

日本経済：原油輸入の拡大で貿易赤字が継続、中期的には黒字化へ

原油輸入金額の増加を背景に、貿易収支は赤字圏での推移が続いている。米国などからの調達増加により原油輸入数量が前年並みの水準まで回復しているほか、国際商品市況の上昇に輸送コストの上昇も加わり、原油入着価格が押し上げられている。

先行きについても、当面は原油輸入金額が高水準で推移し、2026 年末にかけて赤字基調が続くことが見込まれる。ただし、中期的には、地政学リスクの後退と輸送環境の正常化を見込んでいるほか、AI 関連特需を追い風に半導体製造装置や電子部品を中心に輸出が拡大することで、2027 年前半には黒字化に向かうと予想する。

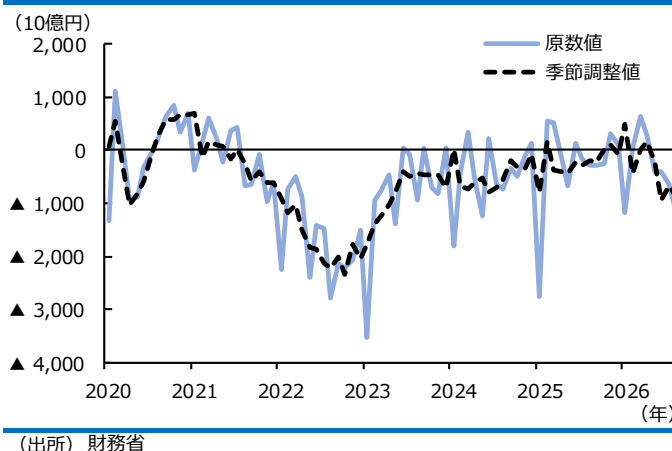
原油輸入金額の拡大が貿易収支の悪化要因に

貿易収支は赤字での推移が続いている。通関統計によると、2026 年 8 月の貿易収支（原数値）は▲1兆1,056億円と、4か月連続の赤字となった（右図）。悪化要因として大きく影響しているのが、原油輸入金額の拡大である。

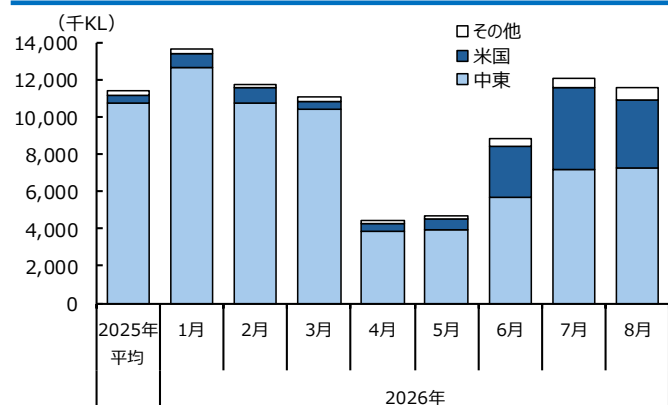
まず、原油の輸入数量が回復している。中東情勢の悪化に伴い、4、5月には輸入数量が前年の4割程度まで落ち込んだ（左下図）。しかし、その後は米国を中心とする中東以外の地域からの供給が増加し、7月以降は前年並みの水準まで回復している。

さらに、価格要因による押し上げも大きい。日本の原油入着価格は、通常、アジア市場における商品市況であるドバイ原油価格に一定のラグを伴って連動する傾向がある（右下図）。しかし、足元では原

貿易収支（通関統計、月次）



原油の輸入数量



原油価格



(注) ドバイ原油価格の2026年9月値は、1～24日の平均。

¹ 通関統計における輸入金額は、貨物代金に運賃や保険料を加えた CIF 価格ベースで計上される。このため、原油入着価格にも、原油そのものの価格に加え、輸送関連コストが含まれている。

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、株式会社伊藤忠総研が信頼できると判断した情報に基づき作成しておりますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見直しは予告なく変更されることがあります。記載内容は、伊藤忠総研ないしはその関連会社の投資方針と整合的であるとは限りません。

油入着価格がドバイ原油価格に比べて上振れている。これは、輸送コストの上昇を反映したものともみられる。背景には、輸送距離の長い米国からの輸入が増加していることに加え、中東産原油についてもホルムズ海峡を回避する代替ルートの利用が広がっていることが挙げられる。

当面は赤字基調が続くも、中期的には黒字化へ

当面の見通しとしては、貿易収支は赤字圏での推移が続く可能性が高い。日本政府の発表²によると、原油の輸入数量は、9月には前年の8割程度にとどまるものの、10月には前年並みの水準にまで回復する見通しとなっており、数量面ではほぼ平常状態に戻りつつあるとみられる。また、原油入着価格は国際商品市況の動向がラグを伴って反映されるため、足元の原油価格高騰の影響が今後数か月にわたり残るとみられる。このため、原油輸入金額が高水準を維持し、2026年末にかけて貿易収支の赤字基調が続くことが見込まれる（右図）。



もっとも、中期的には貿易収支は改善に向かうと予想する。メインシナリオでは、地政学リスクの後退に伴い、国際原油市況が落ち着きを取り戻すことを想定している。さらに、ホルムズ海峡の航行環境が正常化に向かうことで、足元で上昇している輸送コストの影響も次第に薄れていくと見込んでいる。この結果、原油輸入金額の増勢は鈍化するとみられる。一方、AI関連投資の拡大を背景に、半導体製造装置や電子部品を中心とした輸出の拡大が続くことが見込まれる。このため、2027年前半にかけて貿易収支は赤字幅を縮小し、黒字化に向かう見通しである。

ただし、中東情勢を巡る不透明感は依然として強く、原油価格の高止まりが長期化するリスクには注意が必要である。地政学的な緊張がさらに高まった場合には、原油価格が想定以上に上振れ、貿易収支の改善が遠のく恐れがある。

² 内閣官房 中東情勢に伴う重要物資の安定的な供給確保のためのタスクフォース（第4回、8月26日） 経済産業省提出資料、https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/chyutoujyousei/tf_dai4/siryou1.pdf