

## 調査レポート

# イラン情勢の緊迫化が日本経済に及ぼす影響

～ホルムズ海峡の封鎖が長期化すれば、景気後退に陥るリスク大～

調査部 主任研究員 藤田 隼平

- 米国・イスラエルによるイラン攻撃と、それを契機としたホルムズ海峡の封鎖を受けて、日本経済の先行きに対する不透明感が強まっている。日本は原油輸入の大半をホルムズ海峡経由に依存しており、事態が長期化すれば、主に3つの経路を通じて日本経済に悪影響が及ぶリスクがある。
- 第一の経路は、燃料価格上昇によるコスト増を通じた影響である。燃料価格高は消費者物価を押し上げ、家計の実質的な購買力を低下させることで消費を下押しするとともに、世界経済の減速を通じて輸出や設備投資を下押しする要因となる。燃料高の長期化と世界経済の減速が同時に進む場合、日本の実質GDPは1年間で最大で▲0.8%程度押し下げられる可能性がある。
- 第二の経路は、供給制約による国内の生産活動の下振れである。ホルムズ海峡の封鎖により、原油やナフサの輸入が途絶えれば、それがボトルネックとなって国内の生産活動の一部が停止する恐れがある。政府は当面の在庫は確保できていると強調しているが、仮に原油とナフサの供給が1割減少した場合、実質GDPは▲0.6%程度減少する可能性がある。
- 第三の経路は、中東地域における物流・輸送網の混乱を通じた影響である。港湾荷役や海上輸送の停滞を背景に、中東向け輸出の過半を占める自動車輸出が滞っており、大手自動車メーカーには減産の動きが生じている。加えて、輸送網の混乱は観光分野にも波及しており、中東や欧州からの訪日需要に悪影響が表れつつある。
- 他方で、早期停戦に向けた期待も大きい。4～6月期中に本格的な停戦が実現し、7～9月期中に米国による攻撃前に近い水準まで市況や物流が正常化できれば、日本経済への悪影響は限定的にとどまる可能性が高い。この場合、実質GDPの下押しは▲0.1～0.2%程度に収まり、景気の腰折れは回避できると見込まれる。ただし、停戦の時期が1四半期遅れるごとにGDPの下押しは▲0.1～0.2%程度拡大するとみられ、緊迫状態が長期化するほど日本経済の減速リスクが高まる点に留意が必要である。

## 1. はじめに

2026年2月28日の米国とイスラエルによるイラン攻撃に端を発した地政学リスクの高まりは、世界の金融・経済を揺るがしている。本稿では一連の出来事を時系列に沿って整理するとともに、イラン情勢の緊迫化が日本経済に及ぼす影響について検討する。

## 2. 米国とイランの対立の経緯と情勢の緊迫化

### (1) 1979年～2025年の出来事

はじめに、米国とイランを巡る対立の経緯を振り返っておきたい(図表1)。1979年のイラン革命で反米・反イスラエル政権が誕生して以降、米国・イスラエルとイランとの関係は長年にわたり緊張状態に置かれてきた。

とりわけ2000年代以降は、イランによる核兵器開発を巡る問題が、対立の最大の焦点となってきた。2002年にイランの核開発計画が明るみに出ると、国際社会はイランに対し、ウラン濃縮活動を含む核関連活動の全面停止を求めた。イランが国際原子力機関(IAEA)の査察を受け入れ、ウラン濃縮を一時停止するなど、交渉は一定程度進展したものの、2006年にイランがウラン濃縮を再開すると、国連安全保障理事会は段階的に経済制裁を発動した。その後、英独仏などを中心にイランとの間で問題解決に向けた交渉が断続的に行われ、2015年には米国・英国・ドイツ・フランス・中国・ロシアの6か国とイランとの間で、ウラン濃縮活動を制限する見返りに制裁を緩和するイラン核合意(JCPOA)が成立した。

図表1 1979年～2025年の国際社会とイランを巡る主な出来事

年	月	概要
1979年	2月	イラン革命により、パフレヴィー朝が倒れ、イラン＝イスラーム共和国が成立
1980年	9月	イラン・イラク戦争勃発(～1988年8月)。米国は実質的にイラクを支援
2002年	8月	イランが秘密裏にウラン濃縮施設を建造していたことが発覚
2003年	10月	イランがウラン濃縮活動の一時停止に合意との声明(2004年11月にパリ合意)
2006年	1月	イランがウラン濃縮活動の再開
	7月	国連安保理がイランに対してウラン濃縮活動を中止するよう要請(以後、段階的に制裁適用)
2015年	7月	イラン核合意(JCPOA)が成立し、イランの核開発制限と引き換えに経済制裁の段階的解除へ
2018年	5月	米国(第1次トランプ政権)がイラン核合意から一方的に離脱
2019年	5月	イランは核合意の義務履行を一部停止(その後、ウラン濃縮を再開)
2025年	4月	米国とイランによる核協議
	6月	イランとイスラエルとの間で「12日間戦争」が勃発し、米国も参戦
	9月	国連安保理によるイラン制裁が復活

(出所) 各種報道を基に当社作成

しかし、2018年に発足した米国の第1次トランプ政権は、イランが合意を遵守していないとして、JCPOAからの一方的な離脱を表明し、イランに対する経済制裁を復活させた。これに反発したイランも、核合意を事実上離

脱し、ウラン濃縮の拡大など核開発を再開・加速させることとなった。こうした経緯を経て、2025年に発足した米国の第2次トランプ政権は、イランに対する圧力を一段と強化した。同年4月には米国とイランとの間で核兵器開発を巡って協議が行われたものの、対立解消には至らず、6月にはイスラエルがイランの核・軍事施設の破壊を目的に軍事行動に踏み切った(いわゆる「12日間戦争」)。これに米国も参戦し、緊張は軍事衝突の段階にまで発展した。さらに9月には、2015年の核合意に基づいて解除されていた国連安保理による対イラン制裁が約10年ぶりに復活し、イランは国際的に一層孤立する状況に陥った。

## (2) 2026年の出来事

2026年に入ると、米国とイランとの対立は軍事衝突に向けて緊張の度合いを強めていった(図表2)。2025年末から年明けにかけて、イラン国内では、米国の経済制裁や通貨安を背景に深刻な経済危機が表面化し、大規模な反政府デモが発生した。これに対し、イラン政府が弾圧を強めたことから、米トランプ大統領は米国による軍事介入の可能性を示唆した。さらに2月24日の一般教書演説では、イランに対し、改めて核兵器開発を進めないよう警告した。26日には、スイスのジュネーブで米国とイランによる協議が行われ、核問題と米国による制裁解除を巡る話し合いの場が設けられた。しかし、両国の立場の隔たりは大きく、交渉は物別れに終わった。

そして28日、事態は決定的に悪化し、米国とイスラエルはイランに対する軍事攻撃に踏み切った。この攻撃により、イランの最高指導者であったハメネイ師が死亡し、イランは対抗措置としてホルムズ海峡を事実上封鎖した。当初、米国は、短期間の介入で体制転覆に成功した2026年1月のベネズエラでの事例を念頭に、今回も1カ月程度の短期決戦による早期収束が可能との見方を持っていた。しかし、軍事作戦は想定どおりには進まず、長期化の様相を見せたため、3月末になると、トランプ大統領は改めてイランへの軍事作戦を早期に終結させる姿勢を打ち出し、圧力を強めた。4月4日には48時間以内の停戦合意、もしくはホルムズ海峡の開放をイランに求めた。こうした緊迫した状況の中、8日には米国とイランが2週間の一時停戦で合意したことが発表され、停戦期間中はホルムズ海峡の安全な通航が確保される見通しとなった。

しかし、その後の情勢は再び不透明感を強めている。イスラエルは、イランが支援するレバノンの武装勢力ヒズボラは停戦合意の対象外であるとして、合意後も攻撃を継続した。これに対して、イランは合意違反だと反発し、9日にはホルムズ海峡の再封鎖を表明した。11日には、仲介役を務めるパキスタンの首都イスラマバードで、米国とイランの代表団が会談し、恒久的な停戦に向けた協議が行われたものの、妥協点を見いだせないまま終了した。こうした状況を受け、米国は13日、ホルムズ海峡を「逆封鎖」する方針を表明した。イラン産原油などの輸出経路を断ち、外貨収入を遮断することで圧力を強める狙いとみられるが、これにイランは強く反発し、報復措置を示唆した。こうした中で19日には、イランが米国との2回目の協議への参加を拒否したとイランの国営放送が報じた。2026年秋には米国で中間選挙が予定されていることから、トランプ大統領としては早期の事態収束を志向しているとみられるものの、本稿執筆時点では衝突と報復の連鎖は止まっておらず、問題が泥沼化するリスクは日ごとに高まっている。

図表 2 2026 年の国際社会とイランを巡る主な出来事

月	日	概要
2月	24日	米トランプ大統領は、一般教書演説において、イランに核兵器開発を進めないよう警告
	28日	米国とイスラエルがイランを攻撃
3月	1日	イラン当局は最高指導者ハメネイ氏が死亡したと発表
	2日	イランはホルムズ海峡を封鎖
	6日	米国はイランに無条件降伏を要求
	11日	国際エネルギー機関(IEA)加盟32カ国(含む日本)は過去最大の約4億バレルの石油備蓄放出を決定
	24日	米トランプ大統領がイランに15項目の停戦計画案を提示したとの報道
	25日	米国の停戦計画案に対し、イラン側も5項目の条件を示したとの報道
	31日	米トランプ大統領が、対イラン軍事作戦を2~3週間以内に終了させる考えを示す
4月	4日	米トランプ大統領は、48時間以内に外交的な合意か、ホルムズ海峡の開放をイランに要求
	6日	米トランプ大統領は、7日までに進展がない場合、イランの全ての橋や発電所を破壊すると警告
	8日	米国とイランは2週間の一時停戦を発表。停戦中はホルムズ海峡の安全な通過が可能になるとの報道
	9日	イランがレバノン攻撃を続けるイスラエルに反発し、ホルムズ海峡を再封鎖
	11日	米国とイランの代表団がパキスタンで協議
	13日	米国がホルムズ海峡を逆封鎖すると表明

(出所) 各種報道を基に当社作成

### 3. ホルムズ海峡封鎖のインパクト

#### (1) ホルムズ海峡の重要性

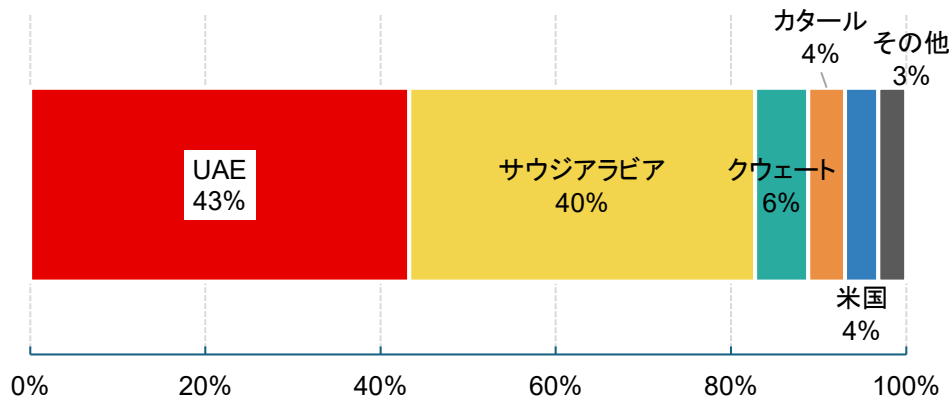
ホルムズ海峡は、中東のペルシャ湾とオマーン湾の間に位置する、世界有数の原油・石油製品輸送の要衝である。国際エネルギー機関(IEA)によると、2025年にホルムズ海峡を経由して輸出された原油・石油製品は日量で約2,000万バレルに上り、世界の海上石油貿易の約25%を占めていた。それらは中国やインド、日本といったアジア向けを中心としつつ、米国や欧州にも輸出されている。

イランがホルムズ海峡を事実上封鎖した3月以降、通過する船舶は急減している。イランは自国の輸出船を限定的に認めたため、通航が完全に途絶したわけではないものの、米国による攻撃前と比べると通航量は10分の1以下にまで落ち込んだ。4月13日以降は米国がホルムズ海峡を逆封鎖した影響で通航はさらに困難となっており、4月中旬時点でも、ペルシャ湾内に多くの船舶が取り残されているとみられる。サウジアラビアやUAEは地上パイプラインを有しており、ホルムズ海峡を通らずに輸出することは可能だが、その輸送能力は、サウジアラビアが日量で約500万バレル、UAEが日量で約150万バレルと、合わせても海上輸送量の約3分の1をカバーできるに過ぎない。しかも、紅海を経由する場合でも、イエメンの武装組織フーシ派による攻撃のリスクを抱えている。つまり、ホルムズ海峡の安全な通行が回復しない限り、原油・石油製品の十分な供給量を確保することは困難と言える。

特に日本は、原油のほぼ100%を輸入に頼っているだけでなく、その大半を中東地域に依存している(図表3)。

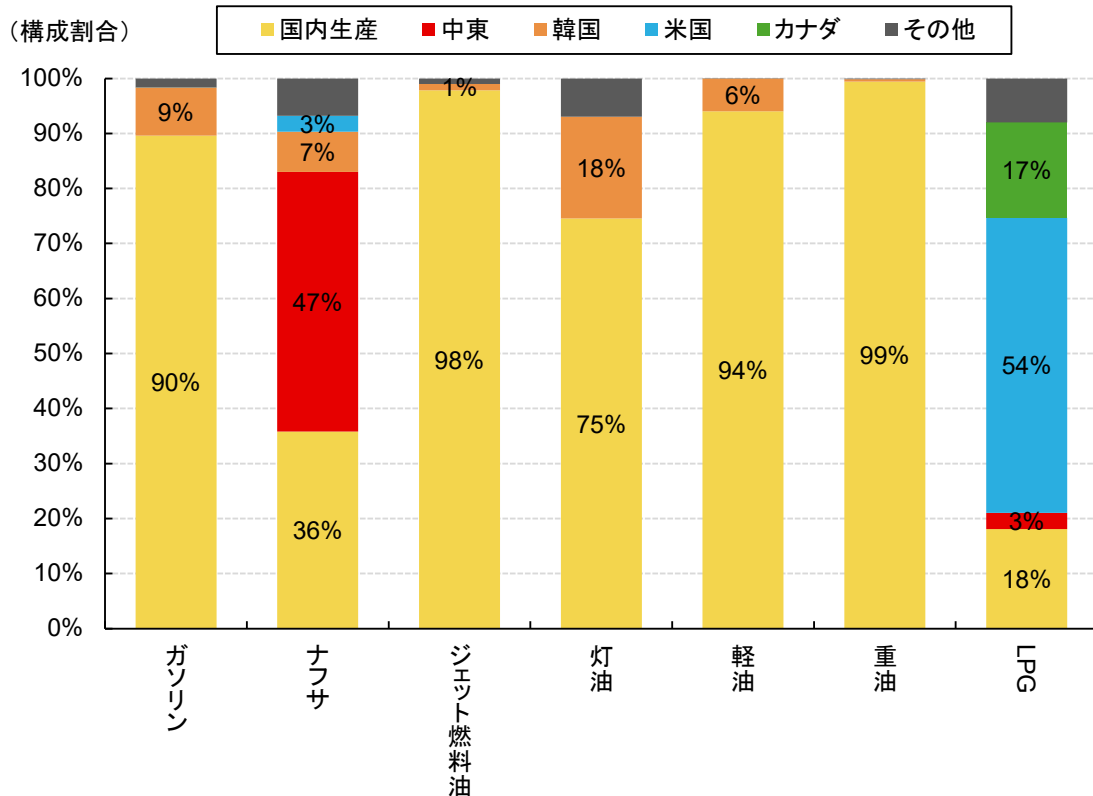
日本の主要な輸入先である UAE やサウジアラビア、クウェート、カタールはいずれも、基本的にホルムズ海峡を経由して原油を輸出している。このため、海峡封鎖が長期化すれば、日本への原油供給は打撃を受けることになる。また、ガソリンをはじめとする多くの石油製品は、国内で原油を精製することで生産されているが、一部の石油製品は輸入にも依存している。特にプラスチックなどの化学製品の原料となるナフサは中東からの輸入比率が高く、現状では需給のひっ迫感が強まりやすい状況にある(図表 4)。

図表 3 日本の原油輸入相手国(2025年)



(出所)財務省「貿易統計」を基に当社作成

図表 4 日本における石油製品の生産と輸入の構成(2024年度)



(出所)資源エネルギー庁「石油統計」を基に当社作成

こうした状況が長引けば、日本経済には主に3つの経路を通じて悪影響が表面化すると考えられる。第一に、原油価格上昇による影響である。原油高はエネルギー価格や輸送コストの増加を通じて物価を押し上げる要因となるため、インフレ率の上振れを通じて家計の実質的な購買力を低下させ、消費の下押し圧力となる。また、原油高によって資源輸入国の多い先進国を中心に海外景気の減速感が強まれば、日本からの輸出に悪影響が及ぶ可能性も高い。第二に、供給制約によって国内の生産活動が下振れるリスクが挙げられる。ホルムズ海峡の封鎖により、原油やナフサの輸入が途絶えれば、それがボトルネックとなって製造業を中心に生産活動の一部が停止する恐れがある。最後に、中東地域における物流・輸送網の混乱を通じた悪影響も無視できない。具体的には、中東向け輸出の停滞に加え、航空便の運航制限などを通じて、インバウンドやアウトバウンドに悪影響が及ぶことが懸念される。こうした悪影響は、内閣府「景気ウォッチャー調査」(2026年3月調査)を見ると、すでに一部で顕在化しつつある(図表5)。以下では、それら3つの経路について、それぞれ掘り下げて影響を確認する。

図表5 中東・イラン情勢による悪影響を懸念するコメント(2026年3月)

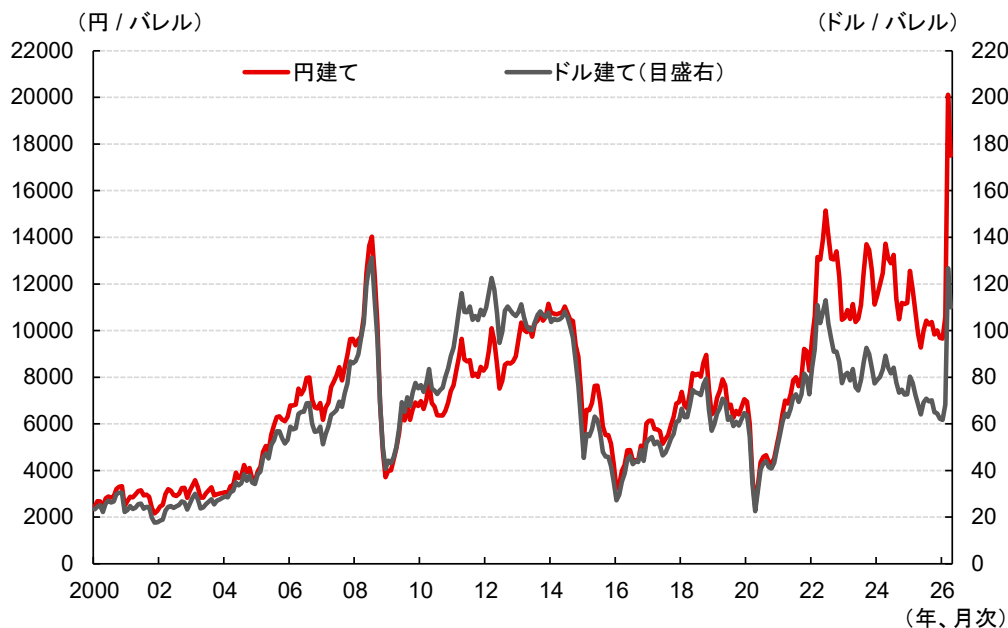
業種 (職種)	地域	コメント
輸送業 (経営者)	北海道	中東情勢の緊迫化に伴う原油価格の高騰により、燃料価格が急激に上昇し、収益を大きく圧迫している。
電気機械器具製造業 (経営者)	北関東	中東情勢の影響によって、部品等にいろいろと欠品が出始めており、うまく回りそうにない。
輸送用機械器具製造業 (総務担当)	南関東	中東情勢の影響により、自動車メーカーも減産を余儀なくされており、下請への発注量も減少している。
旅行代理店 (経営者)	東海	中東情勢による運賃や燃油サーチャージの値上げ、また、一部中東経由路線の運休や燃料費高騰を見越しての運休、減便が4月以降に始まる。いつまで続くか分からないため、価格面以外にも欧州旅行の懸念が出てきている。国内需要に関しても、一時的には補助金によりガソリン価格が下がったようにみられるが、ガソリン価格の高騰など、4月以降のレジャーシーズンに不安材料が尽きない。
繊維工業 (総括)	北陸	中東情勢の緊迫化により輸入糸が値上がりしているほか、調達が困難となっている薬剤などがあり、経営や生産に支障が出始めている。
スーパー (販売促進担当)	近畿	以前から来客数と販売量の苦戦が続いていたが、イラン情勢の変化による物価の上昇や、紛争の長期化懸念による生活防衛意識の高まりで、財布のひもがより一層固くなっている。コストの増加による販売価格の上昇で、売上は前年を上回っているが、来客数と販売量の落ち込みがその効果を打ち消している。

(出所)内閣府「景気ウォッチャー調査」を基に当社作成

## (2) 経路①:原油高の影響

第一に懸念されるのが、原油価格の上昇による悪影響である。米国・イスラエルによるイラン攻撃を受けて、中東産ドバイ原油の価格は、1 バレル 70ドル前後から、一時 170ドル近くまで急騰した(図表 6)。4 月中旬時点では 110ドル前後で推移しているが、円建て価格は円安が進んでいる影響もあって依然として歴史的な高水準となっており、攻撃前と比べると 2 倍近くにまで上昇している。この結果、輸入ナフサの価格も約 2 倍に上昇しているほか、他の化石燃料の価格も目立って上昇しており、石炭価格は約 1.2 倍、LNG 価格は約 1.8 倍になっている。

図表 6 原油価格(ドバイ・スポット価格)



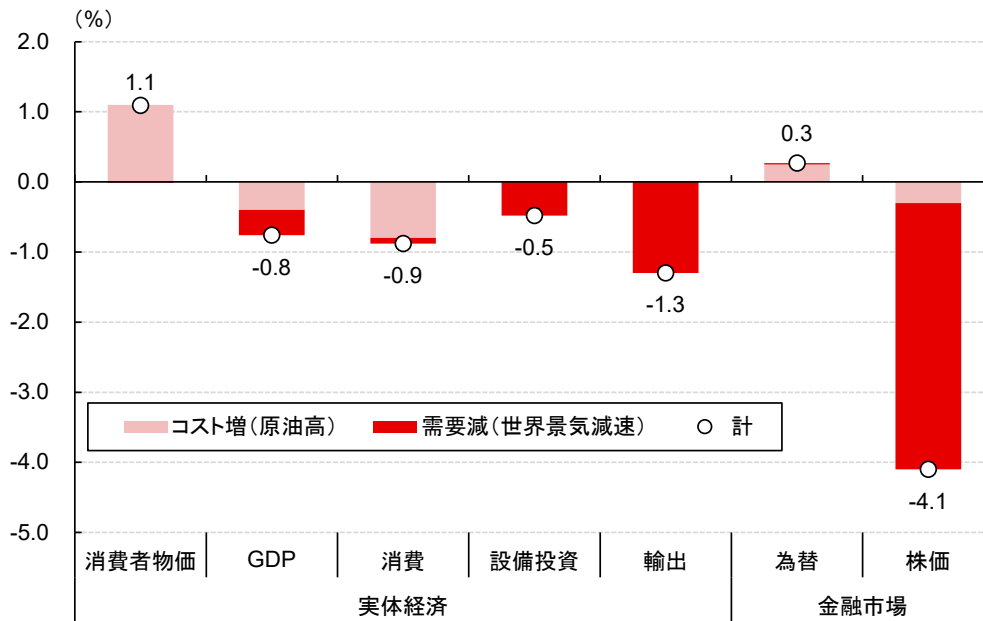
(出所) 日本経済新聞社データを基に当社作成

こうした原油価格の上昇が日本経済に与える影響を定量的に把握する際、よく参照されるのが内閣府の短期日本経済マクロ計量モデル(2022年版)である。同モデルの乗数によれば、原油価格が外生的に 20%上昇した場合、1 年目に消費者物価は 0.22%押し上げられる。その結果、家計の実質的な購買力が低下し、消費は 0.16%抑制され、実質 GDP は 0.08%減少する。この関係を用いると、仮に原油価格が 2 倍になった場合、消費者物価は約 1.1%押し上げられ、消費は約 0.8%減少し、結果的として実質 GDP も 1 年間で約 0.4%減少すると見込まれる。

ただし、この試算には、原油価格の上昇が世界経済の減速を通じて、日本の輸出や設備投資に波及する経路は含まれていない。内閣府のモデルでは、別途、外生的に世界の実質 GDP が 1%減少した場合、1 年目に輸出が 1.30%減少し、設備投資も 0.48%抑制されることで、実質 GDP は 0.36%減少すると報告されている。今回の原油価格高騰が世界経済に及ぼす影響は不透明だが、IMF は 2026 年 4 月 14 日に公表した最新の世界経済見通しにおいて、原油価格(ブレント・WTI・ドバイの平均値)が 2025 年の 67.74ドル/バレルから 2026 年に 110ドル/バレルまで上昇した場合、世界経済成長率は 1%強下振れするとのシナリオを示している。したがって、最悪のケースとして、円建ての原油価格が約 2 倍に上昇し、同時に世界経済も 1%程度減速する状況を想定した場

合、日本の実質 GDP は 1 年間で約 0.8%押し下げられる規模の打撃を受ける可能性がある(図表 7)。

図表 7 原油価格の高騰が日本経済に及ぼす影響



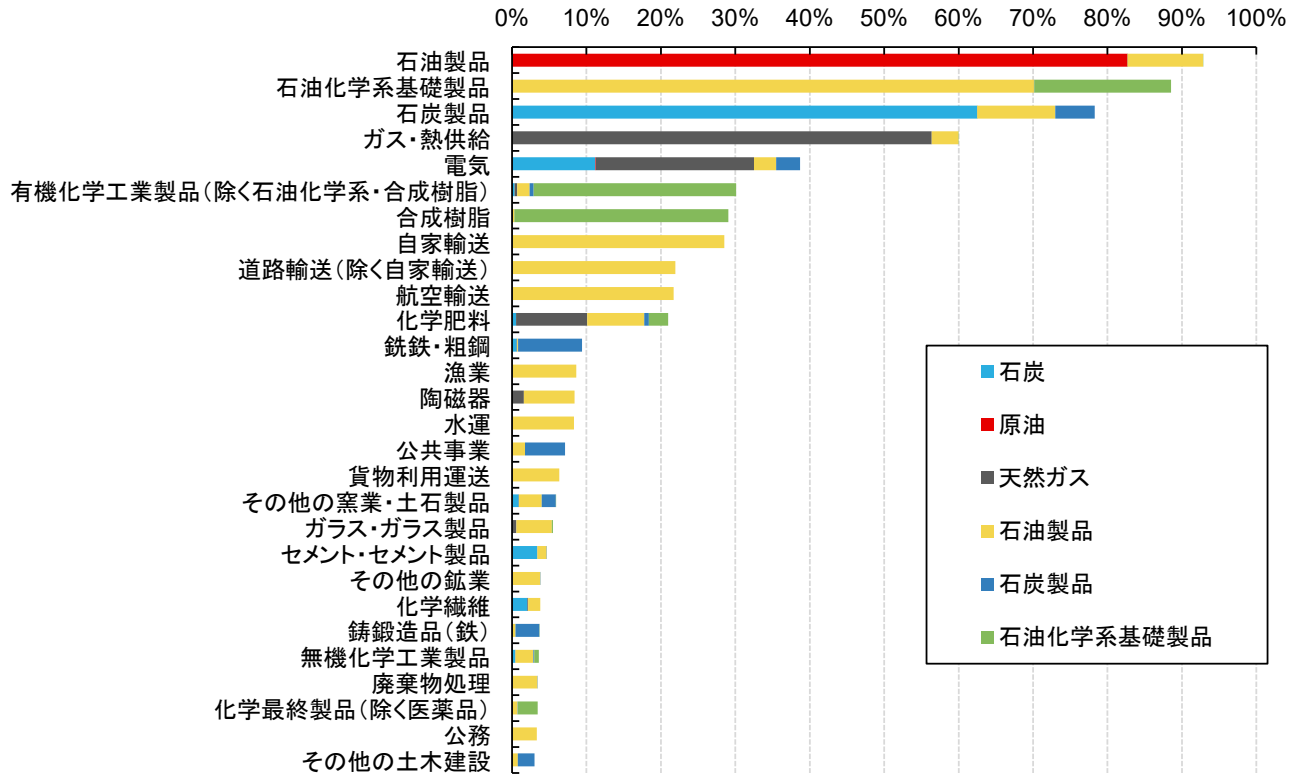
(注)原油価格が 2 倍、世界需要が 1%減少した場合の影響を内閣府マクロ計量モデルの乗数を利用して計算したもの(出所)内閣府経済社会総合研究所「短期日本経済マクロ計量モデル(2022 年版)の構造と乗数分析」を基に当社作成

他方で、直面する下押し圧力の大きさは、業種によって異なると考えられる。総務省「産業連関表(2020 年)」を用いて、化石燃料およびそれに由来する素材が中間投入に占める割合を見ると、原油は主に石油製品製造業において中間投入として使用されており、その石油製品は、さらに下流で石油化学系基礎製品や道路・貨物輸送、窯業・土石といった業種で利用されていることが分かる(図表 8)。他方で、石炭は石炭製品や電力において中間投入として用いられ、石炭製品は鉄鋼業などで利用されている。また天然ガスは、主に電力やガスに加え、化学肥料<sup>1</sup>などの生産工程において重要な中間投入となっている。この様に、業種によって各化石燃料への依存度が異なっており、今回の局面でも悪影響の大きさや顕在化の早さが異なる理由になるとみられる。

そこで、足元のように輸入原油とナフサの価格が 100%、石炭が 20%、天然ガスが 80%上昇した場合、具体的に各産業の中間投入コストがどの程度押し上げられるのかを、産業連関表を用いて試算したのが図表 9 である。これを見ると、化石燃料への直接的な依存度の高い石油・石炭製品、電力・ガス・熱供給、化学製品が、特に大きなコスト増加圧力に直面することが分かる。加えて、運輸・郵便や鉄鋼、窯業・土石なども相対的に影響が大きくなっている。仮にこのコスト増加分を企業が価格に転嫁せず自社で吸収する場合、利益(粗利益)は平均 4.3%減少する計算となる。

<sup>1</sup>特に窒素肥料の生産において、原料となるアンモニアを合成するために天然ガスが使用される。

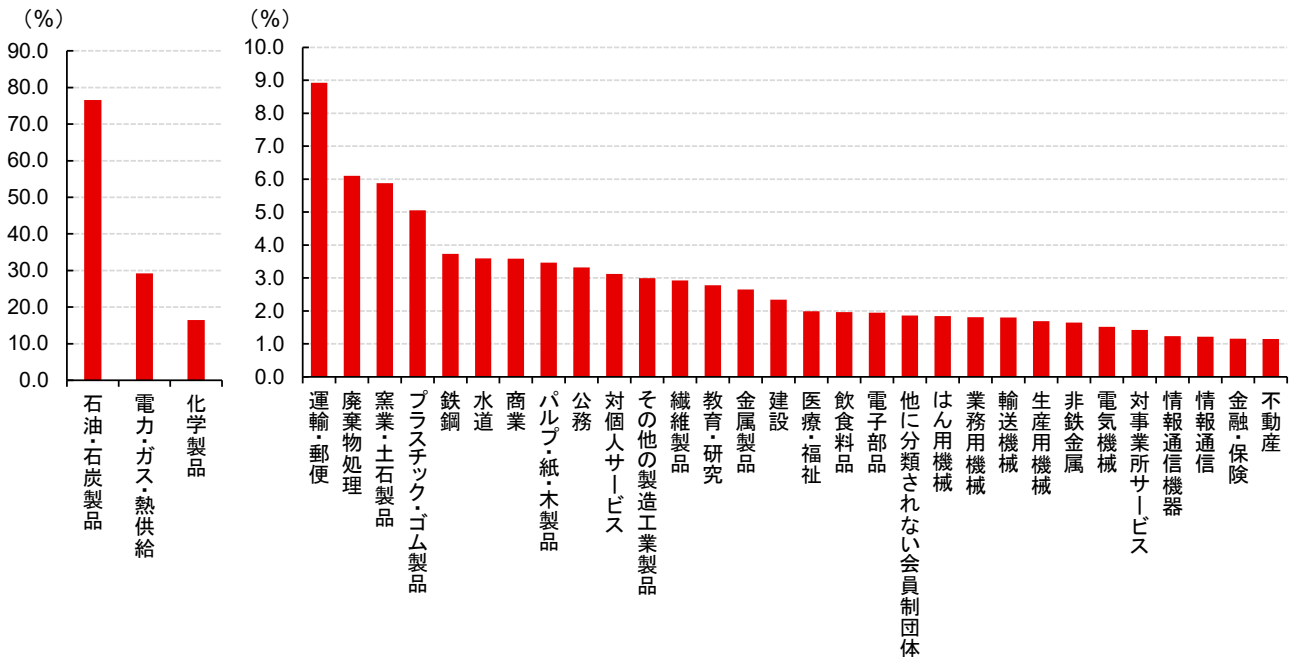
図表 8 化石燃料由来の素材が中間投入に占める割合(2020年)



(注) 表象している化石燃料由来素材への依存度が3%以上の業種

(出所) 総務省「産業連関表(2020年)」を基に当社作成

図表 9 燃料価格の高騰が企業の中間投入に与える影響



(注) 輸入原油とナフサが100%、石炭が20%、天然ガスが80%上昇した場合の中間投入への影響。詳細は補論参照。

(出所) 総務省「産業連関表(2020年)」を基に当社試算

なお、政府は燃料価格の上昇による経済への悪影響を軽減するため、「中東情勢を踏まえた緊急的激変緩和措置」として、2026年3月19日から補助金を出している。これにより、レギュラーガソリンの価格は本来であれば1リットル当たり200円を超えるところ170円程度に抑えられている。軽油や灯油・重油、航空機燃料の価格も抑制されており、実際の経済への悪影響は試算よりも緩和されている。

### (3) 経路②:原油などの供給制約

続いて懸念されるのが、供給制約の問題である。1970年代の2度のオイルショック時と同じように、今回の局面でも原油価格の高騰だけでなく、ホルムズ海峡の封鎖によって原油やナフサを中東から輸入できず、そのことがボトルネックとなって国内生産の一部が停止する恐れがある。

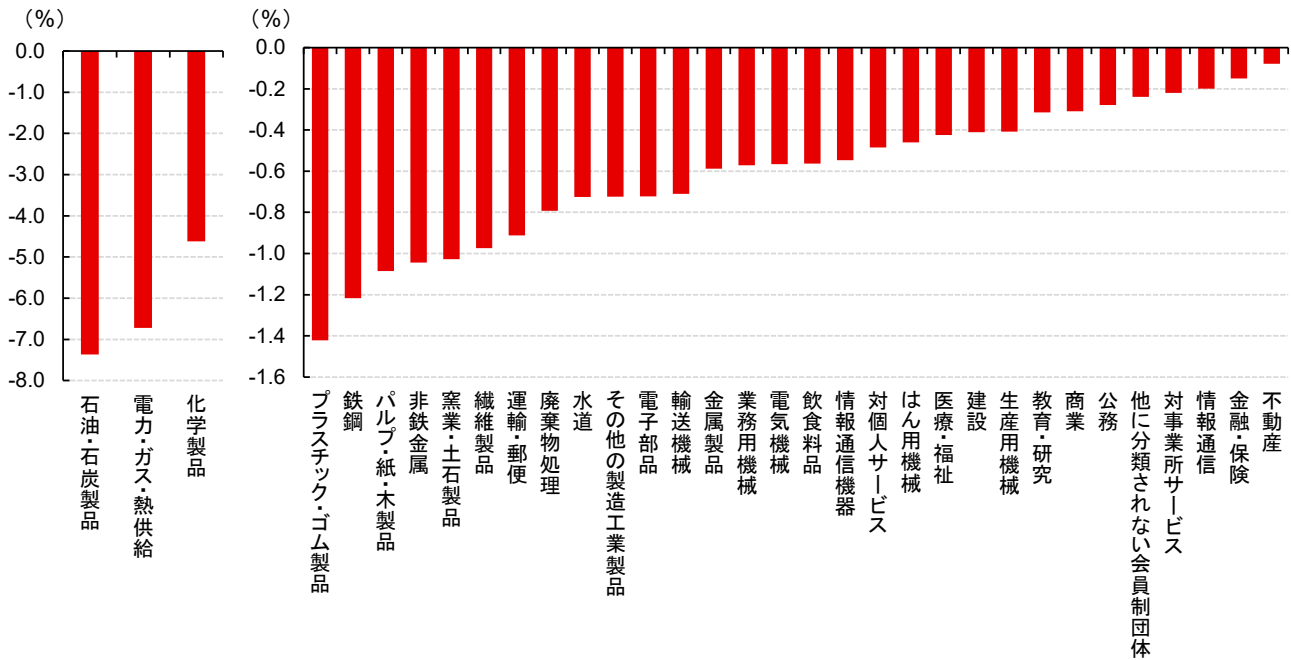
政府はこれまで国内の備蓄は十分あり、当面は供給制約が発生することはないと繰り返し説明してきた。実際、資源エネルギー庁の資料によると、2026年2月末時点で日本には243日分の備蓄(うち国家備蓄145日分、民間備蓄91日分、産油国共同備蓄6日分)<sup>2</sup>がある。単純計算で、約8カ月分の国内消費量は賅える在庫量である。また、需要のひっ迫が懸念されているナフサについても、国内の在庫と米国から代替調達分を合わせて、政府は国内需要の4カ月分を確保できていると説明している。報道では、一部にナフサ不足によって生産調整や新規受注の停止の動きが生じつつあるようだが、在庫状況を踏まえると、夏前までにホルムズ海峡の目詰まりが解消できれば、供給制約の深刻化は回避できると考えられる。

もっとも、危機対応の観点からは、原油やナフサの供給不足が一段と深刻化した場合に、日本経済にどのような悪影響が及ぶのか検討しておくことは有用だろう。本稿では、原油とナフサの供給が一律10%減少するケースを想定する。いま、原油とナフサを中間投入として直接的に使用する業種(例えば、石油製品製造業など)において、それらの供給不足が生産のボトルネックとして作用すると仮定すると、各業種の生産能力(付加価値創出能力)は10%減少する。この直接的な供給制約の影響は当該業種のみにとどまらず、それらの業種が供給する財・サービスを使用する業種にも波及し、中間投入の不足に直面することで、生産が減少することになる。さらに、そうした業種の生産の減少は、それらの財・サービスを利用する別の業種へと順次波及し、経済全体に連鎖的な供給制約をもたらす。図表10は、原油とナフサが一律10%減少するケースにおいて、こうした供給制約の波及の結果としてどのくらい国内生産額が減少するのかを、産業連関表を利用して試算したものである<sup>3</sup>。これを見ると、原油・ナフサへの直接的な依存度の高い石油・石炭製品、電力・ガス・熱供給、化学製品において特に生産が減少するが、それ以外の業種でもプラスチック・ゴム製品や鉄鋼などで相対的に影響が大きくなっている姿を見て取れる。全産業平均では、国内生産額は約0.8%押し下げられる計算となり、仮に付加価値率が変わらない場合には、GDPは約0.6%減少する可能性がある。

<sup>2</sup> 各備蓄の定義は資源エネルギー庁の資料を参照のこと。

<sup>3</sup> 競争輸入型のゴーストモデルを利用して計算したもの。詳細は補論を参照のこと。

図表 10 原油・ナフサの供給制約が国内生産額に与える影響



(注)原油とナフサの供給が一律 10%減少するケース。詳細は補論参照。  
 (出所)総務省「産業連関表(2020年)」を基に当社試算

なお、原油やナフサ以外の素材についても、一部で供給懸念が高まりつつある。例えば内閣府は、その代表例として、メタノール(主な用途:化学原料、溶剤、塗料)、アクリル樹脂(同:建材、自動車部品)、ヘリウム(同:半導体、医療品の冷却)、尿素(同:肥料、排ガス処理、化粧品)の4品目を挙げている。これらの素材については、足元で代替調達や追加調達の動きが進展していることから、直ちに大規模な生産調整が生じる可能性は決して高くないとみられる。しかし、イラン情勢の緊迫化が長期化し、物流の制約や調達環境の悪化が続く場合には、供給制約が深刻化し、生産調整に発展するリスクが高まっていく点には留意が必要となる。

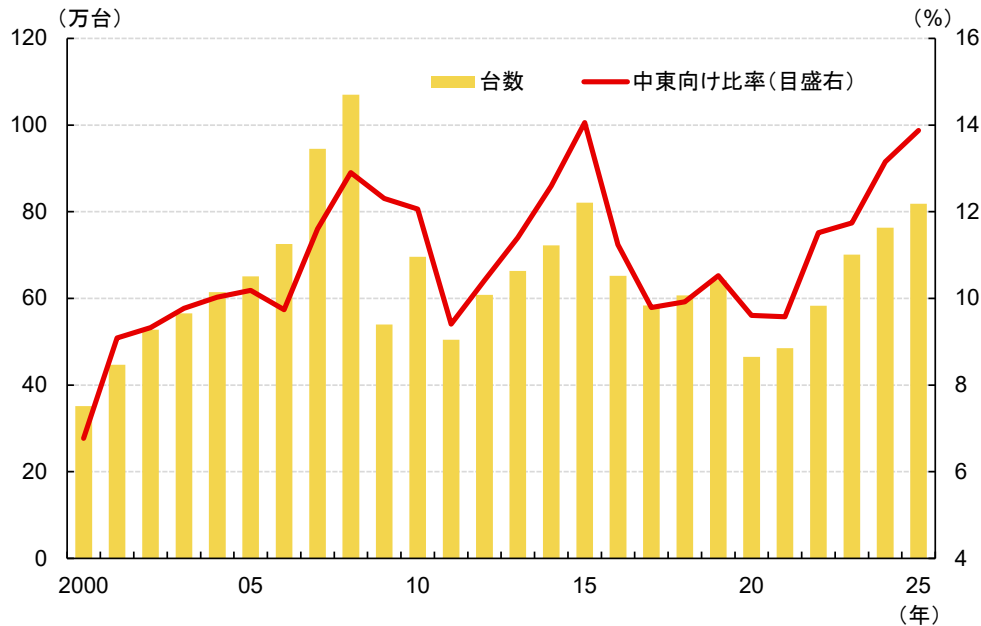
#### (4) 経路③:物流・輸送網の混乱

最後に、第三の経路として懸念されるのが、中東地域における物流・輸送網の混乱を通じた悪影響である。イラン情勢の緊迫化を受けて港湾での荷役や海上輸送に支障が生じており、貿易活動にも影響が及び始めている。2025年における日本から中東向けの財の輸出額は約4.6兆円と、輸出総額の約4%を占める。その内訳を見ると、自動車を中心とした輸送用機器が過半を占めており、近年、中東向けの自動車輸出は回復傾向で推移してきた(図表11)。実際、日本の自動車輸出に占める中東向けの比率は過去最高に近い水準まで上昇しており、好調さがうかがえた。しかし、足元では、中東地域での物流・輸送網の混乱を背景に、トヨタや日産、マツダなどの大手自動車メーカーが中東向けに輸出していた車種の減産を相次いで発表している。報道によれば、トヨタの減産規模は月間で2万台程度とされており、同社の日当たり国内生産台数が1万4000台前後、働日数が20日前後であることを踏まえると、月間の国内生産を5~10%ほど押し下げる規模に相当するとみられる。

また、輸送網の混乱は観光分野にも波及している。景気ウォッチャー調査においてもコメントがあったように、旅行需要への悪影響が顕在化しつつある。現在、中東と日本を結ぶ直行便の多くが運休となっているほか、イラン

上空を回避せざるを得ないことで、欧州などから日本に向かう航空便は迂回を強いられている。その結果、原油高と相まって運賃が高騰しており、訪日需要を下押しする懸念が高まっている。2025年時点で、中東や欧州からの訪日外国人は全体の約1割を占めており、影響が長引けば、日本の観光産業に対して無視できない下押し圧力となる可能性がある。

図表 11 日本の中東向け自動車輸出の動向



(出所)財務省「貿易統計」を基に当社作成

#### 4. 当面の見通し

以上のように、イラン情勢の緊迫化を受けて、日本経済の先行きに対する不透明感は強まっている。仮にホルムズ海峡の封鎖が長引く場合には、原油価格の高騰や供給制約の深刻化、物流網の停滞を通じて、日本経済が景気後退局面に入るほどの下押し圧力となる可能性も否定できない。

他方で、早期停戦に向けた期待も大きい。2026年は米国の中間選挙の年に当たっており、トランプ大統領としては、選挙を前に事態の早期収拾を図りたいとの動機を有していると考えられる。この点を踏まえると、4~6月期中には本格的な停戦に至り、7~9月期中には米国による攻撃前に近い水準まで、市況や物流が徐々に正常化していくとのシナリオが、現時点では最も現実的であるとみられる。この想定の下では、原油価格の高騰は数カ月以内に収束に向かい、政府による燃料高対策の効果も加味すると、仮に今回の攻撃がなかった場合と比べたGDPの下押しは▲0.1~0.2%程度にとどまると見込まれる。その場合、今年および今年度の日本経済の成長率は+0.8~0.9%程度となり、景気の腰折れは回避できると見込まれる。ただし、停戦の時期が1四半期遅れれば、結果として年間の原油価格の伸びは20%程度上振れることになり、GDPの下押しは▲0.1~0.2%程度拡大するとみられる。米国とイランとの戦闘状態が長引けば長引くほど、日本経済が減速へ向かうリスクは高まることになる。当面は、米国とイランとの交渉の行方から目が離せない状況が続こう。

## 参考文献

- ・ 藤川清史・渡邊隆俊(2025)「産業連関分析入門 第2版」、日本評論社

## 補論 燃料高と供給制約の影響の試算方法

本稿では、産業連関分析の手法を利用して、①燃料価格の高騰が企業の間接投入に与える影響(本文図表9)、②原油・ナフサの供給制約が国内生産額に与える影響(本文図表10)の2つを試算した。本補論では、それぞれの手法の概要を述べる。なお、分析には、統合中分類(108部門)をベースに、石炭、原油、天然ガス、石油製品(除くナフサ)、ナフサを切り分けて表象した産業連関表(111部門)を使用した。

### (1) 燃料価格の高騰が企業の間接投入に与える影響

産業連関分析の手法のひとつである均衡価格モデルを利用する。同モデルは、数量は変化しないとの仮定の下、原材料価格や付加価値(含む雇用者報酬)の変化によって生じる財やサービス価格への波及効果を分析する手法である。なお、本稿では輸入中間財の価格変化を考慮するため、非競争輸入型の産業連関表を用いる。

国産の財・サービスの価格は、それを生産するために原材料として投入される国産品および輸入品の価格や、雇用者の人件費(雇用者所得)等が含まれる付加価値率の変動による影響を受ける。つまり、国産品価格の変化率は、①国産原材料の価格変化による寄与、②輸入原材料の価格変化による寄与、③付加価値率の変化による寄与の3つの要素に分解できることから、以下の関係式が成り立っている。

$$\Delta P^d = {}^t A^d \Delta P^d + {}^t A^m \Delta P^m + \Delta V$$

ここで、 $\Delta P^d$ は国産品価格の変化率のベクトル、 $\Delta P^m$ は輸入品価格の変化率のベクトル、 ${}^t A^d$ は国産品の投入係数の転置行列、 ${}^t A^m$ は輸入品の投入係数の転置行列、 $\Delta V$ は付加価値率(付加価値が生産額に占める比率)の変化率のベクトルを表す。

ここで $\Delta V = 0$ と仮定し、 $\Delta P^d$ について整理すると、左辺の国産品価格の変動率は、次のとおり書ける。

$$\Delta P^d = (I - {}^t A^d)^{-1} {}^t A^m \Delta P^m$$

この国産品の価格変化が全て中間投入の増加によるものと仮定すれば、輸入燃料価格の高騰が、企業の間接投入に与える影響を計算できる。

## (2) 原油・ナフサの供給制約が国内生産額に与える影響

産業連関分析の手法のひとつであるゴーシュモデルを利用する。同モデルは、各産業が生産した財・サービスが他産業にどのように配分されるのかを捉えたものであり、供給制約の分析に適した手法である。

部門  $j$  が供給した財・サービスのうち、部門  $i$  に配分された中間取引を  $z_{ij}$ 、部門  $j$  の生産額を  $x_j$  とし、ゴーシュモデルの投入係数行列  $B$  の  $i$  行  $j$  列の要素を  $b_{i,j} = \frac{z_{ij}}{x_j}$  と定義すると、国内生産額 ( $x$ ) は付加価値額 ( $V$ ) を用いて、以下のとおり表される。

$$x = (I - B)^{-1}V$$

このモデルでは、供給側の制約を付加価値の外生的な変化として与え、その影響がゴーシュ逆行列を通じて他産業の生産額に波及すると考える。本稿の図表 10 では、原油とナフサの供給不足により、それらを中間投入として直接使用する業種の生産能力が 10% 制約される状況を想定し、その影響を便宜的に当該業種の付加価値が 10% 減少する外生ショックとして与えることで、原油・ナフサの供給制約が各産業の生産額にどの様に波及するのかを計算した。

### — ご利用に際して —

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所: 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。