

東アジアの地域形成

——競合する地域化と地域主義——

貴家勝宏

はじめに

2007年1月、第2回東アジア・サミットが開催され、東南アジア諸国連合（Association of South East Asian Nations：ASEAN）、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドの16カ国が参加し、自由貿易協定（Free Trade Agreement：FTA）を核とする経済連携協定（Economic Partnership Agreement：EPA）¹⁾の研究を始めることが確認され、また「東アジアのエネルギー安全保障に関するセブ宣言」が調印されるなど「東アジア共同体」の形成に向けてまた一步動き出した。東アジア²⁾は、鋭く対立する未解決の安全保障上の問題、経済発展段階の格差、異なる政治体制、強固な国家ナショナリズム、宗教や文化の多様性から政府主導の制度的統合は難しいとされてきた。実際、東アジアの国家間の地域協力は共通の理念や価値観、また具体的構想に欠け、依然政治的意図をめぐって確執と模索が続いている。だが、一方で経済分野におけるFTAやEPAもこの地域で本格的に動き始め、地域協力をベースにした制度的経済統合（de jure integration）の形成も着実に進んでいる。地域統合・地域協力への協調の機運は高まってきたが、実態としては投資を主に民間主導で生産・流通のネットワークが構築され事実上の経済統合（de facto integration）が先行しているという点も広く認識されている。人、もの、情報、文化の移動も活発になり、社会・文化領域でも地域的な共有が進みつつある。このような東アジアの地域統合の動きが将来どのように発展していくのだろうか、急速に展開する経済的相互依存関係の深化と制度的統合の展開にはどのような関係があるのだろうか、本論文の目的は、東アジアで展開している経済的相互依存関係の深化と政府主導型の制度化の動きを異なるレベルでの「競合する地域形成」として捉え、従来の地域統合理論の有効性と限界、また地域形成における日系製造業の役割、中でも自動車産業の中国進出を取り上げ、様々なレベルの経済主体間の相互作用の地域形成への影響を検討しようとするものである。

提出日2007年8月31日 受理日2007年10月3日

1 地域統合の理論——有効性と限界

本節では、地域形成に関する理論を歴史的観点から考察し、現在の東アジアの地域形成を分析する視点としての有効性と限界について検討する。

国際関係理論における地域統合の理論の原型は、第二次世界大戦後の欧州における経済統合である。1952年に欧州石炭鉄鋼共同体（European Coal and Steel Community：ECSC）として始まった統合は、58年の欧州経済共同体（European Economic Community：EEC）、67年の欧州共同体（European Communities：EC）の成立を経て、93年の欧州連合（European Union：EU）へと発展し、また99年の単一通貨ユーロの導入へ深化してきた過程である。同時に、加盟国を徐々に加え、2007年には27カ国にまで拡大してきた。

この欧州の統合の動きは、地域形成の見方に大きな影響を与えてきた。まず戦争で疲弊した欧州の再興と不戦共同体の構築をめざした統合への志向から、経済統合が中心となりつつも、異なる意味が強調されることとなった。つまり地域統合は(1)複数の主権国家が超国家的機構を設立して国家主権を譲渡すること、(2)戦争という手段ではなく、平和的に紛争を解決する不戦共同体、(3)国境における経済的障壁を削減・撤廃して、自由貿易地域、関税同盟、共同市場、経済通貨同盟、完全経済統合という統合の深化の過程など、政治、安全保障、経済など異なる分野に力点がおかれ、統合の見方が異なる状況を生んだ。

ここでは地域統合の理論を欧州の歴史的統合の発展過程に依拠してきた事実を、政治の分野と経済の分野から整理してみたい。地域統合は、第二次世界大戦後の欧州における ECSC の経験を基に、平和と安定を求めて構成国が自国の主権の一部を上位の国際機構に移譲する国家間協力として捉えられ、EEC が経済統合の分析の中心の対象となり地域的規模で経済を統一することと見なされた。ドイツ、フランス、イタリアとベネルクス三国（オランダ、ベルギー、ルクセンブルク）が参加し、相互の域内関税を撤廃する FTA が1950年代末には成立した。欧州に誕生した EEC が地域統合の有力な事例とされ、これがアフリカやラテン・アメリカに広がった現象を指して「第一の波」と呼ばれる（山本，1997：2）。地域統合の「第一の波」においては、地域統合の発展を、政治学者のハースは、機能的な分野での協力は他の分野にも波及し政治統合に至ると説明した（Haas，1958）。この新機能主義では、様々な機能分野での協力が自動的に他の分野に波及（スピルオーバー）し統合が進むというもので、経済の実務的な分野から政治的な分野の協力が進み究極的にはひとつの国家が形成される過程を想定していた。この理論の核心部分であったスピルオーバー仮説は、実際には1970年代に欧州の統合が停滞する現状を説明できなくなりやがて失速していった（鴨，1984）。

一方、カール・ドイッチェ（Karl W. Deutsch）を代表とする多元的安全保障論では、地域を特徴付けるものとして異なる二つの要因をあげている。ひとつは、基本的価値が共有されているかどうか、もう一つは政治的に統合されているかどうかであり、ある地域において基本的な価値が共有されるのは社会的なコミュニケーションの進展によって長い時間をかけて形成されるという（社会交流論ともいう）。つまり社会統合の進展により、多元的安全保障共同体が成

立するという考え方である。これは新機能主義と異なり、必ずしも超国家主義もしくは超国家性と直接的に結び付けていないという特徴がある。

地域経済統合としての地域統合の理論は、国家間の貿易協定や関税同盟など国家間の様々な取り決めによる制度化の統合の度合い（機能）を強調し、経済学者のバラッサによれば自由貿易協定、関税同盟、共同市場さらには経済同盟、共通の通貨へと直線的に発展していくものとされた（Balassa, 1961）。なぜ国家が統合を志向するのか、Viner（1950）は、貿易創出効果と貿易転換効果を提示し経済厚生への影響から説明した。ある国家間で自由貿易協定（もしくは関税同盟）を結んだ場合、貿易障壁が低減・削減され、貿易が増大し経済厚生が高まる（貿易創出効果）。しかし、自由貿易協定を結んでいない域外の国を差別することになり、域外からの輸入が減少し、域内からの高い輸入品に転換され、結果的に経済厚生が低下する場合も生じる（貿易転換効果）。

第二次世界大戦後の国際貿易のルールは、GATT（General Agreement on Tariffs and Trade：関税と貿易に関する一般協定）が中心となり、その原則は自由、無差別、多角であった。しかし GATT の第24条では、地域統合において貿易創出効果が貿易転換効果を上回る場合を想定し、一定の条件の下で容認した。1950年代の地域経済統合は、比較的小規模であり、政治的経済的に均質な国家間で形成されるという特徴が見られ、世界経済への影響も限定的と考えられた。このように、「第一の波」における地域統合の理論は、政治、安全保障、社会的統合、経済統合という概念に大きく分けることができる。新機能主義が経済統合の進展が政治統合に至ると説明し、社会交流主義が国境を越えた交流が社会統合を促進し安全保障共同体の形成につながるという単線的に発展するという見方が主流であった。確かに多くの実務的な分野では自動的な波及効果も見られたが、自己発展を重視し地域統合を一般的に考えるうえで大きな制約があったと考えられる（山本, 1997：4）。

1980年代に入り、欧州の統合が単一市場の実現に向けて動き出し、アメリカとカナダによる米加自由貿易協定が成立するなど大規模化と統合の深化が進んだ（第二の波）。90年代に入るとマルチレベルガバナンス（multi-level governance）という欧州における EU・国家・地域の諸主体が相互に連携を深め、政策決定が異なるレベルで行われている状況を分析する概念が登場した（Hooghe and Marks, 2001）。これは国境を越えるネットワークが、国家レベル・地方レベルといったアクターに、さらに民間企業や NGO（Non Governmental Organization）など非国家アクターが政策決定へ関与する欧州の地域の事例が増大し、公的・私的な行為主体が直接・間接的に EU の意思決定に関与するようになったためである。また多元的安全保障共同体論において、社会統合以外の説明がなされるようになった。地域における基本的価値が共有されていないものの多元的安全保障共同体を形成する可能性として、社会構成主義（コンストラクティビズム）が注目されるようになった。この点に関して、山本（2007：331-2）は、東アジアにおいては、ASEAN は多元的安全保障共同体と呼べるものであり、ARF（ASEAN Regional Forum）はアジア太平洋における多元的安全保障共同体を作り出そうとする動きであると指摘している。

1990年代後半以降の地域統合の特徴は、FTA を中心とする地域貿易協定が急増し地域形成

の多様化・多層化が起きていることである（第三の波）。FTAは、関税の撤廃など、協定を締結した域内の国に対してのみ貿易上の特惠的な待遇を与える仕組みで、域外に対して共通関税を設定する関税同盟とともに地域貿易協定のひとつである。地域貿易協定はWTO（World Trade Organization：世界貿易機関）に届け出る必要があり、正当なものとして認められる要件は、GATTの第24条、サービスに関してはGATS（サービスの貿易に関する一般協定）の第5条で規定されている。実質上すべて（最低でも貿易額の90%以上）の貿易障壁を10年以内に撤廃すること、協定締結以前にくらべほかの国に対して関税を上げないことなどであるが、一部の産品を例外と認める措置を残しているなど、GATT・WTOの原則からすればあくまでも例外である。また発展途上国同士の場合、途上国への優遇措置（授權条項）が適用され、GATT第24条の要件をすべて満たさなくても締結が認められている。このような地域貿易協定（自由貿易協定が全体の9割）は、1990年代の後半から急増し、80年代には17であったものが、2000年には104、06年の9月には211に達した（WTOに通告されていない協定もあり、実際はこの数字以上に存在する）。

1995年にWTOが設立され、多角的貿易交渉の体制が整備されたにも関わらず、その後なぜFTAが急増したのだろうか。山本（2007：334-5）は、ボールドウィン（Richard Baldwin）のドミノ理論を次のように説明している。あるFTA（新たに形成されたものも同様に）は、域内自由化を進める一方で域外企業に対する差別を強めることになり、入らないことによって損失を蒙るグループ（輸出中心の企業など）を抱える国は、既存の協定に参加するか（新規加盟など地域統合の拡大）、自ら新たな協定の形成に動くか（地域統合が地域統合の形成を促すというドミノ理論）、もしくはWTOに働きかけ解決を図ろうとする状況が生じる。2001年に始まったドーハ・ラウンド（WTOの多角的交渉）の停滞が続く状況の下では、地域統合は多数派を形成し多角的交渉を有利に運ぶための手段となり、また交渉そのものが決裂したときのセーフティネットとして地域統合形成の動きがさらに加速されている。また伊藤（2006：7-8）は、二大勢力であるEUやNAFTA（North American Free Trade Agreement：北米自由貿易協定）の成功が、深い経済統合を地域で先行させることで結果的に他地域と深化したFTAの交渉につながり地球規模の自由化が実現する（FTAがWTOの基礎）という見方が広がったことと、民主主義、政治的価値観を共有する地域の拡大、地域安全保障などの「戦略的」動機が経済統合を指向する動きを促進させている点を指摘している。

近年の地域貿易協定の特徴のひとつに、地理的に離れた二国間のFTAが増えていることがある。「地域」という地理的隣接性を想定していた「地域統合」という言葉自体が不適切な例が生じてきた。また構成国の組み合わせが大きく変わったこともあげられる。地域統合で典型的であった先進国同士の地域貿易協定は、2005年2月の時点では全体の13%にすぎず、先進国と発展途上国の間の協定が約26%を占め、また発展途上国同士の協定が21%を占めるようになった（日本経済新聞、2007年2月21日）。これは、発展途上国が輸出主導型の開発戦略を採用し、先進国からの投資を呼び込み、投資を基に生産された製品を輸出しようとするようになり、関税の自由化、サービスや投資に関する規制の撤廃を進め先進国との統合を進めてきたことが大きい。しかし、原産地規則のために増大するFTAが直ちに貿易の拡大につながらない場合も

ある。FTA 締結国の間で、関税率が異なっているため、域外国から関税の安い国経由で FTA 地域全体に輸入品が入り、他の域内国にも実質的に関税ゼロで輸入されるという可能性を防ぐために、一定以上の割合が域内で生産もしくは加工されているということを証明するのが原産地証明である。このため実際には手続きが煩雑で特惠関税が利用されないケースも生じている。また域内で原産地規則が錯綜すると“スパゲッティ・ボール”現象が生じ、貿易自由化の効果が損なわれる³⁾。このように近年の FTA の急増、統合の大規模化、隣接しない地域間での地域貿易協定、経済発展段階が異なる国同士での統合が見られるようになり、地域統合における多層性や多様性が問題になってきている。異なるレベルで進む統合とは、WTO による地球規模での統合（自由化）、EU や NAFTA などの大陸規模、さらにはその下の二国間での FTA などと同時に存在するという状況が生じていることをいう。

1990年代の後半以降、欧州以外の地域で様々な地域貿易協定が活発になり、特定の地域全体を包含する巨大な国家主導型から、小地域や内発的なローカリズムが国境を越えて結びつくものなど、多種多様な地域経済統合の形成が進んだ⁴⁾。多くの小国が関税の自由化やサービスや投資に関する規制の撤廃を超えて統合を深めようとしており、小国にとっては国際経済システムでの交渉力を高める手段ともなっている。例えば、シンガポールでは、すでに90年代の初頭に、都市国家の発展戦略として、技術・技能開発の重視、エレクトロニクス分野の重視、地域化（マレーシアとインドネシアの一部地域との経済的関係を深める成長の三角地帯や近隣アジア諸国での工業団地開発等）を打ち出し、IT を軸にした競争優位の創出を目指した。東アジア地域で FTA などの取り組みで先んじたシンガポールは、早くから知識集約型産業の集積に努め、同時に国家という領域を超えた経済空間の構築に取り組み、経済発展を支えてきた。

地域統合においても、小規模な社会単位も役割も注目されるようになってきた。例えば、都市機能やサブ・国家レベルに着目し、国家レベルの下に国境を越える経済空間が表出する現象を「ミクロレベルの地域統合」(Breslin and Hook, 2002) と捉えるもの、また多国籍企業の立地に注目し、国際的に競争するビジネス環境として主に集積の進んだ経済的中心地である都市で展開されており、グローバル経済のほとんどを支配しているのはわずか40ほどのグローバルな大都市であり、特定の場で展開される中心性の地理的力学をもつ経済事象として理解すべきである（サッセン、2004）という指摘もある。

このように地域統合の理論は、欧州の統合をモデルにしながら、政治、安全保障、経済、社会の統合が自律的に進化するダイナミズムを重視した第一の波、また1980年代以降の統合が地球規模で拡大と深化し、また統合自体の多様性・多層性が生じ地域統合理論の欧州以外の地域での適用性、また地域をどのように認知すべきかといった問題などが生じた。欧州における仏独を中心とした共同体への強い志向、地域機構の権限の拡大と深化に対し、異なる歴史過程をもつ地域での地域国際システムの形成、特に安全保障上の問題、経済発展段階の格差、異なる政治体制、宗教や文化の多様性を抱える東アジアでの統合の展開が全く異なる性格のものであることは明らかである。ペンベル（2005）も、欧州の経験はモデルではなくむしろ例外と考えるべきであり、EU と東アジア地域形成の比較にはあまり意味がないとしている。つまり既存の国際関係理論における地域統合理論には欧州を事例にした場合という限界が内包されており、

「地域性」や「プロセス」をめぐり東アジアの動きは地域形成の視点に新しい素材を提供する現象として考える必要がある。

2 地域形成と国家——競合する地域化と地域主義

東アジアの地域形成はどのように進んでいるのであろうか。複雑・多様化する東アジアの地域統合では、特定の地域における「地域形成」をどのように認知するかが重要になってくる。「地域」については実際様々な議論があるが、地域形成において、「地域主義」とは経済および政治的に規定されたある特定の地域を再構築する国家主導型の計画であり、非国家主体による直接投資と地理的な選択の過程によって生起するものを「地域化」(Gamble and Payne, 1996: 2)と理解して考えるのが妥当であろう。もう少し詳しく捉えれば、ハレル(1999)は、地域主義の諸形態として「地域化」、「地域的意識とアイデンティティ」、「地域的国家間協力」、「国家主導型地域統合」、「地域的凝集性」の五つを示している。この分類に従えば、国家の政策の影響を受けることが少なく、民間主導による国境横断的経済的相互作用を創出するものが「地域化」、特定の共同体に所属するという共有された認識、つまり共通の文化、歴史、宗教などの要因を土台として成り立っているのが「地域意識」であり、国際関係理論でレジームと呼ばれるような国家間の緩やかな協力の形態が「地域的な国家間協力」であるとしている。つまり貿易障壁の除去など制度化を伴う国家が主導する経済統合が「国家主導型地域統合」であり、地域間の関係が深まることを通じて発生するのが「地域的な凝集性」であるという。初瀬(1997)によれば地域主義にはイデオロギー、スローガンが含まれ、地域化には地域形成・地域協力という自然発生的なものと地域協力・地域統合という意図的なものが含まれるという。つまり地域化と地域主義どちらにも意図的なものを考慮する必要があるが、現実には経済的相互依存関係が進む中で地域化と地域主義を厳密に区別することは、政治的要因もしくは経済的要因のどちらか一方を捨象してしまう可能性がある点には注意しなければならない。これらを考慮したうえで、ここでは事実上の経済統合を「地域化」、政府主導の制度化を志向する動きを「地域主義」と区別し検討していくことにする⁵⁾。

「地域化」と「地域主義」による地域形成の動きを複雑にしているのが、グローバリゼーションの進展である。「グローバリゼーション」とは論争のさなかにある概念であり、論者によって定義は異なるが、ここでは「ヒト・モノ・カネ」が国境を越えて大量に移動し、各国経済の相互依存関係が深化し社会空間の再編成過程を指している状態と捉えることとする⁶⁾。ショルテ(2000)は、グローバリゼーションの意味を五つに分類し説明している。第一には、国際化(internationalization)であり、国境を越えた国家間の相互交流と相互依存の増大をさし、第二には自由化(liberalization)であり、国境を越える交流に関する規制を撤廃することであり、第三には普遍化(universalization)で、人道とか人間性の価値が地球的規模で共有されることであり、第四には、西欧化(westernization)で、資本主義や合理主義などが浸透していくことであり、第五には非領土化(deterritorialization)で、地理的・社会的空間の再編成を意味するという。「グローバリゼーション」の概念は、相互に関連しながら、経済分野のみならず、

規範、意識、文化などを含む幅広い概念であるが、画一的でなくまた多面的な過程として理解することが重要である。グローバリゼーションは「物理的な距離」の圧縮を通じて地域的には不均等に発生する「時空間の収縮」を引き起こすが、社会的・制度的な距離の圧縮によって同時に「国境の透過性」を高めようとする。つまり、国家の境界が乗り越えられるプロセスであり、各国固有の国内規範や制度的摩擦、言語や習慣といった障壁が収縮し統合されていく過程でもあると考えられる。

グローバリゼーションの進展は、「地域主義」の主要な主体である国家の「構造」・「機能」・「領域性」をめくり重大な問題を提起している。国家の周辺の地域が、政府や首都を迂回して直接より大きな経済システムへのアクセスが可能となった。事実上の地域経済統合もグローバリゼーションも世界的な変動の一部を構成しているのであり、まさに地域形成が様々なレベルで同時に進んでいるのである。グローバル経済の中で、企業のような非国家的経済主体の影響力が格段に増したことは間違いないが、国家がすでにもはや適切な経済的単位ではない（Ohmae, 1995）ということではなく、グローバリゼーションという現象の中で、国民経済の管理・発展を中心的課題としてきた国家の役割に、新しい国際経済の変動（競争）にどのように対処すべきか、グローバリゼーションに対処する国際経済制度をどのように構築するか、国内的には経済的安定と経済厚生をどのように図るかということが課題として浮上しているのである。

国家は対外的な制度形成を担うばかりでなく、経済的グローバル化を国内において制度化する役割もあり、国境を越える経済取引が安定的に展開するための政治的・経済的インフラストラクチャーを整備する役割を果たしている（遠藤, 2001: 32）という指摘は重要である。このように考えれば、地域統合の分析が、グローバリゼーションとそれに対抗する地域統合、または国家か企業か（つまり国家か市場か）という二分法に支配され、また地域統合の考察がある特定の地域の実証もしくは限定されたケースの比較に留まっていることは問題である。遠藤（2001: 39）によれば、国家は一方でグローバル化の政治的基盤を提供する役割を担い、同時に自国の経済的繁栄のために産業立地を確保し資本を呼び込むべく他国との競争を展開しているのである。ポーターの競争優位論（Porter, 1990）によれば、企業が国際的に競争する上での良好なビジネス環境の整備が経済発展には欠かせないのである。世界市場における競争力の育成に力点を置いた政策、規模の経済や国際競争力の強化、経済空間の拡大という国家自体の機能的構造的転換が起きている。つまり、グローバル化により大量の国境を越える経済取引自体は、国家の機能低下や衰退を直ちに意味するものではないが、国家という経済空間の意義を変化させている。地域統合は貿易や投資の自由化の推進とともに、国境を越えた国内制度調整として自由主義的な国際経済規範を浸透させる手段でもあり、国内の保護されてきた産業が自由化の波に晒され、改革の原動力ともなり得るのである。

このように、特定の地域における地域形成を「地域化」と「地域主義」の観点で考察することは有効であるが、地域は統一された均一な単位ではなく、その地域性は地理的、歴史的、文化的、政治的、また経済的相互作用の中で生じ変化する流動的なものと理解するべきである。特に東アジアの場合、国家の役割は強大であり国家主導型の地域形成の動きと、異なるレベル

で展開する多様な動きとの関係性に注目しなければならない。

3 東アジアの競合する地域化——経済発展と国際分業

本節では、事実上の経済統合を進めている直接投資と貿易を競合する「地域化」の観点から検討する。

東アジアは、1997年のアジア通貨危機が他の東アジア諸国に波及し、各国は大幅なマイナス成長を記録するなど一時的に停滞する局面はあったが、その後持続的な高成長の経路へと復活し、高い経済成長を続けている。ブルネイとミャンマーを除きインド、オーストラリア、ニュージーランドを加えた広域的な東アジア地域の実質 GDP（国内総生産）の対世界の GDP のシェアは、1980年の21.5%から、2005年には27.6%に達し、EU の24.8%を上回った（通商白書、2007：92）。東アジアの急速な経済成長の背景には、直接投資の流入、域内貿易と域外への輸出の増大があり、先進諸国との分業関係を深め、世界市場への浸透が拡大し、世界経済との統合が進んでいることがある。世界投資額に占める東アジアの直接投資の割合が、80年の6.8%から2004年には21.2%に、東アジアの対世界輸出は80年の14.1%から2005年には26.6%まで上昇した（渡邊、2006：6）。急速に広まった工業化により東アジアは家電や携帯電話、デジタルカメラなど多くの分野で世界の工場となっている⁷⁾。東アジアでは機械関連製品・部品の産業内分業の発展により、域内貿易比率が80年の33%から、輸出で54%、輸入では60%近くまで上昇し、NAFTA の域内貿易比率（2005年で43%）を上回るようになった。生産拠点、市場、また投資先として注目を集め、貿易・投資を通じた産業内分業のネットワーク化が活発に進められ経済的相互依存関係が深まっている。

しかし東アジアは第二次世界大戦後、いち早く高度経済成長を達成した日本を除けば、経済の停滞した発展途上地域だと見られてきた。多くは植民地・半植民地を経験しており、戦後ようやく国家建設（国家統合）にむけて動き出すが、経済発展は必ずしも順調ではなかった。日本に続いたのは、アジア新興工業経済群（NIEs）であった。これらの国々では、1960年代から輸出促進策を採用し、高成長を達成することに成功した。80年代の後半からは、ASEAN 4（インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン）が高成長を開始した。直接投資を積極的に受け入れ、投資の拡大と輸出を促進した。90年代に入ると、中国が同じような開発戦略を採用し、高成長を実現させ、90年代後半にはベトナムもこの流れに加わった。東アジアでは、日本、NIEs、ASEAN 4、中国、ベトナムという順で高い経済成長を実現させてきたのである。

東アジアの高成長の主要な要因は、安定的なマクロ経済環境、貯蓄に支えられた投資、勤勉な労働力、初等・中等教育への十分な投資などに、海外からの資本、原材料、技術、経営ノウハウなどの獲得が可能になったことが大きい。輸出志向政策が直接投資を誘致し、輸出の拡大が経済成長に必要な中間財や資本財の輸入を可能にした。一方先進国企業にとっては、比較優位を活用する機会が拡大し、積極的に東アジアに直接投資を行って資本や技術の移転を促し、経済成長に大きく貢献した。輸出志向の直接投資は、東アジア諸国の輸出に占める外国企業の割合の高さにも顕著に表れている⁸⁾。外国企業の当初の目的は、低賃金を武器にした大量生産

表1 日本の製造業の海外現地法人の推移

	1981	1986	1991	1996	2001	2005
中国			222	1577	2144	3585
ASEAN 4	566	622	1115	2019	2295	2540
NIEs	1045	1113	1251	1786	1909	2194
北米	282	476	1186	1715	2001	2267
欧州	148	244	595	876	1071	1286
その他	590	422	548	902	1202	1556
アジア計	1611	1735	2588	5382	6348	8319

出所：通商白書（2007）

を目的にした生産拠点であり、製品は本国か第三国に輸出されていた。近年では、関税障壁や非関税障壁の低減、情報の自由化・輸送コストの低減、さらには構造改革や規制緩和といった自由化によって市場参入を目的とした直接投資が相次ぎ、部品の現地調達が進み、産業集積が発展してきている。

東アジアの産業内分業のネットワークの基礎を提供したのは、日本の製造業の投資であった。多国籍企業を中心とする直接投資は、国際的な生産・流通のネットワークの形成を促進し、東アジアで効率的な生産・販売体制を構築してきた。情報化や制度間競争によって、最適地生産や調達を模索する企業の立地選択の自由度は拡大したが、同時に企業にとっては競争圧力が増大し、多くの企業が生産の国際的ネットワークに参入することによって競争力を獲得しようと努めてきたという背景がある。1985年9月の「プラザ合意」でドル安・円高へのシフトが鮮明になり、日本の製造業は東南アジアや中国に生産拠点を移すようになった。特に東アジアでは90年代初頭から機械・電子電気産業を中心に国際的生産ネットワークが形成され始め、特にIT産業において大規模な産業集積が形成されてきた（貴家，2007）。情報技術については90年代後半以降に関税の撤廃が進められたこともあり、IT産業の場合長い生産工程がいくつかの生産ブロックに分けることが可能になり、技術集約度や資本集約度また労働集約度に応じて最も適した東アジアの各地域へ配置され、東アジア全体として一貫した国際的な生産体制が形成されてきたのである（吉富，2005）。この結果、1998年には日本から東アジアへの輸出は対世界輸出の34%であったが、2005年には47%に達し、同じ時期の日本の東アジアからの輸入は35.6%から44.7%に達している（渡邊，2006：7）。

日本企業にとって東アジア地域の相対的重要性は急速に高まっている。すでに多くの日本企業にとって海外事業は、経営の主要な部分を占めている。表1によれば、アジア地域での現地法人が90年代以降急速に増えていることがわかる。東洋経済新報社の調査による日本企業の海外進出の状況からも、日本企業の出資比率が10%以上の日系現地法人を対象にした海外進出動向では、アジアの日系の現地法人は12,076社を数え、北米の3,680、欧州の3,340を上回っている（東洋経済新報社，2006）ことがわかる。また、収益構造においても海外事業の重要性は高まるばかりである。例えば、日本の上場企業の2007年3月期の地域別営業損益の集計では、海外営業利益は連結営業利益に占める割合で初めて3割を超えた（日本経済新聞，2007年8月20日）。経済産業省が行っている「海外事業活動基本調査⁹⁾」を基に詳しく検討していこう。表

表2 日本企業の現地法人売上高の推移とシェア

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
売上高世界計	119兆円	129兆円	135兆円	138兆円	145兆円	163兆円	185兆円
北中南米	45.8%	46.7%	49.3%	46.4%	43.4%	40.2%	35.8%
アジア	26.8%	28.2%	26.6%	29.0%	30.1%	32.4%	35.2%
欧州	23.2%	21.0%	19.8%	20.1%	22.2%	22.9%	20.7%

出所：「通商白書」(2007：95) ならびに「第36回海外事業活動基本調査（2007）」を基に筆者作成

2は、日本企業の海外現地法人の売上高の推移である。まず2005年度の現地法人の売上高は、184兆7884億円で、製造業が87兆3340億円、非製造業が97兆4544億円であった。業種別では、卸売業が79兆6789億円と非製造業の約8割を占め、輸送機械産業は36兆1844億円と製造業の売上の41.4%を占めている。現地法人全体の地域別の売上では、北米が66兆1548億円、アジアが65兆2723億円、欧州が38兆2402億円であり、2005年にはアジアが北中南米にほぼ並んだ。アジアに立地する日系製造業の現地法人の売上高で見れば、36兆1566億円であり、北米の29兆9982億円をすでに上回っている。特に中国の現地法人の売上の伸びはめざましく、12兆4633億円に達し、ASEAN 4の現地法人が14兆2798億円に達していることと合わせ、この地域が日本の製造業の海外事業の重要な拠点となってきている。05年の現地法人の従業員数は436万に達したが、全体の7割がアジアであり、そのうち中国での雇用が46%、ASEAN 4での雇用が41%を占めている。

次に製造業の海外生産比率を国内全法人ベースの海外生産比率¹⁰⁾で見ると、2005年度には16.7%にまで上昇した。地域別の内訳では、アジアが6.9%と北米の5.7%を上回っている。また業種別にみると、輸送機械産業の海外生産比率が上昇を続けており、05年度には37.1%と製造業の中で最も高く、次いで情報通信機器の34.9%となっている。日本企業の海外現地法人における経常利益も05年度には過去最高を記録し、売上高経常利益率¹¹⁾も02年度より4年続けての上昇となった。

日本企業の海外現地法人の活動の拡大は貿易にも大きな影響を与えるようになっている。05年度の製造業現地法人の総販売額では、アジアに立地した企業については36.1兆円であり、北米が30.0兆円、また欧州が15.9兆円であった。製造業現地法人の各地域の販売総額における現地販売額と域内販売額との合計額の比率は、北米が94.3%、欧州93.4%、アジアが70.1%であり、総じて生産地もしくは近隣地域における消費傾向が顕著である。現地販売の比率では、北米が86.3%、アジアが52.3%、また欧州が53.1%で、北米以外は域内での販売比率が高いことがわかる。さらに、製造業現地法人の現地調達額をみると、05年度のアジアの現地調達と域内調達の合計の比率は67%、欧州は51.8%、北米は61.2%となっている。

アジアの製造業現地法人の現地販売比率では、中国、ASEAN 4、NIEsのいずれもが50%を超えている。このうち、中国に立地する現地法人の日本への販売比率は27.1%、NIEsとASEAN 4に立地する現地法人の日本への販売額は総販売額のいずれも20.2%を占めている。製造業現地法人が日本に輸出する販売額は、05年度では日本の総輸入額の16.7%を占めるが、アジア地域からの販売額は全地域からの販売額の83.6%を占めている。一方製造業現地法人の日

本からの調達額では、中国に立地している現地法人が52.4%、NIEsの現地法人が46.1%、またASEAN 4に立地する現地法人では56.2%と日本への依存度が高いことがわかる。製造業現地法人の日本からの調達額は、05年度には22兆円になり、日本の総輸出額の33.7%に達している。1995年には10%台であったことを考えると急速な伸びである。また製造業全体の日本からの調達額の中では、輸送機械産業が38.3%を占めている。これらのことから、製造業の海外展開は投資だけではなく、貿易も含めた経済関係に重要な位置を占めるになっている。中でも海外事業展開においては、地域的にはアジアが重要な地位を占めるようになり、産業別では輸送機械産業の重要性が増していることがわかる。

企業はなぜ国際化を進めたのか、国際分業体制と企業成長の関係について、天野（2005）は、国際化戦略による競争優位の獲得と企業成長の論理的枠組みとして、国際化の直接的動機としての「立地優位性の追求」（市場機会の獲得、資源機会の獲得と利用）と、間接的動機としての「分業の経済的便益の獲得」（事業の最適配置による経済効果、機能分化と専門化による経済効果、拠点間の同期化と時間の節約、本国側の比較優位創出、貿易利益の獲得）をあげている。国際化戦略の実施により、国内と現地、現地拠点間の機能の分化が進み、企業はこれらを利用し競争優位を獲得することができる。日本企業の成長戦略は、第二次世界大戦後、自国の市場での販売と欧米市場への輸出が主であった。そのため1990年代初頭まで製造業の生産活動は本国に集約化される傾向が強く、欧米との貿易摩擦などの要因ともなっていた。80年代後半以降、進行する円高を背景に日本企業は東アジアでの国際分業を積極的に進めるようになったが、当初は低賃金労働や土地資源を主に求めていた。次第に現地と本国との間に国際分業を構築し事業構造の転換を進めていった。80年代後半、日本は東アジアに流入する直接投資を主導し、まずNIEsに、1985年のプラザ合意後は、ASEANへ投資を拡大した。90年代後半からは中国へ東アジアの国際的生産ネットワークを拡げた。既存の事業構造の限界に直面していた日本企業にとって、国際分業を通じて生産・流通のネットワークの再構築を図ってきたのである。日系企業はアジアでの展開が顕著になってきたが、これは他の地域と比較した多国籍企業の地域化の動向から説明できるのだろうか。Rugman（2005）は、売り上げ地域と海外資産のデータを基に、世界の多国籍企業上位500社の国際的活動はグローバルというよりも、むしろアジア・太平洋、欧州、アメリカ地域などそれぞれの企業の本社が位置する地域への集中（地域化）が見られるという。このように、日本企業をはじめとする機械産業の直接投資は、各国の資源・労働などの立地条件に合わせて生産配置が行われてきたが、中国とASEAN 4が主要な進出先となり地域化を推し進めている。

4 東アジアの競合する地域主義——ASEAN + 3と自由貿易協定

本節では、様々な競合する「地域主義」の動向をASEAN + 3の制度的発展と自由貿易協定に焦点をあて検討していく。

東アジアは欧州のような地域主義の伝統に乏しく、東アジアという枠組みが地域協力の枠組みとして浮上したのは比較的最近のことである。冷戦体制が終焉し、国家間の戦争の可能性は

低減したとされるが、朝鮮半島の分断、中国と台湾の分断など軍事衝突の可能性、さらに未解決の領土問題も残っている。第二次世界大戦後、東アジアの地域形成には、日米・米韓などアメリカとの二国間の同盟関係が基底にあった。アメリカは東アジアの国々の安全を保証する、それと引き換えに東アジアの国々にアメリカへの市場へのアクセスを保証する体制が構築されてきた。同時にアメリカの政治、経済、社会、文化等多くの分野が東アジア地域へ現地化され形を変えながらも浸透し続けてきた。冷戦時代からの二国間の安全保障システムが維持されているために、日米・韓米同盟は中国に対抗する戦略としての役割を持ち、それが時に相互の脅威認識を不必要なまでに高めてしまうことも起きる。

1980年代から90年代にかけては、環太平洋（Pan-Pacific）や「アジア・太平洋」（Asia-Pacific）という東アジア・米州・オセアニアを含む地域概念が提唱され、その代表がアジア太平洋経済協力会議（Asia Pacific Economic Cooperation : APEC）であった。APEC は基本的に経済協力を主体とする“開かれた地域主義”を謳うものであったが、93年の首脳会議以降、政治的機能も加わるようになった。一方90年代の初頭に「東アジア」を強調した「東アジア経済グループ」（East Asian Economic Group : EAEG）構想がマレーシアのマハティール首相によって提唱された。しかしこの構想から排除されたアメリカやオーストラリアの反対や日本の不支持、またASEAN 内部からも積極的な支持は集まらず、結局この構想は拘束力の弱い「東アジア経済協議体」（East Asian Economic Caucus : EAEC）へと名称も変更された。東アジアは80年代以降、市場志向型の構造改革・開放政策に転じ、ASEAN 諸国から中国、ベトナムと市場経済化と対外開放が連鎖していった。90年代の金融危機以降は、アメリカを中心とする自由主義的な国際経済規範（金融緩和、コーポレートガバナンス、会計制度や情報開示、サービス、投資、政府調達、知的財産、規格の相互承認等）の浸透が進んだ。

一方で、「東アジア」の枠組みが偶然に誕生した。1996年、欧州側の要請によって開催された「アジア欧州会合」（Asia-Europe Meeting : ASEM）において、東アジア側の構成メンバーとしてASEAN 加盟国と日本、中国、韓国の枠組みで参加したことがひとつの契機となった。ASEAN に日本、中国、韓国（ASEAN + 3）という一時的な枠組みに実質的な意味を持たせることになったのが、翌97年に発生したアジア通貨危機である。7月のタイ・バーツの急落以来、通貨・金融危機は東アジアに広がり、インドネシアや韓国の経済は混乱に陥った。日本は、「アジア通貨基金」（Asian Monetary Fund : AMF）構想を提唱するが、米国や中国の反対で頓挫してしまう。12月のASEAN と日本、中国、韓国による会合は、東アジアの経済的な激動に対する緊急会議として開催され、翌98年にもASEAN 側の要請によって同様の参加国によって首脳会議が開かれた。日本はAMF 構想に代わって円借款などを柱とした総額300億ドルにのぼる「新宮沢構想」を提案、韓国は東アジアの中長期的ビジョンを考える「東アジアビジョングループ」（East Asia Vision Group : EAVG）の設置の提案を行った。このように通貨危機という共通の体験が、東アジア地域での結束の必要性を各国に痛感させ、その後の地域協力の制度化への第一歩が始まった。実は、日本はASEAN + 3 の枠組みの形成を結果的に誘引する提案を、通貨危機と同じ年（97年）の1月に行っている。橋本龍太郎首相が1月に東南アジア諸国を歴訪した時に、日本とASEAN の定期的な首脳会談の開催を提案しており、この提案に対し

中国との関係への影響を懸念した ASEAN 側が、中国と韓国を加えた ASEAN + 3 の首脳会談の開催をめざす方向で調整されていったのである。

東アジアの地域協力の制度化がいち早く進んだのは金融面であり、日本は域内経済および国際金融・資本市場の安定化をめざし二国間支援をベースにした地域金融協力を積極的に進めた。2000年5月のタイのチェンマイで開催された財務相会議において二国間通貨スワップ取極（短期的な資金の融通）のネットワークの構築が合意された。東アジアにおける経済危機発生時の自助・支援のための地域金融協力であり、日本は、韓国・タイ・フィリピン・マレーシア・中国・インドネシア及びシンガポールと合意している。また02年8月には、タイによって東アジア債権市場創設の構想が打ち出された。東アジア地域での高い貯蓄率を経済発展に必要な長期の投資に活用し、アジア通貨危機の再発を防ぐ狙いがあった。日本はこの構想を積極的に支持し、同年12月にアジア債券市場育成イニシアティブを提案した。自国通貨建て債券市場の育成と円の国際化という狙いがあり、ドル建て貿易・金融取引が大きいために域内通貨の対ドル相場の変動の影響を受けやすいドル・ペッグ制を緩和する効果が期待されている。

ASEAN + 3 の首脳会議が緊急会議から制度化に向けて動き出すのは、99年11月に ASEAN + 3 で初めて共同声明という合意文書が作成されたことに始まる。採択された「東アジアにおける協力に関する共同声明」では、経済・社会分野と政治分野にまたがる包括的な協力を宣言した。2000年には ASEAN + 3 の経済閣僚会議や外相会議が開催され、韓国の金大中大統領から実務面での協力を進めるための「東アジア・スタディグループ」(East Asia Study Group : EASG) の設置が提案された。2001年には労働大臣会議、農林大臣会議が開催されるなど、様々な分野で閣僚会合が開かれていく。毎年の首脳会議、閣僚会合の開催、協力分野の拡大など制度化の動きが本格化していった¹²⁾。通貨危機以来、ASEAN + 3 が基本的枠組みであったが、2001年11月の首脳会議に提出された EAVG の報告書では、ASEAN + 3 を「東アジア・サミット」に発展させていくことが盛り込まれ、2002年1月東南アジア諸国を訪問した小泉首相は「共に歩み共に進むコミュニティ」の構築をめざし「日・ASEAN 包括的経済連携構想」を提案した。2000年11月に中国が ASEAN との自由貿易地域の設置を提案しており、ASEAN + 3 における経済面での制度化は、日本・ASEAN と中国・ASEAN で進むことになった。03年には日本と ASEAN の首脳会議が東京で開かれ「東京宣言」が採択された。さらに05年には、日本と ASEAN は「戦略的パートナーシップ」を確認し、連携の強化をめざすことになった。同年、ASEAN 議長国を務めるマレーシアが「東アジア首脳会議」(East Asia Summit : EAS) の開催を提案し、12月に第1回 EAS が開催され、東アジア共同体の実現に向けて動き出した。しかし、参加国をめぐり、ASEAN + 3 を東アジア共同体の母体としたい中国と、オーストラリア、ニュージーランド、インドを加え中国の影響力を抑制しようとする日本の対立が明らかになった。この結果、日本と中国は、地域形成におけるイニシアティブをお互いに握られたくないために ASEAN を共同体の推進源とすることは一致した。

表3は、2007年4月時点におけるインド・オーストラリア、ニュージーランドを含めた広域的な東アジアの FTA の締結状況である。日本、中国、韓国の間には FTA は存在しないが、それぞれが ASEAN 全体、もしくは ASEAN の国と個別に FTA を結んでいる。ASEAN は、アセ

表3 広域的東アジアの域内 FTA 締結状況

2007年	日本	韓国	中国	ASEAN										インド	オーストラリア	ニュージーランド
				フィリピン	インドネシア	マレーシア	タイ	シンガポール	ブルネイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー			
日本		□	△	○	○	○	○	○	○	□	□	□	□	□	□	
韓国	□		△	○	○	○	□	○	○	○	○	○	○	□	※	※
中国	△	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	□	□
ASEAN	フィリピン	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	□	□
	インドネシア	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	□	□
	マレーシア	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	□	□
	タイ	○	□	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	シンガポール	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○
	ブルネイ	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	□	○
	ベトナム	□	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	□	□
	ラオス	□	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	□	□
	カンボジア	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	□	□
	ミャンマー	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	□	□
インド	□	□	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
オーストラリア	□	※	□	□	□	□	○	○	□	□	□	□	□			○
ニュージーランド		※	□	□	□	□	○	○	○	□	□	□	□	○		

◎：署名・（一部）発効，○：大筋合意・妥結，□：交渉中（又は交渉開始に合意），△：政府参加の共同研究又は協議を実施中 ※首脳合意の上，民間研究機関間で共同研究

出所：通商白書（2007：102）

アン自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area：AFTA，92年合意）で自らの域内自由化を加速すると共に，域外に対しても積極的に FTA を展開している。ASEAN は，1980年代に先進国の外資系企業の直接投資を受け入れ急速な経済成長を遂げることができた。輸出主導型の経済成長を続けるには，直接投資の受け入れが極めて重要であった。しかし90年代の初めに中国が直接投資の受入国として台頭し，これに対し ASEAN は92年1月の第4回 ASEAN 首脳会合において1993年から2008年までの15年間で域内自由化の実現に取り組むことが合意された。2007年5月時点で，ASEAN 原加盟国（タイ，マレーシア，インドネシア，フィリピン，シンガポール，ブルネイ）の関税引下げ対象品目の98.7%が域内関税5%以下に引き下げられた（通商白書，2007：101）。今後 ASEAN 原加盟国は2010年までに，新規加盟国は2015年までに域内関税を撤廃することとし，15年には，経済共同体の創設を目指すまでになった。AFTA は，ASEAN と中国，ASEAN と韓国の FTA のベースとなり東アジアの FTA に影響を与えている（石川，2006：4）。日本も2007年8月に ASEAN と大筋で EPA の合意に達した。東アジアの FTA 網の特徴は，逆ハブ・スポーク・システムと呼べるような形である（山本，2007：322）。これは通常のハブ・スポーク・システムとは，中心に大きな市場があり，それに小さな国が個別に FTA を結ぶといったもので，EU やアメリカはこのような構成をとっている。しかし東アジアでは，経済的には小さな ASEAN から日本，中国，韓国にスポークが伸びている形となっている。

ASEAN の側からすれば、相手を競わせ、有利な条件で FTA を結んでいく梃子に利用できる。ASEAN が東アジアの地域形成において運転席に座る（主導する）ことを可能にしている一因である。

FTA は、関税の撤廃など経済効果の議論が中心となるが、多くの場合政治的動機が主導するものである。アメリカの FTA には外交政策としての側面が強い。例えばアメリカが結んだ FTA、対イスラエル（1985年）、対ヨルダン（2001年）、対モロッコ（06年）などはアメリカの中東戦略の一環である。東アジアがアメリカの強い影響を受けてきたという歴史的事実を考えれば、アメリカが東アジアの国々と結ぶ FTA（2007年 8 月現在で対シンガポール、対韓国）を、今後どのように拡大させていくのか無視することはできない。G.W. ブッシュ政権の FTA 政策は地域イニシアティブ政策と深く関係している。これは、アメリカが特定の国と個別に貿易・投資協定を結び、その地域全体の自由化を進める政策であり、滝井（2007：53-7）は、最重要が中南米34カ国を対象とした「米州自由貿易地域」(Free Trade Area of the Americas：FTAA) であり、次いで ASEAN 諸国と個別の二国間ネットワークの形成をめざした EAI (Enterprise for ASEAN Initiative)、さらに中東北アフリカ18カ国との FTA をめざす MEFTA (Middle East Free Trade Area) や APEC での FTA をあげている。2006年11月にハノイで開かれた APEC 首脳会合で、アメリカは21の国と地域が加盟する APEC 全域での「アジア太平洋自由貿易地域構想」(Free Trade Area of Asia Pacific：FTAAP) を提唱、07年 7 月の APEC 貿易相会合では、事務局機能の強化と FTA 調査部門の設置が合意されるなど、APEC が東アジア FTA 網を覆う可能性も出てきた。東アジア地域にアメリカを排除した経済圏が誕生することへの警戒が背景にあると考えられる。

一方、アメリカと東アジアの国々の間の二国間軍事同盟に対する警戒感は依然強いものの、中国も独自の地域形成を展開している。青山（2007）によれば、上海協力機構（2001年成立：中国、ロシア、ウズベキスタン、カザフスタン、キルギス、タジキスタン）と ASEAN との協力が地域協力の両輪であり、非伝統的安全保障協力を切り口にした国家主導型で実質的なアジアの一体化を進めているという。中国の ASEAN との FTA 締結は、経済的には国内格差の解消、中でも最も遅れた西部地区と発展している地域をリンクさせる（青木、2005：23）手段であり、また近隣諸国における中国脅威論の払拭を意図したものと解釈できる（坊野、2005：74-7）ように、経済的な効果と同時に友好関係強化の意味、つまり外交ツールとして FTA は活用されている。近年では、資源価格の高騰を受け、FTA を資源外交に用いようとする動きが強まっている。産油国を含む「湾岸協力会議」(Gulf Cooperation Council：GCC) の加盟国がアメリカと FTA を結び、日本も2006年 9 月に輸入原油の安定確保の観点から GCC との FTA 交渉を開始した。また将来の巨大市場への参入を目的とする FTA としては、例えば新興国の BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）との FTA は将来への投資でもある。つまり FTA には経済と非経済的な機能があり、それぞれの外交戦略が地域形成に影響を与える。

ASEAN + 3 という偶然を契機に進められてきた地域形成は、制度化の進展においての評価ができる反面、脆弱性を抱えている。ASEAN は1967年の成立以来、東アジアの地域形成において非経済分野でも一定の役割を果たしてきた。それは、対立と紛争に満ちた東南アジア地域

で加盟国の友好と連帯を定着させたこと、カンボジア和平への外交的努力、東南アジア諸国を受け入れ、東南アジアのASEAN化を実現したこと、安全保障対話としてのARFを主導し唯一の安全保障対話の機会をつくりあげたことなどである。中立的な基盤を提供し大国を関与させる方式は国際社会の支持を得ることに成功してきた。他方ASEANの地域協力・地域形成の基本的特徴は、内政不干渉を基礎としてコンセンサスを積み上げていく、いわゆる「ASEAN WAY」というものである。アジア通貨危機以来、内政への建設的関与が議論されるが、改革派は依然少数であり、タイで起きた無血クーデタに対しても干渉しないというのがASEAN諸国の大勢である。欧州域外で、発展途上国諸国が主導する形の地域形成として東アジアでは展開してきた。しかし日本や中国といった域内の大国ではない弱小連合であり、決して革新的とはいえない国々、ASEAN内部の格差や政治体制の差異といった問題を抱え、地域秩序形成でいつまで主導的な役割を果たすことができるのだろうか。アメリカ、日本、中国、さらにはASEANが地域形成のイニシアティブをめぐる競合する状況が直ちに変わる可能性は低く、制度的統合への模索はしばらく続くと思われる。

5 競合する地域形成——日系自動車産業と東アジア

本節では、近年グローバル化の展開が著しい日本の自動車産業の中国広東省への進出の事例を取り上げ、自動車産業と地域形成の関係を検討する。

2006年、世界の総自動車生産は6,760万台に達した。国別の割合では、日本は17% (1,148万台) であるが、実際には日本の自動車メーカーの生産規模はこれを大きく上回る。日本の自動車産業は現在急速にグローバル展開を進めており、06年の日本の自動車メーカーの海外生産台数は2年連続で1000万台を突破し、国内生産台数の水準とほぼ並び、本格的な海外生産の時代に入っている。07年の上半期(1月-6月)の生産実績では、主要8社¹³⁾の海外生産は国内生産を上回っている状況である(日本経済新聞, 2007年7月27日)。日本の自動車メーカーによる国内外での生産台数を合わせると、06年には2,263万台に達し、世界の総自動車生産の、約33.4%を占めている。生産台数で見れば、世界の3台に1台が日本の自動車メーカー製なのである。日本の自動車メーカーの海外での生産台数の推移をみると、アジアでは10年間で200万台以上伸ばし、2006年には413万台と北米を抜き世界最大の生産拠点となった。アジアの自動車産業の発展もめざましく、05年におけるインド、オーストラリア、ニュージーランドを加えた広域的な東アジアの自動車生産台数は、2,466万台と世界の総生産台数の37.1%を占めるまでになった。

トヨタ自動車の例をあげれば、07年4月現在で、国内に15、海外では26の国と地域に52の製造拠点を展開している(トヨタ自動車広報部, 2007)。海外の内訳は、北米が11、中南米が5、欧州が7、アフリカが2、アジアが25、オセアニアと中近東がそれぞれ1となっている。06年の年間実績で見ると、07年3月期(06年4月~07年3月)までの国内生産台数は508万台、海外生産台数は393万台となっている。激化するグローバル競争のもとで、企業活動は「世界最適立地」「世界最適調達」「世界同一品質」の観点から、国境を越えたネットワーク化の再構築

表4 日本の自動車メーカーの海外生産台数の推移

(単位:千台)

	1996	1998	2000	2002	2003	2004	2005
北米	2,641	2,674	2,992	3,375	3,487	3,841	4,081
中南米	140	260	388	446	457	535	645
アフリカ	196	144	146	156	163	192	226
欧州	738	921	953	1,153	1,338	1,455	1,545
アジア	1,951	1,221	1,678	2,387	3,013	3,650	3,974
オセアニア	118	151	131	135	148	126	135
総数	5,784	5,371	6,288	7,652	8,608	9,798	10,606

出所: トヨタ自動車広報部 (2007)

が展開されている。日本の自動車メーカーが優位に立つためには、実際には様々な制約のある事業環境の中で経営活動を行うのであり、生産システムの国際化は、同時に現地の政府や地場企業と密接な関係を構築することでもある。

近年日本の自動車産業の進出が目立つ中国で、自動車産業がめざましく発展している。経済成長に伴う個人の購買力の拡大、個人保有を奨励する政府の政策、WTO加盟後の競争激化による価格の下落などにより、特に乗用車市場の拡大が顕著である。2006年の中国国内の自動車販売台数は約721万台となり、574万台の日本を抜いて世界第2位になった。乗用車の販売台数は518万台に達し、上位十社は、上海GM (41.3万台)、上海VW (35.2万台)、一汽VW (35万台)、奇瑞汽車 (30.5万台)、北京現代 (29万台)、広州ホンダ (26万台)、一汽トヨタ (22万台)、東風日産 (20.3万台)、吉利汽車 (20万台)、天津一汽夏利 (19.6万台) などとなっている (日刊工業新聞, 2007年1月19日および日本経済新聞, 2007年1月12日)。これらのうち、奇瑞汽車、吉利汽車、天津一汽夏利は中国の地場系メーカーであるが、それ以外は、日韓と欧米の多国籍企業が設立した合弁企業である。中国国内の生産台数も急拡大しており、1990年には51万台であったが、2006年には728万台に達し、日本、アメリカに次いで世界第3位の自動車生産国となった。この中国における自動車生産の大部分を担っているのが、欧米と日本・韓国の多国籍企業、それに伸張著しい奇瑞汽車などの1部の地場メーカーである¹⁴⁾。

中国自動車産業は乗用車に限ると、中国国有企業と外資企業との合弁企業、独立系地場企業とがある。中国の自動車産業の発展は、保護育成政策の下で外資系が主導してきた。中国政府は完成車輸入を規制し、外資企業の出資比率を50%以下に制限し、外資系自動車メーカーは中国国有企業との合弁を選択せざるをえなかった。第七次五ヵ年計画 (1986~90年) では、自動車産業が「支柱産業」と位置づけられ、輸入代替工業化戦略として合弁相手の外資系企業から技術を導入し、CKD (Complete Knocked Down: 完全現地組み立て) からはじめ、徐々に国産化率を高める戦略が採用された。1985年、フォルクスワーゲンと上海汽車との合弁で上海大衆汽車が設立され、中型トラック中心の生産から乗用車生産が本格的に始まった (乗用車名サンタナ)。政府の国産化支援策、また上海市の「上海市サンタナ国産化協調弁公室」(1986年設立) が部品企業への経営指導を行い、上海大衆も、部品メーカーとの情報交換を目的に「上海サンタナ国産化共同体」(1988年設立) で企業間連携を強化した。フォルクスワーゲンも、地場の部品メーカーに対し技術指導を行うなど、この結果、1996年にはサンタナの国産化率は90%に

まで達した。サンタナは、90年代の中ごろまで中国の大都市のタクシーとして大量に採用された。上海大衆は、中央政府から税制、外貨調達、資材の供給などの優遇措置を受けることができ、部品メーカーとのネットワークの構築に成功したのである。

一方、広東省では、自動車産業は停滞していたが、1999年にホンダ、2003年に日産、2006年にトヨタという日本を代表する自動車メーカーが広東省の省都広州市に進出し操業を開始した。06年の広東省のGDPは中国全体の11.3%を占め、地区別では中国最大の省である。貿易額では中国全体の約3割を占め全国1位である。その広東省の輸出の66.9%が外資系企業によるもので、中でも中国が労力を提供するだけの加工貿易が依然主要な地位を占めている（21世紀中国総研編、2007：366）。珠江デルタとはこの広東省の珠江流域に広がる地域のこと、惠州、東莞、広州、番禺、仏山、順徳、中山などの工業都市、深圳や珠海という経済特区、また香港とマカオという特別行政区が隣接している。珠江デルタ地域は、1970年代後半から始まった経済特区や沿海経済開放区等の指定により、IT関連や電子部品などの外資系企業の進出が相次ぎ、世界最大の電子産業の集積地として発展してきた。2005年の広東省に本拠を置く企業の売上高上位50社のランキングでは、30社が製造業で16社はIT関連企業である（日経産業新聞、2006年7月31日）。

このように広東省は、電子・電気産業の世界的な生産拠点として発展してきた地域であるが、自動車産業は80年代前半まで目立った実績はなかった。中国における自動車産業の伝統的な集積地は、上海市、天津市、湖北省などであり、中国南部地方には存在しなかった。広州市は広東省の省都であり、05年末の戸籍人口が751万であり、これに戸籍をもたない外来人口約346万人を加えると、約1,100万人の大都市である。広州市では、80年代後半にフランスのプジョー社が広州汽車グループの前身の企業と合併事業を開始、一時は販売を伸ばしたものの、旧式の車種の生産であり販売不振から97年に完全に撤退した。広州プジョーの場合、部品メーカーに対し技術提携を働きかけず、また広州企業への技術指導も行われず、さらには広州市政府も国産化支援で大きな役割を果たさなかった（東、2007：123）。97年、広東省政府は、自動車産業を支柱産業とは位置づけられない決定をくだすのである（みずほ総合研究所、2006：3）。

広東省に自動車産業の発展の契機を与えたのが、ホンダの合併企業である広州ホンダが生産を開始してからである。中国では外資系自動車メーカーが完成車の生産拠点を設立するには地場企業との合併が義務付けられているが、外資系企業にとっては、限られた地場企業から合併相手を見つけなければならず選択肢はかなり限定されていた。ホンダの中国進出は古く1981年に二輪事業を始めていた。ホンダは二輪事業の経験を活かし、四輪の部品生産なども中国で事業を展開していた。プジョーの後継としてホンダに対しては中国側から積極的なアプローチもあり、完成車メーカーとしての広州本田汽车有限公司（以下広州ホンダ）、エンジンを供給する東風本田発動機有限公司（以下東風ホンダ）が設立された。ホンダに対し工場への引込み線で鉄道輸送が可能となるよう国内輸送の整備も行われた。合併相手との提携関係は、広州ホンダの完成車に他社メーカー（東風ホンダ）のエンジンが搭載されるという変則的なものである。しかしホンダは中国での乗用車生産を早期に立ち上げることが可能になり、また広州プジョーの建物や設備、また従業員を活用でき、初期投資を軽減することができた。生産開始に当たっ

ては、品質を維持しながら国産化率を高めるために、日本の協力部品メーカーに広州地域への進出を要請し協力部品メーカーの進出が加速されていった¹⁵⁾。

なぜ広州市に自動車産業の集積が形成されたのだろうか。香港に隣接している地理的な優位性を活かした深圳や東莞市が電子・電気産業の集積地としてめざましい経済発展を遂げたこともあり、地理的な優位性を活用し、広州市政府は主軸となる産業として自動車産業の誘致・育成に強い熱意を持っていたと考えられる（みずほ総合研究所，2006：7）。特に自動車産業の集積地としての成功は、地方政府の協力体制が不可欠である。地方政府は、企業に対しインフラの整備、熟練の労働力、税関組織、司法、金融、医療等の魅力的な経営環境を提供できるかどうかなど企業の立地選択に広範な影響を与える。広州市は積極的にインフラ整備を進め、2004年には広州白雲国際空港が広州市花都区に開港した。将来的には滑走路5本を有する東アジアで最大の空港になる予定であり、空港周辺の開発が急速に進められている。また花都区政府は、空港に隣接する地域に独自に自動車産業の集積を計画（花都汽車城）し、後に広東省政府からも認可を受けた。電力の安定供給、道路交通網、港湾、鉄道の整備も進められ、東風日産の花都汽車城進出（2003年）は、花都区政府の計画する自動車タウン形成の中心的位置を占めている。

産業集積とは特定の分野の産業が比較的狭い地域に集積する状態のことであるが、自動車産業の集積の場合は、自動車組み立てメーカーや部品メーカー、素材メーカー、関連サービス企業等の企業群が空間的に近接・集中し、ある地域の中心的生産活動となっている状態を指す（藤原，2007：11）。自動車メーカーは、約4～5年に1回の割合で既存車をフル・モデルチェンジし、その間にマイナーなモデルチェンジを何度か行い、市場の関心を惹きつけようとする。日本の自動車産業は、設計開発工程において、自動車メーカー、部品・素材メーカー、デザイナーや工機メーカーなど参加企業間における頻繁な意思疎通と共同学習を通じて信頼関係を構築してきた。広州ホンダの部品の現地調達率は2004年6月の時点で、アコードが74%、フィットサルーンで87%に上昇しており、調達先の内訳は約8割が日系企業、1割が中国企業、残りがタイやマレーシアからの輸入であった（東，2007：125）。2008年春にモデルチェンジするアコードの現地調達率は約85%に達する（ジェットロセンサー，2008年1月号）。協力部品メーカーの進出も進み、現地調達率が向上し自動車産業の集積が進んでいることがわかる。

中国の場合、政府の許認可がなければ何もできないのが実情である。国家全体の経済運営を考える中央政府と地域の発展を中心に考える地方政府とは政策的にねじれが生じる場合が多い。強力な権限を有している中国の地方政府との関係は事業展開において大きな影響を受ける。日本の自動車産業の場合、擦り合わせ型の産業であり、関連産業の集積が形成されなければ事業は難しい。花都汽車城の場合、進出企業の政府との交渉・許認可の取得を、汽車城のスタッフがスピード重視・顧客志向の観点から行い、さらには花都政府も何度も日本を訪れ進出企業を訪問し、誘致活動を展開してきた（古川，2006：238）。完成車メーカーもしくは親会社の要請の影響が部品メーカーの進出決定には大きいものの、現実の事業展開においては親会社が進出のリスクを負うわけではない。したがって現地政府の誘致・支援策の果たす役割は決して小さくない。またこれまで取引がなかった企業や業界を超えた取引が現地政府との交渉や相談を通じ

て生まれる可能性もある。中国では、2001年末の WTO 加盟後、企業活動に関する制度の整備が進められてきた。法人税の減免などの外資優遇制度や輸出企業に対する軽減税率の適用など国内外から批判が高まっており今後も制度の改正が行われていくであろう。地方政府との関係の構築は、外資系企業にとって制度の急激な変更や不備などに対処できる余地が生まれるのである。

広東省全体の産業構造で見れば、深圳や東莞を中心とする輸出を拡大してきた電子産業が主流である¹⁶⁾。しかし近年急速に自動車産業の集積が進み、今後自動車産業が内需や輸出においても主軸に育つ可能性は十分にある。2005年には、広東省は乗用車生産で上海に次いで2位(40万7400台)となった。また中国で生産されている乗用車を対象に新車購入者に対しての品質調査で、日本車は小型車部門以外の全部門でトップを独占するほど人気がある(日本経済新聞、2006年12月25日)。また国内市場ばかりでなく中国から海外市場の開拓にも日本の自動車産業の貢献が目立つようになった。従来、自動車輸出の主体は、トラック輸出を行う第一汽車、東風汽車といった大手国有企業であった。ホンダは2003年に広州市に広州汽車、東風汽車と合併で本田汽車を設立、これは中国政府が初めて認可した唯一の輸出専用工場である。05年からは、欧州向け小型車(ジャズ、日本名はフィット)の生産を開始し、ホンダが年7~8万台販売する欧州向けジャズの8割が今や中国製となった(日経産業新聞、2007年6月4日)。地場企業である奇瑞、吉利汽車の自主ブランドの輸出も増え、06年の中国からの乗用車の輸出台数は10万4,196台に達した¹⁷⁾。

日本の自動車各社のアジアから域外への完成車輸出の増加の背景には、FTA 締結が加速されてきていることもある。東アジア各国は FTA の締結を急速に進めているが、この状況を受け、スズキは2008年にインドから欧州・中東に輸出を開始する予定であり、ホンダもタイからオーストラリア・ニュージーランド向けの輸出を拡大する予定であり、日産とトヨタもそれぞれアジアで生産した完成車の域外輸出を増やすという(日本経済新聞、2007年6月22日)。その結果、2008年にはアジアの日本車の生産台数の1割(約60万台)以上が輸出される見込みであり、東アジア地域が日本の自動車産業の生産拠点、また世界各地への輸出拠点の役割を担い始めた(同上)。

日本の自動車の完成車の輸出は、中国の地方政府も支援している。広東省政府が2005年に策定した、「広東省自動車工業2005年-2010年発展計画」では、自動車産業の競争力強化のために乗用車生産の大規模化(強大化戦略)を実行し、その中心的企業は広州ホンダと東風日産とされている。さらに本田汽車をベースにエコノミータイプ乗用車の世界各地向け輸出を奨励し、国家レベルの輸出基地の育成をめざすとしている(みずほ総合研究所、2006:40-2)。また自動車産業発展に欠かせない人材育成の戦略として、華南理工大学広州汽車学院が2006年9月に開学した。このようにグローバル化する経済の実態は、モノやカネの移動を現実の市場の上に顕在化させる企業活動であり、企業の国際経営活動が主要な面を体現しているのは確かであり、交通・通信技術の発達、多国籍企業の活発な経営活動、資本流動の活発化などから説明できる面もあるが、これらの動きを具現化する過程において、国家や地方政府レベルでの戦略的な政策的要因の影響は決して小さくなく、地域化と地域主義が戦略的に競合し交錯しているのが特

徴である。

6 終わりに

本論文では、東アジアで展開されている地域形成の動向を、競合する地域化と地域主義の観点から検討してきた。

国際関係理論における地域形成の理論は、1950年代末に欧州統合が出発したことに始まり、欧州の歴史的教訓から生まれた不戦共同体への強い政治的意志、国家主権の委譲を進める強い政治的意志の下に機能的協力が進められ、徐々に権限が拡大し統合が深化する国家主導型を対象としてきた。均質な国同士の小規模な統合（第一の波）は、80年代以降、地域統合の大規模化、経済発展段階が異なる国の間、地域的にも必ずしも隣接しない国の間など地域統合の多様化が進み（第二の波）、90年代の後半以降には二国間の協定が世界規模で急増し地域形成が多層性をもつようになり（第三の波）、欧州の国々と異なる歴史をもつ地域での国際システムの形成過程が「欧州」型統合と異なるのは当然であろう。

東アジアでは安全保障上の分断は残されたまま、グローバル化が進み、国家は国内の制度改革を通じて国際的な競争に対処しようとしてきた。グローバル化の特徴である相互依存の増大、自由化、人道とか人間性の価値、西欧化、非領土化という現象が短期間にほぼ同時に起き地域形成を単線的でない複雑なものにしている。国家は一方でグローバル化の政治的基盤を提供し、同時に自国の経済的繁栄のために産業立地を確保し資本を呼び込むべく他国との競争を展開している。地域形成は国家・地方・企業等様々なレベルの経済主体の戦略が同時に交錯しているのである。東アジアの経済的相互依存関係の深化は、様々な部品を異なる国で生産し相互に融通しあう、域内分業と連携が進み事実上の経済統合を発展させてきた。輸出志向政策が直接投資を誘致し、先進国企業にとっては比較優位を活用する機会が拡大し、積極的に東アジアに直接投資を行い資本や技術の移転を促した。日本企業は80年代後半以降、円高を背景に東アジアでの国際分業を積極的に進め、NIEs, ASEAN, さらに中国へ国際的生産ネットワークを拡張、域内の分業や連携を構築する基礎を提供してきた。

事実上の統合にどのように安定した制度を構築することができるのかが東アジアの地域形成における制度化の課題である。東アジアの制度的統合は、事実上の経済統合とは異なる力学（政治的）が影響を与えてきた。ここでは国家が主導する地域形成をめぐる、様々な思惑が絡んで展開されてきた。アメリカとの二国間の同盟関係がベースにあり、自由主義的な規範は現地化を伴いながらも東アジアに浸透してきた。一方二国間で進められている FTA 網においては、ASEAN が中心となってきた。機能的協力が近年進んでいる ASEAN +3 も ASEAN が主導するものである。しかしこの枠組みは、ASEM やアジア通貨危機などの際の偶然の産物であり、EAS や FTAAP 等の枠組みやイニシアティブをめぐる日本と中国、ASEAN, さらにアメリカなどが競合する複雑な様相を見せている。東アジアの国家間の制度的枠組みをめぐる議論は、社会理念や価値観を共有したものではなく政治的意図をめぐる確執と模索が続いている。

東アジアの地域化は「国民経済」間の統合で起きているのではなく、域内の異なる生産要素

を基にした工程間分業のミクロレベルの統合として発展してきた。自動車産業の珠江デルタへの集積は、日本の自動車メーカーの直接投資を誘致することから始まり、中国側の低廉な労働力と土地、さらに地方政府の積極的な誘致策が自動車関連産業の集積を呼んだ。中国では政府の権限が大きく、外資導入策と輸出奨励策、経済特別区・技術開発区の設置など、外資系企業誘致を目的にした特定の地域を産業発展の基盤とするために大規模な地域開発が行われ、さらなる集積を可能にした。中央と地方政府での政策的志向の違いから地域形成の志向も地域ごとに異なり、さらに企業の戦略的地域形成も加わり、外資系企業と現地政府との信頼・協力関係が制度的不備を補うためには不可欠である。東アジアの地域形成は、国家間・地域間・企業間と様々なレベルで競合しつつ同時に経済主体間での信頼と協力関係を積み重ねていく関係性構築のプロセスなのである。

注

- 1) 自由貿易協定 (FTA) は、締約国間の関税その他の貿易障壁の撤廃を内容とするが、日本は、経済連携協定 (EPA) という FTA の要素に市場制度や経済活動の一体化のための取組み、例えば人の移動の自由化や投資ルールの整備なども含む協定を締結してきた。本稿では、特に断りが無い限り、EPA と FTA に関税同盟 (域内の関税その他の貿易障壁を撤廃し、かつ域外に対する関税や通商規則を共通にする単一の関税地域を設定する協定) を含めた総称として、FTA を使う。
- 2) 本稿では、東アジアとは特に断りが無い限り、日本、中国、NIEs (Newly Industrializing Economies: 韓国、台湾、香港、シンガポール) と ASEAN をもって東アジアとする。
- 3) スパゲッティ・ボール現象とは、原産地規則のために経済効率性に基つけば考えられないような生産ネットワークが形成されることを形容したもの (Bahgwati, 1995)。
- 4) Breslin and Hook (2002) などのように、地域主義は規模によって、マクロ、サブ、ミクロ地域等、三つ程度に分類されることが多い。初瀬 (1997) は、東アジアとアジア・太平洋における諸地域主義をサイズに応じてサブ地域主義、マクロ地域主義、メガ地域主義と分類している。
- 5) J. ベンペル (2005) も同様に、地域化 (regionalization) を非政治的な諸力によって地域大での動きが進むボトムアップのプロセス、地域主義 (regionalism) を政府レベルの公的關係、半ば恒常的な機構やメンバーシップをもつものへの制度化を志向するトップダウンのプロセスとして捉えている。
- 6) 藤原 (2000) は、グローバリゼーションには少なくとも三つの異なる対象を指しての意味が含まれており、意味を区別して議論する必要があると指摘している。第一に西欧化や近代化という非西欧世界が西欧世界に統合される過程であり、第二にはアメリカを中心とした覇権秩序とその覇権秩序への統合であり、第三には世界的な市場統合を指すというように対象がそれぞれ異なるという。
- 7) インド、オーストラリア、ニュージーランドを加えた広域的東アジアでの世界生産に占める比率は、パソコンで96.8%、携帯電話で80.8%、デジタルカメラでは100%となっている (通商白書, 2007: 93)。
- 8) ASEAN4では輸出の70-80% (浦田, 2007: 5) が、中国では2006年の輸出額の58%が外資系企業によるものである (21世紀中国総研編, 2007: 364)。
- 9) 対象は日本本社の企業が10%以上直接出資、または外国法人が50%以上出資する海外現地法人で、これら海外子会社と海外孫会社を総称して「現地法人」としている。本論文では、第36回の基本調査を参考にしている。集計対象企業は、本社企業3,136社、現地法人15,812社、回収

- 率は69.6%。サンプルは毎年変化するが全業種にわたって調査が行われている。尚05年度の対日本円換算の為替レートは、米ドル110.22円、ユーロは137円、人民元は13.45円となっている。
- 10) 国内全法人ベースの海外生産比率 = 現地法人売上高 / (現地法人売上高 + 国内法人売上高) × 100
- 11) 売上高経常利益率 = 経常利益 / 売上高 × 100
- 12) 2006年11月現在で、貿易・投資、エネルギー、環境保全、食料、知的財産、金融、IT、開発支援、国境を越える問題（テロ、不正薬物取引、海賊、人身取引等）、津波などの自然災害への対応、保険（SARS、鳥インフルエンザ等）すでに17分野48の協議体が設置されている。また次官級の会合である EASG は地域の機能的協力のかかなりの部分をカバーする。
- 13) 8社とは、豊田自動車、日産自動車、ホンダ、マツダ、三菱自動車、スズキ、ダイハツ工業、富士重工。
- 14) 外資と合併していない民族系の奇瑞汽車は、日系合併企業に技術を依存しつつ、低価格で成功を収め、輸出も伸ばし始めている（エコノミスト、2007年8月21日号）。
- 15) 2006年7月現在で広東省への日系自動車関連企業の進出は217社となり、上海の194社、江蘇省155社、天津106社を上回っている（大分銀行アジアレポート、2007年5月号）
- 16) 2004年の広東省の鉱工業生産額で自動車は2.9%を占めるにすぎない（みずほ総合研究所、2007：21）。
- 17) トラック・バスを含むと前年の約2倍の30万2,574台に達した（日経産業新聞、2007年7月11日）。奇瑞、吉利汽車の国際化戦略については、百本（2007：172-86）を参照。

参考文献

- 青木 健（2005）「対 ASEAN・FTA 締結合意にみる中国の戦略」、『国際貿易と投資』, Autumn No. 61, 23-33ページ
- 青山瑠妙（2007）「中国の地域外交と東アジア共同体」, 山本武彦・天児慧編『東アジア共同体の構築 I 新たな地域形成』岩波書店, 93-119ページ
- 東 茂樹（2007）「第4章 自動車部品産業の成長—地場サプライヤーの高度化—」, 今井健一・丁可編『中国 高度化の潮流—産業と企業の変革』, アジア経済研究所
- 天野論文（2005）『東アジア国際分業と日本企業—新たな成長への展望』, 有斐閣
- 石川幸一（2006）「東アジアの地域統合をリードする ASEAN」, 『国際貿易と投資』, Summer No. 64, 4-17ページ
- 石川幸一（2005）「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』, Summer No. 60, 61-79ページ
- 伊藤敏隆（2006）, 「日本の対外経済戦略, 展望」, 『ファイナンシャル・レビュー』, April, 2-26ページ
- 浦田秀次郎（2007）「総論 東アジア広域協力の現状と課題—東アジア共同体設立へ向けて」, 浦田秀次郎・深川由紀子編『東アジア共同体の構築 2 経済共同体への展望』, 岩波書店
- 遠藤誠治（2001）「グローバリゼーションの政治学的分析に向けて—国際政治と比較政治の交錯を可能にするために」, 『国際政治』 第128号, 30-46ページ
- 大庭三枝（2004）「アジアにおける地域主義の展開」, 関根政美・山本信人編『現代東アジアと日本 4 海域アジア』, 慶應義塾大学出版会, 11-39ページ
- 嶋 武彦（1984）「序説 国際統合研究の現状と課題」, 『国際政治』, 77, 1-22ページ
- 経済産業省（2007）『通商白書』 <http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2007/index.html>
- 経済産業省（2007）『第36回 海外事業活動基本調査』 http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kaigizi/result/result_1.html
- 菊池 努（2004）「競争国家の論理と経済地域主義」, 藤原帰一・李鐘元・古城佳子・石田淳編『国

- 際政治講座—経済のグローバル化』, 東京大学出版会
- サッセン, サスキア (2004)『グローバル空間の政治経済学』, 岩波書店
- 貴家勝宏 (2007)「東アジアの重層的地域経済統合—国産的生産ネットワークと中国の産業集積」,
東海大学教養学部紀要 第37輯 161-80ページ
- 関満博編 (2006)『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
- 滝井光夫 (2007)「米国の FTA 政策: その展開と特徴」, 『国際貿易と投資』, Summer No. 68, 48-61
ページ
- 東洋経済新報社 (2006)『海外進出企業総覧2006』, 東洋経済新報社
- トヨタ自動車株式会社広報部 (2007)『トヨタの概況2007』
http://www.toyota.co.jp/jp/about_toyota/gaikyo/pdf2007/databook_2007.pdf
- 21世紀中国総研編 (2007)『中国情報ハンドブック2007年版』, 蒼々社
- 初瀬龍平 (1997)「東アジア・アジア太平洋におけるサブ/マクロ/メガ地域主義」, 『国際政治』 第
114号, 72-94ページ
- ハレル, アンドリュウ (1999)「地域主義の理論」, ルイズ・フォーセット, アンドリュウ・ハレ
ル編『地域主義と国際秩序』, 九州大学出版会, 41-80ページ
- 百本和弘 (2007)「第8章 奇瑞汽車・吉利汽車」, 天野倫文・大木博巳編著『中国企業の国際化戦
略—「走出去」政策と主要7社の新興市場開拓』, ジェトロ, 172-86ページ
- 藤原帰一 (2000)「グローバリゼーションとは何か」, 国分良成・藤原帰一・林振江編『グローバ
ル化した中国はどうなる』, 新書館, 76-91ページ
- 藤原貞雄 (2007)『日本自動車産業の地域集積』 東洋経済新報社
- 古川一郎 (2006)「花都区のマーケティング戦略」 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 224-50ページ
- 坊野成寛 (2005)「東アジアをめぐる地域主義と国際地域結合理論の考察」, 『政策科学』 第12巻 2号,
69-78ページ
- みずほ総合研究所 (2006)「広東省の自動車産業」『みずほレポート』
<http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/report/report06-0706.pdf>
- 森澤恵子・植田浩史編 (2000)『グローバル競争とローカライゼーション』, 東京大学出版会
- 山本吉宣 (1997)「地域統合の政治経済学: 素描」, 『国際問題』 No.452, 2-23ページ
- 山本吉宣 (2007)「地域統合理論と東アジア共同体」, 山本武彦・天児慧編『東アジア共同体の構築
1 新たな地域形成』 岩波書店 315-46ページ
- 吉富 勝 (2005)「中国が抱える2つの内部矛盾」『週刊エコノミスト』 12月20日号
- 渡邊頼純 (2006)「アジア太平洋の地域経済統合—経済連携強化に向けた日本の役割」, 『THE
WORLD COMPASS』 October, 6-9 ページ
- Bhagwati, Jagdish (1995) "U.S.Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas", in Jagdish
Bhagwati and Anne O. Krueger, *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*,
Washington D.C.: The AEI Press pp. 1-18
- Balassa, Bela (1961) *Theory of Economic Integration*, Homewood: R.D. Irvin.
- Breslin, Shaun and Hook, Glenn D. (eds) (2002) *Microregionalism and World Order*, London:
Palgrave Macmillan.
- Gamble, A and Payne, A. (eds) (1996) *Regionalism and World Order*, London: Macmillan.
- Hass, Ernst (1958) *The Uniting Europe*, Stanford: Stanford University Press.
- Hooghe, Lisbet and Marks, Gary Multi-Level Governance and European Integration. Lanham:
Rowman & Littlefield Publishers Inc.
- Ohmae, Kenichi (1995) *The End of the Nation State: The rise of Regional Economies*, London: Harper
Collins.

- Pempel, T.J. (2005) *Remapping East Asia : The Construction of a Region*, Ithaca and London : Cornell University Press.
- Porter, M. (1990) *The Competitive Advantage of Nations*, London : Macmillan.
- Rugman, Alan M. (2005) "Regional Multinationals and the Myth of Globalization", paper presented at the conference "Regionalisation and the Taming of Globalisation", University of Warwick.
- Sasuga, Katsuhiro (2004) *Microregionalism and Governance in East Asia*, London : Routledge.
- Sholte, Jan Aart (2000) *Globalization : A Critical Introduction*, New York : St. Martin's Press.
- Viner, Jacob (1950) *The Customs Union Issue*, New York : Carnegie Endowment for International Peace, London : Stevens & Sons.

Abstract

The Construction of a Region in East Asia
—— Competing regionalization and regionalism ——

Katsuhiko SASUGA

As formal regional projects based on ASEAN + 3 continue, the phenomenon of constructing a region in East Asia is becoming increasingly important in the real and academic circles. This paper applies an international political economy perspective to explore the main factors and processes of regionalization and regionalism in East Asia. The paper stresses the importance of the inter-related dynamics of competing political and economic actors pursuing different geographical pictures in East Asia. The United States, Japan, China and ASEAN pursue claim different regional strategies. The empirical case study of Pearl River Delta and industrial agglomeration of Japanese automobile industry reveals the important role of the different levels of governments in developing cooperative network relations with multinational firms in the process of constructing a region in East Asia.