

機関番号：32644

研究種目：基盤研究 (C)

研究期間：2008～2010

課題番号：20604005

研究課題名 (和文) 日米中の自動車産業と国境を越えるリージョナル・ガバナンス

研究課題名 (英文) The Automobile Industry and Regional Governance across Japan, U. S. and China

研究代表者

貴家 勝宏 (SASUGA KATSUHIRO)

東海大学・教養学部・准教授

研究者番号：40439691

研究成果の概要 (和文)：日米中の自動車産業をグローバルなレベルにおける生産構造の転換と制度化との関連から検討し、地方政府と企業による多様で重層的なネットワークの形成過程を検証した。中国の自動車産業の急速な台頭には、世界的な自動車産業の新興国への生産移転というグローバルなシフトが背景にあり、日米の多国籍自動車企業と中国自動車産業との間における競争と協力関係、また中国の地方政府との協力関係など国境をこえる生産ネットワークが発達したことが大きい点を明らかにした。グローバル経済の視点から、多様なネットワークをベースにしたリージョナル・ガバナンスの生起の検証を通じて、日米中を基軸とする公的な地域統合と実態としての経済統合との親和性を明らかにした。

研究成果の概要 (英文)：The research analyses the dynamic changes of production structures and institutionalization in the global automobile industry across Japan, U.S. and China, with particular reference to the rise of various economic actors such as regional governments and firms in the development of multi-level networks. Behind the China's sharp development of the automobile industry, the research have found the importance of development of cooperative and competitive relations among the leading Japanese and the US multinational auto firms and Chinese firms as well as the important cooperative roles of the Chinese regional governments. From the perspectives of global economy, correlation between formal regional project based on Japan, U.S., and China and reality of economic interdependence could be discussed through analyzing the emerging construction of regional governance by the various networks.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2008年度	800,000	240,000	1,040,000
2009年度	700,000	210,000	910,000
2010年度	900,000	270,000	1,170,000
年度			
年度			
総計	2,400,000	720,000	3,120,000

研究分野：国際政治経済学

科研費の分科・細目：社会秩序学

キーワード：(1) 自動車産業 (2) 生産ネットワーク (3) 日米中 (4) 直接投資 (5) 地方政府 (6) 外資系自動車メーカー (7) M&amp;A (8) 海外生産

## 1. 研究開始当初の背景

21世紀初頭の世界の政治経済空間は、グロ

ーバル化という構造変動の最中にあり、国際経済秩序形成の特徴として地域経済統合の

隆盛がみられる。地域の経済的、社会的な発展と平和、安定、結束にはどのような枠組みが望ましいのか、議論が行われてきた。政治、経済の発展段階、価値観、文化、宗教、民族等、多様性を有する東アジア地域においても、地域統合・地域協力の機運が高まった。21世紀に入り、WTO 交渉の停滞もあり、東アジア共同体のような二国間と多国間主義を積み上げることが東アジアの地域経済統合を推進する方法としては主要な捉え方であった。2 国間の FTA や国家をベースにした多国間主義をつなぎ合わせて東アジアの地域統合の実現を目指すという議論である。

しかし、東アジアの国際経済秩序形成において、日米中という大国の関係が極めて重要である。日米中の経済は、世界経済において GDP の第 1 位から 3 位を占め、この 3 カ国がどのような関係を築くかが東アジア地域の秩序形成のみならず世界経済の行方にも大きな影響を及ぼすと考えられる。中国の経済成長が続き、日米中の大国間の経済関係も変化してきている。中国の台頭をゼロサムゲーム的発想で捉えるのではなく、中国の台頭を東アジアの地域発展とグローバル化をつなぐ視点から、日米中の経済関係の実態を検証する必要がある。高度経済成長が続く中国と、地理的には東アジアの域外であっても政治・安全保障・経済上、極めて重要である米国をどう関与させていくか、またインドやオーストラリアなどの枠組みをめぐる議論もおきた。日本の場合には、日米同盟が日本の平和と安全に不可欠であり、米国との関係性の議論を抜きにした統合は難しい現実がある。また東アジア地域の特徴として、日・中・韓の間には、明確な制度的枠組みがほとんどないにも関わらず、相互依存関係が急速に進んだ。

東アジア地域の国際経済秩序形成においては、東アジア経済の構造上の特徴として、域外貿易と経済活動範囲の広さを考慮しなければならない。最終財の多くが北米や欧州に輸出されるという輸出志向型発展の傾向が強く、域内の相互依存関係の進展は域外との相互依存関係の進展と密接な関係がある。東アジア域内では、直接投資を主に民間主導の生産・流通のネットワークが進んでいる実態 (de facto integration) があり、東アジア地域でのグローバルサプライチェーンの形成にはどのような推進力としての要因があるのか検証する必要がある。特に東アジア地域で、モノ・カネ・ヒトの動きが密になるなか、経済面で一体化が進行し中国の台頭にとともに各地方の役割の変化、域内企業の生産活動の展開を検証する必要がある。中央政府に加え、企業や地方政府、そして非国家主体が経済統合の進展にどのような枠割を果たすのか、リージョナル・ガバナンスの視点

からの検証が必要である。

本研究では、日米中の深まる経済的相互依存関係の実態とガバナンスを、経済発展のバロメーターでもある自動車産業を事例として取り上げる。中国で急速な発展を見せる自動車産業のグローバルレベルにおけるサプライチェーンの形成過程の特徴はどのようなものか、日米中の経済的相互依存の実態と制度化の乖離を明らかにし、国際経済秩序のありかたを考える。生産ネットワークによる分析は、国境を超える企業間・工業地域間のネットワークがいかに日米中をつなぐ国境を超える仕組みの形成に変化や影響を与えているかに注目することである。東アジアの国々による開発主義的な国家・地域限定の分析ではなく、米国を巻き込んだ実態としての企業間・工業地域間のネットワークの検証が重要である。ミクロと広域的視点の複眼的アプローチから自動車産業に焦点をあてた研究である。

## 2. 研究の目的

本研究は、日米中の自動車産業のグローバルサプライチェーンの展開を、急速に世界の大手企業が生産立地の移転を進める中国を中心に経験的な事例を取り上げ、国際政治経済学の視点から検証するものである。明確な制度が存在しなくとも市場を通じた経済統合が進んでいるのはなぜか。また主要な推進力の要因にはどのようなものがあるのか、自動車産業を事例に検討するものである。生産ネットワークと国際社会秩序形成の分析に、地方政府と自動車産業の視点を取り入れる新たな学術的基盤の構築に貢献することを目指している。

中国の自動車産業の発展は、完成車や部品の発展とともに、中国経済の現代化の過程においても意義が大きい。その背景にあるグローバルなレベルにおける生産構造の転換過程において、企業と地方政府の国際経済秩序形成における役割はどのようなものか。グローバル化する自動車産業と立地先である中国の地方政府を国際経済秩序形成に関与する経済主体として捉え、中国の地方で展開される自動車産業をめぐる制度設計のありかたに焦点をあてる。

巨大化した自動車産業のグローバルサプライチェーンは、グローバルレベルでの生産構造の転換を強力に推し進めており、国際秩序形成への影響は大きくなっている。中国にとっても外資系企業は自動車産業発展の強力なエンジンであり、地方政府と外資系企業という経済主体が国際的秩序形成にどのような影響を与えているのか。特に日米中の大国間におけるグローバルサプライチェーンの展開が国家間の制度化へどのような影響を与えているのか、自動車産業の政治的影響

力、地方政府の交渉力等、自動車産業のリージョナル・ガバナンスを検証する。

中国の経済発展には、政府の地域開発戦略と外資の導入が大きな役割をはたしたが、中央政府と地方政府による経済活動への介入が、中国とグローバル経済の独特の関係性をつくりあげている。外資系や地場企業間でのネットワーク形成過程を、地域間・企業間関係、また地方政府との関係性の構築を事例に検証する。東アジア地域での国家を主体に制度化を中心とする地域統合の議論に、「国家と市場」の二項対立の視点ではなく、実態としての生産ネットワークの形成過程からの学術的視点を提供することを目的とする。

### 3. 研究の方法

地域統合の国家ベースの静態的かつ制度的な分析ではなく、また経済発展を開発主義的な分析からではなく、より実態としての地域間・企業間関係の統合（リージョナル・ガバナンス）という動態学的分析を進める。その中で、国家主体の役割を中央政府と地方政府に整理し、個人や集団からなるネットワークの本質や力学、公的・私的アクターの役割を整理し、国際経済秩序の変容を検証する方法である。

自動車産業を事例に、国境を超える相互依存の進展を、投資・貿易、また生産や販売などネットワークの形成過程を検証する。3カ国にまたがる実証研究であり、3カ国における地域統合、自動車産業、直接投資、ガバナンスに関する各種文献資料・報道発表資料、またWeb上で公開されている産業・経済データ、また自動車関連資料等を最大限に活用する。東海大学教養学部貴家研究室と外部協力研究員を務めるイギリスのウォーリック大学グローバルイノベーション・リージョナライゼーションセンター（Centre for the study of Globalisation and Regionalisation, University of Warwick）を活用し、資料収集と成果発表の場として活用した。

### 4. 研究成果

中国の台頭は、東アジアのみならず国際経済秩序構造の大きな変動要因である。中国の台頭とはどのようなものか、国際政治経済学における「国家と市場」というどちらかの役割を重視する二項対立のアプローチではなく、国家・地方政府・企業という政治経済的行為主体の生産ネットワーク形成における関係性の構築に焦点をあてた研究である。中国自動車産業の台頭はどのように体现されてきたのか検証してきた。日米中の自動車産業をグローバルサプライチェーン形成の過程から検証すると、中国の台頭は、自動車産業の世界的な生産ネットワークのシフトに対応したものである。外資系自動車メー

カーは、生産や販売の国境を越えた機能的分業を形成し、市場の成長が著しい中国は、グローバル戦略の主要な生産ネットワークの核となった。

一方、中国の内政から見れば、地域開発戦略と外資導入という手段で、外資の技術と資金を取り入れた自動車産業の発展戦略があった。自動車産業の製品技術の向上、研究開発機能の現地化、部品の国産化等、政策的誘導を進めてきた。事例としては、上海市におけるVWとGMの協力関係、また広州市における日系自動車産業との協力関係は、地域の自動車産業の産業集積や生産ネットワークの形成を後押しした。これらは、中国の中央政府と地方政府が採る戦略的産業政策が日系自動車産業に生産拠点の設置や中国市場開拓の機会を与えた。日系企業の場合は、広州市の強力な支援の下、中央政府の介入なしに生産拠点の移転を進めることができた。これらは、立地と産業に特有の環境整備が極めて重要であることを示唆している。グローバル化する日本や欧米の自動車産業は中国進出に際して地元政府が所有する現地企業と合併で事業を行っており、中国国内では自動車産業は政治経済的行為主体という側面を捉える必要がある。立地先での事業展開をサポートする地元政府の協力体制と地元企業との生産を通じた分業関係の構築が成功の鍵である。特に完全な資本主義市場ではなく不確実性の高い国である中国の場合、能動的行為主体としての地方政府が、地域の制度的調整を行い、地域の経済発展戦略に自動車産業を位置づけているのかが重要である。

自動車産業の発展には、国境を超えるダイナミックな動きが日米中の3カ国間でも進んでいる。外資系企業による中国を巻き込む生産ネットワークの発展が中国自動車産業の発展に大いに寄与してきた。国境を超えるネットワークは地方政府や民間企業の影響力を政策的課題としてどう処理するか効果的対応を形作るためには、中央政府、地方政府、民間企業による多様なリージョナル・ガバナンスの形成が進められている。

東アジアの経済活動の実態は、公的制度の欠落を補うように、多様な公的・私的な経済主体の戦略が交錯している複雑で重層的なネットワークである。中国の中央政府や地方政府の介入主義、外資系企業と中国地場系企業の競争戦略、エネルギーや環境資源の制約など、国境を越えるネットワークには、多様な経済主体による協力と競争関係の複雑な展開が見られる。中国のグローバル競争への対応とグローバル経済との関係性の構築は、独特であり、国家主体の役割が変化している。中国の地方政府は、高まる自律性を活かし、地方経済の発展の要として外資系自動車企業を誘致してきた。日米中経済の統合過程に

は、中国の地方政府間の競争という側面も複雑に絡んだ上でのリージョナル・ガバナンスという特徴もある。つまり東アジアの地域統合を考える際には、日米中を軸にしたリージョナル・ガバナンスが制度的形成にどのような影響を与えるのか、ボトムアップからの視点が不可欠である。

また中国の自動車産業の実証的研究であり、依然安全性や走行性能などの技術的課題を抱えており、また立地の分散性、弱い開発力、小規模生産など産業としての脆弱性が明らかになった。そのため急速な中国自動車産業の発展には外資の技術・資本なしには成り立たないのが現状である。中国政府が目指した「技術と市場の交換」は思惑通りには進んでいない。しかしその一方で、中国自動車産業には、積極的に海外進出をはかる動きもみられる。中国メーカーにとっては、国内生産・国内販売が依然中心であるものの、政策的支援と低価格を武器に新興国市場の開拓を進めている。さらには近年の環境開発型自動車においては、異業種を巻き込んでの開発競争が展開されている。中国自動車産業でも对外投资が活発になり、環境技術の獲得や新興市場の獲得、研究開発の強化を目指している。中国自動車メーカーのプレゼンスは一部新興市場では急速に高まっている。

日米中の関係を考えると、3カ国間は単純なゼロサムの競争関係にあるわけではない。工業地域間・企業間関係の経済空間を把握するミクロとマクロをつなぐ国際政治経済学の学際的な分析がますます重要である。国境を越える地域形成の特徴と国内・国際的ガバナンスの相互連関、日米中間の相互依存関係の深層等、国家間の制度化には基底にあるリージョナル・ガバナンスの動向を踏まえた政策形成が3国間の安定した経済関係の発展には不可欠である。

これらの研究成果は国際的に発信され、英語による国際会議での発表（日本、中国、フランス、ハワイ）、また英語・日本語論文や英書籍の出版として世に問うことができた。

## 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3件）

### ① 貴家勝宏

「中国自動車産業と国際的生産ネットワーク－外資系と地場系企業の戦略的行動から」『東海大学教養学部紀要』、査読有、39 輯、225-245、平成 21 年 3 月 30 日発行

### ② 貴家勝宏

「世界経済危機と中国自動車産業－新興国市

場とグローバル生産ネットワーク」『東海大学教養学部紀要』、査読有、40 輯、299-314、平成 22 年 3 月 30 日発行

### ③ 貴家勝宏

「加速する中国自動車産業の对外投资－海外生産・M&A・環境技術・R&D」『東海大学教養学部紀要』、査読有、41 輯、195-209、平成 23 年 3 月 30 日発行

〔学会発表〕（計4件）

### ① 貴家勝宏

「Emerging Trilateral Architecture: Cooperation and Competition in the Chinese Automobile Industry」, Japan Centre for International Exchange Workshop、北京、平成 20 年 6 月 29 日

### ② 貴家勝宏

「The Globalizing Chinese Automobile Industry and Cross-Border Production Networks」, Garnet Conference、フランス、ボルドー大学、平成 20 年 9 月 19 日

### ③ 貴家勝宏

「Emerging Trilateral Architecture: Cooperation and Competition in the Chinese Automobile Industry」, Japan Centre for International Exchange Workshop、米国、ハワイ大学、平成 21 年 3 月 14 日

### ④ 貴家勝宏

「China's rise or the Region's rise: the Global Shift of the Automobile Industry across the U.S., Japan, China and India」, Council on Foreign Relations and Keio University、慶応義塾大学、平成 23 年 2 月 5 日

〔図書〕（計2件）

### ① 貴家勝宏

「Emerging Trilateral Architecture: Cooperation and Competition in the Chinese Automobile Industry」 in Gerald Curtis, Ryosei Kokubun, and Wang Jisi eds.

『Getting the Triangle Straight : Managing China-Japan-U.S. Relations』、Japan Centre for International Exchange、平成 22 年

### ② 貴家勝宏

「中国自動車産業における協力と競争－日米中関係に浮上する構造」、王絹思、国分良成、ジェラルド・カーチス編『日米中トライアングル－3カ国協調への道』、岩波書店、平成 22 年

6. 研究組織

(1) 研究代表者

貴家 勝宏 (SASUGA KATSUHIRO)

東海大学・教養学部・准教授

研究者番号：40439691

(2) 研究分担者

なし

(3) 連携研究者

なし