

原油価格上昇のインド経済への影響

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	海外研究員レポート
ページ	1-3
発行年	2008-09
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00049980

平成20年9月27日
海外研究員(ニューデリー)
氏名 島根良枝

「原油価格上昇のインド経済への影響」

インド経済は2008/09年度も7～8%前後の着実な成長を続ける見通しであるが、2007/08年度の実質GDP成長率8.7%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。

1. 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、2006/07年度には1億4700万トンであった。そのうち国内の原油生産量は3400万トンにとどまり、1億1300万トンを輸入に依存した。2007/08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1億2167万トン、約679億8800万ドルであった。

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、2007/08年度の石油製品輸出は3200万トン、約260億ドルであった。

2. 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2002年4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。

2006年2月にランガラジャン(Rangarajan)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 Marketing Companies: OMCs)¹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。

¹ 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)、バーラト石油公社(Bharat Petroleum Corporation Limited)

IDE-JETRO

<http://www.ide.go.jp>

国民会議派には、現政権が任期切れとなる 2009 年を待たずに総選挙を前倒して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 6 月 5 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。

3 . 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 1 の需要抑制の遅れについては、2007/08 年度に国内のディーゼル油販売量は 11.1%増、石油製品販売量は 11.2%増と、それぞれ最近 12 年間、8 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 2 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 1 バレル当たり 68 ドルに固定されているため、国営である OMC s の損失が拡大している。原油輸入のバスケット価格が 1 バレル当たり 130 ドルを超えていた時点で、OMC s の損失は 2007/08 年度の 7700 億ルピーから 2008/09 年度には 2 兆 5000 億ルピーに達すると見込まれていた。現在、原油輸入のバスケット価格が 1 バレル当たり 100 ドル程度に落ち着いているが、それでも OMC s の損失額は 1 兆 6530 億ルピーに達する見込みである。

政府は OMC s 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 2200 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 Budgetary 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 3 割を利払い費が占めるという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。

4 . 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、一層の税率引き下げが必要であると思慮される。6 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 5%から 0%へ、ガソリン、ディーゼル油について 7.5%から 2.5%へ、その他の石油製品について 10%から 5%へと引き下げた。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 1 リットル当たり 14.45 ルピー、4.60 ルピーから 1 ルピー下げられたに過ぎない。2006/07 年度の石油製品からの税収は、関税が 1004.3 億ル

IDE-JETRO

<http://www.ide.go.jp>

ピーであったのに対して、物品税は 5882.1 億ルピーに達した。また減税後も、ガソリンの小売価格 1 リットル当たり 50.52 ルピーのうち、26.6%が物品税、18.1%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、2005 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おり、最近ではシン首相が 9 月 25 日にブッシュ米大統領と会談し、米議会による米印原子力協定の承認に期待を示した。

とりわけ総選挙を視野においた場合、税率の引き下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。

以上