

アジアの二輪車産業
——各国二輪車産業の概要——

佐藤百合・大原盛樹編

2005年3月

独立行政法人 日本貿易振興機構

アジア経済研究所

まえがき

本書は、アジア経済研究所がアジア域内経済関係展望プロジェクトの一環として平成 16～17 年度に実施している「アジアの二輪車産業——貿易自由化時代における地場企業発展の展望」研究会の 1 年目の成果である。

自動車産業や電子産業が産業研究の花形として豊かな研究蓄積を誇るのに対して、二輪車産業はごく最近まで産業研究の対象としてほとんど注目されてこなかった。たしかに二輪車産業は、生産国各国において基幹産業の位置づけを占めるわけでもなければ、自動車や電子製品ほどには生産や輸出に占める比重は大きくないだろう。しかし、アジアの発展途上国の視点からみると、自動車の普及に先行して二輪車市場の急拡大の局面があらわれ、自動車に較べて資本規模や技術的な参入障壁が低いために多数の生産者が二輪車部品製造や組立に参入してくる。さまざまな素材と加工技術の要素を含む二輪車生産には、その国の工業技術の水準が総合的に反映され、一国のその後の産業発展に与える影響は決して少なくないと考えられるのである。

我々の研究会は、このような認識から二輪車産業に焦点を当て、世界の二輪車生産の約 9 割が集中するアジアにおいて、主要各国の二輪車産業の実態分析を通じてアジア産業発展の特質を浮き彫りにすることを目指している。こうした目的に沿った研究成果は 2 年目にまとめるが、その準備作業として、我々が研究対象とするアジア主要国における二輪車産業に関する基礎情報をとりまとめたのが本書である。

本書では、各国二輪車産業の概要および、世界の二輪車産業をリードする日本企業の海外展開の概要をまとめている。各国編の対象は、日本、台湾、中国、タイ、インドネシア、ベトナム、インドの 7 カ国である。各国が共通してとりあげているのは、二輪車産業と政策の歴史、生産と貿易の推移、二輪車市場の特性、生産者の構造、そして主な関連法制度である。

本書は、アジアの二輪車産業に関するまさに初歩的な基礎情報のみを提供するものであるが、日本あるいはアジア各国で二輪車産業に直接間接に関わ

りを持たれる生産者の方々や、二輪車産業に何らかの関心を持たれる一般の方々あるいは研究者の方々のお役に立つことがあれば幸いである。

我々の研究会の1年目の調査研究活動にあたっては、実に多くの方々にご教示、ご支援をいただいた。まず、本田技研工業株式会社とヤマハ発動機株式会社の両社の本社およびアジア各国現地法人には、我々の研究の趣旨に深いご理解をいただき、ヒヤリング調査に多大なご協力を賜った。熊本県およびアジア各国での現地調査においては、二輪車部品生産に従事される多数の日本企業、日系企業および地場企業を訪問させていただき、懇切なご説明を賜った。現地調査前の研究会では、本田技研工業OBの松浦鼎氏に数次にわたって製品開発から生産管理、海外での技術指導におよぶ技術者魂のこもったご講話をいただく機会を得た。2004年末思いもかけず松浦氏の訃報に接し、病を押して我々の学習に多大なエネルギーを割いて下さった氏に改めて頭の下がる思いを深くした。この場を借りて松浦氏のご冥福を心よりお祈り申し上げたい。

また、東北大学大学院の三嶋恒平氏、大東文化大学大学院の金英善氏には、研究会活動のみならず我々の現地調査に関してもご協力をいただいた。最後に、本書作成にあたって手間のかかる企業データの入力・整理・編集作業においては和田俊子氏に技術的に高度な調整を一手に引き受けていただいたほか、高口康太、豊山育、石橋一展、渡辺麻由子、柏正剛の各氏に大変お世話になった。以上の多くの関係者の方々に、記して心より御礼を申し上げる。

2005年3月

編者

執筆者一覧（担当章順）

氏名	所属	担当章
おおたはら じゅん 太田原 準	東邦学園大学専任講師	第 1 章
おおはら もりき 大原盛樹	アジア経済研究所 新領域研究センター (研究会幹事)	第 2、3、4 章
ひがし しげき 東 茂樹	アジア経済研究所 地域研究センター	第 5 章
さとう ゆり 佐藤百合	アジア経済研究所 地域研究センター (研究会主査)	第 6 章
ふじた まい 藤田麻衣	アジア経済研究所 地域研究センター	第 7 章
しまねよしえ 島根良枝	アジア経済研究所 地域研究センター	第 8 章

本書の用語に関する注釈

以下に本書で頻繁に使われる幾つかの語句について説明を行う。

1. 二輪車産業では、日本の企業が旺盛に海外展開し、アジア諸国の現地企業と様々な提携関係を結びながらネットワークを形成している。本書では、とりあえず、以下の用語法に従うことにする。「日本企業」と言う時、日本で法人登記をしている企業を指す。「(現地) 子会社」とは資本を通じて経営支配するものを指す。「(関連) 合弁会社」とは出資しているが資本構成上マイナーなものを含む。日本企業が海外展開する際、その現地子会社と関連合弁企業を合わせて「日系企業」と言う。資本的な関係はないが、日本企業から技術移転等を受けてそのブランドで製品を生産、販売する現地企業を、日本企業の側から見て、「関連企業」と呼ぶ。

2. 本田技研工業株式会社、ヤマハ発動機株式会社、スズキ株式会社、川崎重工業株式会社は各章で頻繁に登場する。以下、便宜のため、各社をホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキと呼ぶ。同様に、Piaggio & Co., SpA をピアジオと呼ぶ。

3. ノックダウン(Knock Down、KD)は、組み立てれば完成品になる形の部品のセットを輸送し、現地で生産すること。CKD(Complete Knock Down)は、かなりの程度、完成品を構成する個々の部品のまま輸送するものであり、SKD(Semi-Knock Down)は一部を予め加工し、ユニット化して輸送するものである。前者は、現地で完成品にするための部品加工の程度が高く、後者はそれが少なく、完成品輸出の形態により近い。IKD(Incomplete Knock Down)も後者に近い。

4. 二輪車の車体の基本的な構造、スタイリングに基づき、以下のように分類

する。「モーターサイクル」とは通常オイルタンクの部分に跨り式で搭乗、操作するタイプのもの。「スクータ」は車体を跨がず、足を揃えてシートに座るタイプのもの。「モペット」(moped)とは、スクータに近いが、小型でペダル付きで操作できる簡易なタイプ。欧州に多い。「アンダーボーン」とは、ホンダの「スーパーカブ」以降登場した、跨り部分があるのだがモーターサイクルより低く（モーターサイクルのような「背骨」がないので「アンダーボーン」という）、スクータよりも車輪が大きく機動性のあるタイプ。新聞配達やそば屋の出前によく見かけるタイプのものである。特に東南アジアでこのタイプが発達している。東南アジアでは、かつてはレッグシート（泥よけ）が付き、重い荷物を置ける実用的なタイプ（新聞配達用の「スーパーカブ」、「メイト」のようなタイプ）が主流であったが、エンジン等の基本的な機構はほぼそのまま、カウリング等を変えて細身に流線型にするなどスタイリングをよくしたタイプのものが近年の主流となっている。前者をとりあえず「カブタイプ」と呼んでおく。

アジアの二輪車産業——各国二輪車産業の概要

まえがき

本書の用語に関する註釈

第1章 日本の二輪車産業——発展のプロセスと全体像・・・太田原準

第2章 日本の二輪車産業のアジア進出——ドミナント企業の現地市場適応
・・・大原盛樹

第3章 台湾の二輪車産業——国内市場の成熟、技術的自立と経営の国際化
・・・大原盛樹

第4章 中国の二輪車産業——巨大ローエンド市場がもたらした地場企業中
心の発展・・・大原盛樹

第5章 タイの二輪車産業——東南アジアの生産拠点として急成長・・・東
茂樹

第6章 インドネシアの二輪車産業——日本ブランド寡占産業における部品
サプライヤーの成長・・・佐藤百合

第7章 ベトナムの二輪車産業——中国車の氾濫、政策の混乱を経て新たな
発展段階へ・・・藤田麻衣

第8章 インドの二輪車産業——地場企業、日系企業を両輪とした成長・・・
島根良枝