

マレーシア

首相肝いりの「第3の国民車」構想はリスクも

SMBC Asia Monthly

日本総合研究所 調査部

副主任研究員 塚田 雄太

E-mail: tsukada.yuta@jri.co.jp

■4～6 月期は特殊要因が景気押し上げ

2019年4～6月期のマレーシア景気は小幅持ち直し、実質GDPは前年同期比+4.9%と5四半期ぶりの伸びを記録した(右図)。もっとも、これを以って、マレーシア景気が回復基調に転じたと判断するのは早計である。今回の成長ペースの高まりは、以下二つの反動増に起因する部分が大きいのである。

第1が、2018年の天然資源生産減の反動増である。マレーシアでは、2018年春から夏にかけてサバ州東部のパイプラインの破損・修理のため天然ガス生産が落ち込んだほか、天候不順によりパームオイル生産も低調となった。2019年4～6月期はすでにこれら要因がはく落したことで成長率が上振れた面がある。

第2が、2018年6～8月に発生したタックス・ホリデー前の買い控えの反動増である。2018年5月の総選挙で現首相のマハティール氏率いる希望連盟は、物品・サービス税の廃止を公約に掲げていた。その後、2018年5月10日にマハティール新政権が発足すると、6月1日に物品・サービス税を廃止する旨が発表されたため、減税を前に消費者による買い控えが発生した。2019年4～6月期はこの裏が出る形で民間消費の数値も上振れたとみられる。

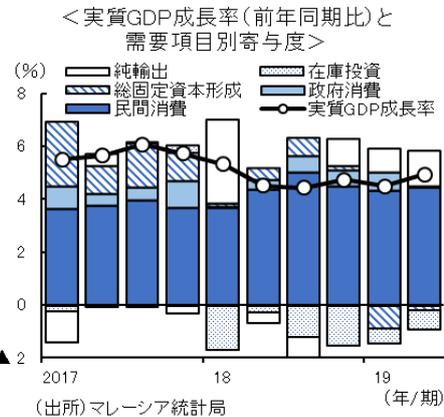
2019年後半のマレーシア景気は+4%台半ばで底堅く推移すると見込まれる。景気押し上げ要因としては、5月の利下げ効果の顕在化により、耐久財消費や民間投資が堅調に推移すると考えられる。一方、上述押し上げ要因がはく落することや、米中貿易摩擦や世界景気が力強さを欠くなか、輸出の低迷が大きな足かせとなる。

■「第3の国民車」の販売を発表

こうしたなか、8月9日にマレーシア貿易産業省は、地場企業が日系自動車企業の技術支援を受け、「第3の国民車」を2021年3月に発売すると発表した。これは、2018年6月にマハティール現首相が売り出した「第3の国民車」構想を実現するものである。

もっとも、マレーシア政府が思い描くように、これが同国の中長期的な産業発展につながるかどうかは、以下の2点から不透明といえる。第1に国内市場規模の問題である。マレーシアの2018年の自動車販売台数は約60万台に過ぎない。このため、「第3の国民車」が参入すれば、既存各社と激しいパイの奪い合いになることは想像に難くない。過当競争のなかでは、大規模な雇用や高度な自動車産業集積を作り出すまでの道のりは険しいものとなる。第2に、マレーシア経済はすでに、輸出・製造業主導から消費・サービス主導に移行しているという点である。マレーシア政府は、2000年代前半に国内における安価な労働力の枯渇や中国・ベトナムの急速な台頭等に直面したことを受けて、サービス業の外資開放やITインフラの重点的な整備等に踏み切り、サービス業の活性化による内需主導型成長へと大きく舵を切った。それに対して、「第3の国民車」構想はモノ作りへの回帰を象徴するものであり、これまでの産業政策路線とは大きく異なると言わざるを得ない。

マハティール首相の長年の夢が、その意図とは裏腹に将来のマレーシアの産業発展の足かせとなるリスクをはらむことには、注意を払う必要がある。



当レポートに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。当レポートは単に情報提供を目的に作成されており、その正確性を当行及び情報提供元が保証するものではなく、また掲載された内容は経済情勢等の変化により変更される事があります。掲載情報は利用者の責任と判断でご利用頂き、また個別の案件につきましては法律・会計・税務等の各方面の専門家にご相談下さるようお願い致します。万一、利用者が当情報報の利用に関して損害を被った場合、当行及び情報提供元はその原因の如何を問わず賠償の責を負いません。