

氏 名（本籍）	小 尾 美千代（埼 玉 県）		
学 位 の 種 類	博 士（国際政治経済学）		
学 位 記 番 号	博 乙 第 2270 号		
学位授与年月日	平成 19 年 3 月 23 日		
学位授与の要件	学位規則第 4 条第 2 項該当		
審 査 研 究 科	人文社会科学研究科		
学 位 論 文 題 目	社会構成主義アプローチによる日米自動車摩擦の研究 －貿易政策アイディアと産業のグローバル化の視点から－		
主 査	筑波大学教授	Ph. D.（国際関係）	赤根谷 達 雄
副 査	筑波大学教授	博士（法学）	波多野 澄 雄
副 査	筑波大学教授	博士（法学）	辻 中 豊

## 論 文 の 内 容 の 要 旨

本論文は、1980 年代から 1990 年代にかけての日米間の自動車摩擦が、どのような政治的、経済的調整過程を経て解決されていったのかを、理論的、実証的に分析したものである。従来の日米貿易摩擦の政治学的研究では、日米二国間の政治・外交交渉過程に焦点が当てられてきた。しかし日米自動車摩擦を解明するためには、政治・外交交渉過程だけに焦点を当てた分析では不十分である。日米自動車摩擦では、当初は自由貿易原則に則り、政府不介入が志向されたものの、やがて対米輸出の自主規制措置や米国製自動車部品の購入についての数値目標の設定が要求される等、政府による直接的市場介入が摩擦の解消策として模索された。しかしそのような問題の解決策は自由貿易主義に反し、政策の是非が論争的となった。一方、日本の自動車メーカーの対米直接投資と自動車産業のグローバル化を経て、自動車をめぐる諸問題は市場において民間企業レベルで解決がはかられることとなった。また最終的に、日米政府間協議では、貿易問題は政府による交渉と規制ではなく、民間レベルで解決がはかられるべきであるとの合意で決着した。貿易摩擦の解消策はなぜこのように変化したのか。本論文は、この疑問に関し、社会構成主義の理論枠組みを用いて、自由貿易規範と政策アイディアが及ぼした影響を検討し、また自動車産業のグローバル化が及ぼした影響に着目して分析を行っている。

論文の構成は以下の通りである。序章では、日米自動車摩擦の概要が述べられ、次いで自動車産業のグローバル化についての概観がなされたうえで、本論文の研究課題と分析視角が提示されている。日米自動車摩擦を分析するに当たっては、政府間の交渉とその帰結に焦点を当てた政治領域だけの分析では不十分であり、自動車産業の市場状況やグローバル化についての分析と理解が必要であることが強調されている。自動車摩擦をめぐる政治過程や調整策は、自動車産業の市場状況やグローバル化によって規定されている面が大きく、政治と経済の相互作用という視角の重要性が論じられている。

第一章では、日米自動車摩擦の政治的調整過程に関する、社会構成主義の分析枠組みを提示している。自動車摩擦をめぐる日米両政府間の協議は、経済摩擦の政治的調整における政府の「適切な役割」をめぐる「討議の場」として位置づけられるが、その討議において、自由貿易主義や公正貿易論、日本異質論などの政策アイディアがどのように反映され、政治的調整が「適切な調整策」として正当化されていったかを社会構成主義の分析枠組みで分析することの意義が論じられている。

第二章では、1980年代前期の日米自動車摩擦に焦点を当て、実証分析を行っている。第二次石油危機を契機とする石油価格の高騰により米国内の自動車産業が不況に陥る一方、燃費のよい日本製小型乗用車の対米輸出が急増し、自動車摩擦が発生した。カーター政権は、自由貿易主義に則り、自動車摩擦を避ける意味で、日本政府に輸出自主規制を要求することはなかったが、レーガン政権になり米国の貿易政策アイディアが変わり、自由貿易主義に「公正貿易」という言説が付け加えられることになった。レーガン政権は、この公正貿易論を論拠に、日本に対して輸出の自主規制を要求するようになった。そしてこの自主規制要求は、米国内の保護主義に対抗し、自由貿易を守るための方策として正当化された。その後、輸出の自主規制とプラザ合意以降の円高により、日本の自動車メーカーが米国内で現地生産を行うようになり、自動車産業のグローバル化が進展していった。その過程で、自動車部品の対米輸出が急増し、日米間の新たな貿易摩擦に発展していった。

第三章は、1980年代後期の、主に自動車部品をめぐる日米間の摩擦を実証的に検討している。レーガン政権の二期目では、政策アイディアとして、自由貿易における「公正性」が一層強調されるようになり、分野別の日本市場の自由化を協議する MOSS 協議の新たな一分野として、自動車部品問題が扱われることとなった。即ち、米国政府は、日米間の自由貿易の公正性を確保するべく、「閉鎖的」日本市場の自由化を MOSS 協議の議題として設定するよう求めた。しかし、実際の協議では、米国側は、「日本市場の自由化」という議題から逸脱し、日本車メーカーによる米国製自動車部品の購入拡大を求めてきた。MOSS 協議の結果、日本車の現地生産が拡大し、また米国製自動車部品の購入も増大した。同時に、完成車市場では、日本車メーカーによる米国での現地生産が拡大したことに加え、小型車中心から高級車や RV 車などへ輸出を多様化させていったこと、また日本の自動車部品メーカーも対米進出したことから、摩擦がかえって深刻化した。他方、その過程で、日米の自動車メーカーの間では OEM 供給や業務提携の拡大など、業界レベルでグローバル化が進展するという側面もみられた。1990年代になると、米国の三大自動車メーカーの経営が不振となり、それを契機に、日米の自動車摩擦は激化していった。

第四章は、1990年代の自動車摩擦と政府間協議を実証的に分析している。1990年代の自動車摩擦は争点が多様化した点が特徴であるが、最大の争点は、日本車メーカーによる米国製自動車部品の購入拡大問題であった。クリントン政権は、結果指向型の対日政策を採用し、日本車メーカーによる米国製自動車部品の購入拡大を要求し、その際、購入の数値目標を日本政府が公約として保証するよう要求した。しかし、日本政府は、購入拡大の数値目標はあくまでの民間企業の自主的購入計画に過ぎず、市場自由化や市場アクセスの改善についての政府の役割は「政府責任の範囲」に限定されるべきであるとして、米国の要求を拒否し続けた。自由貿易主義に基づく日本政府の強硬な反論に直面し、クリントン政権は譲歩を余儀なくされ、結局、政府の直接的市場介入による問題解決は避けるという合意で日米交渉は決着した。それ以降、日米自動車摩擦は、より自由貿易主義の原則に沿った形で、民間企業の主導性の下に解決されるようになった。

終章では、日米自動車摩擦に対する調整の主導性が政府から民間企業へ移行した点に関し、社会構成主義の観点から政策アイディアの影響を分析し、評価している。即ち、自由貿易という政策アイディアについては、公正貿易論や日本異質論など、米国側から様々な修正提案がなされたものの、結局、日米間の協議が自由貿易の原則重視に収斂していったこと、またその結果、日本の自動車メーカーの現地生産が促進され、自動車産業の複雑な国際提携とグローバル化が進展していったことが論じられている。第二に、自動車産業のグローバル化により、メーカー及び乗用車の「国籍」が不明確となり、そのために国家単位で産業の保護政策を行うことが困難になったこと、ひいては自動車産業をめぐる経済摩擦の調整過程が変化したことが論じられている。

## 審 査 の 結 果 の 要 旨

従来の日米通商摩擦の研究は、政治学の交渉理論の分析枠組みを用いて、摩擦の発生から解消にいたる各国の国内政治及び国際交渉過程を理論的、実証的に分析するのが主流であった。その際、主たる分析対象は、政府レベルの政策と交渉及び国内の政治過程であった。それに対し、本論文は、社会構成主義の分析枠組みを用いて、自由貿易規範とその下での貿易政策アイディアの役割に着目し、いかに政治・外交交渉における各国政府の主張や言説がそれによって「正当化」されたり、あるいは「枠付け」されたりしたかを詳細に検討している。また政府間交渉だけでなく、民間経済主体である自動車メーカーが摩擦を解消するために、あるいは摩擦を乗り越えるために、どのような独自の行動をとったかに注目し、またその行動の経済的帰結として自動車産業のグローバル化が進展したこと、そしてそれが政治領域の交渉や自動車摩擦のあり方自体をどのように左右することになったのかを説得的に論じている。

本論文は、分析枠組みの新しさに加え、日米自動車摩擦についての本格的な実証研究としても高く評価される。特に自動車メーカーの対米投資やその結果進展した自動車関連産業の国際的提携やグローバル化についての詳細な実証分析がなされおり、また経済領域の変化が政治摩擦の性格を変え、交渉の文脈を変化させていった様子が裏付けられている。また社会構成主義の視角から、規範や言説の及ぼした影響が適切に捉えられている。

以上、本論文は、日米自動車摩擦に関し、社会構成主義のアプローチを用いて斬新な分析を試みた点で、また自動車産業のグローバル化とその影響を、政治領域と経済領域の相互作用の視角から説得的に考究した点で、学術的貢献が大きいと評価される。

よって、著者は博士（国際政治経済学）の学位を受けるに十分な資格を有するものと認める。