

## (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るろう。

（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見られる。

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由来するといえよう。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

の船舶燃料油供給港でもある)、航空燃料油に約3万2000バレル、発電用燃料に約5万5000バレル、ガソリンなどに約2万バレル(The Straits Times, 90年8月7日)、さらに石油化学を主とする製造業向けに3~4万バレルと推定される。また製油所等の原油備蓄量は計2600万バレルといわれる。しかし精製センターの存在は、供給量の確保の面では有利な条件ではあるが、石油製品の国内価格には、為替の変動と政府介入がなければ、国際価格の変動がそのままもちこまれることにもなる。

89年のシンガポールの石油輸入額に占めるイラクとクウェートのシェアは8.3%であるが、今回の紛争発生によりシンガポールの精油センターへの原油供給に支障が生じるという事態は、まだ報道されていない。他方、8月2日のイラクによるクウェート侵攻以来、原油国際価格(ブレント・期近先物・バレル当り)は、その直前の19.9米ドルから高騰を続け、8月23日には30米ドルの大台を突破し、さらに10月10日には40.5米ドルをつけた後、10月12日現在まで30米ドルの後半で推移している。

これに対してシンガポールの石油製品小売価格は、ガソリン(シェル・プレミアム・リットル当り)の場合、それまでの112.1Sセント(1.7Sドル/米ドル)から、8月14日には123.2Sセントに、9月2日には143.2Sセントに引き上げられ、9月21日には140.8Sセントに戻したものの、10月9日には154.2Sセントに上昇した。計37.8%の値上げであるが、ガソリン税と生産・販売・流通マージンを控除した生産コストは推計で75.1%の上昇となっており、原油価格の上昇を約半月のラグをおいて追っている形である。また、ディーゼル油小売価格は8月14日、9月2日、同12日、10月9日の4回にわたり計58.3%引き上げられている。

他方、発電用燃料油、船舶用燃料油、航空燃料は、需要家サイドの備蓄や長期契約の問題があり、値上げの実態は不明であるが、スポット市場では船舶燃料が8月24日までに93.2%、ジェット燃料が8月下旬までに約87%上昇した。製品価格については、生産コストの可能な限り速やかな最終消費者への転嫁、さらにガソリンとディーゼル油についてはペナルティ・コスト引き上げによる消費抑制(現在までのガソリン価格上昇分42.1Sセントのうち40.6%はガソリン税)という政府の方針が貫かれている。これは過去2回の石油危機で採られた製品価格統制は、調整コストが大きく、かつ、石油輸出基地としての発展を阻害しかねないという認識による(リー商工相の8月30日と9月23日の談話)。

以上の製品価格の上昇により、まず運輸部門に値上げが波及した。海運では一部の運賃同盟

が燃料追加料金を9月から最高5倍に引き上げることを決定した。陸運では10月1日からバス料金が最高25%、10月25日からタクシー料金が最高15.8%値上げされることになった（9月26日発表）。しかし最大の需要家である公益事業公社(PUB)は、湾岸危機発生直後に、予定されていた電力料金の引き下げを行なわないと決定したにとどまり、現在まで値上げを控えている。これは、電力などの公共料金はシンガポールの国際競争力維持に配慮して決めるという政府方針に即して、事態を注視しているためとみられる。

## (2) 主要産業部門への影響

最近の研究によれば、シンガポールのエネルギー弾性値（航空燃料と製油所使用分を含む）は、60-73年の期間の1.7に対して74-80年は0.7に低下している。その後も、一方では石油化学産業などエネルギー多消費型業種の拡大はあるが、他方で、金融、通信などのサービス産業が成長の柱として発展してきており、弾性値は一段と低下したものとみられる。とはいえ現在のところそのエネルギー源を全面的に石油に依存しているため、原油価格高騰の影響は全産業分野に及ぶものとなる。

製造業で今回の危機で好影響を受ける業種は、石油精製がある。原料輸入価格を輸出価格に転嫁し、しかも輸出市場で在庫増しの需要が出ることから操業率が高まるとみられる。次いで世界的な船舶の高齢化からとくに修理需要が拡大している造船・修理産業は、湾岸危機長期化の場合もオイルリグなどの需要拡大が期待できる。他方、紛争の打撃が大きい部門の筆頭は石油化学産業とみられる。その操業コストに対する原料コストの比率は70%以上、電力やその他の石油関連インプットなどを含めると85%に達する場合もある。同様にプラスチック成形は原料コストの高騰から、9月に入って25~30%の製品価格引き上げを求めている。電炉製鉄も燃料コストの生産に占める比率が12%に達しており、建設資材価格への跳ね返りが予測される。以上の好影響2業種の製造業付加価値額に占める比率は89年に13%、打撃の大きい3業種のそれは10%であり、効果が相殺される気配が強い。これに対して製造業付加価値の40%を占める電子電機産業は半導体サイクルもあり89年に輸出額の伸びが7.9%に鈍っており、今回の危機ではコスト上昇もさることながら、先進国市場の動向がもっとも懸念される場所である。建設部門のGDPに占めるシェアは5.4%と小さいが、89年に4年連続マイナス成長を脱し、公共事業と民間建設需要の拡大により中期的成長が期待されていた。業界筋によれば、原油価格が30%上昇した場合のコスト増は約4%と推定し、また、90年の成約額は当初予測65億Sドルに対し60億Sドル台の前半が見込めるとして、強気である。上半期の海外での成約額は5億5000万Sドルに達し、今後もタイ、マレーシアの建設需要は根強いとみられることから、通年で昨

年実績の 8 億6000万 S ドルを上回ることが確実視されている。

運輸産業にはすでに触れたが、危機発生後、運賃値上げに走る外国航空会社が出ている。このためもあり観光産業では当初、90年に12%、91年に8%の成長が予測されていたが、下方修正を余儀なくされている。

## まとめ

今回の湾岸危機のシンガポール経済に対する直接的影響は、原油供給量の不足ではなく、国際価格が戦争不安によって高騰していることに由来する。シンガポールの89年の輸入総額に占める石油・石油製品の比率は13.8%であるが、国内消費用原油（日量29万バレルと推定）の輸入額の比率は3.8%と小さい。また、対イラク、クウェート貿易が貿易総額に占めるシェアは0.7%（89年）にすぎない。他方、シンガポールの国際収支は、第2次石油危機後の原油・その他の一次産品価格の下落、85年以後の長期資本の流入と87年以後の製品輸出の持続的拡大などを反映して、経常収支が86年から黒字に転換し、総合収支黒字は81年の19億Sドルから89年の53億Sドルに拡大している。

対外債務はほとんどないといって差し支えない。40米ドル台の原油価格を想定しても、国際収支面での吸収力は十分あると見られる。問題はインフレであるが、政府当局の推計によれば、原油価格高騰—不況—物価鎮静という連鎖を無視すれば、原油価格がバレル当たり1米ドル値上がりすると、消費者物価指数は0.4%ポイント上昇するとされる。

湾岸危機の間接的影響は、米国が大規模な軍事介入に踏み切った結果、金融政策発動のタイミングを失い、景気後退が避けがたくなったこと、および、欧州でも英国が不振に陥り、西独経済に陰りが見えてきたことから、シンガポールの輸出が打撃を受ける可能性が高まったことである。89年の地場輸出に占める米国、英国、西独、日本の各市場の構成比は、29.9%、3.70%、4.2%、10.1%であり、マレーシアは8.2%、タイは5.9%であった。

以上の直接、間接の影響を考慮すると、原油価格を30米ドルと想定すると消費者物価は3%上昇し、成長率は6%台に低下し、40米ドルでは消費者物価は5%上昇し、成長率は3~4%台に低下すると見られる。

（きむら みちお／在シンガポール海外調査員）

付 表

発表機関	発表時期	GDP				インフレ率（90年）		
		90年全体	90年 上半期	90年 下半期	91年	全体	上半期	下半期
商工省	6月	6～8%				3～4%		
シンガポール 国立大学経済 学科予測チーム	7月12日	8.5～9%				9.2%		
商工省*	8月9日	6～8%	8.4%				3.5%	
シンガポール 国立大学経済 学科予測チーム	8月11日	8.1%	8.4%	7.8%		3.2%	3.5%	3.0%
アメリカ大使館	8月13日	8.5～9%			7～7.5%	3.5%		
オーバーシーズ ユニオン・バン ク**	9月7日			4～6%	5～6%			
アジア開銀**	9月20日	6.4%			5.0%			

\* 湾岸危機勃発後の変化を踏まえ、また上半期は実験推計

\*\* 湾岸危機後の変化を基礎とする予測、アジア開銀の場合は原油価格がバレル当り10米ドル上昇と想定したケース

## インドネシア

松井 和久

### はじめに

当地のマスコミ報道では、今回の湾岸危機はさほど大きく扱われてはいない。その理由として、以下の3点が考えられる。第1に、石油産出国であるインドネシアは、国内向けの石油供給面で湾岸危機の影響をほとんど受けない。第2に、中東地域に居住している少数のインドネシア人外交官や海外労働者を除いて、湾岸危機の軍事的緊張を国内で直接感じることはない。第3に湾岸危機を凌ぐ大事件が国内の経済界を揺るがしていることである〔注：大統領が代表を務める3つの財団が所有権の大半を持つ有力民間銀行（バンク・ドゥタ）の為替投機失敗をめぐるスキャンダル事件〕。

政府関係機関は、もちろん、湾岸危機による石油価格上昇が国内経済に与える影響について重大な関心を持っているが、今後の湾岸情勢の行方が不透明なこともあり、今のところ公式見