



## インドネシアにおける燃料価格引き上げを巡る動き

インドネシアでは、4月1日に実施が予定されていた燃料価格引き上げが見送られた。しかし、3月末に成立した2012年度補正予算案では、一定の条件のもと政府の権限で燃料価格の調整を実施することを認め、年内の燃料価格引き上げの可能性も残っている。

本稿では、今回の燃料価格引き上げを巡る動きと、現時点で想定される今後のシナリオなどを整理してみたい。

### 1. 当面の燃料価格引き上げを先送り

#### (1) 経緯

インドネシアでは、補助金で石油製品価格を低く抑える政策により、石油製品の過剰消費や原油価格高騰時の財政赤字拡大を招きやすく、中長期的な成長に不可欠なインフラ投資向けなどの資本歳出を圧迫する要因となっている。しかし、燃料価格引き上げは1998年のスハルト政権崩壊のきっかけとなるなど、政治的に極めてセンシティブな問題であるため、歴代政権は慎重な対応を強いられてきた。

足元の原油高に伴う補助金負担の増大を受け、インドネシア政府は3月上旬に2012年度補正予算案を提出、4月1日からの燃料価格平均33.3%引き上げ(レギュラーガソリン価格:現行1リットル当たり4,500ルピア 6,000ルピア)を目指していた。しかし3月30日の国会審議では、燃料価格引き上げに反対するデモの広がりなど国民感情に配慮し、連立政権の一角を担うゴルカル党が反対に回り、当面の実施は見送られた。

今回、ゴルカル党が土壇場で反対に回るなど与党の足並みの乱れにより燃料価格引き上げが先送りされた背景には、次期2014年の総選挙を睨んだ政治的要因が大きいと考えられる。足元、最大与党の民主党については、アナス党首の汚職疑惑などで支持率が低下傾向を辿っており、2月末から3月初めにかけて民間調査機関が実施した政党支持率に関する世論調査結果では、与党第二党のゴルカル党(17.7%)がトップに立つ一方、民主党(13.4%)は最大野党・闘争民主党(13.6%)に次ぐ3位に転落した。こうした中、次期総選挙での躍進に向け、支持率低下を招きやすい燃料価格引き上げへの直接的な関与を避けたいというゴルカル党の思惑が透けて見える。

第1表：予算案とマクロ指標前提

(単位:兆ルピア)

	2011年	2012年		
		(当初予算案)	(補正予算案・政府案)	(補正予算案)
歳入	1,199.5	1,311.4	1,344.5	1,358.2
歳出	1,289.6	1,435.4	1,534.6	1,548.3
うちエネルギー補助金	255.6	168.6	230.4	202.4
うち燃料補助金	165.2	123.6	137.4	137.4
財政赤字 (名目GDP比、%)	▲ 90.1	▲ 124.0	▲ 190.1	▲ 190.1
	▲ 1.2	▲ 1.5	▲ 2.2	▲ 2.2
実質GDP成長率(前年比、%)	6.5	6.7	6.5	6.5
消費者物価上昇率(前年比、%)	5.4	5.3	7.0	6.8
為替相場(IDR/USD)	8,742	8,800	9,000	9,000
国内原油価格(USD/barrel)	111	90	105	105

(資料)インドネシア財務省、世銀資料より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第2表：政党と得票率の推移

	政党名	過去選挙での得票率(%)			議席数
		1999	2004	2009	
与党	民主党	-	7.5	20.9	148
	ゴルカル党	22.4	21.6	14.5	106
	福祉正義党	1.4	7.3	7.9	57
	国民信託党	7.1	6.4	6.0	46
	開発統一党	10.7	8.2	5.3	38
	民族覚醒党	12.6	10.6	4.9	28
野党	闘争民主党	33.7	18.5	14.0	94
	グリンドラ党 (大インドネシア運動党)	-	-	4.5	25
	ハヌラ党 (民衆の真心党)	-	-	3.8	18
	合計	100.0	100.0	100.0	560

(資料)各種資料より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

## (2) 市場の反応

燃料価格引き上げ先送りを受け、市場はややポジティブに反応した(2日終値:1ドル=9,140ルピア(前週末比+0.1%)、株価4,166.07ポイント(同+44.52ポイント))。燃料価格引き上げ見送りによる当面の安定成長、物価の安定を好感したものと考えられる。

一方、S&Pが2日、インドネシアのソブリン格付けを「BB+」(見通しはポジティブ)で据え置くなど、格付け会社は様子見姿勢を維持している。仮に燃料価格が引き上げられれば、中長期的な成長に不可欠なインフラ整備や教育・福祉などの予算拡充が見込まれることから、「投資適格」級に相当する「BBB-」への引き上げが期待されていた。

## (3) 今後予想されるシナリオ

4月1日からの燃料価格引き上げは見送られたものの、燃料価格引き上げの可能性がなくなったわけではない。今回成立した2012年度補正予算案では、一定の条件を満たせば政府が議会の承認を経ずに補助金価格を調整する権限が付与された。

具体的な条件は、国内原油価格(Indonesian Crude Price: ICP)の6カ月平均価格が補正予算案の想定(1バレル=105ドル)から15%乖離した場合(120.75ドル)とされる。適用開始時期について解釈が分かっているが、4月以降のICPが3月と同水準で推移すると仮定し、過去遡及が認められる場合は6月、補正予算案が施行された4月から適用する場合は10月頃には調整が可能となる(第3表)。ただし、今回の補正予算案に一定の条件で政府に燃料価格引き上げを認める権限を付与した条項について、ユスリル元法相などが憲法裁判所に違憲審査を請求、仮に「違憲」と判断された場合は、燃料価格引き上げは難しくなる可能性もある。

第3表：インドネシア国内原油価格の推移

	2012年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
ICP実績	115.91	122.17	128.14	128.14	128.14	128.14	128.14	128.14	128.14	128.14
6カ月平均(遡及適用)	111.9	113.7	116.52	119.67	122.20					
6カ月平均(4月起算)				128.14	128.14	128.14	128.14	128.14	128.14	

(注)2012年度補正予算案のICP前提は1バレル=105ドル(+15%は120.75ドル)。4月以降のICP価格は3月と同水準で推移した場合  
(資料)インドネシアエネルギー鉱物省などより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

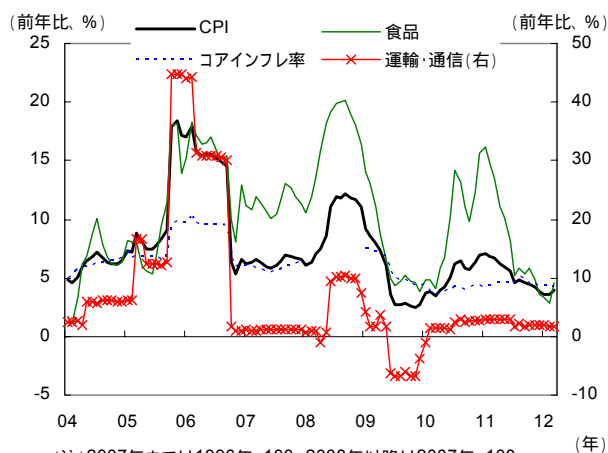
## 2. 経済への影響

補助金削減に伴う物価への影響については、輸送コストの上昇という直接的な影響にとどまらず、食品その他の商品価格の値上がりなどの二次的波及も含めると、インフレ率を2~3%ポイント程度押し上げるとみられる。前回2008年5月の燃料価格引き上げ(平均28.7%)当時は、8月にかけて消費者物価上昇率が前年比12.1%まで加速したが、もともとコメや料理用油など食糧品価格の高騰により消費者物価上昇率は同7%台と高水準にあった。足元は、食糧品価格をはじめインフレ率は同4%程度と総じて安定しており、燃料価格引き上げに伴う二桁のインフレは想定しづらい(第1図)。

他方、インフレによる消費抑制効果などから成長率に対しては押し下げ要因になると考えられる。もっとも、政府による貧困層への現金支給などの補償措置や賃金上昇などにより、短期的な経済へのマイナスの影響は緩和が見込まれる。

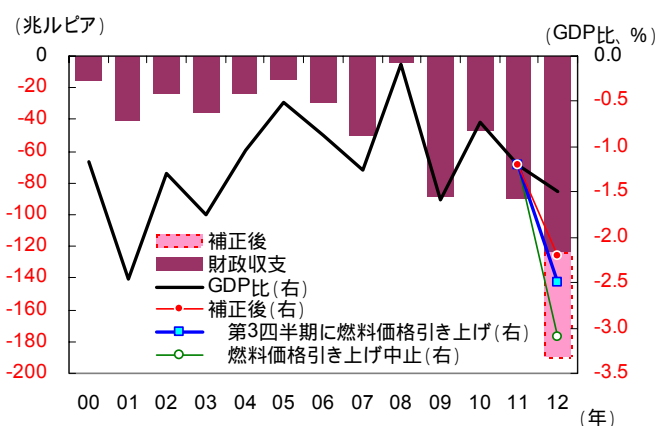
なお、2012年度の財政赤字は当初予算案の名目GDP比1.5%から補正予算案では同2.2%に修正された(前掲第1表、第2図)。世銀推計によると、燃料価格引き上げ(補助金削減)を実施しない場合、財政赤字は同3.1%と「国家財政法」の規定(同3.0%以下)を超える可能性が指摘されている。この場合、インフラ・教育・福祉などその他の予算の削減が不可避となり、中長期的な成長抑制要因となろう。

第1図：消費者物価上昇率



(注)2007年までは1996年=100, 2008年以降は2007年=100,  
(資料)CEICより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第2図：財政収支



(注)2011年は見込み, 2012年は補正予算案。は世銀予測。  
(資料)CEICなどより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

このほか経済へのマイナスの影響という点では、燃料価格引き上げに加え、3月中旬に政府・当局が導入を決定した住宅および自動車ローンに対する新規制（施行は6月15日～）<sup>（注）</sup>の影響を懸念する声もある。

確かに、少額の頭金で新規自動車購入層を取り込んでいた低価格の中古車に加え、中古車市場への影響度合いによっては、中古車価格の下落に伴う新車販売の減少の可能性も否定できない。さらに、エコカー制度を意識しメーカー各社が今後市場投入を検討している低価格帯の小型車については、比較的所得層をターゲットとしていることもあり、ネガティブ要因となる可能性もある。ただし、高価格帯の新車についてはもともと比較的高めの頭金を確保していることなどから、経済全体としてみるとマイナスの影響は限定的と考えられる。

他方、オートローン市場における競争激化に伴い、中小規模の金融機関あるいはファイナンスカンパニーなどが小額頭金によるローン提供で消費者の取り込みに注力している可能性も指摘されており、今回の規制によりこうした金融機関の経営悪化の可能性は否定できない。ただし、金融システム全体としては低水準の不良債権比率や厚めの自己資本など健全さを保っており、今回の規制は過熱が懸念されていた金融システムの健全性維持を通じて、持続的な安定成長にプラスと評価できよう。

（注）具体的には、国内銀行による住宅ローンについては評価額に対するローンの比率（Loan to Value: LTV 規制）を70%以下、オートローンについては購入額に対する頭金の比率を二輪車25%、四輪車30%、商用車20%以上に設定。他方、ファイナンスカンパニーによるオートローンの頭金比率は、二輪車20%、四輪車25%、商用車20%以上に設定した。

### 3. コメント

2012年はユドヨノ政権が燃料価格引き上げをはじめとする改革を実現する最後のチャンスと見ることができる。政治的には、既に次回2014年の総選挙を意識した動きが出つつあるが、来年には思い切った改革がさらに難しくなるだろう。また、足元のインドネシア経済は内需拡大を牽引役に6%台の堅調な拡大が続き、インフレ率も総じて低水準にあるなど、マクロファンダメンタルズ的にも良好な条件が整っている。一旦は先送りしたとは言え、一定の条件で政府の権限で燃料価格の調整を可能とした点については一歩前進と前向きに評価できよう。今後、燃料価格引き上げが実現した場合、インフレ加速や成長ペース鈍化など一時的な経済不安定化の可能性はあるものの、中長期的な安定成長に向けた改革として前向きに捉えるべきであろう。

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、金融商品の売買や投資など何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当室はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。