

# 東南アジアオートバイ産業に関する 実証的課題と理論的問題

三 嶋 恒 平

## 1 本稿の課題

本稿の課題は、東南アジアオートバイ産業の形成と発展のあり方を明らかにしようとするにあたって議論すべき実証的課題と理論的問題を示すことである。それゆえ、本稿ではオートバイ産業の概要を確認し、あわせて先行研究のサーベイを行っていく。

まず、オートバイ産業の概要と特質についての整理を行う。このことにより、東南アジアオートバイ産業の世界における相対性と独自性が示されるだろう。続いて、オートバイ産業に関する先行研究のサーベイを行う。東南アジアオートバイ産業に関して必要な先行研究のサーベイとして、日本オートバイ産業と中国オートバイ産業、そして東南アジアオートバイ産業の3つを挙げることができるだろう。これは以下のような理由による。すなわち、日本と中国オートバイ産業は地場系企業が発展を主導するという内生的な発展パターンを示したのに対して、東南アジアオートバイ産業は日系を代表とする外資系企業が発展を主導するという外生的な発展パターンを示した。それゆえ、東南アジアオートバイ産業を検討するに当たっては、それに大きな影響を及ぼすこととなった日本および中国のオートバイ産業についての動向を確認する必要があると考える。ただし、本稿で行う先行研究のサーベイは、その特徴とそれに対する本稿の評価に限定する。なお、先行研究によって明らかにされた日本、中国、東南アジアオートバイ産業の形成と発展の具体的な動向については、紙幅の制約から別稿で検討することにする。

こうした実証的課題と理論的問題の検討から、外資系企業が主導する発展途上国の工業化のあり方に関する理論的枠組みについての示唆が得られることだろう。さらには、本稿で示唆された理論的枠組みを踏まえることによって、現在途上国での発展著しいオートバイ産業に関する効果的な工業化支援戦略を打ち立てていくことも期待できるだろう。

## 2 世界のオートバイ産業の概要

ここでは以下の構成に従って議論を進めていく。まず、世界のオートバイ産業における生産、販売、輸出の現状を確認する。あわせて世界の主要国における生産台数、輸出台数の推移を見ていく。こうした検討から世界における日本と中国、東南アジアのオートバイ産業の存在感の大きさが示されるだろう。それゆえ、本稿では日本と中国オートバイ産業の発展プロセスとその特質について、続いて、世界のオートバイ産業における主要オートバイ生産国の1990年代以降の輸出額と輸出先エリアの推移を通関統計に拠りながら検討する。さらに、生産主体を完成車企業とサプライヤーそれぞれについて確認する。最後に市場特性について示していく。

### 2.1 世界の生産・販売・輸出台数と直接投資の概要

図1.1は、オートバイ産業の生産台数と販売台数、直接投資の流れ、完成車輸出の動向に関する概要を示している。2005年、世界全体で4000万台以上のオートバイが生産されたと推計されている（『世界二輪車概況』、2006）。そのうち図1ではその90%以上に当たる3840万台分の生産台数が示されている。販売についても世界全体で3850万台以上に達し、図1.1にある各国合計販売台数は3161万台と世界全体の80%を占めている。ちなみに図1.1は円の面積が各国の生産台数のおよそのスケールを、黒矢印が直接投資の流れを、白抜矢印が完成車輸出の流れを示している。

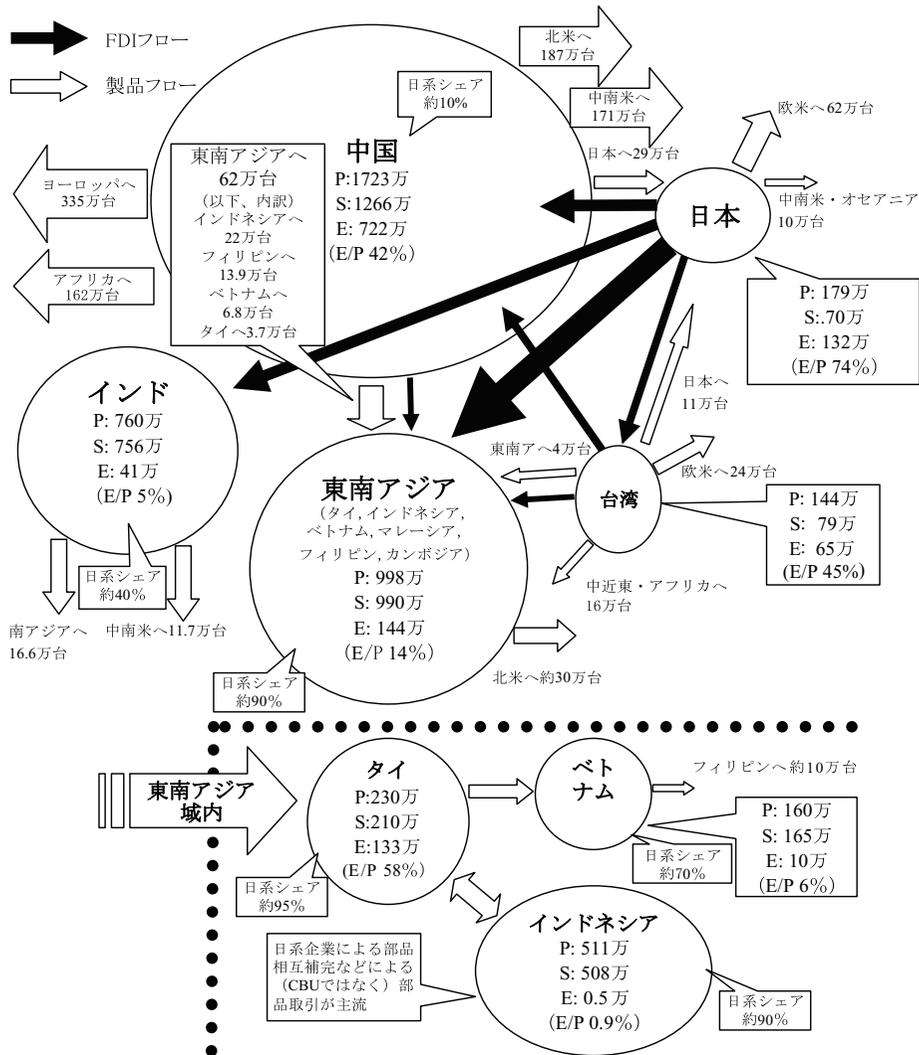
2005年の各国の生産台数は、中国1723万台、インド760万台、インドネシア511万台、タイ230万台、ベトナム160万台であった。2005年の販売台数は、中国1266万台、インド756万台、インドネシア508万台、タイ210万台、ベトナム165万台、であり、ベトナムを除いて、生産台数より販売台数のほうが少なくなっている。また一部生産国は輸出を盛んに行っている。生産台数に占める輸出割合は日本が74%と圧倒的に高くなっている。台数ベースでは722万台もの輸出を果たした中国が第1位となっている。またタイも輸出割合が50%を越え、輸出拠点となっていることが確認できる。輸出先は、北米やヨーロッパなどの先進国の既存市場に加え、中南米、中近東、アフリカなど発展途上国の新興市場も目立つ。これら輸入国は（小型）オートバイの国内生産をほとんど行っていないため、アジア各国の完成車輸出の受け皿となっている。

一方で、インドやベトナム、インドネシアなどは輸出割合が5%以下で、これら国々における大部分の生産は国内市場を満たすために向けられていると考えられる。輸出については各国が積極的に行っているが、直接投資を通じた海外生産は日本によるものが大部分であり、他は台湾、中国が一部行っているに過ぎない。

以上、アジアにおける発展途上国が世界のオートバイ産業の生産・販売両面におい

て極めて重要な地位にあることが分かるだろう。さらに中国やタイなど一部の国は輸出も積極的に行っていることが示された。ただし、海外直接投資に関しては日本によるものが大部分であった。すなわち、図 1.1 に示されているアジアの各発展途上国は、完成車に関する輸入代替は達成し完成車輸出も一部積極的に行っているが、直接投資を通じた海外生産までは本格化していない、と結論できる。

図 1.1: アジアにおけるオートバイ生産・販売・輸出台数と直接投資フローの概要 (2005 年)  
(P: 生産台数 S: 販売台数 E: 輸出台数 E/P: 生産台数に占める輸出台数の割合)

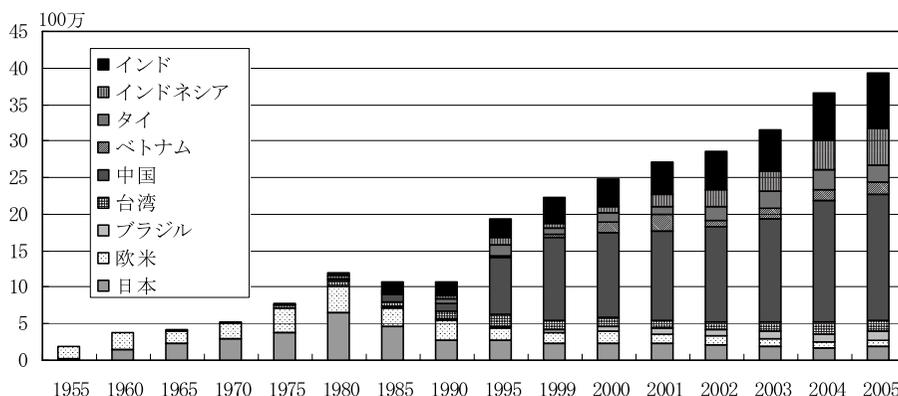


出所: 『世界二輪車概況』(2006) および各国通関統計を参照し、適宜筆者調査により補足した。  
注: 各国の円の面積は生産台数の大きさにほぼ比例している。日系シェアとは当該国販売市場における日系企業の販売シェアを意味している。

## 2.2 主要国における生産台数の推移

1980年代まで、オートバイの生産は、日本及び欧米に限られていた(図1.2)。しかし1990年代以降、アジアにおける生産台数が急激に拡大した。

図1.2: 主要国における生産台数の推移



出所: 『世界二輪車概況』(各年版)を参照。ただし、中国の1980年から1995年までの生産台数については中国汽车技術研究中心(1999)を、タイの生産台数についてはFTIのHPを参照した。またベトナムの生産台数については筆者調査に基づいている。

全世界のオートバイの生産台数は、1991年の1220万台から、2005年には4000万台程度にまで増加した。この間の増加分は2780万台(約227%増)であり、13年で3倍以上成長した。こうした中でも、中国、インド、インドネシア、タイ、ベトナムの5カ国における生産台数の成長は突出していた。これら5カ国合計の生産台数は、1991年に474万台(中国131万台、インド159万台、インドネシア117万台、タイ67万台、ベトナムごく少量)であったのが、2005年には3384万台と、13年で生産台数を2910万台(613%増)も増大させ、7倍以上の規模に成長した。以上から、オートバイ生産の中心が欧米や日本といった先進国からアジアを中心とした発展途上国にシフトしたことが分かる。

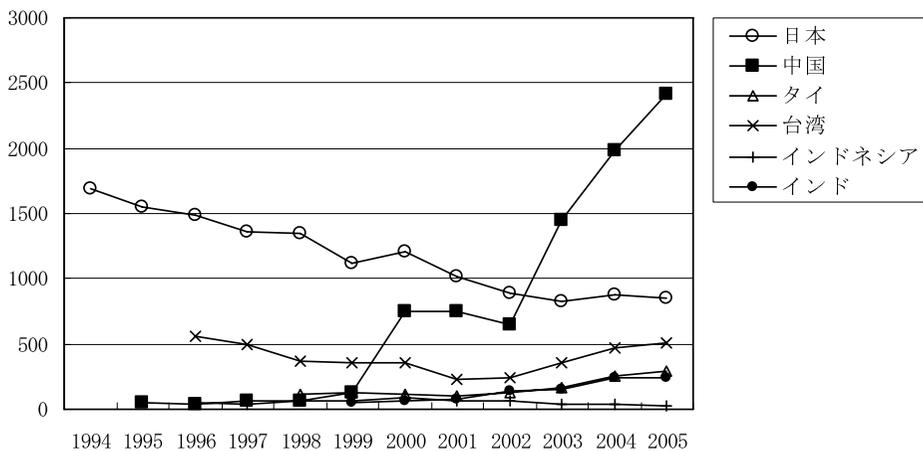
## 2.3 主要国における完成車輸出台数の推移

オートバイの輸出は、生産と同様に、1980年代までは日本およびドイツ、イタリアなどのヨーロッパ各国に限られていた。1985年、日本はCKD(Complete Knock Down)を含む完成車輸出が254万台、KDセットが約147万台と世界のオートバイ貿易量の70%から80%をも占めていた(『世界二輪車概況』, 1986)。しかし、1980年代後半からアジア各国で国内生産が本格化したことを受け、90年代に入ると台湾、タイが輸出を本格化させた。さらに1999年末以降、中国は爆発的に輸出拡大をさせ、

2002 年以降、中国が世界最大の完成車輸出国となった（図 1.3）。2005 年の中国の輸出額は日本の完成車輸出額のおよそ 2.8 倍の 24 億ドルであった。その一方で、日本の完成車輸出は長期低落傾向を示し、2002 年以降は 10 億ドルを割り込んでいる。これは、海外における日系企業の生産能力の高まりとそれによる各国における完成車の輸入代替の進展を示していると考えられる。輸出額は中国、日本に続いて、台湾、タイ、インドの順となっている。また輸出先国・エリア数は、中国、日本、インド、台湾、インドネシア、タイの順となっている（表 1.1）。中国、日本の輸出先は 200 を超え、全世界に輸出している。

一方、部品輸出については日本が世界第一位の座を守っている（図 1.4）。しかし、2000 年以降、中国は部品輸出も増大させ、日本に肉薄している。日本、中国に続き、タイが世界第 3 位の部品輸出国となっている。中国、台湾、インドは完成車輸出額のほうが部品輸出額よりも多くなっているが、日本、タイ、インドネシアは部品輸出額のほうが完成車輸出額よりも多くなっている。これは、後者の国々の間で国際的な部品供給のネットワークが構築されていることを示唆しているだろう。輸出先国数については、中国が最多となっていて、それに日本、インド、タイ、インドネシア、台湾が続いている（表 1.1）。完成車と同様、部品も世界各地に輸出されていて、日本、中国、タイは輸出拠点化していることが分かる。

図 1.3：主要国の完成車輸出金額の推移（単位：100 万米ドル）



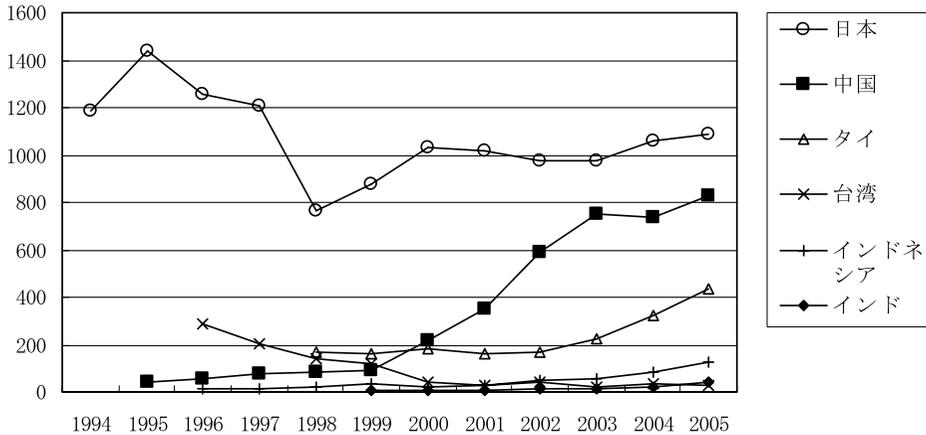
出所：World Trade Atlas より。ただし、原データは、日本（1994 年から 2005 年）；日本関税協会，中国（1995 年から 2005 年）；China Customs，タイ（1998 年から 2005 年）；Thai Customs Department，台湾（1996 年から 2005 年）；Taiwan Directorate General of Customs，インドネシア（1996 年から 2005 年）；Statistics Indonesia，インド（1999 年から 2005 年）；DCGI&S, Ministry of Commerce。日本の輸出額には排気量 250cc 以上の中大型オートバイは含まれていない。

表 1.1：主要国の完成車・部品輸出先国・エリアの数（1995年から2005年）

	日本	中国	タイ	台湾	インド ネシア	インド
完成車	201	206	119	142	120	167
部品	168	198	131	96	105	171

出所：図 1.3 に同じ。

図 1.4：主要国の部品輸出金額の推移（単位：100 万米ドル）



出所：図 1.3 に同じ。ただし、3つの部品コード (840732・871411・871419) を合計した。

## 2.4 生産主体

オートバイ産業は、完成車オートバイを開発し、生産し、販売する完成車企業と部品を生産するサプライヤー（完成車企業も部品生産を行う）によって構成されている機械組立型産業である。以下、完成車企業とサプライヤーのそれぞれについて確認していく。

### (1) 完成車企業

完成車販売市場における日系企業のシェアは中国で約 10%，インドで約 40%，東南アジアで約 90%である（図 1.1）。各国の完成車輸入は少なく現地生産オートバイが大部分であることから日系完成車企業は、日本で 170 万台、海外の主要生産拠点で 1330 万台以上を生産し、世界全体で 1500 万台程度の生産規模にあると考えられる。中国系完成車企業は、中国国内で約 90%の市場シェアを確保しさらに輸出を行っていることから、1860 万程度の生産規模である。インド系完成車企業は、インド国内市場のシェアが 60%程度であることから 450 万台程度の生産規模である。この他、

欧米の企業が30社ほどあるとされているが、その生産規模は各社とも10万台以下が大部分である（『世界二輪車概況』，2006）。またアジア各国で地場系完成車企業は勃興しつつある。しかし、現地進出した日系完成車企業と中国からの輸出圧力により、各国市場の急激な拡大ペースほどは各国地場系完成車企業の成長は見られない。すなわち、全世界の生産台数4000万台のうち、40%強を中国系完成車企業が、40%弱を日系完成車企業が、10%程度をインド系完成車企業が、生産しているといえる。こうしたことから、世界のオートバイ産業における主要な生産主体は、中国系完成車企業と日系完成車企業と考えられる。

図1.1で示されているように、日系完成車企業と中国完成車企業は、現地で生産するか、完成車を輸出するかという海外進出への形態に違いがある。日系完成車企業は直接投資で市場があるところで現地生産を行っている。一方、中国系企業は、主に中国国内で生産したオートバイおよびオートバイ部品を海外に輸出している。

以上の完成車の生産主体に関する考察から、インド、中国を除くアジア各国市場の拡大は、各国の地場系完成車企業の実産によるものというよりもむしろ、進出日系完成車企業の実産もしくは中国を中心とする海外からの輸入によって担われているといえる。オートバイ産業は多様な各国販売市場が存在し成長している一方で、完成車の生産主体は限定的であると結論できる。

## (2) サプライヤー

モデルや部品のカウント方法により幅が生じるが、1台の完成車オートバイの組立には300種類から1000種類、3000点もの部品・材料が必要とされる。それゆえ、オートバイ産業は自動車などと同様の組立型機械産業とされる。

主な部品は、エンジン部品、駆動部品、電装部品、車体部品、その他に大きく分けられる。それぞれの特徴や構成部品は表に示すとおりである（表1.2）。また主な材料は、冷延鋼板・棒材などの鋼材、アルミ・銅・白金などの非鉄金属、スプリング・電線などの金属製品、塗料・樹脂などの化学製品、ガラス・セラミックなどの窯業製品、その他繊維製品、石油製品、ゴム製品、皮革製品など多様なものから構成される。重量的には鋼材関係の占める割合が大きく、一般的な排気量100cc程度の小型オートバイの場合、全車体重量100キログラムのうち40キログラム程度を鋼板やパイプで占めている<sup>1)</sup>。

このようにオートバイというひとつの製品を生産するためには、1000種類3000点以上からなる部品・材料を必要とする。そのため、オートバイ産業の発展に伴ってプレスから鋳造、鍛造、溶接、熱処理、表面処理、機械加工、電子基盤の実装と様々な

---

1) タイホンダでの聞き取り調査（2002年8月）に基づく。

表 1.2: オートバイの機構と構成部品

	特 徴	主な構成要素	主な構成部品
エンジン	最高速度, 登坂性能, 加速性能 (発進加速, 追越加速), 燃料消費を要件とする動力性能を規定する	シリンダ・クランク関係	ピストンリング, クランクシャフト, シリンダヘッドなど
		動弁系	エンジンバルブなど
		吸気系	キャブレター, エアクリーナーなど
		排気系	マフラー, 触媒など
		冷却系	ラジエーターなど
駆動機構	エンジン・駆動輪間に位置しエンジン動力を走行条件に合った駆動力に変換し伝達し必要に応じて断続する機能を有する。機動性確保のため小型軽量を要し, 乗車姿勢により変換・クラッチ操作に大きな力や動きを要求できない	1次減速機構	ドラムギアなど
		クラッチ・トランスミッション系	クラッチなど
		2次減速機構	スプロケット, ドライブチェーンなど
電装機構	構造上取付けスペース制約が大きく小型軽量化を要す。またエンジン振動や悪路走行による車体振動を直接受けるため高い耐震性を要する。さらに外部に直接露出するものも多く高い耐水性と耐候性を要する。近年, 燃費向上や要求性能の向上から電子制御化が進みつつある	点火系	スパークプラグ, CDI など
		充電系	バッテリーなど
		始動系	スターター, ACG など
		信号系	スイッチ類, 計器類など
		照明系	ランプ類, ホーンなど
車体	エンジン, 駆動部品, 電装部品を除いたものを指す	フレーム系	フレーム, ハンドルなど
		ステアリング系	スロットルなど
		サスペンション系	ショックアブソーバー, フロントフォークなど
		タイヤ・ホイール系	タイヤ, ホイール, リムなど
		ブレーキ系	ブレーキディスク, ブレーキホースなど
		ぎ装系	カウルなど
その他		ステッカー, 塗料, スプリング類, ボルト類, ゴム部品, 樹脂部品など	

出所: ヤマハ発動機株式会社モーターサイクル編集委員会編著 (1991), つじ (1999)、神谷 (2005) などを参照。

工程を経た多種多様な部材の供給体制基盤が整備され, 特定部品や工程に偏重しない総合的な工業化を推進することが期待できる。

さらにこうした部品生産や工程は, 完成車企業だけでなくサプライヤーによっても担われる。そのため, 完成車組立には多数の企業からなるサプライヤー群の形成が必要となる。実際, 日本オートバイ産業におけるサプライヤーの数は, 完成車企業と直接取引を行う1次サプライヤーが150社から200社程度, 完成車企業と直接取引を

行わない2次以下のサプライヤーは1500社以上とされる<sup>2)</sup>。また中国オートバイ産業のサプライヤー数は1995年に1346社であった(大原, 2005, p. 64, 表3)。そして, こうしたサプライヤー群(裾野産業)は後に確認する日本オートバイ産業の発展過程でもみられたように, オートバイ産業だけでなく自動車産業や電機産業の発展にも大きく寄与した。オートバイ産業が自動車産業の発展に大きな貢献を果たしたことは, 「二輪車分野では, …(略)…1952年に本田技研工業および鈴木式織機(1954年鈴木自動車工業, 1990年スズキに)への納入を開始した。…(略)…二輪車メーカーを顧客とすることで, 顧客の要求にこたえられる技術対応力のスピードと, 激戦を生き抜いていくための原価低減の企業体質を, 身に付けることができた」とデンソーの社史においても明確に指摘されている(デンソー, 2000, pp. 238-239)。

## 2.5 市場特性

オートバイという製品は耐久消費財であり, 各国市場の特性に強く影響される。そのため, 市場特性について確認することは, オートバイ産業のあり方を考察する本稿にとって重要な作業であるだろう。

1990年代以降, 世界におけるオートバイの販売台数は3倍以上になったが, その9割以上は中国, インド, 東南アジア各国というアジアの発展途上国で占められた。こうした市場の特性は各国で異なるものの, 次のような共通点も確認できる。

第1に, 所得レベルとオートバイ普及率である。一般に3000米ドルに達しないと自動車のモータリゼーションは生じないとされる一方, 1000米ドルがオートバイのモータリゼーションの普及の目安とされている。こうした成長著しい国々の所得水準はマレーシアを除き一人当たり年間GDPが3000米ドル未満であり, オートバイのモータリゼーションの時期にあたるかそれへの突入期にあたる(表1.3)。

オートバイの普及率については, 人口をベースとしたオートバイの普及状況から確認する(表1.3)。普及率は台湾が1台あたり約2人と世界で最も高くなっている。そのためこの台湾の数字はどこまでオートバイ市場が拡大するのかという市場の潜在性の一つの基準となっている。中国, インドは現在でも市場が世界最大であるが, 普及率から見てもまだまだ潜在的な成長可能性が大きいことが伺える。一方で, 東南アジア各国ではオートバイの普及が進んでいることが分かる。

第2に, オートバイの社会的な位置付けの高さとそれに起因する潜在的需要の大きさである。成長著しいアジア各国におけるオートバイの位置付けは日本や欧米諸国と大きく異なり, その特徴として次の2点を挙げる。

---

2) 日本オートバイ産業における1次サプライヤー数については植田・三嶋(2003)に, 2次以下のサプライヤー数については太田原(2006, p.102, 図1)に基づいている。

表 1.3: オートバイの普及率と所得水準の関係 (2005 年)

		普及率	一人当たり年間 GDP (米ドル)
ア ジ ア	台湾	1.73	15,203
	マレーシア	3.34	5,042
	タイ	4.09	2,659
	ベトナム	5.73	618
	日本	9.70	35,672
	インドネシア (2003)	10.76	1,100
	中国 (2003)	21.70	1,270
	カンボジア (2002)	23.03	297
	インド (2001)	37.22	461
	フィリピン	38.32	1,168
	パキスタン	43.87	728
バングラデシュ	477.08	400	
欧 米	イタリア (2004)	5.78	29,830
	ドイツ	14.58	33,854
	フランス (2004)	25.05	33,048
	米国 (2003)	54.26	37,666
中 南 米	ブラジル	21.25	4,320
	アルゼンチン	22.48	4,799
	メキシコ	141.45	7,298
アフリカ	ナイジェリア (2000)	273.77	341
	ケニア (2002)	1,119.15	419

出所：一人当たり GDP について IMF “World Economic Outlook Database” を参照。普及率は『世界二輪車概況』(2005)の各国保有台数から筆者が計算。

注：普及率とは、オートバイ 1 台あたり人口 (人/台) を意味する。

ひとつは、これら途上国におけるオートバイの社会的な地位の高さである。途上国においてオートバイは単なる移動手段ではない。これら各国では、オートバイは移動のために個人が乗るだけでなく、トラックの代わりに荷物を運ぶなど実用面でフル活用されている。このように途上国ではオートバイは極めて厳しい環境下で用いられるため、オートバイに対する要求性能は厳しくなる。さらにこうしたハードな使用環境は、オートバイの代替製品としての自転車の役割を減じることになる。というのも、これら途上国の気候は熱帯に属するため、自転車ではこうしたオートバイの役割を代替できないからである。

もうひとつは、公共交通機関の未整備を補うことである。発展途上国ではバスや鉄道などの公共交通機関は未整備であることが多く、個人的な移動に加えタクシーとし

での役割も果たすオートバイが重要な交通インフラの一翼を担っている。このためオートバイが普及している途上国では、一足飛びにドアトゥードア (door to door) の交通インフラが現出している。オートバイと人々の生活は日本より格段に強く密着しているといえるだろう。

### 3 先行研究のサーベイ

#### 3.1 日本オートバイ産業に関する先行研究

日本オートバイ産業に関する先行研究は、議論の対象から次の3つに区分できる。第1は、日本のオートバイ完成車企業に焦点を当てて、日本オートバイ産業の歴史的発展プロセスと技術形成プロセスを明らかにしたものである。主要な研究として、日本自動車工業会(1995)、太田原(2000a)、富塚(2001)、出水(2002)、片山(2003)などが挙げられる。太田原(2000a)はホンダの主導により日本オートバイ産業が大量一貫生産システムを確立し、規模の経済における優位性を築いたことが成長の礎となったことを明らかにした。出水(2002)は、技術史的な観点から、ホンダの生産技術の形成と大量一貫生産システムの確立、商品開発システムを示した。それまであまり明らかではなかった日本オートバイ産業の発展史に正面から取り組みその特質を指摘したという点で、太田原(2000a)、出水(2002)の研究上の功績は大きかったといえる。

第2に、浜松地方における産業集積に焦点を当てて日本オートバイ産業の企業間取引関係について考察した先行研究である。この主な研究は、静岡県中小企業総合指導センター(1976)、田中(1977)、青山(1988)、関(1991)、長山(2004)、太田原(2006)などである。これらの研究は上のタイプの研究であり検討されなかったサプライヤーを含めた日本オートバイ産業の分業構造を明らかにしたという意義がある。本稿で詳細に検討するように、オートバイ産業における完成車企業は高い外注率を示し、その競争力はサプライヤーから調達する部材のQCD (quality・cost・delivery) に依存するところが大きいため、サプライヤーも含めた分析は欠かせないものであった。また完成車企業は生産に当たってサプライヤー群の形成を促すとされるが、そうしたサプライヤー群の性質は完成車企業の取引形態や製品アーキテクチャ(後述)に大きく依存することがこれらの研究から示された。

第3に、日本のオートバイ産業の海外展開に関する先行研究である。日本オートバイ産業は、1970年代以降輸出を本格化させ、1980年代後半からは海外生産を本格化させたことが、輸出に関する通関統計から明らかであるだろう。ただし、こうした日本オートバイ産業の海外展開に関する研究は、上記2点に関する研究に比べてその蓄積は限られている<sup>3)</sup>。しかし、東南アジアオートバイ産業は日本企業の海外展開

によって担われた側面が大であることから、このタイプの先行研究は本稿とも直接関係する。そこで以下、やや詳細に研究内容の確認とそれに対する評価を行いたい。

日本のオートバイ産業の海外展開に関する最も本格的な先行研究として、大原(2006b)が挙げられるだろう。大原(2006b)は、本稿でも後に詳しく検討する知的資産アプローチに基づいて、日本の完成車企業がグローバルな生産ネットワークを構築するプロセスを、産業資源の活用と現地市場適応に即して分析を進めた。所収文献の序論における佐藤の要約(佐藤, 2006b, p. 6)によると、以下のような問いを立て、それに対し次のような解答を示したという。すなわち、大原(2006b)は、1960年代から基本技術が変化しないオートバイ産業において、どうして日系企業は支配的な地位を維持できるのか、ということ問いにした。これに対して大原は、日本オートバイ産業は本国における多様で厚みのある産業資源の蓄積を活用できること、産業資源を各国の市場に適した形で投入する現地適応能力を向上させてきた、という答えを与えたとされる。

分析視角の曖昧性に起因する生産ネットワークに関する問題点については後に検討することとして、大原(2006b)の実証的な面での問題は、日系サプライヤーがどのように海外展開するか具体的な内実を明らかにしていないにも関わらず、生産ネットワークという完成車企業を超えた産業の全体像を述べていることであるだろう。ただし、大原は日系サプライヤーの海外展開の時期を2003年時点のオートバイ事業への依存度によって規定した(大原, 2006b, pp. 74-75)。すなわち、オートバイ依存度が高いほど海外進出が遅く、低いほど進出が早いというように、オートバイへの事業依存度が海外進出に関係しているとした。確かに収益面での自動車事業の支えがサプライヤーの海外展開にとってひとつの重要な要件であるかもしれないが、それだけをもってサプライヤーの海外進出要件もしくは特質とするならば、それは積極的な分析とはいえないだろう。なぜなら、サプライヤーが海外進出する際には、部品や工程の有効最小生産規模と進出先の市場規模との関係、補修需要の有無、労働集約的か資本集約的かといった部品や生産工程の特性、現地調達規制など政策対応の側面が重要になるはずであるからである。大原(2006b)ではこうした観点が捨象された結果、日系サプライヤーの海外展開の動向およびその背景は必ずしも十分には解明されなかった。

日本オートバイ産業の海外展開についてはこの他、欧米への展開に関してホンダのケースに即した太田原(2000b)、出水(2002)が挙げられる。しかし、アメリカへの展開について述べた太田原(2000b)は1950年代後半の輸出先としての先進国である

---

3) 海外展開を行った日系企業を中心とした報告記録として、ベトナムに関して植田・三嶋(2003)、関・長崎編(2004)、タイおよびインドネシアに関して三嶋(2004a; 2004b)、中国に関して出水編(2007)などがある。

北米市場の開拓という市場参入戦略に焦点を当てたものであり、現地生産の展開など産業形成に関する言及はない。

出水 (2002) は 1960 年代のホンダのアメリカおよびベルギー進出について明らかにしたが、その焦点は市場動向に当てられていて、現地生産の具体的内実やサプライヤー群の形成に関する考察は行われていない。このように出水 (2002) は日本オートバイ産業の海外展開、特に生産面での展開に関して正面から取り組んだものではないが、ホンダに代表される日本企業が海外に進出する際の生産についての段階区分を行っている (出水, 2002, pp. 275-279)。まず日本企業の海外進出は、完成車の輸出から開始し、ある程度の市場形成の後、当該国の政府による完成車の輸入禁止政策に伴って現地生産が始まる。初期は全部品を輸入し組立だけを現地で行う CKD (complete knock down) 生産方式が採用される。現地では組立作業のみを行う「スクリー・ドライバー工場」(付加価値の低い単なる組立工場) だが、雇用が発生し、就業機会の増加という効果が生まれる。さらに現地の生産状況や関連産業の整備が進んだ段階で KD (knock down) 生産方式に進む。溶接以降の塗装、部品現地調達など現地作業工程が入り、現地での生産工程が増大し、より大きな産業が現地に創出される。

こうした出水 (2002) の指摘する現地生産の進展プロセスは、別稿で検討するように、1960 年代以降の東南アジアにおける日系企業でも見られたことであった (三嶋, 2007; 三嶋, 2008a; 2008b)。そういう意味でこの区分は妥当である。しかし、この区分の視点は完成車企業に限定され、これがサプライヤーを巻き込んでどのように現地生産を展開していくのか、という点を出水 (2002) は示していない。

### 3.2 中国オートバイ産業に関する先行研究

中国オートバイ産業に関する主たる先行研究は次の 3 つに区分できるだろう。第 1 に、完成車企業およびサプライヤーも含めた中国オートバイ産業の形成と発展のあり方を明らかにした研究である。その代表的なものとして、中国汽车技術研究中心 (1999)、松岡・池田・郝 (2001)、大原 (2001; 2004; 2006c) が挙げられる<sup>4)</sup>。

第 2 に、中国オートバイ産業の海外展開に関するものである。その主なものは、大原・田・林 (2003)、丸川 (2003)、山村・申 (2005)、葛・藤本 (2005)、大原 (2006c) などである。先の統計データに基づく検討と同様に、これらの先行研究から、中国オートバイ産業は海外直接投資による現地生産を伴う進出よりも輸出が主流となっているということであり、現地生産を伴う海外展開は今後の課題であることが分かる。

第 3 に、生産システムや製品アーキテクチャに着目して、オートバイ産業から中

---

4) 中国語の文献については、趙洋氏 (東北大学大学院経済学研究科・院生) による翻訳の協力を受けた。

国産業の特徴を抽出しようとする研究である。代表的なものとして、葛・藤本(2005)、大原(2005)、梶山・太田原(2002)が挙げられる。これらの研究は日本オートバイ産業の製品アーキテクチャ(product architecture)をクローズ・インテグラル(closed-integral)型、中国オートバイ産業のそれをオープン・モジュール(open-modular)型とした。これら先行研究は日中オートバイ産業をアーキテクチャの観点から特徴付け、それぞれの産業の特質と競争優位について考察した。

### 3.3 東南アジアオートバイ産業に関する先行研究

東南アジアオートバイ産業に関する先行研究は自動車産業や電機・電子産業などの他産業や日本・中国オートバイ産業などの他地域に比べると限られたものであった<sup>5)</sup>。その主なものとして次の3つを挙げる。

第1に、東南アジア各国オートバイ産業の概要に関する研究である。例えば、タイについてはNattapol(2002)や横山(2003)において、インドネシアについてはRidwan(2002)や山下(2003)において、ベトナムについては池部(2001)や植田(2003)などである。また佐藤・大原編(2005)も各国概要を示している。

第2に、途上国産業の発展を、オートバイ産業をケースとして発展のプロセスや主体など全体像に焦点を当てた研究である。代表的なものとして、Mishima(2005)や三嶋(2007;2008a)のほか、佐藤・大原編(2006)に所収の各論文(東,2006a;藤田,2006;佐藤,2006a)が挙げられる。佐藤・大原編(2006)の各論文の意義を総じて言うならば、各国の地場系企業がオートバイ産業にどのように参入し、どのように質的向上を図ろうとしたのかについて明らかにしたことである。しかし、地場系企業に焦点が当てられるあまり、日系企業の展開プロセスと生産の内実に関する分析が不十分となっていることが指摘できる。すなわち、日系企業の進出動向についての分析が行われているものの、それらはいくまで地場系企業を分析するために必要な範囲内のものであった。そのため、日系企業が主導した東南アジア各国オートバイ産業の発展に関する全体像がこれらの研究からは判然としない。

確かに、佐藤・大原編(2006)は日系企業の競争優位の源泉としての産業資源や生産経験の蓄積という指摘も若干は行っている。けれども、それが東南アジア各国に進出した日系企業によってどのように発現され、どのような順序で展開され、どのよう

---

5) タイの自動車産業に関する代表的な先行研究として、森(1999)、末廣(2005)がある。また東南アジア自動車産業については、アジア経済研究所編(1980)、足立・小野・尾高(1980)、Odaka(1983)、Doner(1991)、丸山編(1994)、加茂(2006)などを参照。またベトナムの電機・電子産業は、岡本(2003)、Mori & Ohno(2005)などに詳しい。東南アジアエレクトロニクス産業に関しては、アジア経済研究所編(1981)、森澤(2004)、竹内(1999)、Borrus et al. eds.(2000)などを参照。

にして競争優位に結びついたのかはこれらの研究からは判然としない。

第3に、中国オートバイ産業の研究で見られたような開発、生産システムの特質について述べた研究の植田(2005)である。植田(2005)は、オートバイ産業における日系企業と中国企業間の生産システム競争に焦点を当て、21世紀初頭の実態を展望した。植田が検討した生産システムは次の2つであった。ひとつは、日系企業に見られる生産システムであり、完成車企業とサプライヤーが協力しながら製品や部品を開発し、材料工程、設備から製品まで一貫した管理の下で生産を行っていく「統合型」生産システムである。統合型生産システムは、製品の機能と品質について競争力を高める効果を有した。もうひとつは、中国企業に特徴的な生産システムであり、以下の5つの特徴に代表される「分散型」生産システムとした。第1に、標準化モデルを前提とすること、第2に、低コストで部品を生産する仕組みを備えていること、第3に、サプライヤーを活用するネットワークとノウハウを持つ企業が存在すること、第4に、完成車企業とサプライヤーがこうした生産の仕組みを活用することで開発費用を抑えることが可能になること、第5に、常に変化やイノベーションが生じること、である。

さらに植田(2005)は、ベトナムオートバイ産業での両者の競合関係を事例に両者の比較分析を行い、次の2つのことを指摘した。第1に、こうした生産システム間の競争が発展途上国の市場を中心に今後はオートバイ産業以外でも生じることを前提に、そこではコスト競争力を有する分散型生産システムが常に優位にあるわけではなく、開発力に基づく技術的優位性を有する統合型システムが優位に立つことも十分ある、ということである。第2に、両生産システムは硬直的なものではなく、統合型生産システムが積極的に分散型生産システムの仕組みを取り入れている、ということである。

こうした植田(2005)における分析視角について本稿でも参考にする。というのも、先にみたように日本オートバイ産業と中国オートバイ産業の生産システムは互いに異なるものであり、両者を考察するに当たって企業間取引関係に着目することで、両者の特質を浮き彫りにし、さらに生産システムに関して多くの示唆を得られると考えるからである。

しかし、植田(2005)には次の2つの課題も残されていると考える。第1に、統合型生産システムの特質を述べるに当たって、日本におけるオートバイ産業の形成プロセスについては具体的に説明されているが、日本企業が海外に進出した際にどのように産業形成を果たし、どのように質的向上を達成するのか、に関する具体的な考察が欠けている点である。第2に、事例としたベトナムオートバイ産業における競争構図として、日系企業イコール統合型生産システム、地場系企業イコール分散型生産システム、と単純な二項対立に設定して議論を行ったために、日系企業の現地への適応

動向や地場系サプライヤーの動向が判然としない点である。確かに近年の統合型生産システムの変化については指摘があるものの(植田, 2005, pp. 44-45), 分散型生産システムの変化の有無に関する分析はない。そもそもベトナムにおける地場系企業は中国と同一の分散型生産システムにあるのかどうかについても実証的な議論が行われていない。

### 3.4 佐藤・大原編(2006)の分析視角: 知的資産アプローチ

#### (1) 位置付け

ここまでの先行研究サーベイで明らかになったように, 東南アジアオートバイ産業に関して, 日系企業の主導による産業形成と発展の内実を正面から明らかにしようとした先行研究はほとんどなかった。こうした中, 佐藤・大原編(2006)は本稿とは分析焦点が外資系企業か地場系企業かで異なるものの, 類似の問題意識をもったほとんど唯一の先行研究として挙げられる。佐藤・大原編(2006)は日系という先発に対してどのように後発の地場系企業が対抗していくのか, という視点で検討が行われた。そして, タイ, インドネシアのオートバイ産業について, 日系企業との乖離の存在を前提に地場系企業の主体的な意思とその役割を評価し, 乖離の解消のための取り組みを指摘した(東, 2006; 佐藤, 2006a)。しかし, 日系企業が圧倒的な優位を占める東南アジアオートバイ産業における地場系企業の存在は極めて小さく, そこに焦点を当てたこれら先行研究は東南アジアオートバイ産業の全体像を明らかにするようなものではなかった。

なぜ, 佐藤・大原編(2006)は地場系企業に焦点を当てる一方で日系企業について詳しく検討してこなかったのだろうか。その要因は, 佐藤・大原編(2006)の全体の分析視角として次にみる知的資産アプローチが採用され, その主体が地場系企業に限定されていることが大きいと考える。

ここで佐藤・大原編(2006)の分析視角を検討する前に, その分析対象である地場系企業, 日系企業を含む外資系企業, 多国籍企業についてそれぞれ整理しておく。末廣昭はアジア諸国の工業化の担い手として, 「国営・公企業」「国内民間大企業」「多国籍企業」の3つを挙げ, これを「支配的資本の鼎構造」と呼んだ(末廣, 2000, pp. 160-162)。しかし本稿が議論の対象とする東南アジアオートバイ産業の地場系企業は, ベトナムの一部を除き国内民間企業が大部分である。そのため, 本稿では, 東南アジアオートバイ産業については支配的資本の鼎構造のうちの前2者をまとめて地場系企業とする。また, 本稿は多国籍企業を「1つの経営単位のなかに多くの国籍の企業を抱え込んでいる企業」(吉原, 2001, p. 8)と定義する。さらに本稿で議論する外資系企業とは「ある国に対する外国企業の直接投資によってできる子会社」(吉原, 2001, p. 242)と定義できる。東南アジア各国オートバイ産業の地場系企業の大部分

は多国籍化していないが、外資系企業は多国籍化している。それゆえ、本稿では外資系企業を多国籍企業とほぼ同義のものとして議論を進めていく。すなわち、東南アジア各国産業の視点から見た際の多国籍企業の海外子会社とは外資系企業といえるだろう。以上から、本稿は企業形態として地場系企業と外資系企業の2つに区分した議論を展開していく。

以下、まず、大原の2つの論文(大原, 2006a; 大原, 2006b)の内容を確認する。続いて、佐藤・大原編(2006)全体の分析視角となっている知的資産アプローチについて明らかにし、途上国産業の形成と発展の原動力となりうる蓄積主体として地場系企業に限定することの理論的問題点を指摘する。その問題点を先んじて言うならば、知的資産の定義の曖昧さと恣意性、企業による設定時間軸の異なり、多国籍企業による優位性移転の方向の単純化、中国と東南アジア各国の混同、の4つである。

## (2) 大原(2006a; 2006b)の概要

ここで検討すべき議論は、大原の佐藤・大原編(2006)の分析視角の提示を行った理論面を焦点に当てた大原(2006a)と日本の二輪車産業の海外展開を扱った実証面に焦点を当てた大原(2006b)である。両者はともに知的資産アプローチにより議論が展開されていることで共通し、大原の描く、オートバイ産業と途上国産業との関係が明らかにされている。大原(2006a; 2006b)の具体的な内容の要旨は次のようにまとめられる。

大原(2006a)は次の3点に着目する知的資産アプローチという佐藤・大原編(2006)全体の分析視角を説明した。それは第1に、地場系企業の独自の能力構築を重視することである。第2に、産業発展のあり方に影響を与える最大の要因として、一国に歴史的に蓄積された産業資源を重視し、グローバル競争よりも国内市場での活動に着目することである。第3に、地場系企業の、外資系企業とのグローバルな協調よりも、それを利用し対抗するという意思を重視することである。地場系の大企業は、本国に高度な部門を残し、進出先でオペレーションを行うという外資系企業よりも、知識の蓄積や産業資源の構築に貢献しうる、とした。

その上で、オートバイ産業から明らかになる産業発展の側面として、第1に、地場系企業の能力の形成、第2に、先進国の支配的企業との関係、第3に、国内の産業資源の活用、第4に、国内市場の重要性、を挙げた。この4点から、大原(2006a)は、各国の地場系企業が国内市場をベースとして成熟技術の地道な積み重ね型革新によって知的資産を蓄積し、先進国企業に対抗しうる自立性を獲得していくという企業成長、産業発展の多様な経路の予測を示した。

一方、大原(2006b)は知的資産アプローチに基づいて、日本の完成車企業がグローバルな生産ネットワークを構築するプロセスを産業資源の活用と現地市場適応に即し

て分析を進めた。所収文献の序論における佐藤百合の要約によると、以下のような問いを立てそれに対し次のような解答を示したという(佐藤, 2006b, p. 6)。すなわち、ここでは1960年代から基本技術が変化しないオートバイ産業において、どうして日系企業は支配的な地位を維持できるのか、ということ問いにした。これに対して、日本オートバイ産業は本国における多様で厚みのある産業資源の蓄積を活用できること、産業資源を各国の市場に適した形で投入する現地適応能力を向上させてきた、という答えを与えた、ということである。しかし、大原が提示した分析視角としての知的資産アプローチは以下にみる4つの問題点を抱えていると思われる。

### (3) 知的資産の定義の曖昧さと恣意性

1つ目の大原の分析視角に関する問題は、根幹となる「知的資産」のとらえ方である。具体的には次の2つである。

第1に、知的資産に関する厳密な定義の欠落である。大原はアムスデン(Amsden, 2001)の「知識ベースの資産」を蓄積するアプローチを分析枠組みとする。しかし、大原はこれを知的資産アプローチと名称を変えながらも、変更の理由の説明を行わず、「知的資産」の厳密なる定義も行っていない。これが議論を曖昧にさせ混乱させている根本的な要因であると考えられる。

第2に、限定的な知的資産の定義とそれに起因する多国籍企業による蓄積の皮相化である。おそらく大原は、アムスデンの「知識ベースの資産」の説明のための記述、すなわち「後発組にとって模倣が難しい企業特殊な資源、能力であり、その本質的な源泉は、企業およびそれを取り巻く社会に、長期にわたる製造経験の末に積み重ねられた」(大原, 2006a, p. 18) 資産を「知的資産」と同義とし、その定義としているのだろう。

そして大原は限定的に知的資産を定義することで多国籍企業による蓄積を単純化している。このことは次の文章に特に象徴的に表現される。「最も高度な知識を要求する部門を先進国に残し、オペレーション部門を後発国に展開する多国籍企業よりも、自国にベースをおき、その国と将来を共有しようとする企業こそ、内部により知識を蓄積し、国内の産業資源のグレードアップをより力強く牽引すると想定されるからである。そしてそれらの企業が、往々にして現地の「大企業」だからである。さらにそのなかで、独自ブランドで販路を開拓する地場のリーディング企業が、産業発展の牽引役の頂点に立つと本章はみなしている」(大原, 2006a, pp. 17-18)。

すなわち、大原の分析視角においては、「多国籍企業は先進国のみ高度な能力を蓄積し、途上国では重要な蓄積は行わない」、かつ「地場系企業は、途上国で知識を蓄積し、途上国産業資源のグレードアップに貢献する」という図式が固定的に描かれていることが分かる。

この図式において、大原の想定する知的資産とは研究開発機能に限定されているという解釈が可能になるだろう<sup>6)</sup>。しかし、製造企業における能力蓄積として、研究開発と同等に、もの造りの技能、改善能力、エンジニアリング技術もまた重要であると考えられる。これはそもそも、大原が依拠するアムスデンが「知識ベースの資産」についてより幅広い製造に係る能力から形成されると定義し、その蓄積の重要性を主張していることと同様である (Amsden, 2001, p. 4, table 1. 2.)。また佐藤・大原編 (2006) 所収の各論文も蓄積を考察するに当たって、全般的なもの造りの諸能力について検討している。すなわち、大原の定義は、依拠するアムスデンとも、分析視角となっているはずの佐藤・大原編 (2006) 所収の各実証論文とも整合的ではない。

以上から、大原は「知的資産」の定義を狭めることによって多国籍企業の海外拠点の意義を減じさせるという印象を受けざるを得ない。地場系企業によるものだけでなく、外資系企業による多様な蓄積についてもより正当に評価するべきではないだろうか。

#### (4) 企業による設定時間軸の異なり

2つ目の大原の分析視角に関する問題は、地場系企業と外資系企業とで設定時間軸が異なっていることである。大原は、地場系企業に関しては蓄積という動態的な行動を認めるのに対して、外資系企業に関しては蓄積という動態的な行動を十分考慮しなかった (大原, 2006a, p. 27)。そのため大原は分析視角を議論するに当たって、外資系企業の蓄積を無視し、地場系企業の蓄積の重要性を主張することとなった (大原, 2006a, pp. 17-18)。確かに大原は日本オートバイ産業の海外展開について述べてはいるが (大原, 2006b)、それは日本の国内産業資源の移転をベースとしたものであり、進出先国での知的資産の蓄積という観点は捨象された。こうした議論を展開することで、大原はアジア各国オートバイ産業における外資系企業による生産ネットワークを所与のものとして位置付け、地場系企業はその内部で発展していくというひとつのプロセスを描いた (大原, 2006a, pp. 27-29)。

---

6) さらに研究開発機能と一口に言っても、カラーリングの変更などデザインを中心とした機能から、機能部品以外のスペックの小変更を行う機能、既存モデルに基づいたエンジンスペックなど機能部品も含めたスペック変更を行う機能、既存モデルの一部流用も含めた新モデル開発、新モデルの抜本的な開発、というように多岐に渡る。大原はオペレーションと対比させていることから、外資系企業はこれら全てを含んだ研究開発機能を本国に持ち、行っているという想定であることがうかがわれる。こうした研究開発とオペレーションを二項対立させた大原の議論は、大原自身も日系企業のデザイン機能を中心とした研究開発機能の現地化の進展を紹介しているように (大原, 2006b)、実態に即した認識であるようには思われない。東南アジア各国のオートバイ産業における外資系企業の現状に即しているならば、新モデルの抜本的な開発という研究開発機能の一部を本国で担い、その他の研究開発機能は徐々に現地化されつつある、というように言うべきであるだろう。

けれども別稿で確認したように、東南アジアオートバイ産業は輸入代替を進展させ輸出を盛んに行うまでに発展したが、それは段階的で動的なプロセスを経て形成されたものでありこれを担ったのは日系企業であった(三嶋, 2007; 2008a; 2008b)。さらに、これは概要でも確認したが、そもそも機械組立型であるオートバイ産業は、装置型産業のように最新設備の導入によって一朝一夕に産業が形成されることはない。

以上から、外資系企業の生産ネットワークも動的な発展プロセスを経たことは歴史的にも産業特性からも明らかである。これに対し、大原は企業によって異なる時間軸を設定することによって、外資系企業の生産ネットワークを静態的なものとし、途上国産業に外在的なものと位置付けているように思われる。しかし、外資系企業についても動的に考察し、そうすることで外資系企業の生産ネットワークも知的資産の蓄積に伴って動的に形成されたと考えるほうが実態に沿った理解であるように思われる。

また、国レベルでの産業資源の構築を重要視するという佐藤・大原編(2006)の立場(佐藤, 2006b, p. 5; 大原, 2006a, p. 17)からしても、その主たるプレーヤーである地場系企業と外資系企業はともに同一の時間軸で考察するべきである。それはなぜなら、先に見た大原のいう外資系企業による生産ネットワークとは、佐藤・大原編(2006)において議論の重点とすると自ら定めた一国単位の生産ネットワークからであり、議論の主たる対象から外したグローバルな生産ネットワークではないからである(大原, 2006a, p. 17)。ここでアジアのオートバイ産業がグローバルな生産分業よりも一国単位の生産体制を築いているということは、佐藤・大原編(2006)所収の各論文からも明らかである。

このように地場系企業だけでなく外資系企業も動的なプロセスから把握するならば、外資系企業の生産ネットワークは所与で産業に外在的なものという位置付けではなくなるだろう。それは、外資系企業の進出と進出後の蓄積行動によって段階的に形成されその高度化が進展したもの、すなわち動的な発展プロセスを経て形成されたものと捉えなおすことができると考える。それゆえ、知識ベース資産の蓄積や産業資源の構築を途上国産業というレベルで考察するのであるならば、生産ネットワークに依拠して発展を遂げる地場系企業だけでなく、生産ネットワークそのものを築いた外資系企業の蓄積行動を含めて考察を進めたほうがその理解はより深まることだろう。

#### (5) 多国籍企業の優位性移転の方向

3つ目の大原の分析視角の問題点は多国籍企業の優位性移転の方向を単純化したことである。大原が知的資産の蓄積主体を地場系企業に限定したことは、優位性の移転の方向をめぐる多国籍企業論からも問題を指摘することができる。

多国籍企業論においては、多国籍企業が国外での事業活動を行う理由のひとつとし

て優位性の活用が挙げられている(ハイマー, 1979, pp. 35-39)。多国籍企業の優位性とは一般に所有優位性, 内部化の優位性, 立地優位性の3つからなる(Dunning, 1988, p. 27, table1-1)。そして伝統的な多国籍企業論では, 多国籍企業の優位性とは個々の職能を優れて実施できる能力とそれを支える有形無形の経営資源を意味し, 多国籍企業の組織能力とは優位性を多国籍企業内部で移動させ海外子会社で利用可能にする能力を意味した(山口, 2006, p. 49)。こうした伝統的な多国籍企業論が指摘してきたように, 従来, オートバイ産業の多国籍企業の中でそのほとんどを占める日本企業についても, その海外子会社の果たす役割も小さく, 優位性は日本本社から海外子会社に一方的に移転されるだけで逆方向への移転(逆移転)はほとんどなかったとされた(吉原, 1993, p. 318)。

以上は佐藤・大原編(2006)の多国籍企業の海外子会社に対する捉え方でもあるだろう。確かに大原は日本から進出先国という一方の移転経路から日本の完成車企業の海外展開を描いた(大原, 2006b)。けれども, 先に見たように大原は多国籍企業の進出先での知的資産の蓄積行動に関する考察を十分には行っていないことから, こうした大原の議論は逆移転が存在しないという実証的な検討に基づいているわけではなかった。

しかし1980年代後半以降, 国際的な競争環境の変化や海外進出経験の蓄積などを受けて, 多国籍企業はグローバルへの統合とローカルな環境への分化という2つの課題に同時に取り組む必要が生じた。各多国籍企業は, 中央集約的なグローバルな規模の経営でコスト優位性を追求する「グローバル企業」や親会社の知識と能力を世界的に広めて適応させる「インターナショナル企業」という優位性の移転が一方であるタイプから, 1980年代後半以降, 本社と海外拠点が相互依存の関係にあり共同で知識を開発し共有する「トランスナショナル企業」という優位性の移転が双方向であるタイプへの進化が求められるようになった(Bartlett & Ghoshal, 1989, p. 15, Table 1.2; p. 65, Table 4.2)<sup>7)</sup>。さらに多国籍企業の海外子会社は進出先の環境に影響を受け, そうした影響が海外子会社に限定されず企業全体へと広がる可能性も指摘された(Kogut & Zander, 1993)。こうした変化は日系の多国籍企業についても生じ, 各種優位性が進出先から日本へ移転するという逆移転の増加はアンケート調査の結果からも実証された(吉原, 2001, 第6章)。

このように近年多国籍企業の組織モデルは競争環境の変化に伴い変化しつつあり, 分散化, 相互依存性, サブユニット間のタイトな連結, ユニット間での相互学習, 組

7) こうした「トランスナショナル」な組織は「マルチフォーカス」(multifocus) (Prahalad & Doz, 1987)「ヘテラルキー」(heterarchy) (Hedlund, 1986) など色々な言葉で定義されていることから明らかのように, 多国籍企業論において近年多くの関心を集めるようになってきている(ゴシヤール=ウエストニー, 1998, p. 5)。

組織構造の柔軟性、がその理想型とされている(ゴシャル＝ウエストニー, 1998, pp. 5-6)。このことから多国籍企業の組織能力の役割はかつての優位性の一方的な移転能力に加えて、次の2つが加わることとなった(山口, 2006, pp. 54-55)。第1に、優位性の創造を海外子会社で可能にし、その優位性を多国籍企業全体で活用できるようにすることである。第2に、多国籍企業のある部分で起こった競争に対して他の部分で対応できることである。

以上、国際競争環境の変化に伴って、多国籍企業一般に関する議論ではその優位性が海外子会社から本社へという逆移転が増加しつつあることが指摘され、移転の双方向性が明らかとなっている。そしてこうした逆移転の増大は、多国籍企業の海外子会社の蓄積活動が増大し知的資産を構築し優位性を確立させていることの証左であると考えられる。

しかし、佐藤・大原編(2006)はこうした国際環境の変化に対応した多国籍企業の進化を考慮せず、先の伝統的な多国籍企業のイメージに終始した。それゆえ、外資系企業が圧倒的である東南アジアオートバイ産業を検討するに当たって、進出日系企業の優位性移転に関して日本から東南アジア各国へという一方向の移転のみを考察した佐藤・大原編(2006)は、外資系企業の蓄積活動を看過し、各国産業に関する断片的な理解を得るに留まったと思われる。そうではなくて外資系企業の能力構築も考慮の対象に含め、優位性の移転だけでなく逆移転に代表される近年の多国籍企業の組織能力の進化についても実証的に検討していくべきだろう。そうすることで、東南アジア各国オートバイ産業の現状に即した理解が得られ、全体像が明らかになると考える。

#### (6) 中国と東南アジア各国の混同

4つ目の問題は、大原がアジアのオートバイ産業に関する議論を展開するに当たって、地場系企業が強い中国と日系企業が圧倒的な強さをみせる東南アジア各国を必ずしも整理せず混在させていることである。大原は中国と東南アジア各国を混同することによって、佐藤・大原編(2006)の全体に関わる2つの大きな問題を生じさせた。

ひとつは実証と理論の関係である。佐藤・大原編(2006)に所収の各実証論文では各国各地域の多様性が丁寧に検討されていることとは対照的に、大原(2006a; 2006b)では日本オートバイ産業の競争優位となりうる一般性を引き出そうとするあまり、そうした多様性を無視するような印象を受ける。

例えば、「2000年以降、...アジアの地場完成車企業の技術的能力が急速に向上し、既存モデルの製造品質ならさほど差はないレベルまで到達している」(大原, 2006b, p. 88)と述べている。この場合、アジアとは中国をイメージしていると考えられるが、インドネシアやタイ、ベトナムを含むのであろうか。東南アジア諸国における地場の完成車企業が必ずしも日系企業と同等のレベルに達していないことは、上述の佐藤・

大原編 (2006) に所収の論文の検討からも明らかであるし、三嶋 (2007; 2008a) から明らかである。また逆に、地場系企業が期待する発展経路について図を用いて検討しているが (大原, 2006a, p. 28, 図 2), 図示された発展経路は中国を除くアジア各国の地場系企業をイメージしているような印象を与える一方で、中国が含まれるのかどうかは明示的に述べられていない。中国を含むのであるならば、一義的に外国企業に依拠する経路のほうが自立的発展を目指す経路よりも能力的に劣っているといえるのだろうか。価格競争力や生産規模なら中国の地場系企業は外資系企業を凌いでいるように思われるが、この図からこれらについての十分な理解は得られない。

このように中国と東南アジア各国を明示的に区分しない議論は他にも散見される。それゆえ、大原の示すアジアオートバイ産業の発展像と各章の実証論文との関係、つながりが曖昧なものとなっている。

もうひとつは分析視角の妥当性に対する疑いである。大原はアムスデンの議論に依拠して、蓄積主体を地場系企業に限定した知的資産アプローチを示した。しかし、そもそもアムスデンによって、地場系企業が知識ベースの資産を蓄積し発展を主導した第 2 次大戦後の途上国として挙げられた国は、台湾、韓国、中国、インドのみである (Amsden, 2001, p. 14)。アムスデンは東南アジア各国における地場系企業が知識ベースの資産の蓄積をどのようにして行ったのかということに関しては必ずしも明確に示してはいない。これについて何らかの説明なり考察なりが必要であるはずだが、大原 (2006a) にはそうした言及はない。そのため、東南アジア各国のオートバイ産業の分析視角として蓄積主体を地場系企業に限定した知的資産アプローチが妥当であるかは、大原 (2006a) の議論によって明らかにはされず不明のままとなっている。

もちろん、アムスデンの議論に依拠するかどうかによらず、産業発展を考察するにあたって東南アジア各国と中国、インド、台湾、韓国とでは区別する必要があるだろう。なぜなら、東南アジア各国とこれらの国々では産業基盤やその背景が大きく異なるからである。中国、インドは 10 億を越す人口と長い産業発展の歴史を持つ有力で多様な地場系企業、と発展途上国の中でも独自の強みを持つ (末廣, 2003, pp. 125-127)。台湾、韓国も地場系企業が豊富に存在した。これに対し、東南アジア各国は未成熟な地場系企業と相対的に小さな国内市場であった。こうしたことから、東南アジア各国の発展パターンは「東北アジア諸国や中国とはっきり異なるもの」(木村, 2002, p. 77) とされている。

東南アジア各国はこうした国内産業基盤の脆弱性を補うため外資系企業を積極的に導入した。これは日系企業が販売市場シェア 90% 以上を占め、寡占的な生産体制を確立しているタイやインドネシアのオートバイ産業に関してより強く当てはまる。このように地域特性からも、地場系企業に蓄積主体を限定した知的資産アプローチを東南アジア各国オートバイ産業に用いることの妥当性に関しては十分な考察が必要であ

ることが示されるだろう。

#### 4 結 語

世界のオートバイ産業に関する概要の検討から、東南アジア各国では日系企業が生産、販売両面で圧倒的な地位にあること、そしてそれが中国やインドとは異なる東南アジアオートバイ産業の独自性であること、が確認できた。それにも関わらず、先行研究はこれらを正面から検討してこなかった。日本企業の海外展開という観点からの先行研究も東南アジアオートバイ産業に関しては十分存在しなかった。すなわち、東南アジア各国オートバイ産業における競争主体の動向と競争優位の源泉は不明のままであり、あわせてその独自性も依然明らかにされていない、と結論できる。

確かに、地場系企業に焦点を当てた佐藤・大原編(2006)所収の各論文は、圧倒的優位にある日系企業に対していかに地場系企業が対応しているのかを明らかにしたという点で意義深いものであった。けれども、圧倒的な地位を築いている日系企業という基本を理解してから、販売シェアが10%にも満たない地場系企業という例外を検討する、というのが研究のステップとしてはより自然ではないだろうか。そうしたことから、東南アジアオートバイ産業の研究にあたって、現在、日系企業の進出による産業形成とそれが牽引する産業発展の姿の解明が求められている、といえるだろう。

具体的な議論は別稿で行うことにして、ここでは日系企業が形成・発展を主導した東南アジアオートバイ産業に関する理論的問題について佐藤・大原編(2006)と比較検討し、それを概要確認と先行研究のサーベイを行った本稿のまとめとする。こうした比較を行う理由は、佐藤・大原編(2006)が東南アジアオートバイ産業に関するほとんど唯一の先行研究であるが、その分析枠組みである知的資産アプローチはいくつかの理論的問題も抱えていたからであり、日系企業が主体である東南アジアオートバイ産業の検討にはそのまま適用できないからである。

東南アジアオートバイ産業を議論するにあたって、知的資産アプローチが有効であると考えられるのは次の3点である。第1に、佐藤・大原編(2006)やアムスデンがとったような途上国における企業による蓄積活動を重視するというアプローチである。第2に、東南アジアオートバイ産業は国内市場を基盤とした外生的な輸入代替プロセスを経て発展してきたことを踏まえ、大原(2006a)と同様に国内市場とそこにおける競争環境を重視していくことである。第3に、東南アジアオートバイ産業の形成と発展という歴史に着目していくことである。

一方、東南アジアオートバイ産業を議論するにあたって、知的資産アプローチでは不十分であると考えられるのは次の4点である。第1に、知的資産の定義をより企業の内実即したものにしていける必要があることである。知的資産(知識ベースの資

産)は企業を蓄積と活用の主体とし、その企業特有で価値を有し模倣が困難なものであるため、企業の組織能力に対応すると考える。第2に、地場系企業だけでなく多国籍企業の海外拠点(外資系企業)についても動的な時間軸で考察していく必要があることである。というのは、佐藤・大原編(2006)の問題点は、大原(2006a)が外資系企業の海外拠点における能力蓄積について実証的にも理論的にも明らかにしていないにも関わらず、知的資産アプローチのロジックのもと、蓄積主体を地場系企業に限定して議論を展開したという点に集約されるからである。第3に研究開発機能及び多国籍企業の優位性に関する多様性を認め、その内実を詳しく検討していく必要があることである。第4に、東南アジア各国は中国やインドと工業化の初期条件が異なるものとして区別して検討していく必要があることである。外資系企業を蓄積主体に含めることは東南アジアの地域特性という観点からも、さらにオートバイ産業という産業特性という観点からも不可欠なことであると考えられる。これは中国やインドと大きく異なることであり、東南アジアオートバイ産業を検討するには強く意識しなければならないことであるだろう。

上記の点を東南アジアオートバイ産業に関する議論の前提とすることによって、佐藤・大原編(2006)が示した地場系企業に限定した能力構築の固定的な図式は解消されるだろう。そのため、各国オートバイ産業においては地場系企業だけでなく外資系企業も能力構築の主体になりうることを示されると考えられる。その結果、東南アジアオートバイ産業の独自性が明らかになり、さらには地場系企業だけでなく外資系企業の寄与する当該途上国の産業発展の重要性も引き出すことができるだろう。こうした個別実証的な議論については別稿で行うことにする。

## 参 考 文 献

(日本語)

- 青山茂樹(1988)「静岡県西部地域の二輪車産業におけるME化の進展と雇用問題」上原信博編著『先端技術産業と地域開発 - 地域経済の空洞化と浜松テクノポリス -』御茶の水書房、第6章、pp.341-367。
- アジア経済研究所編(1980)『発展途上国の自動車産業』アジア経済研究所。
- アジア経済研究所編(1981)『発展途上国の電機・電子産業』アジア経済研究所。
- 足立文彦・小野桂之介・尾高煌之助(1980)「経済開発過程における国産化計画の意義と役割」『経済研究』Vol.31, No.1, pp.51-71。
- 池田潔・松岡憲司・郝躍英(2001)「重慶市二輪車部品製造業実態調査」『龍谷大学経済学論集』第41巻第1号、pp.167-182。
- 池部亮(2001)「ベトナム 中国の対ASEAN前線輸出基地」丸尾豊二郎・石川幸一編著『メイド・イン・チャイナの衝撃』日本貿易振興会、pp.107-124。
- 植田浩史(2003)「二輪車産業」大野・川端編著、補章、pp.219-232。

- 植田浩史 (2005) 「統合型生産システムと分散型生産システム オートバイ産業における生産システム間競争」 坂本清 編著 『日本企業の生産システム革新』 ミネルヴァ書房, 第2章, pp. 33-54。
- 植田浩史・三嶋恒平 (2003) 『日本・中国・ベトナムのオートバイ産業に関する実態調査報告書』 大阪市立大学経済研究所ワーキングペーパー No.304。
- 太田原準 (2000a) 「日本二輪産業における構造変化と競争 - 1945~1965 - 」 『経営史学』 経営史学会, 第34巻第4号, pp. 1-28。
- 太田原準 (2000b) 「二輪産業の国際競争関係とアメリカン・ホンダ・モーターの設立」 『経済論叢』 京都大学, 第166巻第5・6号, pp. 53-73。
- 太田原準 (2006) 「日本の二輪車部品サプライヤー 分業構造と取引関係」 佐藤・大原 編, 第3章, pp. 95-130。
- 大野健一 (2003b) 「国際統合に挑むベトナム」 大野・川端 編著, pp. 33-66。
- 大野健一・川端望 編著 (2003) 『ベトナムの工業化戦略 グローバル化時代の途上国産業支援』 日本評論社。
- 大原盛樹 (2001) 「中国オートバイ産業のサプライヤー・システム リスク管理と能力向上促進メカニズムから見た日中比較」 『アジア経済』 4月号, pp. 2-38。
- 大原盛樹 (2005) 「オープンな改造競争 中国オートバイ産業の特質とその背景」 藤本・新宅 編著, 第3章, pp. 57-80。
- 大原盛樹 (2006a) 「二輪車産業からみたアジアの産業発展 知的資産アプローチから」 佐藤・大原 編, 第1章, pp. 13-52。
- 大原盛樹 (2006b) 「日本の二輪完成車企業 圧倒的優位の形成と海外進出」 佐藤・大原 編, 第2章, pp. 53-94。
- 大原盛樹 (2006c) 「中国の二輪車産業 開発能力の向上と企業間分業関係の規律化」 佐藤・大原 編, 第5章, pp. 163-204。
- 大原盛樹・田豊倫・林泓 (2003) 「中国企業の海外進出 海爾の米国展開と重慶二輪車メーカーのベトナム投資」 大原盛樹 編 『中国の台頭とアジア諸国の機械産業 - 新たなビジネスチャンスと分業再編への対応 - 』 アジア経済研究所, pp. 53-87。
- 岡本由美子 (2004) 「電子・電機産業 直接投資誘致の課題」 大野・川端 編著, 第4章, pp. 99-124。
- 小関和夫 (2002) 『国産二輪車物語』 三樹書房。
- 片山三男 (2003) 「日本二輪車産業の現況と歴史的概観」 『国民経済雑誌』 神戸大学経済学会, 第188巻第6号, pp. 89-104。
- 葛東昇・藤本隆宏 (2005) 「擬似オープン・アーキテクチャと技術的ロックイン 中国オートバイ産業の事例から」 藤本隆宏・新宅純二郎 編著, 第4章, pp. 81-116。
- 神谷忠監修 (2005) 『図解雑学 バイクのしくみ』 ナツメ社。
- 加茂紀子 (2006) 『東アジアと日本の自動車産業』 唯学書房。
- 木村福成 (2002) 「グローバリゼーション下の発展途上国の開発戦略 新たな開発モデルを提示する東南アジア」 高阪章・大野幸一 編 『新たな開発戦略を求めて』 アジア経済研究所, pp. 65-96。
- コグット, ブルース (1998) 「学習, 慣性の重要性: カントリー・インプリンティングと国際競争」 ゴシャル＝ウェストニー 編著, 第6章, pp. 168-192。
- 佐藤幸人 (1999) 「台湾のオートバイ産業 - 保護政策と産業発展 - 」 『アジア経済』 第40巻第4号, pp. 2-22。

- 佐藤幸人 (2006) 「台湾の二輪車産業 自立, 挫折, 新しい軌道への転身」佐藤・大原 編, 第 4 章, pp. 131-162。
- 佐藤百合 (2006a) 「インドネシアの二輪車産業 地場企業的能力形成と産業基盤の拡大」佐藤・大原 編, 第 8 章, pp. 281-322。
- 佐藤百合 (2006b) 「序論」佐藤・大原 編, pp. 3-12。
- 佐藤百合・大原盛樹 編 (2005) 『アジアの二輪車産業 基礎情報と企業一覧』アジア経済研究所。
- 佐藤百合・大原盛樹 編 (2006) 『アジアの二輪車産業 地場企業の勃興と産業発展のダイナミズム』アジア経済研究所。
- 静岡県中小企業総合指導センター (1976) 『浜松地区オートバイ部品製造業産地診断』静岡県中小企業総合指導センター。
- 『週刊東洋経済臨時増刊 海外進出企業総覧(国別編)』(各年版) 東洋経済新報社。
- 末廣昭 (2000) 『キャッチアップ型工業化論 アジア経済の軌跡と展望』名古屋大学出版会。
- 末廣昭 (2003) 『進化する多国籍企業 いま, アジアでなにが起きているのか?』岩波書店。
- 末廣昭 (2005) 「東南アジアの自動車産業と日本の多国籍企業 産業政策, 企業間競争, 地域戦略」工藤章・橘川武郎・グレン・D. フック 編 『現代日本企業 2 企業体制 下 秩序変容のダイナミクス』有斐閣, 第 15 章, pp. 47-77。
- 末廣昭・東茂樹 (2000) 「タイ研究の新潮流と経済政策論」末廣昭, 東茂樹 編 『タイの経済政策 - 制度・組織・アクター - 』アジア経済研究所, 第 1 章, pp. 3-57。
- 梶山泰生・太田原準 (2002) 「中国企業の競争力と製品アーキテクチャ」『赤門マネジメント・レビュー』第 1 巻第 8 号, pp. 625-632。
- 鈴木自動車工業社史編集委員会 (1970) 『50 年史』鈴木自動車工業株式会社。
- 『世界二輪車概況』各年版 (1984-2004), 本田技研工業。
- 関満博 (1991) 『地域中小企業の構造調整 - 大都市工業と地方工業 - 』新評論。
- 関満博・長崎利幸 編 (2004) 『ベトナム / 市場経済化と日本企業』新評論。
- 園部哲史・大塚啓二郎 (2004) 『産業発展のルーツと戦略 日中台の経験に学ぶ』知泉書館。
- 竹内順子 (1999) 「エレクトロニクス産業のアジア展開」さくら総合研究所・環太平洋研究センター 編, 『アジアの経済発展と中小企業 再生の担い手になりうるか』日本評論社, 第 8 章, pp. 175-204。
- 田中隆雄 (1977) 「静岡県における輸送用機械(二輪車)産業の実態」上原信博 編著 『地域開発と産業構造』御茶の水書房, 第 7 章, pp. 229-248。
- つじ・つかさ (1999) 『バイクのメカ入門』グランプリ出版。
- 出水力 (2002) 『オートバイ・乗用車産業経営史 ホンダにみる企業発展のダイナミズム』日本経済評論社。
- 出水力 編著 (2007) 『中国におけるホンダの二輪・四輪生産と日系部品企業 ホンダおよび関連企業の経営と技術の移転』日本経済評論社。
- 『デンソー 50 年史』(2000) デンソー。
- 富塚清 (2001) 『日本のオートバイの歴史(新訂版)』三樹書房。
- 長山宗広 (2004) 「浜松地域の産業集積の変化 - 輸送用機械を中心に - 」浜松信用金庫・信金中央金庫総合研究所 編 『産業クラスターと地域活性化 地域・中小企業・金融のイノベーション』同友館, 3 章, pp. 91-127。
- 日本自動車工業会 編 (各年版) 『自動車統計年報』日本自動車工業会。
- 日本自動車工業会 編 (1995) 『モーターサイクルの日本史』山海堂。

- ハイマー, ステファン (宮崎義一 編訳) (1979) 『多国籍企業論』岩波書店。
- 東茂樹 (2006) 「タイの二輪車産業 日本ブランド寡占体制における地場企業の対応と対抗」佐藤・大原 編, 第7章, pp. 243-280。
- 藤田麻衣 (2005) 「ベトナムの二輪車産業 中国車の氾濫, 製作の混乱を経て新たな発展段階へ」佐藤百合・大原盛樹 編 『アジアの二輪車産業 基礎情報と企業一覧』アジア経済研究所, pp. 113-130。
- 藤田麻衣 (2006) 「ベトナムの二輪車産業 新興市場における地場企業の参入と産業発展」佐藤・大原 編, 第9章, pp. 323-365。
- 藤本隆宏 (1997) 『生産システムの進化論 トヨタ自動車にみる組織能力と創発プロセス』有斐閣。
- 藤本隆宏 (2003) 『能力構築競争』中公新書。
- 藤本隆宏・武石彰・青島矢一 編著 (2001) 『ビジネス・アーキテクチャ 製品・組織・プロセスの戦略的設計』有斐閣。
- 藤本隆宏・新宅純二郎 編著 (2005) 『中国製造業のアーキテクチャ分析』東洋経済新報社。
- 松岡憲司 (2002) 「中国オートバイメーカーの部品取引関係 所有制による比較を中心として」『龍谷大学経済学論集』第42巻1号, pp. 63-83。
- 松岡憲司・池田潔・郝躍英 (2001) 「重慶のオートバイ産業」『龍谷大学経済学論集』第40巻第3・4号, pp. 67-89。
- 丸川知雄 (2003) 「ベトナムの機械関連産業と中国」大原盛樹 編 『中国の台頭とアジア諸国の機械産業 新たなビジネスチャンスと分業再編への対応』アジア経済研究所, pp. 289-304。
- 丸山恵也 編 (1994) 『アジアの自動車産業』亜紀書房。
- 三嶋恒平 (2004a), 「タイのオートバイ産業およびヤマハ発動機の東南アジア戦略に関する実態調査報告書」『研究調査シリーズ』東北大学大学院経済学研究科工業経済学研究室 No. 10。
- 三嶋恒平 (2004b) 「タイ・インドネシアのオートバイ産業に関する実態調査報告書」『東北大学大学院経済学研究科ディスカッションペーパー』No. 180。
- 三嶋恒平 (2007) 「ベトナムの二輪車産業 グローバル化時代の輸入代替型産業の発展」『比較経済研究』比較経済体制学会, Vol. 44, No. 1, pp. 61-75。
- 三嶋恒平 (2008a) 「1990年代後半のタイオートバイ産業」『アジア経営研究』アジア経営学会, No. 14, pp. 121-134。
- 三嶋恒平 (2008b) 「タイオートバイ産業の勃興」mimeo。
- 森美奈子 (1999) 「日系自動車産業のアジア展開 タイにおける部品メーカーの事例から」さくら総合研究所環太平洋研究センター, 『アジアの経済発展と中小企業』日本評論社, 第6章, pp. 121-146。
- 森澤恵子 (2004) 『岐路にたつフィリピン電機産業』勁草書房。
- 山口隆英 (2006) 『多国籍企業の組織能力 日本のマザー工場システム』白桃書房。
- 山下協子 (2003) 「インドネシアの自動車産業と二輪車産業 中国の影響と分業再編の展望」大原 編, 第13章, pp. 333-347。
- ヤマハ発動機株式会社モータサイクル編集委員会 編著 (1991) 『モータサイクル』山海堂。
- 山村英司・申寅容 (2005) 「中国内陸部産業の生産効率の変化と輸出拡大過程 重慶のオートバイ産業の事例 1995~2001年」『アジア経済』, No.46, Vol7, pp. 34-53。
- 横山光紀 (2003) 「タイの二輪車産業 好調な国内市場と中国の影響」大原 編, pp. 249-264。
- 吉原英樹 (1993) 「海外子会社の活性化と企業家精神」伊丹・加護野・伊藤 編, 第9章, pp. 314-338。

吉原英樹 (2001) 『国際経営 新版』有斐閣アルマ。

(英語)

- Abernathy, W. J. (1978) *Productivity Dilemma*, Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Amsden, A. H. (2001) *The Rise of "The Rest": Challenge to the West from Late-Industrializing Economies*, New York: Oxford University Press.
- Bartlett, C. A. & Ghoshal, S. (1989) *Managing Across Borders: The Transnational Solution*, Cambridge MA: Harvard Business School Press. (吉原英樹監訳 『地球市場時代の企業戦略: トランスナショナル・マネジメントの構築』 日本経済新聞社, 1990年。)
- Borras, M., Dieter, E. & Haggard, S. (2000) *International Production Networks in Asia: Rivalry or Riches?*, Routledge Advances in Asia-Pacific Business.
- Doner, R. F. (1991) *Driving a Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*, Oxford: University of California Press.
- Dunning, J. H. (1988) *Explaining International Production*, London: Unwin Hyman Ltd.
- Ghoshal, S. & Westney, E. (1993) *Organization Theory and The Multinational Corporation*, London: Macmillan Publishers Ltd. (江夏健一監訳・IBI国際ビジネス研究センター訳 『組織理論と多国籍企業』 文真堂, 1998年。)
- Hedlund, G. (1986) "The Hypomodern MNC: A Heterarchy?" *Human Resource Management*, Vol. 25, pp. 9-35.
- Kogut, B. & Zander, U. (1993) "Knowledge of the Firm and the Evolutionary Theory of the Multinational Corporation," *Journal of International Business Studies*, forth-quarter, pp. 626-645.
- Mishima, K. (2005) "The Supplier System of the Motorcycle Industry in Vietnam, Thailand and Indonesia: Localization, Procurement and Cost Reduction Processes" In Ohno, K. & Thuong, N. V. (Eds.), *Improving Industrial Strategy in Vietnam*. (pp. 219-242), Hanoi: The Publishing House of Political Theory.
- Nattapol, R. (2002) "Thailand" In Trade and Investment Division (Ed.), *Development of the Automotive Sector in Selected Countries of the ESCAP Region*. (pp. 107-126), Bangkok: United Nations Economic and Social Commission for Asia and The Pacific.
- Odaka, K. (Eds.), (1983) *The Motor Vehicle Industry in Asia A Study of Ancillary Firm Development*, Singapore: Singapore University Press.
- Prahalad, C. K. & Doz, Y. L. (1987) *The Multinational Mission: Balancing Local Demands and Global Vision*, New York: The Free Press.
- Ridwan, G. (2002) *The Short Analysis of Motorcycle's Market and Industries in Indonesian for the year 2000 and 2001*, Jakarta: The Indonesian Motorcycle Industries Association.
- Thai Customs Department (1955-1997) *Foreign Trade Statistics of Thailand*, Thailand: Customs Public Relations Sub Division Office of the Secretary.

(中国語)

- 中国汽車工業史編輯部 (1996) 『中国汽車工業專業史 1901-1990』 人民交通出版社。
- 中国汽車技術研究中心・中国汽車工業協会 (各年版) 『中国汽車工業年鑑』 機械工業出版社。

## Empirical Issues and Theoretical Problems on the Motorcycle Industry in Southeast Asia

Kohei MISHIMA

The purposes of this paper are to explain empirical issues and advanced studies on motorcycle industry. The motorcycle industry operates and competes in the global market where consumers' tastes in different countries play a significant role in determining its trend. Global production is dominated by several Asian countries and the sum of the production volumes in Asian countries makes up about 90% (38.5 million) of total global production (more than 40million) in 2005. Additionally, a significant transfer of production capacity of Japanese producers to Asian countries through FDI while Chinese producers tend to produce for the domestic market or export knock down (KD) sets to Southeast Asian countries.

In contrast with these situations, a little attention has been given to the motorcycle industry from the view of economic development. Most advanced studies are focused on empirical aspects, so those ones don't give us enough suggestions about relation between motorcycle industry and industrialization of developing countries.

But Sato and Ohara (2006) studied the problem not only empirical situation of Asian countries' motorcycle industries but also the way of industrialization from the view of "Knowledge-Based Assets Approach (KBAA)". So Sato and Ohara (2006) would be one of the best guides to the understanding of motorcycle industry and this paper.

Though, this paper do not concur with Sato and Ohara (2006) in four points about their theoretical framework, KBAA. First, Sato and Ohara (2006) did not give the clear definition of the term "Knowledge-Based Assets". Secondly, from the view of KBAA Sato and Ohara (2006) distinguished the developing ways of multinational firms and local firms disproportionately. Thirdly, it was old, biased and rigid that the view of KBAA about multinational firms, especially about transfer of multinational firms' superiorities between head office country and oversea branches. Fourthly,

KBAA confused the initial conditions about industrialization of China with those of Southeast Asian countries.

\*Sato, Y and Ohara, M. ed. (2006) *Ajia no Nirinsha Sangyo: Jiba Kigyo no Bokko to Sangyo Hattenn Dainamizumu (Asia's Motorcycle Industry: The Rise of Local Companies and the Dynamism of Industrial Development)*, Institute of Developing Economies.