

国際生産分業の形成過程における 二輪車部品サプライヤーの海外生産拠点の変化

——『海外進出企業総覧【会社別編】』からの検討——

横 井 克 典

- I 本稿の課題
- II 重層化する不確実性
- III 二輪車部品サプライヤーにおける海外生産拠点の長期的な変化
- IV 小括：不確実性の重層構造下における二輪車部品サプライヤーの海外拠点の長期的な変化

I 本稿の課題

本稿は、日本の二輪車部品サプライヤー（以下、部品サプライヤーと記述する）における海外生産拠点の長期的な変化のありようを描写することを目的としている。

筆者らは、これまでに部品サプライヤーの国際生産分業の状況を検討してきた。この背景には、日本の二輪車完成車メーカー（以下、完成車メーカーと記述する）が海外展開の方針をシフトさせてきたことにある。かつての完成車メーカーは、各国・地域に生産拠点を設立し、現地生産・現地販売を通じて市場シェアを獲得していくことを海外展開の基本方針としていた。その後、1990年代後半から完成車メーカーは、従来の方針に加える形で、各国・地域の生産拠点の特徴を生かした国際生産分業の形成を推し進めていく¹。

こうした完成車メーカーの新たな動向は、部品サプライヤーに複雑な対応を迫ることになった。そこで部品サプライヤーが求められた対応は、完成車メーカーが形づくりつつある国際生産分業を追いかけ、まったく同じ拠点配置をつくりあげていくという性格のものではなかった。部品サプライヤーは、変わりゆく完成車メーカーの国際生産分業に対して、これまでに築いた拠点配置が妥当であるのか、それとも変更を要するのかを検討し、自社にとって最適な国際生産分業をつくり上げていかなければならなくなった。つまり、完成車メーカーの動向に応じつつも、自社のグローバルの拠点配置や各海外生産拠点の成長度合いを踏まえて、自らの国際生産分業のあり方を模索し構想することを部品サプライヤーは求められたのである。

1 東／横井（2017）、横井／東（2018）、横井（2020 b）を参照されたい。

2 完成車メーカーの国際生産分業の形成については、横井（2018）（2020 a）を参照されたい。

このように部品サプライヤーは、1990年代後半以来、自社の国際生産分業をいかなる構想のもとで形成していくのかがますます問われるようになってきている。それは同時に、国際生産分業の最適な形を目指して、自社の国際生産分業を構成する個々の海外生産拠点の役割を継続的に見直し、時として、それを変更することが部品サプライヤーに強く要請されるようになってきているといえよう。

そこで、本稿では、1990年代から部品サプライヤーの海外生産拠点がいかに変化してきたのかを検討する。具体的には、東洋経済新報社が発行している『海外進出企業総覧【会社別編】』を用いて、データが判明する1991年から2020年にかけて部品サプライヤー各社がいかなる目的を持って自社の海外生産拠点に対して投資してきたのかを追跡する。この間における部品サプライヤーの海外生産拠点のありようを正確に把握するためには、各拠点の実態をもとに役割の変遷をたどらなければならないが、そうした資料は存在しない。さらには、国際生産分業の形成の観点から、二輪車産業における部品サプライヤーの海外拠点の動的な変化を明らかにした研究も存在しない。厳密には各拠点の役割の変遷を解明できるわけではないものの、本稿の作業によって、部品サプライヤーがその時々で各海外生産拠点をいかに位置づけてきたのかをある程度までは把握できるだろう。ここでの作業は、部品サプライヤーにおける国際生産分業およびそれを構成する海外生産拠点の動的な変化プロセスの全貌を解明するためのファーストステップとして位置づけられる。

II 重層化する不確実性

二輪車産業に属する企業に限らず、海外進出を試みる企業は、国際的な競争優位の獲得にむけて、特定の国・地域が有する立地優位性を踏まえて最適な立地に拠点を配置し、なおかつそれらの役割を調整していく³。国際生産分業を構成する拠点についても、環境の変化を見据えて、その役割を調整していくことが求められる。しかし、国際生産分業が複数の拠点から構成されるがゆえに、特定拠点の役割を検討する際には、常に全体のあり方と照らし合わせながら、調整を進めていかななければならない。それゆえ、企業が国際生産分業全体としての最適な状態を実現し維持するのは困難な作業である。

このような国際生産分業の調整に伴う難しさそれ自体は、完成車メーカーと部品サプライヤーいずれにも共通する。とはいえ一方で、完成車メーカーと部品サプライヤーでは求められる対応が異なる部分も存在する。それでは、どのように異なるのであろうか。この点について確認していこう。

3 Porter (1986) を参照した。

完成車メーカーサイド

完成車メーカーとしても、個々の拠点の役割を調整し、国際生産分業を最適にしておくことは極めて難しい。横井（2018）では本田技研工業・二輪事業が試みた国際的な水平的・生産分業の形成過程を検討し、完成車メーカーが直面している課題が市場、拠点、長期性（時間）の3つの要因から生み出されることを指摘した。その要点は、①時間が経つとともに各国・地域の市場は変わっていくが、そのダイナミズムが一様ではないこと、②市場の変化に影響を受けて、さらには、時間の経過に伴って知識や能力を蓄積していく中で当該市場に立地する拠点は成長していくが、その成長ベクトルが一方向ではないこと、③市場と拠点が多様な変化を遂げていく中で、長期的な国際生産分業の構想を描き、その形成を進めていかなければならないこと、の3点に集約される。

市場と拠点が多様な変化を遂げる中で、国際生産分業全体としての最適なあり方は変わっていく。しかし、各拠点の知識・能力の蓄積を考えれば、市場や拠点が変わるからといって、場当たりのその役割および国際生産分業の全体に変更を加えるわけにはいかない。したがって、完成車メーカーは、市場と拠点の変化が不確実な中で、それらが変わりゆく傾向を見据えながら、最適な国際生産分業のあり方を構想し、各拠点の役割および全体を調整し続けるという困難な問題の解決を強く求められている⁴。

かつて、完成車メーカーの海外展開の方針は、進出先の国・地域に拠点を設立し、そこでの現地生産・現地販売を通じて市場シェアを獲得するというものであった。さらに、そうした各国・地域での市場シェアの積み重ねが、グローバル市場における高い競争優位の獲得に大きく貢献した。このような現地生産・現地販売による競争が繰り返された期間を横井（2020 a）（2020 b）ではピリオドⅠと呼んだ。その後、1990年代後半以降からは、ピリオドⅠの競争に加える形で、各国・地域の拠点の特徴を生かして、企業全体としてグローバルな競争優位を築くことが試みられていく。ピリオドⅠの競争に対して、そうした新たな競争のあり方が加わった期間を横井（2020 a）（2020 b）ではピリオドⅡと表現した。ピリオドの移行期間において、ピリオドⅠで成長した拠点を活用し、国際生産分業を形成しはじめたのが日本企業である。つまり、日本企業は他社に先駆けてピリオドⅡの競争を押し進めたといえる。

このように二輪車産業では、完成車メーカーが海外進出の方針をシフトさせることで、ピリオドが移り変わってきた。そのことによって、完成車メーカーは、上記した最適な国際生産分業を目指す難しさを抱えることになったのである。それでは、こうした変化は部品サプライヤーにいかなる影響を与えたのであろうか。次に、部品サプライヤ

4 本田技研工業・二輪事業は、その時々で最適な国際生産分業のあり方を構想し実現する資源配置の調整の仕組み（調整メカニズム）を構築・洗練させることで、この問題を解決しようとしている。詳細は、横井（2018）を参照されたい。

ーサイドをみていこう。

部品サプライヤーサイド⁵

完成車メーカーと同じく、部品サプライヤーの国際生産分業の形成に伴う課題は、市場、拠点、長期性（時間）から生み出される。部品サプライヤーにとっての市場、つまり主な販売先は、完成車メーカーとなる。それゆえ、先にみた完成車メーカーの国際生産分業の変化は、部品サプライヤーがそれまでつくり上げてきた拠点配置の妥当性に疑問を投げかける。具体的には、部品サプライヤーは次のような複雑な対応を求められることになった。

①先にみたように、完成車メーカーにとっても、市場と拠点の時間的な変化には不確実性が存在する。そのような不確実性の中でも、完成車メーカーは、それらの変わりゆく傾向を捉え、さらには変化の方向性を予測して、自社の拠点配置が最適になるように構想を練り、編成・再編成を試みていく。

しかし、②部品サプライヤーは、そうした完成車メーカーの動向を予見することが難しい。完成車メーカーが恒常的に市場や拠点の情報を集約し、今後の国際生産分業のあり方をアップデートしたとしても、当然のことながら、それは完成車メーカーの社内にとどまる性格のものである。完成車メーカーとしても、先々については修正する可能性がある国際生産分業の長期的な構想を、頻繁に、かつ詳細に部品サプライヤーに伝達することは難しいからである。そのため、部品サプライヤーが正確に完成車メーカーの詳細な動向を把握できるのは、完成車メーカーが当該拠点で生産する二輪車の企画・開発に取り掛かる時点以降となる⁶。この時点から、部品サプライヤーは、完成車メーカーが従来の方向性で個別の拠点を活用していくのか、それともいくつかの拠点の役割に変更が加わるのかを知ることになる。したがって、部品サプライヤーからみれば、いつ、どのように完成車メーカーの国際生産分業およびそれを構成する拠点の役割が変わるのかについて不確実性が存在するのである。

さらに、③部品サプライヤーはそうした完成車メーカーの動きに対応しなければなら

5 部品サプライヤーの国際生産分業は、東／横井（2017）を含めて複数の調査を重ねているものの、すべての企業の実態を把握できているわけではない。当然のことながら、部品サプライヤーは、企業によって手掛ける部品やそれを生産するための設備・機械などに大小の違いがある。ここで述べる部品サプライヤーが求められた対応は実態から導出したものであるが、やや試論的であることに注意が必要である。二輪車産業における部品サプライヤーの国際生産分業については先行研究の蓄積がほとんどないため、試論的にならざるをえないが、今後、部品特性が異なる多様な部品サプライヤーの実態から検証していかなければならない。

6 二輪車は企画・開発の時点で、どの拠点で開発し生産するのかを決めなければならない。そうでなければ、開発する二輪車のコスト算出や想定する価格、販売台数、デザインといった開発要件を創出することが難しいからである。それゆえ、完成車メーカーは、企画・開発の時点で当該二輪車の開発・生産拠点を決める。この決定には、完成車メーカーがアップデートした国際生産分業の長期構想が反映される。この点の詳細は横井（2018）を参照されたい。

ないのか、どのように応じるのかが不確実である。完成車メーカーが国際生産分業のあり方に変更を加えたとしても、それはすべての拠点の役割が大きく変わることを意味するわけではない。完成車メーカーは自社が有する複数の拠点のうち、特定拠点のみの役割を変えるかもしれない。一方で、部品サプライヤーは、完成車メーカーとまったく同じ国・地域に拠点を設立しているとは限らない。加えて、当該部品サプライヤーが、特定の国・地域に進出しているすべての完成車メーカーの拠点と取引しているわけではない。それらのことから、完成車メーカーの動向が、部品サプライヤーの拠点にそれほど影響を与えない場合もある。あるいは、部品サプライヤーが取引している拠点に対して、完成車メーカーがその役割を変更したとしても、自社の拠点への影響が小さい場合もある。

このように、部品サプライヤーは、国際生産分業の形成を進める際に、①の完成車メーカーが相対する不確実性を起点として②から③へと至る階層的な不確実性にいかに応じていくのかが問われるようになった。本稿では、これら①から③の全体を、さしあたり不確実性の重層構造と呼んでおく。二輪車産業におけるピリオドの移行に伴って、部品サプライヤーは不確実性の重層構造にいかに応じていくのかが求められるようになったのである。

これまで、完成車メーカーと部品サプライヤーそれぞれの国際生産分業の調整に伴う難しさをみてきた。完成車メーカーと部品サプライヤーは、いずれも市場、拠点、長期性（時間）が相互に作用する中で生み出される課題に応じなければならない。その中でも、部品サプライヤーは完成車メーカーが直面する不確実性を起点とした不確実性の重層構造に応じながら、自社にとって最適な国際生産分業をつくり続けていく必要がある。したがって、部品サプライヤーは、ピリオドⅡになるにつれ、完成車メーカーの拠点配置の変更と自社の構想の両面から国際生産分業のあり方を考える必要性が増してきたのである。

実際、部品サプライヤーの国際生産分業は多様なバリエーションを持っている。横井／東（2018）にしたがって、2014年時点の部品サプライヤーの国際生産分業の状況を確認しよう。第1表は、データが入手できる部品サプライヤー226社を対象として、国際生産分業の類型ごとに企業数を算出した結果である。ここでの国際生産分業の類型とはそれぞれ次のようなものである。なお、部品サプライヤーの中にはグループを編成している企業が存在する。そのため、第1表では当該企業のみを対象として算出した場合（表中の企業単体）と、企業グループとして算出した場合（表中の企業グループ）の2

7 算出方法の詳細は横井／東（2018）を参照されたい。

つにわけて企業数を掲載している。

- ・ A-Type : 海外生産拠点を持たずに日本から部材を輸出する部品サプライヤー
- ・ B-Type : 日本から部材を輸出せず、現地に設立した拠点で部材を現地生産および現地納入する部品サプライヤー
- ・ C-Type : 日本からの部材輸出と同時に、海外生産拠点で部材を現地生産および現地納入する部品サプライヤー
- ・ C'-Type : C-Type であることが確定しており、D-Type の可能性が高い部品サプライヤー (データの制約から C-Type か D-Type かが判明しない企業が存在したため、このような処理を行った)。
- ・ D-Type : 日本からの部材輸出と海外生産拠点での部材の現地生産・現地納入に加えて、海外生産拠点から他国・地域へと部材を供給する部品サプライヤー

ピリオド I において完成車メーカーは、各海外生産拠点での現地生産・現地販売を基本的な海外進出の方針としていた。それゆえ、上記の国際生産分業の種類のうち、B・C-Type は、ピリオド I における完成車メーカーの拠点配置に強くリンクしたままでも対応できる部品サプライヤーと考えることができる。このような企業は全体のうち 43% (単体・企業グループ) を占める。一方で、D-Type (と C'-Type) は、かつての完成車メーカーの拠点配置とは異なった形で国際生産分業を築いている部品サプライヤーを示している。D-Type が全体の 12% (単体・企業グループ) を占め、これに C'-Type を含めると、その企業数は全体の 23% (単体)・24% (企業グループ) となる。

このように、現地生産・現地納入のタイプ (B・C-Type) から複雑な国際生産分業を築くタイプ (C'・D-Type) まで、部品サプライヤーの国際生産分業は多様である。ピリオド II で生じた不確実性の重層構造と照らし合わせて考えれば、このような多様性から、部品サプライヤーが自社の国際生産分業のあり方を模索していることが推察でき

第 1 表 部品サプライヤーの国際生産分業の種類と企業数

国際生産分業の種類	企業数 (単体)	割合	企業数 (グループ)	割合
A	79	35%	67	33%
B	49	22%	41	20%
C	47	21%	48	23%
C'	25	11%	24	12%
D	26	12%	25	12%
合計	226	100%	205	100%

出所：横井／東 (2018) をもとに作成した。横井／東 (2018) が算出に当たって使用したデータはアイアールシー (2014) である。

る。ただ、ここでみた算出結果は、2014年時点のみを捉えたものであり、部品サプライヤーの国際生産分業の変化の傾向を映し出しているわけではない。そのため、部品サプライヤーが拠点配置のあり方について模索の過程にあることは、あくまでも分布から推察したに過ぎない。

部品サプライヤーが不確実性の重層構造に直面する中で、最適な国際生産分業を目指して試行錯誤してきたのであれば、ピリオドの移り変わりによって各社の海外生産拠点は多様な変化をみせていくであろう。そこでは、変わりゆく完成車メーカーの国際生産分業に応じて、自社の海外生産拠点を大きく変えていく部品サプライヤーも存在すれば、それとは逆に、自社の将来的な国際生産分業のあり方を見据えて海外生産拠点を変更しない部品サプライヤーが存在すると推察できる。次なるⅢではピリオドⅠからⅡにおける、したがって1990年代から現在における部品サプライヤーの海外生産拠点の変遷を追跡していく。

Ⅲ 二輪車部品サプライヤーにおける 海外生産拠点の長期的な変化

Ⅲでは、主として東洋経済新報社が発行している『海外進出企業総覧【会社別編】』を用いて、部品サプライヤーの海外生産拠点の長期的な変化のありようを追跡する。まず、本稿で用いるデータの範囲と検討手順などを確認したのちに、その結果をみる。

1 データの範囲と検討対象企業の選定

東洋経済新報社の『週刊東洋経済臨時増刊 DataBank SERIES 海外進出企業総覧【会社別編】』（以下、『海外進出企業総覧【会社別編】』と記述する）は、各社へのアンケート調査に基づいて、1988年から毎年、当該企業が有する海外現地法人とそれらの基本的な情報（事業内容や資本金、従業員数、売上高、投資目的など）を企業ごとに掲載している。そうした各海外現地法人の情報の中で、本稿が注目するのは投資目的の項目である。

投資目的とは、「日本企業の当該現地法人に対する投資目的⁸」のことである。2020年に発行された『海外進出企業総覧【会社別編】』から投資目的の凡例を借用すれば、第2表のようになる。各企業は、毎年、第2表の項目の中から当該現地法人に該当するものを複数回答（5つまで）で回答するとされている。この投資目的をみれば、当該年において各社が個々の現地法人をどのように位置づけているのか、さらにはそれを通時的に確認することで当該現地法人の位置づけがいかに変わってきたのかを把握できる。厳

8 東洋経済新報社（2020）、7ページより引用した。

第2表 『海外進出企業総覧【会社別編】』の投資目的一覧

項目	内容	項目	内容
資源	資源・素材の確保・利用	労働	労働力の確保・利用
優遇	現地政府の優遇制度の利用	生産	国際的な生産ネットワークの構築・活用
流通	国際的な流通ネットワークの構築・活用	市場	現地市場の開拓
第三国	第三国への輸出	逆輸入	日本への逆輸入
随伴	取引先や関連企業の進出に随伴	資金	資金調達・運用、為替リスク対策
情報	情報収集	開発	商品などの企画・開発・研究
新規	新規事業への進出	統括	地域統括機能の強化
摩擦	通商摩擦対策	その他	企業買収などその他

出所：東洋経済新報社（2020）、7ページより借用して作成した。

密には、ここでの投資目的は当該現地法人の役割とイコールではない。とはいえ、各社における当該現地法人の位置づけの移り変わりをみることで、ピリオドのシフトに伴う部品サプライヤーの海外生産拠点の変化の様相をある程度まで把握できると考えられる。

検討するデータの範囲は、1991年から2020年の30年間である。1988年版から1990年版の『海外進出企業総覧【会社別編】』（当時の書名は『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 業種別海外進出企業』）⁹である）は、投資目的を掲載していない⁹。そのため、第2表の項目で投資目的の掲載が始まる1991年をデータの開始年とした。なお、東洋経済新報社が『海外進出企業総覧【会社別編】』とは別に発行している『海外進出企業総覧』では、1990年以前の海外現地法人の投資目的が第2表と似たような形で掲載されている¹⁰。しかし、そこでの投資目的の項目は第2表の表記と若干異なる。そのため、本稿では、『海外進出企業総覧【会社別編】』のみを用いて、現在の形（第2表）で投資目的の掲載がはじまる1991年からデータを追跡することにした¹¹。

本稿が検討対象とする部品サプライヤーと海外生産拠点の選定手順を確認する。部品サプライヤーのほとんどは、二輪車の他に、自動車や家電など多様な事業を手掛けている。そのことを反映して、部品サプライヤーが設立した海外現地法人には、二輪車事業

9 東洋経済新報社（1988 b）（1989）（1990）を参照した。

10 東洋経済新報社（1988 a）（1989）（1990）を参照した。

11 ここで述べたとおり1990年以前の『海外進出企業総覧』の投資目的は、『海外進出企業総覧【会社別編】』のそれと類似しているために接続可能であると考えられる。この点を含めて、より長期的に部品サプライヤーの海外生産拠点の変化を把握する作業は今後の課題としたい。本稿の目的は、ピリオドが進むにつれて、部品サプライヤーの海外生産拠点がいかなる変化をみせるのかを明らかにすることにある。そのことから、1990年以前のデータを扱わないことにした。なお、ここでは、『週刊東洋経済臨時増刊 DataBank SERIES 海外進出企業総覧【会社別編】』と現在の書名で記載しているが、この書名になるのは1993年版以降である。『海外進出企業総覧【会社別編】』は、1988年に『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 業種別海外進出企業』として創刊され、1991年に『週刊東洋経済臨時増刊／DATA BANK 会社別海外進出企業』に改題されたのちに、1993年から現在の書名になった。創刊と改題については、東洋経済新報社（1988 b）（1991）（2013）を参照した。

を担うものもあれば、その他の事業を担うものが存在する。それゆえ、二輪車事業に従事する海外現地法人を抽出する必要がある。さらに、海外現地法人には開発拠点や販売拠点、生産拠点が存在するため、本稿の目的である二輪車の部材を生産する拠点に対象を絞り込まなければならない。このため、次のような選定作業を行った。

- i. 二輪車産業の部品サプライヤーの抽出にあたっては、アイアールシー（2014）を活用した。アイアールシー（2014）には、各完成車メーカーと取引する二輪車企業を一覧として掲載している。そこでは、部材を生産・販売する企業や完成車メーカーの子会社および販売会社などを含めて、442社の二輪車企業が存在するとされている¹²。
- ii. iの442社と2020年版の『海外進出企業総覧【会社別編】』を照合し、『海外進出企業総覧【会社別編】』に掲載されている二輪車企業の海外現地法人を確認した¹³。その後、各海外現地法人の基本情報欄の事業内容を参照し、当該現地法人の事業として「二輪（車）」、「オートバイ」、「スクーター」、「モーターサイクル」のいずれかが明記されているものを抽出した。この作業によって、二輪車企業・65社、228の海外現地法人に検討対象を絞り込んだ。なお、228の海外現地法人のうちの1拠点は、二輪車企業2社で重複している。この拠点に対して、2社がどちらも出資しているからである。一方で、これら2社では、当該現地法人に対する投資目的がそれぞれ異なって掲載されている。そのため、2社で重複しているものの、どちらもデータに含めることにした。
- iii. iiの65社・228海外現地法人から、二輪車部材の生産機能を持たない海外現地法人を除外した。その結果、2社・26海外現地法人が対象から外れ、63社・202の生産拠点を検討対象とすることになった¹⁴。

-
- 12 442社の中には、一次部品サプライヤーとそれ以外の部品サプライヤーが含まれていると考えられる。アイアールシー（2014）は、一次、二次、三次というように企業を分類していないため、詳細には部品サプライヤーの立ち位置が判明しない。ただ、アイアールシー（2014）で判明する各社の完成車メーカーへの納入状況（直接納入か間接納入か）をみる限り、直接納入している部品サプライヤーが多い傾向にある。そのため、完成車メーカーへの納入状況という観点からみれば、ここでの442社は、一次部品サプライヤーが多数を占めていると考えられる。なお、IIで紹介したとおり横井/東（2018）においてもアイアールシー（2014）を用いた部品サプライヤーの国際生産分業の検討作業を行った。そこでは、部品サプライヤーの全体の企業数（母数）を406社と算出していた。ここで述べている企業数（442社）との違いは、本稿での企業数のカウントが卸や二輪車用品を手がけている企業を含めていることから生じている。これら生産活動を行わない企業・拠点は、のちの作業（iii）によって除外される。
 - 13 『海外進出企業総覧【会社別編】』では、企業によっては海外現地法人に加えて、支店・駐在員事務所が記載されている。しかし、支店・駐在員事務所には事業内容や投資目的が掲載されていないので、本稿での検討対象から外すことにした。なお、本稿執筆時点ですでに今後、経営統合することが発表されている企業が存在するが、本稿での検討は、2020年版の『海外進出企業総覧【会社別編】』の掲載にしたがうことにした。そのため、本稿では、今後、統合予定であってもそれぞれ別の企業として扱っている。
 - 14 生産機能を持たない海外現地法人を検討から外すという基準に基づいて選定したため、ここでの202の拠点が生産機能のみを持つとは限らない。拠点によっては、生産機能とともに、販売機能やその他の機能を持つ場合がある。

このような作業によって、63社の部品サプライヤーとそれらが有する202の生産拠点を選定した。その後、これら生産拠点を対象として、『海外進出企業総覧【会社別編】』を参照し、1991年から2020年までの投資目的と設立・操業年データを入力した(設立・操業年については後述する)。ただ、企業によっては、また同一企業でも年によっては、投資目的を回答していない場合があったり、さらに同一企業であっても、ある拠点の投資目的を回答する一方で、その他の拠点の投資目的を回答しないという場合がある。そのため、検討対象企業・生産拠点のすべてにおいて、継続的に投資目的データが判明するわけではない。

こうしたことから、この時点で、1991年から2020年にかけて投資目的データがゼロの企業・拠点を検討対象から外すことにした。さらに、少なくともデータが2つ以上存在しないと、本稿の目的である海外生産拠点の変化をつかむことができない。そのため、投資目的データが1の企業・拠点も検討対象から除外した。この結果、データが2つ以上存在する企業・拠点として、47社・130生産拠点を抽出した。少なくとも2つ以上のデータが存在するということからわかるように、ここで抽出した47社・130生産拠点であっても、30年間すべての年で投資目的データが判明するわけではない。したがって、実際の検討に際しては、さらに企業・拠点を絞り込まなければならない。この点については、2. の検討手順で述べる¹⁵。

なお、本稿では上記のような作業によって、部品サプライヤーと海外生産拠点を選定したが、データの制約上、いくつか留意する点が存在する。

第1に、2020年時点で二輪車事業を手掛けている生産拠点を選出していることである。そのため、検討対象とした拠点が、30年間にわたって、あるいは設立・操業から継続して二輪車事業を手掛け続けているかどうかは不明である。設立・操業から年を経る中で二輪車事業を手掛けるようになった拠点や二輪車事業を中断し再開するといった拠点も存在すると考えられる。そうした拠点や2020年までに二輪車事業を取りやめた

15 投資目的データの入力にあたって、本稿の対象とする期間(1991年から2020年)の途中で企業名や生産拠点の名称が変わる場合がある。その場合は、『海外進出企業総覧【会社別編】』や新聞・雑誌記事、当該企業が公表した情報などを参照し、新旧の企業・拠点名が判明する場合に限り、追跡してデータを入力している。加えて、検討対象とした拠点の中には、過去に複数の拠点が合併したものが2拠点存在する。具体的には、日信工業株式会社のNissin Brake (Thailand) Co., Ltd. と株式会社ショーワのAmerican Showa, (Industries) Inc. である。これら拠点についても、拠点名称が変わった拠点と同じく、各種の情報を参照し、合併前の拠点が判明したものについては、それぞれ投資目的データを追跡した。その結果、Nissin Brake (Thailand) Co., Ltd. は、合併前の複数の拠点において判明するすべての年の投資目的データが完全に一致するので、ひとつにデータを統合することにした。American Showa, (Industries) Inc. は、合併前の複数拠点の投資目的データが一致しない。この拠点については、データをひとつに統合し、複数の拠点で掲載されているすべての投資目的を列挙して入力し検討することにした。その上で、このような処理を行っても3. の検討結果に影響がないことを確認した。なお、名称変更のあった拠点の設立・操業年については、変更前の拠点のものにしたがうことにした。さらに、複数拠点が合併した拠点の設立・操業年は、合併前の拠点のうち、最も古い年のものを入力することにした。

拠点は、カバーできていない。

第2に、第1の点と関連して、それぞれの企業・拠点の投資目的の回答が必ずしも二輪車事業のみを示しているわけではないことである。仮に設立・操業から時間を経て二輪車事業を手掛けた拠点が存在する場合、本稿の選定方法では、他の事業を行っていた年の投資目的が含まれることになる。加えて、当該拠点が、二輪車事業以外に自転車、自動車、家電など多様な事業を展開していた場合、いずれの事業を想定して投資目的を回答しているかはわからない。

各企業とも、当該拠点の事業内容を詳しく回答しているわけではない。さらに、当該拠点で行っている事業ごとに投資目的を回答していないので、厳密に選定・追跡することが難しい。このような点を踏まえると、以下でみる検討手順から得られる結果は、厳密に実態を示しているわけではない。ただ、個別の拠点については詳細な把握が難しいとしても、それでもなお、全体としての傾向はつかむことができると考えられる。

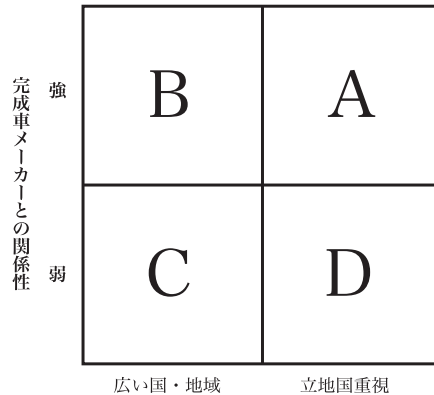
2 検討手順：海外生産拠点の変化の追跡

ピリオドが進むにつれて、部品サプライヤーの海外生産拠点がいかなる変化を来したのかを把握するために、本稿では以下の手順で検討を進めていく。

- a) 対象とした期間（1991年から2020年）を、期間①1991年から2000年、期間②2001年から2010年、期間③2011年から2020年の3つに区分する。そうして、次の3つの期間ごとに各社の海外生産拠点の変化を検討する。それは、ア) 期間①から期間②への変化、イ) 期間②から期間③への変化、ウ) 期間①から期間②を通じて期間③に至る変化である。

このうち、ピリオドⅠからピリオドⅡへの移行が始まるのは、ア) である。このア) と、ピリオドⅡへの移行が進んだイ) ではどのような違いがあるのかをみる。さらに、期間①から期間③にかけて投資目的データが判明する企業・拠点に関しては、ウ) によって30年間の変化の推移を検討する。先述のとおり企業・拠点によって、投資目的が継続的に判明するものもあれば、そうでないものもある。のちに詳しくみていくが、全体としてみれば、ウ) が判明する企業・拠点はそれほど多くはない。そのことから、ア)・イ) の検討では、ア) のみ、もしくはイ) のみが把握できる企業・拠点についても含めて検討することにした。ア)・イ)・ウ) それぞれで検討対象となった企業・拠点数については、3. の検討結果で述べる。なお、こうして期間ごとの変化を検討することにしたため、期間③のみ投資目的が判明する企業・拠点（期間③に設立・操業された拠点もあれば、期間③よりも以前に設立・操業しているものの、期間①や期間②の投資目的データが判明しない拠点もある）は検討対象から外れることになった。

第1図 部品サプライヤーの海外生産拠点の変化の把握



当該拠点がカバーするエリア

出所：筆者が作成した。

- b) 本稿のⅡで確認したように、ピリオドが移り変わる中で、部品サプライヤーは自社にとって最適な国際生産分業のあり方を模索するようになった。そうであれば、部品サプライヤーは、完成車メーカーとの関係性が相対的に弱くなることや、当該拠点がカバーするエリアを見直したりすることが考えられる。そのため、海外生産拠点の変化を検討する指標として、投資目的の項目の中から、当該生産拠点と完成車メーカーとの関係性を示すものと、当該生産拠点がカバーする国・地域に関するものの2つに絞ることとした。具体的には、当該生産拠点と完成車メーカーとの関係性を示すものとして「随伴」の項目を、当該生産拠点がカバーする国・地域に関するものとして「第三国」と「逆輸入」の項目に注目する。

そうして、完成車メーカーの関係性を縦軸に、当該拠点がカバーするエリアを横軸とした図を作成し、その時々において各海外生産拠点がどのセルに位置づけられるのかをプロットした(第1図参照)。縦軸の判定では、投資目的に「随伴」の記載があれば完成車メーカーとの関係性が強い(第1図のAかBのセル)、それがなければ、完成車メーカーとの関係性が弱い(第1図のCかDのセル)に位置づけた。横軸の判定では、投資目的に「第三国」か「逆輸入」の記載があれば当該拠点がカバーする国・地域が広く(第1図のBかCのセル)、それがなければ、立地国重視(第1図のAかDのセル)に位置づけた。この方法によって、ア)・イ)・ウ)の間に(期間①②③中も含む)、各海外生産拠点がいかに変化してきたのかを把握できるようになった。

次に、このような作業の検討結果をみていこう。¹⁶

16 ただし、第1図は、不確実性の重層構造という新たな環境のもとで、部品サプライヤーがいかに行動しうるかを想定したに過ぎない。当然のことながら、本稿が扱うデータからでは、各社の行動(投資目

3 検討結果

ここでは、ア) 期間①から期間②への変化、イ) 期間②から期間③への変化、ウ) 期間①から期間②を通じて期間③へと至る変化の順に確認していく。その際、ア)・イ)・ウ) それぞれで検討対象となった企業・拠点の全体の傾向とともに、1989年以前に設立・操業開始された拠点と、1990年以降のそれとにわけて傾向を確認する¹⁷。1989年以前に設立・操業年された拠点はデータが判明する時点で、操業からすでに数年（拠点によっては数十年）の年月を経ている。したがって、それら拠点は、データが把握できる以前の期間で、当該企業による投資目的が様々に移り変わってきた可能性がある。これに対して、1990年以降に設立・操業された拠点は、データが判明すれば、設立・操業からすべての投資目的とその変化を追跡できる。この違いが、データから確認できる変化の傾向に影響を与えられとされる。それゆえ、1990年を境に拠点を2つに分けることにした。

まず、先の検討手順 b) にしたがって、ア) における各社の海外生産拠点の変化を示すと、第3表のようになる。47社・130生産拠点のうち、ア) のデータが判明するのは26社・56生産拠点である。第3表記載のとおり、56生産拠点のうち、1989年以前に設立・操業された拠点は27であり、1990年以降のそれは29である。表中のハイフン(-) がついているものは、セルの移動があったことを示している。たとえば、A-C は、ア) においてセル A からセル C に移った拠点ということになる。一方で、ハイフンがついていない拠点は、ア) ではセルの変化がみられなかったものである。なお、この表では、対象期間中（ア) において各生産拠点に生じた変化の起点と終点のみを取り上げている。つまり、表中で A-D と記載されている拠点であっても、実際には期間中に A-B-D と移り変わっている場合がある（以下の第4表・第5表でも同様である）。拠点の変化の推移をすべて取り上げると、全体の傾向がつかめないために、ここでは起点

- 、的の変更) に対する意思・意図はわからない。そのため、以下でみる第1図を用いた検討結果およびそこで生じた変化の意味合いは、推察にとどまるであろう。今後、各社の詳細な実態と照らし合わせていく必要がある。
- 17 本稿のデータ開始が1991年であるのに対して、ここでは1990年（設立・操業年）で企業・拠点を区切っている。それは、設立したのちに操業開始するまでに一定の時間を要する拠点が存在すると考えられるからである。一部の例外を除き、本稿では、2020年版の『海外進出企業総覧【会社別編】』にしたがって、当該拠点の設立・操業年を入力している。ただ、この資料では、拠点によって操業年のみが掲載されていたり、設立年のみが掲載されていたりする（本稿で設立・操業年と記載してきたのは、この理由による）。それゆえ、2020年版の『海外進出企業総覧【会社別編】』に基づいて操業年を入力した拠点をカバーするために、1990年を境に区切ることにした。また、上記の一部の例外には、2つのケースがある。ひとつは、過去に複数の拠点が合併して設立された拠点と拠点名称が変更された拠点である（この点については脚注15を参照されたい）。いまひとつは、設立から操業までに数年の年月を要し、しかもその間の投資目的データが判明する場合である。このケースが該当するのは大同工業株式会社の P. T. Daido Indonesia Manufacturing（1997年設立、2001操業開始）のみである。この拠点については、投資目的データが判明するために、設立年の1997年を設立・操業年として入力している。なお、こうした P. T. Daido Indonesia Manufacturing のようなケースが存在するため、1990年を境とする処理を施しても、すべての拠点を必ずしもカバーできているとは限らないだろう。

第3表 部品サプライヤーの海外生産拠点の変化：期間①から期間②（ア）

セルの変化	設立・操業 1989年以前 拠点数	設立・操業 1989年以前 割合	設立・操業 1990年以降 拠点数	設立・操業 1990年以降 割合	全拠点・ 拠点数	全拠点・割合
A	1	4%	1	3%	2	4%
A-C	0	0%	1	3%	1	2%
A-D	4	15%	1	3%	5	9%
B	0	0%	1	3%	1	2%
B-D	1	4%	3	10%	4	7%
C	0	0%	4	14%	4	7%
C-D	0	0%	3	10%	3	5%
D	19	70%	13	45%	32	57%
D-A	1	4%	0	0%	1	2%
D-B	0	0%	1	3%	1	2%
D-C	1	4%	1	3%	2	4%
合計	27	100%	29	100%	56	100%

出所：東洋経済新報社（各年版）をもとに筆者が作成した。

と終点のみに絞って集計した。詳細な拠点の変化の推移については、第5表（ウ）で詳しく取り上げる。

第3表から把握できる部品サプライヤーの海外生産拠点の変化の特徴は、次の3点である。第1に、完成車メーカーとの関係性が弱くなる生産拠点（A-C, A-D, B-D）が見受けられることである。この傾向は、1989年以前に設立・操業された生産拠点でも、1990年以降のそれでも同様である。ア）で検討対象とした56生産拠点の18%で、この傾向がみられる。特定の完成車メーカーに随伴して当該国・地域に進出した生産拠点が、完成車メーカーとの強い関係よりも、今後の自拠点のあり方を模索する方向へ重点をシフトさせはじめたと捉えることができよう。第2に、投資目的が維持されている生産拠点が見受けられることである。全体としてはDを維持する生産拠点多く、1990年以降に設立・操業された生産拠点ではCを継続する傾向がわかる。一方で、第3に、当該生産拠点がカバーするエリアを見直そうとする動きも存在する（A-C, B-D, C-D, D-B, D-C）。こうした動向が、検討対象となった全生産拠点の20%を占めている。

次に、イ）における各社の海外生産拠点の変化をみよう（第4表参照）。47社・130生産拠点の中で、イ）のデータが判明するのは27社・69生産拠点である。第4表に記載されているように、69の生産拠点のうち、1989年以前に設立・操業された拠点は17

18 東洋経済新報社（2020）によれば、アンケート調査の際、「現地法人の出資企業がいずれも未回答の場合は、前年版データを掲載したが、プレスリリース、有価証券報告書、電話取材などからできる限り定期的に情報を捕捉・更新している」と記載されている（カッコ内は、東洋経済新報社（2020）、7ページより引用した）。この点、投資目的に変更がなかった拠点について、当該企業が前年と同じ項目で回答をしたのか、当該企業が回答をせずに前年版のデータが掲載されているのかは不明である。

第4表 部品サプライヤーの海外生産拠点の変化：期間②から期間③（イ）

セルの変化	設立・操業 1989年以前 拠点数	設立・操業 1989年以前 割合	設立・操業 1990年以降 拠点数	設立・操業 1990年以降 割合	全拠点・ 拠点数	全拠点・割合
A	0	0%	4	8%	4	6%
A-C	0	0%	1	2%	1	1%
A-D	1	6%	0	0%	1	1%
B	0	0%	1	2%	1	1%
B-C	1	6%	1	2%	2	3%
B-D	2	12%	3	6%	5	7%
C	0	0%	5(2)	10%	5(2)	7%
C-D	1	6%	5	10%	6	9%
D	9(1)	53%	25	48%	34(1)	49%
D-A	0	0%	2	4%	2	3%
D-C	3	18%	5	10%	8	12%
合計	17	100%	52	100%	69	100%

注：表中のCに記載されている(2)は、5拠点のうち1拠点が開発機能を持つようになったことと1拠点が継続して開発機能を有していることを示している。さらに、Dに記載されている(1)は、34拠点中の1拠点が開発機能を持つようになったことを示している。

出所：東洋経済新報社（各年版）をもとに筆者が作成した。

であり、1990年以降のそれは52である。第4表をもとに、イ)の部品サプライヤーの海外生産拠点の変化を確認する。

第1に、ア)と同様に、完成車メーカーとの関係性を弱めていく生産拠点(A-C, A-D, B-C, B-D)が確認できる。イ)において検討対象となった69生産拠点に占める割合は、12%である。ア)に比べてイ)では、こうした動きが若干少なくなりつつある。第2に、これもア)と同じく、CやDを維持する生産拠点多く見受けられる。ただ、CとDで確認できるように、少数ながらも新たに開発機能を持つようになった生産拠点が存在している。この点が、ア)との違いである。第3に、当該生産拠点がカバーするエリアを変更する拠点(A-C, B-D, C-D, D-C)が、検討対象となった生産拠点の29%を占める。イ)では、こうした動向がア)に比べて増加傾向にある。

最後に、ウ)における各社の海外生産拠点の変化を確認しよう(第5表参照)。47社・130生産拠点中、ウ)のデータが判明するのは16社・35生産拠点である。第5表に示したように、35生産拠点のうち、1989年以前に設立・操業された拠点は17であり、1990年以降のそれは18である。これら拠点は、すべてア)とイ)の検討にも含まれている。そのため、上記で述べた傾向と同じような現象も見受けられるが、ウ)では、より長期を対象としてみていることから、若干の違いも存在する。ここでは、そうした違いに焦点を当てて、各社の海外生産拠点の変化の特徴をみていこう。

第1に、1989年以前に設立・操業された拠点到比べて、1990年以降のそれで、完成車メーカーとの関係性を弱くしていく傾向が強い(1989年以前に設立・操業された拠

第5表 部品サプライヤーの海外生産拠点の変化：期間①②③ (ウ)

セルの変化	設立・操業 1989年以前 拠点数	設立・操業 1989年以前 割合	設立・操業 1990年以降 拠点数	設立・操業 1990年以降 割合	全拠点・ 拠点数	全拠点・割合
A	0	0%	1	6%	1	3%
A-C	0	0%	1	6%	1	3%
B	0	0%	1	6%	1	3%
B-C	1	6%	1	6%	2	6%
B-D	0	0%	2	11%	2	6%
C	0	0%	1	6%	1	3%
C-D	0	0%	3	17%	3	9%
D	13(1)	76%	5	28%	18(1)	51%
D-C	3	18%	3	17%	6	17%
合計	17	100%	18	100%	35	100%

注：表中のDに記載されている(1)は、18拠点の1拠点が開発機能を持つようになったことを示している。

出所：東洋経済新報社(各年版)をもとに筆者が作成した。

点のA-C、1990年以降に設立・操業された拠点のA-C、B-C、B-D)。1989年以前に設立・操業された拠点では、かつて特定の完成車メーカーに随伴して進出したが、データが把握できる時点(1991年)ですでに完成車メーカーとの関係性よりも自拠点のあり方を重視するようにシフトしてきたのかもしれない。第2に、投資目的(CやD)を維持する生産拠点多く見受けられるが、その傾向は、1989年以前に設立・操業された拠点で顕著である。とはいえ、これは始点と終点の変化を取り上げたに過ぎない。したがって、これら拠点が、ウ)においてまったく変化を来していないとは限らない。そのため、この点はこの第2図で詳しく確認する。第3に、始点と終点を取り上げただけでも、当該生産拠点がカバーするエリアを見直す拠点(A-C、B-D、C-D、D-C)が多く見受けられる。ウ)で検討対象とした35生産拠点のうち、35%を占めている。

ここまで、第5表をもとに、データの始点と終点の変化の傾向を確認した。しかし、ウ)は、ア)やイ)とは異なり、検討対象期間がより長くなっている。そのため、データの始点と終点だけを確認したのでは、部品サプライヤーの海外生産拠点の変化を詳しく把握することが難しい。そこで、ウ)で検討対象とした35生産拠点をとり上げて、第2図をもとに、これら拠点の期間中の変化の推移をさらに踏み込んで検討していこう。

第2図は、次のような手順で作成した。最初に、『海外進出企業総覧【会社別編】』において投資目的データが判明する年のセルに○印を記載した。また、1991年以降に設立・操業された拠点については、設立・操業年のセルを黒色で塗りつぶした。その後、各拠点の投資目的データに変化がみられた年のセルを灰色にした。ここでの投資目的の変化は、「随伴」と「第三国」「逆輸入」に限らず、以前の投資目的に比べて何らかの変

化が確認できた際には、セルを灰色にしている。つまり、逆に言えば、データが判明し(セルに○印があり)、かつ白色であるセルは、直近の変化が継続していることを示している。一方で、第1図で確認した「随伴」と「第三国」「逆輸入」を活用した検討の結果については、全期間の変化欄に記載した。

この図から確認できることは、次の4点である。第1に、全期間の変化欄からわかるように、始点と終点を取り上げた検討では省略されていたが、投資目的が維持された拠点(CやD)であっても、全期間で見れば多様な変更が加えられている。あるいは、投資目的が変わった生産拠点(A-CやB-C)でも、終点の投資目的に行き着くまでには、様々な移り変わりをみせている。もちろん、特定の投資目的から変わらない生産拠点も存在するが、この図からは各拠点の変化の方向性が多様であることがわかる。完成車メーカーとの関係性を弱めていく傾向を踏まえて考えれば、各社が自拠点の位置づけに対して試行錯誤してきたと捉えることができよう。

同時に、第2に、全期間において灰色のセル(投資目的の変更)が頻繁に確認できるのは、期間②(2001年から2010年)である。他の期間に比べて、期間②では灰色のセルが顕著に多い¹⁹。先述のように、灰色のセルは第1図に基づいた検討を含めて、当該生産拠点の投資目的に何らかの変更が加えられたことを示している。本稿が注目する完成車メーカーとの関係性や当該拠点がカバーするエリアのみを取り上げているわけではないので、注意が必要であるものの、期間②において自拠点の投資目的の見直しを進めてきた部品サプライヤーが存在することがわかる。このことは、ピリオドの移行によって、部品サプライヤーが自拠点のあり方をこれまでよりも強く意識しはじめたことを反映していると考えられる。

一方で、第3に、例外はあるものの、ひとたび部品サプライヤーが定めた投資目的は、次に変更を加えるまでに一定期間維持される傾向にある。このことから、当該拠点が蓄積した知識や能力を踏まえて、ある程度の将来を見据えながら部品サプライヤーが各拠点の投資目的を変えていることがわかる。加えて、これは投資目的であっても、部品サプライヤーが各拠点の位置づけを変えることには時間を要すると捉えることができ

19 東洋経済新報社(2003)の「国別にみた投資目的(全産業)」では、注として「2003年版より最新調査における投資目的の回答のみを集計し、前年までの回答を集計から除外した」と記載されている(カッコ内はいずれも東洋経済新報社(2003)、1788ページから引用した)。この処理が、全産業の集計のみで行われたのか、個別拠点の掲載にも及ぶのかは不明である。ただし、個別拠点の掲載に同様の処理が行われたとしたならば、2002年と2003年で投資目的が変わる拠点が多く存在するはずである。しかし、第2図をみてもそのような現象は見受けられない。そのため、本稿での検討結果に大きな影響を与えるものではないと考えられる。また、仮に、2002年までの個別拠点の投資目的の掲載が、前年までの回答に付け加える形であるならば、1991年から2002年までの検討結果が異なってくる。しかし、本稿で対象とした拠点の投資目的を確認する限り、前年までの回答に付け加えるという処理は見受けられなかった(拠点によっては、投資目的の回答が減少する)。そのため、この点に関しても、本稿の検討結果に影響を及ぼすものではないと考えられる。

るかもしれない。他方、第4に、企業レベルでみれば、特定の生産拠点の投資目的を変えるタイミングと概ね似たような時期に、他のいくつかの生産拠点の投資目的も変更が加えられていることがみて取れる。こうした傾向は、複数の拠点を含めた全体から特定の生産拠点の位置づけを検討しなければならないという国際生産分業が持つ性格が映し出されていると考えられる。

IV 小括：不確実性の重層構造下における 二輪車部品サプライヤーの海外拠点の長期的な変化

海外生産拠点を含めた海外子会社は、当該子会社が立地した環境から影響を受けて、さらには本国拠点の主導によって、もしくは海外子会社自らの主体的な行動によって、その役割を変えていく。こうしたことが、これまでの先行研究で明らかになっている²⁰。したがって、部品サプライヤーの海外生産拠点が長い年月の間に変化していく現象それ自体は、さして珍しいことではない。それは、本稿でみてきたような海外生産拠点の投資目的についても同様である。

しかし、ひとつの産業に焦点を当てて、当該産業で生じた特定の環境下におかれた海外子会社がいかなる変化の傾向をみせるのかについて明らかにした研究は、それほど多くはない。そうした観点から二輪車産業の部品サプライヤーを取り上げた研究は存在しない。それゆえ、本稿では、ピリオドが進む中で不確実性の重層構造に直面していく二輪車産業の部品サプライヤーを対象として、海外生産拠点の長期的な変化の様相を追跡した²¹。本稿での検討から明らかになったことを整理してみよう。

第1に、アとイを照らし合わせてみると、ピリオドが進むにつれて、全体として完成車メーカーとの関係性を弱めていきながら、当該拠点がカバーするエリアを見直そうとする傾向が確認された。しかも、ウで確認したように、検討対象期間中で起きたことは、あるセルから別のセルへと移動するといった一方向の変化では必ずしもない。そこでは、度重なるセル間の移動がはかられた拠点も数多く存在した。このことは、ピリオドが移行していく中で、自社の国際生産分業とそれを構成する個々の生産拠点の新たなあり方を模索する部品サプライヤーが存在していると捉えることができるだろう。

第2に、ア・イ・ウすべてで把握できることとして、一貫して投資目的が変わらない

20 たとえば、Birkinshaw and Hood (1998)、大木 (2008) を参照されたい。

21 ただし、本稿の課題の関係上、この論文では二輪車産業に焦点を絞って検討を加えた。海外生産拠点に影響を及ぼす要因は多様である。そのため、厳密には、ここでの検討結果が不確実性の重層構造から影響を受けたのか、それとは異なる要因から生じたものであるのかは判明しない。したがって、今後、本稿と同様の期間および国・地域を対象として、他産業の部品サプライヤーの海外生産拠点がいかに変化したのかを把握し、この論文から判明した結果と比較して検証する必要がある。

生産拠点が存在する。部品サプライヤーが直面している不確実性の重層構造のもとでは、自社が有する多様な生産拠点のうち、どの拠点が完成車メーカーの動向の影響を受けるかわからない。しかも、そうした完成車メーカーの動きにいかに応じていくのかは、部品サプライヤーの国際生産分業の構想次第である。そのため、部品サプライヤーの海外生産拠点の中には、長期にわたって投資目的が維持される拠点が存在すると考えられる。

上記の2点から、部品サプライヤーの海外生産拠点の変化を企業レベルで長期的に捉えれば、一方では国際生産分業を構成する特定の生産拠点の投資目的を見直しながら、他方では、その投資目的を変更しないという行動をみせていると推察できる。判明するデータは少ないものの、ウでの検討では、こうした企業が実際に確認できる²²。したがって、不確実性の重層構造のもとで、部品サプライヤーは自社の国際生産分業の形成に対して複雑なマネジメントを求められるようになってきたと考えられる。そこでは、自社が有する複数の国・地域での環境（完成車メーカーおよび自社の生産拠点）の時間的な変化を捉えながら、いかに国際生産分業の構想を描くかが部品サプライヤーに問われている。

冒頭で述べたように、本稿の位置づけは、部品サプライヤーにおける国際生産分業およびそれを構成する海外生産拠点の動的な変化プロセスの全貌を解明するためのファーストステップである。本稿での検討によって、ピリオドが進む中で不確実性の重層構造に直面した部品サプライヤーが、自社の最適国際生産分業の形成にむけて、これまで以上に試行錯誤していく姿を概ね把握できた。

しかし、このような動向は、あくまでもデータが判明する部品サプライヤー全体の傾向に過ぎない。本稿での作業は、一方で、二次資料から不確実性の重層構造における部品サプライヤーの行動を解明するには一定の限界があることが浮き彫りになった。それは、『海外進出企業総覧【会社別編】』の編纂目的が本稿の課題とは異なること、データが判明する企業・拠点数やそれら企業・拠点の経年的データの制約があること、さらにはデータの性格上、部品サプライヤーの行動に対する意思・意図が判明しないことに起因している。それゆえ、次なるステップでは、本稿での検討結果をベースとして、複数の視点から多角的に所与の課題に接近していく必要がある。そこでは、不確実性の重層構造を部品サプライヤー各社がいかに認識し、不確実性の問題の解決にむけてどのように組織的に取り組んできたのかを明らかにしていかなければならない。今後、各社に対する質的調査による実態解明を積み重ねていきながら、部品サプライヤーにおける拠点配置の最適な編成・再編成過程をより精緻に解明していく。

22 ただし、本稿では企業レベルの変化が判明するデータが少ないために、今後、検証していく必要がある。

謝辞

本稿の記述は、日本学術振興会の JSPS 科学研究費助成事業・基盤研究（C）課題番号：JSPS KAK-ENHI Grant Number JP18K01826、課題名：「部品サプライヤーにおける自律的な最適国際生産分業の編成に関する研究」（研究代表者：横井克典）の成果を含んでいる。この点、ここに記して謝意を表したい。

参考文献・資料

- 東正志／横井克典（2017）「二輪部品サプライヤーの海外生産拠点の発展と最適生産分業」『アジア経営研究』No.23。
- Birkinshaw, J., and Hood, N. (1998) Multinational Subsidiary Evolution: Capability and Charter Change in Foreign-owned Subsidiary Companies. *Academy of Management Review*, Vol.23, No.4.
- アイアールシー（2014）『世界二輪車産業と日本メーカーの事業戦略 2014年版』。
- 大木清弘（2008）「海外子会社の「進化」とその促進－経営学輪講 Birkinshaw and Hood（1998）－」『赤門マネジメント・レビュー』第7巻第10号。
- Porter, M. E. (ed.) (1986) *Competition in Global Industries*. Boston: Harvard Business School Press.（土岐坤／中辻萬治／小野寺武夫訳（1989）『グローバル企業の競争戦略』ダイヤモンド社）。
- 東洋経済新報社（1988 a）（1989）（1990）『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 海外進出企業総覧 1988年版、1989年版、1990年版』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（1988 b）（1989）（1990）『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 業種別海外進出企業 1988年版、1989年版、1990年版』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（各年版）『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 業種別海外進出企業』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（1991）『週刊東洋経済臨時増刊／データバンク 会社別海外進出企業 1991/92年版』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（各年版）『週刊東洋経済臨時増刊／DATA BANK 会社別海外進出企業』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（2003）（2013）（2020）『週刊東洋経済臨時増刊 DataBank SERIES 海外進出企業総覧【会社別編】 2003年版、2013年版、2020年版』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社（各年版）『週刊東洋経済臨時増刊 DataBank SERIES 海外進出企業総覧【会社別編】』東洋経済新報社。
- 横井克典（2018）『国際分業のメカニズム－本田技研工業・二輪事業の事例－』同文館。
- 横井克典（2020 a）「二輪車 国際生産分業の進展」, 塩地洋・田中彰編『東アジア優位産業－多元化する国際生産ネットワーク－』中央経済社。
- 横井克典（2020 b）「国際取引からみた二輪車産業におけるグローバル競争の変容－1988年から2018年の貿易統計データに基づいて－」『九州産業大学 地域共創学会誌』第4号。
- 横井克典／東正志（2018）「二輪車部品サプライヤーの国際生産分業の進展－試論としての類型化－」『九州産業大学・経営学論集』第28巻第4号。