

中東危機と世界のエネルギー市場への影響

柳沢 崇文

Yanagisawa Takafumi

[要旨]

2026年2月末からの中東危機、とりわけホルムズ海峡の封鎖が、それぞれ世界の貿易量の2割を占める原油・LNG輸出に制約を与えている。原油は、サウジアラビアの紅海経由、UAEのフジャイラ港経由を中心とする迂回ルートによる輸出が行われているが、数量は危機前の半分程度まで減少し、さらに紅海周辺の情勢悪化もあり、先行きは不透明である。LNGは、カタールとUAEからの輸出が困難となり、有効な迂回ルートも存在しないほか、両国の拡張計画の遅延も懸念される。原油・LNG価格も高騰し、変動幅も大きい。一部の国の輸入減や中東以外の供給増が価格上昇を一定程度緩和しているが、中東以外にも政策変更や政情不安などのリスクは存在する。日本は備蓄放出、代替調達、ほかのエネルギー源の活用により相対的に混乱は抑えられているが、引き続きエネルギー安全保障を確保していくために、調達多角化、官民連携強化、輸出入国の対話促進を図っていく必要がある。

はじめに

2026年2月28日の米国・イスラエルによるイラン攻撃、3月のイランによる周辺湾岸諸国に対する攻撃とホルムズ海峡の封鎖、4月の米国によるイランに対する海上封鎖によって、それぞれ世界の貿易量の2割に相当する中東からの原油と液化天然ガス（LNG）の供給にも支障が生じている。

このことは、中東産の原油・LNGへの依存度が高いアジアの国々にも経済的な制約を与えており、今回の中東危機は同時にアジア危機とも言える様相を呈している。

本稿ではそうした中東からの原油とLNGの供給支障が、日本を含むアジアや世界にどのような影響を与えているかを検証したうえで、現在の状況が継続した場合の今後の世界のエネルギー情勢を展望する。さらに、今回の中東危機で露呈したエネルギー安全保障上の課題に対して、日本はどのように対処していくべきかに関しても提言を行う。

1 中東危機と原油市場への影響

(1) 中東の原油供給に対する影響

今回の中東危機前の2025年においては、ホルムズ海峡経由で日量1500万バレル（b/d）の原

油と500万b/dの石油製品が輸出されていた⁽¹⁾。原油に関しては世界の貿易量の2割、原油と石油製品を合わせた石油に関しては世界の貿易量の3割を占めていた。

しかし、2026年3月にイランがホルムズ海峡の船舶の通航を武力によって制限すると、湾岸諸国からのホルムズ海峡経由の原油および石油製品の輸出は困難になった。そうした中、サウジアラビアは同国東部の油田地帯から同国西部のヤンブー港をつなぐ1200kmの東西横断パイプラインによって、700万b/dの原油を輸送し、500万b/dを主に紅海およびバブ・エル・マンデブ海峡経由で輸出、200万b/dを同国西部の製油所で石油製品へと精製し、その一部を同じく主に紅海およびバブ・エル・マンデブ経由で輸出するようになった。サウジアラビアは中東危機前から100万b/d程度を紅海経由で輸出していたが、その数量を大きく増加させたのである⁽²⁾。またUAEもホルムズ海峡の内側にある油田地帯であるハブシャンからホルムズ海峡の外側にあるフジャイラ港を結ぶ360km程度の陸上パイプライン経由で180万b/d程度の輸出を継続した。一方で、それ以外のイラクやクウェートなどの湾岸諸国は有効な迂回ルートを持たず、原油輸出はほぼ不可能となった。さらにイランは3月までは従来水準（200万b/d程度）の原油輸出を継続していたが、4月に米国が対イラン海上封鎖を実行すると、大きく輸出量を減少させた。その結果、5月の湾岸諸国の原油輸出はサウジアラビアとUAEの迂回ルートを中心に700万b/dとなり、危機前の湾岸諸国の原油輸出量（ホルムズ海峡経由1500万b/dと紅海経由100万b/d）から大きく減少した（第1表）。

6月の米国・イラン間の停戦合意後は湾岸諸国の原油輸出量は1000万b/d程度まで回復したと言われるが⁽³⁾、その後も情勢は不安定であり、危機前の水準に安定的には戻らない状況が続いている。さらに7月にはイランが支援するイエメンのフーシ派がバブ・エル・マンデブ海峡の封鎖を宣言し、実際に船舶への攻撃も実行したことで、サウジアラビアの紅海経由の原油輸出も不透明化している。仮にホルムズ海峡に加えてバブ・エル・マンデブ海峡の封鎖まで長期化した場合、サウジアラビアは紅海を北上してスエズ運河経由で原油輸出を維持しようとすると思われるが、スエズ運河は超大型タンカー（VLCC、積載能力200万バレル）満載での通航が難しいため、少なくとも短期的にはサウジアラビアの原油輸出量は減少することが予想される。さらに、フーシ派は直接的にサウジアラビア西部の製油所に対する攻撃を行っているとも報じられている⁽⁴⁾。

第1表 中東危機発生前後の湾岸諸国からの原油輸出の変化

国名	危機前（2025年1—12月）	危機発生後（2026年5月）
サウジアラビア	550万b/d（＋紅海経由100万b/d）	500万b/d（紅海経由）
UAE	200万b/d	180万b/d（フジャイラ港経由）
イラン	170万b/d	約20—30万b/d（米国海上封鎖）
その他	イラク 330万b/d クウェート 140万b/d カタール 70万b/dなど	（イランがホルムズ海峡封鎖後に通航を認めた船）
合計	1,500万b/d（ホルムズ海峡経由） ＋紅海経由100万b/d	700万b/d程度

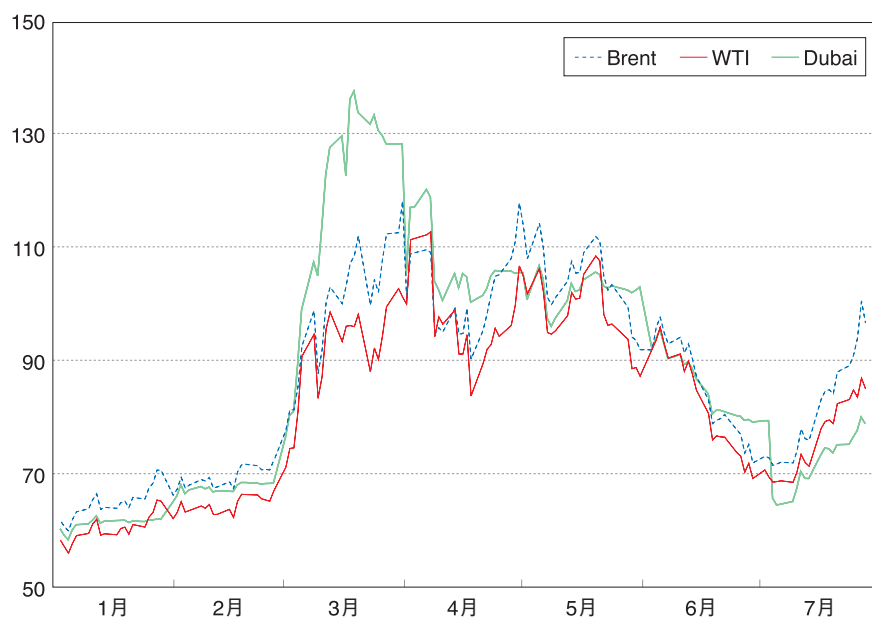
（出所） IEA Monthly Oil Reportなどを基に筆者作成。

(2) 国際原油市場の動向

このような中東からの原油供給の不安定化を受け、原油価格（Brent）も中東危機前の70ドル/バレル前後から2026年3月には一時120ドル/バレルを突破し、その後も危機前の水準に戻ることなく、乱高下を繰り返している（第1図）。

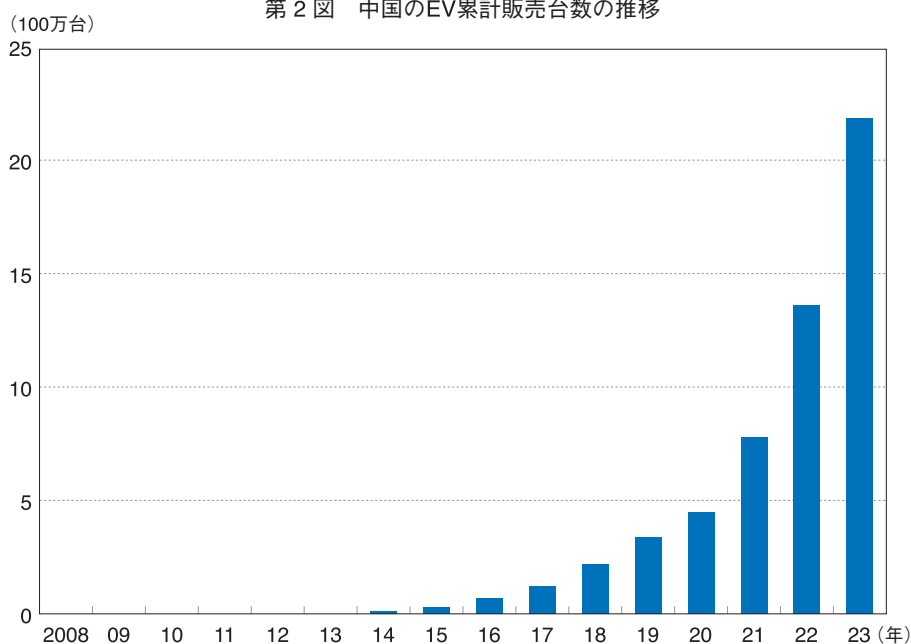
ホルムズ海峡の封鎖は、湾岸諸国からの原油輸出を物理的に遮断していることから、これまで原油生産量の調整を通じて原油価格の安定化を図ってきたサウジアラビアを中心とする

第1図 原油価格（ドル/バレル）の推移（2026年1月—7月）



（出所） 公開情報を基に筆者作成。

第2図 中国のEV累計販売台数の推移



（出所） IEA Global EV Outlookを基に筆者作成。

石油輸出国機構（OPEC）の市場への影響力を大きく低下させている。さらに、十分な原油の余剰生産能力を有するUAEは以前から自国の原油生産拡大を求め、価格安定化のために協調減産を行うOPECからの脱退を検討しているとたびたび報じられてきたが、2026年5月にOPECから正式に脱退した⁽⁵⁾。

一方、ホルムズ海峡封鎖に伴い停滞する中東からの原油輸出量の規模を踏まえると、原油価格の上昇は抑制的となっている。例えば、今回の危機は未曾有の原油輸出の低迷を引き起こしているにもかかわらず、2008年に記録した原油価格の史上最高値である147ドル/バレルには達していない。これにはいくつかの背景が考えられる。第1に、中東危機前の世界の石油市場は「供給余剰」の状態にあった。国際エネルギー機関（IEA）によれば、中東危機前の2025年10—12月期は250万b/dの供給超過とされているが、中東危機が生じた2026年1—3月期は290万b/dの需要超過に転じた⁽⁶⁾。第2に、中東危機発生後に日本を含めて世界の石油在庫の急速な取り崩しが行われた。IEAによれば、危機前の2月に83億バレルあった石油在庫は5月までに79億バレルとなり、約4億バレルも低下した⁽⁷⁾。第3に、中国が石油在庫取り崩しに加えて、石炭火力発電の焚き増しや、ガソリン車から電気自動車（EV）への切り替えなどにより原油消費量を減少させている。こちらもIEAによれば、2025年10—12月期は1200万b/dあった中国の原油輸入量は、中東危機が生じた2026年1—3月期は700万b/dまで減少した⁽⁸⁾。第4に、前述のとおりサウジアラビアやUAEがホルムズ海峡迂回ルートから輸出を継続している。

特に中国は原油価格が史上最高値（147ドル/バレル）を記録した2008年と比較し、EV普及を大きく拡大させており（第2図）、原油価格が高くなった際に柔軟に原油輸入量を減少させることのできる、いわゆる「Swing Importer」としての機能は強化されていると推測される。

（3）日本の原油調達の状況

2025年の日本の原油輸入量は236万b/dであったが、そのうち、ホルムズ海峡経由の輸入は全体の93%に達していた（第2表）。

その一方で、第1次石油危機（1973年）以降、日本は中東産原油への依存を低下させるた

第2表 日本の原油輸入先（2025年1—12月）

輸入先	数量(万b/d)		比率(%)	
UAE	100	220 (ホルムズ海峡経由)	42	93 (ホルムズ海峡経由)
サウジアラビア	95		40	
クウェート	14		6	
中立地帯	1		1	
カタール	10		4	
オマーン	2		1	
米国	9		4	
その他	5		2	
合計	236		100	

（出所）財務省貿易統計を基に筆者作成。

め、中東依存度の低いLNGや、原子力、再エネといったエネルギー源の多角化を進展させてきた。その結果、第3表のとおり、一次エネルギーに占める原油比率は74%から31%に大きく減少し、結果として一次エネルギーに占める中東産比率も58%から32%に大きく減少した。ただし、日本の原油輸入に占める中東産比率はいったん低下するも、再び上昇している。この背景には、中東産原油の価格および数量の優位性（アジアや中南米などの産油国で人口増や経済成長に伴い自国内の原油需要が高まり、輸出余力が低下）や、ロシアからの輸入が2022年のウクライナ侵攻に伴う制裁で基本的に停止されたことなども挙げられる⁽⁹⁾。

なお、日本の原油輸入に占める中東産比率が高い根本的な理由は、第二次世界大戦後までさかのぼる。すなわち、米ソ冷戦が深刻化する中、米国と英国は極東の最前に位置する日本をいち早く経済的に自立させる方針から、米国と英国の石油メジャーが権益を有する中東の油田からの原油を安定的に供給し、日本の戦後復興とそれに続く未曾有の高度経済成長を促したのである。ここには、米国と英国が開発を本格化していた中東における油田の販売先を確保する意図もあったと言われている。

こうしたことから、日本の製油所の大半も、硫黄分が高く、重質であるという中東産原油の性状に最適な形で脱硫や精製ができるよう設計されるようになった。一方で、中東以外の原油は軽中質や超重質など異なる性状が多く、中東産原油と混合する量が増えるほど、精製するうえでの調整に多くの追加コストが必要となる。しかし、現代の脱石油の潮流によって日本における石油需要の伸長が期待できない中では、日本の石油会社にとって製油所に対する大規模な設備投資は難しい状況にあり、実際に製油所の統廃合も進んでいる。そのため、日本の企業としては、経済性の観点では、量も豊富な中東産原油が最も合理的な選択肢となる。結果として、日本の原油輸入に占める中東産比率は2024年度は9割超となるなど、高い状態が維持されてきた。その一方で、同時に日本は石油備蓄日数に関しては、1973年末の60日弱から、2025年末時点で250日分超まで増強させてきた⁽¹⁰⁾。

今回の中東危機を受けて、日本は2026年3月に50日分、同4月に20日分の石油備蓄の放出を決定した。そして並行して、ホルムズ海峡経由以外の代替調達も進め、政府発表によれば、2025年の日量ベースの数値（236万b/d）に対して4月分は調達率25%であったが、5月分は65%、6月分は80%、7月分は101%の見込みとなった⁽¹¹⁾。内訳としては、7月分は中東と米国がほぼ半々となっており、米国からの輸入は日量ベースで前年比10倍以上となっている。なお、貿易統計によれば、7月の日本の原油輸入実績値は約245万b/d（前年比調達率は104%）で

第3表 日本の中東産エネルギー比率の推移

(単位：%)

年度	1973	1985	1995	2005	2015	2024
原油輸入の中東産比率	78	69	79	89	82	96
LNG輸入の中東産比率	0	8	9	22	26	11
一次エネルギーに占める原油比率	74	46	46	42	37	31
一次エネルギーに占めるLNG比率	2	9	11	14	23	21
一次エネルギーに占める中東産比率(石油製品を除く)	58	32	37	40	36	32

(出所) 総合エネルギー統計、日本貿易統計などを基に筆者作成。

あり、輸入先は多い順に米国（全体の36%）、UAE（同28%）、サウジアラビア（同28%）と、この3カ国で全体の92%となっている。なお、UAEはフジャイラ湾経由、サウジアラビアは紅海およびバブ・エル・マンデブ海峡経由が大半と思われる。ホルムズ海峡の外側にあるオマーンからの輸入も継続しているが、中東危機発生前後でほぼ変わらず全体の2%になっている⁽¹²⁾。

そのため、バブ・エル・マンデブ海峡の情勢不安定化は、日本のサウジアラビアからの輸入見通しも不透明化させることになる。仮に同海峡が長期的に封鎖された場合、サウジアラビアとしては、紅海から北上してスエズ運河経由での輸出継続を試みると思われるが、前述したとおり、スエズ運河は水深制限などから超大型タンカー満載での通航が難しいため、輸油量は少なくとも短期的には減少することが見込まれる。また日本を含むアジア向けの航路は、スエズ運河から地中海を通り、アフリカ大陸の南端にある喜望峰回りとなることから、輸送日数もバブ・エル・マンデブ海峡経由での20日程度から50日程度に増加し、その分の輸送コストも高くなるが見込まれる。

ほかにもフーシ派が直接的にサウジアラビア西部の製油所や、スエズ運河に近いエジプトのガス関連施設にも攻撃を行ったとの報道も出ており⁽¹³⁾、サウジアラビアの迂回ルートでの原油輸出に関しても予断を許さない状況が続いている。

なお、日本企業は原油生産に関与するアゼルバイジャン、カザフスタン、オーストラリア、中南米からの輸入も選択肢に入れているが、輸送距離や中東産原油との性状の違い、輸出余力などから現時点では顕著な輸入増には至っていない。

また中長期的な観点では、アラスカ州からの原油輸入拡大も選択肢のひとつとして挙げられている⁽¹⁴⁾。確かにアラスカから日本へはチョークポイントを通らずに、輸送日数も中東からの半分の10日程度であり、原油の性状も中東産に近く、日本も輸入している⁽¹⁵⁾。一方で、アラスカ州の油田は1970年代から生産しており、油田の枯渇や採掘条件の悪化などから、生産量は最盛期の200万b/d程度から現状は50万b/d程度まで落ち込んでいる。増産に必要な投資額も現時点では不透明である。

このように日本の原油調達には不透明性もあるが、相対的には中東危機発生後も混乱を抑えられている。とりわけ東南アジアや南アジアの中には、原油備蓄が十分でなく、原油価格の高騰で十分な代替調達ができていない国々も多い。こうした状況を受けて、日本は2026年4月にアジア・エネルギー・資源供給力強靱化パートナーシップ（POWER Asia）という枠組みを新たに設立し、アジアの国々に対する金融支援を強化している。日本としても、アジアの製油所から石油製品を輸入しており、アジアのエネルギー安全保障の確保は極めて重要な問題となっている。

2 中東危機とLNG市場への影響

(1) 中東のLNG供給に対する影響

2026年3月のホルムズ海峡封鎖により、ホルムズ海峡の内側に輸出港を有するカタール（2025年のLNG輸出量は8200万トン程度）とUAE（同500万トン程度）のLNG輸出が困難になっ

ている。両国からの輸出量は世界のLNG貿易量の20%程度に相当するが、両国ともにLNGに関しては有効な迂回ルートを持っていない。なお、オマーン（同1100万トン程度）のLNG出荷港はインド洋に面しており、海峡封鎖の直接的な影響は出ていない。

さらにカタールは3月のイランからの攻撃により、生産能力の17%（年1280万トン分）を失い、損傷部分の復旧に最長で5年かかると発表している⁽¹⁶⁾。

加えて、本来は2026年後半から順次生産開始予定とされたカタールのLNG拡張計画（2030年にかけて年間のLNG生産能力をさらに6400万トン分増強）に関しても、既存設備の損害からの復旧を優先する必要があることや、建設に必要な資機材も封鎖により輸入できないことなどから、2027年以降に遅れることが必至である。

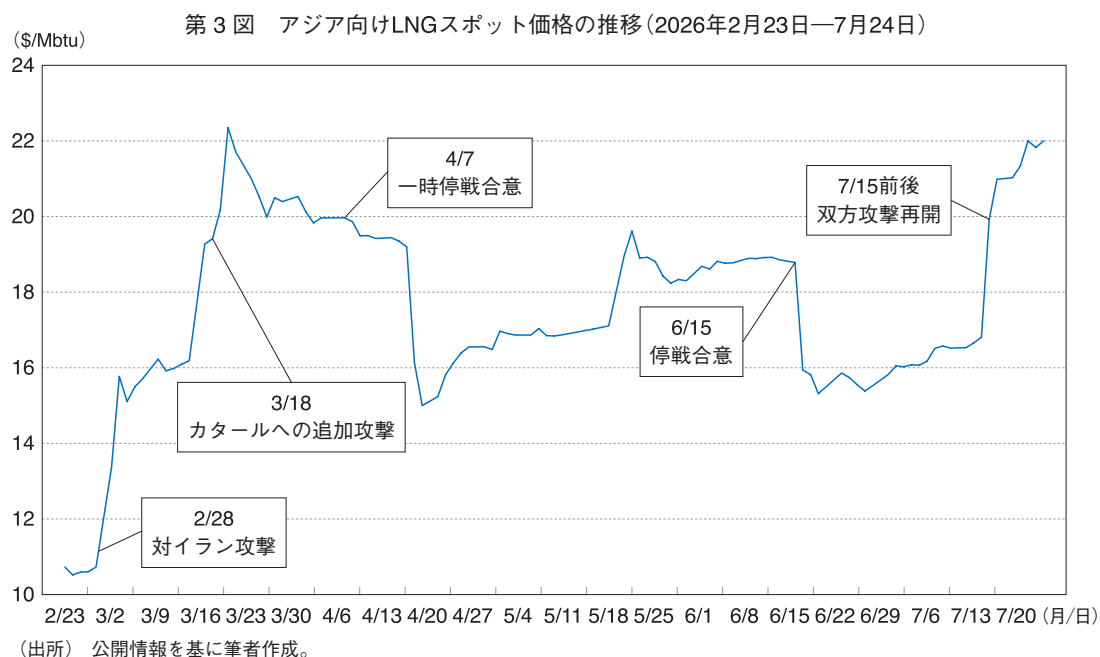
またUAEにも2028年に生産開始を目指す新規のルwis LNGプロジェクトがあるが、こちらの建設予定地もホルムズ海峡の内側に位置しており、同海峡の封鎖が長期化した場合には生産開始が遅れる可能性がある。

ホルムズ海峡封鎖の長期化によって、例えば、カタールは現在、UAE経由のドルフィンパイプライン（輸送能力は年1400万トン程度）によってホルムズ海峡の外側に位置するオマーンまで天然ガスを輸送しているが、同パイプラインやオマーンにおけるLNG港の能力を増強することを目指す可能性がある。またUAEも、元々は前述の新規のLNGプロジェクトをホルムズ海峡の内側にあるルwisではなく、ホルムズ海峡の外側のフジャイラに建設する計画を進めていた。しかし、既存のLNGプロジェクト（ダス島）に地理的に近く、LNG関連のコンストラクターも多いといった理由により、2023年に計画地を変更した経緯がある。こうした中で、改めてフジャイラにおけるLNG構想が再浮上する可能性もある。実際、今回の中東危機を受けて、UAEのアブダビ国営石油会社（ADNOC）は年間生産能力が400万トン程度の小型のLNG基地をフジャイラに建設することを検討中とも報じられている⁽¹⁷⁾。

（2）国際LNG市場の動向

今回の中東危機を受けて、アジア向けLNGスポット価格は危機前の水準（\$11/Mbtu）から大きく上昇している。2026年3月にカタールのLNG設備が被弾すると、\$20/Mbtu超となり、6月の米国とイランの停戦合意後も不透明な情勢が続く中で\$10/Mbtu台後半の水準を推移した。さらに7月中旬の双方の攻撃再開を受けて、再び\$20/Mbtuを超えている（第3図）。これは、アジアの冷房用需要が高まり、また欧州においても冷房用需要が高まるとともに冬場に向けた地下ガス在庫の積み上げも必要になってくる夏場の時期において、再びイラン情勢が悪化したことが影響している。

中東からのLNG供給低迷の中、日本・韓国・台湾はLNG輸入のホルムズ海峡依存度が相対的に低く、購買力もあるため、中東以外からの代替調達ができている。また中国はLNG輸入量を減少させる代わりに、ロシアなどからのパイプライン経由でのガス輸入を増やしている。そのほかのタイ、インド、バングラデシュなども代替調達ができている。その一方で、パキстанはLNG輸入のほぼすべてをカタールに依存しており、財政基盤も脆弱であるため、十分な代替調達ができず、4月には停電を実施するなど、綱渡りの状況が続いている（第4表）。



第4表 アジアのLNG輸入におけるホルムズ海峡依存度と輸入状況

国名	2025年輸入量	ホルムズ海峡依存度 (2025年)	2026年上半期輸入量 (前年同期比)
日本	6,590万トン	6%	3,180万トン(-2%)
韓国	4,870万トン	16%	2,300万トン(±0%)
台湾	2,350万トン	36%	1,170万トン(+3%)
中国	6,700万トン	31%	2,930万トン(-5%)
タイ	1,050万トン	22%	690万トン(+23%)
インド	2,350万トン	59%	1,300万トン(+4%)
バングラデシュ	700万トン	60%	380万トン(+7%)
パキスタン	670万トン	99%	200万トン(-47%)

(出所) 各国通関統計などを基に筆者作成。

また欧州は熱波による高温に見舞われ、冷房用のガス需要も高くなっており、地下ガス貯蔵率も6月末時点で57%程度と前年よりも10%以上低い水準となっている⁽¹⁸⁾。そうした中で、EUは2026年内にロシアからのLNG輸入を停止する方針を中東危機発生後も堅持しているが、現状では熱波に伴い増加するガス需要を満たすために、2026年3—6月のロシアからのLNG輸入を月平均160万トン超と前年同期比で増やしている。EUによる2026年内のロシア産LNGの輸入停止方針は、もともとは2026年後半から生産開始を予定するカタールの拡張計画からのLNG輸入増を見越したものであった。カタールの拡張計画の遅延が必至な状況において、仮にEUが方針どおりにロシア産LNGの輸入を停止した場合、欧州各国はカタール以外からのLNG調達を増加させ、LNG価格がさらに上昇する可能性もある。

またカタールと米国と並ぶ世界3大LNG輸出国であるオーストラリアの連邦政府は、2026年5月、LNG輸出量の20%相当のガスを国内に供給する義務を2027年7月より導入する制度

案を発表した⁽¹⁹⁾。この背景には、中東危機発生後のエネルギー情勢不安の中で、国内に安価で安定的なガスを確保することを目指す思惑があると思われる。一方で、中東からのLNG供給が不透明な状況の中、仮に同制度が導入された場合、オーストラリアのLNG輸出の抑制につながり、LNG需給はさらにひっ迫する可能性がある。

米国は、中東危機の前から2026年より新規のLNGプロジェクトで順次生産を開始し、2030年にかけて現在の年8000万トンの輸出量を年1.6億トンまで拡大する見通しであった。今回の中東危機を受けて、既存のLNG設備もフル稼働し、LNG輸出量を大きく増加させている。そのほか、カナダやナイジェリアもLNG輸出量を増やしている。それでも、世界のLNG貿易量の2割を占めるカタールとUAEからのLNG輸出低迷の影響は大きく、仮にホルムズ海峡封鎖が継続した場合、2026年のLNG貿易量が前年比で2000万トン程度減少する可能性も指摘される⁽²⁰⁾。

(3) 日本のLNG調達の動向

前述のとおり、日本はLNG輸入に占めるホルムズ海峡依存度が6%と低く、オーストラリアや米国からの代替調達ができている。またカタールとUAEからのLNGは主に電力会社が購入してきたが、原子力や石炭火力などほかのエネルギー源も活用する形で、冷房用の電力需要が高まる夏場においても、一定の電力予備率を確保する見通しとなっている⁽²¹⁾。

一方で、中長期的には、JERAがカタールから2028年より年300万トンを27年間、大阪ガスがUAEのルワイスプロジェクトから2020年代後半から年80万トンを15年間にわたり購入する契約を締結しており、ホルムズ海峡依存度は高まる見込みである。

ただし、程度の差こそあれ、どのLNG供給国にも一定の不透明性は存在する。前述のオーストラリアの国内ガス供給義務制度案は、同国産LNGが輸入の4割を占める日本にとっても影響が懸念される。同様に、日本がLNGを輸入するマレーシアやインドネシアも、国内のガス需要の伸長とLNG輸出確保をどう両立していくかという問題を抱える。またロシアのサハリンLNGは日本にとって最も近いLNG供給源であるが、ウクライナ侵攻をめぐる情勢が不透明な中、日本企業は2026年以降に順次契約更改のタイミングを迎える。また米国からも関税引き下げの条件としてコスト見通しが不透明なアラスカLNGプロジェクトに対する関与が求められるなど、いずれも経済性の観点だけでは対応できない問題が存在する。

おわりに

足元の中東危機、とりわけホルムズ海峡封鎖に伴う原油およびLNGの供給支障は、国際エネルギー市場を揺るがし、今後の見通しも極めて不透明なものにしている。

仮にホルムズ海峡の封鎖が長期化する場合、原油およびLNGともに同海峡の迂回ルートの増強が進められる可能性がある。その一方で、迂回ルートの増強には一定の時間を要することに加え、バブ・エル・マンデブ海峡やスエズ運河周辺も情勢悪化の動きが見られており、先行きは不透明である。

また中東以外の原油・LNGの輸出国においても程度の差こそあれ、供給を不安定化するようリスクは存在する。とりわけ、中東危機によって資源輸出国においても自国のエネルギー

一安全保障を優先する必要が高まっていることは、そうしたリスクをさらに高める可能性がある。

このような状況下、原油とLNGをほぼ輸入に依存する資源小国・日本は、どのような形で資源調達を進めていくべきなのだろうか。

まず調達先の多角化、エネルギー資源の多角化が引き続き重要になる。今回の中東危機に際しても、日本は原油輸入の90%超をホルムズ海峡経由で調達していたが、世界有数の原油備蓄日数に加え、第1次石油危機以降、ほかのエネルギー源を増やし、一次エネルギーに占める原油の依存を着実に低下させてきたことが功を奏した部分があった。またLNGに関しては、ホルムズ海峡経由の調達が6%と低かったことに加え、ほかのエネルギー源を活用することで、十分な電力予備率を確保することができている。リスクがまったくない調達先、エネルギー源は存在しない以上、限られた調達先やエネルギー源への過度な依存は避けるべきである。

また平時の資源調達においては経済性の観点が重要となるが、危機に備えた資源調達に対しては官民連携強化も重要になる。日本が原油輸入の90%をホルムズ海峡経由で調達してきた背景には、日本の製油所が第二次世界大戦後に米国・英国から供給された中東産原油の性状に合わせて建設されてきたことが、中東産原油の輸入継続を経済合理性のある選択としていた部分があった。そのため、国家としてのエネルギー安全保障の確保のために非中東産原油を拡大していくとなれば、それに伴う追加コストは、エネルギー安全保障のコストとして、相応の政府支援の強化が望まれる。政府支援とはすなわち国民負担ということであり、国民一人一人が「エネルギー安全保障のコスト」というものを今一度考え直す必要があるということでもある。

そして、輸出国と輸入国の対話を促し、市場の安定化を目指すことも重要である。自国のエネルギー安全保障の確保に各国が躍起になる中、アジアの一部には十分な資源が調達できない国も出ている。日本もまたアジア、そして世界の経済ネットワークの一員として成り立っていることを改めて認識し、双方の連携を強化していくことが、結果的に日本のエネルギー安全保障の確保にも資することを忘れてはならない。

- (1) <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- (2) なお、東西横断パイプラインそのものは1980年代のイラン・イラク戦争の際のいわゆる「タンカー戦争」と呼ばれる双方による周辺への港湾に対する攻撃激化の中で建設された。その後は、米国の軍事支援などでホルムズ海峡経由の通航が安定化し、サウジアラビアにとっても東部にある油田から同海峡経由で出荷したほうが早く、輸送コストも抑えられるため、同パイプラインでの輸送は少なかった。
- (3) <https://www.reuters.com/business/energy/gulf-oil-exports-jump-june-record-uae-flows-2026-07-03/>
- (4) https://www3.nhk.or.jp/nhkworld/en/news/20260726_03/
- (5) <https://www.wam.ae/en/article/bzxzuh7-uae-announces-decision-exit-opeac-opeac%2B>
- (6) IEA Oil Market Report July 2026, p. 62.
- (7) Ibid. p. 44.
- (8) Ibid. p. 23.

- (9) サハリン2 LNG プロジェクトの随伴原油に関しては、例外的に制裁対象外となっている。
 - (10) https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyogovernment_stockpiled_oil.html, https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl001/pdf/2026/260216oil.pdf
 - (11) <https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/energysecurity/index.html>
 - (12) オマーンの原油輸出先の大半は中東危機発生前も危機発生後も中国である。
 - (13) <https://www.bbc.com/news/articles/c39ez3klwmro>
 - (14) <https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/2544873>
 - (15) <https://newsdig.tbs.co.jp/articles/withbloomberg/2714991?display=1>
 - (16) <https://www.qatarenergy.qa/en/MediaCenter/Pages/newsdetails.aspx?ItemId=3897>
 - (17) <https://www.upstreamonline.com/field-development/adnoc-seeks-bids-for-surprise-new-lng-facility-bypassing-strait-of-hormuz/2-1-2009526>
 - (18) <https://agsi.gie.eu/data-overview/eu>
 - (19) <https://www.industry.gov.au/news/domestic-gas-reservation-scheme-secure-supply-australian-market>。なお、その後、2026年9月にオーストラリアの連邦政府より発表された法案では、実質的な適用開始時期を2028年1月に後ろ倒し、また20%を一律適用ではなく上限率とする変更も見られる。
 - (20) <https://www.nikkei.com/article/DGKKZO97848360Z20C26A7QM8000/>
 - (21) https://www.fepc.or.jp/enelog/common/pdf/vol_76.pdf
- * URL の最終アクセス日はすべて 2026 年 8 月 30 日。