

イランにおける海事産業の現状 及び今後の動向に関する調査

2015年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

イランは、ウラン濃縮活動の停止を求める国連決議と、米、EU等の経済制裁により、国際社会の中で長年厳しい状況に置かれてきましたが、2013年8月に就任したローハニ新大統領は、穏健なアプローチで国際社会との建設的協力を目指す立場を表明したことから、イランの政治経済における変革への期待が高まり、イランの核問題の包括的解決に向けた交渉が、2013年11月から開始されております。

我が国も2013年9月に総理大臣特使をイランに派遣し、同月ニューヨークにおいて日・イラン外相会談、日・イラン首脳会談を行い、イランが国際社会の懸念を払拭して信頼を回復することへの強い期待と、日本としての立場から問題の解決に向けた協力をしたい旨表明しました。また、米国とイランは1979年のイラン革命後国交を断絶して以来30年以上首脳同士の対話がありませんでしたが、2013年9月に米国のオバマ大統領は、イランのローハニ大統領に電話をかけ、同国の核開発問題を巡り協議を行うなど、両国関係に変化の可能性が生じてきております。

イランは、人口約7600万人、日本の約4.4倍の国土面積を有しています。我が国のイラン石油輸入量は経済制裁によって減少はしていますが、現在においても重要な石油輸入国の一つです。イランには、石油、ガスをはじめとした豊富な資源があり、若年層が多いため消費市場としても有望であるなど、今後、国際社会との関係が改善されれば、経済発展が図られる潜在的な可能性は高いものがあります。さらに、イランは経済制裁を国内生産自給化の好機と捉え、鉄鋼、造船、石油産業等の自給経済を加速させていることから、経済制裁が緩和された場合にはこれら産業の発展の可能性も考えられます。

このようなことから、平成26年度には、イランの経済社会の動向も含めた同国の海事産業の現状及び動向に関する基礎調査を行い、今後の我が国における同国海事産業への関わり方について検討を進めることとしました。今後、我が国海事関係者が、イランを含む中東地域全体の動向を注視し、これらの国々が安定して経済発展に向けて大きく動き出すときに備え、本報告書をご活用いただければ幸甚です。

ジェトロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター(船舶部長) 池田 陽彦

目 次

はじめに

1. イランの概要	1
1.1 一般情報	2
1.1.1 地理的特徴	2
1.1.2 イランの歴史	4
1.2 政治情勢	7
1.3 対外関係	9
1.3.1 イランへの経済制裁	9
1.3.2 米国の制裁	9
1.3.3 EU の制裁	13
1.3.4 国連安保理決議	14
1.3.5 日本とイランの関係	15
1.3.6 中国とイランの関係	18
1.3.7 韓国とイランの関係	18
1.3.8 ロシアとイランの関係	19
1.3.9 中東諸国との関係	19
1.3.10 制裁緩和	20
2. イランの経済	21
2.1 経済概要	21
2.1.1 経済成長率	21
2.1.2 為替相場	22
2.1.3 消費者物価指数	23
2.2 貿易構造	24
2.3 国際収支	29
2.4 雇用	30
2.5 主要産業	31
2.5.1 石油ガス	31
2.5.2 自動車産業	34

3. イランの海運	36
3.1 船舶登録	36
3.2 貨物輸送データ	38
3.3 外航海運	39
3.3.1 IRISL.....	39
3.3.2 NITC.....	41
3.3.3 外国海運会社	47
3.4 内航輸送	48
3.5 オフショアリグ・支援船等	48
4. イランの造船	51
4.1 造船業界の概要	51
4.2 主要造船所	54
4.2.1 The Iran Marine Industrial Co., (SADRA).....	54
4.2.2. Iran Shipbuilding and Offshore Industries Complex Co., (ISOICO)	58
4.2.3 Arvandan Shipbuilding Company.....	60
4.2.4 Sanaye Farasahel Iran (SAF).....	60
4.3 船用工業	61
5. イランの港湾	62
5.1. 港湾海事局(PMO)管轄港湾	62
5.2 PMO 主要港の概要	65
5.2.1 Bandar Abbas 港.....	65
5.2.2 Imam Khomeini 港.....	67
5.2.3 Bushehr 港.....	68
5.3 石油省管轄の港湾	69
6. イランにおける海事産業の現地調査	70
7. イラン海事産業が抱える問題とポテンシャル.....	74
結びとして	76

1. イランの概要

基礎事項¹

地理	面積：164.8 平方キロメートル(日本の約 4.4 倍)
気候	東部高原地帯は砂漠気候、カスピ海沿岸と西部は地中海性気候
首都	テヘラン（人口 724 万人、10 年世銀）
人口	7,643 万人(12 年世銀)、平均増加率+1.3%(過去 5 年平均：08～12 年世銀)
民族	アーリア系(ペルシア人)61%、トルコ系(アゼルバイジャン人) 12%、クルド人 10%、その他の少数民族(トルクマン人、アラブ人、バルチ族) (14 年 CIA)
宗教	イスラム教(公用語) 53%、(シーア派 90～95%、スンニ派 5～10%)、その他(11 年 CIA)
言語	ペルシア語(公用語)53%、アゼルバイジャン語(トルコ語系言語)18%、クルド語 10%、アラビア語、英語(14 年 CIA)

政治・外交

独立年月日	79 年 4 月 1 日にイラン・イスラム体制へ移行
現憲法	79 年 1 月発行、89 年 7 月一部改正
政体	イスラム共和国
元首	セイエド・アリ・ハメネイ宗教最高指導者(89 年 6 月 3 日就任)
行政責任者	ハサン・ローハニ大統領（第 1 期 13 年 8 月 4 日就任、任期 4 年）
政党	イラン・イスラム統一戦線（保守派）、イスラム革命モジャヘディン機構（改革派）など
議会	国民議会（一院制）
軍事	総兵力 52 万 3 千人（陸軍 53 万人、海軍 1 万 8 千人、空軍 3 万人、革命防衛隊 12 万 5 千人）、準軍事組織（国境警備隊）4 万人 国防支出対 GDP 比 4.1%(出所：ミリタリーバランス 2014)
外交	非同盟中立。米国とは 79 年以来国交断絶中
加盟国際機関	国連、IMF、世銀、イスラム協力機構(OIC)、イスラム開発銀行 (IDB)、OPEC など
教育	小学校 6 年、中学校 3 年、高校 3 年、大学 4 年

¹ 国際金融情報センター資料 2014 年 12 月 5 日

1.1 一般情報

1.1.1 地理的特徴

イランは中東に位置し、西側にトルコとイラク、東側にアフガニスタンとパキスタン、北側でアルメニア、アゼルバイジャン、カスピ海とトルクメニスタン、南側でペルシャ湾とオマーン湾に面している。国境はアフガニスタンと 936 キロ、アルメニアと 35 キロ、アゼルバイジャンと 432 キロ、イラクと 1,458 キロ、パキスタンと 909 キロ、トルコと 499 キロ、トルクメニスタンと 992 キロ接している²。国の総面積は 165 万 km² であり、日本の約 4.4 倍である。

図 1- 1 イラン国位置図



出所 : <http://iranto.ca/En/images/stories/Articles/Iran-map-region.jpg>

² International Journal of Humanities and Social Science Vol. 3 No. 15; August 2013

沿岸線の長さはペルシャ湾とオマーン湾側で 2,440km、カスピ海側で 740km である。イランにある河川のうち航行可能なものは、Karun 川だけである³。

イランの地形は険しい山々が並び、内部盆地の縁となっている。主な山脈は Zagros 山脈であり、平行した複数の尾根が国を北西と南東部に分岐している。Zagros 山脈には 3,000m を超える山々がいくつか存在し、南中央地域には 4,000m を超える山頂が少なくとも 5 つ存在する。

図 1- 2 イランの地形図



出所：

<http://www.freeworldmaps.net/asia/iran/map.html>

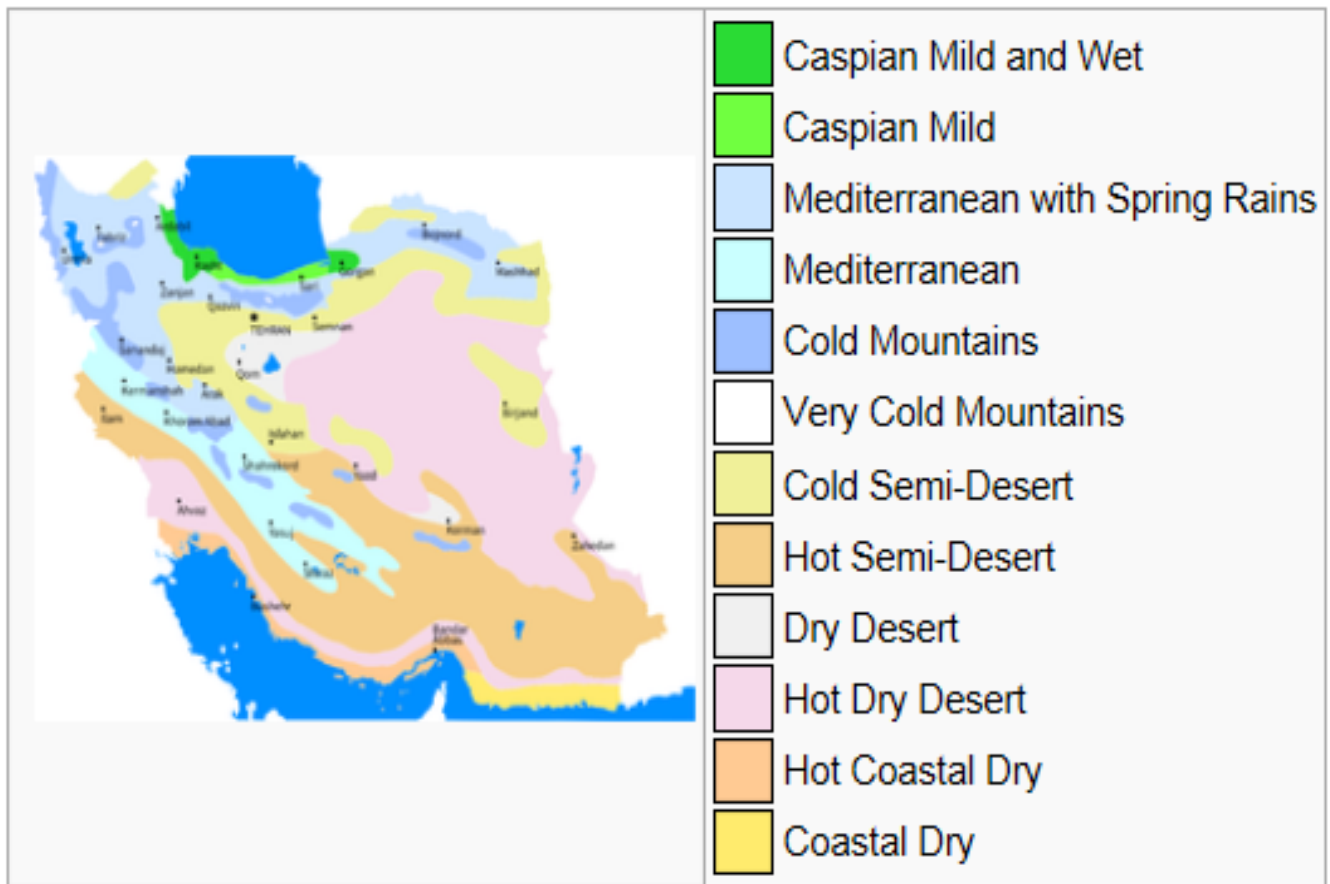
<http://www.mapsofworld.com/iran/river-map.html>

イランの気候は地域によって異なるが、主に乾燥気候か半乾燥気候である。北西部の気候は、冬に気温が低く、12月～1月に氷点下になり、降雪もある。春と雨季は比較的温暖な気候であるが、夏季は乾燥して暑い。一方南部は、夏は非常に暑く、7月の平均気温は 38℃を超える。しかし、冬には温暖な気候になる。多くの地域での年間降雨量は 250mm 程度であるが、Zagros 山脈の谷地域やカスピ海沿岸部では年間 500mm を超える。一方、カスピ海の西部は比較的降雨量が多く、1,000mm を超える。

首都テヘランの年間平均降水量は 200mm 程度である。降水量のほとんどは 12 月から 3 月にかけての降雪によるもので、その他の時期は乾燥している。

³ International Journal of Humanities and Social Science Vol. 3 No. 15; August 2013

図 1- 3 イラン全土の気象分布



出所： http://en.wikipedia.org/wiki/Geography_of_Iran

1.1.2 イランの歴史

イラン・イスラム共和国は、今から約 2500 年前、古代オリエント世界を統一する大帝
国を築いたアケメネス朝ペルシャ（紀元前 540 年成立）が興った場所である。アケメネス
朝の後、226～651 年にわたって栄えたササン朝ペルシャ時代には、シルクロードを経由し
て、遠く日本とのつながりも生まれた。

ササン朝ペルシアが、651 年アラブ帝国の侵入を受けて滅亡して以来、イランは、アラ
ブ人に制服され、その後、トルコ系のサーマン朝、セルジューク・トルコ、ホラズム、モン
ゴルのイル・ハン国、ティムール帝国など異民族によって支配されてきた。しかし、ティ
ムール帝国の滅亡によって、その後のイランの地域に、シーア派イスラム教によるイラン
人の民族国家サファヴィー朝（1502-1736 年）が成立し、イスファハンを都として繁栄し
た。サファヴィー朝を設立したイスマイル（在位 1501-24）王朝樹立とともに、西の強敵
スンニ派のオスマン・トルコと対決し、イラン人の民族的統一をはかった。また、サファ
ヴィー朝ペルシアは、国教をイスラム教シーア派、中でも 12 イマーム派という、ムハン

マドの直系アリーの後継者「イマーム」が神隠れ（ガイバ）しているという教えを採用した。これによって、イランではシーア派 12 イマームを信じる人が圧倒的になっていった。

サファビー朝の滅亡後、いくつかの王朝の変遷を経て、トルコ系カジャール族がカジャール朝（1796-1925 年）を設立した。カジャール朝時代、1905 年に立憲君主制に移行した。その 1 年後 1906 年にイランで原油が発見されている。しかしイランの原油は第二次世界大戦後、イランのモサデク政権により国有化されるまで、英国のアングロ・ペルシャ石油が支配していた。

イランは正式に欧米の植民地となったことはないが、カジャール王朝の頃からロシアとイギリスの影響が強く、半植民地化の状態に置かれていた。ロシア革命によってロシアが撤退すると、イギリスがイラン全土の支配をもくろむが、イラン人の反発をかった。

その後軍人出身のレザー・ハーンがクーデターによってそれまでの王朝を倒し、自ら王朝をおこし、国王に即位して、イランの近代化を目指した。しかし、レザー・ハーンは親ナチスとみなされていたため、第二次世界大戦後、連合軍の圧力により、退位させられることとなった。このあとを継いだのが、皇太子でパーレビ国王として即位した。

一方、イランでは民族運動が盛んになり、イギリスやアメリカに依存している政治体制に不満を持つ国民が増大した。それを代表する出来事として、石油国有化運動があげられる。イランにはアングロ・イラニアン石油会社(AIOC)⁴があったが、これまでイランは石油に対して一切の権限を持たず、事実上イギリスが独占支配していた。不公平な利権を独占する石油会社に対し、石油国有化を要求するナショナリズムが高まった。アメリカもイランでの石油利権を望み、最初はこの運動を支持していた。

1951 年 4 月 29 日に就任したモサデク首相のもと、石油の国有化法案が可決され、国王の署名も得て、アングロ・イラニアン石油会社はイラン国営石油公社(NIOC)となった。しかし、イギリスは今まで競争相手であったアメリカやフランスと手を組んでカルテルを形成すると共に、イラン石油の輸入をしないように諸国に圧力をかけ、イランを石油産業から排除した。これは石油収入に依存してきたイラン経済にとって大きな経済的打撃となり、外貨は不足し、輸入も減少し、国民は不況にあえぐことになった。出光石油がイギリスの圧力に屈せず日章丸でイラン原油の買い付けを行ったのはこの頃のことである。

一方、政治の舞台では、次第にモサデクと国王との対立は激しくなっていき、国王との関係が強い上院は、モサデクの独断で解散されたが、多くの国民はモサデク政権を支持し、イランの政治は混乱していった。そのような状況に対し、アメリカはモサデク政権に強い警戒感を抱くようになった。

結果的に、石油国有化運動の熱も、急速に冷めていった。1953 年 8 月、国王を支持するザヘディ将軍によるクーデターによってモサデク政権が倒れると、パーレビ国王は再び権力を握った。このモサデク政権打倒の一連の行動においては、裏でかなりアメリカが介入していたとされ、その後のイランにおけるアメリカの影響力は非常に強力なものになった。

⁴ アングロ・ペルシャ石油会社が 1935 年に名称変更したもの

その後、パーレビ国王は秘密警察(SAVAK)を設けて、すべての反国王運動を弾圧した。さらに 1963 年以降は白色革命と呼ばれる強引な近代化政策を推進して、国王独裁体制を完成した。これに対して、宗教界から白色革命は憲法違反だという訴えがあがり、各地で大規模な蜂起が起こった。その代表者としてあげられるのが後のイラン革命の先導者となるホメイニ師である。ホメイニ師は民主主義回復要求の国民戦線と手を組んで抗議したが、結局国王により弾圧され、亡命を余儀なくされた。

1970 年代の原油価格上昇でイランの石油収入もかなり増大したが、その富が平等に配分されることはなかった。民衆の不満が高まり、1978 年から、各地で民衆の反乱が勃発。反乱の規模は次第に大きくなり、軍部の力で押さえることはもはや不可能となった。こうして 1979 年にイスラム革命が起こり、イランは 1979 年 3 月にホメイニ師を最高指導者とする新政権はイスラム共和国宣言を発し、12 月にはイスラム共和国憲法を制定した。1979 年 11 月にはアメリカに亡命したパーレビ国王の引き渡しをアメリカが拒否したことに憤激した学生がアメリカ大使館を占拠し、館員 52 名を人質にした。事件は長期化し、人質拘束は 1981 年 1 月 20 日まで続いた。

革命後間もなく、イラン・イラク戦争が勃発。戦争は 1988 年 8 月 20 日の停戦発効までおよそ 8 年間にわたった。この戦争では双方に計 100 万人をこえる死傷者が発生したものとされる。

その後 90 年 8 月のイラクのクウェート侵攻後 2 日目、国際的孤立を招いたイラクが譲歩し、両国の国交は正常化した。

イラクとの戦争の後、新たな社会・経済体制の構築はホメイニ師の新政権にとって最重要課題であった。そのため、徐々に国際的協調姿勢を示す一方で、経済再建を軸とする内政重視へと比重を移していった。89 年 6 月ホメイニ師が死去し、後任の最高指導者にはハメネイ大統領が就任した。

1997 年 5 月の大統領選挙では、人権と言論の自由の保障を公約に穏健路線を主張するハタミが当選した。2 期 8 年を勤め、市民社会形成を目指す諸改革を推進したが、2005 年の選挙では現実主義者のラフサンジャニ元大統領ではなく、保守強硬派のテヘラン市長マフムード・アフマディネジャードが当選。イランは核開発問題で国際社会での孤立を深めた。

2013 年の選挙では穏健派のローハニ大統領が就任すると、同年 11 月には制裁の一部緩和で欧米と合意に至り、核問題の解決への期待が高まっている。

1.2 政治情勢

イスラム革命以降、イスラム共和制をしいているイランでは、最も大きな権限を持っているのは大統領ではなく、最高指導者である。イランの憲法によると、最高指導者とは「宗教的かつ政治的」な統治権を有する（憲法第 107 条）とされる。イラン・イスラム共和国の初代最高指導者は、カリスマ的な革命の指導者ホメイニ師が努めたが、ホメイニ師の亡き後、最高指導者は国民の直接投票により選ばれる専門家会議メンバーにより決定されることになっている。初代最高指導者であるホメイニ師が 1989 年 6 月に逝去すると、当時大統領を務めていたハメネイ師が、専門家会議の決定により最高指導者に就任した。イランでは最高指導者が国政全般に関する決定権を掌握している。そしてこの最高指導者には任期は定められていない。一方、イランの大統領は行政府の長である。任期は 4 年で、再選は 2 期目まで認められている。このように、イスラム革命後のイランは、イスラム法学者が統治する「政教一致」の体制で、最高指導者ハメネイ師に、絶大な権力が集中している。最高指導者に対する批判はタブーであるとされる。

しかし、2009 年の選挙で強硬派のアフマディネジャード大統領が再選されると、イランでデモが勃発。国民は最高指導者に反抗し、イラン革命以来、初めて公に最高指導者の辞任を求める声がわき上がった。特に最高指導者がデモの参加者を弾圧した時、若者たちは最高指導者をデモの対象にしたが、その後デモは制圧された。

2013 年の大統領選では、多くの国民はジャリリ国家安全保障最高評議会書記を最高指導者が望む候補者だと判断し、彼を当選させないことを目指した。結果的に、ラフサンジャニ元大統領に近い人物であり、欧米との関係改善を訴えたローハニ師が当選した。ローハニ氏の得票率は 5 割を越えており、2 位以下の候補者を大きく引き離す圧勝であった。核開発問題で国際社会から孤立するイラン社会の変化を反映したものとして注目される。

ローハニ大統領は就任後、「アメリカに死を」がスローガンだった前政権の政策をくつがえし、アメリカを含む P5+1(米国、英国、フランス、ロシア、中国、ドイツ)との交渉を成立させ、核開発の一時中断を受け入れることを認めた。しかし、イランの国内にはローハニ大統領を快く思わない保守派が多数を占める議会や軍事・経済の実権を握る革命防衛隊による反発は激しい。⁵

核開発の一時中断とその見返りの制裁一部緩和の期限は 2 度延期され、次の期限 2015 年 6 月までに合意に至るかは不透明である。

内政略史⁶

- 1989 年 6 月 3 日、ホメイニ師死去。同 4 日、専門家会議においてハメネイ大統領が最高指導者に選出。

⁵ 一般財団法人 平和・安全保障研究所 2014 年

⁶ 日本国外務省

- 1989年7月28日、憲法改正（首相職を廃止し大統領に行政権を集中化する等の内容）、国民投票により承認。同日の第5期大統領選挙でラフサンジャニ師が当選、同年8月、ラフサンジャニ政権が発足。
- 1992年5月の第4期国会選挙でこれまで主導権を握っていた「左派」が大敗し、大きく後退。
- その後「現実派」と「保守派」間の対立が浮上、「保守派」優位の中で、1993年6月の第6期大統領選挙でラフサンジャニ大統領（「現実派」）が再選。同年10月、第2次ラフサンジャニ政権発足。
- 1996年3月の第5期国会選挙では「保守派」が優位を維持。
- 1997年5月の第7期大統領選挙では「改革派（旧左派）」のハタミ師が「保守派」候補を下し圧勝。同年8月に穏健でリベラルなハタミ政権が発足し、市民社会形成を目指す諸改革を推進。
- 2000年2月の第6期国会選挙で改革派が圧勝。同年5月、改革派が過半数を占める第6期国会が発足。
- 2001年6月の第8期大統領選挙でハタミ大統領が前回を上回る得票率で再選。同年8月、第2次ハタミ政権発足。
- 2003年2月の第2期地方評議会選挙では全国主要都市で保守派が圧勝。
- 2004年2月の第7期国会選挙では、多数の改革派候補者の立候補が認められない中、保守派が圧勝。
- 2005年6月の第9期大統領選挙では、ラフサンジャニ公益評議会議長との決選投票の末、アフマディネジャード・テヘラン市長が当選。同年8月、アフマディネジャード政権発足。
- 2006年12月の第4期専門家会議及び第3期地方評議会選挙では、穏健保守派勢力が得票を伸ばし、アフマディネジャード大統領支持勢力は事実上の敗北。
- 2008年3月の第8期国会選挙では、多数の改革派候補者の立候補が認められない中、保守派が勝利。他方、保守派内の大統領支持派と反大統領派の対立が顕在化。
- 2008年5月に第8期国会開催。大統領に批判的と目されるラリジャニ氏（前核問題交渉責任者、前国家安全保障最高評議会書記）が国会議長に選出（同年6月）される。
- 2009年6月、第10期大統領選挙が実施され、アフマディネジャード大統領が再選。2009年8月、第2次アフマディネジャード政権が発足。11月、国会による信任投票を経て組閣。革命後女性初の大臣（ダストジェルディ厚生大臣）が誕生。
- 2012年3月に第9期国会選挙が実施され、6月、ラリジャニ氏が国会議長に再選。
- 2013年6月に第11期大統領選挙が実施され、ローハニ公益評議会戦略研究所長が当選。同年8月、ローハニ政権発足。

1.3 対外関係

イランは 2002 年に発覚した核開発問題により、欧米を中心とする国際社会からの経済制裁の対象となっている。2013 年 11 月 24 日にイランと P5+1(米国、英国、フランス、ロシア、中国、ドイツ)が合意したジュネーブ共同行動計画(JPOA)により、制裁の一部緩和が実施された。2014 年 7 月、11 月と 2 度に渡り、交渉期間が延長され 2015 年 6 月 30 日までの合意を目指すことになった。

1.3.1 イランへの経済制裁

イランの核開発問題に対処するため、国際社会はイランに対して様々な制裁を発動している。イランの核開発問題の発端は、2002 年夏にイランの反体制派組織がイランがその 18 年前から秘密裏に進めていた核開発プログラムを暴露したことである。EU 諸国を代表する 3 カ国（仏、独、英）が主導した交渉の末、2003 年 10 月イランはウラン濃縮作業の停止、翌年 11 月に新型遠心分離機の開発と実験の中止を受け入れたことで、イランの核問題に外交的解決の可能性は高まったと思われた。しかし 2005 年に強硬保守勢力を代表するアハマディネジャード大統領が就任するとイランはウラン濃縮を再開、その後、新型の遠心分離機の開発も再び始めて、合意を事実上破棄した。2006 年半ば以降、イランとの交渉の進展にますます懐疑を深めた米国は本格的に制裁強化に転じ、EU 側も対イラン圧力を強めた。一方、IAEA の理事会は 2006 年にイランの核問題を国連の安全保障理事会に付託することを決定し、安保理は 2006 年 12 月に初めてイランに対する制裁の発動に合意した。現在では国連安全保障理事会による制裁、及び米国、EU、日本、韓国、カナダ、オーストラリア、ノルウェイ、スイスなどの国々が、イランの核、ミサイル、エネルギー、運輸、金融セクターに対する制裁を実施している。

1.3.2 米国の制裁

米国はイランの核開発問題の以前から、実に 1979 年のイスラム革命の翌年に起こった米国大使館人質事件以降、ほぼ継続的にイランに制裁を科している。米国とイランとは 1980 年に国交が断絶されたままで、イランにおける米国の利益はスイスが代行している。

米国の対イラン制裁は数多くの法令、大統領令、財務省規則、施行細則からなり、その全てを本レポートで網羅することは困難であるが、主なものは以下のとおりである。

International Emergency Economic Powers Act, as amended (IEEPA) 国際非常時経済権限法

1977 年制定。安全保障・外交政策・経済に対する異例かつ重大な脅威に対し、非常事態宣言後、金融制裁にて、その脅威に対処する。具体的には、攻撃を企む外国の組織もしくは外国人の資産没収（米国の司法権の対象となる資産）、外国為替取引・通貨及び有価証券の輸出入の規制・禁止などである。イランは米国大使館人質事件がおこった 1979 年より対象国となっている。イランの他に、シリア、北朝鮮などが対象国となっている。

Iran Sanctions Act of 1996, as amended (ISA) イラン制裁法

1996年に制定され、当初はイラン・リビア制裁法だったが、2006年にリビアが制裁の対象外となり、イラン制裁法と名称が変更になった。ISAの主な意図は、イランにおけるエネルギーセクターの生産能力を最終的に減少させ、それにより、核開発プログラムやヒズボラ、ハマス及びパレスチナのイスラムジハード団などのテロ組織に対する支援を行うための資金支援を防ぐことである。そのため、原油輸出に依存するイラン経済に打撃を与えることを目的に、エネルギー産業への投資を制限した。当初、1995年の大統領令12959にて米国企業の対イラン投資を制限したが、欧州諸国なども足並みをそろえないと、制裁の効果があがらないため、1996年に制定された。制裁は多国籍で実施することが謳われ、制裁に協力する国はそれぞれイランへの制裁を制度化することになっている。施行以来、エネルギー産業に関係があるとみなされる経済セクター（港湾運営、海運、造船、金融）へと対象を拡大してきた。制裁の対象は米国企業・個人、外国企業・個人であり、制裁内容は米国輸出入銀行の輸出支援制度の利用禁止、米国の金融機関から1000万ドルを超える融資の禁止、米国政府調達への参加禁止、など12項目のうち5項目以上の制裁を課すことになっている。

Iran, North Korea, and Syria Non-proliferation Act (INKSNA) イラン、北朝鮮及びシリア拡散防止法

2000年に発効した法律で、当初はイラン拡散防止法として制定された。シリアが2005年に対象と成り、2006年には北朝鮮が対象に加わった。対象国に対して大量破壊兵器の開発に関与する企業や個人と取引を行う個人・企業に制裁を加えるもの。

Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act of 2010, as amended (CISADA) 包括的イラン制裁・責任・剥奪法

イラン制裁法を修正するもの。ガソリン、関連器機及びサービスの販売を制裁対象に加えた。イラン制裁法では、イランに対するガソリンや、イランが自己の製油所を建設・拡大することを可能にする器機の販売は制裁対象とはなっておらず、また、イラン自身が外国での製油所に対して投資することも明確には制裁対象に含めていなかった。2010年7月1日、包括的イラン制裁・責任・剥奪法（CISADA）では以下が制裁対象として追加された。

- ・価値換算で100万ドル以上（又は1年間で500万ドル以上）のガソリン、航空関連その他燃料の販売
- ・イランがガソリンを製造又は輸入することを支援するような器機やサービスの販売（金額基準は上記に同じ。）

また、イラン革命防衛隊(IRGC)および関連企業と商業取引、金融取引のある者に対する制裁項目の最大適用も盛り込まれた。金融取引には融資、保険、投資、保証の提供、外為サービス、L/C（信用状）開設、商品先物やオプションが含まれている。IRGCの関連企

業には海運会社、造船所、港湾運営業者が含まれているとおり、これらの企業との商取引、金融取引ができなくなった。

National Defence Authorization Act for Fiscal Year 2012, as amended 国防授權法

国防授權法は国防政策と予算の大枠を決定するもので、毎年制定される。2012 年度国防授權法により、イラン中央銀行と米国財務長官が指定するその他の金融機関と大規模な金融取引を行う金融機関は米国で口座が持てなくなった。即ち、イランから原油を輸入してもイランに送金ができないということになる。しかし、実際にはイランから既存の原油輸入国に対しては、その量を大幅に削減することを条件に、例外が適用されている。（原油輸入大幅削減条項）

当初、ベルギー、チェコ、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、日本、オランダ、ポーランド、スペイン、英国、マレーシア、南アフリカ、シンガポール、スリランカ、中国、インド、韓国、台湾、トルコが例外規定を受け、イラン原油の輸入を続けていた。

2013 年 9 月時点の国務省発表によると、その時点でイラン原油の輸入を行っていたのは、日本、中国、インド、韓国、台湾、トルコのみとなった。

原油輸入量の大幅削減目標は、2013 年 11 月に合意された経済制裁の一部緩和を受け、一時的に停止されている。

Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act of 2012 (TRA) イラン脅威削減及びシリア人権法

大統領令 13590（2011 年 11 月 12 日）および大統領令 13622（2012 年 7 月 3 日）にて発効した次の制裁が法律に盛り込まれた。

●大統領令 13590：エネルギーセクター関連機器、サービス及び石油化学製品の販売

イランがそのエネルギーセクターにおいて用いることが可能な器機の販売を制裁対象に加えた。具体的には以下のとおり。

- ・イランがそれを用いて石油・天然ガスセクターの維持又は向上に用いられるような商品やサービスであって、価値換算で 100 万ドル以上（又は 1 年間で 500 万ドル以上）となるものの供給。

- ・イランがそれを用いて石油化学製品の生産の維持や拡大に用いられるような商品やサービスであって価値換算で 25 万ドル以上（又は 1 年間で 100 万ドル以上）のものの供給。

●大統領令 13622：イラン産原油及び石油化学製品、貴金属の購入

大統領が以下であると判断した主体と外国金融機関に対して事実上イラン制裁法と同じ制裁を課すこととなった。

- ・イランから石油又は他の石油精製品を購入した主体
- ・イラン国営石油会社（NIOC: National Iranian Oil Company）又はナフティランインタートレード会社（NICO: Naftiran Intertrade Company）との間で取引を行った主体
- ・イランから石油化学製品を購入した主体

大統領令 13622 はまた、NIOC、NICO 又はイラン中央銀行に対して資金的支援を行った個人又は企業、又はイランが米国銀行券又は貴金属を購入することを手助けした個人又は企業の米国ベースの資産の凍結を行えるようにした。本令は従って、石油又は他の製品との交換でイランに金や他の貴金属を譲渡する外国企業にも影響を及ぼすこととなった。

これらに加えて、イラン脅威削減及びシリア人権法に盛り込まれた制裁要件は以下のとおり。

- ・イラン産原油を輸送するのに用いられる船舶の所有。
- ・イランとの、イラン国外における石油・天然ガスジョイントベンチャーへの参加（2002 年 1 月 1 日以降に設立された場合）
- ・イランとの、ウランの採掘、生産又は輸送に関連するジョイントベンチャーへの参加
- ・石油化学製品の生産を含むエネルギー産業関連器機の最低数量以上の販売。（この条項は上記の大統領令 13590 を法制化するものとなっている。）

この法の他の条項は、イラン制裁法を修正するものではないが、イラン制裁法の 12 の制裁条項のうち 5 条項を以下の主体に課すことを求めることとなった。

- ・イラン国営石油会社（NIOC: National Iranian Oil Company）及びイラン国営タンカー会社（NITC: National Iranian Tanker Company）に対して保険又は再保険を提供する企業
- ・イラン政府債を含むイラン政府ソブリン債の購入又は発効を促進する企業
- ・イラン革命防衛隊（IRGC: Islamic Revolutionary Guard Corps）又はその高官、代理人又は関連団体との間の“著しい取引”に従事している企業

Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012 (IFCA)- a subtitle of the National Defence Authorizatin Act for Fiscal Year 2013 イラン自由及び対拡散法（FY2013 国防授權法）

エネルギー分野以外のイラン経済における主要セクターを支援する第三国の企業に対して、米国の制裁権限を拡大する法律。2013 年 7 月 1 日発効。同法は、2013 年国防授權法（National Defense Authorization Act for FY2013）の中のセクション D “イラン自由及び対拡散法（IFCA: Iran Freedom and Counter-Proliferation Act）である。同法の主要な条項は以下のとおり。

- ・第 1244 条は、米国ベースの資産及び米国ベースの銀行活動を凍結し、イラン制裁法の制裁条項の少なくとも 5 条項を、イランにおけるエネルギー、船舶建造及び船舶業界又は港湾操業に対して財やサービスを供給する主体、又はそのような取引に保険を提供する主体に課すこととなった。
- ・第 1245 条は、イランへ貴金属又は半製錬金属を供給する主体や、産業プロセスを統合するのに必要なソフトウェアを供給する主体に対して、イラン制裁法の制裁条項のうち少なくとも 5 条項を適用することとなった。
- ・第 1246 条は、石油、ガソリンその他イランにおけるエネルギー、船舶輸送又は船舶建造セクターに対する財の輸送を含む、イランとの国際的な取引に対する保険引受サービス、保険、又は再保険は提供する主体に対して、イラン制裁法の制裁条項のうち少なくとも 5 条項を適用することとなった。

・第 1248 条 は、イランの国営放送（Islamic Republic of Iran Broadcasting）幹部を、人権抑圧者として、包括的イラン制裁・責任・剥奪法（CISADA）の制裁発動要件の下で制裁対象として加えた。

・第 1249 条 は、先進医療品を含む特定の輸入品の取引を、市場を迂回するなどの汚職や転売に従事しているイラン国民に対して制裁（米国ビザ発給停止、米国ベースの資産の凍結）を課すこととしている。

これらの法制のほか、数多くの大統領令、財務省省令などにより、イランへの制裁が実施されている。

1.3.3 EU の制裁

EU はイランの核開発問題や人権問題の改善を目的にイランに様々な制裁を科している。これらの制裁は、国連決議に基づくものの他、EU 独自の制裁もある。現在、効力のある制裁は以下のとおりである。

EU 理事会決議 2010/413/CFSP(2010 年 7 月 27 日) 及びその修正規則

核開発および弾道ミサイル技術に関するもの及び核兵器輸送システムの開発に資する物資の提供を禁止。武器及び関連品の供給を禁止。技術支援や人材支援の禁止。石油ガス開発に関わる精製、掘削、生産に使われる機器の供給の禁止。イラン政府への補助金や金融支援を禁止。特定の個人の旅行禁止及び資産凍結などが盛り込まれている。2012 年 1 月の修正規則 2012/35/CFSP で原油と石油製品の輸入が禁止と成り、さらに 2012 年 10 月の修正規則 2012/635/CFSP でイランからの天然ガスの購入禁止、イラン向け原油タンカーの建造禁止、海軍用機器の提供が禁止された。

EU 理事会規則 267/2012

イラン産原油、石油製品、石油化学製品の輸入、購入、輸送並びに当該活動への保険及び再保険の提供禁止等を骨子とする EU によるイランへの更なる制裁措置。原油、石油製品、石油化学製品の輸入、購入、輸送並びに当該活動への保険/再保険の提供が禁止されている。（この規則発効以前の規則で禁止されていた項目も含まれている）

EU 理事会決議 2011/235/CFSP

人権侵害に対する制裁で、有る特定の個人の領国内入国禁止、資産凍結などが盛り込まれている。別表で対象となる 32 名の氏名が掲載されている。その後、数度の修正規則で、対象者のリストが変更されている。

1.3.4 国連安保理決議

前述のように、国連安保理は 2006 年以来、ウラン濃縮活動の停止を求めイランに経済制裁を科している。これまで、イランの核開発疑惑に対する安保理決議は 6 回発動されており、そのうち制裁の発動あるいは強化が含まれているものは 4 件ある。

- ① 安全保障理事会の決議 1696。2006 年 7 月 31 日に可決。国連憲章の第 7 章を行使して、イランがウランの濃縮活動を中止するよう要請。制裁は含まれない。
- ② 安全保障理事会の決議 1737。2006 年 12 月 23 日に可決。核開発あるいは弾道ミサイル開発に使用される可能性のある物資の輸出の禁止、及び核開発、弾道ミサイル開発に関与していると思われる 22 の企業と個人の資産の凍結。
- ③ 安全保障理事会の決議 1747。2007 年 3 月 24 日に可決。イランに対する武器輸出の停止、凍結資産を拡張。金融機関に対してイラン政府との新たな取引の開始をしないことを要請。核開発に関与されるとする企業、個人の追加。
- ④ 安全保障理事会の決議 1803。2008 年 3 月 3 日に可決。イランが IAEA への協力を開始しているとして、インドネシア、リビア、南アフリカ、ベトナムなどの国が制裁の強化に反対したが、最終的には賛成 14、反対 1 で可決された。この決議では、輸出信用、保証、保険をイランの企業に対して供与するときには警戒し、またイランの銀行との取引を自主的に制限することを要請。特に **Bank Melli, bank Saderat** は、米国が核開発、弾道ミサイル開発に資金供与をしていると非難している銀行で、取引の停止を求めた。また、イランの輸出入貨物を運ぶ船や飛行機を検査する権限を与えた。13 の個人と 12 の企業が旅行の制限や資産凍結の対象となった。
- ⑤ 安全保障理事会の決議 1835。2008 年 9 月 27 日に可決。これまでの決議を確認する内容で、新たな制裁は含まれない。
- ⑥ 安全保障理事会の決議 1929。2010 年 6 月 9 日に可決。決議 1929 号は、イランの核拡散活動において重要な役割を果たすと見られる革命防衛隊(IRGC)を主な制裁対象とし、核兵器運搬能力を持つ弾道ミサイル関連のイランのあらゆる活動を初めて禁止した。また、イランが核やミサイルの拡散促進のための資金調達ができないよう、同国の国際金融システムの利用能力を厳しく制限した。特に IRGC と国営海運会社 IRISL とそれらに関連する企業に対する金融、保険サービスの供与を禁止した。また、核開発に関連する物資が輸送されているという疑いのある船舶の検査実施を要請した。さらに、核開発計画に関連する個人に渡航を禁止した。
- ⑦ 安全保障理事会の決議 1984。2011 年 6 月 9 日に可決。決議 1929 号で設置された専門家パネルの任務の期限を 1 年延長した。
- ⑧ 安全保障理事会の決議 2049。2012 年 6 月 7 日に可決。決議 1929 号で設置された専門家パネルの任務の期限をさらに 1 年延長した。
- ⑨ 安全保障理事会の決議 2105。2013 年 6 月 5 日に可決。決議 1929 号で設置された専門家パネルの任務の期限をさらに 1 年延長した。

- ⑩ 安全保障理事会の決議 2159。2014 年 6 月 9 日に可決。決議 1929 号で設置された専門家パネルの任務の期限をさらに 13 ヶ月延長した。

決議 1929 号は、イランの核拡散活動において重要な役割を果たすと見られる革命防衛隊(IRGC)を主な制裁対象とし、核兵器運搬能力を弾道ミサイル関連のイランのあらゆる活動を初めて禁止した。また、イランが核やミサイルの拡散促進のための資金調達ができないよう、同国の国際金融システムの利用能力を厳しく制限した。さらにはイランのエネルギーセクターからの収入と各開発活動の間に潜在的なつながりがあることを初めて正式に表明した。これらの規定を受けて、各国・地域の追加制裁措置は、イランの核開発活動への資金の流れを止めるために、同国との金融取引やイラン金融機関の活動を制限すると共に、エネルギーセクターでのイランおよび外国企業の活動を従来以上に広範かつ厳しく制限する内容となった。また、決議 1929 号はイランに対する金融サービスや資金移転につき、核拡散につながる行動や核兵器運搬手段の開発に貢献する可能性があると感じるに足る合理的な根拠がある場合、加盟国に禁止を要請している。「信じるに足る合意的な根拠がある場合」という縛りはあるものの、要請の中身が「警戒」から「禁止」に格上げられ、その対象となるサービスも「金融サービス、資金移転」全般に広げられたことになる。

1.3.5 日本とイランの関係

国連安保理決議にあわせて経済制裁は実施しているが、米国や EU のように単独制裁措置は講じていない。また、日本はイランとの国交を保っており、人道支援や環境対策では ODA も実施している。

経済制裁の影響で、円借款、無償協力はできず、技術協力のみ可能となっている。国内産業の育成ではセミナー、研修を実施している。都市と農村の格差是正、環境保全、水資源管理などを行っている。イランは地震が多いので、防災支援も重要である。その他、アフガニスタンへの支援をイランの施設を使って行っている。ラムサル近くのアンザリ湿原の環境プロジェクトや、石油の災害体制、ペルシャ湾の油井対策、太陽光発電、地熱、エネルギー開発調査などを最近では実施している。

海事産業に関係する案件としては、ゲシュム島プロジェクトがある。ゲシュム島では、東を工業団地、西をエコツーリズムで観光開発して、外資を誘致する計画がある。東のフリーゾーンと本土をつなぐ橋も建設中である。将来的にはゲシュム島での港湾開発も検討されている。

また、2012 年 3 月に EU は制裁措置として、欧州の保険会社に対してイラン関連の保険、再保険契約の提供を禁止した。日本の損保が原油輸入などに必要な保険を提供できず、輸送活動に大きな影響が生じる可能性があった。これに対して日本政府は 2012 年 6 月にイラン原油補償法を成立させ、イラン産原油を積んだタンカーが事故に遭い、海運会社に損害賠償責任が生じた場合に、国が肩代わりすることとした。イラン産原油を日本だけに輸送するタンカーが対象となる。

なお、日本政府による制裁措置は、日本は国連安保理決議により、団体・個人に対する資産凍結などの措置をとっているほか、次のような措置を講じている。

①国連安保理決議 1737 号

・閣議了解『イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関連する資金の移転の防止及び貨物の輸入の禁止等の措置について』により、外為法に基づく以下の措置が講じられた

- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発」に寄与する目的で行われる資金の移転防止。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発」に関連する品目のイランからの調達禁止。

②国連安保理決議 1747 号

閣議了解『イランの拡散上機微な核活動等に関与する者の資産凍結及びイランからの武器の輸入禁止等の措置について』により、外為法に基づく以下の措置が講じられた。

- イランからの武器及びその関連物資の調達禁止。

③国連安保理決議 1929 号

閣議了解『イランの拡散上機微な核活動等に関与する者に対する資産凍結等、核技術等に関連するイランによる投資の禁止及びイランへの大型通常兵器等の供給等に関連する資金の移転の防止措置について』により、外為法に基づく以下の措置が講じられた。

- 日本企業の株式等への、イラン関係者による投資に係る資本取引及び対内直接投資の原則禁止。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発」に寄与する目的で行われる支払に加え、「イランへの大型通常兵器等の供給等に関連する活動」に寄与する目的で行われる支払（支払範囲はあらゆる外国向けとする）の許可制。

④国連安保理決議の履行に付随する措置

閣議了解『国際連合安全保障理事会決議第 1929 号の履行に付随する措置について』により、外為法に基づく以下の措置が講じられた。

- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関与する者」として指定された個人の入国・通過禁止。
- 化学・生物兵器関連の規制品目等のイランへの移転規制の厳格な実施。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関連する活動」または「イランへの大型通常兵器等の供給等に関連する活動」に寄与する目的で行う取引又は行為について、貿易関係の外国向け支払及び、貿易関係・貿易関係外を問わずイランからの支払受領の許可制。

- 日本からイランへ向けた支払及びイランから本邦へ向けた支払の受領等についての報告徴求。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関連する活動」または「イランへの大型通常兵器等の供給等に関連する活動」に寄与する目的で行う取引又は行為に係る、日本企業による保険等の引受の許可制。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関連する活動」または「イランへの大型通常兵器等の供給等に関連する活動」に寄与する目的で、イラン関係者が発行した又は新たに発行する証券の本邦企業による仲介取引の許可制。
- イランの金融機関との新たなコルレス契約の締結自粛を要請。
- イランの金融機関の本邦における支店の設置及び子会社の設立等、並びに日本の金融機関のイランにおける支店の設置及び子会社の設立等の禁止。
- 本人確認義務等及び疑わしい取引の届出義務の履行徹底を要請。
- イラン向け輸出信用について、2年超の中長期については、新規の供与・引受を停止（短期については適切な引受条件を付して厳格な審査のもとで対応）。
- 石油・ガス分野における新規投資の実質停止。
- 産業界に対して、イラン取引への注意を喚起。
- 石油・ガス分野に関連する事業者に対して、イランにおける探鉱開発や精製能力の増強等の新規プロジェクトについて厳に慎重な対応（既存契約に基づく取引について十分な注意）を要請。

⑤国連安保理決議の履行に付随する措置の対象の追加

閣議了解『国際連合安全保障理事会決議第 1929 号の履行に付随する措置について』及び閣議了解『国際連合安全保障理事会決議第 1929 号の履行に付随する措置の対象の追加について』により、外為法に基づく以下の資産凍結等の措置が講じられた。

- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に寄与し得る団体（銀行以外）・個人」として指定される団体（銀行以外）・個人に対して、外為法に基づく資産凍結等の措置を実施。
- 「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に寄与し得る銀行」として指定される銀行及び「イランの拡散上機微な核活動及び核兵器運搬手段の開発に関与する者」として指定される 2 銀行に対して、外為法による資産凍結等によるコルレス関係の停止措置を実施。

1.3.6 中国とイランの関係

自国のエネルギー供給源としてイランの石油・天然ガス資源を重視している中国は、欧米諸国とは一線を画するアプローチをイランに対してとってきた。中国はイラン原油の最大の買い手であるだけでなく、中国の三大国営石油会社である **CNPC**(中国石油天然気集团公司)、**Sinopec**(中国石油化工集团公司)、**CNOOC**(中国海洋石油総公司)はイランの石油・天然ガス部門に参入し、探鉱・開発・運搬・精製などの関与してきた。開発の遅れや中国の技術力に対するイラン側の不満なども報じられているが、原油輸出先が狭められているイランにとって中国は頼みに綱であった。その中国も金融機関への制裁の影響で、原油の代金を人民元で支払い、イランはその人民元を中国のサービスや物資を購入するというバータートレードを余儀なくされている。UN Comtrade のデータによると、中国のイランからの原油輸入は 2011 年には 2775 万トンだったが、2012 年には 2193 万トン、2013 年には 2141 万トンに減少した。一方、共同行動計画(Joint Plan of Action)合意による制裁の一部緩和後は、中国によるイランからの原油輸入量は増加している。

1.3.7 韓国とイランの関係

韓国も日本と同様、国連安保理決議に沿う形で、イランへの制裁を実施している。個別の法律は制定しておらず、戦略金融庁通知、韓国中央銀行ガイドライン、韓国国際貿易協会ガイドラインなどの形式をとっている。

2010 年には安全保障理事会の決議 1929 号を受け、金融、貿易、運輸、エネルギー分野で制裁を強化し、それまでに制裁対象としていた 116 社に加え、102 社、24 人の個人を制裁対象に追加した。さらにイラン系メラト銀行ソウル支社の金融取引実施を禁止した。

2011 年には IAEA 決議を受け、さらに 99 社 6 個人を対象に追加した。韓国国際貿易協会ガイドラインによると、韓国の企業・個人は制裁対象企業・個人との金融取引に際して韓国中央銀行の許可を事前に取得する必要があるとされるが、許可が保留される可能性はある、と書かれている。

その他、韓国の対イラン制裁には、軍事転用可能な製品の輸出禁止、輸出補償供与の段階的廃止、禁制品目を輸送していると疑われる船舶や航空機の検査、国連安保理決議の制裁対象となっている個人の渡航禁止、韓国企業によるイランの石油ガス資源の開発に対する投資、技術・金融サービス供与の禁止、などが含まれる。

なお、2012 年 3 月に EU は制裁措置で韓国も日本と同様、原油輸入の際の再保険がかけられなくなり、数ヶ月イランの原油輸入を停止したが、イランが自国のタンカーに自国で保険をかけて原油を韓国まで輸送すると提案したので、それを受け入れて輸入を再開した。

1.3.8 ロシアとイランの関係

イランではイラン革命以前、ドイツやフランスの支援で原発建設がすすんでいたが、革命により建設は中断。ロシアはドイツの支援で建設途中だったブシェールの原発の建設と運営を 1995 年にイラン政府と合意し、紆余曲折を経て 2011 年に稼動した。さらにロシアは 2014 年 11 月、ブシェール原発の隣接地に 2 基の原発を建設することで合意した。この合意にはさらに 4 基（場所は未定）の建設のオプションが含まれている。

ロシアは原発以外の分野でもイランとの関係を強めている。軍事協力も強化しており、2009 年からカスピ海での合同軍事演習を行っている。中央アジア諸国に対する経済政治的な影響力で競争している。

特に最近では、ウクライナ問題で、米国と EU は対ロシア経済制裁を強化する中、ロシアは国際的な孤立を避けるため、イランとの関係強化にも取り組んでおり、両国は 2014 年 9 月、貿易経済協定に署名した。ロシアは 2014 年 8 月に EU など対ロ制裁実施国からの農産品などの輸入を 1 年間停止する措置をとっており、イランはロシアへの農産品輸出も狙っていると見られる。また、報道によると、今回の協定では両国がそれぞれ自国通貨を貿易決済で使用することが含まれる。

1.3.9 中東諸国との関係

一方、イスラム教を信奉するアラブ諸国との関係も決して良好ではない。アラブ諸国の多くがスンニ派イスラム教が多数を占めるのに対してイランはシーア派が政権を握っているという、単純な宗教的背景だけではなく、ハマス、ヒズボラといったパレスチナ組織、アラブ諸国との関係が複雑に絡み合っている。

アラブの盟主、サウジアラビアはイランの核武装や国力増大は脅威ととらえているが、サウジアラビアにとってのイランの脅威は軍事面にとどまらない。サウジアラビアの東部州などには、マイノリティ住民として大きなシーア派住民のコミュニティが存在する。そのシーア派住民の間にはワッハーブ派を中心に動いているサウジアラビアの政治・経済のあり方に強い不満が存在する。また、国境を接するバハレーンなどにも大きなシーア派住民のコミュニティが存在している。イランが軍事的に優勢になることは、イランの影響力を強め、それらのシーア派住民の抗議行動を強めることにつながるからである。

中継貿易都市のドバイを抱えるアラブ首長国連邦はイランと領土問題を抱えているが、経済的な結びつきは強い。ドバイに住むイラン人は 40 万人、ドバイにオフィスを構えるイラン企業は 8,000 社とも言われる。制裁下のイランにとって、フリーゾーンを有するドバイは「活路」であり、ドバイはイランにとっての中継貿易の起点として、相応の利益を得てきた。しかし対イラン制裁の強化で、ドバイの金融機関が制裁の対象になり、政府も監視を強化している。ドバイとしては早期の制裁解除を望んでいる。

対イスラエル強攻策をとるイランは、キャンプ・デービッド合意でイスラエルと平和条約を締結したエジプトと国交を凍結。その後は関係の修復にむけて進展と挫折を繰り返している。エジプトのムバラク政権崩壊後、イスラム同胞団出身のモルシ大統領政権下では

関係構築の歩み寄りを見せたが、2013 年 7 月の政変後、暫定政府がイスラム同胞団を非合法化すると、関係はまた悪化した。

1.3.10 制裁緩和

2013 年 11 月 24 日にイランと P5+1(米国、英国、フランス、ロシア、中国、ドイツ)はジュネーブ共同行動計画(JPOA)に合意した。共同行動計画は、イラン核問題の包括解決に向けた合意文書で、1 年以内に包括解決に向けた交渉をまとめて履行を開始するとしていた。この JPOA 第一段階の制裁緩和が、2014 年 1 月 20 日、欧州連合 (EU) と米国により同時に実施された。

JPOA の目的は、P5+1 がイランと、イランの核開発への懸念に対する包括的な解決へ向けた協議を進める素地を築き、対イラン制裁の撤廃を目指すことにある。この期間中、イランは核兵器を削減し制限するためにさまざまな自主的措置を講じることが求められており、その見返りとして、P5+1 は”適度な制裁緩和”のために数々の自主的措置を講じることを約束した。

しかし、制裁緩和措置は 2014 年 7 月 20 日で期限が満了。JPOA 当事国は、一定の条件を満たすことを条件に、禁止措置の一時停止期間をさらに 2014 年 11 月 24 日まで適用することに合意したが、11 月 24 日の期限までに包括的合意に至ることはできず、再度延長された。2015 年 3 月 24 日現在、2015 年 6 月 30 日までの合意を目指している。

2. イランの経済

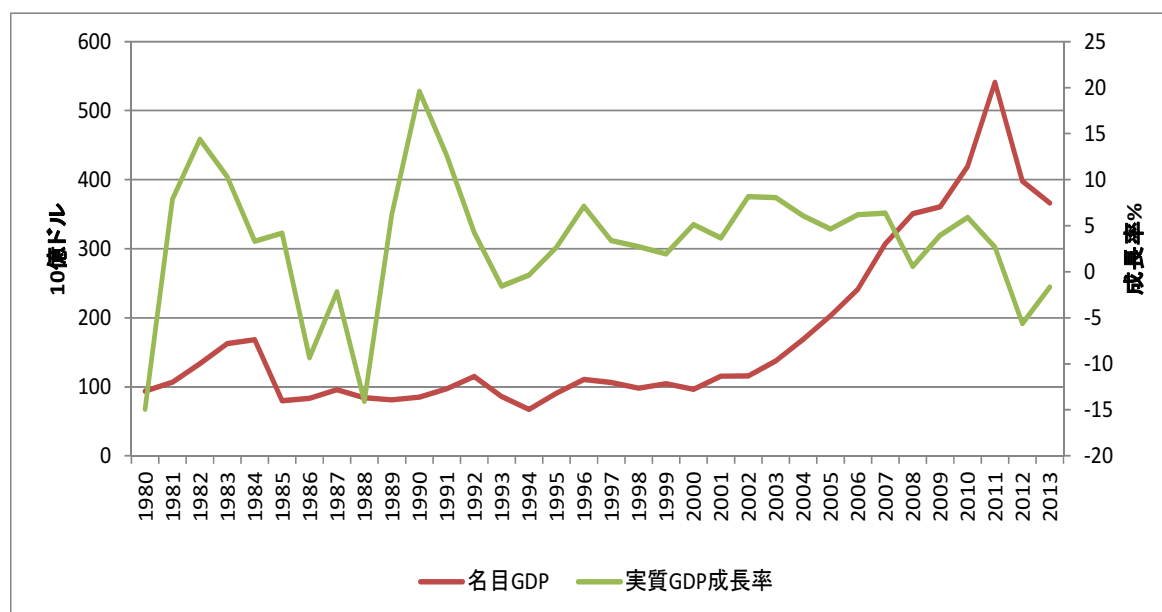
2.1 経済概要

2.1.1 経済成長率

イランは石油とガスが豊富で、石油の確認埋蔵量は2013年末で1,570億バレル、世界の9.3%を占め第4位である。ガスの確認埋蔵量は2013年末で33.8兆m³であり、世界の18.2%を占め、第1位となっている。その他、石炭や銅、鉍物なども生産されている。一方、生産量でみると、石油は355.8万バレル/日で世界の4%のシェア、ガスは1666億立方メートル/日で4.9%と、埋蔵量に比べて少ない。経済制裁の影響で石油の輸出が減っていることや、欧米の技術が必要なガス田の開発が進んでいないことが背景にある。

イランのGDPは、1990年代は伸び悩んだが、2000年以降回復し、上昇傾向に転じた。名目GDPは2011年に5411億ドルに達したが、名目GDPは2012年には3980億ドル、2013年には3663億ドルとなり、マイナス成長に転じた。実質GDP成長率でみると、2010年の5.9%、2011年の2.7%に対して2012年はマイナス5.6%、2013年はマイナス1.7%とマイナス成長が続いた。

図2-1 イランの名目GDP額、実質GDP成長率の推移



出所：IMF データより作成

マイナス成長の要因は国際的なイラン制裁が強化され、石油輸出が制限され、金融取引が困難となったことである。イランの石油・ガス輸出は2011/12会計年度（イランの会計年度は3月21日から翌年3月20日まで）での1182億ドルから経済制裁により2012/13年

度は 629 億ドル、2013/14 年度は 563 億ドルと著しい減少となった。これは経済制裁により産油量が 2011/12 年度の 400 万 B/D から 2012/13 年度の 320 万 B/D、2013/14 年度の 280 万 B/D へと減少したことによる。

なお、イラン中央銀行のデータによると、GDP の内訳は 2013-14 年度で、サービス産業が 60.6%、農業が 6.6%、石油が 10.1%、その他産業が 25.9%となっている。⁷

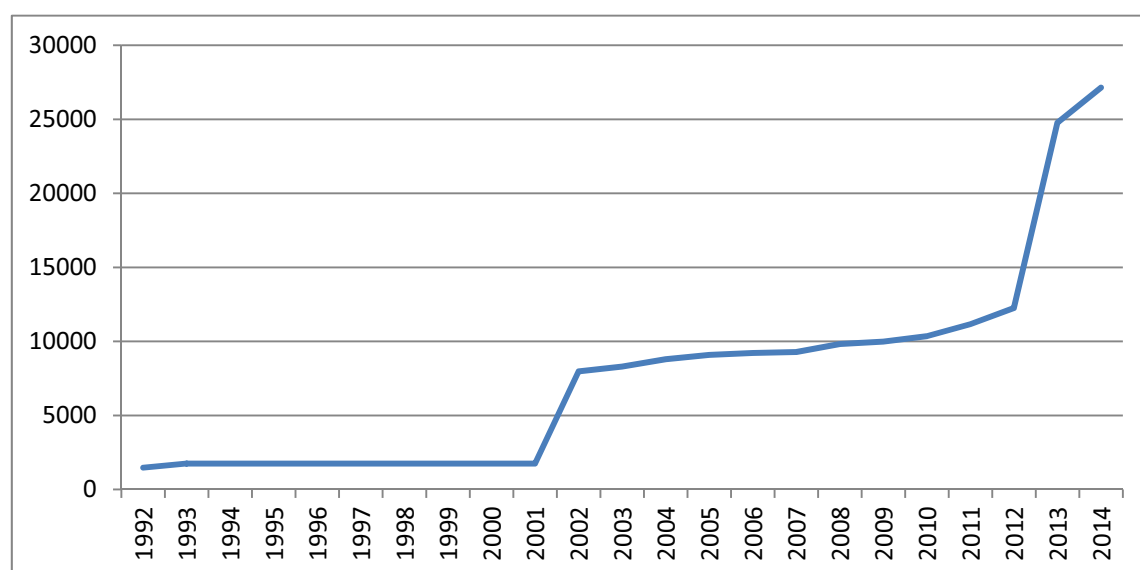
IMF では、2014 年のイラン経済は 1.5%成長となり、2015 年には 2.2%まで持ち直すと予測している。

2.1.2 為替相場

イランの為替レートは 2002 年の核疑惑以来、下落が続いている。1996 年から 1 ドル 1755 リアルで固定されていた対ドルレートは 2002 年末には 7975 リアルとなり、2012 年以降さらに暴落している。

図 2- 2 イランリアル対米ドル公定レート

(各年末レート)



出所：イラン中央銀行

イランには従来、公定レートと市中レートがあったが、自国通貨価値の先行きに不安を覚えた人々による市中での外貨交換が増え、2011 年からレートが下がり、市中レートと公定の差が拡大した。イラン中央銀行は、2012 年 1 月 26 日に公定レートを 8.5%切り下げて 12,260 リアルとした。

⁷GDP 総額からは銀行サービス料が差し引かれているため全ての項目を加算しても 100%にはならない。

その後もリアル下落は止まらず、市中レートと公的レートの乖離は拡大した。イラン政府は 2012 年 9 月にリアル安の進行を抑制するために為替市場レートを創設。公的レートは食料、医薬品、医療機器などの輸入に利用されており、それ以外の品目の取引では為替市場のレートを適用することとなった。その為替市場レートも設立当初のレートは市中レートと近似していたが、その後、市中レートは為替市場のレートの 3 分の 2 程度となった。そのため、政府は 2013 年 7 月 6 日に 12,260 リアルの公的レートの廃止を発表した。これにより、公式レートは為替市場レートに一本化された。

市中レートは 2013 年 6 月頃には 1 ドル 36,200 リアル前後だったが、大統領選挙後はリアル高基調で推移している。

なお、2015 年 1 月 5 日現在の中央銀行発表公定レートは 1 ドル 27,233 リアルであった。

表 2- 1 イランの為替レートの変動

イラン暦年	西暦	四半期	公定レート	為替市場レート	市中レート
1389	2010-11		10,339		10,601
1390	2011-12		10,962		13,568
1391	2012-13	第 3 四半期	12,260	25,021	30,712
		第 4 四半期	12,260	24,532	35,214
1392	2013-14	第 1 四半期	12,260	24,734	35,455
		第 2 四半期	23,306	24,769	32,107
		第 3 四半期	24,847		29,986
		第 4 四半期	24,870		29,840

出所：イラン中央銀行

2.1.3 消費者物価指数

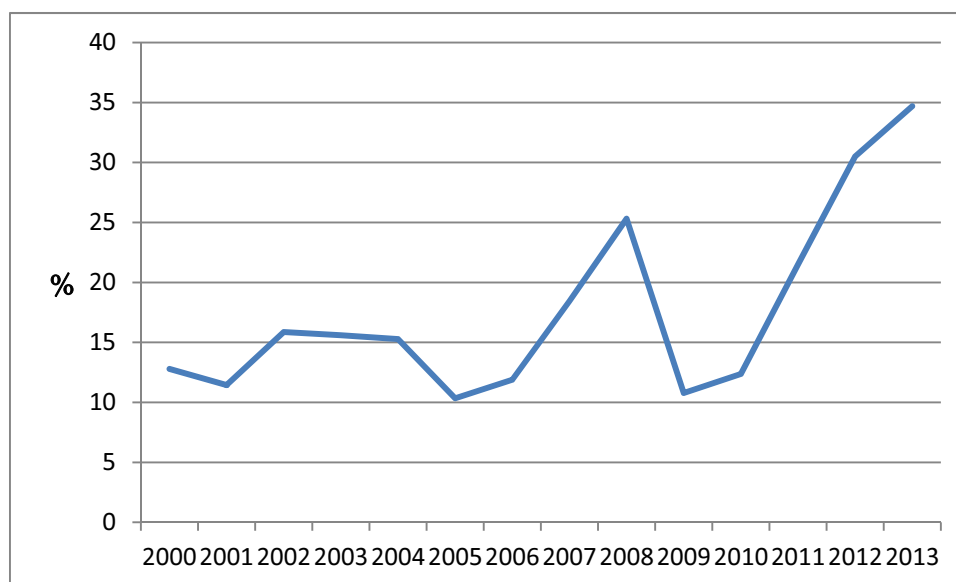
イランでは高インフレが庶民の生活を直撃している。IMF 統計によるとインフレ率は 2013 年に 34.7% を記録した。食料品、家賃、水道光熱費等の高騰が影響した。高い物価上昇率で消費者の購買力は減退し、消費が抑制された。2014 年に入ってから物価上昇率は若干下がり、第一四半期各月は前年同月比 20% 程度となった。6 月以降は 15% 前後で推移している。

ローハニ政権発足後は落ち着きをみせ、政権発足から 16 ヶ月間のインフレ率は 17% だった。

インフレの原因の第一は、通貨安だが、ほかに補助金削減や政府が通貨供給量を増やしたことも原因として挙げられる。イラン政府は食糧、エネルギーなど生活・産業物資への政府補助を段階的に削減し、価格を 5 年程度で調達価格まで引き上げる補助金改革を 2012 年 10 月に開始した。補助金は 2014 年にさらに削減され、ガソリン小売価格は、1 リットル 4,000 リアル（約 16 円、1 リアル＝約 0.004 円）から 7,000 リアル（約 28 円、75% 増）に引き上げられた。

補助金削減の見返りとして、現金支給を 2010 年 10 月から提供しているが、この結果、通貨供給量が増加したこともインフレの一因と考えられる。

図 2- 3 イランの物価上昇率



出所：IMF world economic outlook database

2.2 貿易構造

2013 年度の国際収支ベースのイランの貿易額は、648 億ドルで、対前年比 4.9%減、2011 年度と比べると 45%減と大幅に落ち込んだ。これは経済制裁による原油輸出の落ち込みによるものである。石油部門の輸出は 2011 年の 1189 億ドルから 2012 年度には 681 億ドルに落ち込んだ。一方、非石油部門の輸出は 2011 年度の 267 億ドルから 2012 年度は 299 億ドルに微増し、2013 年度には 282 億ドルに微減となった。非石油部門の主な輸出品目はメタノール、液化プロパン、石油アスファルト、尿素、ポリエチレン、ブタン、鉄鉱石と石油製品や天然資源が多い。

国際収支ベースの輸入額は 2011 年度の 777 億ドルから 2012 年度の 671 億ドル、2013 年度には 600 億ドルと減少している。主な輸入品目は鉄鋼原料、とうもろこしなどの食品や食品原料のほか、医薬品やテレビ・ラジオ用部品である。なお、2012 年度は小麦の輸入が 25.7 億ドルと前年度の 6900 万ドルを大きく上回った。これは 2012 年のイランの小麦生産の不作によるものと思われる。

表 2- 2 イランの輸出

単位：100 万ドル

品目	2011 年度	2012 年度	2013 年度
	金額	金額	金額
石油部門（石油部門，天然ガス，同製品含む）＊	(118,861)	(68,135)	(64,789)
非石油部門＊	(26,656)	(29,899)	(28,226)
非石油部門(石油・ガス製品含む)	33,819	32,454	na
メタノール	1,364	1,185	na
液化プロパン	2,066	1,134	na
石油アスファルト	747	1,090	na
尿素	1,043	1,084	na
ポリエチレン	1,311	1,033	na
ブタン	1,326	866	na
鉄鋼石	718	856	Na
ピスタチオ	799	831	Na
ポルトランドセメント (白色セメントを除く)	590	830	Na
細工品およびその部分品	41	623	Na
輸出合計＊	(145,518)	(98,033)	(93,015)

出所：＊()内はイラン中央銀行、国際収支ベース。

品目別データはジェットロウェブサイト（元データはイラン税関）より

表 2- 3 イランの輸入

単位：100 万ドル

品目	2011 年度	2012 年度	2013 年度
	金額	金額	
小麦	69	2,574	Na
鉄鋼原料	2,390	2,015	Na
トウモロコシ	1,235	1,801	Na
大豆油かす	756	1,532	Na
精米	1,256	1,309	Na
粗糖	752	1,072	Na
小売り用医薬品	761	716	Na
テレビ・ラジオ用部品	689	678	Na
大豆油	678	653	Na
鉄鋼製品 (鉄板厚さ 3 ミリ未満)	1,136	649	Na
輸入合計 *	(77,729) 61,808	(67,058) 53,648	(60,047) Na

出所：* ()内はイラン中央銀行、国際収支ベース。

品目別データはジェットロウェブサイト（元データはイラン税関）より

一方、主要貿易相手国は、2012 年度で輸出が 1) イラク、2) 中国、3) アラブ首長国連邦、4) アフガニスタン、5) インドであり、輸入は 1) アラブ首長国連邦、2) 中国、3) 韓国、4) トルコ、5) スイスである。

表 2- 4 イランの国別輸出入

輸出	2011 年度	2012 年度	輸入	2011 年度	2012 年度
	金額	金額		金額	金額
イラク	5,179	6,250	アラブ首長国連邦	19,723	10,609
中国	5,557	5,501	中国	7,443	8,161
アラブ首長国連邦	4,509	4,213	韓国	4,755	4,813
アフガニスタン	2,253	2,874	トルコ	3,314	4,539
インド	2,754	2,607	スイス	2,509	3,432
トルコ	1,431	1,479	ドイツ	3,450	2,844
韓国	1,387	916	オランダ	808	2,045
トルクメニスタン	533	749	インド	1,278	2,035
パキスタン	660	736	ロシア	782	1,761
アゼルバイジャン	464	504	イタリア	1,691	1,082
日本	512	57	日本	1,340	585
輸出合計	33,819	32,454	輸入合計	61,808	53,348

出所：ジェトロ

2013 年のイランの日本からの輸入は前年比 73.9%減の 1 億 7100 万ドル、輸出は 12.5%減の 69 億 9800 万ドルとなった。制裁強化前の 2011 年と比べると、輸入は 10 分の 1、輸出はほぼ半減している。

イランから日本への主要輸出品目は鉱物燃料（原油）であり全輸出品の 99.2%を占める（日本にとって第 6 位の原油供給国）。一方、日本からの主要輸入品は輸送用機器(31.4%)、一般機械（19.4%）、光学・精密・医療機器（14.3%）である。イラン向けの自動車関連分野の取引が米国大統領令に基づく金融制裁の対象に加わったことから、乗用車やバス、トラックが減少し、輸出を押し下げる要因となった。

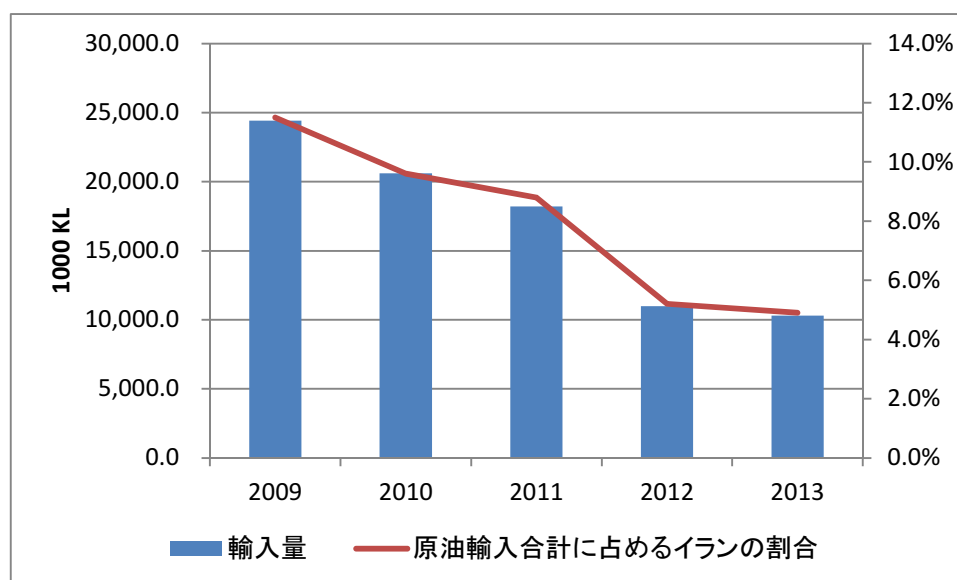
表 2- 5 日本の対イラン主要品目別輸出入＜通関ベース＞

						(単位：100万ドル、%)			
	輸出（FOB）					輸入(CIF)			
	2012年	2013年				2012年	2013年		
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
輸送用機器	229	54	31.7	Δ76.3	鉱物性燃料	7,920	6,943	99.2	Δ12.3
バス・トラック	123	19	11.2	Δ84.4	石油および粗油	7,875	6,943	99.2	Δ11.8
乗用車	78	26	15.4	Δ66.3	液化石油ガス	45	-	0.0	全減
自動車用部品	24	8	4.4	Δ69	原料別製品	34	35	0.5	3.6
一般機械	169	33	19.4	Δ80.2	織物用糸・繊維製品	34	35	0.5	3.8
原動機	43	10	5.6	Δ77.9	食料品	27	17	0.2	Δ35.4
その他	45	28	16.2	Δ37.6	果実	7	7	0.1	8.4
化学光学機器	15	15	8.9	1.0					
合計(その他含む)	658	171	100.0	Δ73.9	合計(その他含む)	8,002	6,998	100.0	Δ12.5

出所：ジェトロ

輸入については、経済制裁により 2012 年からイラン原油の輸入削減をしていることが、輸入額半減の背景にある。日本の経済産業省の石油統計によると、2013 年のイランからの原油輸入量は 1030 万キロリットルで前年比 6.4%減少、2011 年と比べると 43%減となっている。

図 2- 4 イランからの原油輸入量と割合



出所：経済産業省石油統計

2.3 国際収支

イランの国際収支は貿易の黒字がサービス収支と資本収支の赤字合計を上回り総合収支の黒字を確保する形で推移してきた。その頼みの綱となる貿易収支 2012/13 年度、制裁による石油輸出の大幅な減少で、2011/12 年度の半分以上となった。一方、サービス収支と資本収支の赤字も減少した。その結果、国際収支は 214 億ドルの黒字から 122 億ドルの黒字へと減少した。石油輸出の大幅な減少が主な理由だが、輸入も減ったことで経常収支黒字の減少に多少歯止めがかかった。資本収支の赤字は大きくはなく、結果、2012/13 年度の国際収支は 122 億米ドルの黒字を保った。

表 2- 6 イランの国際収支

単位：100 万米ドル

	2011/12	2012/13	2013/14 *
経常収支	59,382	26,272	29,247
貿易収支	67,068	30,975	32,761
輸出	144,873	98,033	93,560
石油ガス	118,231	62,916	56,328
原油	93,725	44,345	37,837
石油製品および天然ガス	24,506	18,571	18,491
非石油ガス	26,642	35,117	37,231
輸入	-77,805	-67,058	-60,799
サービス収支	-8,110	-5,255	-4,122
受け取り	10,792	9,155	8,457
支払い	-18,902	-14,410	-12,578
移転収支	424	552	608
資本金収支	-17,465	-12,155	-25,969
外国直接投資とポートフォリオ投資	-515	180	0
長中期負債	-2,382	-3,018	-667
貿易借款	-3,202	-3,362	-8,851
その他の資本	-11,366	-5,955	-16,451
誤差脱漏	-20,481	-1,904	0
国際収支	21,436	12,213	3,277
外貨準備高の増減	-21,436	-12,213	-3,277

* 2013/14 は推測値

出所：IMF データより作成

2.4 雇用

イランは核問題が発覚する前から失業率が高く、2001-2002 年度にはすでに高失業率の問題を抱えていた。失業率はその後 2005 年～2009 年頃には 11% 台に改善したが、2010 年には 13.5% まで上昇した。。得に若年層の失業率が高く、2001/02 年度では 33.6% に達していた。さらに、報道によると若年女性の失業率は 46% に達している。こうした中、国外に職を求める若者も多く、頭腦の流出が懸念されている。

表 2- 7 イランの失業率と労働参加率(労働人口に占める割合)

単位：％

	2001/02	2005/06	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14*
失業率	14.2	11.5	11.9	13.5	12.3	12.2	10.3
若年層の失業率	33.6	22.4	24.1	26.7	26.3	25.8	24.3
都市	14.8	13.8	13.5	15.3	13.7	13.8	11.7
地方	13.5	7.1	8.3	9.1	8.9	8.2	6.9
男性	13.2	10	10.8	11.9	10.5	10.5	8.5
女性	19.9	17.1	16.8	20.5	20.9	19.9	20.3
労働者参加率	37.2	41	38.9	38.3	36.9	37.7	36.7
都市	35.8	39.4	37.7	37.3	35.8	36.7	36
地方	39.1	44.7	41.9	40.8	39.8	40.3	38.6
男性	62.1	64.7	62.8	62.1	60.7	61.1	62.1
女性	11.8	17	14.5	14.1	12.6	13.8	11.3

出所：IMF レポート

2.5 主要産業

2.5.1 石油ガス

イランの主要産業は石油・ガス産業である。BP (British Petroleum) の BP Statistical Review of World Energy June 2014 (BP 統計)によると、イランは石油の埋蔵量では世界 4 位、生産量では 7 位、またガスの埋蔵量では世界 1 位、生産量では世界 3 位となっている。

表 2- 8 石油埋蔵・生産主要国

	埋蔵量		生産量	
	単位:100 万バレル		単位:1,000 バレル/日	
1	ベネズエラ	298.3	サウジアラビア	11,525
2	サウジアラビア	265.9	ロシア	10,788
3	カナダ	174.3	米国	10,003
4	イラン	157.0	中国	4,180
5	イラク	150.0	カナダ	3,948
6	クウェート	101.5	UAE	3,646
7	UAE	97.8	イラン	3,558
8	ロシア	93.0	イラク	3,141
9	リビア	48.5	クウェート	3,126
10	米国	44.2	メキシコ	2,875

出所：BP 統計

表 2- 9 ガス埋蔵・生産主要国

	埋蔵量		生産量	
	単位:兆立方メートル		単位:10 億立方メートル	
1	イラン	33.8	米国	687.6
2	ロシア	31.3	ロシア	604.8
3	カタール	24.7	イラン	166.6
4	トルクメニスタン	17.5	カタール	158.5
5	米国	9.3	カナダ	154.8
6	サウジアラビア	8.2	中国	117.1
7	UAE	6.1	ノルウェイ	108.7
8	ベネズエラ	5.6	サウジアラビア	103.0
9	ナイジェリア	5.1	アルジェリア	78.6
10	アルジェリア	4.5	インドネシア	70.4

出所：BP 統計

イラン原油の多くは陸上に埋蔵されており、また陸上の原油埋蔵量の 50%以上が 3 つの大規模油田（マルーン油田―埋蔵量 220 億バレル、アフワズ油田―同 180 億バレル、アガジャリ油田―同 170 億バレル）にある。地図からもわかるとおり、これらの 3 つの大油田はイラクとの国境に近いクゼンスタン盆地に立地する。

一方、ガスはカタールのノースフィールドガス田と同じガス層のイラン側にあるサウスパースガス田が最大で、その可採埋蔵量は 10 兆立方メートルと言われ、イランのガス埋蔵量の 40%を占める。イランはカスピ海沿岸にも天然ガスが埋蔵されていると推定されているが、それほど多くはない（2 兆立方フィート）。

図 2- 5 イランの主要油ガス田立地地図

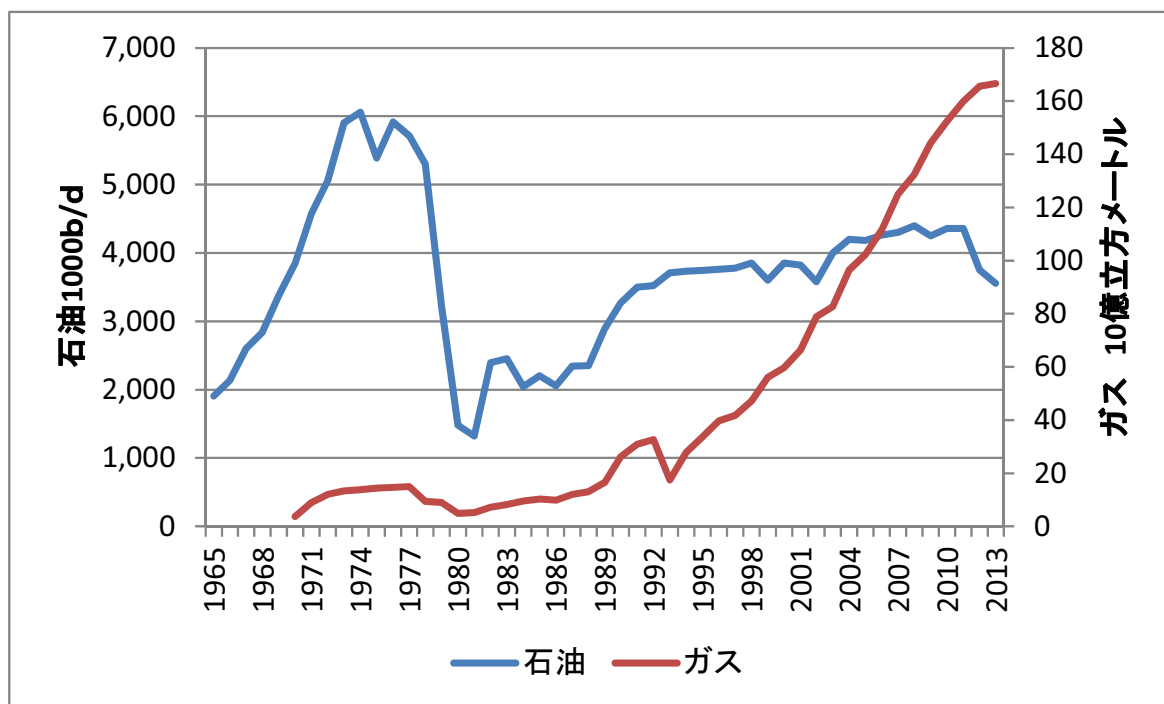


出所：独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC)

イランはカスピ海での自国の石油ガス生産はないが、カスピ海周辺諸国（カザフスタン、トルクメニスタン、ロシア）との間で原油スワップ事業を行っている。この事業は、イランがカスピ海周辺諸国からカスピ海を通じてタンカーで受け入れた原油をパイプラインによりテヘラン製油所及びタブリーズ製油所に輸送の上精製してイラン国内で消費する一方、イランは原則として同量のイラン原油をペルシャ湾のカグ島から出荷する事業である。カスピ海にあるネカ・輸入ターミナルが原油スワップに使われている。

石油・ガスの生産量は 1978～1979 年の革命運動の時に減少したものの、1980～1988 年のイラン・イラク戦争初期には生産量が増加した。1990 年代初旬は上昇した後は微増と微減を繰り返していたが、制裁により 2012 年から減少している。一方、ガスの生産は 1990 年代から急上昇している。

図 2- 6 イランの原油、ガス生産量



出所:BP 統計

イランでは中東諸国では最も早く 1908 年に石油が発見された。当時は欧米の国際石油資本（メジャー）が利権をほぼ独占していたが、イランでは前述の一般情勢で述べたとおり、1951 年に石油が国有化された。現在でも石油ガス事業は国営である。組織構造としては、石油省が石油・ガス部門を統括する頂点にあり、イラン国営石油会社(NIOC)が石油部門を、イラン国営ガス会社(NIGC)がガス部門を、イラン国営石油化学会社(NPC)が石油化学部門をそれぞれ管轄している。

2.5.2 自動車産業

石油ガスに次いで主要な産業は自動車産業である。50 年ほど前から自動車産業があり、当初は組み立てだけだったが、20 年ほど前から現地生産を行っている。GDP のおよそ 10% を占めるといわれ、2011 年には生産台数が 160 万台規模に達し、中東最大、世界では第 13 位の自動車生産国となった。

イラン大手の自動車メーカーは、プジョーを主な提携先していた Iran Khodro (IKCO) とルノーと提携していた SAIPA で、この 2 社で台数ベース市場シェアの 90% 以上を占める。両社ともの核兵器・ミサイル開発に係わっているとされる IDRO (産業再編公社：Industrial Development and Renovation Organization) の子会社である。主要 2 社の概要は以下の通り。

Iran Khodro

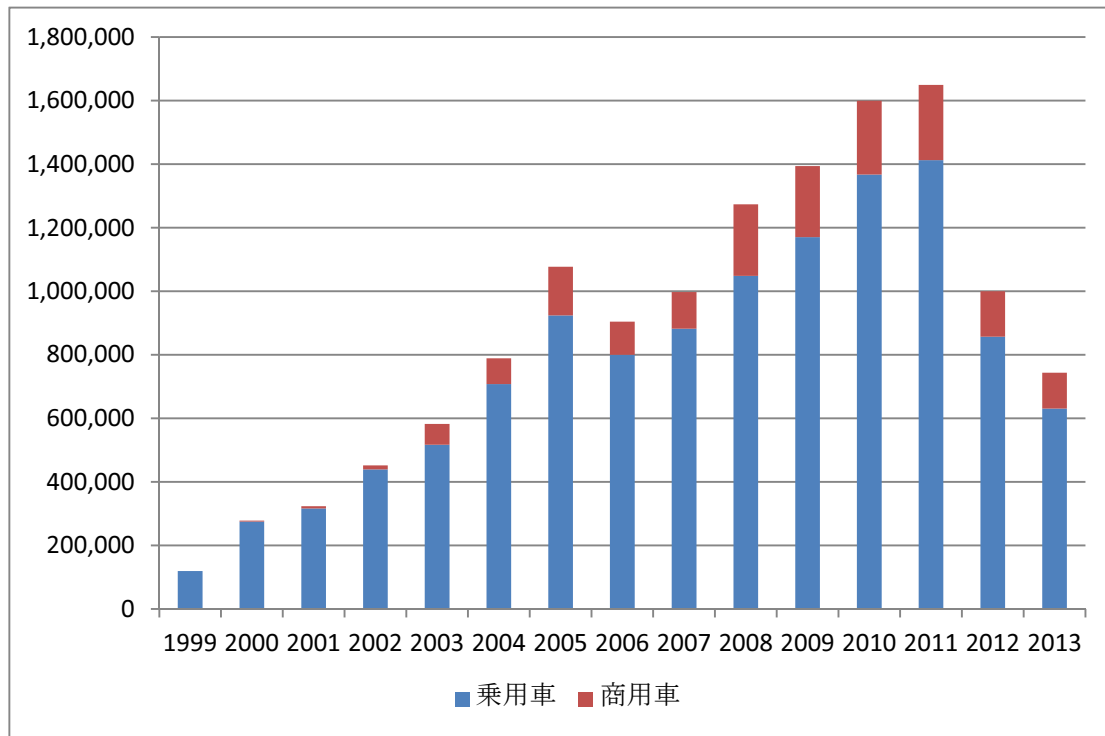
1962 年に Iran National Industrial Corp. として設立。1979 年のイスラム革命後に Iran Khodro に社名を変更した。1967 年に Paykan ブランド車の生産開始した。Paykan は英国 Rootes Group が 66 年に生産開始したもので、Rootes Group (後の Talbot UK) は Peugeot UK の前身。Paykan は 2002 年までイランでベストセラー車であったが、環境基準に合致しないため 2005 年に生産が停止された。プジョー車のライセンス生産する他、自社ブランドの SAMAND も生産する。2004 年 7 月にはルノーと合併で、1.6L エンジン搭載の Logan を 2006 年から生産。

Saipa

Saipa は Iran Khodro に次ぐ自動車メーカーで 1967 年設立。1968 年から Citroën の Dyane 乗用車の組立を開始した。1977 年からはルノー車、1985 年から日産のピックアップトラックの生産を開始。現在の主力は 1993 年から提携している起亜車のライセンス生産。2000 年に当時国内第 3 位だった自動車メーカー Pars Khodro の株式 85% を買収した。2001 年には Citroën の Xantia 車の組み立てを開始。子会社の Zamyad が日産 Junior Pickup、Pars Khodro が日産 Patrol, Maxima, D22 Pickup を組立しているが、制裁を受けて日産は部品の供給を 2013 年半ばに停止している。

2011 年に生産台数 160 万台に達したイランの自動車産業だが、2012 年以降、経済制裁の影響で生産台数は大幅に下落した。2012 年の生産台数は前年比 40% 減の 100 万台、2013 年には同 26% の 74 万台まで落ち込んでいる。2013 年 9 月には中国メーカーのライセンス生産を行っている 3 社 (Rayen - 中国の Great Wall ブランド、Modiran - 中国の Chery ブランド、Kerman - 中国の Jianghuai、Lifan ブランド) が生産を停止した。マツダもライセンス供与先 Bahman Group への部品供与を見合わせた。スズキはイランの現地委託生産会社に部品を輸出し、多目的スポーツ車「エスクード」年間 700 台を生産していたが、2013 年 3 月生産分から出荷を見合わせた。トヨタは他社に先立ち、2010 年 6 月からイランへの輸出を停止した。この影響により、自動車業界では 11 万 5000 人が失業した。

図 2- 7 イランの自動車生産台数



出所：OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

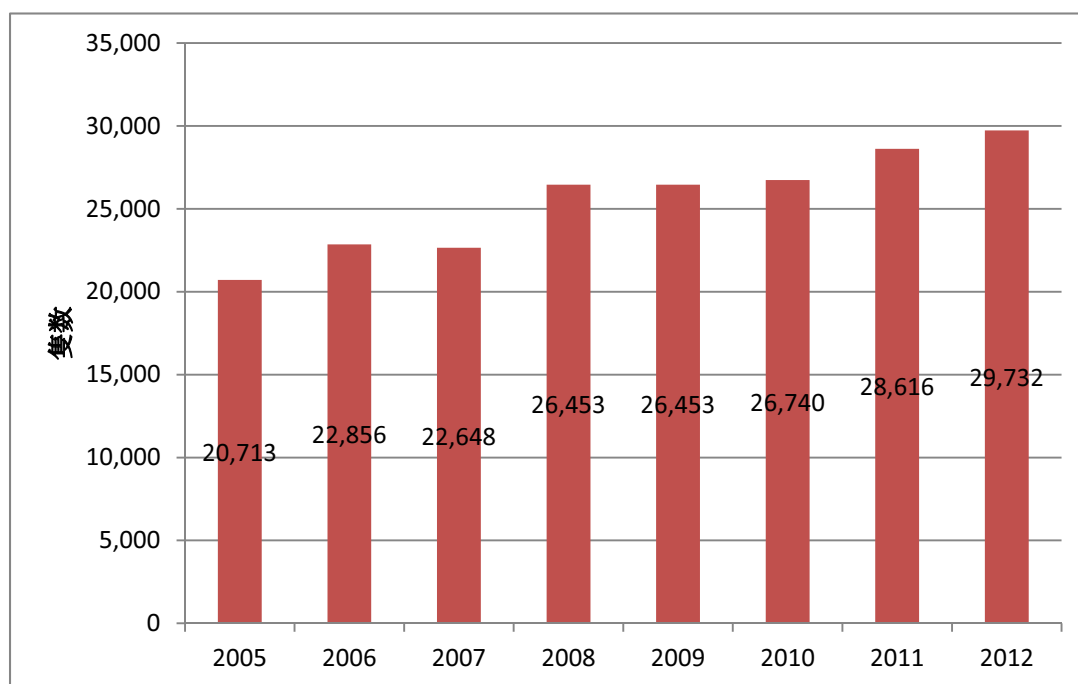
しかし、経済制裁緩和を受け、2014 年には自動車生産台数は大幅に改善。2014 年度の最初の 5 ヶ月の自動車生産台数は 40.4 万台で、前年比 73% 増となった。早くもイランの自動車市場への復帰を模索する動きがフランスメーカーを中心に加速している。ルノーは 2013 年にイランでの自動車出荷を停止した際に、イランにある資産 5 億 1200 万ユーロを 2013 年度の財務諸表に計上しないことを決め、損金処理した。制裁緩和措置を受け、2014 年はじめから自動車部品の輸出を再開しているが、ルノーは Pars Khodro の株式 20% を Saipa から買収するとも報じられている。

3. イランの海運

3.1 船舶登録

イランの船舶登録を管轄しているのは、港湾海事局(Port & Marine Organization)であるが、登録船舶データは公表していない。現地調査で入手した資料によると、2005 年～2012 年の登録船舶数は以下のとおりであるが、その内訳は入手できなかった。

図 3- 1 イランの登録船舶数



イラン造船海洋エンジニアリング協会(Iranian Association of Naval Architecture and Marine Engineering: IRANAME)でのインタビューによると、船舶登録隻数はおよそ 28,000 隻、そのうち貨物船は 200 隻で、このほかに海洋ジャケットが 520 基あるとのことであった。

100 トン以上の自航式船舶を対象としている IHS フェアプレーのデータによると、イランの登録籍船は 829 隻なので、イラン籍船の 97%は 100 トン未満ということになる。IHS フェアプレーのデータによると、100 トン以上のイラン籍船の船種別内訳は以下のとおりである。

表 3- 1 イランの船隊規模（100 トン以上の自航式）

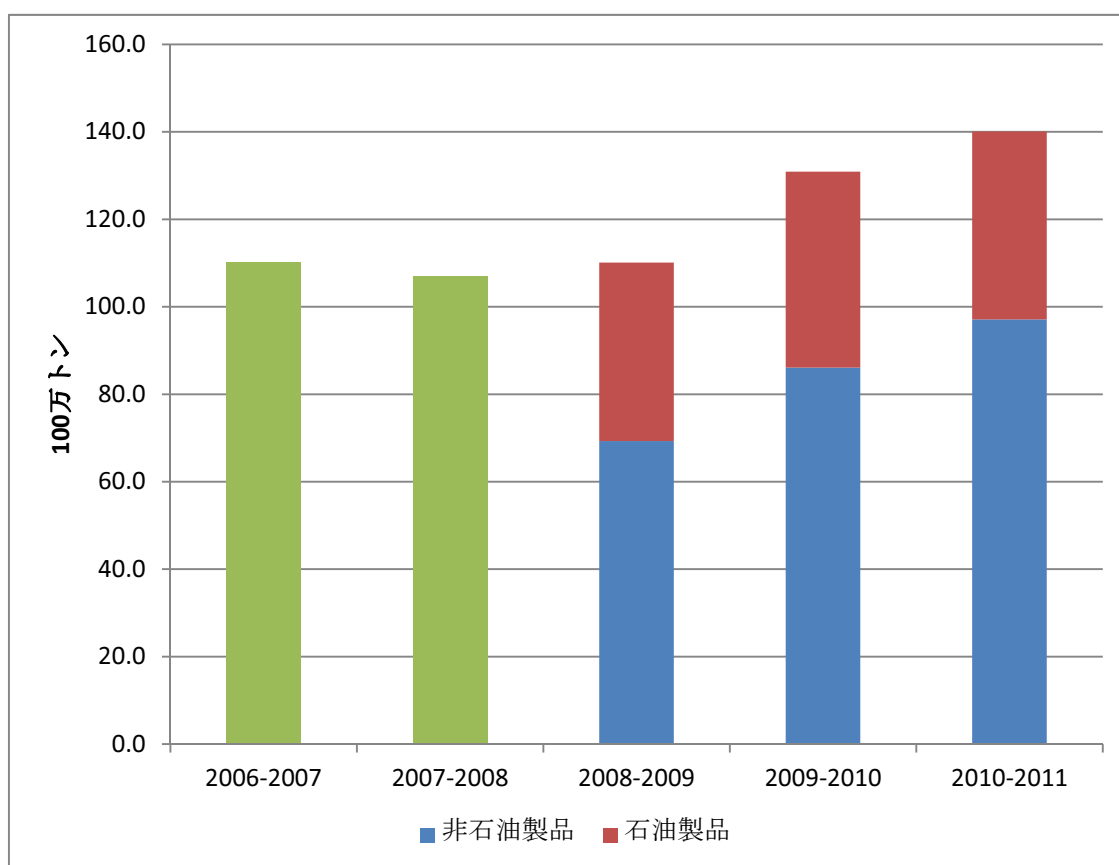
		No.	GT
バルク液体貨物船	原油	3	190,653
	石油製品	7	15,463
	ケミカル	3	48,197
	その他の液体	3	1,398
バルク液体貨物船小計		16	255,711
ドライバルク貨物	ドライバルク	38	1,273,524
	その他のバルク 船	9	5,174
ドライバルク貨物小計		47	1,278,698
その他のドライバルク 貨物/旅客	一般貨物	248	466,766
	コンテナ	27	1,004,985
	冷蔵貨物	2	4,636
	Ro-Ro 貨物	96	60,291
	旅客/Ro-Ro 貨物	11	11,113
	旅客	12	4,518
その他のドライバルク 貨物/旅客小計		396	1,552,309
漁船	漁船	61	28,846
	その他の漁	1	190
漁船小計		62	29,036
オフショア	オフショア供給	66	39,555
	その他のオフショア	3	25,138
オフショア小計		69	64,693
その他	調査	4	2,492
	曳航/Pushing	188	49,411
	浚渫	14	25,500
	その他の活動	33	13,553
その他小計		239	90,956
合計		829	3,271,403

出所：World Shipping Statistics. IHS Fairplay 2013 年版

3.2 貨物輸送データ

イランにおける海上貨物量（Loading & Unloading 合計）は 2010-2011 年度で 1 億 4010 万トンであった。そのうち、非石油製品が 9710 万トン、石油製品が 4300 万トンで、非石油製品が全体の 69%を占めた。

図 3- 2 イランの海上貨物量



註：2006-07 年度、2007-08 年度は非石油製品、石油製品の内訳が入手できなかった。

出所：イラン中央銀行

3.3 外航海運

イランの造船、海運、港湾事業者は欧米による経済制裁の対象となっている。そのうち、海運会社では、国営でイラン最大と考えられるイスラム共和国イラン海運(Islamic Republic of Iran Shipping Lines :IRISL)とイラン内外にある IRISL の関連会社、イラン国営石油公社の関連会社の国営イランタンカー会社(National Iranian Tanker Company : NITC)が制裁の対象となっている。イランには IRISL と NITC 以外に大手海運会社は見当たらない。

3.3.1 IRISL

IRISL の概要

1967 年にアリア海運(Aria Shipping)として設立され、1979 年のイスラム革命の際に Islamic Republic Of Iran Shipping Lines(IRISL)に名称変更した。バルク貨物とコンテナ貨物を取り扱っており、従業員は 7000 人とされる。

イラン国内外に多くのグループ会社を持つ。グループ会社の 1 つ、カザー海運(Khazar Shipping)はカスピ海の港に寄港する海運会社。Valfajre 8 S 海運はペルシャ湾とオマーン湾で旅客を輸送している。インドの国営海運会社 Shipping Corporation of India (SCI)と 1975 年に設立した合弁会社、Irano Hind Shipping Company は、経済制裁の影響で 2013 年に清算が決まった。SCI は残りのローン 8800 万 US ドルを引き受ける代わりに合弁会社が所有していた 7 隻の船を引き取った。

イランの統計によると 2010 年の所有船舶は 138 隻、貨物輸送能力は 539 万トンであるが、IRISL グループの船舶はイラン籍船ではないものが多く含まれていると思われる。

表 3- 2 IRISL グループの所有船舶

	2006	2007	2008	2009	2010
I.R.I. Shipping Co.	85	84	98	95	95
Iran-India Shipping Co.	7	8	8	7	7
Valfajr 8 Shipping Co.	16	12	21	20	20
The Caspian Sea Shipping Co.	7	9	10	14	16
Total	115	113	137	136	138

出所：イラン統計局

イラン中央銀行のレポートによると、2010-2011 年度のイランの商船隊の規模は 570 万トンに達した。統計局のデータによると、2010 年の IRISL グループの貨物輸送能力が 539 万トンある。IRISL グループの船舶の全てがイラン籍船ではないと考えられるが、IRISL グループの船隊規模はイランの商船隊の貨物輸送能力の 95%に当たる。

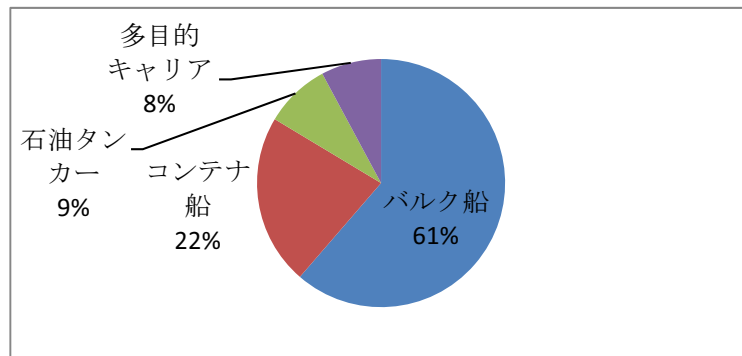
表 3- 3 IRISL グループの貨物輸送能力 (1000 トン)

	2006	2007	2008	2009	2010
I.R.I. Shipping Co.	3,343.3	3,426.9	4,348.4	4,504.6	4,589.8
Iran-India Shipping Co.	335.4	494.2	494.2	642.9	642.9
Valfajr 8 Shipping Co.	22.5	13.7	85.0	82.1	82.1
The Caspian Sea Shipping Co.	31.8	45.3	52.0	66.3	73.9
Total	3,733.0	3,980.0	4,979.6	5,296.0	5,388.8

出所：イラン統計局

IRISL グループの貨物輸送能力の内訳は、バルク船が全体の 61%を占めている。

図 3- 3 IRISL グループ貨物輸送能力の内訳



出所：イラン統計局

IRISL への制裁

Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)及びそのグループ会社 17 社は 2008 年に米国の制裁対象となり、米国はその資産を凍結した。IRISL とグループ会社がイランの国防省と Armed Forces Logistics (MODAFL)向けに物流サービスを提供していることが、制裁の理由。MODAFL はイランの弾道ミサイル研究開発の主体で制裁対象となっている Aerospace Industries Organization を管理しているとされる。IRISL はバルク、コンテナ船を持ち通常の商業貨物も輸送しているが、弾道ミサイル開発用の物資も輸送しているとされる。2010 年にはドイツ、マルタ、キプロスの 37 社が IRISL 関連会社として、制裁の対象になった。2008 年の時点で、123 隻の船が IRISL の所有として制裁リストに掲載されたが、2012 年の報道によると、IRISL はそのうち 57 隻について船名、船籍の変更を行った。2014 年 7 月の報道によると、米国が資産を凍結した IRISL 関連の船舶は 155 隻とされる。2013 年 11 月 24 日にイランと欧米など関係 6 カ国のジュネーブ合意で、イランへの経済制裁が一部緩和されたが、2013 年 11 月 26 日、EU は IRISL を含む多くのイラン海運企業に対し、経済制裁を再発動しており、IRISL は欧米には寄港できずにいる。同社はアジア航路しか運航できていない。現在の仕向け地はインド、マレーシア、中国。

3.3.2 NITC

National Iranian Tanker Company の略で、イラン国営石油会社(NIOC)の子会社のタンカー会社だった。2000年に民営化され、現在の株主は3つの年金基金（国立年金基金、社会保障退職基金、イラン国営石油会社年金基金）であり、イラン政府との関わりはないと同社は主張している。

Business Monitor International（BMI）の資料によると NITC は世界第7位のタンカー会社（DWT ベース）だが、制裁の関係で頻繁に船の船籍や名前を変更しているため、同社の正確な船隊の規模の把握は難しい。

NITC の社長、Ali Akbar Safaei 氏の 2014 年 2 月にインタビューによると、NITC の船隊規模は 67 隻で輸送能力は合計 1600 万 DWT。過去 18 ヶ月で 200 万 DWT 増加した。制裁にも関わらず、同社は世界第3位のタンカー会社を目指して拡張投資を実施しており、2011 年～2013 年には 22 隻の VLCC、カスピマックスシャトルタンカーを 6 隻、LPG キャリア 1 隻、プロダクトキャリア 2 隻を船隊に加えた。

NITC は長期的には LNG 輸送にも参入したいと考えている。イランはガスの埋蔵量も多く、ガスの開発の技術を得ることができれば、80 隻以上の LNG 船が必要になるとしていた。すでにアジアの複数の造船所から、NITC に対してアプローチがあったようである。

また、イラン国営石油会社(NIOC)子会社の国営イランタンカー会社(National Iranian Tanker Company: NITC) の所有船舶は 69 隻、1349 万 DWT で、VLCC、Suezmax 等の大型タンカーはほとんどタンザニア籍にしており、イラン籍船はプロダクトタンカー1隻（約 35000DWT）とバンカリングタンカー(250～1000 DWT) 9 隻の計 10 隻、約 4 万 DWT である。

NITC への制裁

IRISL に比べて NITC は当初は制裁を免れていたが、2012 年 7 月に米国の制裁対象となった。米国は同社の米国における資産の凍結と同社との米国の金融取引を禁じた。対象となったのは NITC とその関連会社併せて 27 社と所有船舶 58 隻。船舶のうち、制裁を免れるために、他国の船籍に変更していたものも含まれる。EU が管理する船舶データベースによると、NITC は所有タンカーのうち 11 隻をタンザニア船籍に、20 隻をツバルに変更したとされる。船名と所有者は変更されたが、オペレーターは NITC のままとなっている。NITC は、制裁発動前はそれまで欧州のキプロスとマルタで船籍をとっていた。米国がこのタンザニアとツバルの 2 カ国に圧力をかけているため、制裁が解除されない限り、タンザニアとツバルの船籍も変更せざるをえないと見られる。

一方、2012 年 7 月には EU による加盟国のイランの原油、石油製品の輸入禁止が発効、同時に、直接、間接的にイランの原油、石油製品の輸出に対する金融、保険、再保険サービスを禁止した。イランは 1 日あたり 220 万バレルとアジア（主に中国、インド、日本、韓国）に輸出している。原油など、事故があると汚染の恐れがある貨物を運ぶ際には、海洋汚染に備えるために多額の保険が必要で、通常タンカー保険は再保険が必要で、1 隻 10 億米ドルの保険をかけているとされる。これらの保険は IG Club と一般的に呼ばれる国際的な損保会社の保険を付与することが入港の規則としている国が多く、保険会社の多くは欧

州企業である。世界の石油タンカーの保険は 95%程度が欧州の保険業界が担っているとされる。イランからの石油禁輸を免除されているアジアの国は自国のタンカーに保険が付与できないため、貨物を輸送できなくなった。NITC のタンカーで輸送し、イランの保険を付与するという手段もあるが、イランの保険では、「国際的な損保会社の保険」にならない。さらに、イランからの送金が金融制裁により困難なため、保険金が払われるかどうかもわからない。こうした中、前述のようにこれに対して日本政府は 2012 年 6 月にイラン原油補償法を成立させ、イラン産原油を積んだタンカーが事故に遭い、海運会社に損害賠償責任が生じた場合に、国が肩代わりすることとした。イラン産原油を日本だけに輸送するタンカーが対象となる。

インドも政府系保険会社による保証を付与し、インド籍船を NITC にチャーターすることで、イランから原油を輸入している。韓国も、イランの保険を付与した NITC のタンカーでのイラン原油を輸入。また保険についての報道はないが、中国も NITC のタンカーでイラン原油の輸入を続けた。

このようにアジアの主要原油輸入国は、米国の制裁免除の条件に基づき輸入量を徐々に減らしてはいるものの、イラン原油の輸入を停止はしなかったため、IHS Maritime によると、NITC は制裁実施後も原油の輸送を続け、さらに船隊を拡張している。2014 年 1 月の記事によると、NITC の船隊は 8 万 DWT 以上の船舶を 51 隻所有し、そのうち 37 隻が VLCC、9 隻がスエズマックス、5 隻がアフラマックスとなっている。37 隻の VLCC のうち常に 3 分の 2 は中国、韓国あるいは台湾向けに貨物を輸送しており、残りのうち 6 隻は浮体貯蔵設備として使われている。残り 6～8 隻は、カーク島と ASSALUYEH 港で、貨物を待っている状態だという。所有する VLCC のうち 12 隻は 2012 年 5 月から 2013 年 7 月に納入された新しい船だ。9 隻のスエズマックスはインド、トルコ、シリア向けの輸送に使われ、アフラマックスはカーク島とバンダーアバス港間の輸送と、ペルシャ湾内の輸送に使われている。

表 3- 4 NITC の船舶リスト

NO	IMO 番号	船名	過去の船名	建造時期	クラス	DWT	船籍
1	9404546	IMICO NEKA 455		Under Construction	Panamax	63,000	
2	9404558	IMICO NEKA 456		Under Construction	Panamax	63,000	
3	9404560	IMICO NEKA 457		Under Construction	Panamax	63,000	
4	9286152	IRAN FALAGH		Under Construction	Product Tanker	34,900	
5	9286140	IRAN FAHIM		Under Construction	Product Tanker	34,900	

6	9187667	SILVER CLOUD	CHRISTINA; CASTOR	2000-11	Aframax	99,094	Tanzania (Zanzibar)
7	9187655	SUNDIAL	CRYSTAL; PLUTO	2000-10	Aframax	99,030	Tanzania (Zanzibar)
8	9187643	ALERT	SEAPRIDE; NEPTUNE	2000-09	Aframax	99,144	Tanzania (Zanzibar)
9	9187631	ABELIA	JUPITER; ASTARA	2000-07	Aframax	99,087	Tanzania (Zanzibar)
10	9187629	ARENA	SHONA; ALPHA	2000-06	Aframax	99,144	Tanzania (Zanzibar)
11	9357377	SPLENDOUR	BLACKSTONE; ROSEMARY	2009-01	Suezmax	164,154	Tanzania (Zanzibar)
12	9357365	SUNEAST	AZALEA	2008-07	Suezmax	164,154	Seychelles
13	9615092	SUNRISE	MYTH	2013-01	Product Tanker	11,000	Tanzania
14	9357353	SUCCESS	BAIKAL; BLOSSOM	2008-05	Suezmax	164,154	Tanzania (Zanzibar)
15	9356608	SANCHI	SEAHORSE; GARDENIA	2008-04	Suezmax	164,154	Tanzania (Zanzibar)
16	9171462	SWALLOW	CAMELLIA; SAVEH	2000-05	Suezmax	159,758	Tanzania (Zanzibar)
17	9171450	SPARROW	CLOVE; SEM NAN	2000-03	Suezmax	159,681	Tanzania (Zanzibar)
18	9172052	SABRINA	MAGNOLIA; SARVESTAN	2000-01	Suezmax	159,711	Tanzania (Zanzibar)
19	9172040	SPOTLESS	LANTANA; SANANDEJ	1999-11	Suezmax	159,681	Tanzania (Zanzibar)
20	9172038	SUPERIOR	DAISY; SUSANGIRD	1999-09	Suezmax	159,681	Tanzania (Zanzibar)
21	9569657	SMOOTH		2013-07	VLCC	317,536	Tanzania
22	9569712	DUSK		2013-07	VLCC	318,000	Tanzania
23	9569700	DRAGON	DENIZ	2013-06	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
24	9569695	STORMBERG	DEW DROP	2013-05	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)

25	9569645	SALALEH	SONGBIRD	2013-04	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
26	9569633	FORTUN	SONATA	2013-03	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
27	9569683	DIAMEND	DEMOS	2013-02	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
28	9569671	DISCOVERY	INFINITY;	2012-12	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
29	9569621	SALWEEN	ATLANTIS; STRENGTH	2012-12	VLCC	317,473	Tanzania (Zanzibar)
30	9569619	DOJРАН	RAINBOW; SOUVENIR	2012-10	VLCC	318,021	Tanzania (Zanzibar)
31	9569669	DIANA	SKYLINE; DAHLIA	2012-10	VLCC	318,000	Tanzania (Zanzibar)
32	9569205	SUNSHINE	CARNATION; PANDA	2012-09	VLCC	317,554	Tanzania (Zanzibar)
33	9283760	FIANGA	MAESTRO; SATEEN	2004-10	Product Tanker	35,124	Tanzania (Zanzibar)
34	9283758	FALCON	ELEGANCE; SOFIA	2004-07	Product Tanker	35,155	Tanzania (Zanzibar)
35	9357729	DON	JUSTICE; DADGAR	2009-08	VLCC	319,999	Tanzania (Zanzibar)
36	9283746	IRAN FAZEL		2004-05	Product Tanker	35,155	Iran
37	9357717	DAL LAKE	COMPANION; DAVAR	2009-03	VLCC	317,850	Tanzania (Zanzibar)
38	9356593	DECESIVE	LEADERSHIP; DANESH	2008-08	VLCC	319,988	Tanzania (Zanzibar)
39	9357406	AMBER	FREEDOM; HARAZ	2008-06	VLCC	317,356	Tanzania (Zanzibar)
40	9362061	DOVE	JANUS; VICTORY	2008-06	VLCC	317,367	Tanzania (Zanzibar)
41	9357389	HENNOPS	COURAGE; HOMA	2008-05	VLCC	317,367	Tanzania (Zanzibar)
42	9357391	HONESTY	MILLIONAIRE	2008-05	VLCC	317,356	Tanzania (Zanzibar)

43	9362059	HYDRA	EXPLORER; PRECIOUS	2008-03	VLCC	317,356	Tanzania (Zanzibar)
44	9357183	MAJESTIC	GLORY	2008-02	VLCC	317,367	Tanzania (Zanzibar)
45	9362073	HERO	PIONEER; HADI	2007-10	VLCC	317,355	Tanzania (Zanzibar)
46	9218492	DARAB	IRAN DARAB	2004-06	VLCC	299,500	Unknown
47	9218480	DENA	IRAN DENA	2004-01	VLCC	299,500	Unknown
48	9212929	HALISTIC	TAMAR; LENA	2003-09	VLCC	299,242	Tanzania (Zanzibar)
49	9212917	MARINA	VALOR; HARSIN	2003-06	VLCC	299,229	Tanzania (Zanzibar)
50	9218478	DAMAVAND	IRAN DAMAVAND	2003-06	VLCC	297,013	Unknown
51	9212905	HAPPINESS	TULAR; LOYAL	2003-03	VLCC	299,214	Tanzania (Zanzibar)
52	9218466	DAYLAM	IRAN DAYLAM	2003-02	VLCC	299,500	Unknown
53	9212890	HORIZON	SCORPIAN; MARS	2002-11	VLCC	299,261	Tanzania (Zanzibar)
54	9218454	DELVAR	IRAN DELVAR	2002-08	VLCC	299,500	Unknown
55	9212888	HUWAYZEH	IRAN HUWAYZEH	2002-05	VLCC	299,242	Unknown
56	9079107	NATIVE LAND	OCEANIC; TRUTH	1996-11	VLCC	298,732	Tanzania (Zanzibar)
57	9079092	NAINITAL	MIDSEA; MOTION	1996-10	VLCC	298,731	Tanzania (Zanzibar)
58	9079080	NYOS	MARIGOLD; BRAWNY	1996-08	VLCC	298,731	Tanzania (Zanzibar)
59	9079078	NAPOLI	VOYAGER; ELITE	1996-06	VLCC	298,731	Tanzania (Zanzibar)
60	9079066	NOBEL	MAHARLIKA; DEEP	1996-05	VLCC	298,732	Tanzania (Zanzibar)
61	8517243	MARIVAN		1985-07	Bunkering Tanker	640	Iran

62	8517231	SARDASHT		1985-06	Bunkering Tanker	640	Iran
63	8508462	BANEH		1985-04	Bunkering Tanker	640	Iran
64	8400103	VALFAJR 2		1985-03	Bunkering Tanker	650	Iran
65	8407345	BADR		1984-12	Bunkering Tanker	350	Iran
66	8316106	YOUSEF		1984-06	Bunkering Tanker	1,050	Iran
67	8316168	YAGHOUB		1984-05	Bunkering Tanker	950	Iran
68	8318178	TOLOU		1984-03	Bunkering Tanker	250	Iran
69	8212465	YOUNES		1982-10	Bunkering Tanker	500	Iran

出所：<http://www.unitedagainstnucleariran.com/oil-tanker-blacklist>

なお、2014 年 10 月、NITC は EU の制裁対象外となった。これは、EU 裁判所の一般裁判所が 7 月 3 日に制裁無効判決を下した後、期限内に EU 側が控訴しなかったため、裁判所の決定が発効したためである。しかし 2015 年 2 月 12 日、EU は再度 NITC を制裁対象とすることで合意。イランはこれに激しく反発している。また、EU の制裁が解除されても、米国の制裁の対象となっているため、国際社会との金融取引は困難だ。保険の付与は引き続き、ハードルが高い状態が続くものとみられる。

3.3.3 外国海運会社

制裁によりイランに寄港する船舶も激減している。この最も大きな背景は、2011年6月23日の米国財務省制裁で、港湾荷役会社の **Tidewater Middle East Co** とその関連会社が制裁の対象となったことである。**Tidewater** は革命防衛隊(IRGC)が一部所有しているといわれている港湾荷役事業者。原油の輸出にはあまり関わっていないが、イランの主要港のうち7つ (**Bandar Abbas** 港の **Shahid Rajaei** コンテナターミナル、**Bandar Imam Khomeini** 穀物ターミナル、**Bandar Anzali** 港、**Khorramshahr** のターミナルのうちの1つ、**Assaluyeh** 港、**Aprin** 港、**Amir Abad** ポート・コンプレックス) を運営しており、イランのバルク貨物とコンテナ貨物のおよそ9割を担うとされている。米国制裁の適用により、**Tidewater** との金融取引ができなくなるので、**Tidewater** に対する支払いができなくなった。そのため、マースクなど海外の海運会社はイラン最大のコンテナ港バンダー・アバスをはじめ、**Tidewater** が運営する港湾への寄港を停止した。イラン向け **Tidewater** の運営ではない小規模のブシェール港で取り扱うようになった。2012年1月にはEUも**Tidewater** を制裁対象に加えた。2012年2月には **Overseas Shipholding Group Inc.**, **Frontline Ltd.**などのタンカー世界大手がイラン原油の輸送を停止すると発表した。

2013年7月に発効のFY2013国防授權法に含まれるイラン自由及び対拡散法では、**Tidewater** に限らず、「港湾事業者にもものやサービスの提供すること、港湾事業者を代表して取引を行うこと、港湾事業者の利益になること」が制裁の対象となった。具体的に船舶の寄港が制裁の対象になるかは明記されていない。非公式の米国政府の見解によると、制裁対象外の貨物をイラン港湾に定期航路の1部として輸送することは、通常制裁の対象にはならないとされるが、外国海運会社のイランへの寄港はさらに減少した。海運最大手のマースクライン、業界第2位の **Mediterranean Shipping Company** は制裁発効前の2012年後半にイランへの寄港を停止した。2013年に入ってからクウェートの **United Arab Shipping** 社、UAEの **Simatech Shipping LLC** もイランの貨物の取り扱いを停止した。

一方、2014年1月からの一部制裁解除により、一部のアジアの海運会社が寄港を再開、あるいは再開の検討を開始している。既に台湾のワンハイ社は2014年7月22日に6000TEUのコンテナを既にシャヒド・ラジャイターミナルに接岸した。現代、コスコ、韓進の各社がシャヒド・ラジャイ港での運航を再開するべくイラン側と協議に入っている。各国の海運会社がイラン寄港を控えている間、イラン向け貨物はトルコやアラブ首長国連邦、グルジア、オマーンなどで積替える必要があった。

3.4 内航輸送

イランの内航輸送に関する情報はほとんどない。内陸水運で航行可能な河川は Karun River のみである。720 キロメートルある Karun River は河口付近で、イラクから流れてくるチグリス・ユーフラテス川と合流している。合流した後、海までの河川は Shatt Al-Arab waterway と呼ばれており、イラク、イランの国境地帯を流れている。Karun River は浚渫していないので、あまり使われなくなっている。出光の日章丸が原油を積みに行ったアバダン港は Shatt Al-Arab waterway にある。

沿岸輸送については、現地調査の際にヒアリングをしてみたが、ほとんど情報は得られなかった。

3.5 オフショアリグ・支援船等

イランには豊富な石油、ガスの埋蔵量があり、世界有数の原油生産地となっている。しかし、イランの油田の多くは陸上に立地する。ガスについては、世界最大のガス田といわれ、カタールとイラン両方の水域に広がるノースフィールド・ガス田（イラン側はサースパースガス田）がある。（イランの油ガス田の地図は、2.4.1 石油ガス産業参照）

一方、カスピ海にも多くの天然資源が埋蔵されているが、イランの水域にあるものは少なく、確認+推定埋蔵量は 3300 万 BOE（石油換算バレル）とカスピ海全体の 0.06% に過ぎない。2011 年に原油埋蔵量 1 億バレルの Sardar Jangal 油田を発見したとイラン政府は発表した、その後開発は進んだという報道はない。さらに Sardar Jangal 油田はアゼルバイジャンとトルクメニスタンに属するという意見もある。

カスピ海での探鉱も行っているが、オフショア開発向けのプラットフォームや特殊船の需要は主にペルシャ湾のガス田開発になると思われる。

表 3- 5 カスピ海オフショアの国別確認+推定埋蔵量

国名	発見Field数	カスピ海オフショア確認+推定埋蔵量			
		油(百万boe)	コンデンサート(百万bbl)	ガス(10億m³)	合計(百万boe)
カザフスタン	26	16,014	24	899	21,389
アゼルバイジャン	33	12,686	2,313	1,553	24,241
ロシア	10	1,466	105	331	3,538
トルクメニスタン	5	1,086	292	244	2,832
イラン	2	-	-	6	33
合計	76	31,252	2,734	3,033	52,033

出所：石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC)

石油ガス開発の大手は欧米企業だが、経済制裁下、海外企業が開発や掘削をすることはできない。そのため、イランで掘削をしているのは、主に国営イラン石油会社子会社の **National Iranian Drilling Company(NIDC)** である。イランには **120 基** のリグがありそのうち **70 基** を **NIDC** が所有している。報道によると、過去 **7～8 年** に輸入されたリグは全て中国製であり、他に国産のリグ **7 基** が稼動している。**120 基** のうち、オフショアリグは **20 基** のみである。

オフショアサポート船は、**UAE** などの湾岸諸国やアジアの事業者がイランのオフショア開発市場に参入していた。湾岸諸国の事業者の中には旧式の船をイランに用船するビジネスを展開しているところもあった。イラン向けの傭船料は他地域よりも単価が低いが、旧式の船でも借り手がついたので、船舶の調達費用が安く、利益を出すことが出来ていた。しかし、制裁が厳しくなり、湾岸諸国の事業者もイラン向けのサービス提供が難しくなった。何隻程度イランに傭船されていたか推測は難しいが、ある業界関係者によると、**100 隻** 近いのという。イランの石油省のデータによると、**2012 年** には **24 基** のリグがオフショア油田で使われていた。

シンガポールに本社を置くオフショアサポート船供給業者の **Miclyn Express Offshore** は、制裁で **2013 年 1 月** にイランのオフショア開発向けサービスから撤退した。

現在はイランの地場のオフショア支援船を所有・運航しているものと思われる。デスクリサーチから判明してイラン地場企業は以下のとおり。企業規模などについての情報は公開されていないため、これらがイラン市場で大手かどうかを判断することはできない。

Iranian Offshore Engineering and Construction Company (IOEC)

<http://www.ioec.com>

1993 年 に設立されたイラン初のオフショアコントラクター。オフショア設備の建造、設置を行う。オフショア作業船を所有し、パイプの敷設、据付、試運転などを様々な業務を行う。作業に必要な各種船舶、バージを所有する。パイプ敷設船は直径 **4 インチ** から **60 インチ** までのパイプの敷設が可能。様々な重さのプラットフォームを持ち上げたり取り付けたりするためのクレーンバージも所有。ジャケット、デッキ、その他のオフショア構造物を運搬するための平らなバージも所有する。プラットフォームの修繕・メンテナンスに必要な居住空間付のバージも所有する。

Maroos Shipping Group

<http://www.maroos.net/>

1994 年 設立の海運、物流、海洋サービス会社。オフショアエンジニアリングサポート部門を持ち、中東、カスピ海地域にオフショア掘削、建造、生産業務に必要な油田掘削装置設置のためのアンカーハンドリング船、パイプジョイント運搬船のほか、**150～280 フィート** の長さのパイプやオフショア構造物を運搬するバージなどを所有する。**4 カ国** に **14 ヶ所** のオフィスを持つ。

Darya Fan Qeshm Industries Co. (SADAF)

<http://www.sadaf-mit.com/>

オフショアケーブルの敷設、オフショア構造物の設置などのオフショア開発エンジニアリング会社。モジュラーデッキ掘削、生産プラットフォームなどの各種プラットフォームのオフショア建造のほか、ターミナルの建設も行う。シアレグクレーン・プルバージ、パイプ・ケーブル敷設バージ、進水バージ(Launch Barge)、オフショアサプライ船、浚渫船などを持つ。



Sheerlegs Crane/
Pull Barge
SADAF 3000



Pipe/Cable Laying Barge
EEL 75



Launch Barge
LB 90



Offshore Supply Ship SADAF
POSHTIBAN



SADAF DREDGER

Daryakoosh Company

<http://www.daryakoosh.ir>

1990 年にオフショア救助コントラクターとして設立された。1994 年にオフショアサービス分野に参入した。オフショアサービス分野では、衛星システムを搭載した DP DSV Koosha 1 号を持ち、パイプの敷設、オフショア設備の設置などを行っている。

所有・運航船舶は、DP DSV Koosha 1 号、DP DSV Koosha2 号（ダイビングシステム付）、ユーティリティーボート 2 隻、係留作業バージ

Dolphin Shipping

<http://dolphinshipping.net/>

1991 年に設立された海運、オフショアマリンサービス会社。主要事業は海運だが、オフショア開発部門を始めるにあたり、イラン国内や外国の企業と合弁会社を設立したり、外国人を雇用したりした。現在の事業範囲はオフショア構造物の設置、プロジェクトマネジメント、オフショア構造物の建造、試運転など多岐に渡る。これらの作業に必要な船は所有しているものと思われるが、所有船舶情報はウェブサイトには掲載されていない。

4. イランの造船

4.1 造船業界の概要

海運業界と同様、造船業界も経済制裁の対象となっており、イランの造船業界に関する情報は乏しい。イランでの現地調査で入手した資料によると、イランの主要造船所（海洋構造物、海洋エンジニアリング会社を含む）は 14 社ある。14 社のうち、ウェブサイトがある企業は僅かであり、またいずれの会社についても売上や建造実績の全体像などの情報が入手できないため、正確な規模を把握することは難しいが、デスクリサーチ、インタビューでの情報から、大手は Iran Shipbuilding & Offshore Industries Complex Co (ISOICO) と Iran Marine Industrial Company（一般的に SADRA と呼ばれている）であると考えられる。デスクリサーチによると、イランで最初に設立された近代的造船所は 1970 年代開設した Persian Gulf Shipbuilding Complex (PGSC) で、同造船所は Bandar Abbas 港から 50 キロに立地し、25 万トンまでのタンカーの建造と修繕を主な事業としていたとされる。しかし同社の名前は現地調査で入手したリストにはなかった。現在、PGSC のウェブサイトはないが、デスクリサーチによると、Iran Shipbuilding & Offshore Industries Complex Co (ISOICO) の前身ではないかとも思われる記述がある。（ただし、インタビューでは ISOICO は 70 年前から操業していたということだったので、これが本当なら 1944 年操業ということになり、PGSC は ISOICO に合併されたのかもしれない。）

制裁が本格化する以前の（制裁初期）の 2003 年頃の報道によると、IRISL や NITC はそれまでは中国や韓国に発注していた船舶を、この頃からイラン地場の造船所への発注を検討するようになったと見られる。2003 年 3 月の報道によると、SADRA はオフショア石油開発向けが主で、船舶は小型船しか建造したことがないが、大型船建造に参入の意欲があり、IRISL から 35000DWT のバルク船の受注の可能性があると言われていた。また、ISOICO へのインタビューによると、2003 年に韓国からの技術移転の交渉をしたが、実現しなかったという。2003 年頃から造船の振興を試みたが、2002 年から核開発問題が持ち上がっており、造船の技術移転は実現しなかったものと思われる。ISOICO によると、7 年前に中国とインドから造船の専門家を招聘したということであったが、具体的な内容は開示されなかった。

表 4- 1 イランの主な造船・海洋構造物建造・修繕企業

	会社名	事業内容
1	The Iran Marine Industrial Co., (SADRA)	船舶、浮体構造物、オフショアプラットフォーム、沿岸構造物の建造、修繕
2	Iran Shipbuilding and Offshore Industries Complex Co., (ISOICO)	船舶、浮体構造物、オフショアプラットフォーム、沿岸構造物の建造、修繕
3	Shipbuilding Arvadan Co.	大型から中型の船舶と浮体構造物の建造
4	Pergasiran Co.	船舶、浮体構造物、石油ガス業界向け設備の設計、エンジニアリング、建設
5	Tiwa Sanat Co.	船舶、浮体構造物、石油ガス業界向け設備の設計、エンジニアリング、建設
6	Abadan KESHTI-e-NUH Co.	鉄鋼の浮体構造物、船舶の建造
7	Delwar KESHTI Co.,	グラスファイバー製の浮体構造物、船舶の建造
8	Pars KESHTI Poolad Co.,	鉄鋼の浮体構造物、船舶の建造と修繕
9	Sepeher Darya Jonub Co.,	鉄鋼の浮体構造物、船舶の建造
10	Talash Bandar Co.,	鉄鋼およびグラスファイバーの浮体構造物、船舶の建造
11	Nejat Darya Co.,	鉄鋼およびグラスファイバーの浮体構造物、船舶の建造
12	Sanaye Daryayi Shahid Darvishi Co.,	鉄鋼の浮体構造物、船舶の建造
13	Sanaye Farasahel (SAF) Co.,	海洋構造物、石油プラットフォームのエンジニアリング、建造、設置
14	Iranian Offshore Engineering and Construction Company	様々なプラットフォーム、海洋構造物の設計、建造、修繕

造船業に関する全体像について、工業省、海洋工学部を有するシャリフ大学、イラン造船海洋エンジニアリング協会(Iranian Association of Naval Architecture and Marine Engineering (IRANAME))に聞いても、ISOICO と SADRA が大手であるということ以外、明確な情報を得ることはできなかった。造船業に関する産業政策については、工業省はシャリフ大学に委託して、造船業振興政策を現在策定中という状態である。

IHS フェアプレーの World Shipbuilding Statistics によると、2014 年 12 月現在のイランの受注残は 16 隻、25 万 GT で、そのうち貨物船が 12 隻 249.5 万 GT を占めている。12 隻の貨物船の内訳は、ガス・プロダクトタンカーが 2 隻、コンテナ船が 1 隻、原油タンカーが 3 隻、上陸用舟艇が 6 隻となっている。貨物船の納入先はイラン国内が 5 隻、ベネズエラが 2 隻で、残り 5 隻についてはデータがない。

表 4-2 イラン造船業界の受注残の状況

		隻数	GT	DWT
2014 年 12 月現在の受注残	貨物船	12	249,515	395,340
	その他の船	4	1,014	NA
	合計	16	250,529	
納入予定	2014 年完成	7	2,722	
	2015 年完成予定	12	174,576	
	2016 年完成予定	4	75,953	
貨物船受注残の内訳	ケミカル・プロダクトタンカー	2	51,561	69,800
	コンテナ船	1	23,200	29,870
	原油タンカー	3	169,042	289,000
	上陸用舟艇	6	5,712	6,670
	合計	12	249,515	395,340
貨物船受注残の納入先	イラン(ケミカル・プロダクトタンカー)	2	51,561	69,800
	イラン(上陸用舟艇)	1	495	1,000
	イラン(原油タンカー)	1	40,800	63,000
	イラン(コンテナ船)	1	23,200	29,870
	ベネズエラ(原油タンカー)	2	128,242	226,000
	不明(上陸用舟艇)	5	5,217	5,670
	合計	12	249,515	395,340

出所：World Shipbuilding Statistics, December 2014, IHS fairplay

なお、造船大手は Iran Shipbuilding and Offshore Industries Complex Co.,(ISOICO)、The Iran Marine Industrial Co., (SADRA)の 2 社であるが、両社とも革命防衛隊(IRGC)の関連企業とされ、現在は経済制裁の対象となっている。

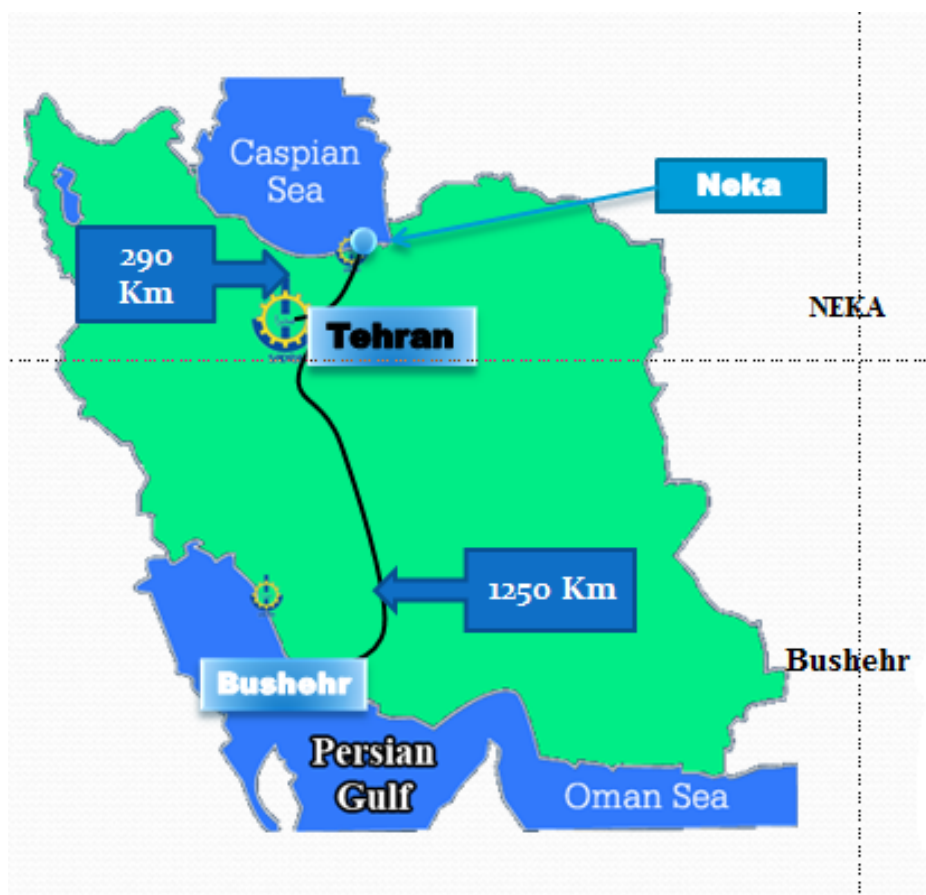
4.2 主要造船所

4.2.1 The Iran Marine Industrial Co., (SADRA)

会社概要

1968年に設立された。設立当初は船舶修繕が主だったが、その後建造にも参入。現在ではオフショア海洋構造物、エンジニアリングにも力をいれている。イランのペルシャ湾側のブーシュフルとカスピ海沿岸のNEKAの2ヶ所の造船所を持つ。従業員はおよそ3000人。ブーシュフルの造船所は、埋立地側（Sadra 島）と本土側に分かれる。

図 4- 1 SADRA 造船所の立地場所



出所：SADRA 社資料

表 4- 3 SADRA 造船所概要

SADRA 島オフショアヤード	面積 111 万 7200 平方メートル 埠頭長さ 300 メートル 水深 7 メートル
Sadra 島造船ヤード	面積 47 万平方メートル 埠頭長さは 130 メートル 水深 7 メートル 乾ドック 12 × 50 × 300 m
ブーシュフル造船ヤード	面積 16.6 万平方メートル 埠頭長さ 250 メートル 水深 4.5 メートル 600 トンのシンクロリフト
Sadra オフショアヤード	面積 40 万平方メートル 埠頭長さ 200 メートル 水深 6 メートル 150 メートルのレール 6 セット（1500 トンまでのモジュール用） 3500 トンのトップサイドデッキ用スキッドウェイ 200 メートル
カスピ海（Neka）ヤード	面積 50 万 9065 平方メートル 埠頭 1000 メートル 水深 5.5 メートル 3800 トンのシンクロリフト

出所：SADRA 社資料

図 4- 2 SADRA Island ヤード



出所：SADRA 社資料

実績

イラン・イラク戦争で破壊された油ガス田の復興工事プロジェクトに参加した。サウスパースのガス田開発にも関与している。1999 年に開始したサウスパースの第一期工事 3 億米ドルを SADRA はサムソンと共同受注し、SADRA が 4000 トンの住居用プラットフォームと 7000 トンの生産プラットフォームを建造、サムソンが坑口プラットフォームを建造した。

2002 年に開始したフェーズ 4&5 ではオペレーターのイタリアの Eni 社より、坑口プラットフォームトップサイドなどの EPC 契約を受注。フェーズ 6～8 はオペレーターのノルウェーの Statoil 社から坑口プラットフォームトップサイドなどの EPC 契約を受注した。その後、SADRA の工事の遅延で 2006 年に評価損を計上するとしていた⁸。

⁸<http://globenewswire.com/news-release/2006/01/24/338547/92748/en/Statoil-Writes-Down-Iranian-Gas-Project.html?print=1> Statoil はコントラクターを変更すると 2006 年に発表しているが、実際に変更したのか、あるいは SADRA が完成させたのかはデスクリサーチからは判明していない。

また欧米がサウスパースの開発から手を引いたあと、SADRA がフェーズ 13 の 5 億米ドルの契約を 2010 年に受注したが、遅延のため、アラブ首長国連邦企業に移管すると報じられた。

船舶建造受注もキャンセルや大幅遅延が報じられている。

表 4- 4 SADRA の船舶受注

2005 年、ドイツの Rickmers グループがオプション込みで 16 隻の多目的船を発注。2007-2008 年にかけて納入予定。	2007 年に遅延が報じられていたが、2008 年の報道によると SADRA 側から受注をキャンセル。
2006 年にベネズエラからのアフラマックスタンカー 4 隻を 2.27 億ドルで受注。船舶の大きさは 113,000 トン。長さは 250m, 幅 44m, 高さ 21m。この契約で 3000 人の雇用を創出した。	2009 年 9 月から建造を開始。2011 年に最初の船の竜骨(Keel)を建造。2012 年 10 月に最初の 1 隻を納入した。
国営イランタンカー会社(NITC)から、63000DWT のタンカー 3 隻を受注し 2005 年から 2006 年にかけて納入することになっていた。	2011 年時点で納入されていなかった。中国に建造が移管されたものと思われる。 ⁹

出所：各種報道資料などから作成

この他、SADRA はイラン国営石油会社向け 16000 馬力、26600 トンの多目的引き船 3 隻、イラン港湾海事局向けに長さ=43.26m, 幅=10m, 高さ=3m, 喫水=1.8m の流出油収集バージ、イラン国営石油会社向けに重さ 14700 トンで水深 1000 メートルまで掘削可能な半潜水掘削プラットフォームを建造した。

⁹ 中国での NITC 向けタンカーの建造について、フィンランドのバルチラ社がイラン向けとわかっていてエンジン開発協力をしていると非難されている。

<http://shipandbunker.com/news/emea/627758-us-non-profit-calls-on-wartsila-to-end-iran-ties>

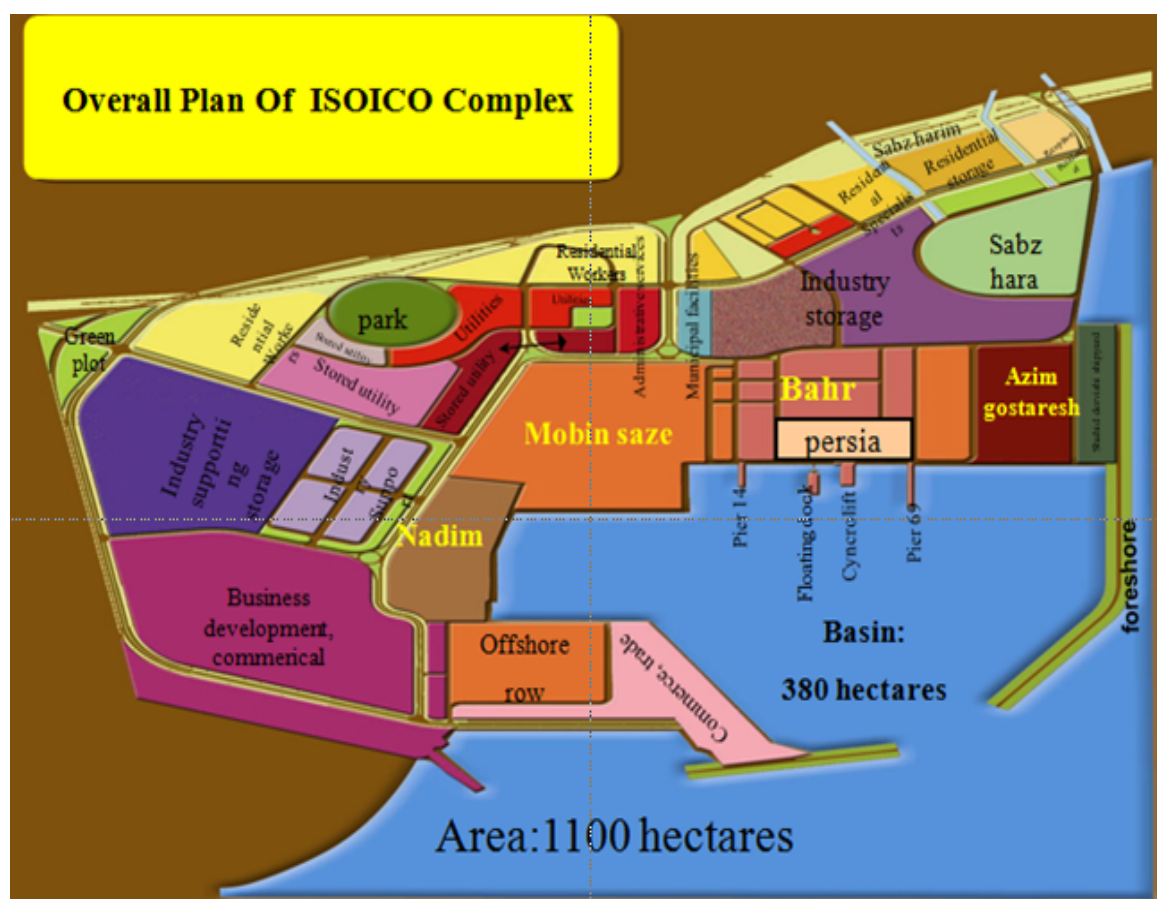
4.2.2. Iran Shipbuilding and Offshore Industries Complex Co., (ISOICO)

会社概要

同社へのインタビューによると、70年前から造船に従事しているとのことであったが、デスクリサーチによる確認はできなかった。現在、造船所は Bandar Abbas の経済特区内にあり広さは11000ヘクタール。この経済特区にはISOICO以外の企業も入居可能。経済特区のメリットは、輸出向け売上は免税となること。国内取引は課税される

同社は革命防衛隊(IRDG)が管轄するIDROの傘下企業とされ、欧米の制裁対象となっている。報道によると2005年まではIDROが100%所有していたが、IDORは2005年にISOICOの持ち株60%を売却した。売却先は社会保障基金とIRISLと見られる。インタビューでは革命防衛隊は株主ではなくクライアントであると話していた。

図4-3 ISOICOコンプレックスの地図



出所：ISOICO 社資料

ISOICO には 6 つの子会社があり、その概要は以下のとおり。

表 4- 5 ISOICO 子会社

BGH Shipyard	イラン最大の造船所。外航船、オフショアジャッキアップリグ建造、石油ガス開発向けの船の建造。 鉄鋼からペイントまでワークショップあり。シンクロリフトを持つ。ドルフィンドックがある
Persia Hormoa Repair Yard	年間 70～80 隻、8 万 DWT までの船舶を修繕。 IRISL（国営コンテナ船会社）との合併 240 x 40 の浮きドック
MSG Offshore Yard	石油ガス関係プラットフォームなど建造、修理
AGH Drydock Yard	新会社。35 万トンの船の修繕ができる 2 つのドライドックを建設する予定 修繕ドックは 370 x 80 x 14.5 新造ドックは 470 x 80 x 14.5 VLCC、LPG キャリアも建造修繕可能
Gipco Procurement Company	調達会社
Nadim Repair Yard (NGPG Shipyard)	小型船の建造修理 3000DWT までの船。カタマラン、タグボート、ランディングクラフト、バージなど (ペルシャ湾で早くて小さいカタマランの需要が大きい)

出所：ISOICO 社資料

同社へのインタビューによると 2003 年に韓国からの技術移転の交渉をしたが、実現しなかった。7 年前には中国やインドから造船の専門家を招聘した。

社員数 5000 人。建造中の新造船所 AGH Drydock Yard が完成する頃には 15000 人になる見込み。

実績

SADRA 以上に納期が遅く、初めて受注した 2200TEU のコンテナ船の建造に 10 年かかった。同社は経験不足のため、と話しており、2 隻目以降は 2～3 年で完成したとのことである。コンテナ船の建造にあたり、ドイツに協力を依頼したが、協力は得られなかった。

インタビューによるとこれまでに完成させた外航船は 3 隻のみ。外航船以外では、イラク向けに 3 隻のユーティリティー船、ランディングクラフト、タグ、デッキ、貨物バージなどの建造実績がある。イラン国営石油会社(NIOC)向けに石油ガス開発のジャケットを建造

したこともある。120 人乗りアルミ旅客船を外国との合弁で建造したことがあるとのことであったが、建造のどの部分を担当したかは、明示されなかった。

外航船の受注建造実態は以下のとおり。

表 4- 6 ISOICO の受注

IRISL 向けの 2200TEU のコンテナ船 3 隻	最初の 1 隻 Iran Arak を 2009 年 8 月に進水した。2014 年 5 月に 2 隻目 Iran Shahr-e Kord を試航海した 3 隻目の IRAN KASHAN も 2013 年に完成した。
IRISL 向けの 53000DWT のバルク船 10 隻を 2005 年に、75000DWT のバルク船 6 隻を 2004 年に受注。	建造されたという形跡はない
NITC 向けの 36000DWT のプロダクトタンカー 2 隻を 2003 年に受注。	2013 年 2 月に進水した。
IRISL 向けのコンテナ船 6 隻、バルク船 15 隻を 2013 年 3 月に受注。船舶のサイズ情報は公開されていない。	2004-2005 年に発注したバルク船と同じものかどうかは不明。2013 年以降、本件に関する報道はない。

出所：報道、インタビューより作成

4.2.3 Arvandan Shipbuilding Company

Arvandan Shipbuilding Company は、IDRO の子会社で、アルミ船を米国の Peterson の協力で 1973 年に建造した。イスラム革命の後、Arvanda は鉄鋼およびアルミの船を 100 隻以上建造した。2007 年にウェブサイトは削除された。

同社が最近建造した船舶は、1000 トンのランディングクラフト 8 隻とカタマラン 2 隻である。また、過去には 1000 トンのランディングクラフト 5 隻 200 トンのクルーボートバージ 3 隻（イランオフショア石油会社向け）を建造した実績がある。

4.2.4 Sanaye Farasahel Iran (SAF)

1993 年に設立された石油ガス業界コントラクター。石油ガスプラットフォーム、陸上・オフショアの構造物、港湾設備、石油ターミナル、海底パイプライン、その他石油ガス業界向けの機器の建造を行う。

同社はジャッキアップ掘削リグの設計を行い、この設計はイランが知的所有権を有している。Rosemond-SA20 の名称で登録された最初のイランモデルの掘削リグである¹⁰。イラ

¹⁰ デスクリサーチによると、このリグの知的所有権を持っているのは、Rosemond Group というイランの会社である。<http://www.rosemond-emi.com/> Rosemond 社のウェブサイトから SAF 社のウェブサイトへのリンクがあるので、両社は関連企業と思われる。SAF は SADRA と関連があるようである。<http://www.iranwatch.org/iranian-entities/deep-offshore-technology-company-pjs>

ン船級協会と韓国船級協会から設計認証をとっている。また、ISO 19905-1:2012 の「石油天然ガス業界用可動式オフショアユニットの特殊アセスメント」の認証を EuroCert から取得している。最大水深 300 フィートで、地中 25000 フィートまで掘削することができる。

4.3 船用工業

イラン国内では舶用品はほとんど生産されていない。鉄鋼業界はあり、イスファハンにある Mobarakesh などが大手である。しかし舶用の鉄鋼の生産は限られている¹¹。

舶用機器も輸入に頼っている。イラン国営タンカー会社(NITC)によると、同社のタンカーのポンプ、ボイラー、ステアリングギア、プロペラ、塗料は日本メーカーのものが多く、スペアパーツの輸入に苦労しているという。NITC によるとスチールパイプも日本製だという。メインエンジンは、欧州のエンジンメーカー、小型エンジンはディーゼル発電機の日本と欧州のメーカーが多い。たとえばすべての船に 3 個ずつポンプがはいっているとすると、そのメーカーのポンプを搭載した船が何隻もあり、そのスペアパーツが入らないことは船舶のメンテナンス上大きな問題となる。プレジャーボート用の船外機は日本メーカーのものが入ってこないで米国のエンジンをどこかから調達しているようだ。

一方、欧州のエンジンメーカーなどは、イランの船会社が最終ユーザーとわかっているプロジェクトにエンジン開発の協力をしていると非難されていることからわかるように、実は水面下で活動しているようである。

いずれにしても、イラン側は舶用機械の正規の輸入が再開されることを切望している。

¹¹ Mobarakesh 社のウェブサイトにある製品リストからは舶用鋼板は見当たらなかった。

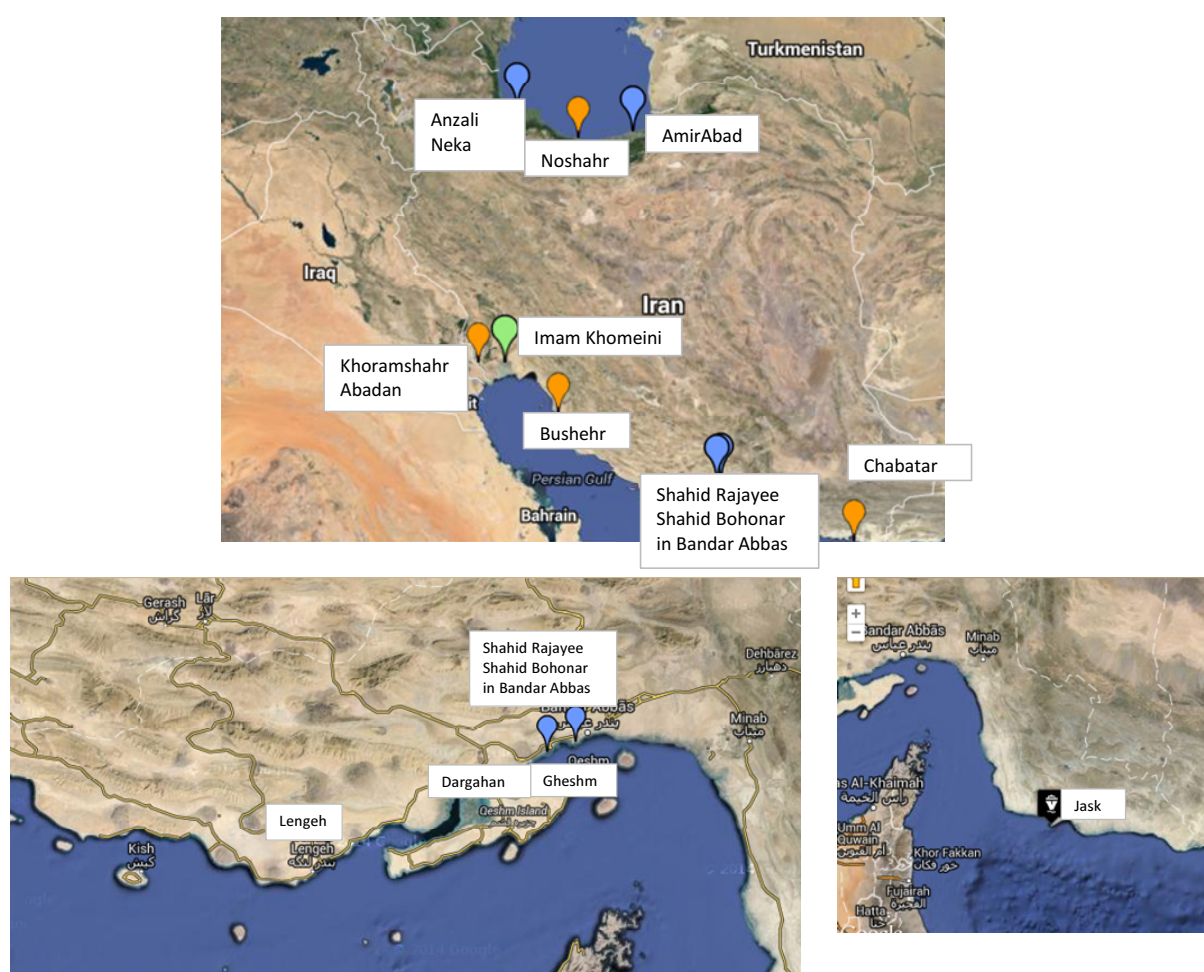
5. イランの港湾

5.1. 港湾海事局(PMO)管轄港湾

イランで港湾を管轄しているのは、港湾海事局(Port and Maritime Organization :PMO)であるが、石油ガス向けのターミナルは石油省が管轄している。

PMO が管轄している港はカスピ海 4 ヶ所、ペルシャ湾 11 ヶ所、オマーン湾 2 ヶ所（石油ターミナルを含まない）の 17 ヶ所である。

図 5- 1 PMO 港の場所



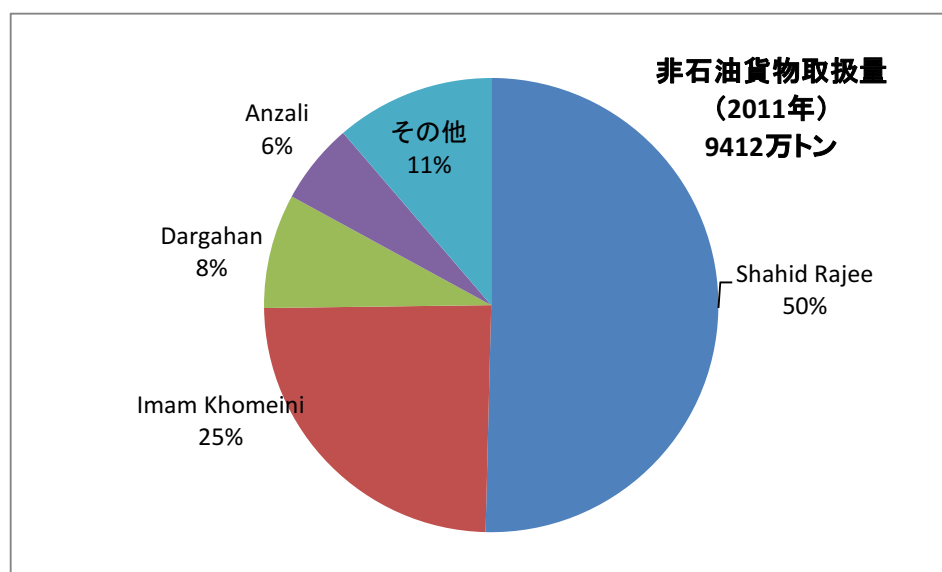
出所 : <http://www.worldportsource.com/ports/IRN.php> より作成

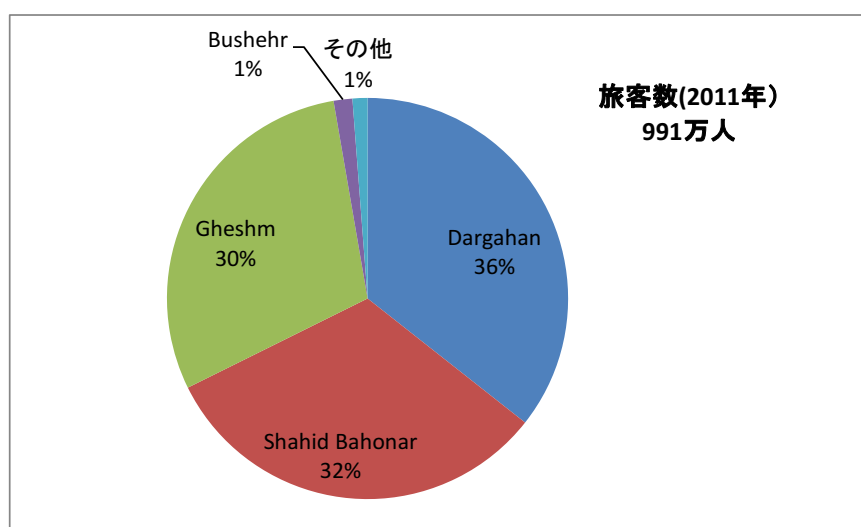
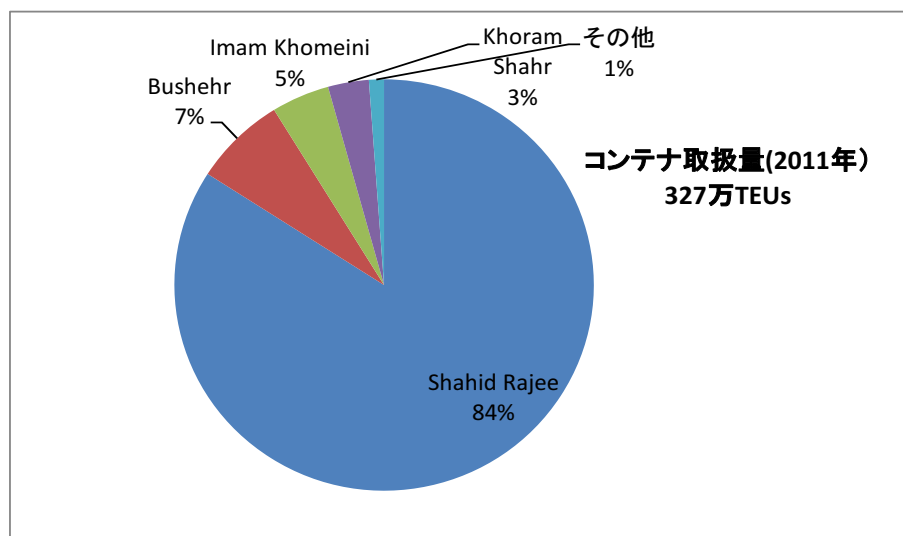
このうち、PMO のアニュアルレポートに取扱量などのデータが掲載されているのは、以下の 15 ヶ所である。

南部の港	北部の港
① Imam Khomeini	① Anzali
② Shahid Rajaee	② Noshahr
③ Shahid Bahonar	③ AmirAbad
④ Bushehr	④ Neka
⑤ Chabahar	
⑥ Khoramshahr	
⑦ Abadan	
⑧ Lengeh	
⑨ Gheshm	
⑩ Dargahan	
⑪ Jask	

PMO のデータで公表されている貨物取扱量は 2011 年が最新である。石油を除く貨物の取扱量が最も多いのは Bandar Abbas 港の Shahid Rajaee ターミナルで、貨物全般で 15 港の半分、コンテナ貨物に限ってみると TEU ベースで 88% を占める。次いで取扱量が多いのは Imam Khomeini で、非石油取扱量は 15 港全体の 25%、コンテナ取扱量では 4.5% を占めた。この 2 ヶ所以外は貨物取扱量は少ない。コンテナで 2 番目の取扱量を持つ Bushehr 港でも 23 万 TEU と Shahid Rajaee ターミナルの 10 分の 1 以下である。一方、旅客数の取り扱いでは、Dargahan, Shahid Bahonar, Gheshm の順で多く、この 3 港で旅客数の 97% を占めた。

図 5- 2 主要港の貨物・旅客取扱シェア





出所：PMO 資料

なお、PMO でのインタビューによるとイランの港湾のうち、カスピ海の Fereydoun-kenar 港（一般貨物港）、ペルシャ湾側では Bushehr 港のターミナルを民間企業に管理を委託しているとのことであった。民営化は入札で 50 年間の運営権供与し、50 年終わったらまた入札を行う方法をとる。これ以外の港は政府が運営している¹²。

¹² <http://www.abranco.com/ports.htm> のウェブサイトによると、2 ヶ所だけではないようである。

There are Private Berths in the ports of Imam Khomeini. Bushehr, Shahid Bahonar and ChahBahar Which are not Mentioned the above datas.

5.2 PMO 主要港の概要

5.2.1 Bandar Abbas 港

古くからある Shahid Bahonar Terminal と新しく開発された Shahid Rajaee Terminal から成る。

Shahid Bahonar Terminal には一般貨物 6 バース、鉄鋼向け 1 バース、石油向け 2 バース、旅客向け 1 バース、バージ栈橋 1 ヶ所がある。

表 5- 1 Shahid Bahonar Terminal のバース

バース種類	数	長さ(m)	水深(m)
一般貨物	6	1050	10
鉄鉱石	1	190	10
石油	2	380	10
旅客	1	190	10
バージ栈橋	1	250	8

出所：Maroos Shipping Group ウェブサイト

Shahid Rajaee Terminal は現在の主要コンテナターミナルとなっている。経済特区も隣接区に設置された。後述の港湾マスタープランでは、新たな一般貨物ターミナル、コンテナターミナルが建設されている。コンテナターミナルの第 2 期工事は完成しており、コンテナ取り扱い能力は年間 300 万 TEU から 600 万 TEU に増加した。報道によると第 2 期工事には中国が投資した。第 3 期の拡張工事は 5 億ドルを見込んでおり、イラン政府は外国資本を呼び込みたいとしている。報道によると、中国の広東省の経済ミッションが Shahid Rajaee ターミナルを 11 月に訪問し、投資の可能性について話し合った。PMO は第 3 期の拡張計画を 2015 年 3 月までに完成させたいとしている。

表 5- 2 Shahid Rajaei Terminal のバース

バース種類	数	長さ(m)	水深(m)
コンテナ	16	4000	13.5～17
一般貨物	17	3855	13
石油および石油製品	2	456	13

出所：PMO 資料

図 5- 3 Shahid Rajaei Terminal 見取り図



出所：PMO 資料

5.2.2 Imam Khomeini 港

1928 年に開設した港。コンテナターミナル、穀物ターミナル、一般貨物ターミナルなどから成る。コンテナターミナルは 1976 年に開設した。

表 5- 3 Imam Khomeini 港の概要

Container Terminal コンテナターミナル	バース数は 5 ヶ所、全長 1050 メートル、平均喫水 11～12.5 メートル。 4 基のガントリークレーンなどを備える。 年間コンテナ処理能力は 70 万 TEU
The Grain Terminal 穀物ターミナル	バース数は 7 ヶ所、年間処理能力は 800 万トン。
General 一般ターミナル	バース数は 3、年間処理能力は 65 万トン。Gul Agency 社が管理するターミナル
No. 2 Steel & General Cargo Terminal 第 2 鉄鋼一般貨物ターミナル	バース数は 7、主な貨物は国内貨物、積み替え、輸入、年間取り扱い能力は 110 万トン
No. 3 Steel & General Cargo Terminal 第 3 鉄鋼一般貨物ターミナル	バース数は 3、年間取り扱い能力 85 万トン。ターミナルオペレーターは Bonyad Barandaz 社
Export Terminal	輸出ターミナルは、Iran Marine Services (バース No. 34, 182.5 メートル)、The Mehvar Talaie Storage Terminal (石油派生品の荷上げ、荷積み、貯蔵)、The Behran Oil Terminal (石油派生品の荷上げ、荷積み、貯蔵)から成る。
Transit Silo Terminal	Transit Silos Terminal は、穀物 75000 トンを取り扱うターミナルで、サイロは 17 万トンの貯蔵能力がある。サイロは 5 万トンのサイロが 30 ヶ所、37500 トンのサイロが 5 ヶ所、7500 トンのオープンヤード貯蔵場所がある。年間輸送処理能力は 400～600 万トンの穀物。
General Cargo Terminal	(情報がウェブサイトがない)
Bulk and Direct Cargo Terminal	イランアルミニウム社のアルミニウムターミナル、Behshahr Oil 社の石油貯蔵タンク、Kermanshah Industrial 社の Mahidasht 農産品ターミナル、Shomal Industrial 社の植物油タンクから成る。

出所： <http://bikport.pmo.ir/en/services/dedicatedterminals>

2011 年に経済特区の指定を受け、港湾の隣接地域 11000 ヘクタールを開発することとなった。この規模はイランの経済特区としては最大のもの。

図 5- 4 Imma Khoemeini 港配置図



出所:http://www.kavehlogistics.com/kavehlogistics_content/media/image/2010/07/372_orig.jpg

5.2.3 Bushehr 港

Bushehr 港は 50 ヘクタールの土地にありバースは 7 つあり、総長 1193 メートル。コンテナ取扱量は年間 30000TEU。

なお、Bushehr では、港湾の面積が足りないので、対岸の Negin 島に新たなターミナルを建設する計画が浮上している。Negin 島への港湾拡張計画は 2010 年の報道で既に発表されていて、この拡張により Bushehr のコンテナターミナルの取り扱い能力は 3 万 TEU から 10.2 万 TEU になるとされていた。しかしその後、具体的な進捗があったという報道は見当たらない。2014 年 4 月の報道によると、民間投資 1.1 億ドルで Negin 島の港湾ターミナルを建設するとなっている。Negin 島の面積は 450 ヘクタール。

一方、Bushehr にカタールと共同で経済特区を建設する構想もあり、カタールの Al Ruwais 港とつなぐ計画もある。

インタビューで Bushehr 州 の州知事に面談したときにも、経済特区の話があり、日本企業の投資に対する期待が表明された。

5.3 石油省管轄の港湾

イランには石油および石油製品の輸出ターミナルが 10 ヶ所程度あり、このうち原油の輸出ターミナルはカーク島、シーリ島、ラバン島である。この 3 つで、1 日 600 万バレルの原油を輸出している。カーク島が最大で、大型タンカーの寄航が可能、9 万 DWT から 27 万 DWT のタンカーが接岸できる。さらに 50 万 DWT までの U L C C が接岸できるバースが 3 つある。カーク島の原油貯蔵能力はおよそ 2000 万バレルで、イランはこれをさらに 800 万バレル増やす計画がある。

シーリ島はシーリストリームと呼ばれるオフショア油田で生産される原油を輸出している。シーリ島は 8 万 DWT から 35 万 DWT のタンカーが接岸でき、原油貯蔵能力は 450 万バレルである。

ラバン島は、ラバンプレンドと呼ばれるイランで最高品質の原油を輸出しているが量は少なく、1 日 10 万バレル程度の生産量である。ラバン島には 2 つの埠頭があり、25000DWT から 25 万 DWT のタンカーが接岸できる。貯蔵能力は 550 万バレルである。

原油輸出ターミナルのほかに、石油製品を扱うターミナルとして Abadan 港（ディーゼルガソリンなどの石油製品輸出）、Asalouyeh 港（コンデンセート輸出）、Bandar Abbas 港（重油、バンカーオイルなど輸出）、やバンダー・マーシャー、ラス・バーレゲン、キッシュ島などがある。カスピ島のネカには、カスピ海原油の輸入ターミナルがあり、原油スワップに使われている。

図 5- 5 原油輸出ターミナル



出所 : <http://www.maroos.net/iranian-ports>

またイランはオマーン湾のジャスク島に新たな石油ターミナルの建設を検討している。完成後には貯蔵能力は 2800 万バレル、投資金額は 4200 億リアル（3425 万ドル）を見込んでいる。

6. イランにおける海事産業の現地調査

2014 年 10 月に現地調査を実施した。

首都テヘランにおいて、海事産業を所管している工業省(Ministry of Industries, Mines and Trade)、港湾開発や船舶登録を所管する港湾海事局(Ports and Maritime Organization: PMO)の政府機関、国営タンカー会社(National Iranian Tanker Company: NITC)、国営造船所(Iran Shipbuilding & Offshore Industries Complex Co: ISOICO)、造船海洋エンジニアリング協会(Iranian Association of Naval Architecture and Marine Engineering: IRANAME)、イラン船級協会(Iranian Classification Society: ICS)、シャリフ工科大学(Sharif University of Technology)などの海事関係機関及び在テヘラン日本国大使館、JICA、JETRO を訪問した。

イラン側の各訪問先は、日本の造船業及び造船政策に関心を示したため、日本における海運・造船の重要性及び国土交通省が 2011 年 7 月に策定した日本の「総合的な新造船政策」について、求めに応じて紹介した。工業省はイランの海事政策の策定を計画しており、シャリフ工科大学にその具体的な検討を委託している。工業省、シャリフ工科大学、造船海洋エンジニアリング協会、イラン船級協会における意見交換では、イランの海事産業における課題や経済制裁下での資材調達などの困難を解消したい意欲が示され、世界の造船業を有する多くの国の中で、イランが将来どのような地位を占めるべきか真剣に検討している状況が示された。

図 6- 1 シャリフ工科大学における日本の「総合的な新造船政策」の説明



イランに対しては、国連決議等による経済制裁が行われているため通貨の下落、高いインフレ率と失業率など、国民生活は厳しいものがある。しかし、テヘラン市内は車があふれ、渋滞が発生するなど、市内を見る限りでは、イランはしたたかに経済活動を行っているように感じられた。

実際、各訪問先では、様々な方法で海外との関係を構築していることを覗わせる発言があり、各国の企業等からのアプローチがあることをほのめかし、日本だけが来ていないといった発言も相次いだ。

イラン船級協会(ICS)は、隣接して事務所を設けている韓国船級協会(KR)と連携し、KR 船級規則をもとに ICS 船級規則を作成しようとしている。また、検査員の訓練も KR から受けている。国営タンカー会社(NITC)は、ガスキャリアを建造する計画を有しているが、中国、韓国の造船所からプロポーザルが来ているなど、各国企業は積極的な動きをしている。

首都テヘランに続き、ペルシャ湾に面する港湾都市ブーシェフル(Bushehr)に移動して、ブーシェフル州の州知事との面談、港湾視察及び造船所の現地調査を行った。

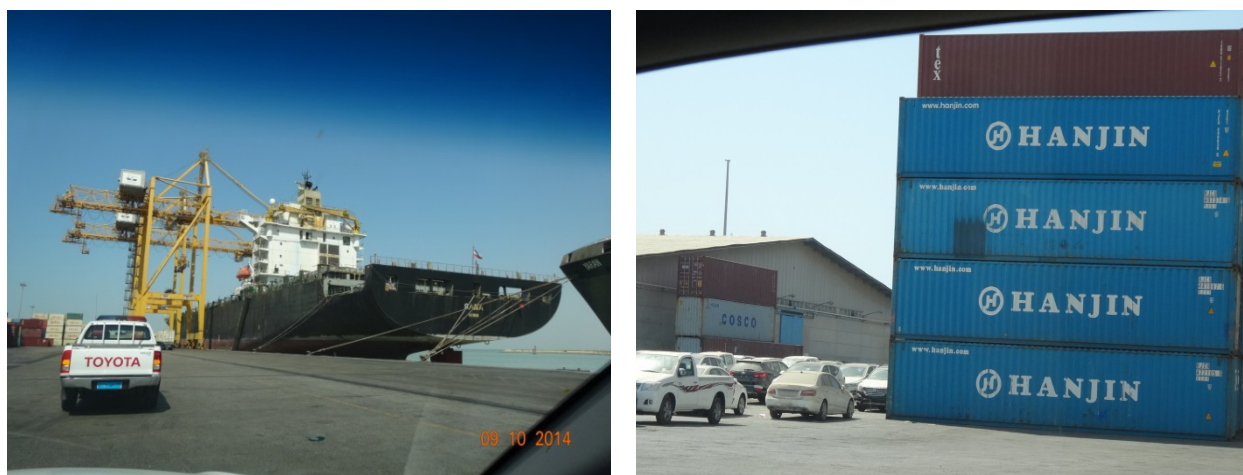
ブーシェフル州の州知事からは、地域の海事産業振興のため特区制度を設けることにしており、日本企業の進出を期待するとの発言があった。

図 6-2 首都テヘランと港湾都市ブーシェフルの位置及びブーシェフル州知事（中央）



ブーシェフル港の視察では、中国船社、韓国船社のコンテナが多数積み上げられており、これらの国が積極的にイランとの経済関係を構築していることを窺わせるものがあった。

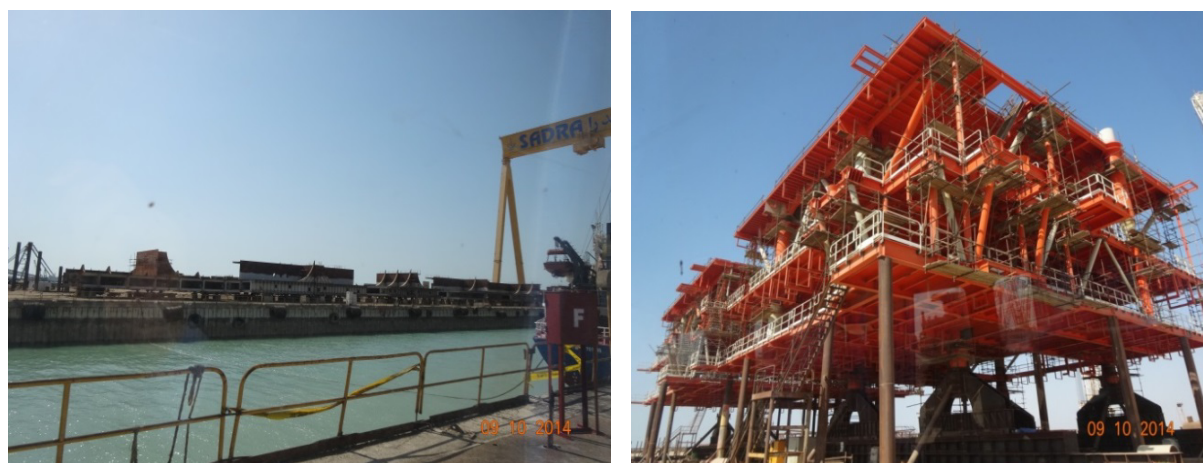
図 6- 3 ブーシェフル港のコンテナ船及び中国船社(奥)と韓国船社(手前)のコンテナ



ブーシェフルにはドックを有する大型造船所の SADRA 造船所があり、タンカーや海洋構造物を建造している。また、ペルシャ湾岸の海岸線に沿って複数の造船所があり、オフショア支援船や FRP 漁船を建造している。

造船所経営者は、経済制裁によって調達品の確保が難しく、建造に時間がかかることが大きな課題だが、最近増えているオフショア支援船の受注に合わせて、何とかその調達を図っていると話していた。

図 6- 4 ブーシェフルの SADRA 造船所の建造ドック及び建造中の海洋構造物



ペルシャ湾岸の複数の造船所は、それぞれ同じ造船所で鋼鉄製のオフショア支援船とFRP漁船の両方を建造している。

オフショア支援船は平地の建造ヤードでクレーン車等を使って資機材を搭載している。FRP漁船は建屋の中で積層作業をして中央で接合する建造方法としており、船体外板部ができるまで海岸に近い建造ヤードに移動し、船橋部等を造り全体を完成させている。

これらの造船所に対するオフショア支援船及びFRP漁船の発注は、経済制裁下でも増えているとの説明であった。

図 6- 5 ペルシャ湾岸の造船所で建造中の鋼鉄製オフショア支援船及びFRP漁船

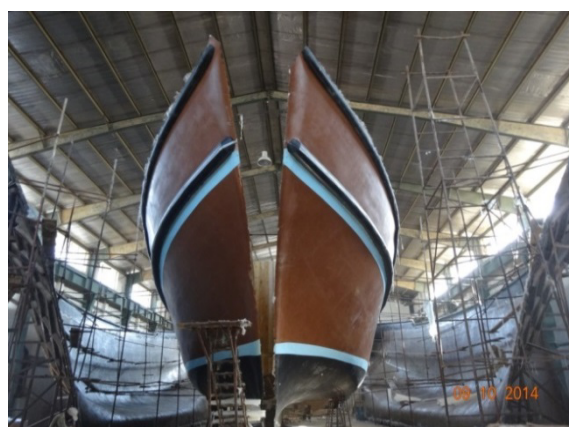
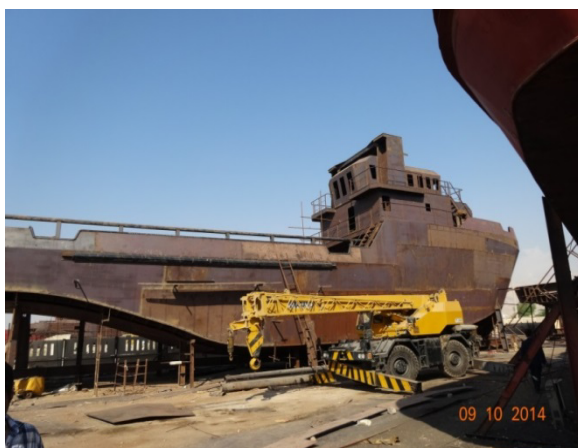


図 6- 6 別のペルシャ湾岸の造船所で建造中の鋼鉄製オフショア支援船及びFRP漁船



7. イラン海事産業が抱える問題とポテンシャル

イランは海運、造船、港湾と海事産業に関わる全ての分野が制裁の対象となっており、船舶の航行、造船に必要な資材の調達からイランの港湾への寄港の制限など様々な制約を課されている。

舶用機械、部品の輸入

造船だけをとっても、エンジンを始めとして、造船に必要な多くの舶用機器は欧米あるいは日本メーカーの製品である。イラン国内には満足な舶用機器を製造できるメーカーはない。製鉄所もあるが、舶用プレートのグレードを製造できる、という話はインタビューでは聞かなかった。SADRA が力を入れている石油ガス向けオフショア構造物も、機器は欧米ブランドが多い。イランの造船業が抱える最大の問題は経済制裁により、舶用機器が輸入できないという点である。インタビュー先でも、「潜在性は高いのだから、舶用機器を輸出してほしい。制裁が解除されれば、世界中からイランに売り込みに来る。そのときに買って売り込んでも遅い。制裁後のイラン市場で優位に立つためには、今からイランの造船業と有効な関係を築く必要がある」という点であった。制裁前に VLCC を 5 隻日本から調達した NITC からは、スペアパーツがはいってこないことが大きな課題だという意見があった。同社の船のポンプ、ボイラー、ステアリングギア、プロペラ、塗料などは、日本メーカーのことが多い。エンジンは、欧州エンジンメーカーもあるが、発電機用のエンジンは日本製も使っている。「船を買うときには、機器のメンテナンス、部品の供給は行うという条件で買っているのに、部品が手に入れないのは契約違反ではないのか。」と強く部品の供給を求めている。

造船マネジメント

造船所が抱える最大の課題は納期だ。舶用機器の調達がスムーズではない、ということも背景にあるが、1 隻の船の建造に ISOICO では数年かかっている。イラン船級協会によると、タグボートで 2 年、大きな外航船で 5 年かかっているという。ISOICO でのインタビューによると、2200TEU のコンテナ船を始めて建造したときには、慣れていなかったこともあり、10 年かかったという。

船舶の検査にも課題がある。かつては DNV, BV などの検査官がイランにも常駐していたが、制裁の影響で外国の船級協会がイランから撤退してしまった中、イランで建造する船舶はイラン船級協会から検査を受けることになるが、タンカーを数多く所有する NITC は、「イラン船級協会は国際船級協会連合にはいっていないので、NITC の船の検査を任せられない」という。NITC が必要とする船をイランの造船所が建造する能力がそもそもないというのも確かだが、造船所の能力と船級協会の能力は共に発展していくことが望ましい。こうした中、イラン船級協会は韓国の船級協会研修を受けるなど、関係を強化している。

イラン側は日本からの協力も強く希望している。具体的にはサプライチェーンマネジメントや工期管理やコスト管理などのプロジェクトマネジメントの人材育成や技術移

転の要望が寄せられた。インタビューによると、ISOICO ではかつてはドイツから設計を購入していたが、現在では 8 割は自社設計しており、子会社 6 社全てに計画課があり、設計者を配置している。造船工学はシャリフ大学を始め、人材育成を行っている機関があり、修士、博士号を持っている人は多い。必要としているのは造船工学そのものよりも、マネージメント能力だとイラン側は感じているようだ。

ポテンシャル

イラン側は、イランの海事産業のポテンシャルは高い、と口をそろえる。世界一の埋蔵量を持つ天然ガスは、外国メジャーの撤退、さらには開発に必要な資材の輸入ができないため、開発が進んでいないが、制裁が撤廃されれば、天然ガス輸送の LNG 船の需要は大きく、すでに NITC は LNG 船の調達に動き出している。

イラン船級協会によると、向こう 10 年間でイランには多くの次のような造船需要があるとしている。

- ・ 漁船
- ・ オフショア構造物（ジャケット、デッキ）
- ・ オフショア支援船
- ・ 小型フェリー
- ・ 乗組員船(crew boat)
- ・ 汚染対策船(pollution recovery boat)
- ・ タグボート 7～8000 馬力
- ・ 造船に必要な機械

イランとの核協議は 2 度、期限までに妥結せず延長となった。2015 年 3 月 24 日現在、2015 年 6 月 30 日までの合意を目指して協議が続いている。3 月 16 日から開催された協議について米国の国務長官は「大きな進展」と評したが、核研究や制裁解除などで両者の溝が依然として深い。6 月末最終合意のための枠組を 3 月末までに合意することになっているが、道のりは遠く、残された時間は限られている。イスラエルで強硬派のネタニヤフ首相が再選されたことも、核協議に微妙な影を落としている。合意に至るかどうかが、予断は許さないが、イランも欧米も真摯に妥結点を探っているように見える。

制裁解除になれば、各国企業はイランとの関係構築に積極的に行動を起こす。既にそれを見込んで布石を打っている企業もある。国際社会の動向を踏まえつつ、制裁が解除される前に、イランの海事産業との関係構築について十分検討しておくことが重要である。

結びとして

本報告書においては、イランの政治情勢、対外関係、経済情勢についてできる限りの情報を集め、国連や欧米による経済制裁の内容等を詳述し、海事関係で現在どのようなことが制裁対象となっているかを明らかにしました。また、イランの海事産業に関して、海運、造船、港湾等について現地調査を踏まえた情報を掲載しました。

我が国の企業関係者は、国際社会の方針に沿って慎重な対応をしております。一方、経済制裁が将来解かれることに関するイラン側の期待は大きく、それを見越した各国企業の動きもあります。

中東情勢は、長い歴史の中で解決が極めて困難な複雑な問題を抱えていますが、これらの動向を踏まえつつ、我が国が中東の主要国と良好な経済関係を構築していくことは重要です。今後の経済発展に関してイラン側の日本への期待は大きいものがあり、海事関係において将来どのような協力ができるか検討しておくことは必要と考えられます。

このような観点から、本報告書がイランに関心ある方々にご活用いただけることを願っております。

国際社会から経済制裁が行われているイランにおいては、政府や国営組織の関係者と面談することは難しいものがあります。本調査を進めるに当たり、事前の情報では、政府関係者には外務省経由で面談申し入れをしなければ会うことは難しく、一般にイランでは、面談日を事前に確定することは困難で、予定日時の直前になっても面談できるかどうかかわからないということでした。

このように面談アレンジが極めて難しいイランにおいて本調査が実施でき、多くの貴重な情報を得ることができたのは、シェリフ工科大学のセイフ教授と同教授と連携して事業をしているアミニ氏の協力のおかげです。首都テヘランでの調査は、一週間前になっても日程が確定せず、現地でも予定日時が何度も変わる状況でしたが、両氏のおかげで工業省はじめ枢要な政府組織の局長クラス及び海事関係組織の責任者と面談することができ、貴重な情報が得られました。

また、ペルシャ湾に面する港湾都市ブーシェフルの現地調査においては、舶用品に関する事業を行うデガーニ氏の取り仕切りにより、ブーシェフル州知事との面談、港湾視察及び複数の造船所訪問が実現しました。

ここにご協力していただいたセイフ教授、アミニ氏、デガーニ氏に心より感謝申し上げます。また、本報告書の取りまとめ等にご協力いただいた関係者に感謝申し上げます。

この報告書は、ボートレース事業の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

イランにおける海事産業の現状及び今後の動向に関する調査

2015 年（平成 27 年）3 月発行

発行 一般社団法人 日本中小型造船工業会

〒100-0013 東京都千代田区霞が関 3-8-1 虎ノ門三井ビルディング
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

一般財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

