方の立場の違いが鮮明になっている。イランのペゼシュキアン大統領は、「ホルムズ海峡の航行の安全は米国とイスラエルの完全な攻撃停止次第で、これにはレバノンのヒズボラを含む全戦線での停戦を含む」と述べた。一方、これに対して米国とイスラエルは「(レバノン)は) 停戦合意には含まれていない」と反対し真っ向から対立している。

○ 日本・イラン首脳電話会談のポイント

8日午後4時(日本時間)から約25分間、高市首相は、イランのペゼシュキアン大統領と電話した。外務省の発表によれば、高市首相は、概要次のとおり述べた。

▲最も重要なことは今後、ホルムズ海峡の航行の安全確保を含む事態の沈静化が実際に図られるということである

▲ホルムズ海峡は世界の物流の要衝であり、そして国際公共財である

▲日本関係船舶を含む全ての国の船舶の航行の安全確保を早期に、迅速に行うよう求める

▲両首脳は、引き続き意思疎通を継続していくことで一致した

○ 「ホルムズ海峡は国際公共財」の法的根拠

高市首相が、ホルムズ海峡を「国際公共財」(an international public good)と位置づけ発言した。その含意には、特定の国が軍事的に封鎖し、独自の通航料を徴収することは認められないというイランに対する牽制であろう。同時にトランプ氏らの側近にも投射されるフレーズであることを期待したい。海洋立国のわが国は、シーレーンが生命線である。いまホルムズ海峡がその試練にさらされている。安倍政権下における次の討議資料が参考になると思う。

参考：ホルムズ海峡は「国際公共財」

安倍政権当時の私的諮問グループ(有識者)による「安全保障の法的基盤の再構築に関する懇談会(安保法制懇)」の報告書(2014年5月15日)から抜粋。

ペルシャ湾・ホルムズ海峡における機雷除去をケーススタディに掲げて検討した際、海上輸送路(シーレーン)にかかわる紛争との関連で、「シーレーンは国際公共財であるので、国際法上、集団的自衛権行使の法的根拠になる」と結論した。

○ 「テヘランの料金所」で通行料を徴収

海運専門メディアの英ロイズリストなどによると、ララク島とゲシュム島の間「安全回廊」と呼ぶ独自の航路を設けた。

3月16日以降、すでに航路の通航料を課しているといわれている。「VLCC」(超大型石油タンカー)の少なくとも1隻が、200万ドル(約3億2000万円)を人

民元で支払ったという。英ロイズリストのアナリストは2島を「テヘランの料金所」と名付けた。

前掲・ジェットロ情報の通り、イランは、▲ホルムズ海峡の運航再開▲安全航行ルールの確立▲通航料制度の導入▲通航収入をオマーンと分配▲通航収入のインフラ復旧への充当について発表した。

イランの国家安全保障委員会は、ホルムズ海峡に通行料を課す法案を承認したと、準国営通信社ファルス通信が報じた。

海運業界や政府関係者などからの取材で、イラン革命防衛隊（IRGC）はすでに通過船舶から通行料を徴収し、友好国とみなす国の船舶には優遇措置を与え、侵略国とみなす国の船舶には拒否をちらつかせている（米ブルームバーグ）。

その徴収メカニズムはつぎのとおり。

ホルムズ海峡を利用する船舶運航者は、IRGC 係のある仲介会社に連絡を取り、船舶の所有者、船籍、貨物積荷目録、目的地、乗組員名簿、および船舶が位置情報を記録・送信するために使用する自動識別システム（AIS）のデータ類に関する情報を提供する。

仲介者は、当該船舶がイスラエルや米国、あるいはイランが敵対国とみなすその他の国々との関係がないことを確認するため、海峡の積出港別に IRGC 海軍ホルムズガン州司令部に書類を送付する（海峡内の主な積出港名は地図を参照）。

次に、船舶が選考基準を満たせば、通行料に関する協議が始まる。関係者によると、イランは各国を 1 から 5 までのランク付けシステムで評価しており、友好国と見なされる国の船舶はより有利な条件を得られる可能性が高い。

中東の主要積み出し港とホルムズ海峡



石油タンカーの場合、交渉がまとまれば通常、原油 1 バレルあたり約 1 ドルで、人民元またはステーブルコイン（ハードカレンシーの価値に連動した仮想通貨）で支払われる。

通行料が支払われると、IRGC は許可コードと航路指示を発行する。当該船舶は、通行協定を締結した国の国旗を掲揚し、場合によってはその国の公式登録に変更することが求められる。

ホルムズ海峡に近づくと、船舶は超高周波無線でパスコードを発信し、巡視艇に護衛されて前掲「テヘランの料金所」と呼ばれる島々の間の海岸線近くを通る。

○ 「イランは自衛権を発動」、国際法違反論に対抗

イランが通行料を課す法的根拠は明確ではない。各国は通常、海岸線から 12 海里（約 14 マイル、または 22 キロメートル）の範囲に領海を設定しており、その範囲内では船舶の検査が認められている（英ロイズリストなど）。

イランは今月、世界の海運監視機関である国際海事機関（IMO）宛ての書簡で、非敵対国に関連する船舶はホルムズ海峡を安全に通過できると述べた。また、敵対国とみなす船舶については航行を制限していると付け加えた。

「海峡に面する沿岸国であるイラン・イスラム共和国は、確立された国際法の原則と規則に完全に準拠し、侵略者に属する、または侵略者と関係のある船舶の航行を制限した」と書簡には記されている。

「イラン側の正当化の根拠は、これは自衛権の行使であり、そのため船舶の検査が必要だというもの。これらの船舶を検査するには手数料を支払う必要がある」「しかし、ほとんどの国際法専門家の見解では、これは合法ではない」（ロンドン市立大学の商法・海事法教授であるジェイソン・チュア氏）。

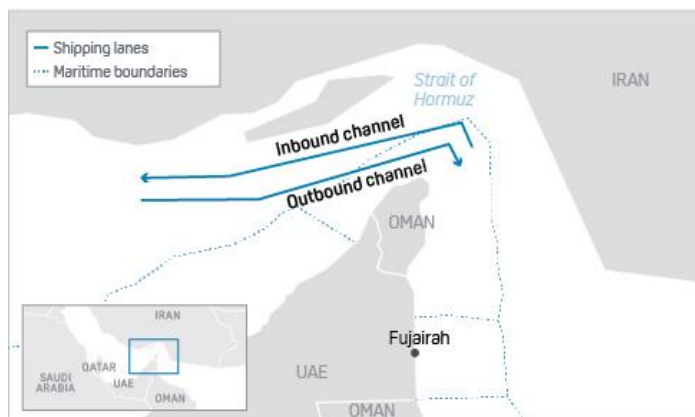
船舶所有者や運航者は、通行料を支払うべきかどうか、米国やイランからどのような規則、制裁、条約が適用される可能性があるか、そして保険で何が補償されるかといった、難しい法的問題に直面している。

「イランとの戦争は国際法にとって多くの課題と疑問を提起したと思う。おそらくその理由の一つは、双方が国際法や確立された規則の下で、控えめに言っても非常に物議を醸すような活動に従事していたことにある」（同上・チュア氏）。

参考：ホルムズ海峡は国際海峡

ホルムズ海峡はイランとオマーンの間位置し、ペルシャ湾(アラビア湾)とアラビア海を繋ぐ袋状の半閉鎖海域である。ホルムズ海峡は、オマーン湾の公海又は排他的経済水域とペルシャ湾の公海又は排他的経済水域を結ぶ国際航行に使用される海峡であり、最狭部は沿岸国であるオマーン(飛び地のムサンダム半島)の領海とイランの領海に覆われ、両国とも国内法

GULF CHOKEPOINT – THE STRAIT OF HORMUZ



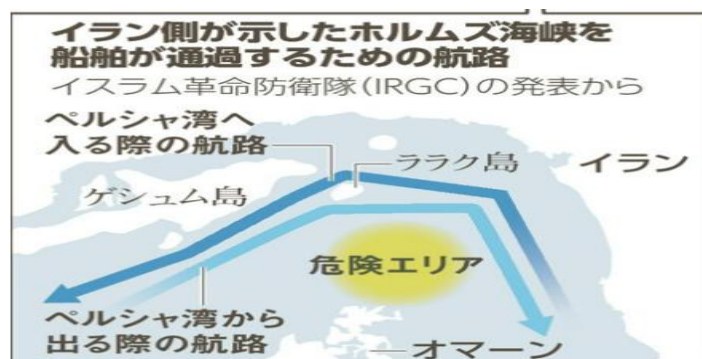
Source: International Institute for Strategic Studies

で等距離中間線を境界線とする旨を規定している。

当該海峡の最も狭い部分は幅 33.8km、最浅部の水深は 73m。国際海峡(国連海洋法条約第 34 条)で、世界主要航路の最大チョークポイント(隘路)である

最狭部は、分離通航方式が採用されている。航路帯はそれぞれ 2 海里(1 海里=1852m)

の幅があり、かつ 2 海里以上の緩衝帯が設定。同海峡には IMO(国際海事機関)により採択された分離通航帯が設定されているが、同通航帯は中間線よりオマーン側に位置する(平時の場合の地図=米国際戦略研究所=IISS)。



さて、イラン戦争前に日量 2000 万バレルの石油タンカーが海峡を通過し、世界中で取り引きされた石油のほぼ 20%(海上輸送分合計の約 40%)が通過し、その積荷の 80-90%はアジア市場(日本、インド、韓国、中国など)向けである。石油・LNG・LPG タンカーに加え、コンテナ船、自動車運搬船や貨物船の航行も輻輳している。

戦時体制下の 3 月、IRGC は「危険エリア」を宣言して、海峡航路帯として「テヘランの料金所」と呼ばれるララク島とゲシュム島沖を設定している(画像=朝日新聞、ロイズリスト)

○ イランは国連条約を未批准

イランとオマーン両国間では、1974 年 7 月 25 日に大陸棚境界画定合意が署名され、1975 年 5 月 28 日に発効した。基本的には等距離中間線に基づく境界画定であるが、上部水域には影響を与えない旨の条項が含まれている。

なお、署名前に両国は「地域の安定の維持とホルムズ海峡の通航の自由の確保

を目指す協定を共に希望する」旨を表明した共同コミュニケを発した。

イランとオマーン両国による共同パトロールは合意されたがいままで実施されていない。イランは国連海洋法条約に 1982 年 12 月に署名したが今日まで同条約を批准していない。

ホルムズ海峡は国連海洋法条約第 37 条にいう国際海峡である。即ち、公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域の他の部分との間にある国際航行に止揚される海峡である。それゆえ、あらゆる外国船舶に対して通過通航権（第 38 条）が認められ、通過通航は停止してはならない（第 44 条）。

○ 戦争保険料も急騰

ホルムズ海峡を航行しようとする船舶の保険料が急騰している。ペルシャ湾や海峡に停泊中の船舶が、複数の無人機による攻撃を受けている。

3 月 31 日には、ドバイ近郊でクウェートの石油タンカーが少なくとも 1 機のドローンに攻撃され、火災と船体損傷が発生した。米国が約束した海軍護衛（未だ実現していない）や国家保証による保険も、船主が乗組員の命を危険にさらす覚悟を決めるには至っていない。

専門家によると、物理的なリスクや保険料の負担に加え、米国、欧州連合、英国による制裁対象となっている IRGC と取引を行うことは、船舶が制裁措置やマネーロンダリング対策規則に違反するリスクを伴うという。

○ 親イラン国：オマーンの抱えるジレンマ

オマーンはイランと伝統的に良好な関係を維持している。また、オマーンは中東における中立的な調整役を担っており、米イランの緊張緩和を試み、2 月米イ協議を首都マスカットで開催したことは記憶に新しい。

しかし、イラン戦争の勃発を契機に、いまイランとの関係は微妙だ。その最大試練は、イランが主張するホルムズ海峡の通航制限問題である。

「戦時体制下」での打開策について、イラン側は「許可制」という形で管理権を主張しているものの、オマーンはそれを受け入れつつも、実質的に船舶を安全に通航させる独自の折衝を続けている。

現在、ホルムズ海峡の航行上、技術的にはオマーン側の海域も航行可能であり、通行料は発生していない。

オマーン側航路を船舶が通過する場合、ドローンやミサイル、機雷を用いた干渉の懸念があり、航行の安全が完全に保証されるわけではない。そのため、オマーン経由のルートは依然として混乱を回避できる代替案とは言い難い。

国際海事法では「無害通航」が規定されており、オマーン側も通行料の徴収に反対しつつ、ジレンマは深まっている。

○ 知られざる「コイン島の灯台」

タンカーやコンテナ船など商船がペルシャ湾に入る場合、ホルムズ海峡の入り口にある、二つの岩礁からなるオマーン領のコイン島をめざしてアラビア海からオマーン湾を北上し、ここで一気に 120 度以上にヘアピンカーブを切る。

コイン島のムサンダム半島寄りにはフィヨルドで岩礁が多く、潮の流れも早い。コイン島は二つの島からなるが大きな島は峻険で人影を見ることはない。小さい島（リトルコイン）が戦略上重視された。

写真のとおり、コイン島付近は航海の難所で、灯台が設置される前は、タイムツが燃やされ船舶の安全道標にされた。1818 年東インド会社の手によってコイン島（リトルコイン）の灯台が完成し、ボンベイ政府サービス局から派遣された燈台守によって管理されたが、1966 年にバーレーンにあるイギリス系の中東航海援助サービス局（MENAS）に引き継がれるまで約 150 年続いた。

現在（2010 年当時）あるコイン島灯台は英国海軍省によって 1914 年 2 月 1 日設置されたが、トンブ島（現在イラン領）とシャトアルアラブ河の河口においてもほぼ同時に設置された。要員はいずれもボンベイから派遣された。

参考：コイン島の灯台（北緯 26 度東経 56 度）



コイン島の灯台はペルシャ湾では最も重要な灯台のひとつで、現在の建物構造の高さは 79 フィートあり、焦点は 196 フィートの高さで、5 名のクルーが常駐している。なお、コイン島の領有権について、オマーン政府は主権を確保し、海軍艦船を派遣している。1978 年コイン島にはオマーン海軍のレーダーサイトが設置され、ムサンダム半島のアルガネム島（ゴート島）の海上情報センターと連繋し、ペルシャ湾の航行安全を見張っている。（写真はオマ

ーン政府提供＝本誌第 86 号＝2010 年 9 月号より）

○ ペルシャ湾/アラビア湾の呼称問題

本稿では、イランとアラビア半島の間位置する海域の呼称について、国際的には「ペルシア湾」が一般的・歴史的な正式呼称とされているので、これに従った。1960 年代以降アラブ側が「アラビア湾」の呼称を主張してきた。国際連合や多くの国際機関では、歴史的経緯から「ペルシア湾（Persian Gulf）」が正式名称として認められている。

○ 結びに替えて

筆者は1970年代の二度のオイルショックの間、外務省に入省し、中近東二課に配属されて、それから中東に赴任した。クエイト大使館を拠点に、バーレン、カタールとUAEの4カ所の大館に初代のオイルアタッシェ（書記官）として在勤した。当時レバノン・ベイルートが中東の石油情報センターであったが、内乱のため機能停止したため、発展著しい産油国のクエイトが期待された。

筆者は民間の石油元売り・精製団体の石油連盟からの派遣だったので、天下りならぬ「天上がりの第一号」と呼ばれた。

予期せぬオイルショックのため、カタールやUAEにおいて臨時の大館で準備中だったので、兼務だった。

クエイトから国境を超えたサウジアラビア東部には日本のアラビア石油のカフジ鉱業所があり、日本人学校もあって「日の丸」原油の時代を謳歌した。しかし残念ながら2000年代に入り中立地帯の利権を失った。石油公団も廃止となり追い打ちをかけた。いまでも思い出すと寂しく、かつ惜しい。

1970年代の世界を顧みると、OPECの誕生でオイルパワーはイランからサウジアラビアに移行する時期であった。中東覇権の象徴である「スエズ以東」戦略は英国から米国にバトンタッチする時期と重なったのは偶然ではなかった。

クエイトなど4カ国はいずれも英国の保護国から1960年代以降、それぞれ独立したばかりだ。

海を越えれば大国のイランである。イスラム・シーア派という宗教面でのちがいに加えて、アラブとは歴史文化・民族風土などにおいてなにかと異質である。

その隔たりは現在のイラン・イスラム共和国のダイナミズムを見て、あらためて理解するところである。

（なお、本稿は「ホルムズ海峡問題の核心とはなにか」について、早稲田大学ネオ・ロジスティクス共同研究会発行の「グローバル・サプライチェーンロジスティックス」（2017年1月、白桃書房、「第15章：政治的リスク、地政学的問題」から一部取り込みました）



澁谷祐（しぶたにゆう）：コンサルティング・ディレクター、エナジー・ジ
オポリティクス。主な職歴：早稲田大学資源戦略研究所・主任研究員、同大
学アジア太平洋研究センター・特別研究員、外務省・在中東大使館の書記官・
オイルアタッシェ、ジェットロ・ロンドンセンター・資源部長、北極石油（株）

調査役など。慶応義塾大学卒。専門分野：エネルギー地政学。主な著書（共著）：「日中印の真価を問う」「アジア経済発展のアキレス腱」。1942年生まれ。趣味：週末テニス