

2014年12月1日 全6頁

2 カ国で実施された燃料補助金削減の意味

経済調査部
エコノミスト 新田 堯之

[要約]

- 10月1日、マレーシアの「国内取引・協同組合・消費者省」は、補助金付きのレギュラーガソリンと軽油の価格を1リットル当たり0.2リンギ(約7.0円)ずつ引き上げると発表した。一方で、インドネシアのジョコ・ウィドド大統領も11月17日、補助金付きレギュラーガソリンと軽油の価格を1リットル当たり2,000ルピア(約19.4円)引き上げると発表した。
- 両国の政府が燃料補助金を削減した理由は財政負担を軽減するためであるが、その背景は異なる。マレーシアは法定上限近くまで達した政府債務を縮小させるため、インドネシアはインフラ不足を解消するためである。
- 燃料補助金の削減は①物価上昇を通じた消費・投資マインドの悪化、②物価抑制を目的とした利上げによる資金調達コスト増、などを通じ経済を減速させるが、今回のマレーシアとインドネシアのケースは経済を大きく悪化させる可能性は高くはないであろう。まず、マレーシアに関してはインフレ率の上昇幅は比較的小さな範囲に収まると見込まれている。さらにインドネシアのインフレ率の上昇幅はマレーシア以上となる見込みであり、中銀は11月18日に緊急の金融政策決定会合を開催し、政策金利であるBIレートを7.5%から7.75%へ引き上げたが、これ以上何度も追加で金融引き締めが実施される公算は大きくはないと思われる。
- マレーシアとインドネシアで実施された燃料補助金削減は経済のファンダメンタルズを改善させ、それが中長期的な成長に寄与すると期待される。さらに、国際原油価格の下落が続いていたという好条件を差し引いたとしても、国民から大きな反発を受けることも少なくない燃料補助金の削減・廃止を大きな混乱なく実施できた点は、両国の政治の実行力の高さを示すものであり、評価されるべきであろう。

マレーシアとインドネシアで燃料補助金が削減

10月1日、マレーシアの「国内取引・協同組合・消費者省」は、補助金付きのレギュラーガソリンと軽油の価格を1リットル当たり0.2リンギ(約7.0円¹)ずつ引き上げると発表した(実施は2日から)。結果、前者の価格は1リットル=2.1リンギ(約73.8円)から2.3リンギ(約80.8円)、後者の価格は1リットル=2.0リンギ(約70.3円)から2.2リンギ(約77.3円)へと値上がりした。

加えて、同国政府は11月21日に燃料補助金自体を撤廃すると表明した(実施は12月1日から)。そのため、今後レギュラーガソリンと軽油の価格は、国際原油価格の過去1ヵ月の平均値に基づいて決定される管理フロート方式に変更される予定²である。一見すると、この措置によって燃料価格はさらに上昇するように思われるかもしれないが、それは今のところ避けられる見通しである。国内取引・協同組合・消費者省のHasan Malek大臣は、「管理フロート方式に基づいた場合、燃料価格は安くなることもありうる。例えば、11月1日～19日におけるレギュラーガソリンの価格の平均値は(現在の補助金付き価格より安い)1リットル=2.27リンギ(約79.7円)である。」と発言している。マレーシア政府が燃料補助金を廃止した目的は、将来国際原油価格が急上昇した際に財政負担の急拡大を防ぐためだと思われる。

一方で、インドネシアのジョコ・ウィドド大統領(以下、ウィドド大統領)も11月17日、補助金付き燃料価格を1リットル当たり2,000ルピア(約19.4円³)引き上げると発表した(実施は18日から)。この結果、補助金付きのレギュラーガソリンの価格は1リットル=6,500ルピア(約63.0円)から8,500ルピア(約82.4円)、また補助金付きの軽油の価格は1リットル=5,500ルピア(約53.3円)から7,500ルピア(約72.7円)へと上昇した。

燃料補助金が削減された背景

両政府が燃料補助金を削減した理由は財政負担を軽減するためである。実際、2013年の歳出の中で燃料補助金が占める割合は、マレーシアは10.9%⁴、インドネシアに至っては16.7%⁵に達している。この要因としては、①2000年代以降、国際原油価格は歴史的な高水準で推移していること、②経済の発展と自動車の普及に伴い、ガソリンや軽油の使用量が増加したこと、などが挙げられる。

一方で、燃料補助金は国民の支持を受けやすい人気取り政策でもある。従って、これを削減

¹ 1リンギ=35.125円で計算(11月27日時点の為替レート、以下同様)

² なお、12月1日の販売価格は11月20日から30日までの価格の平均を基に決定される予定である。

³ 1ルピア=0.00969円で計算(11月27日時点の為替レート、以下同様)

⁴ 出所: AP通信がTHE BIG STORYに配信した記事“Malaysia axes fuel subsidies as oil prices drop”(2014年11月21日)

URL:

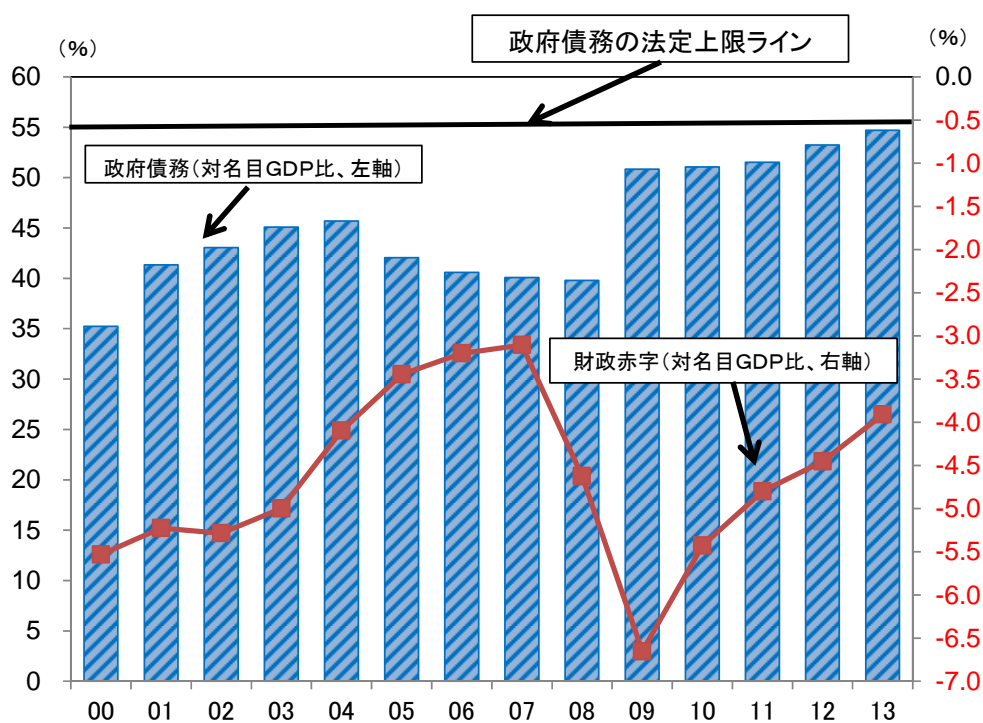
(<http://bigstory.ap.org/article/ada9d4aa343146d49519a786aecbc509/malaysia-axes-fuel-subsidies-oil-prices-drop>)に記載されているHasan Malek大臣の発言、およびマレーシア中銀

⁵ 出所: インドネシア財務省

するとなると政治的に大きなコストを支払う羽目になる危険性がある。それでも両国が燃料補助金の削減に踏み切った原因はそれぞれの国が抱えている問題・課題を解決しようとしたためである。

まず、マレーシア政府が解決しようとしているのは法定上限近くまで達した政府債務である。マレーシアの財政赤字は1999年以降、対名目GDP比で3%を超える状況が続いてきた。近年でも燃料補助金の拡大、低所得者向け現金給付、公務員の給料引き上げ、リーマン・ショックに対応するための経済対策等が財政支出を拡大させたことで、マレーシアの政府債務残高は2013年に対名目GDP比で54.7%に達した。これは法定上限である55%をわずかに下回る水準である。この状況を受け、マレーシア政府は財政赤字の目標を設定するなど、財政健全化を優先するようになり、2014年と2015年の財政赤字を対GDP比でそれぞれ3.5%、3.0%に縮小させる目標を立てている。

マレーシアの財政赤字と政府債務残高の推移



(出所) マレーシア中銀より大和総研作成

インドネシア政府が主に解決しようとしているのはインフラ不足である。インドネシアでは急速に自動車普及した半面、鉄道などの公共交通機関が発達していない状況である。そのため、首都であるジャカルタを筆頭に都市部では交通渋滞が年を追うごとに深刻化しており、これが生活環境の悪化、輸送コストの上昇などといった悪影響を生じさせている。

また、補助金付き燃料の使用拡大にブレーキをかけると期待されていた LCGC (Low Cost Green Car) は、むしろ逆効果であった。LCGC は低価格グリーンカーのことを指し、2013 年中盤から本格的に導入され、足元では新車販売台数の 20%弱を占めるまで売り上げを伸ばしていた。LCGC

は補助金付き燃料より質の高い補助金なし燃料を使用する前提で制度が設計されていた⁶が、現実には補助金付き燃料を使用するケースが横行しているという。

ジャカルタの知事であったウィドド大統領はこの状況をかねてから問題視しており、大統領就任前から燃料補助金の削減分を地下鉄などのインフラ整備に回すべきだと主張してきた。また、大統領に就任した10月20日以降も、2014年中に燃料補助金を削減する方針を示しており、ここからも新政権が燃料補助金の削減を早急に対処すべき政策課題として認識していたことがうかがえる。

インドネシアの交通渋滞の様子



(出所)大和総研撮影

短期的には経済の下押し圧力が生じるが、その程度はあまり大きくはない

燃料補助金の削減は①物価上昇を通じた消費・投資マインドの悪化、②物価抑制を目的とした利上げによる資金調達コスト増、などを通じ経済を減速させるが、今回のマレーシアとインドネシアのケースは経済を大きく悪化させる可能性は高くはないであろう。

まず、マレーシアの物価上昇幅は比較的小さな範囲に収まりそうである。その要因として、①燃料価格の引き上げ幅もこのまま行けば10%程度で落ち着くと見込まれる、②2013年9月3日には補助金付きのレギュラーガソリンと軽油が今回と同じく0.2リングずつ引き上げられた、③同年10月26日には砂糖補助金が撤廃された、ことが理由である。中でも②と③の影響で、2014年9月以降は前年の裏が出る形でインフレ率は落ち着きやすい環境となっている。

このような環境も相俟って、マレーシア中銀は今回の燃料価格の引き上げを物価の急上昇を

⁶ 排気量や現地調達比率等の条件を満たして LCGC に認定された自動車は、奢侈品販売税を免除される。

引き起こす要因として強く認識していないように見える。この証拠の1つは、11月5日に開催された金融政策決定会合でも政策金利であるオーバーナイト物金利を3.25%に据え置いたことである。さらに、10月13日付のブルームバーグの報道の中で、Zeti Akhtar Aziz 中銀総裁は「インフレ期待はしっかりと固定されている。(燃料価格の引き上げから生じる)二次波及効果の可能性は注視する必要があるが、現段階ではその効果は弱いものだと評価される」と発言⁷している。

他方で、インドネシアで実施された燃料価格の引き上げ幅は30%を上回っていることもあり、物価への影響はマレーシアのケースを上回る公算が大きい。中銀も、燃料価格の引き上げが開始された11月18日に、緊急の金融政策決定会合を開催し、政策金利であるBIレートを7.5%から7.75%へ引き上げている。

しかし、インドネシアの政策金利はルピア防衛に向けてもともと高い水準に置かれているため、追加の金融引き締めが何度も実施される公算は大きくないと想定する。そもそも大幅な経常赤字を抱えるインドネシアでは、2013年にQE3(量的緩和第3弾)の縮小(テーパリング)が早期に開始されるとの懸念が市場で生まれたことをきっかけとしてルピアが急落する事態に陥った経験がある。さらに米国連邦準備制度理事会(FRB)はQE3を10月28日と29日に開催された米連邦公開市場委員会(FOMC)で終了すると決定し、さらに市場では2015年半ば以降に利上げが実施されると観測も燻っている。このような事情からインフレ率が比較的落ち着いた2014年6月以降もインドネシア中銀は政策金利を7.5%に据え置き続けてきたのである。

また、インドネシア政府は燃料補助金を削減した分をインフラ整備に投資する予定であり、これが景気の下支え役となると見込まれる。さらに、燃料価格の引き上げに備えて、インドネシア政府は11月3日から貧困層を主な対象として、医療費・教育費の無償化と家計補助に関する社会保障プログラムを導入した。中でも家計補助については、総勢1,550万人に対して11月と12月にそれぞれ20万ルピア(約1,938.0円)を支給する措置が予定されている。これらの一連の政策が奏功し、燃料補助金削減から生じる経済の下押し圧力は相当緩和されると思われる。

中長期的な成長に繋がる構造改革が期待

マレーシアとインドネシアで実施された燃料補助金削減は経済のファンダメンタルズを改善させ、それが中長期的な成長に寄与すると期待される。

例えば、マレーシアで財政赤字や政府債務が軽減されれば、同国の国債の投資格付けが引き上げられ、さらに各種財政政策を発動する余地が拡大すると見込まれる。ただし、国際原油価格があまりにも高騰した場合、燃料補助金制度が再導入される可能性がある点には留意する必

⁷ Bloomberg “Malaysia’s Policy to Stay Supportive of Growth, Zeti Says” (2014年10月13日)
(URL:<http://www.bloomberg.com/news/print/2014-10-13/malaysia-s-policy-to-stay-supportive-of-growth-zeti-says-1-.html>)

要があろう。一方、インドネシアが燃料補助金を減らした分をインフラ整備に投じれば、国民の生活環境の向上・輸送コストの軽減などのプラスの効果が期待される。特に後者は、今後外資系企業の進出を誘致する上でインドネシアの評価を高める効果もある。

燃料補助金の削減は消費税の引き上げと同様に負担を実感しやすいものであるため、国民から大きな反発を受けることも少なくない。特に、インドネシアでは燃料補助金の削減を受けて過去に何度も大規模なデモや暴動が発生しており、1998年のスハルト政権の場合に至っては政権が崩壊する引き金となった。こうした事情を抱える中、国際原油価格の下落が続いていたという好条件を差し引いたとしても、マレーシアとインドネシアの両国が大規模なデモや暴動を回避しつつ、燃料補助金の削減・廃止を断行した点は、両国の政治の実行力の高さを示すものであり、評価されるべきであろう。

以上