

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る。というのは、(1)輸出額にし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年以來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

よる政府収入上昇、(c)国営石油公社 (Petronas) の収益上昇、(d)経常収支の黒字要因等に及ぶと考えられる。ただし、こうした効果は、次のような現下の政治経済状況を考慮しながら秤量しなければならない（逆にいえば、国外で発生した今回の危機の影響は国内の政治経済状況の効果を凌駕するほどではないともいえよう）。景気拡大の続く現下のマレーシア経済のもとで、政府はその収入を拡大させ、規制緩和・民営化路線を定着させ、対外債務の先払いを行っており、一方で、運輸通信などのインフラストラクチャーの制約が顕在化し、インフレの兆しが見え隠れしており、旺盛な投資需要に伴う投資財輸入によって経常収支が赤字に転化しつつある。また、長い間憶測にすぎなかった総選挙が10月20日～21日に行なわれることになったことも考慮しておかねばならない。

こうした状況のもとで発生した石油価格の上昇に直面して、政府は、迅速に、特に国内物価への波及に対処している。隣接するタイ、シンガポールでは、ガソリン、ディーゼル油の小売り価格が相対的に高いため「密輸」が発生しているとして、9月1日よりほぼ2週間おきに、小刻みに3回にわたって値上げした。ガソリン1リットル当たり、3セント、3セント、5セントとあげ、10月2日には、M \$ 1.13 (約2.7Mドル/米ドル) [=57円] になった（タイでは、B 11.35 [=M \$ 1.22]、シンガポールではS \$ 1.40 [=M \$ 2.16]）。こうした処置と同時に、国内の生活必需品、建設資材の小売り・卸売り業者に対して厳しい「売り惜しみ」・「便乗値上げ」の監視策をとり、違反者には処分を下したりしている。なかには、1枚40セントのロチチャナイ（庶民に人気のある、折り畳んだ薄いパンケーキ）を50セント（25円）にしたとして処分された屋台食堂業者もいる。また、マレーシア航空の値上げ申請に対して、国際線の値上げは認めたものの、国内線については認めていない。

一方、中央銀行もインフレ期待を沈静化させるためもあるのであろう、金利引き上げを誘導するとともに、債券を売るなどして流動性を吸収している模様である。10月10日公表された8月の消費者物価指数は、対前年同月比で2.3%アップ、対同年前月（7月）比で変化なし、ということであった。8月以降、多くの機関は1990年の年間消費者物価上昇率は、3.5～4%と予測している。ただし、これは1980年を基準とした指数であり、その後の消費者の購入バスケットの変化、実際の生活実感からすれば、すでに4～5%のアップは優にこえているとの声も強い。

原油輸出価格の上昇によりもたらされる輸出収入の「たなぼた」利益の推計には、1990年30億M \$ [=1989年総輸出額 678億M \$ の4.4%]、1991年50億M \$ [同7.4%]（ザイナル中

中央銀行顧問のシンガポールでの会議報告)、1年間に54億M\$ [同8.0%] (ソロモン米国防務省次官補の議会聴聞会での発言)等の数字がある。これらでは、近隣アジア非産油諸国等のための1日当たり5万5000バレルの増産を見込んであり、石油価格はバレル当たりUS\$30と想定されている。こうした利益の行き先は、基本的にはPetronas、そして税・ロイヤリティを通ずる政府収入増、である。Petronasの動静については明らかにされることが多くはなく、この点についても不明であるが、石油化学プラント事業などの投資事業などにもちいられるのではないかといわれている。政府はこの収入増を、今年が第5次5カ年計画の最終年であり、新5カ年計画ならびに新しいNew Economic Policyの策定をまじかに控えてもいることから、上述した運輸・通信・上下水道・電力などのインフラストラクチャーの整備にあてるものと思われる。また、連邦政府の対外債務の早期償還などを行なうものともみられる。この他に、新聞によれば、公務員の賃金引き上げも検討されているとのことである。

(2) 経済封鎖による影響

対イラク・クウェートに対する経済封鎖による影響はほとんどないといってよいであろう。1990年1～7月実績でイラク、クウェートとの貿易は、輸出がそれぞれM\$1億2387万、M\$4735万、輸入がそれぞれM\$2966万、M\$8020万であった。これは、同期間の総輸出額M\$426億420万のそれぞれ0.3%、0.1%、総輸入額M\$419億7980万のそれぞれ、0.07%、0.2%にしか相当しない。また、品目別でも、輸出がパーム油、電気機械などであり、また、輸入は原油がほとんどであり、容易にその相手先を代替でき、またできる額でもある。

(3) 出稼ぎ労働者の海外送金、観光収入等に与える影響

出稼ぎ、観光収入についても、直接的にはまったく影響を受けないものの、間接的には多少の影響を受ける可能性がある。財の貿易と同様に、世界景気が後退するようなことになれば、世界から来訪する観光客の数が減少すると予想されるからである。観光年(Visit Malaysia Year)と銘打たれた1990年に、60～70%増えている観光客、観光収入に水をさされる可能性もあるとされている。

(4) 財政、対外債務等への影響

連邦政府の対外債務はピークの1986年末にはM\$283億であったが、その後の経常収支黒字を背景に早期償還を行なってきており、すでにM\$238億(1990年3月)に減少している。前述したように、輸出収入の増大により、さらにこうした傾向が加速されるものと思われる。

(5) まとめ

以上を考慮すれば、全体としての影響は冒頭にのべたように限られた範囲のプラスの効果があると知れよう。総じて、GDP成長率は、湾岸危機発生以前の成長見込み、1990年8.3%に1～3%の嵩上が期待されよう（1990年の第1四半期は11%成長していたとの推定がある）。1991年についても、より多くの効果が期待され、なかには（湾岸危機発生以前の成長率見込み）プラス3～5%の効果を予測する向きもある。ただし、世界的な景気後退とインフレの予想、株価の低迷、総選挙などにより国内の投資家の間には慎重な見方があることも否定できない。現在行なわれている総選挙の結果によって、マハテル首相の率いる与党、国民戦線（Barisan Nasional）が再び、議席3分の2以上をとって安定することになれば、さらに見通しは強気のものになろう。

（よこやま ひさし／在クアラルンプール海外調査員）

シンガポール

木村 陸男

はじめに

付表は本年5月から9月末までの期間に報道された各種予測の概要をまとめたものである。湾岸危機の影響を取り込んだ予測のうちアジア開銀を除いて、その前提とした原油価格は明示されていないが、報道ぶりからして、25～30米ドルを想定していると思われる。

これらの予測は共通して湾岸危機により予想されるインパクトを、マイナスの面では、(1)原油価格上昇にともなう物価の上昇、(2)シンガポールの主要貿易市場である先進国経済の成長率低下にともなう輸出の伸びの低下、(3)外資系の投資の手控えに、プラスの面では、近隣産油国すなわちインドネシアとマレーシアの成長率上昇の波及効果、に求めている。悲観説と楽観説の違いは、以上4点をどう評価するかによるといえよう。これらを踏まえつつ、以下に、湾岸危機発生から現在までの主な動きを整理してみる。

(1) 原油価格上昇の波及

シンガポールは原油生産国ではないが、ヒューストン、ロッテルダムに次ぐ世界第3位の石油精製基地であり、精製量は日量100万バレル、そのうち日量約29万バレルが国内で消費されているとみられる。国内消費の内訳は、船舶用燃料に約15万バレル（シンガポールは世界最大