

ホルムズ海峡・紅海危機の条理なき連鎖を切る ---日本は非軍事のミドルパワーを発揮せよ---

○ はじめに

イラン系勢力のフーシ派は 10 日、バブ・エル・マンデブ海峡(BM)をほぼ制圧し、サウジアラビア関連船舶が紅海とアラビア海を往来するのを阻止すると発表した。ほぼ同時期に、世界のエネルギー動脈であるホルムズ海峡もイランの管理下に部分的にせよ置かれるという異常事態に陥った(本誌 8 月 30 日・第 300 号「ホルムズ海峡は国際海峡」を参照)。

また、サウジアラビアの東西横断パイプラインがイラクから攻撃を受けて、閉鎖を余儀なくされるという事態が重なった。国際原油価格は 100 ドル台へ跳ね上がり、世界経済のサプライチェーン、ひいては国際社会が維持してきた「航行の自由」という基本原則を根底から揺るがしている。(地図: GEM/BBC に筆者が一部加筆)



石油のほぼ全量の中東からの輸入に依存する日本にとって、国民生活を直撃するエネルギー危機に他ならない。

本論では、軍事・非軍事の両面からこの中東危機の構造を解剖し、日本が取るべき包括的なエネルギー安全保障戦略を論考する。

○ サウジアラビアを襲う三重苦

9月10日、フーシ派はBMの入りに浮かぶ戦略的要衝ペリム島(マイユン島)や、主要港湾都市であるモカ、ハニッシュ諸島などの紅海沿岸全域を軍事的に完全制圧した。フーシ派は「特定の国に関連する船は通過させない」「通航には事前許可が必要である」といった警告を一方的に発した。

12日、フーシ派は声明で「サウジアラビア以外の船舶の航行は安全である」とサウジアラビアの名前を初めて使った。ペリム島にはこれまでサウジアラビアの支援を受けたイエメン政府軍が駐留していた。

サウジアラビアにはホルムズ海峡の航行問題とイラクによる東西パイプラインの攻撃事件も相次ぐなど、三重苦に見舞われている。原油価格はバレル100ドルの大打に高止まりしている。

○ フーシ派がバブ・エル・マンデブ海峡(BM)を占領

BMはまぎれもなく国際海峡である。BM航行のリスクが日本に与える影響について、エネルギー供給面では原油の中東依存度が9割超であるが、紅海危機そのものより、連動してホルムズ海峡が不安定化・封鎖された際の脆弱性が極めて高い。一方中国については、ペルシャ湾産原油が太宗を占めるので、紅海危機自体の直接打撃は限定的であり、また、ロシア産パイプラインや中央アジアルートによる供給分散が可能で影響はマイルドである。

○ 国際紛争による国際海運の分断

中国・ロシアとフーシ派の水面下の取引

この危機の中で、国際海運のあり方を決定的に歪めているのが、フーシ派が導入した「特定国への優遇措置」という政治的ディール(取引)である。

フーシ派の最高政治指導部は、オマーンなどを仲介とした外交協議を通じ、国連安保理で拒否権を持つ大国である中国およびロシアの船舶、ならびに関連するタンカーについては「攻撃対象としない」という確約を公式に与えている。これは、フーシ派側が欧米や日本と対峙するにあたり、中口を敵に回したくないという明確な政治的思惑から生じたものである。

奇怪な「中国船員」アピールの実態

中国関連船舶の間では、自衛のための奇妙な防衛策が日常化している。船舶の自動識別装置(AIS)の目的地表示欄やデータステータスに、本来の目的地ではなく「CHINESE CREW ON BOARD(中国籍船員乗船中)」や「ALL CHINESE(全員中

国籍)」といった文言をわざわざ入力して航行するケースが相次いでいる。フーシ派の誤爆を防ぐための「盾」として、中国という国家の政治的影響力を利用している。

喜望峰迂回による巨額コスト

現在 BM は、国際法が定める「すべての国に平等な自由」ではなく、「テロ組織との取引に応じた国だけが安全を通行料代わりに手に入れる」という不条理な空間に変質した。

日欧米の主要海運会社は、フーシ派の口頭の約束を信用できず、また「事前許可」を請うことはテロ組織の実効支配を認めることに繋がるため、紅海ルートを完全に断念している。各社はアフリカ南端の喜望峰を大迂回するルートを選択しており、これにより航海日数は片道で約 10 日～14 日長期化し、傭船料、燃料費、人件費と船舶保険料が爆発的に高騰している。一方、中国企業は最短ルートをそのまま格安のコストで通過しており、商業取引上の「不透明・不平等な二極化」が発生している。

○ イスraelは「自衛権の発動」で報復

イスラエル国防軍(IDF)の奇襲作戦

イスラエルは輸出入の約 98%を海上貿易に依存している。周囲を敵対的、または必ずしも友好関係にない国々に囲まれている(「島国」のような経済構造を持つ)ため、陸路による大量輸送が困難である。そのため、海上の流通網が遮断されることは、国家経済の麻痺に直結する。イスラエルにとって、紅海の貿易ルートは生命線である。BM 海峡はアジアやアフリカ市場、そして国際海上貿易と直接つながるための唯一の「南の玄関口」である。

従って、国際法を無視する「非国家主体(ならず者組織)」に対し、最も明快かつ強力な軍事力行使で対抗しているのがイスラエルである。イスラエルは、イエメンから自国に向けて放たれる弾道ミサイルやドローンに対し、「国家としての固有の自衛権(国連憲章第 51 条)」を発動し、約 1,800 キロメートル離れたイエメン領内への電撃的な奇襲空爆を繰り返している。

ここでイスラエルが掲げる国際法上のロジックが、「Unable or Unwilling(能力不足、または意思の欠如)」というドクトリンである。

即ち、「主権国家であるイエメン政府には、自国領内の一部を実効支配して暴れるフーシ派というテロ組織を抑える『能力』も『意思』もない。主権国家が機能していない以上、被害国であるイスラエルが自衛のためにそのテロ拠点を直接叩くことは、イエメンへの主権侵害ではなく、正当な自衛権の行使である」というロジックだ。

この理屈に基づき、イスラエル軍は F-15 や F-35 戦闘機を長距離飛行させ、フーシ派の生命線であるホデイダ港の石油貯蔵施設や国際空港、発電所などをピンポイントで爆撃し、壊滅的な打撃を与えた。これは実利主義に基づいた「力による不法行為の阻止」の具体例であるとイスラエルは誇示している。

米軍作戦と EU 作戦の展開

欧米諸国も、紅海にそれぞれ艦隊を出動させているが、その運用上、明確な違いがある。

米軍の「繁栄の守護者作戦」は多国籍部隊を率い、紅海で民間船の防空護衛（イージス艦によるミサイル迎撃）を行い、イエメンにあるフーシ派のレーダー施設やミサイル発射台に対する「攻勢作戦（本土空爆）」を直接実施している。

他方、EU 軍は独自に「アスピデス（ギリシャ語で『盾』）作戦」を展開し、フランス、イタリア、ドイツなどのフリゲート艦を派遣している。しかし、その任務は「純粋な専守防衛（民間船の護衛とミサイル迎撃）」に厳格に限定されており、イエメン本土への空爆を行う権限はない。欧州諸国は中東紛争の泥沼化に巻き込まれることを極度に恐れているためである。

中国海軍の独自戦略

中国海軍も当然、現地に大規模な艦隊（ミサイル駆逐艦など）を出動させている。しかし、その大義名分は欧米とは全く異なる。中国海軍は、2008 年から続く国連安保理決議に基づく「ソマリア沖・アデン湾での海賊対処・商船護衛任務」を公式の法的根拠として掲げている。

中国海軍の戦略は、アメリカ主導の有志連合には加わらず、国際法上の正当性を持ちながらジブチの自国海外基地に軍事力を駐留させることにある。フーシ派とは「中国関連船は攻撃しない」という政治的合意があるため、フーシ派と一切戦うことなく、自国船の安全だけを効率的に確保し、欧米の軍事防衛の果実を「ただ乗り（フリーライダー）」するという、極めて計算された立ち回りに徹している。

○ 日本の海上自衛隊・海上保安庁の活動と「法的な壁」

ジブチの戦略的価値と海賊対処行動

日本はアフリカ東部のジブチ共和国に、自衛隊として海外唯一の事実上の常設活動拠点を構えている。約 180 名の隊員、P-3C 哨戒機、護衛艦がローテーションで駐留するこの拠点は、中東・アフリカ地域における「邦人保護（日本人の救出・退避作戦）」の最前線基地としても極めて高い戦略的価値を持つ。

悪化する紅海情勢の現在、海上自衛隊はこのジブチを拠点に活動しているが、その任務は「海賊対処法」に基づくソマリア沖・アデン湾での海賊対策（身代金目的の武装強盗集団の取り締まり）に限定されている。

日本の法律が適用できない構造的ジレンマ

海自活動をめぐって日本の法律（憲法第 9 条および自衛隊法）が抱える最大の「法的な壁（構造的ジレンマ）」である。

自衛隊が武器を使って商船を守れるのは、相手が私的な利益のために活動する

「海賊」の場合だけである。しかし、現在の紅海でミサイルを撃ち込んでくるフーシ派は、政治的・軍事的な目的を持った「国家に準ずる武装組織(テロ組織)」である。

もし海上自衛隊の護衛艦が紅海に突入し、フーシ派のミサイルを迎撃した場合、それは日本の法解釈上、海賊の取り締まりではなく「外国の武装勢力との戦闘(＝武力の行使)」とみなされてしまう。日本は自国が直接攻撃を受けていないにもかかわらず、海外で武力を行使することは憲法上禁じられている。

さらに、自衛隊法上の「防衛出動」をかけようとしても、武力攻撃の主体は「国又は国に準ずる組織」でなければならないため、フーシ派をテロ組織(ならず者)と呼ぶ建前と、防衛出動の要件(国に準ずる組織)の間に、法的な矛盾が発生する。これが、日本の護衛艦が紅海でのタンカーの直接護衛に乗り出せない本質的な理由である。

○ 高市政権の「再保険法案」の審議

「非軍事の盾戦略」の実現に向けて

軍事的な船舶護衛に制約がある日本において、高市首相が最重要政策として打ち出したのが、経済安全保障(非軍事の盾)による海上航路の維持である。それが今秋の臨時国会で最大の焦点となる「政府再保険法案(新法)」である。

中東の危険水域(ロンドンのロイズ合同戦争委員会が指定する紅海、BM、ペルシヤ湾など)では、民間の再保険会社が苛酷リスクを理由に保険の引き受けを拒否(免責)する事態が続出している。

再保険新法が定める仕組みは、「民間損保が抱えきれなくなった『超過損害(エクセス・リスク)』の枠を、日本政府が最後の引き受け手(再保険者)となり、100%国費で保険金を肩代わりする」という「二段階スキーム」である。海運会社は民間損保会社を通じて「政府納付金」を支払い、万が一の拿捕や撃沈の際は、国から損保会社を介して莫大な損害賠償金や船体補償が担保される。これにより、中東からの原油調達の途絶を防ぎ、国内のガソリン代や電気代のインフレ暴騰を阻止する制御装置である。

国会では野党から「事実上の海外の戦費・損失の肩代わりではないか」「数千億円規模に達し得る有事損失の財源の不透明さ」といった追及が予想されるが、国民生活の防衛という大義名分のもと、高市政権はスピード成立を図っている。

「国家情報局(NIB)」の発足

この経済安全保障の決断を裏付ける「頭脳」として、2026年7月31日、高市首相によって「国家情報局(NIB)」が正式に発足した。旧・内閣情報調査室(内調)を発展的に解消し、他省庁への法的で強力な「総合調査権(情報提出の義務化権限)」を与えられた、国家直属の新しい情報司令塔である。

初代局長に就任した原和也氏(前警察庁警備局長、元首相秘書官)率いる精鋭アナリストたちは、従来の縦割り報告(防衛省の軍事情報、外務省の外交情報、経産省

のエネルギーデータ)を強制的に一元化する「オールソース(全情報源)分析」を 24 時間体制で実施している。

例えばジブチの海上自衛隊が捉えた現地のミサイル部隊の動きと、民間タンカーのリアルタイム航跡データを突き合わせて、「○時間後に日本船が巻き込まれる確率は○%」といった精緻なリスク評価を、高市首相が議長を務める「国家情報会議(NIC)」へ直接ブリーフィング(報告)している。

フーシ派・イランの「偽情報工作」に対する戦略

現在、国家情報局(NIB)が最も注力している実務の一つが、フーシ派やイランのサイバー部隊が SNS(X、Telegram、TikTok 等)で仕掛けてくる「認知戦(心理・情報戦)」への対抗である。

フーシ派は、「日本の商船をこれから標的にする」という偽の攻撃警告や、ディープフェイクを用いた「タンカー炎上フェイク動画」を拡散させ、国際市場にパニックを起こして原油価格を吊り上げて、日本の世論を揺さぶる工作を行っている。

NIB の認知戦・サイバー分析班は、AI を用いた「予兆検知システム」をフル稼働させ、デマ情報が国内でパニック化する前にその発信源(中東のサイバー拠点)を特定している。さらに、防衛省のサイバー防衛隊とも連携し、悪質なアカウントの機能停止を大手プラットフォーム企業と水面下で連携するほか、官邸から即座に確実なファクト(事実)を世界へ発信してデマを打ち消す「主導権の奪還」を徹底意図している。

石油備蓄「200 日分」情報と連結するジブチの活動

日本が中東依存の脆弱性を補うための最大の物理的防壁が、国内に確保されている合計「200 日分」の石油備蓄である(2026 年 9 月現在の最新データ)。国家備蓄 103 日分、民間備蓄 94 日分、産油国共同備蓄 4 日分で構成されるこの約半年分以上のストックは、IEA(国際エネルギー機関)の基準である 90 日分を遥かに凌駕する世界トップクラスの厚みを持つ。

石油備蓄基地(志布志やむつ小川原など)の運用は、遠方にあるジブチの自衛隊拠点と国家情報局(NIB)を結ぶ「情報のブレイン・ライン」と完全連動している。

例えば、ジブチ拠点から「BM がフーシ派により完全封鎖され、長期化は確実」という高度なインテリジェンスが NIB を介して官邸に届くと、経済産業省は即座に「国家備蓄の段階的放出」のバルブを開ける決断を下す。この備蓄が稼ぐ「200 日間の猶予期間」がきわめて重要で、余裕のあるうちに、政府はパニックを抑えるために、米国産などの代替調達ルートへの切り替えを外交的に完了させるという役割を果たす。

○ 国際保険市場の構造転換と日米の政策協調

ロイズの機能不全とサウジの「戦争保険プール」

紅海危機の長期化は、現代海運を支えてきたロンドンの民間保険市場(ロイズ等)の限界を露呈させた。リスクを抱えきれない民間市場が引受拒否や保険料の 10 倍

に暴騰した結果、世界中で「国家主導の戦争保険プール(政府保証枠)」の創設という歴史的な構造転換(ドミノ現象)が起きている。

最大の当事国であるサウジアラビア政府は、2026 年 9 月、国営再保険会社 (Saudi Re) が主導する「国家海上戦争リスク保険プール」の設立を閣議承認した。民間が撤退しても最大 1 億 8,700 万ドルの被害をサウジ政府が 100%保証することで、自国の港(紅海側)に出入りする第三国のタンカーの運航を維持しようとしている。またすでにインドも 15 億ドル規模の同様の政府プールを成功させるなど、民間保険の破綻を「国家の財政力」で補うトレンドが世界に広がっている。

米連邦政府の戦争保険プログラムが始動

米政府は「1936 年商船法」に基づき、連邦海事局 (MARAD) を通じて独自の米国籍船向けの「政府戦争保険プログラム」を始動させた。日米が危険水域の情報や保険の適用エリアの判断基準を一致させる「保険の政策協調(アライアンス)」を組むことは極めて現実的であり、現在調整が進められている。

なお、フーシ派對策のため、トランプ米大統領はムハンマド皇太子からイエメン介入(空爆強化)の要請があったが、これを拒否した外電は報じた。一方イランとの「中間選挙後の早期終戦ディール(取引)」を水面下で模索しているとも言われる。

トランプ氏は 11 月の中間選挙を控え、全米平均ガソリン価格が 1 ガロン=4.3 ドル(ディーゼルは 6.2 ドル超)を突破したことによるインフレと支持率低迷に焦りを募らせているのだろうか。

日本の代替原油調達ルートの現実と課題

中東依存を完全に引き下げるため、日本では米国産(シェールオイル)や西アフリカ産原油への「代替調達ルート」への切り替えも議論されているが、そこには厳しい現実がある。

まず、米国産(シェール)の質的な制約がある。日本の製油所は中東産の「中質・重質(硫黄分が多い)原油」に最適パターン化されているため、米国産の「軽質(高品質・サラサラ)原油」を全量精製しようとすると設備の効率が著しく落ちる。また、輸送距離の長期化による運賃の高騰が避けられないという負荷がかかる。

次に、アフリカ産の遠距離輸送の制約がある。ナイジェリア等の西アフリカ産は中東産の代替供給先であるが喜望峰を大迂回しなければ日本に届かない。高額な保険・輸送コストの負担にどこまで耐えられるか。

したがって、日本にとって次善の策は、トランプ氏との日米協調ディールによって、「政府再保険」で対応し続けることが求められる。

○ 結び:ソフトパワー国の日本が主導すべき道とは

ホルムズ海峡とBM海峡の危機は、国際海洋法という「紙に書かれたルール」が、ミサイルを持つ「ならず者(非国家主体)」によっていとも簡単に無力化されるという、21世紀の国際政治の不条理性を浮き彫りにした。

憲法第9条を読めば、海外での直接的な武力行使ができない日本は、一見するとこの地政学の嵐の中で最も脆弱な存在に見えるかもしれない。しかし、日本には日本が取るべき、そして世界を主導できる「洗練された非軍事の安全保障(ソフトパワー)」の道がある。筆者の見解の一部は次のとおり。

政府再保険(新法)による経済・エネルギーの血流を維持せよ

サウジアラビア、インド、米国と日本がバラバラに立ち上げている「政府戦争保険のプール化」のメカニズムのもと、相互融通やリスク共有に関する国際協調プラットフォーム(G7・産油国・消費国の保険ネットワーク)の構築に対して日本が主導する。

最後に、ソフトパワーの底力を見せよ

軍事力によって相手を屈服させることだけが安全保障ではない。テロ組織がいくら国際海峡を物理的に封鎖しようとも、「高度なインテリジェンス(NIB)」と「国家による経済補償(政府再保険)」の力によって、その封鎖がもたらす経済的・心理的效果を完全に無効化すること——これこそが、軍事大国には真似できない、ソフトパワー国の日本が世界に指し示すべき道ではないか。(了)

<編集後記>

前号の本誌のこの欄で、イランの古代ペルセポリスの遺跡で拾った小石について、読者のお一人からお叱りの一言を頂戴した。神聖なる場所をわきまえよ、という。筆者から一言お詫びを申し上げる。筆者は紙面の関係で書けなかったのもう一言申し添えたい。拾った小石を帰国したら奈良・正倉院の庭の片隅に置きたかった。シルクロードの終点にふさわしいおみやげではないかと。やはりこれも不謹慎であろうか。



澁谷 祐(しぶたに ゆう):エネルギー地政学研究所 所長。

主な職歴(降順・兼務を含む。学会は除く):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・オイルアタッシュェ、ジェトロ・ロンドンセンター・資源部長、北極石油(株)調

査役、英 MEC インターナショナル・シニアコンサルタント、アジア太平洋エネルギーフォーラム幹事・研究主幹、中国研究所シルクロード研究会代表、日本エネルギー経済研究所石油情報センター講師及び石油連盟外国調査部など。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