

No. 67

マレーシア
工業分野開発振興計画
(裾野産業)
事前調査報告書

1994年1月

国際協力事業団

鉱調工

JR

94-098

マレーシア
工業分野開発振興計画
(裾野産業)
事前調査報告書

1994年1月

JICA LIBRARY



1111918171

国際協力事業団

国際協力事業団

26081

目 次

I. 事前調査の概要

1. 調査の経緯・概要	1
2. 調査の目的	2
3. 調査の内容	2
4. 団員構成	3
5. 調査日程	3
6. 主要面談者	4

II. 協議結果

1. 親企業の戦略論について	5
2. 自動車部品の輸出可能性について	6
3. その他の確認事項	6

III. マレーシアの経済政策

1. 新経済政策	8
2. 第6次5ヶ年計画	11
3. 経済政策に基づくマレーシア経済動向と今後	14

IV. 自動車産業にかかわる行政・政策

1. 基本方針	17
2. 行政組織	18
3. 投資振興政策（外資を含む）	18
4. 輸出奨励政策	20
5. 国内産業育成策	21
6. アセアン諸国における国際分業論	21

V. 裾野産業育成計画

1. マクロ経済	26
2. 産業構造	30
3. 貿易動向	33
4. 輸出振興・投資促進	38
5. 外国投資の現状	39
6. 裾野産業育成計画の位置付け	41
7. 本格調査時の留意点	48

VI. 自動車産業の現状

1. 自動車の普及状況	50
2. 自動車の生産状況	50
3. 自動車の輸入状況	53

4. 自動車関連技術レベルの現状	55
5. 自動車部品産業の現状	56
6. 工場視察結果	58
(1) Tan Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd.	58
(2) Assembly Services Sdn. Bhd.	60
(3) Seat Industries 社	61
(4) Automotive Industries 社	61
(5) TRACOMA 社	61
(6) PROTON VENDERS	62
(7) Auto Parts Manufactuers 社	62
(8) PROTON 社	64
VII. 資 料	
1. 要 請 書	73
2. S/W	78
3. M/M	88

I. 事前調査の概要

1. 調査の経緯・概要

- (1) マレーシア側より平成3年度開発調査案件として「工業分野振興計画調査」の業種追加の要請書が上がってきた（H2. 7. 16公信第561号）。
- (2) 同年9月の鉱工業プロジェクト形成基礎調査団との協議において、当方より平成3年度の案件としては取り上げられない旨説明、了解を得た。（H2. 9. 18公信第1299号）
- (3) 平成3年度対「マ」年次協議において、先方より中小企業振興に関する調査として見直しを行っている旨の発言があった（H3. 7. 8公信第1009号）
- (4) 平成4年度開発調査案件として「工業分野振興計画調査」を再度要請してきたが、そのTOR等の提出はなされなかった（H4. 1. 9公信第6号）。
- (5) 平成5年度開発調査案件として「工業分野振興計画調査（フォローアップ）」を要請越した。調査内容については年度内派遣予定の鉱工業プロジェクト選定確認調査団との協議を受け、内容を固めたい旨連絡があった（H4. 11. 12公信第754号）。
- (6) 平成5年2月に派遣した鉱工業プロジェクト選定確認調査団（団長：大津前鉱工業開発調査部長）において、当方より「サポーティングインダストリー開発振興計画」としてTORを提示、先方より繊維関連産業、自動車関連部品、工作機械及び金属加工業の3分野につき、調査の早期実施の要望を受けた。帰国後、各省との協議を経て、繊維関連産業については国内企業の海外進出動向等から見て、調査の効果が期待できないことから、同分野を対象から除外することが適当であると結論づけた。
- (7) その後、対「マ」経済協力総合調査団との協議において先方より同産業における部品・コンポーネント業種での開発調査を希望していることが確認された。
- (8) 93年5月に鉱工業プロジェクト形成基礎調査団を派遣し、再度協議を行ったが、先方は繊維関連産業に固執していたため、当方よりまず金属加工業に絞り、そのサブセクターのひとつとして繊維機械部品産業を取り入れることで可能かどうか質したところ先方はこれに異論はなかった。
しかしまた、同調査団が現地にて関連情報を収集したところ、現在「マ」国内には、繊維機械産業は存在せず、ほぼすべての機械は輸入しており、部品供給に関しても世界的ネットワークが確立されており新規参入は技術面を含め難しいとの説明を現地企業から受けた。
- (9) 93年6月、先方より自動車産業とともに繊維機械部品産業を含んだ形で「工業分野開発振興計画（裾野産業）」の要請書を接到越した。
- (10) 93年11月に再度鉱工業プロジェクト形成基礎調査団を派遣し協議を行ったところ、概要は下記の通り。

① 繊維機械部品産業について、

マレーシア側は、自動車産業に加え繊維機械産業を調査のターゲットにしたいと要望していた。日本側より、本調査は最終製品を製造する産業に部品を供給する裾野産業を対象とするもので「マ」国に現在当該製造業（繊維機械産業）が存在しないこと、また今後新たに高度な技術を

要する精密機械工業である当該産業を育成することは現実的ではない旨説明した。マレーシア側はこの考え方に理解を示し、繊維機械産業を調査対象外とすることに合意した。

② 自動車産業について

マレーシア側より自動車産業の中には、乗用車だけでなくモーターサイクル、バス、トラックを含むかとの質問があった。これに対し日本側より自動車部品は金属加工、ゴム、プラスチック等多くの裾野産業を擁するものでそれが同産業をターゲットにした理由でもある旨説明、併せて調査の後半でこれら裾野産業のなかから重点分野を選定するのでモーターサイクル等の部品産業も自動車の汎用部品として対象になり得るとは考えるが、12月の事前調査時に確認したい旨付言した。

③ 調査全般について

マレーシア側より次のとおり意見表明があった。

- ・本調査は、95年中に策定予定の第7次産業マスタープランの一部を構成するものとなるため重視している。

- ・裾野産業の調査にあたっては、産業の潜在的問題を分析するとともに、既にある程度の技術力を有する産業の、次のステップを提案する等の政策・戦略を提言してもらいたい。具体的な調査項目として合理化計画、近代化計画、J/V、投資計画、マーケティングを挙げた。

- ・調査の実施に当たりローカル・コンサルの活用を検討してほしいとの要望が出された。

2. 調 査 の 目 的

マレーシア国内の部品供給産業（裾野産業）の生産技術・品質向上等により、輸入依存体質の転換を目指すサポーティングインダストリー（自動車部品）を育成・振興するためのマスタープランを策定する。

今回の事前調査では、要請内容の確認を行うとともに本格調査の枠組みをマレーシア側と協議し、S/Wの署名・交換を行うことを目的とした。

3. 調 査 の 内 容

(1) 国内事前準備

- ① 関連情報の収集
- ② S/W案・質問の検討

(2) 現 地 調 査

- ① S/Wの協議・署名
- ② 対象産業の概要調査

(3) 帰国後国内作業

- ① 収集資料の整理
- ② 事前調査報告書の作成

4. 団 員 構 成

団 長 ・ 総 括	師 岡 俊 夫	J I C A 鉱工業開発調査部 工業開発調査課 課長代理
技 術 協 力 行 政	大 隅 恵 枝	通産省南東アジア大洋州課 市場専門官補佐
自 動 車 行 政	別 府 史 士	(社) 海外コンサルティング協会 研究員
裾野産業育成計画	神 倉 静 夫	テクノコンサルタンツ(株)
自動車部品産業	山 根 一 夫	テクノコンサルタンツ(株)
調 査 企 画	早 川 賢 一	J I C A 鉱工業開発調査部 工業開発調査課

5. 調 査 日 程

(1) 調 査 期 間

- ① 12/16 (木) ～12/23 (木) 8日間 (官団員)
- ② 12/13 (月) ～12/23 (木) 11日間 (コンサル団員)

(2) スケジュール

12/13 (月) [コンサルタント団員のみ]

成田 (13:15) ⇨クアラルンプール (19:35) (J L723)

14 (火) M I T I 自動車担当部、M I D Aでの情報収集

工場調査

15 (水) 工場調査

16 (木) 工場調査

[官団員のみ]

成田 (13:15) ⇨クアラルンプール (19:35) (J L723)

17 (金) 工場調査、J I C A事務所、大使館

18 (土) 団内打ち合わせ

19 (日) 資料整理

20 (月) S/W協議 (M I T I)、J E T R O、日本人商工会議所

21 (火) S/W協議 (M I T I)、M I D A、E P U)

22 (水) S/W署名、大使館、J I C A事務所報告

クアラルンプール (23:30) 発 (J L724)

23 (木) 成田 (6:50) 着

6. 主要面談者

〈日本国大使館〉

吉田 正一 一等書記官

七条 牧生 二等書記官

〈JICAマレーシア事務所〉

水田加代子 所長

小樋山 寛 次長

〈JETROマレーシア事務所〉

中野 浩 所長

板谷 憲次 次長

〈Ministry of Industry〉

Abdullah Tahir Deputy

Secretary General (Industrial Development)

Kalsom Abdul Rahman

Director

Omar HJ.Yusuf

Deputy Director (Small and medium scale Industries)

Robert Balangalibun

principal Asst. Director (SMI)

Ragunathan Subramaniam

Asst. Director (SMI)

Othmans Omar

Asst. Director (Sectoral Development)

Mohd. Isa

Asst. Director (Policy)

松浦直樹 JICA専門家

〈ECONOMIC PLANNING UNIT〉

Raja Zaharaton

Director of Industry

Margaret Poh Yeok

Principal Asst. Director, Industry Section

Noor Halize Mohd. Noor

Principal Asst. Director, Industry Section

Borha Sidik

Principal Asst. Director, Industry Section

Mohd. Sani Mistam Asst.

Director, External Assistance Section

〈MIDA〉

P. Kalaiyappan

Deputy Director, Planning, research and International
Cooperation Division

Ong Wah Teng

Senior Asst. Director, Engineering Industries Division

Ⅱ．協 議 結 果

調査団は12月20日及び21日にわたりEPU（経済企画庁）及びMITI（貿易産業省）において当方のS/W案に基づき説明・協議を行った。

度重なる協議の結果、双方合意に達し、12月22日に日本側師岡調査団長とマレーシア側 Raja Zaharaton Raja Zainal Abidin EPU工業局長との間で本件調査に係るS/W及び協議議事録（M/M）の署名が行われた。

なお、主な協議内容及びS/W（案）の変更点は下記の通り。

1．親企業の戦略論について

マレーシアに進出している日系の親企業の海外投資戦略（特にマレーシア）、自動車部品製造会社に対する技術的援助、国際的なマーケティング及び製造ネットワークを通じた輸出戦略について調査して欲しいとの要請があった。調査団としても、マレーシア側の説明により、それらに関する調査の必要性を認識したため、JICAマレーシア事務所と相談し、JICA東京本部に照会したうえで、それらに関する項目をS/W（案）に追加した。

具体的には下記の条項である。

(1) Phase I 1. 2

- ・ Policies of various Principals regarding overseas investment in the manufacture of auto - parts general, particularly in Malaysia

(2) Phase I 1. 3

- ・ technical support available from the Principals to build and support the auto - parts industry

(3) Phase I 1. 5

- ・ exporting automotive parts and components through the Principals' global marketing and production network

なお、(3)についてはマレーシア側より当初 possibility of exporting OEM and REM parts … という文言での追加が要請された。しかし、現状調査であれば可能であるが、親企業のネットワークを通じた輸出可能性の判断は困難であることから possibility は削除することで合意した。OEM 及び REM は部品の販売形式にかかるマレーシア特有の用語であるため、autoimove parts and components に変更することで合意した。

また、調査の手法としては既存の公開されている資料及び簡単なインタビュー調査等を行うことを確認したため、この旨をM/Mに記載した。

2. 自動車部品の輸出可能性について

当方の考えていたフレームワークと比較して、輸出より重視して欲しいとして、下記条項の追加が要請された。

調査の手法としては、他の第三国における実地調査ではなく、日本及びマレーシアにおける輸出振興関連の既存調査及び実地調査のみで良いことを確認した。

(1) Phase II 4. 3

- Marketing promotion including strategy for export possibilities in order to overcome the volumes gap

(下線部が追加部分)

(2) Phase II 4. 7

- Potential Malaysian manufactured automotive parts and components which can be exported

3. そ の 他

以下の点を確認し、M/Mに記載した。

(1) 調 査 全 般

- 本調査は四輪自動車の部品に重点をおいて実施されるが、公表されているデータ、統計のみを用いてオートバイについても調査を実施する。(M/M 4.)
- 自動車部品産業は1次だけでなく、2次及び3次下請け産業も含むこと。(M/M 3.1)
- “principals”は日本国内の自動車及び自動車部品の元請製造会社を指すこと。(トヨタ、日産、日本電装等)(M/M 3.2)

(2) カウンターパート研修員について

マレーシア側から調査手法及びポリシーメーカーキング方法習得のため、本件調査期間内に研修を受けたい旨の要請があったため、M/Mに記載した。(M/M 5.)

(3) S/W Phase I 1. 4に関して

税制についての調査には税制上の優遇措置を含むこと。(M/M 3.3)

(4) S/W Phase I 2. 6に関して

“assemblers”はマレーシアにおける組み立て業者及び主な部品製造業者を意味する。(M/M 3.4)

(5) S/W Phase II 2. 7に関して

コスト分析の項目は下記の通りとする。(M/M 3.6)

- ーボリュームギャップ (スケール・エコノミー)
- ーテクノロジーギャップ
- ー価格、質、信頼性等の差異

(6) S/W Phase II 2. 8に関して

マーケティングに関する調査は下記の項目を含む。(M/M 3.7)

- アセアンにおける自動車及びその部品の相互補完協定その他のスキーム
 - “principals” 及び “assemblers” のマーケティングシステム
- (7) S/W Phase II 4. 2 に関して
- R & Dには商品の概念を含む。(M/M 3.8)
- (8) S/W Phase II 4. 3 に関して(M/M 3.9)
- 国内販売及び輸出（直接及び親会社、商社経由）のための “Marketing network”
 - 地場企業と海外の関係企業もしくは地場企業の海外生産工場との “Production network”

Ⅲ. マレーシアの経済政策

1. 新 経 済 政 策

1-1. 新経済政策 (NEP - New Economic Policy, 1971~1990年)

(1) 総 論

NEP (期間: 1971~1990年) は、公平な富の分配実現に向けた社会・経済的努力の出発点として、「貧困撲滅」「社会の再編成」の2つを2大目標とし、策定された。NEPの下では、経済を拡大していくと共に、貧困率の改善、ブミプトラの資本保有率の引き上げ、雇用について民族の構成比率を反映する等の具体的目標を設定し、経済・社会的目標を達成することを目指したものであった。

(2) 成 果

1) 貧 困 撲 滅

貧困率 (貧困ラインは、90年で 370リンギ) は、大きく減少し (70年52.4%→90年17.1%、半島部15%、サバ州34.3%、サワラク州21%)、半島部では貧困は深刻な問題ではなくなり、大きな成果をあげたといえる。

地方の所得の上昇、所得の不均衡是正をもたらした最も重要な要素は、経済成長・工業化の急速な進展により、製造業、サービス業等の所得の高い非農業部門へ労働力が移動する雇用パターンの変化であった。また、教育、交通・通信の発達等政府の地方開発計画も地方の労働力を流動させることに貢献した。

2) 社会の再編成

雇用パターンに民族構成比率を反映させることは、ある程度の成果をみたが、未だ不均衡が残されている。製造業分野のブミプトラの比率は、90年に50.3%まで上昇はしたが、主として未熟練労働に集中している。

資本の保有率は、実績70年 2.4%→90年20.3%、と目標の30%には達しなかったが、数量的には高い伸び率を示し成功といえる。しかし、そのほとんどは間接保有の形態をとるものであり、ブミプトラの商業産業社会の発達は遅れている。この様に資本の保有比率の改善が見られる一方でブミ社会の不十分さの面はあるが、全般的には雇用と資本の保有比率について民族の比率をある程度反映させることができ、また成長を犠牲にすることなく貧困を減少させ得たといえる。

1-2. 国家開発政策 (NDP - National Development Policy, 1991~2000年)

(1) 総 論

NEPは、大きな成果を上げたが、目標は達成されておらず、多くの成すべきことを残している。

NEPは、社会・経済的不平等を改善し、国民統合を達成するためにNEPの基本戦略である「貧困の撲滅」、「社会の再編成」を継承するものである。

更に具体的計画としてNDPを基礎に第2長期総合計画 (OPP2 - Second Outline Perspective Plan) が作成されている。NDPの目標は、国家統合であり、2020年までに「マレ

イシア」が先進国となるためのベースを設定するものである。

(2) 戦略遂行の基本方針

- 1) 経済成長・公正の二つの目標の最適な均衡を達成する。
- 2) 全てのマレイシア人、特にブミプトラ社会に対する経済成長の利益の公平かつ公正な分配を促進するため、社会・経済的な不平等・不均衡を削減し、さらには撤廃する。
- 3) 各州間及び都市部と地方の間の経済格差を縮小することにより、国民的統合を促進する。
- 4) 生産的かつ訓練された労働力の育成を含む人的資源の開発を促進し、産業発展に必要な技術力を育成する。
- 5) 科学・技術を社会・経済計画及び開発の不可欠な構成要素とする。これにより戦略的な知識を基礎とする技術の能力を養成するとともに、近代的な産業経済を構築する過程で科学・技術の修得を促す。
- 6) 経済開発を押し進めていく中で環境・生態系の保護に十分な注意をはらい、長期にわたる持続的開発を維持し得るようにする。

さらに、NEPの経験を踏まえ、NDPに次のような新たな要素を盛り込んでいる。

- 1) 絶対的貧困を完全に消滅させるために、貧困撲滅に一層の重点をおく。
- 2) ブミプトラ社会の早急な育成に焦点を当てる。
- 3) 社会の再編成を進めるために民間部門を一層活用する。
- 4) 人的資源の育成に一層焦点を当てる。

(3) 貧 困 撲 滅

- 1) 経済成長等により貧困率は、さらに減少（90年17.1%→2000年7.2%）、失業率4%に減少する。
- 2) 所得の主要源は、農業からであったが、昨今の工業化による新たな雇用の創出により、農家に補助金を供与するより地方の若年労働者が熟練労働に就業し得るよう訓練することが重要となってきた。公的部門の役割は、教育、訓練、保健、地方道路、交通・通信、住宅、水道、電気に焦点を絞る。
- 3) 地域格差、特に半島と東マレイシア間の格差の解消及び都市部の貧困問題に注意を払う。

(4) 社会の再編成

- 1) 民族格差は依然として大きく、特にブミプトラは商工業分野で大幅に遅れており、雇用、資本の保有という面でのブミプトラのシェアの拡大に向けた努力を継続する必要がある。
政府としては、今後ブミプトラの経済参加の「質」の面に重点をおく。これによりブミプトラの自立が促進され、ひいては、「量」の面のシェア拡大にも役立つ。近代的経済部門へのブミプトラの参加拡大のため経営技術及び事業精神の育成に重点をおく。
- 2) ブミプトラの資本保有比率を少なくとも30%以上とするための努力をする。現在までブミに対する特別な支援として付与されていた割当制、ライセンス等は継続されるが、能力実績のある者に選択的に付与していくようにする。
- 3) 都市のマレイシア化のためにブミプトラが小売業に参加していく必要がある。
- 4) 社会の再編成は、主としてブミプトラの経済活動への参加拡大を目的としているが、他方、

非ブミは農業、公務員等において人口比を下回っており、不均衡を是正する必要がある。同様に非ブミにも民営化プロジェクトへの参加の機会を付与する。

- 5) 民間部門でも専門的職業、管理・監督分野へのブミの採用を拡大し、民間部門と公的部門の雇用構造の不均衡を是正することが重要。

(5) 経済成長と構造改革

- 1) 年平均7%成長率達成及び2000年までに物・サービスの実質生産を1,550リングにまで倍増することを目標とする。
- 2) 製造業の成長率年平均10.5%、GDP に占める比率は27% (90年) から37% (2000年) にまで増大する。

輸出については、製造業の占める比率は8割まで増大し、農業の比率は6%にまで減少する。

サービス部門も経済成長のために重要であり、港湾、空港、交通・通信、国際貿易の需要に応じるための保険の整備をする。観光産業も潜在能力があるので重点を置く。

- 3) 経済政策の運用において、財政、金融面での安定維持を図るとともに投資家が50%以上の資本を保有することを認める等の投資政策を開放的に運用する。

(6) 分野別戦略

- 1) 製造業は、経済発展の先峰であり、労働力不足の状況を踏まえ、先端技術、非労働集約産業に重点をおくとともに中小企業の振興を図る。
- 2) 農業について労働力不足及び半島の土地不足をふまえ、改革等による生産性の向上を図る。植林、計画伐採により、森林資源の回復保護を図る。
- 3) 科学・技術及び人的資源の育成優先のため、R&Dへの投資の促進、R&Dへの支出倍増を目標とする。

(7) 人的資源の育成

生産性の高い効率的な労働力を育成することは、マレーシアの成長のみならず公平の目的達成の観点からも重要である。教育、訓練は低所得層の所得増及び民族間の社会・経済的不均衡を是正する上で重要な役割を果たす。農業経済から工業経済に転換するに伴い、技術及び管理分野、熟練労働者のみならず工業社会に適応した価値観等を有する労働者の育成が必要となる。

	1970年 (実績)	1990年 (実績)	1995年 (計画)	2000年 (計画)
人 口 (万人)	1,708	1,801	2,026	2,266
総人口に占める 貧困層の割合 (%)	42.4	17.1	11.1	7.2
失 業 率 (%)	7.4	6.0	4.5	4.0
G D P に 占 め る 製造業の割合 (%)	13.9	27.0	32.4	37.2
総輸出に占める工業 製品の割合 (%)	12.0	60.4	75.0	81.8
貿 易 収 支 (億 リ ン ギ)	10.7	42.7	142.5	220.5
経 常 収 支 (億 リ ン ギ)	0.3	△52.4	23.0	64.7
G D P 成 長 率 (%)	71~90平均 6.7% 91~95平均 7.5% 91~2000平均 7.0%			

2. 第6次5カ年計画 (6MP - 1991~95年)

(1) 総 論

この計画は、国家開発計画 (NDP) 及び第2長期計画 (OPP2)、また、マレーシアを2020年までに先進国レベルに到達させようという構想 (WAWASAN2020) を踏まえて、その第一歩となる91年から95年の5年間の開発支出の配分などを示した、より具体的な経済社会開発計画と位置付けられている。

第6次計画の主たる意図は、NDPで宣言された均衡のとれた発展を達成するため、成長の威勢を持続させ、かつ、これをうまくマネージすることにあるとされる。

マレーシア経済は、民間部門の高いレベルの活動、工業製品輸出の急拡大により、85~86年の不況から急回復を遂げた。現在、更に、より質の高い労働力、より良いインフラストラクチャーが必要な状況となっている。また、豊かな社会を築くため、公共サービスへのアクセスの幅を広げるだけでなく、そのサービスの水準をより良いものに必要がある。

これらの必要を満たすために、第6次5カ年計画の期間中に、予算面では、運輸、通信、エネルギー、教育、保険の分野において可能な範囲で公共部門支出を拡大するとされている。また、マレーシア経済を国際経済環境の変化に対する抵抗力を強め、かつ競争力を育成するため、産業の再編、技術面の向上、人材資源の開発を通じて引き続き構造調整を図ることとしている。

(2) 開 発 戦 略

1) マクロ経済戦略

- a) 経済の効率と競争力を高める。物価の安定、有利な為替相場及び健全な国際収支の維持を図る。
- b) 公的部門の財政収支の健全化を図る。
- c) 投資環境の改善を目指し規制緩和を図る。
- d) 産業部門の発展に尽力する。技術力の向上や産業基盤の多様化に焦点をあてる。中小企業の近代化や企画、製造、マーケティング等の技術革新を行う。
- e) 金融資本市場を整備し、国内貯蓄の向上とその資金の生産部門への供給を促進する。特に、長期安定資金の必要性に対応する。

2) 部門別戦略

- a) 多様化と高付加価値化を図る。
- b) 製造業の基盤の拡大。また、下部部門との結合の強化。
- c) 輸出の促進。中間財、資本財産業の育成。
- d) 大企業や外国と国内中小企業との結合の促進。
- e) サービス部門の近代化。金融部門、法律、会計、コンサルタント等の専門技術の高度化。
- f) 観光産業の支援。
等を行う。

3) 所得配分戦略

- a) 貧困層の削減のための開発プログラム (Development Programmes For the Poorest) を策定するとともに、6億リンギの予算計上。
- b) ・不経済な小規模用地や未使用地の商業ベースでの活用。
 - ・地方における産業立地の促進
 - ・農業における高付加価値化
 - ・都市部における収入、雇用機会増大の促進等により、所得分配の上層20%と下層40%の間のGAPをうめるよう努力する。
- c) ブミプトラ社会の活性化のための各種支援プログラムの策定、強化。
- d) 経営、雇用の再編のための民間部門の役割の強化。また、非ブミが近代農業や公務員に進出できる機会の創出。
- e) 現行のブミプトラ企業資格付与基準の改正。

4) 地域開発戦略

- a) 地域・立地条件による特定産業の開発特化の奨励。また、全国都市化政策を策定し、系統立った都市化促進や地方と都市間の緊密な結合化を図る。これにより、K、L等の既存都市への過度の集中をさける。
- b) 国家資源保護計画を策定し、資源産業についての高付加価値化、川下産業の開発等の促進。
- c) ジョホールのインドネシア、シンガポールとの協同による「成長の三角地帯」の開発。

5) 人材開発戦略

- a) 労働生産性の向上。

- b) 労働市場の流通性の改善により、技術のミスマッチや地域による偏在を避ける。
- c) ニーズにあった人材の育成のための教育・訓練機会の創出。
- d) 生産性に見合った賃金システムの構築。

訓練等には、政府施設の利用を可能とし、長期的には産業ごとのトレーニングセンターが民間部門で設立されることが望ましい。労働力の流通の確保のために人材局の拡充を図る。

6) 科学・技術の基盤拡大

民間部門との協力により、公的部門も既存のR&D機関の能力拡充に努力する。地方大学の研究部門の強化、産業部門におけるR&Dのための設備供与、サイエンス・テクノロジー・パークの設立にも努力する。

(3) 産業開発

第6次5カ年計画では、産業基盤の強化拡充を行うことになっている。特に輸出志向型、高付加価値型、国内R&Dに基づくハイテク産業の開発に新しいアプローチを織り込むとしている。また、資金集約型、技術志向型産業を特に奨励する。産業再編や技術力の強化、人材開発、産業間の連結強化のための手段を探る。長期的には、オートメーション化や省労働力型製造プロセスの方向へ向かっていくことであろう。政府は、産業立地の移転にも力を注ぎ、このためにMITI（通産省）の役割は、強化されるであろう。

1) 成長力の維持

製造業の成長は、11.5%とされ、1995年にはGNPの1/3を占めると予想される。引き続き輸出主導型である。製造業輸出は、16.7%の平均成長率を見込み、1995年には輸出所得は、70%を占めるであろうとされている。特に資源立脚型が川下への進出や高付加価値化でより成長することとなる。資源立脚型以外は、アッセンブル産業から部品製造を含むものへと成長するであろう。

2) 産業基盤の強化拡充

- a) 特に、木材関連、ゴム関連、油脂科学、鉱物、非金属鉱物関連等及び資本財、中間財等の産業を含む新しい成長産業を育成する。
- b) 品質面や技術面からの生産方法の改善をする。
- c) 産業技術開発の重点分野は、オートメーションの製造業、ハイテク金属、電子工学、遺伝子工学、情報産業となるであろう。
- d) 産業間の連結、各分野相互のリンケージ、及び資源立脚型や川下産業の促進を重視する。また、FTZに対するローカル企業のサーポーティング・インダストリーを育成する。

3) 製造業輸出における国際競争力の維持強化

繊維、木材関連、機械及びエンジニアリング、造船等、自動車アッセンブリ、パーム油加工の特定の周辺産業の再編、強化を考える。

4) 中小企業の育成

政府は、中小企業の立地再編のために、中小企業専用（特に、鑄造、エンジニアリング、加工済み材木関連）の工業用地を開発する。そのために、通産省の中小企業局を強化する。アンブレラ・コンセプトが導入され政府納入制度はブミプトラ中小企業のみならず、非ブミ企業にも適用

されるようにする。

中小企業のプログラムは、部品、鋳型、検査や工作機械、高品質の鋳造、鍛造その他部品に焦点を当てることとする。

5) 重工業

政府系企業は、引き続き自動車、石油化学、製鉄、セメント等戦略的分野で重要な役割を果たすこととなる。

6) 人材開発

人材開発基金の設立が予定され、民間部門の基礎技術、企業密接型の技術、新技術や再訓練活動にインセンティブが与えられる。

7) プミプトラの参加

産業の地方分散化により、地方の大きなプミの人口が製造業へ参加するための好影響を与えるであろう。アンブレラ・コンセプトにおいて大企業の傘下で生産と販売によりリンケージを強め公的企業によるプミ資本の参加促進が期待される。

8) 製造業へのサポート施設

公害防止施設の設置、危険産業廃棄物等の工業用地内外貯蔵施設の設置を促進する手段を講ずる。

9) マレイシア株式会社コンセント

マレイシア株式会社コンセントの下で、民間協同体制をつくる。ダイアログやタスクフォース会議の他、通産省の下に通商・産業諮問委員会をつくる。

3. 経済政策に基づくマレイシア経済動向と今後

(1) 91年～93年の実績

1) マクロ経済

91年から93年のマレイシア経済は、高い所得率、輸出の急速な伸び、生産性・競争力の増加を価格・為替の安定と同時に達成し、新たな高経済成長のサイクルに入ったと言える。この3年間の平均経済成長率は、8.1%と計画の7.5%を大きく上回っており、一人当たりの国民所得は1990年の6,238リンギから93年には8,350リンギとなっている。

急速な経済発展は、主に内需によってもたらされた。民間部門は、経済発展の牽引力として政府の期待に応え、例えば、民間投資は計画8.6%増に対し13%増となった。これは主に外国投資によってもたらされたものであるが、国内投資も相対的に低位とはいえ計画に沿った成長をしている。

公的部門は引き続き、経済活動への関与を減じつつあるものの、主に非金融政府組織を通じたインフラ整備等により公的投資は当初計画の3%増を上回り10%増となっている。

外需部門において、輸出部門を当初計画では6.4%の増加を見ていたが、世界経済の停滞にもかかわらず10.6%の増加となった。製品輸出は、93年には全商品輸出の71%を占めるまでになった。

製造業は、年平均12.3%成長でGDPシェアは90年の26.9%から93年には30.1%に上昇した。

この好調は主に輸出指向型産業、特に電気電化製品の好調が主因である。また、中小企業育成もベンダープログラム等を通じその促進が図られた。

建設業は、不動産市場の活況、民営化を通じたインフラ整備事業の進展により、12.3%の成長、サービス業は9.2%の成長となり、全体の経済成長に貢献した。

こうした経済成長にもかかわらず、財政・金融政策・行政手段を行使した結果、インフレは低位に推移し、この3年間の消費者物価上昇率は、4.4%、4.7%、3.8%となった。

高経済成長により、725,000人の新規雇用を生みだし、失業率は90年の5.1%から93年には3.0%にまで低下し、完全雇用状態と言えるまでになった。一方、この結果ほとんどの部門で労働力不足が発生、政府は、暫定措置として部分的に外国人労働者を導入した。

2) 貧困撲滅と社会再編

NDPの基本方針である貧困の撲滅は、成果をおさめ、全土の貧困率は90年の17.1%から93年には13.5%に下がった。

ブミプトラ社会育成に関しては、ベンダープログラム、各種のファンドの創設を通じて、活発な事業家層形成に向け環境が整備された。また、ブミプトラ雇用について、すべての主だった部門で進展をみせ、建築家・会計士・医師といった高収入専門家への進出も著しく、それらの部門での新規登録者の46.5%をブミプトラが占めるに至った。

ブミプトラ保有の株式は、実額では増加したが、割当株式の短期売りが多くみられ、シェアでは90年の19.2%から92年には18.2%に低下してしまった。

(2) 今後の見通しと戦略

世界経済の回復は依然不透明であるが、マレーシア経済は内需が牽引となり引き続き好調を持続するであろう。政府も94年95年の経済成長率は8.0%となり、一人当たりのGNPは9,950リンギになると予測している。

- 1) 民間投資は、外国投資がアジア地域・その他地域特に中国やヴェトナム等の強力な競争相手の出現による影響をある程度受けるであろう。このためマレーシア政府は、高付価値部門での外国投資推進を続けながら、資本市場の充実・地元大企業の多国籍企業化・中小企業の育成等を通じ国内企業による投資に特段の施策を講じていく必要があろう。また、自動車産業は、現在マハティール首相の最大の関心事項のひとつとなっているが、プロトン社は本年7月にフルモデルチェンジを行ない、これを機に英国市場のみならず主としてヨーロッパ市場を対象に拡大し、単なる「国民車」としてでなく、今後想定されるマレーシア国内市場の開放問題をも睨みつつ全世界に通用する自動車産業を早期に確立しようというものである。また、94年7月に第二次国民車の販売が開始され、自動車の国内市場は、第一、第二国民車の寡占とすることで、地場部品産業の育成、競争力を図ることが基本的戦略とみられている。

さらに、航空宇宙産業を新規戦略部門として位置づけ、促進を図っていく方針である。

- 2) マレーシアからの対外投資は、民間部門におけるダイナミズムを育てる新たな機会として、積極的に推進し、その促進のためにマレーシア政府は今後ガイドラインを策定する予定である。
- 3) 公的投資は、最近の電力・水不足、都市部の交通渋滞の解消等に向けたインフラ整備部門において必要性が高く、今後は益々増加傾向となろう。

- 4) 国際収支の改善のために、観光部門の充実、国内教育レベルアップを通じた海外留学による外貨流出防止、貨物・保険分野における赤字減少等により貿易外収支の改善を図るとしている。
- 5) 貯蓄率は、36%程度を確保する見通しである。現在マレーシアは、世界有数の貯蓄国となっている。この貯蓄重視の傾向は、資本市場の健全な発展、先物市場の充実、イスラム主義の導入等も織りまぜながら、今後も推進していくとしている。
- 6) 労働不足については、現在外国人労働力を流用しているが、これは暫定手段としている。今後は、資本集約型産業への転換、自動化等による労働力節減、女性の積極的参加等により解決していく方向である。
- 7) 競争力にあふれ持続的かつ多様化、国際化した経済に向け、民間部門の積極的関与によるS & T、R & D推進を進めていく予定としている。
- 8) 貧困撲滅と社会再編については、引き続き均衡のとれた発展を目指し、貧困層のより良い雇用機会へのアクセス改善を教育体制の充実等を通じて果たしていく。

IV. 自動車産業にかかわる行政・政策

1. 基本方針

1960年代半ばに始まった輸入代替工業化政策の一環として自動車産業についてはCKD組み立て生産を促進、保護した。その政策に呼応して、10社以上の組み立てメーカーが、多くのモデルを少量生産することになり、生産効率が低く、裾野産業も十分に育成されない結果となった。

1981年に成立したマハティール政権は、自動車産業の合理化と部品の国産化を積極的に推進した。この政策は具体的には、83年に国民車の製造を目的としたプロトン社の設立で実現された。政府は以後、国民車に対する手厚い保護育成政策を基本方針としている。また部品の国産化を推進するため部品国産化計画を69年から策定し、現在91年に導入された新国産部品政策 (New Local Content Policy) へ引き継がれている。表1にその政策が設定している車種ごとの国産化率の目標を示す。さらに、政府は部品国産化を進めるために強制控除計画 (MDP, Mandatory Deletion Programme) を79年に導入し、29品目が現地調達を義務づけられている。一方、完成車 (CBU) に対して高い輸入関税を課して、国内でのCKD組み立て生産を保護している。表2に自動車輸入関税率を示す。

プロトン社には設立当初、マレーシア重工業公社 (H I C O M) が70%を出資し、三菱自動車と三菱商事がそれぞれ15%出資した。現在その後の増資の結果、三菱2社の出資比率は合計で17.4%になっている。プロトン社は85年から国民車「サガ」(1300cc、1500cc) の生産を開始した。93年には第2車種として、「ウィラ」(1300cc、1500cc、1600cc) を市場に投入した。政府はプロトン社に対して各種の優遇措置を講じており、その結果プロトン社が唯一10万台以上の生産規模を確保している。同社は92年の国内の乗用車販売のうち67%のシェアを獲得するに至っている。

さらに、政府は「第2国民車」の合併生産計画を策定した (M2プロジェクト)。このプロジェクトはマレーシア側が73%、日本側が27%を出資する合弁会社「プリアサンオートモビルクドゥア」(第2自動車会社) でダイハツ「ミラ」ベースの660ccの軽乗用車「カンチル」を94年7月より生産するものである。プロトン車より価格を抑えて、中・低所得者層の需要を狙っている。

表1 自動車の国産化率計画 (%)

西 暦 年	1992	1993	1994	1995	1996
排気量2000cc未満の乗用車 ¹⁾	30	40	50	55	60
排気量2000-3000ccの乗用車 GVW 2.5トン以下の商用車	20	30	35	40	45
排気量3000cc以下の乗用車 GVW 2.5トン以下の商用車	MDP品目のみ				

1) プロトン車は93年末迄に国産化率80%

表2 自動車輸入関税率

車 種	完成車 (C B U)		C K D	
	乗 用 車	商 用 車	乗 用 車	商 用 車
関 税	140 - 300% ¹⁾	35% ¹⁾	42% ²⁾	0-5%

1) 完成車輸入は原則禁止。ただしマレー人には輸入許可を与えている。

2) プロトン車は13%

3) さらに物品税として、乗用車にはOMV (Open Market Value) 別に25-65%、商用車には、15-45%

2. 行 政 組 織

自動車産業に関わる行政組織とその主な役割は以下のとおりである。

2-1 MITI (通産省)

貿易と工業に関する政策の計画、形成および実施を行う。中小企業育成の計画、調整および監視を行っている。政策の一環としてベンダー企業開発プログラム (VDP, Vendor Development Programme) を実施している。

2-2 MIDA (マレーシア工業開発庁)

工業化促進の優先分野の選定と適切な金融面のインセンティブ (関税の減免に関わる審査) について助言をする。また外国投資の促進も実施している。MITIの1部局。

2-3 HICOM (重工業公社)

資本集約的な産業分野のプロジェクトの立案、実行、経営、管理を行う。1980年政府の全額出資で設立。これまでのプロトン社の他に、セメント、鉄鋼の分野で会社設立に出資している。

2-4 EPU (経済企画庁)

短期および長期の国家経済開発に関する政策、戦略および計画を策定する。国家5か年計画を策定する。本調査の結果は第7次マレーシア計画 (1996~2000年) に考慮される計画である。総理府の1部局。

3. 投資振興政策 (外資を含む)

3-1 自動車部品産業

自動車部品産業は1968年に制定された投資奨励法で優先業種に指定された。その後1969年に部品国産化計画が発表され、72年、76年に修正、見直された。現在の政策は強制控除計画 (MDP, Mandatory Deletion Programme) と呼ばれている。これらの政策により、徐々に部品の国産化は達成されているが、ほとんど外資企業によって生産されており、国内の部品、メーカーはまだ十分に育っていない。

MITIの政策、VDPはマレーシア人資本70%以上の中小企業に対してソフトローン、信用供与、債務保証、支払いの一時立て替えなどの金融支援を実施し、投資の促進を図っている。

3-2 主な外資政策

1971年に定められた新経済政策（NEP）でブミプトラ政策を国策として、外国資本の投資に対しては、出資比率や外国人労働者のビザ取得などに制限が設けられていた。しかしながら、82年よりマレーシアを襲った経済停滞からの脱出と工業の多様化を目的として規制緩和措置がとられた。現在は86年に制定された投資促進法が外資政策の基本となっている。その具体的な政策は以下のとおりである。

(1) 製品輸出比率にリンクした出資比率のガイドライン

輸 出	出資比率の許可範囲	その他の条件
(a) 80%以上	100%	
(b) 50%以上80%未満	100%まで	次の2つの必要条件を満足するもの i) 固定資産投資（土地を除く）が5,000万リンギット以上または、付加価値率50%以上であること ii) 当該製品がマレーシア国内で国内市場向けに生産されている製品と競合しないこと
(c) 51%以上79%以下	51%（79%）まで	技術水準、波及効果、投資規模、立地場所、付加価値率及び国内の原材料やコンポーネントの利用度により外資出資比率は最高79%まで認められる。
(d) 20%以上50%以下	30%（51%）まで	(c)と同様の評価により外資出資比率は最高51%まで認められる。
(e) 20%未満	30%（51%）まで	高度技術製品又は優先業種製品を国内市場向けに製造するプロジェクトについては、外資出資比率は最高51%まで認められる。

(2) 外資規制業種：投資促進法が適用されない11業種

国防産業、濃縮ミルク、小麦粉、精白糖、セメント、クリッカー、製材（マレー半島のみ）、乗用車（1300～1600cc）、鉄鋼製品（BBI、ビレット、柔鋼棒、高張力変形棒）、錫溶鉱、石油精製、電力・通信ケーブル

(3) 雇用比率

人種構成を反映した雇用比率の達成が求められる（ブミプトラ40～50%、華人30～40%、インド人10%）

(4) 外国人ポストのガイドライン

1) 外国人払込資本金が200万USドル以上の企業

キーポスト（恒久ポスト）を含めて5ポストが自動的に付与される。それ以上は、要求により考慮される。

2) 外国人払込資本金が200万USドル未満の企業

キーポストは外国の資本参加が50万リンギット以上において考慮される。

3) 共通項

専門的な資格と実地的な経験を必要とする幹部職については、最高10年まで。

専門的な技能と経験が必要な非幹部職については、最高5年まで。

(6) 税制上の優遇措置

1) パイオニア・ステータス

期間：5年間

内容：法人税（34%）を法定所得の70%について免除。残りの30%は課税。

2) 投資税額控除（Investment Tax Allowance）

期間：5年間。ただし、損失の繰り延べが認められる。

内容：適格資本支出の最大60%が法定所得の70%までを限度として所得から控除される。当該年度に控除しきれない部分は繰り延べ可能。

3) その他の特別所得控除

上記いずれの控除の適用を受けない企業であっても、投資奨励指定地域への投資であるとか、対象企業が中小企業である、といった場合、5年間にわたって5%の所得控除がある。

4) 輸入原材料・部品の関税免除措置

免除措置は、最終製品が輸出向けか国内市場向けかによって異なる。輸出向けの場合、輸入付加税（CIF価額の5%）は全額免除される。国内市場向けの場合、a) 最終製品の価格が輸入税の免税なしには輸入製品と競争できない場合、b) 国内では製造されておらず、保護関税分類に該当する品目に輸入税が課せられている時、全額免除される。

5) 自由貿易地域（FTZ）・保税工場（LMW）の設置

輸入原材料の関税免除は、通常、通関時に支払った後に払い戻されるが、自由貿易地域（FTZ）ないし保税工場（LMW）では、当初から免除される。

4. 輸出奨励政策

産業一般については、投資促進法によって輸出に対する各種優遇措置を設け輸出を奨励している。

輸入原材料・部品の関税免除措置：最終製品が輸出向けの場合、輸入付加税（CIF価額の5%）は全額免除される。

自由貿易地域（FTZ）・保税工場（LMW）：原材料・部品に関わる関税が包括的免除される。

完成車については、国産車であるプロトン車の国内市場占有率を向上させるために優遇策を設けている。さらに、規模の経済を求めるため積極的に輸出市場の開拓に努めてきた。93年で全生産台数の約20%が輸出されている。これまでの主な輸出先は英国とシンガポールである。これは英国側での輸入関税減免措置がとられたためであり、その結果全輸出の85%を英国が占める結果となっている。

自動車部品については、ASEANの部品相互補完協定（BBC, Brand to Brand Complimentation）スキームを利用したASEAN諸国への輸出を奨励している。

通産省の1部局であるMATRADE（Malaysia External Trade Development Corporation）が製造業の輸出奨励のために、国家戦略を策定し各種サービスを企業に対して提供し、かつての日本のJETROのような役割を果たしている。主なサービスには、マーケティング、情報調査と提供、研修などが含まれている。

5. 国内産業育成策

5-1 組み立て産業

政府はプロトン社に対するいろいろな優遇政策を策定し、国民車の保護・育成に力を注いでいる。表3に優遇策を示す。

表3 プロトン社に対する優遇措置

優 遇 措 置	プロトン社	その他の組み立て業者
C K D 輸 入 関 税 率	13%	42%
物 品 税 の 割 引	半額免除	OMV ¹⁾ 別に25~65%
ユーザーに対する貸出金利	4% ²⁾	13.4%
輸 出 イ ン セ ン テ ィ ブ	英国での輸入関税減免	—

1) OMV (Open Market Value) は卸売価格

2) 公務員対象の金利。当初、サガが対象となっていたが、その他の車種にも適用対象が広がっている。

5-2 部品製造業

国内の部品製造業の育成策の柱は、79年に制定された強制控除計画 (MDP) である。この制度で、91年現在29品目が国産化部品として認定され、CKDパックから強制的に控除し輸入禁止措置がとられる。このため国内の組み立てメーカーは部品メーカーからの現地調達を義務付けられる。

しかし、政府は部品の現地調達率が思うように上がらないために、新規部品国産化政策 (New Local Content Policy) を91年に発表した。政府が、300種余りの部品に対してポイントを与えて、そのポイントの合計によりそのモデルの現地化率を計算するようになっている。表1に示された目標値に対して、未達成の場合はペナルティーを課して、過達の場合は一種のクレジットを与え、未達成のモデルに割り当てることが可能なインセンティブを設定している。

また、プロトン社には、下請け企業を発掘・育成する「ベンダー企業育成制度」がある。このスキームで、プミプトラ企業を積極的に支援して、現在116社と取り引きしている。この制度により、ベンダー企業に対して納期指導、QCD (Quality, Cost, Deliverly) 運動、4S (整理、整頓、掃除、清潔) 運動などを通じてじっくりと育成に取り組んでいる。

6. アセアン諸国における国際分業論

6-1 部品相互補完協定 (BBC; Brand to Brand Complimentation)

81年にASEAN経済閣僚会議で提唱された自動車部品の分業生産を骨子とする「アセアンカー構想」が基になって、民間レベルでメーカー各社がブランド別の自動車部品の分業を行う「部品相互補完協定 (BBC, Brand to Brand Complimentation)」が88年に合意された。この制度の恩典は、国産部品として認定されることと関税の50%以上の減免が得られることである。この制度の対象となる条件は、対象となる部品の国産化率が原則50%以上 (FOBベース) と2カ国以上の参加による計画であることである。

現在認可メーカーは、三菱、トヨタ、ボルボ、日産、DAFの6社である。この相互補完計画の概要を図1に示す。

6-2 日系自動車メーカーの戦略

日系各社はASEAN諸国でBBCに基づき独自の水平分業体制を築いている。各社の部品相互補完の概要を図2～5に示す。

参 考 文 献

1. 中小企業金融公庫調査部、『躍進するアセアンの産業と金融』、1989年1月
2. プロトン社概要、1993年
3. The Economic Intelligence Unit, Country Profile 1992-93, Malaysia
4. アジア経済研究所、『マレーシアの工業化 多種族国家の工業化の展開』、1991年3月
5. さくら総研、『環太平洋ビジネス情報 '92』、Vol.3
6. さくら総研、『環太平洋ビジネス情報 '92』、Vol.4
7. 中小企業金融公庫クアラルンプール駐在員事務所、『マレーシア概観』、1993年10月
8. Dealing With The Malaysian Civil Service, Pelanduk Publications
9. (財)機会振興協会・経済研究所、(財)日本自動車研究所、『アジア諸国のモーターリゼーションに関する調査研究報告書』、平成2年3月
10. (財)機会振興協会・経済研究所、(財)日本自動車研究所、『アジア諸国のモーターリゼーションに関する調査研究報告書』、平成5年3月
11. マレーシア日本人商工会議所、『マレーシアハンドブック '92』

図 1 : 部品相互補完計画概要

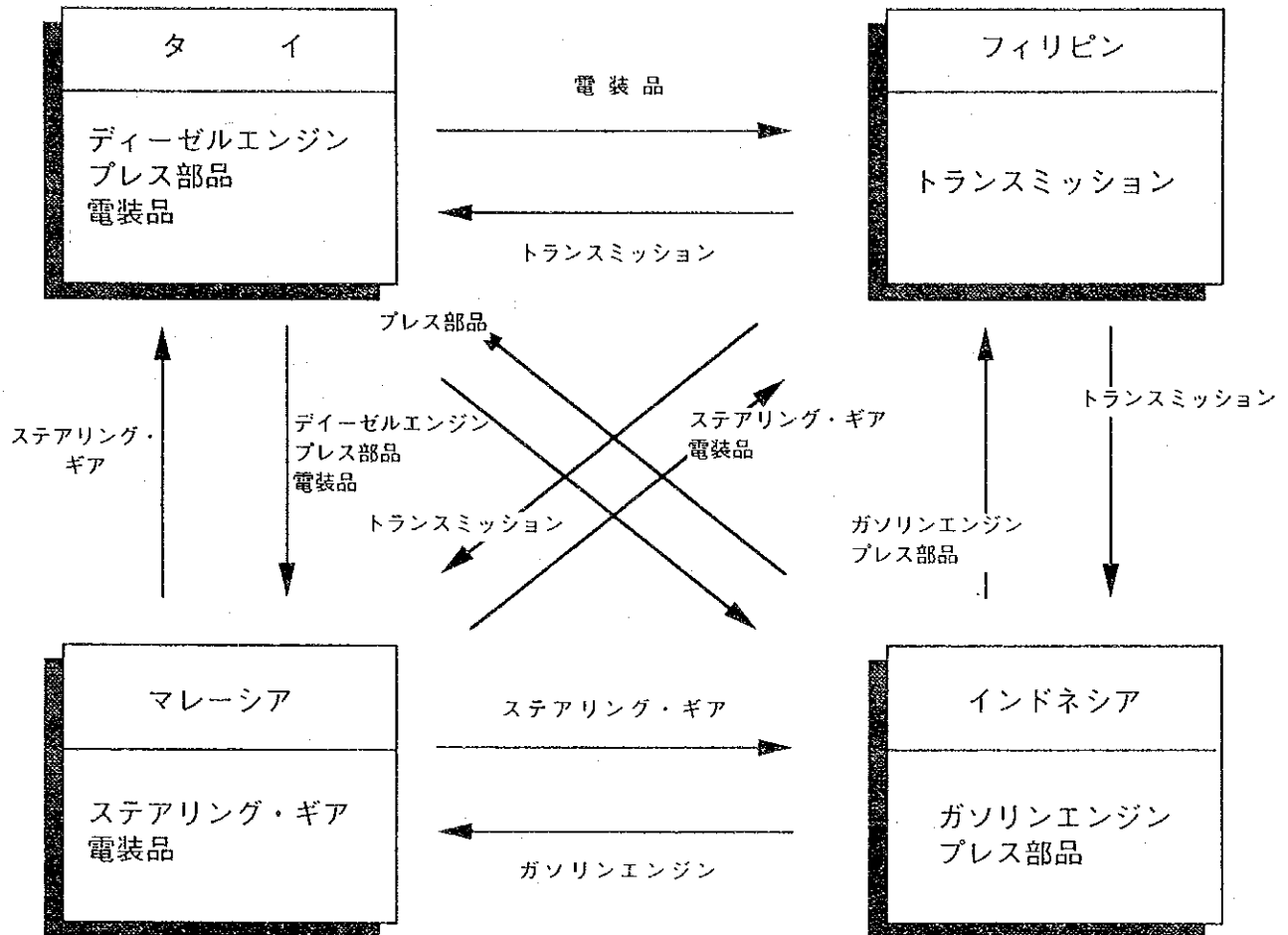


図 2 : 三菱のアセアン地域内部品相互補完概要

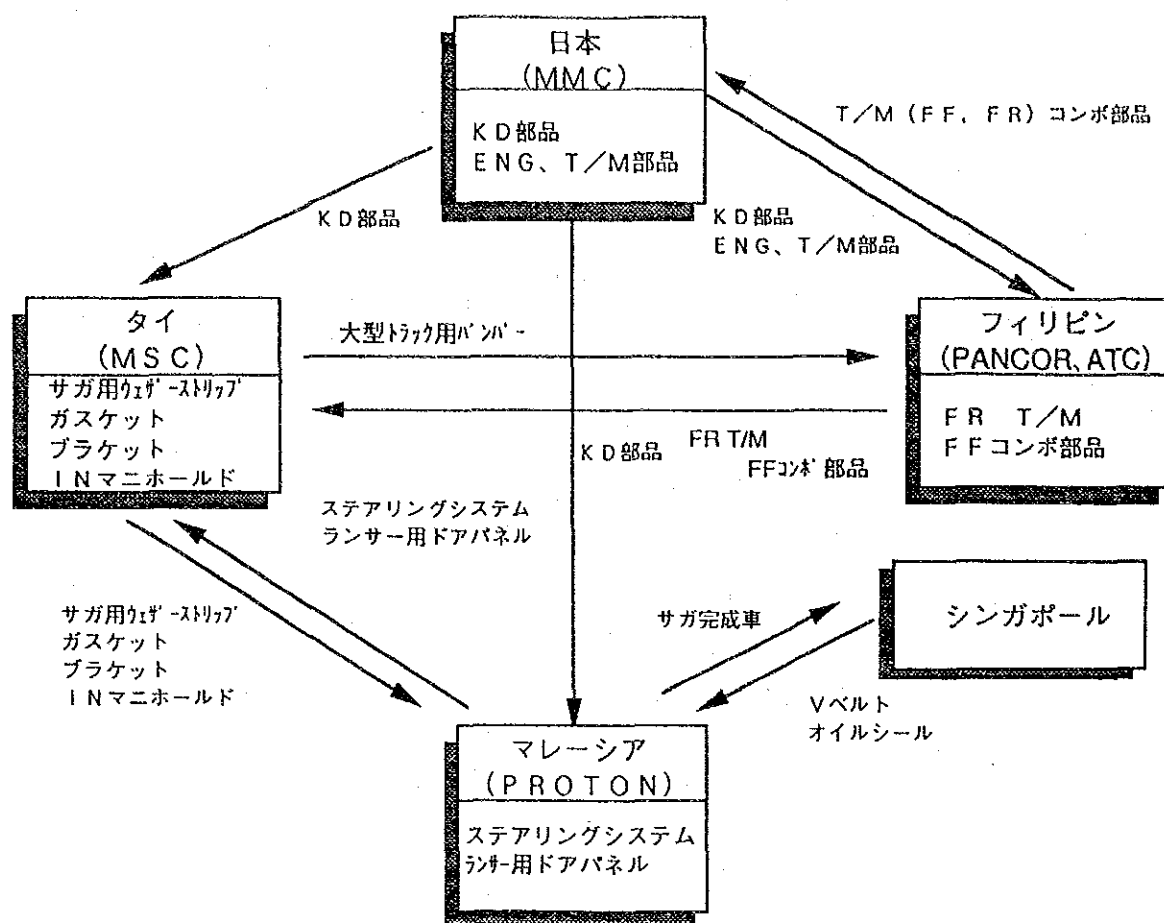


図 3 : トヨタのアセアン地域内部品相互補完概要

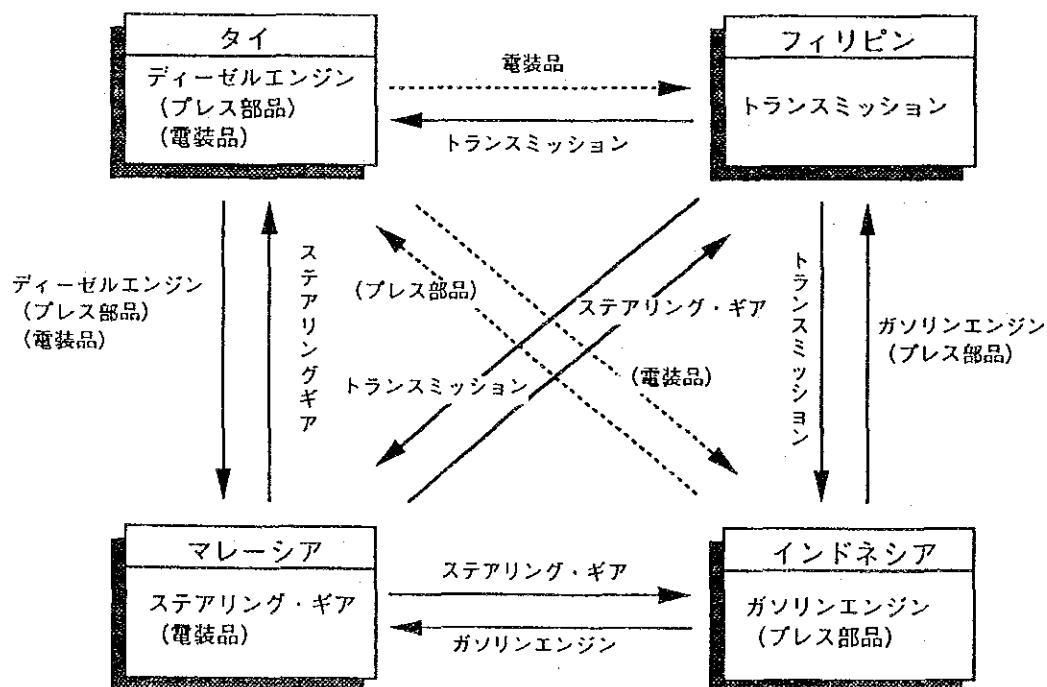


図4：ホンダのアセアン地域内部品相互補完概要

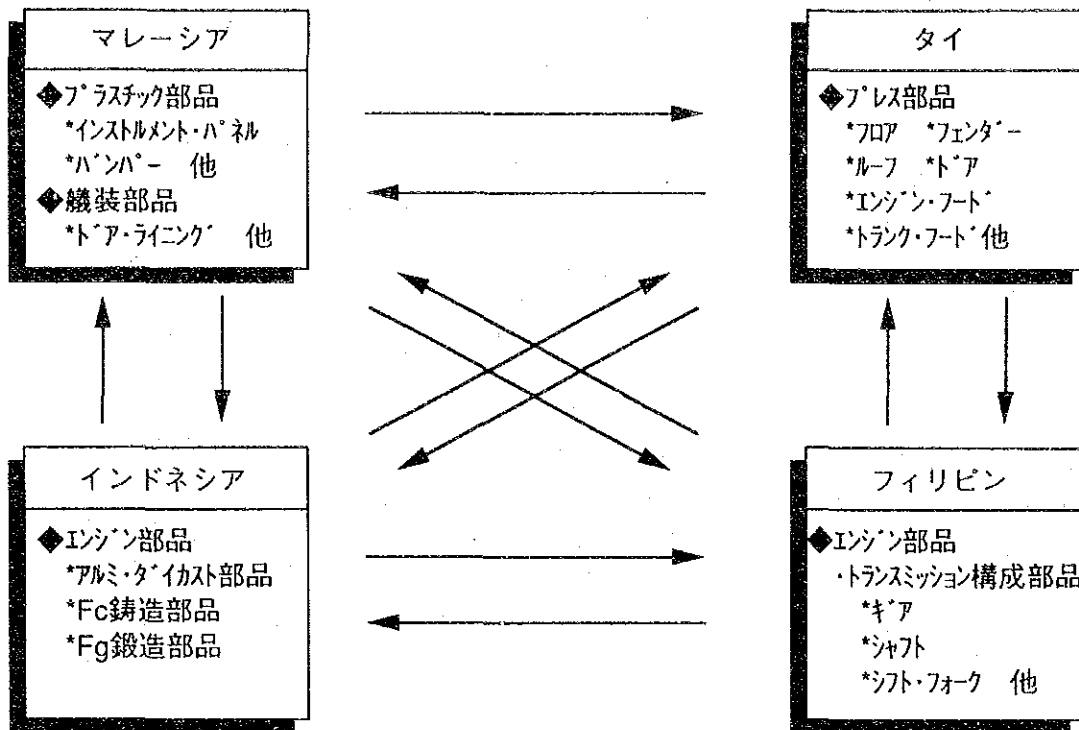
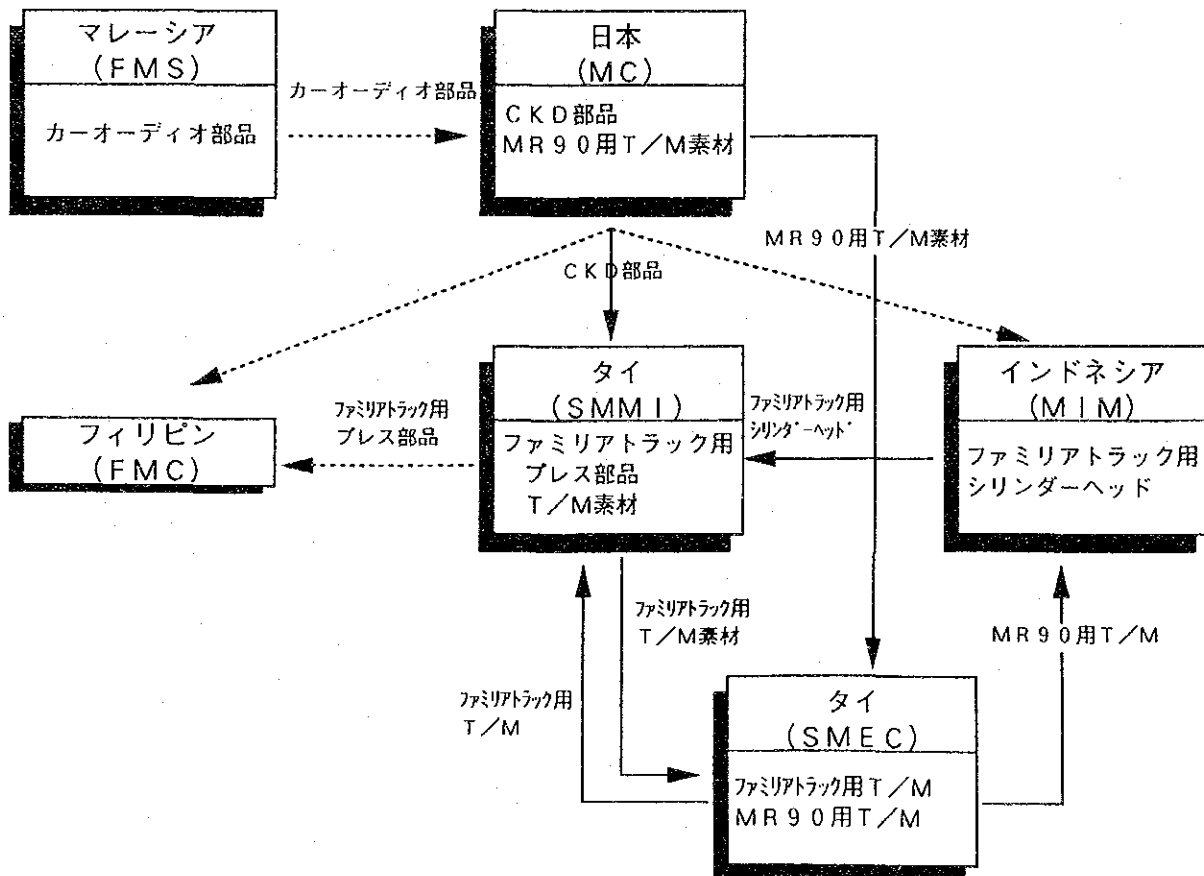


図5：マツダのアセアン地域内部品相互補完概要



V. 裾野産業育成計画

1. マクロ経済

1-1 経済動向

1957年の独立以来、マレーシア経済はスズ、天然ゴム、パームオイル等の豊富な資源を活用するとともに積極的な工業化の推進によって拡大してきた。同国の工業化の推移を大別すると以下となる。

1960年代	軽工業を中心とする輸入代替工業化
1970年代	輸入代替と輸出指向型産業の二重工業化
1980年代前半	重工業を中心とする輸入代替工業化 (選択的第二次輸入代替工業化)
1980年代後半	外資導入による輸出指向工業化

独立当時のマレーシア経済は、植民地経済を引き継いだ一次産業を中心とする典型的なモノカルチャー型経済であった。農林水産業および鉱業はGDPの47%を占め、商業、金融・保険および政府サービスを含めたサービス部門が40%を占めていた。製造業の対GDP比率はわずか8%であり、工業製品は輸入に頼っていた。このため、1960年代の工業化政策は消費財の輸入代替を行うことにあった。

70年代に入り、貧困の撲滅と人種・地域間の経済格差を是正するための社会構成の再編を目標とする新経済政策(New Economic Policy, 1971-1990)が発表され、マレー人優先政策、すなわちブミプトラ政策が強力に推進された。この新経済政策に基づいた第2次マレーシアプラン(Second Malaysia Plan, 1971-1975)では、60年代の輸入代替工業化を引き継ぐとともに、輸出加工区の設置などによる輸出指向型産業の育成を図った。この結果、電気・電子機器の輸出が著しく伸びた。70年代中期には一次産品の輸出価格が上昇したこともあり、経済は順調に発展し、1970-75年における年平均GDP成長率は7.4%に達した。反面、国内市場が狭小であったことから食料、木製品、化学品、ゴム製品等の国内資源を活用した軽工業分野における自給率は80%に達し、輸入代替による工業化はほぼ限界に至った。これが同国の第一次段階の輸入代替工業化といえる。

80年代に入り、第2次段階の輸入代替工業化が開始された。すなわち政府主導による重工業および化学工業分野における輸入代替である。1981年には、国営会社であるマレイシア重工業公社(Heavy Industry Corporation of Malaysia)が設立され、国民車生産、液化天然ガス、メタノール、製鉄所、セメント、尿素アンモニア等の大プロジェクトが推進された。また、輸入代替産業であった繊維産業も輸出競争力を持ち、電気・電子機器に次ぐ輸出産業に成長し、工業製品の全輸出に占める割合は20%を超えるに至った。

1979年の第2次石油危機により、原油などの一次製品の価格が高騰したため、80年代前半のマレイシア経済は、順調に拡大していった。しかし、1985年に一次製品の価格が急落し、一次製品の輸出に依存していた経済は大きな打撃を被り、1985年、1986年の経済成長率は、それぞれ-1.1%、1.2%と大きく落ち込んだ。

このため、マレイシア政府は、一次製品に依存する経済構造を変革するために、工業基本計画(Industrial Master Plan, 1986-95)を策定し、長期にわたる開発戦略の方向付けを示した。この計画に基づき、政府は積極的な投資優遇策を講じ、民間資本、特に外国投資の導入による工業部門の開発を推進した。1985年のプラザ合意以降、急速に円高が進行したこともあり、日本からの直接投資が急増した。この結果、工業製品の輸出が増大し、経済は急速に回復し、1988年以降は8～9%の高い経済成長を達成している。同時期の製造業部門の成長率は年率10%を越え、同国の経済成長を支えたことを示している。表1-1に85年以降の主要経済指標を示す。

90年代に入り、世界的な景気の停滞と外国投資が一段落したことから、経済成長は若干落ち込んだが、低成長時代の世界経済の中では、依然高い成長率を維持していると言える。

このような積極的な工業化を推進することにより成長してきたマレイシア経済は、1992年における国民1人当たりのGNPは3,022米ドルに達し、アセアン諸国では、ブルネイ、シンガポールに次ぐ第3位となっている。

1-2 財政

表1-2に示すとおり、連邦政府の財政収支は、毎年赤字となっている。しかし、経済の拡大が財政赤字の伸びを上回っており、対GNP比は年々減少している。財源は、経済状況を反映して、税収が着実に伸びている。税収の内訳は、法人所得税を中心とした直接税と輸出入税、売上税、物品税の間接税が、それぞれ約35%を占めている。原油を主とする輸出税は、唯一税収が落ち込んでいる。

経常支出は、年平均10%で増加している。一方、開発支出は1989年と90年に前年比40%増という大幅な増加が行われた。経済サービスの分野では、運輸関連支出が最も大きく、これに農業・地域開発費が続いている。

表1—1 主要経済指標

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
GDP(実質)成長率(%)	-1.1	1.2	5.4	8.9	9.2	9.7	8.7	8.5
同製造業成長率(%)	-3.8	7.5	13.4	17.6	14.2	17.9	13.9	13.0
一人当たりGNP(US\$)			1,814	1,868	2,063	2,306	2,485	3,022
消費者物価上昇率(%)		0.4	0.8	2.5	2.8	3.1	4.4	4.6
総人口(千人)		-	16,500	16,942	17,346	17,764	18,181	18,606
労働力人口(千人)	6,039	6,222	6,409	6,622	6,834	7,047	7,258	7,461
製造業就業者数(千人)		861	921	1,013	1,171	1,290	1,374	1,448
失業率(%)	6.9	8.8	8.2	7.9	7.1	5.6	4.3	4.1

出典：Economic Report 1992/93, Ministry of Finance Malaysia

表1—2 連邦政府予算

(単位：百万リンギ)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
歳入	18,143	21,967	25,273	29,521	34,053	38,106
歳出	24,926	27,043	32,801	37,794	41,198	44,947
経常支出	20,185	21,812	24,832	27,105	31,296	33,766
開発支出	4,741	5,231	7,696	10,689	9,565	9,648
財政収支	-6,153	-3,890	-5,260	-5,516	-5,640	-4,308
財政赤字の対GNP比	8.2%	4.5%	5.4%	5.0%	4.6%	3.1%

出典：Economic Report 1992/93, Ministry of Finance Malaysia

1990年までの国際収支は、貿易収支が黒字で、海運・保険、投資収益等の貿易外収支が赤字となる構造であったが、1991年には貿易収支でも赤字を計上し、1992年には独立以来最大の46億リンギの赤字となった。これは、経済の拡大に伴う資本財、中間財の輸入の急増によるもので、1993年には黒字に転換すると予測されている。

表1—3 国際収支

(単位：百万リング)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
貿易収支	8,378	14,703	14,524	10,599	5,166	-461	-4,637
輸出	34,970	44,733	54,607	66,818	78,110	93,177	103,039
輸入	26,592	30,030	40,083	56,219	72,944	93,638	98,402
貿易外収支	-8,790	-8,409	-10,180	-11,392	-9,723	-12,301	-12,858
移転収支	96	348	395	219	147	303	350
経常収支	-316	6,642	4,739	-574	-4,410	-12,459	-7,871
長期資本収支	3,386	-1,405	-3,218	2,702	5,467	1,837	1,155
基礎収支	3,070	5,237	1,521	2,128	1,057	-622	3,284
短期資本収支	-47	-2,491	-2,914	1,562	1,356	2,372	3,575
誤差脱漏	1,322	147	287	-358	2,952	1,677	2,705
総合収支	4,345	2,893	-1,104	3,332	5,365	3,427	9,564

出典：Economic Report 1992/93, Ministry of Finance Malaysia

2. 産業構造

1985年に初めてマイナス成長を記録したマレーシア経済は、86～87年の回復期を経た後、毎年9%近い高成長率を持続し、90年には9.7%を達成し大きく飛躍した。この経済成長には、産業構造の転換が大きく貢献している。すなわち、農林水産業、鉱業の一次産業から製造業中心の工業国への転換である。1960年代には、GDPの約40%を占めていた農林水産業は年々減少を続けて、1987年に製造部門が農林水産部門を上回り、第1位となった。その後も増加し、1993年には製造業の割合は、30%に達している。

表2-1 国内総生産の産業部門別構成

(単位：%)

	1970	1980	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
農林水産業	30.8	22.9	21.7	21.0	20.4	18.6	17.2	16.0	15.0
鉱業	6.3	10.1	10.5	10.3	10.2	9.7	9.2	8.7	8.0
製造業	13.4	19.6	22.6	24.4	25.5	26.9	28.2	29.3	30.9
建設業	3.9	4.6	3.4	3.2	3.3	3.6	3.8	3.9	4.1
電気・ガス・水	1.9	1.4	1.8	1.8	1.9	1.9	2.0	2.1	2.2
運輸・倉庫・通信	4.7	5.7	6.7	6.7	6.7	6.9	7.0	7.1	7.2
卸し・小売り・宿泊他	13.3	12.1	10.6	10.5	10.6	11.1	11.7	12.0	12.1
金融・保険・不動産他	8.4	8.2	9.0	9.2	9.4	9.8	10.1	10.4	10.7
政府サービス	11.1	10.3	12.4	11.8	11.3	10.8	10.4	10.1	9.8
その他サービス	2.5	2.3	2.3	2.2	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1
(一) 銀行手数料	1.0	1.9	3.7	4.3	4.6	5.1	5.6	5.8	6.3
(+) 輸入税	4.7	4.6	2.7	3.2	3.4	3.7	4.0	4.1	4.2
GDP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：1992年算定値、1993年予測値

出典：Economic Report 1992/93

また、輸出占める工業製品の割合も年々増加している。1987年にはそれまで第1位を占めていた石油の輸出額を抜き、1992年には、上半期の数字であるが総輸出の20%に達する勢いである。

表2-2に示すとおり、製造業は産業生産の約65%を占めている。輸出指向型産業と国内指向型産業の占める割合は、1981年においてはそれぞれ24%、42%であったが、92年には31%、33%となり、輸出産業への依存度が高くなっている。これは電気・電子機器の輸出が大きく伸びたことに起因する。また、木材、ゴム等の資源依存型産業および繊維関連産業も安定した伸びを示している。一方、国内向け産業も輸出産業と同様に、資源依存型産業の割合が高い。輸送機器の伸びが著しいが、これは1987/88年に大きく落ち込んだ乗用車の生産が回復したことによるものである。

表2-2 生産指数

(単位：%)

	1988	1989		1990		1991		1992	
	Weight	前年比	構成	前年比	構成	前年比	構成	前年比	構成
産業生産合計	100.0	111.9	(100)	125.4	(100)	139.4	(100)	147.2	(100)
鉱業	33.0	107.5	(32)	113.1	(30)	118.5	(28)	122.8	(28)
電気	7.4	111.9	(7)	127.3	(8)	144.1	(8)	159.7	(8)
工業	59.6	114.2	(61)	132.1	(63)	150.4	(64)	159.2	(64)
輸出指向型産業	25.58	115.0	(26)	138.7	(28)	165.3	(30)	178.5	(31)
電気・電子機器	11.91	118.3	(13)	156.3	(15)	105.2	(18)	123.8	(18)
繊維関連製品	4.20	118.0	(4)	127.9	(4)	132.6	(4)	137.1	(4)
木製品	3.65	116.7	(4)	133.4	(4)	139.3	(4)	145.8	(4)
ゴム製品	5.82	104.8	(5)	113.9	(5)	123.5	(5)	136.1	(5)
国内指向型産業	34.02	114.0	(35)	127.0	(34)	139.2	(34)	144.7	(33)
食品・飲料・煙草	11.35	112.1	(11)	119.7	(11)	116.8	(10)	116.3	(9)
石油製品	1.23	104.1	(1)	118.5	(1)	126.0	(1)	127.2	(1)
化学品	9.83	108.1	(9)	112.3	(9)	128.6	(9)	137.5	(9)
非金属鉱物製品	3.44	126.5	(4)	153.1	(4)	183.3	(5)	196.2	(5)
基礎金属製品	4.22	107.7	(4)	124.2	(4)	141.6	(4)	168.3	(5)
輸送機器	2.17	138.6	(3)	183.7	(3)	215.1	(3)	201.9	(3)
プラスチック他	1.78	123.9	(2)	146.1	(2)	166.0	(2)	151.1	(2)

出典：Economic Report 1992/93

一方、企業規模からみた産業構造としては、外資系を中心とする少数の大企業と多数の生産性の低い零細企業が存在しているといえる。マレーシア通産省によると、株主資本50万マレーシアドル以下を小規模企業、50万マレーシアドル超 250万マレーシアドル未満を中規模企業と定義している。この定義に基づく、中小企業の貢献度は以下のとおりである。

事業所数	92.6%	(99.1%)
雇用者数	40.2%	(72.4%)
付加価値額	19.6%	(55.5%)

注：（ ）内は、日本の中小製造業の貢献度（1991年）を示す。

日本では、資本金1億円以下又は従業員300人以下を中小企業（製造業）と定義

資料：マレーシアの中小企業政策、中小企業金融公庫

1989年の調査によると製造業の事業所数は28,355であり、そのうち中小企業は26,233社で、92.6%を占めている。小規模企業では、総数13,992社のうち、資本金5万リング未満の企業が全体の77%で零細企業が多数を占めている。1973年における従業員規模別製造業の構成では、従業員50人未満の小規模企業は、企業数で製造業の90.4%、雇用者数で27.1%を占めていた（注：半島マレーシアのみ。資料：マレーシアにおける中小企業の育成政策）。小規模企業の業種別構成は、食品関連(32.0%)、木材関連(23.2%)、機械・金属加工(16.5%)、窯業(9.4%)となっている。

表2—3 小規模企業構成

業種	企業数	構成比
食品関連	4,587	32.0
繊維皮革	918	6.4
木材関連	3,324	23.2
紙・印刷	556	3.9
化学・ゴム	660	4.6
窯業	1,343	9.4
鉄鋼関連	101	0.7
機械・金属加工	2,367	16.5
その他	461	3.2
合計	14,317	100.0

出典：マレーシアの中小企業政策、中小企業金融公庫

3. 貿易動向

3-1 貿易収支

80年代後期の輸出は年平均10%で上昇し、1992年には965億リングに達した。しかし、1987年から輸入額が急増し、1991年には過去最大の63.3億リングの赤字となった。この理由としては、86年以降の経済成長に伴い資本財、消費財の輸入が急増したことにある。

表3-1 輸出入動向

(単位：億リング)

	輸出	輸入	収支
1986	35,319	27,921	7,398
1987	45,225	31,934	13,291
1988	55,260	43,294	11,967
1989	67,824	60,858	6,966
1990	79,444	79,119	527
1991	94,499	100,832	-6,334
1992	103,487	101,705	-1,782

資料：Economic Report 1992/93

3-2 輸出

主要輸出品目別輸出構成の推移を表3-2に示す。輸出は、原油、パームオイル等の工業原料を中心とする一次産品および工業製品に二分される。工業製品の占める割合は年々増加し、1992年には67.5%に達している。

80年代における工業製品の輸出の増大には、外国からの投資が背景にある。すなわち、人件費の高騰などにより、先進工業諸国、特に日本からアセアン諸国に対する労働集約型産業あるいは労働集約的行程のシフトが行われた。この結果、日本から資本財、部品・中間財を輸入し、米国に製品を輸出すると言う世界的な貿易構造にマレーシアも組み込まれた。90年代に入り、周辺諸国の経済拡大に伴い、シンガポールを含むアセアン諸国への輸出が増大し、アセアン域内経済との緊密な繋がりを示している。

表3—2 主要品目別輸出構成の推移

(単位：%)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
天然ゴム	9.0	8.7	9.5	5.8	3.8	2.9	2.4
スズ	1.8	1.9	1.7	1.7	1.1	0.7	0.8
原油	15.3	13.9	11.1	11.6	13.4	10.8	9.7
天然ガス	4.1	4.0	3.3	3.0	3.3	3.7	5.6
パームオイル	8.5	7.3	8.2	6.9	5.5	5.3	5.2
原木・木材	11.4	13.1	10.6	10.7	8.9	7.5	7.3
工業製品	43.5	45.0	48.6	53.9	58.8	65.0	67.5
その他	6.3	6.2	7.1	6.3	5.2	4.2	1.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：1992年は1月～7月

出典：Economic Report 1992/93より作成

表3—3に示す通り、工業製品の輸出は、1985年以降前年比30%の伸びで拡大してきた。70年代の輸出は電気・電子機器と繊維製品に特化されていた。80年代に入り、電気・電子産業への投資が急増し、1992年には工業製品の総輸出額の58.4%を占め、原油輸出を抜き同国最大の輸出品となった。輸出先は米国をトップに、日本、欧州を中心としており、先進諸国の景気の停滞により、1992年に輸出の伸び率が低下した。しかし、製品レベルの向上と電子部品等の製品の多様化が図られており、今後も電気・電子製品は輸出の中心となることが予想される。

1960年代に輸入代替として発達した繊維産業は、70年代に入り輸出指向型へと移行した。特に、1968年の投資奨励法(Investment Incentive Act)が施行され、繊維産業への投資が積極的に行われた結果、輸出産業としての地位が確立された。国際市場における競争の激化、保護主義にも関わらず前年比10%を越える成長を維持している。国内市場が小さい繊維産業は、輸出に依存せざるをえないが、アセアン諸国や人件費の安価な発展途上国に対抗するために一層の技術改革が求められている。

表3—3 工業製品別輸出構成

(単位：%)

	1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
食品・飲料・煙草	8.2	6.3	6.3	6.0	5.1	4.9	4.4	3.7	3.6
繊維・衣料・履物	12.8	10.3	10.2	10.0	9.1	8.7	8.5	7.8	7.5
木製品	7.4	2.9	3.5	4.2	3.6	3.2	2.9	3.4	3.8
ゴム製品	1.3	0.9	1.6	2.4	3.4	3.1	3.3	2.8	2.9
化学品	3.0	4.9	5.0	4.6	5.8	4.6	4.0	3.9	4.3
石油製品	3.0	8.3	4.7	4.1	2.9	2.7	2.7	1.9	2.1
非金属鉱物製品	1.0	1.2	1.2	1.5	1.7	1.8	1.6	1.4	1.3
金属・鉄鋼製品	4.0	2.9	3.4	3.8	4.4	4.0	3.5	3.1	3.1
電気・電子製品	47.7	52.1	55.3	54.1	56.5	56.9	56.5	58.0	58.4
輸送機器	3.5	4.5	3.4	3.4	1.9	3.2	4.1	5.4	4.9
その他	8.1	5.7	5.5	6.0	5.7	6.7	8.3	8.7	8.1
合計 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
(百万M\$)	6,319	12,471	15,352	20,344	26,848	36,567	46,83	61,427	38,444
(前年比%)	30.0	0.0	23.1	32.5	32.0	36.2	28.1	31.2	16.5

出典：Economic Report 1992/93

輸送機器分野の輸出は、額は少ないものの近年着実に増加している。この分野には自動車（乗用車、商用車）、自動車部品、オートバイ、スクーター（以上を陸上車両部門とする）、船舶、浮き構造物、エアクラフト部品等が挙げられる。1991年には、輸出額は、32.9億リングで工業製品の輸出額の5.4%を占めた。陸上車両部門は、輸送機器輸出の18.1%を占めた。乗用車は、国策車であるプロトンサガの輸出によるもので、1992年には英国16,423台、シンガポール1,824台、その他543台の計18,790台の輸出を行った。表3—4に自動車、二輪車および部品の輸出の推移を示す。

自動車部品に関しては、アセアン域内での分業を促進するために、1988年に「自動車部品の相互補完に関する協定(Brand to Brand Complementation)」が締結された。現在は、具体的な動きとなっていないが今後の動向に注意を払う必要がある。

船舶および浮き構造物の輸出は、主に東南アジア諸国向け海上石油掘削用である。

表3—4 自動車、二輪車および部品の輸出推移

	1988		1989		1990		1991		1992		1993	
	Unit	MRmil.	Unit	MRmil.	Unit	MRmil.	Unit	MRmil.	Unit	MRmi.	Unit	MRmil.
乗用車	581	20.6	11,969	185.2	12,994	203.1	14,242	229.5	18,849	330.6	8,339	163.2
商用車	1,067	17.6	588	24.1	429	17.7	406	24.3	526	28.0	287	17.6
二輪車	170	0.4	1,315	3.7	2,857	6.7	1,411	1.3	2,948	6.1	1,198	2.4
自動車部品		25.0		39.5		52.3		52.2		65.7		55.7
合計		63.6		252.5		279.8		307.3		430.4		238.9

注：1993年は1月～6月

出所：M I D A 資料

3—3 輸入

輸入構造の特徴は、資本財と中間財の総輸入に占める割合が非常に高いことである。表3—5に示す通り、1992年上半期における資本財、中間財の割合は全輸入の83%に達している。特に、製造業用の中間財の輸入が総輸入の約32%を占め、機械類の資本財がそれに次いでいる。これは、国内の輸入代替産業の保護のために、輸入を規制するとともに、原材料、部品および資本財の輸入については、有利な条件となっているためである。

表3—5 輸入構成

	金額 (\$ M)	比率 (%)
資本財		
機械	7,228	12.4
輸送機械	4,418	7.5
金属製品	3,316	5.7
その他	9,344	16.0
小計	24,306	41.6
中間財		
製造業用	18,659	31.9
建設業用	1,719	2.9
農業用	726	1.3
原油	199	0.3
その他	2,848	4.9
小計	24,151	41.3
消費財		
食料	2,047	3.5
飲料	222	0.4
耐久財	2,017	3.4
その他	5,364	9.2
小計	9,650	16.5
再輸出品		
スズ鉱石	270	0.1
天然ゴム	106	0.5
小計	376	0.6
合計	58,483	100.0

出所：Economic Report 1992/93

4. 輸出振興・投資促進

4-1 輸出振興

同国の輸出振興政策は、1971年からの新経済政策(NEP, 1971-1990)に基づく工業化政策により開始された。輸出振興策としては、輸出産業の投資に対する税制上の特典、資本財、原材料・部品の輸入に対する優遇措置が挙げられる。1971年には、電子産業を対象としたSpecial Incentive for Electronics Industry が制定された。同時期に自由貿易地域法(Free Trade Zone)を制定しインフラの整備に努めた。また、自由貿易地域外の輸出企業は、保税工場(Licensed Manufacturing Warehouse)として認可されると自由貿易地域と同等の優遇措置が得られる。

80年代後半には、工業基本計画(Industrial Master Plan, 1986-95)、第五次マレーシア計画(Fifth Malaysia Plan, 1986-90)が発表され、積極的な投資優遇策を講じ、工業セクターの開発における民間部門の役割の強化に努めた。特に、国連開発機構(UNIDO)の協力を得て策定された工業基本計画は、マレーシアの工業化の開発戦略として、工業製品の輸出拡大、民間投資の重要性を挙げている。マレーシア政府は、この勧告を推進するために、1986年に投資奨励法(Promotion Investment of Act 1986)を制定し、輸出指向型製造業に対する減免税、外資出資比率の規制緩和などを実施した。

4-2 投資促進

1968年に制定された投資奨励法(Investment Incentive Act 1968)以来、マレーシア経済は外資を導入することにより発展してきた。1985~86年の一次産品の価格の下落による経済が低迷したことをきっかけとして、民間資本の活用と一次産品に依存している輸出構造を工業中心型へ転換するために前述の新投資奨励法を制定した。これにより、製品の50%以上の輸出、350人以上のマレーシア人の雇用等の条件を満たす企業には、100%の外資の出資が認められることになり、88年以降外資が大幅に流入した。その後も、投資申請手続きの簡素化、税制上の優遇措置等の改正がなされている。マレーシアの投資奨励策は、同国経済の発展に寄与する産業をパイオニア産業として、優遇措置を講じている。輸出企業に対する優遇措置および雇用人数、輸出比率、付加価値率、現地調達率、立地条件を満たす企業に対して税制上の奨励措置(Investment Tax Allowance)を行っている。

5. 外国投資の現状

表5—1 国別投資認可額及び認可件数に示す通り、1986年の新投資奨励法以来、外国投資は増加を続けてきた。投資国別にみると、金額ベースでは、日本が第1位を占めている。特に、89年から91年にかけての日本からの投資の占める割合は非常に大きく、同国の高度成長の原動力となったといえる。投資件数では、シンガポールが第1位を占めている。また、投資上位国には、シンガポール、香港、韓国、アジアNIEs 3カ国が入っており、金額ベースではばらつきがあるものの、件数では毎年30%前後を占めている。これは、マレーシア経済と日本およびアジアNIEsを含めた東アジアの密接な関係を示している。

業種別投資認可額では、電気・電子機器部門に対する投資が著しい。雇用創出の面からもマレーシア経済に大きく貢献している。この結果、マレーシアは世界有数の半導体、家電製品の生産・輸出国になっている。1991年以降の投資は減っているが、これは世界的な景気後退とともに投資が一巡したことを示している。近年には、化学品、石油、基礎金属製品部門への投資が増加している。1991年においては、これに加え非金属製品、金属加工品部門の5部門で投資総額の60%を占めた。

近年マレーシアは慢性的な労働力不足に陥っており、特に熟練工の不足が顕著となっている。そのため、賃金が高騰している。新規進出企業の労働力の確保のための高賃金はもとより、既存企業間の労働者のジョブホッピングが盛んに行われることなど、企業活動に影響を与えはじめてきている。また、投資の急増により、工場用地の入手難、地価の高騰が生じている。

また、多くの国が外資導入に積極的になっており、これらの国内外の状況を考慮すると、これまでの労働集約型産業の導入から、資本・技術集約型産業の誘致に転換していくことが推測される。

表5-1 外国投資（国別・業種別認可額）

(1) 国別投資認可額及び認可件数										(単位：100万リンギ)									
		1986年		1987年		1988年		1989年		1990年		1991年		1992年					
		金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数				
日本		58.1	(45件)	230.8	(54件)	561.1	(82件)	1,065.3	(127件)	1,777.7	(134件)	1,450.9	(181件)	783.9	(146件)				
シンガポール		90.0	(64件)	135.4	(58件)	172.1	(134件)	269.6	(150件)	321.4	(147件)	397.9	(148件)	200.7	(184件)				
米国		17.1	(25件)	61.3	(22件)	252.6	(55件)	126.8	(30件)	187.1	(29件)	454.8	(45件)	568.9	(41件)				
香港		27.5	(17件)	27.8	(21件)	129.5	(50件)	112.5	(40件)	136.1	(43件)	315.2	(55件)	44.9	(38件)				
英国		19.1	(22件)	24.6	(10件)	94.8	(19件)	255.6	(16件)	315.4	(13件)	187.3	(20件)	1,027.5	(17件)				
韓国		1.6	(4件)	2.0	(3件)	23.3	(11件)	78.9	(29件)	164.2	(25件)	466.0	(43件)	46.2	(22件)				
オーストラリア		16.3	(14件)	29.7	(7件)	9.9	(9件)	15.0	(9件)	22.3	(17件)	175.7	(20件)	465.4	(20件)				
西独		1.4	(8件)	10.1	(7件)	25.6	(10件)	107.8	(10件)	57.9	(11件)	56.6	(19件)	36.9	(12件)				
合計(その他含む)		524.5	(302件)	750.0	(289件)	2,010.5	(578件)	3,401.2	(695件)	6,227.9	(815件)	6,073.4	(891件)	5,754.4	(744件)				

(2) 業種別投資認可額及び雇用創出人数										(単位：100万リンギ、千人)									
		認可額	雇用人数	認可額	雇用人数	認可額	雇用人数	認可額	雇用人数	認可額	雇用人数	認可額	雇用人数	認可額	雇用人数				
食品		122.5	(5.1)	99.3	(1.7)	267.3	(10.4)	135.6	(2.9)	129.1	(2.3)	109.3	(3.3)	134.4	(2.6)				
繊維品		14.4	(3.1)	21.8	(3.3)	88.0	(12.0)	230.8	(20.2)	312.2	(17.2)	212.8	(7.7)	408.6	(16.4)				
紙・印刷		5.1	(0.3)	20.9	(0.7)	10.8	(1.6)	58.6	(2.4)	120.2	(3.5)	85.2	(1.8)	17.9	(1.3)				
化学品		18.6	(1.0)	113.6	(1.3)	261.8	(4.1)	458.6	(1.9)	655.6	(4.6)	677.5	(3.4)	581.8	(2.5)				
石油・石炭		176.3	(0.3)				(0.3)	64.2	(0.1)	540.6	(3.1)	539.0	(1.6)	2,936.0	(2.6)				
ゴム製品		26.4	(1.5)	53.1	(6.0)	324.1	(33.8)	130.7	(13.3)	32.4	(2.5)	89.3	(5.4)	27.9	(2.8)				
非金屬製品		9.1	(0.9)	26.7	(1.4)	41.3	(3.5)	111.6	(3.3)	95.9	(5.0)	730.7	(6.9)	156.3	(2.5)				
基礎金屬製品		9.5	(0.4)	33.8	(2.0)	127.5	(2.0)	154.3	(3.3)	1,526.1	(8.1)	860.6	(13.5)	265.6	(5.3)				
金屬加工品		10.5	(1.2)	4.8	(1.0)	52.7	(3.7)	220.3	(5.9)	132.1	(3.7)	832.9	(6.1)	41.3	(2.3)				
電気・電子機器		52.3	(11.7)	264.7	(26.4)	596.5	(30.0)	1,112.0	(64.3)	1,654.8	(77.1)	1,139.7	(80.9)	426.2	(31.0)				
輸送機器		26.8	(3.3)	8.3	(0.4)	7.3	(1.4)	61.5	(3.6)	104.5	(3.3)	104.6	(4.1)	32.5	(1.3)				
合計(その他含む)		524.5	(33.0)	750.0	(52.0)	2,010.5	(122.3)	3,401.2	(165.9)	6,227.9	(171.5)	6,073.4	(183.2)	5,854.4	(94.4)				

(注) 1. 認可額は払込予定資本額
 2. 工業調整法の改正により86年10月1日以降の許可対象は資本金250万リンギ以上、又は従業員75人以上の投資
 MIDA資料
 (出所) 数字で見るマレーシア経済、マレーシア日本人商工会議所

6. 裾野産業育成計画の位置付け

6-1 裾野産業の位置付け

マレーシア通産省によると、中小企業は株主資本50万リンギ以下を小規模企業、50万リンギ超 250万リンギ未満を中規模企業と定義している。この定義に基づく中小企業は、製造業事業所数の92%、雇用者数の40%を占めている。91年における中小企業数は、20,571社とされており、この内83%の17,083社が小規模企業である。

このような状況の下、マレーシアの中小企業政策は、経済政策のなかでも重要な位置を占めてきた。新経済政策(New Economic Policy)に掲げられた2大目標は、雇用の創出による貧困の根絶と人種間、地域間格差をなくすことにあるが、製造業の大多数を占める中小企業の育成・振興は、この社会的公平の実現に対する有効な手段である。

第2点としては、経済発展のための産業構造の変革である。これまでマレーシアは、輸入代替工業化を終え、輸出指向型の工業に転換することにより大きく経済が発展してきた。しかし、これらの工業化は、政府主導および外資を中心としたものであり、これらの大企業を支える国内中小企業の発達には至っていない。中小企業の多くは技術、資金力、マーケティングおよび経営能力等多くの問題を抱えている。

近年のマレーシアは、外資を中心として投資が短期間に集中したため、労働力の不足、賃金の高騰、貿易収支の悪化などの問題が表面化してきている。また、国内の市場規模が狭小であることから、マレーシア経済は今後も輸出に依存せざるをえない。このため、マレーシアの国内産業の基盤強化、国際競争力の強化、国内産業の高度化が必要とされ、大企業の補完産業として位置付けられている中小企業の育成は重要な課題となっている。

6-2 自動車産業の位置付け

自動車産業は、素材産業、部品産業から燃料販売、運送業等のサービス業までの広範な関連産業を持ち、経済に大きなインパクトを与える産業である。マレーシアの自動車産業の役割には2点が挙げられる。第1には、高速道路を含めた全国的な道路が比較的発達しているマレーシアでは、輸送手段としての自動車は重要な役割を担い、経済成長とともに今後も需要は増大していく。従って、自動車産業の発達による経済効果には多大なものがある。第2点としては、上述したように広範な関連産業を有する自動車工業が発達することにより、関

連工業分野の基盤が確立することである。

マレーシアの自動車の生産台数は、表6—1に示す通り、経済動向に大きく左右されている。1980年の10万台から1984年には12万台と拡大してきたが、深刻な経済不況により、86年から88年の3年間は大幅に減少した。89年以降は回復し、91年には20万台となった。

マレーシアの自動車市場は乗用車が中心であり、市場の70%前後を占めていることから、一般大衆の購買力に左右される。自動車の普及率は、アセアン諸国ではシンガポールについて高く9.4人/台で、乗用車の普及率は11.4人/台である。

表6—1 自動車および二輪車の生産台数の推移

年度	乗用車		商用車		小計	二輪車	
	台数	前年比(%)	台数	前年比(%)	台数	台数	前年比(%)
1980	81,065		25,187		106,252	176,708	
1981	87,822	8.34	24,353	-3.31	112,175	185,450	4.95
1982	85,321	-2.85	14,043	-42.34	99,364	205,362	10.74
1983	100,223	17.47	18,239	29.88	118,462	240,363	17.04
1984	96,361	-3.85	28,555	56.56	124,916	179,585	-25.29
1985	69,769	-27.60	42,053	47.27	111,822	180,184	0.33
1986	42,180	-39.54	19,814	-52.88	61,994	109,829	-39.05
1987	33,685	-20.14	15,295	-22.81	48,980	77,655	
1988	61,338	82.09	23,787	55.52	85,125	99,517	28.15
1989	81,873	33.48	48,772	105.04	130,645	151,710	52.45
1990	116,984	42.48	75,054	53.89	192,038	211,804	39.61
1991	136,184	16.41	81,099	8.05	217,283	229,865	8.53
1992	117,773	-13.52	35,054	-56.78	152,827	242,374	5.44
1993	59,668		17,784		77,452	128,974	

注：1993年度は1月～6月

出典：MIDA資料

マレーシアの自動車産業の特徴として、国策会社であるプロトン社による国民車の生産が挙げられる。「国民車構想」は1982年にマレーシアの工業化政策の一貫として、マハティール首相によって打ち出された。この国民車構想は以下を目的とした。

- (1) 自動車関連技術・技能・ノウハウの習得、向上を通じ、マレーシア自動車産業の合理的発展および自動車関連産業の育成、発展、裾野を拡大する。
- (2) マレーシア市場のニーズを満たす独自モデルを購入可能な価格で供給する。
- (3) 自動車産業へのプミプトラの参加をうながす。

国民車構想の実施に伴い、完成車の輸入は原則的に禁止され、現地組立車では、乗用車は42%の高関税賦課と輸入ライセンス制の政策を実施する一方、「サガ」に対してはKD部品の関税免除、物品税の軽減等の優遇措置を行った。1985年から小型乗用車「サガ」の生産・販売が開始され、85年には乗用車市場の85%を占めた。その後、シェアは下降したが依然65%の高いシェアを維持している。

表6-2 マレーシアの自動車販売台数の推移

(単位：台)

年度	乗用車		
	総計	プロトン	シェア(%)
1984	96,247	0	0.0
1985	68,727	7,047	10.3
1986	51,569	23,890	46.3
1987	38,170	24,970	65.4
1988	49,957	42,098	84.3
1989	79,962	52,657	65.9
1990	116,777	72,522	62.1
1991	130,455	84,827	65.0

出典：アジア諸国のモータリゼーションに関する調査研究報告書

以上から、マレーシアの自動車産業の特徴は、市場規模が小さく国内の経済情勢に大きく左右されることが挙げられる。周辺諸国と比較し、1人当たりの自動車の保有台数が高く人口も少ないことから、市場の大幅な拡大は望めない。乗用車市場の拡大が低水準の現状においては、自動車産業全体から見た場合、狭小な市場を国策会社であるプロトン社が大きく占有していると言える。

6—3 自動車部品産業の位置付け

自動車の構成品は2万～3万点に上り、多種多様にわたっている。自動車部品産業の特徴を、表6—3品目別出荷構成比、表6—4出荷先別構成比に示す。日本における自動車部品の出荷金額の構成は、車体部品の占める割合が28%と高く、次にエンジン部品、駆動・伝導および操縦関連部品が続いている。また、電装品および電気・電子関連部品は合計で20%となる。

一方、出荷先では自動車メーカー向けが82%を占めている。国内市場向け出荷に限定すると、自動車メーカーの組付向け出荷のみで80%を占めており、部品産業の自動車メーカーへの依存度の大きさを示している。車検、定期点検制度が実施されている我が国においても、補修市場の占める割合は3.6%である。

表6—3 日本における品目別出荷構成

(単位：%)

部 品		用 品	
エンジン部品	16.5	カーラジオおよびカーステレオ	3.4
電装品・電子部品	6.6	冷房装置および暖房装置	5.6
照明・計器等電気・電子部品	13.2	その他	2.7
駆動・伝導および操縦措置部品	16.1		
懸架・制動装置部品	7.9		
車体部品	28.0		
部品計	88.3	用品計	11.7
部品・用品合計		100.0%	

注：構成比は出荷金額をベースにしたもの。

出所：平成4年度「自動車部品出荷動向調査」

表6—4 日本における部品メーカーの出荷先別構成比

(単位：%)

四 輪 車 用		二 輪 車 用	
自動車メーカー向け		組付（国内）	82.7
組付（国内）	74.7	（海外）	7.9
（海外）	3.4	補修（国内）	4.4
補修（国内）	3.5	（海外）	4.9
（海外）	0.3		
車体メーカー向け	1.9		
部販・共販向け	0.3		
部品メーカー向け	9.1		
直接市場向け			
（国内）	3.0		
（海外）	3.7		
小計	100.0	小計	100.0

出所：平成4年度「自動車部品出荷動向調査」

マレーシアの自動車部品産業は、1968年に制定された投資奨励法によって優先業種に指定された。Malaysia Invest in the Manufacturing Sector, MIDAによって示されている奨励産業と製品は以下である。

二輪車・自動車、二輪車・自動車組立部品と付属品の製造

- (1) 二輪車・自動車の製造
- (2) エンジンとその部品
- (3) トランスミッション・ファイナル駆動装置・車輪（部品を含む）
- (4) シャーシー車体（燃料タンクとその部品を含む）
- (5) サスペンション・安定装置およびその部品
- (6) 電気・電子システム・計器とその部品
- (7) 燃料・ブレーキ・点火・ステアリング・冷却・空気取り込・排気・スターターの各システムとそれらの部品
- (8) その他二輪車・自動車組立部品と付属品

マレーシア政府は国内部品産業を育成するために、部品の輸入関税を平均25%にするとともに、国産化義務部品(Mandatory Deleted Components Programme)と、生産車の国産化政策(Local Content Policy)を実施している。国産化義務部品は、輸入禁止措置がとられたため海外の部品メーカーの進出が増加した。これらの政策の詳細については、自動車産業で述べる。

自動車メーカーおよび自動車部品産業の関連を図6-1に示す。大手部品メーカーには、外資との合弁・技術提携企業、純国内資本の企業である。プロトン社の部品供給会社(Proton Vendors Associationの所属会社)は117社、UMW(トヨタ系列)社では40社である。部品メーカーの多くは、自動車メーカーの系列下になく、納品先は多くの自動車メーカーにわたっている。MIDAより得たリストによると、自動車部品メーカーは172社である。プロトンベンダーのリストと照合すると、部品メーカー数は約120社と推定される。企業規模は明確でないが、製造品目が1、2種の企業を含んでいることからこの数字には中小企業もふくまれていると考えられる。

面接調査において、部品メーカーに問題があっても自動車メーカーからの指導が行き渡らないこと、また前述したMDCP、LCPなどによる優遇措置のため、一部の部品メーカーは企業努力を行っていないとの指摘があった。

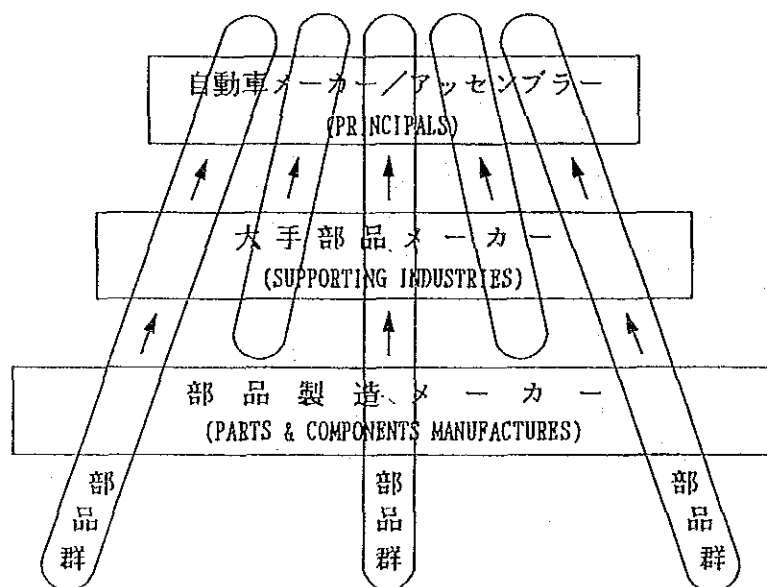


図6-1 自動車産業および部品産業関連図

6-3 自動車部品産業育成計画の位置付け

マレーシア政府は、広範な関連産業を有する自動車産業の発展を工業開発の重点課題としている。プロトン社では、初代の国民車「サガ」に続き、「ウィラ」の生産を開始するとともに、新たな軽自動車「M2」の生産プロジェクトも実施段階にきている。このような自動車産業の状況において、国内の自動車部品産業の育成は急務となっている。政府は、これまで部品の輸入禁止措置、国産化義務部品、国産化比率などさまざまな規制、保護を行ってきた。しかし、今後国際化せざるをえない部品産業界は、技術力、経営上の問題点を多く残している。政府から積極的な支援を受けているプロトン社のベンダーについても、同様なことが言える。

次に挙げられるのが、いわゆる二次・三次下請けの育成である。事前調査のヒアリングにおいてマレーシア側は、部品組立・加工の一次下請け産業をSupporting industry、これに部品、材料を供給する業者をParts and components manufacturersとしており、二次・三次下請けにあたるこれらの企業の育成を求めている。

自動車メーカーと同様に部品メーカー（一次下請け）も当然コストは重要な問題である。しかし、原材料、部品などの調達、国内の外注企業が少ないことから、輸入に頼っており、コスト高の一因となっている。また、技術面においても、大手の一次下請け業者は外資との合併、技術提携による技術移転が可能であるが、資金力に欠ける二次・三次下請けには支援策を必要としている。

このような部品メーカーにとっての裾野産業の育成は、今後の自動車部品産業ひいては自動車産業を支える重要な課題であるとともに、マレーシア経済の問題点である国内産業間のリンケージを高める上でも重要となっている。

7. 本格調査時の留意点

- (1) マレーシアの自動車政策の基本には「国民車構想」があり、政府主導による産業開発が進められている。従って、自動車部品産業育成計画の策定にあたっては、これらの政策に十分な配慮を払う必要がある。また、本格調査のカウンターパートはマレーシア通産省(MITI)であるが、政策の実行機関である工業開発庁(MIDA)の協力を求める必要がある。
- (2) 対象分野の選定にあたっては、中小企業群の実態を調査のうえで実施効果の高い分野を選定することが望ましい。そのためには、現地調査においてローカルコンサルタントを有効に活用することが望ましい。
- (3) マレーシアの自動車部品産業は市場規模が小さいことに問題がある。従って、輸出拡大、他業種への製品の供給の可能性等についての検討が望まれる。
- (4) 自動車メーカーの開発戦略、地域戦略等の我が国で公表されている文献に基づき、マレーシアの自動車部品産業の位置付けを明確にすることにより、実施可能性の高い計画を策定することが望まれる。
- (5) 自動車部品産業の育成には、外資、特に日系部品メーカーの誘致、技術提携が不可欠である。これを促進するための税制、金融面における優遇措置および情報システム等に対する具体的な方策を検討する必要がある。

現地調査収集資料

- 1) Econmic Report 1992/93, Ministry of Finance Malaysia
- 2) Yearbook of Statistics 1992, Department of Statistics, Malaysia
- 3) Industrial Surveys Construction Manufacturing Mining and Stone Quarrying 1991, Department of Statistics, Malaysia
- 4) Mid-term Review of the Sixth Malaysia Plan 1991-1995, Prime Minister, Malaysia
- 5) Small and Medium Size Industries, 93/94, Federation of Malaysia Manufacturers
- 6) マレーシアハンドブック'92、マレーシア日本人商工会議所
- 7) 数字で見るマレーシア経済 1993年6月、マレーシア日本人商工会議所
- 8) 第17回景気動向調査、マレーシア日本人商工会議所
- 9) マレーシア概観 1993年10月
中小企業金融公庫クアラルンプール駐在員事務所
- 10) マレーシア1994年度予算案、
東京銀行クアラルンプール支店、マレーシア貿易投資相談所

VI. 自動車産業の現状

1. 自動車の普及状況

マレーシアの自動車保有台数は1988年の統計で171.2万台であり、人口100人当たり9.1台の普及率である。次頁の図1に示す様に、GNPとの相関で比較すると、ASEAN諸国は全般に自動車保有台数がGNPに比して大きい傾向をもっている。

タイのバンコクで問題になっているのと同様、マレーシアでも道路などのインフラの整備が自動車の普及に追いつかず、首都クアラ・ Lumpurでは交通渋滞が激しくなっている。

2. 自動車の生産状況

マレーシアでは1968年頃より、部品の輸入による自動車の組立がはじまり、自動車組立会社は11社になっていたが、1983年に国策自動車会社PROTON (Perusahaan Otomobil Nasional Berhad) が設立され、国内市場におけるシェアを大幅に拡大した(1992年には市場占有率67%となった)ので、その内の2社が撤退し9社となった。1986-1990年の間の各Assemblersの組立台数の推移は表1の通りである。尚、1991、1992年は合計数のみの統計を示す。正確な統計は得られなかったが、現在、PROTON社以外の各社はかなり低い操業度であり、Assembly Service社 1.7万台/年、Tan Chong Motor Assemblies社 1.1万台/年の水準に落ちており、1990年以降に大巾な人員削減を行った様である。

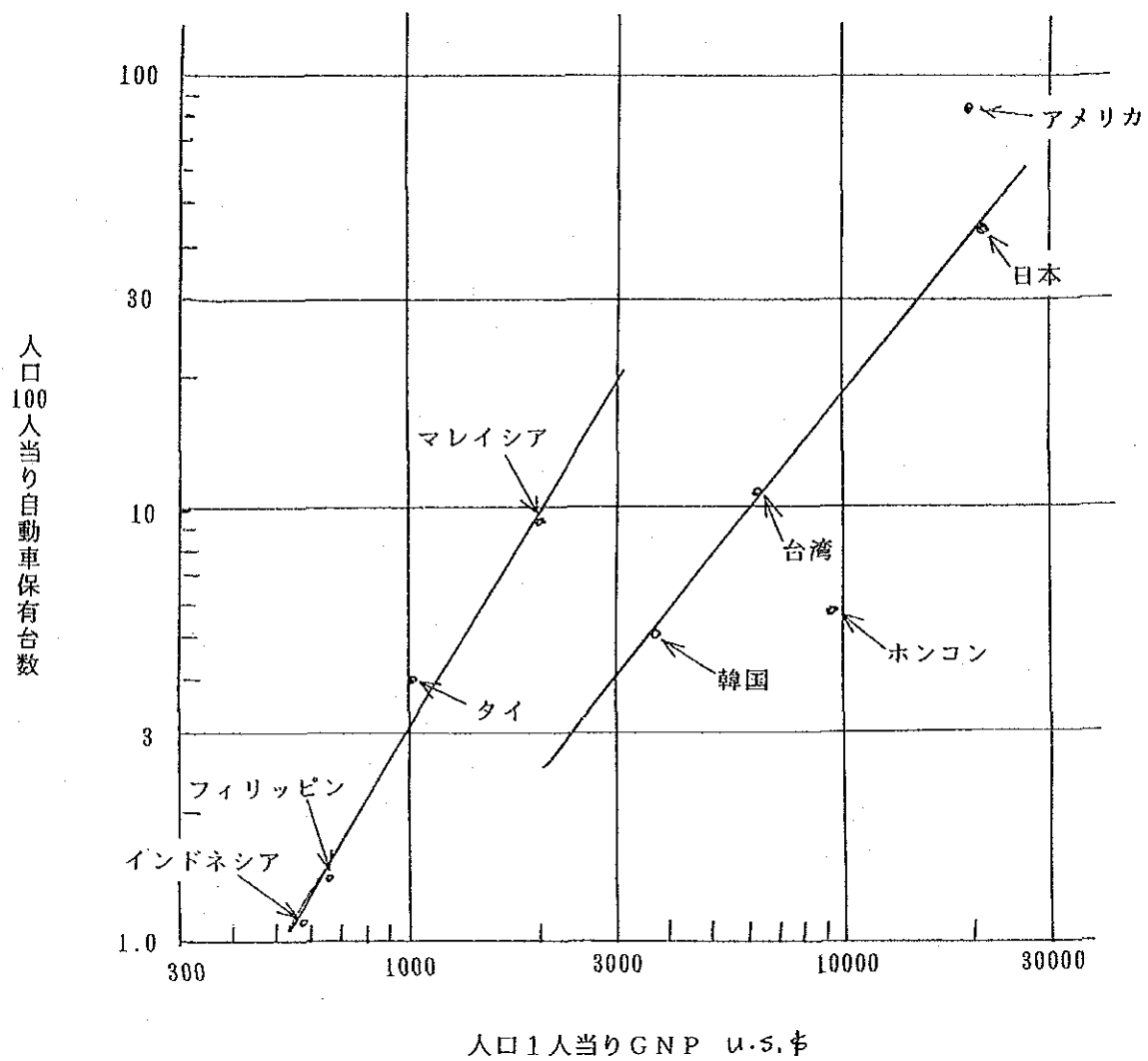


図1 自動車保有台数の比較
(1988年末ベース)

* 基本データは世界国勢図会 '92-'93版による。

表1 自動車の生産状況

Malaysia: total vehicle production by assembler, 1986-90
(units)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Proton	24.871	24.345	44.665	64.000	78.000		
Assembly Services Sdn Bhd	12.742	7.606	13.848	26.037	36.881		
Tan Chong Motor Assemblies Sdn Bhd	8.798	7.311	11.143	18.594	23.405		
Associated Motor Industries (M) Sdn Bhd	5.230	3.425	4.963	12.581	20.025		
Automotive Manufacturers (M) Sdn Bhd	2.490	2.363	3.241	7.241	13.056		
Oriental Assemblers Sdn Bhd	2.552	1.758	4.272	7.734	10.907		
Cycle & Carriage Bintang Bhd	454	431	637	1.740	5.151		
Swedish Motor Assemblies Sdn Bhd	351	412	1.270	2.005	3.405		
Kinabalu Motor Assembly Sdn Bhd	550	438	717	856	930		
Asia Automobile Industries Sdn Bhd	2.092	923	301	-			
Sarawak Motor Industries Sdn Bhd	1.638	141	-	-			
Total	61.768	49.153	85.057	140.788	191.760	111.671	188.279

1990 estimates annualise first eight months' production.

Sources: MMVAA; Cresap; industry estimates.

*1991、1992のデータはMIDA提供の資料による。

3. 自動車の輸入状況

完成車の輸入は新車ではほとんど行われていない。中古車が旅行者によって持込まれる場合がほとんどである。1987～1992年の統計を表2に示す。

表2 自動車の輸入状況

	(単位台)					
	1987	1988	1989	1990	1991	1992
乗用車	6,805	9,012	10,008	11,171	12,117	10,472
商用車	184	450	905	12,833	11,958	10,962
計	6,989	9,462	10,913	24,004	24,075	21,434
生産台数	49,153	85,057	140,788	191,759	111,691	188,279

表の下段に各年の自動車生産台数を示した。輸入は車全体の需要の伸びほどには伸びていない。

完成車の輸入に対しては1989年1月1日より割当制が行われており、国内生産車との比を表3の様に制限されている。(但し、表2の統計では1992年台数比では11.4%で少し疑問がある。中古車は安く申告されているのかも知れない。)

表3 自動車の輸入制限

年	輸入車／国内組立車
1988	10%
1989	10%
1990	10%
1991	9%
1992	8%
1993	7%
1994	6%
1995	5%

又、完成車(CBU)輸入に対しては禁止的な高関税が課せられている。税率は輸入車の価格に対して累進的で表4の通りである。

表4 完成車に対する輸入関税

輸入額 (M\$)	税 率
20,000 迄	140%
次の5,000	160%
次の5,000	185%
次の5,000	210%
次の5,000	250%
更に超えた部分	300%

これには更に国内税である売上税10%が加算される。従って、合計で平均 250%程度の税金がかかると言われている。

これに対してノックダウン組立の場合は表5に示すような税金がかかる。

表5 ノックダウン組立車に対する税

	輸入税	物品税	売上税
トラック等	0%	15%	10%
商用・乗用両用車	5%	30%	10%
四輪駆動車	5%	45%	10%
乗用車	42%		10%
(M\$)			
7,000迄		25%	
7,001-10,000		30%	
10,001-13,000		35%	
13,001-20,000		50%	
20,001-25,000		60%	
25,001以上		65%	
PROTON車	0%	13%	10%

乗用車の物品税率は平均として50%位になっているという。但し、PROTON社に対しては優遇策が取られており、CKD 部品の輸入に対する関税が免除され (0 %)、物品税が13%に軽減されている (これもかつては免除されていたらしい)。

現在PROTON車の価格は

PROTON SAGA 1,300cc標準車 M\$30,000 (約 135万円)

WIRA 1,500cc標準車 M\$40,000 (約 180万円)

であるが、これと競合するCKD 車は税額の差が大きいためM\$60,000～M\$70,000とも言われている。

尚、PROTON SAGA は1982年型の三菱ランサーと同型であり、WIRAは1992年型の三菱ランサーと同型である。

政府はダイハツミラーを原型とする第2国民車（マハティール首相の首文字をとってM-2 車と呼ばれている）を生産する計画を立てており、新たにダイハツと合併会社を設立する予定である。M-2 車はM\$22,000で販売し、660ccのエンジンをつけた軽自動車となる。

4. 自動車関連技術レベルの現状

自動車の組立についてはすでに技術が確立しており、又、日本の自動車メーカーによる指導が行届いているので、基本的な問題はない。これ迄ロボットの導入はほとんどなされていないが、最近労働賃金上昇しており、雇用も次第に困難となりつつある（失業率は1993年12月 3.0%と言う）ので、将来、ロボットの導入が課題となってくるかもしれない。

従来、国産化出来なかった大型プレスで加工することの必要な車体部品および鑄造と精密機械加工の必要なエンジン部品の製造が、PROTON社で始められている。

自動車用鋼板を含めて、金属素材はほとんど生産されておらず輸入に頼っている。

自動車の生産台数は1ライン 5,000台／月が最小の単位と言われているが、PROTON社がようやくこの域に達しているにすぎない。自動車の主要生産国での小型乗用車の生産は20,000台／月程度の規模で行われていることから見て、量産車によって国際市場で競合することは困難である。PRESTAGE CARと呼びうる様な高級車を設計する技術はまだ存在しない。

従業員1人当りの生産台数を比較した結果を表6に示す。会社によって自社で生産している部品の範囲が異なるので一概には言えないが、マレーシアの自動車組立産業の生産性はかなりの水準に達していると言えよう。

表6 従業員1人当り生産台数の比較

	生産台数 (千台/年)	従業員数 (人)	従業員1人 当り生産台数
PROTON	100	4,000	25
ASS (トヨタ系)	17	600	28.3
TCMA (日産系)	11	550	20
トヨタ自動車工業 (日本)	3,345	72,000	46.4
日産自動車 (日本)	2,020	53,000	38.1
三菱自動車 (日本)	833	27,000	30.9
現代自動車 (韓国)	560	41,000	13.6
タイ イスズ (タイ国)	70	2,000	35

5. 自動車部品産業の現状

部品産業もかなり発達しているが、車体用の大型部品（プレス加工品）、エンジン部品、トランスミッション部品を生産出来る企業は全くない。現在、組立企業自体がエンジン、トランスミッション等の組立を行っている。又、PROTON社では社内で大型プレスによる車体部品加工をはじめており、エンジン部品の機械加工もはじめている。又、同社は近くシリンド・ブロック鑄造ラインも設ける予定であると言う。将来は下請企業へこれらの仕事が分散して行くことが望ましいが、現状では国産化率向上のために親企業が生産することはやむをえないであろう。

これら以外の自動車部品産業はかなり発達しており、排気管、シート（座席用椅子）、ラジエータ、タイヤ、ガラス等、ほとんどの部品が生産されている。

政府によって表7の30品目に国産品を使用することが義務付けられている。先にも述べた様に、PROTON社は自社で車体用大型部品のプレス加工およびエンジン部品の製作を行っており、80%の国産化（Localizationとマレイシアでは呼んでいる）を達成しているとしているが、他の各社に対しても表8の様なプログラムで国産化を達成することが要求されている。

表7 国産品使用強制品目

1. Air filter
2. Alternator and Voltage regulator
3. Battery
4. Carpet and underlay
5. Coil spring
6. Exhaust system
7. External body protective moulding
8. Flasher relay
9. Fuel tank
10. Glasses
11. Horn
12. Leaf spring
13. Melt damping sheet
14. Mudflaps
15. Radiator
16. Radiator hoses
17. Seatbelts
18. Seat and slide assemblies
19. Seatpads
20. Shock absorbers
21. Spark plug
22. Starter motor
23. Tubeless tyre valves
24. Tubing for brake, clutch and fuel
25. Tyres
26. Wheel nuts
27. Windscreen washer
28. Wiper motor
29. Wire harnesses
30. U-bolts assemblies comprising of spring pins and shackle pins/bolts and shackle assembly for commercial vehicles

表8 国産化率向上計画

	目標国産化率 (%)				
	'92 31 Dec.	'93 31 Dec.	'94 31 Dec.	'95 31 Dec.	'96 31 Dec.
<u>Category I</u> 乗用車1,850cc 以下	30	40	50	55	60
<u>Category II</u> 乗用車1,851cc-2,850cc および商用車2,500GVW以下	20	30	35	40	45
<u>Category III</u> 乗用車2,851cc 以上及び 商用車2,500GVW以上	使用強制品目のみ				

(注) cc エンジンシリンダー容積 GVW 総重量

この要求期日は当初各年の1月1日とされていたが、これが12月31日に変更された。
すなわち、1ヶ年の延期が認められた。

国産化率の計算は次式によることになっている。

$$\frac{\text{国産品のコスト}}{\text{CKD パックのCIF 価格} + \text{国産品のコスト} + \text{直接経費}} \times 100 (\%)$$

しかし、実際の運用では勝手に国産品のコストを高く見積って国産化率を上げることを防ぐために点数制が取られていて、各部品についてあらかじめ国産化率 (%) に相当する点数 (LC Credit %) が定められていて、国産部品を使うことで点数相当分の国産化率が認められる制度になっている。この点数は自動車工業会 (AFM) が立案して政府に提案し、協議によって決めることとなっている。最新版の大枠は表9の通りであるが、この大枠の下で更に部品毎に細分化した点数表が示されている。タイ国でもこれと同様の点数制がとられている。

又、自動車会社が自社ブランドの範囲においてマレーシアで集中生産を行い、他国へ輸出する代りに、他国から同額の部品を輸入する場合 (BBC: Brand To Brand Compensation と呼んでいる。) にはこの輸入品を国産品として国産化率の計算に使うことができる。

6. 工場視察結果

(1) Tan Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd.

表9 国産化率算定用点数表 (マスター)
(1993年1月第2版)

MAJOR GROUP	SUBGROUP	LC CREDIT%	REMARKS
ENGINE	1.1 ENGINE ASSEMBLY	4.00	Catalytic converter included
	1.2 CYLINDER HEAD	2.64	
	1.3 CYLINDER BLOCK	2.64	
	1.4 CRANK CASE	2.22	
	1.5 OTHER RELATED PARTS	0.82	
	1.6 LUBRICATING SYSTEM	1.42	
	1.7 FUEL SYSTEM	3.90	
	1.8 INDUCTION SYSTEM/EXHAUST SYSTEM	4.40	
	1.9 COOLING SYSTEM	2.22	
	1.10 ENGINE CONTROLS	0.27	
	SUBTOTAL	24.53	
POWER TRANSMISSION	2.1 CLUTCH	1.55	
	2.2 GEARBOX	4.87	
	2.3 PROPELLER SHAFT	3.31	
	2.4 REAR AXLE	4.63	
	SUBTOTAL	14.36	
ELECTRICAL SYSTEM	3.1 BATTERY	0.89	
	3.2 ALTERNATOR	1.27	
	3.3 STARTER MOTOR	0.78	
	3.4 IGNITION SYSTEM	1.08	
	3.5 LIGHTING	0.97	
	3.6 OTHER ELECTRICAL EQUIPMENT	0.73	
	3.7 WIRING AND FUSES	1.99	
	3.8 INSTRUMENTATION	2.35	
	SUBTOTAL	9.56	
BRAKES	4.1 WHEEL BRAKE	1.64	
	4.2 PARKING BRAKE	0.28	
	SUBTOTAL	1.92	
SUSPENSION AND STEERING	5.1 SUSPENSION	5.98	
	5.2 STEERING	2.99	
	SUBTOTAL	8.97	
WHEEL COMPLETE	6.1 WHEELS	3.54	
	SUBTOTAL	3.54	
BODY	7.1 BODY COMPLETE	17.60	Dashboard include glovebox point change from 0.1 to 1.03
	7.2 EXTERIOR COMPONENTS	5.46	
	7.3 INTERIOR COMPONENTS	12.38	
	SUBTOTAL	35.44	
DIRECT CONSUMABLES MATERIALS		5.00	
	SUBTOTAL	5.00	
ACCESSORIES	9.1 RADIO	2.85	edditional accessories approved by MITI
	9.2 AIRCONDITION COMPLETE	4.68	
	9.3 OTHERS	0.31	
	9.4 ACCESSORIES	4.35	
	SUBTOTAL	12.19	
	GRAND TOTAL	115.51	

Tan Chong Group はマレーシアの大きな産業資本の一つであるが、Group 内に自動車関連分野の持ち株会社Tan Chong Motor Holding 社を設立しており、その傘下に7社の企業を所有している。Motor Assemblies社はその内の1社で自動車の組立を行っている。工場はクアラ・ルンプールの市内にある。

1958年にTan Chong Group は車の販売を始めており、Motor Assemblies社は1974年の創設である。同社の最初の車のロールオフ（出荷）は1976年である。最大の生産実績は1984年に月産 4,000台（年産 4.8万台相当）を達成している。現在は年産 1.1万台で従業員数は 550名である。日産自動車と提携して主として日産ブランドの車を組立てている。但し、日産の資本はMotor Holding に 5%入っているだけである。現在のところ、日本からの技術者の駐在は全くないが、車の品質には自信を待っており、1986年以来同社の車には2年間の補償期間をつけて売っている。

現在同社では多種の車を同一ラインで生産しているが、混乱を避けるため同時に流すのは3車種に限定している。工場内はよく整頓されており、仕掛品を減すためにカンバン方式に近いコントロールが行われている。又、ラインの各所に新入工員訓練のためのセクションがあり、ここで簡単な訓練を行ってからラインへ投入すると言う。すでにISO 9000の認定を受けたと言っており、品質管理の水準も高い。

同社の下請部品メーカは傘下に後述するAuto parts Manufacture社のGroup があるが、傘下企業以外からも供給を受けている様である。部品業者からの納入時検査での不良率は0.5%程度であると言う。マレーシアでは国産化率が義務付けられており、下請業者の供給能力は低いので、下請部品メーカは一般に強気であり、価格の低下、品質向上等の要求は難しいとの事であった。

（2）Assembly Services Sdn. Bhd.

Assembly Services 社はUMW Toyota社が 100%出資している自動車組立会社である。工場はクアラ・ルンプールの郊外Shah Alam にある。先に述べたTan Chong Group の場合も同様であるが、自動車のノックダウン組立（CKD）は自動車販売会社が輸入元になって部品を輸入し、組立会社は組立だけを委託されて行う形となっている。これはタイいずれの場合も同様であった。

UMW Toyota社にはトヨタ自工が18%出資し、更に豊田通商（日本）が15%出資しているのでトヨタ系の出資は合計33%である。Assembly Services 社には常時2人の技術者がトヨタ自工から派遣されているもようである。

Assembly Services 社のラインはトヨタ自工の指導によって設計されたもので車体部品はサブラインで組立てられ、1本の車体組立ラインに合流するようになっている。艀装ラインは4本あって小型トラック（HILUX 等）、バン、乗用車、トラックが各々組立てられている。

同社の従業員は現在 600人で生産台数は17,000台／年であるが、1991年には 1,411人で 39,000台／年の生産をした実績がある。同社では直接工数は36人・時／台に達しており、トヨタ自工（日本）の32人・時／台に近い生産性であると言っている。1991年以降に大幅な人員削減をしたのであるが、マレーシアでは失業率が低く、雇用機会には恵まれているとのことで、希望退職者をつのることで問題なく減員することができたと言う。

（3）Seat Industries 社

自動車の座席用Seatの製作を専門にしている会社でUMW Toyotaの子会社の一つである。Assembly Service社と同じ敷地の中に工場がある。ここでは座席の骨格となるパイプ構造にフォームラバーのクッションを入れて、布製のカバーを縫製して組立てる作業を行っていた。主としてAssembly Service社で組立てる車のものを生産しているもようである。Assembly Services 社見学のついでに見学したが、忙しく操業しており、仕事量はかなり多い様に見受けられた。

（4）Automotive Industries 社

Automotive Industries 社は1972年の創立でUMW Toyotaの子会社の一つである。排気管の製造を専門にしている。同社はSeat Industries 社と同様Assembly Service社の敷地内に工場をもっていたが、PROTON社からの受注に成功し、PROTON社向けの生産が多くなったので工場をPROTON社に近い工業団地へ移した（ここもShah Alam の市内である）。

現在は全生産量の73.1%をPROTON社に納入しており、トヨタ用は11.5%である。マレーシアの中では排気管市場の78.2%の占有率であると言う。残りは群小メーカであるとのことである。

排気管はステンレスの薄板と管を溶接して製作しているが、材料は輸入によっている。主として現地に進出している住友と丸一が供給しているようである。

排気管は元来、精密部品ではないので品質上の問題は無いと思われるが、接合部の出来具合、曲げ細工等はかなり荒っぽい感じである。

生産量に差があるので、PROTON向と他社向とは若干価格に差をつけているもようである。

従業員数は 129名であり、この内直接工は88名である。

（5）TRACOMA 社

TRACOMA 社はPROTON社の下請企業で構成されている協力企業会（彼等は三菱自動車の例にならってPROTON KASHIWA KAIと自称している）のPERSATUAN PEMBEKAL PROTON（PROTON VENDERS ASSOCIATION）の会長が経営する会社である。

工場はPROTON社に近いShah Alam にあり、従業員数 196名、売上高約M\$ 9百万（約4億円）の企業である。創設は1984年で払込資本金はM\$百万（約4.5千万円）である。小型のプレスで加工できるものを中心に製造しており、ドアヒンジ、ペダル、ギヤシフトレバー等がつくられている。ギヤシフトレバー、ドアヒンジ等については日本の水島プレス工業（岡山）と技術提携している。製品の品質は一見したところ良さそうである。プレスは油圧プレスも数台あるが、大部分が機械プレスである。自動化はほとんどなされていない。

（6）PROTON VENDERS

PROTON VENDERSには現在 111社が加盟しており、大型車体部品、エンジン部品、トランスミッション部品を除くほとんどの部品を生産している。PROTON社はSingle Sourcing、すなわち、1つの部品について1社からのみ調達するという政策をとっており、系列化を図っている様に思える。但し、PROTON VENDERSには先に述べたUMW Toyota系のAutomobile Industries、次に述べるTan Chong 系のAuto Parts Manufacturers社もmemberとして加入している。

（7）Auto Parts Manufacturers社

Auto Parts Manufacturers社はTan Chong Group の自動車部品会社である。この傘下には更に12社があって一つの企業Group になっている。今回、訪問して見学したのはAuto Parts Manufacturers社のSEATS, RADIATOR, SPRINGS, COIL SPRINGSの各事業部である。これらの事業部の工場はクアラ・ルンプールの外港であるPort Klangにある。

SEATS DIV.の従業員は 500名で年間売上高はM\$ 3千万（約13.5億円）である。

この工場ではフォームラバークッションの製造フレームの製造が行われていて、縫製を含めてSeatの1貫生産が行われている。Seatは乗用車用だけでなくバス用、フェリーボート用等も生産されている。

RADIATOR DIV. は従業員50名でM\$ 7百万（約3.15億円）の年間売上高である。ここでは銅の薄板でフィンをつくり、これをろう付してラジエータに組立てている。

SPRING DIV. は板バネを熱間成形で製造している。従業員は30名で年間売上高はM\$ 3百万（約1.35億円）である。

COIL SPRING DIV.は熱間でコイルスプリングを製造している。従業員は25名で年間売上高はM\$ 3百万（約1.35億円）である。

これら4つの事業部（Div.）は同じ敷地内の同じ建物の中にある。

APM Group にはこの他に次の各社がある。

APM PLASTICS社

従業員 200 名 年間売上高 M\$16百万

所在地 Port Klang

製品 プラスチック部品

APM METAL INDUSTRIES社

従業員 35名 年間売上高 M\$ 1.2百万

所在地 Port Klang

製品 Uボルト、シャックル、ピン等

APM SHOCK ABSORBERS 社

従業員 110 名 年間売上高 M\$19百万

所在地 Port Klang

製品 ショックアブソーバ

APM TOOLING CENTER社

従業員 15名 年間売上高 M\$ 1.2百万

所在地 Port Klang

製品 金型・治工具

APM TRIM PARTS社

従業員 15名 年間売上高 M\$50万

所在地 Port Klang

製品 内装部品

APM AUTO MECHANISM社

従業員 20名 年間売上高 M\$ 6百万

所在地 Port Klang

製品 ウインド開閉装置、手動ブレーキ、ドアロック等

AUTO CULTURE SUPPLIES 社

従業員 60名 年間売上高 M\$ 3百万

所在地 Port Klang

製品 シートカバー、車カバー等

APM AIR CONDITIONERS社

従業員 150 名 年間売上高 M\$36百万

所在地 Batu Caves

製品 自動車用エアコン

APM AUTO ELECTRICS社

従業員 70名 年間売上高 M\$30百万

所在地 Kuala Lumpur

製品 交流発電機、始動モータ等

APM STAMPING PRODUCTS 社

従業員 30名 年間売上高 M\$ 4百万

所在地 Kuala Lumpur

製品 中・小型車体用部品（プレス加工）、燃料タンク

APM ACCESSARIES 社

従業員 15名 年間売上高 M\$ 3.3百万

所在地 Petaling Jaya

製品 Seatおよび自動車用小物アクセサリー

AUTO PARTS MARKETING社

従業員 55名 年間売上高 M\$32百万

所在地 Port Klang

製品 部品およびアクセサリーの販売会社

(8) PROTON社

Perusahaan Otomobil Nasional Berhad (PROTON社)はマレーシア政府と三菱自動車および三菱商事が1983年に創設した合併企業である。現在株主構成は次の様になっている。

株 主	持分比率 (%)
HICOM (重工業公社)	28
MOF (大蔵省)	17.8
PARM (政府系信託機関)	3.3
以上政府系小計	(49.1)

三菱自動車	8.7
三菱商事	8.7
KPSB (三菱系現地法人)	2.4
以上三菱系小計	(19.8)
公開株	31.1
計	100.0

従業員数 約4,000 名
 年間売上高 2,192 百万M\$ (1991/92 年度)
 (約 986億円)

三菱自動車より派遣され、常駐している技術者の数は現在17名とのことである。

PROTON社は従来PROTON SAGA 一車種のみを生産していたので、その組立ラインは一本だけである。現在はこのラインでSAGAとWIRAの2車種を生産している。現在のところSAGA 30%、WIRA 70 %の割合であると言う。SAGAは1,300cc 12 Valveのエンジン1機種であるがWIRAは1,500cc と1,600cc の2種、キャブレター付と電子制御燃料インジェクションの2通りがあり、更にSAGA、WIRA共にTRANSMISSIONについてAUTOMATIC 車とMANUAL車がある。勿論車の塗装色にも種類があるので、全く同一と言うわけではない。しかし、SAGAとWIRAは基本的に三菱のランサーを原型とし、前者が1982年モデル、後者が1992年モデルによっているから、1本のラインで組立することで全く支障はない。

PROTON社の工場では車体用の大型部品のプレス加工が1,600 Ton 級のプレスで行われており順送り型による自動連続作業で部品が打出されている。金型を製作する機械も整備されている。プレスで加工された部品は部品組立のサブラインを経て、主ラインで車体となる。

Engineは現在のところ素材を日本から輸入して機械加工を行い組立てているが、すでに新工場（少し離れたところにある）にエンジンブロックの鋳造設備を設置中で近く生産に入ると言う。トランスミッションは部品を輸入して組立てており、電子制御燃料噴射装置等は今のところ輸入している様である。80%の国産化率 (Localization) と言うのが十分納得できる。

PROTON社に納入している下請企業数は 116社と言っているのですが、PROTON VENDERSに加盟している 111社の他に5社程度未加盟の下請があるのかもしれない。同社の方針はいわゆるSingle Sourcing で、部品毎に下請1社を定めてそこを育成しながら供給を受けると言う方式をとっている。この方式はPROTON社のマレイシアでのシェアが高まるにつれて部品メーカーのシェアも高まる結果となり、独占が強まり、競争意欲が削がれるという欠点を持っている。

PROTON社はSAGAからWIRAのモデルチェンジに際してかなり大幅な値上げを行い、SAGAの標準車M\$30,000に対してWIRAの標準車はM\$40,000となっている。両者の間には、エンジンが1,300cc → 1,500cc となったこと他には大きな差異がないので、企業努力の点からは問題だが、この値上げがPROTON社の利益にかなり大きく貢献していると考えられる。

PROTON社は英国へ16,000台の自動車を輸出しているが、輸出した車種はWIRAであるらしい。WIRAのマレーシアでの販売価格と同等の価格での輸出はほとんど不可能と思われるので、輸出車はかなり安い価格で輸出したものと思われるが、この点についてマレーシア側から情報を得ることができなかった。

PROTON社のANNUAL REPORT に示されたBALANCE SHEET は我が国の方式とは若干異なっているので、我が国の方式に近く書き換えたものを表10に示す。尚、元のBALANCE SHEET では税金および配当を支払った後のBALANCE が示されているのでこれはそのままとした。売上高税引前利益率は13.6%でかなり高い。配当は20%行っており、かなりの高配当である。投入資金すなわち設備の利用状況を示す指標である資本回転率は0.94である。この値は表11に示すようにトヨタ、三菱と比べると改善の余地がある。税引前と税引後の利益の差が税金支払額と見られるが、利益の15%程度の税を支払っている。

表10 PROTON社の貸借対照表（1933年度配当税支払後）

（単位 1.000M\$）

資 産		資本および負債	
流動資産		流動負債	
在庫・仕掛	143.972	買掛金等	642.605
売掛金等	457.129	未払税	269.638
現金	925.592	未払配当	50.243
	(計 1,526.693)		(計 962.486)
固定資産		長期負債	
固定資産	858.478	長期借入金	400.000
株式投資（子会社）	2.737		
株式投資（協力会社）	44.779	自己資本	
	(計 905.994)	払込資本金	500.000
繰越資産	816	払込剰余金	117.704
		利益留保	453.313
			(計 1,071.017)
計	2,443.503		2,433.503
損益計算			
売上高	2,286.507		
税引前利益	310.297		
税引後利益	264.393		

表 1 1 資本回転率の比較

	総 資 本	売 上 高	資本回転率
PROTON (千M\$)	2,433	2,286	0.94
トヨタ (百万円)	6,107,222	9,030,857	1.48
日産 (百万円)	3,581,686	3,896,888	1.08
三菱 (百万円)	1,731,985	2,615,959	1.51
現代 (億W)	56.370	60.790	1.07

参考資料

1. The Motor Vehicle Industries in Malaysia
Copyのみ。MIDA提供、原典不明。本文中に自動車部品関連企業 172社の社名のみのリストあり。
2. CHAPTER 2 MALAYSIA
Copyのみ、MIDA提供。原典はアジアの自動車産業調査？と思われる。1990年迄のデータを含む。
3. LOCAL CONTENT PROGRAMME FOR PASSENGER AND COMMERCIAL VEHICLES (LCP)
Copyのみ、MIDA提供。国産化率点数表を含む。
4. Overview of The Automotive Components Parts Manufacturing Industry他
Copyのみ、Tan Chong より提供された。原典不明。国産化率の問題がよく判る。
5. Auto Parts Holdings Sdn. Bhd. パンフレット
APM Group の会社案内。
6. TRACOMA SDN BHD 概要
Copyのみ。TRACOMA 社の会社案内。
7. Tan Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd.
Tan Chong Motor Assembliesの会社案内。
8. PROTON社概要
Copyのみ。PROTON社の日本語会社案内。JICA/MITI 駐在の松浦氏より入手。
9. 補足統計表
Copyのみ、MIDAより入手。1991、92、93（1部）の統計あり。
10. 国産化関連他の資料
Copyのみ、MIDAより入手。強制採用部品表などあり。
11. PROTON社ANNUAL REPORT
Copyのみ。JICA/MITI 駐在松浦氏より入手。

12. PROTON VENDERS DIRECTORY 1992/93

PROTON VENDERSの名簿、社名、所在地、製品、窓口責任者名、電話FAX NO. あり。

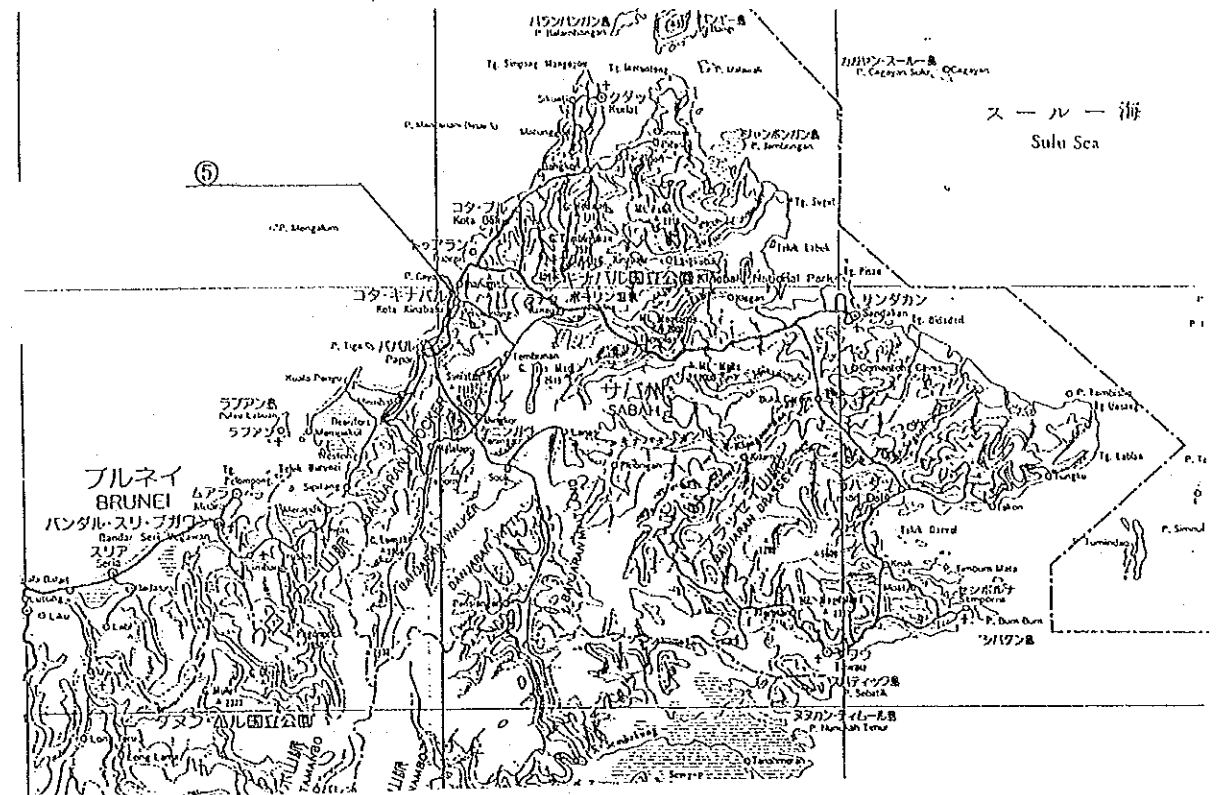
13. PROTON

PROTON社会社案内、Proton社提供。

14. The New Proton

PROTON社の自動車のカタログ、Proton社提供。

付 自動車および自動二輪車組立業者分布地図



略称	番号	社名	車のBrand
	①	Kah Motor Sdn. Bhd.	Honda MC
	②	Hong Leong Yamana Motor Sdn. Bhd.	Yamaha MC
	③	Suzuki Assemblers Malaysia Sdn. Bhd.	Suzuki MC
	④	Kawasaki Sunrock Sdn. Bhd.	Kawasaki MC
KNA	⑤	Kinabalu Motor Assembly	Isuzu Truck
ANI	⑥	Associated Motor Ind.	Ford, BMW, Mazda
ASSB	⑦	Assembly Services Sdn. Bhd.	Toyota, Daihatsu, Hino
CCB	⑧	Cycle & Carriage Bintang Sdn. Bhd.	Mercedes Mazda Truck
SMA	⑨	Swedish Motor Assemblies Sdn. Bhd.	Volvo, Suzuki
TCHA	⑩	Tang Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd.	Nissan, Subaru, Audi, Volks wagen
OASB	⑪	Oriental Assemblers Sdn. Bhd.	Honda, Mercedes, Peugeot
AMN	⑫	Automotive Manufacturer Sdn. Bhd.	Isuzu, Tata, Citroen, Mitsubishi
PROTON	⑬	PROTON	SAGA, WIRA

VII. 資 料

1. 要 請 書



UNIT PERANCANG EKONOMI
Economic Planning Unit
JABATAN PERDANA MENTERI
Prime Minister's Department
JALAN DATO' ONN
50502 KUALA LUMPUR
MALAYSIA

Telefon: 2360133/2933333
Cable: ECONOMICS
Telex: EPUM MA 30095
Fax: 2914265

Ruj. Tuan:
Your Ref:

Ruj. Kami:
Our Ref:

Terikh:
Date:

dlm.UPE 40/240/85
Jilid XXX

23 June, 1993

BY HAND

Mr. M. Shichijo
Second Secretary
Embassy of Japan
No. 11, Persiaran Stoner
Jalan Tun Razak
50450 KUALA LUMPUR

Dear Sir,

REQUEST FOR JAPANESE TECHNICAL ASSISTANCE
FOR A STUDY ON THE PROMOTION PLAN
FOR SUPPORTING INDUSTRIES IN MALAYSIA

With reference to the above matter we have been informed that discussions have already taken place between MITI and JICA on a study on the Promotion Plan for Supporting Industries in Malaysia. In principle, JICA has agreed to finance this study which will be conducted in fiscal year 1993/1994.

2. As such, we are pleased to submit herewith our formal request for the study on a Promotion Plan for Supporting Industries in Malaysia. We fully support this study as SMIs are one of the core areas for industrial development during the Sixth Malaysia Plan. Attached with this letter are the Terms of Reference for your perusal.

3. Your kind consideration on the matter will be greatly appreciated.

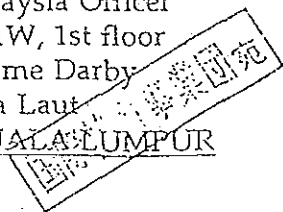
Yours faithfully,

K. Thillainadarajan

(K. THILLAINADARAJAN)
External Assistance Section
for Director General
Economic Planning Unit

c.c.

Resident Representative
JICA Malaysia Officer
Suite 18-1W, 1st floor
Wisma Sime Darby
Jalan Raja Laut
50350 KUALA LUMPUR



50350 Raja

THE STUDY ON THE PROMOTION PLAN FOR
THE SUPPORTING INDUSTRY IN MALAYSIA

I. OBJECTIVE OF THE STUDY

The objective of "the Study" is to formulate the plan for the promotion of the supporting industry (parts components and relevant industries) in Malaysia which is urgently to be fostered in order to supply manufacturing parts and components to leading firms to improve the trade balance of industrial products.

II. SCOPE OF THE STUDY

In order to achieve the above objectives, the Study shall cover the following items:-

1. Sub-sectors to be covered

The metal working industry which supply manufacturing parts and components to

- (1) Automobile industry
- (2) Textile industry (supplement parts for textile machines)

2. Scope of works

- (1) Review of the present condition of the Sub-sectors

- 1) selection of the priority products
 - 2) identification of promising parts/ components and their profile
- (2) Identifying the key issues and bottlenecks to be remedied within the Sub-sectors
- 1) manufacturing process
 - 2) technical level (machinery and technical skills)
 - 3) factory management and quality control
 - 4) procurement of the raw materials
 - 5) cost analysis/estimate of entry cost to be included
 - 6) future demand of assemblers and relevant industries for the promising products, etc.
- (3) Formulation of the practical programme for the development of the Sub-sectors, especially of the selected priority products
- 1) formulation of guideline for standardization and quality management in the selected priority products
- selection of some specific products to be standardised
- action programme for standardization

- 2) investment promotion plan (including joint venture program)

preparation of the list of potential investors from Japan and Malaysian partners

- 3) Human Resource Development

- (4) Formulation of the action plan for the strengthening of MITIC

- 1) supplying information of SMI in specific area such as new technology and development programme

- 2) development of data base and networking with other agencies within and outside of the country

- 3) provision of the industrial clinic and guidance to SMI

Splan/can7(b)

2. S / W

SCOPE OF WORK
FOR THE STUDY ON

THE DEVELOPMENT AND PROMOTION PLAN
FOR THE SUPPORTING INDUSTRY IN MALAYSIA

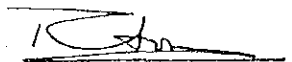
AGREED UPON BETWEEN

ECONOMIC PLANNING UNIT,
PRIME MINISTER'S DEPARTMENT, MALAYSIA

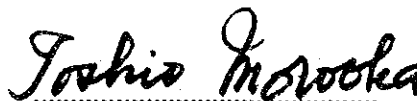
AND

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

KUALA LUMPUR, 22 DECEMBER 1993



.....
RAJA ZAHARATON RAJA ZAINAL ABIDIN
FOR DIRECTOR GENERAL,
ECONOMIC PLANNING UNIT,
PRIME MINISTER'S DEPARTMENT,
KUALA LUMPUR.



.....
TOSHIO MOROOKA
LEADER,
PREPARATORY STUDY TEAM,
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY

SCOPE OF WORK FOR THE STUDY ON THE DEVELOPMENT AND PROMOTION PLAN FOR THE SUPPORTING INDUSTRY IN MALAYSIA - JICA

I. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Malaysia (hereinafter referred to as "GOM"), the Government of Japan decided to conduct a Study on the Development and Promotion Plan for the Supporting Industry in Malaysia (hereinafter referred to as "the Study") in accordance with the laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programmes of the Government of Japan, will undertake the Study in close cooperation with the relevant authorities in Malaysia.

The present document sets forth the scope of work with regard to the Study.

II. OBJECTIVE OF THE STUDY

The objective of the Study is to formulate a development and promotion plan for the supporting industry (parts and components).

The Study shall focus on the automotive parts and components industry.

III. SCOPE OF THE STUDY

The Study shall be conducted in two phases:

In Phase I, the present policies and regulations for the development of the automotive parts and components industry and the status of the said industry shall be studied so as to enable the selection of priority products for future development.

In Phase II, an in-depth study of the selected priority products shall be undertaken.

J. M.
21

In order to achieve the above objective, the Study shall cover the following:-

Phase I

1. Study of existing institutional and promotional policies relevant to the development of the automotive parts and components industry.
 - 1.1 Institutional set up:
 - administrative system
 - policy making bodies
 - LMCP (Local Material Content Policy)
 - multi-sourcing
 - 1.2 Policies of various Principals regarding overseas investment in the manufacture of auto-parts in general, particularly in Malaysia.
 - 1.3 Technical development policy:
 - standardization
 - Quality Control
 - technical support available from the Principals to build and support the auto-parts industry
 - 1.4 Financial policies:
 - taxation system
 - subsidies
 - customs duties
 - 1.5 Investment promotion policy:
 - technical collaboration
 - exporting automotive parts and components through the Principals' global marketing and production network

J. M. M.

- 1.6 Infrastructure:
 - industrial estate
 - waste water treatment plant
 - power supply
2. Study on the present status of the selected supporting industry:
 - 2.1 Number of enterprises by scale
 - 2.2 Products of the supporting industry
 - 2.3 Production volume (quantity and value)
 - 2.4 Export and import volume (quantity and value)
 - 2.5 Profile of the leading enterprises
 - 2.6 Supply source of parts and components used by major assembling firms (hereinafter referred to as "assemblers")
3. Selection of the priority products:
Based on the findings of the Study, the potential products for future development will be identified and selected for the subsequent phase II of the Study.

Phase II

1. Review of the present institutional and promotional policies on selected priority products.
2. Study on the present situation and problems hampering the development of the automotive parts and components industry.
 - 2.1 Management:
 - labour management
 - human resources development
 - financial management, etc
 - 2.2 Manufacturing process
 - 2.3 Technical level:
 - machinery
 - technical skills including technology gap

J. H.

- 2.4 Procurement of raw materials and multi-sourcing of parts.
 - 2.5 Factory management and quality control
 - 2.6 Product development and design
 - 2.7 Cost analysis
 - 2.8 Marketing
 - 2.9 Future demand forecast by the assemblers
3. Literary study on the market situation of the priority products in other major countries:
 - 3.1 Trends of production, import and export
 - 3.2 Competitiveness and marketability of the Malaysian products.
 - 3.3 Other trade related issues.
4. Formulation of a sectoral plan for the development of the automotive parts and components industry particularly for the selected priority products covering the following recommendations:
 - 4.1 Institutional and promotional policy:
 - financial assistance
 - fiscal incentives
 - institutional framework

J. M.

- 4.2 Technical development:
 - technical counselling
 - R&D
 - Quality Control
 - standardization
 - product design
 - technical support from the Principals
 - skills upgrading
 - 4.3 Marketing promotion including strategy for export possibilities in order to overcome the volumes gap:
 - marketing and production network
 - 4.4 Management promotion:
 - human resources development
 - labour management
 - 4.5 Investment promotion:
 - joint ventures
 - technical licensing
 - 4.6 Supporting infrastructure development:
 - industrial estate
 - pollution control
 - utilities
 - common service facilities
 - 4.7 Potential Malaysian manufactured automotive parts and components which can be exported.
5. Information services for promotion of investment and technical collaboration
- 5.1 Identification of potential investors including joint venture partners from Japan for the selected parts and components industries/products.

J. M.

- 5.2 Identification of potential Malaysian investors including joint venture partners for the selected parts and components industries/products.

IV. WORK SCHEDULE

The Study will be carried out in accordance with the attached tentative work schedule.

V. REPORTS

Findings and recommendations of the study shall be contained in reports to be prepared and presented by JICA to GOM. JICA shall prepare and submit the following reports in English:

- Ten (10) copies of the Inception Report
- Ten (10) copies of the Progress Report
- Twenty (20) copies of the Interim Report
- Thirty (30) copies of the Draft Final Report
- Thirty (30) copies of the Final Report

VI. UNDERTAKING BY THE GOVERNMENT OF MALAYSIA

To facilitate smooth conduct of the Study, GOM shall undertake the following:

1. To inform members of the Study Team of any existing risk in the study area and to take any measures deemed necessary to secure the safety of the Study Team.
2. To ensure the necessary entry permits for the Study Team to conduct field surveys in Malaysia and to exempt them from consular fees.

J. M.
MA

3. To exempt the members of the Team from taxes and duties, as normally accorded under the provision of Malaysian General Circular No. 1 of 1979, on equipment, machinery and other materials brought into and out of Malaysia for the conduct of the Study.
4. To exempt the members of the Team from Malaysian income tax on their official emoluments in respect of their period of assignment in Malaysia in connection with the conduct of the Study, but the GOM shall retain the right to take such emoluments into account for the purpose of assessing the amount to be applied to income from other sources.
5. To provide necessary facilities to the Study Team for remittance as well as utilization of the funds introduced into Malaysia from Japan in connection with the conduct of the Study.
6. To secure permission for entry into private properties or restricted areas for the conduct of the Study.
7. To provide the Study Team with medical services when needed but the expenses will be chargeable to the members of the Study Team.
8. To provide the Study Team with available data, maps and information necessary for the execution of the Study.
9. To make arrangements for the Study Team to take back to Japan data, maps and materials connected with the Study, subject to the approval of GOM, in order to prepare the reports.
10. To appoint counterpart personnel to the Study Team during the study period.
11. To provide the Study Team with suitable office space with clerical service and necessary office equipment in Kuala Lumpur.
12. To provide the Study Team with proper identification and certification documents.

J. M.

13. To indemnify any member of the Study Team in respect of damages arising from any legal action against him in relation to any act performed or omissions made in undertaking the Study except when the two Governments agree that the member is guilty of gross negligence or wilful misconduct.
14. The Economic Planning Unit and the Ministry of International Trade and Industry shall act as the counterpart agencies to the Team as well as the coordinating bodies in relation with other relevant governmental and non-governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.
15. The GOM shall organize a Steering Committee to be chaired by the Economic Planning Unit and a Technical Committee to be chaired by the Ministry of International Trade and Industry for the purpose of coordinating the GOM responsibilities in connection with the Study.

VII. UNDERTAKING BY JICA

For the implementation of the Study, JICA shall undertake the following:-

1. To despatch at its own expense, a series of study teams to Malaysia.
2. To pursue technology transfer to the Malaysian counterpart personnel

VIII. CONSULTATIONS

JICA, the Economic Planning Unit and the Ministry of International Trade and Industry shall consult each other in respect of any matter that may arise from, or in connection with the Study.

B:JICAMITI

J. Min

TENTATIVE WORK SCHEDULE

Work in Malaysia

Work in Japan

PHASE I

PHASE II

Year	1994										1995							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Project Month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Calendar Month	Mar.	Apr.	May	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	Jun.	Jul.	Aug.
Preparatory Work in Japan																		
Work in Malaysia	①																	
Presentation of Inception Report	Δ																	
Presentation of Progress Report																		
Presentation of Interim Report																		
Analytical Work in Japan																		
Presentation of Draft Final Report																		
Submission of Final Report																		▲

(1) Explanation & Discussion on Inception Report (2) Explanation & Discussion on Interim Report (1) (2) Explanation & Discussion on Draft Final Report

Study on assembling firms

(2) Phase I Study

(2) Explanation & Discussion on Interim Report (2)

(2) Phase II Study

3. M/M

MINUTES OF MEETING

ON

THE SCOPE OF WORK
FOR THE STUDY

ON

THE DEVELOPMENT AND PROMOTION PLAN
FOR THE SUPPORTING INDUSTRY IN MALAYSIA

KUALA LUMPUR, 22 DECEMBER 1993



RAJA ZAHARATON RAJA ZAINAL ABIDIN
FOR DIRECTOR GENERAL
ECONOMIC PLANNING UNIT
PRIME MINISTER'S DEPARTMENT
KUALA LUMPUR



TOSHIO MOROOKA
LEADER
PREPARATORY STUDY TEAM
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY

1. INTRODUCTION

1.1 The Preparatory Study Team organised by Japan International Cooperation Agency visited Malaysia from December 16 to December 22, 1993, to discuss with the relevant Malaysian authorities the Scope of Work regarding the Study on the Development and Promotion Plan for the Supporting Industry in Malaysia.

1.2 In connection with the above, a meeting was held at the Economic Planning Unit on December 21, 1993, between the Malaysian officials chaired by the Director of Trade and Industry, Ms. Raja Zaharaton Raja Zainal Abidin on the Malaysian side, and the Preparatory Study Team headed by Mr. Toshio Morooka on the Japanese side to discuss the proposed Scope of Work as drafted by the Preparatory Study Team (the list of Malaysian and Japanese delegation is shown in Appendix I).

2. This Minutes of Meeting summarizes the discussions and agreements reached among the parties concerned with regard to the proposed study.

3. Both sides agreed with the Scope of Work to be signed on 22 December 1993. The main points discussed at the above meeting are as follows and should be read in conjunction with the 'Scope of Work'.

3.1 The automotive parts and components industry will include the second and third tier supporting industries.

3.2 The word 'principals' in the Scope of Work shall refer to the original manufacturers (in Japan) of automobile and/or automotive parts eg. Toyota, Nissan, Nippondenso etc. JICA informed that a literary study would be made concerning this aspect.

3.3 Phase I, 1.4 :
The study on taxation system to include incentives.

3.4 Phase I, 2.6 :
"Assemblers" means assemblers and major parts and components manufacturers in Malaysia.

J. M. 2/1

3.5 Phase II, 1 :

For the review on the priority products, the list of products shall be comprehensive.

3.6 Phase II, 2.7 :

The study on cost analysis shall include the following:-

- the volumes gap (economy of scales)
- the technology gap
- attractiveness gap (lower cost) i.e. lack of competitiveness in price, quality, reliability etc.

3.7 Phase II, 2.8 :

The study on marketing to include:-

- within the ASEAN, utilising brand to brand complementation and any other available scheme
- the marketing systems of principals and assemblers.

JICA informed that the marketing study would be carried out on the basis of available data and published documents in Japan and Malaysia.

3.8 Phase II, 4.2 :

R&D shall cover commercialisation aspects.

3.9 Phase II, 4.3 :

Marketing network to assess the existing marketing system of companies in both the domestic and export market (direct or through principals, trading firms, etc).

Production network to assess the production linkages between local companies and related companies in other countries or with local companies' offshore production plants.

4. The study will concentrate on the 4-wheel automotive parts and components. However, the study will also cover the motorcycles parts and components based on published data and statistics.

5. The Malaysian team requested that to upgrade research and policy formulation capabilities, Malaysian counterpart personnel be trained on-the-job in Japan when the study team carries out further studies in Japan. The Japanese team stated that the request will be conveyed to the relevant department of JICA.

J. M. A.

6. Both parties agreed on the formation of a Steering Committee to be chaired by the Economic Planning Unit and a Technical Committee to be chaired by the Ministry of International Trade and Industry to ensure the smooth implementation of the Study.

Economic Planning Unit
Prime Minister's Department
Kuala Lumpur

22 December 1993

Jicaminl

J. M. JH

LIST OF MALAYSIAN AND JAPANESE DELEGATION

Malaysian Delegation

Ms. RAJA ZAHARATON BTE RAJA ZAINAL ABIDIN	Director of Trade and Industry Economic Planning Unit (EPU)
Ms. MARGARET HO POH YEOK	Principal Assistant Director Industry Section, EPU
Mr. BORHAN SIDIK	Principal Assistant Director Industry Section, EPU
Mr. ROBERT LIAN-BALANGALIBUN	Principal Assistant Secretary Small Medium Industries, MITI
Mr. P. KALAIYAPPAN	Deputy Director Industrial Research Division MIDA
Mr. ONG WAH TENG	Economic Affairs Officer MIDA
Mr. RAGUNATHAN SUBRAMANIAM	Assistant Secretary Small Medium Industries, MITI
Mr. MOHD SANI MISTAM	Assistant Director External Aid, EPU
Ms. NOOR HALIZA MOHD NOOR	Assistant Director Industry Section, EPU

J. M.

Japanese Delegation

Mr. MOROOKA TOSHIO
Leader

Deputy Director,
Industrial Development
Study Division, JICA

Ms. OSUMI YOSHIE

Assistant Senior Specialist
for Overseas Market
Southeast Asia-Pacific
Div.
International Trade Policy
Bureau,
MITI

Mr. BEPPU FUMIO

Researcher
Engineering Consulting
Firms Association, Japan

Mr. KAMIKURA SHIZUO

Techno Consultants, Inc.

Mr. YAMANE KAZUO

Techno Consultants, Inc.

Mr. HAYAKAWA KENICHI

Industrial Development
Study Division, JICA

Mr. MATSUURA NAOKI

JICA Expert
Small Medium Industries,
MITI

Mr. KOHIYAMA SATORU

JICA Kuala Lumpur
Office

J. M.
201

