

# 経 済 研 究

第 32 卷 第 4 号

Oct. 1981

Vol. 32 No. 4

## 日米貿易摩擦の政治経済学

—自動車問題を中心にして—

関 下 稔

### はじめに

繊維にはじまり、鉄鋼、カラーテレビ、自動車と日米間の貿易「摩擦」がこのところつぎつぎと問題にされてきたし、さらに半導体(IC)や工作機械が控えているという意味では、今後とも大きな問題として世上を賑すことが予想される。いまここで、日米貿易「摩擦」と呼んでいるのは、当該品目の日本からの対米輸出の増大によって、アメリカ国内産業が被害を受けたか、あるいはその可能性があるものと政治的ないしは経済的に認定されたものであって、アメリカからの対日輸出に関わる問題ではない。その意味では、日米貿易摩擦とは日本の対米輸出攻勢とアメリカ側からみたその不均衡の是正の問題だということができよう。

ところでアメリカ側がこうした要求を突きつける背景には、つぎのような事情がある。アメリカの貿易収支は1971年に20世紀にはじめてはじめて入超に転じたが、この傾向は年を追って深刻化し、今や年間300億ドルを超えるほどの巨額に達し、しかもそのうち対日入超がOPEC諸国と並んで最大の規模を占めている(78年には100億ドルを突破した)。さらに、問題は単に量的な次元に留まらない。アメリカの対先進国貿易の最大の

特徴は技術先端的な新鋭重化学工業品(IB)を輸出して、これらの国から在来型重化学工業品(IA)を輸入するという戦後の新しい「冷戦型」国際分業を展開していることにあるが、70年代にはいってこれが日本にたいしては十全に機能しえなくなっていることが、対日貿易収支の大幅な入超を生む大きな原因となっている<sup>1)</sup>。したがって、80年代にむけて「強いアメリカ」を再生するためには、最新鋭重化学工業を基軸とする国内主要産業の再建=国際競争力強化と貿易収支の改善、黒字化をぜひとも達成せねばならなくなった。そして対日貿易はこうしたアメリカの80年代の動向を占う最大の試金石のひとつとして位置づけられているといっても過言ではないであろう。

他方で、戦後の日米関係は一定の代位・補完関係をもった「従属的」同盟という枠組みのなかでこれまでしばしば論議されてきたが、最近の諸事

1) 詳しくは拙稿『70年代のアメリカ貿易—U. S. Merchandise Trade Exports and Imports—1965—1976, classified by BEA End-Use Categories をもとにして—』上・下『山口経済研究叢書』第16集(1980年3月), 17集(1980年4月)ならびに「転換期におけるアメリカ貿易の諸様相—1970年代の分析をもとにして—」『世界経済評論』1981年4月号参照。

態はこの枠組みからの脱却と「対等な」同盟関係への移行ならびに「日米貿易戦争」あるいは「経済摩擦」という言葉に象徴されるような両国間の競争・対抗・軋轢といった要素を前面に押しだしつつあるかの感がある。

私は小論において、これらの問題を念頭において、日米貿易摩擦にたいするアメリカ側の論理とその変化、さらには意義について、最近一応の「決着」をみた自動車問題を例にとって検討してみたい。結論を先取りするようになるが、この過程でアメリカ側がみせた論理展開はひとつには、日米貿易不均衡の主因は日本の保護主義にあるという『第1次ジョーンズレポート』<sup>2)</sup>(1979年1月)の主張から、基本的にはアメリカ産業の国際競争力の弱化=国内経済主因論『第2次ジョーンズレポート』<sup>3)</sup>(1980年9月)及び『GAOレポート』<sup>4)</sup>(1979年9月)にわずか1年足らずの間に180度旋回させたこと、もうひとつはUAWやフォードの提訴にもかかわらず、米国自動車産業の不振の主因はガソリン価格高騰による小型車への需要の転換と景気変動にあって、日本車の輸入急増にないことが証明された『自動車レポート』<sup>5)</sup>

(1980年6月)と『ITCレポート』<sup>6)</sup>(1980年12月)にもかかわらず、日本車の輸入規制を要求し(『ゴールドシュミット報告』<sup>7)</sup>(1981年1月))、それを日本側の自主規制という形で実現した(『レーガン自動車救済策』<sup>8)</sup>(1981年4月))ことである。この2つの論理の落差をわれわれはどう理解したらよいか。あるいは、一見正反対に見えるこれらの論理の背後に、それらを結びつける糸が隠されているのか。これらについて私見を述べてみたい。なお、ここでは要点の叙述にとどめ、個々の部分についての詳細な検討は別稿に譲る<sup>9)</sup>。

### (I)

『第1次ジョーンズレポート』を作成した日米貿易作業部会は78年1月13日の牛場・ストラウス共同声明に盛られた合意内容が完全に実施されることを監視するために設置されたこともあって、その基調は日米貿易不均衡の主因を日本の保護主義に求め、そこから日本の門戸開放を強く迫っている。彼らの認識によれば、日本市場開放の努力はまだ不足しており、「日本市場をより一層自由化させれば日米貿易ギャップを数十億ドル減少させるのに役立ち、また日本の消費者の生活の向上にも寄与する」<sup>10)</sup>と述べている。具体的にいうと、厳しすぎる品質基準、輸入制限のための行

2) Subcommittee on Trade of the Committee on Ways and Means, U. S. House of Representatives, *Task Force Report on United States-Japan Trade With Additional Views*, 95th Congress 2nd Session, January 2, 1979, G. P. O. (邦訳『ジョーンズ・レポート』米下院歳入委貿易小委・対日監視委報告, ハイライフ出版部, 昭和54年4月)。

3) Subcommittee on Trade of the Committee on Ways and Means, U. S. House of Representatives, *United States-Japan Trade Report*, 96th Congress 2nd Session, September 5, 1980, G. P. O. (邦訳『米国議会の対日貿易分析(第2次ジョーンズ・レポート)』日本貿易振興会, 昭和55年11月)。

4) *Report by the Comptroller General of the United States, United States-Japan Trade: Issues and Problems*, U. S. General Accounting Office, September 21, 1979 (邦訳『日米貿易の争点と課題——米国会計検査院レポート——』ジェトロ海外調査シリーズ No. 90, 日本貿易振興会, 昭和54年12月)。

5) Subcommittee on Trade of the Committee on Ways and Means, U. S. House of Representatives, *Auto Situation: 1980*, 96th Congress 2nd Session, June 6, 1980, G. P. O. (邦訳『世界週報』1980年7月22日号～8月19日号)。

6) United States International Trade Commission, *Certain Motor Vehicles and Certain Chassis and Bodies Therefor, Report to the President on Investigation TA-201-44 under Section 201 of the Trade Act of 1974*, US ITC Publication 1110, December 1980.

7) *The U. S. Automobile Industry, 1980, Report to the President from the Secretary of Transportation*, Office of the Assistant Secretary for Policy and International Affairs, U. S. Department of Transportation, January 1981.

8) *Actions to Help the U. S. Auto Industry, Auto Task Force Report*, The White House, Office of the Press Secretary, April 6, 1981.

9) 日米自動車問題についての詳細な検討は、近く拙稿「日米自動車問題の経緯と論理——主に米国議会での論議から——」と題して機械経済研究所から発行される予定である。

10) *Task Force Report on United States-Japan Trade with Additional Views*, op. cit., p. 17.

政指導、輸入カルテル、外銀規制、自動車輸入にたいする安全、排ガス等の規制、それに農産物輸入制限と政府調達部門の日本製品優先買いつけ措置(電々公社)などである(特に、電々開放と農産物に最大の力点をおいている)。このように日本側の保護主義に最大の原因があるが、黙視できないのは先端技術分野において日本が官民一体となって強い産業を育成するために国内保護政策をとっていることであるという。

「日本との貿易危機が、周期的もしくは引き続き尾を引く要因のひとつは、日本の産業政策にあり、それは現在アメリカが優位にあり、かつ最も強力な輸出部門であるコンピューター、先端エレクトロニクス部門、通信機器、産業用ロボット(それに多分、航空機——それも共同生産の段階)といった高度技術分野で日本の主導権を握ることを目標としているのである」<sup>11)</sup>。その結果、先端技術の分野における日本の進出は、将来日米間の最も危険を孕んだ経済問題に発展する恐れがある。つまり、アメリカのいう自由貿易体制とは、アメリカが先端技術部門に特化し、他の先進諸国がより労働集約的な在来部門に特化するというアメリカ本位の国際分業体制が維持される限りにおいて許容されるものであり、もし他国が保護主義によって先端技術部門にまで優位性を占めるようになれば、事態はアメリカ経済の世界的優位性の根幹にかかわってき、死活的な重要性を帯びることになる。その意味を報告書は次のように述べている。

「高度技術・資本集約的な国家として、米国は新技術開発の面でリードし、他の国々はより労働集約的かつ低技術集約的産業を採用すべきであるというのが、長い間自由貿易を支持してきた人々の理論であった。そうすれば、米国の労働者は絶えず、より高技術・高付加価値をもった産業に移動することになるから、経済的にも利益が多いというのである。かりに日本が補助金や制限的貿易慣行によって、これらの技術分野でリーダーシップをとるようなことになれば、“では一体、アメリカは輸出用にどんな工業品を作ったらよいのか”

といった疑問がでてくることになる。かりに米国が最も強味としている産業——コンピューター、航空機、先進エレクトロニクス製品等々——が不公正な手段で追いつかれてしまったと知ったら、米国内の政治的反応は強硬なものとなる公算が大であろう」<sup>12)</sup>。

このように、『第1次ジョーンズレポート』の基調は、日米貿易不均衡の主因を日本側の輸入障壁に求め、その門戸開放を強く迫るというものであった。そして日本側の貿易自由化が促進されない場合は、望ましくない手段ではあるが日本の対米輸出を規制する動きが議会を中心にして急速に高まると警告している。つまり、日本からの輸入にたいする規制を最大の切札にして、日本市場の門戸開放を迫るというこれまでの日米間の貿易交渉においてしばしばとられてきた方法に立脚しており、これは自動車問題の具体的展開のなかでも踏襲されていく。だから、日米間の貿易不均衡是正の手段として、円高、貿易自由化、対米投資、米国の輸出促進意欲の増進といった方法が列挙されているが、その狙いはあくまでも日本市場の門戸開放、つまりは対米譲歩をできるだけ引き出すという一点にある。そしてその根底には、日本の保護主義と輸出至上主義、つまりは加工輸出型産業構造がアメリカとの間にアメリカを頂点とする相互補完的国際分業体制(すなわち、アメリカが先端技術部門に特化し、日本が在来型部門に特化するという)の枠の中にとどまっているかぎりには、日米間の貿易不均衡も調整可能な量的な領域として容認できるが、日本の射程が先端技術部門にまで伸びてくれば、アメリカのいわば聖域を侵すことになり、事態は日米間の国際分業体制そのものについての検討を余儀なくさせるという認識がある。そして、こうした事態だけは避けたいため予防措置的に声高に日本の先端部門の産業育成政策を非難し、それにたいするアメリカ側の決意を示すという姿勢が濃厚に読みとれるのである。

ところで、これからわずか1年半ほど後にだされた同じ作業部会による『第2次ジョーンズレポ

11) *ibid.*, p. 50.

12) *ibid.*, p. 52.

ート』はそれとはまったく別の論理を導くことになった。

まず、日本市場は農産物と高度技術部門を除いては基本的に開かれているという認識に立つ。そしてこの現状認識に立つ以上、輸入規制を脅迫手段として日本市場の開放を求めるという前回の論理は成り立たなくなる。したがって、日米貿易不均衡の主要な正策としては、雇用創出効果をもった対米投資の促進(特に自動車の組立て工場と部品生産)をあげることになる。

「もしいくつかの主要な自動車投資が昨年決定されていれば、今年の貿易摩擦の多くは回避できただろう。我々は引き続き、自動車組立てと部品製造分野での日本の対米投資を強く主張する。補修部品をアメリカで生産すれば(昨年の市場規模は推定で80億ドル)、輸入自動車のアフターサービスを容易にするのに役立つばかりでなく、日米貿易赤字の将来の大幅増加を防止することにもなる。加えて、部品製造は最終組立て作業よりもはるかに労働集約的になると考えられ<sup>13)</sup>、したがって雇用創出効果は大きい。

彼らの認識がこのように転換したのは、ひとつには現実の日米貿易の実態はアメリカが農産物や原材料を輸出し、日本から工業製品を輸入するという、まるで「植民地型」の国際分業に甘んじているというひどい状態にあることに気づいたことであり、さらに強い産業を育成する日本の輸出促進政策(それとは対照的なアメリカの無策)のなかに学ぶべきものを見つけたことであり、最後にこの1年半の間の日米双方の貿易障壁除去のための努力(たとえば、80年5月15日の日本政府の自動車貿易自由化策、79年6月2日の2度目の牛場・ストラウス共同声明、さらには日米貿易研究会や通商円滑化委員会の活動など)を評価したことなどによる。だが、こうした作業部会の認識の変化は、アメリカの一般的な対日認識とは明らかに異なっていることを卒直に告白している。

ところで、日本市場が基本的に開放されているとすれば、アメリカの対日貿易収支がこんなにも

巨額の赤字である主因はなにかということになる。その答えは、米国の国際競争力低下(特に労働生産性と品質の問題)と輸出放任主義(もしくは無策)にあるということになる。

「この貿易不均衡は、残存する何らかの日本の非関税障壁に因るというよりは、むしろ日本の輸出業者が米国市場開拓のために払った努力と、米国企業が日本市場開拓に注いだ努力との差が大きいことに因るものと認識している。日本政府が日本企業の輸出努力に対して示した積極的態度が両国間のこのような差異の発生にあづかって力があつた<sup>14)</sup>」であり、「両国間の貿易不均衡を長期的に改善するには、残存する日本の非関税障壁の撤廃よりも、米国企業および政府による輸出促進努力の改善の方がよほど大きな効果がある<sup>15)</sup>」ということになる。したがってアメリカ国内産業の再生をいかにして行なうかがその主要課題となる。

このように、『第2次ジョーンズレポート』は、問題の主原因をアメリカ国内内部の要因に求め、そこから「強いアメリカ」の再生と日米相互投資の交流によって、貿易に代わる新たな主要な対外経済関係のチャンネルの形成を謳っている。ところで、こうした彼らの認識の変化は、前年にだされた『GAOレポート』によっても少なからず影響されていると思われる。

『GAOレポート』は上下両院経済合同委員会が調査依頼したものに依ってコンピューター、自動車、通信機器、工作機械、カラーテレビ、木材、大豆の7つの産業をケーススタディとして日米貿易の現状と問題および双方の貿易政策の比較を行なったものである。『報告』は日本の加工輸外型産業構造の特徴を、同じ先進国の西独と比較しながら明らかにしたあと、上の7品目を選んで詳細に検討しているが、それらが選ばれた理由は、それぞれコンピューターはアメリカが世界市場で圧倒的優位を占めている基軸高技術産業であること、自動車は最大の対日入超製品であること、通信機器は日本の門戸開放の最大の焦点になっていること、カラーテレビは自動車の前の日米貿易摩擦の

13) *United States-Japan Trade Report, op. cit., p. iv.*

14, 15) *ibid., p. 13.*

対象であったこと、工作機械は機械を作る機械として生産全体に与える影響が極めて大きく、今後焦点になる可能性が大きいこと、それに大豆は代表的な日本の輸入品であり、木材は日本の原料輸入の大きな部分を占め、住宅ブームとの関係で大事であることなどによる。これに鉱物資源や燃料を加えれば、現在の日米間の貿易関係を全面的に分析するケーススタディとしては最良の選択といえるほどによく考えられている。これらのケーススタディののちに引き出した結論は、アメリカが世界の工業品貿易のシェアを失ってきていること、しかもそれが全製造業分野でおきていること、また対日貿易不均衡が最悪の状態になったのは、日本の関税非関税障壁が最も低くなった時期で、なおかつ円高によってアメリカが日本市場でこれまでにない価格上の優位を得ていた時であるということである。したがって、「これまで本レポートで検討してきた諸要因から考えると、日本と米国の2国間の問題の原因となっているのは、日本の非関税障壁よりももっと大きな要因であると思われる」<sup>16)</sup>すなわち、「米国の国際競争力の弱さが基礎にあり、アメリカ人の輸出意欲の欠如、輸出志向ではなくむしろ輸入志向的な貿易政策、通貨調整の失敗<sup>17)</sup>であり、それに日本の多種多様な関税、非関税障壁が付け加わったものである。

このように『GAO レポート』は米国の国際競争力の低下を日米貿易不均衡の最大の原因と考えており、それに加えて両国の貿易政策の差(日本が強い産業を育成するために行なっているのに対し、米国はもっぱら弱い産業を保護している等)が貿易不均衡を拡大させてきたとみている。そして今後の方向としては米国は自国の産業の再生のための努力を行ない、日本は輸出中心主義から対外投資中心の成熟債権国型への成長、転化をはかることを促している。したがって、将来展望としては、両国間の相互投資が拡大することによって、貿易レベルでも同一種類の製造工業品の相互貿易(two-way trade in the same product-line of

manufactured goods)<sup>18)</sup>が進展し、特に高度技術分野での同一製品の相互貿易が拡大することを予想している。こうした彼らの考えの基礎にあるものは、現代においては対外直接投資が貿易に代わる主要な国際経済関係の手段であり、それによって貿易が代替されるばかりでなく、貿易自身も促進されると考え、世界的な相互投資が時代の趨勢であると認識していることである。一言でいえば、企業の多国籍化とそれによる世界的な産業再編の時代であると考えているのである。

以上これまで3つのレポートの中心的な論理構造を紹介してきたが、ここで、これらをまとめてみよう。世界の中心国としてのアメリカは技術優位を基礎にして先端技術部門に特化し、これにたいし他の国々はより労働集約的な在来部門に特化するという国際分業体制のもとでの自由貿易は、この体制を維持し、十全に機能させるものとして位置づけられ、また考えられてきた。だから、日米貿易不均衡が生じれば、それは自由貿易が阻害されることによって、上の国際分業体制のメリットが十全に機能しえなくなったからだとアメリカ側が考えたとしても当然のことである。『第1次ジョーンズレポート』の立脚点はこうした伝統的な国際分業観であり、自由貿易観であり、一言でいえばパクス・アメリカナ的な世界観である。したがって、ただちに日本の保護主義を攻撃することになった。あるいは翻って、米国市場の保護を報復的に主張することになる。この考えの底に流れるものは自由貿易を公正なものとして信奉する、徹頭徹尾強者の論理である。だから保護主義は弱者の論理として不公正視されがちになる。

ところで、こうしたパクス・アメリカナ的世界観がそのまま伝統的な対日観を育ててきたとしても不思議ではない。なぜなら、戦後日本の復興がアメリカからの技術導入を基礎に、世界市場から切断された保護主義の被膜のなかで育成され、その加工輸出型産業立国のはけ口として、もっぱらアメリカ市場が開かれていたという特殊性があるからである。すなわち、両国間には一定の代位・

16) *United States-Japan Trade: Issues and Problems, op. cit.*, p. 171.

17) *ibid.*, p. 190.

18) *ibid.*, p. 191.

補完関係を伴う国際分業体制とその市場が形成されてきたからである。しかもこの対日市場の開放過程もアメリカとの2国間取決めを基本にして残余の国々にも均霑していくという方式が採られたのである。こうした枠組みのなかでは、日本側からすれば、もっぱら米国向け輸出を当然の権利と考えたとしても、あるいは米国側にすれば、日本市場を保護、育成の対象と考え、常に調整可能な領域と考えたとしても、ある意味では当然といえよう。

だが、このパクス・アメリカナの世界観には重大な陥穽が待ちうけている。第1にアメリカの研究開発投資は軍事技術を中心に行なわれてきたが、それらが常に民間の先端技術製品を生みださうかという点、第2に、これらの技術革新の戦後における一巡化を経て新製品開発が進みうるかという点、第3に、もしそれが進まないとしたら、製品の改良技術の分野での他の国の追い上げにどう対処するかという点、第4に、先端部門での突出と対照的な在来部門での低滞にどう対処するかという点、第5に、企業の多国籍化に伴う海外進出によって国内開発が遅れないかという点等である。これらによって、実際にはアメリカ産業の国際競争力は全般的に低下してきつつあるといえる。加えて、これまでの対日輸出そのものが、彼らの描く抽象的な図式にもとづく先端技術品ではないという事情がある(農産物に典型的にみられる政治交渉の産物)。こうした現実にとったとき、日米貿易不均衡の主因はアメリカ国内産業と政府の輸出政策にあるということになるのは当然である。この立場が『GAO レポート』と『第2次ジョーンズレポート』の立脚点であり、現実的な路線であった。しかも、その際に、世界的な企業の多国籍化、相互投資の時代という新しい流れのなかで、対外直接投資によって貿易を超え、前者の主導のもとに後者を押さえこもうとする狙いをもっている。両国市場を完全に開放し、相互投資によって同一製品の相互貿易を促進しようとしている。これは世界的な規模での巨大企業間の競争と再編を促し、この場合、たとえアメリカ企業であってもその消長の波から免れることはでき

ない。だから、この立場は新しい相互投資、グローバリズムの時代を代表している見解であり、その新しさは単なる自由貿易、門戸開放の主張にとどまらず、あるいは自国産業を基礎とした伝統的ナショナリズムに限定されず、日米両国の同一土俵作りとそこでの調整を意図したものである。だが、この調整は経済過程をこえた政治的な場でなされることになるが、その論理は次節で検討する。

## (II)

具体的な自動車問題に関しては、UAW とフォードが米自動車産業の不振の原因は日本からの小型車の輸入急増にあるとして、その救済策として関税引上げと輸入規制を求めて ITC に提訴した。ITC は大規模な公聴会を開催して検討した結果、被害なしとの判断を示し、救済策の実施を認めなかった。その理由は、米自動車産業の不振の原因は景気後退による需要減退、ガソリン価格高騰に伴う消費者の小型車への需要転換、それに輸入車急増にあるが、このなかでは前2者の要因の方が後者の要因よりも大きいとする意図が多数を占めたことによる。すなわち、アルバーガー委員長によると、74年通商法201条(b)は(1)アメリカへの輸入増大(現実にか、または国内生産に比して)、(2)該当品目、または直接に輸入品と競合するものを生産している国内産業が深刻な被害を受けているか、あるいはその恐れがある場合、(3)こうした輸入増大が上の国内産業に深刻な被害を与えている原因となっているか、その恐れがある場合の3つの条件を満たしている場合に確定的な決定をなさうが、今回の場合は、乗用車と軽トラックは(1)と(2)の条件は満たしているが、(3)の条件を満たしておらず、中・大型トラックは(1)の条件すら満たしていないので、いずれも UAW とフォードの提訴は否決されたという<sup>19)</sup>。

このように、米自動車産業の不振の主因は景気後退と「オイルショック」による小型車需要への転換の結果であって、日本車の輸入急増によるものではないという日本側の主張が ITC によって

19) *Certain Motor Vehicles and Certain Chassis and Bodies Therefor, op. cit.*, p. 4.

承認された形となった。このことは ITC の公聴会の場で同じ自動車メーカーの GM の代表も認めていたことである<sup>20)</sup>が、すでに『自動車レポート』において詳しく展開されていた。

同レポートによれば、アメリカにおける自動車の需要構造は、2度わたる「オイルショック」の結果、小型車へと決定的に転換したが、この時期に日本からの輸入車が急増したのは、日本車の品質の良さや価格の低さと同時に、米国自動車産業が大型車中心の開発戦略をしいていて、小型車対策を怠ったことやそのもとになるエネルギー危機への見通しを誤ったことにも大きな原因があるとしている。小型車は儲からないから、輸入車に占拠されてもかまわないという考えは従来から、企業のトップによってしばしば明言されてきたし、78年の円高の時期に価格競争で日本車を駆逐できる絶好の機会に恵まれたにもかかわらず、寡占企業に特有の保守的な行動原理が価格値下げを断行できず、今日の危機を招いたことは皮肉であると指摘している。

「かつて日本よりも安く売って、輸入車に奪われた市場シェアを取り戻す道を選ばなかった米自動車産業が現在、外国車の販売を制限することによって、その市場シェアを取り戻そうとしているのは皮肉なことである」<sup>21)</sup>。

こうした米自動車産業の小型車軽視は、石油情勢への見通しの悪さと結びついて、より一層致命的なものとなった。政府の低ガソリン価格と無料ハイウエー網政策に保護されて、収益性のあがる大型車中心の開発戦略を改めなかった。

他方において、日本車の品質の良さは等しくアメリカにおいて認められているところであるが、それは「技術面の優秀さではなく、(1)生産ラインでの労働者の(職人的な)技量のよさ、(2)(設計と組立ての双方での)非常な細部にわたる注意深さ、

それに(3)労使関係の緊密さの3点」<sup>22)</sup>にあると指摘している。つまり、大量生産という技術と機械が支配する自動車の世界に職人的な手際よさや細心さをもちこんだことにあり、しかもそれを協調的な労使関係にもとづいて、極めて大量に均質のものを生産し(QCサークルの成果)、なおかつ相対的に低い賃金の支払いで済んでいることである。そして、アメリカが学ばなければならないのは、こうした「日本の生産方式」である。

こうした分析から、同レポートは将来展望として小型車開発=ワールドカー<sup>23)</sup>戦略をあげる。多国籍企業の企業内世界分業体制のメリットを最大限に利用したこのワールドカー戦略によって、世界的規模での自動車産業の再編を行ない、生産と販売の合理化によって利潤を極大化することを狙っている。これによって、部品の調達も世界化し、その国際的な交流、貿易も進行する。そして、米自動車産業はこの過程を主導し、競争勝利を達成することができるとしている。したがって、日米自動車摩擦の解決策はこのワールドカー戦略にあり、日本メーカーもこの線に沿って対米投資を促進することが期待されることになる。

米自動車産業の不振の原因が日本からの小型車輸入によるものでないことが ITC によって審決されたにもかかわらず、議会における日本車輸入規制の動き(すなわち、前節でみたパクス・アメリカナの世界観の裏返し)の表現が活発化するなかでだされた行政府の『ゴールドシュミット報告』は上の事実はそのまま承認しながら、なおかつ米自動車産業の回復までの期限つきで日本車の輸入規制を求めるという新たな論理展開を示した。ここでは、現在、アメリカ自動車産業が日本に比べてコスト、品質両面で劣位化していることをはっきりと認め、その回復のために5年間の猶予を与え、その間に経営側は800億ドルにのぼる巨額の設備投資を投入して生産性を高め、燃費効率の

20) United States International Trade Commission, *In the Matter of: Certain Motor Vehicles and Certain Chassis and Bodies Therefor*, Investigation Number TA-201-44, Transcript of Proceedings, Vol. 1. Day Session, October 8, 1980, pp. 317-319.

21) *Auto Situation: 1980, op. cit.*, p. 54.

22) *ibid.*, p. 47.

23) ワールドカーとは「小型で、経済性が高く、あらゆる気候や状況に適合し、かつ世界中いろいろなところで生産された部品を使って組み立てることができる」ものであり、当然に世界大での販売を主目標とする(*ibid.*, p. 67)。

良い小型車開発に努め、さらに利益の再配分を含む親密な労使関係の確立に努力し、労働側は賃上げ自粛と品質管理や生産性向上への協力を約束し、政府は排ガス等の規制の緩和と税制、財政上の優遇措置と日本車輸入規制を実施すべきであるという、政府、経営、労働3者の自動車産業回復への協力、合意とそれぞれの責任分担を明確にしている。そして、大事なことは自由貿易か保護主義かを議論することではなく、それを解決することであり、わが国自身の利害と長期的な国家安全保障ナショナルセキュリティデーを守るために行動することであると結んでいる<sup>24)</sup>。

この処方箋はそのままそっくり『レーガン自動車救済策』に引き継がれていく。ここではより具体化されて実施されていく(たとえば、34件にのぼる規制措置の廃止、改正等)。それと同時に、日本車輸入規制は日本側の自主規制にむけて水面下に潜行することになる<sup>25)</sup>。

以上みたように、日米自動車摩擦の主因は日本車輸入急増にあるのかそれとも米自動車産業の小型車対策の失敗にあるのかという議論は、ITCの審決を経て、明確に後者にあることが判明した。その意味では、日本車輸入規制という論理はそこからはずれてくる余地がなくなったと考えられる。ところが、行政府の判断は、アメリカ自動車産業が小型車生産に関して、品質、コスト両面において現状では日本に劣っていることを認めながら、だからこそ強い米国自動車産業の再生にむけて、5年間の期限つきで日本車の輸入規制を行なうと

同時に、政府は規制の緩和と税財政上の優遇措置を、経営側は研究開発投資と生産性向上と品質管理と利益配分、そして労働側は賃上げ抑制と生産性向上への協力をそれぞれ義務づけられてくる。ここでは強者の論理から反転して弱者の論理が引き出されてくる。にもかかわらず、アメリカ経済の潜在力は依然として世界最大であり、引き続き主導権を握っていくことを放棄していない。これは明らかに経済的には論理整合性を欠くものである。潜在的、もしくは名目的な強者で現実的な弱者が建前としての自由貿易とは裏腹な保護主義的輸入規制を要求するという論理は、どうみても辻褓が合わない。それは、74年通商法201条(b)項にも該当しない。したがって、問題の解決は経済の場から政治の場へと移行することになる。しかもその政治の場での解決も、直接の2国間の経済的利害の対立を政治が調和させるのではなく、この場合は日本側の一方的な自主規制措置の発表による終結という形をとり、アメリカ側からの働きかけは何らなかったことになっている。だから、こうした立場は自由貿易か保護主義かの抽象論議ではなく、現実的(政治的)対応であると、アメリカ側の行政府当局者が言明しているばかりでなく、日本側の当局者も卒直に告白しているところである<sup>26)</sup>。彼らにいわせれば、そもそもGATTの原則も無条件的、無限定的な自由貿易主義ではなく、緊急避難的な例外規定(一時的な保護措置)を認めた現実的なものであるということになる(たとえば、過渡期条項)。だが、米国企業がみずからの体質改善や強化をはからずに、安易に通商法上の救済措置に依存するようになれば、それは肝心の米国産業の再建をも阻害することになり、日米貿易摩擦の傷口をかえって深くすることにもなりかねないという懸念<sup>27)</sup>は当然である。さらにいえば、こうした日米貿易摩擦の政治化構造が定着するよ

24) *The U.S. Automobile Industry, 1980, op. cit., p. 11.*

25) この『レーガン自動車救済策』のなかには、日本車輸入規制について一言も触れられていないが、それは無方針であったわけではなく、日本側の自主規制にするために意図的に除いた深謀遠慮であったと考えられる。その証拠に、同時に発表された『大統領声明』の中には、「米政府は米自動車産業に対する国際貿易の影響について監視する。米政府は自由貿易を確約し、自由貿易は関係するすべての国に恩恵をもたらすと信ずる。しかし、自由貿易の原則を守る上で、我々は貿易相手国もまた同様の態度を取ることを期待する」(『日本経済新聞』1981年4月7日)という一項があり、この救済策を説明すると称して、事情説明使節団が来日した。自主規制にむけて急速に動きだすのはそれ以後である。

26) たとえば通産省天谷審議官はその後日談として、自主規制措置は自由貿易体制を守るための「必要悪」であり、現実的対応であったと述べている(「ソープ・ナショナリズムを排す」『文芸春秋』1981年7月号328-338頁)。

27) 「米国産業が自らの競争力低下の原因を外国側に求める習慣にそまれば、自らの欠点を見出して積極

うになると、それがどんなに「現実的」立場からの処理であろうとも、結局は問題の一時的な弥縫策にすぎず、問題を将来に延ばすばかりでなく、さらに深刻化させる危険が大きい。また、両国特定産業分野での経済的利害の非和解性をみずから暴露し、その調整を常に政治に委ね、そしてまた米国側のこうした政治依存体質を助長し、定着化させ、日米間の密室政治と政治的取引をより一層強めていくことになりかねない。その最も悪い例は繊維である<sup>28)</sup>。

だが、一時的な例外規定に逃げこみ、しかもそれを政治化していくというアメリカ側の行動の背後には、一時的な弥縫策に終らせない冷静な計算も同時に働いている。それはワールドカー戦略を基軸とした自動車産業の世界的な再編の方策であり、彼らの企業内世界分業体制の確立、作動によって、伝統的な国内生産と輸出拡大という日本流の方式を世界市場から駆逐しよう、あるいは最強の競争手段ではなくしていこうとする動きである。そのためには、日本企業の対米投資とともに、米国メーカーの対日進出と提携を必死になって模索している。彼らのこのワールドカー戦略が成功すれば、日本企業の成功は一時的なものに過ぎなかったことになりかねない。その点での彼らの自信と楽観的な見通しもまた披瀝されている(日本の現在の優位性は技術ではなく技能上の問題であるとする点)。このように、両面をあわせもっているといえよう。

### (III)

これまでの展開では、古い伝統的な自由貿易観(『第1次ジョーンズレポート』)と企業の多国籍化、資本の相互投資による新しいグローバルな展開

的に改善してゆく努力を放置することにもなりがちであり、これは日米経済摩擦の傷をさらに深くする原因にもなりかねない(『日米経済摩擦(上)』『興銀調査』第207号、1981年、37頁)。

28) 日米繊維紛争の発端はニクソンのまったく個人的な選挙公約にあり、それを強引に日本側に吞ませるために「本土並み」沖繩返還をさえ取引材料に使った経済摩擦の「政治化」過程については、I.M. デスラー、福井治弘、佐藤英夫『日米繊維紛争』日本経済新聞社、昭和55年に詳細に分析されている。

(『第2次ジョーンズレポート』、『GAOレポート』)とを対比させ、さらに米自動車産業不振の原因は小型車対策の失敗(『自動車レポート』)にあり、そしてまた経済的には日本車輸入規制を行なう根拠が失われた(『ITCレポート』)にもかかわらず、緊急避難的な措置として日本車輸入規制を要求(『ワールドシュミット報告』)し、それを日本側の自主規制という形で実現した(『レーガン自動車救済策』)政治化過程をみた。ここではこれらの連鎖について考えてみよう。

日米貿易摩擦の背景には、一方で戦後構築されたアメリカ中心の国際分業体制(バクス・アメリカーナの世界)が日本との関係では、アメリカの国際競争力の低下にともなう、日本側の対米出超の一方的増大をもたらし、それがこの日米間の代位・補完関係に抵触する基軸もしくは代表的産業分野にまで及び、その改編を迫るほどになることによって両者の関係に赤信号をともした。

ここでは短期的な両者の調整が頻繁に必要となってくる。アメリカ国内の声高な対日非難や保護主義的潮流の台頭はここでの素朴な反応を示している。他方で、こうした戦後構造の破綻を相互調整という一時的な弥縫策によらず、根本的ないしはより長期的な新しい枠組みの構築によって組立て直すということも別の課題として登場してくる。これは多国籍企業を起動力とするグローバリゼーションであり、企業内世界分業の網の目を世界の隅々にまで張りめぐらすことによって、伝統的な国内生産と輸出を主軸とする古い構造と、そこに依拠して優位性を発揮してきた日本的やり方を駆逐しようとするものである。ここでは資本の相互投資と新たな市場開放が要求される。さらにこの過程はアメリカ内部での新しい技術革新とそこから生まれる新製品ならびに新しい基軸産業の形成が必要とされ、強いアメリカの再生が声高に主張される。これら内外の新しい要因は、世界市場での激烈な競争をテコに、世界大での産業再編を促す。強い産業や企業を育成することは弱い産業や企業を整理していくことになる。

だから、これまでばらばらに論じてきたアメリカの諸論拠は、現在の構築物の短期的な調整と長

期的な再構築という統一物の両面を表わしていると考えられる。そして、前者の過程で経済から政治への転化が生じる。日本からの輸出急増→声高な対日非難→保護立法化の動き→自由貿易を守るための「次善の策」としての一時的輸入規制(→対米投資促進)→一件落着というパターンは日米貿易摩擦の度ごとに繰返されてきた構造である。自由貿易を守るための「次善の策」を呑ませるためになされる政治化過程は、これが繰返されることによって1つの自立的構造をもつ。それは、アメリカ側からすれば政治家にとっての絶好の能力発揮の機会であり、業界にとっては選挙時が最大のプレッシャー時期となる。しかも両者にとって、最終的には日本側が折れるとなれば、必ず成功するものであり、安易な依存体質を生むことになる。こうした悪例の最大のケースは繊維である。こうした政治の自立化過程が進めば、経済的被害の度合はどうあれ、問題は政治力だということになり、調整本来の目的からも逸脱することになりかねない。今回の自動車問題に関していえば、日本側の行政政府の一部までもがこの構造のなかに組み込まれ、みずから率先して調整のために奔走したという意味で、日米間の「緊密化」はより一層進んだように感じられる。両国間の経済「摩擦」が進めば進むほど、逆に両国間の行政的、政治的な緊密化(アメリカ側の要求実現のためへの積極的努力という意味では従属化というべきだろう)はより一層深まるというこのパラドクスをどう考えるべきだろうか。

他方で、長期的なグローバリゼーションもまた、両国の共通の経済的利害を育てる。ワールドカー戦略は、1台あたりの収益性の低い小型車販売であるため、それはできるだけ効率的な生産(世界的規模での最適生産)と世界大での大量販売を不可欠とする。それは同時にできるかぎりのコストの軽減を求め、各種規制の緩和や税財政上の優遇措置を実現する。さらに小型車開発のための膨大な研究開発投資の回収を価格値上げによってはかっていくことになる。これらは日米自動車メーカーの共通の利害を育てる。これらの共同の利害をもとにして、市場再編と業界再編を世界的規模で今後5~10年間に行なおうとするのである。彼らの「虚偽の兄弟」振りがうかがえよう。

#### おわりに

以上のことから、一見ばらばらにみえる諸要素もその背後で関連し合い、統一されていることが理解されよう。そしてまた、小論の表題を日米貿易摩擦の政治経済学とした理由も明らかであろう。ごく最近のアメリカ議会の動向を伝える報道によると、日本の市場開放が再び問題になり(農産物と高技術製品)、ブロック USTR 代表は「貿易政策白書」を公表して、「レーガンラウンド」の実施と双務主義を強く打ちだしたといわれる(『日本経済新聞』1981年7月11日)。つぎの貿易摩擦が開始されたのかも知れない。

(立命館大学経営学部)