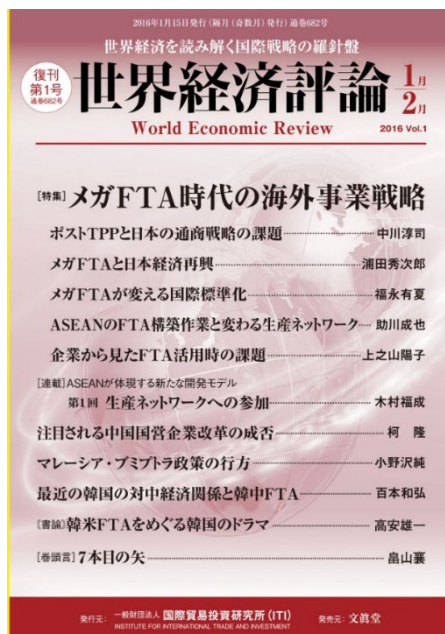


本論文は

世界経済評論 2016年1/2月号

(2016年1月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF



富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

生産ネットワークへの参加

木村 福成

慶應義塾大学経済学研究科委員長・経済学部教授
東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）チーフエコノミスト

きむら ふくなり 1958年生まれ。東京大学法学部卒業。ウィスコンシン大学経済学部博士課程修了（Ph. D.）専攻：国際貿易論、開発経済学、経済成長論、応用ミクロ経済学、日本・アジア経済論。最新著：『通商戦略の論点：世界貿易の潮流を読む』（共編著、文眞堂、2014年）。

東南アジア諸国連合（ASEAN）諸国は、新しい国際分業、すなわち生産ネットワークあるいは第2のアンバンドリング（Unbundling）と言われる工程・タスク単位の国際分業を積極的に利用し、持続的経済成長を遂げてきた。生産ネットワークへの参加によって工業化を加速させる開発戦略は、それ以前の幼稚産業保護、輸入代替型工業化戦略とは正反対の政策パッケージであり、輸出加工区を通じての単純な輸出振興とも異なるものであった。ASEANの経済統合も、この新たな開発戦略の文脈で進められてきたもので、過去に例のないものである。さらにASEAN内の先行国については、世界に先駆けて、生産ネットワークのメカニズムの延長線上で産業集積の形成が始まった。多国籍企業への依存の強い工業化の中で、いかにして地場系企業の生産性を高め、イノベーション能力を向上させていくかが、今後の課題となっている。

本連載では、ASEAN諸国が採用してきた開発戦略を概観し、その文脈でASEANの経済統合を跡づけた後、ASEAN諸国が直面している経済開発上の諸問題について議論していきたい。第1回は、工業化の初期段階における生産ネットワークへの参加について論ずる。

1 生産ネットワークのメカニズム

1980年代半ば以降、東アジアの実物経済は、産業・業種単位の国際分業から生産工程・タスク単位の国際分業へ、原材料と完成品中心の国際貿易から部品・中間財主体の国際貿易へという大きな質的変貌を遂げてきた。ASEANは、生産ネットワークへの参加による迅速な工業化開始という開発戦略を、中国とともに世界に先駆けて体現してきた。

生産ネットワークのメカニズムについては、フラグメンテーション理論が概念枠組みを提供している¹⁾。生産のフラグメンテーションとは、生産工程・タスクを生産ブロックとして分離し、それぞれの生産ブロックを適した所に立地させることによって、全体の生産コストを軽減することである。このような国際分業により、以前からの産業・業種単位の国際分業よりも精緻な形で立地の優位性の違いを利用できる。その代わりに、離れて置かれた生産ブロックを接続するためのサービス・リンクが必要とな

る。企業は、生産ブロック内の生産コスト軽減と新たに生じてくるサービス・リンク・コストとの間のトレードオフを考慮し、生産を分散立地させるか否かを決定する。

Baldwin (2011) は、生産のフラグメンテーションによって形成される生産ネットワークを「第2のアンバンドリング」と呼び、それ以前の産業・業種単位の国際分業との差異を議論している。ボールドウィンによれば、第1のアンバンドリングとは生産と消費が国境を越えて分離されることを意味し、19世紀末以降1980年代までの産業・業種単位の国際分業、原材料と完成品を中心とする国際貿易の基礎となるものであった。一方、第2のアンバンドリングとは、1980年代以降、東アジアやメキシコ、中東欧で始まった国際分業形態で、生産が生産工程あるいはタスク単位に分離され国境をまたいで配置されることを指す。第1のアンバンドリングが可能となった技術的背景には蒸気船や鉄道といった大量輸送手段の普及があり、第2のアンバンドリングについては情報通信技術 (ICT) 革命が大きな役割を果たしたとする。

特に先進国と新興国・発展途上国との間の国際分業においては、生産のフラグメンテーションあるいは第2のアンバンドリングを通じて、賃金水準等の立地の優位性の違いをよりきめ細かく生かすことが可能となる。それ以前にも、繊維・衣料産業など労働集約的産業についての国際分業は行われてきた。しかしこれらは2週間に1度部材が輸入され製品が輸出されるといったゆっくりとした国際分業であり、第1のアンバンドリングに分類されるべきものである。それに対し、機械産業に代表される生産ネットワークでは、生産ブロックは緊密なコーディネーションによって接続され、各種の部品・中

間財が同期化されて搬入・搬出される。これこそが第2のアンバンドリングである。一般にグローバル・ヴァリュー・チェーンと言う時には、第1のアンバンドリングにとどまるもの、第2のアンバンドリングに分類すべきものの双方が含まれていることに注意しなければならない²⁾。

2 歴史的経緯

製造業、とりわけ機械産業における生産ネットワークには、いくつかのプロトタイプが存在する。

1つは、1960年代末以降に形成された輸出加工区である。馬山、高雄、シンガポール、ペナンなどの輸出加工区では、繊維・衣料、半導体などのオフショア・オペレーションが展開された。半導体組立の場合、本国のオペレーションとは地理的に離れていたが、航空輸送を用いて接続された一種の生産ネットワークとも解釈できる。しかし、輸出加工区は厳重な柵をもって国内経済からは物理的に隔離され、国内経済は引き続き輸入代替型工業化戦略の下にあった。雇用創出以外の国内経済とのリンクはほとんど形成されなかった。

もう1つのプロトタイプは、比較的単純な国境生産共有 (cross-border production sharing) である。アメリカとメキシコの国境を挟んだマキラ・オペレーション、香港と広東省の間の来料加工貿易などがそれに当たる。国境をはさんでの賃金格差を利用し、やはり国内経済とのリンクは最小限にとどめるものが多かった。

東南アジアにおいて生産ネットワーク形成が

本格化するのは1980年代半ばである。直接投資の受入ということではシンガポールが先行するが、1985年の経済不調を契機とするマレーシア、タイの積極的 direct 投資受入政策の導入が時代を画すものとなった。これ以降、直接投資の国内経済への競争圧力を恐れるのではなく、むしろ国内経済とのリンクを意識した施策へと転換した。

当初はまだ、輸入代替型工業化と輸出加工区に類するオペレーションの両立が試みられた。保税倉庫、保税工場、保税トラックの導入（「保税 (bonded)」とは外国貨物が通関以前の状況であることを意味する）は、柵に囲まれた輸出加工区の外でも同様のオペレーションを可能にするものである。また、輸出品製造のための輸入原材料免税措置 (duty-drawback system) は、事前あるいは事後的に輸入原材料を免税扱いにするものである。これらにより、加工貿易をより弾力的に展開できるような制度整備が試みられた。

さらには、輸入代替型工業化の放棄、貿易自由化の下での生産ネットワーク参加へと政策転換が図られる。電子部品等についての関税は、各国が競争して一方的に削減・撤廃を行った。そのため、電気・電子産業の生産ネットワークは、1990年頃を境に爆発的に発展した。1990年代後半には、世界貿易機関 (WTO) の下での情報技術協定 (ITA) により、関税撤廃がさらに進んだ。鉄鋼、自動車などについては貿易自由化が遅れたが、1997～98年のアジア通貨危機を契機とする ASEAN 経済統合加速の動きの中で自由貿易協定のレベルでの関税撤廃に向かった。

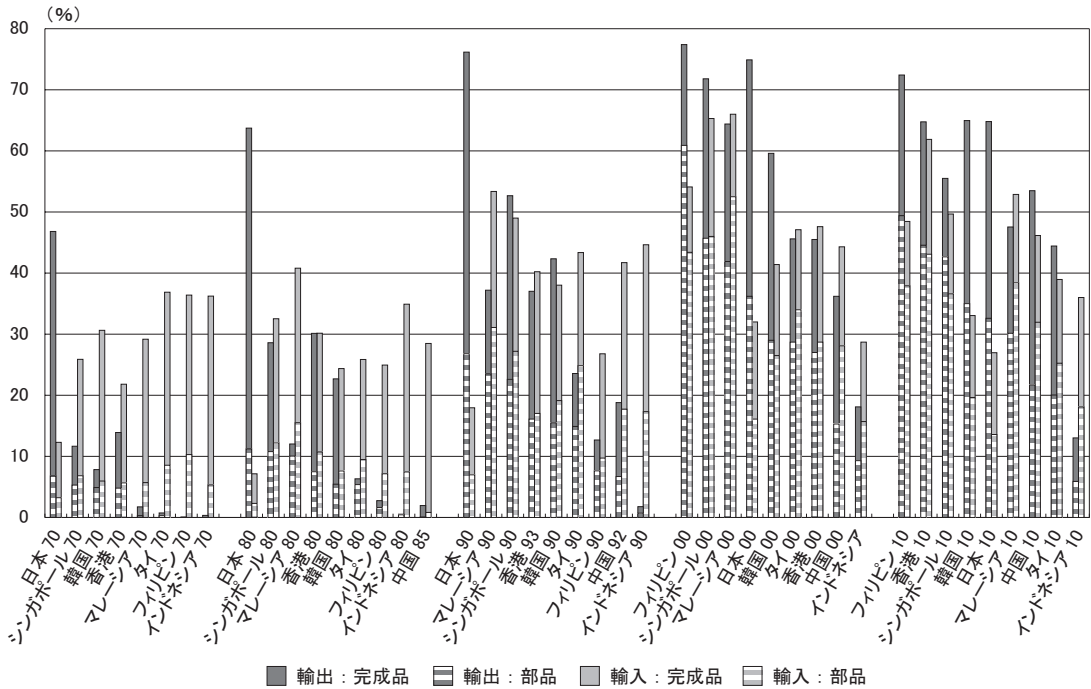
3 生産ネットワークへの参加度

生産ネットワークへの参加の度合いを知るには、機械完成品・部品の全輸出入に占める割合を見るとよい。もちろん、生産ネットワークは機械産業以外の産業・業種でも見られる。しかし、機械産業がもっとも複雑で洗練された生産ネットワークを展開している。機械産業における生産ネットワーク展開が可能な経済環境を整えば、その他の産業でも生産ネットワークと呼べるようなオペレーションができるようになる。

図1に、1970年から2010年にかけての東アジア各国の対世界輸出入に占める機械完成品・機械部品の比率を示した。1970年の段階では、機械部品の貿易はごく小さく、またほとんどの国で輸出か輸入いずれかの一方的貿易となっている。この時点では、機械産業の国際分業は伝統的な産業・業種単位のものであった。1980年になると、シンガポールとマレーシアにおいて、機械部品が輸出も輸入もされるようになってきている。輸出加工区を用いた工程間分業が始まったものと解釈できる。1990年では、マレーシア、シンガポール、香港、韓国、タイで機械部品輸出入比率が顕著に増加し、生産ネットワークの形成が本格化してきたことがわかる。2000年、2010年には、さらにフィリピン、中国が加わり、東アジア全体の生産ネットワークの深化が見られる。こうして東アジアは、世界をリードする生産ネットワークの中心地となった³⁾。

生産ネットワークへの参加度は、東アジア域内でも国によって大きく異なる。インドネシア、ベトナムはやや遅れて入ってきたが、これから生産ネットワークへの関与が強まってくる

図1 東アジア各国の対世界機械貿易：総貿易に占める割合



(注) 1970年と1980年についてはSITC分類、1990年以降についてはHS分類)に基づく。詳しい品目分類については木村・安藤 (forthcoming) 参照。なお、SITC分類に基づく機械部品は、HS分類によるものと比べ、2割程度過小となっていることに注意してほしい。
(出所) 木村・安藤 (forthcoming) (UN Comtrade および World Trade Atlas の貿易データをもとに作成)。

だろう。カンボジア、ラオス、ミャンマーでは、ようやく生産ネットワークへの参加が始まった⁴⁾。カンボジア、ラオスなどにタイのサテライト工場を作り、タイとの間で工程間分業を行う投資戦略を「タイ+1」と呼ぶ。ここ数年の間に、カンボジアにはミネベア、住友電装、矢崎総業など、ラオスにはニコンなどが進出した⁵⁾。

4 3種のコスト軽減のための政策

カンボジア、ラオス、ミャンマーは、すぐ隣の国まで生産ネットワークが延びてきているため、生産ネットワークへの参加という意味では、南アジア諸国などと比べると、はるかに有

利な立ち位置にある。しかし、これまで展開してきた足の遅い衣料産業等と、時間コストが大切になる機械産業とでは、必要となってくる経済環境が大きく異なってくる。

フラグメンテーション理論に従えば、生産ネットワークのオペレーションには3種のコストが介在してくる。(i) ネットワーク・セットアップ・コスト、(ii) サービス・リンク・コスト、(iii) 生産ブロックにおける生産コストそのものである。生産ネットワークへの参加がうまく進まない時には、この3つのコストのいずれかが高すぎるからと考えられる。そのようなボトルネックを解消するためには、政府施策が必要になる。

現在のカンボジア、ラオス、ミャンマーの状況に照らして、必要な政策を考えてみよう。(i)

のネットワーク・セットアップ・コストに関しては、直接投資受入体制の改善が鍵となる。直接投資受入については、税制上の優遇措置など投資インセンティブばかりが目されがちである。しかし、それよりも、投資や行政手続きの簡素化・迅速化、細かい問題についてのトラブル・シューティング機能の充実などの方がはるかに重要である。タイ投資庁（BOI）やマレーシア投資開発庁（MIDA）などが手本となる。

また、新規の投資誘致だけでなく、すでに進出してきた企業のアフターケアも大事である。タイやマレーシアの投資環境整備は、担当者が工業団地や投資企業に足繁く通い、投資上の諸問題の発見と解決を粘り強く積み重ねたことにより、徐々に進んできた。カンボジア、ラオス、ミャンマーのいずれにおいても、直接投資受入体制の改善の余地は大きい。

(ii)のサービス・リンク・コストの軽減については、各国ともその重要性を認識し、さまざまな努力がなされてきた。特にソフト・ハードの輸送インフラ整備による広義の輸送費の軽減は、生産ネットワークに参加するための大事な必要条件となる。ハード・インフラについては、アジア開発銀行（ADB）、中国、タイ、日本などの協力の下、東西経済回廊、南部経済回廊などの道路や橋梁が建設された。南部経済回廊のカンボジア区間は、交通量の増加から早くも拡幅が必要となっており、日本の協力で国道5号線の改修やバイパス道路の整備などが始まっている。日本の贈与で建設された国道1号線のネアックルン橋は、大幅に遅れながらも本年（2015年）4月によりやく完成したが、片側1車線しかなく、近い将来にボトルネックとなる可能性もある。アランヤプラテート＝ポイペト間の国境では、トラック輸送の急増に対

応するため、トラック用通関ゲート建設なども行われている。

ソフト・インフラとしては、まずは関税撤廃その他の貿易自由化、通関業務の改善・迅速化などが進められ、それがカンボジア、ラオスによるサテライト工場誘致を可能にしてきた。また、プノンペンへのミネベア進出に当たっては、カンボジア政府との交渉でタイのトラックの直接乗り入れを認めてもらったことも、決定的に重要だった。同様の便宜は、後続の進出企業にも拡大しつつある。メコン地域5カ国と中国は、ADBの支援の下、2003年に越境交通協定（CBTA）に署名した。これは、「国境での検査・手続きの簡素化、車両・コンテナの相互乗り入れ、ヒトとモノの輸送、整備・制度の共通化などその他の規定、総則」から成っている⁶⁾。一部の国の協定付属書の批准が遅れており、運用も遅々としているが、ようやく進展が見られつつある。このようなきめ細かい輸送円滑化を進めようとしているところもASEANらしい。

ミャンマーに関しては、ハード、ソフトの両面において、インフラ開発が遅れている。本格的な生産ネットワークへの参加にはまだまだ時間がかかるだろう。

(iii)の生産ブロックにおける生産コストの軽減については、立地の優位性の強化が課題となる。後発国・地域の強みは、まずは低賃金労働者の供給にある。たとえばタイとカンボジア・ラオス・ミャンマーとでは、国境を隔てて、賃金が3～5倍程度違う。もちろん、実際には賃金に労働生産性を掛け合わせたものを比べねばならないが、それでも賃金格差が労働集約的な生産ブロックを誘致する際に決定的に重要な条件となることは間違いがない。

一方で、各国の政治状況から、最低賃金を急速に引き上げる動きも見られる。国際競争力は他国との相対的關係の中で決まってくるが、一般に労働生産性の成長よりも早く賃金が上がれば、企業経営は難しくなる。民主主義が浸透する中、労働者の権利保障はもちろん重要であるが、ポピュリズムに走ると立地の優位性を失いかねない。最低賃金は、フォーマル・セクターの労働者に適用されるもので、一般にインフォーマル・セクターの労働者はその傘下に入っていない。最低賃金を引き上げれば、フォーマル・セクターの雇用創出が鈍化し、もっとも貧しい人たちの生活はむしろ悪化する可能性も高い。政策決定者は、最低賃金の過度な上昇がもたらしうる危険性について、十分に認識すべきである。

その他、カンボジア、ラオス、ミャンマーで立地の優位性改善の課題となっているのが、電力供給、工業団地サービス等の経済インフラ整備である。カンボジアでは、電気料金の高さと電力供給の不安定さが長年にわたって指摘されており、投資先としての魅力を減衰している。天然ガスの輸出国であるミャンマーも、製造業の企業進出が本格化すれば、早晚、電力の安定供給が問題となるだろう。

国全体の投資環境を向上させるには時間がかかる。まずは工業団地あるいは経済特区(SEZs)単位で良好な投資環境を提供することで工業化を開始し、どのような施策が必要なのかを学び、それを全国に広げていくべきである。工業団地に関しては、タイやマレーシアなどに多くの成功例があり、カンボジア、ラオス、ミャンマーはそれらの事例を詳しく学ばねばならない。特に、日本の総合商社が関与した例などは参考になるはずである。ベトナムのタンロ

ン工業団地(住友商事)、ハイフォン工業団地(野村證券)、カンボジアのプノンペン経済特区(ゼファー)、ミャンマーのティラワ経済特区(三菱商事、丸紅、住友商事)などは、これら各国における先行例である。また、タイのアマタやシンガポールのテマセクなども、工業団地開発会社として力を付けてきている。もちろん、商業ベースに乗るような事業環境を整えることが必要となるが、同時に海外のパートナーとモデルケースを作ることも重要である。

その他、立地の優位性の改善のためになすべきことは多々ある。恣意的な判断に基づいて産業・業種をえり好みせず、投資してくれる企業にはみんな来てもらえる投資環境を整えることが肝要である。

5 空間経済学 (spatial economics) による示唆

フラグメンテーション理論に従えば、後発国・地域は、サービス・リンク・コストを下げ、立地の優位性を高めさえすれば、生産ブロックを誘致できる。しかし、グローバリゼーションはもっと先に進んでいる。メコン地域では、国境を越えて移動するのはもはや生産ブロックだけではない。人あるいは労働者も大量に動くようになってきている。カンボジアからタイには100万人、ミャンマーからタイには300万人が流入していると伝えられる。このような問題についての思考実験では、空間経済学が威力を発揮する⁷⁾。

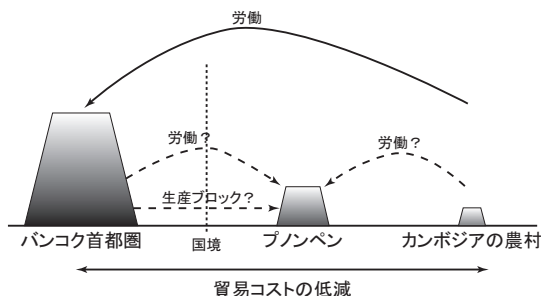
空間経済学では、コアとペリフェリーの間の貿易コスト低減が集積力と分散力の両方を生み出すと考える。集積力とは、コアが生産活動・

人などを惹き付ける力で、コアにおけるビジネス・パートナー獲得の容易さ、市場への近接性などによってもたらされる。一方、分散力とは、コアからペリフェリーへと生産活動・人などを移動させる力で、コアにおける負の集積効果すなわち賃金・地価の上昇、交通混雑、公害などの混雑効果、コアとペリフェリーの間の賃金等要素価格の差によって生み出される。

プノンペンがバンコク首都圏から生産ブロックを誘致するためには、プノンペンに一定の立地の優位性がなければならず、それはたとえばバンコク首都圏よりも安い労働力である（図2参照）。一方、すでにカンボジアの農村からバンコク首都圏へは、プノンペンを経由せずに、高い賃金を求めてかなりの量の労働力が動いてしまっている⁸⁾。バンコク首都圏とプノンペンの間の賃金格差が小さすぎると、生産ブロックがプノンペンにやっこない。一方、賃金格差が大きすぎると、労働者がプノンペンに来てくれない。では、どのようにすれば、生産ブロックと労働者の両方を集めることができるだろうか。

答えは、プノンペンの立地の優位性を向上させることである。生産ブロックがやってくるだけの賃金格差は維持する。プノンペンにおける賃金はバンコク首都圏のそれよりも安い、そ

図2 プノンペンの工業化と生産ブロック・労働移動



(資料) 著者作成。

れでも労働者が来てくれるような快適な居住環境を整備し、同時に農村からプノンペンへの移動コストを軽減する。これらができれば、人々の移動を無理に制限しなくても、プノンペンの工業化を立ち上げられる。

生産ネットワークを利用しての工業化の開始は、後発国にとって有効な戦略である。それが可能となった背景には、グローバリゼーションあるいは経済統合によるモノ、カネ、ヒトの移動性の向上がある。しかもそれが、一様に進むのではなく、まだら模様には早い部分と遅い部分を生み出しつつ進行している。生産ネットワークは、そのまだら模様の移動性が存在しているがゆえに、成り立っている。開発戦略の構築において空間経済学の果たすべき役割は極めて大きい。

[注]

- 1) フラグメンテーション理論については Jones and Kierzkowski (1990) 参照。
- 2) グローバル・ヴァリュー・チェーン一般については Elms and Low (2013) 参照。
- 3) Chang and Kimura (2015) は、世界の機械類輸出のほとんど全てが東アジア、北米、欧州という3大生産地に集中していることを明らかにした。また Ando and Kimura (2013, 2014) は、特に電子部品に関し、東アジアが北米、欧州に対しても重要な供給基地となってきていることを示した。
- 4) これら後発国の生産ネットワークへの参加度については、図1のような輸出額を用いた分析だけではとらえにくい。Obashi and Kimura (2015) は、extensive margin 分析(細品目・貿易相手国別に貿易が存在するかどうかに注目する計量分析)を ASEAN 諸国の機械部品輸出に適用し、2007年から2013年の間にフィリピン、ベトナムにおいてより複雑な生産ネットワークへの関与が進んだこと、カンボジア、ラオス、ミャンマーにおいても生産ネットワークへの参加が始まったことを明らかにした。
- 5) タイ+1については石田 (2010)、藤岡 (2015) を参照されたい。
- 6) 石田 (2010) に詳しい解説がある。
- 7) 空間経済学あるいは新経済地理学については Fujita, Krugman, and Venables (1999) および Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, and Robert-Nicoud (2003) 参照。
- 8) 実際にどのようなプロファイルの人々がカンボジアのどの地方からタイのどこに移動して何をしているのかについては、十分な情報が無い。したがって、ここで示している思考実験を現実の政策に反映させるためには、もっと注意深い個

人・家計レベルの調査・研究が必要であることは言うまでもない。

【参考文献】

Ando, Mitsuyo and Kimura, Fukunari. (2013) "Production Linkage of Asia and Europe via Central and Eastern Europe." *Journal of Economic Integration*, 28 (2): 204-240.
 Ando, Mitsuyo and Kimura, Fukunari. (2014) "Evolution of Machinery Production Networks: Linkage of North America with East Asia." *Asian Economic Papers*, 13 (3): 121-163.
 Baldwin, Richard. (2011) "21st Century Regionalism: Filling the Gap between 21st Century Trade and 20th Century Trade Rules." Centre for Economic Policy Research Policy Insight No. 56 (May) (<http://www.cepr.org>).
 Baldwin, Richard; Forslid, Rikard; Martin, Philippe; Ottaviano, Gianmarco; and Robert-Nicoud, Frederic. (2003) *Economic Geography and Public Policy*. Princeton: Princeton University Press.
 Chang, Mateus S. and Kimura, Fukunari. (2015) "The Evolution of Machinery Production Networks in the World." Mimeo.

Elms, Deborah K. and Low, Patrick, eds. (2013) *Global Value Chains in a Changing World*. Geneva: World Trade Organization.
 藤岡資正編 (2015) 『日本企業のタイ+ワノン戦略：メコン地域での価値共創へ向けて』 同友館。
 Fujita, M.; Krugman, P.; and Venables, A. J. (1999) *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
 石田正美編 (2010) 『メコン地域国境経済をみる』 (アジ研選書 22) アジア経済研究所。
 Jones, R. W. and Kierzkowski, H. (1990). "The Role of Service in Production and International Trade: A Theoretical Framework." In *The Political Economy of International Trade: Essays in Honor of Robert E. Baldwin*, edited by In R. W. Jones and A. O. Krueger. Oxford: Basil Blackwell.
 木村福成, 安藤光代 (forthcoming) 「多国籍企業の生産ネットワーク：新しい形の国際分業の諸相と実態」木村福成・椋寛編 『国際経済学のフロンティア：グローバリゼーションの拡大と対外経済政策』 東京大学出版会。
 Obashi, Ayako and Kimura, Fukunari. (2015) "Geographical Expansion and Deepening of Production Networks in Asia." Forthcoming in ERIA Discussion Paper Series.



文真堂

東京都新宿区早稲田鶴巻町 533
 URL: <http://www.bunshin-do.co.jp/>

TEL: 03-3202-8480
 FAX: 03-3203-2638

(小社ホームページで本広告掲載書籍の
 (配本先書店 (一部) を検索できます。)

● 持続的発展の為の実態分析、政策提言を試む！
 トラン・サン・トゥン／松本邦愛／ト・マン・ホーン 編著 本体価格 3,000 円

東アジア経済と労働移動

東アジアで国際間労働移動が活発化している。しかし、その実態を把握した研究は少なく、ましてや国内の労働移動との関係を分析した研究はない。本書は日本、韓国、台湾から中国、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ミャンマー等、国内と国際間の労働移動、送出国と受入国の実態を分析し、持続的発展の為の政策提言を行う。

● アジアの成功モデルに日本企業の活路を見出す！
 橋川武郎・久保文克・佐々木聡・平井岳哉 編著 本体価格 2,800 円

アジアの企業間競争

21世紀の企業の主戦場ともいえるアジア市場に注目し、製造業から流通・サービス業に至るまで、日本企業・現地企業・欧米企業が入り混じる熾烈な企業間競争の実態を分析。日本発信型モデルやアジア発信型モデル・日本逆上陸モデルなど、さまざまな産業の競争優位の源泉ともいえるべき成功ビジネスモデルの中核要因とその移転方向性を明らかにする。

● モジュール生産の実態を描く好著！
 金 英善 著 本体価格 3,600 円

現代・起亜と現代モビスの中国戦略

ウォン安、トップダウン経営、マーケット戦略重視で世界市場に伸びたといわれる現代自動車。本書は、現代自動車を支える部品供給体制に着目。躍進のプロセスを丹念にたどると同時に、現代自動車の最大市場の一つとなった中国に焦点を当て、その進出過程、そこの生産の実態と躍進の秘密を総合部品メーカーの現代モビスとの関連で究明する。

● 現場現実を驚嘆すべき精密さと正確さで活写！
 野村俊郎 著 本体価格 2,600 円

トヨタの新興国車 I M V

そのイノベーション戦略と組織 年間販売量百万台を超え、カローラと並ぶ最量販車である新興国車 I M V。新興国で大きな成功を収めている成功要因は、製品開発、製造、調達など多岐に亘るイノベーションにある。製品開発組織 Z の現場から新興 11 カ国 12 工場の現場まで、様々な現場の人々をインタビュし、驚くべき正確さでそのイノベーションの全貌に迫る。