は必ず減少する。これに対して，アメリカ企業の利潤は輸出量の増加率が価格の下落率を上回る限り増加する。これらは等利潤線のシフトで示されており，日本企業の利潤が減りアメリカ企業の利潤が増加している。

9-6 ローカルコンテント規制

新しい保護貿易の手段の1つとして関心を集めているのが，ローカルコンテント規制ないし content protection である。これは自国の部品産業の育成や雇用水準を拡大するために，自国に進出してきた企業に自国産の中間財（部品）の購入や使用を求めたり，自国企業から一定比率以上の中間財を購入することを求めたりすることである。企業は自国企業であれ，自国に進出してきた企業であれ，同質の中間財や部品であれば最も安いところから購入するであろう。したがって，自国産中間財を一定比率（額）以上含まなければならないというローカルコンテント規制は，自由貿易を阻害し生産コストを高めるものである。

ここではローカルコンテント規制を求めたアメリカの状況を想定し，アメリカのそのような規制は一方でアメリカの中間財（部品）メーカーを保護することになるが，他方で国産部品の生産コストと価格を引き上げ，アメリカの最終財の競争力を弱めることを明らかにしたい。

アメリカの自動車メーカーを考え，中間財（部品）をエンジンとし，エンジンを国内と外国から調達しているとする。それぞれを国産中間財，外国産中間財とし，両者は同質であるとする。また簡単化のため投入（産出）係数は1であるとする。国産中間財の価格を $p(k)$，外国産中間財の価格を p^*（一定）とし，国産中間財の使用比率を $k\times100\%$ $(1>k>0)$ とする。政府のローカルコンテント規制は，k の値を引き上げることによって示される。

アメリカの自動車メーカーが初期に国産エンジンと外国産エンジンを k，$(1-k)$ の比率で購入しているとすれば，エンジンの平均価格 p_a は，

$$p_a = kp+(1-k)p^* \tag{4}$$

である。他方，エンジンの需要は $D(p_a)$，供給は国産エンジンが $X(p)$，外国産エンジンが $X^*(p^*)$ であるので，エンジンの需給均衡は，

$$D(p_a) = X(p)+X^*(p^*) \tag{5}$$

で与えられる。投入係数は1であるので，(5) は自動車の需給均衡式でもある。

ローカルコンテント規制は，エンジン需要の $k\times100\%$ が国産エンジンであることを求めているので，

$$kD(p_a) = X(p) \tag{6}$$

が成立する。

いまローカルコンテント規制によって上昇 k がするとしよう。そのとき p が受ける影響は (6) を k で微分すればよい。(6) から，

$$D(p_a)+kD'p_a' = X'p' \tag{7}$$

を得る。ただし $p'=dp/dk$, $D'=dD/dp_a<0$, $X'=dX/dp>0$ である。初期に $p=p^*$ とすれば，$p_a'=dp_a/dk=kp'+(p-p^*)=kp'$ である。したがって (7) より，

$$p' = D(p_a)/[X'-k^2D'] > 0 \tag{8}$$

を得る。

(8) から，ローカルコンテント規制は国産中間財の価格を引き上げ，その生産を拡大するので国産中間財メーカーを保護することが知られる。他方，p^* は一定であるが，p の上昇によって (4) から p_a が上昇するので，アメリカの自動車価格は上昇するであろう。したがって，ローカルコンテント規制はアメリカの自動車の国際競争力を低下させることになる。

9-7 生産と消費に対する課税補助金

貿易を促進したり抑制したりすることを直接の目的としているのではないが，国内における生産と消費に対する課税，補助金政策は財の生産量と消費量を変えることによって，間接的に貿易に影響を与える。したがって，生産と消費に対する課税補助金政策は，間接的な貿易政策として用いることができる。後述のように，$t\times100\%$ の輸入関税は，$t\times100\%$ の輸入産業への生産補助金と，$t\times100\%$ の輸入財への消費税課税を同時に行ったのと同じ効果をもつのである。

1) 生産に対する課税補助金

自国は第1財を輸出し第2財を輸入するとする。自国が輸入財の国内生産に