

## 中国の石油製品値上げで需要は減るのか

6月19日に、中国政府は、ガソリンと軽油の価格を18%、1トン当たり1,000元引き上げた。これにより、19日のニューヨーク原油先物価格は、1バレル137.82ドルから131.60ドルに急落した。下落の理由には、イラクの原油増産やドルの対ユーロ為替レート上昇などの要因もあるが、中国の石油製品値上げによる需要の低下乃至は伸び悩みの見通しで売りが優勢になったことが主な要因であると内外のメディアは報じている。昨今の国際原油価格の高騰をめぐっては、中国やインドの需要増が原因だ、いや、米国を初めとする国際投機・投資資金が行き場を失って原油市場に流れているためだとか、喧々諤々と議論が続いているが、中国の拡大する石油需要もまた石油価格高騰の大きな要因であり、中国の石油製品値上げは需要減退につながるとマーケットが判断した形になる。

確かに石油価格高騰に対する中国の需要増という要因は否定できないが、しかし、問題は、価格が上がれば需要が下がるという経済の初歩の常識通りに、今回の値上げで中国の需要が本当に下がるかどうかということである。

### 石油需要の大幅減少が短期的に見込めない理由

しかし、今回の値上げは、少なくとも短期的には製油企業の精製能力をフルに動員して供給を増やすことが目的であり（拙稿「中国はなぜ石油製品を値上げしたか」）、かえって需要を刺激する可能性もある。国際的に見れば、中国の石油製品輸入が減少するにせよ、原油の需要量と輸入量は逆に拡大する可能性もなしとはしない。今年に入って以来、石油製品価格を低く抑えてきたことが、製油プラントの稼働率低下によって供給がタイトになるという結果を生み、低廉な石油製品価格によって需要が刺激されるどころか、逆に抑えられてきたと言うことも出来る。値上げ前の石油製品逼迫は深刻であり、サービスステーションでは給油待ちの自動車の行列が各所で見られた。金を出しても買うことが出来ない状況も生まれ、定価5元の軽油を8円で売る闇商売までもが成り立っていた。たとえ価格が上昇しても、石油製品供給の拡大は、需要家にとって干天の慈雨に他ならず、供給不足によって行き場を失っていた需要が再活性化する可能性もある。

また、政府は今回の値上げに伴って、公共交通、タクシー、農業等の消費部門に対する助成を拡大した。これまで、国際石油価格高騰に対応する助成措置の対象を SINOPEC から市民生活に密着した消費部門に振り替えた形になり、規模縮小の可能性はあるが、助成措置そのものには変わりはない。公共交通やタクシー代値上げの可能性は低く、公共交通機関が石油節約のため間引き運行を実施する可能性も低い。したがって同分野の石油製品値上げによる需要抑制効果は限定的なものにならざるを得ない。

また、中国の石油消費構造から見ても、値上げによる石油需要抑制効果は限られたものになる。

まず、交通輸送部門では、助成措置の対象外であるマイカー族の多くは富裕層であり、中国の物価水準から言えばこれまでも相当高かったガソリン代が10数パーセント上がったところで影響は小さく、消費が大幅に下がることはあるまい。もともと、中国の人口当たりの自家用車保有率は低い。また、中国の乗用車は公用車の比率が高く、税収増で潤っている政府部門の石油需要は価格弾力性が低い。中国の二輪車保有台数は約6,000万台、世界第1位であるが、小型の車種が多く、燃費性能の点から見て、今回の約18%のガソリン代値上げ幅では二輪車の石油需要が劇的に低下するとは考え難い。結局、パブリック、プライベートのいずれについても、中国の交通輸送部門の石油需要の価格弾力性は低いと見て良い。

さらに、中国の石油消費の部門別構成を見ると、業務部門の消費が大きく、交通運輸部門が相対的に小さいという特徴が顕著である。例えば米国の石油消費においては交通部門が圧倒的な比率を占めているのに対して、中国の2006年の石油消費部門別構成の中で、交通部門は約31%、一方、業務部門はほぼ6割を占め、うち工業が約43%に上る。工業も含む業務部門の石油需要の短期的な価格弾力性は相対的に低く、今回の値上げの影響が同部門の需要に及ぶまでにはタイムラグがある。エネルギー多消費部門を初め工業分野の投資には値上げによるブレーキがかかり、需要拡大の抑制要因になるが、実際の石油製品需要減に反映されるには時間がかかる。

結局、今回の石油製品値上げは、その供給の増加を目的としたものであり、値上げに伴う助成措置や中国の石油製品消費構造から見て、少なくとも短期的には値上げによる劇的な需要低下はあまり期待できない。

### 中長期的な石油需要の行方

一方、中長期的に中国の石油製品需要が減退するかどうかは、今回の値上げによる経済過熱抑制効果と今年2回目の石油製品値上げが実施されるかどうかにかかっている。年内に累計50%程度の値上げに踏み切り、石油製品価格がほぼ国際水準並みになった場合、経済過熱の抑制効果や国際石油市場に対する値下げ効果も生まれ、さらに中国の長期的な省エネの流れと需要の抑制にもつながると予想されるが、今回の20%足らずの値上げでは、短期的にはもとより、中長期的に見ても効果の程は疑問なしとしない。

石油製品再値上げの政策判断が下されるかどうかについては、今のところ不確定要因が多い。今回の石油製品値上げによる市民生活への直接的な影響は比較的小さく、また政府はその影響を極小化する措置を講じているが、値上げの影響はボディブローのようにやや時間差を置いてじわじわと中国经济に鈍痛を与えるに違いない。今後の石油製品再値上げをめぐって、政府は、石油製品需給動向、物価、経済過熱、産業動向、特に成長期にある自動車産業等に対して今回の値上げが与える影響を注意深く睨みながら、石油製品値上げに起因する成長の減速と、一方ではインフレ拡大による社会の不安定化を防止するために、非常に難しい綱渡りを乗り切ることが求められる。さらに長期的な視点で言えば、石油製品需要を抑制するためには、過熱を抑えて経済のソフトランディングを実現するに止まらず、省エネを幅広く推進するとともに、産業構造と輸出構造を高度化すること、特にエネルギー多消費産業を縮小し、高付加価値産業とその輸出を拡大することが不可欠になるが、その道は果てしなく遠い。

なお、中国の石油製品値上げを受けて6月19日には131ドル台に下落していたWTI原油価格は、その後反騰し、6月27日の段階で1バレル140ドル台まで上昇した。ドル安基調が上昇の主な要因と見られている。石油製品値上げによる当初の中国の需要低下見通しがマーケットにおいて修正されたのか、またそうだとすればそれが6月下旬以降の原油価格反騰にどの程度の影響を与えたかは判然としないが、中国の需要減少の見通しが、他の原油価格上昇要因を相殺するほどには大きい原油価格引き下げ要因ではなかったと言える。

(エイジアム研究所 松永 慎也)