

第6表 石油製品小売価格（1リットル当り）

	新価格 (1990年9月21日改定)	旧価格 (1989年11月30日改定)	値上げ分 (ペ)	値上げ率 (%)
	(ペ)	(ペ)		
ガソリン（プレミアム）	8.8700	7.0600	1.8100	25.6
ガソリン（レギュラー）	8.5000	6.6900	1.8100	27.1
航空機燃料	10.3902	8.5238	1.8664	21.9
灯油	6.2400	4.9600	1.2800	25.8
ディーゼル油	6.2400	4.9600	1.2800	25.8
重油	4.9125	3.4225	1.4900	43.5
L P G	4.4261	3.5374	0.8887	25.1
アスファルト	8.7398	6.0238	2.7160	45.0
シンナー	10.5099	8.7978	1.7121	19.4
平均	6.1355	4.4329	1.4439	32.6
LPG:11kg(ボンベ入り)				
工場渡し	105.60	88.10	17.50	19.86
配達	108.60	91.10	17.50	19.21
小売店渡し	108.10	90.60	17.50	19.32

(出所) エネルギー統制委員会 (FRB)。

タイ

森脇 譲
糸賀 滋
河森 正人

(1) 石油価格上昇の国民経済への影響

タイ政府は中東湾岸危機による石油価格高騰を受け、9月25日、2回目の石油製品価格の値上げを発表した。この発表は9月12日の第1回の値上げに引き続き、わずか2週間後に行なわれたものであり、翌26日には新価格による値上げが実施に移された。今回の値上げは、平均21%で、値上げ幅はガソリンで第1次の1リットル当たり0.3バーツ（約25バーツ/ドル）を大きく上回り、2.3バーツの値上がりというものである。製品別値上がり額は別表のとおりである。

タイでは原油国際価格と国内石油製品価格に大きなギャップがあり、第3次の値上げも避けられない情勢にあり、経済成長鈍化、インフレ圧力等、国内経済への影響は必至とみられている。

る。しかしながら2度にわたる前回の石油危機に比べ、タイ経済は、輸出構造の多角化、財政の健全化、外貨準備の増大(90年6月末で122.5億ドル)、債務の抑制(90年4月末、2830億バーツ、約109億ドル)等、ファンダメンタルズが比較的良好に推移してきており、また、石油輸入依存率も80年の90%から昨年は60%にまで減少してきており、総輸入額に占めるエネルギー輸入の比率も80年の30%から昨年は9%にまで減少してきている。このような推移を考えると前回の石油危機時に比べ、タイ経済はかなりの抵抗力をつけてきているといえよう。

チャーチャイ首相は9月25日の閣議後、今回の値上げ措置は一時的なものであり、タイ製品の輸出力には影響を及ぼさないと述べている。また、この日の閣議では石油価格の値上がりの農民、低所得者層の生活への影響をさけるための方策が検討され、ゴム輸出税の免除、バス・鉄道等公共輸送運賃の据え置き等が指示された。

国内経済への具体的な影響としては、中央銀行による、金融引き締めの結果、金利が上昇し、加熱ぎみの建設業界—特に中小開発業者—では資金繰りが苦しくなり、計画を中止、縮小するものが出てくるのではないかとされている。一方、トラック輸送協会は石油小売価格の再引き上げを受け、18.5%の運送費の値上げを発表したが、運輸・通信省はこの値上げ発表に反対している。商業省では生活必需品の価格規制、苦情受けセンターの設置、便乗値上げ・投機買いの監視、等の措置を講じることを明らかにしている。

また、国家経済社会開発庁(NESDB)は、国際石油価格の上昇が経済成長に与える影響を試算し、結果を内閣に提出した。これによれば、当初第7次5ヵ年計画期間中(92-96年度)の経済成長率を7~8%に設定していたが、国際原油価格が30ドル/バレルの場合は2%、35ドル/バレルの場合は3.1%、それぞれ当初予定よりも下回るとしている。また、来年度のインフレ率については、当初予測6.5%増だったものを30ドル/バレルの場合6.9%、35ドル/バレルの場合7.9%にそれぞれ上方修正した。来年度の貿易赤字予測についても当初の2000億バーツから2200億バーツに修正している。

(もりわき ゆずる/在バンコク海外派遣員)

(2) 貿易、産業、債務への影響

昨年イラク、クウェートとの貿易は76.4億バーツ、全貿易額の0.7%、タイからの輸出が33億バーツ、輸入が43億バーツであった。中東全体との貿易は、606億バーツでこれは輸出総額の5.1%となる。輸出入はほぼ均衡しているが、米、衣服、繊維、靴、海産物缶詰は禁輸で打撃を受けた。中東への輸出300億バーツのうち、半分が衣服・繊維であり、サウジアラビ

アが最大の顧客で、40億バーツ、ついでドバイが27億バーツ、クウェートが12億バーツ、イラクが1億バーツとなっている。特に一部の中小衣服メーカーには禁輸の影響が出始めている。イラク、クウェートからの輸入は原油、肥料、殺虫剤、化学品であり、石油は10数%を両国に依存しているためこの代替供給先を探す必要がある。

好景気を支える自動車メーカーでは、当面受注残高が十分にあり問題ない。これまで異常な受注増に追われていたが、今後は合理化への努力を強いられることになる。電力料金等の値上がりがあると、輸出産業への打撃は大きなものとなる。また大型公共投資プロジェクトはインフレによるコスト増で遅れがでるかもしれない。国民生活面では、バス料金（現在でも赤字経営）の値上げが議論されたが、結局見送られた。政府は政治的理由から弱者対策に重きをおく一方、規制緩和の基本路線は堅持しようとしている。石油値上げによる負担は高度成長がもたらした歪みを是正するためのコストと言うべきであろう。

近年タイ政府は債務の抑制に努め、年間の公的対外債務に上限を設けており、蔵相は10月18日に、91財政年度も15億ドルの上限を維持すると述べている。90年4月末の公的債務残高は2830億バーツで約109億ドルであった。今回の石油価格上昇に際し債務問題が特に深刻化することはないだろう。

（いとう しげる／在バンコク海外調査員）

（3）出稼ぎ収入減少の国民経済への影響

タイでは約30万人が海外で労働に従事しており、これは2800万人の労働力人口の1%強にあたる。出稼ぎ先の内訳をみると、サウジアラビアの15万人を筆頭に中東が全体の76%にあたる22万人を占める。さらに海外出稼ぎ出国者数（1988年）をみると、計8万5000人のうち5万人強がサウジアラビアで、以下リビア8000人弱、イラク4000人弱と続く。

海外在留出稼ぎ労働者の本国送金は年間およそ200億バーツで、ちなみにこれは対輸出総額比で5%に相当する。今回のイラクのクウェート侵攻により直接影響を受けたクウェート7000人、イラク2万5000人分の送金減は国民経済全体からすれば大きな問題ではないといえる。

しかし、今後湾岸で戦闘状態が発生しサウジアラビア等隣国に戦火が及び、これによって帰国出稼ぎ者が増えれば、同国へ比較的初期から多くの出稼ぎ労働者を送り込んできたウドンターニー県など東北タイの地域経済に影響が出てくることが予想される。ちなみに中東の韓国系

企業の場合で賃金相場が月額5000バーツといわれており、仮に最低賃金一杯貰って地元で働いた場合（ただし東北タイでこうした機会に恵まれる者はごくまれである）の倍にはなり、送金も1000～2000バーツは可能であるという。

戦闘状態発生の場合、問題は本国送金の減少だけにとどまらない。海外出稼ぎ希望者は斡旋業者に仲介を依頼するのが通常で、「カーフワ」と俗称される手数料は平均3万5000バーツと一般の農民からすれば法外な額であり、これを工面するために土地権利書を担保に銀行融資を受けたり、これが不可能な場合は極端な場合で金利100%の非制度金融を利用する者もある。つまり出稼ぎ労働者は大きな負債を抱えて出国するわけであり、これを回収しないうちに帰国を余儀なくされた者の場合の債務問題が東北タイの地域経済にある程度の影響を与えよう。

(4) その他の特記事項

タイではイラクのクウェート侵攻以前から政府高官の汚職などで政権が不安定化していたが、今回の2度にわたる石油製品値上げの影響がさらに政局の先行きを不透明にしているといえる。ただ、今回は国内への石油供給が比較的安定しているため、クリアンサク政権時の第2次オイルショックの際に招来されたような社会的混乱はないものとみられる。

ただし、現在コスト上昇にも拘わらず据え置かれたままとされている電気料金、バス運賃等公共料金が引き上げられれば、組織的な反政府運動につながるにせよ、国民のあいだに不満が醸成されることになろう。逆に、政府が政治の不安定化を嫌って公共料金値上げを回避しようとするれば、中央政府会計から当該国営企業への補助金増額という財政負担増としてツケがまわってくることになる。

一方、国民の不満を代弁する労働運動側は、石油製品値上げをきっかけに最低賃金交渉で態度を硬化させている。タイの労働運動のナショナルセンターは、以前から最低賃金の日額90バーツ（バンコクおよび周辺5県）から100バーツへの引き上げを示唆していたが、2回目の石油製品値上げによって方針を変更し、要求額を110バーツへと引き上げた。政府および経営側がこれを拒否すれば、野党、軍部が労働運動を後押しする形で反政府の動きに拍車をかけるであろう。現在のチャーチャイ首相の苦境は、次期政権を狙うチャワリット元陸軍司令官にとっては逆に好機となるわけで、首相は厳しい政治のカジとりを強いられることになろう。

現在第3回目の石油製品価格引き上げが取り沙汰されている。今後の見所は、政治安定の見

地から値上げには慎重でありたいとする首相サイドと、石油基金への補助金の継続的注入によって引き上げを棚上げすることは財政安定の見地から好ましくないとする大蔵省サイドの二者間でどのような調整がなされるであろう。

(かわもり まさと／在バンコク海外派遣員)

新石油製品価格 (パーツ／リットル)

	旧価格	9月12日 値上価格	新価格	値上げ幅 (B)	(%)
良質ガソリン	8.45	8.75	11.05	+ 2.30	+ 20.8
普通ガソリン	7.75	8.05	10.35	+ 2.30	+ 22.2
ケロシン	6.12	6.42	8.72	+ 2.30	+ 26.4
高速ディーゼル油	6.10	6.40	8.40	+ 2.00	+ 23.8
低速ディーゼル油	5.90	6.20	8.20	+ 2.00	+ 24.4
燃料油 - 1	3.02	3.32	4.25	+ 0.93	+ 21.9
燃料油 - 2	2.93	3.20	3.90	+ 0.70	+ 17.9
燃料油 - 3	2.87	3.17	3.81	+ 0.64	+ 16.8
燃料油 - 4	2.84	3.14	3.72	+ 0.58	+ 15.6
LPG(B/kg)	9.85	10.40	11.05	+ 0.65	+ 5.9
自動車用 LPG	5.71		5.71		

マレーシア

横山 久

はじめに

産油発展途上国のひとつであるマレーシアにとって、今回の危機の経済への影響は、直接的には限られた範囲のプラスの影響を受けようが、世界景気がこれによって後退したり、流入する外国資本が減少するようなことになれば、かなりのマイナスの影響を、間接的に被ることになろう。というのは、(1)輸出額に占める原油のシェアは第2次石油危機後の25%前後から11~12%に半減している、(2)一方、世界景気により敏感に反応する(所得弾力性の高い)製造業品(とりわけ、電気・電子部品機械等)は今や輸出額の50%以上を占めるようになっている、(3)また、1987年以来の景気拡大は国内民間需要に波及はしているものの、流入する直接投資がおもに牽引しているからでもある。

(1) 石油価格上昇の影響

石油価格上昇の直接的効果は、(a)国内物価押し上げ、(b)石油輸出関連の税・ロイヤリティに