

米中貿易戦争の行方と日本

本質は逆自由貿易協定で漁夫の利も

米トランプ政権が成功モデルとして考えた過去の対日交渉のやり方は、同盟国ではない中国には通用しなかった。トランプ大統領が交渉目標とする貿易赤字の解消は、中国に一方的に譲歩させるだけのものとなるので、中国は受け入れない。また、中国に要求している知的財産権の保護や投資に際しての技術移転要求の禁止も、国際貿易機関（WTO）で規定されていない。日本は当事者ではないが、環太平洋連携協定（TPP）参加国を拡大し、米もTPPに復帰すれば、知的財産権や投資も含め高いレベルの規律を中国に課すことができるだろう。米中貿易戦争は両国間の貿易の関税を引き上げるといふものであり、第三国は今まで通り両国に輸出でき、世界経済に与える影響は限定される。結局、両国の産業が困り、日本の自動車、ブラジルの大豆のように、第三国の産業は利益を受ける。

トランプ政権の古くさい思考

トランプ大統領は、半世紀も前の古くさい思考や経済の姿にとらわれている。

トランプ大統領が重視するのは、製造業、その中でも鉄鋼、自動車である。かつて、GM（ゼネラル・モーターズ）にとって良いことは米国

にとって良いことだ”といわれた。

ピッツバーグで造られた鉄を材料にデトロイトで造られる自動車は、米国の繁栄と文化を象徴していた。

しかし、米国で製造業のシェアは1953年の28・1%から2017年には11・6%に低下している。米国の経済の太宗は製造業ではなく、サービス産業となっている。これは米

国に限らず、日本などの先進国では共通して見られる現象である。

トランプ氏を大統領に押し上げたのは、選挙戦における雇用問題の強調である。貿易も移民も、これらによつて米国の雇用が奪われているというものだった。しかし、米国の雇用の9割を占めるのは、製造業以外の産業である。

キヤノングローバル戦略研究所研究主幹
山下一仁
やましたかずひと 東大法卒。
77年農林省入省、農水省ガット
室長、農村振興局長などを経て
10年4月から現職。著作に「いま
蘇る柳田國男の農政改革」(新潮
選書)、「TPPが日本農業を
強くする」(日本経済新聞出版
社)など。

貿易についての思考も、2国間の収支を見て、“黒字なら勝ち、赤字は負け”である。赤字なら、相手国が米国の人の良さにつけ込んでいるとか、不正な方法を取っているとかがいうものだ。これは、1980年代から90年代にかけての日米通商摩擦の際に、法律家中心の米通商代表部の交渉家さんごん主張してきたことである。当時日本政府は世界全体で貿易を考えるべきで、2国間の赤字とか黒字を議論しても意味がないなどと反論したが、彼らは理解しようとはしなかった。

トランプ大統領の考え方は重商主義である。ノーベル経済学賞を受けたクルーグマン米プリンストン大名

菅教授は「もつと基本的な点として、輸出ではなく輸入が貿易の目的であることを教えるべきである。国が貿易によって得るのは、求めるものを輸入する能力である。輸出はそれ自体が目的ではない」（クルーグマンの「良い経済学 悪い経済学」1997年）と述べる。

貿易の利益とは消費の利益である。より少ない輸出（生産）によってより多くの輸入（消費）ができれば、これに勝ることはない。貿易赤字とは生産（輸出）できる以上に消費（輸入）できるということだ。日米通商摩擦華やかな頃、ミシガン大で受けた国際貿易理論の最初の授業で、デアドルフ教授が「貿易赤字を恒常的に続けられれば、これに優るものはない」と述べたことを、30年以上たった今でも思い出す。米国が貿易収支の赤字について日本に文句を言うのは、経済学からすれば逆なのである。

貿易自体も変化した。かつてのように、一国で部品から最終製品まで造り上げて輸出するというのはまれで、現在部品の貿易が全体の6〜7割を占め、世界の生産はサプライチェーンで連結されている。関税を

上げると部品や原材料を輸入して製品を造っている国内企業のコストが上昇する。これらの企業は、このコスト上昇分を製品価格に転嫁できないと収益が悪化し、雇用にも影響する。

中国には通用しなかった成功体験

トランプ大統領やその政権の通商交渉担当者は、かつての日本に対する成功体験に縛られている。日米安全保障体制の下にある日本は、米国の理不尽な要求にも、何ら悪いことをしていないのに、最後は屈した。経済は政治や外交に従属してき

た。沖繩返還の際の繊維交渉では、繊維の輸出が増えて米国の業界が圧迫されるといふ単なる優勝劣敗の現象が政治問題化された。日本政府は、輸出量を減少するために機械の買い上げまで行なった。自動車の輸出増加の際には日本の自動車業界は輸出自主規制をのまされた。半導体では、外国産の日本市場でのシェア向上まで要求された。通商代表のライトハイザーは当時の担当者である。日本は脅せば従うという意識を強く持っている。

日本政府には、政治と経済は別物という割り切りはできない。いまだに政経が未分離で、米国の要求を突っ返せない「ノー」と言えない日本なのである。米国の鉄鋼関税の引き上げに対して、欧州連合（EU）はハーレーダビッドソンの関税引き上げで対抗したが、米政府の機嫌を損ねることを恐れる日本は、例外としてくれるよう陳情するしかなかった。

トランプ大統領も「関税とは良いものだ。引き上げると、困った国は止めてくれと譲歩してくる」と支持者にアピールする。相手から譲歩を引き出すための手段として関税の引き上げを使うというのだ。自動車の関税を上げると脅したら、EUはそれを止めてもらう代わりに「自動車以外の関税をゼロにし、大豆の輸入を増やすと言ってきた」とトランプ大統領は強調する。日本も「自動車の関税を上げると言ったら牛肉の関税を引き下げると言ってきた」と言うのだろう。

しかし、このやり方は中国に通用しなかった。同盟関係ではなくライバル関係にある中国は、脅しただけでは言うことを聞かない。中国はやり返してきたのだ。互いに関税を引

き上げている中で、中国としては米国の一方的な関税引き上げは明らかにWTO違反であり、中国が関税の引き上げを止めるなら米国も関税を元に戻すべきだ、と主張するだろう。中国に知的財産権などで譲歩させるなら、米国も別の点で譲歩するしかないという交渉の構図になってしまった。

トランプ政権の交渉目標

トランプ政権が対中貿易戦争を始めた主な目的は、対中貿易赤字の解消による雇用創出である。

このために考えられる手段としては、中国の一方的な関税引き下げが為替レートを「ドル安、元高」にすること（米が関税を引き上げ、中国が関税を引き下げたのと同じ効果）である。為替レートを約束することは、貿易政策に金融政策を従属させることに他ならないし、中国は金利操作などマクロ経済政策の重要な手段を奪われることになる。

いずれも中国側に一方的な譲歩を要求することになる。これは、このゲームの決定的な欠陥である。黒字が良くて赤字が悪いという思考の持ち主たちにとっては、一方の利益は

他方の損失である。つまり、ゼロサムゲームをしているのであり、どちらも利益を得るというウインウインのゲームにはならない。どちらかが敗者になるので、譲歩は困難となる。さらに、マクロ経済的には投資が貯蓄を上回れば、貿易赤字となるのであり、いくら中国が改善策を講じたとしても、米自身の体質を改善しなければ、貿易赤字は解消しない。1980～90年代の日米通商摩擦のように、ネバーエンディングストリーリーになってしまふ。

次に米が交渉目標として挙げるのは、中国のハイテク化の抑制である。これは覇権争いの一環でもある。

中国が台頭し、アジアインフラ投資銀行(AIIB)や「一带一路」などで米の地位を脅かすようになる中で、米議会や知識人などの間で中国に負けるのではないかという脅威論が高まっている。さらに、中国は先端技術などの面でも世界トップの製造業を確立しようとする「中国製造2025」を掲げる。中国は投資などを利用して技術を盗もうとしているという批判が米には強い。

対中関税引き上げの法律的な根拠となつたのは、米通商法301条で

ある。米国の一方的措置によるどう喝的行為に悩まされてきた日本は、WTOを設立することになった関税貿易一般協定(ガット)のウルグアイ・ラウンド(多角的貿易交渉)で、WTOの紛争処理手続きを経なければ、一方的措置を講じることができないと規定することに成功した。

今回、米はこれを無視する形で301条を中国に適用し、関税の一方的引き上げを実施した。これに対して大きな批判が出ているが、米の主張は全く根拠のないものではない。米が中国に対して不満を持った行為のほとんどが、WTOでは規定されていないものだからである。それは、米企業が中国国内で活動する際、その技術や知的財産を中国に移転することを要求したり、同じく米の技術や知的財産を取得する目的で、中国企業が米企業を買収したり投資したりする行為などである。これらは、そもそもWTOで規定していないので、米はWTOに提訴することはできない。(しかし、米にとって本意なのは、その目的を達成するためにとつた対中関税引き上げという措置が、ガット・WTOの最恵国待遇という大原則に違反することであ

る)なぜ、WTOの規定ができていないのか?それは、2001年から開始されたドーハ・ラウンドが、新しい分野の規律や関税引き下げを主張する日本、米、EUなどの先進国とこれに反対するインドや中国(ドーハ・ラウンド開始と同時にWTOに加盟)が対立して暗礁に乗り上げているからである。

18年6月の先進7カ国(G7)首脳会議(サミット)では「WTOを現代化し、可能な限り早期に、より公正にする」ことを合意した。中国の行動を規制するためにWTO改革が必要だという点では、日本もEUも米と同じ意見である。

米国内では、交渉目標と手段をめぐって、トランプ大統領と与党共和党議員の間に食い違いがある。トランプ大統領の考えは、貿易赤字の解消に関税という手段を使うというものである。その際、あからさまに赤字解消とは言えないので、鉄鋼や自動車では安全保障、対中国では知的財産権の保護などを掲げたにすぎない。

これに対して、鉄鋼や自動車について、安全保障の観点から保護が必

要だという共和党議員は少ないだろう。ある議員は、自分が長年乗っているホンダ・アコードが米の安全保障上の脅威なのかと皮肉っている。逆に、中国への脅威論については真剣である。しかし、彼らは、それを解決する手段としての関税引き上げには反対している。

大恐慌後の貿易戦争との違い

まず、世界経済に及ぼす影響であるが、多くの国がすべての国からの輸入に対して高い関税をかけた合つた大恐慌後の貿易戦争ほど被害は大きくない。例えて言うなら、米国という地域に行くのに幾つかの橋が架かつていたとして、そのうち中国から米に架かる橋だけ(両方向が)閉鎖されても、別の橋を使えば行けるのである。今の世界貿易、サプライチェーンの下では、中国で完成品を造らなくても、各国からの部品をタイなど第三国に集め、そこで完成品を造つて米に輸出すればよい。これに対して、大恐慌後の貿易戦争では、すべての橋が閉鎖された。

相互の関税を削減・撤廃したり投資を保護したりする自由貿易協定(FTA)は、協定に参加しない国

を差別するものである。今回の貿易戦争は、FTAとは逆に、米中相互の関税を引き上げるものなので、関税がそのまま米中両国に輸出できず、米中以外の国が利益（漁夫の利）を受ける。差別されるのは米中の産業にほかならない。両国の雇用も失われる。ただし、消費者については、第三国から今まで通りの輸入ができるので、関税の引き上げはそれほど大きな影響を与えない。

中国は米産大豆に関税をかけ、米と並ぶ輸出国であるブラジルからの輸入を拡大した。また、国有企業を通じて、価格が高くても米産以外の大豆を買い付けている。さらに、ヒマワリ、菜種など大豆代替品の輸入を増やす。この結果、米の対中輸出は3分の1以上の減少となる。これは米の全生産量の1割に相当し、大豆産業には相当な打撃である。

米国内の大豆価格は20%程度低下し、逆にブラジル産の価格は上昇している。米農務省は、来年度のブラジルの収穫量は過去最高を記録した今年度を上回り、今年度干ばつで生産量を3割以上減らしたアルゼンチンの生産も昨年度以上に回復すると予想している。また、ブラジルには

未利用の広大な農地がある。時間がたてばたつほどブラジルなどの生産が増加し、米が不利になる。ベトナム戦争のように短期間で終わる予定で始めたものが長期化・泥沼化すれば、大変な被害が生じる。同じように、米産牛肉の関税が上がったので、オーストラリアは中国への牛肉輸出を大幅に増やしている。

自動車では日本に利益

中国市場の米国車は米からの完成車輸出が10万台で、現地の合弁企業による生産は280万台。日本車は、日本からの輸出が20万台で、現地生産は460万台。日米両産業とも、輸出はわずかで現地生産がほとんどだ。それは中国の自動車関税が25%と高いため、現地生産する方が有利だったからである。

中国は米との貿易戦争を回避しようとして、自動車の関税を25%から15%へ、自動車部品は10%から6%へ引き下げた。その後、米の対中関税引き上げの報復措置として、米からの自動車を含む輸入品の関税を25%分引き上げた（米車への関税は40%となった）。

米企業が中国へ完成車を輸出しよ

うとすれば、米での部品や鉄鋼などへの関税賦課によるコストアップ分10%（仮定）に完成車の関税40%がかかるので、実質54%（ 1.1×1.4 ）の41.54%のコストアップとなる。15%の関税だけで済む日本車との差は39%も開く。

これにより、米の工場から中国に輸出していたBMWやダイムラー（ベンツ）などのドイツ系企業は大きな影響を受けており、中国への輸出拠点を米からタイなどに移そうとしている。逆に、日本からレクサスを輸出しているトヨタ自動車は、関税が下がった7月、前年同月比37.5%も輸出を増やした。

また、米の合弁企業が米から輸入する自動車部品にも25%の追加関税がかかる。日本の合弁企業は6%に引き下げられた部品関税を払うだけでよく、かえってコストダウンとなるので、米の合弁企業との競争条件は好転する。トヨタも日産自動車もそれぞれ1000億円投資して中国で新工場を建設し、現地での生産能力をトヨタは2割、日産は3割それぞれ増加させる予定である。

16年時点で、中国市場での自動車販売台数は280万台で、米市場

の1800万台、日本市場の500万台を大きく上回り、かつ拡大している。米は巨大市場から取り残され、日本企業には新たなフロンティアが広がる。トランプ大統領は、自身が産業の中心と考えてきた自動車産業を崩壊させようとしている。

日本は何をすべきか

中国の台頭や覇権がいくら嫌でも、もう力だけでは中国に対抗できない。経済的な面で中国の行為を規制しようとするれば、残された道は世界的なルールの確立しかない。

米が問題視している知的財産権や技術移転要求については、日本は協調できる。その手段として考えられるのは、TPPの活用である。米が中国に対して懸念していることすべてはTPP協定でカバーしている。

タイ、インドネシア、韓国、台湾、英国、コロンビアなどを加入させてTPPが拡大し、また、米がTPPに復帰するならば、TPPは巨大な自由貿易圏を形成する。そうすると、中国もTPPに参加せざるを得なくなる。その時、中国に知的財産権や投資についての高度な規定を課すことができる。努力すべきはTPP参

加国の拡大である。

中国がTPPに参加しない場合でも、1993年以降の世界貿易の变化を反映したTPP協定の規定をWTOに採用するよう働き掛けることができる(EUも賛成するだろう)。TPPのルールを世界のルールにするのである。単なる先進国だけの提案ではなく、アジア太平洋地域の途上国も合意したTPPの協定をWTOに持ち込むことについては、中国も反対しにくいだろう。