

## 鉄鋼、自動車、半導体産業における日米・韓米貿易摩擦比較 二レベルゲームモデルによる考察

プロジェクト 8 RA 李賢映(田中研)

### 背景と目的

戦後 GATT や WTO のもとでの自由貿易への努力にもかかわらず、保護貿易主義はその根を強く張っていた。それは産業構造が変動する際に発生する競争力喪失と失業問題への対応が各国にとって容易ではないからである。

アメリカは第二次世界大戦後、GATT 体制を中心的に推進してきた。しかし、1970 年代以降アメリカ国内でも保護主義を要求する利害集団が登場し始め、アンチ・ダンピング関税や相殺関税がアメリカ政府によって頻繁に施行されるようになった。また貿易相手国の貿易関連政策や制度、慣行が不公正だと判断される場合には、通商法 301 条のような一方的な手段を通じて通商圧力をかけるという事態も現れた。

アメリカに保護主義的な政策が見られるようになった 1970 年代以降、東アジアで市場経済陣営に属し、戦後高度成長を遂げた日本と韓国も、鉄鋼・自動車・半導体などの分野でアメリカとの間で激しい貿易摩擦にさらされるようになった。しかし日米・韓米貿易摩擦の経緯は分野によって異なるものであった。これら三つの分野の中で、最も長く貿易摩擦が続いたのは鉄鋼分野であった。90 年代後半以降もアメリカから日本や韓国に対して多数のダンピング提訴が行われており、鉄鋼産業構造調整のための政府補助金に対しても相殺関税提訴という形で問題が依然顕在化したままである。昨今はアメリカが鉄鋼の輸入に対してセーフガードを発動するにも至った。一方、半導体と自動車の分野では鉄鋼分野で見られるような大規模ダンピング提訴は近年見られない。例えば 80 年代から 90 年代半ばにかけて深刻な事態に陥った日米の自動車分野の貿易摩擦であったが、その後 1995 年から 2003 年までに WTO で調停が図られた貿易摩擦件数は、鉄鋼分野では 19 件であったのに対して、自動車分野では 7 件であった。また同時期のダンピング提訴件数では、基礎鉄分野では 712 件であったのに対して、輸送機械分野では僅か 19 件に過ぎない。自動車分野と同様、日米、韓米の半導体貿易摩擦も 90 年代後半以降収束の方向に向かっている。自動車分野や半導体分野で貿易摩擦が緩和の方向に向かったことの直接的な原因は、これらの産業分野の企業が、近年国境を越えたグローバルな企業間提携を積極的に進めたことや、国境を越えた分業体制の確立に成功したことにある。一方、鉄鋼分野ではそのような動きは遅々として進んでいない。本研究は、産業分野によって貿易摩擦の経緯が異なった原因について、さらに踏み込んで分析することが目的である。本研究では、輸出側における政

府と企業の関係という観点から分析を行った。輸出国側の政府と企業の関係が、近年見られる国境を越えたグローバルな企業間提携の促進に影響を与え、その結果、貿易摩擦問題の方向をも決定づけることとなったことについて、二レベルゲームの視点でモデル化を行い、現象との対応を見て検証を行う。本発表ではその内容を報告する。

## 本研究の視点

既存の貿易摩擦研究では、貿易摩擦問題が国家間問題として表面化するまでの過程、つまり輸入国側（この場合はアメリカ側）で、輸入製品の流入によって損失を被る企業や利益団体が議会の中で政治力を行使し、その結果、政府が輸出国に対して輸出自主規制を求めるなどの保護貿易措置がとられるまでの国内政治過程を分析したものが主流であった。一方、貿易摩擦をめぐる国家間の交渉の過程、中でも二国間の交渉過程を分析した研究も、特に 70 年代以降、数多く行われてきており、その中でトランスナショナルな相互折衝や、二レベルゲームの枠組みによって、その分析の視点は広げられてきた。しかし、これらの研究は、貿易摩擦問題が国家間の問題として表面化するまでの過程や、個々の政府間交渉過程の分析が行われてきた反面、貿易摩擦交渉の方向を決定づける、より大きな政治構造的な要因を説明できないという限界をもつ。

二レベルゲームモデル等、この分野で提起された視点を貿易摩擦問題の政府間交渉の分析に適用することは可能である。しかしこれらの視点が対象とするのはあくまで政府間の交渉であり、貿易摩擦問題では政府間の交渉はその経緯の中で、重要ではあるが一部に過ぎず、実際、日米や韓米の半導体や自動車をめぐっての貿易摩擦問題を沈静化の方向に向かわせたのは、政府間交渉とは直接関係しない企業による自律的な行動であった。また、従来の貿易摩擦の研究では、産業分野によって貿易摩擦のたどる経緯が異なることについては十分な議論がなされてこなかった。貿易摩擦の全体の流れを捉えるためには、より大きな政治構造的な要因に焦点をあてて分析することが必要である。

以上をまとめると図 1 と図 2 のようになる。従来の二レベルゲームの議論は図 1 のとおりであった。ここでは主な対象はゲーム 1 であり、ゲーム 1 に影響する要因として、ゲーム 2 とゲーム 3 が位置づけられていた。これに対して、本研究では図 2 のような枠組みで捉える。図 2 では、企業間関係であるゲーム 4 が中心で、ゲーム 2、ゲーム 3、ゲーム 4 がこのゲーム 1 に影響を与える要因として位置づけることとする。従来の二レベルゲーム（図 1）は、個々の交渉、例えば 年××月の 通商交渉、を捉える上では妥当であるが、個々の交渉ではなく、貿易摩擦問題全体を大局的に捉えようとするときには、図 2 のゲーム 4 を中心とする捉え方が妥当であるからである。

本研究では輸出国側の国内政治要因の中で、政府と企業の関係に焦点をあて、産業分

野によって異なる政府の影響力、あるいは政府と企業の関係が、貿易摩擦を激化の方向に向かわせる可能性と沈静化の方向に向かわせる可能性とにどのように影響を与えたかということについて検証する。図2では、ゲーム4に影響を与える要因として、ゲーム3に焦点をあててモデル化を行う。

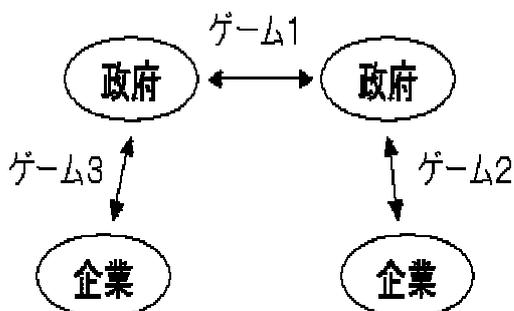


図1．従来研究の二レベルゲーム  
(ゲーム1が中心。  
ゲーム2、ゲーム3は付随的。)

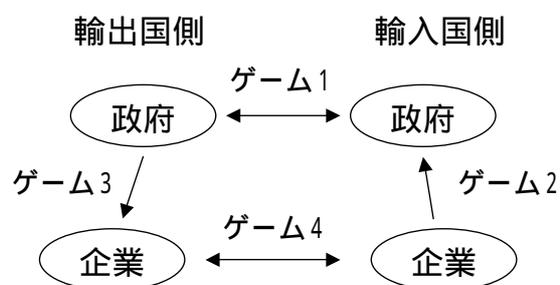


図2．本研究の二レベルゲーム  
(ゲーム4が中心。  
ゲーム1、2、3は付随的。)

## モデル化

貿易摩擦問題を図2の枠組みで捉えモデル化を行う。対象としては、70年代以降の日本とアメリカの貿易摩擦を考えゲームを設定する。ゲーム4を中心とするためプレイヤーは次のように設定する。

[プレイヤー]: 「日本企業」と「アメリカ企業」とする。

前提は次のとおりである。

[前提 ]: 日本企業の方が競争力優位を持っているとする。

[前提 ]: アメリカ企業は経営リスクを低減するために日本企業との企業提携を求めている。提携を結ぶか否かは日本企業が決定することとする。

[前提 ]: アメリカ企業の保護主義要求はアメリカ政府の通商政策に反映されるとする。

両プレイヤーの行動選択肢は次のように考える。

[アメリカ企業の行動選択肢]: 保護主義圧力あり、保護主義圧力なし

アメリカ企業は、アメリカ政府に保護主義措置を求める圧力を加えるか加えないかを決定する。圧力をかけるためにはコストがかかるが、前提より、アメリカ企業がアメリカ政府に圧力をかけると、アメリカ政府は保護関税をかけるか、日本に輸出自主津規制を求めるなどして、日本企業に不利になる保護貿易措置をとる。ここには図2のゲーム1とゲーム2を非明示的に含ませている。

[日本企業の行動選択肢]: 提携あり、提携なし

日本企業は、アメリカ企業との企業提携を結ぶか結ばないかを決定する。例えば自動車業界は、日産 - ルノー、マツダ - フォードの提携等、グローバルな企業間提携を進めたが、そのような方向に動くか否かを決定する。この部分には後述するとおり図2のゲーム3を非明示的に含ませている。

利得を設定する。

このモデル化では企業間提携の効果に焦点をあてる。アメリカ企業にとって企業間提携は企業の様々な経営リスクを軽減する効果を持つ。日本企業にとっても企業間提携は同様の効果を持つが、日本企業の場合は、日本政府の産業政策など政府からの支援がある場合には、経営リスクは相殺され、むしろ政府支援の効果が提携によって薄まってしまうとする。

アメリカ企業にとっては、

競争力を持つ日本企業との提携が望ましい。

一方、提携をせずに保護貿易措置もとらないことは最も望ましくない。

日本企業にとっては、

アメリカ企業のアメリカ政府に対する保護主義圧力がないほうが望ましい

日本政府から支援受けながら、アメリカと提携しないのが最も望ましい

= 技術流出防止の面から

しかし、日本政府からの支援ない場合は、技術開発のリスクを考慮すると、リスク回避のため、アメリカと提携することが望ましくなる。

以上を考慮して以下のように利得を設定することができる。

表 1) [アメリカ企業の利得]: 選好順序を考慮して次のとおり設定する。

日本企業の行動	アメリカ企業の行動	利得
提携あり	保護主義圧力なし	4
提携あり	保護主義圧力あり	3
提携なし	保護主義圧力あり	2
提携なし	保護主義圧力なし	1

[日本企業の利得]: 以下の式で設定する。

$$\text{定数項 (A)} + \frac{\text{政府支援 (E)} - \text{企業リスク (b)}}{\text{提携の有無 (c)}} - \text{アメリカの保護措置 (F)} \quad \text{式(1)}$$

次のような数値を設定する。

日本企業の利得: 定数項  $A = 5$

企業リスク  $b = 2$

政府支援  $E = 4$  (政府支援が大きいとき)  $E = 0$  (小さいとき)

提携の有無:  $c = 2$  (提携があるとき)  $c = 1$  (提携がないとき)

アメリカの保護措置:  $F = 2$  (アメリカの保護措置があるとき)

$F = 0$  (アメリカの保護措置がないとき)

以上を代入するとゲームは表 2、表 3 のようになる。網掛けをした部分がナッシュ均衡点である。

表 2)

日本政府による日本企業への支援あり

アメリカ 企業 日本企業	保護主義 圧力なし	保護主義 圧力あり
	提携なし	7, 1
提携あり	6, 4	4, 3

表 3)

日本政府による日本企業への支援なし

アメリカ 企業 日本企業	保護主義 圧力なし	保護主義 圧力あり
	提携なし	3, 1
提携あり	4, 4	2, 3

## 仮説

上記の論理と、貿易摩擦の経緯とから、表4のように仮説を提示できる。

表4)

輸出国側の政府と企業関係	輸出国側の政府支援	グローバルな企業間提携	貿易摩擦	例
政府主導	大	不活発	激化	日米 鉄鋼 韓米 鉄鋼 日米 半導体(初期)
企業主導	小	活発	緩和	日米 自動車 韓米 自動車 日米 半導体(後期) 韓米 半導体

## 実証

以下で日米、韓米の鉄鋼、自動車、半導体をめぐる貿易摩擦問題の経緯と、それぞれの分野における政府と企業間の関係の対応を見る。

### (1) 鉄鋼産業

鉄鋼の貿易摩擦が依然緩和されないことの大きな要因は、鉄鋼の貿易摩擦問題が管理貿易の形で調整が行われてきたことにある。そして輸出自主規制のような管理貿易が可能であったのは、輸出国における鉄鋼産業分野の政府と企業の関係が大きく影響している。鉄鋼産業は多くの国では国家の基幹産業として政府の管理のもとで発展してきた。そのため政府と企業の関係は強く、その影響は今日でも続いていることが少なくない。日本と韓国でも同様であり、日本は戦後GHQによりそれまで国営企業であった日本製鉄は分割民営化されたが、その後も分割先の八幡製鉄は通産省と緊密な関係を保っていた。1970年に八幡製鉄は再度富士製鉄と合併して新日本製鉄となったが、社長や副社長のポストに通産省出身者が就くことが多いなど、依然通産省との緊密な関係が保たれた。そのため政府の意向は強く反映され、国内市場の独占化への動きを自主的に規制し、またアメリカへの輸出自主規制も政府の方針に従い遵守した。いずれも政府との緊密な関係の表れと見ることができる。韓国の鉄鋼産業も同様であり、鉄鋼産業は1950年代以降の国家経済開発計画や重化学工業化政策の中で政府によって重点的に育成されてきた産業であった。現在世界最大の鉄鋼メーカーの一つであるポスコ(浦項製鉄)も2000年に民営化が完了するまでは国営企業であった。そのため投資規模や輸出規模の決定には政府の意向を強く反映することができた。しかし結果的には政府の影響力を反映した管理貿易の体制が、貿易摩擦問題の

根本的な解消を先送りし、問題を長引かせることとなっている。このことは自動車や半導体分野の貿易摩擦と対比すると明らかである。

## (2) 自動車産業

自動車分野の貿易摩擦問題は沈静化の方向に向かっている。自動車貿易摩擦の沈静化をもたらした大きな要因は、80年代以降日本企業が進めてきた生産の現地化と、それを一つの足がかりにして進展した90年代以降のグローバルな企業提携である。自動車業界では、マツダとフォードの提携、三菱とクライスラーの提携、日産とルノーの提携等に見られるように、世界的な企業提携が行われた。この過程で、日本の自動車メーカーは北米やヨーロッパでの現地生産を強化し、開発の現地化と部品の現地調達を強化するとともに、新興市場であるアジアへの事業展開の強化を図った。韓国の自動車メーカーも世界的な企業提携の流れを受けて、2001年にGMと大宇（デウ）が、2002年にルノーと三星（サムスン）が提携を行っている。これらの企業間提携や生産の現地化は貿易摩擦の解消に大きく寄与した。

このようなグローバルな企業提携は企業の自律的な判断のもとで行われている。日本の自動車メーカーにとっては、現地生産や現地部品調達は為替変動リスクを抑えることが目的の一つであったし、韓国の自動車メーカーは97年のIMF経済危機の状況下で、外国企業との提携によって企業再生を図ることを求めている。新市場の開拓を模索していたアメリカの自動車メーカーにとっても、南米や東欧に生産販売拠点を持つ韓国の自動車メーカーとの提携は合理的であった。

自動車企業の政府からの自律性は、鉄鋼企業と対比すると明らかである。日本では、鉄鋼産業は国家の基幹産業として長年政府から支援を受けてきた産業である一方で、自動車産業は政府からの財政的支援は自動車の部品産業を除くと小さいものであった。また鉄鋼産業が政府と強いつながりを持ち、投資や輸出の意思決定にも政府の意向を反映することが可能であった一方で、自動車産業に対する政府の影響力は小さかった。例えば60年代後半に通産省は国内自動車企業の合併構想を提示したが、この構想は失敗に終わった。あるいは80年代以降進められたアメリカでの現地生産も、当初通産省とアメリカ政府から要請を受けた際には、企業の経営判断のもと要請を拒否している。

韓国の自動車産業も日本と類似している。韓国の自動車産業は政府主導のもとで発達したとする見方がされることもあるが、発展過程を検証するとその見方は適切ではない。韓国の自動車産業は60年代に政府からの支援が小さい中で自律的に発展を遂げた。70年代には政府の経済開発計画の中に組み込まれたが、その方針は企業を強く反映して決定されたものであった。その後も企業主導の傾向は顕著であり、例えば1980年に政府は「自動車産業統合のための投資調整」を発表したが、この計画は失敗に終わっている。

このような政府から独立した企業の自律性が、生産の現地化や柔軟な企業間提携を可能にし、結果として一時は深刻化した貿易摩擦問題も沈静化の方向に向かうことになった。

### (3) 半導体産業

鉄鋼産業と自動車産業とは異なり、日米と韓米の半導体貿易摩擦は異なっていた。日本は日米半導体協定という形での政治的な過程を経たが、一方の韓国はアンチ・ダンピング提訴という司法的な過程であった。これは日本と韓国における政府と企業の関係から、アメリカの提訴の形態が異なっていたためであった。アメリカは、日本に対しては、日本政府に対する通商法 301 条による提訴と、日本企業に対するアンチ・ダンピング提訴を行った。一方、韓国に対しては、韓国企業に対するアンチ・ダンピング提訴のみであった。アメリカが日本政府を通商法 301 条で提訴した理由は、日本政府の国内半導体企業に対する産業政策を実施してきたということにあった。反面、韓国に関しては、80 年代に現在の半導体生産に繋がる設備投資が本格化した際に、当時の全斗煥政権が、前政権の財閥優遇に対する国民の批判の取り込みを図って財閥を規制する政策を実施していたため、半導体企業の政府への依存度が少ないということから、日本とは対照的にアメリカからの風当たりは弱いものであった。

国家プロジェクトの終息とともに日本の半導体産業は企業の自律性に委ねられることになる。今日、半導体業界では自動車業界と同様に世界的な企業提携が進展している。フラッシュメモリにおける、東芝と IBM、松下と SunDisk の提携、また富士通と AMD の提携等である。これらのグローバルな企業提携は貿易摩擦の回避に寄与している。

表 5) まとめ

輸出国側の政府企業間関係、グローバルな企業間提携、貿易摩擦の経緯、の関係

	鉄鋼			自動車			半導体		
	政府企業関係	企業間提携	貿易摩擦	政府企業関係	企業間提携	貿易摩擦	政府企業関係	企業間提携	貿易摩擦
日本	政府主導	少ない	激化	企業主導	多い	緩和	政府主導 企業主導	多い	激化 緩和
韓国	政府主導	少ない	激化	企業主導	多い	緩和	企業主導	多い	緩和

### 結論

従来の政府間交渉を中心とした二レベルゲームに代わって、企業間関係を中心とした二レベルゲームの枠組みを提唱した。

貿易摩擦問題について、輸出国側の政府と企業の間関係を説明変数とした二レベルゲームモデルを構成した。

日米、韓米の鉄鋼、自動車、半導体分野の貿易摩擦の経緯と、輸出国側の政府企業関係を見ることによって、上記モデルの検証を行い、モデルの妥当性を実証することができた。