

飛躍する台湾産業



台湾の二輪車産業（その1）

台湾の二輪車市場は2002年12月現在、登録台数が1,198万台(国民1.9人あたり1台保有)で、世界一高い二輪車の保有率を誇る。台湾の二輪車産業は、1960年代に台湾メーカーが日本メーカーから技術移転を受ける形で始まり、その後、台湾の二輪車市場の拡大とともに二輪車産業も急速に発展し、1995年には台湾の年間二輪車生産台数は過去最多の170万台に達した。しかし1990年代半ばに台湾の二輪車市場はほぼ飽和状況に達し、以後、年々国内販売台数が減少する一方、海外販売比率が上昇している。今回は、台湾の二輪車産業について紹介する。

生産台数は1995年をピークに減少傾向

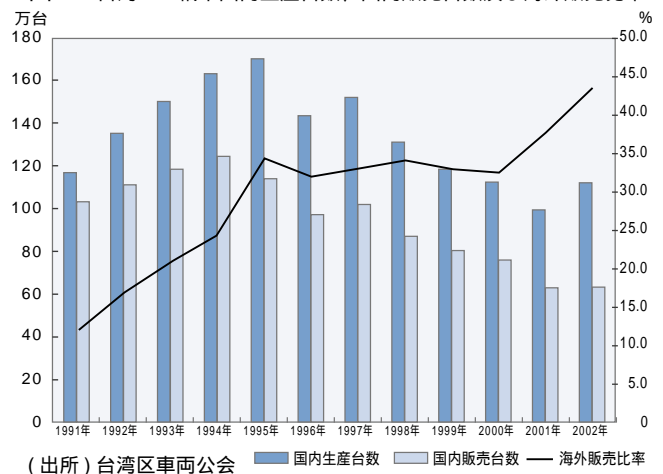
台湾の二輪車産業は、1960年代に台湾メーカーが日本メーカーから技術移転を受ける形で始まった。現在、台湾を代表する二輪車メーカーとなった三陽と光陽が、それぞれ1961年と1963年に本田技研工業との技術協力により二輪車生産を開始した他()、スズキ(1963年)、ヤマハ発動機(1966年)、川崎重工業(1966年)と技術提携した台湾メーカーもこの時期に台湾での生産を開始した。

その後、台湾の経済発展・所得水準の上昇に伴い、二輪車市場は急速に拡大した。台湾における二輪車はそのほとんどがスクータータイプで、通勤・通学用に広く使用されている。台湾の二輪車保有台数は1973年の117万台(国民13.3人あたり1台保有)から2002年12月現在では1,198万台(1.9人あたり1台)に上昇した。台湾における二輪車生産台数は、1995年には過去最多の170万台に達した。

しかし1990年代半ば以降、台湾の国内市場は縮小傾向に転じる。主な原因としては、台湾の二輪車市場は既に世界一高い保有率に達しており、加えて路線バスやMRT等の公共交通システムの整備、少子化によるユーザー人口の減少等が挙げられる。特に、2001年は世界的な不景気にも影響を受け、生産台数は99万台と1991年以来、初めて100万台を下回り、国内販売台数も63万台となった。翌2002年には若干回復し、生産台数は112万台となっている。

光陽と三陽はそれぞれ1997年と2002年に本田技研工業との提携を解消している。

図1：台湾の二輪車国内生産台数、国内販売台数及び海外販売比率



中国向け輸出のシェアが急落する一方、日本向けの輸出が増加

台湾国内市場の飽和に伴い、台湾における二輪車メーカー各社は輸出に力を入れており、総販売台数に占める海外販売台数(注)の割合は1991年の12.2%から2002年には43.5%に上昇している。

(注) 海外販売台数は完成車の輸出とパーツを輸出し現地で組み立てるノックダウン方式(KD)の合計

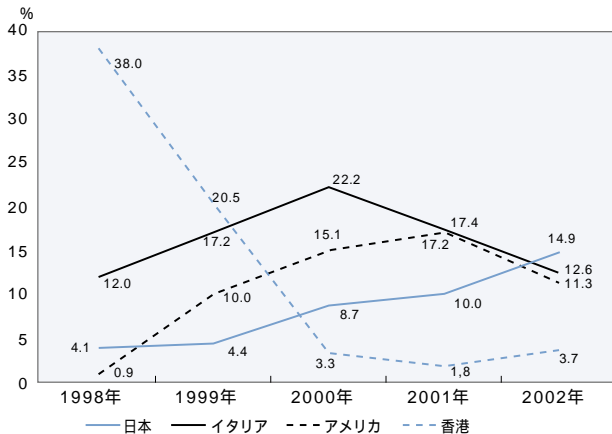
国別に見ると、香港への輸出(中国へ再輸出分を含む)は1998年には輸出全体に占める割合は38.0%であったが、その後急減し、2002年には3.7%にまで落ち込んでいる。この背景には、中国政府が自国の二輪車産業育成のため、パーツを輸入し現地で組み立てるノックダウン方式を厳しく規制するようになったこと、及び国内販売用二輪車に対し高い国産部品使用率を要求するようになったこと等が挙げられる。また安価なコピー製品が



氾濫する中国では、コピー商品との価格競争にさらされ、台湾の二輪車メーカーといえども利益を上げるのが非常に困難であるといった事情も挙げられる。

一方、台湾からの輸出が増加しているのは、日本市場向けであり、1998年の4.1%から2002年には14.9%に増加している。この背景には、ヤマハ発動機やスズキがそれぞれ台湾における合弁会社である台湾山葉及び台鈴をグローバルな研究開発及び生産の拠点と位置付け、日本市場向けの輸出を増加させていることが挙げられる。

図2：二輪車の輸出国別内訳の推移



(出所) 海関進出口統計

(注) 香港への輸出は中国へ再輸出分を含む

三陽、光陽、台湾山葉の大手3社で85%の市場シェアを占める

2002年のメーカー別生産台数を見ると、三陽が39.4万台(シェア35.1%)で5年ぶりに生産台数トップに返り咲いた。本田技研工業との提携解消後、海外販売を増加させ、海外販売台数が前年比125%増の20.3万台となったことが背景要因として挙げられる。続いて光陽33.5万台(同29.8%)、台湾山葉23.5万台(20.9%)となっており、大手3社で市場シェアの85%を占める構造になっている。

大手3社に続きシェアを伸ばしているのが台鈴

である。台鈴も台湾山葉と同様、日本本社のグローバルな生産拠点として位置付けられており、総販売台数に占める海外販売比率は7割を超える。また地場メーカーの合騏は輸出販売を中心に生産台数を伸ばしている。

表1：主要二輪車メーカーの生産台数及び市場シェア(2002年)

	生産台数	市場シェア
三陽	394,465	35.1%
光陽	334,793	29.8%
台湾山葉	235,024	20.9%
台鈴	105,156	9.4%
合騏	28,572	2.5%
摩特動力	23,603	2.1%

(出所) 台湾区車両公会

2002年7月に150cc超の大型二輪車の輸入を開放

2002年1月の台湾WTO加盟により、1979年以降禁止されてきた150cc超の大型二輪車の輸入が2002年7月から開放された。台湾地区車両公会の資料によると、輸入が開放された2002年7月から2003年3月までに台湾に輸入され、政府の安全・環境審査基準を通過しナンバープレートを取得した台数は計1,783台となっている。しかし、高速道路の走行ができないなど、台湾の道路環境は大型二輪車の運行に適していないということもあり、台湾における大型二輪車の市場の成長性は限定的であるとの見方も多い。

更に台湾の世界一厳しいといわれる排ガス規制も、海外から台湾への二輪車全般の輸入を制限する大きな要因となっている。特に、2003年末から「台湾4期規制」が施行され、2ストローク型の二輪車の台湾における販売は事実上不可能になる。WTO加盟により二輪車関税率の段階的引き下げが予定されているが(2001年の25% 2006年の18%)、国産二輪車市場への影響は限定的であると見られている。