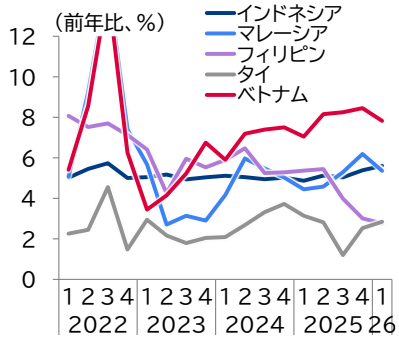
政策・経済センター 田中 嵩大

（1）ASEAN経済の現況 ―― 中東情勢緊迫化の悪影響が徐々に顕在化

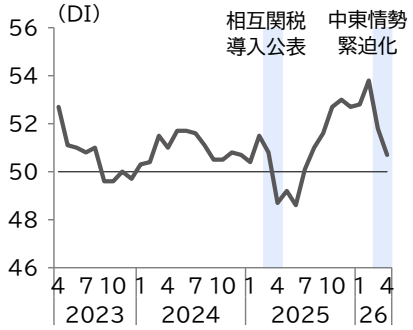
26年1-3月期のASEAN5は前年比+5%程度のGDP成長率を維持したが（図表6-1）、3月以降は中東情勢緊迫化の影響が一部で顕在化しつつある。製造業PMIは2月に2012年の調査開始以来の最高水準を記録していたが、3月以降大きく下落した（図表6-2）。また、後述する通り、中東からの原油輸入に依存するフィリピンやベトナム、タイでは、3月に消費者物価が上昇した（図表6-3）。中東依存度が特に高いフィリピンでは、3月末にエネルギー国家非常事態宣言が発出されている。

図表 6-1 実質 GDP 成長率



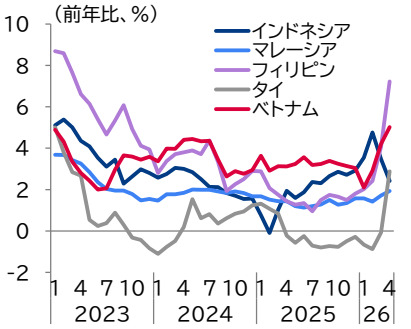
出所：各国統計を基に三菱総合研究所作成

図表 6-2 製造業 PMI（ASEAN）



注：ASEAN5+シンガポール・ミャンマー。
出所：S&P Globalを基に三菱総合研究所作成

図表 6-3 消費者物価指数（総合）



出所：各国統計を基に三菱総合研究所作成

（2）ASEAN経済の先行き

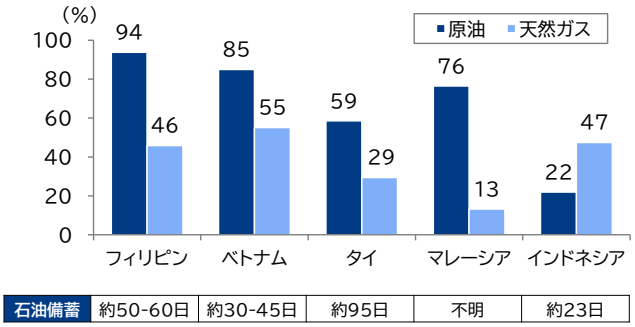
ASEAN5の実質GDP成長率は、中東情勢の早期収束シナリオ（詳細はP.6総論、図表1-8）を前提とすると、26年が前年比+4.2%（前回2月時点同+4.8%）、27年が同+4.5%（同+4.8%）と、中東情勢の緊迫化によって26・27年ともに下方修正を見込む。先行きの注目点は、①中東情勢緊迫化による影響、②エネルギー危機への政策対応、③金融政策の方向性、である。

注目点① 中東情勢緊迫化による影響 ―― 経済構造により影響度合いには濃淡

中東情勢緊迫化による影響度合いは、各国の経済・エネルギー構造によって異なる。特に影響が大きいのは、非資源国であるフィリピン・タイ・ベトナムだ。これらの国では原油や天然ガスの多くを中東からの輸入に依存し、石油の備蓄量も多くない（図表6-4）。製造業に加えて観光業などエネルギー依存度の高い産業シェアも高いことから燃料価格高騰や供給制約による影響は大きく、ホルムズ海峡封鎖が6月末まで続いた場合には、▲0.7～▲2.0%pt程度GDPが押し下げられると試算される（図表6-5、詳細はP.7総論、図表1-13参照）。

他方、資源国であるインドネシア・マレーシアでは、資源価格上昇によって交易利得を享受できる可能性もあるが、家計にとって物価上昇は消費のおもしとなる。また、インドネシアは資源国でありながらエネルギー純輸入国であり、供給網の混乱は生産下押し要因になる。実際3月以降、石油化学製品メーカーの中には、原材料調達不足を理由に、契約に対する「不可抗力条項（フォースマジュール）」の発動を宣言する企業も出ている。

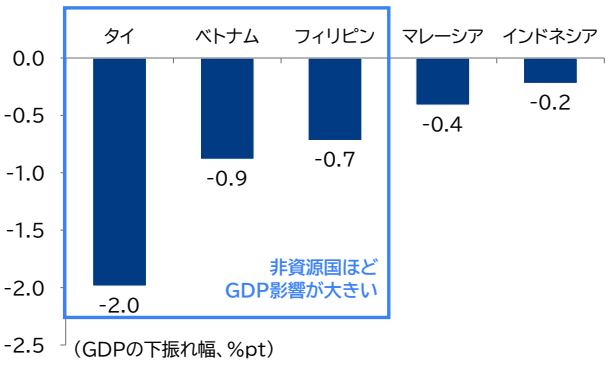
図表 6-4 原油・天然ガス輸入の湾岸諸国依存度



石油備蓄	約50-60日	約30-45日	約95日	不明	約23日

注：2023年。HSコード2709（原油）、2711（天然ガス）を対象に集計。
石油備蓄日数は3月下旬に公表されたレポートに基づく。
出所：UN Comtrade、Maybank（2026）“ASEAN Economics Gulf War: Assessing the Fallout”を基に三菱総合研究所作成

図表 6-5 ホルムズ海峡封鎖による GDP 下押し影響

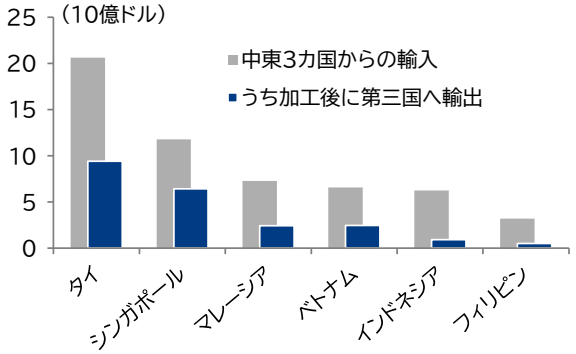


注：試算前提はP.7総論、図表1-13参照。下振れ圧力に対するカウンターアクションとしての政策対応効果の一部は考慮していない。
出所：OECD、UN Comtrade等を基に三菱総合研究所作成

Copyright© Mitsubishi Research Institute, Inc.

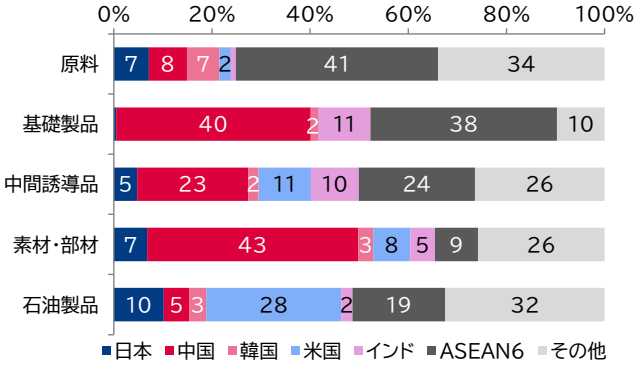
ASEANにおける石油化学産業の生産停滞は、グローバルサプライチェーンを通じて他国にも影響を及ぼす。ADBのデータベースに基づくと、ASEAN各国の中東3カ国（サウジアラビア・UAE・クウェート）からの輸入のうち、約4割は各国で加工後に第三国向けへと輸出される（図表6-6）。例えば、基礎製品や素材・部材などは中国に、プラスチック製品などの川下製品は米国や日本にも輸出されている（図表6-7）。

図表 6-6 中東 3 カ国からの輸入額と第三国への加工輸出額



注：中東3カ国はサウジアラビア・UAE・クウェート。2024年。
出所：アジア開発銀行を基に三菱総合研究所作成

図表 6-7 石油化学製品の輸出先



注：ASEAN5＋シンガポール。2023年。HSコード4桁の金額ベース。
出所：UN Comtradeを基に三菱総合研究所作成

注目点② エネルギー危機への政策対応 —— 経済活動維持に加えて中長期的な構造転換の動きも

エネルギー危機回避に向け、価格・需要抑制や調達先の多角化を急ぐ

こうした状況を受けて、各国政府はエネルギー危機の回避と経済活動の維持を両立すべく、政策対応を急いでいる。エネルギー危機に対する各国の短期的な政策対応は、①燃料価格の抑制、②エネルギー需要の抑制、③エネルギー調達先の多角化、に大別される。

①について、燃料価格急騰を受けて、各国政府は補助金や付加価値税の引き下げ・撤廃によって、価格抑制を図っている。ただし、非資源国を中心に4月もCPIは高止まりしており、消費への悪影響が懸念される（前掲図表6-3）。

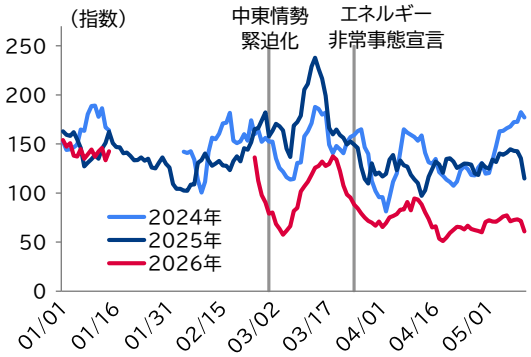
同時に、②エネルギー需要の抑制によって備蓄量の払底を防ぐ政策も行われている。過度な需要抑制は経済活動の縮小につながることから、移動制限や週4日勤務制といった強制措置は主に公的部門を対象としており、家計や民間企業に対しては、在宅勤務の奨励や公共交通機関の利用促進など、努力要請にとどめている。

それでも燃料価格上昇などを背景に経済活動への影響は一部で生じ始めている可能性がある。空気中のPM2.5濃度を経済活動の代理指標とすると、例えばフィリピンでは、過去2年の水準を下回って推移している（図表6-8）。

③について、各国は中東以外からの原油輸入に乗り出している。代替調達先の候補となるのがロシアだ。マレーシア以外ではロシア産原油の購入を計画、あるいは既に購入を始めている。ベトナム首相は3月下旬にモスクワを訪問し、原油やLNGの長期的な供給を要請した（併せてベトナム初となる原発建設に関する協定にも署名）。

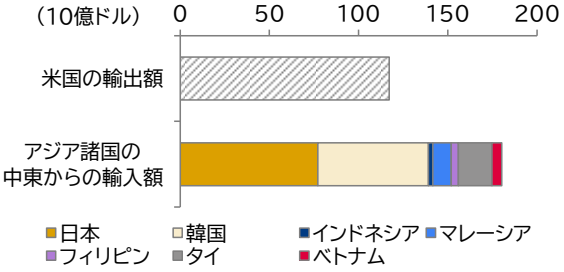
米国産原油も候補となるが、輸送コストや時間が課題となる。また、日本や韓国も米国からの輸入拡大を目指しており、競合する可能性もある。ASEAN5＋日韓の中東からの原油輸入額は、米国の原油輸出額を上回っており、需要全てを賄うことは困難とみられる（図表6-9）[3]。

図表 6-8 PM2.5 濃度（フィリピン）



注：San Simonのデータ。後方7日間移動平均。空白はデータがない期間。気候など経済活動量以外の要因でも左右されるため、参考指標と捉えている。直近は、26年5月11日。
出所：World Air Quality Indexを基に三菱総合研究所作成

図表 6-9中東からの原油輸入額・米国の原油輸出額（ASEAN5＋日韓、2023 年）



注：輸入額は運賃・保険料を含む一方、輸出額では含まない。
出所：UN Comtradeを基に三菱総合研究所作成

[3] こうしたなか、4 月 15 日のAZEC＋オンライン首脳会合において、日本は ASEAN が米国原油など代替原油・石油製品を調達するための与信供与・信用補完を行うことを決定した（同会合には韓国も参加）。

Copyright© Mitsubishi Research Institute, Inc.

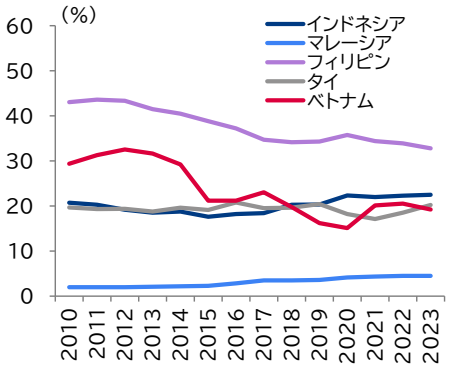
エネルギー安全保障の観点から脱炭素化を加速、日本企業の事業戦略にも影響

同時に、中長期的な対応として再エネ移行・脱炭素化を進める方針も示されている。各国は以前から野心的なCN目標を掲げ、グリーン産業を新たな成長分野と位置付けてきたが、エネルギー需要の増加もあり、再エネ移行は道半ばにある（図表6-10）。今回の事態を受け、短期的には石炭火力などへの依存度が高まる可能性がある一方、エネルギー安全保障の要請の高まりを背景に、再エネ移行は一段と加速する見込みである。

日本企業にとっては、脅威と事業機会の双方が存在する。例えば自動車分野では、近年BEVなどを主力とする中国企業や現地企業との競争激化を背景に、日本企業のシェアは低下傾向にある（図表6-11、左）。今後、EV導入が加速すれば、さらなるシェア低下も懸念される。二輪車分野では、市場全体の電動化の遅れや、日本企業自身の電動バイクにおける一定の競争力を背景に、現時点では高いシェアを維持している（同右）。しかし、ガソリン価格の高騰を受け、一部の国では安価な中国製電動バイクの販売が足元で増加しているとの指摘もある[4]。ASEAN5の二輪販売の約半数を占めるインドネシアでは、政府が電動バイクの新車購入補助金の再開を検討しており、電動化シフトが再び加速する可能性がある。こうした変化をシェア低下の脅威にとどめず、電動二輪の需要拡大という事業機会として捉え直せるかが焦点となる。

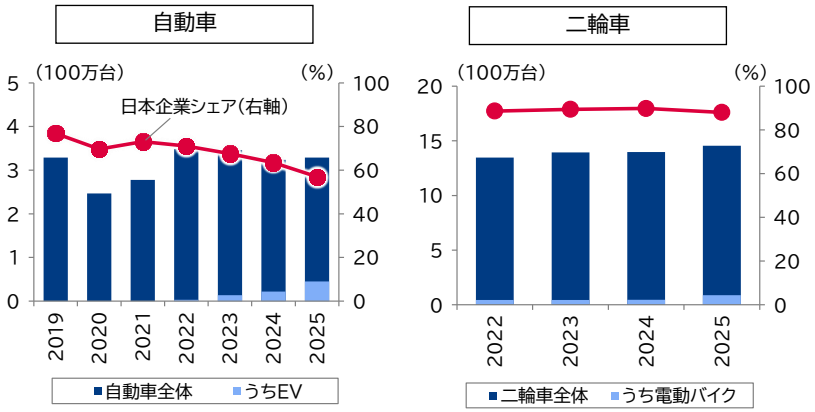
一方で、日本企業が強みを有する分野もある。高市政権は4月中旬に表明した約100億ドルの支援策「パワー・アジア」において、構造改革支援の一環として省エネ投資や技術協力などを通じた産業高度化支援を打ち出し、「アジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）2.0」として進化させる方針を示した。日本はG7加盟国の中で1人当たりの家計部門のエネルギー消費量が最も低く、省エネ技術に強みを有する。こうした強みを背景に、家電販売などASEANのエネルギー安全保障の強靭化に資する分野で、事業機会が拡大する可能性がある。

図表 6-10 エネルギー供給に占める再生可能エネルギー割合



注：「水力」「バイオ」「太陽光・風力等」の合計。
出所：IEAを基に三菱総合研究所作成

図表 6-11 自動車・二輪車の販売台数と日本企業シェア（ASEAN5）



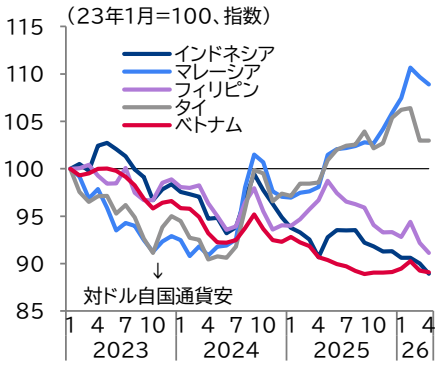
注：日本企業は、自動車は主要8社、二輪車は主要4社。HV・PHV・MHVを除く。
出所：マークラインズを基に三菱総合研究所作成

注目点③ 金融政策の方向性 —— 物価高や通貨安を受けて利下げ局面は停止、利上げに転じる国も

金融政策の方向性も再考を迫られている。これまでASEAN各国の中央銀行は、インフレ率が目標範囲内に収まっていたことから、金融緩和姿勢を続けてきた。しかし、物価上昇圧力が強まるなかで、景気減速懸念があるとしても中央銀行は利下げを停止、または利上げに転じざるを得ないだろう。

石油化学製品を中心に供給制約が続くなかで、今後幅広い品目で価格が上昇する可能性があることに加えて、ホルムズ海峡の封鎖は天然ガスを原料とする化学肥料の調達制約にもつながるため、食料品価格にも上昇圧力がかかることが予想される。さらに、非資源国を中心に、各国通貨は対ドルで下落している（図表6-12）。ASEAN諸国では、食料・エネルギー支出が家計消費に占める割合が高いため、コスト高や通貨安による輸入インフレは実質所得を下押ししやすい。

図表 6-12 為替水準の推移



出所：Macrobondを基に三菱総合研究所作成

[4] 日本貿易振興機構（JETRO）「ラオス、中東情勢による燃料危機を EV 化促進の契機へ」
https://www.jetro.go.jp/biznews/2026/04/09b727f9d7b5968e.html、2026 年 4 月 22 日アクセス

Copyright© Mitsubishi Research Institute, Inc.

こうしたなか、物価高が続くフィリピンでは、2月に利下げを行ったばかりだったが、4月の金融政策決定会合で2年半ぶりの利上げに踏み切った。通貨ルピアの下落が続くインドネシアでも政策金利は据え置かれ、通貨防衛に全力を尽くす姿勢が表明された。

（3）ASEAN経済の先行きリスク

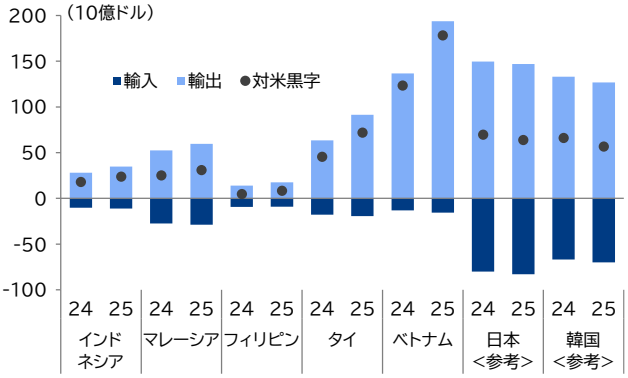
ASEAN経済の先行きは、相対的に下振れリスクが大きい。第一に、中東情勢の混乱長期化である。ホルムズ海峡の事実上の封鎖が続き、石油・石油化学製品の在庫が払底する事態となれば、生産活動の大幅な縮小は避けられない。

加えて、燃料価格高騰が続けば価格抑制のための補助・減税額が累積し、財政悪化につながる。3月以降、格付け会社Fitchが、インドネシア・フィリピンの信用格付け見通しを「安定的」から「ネガティブ」に引き下げるなど、財政悪化への警戒感は高まっている。仮に格下げとなれば、資本流出や通貨急落を招くおそれがある。また、産業高度化など中長期的成長に必要な公共投資をクラウドアウトするリスクにも留意が必要である

第二に、米国の自国第一主義政策の先鋭化である。米国通商代表部（USTR）は3月に、インドネシア・マレーシア・タイ・ベトナムを含む16カ国・地域における過剰生産能力を根拠に、通商法301条に基づく調査を開始することを発表した。ASEAN各国は相互関税導入後も対米輸出額を拡大させており、トランプ政権が問題視している対米貿易黒字は、25年にむしろ増加している（図表6-13）。

これまで各国は米国に大幅に譲歩する形で相互通商協定を交渉・合意してきたが、調査結果次第では、違法判決前の19-20%の関税水準に戻る可能性がある。他国・地域よりも高い関税率が課された場合には、価格競争力の低下により対米輸出が押し下げられるだろう。

図表 6-13 対米貿易黒字



注：財貿易。
出所：米商務省を基に三菱総合研究所作成

Copyright© Mitsubishi Research Institute, Inc.