

マレーシアにおけるサポーティングインダストリー育成政策と企業間リンクエジ ジ ベンダー育成計画と産業リンクエジ計画を中心に

立命館大学 井出 文紀

はじめに

1980 年代以降、主として電機・電子、自動車などアセンブリー産業を中心とする外資系製造業のアジア進出は一気に増加したが、それらアセンブラーに対して部品、中間財などを供給する現地産業が十分に存在せず、その育成も容易に進まなかつたために、アジアの工業化を巡る議論においてはしばしば「サポーティングインダストリー（以下 SI）の育成」という課題が指摘されている。本報告では、マレーシア政府により実施されている SI 育成政策を工業化戦略の中で位置づけながら、アセンブラーと現地 SI とのリンクエジの育成を目的とした、企業家開発省(MED)のベンダー育成計画（VDP）および中小企業開発公社（SMIDEC）の産業リンクエジ計画(ILP)を取り上げ、その政策の意義、現状および課題を分析する。

1. VDP と ILP

(1)ベンダー育成計画(Vendor Development Programme: VDP)

VDP はブミプトラ（主としてマレー人）企業家の育成を目的とする MED が実施しているものである。1988 年、国民車メーカー Proton の部品メーカー育成を目的にした Proton Component Scheme を契機として開始され、2002 年現在では、アンカー企業が 15 部門 85 社、ベンダー企業が 296 社参加しており、その売上高も年々増加を見せている。しかしながら、MED のデータによると、ベンダー数が 56 社と最も多い Proton(自動車)をはじめ、マレーシア資本のアンカー企業の育成ベンダーは多いが、電機・電子産業など外資系アンカーは、平均して 1 - 5 社程度のベンダーを参加させるにとどまっている。

報告者が実施したアンケート調査では、外資系アンカー企業の現地調達率はいずれも 50%を切っており、現地調達の大半も外資系アセンブリーに追随して進出してきた外資系企業からの調達である。現地資本からの調達は各企業とも約 15%程度であり、とくに華人系企業からの調達が多い。このことは取引のあるサプライヤー数からも明白で、過半数が在外サプライヤーによって占められている。また、在マレーシア企業のほとんども外資系企業であり、ブミプトラ資本の企業はわずかな数に限られている。VDP が抱える問題点としては、国民車主導のベンダー育成の限界、ブミプトラ政策に基づくマレー系企業のみを対象にした支援、ベンダー・アンカー間の相互信頼の構築の難しさ、産業・アンカー企業の技術特性、アンカー企業への過大な負担、が考えられる。

(2)産業リンクエジ計画(Industrial Linkage Programme : ILP)

ILP は中小企業の育成政策の担当省庁である SMIDEC が 1996 年に開始したもので、2000 年末の段階で 128 社の中小企業が ILP に参加しており、その売上合計は 1 億 1,560 万 RM に達している。参加数が最多多いのは電機・電子産業であり、機械・エンジニアリング産業が続いている。2002 年末には 953 社が登録を済ませており、うち 170 社が SMIDEC のマッチメークィングを通じて大企業や多国籍企業(MNC)とリンクエジを形成した。更に ILP の延長上におかれたものとして、グローバル・サプライヤー・プログラム (GSP) がある。GSP は、世界規模に展開する大企業、MNC に対して、中小企業が世界クラスのサービスと製品を提供する能力を強化するためのものであり、中小企業の経営者、オーナーに焦点を当てた訓練を実施している。

2. 理論的検討課題(1) SI 概念の再検討

SI をより狭義の概念、すなわち、「機械工業の Common Roots をなす底辺産業の集積」と捉えた場合、第 2 次工業化マスター プランや中小企業開発計画といった政策枠組みにおいては各産業に共通する基盤としての狭義の SI の認識はあるように見える。しかしながら、VDP、ILP はいずれも 1 社対 1 社の関係でリンクエージ形成を目指すものであり、進出した外資系アセンブリーや国民車メーカーが共通で現地の SI を育成するところまでには至っていない。複数の企業・産業の共通基盤としての「狭義の SI」を念頭においた、具体的施策の実施や、技術・技能向上に向けた人的資源開発政策との補完関係を確立することが求められる。

3. 理論的検討課題(2) 「リンクエージ・トライアングル」との関連から

国連貿易開発会議(UNCTAD)では、リンクエージを生み出す要因として、ホスト国政府、多国籍企業、中小企業の 3 者からなる「リンクエージ・トライアングル」というモデルを示している。その中では、最適慣行としてマレーシア西北部のペナン州における外資系企業、州政府、現地中小企業の協力関係が指摘されている。首都近郊のクランバレー地域とペナン地域の比較を行った先行研究においても、華人系が多く連邦政府からの支援がほとんど得られなかったペナンの SI の方が、連邦政府からの手厚い支援を受けたクランバレーよりも能力・評価ともに高いことが示されている。

むすびにかえて リンクエージ育成政策の検討課題

「トライアングル」モデルが示唆するように、マレーシア政府主導による産業介入的なリンクエージ育成政策のありかたが改めて問われている。今後は、それを正当化してきたブミプトラ政策や、国民車計画に代表されるナショナリストイックな産業政策との整合性、また、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) 下での競争の激化への対応を図りながら育成策を再検討していくことが求められよう。また、支援策の内容に関しても、中心的機関である SMIDEC の役割の拡充、特に狭義の SI に焦点を当てた支援対象分野の絞込み、リンクエージ育成政策と担い手としての人材育成政策との一体化が必要である。日系メーカー・業界団体が行ってきた現地 SI 支援に關しても、JETRO (日本貿易振興会) JODC (海外貿易開発協会)などをはじめ一定の成果を挙げているものの、個別による SI の育成支援は財政・人員などに限界があり、ペナンの事例のように、MNC、州政府が共同して現地企業を支援する形態を模索する必要があろう。

[付記]本報告執筆あたり現地調査にご協力いただいた関係各位、当日コメントを頂戴した諸先生方に厚く御礼申し上げたい。なお、文中の誤りはすべて報告者に帰されるものである。フルペーパーは後日紀要にて公表する予定(公表先未定)。