

対米自動車輸出自主規制

—管理貿易化の危機—

一 対米自動車輸出摩擦の経過

過去数年間における日本の優秀な小型車の集中豪雨的な対米輸出急増は、米自動車産業の不振、大量失業、省燃費の小型車への需要のシフト、対日大幅入超などの諸原因が重なって、大きな対日批判の声となった。とくに一九七九年秋頃から、ダンピングと非難し、輸入規制、そして本格的対米直接投資への強く執拗な圧力が加かった。⁽¹⁾ところが、一九八〇年一月一〇日、ITC（米国際貿易委員会）は「輸入車は米産業に被害を与えておらず、いかなる輸入制限も勧告しない」とのシロ審決を下した。このITC審決は次の二点で重要な意味をもつ。①優秀

小 島 清

な外国車を低廉に自由に輸入することは消費者の利益になる（さらにマクロ的にはインフレ抑止、省エネ、石油輸入削減、そして貿易収支改善に役立つ）との自由貿易原則に立脚し、それを確認した。②後に検討するように、アメリカでは「国内産業に重大な被害」が生じたことが立証されるのでなければ、なんらかの輸入抑制策を自ら発動することは許されない。ITC審決はアメリカ自身の手で輸入規制をすることを封じてしまったのだ。

ITCのシロ審決にもかかわらず、日米自動車摩擦は鎮静せず、ことに米議会からの政治的圧力が高まり、レーガン政権に移ったことや鈴木首相の訪米なども重なり、その直前の一九八一年五月一日に、田中通産相とブロッ

ク U S T R (米通商代表部) 代表との会談で、日本側が対米自動車輸出自主規制を向こう三年間にわたり実施するとの合意に達した。

① 八一年四月から八二年三月までの一年間の輸出台数を一六八万台とする(この数値は七九、八〇年の輸出実績の平均値である)。

② 八二年四月から八三年三月までの一年間の輸出台数は、米乗用車市場の販売増加見込み台数に一定比率(一六・五% || 七九年の米国市場における日本車のシェア)をかけ、これを一六八万台に加えた台数となる。

③ 八三年四月から八四年三月までは、米市場動向をみて、数量規制するかどうかを改めて検討する。

抑制方式は行政指導とし、場合によっては輸出貿易管理令の発動も考慮する。

さて、日本側の輸出自主規制(V・E・R || Voluntary export restraints) という一応の解決策は性格のあいまいなトリッキーな方策である。アメリカは自らの手がけがさず自由貿易を堅持しているのだと強弁するかもしれないが、経済学的には、アメリカの対特定国(この場合は日本)選別的輸入数量制限(quota restriction)には

かならず、伝統的概念としての自由貿易原則には反するものである。だがそれを、「国際的に許しがたい保護主義」だと、直ちに断定するわけにはいかず、こみいった吟味をしてみる必要が残る。

そこで先ず次の第二節では、日本の対米自動車輸出自主規制 || 米国の選別的輸入数量制限がもたらすであろう経済的効果を分析してみる。それには、④アメリカ消費者の厚生損失をもちらすだけにおわるケースと、⑤アメリカ(企業、労働組合、議会ならびに政府)がねらっている通り、米自動車産業の再生(revitalization)が成功したならばというケース、この二通りが考えられる。

次に、右の④の分析から明らかになることだが、アメリカの通商政策発動の法的規制からすると、輸出自主規制を日本だけでなく西欧などにも要請せざるをえなくなり、また西欧諸国も自国への輸入に規制を要望しているので、結局、多国間自動車輸入規制協定にもっていく懸念が濃厚になる。

もしそうなると、自動車も、他の繊維、鉄鋼、家電製品など(さらに将来は半導体など)とともに、管理貿易(managed or controlled or organized trade)に移る。

(3) 対米自動車輸出自主規制

となる。これはこれからの世界貿易体制(秩序)がどうなるのかという重大な問題提起を意味する。管理貿易は必要なのか、いかに正当化できるのか。伝統的自由貿易主義とどういう関係にあるのか、両立させうる道があるのか。十分な解答を出すまでには至らないが、そういう問題へ接近しうる考え方を、第三節で示唆してみたい。

(1) 一九八〇年春頃までの対米自動車輸出摩擦については、次に優れた説明が与えられている。池間誠「日米貿易摩擦——自動車の場合——」季刊現代経済、一九八〇年夏。

(2) 合意にいたる経緯と内容については次が詳しい。天谷直弘「ソープ・ナシヨナリズムを排す」文藝春秋、一九八一・七。

(3) 一九八一年六月二三日に、トヨタ、日産などへの規制輸出台数がこの実績を基準にして割当てられたが、いすゞなど後発メーカーに若干の配慮が与えられた。

二 輸出自主規制の効果

日本の対米自動車輸出自主規制は事実上のアメリカの選別的日本車輸入規制のもたらす経済的效果を、グラフによって説明してみよう。大型乗用車は別の商品だとみなし、需要が移ってきているいわゆる小型車だけを対象

とする。図1はこの小型車についてのアメリカ市場を示したものである。OPは世界価格であり、日本からも、西欧など他の供給源からも、この一定の価格でアメリカに需要のある限り自由に輸入されていたとする。アメリカの自動車企業も同じ価格で(関税も運送費もゼロとする)国内市場に販売せねばならない。いまアメリカの小型車需要曲線がD線で、また国内供給曲線(限界費用曲線)がS線であるとすると、アメリカの消費者はOPなる価格でPC量を購入する。このうち、PA量はアメリカ国内企業が供給し、残りのAC量が輸入されることになる。

輸入規制による超過利潤の発生

さてここで日本車輸入がBC量に規制されるとしよう。この規制輸入量は自由輸入量ACより当然少ない。そうでなければ輸入規制をする意味がないからである。

輸入数量制限が課されたことを、図1では次のように示しうる。①需要曲線Dで示されるアメリカの小型車需要のうち、一定の輸入規制量Qだけ日本車で満たされることになるから、アメリカ国産車へ向かう需要はD'曲線で示される。②アメリカ市場への供給曲線は、自由貿易

(5) 対米自動車輸出自主規制

触するという問題が再燃する。

最後の③との関連でもう一つ問題がある。アメリカが所期の目的を達成するためには、日本の輸出自主規制だけでなく、西欧など他の供給国にも同様な規制を求めなければならない。図1で、 $Q_{II}b$ の量は日本の輸出自主規制で一定に抑えられるが、残りの輸入量 c が、日本以外の供給源から O P またはそれ以下の価格で自由に輸入されるならば、輸入量を減らすというアメリカの企図は達成されえない。(そういう潜在的競争が存在するから、日本も輸出価格を余り引き上げえない。高めすぎるとせっかくの規制量 Q をさえ他の輸出国に喰われることになる⁽²⁾)。こうして対米輸出自主規制はグローバル化の道をたどるのである。他の輸出国は、日本のように輸出自主規制要請に応じない公算が大きい。そうだとすると、アメリカは自らグローバルな輸入数量規制をやらざるをえず、それを正当化するため国際的自動車協定をつくり上げるといふ方向に進む懸念が大きい。対日自動車輸入規制を望んでいる西欧諸国やカナダもアメリカに同調しよう。こうなると自動車も完全に管理貿易化されることになる。このプロセスは繊維のケースと全く同じ

である。管理貿易は繊維の場合でも、いわんや自動車においては、決して望ましいものではない。それを避けるもっとよい解決路はないものであろうか。

国産独占利潤

輸入数量規制は国産車企業の独占的行動を誘発するという、もう一つの弊害を伴う。輸入規制の結果、輸入量は価格のいかんにかかわらず一定に限られる。つまり輸入から生ずる価格競争は遮断される。そこで国産車企業はレント(独占利潤)が最大になるよう、できるだけ価格をつりあげて、より少ない需要量を満たすように、独占的に行動することが可能となる。先の輸入規制独占利潤の発生も同じ理由に基づいた。

いまアメリカのいくつかの国産車企業が、明示的カルテル(それは許されまいが)ないし暗黙の結託をして、集团的独占行動をとるとしよう。図1で、国産車への需要は、 D' 曲線であらわされるが、それから企業グループにとっての限界収入曲線 MR が導ける。国産車の供給曲線 S は、もともと限界費用曲線であった。そこで独占理論の教えるとおり、二つの限界曲線の交わる A 点⁽³⁾での生産量($PA \parallel P'B'$ 量)に制限し、 OP' の価格で販売すれば、

独占利潤（斜線のシャドローの面積④）が極大になる。これを「国産独占利潤」と呼んでおこう。⁽⁴⁾

国産車の価格が集団的独占行動により $O'P'$ にまでつり上げられると、それと同じ水準にまで、規制された輸入量 $Q \parallel B' C' \parallel A'a'$ なる日本車の価格も引き上げられる。かくて図1に④の面積で示した「第二の輸入規制超過利潤」が追加されることになる。ただし④の下の四角形は①と全く同じである。

第一シナリオ—消費者厚生への損失

かくて、輸入規制と、それに伴って可能になる国産独占行動とが併発すると、小型車消費者は大被害をこうむり、その厚生が著しく低められる。図1によると、自由輸入の下では、アメリカの消費者は OP の価格で PC 量の小型車を購入し得た。それが今より高い $O'P'$ の価格で、より少ない $P'C'$ 量しか入手できなくなるのである。厚生の変化を消費者余剰で示しうるものとすると、それは、輸入規制だけで面積 $PC' C' P'$ の減少を来たし、国産独占を伴うと面積 $P' C' C' P'$ というさらに大幅な減少をこうむる。輸入規制は、このように消費者の犠牲をもたらすという意味において、きわめて反自由貿易的な措置である。

したがって、「消費者厚生を高めるから自由輸入をするのだ」という伝統的自由貿易の立場からは、このような結果に終る輸入規制（より一般化して言えば管理貿易）は許し難いのである。

さらに、自動車価格や自動車産業での賃金騰貴がインフレの原因になる。燃費効率のよい日本車の輸入規制は石油節約に逆行し、アメリカの石油輸入をふやし、国際収支を悪化させ、ドル為替の低落をもたらす。その他もろもろのマクロ的・間接的悪効果も指摘されている。

アメリカ企業と雇用への効果

次にアメリカの国産企業（ビッグ・スリーだけでなくフォルクス・ワーゲンなど外国からの進出企業も含まれる）と、労働雇用への効果はどうなるであろうか。二段階に分けて論を進める必要がある。

①日本車輸入規制だけで国産企業は競争的に行動する場合。図1で、価格を OP から $O'P'$ へ引上げるので、それに応じて国産の生産量を PA から $P'A'$ へ拡大しうる。これに応じて雇用量は増加する。国産企業の利益を生産者余剰という概念ではかりうるとすれば、それは面積 $P'A'P'$ だけ増加することになる。⁽⁵⁾要するにこのケースは、

(7) 対米自動車輸出自主規制

輸入規制という保護の下で、衰退産業が温存され若干拡大される結果におわる。そのため輸入規制は永続されねばならない。「衰退産業保護の輸入規制」と特徴づけてよいであろう。

②日本車輸入規制を防壁として国産企業が集团的独占行動をとる場合。既に説明したとおり、価格は O^P に独占的につり上げられ、生産量は $P'B'$ に制限され、面積⑤なる大きな独占利潤を国産企業にもたらす。この独占下の生産量は、図1では P_4 量であって、自由輸入の場合と全く同じにとどまる。だが①のケースに比べてはもとよりだが、自由輸入下よりも国産量は少くなること、したがって雇用量も、反って減少することさえありうる。⁽⁷⁾結局、このケースは「老熟 (senescent) 独・寡占促進的輸入規制」ということになる。この場合も輸入規制は永続する必要がある。

消極的輸入規制

以上が、日本車対米輸出自主規制Ⅱ事実上のアメリカの選別的日本車輸入規制がたどるであろう第一のシナリオである。消費者厚生の多大な犠牲の下に、衰退産業保護か、老熟独・寡占促進かに陥る、望ましくなく、ホジ

ティブな貢献をもたない輸入規制である。そういう意味で両者とも、「消極的輸入規制」(NIR: negative import restriction)だと言えよう。そのうえ、グローバルな、永続する、管理貿易への道をたどる危険性が大きい。

唯一の目に見える積極的効果は、雇用の増加であり、それ故に労働組合からいけばん強く輸入規制が要請されたのだが、既述のように雇用は反って減少するケースさえ起りうる。もう一つ、輸入規制による輸入減少が貿易収支を改善するといったマクロ的効果が指摘されるが、それは輸出相手国が対米輸入を減らすことになるとか、高燃費国産車のため石油輸入が増加するとか、種々の相殺効果が生ずるので、マクロ効果は容易に断定しがたい。国際收支困難、大量失業、インフレーションなどのマクロ経済的問題は、個別産業政策によってではなく、あくまでマクロ的調整によって対処しなければならぬのである。

第二シナリオ—産業再生的輸入規制

ところで、第二のシナリオとして、輸入規制が積極的貢献を果たしうるケース、つまり「積極的輸入規制」(PIR: positive import restriction)⁽⁸⁾とらえたものが考

え得ないであろうか。それはありうる。アメリカ側が日本車の輸出自主規制を強要してきた理由のなかで最も積極的と思われるものは、こうである。すなわち「アメリカも小型車を効率的に量産できる体制を整え、自動車産業の再生 revitalization をはかりたいから、三年ぐらいの時間をかしてほしい。そのために日本車の輸出自主規制をやってほしい。」つまり「産業再生的輸入規制」を求めてきたとみてよい。

事実、日本車輸出自主規制の合意が成立した(一九八一年五月一日)直後、GM社は小型ワールド・カー(Jカー)を発表し、好評を博していると伝えられる。「規模経済」が重要なコストダウン要因である自動車のごとき企業では、ロボットなど新鋭機械を装備した大量生産体制が整えば、コストが逡減し、競争力を取戻し、再生できないことはない。いまかりにそれが成功裏に実現したとしよう。このことは、図1では、アメリカの国産車供給曲線が当初のSカーブからGカーブの位置へ、さらにB点よりも右を通るように、シフトすることとしてあらわされる。

右のように再生できれば、①国産車は輸入車に十分に

対抗し競争しうるから、輸入規制を続ける必要はなくなる。産業再生的輸入規制は一時的・過渡的なものでよい。グローバルな管理貿易化へころげ込む必要もない。

②一方、アメリカ国産車の合理化、量産化、コストダウンが成功し、他方、日本車(および世界から)の輸入が再自由化されるならば、両者の競争によって、図1のOPよりも安い価格で、PCよりも多い量の小型車を、消費者は入手できるようになる。つまり、輸入規則期間中、消費者は犠牲をこうむるのだが、再生に成功すれば、その後は、規制前よりも大きな自由貿易の利益を享受できようになる。

③雇用が増加するか否かは、ロボット使用など合理化の程度と国産車の販売量 \parallel 生産量の伸びに依存する。だがそのいずれにも労働コストの上昇が微妙に影響する。したがって結論は出しにくい。しかし少くとも、日本車輸入急増の故にアメリカ自動車産業に大量失業が生み出されている、といった非難は消滅するであろう。

以上のような、動態的(オーバー・タイム)なポジティブな効果を「産業再生的輸入規制」が発揮しうるとすれば、「積極的輸入規制PIR」として正当化してよい

(9) 対米自動車輸出自主規制

のではあるまいか。これが本稿の一つの重要な結論である。正当化の論理は、いわゆる「幼稚産業保護育成論」と全く同じであることは、既に了解して頂けたかと思う。したがってまた、産業再生的輸入規制の実施に当っては、幼稚産業保護育成論の適用に当たってのいくつかの考慮事項について慎重に配慮しなければならぬ。その中心は、当該産業が真に再生できるものか否かの判定と、輸入規制を永続化しグローバル化してはならない、という二点である⁽⁹⁾。

対米自動車直接投資の可否

日本側(自動車産業)は損失を蒙るだけであるのになぜ輸出自主規制の要請に応じざるをえなかったのか、という問題が残る。日米経済摩擦をやらげ友好関係を堅持するためだ、といった政治的理由に帰することは簡単であるが、それでは何も答えたことになるまい。この問題は後に再考したい。

もう一つ、トヨタ、日産などの本格的対米企業進出(直接投資)が強く要請されたし、日本側もそれに応ずる姿勢を見せた。この問題をどう考えるべきであろうか。私見では、対米自動車企業進出を、輸出急増→輸入規制

という問題とからみ合わせるの間違いであり、前者はその可否を独立に判断しなければならないと思われる。

日本から輸出するよりも安いコストで現地生産ができるか否かが決め手である。つまり、アメリカ自動車産業の再生に貢献するものでなければ、現地生産は生き残れないし、アメリカ経済に貢献することにもならない。だが現地生産はどうしても小規模になり規模経済が少くならざるをえないとか、部品調達や労使関係の困難から、現在のところ現地生産の方が日本からの輸出よりも低コストになる可能性は少ない。だとすると第一に、「積極的輸入制限」によってアメリカの自動車産業が再生に成功し、輸入が再び自由化された場合には、既にいくつかの予測が出ているように、アメリカ市場で小型車の過剰生産・供給に陥る公算が大きい。日本の進出企業(かりになされたとする)は、再生したアメリカ企業と、日本からの低廉輸出とから、いわば腹背から攻撃をうけて苦況に立たされよう。第二に、「消極的輸入制限」の場合には、アメリカ企業の保護温存、さらに生産制限による老熟・寡占化がねらいであるから、日本企業の新たな参入は、労働組合からは歓迎されるにしても、アメリカの自

自動車企業経営者からは、本心としては、歓迎されないはずである。またアメリカ企業すら再生に成功せずというシナリオをたどる場合に、アメリカ企業にくらべ不利な条件の多い日本の進出企業だけが低廉生産を達成できるとは到底期待できないのである。いずれにしても、小規模であっても巨額を要する自動車産業の対米直接投資は、経済摩擦問題とはきりはなして、慎重に検討されねばなるまい。⁽¹¹⁾

(1) 全世界からの輸入でなく選別的対日輸入規制であることが今回の措置の一つの特色である。このことと、対日輸入量が減ることを図で示すには、 AC 輸入量はすべて日本車であり、それが $Q||BC$ 相当量に減らされる。西欧など他の供給源からの輸入は OP よりも高い価格でしかアメリカへ輸出できないでいたと解すればよい。もう一つ、一六八万台という初年度の規制量は、輸入量のたいした減少ではない(図示のように、 AC 量から $BC||b$ 量へ減るほどではない)といわれるかもしれない。しかし一六八万台は一九八〇年度の実績に比べればかなりな減少である。また図1の D 曲線は、アメリカで小型車需要が大幅に伸びる一、二年後の状況を画いたものであると解すれば、その時点で実現するであろう自由輸入量 AC にくらべれば、規制輸入量 $BC||b$ は(若干の増加アローアンスを加えて

も)かなり小さいものになると解してよいであろう。しかしもっと重要なのは、右のような量的問題ではなく、輸入数量規制がもつ(以下で説明するような)質的インパクトであることに注意されたい。

(2) EC やカナダは、日本の対米輸出自主規制の結果、アメリカ市場からしめ出された日本車がかれらの市場へなだれ込むかもしれないことに対し懸念を表明している。だがアメリカの選別的日本車輸入規制は、かれらにとって対米輸出を伸ばす絶好の機会を提供していることにも注目されねばならない。

(3) この図は S 曲線と MR 曲線がたまたま A 点で交わるように画いてあるが、これは図をなるべく簡明にするためと、後の注(7)の説明を容易にするためであって、 A 点で交わる必然性もその必要性もない。

(4) このような説明については次に詳しく。Kindleberger and Lindert, *International Economics*, Sixth ed., Richard D. Irwin, 1978, pp. 518-21. 山本繁緯「関税の独占擁護効果について」関西大学経済論集、一九八〇・一〇。Yoshiyasu Ono, "Profitability of Export Restraint," *International Centre for Economics and Related Disciplines*, London School of Economics, 1981.

(5) 国民経済全体として見るために、消費者余剰の損失と生産者余剰の増加とが差引き計算できるものとすれば、また面積④は誰かの収入になるから除くとすれば、三角形

(11) 対米自動車輸出自主規制

$A'B'$ と同一の C' との合計だけの純損失 (dead-weight loss) が生ずる。しかし私はこういう差引き計算に余り意味を認めていない。

(6) 右と同じ差引き計算をやると、この場合は三角形 $a'c'$ だけの純損失となる。

(7) このことが重要であるとして、池間誠教授がその条件を教えてくれた。いま限界収入曲線 MR は曲線 D' の二倍の勾配であることを留意するならば、

PC (自由輸入下の需要量) $= 2PA$ [$= PB$] (同・国産車への限界) $< BC$ (規制輸入量) …………… (1)

なる限り、国産量は自由輸入下よりも縮小する。

さらに、 $PC - PA = AC$ (自由輸入量) であることに留意すれば、

$AC - PA < BC$ …………… (2)

ならば、国産量は自由輸入下よりも縮小する。図示では、 S 曲線と MR 曲線の交点(それは S_P 線上に必ず来るわけではない)が A 点よりも左側になることで示される。具体的には輸入規制量 Q がかなり大きく、それに応じて D' 曲線と MR 曲線が図示より左側に移ると、右のような結果になるのである。

(8) PIR は PAP (積極的調整政策) と、先の NIR は NAP (消極的調整政策) と、それぞれ対応する概念である。また PAP をやるには、関税や輸入規制よりも、当該産業への補助金とか技術訓練の方が有効であるとの議論が

国際経済学では支配的である。

(9) アメリカの小型車生産を新しい幼稚産業だと見なせば、幼稚産業保護育成論そのものの適用だと言ってもよい。

(10) アメリカ自動車産業が第一か第二かいずれのシナリオをたどるかについては、次が興味深い。霍見芳浩、霍見浩喜「日米自動車戦争の高位代価—デトロイトは体質改善遅らす—」東洋経済、一九八一・五・三〇。

(11) 対先進国投資問題については次で詳論した。小島清『多国籍企業の直接投資』ダイヤモンド社、一九八一、第一章、とくに三二八〜三三三頁。

三 管理貿易論

いわゆる「管理貿易」がつきつきに誕生し世界的に浸透する傾向を見せている。GATTの調査は、すでに世界貿易の相当大きな部分が管理貿易化された⁽¹⁾とさえ言う。いったいこれからの世界貿易の支配的原則はどうあるべきであろうか。自由貿易原則に代って管理貿易原則に移ってよいのであろうか。その是非を判断する根拠は何なのであろうか。

管理貿易のタイプ

「管理貿易」という言葉の定義さえ明確にされてはい

ない。私はこれに四つ位のタイプがあるように思う。

(1) 一次産品輸出管理。OPEC (石油輸出国機構) が代表であるが、これは明白な輸出カルテルで、供給独占の価格操作を武器としている。コントロールの程度の差はあるが、各種国際商品協定、UNCTAD (国連貿易開発会議) の一次産品総合計画、さらに各種長期契約なども、管理貿易の要素を含んでいる。供給側のインタレストが中心になる輸出管理 (いくたの程度の差を含むが) という特色をもつ。

(2) アメリカの防衛的公正貿易論から発する輸入管理。本稿の以下ではこの問題だけに集中して詳論する。

(3) EEC (欧州共同体) の組織化貿易論 (Organized trade)。いまだよくわからないので今後の研究に待たねばならないが、結局、ヨーロッパに伝統的に存在するカルテル思想に立脚するものであるらしい。EECの中核をなす石炭鉄鋼共同体と共通農業政策それ自体が生産カルテルであり、その域内・外貿易が組織化⁽²⁾管理貿易の要因を含むことになる。それを越えてもっと漠然としているが新しい組織化貿易主張⁽²⁾たとえば「貿易面での秩序ある自由」といった一も、フランスで出されていると聞く。

(4) 社会主義圏、別名、中央計画経済諸国の対外貿易は、当然の帰結として、独得の管理貿易形態を取る。

十分に検討した上でなければ言えないことだが、(2)と(3) (それに多分(4)も) は、国内 (或は域内) 産業・経済の防衛 (ないし安定・発展) をはかるための輸入のコントロールという、一つの共通性格をもつであろう。その点で輸出管理をめざす(1)と異なってくる。つまり理論的に大別すると、供給国のインタレストから発する輸出管理と、需要者でありかつ競争的国内産業をもつ国の輸入管理との二つがあると言えよう。

「公正貿易」戦略

アメリカは戦後、自由貿易推進のリーダーとして表面的には自由貿易主張を高くかかげながら、実際にはそれと異なる「公正貿易」(fair trade, or open and fair trade) 戦略によって、世界貿易体制や二国間貿易交渉⁽³⁾をつねに自国に有利な方向にリードしてきた。ここで、本来の自由貿易原理というのは、「優秀な輸入品を低廉になるべく沢山輸入することが消費者厚生を高める」という「輸入がゲインだ」という考え方に立脚する。したがって相手国の貿易政策のいかんにかかわらず、自国だけで一方

(13) 対米自動車輸出自主規制

的に自由貿易化することも正しいとする。

これに対し「公正貿易」戦略は、アメリカの伝統的な互惠主義 reciprocity 的交渉態度と結合して、次のような変遷を経過している。

(1) 本来の自由貿易原理とは違う「輸出がゲインだ」という考え方に立つのだが、相手国の（関税、非関税の）制限的輸入政策を非難し、自国（アメリカ）の輸入自由化と均等な (fair, equal, equivalent, non-discrimination) 程度の相手国の輸入自由化、つまり開放経済 (open economy) 化を要求した。これがアメリカの輸出機会 (opportunity) 拡大に役立ったからである。就中、アメリカの国際競争力が強い間はとくに有利に働いた。これはいわば「強者の論理」であり「攻撃的公正貿易」戦略であった。

(2) 一九六〇年代なかば頃からアメリカの国際競争力が、日・欧や N I C s の追い上げにあって、相対的に後退し、その国際収支は赤字に転じた。これにに応じて「防衛的 defensive 公正貿易」戦略に一転した。それは「輸入増加は負担 burden である」から「この負担を公平に分担 share すべきだ」という考え方に立脚する。具体的には、

相手国の対米輸出のやり方がアン・フェアだと非難し、相手国の強い国際競争力、さらにそれを生み出す諸種の競争条件を、アメリカと同等にせよ、という主張に到達する。ダンピング防止や相殺関税はその一種だし、輸出信用 export credit の条件も均一化させよと言う。さらには、「うさぎ小屋の働き中毒」などといういわれなき非難にまでエスカレートする。実はこの防衛的公正貿易論の一つのコロラリーとして、かつての繊維や今回の自動車のような「集中豪雨的輸出増加」は、「市場攪乱 market disruption」であり、何らかの不正な輸出競争要因を含むとの新しい正当化が案出され、輸出自主規制として全面的管理貿易化へ進むことになった。それは項をあらためて論じたい。

(3) ところが過去二、三年来漸くアメリカも、reindustrialization とか産業の revitalization をやり、自ら国際競争力を強化し、輸出拡大に真剣な努力を払う（一種の貿易商社をつくるといった努力も含め）という方向に転じざるをえなくなった。自動車産業再生の時間的余裕を与えるため、日本車の輸出自主規制を要求してきたのもこの一環とみることができる。だがこの方向に転じた

ことは、これまで外国をアンフェアだと非難してきたまさにそのことをアメリカ自らがやらざるをえなくなったことを意味する。つまり公正貿易戦略は自己矛盾に陥り、公正貿易論は正当化できる理論ではないことを、アメリカ自身が告白することになった。

公正貿易戦略のもつ弱点は、それが正当な理論的根拠をもたないことは問わないとしても、結局、相手国の対応待ちという「他人頼み」の政策であることである。つまり(1)のように相手国の開放経済化⇨輸入自由化をせまるとしても、(2)・(3)のように自国(アメリカ)の輸入をコントロールするのに相手国の輸出自主規制を要請するにしても、すべて「他人頼み」なのである。相手国に強制できるようにするには「国際ルール化」する必要がある。前者の輸入自由化については既にGATT(関税貿易一般協定)の自由貿易原則のルールが確立されている。相手国に輸出自主規制を強要しようとする後者のねらいから、管理貿易化への危険な陥し穴へはまりこむことになったのである。

輸出自主規制VERの発生

アメリカは法律に従う国であり、厳密には、アメリカ

の法律やGATTのごときものがきめた国際ルールに反する行為でない限り、unfair trade practicesだと相手国を非難することができない。したがって理由なき、感情的な、エスカレートされた対日批判には、本当は耳を貸す必要はないわけである。問題のVER(輸出自主規制)関連についてのみ言うと、(a)GATTの第十九条・セーフガード(緊急輸入制限)条項⁽⁶⁾があるが、これは輸入急増によって「重大な損害」が発生した場合には、緊急輸入制限をなしうる、とするものである。これに対応する形で、アメリカでは、(b)東京ラウンドの基礎となつた一九七四年米通商法の二〇一条のescape clauseがある。これはITC(国際貿易委員会)が「重大な被害」の調査・認定をすべきことを現定している。「被害あり」との審決が下されると第二〇三条により次の輸入救済措置が発動される。①関税の賦課または引上げ、②関税割当の実施、③輸入数量規制の実施、④市場秩序維持のための輸出国との協定(OMA: orderly marketing agreement)の交渉、から構成される。これらの措置は、五年を超えて実施されてはならず、三年を超えるものについては、実施されてから三年以内に段階的に縮小されねば

ならないが、一回に限って三年間延長することができる。⁽⁷⁾

既述のように、今回の自動車の場合は、ITCによる「被害なし」のシロ審決が出たので、アメリカとしては自ら輸入規制をやる方策がなくなり、ために日本に輸出自主規制を最後の手段として要望してきたわけである。

日本が応じた同様な輸出規制にはこれまでに、繊維、テレビジョン、鉄鋼などいくつがある。規制の程度も違う。家電では日本の対米企業進出によって、鉄鋼ではトリガー・プライス制によって、というように、摩擦緩和の方法も異なった。このうち繊維については、輸出自主規制にとどまらず、国際協定にまでもっていかれ、管理貿易化された。⁽⁸⁾そこに問題がある。

国際繊維協定＝管理貿易化の典型

繊維のケースは、アメリカの利益のためその政治的圧力⁽⁹⁾によって、次の経過をたどった。①一九五六年、日本の対米綿製品輸出自主規制、②一九五七―六一年、日本(二国間)綿製品協定(政府間協議による日本側の自主規制)、③一九六一年十月―六二年九月、STA(国際綿製品短期協定)、④六二年十月、LTA(国際綿製品長期協定)、最初五年、ついで三年、三年、三カ月と四

回延長。⑤一九七四年一月、MFA—multi-fibre arrangement—(綿だけでなく毛と人造繊維を含む)多繊維製品協定(正式にはArrangement regarding International Trade in Textiles)が成立。最初四年、さらに四年延長して、本八一年末に廃止か更新かがきめられる。その交渉中である。⁽¹⁰⁾

こうした経過をたどった国際繊維協定は、GATT第十九条からは、それが改正されない限り、認めがたいか簡単に実施できない輸入規制をやるために、第十九条を迂回して特別ルールを設定した事になったとも評される。米・加・EC諸国はこの協定に準拠して、日本や新興工業国といくつかの二国間協定を結び、繊維品貿易を事実上、管理貿易の下におくことになったし、しかもそれが永続化し制度化されてしまったのである。

「市場攪乱」は消極的輸入規制

繊維については「市場攪乱」が輸入規制のリーズンとされた。だが「多繊維協定」附属書Aの1によると「市場攪乱」の状況の決定は、国内生産者に重大な損害を与えており又は現にそのおそれが存在することに基づかなければならない」とあり、GATT第十九条と本質的に

異なるところがない。にもかかわらず、なぜGATT第十九条を迂回するバイパスがつくられたのか。それは第十九条では、(a)被害の立証、(b)輸出諸国に対し多角的・無差別的輸入規制でなければならず、すべての関係国の承認が要る、(c)相手輸出国に(他の輸入品についての関税譲許など)代償を払わねばならない、などその適用が厳格で発動までに長い時間を要する。これに対し、国際繊維協定をつくり、それに準拠して二国間VERまたはOMA(アメリカでは両者を区別しているが実質的には同じ)取決めという形にもっていけば、(a)輸入規制を自動的に、(b)相手輸出国を特定し選別的にやれるし、(c)代償の必要がない。

「市場攪乱防止」を理由とする輸入規制は、前節で述べた「衰退産業保護温存」の役割をするだけである。そのうえいくつかの報道があるように、⁽¹¹⁾第二節で理論的に説明したように)輸入デイラー或は輸出デイラーに多大の超過利潤をもたらすだけであり、また輸入国側国内生産の集团的独・寡占化(カルテル化)に陥っている。輸入国消費者厚生の多大の犠牲をもたらすだけで、なんらポジティブな貢献を果たさない「消極的輸入規制NI

R」にすぎない。そのうえ国際繊維協定は開発途上国からの輸出増大に配慮すると言いながら、どうしても過去の実績を基礎にして割当が実施されるために、比較優位(「各国の国際競争力」)の変化、それによる競争を反映できず、不公平に陥るだけでなく、新規輸出可能国の参入はきわめて困難にされている。つまり繊維協定のごとき管理貿易は、現状の維持・固定に陥りがちである。

もっと困ったことに、事実国際繊維協定が何度も更新延長されたごとく、消極的輸入規制が恒久化する傾向があることである。アメリカの繊維産業は、技術・経営革新により再生に成功したし、逆に日本は割当輸出量をはるかに下回る量しか輸出できなくなっている。⁽¹²⁾そうならば本当はアメリカの輸入規制は撤廃されて然るべきである。だが既に多国間協定になっているので、かりにアメリカがそう思っても、それ以外の主要輸入国はこの協定の永続化を欲するし、これまで繊維輸出国として協定に加盟していた日本も、むしろ輸入国の立場に転じてこの協定の更新を望んでいるとさえ伝えられる。多国間国際協定にまでもっていかれ、管理貿易が制度化し恒久化されることは、望ましくない、それは阻止されねばなら

(17) 対米自動車輸出自主規制

- (1) GATTのひかえ目な推計によっても、ここで問題にする輸出自主規制によって、世界貿易の三〜五%が影響を及ぼす。R. Blackhurst, N. Marian and J. Tunlir, *Trade Liberalization, Protectionism and Interdependence*, GATT, Geneva, 1977, p. 44.
- (2) 次を参照。René Joliet, "Cartelisation, Dirigism and Crisis in the European Community," *The World Economy*, Jan. 1981.
- (3) 次で詳論した。小島清「自由貿易・保護貿易・公正貿易」広島大学経済学論叢、一九八一・三。
- (4) 一九七九年一月末に終了したGATTの東京ラウンドで、アメリカはその国際競争力の圧倒的に強い航空機に於いて多国間自由貿易協定を締結させた。これは「強者の論理」をよく反映している。
- (5) 次が優れた実証分析を与えている。William H. Branson, "Trends in United States International Trade and Investment since World War II," Martin Feldstein, ed., *The American Economy in Transition*, National Bureau of Economic Research, The Univ. of Chicago Press, 1980.
- (6) GATT第十九条(3)。締約国は、事情の予見されなかつた発展の結果としての協定に基づいて締約国が負う義務(関税譲許を含む)の効果とたまたま、産品が、自国の領域内における同種の産品又は直接的競争産品の国内生産者に重大な損害を与え、又は与える虞があるような増加した数量で、及びそのような条件で自国の領域内に輸入されているときは、その産品について、前記の損害を防止し又は救済するために必要な限度及び期間において、その義務の全部若しくは一部を停止し、又はその譲許を撤回し、若しくは修正することができる。
- (7) 次に詳しい。日本経済新聞社編『新通商法と国際貿易』一九七五。松下満雄「日米自動車交渉と米国の独禁法」日本経済新聞、一九八一・五・二六〜二七。天谷直弘「米国史に見る日米経済摩擦」日経、一九八一・六・一。
- (8) 次に詳しい優れた調査が発表された。「日米経済摩擦上・下」興銀調査一九八一・2-3号。
- (9) 政治的側面を強調したのが次である。I・M・ダズラ、福井治弘、佐藤英夫著『日米繊維紛争』日本経済新聞社、一九八〇。
- (10) 次を参照。Lalith Athulathudali, "Forthcoming Negotiations on the Multi-fibre Arrangement," *The World Economy*, June 1980.
- (11) 次を参照。Brian Hindley, "Voluntary Export Restraints and the GATT's Main Escape Clause," *The World Economy*, Nov. 1980. J. N. Bhagwati, "Market Disruption, Export Market Disruption, Compensation, and GATT Reform," in Bhagwati, ed., *The New In-*

International Economic Order: The North-South Debate,
MIT Press, 1977.

(12) 日本経済新聞「一九八一・五・一七(急浮上の繊維産業—米国—)、同、二・一三(活力ある繊維産業へ訓練—多国間協定、調和ある対応を—)。

(13) 管理貿易化に対し賛成なのか反対なのかその真意をはかりかねるが、次のような重要な指摘がある。「重要なのは自由貿易の規範的目標から出発するのではなく、実際に到達されている国際的統合の水準から出発し、そこに実現されている統合と協力のフレームに適した姿に貿易を組織することである。」喜多村浩「世界貿易の将来像」世界経済評論、一九八〇・九、一二頁。また次も参照。喜多村浩「新国際経済秩序の合理性と現実関連性」社会科学ジャーナル、第一六号(一九七八)。

私は、多数の重要商品が管理貿易化され、しかもそれぞれ独自の異なる規制ルールをもつようになると、世界貿易はまさに無原則、無秩序に陥ることを恐れる。既に生産され市場にオフファーされた財については「自由貿易」を原則とするよりほかに、世界貿易秩序を守る道はない、と思う。ただ以下に述べるように、産業再生のためとか幼稚産業育成、産業・輸出構造改善のためには、一時的・過渡的・反自由貿易措置が認められてよい。ただしそういう調整は動態的比較優位に沿って、オーバー・タイムの自由貿易を拡大する方向になさるべきである。またそういう方向に、

援助・直接投資・技術移転などの「国際的補完」が向けられるべきである、と考えている。次を参照。小島清「現代資本主義と新国際経済秩序」世界経済評論、一九八〇・一、八一・二、八一・五。

四 結論—産業再生リーズンによるGATT第十条の改正

私見としては、(1)「産業再生」リーズンからする一時的・過渡的輸入抑制は、積極的構造調整PAPを促進し、オーバー・タイムにポジティブな効果をもつ積極的輸入規制PIRとして、正当化できると信ずる。その理由は幼稚産業保護育成論が支持されると全く同じである。

ことに自動車のごとき規模経済の大きい産業では、アメリカの小型車生産のごときは、量産体制さえ整えば低コスト生産が達成でき、それを軸にアメリカ自動車産業が再生できないはずがない。この再生活力があるかどうかが最も重要な決め手である。それに時間を貸すための輸入規制は第二義的なバッファの役割を果たすにすぎない。規模経済によってコスト逓減をはかりうるということ、日本の自動車輸出が急増した原因でもあるが、同時

(19) 対米自動車輸出自主規制

に、対先進国輸出自主規制を飲まねばならない理由にもなる。⁽¹⁾ コスト逡減が無限に可能ならば、理論的には、一国或はその一企業が世界市場を独占しうることになる。だが実際には、自動車のごとき、各国で、したがって世界全体で、巨大な需要のあるキー・インダストリーについて、日本が独占を果たすことは到底不可能である。日本経済のサイズの限界、その適正資源配分の限界もあるし、小型車生産の規模経済の限界もある。結局、この種巨大需要製品については、各国が能率的な最適規模の範囲で生産し、いわば世界全体の巨大需要を各国が能率的に分担して満たすという、「国際合業」⁽²⁾と「共存共栄」の体制に至らざるをえまい。産業再生のための一時的輸入規制はその手段である。技術協力や部品生産の「国際合業ネットワーク」の形成なども残された課題である。

(2) 国際繊維協定のごとき全面的恒久的管理貿易化は避けるべきであり、G A T T第十九条の改正によって、右の目的が達成されえないであろうか。修正の主眼点はこうである。(a) 緊急輸入規制のリーズンを「産業再生目的」とする。産業再生プランが提示されるならば、緊急輸入規制（或は関税引上げ）を、いわば自動的に、G A

T Tは容認するし、それが事実上、対象相手国を選別することになっても止むをえないとする。しかし(b) 緊急輸入規制はあくまで一時的、過渡的なものである。したがってそれは三年といった期間に限り許され、その期間が経過したら緊急輸入制限は自動的に撤廃される。引続いで更新は許されない。再申請は、産業再生の新たな可能性が生み出される一定期間（たとえば十年）を経た後でなければ、許されない。⁽³⁾

要するに、産業再生目的のためには一時的緊急輸入規制を容認するが、それはあくまで一定期間に限られ、再生に成功すればもとより輸入規制は不必要になり自由貿易にもどれるし、再生に成功しない場合は消極的效果しかないから、輸入規制を撤廃しやはり自由貿易に戻るべきであるとするのである。G A T T第十九条をこういう方向に改正（或はその運用をこの方向に更新）し、一時的緊急輸入規制はやむをえないが、オーバー・タイムの自由貿易秩序を維持してほしいと期待するものである。第十九条改正の実務レベルの細い交渉は難航する⁽⁴⁾であろうが、G A T Tを迂回する管理貿易化はあくまで阻止してほしいのである。

- (1) 日本側のもう一つの理由は、繊維などの場合、輸出自
主規制の方が米側の輸入規制よりも自由度があり、価格、
品種間スイッチなど弾力的に運用できると言うことであっ
た。また日本側の輸出過当競争の歯どめになるともされた。
これらについては次を参照。小島清「輸出面の非関税障壁
問題―過当競争と輸出秩序―」国民経済雑誌、一九七二・
八。小宮隆太郎「輸出の自主規制」小島・小宮編『日本の
非関税障壁』日本経済新聞社、一九七二。
- (2) 赤松博士のアイデアであり、理論的、実証的につめ
てみるに値する重要な命題である。赤松要『世界経済論』
国元書房、一九六五、一三〇―一三二頁。
- (3) この修正(b)は次でも提唱されている。Brian Hindley,
op. cit., p. 337. またOECD(レイ)貿易報告、萩原徹

吉崎英男訳『世界経済とこれからの通商政策』日本経済新
聞社、一九七二、一二三―四頁で、改正されるべきセーフ
ガード(GATT第十九条)条項は、(a)保護措置が一時的
な性格のものであることを強調し、その適用期間を比較的
短期間に限るべきである、(b)セーフガードの機能が実際に
一時的なものとなるよう、(合理化措置または転換措置を
含む)積極的国内調整措置を伴わねばならない、としてい
る。次も参照。D. Greenaway and C. Milner, *Protection
Again.....?*, Hobart Paper 84, Institute of Economic
Affairs, 1979.

(4) とくに「産業再生」とは何かを規定するについで細
議論が出されよう。

(一橋大学教授)