

Title	渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編著 『東アジア自転車産業論 日中台における産業発展と分業の再編』
Sub Title	
Author	丁, 可(Tei, Ka)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2010
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.103, No.2 (2010. 7) ,p.379(159)- 382(162)
JaLC DOI	10.14991/001.20100701-0159
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20100701-0159

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.



渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編著

『東アジア自転車産業論 —— 日中台における産業発展と分業の再編——』

慶應義塾大学出版会，2009 年 12 月，494 頁

本書は、東アジアにおける自転車産業の発展メカニズムと国際分業構造の解明に取り組んだ力作である。慶應大学と南開大学の共同研究チームが、2004 年から 2008 年にかけて、日本と中国の自転車産地において大規模な現地調査を実施した。80 以上の企業や関連機関、市場での調査を踏まえた研究成果が本書として結実している。

全書は、東アジアの自転車産業をめぐって、四つの視角から検討を行っている(序章、あとがき)。まずは、日本製造業の東アジア化の事例として自転車産業を検討する、という視角である。本書は、日本から東アジア諸国への生産基盤の移転が単なる産業空洞化ではなく、「国内完結型のもとでの地域分業構造生産体制から、東アジアを範囲とした地域分業構造生産体制に変化する」という東アジア化である」(p. 47)と力説する。その代表事例である自転車産業の東アジア化について、日系企業の管理・イニシアティブの下で、日本向けの自転車の輸出生産が行われていること、自転車部品生産や異業種への転換などの形でモノ作りの基盤が必ずしも日本国内から完全に消え去っていないこと、という二点が指摘されている。

その一方で、二つ目の視角として中国の自転車産業それ自体の発展ロジックに基づいた分析も行っている。1990 年代以降、東アジア地域の自転車産業の生産基盤は、劇的に中国へ集中した。本書は、こうした現象が単に低賃金だけで説明できるものではなく、また、先進国やアジア NIEs 企業による直接投資だけに由来するものでもない

主張する。著者たちが注目するのは、中国の国内市場、計画経済期に形成されたフルセット型の工業体系、そこでの機械金属加工の基盤、そして台湾企業ならではの中国大陸への産業移転の仲介機能、といった中国の産業発展の独自性を代表する要素である。

第三の視角は、東アジアを中心とした自転車産業の発展・展開と、今後の展望を見ることである。各章で説明されているように、日本や台湾の自転車産業の生産基盤は国外へ大規模に移転したが、中国の自転車産業に関しては、生産基地の地域間移転、また法規制の曖昧さとメーカー間の激しい競争による電動自転車の勃興、という予想外の発展経路が見られた。全書を通じて、こうした東アジア自転車産業発展のダイナミズムと、各国、地域間の発展経路の違いが克明に描かれている。

第四の視角として、自転車産業の構造変化が地域産業集積に与えた影響を検討する、というミクロの視角も取り入れている。ここで紹介された両国の自転車集積、つまり日本の堺と、中国の華南、華東、天津は、好対照を成している。前者は生産費用の上昇と、通信費、輸送費といった取引費用の低下のため、解体を余儀なくされたが、後者は依然として集積の強みを発揮しつづけている。

産業研究に携わっている評者にとって、本書最大の特徴は、著者たちが常に国内市場の特性と結び付けながら産業分析を行っている、ということである。1999～2004 年の間に実施された温州に関する研究プロジェクトで、中国の国内市場が中小企業に大きな活躍の場を与えたと力説する日本側の著者たちの主張は、きわめて印象的だった。本書は、こうした市場条件を重視する姿勢をさらに日本、台湾、中国大陸の自転車産業全体の分析に貫いた著書だといえる。

自転車に関する日本市場の独自性について、欧米市場とは異なる軽快車中心の市場が形成されていること、中国の国内市場より品質要求水準が高いこと、さらに 1 億人の市場規模を抱えていること、という三点が指摘されている。こうした市場

が存在しているゆえに、日本の自転車産業は、日本向けの自転車の流過程だけでなく、生産過程においても依然としてイニシアティブをとりつづけると主張する。しかし、著者は決して日本市場の独自性に安易に自惚れているわけではない。第13章でいみじくも指摘しているように、日本市場の独自性が、乗用車が示したように、日本以外の市場での優位性の獲得につながっている場合もあれば、携帯電話やカーナビのように、かえって産業が海外で有効に機能しない形態への発展をもたらす場合もある。実にバランスのとれた、冷静な見方である。

一方、中国大陸の国内市場に関しては、その規模の大きさと、ローエンドの需要を主体とする構造が強調されており、こうした市場が生産者に巨大なトレーニングの場を提供した（p. 468）と指摘している。なお、台湾に関しては、その域内市場の狭さゆえに、自転車企業は当初から世界市場を前提に展開するビジネス戦略が求められており、ジャイアントのようなグローバル企業がそうした環境で成長を遂げたと説明されている。

評者にとって興味深いのは、こうした市場条件の違いが、それぞれの市場向けの生産に特化した産業集積の内部構造にも鮮明に表れていることである。第9章で取り上げた深圳と、第11章で検討した天津がその典型である。高付加価値自転車の輸出生産を中心に展開する深圳においては、設計開発、生産、販売、アフターサービスまでの産業チェーンが形成されており、20社あまりの完成車メーカーを130社あまりの部品メーカーが支える構造になっている（p. 296）。一方、国内向けの中低級品生産を中心に展開する天津では、完成車メーカーの数が2001年時点ですでに379社に達しており、部品メーカーの276社を大きく上回っている（p. 375）。

需要と供給、つまり消費と生産は、流通によって繋がられている。国際産業移転の先行研究として、東アジアの経験に着目した雁行形態論と、先進国の生産、流通ネットワークのグローバルな展

開を価値連鎖の視点から分析するグローバル・バリューチェーン論が挙げられる。いずれの研究も先進国企業が流通面で優位性を有することを前提としているが、流通の構造自体はブラックボックスのまま解明されなってきた。これらの先行研究と比較すると、本書のいま一つの大きな特徴は、国際産業移転の研究で流通システムの分析に真っ向から取り組んでいることである。

この点は、日本の自転車流通システムの分析に象徴的に表れている。高度経済成長期に、日本の自転車産業では系列卸や地方卸を経由して地域専門小売店へ販売する流通システムが形成された。そして、1980年代以降、このシステムは量販店、専門チェーン店を主要な販売チャネルとする方向へ変容していく。本書の第1編は、このような変容過程をきわめて充実した統計資料（例えば第3章の表2を参照）を用いて、詳細に説明している。

一方、中国の自転車流通システムに関しても、代表的な企業の販売体制が紹介されており、個別の事例としては興味深い。ただ、システムがまだ完全に定着していないためか、または統計面の制約が大きいためか、日本の場合と比べると、中国の自転車流通の全体像がいま一つ掴みにくい感がある。例えば、第9章には、改革開放後の長い間、「（自転車生産）企業が省、市の壁を乗り越え、全国市場を形成するのは非常に難しかった」（p. 283）との指摘がある。また、外資系の大手メーカーである深圳中華社や星塵社についても、国内販売網の構築に当たって、代金支払い遅延の問題や、代理商へのコントロールが効かない問題が報告されている。自転車に関する全国販売網の構築が、相当困難であることを窺わせている。その一方で、第11章では、中低級品を中心に生産する天津の中小零細メーカーが、短期間に国内市場で販売シェアを拡大してきたと説明されている。これが事実だとすれば、大企業にとっても容易に解決できない販売網構築の問題を、天津の中小企業が簡単に乗り越えたことになる。天津での中小自転車メーカー向けの流通システムの実態が知りたいところ

である。もっとも、このことに関して第11章でも見本市の開催や、複数ブランドの自転車を取り扱う専門店の存在、また自転車商城の存在、といった要素が言及されている。しかし、この流通システムの全容を解明するためには、今後、一層系統的な調査が必要のように思われる。

本書の第三の特徴は、「主導的主体」という概念を用いて、東アジア化した自転車産業の生産、流通構造の分析を行っていることである。本書における自転車産業の主導的主体は、①完成車の企画・開発・設計、②部材の選択、③完成車生産の管理、といった三つの条件を満たさなくてはならない (p. 97)。このことに関して、日本自転車産業の主導的主体の姿が非常に明確である。国内完結型生産体制のもとでは、それが N.B. 商品を生産する工業型メーカーと、量販店ルートへの供給を担う商業型メーカーであった。そして、東アジア大の地域分業構造生産体制になってくると、ファブレスメーカー化した流通業者（大手量販店や専門チェーン店）が台頭してきて、主導的主体の重要な一翼を担うことになる（第2章）。本書は品質への高い要求基準など、日本市場の独自性ゆえに、これらの主導的主体は、生産基盤が中国に移転した後も、日本向けの輸出生産でイニシアティブをとりつづけることができると、主張している。

あえて指摘するならば、主導的主体は、先進国に広範に存在している経済主体である。従って、主導的主体と類似した概念もさまざまな形で提起されている。例えば、前述したグローバル・バリューチェーン論でも、主導企業 (Lead Firm) という概念が提起されており、これが「最終製品の開発とマーケティングを担うことによって、バリューチェーンでの資源と情報の流れを始動 (Initiate) させる企業」として定義されている (Sturgeon [2001: 9])。こうした主導的主体なり主導企業の議論を前進させるためには、本書での取り組みを踏まえて、今後、二つの課題を解決しなければならないと思われる。第一の課題は、比較研究を通じて、主導的主体の国別の特性を明らかにするこ

とである。自転車産業についていうと、シユウイン社のような欧米企業との比較が必要なのである。その作業を通じて、日本の自転車産業の主導的主体が品質管理やサプライチェーンマネジメントなどの面において、どのような特徴があるのか、主導的主体の違いによって、地場サプライヤーの対応の仕方にはどのような差異があるのか、を解明しなければならない。第二の課題は、中国のような発展途上国の産業における主導的主体の実態を解明することである。本書では残念ながら、このことについての言及がない。しかし、各章で取り上げた事例を見るだけでも、富士達社のように、主導的主体の三つの条件を満たしている企業がすでに育っているし、完成車と部品を同時に取り扱う自転車商城で店舗を構える業者にも、主導的主体になる可能性を十分に秘めているように見える。いずれにせよ、途上国で成長しつつある地場の主導的主体を視野に入れることが、今後必要となってくる。

本書の第四の特徴は、日中の産業集積がともに管理された集積である、という興味深い事実を示唆している点である。本書では、日中両国の自転車産業発展を支援する社会中間組織、政府機関の分析に相当の紙幅を割いている。日本については、第5章や第13章で説明したように、国内生産の時代に、業界団体や行政組織が、品質の改善や情報収集、新技術開発などの面において、重要な役割を果たした。一方、中国でも自転車集積の発展過程において、政府や業界団体の果たした役割が大きかった。第11章で取り上げた天津の事例に象徴されるように、中国での集積への支援体制は実に綿密に敷かれている。鎮レベルでは、王慶坨鎮経済委員会が自転車管理サービスセンターと業界品質検査センターを設立しており、区レベルでも武清区政府が中華自転車産業園の設立を通じて研究開発、物流などの面で中小企業支援を行っている。さらに市のレベルでは、天津自転車行業協会の主催で中国北方国際自転車展示会を開催し、自転車産業生産力促進センターも設立している (pp. 389-

395)。本書のあとがきでは、「集積は総取引コストを下げ、産地として柔軟な生産組織を形成する」(p. 483)としており、集積自体の取引費用削減効果が注目されている。しかし、上記の説明を踏まえると、日本や中国の産業集積が取引コストを削減できたとするならば、それは純然たる集積の効果によるものというよりも、むしろ集積というプラットフォームが公的機関や社会中間組織の介入でよく管理、整備されたことが大きな要因として働いていたように思われる。

本書は、方法論の面においても産業研究、企業研究を目指す者によく手本を提示している。産業研究の著書として、本書は自転車という財の性格を的確に把握している。全書を通じて、自転車の構造、その標準規格化された量産製品としての特性、さらに自転車生産に必要な部品の特徴に関して、丁寧な解説が行われている。その結果、自転車の生産技術に疎い一般読者でもその特徴を理解し、自転車産業の視点から産業移転の研究を行うことの面白さを感じることができる。

企業研究として、本書の方法論上の突出した特徴は、失敗した企業の事例にもよく目配りしていることである。日本に関しては、国際産業移転の大きな流れに適応できなかった製造卸の事例や、国内内外での存在の展望を見いだせなかった部品メーカーの事例が紹介されている。中国に関しては、市場化改革の過程で衰退した国有企業の事例や、国内市場開拓で挫折した外資系企業の事例が取り上げられている。こうした失敗事例の説明を通じて、東アジアの自転車産業の発展要因と停滞

要因をより客観的な視点から把握することが可能になる。

中小企業研究の方法論の視点から見ても、本書は参考になる部分が多い。統計データの制約が大きいため、中小企業研究にとって、限られた事例からいかに有意義な結論を導き出すかが重要である。このことについて、本書がとった方法は、企業事例の積極的な類型化である。第4、6、10章とも、製品内容や立地、技術特性、ターゲット市場といった基準から調査した事例の分類を行っており、少ない事例ながらも説得的な結論を導き出している。

総じていうと、本書は詳細なマクロデータと豊富な現場情報に満ちており、評者がここ数年涉猟した産業移転や産業集積に関連する文献のなかで、最も情報密度の高い一冊となっている。各章で紹介した事例の細部に触れるだけでも、大きな知的刺激を受けることができる。従って、東アジアの産業移転や産業集積のあり方に関心のある方々には、ぜひともお勧めしたい。

参 考 文 献

Sturgeon, Timothy J. [2001] "How Do We Define Value Chains and Production Networks?" *IDS Bulletin*, Vol. 32, No. 3, pp. 9-18.

丁 可
(日本貿易振興機構アジア経済研究所)