

この機動研究成果報告書は、加筆・修正および編集を行い改めてeBook（EPUB/PDF）として刊行されました。無料でダウンロード可能ですので、eBook版をご利用ください。なお、第1章、第2章、第6章、第8章については、本報告書の内容に誤りがありましたので該当章の末尾に正誤表を掲載しました。お詫びして訂正いたします。
https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Books/Jpn_Books/eBook/202403_02.html

第2章

マレーシア経済と日本

——高所得国同士の互恵関係を目指して——

熊谷 聡

経済基礎データ

GDP (2022 年)	4,063 億米ドル
一人当たり GDP (2022 年)	12,444 米ドル
一人当たり GNI (2022年)	11,780米ドル
人口 (2022 年)	3,265 万人
ミレニアル世代比率 (2021 年)	26.1%
Z 世代比率 (2021 年)	25.5%
α 世代比率 (2021 年)	15.6%
失業率 (2022年)	3.9%
貧困率 (国内基準、2021 年)	6.2%
貧困率 (国際基準、2018 年)	0.0%
インフレ率 (2022 年)	3.3%
名目為替レート (2022 年平均)	1 米ドル = 4.401 リンギ
経常収支の対 GDP 比率 (2022 年)	2.64%
輸出の対 GDP 比率 (2022 年)	86.8%
輸入の対 GDP 比率 (2022 年)	72.4%
輸出上位 3 品目 (HS2 桁)	85(電気機器及び部品) 27 (鉱物性燃料及び鉱物油) 84(機械及び部品)
輸入上位 3 品目 (HS2 桁)	85(電気機器及び部品) 27 (鉱物性燃料及び鉱物油) 84(機械及び部品)
日本の直接投資 (億円、2022 年)	2,233 億円
日本の援助実績 (OECD/DAC 報告基準、支出純額ベース、2020 年)	-8,098 万米ドル

(注) 世代別人口比率は、ミレニアル世代を 25～39 歳、Z 世代を 10～24 歳、α 世代を 0～9 歳 (すべて 2021 年時点) として算出。貧困率 (国際基準) は 1 日 2.15 ドル (2017 年 PPP) 未満で生活する人の比率。

(出所) 失業率は Department of Statistics Malaysia、貧困率は World Development Indicators、輸出入上位品目は UN Comtrade Database、日本の直接投資は財務省ウェブサイトを、日本の援助実績は外務省国際協力局編 (2021)、その他はアジア動向年報 (2023) による。

2022 年の経済概況

2022 年のマレーシア経済は内需・外需共に好調で、8.7%の GDP 成長率を記録し、コロナ禍前の 2019 年の GDP の水準を上回った。マレーシアが 8 %台の GDP 成長率を記録したのは 2000 年以來 22 年ぶり。民間消費が前年比 11.3%増と景気を牽引し、輸出も前年比 25.0%増となった。マレーシアの消費者物価上昇率は通年では 3.3%で、世界的な物価高騰の中で安定的に推移した。2023 年は輸出の鈍化が見込まれているが引き続き内需は強く、政府は通年で 4.0%~5.0%の GDP 成長率を見込んでいる。

はじめに

日本とマレーシアの現代史における最大の事件は、1941 年 12 月 8 日、真珠湾攻撃に先立つこと約 2 時間、マレー半島東海岸北部のコタバルに日本軍が上陸を開始したことにはじまる。日本軍はコタバルを含むマレー半島東岸北部に上陸後、自転車部隊などがマレー半島を南下、翌 1942 年 2 月 15 日にはイギリス軍を破ってシンガポールを占領した。これから終戦までの約 3 年半の間、日本軍はマレー半島を占領・統治した。

終戦によって日本軍が撤退した後、マレーシアは旧宗主国であるイギリスと独立に向けた交渉を行い、1957 年にマラヤ連邦として独立、1963 年にはシンガポール、サバ・サラワクを加えてマレーシア連邦となったのち、1965 年にシンガポールが分離・独立したことで現在のマレーシアが形成された。

日本とマレーシアの戦時賠償問題については、1967 年 9 月 21 日に両国間で「マレーシアとの『血債』協定」と呼ばれる協定が結ばれ、マレーシア政府は「第二次世界大戦の間の不幸な事件から生じるすべての問題がここに完全かつ最終的に解決されたことに同意する」とした。日本政府は見返りとして、2500 万マレーシア・ドル相当の生産物と使役を無償提供することに合意している¹。

日本企業のマレーシアへの進出は早く、中でもマレーシアでのプレゼンスが大きいパナソニック（旧松下電器産業）は 1965 年に現地子会社を設立、翌年に乾電池や白物家電などの輸入代替生産を開始している（藤田 2021, 69）。また、1972 年、マレーシアで初めて設立されたペナン州・バヤンルパス (Bayan Lepas) 地区の自由貿易地域 (Free Trade Zone: FTZ) に進出した最初の外資系企業 8 社に日立製作所が含まれており、これは同社にとっても初の海外における半導体生産拠点となった（石杜 1997, 55）。

¹ データベース「世界と日本」、マレーシアとの「血債協定」を参照 (<https://worldjpn.net/documents/texts/JPSEA/19670921.T2J.html>)。

その後、1981年にはマハティールが第4代首相に就任、翌年には日本や韓国に範を取って経済発展を目指す「ルック・イースト政策 (Look East Policy)」を開始する。2022年に同政策は40周年を迎え、これまでに約2万6000人のルック・イースト留学生が日本の大学や企業で学んでいる (Embassy of Japan in Malaysia 2023)。また、マハティール政権下で実施された重工業化政策の目玉として1983年に設立された国民車メーカー・プロトン (Perusahaan Otomobil Nasional Bhd.: Proton) のパートナーとして、三菱自動車・三菱商事が参画するなど、日系企業は第1次マハティール政権下で重工業化政策の資本・技術面でのパートナーとして重要な役割を果たした。

1980年代中盤になると国内市場の狭隘さや政府の財政悪化などから重工業化政策は困難に直面する一方で、1985年のプラザ合意による円高・米ドル安に呼応するように、1986年にマハティール政権は外資出資比率規制を緩和し、外資に対して様々なインセンティブを与えた (木村 1987, 325)。1980年代末から1990年代前半までに、マレーシアには電子・電機産業を中心に多くの日本企業が進出し、マレーシアの輸出志向工業化に貢献した。一時期、日本で売られている家電製品、特にテレビやビデオ、ラジカセなどのAV機器の多くがマレーシア製という時代があった²。

現在でも、マレーシアは日本企業の進出先として、一定の地位を保っている。マレーシアには1544社の日本企業が進出し (日本貿易振興機構 (Japn External Trade Organization: JETRO) ・クアラルンプール事務所調べ、2020年2月時点)、2022年時点での在留邦人は2万4545人となり世界で12位、ASEANではタイ、シンガポールに次ぐ3位となっている (外務省 2022)。現在、日本とマレーシアの間には大きな外交上の懸案もなく、両国関係は良好な状態が続いている。

本章では、日本とマレーシアの経済を中心とした関係が近年どのように推移しているかについて、貿易・投資のデータや意識調査の結果などを用いて分析する。第1節では日本とマレーシアの貿易を通じた関係を、第2節では直接投資を通じた関係を論じる。第3節ではマレーシアにおける日本のプレゼンスについて分析し、第4節では対日外交を含めたマレーシアの外交姿勢について考察する。最終節では日・マレーシア関係についての政策提言を行っている。

第1節 日本とマレーシアの貿易関係

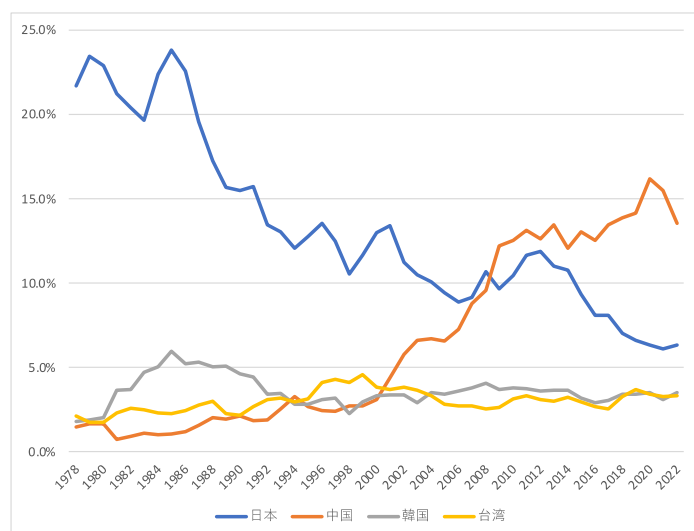
1-1 国別貿易額の推移

2022年時点で、日本は、マレーシアの輸出先として、シンガポール、中国、アメリ

² 1995年の日本の輸入に占めるマレーシア製の比率は、テレビ (SITC761) が29.8%、ラジカセ (SITC762) が28.3%、ビデオプレイヤー・レコーダー (SITC763) が40.9%であった。

カ、欧州連合 (European Union: EU)に続く 5 位となっている。一方、輸入元としては、中国、シンガポール、台湾、アメリカ、EU に次ぐ 6 位となっている。図 1 はマレーシアの輸出に占める日本の比率、図 2 は輸入に占める日本の比率の推移である。マレーシアの輸出に日本が占める比率は近年では 1985 年の 23.8%が最も高く、それ以降は低下を続けて 2022 年には 6.3%となっている。一方で、近年急激にシェアを伸ばしているのが中国で、2009 年に日本とシェアが逆転し、ピークである 2020 年には 16.2%と日本の 2.5 倍近くのシェアを占めた。韓国については、輸出先としてのプレゼンスは意外に小さく、2022 年時点で、3.5%と日本の半分程度となっている。

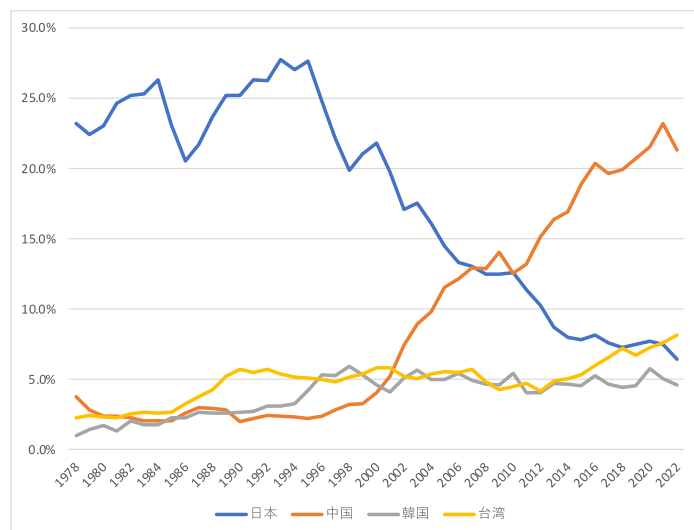
図 1 マレーシアの輸出に占める東アジア各国のシェア (1978~2022 年)



(出所) UN COMTRADE より筆者作成。

一方で、マレーシアの輸入元としての日本のシェアは輸出よりも高く、ピークは 1995 年の 27.7%となっている。これには、マレーシアの日系企業の部品・素材の調達先として日本が重要な地位を占めていたことが影響している。2000 年代以降は輸出と同様に輸入においても日本のシェアは徐々に下がっており、2021 年には 6.4%にまで低下した。一方で、中国のシェアは急伸しており、2008 年に日本を逆転し、2022 年には 21.3%と日本の 3 倍以上に達している。韓国については、2022 年時点で 4.6%となっており、日本の 3 分の 2 程度にとどまっている。近年急伸しているのが台湾で、2012 年に 4.9%だったものが 2022 年には 8.2%に達し、日本を上回っている。これは、半導体生産において、前工程中心の台湾と後工程中心のマレーシアの間で強固なサプライチェーンが築かれているためである。今後、マレーシアに後工程の主力工場を置いている米インテルと世界の半導体受託生産の最大手である台湾・TSMC の関係が強化されれば(Digitimes 13 January 2022)、マレーシアの台湾からの輸入は大きく増加する可能性がある。

図2 マレーシアの輸入に占める東アジア各国のシェア（1978～2022年）



（出所）図1に同じ。

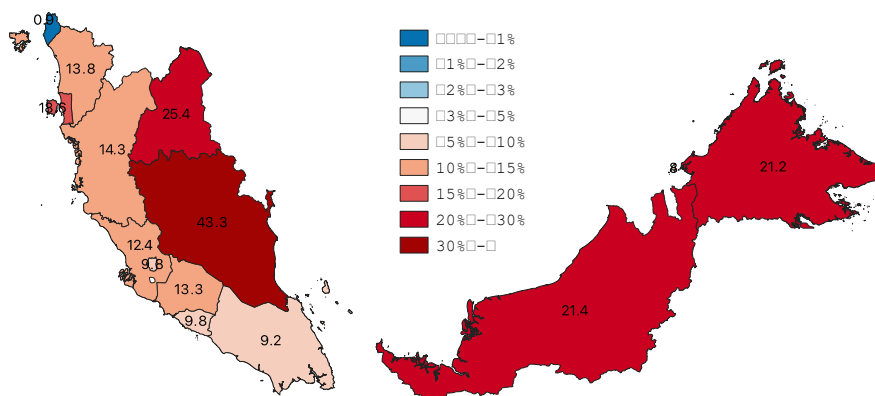
1-2 州別の輸出先

次に、2021年のマレーシアの輸出先について州別のデータをみてみよう。まず、マレーシアの輸出先として1位の中国向け、3位のアメリカ向けの輸出が各州の輸出に占めるシェアを地図で示した。図3は2021年の各州の輸出に占める中国向け輸出のシェアを示したものである。中国は2021年時点ではマレーシアの最大の輸出先でもあり、輸出に占めるシェアはどの州でも高くなっている。特にシェアが高いのは、トレンガヌ州（43.3%）、クランタン州（25.4%）、サラワク州（21.4%）、サバ州（21.2%）で、マレー半島東海岸と東マレーシアでシェアが高いという結果になっている。最近ではマレー半島東海岸やサバ・サラワク両州への中国からの大規模な投資が目立っているが、これには、これらの州が中国と地理的に近いこと、マレーシアの中では所得水準が相対的に低く、中国と比較しても賃金が安いというメリットがあることなどが影響していると考えられる。中国のマレーシアへの製造業分野の投資は、金属、電子・電機、非金属鉱物などの分野が主である（Tham 2018, 4）

図4は2021年の各州の輸出に占めるアメリカ向け輸出のシェアを示したものである。まず目に付くのが、中国のシェア上位4州であるトレンガヌ州、クランタン州、サバ州、サラワク州がアメリカのシェアではそのまま下位4州となっている点である。輸出先としての中国とアメリカが、州別にみると完全に補完的になっているのは興味深い。アメリカのシェアが高いのはマレー半島西海岸であるが、特にペラ州でのシェアが27.4%と高くなっている。米系企業が多いペナン州やクダ州のシェアが最大ではないのは意外である。ペラ州には世界最大のゴム手袋メーカーであるトップ・グローブの工場が立地し、最大の輸出品はゴム手袋である。また、アメリカはマレーシアにとってゴム

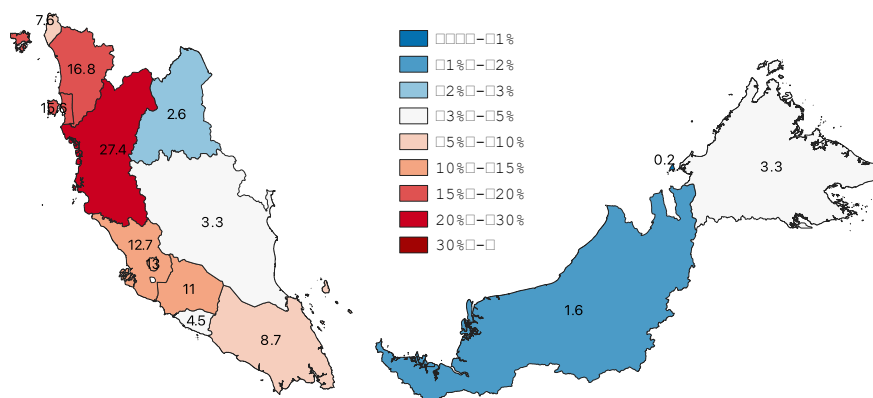
手袋の最大の輸出先となっている。

図3 各州の輸出に占める中国向けのシェア（2021年）



(出所) METS Online データより筆者作成。

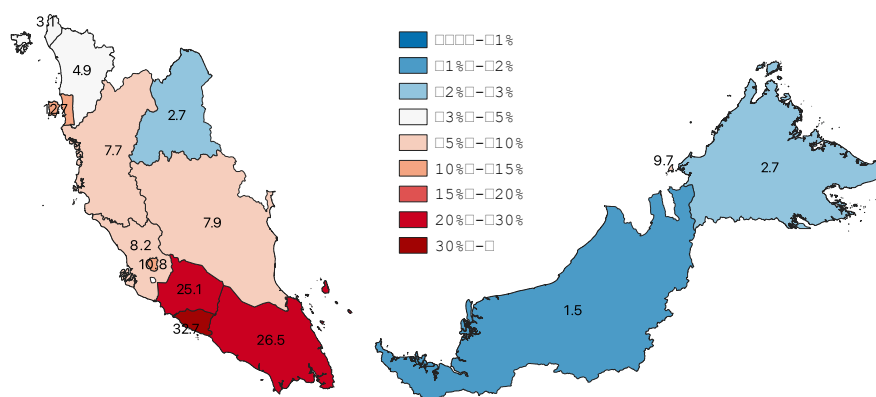
図4 各州の輸出に占めるアメリカ向けのシェア（2021年）



(出所) 図3に同じ。

図5は2021年の各州の輸出に占めるシンガポール向け輸出のシェアを示したものである。マレーシアの輸出先としてシンガポールと1位を争う中国向けの輸出は各州で満遍なくシェアが高いのに対し、シンガポール向けの輸出は地理的にかなり偏りがある。基本的にマレー半島南部でシンガポール向け輸出のシェアが高くなっているのは、シンガポール市場向けの輸出もあるが、これらの州からの世界市場への輸出を世界的な物流ハブであるシンガポールで一旦取り次いでいるケースが含まれるためである。その他、ペナンやクアラルンプールなど華人の人口比率の高い州でシンガポール市場向けの輸出シェアがやや高くなっているのは興味深い。

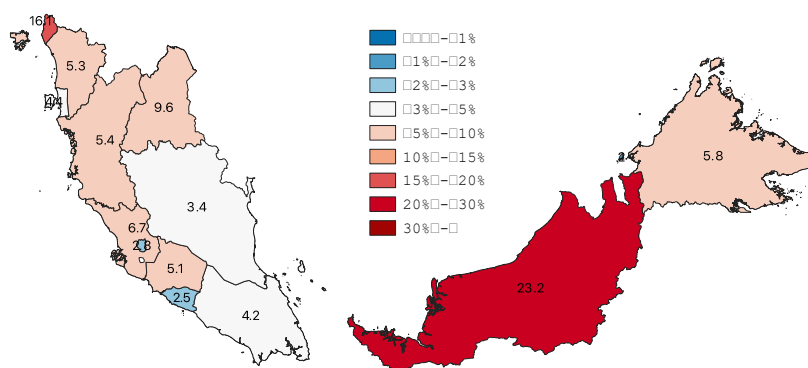
図5 各州の輸出に占めるシンガポール向けのシェア（2021年）



(出所) 図3に同じ。

図6は2021年の各州の輸出に占める日本向け輸出のシェアを示したものである。中国やアメリカ、シンガポール向け輸出のシェアと比べると、日本向けの輸出シェアは一段低くなっている。地理的な偏りはそれほどないが、サラワク州とプルリス州については日本向け輸出のシェアが高くなっている。サラワク州について、同州からの日本向け輸出の約8割が天然ガスで、これが同州の輸出に占める日本のシェアが高い理由である。一方のプルリス州については詳細なデータがとれないため不明であるが、各種手袋を生産しているショーワグローブの子会社である日系のショラバー（SHORUBBER）社が立地することが影響しているのかもしれない。

図6 各州の輸出に占める日本向けのシェア（2021年）



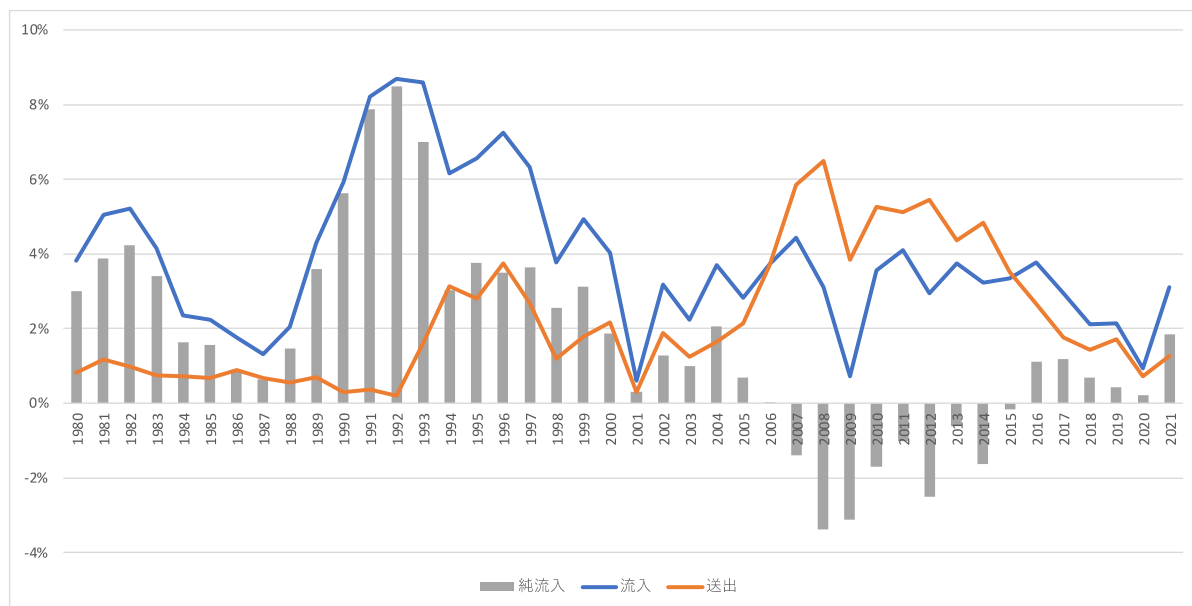
(出所) 図3に同じ。

第2節 日本とマレーシアの直接投資を通じた関係

2-1 国別直接投資額の推移

マレーシアの海外直接投資（Foreign Direct Investment: FDI）の受入額は時代によって大きく変動してきている。図7はマレーシアの FDI の受入額と送付額、それらの差し引きである純流入額について国内総生産（Gross Domestic Product: GDP）比で示したものである。マレーシアへの FDI の純流入には 1980 年代前半と 1980 年代末～1990 年代前半の 2 つの山がある。前者はマハティール政権初期の重工業化政策に対応しており、後者はプラザ合意以降の日系企業などのマレーシアへの直接投資ブームに対応している。その後、2000 年代後半からはマレーシアからの FDI 送付が拡大し、マレーシアの FDI は純流出となった。2010 年代後半からは、リンギ安の影響もあってマレーシアからの FDI 送付は一時ほどの勢いはなく、流入・送付が拮抗した状態が続いている。

図7 マレーシアの FDI 流入・送付・純流入の推移（1980～2021 年、GDP 比）



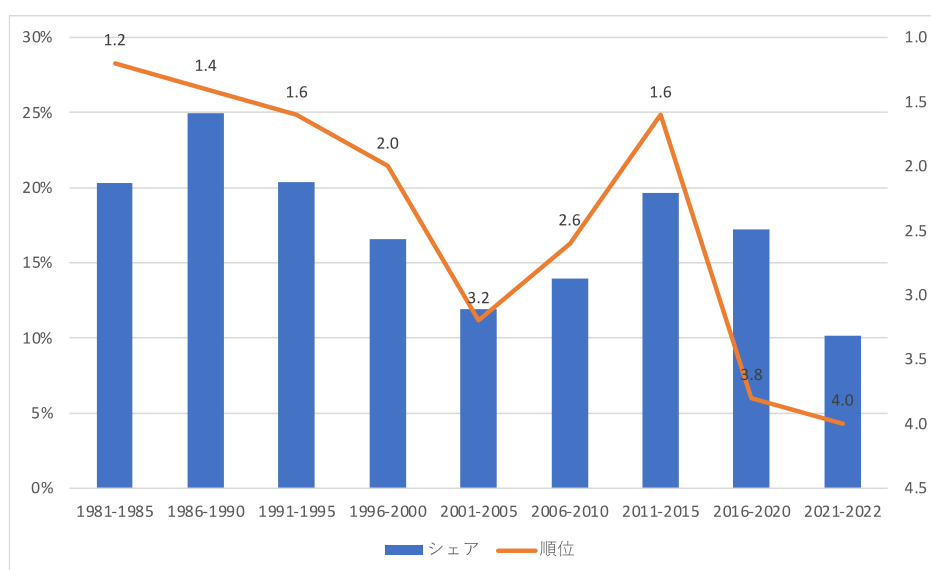
（出所）UNCTAD データより筆者作成。

図8はマレーシアの直接投資流入に占める日本のシェアと順位の推移を5年平均でみたものである。1980年代～90年代前半までは日本の投資はマレーシアへのFDIの約2割を占め、国別の順位も1位か2位という状況であった。その後、アジア通貨危機を機にシェアを下げ、2000年代前半には5年平均の順位が3.2位にまで後退した。その後、2000年代後半から2010年代前半まではサービス業が牽引することで再び盛り返し、シェアは20%近くに上昇、順位も平均で1.6位にまで上昇している。しかし、

2010年代後半からは再びシェアも順位も低下し、2021～2022年にはシェアが10%、平均順位が4位となっている。

このように見てくると、マレーシアへの日本の直接投資は、1980年代の製造業を中心とした直接投資ブームと、2000年代後半からのサービス業を中心とした直接投資と2つの山があることが分かる。2020年代は、コロナ禍の影響もあるのか、日本からマレーシアへのFDIはやや低調である。

図8 日本からマレーシアへのFDI流入のシェア・順位の推移
(1981～2022年、5年平均)



(注) 2007年以前のデータは認可ベース、2008年以降は実績ベース

(出所) Economic Report 各年版及び Bank Negara Monthly Statistical Bulletin データより筆者作成

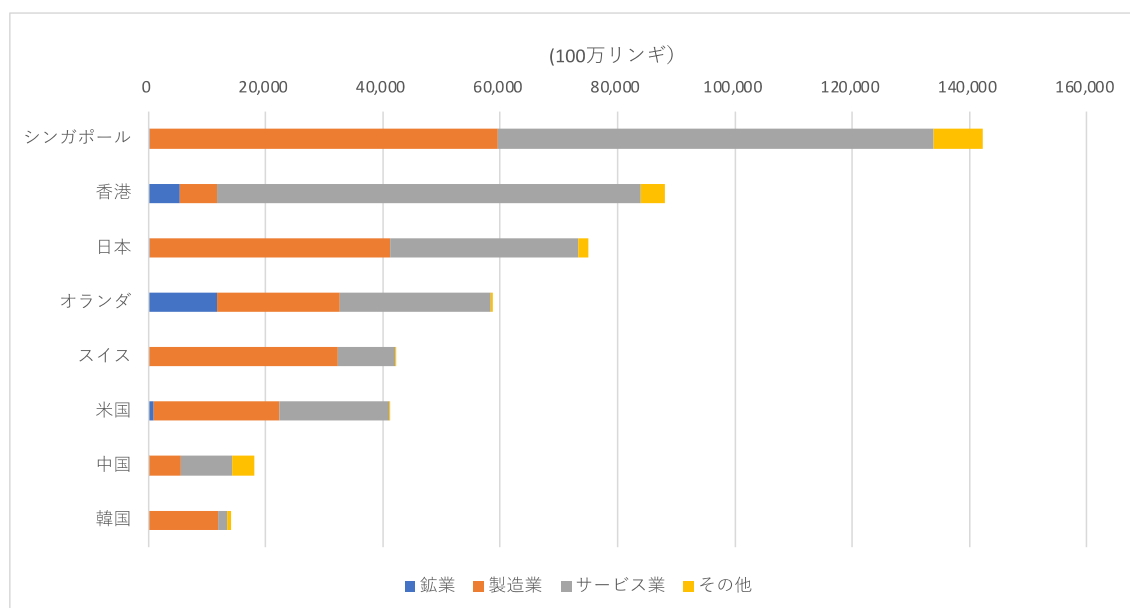
2-2 国別直接投資残高の推移

図9は2019年時点でのマレーシアへの直接投資残高を国別・業種別に見たものである。1位はシンガポールとなっており、製造業・サービス業ともに金額が大きい。ただし、シンガポールについてはシンガポール資本の他に、シンガポールに地域統括拠点を構える多国籍企業からの投資も含まれるため、実際にシンガポール資本がどの程度を占めるのかは不明である。2位の香港についても同様に、香港資本による投資なのか香港に地域統括拠点を構える多国籍企業による投資なのか区別することができない。香港がシンガポールと違うのは、サービス業が圧倒的に大きく、製造業投資が小さい点である。

日本はシンガポール・香港に次いで、マレーシアにおける直接投資残高では3位となっている。製造業の投資額に限ればシンガポールに次ぐ2位となっている。2019年時

点での日本の直接投資残高は中国の約4倍、韓国の約5倍となっており、近年、フローでは増加が著しい中国に対しても大きな差をつけている。フローではなくストックで見れば、日本企業のマレーシアでの FDI におけるプレゼンスは中国・韓国企業を圧倒しているといえる。

図9 マレーシアの国別直接投資残高（2019年）



（出所）Bank Negara Monthly Statistical Bulletin データより筆者作成。

第3節 マレーシアで日本のプレゼンスは低下しているか

マレーシアにおける日本のプレゼンスは、フローで見れば貿易・投資共に後退しつつある。しかし、直接投資残高に見られるように、歴史的に積み上げてきたストックでのプレゼンスは簡単に縮小するものではない。マレーシアの日本からの輸入の減少についても、日系企業は進出から長い時間を掛けて現地調達や ASEAN 各国など日本以外からの調達を進める努力を続けてきており（佐伯 2020）、その結果として日本からの部品の輸入が相対的に減少しているといえることができる。これは現地経済への貢献という点では悪いことではない。

3-1 「消費財」の重要性

なぜマレーシアでの日本のプレゼンスが低下し、中国が躍進している印象を受けるのか。貿易・投資共にフローでは逆転されている点は当然影響しているが、消費財における日系企業のプレゼンスが後退している影響も大きいと考えられる。1980年代～1990年代までは、マレーシアでは家電製品などでは日系企業のシェアが圧倒的に大き

かった。人々が日常的に接する消費財で日本ブランドのシェアが大きければ、日本のプレゼンスをマレーシアの国民が直接的に感じることができる。この時期はマハティール首相の在任期間とも重なっており、ルック・イースト政策が進められ、ことあるごとにマレーシアが目指すべきロールモデルとして日本が引き合いに出されたこともマレーシアで日本のプレゼンスが大きく感じられた一因であろう。

しかし、2003年にマハティール首相が退任し、2010年代に入ると、ルック・イースト政策は地道に継続されていたものの一時期よりも目立たなくなり、また、消費財市場における日本企業のプレゼンスも後退した。家電製品でも韓国・中国ブランドの存在感が増し、日本のブランドの存在感は縮小した。

図10はRIETI-TID³の分類に基づいて貿易財を資本財・消費財・部品・一次産品・加工品の5つに分類し、マレーシアの日本・中国・韓国に対する消費財の純輸出比率の推移を示したものである。純輸出比率は(輸出-輸入)/(輸出+輸入)で計算され、1に近いほど輸出超過、-1に近いほど輸入超過、0であれば輸出入がバランスしていることを示す。消費財の純輸出比率の推移を見ると、1990年代半ばまではマイナスで、この時期まではマレーシアは日本との貿易では消費財は輸入超過であったことを示している。しかし、1990年代後半からは消費財の純輸出比率はマレーシア側のプラスに転じ、現在に至るまでマレーシアの輸出超過で推移している。もちろん、マレーシアで日系企業が生産した消費財が日本に輸出されていることも影響しているが、Made in Japanの消費財の輸入が相対的に減少していることも、マレーシア側の消費財の輸出超過一因となっている。

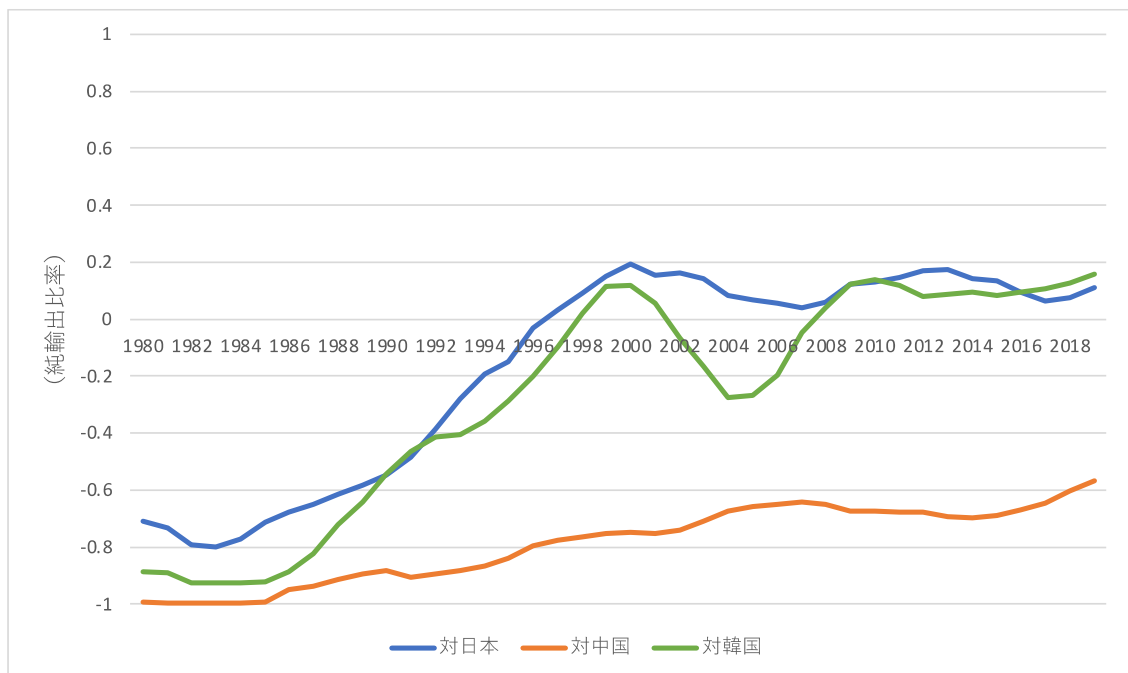
一方で、対中国の消費財の純輸出比率の推移を見ると、直近までマレーシア側の大幅なマイナスで推移している。これは、マレーシアの中国との消費財貿易が、常に大幅な輸入超過で推移していることを示している。

マレーシアと日本の消費財貿易がマレーシア側の輸出超過に転じていることは十分に想定されることでもある。一般的に消費財は労働集約的な財が多いため、発展途上国がある程度工業化を遂げれば、より賃金の安い発展途上国の方が消費財について競争力を持つのは不思議なことではない。マレーシアの対韓国での品目別純輸出比率は、日本より10年ほど時期は遅いものの、2000年代後半からマレーシア側の輸出超過となっている。これは、次節でみるように、サムスンのスマートフォンがマレーシア市場を席卷していることと矛盾しているように見える。これは、既にサムスンのスマートフォンはMade in Koreaではなく、ベトナムをはじめ他国に生産が移管されているためである。

³ 詳しくはRIETIのWebサイト

(https://www.rieti.go.jp/jp/projects/rieti-tid/data/about_SITC13.pdf)を参照。

図10 マレーシアの消費財の純輸出比率（5年間移動平均）



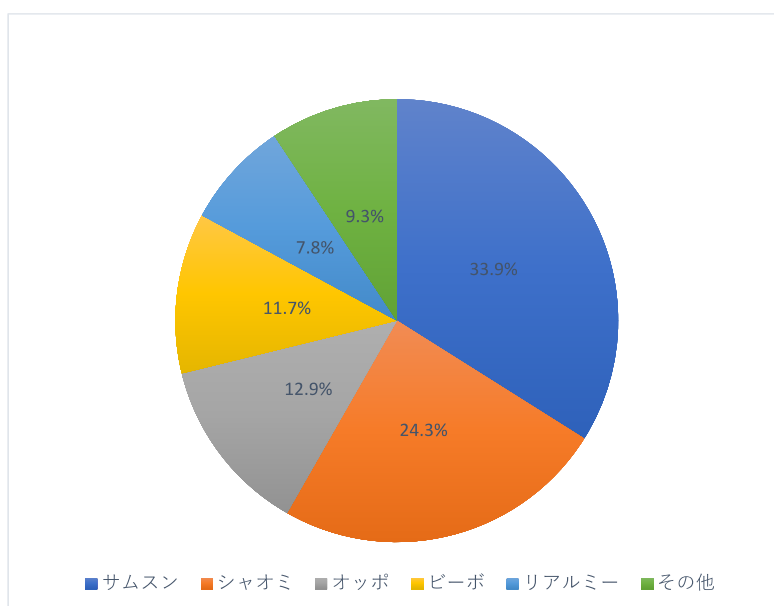
（出所）図1に同じ。

3-2 スマートフォン市場における日系ブランドのシェア

図11は2022年第1四半期のマレーシアでのスマートフォンのシェアを見たものである。1位が韓国のサムスン（Samsung）で33.9%、2位が中国のシャオミ（Xiaomi）で24.3%、3位が中国のオッポ（Oppo）で12.9%、4位が中国のビーボ（Vivo）で11.7%、5位が中国のリアルミー（realme）で7.8%となっている。韓国のサムスンが1位となり、2位～5位の中国メーカーを合計すると市場シェアの過半を占めている。そもそも日系のメーカーは世界市場でもほとんどシェアを持っておらず、マレーシアでも同様の状況になっている。

2021年時点でのマレーシアにおけるスマートフォンの普及率は94.8%に達している（MCMC 2021）。このため、スマートフォンのブランドからは同ブランドの他の製品にも良い印象を持つ、いわゆる「ハロー効果」が生じると考えられる（Payne 2017, 53）。また、スマートフォンの広告は、地方都市に至るまで街中にあふれているため、こうした面でもスマートフォンのブランドが強いと、現地での露出が多くなる。日系企業が世界的にスマートフォン市場でほとんど存在感がないことは、日本ブランドの家電やAV機器が非常に大きなシェアを持っていた1980～1990年代と比較して、各国で日本のプレゼンスが感じにくくなっていることに大きく影響していると思われる。

図 11 マレーシアのスマホ市場におけるシェア（2022 年第 1 四半期）



（出所） IDC Quarterly Mobile Phone Tracker, 2022Q1 より筆者作成。

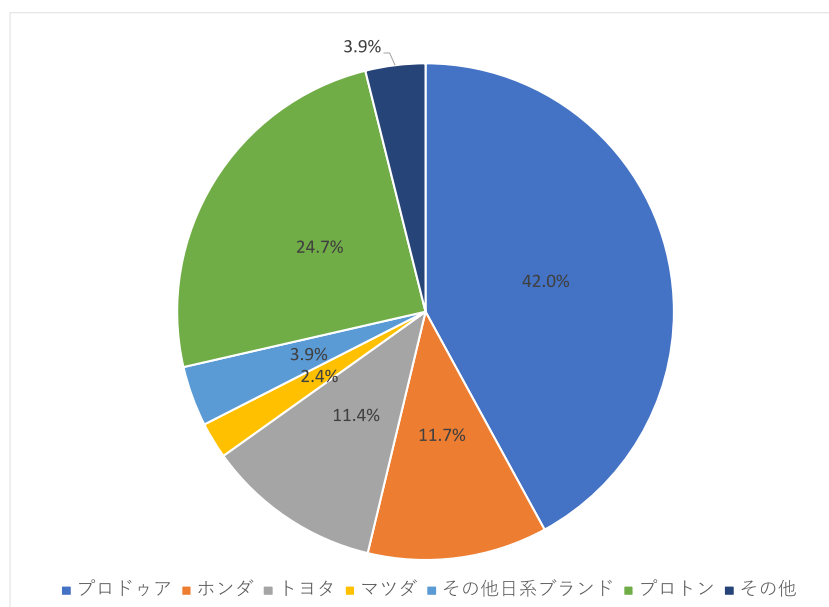
3-3 乗用車市場における日系ブランドのシェア

一方で、自動車については、マレーシア市場では日本車は大きなシェアを占めている。図 12 は 2021 年のマレーシアにおける乗用車販売台数のシェアである。1 位が第 2 国民車メーカー・プロドゥア（Perusahaan Otomobil Kedua Sdn. Bhd.:Perodua）で 42.0% のシェアを占める。プロドゥアはダイハツが製造子会社の経営の主導権を握っており、生産面からみた場合は日系企業である。2 位は国民車メーカーのプロトン（24.7%）で、以前は三菱自動車と合弁の合弁であったが、その後、中国の吉利（Geely）が株式の 49% を買収し、現在は日系の自動車メーカーではなくなっている。3 位から 5 位はホンダ、トヨタ、マツダと日系の自動車メーカーが続く。プロドゥアを日系に含めると、日系自動車メーカーのシェアは合計で 70% を越えている。

ただ、プロドゥアは国民車メーカーとしてマレーシアで定着しており、ダイハツ車であるとは認識されていない。プロドゥアを「国民車」とした場合、プロトンと合わせてマレーシアの国民車が市場シェアの 3 分の 2 を占めることになり、日系メーカーのシェアは 30% を切る。ただ、これもダイハツが真摯に「国民車メーカー」の立場に相応しく現地化に取り組んだ結果であり、悪いことではない。プロトンは三菱自動車との合弁時代から、地場資本の DRB-HICOM 社が主導権を握り、常に品質問題を抱えていたため、国民車として愛されたとは言えなかった。これに対し、プロドゥアのベストセラーであるマイヴィ（Myvi）は高品質・低価格で満足度が高く、価格を重視する低所得者層からコンパクトで高品質な自動車を求める高所得者層まで、マレーシア国民の誰が乗ってい

でも違和感がないという意味で、真の国民車としての地位を確立している。これが、生産面での実態とは異なり、認識の上でマレーシアの自動車市場が日本ブランドで占められている、と感じられない理由である。

図 12 マレーシアの乗用車市場におけるシェア（2021 年）



（出所）Malaysia Automotive Association データより筆者作成。

3-4 意識調査に見る日本のプレゼンス

マレーシアの人々の意識においては、日本はどのように捉えられているのだろうか。シンガポールの研究機関である ISEAS ユソフ・イシャク研究所(The ISEAS-Yusof Ishak Institute) による ASEAN 各国の意識調査 (ISEAS 2023) では、マレーシア人がお気に入りの休日の旅行先として選んだのは ASEAN 諸国(24.2%)が最も多く、日本(20.2%)はそれに続く 2 位となった。韓国は 4.0%、中国は 3.2%となっており、日本の旅行先としての人気はこの 2 国と比較して圧倒的に高い。一方で、「奨学金が与えられた場合、子どもをどの国に留学させたいか」という質問項目では、イギリス (25.0%) と回答した人が最も多く、アメリカ (16.1%) が続く。日本は 3 位 (12.1%) で、オーストラリア (11.3%) を上回った。日本への留学希望は、中国 (5.6%) や韓国 (0.0%) よりもかなり多い。

こうしてみると、街中で目立つスマートフォンや家電など目に付くブランドでは中国や韓国のプレゼンスが拡大しているが、旅行や教育における人々の評価では、日本は依然として両国よりもかなり人気があることが分かる。こうした人々の内心の評価は見えないので、マレーシアにおける日本のプレゼンスについては、日本人自身が過小評価し

ている可能性がある。逆に、消費財のブランドや俳優・ミュージシャンなどのメディアや街中での露出が多い分野でプレゼンスを拡大することは、効率よく自国のプレゼンスを大きく見せることができることから、日本も学ぶべき点があると言えるだろう。

第4節 マレーシアの外交姿勢

4-1 政権で変わるマレーシアの「立ち位置」

マレーシアの元首相であるマハティールは、第4代首相として1981年から2003年まで、第7代首相として2018年から2020年まで、計24年にわたって首相をつとめ、日本と良好な関係を築いてきた。マハティールの親日家ぶりは有名で、非公式を含めれば来日回数は100回以上とされている(末永 2018)。マハティールは1981年の就任直後に、マレーシアは、これまでの欧米ではなく、日本や韓国に範を取るべきであるという「ルック・イースト」政策を打ち出し、国民に対しても日本人の勤勉さや国と企業の協力体制を見習うべきであると喧伝してきた。

このようなマハティールの親日家ぶりとは在任期間の長さから、しばしばマレーシアという国の対日感情がマハティール個人の日本に対する態度と同一視され、非常に「親日的」な国であると捉えられがちである。マレーシアが日本に対して友好的な国であることには間違いないが、ASEANの他国との比較において、マレーシアは特別に親日的であるとは言えない。ISEAS (2023) の調査によれば、「日本が世界の平和、安全、繁栄、ガバナンスに貢献するために『正しいことをする』と、あなたはどの程度確信しているか」という問いに対し、肯定的に答えた人の比率はASEAN平均の54.5%に対し、マレーシアでは54.0%となっており、ほぼ平均に近い。ASEANの中で最も日本に肯定的な回答が多いのはブルネイ(79.2%)で、最も少ないのはカンボジア(11.9%)であった。ただし、マレーシア人で、中国について同じ質問に肯定的な回答をした人の比率は29.0%、EUについては47.6%、インドについては25.0%、アメリカについては41.9%であったから、マレーシアにおいて、日本を肯定的に評価する人々の比率は相対的に高いとみて間違いない。

一方で、2009年から2018年まで政権の座にあったナジブ・ラザク元首相のもとでは、マレーシアは「親中の」であるといわれていた。実際に、巨費を投じて建設が進められている東海岸鉄道(East Coast Rail Link: ECRL)は中国企業が建設を担当している。また、当時計画があった(後に撤回)クアラルンプール-シンガポール間の高速度鉄道のマレーシア側の発着地の開発を行っていたのも中国企業であり(The Star 09 May 2017)、高速度鉄道自体も中国が落札するという見方が有力であった(South China Morning Post 1 October 2017)。当時のナジブ首相の中国寄りの姿勢は、父である第二代首相アブドゥル・ラザクが1974年に訪中し、ASEANで最も早く中国と国交を樹立したという歴史的経緯も影響している。さらに、首相当時、ナジブは1MDB問題という巨額の汚職

スキャンダルを抱えており、個人的にも資金難に陥っていたことが、極端な親中姿勢とも関連しているとも言われている（Reuters 4 September 2019）。

4-2 FTA 交渉に見るマレーシアの外交姿勢

このように、マレーシアは時の政権によって、日本や中国との距離感が変わることがある。しかし、基本的には ASEAN の他の国々と同様に、世界の対立する陣営に対して「中立」であろうとする姿勢を共有している。当然のことではあるが、その時々において自国にメリットのある国とより親密に付き合う、というのが基本的な外交スタンスである。

イデオロギーよりも実利を重視するマレーシアの外交姿勢は、「環太平洋パートナーシップ（Trans-Pacific Partnership: TPP）」や「環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership: CPTPP）」に対する態度にも表れている。マレーシアの TPP への参加については、ブミプトラ優遇政策⁴が障害になるとみられたが、マレーシアは TPP 交渉において、相当程度自国の利益を維持することに成功した。例えば、TPP においては国有企業が無差別かつ商業的な配慮に基づいて物品やサービスを調達・販売する必要があるが、マレーシアについてはブミプトラ企業からの調達はその例外として明記された。また、国有石油会社ペトロナスに（Petroliam Nasional Bhd.: Petronas）独占的に付与されているマレーシア国内の石油・ガス資源開発に関する権利やマレーシア・リングを「非国際化」する権利、公企業の民営化についての権利などをマレーシアは留保している（熊谷 2016）。

マレーシアは TPP 協定の参加国として、2018 年 3 月にアメリカを除く 11 カ国による CPTPP に署名した。しかし、2018 年 5 月に政権交代が起り、TPP に批判的であったマハティール首相が就任すると、CPTPP については批准への動きがみられなくなった。これには、マハティール首相個人のスタンスとともに、TPP ではアメリカ市場へのアクセス改善をあてにして、ブミプトラ政策や国営企業についていくつかの譲歩を行ったにもかかわらず、CPTPP ではアメリカが脱退したことでメリットとデメリットのバランスが崩れたことが影響したと考えられる。

しかし、2021 年 9 月に中国が CPTPP への加盟を申請すると、マレーシア政府は一転して国際貿易産業省を通じて CPTPP のメリットを訴えるキャンペーンを始めるなど、批准に向けて一気に動き出した。CPTPP 批准に必要な労働関連ルール整備を迅速

⁴ 人口で多数を占める先住民のマレー系国民が華人系国民よりも経済的に劣位である状況を改善するために、1971 年より実施されている多岐にわたるマレー人優遇政策の総称。このような多数派に対するアフーマティブ・アクションは世界でも珍しい。

に行い、2022年10月5日、マレーシアはCPTPPを批准した。

マレーシアは、メンバーに中国が含まれる地域的な包括的経済連携（Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP）協定を批准しているし、2022年5月23日に発表されたアメリカが主導するインド太平洋経済枠組み（IPEF）立ち上げの13カ国共同声明にも参加している。マレーシアの外交姿勢は、アメリカ陣営、中国陣営、といったチーム分けに捕らわれることなく、自国の利益になるかどうかによって決定されていることが見て取れる。

マレーシアは多元的な外交チャンネルを持つ国である。マハティールが「ルック・イースト政策」を打ち出した裏側には、それまでは関係が深かった旧宗主国であるイギリスとの関係悪化があった。その後、イギリスとマレーシアの関係は改善しており、今でもマレーシアの制度はイギリス由来のものが多く、閣僚や企業幹部にもイギリス留学組が多い。一方で、経済面では半導体産業を中心にアメリカのプレゼンスが大きい。英語が広く通用することから、マレーシアはアメリカ企業にとって東南アジアで有力な製造拠点となっている。マレーシアはまた、イスラムを通じた外交も行っており、中東や中央アジア諸国とも独自のパイプを持っている。華人やインド系国民がいることで、中国やインドとの関係も強い。経済的・政治的・技術的なパートナーを求めるとき、マレーシアにとって日本は唯一の選択肢ではないことを認識しておかなければならないだろう。

4-3 マレーシアを単純に「親日国」と呼べない歴史的経緯

マレーシアを単純に「親日国」と呼ぶことができない理由としては、同国の民族問題が絡む歴史的な経緯がある。マレーシアはマレー系を先住民とする国であるが、19世紀に鉱山労働者としての華人が流入、その後、主にゴム園の労働者としてインド系が流入して多民族が共存する状態になった。1941年12月にマレー半島東海岸北部のコタバルに上陸し、その後英領マラヤを占領・統治した日本軍は、この3つの民族に対して異なる扱いを行った。

まず、マレー系については、旧来の支配者層は英国との関係が強かったため、別のナショナリストの組織を支援した。しかし、日本軍はマラヤの独立を認めておらず、その関係は複雑なものであった。一方で、インド系住民に対しては、チャンドラ・ボーズ（Chandra Bose）を指導者として擁立し、「インド国民軍」を結成してインド本土の独立を支援するという立場をとったため、好意的に迎えられた。これに対し、華人については、太平洋戦争に先立つ日中戦争以降、華人の対日感情が悪化していたため厳しい態度で臨んだ。実際にマレーシアでは抗日運動も行われていたため、日本軍は華人に対して個人の抗日運動との関連を精査しないまま粛正や弾圧を行うことがしばしばあった（ザイナル＝アビディン 1983, 182-191）。このように、戦時中に民族別に異なる対応

を行ったため、マレーシア国民の対日感情は、戦後も民族によって大きく割れることになった。

1974年の田中首相のASEAN歴訪の際には、他の国と同様にマレーシアでも反日デモが発生している（アジア経済研究所 1975）。その反省から、1977年に対ASEAN外交で「日本が軍事大国にならないこと」「ASEAN各国と心と心が触れ合う相互信頼関係を構築すること」「ASEAN加盟国の連帯と強靱性強化に協力する」を3原則として掲げた福田ドクトリンが表明された（若月 2000, 197）。さらに、1981年にマハティール首相が就任してルック・イースト政策を進め、1985年のプラザ合意以降の円高を契機として、多くの日系企業がマレーシアに進出し、経済発展の一翼を担った。その後、長い時間を掛けて良好な関係を構築した結果、現在は若いマレーシア人の日本への意識は民族を問わず良好なものになっている。

おわりに

日本とマレーシアは、長年にわたり良好な友好関係を築いてきた重要なパートナーであり、今後もその関係を強化していくことが両国にとって望ましいことは言うまでもない。歴史的経緯を見れば、マレーシアは元から親日国であったわけでもなく、また永久に親日国であり続ける保証もない。長い時間を掛けて経済関係が強化され、互惠関係のなかで両国の関係者が努力を重ねた結果、現在のような良好な関係を築くことができていることを銘記すべきである。

マレーシアは、近々、世界銀行の基準では高所得国入りすることが確実視されている国であり（World Bank 16 March 2021）、今後は先進国と途上国という一方的に援助する・される関係ではなく、高所得国同士に相応しい互惠的な関係を築くことが重要になってくる。以下に、日本とマレーシアが重要なパートナーであり続ける為のいくつかの提言を行う。

・日本ブランドの確立と高付加価値品、サービス業へのシフト

前述のように、マレーシアが経済発展を遂げて工業化し、同時に日本の賃金が高くなれば、Made in Japanの消費財のマレーシアへの輸入が減少するのは自然な流れである。こうした中で、日本のマレーシアでの存在感を維持するためには、製品がマレーシアで生産されていても、ASEANの他国や中国で生産されていても、日本企業の商品であれば高い価値を期待できるというブランドの確立が重要になってくる。これは、韓国のサムスンのスマートフォンの場合にあてはまる。さらに、日本国内で生産されており、割高であっても現地の消費者にとって魅力ある商品になるように、より高付加価値な製品へと商品構成をシフトしていくことが重要である。

また、日本が先進国である以上、製造業品の生産コストは当然高くなり、製造業品だ

けで日本のマレーシアでの存在感を維持することは難しい。そこで、日本企業が、マレーシアのサービス業に積極的に参入することで日本のサービスを現地で提供できれば、日本の存在感の維持・拡大に貢献することができるだろう。

・現地日系企業の経営現地化

マレーシアへの日系企業の進出の歴史は古く、現地採用の職員の中で現地法人の幹部として登庸される人数も増えてはいるが、米系企業と比較すると、現地法人の運営の現地化は圧倒的に遅れている⁵。米系法人では経営トップも含めて、マレーシア人に現地法人の運営を委託し、アメリカ人が僅か数名という企業も少なくない。一方で、日系企業はトップを含めて経営幹部や技術責任者は日本人で、人数もかなり多いというのが実状である（岡本 2013, 28-3）。言語の問題や日本的経営の問題もあるが、マレーシアが高所得国入りしようとしており、単純労働者よりもマネージャーの人材が相対的に豊富であることを考えれば、経営の現地化ができればコストの面でも日系企業の競争力強化になるだろう。

日本的経営をそのままマレーシアに持ち込むことは、お互いの国にとってプラスにならないことも多い。例えば、マレーシアの労働慣行は日本の終身雇用よりも欧米型に近い。そこで、日本的な賃金は低いが長期的に教育し、安定的な雇用で労働者に報いる、といったやり方はうまく行かない場合が多い。例えば、優秀な人材の採用に対して、競合するマレーシアの地場優良企業や欧米企業に対抗出来る水準の賃金を提供できなかったり、そのために、教育途中の労働者のジョブホッピングに悩まされたりすることになる。

マレーシアでの日系企業は、マレーシアの労働者の不足や賃金の上昇に対して、外国人労働者の雇用によって対応するケースが多い。もちろん、マレーシアの地場企業でもゴム手袋などの低付加価値品の大量生産を行っている業界では、外国人労働者が大量に雇用されている。一方で、米系の電子・電機産業では、外国人労働者をほとんど雇っていない企業も存在する。日系企業の中でも、日本の最新工場と同等の工場により質の高い労働者を雇用して生産性の向上を目指すプロドゥア（ダイハツ）や（山下 2015）、テレビ事業の主力拠点であるマレーシア・バンギ工場的大幅な自動化を進めるソニー（日本経済新聞 2021年5月28日付）などのケースもある。こうしたケースが増えれば、日系企業はマレーシアの産業高度化への貢献をより評価されることになるだろう。

・ゼロ・エミッションに向けた協業

近年、日本とマレーシアは、環境部門における協業が目立っている。特に、国有石油

⁵ 2016年~18年にかけての筆者のマレーシア現地調査に基づく。

会社ペトロナスとの協力案件が多く、両国のパートナーシップは深まっている（日本経済新聞 2022 年 9 月 1 日付）。マレーシアは産油国であるが、石油会社をめぐる国際的な世論の厳しさを肌身で感じており、ゼロ・エミッションを目指す強い意志と資金を持っている。一方、環境分野は日本の企業が優れた技術力を保持している分野でもある。

日本は環境分野でより積極的にマレーシアをはじめとする ASEAN 各国との連携を深めるべきだと思われる。例えば、EU は 2035 年以降の自動車販売について電気自動車（Electric Vehicle: EV）と燃料電池車のみとすることを決めていたが、ドイツなどの反対により、合成燃料「e-fuel」の利用を条件にエンジン車の販売を認めることになった（日本経済新聞 2023 年 3 月 25 日付）。日本の自動車会社ではトヨタは全ての自動車を EV とする考え方に懸念を示していたが（文藝春秋オンライン 2021）、ASEAN においても後発国ではコストや充電インフラの面から、自動車販売のすべてを EV 化することは当面現実的でないと思われる。もし、日本の自動車業界がハイブリッド車など EV 以外の選択肢を残したいと考えているのであれば、より積極的に次世代燃料の開発や規格策定を ASEAN と共同で進め、実質的に欧州主導となっている次世代自動車についてのルール作りをアジアでも行うべきである。

同様のことは、石炭火力発電所についても言える。石炭火力発電所はやはり欧州主導で世論が形成され、新規建設が難しくなってきた。しかし、欧州もロシアのウクライナ侵攻に伴うエネルギー不足で、石炭火力発電所を再稼働するなど、その姿勢にブレが生じている（日本経済新聞 2022 年 8 月 11 日付）。日本は燃焼効率の高い石炭火力発電所をこれまでアジア各国に建設してきた。ASEAN 各国にしても、コストの安さから石炭火力発電所の全廃を早急に行うことは難しいと考えられる。この点でも、日本は環境に配慮した石炭火力発電所についての規制作りやアンモニア混焼技術の確立、再生エネルギーへの移行スケジュールなどの策定で、ASEAN に働きかけを行うことで、日本だけが石炭火力発電所を推進しているという国際的な非難をかわすことができるだろう。

急激な EV シフトにせよ、石炭火力発電所への逆風にせよ、いずれも欧州が主導して国際的なルールや世論を形成している。一方で、アジアの途上国にはこうした欧州主導の急激な脱炭素への動きに対応できない国も多い。ペトロナスのテック・ムハンマド・タウフィック CEO は、「気候変動が現実であること、地球温暖化に対処する必要があること、そしてパリ協定の制限内にとどまることを誰もが認めている」としながらも「特にアジアでは、まだまだ成長が必要であり、繁栄する権利があり、一つの方法だけを正しい方法として押し付けることはできない。アジアには、豊かさや経済的な進歩の度合いが異なる国々がある。アジアのすべての国に対して、一つの方法、一つの道筋を押し付けることはできない」と述べている（The Edge 13 June 2023）。

2023 年 3 月 4 日、経済産業省はアジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）の実現に

向けた閣僚会議を東京で開催した。この会議には、ミャンマーを除く ASEAN 各国とオーストラリアの代表が出席している（日本経済新聞 2023 年 3 月 4 日付）。こうした取り組みを一例として、日本はマレーシアや ASEAN 諸国とアライアンスを深めることで、高燃費のガソリン車、ハイブリッド車、石炭へのアンモニア混焼技術なども有益な過渡的技術として位置づけた、途上国も含めたゼロ・エミッションに向けたより現実的なロードマップを示すことができるだろう。

・今こそ「ルック・イーチアザー」政策を

今から 40 年前、当時のマハティール首相がルック・イースト政策を開始した際、マレーシアは輸出の 8 割を 1 次産品が占める発展途上国であり、日本はアジアで唯一の先進国として台頭し、経済力ではいずれアメリカを凌ぐのではないかとみられていた。マレーシアが日本に学ぶ、という関係性は自然なものであった。

その後、マレーシアは工業化と経済発展を遂げ、現在は上位中所得国に分類され、2020 年代後半には高所得国入りすることがほぼ確実視されている。そうなると、一方の先進国が他方の先進国から一方的に学ぶというのは、両国の関係性としてふさわしくないだろう。日本が長期的な停滞から脱するヒントをえるためにも、日本もマレーシアから学ぶべき点は学ぶフェイズに入っている。

したがって、「ルック・イースト政策」は、「ルック・イーチアザー政策」にブランド名を変え、双方向のプログラムにするのが妥当であろう。ルック・イースト政策のもとで、マレーシアの若い世代は日本の技術や勤労倫理を学んできたが、日本の若い世代には、マレーシアの多文化、多言語、多民族の社会のあり方を学ぶことができる。また、日本の失われた数十年の中で育った日本の若者には、マレーシアの人たちから "Japan Boleh (日本にもできる) " ⁶ の精神、ポジティブな考え方を学んでほしい。

世界は米中貿易戦争、COVID-19 の蔓延、ロシアのウクライナ侵攻など、さまざまな壁によって再び分断されようとしている。この新しく分断された世界において、民主主義を尊重し、自由で公正な貿易を行い、環境や人権を守る国同士として、日本とマレーシアはお互いに必要不可欠なパートナーである。同時に、マレーシアと日本は全く異なる国であるからこそ補完性が高く、互いに多くのものを学び合うことができるだろう。

⁶ "Malaysia Boleh" はマハティールが 90 年代にマレーシア国民を鼓舞するのによく用いたフレーズで、「植民地根性」を否定し、マレーシア人であっても高い目標を定めてチャレンジすれば実現できる、という意味が込められている。

参考文献

〈日本語文献〉

- アジア経済研究所 1975. 「政権強化と農民・学生のデモ : 1974 年のマレーシア」『アジア動向年報 1975 年版』アジア経済出版会.
- 石杜斉 1997. 「マレーシアでの半導体生産」『溶接学会誌』 66(3): 186-188.
- 岡本義輝 2013. 「何故、製品開発のマレーシアへの移転が成功しないのか?—在馬日系企業 R&D 部門が改革を実行出来ない理由—」『経営学論集』 83:28-1-6. 日本経営学会.
- 外務省 2022. 『海外在留邦人数調査統計』
- 外務省国際協力局編 2021. 『政府開発援助 (ODA) 国別データ集』
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/kuni.html>)
- 木村陸男 1987. 「政・経両面の再調整 : 1986 年のマレーシア」『アジア中東動向年報 1987 年版』アジア経済研究所.
- 熊谷聡 2016. 「TPP とマレーシア——交渉の経緯とその影響」『アジ研 TPP 分析レポート』 No.2. (<https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Reports/Tpp/002.html>)
- ザイナル=アビディン=ビン=アブドゥル=ワーヒド編 1983. 野村 亨訳『マレーシアの歴史』山川出版社.
- 佐伯靖雄 2020. 「自動車部品メガ・サプライヤーの ASEAN 事業戦略: デンソーのタイ, マレーシア法人の事例研究」『關西大學商學論集』 65(3): 69-86.
- 末永恵 2018. 「真逆の方向に走り出した安倍・マハティール両首相」『JBpress』. (<https://jbpress.ismedia.jp/articles/-/54537>)
- 『日本経済新聞』 2021. 「ソニー、テレビ工場自動化 23 年度めどコスト 7 割減」5 月 28 日 (<https://www.nikkei.com/article/DGXZQODZ2831A0Y0A221C2000000/>)
- 『日本経済新聞』 2022. 「欧州で節電規制相次ぐ 石炭火力発電も再稼働」8 月 11 日.
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGR040G20U2A800C2000000/>)
- 『日本経済新聞』 2022. 「ペトロナス、脱炭素「二刀流」 50 年排出「ゼロ」へ布石」9 月 1 日.
(<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO63932680R30C22A8FFJ000/>)
- 『日本経済新聞』 2023. 「脱炭素技術、幅広く協力 日本や東南ア諸国声明へ」3 月 4 日.
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUA02C6T0S3A300C2000000/>)
- 『日本経済新聞』 2023. 「EU、35 年以降もエンジン車販売容認 合成燃料利用で」3 月 25 日.
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGR252US0V20C23A3000000/>)

- 藤田順也 2021. 「松下電器による東南アジアでの事業展開に関する考察」『甲南経営研究』 61(3・4): 67-93.
- 『文藝春秋オンライン』 2021. 「「よく誤解されるんですよ」トヨタ自動車・豊田章男社長が明かす“カーボンニュートラルとEV”への本音」12月10日.
(<https://bunshun.jp/articles/-/50476>)
- 山下耕介 2015. 「自動車産業における九州工場の役割—ダイハツ九州の事例—」『西南学院大学大学院研究論集』 1:33-49.
- 若月秀和 2000. 「福田ドクトリン」『国際政治』 125: 197-217.

〈英語文献〉

- Digitimes. 2021. “TSMC to make 3nm chips for Intel at new site in northern Taiwan” 13 January. (<https://www.digitimes.com/news/a20220113PD204.html>)
- Embassy of Japan in Malaysia 2023. “The 40th Anniversary of the Look East Policy” (https://www.my.emb-japan.go.jp/itpr_en/LEP40.html)
- ISEAS 2023. *The State of Southeast Asia 2023 Survey Report*. (<https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-2023-survey-report-2/>)
- Payne, B. 2017. “Brand Positioning and its Usefulness for brand management: the case of Apple Inc.” *Newcastle business school student journal*, 1(1):51-57.
- The Edge. 2023. “Petronas CEO says his contract has been extended” (<https://theedgemaalaysia.com/node/671054>)
- The Star. 2017. “Report: Dalian Wanda may lead development of Bandar Malaysia.” 09 May. (<https://www.thestar.com.my/business/business-news/2017/05/09/report-says-dalian-wanda-may-lead-development-of-bandar-malaysia/>)
- South China Morning Post. 2017. “Does China have the inside track in race with Japan for Singapore-Malaysia high-speed rail contract?” 1 October. (<https://www.scmp.com/week-asia/article/2113440/does-china-have-inside-track-race-japan-singapore-malaysia-high-speed-rail>)
- Tham, S.Y. 2018. “Chinese Investment in Malaysia: Five Years into the BRI” *ISEAS Perspective*, 2018(11).
- Reuters. 2019. “Malaysia had plan to use Chinese money to bail out 1MDB, court hears.” 4 September. (<https://www.reuters.com/article/us-malaysia-politics-najib-idUSKCN1VP1DS>)
- World Bank. 2021. “Malaysia to Achieve High Income Status Between 2024 and 2028,

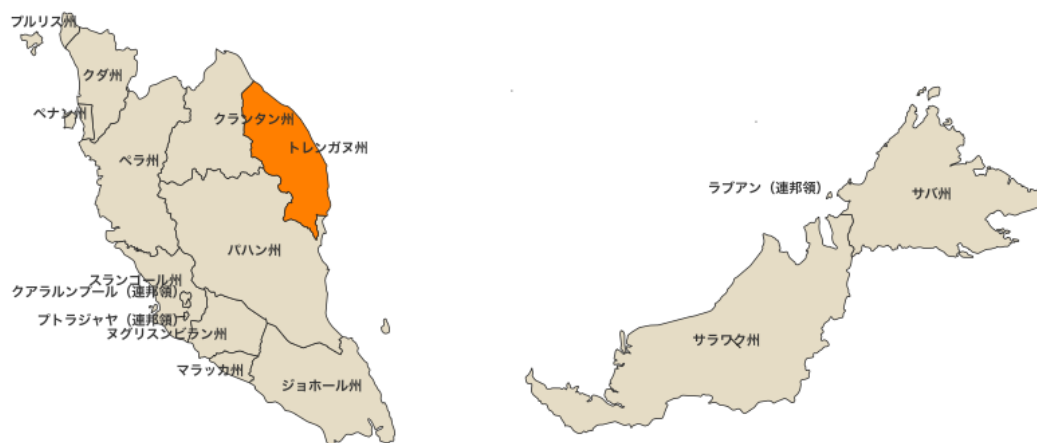
but Needs to Improve the Quality, Inclusiveness, and Sustainability of Economic Growth to Remain Competitive” 16 March.

(<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/03/16/aiminghighmalaysia>)

正誤表

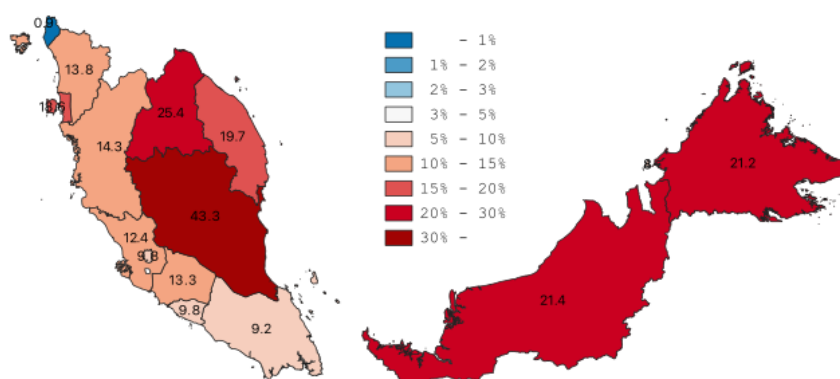
第2章に下記の誤りがございました。お詫びして訂正いたします。

図3～図6について、トレンガヌ州が正しく描かれていませんでした。



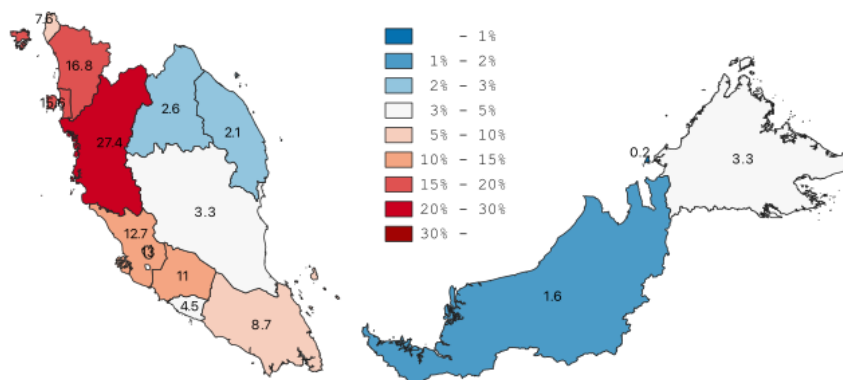
正しい図は以下のとおりです。

図3 各州の輸出に占める中国向けのシェア（2021年）



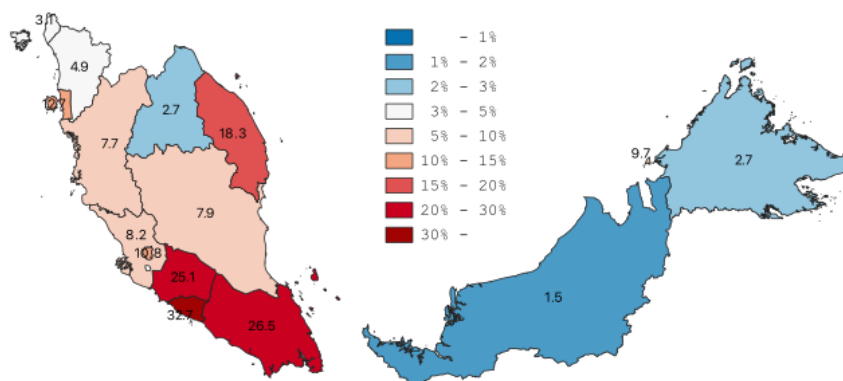
(出所) METS Online データより筆者作成。

図4 各州の輸出に占めるアメリカ向けのシェア（2021年）



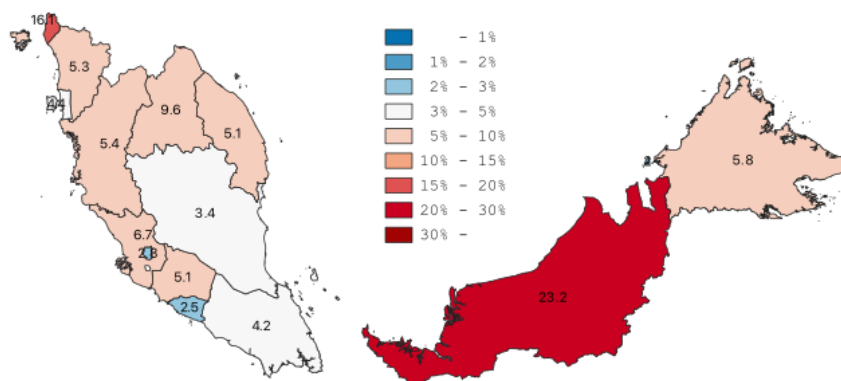
(出所) 図3に同じ。

図5 各州の輸出に占めるシンガポール向けのシェア（2021年）



(出所) 図3に同じ。

図6 各州の輸出に占め日本向けのシェア（2021年）



(出所) 図3に同じ。