

2025年6月26日

## ロシア産LNGの新たな出口：西側が開く抜け道

欧州連合(EU)が第三国向けに輸出されるロシア産液化天然ガス(LNG)の積み替え禁止措置を施行してから3か月、ロシアの輸出量は輸出量は減少傾向にあるものの、依然として一定の水準を維持しています。ロシアは制裁の条文を形式上は順守しながらも、物流網の再編によって対応を図っています。しかし、表面上は成功したかに見える対応策の背後には、西側諸国への構造的依存という根本的な課題が存在しています。ロシアのヤマルLNG事業は、西側諸国で建造した船舶、西側企業の資本、西側の保険制度に大きく依存しているからです。

### EU措置をすり抜けるロシア

EUが2025年3月に施行した積み替え禁止措置は、EU水域内での第三国向け輸送の途中におけるロシア産LNGの船舶間移送を禁止するとともに、EU域内の貯蔵施設の利用を禁じています。この措置は、ロシアが用いる積み替え手法のうち、特に船舶間(STS)移送およびターミナルインフラを介した揚荷からの再積載の2種類を明確に対象としています。この措置の狙いは、EU域内のロシア産ガス輸入を維持しつつ、ロシアがLNGを高値市場(特にアジア)へ振り替える能力を抑制するものです。

本措置により、ベルギーのゼーブルッヘやフランスのモントワール＝ド＝ブルターニュといったLNG受入基地は事実上利用不能となり、ロシアの北極圏からの大規模なLNG輸出プロジェクト、ヤマルLNG事業の第三国向け輸出モデルに大きな影響を及ぼしました。

ロシアはこれに対し、全ての積み替えを自国領内に移管し、2025年1月から5月の間、全てのLNG積み替えをロシア北西部ムルマンスク港沖で実施されました。これにより、一見、従来の輸出モデルを維持したかのように見えるものの、実態は大きく異なります。

この迂回策の裏側では、運用上の負担が徐々に顕在化しています。同期間の積み替え総量は前年同期比で46%減少と、大幅に縮小しました。一方、船舶間積み替えのSTS方式はわずか8%の減少にとどまり、ベルギーのゼーブルッヘをはじめとするEU水域港湾の優位性が改めて浮き彫りとなりました。

ムルマンスク沖のLNG受け入れ基地は、インフラ面、地理的優位性、そして政治的中立性のいずれにおいてもEUに及ばず、航路の長期化や運用の複雑化により、コスト増大や納期遅延、物流網の逼迫といった影響が顕在化しつつあります。

## 海外で建造、西側で保険加入

ロシアの北極圏LNG輸出事業を支えるのが、海氷を避航、若しくは砕氷しながら航海を行うARC7型LNG船15隻からなる砕氷専用船隊です。ヤマルLNG事業を支えるこれらの砕氷船は全て韓国で建造され、うち14隻が現在稼働中であり、いずれもロシア企業の所有ではありません。

これらの砕氷LNG船の運航は、ギリシャ、日本、イギリス、シンガポールなどG7諸国に本拠を置く企業が担っており、2025年1月から5月にヤマルLNG輸送に用いられたARC7型LNG船の割合は100%を占め、前年比で94%増加となっています。その中でも、日本企業が運航する3隻は、ヤマルからムルマンスクへの輸送で極めて重要な役割を果たしています。

さらに注目すべきは、保険の問題です。全てのARC7型LNG船は、英国、日本、バハマなど、制裁参加国に拠点を置く保険会社により付保されています。つまり、ロシアが航路や輸出先を自ら決定できたとしても、輸送手段とその保険は依然として西側に依存していると言えます。

## 積み替えの「二段構え」、双方が西側管理下に

ARC7型LNG船が北極からムルマンスク港までLNG輸送を担い、そこからアジア市場への最終輸送は北極航路では「下位クラス」と呼ばれる通常型LNG輸送船舶が引き継ぎます。この通常型船舶も多くが西側企業の所有です。

エネルギー・クリーンエア研究センター(CREA)によるEQUASIS海運データ分析によると、2025年1月から5月の間にムルマンスクでの積み替えを行った通常型LNG輸送船舶15隻のうち12隻はギリシャ、日本、英国といった制裁対象国に本社を置く企業が所有しており、また、これらの船舶もARC7型LNG船と同様、西側の保険に加入しています。

すなわちヤマルからアジアまでのロシアの北極圏LNG輸送モデルは、ARC7型LNG船と通常型LNG輸送船舶の二段階の輸送構造で行われ、その双方の運用体系が西側の法制度と金融システムに強く依存しているのです。西側の支援なしには、ロシアはヤマルLNG事業の世界市場展開に重大な制約を受けることになります。

## 政策提言

現行のEUによる制裁措置は、ロシアによる迂回的な輸出経路を完全には封じ込めておらず、その輸出モデルの中核には依然として、西側で建造・保有され、かつ保険が付保された船舶を用いたLNGの積み替えが組み込まれています。この点は、制裁設計上の重大な盲点であると言えます。こうした構造的な脆弱性に対処するためには、西側の管理下にある船舶を使用した積み替えを全面的に禁止するとともに、対象船舶への保険提供および港湾アクセスに対する規制を一層強化することが求められます。

こうした断固とした措置が講じられなければ、西側諸国は、抑制を試みているはずのロシアの輸出スキームを、結果的に自ら支える形となりかねません。これらの船舶が引き続き西側によって所有され、保険が付保された状態で運航される限り、制裁はロシアにとって実質的な封鎖とはならず、単なる物流上の障害にとどまります。その結果、ロシアは引き続き制裁の抜け道を利用し、LNG輸出を継続できてしまうのです。