



紅海危機とトルコ —欧州サプライチェーン強化の可能性と課題—

2024/05/10

三井物産戦略研究所
国際情報部欧露・中東・アフリカ室
金谷美紗

Summary

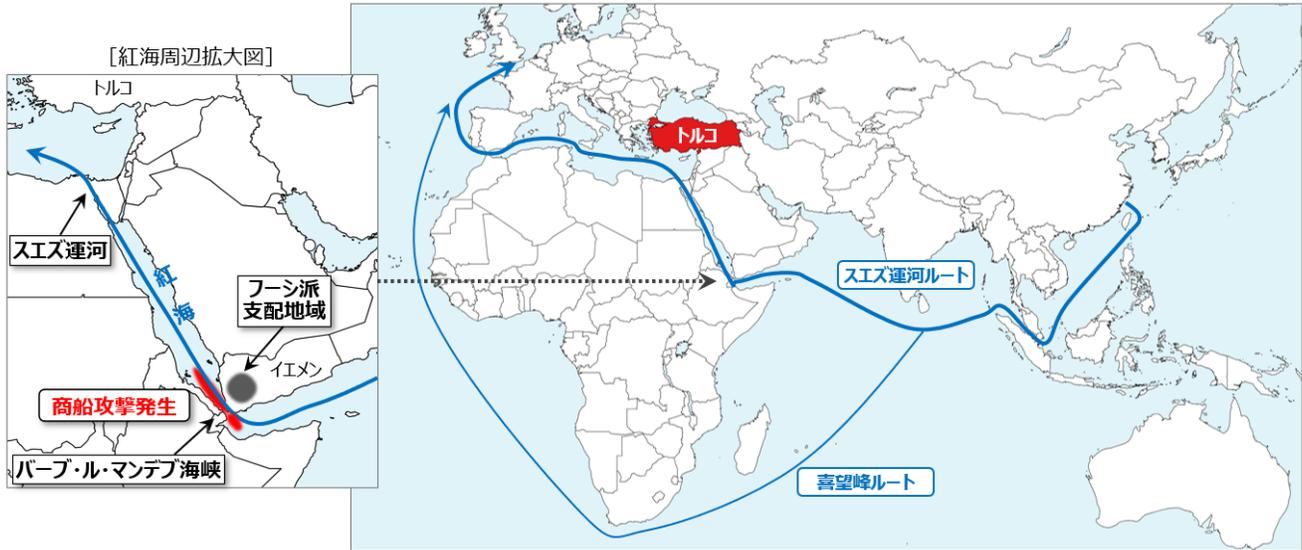
- 紅海南部でイエメンの親イラン武装勢力「フーシ派」による商船攻撃が多発したことで、アジア・欧州航路におけるスエズ運河ルート¹の海運コストが上昇し、一部貨物の欧州への到着が遅れた。
- 紅海の地政学リスクと関連したサプライチェーン問題に際して、トルコを欧州向け生産・輸出代替拠点として検討する価値はある。同国では、紅海危機によって供給が遅れた製品が生産・輸出されており、欧州が中国からの輸入に依存する高付加価値製品についても自国生産化を試みている。
- 課題は高インフレと通貨下落である。エルドアン政権は金融引締めによるインフレ抑制と為替安定化に取り組んでおり、2024年中に効果が表れるか注目される。

1. 紅海危機によるアジア・欧州間サプライチェーンへの影響

2023年10月7日に始まったイスラエルとハマスの軍事衝突を契機に、イエメンの親イラン武装勢力「フーシ派」は紅海のバブ・ル・マンデブ海峡周辺でイスラエル関連商船¹に対する攻撃を開始し（図表1）、アジア・欧州航路におけるスエズ運河ルート¹の海運コストが上昇した。本稿はこのような紅海危機が長期化する可能性に鑑み、スエズ運河ルート¹のリスクを回避するため、欧州との地理的な近さや発達した製造業を特徴とするトルコが欧州向け製造・輸出拠点となる可能性と課題を考察する。

¹ イスラエルに関連する商船とは、イスラエル行きの船、イスラエル旗を掲揚する船、イスラエル企業が運営する船、イスラエル人が所有する船、イスラエルの同盟国の企業が所有・運営する船などを意味するが、実際にはこれらに該当しない商船も攻撃を受けた。例えば、フーシ派は（おそらく誤って）[ロシア産石油を運搬するタンカー](#)や[中国人が所有する石油タンカー](#)を攻撃した。

図表1 アジア・欧州航路のスエズ運河ルートと喜望峰ルート、および商船攻撃発生地域

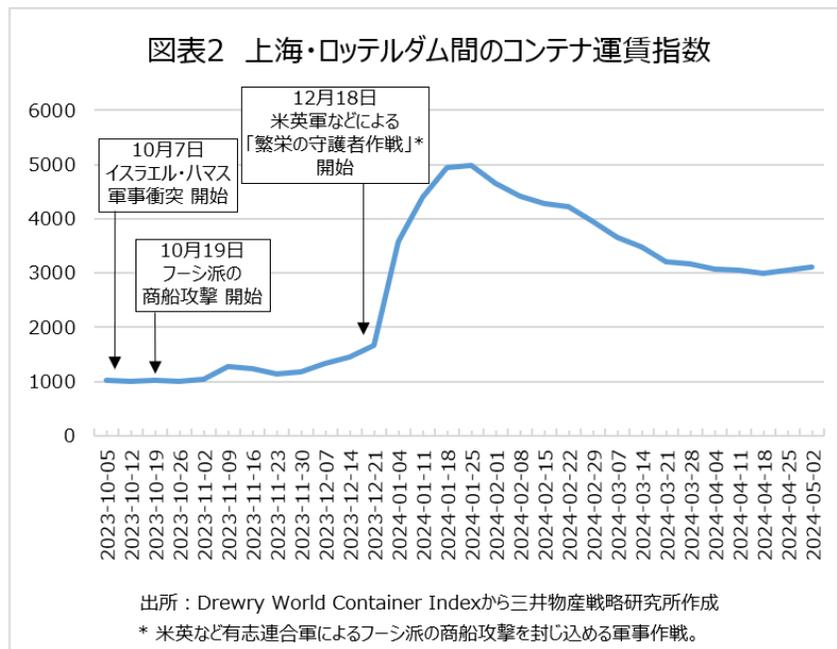


出所：MapChartから三井物産戦略研究所作成

1-1. アジア・欧州航路の海運コスト上昇

10月下旬にフーシ派の攻撃が始まると、アジア・欧州航路におけるスエズ運河ルートの貨物保険料は急騰し、コンテナ船の喜望峰ルートへの迂回が続いた。その結果、同航路の海上コンテナ運賃は2024年1月には戦闘前から約5倍に上昇した（図表2）。その後、船腹需給バランスの回復により運賃は穏やかに下落しているものの、現在もフーシ派の攻撃は継続し、主要海運会社によるスエズ運河ルートの回避は続いている。

図表2 上海・ロッテルダム間のコンテナ運賃指数



出所：Drewry World Container Indexから三井物産戦略研究所作成
* 米英など有志連合軍によるフーシ派の商船攻撃を封じ込める軍事作戦。

フーシ派は商船攻撃停止の条件としてイスラエルによるガザ攻撃の停止を主張するが、イスラエル・ハ

マス停戦合意の見通しは立っていない。仮に停戦合意がなされたとしてもイスラエルがガザ攻撃を続ける可能性は高く、その場合、フーシ派の商船攻撃も続くだろう。最近ではイランとイスラエルの緊張も高まり、フーシ派がイランの代理勢力として紅海で商船を攻撃し続ける可能性はより高まった。商船への攻撃と海運コストの高止まりは長期化する見通しだ。

1-2. 欧州への供給に影響

紅海危機によって、欧州では1月にアジアから輸送される貨物の一部で到着に遅れが生じた。例えば、自動車のテスラ、ボルボ、スズキは、部品到着の遅れにより欧州での自動車生産を数日～数週間停止し、タイヤ製造のミシュランはスペインの工場における生産を数日間停止した²。スポーツウェアメーカーのアディダス、アパレルのH&M、食品のダノンも貨物到着の遅れを報告した³。

アジアからの供給で影響を受けたこれらの企業は、在庫調整や航空輸送の利用によって調達リードタイムを調整したようだ⁴。しかし、中東の地政学リスクが高いまま推移し、フーシ派の商船攻撃が続く可能性が高いことを考えると、欧州に近く、製造業が発達しているトルコを欧州向け生産代替拠点として検討する価値はあるだろう。

2. 地政学リスク回避先としてのトルコ

2-1. 経済規模

トルコのGDPは9,058億ドルで世界第19位、1人当たりGDPは10,622ドル（2022年）、G20を構成する新興国である。GDP成長率は2022年5.5%、2023年4.5%、2024年以降は3%台の成長が見込まれている⁵。主な輸出先は欧州諸国で、自動車、機械類、鉄鋼、衣類、電気機器、化学製品などを自国で生産し、輸出している（図表3）。製造業の労働コストは東欧諸国より低い（図表4）。

² [Tesla, Volvo Car pause output as Red Sea shipping crisis deepens](#), Reuters, January 13, 2024.; [Hungary's Suzuki plant to stop production for a week over supply-chain issues](#), Reuters, January 15, 2024.; [Red Sea crisis forces Michelin to halt output in Spain next weekend](#), Reuters, January 16, 2024.

³ [How companies are responding to attacks on ships](#), Reuters, March 28, 2024.

⁴ 注3参照。

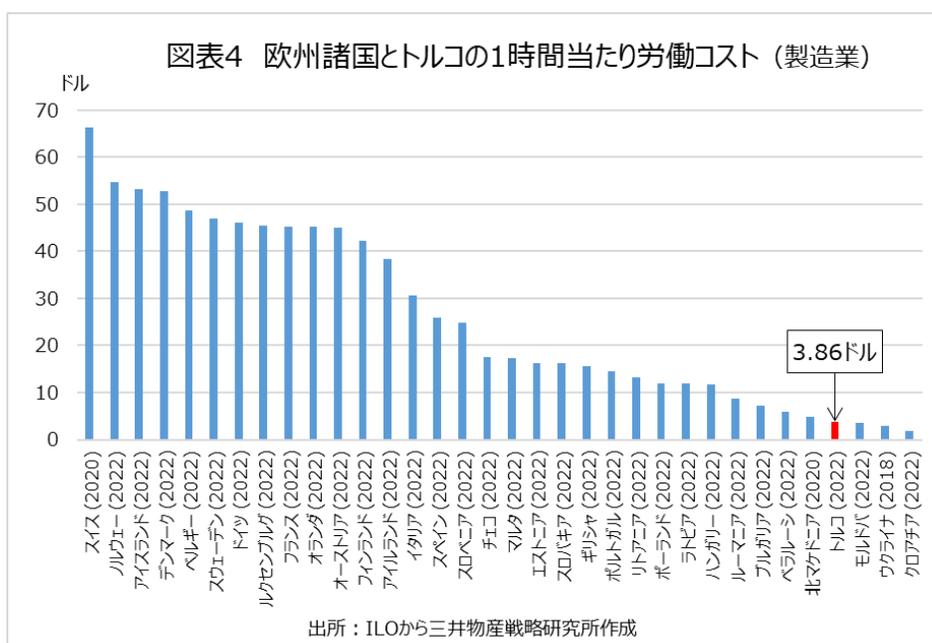
⁵ IMF, [World Economic Outlook](#). April 2024.

図表3 トルコの主な輸出品目と輸出相手国（2023年）

輸出品目		輸出額（百万ドル）	輸出相手国		輸出額（百万ドル）
1	自動車	30,837	1	ドイツ	21,092
2	機械類（家電、エンジン等）	25,227	2	米国	14,826
3	鉄鋼および鉄鋼製品	18,926	3	イラク	12,786
4	衣類	18,322	4	英国	12,468
5	鉱物性燃料（主に石油）	16,409	5	イタリア	12,382
6	電気機器	15,351	6	ロシア	10,921
7	貴金属、真珠、貴石など	13,650	7	フランス	10,297
8	プラスチック製品	10,590	8	スペイン	9,777
9	食用果実	5,370	9	UAE	8,594
10	アルミニウム製品	5,318	10	オランダ	7,873

出所：International Trade Centerから三井物産戦略研究所作成

図表4 欧州諸国とトルコの1時間あたり労働コスト（製造業）



出所：ILOから三井物産戦略研究所作成

2-2. 欧州への自動車、繊維・衣類輸出

1-2. で既述の通り、紅海危機によって自動車部門が影響を受けたが、トルコではフォード、現代自動車、ルノー、トヨタ、ベンツ、マン、アナドルいすゞ、トファッシュ（Tofaş）、テュルクトラクター（TürkTraktör）、カルサン（Karsan）、オトカ（Otokar）、テムサ（Temsa）といった外資・トルコ企業が生産工場を持ち、欧州への輸出を行っている⁶。トルコでの自動車生産の7～8割は輸出向けであり⁷、欧州向け輸出体制は十分に整っている。

紅海危機の影響を受けたもう一つの業種、アパレルを見ても、トルコでの生産と欧州への輸出が行われている。同国は欧州への繊維製品・衣類供給国として第3位（2023年）で⁸、H&M、マンゴ、ザラ、アディダ

⁶ Automotive Manufacturers Association (OSD), [Automotive Industry Monthly Report, February 2024](#), p. 15.

⁷ OSD, [Automotive Industry Monthly Report, February 2024](#), p. 14.

⁸ European Apparel and Textile Confederation (Euratex), [Facts & Key Figures of the European Textile and Clothing Industry \(2024 edition\)](#), p. 19. 第1位は中国、第2位はバングラデシュ。

ス、プーマといった世界的アパレルメーカーの生産工場がある。このように、紅海危機で物流問題が生じた部門に関してはトルコ国内でも生産・輸出体制が整備されており、欧州向け生産・輸出代替生産拠点になる可能性がある。

2-3. 高付加価値産業の育成

トルコ政府が高付加価値産業の育成に積極的であることにも注目だ。欧州諸国は、スマートフォン、パソコン、蓄電池（リチウム・イオン蓄電池を含む）、半導体（太陽光発電パネルを含む）といった高付加価値製品の輸入のおよそ半分をアジア、特に中国に依存する（図表5）。トルコ自身もこれらの製品を中国からの輸入に依存する。しかし、同国は2023年9月に発表した中期経済計画2024-2026において、高付加価値産業の育成と輸出促進、GX・DXの促進による経済成長を課題の一部に挙げた⁹。

図表5 欧州28カ国の中国からの主な輸入品目（2023年）

輸入品目	中国からの輸入		アジアからの輸入割合
	額（百万ドル）	割合	
1 スマートフォンなどの電話機	79,274	41.4%	60.2%
2 パソコン	60,439	42.3%	56.3%
3 蓄電池（リチウム・イオン蓄電池他）	30,474	41.2%	48.7%
4 半導体デバイス（太陽光発電パネル他）	27,956	55.7%	66.0%
5 乗用自動車	25,093	6.2%	14.1%
6 変圧器	19,400	33.0%	44.4%
7 複素環式化合物	16,070	19.4%	28.1%
8 ゲーム機器	11,780	53.2%	62.4%
9 モニターおよびプロジェクター	10,387	31.9%	42.6%
10 電熱器	8,722	32.0%	37.8%

出所：International Trade Centerから三井物産戦略研究所作成

GXと高付加価値が組み合わさる産業として、EVおよびEVバッテリーの国内生産の試みに注目したい。2018年、エルドアン大統領主導で国産EVメーカー「TOGG」が設立され、2022年にEV組み立て工場（ブルサ県ジェムリク）が稼働を開始、初の国産EV「TOGG T10X」の販売が開始された。2023年の乗用車新規登録台数に占めるEVの割合は6.9%とまだ少ないが、TOGG T10Xの販売開始によりEV新規登録台数は前年から7.9倍に増え¹⁰、調査会社BMIのデータによると、国内EV販売台数は2032年までに年間平均24%増加する見込みである¹¹。TOGGは2025年から欧州向け輸出も開始する計画だ¹²。

EVバッテリーに関しては、2023年2月、フォード、韓国LGエナジーソリューション、トルコのコチ・ホールディング（Koç Holding）がアンカラに欧州最大規模のEVバッテリー生産工場を建設する目的で合弁企業設立の覚書に署名した。2026年に商業生産開始、年間生産能力は25GWhになる見通しで、将来的には45GWh

⁹ Presidency of Strategy and Budget, [The Medium Term Program \(2024-2026\)](#).

¹⁰ 中島敏博「[第93回：EV販売、トルコで本格化＝TOGGがけん引](#)」EMB Business News, 2024年2月29日。

¹¹ 以下レポートより筆者計算。[Turkiye EV Profile: Increased Incentives Necessary To Stimulate EV Adoption](#), BMI, July 4, 2023.

¹² [Turkey's EV production finally gets into gear](#), Arabian Gulf Business Insight, December 29, 2023.

に拡大される予定だ。また、同3月にはTOGGと中国ファラシス・エナジーの合弁企業Siroが、ジェムリクの工場ではTOGGのEVにインストールするバッテリーの生産を開始した。現在、年間生産能力は3GWhだが、2031年までに20GWhに拡大させる予定だ。エルドアン大統領は、2030年までにトルコを欧州向けEVバッテリー生産拠点にすると述べている¹³。

このように、トルコが国策として投資を奨励するEV産業はまだ初期段階だ。クリーンエネルギー関連事業は中東進出日系企業の関心が高く¹⁴、日系企業が技術や知識で貢献できる分野であり、トルコおよび外国企業と協力できる可能性が高いだろう。

3. トルコ経済の現状と見通し

しかし、問題は、エルドアン大統領が主導した長年の異常な低金利政策¹⁵がもたらした高インフレと通貨下落が今も続き、外国投資家のトルコ経済への信用が回復しないことだ。インフレは国内コストを上げ、不安定な為替レートは為替リスクを生み、外国企業が投資をためらう要因となる。エルドアン大統領は再選後の2023年6月、財務大臣に元副首相・財務相のメフメト・シムシェキ、副大統領に元経済開発相・経済担当副首相のジェヴデット・ユルマズ、中銀総裁に元米大手銀行役員のアフィゼ・ガイエ・エルカン¹⁶を任命し、物価と為替の安定を目指し、彼ら経済チームが支持する合理的な金融政策を受け入れた。それから1年、金融引締め効果は出たのだろうか。

3-1. 合理的金融政策への転換

シムシェキ財務相は合理的経済政策への回帰を宣言し、利上げによる国内消費・不動産投資の沈静化とインフレ抑制を目指した¹⁷。中銀は2023年6月から2024年3月までに9回利上げを実施し、政策金利（1週間物レポ金利）を8.5%から50%に引き上げた。インフレ率は高止まり傾向にあるものの、2024年4月は前年比69.8%で、実質的にマイナス金利である（図表6）。

物価押し上げ要因の一つが通貨リラの下落だ。低金利政策時代に下がり続けたリラは、金融引締め後も11カ月間で37%減価した（図表7）。リラが下げ止まらない理由は、エルドアン政権が過去に異常な金融政策を押し通したために、国際金融業界でトルコの金融政策への信用・予見性が依然低いこと、金融引締め後も最低賃金と公務員年金支給額を40%以上引き上げたために国内需要が刺激されたこと、などが考えられ

¹³ [‘Türkiye aims to become major player in EV, battery production’](#), Hürriyet Daily News, November 6, 2023.

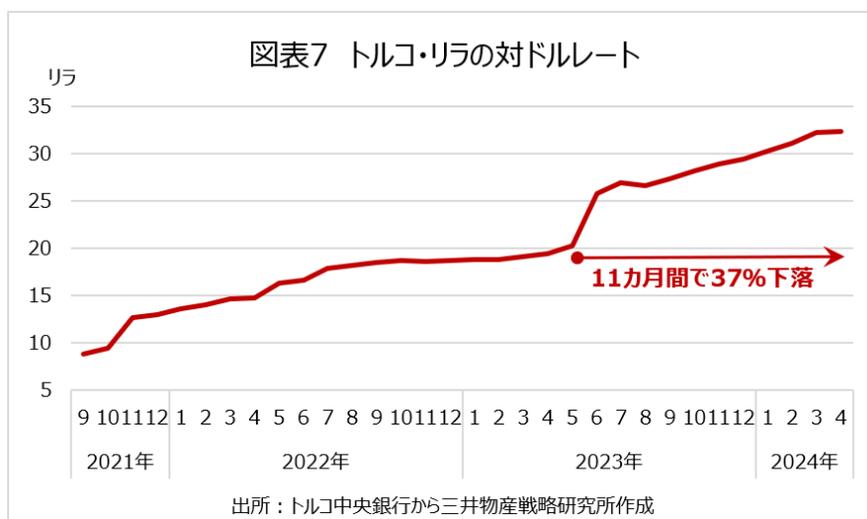
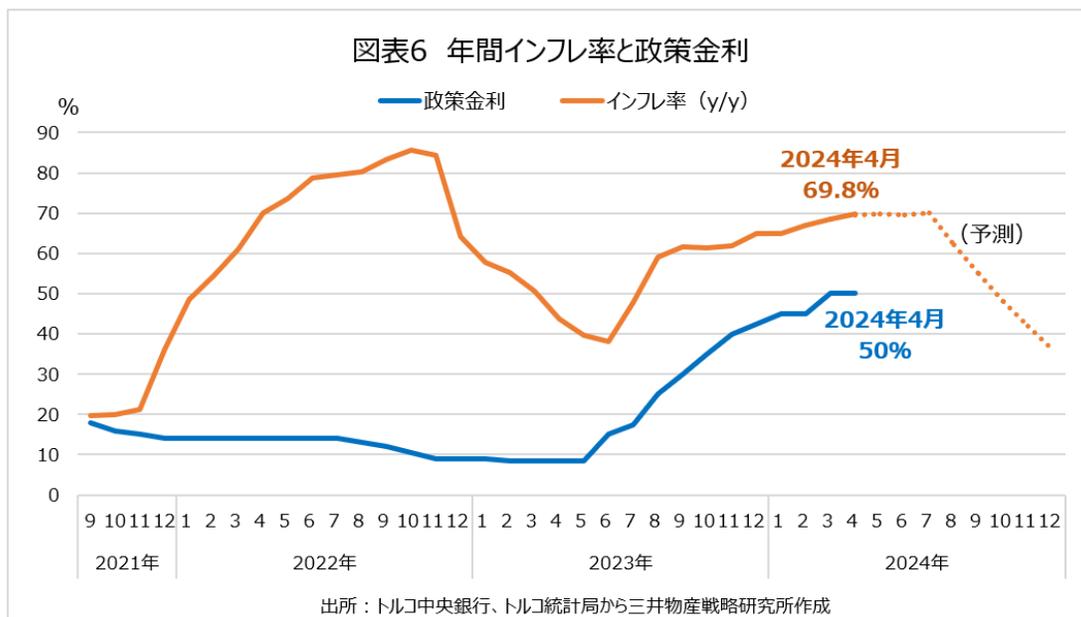
¹⁴ JETROが2023年12月に中東10カ国に進出する日系企業を対象に実施した調査によると、今後有望視するビジネス分野は、「資源・エネルギー」が52.8%で最多で、その内訳は、水素、燃料アンモニア、再生可能エネルギー（太陽光）などの脱炭素関連だった。

¹⁵ エルドアン大統領は、投資・生産・雇用・輸出拡大による経済成長を目指し、インフレが進む中でも低金利政策を主張した。

¹⁶ エルカン中銀総裁は、2024年2月、個人的な理由で辞任した。後任には当時副総裁のファティヒ・カラハンが任命された。

¹⁷ 間寧「[3選エルドアンのトルコ——「経済合理性への回帰」](#)」『IDEスクエア』（アジア経済研究所）、2024年2月。

る。



中銀は金融引締めの結果として2024年央にインフレ率が下がり始めると見込んでいる¹⁸。輸入依存度が高いエネルギー部門、サービス部門や食品の価格上昇は根強く、インフレ期待や地政学リスクもあり、中銀はデフレーションが確実となるまで金融引締めを続ける姿勢だ。

なお、3月31日の統一地方選挙で、与党AKPは過去の経済政策の失敗により最大野党CHPに全国得票率で負けた。エルドアン政権は、国民の支持を取り戻すためにも、引締めによる通貨下落食い止めとインフレ抑制に努める必要がある。国政選挙は2028年まで予定されておらず、今後4年間に痛みをともなう改革を実行し、経済再建を実現できるか注目される。

¹⁸ Central Bank of the Republic of Türkiye, [Inflation Report 2024-I](#). February 8, 2024.

4. まとめ

以上から、トルコは欧州との地理的近接性、欧州がアジアから輸入する製品の国内生産・輸出体制が整っていること、高付加価値産業の奨励から、紅海南部の治安リスクを回避するための生産・輸出拠点に適しているが、トルコ経済の不安定さが課題となっている。統一地方選挙が苦い結果となったエルドアン政権は経済状況を正常化する必要に迫られており、合理的な経済政策による経済再建に努めると考えられる。トルコの経済規模、戦略的地理、製造業の強さに鑑みると、インフレ率の収束と為替安定の兆しが表れ次第、外国投資家はトルコに戻ってくると予想される。紅海危機の長期化が予測される中、地政学リスクを回避する場所としてトルコの重要性に改めて注目する価値はある。

当レポートに掲載されているあらゆる内容は無断転載・複製を禁じます。当レポートは信頼できると思われる情報ソースから入手した情報・データに基づき作成していますが、当社はその正確性、完全性、信頼性等を保証するものではありません。当レポートは執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社および三井物産グループの統一的な見解を示すものではありません。また、当レポートのご利用により、直接的あるいは間接的な不利益・損害が発生したとしても、当社および三井物産グループは一切責任を負いません。レポートに掲載された内容は予告なしに変更することがあります。