
米国通商政策と世界経済

石川 城太

Ishikawa Jota

はじめに

トランプ政権が発足してから1年9ヵ月が経過した。世界経済がトランプ大統領に振り回されていると言っても過言ではない。トランプ政権の際立った特徴は、二国間の貿易赤字を「悪」と決めつける重商主義的な思考である。トランプ大統領は「われわれは金を奪われる豚の貯金箱だ」と述べ⁽¹⁾、米国がある国に対して貿易赤字を計上しているとすれば、それはその国における不公正な貿易慣行に起因し、米国の富と雇用を奪っているとみる。

以下、本稿でみるように、実際にトランプ政権の保護主義的政策のターゲットとなった国・地域は、日本も含め、米国が多額の貿易赤字を計上している国である（第1図を参照のこと）。しかも、米国との激しい貿易戦争に巻き込まれている中国については、貿易収支の赤字幅が最大であると同時に急速に増加してきた（第2図を参照のこと）。

トランプ政権の現在の通商政策の指針は、2018年2月28日に発表された「2018年貿易政策アジェンダ」にみることができる⁽²⁾。そこでは、(1)国家安全保障のサポート、(2)米国経済の強化、(3)よりよい貿易デール（取引）の交渉、(4)米国の通商関係法の積極的な執行、(5)多角的貿易体制の改革、の5項目が大きな指針として挙げられている⁽³⁾。本稿では、実際にとられた主な政策（通商拡大法232条および通商法301条に基づく）がこれらの指針とどのように関係するかを考察し、それらの政策の評価を行なう。

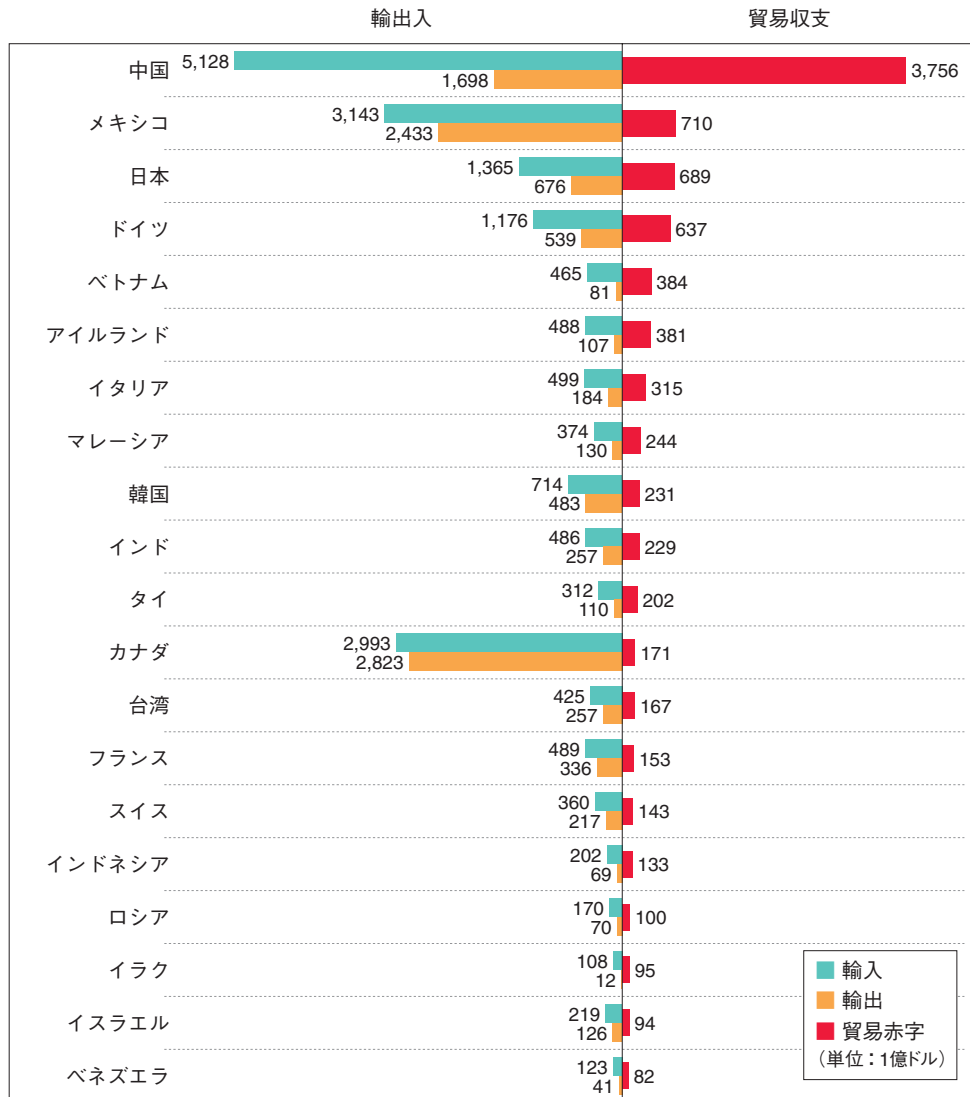
1 1962年通商拡大法232条に基づく貿易制限

(1) 経緯

米国の通商拡大法232条（以下、232条）では、安全保障上の脅威がある場合、貿易相手国・地域に対する制裁を認めている。米商務省は、鉄鋼とアルミニウムの輸入増について232条に基づき2017年4月に調査を開始し、輸入増によって国内産業が弱体化して防衛装備品の調達など安全保障上の脅威になっているとして、2018年1月にトランプ大統領に輸入制限を提案した。トランプ大統領は2018年3月1日に鉄鋼とアルミニウムの輸入制限導入を表明し、3月23日から鉄鋼・鉄鋼製品に25%、アルミニウム・アルミニウム製品に10%の追加関税を課した。

これらの関税への報復措置として中国は4月2日から、米国から輸入するワインや豚肉など128品目に最大25%の関税を上乗せした。ロシアはすぐに米国からの輸入品に対する報復

第1図 米国の財貿易赤字上位国(2017年)



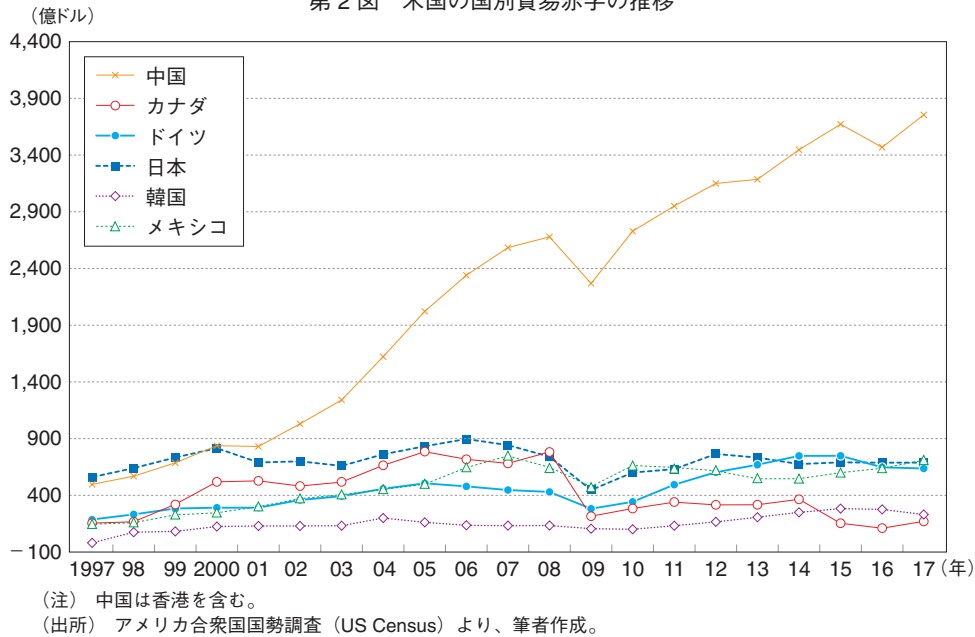
(注) 米国が2017年に財貿易赤字を計上した上位20カ国を並べた。中国は香港を含む。
 (出所) アメリカ合衆国国勢調査 (US Census) より、筆者作成。

措置を検討すると表明したが、実際に報復関税（最大で8760万ドル相当の米輸入品への関税）を表明したのは7月6日になってからである。トルコやインドもそれぞれ6月21日と8月4日に報復関税を発動した。日本は5月18日、対抗措置をとるという姿勢を世界貿易機関（WTO）に通知したものの、発動はしていない。

なお、カナダ、メキシコ、韓国、欧州連合（EU）、アルゼンチン、ブラジル、オーストラリアの7カ国・地域は追加関税の適用をとりあえず4月末まで猶予された。韓国はその期間内に、米国への鉄鋼輸出を過去3年間の7割に制限する輸出数量規制の導入と米韓自由貿易協定（FTA）の再交渉に合意することで追加関税の完全な適用除外となった⁽⁴⁾。ブラジルとアルゼンチンも同様な輸出数量規制を導入することで追加関税の恒久的適用除外となった⁽⁵⁾。

カナダ、メキシコ、EUに対しては、米国が鉄鋼とアルミニウム追加関税の対象から恒久的に外す条件として輸出数量規制の受け入れや通商交渉での譲歩を強く要求し、4月末までの

第2図 米国の国別貿易赤字の推移



追加関税適用猶予期間を5月末まで延長した。

このような状況のなか、トランプ大統領は2018年5月23日、スポーツ用多目的車 (SUV)、バン、小型トラックなどを含む自動車・同部品についても輸入急増が安全保障上の脅威になっていないか、商務省に232条に基づく調査に着手するように指示した。自動車・同部品に最大で25%の追加関税を導入する可能性を示唆することで、カナダ、メキシコ、EUに譲歩するようさらなる圧力をかけた。

しかし、カナダ、メキシコ、EUから5月末までに譲歩を引き出すことができず、米国は6月からこれらの国・地域にも鉄鋼とアルミニウムに追加関税を課した。それに対して、メキシコは6月5日から鉄鋼や豚肉など29億ドル相当の米輸入品に対して、カナダは7月1日から鉄鋼・アルミニウム・食品など166億カナダドル (124億ドル) 相当の米輸入品に対して、EUは6月22日からオートバイ「ハーレーダビッドソン」やバーボンウイスキーなど28億ユーロ (約32億ドル) 相当の米輸入品に対して報復関税を課した。さらに、EUは、WTOが米国の輸入制限をルール違反と認定した後に実施できる約36億ユーロ規模の輸入品リストもWTOへ通告した⁽⁶⁾。

トランプ大統領は、自動車への追加関税を各国との通商交渉の材料に使う方針を示し、自動車の米国生産の拡大や貿易障壁の削減に合意しない場合は追加関税を課すと改めて牽制した (『日本経済新聞』2018年7月2日)。そのような状況のなかEUは、自動車・同部品の追加関税が多大な損失を (特にドイツに) もたらすのを恐れて、トランプ大統領に輸入車関税を相互にゼロにすることを提案した。そして、7月25日にトランプ大統領とEUのユンケル欧州委員会委員長が、自動車を除く工業製品の関税撤廃を目指す通商協議を開始すること、協議中は相互に追加関税の発動を控えることで合意した⁽⁷⁾。

メキシコでは、7月1日の大統領選の結果、12月1日に大統領に就任することになったロペス・オブラドール氏が、トランプ大統領に北米自由貿易協定 (NAFTA) の再交渉を提案した。

それを受けて、ペニャ・ニエト現大統領が再交渉を急ぎ、8月27日には大筋合意に至った。合意内容には、自動車の関税をゼロとする条件として、原産地比率（現行62.5%）が75%以上であること（原産地条項）、時給16ドル以上の労働者による自動車部品の生産比率が40—45%以上であること（賃金条項）が含まれた⁽⁸⁾。また、232条に基づく自動車・同部品への追加関税を発動する場合も、乗用車240万台までと自動車部品1080億ドルまでは、その適用対象外とした。

メキシコとの大筋合意を受けて、カナダとの再交渉も加速した。乳製品などの貿易で大きな隔たりがあったものの、最終的には9月30日に妥結し、メキシコを含む3カ国が新貿易協定「米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA: United States – Mexico – Canada Agreement）」に合意した。USMCAでは、上記の原産地条項と賃金条項に加え、為替介入を含む競争的な通貨切り下げを自制する「為替条項」も導入された。

注目されていた232条に基づく自動車・同部品への追加関税については、もし追加関税が発動された場合、メキシコとカナダとも、ライトトラック（米国の自動車の分類で積載量1815kg未満）と年間260万台までの乗用車の関税賦課は対象外、自動車部品はメキシコからの輸入は年間1080億ドルまで、カナダからの輸入は324億ドルまでを対象外とした。他方、232条に基づく鉄鋼とアルミニウムへの追加関税に関しては、トランプ大統領はメキシコとカナダが数量割当などの手段で合意するまで関税を維持する考えを示している⁽⁹⁾。

米韓FTAについても、9月24日に改訂協定の署名に至った⁽¹⁰⁾。しかし、232条に基づく自動車・同部品への追加関税についての言及はなく、同関税をめぐる交渉内容は不明となっている⁽¹¹⁾。

(2) 評価と課題

232条の執行は、第4の方針「米国の通商関係法の積極的な執行」に基づく。そして、鉄鋼とアルミニウムや自動車・同部品への追加関税などを梃子とした貿易交渉は、第3の方針「よりよい貿易デールの交渉」に沿ったものである。トランプ大統領は、232条に基づく貿易制限をちらつかせる、あるいは実際に発動することでターゲットの国・地域を脅して交渉の場に引きずり出し、さらには大統領にとって都合のよい条件を引き出そうともくろんでいる。この戦略は、いまのところ、中国を除けば機能しているように思える。

WTO協定は一方的な輸入制限を禁じるが、安全保障が理由であれば「例外扱い」（関税貿易一般協定〔GATT〕第21条「安全保障のための例外」）できる。ただ、安易な乱用につながるため各国は適用を控えてきた。米国も過去において、232条に基づいて実際に輸入制限措置をとったのは5件のみである。直近の発動は、1982年のリビア産原油の禁輸措置である。

鉄鋼とアルミニウムの追加関税に関しては、当初適用対象外となった7カ国・地域からの米国の輸入量シェアは、鉄鋼が6割以上、アルミニウムが約5割にもなり、安全保障のための輸入制限という理由との整合性が問われる。このため、EUなど対抗措置をとった国・地域は、鉄鋼とアルミニウムの輸入制限をWTO違反とみなしたわけだが、WTOの紛争解決手続きを経ずに対抗措置をとると、その国自身がWTO協定違反に問われる可能性がある。実際、トランプ大統領は、EUなどが逆にWTO協定に違反していると反論している。しかし、対抗

措置をとった国・地域は、米国による鉄鋼とアルミニウムの輸入制限措置がセーフガード（緊急輸入制限）に基づくと解釈して対抗措置を発動したようだ⁽¹²⁾。セーフガードであれば、WTOで対抗措置が認められているからだ。しかし、今回の米国の輸入制限措置をセーフガードと解釈することは無理がある⁽¹³⁾。

鉄鋼をめぐる追加関税については、過去にも似たような事例があった。ジョージ・W・ブッシュ元米大統領が、輸入急増によって鉄鋼産業が重大な損害を受けているという理由で2002年3月に鉄鋼に最高30%の関税を課したのである。そのときにはWTOの紛争処理が素早く機能した。WTOは2003年11月に関税が協定違反との裁定を下して輸出国に対抗措置を認め、EUは米国からの輸入に22億ドル相当の報復関税を課すと警告した。それを受けて、ブッシュ元米大統領は2003年12月に関税を撤廃した。

ただ、最近、WTOの紛争処理機能が低下してきていることに注意が必要である。特に、米国が、WTOの紛争処理で裁判官の役割を果たしている上級委員会委員の欠員補充を阻止していることもあり、審査の遅れが著しい⁽¹⁴⁾。今回の輸入制限措置がWTOに訴えられたとしても、裁定が出るまでには相当時間がかかると予想され、トランプ政権中に決着しない可能性も十分ある。

また、鉄鋼とアルミニウムの追加関税の適用除外を受けるために韓国、アルゼンチン、ブラジルは、鉄鋼の輸出数量規制を導入した。これは明らかにWTO協定違反である。さらに、トランプ大統領は、自動車への高関税賦課という脅しを背景にUSMCAで、メキシコとカナダに乗用車と自動車部品の関税割当制を導入させた。現時点では、両国とも輸出数量はゼロ関税枠の範囲内であるが、乗用車と自動車部品の米国への輸出は増加傾向で、近い将来ゼロ関税枠を超えてしまうと予想されている。ゼロ関税枠を超える部分に25%の高関税が課せられるとすると、これは実質的には輸出数量規制と変わらないことになる。そして、実際に乗用車の輸出がゼロ関税枠を超えた場合に、どのメーカーの乗用車をゼロ関税で輸出できるのか、つまり割り当ての問題が生じる可能性がある。割り当てにおいては、米国以外のメーカーが不利な扱いを受けるかもしれない。

輸出自主規制の効果については、日本が1981—94年にとった対米乗用車輸出自主規制が参考になる。レーガン政権の要請によって、日本は1981年乗用車の輸出台数の上限を前年より22万台少ない168万台に制限した⁽¹⁵⁾。この結果、日米両国の自動車メーカーが利益を得、米国の消費者が大きな損失を被った。日本の自動車メーカーが利益を得た理由は、日本車の供給が減ったことで日本車の価格に上昇圧力が働いたことと、日本の自動車メーカーが輸出車種を利幅の大きな乗用車にシフトさせたことにある。米国際貿易委員会の試算によると、米消費者負担増は、1981年と1982年には軽微だったが、1983年に37億ドル、1984年に60億ドルだった（伊藤1992）。

米国の輸入制限に対して対抗措置がとられると、米国の生産者も損失を被りうる。ハーレーダビッドソンはEUの報復関税のため欧州輸出の生産拠点を米国内から国外へ移すと発表した。ハーレーダビッドソンによると、関税率が6%から31%に上がることで、米国からEUに輸出する際の平均費用が1台当たり約2200ドル上昇、年間の費用は9000万ドルから1億ド

ル上昇すると見積もっている⁽¹⁶⁾。また、次節で述べる中国の大豆輸入への報復関税によって、米国の中国向け大豆輸出量が前年度（2016年9月—17年8月）実績に比べ49—91%減り、米国経済への打撃は23億ドルになるとの試算もある⁽¹⁷⁾。

Francois et al. (2018b) は、米国の鉄鋼やアルミニウムへの追加関税と他国からの報復措置によって、GDPは年370億ドル（0.2%）減少すると見積もっている。特に、雇用については、鉄鋼やアルミニウム業界では増えるものの他業界では減るため、3年間で雇用の純減少は約40万人となり、鉄鋼やアルミニウム業界で1人の雇用を創出するために他業界で16人の雇用が失われることになる。そして、雇用喪失の68%が未熟練労働者であり、すべての州で雇用が純減すると試算している。

また、Francois et al. (2018a) は、米国で自動車・同部品に25%の追加関税が3年間課されると、米国と他国の雇用はそれぞれ15万7000人の純減と25万人の純減となり、3万ドルで米国に輸入されている自動車の価格は約21%高くなると見積もっている。

2 通商法301条に基づく貿易制限

(1) 経緯

1974年に制定された通商法301条（以下301条）では、外国による不公正な貿易慣行がある場合、大統領の判断で関税引き上げなどの制裁措置がとれる。米通商代表部（USTR）は、中国に対する知的財産権侵害・技術移転策などの調査を2017年8月18日に開始し、中国への技術移転を目的とした中国政府の規制・干渉や、先端技術・知的財産の取得を目的とした政府の支援などに対してクロの判定を出した。それに基づき、トランプ大統領は2018年3月22日に、500億ドル相当の輸入に対して25%の追加関税を課するという制裁を決定した。4月3日には、制裁対象リストの約1300品目を公表した。

それに対して中国は4月4日に、大豆・航空機・自動車など米国産品106品目500億ドル相当への追加関税措置を発表した。それとともに、習近平中国国家主席は、対外市場開放・輸入拡大・知的財産権保護の強化などに取り組む姿勢を表明した。

その後、米国はパブリックコメントを実施して一部の品目を除外し、7月6日に第1弾として自動車・磁気ディスクドライブ・液体ポンプ部品など818品目340億ドル相当の輸入に対して25%の追加関税を発動した。中国は同時刻に、対抗措置として、大豆・牛肉・豚肉・自動車など米国からの輸入545品目340億ドル相当に対して25%の追加関税を発動した。この対抗措置に対して、トランプ大統領は、2000億ドル相当の輸入に対して追加関税（第3弾）を導入すると発表した。中国もさらなる対抗措置をとることを表明した。

米国は、8月23日には、第2弾としてプラスチック・半導体・鉄道車両・部品・トラクターなど中国からの279品目160億ドル相当の輸入に対して25%の追加関税を発動した。中国も報復措置として乗用車・古紙など333品目160億ドル相当の米国からの輸入に対して25%の追加関税を即時に発動した。

さらに、米国は9月24日に第3弾として5745品目2000億ドル相当の中国からの輸入に対して追加関税を課した。関税率は2018年末までは10%、2019年以降は25%に設定された。これ

によって、米国の中国からの輸入額の約半分に関税が賦課されることになった。トランプ大統領は、中国政府が譲歩しなければ、残りの対中輸入に関税を賦課すると発言している。中国は、液化天然ガスなど米国原産の輸入品 600 億ドル相当に対して、追加関税を課した。

(2) 評価と課題

301 条に基づく貿易制限は、第 4 の方針「米国の通商関係法の積極的な執行」に沿ったものだが、中国が対抗措置をとったことで、その後貿易戦争の様相を呈している。そもそも、301 条は 1980 年代の日米貿易摩擦で乱用された。1998 年に EU や日本が撤廃を求めて WTO に提訴したが、紛争処理小委員会（パネル）は「協定違反とは言えない」との裁定を下した。ただし、WTO に違反しないかたちで運用されることが前提とされている。つまり、二国間協議を経ても問題が解決しなかった場合のみ、貿易制限措置が認められた。

301 条に基づく中国に対する制裁は、もちろん中国の技術移転強要や知的財産権保護に対する米国の不満もあるが、習近平国家主席が掲げる「中国製造 2025」に対する米国の強い反発があると思われる。中国製造 2025 は、2015 年 5 月に発表された産業政策で、次世代情報技術・ロボット・新エネルギー自動車など 10 の重点分野を設定し、製造業の高度化を目指す計画である。2025 年までに世界の製造強国への仲間入り、2035 年までに製造強国の中位レベルに到達、そして建国 100 年を迎える 2049 年までに製造強国のトップグループ入りを目指している。そのために、中国政府は、補助金、金融支援、政府調達での優遇措置などを講じるようだ⁽¹⁸⁾。

米国にとっては多額の補助金、金融支援などによって先端技術の育成を図るのは不公正と映るし、そのような手段で自分たちの最先端技術におけるトップの地位を中国が脅かすのを黙認できないということになる。だからと言って、「中華民族の偉大なる復興」をもくろむ習近平国家主席が中国製造 2025 を撤回するとは到底思えない。つまり、習近平国家主席は、「アメリカファースト」を唱えるトランプ大統領と真っ向から対峙することになる。このことは、米中の貿易戦争が簡単には終息しないことを意味する⁽¹⁹⁾。

米中間の貿易戦争は、当事国に悪影響を与えるが⁽²⁰⁾、その他の国々にもさまざまな影響を及ぼす。まず、輸入制限の対象品目が多いのでグローバルなサプライチェーンに影響が及ぶ可能性が高く、米中以外の国々も悪影響を受ける。また、貿易戦争によって米中の所得が減少すれば、他国からの輸入も減ることになって、それらの国の所得も減少することになる。さらに、金融市場も影響を受ける。株価や為替レートに影響を与え、世界中に影響が拡散することになる。特に、資本の移動は財の移動と比べて非常に早いので、金融市場を通じた影響のほうが早く現われる。

他方で、他国によい影響を及ぼす可能性もある。中国は 2018 年 4 月に証券・保険業務や自動車製造において外資の過半出資を認め、7 月に 1449 品目の関税引き下げを行ない、さらに 11 月から 1585 品目の関税を引き下げることが発表された。たとえば、中国の自動車関税は、7 月から 10% ポイント下がって 15% となった。他方、米国からの輸入に対しては、7 月 6 日に 40% に引き上げられた⁽²¹⁾。このような大規模な関税引き下げは、中国が自由貿易にコミットしているという意思表示であるとともに米国以外からの輸入品価格を下げることで、貿

易戦争が中国国内企業や消費者に与える損失を軽減させる思惑もある。

3 日本をめぐる攻防

トランプ大統領は、年間約700億ドルの対日貿易赤字に不満をもっており、これは不公正な貿易慣行から生じていると考える。また、日本は為替を操作して通貨安に誘導することで輸出を促進していると批判している。特に問題視しているのが、自動車関連の貿易の不均衡と日本の農業保護である。トランプ大統領は、日本車が米国でよく売れているのに対し、米国車が日本であまり売れていないのは、車の環境性能や安全基準など日本の非関税障壁のせいだと考えている。また、牛肉など農産物の日本への輸出増加に意欲を示している。これらのことを日米二国間で交渉し、米国に有利な（あるいはトランプ大統領に都合の良い）デールに持ち込みたいというのが基本的スタンスである。

日本は鉄鋼とアルミニウムの追加関税の適用除外国とならなかったが、その理由は米国の対日貿易赤字が巨額なことにあると思われる。2016年の日本の鉄鋼輸出額は年間約2.8兆円で、うち対米輸出が占める割合は約6.7%である。日本企業しか製造していない製品もあり、その輸入はあまり減らないと考えられる。したがって米国市場に限れば影響はそれほど大きくないかもしれない。

しかし、もし自動車と同部品への追加関税を米国が課すとすると、輸出額が大きいため、日本にとってその影響は計り知れないものとなる。2017年のデータによると、日本の自動車の生産量は969万台で、うち174万台（4兆4000億円）が米国に輸出されている⁽²²⁾。また、日系メーカーは、カナダから77万台、メキシコから69万台を米国に輸出している。米国の自動車の生産量は1119万台で、うち377万台を日系メーカーが生産している。自動車部品は、9400億円が日本から米国に輸出されている。したがって、自動車と同部品だけで約500億ドルの輸出額、つまり対米輸出額の40%弱になる。

安倍晋三首相とトランプ大統領は2018年4月の日米首脳会談の際に、新たな日米貿易協議（FFR: “free, fair and reciprocal” trade talks）を設置することで合意した。8月9—10日に第1回FFRが開催されたが、米国の環太平洋パートナーシップ（TPP）への復帰を求める日本に対し、米国は日米二国間FTAにこだわる姿勢をみせた。しかし、日本政府は自動車・同部品の強引な関税引き上げを懸念し、9月26日の日米首脳会談で「日米物品貿易協定（TAG: United States – Japan Trade Agreement on Goods）」の締結に向けた交渉開始で合意した。自動車・同部品に対する追加関税は一時棚上げとし、米国内で必要な手続きが終了した後に、まず自動車や農産品などの市場アクセスについて交渉することになった。また、サービスや他の貿易・投資分野についても交渉するとしている。日本政府はTAGがFTAと異なると説明しているが、米国側はFTAとみなしているようだ⁽²³⁾。

共同声明には、日本の農林水産物の市場開放が過去の日本の経済連携協定の水準を上回ることはないこと、自動車の市場アクセスについては米国自動車産業の生産と雇用を増やすようにすることが明記された。しかし、ムニューシン米財務長官は10月13日に、USMCAでの為替条項を念頭に通貨安誘導を封じる為替条項を日本にも求める考えを明らかにするなど、

日本に圧力をかけ始めている⁽²⁴⁾。

むすび

トランプ大統領の通商政策の根本には、「黒字は善、赤字は悪」といった考えがある。そもそも国全体としての貿易収支や経常収支の黒字・赤字を議論することは意味があっても、二国間に関して議論することは、経済学的にはナンセンスだ。「貿易赤字は損失」という誤った考えで世論を誘導しつつ二国間交渉に強引に持ち込もうとするやり方は問題である。百歩譲って、二国間の貿易収支不均衡を問題にするとしても、どこで付加価値が生じたかを示す付加価値ベースで貿易収支を考えないと、まったく誤った議論になる。Johnson (2014) によると、付加価値ベースでみると米国の対中赤字は23%縮小する。たとえば、「中国商務省の報告書によると、約650ドルのiPhone1台を売っても中国には計8.5ドルしか落ちない」(『日本経済新聞』7月3日)のである。

トランプ大統領の強引な通商政策は、世界経済に不確実性をもたらしている。今までほとんど利用したことがない232条や利用を控えていた301条を用いたことで、米中間での貿易戦争が始まり、高関税をちらつかせた交渉によって保護主義的な政策が韓国、メキシコ、カナダなどで導入された。通商協議が一時的にストップしているEUや日本も今後の協議の行方は予断を許さない。米中間貿易戦争も今後どのような展開となるのかまったく予測できない。また、今までトランプ大統領の通商政策にあまり巻き込まれてこなかった対米貿易収支黒字国(たとえば、ベトナム、マレーシア、タイ、台湾、インドネシアなど)も、今後トランプ大統領のディールの標的となる可能性がある。さらに、二国間協定を選好するトランプ大統領がWTOから脱退する可能性すらも否定できない。このような不確実性の高まりは、投資家のマインドを冷やして投資を減少させ、世界経済の成長が失速する可能性がある。

本稿で詳しくみた通商政策は、「2018年貿易政策アジェンダ」の方針のうち、第3の方針「よりよい貿易ディールの交渉」と第4の方針「米国の通商関係法の積極的な執行」に沿ったものだった。ここで、第2の方針「米国経済の強化」と第5の方針「多角的貿易体制の改革」に沿った政策についても若干触れたい。「米国経済の強化」としては、税制改革や規制撤廃などを通じた米国企業の国際競争力強化がある。2017年12月に成立した「税制改革法」によって連邦法人税率は35%から21%に引き下げられた。また、減価償却に関する優遇や租税回避への対応策などがとられた。「多角的貿易体制の改革」については、WTOの重要性を評価するものの米国の利益を十分に反映したものになっていないとの認識のもとに課題に取り組むとしていた。具体的な動きとしては、9月25日に開催された日米欧3極貿易相会合で、中国を意識した補助金の規律強化(補助金の通報ルール厳格化)に関する共同提案をWTOに提出することで合意した。

ほとんどの知識人は、トランプ大統領の政策に疑問を呈しているが、全否定というわけではない。たとえば、ケネス・ロゴフ＝ハーバード大学教授は「トランプ政権の政策は多くが狂気じみているが、すべて間違いではない。所得税の減税は疑問だが、法人税の簡素化は大きな進歩だ。規制緩和や企業寄りの政策も一定の評価は必要だろう」(『日本経済新聞』7月10

日)と述べている。また、パ斯卡ル・ラミー前WTO事務局長は「国際貿易のシステムやルールには、確かに改善の余地がある。トランプ米大統領の主張がすべて間違っているわけではない。米国の批判を改革の好機と捉えてもいいだろう。だがグローバル化の否定は大きな代償を伴う。……中国の国家資本主義は、米欧の自由資本主義と全く違う。中国経済のかなりの部分が国の統制下に置かれ、公正な貿易にもほど遠い。しかし日米欧が補助金や政府調達などの見直しを強く迫ってこなかったのも事実だ」(『日本経済新聞』10月5日)と述べている。

ただ、米国以外の国も含め、WTOのルールを無視した行動やWTOの機能を阻害するような行動は慎むべきである。また、米国がWTOから脱退しないような努力をするべきである。WTOの機能が低下しているとは言え、WTOが世界の通商政策の唯一のアンカーであり、もしWTO体制が崩壊してしまうようなことになれば、世界は通商政策の規律を失い、最終的に世界経済が払わなくてはならない代償は極めて大きなものとなるだろう。(10月15日脱稿)

- (1) <<https://www.theguardian.com/world/2018/jun/09/donald-trump-at-g7-us-is-not-a-piggy-bank-to-be-robbed>>.
- (2) <<https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Reports/2018/AR/2018%20Annual%20Report%20I.pdf>>.
- (3) 2017年3月1日に発表された「2017年貿易政策アジェンダ」では、(1)通商政策における米国の国家主権の優先、(2)米通商法の厳格な執行、(3)外国市場開放のためのレバレッジの活用、(4)新たなよりよい貿易ディールの交渉、の4項目が挙げられていた。
- (4) 他に、韓国製ピックアップトラックに対する25%の関税撤廃時期を20年延長して2041年1月1日とする、韓国は米国の自動車安全基準を満たした車両を各メーカー年間5万台(現行は2.5万台)まで韓国の安全基準を満たしたものとみなす、などが合意事項に含まれる。
- (5) オーストラリアも追加関税の恒久的な適用除外となったが、輸出数量規制は導入していない。そもそもアルゼンチン、ブラジル、オーストラリアは対米貿易収支が赤字なので、輸入制限を免れたと言われている(たとえば、『日本経済新聞』2018年3月28日)。アルゼンチン、ブラジル、オーストラリアの対米貿易赤字は、それぞれ48億ドル、78億ドル、145億ドル(いずれも2017年)である。
- (6) 結局、中国、ロシア、インド、トルコ、メキシコ・カナダ、EUの7カ国・地域が、鉄鋼・アルミニウムの追加関税に対する報復関税を表明し、対象となる米国からの輸入額は、最大300億ドル(3.3兆円)を超えた(『日本経済新聞』2018年7月1日)。
- (7) これに基づき、9月10日に初の閣僚級交渉がブリュッセルで開催された。
- (8) メキシコの自動車産業の時給は7ドル程度である(『日本経済新聞』2018年8月29日)。
- (9) <<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/10/5636a9a04c638d70.html>>.
- (10) 米国はFTAの条文とは別に為替条項で合意したと述べているが、韓国は否定している(『日本経済新聞』2018年9月27日)。
- (11) <<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/09/9329839a5571edc5.html>>.
- (12) 『日本経済新聞』2018年6月31日。
- (13) 川瀬(2018)も参照のこと。
- (14) すでに上級委員会委員7名の定数のうち4名の欠員が生じている。このまま任命や再任の拒否が続けば2019年12月に委員は1人まで減ることになる。1つの案件を3名の委員で担当するので、新たな案件には残った3名の委員(インド、米国、中国出身)が常に担当することになるが、委員は自身と利害関係がある紛争にはかかわれない。
- (15) その後、1984年には上限を185万台、1985年には230万台とした。しかし、米国での現地生産が増加したこともあり、1987年には輸出は221万台にとどまった。
- (16) <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/793952/000079395218000038/a8-kitem701tariffdisclosur.htm>>.

- (17) 『日本経済新聞』2018年7月7日。
- (18) たとえば、「中央・地方政府による半導体産業の支援基金は計1500億ドル（約16兆5000億円）に上るとの調査もある」『日本経済新聞』2018年7月2日。
- (19) 米国は、8月13日に「2018年外国投資リスク審査現代化法（FIRRMA）」を成立させることで対米外国投資委員会（CFIUS）の権限を強化し、中国の対米投資を制限しようとする姿勢もみせている。
- (20) Francois and Baughman（2018）は、米中貿易戦争の米国への影響を3つのシナリオを想定して推定し、いずれも米国経済と雇用に大きな負の影響が及ぶことを示している。
- (21) 『日本経済新聞』（2018年8月4日）によると、自動車関税の変更によって、中国で販売する高級車レクサスをすべて日本から輸出しているトヨタは販売が増えたが、高級車の一部を米国から中国に輸出している日産や本田は恩恵を得られなかった可能性もある。
- (22) 『日本経済新聞』2018年9月16日。
- (23) たとえば、〈<https://www.apnews.com/386aeb73a3e24dc4b1e83af4f87572cc>〉を参照のこと。
- (24) 『日本経済新聞』10月13日。

■参考文献

- Francois, J. and L. M. Baughman (2018) “Tariffs on Imports from China: The Estimated Impacts on the U.S. Economy,” Prepared for Consumer Technology Association and National Retail Federation, The Trade Partnership <<https://tradepartnership.com/wp-content/uploads/2018/04/China-301-Tariffs-FINAL.pdf>>.
- Francois, J., L. M. Baughman and D. Anthony (2018a) “An Accident Waiting to Happen? The Estimated Impacts of Tariffs on Motor Vehicles and Parts,” Policy Brief, May 29, 2018, The Trade Partnership <https://tradepartnership.com/wp-content/uploads/2018/05/232_Auto_PolicyPaperFINAL.pdf>.
- Francois, J., L. M. Baughman and D. Anthony (2018b) “Round 3: ‘Trade Discussion’ or ‘Trade War’? The Estimated Impacts of Tariffs on Steel and Aluminum,” Policy Brief, June 5, 2018, The Trade Partnership <<https://tradepartnership.com/wp-content/uploads/2018/06/232RetaliationPolicyBriefJune5.pdf>>.
- Johnson, R. C. (2014) “Five facts about value-added exports and implications for macroeconomics and trade research,” *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 28, pp. 119–142.
- 伊藤元（1992）「対米乗用車輸出自主規制」、行天豊雄・黒田真編『日米経済問題100のキーワード』、有斐閣。
- 川瀬剛志（2018）「鉄鋼・アルミニウム輸入に対する米国1962年通商拡大法232条の発動——WTO体制による法の支配を揺るがす安全保障例外の濫用と報復の応酬」『RIETI Special Report』95号、経済産業研究所 <https://www.rieti.go.jp/jp/special/special_report/095.html>。