

東南アジアにおける石油危機

安 場 保 吉*

The Impact of "Oil Crisis" on Southeast Asia

Yasukichi YASUBA

In Southeast Asia, direct effects of the "Oil Crisis", such as inflation, disturbance of production, balance of payments crises, and the loss of income due to deterioration in the terms of trade, while undoubtedly real, have proved to be factors which could be overcome even in seriously affected countries such as Thailand and the Philippines. The single most important impact was indirect, in the form of a decline in demand from recession-ridden industrialized countries. A continued recovery of the economies of these countries will be strategically important for the economies in Southeast Asia.

Changes in industrial structure and in the pattern of international division of labor will continue into the future. One neglected factor in this development is the relative rise, in the long run, of ocean transportation costs due to a rise in the price of oil. A further study of the effects of changes in ocean transportation costs will be particularly relevant for Southeast Asia, which is likely to be greatly affected by such changes.

(1)

東南アジア¹⁾と一口にいっても実際には、経済的・社会的・文化的にきわめて異質の諸国からなるが、石油資源の賦存ないし石油製品の生産・消費パターンについても異質性はあきらかである。いうまでもなく、インドネシアは主要産油国のひとつであり、石油戦略の受益国であった(表1参照)。²⁾マレーシアは東マレーシア産の原油を輸出し、製品を輸入しているが、全体としては需給はほぼ均衡している。シンガポール、タイ、フィリピンの三国は第一次エネルギーの国内生産がほとんどなく、主として輸入原油ないし石油製品に頼っているため、石油危機の影響に直撃されるが、このうち、シンガポールは原油の輸入量も多いが、製品の大部分が輸出ないし船舶用に向けられるという点で特異な存在である。

つまり、シンガポールの場合、理論的には、製品輸出の一部を削減することによって国内供

* 京都大学東南アジア研究センター

1) データの制約のため本稿ではアセアン(ASEAN)5カ国のみを取り上げる。

2) もっとも、インドネシアの場合、国民一人当りにしてみれば石油産出量はそれほど多いわけではない。値上げに伴う利益も他の産出国より小さい。1972年から1974年間の石油価格上昇に伴う利益は米ドル(1972年の物価)にして一人当たり約20ドルである。Indonesia's Biro Pusat Statistik, *Monthly Statistical Bulletin*, May 1976, pp. 105-6.

表1 商業エネルギーの需給, 東南アジア諸国

1972および1974年

(石炭換算量/1000キロトン)

	年	生産	輸入	輸出	船用	消費
インドネシア	1972	84,861	961	69,219	338	19,362
	1974	107,919	481	84,622	320	20,327
マレーシア	1972	6,657	8,875	15,897	202	5,799
	1974	5,799	8,026	6,310	214	6,440
シンガポール	1972	—	39,422	24,297	10,391	4,434
	1974	—	40,127	21,325	13,055	4,572
タイ	1972	346	11,922	635	124	11,947
	1974	476	11,994	249	91	12,325
フィリピン	1972	315	13,631	365	782	12,858
	1974	566	13,357	156	260	12,790

資料出所: U. N., *World Energy Supplies, 1950-1974*, St/ESA/STAT/SER, J/19, 1976, pp. 84-91.

給を確保することも不可能ではないからである。もっとも、「シンガポールは世界の石油需給ネットワークの一部である」から、「世界に共通な石油不足の影響を受けることは避けられない」³⁾ という事情もあり、完全に石油不足の圏外にたつことは許されなかった。

しかし、それにしても石油危機の影響がもっとも大きかったのはタイとフィリピンである。この両国でも工業国でみられたほどのパニックは起こっていないが、識者の間には強い危機感がみられた。たとえば、『バンコク銀行月報』(1974年1月12日)は「現在の世界エネルギー危機の中でタイの地位は…危険にさらされている」とし、政府は「できるだけ早い機会に石油消費を節約するための施策を採用しなければならない」⁴⁾ と主張している。フィリピンの場合、石油供給不安に対する危機感はさらに強く、石油危機直前の1973年9月には『国家エネルギー計画、および政策』(National Energy Plan and Policies)⁵⁾ を採択して、石油に対するエネルギー依存率を現在の93%から、1985年までに76%に引き下げることを決定している。また起こりうべき短期的不足に対する措置についても考慮がはらわれている。そのため、石油危機が起こった時、フィリピンは他国より進んだ対策を用意することができた。たとえば、フィリピンが実施したようなガソリンのクーポン配給制度を実施した国は世界でも数えるほどしかない。

このように、シンガポール、タイ、フィリピンの三国は石油供給の打撃を回避するためなんらかの手段を講じる必要に迫られた。もっとも、中国とのバーター協定を除けば、短期的な供

3) *The Straits Times*, December 14, 1973.4) *Bangkok Bank Monthly Review*, January 1974.5) *National Energy Plan and Policies*. (Appendix to *Four Year Development Plan, FY 1974-77.*)

給増加政策は大部分失敗に終わった。⁶⁾ たとえば、タイ政府はセメントないし砂糖・石油とバーター取引する協定を結ぶために外務大臣を中近東に派遣したが、成果はあがらなかった。フィリピンにいたっては回教徒弾圧のかどで非友好国に指定されるのを避けるため、「ミンダナオ調査団」を受け入れなければならない有様で特別待遇を期待することはとうていできなかった。またフィリピンは対米禁輸の影響を避けるために、米系会社 (Esso) を国有化したところ、新会社 (Petrophil) はかえってメジャーによる供給削減のために苦しまなければならなかった。

他方、消費節約運動のほうはかなりの効果があったとみられる。インドネシア以外の三国では、街路照明、ネオンサイン、ビル照明の削減、政府建物やオフィスでの電力使用節約、デパート・遊興施設の営業時間制限などが実施された。フィリピンではさらに産業別の供給制限やガソリンの配給制度が実施され、シンガポールはエアコンディショナーの新設制限を実施した。⁷⁾ これらの節約運動の結果少なくともタイとフィリピンでは消費節約の実効が上がったとみられる (注8を参照せよ)。もっとも、節約運動と並んで価格引き上げが行なわれているから、消費減少のうちのどれだけが節約運動の成果であるかを確定することはできない。

次に、石油危機後の価格変動の実態をみることにするが、各国の実態をみる前に、カトリーン・サイターのデータにより、世界各地の石油製品平均小売価格 (ドル建て) の変動パターンを観察することにした。表2のサイター・データは、1973年7月から1974年7月までの価格変動を調べたもので、その後の変動は除外されているが、石油製品価格改訂の大部分はこの時期までに完了しているから、大勢をみるにはこれで十分であろう。

まず、注目されるのは、石油危機以前においても石油製品価格には大きい地域差があったことである。先進国、非産油発展途上国、産油国の中では、先進国の価格が、表示した三製品 (レギュラー・ガソリン、灯油、軽油) のすべてについてももっとも高く、非産油発展途上国がこれにつき、産油国の価格は格安であった。先進国と産油国との間の価格格差はレギュラー・ガソリンで3.4倍、灯油で2.8倍、軽油では3.6倍に達していた。石油危機後の値上げ率は一般に産油国がもっとも小さく、非産油発展途上国がもっとも大きい。ただし、絶対値では先進国の価格のほうが依然として高い。値上げ後の先進国と産油国との間の価格格差はガソリンで4.3倍、灯油で4.0倍、軽油では4.4倍になった。

表3は1973年の9月以前と1975年3-4月について東南アジア諸国における石油製品のドル建て小売価格の推移を示したものである。全体として、石油危機前の価格もその後の価格変

6) 本節および第4節の叙述は主として1975年春筆者が行なった現地調査に基づくものである。調査に協力いただいた各地の関係者とくにジェットロ現地事務所関係者に謝意を表する次第である。また、調査費はジェットロの援助によった。記して感謝したい。

7) シンガポールはさらに自動車保有税の引き上げ、出勤時の混雑税新設、市内パーキング税の引き上げなども実施している。これらの措置はかならずしも省エネルギーという観点にたったものではないが、結果的にはかなりのエネルギー節約になっているものと思われる。

表2 地域別石油製品平均価格および同変化率
1973年7月～1974年7月 (リットル当り)^{a)}

	(1) 1973年7月 (U.S. セント)	(2) 1974年7月 (U.S. セント)	(3) 変 化 率 (%)
1. ガソリン (レギュラー)			
先進国	22.0	30.0	36.6
主要石油産出国 ^{b)}	6.4	6.9	8.1
非産油発展途上国	18.2	28.4	55.9
2. 灯 油			
先進国	11.1	15.9	43.2
主要石油産出国 ^{b)}	3.9	4.0	1.7
非産油発展途上国	9.4	14.4	53.0
3. 軽 油			
先進国	17.1	21.6	26.4
主要石油産出国 ^{b)}	4.7	4.9	3.3
非産油発展途上国	11.4	16.8	47.5

注: a) 原表では価格はセント/ガロンで表示されていたが他の数字との比較を可能にするため、セント/リットルに換算した。

b) ボリビア、コロンビア、エクアドル、インドネシア、ナイジェリア、サウジアラビアおよびヴェネズエラ。

資料出所: Kathrine W. Saito, "Petroleum Taxes: How High and Why?," *Finance and Development*, December 1975, p. 19.

化もサイトー・データの傾向値と一致する。すなわち、産油国インドネシアの危機前の価格と値上げ率が低く、自給国マレーシアは危機前の価格は他国並みだが値上げ率はやはり低い。フィリピンの従来のがソリン価格は非産油国としては異常に安かったが、その後大幅に引き上げられ、タイ並みになっている。タイ、シンガポール、フィリピンでは価格引き上げ率はかなり高かった(55～214%)が、それでも引き上げ後の価格は先進国価格(1974年7月現在)よりは安く、非産油発展途上国平均並みかそれ以下である。

表3はドル表示価格とその変化を示したものであるが、各国内経済の立場からすればより重要な指標はエネルギー製品の絶対価格の変化や他物価との関係での相対価格の変化であろう。表4は石油製品(レギュラー・ガソリン、灯油、軽油)平均価格と消費者物価との上昇率を比較したものである。石油製品価格はすべての国で上がっているが、インドネシアとマレーシアの上昇率は低く、消費者物価上昇率以下である。つまり、両国では石油製品の相対価格は石油危機後かえって下がっているわけである。他の諸国では相対価格はいずれも上昇している。とくにフィリピンの上昇率が高くタイがこれにつぐ。両国のエネルギー一人当たり消費が1972-74年の間に減少した一因はこの点に求められよう。⁸⁾

8) 1972年と1974年の間に、一人当たりの商業エネルギー消費量はタイでは310kg(石炭換算)から300kgへ、フィリピンでは329kgから309kgへと減少している。(United Nations, *World Energy Supplies, 1950-1974*, St/ESA/STAT/SER, J/19, 1976, pp. 89 and 91.)

安場：東南アジアにおける石油危機

表3 東南アジア諸国における石油製品小売価格

1973年および1975年

(リットル当り)

	(1) 1973年 石油危機前	(2) 1975年 3月ないし4月	(3) 変化率
	U. S. セント	U. S. セント	%
1. ガソリン(レギュラー)			
インドネシア	9.9	11.1	12.1
マレーシア	18.6	26.2	40.5
シンガポール	17.2	27.4	59.3
タイ	10.3	16.8	63.1
フィリピン	4.9	15.4	214.3
2. 灯油			
インドネシア	2.8	3.1	10.7
マレーシア	6.3	7.2	11.4
シンガポール	7.0	15.6	122.9
タイ	7.1	11.8	66.2
フィリピン	5.0	11.9	138.0
3. 軽油			
インドネシア	2.2	3.1	40.9
マレーシア ^{a)}	7.2	8.8	22.2
シンガポール	6.2	9.5	53.2
タイ	5.2	11.4	119.2
フィリピン	5.5	12.3	123.6

注： a) ガス・オイル

資料出所：インドネシア，JETRO, Jakarta Office；マレーシア，“The Production and Consumption of Oil in Malaysia,” paper presented to the Intergovernmental Meeting on the Impact of the Current Energy Crisis on the Economy of the ESCAP Region, February 1974 および日本大使館データ；シンガポール，Shell Singapore and Mobil Oil Singapore；タイ，*Investor*, January 1975, p. 22；フィリピン，Oil Industry Commission and Mobil Oil Philippines.

表4 東南アジア諸国における石油製品平均価格^{a)}と消費者物価の上昇率

1973年第3四半期～1975年第1四半期

(%)

	石油製品平均価格	消費者物価
インドネシア	23.1	57.6
マレーシア	17.6	19.4
シンガポール	69.8	19.6
タイ	84.1	20.7
フィリピン	161.3	37.8

注： a) レギュラー・ガソリン，灯油，軽油の価格の単純平均。

資料出所：石油製品，表1に同じ。消費者物価，*International Financial Statistics*.

東南アジアでは一人当りエネルギー消費量が比較的少ないから石油価格高騰の消費者物価へのハネ返りはそれほど大きくはなからう。ただ、フィリピンでは値上り率が異常に大きかったから、実態を調べてみる必要がある。バウティスタが1965年産業連関表を使って試算した結果によれば、⁹⁾ 1973年9月から1974年9月までの間の石油製品価格の146%値上りの消費者物価への影響は9.1%である。もっとも、バウティスタもいうように1965年から1973年の間にフィリピン経済のエネルギー依存度は高まっているから、石油値上りによる消費者物価へのハネ返りは10%を越えていたかもしれない。それにしても、1972年から1974年の間の50%近い消費者物価上昇の大部分は他の要因によって説明されなければならないであろう。全体として東南アジア諸国では原油値上げの物価への影響はそれほど深刻ではなかったと判断してよからう。

したがって、1973年と1974年のふた桁インフレ（表5参照）の主要原因は他のところに求められなければならない。後にみるように、この間交易条件は5カ国とも大きく改善しているから、インフレを避けようとするれば財政・金融政策の引き締めと自国通貨切り上げを組み合わせることで採用することが可能だったはずである。また、値上りの激しい商品に対する輸出関税ないし輸入補助金の増額や輸入関税の減免をはかるのも一策だったであろう。事実、マレーシアとシンガポールでは自国通貨の切り上げないしフロート・アップが行なわれ、タイでは米プレミアム、砂糖輸出関税の強化が実施された。さらに輸入関税の減免はほとんどの国で実施された。しかし、これらの措置はいずれも調整幅が小さく、輸入インフレを抑圧することはできなかった。フィリピン、インドネシアの場合には、輸入インフレということもあっただろうが、国内政策そのものが景気刺激的で物価上昇率は他国の水準以上に達した。

表5 東南アジア諸国の消費者物価上昇率

	1972-75年				(%)
	1972	1973	1974	1975	
インドネシア	6.7	31.0	41.1	19.1	
マレーシア	3.2	10.6	17.5	4.6	
シンガポール	2.6	25.4	23.0	2.6	
タイ	4.0	11.7	23.3	4.3	
フィリピン	10.3	11.0	34.5	8.4	

資料出所：International Financial Statistics.

結果的には、インフレは各国で重大問題になり、インドネシアの暴動やタイの10月革命の要因とさえなった。物価上昇率のもっとも低かったマレーシアでさえ、1974年の消費者物価上昇率は17.5%（第1四半期では21.4%）に達した。その結果、各国とも財政金融面で引き締め政

9) Romeo M. Bautista, "Perspective on the Recent Philippine Inflation," *Philippine Economic Journal*, Vol. XIII, No. 3, Third Trimester 1974, pp. 218-19.

策をとることになり、工業国の不況、一次産品ブームの沈静もあって、1975年の物価上昇率はインドネシアを除いてひと桁に収まった。

(2)

表6の示すように、この間生産の伸びは比較的順調であった。農業が不振だった1974年のタイおよび、ゴム、木材、錫で生産制限を実施した1975年のマレーシアを除けば経済の実質成長率は1974・1975の両年とも4%以上で、石油危機は成長を減速させはしたが、工業国の場合のようにゼロ成長やマイナス成長を引き起こすことはなかった。危機後のエネルギー価格の相対的低位、エネルギー関連産業の重要性の低さ（シンガポールを除く）、産業組織における寡占要因の弱さ、農林漁業のシェアの高位などが生産への影響が比較的小さかった原因であろう。

表6 実質国内総生産成長率
先進市場経済、発展途上国平均および東南アジア諸国 1972-75年 (%)

	1972	1973	1974	1975
先進市場経済 ^{c)}	5.6	5.9	0.3	-1.7 ^{b)}
市場型発展途上国 ^{c)}	5.5	6.8	5.2	4.4 ^{b)}
インドネシア	8.3	11.3	7.4	8.0 ^{a)}
マレーシア	5.8	13.3	7.7	0.5
シンガポール	13.4	11.4	6.2	4.2
タイ	4.2	10.5	3.2	6.4
フィリピン	4.8	9.2	5.0	5.7

注：a) および b) 暫定値

資料出所：Key Indicators of Developing Member Countries of ADB, April 1966, p. 8.

a) ADB, Annual Report, 1975, p. 46.

c) United Nations, World Economic Survey, 1975.

Summary of the Data Relating to Performance under the International Development Strategy, (E/5827) 1976, p. 7.

もっとも、石油危機の影響は生産への影響だけで尽くされるものではない。石油価格高騰の価格効果はいくつかの側面からこれをとらえることができるが、まず、国際収支への影響をタイ、フィリピン、シンガポールの三カ国についてみよう(表7参照)。シンガポールについては、総輸入量ではなく、純輸入量の数字を用いてあることに注意されたい。総輸入額中の石油輸入額の比率は各国とも増大しているが、シンガポールの場合、石油純輸入額は総輸入額(石油輸出控除後)の2.2%から7.8%(1974年)ないし8.2%(1975年)に増加したにすぎず、国際収支面での負担増加はそう大きくはない。これに対して、タイ、フィリピンでは従来も石油輸入額の総輸入額に対する比率が10%以後だったから、負担増は輸入額の15%程度に達する。

表7 石油輸入額とその国際収支上の地位
タイ、フィリピンおよびシンガポール 1973-75年

	タイ	フィリピン	シンガポール
A. 石油輸入額 (百万 U.S. ドル)			
1973	228.6	187.6	104.6 ^{a)}
1974	694.2	653.4	535.8 ^{a)}
1975	715.3	752.3	552.2 ^{a)}
B. 総輸入額 (百万 U.S. ドル)			
1973	2,049	1,773	4,592 ^{b)}
1974	3,143	3,468	6,909 ^{b)}
1975	3,075	3,883	6,704 ^{b)}
C. 石油輸入額の総輸入額に対する比率 (%)			
1973	11.2	10.6	2.2
1974	22.1	18.8	7.8
1975	23.3	19.4	8.2
D. 石油輸入額増加の総輸入額に対する比率 (%)			
1974	14.8	13.4	6.2
1975	0.7	2.5	0.3

注：a) 石油，同製品純輸入額。総輸入額は1973，74，75年各々660，2007，および1981百万ドルである。

b) 石油製品輸出額を控除したもの。

資料出所：石油輸出入額，タイおよびフィリピン，*Key Indicators of Developing Member Countries of ADB*, April 1976, p. 26; シンガポール，Dept. of Statistics (Singapore), *Monthly Digest of Statistics*, June 1976, pp. 35-37; 総輸入額および為替レート，*International Financial Statistics*.

15%の負担増はもちろん無視できないが，だからといって吸収不可能な数字ではない。まず，負担増は非産油工業国に比べれば小さい。たとえば，日本の場合，負担増は1973-74の1年間だけで総輸入の23%に達する。第二に，少なくとも1974年においては東南アジア諸国の輸出品価格は前年よりかなり高く，従って負担の吸収は工業国の場合より容易だったはずである。¹⁰⁾

それにもかかわらず，国際収支面では，1974年にはインドネシア以外の4カ国の経常収支が赤字になり，タイ，フィリピンの場合，赤字増は1975年になってさらに拡大している。もっとも，赤字に対する金融の途はないわけではなかった。ホルゼン＝ウェルブルックが指摘したように，¹¹⁾ 1970年代の国際金融における新しい展開のひとつの方向は，いわゆる中進国がユーロ市場などの国際市場で起債ないし借入できるようになったことであろう。事実，1974-75年の

10) 工業製品ではなかった一次産品の交易条件は，1972年と74年を比べれば食料で47%，非食料農産物で21%，非鉄鉱石で25%改善されている。(United Nations, *Monthly Bulletin of Statistics* 参照)。

11) *Key Indicators of Developing Member Countries of ADB*, April 1976, p. 32.

安場：東南アジアにおける石油危機

2年間にマレーシアは565百万ドル、フィリピンは1,113百万ドルをユーロ市場で調達している。その他の諸国の場合、ユーロ市場そのものでの起債ないし借入はそれほど目立たないが、表8の示すように、なんらかの形での私的資金の借入を中心にして経常収支の赤字を賄ったのは明らかである。その結果、インドネシアを除く4カ国に関するかぎり、1974-75年の2年間に外

表8 東南アジア諸国の国際収支

	1973-75年				
	(百万 U. S. ドル)				
	(1) マレーシア	(2) シンガポール	(3) タイ	(4) フィリピン	(5) インドネシア
1973年					
(a) 政府資本	35	11	32	73	505
(b) 直接投資	172	265	80	54	278
(c) その他の民間 長期資本	26	82	-42	6	—
(d) 民間短期資本・ 誤差・脱漏	-114	659	291	61	294
(e) 小計	119	1017	361	474	1077
(f) 経常収支赤字 ^{a)}	-105	606	129	-668	738
(g) 総合収支 (e)-(f)	224	411	232	1142	359
1974年					
(a) 政府資本	88	1	4	90	541
(b) 直接投資	374	572	188	4	457
(c) その他の民間 長期資本	6	76	188	133	—
(d) 民間短期資本・ 誤差・脱漏	1	766	161	605	-402
(e) 小計	469	1415	541	831	592
(f) 経常収支赤字 ^{a)}	273	1121	64	207	-91
(g) 総合収支 (e)-(f)	196	294	477	624	687
1975年					
(a) 政府資本	341	1	-7	232	1756
(b) 直接投資	229	602	86	97	476
(c) その他の民間 長期資本	-11	47	177	487	—
(d) 民間短期資本・ 誤差・脱漏	-311	509	173	89	1981
(e) 小計	248	1159	429	905	251
(f) 経常収支赤字 ^{a)}	186	749	441	922	1110
(g) 総合収支 (e)-(f)	62	410	-12	-17	-859

注：a) マイナスは黒字を示す。

資料出所：International Financial Statistics.

貨準備はかえって増加した。このことは、1974年と75年の総合収支を純計すれば、いずれの国でも大きくプラスになっていることによって示される。

インドネシアは、1974年には石油価格上昇の結果、従来の経常収支赤字を脱し、若干の黒字に転じた。しかも、政府資本の流入は続き、直接投資は増加したから、総合収支は大幅な黒字となった。しかし、1975年には輸出の減退、輸入の伸び、交易条件の悪化が重なって、経常収支は再度赤字に転落し、しかも、赤字増は1,100百万ドルという巨額に達した。資本収支面では公表されたユーロ市場借入だけでも1,537百万ドルに上り、¹²⁾ さらにIMFからも95百万ドルの借款を受けた。¹³⁾ しかし、同管石油公団プルタミナの経営破綻などをきっかけにして、2,000百万ドルに達する資本引き揚げが起こったため、総合収支は大幅な赤字になり、外貨準備はほとんど三分の一が減ってしまった。1975年から76年へかけてインドネシアが困難な調整期に直面していることはあきらかである。

(3)

石油ショックの影響はいわゆる交易条件——つまり輸入価格に対する輸出価格の比率——の変化にもあらわれている。表9の示すように、1972年を境に工業国の交易条件は悪化し、発展途上国の交易条件は改善したが、石油価格が大幅に上がった1974年以後は非産油発展途上国の交易条件も悪化している。石油値上げによって膨大な利益を得たインドネシア¹⁴⁾ を別にすれば、東南アジアでも事情は同じである。もっとも、1972年から73年にかけては一次産品ブームで東南アジア諸国の交易条件は軒なみ改善しており、1974年以後の悪化によってそれまでの改善分がほぼ帳消しになったというのが実情である。

交易条件の変化を評価する方法はいくつかあるが、ここでは、輸入能力の増減と実質所得の増減（の国内総生産比率）という二つの側面から評価を試みることにしよう。まず、輸入能力

12) *Ibid.*

13) *International Financial Statistics* に SDR 建てで表示してある数値をドル建てに換算したものである。

14) インドネシアの交易条件は1972~74年の間に60%改善した。しかも、インドネシアはこの間世界的な資源ナショナリズムの波に乗って外資系石油会社との契約条件を大幅に改訂したから、利益はさらに大きかった。

インドネシアでは、作業契約 (Contracts of Work)、生産分与契約 (P/S Contracts)、プルタミナ (Pertamina) 直営という三つの生産方法が行なわれているが、前二者については契約条件が改訂された。すなわち、従来は、作業契約の場合利潤の60%、生産分与契約の場合開発コストを除く生産物の65%をインドネシア政府がとることになっていたのを改訂して、1974年1月以降、価格中パーレル5ドル（10月以降は5.83ドル）を越える分についてはその85%が超過利潤税の形で政府に吸い上げられることになった。(Ng Shui Meng, *The Oil System in Southeast Asia*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 1974, pp. 24-25 およびジェトロ、ジャカルタ事務所資料による。) その後1976年には生産分与契約そのものも改訂され、インドネシア政府取分は85%とされた。さらに開発コストも抑えられたから政府収入は年間620百万ドル増加することになった。(『日本経済新聞』1976年8月9日、『朝日新聞』1976年8月10日)。

表9 交易条件指数

	1972-75年		(1972年=100)	
	1972	1973	1974	1975
A. 世界大分類地域				
工業国 ^{a)}	100	97	85	87
発展途上国 ^{a)}	100	110	152	149
石油輸出国 ^{a)b)}	100	112	137	128
その他 ^{a)}	100	110	106	99
B. 東南アジア諸国				
インドネシア ^{c)}	100	113	166	164
マレーシア	100	123	122	96
シンガポール ^{d)}	100	106	105	102
タイ	100	139	119	108
フィリピン	100	127	137	92

注：b) 国連の定義による。アルジェリア、バーレーン、ブルネイ、エクアドル、ガボン、インドネシア、イラン、イラク、クウェート、リビア、ナイジェリア、オマーン、カタール、サウジアラビア、トリニダード・トバゴ、ヴェネズエラ、アラブ首長国連邦を含む。

c) 1972-74年は *International Financial Statistics* によるが、1974-75年はインドネシアの *Monthly Statistical Bulletin*, May 1976 によって輸出入価格指数を計算した。輸出は石油および同製品、ゴム、コーヒー、ヤシ油、コショウ、錫鉱、茶、木材、輸入は、米、肥料、鋼鉄製バー、鋼鉄製パルプ、セメント、クローブおよび同製品をとり、その他の輸入については *IFS* の発展途上国平均（ドル）価格を利用した。

資料出所：IMF, *International Financial Statistics*. ただし、

a) U.N., *World Economic Survey 1975, Summary of the Data Relating to Performance under the International Development Strategy*, May 1976 E/5827, pp. 10-11.

d) Singapore, Department of Statistics, *Yearbook of Statistics, 1974/75*, p. 111および *Monthly Digest of Statistics*, June 1976, p. 47.

表10 東南アジア、実質輸入能力指数

	1972-75年		(1972年=100)	
	1972年	1973年	1974年	1975年
インドネシア	100	141	219	205
マレーシア	100	127	126	104
シンガポール	100	129	140	125
タイ	100	132	120	119
フィリピン	100	147	121	97

注：実質輸入能力指数とは実質輸入額指数と交易条件指数の積である。

資料出所：*International Financial Statistics* および表9。

の増減というのは輸出代金によって輸入できる財，サービスの実質額（所得交易条件とも呼ばれる）の変化であって，輸出数量指数と交易条件指数の積の変化によって表わされる。表10がその指数であるが，まず，インドネシアの輸入能力が1973年を境に著増していることはあきらかであろう。他の国の場合，1973年から1975年へかけて落ち込みがあり，1972年と比べた場合，1975年の輸入能力にはそれほど大きい改善はみられない。シンガポール，タイはそれでも20%前後の増加を示しているが，フィリピンは3%ほど落ち込んでいる。ただ，落ち込みが起こったのは主として1975年であって，石油危機後の1974年ではないことは注意されるべきであろう。

交易条件評価の第二の方法は購買力変化に伴う実質所得変化の国内総生産に対する比率を推定することである。この数値は交易条件変化率と国内総生産の輸出依存度の積を計算すること

表 11 東南アジア諸国における交易条件変化に伴う実質所得変化の対国内総生産比率^{a)}

	1973-75年 (%)		
	1973年	1974年	1975年
(A) 変化総額			
インドネシア	2.6	15.7	-0.3
マレーシア	10.3	-0.6	-9.5
シンガポール	5.4	-0.9	-2.8
タイ	5.9	-2.7	-1.9
フィリピン	4.6	1.4	-4.8
(B) 石油の相対価格変化の影響を除去した場合の変化 ^{b)}			
タイ	6.3	-1.0	-1.5
フィリピン	5.2	3.6	-4.7
(C) 石油の相対価格の変化による影響 (A-B)			
タイ	-0.4	-1.7	-0.4
フィリピン	-0.6	-2.2	-0.1

注：a) 交易条件の変化率と輸出の国内総生産比率の積。ただし，インドネシアの1975年の輸出比率は1974年と同じと仮定した。

b) まず，石油価格 (P_0) 変化の影響を除去した新輸入価格指数 (P')

$$\text{を次式により計算 } P' = \frac{P - \bar{w}_0 \frac{P_0}{\bar{P}_0}}{100 - \bar{w}_0}$$

ただし， P ， \bar{w}_0 および \bar{P}_0 はそれぞれ，原輸入価格指数と基準年の石油のウェイト，基準年の石油価格である。その上で交易条件と交易条件変化に伴う所得変化比率を再計算した。なお，石油価格としてはインドネシアの石油および同製品輸出価格(ドル建て)を用いた。

資料出所：表8および *International Financial Statistics*. 石油輸入についてのデータは *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific, 1973* および *Key Indicators for Developing Member Countries of ADB, April 1976, p. 26*. 石油価格は Indonesia's Biro Pusat Statistik, *Monthly Statistical Bulletin, May 1976, pp. 105-6*.

によって得られる（表11参照）。われわれは石油危機の影響にとくに興味をもっているから、石油の輸入依存度の大きいタイとフィリピンについては石油の相対価格変化の影響を除去した場合の変化（パネルB）と石油の相対価格変化による影響（パネルC）を別途に推定した。

同表パネルAを見ると交易条件変化の影響が極めて大きいことがわかる。マレーシアの1973年の（+）10.3%，インドネシアの1974年の（+）15.7%，マレーシアの1975年（-）9.5%などは極端に大きい数値であるが、1973年のシンガポール、タイ、フィリピン（いずれも約5%）、1975年のフィリピンの（-）4.8%なども工業国ではめったに見られない数値である。このうち、インドネシアの1974年のプラス数値はむしろ石油価格引き上げによるものであるが、その他の国の場合、1974年の悪影響はあまり大きくはない。フィリピンにいたってはこの年も変化総額はプラスである。石油危機の影響がもっとも大きかったはずのタイとフィリピンに対する石油相対価格変化の直接の影響は1974年で国内総生産の1.7%ないし2.2%（パネルC参照）にすぎず、石油以外の価格変化の影響（パネルB）のほうがよほど大きい。

これはある意味では当然のことである。先にもみたように石油の輸入は（石油危機前には）総輸入のせいぜい10%程度にすぎなかったから、その価格が3倍4倍になっても、他の輸出入価格も大幅に上昇する場合には影響は知れている。1973年から74年へかけてはまさに一次産品ブームの時代だったから石油価格高騰の影響がそれほど強く出てこないとしても怪しむには足りない。

東南アジア諸国の場合むしろ輸出品の価格変動が問題であり、その関連からいえば輸出の60%以上を受け入れる工業国、とくにアメリカと日本の景気が決定的に重要であった。¹⁵⁾ 1973年の交易条件の大幅な改善、1975年の鋭い落ち込みはいずれも工業国の景気の動向を反映したものである。¹⁶⁾ したがって、東南アジアに関する限り、石油危機は主として工業国の不況を通じて間接的に伝達されたといってもよからう。

(4)

石油供給が確保できることが明らかになるにつれて、代替エネルギー源開発熱は沈静化したように見える。しかし、それにしても石油の高価格が続くかぎり、長期的には省資源型産業構造への転換をはかる必要があることは工業国でも東南アジア諸国でも同様である。

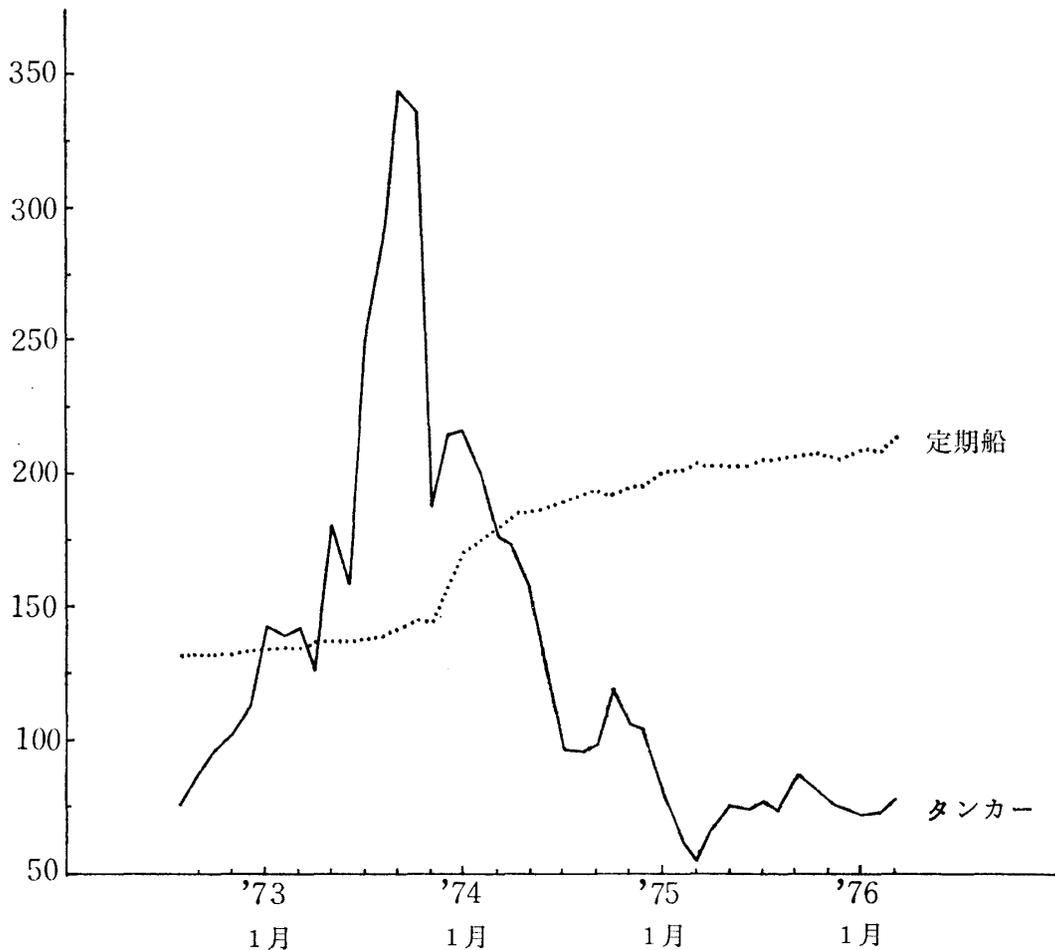
石油価格高騰の影響は種々の経路を経て産業構造に及ぶが、未だかならずしも十分認識され

15) 片野彦二「日本経済と東南アジア諸国からの一次産品輸入」『アジア経済』16巻11号（1975年11月）は日本の景気後退が東南アジア諸国からの一次産品輸入に及ぼす影響を詳細に検討したものである。

16) 工業国への東南アジアの輸出はドル建て時価で、1973年には対前年比75%増加し、1975年には10%減少している。1975年には対日輸出額の落ち込みがとくに顕著で、時価で21%減少している。*Direction of Trade, Annual 1969-75.*

ていない一つの経路は輸送費高騰の影響である。原油値上げの結果、船舶用燃料油格価はほぼ4倍に高騰した。しかし、世界不況と石油節約のため、タンカーに対する需要は落ち込み、それにつれて不定期船運賃はかえって暴落している。また、原燃料の運搬は主として長期契約で行なわれているため、燃料油価格上昇の影響に未だ全面的に顕在化しているとはいえない。これに対して、定期船の運賃はコスト高騰に応じて上昇を続け、図1にみられるように、定期・不定期の運賃は大幅に乖離している。

図1 定期船およびタンカー運賃指数 1972-76年



注：ブレイメン海運経済研究所指数，タンカーはグリーンタンカーを含む。
資料出所：大阪商船三井船舶『海運調査月報』287号，1976年7月，30ページ。

定期船運賃はコストの昇降を反映するといわれるが、定期運賃には独占要因が多分に含まれているから、コストの分析をしてみなければ実態は分からない。そこで、いくつかの例についてコスト計算をしてみると、新鋭チップ専用船の場合、日本—ブラジル間（12,000カイリ）の往復で洋上燃料コストは従来のトン当たり1.95ドルから7.44ドルに上昇する。日本—インドネシア間（3,000カイリ）の場合、トン当たり燃料コストは0.48ドルから1.86ドルに上昇しているは

ずである。¹⁷⁾ パルプ用材(広葉樹)の1975年輸入価格(C. I. F.)がトン(容積トン)27ドル程度である¹⁸⁾ことを思えば、ブラジルからの輸送コスト増(5.49ドル/トン)とインドネシアからの輸送コスト増(1.38ドル)との差は無視できないだろう。鉍石タンカーの輸送効率はさらに高いが鉄鉍石の輸入価格は1975年でトン16ドル程度¹⁹⁾とかなり安いから、日本—ブラジル間の燃料費トン当り3.68ドル²⁰⁾はやはり無視できないであろう。

世界最大の資源輸入国日本に比較的近い東南アジアはこのような輸送費の変動によって他地域よりも相対的に有利になるはずである。ただし、いまのところ東南アジア地域では新鋭専用船ではなく在来型船や定期船が利用されることが多いという点が問題である。新鋭定期船の場合、積載率を往復平均60%とすれば、日本—インドネシア間の燃料コストは積荷トン当り石油危機前が0.73ドル、危機後が2.80ドルということになる。²¹⁾ 古船が用いられる場合には燃料コストはさらに高いはずである。

したがって、東南アジアではシンガポールなど若干の例外を除き港湾施設を改善して大型専用船の利用を可能にすることが重要な課題であろう。タイのように、主要港バンコクが普通型(14,000トン)定期船の入港もできない場合には、工業、商業の立地移動や新港の開設も検討する必要があるかもしれない。²²⁾

もし、長期的にみて、海上輸送費の高騰が重要な要因だということになれば、国際的な産業立地再編成が考慮されなければならないかもしれない。その場合、産業の特質からみてまず問題になるのは金属製錬、パルプ、肉牛肥育などの諸産業であろう。金属製錬、パルプでは公害問題、肉牛肥育では土地問題が立地再編成をさらに促進することになるろう。

(5)

結論としては、インドネシアを除く東南アジアにおいても、石油危機はインフレ、生産の削

17) 海上輸送についてのデータは大阪商船三井船舶株式会社の提供によるものである。同社の好意に対し謝意を表したい。チップ用船データは28,210トン(D/W)級の専用船のもので、速度14.3ノット、燃料油消費1日105トンである。利用効率は往航空荷、復航90%(載貨重量トン数比)として計算した。燃料油コストはトン当り石油危機前が21ドル、危機後が80ドルとした。

18) パルプ用材、広葉樹、大蔵省『日本外国貿易月表—商品別国別』1975年12月、59ページ。

19) 同書 72ページ。

20) 鉍石船の燃料コストは64,131ないし160,533トンの専用船三隻のデータから計算した平均値である。速度は15.2~15.7ノット、燃料消費量は1日につき38~105トンである。利用効率および燃料油価格についての仮定はチップ専用船の場合と同じである。

21) 定期船の燃料コストは10,864トンないし19,795トンの7隻の船舶のデータから計算した平均値である。速度は14.2~20.4ノット、燃料消費量は1日当り18~63トンである。

22) 現在バンコクは主要定期航路から外され、7,000~8,000トンの船舶によるサービスを受けている。日本/タイ同盟(Japan/Thailand Conference)の運賃が1970年から75年の間に102~235%も上がっている(他同盟の場合最高85%の上昇である)ひとつの原因はこの点に求められる。(『日本荷主協会会報』1975年4月号、34-35ページ参照)

減、国際収支上の困難、交易条件の悪化等の被害をもたらしたが、これらの直接的影響はインドなどのいわゆる MSAC (Most Seriously Affected Countries) や先進工業国に比べれば小さかったとあってよからう。最大の影響はむしろ間接的に、つまり、工業国の不況→需要減少→東南アジアの交易条件悪化という形であられた。したがって、先進工業国、とくに日米の景気回復が続くかどうかは当面東南アジア諸国にとって重大な関心事であろう。

石油価格の高位安定が続くとすれば、産業構造・国際分業パターンの変化が進行するであろう。この問題に関して従来軽視されてきた一要因は燃料油価格の高騰に伴う海上輸送費の上昇である。輸送費上昇は直ちに起こるわけではないが、コスト上昇はやがて遠距離の輸送費を押し上げ、貿易利益や国際分業のパターンに影響を及ぼすであろう。この変化は東南アジア諸国に影響を及ぼす可能性が大きく、したがって起こりうべき変化の全容を正確に把握することは東南アジア諸国や関係諸国にとって重要な課題となる。