

日米自動車交渉の問題点

宮崎 孝

一九九三年七月の日米首脳会談の結果新たな日米貿易問題交渉の場として創設されたいわゆる包括協議 (Talks within the Japan-U. S. Framework for a New Economic Partnership) の一環として始められた日米自動車交渉は、米国の日本メーカーによる部品購入積み増し要求が、最後の難関となり長引いたが、九五年六月二十八日、米国が課した対日制裁発動の期限ぎりぎりの時点で妥結にこぎ着け、米国は日本製高級車に対する、最大限五九億ドルに相当する百分の懲罰関税の賦課をとりやめた。妥結の糸口となったのは、日本側自動車メーカーが発表した在米工場での生産拡大計画で、米国側はこれに基いて算出した日本メーカーの米国部品買付け見通しを、日本政府との共同発表に盛り込むことにより対日要求が通ったとして、制裁の発動を取り止めたものである。他方日本政府は米国側の見通しに日本政府は関与しないこと、及び民間の計画は市況によってその達成が影響を受けうるものであり、また (通商法三〇一条等の) 貿易の是正に関する法律の対象でないことを、文書で確認・明記 (六月二十八日公表された自動車及び同部品に関する橋本通産大臣及びカンター通商代表の共同発表) することに成功した。日本政府は、米国の一方的な制裁発動をWTO協定違反とする訴えを、取り下げた。日米のみならずEUその他の諸国では、日米の衝突が避けら

れたとして、安堵感が表明され、ことに高級車の対米輸出で収益を上げている日本のメーカーや、破産の淵に追いやられたとして街頭デモまで行なった米国の日本車ディーラーには、喜色が見られた。日米にとって経済的に極めて重要な自動車分野における紛争が一応の妥結を見たことは、それなりに評価されるべきであろう。しかし今回の決着には後述のような問題点が残っており、その後のコダック社のフジ・フィルムの不公正取引を理由とする通商法三〇一条提訴の動きもあり、日米紛争の種は尽きていない。

以下に、日米自動車問題の経済面・法律面を概観した上、六月二十八日の日米共同発表やその後八月二三日に締結された「諸措置」に聞する書簡交換の評価を含め、日米の対応を分析することとしたい。

一、自動車産業の重さ

主要先進工業国における自動車産業の比重の大きさはよく知られている。ことに米国はフランス、ドイツとともに自動車の発祥地と云つてもよい自動車先進国であり、伝統的に自動車産業の地位が高く、三大メーカー（ビッグ3）や自動車労組（UAW）の政治力も強い。米国は早い時期に「車社会」となり、米国人は自動車に関する限り、「情念の世界」にある、といわれる。自動車の後発生産国に属する日本も、一九八〇年には、生産台数では米国を抜いて世界一の座につき、九四年に米国がこの座を奪回するまでこれを維持した（九四年の米国の生産は一二二五万台に達し、日本の一〇五五万台を追い越したが、これには日本メーカーの米国における生産が二一六万台に達したことが大きく寄与している⁽¹⁾⁽²⁾）。

近年、日本の自動車産業が国家経済に占める比重は米国と較べても大きく、GDP(九二年)の九%(米国三・六%)、製造業生産額(九二年)の一三・四%(米国六・九%、但し九一年)、雇用(九二年)の七・三%、八十一万人(米国四・五%、八十一万人)に上る。かつては鉄鋼、電機等他の業界の首脳が選任されがちであった経団連の会長に、今やトヨタ自動車の会長が就任していることは、日本における自動車産業の重要性を遅まきながら反映していると云える。

日本の対外貿易は第二次大戦後赤字を続け、その結果生じた外貨不足は必要物資等の輸入を妨げたため、「経済成長の天井」を構成した。しかし、日本の高度成長・生産性の向上・製品の品質改善・産業構造の高度化に伴い、一九六〇年代中ばから日本の貿易収支は黒字に転じた。七〇年代以降自動車を中心とする耐久消費財、八〇年代からは資本財・中間財の輸出が伸びたことが主因となって、日本の貿易黒字は巨大化し、ことに米国・ECとの貿易摩擦を悪化させた。

米国の対日貿易赤字は九四年に六三〇億ドルに達したが、米国側は日米自動車貿易における日本側の黒字が日本の対米黒字全体の六割に達することを指摘して、その是正の必要性を強調して来た。貿易黒字に占める自動車貿易黒字の比重は、分母である対米貿易黒字総額が小さくなればなるほど大きくなるものであり、かつては一四〇%にも達したことがある。また貿易不均衡自体は米国の対外支払能力や失業率とは関係がないため、これを問題視することは経済的に根拠を欠く。しかし、こうした米国側の論理が、ことに米国内で対日自動車貿易問題を政治化しがちであったことは、否めない。

二、自動車問題の経緯

日本の乗用自動車の輸出は、一九六〇年には僅か七千台であったが、七〇年には七三万台、七五年一八三万台、八〇年三九五万台、八五年四四五万台、九〇年四四三万台と伸び続けた³⁾が、九〇年以降円高と海外生産増加を反映して減少へ向かった。八六年には、自動車は日本の輸出の二五%を占めるに至ったが、その後比重は下った。日本の自動車の国際競争力の向上とともに、日本は六五年に自動車の輸入の自由化に踏み切り、その十年後、七五年には自動車に対する関税を撤廃するに至った。この間西欧では、イタリア、スペイン、ポルトガルは一九六〇年代から日本等貿易後発国からの輸入に差別的な数量制限を課し、英・独・仏・ベネルックス等は日本側に政府レベル・民間レベルでの輸出自主規制を求め、さらにフランスは一九八五年に一方的に日本車の輸入を市場の三%に抑える措置をとった。米国の自動車産業は、七九年の石油危機に際して、「ガソリンが飲み車」(gas guzzler)と呼ばれる従来的大型車(八気筒、四・五千CCエンジン)からガソリン消費の少ない小型車への移行を怠ったことが主因となり、売行不振に陥った。折からの不況もあって、日本からの燃費にすぐれた小型車の輸入急増に脅威を感じたフォードと全米自動車労組(UAW)は、八〇年に通商法二〇一条に基く保護措置(セーフガード)としての輸入制限で、グローバルに適用する限り、ガット適法)を求めたが、輸入が国内産業に重大な損害を与えるか否かを判定する権限を有する米国際貿易委員会(ITC)が日本車の輸入と米自動車業界の苦境との間に因果関係を認めなかったため、政府の保護措置を受けられなくなった。そこで政府はブロック通商代表を日本へ送るなどの対日働きかけを通じて、八一年以降日本

側の自動車の対米輸出に関する自主規制を取り付けた。⁽⁵⁾

ビッグ3は日本側の自主規制を奇貨として販売価格を引き上げ、八〇年代に巨額の収益を上げたが、日本側業界も米国での販売価格の高騰傾向のおかげで高収益を得た。日本メーカーは他方で米国側の保護主義的な輸入制限の傾向に対処するため、早くも七八年にはホンダ、八〇年日産、八五年以降は、マツダ、三菱、トヨタ、富士重工(すばる)およびいすゞが米国に工場を設立した。これらの工場は現地部品の調達を増やし、座席、シートベルト、タイヤ、ワイヤーハーネスを初めとして米国産部品の買付け・着装を進めた。日本における下請部品メーカーの多くも日本メーカーに追隨して、米国に工場を開設した。八五年春、通産省は対米輸出規制枠を前年度の一八五万台から二四%増の二五〇万台に引き上げる旨発表したところ、連邦議会は業界(ビッグ3)と共に激しく反発し、日本は度重なる交渉にもかかわらず、競争力ある米国製品を締め出しており、円安を利用して大巾な貿易黒字を続け米国に何十万人の失業者をつくり出しているにもかかわらず、自動車の対米輸出枠を拡大した、旨非難する決議を採択した。⁽⁶⁾これは、日本の輸出規制の形をとった米国の対日輸入制限のガット適合性に配慮しない、日本車の輸出増加に反対する一方的な意思の表明(対日通告^{メッセジ})であった。日本の政府・業界は、ことに全会一致の上院反日決議にショックを受けて、対米輸入の一層の促進と対米製造業直接投資(工場進出)による現地生産を拡大・強化することとなり、八〇年代後半には既進出のホンダ、日産に加えてトヨタ等五社が現地生産に踏み切ることになる。

八五年九月二二日のプラザ合意以降の円高は、日本から輸出される自動車の価格競争力を殺^たいだたため、日本メーカーによる現地生産化は経済計算上も有利となり、その結果現地生産と米国産部品の調達は促進された。他方ドル安が米国の価格競争力を強め、日本車による市場占有率の拡大に歯止めがかかった間に米国メーカーは日本式生産方法(T

QC、SME D、「改善」、カンバン方式、日本的労務管理等)の取入れ、新車開発の活発化、部品数の削減、組立工程の簡素化、新車開発期間の短縮等新しい生産技術の開発を進め、かなりの成果を上げたため、九三年クリントン政権誕生前後には「米国車の復権」、「日本車の凋落」がマスコミ(ことにニューズ・ウィーク等米国の週刊紙)で喧伝されるようになった。

確かに昨今の米国車に乗って見ると、その性能の改善が著しいことがわかる。しかしながら、米国車における故障発生率は日本車に比して依然高いものがあり、米国の内外において、米国車の声価が確立したとは云えない。米国における日本車(直接輸入)のシェアは一四・三%(九三年)と高く(日本車以外の輸入車中フォルクス・ワーゲンが第二位を占めるが、市場占有率は僅か〇・七%にすぎない)。日本メーカーの現地生産車を加えた日本車メーカーの市場占有率は二九・一%に達する。また第三国市場における日本車のしばしば圧倒的なシェア、米国車の小さなシェアを見ると、日本車の世界市場における優位は、その輸出台数の減少にかかわらず、崩れているとは思われない。米国の消費者情報誌の自動車品の品質による格付けにおいても、日本車は依然上位を占めている。日米車を乗り較べると、米国車の質は向上したが、その間日本車も更に改善を見たことがわかる。

しかしながら、「米国車復権」のマスコミ報道と軌を一にして米国メーカーの対日輸出攻勢が始まり、九二年一月の大統領選挙を前にして行政府も九二年一月のブッシュ大統領訪日を機に、米国の自動車業界を代弁するように、米国車・同部品の購入を日本側に迫るようになった。日本側業界は当時通産省の強い要請を受けて、九四年度には一九〇億ドルに達する部品を買付けるとの、いわゆるボランタリ・プランを呈示した。

九三年七月一日の宮沢・クリントン共同声明に始まった包括協議でも、自動車問題は重要な地位を占めた。包括

協議が日米間の貿易不均衡の「中期における意味ある削減」を目標として掲げている以上、米国の対日貿易赤字の六割に相当する自動車貿易における日本側黒字は、政治的に当然最大の争点とされた。九三年七月の日米共同声明では、協議の対象は政府の権限（ガヴァメント・リーチ）内に限るとの合意がなされたが、米国側はこれを無視するかのようになり、完成車について日本メーカーの販売網を外国車に開放することおよび外国部品の買増しを迫ったため、日米自動車交渉は難航した。日本側は米国側の米国車・同部品の買付け積増し要求を政府間の包括協議の枠外の問題としたが、少なくとも米国側が貿易障壁となっていると主張する車検等自動車整備における規制緩和について、政府間の交渉に応じる態度を示した。しかし米国側は部品買付け積み増しに固執したため、交渉は九五年五月五日に至って決裂し、米国政府は五月一〇日、日本側が六月二八日までに米国の要求に応じない場合には、通商法三〇一条に基き対日制裁を加える方針を発表し、五月一六日には日本から輸入される一三種の高級車（輸入額五九億ドル）を列記した制裁候補品目リストを発表し、最終的に決定される制裁対象車に百分の高関税を課する旨明らかにした。米国側が通商法三〇一条の手続により日本に対し輸入制限措置をとる決定を行ったのは、一九八七年、前年結ばれた日米半導体協定違反を理由とするカラーTV受信機、卓上電算機、電動ドリルの三品目に対する百分の懲罰関税を賦課して以来のことである。一九七四年現行の「三〇一条」が制定されて以来三回目である。

日本側は政府業界ともに、米国の動きは、一方措置を禁ずるWTO協定（ことに紛争処理協定）に反するとし、日本政府はWTO協定の定める二国間協議の手順を一応踏んだ上（もったもみ）も米国側が、未だ「三〇一条」措置は発動していないので関係国協議を行うのは時期尚早としたため、日米はこの協議で実質的な話し合いを行わなかった模様、五月一六日米国の候補品目リスト公表後は直ちに（五月一七日）WTOに米国を提訴した。他方、日本側は、OEC

D閣僚会議の場や欧米マスコミ等おける日本の立場の説明に力を入れたが、ことにOECDの場では、米国外の大方の国は米国の管理貿易と一方主義を非難し、欧米のマスコミも米国のやり方を批判した。米国の三〇一条適用に対しては行政府、ビッグ3の一致した団結と政界の超党派的支持が見られたが、EU、カナダ、オーストラリア、アジア諸国等世界の多くの国において強い非難と批判が行われた。ことに米国のWTO実施法が、いわゆるスリー・ストライク・ルールを折り込んで、WTOが米国に不利な裁定を三回行ったときは、米連邦議会は大統領に対してWTOからの脱退を勧告できるとしたことも、一種の圧力となつて、レナト・ルジェロWTO事務総長等国際貿易関係者の間には、二大貿易国の激突を裁くことは発足早々のWTOにとつて荷が重すぎるとして、WTO手続よりは日米二国間における友好的な問題解決を选好・勧告する向きも見られた。米国内でもマスコミには米国の一方措置に対する批判があり、また米国外専門家の間では、WTOの場で争つては米国は勝算を欠くとの意見が支配的であつた。行政政府には日米交渉の従来の経験から日本側は最後には米国の圧力に屈するとの見方が強く、日本側が日米衝突を避けたため「政治的解決」(つまり日本側の妥協)を選択することを待望する声が聞かれた。また、米国内には、政府の徹底した対日強硬策は、日米安保体制に悪影響を与えるおそれがあり、米国の世界戦略上の利益に反するのみならず、基本的には米日の友好と協調を求める米国内論にかんがみ、大統領選等の戦挙戦略上不利であるとの判断も見られた。日本側においても、業界を中心に日米の衝突とそれに伴う経済的損失を避けたいとの意向があり、主管官庁である通産省でも、米国内の制裁措置を回避する方策を探る動きが出た。通産省は、米国内の執拗な数値目標まがいの客観基準や買付け目標設定の要求を断ち切るためには、WTOの場で法律的に黒白をつける必要があり、また米国の三〇一条による一方措置がWTO協定に違反する点については日本は勝訴する、との確信を有していた模様である。しかし、

WTOでの紛争処理に関しては、見通しの立たない不透明な部分（例えば輸入国側の一方措置による損害の補償についてWTO協定には規定されていない）がある一方、敗戦国日本を盛り立ててくれた米国に対する恩義と友情を重んずる有力通産省OBの意向もあり、通産省もWTO提訴の一方で日米の妥協点を探る和戦両様の作戦に転じ、日本メーカーの在米工場での部品調達の拡大見込みを鍵とする落し所作りが行われた。日米はいろいろなルート（例えば豊田トヨタ自動車会長とモンデール大使の会談）を通じて接触を重ね、その結果、日本側業界が海外生産拡張計画（グローバル・ビジョン）を発表し、それに基いて米国側が日本側の部品買付け積増額を算定するという方式が編み出された。¹¹

六月二八日政府間の交渉が終了する直前のタイミングで、日本側業界のグローバル・ビジョンが発表され、米国側はこれを評価して三〇一条による対日懲罰関税を撤回し、日本政府も米国に対するWTO提訴を取り下げた。ここに日米自動車交渉は一応の妥結を見た。

米国側はその対日要求が受け入れられたとして、六月二八日クリントン大統領は早速自ら記者会見を行い、日本は三年間に米国部品の購入を九〇億ドル増やす、また日本の米国車ディーラーの数は五年間で一〇〇〇店増える等と断定的に声明し、対日交渉における「外交的勝利」を誇った。他方マカライ大統領府報道官も、今回合意の実施確保のためには三〇一条の適用もありうる旨のべたと報じられた。本件交渉妥結に伴い米国側がマスコミ等に配布した資料には、米国側の一方的な解釈に基いた不正確な記述が多く、米国側の発表ぶりに対して日本側は抗議した。こうした事態は、八六年九月の日米半導体協定の解釈をめぐる米国の一方的な強引さを彷彿とさせる。¹²

三、合意の内容

(一) 合意文書

今回自動交渉妥結に当たって日米間で合意された文書は次のとおりである。

A、包括協議の枠外の文書五件（橋本通産大臣と、カンター通商代表の間で合意され、六月二八日ジュネーブで発表されたもの）

(1) 自動車・同部品に関する二つの共同発表

(ア)、自動車および同部品に関する発表

(イ)、日本自動車メーカーの計画に関する発表

(2) デイラーシップに関する二つの共同発表

(ア)、米国自動車製造業協会（AAMA）と日本自動車販売協会連合会（JADA）の発表に関する発表

(イ)、日本における米国車デイラーシップ増加についての米国政府の見積りに関する発表

(3) 競争政策に関するプレス発表

B、包括協議枠内の文書

(1) 八月二三日付栗山大使とカンター通商代表間の往復書簡（日本政府の外国自動車・同部品の市場参入を容易にする諸措置を盛り込んだ別添文書を伴い、これらの措置の適用に関する最恵国待遇、数値目標排除及び双方向性等

の包括協議の諸原則に言及したもの)

(2) 右往復書簡の別添文書(「諸措置」The Measuresと称する。)

- (ア) 外国車の対日市場アクセス改善に関する具体的措置
- (イ) 自動車部品購入機会に関する措置
- (ウ) 部品に関する規制緩和措置
- (エ) 諸措置の評価に関する客観的基準

(二) 合意文書の概要

(1) 自動車・同部品に関する共同声明

(ア) 日米は、日本の自動車メーカーが全世界における海外生産の拡大、部品調達の現地化、競争力ある外国製部品の購入及び調達手続の透明性確保等を内容とする計画(グローバル・ビジョン)を発表し、他方米国の自動車メーカーが競争的な価格及びサービスを提供することにより、日本市場におけるプレゼンスを拡大する計画と意図を発表したことを、歓迎する。

(イ) 日本企業の計画は約束ではなく、計画の実現は通商上の救済措置に関する法律の対象とならず、また市況の変化により計画の達成が影響を受けうる。更に計画は包括協議の枠外にある。

(ウ) 米南通商代表(USTR)が日本メーカーの自主計画に基いて北米製部品の購入量、北米製完成車の生産数等を見積る。「空欄」⁽³⁾日本政府としては、この見積りが政府の範囲を超えるため何ら関与するものでなく、見積

りはすべてUSTR限りのものである。

(2) デイリースhipに関する共同声明

(ア) 米国業界(AAMA)が対日市場進出に努力する旨表明し、日本の自動車販売協会連合会(JADA)が、外国車の取扱いに関心を有するディーラーの発掘調査を行う旨表明したことに、両国政府は留意する。

(イ) 米国政府は、米国自動車メーカーの日本における販売拠点が「空欄」に増加することを予測する。日本政府は、この予測が政府の範囲を超えるため何ら関与せず、予測はすべて米国政府限りのものである。

(3) 競争政策に関する共同プレス発表

橋本大臣及びカンター代表は、日本の公正な市場アクセスと競争を実現するために強力な競争政策とその執行が重要であるとの認識を共有する。橋本大臣は、日本政府が適宜国会の承認を得ることを条件に、公取委の組織と人員の強化を図る意図を有することを確認する。

(4) 栗山大使とUSTR間の往復書簡

(ア) 包括協議の枠組の下で行われた協議をうけ、日米政府が別添の文書「日本国政府及びアメリカ合衆国政府による自動車及び自動車部品に関する措置」(「本措置[The Measures]」という)の中の措置を実施することを喜びとする。

(イ) 本措置が最惠国待遇などの包括協議の諸原則に基いてとられることを再確認する。

(ウ) 日米政府は二〇〇〇年まで本措置を実施する。

(5) 上記(4)に含まれた「本措置」(以下本稿では「諸措置」という)の内容要旨

(ア) 外国車の対日市場アクセス促進のための措置

(i)、日本政府は以下を確認する日本メーカーによる九五年六月二八日の声明を歓迎支持する。

すべての販売業者は自由に競合自動車販売することができ、競合自動車を販売するとの決定が日本メーカーとの継続的な取引関係に懸念を与えない(筆者注 この点につき「諸措置」の一、目標及び一般政策Dで、両国政府が、自動車メーカー、部品業者及び自動車ディーラーが、資本提携に基いて外国企業を不利に差別しないで、自由で開かれた競争の原則に基いて、供給者を取扱うべきであることを確認していることは注目を要する。)

(ii)、ディーラー契約にあった、競合車の取扱いに関する事前協議条項は除去された。

(iii)、日本政府は日本自動車販売協会連合会(JADA)を通じて出された大手ディーラーの、競争的な条件で製品を提供する外国メーカーと独立のフランチャイズ契約を締結する、との六五年六月二八日の声明を歓迎し、支持する。

(iv)、両国政府はそれぞれ、外国メーカーがフランチャイズ契約その他の流通取決めを行おうとして日本側企業・政府の担当者と連絡をとるため、政府連絡担当者を選任する。

(v)、日本政府は、外国車の開発・流通・マーケティングを支援するジェトロの外国車展示会開催等の活動を財政的に支援し、外国企業の日本国内販売拠点の設立に当たり開銀融資、製品輸入拡大のために輸銀融資、輸入拡大のために中小企業金融公庫及び国民金融公庫の融資・貸付、等の財政的奨励措置をとる。

(vi)、米国政府は、①米国メーカーの日本におけるモーター・ショー参加を支援、②米国メーカーが引続き対日

輸出努力を行うよう奨励、③自動車の対日輸出拡大のためその他適当な支援を供与、するとともに、競争的な条件の下で競争的製品の提供を引続き増大する米国メーカーの継続的努力を支援する。

(イ) 外国製部品購入拡大に関する措置

(i)、日本政府の支持措置（日本政府は、次の支援を行う）

- ① 外国での R/D、設計等の拡大
- ② 資本系列による差別なしに（傍点筆者、以下同じ）、日本及び外国における外国供給者の販売機会の拡大
- ③ 日本及び外国における外国部品供給者に対するデザイン・イン及び調達プロセスの開放

(ii)、日本政府の外国部品の対日輸出への支援（次の活動への財政支援）

- ① ジェトロの日本各都市での外国部品展示会開催
- ② ジェトロによる外国部品技術者に対するデザイン・イン訓練
- ③ 日本メーカーと外国供給者の自動車部品会議に対する後援
- ④ 外国の部品売込み使節団に対する援助
- ⑤ 外国部品輸入促進のための財政的奨励措置（完成車についてとほぼ同じ）

(iii)、米政府の措置（完成車とほぼ同じ）

(ウ) 自動車関連規制の緩和に関する日本の措置

- (i)、分解整備に関する規制緩和（いわゆる重要保安部品の削減）
- (ii)、特定部品専門の整備工場の認証制度の創設など整備工場の認証・指定に関する規制緩和および独立系整備

工場増加のための対策（整備工場の人的要件（整備士数）・施設要件の緩和等）

(iii) 構造等変更検査に関する規制緩和

(iv) 規制の変更の周知、外国部品無差別待遇のためのキャンペーン

(v) 補修用部品の輸入促進のための外国部品窓口常設への支援等

(二) 措置の評価と客観基準

(i) 日米両政府措置の評価

実施と成果を定性的・定量的基準により評価。そのため二国間協議を年一回開催。但し、客観的基準は数値目標ではなく、達成された進展を評価するために使用される。

(ii) 自動車・同部品に関する客観基準

a、定性基準①日本での開かれた競争的な自動車流通制度を促進するための日本メーカーの努力、②価格、

製品の多様性、納期遵守及びアフターサービスを含め、競争的条件により日本で競争力ある製品を提供するための外国メーカーの努力、③民間の独禁法遵守努力、等

b、定量基準①外国製自動車の新規販売台数の変化、②外国部品の輸入額の変化、③外国メーカーと日本ディーラーが結んだ直接フランチャイズ契約の数の変化、等

四、今回合意の問題点

(一) 合意の解釈の問題（民間の事業計画と政府間合意の関係）

今回の交渉を通じて、日本側は米国等外国製自動車・同部品の購入につき、民間の計画は関係企業を拘束するものではないことを明らかにし、かつ政府レベルでもこの点につきいかなる約束も行わない方針を貫いた。自動車・同部品に関する橋本・カンター共同声明の中でも、(i)日米企業の計画は約束ではなく、包括協議の枠外であつて、米国通商法三〇一条等の法律の対象とならないこと、日本政府はUSTRの米国自動車メーカーの日本における拠点の増加や日本メーカーの部品購入額に関する見積りに全く関与しないことを、明記させるのに成功した。しかし、クリントン大統領の六月二八日交渉妥結直後の記者発表や米国側がマスコミ等に配布したファクト・シートでは、米国側は自らの見積りを既成事実又は日本側の約束か譲許であるように説明したため、あたかも米国側の要求に応じて日本側が数値目標を受け入れたかの印象を与えた。確かに日米が合意した共同発表のテキスト（日本の新聞で発表されたもの）を読めば、法律的に不当な点は見当たらないが、テレビ等米国のマスコミで流された米国側の口頭の発表や配布資料は合意されたテキストから逸脱していきらうがある。またホワイト・ハウスのマカリー報道官は、包括協議の枠内の合意「諸措置」と枠外の日本メーカーの計画およびそれに基づくカンター代表の見積り（日本側が繰返し約束ではないとし、また政府の関与を否定したもの）を一応区別して、日本側が包括協議の枠内の合意を守らなければ通商法三〇一条の適用もありうると述べていた（米国一方主義の今後については後述）が、マスコミの報道では、この区別は埋

没した観がある。これらは、行政府が対日交渉で勝利を収めたと述べる事が、米国内の政治上の配慮から必要と考へての発言であつたことは明らかであるが、日本との合意について米國世論に誤解を与える不正確な発表である。米國側は以前にも半導体協定の実施について同様な誤つた解釈を押し通したことがあり、日米の世論が両國間の合意内容を十分把握していない(交渉関係者以外に幾人の者が協定テキストを読むであらうか。ましてや八六年日米半導体協定の実施をめぐる紛糾したのは、不公表の附属文書の解釈が原因であつた)ことを利用して、一方的な解釈に基づいて、存在もしない約束に日本側が違反したと主張し、それを少なくとも米國の世論に信じさせた上で、それによる世論の対日硬化を背景に日本側にその「約束」の履行を迫る戦術を採用している節がある。

因みに、八六年の日米半導体協定附属書簡では、「日本政府は、日本における外国系会社の売上げが五年以内に少なくとも二〇%を超える程度に増加する、との米國半導体業界の期待を確認する。日本政府はこの期待が実現可能と考え、その実現を歓迎する。この期待の達成は、競争要因、外国系会社の売込み努力、日本の半導体ユーザーの購買努力及び両國政府の努力にかかっている」と、記されていたのを、米國側は日本側が市場の二〇%に当たる買付け保証を行ったものとした。九一年の同協定更新に当たつて、市場シェアについては、「日本政府は、米國半導体業界が一九九二年末までに外國のマーケットシェアが日本市場の二〇%以上に増大することを期待していることを確認し、これが実現可能であると考え。日本政府はこの期待の実現を歓迎する。両政府は上述のことが外國のシェアに関する保証、上限又は下限を構成しないことに合意する」と書き改められ、そのテキストは公表された。それにもかかわらず米國側は、日本側が二〇%のシェア約束を守らないとして、買増し圧力をかけた。日本側が右の、明文の合意を楯にとつて米國の要求を拒絶することなく、行政指導と民間の努力により二〇%のシェアを実現して見せたところ、米國

側は數値目標の設定は実効を上げたとして、自動車等他の品目の対日輸出への拡大適用を図った。日本側は半導体協定の悪例を断つことを決心していたため、米國側の數値目標への執着は日米貿易交渉一般を難航させることとなった。今回日米自動車交渉では米國側の一方的な數値予測が合意文書に盛り込まれたが、くどいほど繰り返して日本側政府・民間の約束ではないことを明文化したため、半導体協定の場合のように日本側が米國側の圧力（ことに通商法三〇一条の威嚇^{かく}）に屈しない限り、法的にはつけ入れられる隙はないものと思われる。しかし、米國側の強引な発表よりは将来に不安を残すものといえる。

(二) ローカル・コンテンツの問題

日本側は自動車及び同部品に関する共同発表文第三項で、「自動車分野における國際情勢に取り組む民間分野努力の指針となる四原則（世界化、現地化、産業協力及び透明性）を明らかにし、米國側もこれに同意したが、現地化の原則を政府間の合意で打ち出すことには、現行の世界貿易秩序に照らして問題がある。即ち、七〇年代以降日本の輸出の大宗をなすに至った自動車等耐久消費財のメーカーが、欧米における対日輸入制限の動き（反ダンピング提訴、一方的対日輸入數量制限、米國通商法三〇一条による一方措置等）を回避するため現地生産に踏み切ったケースが多いが（ことに日本メーカーの対米進出は、ドル高時代であった八〇年代前半に集中したことは注目される。その後の日本メーカーの対米投資決意には、労賃格差、円高等の要因も明らかに作用した）、これは日本企業の輸出先國の不法な保護主義圧力へのやむをえない適應であつて、必らずしも經濟的必要に應じた対応ではなかつた（つまり、自由貿易が確保されるならば、当時海外生産に踏み切る必要はなかつた）。

IMF、世銀を設立したブレトン、ウッズ諸協定や一九六一年のOECDの資本自由化規約にも明らかなように、第二次大戦後の世界経済体制において、資本の流れ（投資）は、ガットの自由無差別原則に立つ国際レ짐に服した物の流れ（貿易）と並んで、自由化の大原則下に置かれた。それにもかかわらず日本に対しては欧米から貿易問題解決（日本からの輸入に対する国内産業保護、雇用創出、貿易不均衡是正等）の一法として、現地生産化への強い圧力（一方的輸入規制のおどし）がかけられた。米国では八四年に連邦議会がローカル・コンテンツ法を否決したが、それにもかかわらず米国進出日本メーカーには行政府・現地部品メーカー・労組から六〇%を超えるローカル・コンテンツ使用の圧力がかけられ、実際に九五年三月現在でホンダ八二%、トヨタ七五%、日産六五%と、各社とも六五%以上のLC率を達成済みと発表している。

世界化は既に時代の潮流であるが、現地生産化や生産の国際化は貿易交渉の場に登場すべき課題ではなく、民間企業の合理的な経済計算の結果として進展すべきものであり、政府が介入すべき分野ではない。民間企業が海外生産を行うか否か、いかなる国のいかなる部品をいかほど使うかは企業の自由な選択に属する。OECDの資本自由化コードもかねてから、加入国が同コード附表に別段の留保を行わない限り、外国からの投資は自由に受け入れるべきものと定めていたが、欧米諸国はLC要求につき留保していない。

更に部品の調達の自由・LC要求の禁止はWTO貿易関連投資協定（TRIMS協定）に明記されている。円高や労賃格差、現地調達の容易さや納入の迅速等の商業的配慮から海外進出メーカーが現地部品を購入することは自然であり、合理的であるが、これを政府レベルの政策として掲げることは妥当でない。もともと、通産省は今回の対米交渉の中で、米国側の、日本メーカー現地工場における部品買付け積み増要求は、TRIMS協定違反と主張した経緯

がある。

日本業界には、現地生産化や部品のデザイン・イン等を通ずる現地調達率引き上げの努力にかかわらず、米国側が通商法三〇一条をふりかざして強硬に部品買付け積み増要求を行うなどの攻撃的態度をとったことにショックを受け、好意を裏切られたとの失望感を示す向きも見られる。

(三) 日本市場開放問題

(i) 外国品の市場シェア

一般に、開かれた市場における特定商品の市場占有率は、市場アクセス（市場参入に対する制度的障壁がないこと）の問題ではなく、その商品の競争力（価格、品質、納期遵守、売込み努力、アフターサービス等）を反映する。ところが、日本側の大巾貿易黒字を背景に米国側政府・業界は、日本における競争力ある外国品（米国製品）のシェアが低いのは、日本市場が閉鎖されているからであるとしている。米国側の云う米国の対日輸出を妨げる日本市場の閉鎖が具体的にどのような障壁によって起こっているかは必ずしも分明ではないが、個別商品分野での交渉では一応米国側によって具体的な「障壁」が指摘され、その除去が図られる。日米自動車交渉では、米国側は完成車、部品の販売に関する日本の業界系列と、部品を使用する整備工場に関する政府の規制が障壁となっていると、改善を求めた。しかしながら、ここで指摘を要するのは、こうした「障壁」といわれる日本の規制や慣行の多くは、六〇年代中ばに日本の貿易収支が黒字に転ずる前、日本が大巾な入超を続けドル不足が「成長の天井」となっていた（米国車が日本市場で巾をきかせていた）時代にも行われていたことである。つまり、こうした「障壁」が外国

品の日本における市場シェア等の貿易の実態に決定的な影響を与えて来たとはいえない。しかも日本の自動車に關する輸入障壁（国境措置）を見ると、六五年に自動車の輸入が自由化され、七五年には関税が撤廃され、更に輸入車については、排気ガス基準の適用を延期し、車の基準認証のため係官を海外派遣するなどの、輸入円滑化措置がとられている。これは、EU諸国が日本車に対してかねてから差別輸入制限を行い、いまだに乗用車に一〇%、トラックに一一―一二%の関税をかけ、米国も九四年春まで日本からの自動車につき輸出の自主規制という保護措置を受け、その後も乗用車二・五%、トラック二五%の関税を適用しているのと対比される。日本の自動車産業が政府の国境措置等による保護を要しない程度の競争力を有することは明らかである。従って、日本市場がその他の政府措置・慣行により外国製品に閉鎖されているか、ことにWTO諸協定等の国際ルールに反する障壁があるか否かについての挙証責任は米国側にある。

米国は外国品の市場シェアを日本市場開放度の尺度としているが、日本で外国車の輸入に占める米国車（日本メーカーの現地生産車を含む）のシェアを見ると三三%と、全輸入の三分の一に上る（日本自動車輸入組合統計から算出）。これは欧州車全体やドイツ車（輸入車の四四%）に比して低いが（欧州車の日本市場占有率は九五年一―五月で六・一%）、それでも、米国車の日本市場占有率は二・九%（うちビッグ3は一%）と、第三国市場における米国側のシェアより高い。また、第三国市場、ことに自動車非生産国における日米車間のシェアの開きは大きい。つまり、米国側の論理を使つても、日本市場はこれらの第三国よりは米国車に対して開放されているといふことができるだけでなく、日米の競争力格差は明白であることを認めざるをえない。米国側は「競争力ある米国産品」が日本市場に参入できないのは、日本市場が閉鎖されているからであると主張するが、実際には前述の第三国における米

国車の低いシェアを反映して、米国車の世界市場への輸出は九一年五三万台と、他の生産国に比して著しく少ない（日本四四五万台、独二一九万台、仏二〇〇万台、西二二八万台、加六七万台、伊六四万台、英六〇万台）。ドイツ、ベルギー等若干の欧州国において生産される米国系の車（オペル、フォード等）が世界的にかなりの販売実績を上げているが、いずれも海外生産車であつて、米国からの直接輸出ではない。なお、因みに、日本の輸入する米国車の三分の二は日本メーカーの現地生産車である。

九四年における日本市場での欧州車のシェア五・四％は、米国におけるシェア三・六％より高い、欧州車のシェアは米国で三・二％に対し日本では四・九％となつており（通産省資料）、米国の論理によれば日本の自動車市場は、欧州車に対して、米国市場より開放されていることになる。

米国メーカーは従来日本市場へ右ハンドル車を投入することが少なく（他方オーストラリアのような小規模の市場には右ハンドル車を投入）、また欧州メーカーが二〇〇〇CC以下の一二四モデルを日本市場に投入しているのに対して、米国車の投入は、このクラスにおいてはりである。これは米国メーカーが巨大な自国市場に特化し、小型車主体の日本の需要に合った車種を開発して来なかつたほか、競争の激しい日本市場進出のため必要な改造や販売網作りに巨額の投資を行つても、相応な収益を上げるに必要な台数を売り捌く見通しが立たなかつたからであると思われる。

(ii) 系列の問題

a、完成車

米国側は、米国においてはビッグ3の八〇％のディーラーが非系列車を取扱うのに対して、日本のメーカー系

列ディーラーの二〇%のみがそうしているに過ぎず、日本市場は閉鎖的であると主張している。米国に暮した者なら直ちにわかるように、この数字は米国市場の実態を反映していない。米国においてはビッグ3のディーラーは系列車のみ取扱うのが従来の慣行であった。フォードの販売店はフォード車、クライスラーの販売店はクライスラー車しか置いていない。それどころか、フォードはフォードでも、マーキュリー系の店はリンカーンを売らないし、同じGM系でもオールズモビルの販売店はキャディラックを売らないといった各社内のブランド別の系列まではつきりしていた。前掲のディーラーの八〇%が別系列の車を売っているという米国側の主張は、同一社内他ブランドを売っている場合を含んだもので、しかもこの比率自体実際の慣行を正確に表しているとは云えない。九二年の通産省と商務省による共同調査によれば、二つ以上のブランドを扱う店の割合は、米国で二二%、日本で一八%であった。欧州においてもメーカーによって販売網が別で、非系列車を売らないことは常識になっている。それにもかかわらず、日本の自動車販売網の閉鎖性が問題とされるのは異常である。ことにメーカーが巨額の投資を行なつてつくり上げた販売網で競争相手の車を売らないことは、自由競争の下では当然であろうが、米国側はこうした常識まで覆す要求を日本側に行い、日本側から譲歩を引き出している。米国では、ディーラーの中には資本的にメーカーから独立した者が少なくなく、これらの者は日本車その他の外国車や非系列米國車をも扱うとされるが、メーカーが自己の資金を投じて開設した店で自社製品しか扱わせないことは競争行為そのものであり、非競争的慣行とはいえない。これは市場における有力な製造業者が取引先販売業者に対し、自己の競争者と取引させない行為（公正取引委員会事務局発行の平成三年七月「流通、取引慣行に関する独禁法上の指針」一六ページ及び一八ページ以下参照）とは区別されるべきであらう。

現に日本企業は巨大な米国市場を開拓するため、六〇年代―七〇年代を通じて米国に膨大な商業投資を行つて、日本からの輸出のための流通機構の構築に努めた。既に述べたように、米国側業界は自らの投資により日本に販売網を作るよりは、競争相手である日本メーカーの販売網を利用しようとしている。日本の地価・人件費の高さのため対日商業投資が割高であることは確かであるが、欧州メーカーの在日販売網への投資に比して、米国側の日本におけるマーケティング努力の乏しさはおゝい難い。

b、部品

九二年ブッシュ大統領来訪時に日本メーカー各社は、政府の要請に応じて、九四年度には一九〇億ドル分の米国製自動車部品を購入する旨のいわゆるボランタリ・プランを発表した。今回交渉での部品にかゝる米国側要求は、この額を一層大きくしようとするもので、組立用部品（現地生産用及び日本国内用）に関する要求と補修用部品に関する要求に分けられる。米国側は日本向け部品の輸出は米国の輸出全体のわずか4%にしか当たらないと指摘したが、日本は実際には八六年度に二五億ドルにすぎなかった対米輸入を九三年度には一五五億ドルに引き上げ、米国と共にNAFTAを結成するカナダ、メキシコ向けを除けば、日本は米国の自動車部品の世界一の輸出先となっている。

① 組立用部品

ホンダを初めとする日本メーカーは欧米政府・業界の要望に応じて、かねてから日本で組み立てられる自動車にも欧米製部品を組み込む努力を行なっていた。しかしながら、日本で組み立てられる車についてはいわゆるカンバン方式の生産体制がとられていることが多く、輸入部品をこの体制に組み入れることは必ずしも容

易ではない。他方日本メーカーの海外工場では、ローカル・コンテンツ引上げ要求に応じて部品の現地調達が行われるほか、在米の部品メーカー（日系を含む）と協力してカンバン方式に合わせた納入体制を作り上げることができると見られる。今回交渉で、カンター代表は橋本大臣との「日本自動車メーカーの計画に関する共同発表」で、日本メーカーが、北米製部品の購入を九八年までに六七・五億ドル分増加し、また日本で使用するための外国製部品の購入を九八年までに六〇億ドル分増加する、と見積つた。現に日本メーカーの現地購入額は八六年の二億ドルから九三年には一二億ドルに増加している。今回の結着に当たっては、日本メーカーの現地生産台数の引上げに伴う在米工場の北米製部品調達拡大の見通しがきめ手となった。

元来、米国側は、日本のメーカーは系列・下請けの供給先からのみ部品を購入し、外国製部品メーカーを含む系列外の供給先を排除すると非難していた。しかしながら、メーカーが、自社の仕様や品質規格に応じた部品を適時入手するために、特定の部品のメーカーと継続した取引関係を結ぶことは経済的に合理的な行為であり、市場独占ないし競争制限行為とはいえない。米国メーカー（ことにGM・フォード）は、企業グループが内部に吸収した部品製造部門―例えばGMが社内デルコ社―から部品を調達するなどして、高い内製率を維持して来た（通産省調べではビッグ3の内製率は日本メーカーの平均三〇％に対し平均六〇％―自工会筋によれば、日本のメーカーの平均内製率約三〇％に対しフォードは約五〇％、GMは約七〇％、クライスラーは約三〇％）。こうした米国の部品調達慣行が日本のそれと比して開放的¹⁹と云うことはできない。

② 補修用部品

米国側は、日本の車検制度の下で車検等自動車整備を行う工場が日本メーカーの系列に限定されているなど

として、指定工場の認証・指定基準の緩和及び非系列整備工場の増加のための措置を求めた。しかし日本の分解整備制度の下で指定された重要保安部品の市場は補修部品市場全体の約四％を占めるにすぎないといわれる（自動車業界、通産省、運輸省資料）。その中で外国部品のシェアは六％で、補修部品市場全体に占める外国部品のシェア約二％を上まわる。通産省調べによれば、日本の六万二千に上る認証工場のうち系列ディーラー系は一〇％、二万一千の指定工場のうち系列ディーラー系は四五％である。自動車の検査・修理に関する一層の規制緩和が望ましいとしても、従来⁽²⁾の制度の下でも外国車輸入の増加に比例して部品の輸入は増えている。外国製自動車の整備・維持に必要な部品が輸入されないことは考え難い。現に日本における外国車保有台数が全体の二・三％であるのに対し、外国製補修部品のシェアは二・六％であった（SEMA資料）。つまり米国部品の輸入が増加しないのは、米国製完成車の輸入が少なくなることと関連している。

(四) 米国の市場開放要求と日本側譲歩の性格

米南通商法の手続上、対外苦情は原則として民間の利害関係者（即ち企業、業界団体、労働組合等のいわゆる特別利益団体）から提起され、例外的に政府が手続を開始する（セルフ・イニシエーション⁽²⁾）。しかしレーガン政権下の半導体貿易をめぐる通商法三〇一条の対日援用を境として、行政府が業界の要望を先取りして、外国市場における「障壁」の除去を求めるのが、最近の著しい傾向となっている。ワシントン国際経済研究所と関係の深いデスラー（メリランド大学）は、米国政府は、国内の保護主義的要求を抑えるため、外国市場の米国産品への開放を求める戦略に転換した⁽²⁾という。業界、労働組合等の特別利益は国民一般を代表しないが、選挙における票田として行政府、議会に

対し強大な影響力を有する。今回自動車交渉においても、クリントン大統領は、九六年の大統領選挙を控えて中西部の自動車工業地帯の支持を確保すべく、対日強硬姿勢を貫いたとされる。ことにクリントン大統領が、九三年、UAWの反対を押し切つてNAFTAを締結したことに對する代償である、との見方が有力である。また、世論調査で繰返し示されているように、米国の経済競争上のライバルである（ことに不正貿易国としてのラベルを貼られた）日本に對して強硬姿勢をとることは、国民一般の支持を集め易いため、有効な選挙宣伝となる。しかしながら、米国内や第三国の市場における日本製品との競争で困難を味わっている米国製品を、日本市場へ輸出しようとするには無理が伴う。

上述のように、米国車の対日輸出上の最大の問題点は故障発生率の高さやマーケティング努力の不足を含む競争力にある。米国車の競争力が日本車、ドイツ車との比較において未だ不十分なことに根本的な問題がある。日本のメーカーが米国市場においてビッグ3の販売網を利用することを求めていないのに、米国側は日本メーカーの流通系路の開放を求め、日本側はこれに応じている。日本政府の約束である「諸措置」の中の「外国車の対日アクセス促進のための措置」及び「自動車部品購入機会に関する措置」では、日本メーカー・消費者等の外国車や外国部品の購入拡大について日本政府及び業界が米国側に協力することが明らかにされている。これらは、日本側が米国側に対して片務的なサービスを提供するものであり、本来すべての国際取決めで守られるべき双務性ないし相互性（双方向性）を欠いているのみならず、企業間の自由競争の条理に照らしも不自然である。米国側は、業界が日本市場開拓に努力する旨表明し（「ディーラーシップに関する共同声明」）、政府が業界の対日輸出促進、競争力強化のための努力を支持することを約したのみである（完成車に関する措置(d)、部品に関する措置(c)）。

つまり今回の自動車合意（ことに「諸措置」）は、日本側が、対日進出に当たって競争力不足故に市場参入に困難を来たしている米国業界に対し、一方的に具体的な援助を行うことを約したものと解さざるをえない。これは、日本市場において不利な立場にある米国製品の売捌きを助けるという意味で、米国社会の少数派人種グループに対して制度的に実施されているアフーマチブ・アクション（以下A A）と同じ性格の措置であるということができよう。日本側では、通産省関係者や経済人の中にも、日米の貿易摩擦解決のためには、これ以外に道はないと考える人が少なくない。カレル・ヴァン・ウォルフレンその他のいわゆる「日本叩き屋」の論旨も、結局、欧米先進国は後発の日本が経済的優位に立つことを許すことができないという一点に收斂することを考えれば、A Aは日米紛争が競争力格差から起こっている現実の論理的帰結である。しかし、日米の自動車における競争力格差を認識しながら、心理的又は政治的にこれを公式には認めることのできない米国側は、日本側がA A措置をとるべきだとの主張は行いえず、日本側の不公正な慣行により閉鎖されている市場を、通商法三〇一条をてこにしてこじ開けるのに成功したとのプレゼンテーションを行わざるをえないのであろう（米国側には、日本がかつて米国自動車メーカーの対日投資を妨げたため、日本での現地生産を行うことができなかった、との云い分もある）。今後円高や米国車・同部品の品質改善により、その日本への輸入や日本メーカー在米工場の現地調達が目に見えて増加すれば問題は生じないが、日本側の協力にもかゝらずそうならない場合には、半導体の場合と同様日本側の対米約束違反という非難が米国側から起こり、日米関係が悪化するおそれがある。その場合、日本側からは、日本側の好意に満ちた尽力をないがしろにするような米国側の一方的な要求に対して、改めて反発が起ることが予想される。

米国の対日貿易上の要求は、五〇年代からの綿製品の対米輸出自主規制や日本からの輸入に対する頻繁な反ダンピン

グ提訴・カラーテレビ受信機、二輪車、工作機械等に対する通商法二〇一条によるセーフガード措置（緊急輸入制限）といった国内産業保護要求及び牛肉、オレンジ等の農水産品につき日本が維持する残存輸入制限に対する自由化要求が主であった（皮革製品を除く工業製品に関する日本の輸入自由化は七五年までに完了した）。しかし八〇年代に自動車等の米国側競争力に問題のある分野での日本側輸出自主規制、現地生産化が進み、他方牛肉、オレンジの九〇年代初期自由化が決まったあとは、円高の進行する中で米国の対日市場開放要求が目立つようになる。米国側の要求は日本側の国境措置（関税・数量制限）を超えた国内規制や民間慣行の分野（いわゆる「見えない障壁」）に向けられ、八五年以降のMOSS（市場分野別協議）、八九年以降のSII（構造障壁協議）に結実する。しかし制度上米国側が障壁と見るものが日本市場から除去されても、また、米国からの対日輸出が八五年―九〇年で倍増したのか、わらず、日本の対米輸出も増え続けたため、対日貿易赤字を顕著に削減するには至らず、八六年の半導体協定以降は、米国側は対日輸出ないし日本市場占有率につき数値目標を求めようになつた。これはバグワティ等がボランタリ・インポート・エクスペンション―VIE（輸出自主規制に対する「輸入自主拡大」と呼ぶやり方であり、通商法三〇一条による米国の一方的な市場閉鎖の威嚇に裏付けられているため、自由貿易の原則に反するものである。ウルフは、米国は産業政策を欠いているため攻撃的な通商政策をとらざるをえない、との趣旨をのべているが、VIEを初めとする米国の強硬要求（今回の自動車紛争では日本側がVIEを拒否したため、米国側はAAで手を打った）は「裏返しされた保護主義」以外の何物でもない。

(五) EU等第三国との関係

日米自動車交渉の問題点

日米自動車合意の内容は、ガットの最惠国待遇の原則に基き、無差別に適用されることになっているが、EUは米国のみが日本市場等で利益を受けることを恐れて、日米合意の公平な実施を確保するため、既に日米との協議を申入れて来ている。八六年の半導体協定以来、日米二国間協定ではMFN原則にかんがみて、米国のみを利するような表現は避けられている（「米国・米国産品」の代りに「外国・外国産品」の表現が用いられている）。しかし協定が米国の圧力の下に結ばれた以上、主たる受益者が米国になるのではないかとの危惧が第三国に生ずるのは自然である。ことに日本側のAA的措置が、競争力の不足する米国車を主対象とすることは目に見えているが、EU側でも、ドイツ以外の車には国際競争力の不足が認められる。EUは、日本が米国の部品買増し要求に応ずるならばWTOに提訴するとの姿勢を明らかにした、と報じられている²⁴⁾。

こうした動きは、日本側が政府レベルでの規制緩和やAA措置を、実際にEU等第三国に均霑^{てん}させることにより解決されよう。しかし、貿易問題解決のため政府レベルでAA措置をとることには問題がある。元来、国際競争力回復・強化の措置は輸出側がとるべきものであって、輸入国政府がとることは正常ではなく、MFN違反の疑いを招きがちである。輸出国自体の競争力強化をめざした産業政策以外には、せいぜい企業レベル・商業ベースで、互恵平等の原則と合理的な商業計算に基いた「産業協力」（合弁事業、共同研究・開発、共同生産、デザイン・インによる完成品・部品の調達等、既に行われている施策が多い）を進めるにとどめるべきであろう。

一九八〇年代前半に、ECが米国と競うように対日強硬態度を打ち出していた頃（その一例として、欧州理事会規則二六四一／八四は、米国通商法三〇一条にならって、ECが「不正貿易慣行」に対して一方的に対抗措置をとる道を開いた）、日本ではECが米国と組んで日本に圧力をかけて来るのではないかとの危惧が抱かれがちであった。し

かし、ECは八五年九月以降の円高を背景に対日輸出が飛躍的に伸び出したことを好感し、英国のOpportunity JapanやフランスのLe Japon, cest possible等と銘打った対日輸出促進策をとるようになった。

九一年七月には日・EC宣言によって日・EC間の対話及び長期的協力の強化が謳われたことは、日・EC関係の改善を反映したものであった。

EU理事会は九五年五月二九日、日・EU関係に関する「総括的結論」を採択し、その中で、日米自動車交渉については、日本市場へのアクセスに関する米国の懸念のいくつかに同調しながら、多国間制度の適切な運用の重要性を強調するとともに、米国の一方的な措置やWTO協定の精神や規定に反する輸出目標設定の動きを非難した。

(六) 政府間交渉の限界

政府間交渉によって、制度上の市場アクセスが改善されても、貿易摩擦の原因となっている競争力格差をなくすることはできない。従来米欧では、日本といくら交渉しても、日本市場進出に当たっては、タマネギの皮のように次から次へと新たな障壁が発見され、輸出実績も伸びず貿易不均衡も是正されない、との苦情が聞かれる。しかし交渉により関税・数量制限を初めとする国境措置及び国内規制が除去、緩和されても、競争上決定的な個々の企業の生産性、品質管理、価格政策、納期遵守、マーケティング努力、アフターケアといったものが改善されるわけではない。他方こうした企業努力に属することに政府が介入すべきではなく、法制上そうすることもできない（産業政策の効用、実施可能な範囲には限界がある）。日米自動車合意は、まさに米国企業のマーケティング努力に日本政府が介入するものである点、問題がある。

こうした企業努力に依存すべき問題が政府間交渉で取り上げられ、しかも近年顕著な現象として、個々の貿易問題が閣僚や国家元首のレベルまで持ち上げられて交渉されるようになり、それだけ貿易をめぐる国家間の対立がマスコミを通じて拡大、誇張されがちになっている。他方マスコミで騒がれる割には、対日貿易摩擦等の問題が近年米国の選挙の争点になったことはない。これは、貿易問題が苦情を申立て、いる企業やこれと関係のある労組や政治家以外の者の関心外にあるからである。個々の企業や業界・労組といった特別利益団体の関心事である貿易問題、ことに競争力格差に基因する外国市場参入問題が、国と国との関係を緊張させるのは正常でない。

今回協議では、既にS I Iなどで取り上げられていた系列の問題について交渉が行われたが、今後は政府間で貿易協議の範囲を厳密に政府の権限に属する事項に限定し、民間の競争制限慣行については、各国の独禁法適用の問題として、各国の国内法上の手続により関係企業が問題を解決する原則を確立すべきである。制限的事業慣行については一九四八年のババナ憲章には一章が設けられたが（その後憲章は発効せず、その代役であったガットには同様な規定は設けられなかった）、系列等の企業慣行が貿易実績にどれほど影響するかについては疑問があり、O E C Dでこの問題が過去何十年にわたり議論されながら、具体的な対策案（独禁法の統一調和に関する条約案等）が決まらないことは、この問題の経済上の重要性・緊急性の欠如を示唆する。競争政策の問題は次回W T O多角貿易交渉ラウンドのテーマの一つとしてしばしば候補に挙げられているが、筆者はその妥当性を疑っている（抽象的な原則——ババナ憲章に盛り込まれた程度のもの——について国際的に合意することは比較的容易であろうが、実際に問題とされているのは、各国における具体的な商慣行の競争制限効果とその取締りである）。O E C Dの主要メンバーの国内でも、競争政策に関する国際合意を望む通商当局と、これが保護主義的動機に出るのではないかとの疑念を有する独占禁止当局が対立してい

るようである（九五年一二月往欧した筆者に対するOECD事務局担当者の談話）。

五、今回妥結の評価

(一) 日米自動車交渉は、日米双方が米国の懲罰関税の適用と日本のWTO提訴による日米対決を避けたいと欲した結果、妥結に至ったものと見られる。日本業界は、懲罰関税候補リストに挙げられた高級車一三のうち主要数車種（例えばトヨタのレクサスと日産のインフィニティ）のみが最終的に課税対象となっても、数十億ドルの損害は避けられず、それにより米国の日本車ディーラーが経営難に陥ることを懸念した（高級車ディーラーは普通車の販売店の経営者を兼ねていることが多く、高級車の輸入停止は、WTOの紛争処理手続が長引くと、日本車の在米販売網全般に潰滅的な損害をもたらすおそれがあった）。米国側でも、米国車と直接競争する日本製高級車を槍玉に上げることは露骨な保護主義であり、そのため日米関係を決定的に悪化させることは九六年の大統領選との関連で政治的に不得策、との判断があつたものと見られる。⁽¹⁵⁾

(二) 今回交渉を通じて日本側は数値目標の設定を求める米国側の執拗な圧力を凌ぎ通し、客観基準についても、定量基準は貿易量等の「進展」を測るものとする米国側に対して、「変化」を測るとの中立的な表現を呑ませて、これを協定に盛り込んだ。通産省は、九三年七月の包括協議に関する日米首脳共同声明で言及された原則（①協議の対象を政府の権限事項に限定、②MFNベースの維持、③双方向性）を貫き通したとしている。しかし、前述のような

問題を残したことは認識されるべきであり、ことに双方向性については形式的にはともかく実質的に欠けていると言わざるをえない。合意文書で米国側の努力（これが日本市場進出に当たって決定的であることは前述のとおり）に言及したのはよいが、米国側の約した努力は抽象的なものに過ぎず、日本側が米国側に約束したサービスが大部分であり、かつ日本政府は、メーカーと資本関係のある日本のディーラーまで、外国車を扱うよう独禁法上規制する姿勢を打ち出している。しかしながら、双方が合意した措置の評価に関する客観基準のうち、定性基準として、価格、製品の多様性、納期遵守、アフターサービス等について競争的な製品を提供する外国メーカーの努力を掲げた点は、従来一方的に日本側の買付努力を強いられがちであったことと比して、進歩である。既にのべた通り、市場進歩に当たり最も重要かつ決定的なのは、供給者側のこうした努力である。

(三) 日本政府は現地化の促進を宣言したが、これについても前述のとおりの問題がある。現地化の促進は既に日本自動車業の空洞化を招いている。現地化は、「日本からの輸入によって日本に奪われていた仕事を米国へ取り返す」米国側の作戦の成功にほかならないとも見ることができよう。

米国部品買付け積増し要求も同じで、「日本からの輸出はやめて、米国品を買い、米国人に仕事を与えよ」との発想に出ていることは、大統領、労組指導者等米国側関係者の発言から明らかである。この米国側の要求は、企業の自由を踏みこむもので、九五年春交渉が難航した頃栗山駐米大使がCNNとの会見で述べたように、米国自身が他国から突きつけられても受入れることのできない種類のものではあった。それにもかゝらず、これを日本にあえて要求する米国の心理を説明する必要がある。

(四) こうして米国の対日要求は多くの日本人及び第三国人から「理不尽」といわれながら、米国側がそれを押し通そ

うとしたのは、日本が圧力に弱いと見ての戦法であつたと見られるが、他方米国の国内政治においてはおどしを伴う強硬態度 (bluff と posturing) や圧力の使用は日常茶飯事であり、米国が対外交渉でも同様の戦法をとるのは国内の行動様式の延長にすぎず、当然の現象であるとも云える。また一般に、米国における訴訟の多さや、米国企業によつて毎年四・五十件の反ダンピング提訴が行われること (日本では五五年ガット加入以来五件のみ) から知られる米国の訴求性の高い国民性と、日本側の訴訟や苦情の少なさは対照的である。しかし、こうした米国の態度が国際貿易の円滑な運営を妨げる限りにおいては、日本は他の国と協力してその修正を求めて行く必要がある。

六、将来の展望

(一) 日本には果てしなく続く日米間の貿易摩擦にうんざりした気分が漂つており、米国側でも行き詰りを感じあるいは危機感を抱いている向きがある。⁽²⁶⁾ 日本側には、第二次大戦後経済自立をめざして日本が輸出競争力の向上に努めた結果大巾な貿易黒字を出して非難され、かつ頻繁な反ダンピング提訴や一方的な輸入制限を避けるため現地生産に踏み切ると、ローカルコンテンツ要求やダンピング回避税で締め上げられる、といった被害者意識も見られる。他方、従来の市場シェア指向の過当競争をやめて、適正利潤と外国の産業との共生を求める動きも財界に見られる。通産省もかねてから輸出自主規制や輸出货量や価格の監視などを通じ、輸出先国の産業保護に配慮するほか、貿易相手国との産業協力の促進を唱えて来た。しかし貿易を初めとする経済活動はあくまでも商業ベースに立つた競争を基本とすべきであつて、輸出国側のアフーマチブ・アクションに依存すべきではない。輸出国側の競争力保全・

強化は、ガット上認められたセーフガード措置や輸入国側の産業政策によって行うべきである。

(二) 日本経済の一割産業といわれる自動車工業でも、完成車の輸出の著減（海外生産率の上昇）によって空洞化が始まっている。円高や高賃金等日本における生産コストの高騰に伴い、海外生産は経済計算上も不可避の流れとなった観がある。二輪自動車の輸出は既に大中に後退し、海外生産にとって代られたが、四輪自動車についても、九〇年に一三四九万台のピークに達した国内生産は九四年一〇五五万台に下降し、他方九四年の海外生産は四八七万台（内外における日本車生産総数の三二％）に達した。業界は空洞化は不可避と見て、①国内需要分の国産、②製造技術の国内残留、③国内雇用確保努力、の三点を目標として、その影響の軽減を図り、何とかして一千万台を超える国内生産を維持したいとしている。⁽²⁷⁾

(三) 米欧では依然として日本の大巾な貿易黒字は日本市場の閉鎖性の表れと見られており、他方日本の製造業の競争力に対する脅威感も根強い。米欧では日本の経済進出をこれ以上許すべきではないとの考えも珍しくない。しかし、日本が、確立された国際貿易のルールを守った公正な競争により貿易上優位に立ったのにかゝわらず、これを不正な競争として排除しようとする違法な動きを黙認することはできない。それは自由主義や政治道義の観点から正しくないのみならず、これを容認することは、自由貿易自体の終焉を意味する。ことに、日本の制度的な貿易障壁が除去されるにつれて、米国は（ある程度EJも）、民間慣行の分野へ介入し、さらには、アフアーマチブ・アクションの要求にまで進む構えを明らかにしているが、A A要求に應ずるべきでないことは既に述べた。次回WTOラウンドの議題候補とされる民間の競争制限的慣行については、前述のとうり基本的に国内法（独禁法）上の対応によるべきであるが、国内法の適用が不当であるとして米国が通商法三〇一条の一方措置をとったり、ガット二三条一

項(b)又は(c) (WTO紛争処理協定—DSU—二六条) のいわゆるノン・ヴァオレーション・コンプレイント (NVC—WTO協定違反に起因しない利益侵害の訴) を提起することも危惧される。

(四) 日本政府は、今回自動車交渉における米国の一方措置 (禁止関税) 決定に対し、WTO提訴に踏み切ったが、今後とも二国間で交渉がこじれたときには無理な「政治解決」によらず、WTO等のマルチの場で合理的な問題解決を図るべきことは当然である。⁽²⁸⁾ ことに規制緩和、民間慣行といったWTO協定に違反しない問題に関するNVCについては、WTOの紛争処理機関 (DSB) パネルではなく全加盟国に開かれたDSB総会やOECDの場等で、国際コンセンサスを探るべきである。しかし、すべてのWTO加盟国が反対しない限り決定が成立するというネガティブ・コンセンサス方式により、事実上自動的に、パネルや上訴機関 (AB) の裁定がDSBにより採択される現行手続 (DSU一六条四項・一七条一四項) の下で、NVCを裁くことには問題がある。早急に、民主制の下における常識である多数決方式に移行すべきであろう。

(五) 米国は、通商法三〇一条による一方措置がガット一、二、一一、二三条、WTO紛争処理協定二三条等に反するのにもかゝらず、貿易相手国に対して、巨大な自国市場閉鎖の威嚇 (いわゆる市場カード) を振りかざして不合理な要求を押し通す一方主義に固執している。⁽²⁹⁾ 米国は、貿易相手国のガット適合慣行でも自国企業に不利と思われるものについては、その改廃を通商法三〇一条の脅威の下に要求し、日本に対しては、自国産品の対日輸出について数値目標の設定を求めるようになっていく。こうしたガットの自由貿易原則に反する要求を二国間協定の中で相手国に受入れさせ、これを米国との協定上の義務として、その実施をさらに三〇一条のおどしの下に確保しようとする戦略をとっている。WTO協定を連邦議会に承認させるに当たり、行政府はWTO諸協定の内容は「三〇一条」

の援用を妨げることはない旨説明して来た。⁽²⁰⁾ 連邦議会はいわゆるスリー・ストライク・ルールをWTO実施法に盛り込んだが、ガット裁定に同意しない国がガットを脱退できることは、元来ガット一般協定二三条二項にも規定されている。

しかしながら、米国の国際法と国内法の関係に関する考え方（米国の国内法が国際法に反しても、国内法は有効であり、国際違反による米国の責任が生じうるにすぎないとする）はともかく、政治的・外交的に米国が自ら締結し議会も承認したWTOの紛争処理手続を無視することは、しかく容易であるとは思われない。ガット・WTO体制はいわば米国の作品であり、米国は「覇権国」として、自分が作った国際レジームを守らせるためには、自らそれを遵守せざるをえない立場にあり、自らをアウト・ローにするわけにいかないものと思われる。現に行政府は一貫してガットへの米国の忠誠を誓って来た（実際には、ガットの暫定性、行政協定としての性格もあつて、議会のみならず行政府もこれを軽視しがちであつたことは否めないが、ガットがこの度WTO協定の一部——GATT一九九四年——として改めて連邦議会でも正式に承認されたことにより、従来とは異つて重みを増したはずである。）。

それにかゝらず、米国の貿易に関する対外要求や苦情がグリ押しになりがちなのは、一つには要求や苦情が企業、労組などの利益団体から発しているため、その実現を図ることが即ち大統領や連邦議会の選挙運動の一環となつているからである。さらに米国人が国際法を無視しても米国の利益を実現しようとする心情は、⁽²¹⁾ 一九世紀に現われたモンロー主義や「明白な運命」論の伝統に淵源を有し、さらに主権論やことに第二次大戦後顕在化した覇権国意識からも発している。こうした米国の行動様式は、大戦後五〇年を経て冷戦も終了し、世界各国の安全保障・経済面における対米依存度が低下した現在、当然貿易相手国の反発を買う。しかし、米国が国際批判に依じて覇権国としての特権意

識を捨て、普通の国に変質するのには、今暫らく時を要しよう。その間アジア市場の拡大や東西をへだてる鉄のカーテンがなくなつた欧州における大市場の出現は米国市場の比重を低下させ、そのため「三〇一条」の脅しがきかなくなりつゝあることは、九四年の大統領報告も指摘している。⁽³²⁾ また今回の自動車問題で予定されたような巨額な制裁措置の、国内の経済や政治への跳ね返りは大きい。米国が、今回の対日「禁止関税」⁽³³⁾ を実際に適用する決意を固めてい（たかについては疑問がある（米国側は最後には日本側が折れると見ていた節が濃厚である））。こうした中で、米国の露骨な一方主義は今後次第に修正を余議なくされるであろう。

当然のことながら、貿易問題はすべてWTOルールによつて合理的に解決されなければならない。今回の自動車問題では米国側に政治的解決を求める声が強く、また結局実際に政治的な結着がついたとも云いうるが、憲法上貿易を規制する権限を有する連邦議会が通商法を制定し、政府の通商分野における行動を常時コントロールしていることもあつて（米国憲法一条八項三節参照）、対外貿易紛争が政治化されることが制度上当然予定されている米国との間で、貿易相手国が合理的な政治的解決を見出すことは困難である。特別利益から発するまたは特別利益への配慮に立脚する米国側の無理な要求に屈するか、WTOのマルチの場で解決を求めるほかない。米国側は明らかに、その依然大きな国力を背景に二国間解決を嗜好する傾向を示しているが、⁽³⁴⁾ 貿易相手国が、米国の一方主義の圧力に対抗するには、マルチの場における多数意見や同輩の圧力に頼らざるを得ないのである。

後注

- (1) 本稿において引用する自動車に関する統計は、特に明示しない限り、日本自動車工業会を出所とする。
- (2) 日本の四輪自動車生産は、海外生産が九四年には四八七万台に達し、直接輸出四四六万台を追い越した。他方国内生

産は九〇年の一三四万台を峠にその後毎年減少し、九四年には一〇五万台に下降した。

(3) 四輪車の輸出は八五年(六七三万台)を境に下り坂となり、九四年には四四六万台に落ちた。

(4) 八〇年代後半の年間対日輸入枠は、イタリア三三〇〇台、スペイン一二〇〇台、ポルトガル一万台、フランスは市場の三%。

(5) 対米輸出枠は、八一年度〜八三年度一六八万台、八四年度一八五万台、八五年度〜九一年度二三〇万台、九二年度〜九三年度一六五万台、九四年三月自主規制枠廃止。

(6) ことに八五年二月二八日上院決議一五号(九二対〇で可決)参照。

(7) 生活体験上、世界の自動車非生産国、ことに中東、東南アジア、アフリカ、ラテン・アメリカ等の途上国現地で見ると日本車のシェアはしばしば圧倒的に大きい。通産省調べによると、九三年先進国市場における日・米車の市場占有率の例は次のとおり。米国市場—日一二・六%、欧州三・六%、北米・その他八三・八%、ドイツ—日一一・三%、米国一・四%、英国—日八・二%、米〇・二%、フランス—日三・二%、米〇・一%、シンガポール—日六二・四%、米〇・八%。

(8) DSU—WTO紛争処理協定Dispute Settlement Understanding—二三条

(9) 九五年五月一五日付ウォール・ストリート・ジャーナルおよび、同日付ワシントン・ポストは、日本が米国の一方的制裁を不正とするのは正しい、WTO裁定前の制裁はいじめである、とし同月六日付同紙は、一方的措置はWTOルール違反、同月一八日付ニューヨーク、タイムスは、対日制裁は正当性なく誤り、とした。

(10) 後出注25参照

(11) 日本側業界では、最終的に徴罰関税の対象車が数一〇億ドルの規模にしばられても、狙い打ちにされる高級車の在米ディーラーは別途日本メーカーの普通車の販売店をも経営しているケースが多く、制裁の発動は結局普通車の売れ行きにも悪影響を及ぼすことが懸念された。通産省はこれに応じて、「ワールド・ビジョン」を落し所とする業界との調整を行ったといわれる(日本メーカー筋の談話)。

(12) 八六年日米半導体協定の附属書簡で、日本側が米国側の日本市場における二〇%以上のシェア期待を実現可能として歓迎しその実現のため協力を約したが、二〇%のシェアを約束保証したものと米国側に解釈され、翌八七年に米国は、日本側がこの約束を守っていないことを理由の一つとして、対日懲罰関税を課した。

(13) 日本自動車メーカーの計画に関する橋本大臣及びカンター代表の共同発表は、六月二八日公表の時点で日本メーカーの部品買増しに関する米国側の見積りが空欄になっていたが、最終的に(1)北米市場における北米製部品の購入は八八年までに六七・五億ドル増加する。(2)日本企業が日本で使用する外国製部品の購入を八八年までに六〇億ドル増加させるとカンター代表が見積った旨記入された。

(14) 六月二八日発表時の空欄には最終的に、(1)米国自動車メーカーと日本ディーラーとの間の直接的なフランチャイズ契約の増加によって、九六年に約二〇〇の新販売拠点がつけられる。(2)二〇〇〇年末までには新販売拠点は一〇〇〇に達することを見込む、旨記入された。

(15) 米国人研究者から入手した附属書簡正文の文言。半導体交渉の結着が実際同趣旨であったことについては、森田俊輔、日米半導体協定の諸問題、経済と外交、八六年一〇月号—八七年一月号参照。

(16) 日本電子機械工業会資料 *Achievements in International Cooperation, The 1991 Semi-conductor Arrangement* 参照。

(17) 例えば、九四年米国大統領経済報告二一九ページは、日本市場の閉鎖性を示す圧倒的な証拠がある、としながら何等の証拠も示していないし、ローラ、タイソン等の学者も日本市場の閉鎖性についてはプレストウィツ等他の「日本叩き屋」が政治学者の日本市場の閉鎖性を非難する叙述(事実の引証ではなく)を引用していることが多い。例えばタイソンは、日本の貿易障壁は、関税や輸入クォータではなく、日本の業界内やその政治との関係の特異性にあるとして、チャーマー・ス・ジョンソンやクライド・プレストウィツ等を引用する(Who's Bashing whom? Trade Conflict in High Technology Industries, Institute for International Economics 1992, P 55)

- (18) 六〇年代から八〇年代にかけての通産省編「わが国企業の海外事業活動」に収録された日本企業の対米投資実績によると、日本企業の六〇・七〇年代の対米商業投資の額は、製造業投資の合計を二〜三倍上まわる高水準にあった。八〇年代以降、商業投資は自動車の現地生産を初めとする製造業部門の投資に超越される。
- (19) 九三年九月バグワティ・コロンビア大学教授等が日米首脳(細川首相及びクリントン大統領)に宛てた公開状も同趣旨を述べている。かつて米国メーカーの内製率の高さを指摘した筆者に対し、GM社幹部は経営合理化のため部品調達を内製から外注に切り替えるGMの新方針を語っていた。九四年一月一七日発表のIMF報告書「国際通商政策—ウルグアイ・ラウンドとその後」(一三八—三八九ページ)は、系列は比較優位の制度化を意味するかも知れず、それがどの程度日本の輸入を妨げているかについて明白な証拠はない、としている。換言すれば経済計算上系列に依存した方が有利なことがある以上、系列が独占禁止法上競争を妨げる慣行として取締られるべきか否かについては、米国側に举证責任がある。
- (20) 宮崎孝、日・米・EC間貿易摩擦の構造、筑波法政第十八号(その一)一七〇—一七一ページ参照。
- (21) 宮崎前掲一五一—一五三ページ
- (22) コーヘインによれば、米国は覇権国として、高附加価値財の生産において、競争上優位に立つ必要がある。Robert Keohane, *After Hegemony: Cooperation and Discord in The world Political Economy*, Princeton University Press, P33参照。
- (23) ウルフは、米国の先端技術等産業活動面での優位を支える国内政策の欠如が、米国にとって一方主義を唯一の選択肢としてゐると論ずる。Alan Wn. Wolf et al., *Conflict among Nations*, Westview Press, 1992, P601.
- (24) 九五年五月二〇日付日本経済新聞によれば、同月一九日バンゲマン産業担当欧州委員等が坂本通産審議官に、日本の自動車メーカーが米国の要請に基づいて部品調達などの行動に移った場合には、欧州委員会はWTOへの提訴を検討する、との考えを明らかにした。
- (25) 八八年大統領選挙で日本叩きに入れた民主党のリチャード・ゲツプハート下院議員が、民主党内の候補者選出の

過程(予備選)で早々と敗退したことが想起される(ジョージ・パッカード国際大学学長の95年10月12日付日本経済新聞への寄稿参照)。クリントン大統領自身、テレビその他のマスコミでしばしば日本市場の閉鎖性を非難し、対日強硬措置を示唆しながら、「多くの日本人との友情」に言及する。

(26) ロード国務次官補、ジョセフ・ナイ国防次官補等の米国政府高官は、自動車問題などの貿易紛争が安全保障関係を含む広範な日米同盟関係を害してはならないとの趣旨を、マスコミや連邦議会に対し繰り返し表明している。(例えば九五年五月三一日付日本経済新聞夕刊及び九五年六月一八日付日本経済新聞夕刊参照)。

(27) 自工会資料

(28) しかしながら、ガット二三条やWTO紛争処理協定は、一方措置等によって企業等が蒙った損害の救済について定めておらず、その停止を確保する手段および通商上の提訴国の代償(制裁)措置について規定することとまる。

(29) カーター通商代表や九四年大統領経済報告は、米国はガットに規定されていない事項(例えば競争政策)については一方措置をとりうるとの立場を維持している(同報告三三七ページ及び二四八ページ)。米国の学者の中でも、タイソン国家経済委員会(NEC)委員長や前出デスラー等は、ガットのみでは守り切れない米国の利益を「三〇一条」によって守るべきであると主張する(Laura D' Andreas Tyson, Who's Bashing Whom? Institute for International Economics, 1992, P13, I.M. Dester, American Trade Politics, IIE, 1992, PP242-243)しかし米国が「三〇一条」に基づいてWTO諸協定(ガットを含む)の規制対象となっている分野に属する制裁措置を他のWTO加盟国に対してとることは、ガット二三条及びWTO紛争処理協定(DSU)の手続により締約国団(DSUではDispute Settlement Body)の認可を経ない限り、当然WTO協定違反となる。

(30) 米国側には、「三〇一条」の援用がWTO協定に反して違法状態が生じてても、国際法上は相手国に対抗措置をとることと認められるだけで、実際には米国に対して敢て対抗措置をとる国はないであろうと考える者もいるようである。(九五年一月二八日日本国際経済法学会における谷口豊札幌地方裁判所判事・元通産省通商協定管理課長補佐の発表)。

(31) ウルフは、米国はガットのような国際機関が米国の政策の道具であるときにはこれを支持するが、自らの行動を国際的な権威に従属させることにはそれほど熱意がない、と他国は理解している、旨述べている。前出六〇一ページ。

(32) 宮崎前掲論文注14参照。

(33) 五月一〇日カンタ―通商代表は日本の自動車部品に関する慣行が「三〇一条」発動の要件に該当する旨決定し、日本製高級車に一〇〇%の「禁止的」関税をかけることを発表した。従来は「懲罰的」関税なる用語が使われていたのに対し、ここでは価値判断を避けた表現となっている。

(34) 米国は通商法三〇一条上、米国が外国との締結した通商取決めを外国が遵守しないことが、制裁措置発動の要件となっていることを利して、まず外国慣行が米国の通商を妨げているとして三〇一条適用をほのめかしながら、当該外国がその是正を約する取決めを締結し、その結果米国からの輸出（市場シェア）が増えないとなると、今度は明らかに取決め違反があつたとして、制裁措置を発動する、という手順を意識的に踏んでいるものと見られることは、前述のとおりである。

そのほか、米国が今や唯一の軍事大国として引続き日本その他多くの国の安全保障の楯となっていることは、米国の二国間通商交渉上の交渉力を高めているものと思われる。他面、日本等の諸国に対する米国の世界戦略上の依存が、その通商交渉上の強硬態度へのブレーキともなっていることについては注(20)参照。