

日本とマレーシア間の経済連携協定の分析

- 東アジアにおける経済発展と政府の役割 -

堀内 博

日本大学大学院総合社会情報研究科

The Analysis of EPA between Japan and Malaysia

-Economic Development and the Role of Government in East Asia-

HORIUCHI Hiroshi

Nihon University, Graduate School of Social and Cultural Studies

This paper's prime purpose is to analyze the effectiveness of the Economic Partnership Agreement between Japan and Malaysia, which became effective July 13th 2006 following the agreements with Singapore in November 2002 and with Mexico in April 2005. The agreement will provide not only the opportunity to boost the trades between the two nations, but will help Japan to advance the FTA programs which are at the final stage of negotiations with Thailand and Philippines.

The most basic task of the East Asian countries is to establish a stable political regime in order to bring economic growth to their countries. To attain the goal, those governments chosen authoritarian attitude or authoritarianism. With this understanding, the second phase of this paper is to explore how the process and theory taken by governments in East Asia, such as Korea, Taiwan, Hong Kong, Singapore and Malaysia to achieve Economic Development by introducing a number of different opinions and arguments among scholars and researchers of classicism and neo-classicism.

1. はじめに

日本とマレーシア両国政府は懸案であった経済連携協定(EPA: Economic Partnership Agreement)の署名を2005年12月に終え、2006年7月13日付で正式に発効された。日本にとり今回のEPAは、シンガポール(2002年11月30日)、メキシコ(2005年4月1日)に続いて第3カ国目の協定発効である。

また、すでに大筋で合意したフィリピンとのEPAは、小泉純一郎首相とG.M.アロヨ大統領が2006年9月9日に署名を済ませた現在、協定発効に向けた最終調整段階にある。加えて、タイ、インドネシア、ベトナム、ブルネイ、ASEAN全体、チリなどの諸国・地域とEPAの合意に向けて日本は交渉を続けている。一方、隣国の韓国とは、1998年に当時の小渕恵三首相と金大中大統領の間で友好協力関係を一層発展させ、「21世紀に向けた新たな日・韓パートナ

ーシップの構築」に向けた決意が宣言された。これを受け、2005年内の締結を目指して、時が熟した2003年12月から本格的な折衝を開始したが、日本が水産物や農産物の市場開放に慎重な姿勢を崩さないことや、韓国が良質な日本車の輸入に警戒心をつのらせていることなど、双方の立場に乖離が生じ、破局とまでは行かないまでも硬直状態が2004年11月から現在も続き、両国の溝は容易に埋まらない。加えて、日本と韓国間に横たわる領土や北朝鮮、そして歴史観の相違などの諸問題が事態を一層複雑にしている。つまり、FTA(自由貿易協定)やEPAは通商問題を中心に据えた協定であるが、政治、経済、安全保障、文化などと共に思想や価値観に対する共有感がないところでは、形成に向けた合意は難しいことを物語っている。同じFTAあるいはEPAでも、

それぞれの国々を取巻く政治・経済・歴史・文化環境及び協定に対する期待感や姿勢が国々の事情により異なることは自然な現象であり、これまで発効された、あるいは今後合意に達する FTA や EPA を同じ視点で論じることはできない。

2. 日本・マレーシア間経済連携協定の分析

自由貿易協定 (FTA: Free Trade Agreement) は、特定の国や地域間で、物品の関税やサービス貿易の障害などを削減あるいは撤廃することを目的とする協定である。一方、EPA では、特定の二国間あるいは複数国間で、域内のヒト、モノ、カネの移動の自由化、円滑化を図るため、水際及び国内の規制の撤廃や各種経済制度の調和など、幅広い経済関係の強化を目的とする協定である。すでに発効されたシンガポールとの協定同様、伝統的な FTA に代表されるモノの自由貿易化に限定することなく、広範囲な分野で二国間の経済連携を規定するものであり、ヒト、カネ、サービスの移動の自由化に加え、知的財産、競争、ビジネス環境整備など、二国間協力を通じて日本とマレーシア間の経済関係を強化することを意図している。モノの貿易を正しく管理するには、輸入する産品が相手国の産品であると認定するための基準、例えば、原産地証明が必要であると同時に輸入の急増に対処するためのセーフガードの措置が必要となる。加えて、貿易や投資にまつわる紛争が生じた際の紛争解決手続、協定の実施・運用に係る規定の整備など広範な規定や規律を求めるものである。

日本は、2004年12月に開催の経済連携促進関係閣僚会議でEPAの基本方針について決定した。その意義として、第一に、自由貿易機関 (WTO: World Trade Organization) を中心とする多角的な自由貿易体制の補完と位置付け、対外経済関係の発展や経済的利益の確保、第二に、日本及び相手国 (今回はマレーシア) の構造改革の推進、第三に、政治・外交戦略上、日本にとって有益な国際環境という幅広い分野の形成を目的としている。そして、究極的には、日本が望む、「東アジア共同体の構築」につなげることを意義としている。

WTO は、関税撤廃に関する規定で、実質上全てのモノの貿易を自由化することを条件と掲げている

が、目安として90%以上の撤廃率が期待されている。本EPAの往復貿易物品額の平均値では、表1で示すように約96.5%が無関税で日本とマレーシア間を交易することになり、対シンガポールの平均値である97%からみても遜色のない輸出入が期待できる。

表1 日本から見た国別の輸出・輸入額表

輸出・輸入 国別	相手からの輸入	相手への輸出
	日本の輸入額	日本の輸出額
シンガポール	94%	100%
メキシコ	87%	98%
マレーシア	94%	99%

資料出所：外務省経済局発行の各種資料に基づき筆者作成。

注：協定発効後10年以内に関税撤廃となる現地組立CKD

以外の自動車部品や乗用車を含んだ数字である。

日本とマレーシアが交渉過程で主張した主な論点を整理すると、第一は、モノの貿易、第二は、協力、第三は、サービス・環境、第四は、ヒトの移動、第五は、政府調達、第六は、その他の項目に分類することができる。なかでも、マレーシア側が特に重要視している主張は、二つに絞られる。一つ目は、マレーシア独特の「ブミプトラ政策」であり、例えば、サービスや投資においても、そしてマレーシアにおける日本企業の政府調達参加においても、日本は透明性の確保と公平で内外無差別の原則をマレーシアに求めたが、これに対し、明らかな拒否はしないが、マレーシアは政治的配慮という玉虫色の理解を日本に求めている。二つ目は、日本の産業界の関心が高い、自動車、自動車組立て用部品や鉄鋼などのマレーシア市場開放である。日本は、全市場即時開放を強く求めたが、結果的には、マレーシア政府の政治的立場を深慮し、部分的に10年間の猶予付きという条件で決着をみた。その反面、日本は農林水産品、特にコメについては、国内の政治問題にも発展する火薬庫的存在から、今回の協定から除外することをマレーシア側に求めた。終局的には、マレーシアはブミプトラ政策の温存と国民車の保護を、日本は、農林水産品に対して柔軟な取り扱い、そして「コメ」

は本協定の例外という、両国の「強さ」と「弱さ」を交錯させた妥協の産物という結果となった。

また、本協定では、経済連携の一環として、人的資源の育成を目的とした、「小泉・アブドゥラ¹⁾」研修プログラム」が日本とマレーシアの両首相の間で交わされた。その背景には、貿易自由化が進み各国が一段と厳しい国際競争を強いられるなかで、人的資源の重要性を認識し、優秀な人材を育成する必要性をマレーシア側は痛感したからである。これを受け、日本は今後 10 年間にわたり、約千人のマレーシア人留学生及び研修生をマレーシアの国際機関から受け入れることで双方が合意した。本プログラムがマレーシアの人材育成に寄与し、両国の文化など相互理解の向上の一助となれば、日本にとっても有意義な先行投資となる。かつて「ルック・イースト政策」は、工業化や社会資本整備を日本から学ぶための政策であった。時代は移り、日本とアジアは互いに共存相手として認識し、良質な人材確保、調達、市場などの幅広い分野で東アジア共同体形成に資する人的資源の育成を通じた投資戦略が必要であり、上述の研修プログラムをマレーシアから日本への一方通行で終わらせず、日本もマレーシアや ASEAN 諸国から学ぶ点が多々あるはずである。

3 . M. マハティールとマレーシアの経済開発

東アジアのめざましい経済発展は、韓国、台湾などの NIEs から、マレーシア、タイなどの ASEAN 諸国へ、さらに中国、ベトナムなどの社会主義国家へとその影響は伝播していることは周知の事実である。1997 年におきたアジア金融危機後、一時期停滞した経済環境も回復し、ASEAN を基礎にした東アジア共同体の編成を通じて、北米、EU 市場と肩を並べるほどの巨大市場の創出が期待されている。

ASEAN のなかで重要な一翼を担うマレーシアは、一世紀にわたる英国の統治を経て、1957 年に独立した。当初は豊富な天然資源を活かした一次産品の輸出を中心として発展した後、近年急速な工業化を進め、シンガポールと共に東南アジア諸国連合の優等生といわれている。この工業化には、日本の電機、

自動車などの産業の直接投資の貢献が大きく、日本の主な民生用電子・電機メーカーの最有力な生産拠点を作り寄与してきた。こうした外資誘致策の一方で、マレーシア政府は国内の裾野産業の育成に力を入れ、技術力を蓄積し、産業構造の高度化を段階的に高めてきた。1992 年の全国開発審議会の中小企業指導方針では、「ベンダー・デベロップメント・プログラム」(Vendor Development Program)を柱とし、国民車メーカー・プロトン社の下請企業育成の経験を活用し、日系現地法人や金融機関の参加を通して裾野産業の育成を試みてきた。マレーシアは人種問題から発生した暴動を 1969 年に経験したが、それを契機に「新経済政策」(NEP: New Economic Plan) が導入された。これは俗に言う、「ブミプトラ政策」とも呼ばれている。ブミプトラとは土地の子を意味することから、多数派であるマレー系住民を指している。多民族国家であるマレーシアは、資本力をもち商業や企業の経営分野に優れている華人が商工業や金融などを支配し、多くのマレー人は、政府、軍隊、警察、官庁や農業などに従事してきた。全人口 2,500 万人のうち (2004 年現在) 約 65% と過半数を占めるマレー人、約 25% を占める華人、約 8% のインド人に加えて、サラワク州のイバン族やサバリ州のカダザン族などの先住民で構成されている。上に示したように複雑な民族・宗教構成を抱える同国では、多数派のマレー人の経済的地位の向上を意図する「ブミプトラ」政策がとられ、農業、技能や経営の教育研修、開業の資金援助による自立機会拡大を図ってきた。

今日あるマレーシアの繁栄を考究するとき、22 年間マレーシアの国政を率い 2003 年に首相の座から降りた、M. マハティール (Mohamad Mahathir) の強烈な個性とリーダーシップを語らずしてマレーシアの経済発展を正しく議論することはできない。M. マハティールは 1981 年 7 月にマレーシアの第四代首相に就任した。2 年後の 1983 年には早くも憲法改正に着手したが、その背景の一つは、政治・行政権限を伝統的支配者である国王から首相へ移すことであった。これまで国王は議会在が一度可決した法案でさえも拒否する発動権をもっていたが、改正案は、法案を国王に提出すれば、15 日間を経て自動的に成立

¹⁾ 退任したマハティール首相の後を継ぎ 2003 年マレーシアの首相に就任し、現在に至る。

するというものであった。当然、権力の頂点に立つ国王の反発にあったが、M.マハティールの主張を受け入れる形で決着がついた。また、中央政府の権限強化や野党など政府反対勢力の統制、ときには抑圧を通じて、サバ・サラワク州など比較的自立性の強い地方に対する中央の統制の強化策を打ち出した。M.マハティールは地方にも中央の政治支配の影響力を確実に伝播させるため、統一マレー人国民組織（UMNO: United Malay National Organization）支部を設置した。それを足掛りに、1950年代は農業開発、1971年には多民族間の経済不均衡是正を図る政策、1981年以降は、工業化とマレー系企業や企業家の育成など、次々とマレーシア経済開発の手を休めることはなかった。そのうちの 하나가、1983年に発足した国民車構想であった。80年代後半、M.マハティールが首相と内相を兼任し警察権を掌握していたこともあり、UMNOを通じて中央政府に反対する野党政治家、新聞・テレビなどの報道関係者、知識人らを国内治安維持法違反容疑で逮捕、時には投獄するなどの弾圧を加えてきた。与党内でさえも、批判的であれば、同様の扱いを容赦なく行ってきた。たしかに、初期においては、警察権の行使という側面も見られるが、UMNOの設置とその活動は、多民族から構成されるマレーシア社会の安定を確保し、国民の統一を目指すうえで政治・経済・社会・文化などマレーシアの特殊性から発した要請であった。

4. マレーシアの国民車プロジェクト

マレーシアにおける工業化の発展は数段階を経て離陸した。1958年に「創始産業法令」が制定された。これは法人税を一定期間免除することで内外から投資を導き輸入代替工業の育成を目指すものであったが、国内市場が狭小なため効果は限定的であった。1960年代後半から失業問題が深刻化するにつれ、輸出志向型産業（EOI: Export Oriented Industries）の導入を行うことで、労働集約的な輸出産業に力を入れ雇用機会の拡大を図った。1968年には輸出産業を奨励するための「投資奨励法」が導入され、さらに1986年の「投資促進法」につながり、外資導入政策に一段と弾みがついた。1971年の自由貿易地域（FTZ:

Free Trade Zone）法²⁾、電子産業特別奨励措置、1972年の保税工場制度（LMW）の制定などEOIの強化策のもとで、1970年代から輸出志向型の工業化が本格的に移動した。特にFTZの設置は外国資本の投資を輸出工場に引き寄せ、「新経済政策」の導入を経てマレーシア政府がかねてから模索していたマレー人労働者の雇用強化による経済力の向上と、労働集約型の輸出工業化を図るという、一石二鳥の効果となった。ペナンや他の地域に点在するFTZでは、日立製作所、モトローラ、フィリップ、インテル、NEC、フォード自動車・マツダ・三洋電機の三社合弁企業など日米欧の有力半導体・IC、自動車メーカー数十社が生産工場を設置した。その結果、70年代には早くも日本・米国に次ぐ世界第3位の半導体やオーディオ製品の輸出基地に変身を遂げ、マレーシアの工業化の方向づけとなった。マハティール政権になり、政治家とプミプトラの関係が緊密化され、政府の支援を受けたプミプトラ資本のマレー系企業を振興するために、重工業化政策が積極的に導入され、多くの国営企業が設立された。代表的な国営企業として1980年11月に全額出資で設立した「マレーシア重工業公社」（HICOM: Heavy Industries Cooperation of Malaysia）がある。そこを中核に公企業が国民車（プロトン・サガ）やオートバイ・エンジン、製鉄所など重工業部門に外資企業の技術に依存しながら投資を拡大し、経営が安定すればプミプトラ資本に民営化するという青写真であった。M.マハティールが貿易産業相時代の1979年、日本の技術に依存する自動車産業の育成という構想のもとに、国民車の生産の検討を始めた。

1981年、M.マハティールは首相の座につくや、マレーシアにとり初の自動車国産化計画を発表した。1983年5月には、HICOM70%、三菱商事15%、三

²⁾ マレーシアの自由工業地域は、輸出用製品の生産や組立てを行う製造企業のために特別に設けられた地域であり、下記の条件内で、企業は生産活動に直接必要な原材料、コンポーネント部品、機械設備などの輸入が簡素化され、輸入税の免除が受けられる。また、輸出時においても、手続の簡素化が適用される。条件として、1. 生産の全てか、製品の80%以上が輸出されること。2. 原材料やコンポーネントが主として輸入品であること。（しかし、政府は同地域で操業する企業であっても、マレーシア国内の原材料やコンポーネントを極力使用するように奨励している。）保税工場も上記自由工業地域とほぼ同様の便益が許可されている。出所：<http://www.customs.gov.my>

菱自動車 15%出資で資本提携が成立し、念願の「ペルサハン・オートモビル・ナショナル」(通称、プロトン社と呼ぶ)の設立に漕ぎ着けた。1993年には、低所得層を対象にした軽自動車進出を認可し、ダイハツ工業による HICOM へ資本参加を経て第二国民車のペロドゥア (Perodua) 社を設立した。1995年にはマレー系企業グループの DRB が HICOM の株 32%を取得して経営に参加することで DRB・HICOM 連立が成立し、当初 M.マハティールが描いたプミプトラ資本の参加が一層鮮明になった。その後、DRB・HICOM の一層の民営化の促進と製品の充実を目指し、マレーシア政府は M.マハティールが首相の座にあった 2000年10月、DRB・HICOM と本田技研工業のマレーシアにおける販売会社の「Oriental Holdings」との共同事業を認可した。プロトン社は創業時から技術的に依存してきた三菱自動車と協同関係を進める一方、真の意味で自立を果たすことを念頭に、提携関係に慎重な検討を加えてきた。三菱自動車は、2004年に自社の再建という経営事情も加わり、保有株式全量を売却して³⁾20年余にわたった合併事業から撤退した。その後も DRB・HICOM は精力的に外資企業との提携を模索し、2005年末の稼働を目標にフォルクス・ワーゲン社と 2004年10月に技術提携を合意したが、経営姿勢の違いから早くも 2006年1月に提携を解消した。2006年2月、プロトン社は2年前に契約を解消した三菱自動車と再度交渉の末、三菱自動車がプロトン車の新規モデル開発・生産工程や品質改善など生産技術面で支援することで、資本出資を含まない協業提携の覚書を両社が再度結んだ。三菱自動車も今回の提携を通じて部品の相互供給やプロトン社工場の生産設備の活用が期待できることから、三菱自動車にとっても有意義な提携となるであろう。

プロトン社設立の意義は、海外、特に日本からの自動車の技術移転や地元部品企業の育成を通じて内製率を高めて国民車の自主生産などマレーシアの工業化に資する側面と、それに同調させるもう一つの

³⁾三菱自動車は、資本提携先であるプロトン社の持ち株全数の 43,564 千株、プロトン社発行株式の 7.93%を売却したと、2004年3月9日付で発表した。売却総額は、約 110 億円、売却益総額は、約 80 億円と同時に発表した。2004年3月9日付の三菱自動車株式会社プレスリリースに依拠する。

側面である消費者への優遇措置、例えば公務員には低利子の融資や一般消費者には完成車販売時の物品税の減免などを与えることである。同時に、完成輸入車に対しては関税率を操作することで国民車に關稅上の優位性を与え、組立用部品や完成自動車の輸入を極力抑制することであった。完成輸入車を例に挙げると、2003年までは排気量 3000cc 超の乗用車の場合、関税率は最高で 300%と高額であった。2003年からは ASEAN 域内の関税率は原則 5%以下となったが、マレーシアは例外的な特別扱いを求め、2005年に 20%、2008年には 0~5%と段階的に減じるという、引き延し策をもって ASEAN 諸国に認めさせた。しかし、2004年からは関税率を段階的に引き下げる一方で、輸入車にも新たに物品税 (Excise Tax) を導入し、終局的には域外からの完成輸入車は高額に留めるという輸入車抑制策にはなんら変わりはなく、マレーシアのみに与えられた特別「延期」に対して、ASEAN 自動車生産国のフィリピン、タイ、インドネシアから非難の声が上がっている。

プロトン社は、1985年7月、三菱ミラージュの仕様をベースにしたマレーシア初の国産車「サガ」を発表した。1992年には「イスワラ」、翌年の 1993年には「ウイラ」、そして 2000年には初の試みである自主開発車、「ワジャ」をマレーシア市場に送りこんだ。2004年2月には、マレーシア初の自主開発エンジンを搭載した「GEN 2」を発売するなど、技術力水準も高まり、マレーシア工業化のシンボリック存在に成長した。このように順調にもみえたプロトン社だが、1993年に発足した ASEAN 自由貿易協定 (AFTA:ASEAN Free Trade Agreement)⁴⁾の出現は、これまで域内で CKD⁵⁾に適用されてきた 42%~

⁴⁾ ASEAN 自由貿易協定は、これまで東南アジアに向けられていた直接投資が 90年に入り中国にシフトしたことから、巻き返しを図る目的で、ASEAN6ヶ国 (ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ) が結束し、AFTA を 1993年からスタートさせた。域内貿易自由化を通じて活性化を促進するためであり、CEPT (共通有効特惠関税) という域内関税制度を用いて、2002年までに域内関税を 0~5%まで引き下げ、2010年には関税の完全撤廃を目指している。

⁵⁾ Complete Knock Down 方式。組立用部品を現地に持ち込み、そこで自動車として組立てる方式だが、輸出自動車企業が意図した技術水準や品質を維持する上で、現地の技術・技能者に対する育成が、過去も、現在も大きな挑戦となっている。これに替え、完成車の輸入は、雇用の喪失につながることから、途上国は高額な関税を設け、非関税障壁として完成車の輸入を抑止してきたという経緯がある。

80%の関税を、一律 25%に引き下げるといふ、プロトン社にとっては逆風の存在となった。2003 年に入り、プロトンの販売台数は、11 ヶ月連続で前年同月比 2 桁減となり、特に 10 月は 38.6%、11 月は 38.7%と減少が加速したのに比し、その他の非国民車（国内組立車及び輸入完成車）が 21.0%増と好調に推移した。これにより、マレーシアの乗用車市場は大きく変化した。同年 11 月は、ペロドゥアの販売が好調であったことから、プロトンは乗用車販売の首位の座から転落した。プロトンの販売が低迷した要因として、2003 年 9 月に自動車輸入関税を 2004 年 1 月から引き下げるとの発表を受け、消費者間に値下がり期待感が広まり、買い控えが起きたことが挙げられる。しかし、消費者の買い控えは一時的な現象であり、通貨危機以降の乗用車の販売価格の推移をみると、リンギ安によって輸入部品の価格が高騰し、マレーシア国内組立の非国民車は、乗用車で 20～30%の価格引下げを余儀なくされた一方、プロトンは政府の保護のもとで金融危機以前からの販売価格を据え置いていた。その結果、プロトン・ウイラの販売価格は、トヨタ・カローラやホンダ・シビックと比べて約大幅に安くなった。この価格差はプロトンのシェア拡大に貢献したが、2000 年には約 60%のシェアが 2004 年では 50%以下に低下していることに加えて、域内のタイから低価格の輸入車が市場に投入され、国民車と非国民車の価格に大差がなくなると予想されている。プロトン社が直面するもう一つの問題点は、マレーシア国内の部品産業である。プロトン社は国内のサプライヤーから約 70%の部品の供給を得ている。その多くは日本や欧米の技術や品質面に依存し、部品業界独自の技術向上やコスト削減などの積極性が欠けていることから、政府の保護策が裏目に出た結果となっている。

すでに見てきたように、輸入関税の引き下げによる税収の減少分が物品税の増税によって補填されることになり、輸入車や輸入部品の価格はほぼ従来通りに推移するとの見方もある一方、プロトンに対しては従来通り物品税の約半分が免除となるという政策が決定された。このように、新税率政策は実質的にこれまでの国民車保護政策の継続となり、FTA 域内市場統合や国際的な価格競争からかけ離れたもの

といえる。マレーシアの関税の問題に対する市場の反応は否定的で、自動車産業に対する不透明感は払拭されていない。プロトン社はこれまで重工業化政策の一環として国民車の育成政策のなかで、政府による手厚い保護の下に特権的優遇措置が与えられた結果、生産性の向上や効率性の改善にむけての取り組みが不十分なものとなったことが指摘されている。事実、プロトンは研究開発にも遅れがみえ、競合他社と比較しても技術面で凌駕する商品とはいえない。2003 年 12 月、プロトン社は政府に対して国民車保護政策の 20 年間の延長を要請したが、政府に依存する姿勢は設立当初から変わらず、自動車産業の国際的再編が進むなか、保護政策を持って自国の利益を優先する姿勢は明白であり、ASEAN の隣諸国をも刺激する材料になっている。プロトンにとっての課題は、政府の保護政策から脱して国際競争力を強化することであり、日米欧の先進自動車メーカーと生産・資本・販売面の提携を結び世界的な生産ネットワークの一端を担う戦略的スキームが必要である。

ここにきて、アブドゥラ首相もことの重大性を認識し、M.マハティールが現在も顧問を務めるプロトン社に厳しい改善策を突きつけて、両者の確執が浮上している。しかし、プロトン社事業を個人的なプロジェクトとすることなく、今後の行く末について、マレーシア政府のイノベーションと国民的総意が問われる問題である。

表 2 マレーシア市場の開放工程表

市場アクセス対象車	協定内容	
1. 現地組立車	即時撤廃	
2. 現地組立車以外の自動車部品	現行維持	2010 年に撤廃
3. 3000cc 超の乗用車	段階的下げ	
4. 2000cc-3000cc の乗用車。 3000cc 超の多目的車。 20 トン超のトラック、バス	段階的下げ	2010 年に撤廃
5. 上記以外の全ての完成車	段階的下げ	2015 年に撤廃

資料出所：外務省経済局発行の資料（2006 年年 1 月）に基づき筆者作成。

表 2 は、このたび日本とマレーシア間で合意され

た自動車と自動車部品の市場開放をまとめたものであるが、現地組立車（CKD）用部品の即時撤廃を除いて、2 から 4 までの品目は 2010 年、そしてマレーシアの一般消費者に人気のある 2000cc 以下の乗用車枠では 2015 年まで関税完全撤廃が実現できないことから、日本にとり実利は少ない一方、国民車を抱えるマレーシアの苦悩が反映した市場開放工程表となった。

5 . L. クワンユーとシンガポールの経済開発

マレーシアの発展過程には相違点もあるが、シンガポールが歩んだ道と類似点もうかがえる。シンガポールはかつてマレーシアの一寒村であった。シンガポールを独立に導いた L. クワンユー (Lee Kuan yew) 率いる人民行動党 (PAP: People's Action Party) は中国革命の強い思想的影響下で青年・労働者の支持を受けて 1955 年に結成後、1959 年に政権をとり、1965 年にマラヤから分離・独立を果たした。国土面積は日本の淡路島とほぼ同様の広さに、多民族国家とはいえ、国民の 80% 近くを占める華人、約 13% のマレー人、約 7% のインド人で占め、構成比率からみても華人国家という色彩が強い顔をもっている。

マレーシアから分離独立した後、L. クワンユーが目指したのは、小国であり資源を持たないシンガポールにとり、政治的安定、経済的繁栄、安全保障などのもっとも基本的な要件の成立であった。その実現を見るには、国民の動員と近代化、経済的技術の向上や他に依存しない自己完結型の政治・経済を求めた。それは、政治・社会の安定と維持などに加えて、統一された国家の樹立、行政の効率性の追求を行う上で、不可欠な要件とされた。新たな国家の建設を目指したシンガポールは、国民には勤勉や愛国心を求め、共産系集団をベースにした学生運動の排除や社会主義的政治基盤に関連が強い労働組合運動の解散や弾圧を行い、共産系新聞社には検閲を武器に廃刊に追い込んだ。そのうえ、PAP と一般大衆との関係強化を図り、L. クワンユーは開発行政に力を傾注できる政治的環境を作り出した。L. クワンユーは、「東洋の社会では個人が家長を頂点とする家族の中で存在しているという点において西洋社会とは異なるということを指摘し、そのような社会では社会

全体の利益が個人の利益に優先するということを強調している」⁶⁾ ことから、シンガポールは、勤勉で社会的利益を優先する国民の存在に重きを置いてきた。そこでは、シンガポール独自の開発に対する姿勢として、「第一に、絶対的な行政権力、第二に、政府地域機関の活用、第三に、国家の経済介入、第四に、エリート集団の開発行政四点をあげ、国家主導型タイプの一つの極限状態と表現している。」⁷⁾ しかし、このような政府主導の開発経済は容易に実現を見たわけではない。経済発展に必要な資源を持たないシンガポールは、100% 外資導入に依存する政策を軸にした極端な輸出志向化を推進した。このような積極的政策は、シンガポールを、1965 年の GDP に占める製造業の 15% から 99 年代には 24% を達成するまでに成長させた。また、2000 年には、一寒村から出発したシンガポールはアメリカの経済誌「フォーチュン」からアジア太平洋地域で最もビジネスに適した都市として称賛を浴びている。そこでは、優れた金融市場、通信網、海空の物流ハブ、訓練された人的資源などをはじめ、ビジネスを効率的に進めるインフラの整備が大きな貢献となっている。シンガポールは、初代首相であり第一線を退いた今でも建国の父といわれ、独立以来から現在も政府与党の座を占めている PAP の頂点に立つ L. クワンユーの絶大な影響力を否定することはできないであろう。一部には、強権的な PAP と非難する声もあるが、2006 年に行った選挙では 84 議席のうち、82 席を獲得した実績や政治的にも経済的にも安定した東南アジアの金融、貿易、工業の中心として確固たる地位を維持している。L. クワンユーのようなカリスマ的指導力を発揮できるリーダーがいる間は経済発展が続くとの見方が支配的である一方、一握りのエリートが開発経済の主導権を握り発展してきた過程は、統治能力が永久に続く保障を否定する。

すでに見て来たように、マレーシアでは M. マハティール、シンガポールでは L. クワンユーというカリスマ性を持った指導者のもとに、両国とも長期に

⁶⁾ 長谷川啓之編著『グローバル化時代のアジア経済』159 頁。創土社 2004 年

⁷⁾ 渡辺利夫編『アジア経済読本第 3 版』92 頁。東洋経済新報社 2003 年

わたる権威主義的政治体制を維持し、権限強化を通じて政府の強烈な指導力、時には強権的とまでいわれる開発行政のもとに、両国は今日の発展を遂げた。

しかし、異なる視点、論点を掲げる学者や研究者の主張も考究し、東アジアの経済開発の鍵を理論的に解明できれば、離陸途上にある一部の ASEAN 諸国にとり、学問的に有意義な探求となる。

以下では、東アジアにおける経済開発の重要なトピックである韓国、台湾、シンガポール、香港など NIEs の急速な工業化を背景に、東アジアにおける経済発展の研究に長年携わってきたロバート・ウェード (Robert Wade)⁸⁾ の分析を中心に据えながら、新古典派⁹⁾ との論戦を、ウェードの主張を軸に、対比させて検討する。

6. 東アジアにおける経済開発の視点と論点

第二次大戦後独立を遂げたアジア諸国の多くは政権内部の抗争と汚職の蔓延が続くなかで、依然として続く植民地従属型の図式のもとで高い失業と貧富の差の拡大が国民の不満を増幅させた。このような状況の下で、政治的混迷の改善と経済開発を図るべく、クーデターや戒厳令を経て開発主義による開発体制が生まれた。経済開発研究は一国経済の発展過程を分析することにより、貧しい後進国が豊かになるためには何が必要なのかを探求することを命題にしてきた。今日まで途上国の経済発展を実現するための処方箋としてさまざまな開発戦略が提案・実施されてきたが、途上国の経済発展の実績や経済学理論の動向によって、あるときは優位的な地位を得、またあるときには批判を受けて退場した。このよう

な論争を経て東アジアの発展という奇跡に対する過去の賞賛や批判があり、市場か政府かについての多くの議論が登場した。

1950 年代を通して 60 年代半ばまでは先進国と途上国では経済・政治構造が違うゆえ、途上国は輸入代替をもって産業化及び開発を行うべきであるという構造主義が主勢力であった。1960 年代になると構造主義に対する批判が噴出し、開発経済学のパラダイムシフトが起きた。1970 年代以降は多くの途上国で採用された輸入代替型産業政策は、政府の介入によって生じる汚職やレント・シーキングが問題として浮上し、その非効率性が指摘され、世界銀行や IMF は新古典派が主張する市場メカニズムを重視する市場至上主義が主流となった。

そこでは新古典派の自由市場経済信奉者、悲観論者や従属学派などで代表される構造学派、そして東アジアにおける経済発展の説明を主たる目的とする制度学派などのさまざまな主張が展開される。

しかるに、経済発展に関する最も正統的な経済分析は、A. スミスにさかのぼり、それは新古典派理論をベースとした開発論であり、C. クラーク、M. フリードマン、L. ミント、T. シュルツ、W. ルイス、I.M.D. リトル、R. ハロッド、R.M. ソロー、A. O. クルガ -、B. バラッサ、J. バグワティらに受け継がれてきた。例えば、B. バラッサ(B. Balassa)は、東アジア経済の産業化の過程でもっとも重要なのは、輸入代替政策から輸出指向型に政策転換を図り、この過程で、成長しつつある途上国は繊維、衣服、靴などの単純な軽工業製品をつぎの発展段階の国にまかせて、自らは技術的に高度な商品の生産に移ってゆくとし、新興工業国は輸出を比較優位の変化にしたがって多様化すべきであると主張している。そして貿易自由化を行うために価格の歪みが最小限に抑えられ、結果的にパレート最適が実現され、資源の最適配分が達成されたと考えた。一方、R. ウェードは、政府の市場介入、公共政策などが功を奏したからであって、市場の失敗を政府が上手く処理したことに注目している。特に、強い指導力をもつ日本、韓国、台湾など開発国家の存在を強調し、新古典派的な小さな政府を否定している。他方、世界銀行や IMF は、途上国であっても市場は機能していることから、そ

⁸⁾ ロバート・ウェード (Robert Wade) は、政治経済学と開発論を専門とする人政治学者で人類学者である。彼の著書、ロバート・ウェード著、長尾伸一、畑島宏之、藤縄徹、藤縄純子訳『東アジア資本主義の政治経済学』同文館 2000 年 Robert Wade, *Governing the market: economic theory and the role of government in East Asia Industrialization*, Princeton University Press 1990 は、韓国、台湾、シンガポール、香港などの東アジア NIEs の急速な工業化と先進国へのキャッチアップが行われた 1980 年代の時代背景を基に、東アジアの成長の原因を解明することである。中でも、台湾を中心に据え、東アジア各国の経済成長の奇跡を実証的に調査し、その要因を公共政策の側面から分析して、他の途上国に適用可能な政策提言を引き出すことを試みた。

⁹⁾ 新古典派とは、ここでは、特に断りがある場合を除き、C. クラーク、M. フリードマン、L. ミント、T. シュルツ、W. ルイス、I.M.D. リトル、R. ハロッド、R.M. ソロー、A. O. クルガ -、B. バラッサ、J. バグワティらを指す。

れを歪める政府の介入こそが経済開発を妨害するという論を展開した。「新古典派は、東アジアのように成功した国々では国家の介入の度合いは比較的弱く、反対に、ブラジルやメキシコ、サハラ砂漠以南のアフリカのようにあまり成功しなかった国々では介入の度合いが高かった、と主張する。」¹⁰⁾ これをもって、新古典派は国家の規模を縮小して市場への介入を縮小するように途上国の政府に迫った経緯があった。1980年代、世界銀行とIMFが途上国に課した構造調整は、はじめに金融引締めと財政赤字の削減という総需要管理政策の実施を求め、マクロ経済をひとまず安定させ、金融システム改革やコーポレート・ガバナンスの適用など、自由主義経済に適合した「欧米的な制度」の導入を図った。だが、全てを市場メカニズムに依存すれば、効率的な資源配分を通して経済成長と所得の平準化が達成できるという発想は、緊縮政策によって逆に所得格差の拡大を招くことから見直しを迫られ、政府の役割が改めて認識・評価されるようになった。世界銀行が1993年に発行した『東アジアの奇跡 - 経済成長と公共政策 - 』¹¹⁾ では、従来の新古典派理論を継承する姿勢を保ちながらも、段階的な変化をみせ、政府の役割と強い指導力を認めたとうえで、それが市場調整機能を損なわずに、むしろ市場競争環境を整えたという解釈を示している。その後、1997年に世界銀行が発表した『世界開発報告』¹²⁾ では、国家の役割の重要性についての見直しが提起されている。

7. R. ウェードの主張

経済学者・人類学者で開発行政の実務にも関わったR. ウェードは、東アジア、特に台湾を中心に経済発展における政府の役割について分析を行い、多

くの確証を持って最初に新古典派経済学の分析を批判している。ここでは、R. ウェードの主張を主として検討する。R. ウェードは東アジアにおける新古典派的解釈の拠点とされる台湾において、制度、構造、機能などに焦点を当てた。その分析で特徴的なのは、特定産業の育成を企業ではなく政府が主導して決定していることを明らかにした点にあり、国営企業の設立、税制上の優遇措置、政策金融、補助金などを通じた政府による政策介入を実証的な証拠を示し論じている。新古典派経済学が価格機構による効率的な資源配分を絶対的なものとみているのに対して、R. ウェードは経済発展を実現に導く政府の能力を高く評価している。特に、権威主義体制がとられた韓国、台湾においては、民主主義体制に比べて政府は経済政策を立案・運営するテクノラートを政治的圧力から隔離させること、対立する政治勢力をコントロールすることが容易であること、統合的な経済政策の実施に優れていることなどから、国家開発として経済発展を実現し得たと主張している。つまり、市場メカニズムだけでは発展が見込めないため、政府が価格機構に介入して投資を配分する調整を行ったので特定産業の発展が可能となったと捉え、韓国の造船や鉄鋼業、台湾の石油化学や鉄鋼業など特定産業の重化学工業政策などを典型的な事例としてあげている。その上で、R. ウェードは、具体的アプローチとして、資源配分を改善し、成長を促進する構造調整をもとに価格体制と価格決定手段を市場にゆだねた結果、自由市場政策が東アジアの成長を実現したとするIMFや世界銀行の古典派的論拠を、マクロ指標をベースにした統計的論証をもって否定している。R. ウェードの主張は、「対内志向」と「対外志向」を片方に、その対極に経済成長と成長の尺度をとったクロス・セクションを置いた分析を、C. ブラッドフォード、H. シンガー、P. グレイ、などの分析や検証を引いて、B. バラッサ、L. ウェストパル、クワン・スク・キム、J. バグワティらの新古典派が通商や産業政策の側面で彼らの正当性を証明しようと試みたクロス・カントリー分析との関係は曖昧であると、結論を下している。つまり、クロス・カントリー分析では、労働人口の増加や資本ストック蓄積だけを考慮しても、東アジアの目覚ましい経済

¹⁰⁾ 前掲書、『東アジア資本主義の政治経済学』225頁。

¹¹⁾ 東アジアの成長に関する国際機関の公的見解としては、世銀の政策研究レポートがあるが、それは政策の転換を迫る日本側の要請と資金供与を受けて実施された、日本、韓国、台湾、香港、シンガポール、東南アジアの成長を扱う大規模な研究の報告である。前掲書『東アジア資本主義の政治経済学』287頁。

¹²⁾ 1997年に出版された世銀の『世界開発報告書』では『国家の役割』の見直しがはかられた。ステイ・グリッツ(元世界銀行上級副総裁兼首席エコノミスト)は自由市場主義からの脱却を提唱した論文のなかで、政策見直しを提言してきた著書として『東アジア資本主義の政治経済学』をあげている。前掲書『東アジア資本主義の政治経済学』288頁。

成長が説明されてないと、R. ウェードは新古典派の主張を退けている。

R. ウェードの第二の論点は、東アジア NICs（韓国、台湾、香港、シンガポールを含む）を事例として取上げて国別の詳細な分析を試みている。というのも、これらの国々は第二次大戦後もっとも成長実績を有する発展途上国であり、成功の源泉がなにかを考究する意義があるからである。R. ウェードの着目点は、韓国、台湾、香港、シンガポールなどが、低技術産業の世界市場でそのシェアを減らす一方、工業化を進める過程においてハイテク産業で伸ばしたにも関わらず、ある時点で、ハイテク市場よりも低技術市場でシェアを伸ばし、工業化にすでに達した四国がハイテク分野でシェアを落している点である。そして、その変化の原因が何を指すのかという事実の分析であり、同時に、西欧先進諸国が何故ハイテク分野で理論どおりに延ばせなかったのかが、彼の命題であった。R. ウェードが主張する全体の流れは、途上国の工業化における市場メカニズム、国際市場、多国籍企業、輸出産業などの重要さを強調する新古典派の主張を十分に認めながら、市場経済を有効に機能させ利用していく政策と、それを実現する政府とは何かを求めるところに彼の見方の基本が置かれており、輸出振興政策を軸とした国家介入の必要性を論じ、そのうえで市場と政府の幸福な結びつきを追求している。さらに、本来あるべき姿の開発経済学は、「資本形成を国家の積極的な見方と結合する」というのが R. ウェードの見方であり、それは新古典派経済学と一線を画す点である。

新古典派は、東アジアでは資源利用の効率性を経済成長の主たる推進力とする見方をとり、価格の歪みが少ないためによりよく機能し、効率的な資源配分を行った結果、自由市場政策が途上国を成功に導いたとしている。他方、R. ウェードは、自由市場理論、擬似自由市場理論、国家の重要さを強調する政治経済学の三つに分類し、そのうえで、論点を、「誘導された市場理論」と定式化している。その点について、R. ウェードは成功に導いた直接の原因の一つ目に、新しい生産技術が行えるような高い水準の投資があったとし、二つ目に、政府による特定基幹産業への大きな投資、三つ目に、国内あるいは

国外市場で、多くの産業が国際的な圧力を経験したことをあげている。特に、韓国における政府の特定基幹産業への投資は、例えば、政府が石油化学の技術導入の計画を立て、外国企業と交渉し、その後は設計や建設までもに指導的役割を演じていることを指摘し、これをターゲティング政策と呼んでいる。例えば、日本型のターゲティング政策を例にあげれば、政府が保護を与え、大規模投資にとまなうリスクのいくつかを社会化すれば、企業は外国企業の競合相手に対して市場シェアで優位に立てるように、現在の平均費用を下回る水準で輸出価格を設定することができる。

これに対する新古典派の見方は、東アジアの政府は他に比べ経済の繁栄があると国民の支持を得ているから、産業の成功に貢献していると見せかける必要があるとしている。さらに、民間部門が何をよりよいプロジェクトと考えるかを見いだすために、政府は財界に諮問し、その後、そのプロジェクトのいくつかに公的部門の資源を、税政優遇措置付帯の信用供与や関税免除などの形で供与をおこなっているのみで、政府が指導的役割を發揮しているとする R. ウェードらの見方に、新古典派は真っ向から反論している。R. ウェードは、この状態を東アジアにおける政府の「フォロワーシップ理論」と呼んでいる。すなわち、国家が、例えば民間部門に援助を考慮する際、重要な論点は、政府が市場を導くとするか、市場に追従するかの二つが考えられ、導くことと追従することは付加性の度合によって区別する必要が生じる。そこで R. ウェードは、政府の援助なしでも、いずれは企業が行うと予測されることに政府が援助を与えれば、それは「小さいフォロワーシップ」と呼び、反面、企業が採算の枠を越えても投資を行えば、それは「大きなフォロワーシップ」と定義している。さらに、ある産業の投資や生産パターンを実質的に変えるのに十分かつ大規模な主導性があれば「大きいリーダーシップ」であり、使用する資源が少ない場合や変化を生むような影響を及ぼさない政府の主導性を、「小さいリーダーシップ」と定義している。そこで、ある企業が事業を行う際に政府が与える援助は「小さいフォロワーシップ」となり、政府の援助なしでは事業の成立が難しい場合は、「大

きいフォロワーシップ」の援助となる。したがって、これらの政府によるフォロワーシップ理論を考慮すれば、自由市場あるいは擬似市場から発生する結果から、大きいフォロワーシップは、東アジアの成功に関する誘導された市場理論と一致を見ると R. ウェードは分析している。そのうえで、R. ウェードは、上述の政府による政策は、国家と民間の特定の組織形態によって可能になったとし、韓国と台湾では「権威主義コーポラティズム」と定義し、日本のそれを民主主義と権威主義の中間に位置する「柔らかな権威主義」と捉えている。R. ウェードは、米国型の政治制度は、多元主義的と分析する一方、コーポラティズム型制度は、主要な経済的利益集団間の対立の緩和を促し、制度の連続性の維持を通じて高い水準の投資を確保し、東アジアの成長に貢献した、との見方をとっている。

R. ウェードはしかし、台湾、韓国、日本そして他に成功したアジア諸国、例えば、シンガポールやマレーシアも同様だが、台湾や韓国が受けたと同様の急速かつ強引な輸出による工業化に有利な国際的な環境、市場誘導政策を支持する一般的な理論的根拠、市場を誘導することができるような途上国政府の行政・政治的能力などの諸条件が揃わなければ、単に成功の処方箋をそのまま途上国へ持ち込んで、それが功を奏する保障はないとの見解を示している。

R. ウェードは、成功への処方箋として上に述べたような「国内的な要因」、とりわけ、「適正な政策」にも重きを置いているが、ここでは、内的な要因と国際的な要因の諸条件の符合が重要であるということである。国際的な要因として、例えば、人的資源、技術移転、国際金融の利用、工業国市場へのアクセス方法、多国籍企業の低賃金地域への進出などが考えられるが、それらを、どのように入手するかは、その国が持つ産業基盤や輸入代替政策などの諸要因に依存することになる。

8. おわりに

このたび日本とマレーシア間で結ばれた EPA の分析を通じて得た実証を基に、次に訪れる同様の協定に向けて研究することは意義ある作業といえる。また、同協定の締結は、ASEAN 諸国プラス日本・

中国・韓国の 13 ヶ国で合意した「東アジア共同体」の創設に近づける重要な一歩といえる。このような視点をもって日本のアジア諸国との経済連携を考える一方、韓国、台湾、香港、シンガポールなど、「アジアの四小虎」によるアジアの奇跡とまで称賛された成長要因はなにか、政府か、市場かの激しい議論はすでに上で考究してきたとおりである。

マレーシアやシンガポールはじめ東アジアの途上国政府が経た最も基本的な任務は、政治体制や社会体制の安定を確保することであった。それを実現させるため、多くの政府は権威主義開発体制を追求している。この点に関して、厚生経済学の研究で 1998 年にノーベル経済学賞を受賞した著名な経済学者の A. センはその著書¹³⁾のなかで、「リー・クワンユー・シンガポール前首相や、マハティール・マレーシア(前)首相などの発言が目立つ「アジア的価値」は、「西欧的価値」への対抗という様相が強いのだが、経済発展のためには個人的自由よりも全体の安定、調和を優先させるというのが「アジア的価値」であるという見解が前提になっている。こうした考え方を「アジア的」と呼ぶことについて、皮相で視野の狭い見方であるとして疑問をなげかけている。」と、A. センは厳しい批判を加えている。しかし、マレーシアやシンガポールが経た体制は、単なる独裁政治とは異なり、物質的豊かさを追求する経済開発、つまり、工業化や輸出志向を目指すうえで、強力な指導者の下で、優秀なテクノクラートによる意思決定を特徴としている。それは欧米基準からすると、必ずしも民主的なプロセスではないとの批判もあり、その評価はさまざまである。とはいえ、マレーシアやシンガポールで採用した体制は、韓国や台湾もそれに近いが、東アジアの中で成長を始動させる内的・外的要請に動機づけられたものである。しかるに、その任務が終結するにつれ、経済の発展自体が権威主義開発体制の正当性を解除し、その後は民主

¹³⁾ アマルティア・セン (Amartya K. Sen) は 1998 年ノーベル経済学賞を受賞した著名な経済学者である。アマルティア・セン著、石塚雅彦訳『自由と経済開発』346 頁。日本経済新聞社 2000 年 Amartya K. Sen, *Development As Freedom*, Alfred A. Knopf, New York, 1999 は、成長優先の開発に異議を唱え、貧困からの自由や政治的自由を重視し、所得の向上や工業化の進展などで測る従来の経済発展を批判している。

的な体制へ移行が開始しているものであり、韓国や台湾では、その傾向が明らかである。

新古典派、開発指向型国家論の R. ウェード、そして、A. センなど各論者の議論をこれまで見てきたが、欧米社会と非欧米社会、ここでは、東アジアを指すが、双方が進める近代化、すなわち経済発展を目指すうえで、相違が見える。一つ目は、長期的な成長や発展過程における政治・社会・文化の面の近代化で、欧米のそれは、「アジア的要素」にアジア人が主張するほどに重要視していないといわれていることである。二つ目に、欧米社会が合理主義とするならば、アジアのそれは非合理主義であり、アジアはその両者を欧米の近代資本主義という形に変化させて、両者の調和を生み出した独特な融合文化としている。三つ目に、アジアの国家は、すでにシンガポールやマレーシアで見てきたように、集団的かつ権威主義であり、個人の自由は欧米と比して制限される。このような環境のもとで、政府が経済発展を追求する場合、個人の自由や平等などを犠牲にしても、国のため、という個々の思考過程が政府の経済発展を容易に正当化させるのみか、否定することを是としない社会・文化環境にある。そして、四つ目に、日本の例をあげれば、先進文明を受け易い環境が存在している。常に学ぶ、知識や文明を外国から取り入れる環境と受容性がある。そして、それを基礎にした人的資源の教育の高さは経済発展に寄与している。このような「アジア的要素」に基づく処方箋の重要性を R. ウェードや新古典派の論者がどのように評価するかであるが、多くの議論を経て着地するところは、東アジアでは、四小虎やマレーシアが通過したように、国家の強力なリーダーシップと上で述べたアジア的な基本要素なしでは東アジアの経済発展は実現できなかったであろう。

参考図書・参考資料

- [1] 小林英夫、林卓史編『アセアン諸国の工業化と外国企業』中央経済社 1993年
- [2] 丸山恵也編者『アジアの自動車産業』亜紀書房 1994年
- [3] 長谷川啓之『アジアの経済発展と政府の役割』文真堂 1995年
- [4] 鳥居高編『マハティールの経済構想—工業化戦略を中心に—』アジア経済研究 No.22、1997年
- [5] 丸山恵也、佐藤誉、小林栄夫編『アジア経済圏と国際分業の進展』ミネルヴァ書房 1999年
- [6] Robert Wade, *Governing the market: economic theory and the role of government in East Asia Industrialization*, Princeton University Press 1990
ロバート・ウェード著 長尾伸一・畑島宏之・藤縄徹・藤縄純子訳『東アジア資本主義の政治経済学』同文館 2000年
- [7] 本山美彦『グローバルイズムの衝撃』東洋経済新報社 2001年
- [8] 渡辺利夫編著『アジア経済読本』(第3版) 東洋経済新報社 2003年
- [9] 長谷川啓之編著『グローバル化時代のアジア経済』創土社 2004年
- [10] 下川浩一『グローバル自動車産業経営史』有斐閣 2004年
- [11] アマルティア・セン著、石塚雅彦訳『自由と経済開発』日本経済新聞社 2000年
Amartya K. Sen, *Development as Freedom*, Alfred A. Knopf, New York, 1999
- [12] 菊池隆・加藤宏之『日本・マレーシア FTA 交渉 立ち はだかる国民車の壁』読売新聞社 産業版 8頁。2005年4月5日
- [13] 日本経済新聞『日比首脳、経済連携協定に署名』13版1頁。日本経済新聞社 2006年9月10日
- [14] 日本経済新聞『台頭 ASEAN 多国籍企業』13版7頁。2006年9月2日
- [15] 伊藤義章『マレーシアのプロトンと仏プジョーと提携検討で合意』13版9頁。日本経済新聞社 2006年9月19日
- [16] 外務省経済局『日本の経済連携協定(EPA)交渉 - 現状と課題 - 』2006年9月
- [17] 日本経済新聞経済教室『現地化遅れる日本企業』29頁。日本経済新聞社 2006年7月5日
- [18] 日本経済新聞『マハティール前首相、選挙に落ちて威信低下』11版6頁。2006年9月18日
- [19] マレーシア政府『自由工業地域に関する資料』マレーシア税関 <http://www.customs.gov.my> 2006年9月21日

(Received : September 30, 2006)

(Issued in internet Edition : November 1, 2006)