

資料研究：カスピ海石油のパイプライン建設

島 敏 夫

旧ソヴィエト連邦に属したカスピ海周辺の国々が1991年に独立して以来、これらの国々にとって石油・天然ガスは国家を支える重要な資源であり、その開発に拍車がかかった。その開発には国際石油資本はもちろん、中東産油国、中国、そして日本も参加している。陸の孤島といわれるこの地域で生産される石油・天然ガスはその市場への輸送ルートが難題として、幾多の議論がなされてきた。結局複数の輸送ルートの建設が進められている。そして、このルートはパイプライン建設にイランを絡めたくないアメリカの思惑や、当事国のロシアの影響を排除したいという思いなどが複雑にからまり、経済性よりも政治的な判断により決定されている。したがって、政治的な変化により状況はいまだに流動的である。

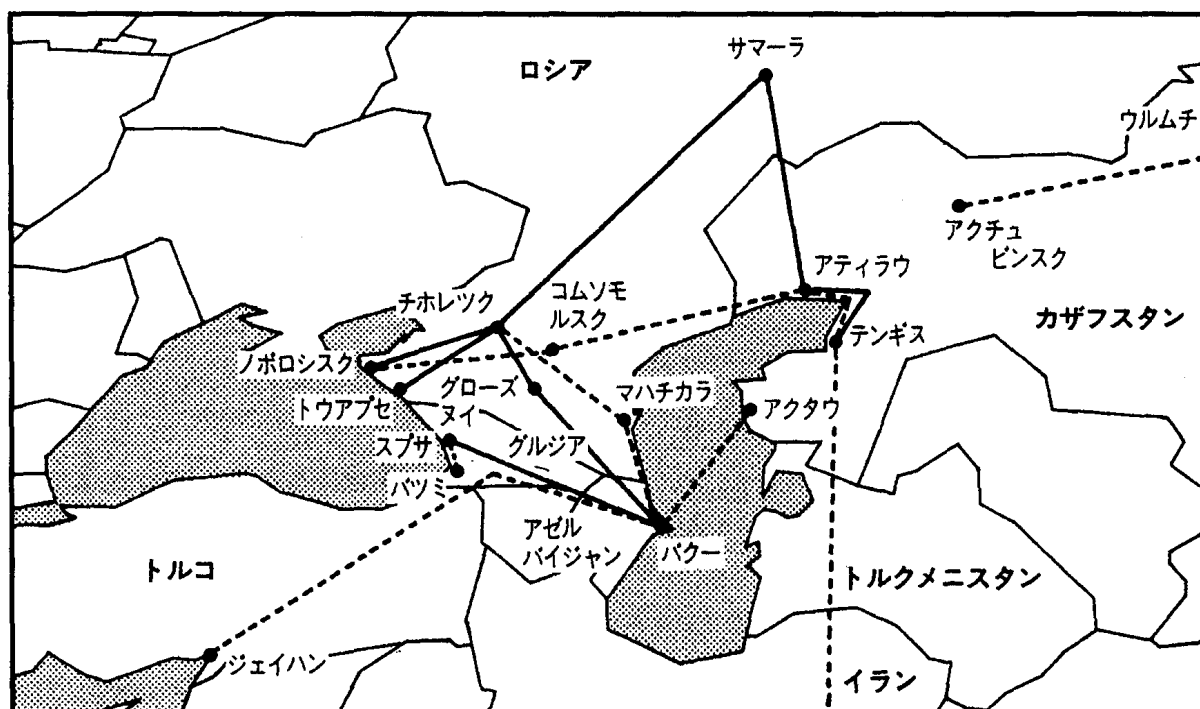
そのような状況の中で、経済性を考えると最も有望であるはずのイラン側がこのパイプライン建設をどのように見ているかという意味で、イラン人専門家の論文を紹介する。産油国であるイランには石油専門家も多い。エンテハービー氏の考えがイランを代表する意見であるとはいえないが、有力日刊紙エッテラート社が発行する定期刊行物での発表は多くの人の支持を得ている内容といえるであろう。また、日本ではイラン人専門家のペルシャ語論文が紹介されることは稀有であり、イラン人専門家の存在は殆ど知られていない。これをきっかけに注目が集まれば幸いである。

次頁のルート図は論文内容の理解を助けるため、訳者である筆者が添付し

資料研究：カスピ海石油のパイプライン建設

たものである。

参考図：カスピ海石油の輸出パイプライン



(注) 実線：既存の原油パイプライン、 点線：計画中の原油パイプライン

既存のパイプラインも将来の輸送原油量の増大に対処すべく拡大計画の対象になる。

(出所) 島敏夫・中津孝司編著『21世紀の新グレート・ゲーム』106頁、晃洋書房、2001年

カスピ海石油パイプライン建設の可能性を考える

ニールーフアル・エンテハービー

(翻訳・島敏夫)

世界の政治・経済の安定にはエネルギーが深く関わっているため、エネルギーに関する将来予測や計画は各国政府の基本的な義務であるとみなされる。そして、エネルギー確保の計画はエネルギーが生産元から消費市場へ途絶えることがないように、政策決定者が政治・経済・社会の安定を国際的な視点から考慮しなければならない。長い人類の歴史の諸段階において、エネルギーは社会発展を具現化する中心的な道具であった。今日、種々のエネルギーが存在する中で、石油は世界全体の消費エネルギーのなかで最大のシェアを占めている。そして、この石油の比率を軽減しようとする努力はなされているものの、近い将来、経済が石油から解放されるという見解には至っていない。

1970年代の石油危機当時、エネルギーの専門家、政府高官、大口消費者達は世界の産業界におけるエネルギーを安定的に確保するため、エネルギー源を多様化させようとしてきた。第一次石油危機と呼ばれる1973年のアラブとイスラエルの戦争による通常の石油供給の断絶、およびアラブ側のイスラエル支持国に対する石油ボイコットは、中東石油への依存を少なくするためにカスピ海石油資源の開発を拡大させた大きな要因である。しかし、カスピ海地域に莫大な埋蔵量があったとしても、(バレル当たり2ドル以下という)中東の低廉な石油生産コスト、消費が拡大しつつある極東市場とそれに対する安くて適正な海上輸送などの観点からすると、今後10年間の最も重要なエネルギー供給者としてペルシャ湾地域がノミネートされることになる。しかしながら、世界の他の地域の石油事業に影響を与えるような脅威点が三点ある。要約すると次の通りである。

- (1) 戦争やボイコットなど何らかの理由によるペルシャ湾からの輸出断絶が世界の他の地域で新たな石油危機を引起こす可能性がある。
- (2) 対外債務、投資回収リスクなど何らかの理由によるこの地域への投資不足が、この地域の生産能力を長期的に減少させ、輸出量が減少する可能性がある。
- (3) この地域の原油輸出収入が、西側への輸出拡大の方向で進行すると、最終的には世界的なバランスから供給減少に至る可能性がある。

国際石油会社は自己の収益拡大や自分で生産管理ができる新資源を獲得するために、世界中の産油地帯で巨大な投資をすることに関心を払ってきた。1990年代のアラスカ北部や北海における石油生産の減少は、カスピ海地域へ石油会社を走らせた最大の理由である。専門家たちの多くの報告書はカスピ海を第二の北海と紹介した。例え双方の生産やコスト（バレル当り約6ドル）に関する統計値が似ていると説明されても、北海は世界市場へアクセスが容易である。そして、北海ではコストの削減も進行し、生産も成功している。カスピ海の閉鎖性、自由海への通路が存在しないことが、（カスピ海石油）資源開発のための投資を難しくしている。ソ連邦の崩壊、カスピ海周辺諸国の独立は、これらの国々の経済を計画経済から市場経済へと変えた。そして、エネルギー資源開発が経済成長の最も重要な要素であることは周知の通りである。

中東における石油発見（イラン1908年）から今日まで、石油は戦略物資としてこの地域の政治・経済・社会開発に最大の影響を与えてきた。国際関係の専門家達はこの地域を一方では中東の戦略的な立場から、そしてまた一方では西から東への通商路としての中央アジア・コーカサスの立場から、エネルギー戦略のひとつのサークルのなかで議論してきたが、大国の覇権争いと衝突などの難問は解決されていない。そしてまた、民族や宗教紛争が遠い昔

から生じている。パイプラインの路線問題、石油プロジェクトを遂行する上での多国籍企業の競争、この地域における石油の政策的な問題などが、エネルギー政策の地理的・経済的な議題のなかで専門家の中で議論されてきた。

一般に中央アジアにおける石油の地政学上の問題点は国内の安定、経済成長、外国投資、石油価格、消費者市場へ石油を輸送するに安全かつ経済的なルートを選択である。この地域における過大な生産コストを考えると、プロジェクトが経済性を有するには世界市場における石油価格が高くなければならない。パイプラインの議論は最近、コーカサスおよび中央アジア地域における『グレートゲーム』のなかで行われている。専門家達は「石油は巨大なプレイヤーたちが一致団結したときのみ世界の市場に輸出され、周辺諸国は外貨収入の分け前を得る」と信じている。内部のプレイヤー（アゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタン）、外国のプレイヤー（アメリカ、中国）、この地域のプレイヤー（ロシア、イラン、トルコ）が存在している。この論文ではまずカスピ海石油の輸送パイプライン計画を紹介し、その後で、このパイプライン建設への投資計画の可能性について検討する。

カスピ海石油パイプライン

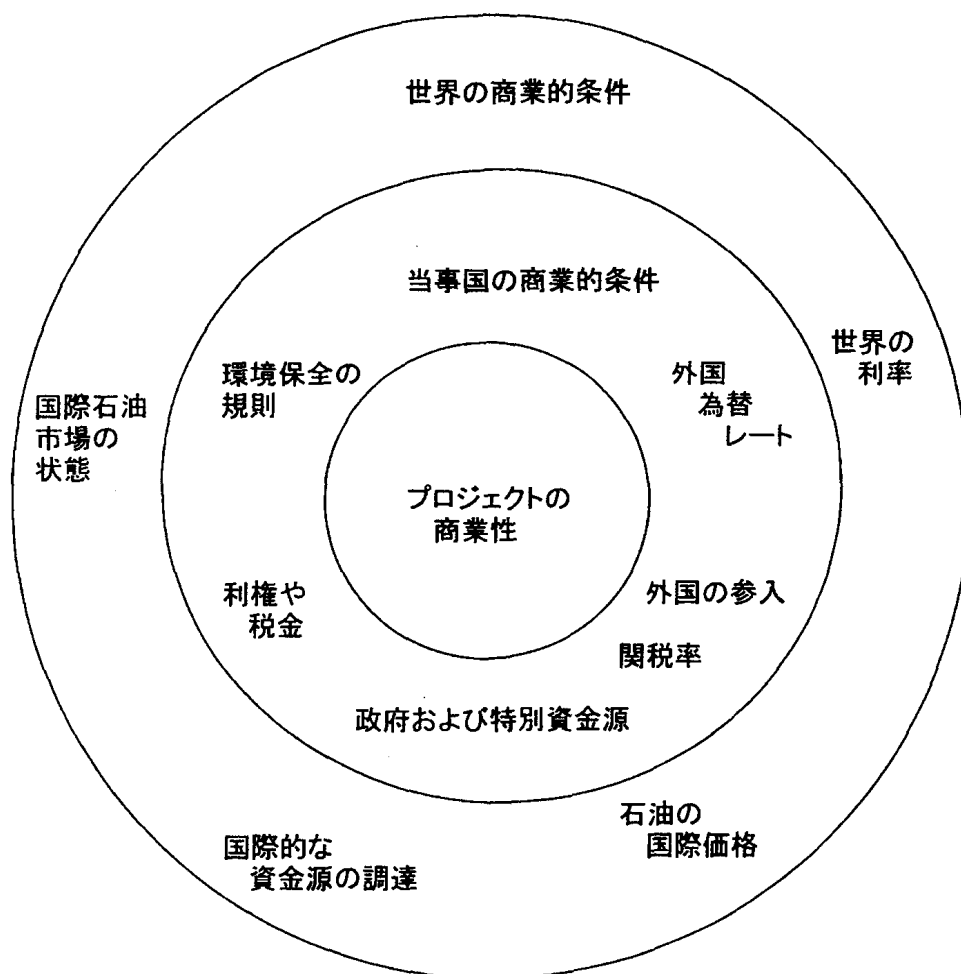
現在、自由海へのカスピ海石油輸送の唯一の道は90年代初めまで巨大なGazpromとTransnaft社により独占されていたロシアのパイプラインである。ソ連の崩壊は新しい問題をもたらした。地政学的な特殊な条件がお互いに相反する政治的な目的と経済的な目的を等しく取り上げ、石油ルートの難問題が初めて浮上した。この地域の産油国はパイプラインの通過ルートのために地質上の特殊な条件を抱えている。一方で、パイプラインルートは地理的な優先度と西側の支持を得ることのできる比較的安定したものを追求する。そうして、（通過国には）石油の通過料としてなにがしかの収入が生じる。他方、カスピ海石油を市場に送りこむには、その輸出石油は（他国の石油と）

競争することになる。

今日、世界の石油・ガスの90%が政府に属している。そして、石油会社は石油の所有者である国々の利益を確保する難しさに直面している。今日、経済的な問題は世界的な枠組みの中で研究されており、多国籍石油企業は世界最大のエネルギー生産者であり消費者でもあるアメリカの影響を受けている。

一般的に、石油産業のプロジェクト調査では、そのプロジェクトと周辺へのお互いの影響を忘れてはならない。この相互の影響を図1に示した。

図1



では、カスピ海地域の経済地理に影響をあたえる要素の研究に移ろう。

1. 法体制

国際法の観点からカスピ海は閉鎖性海域のグループに分類される。従って、海洋法に関する1982年の国際海洋法会議において生まれた規則は適用されない。過去にカスピ海の問題に関して存在した協定・合意のどれ1つにおいても、海底・海底下に関することや、その鉱物資源の開発方法や所有については言及されていない。10マイルの占有沿岸地帯以外の開発については明確な法制定がなされていない。イランと旧ソ連邦との間の1921年、1940年の協定は以下に述べる二つの明確な原則による理解に基づいている。

- カスピ海へのアクセスは2国間平等な権利である。

- カスピ海に面していない全ての国に対して排他的である。

しかしながら、鉱物資源に関する話し合いはなされておらず、航海および漁獲についてのみ共同の権利が審議されているだけである。

カスピ海資源を分かち合うために提案されるエネルギー分配の公正な線引きの原則について合意に達する確立は高い。いずれにせよ、現在の条件の下では、石油・ガスの輸出の難題が解決の方向に向かうまで、どの国も単独でカスピ海の海底資源の開発は差し控えなければならない。

2. 石油・ガスの埋蔵量

現在までカスピ海の炭化水素資源についての統計は色々発表されている。しかし、それらの推定値のどれ一つとして信頼できるものではないと断言できる。なぜなら：

- 技術的な面から：まだ完全な探査が実施されておらず、地震探査調査も実現していない。

- 経済的な面から：探査段階の最後および生産段階の始めにならないと、油田からの生産量が採算可能であるかどうか判断できない。

- 政治的な面から：各国は自国の重要性を顕示するために、埋蔵量を実

際の量より多く発表している。概してこの地域では世界のどこよりも石油は政治的な物資である。従って、数値は調整が必要である。最初に2000億バレルと推定されていた原油埋蔵量は、その後（英国の石油会社によると）159億バレルと報告されている。

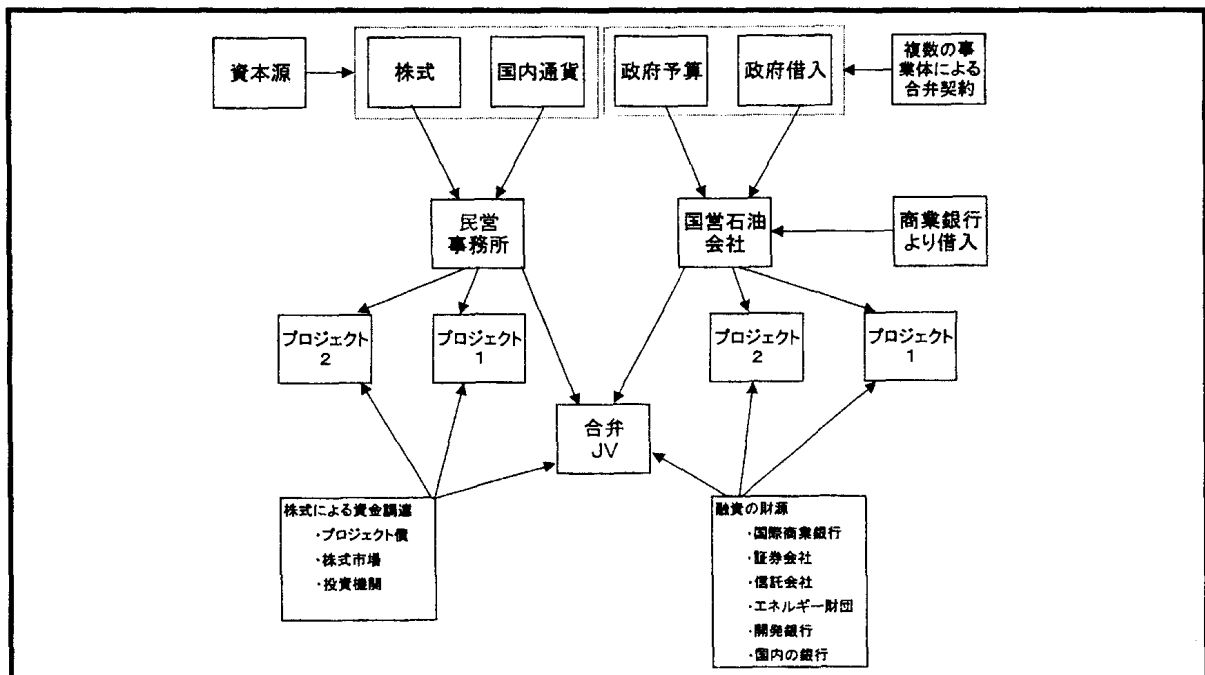
3. 消費者市場へのエネルギー輸送

パイプラインプロジェクトとその輸送に関しては次の点が重要である。

● プロジェクトの経済性、輸送費用、資金確保：

プロジェクトの資金確保については株式による調達とローンによる調達の二つの方法が可能である。石油産業において、資金確保の方法は事業体の形態によって左右される。国営、民営、合弁の三つに分類することができる。石油産業のプロジェクト資金確保の方法を図2に示した。

図2. 石油プロジェクトにおける資金確保



この地域の各国政府自身がメインの投資家ではなく、必要な開発のためには多額の外資を考えている点から、これらの政府が適正な環境条件を整備したり、保険や保証のようなものでサポートする必要がある。カスピ海地域のプロジェクトにおける事業体の多くは外国との合弁事業である。そして、資金確保は二国間、多国間あるいはコマーシャルベースの契約締結による形となる。

輸送費用に関してここで述べなければならないのは、色々な輸送方法の選択において最も重要なことは輸送費の計算だということである。原産地の輸出者は輸出市場の価格を利用する。そして、精油所との長期的な供給契約締結でもって石油価格変動のリスクを最小限にとどめる。この結果、ネットバックと呼ばれる価格設定の方法が基礎となり、各ルートにおける輸送費用に反映させる。

● パイプライン通過ルートの安全

トルコのクルド人居住地域の紛争から、コーカサスや中央アジア地域の紛争、つまり、チェチェンにおける暴動の継続、ナゴルノ・カラバフの争いなど、この地域における長年の争いなどがこの地域におけるエネルギー輸送ルートの安全性を脅かしている。カスピの石油を外国の消費市場へ輸送するために一般化している主要な四つの方向について以下で検討してみよう。

西ルート

アゼルバイジャンおよびカザフスタンの油田地帯から地中海、黒海に達するパイプラインは西ルートとして知られている。地中海側ヨーロッパ地域の需要を充たすこのパイプラインはEU側から支持されている。なぜなら、このルートはイランやロシアとの関わりが薄いからである。更に、このルートは

アゼルバイジャン、グルジア、トルコの関心が強い。なぜなら、これらの国々はパイプラインが通過することにより収入が発生するからである。より広い視野で見ると、これらの国々は国際市場への石油輸出ターミナルとしての重要性をもつことにより、世界の石油需要に対する輸出のために影響力を行使することができる。この西ルートの終点は黒海に達している。このルートの最も大きな問題点は、石油がベスポラス海峡およびダーダネル海峡を通過するという点である。1936年のモントレ会議により、この2つの海峡はオスマンの支配下におかれた。しかし、今日、海事関係の国際機関が国際連合の支援の下、この海峡の管理をしている。そして、重量タンカーには通行許可を与えていない。地中海はバブルマンデブ海峡、ジブラルタル海峡、スウェズ運河などにより外洋につながっている。このルートを通過する高い費用と危険性をもった石油が、今後10～15年のうちに日量100万バレルに達すると見込まれているヨーロッパ市場の需要の安定的な供給元となる。1998年の国際エネルギー機関の推定は、黒海地域の2010年の石油消費をまさにその値（100万B/D）と推定している。この石油がヨーロッパへ輸送される代わりに黒海地域の消費市場で吸収されることは可能であろうか。ギリシャ、ウクライナ、ブルガリア、ルーマニアの成長に対応した市場となるであろうか。西ルートの最も重要なパイプラインの経済性が検討されているが、そのルートは以下の通りである。

1.1 バクー・ノボロシスク間

1.2 バクー・スプサ間

1.3 バクー・ジェイハン間

1.4 テンギス・ノボロシスク間

1.1 バクー・ノボロシスク

このルートはバクーの油田から始まり、チェチェンのグロズヌイとダケスタンのマハチカラを通過し、黒海沿岸のロシアのノボロシスクに至る。この

ルートの長さは約1500kmで、昔はバクーの石油をロシア北部に輸送していた。アゼルバイジャンのアーリーオイルはこのパイプラインにより輸送された。アザル油田、バハール油田の生産量は2002年までに15万B/Dに達すると予測され、その後（2004年までに）45万B/Dに増加するであろう。この量の輸送のために、このルートにおいて既存のパイプラインを使用する欠点はルートの途中で良質な軽質油であるアゼルバイジャン油種（API35度）が、ウラル・シベリヤ油種と混合されてしまうことである。なぜなら、最終的に市場に着いたこの石油はロシアン・エクスポート・ブレンド・クルード・オイル（REBCO）と呼ばれ30から90セント価格が下がるからである。アゼルバイジャンコンソーシアム（AIOC）は自前のパイプラインを建設しなければならない。専門家によるこの日量100万バレルを輸送するパイプライン建設に必要な投資の平均的な見積りは15億ドルである。このパイプラインのロシア領土の通過料はAIOCにはバレル当たり2.1ドル、他の生産者達には3.5ドルと発表されている。パイプラインの耐用年数を25年と考え、パイプラインの収入が生じる所から通過料が発表されることになる。割引率10%を基にすると、投資総額の現在価値18.8億ドル、内部収益率13%で投資は8年間で回収される。

1.2 バクー・スプサ

このルートもアゼルバイジャンのバクー油田から始まり、黒海沿岸のグルジア共和国のスプサへ通じるものである。このルートの長さは920kmで、既存のパイプラインは補修または新設されねばならない。現在の輸送能力は150万B/Dである。AIOCのアーリーオイルはこのルートで105万B/D輸送される。AIOCにとってこの通過料はバレル当たり43セントと報告されており、この料金から17セントがグルジア政府、26セントがアゼルバイジャン政府の投資に対する配当となる。外国からの約10億ドルの資金を得て、このパイプライン

ンの能力は100万B/Dに達する。10%の割引率を基にして、前述の通過料の計算によれば、経済性の計算は投資総額の現在価値309百万ドル、内部収益率4%、投資回収期間14年となる。

1.3 バクー・ジェイハン

このルートはバクーから始まり、グルジア共和国のタフリスを通過し、つまり3ヶ国を通過して地中海沿岸の港町ジェイハンに至る。このルートの総延長は1730kmで、アゼルバイジャン領内が465km、グルジア領内255km、トルコ領内1010kmであり、海拔2500m以上の山地を通る。このルートは他のルートよりもアメリカの支持が特に高く、極めて政治的な色彩が濃い。このパイプライン建設の契約は1999年12月にアメリカ大統領の出席の下でアゼルバイジャン、グルジア、トルコ政府で調印に至った。この建設に必要な投資額はトルコ側によると24億ドルと見積もられている。多くの石油会社も莫大な投資が必要であると確信している。このパイプラインの通過料はバレル当たり2.58ドルで、この中からトルコに1.59ドルが支払われる。そして、投資に対する配当としてバレル当たり1.2ドルが支払われる。このパイプラインで輸送される石油の量は2004年～2007年が314千B/D、2007年～2015年が430千B/D、2015年以後が900千B/Dと予測されている。このパイプライン建設に潜む種々のリスクを考慮にいれて、資金確保の責任会社は数社の合弁の形態をとったり、政府の保証を利用する。そして、その結果、ホスト国はプロジェクトのあらゆるリスクに関心を払うことになる。アゼルバイジャンの石油の総埋蔵量は2004年まで20～25億バレルと見込まれており、その輸送は色々なルートによって行われる。そして、このルートの所有者にとっての保証は何もない。このルートの経済性の計算は、10%の割引率を基に、プロジェクト投資総額の現在価値11.40億ドル、内部収益率5%、投資回収期間12年となる。

1.4 テンギス・ノボロシスク

この石油パイプラインはカザフスタンのテンギス油田から始まり、ロシア領内を通り、黒海沿岸ノボロシスクに至る。世界最大の油田であるテンギス油田はアメリカのシェブロン社によって開発されてきた。このルートの延長は1600kmで、740kmは既に存在しており、残りの部分の建設は二段階に分けて行われる。第一段階は年間270億トン（560千B/D）の原油輸送能力をもたらす。そして、第二段階は年間670億トン（1340千B/D）に達する。ノボロシスク港における既存のパイプラインの修理・拡大の投資は12億ドルと報告されている。このパイプライン建設のためにこの地域で精力的に活動している企業はシェブロン、BP、ルークオイル、エクソン・モービル、ロスネフチ、シェル、ブリティッシュ・ガス、アジップ、ガザフオイルなどである。資金確保は株式による調達方法になるであろう。ここに存在する石油量を考慮すると、このパイプラインの投資回収のために必要な通過料はバレル当たり2.91ドルと報告されている。10%の割引率に基づくこのプロジェクトの投資総額の現在価値（NPV）は24.2億ドル、内部収益率（IRR）2%、投資回収期間は12年である。

西ルート経由のバレル当り輸送費比較

| ルート | パイプライン 費用 | 関税 | 港湾費用 | 単位:ドル/バレル | | |
|-----------------|--------------|------|------|--------------|---------------|----------------|
| | | | | 原産地FOB 価格 | 地中海まで の輸送費 | 地中海渡し CIF価格 |
| バクー～ ノボロシスク | 0.63 | 3.5 | 1.25 | 5.38 | 1.1 | 6.48 |
| バクー～ スプサ | 0.2 | 3.87 | 1 | 5.07 | 1.08 | 6.15 |
| バクー～ ジェイハン | 0.75 | 2.58 | 0.75 | 4.08 | 0 | 4.08 |
| テンギス～ ノボロシスク | 1 | 2.12 | 1.15 | 5.18 | 1.1 | 6.28 |

トランス・カスピアン・ルート

カザフスタンの油田地帯から始まり、カスピ海底を通り、黒海の港町スプサあるいは地中海の港町ジェイハンに至るパイプラインはトランス・カスピ・パイプラインと呼ばれる。このパイプラインの建設については、カスピ海沿岸諸国で考え方が対立しているが、カスピ海の法的位置付けの問題や、カスピ海の生態問題がこの対立の数ある理由に含まれている。

東ルート（カザフスタン～中国）

このルートの延長は約3000kmである。カザフスタンまたはトルクメニスタンから3つの精油所がある新疆地区、つまり、中国西部の市場に達するものである。このルートによる原油輸送は、アジア東部の市場へのためのものである。そして、このルート上の精油所への供給およびカザフスタンにおけるパイプライン網の確立を正当化するものである。国営中国石油会社はカザフスタンにおける活動のために約95億ドルを必要としている。それゆえに、このルートの採算性は難しい⁽¹⁾。カスピ海石油を中国へ輸送する最も論理的な方法はカザフスタンの石油をペルシャ湾岸に輸送し、そこからタンカーでエネルギー需要が急増している中国へ輸送することである。10%の割引率とバレル当たり4.11ドルの通過料に基づくプロジェクトの現在価値はゼロ、つまり内部収益率10%となる。

北ルート

カザフスタンのアティラウ港からロシアのサマーラへはパイプラインが敷設されており、そこからはトランスナフトと呼ばれるロシア国内の輸送パイプラインシステムにつながっており、白ロシア、ポーランド、ハンガリー市場の需要に対処するものとして知られている。この経路は近年独立した国々にとって、ロシアとの関係上魅力がない。

南ルート

南ルートのパイプラインは石油をアゼルバイジャンおよびカザフスタンの油田からペルシャ湾やオマーン海へ輸送するものであり、成長しているアジア市場の需要に対応するものである。このパイプラインのメインルートはイラン領内を通過する。従って、アメリカに支持されないルートである。経済のグローバル化やエネルギー戦略ゾーンの中での動きがイランの中心化を求める動きが拡大するなかで、イランを対象としたアメリカの経済制裁（ダマト法・ILSA⁽²⁾）はホワイトハウスの矛盾をさらけだしてきた。アメリカはイランの関わりを軽減するために、アフガニスタンのパイプラインを経済性優位として勧めている。このルートの計画は米国のUNOCALとDELTA二社の協力を得て、カスピ海の石油をトルクメニスタンからアフガニスタンへ、それからパキスタンのインド洋側に輸送するものである。このパイプラインの延長は1670kmで、その内700kmはアフガニスタン内を通過する。必要な投資額は27億ドルと見積もられているが、経済性の正当性、路線地帯の安定性、このルートを求める人々などが不在のため、1999年に計画は行き詰まった。

イランルートの石油輸送には二つの方法、つまり、スワップ方式と直接方式が可能である。スワップ方式とは、カスピ海周辺の国々の石油をイランに運び、イラン北部の精油所で利用する。そして、イランはその石油の代わりにペルシャ湾で渡すのである。価格が異なるので受取る量と渡す量は同一ではないことは明らかである。ネカ港からテヘラン精油所への350千B/Dの輸送能力、延長392kmのパイプライン建設の投資は2.8億ドルと見積もられている。イランはバレル当たり2ドルをスワップ代として受取る。10%の割引率に基づくプロジェクトの計算結果は、プロジェクトの純現在価値（NOV）9.75億ドル、内部収益率（IRR）27%で、投資は6年で回収される。

パイプラインに関わる経済性調査の結果は投資収益率が非常に低いことを示している。この点については、この投資収益率がパイプラインの収入、つ

資料研究：カスピ海石油のパイプライン建設

まり通過料のみから計算されていることを述べる必要がある。このパイプラインの投資家はカスピ海地域で探鉱・生産などの上流部門で活動しているコンソーシアムであり、探鉱における投資とパイプライン建設に対する投資の関係は4：1である。上流部門の投資収益率は20%以上と予測されている。従って、生産と輸送両部門における全体の投資は合理的な内部収益率を投資家に保証することができる。一般に従来のパイプライン建設は十分な量の石油が存在することが必要な条件であった。従って、各ルートリスクについて多く議論するのではなく、(石油開発)プロジェクトの中にパイプライン建設を含めてランクづけすれば大きなリスクは生じない。

カスピ海のパイプラインに対する投資計画の結果を比較すると、最も重要な違いは次の点である：

- ・石油生産量とその費用
- ・パイプライン通過料や関税を含めた消費市場までの輸送費用

その結果を以下の表に要約した。

| ルート名 | 投資額 I 10億ドル | 現在価値 PV(I) 10億ドル | 正味現在価値 NPV 10億ドル | NPV/PV(I) | 内部収益率 IRR | 投資回収期間 年 |
|---------------|-------------------|------------------------|------------------------|-----------|--------------|-------------|
| バクー～ノボロシスク | 1.5 | 1.19 | 1.888 | 1.57 | 13% | 8 |
| バクー～スプサ | 1 | 0.79 | 0.309 | 0.39 | 4% | 14 |
| バクー～ジェイハン | 2.5 | 1.98 | 1.14 | 0.57 | 5% | 12 |
| テンギス～ノボロシスク | 1.2 | 1.66 | 0.242 | 0.14 | 2% | 16 |
| イランルート(ネカ～レイ) | 0.28 | 0.22 | 0.975 | 4.43 | 27% | 6 |

上の表はカスピ海産石油を消費者市場へ輸送するためにはイランルートが最も経済性のあるルートであることを示している。しかし、エネルギー問題の専門家たちの多くが、最も経済性のあるルートが必ずしもベストではないとも思っている。筆者は今日、政治的な難しい問題の下で、カスピ海石油がイランルートを通じて世界の消費市場へ輸出されることはないことを確信している。エネルギー分野における最近の変化は、政治理念に基づいた社会指導者の時代は終わったことを示唆している。

地理的な観点から、カスピ海周辺諸国を自由海域へつなぐためにイランは最適な条件を有している。それはさておいても、イラン北部では人口が密集していることと寒冷な気候のため、石油製品の需要が多い。イランが政治的に安定すれば、イランはカスピ海石油の購買者・消費者に数えられる。また、そうでなくても、石油のトランジットの道があり、イランルートへのリスクは最小限である。イランとカスピ海周辺諸国との間での石油の購買や交換の契約が多くなると、石油がここに集中する原因となる。成長に向かっているアジア市場でのエネルギー需要は、つまり、このルートから輸送される石油に対する安定的な需要である。イランルートへの商業的なリスクは詳細な契約の調整により最小限とすることができる。

国内経済面では、イランルートが引き寄せた石油は南から北へのポンプ加圧費用の節約をもたらす。更にイランは通過料と関税を受取り、外貨収入を得る。ソビエトの崩壊後、安定したイランはこの地域の主人公として以前より高く認知されるようになった。しかし、近年カスピ海周辺で独立した国々のマネジメント能力不足が、この地域に対する大国の圧力の原因になっている。今日、イラン側の立場が弱くとも、我が国はカスピ海の黒い黄金（訳注：石油）に近いところにおいて、カスピ海のトルコ石（訳注：これも石油のこと）を常時アフラスダ（訳注：ゾロアスターの神）の手に預けておくことができる。この地域や国の重要性が世界的に明らかになり、いかなる外交もそれに敵対しないように、イラン人はこの高価な宝石の維持管理・保護に熱意を持ち、国民の関心がそれから逸れないようにする義務がある。

註

⁽¹⁾ Roberts John, "Unlocking the Caspian", Financial Times, May 1998

⁽²⁾ Iran Libya Sanction Act (ILSA), D'Amato

参考文献

1. Energy Information Administration, Caspian Sea Region, Washington DC, US Government Printing Office, Dec. 1998, on line.
2. Forsythe, Rose Marie, "US Interests in the Caspian Region", Oxford University Press, 1997.
3. Kemp, Geoffrey, Energy Superbowl, Nixon Center for Peace and Freedom, Washington DC, 1997.
4. Nanay, Julia, "Financing Caspian Infrastructure Projects", MEES, 1 May 2000.
5. Martin, Rob, "Evaluation of Commercial Risks for Caspian Oil and Gas Projects", Petroconsultants, May 1999.
6. Roberts, John, "Unlocking the Caspian", Financial Times, May 1998.

本論文はイランの代表的な日刊紙「エッテラート」を発行するエッテラート社の定期刊行物（隔月刊）『政治と経済』2000年8・9月号に掲載されたものである。