

第3節 自動車産業——プロトン社とブリプトラ政策

1 自動車産業前史

マレーシアに最初に自動車を持ち込まれたのは、一八九六年だといわれる。⁽¹⁾これは日本とほぼ同じ時期である。一九〇七年には早くもペラ州などで自動車レースが開催され、当時はジョホール州のスルトン・イブラヒムに代表されるようなマレー人貴族階級の間で奢侈品として人気を得ていた。以後、フォード社によって部分的な組立生産が行なわれた時期（一九二六〜四二年）を例外として、六七年までのマレーシア自動車産業は欧米完成車の輸入販売を意味した。主な販売会社としては、オペル車などを扱ったマラッカ出身の華人一族（チュア Chua）が経営するサイクル・アンド・キャリッジ社（Cycle & Carriage）、T型フォード車を扱ったオーストラリア系貿易会社ワーン・ブラザーズ社（Wearne Brothers）、そしてフォルクスワーゲンなど扱った経営代理商社（Agency House）のボルネオ・モータース社（Borneo Motors）などがある。これらはいずれも五七年の独立以降も自動車産業の重要な担い手の一角を占めることになる。

2 組立産業の発展

組立産業の成立と課題

六五年のシンガポールの分離独立以降、マレーシア政府は六七年に外貨の節約と雇用機会の創出を目的として自動車産業の育成方針を打ち出し、組立企業の設立を認可した。同時に完成車の輸入を段階的に禁止しており、このことによってマレーシアの自動車産業は輸入代替期を迎えた。²⁾

六七年から八三年にプロトン社が設立されるまで、自動車産業の問題点として必ず指摘されたのが、多種多様なモデルの存在と組立企業の「乱立」状況であった。例えば八四年当時、組立企業一二社が日欧米の主要な乗用車一六メーカーの九〇車種、九万六四〇〇台の乗用車を組立生産していたと報告されているのは、その最適な例であろう。³⁾ 多種多様なモデルの存在は、組立企業はもちろん、それ以上に「規模の経済」を必要とする部品企業の育成の妨げになっていると「中・長期工業化マスタープラン（IMP）・一九八六〜九五年」は指摘している。

組立企業の乱立状況の理由は、各社の設立過程をみることによって明らかになる。組立企業一二社は、その設立年次から六七〜六九年までの六社、七四年の二社、七六年の五社の三グループに分かれる。このうち六〇年代は、(イ)戦前に引き続いて自動車産業に従事した企業と(ロ)新たに欧米自動車メーカーが設立した企業との二グループに分かれる。資本構成からみると、(イ)のグループは現地販売会社（総代理店）の単独出資である。具体的にはサイクル・アンド・キャリッジ社、ワーン・ブラザーズ

社、ボルネオ・モーターズ社を引き継いだインチケープ社(Inchcape)が含まれる。これに対し、(ロ)のグループは現地販売会社と先進国自動車メーカーとの合弁事業である。新たに進出してきた先進国自動車メーカーとしてはファイアット社(Fiat)、ボルボ社(Volvo)、後にゼネラル・モーターズ社(GM)がある。

このように二つのグループに大別できるものの、基本的に組立企業の成立過程は、主として華人系の現地販売会社が組立産業へと事業を拡張していく過程であった。

プミプトラの参加促進政策

この六社の認可以降、政府は新規の組立企業の設立を制限した。例外は七四年に国内資本による組立企業育成を理由にして認可したタンチョン・モーター・アッセンブリーズ社(Tan Chong Motor Assemblies Sdn. Bhd.)の一社のみである。しかし、七六年に自動車産業において資本・雇用の両面でプミプトラの参加を促すことを目的として、(イ)プミプトラ資本の出資比率が相対的に高いこと、(ロ)政府が「開発促進地域」と指定する地域に工場を設置することを条件として新規の組立企業を認可するという新方針を、政府は打ち出した。この新たなガイドラインに基づき五社が認可された。具体的には、(イ)サラワク州経済開発公社が中心となつて(出資比率五五%)、サラワク州クチンに設立したサラワク・モーター・インダストリーズ社(Sarawak Motor Industries Sdn. Bhd.)、(ロ)サバ州経済開発公社が六八%出資して設立したキナバル・モーター・アッセンブリー社(Kinabalu Motor Assembly Sdn. Bhd.)、(ハ)パハン州クアンタに設立されたオートモーティブ・マニユファクチャーズ社(Automotive Manufactures Sdn. Bhd.)の三

社が操業した。このほか(二)パン州王族の企業集団であるタブ・グループ(TAB)が七〇%出資し、インドのターター財閥(TATA Industries)との合弁(出資比率三〇%)によって設立したタタブ・インダストリーズ社(Tatab Industries Sdn. Bhd.)⁽⁵⁾(本)B.G.・モーターズ社(B.G. Motors Sdn. Bhd. — 資本構成は不明)の二社も認可された。⁽⁶⁾

自動車組立産業における問題点のひとつとして指摘されてきた組立企業の「乱立」状況は、ブミプトラ政策の帰結といえよう。即ち、七六年以前に華人および外資系資本によって支配されていた自動車組立産業において、ブミプトラ政策の資本・雇用再編目標を達成するために政府がブミプトラ企業のみの新規設立を認可したため企業数は七社から一二社へと増加したのである。

華人資本・日本資本・ブミプトラ資本

マレーシアの乗用車組立生産台数は七〇年の二万台から七七年の五万五〇〇〇台、八一年の八万台そしてピーク時の八三年に九万七〇〇〇台と拡大した。市場シェアに眼を転じると、七〇年代、特に第一次石油危機以降欧米車にとって変わって日本車が主流となっていた。その中でも日産、トヨタ二社で乗用車市場の五〇%近くを押さえていた。こうした市場構造の変化のなかで成長していったのは、タンチョン・モーター(Tan Chong Motor)グループとU M W (United Motor Works)グループに代表される華人系企業であった。前者は、五八年に早くも日産自動車の総代理店として自動車産業に参入している。一方、後者はブミプトラ政策の展開に伴い、マレーシアにおける事業展開が困難になった英系企業インテケープ社から八二年にトヨタ乗用車のフランチャイズ権を獲得したことを契機として、

自動車産業に参入した。

八〇年代におけるブミプトラ資本の自動車産業への参入は、まず、既存企業の買収によってなされた。八一年にプルナス・サイム・ダービー社(Pemas-Sime Darby Sdn. Bhd.)はワーン・ブラザーズ社の組立企業(Associated Motor Industries Sdn.Bhd.)を買収した。一方、自動車産業で有力な地位を占めていたタンチョン・モーター社、UMW社、また本田技研工業との合弁相手オリエンタル・ホールディングス社(Oriental Holdings Bhd.)など華人系企業についても、程度の差はあれブミプトラ資本が参加している。しかし、注目すべきは、オリエンタル・アッセンブラーズ社への資本参加の方法である。同社におけるブミプトラ資本比率は一七%で、資本再編目標の三〇%に達していない。しかし、親会社であるオリエンタル・ホールディングス社の資本はすでに一六・八三%がブミプトラ化されているのである。同社のオリエンタル・アッセンブラーズ社への出資比率六六%のうち一一・一%(六六×一六・八三%)がブミプトラ資本とみなされるのである。この結果、子会社であるオリエンタル・アッセンブラーズ社のブミプトラ比率は一七%から約二八%へと引き上げられる。同じようにUMW子会社のアッセンブリー・サービス社もブミプトラ比率が、「間接的資本所有」によって高められている。

こうしてブミプトラの参加促進策が進められたが、七六年に設立された三社(サラワク・モーター・インダストリーズ社、キナバル・モーター・アッセンブリー社、オートモティブ・マニユファクチャーズ社)とアソシエイテッド・モーター社は主として商用車を生産していた。マレーシアは自動車市場の約八〇%が乗用車で占められている。したがって、小規模な商用車市場ではブミプトラ企業は重要な地位を占めるにいたった。しかし、自動車産業全体としては、ブミプトラ資本・企業が占める比重は低かったとい

えよう。この意味でプミプロトラが実質的な意味で自動車産業に参入するのはプロトン社の設立を待たなくてはいけなかった。

3 プロトン・プロジェクト

プロトンのオリジナルプラン

プロトン社は八三年五月、マハティール政権の下、「国民車」の製造を目的として設立された。同社は「サガ(SAGA)」と名付けた乗用車(一三〇〇ccと一五〇〇cc)を自動車市場の中心である小型乗用車市場向けに八五年七月から生産している。「プロトン(PROTON)」とは同社の正式名Perusahaan Otomobil Nasional Sdn. Bhd.の略表記であるが、その名称「国家自動車製造会社」が示すとおり資本金一億五〇〇〇万リンギット(払込み)のうち七〇%を政府がマレーシア重工業公社(HICOM)を通じて出資した。残りの三〇%については合弁相手の三菱自工と三菱商事がそれぞれ一五%ずつ出資している。その生産能力は二直操業で年間八万台である。

八三〜八五年にかけて策定されたIMPによると、政府のプロトン・プロジェクトのオリジナルプランはきわめて大胆な内容となっている。まず生産計画についてみると、初年度の八五年は七五〇〇台からスタートし、八八年には生産能力を上回る八万四四〇〇台、計画の最終段階(九五年)では一二万台を生産することが計画されていた。また、市場シェアについては、六・四%からスタートし、八

第V章 主要産業の分析

表V-15 半島部マレーシアにおける乗用車の市場シェアの推移¹⁾
(1984~88年)

		1984	1985	1986	1987	1988
プロトン	販売台数	-	7,047	22,023	22,852	39,159
	シェア	-	11.0	46.8	64.8	73.2
	予想シェア ²⁾	-	6.4	32.0	50.3	58.9
日系車	小計 (台) (%)	72,255 83.3	48,352 75.7	20,748 44.1	9,010 25.5	11,657 21.8
	トヨタ (台) (%)	19,290 22.2	13,826 21.7	4,972 10.6	1,514 4.3	2,951 5.5
	日産 (台) (%)	23,828 27.5	19,084 29.9	7,065 15.0	3,431 9.7	4,335 8.1
	本田 (台) (%)	11,302 13.0	5,830 9.1	3,697 7.9	2,179 6.2	3,139 5.9
	マツダ (台) (%)	5,948 6.9	3,944 6.2	1,817 3.9	1,043 3.0	225 0.4
	ダイハツ (台) (%)	} 11,887	3,239 5.1	1,589 3.4	711 2.0	966 1.8
	その他 ³⁾ (台) (%)		2,429 3.7	1,608 3.3	132 0.3	41 1.0
欧米車	小計 (台) (%)	14,517 16.7	8,458 13.3	4,257 9.1	3,403 9.7	2,716 5.0
	フォード (台) (%)	n.a.	4,146 6.5	2,218 4.7	1,094 3.1	550 1.0
	ベンツ (台) (%)	n.a.	1,172 1.8	537 1.1	623 1.8	345 0.6
	ボルボ (台) (%)	n.a.	1,800 2.8	851 1.8	960 2.7	1,067 2.0
	B M W (台) (%)	n.a.	679 1.1	243 0.6	303 0.9	303 0.6
	その他 ⁴⁾ (台) (%)	n.a.	661 1.1	408 0.9	423 1.2	451 0.8
合計		86,772	63,857	47,028	35,265	53,532

(注) 1) サバ, サラワクを除きかつ, 4WD型乗用車を除く。

2) IMPで提示されたシェアを示す。

3) いすゞ, 三菱, スバル, スズキ。

4) フィアット, オベル, プジョーなど。

(出所) マレーシア自動車販売業者協会 (MMTA) データより作成。

七年には五〇・三%と過半数を制し、ピーク時には六〇%余のシェアを獲得することとされた(表V-15)。プロトン社のシェアの拡大は、乗用車市場全体が十年間で約二倍に拡大することを前提とした計画であった。つまり市場の拡大部分をプロトン社により傾斜的に配分することによって、その市場シェアを高めることを計画していたのである。

一方、産業組織面からは、プロトン・プロジェクトは自動車産業の合理化と組立企業の統合をはかることを主たる目的としていた。まず第一段階として八六年から九〇年までに、プロトン社が一〇〇〇〜二〇〇〇ccの乗用車市場を支配し、他の「組立企業」数社はサガ以外のクラスの乗用車と商用車の組立生産に従事することとされていた。第二段階の九〇年から九五年では、プロトン社と他二社の最大限「三社」が各々特定の車種・クラスに生産特化して、これら三社の自動車「製造会社」が専門メーカーとして生産に従事することが青写真として描かれている。⁽⁸⁾

プロトン社に対する優遇政策と批判

政府はこのプロジェクトを成功させるために、プロトン社に対し、税制面での優遇策を部品調達段階と販売段階の二段階で実施した。まず部品調達段階では、CKD部品の輸入税がプロトン社一社のみ免除された。その他の組立会社では、CKD部品価格に四〇%の輸入税が課せられた。また販売時点では、販売税は各社とも一律一〇%であるのに対し、車種別に決められる物品税(excise duty)がプロトン・サガのみ五〇%割り引かれた。例えば、サガ一三〇〇ccと同じ価格帯に属する他メーカーの車にはネット・セーリング価格に対して、五〇%の物品税が課せられるのに対し、サガの一三〇〇c

cは二五%課せられるにすぎない⁽⁹⁾。こうした税制上の恩典の結果、販売開始時点で、プロトン・サガと他メーカーとの間には同クラスの車で二五〇〇から四〇〇〇リンギットの価格差が生じた。⁽¹⁰⁾しかし、この巨額のプロジェクトに対し、計画中所して生産開始以降も多く批判が寄せられた。

経済不況下のプロトン社と既存の日系車メーカー

八五年は、プロトン社の生産開始と同時に、マイナス経済成長のために国内市場が急速に縮小したという意味において、自動車産業にとって大きな節目の年となった。半島部の乗用車市場の推移をみると、八四年の八万六七七二台から下降傾向をたどり、八五年から八七年まで年平均にして約二九%という急速な需要の落ち込みを記録した。にもかかわらず、この縮小しつつある市場において、プロトン社は市場シェアを獲得していった(表V-15)。拡大するパイをプロトン社に優先的に分配することによって、市場シェアを獲得するという当初の構想は崩れたわけであるが、乗用車市場を支配するという目的は達成されたのである。一方、U M W や タン チ ョ ン ・ グ ル ー プ など 既 存 メ ー カ ー は、プロトン社の参入によって市場シェア競争が激化したうえに、国内市場が急速に縮小したために、市場の「喪失感」はいっそう強くなった。さらにG5以降の円高に伴うC K D 部品価格の高騰が既存の日系車メーカーを中心とする組立企業を取り巻く状況をさらに厳しくした。つまり約四〇%近い為替の上昇によって、C K D 輸入部品価格は上昇し、その結果、完成車の販売価格を値上げせざるを得なかった。このためにC K D 部品に輸入税が課せられるプロトン・サガ以外の乗用車とサガとの価格差がそれまで以上に広がった。日系車の組立メーカーは、八五年に市場の縮小、プロトン社の参入、円高という

「三重苦」の状況に直面したわけである。

八五年から約一年半以上に及んだ経済不況は、政府の保護下とはいえ、プロトン社にも時短操業を余儀なくさせるなど重大な影響をもたらした。この経済不況下でプロトン社は三つの変化をむかえた。一つは経営陣の変化である。これまでは政府プロジェクトであり、プミプトラ政策との関連からマレー人役員による経営体制が重視されていたが、マレーシア政府の要請を受けて、八八年に合弁先である三菱グループから役員を含む人材の派遣がなされた。第二には、発足当初予定されていなかったサガの輸出が開始された。八六年末のバングラデシュ向けを皮切りにして、八七年には近隣諸国、八八年には旧宗主国の英国向けの輸出も行なわれた。九〇年二月末時点の輸出実績は一万五四二八台を数える。これらは、スポット的な輸出とはいえ、完成車輸出はマレーシアの工業化の歴史においてエポックメイキングな出来事といえる。第三はサガの国内販売会社エオン (Edaran Otomobil Nasional Sdn. Bhd.: EON) から華人資本 (U M W) が撤退し、間接的ではあるが三菱グループが資本参加したことである。

プロトン・プロジェクトの狙い

プロトン・プロジェクトが、八〇年代初期に着手された政府主導の重工業化戦略の中心的なプロジェクトであることは第II章第1節で述べたとおりである。そして、自動車産業固有の課題としてプロトンの狙いは、組立産業の合理化と産業構造の高度化(部品産業の育成)にあった。合理化については、八五年からの国内市場の急激な冷込みがあったとはいえ、結果的に組立企業数は一二社から九社に減

少した(付表7参照)。加えてこのプロトン・プロジェクトが、自動車産業においてプミプトラの参加促進を課題としていたことは明らかである。プロトンを論ずるにあたっては、自動車産業独自の課題から評価するだけでなく、同時に、プミプトラ政策の目標達成に同プロジェクトがどれだけ貢献しているか、即ちプミプトラが自動車産業を通して近代部門(商工業)で資本所有比率を高めること、雇用機会を享受すること、企業を創設することなどの諸目標にどれだけプロトンが貢献しているかという点からも検討する必要がある。この点を自動車部品産業に焦点を当て、次項で検討したい。

4 自動車部品産業と部品の国産化

部品国産化政策の展開と国産化の進捗状況

政府の部品国産化政策は、六〇年代後半に開始され、その後、試行錯誤を繰り返しながら現在に至っている⁽¹²⁾。現在の政策は、「Mandatory Deletion Programme(強制控除計画 MDP)」と呼ばれる。これは七九年に策定され、翌年に自動車安全ガラスをその最初の対象部品として実行されている。このシステムでは、政府が国産化部品と認定した部品を一定の期間の後にCKDパックから強制的に控除し、輸入禁止措置をとる。このため組立企業は、マレーシア国内の部品メーカーからの購入が義務づけられる。部品の認定については、政府が国産化対象の部品名を個別に指定するのではなく、国産化部品を製造する意志のある部品メーカーが、政府が定めた一定の前提を充たすことを条件として申請を行

表V-16 乗用車部品の国産化の進展

MDPリスト導入以前(1979年)に国産化されていた部品	8	タイヤ, バルブ, バッテリー, 塗料類, ラジオ関連, マッド・ガード, エアコンディショナー, シートベルト
1980	2	安全ガラス, エグゾースト・システム
1981	3	カーペット, シートパッド, サイド・モールディング
1982	1	ワイヤーハーネス
1984	4	レギュレーター, スターターモーター, オールタネーター, エアフィルター
1985	8	ウインドシールド, ワイパーモーター, ショックアブソーバー, ホーン, 燃料タンク, コイル・スプリング, フロントウォッシャー, ラジエーター
1986	15	カーシート, フラッシュャーユニット, チューブ(燃料・ブレーキ) ラジエーターホース, ダッシュパネル, エアホース, 燃料・オイル・フィルター, フューズボックスなど
その他*	2	

(注) *その他には、通関規制時期が不明な部品が含まれる。

(出所) MIDA資料, ならびにマレーシア自動車部品製造企業協会(MACPMA)資料より作成。

ない、組立業者によるサンプル部品のテストや政府と業界団体によって構成される「部品国産化に関する合同委員会(JTCLC)」の審議を経て決定される⁽¹³⁾。したがって、国産化実行過程において、政府は奨励品目をリストに掲げるなど誘導的な措置を講じるのみであり、その達成の度合いは、部品メーカーの設立、特に海外からの企業進出に左右されてきたといえる。

八八年現在までに乗用車用部品についてMDPにリストアップされた部品は四三品目に達する。主な部品名と国産化時期を示したのが表V-16である。国産化の進捗状況を見ると、他の途上国と同じようにOEM部品よりも市場規模の大きい補修用部品であるタイヤ、バッテリーがまず国産化されている。また部品を機能

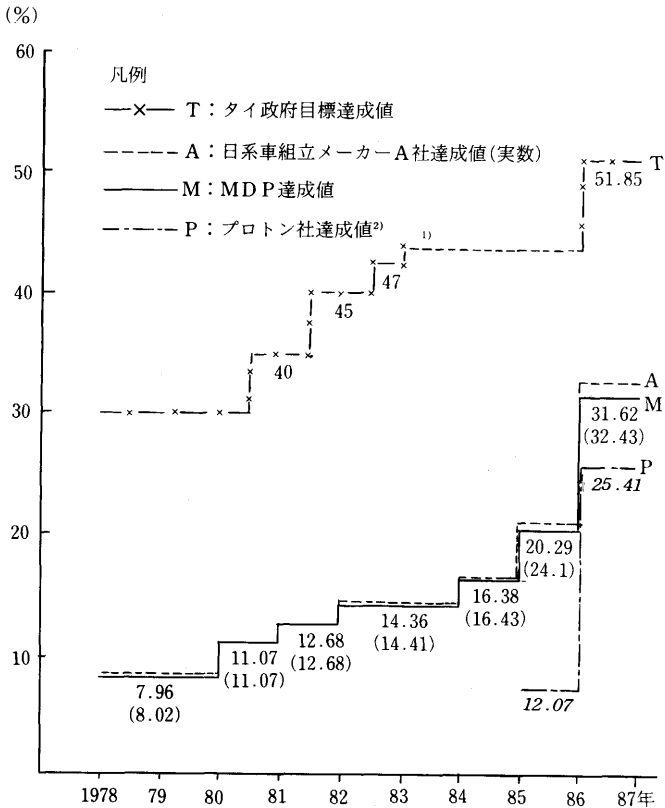
から六つのサブグループに分類すると、まず先行したのが内装・一般部品、車体部品であった。これに続くのが電装部品である。事実、八五年までに国産化された二六部品のうち実に二三部品がこの三グループに入る。これに対し、エンジン関係部品とブレーキ・サスペンション関係部品は大きく遅れ、またトランスミッション・ステアリング関係部品に至っては一品目も国産化されていない。

タイとの国産化率比較

部品の国産化を考えたとき、国産化方式と同時に、国産化率と計算方式(例えば価格換算や重量換算)が問題となる。しかし、現在のマレーシアにはMDP方式に対応する計算方式および国産化目標値は公式には存在しない。そこで、進捗状況を他国と比較するために、この小論では隣国タイの国産化率の算定方式を便宜的に用いることにする。タイ政府が採用している算定方式は、ポイント換算方式と呼ばれるものである。これは、二九九グループに小分類された各部品に一定のポイント(例えばタイヤには三〇〇ポイント)を付与し、組立企業が任意に選択した国内調達部品について、その部品に賦与されたポイントを積算することによって国産化率が算出される。⁽¹⁴⁾図V-2は乗用車の国産化達成状況について、タイ、MDPリスト、マレーシアの日系車組立メーカーA社、プロトン社の四者を比較したものである。

MDPリストの場合、七〇年代末までは、バッテリー、タイヤ、塗料の三品目の国産化によって七・九六ポイントにしか達していなかった。国産化が進むのは、やはりプロトン社が生産を開始してからであり、八五年から八六年にかけて約四ポイント弱増加した。さらに八七年にかけて一一・三ポイン

図V-2 マレーシアとタイの乗用車国産化率の推移 (タイ方式)



(注) 1) 1984~86年までは、新計画検討期間。

2) プロトン社は、内製部品を含まず。イタリック数字は実数値。

(出所) タイについては、末廣 昭・安田 靖編「タイの工業化——NAICへの挑戦」アジア工業化シリーズ3、アジア経済研究所、1987年、271ページ。マレーシアについては、MIDA資料および各社データを基に筆者が試算。

ト国産化率が上昇している。ただし、八七年については実行中および検討中の部品が含まれているために実際よりもやや上方値を示したと考えられる。このようにプロトン・プロジェクトの実施とともに国産化率は上昇してきた。しかし、アセアン諸国の中でもっとも国産化の進んでいるといわれるタイと比較すると、八七年段階でもタイの七〇年代後半の国産化の水準をかるうじて達成したにすぎないことがわかった。

次にMDPリストとA社を比較してみる。八〇〜八二年までA社はMDPリスト部品のみを国内から調達していたにすぎなかった。しかし八三年以降、わずかずつMDPリストを上回る水準まで国内調達を行なっていたことが示された。これは八三年にプロトン社が設立されて以降、政府がCKD部品輸入税を段階的に引き上げたため、A社は対抗上、国内調達を上げようとしたためと推測される。

プロトン社の部品の国産化

プロトン社の国産化の進捗状況の検討に入る前に、八五年段階の部品の国産化計画についてみておきたい。これまでみたように、プロトン・プロジェクトは経済不況の結果、さまざまな面でオリジナルプランの変更を余儀なくされている。したがって部品の国産化に関しても、経済不況以後では多くの点でオリジナルプランの見直しがなされてきたと考えられる。しかし、ここではプロトン社設立の意図を明確にするために同社発足時のプランを検討することにしよう。マレーシア政府によれば、生産開始一年目は、MDPリストですでに国産化された部品とプロトン社内部で生産される部品（内製部品）の二グループが国産部品とされた。残りの部品、とりわけ資本集約的な部品とエンジン関係部品、

トランスミッション関係部品、シャーシなど鍵となる重要な部品の国産化については、H I C O M、プロトン社、そしてその合弁相手の三者が直接生産に従事することを基本方針に掲げていた。「それ以外の部品」については、民間資本がその担い手になることが予定されており、⁽¹⁶⁾部品国産化においてもきわめて戦略的に、そして政府資本によって実行する意図がうかがえる。

それでは、「それ以外の部品」企業の育成について、政府はどのように考えていたのだろうか。プロジェクトの発足時に、政府機関の報告書では「自動車産業は、組立企業を頂点として何千に及ぶ部品企業を擁する裾野の広い産業である。プロトン・プロジェクトを育成することによって、部品企業も育成する」とうたわれていた。⁽¹⁷⁾こうした議論の中で、政府が自動車産業のありうべき産業組織として、組立メーカーを頂点とする「日本型」の産業組織、いわゆるピラミッド構造をイメージしていたことは明らかである。換言すれば、政府はプロトン社の育成を通して、それを支える「下請企業」としての中小規模の部品企業を育成しようとしていた。しかも、これら中小企業の担い手としてマレー人企業を設定することにより、プミプトラ政策の課題であるプミプトラ企業の育成と結びつけようとしていたことは想像に難くない。

実際に、プロトン社の国産化の進捗状況を、先のタイの算定方式によってみると(図V-2)、八五年の生産開始時点では、一二ポイントにすぎなかったが、わずか一年で倍の二五ポイントを超しており、その急速な達成ぶりがわかる。ただし、このデータは、A社などとの比較のために外販部品のみのものである。内製部品が含まれていない。プロトン社は、生産開始以降ドアパネルなど車体部品を中心に内製化も行なっていることから、実際はさらにポイント数が高くなると考えられる。⁽¹⁸⁾

表V-17 プロトン社のベンダー企業の形態別分類
(1985, 89年)

(単位：企業数)

合弁資本 の性格	日 系 企 業				日本以外の外資				地場 企業	合 計						
	技術提携		合弁企業		技術提携		合弁企業									
プミプトラ	(2)	1	(5)	2	(0)	0	(4)	1	(1)	2	(0)	0	(2)	14	(14)	20
ノン・プミプトラ	(5)	6	(1)	13	(0)	0	(0)	1	(0)	5	(0)	0	(3)	19	(9)	44
外 資	(0)	0	(0)	0	(1)	0	(1)	0	(0)	0	(1)	2	(0)	0	(3)	2
計	(7)	7	(6)	15	(1)	0	(5)	2	(1)	7	(1)	2	(5)	33	(27)*	66

(注) カッコ内企業数は、1985年時点。

* 1985年のベンダー1社が分類不能なため表内小計と総合計は合致しない。

(出所) 新聞発表などより作成。

プロトン社ベンダーの検討

表V-17は、八五年末と八九年現在の二時点でのプロトン社のベンダー企業の性格を資本・技術提携関係などから分類したものである。先に図V-5でみたように、八五年の生産開始以降、確実に国産化率は上昇してきている。それと比例して、国内ベンダー数も二七社から六六社へと約二・五倍に増加した。八五年の段階では、日本とプミプトラ資本の合弁企業(五社)と日本からの技術提携を受けた華人系部品企業(五社)に代表されるように、二七社の内半数(二四社)に日系企業が関与していた。これは、八五年まで、日系車が乗用車市場で占める地位を考えれば当然の帰結といえよう。なかでもタンチョン・モーター・グループ傘下の部品子会社(日本企業からの技術提携を受けて部品生産に乗り出していた)が注目される。

八九年までの変化で注目すべきは、第一にマレーシア国内資本のみによる企業(地場企業)数が五社から三三社へと増加した点である。第二は、プミプトラ企業とノン・プミプトラ企業の比率が大きく逆転し、八九年には全ベンダーの約三分の二にあ

たる四四社をノン・ブミプトラ企業が占めた点である。これら増加したノン・ブミプトラ企業（概ね華人系企業）の特徴は増加した三五社のうち、過半数の一八社までが日本を主とする（二三社）、外資企業との合弁もしくは技術提携を受けた企業である。これに対し、ブミプトラ企業は日本も含めた外資と資本・技術関係をもっていない企業が二社から一四社へと大幅に増加した。この点でノン・ブミプトラ企業とは大きく異なっている。

第一と第二の特徴を合わせ考えるならば、ブミプトラ資本のみによる企業も飛躍的に増加したものの、それ以上にノン・ブミプトラ企業がプロトン社の国産化に寄与してきたといえる。しかし、他の章でも述べているように、全体として製造業部門にブミプトラ企業が未発達な状況にあつては、少数ながらもブミプトラ企業が増加した現状を評価せざるを得ないであろう。特に表V-17は、部品を直接的にプロトン社に納入する、いわゆる「一次部品企業」である。現在のブミプトラの現地企業の技術水準、資本金、人的資源を考慮すれば、こうした一次部品企業はまれといえる。

この点につき、マレーシア政府は、ブミプトラが部品産業に参入できるように資金面で援助するために八九年からブミプトラ自動車関連企業育成のための特別基金を設立した。この基金は、プロトン社向けの部品を生産するブミプトラ企業に対してきわめて低利の融資を行なっている。¹⁹⁾

自動車産業の課題

マレーシア自動車産業の課題として、八六年にIMPで提示された内容は現在もなお有効である。一つは産業の合理化である。組立企業数は八五年の経済不況の結果、現在九社にまで減少した。し

かし、今後さらに急速な産業合理化を進めるならば、それがプミプトラ政策に則した形で進められる以上、既存の華人企業から反発がいつそう出てくることが予想される。

第二には部品国産化の促進である。プロトン社が乗用車市場の七〇%近くを占め、かつ同社に対し、CKD部品輸入税の免除という特権が与えられている状況では、国産化の進展はプロトン社の購買戦略に大きく依存することになる。したがって、同社の国内部品調達努力が今後いつそう求められる。部品の国産化については、もう一点検討すべき点がある。それは、マレーシアのように国内市場が狭隘な国において、組立から部品生産そして素材製造にいたるまで、いわばフルセット型の産業組織をもちえるかという問いである。

この問いに答える新しい試みがみられる。アセアン域内では、六〇年代後半から自動車産業補完構想が形を変えながら模索されてきた。この帰結として、八八年十月のアセアン経済閣僚会議において「ブランドを基礎とした産業補完スキーム」が締結された。⁽²⁰⁾これは、域内産業協力の一つとして部品の相互補完を促進しようとする新しい試みである。こうした新しい動きのなかで、マレーシア国内において部品産業組織をどのように構築していくかが注目される。

注(1) Eric Jennings, *Wheels of Progress: 75 Years of Cycle & Carriage*, Meridian, Singapore, 1975, pp.25—29.

(2) 現在の完成乗用車の輸入税率は多様である。なお、この完成車の輸入に際しても、輸入許可権利はプミプトラにしか給付されず、ここでもプミプトラ優先策が具体化される。

(3) Y. B. Tuan Hj. Muhyiddin bin Hj. Mohd Yassin (当時の商工省副大臣)の自動車部品産業に関するセミナー

— (Seminar on Automobile Components Manufacturing : Technologies and Trends, Kuala Lumpur, 14~16 May 1985, マレーシア工業規格研究所「SIRIM」主催、以下SIRIMセミナー)における基調演説。

(4) マレーシア自動車組立企業協会 (M M V A) の会長からの聞き取り調査 (一九八九年九月)。

(5) T A B グループはパハン州王族が所有する企業グループで、グループの総帥はパハン州スルタンの弟 Tengku Arif Bendahara である。なお Tarab Industries 社については八〇年代に Automotive Manufacturers 社にその事業が引き継がれたという (前掲 M M V A A における聞き取り調査)。

(6) B G・モーターズ社は、一九八一年までトラックの組立生産に従事していたが、現在は操業を停止しているという (前掲 M M V A A での聞き取り調査による)。

(7) プルナス・サイムダービー社による買収過程および「間接的所有」については、鳥居高「製造業における資本所有構造の再編過程—自動車産業の事例研究」(堀井健三編「マレーシアの社会再編と種族問題—プシプトラ政策二十年の帰結」、アジア経済研究所、一九八九年)を参照。

(8) このいわゆる「三社体制」については、I M P を「indicated plan」と政府が位置づけていることから厳密な目標ではない。M I D A の自動車産業担当官によれば、「マレーシア政府としてこの三社という企業数に拘泥する意志はなく、ポイントは産業の合理化と再編にある」ことを強調した (一九八九年聞き取り調査)。

(9) マレーシア自動車販売業者協会 (M M T A) での聞き取り調査 (一九八九年九月)。

(10) プロトンに対する批判は、当時マラヤ大学チー・ペン・リム (Chee Peng Lim) によって積極的に展開された。主要論文として以下の論文を参照のこと。Chee Peng Lim, "The PROTON SAGA," K.S. Jomo ed., *The Sun Also Sets*, Kuala Lumpur, 1985.

(11) Dato Wan Nik bin Ismail (一九八五年当時プロトン社社長) 'PROTON'S Expectation for the National Car' (前掲 SIRIM セミナー提出ペーパー), p.2.

(12) アジア経済研究所編「発展途上国の自動車産業」、アジア経済研究所、一九八〇年、一七六一—一七七ページ。

(13) J T T C C (Joint Technical Committee for Local Content) は政府機関 (商工省、M I D A、S I R I M)

- と業界団体 (MACPMA, MMVAA, MMTA) とオプザバーとしてプロトン社から構成されている。
- (14) タイの国産化については、末廣昭・安田靖編『タイの工業化——NAICへの挑戦』アジア工業化シリーズ3、アジア経済研究所、一九八七年、第四章第3節参照。
- (15) マレーシア政府は、CKD部品の輸入関税率を八二年以降、毎年一〇〜一五%ずつ段階的に引き上げた。
- (16) 前掲SIRIMセミナーに提出された次のペーパーを参照。前出 Y. B. Tuan Hj. Muhyiddin bin Hj. Mohd. Yassin, pp. 7-8. および Y. Bhg. Tan Sri Datuk Jamil bin Mohd. Jan (HIOM総裁), "The Role of HICOM and PROTON in the Development of the Automobile Components Manufacturing Industry" 及び *MIDA digest*, March-April 1983.
- (17) 前掲 Y. Bhg. Tan Sri Datuk Jamil bin Mohd. Jan ペーパー等。
- (18) プロトン社の発表によれば、一九八九年現在、マレーシア国内で調達されている部品は八八九点に上る。そのうち五一九点が内製品の車体用プレス部品である。残りの部品の内訳はプラスチックおよびゴム製品(二〇七)、金属部品(八四)、電機部品(八三)、その他(九六)となっている。
- (19) この特別基金は、一九八九年から九〇年の三カ年にかけて総額七〇〇万リンギットが計上されている。
- (20) 正式名は「アセアン産業補完基本取決め」の下での Brand to Brand Complementation Scheme である。このスキームの下では、輸入部品について輸入税の五〇%割引、国産化部品としての認定することなどの特典が与えられる。