

一般財団法人

経済広報センター

シンポジウム「ASEAN の行方 ～更なる経済成長の鍵は？～」

2014年6月16日（月）14:30～17:00

経団連会館 経団連ホール（北）

講師：ジスマン・シマンジュンタク (Djisman Simandjuntak)

インドネシア プラセティヤ・ムルヤ経営大学院 教授

グエン・アントウ (Nguyen Anh Thu) [WEB での参加]

ベトナム国家大学 経済ビジネス大学 副学部長・講師

タム・スー・イー (Tham Siew Yean) [WEB での参加]

マレーシア国民大学 マレーシア国際問題研究所 副所長・教授

モデレーター：北代 望 日本経済新聞社 東京編集局 NAR 編集部長

【講演 1】

「2014～2019 年のインドネシア政治経済：多様な国内意見」

(ジスマン・シマンジュンタク インドネシア プラセティヤ・ムルヤ経営大学院 教授)

ASEAN 経済統合は分岐点に達している。ASEAN 経済統合後、ASEAN 各国は政治の主権にまで立ち入る問題を解決していく必要があること、中国、ASEAN など東アジア全体に経済成長への減速感があること、経済成長を推進する力が必要であること、2015 年以降 ASEAN は強いリーダーシップが必要であることなどがその理由である。

ASEAN は議長が持ち回り制度であり、ASEAN 事務局も権限が十分に与えられていないことから、リーダーシップを誰がとるのか難しい課題であった。インドネシアに対し、ASEAN 経済統合形成におけるリーダーシップ発揮を期待する声も大きいものの、新鉱業法、保守的な労働市場に関する法律、制約の強いネガティブリストなど保護主義的な貿易の法律が採択されるなど、ASEAN で指導力を発揮する上で制約がかかっている。

インドネシアの経済成長率は現状 6%を切っているが、2019 年までに 8%を越すレベルに引き上げる中で、毎年 200 万人ずつ増加する労働市場の受け皿を提供するとともに、低生産性非正規職から高生産性正規職に労働力を移行させる必要がある。インドネシアは農業とサービス業だけで成長するのは難しく、製造業が経済を牽引するのは不可欠だ。アジア諸国の前例から考え、地場および外資の新規企業の進出により GDP に対する投資比率を 40%程度にまで引き上げる必要があり、そのためにはインフラ整備が必要だ。現在政府の財源のすべてが、医療費・電力・ガソリンなどの補助金に使われているが、今後インドネシア経済の成長のためには、現状 GDP 比 2%のインフラへの投資を 5%程度に引き上げる必要がある。

インドネシアには経済政策に対し、開放主義と干渉主義の 2つの考え方が存在する。インドネシア中央銀行は開放主義だが、農業省、産業省、運輸省など技術関係の省庁は干渉主義的である。中間にあるのが財務省、貿易省、通商省など経済関係の省庁である。経営者は開放主義だが労働組合は干渉主義的であり、業界団体がその中間に位置する。欧米の商工会議所は市場主義型であ

る。学術界では、インドネシア国立大学（Gajah Mada 大学、経済関係省庁の大臣のほとんどを輩出）は干渉主義的であり、ジョコウィドド氏もこの大学出身である。

ジョコウィドド氏はビジネスマンとしての経験があり、中道的、市場フレンドリー、分権的考え方であり、議論を尽くして決めるアプローチをとり、有効な経済政策で評判の高いユスフ・カラ（Jusuf Kalla）氏を副大統領候補としている。プラボウォ氏の連立は国家主導型の開発を志向し、集権的、トップダウン的なアプローチと、制限的な対外政策を取っている。経済担当調整大臣を務めたハッタ・ラジャサ（Hatta Rajasa）氏を副大統領候補に据えている。

いずれの大統領候補もイデオロギーよりも実利を重視した政策を取るであろう。新政権にとって、一次産品の価格低迷、グローバルな金融市場の変動、資本市場の置かれている困難な状況、ASEAN の経済成長低迷の継続が懸念材料である。またエルニーニョ現象による雨季・乾季の長期化により、インドネシアの農業がマイナスの影響を受けることも懸念材料だ。このような状況下、いずれが大統領になっても ASEAN に対しても実利的な立場を取り、ASEAN 経済統合に関連した主要な政策課題に道筋をつけることが期待される。

【講演 2】

「ベトナムの TPP 交渉参加によるメリットと代償」

（ゲン・アントウ ベトナム国家大学 経済ビジネス大学 副学部長・講師）

ベトナムは 2008 年に TPP への参加を表明し、2010 年に正式に交渉に参加した。TPP はベトナムが交渉に参加した中で最大の FTA であり、特に労働規制、環境、政府調達、知的財産権、電子商取引などの分野で試されている。

TPP は、ベトナムにとって最大貿易相手国である米国（総輸出の内 18%）、日本（同 10%）が、また最大の投資国である日本、マレーシア、シンガポールが参加している。TPP 諸国への輸出品は、農産物、衣類、履物、労働集約型製造品などであり、輸入品は機械、設備、生産材料などだ。ベトナムは農産物、鉱物資源、電子製品で優位性をもっているが、これらは他の TPP 諸国で優位性をもっていない分野である。このように TPP 諸国との間での相互補完性が高い。

TPP 参加国は繊維分野などで高い関税を課している国が多いため、TPP で関税を撤廃できればこれらの国への輸出増が期待できる。またベトナムを介して日米への輸出をできるため、外国からの投資を期待できる。一方原産地証明、関税撤廃猶予期間を延ばすなど新たな障壁も予想される。畜産、乳製品、サービス部門は TPP 参加国に比べ競争優位性が低いので、国内市場の開放によりマイナスの影響を受ける可能性もある。

競争、関税、国営企業、政府調達、労働規制、知的財産権に対するコミットのためには、国内法を始めとした大きな変革が迫られる。痛みも伴うが、制度改革推進のチャンスと捉えたい。例えばベトナムの製薬部門は、WTO の区分けで第 3 段階に入ったところだが、TPP の知的財産保護により、ベトナムがジェネリック製薬を製造する可能性が減り業界の発展に影響を与えることが懸念される。そのため TPP でのコミットに当たり、途上国ステータスを最大限使うことで、国内産業界が調整する期間を設ける必要がある。

【講演3】

「自動車産業から見たマレーシアの課題」

(マレーシア国民大学 マレーシア国際問題研究所 副所長・教授 タム・スー・イーン)

マレーシアの自動車政策に基づき、1985年プロトンはマハティール首相(当時)の草案によりナショナル・カーとして創設され、三菱を技術パートナーとして迎え入れた。関税の保護のもとプロトンは国内生産で独占的地位を占めていたが、AFTAによる関税縮小に伴い市場シェアを失っていき、2014年2月現在Peroduaが31%と最大で、プロトンは2位の21%となった。日本の自動車メーカーのマレーシア国内生産シェアは、トヨタが15%、ホンダが8.5%、ニッサンが6.8%である。乗用車、商用車生産・組み立ては金融危機(2008年)から回復し、2013年には金融危機前の2005年を上回る60万台に達している。輸出相手先としては、シンガポールが最大、次いで英国、ドイツ、オーストラリア、タイと続き、輸入相手国は日本が最大で、ドイツ、英国と続く。一方で自動車の貿易収支は、輸出以上に輸入が増加したため赤字幅が増加している。マレーシアの自動車部門の顕示比較指数(RCA: Revealed Comparative、競争力を示す指標)は、1995年から2012年まで僅かながら上昇しているものの値は1以下であり、比較優位がないことを示している。自動車部品セクターを見ると、コード番号785の自動車のアクセサリーのRCAは2012年に2.500であり、若干の比較優位が見られる。ASEANに目を転じれば、インドネシアとタイのみが競争優位を示している。特にインドネシアの自動車部門は、RCAが1995年の0.69から2012年に1.24に上昇しており、競争優位性を高めている。

プロトンを所有していた政府関係会社カザナ(Khazanah)は2007年、フォルクスワーゲンへの売却を試みるも、マハティール元首相の強い反対で実現しなかった。プロトンは2012年、ブミプトラが所有する組み立て会社DRB-HICOMに売却された後赤字を計上しており、回復には時間がかかると見られている。

マレーシアの自動車政策の目標は、自動車産業界の競争力向上、バリューチェーン全体を通じたブミプトラ参加の奨励、低燃費自動車製造の際の地域化、部品・コンポーネントの輸出拡大、付加価値の高い活動の増大、消費者の利益保護、生産数量増大、輸出と雇用の拡大である。ハイブリット車への物品税免除の廃止、輸入車への従来政策撤廃、低燃費自動車への免税導入、新しい製造許可証の発行、任意の車検制度の導入、低燃費自動車の生産誘致などを行った。

低燃費自動車の定義は燃費に基づき定められており、ハイブリット車および代替燃料用自動車も含まれるが、免税導入に当たってはその原資が不足しており、現在3.5%ある国家の財政赤字が3%になるまで免税導入はないと見られる。物品税は国内メーカーに有利な税制になっているものの、自動車産業のタイへの海外直接投資(FDI)223億リングットに対し、マレーシアは22億リングットと約10倍の差が開いている。マレーシア政府は低燃費自動車の製造ライセンスを、国内企業Go Automobile Manufacturing(GAM)に対して発行した。なおGAMは、中国の長城汽車(GWM)の小型トラックをマレーシア国内で組み立てる。

マレーシアはプロトンに対する関税保護は撤廃したが、非関税保護が撤廃されるか否かは今後注視する必要がある。自動車セクターは生産数量確保が競争力向上で必要であるため、戦略的パートナーとの協力を通じた輸出拡大が選択肢であろう。マハティール元首相が会長となり、日本企業との提携を目指している。

【ディスカッション】

(北代) 3つの異なるプレゼンテーションの共通項として、制度改革・構造改革の実践と行動、そして各国経済の外国への開放があげられる。まず開放政策に影響を及ぼす国内政治環境とパワーバランスについて取り上げたい。ジスマン教授の発表では、インドネシアの大統領選挙は7月9日に予定されているが、両候補はASEANへの思い入れは生ぬるく、TPPにはさらに後ろ向きだが、現実主義であることが突破口になるかもしれないとの話だった。ではジョコウィド氏が当選した場合、かなり広範な改革での成長を期待できるのか？

(ジスマン・シマンジュンタク) 各候補が具体的にどのように経済を運営するのかまだ明確にはなっていない。これまで出てきた発言、側近のコメントなどから判断し、ASEAN経済統合を積極的に推進する考えはないが、経済成長を期待できる政策があれば進めるであろう。

TPPは議論の俎上にあがっていない。国内市場、労働市場、知的財産権に対する規定が厳しすぎ、そこまでインドネシアの状況が達していないと考えているからだ。中国の動きを注意深く見守っており、中国がTPPに参加するのであればインドネシアにとってもTPPへの参加はやむなしと考えるであろう。なぜなら、インドネシアの貿易構造も仕向け地も中国と似ているからだ。

ジョコウィド氏はこれまで常に中小企業、零細企業重視の政策を進めてきたため、改革を進めるに当たっても中小企業や零細企業を重視するであろう。またインドネシアでは多くの住民が農村に住んでいることもあり、農業部門重視を公約に掲げている。農業部門は潜在性が高いと評価されているものの、潜在力が発揮されていないからである。

そのための政策として、海上輸送経路の整備による物流費用節約で、国内産品が輸入産品に対する競争力確保を目指している。インドネシアの物流コストはGDP比27%と試算されているが、これは中国の18.8%、米国の9.9%に比べ割高だ。中国レベルにまで物流コストを低減できれば、多くの農産品の競争力が高まると試算される。さらに7万の村に対し各10億ルーブルの流動性資金を供給する政策も検討されている。これは年間70兆ルピア、ドル換算で70億ドルの規模となり、実質的な成長起爆剤を農村地に提供することになるであろう。これらの財源を確保する上で、フォーマルセクターからの税収増加が不可欠であり、次期大統領のブレーンには、中小企業と大企業の製造部門の再編の重要性を理解してもらう必要がある。

(北代) ベトナムはTPPによる国内改革推進を目指しているが、共産党に実行力はあるのか。既得権益層の中に改革に反対する動きはないか？例えば畜産や乳酸品のセクターは政府に対してどのような声をもっているのか？

(グエン・アントウ) 自動車部門、乳製品などは高い関税に保護されている。TPPを懸念する声は、それぞれのセクターにあるかもしれないが、表立った反対には至っていない。ベトナムは、市場へのアクセスや制度改革への期待等TPPがもたらす恩恵に注目しているからである。政府が変革のために規制改革を進めるのであれば、その途上で業界を調整するだろう。

2015年にASEAN経済共同体に移行するが、世論調査の結果多くのベトナム国民は、現在のビジネスの延長に過ぎないASEAN経済共同体には余り関心がなく、むしろTPPによる市場拡大および制度改革の起爆剤としての役割に期待している。

(北代) マレーシア政府はTPP推進の姿勢を打ち出しているが、ブミプトラや中小企業の強い

反対がある。今後の見通しをどのように考えるか？

(タム・スー・イーン) マレーシアの輸出企業の多くは多国籍企業で、国内企業は国内市場志向が強く TPP に対し好意的ではなく、関税引き下げ、より深い統合に伴う政府調達、国営企業、国内企業への影響を問題視している。サービス分野は外資保有制限がある他、政府関係企業のプレゼンスが強いため制約が大きい。このように TPP への反対もあるが、潜在的な恩恵も認識されており、政府内、生産者、市民社会等の階層での総意形成が必要な状況である。

(北代) ASEAN ではタイを中心としたサプライチェーン、物流ネットワークが発展している。ベトナムは周辺のラオス・カンボジアに比べ人件費が高いなど、サプライチェーンの一端を担う上で課題も多いようだが、どのように考えているか？

(グエン・アントウ) ベトナムはバリューチェーンに参加する上で、賃金の上昇、行政措置が機能していないことなどで困難を抱えている。ベトナムの輸出品は、農産品、天然資源、労働集約的な製品など低付加価値製品が中心である。研究開発などを通じ競争力を高めていくことが課題である。例えば自動車セクターでは、ベトナムは高い関税をかけ自動車部門の保護、育成を目指したものの、20年経過した今でも自動車セクターは発展していない。域内の関税撤廃によりベトナムに投資している企業が引き上げ、タイに生産拠点を集約させることが懸念される。

(北代) インドネシアは海洋国で海上輸送を進展させることの重要について伺いましたが、最新の状況について教えていただきたい。

(ジスマン・シマンジュンタク) インドネシアの東アジアの生産ネットワークへの参加は、割高な物流コスト、国内志向経済であることなどを背景に、ようやく自動車業界で始まったばかりである。生産ネットワークへの参加にはインフラが不可欠であり、ジョコウィド氏の考え方、すなわち海洋航路でインドネシア国内をつなぐという考え方は重要である。ジャワ島の北海外は労働力も豊富で主要な工業地帯があり、自動車、IT とともに製造のポテンシャルは大きい。この地域には既存のインフラがあるので、今後はこれらインフラの連結性を高めボトルネックをなくしていくことが重要だ。

(北代) ベトナムは自動車製造では後発であり競争力で課題も多いようだが、自動車製造を継続するのか、断念して部品製造に専念するのか、どのように発展していくといいと考えるか。

(グエン・アントウ) ベトナムは本当の意味での自動車産業を育成できなかったが、多くの企業が自動車部門に投資し組み立てを行い、またすそ野産業を育成している。今後さらにすそ野産業を育成する中でサプライチェーンに参加するだろう。

(北代) 自動車メーカーはタイへの過度の集中を分散させるべく、インドネシアへの投資を増やしているが、この状況をどう見るか？今後、自動車業界によるインドネシアへの投資は増えていくと見るか？

(ジスマン・シマンジュンタク) バンコクでの洪水の後、自動車会社がポートフォリオを分散化させ、タイからインドネシアに生産拠点を移転する動きが広がった。インドネシアは 2 億 6000 万人の人口があり、市場としての魅力が高い。日本の自動車メーカーについては、アストラ・インターナショナル(Astra International)、スズキ・インドモーター・モーターという 2 つの企業グループが日本ブランドの自動車を生産・販売している。これに加えインドネシアはパーム油を生産しており、バイオ燃料に関する野心的な計画をもっている。自動車産業の政策はインドネシ

アでは複雑だが、主流は自動車、周道的にハイブリット車という形で発展していくと考えている。一方でジャカルタの混雑緩和のため、大量輸送機関整備を優先させるべきではないかという議論もされている。

【質疑応答】

（会場からの質問） インドネシアにおけるインフラ整備では地権者との調整が大きな問題だったが、今後の政治情勢で土地の収容はしやすくなるのか？

（ジスマン・シマンジュンタク） インフラ・プロジェクト限定の土地収容の法律が最近可決された。ただし今後の運用については見ていく必要がある。ジョコウィドドの能力で、土地を巡る紛争を円滑に解決できると考えている。

（会場からの質問） メコン地域での経済回廊をベトナムではどのように評価し位置づけているか？

（グエン・アントウ） インフラは確かに整備されてきているが、最終的な目標である周辺地域に経済的恩恵をもたらすところまでには至っていない。

（会場からの質問） ベトナムでは不良債権処理が進まず不動産価格が正常化していないが、これがいつ頃経済状況に則った価格に落ち着くのか。

（グエン・アントウ） 政府は不良債権問題に力を入れているが、効果的には行われておらず、不良債権は未決のまま続いている。第一四半期のマクロ指標の発表によれば、経済状況は改善されたものの、新たな問題により今年通年の経済成長率は当初見込みを下回ると見られている。

（北代） ASEAN 経済統合により加盟国内で熟練労働者をとどめられないというリスクはないのか？他国に流出するのを防止するためにどのような措置が取られるのか？

（ジスマン・シマンジュンタク） インドネシアの財界では、職業訓練に積極的に投資しようという姿勢がとられている。アストラ社は人的資源への投資が高いことで評価されているので、他の企業もそのような施策をとってほしい。これにより、国民の間で評判のよくなかった資本主義への印象も変わってくるのではないかと思う。

（タム・スー・イーン） マレーシアは ASEAN 諸国の中でも、高等教育、技術訓練、職業訓練など人的資源への投資が最も高い国と言っても過言ではない。政府も流出した頭脳の帰国・取り戻しにも力を入れようとしている。

以上

（文責 国際広報部主任研究員 土田進一）

一般財団法人 経済広報センター 国際広報部

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-3-2 経団連会館 19 階

webmaster@kkc.or.jp

<http://www.kkc.or.jp/>