

2026年6月8日

イラクの代替石油輸出ルートはなぜ機能しないのか

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

2026年2月末以降、ホルムズ海峡は事実上封鎖された状態となっている。その影響を大きく受けた国の一つがイラクである。イラクの石油輸出の大部分は、南部油田で生産された原油をペルシャ湾経由で輸出することによって成り立っていた。そのため、海峡封鎖の影響により、2026年4月の輸出量は33万b/dと、封鎖前の1割程度にまで落ち込んだ。

では、イラクはホルムズ海峡を迂回する代替輸出ルートによって、この輸出減少を補うことができるのか。結論からいえば、短期的に利用可能な代替ルートは極めて限られており、中長期的な新規建設・再建計画も、治安、財政、通過国との政治関係といった制約を抱えている。

代替輸出ルートとしてまず挙げられるのが、トルコ向けのパイプラインである。しかし、イラク政府が管理する北部パイプラインは、テロ攻撃の影響で2014年以降稼働を停止しており、現在も補修中である。現時点で唯一稼働可能な輸出用パイプラインは、2014年にクルディスタン地域政府（KRG: Kurdistan Regional Government）が敷設した、キルクークからクルディスタン地域を経由してトルコ国境に至るKRGパイプラインである。

ただし、このパイプラインを通じた輸出量は、2026年5月上旬時点で約20万b/d程度にとどまっている。これはパイプラインの輸送能力を大幅に下回る水準であり、その理由の一つは、南部の大油田から北部へ原油を十分に輸送できないことにある。南部と北部を結ぶ戦略パイプラインは老朽化が進んでおり、2024年時点での輸送能力は25万～30万b/d程度とみられていた。イラク政府は、国内の南北を結ぶ新たな幹線パイプラインの建設を2024年から計画しており、2026年5月には着工したと報じられた。ただし、石油輸出量の急減がイラク財政を直撃しており、資金的制約が強まるなか、同事業の今後の進捗は不透明である。

トルコ向け以外にも、イラクでは過去に、ヨルダン、シリア、サウジアラビア方面に向かうパイプラインが存在したことがある。しかし、いずれも現時点では、ホルムズ海峡経由の輸出を代替するルートとしては機能していない。

まず、ヨルダン方面のルートである。かつて1934年から10年余りの間、イラクからヨルダンを経由し、英領パレスチナのハイファ港へ至る地中海向けパイプラインが存在していた。しかし、この旧ハイファ・ルートは1948年のイスラエル建国と同時に稼働を停止した。その

後、イラク国内のパイプラインは地元住民によって送水用に転用されるなど、石油輸送インフラとしての機能をすでに失っている。

2010年代前半には、旧ハイファ・ルートとは別に、ヨルダン政府との間で新たなバスラ・アカバ・パイプライン計画が本格化した。2012年にSNC-Lavalin社による事業化調査が実施され、2013年にはイラク、ヨルダン両政府がパイプライン建設協定に署名している。この計画は、バスラからハディーサを経てヨルダンのアカバ港に至る全長1680kmのパイプラインを建設するものであり、計画上の輸送能力は石油100万b/d、天然ガス2.58億cf/d、総事業費は180億ドルと見込まれていた。2014年には入札が予定されていたものの、その後、治安悪化や財政制約などにより、計画は暗礁に乗り上げた。

同計画の実現を妨げた要因は、治安や資金といった実務的制約にとどまらない。ヨルダンのアカバ港とイスラエルの地理的接近性を理由に、イラク原油が間接的にイスラエルへ到達する可能性があるとして一部の国会議員が主張し、これも計画実現を阻む政治的障害の一つとなった。このため、バスラ・アカバ・パイプラインは依然として構想段階を出ていない。当面の対応としては、2025年12月に契約期限を迎えたキルクーク原油約1.5万b/dのヨルダン向けトラック輸出契約の更新が検討されているにとどまっている。

次に、シリア向けパイプラインである。同パイプラインは1952年に建設され、輸送能力は30万b/dであった。しかし、2003年のイラク戦争時にポンプ施設が破壊され、その後は稼働を停止している。2024年末にアサド政権が崩壊した後、イラクとシリアの間では同パイプラインの再建に向けた協議が始まった。2025年4月にはイラク代表団がシリアを訪問して技術的・経済的実現可能性を調査しており、さらに同年8月には、アブドゥルガニ石油相とシリアのバシル・エネルギー相がバグダードで協議し、同ラインの再稼働可能性を検討することで合意した。

もっとも、既存ラインは老朽化が著しく、シリア領内の一部区間やポンプ施設にも損傷が残っている。このため、現段階では既存線の補修か、新線の建設かを評価している段階にある。現実的な措置としては、2026年4月以降、燃料油および5万b/d程度のバスラ原油がトラックでシリアへ輸送され、バーニヤス港から輸出されている。しかし、量的にはごく限られており、南部輸出の大幅な減少を補う規模には達していない。

第三に、サウジアラビア方面のパイプラインがある。このルートは、バスラからサウジアラビア国境を経由し、紅海沿岸のヤンブー南部まで至るパイプラインであり、イラン・イラク戦争中の1988年に、ホルムズ海峡を迂回してイラク原油を輸出するために建設された。当時の輸送能力は160万b/dであった。しかし、1990年8月の湾岸危機により稼働を停止した。その後、2001年にはサウジ政府が湾岸戦争時の賠償の一部としてサウジ領内の同パイプラインを接收し、発電所向けの天然ガス輸送用パイプラインへ転用した。イラク側には同ルート再開への関心があるものの、現時点でイラク、サウジ両国間において再開に向けた具体

的な協議は行われていない。したがって、このルートも単なる補修によって短期的に復旧できる状態にはない。

以上のように、イラクにはホルムズ海峡を迂回し得る複数の代替パイプライン構想や既存インフラが存在する。しかし、短期的に実際に利用可能なルートは限られており、ホルムズ海峡の事実上の封鎖によって生じたイラクの輸出減少を代替することは難しい。当面は、国内パイプラインの修復を急ぎながら、クルディスタン地域内からの増産を含めたトルコ向けパイプライン輸出の拡大、地中海へのトラック輸送の拡充などに頼らざるを得ないが、いずれもホルムズ海峡経由の輸出を代替する規模にはなり得ないだろう。

この問題は、エネルギー輸送インフラの脆弱性を示している。複数国にまたがるパイプラインの稼働は、通過国や輸出先となる近隣諸国との政治関係に大きく左右される。また、一度敷設されたパイプラインであっても、それを維持し続けるには、国内の治安状況、財政余力、維持管理能力が不可欠である。エネルギー安全保障を分析する際には、輸送能力や建設費といった技術的・経済的条件だけでなく、インフラを継続的に稼働させるための政治的条件にも目を向ける必要がある。

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp