

# マレーシアにおけるサポーターリングインダストリー育成政策と企業間リンケージ ベンダー育成計画と産業リンケージ計画を中心に

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SEMB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ったために、アジアの工業化を巡る議論においてはしばしば「サポーターリ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SEMBラーと現地SIとのリンケー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)の産業リンケージ計画(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はプミプトラ(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とした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SEMB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、プ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、プ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)産業リンケージ計画(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。参加数が最も多いのは電機・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のマッチメーカーを通じて大企業や多国籍企業(MNC)とリンケージを形成した。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 社の関係でリンケージ形成を目指すものであり、進出した外資系アSEMB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) 「リンケージ・トライアングル」との関連から

国連貿易開発会議(UNCTAD)では、リンケ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「リンケージ・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 リンケ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ケ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プミプトラ政策や、国民車計画に代表されるナショナリスティ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、リンケ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 支援に関しても、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る。

[付記]本報告執筆に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)。