

平成 30 年 5 月 30 日現在

機関番号：34416

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2015～2017

課題番号：15K03592

研究課題名(和文) アメリカにおける対日自動車政策の形成(1979～1981年)

研究課題名(英文) The U.S. Trade Policy for the imported Automobiles from Japan, 1979- 1981

研究代表者

河崎 信樹 (Kawasaki, Nobuki)

関西大学・政策創造学部・教授

研究者番号：70512705

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,500,000円

研究成果の概要(和文)：アメリカが日本に対して対米自動車輸出の自主規制(1981年)を要求するに至るまでのプロセスについて、一次資料に基づき、分析を行った。まずカーター政権については、その対日自動車政策が日本からの自動車輸入の規制を否定する立場からその実現を目指す立場へと移行したこと、しかし法的な枠組みに拘泥したため、成功しなかったことを明らかにした。続くレーガン政権については、その内部で自由貿易主義を堅持する立場と輸入規制の実現を追求する立場が対立していたが、日本に輸出自主規制を要求することで両者の妥協が成立したことを示した。

研究成果の概要(英文)：I researched why the US requested the Japanese government to execute the voluntary export restraint of automobiles in 1981. I focused on the trade policy for the Japanese automobile industry between 1979 and 1981. The first, I showed that the Carter administration changed from the negative position to the positive position on the restriction of the automobile import from Japan. But the Carter administration did not realize the restriction because it did not have a legal framework for the restriction. The second, I picked up the Reagan administration's trade policy for the imported automobiles from Japan. There were the conflicts between the free traders and the protectionists in the Reagan administration. To solve the conflicts, the Reagan administration requested the voluntary export restraint for the Japanese government. Because it was able to protect the free trade position of the US as a symbol and the US automobile market.

研究分野：アメリカ経済史

キーワード：日米自動車摩擦 カーター政権 レーガン政権 輸出自主規制 貿易政策

1. 研究開始当初の背景

本研究の目的は、1981年5月に日米間で合意された日本による対米自動車輸出の自主規制が、どのようなプロセスを経て実現したのかという点を、アメリカ側の動向を分析することを通じて明らかにする点にある。

第2次オイルショック(1979年)にともなうガソリン価格の上昇は、燃費の良い日本製の小型車に対する消費者の需要を急激に増大させた。その結果、1979年に日本の対米自動車輸出は急増し、アメリカ自動車産業を苦境へと追い込んだ。GM社、フォード社、クライスラー社といった、いわゆる「ビッグ3」と呼ばれるアメリカ自動車メーカーの経営状況は急激に悪化した。特にクライスラー社は深刻な経営危機に陥り、連邦政府に支援を要請するまでに至った。

「ビッグ3」及び全米自動車労組(UAW)は、アメリカ連邦政府及び連邦議会に対して、日本からの輸入車対策を取るよう強く働きかけた。結果として、1981年に日米間で合意されたのが、日本による対米自動車輸出の自主規制であった。

この合意は2つの点で重要である。第1に、アメリカが、その最も中心的な産業である自動車産業において保護主義的な輸出自主規制を日本に要求したことは、第二次世界大戦後における自由貿易主義からの転換を明瞭に示した。第2に、この枠組みは日米自動車産業を規定する大枠として1993年まで継続し、1980～90年代半ばまでの両国の自動車メーカーの経営活動及び競争環境に大きな影響を与えた。

そうした重要性から本テーマに関しては、当時から現在に至るまで数多くの研究が生み出されてきたが、それらはI.M. デスラー(I. M. Destler)による一連の研究に多くを依拠している(*Coping with U.S. -Japanese Economic Conflicts*, 1982; *American Trade Politics*, 2005等)。当該研究は包括的・先駆的なものであるが、2つの問題点を抱えている。第1に、考察の対象が連邦議会と自動車産業界側に偏っている点である。自動車産業界からの圧力、連邦議会の保護主義的な行動、連邦政府が強硬な対日政策を実施、という流れで、日本による輸出自主規制に至るまでのプロセスが描かれる。そこからは、独立したアクターとしての連邦政府の役割が抜け落ちている。第2に、J・カーター(Jimmy Carter)政権(1977～1980年)からR・レーガン(Ronald Reagan)政権(1981～1988年)に至るまでの対日自動車政策の形成プロセスを単線的に理解している点である。実際には、対日自動車政策は大きな対立をはらんでおり、途中で政権交代も生じている。日本への輸出自主規制の要求は必然的な帰結ではない。いくつかの政策オプションの中から選択されたものであった。

この2つの問題点は、利益集団と連邦議会

の役割を重視する研究視角から生じているが、一方で連邦政府に関わる資料が未公開であったという時代的制約の問題もある。しかし近年、本研究が対象とする時期(1979～1981年)の連邦政府に関わる資料公開が徐々に進んでいる。そこで採択者は、新たに公開された一次資料に基づき、特に連邦政府側の動向に着目する形で、輸出自主規制に帰結するアメリカの対日自動車政策の形成プロセス(1979～1981年)について再検討することを課題として設定した。

2. 研究の目的

本研究の目的は、日本による対米自動車輸出の自主規制(1981年)に帰結した、アメリカの対日自動車政策の形成プロセス(1979～1981年)の解明にある。そのために本研究では、カーター政権の対日自動車政策の展開(1979～1980年)、1980年大統領選挙における自動車産業政策構想をめぐるカーターとレーガンの争点、レーガン政権における日本に対する輸出自主規制要求の形成プロセス(1981年)の3項目について分析を進めていく。以下では、項目ごとに詳細を示していく。

(1)カーター政権の対日自動車政策の展開

1979年に経営危機に陥った「ビッグ3」は、カーター政権に対して日本からの輸入車対策を強く要求した。連邦議会も同様に圧力をかけた。本項目では、こうした圧力の下にあったカーター政権の対応について、1980年3月に行われた連邦議会における対応方針の表明、1980年5月に行われた日米首脳会談後における対日自動車政策の再検討とその変化、1980年7月に行われた日米間の非公式交渉、に焦点を当て、分析する。

(2)1980年大統領選挙における自動車産業政策構想をめぐるカーターとレーガンの争点

1980年大統領選挙は、日米自動車摩擦が激化する中で行われた。本項目では、既に研究を進めているレーガン側の自動車産業政策構想(拙稿「1980年大統領選挙におけるR・レーガン(Ronald Reagan)の自動車産業救済構想」『アメリカ経済史研究』第13号、2014年及び「R・レーガンの日本訪問(1978年4月)と対日政策構想」『政策創造研究』第9号、2015年を参照)に加えて、カーター大統領側の大統領選挙をめぐる行動を分析することを通じて、1980年大統領選挙時における日本車輸入問題をめぐる争点を明らかにする。

(3)レーガン政権における日本に対する輸出自主規制要求の形成プロセス

1981年1月にレーガン政権が誕生した直後に、対日自動車政策を検討するために設置さ

れたのが「自動車産業タスクフォース」である。同タスクフォースは、レーガン政権の主要閣僚から構成され、レーガン政権が原則として掲げる自由貿易主義を堅持するのか、日本からの自動車輸入を制限するのかをめぐって激しい議論を内部で展開した。本項目においては、最も重要な役割を果たした「自動車産業タスクフォース」における議論と、それが輸出自主規制の実施を求める対日要求に収斂していくプロセスの検討を行う。

3. 研究の方法

本研究は、近年アメリカにおいて公開された一次資料の徹底的な収集に基づき行われた。調査を行った主なアメリカの資料所蔵機関は以下の通りである。

カーター大統領図書館（ジョージア州：ホワイトハウス関連文書の調査）、国立公文書館（メリーランド州：通商代表部関連資料の調査）、議会図書館（ワシントン D.C.：カーター及びレーガン政権要人の個人文書の調査）。

日本側の資料及び関連文献の収集のため、国立国会図書館（東京）においても調査を行った。

また本研究は、採択者個人によって進められたが、海外の関連分野の研究者（Ming Wan 氏（ジョージ・メイソン大学教授、アメリカ）、Hubert Zimmermann 氏（マールブルク大学教授、ドイツ））から助言を受けることで、研究のさらなる充実を図った。両氏から助言を受けるとともに、日本へと招聘し、国際セミナーを開催した。これらのことを通じて、研究内容の国際交流を行った。

4. 研究成果

(1)カーター政権の対日自動車政策の変化

当初、カーター政権は日本による輸出自主規制に反対する立場を取っていた。1980年3月に行われた連邦議会における公聴会で証言を行った閣僚らは、インフレ対策とエネルギー節約を重視する観点から、日本車の輸入規制に反対する立場を明確に示した。カーター政権が対日自動車政策として重視したのは、日本の自動車メーカーによる対米直接投資と日本市場の開放の実現であった（雑誌論文）。

しかし1980年5月以降、アメリカ自動車メーカーの苦境、大統領選挙をめぐる選挙活動の不調が続く中、日本車の輸入規制の実行を目指す方向へと政策を転換していく。その際、カーター政権が重視したのは、あくまでも法的な枠組みが存在する範囲内で対応を行うという点であった。つまりカーター政権は、アメリカの国内法や国際法で認められている範囲内であれば、貿易制限を行っても良いが、それを越える形での輸入制限措置は実

行しないという立場を堅持した。ゆえに1974年通商法201条のいわゆる「エスケープ・クローズ」に基づき、国際貿易委員会（ITC）が輸入制限を決定した場合に限り、日本からの輸入車の規制を実施する方針をとった。すでにフォード社とUAWはITCに提訴していた。カーター政権はその提訴に対する決定を早期に出すことを要求したが、その要求はITCによって却下され、結局、大統領選挙期間中に結果が示されることはなかった。ゆえにカーター政権は日本車の輸入規制を実施することができなかった。

またカーター政権は、自主的に日本が輸出を抑制するのであれば問題はないという姿勢を取り、そのようなシグナルを発し続けた。しかし直接的に自主規制を要求することはなく、日本側はカーター政権の意図に応じることはなかった（学会報告）。

(2)日米間の非公式交渉

1980年7月に行われた日米間の非公式交渉について考察した。カーター政権へは2つのルートを通じて、通商産業省からの提案が持ち込まれていた。そこでは日本側が対米自動車輸出の自主規制を行う代わりに、カーター政権が法的な手段によって、日本からの自動車輸入を規制しないと約束する、というものであった。

この提案について検討したカーター政権内部では、日本による対米自動車輸出自主規制の実行を歓迎する人々と自主規制によって削減される輸入自動車の台数が少なすぎ、効果がないと考える人々が対立していた。しかし輸出自主規制をめぐる対日交渉が、反トラスト法に反する恐れがあること及び交渉を行う法的権限がカーター政権にはないということについては一致していた。

(1)で見たように、法的枠組みにこだわるカーター政権は、提案についての「問い合わせ」を日本に対して行うという形をとった。つまり「交渉」ではなく、日本による一方的な提案とその実施、という体裁を取ることにこだわった。日本側は、カーター政権からの「問い合わせ」に対して、輸出自主規制の検討そのものが日本政府内では行われていないと返答した。通産省側も予備的な調査にすぎなかったと述べたため、カーター政権は非公式の接触を打ち切るに至った（学会報告）。

(3)大統領選挙をめぐるカーター政権の動向

大統領選挙において、日本車の輸入問題への対応は重要な争点であった。当初、レーガン側は、問題は日本ではなく、ワシントンにあると主張し、輸入規制ではなく、自動車産業をめぐる規制緩和等によってアメリカ自動車メーカーをめぐる経営環境を改善することに重点を置いていた。しかし選挙戦終盤の1980年9月に突如、方針を大きく変更し、日本に対して自動車輸出の制限を求めた。

これに対してカーター政権は、日本側に対して、大統領選挙終了後、できるだけ早い時期に日米首脳会談を行う、ただし特定のアジェンダには言及しない、という形での共同声明を出すことを要請した。日本側は、特定のアジェンダには言及せず、他の主要な同盟国と行われる一連の会談の一部として、日米首脳会談が大統領選挙終了後の早い時期に行われるという形であれば、アメリカ単独のアナウンスには同意するとした。

これを受けてカーター大統領は、上記の形で日米首脳会談の予定をアナウンスする一方、特定のアジェンダは設定されていないが、当然、自動車問題も含まれると付け加えた。これは日米首脳会談をすでに予定しており、そこで自動車問題を取り上げるという形で、当該問題に真剣に取り組んでいるという姿勢を有権者にアピールすることを意図したものであった。しかし大統領選挙の大勢に影響を与えることはできず、カーターはレーガンに敗れた（学会報告）。

(4)レーガン政権における対日自動車政策

レーガン大統領は、自動車問題を検討するために、就任後すぐに「自動車産業タスクフォース」を立ち上げた。同タスクフォース内では、輸入規制をめぐる問題について、大きく意見が対立していた。つまり、レーガン大統領自身がかねてから重要性を指摘していた自由貿易主義の立場から、日本車の輸入に対して何ら規制を課すべきではないという主張が存在する一方、現在のアメリカ自動車メーカーをめぐる苦境に言及し、再建のためには時間的な猶予が必要であり、一時的に日本車の輸入規制を検討すべきであるという主張もなされていた。両者の対立は、根本的には非和協的なものであったが、その解決策として浮上してきたのが輸出自主規制であった。なぜならば、あくまでも日本が自主的に輸出を規制するという一方で、自由貿易主義の体面を維持すると同時に、アメリカ自動車メーカーにも時間を確保することができるためであった。ゆえに日本に対して輸出自主規制の実施が要請された。

また本課題に関連して、資料館を通じて公開請求を行っていた資料の公開が研究期間内に実現しなかったため、分析において不十分な点が残されている。資料の公開が認められた後、今後の課題としてさらなる検討を進めていきたい。

なお(1)～(4)までの研究成果を基礎とした教科書として、図書 の刊行を行った。

(5)国際セミナーの開催

本研究テーマに関連して、2名の研究者を招聘し、国際セミナーを開催した。まず2018年4月にH. Zimmermann氏を招聘し、2度の国際セミナーを行った。初回のセミナーでは、Zimmermann氏から現在のD・トランプ(Donald

Trump)政権とレーガン政権の対外安全保障・経済政策を比較する観点から研究報告を行ってもらい、参加した研究者間で活発な討論が行われた。2回目のセミナーでは、採択者の草稿“The Free Trade or the Request for Restraint? : The Carter Administration's Trade Policy toward Japanese Automobile Industry, 1979-1980”の検討が行われ、改訂に向けて、貴重なコメントを得ることができた。

2018年1月にはWan氏を招聘し、国際セミナーを行った。Wan氏からは、米中関係の歴史的な変遷と現状の評価をめぐる研究報告が行われた。採択者は同研究報告に対して、自動車産業をめぐる日米経済摩擦史の研究成果を基にして、コメントを行った。その後、参加した研究者を含めて、活発な討論が行われた。現在の米中経済関係と1970～80年代における日米経済関係を比較することを通じて、本研究課題に対して有益な成果を得ることができた。またWan氏からは、2015年及び2017年に渡米した折に、本研究課題についての助言も受けた。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計4件)

河崎信樹、書評：谷口明文・須藤功編『現代アメリカ経済史「問題大国」の出現』(有斐閣、2017年)、社会経済史学、査読無、2018年、印刷中

Nobuki, Kawasaki, The US Foreign Economic Policy and Expansion of the American model, The Kokugakuin University Economic Review, 査読無、2018、印刷中

河崎信樹、書評：藤木剛康『ポスト冷戦期アメリカの通商政策 自由貿易論と公正貿易論をめぐる対立』(ミネルヴァ書房、2017年)、経済理論、査読無、第390号、2017年、pp.99-106

<http://repository.center.wakayama-u.ac.jp/metadata/3262>

河崎信樹、J・カーター(Jimmy Carter)政権における対日自動車輸入規制問題 連邦議会公聴会(1980年3月18日)における証言を中心に、関西大学経済論集、査読無、66巻4号、2017年、pp.1-17 <http://hdl.handle.net/10112/13>

[学会発表](計2件)

河崎信樹、J・カーター(Jimmy Carter)政権と日本による対米自動車輸出自主規制、社会経済史学会、2017年

河崎信樹、J・カーター(Jimmy Carter)政権による対日自動車政策の展開(1979～1980年)、社会経済史学会、2016年

〔図書〕(計 1 件)

河崎信樹、ミネルヴァ書房、「大企業の登場」「戦後国際経済秩序の形成と展開」、
河崎信樹・奥和義編著『一般経済史』、2017
年、274 (pp.123-140、 pp.193-210)

〔その他〕

ホームページ

河崎研究室

<http://www2.ipcku.kansai-u.ac.jp/~kawasaki/index.html>

6 . 研究組織

(1)研究代表者

河崎 信樹 (KAWASAKI , Nobuki)

関西大学・政策創造学部・教授

研究者番号：70512705