

## 論 文

## 競争力政策から産業政策へ

—— バイデン政権期・超巨大化した直接的産業政策としての IIJA, IRA ——

山 縣 宏 之<sup>†</sup>

## 要 旨

本稿の課題は、米バイデン政権の産業政策の中核的性格が「競争力政策（超党派合意と国際経済規範の枠内にあった覇権国型のネットワーク型産業政策）」から「アメリカも最強あるいは一つの大国として大国間競争を行う超巨大化した直接的産業政策」へと大きく変化したことを指摘した上で、そこにあった論理、中核的内容、要因を検討することである。

アメリカの連邦レベル産業政策は、1980年代以来長らく超党派合意による競争力政策（ネットワーク型産業政策）を主として行われてきた。それが「大国間競争型の超巨大化した直接的産業政策」へと大きく変化した背景には、冷戦終結後の「アメリカ人勝ち」の国際秩序を揺るがした対中戦略競争の激化と安全保障思想の強まり、ポピュリズム台頭があった。

バイデン政権の2021年インフラ投資・雇用法、2022年インフレ抑制法成立は、産業ターゲットングを容認し投資額を飛躍的に拡大した超巨大化した直接的産業政策の実現なのである。

## I 課題設定・構成・資料

- (1) 課題設定
- (2) 構成
- (3) 資料

## II アメリカ産業政策史・産業政策の復活

- (1) アメリカ産業政策の特徴
- (2) ネットワーク型産業政策主導の最終形・オバマ政権
- (3) ターニングポイントとなったトランプ政権

## III 超巨大化した直接的産業政策としての2021年インフラ投資・雇用法（IIJA）・2022年インフレ抑制法（IRA）

- (1) バイデン政権の経済政策構想・その実現・規模
- (2) 超巨大化した直接的産業政策への突破口としての IIJA

---

<sup>†</sup> 立教大学経済学部教授

- (a) 経緯と超党派妥協
- (b) 政策内容と超巨大化・直接化した産業政策
- (c) 法案審議過程での主要な論争・各団体の支持傾向
- (3) 党派のかつ超巨大化した環境政策・民主党進歩派政策としての2022年インフレ抑制法 (IRA)
- (a) 経緯と完全な党派対立
- (b) 政策内容と超巨大化・直接的産業政策化した進歩派環境政策としての2022年インフレ抑制法 (IRA)
- (c) 法案審議過程での主要な論争・各団体の支持傾向
- IV 超巨大化した直接的産業政策が前面に出てきたことの評価と論点
  - (1) バイデン政権高官等による言説
  - (2) 超巨大化した直接的産業政策の実現と現在地
- V 結論 共和党と民主党, 分極化する物語
- 資料

## I 課題設定・構成・資料

### (1) 課題設定

本稿の課題は、米バイデン政権の産業政策の内容を分析し、その中核的性格が1980年代に形成されオバマ政権まではかろうじて維持されてきた「競争力政策（超党派合意と国際経済規範の枠内にあった覇権国型のネットワーク型産業政策）」から「大国間競争型の超巨大化した直接的産業政策」へと大きく変化したこと、そこにあった論理、中核的内容、要因を浮き彫りにすることである。

アメリカの連邦レベル産業政策は、1980年代以来、長らく超党派合意による論争の政策（ネットワーク型産業政策）を主として行われてきたが、近年はそれも党派対立の様相を呈していることは山縣（2023）にて検討済みである。なぜに競争力政策が主軸であった産業政策が「大国間競争型の超巨大化した直接的産業政策」へと大きく変化したのか。そこには冷戦終結後の「アメリカ人勝ち」の国際秩序を根本から揺るがしている対中戦略競争の激化、ポピュリズム台頭、大きな文脈である「新自由主義秩序」からの転換があった<sup>1)</sup>。

従来、アメリカの産業政策は「連邦レベルで統一的行われず、主として州レベルで実施さ

---

1) ここでいう新自由主義秩序とは、Gerstle (2022) のいう政治的秩序を指す。そのうえで筆者は2008年世界金融危機後にアメリカも世界も、新たな政治的秩序に移行しつつあり、それを産業政策面では「最強の大国としての大国間競争型政策体系」あるいは「経済ナショナリズム型政策体系」への移行と特徴づけている（山縣 2021）。

れるか、各省庁と個別産業ごとに多様な形態で実施されてきた」として説明されてきた（Wade 2014）。統一的産業政策のかわりにアメリカでは超党派合意に基づく競争力政策が連邦レベルで形成され実施されてきたのである。しかしそのような見方ではバイデン政権期における2021年インフラ投資・雇用法（IIJA）、2022年インフレ抑制法（IRA）の成立が十分に説明できない<sup>2)</sup>。1980年代から2010年代にかけて主流であった競争力政策（ネットワーク型産業政策）に代わってバイデン政権期に超巨大化した直接的産業政策がなぜに前面に出てきたのかを、立ち入って検討する必要がある残されているのである。

なおアメリカの場合、州政府も産業政策を行っている主体であるが、分析事象が複雑になりすぎるため、本稿は基本的に連邦レベルの産業政策を対象を限定した。連邦レベルの産業政策の性格変化を検討するのが本稿の主たる課題だからである<sup>3)</sup>。

## （2）構成

（1）の課題に対応するため、本稿は下記の構成を取る。Ⅱ「アメリカ産業政策史・産業政策の復活」では、先行研究や筆者の研究で触れられてきた、他国と比較した場合のアメリカ産業政策の特徴を述べ、連邦レベルの統一的産業政策のかわりに「ネットワーク型産業政策」として競争力政策が形成され実施されてきたことを整理する。そのうえでリーマンショックにより外的環境が大きく変化したこと、オバマ政権期が最後の競争力政策主導期であったこと、トランプ政権誕生により経済政策をめぐる環境が大幅に変化したことを述べる。

Ⅲ「超巨大化した直接的産業政策としての2021年インフラ投資・雇用法（IIJA）・2022年インフレ抑制法（IRA）」では、バイデン政権期に超巨大化した直接的産業政策が成立した経緯、規模を概観したうえで、2021年インフラ投資・雇用法（IIJA）、2022年インフレ抑制法（IRA）の政策プログラムを分析し、超党派合意によるインフラ投資政策とIRAへの布石、IRAで進歩派の重視する環境投資政策を完全な党派対立のすえに成立させ、対中戦略競争対応も行った「超巨大化した直接的産業政策」の実現として評価する。

Ⅳではバイデン政権高官の言説等も検討しつつ競争力政策（ネットワーク型産業政策）にかわり直接的産業政策が前面にでてきたことと、国内ポピュリズム台頭、進歩派の影響力拡大と対中戦略競争というアメリカ内外の政治経済環境の大きな変化に対応し、国際秩序とアメリカ的自由主義の枠内にあった競争力政策主導のアメリカ産業政策が、大国間競争に対応した超巨

---

2) 2022年半導体及び科学法（CHIPS）はネットワーク型産業政策（競争力政策）が直接的産業政策に転換した、あるいは直接的産業政策としての性格をより強めた典型例の一つである。規模はIIJAおよびIRAより遥かに小さいが、分析内容が膨大になる。紙幅制限のために次稿にて検討する。本稿は半導体以外の直接的産業政策の領域（EVやクリーンエネルギーなど環境政策投資）を、まずは分析した。

3) 州政府の産業政策について筆者は「地域レベルの産業政策」として研究してきた（山縣 2007, 2008）。こちらの最新の展開は別稿にて検討したい。

大化した直接産業政策主導に変化したことを指摘する。「覇権国・アメリカ自由主義イデオロギー適合型」の産業政策体系から「一つの（最強の）大国型」の産業政策体系への転換である。

### （3）資料

本稿の課題は、バイデン政権期に「超党派合意と国際経済規範の枠内にあった覇権国型の競争力政策主導」から「大国間競争型の超強化した直接的産業政策主導」へとその性格が大きく変化したことを追跡することであり、政策プログラムやその波及効果に関する詳細な実証研究ではない。そのために依拠する資料は、上記に関わる大きな動向を明らかにするものとなる。具体的には先行研究、統計資料、議会公聴会資料、議会調査局作成資料、報告書等、各種報道資料と2024年9月実施の聞き取り調査を使用する。

## Ⅱ アメリカ産業政策史・産業政策の復活

### （1）アメリカ産業政策の特徴

他国と比較したアメリカの産業政策の特徴は、連邦レベルでの統一機関による実施がないということである。かわりに州政府レベルでは多様な産業政策が行われており、連邦政府レベルでも多様な政府組織により事実上実施されている（宮田 2001, Shull and Cohen 1986, Wade 2014, 山縣 2008）。

そのうえで1990年代までは新しい組織を作るのは抑制し、既存の組織間の連携をサポートするという事実上の「ネットワーク型産業政策」が「競争力政策」と呼ばれ形成されてきた（Hughes 2005, Wade 2014）。競争力政策は、1970年代末から80年代にかけて、直接産業介入には抑制的であるべきとするアメリカの経済政策思想の枠内で、国家レベルで明示的な産業政策を取ってきた欧州、アジア諸国に対する国際競争の必要性からうまれたアメリカに特徴的な産業政策のあり方である。第二次大戦後に覇権国として自ら形成してきた国際規範（リベラル国際秩序）とアメリカ理念（直接特定産業をターゲティングした介入に否定的）に適合的な産業政策を形成してきたものと考えることが出来る<sup>4)</sup>。

---

4) ここでいうリベラル国際秩序とは、法とルールに基づく解放的、協調的な国際制度であり、経済面では自由競争と自由貿易を重視する理念と国際政策体系である（Ikenberry 2006）。アメリカ的自由主義とは産業と企業への非介入を重視する自由競争思想である（渋谷 2018）。サミュエルソンの言った「新古典派総合」にも近い。第二次大戦後から1960年代にかけての「恩恵ある覇権国」から1970年代以降は「略奪的覇権国」へ移行したという説も含め様々に議論があるが（Gilpin 1987, Goldstein 2005）、大局的には2008年世界金融危機までは、アメリカを覇権国とする自由貿易、自由競争の秩序が主軸としてあり、アメリカは直接特定産業をターゲティングした介入には抑制的であり、各国間あるいは産業・企業間の自由競争と整合的な競争力政策（ネットワーク型産業政策）がアメリカ産業政策の主軸であったとする理解である。

上記の競争力政策体系は、高次製造業を中心とした幅広い産業を重視しており、1990年代クリントン政権期にはほぼ確立したが、2000年代ブッシュ政権期にも研究開発における東アジア諸国の台頭とアメリカからのホワイトカラー雇用流出を受けて科学技術政策重視という新しい要素を導入しつつ実施された<sup>5)</sup>。いずれも政府が特定産業をターゲティングするのはさけるネットワーク型産業政策かつ超党派的政策という性格は維持された（山縣 2008）。

## （２）ネットワーク型産業政策主導の最終形・オバマ政権

競争力政策が主導するアメリカ産業政策が大きく変化していくのは、世界金融危機（リーマンショック）後である。これは第１に、失業率が10%に近づくなど雇用情勢が厳しいものとなったこと、第２に、Ⅱ、Ⅲで分析するとおり中国の台頭が明確になり、アメリカとしても本格的な対応が必要になったこと、第３に、国内政情情勢としてポピュリズムの台頭が顕在化したことによる（河音 2021）。

オバマ政権の産業政策は党派対立のもとでのリベラル理念（環境政策）の部分実現（砂田 2009, 山縣 2016）にとどまった。連邦議会を民主党が押さえていた2009年成立のアメリカ復興再投資法以外には主要な公共投資や環境政策はほぼ実現しなかったからであるが、その代わりに大統領令で実施できる製造業強化政策を行った（山縣 2016）。オバマ政権に対する不満の主因の一つであった厳しい雇用情勢に対応するために、同政権は国内製造業雇用の再建を競争力政策の枠組を活用し高次製造業イノベーションハブ政策などを実施した（The White House, Office of the Press Secretary 2011）。政権は併せて製造業リショアリング政策の推進を試み、雇用増目標（100万人）に対して約70万人の製造業雇用増を達成するも、トランプ政権が誕生したことからうかがえるように、アメリカ国民は必ずしも十分とは評価しなかったと考えられる（山縣 2024）。

なおオバマ政権のアメリカ復興再投資法については、景気対策としての規模の不足および産業政策としての不十分さに対する批判は政権内部あるいは政権に近い研究者が行っていた。規模がリーマンショックからの景気回復と中間層再生に不十分と批判された（Judis and Teixeira 2023）<sup>6)</sup>。2012年には国家経済会議議長が「製造業を直接ターゲットにした産業政策が必要

---

なお、筆者は直接特定産業をターゲティングし、後述する「競争力政策」をこえて、直接助成を行う政策を「直接的産業政策」と定義する。

5) なお G. W. ブッシュ政権期における2007年アメリカ競争法で大幅に実現した研究開発投資重視であるが、すでに1980年代の産業政策論争において「外部経済性の高い研究開発投資は公共投資の対象とすべきだ」という合意がなされていたことに注意する必要がある。思想的、経済理論的な合理性があったうえに、必要性の増した研究開発投資を競争力政策の新段階として実施したということである（宮田 2001, 山縣 2008）。

6) 同書によると当時の大統領経済諮問委員会委員長ローマーは、おおよそ1.8兆ドルの景気刺激策（CDP ギャップ解消のため）が必要と主張したが、国家経済会議議長サーマーズ、ガイトナー財務長

である」と異例の指摘を行い直接的産業政策の必要性を主張した (Sperling 2012)。進歩派経済学者は規模不足を批判した (Krugman 2008, Stiglitz 2008)。

### (3) ターニングポイントとなったトランプ政権

この状況を本格的に変えることになったのがトランプ政権誕生である。トランプ政権の経済政策は、サプライサイド政策であるとともに、保護主義的通商政策による製造業労働者保護を指向するものであった (Donnelly 2024, Moore and Laffe 2018, 山縣 2023)。ポピュリズム台頭により共和党の経済政策を巡る物語が変化したということであるが、これがアメリカの経済政策の基本性格を本稿の主張するように覇権国型から大国間競争型・経済ナショナリズム的政策体系へ変化させる契機となったと考えられる。アメリカが覇権国としての役割に縛られるという性格が希薄になったからである。

## Ⅲ 超巨大化した直接的産業政策としての2021年インフラ投資・雇用法 (IIJA)・2022年インフレ抑制法 (IRA)

### (1) バイデン政権の経済政策構想・その実現・規模

本節では2021年インフラ投資・雇用法、2022年インフレ抑制法のうち産業政策に関わる部分を検討しその特質を分析していこう。

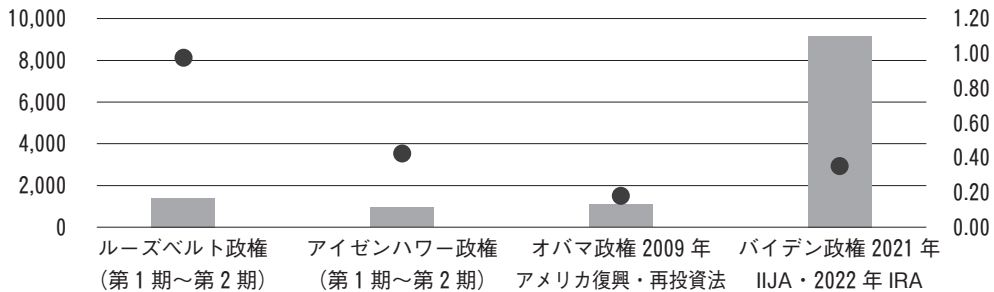
バイデン政権の産業政策は、超党派合意のための妥協あるいは党派対立によりやや縮小されて実現することとなった。バイデン政権は当初コロナ対策も含め約6兆ドルに上る戦時経済期以来の超巨額経済政策パッケージの実施を提示していた。アメリカ救済計画, アメリカ雇用計画, アメリカ家族計画からなる, よりよき再建計画 (BBB) である。従来から民主党進歩派を中心に主張されていた巨額財政投資構想であった (Lincoln 2021 and White House 2021a)。

図1はアメリカ連邦政府が巨額インフラ投資と直接産業政策を実施したニューディール政策期 (ルーズベルト第1期, 第2期), アイゼンハワー政権期 (第1期のうちハイウェイ補助法実施年度と第2期) とオバマ政権期およびバイデン政権の2021年インフラ投資・雇用法 (IIJA 2021), 2022年インフレ抑制法 (IRA 2022) の投資規模を比較したものである。図にあるとおり, 投資額 (2022年ドルで実質化) はバイデン政権政策が9,160億ドルと突出して大きい, アメリカは21世紀にいたるまでの経済成長が著しいため, 比較のうえでは慎重が必要である。対GDP比ではニューディール期 (0.98%) が遙かに大きく, アイゼンハワー期 (0.42%) が続き, バイデン政権は0.35%にとどまる。またニューディール期の投資・助成額には「雇用対策事業」が含まれており, 現在の分類では「インフラ投資・産業助成」以外に計上される予算がかなり

---

官が金融市場への悪影響を懸念したことにより0.8兆ドル規模に縮小して実施された (これがアメリカ復興・再投資法 (ARRA 2009) である)。ここから超巨大化した直接的産業政策の必要説が強まった。





■ インフラ投資・産業直接助成額 金額 (2022 年ドル価値・左目盛り)

● インフラ投資・産業直接助成額 期間内投資額の対 GDP 比 (%・右目盛り)

注 1) ルーズベルト政権については連邦政府直接支出のみを含み、州政府への援助は含まない。また公共事業費に「雇用創出政策」も含む。現代のインフラ投資・産業助成と直接比較出来る部分はこの図の金額よりやや少ないと推測される。

注 2) アイゼンハワー政権期は「ハイウェイ助成」政策のみを対象とした。国防支出 (産業からの装備購入費) を事実上の産業政策と見なすならばこれよりやや多くなる。

出所) US Dept of Commerce 1975, Fishback and Kantor (2018), Congress Gov. (2009), Govinfo.gov (2024), 第 1 表, 第 2 表より作成。

図 1 歴代政権のインフラ投資・産業直接助成額の比較 (単位: 2022 年億ドル・左目盛り, %・右目盛り)

含まれている。実態としてはより少額になると考えた方が良い<sup>7)</sup>。

以上の点を留保しつつ、たしかにニューディール期、アイゼンハワー期のほうが対 GDP 比でみた経済的インパクトは大きかったのであるが、21世紀は経済成長の結果、20世紀前半、中盤とは比較にならないほど GDP が巨大化していることも考慮する必要がある。バイデン政権のインフラ投資、直接産業政策の対 GDP 比は、直接比較可能なオバマ政権期 (0.18%) のほぼ 2 倍のパーセント・ポイントであり、現代の経済規模からすると、大規模と考えるべきである。バイデン政権の主張するニューディール以来の大規模投資というのは概ね妥当する表現である<sup>8)</sup>。

## (2) 超巨大化した直接的産業政策への突破口としての IIJA

### (a) 経緯と超党派妥協

バイデン政権が実現した2021年インフラ投資・雇用法であるが、共和党トランプ政権が提唱

7) 筆者の概算によると、ルーズベルト政権の連邦政府投資のうち本稿で考察したバイデン政権 (現代) の産業政策プログラムに相当するのは 約 5 割程度である (U. S. Dept of Commerce 1975および Fishback and Kantor 2018より筆者概算)。

8) バイデン政権は州政府への巨額財政援助 (州産業政策にも活用可能) となるアメリカ救済計画法 (ARP2021, 約1.9兆ドル) も成立させており、これを勘案すると対 GDP 比ではルーズベルト政権、アイゼンハワー政権にせまり、絶対額と対 GDP ではオバマ政権より「はるかに巨額」なプログラムを実施したと考えるのが妥当である。

していたものの (Trump 2020a), 実現できなかったインフラ投資構想も含むものである (山縣2023)。バイデン政権が当初から掲げていた経済政策構想 (よりよき再建計画) の一部であり, 上院の超党派議員グループが主導して成立させた (Brownstein Tax Policy Team 2021 and Politico 2021, Congressional Hearings 2022a)。

この法案は上院超党派議員が提案する形式をとった。もともと政権・民主党提案では, ビルドバックベター計画のうちアメリカ雇用計画を中心とし家族計画のプログラムの一部も取り込み, 科学技術政策, 製造業強化政策, 人的資本投資政策 (教育投資, 医療保険投資等) に相当する内容が含まれていたが, 大幅に削除され本来の物的インフラ部分を中心とし, 環境政策に関わる投資もかなり限定的となった<sup>9)</sup>。

#### (b) 政策内容と超巨大化・直接化した産業政策

表1は2021年インフラ投資・雇用法のプログラムのうち, 支出面かつ新規投資分を抽出したものである。同法による新規支出 (実質分) である。また同法は物的なインフラストラクチャー投資を非常に幅広く行っているが, これは直接産業に関わらない生活関連インフラ投資という意味が当然あるが, 産業向けインフラ投資でもあるため, 広義の産業政策と見なして検討していきたい<sup>10)</sup>。

同表からわかるのは, 第1に超巨額のインフラ投資を行う政策であることである。IIJAは最長10年程度にわたる投資であるが, 純増分5,470億ドルという投資規模は図1にあるとおり, ニューディール期までさかのぼるか, あるいは戦後でもいくつかの巨大プロジェクトしか比肩するプログラムが見当たらない。その内容は交通インフラ, 通信インフラへの投資など非常に幅広く, 物的インフラ全般にわたる超巨額投資となっている。これは老朽化が進んできたとされるアメリカのインフラ更新という意味があるが, これ自体がアメリカ全体の産業競争力基盤への連邦政府による投資という意味がある。

第2に, 電源インフラ (650億ドル) への巨額投資プログラムが組み込まれていることである。従来から老朽化が指摘されてきた送電網の更新に加えて, 民主党進歩派の重視する環境政策投資のキー要素の一つである電源インフラの建設促進を図っている。

第3に, EV (電気自動車) や水素燃料車といった低環境負荷車種のためのインフラ投資を行っていることである。超党派合意を優先するために環境投資計画や人的資本投資 (社会的イ

---

9) 科学技術投資は国防授權法やアメリカ競争法案とあわせCHIPSおよび科学法として成立し, 人的資本投資はビルドバックベター法案 (BBB) として議会で議論されたが審議決裂し, 後述インフレ抑制法 (IRA2022) として規模・内容を縮小し成立した (山縣 2023)。

10) 全米製造業者協会 (NAM) や全米商工会議所 (USCC) などの経済, 産業団体が軒並み IIJA に賛成したのは, 景気押し上げ効果と産業波及効果があるうえに, 広く産業界に必要な物的インフラ更新投資でもあるからである (NAM2021, USCC2021)。



表1 2021年インフラ投資・雇用法（IIJA）新規支出分（既存プログラム編入分を除く）

分野	中分野	項目	政策プログラム内容	予算規模 (億ドル)
物的 インフラ 整備	交通インフラ	高速道路・橋梁・街路	高速道路，道路，主要街路の近代化，大型橋梁修理，小型橋梁修理	1,100
		道路安全	道路安全性の向上	110
		鉄道	電化を含む鉄道インフラ整備	660
		空港	空港の整備に関わる費用	250
		港湾・運河	港湾や運河等の更新・整備に関わる費用	250
		交通機関改善	既存の交通機関を近代化，拡張支援	390
		水道	上下水道の整備，改良	550
		電力インフラ	電力グリッド，インフラの整備，改良	650
	通信インフラ	ブロードバンド	ブロードバンドインターネットの普及	650
		サイバーセキュリティ	サイバーセキュリティ，（サイバー）レジリエンス	500
環境政策	環境政策（低環境負荷の自動車産業への産業政策）	電気自動車・環境負荷の小さな車（水素燃料車等）へのインフラ投資と導入促進	EV インフラ整備（充電ステーション整備，更新），EV・水素燃料車等環境負荷の小さな車種導入向け補助金，税制優遇（租税控除）	150
その他	伝統エネルギー分野	修復等のための投資	ガス田や炭鉱の修復投資	210
合計				5,470

注1）端数処理で各項目の合計と合わないが，合計金額は正確である。

注2）IIIAのうち，新規支出分を抽出した。既存プログラムのIIJAとしての整理（一般に公表されている資料や情報）の予算規模はほぼ倍になる。

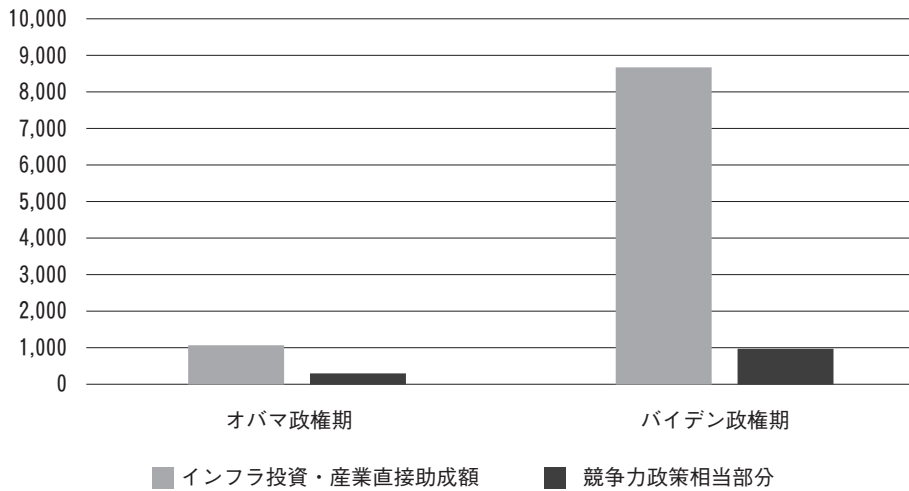
出所）Congress Gov. (2021)，The White House (2022c) より作成。

ンフラ投資），製造業支援政策，科学技術政策（研究開発支援政策）はほとんど削除されたが，インフラ整備に関わる部分として低環境負荷車種のためのインフラ投資プログラムが残ったということである（Snyder 2021）。

なお2000年代にEVに関する研究開発がかなり進んだ上に，図2-1にある通りオバマ政権期にはアメリカ復興・再投資法（ARRA）による環境政策関連の研究開発投資（競争力政策）が304.4億ドル（2022年ドル価値）と大規模に行われた。2010年代にはテスラ等のベンチャー企業が独自にEVを生産したほか，ビッグ3，特にGMが本格的に参入し生産段階に入り，社会に普及（販売）するうえで課題となっていたEVインフラ整備を（筆者聞き取り①，筆者聞き取り②，Moseman 2022），2020年代に実現したということである<sup>11)</sup>。

第4に，廃坑あるいは老朽化したガス田や炭鉱の補修，復旧投資（210億ドル）が盛り込ま

11) EVの一般消費者向け普及促進政策などは後掲2022年インフレ抑止法（IRA）で実現することになった。



注1) 競争力政策部分には研究開発費と高次製造業支援政策を含む。

注2) 競争力政策部分には CHIPS および科学法の研究開発投資金額と高次製造業支援政策を含み、インフラ投資・直接産業助成額にはそれらを含まない。

出所) Congress Gov. (2009), 表1, 表2より作成。

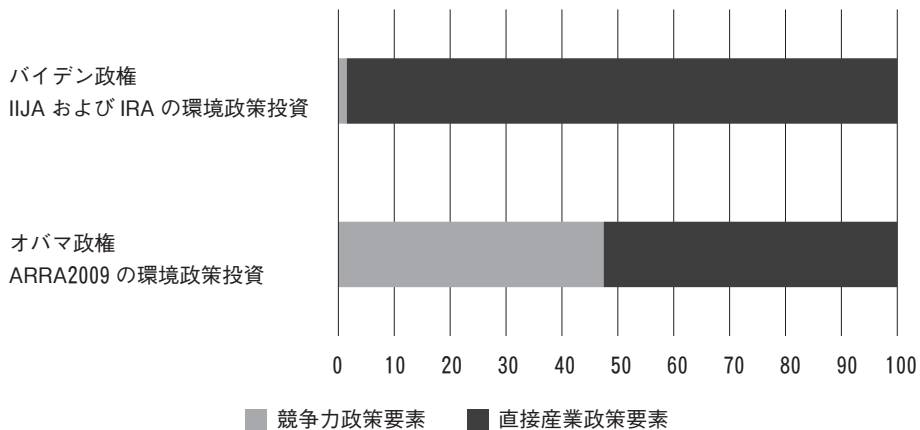
図2-1 オバマ政権期・バイデン政権期の競争力政策投資・インフラ投資&直接産業投資の比較  
(単位: 2022年億ドル)

れていることである。これは一見民主党の重視する環境政策投資と矛盾するように思えるが、共和党議員や産炭地域等の幅広い合意を得るため支持を得るために盛り込まれたプログラムとなっている。

第5に、通信インフラ投資(1,150億ドル)も大規模に行われることである。ブロードバンドインターネットの普及(650億ドル)は、民主党の重視する経済的不利地域が主として念頭に置かれているが、非都市部を支持基盤とする共和党も飲める政策である。さらにサイバーセキュリティ、復旧能力投資(500億ドル)は厳しさを増す安全保障環境の変化に対応するものであり、国家安全保障政策としての意味もある。

なおバイデン大統領は「中国はインフラ投資で先行しており、競争上、本法案が必要である」と強調したが(Biden 2021a)、2021年成立の同法の政策プログラムにはEV(電気自動車)向けインフラ整備と「バイアメリカン」条項など従来の延長上にある国内産業からの優先調達政策以外、対中競争が重視されるプログラムはあまり盛り込まれなかった<sup>12)</sup>。しかしIIJAの実

12) IIJAのバイアメリカン条項は、連邦政府補助金の対象となる建設資材、工業製品、建設資材、ファイバー線などの調達率を約55%と義務づけるもので、その後75%まで引き上げる計画であった。建設費が高騰する場合やWTO規制との関係で例外措置もある。これはブッシュ政権期にも、またオバマ政権期アメリカ復興再投資法(ARRA)にも上院中心に議論されていた内容(バイアメリカン条項)を大幅に拡充して適用しようとするものである。IIJAの場合は国内鉄鋼産業からの購入支援という性格が強い(OMB 2022)。



注1) 競争力政策部分には研究開発費と高次製造業支援政策を含む。

注2) 競争力政策部分には CHIPS および科学法の研究開発投資金額と高次製造業支援政策を含み、インフラ投資・直接産業助成額にはそれらを含まない。

出所) Congress Gov. (2009), 表1, 表2より作成。

図2-2 オバマ政権期・バイデン政権期の環境政策投資の競争力政策部分と直接的産業政策部分の比較  
(単位: %)

施過程で開催された議会公聴会では対中戦略競争とサプライチェーン強化、国内生産強化政策が追加で議論され (Congressional Hearings 2022a), 後述インフレ抑制法ではかなり盛り込まれることとなった (Congress Gov 2022)<sup>13)</sup>。

2021年時点では政権はサプライチェーン強化政策を具体化中であり (Biden 2021b), サプライチェーンに関する議論と政策立案が政権内でも議会でも進行している過程であったこと, IIJA はインフラ投資が主であり重要物資のサプライチェーン強化政策を盛り込む余地があまりなかったこと, 議論の内容は2022年以降, 順次策定, 法制化されたサプライチェーン強化政策や輸出入管理政策に盛り込まれたからだろう<sup>14)</sup>。

### (c) 法案審議過程での主要な論争・各団体の支持傾向

IIJA 法案の審議過程では上院超党派議員集団が提案したものの, 上院の共和党保守派議員の多くが反対した。下院は上院よりもはるかに反対が多かった (山縣 2023)。下院共和党はインフラ投資の必要性自体は認めていたものの (Congressional Hearings 2021a, Congressional Record-House 2021a, 2021c), 反対多数であった (山縣 2023)。下院民主党進歩派のうち急進派も人的資本投資 (医療保険補助, 教育投資等) が削除されたとして反対した (BBC 2021)。

13) これに対して中国は「差別的」として WTO 提訴し (中华人民共和国商务部 2024), その後もアメリカはさらなる対中規制を行い中国の主張に反論した (赤平 2024)。

14) 本稿の範囲内でいえば, EV バッテリー, レアメタル調達のサプライチェーンであり, 2024年には EV 本体をふくめたこれらの対中関税のさらなる引き上げ等がある。

史上最大規模の超大規模インフラ投資法案を実現するために、超党派合意を優先し保守派、進歩派の一部をのぞいて成立させたという経緯がうかがえる。

下院共和党議員の多くは同法案提案予算があまりにも巨額であり莫大な国債発行が行われること (Congressional Record-House 2021a), 財政支出がインフレを悪化させる, 進歩派政策の実現につながり (EV インフラ建設支援が今後の EV (電気自動車) への高コストかつ大規模な補助金支出につながる, ビルドバックベター法案の成立につながる), 増税を招くとして強硬に反対した (Congressional Record-House 2021a, Congressional Record-House 2021c)。

具体的なプログラムに対しては, インフラ法案に含まれる直接産業政策にあたる EV (電気自動車) のための充電拠点などのインフラ整備投資, アムトラック (鉄道) 電化の支援, 電源グリッドや送電網更新というインフラ投資ではあるが環境政策としての性格が強いプログラムに強く反対した (Congressional Hearings 2021a, Congressional Hearings 2022a)。

しかし中西部 (イリノイ州) 選出共和党議員については EV インフラ整備政策に賛成しており, 選挙区にとって補助金配分や産業振興上有利となる可能性のあった選挙区の議員は賛成しているケースが確認できる (Congress Gov 2021より筆者分析, および山縣 2023)。地元の産業構造を反映した地域的要因も作用しているのである。加えて表 1 にあるとおり, 伝統エネルギーに関するプログラムも盛り込まれ, 超党派合意に配慮したプログラムとなった<sup>15)</sup>。

大統領選挙の激戦州であるミシガン州を中心としたラストベルト諸州の産業振興につながるプログラムも盛り込まれている。ラストベルト諸州選出議員 (上院, 下院) は地域経済の低迷が続いていたことから州政府の投資も滞り (山縣 2022), 物的インフラ更新が遅れていたので IIJA に賛成している比率が共和党平均より高い (Congress Gov 2021より筆者計算)。

業界団体やステイクホルダーは概ね賛成であった (Congressional Record-House 2021b)。全米製造業者協会 (NAM) は政策プログラムへの要求が通ったこと, IIJA が全体として製造業界にも必要な物的インフラ投資を中心としていること, 製造業振興プログラムが入っていること, インフラ投資自体が米国産鉄鋼, 建設資材などの製造業需要を喚起すること等から賛成した (NAM 2021)。自動車業界団体 The Alliance for Automotive Innovation は積極的に EV インフラ投資を求め賛成, 自動車企業 GM は積極的に賛成し, フォードは EV 振興策とガソリン車優遇策を両方共に希望する姿勢であった (筆者聞き取り2024年9月9日実施①, 筆者聞き取り②9月13日実施, Congressional Hearings 2021a)。全米商工会議所, その他業界団体, UAW 等の労働組合もほぼ支持しており (筆者聞き取り2024年9月10日実施③, U. S. Chamber Staff 2021), IIJA は幅広い合意を形成して成立したことが確認できる。

なお同法の審議過程でも民主党議員は対中競争上の遅れを強調したが (Congressional Record-House 2021a), 政策プログラムの実施段階では, より対中脅威論と対抗政策の必要性が

15) 上院, 下院の共和党議員も自州, 選挙区に資金配分されることについては「手柄」としてアピールした (Snyder, Wolman, Snider, Hendel, Eleanor Mueller 2022)。

強調された（Congressional Hearings 2022b）。中国と比較して鉄道投資が遅れていること、EV バッテリーに必要なレアメタルの確保（資源サプライチェーン）が遅れていること<sup>16)</sup>、EV に半導体が必要であり半導体サプライチェーン強化政策が合わせて必要であること、EV エコシステム上重要であるバッテリーの国内生産の必要性を指摘する意見などである（Congressional Hearings 2022b）。これらは後述 IRA のプログラムに組み込まれることとなった。また IIJA の補助金の一部が中国に流出していること、今後の危険性についての批判など共和党議員も対中戦略競争を強く意識していた（Congressional Hearings 2022b）。

このように IIJA には超党派合意による物的インフラ投資実現という意味があるが、以上で分析したとおり、電力グリッド投資、鉄道電化投資も含まれている。次項で分析する IRA に向けた EV（電気自動車）向けのインフラ整備投資、クリーンエネルギー生産投資等も盛り込まれており、たしかに一部の民主党急進的進歩派は反対したのであるが、多くの進歩派が望んでいた超巨額の環境投資に向けた布石を打つことに成功したのである<sup>17)</sup>。

### （３）党派的かつ超巨大化した環境政策・民主党進歩派政策としての2022年インフレ抑制法（IRA）

#### （a）経緯と完全な党派対立

2022年インフレ抑制法（IRA）はビルドバックベター計画のうち IIJA で実現できなかった教育・社会政策、環境政策投資をビルトバックベター法案として議会で審議したものの、共和党の強硬な反対により成立の見込みが立たなかったことと、そのためごく少数の民主党中道派議員の意向を反映せざるを得なくなり、規模内容を縮小して提案されたものである。上院、下院ともに完全なる党派対立のすえに成立した（山縣 2023）。特に上院は副大統領ハリスが賛成したことによりかろうじて成立するという状況であった<sup>18)</sup>。

#### （b）政策内容と超巨大化・直接的産業政策化した進歩派環境政策としての2022年インフレ抑制法（IRA）

表 2 は 2022 年インフレ抑制法の政策プログラム（支出）のうち産業政策に関わる部分をまとめたものである。同法には医療保険、教育政策、家庭支援政策など社会政策も含まれているが、産業政策には該当しないため表には記載していない。

表からは、まずは環境政策に関わる広範なプログラムが組まれていること、10年間にわたる

---

16) コンゴのコバルトを中国が押さえていることなどが具体的な論争点となった。

17) （３）で分析するとおり EV 購入助成やクリーンエネルギー生産補助などの直接的環境投資政策は IRA で実現することになった。

18) 上院51対50での通過となった（山縣 2023）。

表2 2022年インフレ抑制法（IRA）の産業政策関連の支出プログラム

分野	中分野	項目	政策プログラム内容	予算規模 (億ドル)
再生可能エネルギーとクリーンエネルギー (温暖化ガス排出抑制) 投資	電力関連政策	再生可能エネルギー生産拡大	再生可能エネルギーの投資・生産税に関連する租税控除の増額（既存政策の強化・延長）	650
		温暖化ガス排出の抑制（再生可能エネルギー以外）	温暖化ガス排出ゼロ施設（再生可能エネルギー以外）への投資・生産租税控除	620
		原子力発電インセンティブ	原子力発電生産税租税控除	300
		CO <sub>2</sub> の回収・貯蔵に関する租税控除増額（既存政策の強化・延享）	炭素回収設備（火力発電を含む）を促進するための租税控除増額（既存政策の強化・期間延長）	30
	EV 導入促進	EV 購入租税控除1	一般消費者の EV 購入に関わる租税控除の期間延長、増額	90
		EV 購入租税控除2	ビジネス用 EV 購入に関わる租税控除導入	30
		公的機関の EV 購入	郵政公社の EV 購入	30
		EV 補修設備等	EV 関連の自動車工場整備への補助金・融資	30
		低環境負荷のエネルギー施設拡充	電気、水素、エタノール等の低環境負荷自動車燃料供給施設の租税控除増額	20
	低環境負荷の燃料政策	水素燃料の生産増加	水素燃料生産に関わる設備投資租税控除と生産税控除	130
		バイオ燃料（生物由来）等生産増加	バイオ燃料・同航空燃料等に関わる設備投資の租税控除の期間延長	6
	農村部関連	農業補助	農業の保全に向けた投資 農村部対象の再生可能エネルギー導入補助	150
	住宅補助	住宅の再生可能エネルギー導入	一般の住宅に関する再生可能エネルギー導入対象の租税控除創設	220
		省エネルギー設備投資強化	住宅の省エネルギー設備投資の租税控除延長	120
		州政府の住宅省エネルギー政策支援	州政府による住宅の省エネルギー投資への補助（払い戻し）	90
		省エネルギー住宅建設支援	省エネルギー住宅の新設に関わる租税控除の延長	460
	基金創設	温暖化ガス削減の基金設立	温暖化ガス削減のための低所得のコミュニティ（地域）支援、政府・NPO を通じた支援用	200
	製造業支援政策	再生可能エネルギー関係の設備投資促進	再生可能エネルギーに関わる設備の生産税に関連する租税控除の導入	310
		低環境負荷エネルギー生産設備投資促進	低環境負荷エネルギー生産設備の投資租税控除の延長	60
		温暖化ガス低排出素材生産促進	温暖化ガス低排出素材の政府調達	40
		先進製造業の設備投資促進	先進製造業関連の設備投資の促進	50
合計				3,690

注1) 端数処理で各項目の合計と合わないが、合計金額は正確である。

出所) CBO (2022), Congress Gov. (2022), The Whitehouse (2022d) より筆者作成。



支出となるが3,690億ドル規模と直接的産業政策としては非常に巨額であることが確認できる。またプログラムにはこれまでに開発実施されてきた政策の延長と新規政策があるが、既存政策とはオバマ政権期に限定的に実施された政策が多いが、予算規模が2009年アメリカ復興再投資法（ARRA）による総額1,081億ドル（直接比較できるプログラムに限定、かつ2022年ドル価値換算、図1参照）から3,690億ドルへと予算規模が飛躍的に拡大していることが確認できる。

より立ち入って政策プログラムを検討していくと、以下の通りである。第1に、電力開発政策にもっとも多く予算が配分されており（1,600億ドル）、なかでも再生可能エネルギーの生産・投資租税控除が巨額である（650億ドル）。これはオバマ政権のグリーンニューディールでも導入されたほか州レベルでは先行的に実施されてきた政策プログラムであるが、予算規模が非常に大きくなっている。続いて再生可能エネルギー以外でも温暖化ガス排出量が2040年時点でゼロカウントとなるエネルギー源へ600億ドルの生産・投資租税控除である。これに原子力発電生産租税控除（300億ドル）、火力発電所等におけるCO<sub>2</sub>回収貯蔵の租税控除延長が続く。

第2に、住宅エネルギー補助分野（890億ドル）に手厚い政策となっていることである。省エネルギー住宅新設の租税控除延長（460億ドル）がもっとも多く、一般住宅の再生可能エネルギー設備導入租税控除（120億ドル）、州政府の省エネ住宅支援プログラム補助（90億ドル）が続く。これはアメリカが個人の経済的自立を重視し住宅所有を重んじていること、産業構成やマクロ経済政策上住宅産業投資が重要であり産業政策としても重要対象であるという意味もある。それに環境政策要素を本格的に統合し、かつ中間層の環境政策投資をインセンティブをつけて積極的に促すというバイデン政権の意図が確認できる。

第3に、製造業支援政策（460億ドル）にもかなり重点が置かれていることである。オバマ政権では先進製造業（ADM）支援策（50億ドル）のみが競争力政策としてかろうじて行われていた状態であるが、この予算もかなり増額（9.2倍）されているほか、製造業支援策としては全く新規となる再生可能エネルギー関係設備投資のための租税控除（310億ドル）、その他低環境負荷エネルギー関係設備投資のための租税控除（60億ドル）、温暖化ガス低排出素材の政府調達（40億ドル）といずれも環境政策に関連する巨額プログラムが組み込まれている。環境政策投資に組み込まれて製造業支援政策も飛躍的に拡大している。かつてない大規模投資である。

第4に、EV（電気自動車）関係の投資も巨額（200億ドル）であることである。一般消費者のEV購入に関わる租税控除インセンティブ（90億ドル）が飛躍的に増額されているほか、公的機関のEV購入租税控除（30億ドル）、郵政公社（USPS）のEV購入（30億ドル）、EV補修施設等の補助金・融資、低環境負荷エネルギー供給施設（EVや水素燃料車向けインフラ等）建設生産の租税控除（20億ドル）と、関連投資誘導策も巨額に上っている。EVと低環境負荷車の普及を後押しする政策である。

第5に、民主党もある程度重視する経済的苦境にある農村部投資（280億ドル）も含まれて

いる。農業保全投資（150億ドル）、農村地域の再生可能エネルギー導入支援（130億ドル）である。農村部は伝統的には共和党が重視する地域であるが、民主党進歩派の掲げる条件不利地域にも環境政策を実施するという「環境正義」の実現という意味もある。

第6に、多様な主体が環境政策投資を行うことの支援（基金設立、200億ドル）があり、最後に低環境負荷のエネルギー源開発政策（136億ドル）が組み込まれているが、低環境負荷車の水素燃料車向けの水素燃料の開発を重視しているということである。

オバマ政権期にウェイトが置かれていた環境技術開発、グリーンジョブ政策（連邦ビル省エネルギー投資等による雇用創出）を超えて、一般家庭への再生可能エネルギー導入補助（租税控除）、低環境負荷のエネルギー源開発、IIJAにおけるEV等低環境負荷車種向けのインフラ投資のうにEVの普及を促す、かなり踏み込んだ直接的産業政策となっている。なお表2にあるように、本来の競争力政策部分である先進製造業支援（50億ドル）は全体のなかでは1.3%にすぎないことから、IRA単体で見た場合、ほぼ直接的産業政策に特化していると評価できるだろう。

#### （c）法案審議過程での主要な論争・各団体の支持傾向

IRAは基本的に民主党サイドが賛成の論陣を張り、共和党は強硬に反対した。産業政策に関連する部分に限定すると、気候変動政策の推進が可能である、電気自動車（EV）がアメリカで普及する呼び水となる、ミシガン州の産業振興につながる、中西部、東海岸の製造業地域にとって有益な投資となる等が肯定論の主張点であった（Congressional Hearings 2022c）。あわせて民主党進歩派の議員（プログレッシブ・コーカス）は2050年までに温暖化ガス排出量の4割を削減できること、地球環境問題の悪化するであろう孫世代への有効な投資であること、エネルギー安全保障の強化につながることで、雇用創出につながることで、再生可能エネルギー拡大によるコストカットが実現できること、EV価格がインセンティブ政策により増産され下がること、EVバッテリー国内生産の必要性、中国にEV基幹部品とレアメタルの依存をすることの危険性を主張した（Congressional Hearings 2022c）。

共和党は上院、下院で強硬に反対した。IRAが直接に増税の提案を含んでいること、そのために景気を悪化させること、従来アメリカではタブーとされてきた政府が特定産業をターゲットし補助金支出や租税控除を行う直接的産業政策は認められないこと、財政支出を拡大することでインフレを悪化させること、極左、環境NPOの提案した政策でありかつ労働者負担（増税とインフレ悪化）で富裕層（EV購入可能層）へ富を移転させる政策であること、中国およびインドはアメリカの4倍程度温暖化ガスを排出しており、アメリカだけが負担を負うべきではないなどである（Congressional Record-Senate 2022a, Congressional Record-Senate 2022b）。

このように共和党はタブーとされてきた直接的産業政策が提案されていることおよびその対

象が共和党サイドが飲めない環境関連産業であること、景気あるいはインフレ悪化、増税、国際競争における不公正性、トランプ政権以降の共和党の支持基盤である白人労働者層に不利でありEVを購入可能な中上位所得階層を優遇するものであることを指摘して強硬に反対した。

業界団体は意見が割れた。クリーンエネルギー業界はインセンティブが大きく産業の大幅な成長が見込めるため賛成し（筆者聞き取り④、2024年9月13日実施）、自動車産業界 Alliance for Automotive Innovation は一部企業や事業部門がこれまでにEV投資を1,000億ドル程度行ってきたこと、EVへの産業基盤移行の支援策であること、EVバッテリーの国産化やサプライチェーン政策の拡充を要求し改善されたこと、投資増額が見込めること、一般消費者のEV購入支援策が手厚いことから、積極評価した（筆者聞き取り①）。これに対しより広い製造業界の意見を代表する全米製造業者協会は設備投資償却税制がIRAでは不十分であること、特にメリットのない製造業企業が多いこと等の意見をうけて反対し（NAM 2022）<sup>19)</sup>、全米商工会議所も産業界独自のイノベーションを阻害すること、法人税増税、自社株買い課税等が盛り込まれていることから概ね反対した（InfluenceMap 2023, USCC 2022, 2024）。労働組合は、UAW等が組合組織の強化・組織率向上につながることで、国内生産化インセンティブが入っていること、外国との同一賃金基準・同一労働環境条件を適用する条項がはいっていることなど要求が受け入れられていることから賛成した（筆者聞き取り④、Congressional Hearings 2022c）。

なお2022年に議会で審議された同法案については、国際競争、特に対中戦略競争の観点から活発な議論がなされた。具体的にはEV分野でアメリカは中国に投資、政策で劣っており対抗策が必要であること、EV分野でのサプライチェーン政策の必要性がバッテリーの国内生産、レアメタル確保面でたしかにあることの指摘であり、いずれもIRAの政策プログラムに組み込まれた（Congressional Hearings 2022b, Congressional Hearings 2022c）。なお議会では法案に基本的に賛成の民主党議員も反対の多い共和党議員も双方ともに対中戦略競争を重要視したことが特徴である（Congressional Hearings 2022c）。共和党は補助金が中国系企業に流出してきたこと、EV部品の同盟国（日本など）からの購入と使用が認められている等を強く批判した（Congressional Hearings 2022c）。2000年代（G. W ブッシュ政権期）、2010年代（オバマ政権期）に上院で「バイアメリカン政策」の必要性が主張されていたが、新現象として基幹部品や物資の対中依存の危険性と対中競争の重要性指摘および「フレンドショアリング（同盟国を含めたサプライチェーン強化）、さらには「経済ナショナリズム（アメリカからの購入、国内生産化）の重視」がより前景に出てきたと言えるだろう。

---

19) 本稿の分析対象外の「歳入政策」の面で法人税増税の提案等があり、NAM（全米製造業者協会）は強硬に反対した。UCC（全米商工会議所）も基本に反対であった。設備投資租税控除の不十分さについても両者は強硬に反対した。

#### Ⅳ 超巨大化した直接的産業政策が前面に出てきたことの評価と論点

本節ではバイデン政権期に超巨大化した直接産業政策が実現したことが何を意味するのかを、さらにバイデン政権の政策構想や意図を踏まえて検討していこう。

##### (1) バイデン政権高官等による言説

バイデン政権で産業政策のバックボーンとなったのは長年にわたるバイデンの側近であり経済政策構想を立案していたサリバン国家安全保障担当補佐官（2021年～2025年）および国家経済会議（NEC）議長ディーズ（2021年～2023年）である。サリバンおよびディーズによって述べられたのは下記の点である。

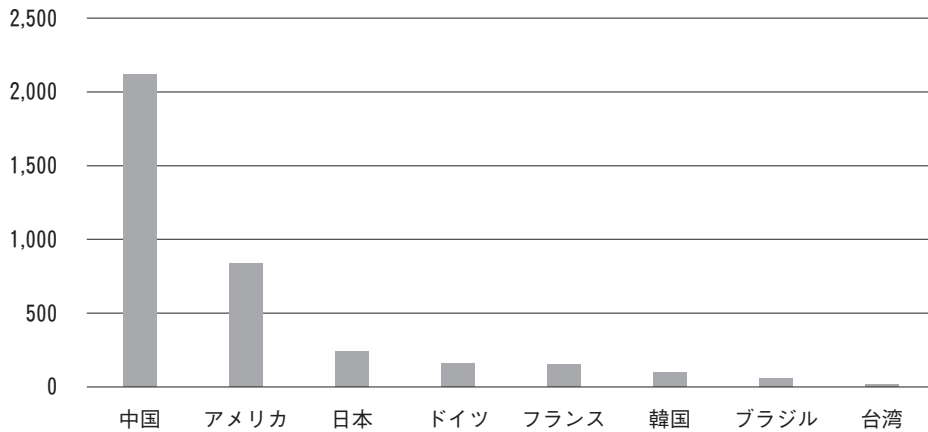
サリバンは「新しくて古い民主党，進歩派を包含した構想」を Sullivan（2018）で展開し，進歩派の重視する直接的産業政策の実施，ニューディール期に匹敵する大規模公共投資実現という民主党サイドの新経済政策構想を示した。対外政策にも製造業労働者などの中間層の利害を考慮するという中間層外交という理念を提示した（Ahmed, Cutler, Engel, Gordon, Harris, Lute, Price, Smart, Sullivan, Tellis and Wyler 2020）。さらに2022年には国家安全保障政策の視点から，外交・内政政策の統合的立案，内政課題のインフラ整備，製造業と産業強化を重視することを明示した（The White House 2022a）<sup>20)</sup>。そこでは「大国間の地政学的競争の条件を決める10年の初期」として製造業強化，物的インフラ投資の重要性が位置づけられており，経済的合理性や効率性だけではなく国家安全保障の視点を重視することをはっきりとうちだしたのである。

これは図3-1，図3-2にあるとおり，各国産業政策投資額を比較した場合，中国の投資額と対GDP比がそれぞれ2,120億ドル，1.48%，アメリカのそれはそれぞれ840億ドル，0.39%と中国が抜きんでおり，さらに図3-3にあるとおり中国が世界金融危機（リーマンショック後）にインフラ投資を積極的に進め2021年時点で絶対額，対GDP比ともに突出した水準にあることからアメリカとしても相当な危機感をもったためであろう。EV産業や重要物資の調達に関しては，Ⅲで分析したとおり議会でも強い懸念が出ていた理由でもある。

続いてサプライチェーン強化政策と国産化政策である。こちらについてはサリバン他が対中戦略競争の重視（Sullivan 2023a）と焦点をしばったサプライチェーン強化政策を提示しており（Biden 2021b, Jake Sullivan 2023c），対中貿易全体ではなく国家安全保障や産業政策上重要な戦略的資源に絞って同盟国を含めたサプライチェーン強化政策（フレンドショアリング）

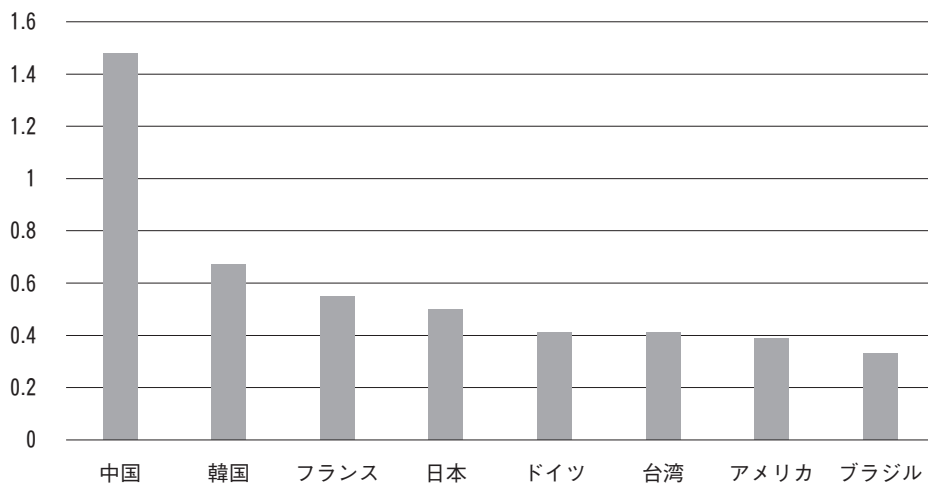
---

20) ここでは「自由で開かれた繁栄した安全な国際秩序，対中競争下の米国の成功」，イノベーション・産業力，回復力（レジリエンス：サプライチェーン）の構築が必要と明示している。インフラ整備，製造業強化，半導体国産，サプライチェーン強化等も「国家安全保障上の課題」であると明記された。



出所) Dippipo et. al. (2022) の推計値を各国公表経済統計を参照し補正して作成。

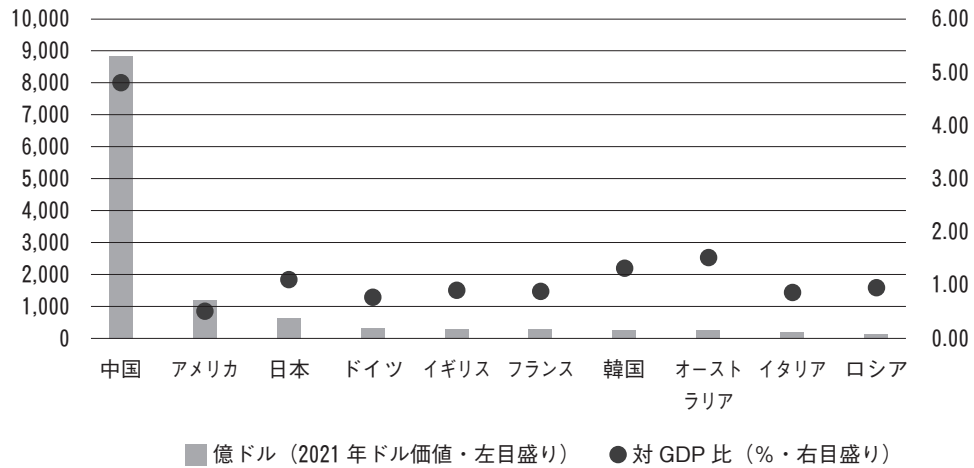
図 3-1 産業政策支出国際比較 (2019年) (単位: 億ドル)



出所) Dippipo et.al. (2022) の推計値を各国公表経済統計を参照し補正して作成。

図 3-2 産業政策支出国際比較対 GDP 比 (2019年) (単位: %)

と国産化誘導政策を立案した。Ⅲで検討したとおり IIJA を巡る議論で対中戦略競争を重視する意見が頻出し (Congressional Hearings 2022b), IRA には EV のバッテリー国産化誘導政策, サプライチェーン強化, 需要物資のレアメタル等のサプライチェーン政策も組み込まれた (Congressional Hearings 2022c, Congress Gov. 2022)。同時にバイデン政権の高官も EV バッテリーのリチウム調達で対中依存はすべきでないこと, 強制労働による中国からの調達は問題であること, EV バッテリーという中核部品の国内生産の必要性を主張した。これは一般化されて対中調達規制およびサプライチェーン強化政策として重要物資にポイントをしばったサプライチェーン強化政策が強化された (The White House 2021b, Sullivan 2023a, Sullivan 2024)。



出所) Worldbank Group (2022) を各国公表データにより補正して算出。

図3-3 各国インフラ投資額および対GDP比(上位10カ国)

(単位: 2021年億ドル・左目盛り, %・右目盛り)

2022年以降, 議論が急速に進んだことがうかがえる。

さらにバイデン政権高官は特定産業や企業群をターゲットとして設定する直接的産業政策, 政府が勝者を選択することを容認している (American Enterprise Institute 2023, The White House 2022b, Harris 2023)。これらは産業政策反対論に対するレトリックであるが, 同時にアメリカが直接的産業政策を採用することを明示したと評価できるだろう。

同時にこれらの政策は単なる復古的政策ではないことに留意も必要である。サリバンはじめバイデン政権高官は民間投資を誘導する焦点をしぼった公共投資という指摘を繰り返しており (Sullivan 2018, 2023a, Tyson and Mendonca 2023), 民間の大規模投資を誘導する「巨大インパクト投資」という性格としたいことを繰り返し発言している。先述したオバマ政権期の「規模不足」という反省を受けて (Judis and Teixeira 2023), 超大規模政府投資による民間投資の喚起と産業構造の変革を目指しているということである。また表1, 表2にあるとおり, 支出政策に限定せず租税控除(減税)手法が多用されており金額ベースでもかなり多くなっていることも, まずは支出政策に重点が置かれたニューディール期とは相違する現代的な特徴である。

上記の国家安全保障要素が導入された新産業政策と本稿の直接的対象ではないが輸出入管理政策を併せた指針がサリバン表明のいわゆる「新ワシントンコンセンサス」である (Sullivan 2023b)。全体として「対中戦略競争とサプライチェーン強化政策」(半導体, EVバッテリー, 医薬品), 中間層再生(自動車産業とミシガン州(中西部・ラストベルト), 製造業対策)を重視し「国家安全保障上もインフラ投資と産業政策が必要」と政策を統合的に位置づけている。

これがバイデン政権が前面に押し出した直接的産業政策の論理であり中核的内容であった。



## (2) 超巨大化した直接的産業政策の実現と現在地

I, IIで説明した通り競争力政策は1980年代レーガン政権から2000年代G. W. ブッシュ政権にいたるまで高次製造業重視から研究開発投資に範囲を拡大して進化してきた。いずれも特定産業や企業のターゲティングと勝者敗者の選択には政府は直接関わらず、新たな産業政策実施機関を創設することなく既存組織のネットワーク化を主眼とし、正の外部性がある研究開発投資を重視、高次製造業のちにはイノベーション型サービス業など幅広い産業を対象とするものであった。これはミクロレベルでの産業・企業を特定し、ターゲティングした上での介入を避けるというアメリカ自由主義理念と整合的であり、主として共和党と民主党の超党派合意による規制緩和で実現した政策であった(宮田 2001, 山縣 2008, 2016)。

筆者の考えでは、このような競争力政策(ネットワーク型産業政策)は第二次大戦後にアメリカが構築してきたリベラル国際秩序とアメリカ的自由主義に整合的な政策体系である。覇権国として形成してきた国際規範を維持しつつ、共和党、民主党の超党派合意に基づき、1980年代以降の製造業と研究開発をめぐる国際産業競争激化に対応する政策体系であったと考える。

しかし(1)で見たとおり、サリバンやディーズは「地政学的競争の優劣をきめるはじめての10年間」という目的のためには政府による特定産業や企業のターゲティングと勝者敗者の選択はやむを得ないと肯定した。IIIで分析したとおり、IIJA およびIRA は再生可能エネルギー産業、EV 産業、水素エネルギー産業などを明確にターゲティングしており、これまで主軸であった競争力政策に該当する「研究開発」以外の「設備投資」や「生産」に直接インセンティブを与える「直接的産業政策」が主たるプログラムになっており、かつその額も図1にあるとおり歴代の大規模投資期と比較しても相当な巨額である。

これが意味するのは、これまでアメリカの産業政策で主流であった競争力政策を遙かに上回る超巨大化した直接的産業政策が前面に出てきたと言うことである。なお競争力政策は幅広い産業を対象とした研究開発投資を多く含むが、インフラ・直接産業投資はもともと研究開発費を大幅に上回る額となるインフラ投資(固定資本・構造物形成)、直接産業助成(生産助成)を直接行うものなので、性格上、競争力政策予算よりも遙かに巨額になるわけである。この点に注意したうえで前掲図2-1を検討すると、図はオバマ政権期(第1期、第2期合計)とバイデン政権期(第1期のみ)の競争力政策にあたる投資額、インフラ投資・直接産業助成に相当する投資額を比較しているが、バイデン政権期のほうが7倍程度に上る超巨額であるほか、オバマ政権期には投資額の78.0%がインフラ、直接産業投資であったのが、バイデン政権においてはそれが89.9%とほとんどを占めるまでウェイトが増していることがわかる。

この点はオバマ政権、バイデン政権の環境政策投資に注目して各プログラムへの予算配分を競争力政策要素と直接産業政策要素別に集計した前掲図2-2をみるとよりはっきりと確認できる。オバマ政権ARRA 2009は競争力政策47.5%、直接的産業政策52.5%とほぼ均等に投資されていることに対し、バイデン政権IIJA 2021, IRA 2022はそれぞれ1.5%、98.5%とほぼ完全

に直接的産業政策にウェイトがシフトしたことが明瞭に示されている。

それをもたらした要因は何か。第1に、直接的環境政策を強く要求する民主党進歩派の影響力の強まりがある。アメリカ復興・再投資法（ARRA）を超える超大規模政策の必要性は、先述通り世界金融危機後に、オバマ政権高官や関連する研究者もすでに主張しており、競争力政策には限界があり直接的産業政策が必要であるという主張も NEC（国家経済会議）高官がオバマ政権期にすでに行っていた（Sperling 2012, 2013）。それがバイデン政権において達成されたのである。第2に、前掲図3-1、図3-2にある海外勢、特に中国の産業政策投資への対抗である。本稿の場合、インフラ投資と環境関連産業が対象になったということであるが、対中競争戦略のツールとして超巨大化した直接的産業政策が選択されたということである<sup>21)</sup>。これは賛成論（民主党）、反対論（共和党）ともに対中競争を意識していることから確認できる。

筆者は、以上の事情はアメリカが国際ルール形成と維持に相応の責任を持ち、直接的産業政策には抑制的であったという「覇権国型産業政策体系」から「最強の大国として中国等と大国間競争を行う、あるいは経済ナショナリズムを相当程度肯定する産業政策体系」へと舵を切ったことを示すと考ええる。

なおバイデン政権は超巨大化した直接的産業政策を主軸に据えたが、Ⅲで述べたとおり IIJA,IRA の一部プログラムにも含まれていた高次製造業イノベーションハブ政策などの競争力政策相当プログラムも実施している（The Subcommittee on Advanced Manufacturing Committee on Technology, of the National Science and Technology Council 2022）。現状では超巨大直接的産業政策と競争力政策の二重構造となっており、そのウェイトが前掲図2-1、図2-2にあるとおり直接的産業政策よりに大幅に変化したというのが正確な理解と考える。

## V 結論 共和党と民主党、分極化する物語

最後にバイデン政権における超巨大化した直接的産業政策の実現がどのような意味をもっているのかを論じてみたい。

本稿ではニューディール期以来ともいえる超巨大化した直接的産業政策にバイデン政権が踏み込んだことを説明したが、トランプ政権の誕生が一つの要因となっている。トランプ政権は白人製造業労働者を支持基盤としたことから保護主義通商政策を全面に打ち出し、アメリカが解放的、協調的なリベラル国際主義ではなく、国際ルールを改変あるいは解体する経済ナショナリズムに傾斜したことを示した（Kim 2023）。自ら形成してきた国際秩序を曲がりなりにも維持するという覇権国タブーを打ち破ったのである。

トランプ政権誕生に対抗するため、またそれを産み出した対外安全保障環境と国内政治情勢

---

21) 半導体政策（半導体および科学法、CHIPS）については別稿にて論じる。

の変化に対応するために、バイデン政権は超巨大化した直接的産業政策に踏み込んだ。覇権国時代のアメリカには見られなかった現象であり、2000年代までのリベラル国際秩序形成やアメリカ自由主義を重視していた時代と比較するとバイデン政権も経済ナショナリズムの性格を強めたといえる<sup>22)</sup>。

なおバイデン政権のように産業政策を重視する場合、同盟国とある程度の協調余地を残していると考えられる。むしろバイデン政権の半導体政策や電気自動車のサプライチェーン強化政策、バイアメリカン政策等を巡っては欧州等の外国勢との国内調達政策をめぐる摩擦や産業政策補助金支出（租税控除）合戦も起きているが、民主党サイドはトランプ政権のように同盟国に対しても貿易戦争を辞さない強い保護主義的通商政策はとっていない（Donelly 2024）。2024年大統領選挙で返り咲きを決めた共和党トランプ政権は、中国に対しては全品目60%の関税、それ以外の国については10~20%関税を課すことを表明しており、より激しい「貿易戦争」の展開が見込まれる<sup>23)</sup>。

アメリカでは長らくタブーとされてきた超巨大化した直接的産業政策をバイデン政権は政治的には巧みに実現した（山縣 2023）。まずは超党派インフラ法（2021年インフラ投資・雇用法）を対中戦略競争に役立つという宣伝をしつつ上院超党議員集団とラストベルトなどの要求に対応する形で成立させ、続いて対中戦略競争をにらみ本稿では扱っていない半導体および科学法（CHIPS）、さらに党内進歩派の要求を組み入れた2022年インフレ抑制法を次々に成立させた。

バイデン政権の産業政策の展開を鑑みると、アメリカが覇権国としてリベラル国際秩序をまがりなりにも維持してきた世界金融危機（2008年）までの段階とは相違し、「一つの（最強の）大国」としてアメリカが中国等と大国間の覇権競争を行うための政策体系へ移行したものと把握できる。そのきっかけは「リーマンショック」後に中国の台頭が明確になったこと、国内状況としては製造業雇用の苦境とポピュリズム台頭であった。

それに対して共和党は白人製造業労働者を支持基盤に取り込みつつ「通商政策における保護主義」で対応し（河崎，河音，藤木 2021）、本稿で論じたとおり、民主党は超党派のインフラ投資要求、党内進歩派の環境政策要求に対応しつつ、これまで長らくタブーであった超巨大化した直接的産業政策を実現し「別の物語」を語るものとなったのである<sup>24)</sup>。

---

22) 例えばIRAのEV最終組立要件の議論はトランプ政権がWTO上級審の機能を停止させたため、各国はWTO経由でなく2国間交渉に頼っており、アメリカの意向がより強く反映する状態となっている。このために直接的産業政策ではリベラル国際秩序ではなく、各国の利害がより前面に出る「経済ナショナリズム」の性格が強まっている（Kim 2023）。

23) なおトランプ政権は2024年11月15日現在でIRAのEV購入租税控除を廃止する方針である。2024年大統領選挙、連邦議会選挙ですべて共和党が勝利したことから本稿で考察した民主党産業政策の大幅見直しが想定される（Renshaw, Kirkham, Eckert 2024）。

24) CSISでの聞き取り（筆者聞き取り、2024年9月11日実施⑤）でインフォーマント研究者が主張したとおり、「どこまで」を産業政策に含めるか（各省庁の調達方針や規制緩和等）で共和党トランプ

既述通り、本稿はバイデン政権における超巨大化した直接的産業政策の検討にあたって予算規模が超巨額となった IIJA および IRA、分野ではクリーンエネルギーや EV などの環境政策投資にまずは焦点を当てた。しかし競争力政策から直接的産業政策への移行というテーマに関連しては、2022年半導体及び科学法（CHIPS）が質的には重要である。次稿にて「直接的産業政策の前景への登場」という観点から CHIPS の分析を行う。

さらに超巨大化した直接的産業政策については、その有効性や「産業政策補助金（租税控除）合戦」となる問題点をはじめ様々な「産業政策論争」が起きている。最新の産業政策論争のレビューと評価にも取り組む必要がある。

### 【資料】

American Enterprise Institute (2023) *A Conversation with US Commerce Secretary Gina M. Raimondo and Sen. Todd Young (R-IN) on the Future of US Semiconductor Policy*, American Enterprise Institute.

Andrew Moseman (2022) *The U. S. only has 60,000 charging stations for EVs. Here's where they all are*, MIT Tech Review.

Ashley Lincoln (2021) *Build Back Better America: Meta-American As The People's Greatest Reset For building Better America Vision 2030 and Beyond, One Lifetime Bipartisan Plan*, Independently published.

Alliance For Automotive Innovation (2022) *Auto Innovators Statement on Enactment of Inflation Reduction Act*, Alliance For Automotive Innovation

BBC (2021) *Biden: Infrastructure bill is 'monumental step forward'*, BBC.

Biden (2021a) *Remarks by President Biden on Passage of the Bipartisan Infrastructure Deal*, the White House.

Brian Deese (2022) *Remarks on a Modern American Industrial Strategy* By NEC Director Brian Deese, The White House.

Brownstein Tax Policy Team (2021) *Senators Release Bipartisan Infrastructure Framework*, Brownstein Hyatt Farber Schreck, LLP.

CBO (Congressional Budget Office) (2022) *Estimated Budgetary Effects of H.R. 5376, the Inflation Reduction Act of 2022*, Congressional Budget Office.

Congress Gov. (2009) *H. R. 1 American Recovery and Reinvestment Act of 2009*, Congress Gov.

Congress Gov. (2021) *H. R. 3684 - Infrastructure Investment and Jobs Act 117th Congress (2021-2022)*, Congress Gov, <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/3684>, as of Aug. 04, 2024.

Congress Gov. (2022) *H. R. 5376 - Inflation Reduction Act of 2022*, Congress Gov, <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/5376>, as of Aug. 04, 2024.

Congressional Hearings (2021a) *Growing Jobs Through Infrastructure Investment, Hearing before the Subcommittee on innovation, entrepreneurship, and workforce development on the Committee on Small Business*, US House of Representatives, the 117<sup>th</sup> Congress, May 6, 2021.

---

政権も産業政策を実施すると捉えることは可能である。そのうえで本稿は本文通り「大局的な特徴付け」を行ったということである。

- Congressional Hearings (2021b) *Building Back Better: Investing in Transportation While Addressing Climate Change, Improving Equity, and Fostering Economic Growth and Innovation*, US Senate, the 117<sup>th</sup> Congress, February 24, 2021.
- Congressional Hearings (2022a) *Implementation of the Infrastructure Investment and Jobs Act by the U. S. Department of Transportation*, Hearing before the Committee on Environment and Public Works United States Senate, the 117<sup>th</sup> Congress, March 2, 2022.
- Congressional Hearings (2022b) *Implementing the Infrastructure Investment and Jobs Act, Remote Hearing before the Committee on Transportation and Infrastructure*, House of Representatives, the 117<sup>th</sup> Congress, July 19, 2022.
- Congressional Hearings (2022c) *A Big Climate Deal: Lowering Costs, Creating Jobs, and Reducing Pollution with the Inflation Reduction Act*, House of Representatives, the 117<sup>th</sup> Congress, September 29, 2022.
- Congressional Record–House (2021a) *H5447*, September 27, 2021.
- Congressional Record–House (2021b) *H5450*, September 27, 2021.
- Congressional Record–House (2021c) *H5452*, September 27, 2021.
- Congressional Record–Senate (2022a) *S3875*, August 3, 2022.
- Congressional Record–Senate (2022b) *S3876*, August 3, 2022.
- Dipippo et al. (Gerard DiPippo, Ilaria Mazzocco and Scott Kennedy, Matthew Goodman ed.) (2022) *Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy, Spending in Comparative Perspective*, CSIS.
- Donald Trump (2020a) *Remarks by President Trump on the Rebuilding of America’s Infrastructure: Faster, Better, Stronger*, The White House, 2020.
- G. John Ikenberry (2006) *Liberal Order and Imperial Ambition: Essays on American Power and International Order*, Polity.
- Gary Gerstle (2022) *The Rise and Fall of the Neoliberal Order: America and the World in the Free Market Era*, Oxford Univ Pr.
- Gene Sperling (2012) *Remarks at the Conference on the Renaissance of American Manufacturing*, March 27, 2012
- Gene Sperling (2013) *The Case for a Manufacturing Renaissance Prepared Remarks by Gene Sperling*, The Brookings Institution.
- Govinfo.gov (2024) *Federal Aid Highway Act of 1956– (Sec. 108 (b) –Nat’l. System of Interstate and Defense Highways), SEC. 108. National System of Interstate and Defense Highways*, <https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1419/uslm/COMPS-1419.xml>, as of 25 Feb, 2024.
- InfluenceMap (2023) *The U. S. Chamber’s Climate Policy Engagement*, February 2023, Influence-Map.
- Jake Sullivan (2018) *The New Old Democrats, It’s not the 1990s anymore. People want the government to help solve big problems. Here’s how the Democrats must respond.*, Democracy a journal of Ideas. <https://democracyjournal.org/arguments/the-new-old-democrats/>, as of June 03, 2021.
- Jake Sullivan (2023a) *The Biden administration’s international economic agenda: A conversation with National Security Advisor Jake Sullivan*, <https://www.brookings.edu/events/the-biden-administrations-international-economic-agenda-a-conversation-with-national-security-advisor-jake-sullivan/>, as of 25 Feb, 2024.
- Jake Sullivan (2023b) *Remarks by National Security Advisor Jake Sullivan on Renewing American*



- Economic Leadership at the Brookings Institution*, the White House, <https://www.WhiteHouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2023/04/27/remarks-by-national-security-advisor-jake-sullivan-on-renewing-american-economic-leadership-at-the-brookings-institution/>, an of Feb 05, 2024.
- Jake Sullivan (2024) *Remarks by APNSA Jake Sullivan at the Brookings Institution*, The White House.
- Jarrett Renshaw, Chris Kirkham, and Nora Eckert (2024) *Exclusive: Trump's transition team aims to kill Biden EV tax credit*, Reuters.
- Jennifer Harris (2023) *Industrial Policy Synergies: Industrial Policy + Trade Policy*, The Roosevelt Institute.
- John B. Judis and Ruy Teixeira (2023) *Where Have All the Democrats Gone? The Soul of the Party in the Age of Extremes*, Henry Holt and Co.
- Joseh Biden Jr. (2021b) *Executive Order on America's Supply Chain*, The White House.
- Kent H. Hughes (2005) *Building The Next American Century: The Past And Future Of American Economic Competitiveness*, Johns Hopkins Univ Pr.
- Joseh Stiglitz (2008) *Stimulus Must Be Big, Provide Relief To States*, *Morningstar*.
- Joshua Goldstein (2005) *International Relations*, Pearson-Longman, p. 107.
- Laura Tyson and Lenny Mendonca (2023) *America's New Era of Industrial Policy*, Project Syndicate.
- NAM (National Association of Manufacturers) (2021) *What's Going On*, National Association of Manufacturers.
- NAM (National Association of Manufacturers) (2022) *Manufacturers Remain Staunchly Opposed to the Inflation Reduction Act*, National Association of Manufacturers.
- OMB (Office of Budget Management) (2022) *Initial Implementation Guidance on Application of Buy America Preference in Federal Financial Assistance Programs for Infrastructure*, OMB.
- Paul Krugman (2008) "Stimulus Gone Bad," *The New York Times*.
- Politico (2021) *bipartisan-infrastructure-framework-two-pager-final-7*, politico.
- Price Fishback and Shawn Kantor (2018) *New Deal Studies, New-Deal-Spending*, ICPSR, the Institute for Social Research at the University of Michigan.
- Robert Wade (2014) *The paradox of US industrial policy: The developmental state in disguise*, ILO.
- Robert Gilpin (1987) *The Political Economy of International Relations*, Princeton University Press, p.86.
- Salman Ahmed, Wendy Cutler, Rozlyn Engel, David Gordon, Jennifer Harris, Douglas Lute, Daniel M. Price, Christopher Smart, Jake Sullivan, Ashley J. Tellis, Tom Wyler (2020) *Making U. S. Foreign Policy Work Better for the Middle Class*, Carnegie Endowment for international peace.
- S. Moore and A. Laffe (2018) *Trumponomics: Inside the America First Plan to Revive Our Economy*, All Points Books.
- Shawn Donnelly (2024) "Political party competition and varieties of US economic nationalism: trade wars, industrial policy and EU-US relations," *Journal of European public policy*, 31-1, 79-103.
- Steven Shull and Jeffrey Cohen (1986) *Economics and Politics of Industrial Policy: United States and Western Europe*, Westview Press.
- Tanya Snyder (2021) *How Biden's infrastructure win falls short in one big area*, Politico.
- Tanya Snyder, Jordan Wolman, Annie Snider, John Hendel and Eleanor Mueller (2022) *Biden won on infrastructure. Democrats are struggling to get voters to care*, Politico.



- The Brookings Institution (2022) *Webner Reimagining Industrial Policy for the Service and Tech Sectors*, The Brookings Institution.
- The Subcommittee on Advanced Manufacturing Committee on Technology, of the National Science and Technology Council (2022) *National Strategy for Advanced Manufacturing*, Executive Office of the President of the United State.
- The White House, Office of the Press Secretary (2011) *President Obama Launches Advanced Manufacturing Partnership*, the White House.
- The White House (2021a) *The Build Back Better Framework*, The White House.
- The White House (2021b) *Executive Order on America's Supply Chains*, The White House.
- The White House (2022a) *National Security Strategy*, The White House.
- The White House (2022b) *Remarks on a Modern American Industrial Strategy By NEC Director Brian Deese*, The White House.
- The White House (2022c) *Building a Better America, a Guidebook of the Bipartisan Infrastructure Law*, The White House.
- The White House (2022d) *Building a Clean Energy Economy: A Guidebook the Inflation Reduction Act's Investments In Clean Energy and Climate Action*, The White House.
- USCC (U. S. Chamber Staff) (2021) *The U. S. Chamber's 25-Year Timeline to an Infrastructure Deal*, US Camber of Commerce.
- USCC (U. S. Chamber of Commerce) (2022) *To the Members of the United States Congress*, U. S. Chamber of Commerce.
- USCC (U. S. Chamber of Commerce) (2024) *Evaluating the IRA*, U. S. Chamber of Commerce
- U.S. Dept of Commerce (1975) *Historical Statistics of the United States*, Colonial Times to 1970, Cambridge University Press.
- World bank Group (2022) *Total infrastructure investment by Country, Prosperity Data360*, World bank Group.
- 赤平大寿 (2024) 「米 USTR、中国の WTO 協議要請に対する声明発表、IRA の気候変動対策としての正当性強調」 JETRO.
- 河音琢郎「現代アメリカ政治経済を見る目—歴史的展開と今日の特徴—」河崎信樹・河音琢郎・藤木剛康編著 (2021) 『現代アメリカ政治経済入門』 ミネルヴァ書房、1-9頁。
- 渋谷博史 (2018) 「アメリカ自由主義の理念—自由主義とリベラルと保守」河崎信樹・吉田健三・田村太一・渋谷博史著『現代アメリカの経済社会：理念とダイナミズム』東京大学出版会、3-34頁。
- 砂田一郎 (2009) 『オバマは何を変えたか』岩波新書。
- 中华人民共和国商务部「商务部新闻发言人就诉美《通胀削减法》补贴措施答记者问」中华人民共和国商务部，2024年8月4日閲覧。
- 筆者聞き取り (2024年9月9日実施①, The Alliance for Automotive Innovation)。
- 筆者聞き取り (2024年9月13日実施②, Joint Automakers)。
- 筆者聞き取り (2024年9月10日実施③, UAW)。
- 筆者聞き取り (2024年9月13日実施④, Cleanpower.org)。
- 筆者聞き取り (2024年9月11日実施⑤, CSIS)。
- 宮田由紀夫 (2001) 『アメリカの産業政策：論争と実践』八千代出版。
- 山縣宏之 (2007) 「米国における地域産業政策の展開：現地調査および『クラスターイニシアティブ報告書』の検討を中心に」『九州国際大学経営経済論集』14-1, 179-202頁。
- 山縣宏之 (2008) 「産業政策—地域産業政策からの把握—」河音琢郎・藤木剛康編著 (2008) 『G. W. ブッシュ政権の経済政策』ミネルヴァ書房、71-109頁。

- 山縣宏之（2016）「産業構造と産業政策」河音琢郎・藤木剛康編著『オバマ政権の経済政策』ミネルヴァ書房。
- 山縣宏之（2021）「産業構造の変化―続く産業構造高度化，加速する雇用と地域の分極化―」河崎信樹・河音琢郎・藤木剛康編著（2021）『現代アメリカ政治経済入門』ミネルヴァ書房，50-66頁。
- 山縣宏之（2022）「米国ラストベルトにおける地域経済再編・産業政策の限界：ミシガン州を事例に」『立教経済学研究』立教大学経済学研究会，75-1，33-59頁。
- 山縣宏之（2023）「トランプ政権期・バイデン政権期のアメリカ競争力（産業）政策の構図：政治的分極化の「進化」と対中戦略的競争視点からの試論」『立教経済学研究』立教大学経済学研究会 77-1，119-149頁。
- 山縣宏之（2024）「アメリカ経済の「構造問題」は解決したのか？：産業・雇用・対外経済関係からの2010年代の分析」『立教経済学研究』立教大学経済学研究会，78-1，15-41頁。