

2026 年 4 月 20 日

イラン戦争が変える石油需要

一般財団法人日本エネルギー経済研究所
資源・燃料・エネルギー安全保障ユニット 担任
研究理事 久谷一朗

米国／イスラエルとイランの戦争は一旦の停戦をみた。またイスラエルとレバノン間も、4月17日から始まる10日間の停戦で合意した。しかし、双方が提示する恒久停戦に至るための条件には隔たりが大きいと報じられており、完全な停戦とそれに続く永続的なホルムズ海峡の安全通行への道筋は未だ見えない。

今次の戦争とホルムズ海峡の封鎖は、石油産消国の双方に大きな影響を与えている。日本を含む消費国の側では、なんとしてでも石油を確保するという供給側の対策のみならず、石油消費の削減を目的とした需要側の措置も多々見られる。石油はもっぱら自動車と産業で利用されているが、アジア諸国の動きを見ると、自動車では電気自動車やバイオ燃料の利用拡大を促す政策を採る国がある。例えばタイは、今後4年間で長距離バスを電気自動車（EV）にシフトする方針を示した。インドネシアはバイオディーゼルを50%混合するB50を供給するほか、電動バイクの購入補助を再開する。電力のCO₂排出原単位（g-CO₂/kWh）が高い状態で自動車を電動化しても、ライフサイクルでCO₂の排出を減らすことが出来ないことは良く知られている。多くの東南アジア諸国は火力発電の利用が多く、これに当てはまる。しかしポイントは、イラン戦争を受けた自動車の電動化を加速する動きは地球温暖化対策を主目的としたものではなく、石油輸入の削減、すなわちエネルギー安全保障の強化を目的としていることにある。そのため、結果として起こるCO₂排出量の増加は許容されるのである。東南アジアで見られる自動車の電動化は短期的には気候変動対策と不整合だが、エネルギー転換の基本戦略である需要の電力化と整合している。今後自動車以外の消費分野でも、石油消費の削減を目的とした電力化が進むかもしれない。そうなると、イラン戦争は世界の石油需要のピークアウトを早め、また「需要の電力化」が先行し「電力の脱炭素化」がこれを追従するエネルギー転換モデルの契機となるのだろうか。この潮流が拡大するとなれば、中国企業が自動車を含む電力化技術を拡販する機会ともなる可能性がある。

産油国を取り巻く状況はホルムズ海峡の内側と外側で、また海峡をバイパスする輸送能力の有無によって大きく異なる。サウジアラビアは、日量700万バレルの輸送能力を持つと言

われるパイプラインによって海峡を迂回して原油を輸出することができる。2025年通期の原油輸出量は日量560万バレルであったことから、理論上は、サウジアラビアは戦争前と変わらない量を輸出できることになる。2025年通期と比較すると2026年3月の平均原油価格(ブレント)はおよそ1.5倍に値上がりしたため、サウジアラビアの原油輸出収入も1.5倍になっていると計算できる。一方でバイパスルートを持たないクウェートやイラクは輸出ができず、日々、逸失利益が積みあがっている。ペルシャ湾の外側では、期間限定で石油の禁輸を解かれたロシアはもとより、米国を含む原油輸出国は輸出量増加あるいは原油価格上昇の効果によって追加利益を得ている。

現在多くの産油国は戦争特需のメリットを享受し、石油資源を持つ国と持たざる国との格差が非常に大きくなっている。しかし、前段で触れた消費国における脱石油の動きには注意せねばなるまい。今後も石油需要が伸びると考えられていたアジアの途上国は、石油輸入のリスクを大きな痛みを持って学んだ。1970年代の石油危機後に日本を含む先進諸国がそうしたように、今回の経験をもとにアジア途上国はこれから真剣に脱石油に取り組んでいくだろう。1970年代当時は技術的、経済的ハードルの高さから自動車用燃料を大胆に転換することができなかった。EVという技術が手の届く範囲にある今、石油需給はこれまでにない変化を経験することになるかもしれない。

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp