

まえがき

1 調査の目的

本書は、昭和63年度から3カ年計画で始まった経済協力調査プロジェクト、「わが国企業の国際化と部品調達体制」委員会の最終年度の成果をとりまとめたものである。

貿易摩擦の激化、円高など国際経済環境の激変に加え、労働力不足、地価の高騰など国内生産要素の変化を契機としてわが国は産業構造の高度化に努め、その結果、対外直接投資は急増した。

投資対象地域は、市場確保・拡大を目的として現地生産拠点の設立が拡大した欧米諸国と、生産コストの削減、輸出拡大を目的として輸出生産拠点の設立が拡大したアジア諸国の2地域に集中した。

特にアジア諸国に向けられた直接投資は、円高直後の1986年から88年半ばまでは、輸出工業化の実績が高く、労働の質・産業用インフラの質の点で相対的に他のアジア諸国よりも優位性を保持していたNIEs諸国に集中した。NIEs諸国はすでに労働集約産業や組立加工型産業において世界的に競争力を高め、わが国の同種産業との競合が激化していたが、わが国が構造調整に努めた結果、従来より付加価値の高い産業分野、機械関連産業・素材産業分野等の直接投資が増加し、NIEsとの間に水平分業が進展した。この結果、NIEs諸国では組立加工型機械産業分野で技術向上、生産高・輸出の増大による経営の安定などがみられ、特定機械産業に関しては部材の現地調達率が

上昇して生産分業構造の深化に貢献した。

上記についてはすでに同プロジェクトで調査し、その結果は1991年3月『NIEs 機械産業の現状と部品調達』として刊行した。

1988年後半から NIEs の中でも韓国、台湾の両国・地域は輸出急増をきっかけとして対米貿易摩擦が激化し通貨の大幅な切上げを迫られるにいたった。また、87年半ばに断行した民主化により労働争議が続発し、労賃の急上昇をもたらした。さらにシンガポール・香港も含めて高等教育の普及・経済力の上昇などから完全雇用の達成・労働者の製造業離れが NIEs 全体で顕著になるなど、労働不足が成長の障害となる傾向が強まった。

一方、ASEAN（シンガポールを除く）諸国は1985年の不況をきっかけに規制緩和・自由化政策の導入による構造調整に着手し、外国直接投資導入による輸出工業化の促進に大きな期待をかけた。出資規制の緩和をはじめ投資優遇分野や優遇措置の拡大など外資政策は輸出産業を中心に一斉に見直された。このため、低コスト労働力の確保、輸出拡大を目的とする日本など先進諸国の直接投資に加えて、生産コストの上昇に悩む NIEs 企業、NIEs に立地する外資系企業の対 ASEAN 向け投資が88年以降急増した。

投資分野としては、NIEs 諸国からは伝統的な労働集約産業である繊維、玩具など雑貨産業などが挙げられるが、わが国など先進諸国からは組立加工型機械産業（特に電子・電機産業、自動車産業、一般機械など）が主流を占めた。従来これらの産業は各国が輸入代替産業として育成するために外国直接投資を導入したものであるが、今回の投資ブームによって組立加工型機械産業は新たな輸出産業として発展することになった。

これらの産業では世界的な需要の拡大に支えられ最終製品の生産規模が拡大したこと、現地化の促進が外国企業に求められたことなどから、各生産拠点内において部品需要が急増した。これに対応する形で中小部品産業のこの地域向け直接投資も拡大した。このように投資と貿易の好循環が実現し ASEAN 地域が NIEs に次ぐ高成長地域となったことは周知のとおりである。

直接投資・技術移転を通じて日本・NIEs・ASEANの間で製品差別化分業が形成されつつあり、国境を越えた製品づくり（ネットワークの形成）が進展している。

本書は以上のことから、ASEAN域内において本格的な機械産業が根づきはじめたことを確認し、各国における、(イ)生産分業体制の現状、(ロ)日系企業の部品調達の実状、(ハ)生産分業体制の深化を阻害する要因・今後の課題、を調査することにより、各国の機械産業の発展に関して各国政府およびわが国政府・企業がどのような役割を果たすべきかを探ることを目的とした。

また、海外における日系企業を軸とした企業間分業構造の形成にはきわめて日本的取引慣行の移植が行なわれることから、タイを対象国としてその形成を制約する要因について分析を試みた。

調査対象国および業種は、産業の発展状況・調査可能性を加味してタイ・マレーシア（電子・電機産業、自動車産業）、インドネシア（自動車産業）を選んだ。

調査方法は国内企業からのヒアリング、現地調査に加えて、タイでは委託調査を実施した。

調査委託の詳細は下記のとおりである。

委託先 タマサート大学経済学部 教授 Banyat Surakanvit,
Surinai Poranavalai

委託内容 自動車、電機産業の下請け・部品メーカーおよび日系組
立メーカーおよび日系組立メーカー各20社へのアンケー
ト調査

このアンケート調査結果は、タイの章に吸収されている。

2 成果の概要

輸出志向型製造業部門への外国直接投資に代表される外部資源の導入が増大したことにより、ASEAN 諸国の製造業付加価値、工業製品輸出などの経済指標は急速に改善された。しかし、機械産業の本格的な輸出産業化が根づくか否かはこれらの産業を支える基盤（人的・技術的基盤、後方連関産業の存在など）の整備が不十分であるため、未だ外国企業特に最も投資額の大きい日系企業の経営戦略・世界戦略の動向に左右されやすい性格をもっており、きわめて不安定な状況にあるといえる。これは、発展に制約の大きな輸入代替産業に変わり外国資本に依存した輸出志向産業へと政策転換したことで新たな発展制約要因を取り込んだとも言え替えることができる。

各国はそのような不安定要因を除去するため、基盤整備に力を入れているが国により整備対象となる基盤の範囲が広くかなりの時間がかかることが予想される。

特に組立加工型機械産業の導入にともない周辺産業の育成は共通した課題となっている。また、これら周辺産業への投入財である後方連関産業の育成もそれに次ぐ課題となっている。

円高を背景に日系企業は部品の現地化をいかに進めるかが大きな経営課題となっており、電機産業を中心に現地調達率の上昇がみられるが多くの問題点を抱えている。

第1章では、調査対象国である、タイ、マレーシア、インドネシアの機械産業振興政策、機械産業の生産構造の特徴をみることにより、本格的な機械産業の成長を阻害する要因について明らかにした。各国とも低賃金労働力の存在・投資優遇措置の供与などにより労働集約的な組立加工産業に外国資本を導入することに比較優位を置いておりその結果、後方連関産業や、周辺産業の育成への資源配分を弱める結果となっており、産業構造の未成熟が浮き

彫りにされた。また、日系企業の国際経営戦略の展開、調達戦略の展開をみることにより同地域がどのように位置づけされているかを探り、生産分業の形成に必要な条件は何かを探った。

この結果、部品産業の担い手は今のところ日系企業であり、地場企業による部品産業の発展は、それに不可欠な規模の経済の欠如、専門技術をもった中小企業の不在など基礎的条件の未整備に加え、機械産業が輸出化を深めることにより、コストだけでなく質的な面でも国際競争にさらされやすくなり、国産技術での対応を困難にする、などの理由から生産分業の深化は今のところ困難であることが明らかになった。ただし、世界市場の一定の拡大を前提とすれば日系企業、NIEs企業による国際分業の進展が期待でき、その過程で関連産業が専門化する可能性があり、当該産業への地場企業参入の機会はある。このような機会を捕まえるため、各国政府は適正な政策を採用し、工業先進国からの技術の受け皿を用意する必要がある。

第2章では、ASEANの中でもいち早く最大の外国投資を受け入れたタイを対象に、自動車産業と電機産業の生産分業関係の現状をみた。周知のように自動車産業、電機産業ともに輸入代替産業として1960年代に外国資本・技術の導入によって発展させてきた産業である。どちらも長期間にわたり国内産業保護政策によって保護されてきたため、国産化率が設定されている自動車産業を除いて国内産業とのリンクは小さかった。しかし、投資ラッシュが続くなかで、輸出産業化へのシフトを強めるとともに、周辺産業への投資が増えるなど、機械産業全体が大きく変化した。即ち、経済成長にともなう国内需要の拡大、輸出の拡大により最終製品、部品ともに増産が相次ぎ、地場下請企業の参入機会の拡大と、階層分化がみられる。これは部品の現地化向上に一定の貢献をしている。この状況は自動車、電機とも現地側研究者の協力を得て詳細な項目にわたりアンケート調査を実施した結果にみられる。

日系企業の調達戦略、市場の動向などにより地場企業の事業機会の幅は左右されるが、組立メーカー、地場下請けメーカーともに国内取引の拡大による利点は認めている。ただし、この際にも技術水準の向上、後方関連産業の

整備は不可欠である。

第3章ではインドネシアとマレーシアの自動車産業における部品調達の現状と課題について述べている。

両国とも国産化政策により部品の現地化を義務づけられているが、現地化の現状は異なっている。両国とも部品アイテムを指定する国産化方式を採用しており、各社とも規定国産化率はクリアしているが、インドネシアでは商用車が基準となっていること、部品産業に地場資本企業の層がインドネシアのほうが厚いことなどから、地場の取引企業数が多い。一方マレーシアは、乗用車（特にプロトン社の生産車を基準）を対象にした国産化率の他商用車対象のそれがあるが、外国企業の多くは乗用車を中心に生産している。また、国策会社であるプロトン社と他の先進国メーカーの生産システムには政府の支援の差などから大きな違いがあり、国産化率にも差がある。国内市場の規模の制約により地場企業による部品産業の層は薄く、重要部品分野に日系大手企業の進出が多い。

マレーシアのプロトン・サガを除くと両国の自動車産業は国内市場向けに小規模生産をしており、採算ラインを維持することは困難であり、この結果、部品産業も生産規模を確保できず、コストペナルティーが高いのが現状である。しかし、ASEAN 部品産業補完計画の進展にみられるように量産化によるコスト低減への試みがはかられようとしており、部品レベルから域内分業化が開始されはじめた。自由化政策が進むなかで完成車の輸入規制緩和の動きも出ている。日本では労働力不足、競争力の減退、貿易摩擦の激化などを背景に海外拠点との分業を進展させ競争力を維持しようとする機運が高まり、企業内補完体制がASEAN の場を利用して進行しはじめている。

第4章ではマレーシアの電機産業の部品調達を通じた国内産業とのリンケージの現状をみた。タイと異なりもともと外資主導の輸出産業として出発した産業であることから、生産要素の変化、企業戦略、周辺国の電機産業との補完・競合状況など外部環境の変化に対応して製品の高付加価値化を進めており、このため、国内企業・産業とのリンケージよりもシンガポール、韓

国、台湾など他国とのリンケージが強いのが特色である。現地での取引の対象は日系部品企業であり、地場企業の活動範囲はきわめて狭く、生産が高付加価値化するにしたがいさらに地場調達率は低下している。地場企業の活用を高めるには日系企業の商品開発・設計、調達機能などの経営の現地化への意欲にかかっている。

第5章では、日本的な下請け取引関係を形成するためにはどのような条件が必要かを、タイでの調査をもとに考察したものである。日本の大企業と中小企業との企業間企業関係の決定的条件の考察から、分業関係の形成を制約する条件として、企業間取引コストの節約に必要な信頼関係の欠如を第一にあげ、契約を重視する欧米型取引慣行との違いに着目し、華橋系地場企業の多いタイプでは、信頼関係を軸とした日系企業との取引が比較的受け入れられている、としている。この結果から下請け分業生産体制を確立するためには企業間取引関係を制御する厳密な社会制度的な枠組みの編成が必要であるとしている。このことは多くの日系企業、地場企業が強調している情報の共有、長期的取引による信頼関係の構築の必要性、を裏づけるものである。

本報告書の執筆メンバーは以下のとおりである。

第1章 北村かよ子（当研究所経済協力調査室主任調査研究員）

第2章 八幡成美（日本労働研究機構主任研究員）

第3章 居城克治（機械振興協会経済研究所主任研究員）

第4章 北村かよ子

第5章 港徹雄（青山学院大学国際経済学部教授）

なお、国内・海外調査、資料収集など調査委員会の運営にあたり、多くの企業、業界団体、研究者のかたがたから多大な御指導、御協力を頂いた。ここに記して厚く感謝申し上げます。