令和 8 年（2026 年）11 月 6 日

経済レビュー
［原油］

中東原油供給の強靭化とその限界
～次の供給ショックへの耐性は高まるか～

【要旨】

✧ 中東産油国からの原油供給は、産油国や海運関係者による輸送手段確保などを背景に、当初の大幅な落ち込みからは一定程度持ち直している。もっとも、供給量はまだ平時水準まで距離があるほか、足元情勢の再緊迫化もあって油価は高水準にあり、地域の供給体制や原油市場は依然不安定な状況にある。

✧ ホルムズ海峡の通航途絶がより現実的なリスクとなったことで、有事に世界に届けられる供給力の重要性が増している。足元では既存インフラの活用や輸送手段の柔軟化が供給の下支えとなっており、サウジアラビアや UAE を中心に、地域各国のこれまでの取り組みが機能している面はある。もっとも、こうした対応によって持続的にホルムズ海峡への依存をどこまで低減できるかは、今後の代替輸送ルートの能力や拡張余地に左右される。

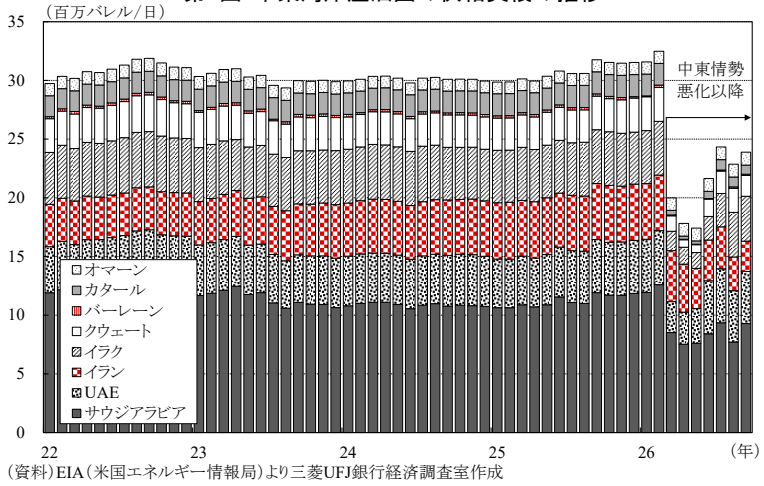
✧ 中期的な地域の供給力に目を向けると、代替輸送ルートの整備・拡充に向けた取り組みが進められており、実際に供給途絶に対する耐性強化が図られている。しかし、代替輸送ルートの能力や拡張余地には課題が多く、現時点の主要な取り組みだけではホルムズ海峡を経由する原油のすべてを代替することは難しいだろう。加えて、代替輸送ルート自体も攻撃対象となるなど、その脆弱性も顕在化している。輸送手段の拡充が進んでも、中東産油国の原油供給には構造的な制約が残るとみられる。

✧ 当面の油価は、世界の需給動向に加え、中東情勢を巡る不確実性にも左右され、振れ幅が大きい展開が続こう。そのうえで、中東の原油供給や輸送体制の正常化、さらには耐性強化が進むことで、足元の需給逼迫・供給途絶懸念に起因する油価上昇圧力は中期的には緩和する方向とみる。ただし、構造的なホルムズ海峡への依存や輸送インフラへの攻撃リスクが残る以上、将来の供給途絶への懸念が完全に払拭されることは見込みにくいことから、原油価格には今後も一定の地政学的リスクプレミアムが残ろう。

1. 中東の原油供給は持ち直すも、安定には至らず

今年 2 月以降の米国・イスラエルとイランの軍事衝突を受け、中東からの原油供給は混乱した。ホルムズ海峡の通航制約や石油関連施設への攻撃などにより、危機前は世界の原油生産の約 3 割を担っていた中東産油国の生産・輸出は大幅に落ち込んだ（第 1 図）。その後、代替輸送ルートの活用やホルムズ海峡を通じた輸送の部分的な再開（後述）により、供給は当初の落ち込みから一定程度持ち直しているが、平時の水準にはなお届いていない。

第1図：中東湾岸産油国の供給実績の推移



（資料）EIA（米国エネルギー情報局）より三菱UFJ銀行経済調査室作成

また、足元にかけては再び緊張が高まっている。9 月には代替輸送ルートの主軸の一つであるサウジアラビアの東西パイプラインが攻撃を受け、一時的に輸送が停止したほか、10 月も石油関連施設や船舶への攻撃が続いた。さらに、11 月 3 日に実施された米国の中間選挙後の軍事エスカレーションを巡る思惑等も重なり、原油価格は高水準（注 1）で推移している。代替輸送ルートも含めた輸送経路の安全性を巡る不確実性は依然として大きく、地域の供給体制や原油市場の安定が回復したとは言い難い。

（注1）本稿発行時点の原油価格（北海ブレント）は、米中間選挙結果（民主党の上下院奪還）を受けた米イラン戦闘終結期待等の高まりから、10 月末の 110 ドル台後半から 100 ドル前後まで下落しているが、昨年同時期水準（60 ドル台中盤）と比較してもなお高水準。

2. 既存インフラの活用と輸送手段の柔軟化が供給を下支え

ここまでの情勢を振り返ると、ホルムズ海峡の通航途絶がいまでは現実的なリスクとなったことで、有事に世界に届けられる供給力の重要性が増しているといえよう。

もとより中東産油国では、1980 年代のイラン・イラク戦争をはじめとする過去の地域紛争や、ホルムズ海峡の通航途絶リスクへの備えも念頭に、輸送能力の拡大や効率化のため、紅海や地中海などへ向けた原油輸送インフラの整備が進められてきた。特に、サウジアラビアやアラブ首長国連邦（UAE）は、同海峡を迂回するパイプラインを整備し輸出ルートの多様化を図ってきた。今般の中東情勢緊迫化を受け、こうした既存の代替輸送ルートの活用が急速に進んだほか、洋上積み替えなど輸送方法の柔軟化も進められている。

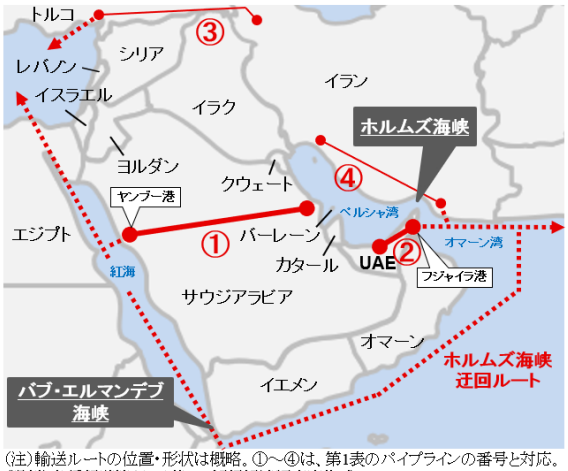
代替ルートの代表例として、サウジアラビアの東西パイプライン（PL）（第 1 表・第 2 図①、以下同）と UAE のハブシャーフジャイラ・PL（アブダビ原油 PL、ADCOP）（②）が挙げられ、実際、今回の危機ではこれらのルートへの輸送振り替えが行われている。IEA によれば、サウジアラビアのヤンブー港と UAE のフジャイラ港からの原油輸出は、2026 年 2 月の日量 410 万バレルから 6 月には同 780 万バレルへほぼ倍増した。こうした既存インフラの活用が、ホルムズ海峡経由の輸送減少を一部補っている。

第1表：稼働中のホルムズ海峡迂回パイプライン（PL）

PL名	輸送能力（バレル/日）	最新の輸送実績（バレル/日）	備考
①東西PL	約500万～700万	約580万（10/8報道）	運営主体：サウジアラビア～ホルムズ海峡迂回輸出ルートとして機能
②ハブシャーフジャイラPL	約150万～180万	約170万～180万（5/15報道）	運営主体：UAE～ホルムズ海峡迂回輸出ルートとして機能
③KRG域内PL	約100万～140万	約20万（5月上旬）	運営主体：イラク（クルディスタン政府）・トルコ～運営主体間で原油輸出・販売権限を巡る対立あり、一方の意向のみで輸送増は困難
④ゴーレージャスクPL	約100万	不明	運営主体：イラン～ホルムズ海峡迂回輸出ルートとして3月以降稼働

（資料）IEA・IEEJ・JOGMEC各種資料、各種報道より三菱UFJ銀行経済調査室作成

第2図：ホルムズ海峡と主要な代替原油輸送ルート



（注）輸送ルートの位置・形状は概略。①～④は、第1表のパイプラインの番号と対応。
（資料）各種報道等より三菱UFJ銀行経済調査室作成

また、パイプライン以外の輸送方法にも変化がみられる。オマーン沿岸を経由するタンカー輸送や、同湾での洋上積み替え（Ship-to-Ship Transfer：STS）など、ホルムズ海峡を通過する大型タンカーを減らすための輸送方法も活用されている（注 2）。こうした対応は、ホルムズ海峡を完全に迂回するものではないが、輸送の継続や積み出し能力の確保に一定の役割を果たしている。

（注 2）IEA によれば、オマーン湾での洋上積み替え（STS）の活用等を背景に、9 月のホルムズ海峡経由の石油輸送は前月比日量 370 万バレル増加し、同 1,090 万バレルに回復した。

以上のように、中東産油国では危機以前から整備されてきた輸送インフラが実際の供給ショックに際して活用され、輸送手段の柔軟化とあわせて供給の落ち込みを緩和している。もっとも、こうした対応によって持続的にホルムズ海峡への依存をどこまで低減できるかは、今後の代替輸送ルートの能力や拡張余地に左右される。

3. 代替輸送ルートには能力・安定性の両面で課題が残る

中期的な地域の供給力に目を向けると、既存の代替輸送ルートの「余力活用」に加え、その増強や過去の PL の再活用、新たなルート整備といった「拡充」の動きもみられる。

まず、既存の代替輸送ルートについて、上述の通り中東産油国がこれまで整備してきたルートの一部は本危機においても活用されているものの、地域情勢の変化や設備の劣化等により、現在利用可能な輸送余力やルートは限られている。具体的には、代替輸送の中核を担っているサウジアラビアの東西 PL（前掲第 2 図①、以下同）と UAE のハブシャーン

フジャイラ PL（②）の輸送能力は、合計で最大日量約 880 万バレルに達するものの、IEA によれば、既存利用分などを除いた輸送余力は日量 350～550 万バレル程度とされる。これは平時のホルムズ海峡を経由する原油輸送量（日量 1,500 万バレル[注 3]）の約 2～4 割と相応の規模となるが、同海峡の完全な代替には至らない[注 4]。

（注 3）統計上、同海峡の原油輸送量にはコンデンセート（天然ガス由来の軽質液体炭化水素）を含む。コンデンセートの輸送可否は PL の設備仕様によって異なるため、代替輸送力との比較時には留意を要するが、民間推計では同海峡の原油・コンデンセート輸送量に占める割合は 1～2%とされている。

（注 4）さらに、輸送余力は規模感を示すために設備能力を基にした試算であり、既存の利用状況や油田からの接続、積出港の処理能力等の制約により、実際の追加輸送可能量はこれを下回る可能性がある。

また、同海峡封鎖による原油輸出制約の影響を大きく受けているイラクには複数の既存 PL が存在するが、主要なものとして北部からトルコに至るルート（③KRG 域内 PL）をみても、設備能力に比べて実際の輸送量が少ないものの、設備の老朽化や補修・維持のための資金面の制約に加え（吉岡、2026）、運営主体間で原油輸出・販売権限を巡る対立があり（岡本、2026）、すぐさま余力を活用することは見込みにくい。さらに、イランには同海峡外のジャスク・ターミナルを経由する迂回ルートが存在し、衛星画像等から実際の利用も確認されている（④ゴーレージャスク PL）が、設備上の積出能力に比べ輸出実績は限定的とみられ、実効的な迂回余力は不透明である（S&P Global、2026）。

したがって、既存経路の「余力活用」だけでは同海峡通航途絶時の代替輸送分には届かない（①②余力計日量約 350～550 万バレル等 ＜ 平時同海峡輸送量同約 1,500 万バレル）。

こうしたなか、代替輸送能力の「拡充」も模索されている（次頁第 2 表、第 3 図）。

サウジアラビアでは既存の東西 PL の輸送能力増強（次頁第 2 表・第 3 図⑤、以下同）が進められているほか[注 5]、UAE でも新たな西東輸送ルートの整備が計画されている（⑩）。今後、こうした取り組みが実現すれば、ホルムズ海峡を経由しない原油輸送能力は一定程度拡大することが見込まれる。ただし、公表されている計画上の能力を単純合算しても、規模としては平時の同海峡輸送量の 4～7 割程度にとどまる（①②余力計日量約 350～550 万バレル等 ＋ ⑤⑥⑩計同約 270～450 万バレル ＝ 同約 620～1,000 万バレル ＜ 平時の同海峡輸送量同約 1,500 万バレル）。

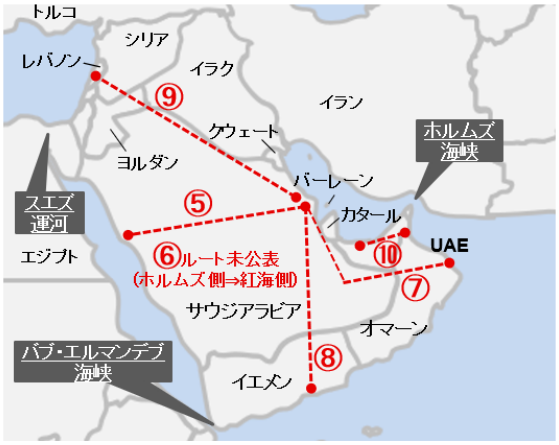
（注 5）サウジアラビアでは、既存ガス PL を原油輸送向けに転用する計画も予定されているが（第 2 表、次頁第 3 図内⑥）、現時点の発表では 2027 年 5 月までの一時的な措置とされている。

第2表：主なホルムズ海峡迂回パイプライン（PL）計画

計画	輸送能力（バレル/日）	完成予定	備考
⑤東西PL増強	計約120万～300万	未定	・運営主体：サウジアラビア ・2026年10月、サウジアラビアのエネルギー相は同国の原油輸出能力を日量700万バレル（前掲第1表①東西PLの最大輸送能力）から、⑤⑥の実施で最大同1000万バレルへの拡張の検討を表明。また同年11月、サウジアラムコCEOは「⑤の作業は既に開始されている」と発言（尚、上記発表による完成予定や輸送能力の内訳は非公表）。
⑥既存ガスPLの原油転用		2026年末	・運営主体：サウジアラビア ・2026年10月、サウジアラビアのエネルギー相が計画を発表。工事開始7-8週間で原油転用可能とされる（具体的な稼働開始日は不明）。
⑦サウジアラビアーオマーンPL	不明	未定	・運営主体：サウジアラビア、オマーン ・1970年代から構想有、9月下旬に初期的なFS（実現可能性調査）開始
⑧サウジアラビアーイエメンPL	不明	未定	・運営主体：サウジアラビア、イエメン ・1980年代から構想有、過去は両国がPL主権を巡り難航
⑨トランスアラビアンPL	不明	未定	・運営主体：サウジアラビア、ヨルダン、シリア、レバノン ・1950年稼働～90年湾岸戦争以降操業停止、設備老朽化 ⇒サウジアラビア初の産業遺産に登録
⑩新西東PL	約150万	2027年末	・運営主体：UAE ・2026年5月時点でアブダビ国営石油会社CEOが「当該PLは半分程度完成」と発言

（注）1. 完成予定目途の有るPLをハイライト。
2. 上記計画は、実現すればホルムズ海峡迂回として実効性を有するとみられるもの。上記以外にも、中東産油国では新規PL・既存PL復活構想は複数存在。
3. 各計画名は暫定呼称。
（資料）IEA・IEEJ・JOGMEC各種資料、各種報道より三菱UFJ銀行経済調査室作成

第3図:ホルムズ海峡と主要な代替原油輸送ルート



（注）輸送ルートの位置・形状は概略。⑤～⑩は、第2表のパイプラインの番号と対応。
（資料）各種報道等より三菱UFJ銀行経済調査室作成

このほかにも、より中長期的な輸送能力の拡大に向けては、過去に稼働していた PL の再活用や新たな輸送ルートの建設も構想されている（⑦～⑨）。しかし、こうした計画には実現上の課題が多い。先述のイラクの事例で指摘したように、運営主体の財政面の制約に加え、国境を越えるルートでは自国内の輸送インフラを活用・拡充するもの（⑤⑥⑩）とは異なり、関係国間の政治的対立や利害調整に加え、通過地域の治安情勢が大きな障壁となる。例えば、イエメン方面へのルート（⑧）ではサウジアラビアとの政治・安全保障上の緊張が、シリアを経由するルート（⑨）では同国の不安定な治安情勢が、それぞれ安定的な輸送網の構築を難しくしている。このため、構想段階にある輸送ルートについては、計画上の輸送能力が将来的に実現するかどうか、不確実性が大きい。

さらに、パイプラインの輸送能力が拡大しても、それがそのまま原油輸出能力の増加につながるわけではない。輸送先の港湾における原油の貯蔵・積出能力や、タンカーの確保、

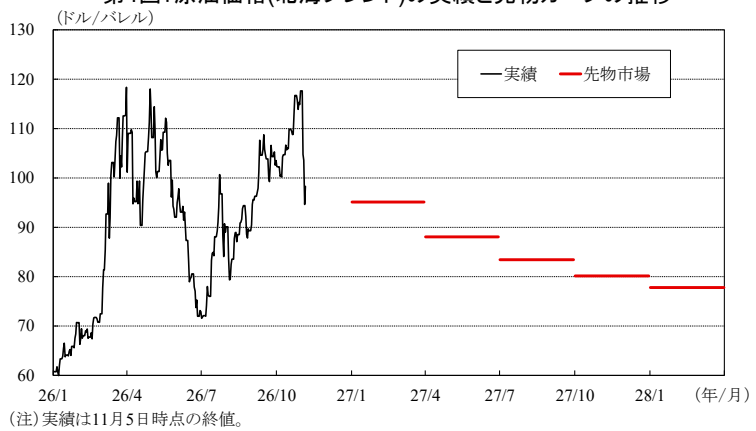
港湾施設の安全性なども制約となるためである。実際、今次局面においても紅海での攻撃によって代替ルート経由の輸出が減少したほか、9 月にはサウジアラビアの東西パイプラインへの攻撃により輸送が一時停止するなど、代替ルート自体も攻撃対象となり得ることが明らかになった。

以上を踏まえると、代替輸送ルートの余力活用や拡充の取り組みは、中東原油供給の強靭性を高める方向に作用するものの、その効果を評価する際には、設備の公称輸送能力だけでなく、実際の稼働状況や安定的な運用の持続可能性を考慮する必要がある。現在稼働している PL に加え、具体化している拡充計画が実現したとしても、その輸送能力は同海峡の平時の輸送量を代替するには十分でない。また、その他のルートについても、整備・維持に要する資金や関係国間の利害調整に加え、危機下で安定的な輸送を確保できるかという課題が残る。このため、輸送ルートの多様化が進んでも、中東産油国の原油供給にはこの先も構造的な制約が残るとみられる。

4. 原油価格の上振れリスクは残り、企業には供給途絶への備えが求められる

先行きの原油価格は、中東情勢に加え、中東以外の供給動向や世界需要、在庫、主要産油国の生産政策などにも左右され、当面は振れ幅の大きい展開が続くとみられる（第 4 図）。各国や関係者による供給維持・回復のための取り組みが続いても、それは必ずしも価格の安定を意味するわけではなく、今後も地政学的な緊張の再燃による価格変動には留意が必要である。

第4図：原油価格(北海ブレント)の実績と先物カーブの推移



(注)実績は11月5日時点の終値。
(資料)Bloombergより三菱UFJ銀行経済調査室作成

そのうえで、中東要因についてみれば、原油供給や輸送体制の正常化、さらには供給途絶に対する耐性強化が進むことで、需給の逼迫や供給途絶懸念が和らぎ、中東情勢に起因する油価への上昇圧力は中期的には弱まる方向とみる。一方、ここまでみてきたように、ホルムズ海峡への依存や代替輸送ルートへの攻撃リスクが残る以上、将来の供給途絶に対する懸念が完全に払拭されることは見込みにくいことから、原油価格には今後も一定の地政学的リスクプレミアムが残存しよう。

企業にとっては、中東情勢に伴う原油価格の変動に加え、供給途絶が調達・物流の両面に及ぼす影響にも注意が必要である。情勢の緊迫化は、タンカー運賃や海上保険料の上昇、輸送期間の長期化などを通じて、調達コストや供給計画に影響を及ぼし得る。中東情勢だけでなく世界の需給環境も踏まえながら、原油価格や調達可能量、物流コストの各面から影響を見極め、供給途絶への備えを進めることが重要となろう。

以　上

（令和 8 年 11 月 6 日　土屋 祐真　yuma_tsuchiya@mufg.jp
原野 七緒　nanao_harano@mufg.jp）

発行：株式会社 三菱 UFJ 銀行 経済調査室
〒100-8388 東京都千代田区丸の内 1-4-5
三菱 UFJ 信託銀行本店ビル

参考文献

U.S. Energy Information Administration (EIA) (2026), “Short-Term Energy Outlook,” October 2026.

U.S. Energy Information Administration (EIA) (2026), “World Oil Transit Chokepoints,” March 2026.

International Energy Agency (IEA) (2026), “Oil Market Report,” October 2026.

International Energy Agency (IEA) (2026), “Oil markets strain to plug the gap left by Middle East supply shortfall,” September 2026.

International Energy Agency (IEA) (2026), “Strait of Hormuz,” February 2026.

吉岡 明子 (2026), 「イラクの代替石油輸出ルートはなぜ機能しないのか」, 日本エネルギー経済研究所, 2026 年 6 月 8 日.

岡本 祥平 (2026), 「イラクの原油輸出パイプライン網の再構築―ホルムズ迂回輸出ルートの現状と展望」, JOGMEC, 2026 年 8 月 31 日.

S&P Global (2026), “Iran turns to crude exports via Jask terminal amid Hormuz disruptions,” August 5, 2026.

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記して下さい。