

日本市場向け50ccスクーターの 開発・生産を台湾に移管

台湾山葉機車工業はヤマハブランドのスクーター及びパーツを製造・販売する台湾現地法人として、1987年に設立され、また1997年には台湾におけるスクーターの研究開発センターとして、台湾山葉発動機研究開発中心が設立された。両社は台湾及び日本市場向けスクーターの開発・生産業務を行っており、2002年12月には、日本市場向け50ccスクーターの開発・生産業務を日本から台湾に移管している。今回は台湾山葉機車工業(股)の松尾光明総経理、及び台湾山葉発動機研究開発中心(股)の大下茂総経理に、台湾のスクーター市場やヤマハグループにおける台湾拠点の位置付けなどについてお話を伺った。

台湾山葉機車工業(股) 松尾光明 総経理
台湾山葉発動機研究開発中心(股) 大下茂 総経理



左:大下茂 総経理 右:松尾光明 総経理

製造・販売の現地法人とは別に 研究開発現法を台湾に設立

松尾：台湾山葉機車工業は、ヤマハブランドのスクーター及び部品の製造・販売を行う現地法人として、ヤマハ発動機と台湾の功学社との合併で1987年に設立しました(出資比率はヤマハ発動機が51%、功学社が49%)。中壢市の本社及び工場の他、新竹と過嶺に工場があります。各工場の業務内容は、中壢がエンジン製造、新竹が完成車の組立、過嶺がパーツセンターとなっています。現在、従業員数は日本人駐在員約15名を含む約1500名の体制です。

大下：台湾山葉発動機研究開発中心は台湾におけるスクーターの研究開発の現地法人として、1997年、ヤマハ発動機と台湾山葉の合併で設立しました(出資比率はヤマハ発動機80%、台湾山葉20%)。台湾に研究開発拠点を設置したのは、ヤマハグループのグローバルな生産体制の中でも、特に高い製造能力を有する台湾山葉の近くに研究開発機能を持たせることにより、日本本社からの技術移転をスムーズに進めるためです。現在、当社では、台湾及び日本市場を含めた海外輸出向けスクーターの研究開発業務を行っています。

世界で最も厳しい二輪車排ガス規制を クリアするスクーターを開発・生産

松尾：現在、当社で製造しているのは50～125ccのスクーター及び150ccのモーターサイクルで、2002年の生産台数は約26万台です(注)。スクーターの排気量別の生産比率は50cc、100cc、125ccがそれぞれ3分の1ずつ程度です。台湾のスクーター市場の中心は125ccタイプで、これらが全需要の4～5割程度を占めています。台湾山葉が1998年より導入した125ccスクーター「マジェスティ125」は、250ccスクーター並みの車格と斬新なスタイル、二人乗りでの快適性と走行性、経済性などが顧客から支持され、台湾市場に投入後4年で約3万7千台の販売を記録しました。

(注)スクーターは足をそろえて座るタイプの二輪車、モーターサイクルはまたがって座るタイプの二輪車を指す。

大下：台湾では2003年12月31日から、現時点では世界で最も厳しい二輪車排ガス規制「台湾4期規制」がスタートします。そこで「台湾4期規制」をクリアするため、2002年9月、台湾山葉で「マジェスティ125」に新たにキャブレターに替えてフュエルインジェクションを採用した「マジェスティ125FI」を製造し、

日本企業から見た台湾

台湾市場に導入しました。「マジスティ 125FI」ではCO、HC、NOxの排出量は、いずれも「台湾4期規」の規制値の2分の1以下を実現しています。

日本の大型スクーターのトレンドを紹介するショールームをオープン予定

松尾：台湾のWTO加盟により、台湾では2002年7月から150cc超の大型二輪車の輸入が解禁されました。そこで台湾山葉では2002年9月から、日本本社で生産する250cc大型スクーター「マジスティ 250」の輸入・販売を開始しています。「マジスティ 250」は1995年に日本市場に導入されて以来、日本やイタリアを始めとする世界各地で10万台以上の販売を記録したスクーターですが、台湾の大型二輪車の輸入解禁後、台湾政府の安全・環境審査基準をクリアし型式認可を取得した初の輸入大型スクーターとなりました。

大下：台湾では高速道路を走行できないなど大型二輪車を使用する環境はまだ十分に整備されておらず、台湾の大型二輪車市場は発展途上にあるといえます。また台湾ではスクーターは日常交通手段としての利用目的が大半を占めており、250ccのスクーターは「大きすぎる、高すぎる」と見られがちです。一方、日本における大型スクーターは交通手段としての実用性以上に、レジャー目的での利用が広く普及しており、自分の所有する大型スクーターをカスタマイズすることもしばしば行われます。そこで今後、台湾山葉が台北に開設予定のショールームで、日本の大型スクーターのトレンドを台湾に紹介していく予定です。

日本市場向け50ccスクーターの生産を台湾に移管

松尾：昨年の台湾国内のスクーター市場規模は64万台で、台湾は世界で最もスクーターの普及率が高い国家となっています。しかし1994年をピークに台湾の国内市場は縮小傾向にあり、今後も、台湾国内

のスクーター需要の大幅な伸びは期待しにくい状況にあります。そこで今後は日本市場向けを中心とした海外への輸出にも力を入れていきたいと考えています。現在、台湾山葉の国内販売と輸出の比率はおよそ3対1ですが、これを2005年までに半々位にしていく計画です。

松尾：日本市場向けのスクーターに関しては、従来から台湾で100cc、125ccモデルの生産を行ってききましたが、2002年12月に、50ccスクーターの生産についても、日本の磐田工場から台湾山葉に生産移管しました。移管したのは日本国内で既に販売している「ジョグ」シリーズで、スタンダードタイプからリモコン、Gロック、ディスクブレーキ等の高機能の装備をもつデラックスタイプまで3種類を生産しています。生産台数は2003年度には7万台、2005年度には13万台を計画しています。

松尾：日本向けスクーターの生産を台湾に移管したのは、生産コストのみならず、QCD(クオリティー、コスト、デリバリー)の総合面から判断して、ヤマハグループのグローバルな生産体制の中で、台湾で生産するのが最も適切であると判断したためです。まずコストに関しては、日本より生産コストが安く、しかもクオリティーに関しては、日本と同等の高い技術レベルをもつ台湾山葉への生産移管により、高品質を維持しながら、従来よりも1~2割程度のコスト削減を実現しました。またデリバリー面では、台湾への生産移管を契機に納期の短縮を図り、従来4ヶ月程度かかっていた平均納期が、現在では2ヶ月程度に短縮されています。このようにQCDの総合力で優位にある台湾山葉の利点を生かして、今後とも「高品質」かつ「低価格」のスクーターを日本市場に供給していきたいと考えています。