ホルムズ海峡封鎖とエネルギー供給網

紛争長期化の構造、今後のシナリオ、供給網の被害と回復の限界

分析レポート

2026年11月

背景と目的

数週間で終わるとみられたホルムズ海峡の封鎖が9か月近く続くなか、なぜ長引き、供給網がいつまで持つかを示す

背景

2026年2月28日に米国・イスラエルとイランの紛争が始まり、イランは同日にホルムズ海峡の通航制限を宣言した[1]

- 米政権と市場は、空爆と最高指導者の殺害によって、紛争は数週間で決着すると見込んでいた
- 実際には4月の停戦も6月の米イラン覚書も短期間で崩れ、9か月近く封鎖と戦闘が続いている

海峡は戦前、世界の海上石油取引の約4分の1、液化天然ガス（LNG）取引の約2割、液化石油ガス（LPG）の海上輸出の約3割を担っていた

一方、迂回輸送と備蓄の放出によって、エネルギーの流れは一部で保たれている[2]

- パイプラインによる迂回と、瀬取りと呼ばれる洋上での積み替えで、原油を海峡の外へ運び出している
- 国際エネルギー機関（IEA）の加盟国が、備蓄を協調して放出した

ただし、流れが戻った度合いは品目と地域によって偏っている

目的

左記を踏まえ、紛争がなぜここまで長引き、エネルギーの供給網がいつまで持ちこたえられるかを見極める必要がある

そこで本レポートでは、次の3点を明らかにし、**変化を早く捉える先行指標と、日本の対応策を示す**ことをゴールとする

- 紛争が長期化した理由と、短期・中期・長期の推移
- 供給網の被害が、品目と段階ごとにどこにどれだけあるか
- 迂回や代替による回復の程度と、その限界

[1] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[2] IEA『Oil Market Report - November 2026』(2026)

エグゼクティブサマリ

イランが管理権を手放さず通航が戻らないうえ、補う手段も2027年春に尽きるため、日本は供給量の確保を急ぐべき

開戦初日の最高指導者殺害でイランは封鎖をためらわなくなり、海峡の管理権を譲れない一線とした

・イランは通航料が原油の損失に遠く及ばなくても、海峡の管理権を再攻撃を防ぐ備えと見て手放さない。安価なドローンやミサイル、機雷で通航を止め続けることもできる
・加えて4月の停戦も6月の米イラン覚書も、管理権の帰属を先送りしたまま結ばれたため、通航が戻るとすぐに解釈が割れて崩れた

そのため、2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない

・イランは封鎖が続けば12月半ばに原油収入が途絶える見込み（Kpler推計）で、米国は中間選挙で与党が大敗したため、どちらも長く戦えない。中期には段階的な再開に向かう
・ただし通航料や管理権の争いを強制的に解決する国際的な手段がなく、長期でも南北の航路を分けて使う形が残る

供給網では、原油の輸出は戦前の82%まで戻ったが、LNG、石油製品、LPGは半分以下のままである

・原油はパイプラインによる迂回と瀬取りで湾岸からの輸出が戻り、日本の代替調達は7月に10割に達した
・一方、カタールのLNG液化設備は輸出能力の17%分が壊れて修復に3年かかり、出荷は戦前の約4割にとどまる

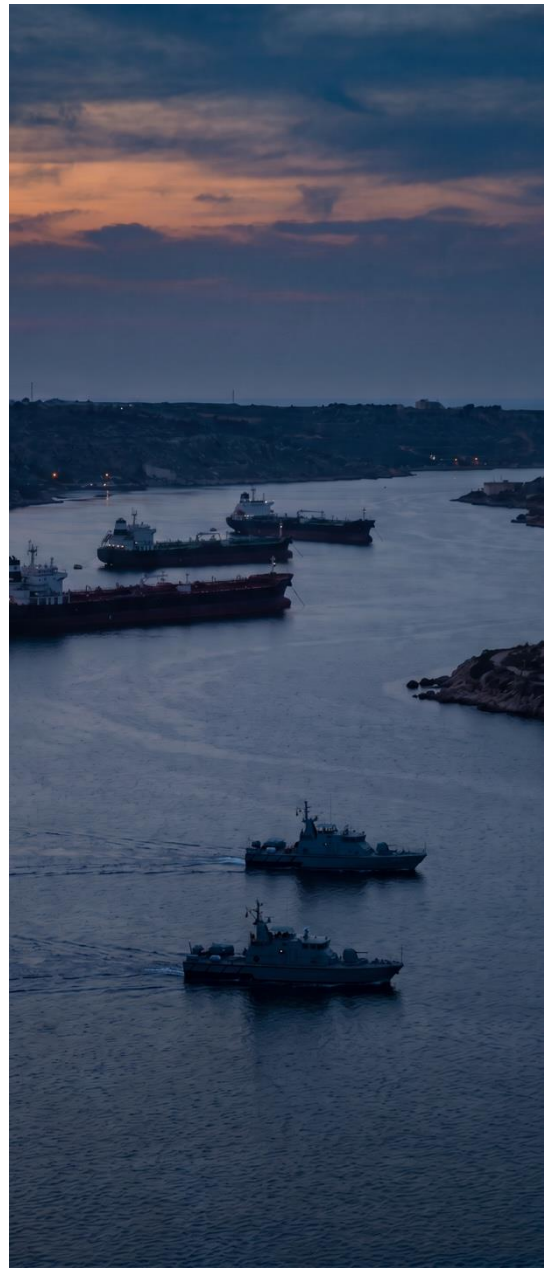
さらに、迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する

・サウジアラビアの紅海側の輸出は6月の半分に落ち、OPECのすぐ使える増産余力は日量22万バレルまで減った
・2027年3月に備蓄の協調放出が終わり、米日の買い戻しが重なると、需給は日量約140万バレル引き締まる

したがって日本は、民間備蓄の活用と原料の転換で供給量を確保し、先行指標で変化を早くつかむ必要がある

・価格の上昇だけならGDPの押し下げは0.5ポイント程度だが、供給量が1割欠けると0.6〜1.0ポイント、封鎖が長期化すれば最大2.4ポイントに膨らむ
・外交交渉の争点、海峡の石油通過量、戦争保険料率、国内の電力用LNG在庫を先行指標として監視する

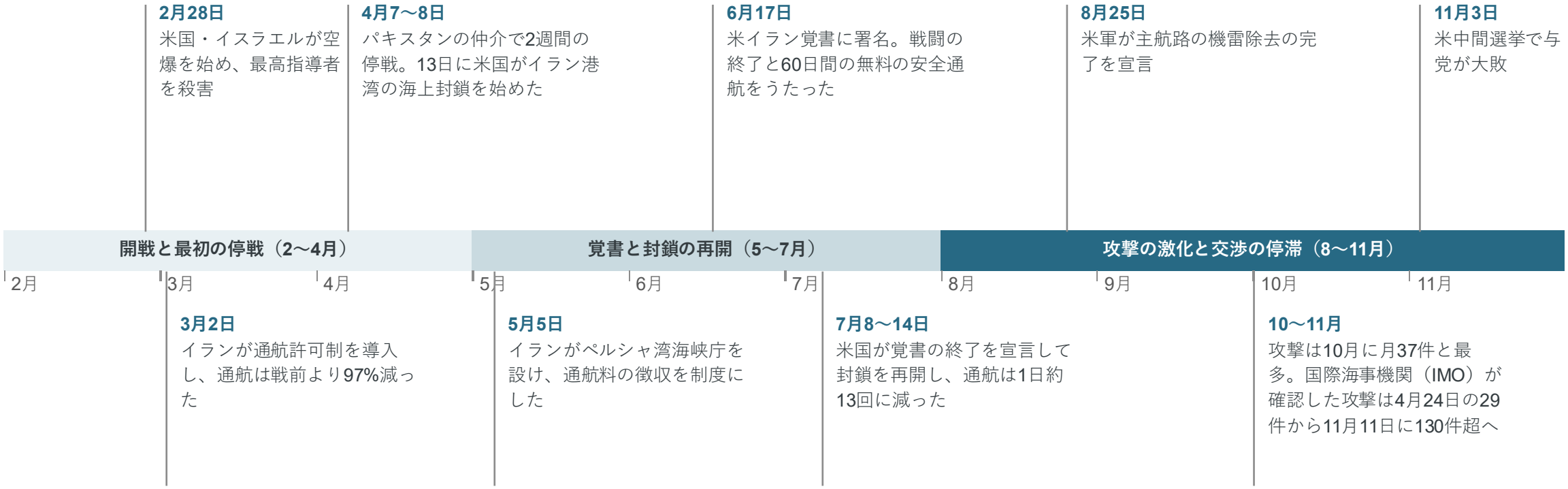
章		結論
01	**紛争長期化の要因**	**イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた**
02	今後のシナリオ	2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない
03	供給網と被害の所在	攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した
04	品目別の被害規模	原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下
05	代替手段の限界	迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する
06	見通しと日本の対応	日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき



開戦から9か月の経緯

まず経緯を見ると、停戦合意は2度とも崩れ、崩れるたびに船舶への攻撃が増えた

上段：軍事・外交の動き　　下段：海峡の管理と船舶の被害



[1] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[2] IMO『Secretary-General calls on States to enforce maritime rules』(2026)　[3] Lloyd's List (2026)

海峡の通航を縛る2つの制度

その結果いまの海峡では、イランの通航許可制と米国の封鎖が重なり、商船はどちらに従っても危険を負う

イランの通航許可制

通航する船に、事前の承認と通航料を求める

- **40項目超の情報提出と事前承認**
  5月に設けたペルシャ湾海峡庁が、1隻あたり最大200万ドルの通航料を徴収する[1]
- **違反船の積荷を20%没収する法案**
  議会の委員会が全会一致で可決し、11月20日時点で最終承認を待っている

米国の封鎖と制裁

通航料の支払いを禁じ、イランに関わる船を臨検する

- **ペルシャ湾海峡庁を制裁対象に指定**
  通航料を払うと、米国の制裁に違反することになる[2]
- **約20隻の艦艇で臨検と排除**
  イラン港湾に出入りする船や、イラン産原油を瀬取りした船を止める

板挟みの商船

どちらに従っても、拿捕・攻撃か制裁を受ける

- **通航料を払う船には保険が付かない**
  主要な船主責任保険組合でつくる国際P&Iグループが、補償しないと定めた
- **西側の船主と保険会社は海峡を避ける**
  国際海事機関の事務局長は10月18日、商船が両国の規則の板挟みにあると指摘した[3]

[1] Indian Express『Iran formalizes control over the Strait of Hormuz』(2026)　[2] CRS『The Strait of Hormuz』(2026)　[3] SAFETY4SEA (2026)

短期決着の見通しが外れた理由

そもそも短期決着の見通しが外れたのは、最高指導者の殺害でイランが封鎖をためらわなくなったため

開戦当初の見通し

政権と市場は、1か月～6週間で正常化すると見込んだ

- **トランプ大統領は「4～6週間で終わる」**
  3月中に、戦争は4週間、4～5週間、4～6週間で終わると繰り返した[1]
- **Goldman Sachsは「28日で回復」**
  3月5日の基本シナリオで、10～12月期のブレント原油価格を65ドルと置いた[2]
- **予測市場は4月末の正常化に約80%**
  Polymarketでは、4月末までに通航が戻る確率が3月初めに約80%だった

見通しが外れた理由

最高指導者の殺害で抑制が外れ、米英は掃海の備えを欠いていた

- **イランは体制存亡の戦いと受け止めた**
  ガリバフ国会議長は「一度も使われなかった潜在能力を、愚かな敵が現実に変えた」と述べた[3]
- **掃海艦は開戦前に引き揚げられていた**
  米海軍の最後の掃海艦4隻は2025年9月に退役し、英国も2026年初めに湾岸の掃海艇を戻した
- **護衛は米海軍の能力を超えた**
  米海軍作戦部長は5月21日、海峡の護衛任務は海軍の能力を超えると認めた

[1] CNN (2026)　[2] Goldman Sachs『The Risks to Energy Prices From Iran』(2026)　[3] IISS『The Gulf at War』(2026)

通航料と原油輸出の損失

自制を外したイランは、通航料が原油の損失に遠く及ばなくても、海峡の管理権を手放さない

イランの通航料収入と原油輸出の損失 （2026年、億ドル）[1][2]

項目	金額（億ドル）	区分
イランが主張する通航料収入（年）	400	主張
原油輸出の累計損失（10月16日まで、米中央軍司令官の発言）	**約250**	**米軍推計**
独立分析による通航料の試算（年）	10〜20	試算

Point

現実的な通航料は、原油の損失の10分の1にも満たない

独立分析の試算は年10億〜20億ドルで、イランが主張する年400億ドルとは大きく離れている

原油の損失はこれからさらに膨らむ

封鎖の外の洋上在庫が尽き、米国の封鎖が続けば12月半ば以降は毎月30億〜60億ドルの収入を失う見込み（Kpler推計）

イランは管理権を再攻撃を防ぐ備えと見ている

ガリバフ国会議長は6月23日、海峡の管理は戦前の状態には決して戻らないと述べた[3]

[1] Kurdistan24 (2026)　[2] Strait Insider『The Strait of Hormuz in 2026』(2026)　[3] The Hindu (2026)

封鎖を続けるイランの攻撃手段

しかもイランは、安価なドローンやミサイル、機雷だけで、通航を止め続けられる

分散した指揮

攻撃の権限を、各地の司令部に委ねている

- **全国31か所の地域司令部が標的を選ぶ**
  米軍とイスラエル軍が開戦から約2週間で合計1万5,000超の目標を空爆しても、攻撃は止まらなかった[1]
- **停戦までに12か国へ6,000発超を発射**
  4月8日の停戦までに、ミサイルとドローンを周辺の12か国へ撃ち込んだ

温存と再建

移動式の発射機とミサイルの多くを残しているとされる

- **移動式発射機の最大75%を温存と報道**
  5月時点でミサイル在庫の70%も残っていたと報じられた（匿名の情報源を含む）[2]
- **停戦中に戦力を戻した**
  4〜7月の停戦期間に、地下施設での生産や、埋まった発射機の修理を進めた

機雷の脅威

少ない機雷でも、船主に危険が高すぎると判断させる

- **開戦当初の機雷は10個未満（報道）**
  その後の国際海事機関の推計でも約80個にとどまる[3]
- **船舶の通航は1日約100隻から5隻に**
  3月の船舶の通航は、戦前の1日約100隻から平均5隻へ減った

[1] IISS『An Assessment of the War』(2026)　[2] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[3] Stars and Stripes (2026)

米イラン覚書の解釈の対立

加えて停戦合意は、管理権の帰属を先送りしたため、通航が戻るとすぐに解釈が割れて崩れた

イランの解釈

覚書の第5条は、イランの通航管理権を認めたもの

- **第5条を管理権の承認と受け止めた**
  第5条は、将来の海峡の管理をイラン、オマーン、湾岸諸国の協議で決めると定めていた[1]

- **南側航路の通航に反発して攻撃を再開**
  許可を得ない船がオマーン側の南側航路を通り始めると、6月下旬に攻撃を再開した

- **オマーンの2航路案も拒んだ**
  7月11日の協議で示された、南側は制限なし、北側はイランの事前承認とする案を拒んだ[2]

米国・湾岸諸国の解釈

覚書は、戦前の無条件の自由航行に戻すもの

- **戦前の自由航行への復帰と受け止めた**
  米軍が支援するタンカーや、国際海事機関の避難計画の船を南側航路で通した

- **米国も航行の自由の原則から揺らいだ**
  トランプ大統領は6月20日、通航料は認めないとしつつ、合意が成立しなければ米国が課しうると投稿し、イランの主張を勢いづかせた[3]

- **違反を確かめる仕組みがなかった**
  バーレーン外相は9月24日の国連安保理で、履行を監視する仕組みをつくるよう求めた

[1] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[2] ISW『Iran Update Special Report, July 12, 2026』(2026)　[3] CRS『The Strait of Hormuz』(2026)

米国と外部勢力の動き

一方の米国は、弾薬と国内政治の制約から攻勢を広げられず、中国やロシア、湾岸諸国も決め手を欠いた

国	とった行動	決め手を欠いた理由
01 **米国**	空爆と海上封鎖で、イランの原油輸出を止めた[1]	CSISの推計では、迎撃ミサイルの在庫を4月までに半分超使った。ガソリンは選挙日に1ガロン4.15ドルと2月から約40%上がり、与党は中間選挙で大敗した[2]
02 **中国**	安保理の決議案に拒否権を使い、夏までイラン産原油を買い支えた[3]	通航料には反対したが経済制裁は科さず、10月中旬にイランの洋上在庫が尽きて買い支えも止まった
03 **ロシア**	安保理の決議案に拒否権を使い、原油高と米国の制裁緩和で利益を得た	通航料は国際海洋法違反として反対したが、自国船の安全通航は確保しており、早く終わらせる動機を欠く
04 **UAE**	アラブ首長国連邦（UAE）は攻撃の約半分を受け、5月1日にOPECを脱退して独自に増産した	武力行使を認める安保理決議案を探ったが、サウジアラビアなどの反対で断念したと報じられた
05 **サウジアラビア**	イランの報復を恐れ、米軍の作戦に領空を使わせなかったと報じられた	戦前の航行の自由への復帰を支持したが、UAEが求めた武力による強制には反対した

[1] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[2] The Hill (2026)　[3] UN『SC/16330』(2026)

章		結論
01	紛争長期化の要因	イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた
02	**今後のシナリオ**	**2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない**
03	供給網と被害の所在	攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した
04	品目別の被害規模	原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下
05	代替手段の限界	迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する
06	見通しと日本の対応	日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき

イランと米国・イスラエルの限界

今後を見ると、イランは原油収入の途絶が迫り、米国は中間選挙で与党が大敗して、どちらも戦いを長く続けられない

当事者	経済と軍事の制約	国内政治の制約
01 **イラン**	封鎖が続けば12月半ばに原油収入が途絶え、毎月30億〜60億ドルを失う見込み（Kpler推計）。輸入用に確保した外貨は300億ドル。2026年の実質GDPは−7.6%の予測（IMF）、10月のインフレ率は88.7%に達した[1]	冬のガス不足で11月22日から計画停電を始め、指導部では「現状は持続できない」との危機感が高まっている
02 **米国**	作戦費は11月の推計で483億ドルに上り、CSISの推計では迎撃ミサイルの在庫の半分超を4月までに使った[2]	戦争への対応の支持率は26%、戦争終結の立法の支持は71%で、2027年1月から民主党が議会の多数を握る[3]
03 **イスラエル**	財政赤字の上限を3.9%から5.1%に引き上げ、予備役約10万人の召集で家計と企業に43億ドルの損害が出た	10月27日の総選挙でネタニヤフ陣営が過半数を失い、組閣を進めるアイゼンコット氏は組閣前の軍事行動に慎重である[4]

[1] Al Jazeera (2026)　[2] CRS『U.S. Conflict with Iran』(2026)　[3] The Hill (2026)　[4] Times of Israel (2026)

交渉を止めている3つの争点

ただし、主航路の機雷は8月に取り除かれたものの、カタールが仲介する交渉は3つの争点で止まっている

機雷の除去

米国が8月に主航路の機雷除去を宣言しても、通航は戻らなかった

- 8月下旬の石油通過量は日量約500万バレルで、戦前の約4分の1[1]
- 合同海事情報センターは、脅威の水準を「深刻」に据え置いた

履行の順序

イランは米国が先に譲歩するよう求め、米国は受け入れていない

- 履行の期間は、9月の7日間計画、11月の2日間計画、カタールの48時間案と縮まった[2]
- アラグチ外相は、すぐ崩れる暫定合意には意味がないと主張する

濃縮ウラン

米国は在庫の廃棄と書面の保証を求め、イランは国外への移送を拒む

- 米国は、60%濃縮のウラン440kgなどを廃棄する工程表を求めている
- 11月21日時点で、この点をめぐり交渉が止まっている[3]

航路の帰属

イランは、オマーンと決めた航路以外の閉鎖を条件に掲げる

- 米軍が支援する南側航路を閉じる条件で、米国は受け入れていない
- 凍結資金は60億〜80億ドル規模まで絞り込まれたが、妥結していない

[1] Fox News (2026) [2] APA (Al Jazeera) (2026) [3] The Hindu (2026)

短期・中期・長期のシナリオ

こうした状況から、短期は膠着と衝突のおそれが続き、中期に段階的な再開へ向かうが、長期でも戦前には戻らない

	2026年12月～2027年1月 **短期（～2か月）**	2027年2月～5月 **中期（3か月～半年）**	2027年後半以降 **長期（1年～）**
→ **基本ケース**	膠着が続き、交渉と船舶への攻撃が並行する。通過量は戦前の約4～5割。Eurasia Groupの見立てでは確率30%[1]	双方が限界に達して段階的な再開に移り、通過量は戦前の7～8割に戻る	南側と北側の航路を分けて使う形が定着し、通過量は戦前の8～9割に戻る
↘ **悪化の場合**	イランの封鎖破りや米国の限定的な空爆から、局地的な衝突に発展する。同社の見立てでは確率60%[1][2]	イランの強硬派が合意を覆し、再び封鎖と船舶への攻撃に戻る	通航料が慣習として定着するか、戦力を立て直したイランとの戦闘が再燃する
↗ **好転の場合**	カタールの48時間案で暫定合意し、通航は1日平均45回程度に戻る。同社の見立てでは確率10%[1]	—	核と制裁の最終合意で、戦前の無条件の通航に戻る。イラン産原油も市場に戻る[3]

[1] Cornerstone Futures (2026)　[2] Iran International (2026)　[3] Goldman Sachs (2026)

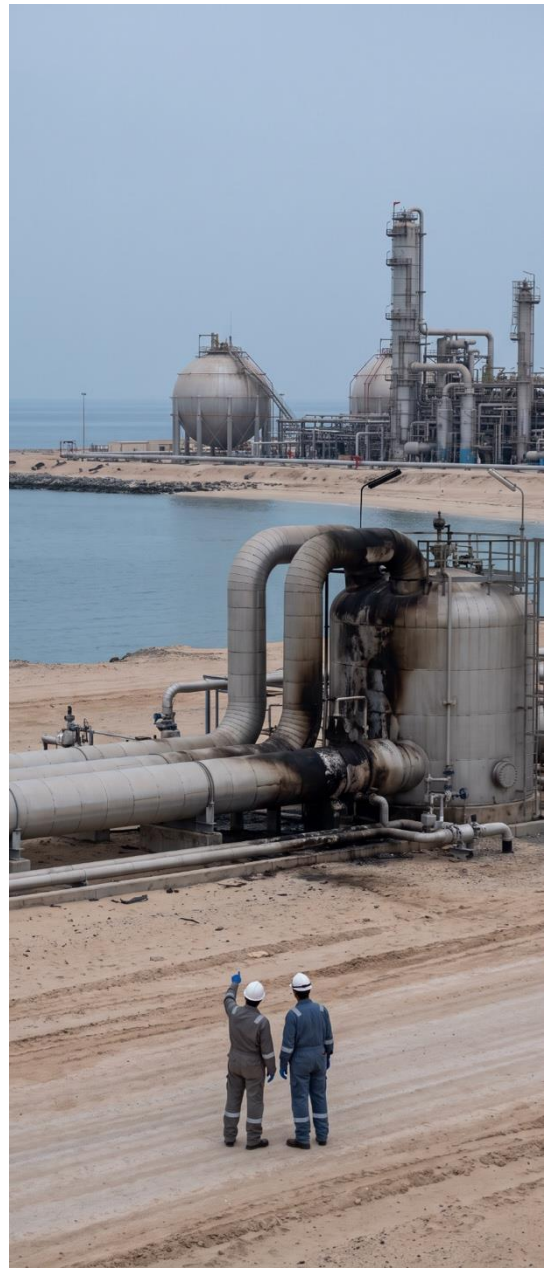
通航料と管理権の争いを解決できない理由

長期でも戦前に戻らないのは、通航料や管理権の争いを強制的に解決する国際的な手段がないため

国連海洋法条約	国際海峡の通過通航に料金を課す権限を沿岸国に認めていないが、イランも米国も批准しておらず、強制的な紛争解決の手続きを使えない[1]
米イラン友好条約	1955年の条約は、2018年に米国が終了を通告して失効し、国際司法裁判所に付託する道も閉ざされた
国連安保理	常任理事国の中国とロシアが拒否権を使い、海峡の開放を強いる措置を決められない[2]
イランが掲げる回廊の条件	イランはオマーンとの暫定航路の条件に、外国軍艦の通航禁止とイランによる事前の監視を挙げた（オマーンは確認していない）。多国籍ミッションの展開や米国の航行の自由の原則と対立する
通航料の黙認	船主が支払いを続けて各国が黙認すると、慣習として固まるおそれがある。9月24日に日本を含む80か国が、通航料なしの全面再開を求めた[3]

[1] ASIL『Charges for Passage in the Strait of Hormuz』(2026)　[2] UN『SC/16330』(2026)　[3] ICS et al. (2026)

章		結論
01	紛争長期化の要因	イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた
02	今後のシナリオ	2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない
03	**供給網と被害の所在**	**攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した**
04	品目別の被害規模	原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下
05	代替手段の限界	迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する
06	見通しと日本の対応	日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき



ホルムズ海峡の国別石油通過量

供給網の側を見ると、海峡は世界の海上石油取引の約4分の1を担い、迂回できる余力は通過量の1割余りだった

国別の石油通過量　（2025年、万バレル/日）[1]

国	通過量（万バレル/日）	迂回路
サウジアラビア	623	あり
イラク	363	限定
UAE	324	あり
イラン	241	限定
クウェート	237	なし
カタール	143	なし
中立地帯	35	なし
バーレーン	21	なし

Point

上位3か国で通過量の約66%を占める

サウジアラビア、イラク、UAEの3か国で、合計日量約1,987万バレルの約3分の2を占めた

使われていない迂回の余力は日量約260万バレル

通過量の約13%にとどまり、迂回できるのはサウジアラビアとUAEの原油に限られる[2]

LNGと湾岸のLPGには迂回路がない

海峡は世界のLNG取引の約2割を担い、通過する石油の約8割、LNGの約9割がアジア向けだった

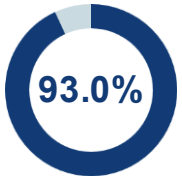
[1] IEA『Strait of Hormuz: Oil and LNG Trade Facts』(2026)　[2] EIA『World Oil Transit Chokepoints』(2025)

日本の品目別のホルムズ海峡依存度

なかでも日本は原油の93%を海峡に頼っていた一方、LNGとLPGの依存は1割未満だった

原油

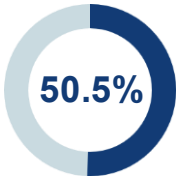
輸入の93.0%がホルムズ海峡を通っていた



UAEが43.3%、サウジアラビアが39.4%を占め、中東全体では94.0%に達していた[1]

ナフサ

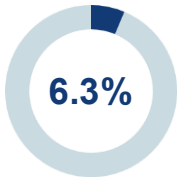
国内の供給全体の50.5%が海峡を通っていた



輸入ナフサの73.6%が中東産で、国内で精製する分も原料の原油が中東産だった[2]

LNG

輸入のうち海峡を通るのは6.3%だった



量は年約400万トン。豪州やマレーシアなどに調達先を分散していた

LPG

輸入のうち海峡を通るのは約2%だった



輸入の83.3%を米国産が占めていた

[1] 資源エネルギー庁『中東情勢を受けた経済産業省の対応について』(2026)　[2] 資源エネルギー庁『石油等の供給構造の強靱化に向けて』(2026)

湾岸の主なエネルギー施設の被害

被害の所在を見ると、攻撃は油田より、カタールのLNG液化設備と湾岸の製油所に集中した

主なエネルギー施設の被害と復旧　（2026年3〜9月）油田の大半は破壊を免れた一方、中東9か国で80超の施設が攻撃され、34施設が深刻な損傷を受けた[1]

国	被害を受けた主な施設	操業への影響
01 **カタール**	ラス・ラファンのLNG液化設備2系列（年1,280万トン）とPearl GTLの1系列	LNG輸出能力の約17%を失い、液化設備2系列の修理には3年かかる[2]
02 **サウジアラビア**	ラス・タヌラ、SATORP、Jazanなどの製油所と、東西パイプラインのポンプ場	7月の燃料とLPGの輸出は戦前より約30%減り、9月にはパイプラインが全面停止した
03 **UAE**	Ruwais製油所、フジャイラの港と製油所、Habshanのガス処理施設	フジャイラの石油製品輸出は9月まで戻らず、Habshanの完全な修復は2027年の見通し[3]
04 **クウェート**	Mina al-Ahmadi製油所が、3〜4月に繰り返し攻撃を受けた	一部のユニットが止まり、輸送の途絶と重なって3月と4月に不可抗力を宣言した
05 **バーレーン**	国内で唯一のBapco Sitra製油所が、3月にミサイルとドローンで被弾した	グループ全体の操業に不可抗力を宣言し、生産の80%超を占める輸出が止まった

[1] Anadolu (2026)　[2] Offshore Energy (2026)　[3] Middle East Eye (2026)

戦争保険料の高騰と不可抗力の宣言

さらに戦争保険料の高騰と不可抗力の宣言が重なり、西側の船主は湾内への配船から手を引いた

戦争保険料の高騰

保険料率は、船価の0.10〜0.25%から7〜10%に上がった

- **国際P&Iグループが湾岸の補償を取り消した**
  主要な船主責任保険組合でつくるグループが、3月5日に72時間前の通告で取り消した[1]
- **運賃は原油の配送コストの27%を占めた**
  大型原油タンカー（VLCC）は1航海で980万〜1,400万ドルの保険料がかかり、運賃の割合は戦前の約3%から上がった

不可抗力の宣言

産油国と産ガス国の国営企業が出荷を止め、長期契約が機能しなくなった

- **QatarEnergyは最長5年の不可抗力を通告**
  イタリアのEdisonだけで、7月末までにLNG 24隻分の引き渡しが取り消された[2]
- **クウェートとバーレーンの国営企業も宣言**
  クウェート石油公社は「積み込む船がほぼない」として、原油と製品の出荷に不可抗力を宣言した

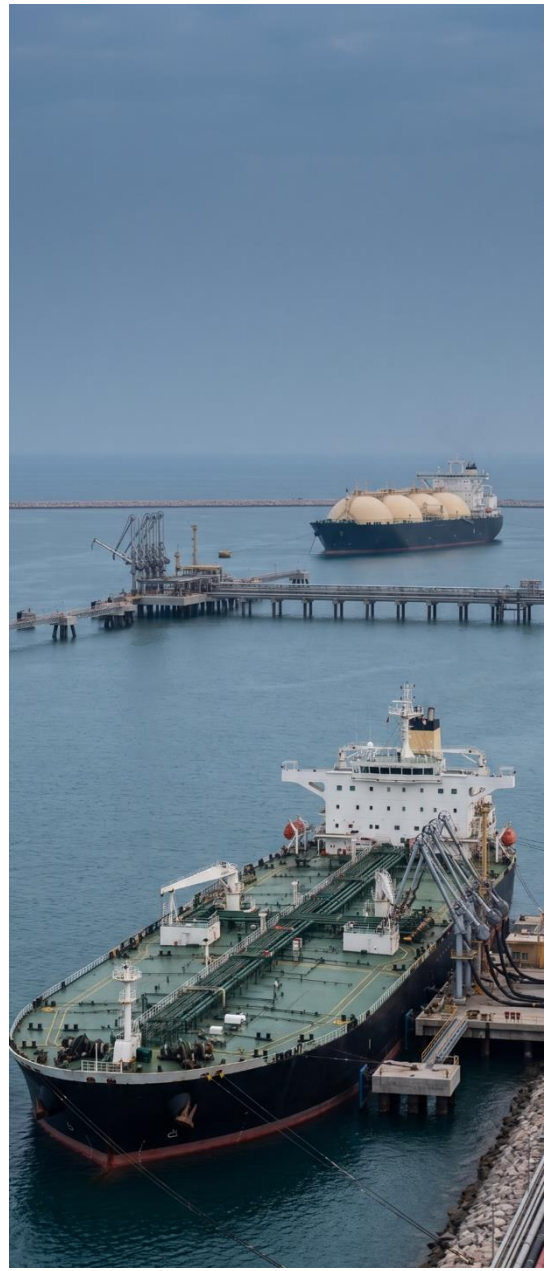
西側の船主の撤退

北側の航路も南側の航路も使えず、湾内への配船をやめた

- **通航料を払うと保険が付かない**
  国際P&Iグループは、制裁対象のペルシャ湾海峡庁に通航料を払う船には保険を出さない
- **商船三井など日本の船会社も撤退**
  欧米の大手船主とともに、ペルシャ湾内への配船そのものから手を引いた[3]

[1] Alupetra (2026)　[2] Oil & Gas Middle East (2026)　[3] CRS『The Strait of Hormuz』(2026)

章		結論
01	紛争長期化の要因	イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた
02	今後のシナリオ	2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない
03	供給網と被害の所在	攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した
04	**品目別の被害規模**	**原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下**
05	代替手段の限界	迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する
06	見通しと日本の対応	日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき



品目別の戦前比の回復率

品目別では、10月の輸出は原油が戦前の82%まで戻ったが、LNGは約4割、石油製品とLPGは約5割のまま

湾岸からの輸出の戦前比 （2026年10月、%）[1]

品目	戦前比（%）	迂回路
原油（湾岸の輸出）	**82**	**あり**
石油製品（湾岸の輸出）	**約50**	なし
LPG（湾岸の輸出）	**約50**	なし
LNG（カタールの出荷）	**約40**	なし

Point

原油は迂回路と瀬取りで82%まで戻った

サウジアラビアとUAEのパイプライン、オマーン湾の瀬取りが機能し、油田の損傷も軽かった

石油製品とLPGは製油所の被弾で約5割のまま

湾岸の製油所とガス処理施設が被弾し、迂回するパイプラインもない。日本は米国産のLPGで不足を免れた[2]

LNGは設備の損傷が深く、最も回復が遅い

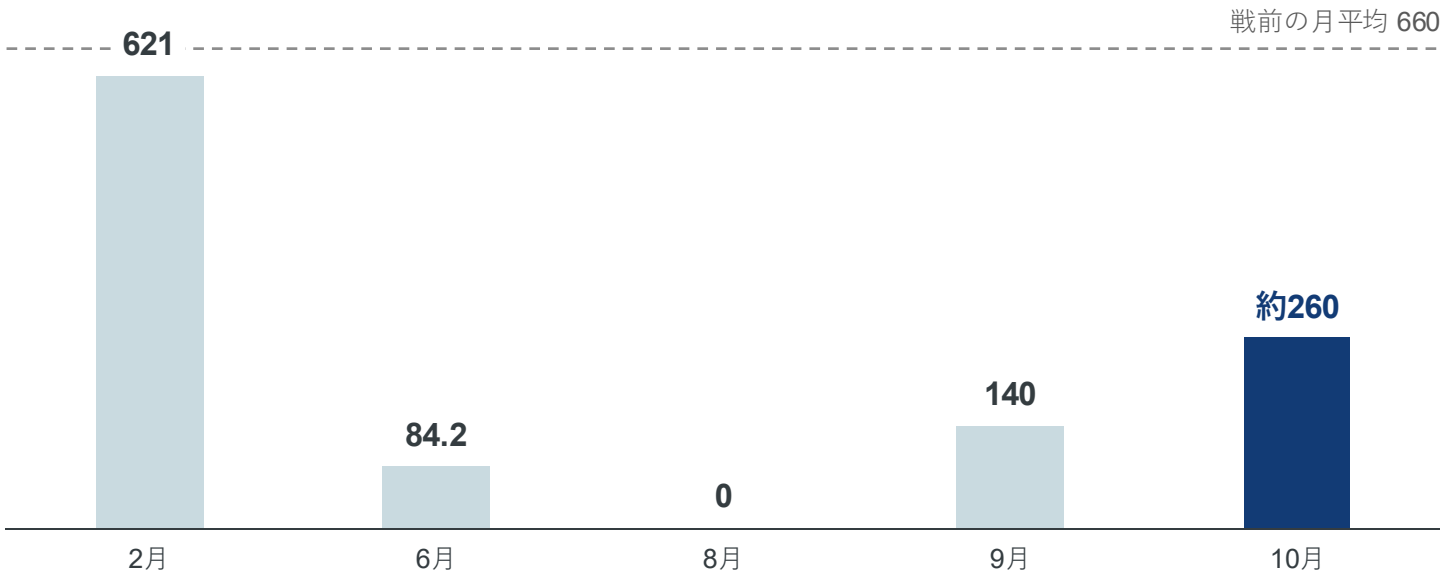
迂回路がなく、カタールの液化設備の17%が3年間戻らず、長期契約に最長5年の不可抗力が適用された

[1] IEA『Oil Market Report - November 2026』(2026)　[2] IEA『Oil Market Report - October 2026』(2026)

カタールのLNG出荷の推移

なかでもカタールのLNG出荷は、8月にゼロとなり、10月も戦前の約4割にとどまる

カタールのLNGの海峡通過量 （2026年、月間、万トン）[1]



LNGの出荷が戻らない理由

液化設備2系列の修理に3年かかる

3月のミサイル攻撃で、輸出能力の約17%にあたる年1,280万トン分が損傷した[2]

海峡を迂回する手段がない

パイプラインも代わりの液化設備もなく、出荷はすべて海峡を通る

損傷分を除いた能力に対しても約5割

10月は位置の信号を切った積み込みを増やして戻したが、残る能力の約46〜49%にとどまる

[1] Kpler (2026)　[2] Offshore Energy (2026)

船種別の運賃

海上輸送では、瀬取りの待ち時間などで船が足りなくなり、原油タンカーの運賃は約12.6倍に上がった

原油タンカー（VLCC）

運賃は1日あたり約12.6倍に上がった

- **瀬取りの待ち時間で船が拘束された**
  湾内とオマーン湾を往復し、洋上の積み替えで7〜10日待つため、使える船が減った[1]
- **オマーン湾発との差は1日約65万ドル**
  湾内発の運賃はオマーン湾発の約2倍で、この差が海峡を通る危険の上乗せ分にあたる

1月末 11.2万ドル/日 → 10月15日 **141.3万ドル/日**

大型LPG船

運賃は年初の平均の約3.3倍に上がった

- **5月に世界の大型LPG船の約10%が湾の内外で滞留**
  中東から千葉への運賃は、3月2日に1日10万ドルを超えた[2]
- **紅海の封鎖で喜望峰回りの航海が増えた**
  航海日数が約25日延び、原油タンカーやLPG船の使える船が減った

年初の平均 7.4万ドル/日 → 10月30日 **24.5万ドル/日**

LNG船

カタールの出荷停止で船が余り、夏に運賃が下がった

- **3月5日に1日30万ドルまで急騰**
  開戦直後に跳ね上がった後、運ぶ貨物そのものがなくなった
- **8月24日の大西洋の運賃は1日9,000ドル**
  10月30日の豪州から日本への運賃は、2月初めの約3.1倍に戻った[3]

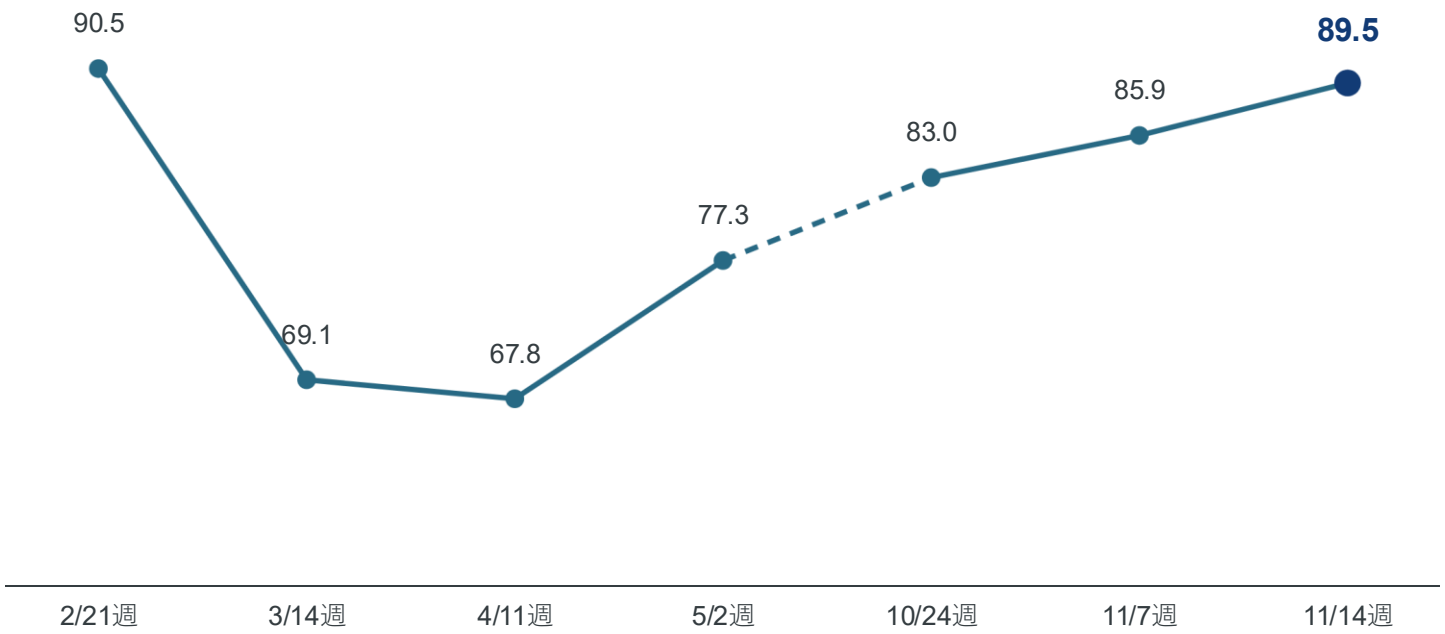
2月初め 1.4万ドル/日 → 10月30日 **4.5万ドル/日**

[1] Alupetra (2026) [2] Splash247 (2026) [3] LNGInsights (2026)

日本の製油所の稼働率

輸入国の側では、日本が代替調達と備蓄の放出で、原油の輸入量と製油所の稼働を秋までに戻した

日本の製油所の実稼働率*1 （2026年、週次、%）[1]



稼働率を動かした要因

7月に原油の代替調達率が約10割に達した
米国産は10月に前年の8.4倍となった[2]

国家備蓄を約1,430万キロリットル放出した
3月と5月の2回に分けて放出し、民間備蓄の義務も70日から55日に下げた

4月の原油の輸入量は前年より63.7%減った
中東からの輸入は384万キロリットルで、1979年以降で最も少なかった[3]

燃料油の販売量は前年の97.9〜99.7%を保った
3〜5月もナフサを除く国内向けの販売は落ちず、給油の制限も起きなかった

*1 週ごとの実稼働率。5月2日週と10月24日週の間はレポートに数値がなく、破線でつないだ。横軸の間隔は期間の長さに比例しない

[1] Reuters (2026)　[2] ニッセイ基礎研究所 (2026)　[3] 資源エネルギー庁『石油等の供給構造の強靱化に向けて』(2026)

日本の石油化学と海外の燃料不足

ただし川下では、日本の石油化学が高値で需要を失い、欧州と南アジアでは燃料不足が深まった

日本の石油化学

ナフサの量は戻ったが、高値で需要が減り、稼働率は7割台にとどまる

- **エチレン稼働率は8月73.5%、9月70.2%**
  石油化学工業協会の会長は9月に「量的な不安はない」と述べたが、前年同月を約7ポイント下回る[1]
- **ナフサの基準価格は過去最高の11万8,900円**
  4〜6月期の1キロリットルあたりの価格で、製品の値上げによる買い控えと流通在庫の反動減を招いた

欧州のガス

EUの地下ガス貯蔵率は、目標の80%に届かないまま冬に入った

- **10月27日のピークでも74.96%**
  11月13日には70.8%となり、5年平均を20.3ポイント下回った[2]
- **北東アジアがスポットのLNGを買い集めた**
  購買力で勝る北東アジアに貨物が流れ、しわ寄せが欧州と南アジアに向かった

南アジアの燃料

インドとバングラデシュで、調理用のLPGと燃料が不足した

- **インドは輸入LPGの約90%が海峡経由**
  政府が製油所にLPGの最大生産を命じたが、外食店の休業が相次いだ[3]
- **バングラデシュの縫製工場の稼働率は40〜50%**
  4月に落ち込み、肥料工場の大半も止まった

[1] 日本経済新聞 (2026)　[2] Global Energy Flow (2026)　[3] Payne Institute (2026)

章		結論
01	紛争長期化の要因	イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた
02	今後のシナリオ	2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない
03	供給網と被害の所在	攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した
04	品目別の被害規模	原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下
05	**代替手段の限界**	**迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する**
06	見通しと日本の対応	日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき



供給の不足を補ってきた5つの手段

迂回輸送や備蓄の放出など、供給の不足を補ってきた5つの手段は、いずれも2027年春までに限界に達する

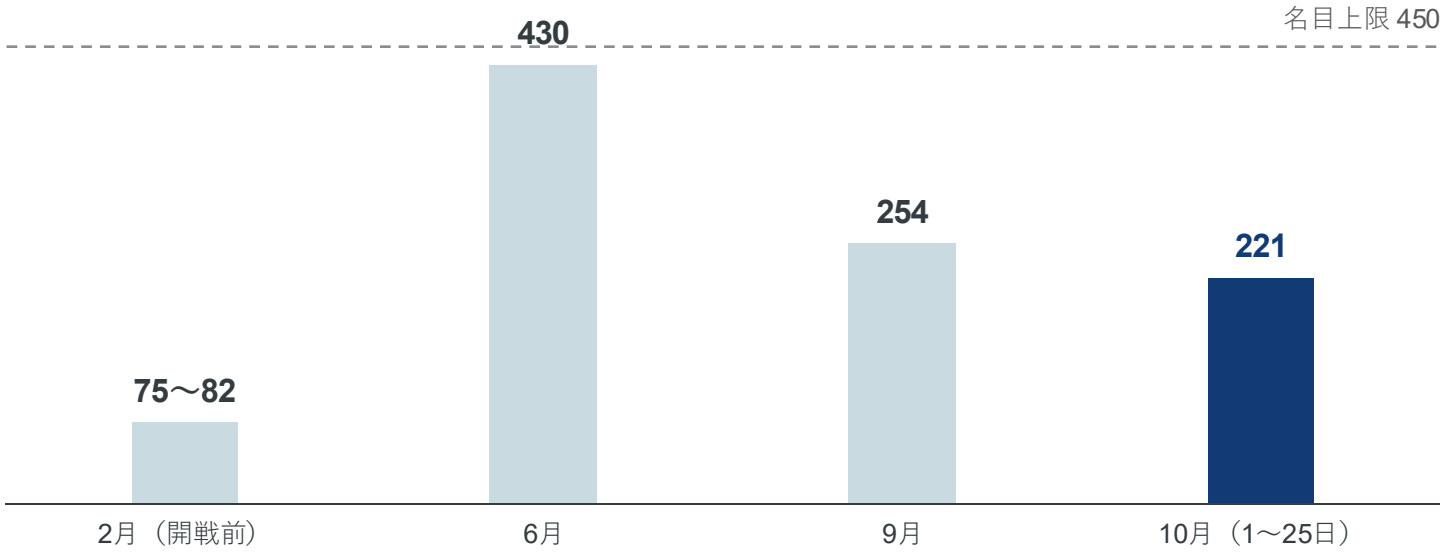
手段	これまでの実績	限界
01 パイプラインによる迂回	6月にサウジアラビアの紅海側の輸出が日量430万バレルに達し、UAEのフジャイラも9月に過去最高を記録した[1]	攻撃と紅海の封鎖で、サウジアラビアの紅海側の輸出は10月に半分に落ちた。新しいパイプラインは2027年以降
02 シャトル輸送と瀬取り	9月に湾岸の原油輸出の60%が海峡を通り、少なくとも63隻のVLCCが海峡を往復した	オマーン湾の瀬取りは9月に日量1,200万バレル規模に達し、上積みの余地は乏しい
03 湾岸以外の増産	2〜8月に湾岸以外の産油国が日量230万バレルを増産し、米国の原油輸出は4月に日量520万バレルに達した	米国の輸出は港の能力から日量500万バレル強が上限で、OPECのすぐ使える増産余力は日量22万バレル[2]
04 備蓄の協調放出	IEA加盟国が過去最大の4億バレルの放出を決め、11月中旬までに約3.49億バレルを放出した	2027年2月に放出が終わり、その後は米国と日本の備蓄の買い戻しが始まる[3]
05 需要の減少	2〜8月の平均で、世界の需要は2月より日量580万バレル減った	新興国の強制的な配給と中国の在庫の取り崩しによるもので、中国の輸入は10月に戻った

[1] Kpler (2026)　[2] IEA『Oil Market Report - November 2026』(2026)　[3] Oil & Gas Journal (2026)

サウジアラビアの紅海側の原油輸出

まず迂回の柱だったサウジアラビアの紅海側の輸出は、ポンプ場への攻撃と紅海の封鎖で6月の半分に落ちた

ヤンブー港からの原油輸出　（2026年、万バレル/日）[1]



紅海側の輸出が落ちた理由

9月にポンプ場3か所が損傷した

イラクから発射されたドローンで11か所のうち3か所が壊れ、パイプラインが11日間止まった[2]

フーシ派が紅海の出口を封鎖した

バブ・エル・マンデブ海峡を通るアジア向けの原油は、日量350万バレル超から8月に数十万バレルへ減った[3]

地中海に回すとアジアまで約25日余計にかかる

エジプトのSUMEDパイプラインやスエズ運河を経て、喜望峰を回る必要がある

[1] Kpler (2026)　[2] Al Jazeera (2026)　[3] MARAD『Advisory 2026-013』(2026)

湾岸以外からの増産の上限

湾岸以外からの増産も、米国の輸出設備が上限に達し、OPECのすぐ使える増産余力は日量22万バレルまで減った

米国の原油輸出

港の能力から、続けられる輸出は日量500万バレル強が上限

- **2月の日量390万バレルから4月に520万バレルへ**
  4月の増加分の多くは、戦略石油備蓄と商業在庫の取り崩しで賄われた[1]
- **最大の拠点の港が上限に達した**
  コーパスクリスティ港は、パイプラインの制約で日量約260万バレルが上限

米国のLNG輸出

液化設備は定格を超えて動き、上積みの余地がない

- **上期の液化設備の稼働率は104%**
  2026年上期の輸出は前年より23%増えたが、下期の見通しは横ばい[2]
- **今冬の世界のLNG供給は約7%減る**
  閉鎖が2027年3月末まで続くと、新規供給の約200億立方メートルを織り込んでも、今冬の世界のLNG供給は前年冬より約200億立方メートル（7%）減る

OPECの余剰生産能力

すぐ使える増産余力は、日量311万バレルから22万バレルに減った

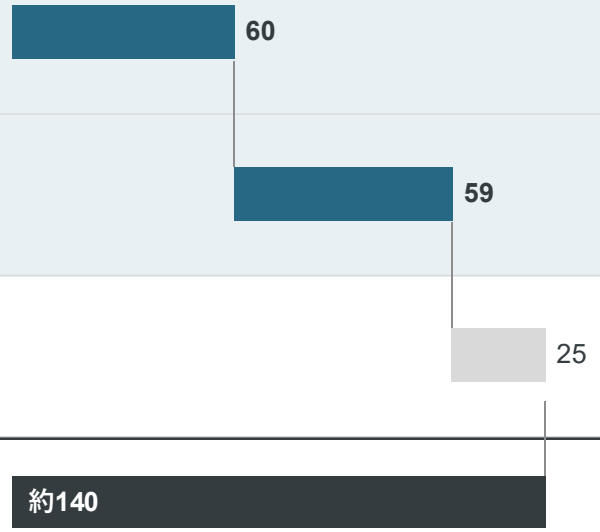
- **開戦前の余力の75%超は海峡沿岸の国にあった**
  サウジアラビア171万、UAE 64万、イラク36万、クウェート34万バレル（日量）[3]
- **湾岸以外の産油国も余力が乏しい**
  ロシアは攻撃で生産が能力を下回り、カザフスタンの余力も日量18万バレルにとどまる

[1] Kpler (2026)　[2] EIA Today in Energy (2026)　[3] IEA『Oil Market Report - March 2026』(2026)

備蓄の放出の終了と買い戻し

さらに2027年3月に備蓄の協調放出が終わり、米日の買い戻しも重なると、需給は日量約140万バレル引き締まる

2027年に始まる要因

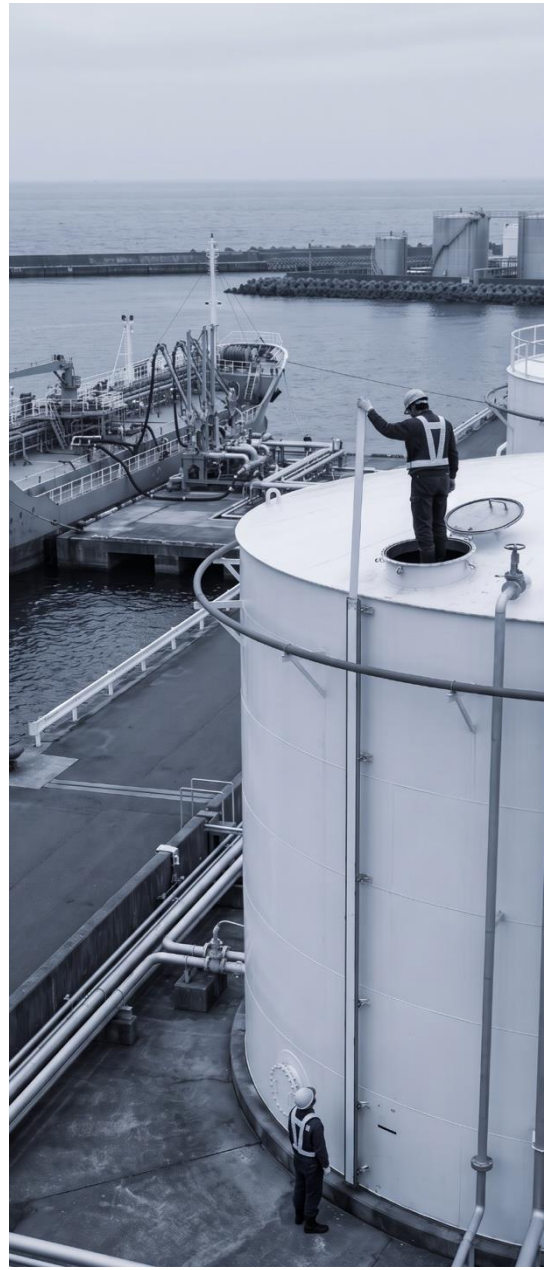


要因	需給を引き締める量（万バレル/日）[1]	内容	時期	万バレル/日
IEAの協調放出の終了	60	**残る7,100万バレルを2027年2月までに放出し終え、3月以降は新たな決定がなければ放出がなくなる**	2027年3月～	**約60**
米国の戦略石油備蓄への返還	59	**交換方式で放出した分を返す。残量は11月18日時点で2億7,640万バレルと、1982年以来の低さ[2]**	2027年初め～	**約59**
日本の国家備蓄の買い戻し	25	国家備蓄はIEA基準で89日分まで減り、政府は9月に初回の200万バレルを買い戻した[3]	2026年9月～	約25
合計	**約140**	**放出が消え、米国と日本の買い戻しが重なる**	**2027年3月以降**	**約140**

*1 日量の数値は試算。米国は2億1,600万バレルを、日本は放出した約9,000万バレルを、それぞれ1年で戻す場合

[1] Oil & Gas Journal (2026)　[2] OilPriceAPI (2026)　[3] 日本経済新聞 (2026)

章		結論
01	紛争長期化の要因	イランが海峡の管理権を手放さず、停戦合意は2度とも崩れた
02	今後のシナリオ	2027年春から段階的に再開しても、通航は戦前の状態に戻らない
03	供給網と被害の所在	攻撃は油田より、カタールの液化天然ガス設備と湾岸の製油所に集中した
04	品目別の被害規模	原油の輸出は戦前の82%に戻ったが、液化天然ガスと石油製品は半分以下
05	代替手段の限界	迂回輸送や備蓄の放出で補う手段は、2027年春までに限界に達する
06	**見通しと日本の対応**	**日本経済への打撃は供給量の不足で膨らむため、供給量の確保を急ぐべき**



停戦後に供給網が戻るまでの期間

仮に停戦が成立しても、保険と損傷した設備の回復が遅れ、供給の正常化には数か月から数年かかる

原油の生産と積み出し
2週間〜4か月

- 輸出の停止で減らした分は早く戻る。2019年のアブカイク攻撃では、生産が2週間強で戻った[1]
- サウジアラビアの上流の損傷など一部は、戻るまでに最大6〜9か月かかる

機雷の掃海と安全確認
停戦後2〜6か月

- 主航路は、米軍が8月下旬に掃海を終えたと宣言した
- 全域の安全確認には、イランの敷設図の提出と多国籍ミッションの確認が要る
- 1991年の湾岸戦争の後は、全域の掃海に6か月半かかった[2]

保険と船主の復帰
2か月〜数四半期

- 6月の覚書の期間には、船体の戦争保険料率が6日間で5%から2%に下がった[3]
- 大手船主の復帰には、戦争リスクの指定区域の解除、無事故の実績、通航料の撤廃が前提になる

損傷した設備の修復
1〜3年

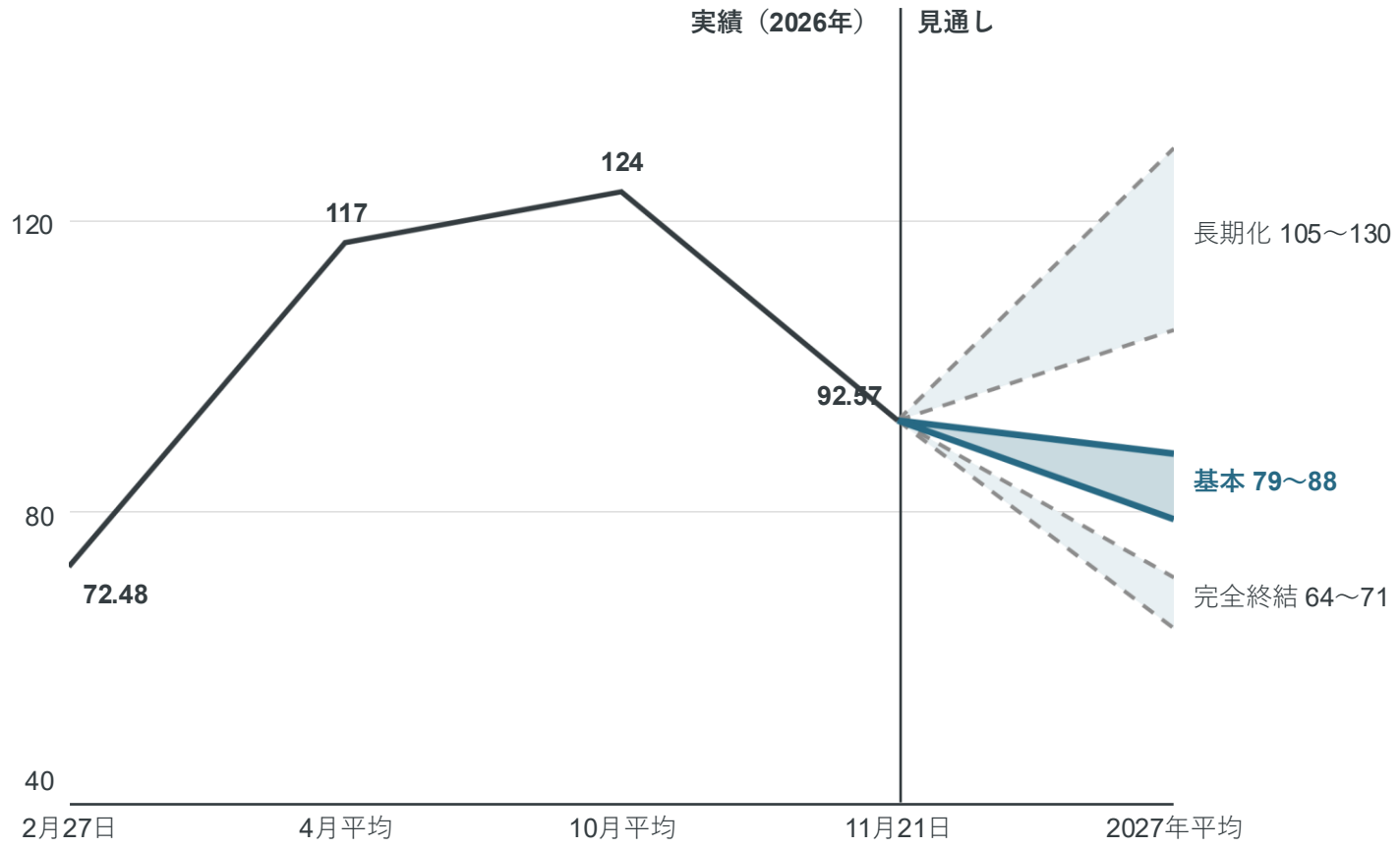
- カタールのGTLは2027年1〜3月期、UAEのHabshanガス処理施設は2027年に戻る見通し
- カタールのLNG液化設備2系列は、合意の有無にかかわらず2029年まで戻らない

[1] Baker Institute (2020)　[2] The Vernon Link　[3] Insurance Business (2026)

ブレント原油価格の見通し

価格を見ると、ブレント原油の2027年平均は段階的な再開なら90ドルを下回り、長期化すれば100ドルを超える

ブレント原油価格の実績とシナリオ別の見通し（2026年実績、2027年平均の見通し、ドル/バレル）[1]



シナリオの前提（ドル/バレル）

前提	完全終結	**基本**	長期化
海峡の状態	戦前の通航に戻る	**2027年春から再開**	衝突が続く
短期の見通し（〜2027年1月）	—	**90〜105**	110〜150
主な予測（2027年平均）	JPMorgan 64	**Goldman Sachs 88**	世界銀行 105
2027年平均	**64〜71**	**79〜88**	**105〜130**

[1] IEA『Oil Market Report - November 2026』(2026)　[2] Goldman Sachs (2026)

品目別の価格の上昇

一方、日本の原油輸入価格は売り手の値引きで抑えられたが、LNGや軽油、LPGの割高は2027年後半まで続く

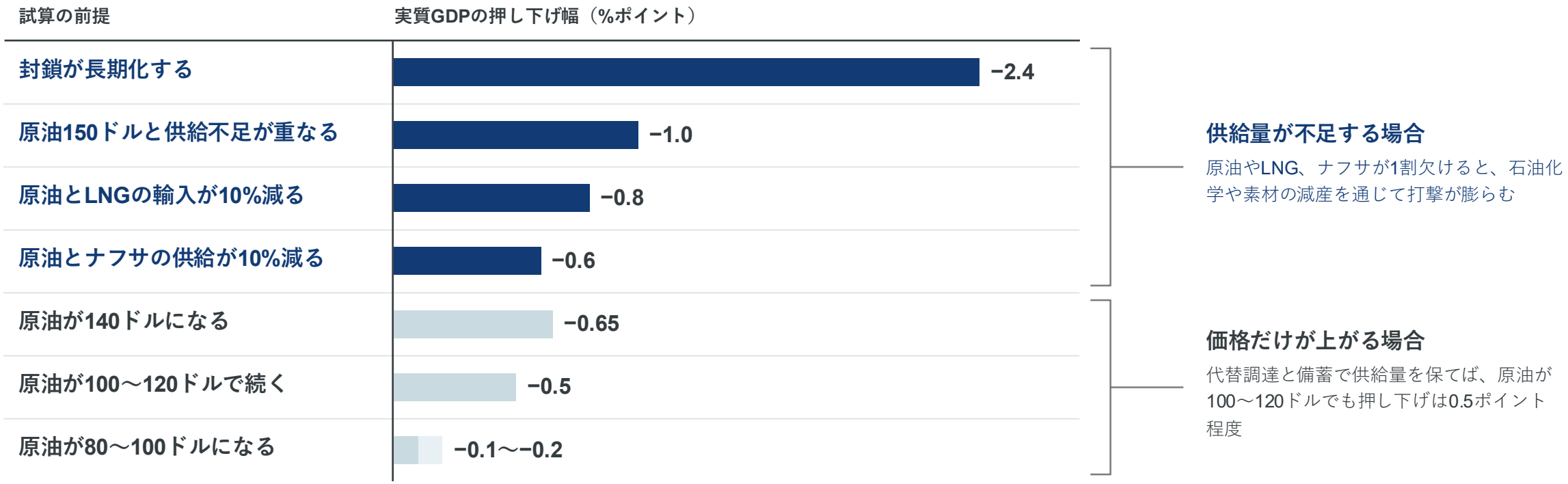
品目	戦前と最新の価格	見通し
01 日本の原油輸入価格	2月（ドル/バレル） 65.74 → 10月 **113.89**	売り手の値引きと米国産への切り替えで、ドバイ原油と運賃の合計の約147ドルを大きく下回った。段階的な再開で85〜95ドル台に下がる[1]
02 LNG（JKM）	2月27日（ドル/100万BTU） 11.06 → 11月20日 **28.42**	アジアのLNGスポット価格のJKMは約2.6倍。カタールの設備の損傷と欧州の再充填の需要で、2027年夏から後半まで逼迫が続く[2]
03 軽油 （米国の原油との価格差）	2月27日の週（原油との価格差、ドル/バレル） 48.66 → 11月 **97.99**	米国の軽油と原油の価格差は約2.0倍になった。湾岸の製油所の復旧が遅れ、逼迫は2027年後半まで続く[3]
04 LPG	2月（ドル/トン） 542.5 → 11月 **750**	サウジアラビアのLPG価格は2月より38.2%高い。運賃が乗るアジア着の価格は、さらに1トンあたり200〜360ドル割高

[1] 燃料油脂新聞社 (2026)　[2] JOGMEC (2026)　[3] Global Oil Shock (2026)

日本の実質GDPの押し下げ幅

日本経済への打撃は値上がりより供給量の不足で大きく、封鎖が長期化すればGDPを最大2.4ポイント押し下げる

日本の実質GDPへの影響の試算*1 （各機関の試算、%ポイント）[1][2]



*1 2026年7〜9月期の実質GDPは前期比年率−0.1%。2026年度の見通しは、日本銀行が+0.7%、民間の調査機関が+0.9%

[1] 三菱総合研究所『世界・日本経済の展望 2026年5月』(2026)　[2] 大和総研 (2026)　[3] 日本銀行『経済・物価情勢の展望』(2026)

先行指標を監視する4つの領域

どのシナリオに進むかで打撃の大きさが変わるため、外交、海運、価格、国内在庫の指標を監視すべき

外交と軍事

カタールの仲介交渉と、イランの船団の動きを見る

- 48時間案の合意や機雷の敷設図の提出は、緩和の兆しになる
- カーグ島の船団の強行出港や積荷没収法の成立は、悪化の兆しになる[1]

海運と保険

海峡の石油通過量が日量1,100万～1,200万バレルを超えるかを見る

- 11月の通過量は日量約830万バレル、船体の保険料率は7～9%である
- 通過量が日量500万バレルを割れば、悪化の兆しになる[2]

需給と価格

軽油と原油の価格差、JKM、世界の石油在庫を見る

- 軽油の価格差が50ドル台、JKMが15ドル台に下がれば緩和に向かう
- 世界の石油在庫が76億バレルを割れば、逼迫が強まる

日本の国内在庫

電力会社のLNG在庫が150万トンを割らないかを見る

- 電力会社のLNG在庫は、11月8日時点で192万トンある
- 150万トンを割り、予備率が5%を下回れば需給がひっ迫する[3]

[1] ISW『Iran Update, November 20, 2026』(2026)　[2] Global Banking and Finance (2026)　[3] 九州電力送配電 (2026)

日本にとっての3つの論点

そのうえで日本は、民間備蓄の活用と石油化学の原料転換で供給量を守り、通航料を認めない連携を保つことが重要

1

国家備蓄を買い戻す時期と、供給が途絶えたときに民間備蓄を先に使うかが論点となる

・資源エネルギー庁の作業部会は8月、国家備蓄の買い戻しの方針を決めた[1]。入札はブレント原油が80ドル台以下に緩む局面に限って行う必要がある

・民間備蓄は94〜96日分あり、いまの義務の55日に対して約40日分の余力がある

2

冬のLNGを節約し、石油化学の原料をLPGに広げる

・非効率な石炭火力の稼働抑制の解除（年約50万トン）と柏崎刈羽原発6号機の稼働（年約110万トン）によるLNGの節約が続くかが焦点となる[2]

・ナフサ分解炉の原料を米国産に余力のあるLPGに広げ、原油等調達多角化法案で海峡を通らない調達を定着させる

3

通航料を認めない多国間の連携を保ち、政府の再保険を整える

・日本は9月、バーレーンが主導した80か国の声明に加わった。個別の妥協をせず、この方針を続ける必要がある

・原油等輸送保険法案などを早く成立させる[3]。停戦後の海上自衛隊の掃海派遣は、首相が「見極める」としている論点である

[1] 資源エネルギー庁『石油等の供給構造の強靱化に向けて』(2026)　[2] 経済産業省 (2026)　[3] 経済産業省『資源確保関連3法案が閣議決定されました』(2026)