

サポーターティングインダストリー育成政策への視座

マレーシアを事例に

井出文紀

目次

はじめに

1. 「SI」の概念と視点

1-1 SI概念の構造

1-2 マレーシアのSI分析に必要な視点

2. SIの育成に期待される役割

2-1 アジア諸国の工業化とSI

2-2 マレーシア政府の工業化政策とSI

2-3 「SI育成政策」の含意

おわりに

はじめに

1997年夏、タイバーツの下落を契機にアジア全域へと拡大した通貨危機は、ASEAN、NIEsなどのアジア諸国にこれまでの経済成長を牽引してきた製造業の発展について再考させる機会となった。そこでは、外資による直接投資主導で労働集約的な工程を中心に製造業が拡大してきた中で、モノづくりの基盤が確立していなかったことが問題視されるようになった。すなわちサポーターティングインダストリー（裾野産業、以下SIと略記）の未整備である。多くの研究者やアジア諸国の政府、日本の産業界は異口同音にSIの育成が今後の経済発展と工業化には不可欠であると主張している。1999年11月に発表された「アジア経済再生ミッション」の報告書¹でも、アジア諸国にはモノづくりを重視する姿勢が必要であり、「モノづくり」を支えるための「ヒトづくり」、そして経済の活力源となるべき中小企業や裾野産業の育成を図っていくことが喫緊の課題となっているとしている。

筆者はASEANにおけるSIの育成に関して、マレーシアを事例として研究を行ってきた。

マレーシアは外資主導の工業化で急速な経済成長を見せてきたが、人口が2000万人強と国内市場、労働力ともに限界があるため、政府は労働集約的な工程からの脱却と産業構造の高度化を目指し、外資を中心としたアセンブリー産業と現地経済とのリンケージの育成を図っている。また、主としてマレー人、華人、インド人から構成される多民族国家マレーシアにおいて、各種の工業化政策はマレーシアの国家・社会を大きく規定している「プミプトラ政策」²との関連が非常に深いものとなっている。その中で国家の産業構造の高度化を図り、マレー人の所得水準を向上させる手段としてSIに期待されている役割は大きい。しかしながらSIを対象にした研究は緒についたばかりであり、さらに研究を進めていく必要性がある分野であるといえる。

したがって本稿では、SIをめぐる主要な先行研究の分析を通じて、「SIの育成」という課題がいかなる背景の中で生じたものかを、日本とマレーシアをはじめとするアジア諸国との経済関係を踏まえつつ明らかにした上で、マレーシアにおけるSIの育成を分析する際に求められる視点を示し、若干の分析を試みたい。

1. 「SI」の概念と視点

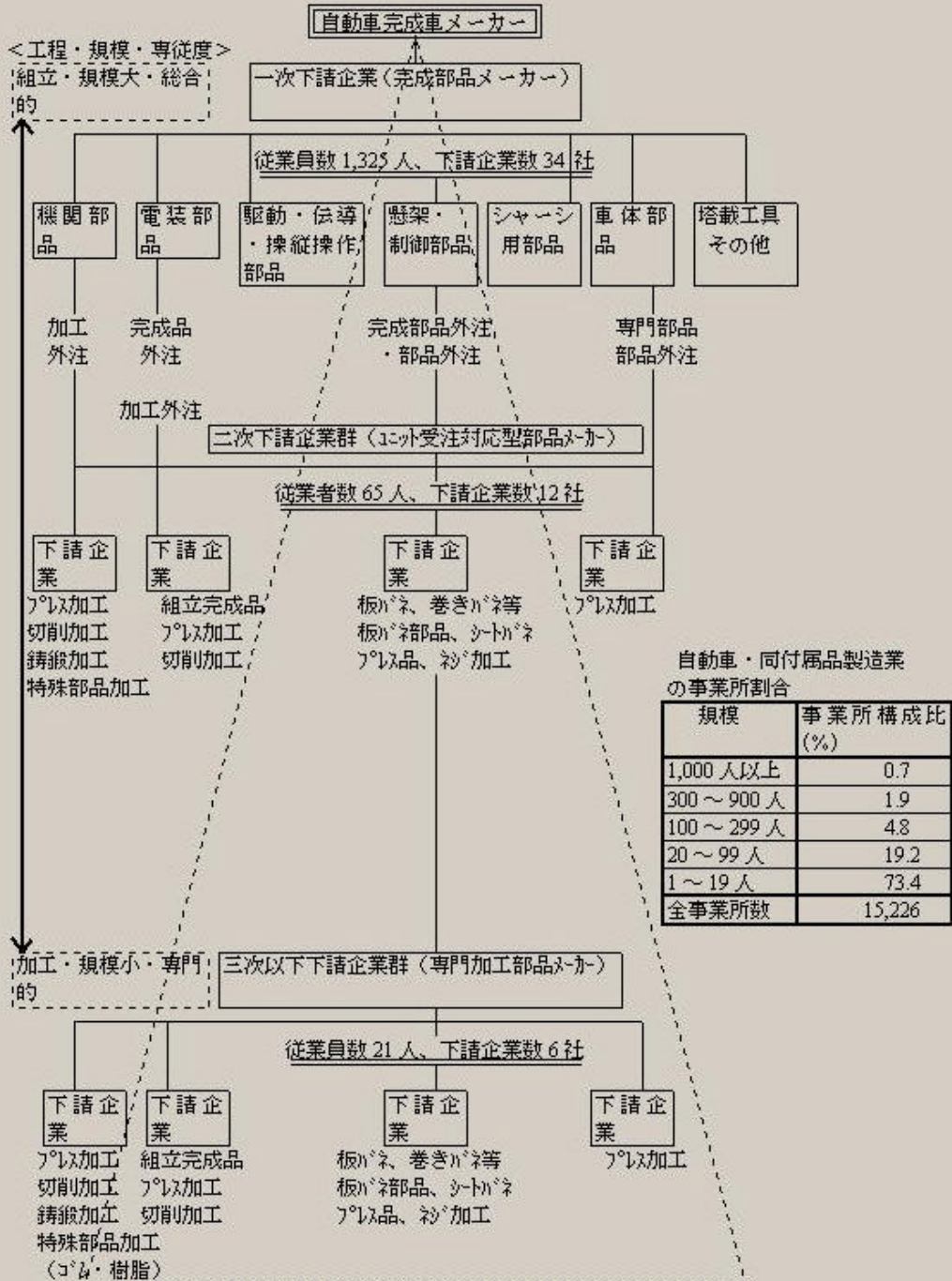
1-1 SI概念の構造

「SI（サポーティングインダストリー）」、もしくは「裾野産業」という概念は何を指すものであり、どのような状況下で提示されてきたのか。まず、SIという概念を先行研究を踏まえつつ概観したい。

向山[1993]は、タイを事例にした研究の中で、SIに関して「裾野産業あるいは周辺産業とも呼ばれているが、その意味する所はそれほど明確ではない。サポーティング産業が部品産業とほぼ同義に使われたり、また川下産業に対する川中、川上産業を意味するものとして使われたりする場合もある。（中略）このように定義に関しては議論の余地があるものの、本稿ではサポーティング産業とは、『最終財産業の生産活動に必要な原材料、部品、サービスを供給する産業ならびに製造機械産業および機械部品産業の総体』を意味するものとする」としている³。

日本では一般に、SIを含めた製造業の産業構造に対してはアセンブリー産業を頂点としたピラミッド型、もしくは富士山型の構造が描かれる。平成7年度の『中小企業白書』でも、自動車産業を例に取り、「一般に我が国加工組立型産業は『垂直的分業構造』を形成

図1 自動車製造業における下請分業構造の概念図



自動車・同付属品製造業の事業所割合

規模	事業所構成比 (%)
1,000人以上	0.7
300～900人	1.9
100～299人	4.8
20～99人	19.2
1～19人	73.4
全事業所数	15,226

出典：『平成七年度中小企業白書』p.175
 資料：中小企業庁調べ
 (注) 1.購買部品等についてはふれていない。
 2.ユニット発注対応型メーカーとは、完成部品を構成している機能的・機構的にまとまった部品構成体を組立・加工・製造している部品メーカーを指す。

しており、(略)自動車製造業においては、完成車メーカーを頂点とし、部品メーカーとそれらの発注を受ける下請企業群により構成される分業構造が特徴的である」と、ピラミッド型の関係を産業の特色としている⁴(図1)。一方、渡辺[1997]は、より様々な企業間の社会的分業を分析するため、ピラミッド型のような丹頂型の構造ではなく、山頂の数の多い山脈型の構造で分析を行っている⁵。しかしながら、両者ともその底辺には広範な裾野、すなわち部品メーカーや下請企業の層の厚さが描かれている。また、関[1993]は、日本の産業の技術の集積構造を「富士山型、三角形」とし、その裾野にある基盤産業の重要性を指摘している⁶。この広範な裾野を形成する企業群がSIと呼ばれているのである。

「SI」もしくは「サポーター・インダストリー(裾野産業)」という言葉がしばしば用いられるようになったのは、製造業を中心とする日系企業のアジア進出が本格的に開始された1980年代半ば辺りであろうと思われる。通商産業省の『経済協力の現状と問題点(経済協力白書)』では、1985年に初めて途上国の工業化の意義と課題として「サポーター・インダストリー」という言葉が用いられている。『通商白書』ではやや遅れて1988年に、アジア地域との経済相互依存関係の分析の中で「サポーター・インダストリー」という言葉が登場する。それまでもピラミッド型、もしくは富士山型と称される日本の産業構造の中で、ピラミッドの底辺、富士山型で言うならば裾野部分としての中小企業や下請企業の重層的な集積に対し、「裾野の広い」というような形容がされていたのであるが、一般的にSIという名称が普及するようになったのはごく最近のこととあって良いと思われる⁷。SIという概念は、特に対象とする産業を限定することなく、日本の製造業がこれまで国際的な競争力の源泉として有していた一次下請、二次下請...と連なる重層的な生産ネットワークの存在を海外で説明するための用語として頻繁に使用されるようになっていると思われる。

しかしながら、SIの概念は抽象的なものであり、加工工程に重点を置いた狭義のものから素材産業まで含めたより広義のものまで、先述したピラミッド型の産業構造における底辺の広い部分を広範に指している。対象業種や企業の規模などに関する定義は研究者の視点によって様々であるため、統一的な概念の定義は不可能であろう。また、機械振興協会[1998]は、アジア地域における産業階層の構造は日本国内に見られる親企業・中堅企業・下請中小零細企業といったピラミッド型の階層構造を形成している訳ではなく、アジアのSIを日本的なセットメーカーを頂点とする下請分業構造と同質な構造の中には位置づけられないとしている⁸。本稿でも向山の定義をもとに、SIとは「最終財産業の生産活動に必要な原材料、部品、サービスを供給する産業ならびに製造機械産業および機械部品産業の総

体」を指すものとして、また、必ずしもアジアにおけるSIの構造が日本型の下請分業構造とは同義ではないことを前提に議論を進めたい。

表1 SIの構造

A: 素材産業	B: 資本財産業	C: 部品産業	D: 工程	E: 副資材
①鉄鋼 ②非鉄金属 ③化学製品	④産業用機械 ⑤金型	⑥家電・機器部品 ⑦半導体・同部品 ⑧電気・電子部品 ⑨射出成型部品 ⑩金属部品 —メカ部品 —切削・研削 —鑄造・鍛造	⑪熱・表面処理 ⑫組立・下請	⑬梱包材料 ⑭その他

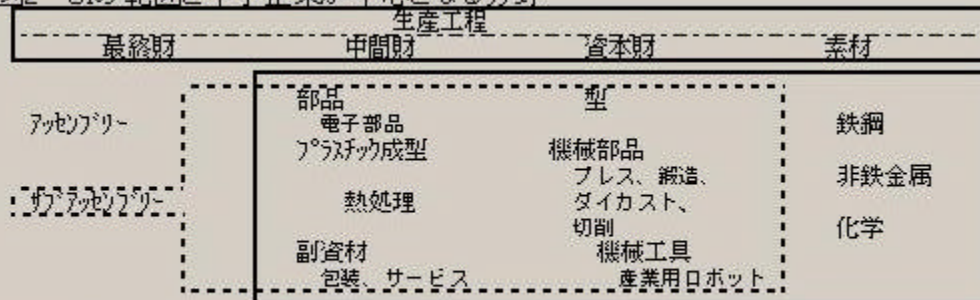
	A: 素材産業	B: 資本財産業	C: 部品産業	D: 工程	E: 副資材
大企業性SI	①②③	④ ⑤（内製化）	⑦ ⑧（内製化） ⑩（内製化）	⑪（内製化） ⑫（内製化）	
中堅企業性SI		⑤	⑥⑧⑩	⑪⑫	
中小企業性SI		⑤	⑧⑩	⑪⑫	⑬⑭

注：下表は、上表のSI分野（①、②……）を企業規模別に分類したもので、
 出典：日本貿易振興会「特集 ASEANのサポーティングインダストリー『ジェトロセンサー』
 46巻2号、1996年、pp.12。

SIに含まれる具体的な産業とは何を指すのだろうか。日本貿易振興会[1996]はASEANのSIを分析する際に、素材産業、資本財産業、部品産業、工程、副資材の5部門にSIを分類し、その技術、投資規模などから大企業性、中堅企業性、中小企業性のものに3分類している（表1）⁹。

Karikomi[1998]は、川辺[1995]¹⁰の分類をもとに、素材や半導体のようなキーパーツは大企業が生産しているが、その他のSIの大部分は中小企業からなるとしている¹¹（図2）。SIとされる業種と中小企業が中心となる分野は多くの部分で重なるため、SIの担い手はしばしば中小企業であることが多く、SIの振興は中小企業振興の一部として行われることが多い。

図2 SIの範囲と中小企業が中心となる分野



出典：Shunji Karikomi, *The Development Strategy for SMEs in Malaysia*, Tokyo: Apec Study Center and Institute of Developing Economies, 1998, p. 3.

マレーシアにおいても、SIの必要性は政府、産業界ともに認識しているところであるが、政府として明確なSIの定義付けを行っている訳ではない。SIに関連する部分としては、マレーシア工業開発庁（MIDA）が「パイオニア・ステータスまたは投資税額控除の対象とされる奨励事業及び奨励製品」として「サポーティング産業・製品」という項目を定め、対象業種に対して免除などの優遇措置を与えているものがそれに当たると思われる。具体的には金属鑄造、鍛造、メッキ、機械加工、金型、タービンエンジン、航空機の部品・アクセサリーの整備等を対象としている。一般的に言えば、素材（原材料・鉄鋼・樹脂等）資本財（工作機械、産業機械、金型）、部品（半導体、電子部品、プラスチック成形部品、金属部品、熱処理、表面処理含む）、副資材（梱包材料等）の4分野に分類されると考えられる¹²。

マレーシアの製造業においてSIの育成が特に求められる分野は、多くの外資が進出し、世界的な一大生産拠点となっている電気・電子産業、そして、国民車メーカーPROTON社をはじめ、マレーシア政府が手厚い保護政策のもと育成を目指してきた自動車産業である。この両部門がマレーシアの製造業の中心であり、マレーシアの経済発展を牽引しているといえる。

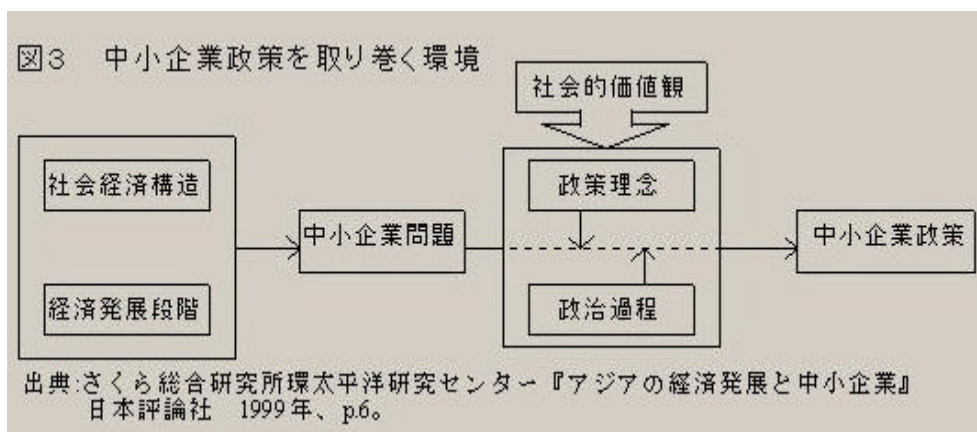
SIは徐々にマレーシアにおいても育成されつつあり、優秀な現地企業もあらわれ始めているが、特に金型産業では、輸入比率が高く、鍛造企業はきわめて少ない。プレス加工、プラスチック射出成型も比較的単純な部品を製造している企業がほとんどで、より高度な部品・精密部品となると生産できるところは少ない¹³。アSEMBリーも現地調達率を高める努力はしているものの、一定以上の品質水準が要求されることや、納期の問題などからレベルの高い部品、中間財では現地調達が進んでいない分野も多く存在する。日本機械輸出組合[1998]によるマレーシアでの各産業における部品別の現地調達率の調査によると、特にプラスチック部品などでは6割から8割と比較的高い現地調達率になってはいるものの、金型、鑄鍛造などでは3割程度に留まっているのが現状である¹⁴。

1-2 マレーシアのSI分析に必要な視点

これまでのSIを巡る研究は、主として日本の製造業に関わる業界団体によるものが多く¹⁵、その焦点はとりわけ経済的・技術的な側面、すなわち、アジア諸国における工業化の中で不足するSI群をいかに育成していくかという点にあった。そこでは現地に進出したアSEMBリー企業や部品メーカーと、現地中小企業とのリンケージ形成や技術移転、担い手

となる人的資源開発をいかに進めていくかを提言するものが中心であった。それらは確かにSIの育成を考察する上で不可欠なものである。

しかしながら、向山[1999]はアジア各国政府が中小企業の育成政策として何を政策課題にし、どのような政策手段を採るかは、図3のような諸条件の影響を受けると指摘している¹⁶。これまでのSI研究には、下図でいうところの社会的価値観や社会経済構造、そして政治過程への考察が不足していたといえるのではないだろうか。今後SIの研究を進めていく際には、先述したような経済的・技術的な視点ばかりでなく、マレーシアにおいてSIの育成がいかに政治・社会的に非常に重要な位置を占めているかということも考慮に入れるべきであり、その分析も広範な視点が求められるといえよう。



そこで筆者は従来の研究視点に加えて、マレーシアにおけるSIの育成を検討する際に必要な視点を2点指摘しておきたい。一つはリージョナル・ナショナルという関係の中から見えたSIの育成であり、もう一つはブミプトラ・非ブミプトラの構図から見えたSIの育成である。

第1の視点というのは、いわゆる「フルセット型」な産業構造と高付加価値化を志向し、国民車計画のように政府の手厚い保護と介入を行うというマレーシア政府のナショナルスティックとも言える工業化戦略が、近年のAPEC、AFTAに代表されるアジア域内の貿易自由化や域内経済協力スキームの進展、そしてそれを受けた多国籍企業の生産拠点の再配置というリージョナルな潮流に直面して揺らいでいることを、SIの育成という点からどのように分析していくのかということである。

第2の視点は、マレーシアのこれまでの工業化戦略が、経済的な性格ばかりでなく、1969年に発生したマレー人と華人の種族間対立事件である「5・13事件」¹⁷以降制定され、今日

でも本質的にマレーシア社会を大きく規定している「プミプトラ政策」と深く結びついていることを考慮する必要があるということである。経済的な側面からすれば、アセンブリーに部品・中間財などを供給する企業群として描かれるSIであるが、とりわけマレー人の経済的地位の向上を目的とするプミプトラ政策からみた場合、SIの育成に期待される政治・社会的側面を無視することはできない。以降では上記の2つの視点から、マレーシアの工業化政策、SI関連政策の位置づけを見ていきたい。

2. SIの育成に期待される役割

2-1 アジア諸国の工業化とSI

SIの育成がマレーシアをはじめとするアジア諸国で指摘されるようになった背景とはいかなるものであろうか。まず、アジア諸国における工業化の進展とともに生じた課題との関連から検討してみたい。

アジア諸国の工業化に向けた産業政策の推移を概観すると以下ようになる。第1は輸入代替工業化時代であり、1950年代に台湾、マレーシア、フィリピンが、60年代に入ってタイ、韓国などが輸入制限、高関税、外資規制による幼稚産業保護政策をとり、国内資本を保護、育成していった。しかしながら、国内市場の規模の限界や国内産業の未成熟などによる輸入代替型工業化の行き詰まりと外資バランスをとる意味からも、より積極的な輸出産業の育成が志向され始め、80年代に入って第2の流れとして外資主導型の輸出志向型工業化が展開され始めた（表2）¹⁸。

外資主導の輸出志向型工業化の流れの中で、台湾・韓国などのアジアNIEsに続き、タイ・マレーシアなどのASEAN諸国も家電、オーディオ機器などの輸出拠点としての位置を確立していった。とりわけ1985年のプラザ合意以降の急激な円高に伴い、製造コスト削減と欧米との貿易摩擦を受けた迂回生産を目的とし、さらに国民所得の増加したアジア諸国の豊富な人口がもたらす巨大市場の魅力もあって、日本の製造業は自動車、電気・電子産業を中心として、その製造拠点をアジアにシフトさせた。NIEs、ASEAN諸国は外資に対して優遇的な政策を採用し、日本をはじめとする先進諸国の自動車産業、電気・電子産業の一大生産拠点としての地位を確立したのである。

しかしながら、外資主導の輸出志向型の工業化政策は急激な経済成長を導いたものの、それに伴って構造的な問題も生み出すこととなった。進出してきた外資系製造業と現地産

業とのリンケージの欠如、そして製造業の輸出が増えるにしたがって生産に必要な部品、

表2 アジア諸国の産業政策の推移

	1950	1960	1970	1980	1990年
台湾	53～57 輸入代替工業化	58-60 輸入振興政策		80～ 輸出振興 戦略産業育成	86～ 自由化 90年代 情報産業育成
韓国		61～72 輸出振興政策 国内市場保護 金融機関国有化	73～79 輸入代替政策 (重化学工業) 輸出振興	80～ 貿易・投資自 由化 金融自由化	80年代中～ 90年代 国際的調和重視 規制緩和・摘発 研究開発優遇
タイ		61～71 輸入代替工業化	71～86 輸入代替強化 輸出産業育成	81～資本財)	86～ 輸出振興政策 技術集約的産業育成
マレーシア	50～70 輸入代替工業化 (緩やか)		71～85 輸入代替に輸出振興加味	86～ 貿易・投資自由化	
インドネシア		67～73 新秩序政府 (自由化)	74～81 輸入代替工業 化	86～ 輸出振興政策 自由化	
フィリピン	50～70 輸入代替工業化		70年代 輸入制限強化 (政商癒着)	80年代 貿易投資自由化(政情不安)	90年代 貿易投資自由化 徹底 (政情安定化)
中国		65～76 国防産業(内陸 部重工業)育成	77～78 プラント導入	80年代 沿岸部工業化 (軽工業中心)	90年代 インフラ開発 ハイテク産業形成

出典： 野村総合研究所『アジア諸国の産業発展戦略』1996年、p. 54.

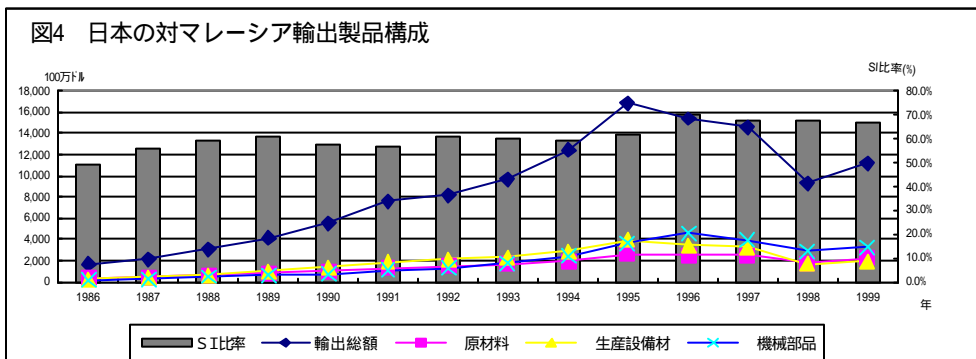
中間財輸入が増加し、貿易収支に悪影響を及ぼすことになるというインバランスの問題である。

まず、一般にアジア諸国が輸出志向型工業化において採用した方法は、国内に自由貿易地帯 (FTZ) を設置し、製品の製造に必要な原材料、部品などの輸入に対する課税を免除することにより、国内の低廉で豊富な労働力を用いた労働集約的な組立産業を誘致するものであった。マレーシアも1971年に自由貿易区法 (Free Trade Zone Act) を制定し、日本をはじめとする電気・電子製造業の大量進出を促すこととなった。しかしながら、元来外資系製造業に部品・中間財を供給しうのような現地産業は国内で育っていなかった上に、これらの部品・中間財などの輸入には免税のインセンティブが与えられていたため、外資系企業に対する現地企業からの調達を促すことにはつながらなかった。A.O.ハーシュマンの指摘したような後方連関的リンケージの創出には至らなかったため、FTZはいわゆる「輸出飛び地」として国内経済から孤立した存在となってしまった¹⁹。

日系製造企業の進出に伴い、日本からの部品や中間財の輸入が増加することにより生じる貿易のインバランス問題もまた、アジア諸国と日本との関係の中で深刻なものとなっている。居城[1998]は日本とアジア諸国との通商摩擦問題、特にインバランス問題に関し

て、完成品よりもむしろSI製品分野の輸出が問題視されつつある点を指摘し、日本からの総輸出に占める原材料、生産設備材、機械部品の合計の割合をSI比率として分析している²⁰。そこで用いられた計算方式を日本とマレーシアとの貿易に当てはめて計算したものを図示したのが図4である。

下図の通り、ここ10年間で日本からマレーシアに輸出された製品のうち、約60～70%はSI関連製品である。1986年に約17億ドルであった日本からの総輸出額は一貫して増加し、1995年には約168億ドルにまで達したものの、1997年のアジア通貨危機で日本からの輸出総額は急激に減少し、現在は回復基調にある。しかしながら、その間もSI比率に変化はなく、1996年から通関実績表のカテゴリーが変化したこともあるが、高い比率を保っている。

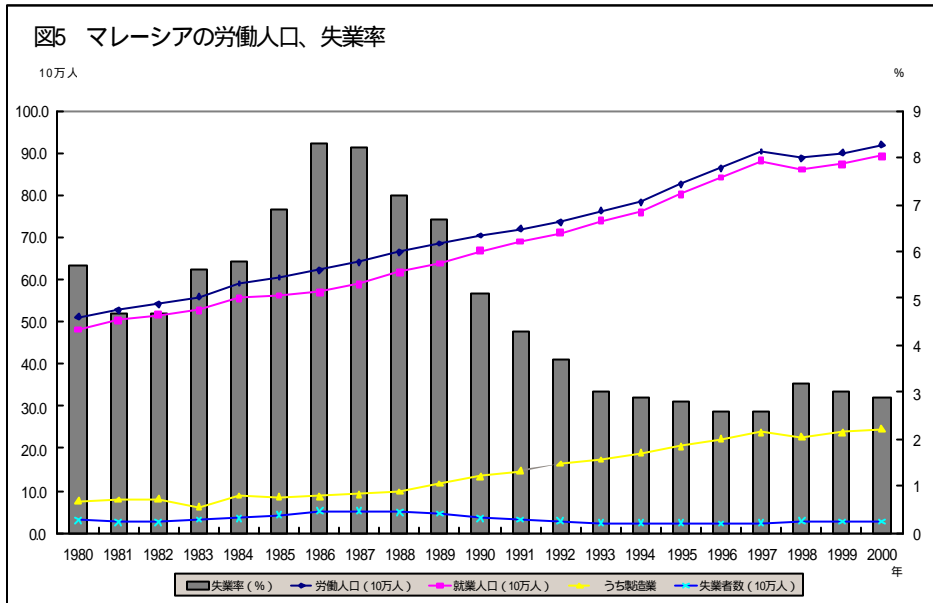


注：SI比率は輸出総額に占める原材料、生産設備材、機械部品合計の割合

出典：通商産業省『通商白書』各年度版、商品別国別通関実績より作成。

マレーシアの貿易収支は特に日本との関係において深刻で、対日貿易においては極端に不均衡になっている。高安ら[1997]はASEANの産業構造が輸入誘発的であり、それによる貿易収支の赤字が1997年に発生した通貨危機の遠因となったことを指摘している²¹。また、企業サイドからも、激しくなる国際競争の中で、部品・中間財の輸入によるコスト負担を抑え、為替レート変動の影響を最小限にとどめるためにも、現地からの部品調達を増加させたいという狙いがある。

その上、長期にわたり高成長が持続した中で、人口が2000万人強と周辺諸国に比べて少ないマレーシアでは、1994年から失業率が2%台に突入し、通貨危機による失業率の増加があったものの、1998年が3.2%、1999年が3.0%と極めて低い数字に保たれており、ほぼ完全雇用状態となっている。(図5)。



注:2000年は1月から6月までの値

出典: Ministry of Finance, Malaysia, *Economic Report*、各年度版より作成。

この労働需給の逼迫は、技術系をはじめとする労働者の賃金の上昇も招くこととなった。日本貿易振興会[1998]がアジア域内に展開する日系企業に対して実施した調査からも明らかのように²²、アジア域内でもタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、中国などの国に比して賃金が総じて高いマレーシアは、競争優位を失いつつある。労働集約的な産業構造のままでは後進諸国のキャッチアップに対抗できないと考えたマレーシア政府は、産業構造の高度化、すなわち労働集約的な産業構造から技術・資本集約的、労働節約的な産業構造への移行を目指すようになったのであり、その模索の中で、部品、中間財を供給することのできるSIの育成が要請されるようになった。

SIの育成がマレーシアをはじめとするアジア諸国において叫ばれるようになった背景とは、工業化との関連においては、先述した問題を克服するための手段としてSIを育成することの必要性を、アジア諸国政府、日系企業とその意向を受けた日本政府が認めたことにある。彼らの思惑が一致し、経済問題を話し合う場で、また、貿易や経済援助を語る場でSIという概念が登場するようになったのである。

2-2 マレーシア政府の工業化政策とSI

マレーシア政府はSIの育成の必要性が指摘される中でどのようなビジョンを描いているのだろうか。ここでは実際に政府が提示している政策のうち、特にSIに関連する部分を取り上げて検討してみたい。

これまでマレーシア政府は多くの経済開発、工業化戦略としての諸計画を策定してきた。1971年には、その後の一連のプミプトラ政策を決定づけることとなった、新経済政策(New Economy Policy : NEP, 1971-90)²³が、そして、1991年からはビジョン2020(Wawasan 2020)²⁴、NEPの後継政策である国民開発政策(National Development Policy : NDP, 1991-2000)と、それに基づく第2次長期総合計画(OPP2, 1991-2000)が策定されている。更に、それらを5年ごとに細分化した5カ年計画、ならびに工業化に焦点を当てた計画である工業化マスタープラン(IMP)が策定されている。(表3)。

表3 近年のマレーシアの開発計画

中・長期計画	1985	90	95	2000	2005(年)
新経済政策	{1971-1990}				
ビジョン2020			{1991-2020}		
第2次長期総合計画			{1991-2000}		
第5次マレーシア計画	{1986-90}				
第6次マレーシア計画		{1991-95}			
第7次マレーシア計画			{1996-2000}		
工業化マスタープラン	{1986-95}				
第2次工業化マスタープラン				{1996-2005}	

出典：マレーシア日本人商工会議所『マレーシアハンドブック98』1998年、p.60をもとに作成。

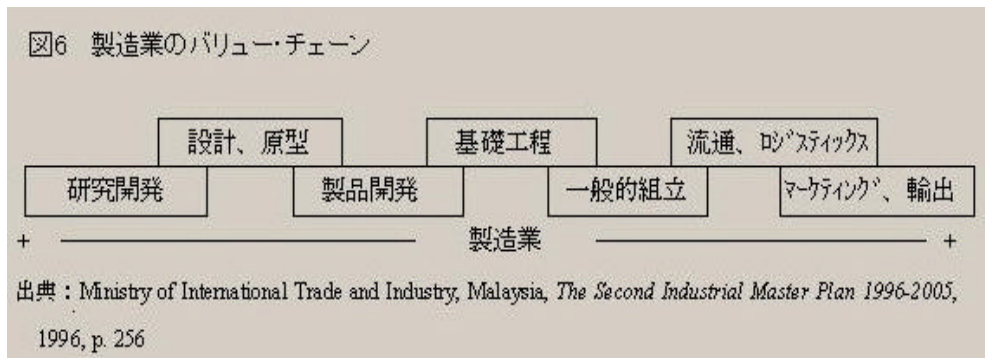
1991年2月にマハティール首相が発表した「ビジョン2020」は、2020年までにマレーシアを経済面、政治・社会面などあらゆる面で先進国入りさせようというもので、今日のマレーシアの発展政策の実質的な基本構想になっている。現行の計画として1996年に制定された第7次マレーシア計画(7MP)、第2次工業化マスタープラン(IMP2)もまた、このビジョンの枠組みに沿った形で策定されている。鳥居[1998]は、経済面では年率7%の経済成長の達成、政治・社会面では「マレーシア国民意識」の創出、という2つの柱がこのビジョンを支えているとしている²⁵。

マハティール首相は、とりわけビジョン2020に関わる工業開発に関して、経済活動への情報機器の導入を基礎とした情報化の促進、市場志向もしくは密着型の研究開発(R&D)体制の整備、工業化の基礎としての中小製造業企業の育成を課題として上げている。これらの中でも、工業化の基礎としての中小製造業企業の育成は、工業化との関連でいえば自動車、電気・電子産業などのSIとしての中小企業のことを意味している。

また、ビジョン2020における2つの柱のうち、マレーシア国民意識の創出には、その構成員にとって経済的・社会的公正が確立されていることが前提条件とされている。そのためには非ブミプトラ社会と対等であり得るような経済的に強靱なブミプトラ社会を創り出すことが必要であり、単なるブミプトラの経済的地位の向上ばかりでなく、経営能力を持つ企業家や企業経営者の創出、すなわち「ブミプトラ商工業コミュニティ（BCIC）」の育成が必要であると強調している。

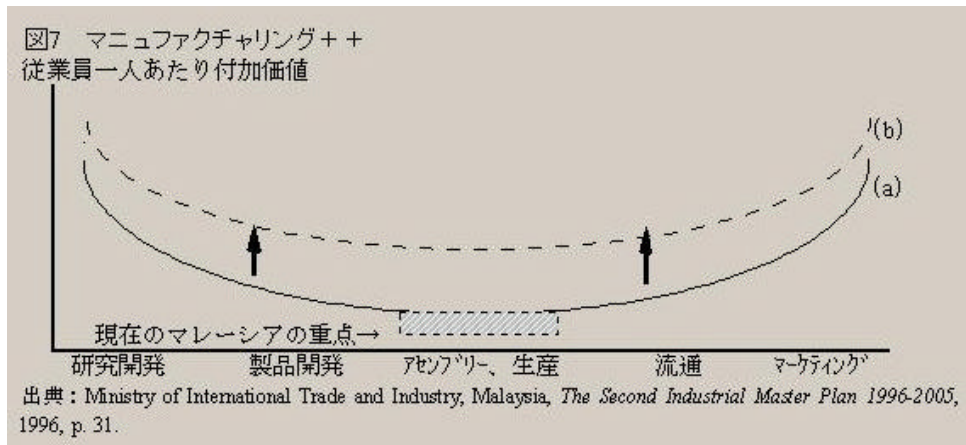
したがって、ビジョン2020とその枠組みの中で作成されている7MP、IMP2などの開発計画には、国家の経済発展が志向されている一方で、マレーシアという国家の性格を大きく規定しているブミプトラ政策に基づく性格も含まれていることに留意する必要がある。

1996年11月に発表されたIMP2は、その後10年間のマレーシアにおける工業化の方向性を示すものであるが、ビジョン2020の目標達成のため、マレーシア経済が国際経済における競争力を有するように高付加価値化、産業構造の高度化を進めようとする意図が読みとれる。ここにおける中心的なキーワードは「マニユファクチャリング++」と「クラスター」であるといえる²⁶。



製造業の活動を、研究活動から販売までも含めた一連の価値創造のプロセス(=バリュー・チェーン)と考えた場合(図6)、両端に近づくほど労働者一人あたりの付加価値生産は大きくなる。IMP2では、縦軸に従業員一人あたりの付加価値生産、横軸に製造業の一連の価値連鎖をとり(図7)、マレーシアの製造業は生産活動の比重が高く、企業活動が付加価値の小さいアSEMBリー、生産などのプロセスに集中している(a)という認識に立っている。そこで、「マニユファクチャリング++」という概念で、今後研究開発などの付加価値が高いプロセスを強化させることにより、生産活動自体を高度化させ、IMP2期間中を通じてバリュー・チェーン全体の付加価値生産を上方(b)にシフトさせることを提言している。

第2のキーワードである「クラスター」は「産業群」などと訳されるが、これはマイケル・ポーターの『国の競争優位』²⁷の影響を受けており、関連する産業が密接な関係を持ちながら発展している日本的な「産業集積」を意識していると考えられる。クラスターは、コア産業とそれを取り巻く関連産業(キー・サプライヤー)、そしてこれらをサポートするインフラ及び制度的な支援基盤(人的資源、技術基盤、事業基盤、インフラ)によって構成されており、層の厚い関連産業はコア産業の支持基盤として重要視されている。キー・サプライヤーには、部品産業、ビジネス・サポート・サービス、ロジスティックス、技術ビ



ジネスサービス、電子取引、R&D、素材産業、機械産業、梱包産業が含まれる。これにはSIに相当するものも多く含まれ、クラスターに基づく政策にはSIの強化も謳われている。

IMP2では、「クラスターに基づく工業開発では、産業クラスターの成長をもたらす質の高い経済基盤が重視される。その経済基盤の非常に重要な5つの要素は、人的資源、技術、金融・インセンティブ、支援サービス、物的インフラ・設備である。(略)IMP2ではクラスター情報の開発・強化、国内の付加価値増加のための非常に重要かつ戦略的なリンクとして、国内のSMIsの発展と統合への政策、計画を設定する。」²⁸ (太字ママ：筆者注) というように、クラスター開発における中小企業 (SMIs) の役割を非常に重視したものとなっている。

このように、「マニュファクチャリング++」、「クラスター開発」という2つのキーワードにおいては、製造業の付加価値を高め、全体的な価値連鎖を上方にシフトさせるために、技術・技能の役割が重要であると共に、関連産業が有機的に集積するクラスターにおいて、その周辺でクラスターを支援するSI、人的資源の役割を認識している。マレーシア政府はSIの多くを占める中小企業の役割を重視しており、クラスター開発における中小企業の高度化、高付加価値化の推進と、大企業・中小企業間のリンケージを高めることが

非常に重要であるとしている。

以上のような計画に基づき、マレーシア政府は複数の機関により主として 大企業・アSEMBリー企業とのリンケージの形成、金融支援・信用補完、技術支援、人的資源開発、インフラ等その他の支援、という5点からSIの育成の支援策を実施している²⁹。これらはSIのみを対象にしたというよりも、中小企業育成政策の中に位置づけられているというものが多い。これらの詳細な分析は紙幅の都合上、稿を改めて論じることにはしたが、ここでは企業家開発省が実施しているベンダー育成プログラム(VDP)と中小企業開発公社(SMIDEC)による産業リンケージプログラム(ILP)という2つの代表的なリンケージ形成をめぐる政策について紹介する³⁰。

VDPは1988年、国民車メーカーPROTON社の部品生産メーカー育成を目的としたプロトン・コンポーネント・スキームに始まり、その後自動車のみならず、電機・電子産業や通信、木工製品など、対象業種を14業種³¹へと拡大して実施されているスキームである。参加するベンダー企業（サプライヤー）に対してアンカー企業（アSEMBリー）が技術援助と製品の購入を、金融機関が低利融資を、政府がその調整を行うというものであり、1999年現在、アンカー企業77社、ベンダー企業201社、金融機関20社が参加するものとなっている。アンカー企業のうち日系企業は30社を占め、日本との関わりの深いスキームでもある³²。しかしながら、本スキームはプミプトラ企業家を育成することを目的としている企業家開発省が実施主体であることから分かるように、プミプトラ政策と密接に関係しており、参加ベンダーにプミプトラ資本70%以上という条件を課しているという点で、プミプトラ系中小企業への市場参入支援策としての意味合いが大きく、中小製造業の多い華人系企業には恩恵のないものとなっている。また、これまでの成果として、相当数のベンダーに技術的利益やリンケージの形成はあったと思われるが³³、一方で参加する外資系企業にはベンダーの能力や政策への甘えに対して、またリンケージ形成における政府の介入に不満の声もあるようである。実際の所、ベンダーのみではアSEMBリー企業が必要な部品、中間財をすべて供給できるわけではなく、課題も多く残るスキームといえる。

ILPは1996年に中小企業支援のワンストップエージェンシーとして発足したSMIDECが実施するもので、1998年に新たに始まった制度である。サプライヤーとしての中小製造業とアSEMBリーとのマッチメイキングを行い、VDP同様に技術援助、財政支援などを通じて両者間のリンケージを育成していこうとするものである。これにはVDPのような種族別の限定はなく、中小製造業の多い華人系企業も参加は可能である。ILPの設立により、今後VDPを包摂しながらILPが進展していくのではないかとといったような希望的な観測も関

係者の間ではあったようである。しかしながら、1999年2月の聞き取り調査段階ではVDP、ILP双方が並立したままであり、ILPも欧米系企業数社がまもなく参加に調印する予定であるといった程度で大きな進展は見られていない。SMIDECの当局者は、あくまでもこのスキームは開始されたばかりであり、今後に期待してほしいと主張していたが、日系企業などの大手外資系企業のほとんどが既にVDPに参加している中で、更にILPへの参加も促すことは非常に難しい問題である。具体的にどこまでこのスキームが機能するかは今後の展開を待たねばならないであろう。

2-3 「SI育成政策」の含意

前節のような政府のビジョンや育成策から、どのようなことが読みとれるのだろうか。

日本機械輸出組合[1998]は、SIの育成を困難にしている要因として、教育なども含めた産業基盤の弱さを背景とした技術的制約（質的制約）と、国内市場に依存度が高い機械産業ではSIの供給する市場が小さいために生じる生産量の量的制約の二つを挙げている。そして現地でのアンケート調査結果を踏まえ、SI育成の問題は マーケットの規模をいかに確保するか、品質、納期などを解決できる人材などをいかに育成していくか、に集約されるとしている³⁴。

SIの育成には確かに部品・中間財を製造できるローカル企業の数を増加させ、外資などのアSEMBリー企業とのリンケージを図ることが必要である。そうした意味でのSIの育成に関しては、マレーシアはVDP、ILPなどの政府主導の育成制度が整備されているといえる。しかしながら、そこでは供給する部品・製品の品質や精度に一定の水準が当然求められるが、現地のSIは技術的水準を満たすようなレベルには達していないものが多い。したがって、SIの育成においてその担い手となる人的資源の開発、すなわち彼らが持つ技能のレベルを向上させることが課題となっている。したがってSIの育成という問題を考えたとき、一方で企業数の増加及びアSEMBリー、サプライヤー間のリンケージ形成という量的課題と、他方でSIが製造する製品の品質、納期などに競争力を持たせるため、担い手となる人的資源を開発するという質的課題の両面をクリアする必要があり、マレーシアをはじめとするアジア諸国にとっては非常に難しい問題となっている。

マレーシアの場合、政府が積極的な支援策を講じることによってSIの量と質の双方の不足を解決しようとしている。VDP、ILPは、いずれも本来ならば企業間で結ばれるべきリンケージの形成に対して政府がイニシアティブを取り、進出する外資系企業や自国の大企

業にSIとのリンケージを深めさせようとするものである。また、国民車メーカーに代表される国策企業における部品調達に関しては積極的に現地企業を利用している上、外資系製造業に対しても、部品・中間財の現地調達率を定め、それによって税率などでのインセンティブを設けて現地メーカーの育成に貢献させようとする傾向が強い。自国においてSIが元々存在せず、設立後、年の浅いSI群には数も質も不足している中では、いくら外資が進出し、国際的な生産拠点としての位置づけを確立したとはいえ、その生産は比較的単純な最終的組み立て工程、検査工程などの後工程が多く、現地経済との連関性は低いままである。こうした状況下で政府が上記のような政策で積極的に産業界に介入することは理解できる。そこには、マレーシアを単なる外資の飛び地としてでなく、現地経済と密接に結びつけると共に、国民車産業をはじめとするマレー系企業を中心とした自立的な経済発展を図ろうとするために、SIも含めた一連のバリューチェーン全体を国内に有したいという政府の意図が顕著に反映されているのであり、ある意味で「フルセット型」の産業構造を育成しようとするナショナルリスティックな工業化政策であるとも言える。

その一方で、マレーシア政府が積極的に産業界に介入しているSI育成政策は、マレー人を優遇するブミプトラ政策と極めて密接な関係にあることも、ブミプトラ政策の背景、そして政府から提示されてきた開発政策を追っていくと明確になる。少数民族を除くとマレー人約6割、華人約3割、インド人約1割という人口比で構成されているマレーシアにおいては、経済面で中心的な役割を握る華人と、政治面で中心に位置するマレー人との経済的格差や文化・社会面での違いが根底に存在している。ブミプトラ政策はマレーシア独自の歴史的展開の中で形成されてきたのであり、政府はこの政策を、5・13事件の悲劇を繰り返さずに種族間の調和のとれた国民統合と経済発展を進めるためには不可欠な方法としてきたのである。

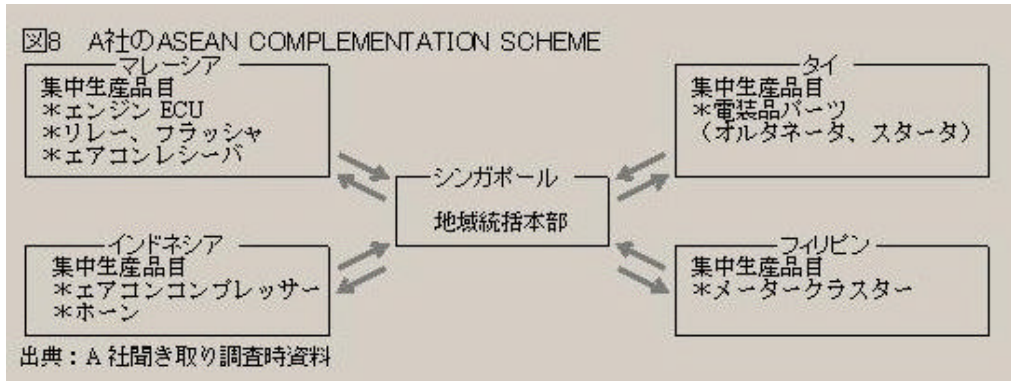
SIの育成に関わる政策をみると、VDPではブミプトラ資本の比率が条件として課されているため、華人系ベンダーの育成には利用できず、あくまでもマレー系のSIを育成することが主眼にある。担い手となる人的資源政策でも、高等教育機関への入試制度がマレー語中心であり、種族別の割当制が存在することなど、マレー人に有利なシステムが構築されている³⁵。鳥居[1998]は、先述したビジョン2020が重視する「SIとしての中小製造業企業の育成」という課題は、「マレーシア国民意識の創出」という目標から求められるBCICの育成と重ね合わせることができ、ビジョンの中心となる「経済成長」と「マレーシア国民意識の創出」の両テーマは、マレー人社会からみると「ブミプトラ中小企業の育成」という共通の政策課題で最終的に結ばれるとしている³⁶。

したがって、SIの育成はマレーシア国家全体の経済発展、および工業化の推進にとって不可欠であるばかりでなく、SIを担う企業の約80%は華人系企業であるといわれている³⁷中で、市場参入を支援することにより、これまで華人に対して相対的に遅れをとっていたマレー系の企業家、労働者の経済水準を向上させるという側面からも非常に重要な意味合いを有しているといえる。

おわりに

これまで検討してきたように、マレーシア政府によるSIの育成を巡る政策には、労働集約的な産業構造が限界に達しつつあり、外資と現地企業とのリンケージの欠如、対日赤字の拡大、労働力不足などの構造的な問題を抱える中で、国内の産業構造を高度化させ、製造業の川上部門を国内で育成しようとする経済的な意図がある一方で、プミプトラ政策の中でマレー系の中小企業を市場に参入させることにより、彼らの所得水準を向上させ、人種間格差の解消を志向する政治的意図が見られる。しかしながら、それが今日ではASEAN域内の貿易自由化や、アジアに展開する多国籍企業による域内分業などのリージョナルな潮流に直面して揺らいでいるのである。

まず、マレーシアは元来人口2000万ほどと国内市場に限界がある上、今後、ASEANやAPEC（アジア太平洋経済協力会議）などの枠組みで域内の貿易自由化が加速していくというリージョナルな動きの中で、これまでの保護的な経済政策はこのまま維持できないことに加え、進出している外資系企業もマレーシアのみならず、アジア、ASEAN域内での分業体制を構築しようとしている。マレーシアに立地する多国籍企業の中にも、日系企業A社（名を秘す）のように、ASEAN域内の貿易自由化を2003年までに実現するAFTA（ASEAN自由貿易協定）、製造業の域内分業を支援するAICO（ASEAN産業補完計画）に対応して域内に展開する系列企業間で製品を特化する動きが出始めている（図8）。



しかしその一方で、CKD部品で42～80%、完成車で140～300%と高い関税障壁で外国車との競争から保護されている国民車メーカーB社（同様）のように、マレーシアでは自由化の流れの中で対応が遅れている企業が存在することも事実である。世界競争から保護されている中で進行した国民車計画は、B社の今後の国際競争力に対し不安を投げかけている。B社内部からも「AFTAの成立後、B社のベンダーばかりでなくB社自身が生き残れるかどうかは分からない」と言った声が聞かれ³⁸、研究者の間でもB社の国際的な競争力への懸念を指摘するものもいる³⁹。マハティール首相も、自動車関税が引き下げられると国内の自動車メーカーが競争力を保つことは非常に困難となるため、コスト競争力を保つためにも国内の自動車メーカーに国産部品の生産を増加させるよう要求している⁴⁰。特に国民車メーカー関連のベンダーは現地資本のものが多いため、国民車メーカーの今後の動向がSIの育成に与える影響は大きい。

したがって、現在の産業構造がそのまま生き残れるとは限らない状況の中で、マレーシア政府はアセンブリーを中心とした各企業の国際戦略を反映させながら、地域、世界の中での自国の優位性を生かし、産業や製造工程を絞り込んでいくことが求められる。その政策の変化によっては、育成対象となるSIの業種や内容も大きく変化する可能性が生じることは言うまでもない。SIの育成を単純な現地調達比率の向上に求め、「フルセット型」に一連の製造工程全てを自国で実現しようとするのは、あまりにも安易な考え方であろう。各企業は最もその生産に適した地域に製造工程を振り分けているのであり、マレーシアからの現地調達を増加させても、コスト高になってしまえば製品全体の競争力を低下させるのみであるからである。

竹内[1997]が指摘するように、IMP2においてマレーシア政府が導入した「クラスター開発」という概念からは、有力クラスターへの傾斜が強まれば強まるほど、企業のグローバ

ル化戦略に組み込まれるという構図の中で、その動きを最大限に活用すべきであるというリージョナルな認識と、フルセット型産業育成を諦めきれないナショナリズムとのせめぎあいが見られる。貿易自由化の進展に伴い、国内市場の保護による産業育成が困難な環境下で競争力のある産業を生成・発展させていくために国ができることは何かという問いかけの回答が「クラスター開発」であったと考えられる⁴¹。今後もマレーシアの工業化のビジョンはリージョナルとナショナル、言い換えれば企業主導と政府主導両者の関係の中から決定されていくに違いない。マレーシア政府は進出する外資系企業のニーズに応えつつも国民や国内企業のニーズとのバランスをとりながらSI育成に向けたシステム作りを進めていかなければならない⁴²。

次に、ブミプトラ政策に関しては、政策開始当初のNEP期間中では明らかにマレー人優遇による人種間の分配の公正に重点が置かれていたのだが、NEPの後継であるNDPの制定前後から、単なるマレー人と非マレー人という2項対立という関係ではなく、効率性や競争原理の導入、種族間の協調にも力点が加わりつつある。深刻な労働力不足を反映して、1996年に私立大学設立を認可し、非マレー系の学生が高等教育機関へ進学する道を拡大したことなどもその一例であろう。この一連のプロセスを「ブミプトラ政策の棚上げ」もしくは「脱ブミプトラ政策化」と見ることは可能である⁴³。しかしながら、ビジョン2020やそれに基づいた開発計画である7MP、IMP2においても人種間の分配の公正というテーマは生き続けている。ビジョン2020の延長上にブミプトラ中小企業の育成が志向されていることから、SIの育成はブミプトラ政策との関連が非常に深い分野の一つであると言うことができよう。マハティール首相はマレー人に対する優遇政策は今後も継続されると明言しているが⁴⁴、国際競争を生き残るために今後ますます効率性や競争原理が求められる中で、マレーシアはこれまで以上に種族間政策の再考を迫られていくことになるかもしれない。マレー系の労働者や中小企業を保護する政策と、非マレー人も含めた国全体でのSIの育成や競争原理の推進という2つの側面をいかに両立させていくかが今後の課題となろう。

先日、新たな10カ年計画である第3次長期総合計画の素案となる報告書(Vision Development Policy)がマハティール首相に提出された。2001年3月にはこれが政府の修正を経て発表されることになる⁴⁵。また、同じく2001年からは第8次マレーシア計画がスタートする。マレーシア政府がそこでいかなるビジョンを示すのか、そしてSIの育成に対してどのような政策を提示していくのか、上記の視点から注目していきたい。

(Fuminori Ide, 本学大学院国際関係研究科後期課程)

- 1 「アジア経済再生ミッション」は1999年11月、21世紀のアジアの繁栄に向けた日本の役割について報告書（21世紀のアジアと共生する日本を目指して）を小淵前首相に提出した。詳細は外務省ホームページ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/economy/asia/saisei>参照。
- 2 ブミブトラとはマレー語で「土地の子」を意味し、マレー系先住少数民族を含むものの主にマレー人を指す。憲法の規定ではマレー語を話し、イスラム教徒で、マレーの風俗習慣に従って生活する者とされ、華人、インド人はこれに含まれない。「ブミブトラ政策」とは政府により行われている一連のブミブトラ(主としてマレー人)優遇政策の総称を指す。
- 3 向山英彦「アセアンにおけるサポーターイングインダストリーの育成 タイを事例に」『環太平洋ビジネス情報RIM』23号、1993年、pp.2-3。
- 4 『平成7年度 中小企業白書』p.175。
- 5 渡辺幸男『日本機械工業の社会的分業構造』有斐閣、1997年、pp.158-191。
- 6 関満博『フルセット型産業構造を超えて』、中公新書、1993年。
- 7 1970年代、80年代初頭では、「補完的企業」、「周辺企業」、「底辺産業」などという名称が混在していた。調査部経済調査課「経済発展における中小企業の補完的役割 エカフェ中小企業問題報告」『商工金融』25巻7,8号、1975年、足立文彦「東南アジア自動車工業における周辺企業の発展 フィリピン、インドネシア、マレーシアの経験」『アカデミア 経済経営学編』63号、1979年、竹内淳彦『工業地域構造論』大名堂、1978年などを参照。
- 8 機械振興協会経済研究所『アジアにおける下請中小企業のサポーターイングインダストリー戦略 競合と共同への方途』1998年、p.3。
- 9 日本貿易振興会「ASEANのサポーターイング・インダストリー」『ジェットロセンサー』543号、1996年、pp.12-13。
- 10 川辺信雄「マレーシアにおける裾野産業の育成の現状と問題点 ベンダー育成プログラムを中心として」『早稲田商学』362号、1995年、pp.3-4。
- 11 Shunji Karikomi, *The Development Strategy for SMEs in Malaysia*, Tokyo: Apec Study Center and Institute of Developing Economies, 1998, pp. 3-4.
- 12 日本貿易振興会機械技術部『マレーシアにおけるサポーターイングインダストリーの現状と課題 - ジョイン事業調査報告書』1997年、pp.3-4。「バイオニア・ステータスまたは投資税額控除の対象とされる奨励事業及び奨励製品」についても同書参照。
- 13 日本貿易振興会機械技術部(1997)、前掲、p.10。
- 14 日本機械輸出組合『アジア主要国におけるサポーターイングインダストリー育成対策調査報告書』1998年、pp.77-78。
- 15 SIを巡る先行研究としては、日本機械輸出組合(1998)前掲、日本貿易振興会(1996)前掲、機械振興協会経済研究所(1998)前掲、全国下請企業振興協会『アジアのサポーターイングインダストリー育成と日本の下請企業の役割：アジアの通貨危機と日本の下請企業の新たなアジア戦略の視点』、1998年、日本在外企業協会『「サポーターイング・インダストリー」の研究 海外直接投資円滑化委員会報告書』1994年、Asian Productivity Organization ed., *Developing Supporting Industries: Outsourcer's Perspectives*, Tokyo: Asian Productivity Organization, 1998.などを参照。マレーシアを対象としているものとしては、川辺信雄(1995)前掲、日本貿易振興会機械技術部(1997)前掲などを参照。
- 16 向山英彦「東アジアの中小企業問題と今後の政策」さくら総合研究所環太平洋研究センター『アジアの経済発展と中小企業』日本評論社、1999年、p.6。
- 17 1969年5月13日、下院議員選挙、州議会選挙において華人の支持政党が躍進した事に対し、それを勝利として祝う華人青年、政治面での華人の躍進に危機感を抱くマレー系青年双方のデモ行進が首都クアラルンプールで衝突、暴動が発生した。双方に多数の死亡者・逮捕者を出したが、その多くは華人系であったといわれている。
- 18 野村総合研究所、東京国際研究クラブ編『アジア諸国の産業発展戦略：アジアの持続的発展を促す新産業政策』1996年、野村総合研究所。
- 19 青木健『輸出志向型工業化戦略』日本貿易振興会、1993年、p.73。

-
- 20 ここでいうSI比率とは、総輸出額に占める原材料（化学製品、金属・同製品）、生産設備材（一般機械、重電機）、機械部品（音響・映像機器部品、電気回路用品、集積回路、自動車部品）の合計の比率で算出したものである。詳しくは日本機械輸出組合（1998）前掲、全国下請企業振興協会（1998）前掲参照。
- 21 高安健一、遠山淳子、森美奈子「アセアンの産業構造 通貨危機の温床となった輸入誘発的な構造」『環太平洋ビジネス情報RIM』4巻39号、1997年。
- 22 日本貿易振興会、海外経済情報センター『アジアの日系製造業活動事業調査』1997年、p. 20。
- 23 NEP、NDPに関しては、堀井健三編『マレーシアの社会再編と種族問題：プミプトラ政策20年の帰結』アジア経済研究所、1989、木村陸男「マレーシアの長期開発戦略とナショナリズム」『アジアトレンド』62号、1993、佐藤寛「マレーシアの開発戦略転換 『脱プミプトラ政策』の形成過程」『アジア経済』35巻9号、1994年、「特集 マハティールの国家構想」『アジア経済』39巻5号などに詳しい。
- 24 「ビジョン2020」（Wawasan 2020）は1991年2月28日、マハティール首相はマレーシア経営協議会（Malaysian Business Council）の設立式典で「マレーシアが歩む道」（Malaysia: The Way Forward）と題して講演したものである。
- 25 鳥居高「マハティールの国家・国民構想 特集にあたって」『アジア経済』39巻5号、1998年、p.10。
- 26 竹内順子はMP2における2つのキーワードに関して詳細な分析を行っている。詳しくは同「第2次工業化マスタープランにみるマレーシアの新工業化戦略」『環太平洋ビジネス情報RIM』3巻38号、1997年を参照。
- 27 M. E. Porter, *The Competitive Advantage of the Nations*, New York: The Free Press, 1990.（土岐坤也ほか訳『国の競争優位』ダイヤモンド社、1992年）参照。
- 28 Ministry of International Trade and Industry, Malaysia, *Second Industrial Master Plan*, 1996, p. 403.
- 29 マレーシアにおけるSIまたは中小企業の育成に関わる主要な政策に関しては、Mofa Asri Abdul, *Small and Medium Enterprises in Malaysia: policy issues and challenges*, Aldershot, Brookfield: Ashgate, 1999、及びFederation of Malaysian Manufacturers, *SMEs Handbook 1998/99*, 1999参照。また、工業化政策の歴史的展開に伴う中小企業政策の変遷に関してはChiu Jin Eng「マレーシアの工業化と中小企業 中小企業問題の変遷と政策展開」『季刊経済研究』22巻1号、1999年に詳しい。
- 30 ベンダー育成プログラムの詳細な分析に関しては川辺信雄（1995）前掲、六沢眞「マレーシア国民車プロジェクトと裾野産業の育成 プロトン社によるベンダー育成」『アジア経済』39巻5号、1998年を参照。
- 31 99年3月の聞き取り調査時で、電気・電子、木工製品、自動車、通信、建築、造船、フィルム生産、セラミック、機械・エンジニアリング、貿易・輸送、二輪車、食料品、繊維、サービスの14部門。
- 32 企業家開発省での筆者聞き取り調査による。
- 33 プミプトラ企業（ベンダー）側はPROTON社による技術移転を高く評価している。詳しくは六沢（1998）前掲を参照。
- 34 日本機械輸出組合（1998）前掲、pp.134-137。
- 35 竹熊尚夫『マレーシアの民族教育制度研究』九州大学出版会、1998年参照。
- 36 鳥居（1998）前掲、p.10。
- 37 日本貿易振興会機械技術部（1997）前掲、pp. 13-14。
- 38 B社における筆者聞き取り調査より。
- 39 日本経済新聞2000年1月13日。
- 40 マレーシア英字新聞Star、2000年7月15日。
- 41 竹内（1997）前掲、p. 17。
- 42 この関係に一つの示唆を与えうるものとしてペナン技能開発センター（PSDC）における州政府、多国籍企業によるSIの育成が挙げられる。詳細はPSDCホームページ<http://www.psdc.org.my>を参照。

⁴³ 佐藤（1994）前掲、Chiu（1999）前掲など。

⁴⁴ マレーシア英字新聞New Straits Time、2000年8月18日。

⁴⁵ 11月2日 第2次国家経済協議会(NECC)から素案が首相に手渡された。Star、2000年11月3日参照。

[注記] 本論文作成にあたり、99年3月クアラルンプールでの現地調査で協力頂いた関係各位に深く感謝するものである。