

飛躍する台湾産業



## 台湾の二輪車産業（その2）

台湾の二輪車産業は1960年代以降、台湾国内の二輪車市場の拡大とともに発展してきたが、1990年代半ばに国内市場はほぼ飽和状況に達し、台湾の二輪車メーカーは輸出や海外生産の強化に活路を見出そうとしている。今回は、1960年代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、現在は台湾を代表する二輪車メーカーとして積極的な海外展開を行っている光陽工業(股)と三陽工業(股)について紹介する。

### 光陽工業

#### 「KYMCO」ブランドで

#### 独自の国内・海外販売を展開

光陽工業（以下、光陽）は1963年に本田技研工業（以下、ホンダ）との技術協力により二輪車生産を開始した。両社の協力関係は1982年に資本提携に発展し（ホンダが光陽に対し22.5%を出資）、1986年には光陽がOEM生産したホンダブランドの二輪車の輸出を開始するなど、ホンダのグローバル戦略の一翼を担う重要な役割を果たしてきた。

1992年、光陽は自社ブランド「KYMCO」を創立し、二輪車生産技術の自主開発を推進する。1995年にはホンダとの33年にわたる技術提携を解消し（資本提携は2003年に解消）、以後、光陽は「KYMCO」ブランドでの独自の国内及び海外販売戦略を展開する。台湾の国内販売に関しては、2000年から2002年まで3年連続でシェアトップを維持している。

海外販売に関しては、世界51ヶ国への二輪車の輸出を行っており、その販売ネットワークはアジア、中南米、アフリカ、ヨーロッパを始めとする世界各地に広がっている。特に、ヨーロッパでは「KYMCO」ブランドは広く受け入れられており、イタリア・ギリシア・フランスの二輪車市場では、輸入二輪車としての販売シェアトップの地位にある。

#### 海外の二輪車生産の重点を 中国からインドネシアへ

光陽は1993年と1994年に中国の常州と湖南に、そして1996年にインドネシアに生産拠点を設立し、現地での二輪車生産を開始した。中国市場には

1990年代前半に香港経由で輸出を行っていたが、中国における輸入二輪車の関税率引き上げに対応するため、中国に生産拠点を設立した。しかし知的財産権の保護が十分でなく、低価格のコピー商品が氾濫する中国での経営状況は厳しく、当社の2002年の中国での生産台数は約4万台にとどまる。

一方、インドネシアの生産拠点は1996年にインドネシアの財閥であるLippoグループとの合併で設立した。設立当初、資本金6,000万米ドルの内、光陽は64%を出資していたが、2002年に出資比率を75%に引き上げている。

「インドネシアでは当初、台湾で広く普及しているスクータータイプの二輪車を導入しましたが、道路の整備状況の良くないインドネシアではスクータータイプは受け入れられず、現在はCUP型（タイヤが大きく、クラッチが無いのが特徴）の低価格車を導入しています」と当社管理センターの柯俊斌協理は話す。「インドネシアでの生産は、インドネシア国内市場のみならず、域内の低率関税のメリットを享受できるASEAN諸国の市場もターゲットに考えています。将来的には、台湾の低価格車の生産もインドネシアに移管し、インドネシアを低価格二輪車のグローバルな生産拠点とすることも検討しています。」



光陽工業  
柯俊斌協理



三陽工業

ホンダとの技術提携で

台湾初の二輪車メーカーとして誕生

三陽工業(以下、三陽)は、1961年にホンダとの技術提携により、台湾初の二輪車メーカーとして誕生した。1980年代には海外への二輪車輸出を開始し、1982年のドミニカへ輸出を皮切りに、アジア、ヨーロッパ、中南米、中東、アフリカ等50カ国以上への二輪車輸出を行っている。

1995年には自社ブランド「SYM」を創立するとともに、台湾証券取引所に上場し、台湾の二輪車メーカーで唯一の上場企業となっている。2002年の生産台数は39.4万台で、光陽を抜き、5年ぶりに生産台数トップに返り咲いた。(注：当社は2002年にホンダとの技術提携関係を解消した)

ベトナムでの生産台数が国内生産台数を上回る

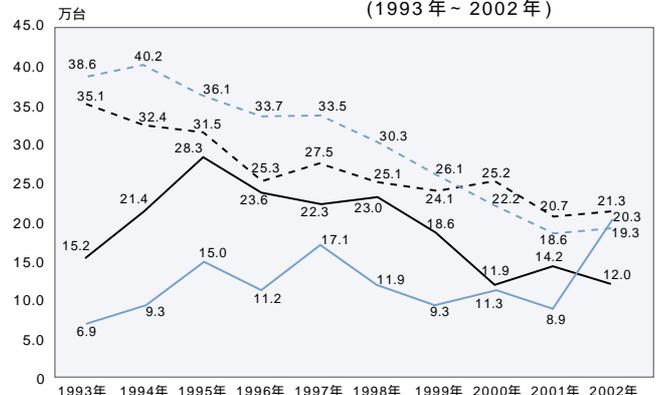
1992年、三陽は台湾の二輪車メーカーとしては初めて技術協力の形式で中国廈門及びベトナムに生産拠点を設立した。中国ではSYMブランド及びその他ブランドの二輪車の生産・販売を行っているが、中国での販売は現地の低価格二輪車に押されて苦戦している。

一方、ベトナム拠点の運営状況は好調で、2002年の生産台数は前年比192%増の23万台と大幅に拡大している。完成車に関しては、ベトナムでの

生産台数が初めて国内での生産台数(約21.5万台)を上回り、現在ではベトナム拠点は三陽グループ全体の貴重な収益源となっている。

ベトナム拠点では既に部品の現地調達比率が70%に達しているが、更にベトナム拠点からの再投資の形で600万米ドルを投資して、当地の生産能力を拡大する予定であり、近い将来に現地調達率を90%以上にまで引き上げる計画である。将来的にはベトナムを東南アジア二輪車製造センターと位置付け、ベトナム、フィリピン、インドネシア、タイ、マレーシア等の他の東南アジア諸国への販売も目指している。

光陽と三陽の二輪車の国内及び海外販売の推移 (1993年～2002年)



(出所) 台湾区車両公会  
 --- 光陽国内) — 光陽海外)  
 ..... 三陽国内) - . 三陽海外)  
 (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

光陽と三陽の海外生産及び販売状況(2001年、2002年) (単位:台)

		2001年		2002年	
		生産台数	販売台数	生産台数	販売台数
光陽	中国常州	31,899	27,182	27,269	27,732
	中国湖南	19,787	17,568	12,667	15,143
	インドネシア	6,717	6,304	8,703	9,075
	合計	58,403	51,054	48,639	51,950
三陽	ベトナム	79,086	83,954	231,299	232,194
	中国廈門	24,722	23,923	52,832	53,723
	合計	103,808	107,517	284,131	285,917

(出所) 台湾区車両公会