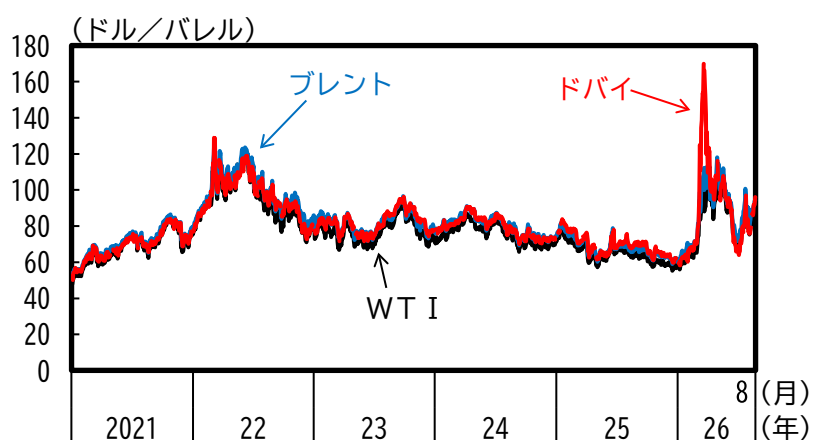


国際的な石油需給と中国の動向について

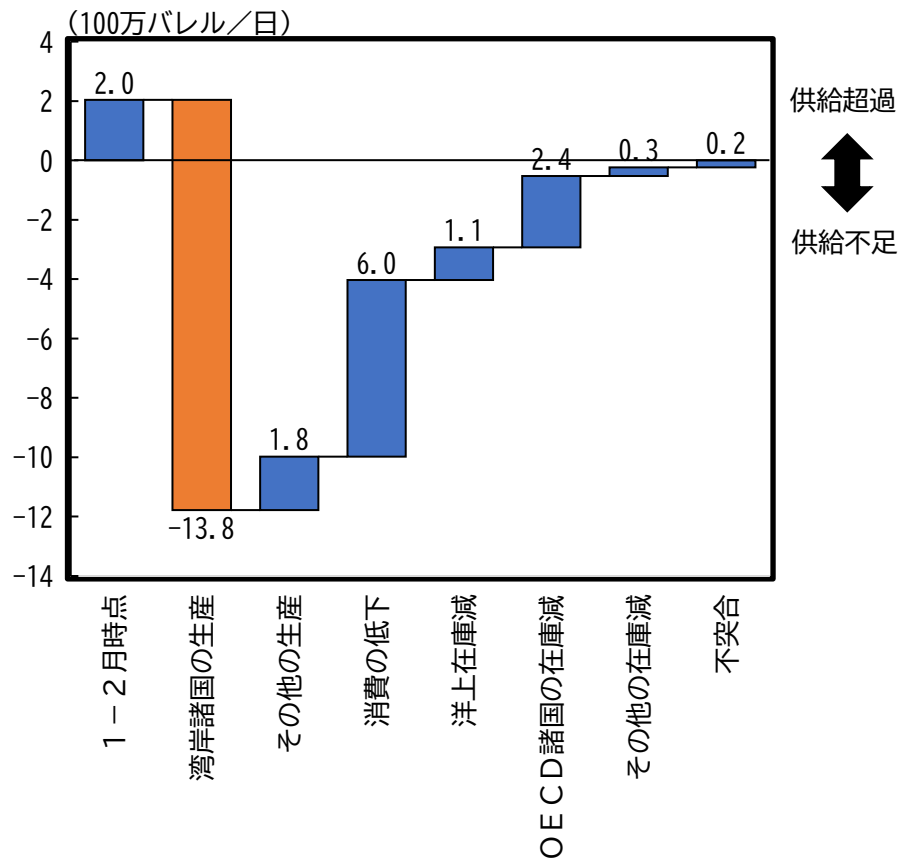
1. 本年 2 月末の米国・イスラエルによるイラン攻撃以降中東情勢は緊迫化し、原油を中心とする世界のエネルギー貿易の要衝であるホルムズ海峡の通航が大きく制約される事態に至った。この結果、3 月には原油価格がロシアによるウクライナ侵略が始まった 2022 年以來の水準にまで高騰した（図 1）。中東情勢やエネルギー価格をめぐる不透明感が高まる中、4 月中旬に IMF が公表した世界経済見通しでは、2026 年央までに中東地域の生産・輸出が正常化することを基本見通しの前提としつつ、より状況が深刻化する 2 つのリスクシナリオを併せて示し、いずれのシナリオにおいても 2026 年の世界の消費者物価上昇率は 2025 年よりも上昇、世界の実質 GDP 成長率は 2025 年よりも低下するとの見通しを示した。

（図 1）原油価格



2. しかしながら、その後 7 月に IMF が示した世界経済見通し改訂版では、7 月 10 日時点の先物価格を踏まえると、4 月時点で示した見通しよりも 2026 年の原油価格の上昇は限定的になものにとどまるとの見方を示した。IMF はそのかい離の要因について、世界的な在庫の取崩し、消費の低下、湾岸諸国以外の生産増加を挙げている（図 2）。また、米国エネルギー情報局（EIA）は、2025 年 10–12 月期から 2026 年 4–6 月期にかけての世界全体の石油消費の減少量約 430 万バレル／日に対して、中国一国の消費減少が約 100 万バレル／日と大きく寄与していると推計している。本稿では、2026 年前半の湾岸諸国からの原油供給減少の世界的な影響の緩和に寄与したと考えられる中国の石油消費の減少について考察する。

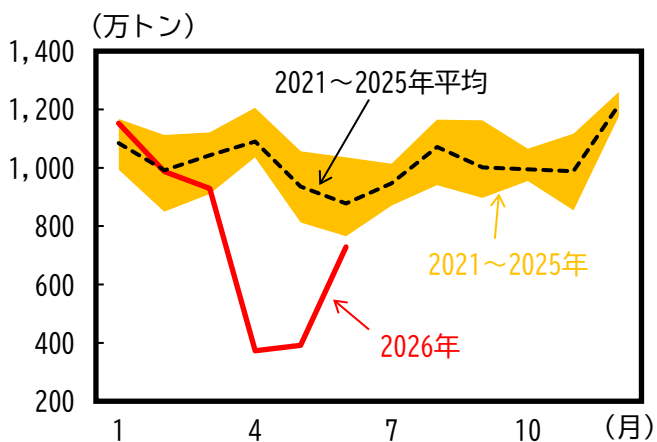
(図2) 3月以降の国際的な石油需給バランスの変化 (IMF)



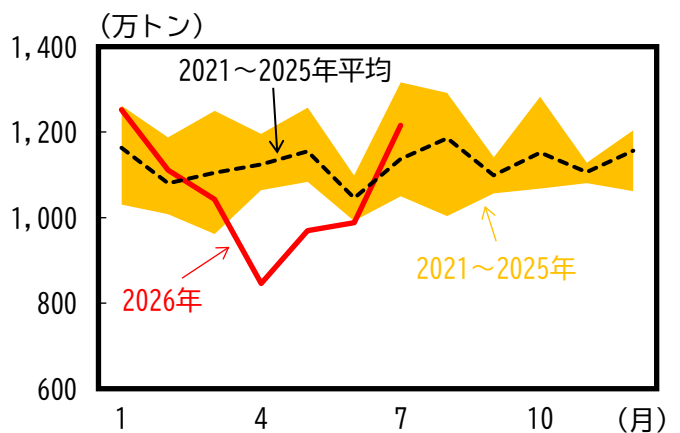
3. これまでホルムズ海峡を経由する原油を主に輸入してきたアジア各国では、中東情勢緊迫化後、原油輸入量が顕著に減少した(図3)。その後は米国等のホルムズ海峡を経由しないルートからの代替調達が進捗もあって、徐々に近年並みの原油輸入量を回復しつつある。そのうち、最大の原油輸入国である中国では、6月にかけては近年の平均から3割程度という輸入量の顕著な減少がみられた。その後、7月には輸入量に幾分の回復がみられ、近年平均からの乖離は15%程度まで縮減した。

(図3) 原油輸入量

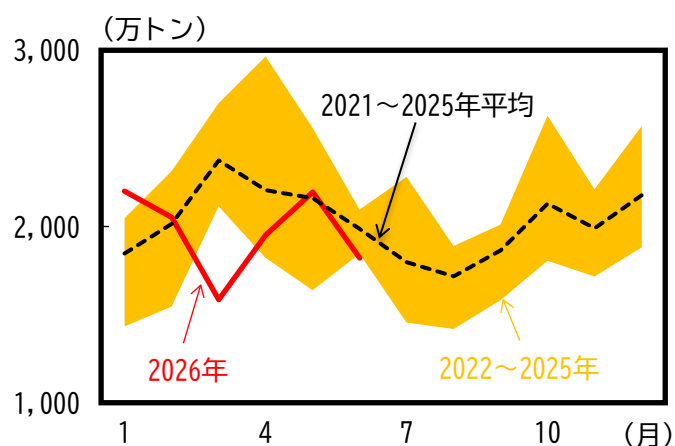
(1) 日本



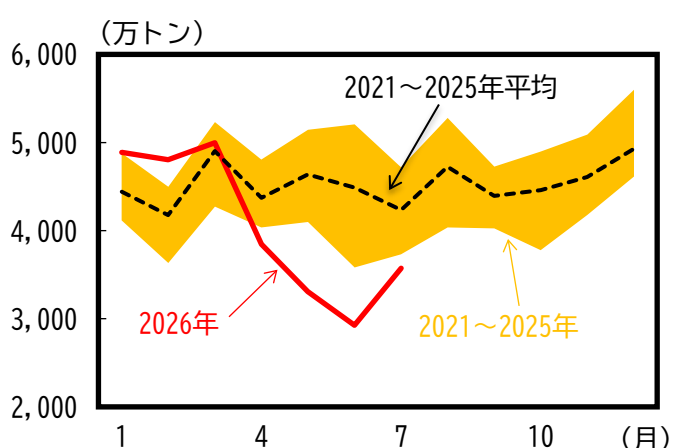
(2) 韓国



(3) インド



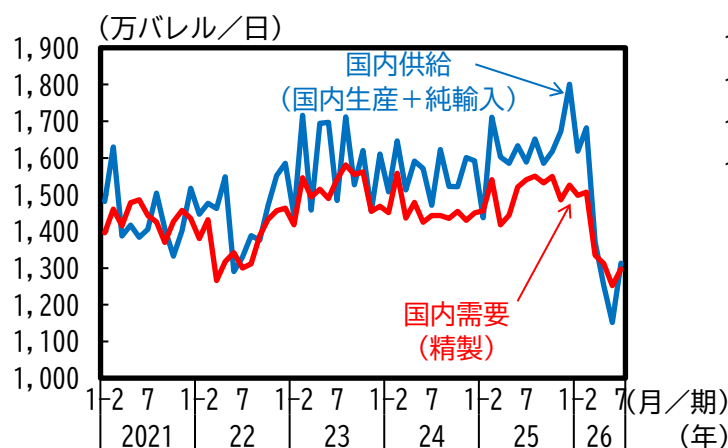
(4) 中国



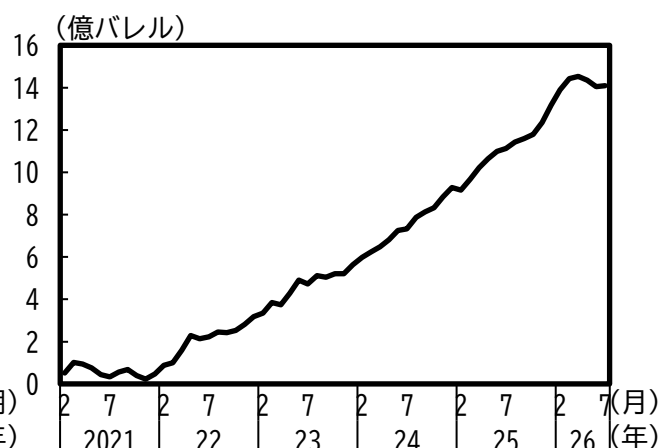
4. 7月に幾分回復がみられたものの、6月にかけての約3割という原油輸入量の減少は、中国国内の原油供給に相応の影響を与えると考えられる。近年の中国国内の原油需給の動向をみると、2022年頃から供給量が需要量を上回る傾向が続いてきた(図4(1))。中東情勢の緊迫化以降、国内需要が顕著に落ち込んだが、輸入量の落ち込み幅は更にそれを上回っており、両者の差を在庫の取崩しによって埋めてきたことが推察される。中国の原油在庫に関するデータは公表されていないが、供給量と需要量の差から2021年以降の在庫増減を計算すると、2026年5月からは在庫が取り崩されたとみられるものの、これまでに積み上げられた在庫がなお潤沢に残っていることが推測される¹(図4(2))。

(図4) 中国の原油需給

(1) 需給



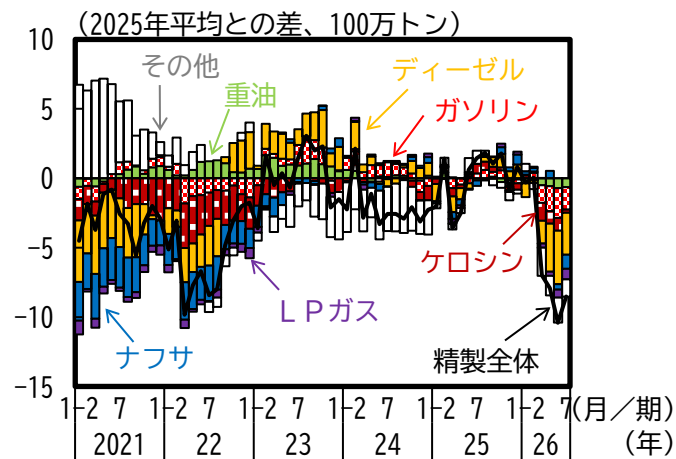
(2) 在庫 (2021年1月からの累積変化)



5. その上で、中東情勢緊迫化後の国内需要(精製量)の落ち込みについて、主要な精製品目別に確認する。2025年の月平均の精製量と比較すると、2026年3月以降は、ディーゼルやガソリン、ケロシン(ジェット燃料等)といった輸送機械用燃料の精製量が顕著に減少したことが確認できる(図5)。一方、石油化学製品の生産に用いられるナフサの精製量にはあまり減少はみられない。このことから、中国は中東情勢緊迫化に伴う原油輸入量の減少に対して、主に輸送機械用燃料の供給を抑制することで対応しているとみることができる。

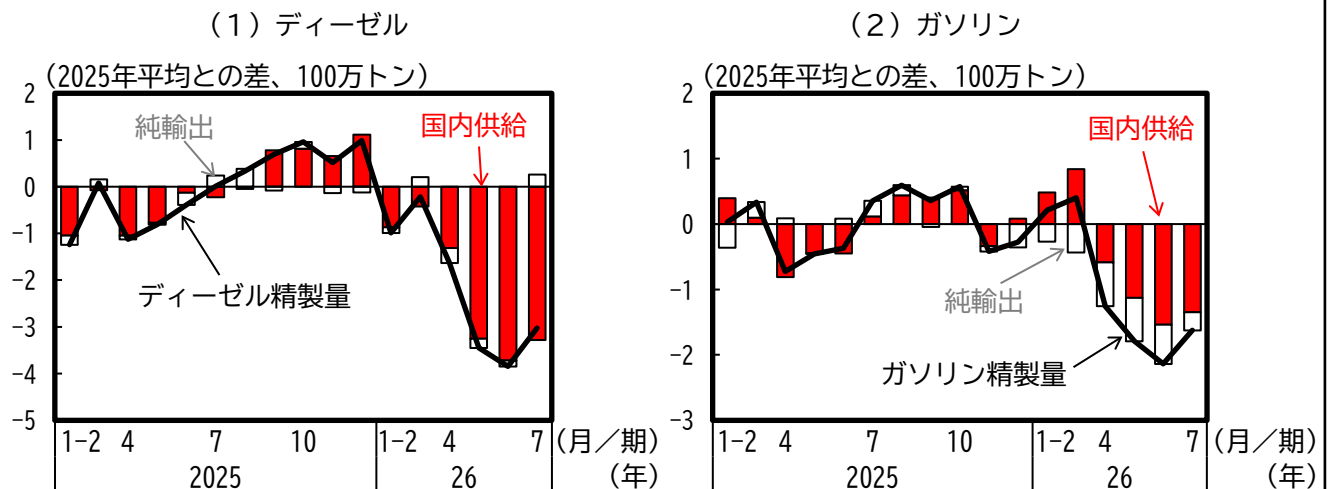
¹ E I Aも、2025年12月時点で中国は世界最大の約14億バレルの戦略石油備蓄を有していると推計している。

(図5) 中国の品目別石油精製量



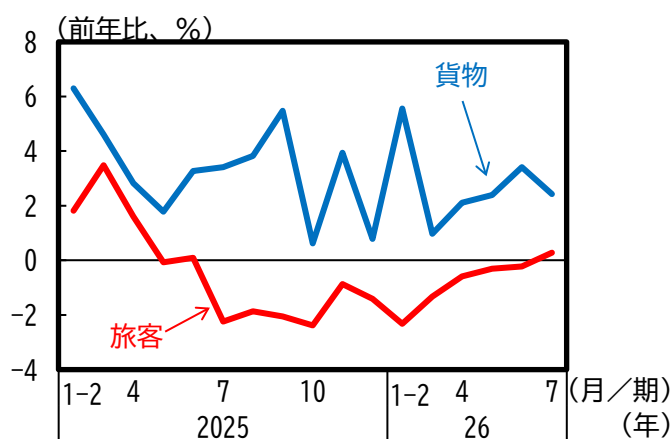
6. では、中国において輸送機械用燃料の供給抑制を可能とした背景はどのようなものだろうか。ここでは精製量の減少が大きいディーゼルとガソリンについて考察する。まず、精製後の両製品について、純輸出と国内供給（精製量と純輸出量の差）の動向をみると、ディーゼルについては精製量の減少の大宗は国内供給の減少につながっている（図6）。ガソリンについては、やや純輸出の減少もみられるが、4月以降はやはり国内供給の減少が大きいといえる。したがって、両製品とも国内向けの供給が抑制されたとみることができる。なお、中国の石油製品の在庫量を公的統計から把握することは困難であるが、国内向け供給減少の影響のうち一定程度は製品在庫の取崩しによって緩和されている可能性もある。

(図6) ディーゼル・ガソリンの供給先



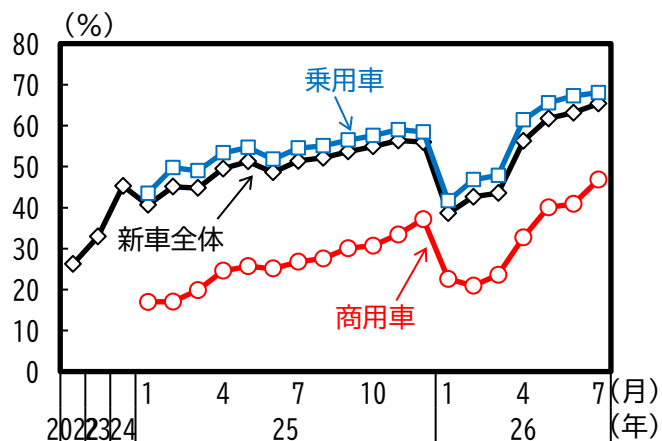
7. その上で、精製量の減少が最も大きいディーゼルに着目する。ディーゼルの主たる用途はトラック等の商用車の燃料油であることを踏まえると、最大の供給抑制先は自動車輸送業であることが考えられる。この点、道路での輸送量の実績をみると、貨物輸送量は前年比での増加が継続している（図7）。旅客輸送量は 2025 年夏頃から前年比での減少が続いてきた。2026 年3月から6月にかけても前年比のわずかな減少が続いたが、ディーゼル精製量の減少率が5月から6月にかけて前年比▲2割程度であることと比較すると、その減少率は小さい。製品在庫の取崩しによって需要を賄っている部分もあると考えられるが、自動車運送業では、輸送量をおおむね維持したまま燃料消費量を低下させること、すなわちエネルギー効率の改善も相応に進んでいるといえよう。

(図7) 貨物・旅客輸送量(道路)



8. その要因として、近年急速に進展する中国における新エネルギー車へのシフトが考えられる。中国では、不動産市場の停滞を背景とする内需の低迷が続く中、2024 年から消費財買換え支援と大規模設備更新支援を二本柱とする「両新」政策が採られてきた。その一環として、老朽化した乗用車や商用車（トラック等）の新エネルギー車への買換え支援が実施されている。このうち商用車については、厳格な排気ガス基準を満たす新車や新エネルギー車への買換えが支援対象とされてきたが、特に 2026 年からはトラックの買換え支援において E V を優先的に支援する方針が示されており、足元で商用車のエネルギー車へのシフトが急速に進んでいる可能性がある。実際に国内の新車販売に占める新エネルギー車の比率は近年着実に高まっており、既に 5 割を超えた乗用車に加え、2026 年 5 月以降は商用車でも 4 割以上が新エネルギー車となった² (図8)。このように、商用車の新エネルギー車へのシフトが進んだことが、国内のディーゼル消費の抑制に寄与したことが考えられる。

(図8) 国内新車販売に占める新エネルギー車のシェア

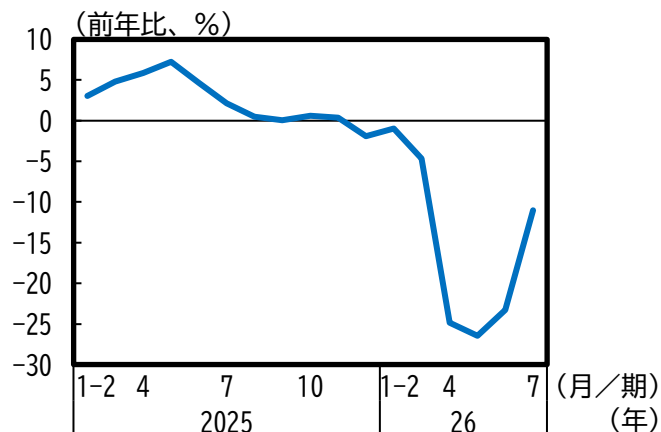


9. ディーゼルに次いで、乗用車の燃料として用いられるガソリンの国内供給も足元で顕著に減少している。自動車運送業とは異なり、乗用車の主な保有主体である家計部門の自動車利用量の推移を把握することは困難であるため、ガソリンの国内供給の減少がエネルギー効率の向上によるものか、輸送需要自体の低下によるものか、あるいは製品在庫の取崩しによって賄われているのか峻別することは難しい。既にみたように、足元では中国国内の新車乗用車の販売のうち 7 割近くが新エネルギー車となっており、商用車と同様にエネルギー効率の向上が進んでいることが考えられる。同時に、中国では景気が減速しており、家計消費全体に弱さがみられていることから、価格高騰の下で家計がガソリンの消費量を抑制していることも考えられる。実際、石油製品の小売販売額の動向を価格変動要因を除いてみると、4 月から 6 月にかけて前年比で▲2 割程度の減少がみられた。小売販売額には

² 買換え支援策とは別途実施されている新エネルギー車に対する車両取得税の優遇措置が 2026 年 1 月以降は縮減されたことから、2026 年初頭の新車販売に占める新エネルギー車のシェアは一時低下したとみられる。

商用车向け販売額も一部含まれると考えられるが、ガソリン価格が高騰する中で家計も相応にガソリンの購入量を抑制したことが推察される。これらの要因の寄与の大小関係を把握することは困難であるが、新エネルギー車へのシフトによるエネルギー効率の改善と国内景気の減速や価格上昇による需要低迷が相まってガソリン需要も抑制されてきていると考えることができる。

(図9) 石油製品小売販売 (実質)



10. このように、中国では、新エネルギー車へのシフトの進展が折からの景気減速や足元の価格上昇に伴う需要低迷と相まって中東情勢緊迫化以降の石油需要を抑制する方向に働いたとみられる。中東情勢とそれに伴う湾岸諸国からの石油供給になお予断を許さない状況が続く中、原油在庫の取崩し余地や政策的支援を受けた新エネルギー車への構造的転換といった中国の石油需要をめぐる状況は当面継続し、今後も原油価格の上昇圧力を緩和する方向に働いていくことが期待される。

(備考)

1. 図1は、ブルームバーグ、日経NEEDSにより作成。
2. 図2は、IMFにより作成。
3. 図3は、財務省「貿易統計」、中国海関総署、韓国関税庁、インド商工省により作成。オレンジの帯は 2021～2025年(インドにおいては 2022～2025 年)における各月の原油輸入量の最大値と最小値の間の範囲を示す。
4. 図4は、中国国家统计局、中国海関総署により作成。1トン=7.33 バレルとして簡易的にバレル単位に換算している。
5. 図5は、中国国家统计局により作成。
6. 図6は、中国国家统计局、中国海関総署により作成。
7. 図7は、中国国家统计局により作成。貨物輸送量はトンキロベース、旅客輸送量は人キロベース。
8. 図8は、中国自動車工業協会により作成。
9. 図9は、中国国家统计局により作成。石油製品の名目小売販売額の前年比から輸送機械用燃料の消費者物価上昇率を差し引くことによって実質化している。

(参考文献)

EIA (2026) "China, the United States, and Japan hold most strategic oil inventories in 2025," April 20, 2026.
 EIA (2026b) *Short-term Energy Outlook*, August 2026.
 IMF (2026a) *World Economic Outlook*, April 2026.
 IMF (2026b) *World Economic Outlook update*, July 2026.

担当:内閣府 政策統括官(経済財政分析担当)付 参事官(海外担当)付
 参事官補佐 鈴木 大地(直通 03-6257-1583)

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。