

第4章 マレーシア - 内閣主導による政策決定 -

著者	穴沢 眞
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	7
雑誌名	FTAの政治経済学 - アジア・ラテンアメリカ7カ国の FTA交渉
ページ	135-164
発行年	2007
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017145

第 4 章

マレーシア

－内閣主導による政策決定－

穴沢 眞

はじめに

本章ではマレーシアを取り上げ、おもに二国間 FTA⁽¹⁾ 締結にかかわるさまざまな側面を政治経済学的に分析する。マレーシアにとっては 2003 年から準備が進められた日本との FTA が最初のものであったが、それ以降、急速に FTA 締結に向けての動きが加速し、現在 6 カ国と交渉が進みつつある。

1957 年の独立当時、1 次産品の輸出に依存していたマレーシア経済であったが、1970 年代以降、輸出志向的な多国籍企業が主導する電気・電子産業を中心とした製造業の発展により、急速な工業化を果たした。しかし、他方では国家主導による輸入代替が重工業部門において続けられ、とくに自動車産業では発展途上国としては野心的な国民車計画を有する。裾野産業が広い自動車産業の発展は、マレーシア製造業の基盤強化や多民族国家であるマレーシアにおけるプミプトラ⁽²⁾の製造業への参入を促進するという役割も担っていた。そのため国民車メーカーの保護が、1980 年代半ばの生産開始から長きにわたって継続されてきた。日本マレーシア経済連携協定 (JMEPA) においても、マレーシアの自動車および自動車部品の貿易自由化がひとつの焦点であった。

FTA において各国は比較劣位産業をどのように扱うかに腐心する。国

際競争力をもたない産業を淘汰すべきか、対象品目から除外するか、関税によらない保護を新たに導入するか、各国政府は対応を迫られることになる。既得権益化した保護の撤廃には、当然のことながら強い反発が予想される。そして、FTA 締結に向けた交渉のプロセスにおいて、典型的に各国の政策決定の特徴や政策決定に関係する各アクター間のパワーバランスの有り様が浮き彫りにされるのである。

発展途上国における FTA による貿易自由化は、一般に比較優位をもたない一部の製造業や発展が遅れているサービス産業などで、特定の業種が打撃を被ることが多い。とくに先進国との FTA においてはその側面が強い。そのような状況を勘案してもなお、FTA の締結に向かう背景として、世界的な貿易自由化への処方箋として FTA が多用されるようになったことがあげられる。しかし、特定国を FTA へ駆り立てる要因を理解するには、その国の内のおよび外的環境を知らねばならない。

以下、第 1 節ではマレーシアの FTA 戦略について、その概要をみる。つづく第 2 節では、すでに提携された日本マレーシア EPA を中心に交渉過程で観察されたマレーシア側の特徴を明らかにする。第 3 節ではマレーシアにおける FTA 政策の決定過程における特徴を、行政や民間団体などのアクターの動向、そしてアクター間の関係を中心に考察する。第 4 節では日本マレーシア EPA 締結の際にとくに注目されたマレーシアの自動車産業を取り上げ、同 EPA もそのきっかけのひとつとなった最近の自動車政策の変化に注目し、政策決定に至るプロセスとこれにかかわる各アクターの動向をみる。そこには貿易自由化の波にもまれ、方向性を模索する発展途上国の輸入代替産業の姿が観察される。第 5 節は総括である。

第 1 節 マレーシアの FTA 戦略

マレーシアの従来の貿易政策の中心は WTO と ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) であった。WTO の枠組みのなかでの貿易自由化を標榜する姿勢をとってきたマレーシアであるが、WTO での交渉の遅れにより、その

姿勢に変化がみられるようになった。また、1993年から始まる ASEAN 域内での貿易自由化は、ASEAN 発足当初からのメンバーであるマレーシアにとって、最も重要な貿易枠組みといえる。AFTA を重視する姿勢に変わりはないが、もはや地域的な枠組みである AFTA 一辺倒ではなく、これと並行して ASEAN 域外との FTA を積極的に推進するようになった。

このようにマレーシアが近年 FTA へと舵を切るに至った背景として、まず、ASEAN 内の近隣諸国の動向をあげることができる。もともとマレーシアは隣国シンガポールの動きを注視する傾向が強く、工業化政策などでもそれがみられる。そのシンガポールがアジア経済危機の後、二国間 FTA の導入に向かい、2000年にニュージーランドとの間で最初の FTA が締結され、AFTA と並行して ASEAN 域外との貿易自由化を促進するようになった。これを機に他の ASEAN 諸国も二国間 FTA の締結に向かい (Mahani [2005])、タイもタクシン前政権下で FTA に対して積極的な姿勢をとるようになった。このような世界的な潮流とも連動する近隣諸国の域外諸国との FTA 重視の動きは、マレーシアの貿易政策にも影響を与えた。

また、FTA、とくに二国間協定は多国間協定に比べ、その交渉が容易である。そして、実際には貿易の自由化だけでなく、投資、サービス、経済協力など包括的な内容をもつものであり、より強力な経済関係を構築することができるという利点がある。

このような背景をもとに、マレーシアはまず日本との EPA 交渉を 2004 年に開始した。これがマレーシアにとっての最初の EPA であり、2005 年 5 月に大筋合意に達し、同年 12 月に両国首相が署名して、2006 年 7 月に発効している。日本マレーシア EPA については、第 2 節で詳述する。

日本マレーシア EPA に続き、現在マレーシアは韓国、パキスタン、米国、オーストラリア、ニュージーランド、チリと FTA の交渉を行っている。それぞれについては表 1 を参照されたい。このうち、とくに注目されているものが米国マレーシア FTA である。マレーシアと米国は 2004 年 5 月に貿易と投資の枠組みに関する合意 (TIFA) に至っている。これは両国の貿易と投資を促進するための協議の場を設けるというものである。そし

表1 マレーシアの FTA 交渉状況（日本を除く）

マレーシア-韓国 FTA		
2004年8月	協議開始を確認	二国間 FTA については ASEAN 韓国 FTA の進展をみて開始される。
マレーシア-パキスタン FTA		
2005年2月	交渉開始に合意	
2006年1月	関税が10%未満の製品にアーリーハーベストを適用	
2008年1月	FTA 合意予定	
マレーシア-ニュージーランド FTA		
2005年3月	交渉開始に合意	
2005年5月	交渉開始、合計6回の交渉（2006年4月まで）	通関手続き、知的財産、経済協力、原産地規則などで合意。ニュージーランドがサービス、政府調達、労働および環境について最恵国待遇を強く要求したため、交渉は中断。
マレーシア-オーストラリア FTA		
2005年4月	交渉開始に合意	
2005年5月	交渉開始、合計3回の交渉（2006年7月まで）	政府調達と知的財産で交渉難航
2006年9、11月	物品、投資、経済協力、知的財産についての作業部会開催	
マレーシア-米国 FTA		
2006年3月	交渉開始に合意	
2006年6月	交渉開始、合計6回の交渉（2007年4月まで）。	交渉分野は貿易、サービス、投資、政府調達など12分野に及び、19のワーキング・グループを設置。
マレーシア-チリ FTA		
2005年11月	フィージビリティ・スタディ開始に合意	
2006年1月	共同研究グループ設置	

（出所） マレーシア通産省のホームページ（<http://www.miti.gov.my> の Malaysia and FTA, Malaysia's Involvement in FTA）をもとに筆者作成。最終アクセス日は2007年8月3日。

て、これをさらに発展させた FTA の交渉が進められている。

日本マレーシア EPA では産業界から日本に有利なものであるとの不満が出たが、米国マレーシア FTA では医薬品の特許取得がこれらの価格引き上げにつながるなど、消費者団体や NGO から同 FTA に対する不満が出ている。同 FTA は日本マレーシア EPA よりも一層包括的であり、19のワーキンググループ(表2)を設けて交渉している。難航したり、また、中断したりしているオーストラリア(8分野)、ニュージーランド(10分野)との FTA と比べてもその範囲の広さがわかる。それらのなかには政府調達や著作権なども含まれ、また、会計などサービス業の自由化もあり、マレーシア側としても受け入れにくい分野も多い。一方、マレーシア側は米

表2 米国マレーシア FTA のワーキング・グループと担当省庁

1. 市場アクセス	通産省
2. 繊維・衣類	通産省
3. 農業	農業・農業資源省
4. 原産地規則	通産省
5. 税関管理と貿易促進	税関
6. 貿易上の法的救済	税関
7. 貿易に対する技術的障害	標準規格局
8. 衛生と植物衛生	農業・農業資源省
9. サービス	通産省
10. 金融サービス	中央銀行
11. 投資	通産省
12. 通信と E コマース	エネルギー・水・通信省
13. 政府調達	財務省
14. 知的財産権	国内取引消費者行政省
15. 競争政策	国内取引消費者行政省
16. 環境	天然資源・環境省
17. 労働	人的資源省
18. 法律, 透明性, 紛争解決	司法長官室
19. 能力構築	通産省

(出所) 表1と同じ。

国に対し、繊維・衣類、ゴム製品、木材製品、セラミック、電気・電子、農産物の関税引き下げを要求している。米国が物品の関税だけでなく、国際競争力のある第3次産業での自由化を求めているのに対し、発展途上国であるマレーシアは依然として物品の関税に焦点を当てている。交渉の範囲のみならず、米国マレーシアFTAでも日本マレーシアEPA同様、マレーシア側の準備不足を懸念する声もある。また、同FTAでは日本マレーシアEPA以上に米国産業界からの圧力があり、米国側は交渉の早い段階から条文を用意するなど交渉をリードしている⁽³⁾。

米国マレーシアFTAはすでに6回の交渉が行われた。同FTAは米国議会での一括承認のために2007年3月末までに合意する必要があったが⁽⁴⁾、この期限には間に合わず、引き続き交渉が継続されている。この間、2007年2月の第5回目の交渉前に、米国議会議員がマレーシア企業がイラン国営石油会社と進めているビジネスを取り上げ、FTA交渉を中断すべきと発言したことに対し、マレーシア政府は不快感を示した⁽⁵⁾。マレー

シアはこれを内政干渉ととらえ、さらに政治的な問題が FTA 交渉のテーブルに載せられるべきではないとの意見がアブドラ首相からも出された。また、政府はプミプトラ保護政策や国家主権にかかわるものは交渉に含まないとの態度を明らかにした⁽⁶⁾。そして、2007年4月の第6回目の交渉ではマレーシア政府が決定した58の重要事項についての説明が米国側になされたが、その多くは国内取引消費者行政省の所掌事項であった⁽⁷⁾。

第2節 日本マレーシア EPA の概要

1. 交渉過程⁽⁸⁾

表3は日本マレーシア EPA の締結までの経緯を示したものである。日本マレーシア EPA は2002年の小泉首相（当時）の ASEAN 歴訪の際に提唱された日本 ASEAN 包括経済連携構想に端を発する。これに呼応するように、2002年12月にマハティール首相（当時）が日本マレーシア経済連携構想を打ち出し、日本との EPA 締結に積極的な姿勢が示され、2003年両国の間で日本マレーシア EPA 作業部会設置の合意をみた。マハティール首相は首相就任早々タルック・イースト政策⁽⁹⁾を打ち出すなど、日本に対して好意的な姿勢を示していたことも、交渉開始に弾みをつけたといえる。しかし、作業部会や産学官共同研究会の報告書の作成を経て正式交渉開始に合意する2003年12月の段階では、マレーシア側の首相はマハティール氏の後継者であるアブドラ首相に代わっていた。20年以上マレーシアの首相として同国の経済政策にも多大な影響をもったマハティール前首相からアブドラ首相への交代は、後述するように政策運営にも変化をもたらすこととなった。

正式交渉開始の合意を受け、早速2004年1月から第1回の交渉が開始された。各交渉の進捗状況は表3のとおりであるが、第1, 2回の交渉はおもに枠組みや議論の進め方が中心であり、第3回以降に両国から各種の提案がなされるようになった。しかし、第6回までの交渉の過程では、合

表3 日本マレーシア EPA の交渉経過

2002年1月	小泉首相のASEAN 歴訪と日本 ASEAN 包括経済連携構想の提唱
12月	マハティール首相による日本マレーシア経済連携構想
2003年2月	作業部会設置に合意
12月	日本マレーシア EPA 正式交渉開始合意
2004年1月	第1回交渉：交渉枠組みの合意
3月	第2回交渉：分野ごとの交渉方法を議論
5月	第3回交渉：分野ごとの議論が本格化
7月	第4回交渉：関税・非関税障壁および投資・サービスで日本からオファー
9月	第5回交渉：投資・サービス分野でマレーシアからオファー
11月	第6回交渉：市場アクセス、投資・サービス以外の分野で議論が収束し始める
2005年1月	次官級会議
4月	ラフィダ通産相と中川経産相の会談：5月末の大筋合意に向けての努力を確認
5月	ラフィダ通産相と中川経産相の会談：鉱工業品、投資・サービス分野で大筋合意 日本マレーシア EPA の大筋合意
12月	日本マレーシア EPA 署名
2006年7月	日本マレーシア EPA 発効

(出所) 経産省のホームページ (<http://www.meti.go.jp> の対外経済政策, FTA・経済連携の推進について, 日本マレーシア EPA) をもとに筆者作成。最終アクセス日は2006年8月24日。

意に向けての準備が進んだものの、自動車など焦点となる製品の貿易自由化や投資・サービス関連については両者の認識に隔たりがあり、より高いレベルでの折衝が必要な段階に入っていた。

2005年に入り、次官級の会合がもたれ、懸案事項について議論が進められたが、大きな進展はみられなかった。事態が大きく動くのは、2005年4月の中川経産相(当時)とラフィダ通産相との会談においてであった。とくにラフィダ通産相はこれまでの交渉や次官級会議において、懸案事項の議論に進展がみられない状況に鑑み、大臣主導による事態の打開が必要と判断し、これを受けてマレーシア側からも実質的なオファーが出始めるなど、合意に向けた流れが一気に加速されることになった。この背景としてマレーシアの官僚の権限が限られていたことがあげられよう。また、マ

レーシアとしても、日本がタイ、フィリピンとEPA締結に向けての交渉を進めており、EPA締結を急がねばならない状況にあったことも否めない。

これらの交渉と並行して、繊維や鉄鋼については、両国の業界関係者による話し合いももたれた。自動車については、マレーシア側の関税引き下げに呼応して、日本側が自動車産業への協力を行うことで合意した。自動車産業への協力はマレーシア側からの要望でもあり、以前から行われてきた専門家派遣プログラムを含め、複数のプロジェクトを実施する予定である。

マレーシアにとって懸案であった自動車の関税引き下げは、国民車と競合するクラス（2000cc未満）の関税引き下げの年限が他のクラスよりも長く設定され、また、自動車産業の競争力強化を後押しする日本側からの協力が得られることにより、一応の決着をみた。そして2005年5月25日の日本マレーシア首脳会談でEPA交渉の大筋合意が確認され、締結に向けての条文の確定などの作業が続けられた。そして署名を経て、2006年7月13日に日本マレーシアEPAが発効した。

日本マレーシアEPAでは日本の貿易自由化の際に常に問題となる農産物について、特段の支障がなかったため、メキシコとのFTAや交渉が開始されたオーストラリアとのFTAと異なり、譲歩する分野がほとんどないものであった。一方、マレーシアにとっては初めてのFTA交渉であり、経験不足や人材不足も手伝って、物品の貿易自由化や投資、経済環境整備などで譲歩を迫られる面が強かったといえよう。そのため、日本マレーシアEPAは日本にとって有利なものとなっているとのマハティール前首相の発言⁽¹⁰⁾もある。これを受けて、FTAの発効後、マレーシアにとって不利な状況がみられるならば、協定内容の見直しもあり得るとの発言もナジブ副首相によりなされた⁽¹¹⁾。

2. 合意内容

日本マレーシアEPAの物品市場アクセスに関する合意のうち、自動

車関連については表4のとおりである。3000cc超の乗用車，2000cc以上3000cc以下の乗用車，そして3000cc超の多目的車（MPV），20トン超のトラック，バスについては，2005年時点で50%であった関税をEPA発効後，段階的に軽減し，2010年には関税は撤廃される。一方で，国民車と競合するクラスである2000cc未満の乗用車については，EPA発効後，毎年5%ずつ関税を軽減し，最終的に，2015年に関税を撤廃することになった。ここに国民車への配慮の一端がうかがえる。EPA発効前の関税が10%であったCKD部品については，発効後即時に撤廃されることになった。またCKD以外の部品についても，20%の関税を2007年まで維持した後，0～5%に引き下げ，2010年には撤廃される。

その他の工業製品についても表4にあるように，鉄鋼関連，電気・電子製品，繊維・衣類，化学品でマレーシアが関税を即時もしくは段階的に撤廃する。

一方，日本側は工業製品の関税をすべて即時撤廃し，自動車については既述のように協力プロジェクトを立ち上げることになった。マレーシアと異なり，日本はすでに工業製品の関税は低水準にあり，日本側にとってはマイナスの影響はほとんどないといえよう。

表4 鉱工業品分野の合意（マレーシア側）

自動車・同部品	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3000cc超および2000cc以上3000cc以下の乗用車，3000cc超のMPV，20トン超のトラックおよびバスは段階的に関税を引き下げ，2010年に撤廃 ・ 上記以外のすべての完成車は段階的に関税を引き下げ2015年までに撤廃 ・ CKD部品は発効後即時撤廃 ・ CKD部品以外は2007年までは現行の20%，2008年に0～5%，2010年までに撤廃
鉄鋼	<ul style="list-style-type: none"> ・ 熱延鋼板，冷延鋼板，表面処理鋼板等は10年以内に関税を撤廃 ・ 棒鋼，線材，パイプ類は7年以内に関税撤廃 ・ ステンレスは5年以内に関税撤廃
電気・電子	<ul style="list-style-type: none"> ・ ほぼすべての製品で10年以内に関税撤廃 ・ カラーTV，洗濯機，冷蔵庫，エアコンなどは2013年までに関税を撤廃
繊維・衣類	<ul style="list-style-type: none"> ・ ほぼすべての製品で即時撤廃
化学品	<ul style="list-style-type: none"> ・ ほぼすべての製品で10年以内に関税を撤廃

（出所）表3と同じ。

産学官共同研究会の報告書によれば、日本マレーシアEPAの日本にとっての経済効果は約4000億円と試算されている。これによるGDPの押し上げ効果は0.08%である。

日本マレーシアEPAでは関税撤廃以外に、原産地規則が取り決められたが、繊維については特別に委員会が設置されて議論が進められた。繊維の関税はEPA発効と同時にほぼ即時撤廃されるが、原産地についてはASEAN域内の調達も容認され、従来の国内調達から一步踏み込んだ内容となっている。これにより、たとえば、ASEAN域内から調達された繊維類を用いてマレーシアで製造された衣類が日本へ無税で輸出することが可能になった。マレーシア側も原産地規則については、ひとつの収穫であると位置づけている。

市場アクセス以外の合意事項は表5のとおりである。近年停滞気味の日本からの対マレーシア直接投資を拡大する意図もあり、内国民待遇など投資環境の改善を促進する事項が含まれている。また、知的財産の保護やビジネス環境の整備なども、日系企業のマレーシアでの活動を側面から支援する役割を担うものである。そして自動車関連の協力プロジェクト以外にも、日本からの経済協力について合意がなされた。経済協力の対象は農林水産業、科学技術、教育・人材育成、中小企業など7つを含み、さらに、これまでのルック・イースト政策の下での各種研修を発展させた小泉・アブドラ研修プログラムにより、10年間で1000名を受け入れることとなった。

今回の日本マレーシアEPAでは関税撤廃面でマレーシア側が譲歩する形となっているが、これを補う形で日本からの投資促進につながる諸施策や経済協力の実施が盛り込まれた。ただし、政府調達やサービス業についてはマレーシア側のプミプトラ保護政策という国内事情を考慮し、同EPAでは踏み込んだ自由化は行われなかった⁽¹²⁾。

表5 日本マレーシア EPA の合意内容（市場アクセスを除く）

サービス貿易	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市場アクセスにおける不利な待遇の排除 ・ 内国民待遇 ・ 最恵国待遇
投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内国民待遇 ・ 最恵国待遇 ・ 輸出義務などのパフォーマンス要求の禁止
知的財産	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内国民待遇 ・ 最恵国待遇 ・ 制度運用の透明性の確保 ・ 知的財産保護の啓蒙
競争	<ul style="list-style-type: none"> ・ 反競争的行為への適切な措置 ・ 協力の実施
ビジネス環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 枠組みの設置 ・ 政府、民間団体、関連団体の参加
二国間協力	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農林水産、教育・人材育成、情報通信技術、科学技術、中小企業、観光、環境の7分野での協力 ・ アーリーハーベスト協力案件（24件） ・ 経済連携のための小泉・アブドラ研修プログラム（10年間で1000人）

（出所） 表3と同じ。

第3節 マレーシアの FTA 政策決定過程

本節ではマレーシアが FTA 政策を策定する過程でみられた主要なアクターの動向とアクター間の関係を中心に考察を進める。すでに第2節の日本マレーシア EPA 交渉の考察の際にふれた部分もあるが、改めて各アクターとその特徴について分析する。

1. 立法府

マレーシアでは FTA の締結にともない法律の改正を必要としない限り、国会での批准は必要とされない。ただし、国会からの質問があれば担当大臣がこれに対して答弁を行うことがある。現在交渉が続いている米国マレーシア FTA についても、ラフィダ通産相が国会に対して交渉過程や

今後の見通しなどについて詳細な説明を行っている⁽¹³⁾。

2. 行政府⁽¹⁴⁾

基本的に FTA の交渉過程で最も重要な役割を果たすのは内閣と各省庁からなる行政府である。まず、マレーシアの行政府内での FTA への取り組みの全体像をみる。FTA 全体を統括するのは FTA 国家委員会 (National Committee on FTA) であり、議長は通産省の事務次官が務める。会議は少なくとも年 2 回開催され、そのほかにも必要に応じて開催されることがある。また、それぞれの FTA ごとに委員会があり、たとえば日本マレーシア EPA の場合は JMEPA 特別委員会 (Special Committee for JMEPA) が設置された。各 FTA 委員会は準備のための会合を開き、関係する省庁が FTA のコスト・ベネフィット分析を行い、全体としてベネフィットがあると判断された場合、内閣が交渉の開始を決定する。関係する省庁の範囲は広く、表 2 でみた米国マレーシア FTA での分野ごとの担当省庁である通産省、財務省、農業・農業資源省などのほかに外務省、保健省、観光省、教育省、内務省、運輸省なども関与している。それら以外に中央銀行も含まれる。

日本マレーシア EPA においては、これがマレーシアにとって最初の FTA であったこともあり、内閣は外務省をコーディネーターに指名した。しかし、実際に交渉を開始すると通産省の担当する分野が多く、徐々に実質的なコーディネーターの役割は外務省から通産省に移っていった。そのため、それ以降の FTA では通産省がコーディネーターの役割を担っている。

通産省内の部局は大きく分けて、国際貿易と工業開発の 2 つである。国際貿易の部局内に APEC、二国間・地域間関係、多国間関係、ASEAN の 4 つの部署があり、二国間・地域間関係の部署が FTA 交渉の中心となる。しかし、人材が不足する際には工業開発部局の官僚が FTA を担当するケースや一人の官僚が複数の産業を担当するケースもみられる。

また、FTA の下での関税の取り扱いについては、財務省内の税金分析

部のなかにある二国間・多国間セクションが担当している。同セクションは、FTA 交渉の過程で出された関税引き下げ要求に対して、他の省庁との調整を行う。

マレーシアの省庁間で FTA の交渉過程において意見が対立することはあまりなく、基本的に各省庁の意見が尊重されている。もし、省庁間の調整が必要になった場合には内閣で調整を行うことになる。各省庁は担当する分野の業界団体等に FTA についての説明を行うとともに、主要な産業においては各省庁と業界団体との間で話し合い（ダイアログ）がもたれ、各省庁は意見を聴取するとともに、業界団体も要望を提出する。中小企業団体などには省庁から団体にアプローチをすることもある。各省庁は FTA の各交渉の後、業界団体に対して説明や協議を行う機会を設けている。

3. 業界団体

FTA の交渉は政府が担当するものであり、マレーシアの各業界団体は直接交渉過程に参加することはない。しかし、交渉の代表団に同行し、交渉の行方を見守ることはある。

ここではまず、マレーシア最大の製造業者の経済団体であるマレーシア製造業者協会（FMM）を取り上げ、FTA 交渉への関与の仕方についてみていく。

FMM は 1968 年に設立され、現在は製造業およびこれに関連するサービスに従事する 2135 社の会員をもち、傘下に 25 の産業ごとの団体を擁するマレーシア製造業最大の民間団体である。また、FMM は通産省や科学技術・環境省等の省庁の委員会に多くのメンバーを送り出している。

FMM の基本的なスタンスは世界的な潮流である貿易、投資の自由化のなかでマレーシアの製造業の競争力を強化することであり、この考えは FTA の促進に合致する。そして、FTA との関連では FMM は民間の FTA タスクフォースの設立を主導し、全国的な産業や貿易団体の立場をコーディネートしている。同タスクフォースは二国間および多国間 FTA

について協議し、地場企業の考えを政府にフィードバックするという役割を担っている。また、産業間の調整やロビー活動を行うだけでなく、政府の FTA 交渉におけるマレーシア側の情報提供者としての機能を果たしている。同タスクフォースには 33 の製造業の団体が参加しており、地場企業に対して FTA に対する認識を高める役割も果たしている。

そのほかにもタスクフォースは、FTA 交渉における重要ポイントについて通産省と協議したり、FTA の交渉過程で表出する可能性のある分野の特定化も行っている。ちなみに、米国マレーシア FTA では原産地規則、政府調達、知的財産権、アンチダンピングなどが重要課題として特定された。

FMM 自身は交渉団に入ることはなく、オブザーバーであるが、日本マレーシア EPA の交渉では民間部門を代表して日本側のカウンターパートと協議するために政府代表に同行した。オブザーバーとして参加する目的は、ひとつには技術的な内容について専門家を派遣する必要があるためである。それ以外の場合は、産業界の代表という形で同行した。同 EPA 交渉に向けたプロセスでは、FMM は定期的に国内の各産業の代表と月に 1, 2 回の協議の場を設けたが、交渉が近づくにつれ、その頻度は増し、その結果を通産省に報告していた⁽¹⁵⁾。

とくに米国マレーシア FTA について FMM はメディアを通じて積極的に発言をしており、同 FTA が両国の貿易と経済関係の強化に資するものであるとしている。物品の貿易において、靴、繊維・衣類、磁器製食器などの高関税商品については対米輸出で競合する他国と対等な競争が可能となるとしている⁽¹⁶⁾。また、同 FTA により、米国企業による対マレーシア直接投資の増加が見込めるとの見解も示している⁽¹⁷⁾。

FMM のメンバーでもあるマレーシア自動車部品工業会 (MAPCMA) は 1968 年に設立され、現在 98 社が加盟している。MAPCMA には、国民車の生産が開始される 1985 年以前から操業している企業も多く含まれている。MAPCMA は自動車に関連する事項で通産省との協議を行っている。部品メーカーの立場としては、日本マレーシア EPA で日本側から提示された自動車産業および自動車部品産業の能力構築に関する案は受け

入れやすいものであった⁽¹⁸⁾。

同じく FMM のメンバーであるマレーシア自動車協会 (MAA) は、その前身が 1960 年に設立され、その後、他の協会と合併し、2000 年に現在の名称となった。2 大国民車メーカー以外の自動車メーカーや流通業者が加盟しており、その数は 46 社に上る。MAA は 2003 年の日本マレーシア EPA の作業部会の段階から通産省と協議を続けており、マレーシア政府に対して専門家の派遣などの要求を行ってきた。一方で、関税引き下げについても、政府に対して提言し続けている⁽¹⁹⁾。

国民車メーカーであるプロトン社、プロドゥア社は新聞紙上にも貿易自由化に対して、国民車計画の本来の目的や後発企業であることを考慮し、時間的な猶予がなお必要であるとの見解を述べるなど、政府の理解を求める発言がみられた⁽²⁰⁾。また、プロトン社は日本マレーシア EPA に関しても数回、通産省と協議していた。プロトン社、プロドゥア社の協力会の代表者も、通産省から部品メーカーの立場からの意見を求められ、協議を重ねていた⁽²¹⁾。

4. 消費者団体、NGO 等

マレーシア政府は消費者団体や他の NGO とダイアログを開催し、彼らの意見を吸い上げる機会を設けている。とくにサービス産業においては、消費者団体から多くの要望が出てきている。

日本マレーシア EPA についても日本側に有利な内容であるとの批判が NGO のホームページに掲載されている。また、現在進行中の米国マレーシア FTA が幅広い内容を含むため、政府は各種 NGO とそのインパクトを協議している。一方で、NGO がホームページなどでその動向を注視したり、FTA の内容について意見を表明したりもしている。このように NGO が政府に対する一種の圧力団体となっている。なお、労働組合はアクターとしての役割をほとんど果たしていない⁽²²⁾。

5. 行政府内および行政と民間の関係

ここでは行政府内のインターアクションと行政と民間団体とのインターアクションについて考察する。まず、閣僚と官僚との関係を、通産省を事例としてみていく。そして、さらに通産省と民間団体、とくにFMMとの関係をみる。

各閣僚は省庁を代表することはもちろんであるが、すでに日本マレーシアEPAの交渉過程でふれたように、マレーシアでは閣僚、そして内閣の権限が大きく、トップダウンで物事が進む傾向にある。官僚が準備した方針に沿って閣僚がこれを追認するのではなく、状況に応じて閣僚が強力なリーダーシップを発揮し、その指示に従って官僚が動くのであり、事務レベルでの交渉には限界があるといえる。日本マレーシアEPAにおける自動車の関税引き下げも、そのような図式のなかでとらえることができる。

米国マレーシアFTA交渉ではコーディネーター役の通産省が内閣と関係する省庁等に報告を行い、さらに各省庁から問題点が提出され、これを受けて、内閣が関連する諸課題について合意するか否かを含め決定する⁽²³⁾。これまでの各回の交渉について、報告書が内閣に提出されており、さらに、ナジブ副首相が議長となり、閣僚を含む関係者間で議論がなされ、関連する省庁に交渉の方向性を示している⁽²⁴⁾。省庁間の意見の調整も最終的には内閣のなかで行われるため、省庁間での対立は既述のように起こりにくいものとなっている。

閣内では、長期政権であったマハティール前首相の下では前首相が強力なリーダーシップを発揮していたが(鳥居[2006])、現内閣では各閣僚がその職務を全うし、内閣全体として事に当たるという印象が強い。

次に通産省とFMMの関係に代表される政府と民間との関係をみる。すでにみたように産業界がFTA締結に圧力をかける米国とは異なり、マレーシアでは政府主導で交渉が進められる。既述のようにマレーシアにおいて通産省は民間団体とのダイアログを開催し、産業界の状況を知るとともに、要望を聴取する機会をもつ。また、FMMなどの団体の産業分析や研究を重視する姿勢をみせている。民間団体はこのようにして自らの意見

を伝えるすべをもつが、政策策定においてはそれがどの程度影響力をもつかは定かではない。最終的な政策決定は通産省が長期的かつ全産業のバランスを考慮して行い、当然ながら、民間団体の直接の関与はない。ただし、民間団体の代表が政府の各種委員会に参加しているため、間接的な影響力は残すことができるといえる。

第4節 マレーシアの自動車政策

これまでみてきたように、日本マレーシア EPA でのマレーシアの最大の懸案事項は自動車関連の関税引き下げであった。そのため、自動車については別立てで議論が進められた。同 EPA 交渉の遅れの一因は自動車関連の関税撤廃の取り扱いにあったといえる。国民車計画のもとマレーシアは自動車産業を戦略的な産業と位置づけ、その発展のために関税等による保護を継続してきた。輸入代替産業として、さらに、プミプトラの製造業部門への参加拡大、裾野産業の育成を企図して開始された国民車計画は貿易自由化の対極にあった。

AFTA と日本マレーシア EPA の下、マレーシアの自動車政策は大きな転機を迎えた。以下では貿易自由化の流れと産業保護の間で揺れ動いたマレーシアの自動車政策の変化を考察する。ここに発展途上国が貿易自由化の際に直面する典型的な問題が凝縮されているとともに、マレーシア独自の特徴もあわせて観察されるからである。以下では国民車計画を含めたマレーシアの自動車産業の特殊性の概略を述べ、AFTA、日本マレーシア EPA など外からの自由化圧力へのマレーシアの対応とマレーシア国内での政策変更に向けた動きをみていく。

1. 国民車政策

マレーシアの自動車産業の歴史は、先進国企業との合弁により CKD 部品を輸入して生産を開始した 1960 年代後半にまで遡ることができる。

1970年代にはおもに日本メーカーとの合弁企業が、マレーシア国内での市場シェアを拡大していった。ところが、マレーシアは1980年代に入り、重工業における輸入代替を開始し、通産省の下に設立されたマレーシア重工業公社（HICOM）が日本企業との合弁企業を設立し、自動車、自動二輪、鉄鋼、セメント産業などに進出した。HICOMは当時通産相であったマハティール氏の発案によるものであり、同氏が首相となると、同社は首相府の管轄となった。このHICOMと三菱自工、三菱商事との合弁で1983年に設立されたプロトン社は、1985年からマレーシアで初めての自動車の一貫生産を行い、それはこれまでのCKD部品輸入による生産とは一線を画すものであった。当時から狭い国内市場という制約により、規模の経済が強く働く自動車産業において国民車計画に疑問をもつ声もあったが、マハティール前首相の強いリーダーシップの下、計画は着手された。

プロトン社の参入により、自動車産業の様相は一変し、1980年代後半にはプロトン社の市場シェアは7割近くにまで達した。これは、政府による強力な保護の下で可能になったものである。また、同時に裾野産業の育成も進められ、自動車部品の関税が引き上げられるとともに、プロトン社は地場企業、とくにプミプトラ企業からの部品の購入を優先していった。このように、プロトン社のみならず、間接的に地場の部品メーカーをも保護するシステムができたのである。幼稚産業保護やクラスター形成の観点から国民車計画を容認する考えもあるが、一方で、保護の継続による非効率性とそれにとまなう競争力の欠如、そして消費者の負担の観点、さらにはAFTAの下での共通効果特惠関税（CEPT）スキームにより、自動車政策も徐々にではあるが変化のきざしを見せ始めた。第2次工業マスタープラン（1996～2005）では貿易自由化を視野に入れ、自動車産業の競争力強化に向けたR&Dの振興などの方向性も打ち出された。また1996年以降、プロトン社による地場企業育成の義務はなくなる。しかし、取引関係が即座に変わることはなく、同社にとってプミプトラ企業との関係や彼らの同社への依存体質が負担となっていたことも否定できない。

マレーシアはプロトン社に続き、1994年に第2国民車メーカーであるプロドゥア社をダイハツとの合弁で立ち上げ、軽自動車の生産を開始した。

その後、商業車、トラックでも国民車メーカーが設立されたが、生産規模ではプロトン社とプロドゥア社が突出している。国民車が国内市場シェアの大半を占める状況は他の発展途上国ではみられないものであり、さまざまな形で国民車メーカーへの保護が継続されてきた。

この間、隣国のタイでは外資主導による自動車産業の発展がみられ、ピックアップトラックの輸出が開始されるなど、近年、日本企業を中心にASEAN 域内での自動車生産の拠点となりつつある。両国の自動車政策の相違は、発展の勢いに如実に現れたのである。

AFTA の CEPT スキームでは、マレーシアは 2002 年までに域内製品に対する関税を 5% 以下に引き下げる事となっていた。ただし、マレーシアの自動車関連品目は当初、一時的除外品目に指定された。しかし 2000 年に、2005 年 1 月 1 日からこれらを適用品目リストへ移行することが決まった。

ところが、2005 年の CEPT スキームの下での段階的な関税の引き下げ開始期限に先立ち、2004 年にマレーシアは輸入車と CKD 部品の関税を引き下げた（表 6）。ただし、関税率は CEPT スキームの下での上限よりも依然として高い水準にあった。プロトン社やプロドゥア社の生産する車種と競合するクラス（1800cc 未満）では ASEAN 域内からの完成車の輸入関税は 140% から 70% に引き下げられ、ASEAN 以外からの完成車の輸入については 140% から 80% に引き下げられた。CKD 部品については ASEAN 域内からの輸入関税が 42% から 25% へ、ASEAN 域外からの輸入関税は 42% から 35% となった。しかし、関税の引き下げに呼応して、輸入車に対しては新たに物品税が課され、それは輸入関税の減少分をほぼ相殺するものであった。CKD 部品については従来から物品税が課されていたが、こちらも若干引き上げられた。このように、実質的な自動車産業の保護は継続されたのである。これらの対応については内外から批判も出されたが、政府は物品税の引き上げは、関税収入の減少を補填するものであるとの見解を示した。

2005 年 1 月に CEPT スキームの下での関税の引き下げが行われ、1800cc 未満のクラスでは ASEAN 域内からの輸入車の関税は 20% に、域

表6 マレーシアの完成車、CKDの輸入関税と物品税

完成車	車種	排気量	ASEAN 域内												ASEAN 域外											
			輸入関税				物品税				輸入関税				物品税											
			2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月								
乗用車	<1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc 3000cc <	70%	20%	15%	5%	60%	90%	80%	75%	80%	100%	30%	60%	90%	80%	70%	30%	60%	90%	80%	75%					
		90%	20%	15%	5%	70%	120%	100%	80%	100%	120%	30%	30%	70%	120%	100%	30%	30%	70%	120%	100%	80%				
		110%	20%	15%	5%	80%	130%	125%	90%	125%	150%	30%	30%	80%	150%	125%	30%	30%	80%	150%	125%	90%				
		150%	20%	15%	5%	90%	200%	160%	105%	160%	200%	30%	30%	90%	200%	160%	30%	30%	90%	200%	160%	105%				
		190%	20%	15%	5%	100%	250%	200%	125%	200%	250%	30%	30%	100%	250%	200%	30%	30%	100%	250%	200%	125%				
MPV、バン	<1500cc 1500cc ≤ 1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc	40%	20%	15%	5%	30%	40%	53%	60%	60%	60%	30%	30%	40%	55%	60%	30%	30%	40%	55%	60%					
		40%	20%	15%	5%	30%	40%	53%	65%	60%	60%	30%	30%	40%	60%	65%	30%	30%	40%	60%	65%					
		50%	20%	15%	5%	40%	60%	75%	75%	75%	75%	30%	30%	40%	75%	75%	30%	30%	40%	75%	75%					
		90%	20%	15%	5%	70%	120%	115%	90%	100%	100%	30%	30%	70%	120%	115%	30%	30%	70%	120%	115%	90%				
		110%	20%	15%	5%	80%	150%	140%	105%	140%	150%	30%	30%	80%	150%	140%	30%	30%	80%	150%	140%	105%				
4WD	<1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc	40%	20%	15%	5%	50%	60%	60%	65%	60%	60%	30%	30%	50%	60%	65%	30%	30%	50%	60%	65%					
		50%	20%	15%	5%	60%	80%	75%	75%	70%	70%	30%	30%	60%	80%	75%	30%	30%	60%	80%	75%					
		80%	20%	15%	5%	70%	120%	115%	90%	100%	100%	30%	30%	70%	120%	115%	30%	30%	70%	120%	115%	90%				
		100%	20%	15%	5%	80%	150%	140%	105%	120%	120%	30%	30%	80%	150%	140%	30%	30%	80%	150%	140%	105%				
		110%	20%	15%	5%	90%	170%	160%	125%	160%	130%	30%	30%	90%	170%	160%	30%	30%	90%	170%	160%	125%				
CKD	排気量	ASEAN 域内												ASEAN 域外												
		輸入関税				物品税				輸入関税				物品税												
		2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月	2004年1月	2005年1月	2005年10月	2006年3月									
		25%	0%	0%	0%	60%	90%	80%	75%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	80%	75%			
		25%	0%	0%	0%	70%	120%	100%	80%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	80%	75%			
乗用車	<1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc 3000cc <	25%	0%	0%	0%	80%	130%	125%	90%	105%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	80%	75%				
		25%	0%	0%	0%	90%	200%	160%	105%	160%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	80%	75%				
		25%	0%	0%	0%	100%	250%	200%	125%	200%	35%	35%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	80%	75%				
		0%	0%	0%	0%	30%	40%	53%	60%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	55%	60%			
		10%	0%	0%	0%	30%	40%	53%	65%	20%	20%	10%	10%	10%	10%	20%	20%	10%	10%	10%	10%	55%	65%			
MPV、バン	<1500cc 1500cc ≤ 1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc	10%	0%	0%	0%	40%	60%	75%	75%	75%	75%	30%	30%	40%	60%	75%	30%	30%	40%	60%	75%	75%				
		10%	0%	0%	0%	40%	60%	75%	75%	75%	75%	30%	30%	40%	60%	75%	30%	30%	40%	60%	75%	75%				
		10%	0%	0%	0%	70%	120%	115%	90%	100%	100%	30%	30%	70%	120%	115%	30%	30%	70%	120%	115%	90%				
		10%	0%	0%	0%	80%	150%	140%	105%	120%	120%	30%	30%	80%	150%	140%	30%	30%	80%	150%	140%	105%				
		10%	0%	0%	0%	90%	170%	160%	125%	160%	130%	30%	30%	90%	170%	160%	30%	30%	90%	170%	160%	125%				
4WD	<1800cc 1800cc ≤ 2000cc 2000cc ≤ 2500cc 2500cc ≤ 3000cc	10%	0%	0%	0%	50%	60%	60%	65%	60%	60%	30%	30%	50%	60%	65%	30%	30%	50%	60%	65%					
		10%	0%	0%	0%	60%	80%	75%	75%	70%	70%	30%	30%	60%	80%	75%	30%	30%	60%	80%	75%					
		10%	0%	0%	0%	70%	120%	115%	90%	100%	100%	30%	30%	70%	120%	115%	30%	30%	70%	120%	115%	90%				
		10%	0%	0%	0%	80%	150%	140%	105%	120%	120%	30%	30%	80%	150%	140%	30%	30%	80%	150%	140%	105%				
		10%	0%	0%	0%	90%	170%	160%	125%	160%	130%	30%	30%	90%	170%	160%	30%	30%	90%	170%	160%	125%				

(注) 2005年10月の改正は実際には実施されなかった。
 (出所) Fourin [2005]「アジア自動車産業 2004/2005」Fourin p.239, Fourin [2006]「アジア自動車産業 2006」Fourin p.332。

外からのそれは50%に引き下げられたが、前年同様、それぞれ90%の物品税が賦課された。CKD部品についてはASEAN域内からの輸入に対しては関税が撤廃され、域外からの輸入に対しては10%の関税を課した。輸入車同様、両者に対して90%の物品税が課され、自動車産業の保護の継続が明らかとなった。これはAFTAの流れにも反するものであった。

2. 国家自動車政策

2005年以降、自動車産業への対応は大きく変化する。第2節でみたように、日本マレーシアEPA交渉で、自動車関連の関税の撤廃が俎上に上り、2005年5月の合意において関税撤廃の流れが確定した。これにより、AFTAと並行して同EPAの下での関税引き下げにも対応した自動車産業の方向性を示す必要に迫られることになった。自動車産業にとってはAFTAよりも同EPAの影響の方が大きいとの指摘もある⁽²⁵⁾。そして、同EPAはすでに2004年から準備が進められていた新たな自動車政策の策定にも影響を与えることとなり、当初の予定では2005年4月に内閣に上程され、5月から6月に公表されることになっていた国家自動車政策(NAP)のスケジュールが延期された⁽²⁶⁾。

これに追い打ちをかけるように、自動車の輸入割当(AP)⁽²⁷⁾の問題が2005年7月に浮上した。各種の報道によれば、APが一部の取得者の利権となっているとのマハティール前首相の指摘に端を発したものである。これはAPを所轄するラフィダ通産相の責任問題へと発展し、同氏は内閣への説明や書簡によるマハティール前首相への説明を求められた。

一連のAP問題により、通産省が進めていたNAPの策定はアブドラ首相を委員長とする内閣委員会の所轄事項となった。その後、実質的な担当者は首相府長官に委ねられ⁽²⁸⁾、2005年10月にNAPの枠組みが公表された。最終的な政策の決定を前にその枠組みが出されたことはマレーシアの自動車政策についての方向性を極力早く知りたいという内外からの要望に応えるためであった。同枠組みでは国内の生産能力過剰が指摘され、国民車メーカー、とくにプロトン社とプロドゥア社の2社を中心とする体制が再確認

された。また、競争力強化のための方策が種々提示されていた。NAPの枠組みは後述するNAPよりも内容が盛りだくさんであったが、そのうちの、自動車産業振興地域の指定など、一部の政策はNAPでは削除されている。また同枠組みと並行して、実際には適用されなかったが、2005年1月時点のものよりもさらに進んだ関税の引き下げが提示された。

NAPの公表前に各レベルでさまざまな会合がもたれ、最終的な詰め作業が行われた。とくにプロトン社の取り扱いやマレーシアのASEAN域内でのハブ化が焦点となっていた。前述の内閣委員会は2006年3月上旬にアブドラ首相への報告を行い、NAPに関連する各省庁の大臣もこれに列席した⁽²⁹⁾。そして、最終的に内閣の承認を得て、2006年3月22日にNAPが公表された。その主要な内容は以下のとおりである。

NAPの主目的は自動車部門、とくに国民車メーカーの競争力強化、ASEAN域内でのハブ化、国内の付加価値や能力の向上、輸出能力の向上、プミプトラの参加促進、消費者の利益の確保である。そのための方策として、政府は補助金やインセンティブを与えるが、それらは付加価値、現地調達、R&D、輸出といった経済的な貢献によるものとしている。また、より具体的には、後述する関税や物品税の見直し、工業調整基金（IAF）⁽³⁰⁾という無利子融資や補助金の給付、AP制度の2010年末までの廃止と現行制度内での製造業者への優先権の付与などがあげられている。全体の基調として、プロトン社、プロドゥア社の2大国民車メーカーを中心とし、これを補完する外資系企業とともに合理的な生産と現地調達の拡大をめざすものであり、一方で、小規模な企業が多い部品メーカーについては買収などによる企業の絞り込みをめざすものである。プミプトラの参加についてはとくに具体的な政策は示されていない。

NAPで導入されたIAFは現地調達率を基準に補助金が決まるため、現地調達率が高い国民車メーカーに有利であるが、他のメーカーも条件は同じであり、国民車メーカー以外でも現地調達を高める動きが出ている。また、従来の国民車メーカーに対する物品税の減額などの直接的な優遇措置も廃止された。

このようにNAPは貿易、投資の自由化が進むなかでのマレーシアの自

自動車産業の今後について、一定の方向性を示したものである。さらに通産省では NAP の下での短期、中期そして長期の自動車産業のあり方を示すプランを準備中である。なお、NAP の下での免税等のインセンティブの詳細については、自動車メーカーと財務省がその細部について個別に協議することになっている。

NAP の公表と同時にマレーシアは表 6 にあるように、さらなる関税の引き下げを行った。これにより、ASEAN 域内からの輸入車の関税は 5 % となり、CEPT スキームの下、2008 年に達成する予定であった目標を早くもクリアしたのである。また、ASEAN 域外からの輸入車についても関税を 30% に引き下げている。CKD 部品については ASEAN 域内と域外の関税は 0 % と 10% である。1800cc 未満の 4WD を除いて、物品税も輸入車、CKD 部品ともに引き下げられた。

マレーシアの工業化の方向性を示す第 3 次工業マスタープラン（2006～2020）が 2006 年に開始されることになっていたが、輸送機器産業の今後については NAP の内容を無視するわけにはいかず、同プランの公表も 2006 年 8 月にずれ込んだのである。

NAP に対してはプロトン社やマレーシア自動車協会（MAA）からも長期的な方向性の提示や IAF の導入などが好意的に受け止められている。一方、アブドラ首相、ナジブ副首相ともに改めてプロトン社がより競争的になることを希望するとのコメントを出している⁽³¹⁾。

3. アクターの動向

ここではこれまでの一連の自動車産業政策について、関連するアクターの動向を交えながら分析を行う。

まず、最も重要な点としては 2003 年 10 月のマハティール前首相からアブドラ首相への交代があげられよう。国民車計画の生みの親であるマハティール前首相は現在もプロトン社の顧問を務めており、同社を擁護する立場にある。したがって、急激な自動車政策の転換には反対の立場にあるといえよう。日本マレーシア EPA が日本にとって有利なものであるとい

う発言の裏には、国民車メーカーが日本企業との競争にさらされるという危惧があったと思われる。また、AP問題の指摘はアブドラ政権下で進められている自由化を基調とした自動車政策に対する揺さぶりともみることができよう。その背景には両者の自動車産業に対する認識の違いがあると思われる。アブドラ首相も国民車の成功を期待しているものの、プロトン社がより競争的になるために、徐々に保護をはずすべきとの立場をとっている⁽³²⁾。

一方で、マハティール前首相はAPの発行はプロトン社の生産台数とバランスさせるべきであり、あまりに多くの発行は同社の存続に影響すると述べているが⁽³³⁾、これはある程度、NAPに反映されており、同氏の主張が受け入れられたものとなっている。

NAPはもともと通産省の管轄下にあり、通産省は民間のシンクタンクに原案の作成を依頼していた。民間への委託は珍しいことではないが、自動車メーカー、部品メーカー、流通関係者など多くの利害関係者とこれまでさまざまな対応をしてきた通産省は、第三者の立場にある民間への委託を選択した。

その後、NAPの策定は首相が委員長を務める内閣委員会の所轄となり、さらに実質的な担当は首相府長官へと移った。当初、通産省により進められていたNAPが最終的に首相府から発令されることになったのはこのためである。このような経緯の背景には、AP問題で生じたラフィダ通産相とマハティール前首相との対立がNAP自体の策定をさらに遅らせる事態を避ける目的もあったと思われる。

プロトン社やプロドゥア社はNAPの策定過程で政府との協議をもっていた。また、NAPはAFTAやFTAという貿易自由化とも深くかかわっており、すでにみたように、両社とも自由化に対しては時間の猶予と政策的な配慮が必要との見解を述べている。

MAAはプロトン社、プロドゥア社を含まない自動車製造、販売企業の団体であるが、折にふれ、団体としての意見をメディアに流している。NAPについても、政府が明確なプランを提示すべきであるとの見解を示しており、そのほかにも高関税体質の是正や、国民車メーカーだけでなく、

ほかのメーカーや部品メーカー、流通業者などすべての関係者に配慮した政策を期待するとのメッセージを出している⁽³⁴⁾。

プロトン社の協力会は2005年7月にNAPの準備段階で政府に要望書を提出し、NAP策定に向けて考慮すべき点などを提示している。基調としてはこれまでの国民車メーカーによる雇用創出などの貢献に鑑み、過度に外資に依存しない、地場企業主体の自動車産業の発展に資する政策を希望するものとなっている。

マレーシアの自動車政策はAFTAのみならず、既述のように日本マレーシアEPAにもその交渉の過程で影響を与えたといえる。一方で、AFTAや同EPAが自動車政策に影響を与えたことも否定できない。その過程で上述のように、さまざまな関係者の意見の調整が図られたのである。

AFTAや日本マレーシアEPAの下で全体的な貿易自由化を進めるために、自動車産業をいつまでも例外にしておくことはできず、AFTAの開始とともに、将来的な自動車産業の貿易自由化路線は定まっていたといえる。第2次工業マスタープランでもAFTAをふまえた自動車産業の方向性、すなわち競争力強化への種々の可能性が提示されていた。それは国民車メーカーへのメッセージでもあった。政府は折にふれ、自動車産業が貿易自由化の下でも生き残れるよう準備を進めることを求めてきた。それはラフィダ通産相やナジブ副首相の発言にも表れている⁽³⁵⁾。

ただ、マハティール前首相の政権下で国民車メーカーへの保護を撤廃することは困難であったといえよう。国民車への強い思いもその要因であるが、ほかにもプロトン社の業績が保護の下とはいえ、2000年代に入っても比較的好調であったこと、新規の投資や子会社であるロータス社と共同でエンジンを開発するなど技術面での向上がみられたことも、変化を遅らせる原因となった。しかし、2004年頃から、プロトン社の市場シェアにかげりが見え始め、2006年には市場シェアでプロドゥア社の後塵を拝するに至った。また、プロトン社が2005年に赤字に転落したことも、何らかの対処が必要との決断を政府に促したといえよう。

第5節 まとめ

これまで、マレーシアのFTA戦略、日本マレーシアEPAを中心とするFTA交渉過程の詳細と合意内容について言及し、その後、FTAに関与するアクターの役割並びにアクター間の関係について考察した。さらに、日本マレーシアEPAにおいてその対応が最も注目された、国民車メーカーを有する自動車産業を取り上げ、AFTA、FTAによる貿易自由化に向けての流れと、一方で、引き続き国民車メーカーの保護を求める勢力との関係を各アクターの動向も交えて考察した。

これらをふまえて、いくつかの視点を提示することができよう。まず、第1にマレーシアのFTA戦略やその交渉における各アクター間のパワーバランスの視点があげられる。マレーシアが二国間FTAに積極的に関与するようになったきっかけは、隣国であるシンガポール、タイが二国間FTAの導入に積極的になったことが関係していた。これにはASEAN域内でのマレーシアの相対的な地位の低下を阻止するという目的が見て取れる。日本マレーシアEPAでは当然のことながら、パワーバランスの面からは経済大国である日本に有利であり、日本が通常対応に苦慮する農産物関係での争点がほとんどなく、もっぱら工業製品の自由化に焦点が集まり、マレーシアの対応は後手に回らざるを得なかった。ただし、自動車の関税引き下げについては、国民車と競合するクラスについては撤廃までの年限を他の車種より長くとるなどの配慮があり、さらにマレーシアの自動車産業の競争力強化に向けた協力プロジェクトも約束された。マレーシアの閣僚と官僚の関係をみると、トップダウンによる政策決定が行われ、閣僚の権限の強さが確認された。また、省庁間でのコンフリクトはあまりみられず、各省庁はほぼ同等の関係にあるといえる。最後に政府と民間の関係をみると、マレーシアでは依然として政府の力が強いという印象がある。発展途上国において一般的にみられるものではあるが、多民族国家というマレーシア独特の要因が背後にあることは否めない。すなわち、人口の過半を占めるブミプトラが政治的に優位であり、政府、与党内でも大きな力を持ち、華人系が多数を占める民間部門に対して、さまざまな面で強い立場

にある。

第2の視点はパワーシフトである。AFTAの下での関税引き下げや自動車政策の変更はマハティール前首相にとっては容認し難いものを含んでいる。それにもかかわらず、自由化に向けての方向転換が曲がりなりに進んだ背景にはマハティール前首相からアブドラ首相へのパワーシフトが進行していることがあげられよう。20年以上にわたってマレーシアの政治をリードしてきた前首相の影響は退任とともに即座に失われるものではないが、時間の経過とともに、現政権の独自性が発揮できる状況になったといえよう。

最後に日本マレーシアEPAは、前述の自動車産業に対する協力プロジェクトのほかに多くの経済協力プログラムをもつものであった。すでにある程度の経済発展を遂げたマレーシアでは、もはやハード面での支援は卒業しつつある。しかし、一方で、さらなる発展のために人材育成などソフト面での協力の強化が必要となる。日本マレーシアEPAは新たな経済協力の形を提示したともいえる。

【注】

- (1) 本章ではFTAとEPAを併用する。一般的な用語としてFTAを用い、日本・マレーシアとの経済連携協定についてはEPAを用いる。
- (2) おもにマレー人を指す。彼らはマレーシアの人口の過半を占め、政治的には優位であるが、経済的には華人系、インド系住民よりも平均所得が低く、商工業部門への進出も遅れている。そのため1971年から開始された新経済政策では、プミプトラの経済的地位の向上がめざされた。
- (3) マレーシアの学識経験者からの聞き取り（2006年9月）。
- (4) 米国の大統領貿易促進権限（TPA）のもと、米国議会は行政府が締結した通商合意に関し、一括して批准もしくは否決し、個々の内容についての修正は認められない。TPAは2007年6月末まで有効であり、3月末までに議会に通知する必要がある。
- (5) 通産省のホームページ（<http://www.miti.gov.my>のMedia Release, 2007年2月6日）によった。最終アクセス日は2007年4月13日。
- (6) Bernama通信（マレーシア）配信2007年2月2日および15日。
- (7) Business Times紙（マレーシア）2007年4月21日。
- (8) 交渉過程については、おもにマレーシアおよび日本の交渉関係者からの聞き取り（それぞれ2006年9月および12月に実施）によった。
- (9) 日本や韓国の労働倫理などに学ぼうとするもので、同政策の下、マレーシアは多くの研修生や学生を両国に派遣している。

- (10) マレーシアの学識経験者からの聞き取り (2006年9月)。
- (11) The Star 紙 (マレーシア) 2006年7月17日。
- (12) 日本マレーシア EPA の評価については柴山・中澤 [2006] を参照のこと。
- (13) Business Times 紙 2006年3月22日。
- (14) 行政府に関する内容はおもにマレーシア交渉関係者からの聞き取り (2006年9月) と通産省のホームページ (<http://www.miti.gov.my/>) によった。最終アクセス日は2007年4月13日。
- (15) マレーシア製造業者協会 (FMM) における聞き取り (2006年12月) および FMM のホームページ (<http://www.fmm.org.my/>) によった。最終アクセス日は2007年1月12日。
- (16) The Star 紙 2006年8月22日。
- (17) Bernama 通信配信 2006年10月31日。
- (18) マレーシア自動車部品工業会 (MAPCMA) における聞き取り (2006年12月)。
- (19) マレーシア自動車協会 (MAA) における聞き取り (2007年1月)。
- (20) The Star 紙 2005年3月8日, 22日。
- (21) プロトン社および地場部品メーカーからの聞き取り (2006年9月)。
- (22) マレーシアの学識経験者からの聞き取り (2006年9月)。
- (23) Bernama 通信配信 2007年3月5日。
- (24) Business Times 紙 2007年3月22日。
- (25) マレーシアの学識経験者からの聞き取り (2006年9月)。
- (26) The Star 紙 2005年4月16日および2005年5月19日。
- (27) マレーシアでは自動車の輸入には通産省からの許可が必要であり、とくにプミプトラの参加機会を促進するため、Approved Permit (AP) と呼ばれる輸入割当がある。
- (28) The Star 紙 2005年8月18日。
- (29) The Star 紙 2006年3月10日。
- (30) 無利子融資や機械化、機械の更新、製品開発や技術向上のための補助金などがある。
- (31) The Star 紙およびプロトン社のプレスリリース, 2006年3月23日。
- (32) The Star 紙 2005年7月8日。
- (33) The Star 紙 2005年8月25日。
- (34) The Star 紙 2005年3月9日, 2005年9月26日。
- (35) たとえば、ラフィダ通産相のプロドゥア社生産50万台記念式典 (2003年4月11日) でのスピーチや Mohd Najib [2006] がある。

[参考文献]

〈日本語文献〉

- 穴沢真 [2006] 「マレーシアの自動車産業－国民車メーカーを中心として－」(平塚大祐編『東アジアの挑戦－経済統合・構造改革・制度構築－』アジア経済研究所)。
- 木村福成・鈴木厚編著 [2003] 『加速する東アジア FTA－現地レポートにみる経済統合の波』日本貿易振興機構。
- 柴山和久・中澤剛太 [2006] 「マレーシアとの経済連携協定の分析－関税撤廃・原産地規則・知的財産権を中心に－」(『貿易と関税』Vol. 54, No. 1)。

鳥居高編 [2006] 『マハティール政権下のマレーシア－「イスラーム先進国」をめざした22年』 アジア経済研究所。

〈英語文献〉

Mahani Zainal Abidin [2005] “Malaysia: The Potential Effects of FTAs and the Role of Domestic Consensus,” (内閣府経済社会総合研究所 国際フォーラム「FTAの諸効果と日本のとるべき戦略」報告論文)。

Mohd Najib Abdul Razak [2006] *Globalising Malaysia: Towards Building A Developed Nation*, Petaling Jaya (Malaysia), MPH Group Publishing.