

タイにおける中東情勢緊迫化の影響 一般調査報告書

現在、世界経済に最も大きな影響を与えている事象はイランと米国・イスラエルをめぐる情勢ではないでしょうか。米国政府は一時的な作戦終了を示唆する一方、再度の軍事行動の可能性を否定しておらず、「全面的な戦争は望まない」といいながら、イラン側が示した和平案を「受け入れ不可能」とするトランプ大統領の日々の言動により、各国政府および市場関係者は、今後の見通しを立てるのが極めて困難な状況に置かれています。

軍事的には、大規模な交戦は一時的に沈静化しているものの、各国は警戒態勢を解除しておらず、イラン側も再衝突の可能性に言及しており、これらの動きは、原油価格や国際物流などに大きな影響を及ぼしています。

当件については日本でも連日のように報じられていると思われませんが、本稿ではタイにおける影響について、愛知県産業情報センターとしての目線から、簡単にまとめたいと思います。(執筆時点(5月6日現在))

(イラン - 米国・イスラエル武力衝突に係る主な経緯)

- 2月28日 米国・イスラエルがイラン中枢を空爆、最高指導者アリ・ハメネイ師を殺害
 - 同日 イランが全国で非常事態宣言、報復を宣言
 - 3月1日 トランプ大統領が殺害を事実上認め、「体制転換」を示唆
 - 3月上旬 イランが段階的報復、地域全体で軍事的緊張が急激に拡大
 - 3月下旬 米国・イスラエルが追加攻撃、衝突が本格化
 - 4月初旬 イランがホルムズ海峡通航制限に言及、市場が混乱
 - 4月中旬 パキスタンが仲介役として浮上、和平案が非公式に提出
 - 5月1日 トランプ大統領が和平案を拒否しつつ、全面戦争は否定
 - 5月2日 米国政府が「戦争は終了したとの認識」を表明
- ～～ 明確な停戦合意はなく、再燃リスクを抱えたまま推移 ～～

1. 市民生活における影響

筆者は、国際情勢の緊張が高まり紛争激化への懸念が強まる中、2026年3月20日に現地(タイ・バンコク)へ赴任しました。赴任前は、日本と比較して現地が相当程度混乱しているのではないかと懸念を抱いていましたが、実際には、筆者の行動範囲であるバンコク中心部に限った肌感覚ではあるものの、市中において混乱や不安定さを感じさせる状況はほとんど確認されませんでした。

ガソリンスタンドでの行列や、スーパーマーケットにおいて食料品や日用品が品薄となっている様子は見受けられず、観光地やショッピングモールにおいても、連日多くの人々で賑わっている状況が続いています(なお、直近2026年3月の外国人観光客数は約278万人となり、前年同月比では▲2.4%と減少(タイ観光・スポーツ省公式統計)これは中東諸国からの観光客減少に加え、カンボジアやベトナムなど周辺国からの来訪者数の減少が影

響しているものとみられます)。

また、4月11日から15日にかけてのソンクラーン(タイ正月)期間においても、主要イベント会場周辺は人で溢れかえっており、市民や観光客の様子からは、ホルムズ海峡封鎖によるエネルギー危機など、国際情勢の緊張を強く意識している様子はほとんど感じられませんでした。

もっとも、現地経済や市民生活が国際情勢の影響を全く受けていないわけではなく、それを先ず感じさせられたのは、やはりガソリン価格上昇でした。特に2026年3月26日にガソリン価格を1リットル当たり6バーツ引き上げる決定が発表された際には、現地メディアでも大きく取り上げられ、改めて中東情勢の悪化がタイ国内にも現実的な影響を及ぼしつつあることを実感させられました。

実際、3月中旬～下旬にかけて、一時的な燃料供給不安が生じ、一部地域のガソリンスタンドで局地的な品薄や供給制限が見られました。また、流通過程の一部において燃料の品質異常(不正混合)が疑われる事案も発生しましたが、いずれも限定的な事象にとどまり、全国的な供給混乱や市民生活への重大な影響には至らなかったと認識されています。

バンコク市内のガソリンスタンド



観光客で賑わうショッピングモール



バンコク市内のスーパーの様子



スーパーの商品棚



(いずれも筆者撮影)

2. 企業への影響と対応

企業活動においては、燃料価格の高騰に加え、それに伴う物流費の増加や、プラスチック原材料、化学素材の供給にも影響が出ており、現地大手企業は対応を迫られていることが報じられています。

その中で主な事例を以下に挙げます。

エネルギー産業	タイ石油公社（PTT）需要増に対応するため製油所の稼働率を 109%まで引き上げ。
重化学工業	ラヨン県の一部石油化学工場で中東からのナフサ不足により、一時的に生産を停止。包装材の主要原料であるプラスチック樹脂ペレットに連鎖的な影響を及ぼす可能性が指摘
運輸・物流の価格転嫁	バンコク・エアウェイズが運賃を 15～20%引き上げ。 バンコク運河ポートが 2 パーツの値上げ タイ陸運連盟は政府に対し、ディーゼル価格の 30 日間据え置きや給油所の在庫確保など 5 項目を要求
食品・消費財	CP フーズは、生産コストの約 7 割を占めるトウモロコシやタピオカといった飼料原料を国内で調達しており、中東情勢による直接的な影響は限定的。 石油由来のプラスチック包装材についても約 2 か月分の在庫を確保しており、少なくとも 2 か月は価格を据え置く方針。 小規模メーカーはグローバルな調達力がないため、コスト転嫁を余儀なくされると懸念されている。

3. ASEAN 諸国等との比較

タイにおける中東情勢緊迫化の影響度合いについて、他の ASEAN 諸国及びインドとの比較から見てみます。各国の市民生活における影響や、経済活動の状況についてここでは触れませんが、各国の資源備蓄量や、資源の中東への依存度といった客観的な指標から比較すると以下のとおりとなります。

国	石油備蓄量	LNG備蓄量	資源掘削有無*		中東輸入依存	影響	各国の政策・対応				
	月数	月数	石油	LNG	%		3段階	価格規制	購入規制	輸出規制	備蓄開放
タイ	3.15	2.5	△	△	28	中	✓	-	✓	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ 価格統制の不手際で現在の介入は軽微。ほぼ市場価格のままである ■ 中東由来の輸入が完全に停止した場合のBCPを作成 ■ タイエネルギー大手PTTなどはアメリカからのガス輸入比率を引上
ベトナム	0.2	0.3	△	△	46	大	✓	✓	-	✓	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3億USDの予算で介入し、石油製品価格を柔軟に調整 ■ 輸入燃料関税を一時0%に引き下げ ■ 航空路線再編による燃料節約を指示
インドネシア	0.3	3	○	◎	-	小	✓	-	-	△	<ul style="list-style-type: none"> ■ 燃料価格を補助付きで引き上げない方針を維持 ■ 国家予算で燃料補助金を拡充
マレーシア	2	>3	◎	◎	-	小	✓	-	✓	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ RON95 ガソリン価格を RM1.99/リットルに維持。一方で補助金計上が想定5倍弱(7億RMから32億RM)に急増
シンガポール	3	2	-	-	45	大	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国家による燃料価格固定制度はなし ■ 発電燃料と国内への供給調整によりLNG消費の削減
フィリピン	3	0.5	△	△	95	大	✓	✓	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ 燃料価格調整を段階的に実施。規制機関による市場監視・消費者保護措置を実施 ■ 公共交通・運転手向け燃料補助金の準備、燃料製品への暫定的な減税検討 ■ 緊急事態宣言でロシア産原油の輸入など域外調達の特許予算計上や価格統制を強化
インド	2.5	0.6	△	△	60	大	✓	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ ガソリン・ディーゼル価格を当面引き上げない方針を示す ■ LPG価格を段階的に調整、国産LPGを25%増産 ■ 物流網の脱ホルムズを標ぼう

出所：各種公開情報から三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

資源国であるインドネシア、マレーシアでは影響は限定的である一方、資源を中東からの輸入に依存

しているベトナム、シンガポール、フィリピン、インドは影響が大きく、価格統制やさまざまな調整で激変緩和措置を講じて、混乱の抑制に注力している状況です。

タイは非資源国とはいえ、比較的備蓄量も多く、影響度合いはそれらの国々の中間にあると言えます。

4. タイ政府の対応

中東情勢の緊迫化を受け、政府は約 103 日分の石油備蓄を確保しつつ、法定備蓄率の引下げや備蓄放出により供給安定を維持するとともに、調達先の多様化（米国・アンゴラ・オマーン等）を進めてきました。併せて、物価統制の拡充や燃料価格補助、農業・漁業支援により国民生活への影響緩和を図る一方、再生可能エネルギー推進や政府支出抑制など中長期のエネルギー安全保障強化策も講じています。主なものを以下に列挙します。

<エネルギー安全保障と石油供給>

・備蓄状況と供給の安定への対応:

3月22日時点でも約103日分の石油備蓄を確保しており、国内需要に十分な量があると報告。アヌティン首相は、中東での紛争の長期化を当初想定していなかったと初期対応を謝罪しつつ、危機的な状況ではなく石油不足も起きていないとし、需要急増は石油の不足ではなく将来不安による買い溜めが原因と指摘。石油を迅速に供給するため、法定備蓄率を1%に引き下げ、在庫を市場に放出する措置を講じた。一般市民がリアルタイムで給油所の営業状況や燃料在庫を確認できるウェブ・アプリ「Fuel-Now」を公開。

・調達先の多様化:

中東依存のリスクを分散するため、ブラジル、アゼルバイジャン、ナイジェリア、南アフリカなど、中東以外の国々からのエネルギー調達や交渉が進められている。なお、米国およびアンゴラとの間では、それぞれ70万バレル、200万バレルの調達交渉に妥結済。直近では副首相兼外務大臣が4月15日～17日かけオマーンを公式訪問し、ホルムズ海峡の航行安全確保およびタイ向け石油供給の安定化について協議。オマーン側は余剰原油の供給可能性を示し、具体条件は今後、エネルギー省・PTT間で詰める方針とされている。

<物価対策と国民生活の支援>

・価格統制の強化:

物価上昇を抑えるため、価格統制の対象品目を59品目から71品目へ拡大する案が検討され、包装資材用プラスチックペレットやペットボトル入り飲料水などを追加。

・燃料価格の調整:

15日間のディーゼル価格凍結が終了した後、段階的に価格上限を引き上げつつ、燃料基金による補助を継続し、急激な価格上昇の影響を緩和している。

<農業・特定セクターへの支援>

・米農家支援:

輸送コストの負担軽減や、市場価格より高値での買い取りを目的とした「稲蚤市場」の開催などの支援策を準備。

- ・漁業セクター:

燃料価格高騰の影響を受けている漁業者に対し、業者から直接石油を受け取れるようにするなどの改善策を検討。

<長期的戦略とその他>

- ・グリーンエコノミープラス:

長期的なエネルギーコスト削減と競争力強化のため、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入を促進する方針が示された。

- ・政府支出の削減:

状況の長期化に備え、政府機関のエネルギー消費削減や不要不急の海外渡航自粛などを指示。

5. 在タイシンクタンクによる見通し

在タイシンクタンクによると、原油価格高騰の影響により、2026年のGDP成長率は0.8~1.1%まで低下する一方、インフレ率は4~5%に達する可能性があり、スタグフレーション懸念が指摘されています。

- ・GDPとインフレの予測:

(クルンシィリサーチ) 原油高により今年のGDP伸び率が0.6~0.9ポイント低下すると予測。また、SCBの経済情報センターは、紛争が4か月続く最悪のシナリオでは、成長率が0.8~1.1%まで鈍化し、インフレ率が4~5%に達するスタグフレーションの懸念を指摘。

- ・輸出と金融リスク:

(カシコン・リサーチ・センター) 2026年の輸出伸び率が1%未満にとどまると見ており、特に中東向け自動車輸出は7.5%減少すると予測。また、購買力低下により、銀行システムの不良債権(NPL)比率が3%に近づく可能性も示唆。

6. 自動車産業への影響と今後について

バンコク・インターナショナル・モーターショーの予約台数結果にも表されるように、ICE・HEVを主力とする日系自動車メーカーへの中東情勢緊迫化による負の影響は、想像に難くありません(当センター4月度月報参照)。

一方でこうした状況の中でも、一律に悲観的と捉えるべきではない側面も認められました。燃料供給不安とそれに伴う景気対策を背景に様々な政策が発表される中、タイ政府はグリーン経済と大気汚染への移行を目的とした「旧車下取り・新車購入支援策」に関する方針を発表。本施策は景気下支えに加え、国内産業保護の側面も持つことが特徴で、BEVに加えて国産化が進んでいるHEVも対象とすることが示されました。これまでのEV促進策においては、中国系メーカーの存在感が大きく高まりましたが、現時点では輸入車が中心となっているケースも多く、国内産業への波及効果には一定の課題が残っていました。なお、既存のEV促進策では、2026年度以降、輸入台数の倍以上をタイ国内で生産することが優遇措置の条件とされていますが、中国勢がどの程度、本格的に現地生産を拡大していくかについては、なお不透明な部分があります。

加えて、タイ工業大臣はタイ投資委員会の理事会にて、今後は国内原材料の使用(現地調達率)とタ

イ人雇用創出数の面で優遇認定条件を格上げし、単なる投資額の拡大ではなく、その量に加えて質を重視する方針も示しました。こうした背景から、タイ政府としては、より確実に国内産業の育成や雇用創出につながる政策運用を重視する姿勢を強めているものと見受けられます。

これらの動きは、これまで ICE に加え、HEV についても着実に現地生産体制を構築してきた日系自動車メーカーにとっては、相対的に追い風となり得る環境変化と捉えることができ、今後の巻き返しの一つの契機となる可能性があります。もっとも、中東情勢を巡る不確実性は依然として高く、石油危機が深刻化するか、あるいは沈静化するかによって、想定されるシナリオは大きく変わり得ます。一方で、タイを含む各国は、調達先の多様化や各種エネルギー政策の強化を通じて、特定地域の情勢に左右されにくい体制構築を進めており、将来を左右しかねない新たな動きが今後生じる可能性も否定できません。

当センターとしては、こうした変化の兆候を見逃すことのないよう、引き続き政府の政策動向や関連情報を注視し、進出企業の皆様に対して、タイムリーに情報提供を行ってまいります。

【参考文献】

タイ政府公式ホームページ <https://www.thaigov.go.th/>

The Nation Thailand <https://www.nationthailand.com/> 3月11日、16日、20日、26日付記事

The Bangkok Post <https://www.bangkokpost.com> 3月25日、4月27日付記事

Thai Public Broadcasting Service <https://www.thaipbs.or.th>

A&T.TV Co., Ltd. <https://autolifethailand.tv>

Travel And Tour World <https://www.travelandtourworld.com/>

Thairath <https://en.thairath.co.th/> 2026年3月9日付記事

ThaiBiz 2026年4月29日付記事

時事通信 2026年3月23日、24日付記事

三菱UFJリサーチ&コンサルティング 2026年4月「中東危機とASEANへの影響」

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

愛知県バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。