

マレーシア—FTAと自動車政策の転換

穴沢 眞

特集／発展途上国のFTA

●はじめに

一般にFTA交渉において各国政府は国際競争力のない産業をどのように扱うかに腐心する。通常これらの産業は関税などにより保護されており、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も予想される。

マレーシアは発展途上国としては野心的な国家主導による国民車計画により自動車産業の発展を目指した。裾野産業が広い自動車産業の発展は、製造業の基盤強化だけ

でなく、プミプトラ（主にマレー人、華人系、インド系住民からなる多民族国家で

あるマレーシアでは、商工業部門への進出が遅れているプミプトラ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、一九八〇年代半ばの生産開始から長きに渡って継続されてきた。従って、日本とのFTA（日本とは経済連携協定EPAを締結しており、以下では日マEPAとする）交渉でもマレーシアの自動車及び自動車部品の貿易自由化が一つの焦点であり、日マEPAは自動車政策の見直しにも影響を与えた。

以下ではマレーシアのFTA戦略と同国にとつては最初となる日マEPAの概要を振り返り、さらに同国の国民車計画、そして自動車政策の変化をみる。

●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ASEAN自由貿易地域（AFTA）とWTOであった。一九九三年から始まる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

とつて、最も重要な貿易枠組みといえる。また、WTOの枠組みの中での貿易自由化を目指し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。

これらAFTAとWTOが貿易政策の基本であるが、これに並行してマレーシアが近年FTAへと舵を切るに至った背景として、ASEAN内の近隣諸国の動向をあげることができる。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、さらに、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、特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持つものであり、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もある。

このような背景をもとに、マレーシアはまず日本とのEPA交渉を二〇〇四年に開

始した。これは二〇〇五年五月に大筋合意に達し、二〇〇六年七月に発効している。日マEPAに続き、現在マレーシアは米国など六カ国とFTAの交渉を行っている。

●日マEPAの概要

日マEPAは二〇〇二年の小泉首相(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、二〇〇二年一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、二〇〇三年両国の間で日マEPA作業部会を

設置することに合意した。マハティール首相(当時)は首相就任早々日本や韓国の労働倫理に学ぶというルック・イースト政策を打ち出すなど、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。

正式交渉開始の合意を受け、早速二〇〇四年一月から第一回の交渉が開始された。しかし、同年一月までの合計六回の交渉では、自動車など焦点となる製品の貿易自由化や投資・サービス関連を除いて、合意に向けての準備が進んだものの、これら懸案事項については、より高いレベルでの折衝が必要な段階に入った。

二〇〇五年に入り次官級レベルの会合が持たれるようになったが、事態が大きく進展するのは、同年四月の中川経産相(当時)とラフィダ通産相との会談においてであった。マレーシアにとって戦略的産業である自動車産業をどのように扱うかについては官僚ではなく大臣クラスの判断が必要であった。さらに、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、マレーシアとしても日本とのEPA締結を急がねばならない状況にあった。

そして二〇〇五年五月の日マ首脳会談で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、同年二月の署名を経て、二〇〇六年七月一三日に日マEPAが発効した。

次に合意内容についてみて行く。日マE

PAの物品市場アクセスに関する合意内容は表1の通りである。国民車と競合するクラスである二〇〇〇cc未満の乗用車については、日マEPA発効後、毎年5%ずつ関税を軽減し、最終的に、二〇一五年に関税を撤廃することとなった。他のクラスに比べ、関税の軽減を遅らせたところに日本側のマレーシアの国民車に対する配慮がうかがえる。なお、自動車産業の競争力強化に向け、日本側の協力も実施される。その他の工業製品についても同表にあるように、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。

市場アクセス以外の合意事項は、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。その他に日本からの経済協力についても合意がなされた。

●国民車計画

次に日マEPAの焦点であったマレーシアの自動車産業を取り上げる。特筆すべきは同国の国民車計画である。

マレーシアの自動車産業は、一九七〇年代までは外資との合弁企業が乱立する状況にあった。ところが、マレーシアは一九八

表1 鋳工業品の関税に関する合意（マレーシア側）

自動車・同部品	<ul style="list-style-type: none"> ・組立用部品は発効後即時撤廃 ・組立用部品以外は2007年までは現行の20%、2008年に0～5%、2010年までに撤廃 ・3000cc超及び2000cc以上3000cc以下の乗用車、3000cc超のMPV、20トン超のトラック及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
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) 経産省のホームページをもとに筆者作成。

○年代に入り、マレーシア重工業公社（HICOM）と日本企業との合弁で一九八三年にプロトン社を設立し、同社は一九八五年からマレーシアで初めての自動車の一貫生産を開始した。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持つ声もあったが、マハティール前首相の強いリーダーシップのもと計画は着手された。プロトン社の参入により、自動車産業の様相は一変し、一九八〇年代後半にはプロトン社の市場シェアは七割近くにまで達したのである。これは、政府による強力な保護のもと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、特にプミプトラ企業からの部品の購入を優先していった。一九八八年からは政府の支援も受けながら、プミプトラ企業の育成を本格化し、プロトン社による地場企業への巡回指導や、日本企業との技術提携などが進められた。一九九六年以降、プロトン社による地場企業育成の義務はなくなり、表向き同社の負担は軽減されたが、同社と協力企業との取引関係が即座に変わることはなく、同社にとって、小規模で競争力のない地場企業との取引関係が競争力向上の足枷ともなっていた。

マレーシアはプロトン社に続き、一九九四年に第二国民車メーカーであるプロドウア社を日本企業との合弁で立ち上げ、同社は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ウア社が突出している。国民車メーカーが国内市場の大半を占める状況は他の発展途上国では見られないものであり、様々な形で国民車メーカーへの保護が継続されてきた。

●FTA、AFTAと自動車政策

国民車メーカーを保護する政策は、保護の継続による非効率性とそれに伴う競争力の欠如、そして消費者の負担の観点、さらにはAFTAのもとでの関税引き下げを決めた共通効果特惠関税（CEPT）スキームにより、変化の兆しを見せ始めた。その一例として、第二次工業マスタープラン（一九九六～二〇〇五年）ではAFTAのもとでの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研究開発の振興などの方向性も打ち出されていた。

ちなみに、AFTAのCEPTスキームでは、マレーシアは二〇〇二年までに域内製品に対する関税を5%以下に引き下げることになっていた。しかし、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ており、その後二〇〇〇年に、二〇〇五年一月一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、二〇〇五年のCEPTスキームのもとでの段階的な関税の引き下げ開始



特集／発展途上国のFTA

期限内に先立ち、二〇〇四年にマレーシアは輸入車と組立用部品の関税を引き下げた。しかし、関税の引き下げに呼応して、これら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。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。

二〇〇五年一月にCEPTスキームのもとの関税の引き下げが行われたが、前年同様、物品税が賦課され、自動車産業を保護しようとする姿勢が明らかとなった。これはAFTAの流れにも反するものであった。

しかし、その後、自動車産業への対応は大きく変化する。すでに述べたように、日MEPAの二〇〇五年五月の合意において自動車と自動車部品の関税撤廃の流れが確定した。これにより、AFTAのCEPTスキームと並行して、日MEPAのもと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。マレーシアの自動車産業にとっては日MEPAの影響がより大きかったといえる。自動車大国である日本との貿易自由化の衝撃は計り知れない。そして、日MEPAはずで二〇〇四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になり、当初の予定では二〇〇五年五月から六月に公表されることになっていた国家自動車政策のスケジュールが延期され

た。

予定より大幅に遅れてまず二〇〇五年一〇月に国家自動車政策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、特にプロトン社とプロドゥア社の二社を中心とする体制が再確認された。国家自動車政策の公表前に各レベルで様々な会合が持たれ、最終的な詰め作業が行われたが、その中では、特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。

そして、二〇〇六年三月二二日に最終的に国家自動車政策が公表された。同政策の主目的は自動車部門、特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。同政策は貿易、投資の自由化が進む中でマレーシアの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。

まとめ

日MEPAでのマレーシア側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。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付け、その発展

のために関税等による保護を継続してきた。国民車計画は貿易自由化の対極にあったのである。

AFTAに参加した時点で、将来的な自動車関連の貿易自由化は既定路線であった。しかし、マレーシアは国民車メーカー、特にプロトン社の競争力が欠如していたため、関税引き下げを相殺するような物品税の導入などの措置により保護を続けたが、貿易自由化の波には抗しきれなくなっていた。

また、ASEAN域内ではいち早く自動車産業を外資に開放したタイで日系企業を中心に産業集積が進んでおり、マレーシアは競争力という点でタイの後塵を拝するに至っていた。このような背景のもと日MEPAを機に自動車政策の転換がはかられたのである。さらに、自動車産業への保護の撤廃は二〇〇三年のマハティール前首相からアブドラ首相への政権の移行により可能となったといえる。国民車の生みの親であった前首相の政権下では自動車政策の転換は困難であったといえる。

国家自動車政策は緒に就いたばかりであり、同政策のもと、マレーシアの自動車産業の競争力が向上するか否か、今後の動向を見守る必要がある。

(あなざわ まこと／小樽商科大学商学部教授)