

2010 年度博士学位論文（要旨）

東アジア自動車産業の域内統合に関する研究  
—自動車企業の域内ネットワークと制度構築—

指導 瀧井光夫 教授

国際学研究科  
国際関係専攻  
20642102  
金 永洙

## 目 次

序 章	9
1. 問題意識	9
2. 研究目的と研究方法	11
3. 本研究の独創性	13
4. 論文の構成	13
第 1 章 理論的考察	17
第 1 節 フラグメンテーション理論と GPN 理論	17
1. 二次元のフラグメンテーション理論	17
2. グローバル生産ネットワーク理論	20
第 2 節 日本型サプライヤー・システム	21
1. サプライヤー・システムとは	21
2. 日本型サプライヤー・システム	22
3. 日本型サプライヤー・システムの「三種の神器」	23
4. 開発システムの特徴	25
5. サプライヤー・システムの移転問題	27
第 3 節 制度上の経済統合	29
1. 制度上の経済統合理論	29
(1) ヴァイナーの関税同盟理論	29
(2) バラッサと経済統合 5 段階説	29
(3) バグワティとクルーグマンの研究	30
2. WTO との整合性	31
(1) WTO の規定	31
(2) 整合性の問題点	33
3. 原産地規則	33
まとめ	37
第 2 章 中国自動車産業の急成長と構造転換	38
第 1 節 自動車産業の歴史的推移	38
1. 「三大三小二微」による乗用車生産	38
2. 「三大三小二微」時代の終焉	41
第 2 節 自動車産業の成長と再編	43
1. 自動車産業の急成長とその原因	43
(1) 驚異的な急成長	43
(2) 急成長の諸要因	46
2. 業界再編の波—勢力図の変化—	48
第 3 節 外資系自動車企業の現地生産	49

1. 錯綜する提携関係—協力と競争—	49
2. 外資系主要企業の中国現地生産	52
(1)VW の早期進出	52
(2)GM の首位浮上	54
(3)現代の急成長	55
まとめ	56
第3章 日本自動車企業のアジア回帰と中国現地生産	58
第1節 日本自動車企業の海外進出	58
1. 海外進出戦略の転換—輸出型から現地生産型へ—	58
(1)輸出型の海外進出	58
(2)現地生産への転換	61
2. アジアへの回帰	63
(1)生産機能のアジア化	63
(2)アジア生産ネットワークの拡大	64
3. 日本自動車企業の海外進出プロセス	66
第2節 日本自動車企業の中国進出	67
1. 遅れた中国進出	67
(1)二重の意味での遅刻	67
(2)ホンダの中国現地生産	68
(3)日本自動車企業の全面進出	70
2. 日本自動車企業の中国市場における急成長	74
3. 日中自動車貿易を牽引する現地生産	76
(1)売上高と仕入高構造	76
(2)完成車と部品貿易	79
第3節 日産の中国進出	81
1. 中国現地生産の拡大	82
(1)生産拠点の展開	82
(2)車種構造と販売ネットワーク	85
2. 中国現地での生産ネットワーク	87
(1)部品調達	87
(2)グローバル調達	88
(3)グループサプライヤーの中国現地生産	89
3. グローバル生産体制の中国への傾斜	90
まとめ	91
第4章 トヨタ及び1次サプライヤーの中国進出と生産ネットワークの構築	93
第1節 トヨタの海外現地生産	94
1. 日系と米国現地サプライヤーを混用する調達構造	96
2. EU 現地サプライヤーを活用する調達体制	99

3. ASEAN での域内相互補完体制	101
第2節 トヨタの中国進出と完成車生産拠点の設置	102
1. バスに乗り遅れた中国進出	102
2. 生産拠点の構築と現地生産の拡大	103
(1) 天津トヨタ	104
(2) 広州トヨタ	107
(3) 成都拠点と長春拠点	109
第3節 日系1次サプライヤーを活用した生産ネットワークの構築	110
1. 分析視点と分析の対象	110
(1) 分析視点	110
(2) データ収集の対象と抽出方法	112
2. 協豊会メンバー企業の中国進出状況	113
(1) 立地と分布状況	113
(2) 中国進出の時期選択	118
(3) 垂直化する部品生産構造と多角化する供給構造	123
3. 分析視点に対する検証	126
まとめ	128
第5章 日本自動車部品企業の中国現地生産と2次サプライヤー	133
第1節 日本自動車部品企業の中国進出	133
1. 急増する日本自動車部品企業の中国進出	133
2. 在中日系部品企業の現地生産状況	136
第2節 日本自動車部品企業A社の事例研究	137
1. A社の中国進出—合弁から独資へ—	138
2. 少人数日本人駐在員による現地経営	139
3. 現地生産	141
(1) 日中間における生産機能の棲み分け	141
(2) 調達の日本依存と販売機能の中国移転	142
(3) 開発機能の不在と徹底的な品質管理	143
(4) 日本人的管理手法の中国適用	144
第3節 事例研究の検証	145
1. 中国進出における機能別移転	145
2. 日本型サプライヤー・システム移転の視点	146
まとめ	147
第6章 中国自主ブランド自動車企業の海外進出と課題	148
第1節 中国自動車企業の「走出去」	148
1. 初期段階にある自動車貿易	148
2. 海外進出における分化現象	150
3. 生き残り策としての海外進出	152

第2節 自主ブランド企業の海外展開	154
1. 奇瑞汽車	155
(1) 難産状態での設立と「寄集め」による急成長	155
(2) 中国の乗用車輸出トップ企業への成長	157
(3) 高級ブランドの立上げによるブランドの多角化戦略	158
2. 吉利汽車	158
(1) 異業種からの新規参入	158
(2) 低価格車企業から脱皮	160
(3) 自主路線を貫く	161
(4) 海外進出への期待	162
第3節 自主ブランド企業の海外進出における課題	163
1. 自主ブランド企業の戦略	163
2. 海外進出の問題点	165
まとめ	167
第7章 東アジアの制度構築と自動車産業	169
第1節 東アジアの制度構築状況	169
1. ASEAN の制度構築—東アジアの FTA 時代—	169
2. 日本の FTA 推進	172
(1) 重層的通商政策への転換	172
(2) 日本の FTA 戦略	174
(3) FTA 推進の基本方針	175
(4) FTA 締結状況	176
3. 中国の FTA 政策	176
(1) 推進状況	176
(2) ACFTA—最大の FTA—	178
(3) 難航する日中韓 FTA	178
第2節 制度構築と自動車産業	179
1. ASEAN の自動車産業と AFTA	179
(1) ASEAN の自動車産業	179
(2) BBC から AICO へ	181
(3) CEPT	185
2. ACFTA	188
(1) ACFTA の実施状況	188
(2) 自動車産業からみた ACFTA の問題点	189
第3節 東アジアの自動車産業と FTA	193
1. 日中間の FTA 不在	193
2. ACFTA の機能問題	194
3. ASEAN プラス 1 の累積—外輪不在のハブ・アンド・スポーク構造—	195
まとめ	197

終 章	200
1. 東アジア自動車産業の域内統合の特色	200
(1) 東アジアにおける重層的な生産ネットワークの形成	200
(2) フラグメンテーションと生産ネットワーク	202
(3) 域内統合における制度構築の含意	203
2. 今後の研究課題	205
主要参考文献	206
日本語文献	206
中国語文献	214
英語文献	215
韓国語文献	215
参考ホームページ	216
現地調査リスト	218
謝 辞	221

# 要 旨

## 1. 研究背景

日本、中国、韓国、東南アジア諸国連合 (ASEAN: Association of South East Asian Nations) を含めた東アジア地域では、実体経済の統合が進んでいる。2005年に東アジア地域の域内貿易比率は55.8%に達し、欧州連合 (EU: European Union) 25の62.1%より低い北米自由貿易協定 (NAFTA: North American Free Trade Agreement) の43.0%を大幅に上回った<sup>1</sup>。

その中で、東アジアの自動車産業は近年急成長を遂げ、すでに世界最大の自動車生産地となり、北米と欧州に並ぶ3大自動車市場にも浮上している。2009年において中国は1379万台の自動車を生産し、日本は793万台、韓国は351万台、タイは97万台、マレーシアは49万台、インドネシアは48万台を記録して東アジア諸国の自動車生産台数は2747万台を超えている<sup>2</sup>。東アジアの自動車生産規模は北米の876万台、欧州の1700万台の生産規模を遥かに上回り、世界自動車生産台数(6099万台)の45%を占めるまで成長した。

中でも特に中国とASEAN諸国の成長が目覚ましい。中国における日系自動車企業の現地生産は欧米企業に遅れたものの、1990年末以降より加速段階に入り、トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、スズキなど11社が現地進出を展開し、中国の乗用車市場で高い市場シェアを獲得している。また、完成車企業の大規模な進出は自動車部品サプライヤーの現地生産を促進し、中国に進出した日系自動車部品企業数はすでに米国を抜き、中国は世界最大の進出先になった。一方、ASEANでは日本自動車企業が1960年代から進出し、ASEAN主要国で高い市場シェアを持ち、事実上自動車産業の担い手の役割を果たしている。また、ASEAN諸国の自動車産業が分断化されたかつての問題を部品相互補完 (BBC: Brand to Brand Complementation) スキーム、ASEAN産業協力 (AICO: ASEAN Industrial Cooperation) スキーム、ASEAN自由貿易地域 (AFTA: ASEAN Free Trade Area) などの制度構築で解消し、域内の相互供給補完体制が形成されている。

日本自動車企業は海外生産の中心を欧米から東アジアに移転し、東アジア域内で完成車の生産拠点、サプライヤーの生産拠点を設立することで域内の自動車生産ネットワークを構築している。この生産ネットワークには日本型サプライヤー・システムの現地移転も付随し、国境を越えて東アジア域内での企業内貿易と企業間貿易の増加を誘発し、域内の自動車部品貿易を強力に牽引して東アジア自動車産業の域内統合を促進している。

他方、中国自動車企業の海外展開も動き始め、東アジア自動車産業の域内統合に新たな要素が加わっている。奇瑞汽車<sup>3</sup>、吉利汽車などの自主ブランド企業は完成車輸出とCKD (完全組立生産: Complete Knock Down) 生産拠点の設置に力を注いでおり、ASEANへの進出戦略を強化している。

東アジア自動車産業における域内統合が進展している一方、本地域では1990年代末頃よ

<sup>1</sup> 経済産業省『通商白書』2009年、98ページ。

<sup>2</sup> 中国汽車工業協会の集計データに基づき計算。

<sup>3</sup> 汽車は中国語で自動車との意味である。本論文では企業名と団体名に触れる場合、中国現地の表示通りに汽車の単語をそのまま表記する。

り自由貿易協定（FTA：Free Trade Agreement<sup>4</sup>）の締結も活発化している。制度構築による実体経済への効果が大きく<sup>5</sup>、今後東アジア FTA の実現が期待されている。東アジア諸国の経済関係は日々緊密化し、このような実体経済の統合が制度構築を促し、域内における複数の FTA を集約した制度構築への需要を高めている。

## 2. 研究目的と研究方法

東アジアの域内統合に関するこれまでの研究では貿易データの分析を主要手法とする検証が行われたものの、域内の統合状況と深層の形成メカニズムへの解明には十分とは言えず、研究課題として残されている。そのため本論文では、企業レベルでの調査研究に重点を置いて自動車産業の域内統合が形成される内部メカニズムの検証を試みる。特に、中国の自動車産業における日本自動車企業の生産ネットワークの構築状況と、それによる自動車産業の域内統合が深化する原因の究明を目指す。

そこで、本研究は主に以下の視点から検証を行う。第1に、中国の自動車産業の急拡大により世界自動車産業の中心は東アジアにシフトしているが、競争が激化している中国市場で日系自動車企業は完成車拠点の生産ネットワーク化をどのように推進したかを考察する。第2に、日系完成車企業の現地生産とともに1次サプライヤーも積極的に共同進出し、日本型サプライヤー・システムの移転が進み、進出先でもサプライヤー・システムが構築されている。そこで、中国における生産ネットワークと集積はどのように進められているのかを日系1次サプライヤーレベルで検証する。第3に、多くの2次以下のサプライヤーは企業規模と資金力などの問題で簡単に中国進出できず、日本国内から供給しているが、その中でも一部2次サプライヤーは中国で現地生産を展開している。そこで、中国に進出している日系2次サプライヤーはどのような状況にあるか、経営資源面において制限が多い2次サプライヤーは日本と中国における生産拠点をどのように統合しているのかを検証する。第4に、中国自動車企業の海外進出戦略の中で ASEAN 地域はすでに重要な進出先になり、中国自動車企業は今後東アジア自動車産業の域内統合問題に新たな分析視点を提供している。自主ブランド企業を中心とする中国自動車企業はどのように海外展開を進め、問題点は何かについて分析する。第5に、東アジア自動車産業の域内統合が進展している中、現在までの FTA を含めた制度構築は東アジアにおける自動車産業の事実上の統合を反映しているのか否かについて検証し、またこの制度構築がどのような効果を見せ、自動車企業の進出戦略と現地生産にどのような影響を及ぼしているのかを考察する。

---

<sup>4</sup> 本稿では区別する必要がある場合以外は、自由貿易協定、経済連携協定（EPA：Economic Partnership Agreement）等を総称して FTA とする。FTA は自由貿易地域（Free Trade Area）の略語でもある。なお、GATT 第 24 条第 8 項（b）では、「自由貿易地域を関税その他の制限的通商規則がその構成地域の原産の製品の構成地域間における実質上のすべての貿易について廃止されている二以上の関税地域の集団をいう」と規定している。また、日本外務省の定義によると FTA は物品の関税及びその他の制限的通商規則やサービス貿易の障壁等の撤廃を内容とする GATT 第 24 条及び GATS 第 5 条にて定義される協定である。

<sup>5</sup> 経済効果の CGE 分析結果は堤雅彦・清田耕造「日本を巡る自由貿易協定の効果：CGE モデルによる分析」『JCER DISCUSSION PAPER』No. 74、日本経済研究センター、2002 年 2 月と趙晋平「邁向制度性経済合作—日本 FTA 戦略若干評価及多方案比較選択」『国際貿易』第 8 期、2003 年を参照されたい。

以上の点に注目し、本論文では現地調査、文献研究、歴史考察などの研究方法を用いて実証研究を行う。特に、自動車企業に対する現地調査を重視し、2007年7月から2010年4月までの数年にわたった現地担当者への聞き取り調査を通じて1次資料を収集した。日本を代表するトヨタ、日産、ホンダの日本国内担当者と中国現地担当者を訪問し、また中国のピックアップである第一汽車(2回)、東風汽車(旧第二汽車)を現地調査した。他にも、自動車部品企業、自動車貿易企業、自動車協会、政府関係者などを対象に様々な自動車関連の現地調査を重ねてきた。さらに、企業の内部資料と文献の分析に日本語、中国語、韓国語、英語による研究を加え、歴史考察においても各国のオリジナル資料から分析を進める。

### 3. 論文の構成

本論文は序章と終章を除いて本論部分では7章で構成され、それぞれ産業、企業、政策の3面で研究テーマを検証する。本論の第1章は理論的研究、第2章は産業レベル、第3章、第4章、第5章、第6章は企業レベル、第7章は政策面の制度構築について考察する。企業レベルの検証では、第3章で完成車の視点、第4章で1次サプライヤーの視点、第5章で2次サプライヤーの視点から分析し、ピラミッド型の重層的なネットワークになっている日本自動車企業の中国における構築状況を明らかにする。

第1章では、東アジア自動車産業の域内統合問題を分析する上で有効な理論をサーベイする。東アジア自動車産業の域内統合を理解するには、事実上の統合と制度上の統合という2つの側面からのアプローチが必要である。そこで自動車企業の域内における複数の拠点で生産を進める状況を分析するため、第1節では二次元のフラグメンテーション理論とグローバル生産ネットワーク(GPN: Global Production Network)理論を取り上げる。また、東アジア自動車産業の域内統合を検証するには域内統合を牽引している日本自動車企業に対する検証が重点になるため、第2節では日本型サプライヤー・システムとその海外移転について検討する。さらに、制度構築の分析は第3節の経済統合理論へ考察が欠かせない。ヴァイナーの関税同盟理論とバラッサと経済統合5段階説、さらにバグワティとクルーグマンの研究を検討し、FTAとWTOの整合性問題と原産地規則の問題を議論する。

第2章では、中国の自動車産業に焦点を当て、日本自動車企業の主要進出先になった中国自動車産業の急成長と構造転換を考察する。まず第1節では、中国における「三大一小二微」政策の実施から終焉までのプロセスを概観し、現在複雑な構造になっている中国自動車産業の状況を歴史的推移から検証する。その上第2節では、急成長している中国自動車産業の状況と急成長が実現できた諸要因を分析し、近年の業界再編の動向を見る。また第3節では、このような活気溢れる中国自動車産業の中で、積極的に現地生産を推進し、重要な役割を果たしている外資系自動車企業の状況を分析する。現在、中国では中国大手自動車企業、自主ブランド企業、日欧米韓企業が集結し、合弁、技術提携などの方法で複雑な企業間の合弁関係を形成している一方、激しい競争も広げられ、協力と競争が錯綜する市場になっている。

第3章では、日系自動車企業の中国進出と現地生産ネットワークの構築状況を完成車の視点から検証する。第1節では、日本自動車企業の海外進出の歴史を辿りながら、日本自

自動車企業の海外進出戦略が輸出型から現地生産型へ転換したことを指摘する。第2節では海外現地生産の重心がアジアに回帰し、とりわけ中国に移転している経緯を考察する。第3節では、事例として日産の中国進出を挙げ、日産の中国現地法人と日本本社の担当者を対象に行った聞き取り調査を基に日本自動車企業の海外進出戦略転換を検証し、グローバル生産体制の中国への傾斜を分析する。

第4章では、完成車の現地生産を支える1次サプライヤーの中国における生産ネットワークの構築状況を検証する。分析対象にしたのはトヨタの部品サプライヤー団体である協豊会のメンバー企業である。トヨタ本社担当者へのインタビュー調査と、トヨタの中国現地パートナーである第一汽車の部品部門責任者へのインタビュー調査、また協豊会メンバー企業215社を対象にしたデータ分析を中心に検証を行う。第1節では、トヨタの戦後における海外進出を米国、欧州、ASEANでの状況から検討し、トヨタの海外現地における生産ネットワークの3つのパターンを提示する。第2節では、トヨタの中国における生産状況を2つの中国現地パートナーと3つの合弁会社、4つの生産拠点の分析から完成車の生産ネットワーク状況を概観する。第3節では、トヨタの中国生産を支えている1次サプライヤーの進出状況を主にグループ企業、グループ外の協豊会メンバー企業の分析から、フラグメンテーションとアグロメレーションの両面でトヨタの中国における生産ネットワークのパターンを解明する。

第5章では、在中日系自動車部品企業の1次サプライヤーに部品を供給する2次サプライヤーについて検証を試みる。第1節では、日本自動車部品企業の中国進出状況を概観し、中国は日本完成車企業の最大の進出先だけではなく、部品企業にとってもすでに米国進出社数を超え、日本自動車部品企業の最大の現地生産地になっている現状を示す。第2節では、ホンダの2次サプライヤーであるA社を現地調査によって分析する。日系2次サプライヤーの中国生産状況を生産機能、販売機能、調達機能、研究開発機能の機能別移転の視点で検証し、日本と中国で構築してきた生産ネットワークの解明を試みる。最後に第3節では事例研究に対する検証結果を提示する。

第6章では、中国自動車企業の海外進出、特に中国自主品牌企業の海外進出を検証する。これまで、東アジア自動車産業の域内統合は日本自動車企業主導型であるが、2000年以降に入り中国自動車産業の急成長を背景に、中国の自主品牌企業の海外進出が活発になっている。第1節では、初期段階にある中国自動車企業の「走出去」戦略を分析し、海外進出における大手企業と自主品牌企業の分化現象の存在を示す。第2節では、自主品牌企業である奇瑞汽車、吉利汽車の海外進出状況を事例として分析し、自主品牌企業の海外進出は中国市場で大手自動車企業との競争を避けて活路を探るためのもので、「攻め」の海外進出ではなく「守り」の海外進出であることを明らかにする。また、第3節では事例分析を基に自主品牌企業の海外進出戦略を検証し、現段階の問題点を提出する。

第7章では、東アジア自動車産業の域内統合問題を制度構築の視点で考察する。自動車企業主導型の域内統合と異なり、東アジアの制度構築はFTAの乱立且つ協定内容の複雑化になっており、また各国・地域の戦略においても大きな差異が生じている。このような現状を示すため第1節では、現在東アジアで推進されている制度構築状況をASEAN、日本、中国のFTA戦略と締結状況から概観する。第2節ではすでに発効されているAICOとAFTA、

ACFTA（ASEAN・中国自由貿易地域：ASEAN-China Free Trade Area）の事例から自動車企業への影響を分析し、制度構築の東アジア自動車産業と自動車企業の域内展開への政策含意を示す。第3節では、東アジア自動車産業の域内統合が進む本地域で、東アジア地域の複数のFTAを集約した東アジアFTAを実現する道筋を展望し、自動車産業への影響を考える。

最後に終章では、分析視点への検証と東アジア地域の生産ネットワークと制度構築の含意を提示し、今後における研究課題を残す。

#### 4. 本論文の結論

##### (1)東アジアにおける重層的な生産ネットワークの形成

日本自動車企業の海外進出戦略は輸出型から現地生産型に転換し、海外現地生産の主戦場も米国と欧州から東アジア諸国、とりわけ中国とASEANに移転している。日本自動車企業の東アジア地域における現地生産はかつて米国と欧州で推進されてきたそれとは大部異なる様子を見せている。日本完成車企業は米国で、高度なレベルにある米国現地の自動車部品産業の供給能力を活用し、米国現地サプライヤーと現地進出した日系サプライヤーから共に調達する混用型の生産ネットワークを構築した。また、米国進出後に展開されてきた欧州での現地生産では、EU諸国に散在している現地サプライヤーを選別して部品を各地から調達する現地型生産ネットワークの形成を進めてきた。

一方、東アジア地域では日系サプライヤーによる日本型の生産ネットワークが推進されている。東アジア地域では日本自動車企業主導型の重層的な生産ネットワーク、即ち完成車企業、1次サプライヤー、2次以下のサプライヤーの生産拠点が日本、中国、ASEAN諸国で国境と企業の境界を超えた二次元で日本型の生産ネットワークが形成されている。中国においてもすべての主要日本自動車企業が出揃い、中国全土に多数の完成車拠点を建設することで生産ネットワークを構築している。その他、多くの日系サプライヤーも中国現地進出を行い、中国はすでに日系サプライヤーの最大の海外生産国になっている。中国での現地生産は完成車企業と1次サプライヤーに止まらず、一部2次サプライヤーも積極的な現地進出を進めて現地日系自動車企業への部品供給を行い、その生産ネットワークは次第に重層的な構造になっている。

一方、東アジアでは機能別移転と不完全移転の現象も並存している。現在、東アジア域内では生産機能の棲み分け、販売機能の現地移転、開発機能と調達機能の日本依存というパターンが形成されている。多くの2次以下のサプライヤーは企業規模と経営資源面の制限で中国とASEANへの進出ができず、完成車企業と1次サプライヤー、一部2次サプライヤーは現地進出しているが、多くの2次と3次以下のサプライヤーは日本国内から中国とASEANの生産拠点に部材を供給する構造、つまり日本型サプライヤー・システムの不完全移転という現象も現れている。

現実には2万社以上と言われる日本国内の2次以下のサプライヤーがすべて中国とASEANに進出することは不可能にであり、現状のように日本国内から中国とASEANに立地している日系自動車企業に部材を供給する構造は今後も続くと考えられる。また、このような国境を跨る部品供給構造は日本からの一方的な輸出ばかりではなく、中国とASEANにおける日系1次サプライヤーと2次サプライヤーから日本国内の完成車企業に部品を供給

する輸入の側面も伴っている。東アジア自動車産業におけるこのような相互依存関係の深化は、域内生産ネットワークの構築と事実上の域内統合を促進している。

## (2) フラグメンテーションと生産ネットワーク

東アジア自動車産業の生産ネットワークは、域内においてフラグメンテーション（分散立地）とアグロメレーション（集積立地）による国境と企業の境界を超えた生産拠点の分散と集中が進み、また各自動車生産国に立地するこれらの生産拠点間で行われる企業内貿易と企業間貿易により構成された相互供給補完関係を持つネットワークである。東アジア地域の自動車産業は二次元フラグメンテーションモデルで提示された国境の次元（距離）と企業の境界の次元で、生産拠点のネットワーク化が大きく進められている。日本の完成車企業は国境を超えて日本国内と東アジア諸国で完成車生産拠点と基幹部品の生産拠点を設置し、また企業の境界を超えて外部調達範囲を日本国内のみならず、東アジア諸国における進出先でも同じ日系サプライヤーから部品を調達している。日本自動車企業による東アジア諸国での生産はサプライヤーの大規模な進出が同伴し、ASEAN 諸国と中国など東アジア地域でフラグメンテーションの形成が加速し、域内の相互供給が促進されている。一方、フラグメンテーションとともにアグロメレーションも進められている。協豊会メンバー企業の中国進出に対する分析で明らかになったように、数多い協豊会メンバー企業の生産拠点はトヨタの中国生産拠点に集中立地しながら、南北の二大生産拠点に分散立地している。協豊会メンバー企業の中国生産拠点はトヨタの完成車拠点より周辺 200km 内への集積が多く、また 5 割弱の生産拠点は天津地域、広東地域、上海を中心とする長江デルタ地域に分散している。トヨタのみではなく、日系サプライヤーは完成車拠点への集積傾向が強く、中国では華北地域、華南地域、華東地域に集積する傾向が明確になっている。完成車拠点の生産拡大に従い集積は一層加速し、また各集積拠点の間は長い距離を越えて相互供給するネットワークが形成している。このように、フラグメンテーションとアグロメレーションの同時進行は生産拠点を東アジア域内で分散化しながら、またサプライヤーをグローバル生産ネットワーク理論で描かれたように核心企業（主に完成車企業）の周囲に集積させている。

東アジア自動車産業の生産ネットワークは以下のような特徴を持っている。

まず、東アジア自動車産業の生産ネットワークは日本自動車企業主導型である。日本自動車企業は 1960 年代から ASEAN で生産拠点を設置し、現在は ASEAN 自動車市場で主導的な地位にある。また、2000 年前後より日本自動車企業は中国への現地生産も強化し、中国自動車市場の 3 割のシェアを持ち中国地場系と欧州、米国、韓国系企業の市場シェアを超えている。日本自動車企業は日本と ASEAN、中国に跨って生産拠点を設置し、またその各拠点間を生産ネットワークで繋ぐ役割も担っている。

次に、東アジア自動車産業の生産ネットワークは重層性の特徴を有している。日本自動車企業の東アジアでの現地生産は完成車と部品サプライヤーの共同進出が特徴的で、ASEAN と中国においても日本国内と同様に現地進出している日系自動車企業は日系サプライヤーとの取引関係を維持し、重層的な生産ネットワークの形成を推進している。

第 3 に、東アジア自動車産業の生産ネットワークは域内化を促進している。近年、中国

と ASEAN 諸国の自動車消費能力の向上とともに、かつての欧米市場への依存体制から一変して東アジア地域における内販型の完成車生産が増加している。特に、中国で生産された自動車の輸出率は 6.6%で 93.4%は国内で販売されている。完成車の域内販売台数の増加に従い、サプライヤーの域内生産も強化され、域内生産による域内販売の体制が一層進み、さらに域内調達が拡大されている。自動車産業は一段と東アジア地域への集積が進展し、東アジア自動車産業における生産ネットワークは域内化の方向で深化している。

### (3)域内統合における制度構築の含意

東アジア地域では自動車産業の規模が拡大し、域内生産ネットワークの形成と域内統合が進展している。その中で、如何に各生産拠点間のサービス・リンク・コストを低減できるかが課題になり、その有効な方法が域内統合を進める制度構築である。ところが、自動車産業における事実上の域内統合が進んでいることとは対照的に、東アジア域内の制度構築は事実上の統合の進展に大きく遅れ、現在も域内全体をカバーした FTA は構築されていない。特に、日本と中国間 FTA の不在は自動車企業の効率的な域内生産の支障になっている。日中 FTA の不在は域内生産拠点間のサービス・リンク・コストを高め、自動車生産のコストを増加させるとともに、日本から輸出されるべき一部部品の生産を関税などを回避する目的で中国に移転せざるを得ない状況も生じている。

ASEAN で AICO が積極的に利用されている状況からも分かるように自動車企業は分断化された各生産拠点と市場を低コストで連結できる域内の制度構築を求めており、またこのような制度構築の存在は域内の自動車企業の成長を促進し、域内統合を深化させる。特に、拡大している部品の相互供給関係は FTA 網の統合によって、さらに効率化と最適生産、最適調達が可能になる。

東アジア域内で生産ネットワークを整備している完成車企業とサプライヤーにとって、東アジア地域における制度構築は望ましい方向である。現在のような「スパゲティ・ボウル」化された FTA 締結構造を統合し、域内で原産地規則を統一することによって企業の効率的な活用につながる制度構築への推進が必要である。東アジア域内における FTA の統合または域内共同体の実現により、自動車関連製品の関税撤廃が推進されることによって同じ車種を近隣諸国で重複生産する必要性が薄くなり、販売台数が多い進出先で該当車種を生産して域内周辺国に輸出する車種ごとの域内最適生産体制を構築して生産効率を上昇させる効果が期待できる。部品の面においても域内で同じ部品工場の重複建設と小規模生産の問題を改善し、部品の域内相互供給補完体制の構築が可能になる。東アジア自動車産業の域内統合は重層的な生産ネットワークの深化により促進され、今後域内の制度構築は国境障壁を撤廃し、域内開発・域内調達・域内生産・域内販売を含めた機能完備型の自動車産業の「東アジア化」が加速するであろう。

一方、東アジア地域では制度構築を進める上で解決すべき問題点も内包している。例えば、制度構築の実現によりフラグメンテーションとアグロメレーションが加速し、自動車産業の域内における分散立地が自動車生産に優位を持つ国・地域へ偏り、経営資源の効率的な域内移転はますます集積を促進して域内の一部後進国から自動車産業を発展させる機会を奪わかねないこと、また自動車市場が小さい国・地域では自動車関税の撤廃後、外資

系企業は完成車生産拠点を自動車市場が大きい国・地域の拠点に集約するなど拠点再編を進めることで一部国・地域では一方的な輸入拡大を強いられること、などが考えられる。域内の制度構築は自動車生産の効率化を向上する傍ら、一部国・地域の自動車産業にはマイナス効果を及ぼす可能性がある。そのため、東アジア地域における制度構築の実現には、完成車生産に優位を持っていない域内の途上国と後進国への技術支援、自動車裾野産業の育成、人材育成などの面で協力を行うことで自動車部品産業の成長を促し、東アジア域内の途上国と後進国も制度構築の利益を受けれるようにすることが重要である。このような取組による域内諸国の自動車部品産業の成長は、今後の中長期において東アジア自動車産業の発展にも寄与するものになる。

## 5. 今後の研究課題

本研究は、さらに深く究明すべき課題が残されている。まず、今後の研究で日本自動車部品企業の2次及び3次以下のサプライヤーを対象に現地調査を行い、東アジア域内での生産体制を明らかにする必要がある。これまでのサプライヤー・システムの研究では完成車と1次サプライヤーの範疇で検証されてきたが、今後は重層的な生産ネットワークを視点に中小企業レベルの考察を積み重ねる。次に、初期段階にある中国自動車企業のASEAN進出状況と現地生産状況を今後においてもその動向を追跡調査し、その実態をさらに具体的に解明していきたい。中国自動車企業は東アジア地域でどのようなネットワークを目指し、またそれを実現するためにどのような戦略を展開しているかを今後も注目して研究を深める。このような研究課題は本研究の時間と資金面などの制約で実現できなかったが、今後の継続研究で段階的に実施し、一層全面的な検証を深めていきたい。

## 主要参考文献

### 日本語文献

- アイアールシー『トヨタ自動車グループの実態 2006 年版』2006 年。
- アイアールシー『日産自動車グループの実態 2006 年版』2006 年。
- アイアールシー『デンソーグループの実態調査 2008 年版』2008 年。
- アイアールシー『日産自動車グループの実態 2008 年版』2008 年。
- 青木昌彦・安藤晴彦編著『モジュール化』東洋経済新報社、2002 年。
- 浅沼万里著(菊谷達弥編)『日本の企業組織革新的適応のメカニズム：長期取引関係の構造と機能』東洋経済新報社、1997 年。
- アジアクラブ編『多角的視点からみたアジアの経済統合—アジア FTA の新潮流と日本の行方』文真堂、2003 年。
- 安部一知・浦田秀次郎編著『中国の WTO 加盟と日中韓貿易の将来—三国シンクタンクの共同研究』日本経済評論社、2002 年。
- 安保哲夫編著『日本企業のアメリカ現地生産—自動車・電機：日本的経営の「適用」と「適応」』東洋経済新報社、1988 年。
- 安保哲夫編『アメリカに生きる日本的生産システム』東洋経済新報社、1991 年。
- 天野倫文・大木博巳編著『中国企業の国際化戦略』ジェトロ、2007 年。
- 井川一宏「東アジアの地域統合」『国民経済雑誌』2003 年 1 月、99-114 ページ。
- 石川幸一「東アジア FTA の現状と展望」『東亜』No. 462、2005 年 12 月、26-34 ページ。
- 石川幸一「活発化する中国企業の ASEAN 投資」『国際貿易と投資』No. 59、2005 年春、67-81 ページ。
- 石川幸一「地域統合の第 3 の波—東アジアの地域統合」『国際貿易と投資』No. 60、2005 年夏、61-79 ページ。
- 石川幸一「ASEAN—中国 FTA の ASEAN 主要産業への影響」『国際貿易と投資』No. 62、2005 年冬、96-111 ページ。
- 石川幸一「ASEAN と中国の FTA をどう評価すべきか」『国際貿易と投資』No. 63、2006 年冬、68-79 ページ。
- 石川幸一「着実に進展する中国と ASEAN の経済協力」『国際貿易と投資』No. 64、2006 年春、4-17 ページ。
- 石川幸一「着実に進展する中国と ASEAN の経済協力」『国際貿易と投資』No. 65、2006 年夏、57-74 ページ。
- 石川幸一「急拡大する中国と ASEAN の貿易関係」『国際貿易と投資』No. 66、2006 年秋、48-67

- ページ。
- 石川幸一「FTAは使われていないのか」『国際貿易と投資』No. 69、2007年秋、53-62ページ。
- 石川幸一「ASEAN共同体形成の現状と展望」『国際貿易と投資』No. 67、2007年春、73-90ページ。
- 石川幸一「ASEANと中国のFTAは効果があるのか」『東亜』No. 483、2007年9月、24-31ページ。
- 石川幸一「ASEANと中国が牽引する東アジアの貿易」『アジア研ワールド・トレンド』No. 148、2008年1月、4-7ページ。
- 石原洋介「日本のFTA戦略とグローバリゼーション」『一橋論業』2004年12月、943-965ページ。
- 市村真一監修『アジアの自動車産業と中国の挑戦』創文社、2005年。
- 伊藤健司・糸野博行・長尾謙吉「アメリカ合衆国農村地域における日系自動車部品サプライヤー——立地要因と課題——」石原潤編『農村空間の研究(下)』大命堂、2003年、115-132ページ。
- 尹春志「東アジアにおける新地域主義」『東亜経済研究』山口大学東亜経済学会、62(1)、2003年、75-104ページ。
- 植草益編『日本の産業組織：理論と実証のフロンティア』有斐閣、1995年5月。
- 植田浩史『現代日本の中小企業』岩波書店、2004年。
- 浦田秀次郎『国際経済学入門』日本経済新聞社、1997年。
- 浦田秀次郎編著『FTAガイドブック』日本貿易振興会、2002年。
- 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『日本のFTA戦略』日本経済新聞社、2002年。
- 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『アジアFTAの時代』日本経済新聞社、2004年。
- 遠藤正寛『地域貿易協定の経済分析』東京大学出版会、2005年。
- 蛭名保彦『日中韓「自由貿易協定」構想』明石書店、2004年。
- 遠藤正寛『地域貿易協定の経済分析』東京大学出版会、2005年。
- 大木博巳「日本のFTAの現状と課題」『信金中金月報』2005年4月、37-57ページ。
- 大野耐一『トヨタ生産方式』ダイヤモンド社、1978年。
- 大橋英夫「東アジア経済の再編における日中に役割」『東亜』第427号、2003年1月、32-41ページ。
- 大原盛樹編著『中国の台頭とアジア諸国の機械関連産業』日本貿易振興会アジア経済研究所、2003年。
- 岡紳一郎「鉄鋼需要産業の海外進出の現状」『鉄鋼界』1997年9月、9-14ページ。
- 小寺彰「経済連携協定の意義と課題」『法律時報』日本評論社、2005年6月、27-33ページ。
- 小野沢純「マレーシア自動車産業の自由化と日本による自動車産業協力」『国際貿易と投資』No. 74、2008年冬、49-59ページ。
- 片野彦二他『経済統合理論の系譜』アジア経済研究所、1970年。

上山邦雄「トヨタの海外展開」『経済学研究』九州大学、70(2/3)、2003年11月、1-21ページ。

上山邦雄「歴史的に紐解く“日本車の海外生産”と今後」『JAMAGAZINE』日本自動車工業会  
Vol. 42、2008年2月、5-11ページ。

河村能夫編『中国経済改革と自動車産業』昭和堂、2001年。

川辺信雄「日系自動車企業の対中戦略—トヨタとホンダを中心に—」ICSEAD Working Paper  
Series、Vol. 2006-35

関志雄「補完し合う日中関係—米国の製品輸入による検証—」『中国経済新論』2001年11月。  
<http://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/ssqs/011214ssqs.htm> (2005年7月2日検索)

関志雄「中国の台頭と日本—WTO加盟とFTA戦略を中心に」『Business research』2003年10  
月、28-35ページ。

加茂紀子『東アジアと日本の自動車産業』唯学書房、2006年。

機械工業経済研究報告書『日本の自動車産業の対東南アジア戦略における現状と課題』機械振  
興協会経済研究所 H12-8、2000年5月。

機械工業経済研究報告書『ASEANのFTA進展がもたらす貿易拡大の評価』機械振興協会経済研  
究所、2008年3月。

機械工業経済研究報告書『自動車関連部品の取引環境および企業関係の変化とその課題』機械  
振興協会経済研究所 H19-3、2008年3月。

機械工業経済研究報告書『中国自動車部品市場と素形材産業のあり方—素形材企業進出の可能  
性と課題—』機械振興協会経済研究所、2008年3月。

機械工業経済研究報告書『ASEANのFTAによる域内及び対日貿易への影響』機械振興協会経済  
研究所、2009年3月。

岸本千佳司「中国における日系自動車企業の部材物流—広東省企業の事例を中心に—」ICSEAD  
Working Paper Series、Vol. 2006-17。

北村嘉行「中国自動車工業の地域構造」『東洋大学社会学部紀要』第43-2号、2005年。

木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一編著『東アジア国際分業と中国』ジェトロ、2002年。

木村福成「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』国際協力銀行、第14  
号、2003年、106-116ページ。

木村福成「東アジアにおける自由貿易協定の意義と問題点」『東亜』2003年1月、25-39ページ。

木村福成・鈴木厚編著『加速する東アジアFTA—現地レポートによる経済統合の波』日本貿易  
振興会、2003年。

木村福成著『国際経済学入門』日本評論社、2000年。

木村福成「日本のFTA戦略—その課題と展望」『東亜』第442号、2004年4月、12-25ページ。

木村福成「東アジアにおけるフラグメンテーションのメカニズムとその政策的含意」平塚大祐  
編『東アジアの挑戦』日本貿易振興機構 アジア経済研究所、2006年、87-108ページ。

木村福成・安藤光代「国際的生産・流通ネットワークと新国際通商戦略」『フィナンシャル・レビュー』No. 81、2006年、82-102ページ。

木村福成・石川幸一編著『南進する中国とASEANへの影響』ジェトロ、2007年。

木村福成「東アジアFTA構想の視点と日本・中国の役割」玉村千治編『東アジアFTAと日中貿易』日本貿易振興機構 アジア経済研究所、2007年、1-13ページ。

九州経済連合会産業振興委員会・自動車産業特別部会『競争力のある自動車生産拠点の形成に向けて』九州経済連合会、2010年3月。

金永洙「日本の通商政策転換とFTA戦略—日中FTAの可能性を踏まえながら—」『桜美林国際学論集—Magis』No. 10、2005年、165-180ページ。

金永洙『日本のFTA戦略と日中FTAの可能性』桜美林大学修士学位請求論文、2006年。

金永洙「中国自動車企業の海外展開とFTA」『桜美林国際学論集—Magis』No. 12、2007年、83-94ページ。

金永洙「中国・ASEANの自動車産業と自由貿易協定—日系企業の域内展開を踏まえて—」『経営行動研究学会年報』経営行動研究学会、2008年8月、94-99ページ。

金永洙「日本自動車企業の中国進出—日産を事例として—」『桜美林国際学論集—マジス』NO. 13、2008年12月、25-38ページ。

金永洙「日系自動車企業の中国進出と生産ネットワーク」『経済社会学会年報』NO. 31、2009年9月、122-123ページ。

金奉吉「韓・日・中自由貿易地域形成への展望」『富山経済論集』富山大学紀要2004年7月、49-73ページ。

楠兼敬『挑戦飛躍：トヨタ北米事業立ち上げの「現場」』中部経済新聞社、2004年。

経済産業省『通商白書』2000年-2009年の各年版。

現代文化研究所『中国自動車産業の競争力に関する調査研究報告書』国際経済交流財団、2009年3月。

高瑞紅・下野由貴「中国における日系自動車企業のサプライヤー・システム：企業間取引におけるコンテキスト共有の意味」『国民経済雑誌』神戸大学経済経営学会、194(1)、47-62ページ。

公文溥・安保哲夫編著『日本型経営・生産システムとEU：ハイブリッド工場の比較分析』ミネルヴァ書房、2005年。

公文溥「トヨタ自動車の欧州生産事業：生産システムの移転」『経済志林』74(1・2)、2006年8月、203-252ページ。

小林英夫『日本の自動車・部品産業と中国戦略：勝ち組を目指すシナリオ』工業調査会、2004年。

小林英夫・竹野忠弘編著『東アジア自動車部品産業のグローバル連携』文眞堂、2005年。

小林英夫・大野陽男『グローバル変革に向けた日本の自動車部品産業』工業調査会、2005年。

小林英夫・大野陽男編著『日本自動車部品企業：欧米から BRICs へ拡大する市場競争』日刊工業新聞社、2006年。

近能善範「バブル崩壊後における日本の自動車部品取引構造の変化」『横浜経営研究』2001年22(1)、37-58ページ。

近能善範「日産リバイバルプラン以降のサプライヤー・システムの構造的変化」『経営志林』法政大学経営学会、41(3)、2004年10月、19-44ページ。

佐伯靖雄「下請制及びサプライヤー・システム研究の系譜と課題」『立命館経営学』2008年11月47(4)、325-350ページ。

櫻井清『日本自動車産業の発展』白桃書房、2005年3月。

佐藤義信『トヨタグループの戦略と実証分析』白桃書房、1997年5月。

座間紘一「体制転換過程下の中国自動車産業育成の現状と諸問題」『東亞経済研究』山口大学、56(2)、1997年5月、91-119ページ。

座間紘一「中国の体制転換および産業構造高度化と外資の役割」『東亞経済研究』山口大学、56(4)、1998年1月、417-429ページ。

座間紘一他「中国及び韓国における自動車・半導体産業視察報告書」『東亞経済研究』山口大学、58(1)、1999年5月、125-16ページ2。

座間紘一他「中国自動車・半導体産業調査：1999年10月現地調査報告書」『東亞経済研究』山口大学、59(1)、2000年6月、A1-154ページ。

座間紘一・藤原貞雄編著『東アジアの生産ネットワーク：自動車・電子機器を中心として』ミネルヴァ書房、2003年。

塩地洋・孫飛舟・西川純平著『転換期の中国自動車流通』蒼蒼社、2007年。

塩見治人編著『移行期の中国自動車産業』日本経済評論社、2001年。

朱炎「中国の自由貿易協定へのアプローチとその影響」『Economic Review』2003年4月、102-129ページ。

朱炎「東アジア共同体と東亜自由貿易区」『東亜』第442号、2004年4月。

朱炎「急拡大する中国の自動車市場と日系企業の対応」富士通総研 研究レポート、No. 319 2008年5月 <http://jp.fujitsu.com/group/fri/downloads/report/research/2008/no319.pdf> (2008年6月8日検索)

朱建栄編『「地球企業トヨタ」は中国で何を指すのか』角川学芸出版、2007年。

宗像直子『日中関係の転機—東アジア経済統合への挑戦』東洋経済新聞社、2001年。

肖威『中国自動車産業の経営構造分析』晃洋書房、2000年。

焦從勉「日中 FTA 戦略の比較」『社会システム研究』第8号、京都大学大学院人間・環境学研究所、2005年2月。

徐長文「中国の FTA 施策と東アジアの地域経済統合」『中国 21』第 21 号、2005 年 3 月、31-48 ページ。

菅原淳一「開始後 1 年の ASEAN—中国 FTA」『みずほレポート』、2006 年 8 月。

助川成也「タイの FTA 戦略とその活用状況：AFTA を中心に」『アジア研究所紀要』No. 35、亜細亜大学アジア研究所、2008、47-83 ページ。

関満博・池谷嘉一編『中国自動車産業と日本企業』新評論、1997 年。

関満博編『中国自動車タウンの形成—広東省広州市花都区の発展戦略』新評論、2006 年。

宋昌一・孫飛舟「韓国現代自動車のグローバル戦略について」『地域と社会』11、大阪商業大学、2008 年 9 月、161-175 ページ。

高瀬保『WTO と FTA—日本の制度上の問題点』東信堂、2003 年。

高橋五郎編『海外進出する中国経済』日本評論社、2008 年。

瀧井光夫「NAFTA 域内貿易の展開」『国際貿易と投資』No. 49、2002 年。

瀧井光夫「米国の FTA 政策：その展開と特色」『国際貿易と投資』No. 68、2007 年。

武石彰『分業と競争—競争優位のアウトソーシング・マネジメント—』有斐閣、2003 年。

竹内順子「東アジアにおける市場統合と自動車貿易拡大の可能性」『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol. 4 No. 12、2004 年 1 月、54-92 ページ。

田中彰「英国トヨタ自動車のサプライヤー・システム」『オイコノミカ』Vol. 39 No. 3・4 号、2003 年、27-36 ページ。

田中武憲「イギリスにおけるトヨタ生産システム現地化の現状と課題について」『経済学論叢』54(4)、同志社大学経済学会、2003 年 3 月、846-866 ページ。

谷口誠『東アジア共同体』岩波新書、2004 年。

玉村千治編『東アジア FTA 構想と日中間貿易投資』日本貿易振興機構、2005 年。

玉村千治編『東アジア FTA と日中貿易』日本貿易振興機構、アジア研選書、2007 年。

中小企業基盤整備機構「自動車産業サプライチェーン調査」中小企業基盤整備機構、2006 年 3 月。<http://www.smrj.go.jp/keiei/tech/015135.html> (2008 年 5 月 20 日検索)

中小企業金融公庫総合研究所「わが国自動車部品製造業の現状と今後の方向性」中小公庫レポート、2005 年 8 月。

中小企業金融公庫総合研究所「生産拠点の国際的な機能配置—日本・ASEAN・中国に工場を展開する中小企業のケーススタディー」中小公庫レポート、2006 年 3 月。

中小企業金融公庫総合研究所「自動車産業における高機能部品のグローバル調達」中小公庫レポート、2007 年 8 月。

中小企業金融公庫調査部「大手自動車企業の中国進出と中小部品産業への影響と対応」中小公庫レポート、2003 年 1 月。

張又心『自動車産業の多層的サプライヤー・システムと中小サプライヤーの役割：開発補完機

能と海外生産対応について』中小企業基盤整備機構経営支援情報センター、2008年。

陳晋『中国乗用車企業の成長戦略』信山社出版、2000年。

通商産業省産業政策局編『第35回わが国企業の海外事業活動』2007年。

堤雅彦『進む域内経済統合と中国のWTO加盟—CGEモデルを活用したシナリオ分析』日本経済研究センター、2000年。

堤雅彦「アジアのFTAとASEAN—CGEモデルによる評価」『世界経済評論』2004年10月、24-34ページ。

土屋勉男・大鹿隆・井上隆一郎著『アジア自動車産業の実力：世界を制する「アジア・ビック4」をめぐる戦い』ダイヤモンド社、2006年。

中嶋誠一「中国の対外経済—飛躍的に拡大した貿易と外資投入を中心に」『海外事情』2005年4月、83-99ページ。

中山健一郎「日本自動車メーカーのマザー工場制による技術支援」『名城論叢』名城大学経済・経営学会、3(4)、2003年3月35-58ページ。

西口清勝「東アジアにおける地域経済協力とFTA」『経済』第95号、2003年8月、13-22ページ。

西口敏宏『戦略的アウトソーシングの進化』東京大学出版会、2000年8月。

日刊自動車新聞社・日本自動車会議所『自動車年鑑2006-2007版』日刊自動車新聞社、2006年。

日本自動車工業会『日本の自動車工業2008』2008年。

日本自動車部品工業会「海外事業概要調査報告書」各年版。

日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』2002年-2007年の各年版。

日本貿易振興機構「2004年の日中貿易—拡大基調が続く日中貿易」『中国経済』2005年4月、30-59ページ。

野尻亘『新版・日本の物流—流通近代化と空間構造』古今書院、2005年。

野村俊郎「広州トヨタにおけるセット・パーツ・サプライ・システム」『鹿児島県立短期大学紀要』第59号、2008年、17-29ページ。

朴泰勲「階層的分業構造の海外移転と組織間システム」国際ビジネス研究学会年報、(14)、2008年9月30日、43-57ページ。

馬田啓一・大木博巳編著『新興国のFTAと日本企業』ジェトロ、2006年。

原洋之介『新東亜論』NTT出版、2002年。

原洋之介「東アジアにおける経済統合を考える」『東亜』第442号、2004年4月、26-33ページ。

東茂樹「タイの自動車産業と自由貿易協定」『アジア研ワールド・トレンド』、2006年5月。

土方三千代他『中国自動車企業の調達戦略に見る日系自動車部品企業勝ち残りの条件—中国自動車部品企業の脅威—』アビームコンサルティング、2005年。

平木秀作編著『国際協力による自動車部品相互補完システム』溪水社、2003年。

平塚大祐編『東アジアの挑戦：経済統合・構造改革・制度構築』日本貿易振興機構アジア経済

- 研究所、2006年。
- フォーイン『中国進出世界部品企業総覧 2005』FOURIN、2005年。
- フォーイン『中国自動車産業 2006』FOURIN、2006年。
- フォーイン『世界自動車企業年鑑 2008』FOURIN、2007年。
- フォーイン『中国自動車部品産業 2007』FOURIN、2007年。
- フォーイン『中国自動車産業 2008』FOURIN、2008年。
- 深川由起子「東アジアの新経済統合戦略」『アジア研究』第51巻第2号、2005年4月、30-40ページ。
- 藤田昌久「東アジア地域経済の将来」『アジア研究』第11巻第4号、2005年4月。
- 藤原純「アジアにおける自由貿易協定の課題」『前衛』2003年3月、151-163ページ。
- 藤原貞雄「日本自動車企業の世界生産と成果(上)：1991-2000」『東亞経済研究』山口大学東亜経済学会、62(2)、281-299ページ。
- 藤原貞雄「日本自動車企業の世界生産と成果(下)：1991-2000」『東亞経済研究』山口大学東亜経済学会 62(3)、455-474ページ。
- 藤原貞雄「サプライヤー・システムの「移転」と成果—広州市日系自動車部品サプライヤー調査から—」ICSEAD Working Paper Series、Vol.2006-20。
- 藤本隆宏他「日本自動車産業のサプライヤー・システムの全体像とその多面性」『機械経済研究』機械振興協会経済研究所、第24号、1994年5月、11-36ページ。
- 藤本隆宏・西口敏宏・伊藤秀史編『リーディングス サプライヤー・システム：新しい企業間関係を創る』有斐閣、1998年。
- 藤本隆宏『生産マネジメント入門Ⅱ』日本経済新聞社、2001年。
- 藤本隆宏・武石彰・青島矢一編『ビジネス・アーキテクチャ：製品・組織・プロセスの戦略的設計』有斐閣、2001年。
- 藤本隆宏編著『生産・技術システム』八千代出版、2003年。
- 藤本隆宏『能力構築競争：日本の自動車産業はなぜ強いのか』中央公論新社、2003年。
- 藤本隆宏・具承桓・近能善範「自動車部品産業における取引パターンの発展と変容」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、2006年6月。
- ポール・クルーグマン「新しい経済地理学」『アジア研究』11(4)、2005年4月。
- 丸川知雄「中国自動車産業のサプライヤー・ネットワーク」『社会科学研究』東京大学社会科学研究所、54(3)、2003年3月 125-152ページ。
- 丸川知雄「中国自動車産業のサプライヤー・システム—歴史的分析—」『アジア経済』アジア経済研究所、44(5・6)、2003/5・6、276-299ページ。

- 丸川知雄・高山勇一編『ローバル競争時代の中国自動車産業-新版』蒼蒼社、2005年。
- 丸川知雄「中国自動車産業の部品供給と企業立地」国際東アジア研究センター、Working Paper Series Vol. 2006-21。
- 丸屋豊二郎編『アジア国際分業再編と外国直接投資の役割』日本貿易振興会アジア経済研究所、2000年。
- 丸山恵也編著『中国自動車産業の発展と技術移転』柘植書房新社、2001年。
- 名城大学地域産業集積研究所『トヨタおよびトヨタ・グループ企業の在 ASEAN 事業体に関する調査報告書』、2006年。
- 名城大学地域産業集積研究所『トヨタ及びトヨタ・グループ企業の中国事業体に関する報告書』、2008年。
- 森久男編著『東アジア自動車産業のグローバル展開：日本・中国・韓国三国の自動車産業の国際比較』愛知大学中部地方産業研究所、2006年。
- 森美奈子「グローバル志向を強めるわが国自動車企業の東アジア戦略」『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol. 4 No. 13、2004年4月、54-74ページ。
- 李春利『現代中国の自動車産業』信山社出版、1997年。
- 安田雪「自動車部品サプライヤーの取引構造にみるべき法則」東京大学 COE ものづくり経営研究センター、MMRC Discussion Paper No. 33、2005年3月。
- 藪下史郎・清水和巳『地域統合の政治経済学』東洋経済新報社、2007年。
- 山澤一平「東アジアの地域協力と日本」『貿易と関税』2004年1月、4-12ページ。
- 山口隆英「日本的生産システムの国際移転とマザー工場制」『商學論集』64(3)、福島大学、1996年3月、35-56ページ。
- 吉田信美「年代別・日本自動車輸出環境と今後の戦略課題」『JAMAGAZINE』日本自動車工業会、Vol. 42、2008年2月、17-24ページ。
- 若松勇「ASEAN の FTA と原産地規則」日本貿易振興機構海外調査部、2005年4月。
- 渡辺利夫編『東アジア市場統合への道：FTA への課題と挑戦』勁草書房、2004年。
- 渡邊頼純「WTO 新ラウンドの可能性と FTA の動向」『国際問題』2004年7月、2-17ページ。

#### 中国語文献

- 王厚双「从無形到有形—中国区域經濟合作戰略軌及動因」『国際貿易』第12期、2003年、14-17ページ。
- 金永洙「日本の FTA 戦略動向及其对中国的影響」『日本学論壇』、2006年3月、29-35ページ。
- 戴姆勒克莱斯勒股份有限公司・中国社会科学院編『經濟發展、交通与環境』社会科学文献出版社、2001年。
- 中国汽车技術研究中心・中国汽车工業協会『中国汽车工業年鑑 2007』中国汽车工業年鑑編集部、

2007年9月。  
 中国第一汽車集團進出口公司『2006年度報告』2007年。  
 趙晋平「从推進 FTA 起步—我国参与区域經濟合作的新途徑」『國際貿易』第6期、2003年、4-9 ページ。  
 趙晋平「邁向制度性經濟合作—日本 FTA 戰略若干評価及多方案比較選択」『國際貿易』第8期、2003年、4-8 ページ。  
 張明他編著『区域貿易協議下汽車貿易和投資効応』復旦大学出版社、2006年。  
 佟福全「趨向松散開放型—全球区域貿易協定合作的新特徵及新模式」『國際貿易』第2期、2005年、38-40 ページ。  
 馮雷「大国条件下招致的關注—我国对外貿易結構動態变化及未来貿易摩擦重点領域」『國際貿易』第6期、2003年。  
 劉昌黎「日韓自由貿易区对我国的影响及对策」『世界經濟』第11期2001年。  
 劉昌黎「弥合分歧—日韓自由貿易区談判原則及面臨的課題」『國際貿易』第7期、2003年。  
 余永定「東亜区域一体化中的中日經濟合作」『我看世界經濟』三聯書店、2004年1月。

#### 英語文献

B. Balassa “*The Theory of Economic Integration*” Richard D. Irwin. 1961. (B. バラッサ、中島正信訳『經濟統合の理論』ダイヤモンド社、1963年。)  
 Clark, K.B. and T. Fujimoto “*Product Development Performance*” Boston, Mass. : Harvard Business School Press. 1991. (田村明比古訳『製品開発力』ダイヤモンド社、1993年。)  
 James P. Womack, Daniel Roos, Daniel Jones “*The Machine That Changed the World*” 1990. (沢田博訳『リ-ン生産方式が世界の自動車産業をこう変える』經濟界、1990年。)  
 Kimura, Fukunari and Ando, Mitsuyo. “Two-dimensional Fragmentation in East Asia : Conceptual Framework and Empirics.” *Forthcoming in International Review of Economics and Finance*. 2004.  
 Jones, R. W. and Kierzkowski, Henryk. “The Role of Services in Production and International Trade : A Theoretical Framework,” in Ronald W. Jones and Anne O. Krueger, eds., *The Political Economy of International Trade: Essays in Honor of Robert E. Baldwin*, Oxford, Basil Blackwell. 1990. PP. 31-48.

#### 韓国語文献

권율『ASEAN 원산지규정의 최근 논의 동향과 시사점』대외경제정책연구원、2005년。  
 (『ASEAN의 原産地規則의 最近議論動向과 示唆點』對外經濟政策研究院、2005年)  
 김진오『NAFTA 이후 멕시코 자동차산업 변화와 전망』대외경제정책연구원、2004년。  
 (『NAFTA 以降のメキシコ自動車産業の变化と展望』對外經濟政策研究院、2004年)  
 박민수「동아시아 생산네트워크의 변화와 한국 제조업의 미래」『KIET 산업경제』산업경제원、2005년 8월。(「東アジア生産ネットワークの变化と韓国製造業の未来」『KIET 産業經濟』)

濟』産業經濟院、2005年8月)

방호경 『FTA 원산지규정의 주요특징과 협상에 대한 시사점』 대외경제정책연구원, 2004년. (『FTA의 원산지規則의 주요特徵と交渉に対する示唆点』 對外經濟政策研究院、2004年)

박영곤 『EU의 시장 통합과 유럽 자동차 산업의 재편』 대외경제정책연구원, 2004년. (『EU의市場統合とヨーロッパ自動車産業の再編』 對外經濟政策研究院、2004年)

이재호 『태국의 주요 FTA 추진정책과 자동차산업 전망』 대외경제정책연구원, 2007년. (『タイの主要FTAの推進政策と自動車産業の展望』 對外經濟政策研究院、2007年)

이창수 『중국 FTA 체결의 경제적 효과와 시사점』 대외경제정책연구원, 2007년. (『中国のFTA締結の經濟効果と示唆点』 對外經濟政策研究院、2007年)

정성춘·이형근 『한·일기업의 동아시아 생산네트워크 비교연구: 자동차산업을 중심으로』 대외경제정책연구원, 2007년. (『韓・日企業の東アジア生産ネットワークの比較研究:自動車産業を中心に』 對外經濟政策研究院、2007年)

정인교등 『한·중·일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토』 대외경제정책연구원, 2004년. (『韓・中・日FTA締結の産業別影響と妥当性の検討』 對外經濟政策研究院、2004年)

조미진·여지나·김민성 『한국과 중국의 FTA 원산지규정 비교: 주요 산업을 중심으로』 대외경제정책연구원, 2008년. (『韓国と中国のFTA原産地規則の比較:主要産業を中心に』 對外經濟政策研究院、2008年)

#### 参考ホームページ

ASEAN事務局	<a href="http://www.aseansec.org/">http://www.aseansec.org/</a>
韓国外交通商部	<a href="http://www.mofat.go.kr/ko_new/">http://www.mofat.go.kr/ko_new/</a>
韓国對外經濟政策研究院	<a href="http://www.kiep.go.kr/">http://www.kiep.go.kr/</a>
奇瑞汽車	<a href="http://www.chery.cn/">http://www.chery.cn/</a>
吉利汽車	<a href="http://www.geely.com/">http://www.geely.com/</a>
協豊会	<a href="http://www.kyohokai.gr.jp/">http://www.kyohokai.gr.jp/</a>
世界貿易機關	<a href="http://www.wto.org/">http://www.wto.org/</a>
第一汽車	<a href="http://www.faw.com.cn/">http://www.faw.com.cn/</a>
中国—ASEAN博覽会	<a href="http://www.caexpo.org/">http://www.caexpo.org/</a>
中国外交部	<a href="http://www.fmprc.gov.cn/chn/">http://www.fmprc.gov.cn/chn/</a>
中国商務部	<a href="http://www.mofcom.gov.cn/">http://www.mofcom.gov.cn/</a>
東風汽車	<a href="http://www.dfmc.com.cn/">http://www.dfmc.com.cn/</a>
トヨタ自動車	<a href="http://www.toyota.co.jp/">http://www.toyota.co.jp/</a>
日産自動車	<a href="http://www.nissan.co.jp/">http://www.nissan.co.jp/</a>
日本外務省	<a href="http://www.mofz.go.jp/">http://www.mofz.go.jp/</a>
日本經濟産業研究所	<a href="http://www.rieti.go.jp/">http://www.rieti.go.jp/</a>
日本經濟産業省	<a href="http://www.meti.go.jp/">http://www.meti.go.jp/</a>
日本財務省	<a href="http://www.mof.go.jp/">http://www.mof.go.jp/</a>

日本自動車工業会	<a href="http://www.jama.or.jp/">http://www.jama.or.jp/</a>
日本自動車部品工業会	<a href="http://www.japia.or.jp/">http://www.japia.or.jp/</a>
日本農林水産省	<a href="http://www.maff.go.jp/">http://www.maff.go.jp/</a>
日本貿易振興機構	<a href="http://www.jetro.go.jp/">http://www.jetro.go.jp/</a>
東アジア共同体評議会	<a href="http://www.ceac.jp/j/index.html">http://www.ceac.jp/j/index.html</a>
ホンダ技研	<a href="http://www.honda.co.jp/">http://www.honda.co.jp/</a>