

# 中東情勢の緊迫化と九州経済

2026年2月末のイスラエルと米国による対イラン軍事行動を受け、イランがホルムズ海峡を事実上封鎖するなど報復措置の応酬が続いており、中東情勢の緊迫化が続いている。本レポートでは、昨今の中東情勢の緊迫化やそれに伴う原油価格の高騰が九州経済に与える影響について、その経路や貿易構造、ガソリン・軽油依存度といった九州の構造的な特徴をもとに解説したい。

## 1 中東情勢の緊迫化が経済に与える影響

### 中東情勢の緊迫化と原油価格の高騰

昨今の中東情勢の緊迫化に伴うホルムズ海峡の事実上の封鎖により、中東諸国から原油を輸送する船舶の運航に支障をきたしている。ホルムズ海峡は、サウジアラビアやUAEをはじめとした中東諸国で生産された原油・石油製品の主な輸出ルートとなっている。世界の海上原油輸送量の約2割がホルムズ海峡を通過しており、これらの原油は主にアジア市場へと輸出されている。日本においても、ホルムズ海峡を経由して輸入する原油の割合は9割超（2025年）<sup>1)</sup> となっており、依存度は非常に高い。中東からの原油の供給が滞ったことに加え、近隣産油国のエネルギー施設を攻撃する事案も発生したことで、世界的に原油価格が上昇している。

### 原油価格高騰の企業への影響

原油価格の高騰が長期化した場合、原油を精製して製造されるガソリンや軽油といった燃料の価格上昇や石油化学製品を用いた原材料の価格上昇を招き、企業の調達コストや物流コストを増加させる。これは、製造業や運輸業など幅広い業種に影響を及ぼし、企業収益の悪化を招くおそれがある。企業収益の悪化は、生産調整や設備投資計画の中止・延期、さらには賃上げ余力の低下につながる懸念がある。また、原油由来のナフサから作る素材を用いた製品は、日用品から医療物資、半導体に至るまで幅広いサプラ

イチェーンに入り込んでおり、これらの品目の供給が滞れば、企業の生産活動が遅延、ストップするリスクがある。

### 原油価格高騰の家計への影響

同様に原油価格高騰の影響は企業だけでなく家計にも及ぶ。ガソリン価格の上昇は自家用車を利用する世帯の燃料費負担を増加させるほか、企業における原材料の調達コストの増加や物流コストの増加が最終製品まで価格転嫁された場合、日用品や食料品の値上がりを通じて家計負担は増大する。企業収益の悪化により、企業の賃上げ余力が低下した場合、賃金の伸びが鈍化し、家計の消費も抑制的になる可能性がある。

## 2 九州地域と中東の貿易構造

財務省「貿易統計」及び門司税関の公表資料から九州地域（九州・沖縄・山口）と中東地域との貿易構造をみていきたい。

中東からの輸入については、大部分を「鉱物性燃料」が占めている。2025年（暦年）の中東からの全輸入額に占める「鉱物性燃料」の割合は98.1%であり、うち「原油及び粗油」が81.8%、「石油製品」が15.3%となっている（図1）。全国の中東からの全輸入額に占める「鉱物性燃料」の割合も93.9%となっており、構造は大きく変わらない。九

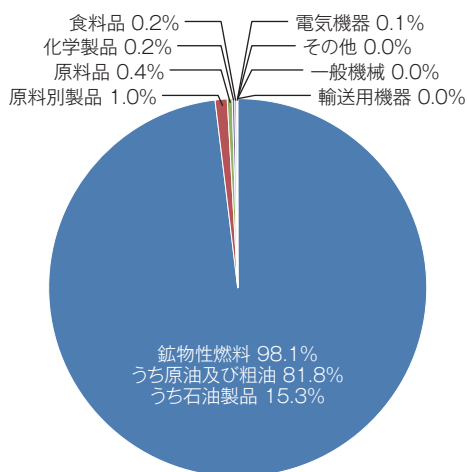
1) 経済産業省資源エネルギー庁「燃料調達をめぐる動向と電力・ガスの安定供給について」（2026年3月27日）[https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku\\_gas/jisedai\\_kiban/pdf/005\\_07\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/jisedai_kiban/pdf/005_07_00.pdf)

九州地域の全世界に占める中東からの輸入の割合は22.0%と高く、昨今の原油調達難や価格高騰が与えるインパクトは大きい。また、県別に全世界に占める中東からの輸入額の割合をみると、九州唯一の製油所を構える大分コンビナートを有する大分県が23.7%、大規模な石油備蓄基地を有する鹿児島県が76.1%、同じく石油備蓄基地を有する沖縄県が28.4%と高くなっている（図2）。

中東向けの輸出については、その大部分を「輸送用機器」が占めている。2025年（暦年）の中東向けの全輸出額に占める「輸送用機器」の割合は80.7%

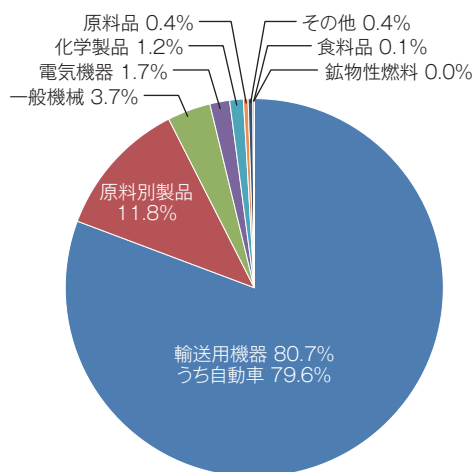
であり、うち「自動車（中古自動車を含む）」が79.6%となっている（図3）。九州の全世界向け自動車輸出額に占める中東向けの割合は15.8%と相応に高く、中東向けの輸出が滞ることの影響は大きい。また、県別に全世界に占める中東向けの輸出額の割合をみると、日産自動車九州(株)をはじめ自動車の組立工場が立地する福岡県が6.7%、「ゴムタイヤ及びチューブ」が志布志港から多く輸出されている鹿児島県が9.8%と高くなっている（図4）。自動車関連については、すでに2月以降、一部の自動車メーカーで減産が行われるなど、生産にも影響が出始めている。

図1 九州地域における中東からの輸入品構成比（2025暦年）



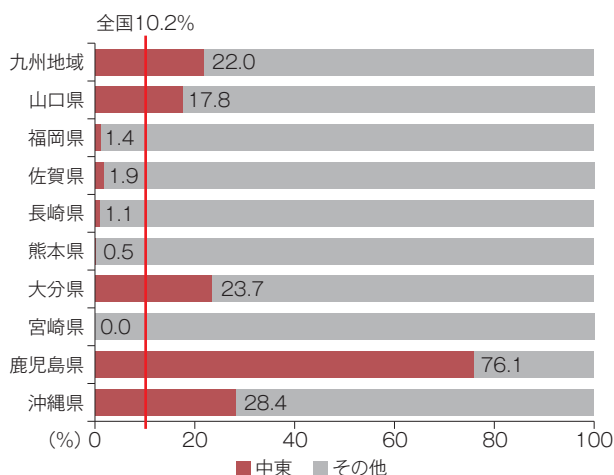
資料）門司税関「九州経済圏の貿易（令和7年分）」をもとに九経調作成

図3 九州地域から中東向けの輸出品構成比（2025暦年）



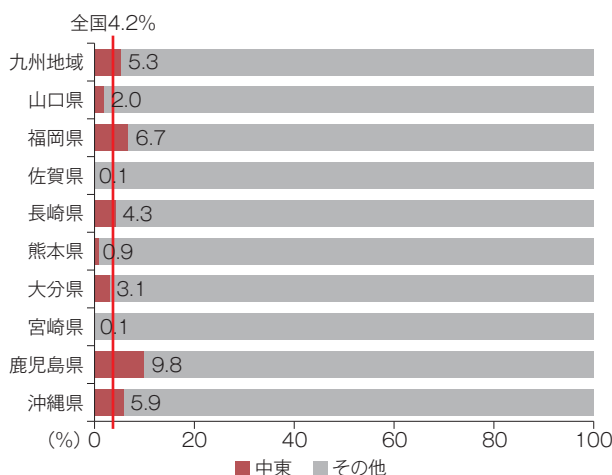
資料）門司税関「九州経済圏の貿易（令和7年分）」をもとに九経調作成

図2 九州地域における輸入額全体に占める中東からの輸入額の割合（2025暦年）



資料）門司税関「九州経済圏の貿易（令和7年分）」及び財務省「貿易統計」をもとに九経調作成

図4 九州地域における輸出額全体に占める中東向け輸出額の割合（2025暦年）



資料）門司税関「九州経済圏の貿易（令和7年分）」及び財務省「貿易統計」をもとに九経調作成

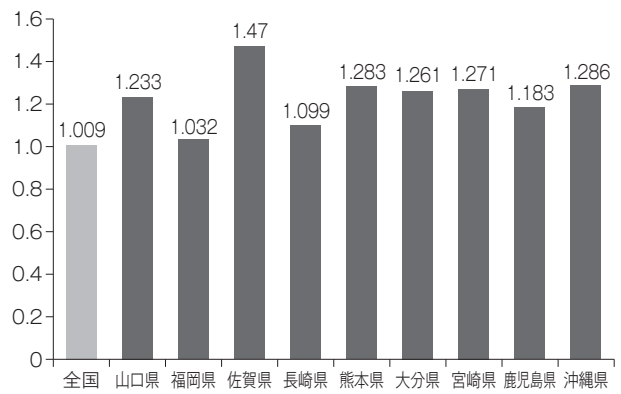
以上を踏まえ、九州地域と中東との貿易構造は、輸入においては「鉱物性燃料」、輸出においては「輸送用機器」が大部分を占める極端な品目の偏りがみられた。特に中東からの輸入の大部分が「原油及び粗油」・「石油製品」であり、昨今の原油価格の高騰は輸入物価をダイレクトに押し上げる。交易条件（輸出価格／輸入価格）の悪化は、物価高や企業収益の悪化等を通じて、域内経済へ下押し圧力を強める懸念がある。

### 3 九州地域はガソリン・軽油の利用が多い

九州地域は首都圏と比べると自家用車を保有・利用している世帯も多く、ガソリン価格の上昇がもたらす影響は相対的に大きいと考えられる。一般財団法人自動車検査登録情報協会が集計した2025年3月末時点における自家用乗用車（登録自動車と軽自動車の合計）の一世帯当たり普及台数は、全国平均の1.009台を全ての県で上回っている（図5）。

また、総務省「家計調査」から一世帯当たりの年間ガソリン支出金額（2025年）をみても九州、沖縄は全国の支出金額を上回っており、年間の消費支出に占めるガソリン支出の割合も全国より高い（図6）。昨今の原油価格の高騰に伴うガソリン価格の上

図5 全国と九州地域の自家用乗用車の一世帯当たり普及台数（2025年3月末）



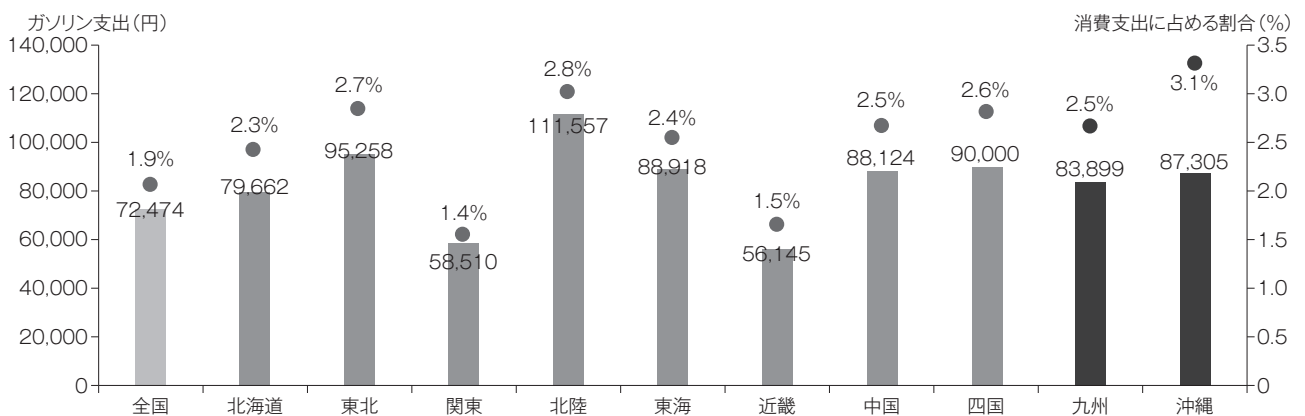
資料）一般財団法人自動車検査登録情報協会資料をもとに九経調作成

昇が家計に与える影響も九州地域は相対的に高いと考えられる。

また、経済産業省資源エネルギー庁「エネルギー消費統計調査」から、都道府県別・エネルギー種別のエネルギー消費量をみると、九州・沖縄の全エネルギー消費量に占める軽油消費量の割合は概ね全国よりも高い（図7）。九州では物流の大部分をトラックによる陸上輸送が担っており、大型トラックをはじめとしたディーゼル車の燃料としての軽油利用が多いことが要因として考えられる。また、宮崎県や鹿児島県は全国有数の食料供給基地であり、1次産業が盛んである。トラクター、コンバインなどの農業用機械も軽油が燃料として利用されている。

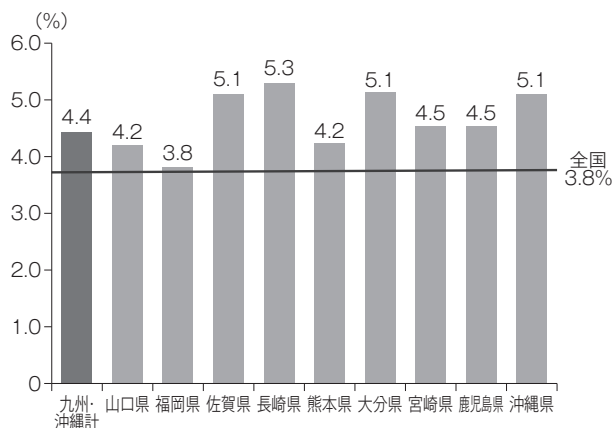
以上より、九州地域が昨今の中東情勢の緊迫化や

図6 一世帯当たりの年間ガソリン支出金額と消費支出に占める割合（2025年、二人以上世帯）



資料）総務省統計局「家計調査」をもとに九経調作成

図7 県別・全エネルギー消費量に占める軽油消費量の割合  
(2024年度)



資料) 経済産業省資源エネルギー庁「エネルギー消費統計調査」をもとに九経調作成

原油の価格変動による影響を受けやすい構造を明らかにした。4月時点では、まだ統計上確認できる具体的な悪影響は限定的であるが、今後、中東情勢の緊迫や原油高が長期化すれば、企業収益の悪化や家計負担の増大を通じて、地域経済全体の景気を下押しする要因となりうる。

白石 望 (情報研究部 研究主査)