

# ホルムズ海峡封鎖と石油備蓄

## <要旨>

2026年2月末以降のイランと米国・イスラエルとの戦争を受け、エネルギー輸送の要衝であるホルムズ海峡を巡る安全保障環境は急速に悪化し、原油価格が高騰した。

ホルムズ海峡を迂回するパイプラインを通じてサウジアラビアや UAE は原油輸出を一部継続できているものの、同海峡内からの原油輸出は大幅に減少している。減少分の多くは備蓄放出や在庫取り崩しによって補填されている。

6月17日にイランと米国は停戦に関する覚書に署名したが、ホルムズ海峡の正常化にはまだ慎重な見方も多い。イランは同海峡の管理権掌握に向けた動きを進める一方、ペルシャ湾内の産油国は長期にわたりイランの封鎖脅威が続く場合に備え、同海峡を迂回する輸出ルート構築・増強を進めている。イスラエルにとってのイラン脅威が払拭されなければ、再度イラン攻撃が実施され、同海峡が封鎖される展開もあり得る。

ホルムズ海峡が再開しても、戦争で損傷したエネルギー設備の修復などにより、原油価格は当面の間、戦争前の水準より高く推移すると見込む。また、合意が頓挫し、再度海峡封鎖となれば、備蓄放出に依存する展開に戻り、価格に上昇圧力がかかる。世界の石油備蓄が枯渇するような状況はまだ先であろうが、軍事攻撃の再開や IEA による追加備蓄放出などの報道で、原油価格がこれまで以上に高くなることも考えられる。

## 1. はじめに

2026年2月末に始まったイランと米国・イスラエルとの戦争を受け、ホルムズ海峡を巡る安全保障環境は急速に悪化した。イランによる軍事的威嚇や機雷の脅威を用いた事実上の海峡封鎖と、米国によるイラン関連船舶の通航妨害<sup>1</sup>、所謂「逆封鎖」が重なり、ホルムズ海峡の自由な航行が妨げられてきた。6月17日にイランと米国が停戦に関する覚書に署名をしたものの、ホルムズ海峡の正常化にはまだ慎重な見方も多い。

ホルムズ海峡は様々なエネルギー輸送の要衝であり、海上貿易量の2～3割の原油、海上貿易量の2割の液化天然ガス(LNG)が通過するほか、アルミニウムや原油由来のナフサ、肥料の基となる尿素・アンモニアなども多く同海峡を通過する。本稿では、ホルムズ海峡に依存するエネルギーのうち、ガソリンやジェット燃料、石油化学製品に加工されるなど基幹エネルギーのひとつである「原油」について取り上げ、ホルムズ海峡通過量や世界の供給不足がどのように補填されているかを整理したうえで、中東情勢を踏まえた今後の行方や原油価格への影響について見通す。

<sup>1</sup> 4月13日以降、米国はイランの港湾に出入りする全ての海上交通を封鎖し、イランに対して通行料を支払った船舶も通過させないとしていた。

## 2. ホルムズ海峡通過船舶数

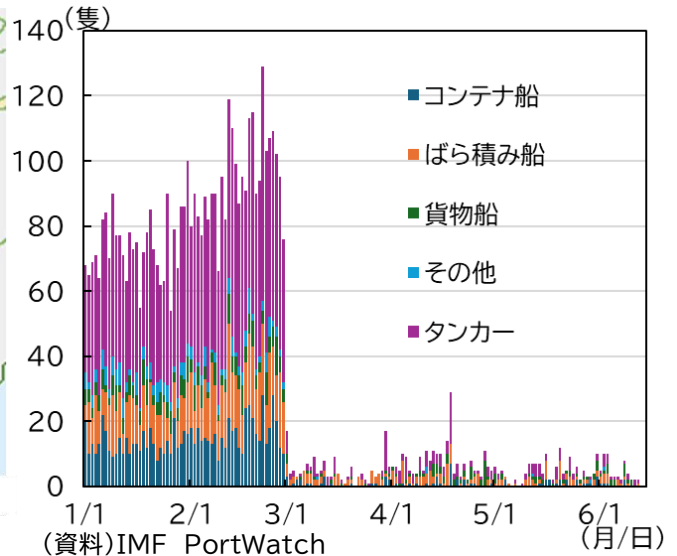
ホルムズ海峡における1日あたりの平均通航船舶数は、2025年が93.7隻であり、同じく中東地域の海上要衝であるバブ・エル・マンデブ海峡(同33.1隻<sup>2</sup>)やスエズ運河(同38.2隻)より多い(図表1,2)。イランによる事実上のホルムズ海峡封鎖が開始されて以降、通航量は激減しており、原油の運搬などに利用されるタンカーに限ってみると、2025年の1日あたり平均53.2隻から3～5月は2.2隻となっている。執筆時点(2026年6月22日)でも、ホルムズ海峡内にはまだ数百隻の船舶が滞留している。

図表1 中東地域地図



(資料)本邦外務省などより三井住友信託銀行調査部作成

図表2 ホルムズ海峡通過船舶数推移(2026年)



(資料)IMF PortWatch

## 3. ホルムズ海峡内産油国の原油生産量及び輸出力

次に、ホルムズ海峡内の産油国による原油生産量をみる。石油輸出国機構(OPEC)の月報(2026年6月号)によると、イラン、イラク、クウェート、サウジアラビア(以下、サウジ)、UAE、バーレーンの6カ国による5月の原油生産量は合計で日量1,345万バレルであり、戦争前の2月(2,370万バレル)と比べ1,025万バレル減少している(次頁図表3)。ホルムズ海峡を迂回するパイプラインを持つサウジとUAEは比較的減少幅が小さく、それぞれ2月比▲31.6%、▲38.3%に留まっている一方、迂回路を持たないイラク(同▲64.6%)やバーレーン(同▲72.8%)、クウェート(同▲77.8%)は減少幅が大きい。イランの原油生産は米国による逆封鎖が始まる前までは、2月比▲10%程度に抑えられていたが、米国の封鎖影響が開始した5月は大幅に減少した。

また、OPECには加盟していないため、直近のデータは開示されていないが、カタール(2026年2月の生産量:184万バレル、出所EIA)も迂回路を持っていないため、生産量が大幅に減少していると見込まれる。

<sup>2</sup> 2023年以降、イスラエルとパレスチナ自治区ガザのイスラム組織ハマスとの紛争を受けて、イエメンの親イラン武装組織フーシ派が紅海で船舶への攻撃や拿捕を開始したことで、バブ・エル・マンデブ海峡やスエズ運河の通航船舶数は減少している。2021～2022年の平均通航数はそれぞれ62.5隻、62.0隻であった。

図表3 中東産油国の原油生産量推移(天然ガス液を除く)

(千バレル/日)

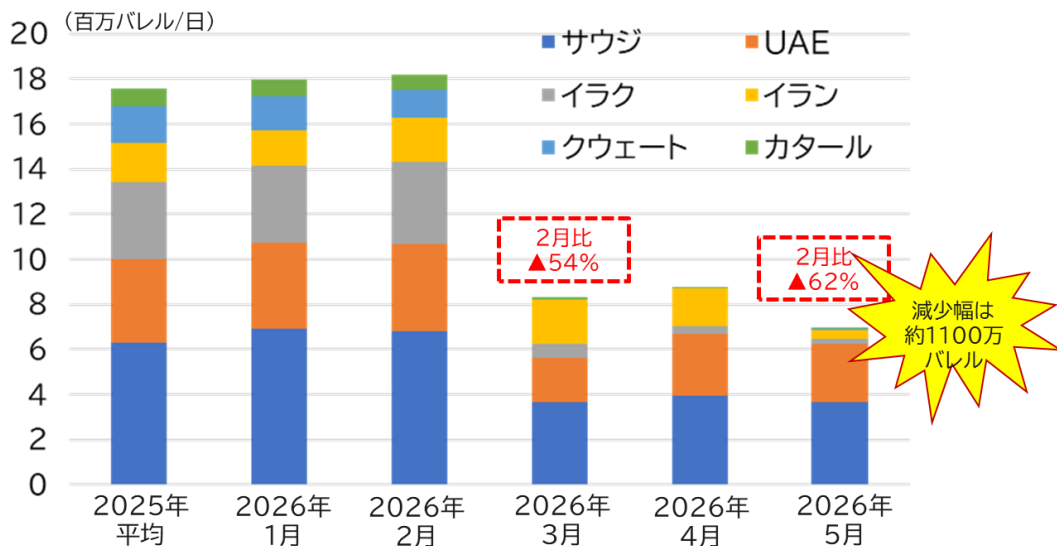
国名	2026年				2月と5月の変化幅	
	2月	3月	4月	5月	変化幅	変化割合(%)
イラン	3,241	3,054	2,875	2,330	▲911	▲28.1
イラク	4,188	1,679	1,406	1,481	▲2,707	▲64.6
クウェート	2,582	1,160	556	573	▲2,009	▲77.8
サウジアラビア	10,112	7,626	6,755	6,912	▲3,200	▲31.6
UAE	3,419	1,892	2,023	2,110	▲1,309	▲38.3
バーレーン	162	60	41	44	▲118	▲72.8
合計	23,704	15,471	13,656	13,450	▲10,254	▲43.3

(資料)OPEC より三井住友信託銀行調査部作成

ホルムズ海峡内の産油国による原油輸出量も大幅に減少している。各種報道によると、サウジ、UAE、イラク、イラン、クウェート、カタールの6カ国による2026年5月の輸出量は2月比でおよそ日量1,100万バレル減(▲62%)となった(図表4)。5月は米国の逆封鎖によってイラン産原油の輸出も妨害されたことで、3~4月より一段と輸出量が減少した。

ホルムズ海峡を迂回するパイプラインの輸送能力は、UAEが日量150~180万バレル、サウジが日量500~700万バレル、イランが日量30~100万バレルとされている。UAEとサウジのパイプラインは、ほぼフル稼働している状況とみられる一方、イランのパイプラインは設備の完成度が低く、どの程度利用されているかは不明である。そのため、ホルムズ海峡封鎖の状況が変わらない場合、短期的にホルムズ海峡内の産油国からの原油輸出量が大幅に増えることは見込み難い。

図表4 中東産油国の原油輸出量推移



(資料)各種資料より三井住友信託銀行調査部作成

#### 4. 供給減少分の補填

減少した日量 1,100 万バレルの原油供給はどのように補填されたのか。結論としては、湾岸産油国以外による増産と米制裁の一時的緩和による海上輸送中(=既存生産分)のロシア・イラン産の原油供給、各国の備蓄放出・在庫取り崩しによって賄われたと考えられる。

イラン戦争が開始されてからの主要産油国の生産量推移は図表 5 の通りとなる。ブラジルやカザフスタンなどが比較的大きく増産しているが、それでもあわせて日量 100 万バレル程度と推計されており、ホルムズ海峡封鎖分を完全に補填できる水準ではない。米国はシェール企業を中心に増産余力があるとみられるものの、ホルムズ海峡がいつ再開されるかわからないなかでは、大規模な新規投資による増産に踏み切るの容易ではなく、生産量は微増に留まっている。

図表 5 主要産油国の原油生産量推移(天然ガス液を除く)

国名		2026年				2月と5月の変化幅	
		2月	3月	4月	5月	変化幅	変化割合(%)
OPEC 加盟国	ベネズエラ	916	988	1,036	1,072	156	17.0
	その他OPEC(注1)	4,192	4,201	4,352	4,352	160	3.8
OPEC 非加盟国	ブラジル(注2)	4,060	4,250	4,340	N.A.	280	6.9
	カザフスタン	1,509	1,653	1,878	1,872	363	24.1
	ロシア	9,165	9,142	9,019	9,009	▲156	▲1.7
	米国	13,626	13,655	13,591	13,715	89	0.7

(注1)アルジェリア、コンゴ、リビア、ナイジェリア、赤道ギニア、ガボン

(注2)ブラジルの変化幅は2月と4月の変化幅

(資料)OPEC、EIA などより三井住友信託銀行調査部作成

また、米国はイランとロシアの原油及び石油製品輸出の制裁を一時的に緩和して、市場供給量の確保を図った。イランに関しては3月20日から約1ヵ月間、ロシアに関しては3月12日から延長を繰り返し約3ヵ月にわたり、海上輸送中の原油に限り制裁を免除した。これにより報道ベースでは約2.6億バレルの原油が市場に供給され、主に中国やインドが購入したとみられる。

国際エネルギー機関(IEA)が需要抑制を勧告していることで各国の需要も減少しているだろうが、基本的にはその他の不足分は各国の備蓄放出や民間企業の在庫取り崩しなどによって賄われたと考えられる。IEAは月報(2026年5月)で世界の陸上石油在庫が4月に1.7億バレル(≒日量570万バレル)減少したと報告しており<sup>3</sup>、ホルムズ海峡封鎖による供給減少分の半分以上は備蓄放出や在庫取り崩しで補填されていることが分かる。5～6月もホルムズ海峡の通航環境に変化はなく、米国制裁緩和対象の海上輸送分のロシア産原油も残存分が少なくなっていることから、着実に備蓄放出や在庫取り崩しが進んでいると考えられる。

#### 5. 世界の石油備蓄と米国の備蓄減少ペース

イラン戦争前の世界の石油備蓄<sup>4</sup>は82億バレルとも推計されるが、備蓄量は基本的に国家機密

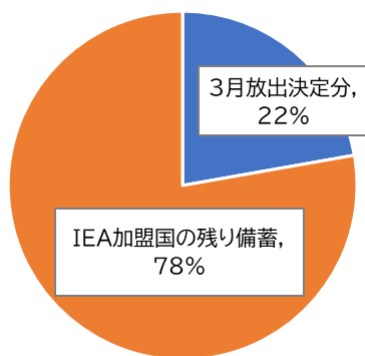
<sup>3</sup> 海上在庫は一部増加しているが、それはホルムズ海峡封鎖を受け、長距離輸送が増えたことで輸送中のタンカーが増加しているためと考えられる。

<sup>4</sup> 石油備蓄には原油及び石油製品を含む。

であり、詳細は不明である。IEA は加盟国に輸入量の 90 日以上の石油備蓄を保有するよう義務付けており、世界の石油供給危機時にはその備蓄を協調して放出する仕組みを持つ。IEA の石油備蓄は最も制度化された国際的なエネルギー安全保障システムのひとつであり、市場動向を図る上で重要な指標となる。

3月11日、IEA はイランによるホルムズ海峡封鎖を受け、4億2,600万バレルの石油備蓄の放出を公表した。ロイター通信によると、イラン戦争前の IEA 加盟国の石油備蓄は約 18 億バレルであり、今回の協調放出は過去最大規模で総備蓄量の 22%にも及ぶ(図表 6)。放出量を国別で見ると、米国が全体の 40%を占め最も多く、日本(19%)、カナダ(6%)がそれに次ぐ(図表 7)。

図表 6 IEA の石油備蓄放出割合



(資料)IEA などより三井住友信託銀行調査部作成

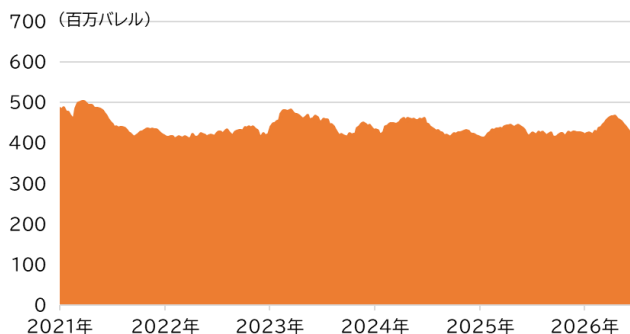
図表 7 IEA の備蓄放出国別割合及び内訳

国名	シェア	合計量(百万バレル)			
		政府備蓄	民間義務引下げ	生産増加	
米国	40%	172.2	172.2	0	0
日本	19%	79.8	54.0	25.8	0
カナダ	6%	23.6	0	0	23.6
韓国	5%	22.5	詳細未定		
ドイツ	5%	19.5	19.5	0	0
その他	15%	108.4			
合計	100%	426.0			

(資料)IEA より三井住友信託銀行調査部作成

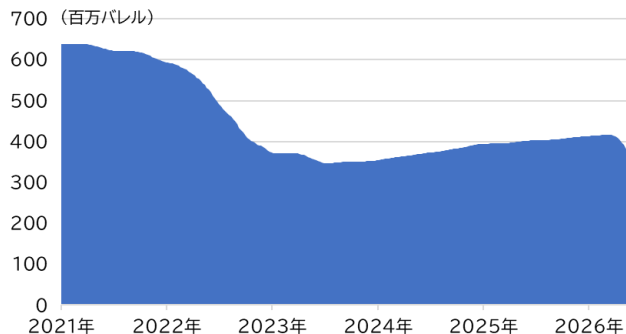
今回の IEA 加盟国による放出からもわかる通り、IEA で最も大きな備蓄を有するのが米国である。その米国の備蓄は商業在庫と戦略石油備蓄 (SPR) に分かれている。商業在庫は民間企業が通常の事業活動を行うために保有する在庫であり、増減はあるものの 2021 年以降 4~5 億バレルの間で安定推移しており、2026 年 2 月末は 4.4 億バレルであった(図表 8)。一方、SPR は 1970 年代のオイルショック後に創設された政府保有の備蓄であり、2022 年にウクライナ戦争が発生した際に当時のバイデン政権が大規模な放出及び売却を実施したことで、3.5 億バレルまで減少した。その後、一部補充され、2026 年 2 月末時点では 4.2 億バレルとなっていた(図表 9)。

図表 8 米国の商業在庫推移



(資料)EIA

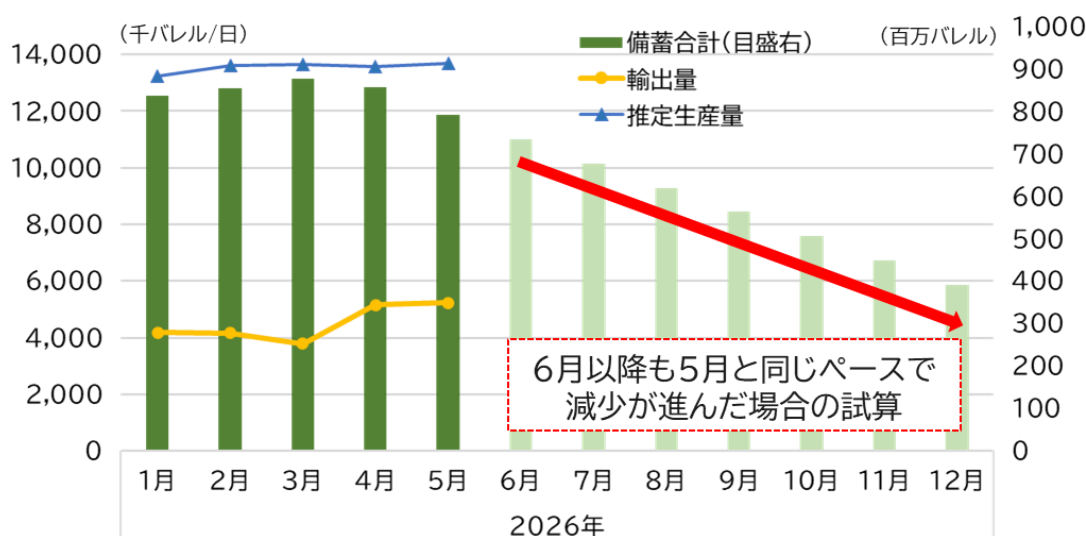
図表 9 米国の戦略石油備蓄推移



(資料)EIA

米エネルギー省(EIA)によると、4月以降に米国の備蓄放出が始まり、6月12日までに商業在庫とSPR合わせた米国の石油備蓄は約1.2億バレル(14%)が減少した(図表10)。特に5月は平均で日量約190万バレル減少しており、これはウクライナ戦争時を上回るペースであった。仮にこのペースで減少が進む場合、年末には米国の石油備蓄は4億バレルを下回り、2月末の半分以下になる懸念がある。米国は原油生産量を大きく増加させていないなかで、日本などへの輸出を増やしており、その輸出増加分は殆ど備蓄放出によって賄っている。ホルムズ海峡封鎖以降、日本も中東産原油の代替輸入元のひとつとして米国を頼りにしているが、世界最大の備蓄量を持つ米国であっても、生産量を増やさずに現状の輸出規模を長期に継続するのは難しいと考えられる。実際、IEAのピロル事務局長も、「状況に改善が見られない場合、7月もしくは8月には(石油備蓄が)危険水域に突入する可能性がある」と発言している。備蓄放出や在庫取り崩しに依存した現状は持続性に乏しく、早期のホルムズ海峡正常化が求められる。

図表10 米国の原油生産・輸出量と備蓄推移



(資料)EIA などより三井住友信託銀行調査部作成

## 6. ホルムズ海峡正常化への見通し

6月17日にイランと米国が停戦に関する覚書に署名したが、なぜこのタイミングだったのか？戦争開始から3ヵ月超が経過し、原油価格の上昇こそ120ドル/バレル程度までに抑えられてきたが、備蓄放出によって原油供給不足を支えることに米国が限界を感じ始めてきたのではないかと考えられる。米国の石油備蓄が急速に減少していることや、トランプ大統領が「このまま戦闘が続けば世界経済は大惨事になっていた」と発言したこと、合意の内容がホルムズ海峡再開以外で米国側が大きく譲歩しているようにみられることなどからも、その危機感が伺える。イラン側も米国の「逆封鎖」によって原油輸出が減少しており、財政面でも厳しさが増している。そのため、国益や面子を確保した上で合意できるのであれば、これを受けない手はない。こうした双方の思いがこのタイミングで一致し、合意に至ったのであろう。

イランは、覚書に従って、米国との協議が実施される60日間に限り、各船舶は追加費用を負担せずに、ホルムズ海峡を通過することができるとしている。これにより、一時的にホルムズ海峡の通航量が戦争前の水準近くに戻る可能性はあるものの、60日経過後も継続してイランが許可するとは限らない。イランはホルムズ海峡の今後の管理は同国とオマーンが決定すると主張しており、60日後はサービス料を徴収するとの見方もある。イランにとって海峡封鎖は武力で劣る米国に対する唯一のカードであり、容易に手放すとは考えにくい。

イランがホルムズ海峡の管理権を持つということは、ホルムズ海峡を通過するタンカー数の制御を通じて、原油価格への影響力を強めることにつながる。これまでサウジを中心としたOPECがスウィングプロデューサーとして原油需給の調整役を担ってきたが、今後OPECが機能しなくなってしまうことにも繋がり兼ねず、サウジなどからの反発は避けられない。また、ホルムズ海峡内の国は輸入の多くを海上輸送に依存しており、如何にこれらの国がイランとの関係を維持したとしても、輸入元の国がイランとの関係を悪化させることで、ホルムズ海峡の通過が妨害され、輸入が滞ってしまうという懸念を抱え続けることになる。イランは、ホルムズ海峡の管理権掌握を既成事実化しようと、戦争中にもかかわらず、議会でホルムズ海峡の通行料徴収案を可決させたり、ホルムズ海峡の通航管理を担う機関「ペルシャ湾海峡庁」を立ち上げたりと、短期間で整備を進めている。

既にホルムズ海峡内の産油国は長期にわたってイランの封鎖脅威が続くと見込み、パイプラインの新設などホルムズ海峡を迂回する輸出ルート of 構築・増強の動きをみせている。最も積極的なのはUAEで、2027年末までに新たな迂回パイプラインを建設し、ホルムズ海峡を経由しない原油輸送能力を倍増させる方針である。イラクも5月末に新規パイプライン建設に着工したと報じられており、ヨルダンやシリアなどの複数のルートでの輸出を想定している。また、サウジも既存のパイプライン拡張を検討し、クウェートも近隣の友好国とパイプライン建設について協議中と報じられている。複数国を横断するパイプラインを建設する場合、多くの利害関係が絡んでくるため、整備が長期化する可能性もあり、クウェートはパイプラインに加えて、ホルムズ海峡外の備蓄基地の増強も検討している。これらが整備されれば、ホルムズ海峡に依存しない輸出ルートが構築されることになるが、港湾整備やパイプラインの安全保障など課題は多く、当面ホルムズ海峡の重要さは揺るがないだろう。

イランと米国は多くの協議項目で主張が異なっており、60日間で包括的な合意が締結される可能性は低いだろう。米国の中間選挙が11月に迫っていることから、トランプ政権は、ある程度の妥協をしてでも戦争終結を急ぐ可能性もある。その場合、イスラエルにとってのイランの脅威(核開発、ミサイル保有、地域の親イラン勢力支援など)が払拭されず、再度イスラエルや米国がイランに攻撃を仕掛け、イランがホルムズ海峡を封鎖する懸念が残り続ける。

## 7. 原油価格見通しへの示唆

2025年のブレント原油価格は、OPECとロシアなど非加盟の産油国で構成された「OPECプラス」の有志国による協調減産緩和(実質上の増産)などもあり、全体的に下方圧力を受けてきた。イラン戦争が勃発したことで、価格は急上昇し、3～5月の平均価格は101.9ドル/バレルとなった。6月の覚書合意によって、価格は80ドル/バレル前後に低下し、落ち着きを取り戻しつつある

が、戦争前の水準と比較するとまだ高い(図表 11)。

図表 11 原油価格(ブレント)推移



(資料)CEIC

ホルムズ海峡の通航量が増えれば、ホルムズ海峡内からの原油供給量はある程度戻ってくるが、減産した油田の生産回復には一般的に3~6ヵ月程度、攻撃を受けた産油国のエネルギー関連設備の修復には数ヵ月から数年程度の時間を要するとみられていることから、原油供給が短期的に戦争前の水準に戻ることは難しいだろう。一方で、戦争中に減少した世界の石油備蓄を補充すべく、需要は実需以上に高止まりすると見込まれており、原油価格は戦争前の水準より高く推移すると考えられる。米シティグループは、覚書合意により7月中旬からホルムズ海峡の通航がほぼ正常化される前提のもと、ブレント原油価格の見通しを2026年第3四半期が平均75ドル/バレル、第4半期が同70ドルとした。

合意が頓挫し、再度ホルムズ海峡が封鎖されれば、石油備蓄放出に依存する展開となり、価格に上昇圧力がかかる。世界の石油備蓄が枯渇するような状況はまだ先であろうが、軍事攻撃の再開やIEAによる追加備蓄放出などインパクトのある報道が出れば、原油の価格帯がこれまで以上に高くなることも考えられる。

(調査部 ロンドン分駐 新海 明也)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。