

ロシア極東のエネルギー危機に関する考察

渡 邊 光 一

A Study on the Energy Crisis in the Far-Eastern Region of Russia

Koichi Watanabe

はじめに

一九九七年の正月早々、日本海を北上中のロシアのタンカー・ナホトカ号が遭難し、船体から多量の重油が流れ出るといふ事故が発生した。まもなく船体の主要部分は海底に沈み、浮遊したままの船首が数日後、福井県の海岸に漂着、北陸各地の海岸が重油で汚染される事態となった。この重油流出事故と海洋汚染は、海に囲まれたわが国の海洋汚染に対する危機管理が不十分であることを浮き彫りにしたばかりでなく、損害賠償問題や海洋汚染の防止に向けた対策の欠如などいくつかの問題を提起した。また事故の原因究明についても、日本側が、

船体の老朽化による破損が考えられる、と帰結したのに対し、ロシア側は、海中の浮遊物にタンカーが衝突し、その衝撃で船体が分断された、という見解をとり、両国が対立する結果となった。

このように今回の事故は、日ロ両国の内政・外交に及ぶ多種多様な問題点を提起したが、もう一つ重要な警鐘を鳴らしたと筆者は考える。それは、これまでの議論で殆ど見落とされているロシア側の事情である。つまり事故を誘因させたとも言えるロシアの政治的・経済的背景であり、「ロシア極東地方の危機的なエネルギー事情」である。このロシア側の事情を把握しない限り、重油流出事故を根本的に防ぐ手だてはないであろう。

本稿の目的は、このエネルギー危機を考察することにある。

そこで、筆者は、まず第一に「重油流出事故で明らかになったロシア極東のエネルギー危機」の実態を概説する。

第二に、ロシアが緊急に中国から重油を輸入せざるを得なかった事情、つまり世界屈指の産油国ロシアでなぜ重油不足が生じたか、なぜ電力などエネルギー危機が起きたかの要因を分析する。

第三に、それでは停滞したロシアの原油生産と精製システムを復活させることは可能かどうかを検証し、また生産活動を復活させるために、どのような方策が有効であるか、今後の対策を検討する。

最後に、原油の生産システムを復活させるために、日本政府、企業がいかなる協力態勢をとるか、について言及する。

1、重油の不足

重油流出事故を起こしたナホトカ号（一万三七三三トン）は、かつてのポーランド自主労組「連帯」の拠点であるグダンスクの造船所で、一九七〇年に建造されたものである。（注1）二六年も前の建造である。日本の海運関係者によると、タンカーの寿命は最長でも一五年度が一般的であるという。ナホトカ号の「船齢二六年」が、いかに高齢であったかがわかる。

そのナホトカ号が、C重油約一万八〇〇〇トンを満載して上海（舟山港）を出航したのが、九六年暮れであった。目的地は約三〇〇〇キロ東方のカムチャッカ半島だった。

重油を発注した荷主は、カムチャッカ半島最大の都市ペトロパブロ

フスク・カムチャツキー市にある火力発電所であった。

同市はカムチャツカの州都であり、人口は二七万。漁業コンビナートをはじめ、工場、大学、研究機関などがある。またソ連時代から太平洋艦隊の潜水艦基地があり、軍事戦略上の重要な拠点である。それゆえソ連時代には同市の火力発電所で発電用重油が不足するという事態は考えられなかった。

ところがソ連崩壊後のここ数年、発電所の重油不足は徐々に慢性化し、一九九六年頃からは、中国から重油を輸入しなければ、発電タービンを回せないという事態になった。つまり、軍事拠点である主要都市でさえも「電気が消える」状況が生まれたのである。

中国からロシア船籍のタンカーでカムチャッカ方面に運搬された重油の量は、過去の運行回数やタンカーの積載容量から、年間約一〇〇万トン前後と推定される。（注2）

筆者は、ここで以下の二つの疑問点に注目したい。

（1）世界最大の産油国ロシアがなぜ石油（重油）を輸入しなければならなかったか。

（2）ナホトカ号が運んでいたのはいわゆる「原油」ではなかった。「重油」だったのはなぜか、である。

2、減少する産油量

二つの疑問を解明するために、まずロシアの産油量の変遷を英国石油会社のBP統計（注3）から見てみよう。

ロシアは、ソ連崩壊前の一九八七年から八九年にかけては、年間の

産油量が六億二〇〇万トン前後（日量一二〇〇万バレル）のオーダーを維持していた。世界の産油量の二〇％を占め、一国当たりの産油量としては、中東諸国やアメリカを抜き、世界一を誇っていた。社会主義時代のソ連は西側諸国との貿易で、石油と天然ガスを輸出することとで外貨を稼ぎ、西側の技術をはじめ、不足する穀物、食糧、雑貨品などを購入していたのである。

ところがゴルバチョフ政権下の一九八七年をピークに、産油量は、以下のごとく徐々に下降し始める。

八七年、六億二五二〇万トン（対前年比一・六％増）
八八年、六億二三七〇万トン（同、〇・二％減）
八九年、六億〇九九〇万トン（同、二・二％減）
九〇年、五億七〇七〇万トン（同、五・四％減）
九一年、五億一五九〇万トン（同、九・六％減）

ソ連が崩壊し、エリツィン政権に移行した一九九一年からは、産油量はつるべ落としのような速度で急激に落ち込みはじめる。前年を一〇％以上も下回るといふ異常な減産である。そして一九九二年には、ついに四億トンにも達せず、産油量世界一位の座をアメリカに明け渡すこととなる。以下、九二年から九六年までの産油量をみてみよう。

九二年、三億九九〇万トン（対前年比、二二・五％減）
九三年、三億五四〇〇万トン（同、一一・五％減）

九四年、三億一七八〇万トン（同、一〇・二％減）
九五年、三億〇六八〇万トン（同、三・四％減）
九六年、二億九三〇〇万トン（同、四・五％減）

九五年には、ソ連時代の半分にも満たない三億七〇〇万トンにまで落ち込んでしまった。

このように産油量が大幅に減少した原因のひとつは、九一年末のソ連崩壊にともない、有力な産油地のアゼルバイジャン、カザフスタン、ウズベキスタンなどの共和国が独立したことにもよる。

しかし最大の原因は、なんといってもソ連時代末期の経済停滞であった。具体的には社会主義経済システムのもとで、油田の維持管理がおろそかになり、同時に新たな油田を開発するための努力が払われなかったことだと指摘されている。例えば、油を汲み上げるポンプの部品が不足しただけで、油井が使えなくなるといった初歩的な問題で生産が停止する有り様だった。

また市場経済体制に入ってから、資金不足で新規の投資は行われなかった。その一方で労働者への賃金未払いが慢性化し、生産現場での労働モラルの低下が生産効率の悪化に拍車をかけてしまった。

石油と同じく、ロシアのエネルギー資源、天然ガスの生産量も、ソ連崩壊以後、低下し続けている。過去五年間の生産量の推移を、ロシア統計国家委員会の資料（注４）から眺めると、

九二年、六四〇〇億立方メートル、（対前年比、増減なし）

九三年、六一八〇億立方メートル、(同、四%減)
九四年、六〇七〇億立方メートル、(同、二%減)
九五年、五九五〇億立方メートル、(同、二%減)
九六年、六〇一〇億立方メートル、(同、一%増)

天然ガスの生産量は、石油に比べて落ち込みの度合いが緩やかであるが、低落傾向をたどってきたことは明らかである。そして九六年になつてわずか一%であるが、前年より生産量が増えた。ソ連崩壊後続いてきた低落傾向に歯止めがかかったことを意味しているのか、それとも一時的な現象かは、今後の推移をみないと分からない。

以上のように、ロシアが産出する石油、天然ガスは、総体として長期低落をたどった。かつて世界一の産油量を誇った石油王国、そして豊かなエネルギー資源をほしきままにしてきた資源大国ロシアは、いまや一部地方が石油を輸入しなければならない国に転落してしまったのである。

3、石油精製能力の低下

今回ナホトカ号が運搬していたのは、原油ではなく重油であつた。なぜ重油を輸入したのか、という疑問をとくことによつて、以下の事実が浮かび上がる。

すなわちロシアでは、原油から、重油・灯油・ガソリンなどを精製する「石油プラントの機能」が大幅に低下してしまった、という事実である。かりに極東の製油施設が順調に稼動していれば、重油より安

い「原油」を輸入し、精製すればよかった。ロシアの石油産業は、単に原油の採掘面だけでなく、精製の面でも生産能力が大幅に低下している実態を露呈しているのである。

各地の精製施設における問題は、機械類の老朽化による故障が多いところ、補修部品が不足しているため、故障個所の修理がはかどらず、これが直ちに生産能力の低下をもたらす結果となっている。

西側諸国の企業では当たり前の、「減価償却」や「設備投資」といった経営上の基本的な概念は、ソ連の国営企業ではみられないコンセプトであつた。重工業、軽工業を問わず、かつてフル生産していたソ連の国営工場において、一九七〇年代末期頃から、徐々に生産能力が低下した原因は、設備の寿命に対応する部品の交換システムが欠けていたからであり、生産システムの維持・管理体制に注意が払われなかったからである。その背景には、国営企業どうしに競争がなく、生産能力の低下が、即、企業の損失にはつながらないという体質があつた。その意味で、石油精製システムの老朽化は、まさに「タンカーの老朽化」と本質的に同じ病理であり、造船、自動車、機械などほぼすべての生産工場に共通する現象であつた。

石油産業全般に及ぶこのような生産能力の低下は、厳しい寒さに見舞われる極北地方では深刻である。停電によつて工場の生産活動がストップし、アパートの暖房も止まるなど、産業や市民生活にも重大な影響を与え始めたのである。その実例を列挙すると、ナホトカ市の場合、市内には集中暖房が完備されているが「予算不足から暖房用重油が確保できず、市庁舎をはじめ家庭、企業への暖房が過去数年制限さ

れたままである。市長室では、代替えの電気ストーブが使われているが、室温は一〇度以上に上がらない。(注5)

グズジロフ市長は「暖房用重油の備蓄は、二、三日分しかなく、すでに市内の一部地区では暖房が止まった」と述べている。工場の生産停止、暖房の停止、または制限といった石油不足に端を発したエネルギー危機は、いまやロシア全土に広がっている。

4、サハリン油田の恩恵

このようなエネルギー危機がロシア全土に広がるなかで、極東の諸地域は多少事情が異なっていた。極東には、サハリン州(樺太)という石油産地を抱えているためだった。極東では、ロシアの他の地域ほど、当初は深刻な石油不足にはならなかった。ナホトカ号を使って中国から重油を緊急輸入しようとしたカムチャツカ州や沿海州(プリモルスキー地方)など、極東の諸州では、サハリン州北部で採掘される石油の恩恵を受けていたからである。

サハリン州の油田は、北東部にある町オハを中心に油田が広がり、産出された油はこれまで極東の産業の発展に大きく寄与してきた。石油は二本のパイプラインを使って間宮海峡を横切り、アムール河口に近い対岸にいったん送られる。そこからウラジオストク方面にはパイプラインで、またカムチャツカ方面には、小型タンカーで送られていた。三、四年前までは、これらの石油の一部五〇〇〇トン程度が日本にも輸出されていたほどである。

ところが一九九五年五月、サハリンの産油地が地震に見舞われてか

ら状況は一変した。油田地帯を直撃した「サハリン地震」は、二〇〇〇人近い住民の命を奪い、産油地オハやネフチェゴルスクを中心に多くの掘削施設に被害を与えた。油井のヤグラや機械設備が倒壊し、油を汲み上げることが出来なくなった。

サハリンの詳細な産油量はソ連時代から今日に至るまで公表されていない。地震の前は、全ロシアの産油量の五ないし七パーセント程度をまかなっていたというデータもある。しかし地震の後、部品や復旧機材が届かなかつたり、油の出が悪くなつたりして産油量は大幅に減少してしまい、現在年間一五〇万トン程度しか産出していない。

サハリン油田の生産低下は、地震だけが原因ではなく、ほかの油田地帯と同様の病理体質による複合的な要因によることは言うまでもない。更に精製施設の生産能力が急速に落ち込んだ。原油も、重油も、そして灯油など各種の油が不足がちになってきたのである。その結果、サハリン油田の恩恵で助かっていた極東の各地も、徐々にエネルギー危機の波に洗われ始めたのである。

5、高い輸送コスト

カムチャツカ州の場合、従来ならば近くのサハリン油田からはタンカーで海上輸送すればよかった。ところが前述したように、サハリンでも産油量、精製量がともに激減し、カムチャツカに供給する余裕が無くなってきた。

そこで西シベリア内陸部のチュメニ油田から重油を買い付ける方策も検討された。しかし、パイプライン輸送と貨車による鉄道輸送のあ

と、ウラジオストクからタンカーを使うことになるので極めて高コストである。

ソ連時代は油の運搬は無料だった。つまり鉄道やトラックによる石油輸送は、経費がかからなかった。それが市場経済の導入によって有料になった。鉄道による重油の輸送運賃は、一トン当たり五〇ドル(約六〇〇〇円)に設定された。しかも二〇〇パーセントを超えるハイパー・インフレで各種の油の購入価格が急騰した。極東では「国産石油はダイヤモンドより高い」と言われるほどになった。(注6)

産油量の減少と輸送コストの上昇による影響を一番深刻に受けたのは、現在日口間の領土紛争が続いている北方四島であった。択捉(エトロフ)、国後(クナシリ)、色丹(シコタン)などからなる北方四島(北方領土)は、千島列島の最南端にあり、いわゆる離島である。重油、灯油などの燃料は従来、サハリン州から小型タンカーで送られてきたが、一九九〇年前後から、これら燃料の輸送が滞り始めた。特にサハリン地震のあとは、発電用重油や灯油などの供給が、ストップすることが多くなった。その結果、冬期を目前にしながら、しばしば備蓄石油がなくなってしまう事態に至った。

離島である四島は、冬はオホーツク海の流水が島を包围する。重油は、流水のない夏から秋にかけて、小型タンカーで運搬することになっていた。従って海上輸送が不可能な流水期の燃料不足は、島民の生命が危険にさらされることを意味した。

一九九三年の冬、択捉島で重油が底をついたため、危機感をつのらせた住民代表が、航空機で重油を緊急輸送するようサハリン州当局に

要請した。しかし州当局からは、なんの回答もなかった。万策尽きた住民は、北海道知事に対し、緊急支援を求める電報を送った。横路孝弘知事はこれを武藤嘉文外務大臣に通報。日本政府が人道支援に基づく緊急輸送を行うという位置づけで、支援を決定した。その結果、ロシア船籍のタンカーにディーゼル油一五〇〇トン(三九〇〇万円相当)が積みこまれ、択捉島に輸送された。これが燃料不足に悩む四島への「緊急支援」の始まりだった。この結果、九三年以降毎年、燃料油や灯油が医薬品などとともに人道援助として日本側から無償で送り届けられている。同年から一九九六年までの四年間に日本から北方四島に送られた支援は合計二一回で、総額は一六億一〇〇〇万円にのぼっている。(注7)

しかし、日本政府との交流がまったく無いカムチャッカ州は、北方四島のように人道援助という形で燃料油や重油を日本におおぐわけにはゆかなかった。カムチャッカ半島の州・市当局が中国から重油を輸入することを決めた背景には、上記のような事実が存在したのである。一隻のタンカーの沈没事故の背景には、まさにソ連崩壊後の経済混乱と石油産業の低迷化という厳しいロシアの現実が隠されていたのである。

6、石油産業再生の可能性

ロシアが、ソ連時代と同様に今日でも潤沢に油を産出し、精製能力を維持していたとしたら、どうであつたろうか。言うまでもなく、中国から重油を輸入する必要はなかった。当然、重油流出事故も起きな

かったのである。そこでロシアの石油産業を復活させる方策はあるか、次に考察する。

その際、ロシアの石油産業についても一つ重要な側面を指摘しなければならぬ。それは原油埋蔵量についてである。

最近の産油量の減少は、生産システムの欠陥が原因であり、広い意味で経済システムが問題であった。従って埋蔵量とは直接関係のないことをまず確認しておこう。

ロシアの石油埋蔵量は、六〇〇億バレルとも八〇〇億バレルとも言われている。この数値は、サウジアラビア、クウェートなどに匹敵する。問題は、どうすれば産油量を増やすことができるかである。

ソ連崩壊後からのロシアの石油産業は、豊かな埋蔵量がありながら、それを開発し、効率的に掘削してこなかった。つまり資源の有効利用に後れをとったことになる。

では石油産業を復活させるにはどうすればよいのだろうか。緊急策として以下の四点が考えられよう。

(1) 既存の油田の補修による生産回復

(2) 新油田を開発するための設備投資

(3) 石油プラント（精製施設）の補修と生産回復

(4) パイプライン、鉄道などでの効率的な石油輸送システムの確立
このうち、まず第一の既存油田については、休眠状態の油井を早急に修復し、稼働させることが必須である。

第二の新油田開発については、外国の資金・技術援助を有効に利用するのが最適であろう。

第三については、まず破損個所の補修に着手することが急務である。従業員の再教育により労働意欲を高める。生産性を上げるとともに、品質管理についても徹底し、良質の油を精製する必要がある。

第四については、パイプラインを補修し、油漏れをくい止めて油送能力を上げる。また新たな石油輸送ルートの確立も検討する必要がある。

以上のような措置の一部を緊急に取るだけでも、産油量の低下をくい止めることが出来る。ここで問題なのは、いつ、誰が、どのような方法で、上記の作業に取り組み、その資金や技術をどこからつくり出すかである。

筆者は、この点に関連して、日本が欧米諸国なみに、積極的に参入すべきであると期待する。日本の技術・資金援助が大きな効果を上げるものと考ええるからである。

ここでロシア最大の産油地チュメニ地方に対してドイツが行った支援の実例をあげたい。ドイツ銀行は、ソ連崩壊後に大幅な減産に追い込まれたチュメニ油田に対し、九三年以降、毎年六億五〇〇万ドルの融資を行った。融資の目的は、前述した老朽施設の補修・整備が中心であった。この補修の結果、減産にようやく歯止めがかかった。同地区の産油量は、二億三〇〇〇万トンにまで回復し、うち一〇〇万トンがドイツに輸出された。支援策が功を奏した実例といえる。

7、サハリン海底油田

次に、新たな油田の開発に協力する方策について検討しよう。日本

は、地理的にも近く、埋蔵量の豊富なサハリン油田を重視し、開発に積極的に取り組むべきであると考える。その理由は、同油田開発への参加によって、以下に列挙するように種々の経済効果を期待できるからである。

(1) サハリンから日本への輸送コストは、中東より格段に低い。この結果、安い原油を輸入することができ、石油輸入の自由化と相まって低価格ガソリンや灯油が実現する。(注8)

(2) サハリン油田開発は、北海道や日本海側の地域に大きな波及効果をもたらす。開発資材の生産、備蓄基地の建設、資材のサハリンへの運搬などで、日本国内の鉄鋼、機械、運輸、通信、サービスなど諸分野の産業が恩恵を受けるからだ。

また日本には、海外での石油プラント建設に実績を持つ企業や、パイプラインの建設を手がけた鉄鋼メーカーもある。これらの企業群がロシアの経済支援に乗り出すことは、日ロ両国政府の保証さえあれば可能である。

「たくぎん総合研究所」(札幌市)が一九九六年一月、サハリンの石油と天然ガス開発による波及効果を試算している。

それによると、開発事業にともなう資材の需要は年二五三三億円である。雇用者の増加にともなう消費需要やインフラ整備など付帯効果を含めると、総需要は年に三六四〇億円にものぼる。その結果、北海道の産業全体に及ぼす経済効果は、「今後三〇年間にわたり毎年、生産額ベースで一二五・一億円、所得ベースで四五・四億円に達する」と算定している。(注9)

(3) 油田開発への取り組みは、日露関係の改善に貢献するだけでなく、日本海周辺の人的・物的交流を促進し、ひいては暗礁に乗り上げた「北方領土の返還問題」にも明るい材料を提供するものと考えられる。

(4) 新油田での産油量の増大は、再びロシアに石油輸出の機会を与えることになる。これが外貨獲得をもたらし、低迷するロシア経済にカンフル剤を与えるだろう。ロシアのエネルギー危機の回避は、他産業にも好ましい影響を与え、全体としてロシア経済の基盤安定につながる。

(5) ロシア極東地域の経済の活性化は、日本企業にとっても望ましい。極東が購買力のある新市場になり、極東への日本の工場進出も実現可能となるからだ。

8、開発の現状と問題点

日本がサハリン油田の開発に取り組み始めたのは、二五年も前の米ソ冷戦時代であった。ソ連崩壊から六年、海底油田の開発はようやく軌道に乗り始めた。

日本の大手商社は、すでにロシアをはじめアメリカ、ヨーロッパの企業とコンソーシアム(企業連合)を作り、数年前からサハリン沖の海底油田の探索と試掘に取り組んでいる。このうち「サハリン2」と呼ばれる企業連合(三井物産、三菱商事、米二社、欧州一社)は、二年后に日量九万バレルを生産し、その大半を日本に輸出する計画を本年三月に発表した。

一方「サハリン1」と呼ばれる企業連合（伊藤忠、丸紅、米一社、ロシア一社）も昨年八月からの探鉱ですでに油層を確認しており、二〇〇〇年から本格的な生産を開始すると発表した。四半世紀の歳月を要したサハリンの油田開発はようやくテイク・オフしようとしている。過去の試掘に基づいた試算では、採掘可能な天然資源の埋蔵量は以下の通りである。（注10）

原油……………六〇億バレル

天然ガス……………一兆八〇〇億立方メートル

天然ガソリン（コンデンセート）……………一億四〇〇〇万トン

しかし問題点がないわけではない。ロシア側の問題としては、市場経済の導入後も、エリツィン政権の基盤が脆弱であったため、石油産業に対する方針や政策が一貫性を欠いていた。その結果、欧米諸国からの投資活動が足踏みする事態が頻発している。

最近の例では、アメリカ、ヨーロッパ、アジアの石油関連企業が、総額六〇〇億ドルの長期借款をロシア最大の石油プロジェクトに供与しようと計画したところ、野党が多数支配するロシア議会が横槍を入れ、「ロシアの権益が奪われる」として借款に抵抗した事実がある。（注11）

大統領府と議会との対立が、問題を一層複雑にしているのである。一九九七年三月の内閣改造では、こうした事態に対処できる強力な閣僚は一人も登用されなかった。外国からの投資に明るい人物が新聞僚

に指名されなかったことについて、欧米石油会社は「新内閣には、石油産業の復興に立ち上がる騎士はいない。ロシア政府は外国投資家を見殺しにしている」と不信感を露にしたほどだった。

日本政府も企業も、そうしたロシアの不安定・不透明な状況に、懸念を抱いているようだ。

しかし、ことサハリン海底油田の開発に関しては、幾多の悪条件を克服して事業が確実に動き出した。この油田開発は、投下される資本の額をとつても、またそこから得られる各種の富の量をみても、日口で営まれる最大規模の共同事業である。このプロジェクトは二一世紀の極東の繁栄を約束する可能性が高い。

そのサハリン石油開発に日本輸出入銀行が、初めて融資することを一九九七年三月に決定した。この決定の背景にナホトカ号の事故とエネルギー危機があったことは言うまでもない。融資は「サハリン2」の計画に対してで、欧州復興開発銀行と米海外民間投資公社など計三者が協調して行う。融資の総額三億四八〇〇万ドル（約四三五億円）で輸銀など三者の分担は一億一六〇〇万ドルづつである。この融資の意義について輸銀当局は「生産される原油のうち相当量は本邦に輸入される予定であり、（中略）中東以外の新規原油供給ソースの確保という点でも、わが国のエネルギー政策上意義が多きい」と述べている。

（注12）

ロシアに対する経済援助問題は、毎年初夏に開かれる主要国首脳会議（サミット）では必ず議題になり、わが国も応分の援助を行うことが他国から求められてきた。しかし、従来の日本の対口支援は、総花

的な傾向が強く、戦略的な発想に基づいた援助内容とは言いにくい。

「ロシアへの援助は金をドブに棄てるようなものだ」という厳しい批判が日本国内にもある。だが巨額の税金が特殊法人に使われ、天下り官僚の給与や意味のない事業に浪費されている事実が最近相次いで批判されている。これを考えるならば、ロシアへの援助は遙かに有益ではなからうか。

ロシアになぜ支援するか、についてドイツのゲンシャー前外相が次のように述べている。

「重要なのは西側が引き続きあらゆる方法でロシアへの支援を惜しまないことだ。ロシアへの協力は単なる物質的支援や援助にとどまってはならない。目標とすべきはロシアとともに、バンクーバーからウラジオストク、東京までの広範な平和と安全の地帯を築き、民主主義国家の共同体を作り上げることだ。(中略)全欧州にまたがるエネルギー、交通、通信のインフラストラクチャー建設だ。このことによつてのみ、ロシアが持つ膨大な天然資源はロシアだけでなくその同盟国にも実用可能になる。(中略)ロシアと西側諸国は、バンクーバーからウラジオストク、東京にいたる平和安全秩序を創設する歴史的好機に直面している。西側各国とモスクワの政治指導者たちには、この機会をつかむ共通の責任が課せられている。その際、ドイツと日本以上に重要な役割を担える国はほかにない」(注13) けだし慧眼である。

以上をふまえて、筆者は、日本がロシア極東地域の石油産業に対し積極的な経済支援を行い、新たな油田開発にも果敢に取り組むべきであると考え、極東地域への技術や資本の参加は、ロシアのエネルギー

ー危機の回避や、重油事故の防止という局所的な問題の解決にとどまらず、隣国ロシアとの冷え切った関係にも風穴を開けることになる。その結果、やがては二一世紀の極東・日本海全域に、歴史上見ることの無かった経済繁栄をもたらす可能性をも秘めている、と筆者は考える。ロシア石油産業への援助協力は、まさしく長い目で見て日本側にも多大な利益をもたらすであらう。

(注1) 財団法人、海事産業研究所によると、レーニン造船所ではナホトカ号と同型のタンカーを一〇隻建造。九七年現在、うち三隻が運航を続けており、ナホトカ号はその一隻だった。

(注2) 資料「ロシア・タンカーの石油汚染や座礁船放置など日本沿海における外国船海難事故について」長塚誠治(財団法人、海事産業研究所、一九九七年一月二四日、2頁)

(注3) BP Statistical Review of World Energy, 1996. (6、7頁)

(注4) 資料「最近のロシア経済事情」外務省ロシア課、一九九七年八月二六日、2頁

(注5) 読売新聞、一九九七年二月一日

(注6) 同、

(注7) 資料「北方四島住民支援の実績」外務省欧亜局N I S支援室、

一九九六年一一月

(注8) 日本経済新聞、一九九七年三月一八日

(注9) 同、九六年一月二五日

(注10) 同、

(注11) リンレイ・ブロウニング記者特電(ロイター通信モスクワ支局

発、一九九七年三月一九日)

(注12) 会見資料、日本輸出入銀行総務部、一九九七年四月一五日

(注13) 読売新聞「地球を読む」、一九九七年三月二三日