

原油価格上昇のインド経済への影響（トレンド・レポート）

著者	島根 良枝
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	159
ページ	24-25
発行年	2008-12
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00004868

原油価格上昇のインド経済への影響

島根良枝

インド経済は二〇〇八／〇九年度（四〇〇八年三月）も七〜八%前後の着実な成長を続ける見通しであるが、二〇〇七／〇八年度の実質GDP成長率八・七%からは成長ペースが減速する見込みである。また年初来再び物価上昇が加速しており、とりわけ一次産品を中心とする生活必需品の価格上昇が深刻な問題になっている。成長ペースの減速と物価の上昇には国際金融情勢の変化、世界的な資源高といった様々な要因が影響しているが、端緒となったのは原油価格の上昇であった。ここでは原油価格の上昇がインド経済に与える影響を整理し、今後の政策的課題を考察する。

●原油消費の動向

はじめに原油の消費動向を確認する。インドの原油総消費量は経済成長に伴って大幅に増加しており、二〇〇六／〇七年度には一億四六〇〇万トンであった。そのうち国内の原油生産量は三三九万トンにとどまり、一億一一五〇万トンを輸入に依存した。二〇〇七／〇八年度については国内の原油生産量が前年度とほぼ同水準とみられ

る一方、輸入は一億二二六万トン、約六七九億八八〇〇万ドル（一ドル＝四一・三ルピー、二〇〇七／〇八年度平均値）であった。

なお、石油精製能力の増強を反映して石油製品の輸出も次第に拡大しており、二〇〇七／〇八年度の石油製品輸出は三二〇〇万トン、約二六〇億ドルであった。

●政策的な対応

インド政府は、現在でも生活必需品を中心とした品目について価格を統制している。経済自由化政策の流れの中で二〇〇二年四月にガソリン、ディーゼル油製品の価格統制が廃止されたものの、これらの価格は閣議決定事項とされているため、灯油、LPGとともにガソリン、ディーゼル油製品も実質的には価格統制のもとにあるといつてよい。

二〇〇六年二月にランガラジャン (Ran-garajan) 委員会は、「石油製品価格の価格と税率に関する報告書」の中で、補助金を抑制し総額に関して一定の上限を設けること、国営の石油販売会社 (Oil Market-

ing Companies = OMCs) (インド石油公社 = Indian Oil Corporation Limited、ヒンドスタン石油公社 = Hindustan Petroleum Corporation Limited、バラト石油公社 = Bharat Petroleum Corporation Limited) を通じたいわゆる隠れた補助金を廃止することを政府に提言した。ただし後述するように、こうした提言は今のところ実施されていない。

現連立政権の中心である国民会議派には、任期切れとなる二〇〇九年を待たずに総選挙を前倒しで実施しようと企図する党幹部もあるとされる。そうした中、政府は六月五日に、ガソリンとディーゼル油に関してのみであるが、政治的に困難な課題である価格引き上げを実施した。なお、小売価格の上昇を抑制するため、価格引き上げと同時に税率が引き下げられた。

●問題

ガソリン、ディーゼル油価格の引き上げは実施されたものの、全体としては依然、石油製品価格の引き上げが抑制されているため、世界的な原油価格の変動が物価に与

える影響は限定的である。他方、価格変動が抑制され、補助された価格で市場に供給されているため、需要抑制の遅れと財政面の問題が生じている。

第一の需要抑制の遅れについては、二〇〇七／〇八年度に国内のディーゼル油販売量は一一・一％増、石油製品販売量は一一・二％増と、それぞれ最近二二年間、八年間で最も高い伸び率を示したことが注目される。ディーゼル油、石油製品の価格弾性値は一般に低いとみなされているものの、価格統制のもとで、価格メカニズムを通じた需要の調節や利用の効率化が遅れているものとみられる。

第二の財政面への影響については、価格引き上げ後も国内小売価格が一バレル当たり六八ドルに固定されているため、OMCsの損失が拡大している。原油輸入のバスケット価格が一バレル当たり一三〇ドルを超えていた時点で、OMCsの損失は二〇〇七／〇八年度の七七〇億ルピーから二〇〇八／〇九年度には二兆五〇〇億ルピーに増大すると見込まれていた。現在、原油輸入のバスケット価格は一バレル当たり一〇〇ドル程度に落ち着いているが、それでもOMCsの損失額は一兆六五三億ルピーに達する見込みである。

政府はOMCs損失の大半を石油債の発行によって補填する予定であるが、ガソリンとディーゼル油の価格引き上げと同時に実施されたこれら製品への減税によって

二二〇〇億ルピー以上の歳入減少を被る見込みである。財政責任・予算管理法 (Fiscal Responsibility and Budget Management Act = FRBMA) によって財政赤字削減が法的に義務付けられている中で、歳出の削減は免れない。歳出の約三割を利払い費が占めるといふ硬直的な歳出構造の中で、歳出総額の削減は現政権が「最小共通綱領」として示した重点施策への歳出削減を意味することになる。

●今後の政策的方向性

今後の政策的方向性としては、当面の課題として、各種石油製品の価格引き上げとともに、一層の税率引き下げが必要であると思慮される。六月にはガソリン、ディーゼル油の価格引き上げと同時に税率の引き下げが実施され、関税は原油について五％からゼロ％へ、ガソリン、ディーゼル油について七・五％から二・五％へ、その他の石油製品について一〇％から五％へと引き下げられた。他方、物品税はガソリン、ディーゼル油に対してはそれぞれ一リットル当たり一四・四五ルピー、四・六〇ルピーから一ルピー下げられたに過ぎない。二〇〇六／〇七年度の石油製品からの税収は、関税が一〇〇四・三億ルピーであったのに対して、物品税は五八八二・一億ルピーに達した。また減税後も、ガソリンの小売価格一リットル当たり五〇・五二ルピーのうち、二六・六％が物品税、一八・一％が州政府の

課税や手数料・配送料であり、減税の余地は大きい。

より中長期的には、増大するエネルギー需要に対応するため、代替的エネルギーの確保が必要である。インド政府はいわゆるエネルギー外交に熱心に取り組んでおり、二〇〇五年には各国の担当閣僚を招いて産油国・消費国対話を主催し、資源国との積極的な外交に取り組んできた。具体的には、南アジア、中央アジア、西アジアという複雑な地政学上の対立・問題を抱える地域内で石油・ガスパイプラインの実現に向けて関係国と折衝を繰り返してきた。また最近では、シン首相が九月二五日にプッシュム大統領と会談して米議会による米原子力協定の承認に期待を示し（その後、議会承認、正式調印を経て一〇月一〇日に発効）、同月三〇日にはサルコジ仏大統領と会談して民生用原子力分野での協力協定に調印した。

とりわけ総選挙を視野においた場合、価格の引き上げもエネルギーを巡る外交も政治的に非常に難しい舵取りを要求される課題であるが、政府の地道な取り組みを期待したい。

（しまね よしえ／在ニューデリー海
 外派遣員）