

[書評] 三嶋恒平著『東南アジアのオートバイ産業 -- 日系企業による途上国産業の形成』

著者	ケオラ スックニラン
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジア経済
巻	54
号	1
ページ	129-131
発行年	2013-03
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/1222

三嶋恒平著

『東南アジアのオートバイ産業——日系企業による途上国産業の形成——』

ミネルヴァ書房 2010年 viii + 353ページ

ケオラ・スックニラン

本書は、オートバイ産業、外国直接投資、産業形成または産業発展、という3つの大きなテーマを取り扱っている。具体的には、オートバイ産業の海外展開が受け入れ国の産業形成にもたらす効果・貢献の再考を試みたものである。著者は、おもにタイとベトナムのオートバイ産業の事例分析を通じ、外資系企業が主導した産業形成が、グローバル化時代の途上国産業の新たな発展モデルになり得ると結論している。この結論にたどり着くプロセスで、オートバイ産業の主要海外進出元国である日本や中国のほか、主要なオートバイ製造・輸出国の状況も示されているため、世界のオートバイ産業の歴史や現状を概観できる書である。

本書の構成とおもな内容は、次のとおりである。第1章では、1990年代以降オートバイ製造がアジアを中心に行われていることと、日系メーカーを中心とした、東アジア、東南アジアなどにおける国際分業体制が、簡潔に示されている。そのうえで、日本、中国、東南アジアのオートバイ産業の先行研究のレビューがなされ、特に東南アジアについては、日系企業による同産業形成と発展の内実を正面から明らかにしようとする先行研究がほとんどないと結論づける。焦点が地場系企業で、外資系企業に着目する本書と異なるものの、同一の問題意識をもつ先行研究として佐藤・大原(2006)を挙げ、そして、産業形成における外資系企業の貢献に対する視点の欠如を指摘する。第2章では、発展途上国産業の後進性に関する分析視角と相対的後進性をプラスに転換するイノベーションに関する分析視角を説明している。分析単位は企業としたうえで、本書の分析に使われるデータの出所などが示された。第3章は

『アジア経済』LIV-1 (2013.3)

オートバイ産業の製品・工程ライフサイクルを明らかにするため、日本、中国、東南アジアの同産業の発展プロセス、生産システムおよび政策の変遷が概説されている。ここではおもに、主要メーカーの設立と発展過程のほか、それぞれの国における製造、完成車・部品輸出の長期にわたる時系列統計などが掲載されており、これらの国のオートバイ産業の発展過程を概観できる内容である。第4章から第7章までは、タイのオートバイ産業が、勃興、形成、変動、発展期に分類され、論じられている。日系完成車メーカーに加え、日系部品サプライヤー、地場系部品サプライヤーとこれらの企業が扱う製品が詳細に論じられていることが、オートバイ産業研究に対する本書の大きな貢献であると評価できる。また政府の政策とその変更が企業、産業に与える影響と企業の対応に関する内容は、研究者だけでなく企業の経営者、ひいては政策立案者にも参考となる貴重な歴史的資料である。第8章はベトナムにおける同様のプロセスに関する内容であるが、圧縮された産業形成との著者の主張を反映した形となっている。終章では、本書の内容が再びまとめられたうえで、グローバル化時代における途上国産業形成と発展に関する政策について、特に外資系企業の有効活用に関する提言がなされている。

著者の議論の組み立ては、次のとおりである。著者はまず、外資系企業と産業形成という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佐藤・大原(2006)を挙げ、外資系企業の貢献が正当に評価されていないと指摘する。これを論理組み立ての出発点とし、地場系企業に焦点を当てた佐藤・大原(2006)に対し、東南アジアでは圧倒的なシェアをもつ外資系企業に焦点を当てていないことの弊害に加え、おもに次の4つの問題点を挙げている。ひとつめは、知的資産を研究開発機能に限定したため、研究開発をおもに本国に残す外資系企業は、現地における能力蓄積に貢献していないとする点である。著者は、研究開発と同等にもつくりの技能、改善能力、エンジニアリング技術も重要であり、評価されるべきだという。2つめは、地場系企業における蓄積だけが評価された点である。3つめは、優位性の移転方向を本社から海外子会社の一方としたことにより、外資系企業の現地における能力構築が正当に評価されないことである。そして、最後は、地

場系企業の能力が大きく異なる中国と東南アジア各国が混同されていることである。著者は、地場系企業が産業形成で主導的な役割を果たせた中国に対し、東南アジア諸国では、外資系企業が貧弱な産業基盤を効果的に補える存在だと主張する。

本書ではこの問題意識に基づいて、タイとベトナムのオートバイ産業の分析が行われている。著者は東南アジアのなかで、タイとベトナムを取り上げた理由として、開始時期とそれに伴う国内外要因の違いや産業が形成された期間の違いにもかかわらず、突出した成功例であることを指摘している。また、政府の政策や国際競争などの外的制約の下で、両国における外資系を含めた企業の組織能力の構築、競争行動、企業間取引がどのように展開したかに着目している。第4～第8章の分析結果として、両国のオートバイ産業に関するおもなファイナディングは、次のとおりである。まず、進出元である日本に比べ、タイのオートバイ産業は、比較的短い期間で形成された。ベトナムもタイと同様に後発性の利益を利用して、勃興時の産業の基盤が欠落した状態から日系企業を主体として段階的にオートバイ産業を形成していったが、1960年代に始動したタイに比べ、90年代に開始し2000年代初頭までに輸出拠点に成長したベトナムの発展は、より圧縮されたものとなっている。両国とも国内市場における厳しい競争のなか、日系企業を主体とした能力構築が行われたのである。企業間取引により外資系企業、地場系企業の裾野産業も拡大していった。また保護政策によって徐々に発展したタイの場合に比べ、ベトナムのオートバイ産業は勃興時から厳しい国際競争にさらされたが、それにもかかわらず成功したのは、製品・工程ライフサイクルが成熟してから勃興したこと、日系企業のトランスナショナル化、そして国内市場の急拡大とそれによって日系完成車企業の能力構築ペースが速まったことが要因だとしている。トランスナショナル化とは、おもに、支援拠点を進出元国から分散させることや、海外拠点間の協力を指す。これらのファイナディングが、グローバル化時代での産業形成における外資系企業の有効性の根拠となったのである。

本書の優れた点は、オートバイ産業に関する先行研究が整理されたうえで、分析の枠組み、さらには視角が提示されていることである。たとえば、なぜ

またはどのように外資系企業の現地における産業形成への効果・貢献を評価すべきかの理由や方法が示されている。製品・工程ライフサイクルやアーキテクチャに関する記述は、オートバイ産業を理解するうえで、非常に効果的である。また分析では、マクロ・データに加え、豊富な現地調査によって収集されたデータや事実が生かされている。本書の分析に用いられたデータは、2002年から17回にわたり日本、タイ、ベトナム、インドネシアなど東南アジア諸国で企業関係者を中心に実施された現地調査によって得られたものである。そのため、進出する外資系企業と現地企業の資本関係、製造する部品、競争に対する対応などが詳しく記述されている。オートバイ産業、外国直接投資、産業形成、または工業化に加えグローバル化に関心のある読者にとって、参考になる書と評したい。

当然のことながら、本書に対しても、いくつか指摘すべき点は存在する。まず対象国の選別理由である。著者は、たとえばフィリピンのオートバイ産業を失敗事例としながらも、成功事例とするタイとベトナムだけで東南アジアのオートバイ産業全体の特徴を指摘できるとした。しかし成功事例だけでは、全体像が見えるとは限らない。外資系企業の誘致により工業化を目指そうとするのは、すでに産業基盤が欠落している多くの発展途上国が採用している政策モデルである。なぜ失敗するケースもあるのかを知ることも重要であろう。たとえばそれは、外資系企業の国際分業体制なのか、それとも、受け入れ国の国内市場の規模、政府または民間の能力の問題なのか、それとも輸出拠点になったかどうかなどである。著者が中国やインドの利点として挙げた人口規模ならば、インドネシアはタイを大きく上回る規模である。フィリピンの人口規模もベトナムやタイとほぼ同じか若干上回る。フィリピンのオートバイ産業も産業基盤が欠落した状態で外資系企業により勃興したものの、なぜ成功しなかったのか。今後の研究課題としてもぜひ期待したいところである。

もうひとつのコメントも、ひとつめとも関連するが、産業形成・発展尺度のいっそうの明確化である。産業形成、またはキャッチアップとの類似問題意識をもつ先行研究に対する批判として、一国における産業形成において、外資系企業を含めるべきであるという著者の考えは支持したい。しかし本書で

は著者は必ずしも、産業の形成または発展の明確な尺度を定義していない。つまり産業形成で目指すべきゴールが定義されていないのである。本文からは、当該産業の内製化率、品質、コスト、企業数、輸出規模などが総合的に評価されていると推測できる。しかし、産業形成や発展の究極の目的が、現地の人々の豊かさの追求であるとするならば、「現地で」だけでなく「現地の」の明確な評価も必要になる。たとえばタイは世界有数の外資系企業集積地といってもよいが、1人当たり所得ではむしろ中位から低い方に属している。外資系企業を正當に評価しつつ、何らかの形で地場系企業、または人における蓄積を考慮する必要があるのではないだろうか。

このような複雑な関係を回帰分析によって明らかにすることは極めて困難である。著者が本書で行った事例研究の手法は複雑な構造の解析に利点があり、この手法によって、これらの問題が明らかになることを期待したい。

文献リスト

佐藤百合・大原盛樹 2006.『アジアの二輪車産業——地場企業の勃興と産業発展ダイナミズム——』アジア経済研究所。

(アジア経済研究所在ルンド海外派遣員)