

第4章

貿易政策 基礎



7 関税・輸入割当の効果

8 保護貿易を擁護する主張

この章の位置づけ

貿易取引に影響を及ぼす政策としては、直接的に貿易量をコントロールするものや、税や補助金を用いて間接的に介入するものなど、さまざまなものが考えられる。本章では、第2章で学んだミクロ経済学の基礎的な分析ツールである需要曲線と供給曲線を用いた余剰分析を整理しつつ、輸入関税と輸入割当が経済厚生に与える効果を検討する。

この章で学ぶこと

unit 7 貿易政策の効果を理解するうえで基礎となる輸入関税と輸入割当を取り上げ、それらの政策によって誰が得をして誰が損をするのかを検討する。また、国内産業保護の観点から輸入関税と生産補助金の効果を比較する。

unit 8 貿易を制限する保護主義的な政策は、政策を実施する国の経済厚生を低下させる。それにもかかわらず、実際には保護主義的な政策が多くで国で実施されている。保護貿易を擁護する主張を検討し、どのような理由から保護政策が実施されているのかを明らかにする。

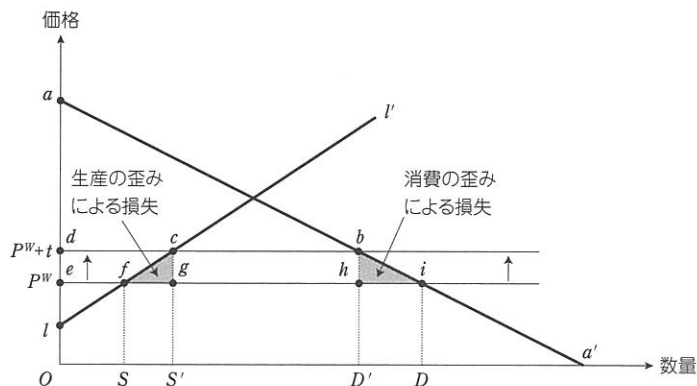
関税・輸入割当の効果

㊦ 輸入関税の効果

まず、自動車を価格 P^W でいくらでも輸出入できる小国における自由貿易の状態を見てみよう（小国の仮定については unit 3 参照）。次頁の図 7-1 において、消費量は価格 P^W の水平線と需要曲線 aa' の交点 i で決定される。一方、国内供給量は価格 P^W の水平線と供給曲線 ll' の交点 f で決定される。このとき、輸入量は $D-S$ となる。消費者余剰は $\triangle aie$ 、生産者余剰は $\triangle efl$ となっている。ここで、1 単位当たり一定額 t の輸入関税（従量税）が賦課されたとする。一方、輸入価格に一定率の税をかける従価税も、従量税と同様の効果をもつことになる。関税によって、輸入自動車価格は、輸入価格 P^W に関税 t を加えた分だけ高くなる。輸入車の価格が上昇すると、それと競合する国産車の価格も上昇する。国産車と輸入車との間に品質などの違いがないと仮定すると、国内生産者も、 P^W+t の価格で自動車を販売するようになる。関税のもとでの均衡は価格 P^W+t の直線と需要曲線の交点 b で決定され、輸入量は $D'-S'$ となる。ここで重要なのは、課税されているのが輸入車であるにもかかわらず、それと競合する国産車の価格も引上げられて上昇するところにある。

国内価格の変化は、生産者と消費者の行動に影響を及ぼす。価格の上昇に応じて、国内生産者は、より高い価格で自動車を販売できるようになるので利益を増やすことができる。また、従来は生産できなかった国内生産者が市場に参入し、国内生産量は S' へと増加する。このため、生産者余剰は $\triangle dcl$ へと増加する。一方、価格上昇に応じて、消費者は自動車の購入を控えるため、国内需要量は D' へと減少し、消費者余剰は $\triangle abd$ へと減少する。輸入量は $D-S$ から $D'-S'$ へと減少する。この輸入量に t をかけることで、政府の関税収入

図7-1 輸入関税の効果（小国のケース）



	関税前	関税後	変 化
消費者余剰	$\triangle aie$	$\triangle abd$	$-\square dbie$
生産者余剰	$\triangle efl$	$\triangle dcl$	$\square dcfe$
関税収入	0	$\square cbhg$	$\square cbhg$
総余剰	$\triangle aie + \triangle efl$	$\triangle abd + \triangle dcl + \square cbhg$	$-(\triangle cgf + \triangle bih)$

を求めることができる。これは、縦を t 、横を $D' - S'$ とした長方形 $\square cbhg$ で表される。徴税を行う行政制度が未発達な発展途上国では、この関税収入が政府にとっての重要な財源となっている場合もあるが、日本をはじめとした先進諸国においては、財源としての関税収入の役割は小さい。

さて、輸入関税によって、①消費者余剰の減少、②生産者余剰の増加、③関税収入の発生という3つの効果が生まれるが、総余剰はどのように変化するのだろうか。

$$\begin{aligned}
 & (\text{関税後の総余剰}) - (\text{関税前の総余剰}) \\
 &= (\triangle abd + \triangle dcl + \square cbhg) - (\triangle aie + \triangle efl) \\
 &= (\triangle abd - \triangle aie) + (\triangle dcl - \triangle efl) + \square cbhg \\
 &= -\square dbie + \square dcfe + \square cbhg \\
 &= -(\triangle cgf + \triangle bih)
 \end{aligned}$$

つまり、消費者余剰の減少による損失がほかの効果を上回るため、総余剰は減少する。この減少分を関税によるデッドウェイト・ロスと呼ぶ。関税による

デッドウェイト・ロスは2つの部分（歪み）からなる。まず、 $\triangle cgf$ は、本来 P^w で手に入れることのできる自動車を、 P^w 以上のコストをかけて国内で生産することから生じる生産面での歪みである。一方、 $\triangle bih$ は、 P^w ならばこの財を購入していた消費者が関税によって引き起こされた国内価格の上昇によって消費をあきらめることから発生する消費面での歪みである。このように、輸入価格が変化していないにもかかわらず、関税によって人為的に国内価格が歪められることから、生産・消費の両面において損失が発生する。

第2章において、自由貿易によって安く財が手に入るようになるところに貿易利益の本質があると説明した。輸入関税は、この利益を減らして貿易前の状態へと引き戻す効果をもっている。

㊦ 輸入割当の効果

続いて、直接的に輸入量を制限する輸入割当の効果を検討してみよう。政府が一定量の輸入枠を決定し、輸入許可証を配布するものとする。また、この枠を超える輸入は認めないものとする。ここで、供給曲線が、生産者を生産費用の低い順に並べたものであったことを思い出してみよう。図7-2の(1)にあるように、自由貿易の場合には P^w でいくらでも輸入できるので、供給曲線は lfj となる。一方、輸入割当の場合には、国内価格が国際価格 P^w よりも高ければ、許可証の保有者が許可された分のみの自動車を輸入する（図の(2)の ff' ）。

図7-2 輸入割当の効果(1)

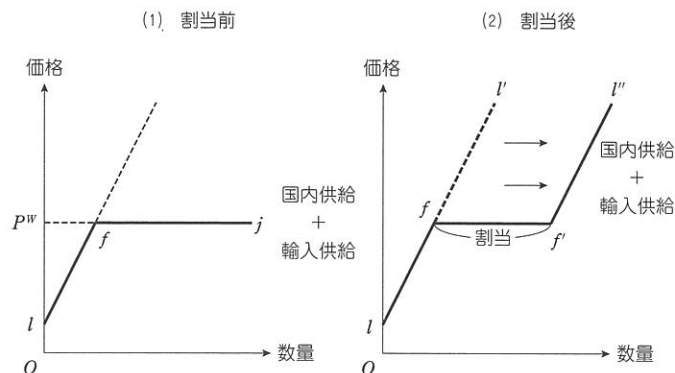
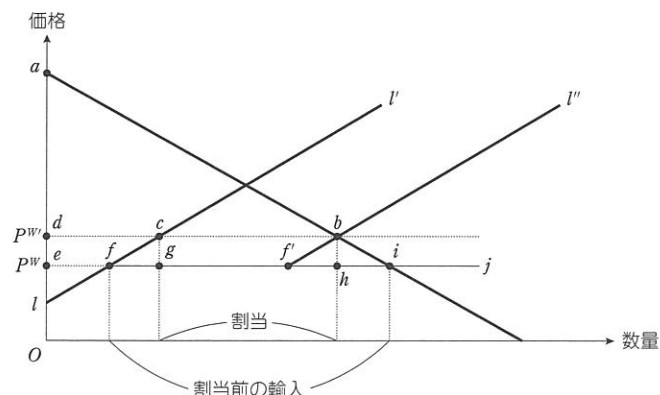


図 7-3 輸入割当の効果 (2)



	割当前	割当後	変 化
消費者余剰	$\triangle aie$	$\triangle abd$	$-\square dbie$
生産者余剰	$\triangle efl$	$\triangle dcl$	$\square dcfe$
割当レント ^(注)	0	$\square cbhg$	$\square cbhg$
総余剰	$\triangle aie + \triangle efl$	$\triangle abd + \triangle dcl + \square cbhg$	$-(\triangle cgf + \triangle bih)$

(注) ここでは割当レントは輸入業者が受け取るものとする。

P^W で輸入できる製品が一定数しかないで、国内供給と輸入供給を合わせた供給曲線は、 lfj から $lff'l''$ へと変化する。つまり、図7-2の(2)にあるように、国内供給曲線のうち、国際価格 P^W よりも上の部分(fl')は輸入割当分だけ右側へとシフトする。割当量と国内生産量の合計が国内需要に等しくなるところで国内価格が決定される。

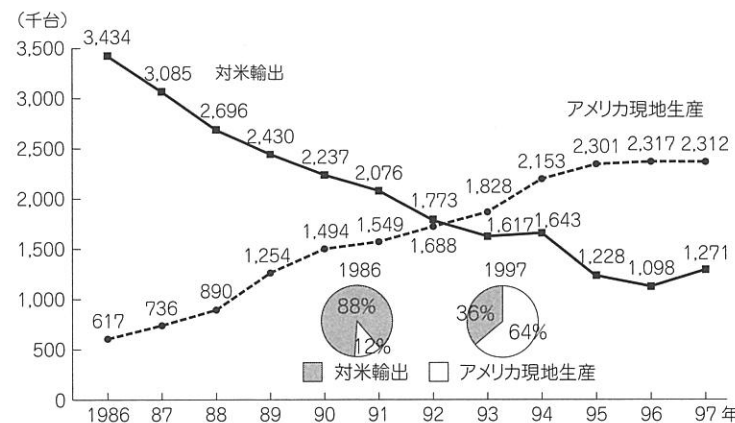
輸入割当の効果は図7-3に示されている。輸入量が直接制限されること(輸入割当は gh)から国内価格は P^W へと上昇し、消費者余剰は $\triangle aie$ から $\triangle abd$ へと減少し、生産者余剰は $\triangle efl$ から $\triangle dcl$ へと増加する。輸入許可証を持っている団体や輸入業者は、価格 P^W で輸入した自動車在国内価格 P^W で販売することから、1台当たり($P^W - P^W$)の利益を得る。これに輸入量をかけた総額 $\square cbhg$ の利益が生まれる。これを割当レントと呼ぶ。レントとは、供給量が制限されている財・サービスの供給者に帰属する利益をいい、これが誰のものになるのかは、輸入許可証がどのように割り当てられるのかに依存する。政府の入札によって許可証を配布するならば、割当レントは入札金として政府の

重要ポイント

日本車の対米輸出自主規制

輸入割当の分析では、国内の輸入業者が輸入許可証を保持するケースを取り上げたが、現実にはそうではないケースも存在する。たとえば、1980年代初頭、アメリカ政府は日本政府に対し、自主的に乗用車の輸出台数を制限するよう圧力をかけた。この結果、1981年より年間168万台の対米乗用車の輸出自主規制が開始された(割当量が変動した後に94年3月末に撤廃)。日本からの輸出台数が制限されたため、アメリカの自動車メーカーは、輸出台数の増加を気にせず高価格を設定できるようになった。一方、燃費のよい日本の小型車に対する需要も根強く、プレミアムがついて売られるようになった。たとえば、トヨタのクレシード(マークIIの輸出仕様車)が、サンフランシスコのディーラーで1万2000ドル余りのものに対して5000ドルものプレミアムがつくこともあった。このように、輸出自主規制を行った日本の自動車メーカーも、アメリカ国内価格の上昇を通じて利益を得た。図7-3における割当レントに相当する部分を、日本の自動車メーカーが受け取ったものと考えることができる。結局、日本車の対米輸出規制を通じて、日米両国の自動車メーカーが利益を得て、アメリカの消費者が高い自動車を買わされるという損害を被ったのである。また、輸出自主規制の影響を受けて、1980年代後半からは日系自動車メーカーによるアメリカ現地生産への移行も本格的に進み、93年には現地生産台数が輸出台数を上回るようになった(図7-4)。

図 7-4 日本車の対米輸出の減少と現地生産の増加



(出所) 日本自動車工業会ホームページ (<http://www.jama.or.jp/>)。

ものになるが、無償で輸入業者に配布するならば、レントは輸入業者のものになる。

輸入割当によって、①消費者余剰の減少、②生産者余剰の増加、③割当レントの発生という3つの効果が生まれる。ここで、議論を明確にするために割当レントを国内の輸入業者が受け取るものとして、総余剰の変化を検討してみよう。

$$\begin{aligned}
 & (\text{割当後の総余剰}) - (\text{割当前の総余剰}) \\
 &= (\triangle abd + \triangle dcl + \square cbhg) - (\triangle aie + \triangle efl) \\
 &= -(\triangle cgf + \triangle bih)
 \end{aligned}$$

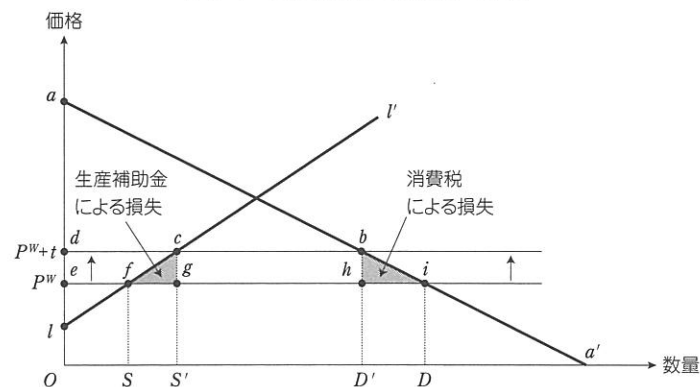
関税の場合と同じく、国内価格上昇によるデッドウェイト・ロスの発生によって総余剰は減少する。輸入関税と輸入割当の主要な違いは、関税のもとで政府が受け取っていた収入を、輸入割当のもとでは輸入許可証の保有者が受け取るところにある。さらに、輸入許可証を手に入れるために国内の輸入業者が政府への献金などのロビー活動を行うと、そのことによって、余計に資源が浪費される可能性がある（ロビー活動については第7章参照）。

ここで、図7-1と図7-3の比較から重要な結論が得られる。直接的に輸入を制限する輸入割当と、間接的に輸入を制限する関税は、ともに国内価格を引き上げて、消費者余剰を減少させ、生産者余剰を増加させるが、全体としては、デッドウェイト・ロスを生み出して一国全体の経済厚生水準を引き下げる。本来あるべき輸出入の流れを減らして、貿易前の状態へと市場を引き戻すような政策は、一国全体の観点からは望ましくないのである。

□ 輸入関税と生産補助金の比較

輸入関税が賦課される目的は、国内生産者の保護であることが多い。しかし、保護自体が目的ならば、国内生産者に直接的に補助金を与えることも可能である。関税のケースでは、 t だけ輸入車の価格を高めて、国内生産量を増やし、国内生産者を保護していた。ここで、関税の代わりに、国内生産者に t の補助金を出すものとしよう。このとき、輸入車価格が P^W のままなので、国内価格も P^W となる。国内生産者にとっては1台当たり $P^W + t$ で販売しているのと同じことになり、 t の関税の場合と同じ水準の国内生産を達成できる。この意

図7-5 生産補助金と消費税の効果



	生産補助金前	生産補助金後	変 化
消費者余剰	$\triangle aie$	$\triangle aie$	0
生産者余剰	$\triangle efl$	$\triangle dcl$	$\square dcfe$
政府収入	0	$-\square dcge$	$-\square dcge$
総余剰	$\triangle aie + \triangle efl$	$\triangle aie + \triangle dcl - \square dcge$	$-\triangle cgf$

	消費税前	消費税後	変 化
消費者余剰	$\triangle aie$	$\triangle abd$	$-\square dbie$
生産者余剰	$\triangle efl$	$\triangle efl$	0
政府収入	0	$\square dbhe$	$\square dbhe$
総余剰	$\triangle aie + \triangle efl$	$\triangle abd + \triangle efl + \square dbhe$	$-\triangle bih$

味で、国内生産者にとっては、輸入関税と生産補助金は同じ意味をもつことになる。一方、生産補助金のもとでは、国内価格は P^W のままなので、消費面での歪みは発生しない。

生産補助金による余剰の変化を、図7-1を書き直した図7-5を用いて考えてみよう。生産補助金は政府の支出であるため、補助金額は余剰から除かれることになる。生産補助金により国内生産量は S から S' に増加するが、その生産量に t をかけた $\square dcge$ が政府の補助金支出額となる。したがって、生産補助金によって、①生産者余剰の増加、②政府収入の減少という2つの効果が生まれるが、総余剰は次のように変化する。

生産面の歪みのみとなるので、関税よりも損失が少なくすむ。国内生産者の保護が目的であるならば、一般には輸入関税よりも直接的な生産補助金のほうが望ましいのである。しかし、現実には、直接的な生産補助金よりも関税や割当を用いた保護のほうがよく用いられている。その原因を次の unit 8 で学ぶこととしよう。

要 約

- 直接的に輸入を制限する輸入割当と、間接的に輸入を制限する関税とは、ともに国内価格の引き上げを通じて、消費者余剰を減少させ、生産者余剰を増加させる。生産・消費の両面におけるデッドウェイト・ロスが発生するため、一国全体としての総余剰は減少する。国内生産者の保護が目的であるならば、輸入関税よりも直接的な生産補助金のほうが望ましい。

確認問題

- **Check 1** 輸入関税と輸入割当の類似点・相違点をまとめなさい。
- **Check 2** 需要が拡大した場合、輸入関税と輸入割当では、どのような違いが出てくるのか検討しなさい。
- **Check 3** 日本政府・通商産業省（当時）が対米乗用車の輸出自主規制に踏み切った経緯を調べなさい。

第4章

貿易政策基礎

$$\begin{aligned}
 & (\text{生産補助金後の総余剰}) - (\text{生産補助金前の総余剰}) \\
 &= (\triangle aie + \triangle dcl - \square dcge) - (\triangle aie + \triangle efl) \\
 &= (\triangle aie - \triangle aie) + (\triangle dcl - \triangle efl) - \square dcge \\
 &= \square dcfe - \square dcge \\
 &= -\triangle cgf
 \end{aligned}$$

すなわち、生産補助金は輸入関税のケースと同様、 $\triangle cgf$ だけの生産面での歪みによる損失を引き起こすが、消費の歪みによる損失は生じない（図 7-1 参照）。逆にいうと、関税の場合は、生産補助金に加えて消費者価格を引き上げる消費税が課されて、高い自動車を買わされていたのと同じことになる。実際に t 円の消費税を自動車の消費に課してみることで、このことを確認しよう（生産補助金は供与されていないとする）。 t 円の消費税により、消費者が直面する価格は $P^W + t$ になり、消費量は D から D' に減少する。一方、自動車の国内生産者は $P^W + t$ で消費者に販売してもそのうち t は政府に納めることになるので、国内生産者にとっては 1 台当たり P^W で販売しているのと同じことになり、消費税前と同じ水準の国内生産量となる。政府は消費税により消費量に t をかけた $\square dbhe$ の収入を獲得する。消費税によって、①消費者余剰の減少、②消費税収入の発生という 2 つの効果が生まれ、総余剰は以下のように変化する。

$$\begin{aligned}
 & (\text{消費税後の総余剰}) - (\text{消費税前の総余剰}) \\
 &= (\triangle abd + \triangle efl + \square dbhe) - (\triangle aie + \triangle efl) \\
 &= (\triangle abd - \triangle aie) + (\triangle efl - \triangle efl) + \square dbhe \\
 &= -\square dbie + \square dbhe \\
 &= -\triangle bih
 \end{aligned}$$

消費税は輸入関税のケースと同様、 $\triangle bih$ だけの消費面での歪みによる損失を引き起こすが、生産の歪みによる損失は生じないことがわかる。

以上の議論をまとめると、輸入関税は、「国内生産者に対する生産補助金の供与」と「国内消費者に対する消費税の賦課」を合わせた効果をもつことがわかる。つまり、

$$(\text{輸入関税}) = (\text{生産補助金}) + (\text{消費税})$$

となる。国内生産量を増加させるために生産者に直接生産補助金を与えると、