

Supplement to Notes Part IV: US Trade Friction Then and Now (updated to June 2020 with US-China Trade War)

We still hear a good deal of trade friction stories in the news between US and Japan. (*As of 2008*)

Examples typically include Antidumping (US against Japanese steel is popular) and Japanese resistance to opening up its Agriculture and in particular Rice.

But has the trade-friction increased, decreased, or stayed about the same over the past 30 years or so?

I will argue, as most economist do, that US-Japan trade friction is now very small, in absolute terms, but as compared to the 1980s in particular, when was friction was high.

Before we tried to assess by some numerical measures US-Japan trade friction has fallen, let's discuss the basic reasons behind most (all?) trade friction.

Remember “Rent-seekers” back in Lecture 4 in the Spring? Often, the source of the friction is calls by certain interest groups for protection against imports.

Indeed, some observers (for example, Flath, 2005) would say that virtually all US-Japan trade friction throughout the 1970s (and earlier), 1980s, 1990s, and still today, are driven by the import-competing industries in the US (rather than say, the claim, often made in the 1980s that Japan's markets were ‘closed’ to imports).

If we consider the import quotas imposed on Japanese steel in the 1960s and 1970s, these were imposed in response to growing political pressure (rent-seeking) by the well-organized steel lobby in America that was losing market share, and profits due to cheaper, high quality Japanese steel.

The response in the 1970s and 1980s in automobiles was essentially the same. Japanese obtained a comparative advantage in automobiles, especially the more fuel-efficient kind, which were very useful during the high gasoline prices of the late 70s. Import quotas, and then later VERs (Voluntary Export Restraints) were imposed to slow the imports, and protect and defend the rents of the US Auto industry. (Similar protection was given to Harley Davidson against a wave of Japanese sports bikes.)

Again, as Japanese gained advantages in DRAM (memory) and other semiconductor chips (SCs), US manufacturing cried “unfair” “dumping” and filed many anti-dumping and other protectionist tools at Japanese exporters.

At the same time, there were calls by these same US industries (mostly Autos, and SCs, and of course agriculture) to open up Japanese markets where Auto and SCs (and photo film) was low.

While agriculture is different case, and indeed trade barriers are high, for the most part the demands by auto and SC makers to sell export more in Japan (so-called VIEs), where Japanese tariffs were already 0% by the early 1980s, was largely just an extension of their initial rent-seeking to keep out imports.

Why were such efforts successful and why did so much friction occur in the 1980s?

Three reasons.

1)

As we saw in Lectures 2 and 4, we know that while the benefits to the import-competing producer who is protected by a tariff are less than the loss to the consumer, the industry is usually better organized than the consumer, and can successfully rent-seek and push “public-choice” to serve its own ends, rather than the interests of the US at large. The auto and steel industry have long been successful lobbyists in the US, and their trade unions (auto workers, and steel workers) are among the most powerful political. Thus, really, two sets of rent-seekers (steel firms, and steel workers) fight to get the “steel rents.”

2)

The US for the first time in post-war history experienced huge trade deficits. (They existed, but were much smaller until the 1980s.) While we know the reason for this has little or nothing to do with trade barriers, and have more to do with Macro issues of Savings, Investment and Demographics (especially the age of a population and the amount they save), a huge trade deficit gives protectionist rent-seekers a convenient excuse and target to blame, which makes rent-seeking efforts gain more popular support.

3)

Generally, protectionist measure rise in times of slow growth and higher unemployment. In the early 1980s and again in the early 1990s, the US experienced rising unemployment and recession when facing economic restructuring of the economy. While very little of imports affect job losses in the US or any country (import competition accounted for about 1.5% of all jobs lost in from 1996-1999, for example, Irwin, 2002), rising unemployment and rising imports can give a misleading impression and gives “ammunition” for rent-seekers, and makes their efforts to gain popular (and congressional) support for protection. Even if the congressmen and women know that trade is not the real culprit for temporarily unemployment, which is mostly structural, anti-dumping duties, import quotas and “Buy American” campaigns, give the appearance that politicians are doing their best to help “America”, when actually they are hurting the US, on the whole.

So, I would argue that while America (and every country) has trade friction issues, I will demonstrate a few measures to suggest that they are a lot lower today.

Why?

Going back to the three reasons above:

1)

The Steel and Auto, and other lobbies are still quite strong and savvy (smart). However, Steel now has more “offsetting” rent-seekers that would like to see cheap imports of steel, and those lobbies are now more effective. The Steel-using Auto industry would always, in general, be against tariffs on steel. Boeing aircraft, a big user of steel, for example, is America’s largest single exporting firm, and also an effective rent-seeker (promoting the sale and export of its goods) and would, in general oppose high tariffs on steel. Also, union membership is continually on the decline the US weakening rent-seeking (for protection of high-paying jobs in Steel, etc) power there. As for Autos, another very important reason that Auto trade friction is almost zero is because nearly all autos firms are international joint ventures. (Ford-Mazda; Nissan-Renault, etc.) and production takes place all over the world. (Mercedes-Benz and Toyota, and Hondas produced in the US, etc.) For Steel, most production of US steel firms still takes place in the US (and Canada.)

2)

The US still has huge deficits, as we know. In absolute terms and relative to GDP, the largest in history. Perhaps, the US has become used to deficits, and realized it can prosper despite them. Also, more importantly, there has been a huge SHIFT in the country of origin of the US trade deficit, China. Thus, US-Japan friction has declined, in large part because rent-seeking, protectionist efforts are being redirected at China.

3)

America has had over 15 years of almost uninterrupted growth and prosperity. Thus, the macroeconomic reason for higher protectionism is lessened. As the US is now on the edge of a possible recession (and credit crisis), we will see if this changes.

Has US-Japan Friction really decreased? Some measures.

I. If we consider the amount and share of Antidumping Activities

1980-1995

ADD suits initiated by the US: 1184

Against Japan: 197 (17% of total suits)

Against China: 127 (11%)

From Bruce Blonigen's website:

<http://www.uoregon.edu/~bruceb/adpage.html>

1995-2006 (post-GATT)

ADD suits initiated by the US: 373

Against Japan: 32 (8.5%)

Against China: 64 (17%)

From World Trade Organization website, [www.wto.org](http://www.wto.org)

II.

Another indirect measure: Number of articles with word "trade friction" in New York Times:

1981-1994

"Japan Trade Friction" : 305 articles

"China Trade Friction" : 67 articles

1994 to present (2007)

"Japan Trade Friction" : 109 articles

"China Trade Friction" : 105 articles

We see by both measures, the amount of protectionist pressures has shifted away from Japan, and towards China...However, Japan is still the subject of considerable protectionist actions.

Update (June 2020):

“Trade Protectionism during the Trump Presidency (2017- present)”

While initially there was, and still is, some protectionism aimed towards Japan and Americans other traditional “allies” (EU, Canada), most of the protectionism during the Trump presidency has been directed towards China.

The Trump has used many of the same trade tools that were used against Japan in the 1980s and 1990s again China now. (In particular “anti-dumping duties” (ADDs), countervailing duties (CVDs) and Section 301). However, President Trump has also used many trade policies rarely used by the US and some of which that have not been used for decades. These include (among others) the Section 203 (especially in Steel) where the stated cause (excuse) is National Security.

<https://www.piie.com/sites/default/files/documents/trump-trade-war-timeline.pdf>

### **Comparing Trade Wars and Trade Collapses for the past 100 years**

**Four empirical facts:**

**Takeaway 1:** Smoot-Hawley or US-China, which raised tariffs more?

Quick answer: Smoot-Hawley.

US average tariffs against Chinese imports now 16+% (from 2.6% before the trade war)

Chinese tariffs against US imports now 16% (from 6%)

Data source: WTO working Paper (data Sept 2019)

[https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd202004\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202004_e.pdf)

Average tariffs during Smoot-Hawley were about 45% (source [www.piie.com](http://www.piie.com)). These were against *many* countries of the world, not just one country as is mostly the case in the US-China trade war.

(UK raised tariffs in 1932 to 10% and also imposed other trade barriers.

Source: Capie, 1978. The *Economic History Review*.)

**Takeaway 2:** How does the current **US-China trade** war compare to the Global Trade war following the **US Smoot-Hawley** tariffs of the 1930s in terms of **decline in trade volume**?

*Quick answer:* tough to say. Trade volumes fell because of high tariffs, but trade volumes also fell a lot because of the Great Depression. Probably much larger drop during Smoot-Hawley.

**Takeaway 3:** How does the current **US-China** trade war compare to the Global Trade war following the **Great Trade Collapse** of the **2008** (following the Lehman Shock/Global Financial Crisis) in terms of **decline in trade volume**?

(The Great Trade Collapse of 2008/9, at that time, was the largest drop in trade for the US since WWII.)

US Imports from **China** fell by about **20%** in 2019 (as compared to 2018.)  
(Source: US Census.gov) during US-China trade war.

US Imports from the **World** fell by **26%** (Schott in The Great Trade Collapse, Baldwin ed. vox.eu.org)

*Answer: The Great Trade Collapse of 2008-9 had larger effect on US imports than current US-China trade war. (So far...)*

**Takeway 4:** In which crisis did world trade volumes fall most: 1) 1930s (Smoot-Hawley-plus-Great Depression); 2) 2008-9 Great Trade Collapse; or 3) now, Covid-19, in 2020?

*Smoot-Hawley:* between 1929 and 1932, world trade fell about **30%**.  
Source: Madsen, J.B. (2001) *Southern Economic Journal*.

*Great Trade Collapse (2008-9):*

World Trade fell by in 2008 by about **20%**, but quickly bounced back  
R. Baldwin at:

<https://voxeu.org/article/great-trade-collapse-what-caused-it-and-what-does-it-mean>

*Covid-19 Outbreak (year 2020).*

World Trade fell **27%** in Q2 of 2020. Source:

[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditemisc2020d2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditemisc2020d2_en.pdf)

**So, the Covid trade collapse, if it continues, will be larger than 2008-9 collapse.**

**The current Covid-induced Trade Collapse, if it continues, will be on par with the Trade Collapse during the Smoot-Hawley/Great Depression era.**



パーソンズ 2020 年 6 月

#### Part 4 ノート補足：米国の貿易摩擦（当時と現在）（2020 年 6 月に米国と中国の貿易戦争で更新）

まだ日米間のニュースで多くの貿易摩擦の話を耳にします（2008 年現在）。その典型的な例として（米国の日本の鉄鋼に対する）アンチダンピングや、日本の農業、特にコメの開放に対する抵抗があげられます。

しかし、貿易摩擦は過去 30 年ほどの間、増加、減少、またはほぼ同じままだったのでしょうか。

私は、ほとんどの経済学者がそうであるように、日米貿易摩擦は特に貿易摩擦が激しかった 1980 年代と比較すると、今や絶対的に非常に小さいと思います。

日米貿易摩擦の減少を数値的尺度で評価する前に、ほとんど（すべて？）の貿易摩擦の背後にある基本的な理由を説明しましょう。

春学期の第 4 レクチャーで出てきた「レント・シーカー」を思い出してください。多くの場合、摩擦の原因は特定の利益団体による輸入防止の要請でした。

実際、一部のオブザーバー（例えば、フラス、2005 年）は、1970 年代（及びそれ以前）、1980 年代、1990 年代、そして今日でも、実質的にすべての日米貿易摩擦は米国の輸入競争産業に牽引されているとみています。（1980 年代に日本の市場は輸入に対し「閉ざされている」という主張がしばしばなされましたが）

1960 年代と 1970 年代に日本の鉄鋼に課せられた輸入割当量を考えると、市場シェアと利益を失っていたアメリカの組織力のある鉄鋼ロビイストからの政治的圧力（レント・シーキング）の高まりによって、日本の安くて高品質な鉄鋼に輸入割当が課せられたと言えるでしょう。

1970 年代と 1980 年代の自動車に対しても基本的に同じでした。特に 1970 年代後半のガソリン価格の高騰のとき、日本人はより燃費のよい種類の自動車で比較優位を得ました。輸入割当、そしてその後の VRS（自主的輸出制限）は、輸入のスピードを遅らせ、米国自動車産業のレントを保護し、守るために課されました。（日本のスポーツバイクの人気の高まりに対しても同様の保護がハーレーダビッドソンに与えられました）

DRAM（メモリ）やその他の半導体チップ（SCs）で日本人が優位に立ったときも、米国の製造業は「不当な」「ダンピング」を叫び、多くの反日本の輸出業者に対しダンピング及びその他の保護主義的ツールを申し立てました。

同時に、米国のこれらの産業（主に自動車や SCs、そしてもちろん農業）から市場開放が進んでいない自動車、SCs（及び写真フィルム）等の日本市場を開放するようにという要請がありました。

農業は別のケースで、実際に貿易障壁は高いです。しかし、1980 年代初頭までに日本の関税がすでに 0%だった日本で、輸出品を販売するための自動車メーカーと SC メーカーの要求の大部分（いわゆる VIES）は主に輸入を禁止するために行っていた最初のレントの延長にすぎません。

なぜそのような試みが成功したのでしょうか、また、なぜ 1980 年代にそれほど多くの摩擦が生じたのでしょうか。

それには 3 つ理由があります。

1) レクチャー 2 と 4 で見たように、関税で保護されている輸入競合生産者への利益は消費者への損失よりも少ないですが、業界は通常、消費者よりも組織化されています。そして米国全体の利益ではなく、「公共の選択」をうまく利用し、独自の目的を果たすように導きます。自動車および鉄鋼業界は米国で長い間ロビイストとして成功しており、その労働組合（自動車労働者および鉄鋼労働者）は政治的に強い影響力を持っています。従って、実際には 2 セットのレント・シーカー（鉄鋼会社と鉄鋼労働者）が「スチール・レント」を得るために闘います。

2) 戦後、史上初めて米国は巨額の貿易赤字を経験しました。(貿易赤字は存在しましたが、1980年代までは額がずっと小さかった) この理由について、私たちは貿易障壁とはほとんど又は全く関係がなく、貯蓄、投資、人口統計(特に人口の年齢と彼らの貯蓄額)などマクロ的なものが関係していると知っています。けれども、巨大な貿易赤字は保護主義的レント・シーカーに都合の良い言い訳と非難の標的を与え、それによりレント・シーキングはより広く支持を得ています。

3) 一般的に、保護主義的措置は成長が鈍く、失業率が高いときに現れます。1980年代初頭そして1990年代初頭に再び、米国は経済の再編に直面したときに失業率の上昇と景気後退を経験しました。輸入のほとんどが米国や他の国での仕事の損失に影響を与えませんが、(例えば、2002年のアーウィンの研究によると、輸入競争は1996~1999年に失われた仕事の約1.5%を占めます)失業の増加と輸入の増加は誤解を招く印象を与えます。そして、レント・シーカーに「攻撃手段」を与え、保護のための支持(議会の支持も)を広く得ようとすることに繋がります。議会や女性たちは貿易が一時的な失業の本当の犯人ではなく、もっと構造的なものであることを知っているとしても、反ダンピングの義務、輸入割当、そして「アメリカ製を買おう」キャンペーンは、政治家がアメリカを助けるために最善を尽くしているように見せ、その実、全体としては米国に打撃を与えているということです。

このように、アメリカ(及びすべての国)には貿易摩擦の問題がありますが、それが今日でははるかに少ないことを示唆するいくつかの基準を示します。

なぜでしょう？

上記の3つの理由に戻ります：

1) 鉄鋼と自動車そして他のロビイストたちは未だに非常に強く、(事情に)精通しています(賢い)。ただし、鉄鋼業界には、より安価な鉄の輸入を希望する「相殺」レント・シーカーが増えており、彼らの影響は今ではより大きいです。鉄鋼を使用する自動車産業は、常に、一般的に、鉄鋼に対する関税に反対です。鉄鋼の大口ユーザーであるボーイング航空機を例にとると、ボーイングはアメ

リカ最大の単一輸出企業であり、また効果的なレント・シーカー（その商品の販売と輸出を促進する）であり、一般的に鉄鋼への高い関税に反対します。さらには、労働組合への加盟は引き続き米国でのレント・シーキング（鉄鋼などでの高給の仕事の保護のため）の力を弱めています。自動車に関していうと、自動車貿易摩擦がほとんどゼロであるもう一つの非常に重要な理由は、ほとんど全ての自動車会社が国際的な合併会社であるためです。（フォードとマツダ、日産とルノーなど）そして、自動車の製造は世界中で行われています。（メルセデスベンツとトヨタ、米国で製造されたホンダなど）鉄鋼の場合、米国の鉄鋼会社のほとんどの生産は、依然として米国（およびカナダ）で行われています。

2) 米国は依然として大きな赤字を抱えています。絶対的に言えば、GDPと比較して史上最大です。おそらく、米国は赤字に慣れ、それにもかかわらず繁栄できることに気づいたのです。さらに重要なのは、米国の対貿易赤字国の主要な相手が中国になった、という大きな変化があったことです。従って、日米貿易摩擦は、主に中国でのレント・シーキングや保護主義の動きが対中国に向けられたことにより減少しているのです。

3) アメリカは15年以上にわたって途切れることのない成長と繁栄を経験してきました。そしてより高い保護貿易主義のためのマクロ経済的な理由は減少しています。米国は現在、不況（および信用危機）の危機に瀕しているため、これが変化するかどうかを見ていきましょう。

日米摩擦は本当に減少したのでしょうか？いくつかの尺度

I. 米国のアンチダンピング活動の量と割合を考慮すると

1980-1985

米国による A D D 訴訟：1184 件

対日本：197 件（全体の 17%）

対中国：127 件（全体の 11%）

出所：ブルース・ブロニゲンのウェブサイトから

<http://www.uoregon.edu/~bruceb/adpage.html>

1995-2006

米国による A D D 訴訟：373 件

対日本：32 件（全体の 8.5%）

対中国：64 件（全体の 17%）

出所：世界貿易機関のウェブサイトより

<http://www.wto.org>

II. 別の間接的な尺度：ニューヨークタイムズの「貿易摩擦」という単語を含む記事の数

1981-1994

「日本貿易摩擦」：305 記事

「中国貿易摩擦」：67 記事

1994-2007（現在）

「日本貿易摩擦」：109 記事

「中国貿易摩擦」：105 記事

これら 2 つの尺度から、保護主義的圧力は日本から中国へとシフトしていることがわかります。しかし、日本は依然としてかなりの保護主義的行動の対象になっています。

## 2020 年 6 月更新

「トランプ大統領時代の貿易保護主義（2017 年-現在）」

当初、一部の保護主義は日本とアメリカの他の伝統的な「同盟国」（E U、カナダ）を狙っていたが、トランプ大統領になってからはそのほとんどが中国に向けられています。

トランプは 1980 年代と 1990 年代に日本に対して使われたのと同じ貿易ツールの多くを中国に対して使いました。（特に、アンチダンピング関税(ADDs)、相殺関税(CVDS)および第 301 条）。しかし、トランプ大統領は、米国ではめったに使用されない多くの貿易政策も使用しており、そのいくつかは何十年も使用されていなかったものです。これらには、（とりわけ）203 条（特に鉄鋼）が含まれます。ここで宣言された言い訳は国家安全保障です。

<https://www.piie.com/sites/default/files/documents/trump-trade-war-timeline.pdf>

## 過去 100 年の貿易摩擦と貿易崩壊の比較

4 つの実質的な事実：

**事実 1：**スムート・ホーレイ関税と米中貿易摩擦、どちらが関税をより高くしたでしょうか？

簡単に言うと：スムート・ホーレイ関税

米国の中国からの輸入品に対する平均的な関税率は（貿易戦争前の 2.6%）から今現在は 16+%になっています。

中国の米国からの輸入品に対する関税率は（貿易戦争前の 6%）から今現在は 16%になっています。

データ出所：WTO 報告書（2019 年 9 月のデータ）

[https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd202004\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202004_e.pdf)

スムート・ホーレイ関税のとき、関税の平均は 45% でした (出所: [www.piie.com](http://www.piie.com))。このとき、関税は米中貿易戦争の中国のように特定の国に対してでなく、世界中の多くの国々に対して課せられました。

(イギリスは 1932 年に関税を 10% に引き上げ、他の貿易障壁も課しました。

出所: 1978 年、キャピアー *The Economic History Review*)

**事実 2:** 貿易取引量の減少という観点からみて、現在の米中貿易戦争と 1930 年代の米国スムート・ホーレイ関税による世界的な貿易戦争とを比べるとどうですか？

簡単に言うと: 難しい。貿易取引量は高い関税によって落ち込みましたが、理由は世界恐慌によるものでもありました。おそらくスムート・ホーレイ関税による減少よりも大きかったでしょう。

**事実 3:** 貿易取引量の減少という観点からみて、現在の米中貿易戦争と 2008 年 (リーマンショック/世界金融恐慌) の大貿易崩壊後の世界的な貿易戦争とを比べるとどうですか？

(2008~2009 年の大貿易崩壊は当時、米国にとって第二次世界大戦後で最大の貿易取引量減少を引き起こしました)

米中貿易戦争のさなか、米国の中国からの輸入は (2018 年に比べて) 2019 年は約 20% 減少しました。(出所: 米国国勢調査)

米国の世界中の国からの輸入は 26% 減少しました (Schott in *The Great Collapse*, Baldwin ed. Voxeu.org)

答え: 2008~2009 年の大貿易崩壊は現在の米中貿易戦争よりも (今のところ) 大きな影響を与えました。

**事実4**：どの危機が世界貿易取引量を一番減少させたでしょうか？(1)1930年代（スムート・ホーレイ関税+世界恐慌）；(2)2008～2009年の大貿易崩壊；(3)2020年現在の新型コロナウイルス

スムート・ホーレイ関税：

1929年～1932年、世界貿易は30%減少しました。

（出所：Madsen, J.B. (2001) *Southern Economic Journal*）

大貿易崩壊（2008年～2009年）：

世界貿易は2008年に20%落ち込みましたが、すぐに持ち直しました。

（R.Baldwin, <https://voxeu.org/article/great-trade-collapse-what-caused-it-and-what-does-it-mean>）

新型コロナウイルス蔓延（2020年）：

世界貿易は2020年の第二四半期で27%減少しています。

出所：[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf)

従って、もし新型コロナウイルスによる貿易崩壊が続けば、2008年～2009年の大貿易崩壊よりも大きな減少になるでしょう。

現在の新型コロナウイルスによる貿易崩壊は、それが継続する場合、スムート・ホーリー関税/大恐慌時代の貿易崩壊と同等になるでしょう。