

グローバル・リスク・ウォッチ Vol. 128

原油供給のリスク波及は多方面にわたる／ホルムズ海峡
リスクは EV 需要にどの程度影響するか：原油・LNG・電
力価格と政策・地政学要因／金融規制・監督の現代
化：英国・豪州における自己資本・流動性規制の見直し

=====

《index》

1. 【リスクの概観】[原油供給のリスク波及は多方面にわたる](#)
2. 【マクロ経済の動向】[ホルムズ海峡リスクは EV 需要にどの程度影響するか：原油・LNG・電力価格と政策・地政学要因](#)
3. 【金融規制の動向】[金融規制・監督の現代化：英国・豪州における自己資本・流動性規制の見直し](#)
4. お問い合わせ先

=====

1. リスクの概観（トレンド&トピックス）

原油供給のリスク波及は多方面にわたる

合同会社デロイトトーマツ

リスクアドバイザー リスク管理戦略センター マネージングディレクター 勝藤 史郎

2 月末の米国・イスラエルによるイラン攻撃開始以降、経済の下方リスクが高まっており、特に原油供給リスクに対して脆弱な日本やアジア諸国への影響が大きくなる可能性がある。

現在当方では、イラン問題が今後比較的短期間に解決するであろうとのベースライン想定から、今年の主要国の成長率予想も年初来大きくは修正していない。原油価格の上昇が1バレル＝100米ドル程度までにとどまれば、その後同水準で価格が高止まりしたとしても、グローバル経済が大きく失速することにはならないだろう。しかしながら、イラン問題が長期化するリスクシナリオもほぼ同等の蓋然性で考えられる。経済への影響の経路はまず、原油価格がたとえば1バレル＝150ドルを超える水準にまで上昇するインフレリスク、次に原油の供給そのものが停滞・途絶するリスクである。原油価格、石油関連製品、輸送価格などの上昇は、消費者物価上昇に伴う個人消費の減速や企業収益の縮小に伴う設備投資や賃金上昇率の低下をもたらす。原油供給の停滞・途絶は石油関連産業や石油製品を使用した産業の生産自体の低下をもたらす。

原油の価格上昇よりも深刻なのは原油や関連製品供給そのものの停滞である。米国エネルギー情報局

(IEA)によれば、ホルムズ海峡を通過する原油の輸出先は上位から順に、中国、インド、韓国、日本、その他アジア諸国、となっている(2025年第1四半期現在)。この中でも韓国と日本は、石油を主要なエネルギー源としていてかつ代替的な輸入ルートの確保が難しい国である。またアセアンをはじめとするその他アジア諸国は、石油備蓄量が日本や韓国に比べて大幅に低水準である。これらの国に対する原油供給が途絶した場合の各国経済への影響は他国・地域に比べて大きいと考えられる。

日本と韓国の原油備蓄量は200日分を超えており、短期間の原油供給途絶には耐えられる態勢となっている。しかしながら、日本は中東からの原油輸入依存度が高く(2025年現在で94%、また日本の原油輸入の約7割がホルムズ海峡を通過している¹)、関連産業への波及影響も大きい。国際産業連関表を用いた当方試算によれば、中東原油等輸入が半分になった場合の日本の産業の生産額は実質ベースで1%以上低下する計算になり、これは東南アジア諸国を超える世界でもっとも大きな影響である。韓国は、世界の半導体の主要供給国であり半導体製造にかかる電力消費国でもある。原油供給の途絶は潜在的には韓国の主要産業の生産能力の抑制や、ひいては世界の半導体供給に影響を与える可能性がある。東南アジア諸国の一部は石油備蓄水準の低さからすでにエネルギー危機の様相を呈しており、電力使用制限などの需要抑制策を政府が実施しているところもある。

¹ 独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構「[中東情勢を巡る原油市場アップデート](#)」2026年4月

米国・イラン間では一時停戦が成立しているものの和平交渉は難航しており、またホルムズ海峡の航行の安全が確保されるまでには相応の時間がかかる可能性が高まりつつある。中東からの原油調達途絶リスクへの対応策として、代替輸入先の確保が考えられるものの、日本の場合中東産原油用に作られている国内製油所の能力の制約や高騰しているタンカーコスト等の課題があるとされる²。日本では現状、原油対策は主に政府の消費者支援などの財政出動や、調達先の確保などの供給面での対応が中心であり、経済成長に配慮した政策がとられている。しかしながらいわばテールリスクとして、日本において電力使用制限や社会活動制限が本格的に課されることによる、広範囲な経済の需要抑制策を取らざるを得ない可能性も、シナリオとしては想定しておく必要はありそうだ。

2. マクロ経済の動向（トレンド&トピックス）

ホルムズ海峡リスクは EV 需要にどの程度影響するか：原油・LNG・電力価格と政策・地政学 要因

合同会社デロイト トーマツ

リスクアドバイザー リスク管理戦略センター シニアマネジャー 泉 博隆

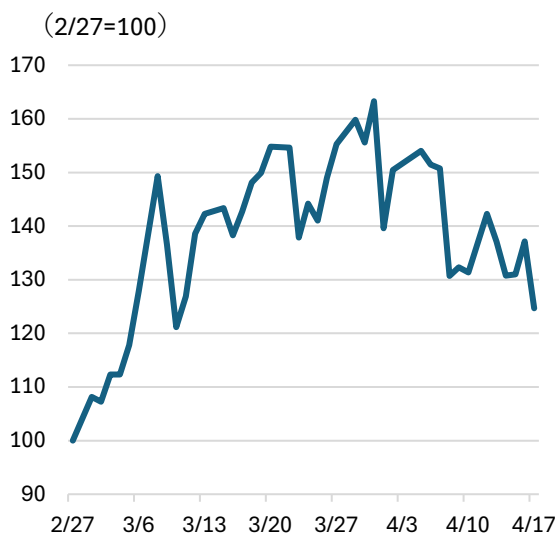
2 月末以降の中東情勢の緊張により、ホルムズ海峡の通航リスクが高まり原油価格が上昇、各産業の供給面と価格面の双方に影響が広がっている。日本では、原油高による経済全体への下押し圧力に加え、石油化学の原料であるナフサ逼迫を背景に、樹脂素材を用いる住宅設備や部品で納期遅延が発生し、農業でも肥料・資材の価格高騰が生じている。こうしたセクター別の影響は、他国においても、段階的に顕在化しうる。一方、石油製品価格の上昇は代替エネルギーへの関心を再び高めている。自動車分野では燃料費の相対的上昇を背景に EV 需要の拡大を見込む向きもある。しかし、実際には、足もとの原油価格高騰自体が EV 需要を直接的に押し上げる要因とはなりにくく、他の様々な要因が EV 需要に関係すると考えられる（原油高の持続性、電力価格の見通し、政策・地政学）。

² 同上

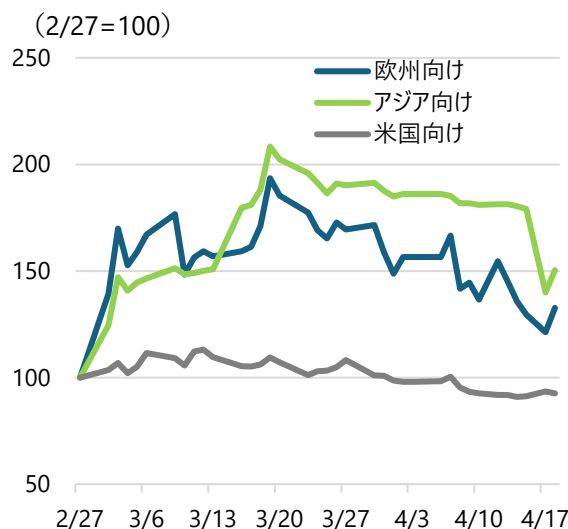
EV 需要拡大ペースは、国ごとに異なり、短期的なショックよりも化石燃料価格の上振れがどの程度持続するか
に左右される。電力価格の見通しも重要で、LNG 連動の度合いによって EV の総保有コストの優位性は地域差
が生じる。また、購入補助・税制などの政策的支援の度合いに加え、EV に強みをもつ中国メーカーからの輸入増
と自国の雇用・産業政策とのバランスといった地政学の要素も無視できない。

中東情勢の悪化は、原油に加え LNG も上昇させ、前者はガソリン価格に、後者はタイムラグを伴って電力価格
に波及しかねない。原油は世界的な指標（Brent 等）で価格形成される一方（図表 1）、LNG は地域指標
（アジア：JKM、欧州：TTF、北米：Henry Hub 等）に連動し市場ごとに差が生じる（図表 2）。ホルムズ海
峡における通航停止などの障害は、主として中東から LNG を輸入するアジア諸国で強い価格の上振れ圧力を
発生させる。日本では発電に占める LNG 比率が約 3 割と高く、タイでも高水準（5 割超）であるため、LNG 上
昇は電力価格に波及しやすい。中国は発電に占める石炭の比率が高く（約 6 割）、LNG 比率は小さいため、
影響は相対的に限定的となりうる。欧州の LNG は 2022 年のウクライナ戦争後、ロシア依存を急速に引き下
げ、LNG 調達も多様化しており、米国産 LNG のシェアが拡大、ロシア由来は低下している。このため、欧州のガ
ス・電力価格はホルムズ経由の供給ショックへの直接的な感応度が相対的に低下しているものの、世界的な
LNG 需給逼迫時には TTF を通じて影響を受け得る。他方、中東情勢の緊張緩和により、ホルムズの航行停止
が回避・解除されれば、中東由来のエネルギー価格は次第に落ち着く余地も残されている。

図表 1 原油価格の推移



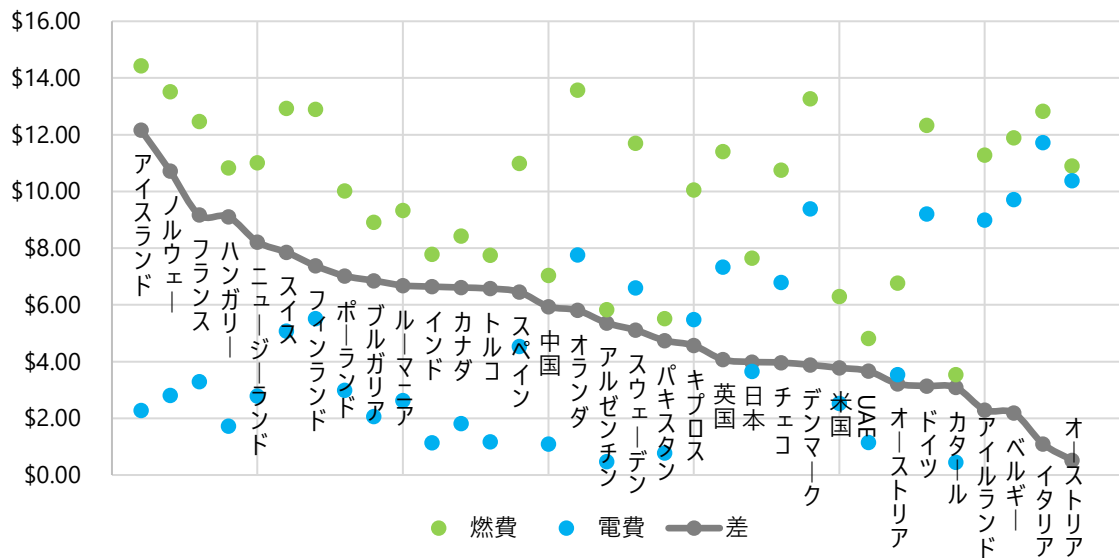
図表 2 地域別 LNG 指標の地域比較



データソース：原油価格は Brent 先物、LN はアジア向けは JKM 先物、米国向けは Henry Hub 先物、欧州向けは Dutch TTF 先物

EV の車両価格はガソリン車に比べて高い傾向があるため、消費者がその上乗せ分を上回る便益（燃料・保守費の節減等）を見込めなければ、乗り換えは進みにくい。とりわけ電力価格が高い国では、電費と燃費の走行コスト差が小さくなり、EV のランニングコスト優位を感じにくい。この走行コスト差は、総保有コストの主要構成要素であるため、総保有コストでの優位性も縮小する。逆にガソリン価格が高く電力価格が安価な国では、電費と燃費の走行コスト差が大きくなり、総保有期間で車両価格の上乗せをカバーできるなら EV を選好するインセンティブが生まれる。これに加えて、充電インフラの整備状況や各国政府の購入インセンティブの有無・規模が EV 購入の判断材料となろう。欧州では、クリーンエネルギー（水力、風力）を主要電源とする北欧諸国などでは電力価格が相対的に安定する局面が多く、EV のメリットを感じやすい。一方、ドイツやイタリア、オーストリアでは電力小売価格の高止まり局面では電費と燃費の差が縮小し、EV のメリットを感じにくい（図表 3）。これらの国では、EV 車両価格が十分に低下せず、かつ政府の購入補助も乏しい場合には、需要は持続しない可能性がある。

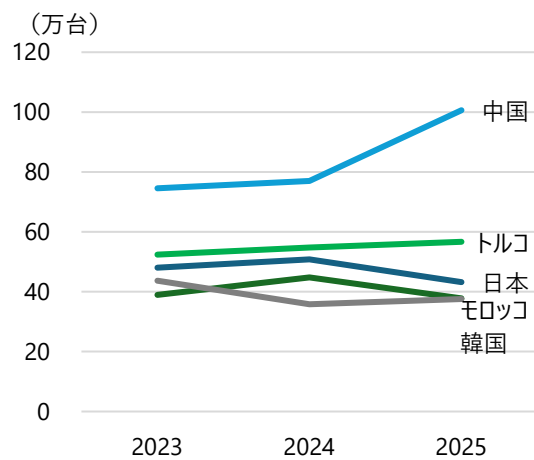
図表 3 100km 当たり走行に必要な燃費と電費の差



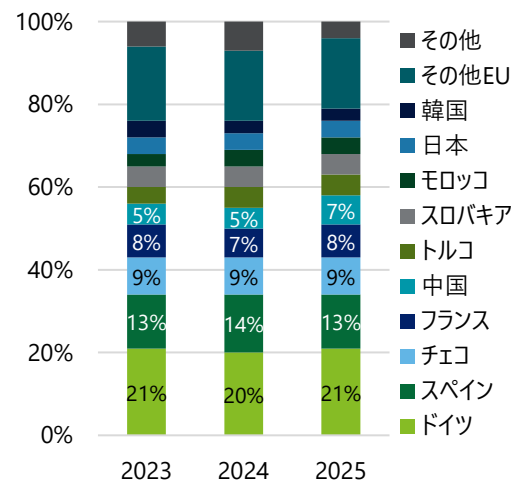
データソース：Gulf Oil (2023)

地政学の観点では、欧州委員会が3月に産業促進法（IAA：Industrial Accelerator Act）を提案した。IAAはEU製（Made in EU）を優遇する性格を持ち、公共調達・補助金・投資規則を通じてEU製造業の強化を図る。EUにおける製造業のGDP比を2024年の14.3%から2035年に20%へ引き上げる目標が掲げられている。EV、バッテリー、太陽光、重要原材料などの分野で世界の製造能力の40%以上を占める非EU加盟国企業による1億ユーロ超の投資に対し、ローカルコンテンツ要件やEU労働者の雇用要件が課される。これらは、EVの車両コスト増加や補助金不適格を通じて総保有コストを押し上げ、価格弾力性の高いセグメントを中心に需要の下押し圧力となり得る。IAAの提案文書では、中国がバッテリー・太陽光で世界の製造能力の80%以上を占める点や、EU自動車産業の競争力低下と雇用への影響（2024～2025年にかけて10万人喪失との指摘）にも言及がある。実際、EUの新車輸入台数では中国勢が急伸し（図表4）、EUで販売された自動車のうち、中国で製造された車のシェア拡大も確認できる（図表5）。EUは中国製EVに対し相殺関税を発動し輸入コストを引き上げた結果、中国メーカーは関税回避と市場アクセス確保のためEU域内でのバッテリー、自動車生産拠点の投資を加速している。IAA提案は、こうした域内投資を現地コンテンツや雇用要件で選別し、EUの戦略分野の内製化を促す枠組みとなる。今後、産業界との調整を経て、欧州議会およびEU理事会での審議が進む見通しだが、在EU中国商工会などの強い反発が報じられており（参考：Politico）、EU・中国関係の新たな火種となる可能性がある。EVは中国が強い分野であり、各国の産業や雇用に影響を与えるため、地政学の影響を免れない。

図表4 EUの新車輸入台数



図表5 EUで販売された自動車の生産国



データソース：ACEA、Eurostat

各国市場の特性は異なるうえ、地政学をめぐる政策の不確実性も大きいため、ホルムズ海峡の封鎖が EV 需要を押し上げるという単純な比例関係にはならない可能性が高い。

3. 金融規制の動向（トレンド&トピックス）

金融規制・監督の現代化：英国・豪州における自己資本・流動性規制の見直し

合同会社デロイトトーマツ

リスクアドバイザー ファイナンシャルサービスズ 楠田 祥也

2008 年の金融危機の反省を踏まえ、金融システムの頑健性を高める観点から、グローバルな金融規制の強化が進められてきた。他方で、昨今、こうした流れとは対照的に、複数の法域において既存の金融規制・監督の枠組みを見直す動きが進展している。例えば、米国の銀行規制当局（FRB・FDIC・OCC）は 2026 年 3 月に、銀行の規制資本枠組みを現代化する規則案の意見募集を開始したほか、欧州中央銀行（ECB）は 2025 年 12 月に、銀行の健全性規制・監督・報告枠組みの簡素化に向けた提言を公表した。こうした規制・監督の現代化は、それぞれの固有の事情を背景としつつも、金融システムの頑健性を維持しながら、過度に複雑なルールや金融機関の過重な負担を見直すという共通の方向性を有している。また、単なる規制緩和ではなく、近年の銀行セクターの混乱の教訓などを踏まえ、環境変化に応じて現行制度の課題を是正する取り組みもみられる。本稿では、金融規制・監督の現代化について、主に流動性リスク管理に関する規制に焦点を当て、英国および豪州における最近の動向を取り上げ、その背景および主な内容を整理するとともに、金融機関へのインプリケーションを考察する。

まず、英国では、2023 年 3 月のシリコンバレー銀行の破綻など、銀行セクターの混乱の教訓を踏まえ、金融機関の流動性規制枠組みの見直しに向けた対応が進展している。英国の健全性規制機構（PRA）は 2026 年 3 月 17 日、市中協議文書（CP5/26）「流動性政策枠組みの現代化」を公表した。本提案は、流動性カバレッジ比率（LCR）や安定調達比率（NSFR）といった第 1 の柱の流動性要件は変更せず、内部流動性充実度評価（ILAA）に関する規則および監督上の期待の見直しを通じて、第 2 の柱の枠組みの一部改訂を図る点

に特徴がある。例えば、対象金融機関に対し、自らの流動性を評価し、資産の現金化を妨げる要因を特定するとともに、1週間以内の急激な資金流出への対応を想定した内部ストレステストを実施することを求めている。さらに、必要に応じて中央銀行ファシリティを活用できるように、オペレーション上の準備態勢の整備や担保管理の強化を求めている点も注目される。こうした見直しの背景として、PRAは、デジタルバンキングや決済、デジタル技術の進展によって流動性リスクの性質が変化している一方で、現行の枠組みがこうした変化を十分に織り込んでいない点を指摘している。このように、英国では、テクノロジーの進展や新たなリスクを踏まえつつ、現行の流動性規制枠組みの課題に対処し、金融機関の負担にも配慮しながら、危機対応能力の向上および頑健性の強化を図る取組みが進められている。

同様に、豪州では、リスク環境の変化を踏まえた規制枠組みの見直しの一環として、銀行の健全性規制の包括的な改革が検討されている。豪州健全性規制庁（APRA）は2026年3月16日に、認可預金取扱機関の自己資本および流動性枠組みの強化に向けた改革について、市中協議を実施する方針を公表した。この改革は、信用リスク、流動性リスク、および市場リスクの各ワークストリームを通じて進められる予定であり、金融システムの頑健性向上を図りつつ、全体として銀行業界の対応コストを大きく変動させない設計とされている。とりわけ、流動性枠組みについては、2023年の銀行セクターの混乱の教訓を踏まえた複数の措置が検討されている。例えば、大手銀行に関しては、現行のLCRの最低要件では十分に捕捉されていないリスク（例えば、30日間の期間を超える預金に係るクリフリスクや日中流動性リスク）への対応が検討されており、第2の柱の流動性枠組みの見直しも含まれる。また、豪州で業務を行う外国銀行支店に対するLCRのアプローチについても見直しが予定されている。他方で、自己資本規制の面では、信用リスクの標準的手法におけるリスクウェイトの見直しが想定されているほか、市場リスクについては、バーゼル銀行監督委員会（BCBS）のトレーディング勘定の抜本的見直し（FRTB）の基準を簡素化した形での導入が検討されている。

以上で見たように、英国および豪州では、近年の業務環境の変化を踏まえた規制・監督枠組みの見直しが進められており、金融機関の負担にも配慮しつつ、金融システムの安定性の確保を図る取組みが展開されている。特に、2023年の銀行セクターの混乱の教訓を踏まえた規制見直しについては、これまで各法域における具体的な対応が限定的であった中で、英国および豪州当局が制度改革に向けた検討を本格化させている点は注目される。こうした動きは、金融機関の負担軽減の側面を有する一方で、内部流動性管理やストレステストなどの高度

化を求める側面も併せ持つ点が特徴である。したがって、金融機関においては、規制緩和の側面のみに着目するのではなく、監督上の期待の変化を踏まえたリスク管理態勢の強化が必要になると考えられる。また、今後、他の主要法域においても同様の規制・監督の見直しが進展する可能性があることから、グローバルな規制動向を継続的に注視していく必要があるだろう。

4. お問い合わせ先

廣島 鉄也

合同会社デロイト トーマツ

リスクアドバイザー リスク管理戦略センター

マネージングディレクター

〒100-8363 東京都千代田区丸の内 3-2-3 丸の内二重橋ビルディング

Tel: 03-6213-1180 Fax: 03-6213-1085

e-mail: jp_risk_mailmagazine@tohatsu.co.jp

過去のリスクインテリジェンス メールマガジンは[こちら](#)へ

🔍

[Home](#) | [利用規定](#) | [クッキーに関する通知](#) | [プライバシーポリシー](#)

デロイト トーマツグループは、日本におけるデロイト アジア パシフィック リミテッドおよびデロイト ネットワークのメンバーである合同会社デロイト トーマツグループならびにそのグループ法人（有限責任監査法人トーマツ、合同会社デロイト トーマツ、デロイト トーマツ税理士法人および DT 弁護士法人を含む）の総称です。デロイト トーマツグループは、日本で最大級のプロフェッショナルグループのひとつであり、各法人がそれぞれの適用法令に従いプロフェッショナルサービスを提供しています。また、国内 30 都市以上に 2 万人超の専門家を擁し、多国籍企業や主要な日本企業をクライアントとしています。詳細はデロイト トーマツグループ Web サイト、www.deloitte.com/jp をご覧ください。

Deloitte（デロイト）とは、Deloitte Touche Tohmatsu Limited（“Deloitte Global”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）のひとつまたは複数指します。Deloitte Global ならびに各メンバーファームおよび関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体であり、第三者に関して相互に義務を課しまたは拘束させることはありません。Deloitte Global およびその各メンバーファームならびに関係法人は、自らの作為および不作為についてのみ責任を負い、互いに他のファームまたは関係法人の作為および不作為について責任を負うものではありません。Deloitte Global はクライアントへのサービス提供を行いません。詳細は www.deloitte.com/jp/about をご覧ください。

デロイト アジア パシフィック リミテッドは保証有限責任会社であり、Deloitte Global のメンバーファームです。デロイト アジア パシフィック リミテッドのメンバーおよびそれらの関係法人は、それぞれ法的に独立した別個の組織体であり、アジア パシフィックにおける 100 を超える都市（オークランド、バンコク、北京、ベンガラー

ル、ハノイ、香港、ジャカルタ、クアラルンプール、マニラ、メルボルン、ムンバイ、ニューデリー、大阪、ソウル、上海、シンガポール、シドニー、台北、東京を含む）にてサービスを提供しています。

Deloitte（デロイト）は、最先端のプロフェッショナルサービスを、Fortune Global 500®の約 9 割の企業や多数のプライベート（非公開）企業を含むクライアントに提供しています。デロイトは、資本市場に対する社会的な信頼を高め、クライアントの変革と繁栄を促進することで、計測可能で継続性のある成果をもたらすプロフェッショナルの集団です。デロイトは、創設以来 180 年の歴史を有し、150 を超える国・地域にわたって活動を展開しています。“Making an impact that matters”をパーパス（存在理由）として標榜するデロイトの約 46 万人の人材の活動の詳細については、（www.deloitte.com）をご覧ください。

本メールマガジンは皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、デロイトトウシュートマツリミテッド（“Deloitte Global”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイトネットワーク”）が本メールマガジンをもって専門的な助言やサービスを提供するものではありません。皆様の財務または事業に影響を与えるような意思決定または行動をされる前に、適切な専門家にご相談ください。本メールマガジンにおける情報の正確性や完全性に関して、いかなる表明、保証または確約（明示・黙示を問いません）をするものではありません。また Deloitte Global、そのメンバーファーム、関係法人、社員・職員または代理人のいずれも、本メールマガジンに依拠した人に関して直接または間接に発生したいかなる損失および損害に対しても責任を負いません。Deloitte Global ならびに各メンバーファームおよび関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。

© 2026. For information, contact Deloitte Tohmatsu Group.