

平成 30 年 6 月 6 日現在

機関番号：22604

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2014～2017

課題番号：26380513

研究課題名(和文) 国際分業行動移行期における国際経営管理の実証的研究

研究課題名(英文) Studies on management of international specialization in the transitional phase

研究代表者

森本 博行(Hiromichi, Morimoto)

首都大学東京・社会科学部研究科・客員教授

研究者番号：90404954

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,000,000円

研究成果の概要(和文)：本研究の目的は、分散生産(フラグメンテーション)下にある、アジアにおいては日系複写機・プリンタ企業、欧州においては日系自動車企業を事例にして分散生産に移行した要因と国際経営管理の変化について検討することにある。先行研究として分散生産の理論的な検討はこれまで国際経済学からの立場で主に行われて来たが、国際経営論の立場で検討した。その要因を要約すると、第一に市場における競合企業の脅威と戦略転換、第二に後発国である新生産国が誘因となる新たな制度の構築、第三に既生産国の経済発展に伴う産業政策の変更であり、これらの要因が同時期に行われることにあった。英国のEU離脱に伴う分散生産の課題についても検討した。

研究成果の概要(英文)：The purpose of this study is to examine the factors that shifted to a fragmentation and the change of international business management by taking Japanese printer companies in Asia and Japanese automobile companies in Europe under the distributed production system (fragmentation).

As a previous study, the theoretical study of a fragmentation has been mainly done in the position of international economics, but this research has significance to consider in the view of international management theory. To summarize the factors of the fragmentation, firstly, the threats and strategic transformation of competitors in the market, secondly the establishment of a new system triggered by new producers which are developing countries, third, a change in industrial policy accompanying with economic development of the existing production country, and these factors were to be carried out at the same time. I also considered the issue of the fragmentation in Europe associated with Brexit.

研究分野：国際経営論

キーワード：国際分業行動 分散生産 複写機・プリンタ産業 自動車産業 EU Brexit 珠江デルタ 外資企業優遇策

## 1. 研究開始当初の背景

(1) ハイ・ベロシティ (high velocity) と呼ばれる今日のグローバルな事業環境は、製品、サービス、人材、知識やノウハウが比較的自由に国境を越えて動き、技術革新、消費者ニーズ、事業機会は絶え間なく、しかも急速に変化する一方、EU や ASEAN など地域経済圏の拡大、旧東欧諸国やアジア諸国の経済特区を活用した多様な産業政策による企業誘致の強化、製品設計や製造プロセスのアウトソーシング企業の出現、電子部品や化学部材の中間財市場の発達、情報通信や交通・物流インフラの発達によって、従来の製造業のグローバルな生産体制が著しい変化を見せる、国際分業行動移行期にある。

(2) 国際分業行動移行期にあって、アジアでは 2008 年の中国の外資優遇政策の廃止、2010 年に ACFTA (中国 ASEAN 自由貿易協定) による ASEAN プラスワンの発効、2011 年発生した東日本大震災やタイの洪水によるサプライチェーンの断絶、2015 年末の AEC (ASEAN 経済共同体) の発足を契機として、中国の珠江デルタなどの特定地域に集中的に展開していた製造業は従来の国際分業体制を ASEAN 地域に広く分散させる生産体制 (fragmentation) を敷く動きがあった。とくに代表的な事例は、深圳を中心とする珠江デルタの部品生産から組み立てまで一貫通貫の産業集積を形成してきた複写機・プリンタ企業のベトナムやフィリピンなどの ASEAN 諸国への展開である。

(3) また欧州においては、英国の EU 離脱で問題化した自動車産業の分散生産について検討した。1980 年代後半に日系自動車企業は欧州に対するゲートウェイとして英国に生産拠点を設けたが、2000 年代以降、エンジンやトランスミッションなどの基幹部品をポーランドやルーマニアなどの旧東欧地域やトルコなどでの分散生産を進めてきた。自動車会社を事例にしたのは、英国・大陸諸国間で国境を越えて、生産拠点間や協力企業と垂直的に相互依存する分散生産が行われており、英国の EU 離脱の顕著な影響が想定されるからである。

## 2. 研究の目的

(1) 本研究の目的は、国際分業行動移行期にあって、アジアにおいては日系複写機・プリンタ企業、欧州においては日系自動車企業を事例にして、ボーダレスな地域経済圏を前提とした国際分業体制の一環である分散生産の実態と今後の課題を検討することにある。

(2) さらに本研究では、日系自動車企業の分散生産の経緯とその要因を明らかにし、分散生産における国際経営管理組織としての地域統括会社の機能に加えて、欧州地域における分散生産に対する英国の EU 離脱がもたらす日系自動車企業の課題について検討することにある。

## 3. 研究の方法

(1) 本研究では、分散生産についてマキラドローを事例とした文献研究によって「マキラドロー仮説」を抽出し、アジアと欧州の事例について検証した。検証にあたっては、JETRO 等の調査資料を参照した。また複写機・プリンタ企業については、中国・深圳およびフィリピン・パタンガスの日系企業、自動車企業について英国に進出している日系企業を訪問して、聞き取り調査をした。

## 4. 研究成果

(1) 分散生産の導入レベルの程度を決定する要因としては、第一に技術的分割可能性 (divisibility of production processes)、第二に生産工程の労働集約的要素の集約度 (生産工程に労働集約的プロセスが含まれる程度、factor intensity of the process)、第三に各生産工程の技術的な複雑性の存在 (technological complexity of each process)、第四に製品価値に対する重量比率 (value to weight ratio of the product) が挙げられる (Lall et. al 2004)。

分散生産が促進された背景には、国際貿易の制度的変化に加えて、製品設計および生産工程のデザインにアーキテクチャの概念が導入されたことも要因として挙げられる。

分散生産は、従来の用語を用いれば、企業内垂直的の工程間分業であり、製品を地域ごとにわければ水平分業の要素も加味される適地生産を行うということになる。高度な人的・物的資本集約的プロセスと労働集約的プロセスを分離した事例としては、アメリカの「在外付加価値関税制度 (関税簡素化法 (806.30)、関税分類法 (807.00))」の導入とメキシコの輸出保税加工企業制度を活用したマキラドローでの適地生産があった。これは、アメリカ国内で生産活動を行っていた製造業が、メキシコに製品の組み立てに必要な製造設備を設置して、アメリカ国内で生産した部品や材料を輸出し、それをメキシコで組み立てて逆輸入した場合には、メキシコにおける付加価値生産部分だけ、つまりメキシコで組み立てのために支払った賃金だけに 5 パーセントの輸入関税が付加される制度であった。(図 1)

### アメリカ企業の事業戦略の強化

日本など、アジアからの安価な製品流入の脅威

### アメリカ政府の政策変更

- 在外付加価値関税制度の創設
- 要加工: 関税簡素化法 (806.30, 1954)
- 加工不要: 関税分類法 (807.00, 1962)

### メキシコ政府の新たな政策

- 輸出保税加工企業制度構築 (1965)
- マキラドローを内陸部へ拡張 (1972)
- ペノの大幅切り下げ (1982)



図1 北米での分散生産の構図

制度導入には、生産プロセスを距離的・時間的に分割させることから生じる物流やコミュニケーション費用に加えて付加価値に対する税負担などの付随的に発生するサービス・リンク・コストが、賃金の軽減部分で吸収される必要があったが、むしろテレビや自動車などの日本からの安価な製品流入の脅威に対するアメリカ企業の事業戦略の転換、アメリカ政府の制度変更、メキシコ政府のマキラドーラ制度構築という3者の意図の結果であった。これを分散生産に対する「マキラドーラ仮説」とした。

(2) 珠江デルタは、広東省を流れる珠江河口の深圳、広州、珠海を結ぶ三角地帯であり、

|        | 経済特区   | 経済技術開発区             |
|--------|--|---------------------|
| 企業所得税率 | 15%  | 製造業:24%<br>非製造業:30% |
| 企業所得特例 | 期間減免<br>製造業:経営期間10年以上の企業に対して、利益計上後の2年間免税、3年間半免(二免三減) |                     |
| 特例措置   | 先進技術企業:さらに3年間10%(三減)<br>製品輸出企業:無期限10%。               |                     |
| 税額還付   | 利益剰余金を再投資した場合、納税額の40%を還付。                            |                     |
| 税額控除   | 配当所得から控除   |                     |
| 消費税    | 製造・営業設備、原材料、部品、輸送機器、事務用品:免税、石油等、家財道具:減免              | 左記に加えて、輸出用原材料等:免税   |
| 関税     | 製品輸出:免税 増徴税を課税するが納税額を還付。                             |                     |
| 関税     | 国内販売:関税・増徴税を課税。                                      |                     |

表1 中国の外資優遇政策(2007年まで)

1980年に香港に近接した深圳、珠海が経済特区に、1984年に広州が経済技術特区に指定され、外資企業に優遇措置を付与した。(表1)初期段階においては、香港を拠点とする外資企業が珠江デルタの郷鎮企業に生産委託する来料加工貿易の生産拠点として発展してきた。

珠江デルタへの日本の複写機・プリンタ企業は、1990年1月のキヤノンの進出以降、リコー、ブラザー工業、セイコーエプソン、富士ゼロックス、沖データ、東芝テック、京セラドキュメント、コニカミノルタといった完成品メーカーや感光体などの部品企業が進出し、複写機やプリンタなどの事務機器の産業集積(agglomeration)が形成された。

複写機やプリンタは、製品として、技術的分割可能性、生産工程の労働集約的要素の集約度、各生産工程の技術的な複雑性の存在、製品価値に対する重量比率の最適化、製品設計および生産工程のデザインにアーキテクチャ概念が導入されているということで、1990年代から2000年代初頭にかけて日本からのフラグメンテーションが顕著になった。珠江デルタの進出初期においては、ドラムユニットやレーザーユニットなどの基幹部品や半製品を日本から輸入して、完成品の組み立てを行ったが、現在ではほとんどの部品デバイスを珠江デルタで調達できるようになっており、効率的なサプライチェーンが形成された。さらに2007年以降、珠江デルタと垂直的な関係を維持しながら、ASEAN諸国への分散生産を加速させた経済産業省の「第45回海外事業活動基本調査(2014年実績)」によ

ると、ASEAN地域では、タイ、インドネシア、ベトナム、フィリピンでの日本企業の法人数の増加が2011年以降、顕著に見られる。国際分業体制の見直し、日本企業で行われていることが推測される。複写機・プリンタ企業を見ると、近年、ベトナムのハノイ、ハイフォン地域とフィリピンのバタンガス地域に新たな生産拠点を設けることが顕著であった。「マキラドーラ仮説」に従うと、その要因は、第一に中国政府の産業政策と労務政策の変更、第二にサムスン電子などの競合企業への対抗するための日本企業の事業戦略の強化、第三にASEAN経済共同体の発足等に加えて、高度な先進的技術を有する外国企業を優遇するASEAN諸国の誘致強化の産業政策が挙げられる。(図2)

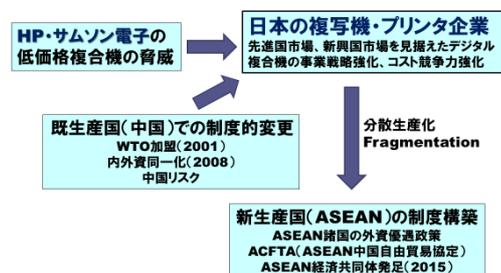


図2 アジアでの分散生産の決定要因

中国政府は、2008年1月に外資優遇措置を撤廃するとともに、労働契約法を施行した。その背景には、中国は、2001年にWTO加盟したが、その時に国際公約として求められた「内外資同一化」があった。その結果、企業所得税法では、外資企業に対する優遇税率が廃止(2007年)され、国内企業と同率となり、課税優遇措置として「二免三減(2年間免除3年間半減)優遇税制」、先進的技術企業に対する3減(3年間半減期間の延長)、製品輸出企業に対する税率半減・再投資の税還付制度、輸入設備の免税制度が廃止された。また労働契約法では、従業員が連続して10年間の勤務、あるいは雇用契約を3回更新した場合には、正規従業員としての雇用保証、就業規則の制定・改訂の場合の労働者関与義務、労働争議の仲裁費用の無料化、派遣労働者を従業員数の10パーセント以下にすることなど、労働者に対する権利保護が強化され、賃金上昇に加えて、社会保険料や各種手当の増加は、企業の労務負担を重くした。一方、深圳から海運等によって部品の輸送の容易なベトナムのハイフォンやフィリピンのバタンガスに経済特区が設けられ外資企業に対する優遇政策が強化された。日本企業は、米国企業のゼロックスやHPの後塵を拝しながら、1980年代以降、トナーカートリッジの発明やデジタル化の技術革新によってグローバル市場で競争力を維持しながら成長してきた。しかし、デジタル化は、

コモディティ化をもたらし、市場が縮小の傾向を示す中で低価格市場では HP とサムスン電子が高い世界シェアを獲得してきた。さらに両社は、先進国市場のみならず成長著しい新興国市場を取り込む一方、日本企業がこれまで強みを発揮してきたデジタル複合機市場に参入し、日本企業に脅威を与えてきた。日本企業は、グローバル市場の事業戦略の強化を求められており、キヤノン、富士ゼロックスをはじめとする日本企業は、珠江デルタの生産拠点を中国市場向け製品に転換する一方、ASEAN に展開する新たな生産拠点をグローバル市場向けのプラットフォーム開発を兼ねた生産拠点到転換する戦略を打ち出してきた。

(3) 欧州の自動車市場は、日本車と競合する小型車の製品ラインを持つ自動車企業が欧州各国に存在するという特殊性があり、日本の自動車企業は、1986 年以来、輸出総量規制と国別の割当制度による制限を受けていた。また各国政府も独自に規制を行っていた。たとえば日本車の市場シェアの上限は、英国では 11% に、フランスでは 3% に、イタリアでは 2% に、スペインでは 1% に制限されていた。1987 年にはアンチダンピング規制が強化され、アンチダンピング防止税の賦課や部品のローカルコンテンツ率を 60 パーセントにする政策が施行された。さらに「域内市場白書 (White Paper on Completing the Internal Market)」では 1992 年までに単一市場となるということで、EU は域外企業に対してこれまで以上に厳しい規制を課して、閉鎖的な保護主義となるのではないかと、という脅威があった。日系自動車企業は、欧州域内に生産拠点を設け、生産規模を拡大させて行った。日系自動車企業は、欧州域内に進出している複数の生産拠点の調整と統合による国際分業の効率化が求められ、その役割を地域統括会社で行おうとしてきた。

欧州で最初に乗用車の生産拠点を設置したのはホンダであった。ホンダは、1979 年に英国のブリティッシュ・レイランド社と技術提携して乗用車の現地生産を行った。ホンダは、1985 年、独自に英国に生産拠点を設けて、1989 年に生産を開始し、1991 年に統括管理機能をもつ欧州統括本社 (HME) をおいた。しかし、1999 年に販売のための統括機能を南欧担当についてフランスに、ドイツ以北の担当をドイツに移した。

日産は、1980 年にスペインの自動車企業であるモトール・イベリカを買収して商用車の生産を始めた。日産の乗用車生産は、1984 年に英国サンダーランド市の誘致を受けて 1986 年から乗用車の生産を始め、さらに欧州市場向けの車種開発を目的として、英国とスペインにテクニカル・センターを設けた。日産は、各国に分散した生産拠点と販売組織を域内企業として地域完結体制の実現と製造と販売を統合した戦略立案を行う目的で、1989 年に本社の第二海外事業部欧州室を母体とし

てオランダのアムステルダムに移転させて欧州地域統括会社を設立した。日産は、完成車の組み立てラインはサンダーランドに集約しているが、エンジンは、スペインやルノーの子会社であるルーマニアの DACIA から調達する一方、欧州全域から部品を購入している。一方、トヨタ自動車は、1968 年にポルトガルでトラックの生産を始めたが、1989 年にフォルクスワーゲンと提携してドイツで商用車の生産を開始した。欧州での本格的な進出は、1992 年に、英国で乗用車とエンジンの生産を開始したことによる。さらに 1994 年にトルコに生産拠点を設立した。1998 年には欧州全体の生産活動と技術開発を統括するとともに生産戦略を立案・推進するための地域統括会社 (TMEM) をベルギーのブリュッセルに設立した。TMEM は、1999 年にポーランドにエンジンの生産拠点を設け、TMEM は、2001 年にはフランスで小型車の生産を開始するとともに、ポーランドに第二工場として、トランスミッションとディーゼル・エンジンを供給するための生産拠点を設置し、さらにチェコではプジョー・シトロエンと合弁会社を設立して小型車の生産を推進した。2005 年には、販売機能と生産機能を統合した持株会社として、さらに地域社会との良好なコミュニケーション活動を行う地域統括会社 (TME) を設立した。地域統括会社の役割は、英国と大陸間に国際分業化した生産ネットワークによって、自動車のローカルコンテンツ率 60% を実現と生産と販売の効率化をはかることにある。

(4) EU 加盟国は英国を含めて現在 28 カ国であり、国家の枠組みを超えて単一市場の形成をはかってきた。EU 原加盟国の 6 カ国 (フランス、ドイツ、イタリア、ベネルクス 3 カ国) によって 1958 年に生まれた EEC (欧州経済共同体) は、1967 年 EC (欧州共同体) となり、70 年代以降には英国などが参加し、マーストリヒト条約 (1992 年締結) の発効によって 1993 年には EU (欧州連合) へと発展してきた。また 1996 年には EU・トルコ間で関税同盟が結成され、農産物などを除いてトルコの原因証明が得られれば、EU 市場内に関税なしに流通できることになった。

2004 年までの EU 加盟国は 15 カ国であったが、2004 年 5 月にはポーランド、ハンガリー、チェコなどの東欧 10 カ国が加盟し、その後ブルガリア、ルーマニア、クロアチアが加盟し、単一市場は東欧諸国まで拡大した。2004 年以降の EU 加盟国の拡大は、日本企業の国際分業体制が分散生産体制を選択する契機でもあった。分散生産は、生産ブロックを高度な人的・物的資本集約のプロセスと労働集約のプロセスに分けて、製品や部品を生産・輸出することであり、アジア地域における複写機・プリンタ企業の分散生産の要因を分析すると、サービス・リンク・コスト、賃金、コーディネーション・コストの低減したことによるものであるとして (木村 2003、2006)

さらに、分散生産が加速して行われる条件として、北米のマキラドーラの仮説と同様に、第一に市場における競合企業の脅威に対する企業の事業戦略の強化の意思、第二に新生産国の誘因となる新たな制度構築、第三に既生産国における経済政策の変更であった。欧州地域の分散生産は、日系自動車企業ばかりでなく、フォルクスワーゲンなどの欧州自動車企業でも行われている。「マキラドーラ仮説」に基づく三つの要因に従えば、欧州での分散生産の要因は、第一に1990年代以降の欧州市場における企業間競争の激化である。フォードは、欧州フォードで強い地位を築いていたが、1989年に英国のジャガーとランドローバ、スウェーデンのボルボを買収し、戦略を強化した。また従来の日系自動車企業の欧州生産に加えて、現代など韓国車が低廉な価格で欧州市場に参入したことによる。第二に新生産国であるトルコとチュニジアが1996年にEUと関税同盟を締結し、さらに2004年以降、東欧諸国がEUに加盟し、関税のない単一市場が拡大する一方、東欧諸国やトルコが外資誘致政策を打ち出し、進出企業にとって有利な経済特区が設けられたことにある。(図3、図4)

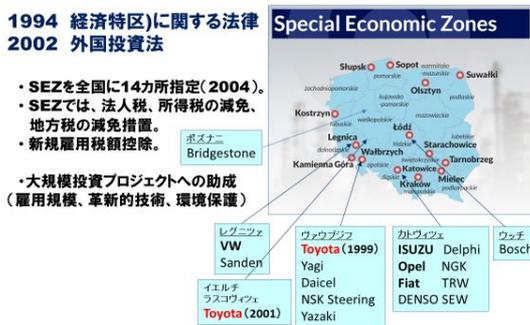


図3 ポーランドの外資誘致政策と進出企業



図4 トルコの外資誘致政策と進出企業

2000年代以降、日系自動車部品企業の東欧地域に生産拠点推移は著しい伸長を示している。第三に既生産国である経済政策のもたらす為替変動である。2002年にユーロ貨幣の流通が開始され、EUの経済通貨統合の第3段階にはいったが、英国は参加せずに「ポンド高ユーロ安」となり、著しい英国との著しい賃金格差を生じた。英国を生産拠点する自動車

企業にとって、2000年代ユーロ圏で分散生産を促進する状況が続いた。(5)英国の自動車産業の特徴は、英国自動車工業会(SMMT)の2017年のデータによれば、英国では自動車の約181万台、エンジン255万基が生産されているが、自動車の78パーセント(141万台)が輸出されている。英国で生産される自動車は、部品の約60パーセントをEU諸国から調達している。一方、英国で販売される約312万台の自動車のうち、228万台は、ドイツなどEU諸国から輸入に依存している。英国の自動車産業は、EU諸国との極めて強い相互依存関係にある、と言える。英国のEU離脱は、これまでの生産ネットワークの分断することになる。欧州における日本の地域統括企業の機能から、資金移動、人事・採用、自動車の型式認証、部品の購買調達、製造、リペアパーツ、製品輸出、販売金融、技術開発(知的財産権)について脅威と課題を列挙すると以下ようになる。(表2)

| 機能     | 脅威                        | 課題                         |
|--------|---------------------------|----------------------------|
| 資金移動   | 英国からEUへの投資・資金の移動に課税等の制約   | 英国・EU間の資金移動の非課税措置          |
| 人事・採用  | EU国籍の従業員の就労ビザや滞在手続きが必要となる | 就労ビザ、滞在手続きの簡素化、技能労働者の受入れ制度 |
| 型式認証   | EUと英国で認証が必要               | EUでの型式認証の適用措置              |
| 購買調達   | 部品の輸入に関税と通関手続き(手持ち在庫の増加)  | 無関税、無通関手続き通関手続きの簡素化        |
| 製造     | 域内原産地割合(RVC)を英国製部品への転換    | 英国・EU製部品に原産地を原産地として認める     |
| リペアパーツ | 輸入関税と通関手続き(英国内にパーツセンター新設) | 無関税、無通関手続き                 |
| 輸出     | 輸出での関税と通関手続き              | 無関税、無通関手続き                 |
| 販売金融   | EUでの金融機関の認定               | 金融機関の単一パスポート               |
| 技術開発   | 知的財産権の所有・理由               | 英国EU相互に権利維持                |

表2 英国のEU離脱と自動車企業の課題

(5)本研究においては、従来の国際経済学の先行研究に加えて、国際経営戦略の視点で北米のマキラドーラから抽出した分散生産に移行する仮説である、第一に既生産国の産業政策の変更、第二に新生産国での産業政策の強化、第三に産業における企業間競争の脅威のもたらす事業戦略の転換ないし強化、という三つの要因が同時に行われる事業環境にもとづいて、アジア地域における日系複写機・プリンタ企業、欧州地域における日系自動車企業を事例にして論証を試みた。分散生産は、国境を越えたボーダレスな地域市場を前提としている。欧州では英国のEU離脱、さらに北米ではトランプ政権によって北米自由貿易協定(NAFTA)の再交渉が進められており、その内容次第ではこれまで進められてきた分散生産体制にとって新たな課題が想定される。本研究では、英国のEU離脱を事例として分散生産のもたらす課題を具体的な検討したが、従来にない本研究の意義として考える。

<参考文献>

Deardorff (1998) 'Fragmentation in Simple Trade Model' The University of

Michigan School of Public Policy,  
Discussion Paper No.422  
Ghemawat, P. (2005) "Regional Strategies for Global Leadership" Harvard Business Review December 2005 (邦訳「グローバル競争とリージョナル戦略」Diamond ハーバード・ビジネス・レビュー2006年3月号)  
Jones, R.W. and Kierzkowski, H. (2000) 'Framework for Fragmentation'  
Fragmentation and International Trade, Oxford University Press  
Lall, S. et.al (2004) 'Mapping Fragmentation: Electronics and Automobiles in East Asia and Latin America' Oxford Development Studies QEHWP No.115  
Wakasugi, Ito and Tomiura(2008) 'Offshoring and Trade in East Asia: A Statistical Analysis' Asian Economic Papers Vol.7. No.3  
安室憲一(1992)『グローバル経営論』千倉書房  
伊藤、深尾(2005)「日本の産業間・産業内国際分業と対外直接投資：国内の物的・人的資本深化への影響」, Hi-Stat DP Series, No.115.  
木村福成(2003)「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」(開発金融研究所報14号 JICA)  
中田亮輔(2013)「機械産業におけるフラグメンテーションの進展と貿易コスト削減への政策課題」(JICA Research Institute フィールド・レポート No.1 )  
今井雅和、清水さゆり(2000)「グローバル企業における地域統括会社についての考察」高崎経済大学論集第43号第2号  
英国のEU離脱に関する政府タスクフォース(2016)「英国及びEUへの日本からのメッセージ」首相官邸ホームページ  
太田正孝(2016)『異文化マネジメントの理論と実践』同文館出版  
公文 溥(2006)「トヨタ自動車の欧州生産事業」経済志林 法政大学経済部学会  
高井 透(2015)「多国籍企業の組織デザイン」(諸上茂登、藤澤武史、嶋正『国際ビジネスの新機軸』同文館出版  
高橋浩夫(1991)『グローバル経営の組織戦略』同文館  
長谷川信次(1990)「日本企業の対応進出に関する考察」早稲田社会科学研究所第41号  
平賀英一(2007)「トヨタ自動車の海外地域会社について」東海学園大学研究紀要第12号  
森 樹男(2014)「日系多国籍企業の欧州統括本社の現状」弘前大学経済研究第37号

#### 5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計 0件)

〔学会発表〕(計 2件)

(1) 発表者(代表者): 森本博行  
発表標題:「英国の EU 離脱と日本企業の国際分業行動」  
第24回 国際ビジネス研究学会全国大会  
発表年: 2017年10月

(2) 発表者(代表): 森本博行  
発表標題:「国際分業行動移行期の日本企業の生産体制」  
第23回 国際ビジネス研究学会全国大会  
発表年: 2016年10月

〔図書〕(計 0件)

〔産業財産権〕

出願状況(計 0件)

名称:  
発明者:  
権利者:  
種類:  
番号:  
出願年月日:  
国内外の別:

取得状況(計 0件)

名称:  
発明者:  
権利者:  
種類:  
番号:  
取得年月日:  
国内外の別:  
〔その他〕  
ホームページ等

#### 6. 研究組織

(1) 研究代表者  
森本 博行 (MORIMOTO, Hiromichi)  
首都大学東京・社会科学部研究科・客員教授  
研究者番号: 90404954

(2) 研究分担者  
( )  
研究者番号:

(3) 連携研究者  
( )  
研究者番号:

(4) 研究協力者  
( )