

自動車と自動車部品の日米貿易交渉*

佐竹正夫

はじめに

本年(1995年)6月28日の深夜(日本時間)、日米包括経済協議における自動車と自動車部品交渉が妥結し、1974年米国通商法301条に基づく制裁はひとまず回避された。自動車と同部品の問題解決は、1993年の宮沢・クリントン会議で始まった日米包括経済協議の個別分野での最大課題であり、日米政府は、1992年2月の細川・クリントン会談の決裂以来、4回目の交渉にして初めて合意に達した。

私は前稿(1994)において、アメリカの通商政策が、1980年代半ばに輸入制限から輸出拡大へ、あるいは相手国に輸出自主規制(VER)を求める代わりに、輸入自主拡大(VIE)を求める政策に転換したことを指摘し、その一般的背景を検討した。さらにアメリカは輸出を拡大するために、個別分野ごとに(プロセスではなく)結果を重視する「管理貿易」方式、結果が実現されなければ相手国を一方的に不公正と断じ制裁措置をとる「公正貿易」方式、そして制度をアメリカ流に変えようとする「相互主義」(内外同一システム)方式、という三つの交渉方式を用いるようになったと述べた。これらはいずれもガットの原則から逸脱しているとして批判を浴びているが、他方で、ガットの原則が現在の国際経済の現実に適合しているのかという問題もあり、また国際政治の力学を考えると、アメリカの新しい通商政策を単純にガット違反だとして退けることはできない。

本稿では、世界貿易機関(WTO)が発足するまで、日本が14年間も乗用車のVERを続け、同時にアメリカから輸入拡大を求められてきた、自動車と自動車部品の日米交渉を取り上げ、アメリカの通商政策の変遷を具体的に辿り、経済学的な観点から評価したい。以下、次節では1981年のVERをめぐる動き、第2節で自動車部品のMOS S協議、第3節で1992年のブッシュ大統領の訪日に伴うボランタリー・プラン、第4節で包括協議を取り上げる。なお統計資料として、米国大使館と日本自動車工業会が発表している資料を用いた。

1. 輸出自主規制をめぐる動き

アメリカが日本との自動車分野の貿易に注意を払い始めたのは、日本からの自動車輸入が急速に増加した1970年代の後半であった。1979年1月に米下院歳入委員会貿易小委員会に提出された『日米貿易報告』(第1次ジョーンズ報告)は、「対日自動車貿易の不均衡は異常に大きいから、・・・日本政府は輸入車に特別の配慮を与えることが望まれる」(p.39)として、具体的に少数の輸入自

動車に対する規制を緩和すること、大型車の物品税を引き下げることがを要望している。しかし同時にこの報告は、日本において米国自動車の販売を促進するためには、右ハンドル車を開発することが「常識的な対策」であることを指摘している。もちろんこの報告は、自動車問題だけでなく、一般的な日米間の貿易問題を扱っており、日本の各分野の非関税障壁を報告している。そしてアメリカが対日赤字を縮小する方策として、(1) 日本がアメリカから輸入を増大すること、(2) 日本企業が対米投資を行うこと、(3) アメリカが日本からの輸入を制限すること、の三つの解決策を提案している。その上で(1)と(2)は望ましいが、(3)は「貿易本来の機能を歪めるから」として反対している。

1970年代、特に後半には、日本からアメリカに自動車の輸出が急増した。そのため米国市場に占める日本車のシェアは急速に上昇した。表1はアメリカにおける自動車販売の推移を示しているが、1973年には6.5%に過ぎなかった日本車のシェアは、1977年には12.4%に増加し、1980年には21.3%にまで増加している。販売台数も1973年には74万台であったが、80年には191万台にも達している。日本車の輸入急増とは対照的に、米自動車産業は80年に入ってから極端な不振に陥っていた。

表1 アメリカにおける乗用車販売の推移 (台数;万台)

年	米 国 車		日 本 車		販売総数
	台 数	シェア	台 数	シェア	
1973	967	84.8%	74	6.5%	1,141
74	745	84.2	59	6.6	885
75	705	81.8	81	8.4	862
76	861	85.2	94	8.5	1,011
77	910	81.4	139	12.4	1,118
78	928	82.1	136	12.0	1,131
79	816	76.3	177	16.6	1,069
80	640	71.3	191	21.3	896
81	603	70.7	186	21.8	853
82	567	71.1	180	22.6	798
83	666	72.5	197	21.4	918
84	774	74.5	204	19.6	1,039
85	794	71.9	240	12.7	1,104
86	785	68.5	268	23.4	1,146
87	658	64.0	267	26.0	1,028
88	691	65.6	261	24.8	1,054
89	624	63.8	268	27.4	978
90	582	62.6	280	30.1	930
91	499	61.1	262	32.1	817
92	510	62.1	261	31.8	821
93	545	64.0	259	30.4	851
94	581	64.6	266	29.5	899

注：日本車には現地生産車を含む。

資料：原田（1995）p.21。

1978年にはプラスであった自動車産業の利益はマイナスに転じ、国内販売と生産は過去19年間で最低を記録した。1978年の水準と比べると生産台数は年ベースで30%減少し、これに伴ってレイオフが行われ失業者が増加した。1980年までに30万人の自動車労働者と、50万人の職が部品などの関連産業で失われた⁽¹⁾。1980年7月には、カーター大統領は、政府規制の緩和、税制優遇策、デトロイト地区への援助、ディーラーへの融資保証などからなる自動車産業救済策を発表した⁽²⁾。

日本車の輸入急増についても、様々な対応策が検討されたが、1980年3月には米政府は次のような基本方針を発表した⁽³⁾。

- (1) 日本側にはV E Rは求めないし、アメリカも輸入制限はしない。
- (2) 日本メーカーが自主的な判断で対米工場進出をすることを望む。
- (3) 米国車や部品の対日輸出を拡大するよう両国が努力する。

これは上述のジョーンズ報告の勧告と同じ見解である。議会は輸入制限を求めていたが、政府はこの時点では輸入制限やV E Rに対して否定的であった。しかし、1年も経たないうちに、米政府は日本に対してV E Rを（暗黙に）要請することになった⁽⁴⁾。なぜ米政府は短期間で公式に発表した基本方針を変更したのであろうか。私の知る限りこの間の事情を明確に説明したものはないが、米政府が望ましいとした(2)と(3)の選択肢は、いずれも長期的にしか結果が出ず、しかも企業や家計の意思決定に関わる問題であり、それを早急に政治によって変えようとすることは、所詮無理であったためだと思われる。

日本の自動車メーカーの対米投資に熱意を持っていたのは、全米自動車労働者組合(U A W)であった。U A Wのフレーザー会長は1979年11月に声明を発表し、トヨタと日産の米国進出・現地生産を強く要請した。これに応える形でホンダは組立工場の米国進出を発表したが、トヨタと日産は沈黙を守った。フレーザー会長は1980年3月に来日し、日本政府の首脳、自動車業界の中枢部と会談し、日本車の輸入急増と自動車労働者の失業を訴え、日本企業の対米進出を要請した。そして日本企業の対米進出が速やかに行われない場合には、輸入規制も止むを得ないというコメントを残した⁽⁵⁾。日本政府（特に通産省）も、トヨタと日産に対して再三対米投資を決定するよう促した。しかし両企業ともこれに消極的であった。その理由は第一に、アメリカの労働事情（高賃金、頻繁なストライキ、労働者の倫理感等）に対する不安、第二に、下請けの部品供給者の問題（日本企業、特にトヨタと日産は、国内に綿密な部品供給網を作っている）、そして第三に、アメリカの法律が日本的な経営方式を阻害しはしないかという危懼からであった⁽⁶⁾。

このような中で、トヨタは対米投資のための委託調査に着手し、日産も1983年稼働をめざした小型トラック工場の建設を発表した。しかし、これらの日本企業の対応は米国側には不満であった。それは日本側の決定がアメリカには遅すぎると映ったこと、そして米国側は乗用車工場の建設を期待していたからである。1980年9月に米下院歳入委員会に提出された『日米貿易報告』（第2次ジョーンズ報告）は、輸入制限は好ましい方法ではないと述べながらも、対米投資勧告への日本企業の対

応が遅いことに不満を表し、それならば日本側がV E Rを行う以外に手段がないという態度を表明している⁽⁷⁾。

日本企業の対米投資が駄目なら、政府は第三の方策、すなわち米製品の対日輸出拡大に期待しなければならない。しかしどこの自動車を購入するか、またどの部品を使用するかは、基本的には消費者や企業の選択に関することであり、自由主義経済において政府ができることは限られている。米政府は第1次ジョーンズ報告と同じように、日本の自動車に対する規格・基準や輸入検査は厳しすぎるとして、その緩和を要求した。規格・基準については、少数の輸入車に対する規制を緩和せよというものである。12項目の改善要望が出され、日本政府はこの中の8項目について改善を約束した(残りの4項目のうち、米国側に2項目の誤解があり、残りの2項目は日本が拒否した)⁽⁸⁾。しかし輸入検査については、むしろ日本の方が外国よりも緩い基準を持っていることが報告されている。例えば輸入審査に要する期間は、日本の方がアメリカや欧州における輸入車の審査期間よりも短く、また輸入車の審査期間は、国産車のそれよりも短い。これは1977年以来運輸省が行ってきた、欧米諸国での審査結果の採用や、日本からの審査官の派遣などによる。さらに排ガス規制の適用も、輸入車には、1977年規制で3年間の猶予が与えられている。池間(1980)はこれらの例を示した上で、「日本が非関税障壁を張り巡らして輸入車をシャットアウトしているという非難は当たらない」(p.47)と結論づけている。

輸入制限については、1978年に完成車の関税は撤廃されたが、自動車部品の関税はまだ残っていた。そこでエンジンやピストン、点火プラグ、カーラジオなど30~40品目の自動車部品の関税自由化(原則ゼロとする)が発表された。またタイヤやタイヤケースは、東京ラウンドの合意によって7.7%から5.8%に引き下げられた⁽⁹⁾。これらの自由化措置は1980年5月に行われた。米側の狙いは、日本車の生産に米製部品がもっと使用されることであった。しかし、果してこのような日本側の措置によって、米国製自動車ないし部品輸入は増大するのだろうか。これについては、日本もアメリカの識者も悲観的であった。例えば、池間(1980)は「アメリカ車のわが国への輸入が少ないのは、決して上述の非関税障壁にあるのではなく、車が大型であり、日本の事情に合致せず、消費者の選好にも合致しないからである。しかし、もう少し長期的にみると、すなわち、アメリカの小型車が本格化すれば、これらの措置がアメリカの小型車の輸入を増加させる効果はあろう」(p.47)と述べている。同様の見解は第2次ジョーンズ報告にも示されている⁽¹⁰⁾。

第2次ジョーンズ報告が、このような結論に至ったのは、この報告が日本市場は基本的に開放されているという認識を持っていたことから来ているものと思われる。報告は、「外国の生産者が日本市場に進出できるかどうかは、制度的な貿易障壁よりもむしろ、マーケティング活動や製品の日本市場への適合性にはるかに依存している」(p.32)と述べ、この見解は米国議会やアメリカの一般認識とは正反対の認識であるが、「対日競争の最前線にいる人々、日本で生活し、そこでの日々の売り込み活動に従事している米国のビジネスマン」に承認されたものだという(p.33)。

このような基本的認識に立てば、日本が多少の輸入自由化を行っても、それによってアメリカの対日輸出が急増すると期待することはできない。必要なのは米国製品を日本市場に適合させる努力と販売努力である。それゆえこれらの議論は、米国政府が好ましいとしている(3)が暗黙に想定している日本市場の閉鎖性と、それを撤廃することによる米製品の対日輸出拡大の効果を否定するものである。つまり日本の自動車市場には政府規制の形の非関税障壁は存在せず、また僅かに残る障壁を撤廃しても、米国車の対日輸出は大幅には拡大しない。したがって、当初は日本の自由化を好ましい選択だとしていた第2次ジョーンズ報告も、この時点では、輸入の制限策をとることしか選択肢がないと判断せざるを得なかったといえよう。

カーター政権が自由貿易的だとして選び、日本政府も保護主義を回避したいとして協調した方策は、以上の理由によって頓座した。失敗の原因は、いずれも民間企業や消費者の私的な選択に、政府が無理に関与しようとしたためである。企業にとっては対外投資を行うかどうかは、きわめて大きな決定である。また自動車のような差別化された製品を購入するかどうかは、価格以外のいろいろな要素に左右される。それらを見ない政策は、自由主義経済では(ある場合には社会主義経済でも)実行が困難である。そしてこのような流れの中で、アメリカの自動車産業や議会は、日本車の輸入の制限を求める政治的な圧力を強めていった。1980年6月にUAWは、国際貿易委員会(ITC)に対して、1974年通商法201条に基づく一時的な輸入救済を求める提訴に踏み切った。同様の提訴はフォードも行った。もしもITCがこの提訴が妥当なもので、米国自動車産業の実質的な被害は、自動車の輸入急増が原因であると認定すれば、大統領は一時的な輸入制限措置を講じることになる。しかし、1980年11月に行われた5名の委員による裁定は、3-2の僅差で、輸入の急増が自動車産業の困難の実質的な原因ではないとする判断を下した。自動車産業が重大な損害を被っていることは、すべての委員が認めたが、主要な原因は、一般的な景気後退や、消費者の小型車に対する嗜好の変化に求められるとした。

しかし米議会はこの裁定に満足しなかった。議会には日本車の輸入を直接制限する法案が次々に提出された。特に1981年2月に提出されたダンフォースとベンツェン両上院議員による法案は、3年間にわたり輸入枠を年160万台に制限するという強硬な法案であった。1980年の秋の大統領選挙においてカーター大統領を破り政権に就いたレーガン大統領は、議会の保護主義圧力に対して自らの信念である自由貿易主義をどのようにして貫くかという問題に直面したが、当初の「アメリカの自動車産業の問題は国内の事情によるものであって、日本のせいではない」という自由貿易の立場から「アメリカへの日本車の洪水のような輸出は抑制されねばならないと日本に納得させる」立場に変わらざるを得なくなっていた。新政府の閣僚の中でも運輸・商務長官は貿易制限を主張したが、経済、予算担当の大統領補佐官は「自動車産業に特典を与えることは、経済への政府介入を縮小するという同政権の中心的目標に反する」⁽⁴⁾としてそれに反対した。こうして出てきた妥協の産物が、自らは選択せず、日本が独自にVERを行うようにシグナルを送ることであった。1981年4

月に来日したブロック米通商代表部（USTR）代表と、いくどかの協議 - 交渉ではない - を行った後、日本政府は5月1日に自動車の対米VERを発表した。それは1981年の1月1日から1年間は168万台に、そして翌年はそれに16.5%上乗せを行い、向こう3年間継続するというものであった。これによって米国政府は表面的には自由貿易とガットを守ったことになる。

2. 自動車部品のMOSS協議

日本政府は1981年の自動車の非関税障壁の撤廃に加えて、1985年のアクション・プログラムにおいて、安全耐久データの省略や審査期間の縮小など型式指定の簡素化とともに、少数台数取扱制度に代わる輸入車特別取扱制度の創設、適用台数枠の500台から1,000台への拡大、出張検査時の現車持込みの省略などの措置を講じた⁽⁴²⁾。ところが次第に米国側の関心は、日本政府の基準・認証制度のような非関税障壁だけでなく、民間企業の慣行や社会制度にも寄せられるようになった。

例えば、第2次ジョーンズ報告は、文化的輸入障壁という項目を設け、「基本的に日本人は国産品志向である」と指摘し、「この国産品志向は買い手の会社と売り手の会社の資本関係あるいはその他の金融関係をも含め、何世代にもわたる会社関係に基づくものである場合が多い」（p.78）と述べている。このような「系列」については、1981年12月に下院歳入委貿易小委員会に報告された『日米貿易報告』（ギボンズ報告）も、アメリカが関心を高める必要があることを強調している。ギボンズ報告は、VERについて「この重大な産業が抱えている問題に対する長期的解決策にならないことは明かである」（p.60）と述べ、自主規制は日本車の価格を釣り上げて、消費者に負担をもたらし、日本企業に利益を与えるだけであること、米自動車産業と労働組合がしなければならないのは、自主規制の期間を利用して、日本車に比して1,500ドルも不利な状況を克服しなければならないことだと指摘している。ギボンズ報告は、このようなコストの差が「基本的な経営や労使関係の相違」に基づく限り、それを埋めるのは容易ではないが、日本企業の対米投資と部品購入の拡大が、米国産業の再活性化に有益であるとして、改めてそれを強く要望している。

第3次ジョーンズ報告というべきギボンズ報告が、再び日本側に輸入拡大を迫るのは、第2次ジョーンズ報告ではいったん否定された日本市場の閉鎖性を、再び強調していることに求められる。この報告書は、「日本の挑戦」という刺激的な表現を用い、企業間の競争が国家間にも妥当するという見解を当然のように受け入れている。「日本は、欲するがままに、いかなる分野においても低コストの生産国になるだろう」と述べ、しかも「日本はある産業から他の産業へと攻撃目標を設定できると、日本の産業が政府によって思いのままに管理される国家のイメージを描く。そして日本の挑戦に対して、「米議会は自主規制や市場秩序維持協定の網を拡大するような圧力をかける」が「これらの規制措置は米国の負担を増すだけであり、わが国の経済は更に不活発、非効率的になり、『英国病』に落ち込んで行く」（以上の引用はp.68）と述べる。それゆえ必要なのは米国産業の競争力強化であり、それは閉鎖された市場への輸出拡大によって実現される、という論理になるので

ある。

V E Rに対するこのような低い評価は初めからあったが、1981年の協定が切れる1984年には、経済学者による実証研究も少しずつ現れ、そこでも価格上昇による消費者に対する厚生損失が強調されている⁽¹³⁾。米国内ではV E Rの継続をめぐる、米政府の高官やジャーナリズムなどの間で議論が沸騰した。それは消費者の損失以上に、景気回復によって自動車産業が立ち直り、大幅な利益が計上されたこと、自動車産業の役員や労働者に対する「法外」といわれるほどの報酬に対する批判からである⁽¹⁴⁾。V E Rは1984年度は台数を185万台に増加して延長されたが、1985年3月1日にレーガン大統領は、日本側にV E Rの再延長を要請しない旨の声明を発表した。それは「世界の消費者のために自由かつ公正な貿易という原則を維持することが賢明であると信じる」⁽¹⁵⁾レーガン大統領による米国通商政策の大きな政策転換を意味していた。同じ声明の中で同大統領は、「今後数週間ないし数カ月にわたって日米間で行われる高官レベル協議に関し、日本側が見返りとなる対応をするよう期待できると思う」と述べ、日本との市場開放交渉を強調した。

米国政府の延長を求めないという声明に対して、日本の自動車業界は各社微妙な違いがあるとはいえ一様に歓迎の意を表明したが、通産省は枠を230万台に拡大して延長を決めた。延長の理由として、新聞は政府の自動車メーカーに対する不信感（規制を撤廃すれば再び輸出競争に走りかねない）と、米国に配慮する中曽根首相らの強い意向があったことを指摘している⁽¹⁶⁾。いずれにせよこれ以降、米国政府とは関係なく、日本側はV E Rを継続することになった。

アメリカではギボンズ報告に代表されるような見解、そして輸入を制限するV E Rは貿易を縮小する保護主義であり、外国に市場開放を求める政策こそが自由貿易であるとするレーガン政権の信条が、貿易政策における力点を輸入規制から外国の市場開放要求へと変えていった。さらに日本市場を本当に開放するには、日本政府による一般的な貿易障壁の撤廃では不十分で、個別分野ごとの交渉が必要であるという考えがでてきた。このような背景の中で、1985年1月にM O S S（市場志向分野別）協議が設置されることが合意された。

アメリカが対日要求を強めたもう一つの理由は、1984年の米国貿易収支赤字が、前年の671億ドルから1,125億ドルとほぼ2倍に達し、その中で対日赤字が1/3の370億ドルを占めるようになったからである。1985年9月に発表された米議会調査局の「日米貿易関係報告」（1985）は、「対日貿易赤字が全体の貿易赤字の大きな原因になっている」（p.64）と断定し、さらに日米間の商品別貿易収支を示して、「対日貿易赤字の主因は、自動車と消費財部門の赤字である」（p.65）と述べている。しかし、このような見方は当時の米政府の公式見解とは一致しない。政府の公式見解は、アメリカの赤字の原因は全般的なマクロ要因にあり、特定の国との貿易関係には関係しないというものであった⁽¹⁷⁾。言い換えれば、アメリカの貿易収支が全般に悪化したため、個別の国との2国間の貿易不均衡も拡大したのである。同様の論理は、個別商品の貿易収支にも当てはまる。自動車貿易の赤字が拡大したから対日赤字が拡大したのではなく、対日赤字が増加したから自動車貿易の赤字

も増加したのである⁽¹⁸⁾。議会調査局の報告書の論理は、原因と結果を逆にしている。しかし不幸なことに、このような原因と結果の取り違えは、その後のアメリカでむしろ主流の考えになった⁽¹⁹⁾。対日赤字の最大の原因だと祭り上げられた自動車貿易は、自動車部品が1986年にMOS S協議で取り上げられることによって、本格的に日本の自動車市場が問題とされ、輸入拡大が要請されるようになった。

新聞の報道によれば、自動車部品が取り上げられたきっかけは、日本の自動車メーカーが系列部品メーカーから優先的に買い付けるので、米国製部品の販売が妨げられているのではないかと、という米政府の疑いからであったという。この苦情に対して、日本側は当初部品関税はゼロであるし、私企業の購買政策を、MOS S協議のような輸入制度の改善を目的とする協議には馴染まないとして反対した⁽²⁰⁾。しかし、結局は米国側に押し切られるような形でMOS S協議の設置に同意し、1986年8月から協議が始まった。日本経済新聞は日本側が譲歩した理由として、中間選挙で民主党が多数を占め、保護主義的な動きが議会などで活発になることを抑え、摩擦を鎮静化すること、そしてアメリカでの本格的な現地生産に必要な日本製部品の輸出に対して、アメリカが輸入規制することを予め防ぐことをあげている⁽²¹⁾。

協議の過程で当初アメリカが主張していた自動車の系列取引慣行や車検制度について、米国側は事実誤認があったことを認め、協議の対象が米国における自動車メーカーの現地部品の調達比率の引上げ問題に代わったといわれている⁽²²⁾。1年後の1987年8月に最終報告が提出され、次のような成果が発表された⁽²³⁾。

- ① データコレクション（輸入部品・現地調達部品額の集計と公表、取引先部品企業数と社名の公表など）
- ② 米国部品企業のためのコンタクト先の明確化（日本の自動車メーカーの購買部門のコンタクト先リストの公表）
- ③ 取引拡大策（日本政府、自動車メーカーの各種セミナーや展示ショーの開催、米国自動車部品工業会の日本事務所設置に協力）
- ④ 輸入、現地調達拡大に関する日本自動車メーカーの努力
- ⑤ 取引事例についての情報交換
- ⑥ 自動車メーカーと部品企業の関係についての意見交換
- ⑦ 車検制度（日本の車検制度が差別的でないことを周知するためのキャンペーン実施）

この中で最も注目されるのは、日本自動車工業会が自動車メーカーによる輸入部品と米国での現地調達部品を6カテゴリー（エンジン、足廻り、車体、電装、用品、資材）に分類し集計した購入額を、半年毎に5年間公表することに合意したことである。自動車業界は、この合意を「事実上の輸入拡大義務」と受け止め、様々の方策で米国製部品の購入を拡大した。その結果、日本企業の米国製部品の購入額は、表2に示されているように1986年度の約25億ドルから1990年度の91億ドルま

表2 米国製自動車部品購入額（億ドル）

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
輸 入	4	6.4	10.5	14.9	19.5	20.8	24	26	30
現地調達	20.9	24.9	38.6	56.3	71.2	84.5	112	129	170
計	24.9	31.3	49.1	71.2	90.7	105.3	136	155	199

資料：『日米自動車・自動車部品協議；メディア用参考資料』パート（1）。

表3 自動車と自動車部品の対日赤字（億ドル）

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
輸 入	266	260	231	224	213	226	215	222	239
現地調達	60	73	89	100	95	91	98	112	128
計	326	333	320	324	308	317	312	334	368
全商品	580	600	520	491	411	434	494	593	659

資料：表2に同じ。

で3.6倍ほど増加した。しかし、日米間の部品の貿易不均衡はいっこうに解消せず、むしろ表3にあるように1986年に60億ドルであったアメリカの赤字は1990年には95億ドルまで増加した。この原因は日本の対米輸出が輸入以上に増加したからで、輸出増加の要因は多分に摩擦を回避する目的で行われた対米投資による米国生産の増大である（表3）。しかもアメリカの景気は次第に悪くなり、対前年の実質成長率は1988年の3.9%から89年には2.5%、90年には0.8%に低下し、91年には-1.2%にまで落ち込んだ（United Nations (1993) p.210, Table A.2）。自動車問題は再び大きくクローズアップされるようになった。

1990年6月には、次官級のMOSSフォローアップ会議において、アメリカや他の外国の部品サプライヤーと日本の自動車メーカー、及びその米国法人との取引機会の拡大を目的とする市場指向型協力プラン（MOC P）が策定された。MOC Pは、デザイン・インや交流計画を通して、日本の自動車企業とアメリカの部品企業との間に長期的な関係が樹立されることを意図している。デザイン・インというのは、自動車の開発段階からメーカーと部品企業の技術者が、共同でデザイン・開発を行い、最適設計を最短時間で完了させるものである。アメリカの部品企業にも日本的な生産方式に参加させることにより、米国製部品を組み付けの段階から日本製の自動車に使用し、外国製部品の購入比率を長期的に引き上げようとする試みである。

3. ボランタリープラン

日本企業や政府の種々の努力にもかかわらず、アメリカの攻勢は激しさを増し、1991年になると、

米産業界は商務省と米国際貿易委員会に日本製ミニバンをダンピング提訴し、商務省の自動車部品諮問委員会は74年通商法に基づく301条の対日発動措置を米政府に要請した（しかしこれは当分見送られることになった）。さらに5月に来日したクェール米副大統領は、自動車と自動車部品の輸入促進を求め、特に「米高官としては初めて」⁽²⁴⁾ 日本の販売系列に言及した。そして日本の自動車メーカーが、自社の販売網を通じて米国車を販売するよう政府、自動車メーカーに協力を求めた。そして、これを受ける形で7月には、完成車に関するMOSS協議を設置することが合意され、外国車の販売に関する実態調査を行うことが決められた。

自動車部品に関しては、部品市場の約1割を占める補修用部品が新たに問題とされ、販売系列が参入障壁になっているとして、6月のMOSS協議で取り上げられることになった。またMOCPの一環として、米商務省と通産省による共同の部品価格調査が行われた。ところが日本とアメリカとの調査結果に違いが出ている。米側の調査では米国車用部品を含めた日米の最低価格を比較すると、日本市場での部品価格はアメリカに比べて約4.4倍、工賃込み価格では3倍高い（平均をとると日本の価格は87%、工賃込みだと31%高い）。しかし、日本側の日本車の部品価格調査では、最低価格で日本の方が約2倍、工賃込みで44~80%高いが、平均だと部品の価格差は2~11%、工賃込みだとアメリカの方が17%高いという数字が出ている。このような違いが出たのは、一つは米側の調査が米国車用の部品を含めていることで、しかも米国車部品の価格を、日本の正規ディーラーとアメリカの部品安売り専門店と比較していることにある。「米国にはマフラーやブレーキなどを中心に非純正部品を大量に売るチェーン店が存在しており、そうした店の価格は日本の輸入代理店よりも大幅に安いのは自動車業界の常識である」という⁽²⁵⁾。日本側の調査は、日本車部品のディーラーや整備工場での価格を比較しているから、このような違いが生じるのは、当然といえば当然である。

そして9月の自動車MOSS協議において、米国製部品の調達拡大計画（ボランタリープラン）策定と完成車の日本市場への参入、具体的には基準認証制度の実態調査を行うことが合意された。ボランタリープランに基づいて、大手5社は、90年の実績を91.1%上回る163.6億ドルを、94年度に購入する計画を発表した。この中で、現地調達は135.5億ドルで大部分を占め（83%）、輸入は24.1億ドルである。民間企業による輸入拡大計画の発表は、すでに1989年から通産省の要請で「国際協調プログラム」という名で始まっていたが、さらに通産省は、1991年11月に主要輸出企業40社と電力・ガス会社などに、輸入増大、現地調達拡大、外資企業の対日参入の支援の3計画を柱とする「国際交流プラン」を作成 - 初めの2計画については、94年度までの3年間の目標値を明記 - することを要求した。MOSS協議では、政府間の合意の中に各社別の部品の購入拡大計画が盛り込まれ、民間企業の自主的な計画の発表よりも各企業は拘束されることになった。

しかし、アメリカの自動車業界は日本の自動車メーカーのこのような購入拡大計画を評価せず、米三大企業の会長が自動車と自動車部品の対日赤字を毎年20%ずつ削減し、最終的にゼロにするよ

うな強硬な対日通商政策を大統領に提案したことが伝えられ⁽²⁶⁾、日本政府も年明けのブッシュ来日に備えて、米国車の輸入拡大と販売店網の開放を業界に要請し、アメリカからの要求である輸入車特別取り扱い制度の適用枠拡大や、輸入基準認証制度の緩和の検討に入った。クリスマス直前に北米地域にある125の工場のうち21の工場を閉鎖し、74,000人の人員削減を発表したGMを初めとするビッグスリーの首脳などからなる、21人の財界人を引き連れたブッシュ大統領の訪日は、日本への一方的な輸入拡大要求に終始した。

米政府は、1991年9月のMOSS協議において日本企業が策定した部品のボランタリープランの上積み、米国製乗用車の日本市場での2万台の購入、そして米国側が主張する日本の自動車市場における非関税障壁14項目の改善を要求した。日本側は190億ドルの部品購入増加を政府文書に付録の形で添付、米国車の輸入増加を努力目標とし、いくつかの非関税障壁改善を約束した⁽²⁷⁾。

日本側がアメリカのこのような要求に応じたのは、米国自動車業界やUAW、そして議会の中から現れてきた日本車に対する総量規制を警戒したからだといわれている。日本からの対米自動車輸出は台数ベースで見ると、自主規制によって1986年の343万台をピークに減少していった(表4)。

表4 日本の対米自動車輸出台数と米国内生産台数の推移(万台)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
輸 出	343	309	270	243	224	208	177	162	164
現地生産	62	74	89	125	149	155	169	183	215
計	405	382	359	368	373	357	346	346	379

資料：1993年まではJAMA Report (No. 58)。1994年のデータは『1995年版日本の自動車工業』。

それとは引き換えに、アメリカにおける日系企業による現地生産は急速に増加し、1986年には乗用車とトラックを合わせて輸出の1/5にも満たなかった生産台数も、1989年にトヨタが乗用車の生産を開始してから増加し、1990年には輸出台数214万台のほぼ67%の149万台に達した。輸出と現地生産を合計した総量は、90年を除いて傾向としては減少しているが、アメリカでは自動車の生産台数も販売台数も、1989年から3年間連続で減少した。表1から分かるように、米国市場における米国車のシェアは1991年に61.1%と最低を記録した。それとは対照的に輸入車と現地生産車を加えた日本車のシェアは、1990年に30%に達しさらに上昇する勢いであった。これが日本車の総量規制案を生んだ。例えば1991年10月に発表されたリーガル法案は、現地生産車も含めた日本車規制枠を定め、規制枠を92年以降毎年30万台ずつ減少し95年には280万台とする、という内容を持っている。このように、不況による米企業の不振と「総量規制は非現実的」⁽²⁸⁾としながらも、それへの警戒が日本側がアメリカの要求を受け入れて、ボランタリープランを発表した理由であった。しかしこのようなボランタリープランは、言葉の真の意味での「自主計画」とはいえないであろう。

4. 包括経済協議

1992年秋の大統領選挙で、10年ぶりに政権を奪回した民主党のクリントン大統領は、包括経済協議という新しいスタイルの経済協議を日本に提案した。7月には宮沢首相との間で、「日米間の新たな経済パートナーシップのための枠組みに関する共同声明」が発表され、新しい協議の枠組みが作られた。それはマクロ経済、分野別協議、地球規模の協力に大きく分かれ、一方的ではなく双方通行であること、対象は政府による対応が可能で、責任が及ぶ範囲に限定されること、そして当初の対象分野は、医療機器、電気通信などの政府調達、金融サービス、保険などの規制緩和と競争、自動車と同部品の日本への輸入拡大、直接投資、知的所有権などの調和が定められた。そして協議の最終的な目標は、日本は大幅な経常収支黒字の削減、米国側は財政赤字の削減と国際競争力の向上とし、日米間の新しいパートナーシップを作り上げることとされた。

ところが、この協議は1993年6月の準備段階で既に紛糾していた。それは米国側が日本側のいう「数値目標」を提案したためである。一つは日本の黒字を3年以内にGDPの1～2%以内に削減すること、二つは分野別5項目に対して複数指標（マルチプル・ベンチマーク）を設定することである。日本側はこれに抵抗しマクロの目標は「中期的に十分に意味のある縮小」と具体的な数値による表現を排除することに成功したが、ミクロでは「分野別・構造別の実施状況を評価するが、その評価にあたっては定性的、定量的な客観的な基準に基づいて行う」ことに「ちょっと押し込まれた」⁽²⁹⁾。この「客観基準」という概念をめぐる、双方の意図の違いは合意後すぐに表面化し、カンター通商代表部代表は記者会見で、「日本政府は今回初めて各同意に基づく進展を評価するため量的、質的な客観基準を利用することを約束した」と述べ、それに対し日本の閣僚は、「客観基準に付いて数値目標にしない原則を守った」と述べたとされている。合意文書では、「販売額とシェアの毎年の進展の評価は競争力のある外国製品の中期的相当程度の増加を測ることでなされる」となっているが、両国間で具体的な客観基準の定義や内容について曖昧にしたことが、その後の紛糾の原因となった。

この問題については、1993年9月に日米間の次官級の会合が始まり、同年11月のシアトルでの第1回APEC非公式首脳会議に出席した日米首脳間でも協議推進が確認された。しかしながら翌94年2月の細川・クリントン会談では、数値目標に関して意見の食い違いが表面化し、会談は物別れに終わった。その後、4月に米側から再開の3条件（①日本の大規模で持続的な景気拡大のためのマクロ経済政策、②日本の市場開放を確実にする全般的な目標、③客観基準の設定）が提示され、日本側は、外国製通信機器と医療機器の官公庁への参入機会を、「顕著に増やす」方針を表明することで、とりあえず個別分野の政府調達を優先させる形で協議は再開された。

米政府は、1988年の包括通商法の政府調達条項に基いて、USTRに対して毎年4月末に米製品に対する外国の政府調達状況を報告させることを義務づけ、日本に対しては1993年に電気通信と電算機を「監視対象」にしている。そして日本政府の調達実績に進展が見られなければ、60日以内に

制裁を発動することになる。米政府は4月末の認定をとりあえず2カ月間延長し、日本側の包括協議における対応を待つことになった。新聞は一時期、米側の求める「将来にわたる公約」を日本側が事実上受け入れたため、決着する可能性が高いという報道を流したが⁽³⁰⁾、その後の協議では、日本側の「顕著な増加」を計測する客観基準を米側が受け入れず、結局交渉は物別れに終わった。USTRは包括通商法の政府調達条項に基づき、日本を協定違反と認定し、9月末を制裁期限とした。

9月からの協議再開では、自動車と同部品を除いて進展がみられ、10月初めに政府調達、保険、板ガラスの三分野で合意が成立した。自動車分野は、春の協議再開後の6月に両国が市場開放の進展を示す客観基準を提案し、それを客観的に点検する第三者機関を設立すること、そして基準・認証制度を改善することについては合意が得られた。しかし、米提案が日本メーカーが米政府の要望で、3月に発表した95年-97年度の外国製部品の購入計画や、輸入車の販売目標を含んでいたために、日本側がそれに反発、交渉がこじれた。日本政府の主張は、民間企業の購入計画を政府協定に含むことは、包括協議の原則である「政府の責任の及ぶ範囲」を超え、自由貿易体制に馴染まないという点にある。

これに対し米政府は、日本政府の権限外のことも要求していないし、管理貿易も求めているという。アメリカが目指すのは、「日本における外国製自動車の販売機会を確実に増やし、対日市場参入を妨げている障害を取り除き、米国内の現地工場も含め日本の自動車メーカーによる外国製部品の購入を拡大すること」であり、数値目標も求めているし、日本の自動車メーカーによる部品の自主購入計画について日本政府と交渉もしていないと主張する。ただし「両国の合意内容をモニターできる仕組み」は求める⁽³¹⁾。しかし日本側が警戒しているのは、まさにこの点である。自動車メーカーの計画が、「客観基準に採用された場合には米政府が「日本政府の公約」として達成を要求する可能性」⁽³²⁾は十分にあるものと思われる。

日本政府は9月末に、米政府が包括通商法スーパー301条を用いて、制裁措置をとることを予想していたために、これを避けるために基準・認証の改善措置などで部分的な合意を目指していた。しかし制裁期限ぎりぎりになって、アメリカの規制緩和と要求がもっと大幅であることが判明し、さらに新たに、自動車メーカーの部品自主購入計画の上積みが要求された。このため自動車分野は完全に行き詰まり、他の分野のような合意には至らなかった。米政府は通商法301条を自動車の補修部品に適用し、制裁を前提とした手続きに入った。

米国側の補修部品に関する不満は、「日本における自動車修理や維持の40%が定期的な車検と関連して行われ、その作業の大半は、日本政府が特別に指定した認証工場で行われる。このような認証工場の資格を有する工場は、自動車販売店か自動車メーカーやその組み付け部品供給業者と密接な関係のある大手修理工場で、そのような工場では外国製部品を一切使用していない」というカンターUSTR代表の声明によく示されている⁽³³⁾。このような認識に基づいて、米国政府は、(1)分

解整備作業に要する重要保安部品の数の削減、(2) 構造等変更検査の緩和、(3) 整備工場の指定基準の緩和、(4) 整備と車検の分離、という4項目を要求した。日本側はこれに対して、(1) 日本における自動車補修部品の交換は原則自由であり、規制対象となる重要保安部品市場は全市場の3.6%にすぎない、(2) 指定工場のうちディーラー系は45%であること、またその車検関連の整備市場でのシェアは28%である⁽³⁴⁾、そして興味深い点であるが、(3) 外国製補修部品のシェアは外国車の保有台数にある程度比例し、日本の外国製補修部品のシェア(2.3%)は外国車保有台数シェア(2.6%)相当のレベルであって、特に低いというわけではない⁽³⁵⁾、と反論した。しかし4項目の要求のうち、(1) から(3) については、おおむね米国側の要求を受け入れたが、(4) は拒否した。

米国側の要求は、以上の米国製自動車部品の購入上積みと補修部品の規制緩和に加えて、自動車ディーラー網の開放がある。この点に関するアメリカの不満は、日本のディーラーには外国車の併売店舗が少ないことである(アメリカの自動車販売店の80%近くが、米国車と一緒に輸入車も販売しているが、日本では外国車と日本車を販売している国内販売店は20%に過ぎない⁽³⁶⁾)。アメリカの古くからの不満は、日本における米国車のシェアが、日本車のアメリカにおけるシェアになかなか近づけないことで、日本の市場が閉鎖的であることを主張するために、輸入車のシェアが用いられる⁽³⁷⁾。しかし、この数字と閉鎖性を結び付けることにはある程度の注意が必要である。

表5は日米の発表による各国の輸入車(米国資料)、輸入乗用車(日本資料)、米国車(日本資料)、そして輸入部品(米側資料)のシェアである。アメリカの資料だと輸入車のシェアは、アメリカは33%であるが、日本は4%に過ぎない。ところが日本側の資料によれば、アメリカは16.2%であるのに対して日本は8.1%で、これはイタリアやフランスよりも高い。この違いはトラックを入れる

表5 各国における輸入車、米国車及び輸入自動車部品のシェア(%)

	アメリカ	日本	ドイツ	イギリス	フランス	イタリア
A 輸入車	33	4	39	54	38	55
B 輸入乗用車	16.2	8.1	15.7	13.5	5.0	5.2
C 米国車	—	2.7	1.4	0.4	0.1	0.2
D 輸入部品	32.5	2.4	25	60	49	16

注：(1) Aは輸入自動車とトラックのシェアで、アメリカの資料。アメリカのシェアにはカナダとメキシコからの輸入を含む。EUのシェアにはEUからの輸入を含む。

(2) Bは日本側の資料。アメリカの輸入にはカナダ、メキシコを含まない。同様にEUの輸入にはEUからの輸入を含まない。

(3) Cは日本側の資料。Dは米国側の資料。

資料：米側の資料は、表3と同じ。日本側の資料は、日本自動車工業会「日本の自動車市場は閉鎖的か」。

か入れないかではなく、アメリカの場合、カナダとメキシコからの輸入を含むかどうか（ヨーロッパの国の場合、EUからの輸入を含むかどうか）による。米側の資料は輸入にそれらの国からの輸入を含むが、日本側の資料はそれを入れていない。地域経済統合を形成している国は、経済的にはほぼ同一の領域にあると考えれば、カナダやメキシコからの輸入を外国からの輸入に算入する米国側の資料は、輸入シェアを過大評価することになる。しかし他方でアメリカもEUも日本よりも関税率は高く⁽³⁸⁾、しかも日本からの輸入を規制している。したがって、そのような規制が撤廃されれば、日本からの輸入が増加して、それらの国の輸入比率は現在よりも高くなるであろう。しかし注目されるのは、ヨーロッパ諸国における米国車の低い比率（C欄）である。ヨーロッパの4カ国における米国車のシェアは日本におけるそれ（2.7%）よりも低い。このことは、日本のシステムが米国車の輸入を阻害しているという批判に対する一つの有力な反証であると思われる。

表5には自動車部品の輸入比率も示されている。これは域内からの輸入を加算しているために、それを除くと、例えばカナダからの部品輸入を除くと、アメリカの数字はもっと小さくなると推測されるが、それでも日本の自動車部品の輸入比率は、他国に比べれば明らかに低い。しかし組付け部品が、大部分を占めることを考慮すると、輸入比率の違いは、日米間の生産方式の差に基づく部分が大きい。一般に指摘されている自動車産業の日本式生産方法とは、① 自動車の内製比率（完成車メーカーが自ら部品を生産する比率）が欧米よりも低い（外注比率が高い）、② 部品メーカー（サプライヤー）との間で長期継続的な取引が行われている、③ 新製品の開発期間を短縮し、頻繁なモデルチェンジを可能にするために、自動車メーカーと部品メーカーは早い段階から協力して製品開発を行う、④ 自動車メーカーが直接取引を行う一次外注の部品メーカーは高い開発力を持ち、設計図は自らが作成して自動車メーカーがこれを承認するいわゆる「承認図」方式によって開発が行われる、などである⁽³⁹⁾。そしてこれらの特色が、日本の自動車産業の強い競争力を生み出したといわれる⁽⁴⁰⁾。

開発・設計の段階から特定の（長期的な関係にある）部品メーカーと協力して製品開発を行えば、外国や新規参入の部品メーカーとの取引は少なくなり、当然輸入は少なくなる。アメリカは、これらの取引は排他的であって、「アメリカの部品供給者の世界的な競争力と大きな価格優位にかかわらず、日本の製造業者は市場の実勢にはまったく反応しない」⁽⁴¹⁾と批判している。しかし、これに対するもっとも強力な反論は、日本の自動車メーカーが価格、品質、納期で劣るような日本製部品を、「日本製品優先買付け」心理で購入していたとすれば、日本がなぜ強い国際競争力を持つのかを説明できないことであろう⁽⁴²⁾。日本的な方式を改めれば輸入部品の比率は高くなり、部品の貿易収支のバランスは回復するかもしれないが、低価格で良質の日本車が世界市場に供給されなくなる。系列などの日本的であるが、合理性を持つといわれるシステムを変えようとする内外同一システム・アプローチの危うさは、この点にある⁽⁴³⁾。日本の「系列」などに見られる長期的継続的な関係は、排他的に働くとしても効率的であり、部品の輸入比率の低さを問題にするのは、あまり

にも単純な見方と言わざるを得ない。

自動車協議は1995年に持ち越したが、5月の閣僚級会議でも決裂し、5月11日（日本時間）に米政府は、日本の自動車・同部品市場の閉鎖性をWTOに提訴すること、そして通商法301条に基づいて、日本の高級車に対して、100%の制裁関税を賦課する旨の声明を出した。そして5月17日には、制裁対象の13車種のリストを発表した。同時に45日以内に、日本を自動車・同部品市場の閉鎖性についてWTOに提訴することを発表した。日本政府もアメリカの一方的な措置に対してWTOに提訴し、米政府に2国間協議を要請した。301条に基づく制裁措置は、公聴会などを経て最終的な制裁リストを決定し、30日後に発動される。したがって、最終期限の6月28日にまでに、日米間でなんらかの合意が成立しなければ、米国の制裁関税賦課、2国間協議の決裂、WTOの紛争処理小委員会（パネル）の設置による多国間協議に移行する。

6月に入って米国側は、最大の問題であった日本メーカーの外国製部品自主購入の上積み撤回し、その代わりに日本企業の北米工場が購入する米製部品（現地調達率）の引上げを求めた。しかし、日本側はこれに難色を示し、協議は6月下旬に再び暗礁に乗り上げた。日本政府は、メーカーが現地調達率を自主計画に明記することは、やはり数値目標の設定になること、そして現地調達率そのものはガット違反であり、他国からも反発を招くことを嫌った。その代わりに日本側は、日本の自動車メーカーが、北米での生産拡大計画を自主的に発表すること、そして政府間合意に盛り込む客観基準を使って、現地調達率の上昇を定期的に計測するという提案を行った。

7月26日（米時間）に橋本通産大臣とカンターUSTR代表との間で、制裁期限前の最後の交渉が行われた。この時点では、両国の主張に大きな隔たりがあるために、合意は困難とされていた。日本政府は、数値による部品購入計画や、将来の日本での外国車ディーラー数に触れたり、大幅な車検制度の改革を盛り込んだりする案を、拒否することを申し合わせていたため、合意は困難であるとのニュースが流された。しかし、事態は急転直下、決着に向かった。

今回、合意が曲がりなりにも得られたのは、自動車メーカー大手5社が生産拡大計画（グローバルビジョン）を発表したことにある。それは、(1) 輸出比率の縮小、(2) 生産拠点のグローバル化推進、(3) 生産拠点の現地化推進、(4) 輸入車の拡大・拡販（逆輸入車、外国メーカー車）、(5) 部品（組み付け用）輸入の拡大、(6) 補修部品輸入の拡大、(7) 北米、欧州、豪州、アジアとの産業協力推進、(8) 独占禁止法の厳格適用、からなっている⁽⁴⁴⁾。これらは既に各社が公表した海外事業計画をまとめ直したものであるが、外国製部品の購入金額は盛り込まれなかった。合意が成立したもう一つの要因は、共同声明に米国側が日本メーカーの部品購入額と日本で外国車を扱うディーラー数の見込みを記し、他方で日本側がその数値には関与しないという文言を併記する形をとったことである。合意後の記者会見でカンターUSTR代表とクリントン大統領は、それらの数字を挙げ成果を強調し、今回の合意は両国、特にアメリカの労働者と日本の消費者にとって勝利であると述べている⁽⁴⁵⁾。しかし、合意後すぐに発表された米国側の「ファクト・シート」に対して、通産省は事

実誤認と誤解を招く記述があるとして、すぐに反論を発表した⁽⁴⁶⁾。しかし、合意後のカンター代表やクリントン大統領の記者会見を読む限り、米国側の認識はまったく変わっていない。今回の合意は制裁措置を行わないためのものであって、日米間にある認識面での大きな溝は、いっこうに埋められていない。

おわりに

一般に貿易摩擦とマクロ経済（国内景気）状況は、密接な関係があることが観察されているが、自動車摩擦はアメリカの景気後退（1980年～82年、1991年前後）と大統領選挙が重なった時期（1980年と1992年秋）にもっとも激しくなった。景気後退の時期には、いずれもアメリカの自動車産業の業績が大きく悪化した。しかし、クリントン政権になってからは、自動車問題は定期的な協議事項となり、マクロ経済状況とは関係がなくなった。これは自動車だけでなく日米間の経済問題全体が定期的な協議事項となったことを意味する。

米政府は1985年頃から輸入拡大に交渉の力点を移したが、この理由として、① 輸出自主規制がアメリカ経済にプラスにならないことが明らかになったこと、② 経済理論が示すように輸出自主規制よりも輸入制限の方が、アメリカにとっては有益であるが、共和党（民主党であっても？）政権には原則としてそれを受け入れることができないこと、③ 輸入拡大は、少なくとも表面的には貿易を拡大し、自由貿易的に見えること、したがって自由貿易主義を原則に掲げるレーガン政権には好ましいこと、④ 日本の市場が閉鎖的であると信じられたこと（そう信じれば輸入拡大要求は正当化される）、を指摘することができよう。

本稿では、日本が輸入拡大要求を受け入れた理由を検討していないが、最大の理由は、それを受け入れなければ、アメリカで輸入制限がとられ、保護主義が拡大することを恐れたのではないかと思われる。つまり両国政府がともに伝統的な保護主義を避けようとしたために、輸入拡大交渉の深みにはまってしまったのではないだろうか。（しかしそれは果して良いことであったのか）。ガットは、周知のように、1930年代の貿易戦争を避けるために輸入制限を原則禁止にした。もちろん19条によって、緊急の輸入急増に対処する道は残しておいた。しかし、それは発動が容易ではなく、各国（特に日本はアメリカに対して）はそれを回避して輸出自主規制に頼った。しかるに輸出自主規制は、輸入国にとって好ましい結果をもたらさず、相手国への輸入拡大と対外投資の要請がそれにとって代わった。交渉の対象となった日本の製品輸入は、円高も作用して拡大している。自動車や自動車部品企業も日本とアメリカ政府の要請に応じて、対米進出を果たした。しかし、このような政治による民間企業的意思決定への介入は、市場メカニズムに欠陥がない限り、効率性の観点からは望ましいことではない。

- * 本稿を準備するに当たって、札幌アメリカンセンター、日本自動車工業会、通商産業省自動車課より資料の提供を受けた。箱木眞澄氏とレフリーからは丁寧なコメントを得た。記して謝意を表したい。なお、原稿提出後の1995年12月9日(土)に慶応大学で行われた国際経済学会関東部会において、本稿を報告した。そこで小島清、池間誠、斎藤優、大山道広、高瀬保氏等、出席者の方々から質問やコメントを頂いた。それらは今後の研究の中に生かしたいと考えているが、併せて感謝したい。

注

- (1) Lochmann (1986) pp.100-101。
- (2) 米政府の自動車産業の救済策は、1980年にクライスラー社の債務保証法に署名したのが最初であった。この法律は、「民間の投資決定に対する政府介入への大きな一步を記す」(ウィナム・蒲島(1982) pp.128-29) ために、大きな論議を呼んだが下院を通過した。政府の支援はレーガン政権になっても続き、1981年4月に「自動車産業救済のための行動計画」を発表され、おもに規制緩和策を打ち出された(小尾(1981))。
- (3) 池間(1980) p.42。特に米政府がこのような基本方針に至った背景は、ウィナム・蒲島(1982)が詳しい。
- (4) 輸出自主規制(Voluntary Export Restraint)の「自主的」という言葉は曖昧である。VERは、通常は輸入国による輸入制限の可能性と関連して、輸出国政府ないし輸出者、あるいは生産者が輸出を規制する行為を示している。それゆえ、例えば国際寡占企業がカルテルを形成して価格を釣り上げるために、輸出制限を行ったり、輸出国の生産者や輸出者あるいはその団体が、輸出商品の品質維持や不正取引の防止のために規制する(関口(1986)p.12)場合は、ここでのVERではない。しかし、「自主的」を文字どおりとれば、上述の二つのケースの方が本当の意味での輸出自主規制であって(Kent(1984) p.86)、VERという用語こそ誤用である。この点はVERの初期の研究でも論議されていて、バーグステン(Bergsten,1975)は、自主的という用語を括弧付きで(“Voluntary”)用いると断わっている。上述の意味での輸出制限を排除した上で、ガットなどがVERの数を計測する際には、正式な政府間協定(ERAやOMA)から、輸入国の政府が表面的には関与しないVER、そして価格監視や業界による輸出予報などまで含めている(例えば、Kostecki(1987))。したがってこの中には、国際繊維協定(MFA)なども含まれる。しかしVERの先駆的な研究の中で、小宮(1972)はMFAなど2国間あるいは国際的に強制された規制を自主規制と呼ぶのはおかしいと述べている。一般に法学者はこれらの総称としてVERではなく、ERAs(Export Restraint Arrangements)を使用する傾向がある(Jackson(1991))が、経済学者はVERという用語を好む傾向があるように思われる。
- (5) この問題が政治化する上で重要な役割を果たしたのが、UAW、特にフレーザー会長であったことを明らかにしたのは、ウィナム・蒲島(1982)の貢献である。同様の論点は、藤井(1982)にも見られる。

- (6) ウィナム・蒲島(1982) pp.131-2。
- (7) 『日米貿易報告』(第2次ジョーンズ報告) pp.56-7。
- (8) 日本側が拒否した2項目は、「直径3 cm以下の後部反射器の採用」と「時速100キロ以上の際の警報装置設置義務の廃止」で、いずれも安全上の理由である。池間(1981) p.47、表3。
- (9) 池間(1981) p.48。
- (10) 「これらの措置は将来の米国の輸出に採って重要な意味を持つかもしれない。われわれとしてはこの自由化が米国の自動車輸出の増加を助長することを期待しているが、近い将来日本に大量の自動車を輸出できるという見込みはなく、この自由化は短期的にわが国の貿易赤字を減らす上でもほとんど効果がないだろう。」(p.3)
- (11) このパラグラフの引用は、すべてウィナム・蒲島(1982) p.154。
- (12) 『通商白書 各論』(1988) p.755。
- (13) Gomez-Ibanez, Leone, and O'Connell (1983)、Dardis and Decker (1984)、Feenstra (1984) などがある。
- (14) 米自動車産業は1982年までは損失を計上していたが、1983年には53億ドルの大幅な利益がでた。時間当りの賃金も1979年には13.68ドルであったが、1983年には19.02ドル、84年には22.8ドルに上昇し(以上はHufbauer, Berliner and Elliott (1986) pp.255-6)、これはアメリカの大多数の労働者の賃金(10-14ドル)と比較され批判を浴びた(『日本経済新聞』1984/5/17)。
- (15) 『日本経済新聞』1985/3/3。
- (16) 『日本経済新聞』1985/3/29。
- (17) 佐竹(1994) pp.131-2。
- (18) 小宮(1988)は、次のような比喩を用いて、このような考え方を否定している。「(このような考えは)幼い子供が成長するときに、その身長が年々伸びることの「原因」は、脚の長さ、胴の長さ、頭の長さ等々が伸びることにある、と考えるようなものであるが、そういう考え方は間違いである。子供が成長し身長が伸び、体重が増える内的な原因があるから、脚も手も長くなり、胴も頭も伸び、身長も大きくなるのである」(p.301)。私もこの考え方が正しいと思う。第2次大戦後の日本で脚が身長に影響を与えた唯一の例は、石油ショックである。原油価格の高騰は石油の輸入額を大幅に増加し、全体の貿易収支の黒字幅を急速に小さく、経常収支の赤字に導いた。
- (19) 包括協議の論議の中で、米政府はしばしばアメリカの対日赤字の60%は自動車と部品貿易の赤字であると述べ、暗に日米の全体の貿易不均衡の原因が自動車貿易にあると示唆しているが、これは誤りである。同様に個別商品の貿易収支と市場の閉鎖性を関連することも誤りである。
- (20) 『日本経済新聞』1986/5/8。
- (21) 『日本経済新聞』1987/1/24。
- (22) 『日本経済新聞』1987/8/27。

- (23) JAMA Report, No.58。
- (24) 『日本経済新聞』1991/5/17。
- (25) 『日本経済新聞』1991/6/28。
- (26) 『日本経済新聞』1991/12/21。
- (27) 米国側の要求は、排気ガス検査、ヘッドレスト、サイドミラー、衝撃吸収舵取装置試験についての米国基準の受け入れ、熱害警告要件の排除、全面方向指示器の完全点滅機能の必要性排除などあり、6項目は技術レベルで解決した。日本側が明確に拒否したのは、熱害警告要件の排除だけで、残りは受け入れるか、国連欧州経済委員会自動車安全公害専門家会議に委ねるか、継続協議となった（伊東（1992）、（1995））。伊東は、日本の基準はECとほぼ同じであり、ヨーロッパに輸出している米国者についてはヨーロッパの基準に合わせているのに、日本にはアメリカの基準に合わせてよというのは不当だと批判している。
- (28) 『日本経済新聞』1991/3/27。
- (29) 畠山（1994）p.11。
- (30) 『日本経済新聞』1994/6/21。
- (31) *United States Information Service*（1995, April 27）
- (32) 『日本経済新聞』1994/6/11。
- (33) *United States Information Service*（1995, June 7）
- (34) 通商産業省、自動車課（1995）。
- (35) 『自動車・自動車部品貿易の実情』p.7。
- (36) *United States Information Service*（1995, June 7）。この数字もしばしばアメリカ側の資料に見られるが、通産省はこれは誤りで、1992年の通産省と米商務省の共同調査によれば、「2つ以上のブランドの自動車を扱うデュアル・ディーラーシップの割合は、米国で22%、日本で18%」という。アメリカの80%という数字は、「同じ自動車メーカーの名前の異なるブランドを扱うディーラーもデュアル・ディーラーとして扱っている」と指摘している。通商産業省自動車課（1995）。同様の指摘は、畠山（1995）p.15。
- (37) 自動車と自動車部品の対日赤字も、しばしば日本の自動車市場の閉鎖性の証拠としてあげられる。表4が示しているように、自動車貿易の不均衡拡大の要因は部品の赤字幅の増加である。1994年の赤字は1986年よりも42億ドル多いが、これは部品の赤字が68億ドル増加していることに原因がある。部品の赤字が拡大した理由は、日本への部品輸出（表3に示される）以上に日本からの部品輸入が増加したためである。そしてこれは日本企業の対米進出と密接な関係がある。アメリカの赤字の要因が日本の部品輸入の伸び悩みに原因があるのであれば、貿易赤字と閉鎖性を結び付けることは意味があるかもしれないが、一般には輸入シェアを見る方が直接的である。
- (38) 自動車の関税率は日本が乗用車も商用車（トラック）もゼロであるのに対し、アメリカは乗用車が2.5%、商用車が25%である（EUの場合、それぞれ10%と11ないし12%）。部品については、日本が0%に対し

て、アメリカは平均3～5%、EUは5～14%である。いずれも1994年4月。(日本自動車工業会「日本の自動車市場は閉鎖的か」)

(39) これは太田(1991)による。

(40) 例えば、Dertouzos et al. (1989)

(41) カンターUSTR代表の1994年1月26日の米国議会での証言 (United States Information Service, 1995, June 7)

(42) 橋本(1991) pp.307-8。

(43) 伊東(1989) pp.153-88.

(44) 『日本経済新聞』1995/6/27。

(45) Clinton (1995)。

(46) 通商産業省(1995)。

参 考 文 献

池間 誠(1980)「日米貿易摩擦—自動車の場合」『季刊現代経済』58.

伊東光晴(1989)『技術革命時代の日本』岩波書店。

_____ (1992)「日米市場開放の『愚』と『虚』」『エコノミスト』毎日新聞社。

_____ (1995)『21世紀の世界と日本』岩波書店。

太田房江(1991)「自動車メーカー部品会社と競争関係」経済教室『日本経済新聞』1991年10月16日。

小尾敏夫(1981)「米政府・議会の自動車救済策」『摩擦と再編の構図；ワールド・カーレポート80』教育社。

ギルバート・R. ウィナム・蒲島郁夫(1982)「自動車貿易紛争」L. M. デスラー・佐藤英夫編『日米経済紛争の解明』日本経済新聞社。

Clinton, Bill (1995) "U.S., Japan Auto Accord: A Victory for Both Nations," *USAI Wireless File*, EPF304.

Gomez-Ibanez, J.A., Leone, R.A., and S.A. O'Connell (1983) "Restricting Auto Imports: Does Anyone Win?" *Journal of Policy Analysis and Management*, 2(2), 196-219.

小宮隆太郎(1989)『現代日本経済』東京大学出版会。

_____ (1972)「輸出の自主規制」小島清・小宮隆太郎編『日本の非関税障壁』日本経済新聞社、248-61.

Kostecki, Michel (1987) "Export-Restraint Arrangements and Trade Liberalization," *The World Economy*, 10(4), 425-54.

佐竹正夫(1994)「市場開放をめぐる日米貿易交渉：概観」『国際文化論集』東北大学国際文化研究科、2, 117-38.

Jackson, John (1991) *The World Trading System*, Cambridge: The MIT Press.

Jones, Kent A. (1984) "The Political Economy of Voluntary Export Restraint Agreement," *Kyklos*, 37(1), 82-101.

関口末夫 (1986) 「輸出自主規制の経済分析」『成蹊大学論集』10.

Dardis, Rachel and Susan Decker (1984) "The Welfare Loss of the Voluntary Export Restraint for Japanese Automobiles," *The Journal of Consumer Affairs*, 18(1), 47-63.

Dertouzos et al. (1989) *Made in America*, Cambridge, Mass.: The MIT Press. (依田直也訳『Made in America』草思社、1990)

通商産業省 (1986) 『通商白書；各論』昭和61年版。

_____ 自動車課 (1995) 「自動車・自動車部品に関する日米交渉の成果について」。

Bergsten, C. Fred (1975) "On the Non-Equivalence of Import Quotas and "Voluntary" Export Restraints," C. F. Bergsten (ed.) *Toward a New World Trade Policy: The Maidenhead Papers*, Lexington, Mass.: D. C. Heath.

橋本 寿朗 (1989) 『日本経済論』ミネルヴァ書房。

Hufbauer, Gary C., Berliner, Diane T., and Kimberly A. Elliott (1986) *Trade Protection in the United States: 31 Case Studies*, Washington, DC: Institute for International Economics.

畠山 襄 (1994) 「日米貿易交渉と日本の対応」『貿易と関税』42(8), 10-15.

_____ (1995) 「日米自動車摩擦について」『貿易と関税』43(9), 10-20.

原田健一 (1995) 『米国自動車産業躍進の戦略』工業調査会。

Feenstra, Robert C. (1984) "Voluntary Export Restraint in U.S. Autos, 1980-81: Quality, Employment, and Welfare Effects," Robert E. Baldwin and Anne O. Krueger (eds.) *The Structure and Evolution of Recent U.S. Trade Policy*, Chicago, Mass.: The University of Chicago Press.

藤井 昇 (1985) 「自動車貿易摩擦の政治過程」『日米関係白書1985-86』日本評論社。

米国大使館広報・文化交流局『日米自動車・自動車部品協議』メディア参考資料、
パート(1)、パート(2)。

米国下院貿易小委員会 (1989) 『日米貿易報告』(第1次ジョーンズ報告) ハイライフ出版。

_____ (1980) 『日米貿易報告』(第2次ジョーンズ報告) 日本貿易振興会。

_____ (1981) 『日米貿易報告』(ギボンズ報告) 日本貿易振興会。

米国議会調査局 (1985) 「日米貿易関係報告書」『世界週報』12月17日。

日本自動車工業会『1995年度版日本の自動車工業』。

_____ 「日本の自動車市場は閉鎖的か」。

_____ 『JAMA Report』。

_____ 「自動車・自動車部品貿易の実情」1995年5月。

Lochmann, Micheal W. (1986) "The Japanese Voluntary Restraint on Automobile Exports: An Abandonment of the Free Trade Principles of the GATT and the Free Market Principles of United States Antitrust Laws" *Harvard Internatinal Law Journal*, 27, 99-157.

United States Information Service, Japan (1995) "Common Questions about The U. S. Position on Auto Issues," *Background Bulletin*, April 27.

_____ (1995) "Kantor: Japan Refuses to Address U. S. Concerns on Autos," *Background Bulletin*, June 7.

United Nations (1993) *World Economic Survey 1993*, New York.