

令和 5 年 6 月 9 日現在

機関番号：37102

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2018～2022

課題番号：18K01826

研究課題名（和文）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

研究課題名（英文）Research on Reorganizing International Production System of Motorcycle Suppliers

研究代表者

横井 克典（Yokoi, Katsunori）

九州産業大学・地域共創学部・教授

研究者番号：50547990

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 3,400,000円

研究成果の概要（和文）：本研究では二輪車産業を対象に、部品サプライヤーがいかに自律的に最適な国際生産分業を編成するのかについて検討を加えた。研究期間を通じて、（1）完成車メーカーのグローバル競争のあり方が様変わりしており、（2）それによって、部品サプライヤーは階層を成して生じる不確実性（不確実性の重層構造と呼んだ）に対応しながら、国際生産分業を編成替えしていかねばならなくなったことを明確にした。さらに、（3）部品サプライヤーが海外生産拠点の役割を調整しながら、自社にとって望ましい国際生産分業のあり方を目指して試行錯誤してきたこと、一部の企業はそれを実現するための組織的な仕組みを整備しつつあることが明らかになった。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究では完成車メーカーと部品サプライヤーを総合した視点から、国際生産分業の編成・再編成を捉えるフレームワークを示し、不確実性の重層構造が生じるメカニズムを明確化した。従来の研究では、国際生産分業を編成替えする際の問題に対して、それほど関心が払われてこなかった。さらに、部品サプライヤーが主体として取り上げられることは少なかった。本研究により、完成車メーカー、部品サプライヤーそれぞれの位置に即して国際生産分業の編成替えに際する困難とその解決の方向性を検討できるようになった。同時に、本研究の成果は、不確実性の重層構造に直面している部品サプライヤーに実務面での有益な示唆を与えている。

研究成果の概要（英文）：This study investigates and analyzes how motorcycle suppliers reorganize their international production systems. As a result of the research, the following three points revealed: (1) global competition among motorcycle manufacturers have been changing dramatically since around 2000, (2) thereby, suppliers have had to reorganize their international production systems in dealing with three levels of uncertainty, (3) suppliers have been trying to achieve their optimal international production systems through coordinating the roles of their overseas production bases, and some suppliers have developed organizational mechanisms for adapting their international production systems to three levels of uncertainty.

研究分野：経営学，国際経営

キーワード：国際生産分業 二輪車産業 部品サプライヤーの国際化 戦略的拠点配置 グローバルサプライヤーシステム 資源配置の調整の仕組み

科研費による研究は、研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため、研究の実施や研究成果の公表等については、国の要請等に基づくものではなく、その研究成果に関する見解や責任は、研究者個人に帰属します。

1. 研究開始当初の背景

国際化を進め、多様な国・地域に拠点展開した日本の製造企業は、変わりゆく市場・競争環境の中で、自社にとって望ましい国際的な水平的生産分業(最適な国際生産分業)の形を模索している。ただし、模索のあり方は完成品企業と部品サプライヤーでは大きく異なる。部品サプライヤーは、ある時には自社が組み込まれている完成品企業の生産ネットワークを活用し、またある時には完成品企業の動きと異にして自律的に組織を調整し、最適な国際生産分業を形成していかなければならない。だが、このことは容易ではない。拠点の立地選択や現地での事業展開といった国際生産分業の形成に関わる要素が、完成品企業の動向に大きく左右されるからである。事業活動を海外へと広げた日本の部品サプライヤーは、この困難な課題の解決を強く要請されている。

しかし、必ずしもこの方面の研究蓄積は十分ではなかった。個別の海外拠点、もしくは特定拠点間の関係性に注目して、競争優位の構築・強化を論じた研究や、理念型・モデルから複数の拠点を束ねたネットワークを築く重要性や企業が目指す到達点を提唱した研究など、これまで優れた研究成果が積み重ねられてきている。一方で、国際生産分業全体を具体的に捉えることや、それを形成する際に、あるいは最適な形へと再編成する際に生じる問題には、不思議なことにそれほど関心が払われてこなかった。しかも、従来の研究では、部品サプライヤーが主体として取り上げられることは少なかった。それゆえ、国際生産分業の編成替えに際して、部品サプライヤーが直面する独自の課題や、その課題がどのようなメカニズムによって生じるのかは解明されてこなかった。

こうした先行研究の空白を埋めるためには、部品サプライヤーが抱える独自の要因を洗い出し、理念型・モデルが示した到達点へと至るプロセスを明らかにしなければならない。この点の解明を試みようとしたことが本研究の出発点であった。

2. 研究の目的

上記の背景のもと、本研究は、部品サプライヤーがいかに自律的に最適な国際生産分業を編成するのかについて、グローバル市場で日本の完成品企業(以下、完成車メーカーと記述する)が華々しい成果を上げている二輪車産業を事例に考察・分析を行った。具体的には、次の2つの課題を解明することを目的とした。

課題1: なぜ、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)は国際生産分業の編成・再編成を迫られるようになったのか、そうした状況を生み出した部品サプライヤー独自の課題とは何か。

課題2: 国際生産分業の編成・再編成に際して、部品サプライヤーは、企業内部にどのような調整の仕組みを有しているのか。

本研究で対象とした二輪車産業では、部品サプライヤーがまさに自律的に国際生産分業のあり方を模索しなければならない状況にある。かつて、日本の完成車メーカーは現地生産・現地販売を海外進出の基本的な方針とし、古くから数多くの国・地域に生産拠点を設立してきた。その方針によって各国・地域で高い市場シェアを獲得し、その積み重ねが完成車メーカーの国際競争力として結実している。しかし、2000年以降、完成車メーカーは従来の方針に加える形で、各国・地域の拠点の特徴を踏まえた国際生産分業の形成を試みていく。それゆえ、現地で必要となる部品を現地で作ることに取り組んできた部品サプライヤーは、完成車メーカーの方針の変化への対応を余儀なくされている。それだけではなく、市場的な要因によっても、部品サプライヤーは自社の国際生産分業のあり方を見直す段階にある。アジア各国・地域の二輪車市場はこれまで概ね拡大傾向にあり、産業全体の発展を牽引してきたが、成熟段階を迎える国・地域が多くなってきた。各国・地域での生産量・販売量が増加している時には、部品サプライヤーが、同じ部品を生産する拠点を複数の国・地域に設置しても大きな問題は生まれなかった。しかし、ある国での生産量・販売量が停滞傾向に向かうことで、拠点間の機能的重複が部品サプライヤーにとって大きな問題として浮上したのである。

部品サプライヤーは完成車メーカーが構築した生産ネットワークに完全に追随するのではなく、自律的に国際生産分業のあり方を転換することを強く求められている。このことから、本研究課題を検討するうえで、二輪車産業は最も適した事例であると考えた。

3. 研究の方法

本研究では、当初、次の2つのステップによって上記の研究課題を解明する予定であった。

第1に、2次資料から部品サプライヤーの国際生産分業を類型化したうえで、それぞれの類型を代表する部品サプライヤー数社を絞り込む。

第2に、それら企業が有する国内外の拠点へのフィールド調査(生産現場視察・インタビュー)によって、研究目的で記載した課題1および2を解明する。

国際生産分業の編成・再編成プロセスを正確に捉えるためには、各生産拠点の発展と拠点が立地する国・地域の環境の変化の軌跡を洗い出さなければならない。そのためには丹念なフィールド調査が必須である。しかし、本研究が分析対象とした企業は、1次部品サプライヤーだけを取り上げて約400社以上存在した。すべての企業に対してフィールド調査を実施すると、1社当たりの検討が不十分になる可能性があるため、数十社に絞り込むことにした。

研究期間1年目に第1のステップから第2のステップに迅速に移行し、対象とした部品サプライヤー数社の本社および当該企業が各国・地域に配置した生産拠点・販売拠点に対するフィールド調査を実施した。しかし、第2のステップに本格的に着手した研究期間2年目（令和元年度）から、COVID-19の影響によって国内外のフィールド調査を十分に実施することが難しくなった。それゆえ、研究期間2年目以降は、研究目的の課題1に重きを置き、文献および各国・地域の業界新聞・団体や二輪車雑誌、二輪車統計データを幅広く収集し、多面的に検討を加えることにした。

4. 研究成果

本研究を通じて、大きく以下の3点の成果を挙げた。

(1) 完成車メーカーのグローバル競争のあり方の変化

課題1に接近するために、部品サプライヤーの顧客である完成車メーカーの動向を検討し、次のことが明らかになった。

二輪車産業では、2000年頃からグローバルレベルの完成車メーカーによる企業間競争のあり方が様変わりしていく。その要点は、将来的に大きな需要が見込める国・地域に生産拠点を設立し、現地生産した二輪車を主軸に立地国市場を獲得するという競争に、各国・地域に配置した生産拠点による国際的な二輪車供給網の形成を通じた競争が新たに加わっていくことにある。このような移行を明確にするために、 P_1 の競争の期間をピリオド1、 P_2 の競争の期間をピリオド2と表現した。このピリオド1の競争を他社に先駆けて主導したのが、ピリオド2の競争で高い生産シェアを獲得していた日本の完成車メーカーであった。一方、産業内での競争がピリオド2へ移行する中で、中国の完成車メーカーは本国での生産に集中し、自国および日本の完成車メーカーがまだ大きなシェアを獲得していない国・地域へ出荷することで、国際市場の獲得を狙っていく。中国の完成車メーカーは日本の完成車メーカーとは対極的な方向性で海外展開を進め、競争の変化に応じようとしていた。

こうした企業間競争のあり方の変化から影響を受けて、二輪車完成車および部品の国際取引（当該国・地域から他国・地域への輸出入）は大きく変容している。各国・地域の二輪車輸出入データ（金額）を用いて、1988年から2018年に至る国際取引の変化を追跡したところ、二輪車各社の行動に伴い、数多くの国・地域が多様な国・地域へと国際取引を拡げ、完成車・部品の輸出額および純輸出額を伸ばしていた。それまで、世界の二輪車貿易の主軸は日本であったが、ピリオド1からピリオド2へと移り変わる中で、二輪車貿易がますます複雑になっていく。各社が二輪車をどの国・地域で生産し、どこにむけて出荷するのが最適かを模索し始めていることが、国・地域を単位とした国際取引に色濃く反映されていたのである。

このように、完成車メーカーのグローバル競争のあり方の変化、つまりピリオド2への移行を明確にした。そのうえで、こうした完成車メーカーの動向が、部品サプライヤーにいかなる課題を新たに生じさせたのかを考察した。

(2) 部品サプライヤーの国際生産分業の編成・再編成に関する課題

完成車メーカーが各国・地域に配置した拠点を活かした国際的な生産分業を形成し始めていく中で、したがってピリオド2へと移り変わる中で、部品サプライヤーは完成車メーカーの編成替えの動向と自社の海外立地の方針と照らし合わせて、恒常的に自社の国際生産分業の妥当性を検討し、必要であれば、拠点配置を再編成していかなければならなくなった。以下で述べるように、そもそもいずれの企業においても自社にとって最適な拠点配置を実現し続けることは極めて難しい。ただ、各国・地域の市場と向き合う完成車メーカーと、完成車メーカーを顧客とする部品サプライヤーでは、国際生産分業の編成替えに際して抱える課題が異なる。むしろ、完成車メーカーが直面した国際生産分業の調整に伴う困難が、部品サプライヤーに新たな課題を生じさせているという性格を持つ。本研究によって明らかになった新たな課題が生じたメカニズムの要点は、次の通りである。

企業が国際生産分業の再編成において直面する困難は、市場、拠点、長期性（時間）の3つの要因からもたらされる。時間の経過に伴って、個別の市場は多様な方向へと変わっていく。一方で、立地した市場の動向に影響を受けて、さらに当該拠点の自発的な資源蓄積によって、拠点も様々なベクトルに成長を遂げていく。これら市場と拠点の変化に応じるために、もしくは変化に先んじて、企業は自社が配置した個々の拠点の役割を見直していかなければならない。こうして、個々の市場と拠点の変化を契機として、企業は国際生産分業の編成替えに着手することになる。しかし、そこでの編成替えは、個々の拠点の活用のあり方を踏まえた長期的な国際生産分業の構想に基づいたものであることが求められる。個別市場への対応を図るからといって、場当たりに拠点の役割に手を加えてしまったら、複数拠点で機能的重複が生じたり、当該拠点における知識や能力の蓄積を阻害したりするからである。このように、時間の経過に伴う市場の変化、それ

が促す拠点の変化が不確実な中で、企業は国際生産分業の長期構想を描き、その編成・再編成を試みていかねばならないのである。

このことを踏まえると、完成車メーカーとしても、最適な国際生産分業を目指す中で、市場と拠点の変化に対して不確実性を抱えている。完成車メーカーは不確実性のもとで市場と拠点の変化に応じるために、もしくは変化の傾向を予測し、次なる国際生産分業のあり方を模索し構想を練りながら、個々の拠点の役割を調整し変更を加えていく。なお、一部の完成車メーカーは、これを実現するために、本社および各海外拠点の密な連携による国際生産分業の調整の仕組み（調整機構）を組織内部に用意していることがわかってきている。

しかし、部品サプライヤーは、完成車メーカーがいかに拠点の役割を調整していくのかを予見することが難しい。完成車メーカーが自社の国際生産分業の構想を更新した際に、それを頻繁に、かつ詳細に部品サプライヤーと共有するわけではないからである。それゆえ、部品サプライヤーは必ずしも正確に完成車メーカーの動向を見通すことができない。部品サプライヤーからすれば、完成車メーカーが国際生産分業をいつ、いかなる方向へと編成替えるのが不確実である。さらに、完成車メーカーが国際生産分業に調整を加えたとしても、すべての拠点の役割が変わるわけではないし、変更の影響が特定の部品に留まることもある。そのため、部品サプライヤーにとってみれば、その時々々の完成車メーカーの動きに対応が必要であるのか、どのように応じるのが不確実である。加えて、複数の完成車メーカーと取引する部品サプライヤーは、完成車メーカーごとに自社に与える影響の範囲が異なるため、さらに対応のあり方が不確実になる。

ピリオドが進むにつれて部品サプライヤーは、完成車メーカーが抱える不確実性を起点とした階層的な不確実性という新たな課題と対峙しなくなってきた。このような階層的な不確実性を、本研究では不確実性の重層構造と表現し明確化した。ここで記載した(2)の成果と先にみた(1)の成果から、研究目的の課題1は十分に解明されたと考えている。

(3) 部品サプライヤーによる不確実性の重層構造への対応のあり方

上述のように、部品サプライヤーは不確実性の重層構造のもとで、いかに自社の国際生産分業を調整し再編成させていくかが強く問われるようになった。部品サプライヤーの対応のあり方（課題2に該当する）を明らかにするために、本研究では2つのアプローチをとった。

第1に、データ(2次資料)から部品サプライヤーの国際生産分業の状況を把握した。具体的には、ピリオドへ移行した2014年時点のデータが入手できる部品サプライヤー226社(企業グループで捉えると205社)を対象として、各社がどの国際生産分業の類型に該当するのかを明確にした。そこで用いた類型は、A-Type)本国から部材輸出する企業、B-Type)海外拠点での現地生産・現地納入を行う企業、C-Type)本国からの部材輸出と海外拠点での現地生産・現地納入を行う企業(A-TypeとB-Typeの組み合わせ)、C'-Type)C-Typeであることが確実であり、D-Typeの可能性が高いと考えられる企業(データの制約からC-TypeかD-Typeかが確定できない企業が存在するために、このC'-Typeを設けた)、D-Type)本国からの部材輸出と海外拠点での現地生産・現地納入に加えて、海外拠点から他国・地域へと部材供給する企業、の5つである。

B・C-Typeは、ピリオドにおける完成車メーカーの拠点配置とリンクした国際生産分業の形を維持したままでも対応できる部品サプライヤーであり、全体の43%(企業グループも同値)を占めた。一方で、C'・D-Typeは、完成車メーカーのピリオドの拠点配置とは異なる国際生産分業を形成している部品サプライヤーであり、全体の23%(企業グループでは24%)であった。このように部品サプライヤーの国際生産分業には多様なバリエーションがある。このことから、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あり方を模索していることが推察された。

とはいえ、この作業によって捉えた部品サプライヤーの状況は、単年(2014年時点)のものである。部品サプライヤーが模索し続けてきたことを明確にするためには動的に捉えなければならないが、2014年以降の同種のデータが存在しない。そこで、本研究では、データ(2次資料)から部品サプライヤーが有する海外生産拠点の長期的な変化を追跡し把握した。部品サプライヤーが国際生産分業の編成替えを試みてきたのであれば、ピリオドからピリオドにかけて、部品サプライヤーの海外生産拠点の役割に変更が加わっていくと想定されるからである。長期間のデータが揃う企業の動向から概ね把握できたのは、ピリオドが進むにつれて、自社の最適な国際生産分業の形成にむけて、海外生産拠点の役割を調整しながら試行錯誤する部品サプライヤーの姿であった。

こうしたデータ(2次資料)を用いた一連の作業から、部品サプライヤーが国際生産分業の形成に関して複雑なマネジメントを強く要請されるようになってきたことを明確にした。さらに、そこでは国際生産分業の構想をいかに描くかが部品サプライヤーに問われており、そうした構想を反映させるための各社の組織的な調整の仕組みが国際生産分業の違いを生み出していることを試論的に論じた。

第2に、研究の方法で述べたように、COVID-19の影響によって大きく制約されたものの、フィールド調査から部品サプライヤーの国際生産分業の調整の仕組みの実態を把握した。その結果、ピリオドで生じた不確実性の重層構造に応じようと、国際生産分業の調整の仕組みを組織内部に整備しつつある部品サプライヤーが複数存在することが判明した。加えて、そうした部品サプライヤーでも、企業によって国際生産分業の調整の仕組みづくりの手順や進捗の違いがあ

ることも把握できた。同時に、国際生産分業の調整の仕組みの整備に着手する契機が、完成車メーカーの動向に翻弄された経験によって、あるいは完成車メーカーの調整の仕組みに触発されて、といったように多様であることがわかってきている。一方で、苦境にある中でも国際生産分業の調整の仕組みの構築にそれほど関心を寄せていない部品サプライヤーや、自社の海外生産拠点が少ないことから、従来の調整のあり方に問題が生じていない部品サプライヤーが存在することも把握できた。こうした成果の一端を学会で口頭発表したものの、いまだ学会発表および論文として公表できていないものもある。研究メンバーそれぞれが、早急に成文化していく予定である。

以上のように、課題 2 はある程度まで解明できたが、COVID-19 の影響から、必ずしも十分に数多くの部品サプライヤーの国際生産分業の調整の仕組みの実態を解明することが難しかった。部品サプライヤーの国際生産分業の調整の仕組みの研究は、今後、さらに実態を積み重ね、精緻化していく必要があると考えている。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計9件（うち査読付論文 0件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 9件）

1. 著者名 横井克典	4. 巻 第49号（経営学論集第92集）
2. 論文標題 最適な資源配置を目指し続ける調整機構 - 本田技研工業・二輪事業の国際分業の事例 -	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 日本経営学会誌	6. 最初と最後の頁 56-66
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -
1. 著者名 藤本隆宏、新宅純二郎、富野貴弘	4. 巻 554
2. 論文標題 強靱なサプライチェーンの構築：『米国大統領経済報告』（2022）第6章を読む	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 東京大学ものづくり経営研究センター・ディスカッションペーパー	6. 最初と最後の頁 1-44
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -
1. 著者名 横井克典	4. 巻 第72巻第5号
2. 論文標題 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-	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 同志社商学	6. 最初と最後の頁 817-837
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） 10.14988/00027945	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -
1. 著者名 富野貴弘	4. 巻 第72巻第5号
2. 論文標題 グローバル・サプライチェーンマネジメントの現状と課題	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 同志社商学	6. 最初と最後の頁 767-787
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） 10.14988/00027943	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている（また、その予定である）	国際共著 -

1. 著者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino	4. 巻 526
2. 論文標題 Triad perspective of global supply chain integration	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東京大学ものづくり経営研究センター・ディスカッションペーパー	6. 最初と最後の頁 1-20
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino	4. 巻 527
2. 論文標題 Triad perspective of global supply chain integration among R&D, production, and marketing activities	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東京大学ものづくり経営研究センター・ディスカッションペーパー	6. 最初と最後の頁 1-10
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino	4. 巻 528
2. 論文標題 Factory based new business development - Diversification strategies through organizational capability of manufacturing -	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東京大学ものづくり経営研究センター・ディスカッションペーパー	6. 最初と最後の頁 1-10
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino	4. 巻 529
2. 論文標題 Linking assignment strategy with technology transfer between parents and subsidiaries of multinational corporations: A case of digital still camera in China	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 東京大学ものづくり経営研究センター・ディスカッションペーパー	6. 最初と最後の頁 1-15
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

1. 著者名 横井克典	4. 巻 4
2. 論文標題 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	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 九州産業大学 地域共創学会誌	6. 最初と最後の頁 45-73
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -

〔学会発表〕 計11件 (うち招待講演 1件 / うち国際学会 4件)

1. 発表者名 横井克典
2. 発表標題 二輪車企業における国際分業の再編成 - サプライチェーンの視点から -
3. 学会等名 アジア経営学会第29回全国大会 統一論題
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 東正志
2. 発表標題 日系企業の国際分業 自転車産業と二輪車産業を事例として
3. 学会等名 日本経営工学会・関西支部 (招待講演)
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 横井克典
2. 発表標題 最適な資源配置を目指し続ける調整機構 - 本田技研工業・二輪事業の国際分業の事例 -
3. 学会等名 日本経営学会第95回大会統一論題 (於: 同志社大学 オンライン開催)
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino
2. 発表標題 Factory based new business development - Diversification strategies through organizational capability of manufacturing -
3. 学会等名 28th EurOMA Conference (オンライン開催) (国際学会)
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 富野貴弘
2. 発表標題 日本自動車メーカーの グローバル・サプライチェーンマネジメントの現状と課題
3. 学会等名 日本経営学会第94回全国大会
4. 発表年 2020年

1. 発表者名 東 正志・横井克典
2. 発表標題 東アジア製造業の世界市場におけるポジショニングー二輪車産業と自転車産業の事例ー
3. 学会等名 工業経営研究学会第34回全国(国際)大会(於:台湾東海大学)(国際学会)
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 東 正志
2. 発表標題 山陰企業の自動車部品事業への参画
3. 学会等名 産業学会自動車産業 研究部会(中部)2019年度第1回研究会
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 富野貴弘
2. 発表標題 日本自動車メーカーのグローバル・サプライチェーンマネジメントの現状と課題
3. 学会等名 日本経営学会関東部会例会（於：明治大学）
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 西村智子・富野貴弘
2. 発表標題 Uncertainty of natural materials and various aspects of the supply chain: Case study of two automobile parts manufacturing companies in Japan
3. 学会等名 26th EurOMA Conference (Hanken School of Economics, Helsinki, Finland) (国際学会)
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 横井克典, 東 正志
2. 発表標題 二輪車部品サプライヤーの国際生産分業体制の最適化にむけて - 完成車メーカーと部品サプライヤー間に生じる差異 -
3. 学会等名 日本経営学会第92回大会
4. 発表年 2018年

1. 発表者名 Masayasu Nagashima, Junjiro Shintaku, Takahiro Tomino
2. 発表標題 Triad perspective of global supply chain integration among R&D, production and marketing
3. 学会等名 25th Annual EurOMA Conference (国際学会)
4. 発表年 2018年

〔図書〕 計5件

1. 著者名 経営学史学会、信夫 千佳子	4. 発行年 2022年
2. 出版社 文眞堂	5. 総ページ数 252
3. 書名 生産性のマネジメント 本書収録の第8章：富野貴弘「グローバルSCMと生産性」	

1. 著者名 佐伯靖雄編	4. 発行年 2021年
2. 出版社 晃洋書房	5. 総ページ数 264
3. 書名 東北地方の自動車産業 - 震災から十年、経済復興の要として - 本書収録の第8章：東 正志「鳥取県における企業支援体制と地場企業の発展方向性」(213-227ページ)	

1. 著者名 塩地 洋、田中 彰	4. 発行年 2020年
2. 出版社 中央経済社	5. 総ページ数 296
3. 書名 東アジア優位産業 多元化する国際生産ネットワーク 本書収録の第7章：東 正志「自転車 東アジアの優位性持続と新たな市場の拡大」(105-119ページ)	

1. 著者名 塩地 洋、田中 彰	4. 発行年 2020年
2. 出版社 中央経済社	5. 総ページ数 296
3. 書名 東アジア優位産業 多元化する国際生産ネットワーク 本書収録の第4章：横井克典「二輪車 国際生産分業の進展」(53-70ページ)	

1. 著者名 佐伯靖雄	4. 発行年 2019年
2. 出版社 晃洋書房	5. 総ページ数 348
3. 書名 中国地方の自動車産業 人口減少社会におけるグローバル企業と地域経済の共生を図る 本書収録の 第5章：東 正志「山陰企業の自動車事業への参画」(179-197ページ)	

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
研究分担者	東 正志 (Azuma Tadashi) (20436497)	名城大学・経営学部・准教授 (33919)	
研究分担者	富野 貴弘 (Tomino Takahiro) (90366899)	明治大学・商学部・専任教授 (32682)	

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------