

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

河崎 信樹*

はじめに

本稿の課題は、1980年大統領選挙におけるR・レーガン (Ronald Reagan) 大統領候補の発言の検討を通じて、その自動車産業救済構想の全体像を考察する点にある。

アメリカの自動車メーカーは、1970年代末、深刻な苦境に陥っていた。特に、いわゆる「ビックスリー」の一角を占めるクライスラー社の経営危機は深刻化し、1979年には連邦政府からの支援を要請せざるをえなくなった。その後、交渉の結果、「1979年クライスラー社融資保証法」が連邦議会において成立し (1980年1月)、クライスラー社は連邦政府による融資保証によって救済され、破綻を免れた。しかし経営改善の見通しは依然として不透明なままであった¹⁾。また他のアメリカ自動車メーカーも、クライスラー社程ではないものの、収益を大きく低下させていた。

アメリカ自動車メーカーや全米自動車労働組合 (UAW) は、この苦境の原因は日本の自動

車メーカーによる対米自動車輸出の急増にあると主張し、1979年以降、J・カーター (Jimmy Carter) 政権や連邦議会に対して何らかの対応、つまり日本からの自動車輸入の制限や関税引き上げ等のアメリカ自動車産業に対する保護貿易政策の実施を強く要求し始めた。自動車産業をめぐる経済問題の「政治化」、つまり日米両国間における自動車摩擦が幕を開けたのであった²⁾。アメリカ自動車産業は、自動車販売ディーラーや部品メーカーから素材を提供する鉄鋼や化学メーカー等に至るまで、関連産業も含めると巨大な雇用を創出しており、連邦議会やカーター政権もその動向を無視することはできなかった。特に連邦議会では保護貿易政策の実行をカーター政権に迫る圧力が高まっていた³⁾。

1980年大統領選挙においてカーター大統領に勝利したレーガン大統領にとっても、こうした

*河崎 信樹 (Nobuki KAWASAKI) : 関西大学政策創造学部准教授。京都大学大学院経済学研究科博士課程修了。博士 (経済学)。「『アメリカのドイツ政策の史的展開—モーゲンソープランからマーシャルプランへ』 関西大学出版部、2012年；『アメリカの国際援助』 日本経済評論社、2012年など。

¹⁾ 詳細については、James M. Bickley, “Chrysler Corporation Loan Guarantee Act of 1979: Background, Provisions and Cost”, *CRS Report for Congress*, December 17, 2008. を参照。

²⁾ 日米自動車摩擦の展開については、小尾美千代『日米自動車摩擦の国際政治経済学—貿易政策アイディアと経済のグローバル化』 国際書院、2009年を、日米経済摩擦の全体像については、坂井昭夫『日米経済摩擦と政策協調—揺らぐ国家主権』 有斐閣、1991年、関下稔『日米経済摩擦の新展開』 大月書店、1989年及びNobuki Kawasaki, “The Historical Development of U.S. Trade Policy toward Japan and its Legacy: The Implications for TPP Negotiations”, *The Journal of Policy Studies* (Kansai University), No.7, March 2014, を参照。

³⁾ 1970年代末における自動車問題の政治化プロセスについては、蒲島郁夫、ギルバート・ウィナム「自動車貿易紛争」I・M・デスラー、佐藤英夫編 (丸茂明則監訳)『日米経済紛争の解明』 日本経済新聞社、1982年、所収、を参照。

アメリカ自動車産業の苦境に対処する政策を打ち出すことは、政権発足直後の大きな課題の一つであった。1981年1月20日に大統領へと就任したレーガンは、すぐに自動車産業救済政策について検討する「自動車産業タスクフォース（Auto Industry Task Force）」を設置した。このタスクフォースは、D・ルイス（Drew Lewis）運輸長官を委員長とし、D・リーガン（Donald T. Regan）財務長官、M・ボルドリッジ（Malcolm Baldrige）商務長官、B・ブルック（Bill Brock）通商代表部（USTR）代表、R・ドノバン（Raymond J. Donovan）労働長官、M・ワイデンバウム（Murray Weidenbaum）経済諮問委員会（CEA）委員長等、この問題に関係する重要閣僚が参加していた。

このタスクフォースでの検討を基にして、規制改革、減税等の自動車産業救済政策が打ち出されたが、最も重要であったのは、日本に対して輸出自主規制を要求する貿易政策であった。これは、アメリカが輸入規制や関税引き上げ等の保護貿易措置によって日本からの自動車輸出を制限するのではなく、日本側があくまでも自主的に対米輸出を制限するという措置であった。

この輸出自主規制の実施は、1981年5月1日、田中六助通商産業大臣によって発表された。田中通産大臣は声明の中で、「自由貿易体制の維持・日米経済関係の一層の発展という大局的見地に立って、対米乗用車輸出に関し臨時異例の措置として下記に掲げる措置を執ることとした」と、対米輸出自主規制に踏み切った理由を述べている。この措置は、1984年3月までの3年間の時限措置とされた⁴⁾。そして、この輸出自主規制に対して、直後に行われた鈴木善幸総理大

臣との日米首脳会談で発表された共同コミュニケ（1981年5月8日）においてレーガン大統領は、「アメリカの自動車産業が困難な調整期間にある時期に、アメリカ向け自動車輸出を抑制するという日本政府による自主的な行動に対して感謝の意を表明した」のであった⁵⁾。

こうして始まった日本による自動車の輸出自主規制は、2つの点で重要な意味を持つ。第1に、第二次世界大戦後のアメリカ経済を支えてきた中心的な産業である自動車産業をめぐる問題において、アメリカが自由貿易主義から保護貿易主義へと転換した点である。このことは、アメリカ製造業の衰退と金融サービス業を中心とした産業構造への変化の兆しを示すと同時に、それに対応した貿易政策—数値目標を導入した管理貿易による製造業の利益確保と金融サービス業のグローバルな展開を支える制度改革の要求—の新たな展開の起点となった⁶⁾。第2に、日米自動車産業に与えた影響である。この輸出自主規制は、当初予定された3年の期間を大きく超え、1994年3月に撤廃されるまでの13年間、継続する。これは1980～90年代の日米自動車産業の経営活動の大枠となり、その企業活動の方向性—特に日本自動車産業の対米進出—に大きな影響を与えた⁷⁾。本稿は、こうした時代の転換点としての重要性を持つ、日米間における自動車産業をめぐる輸出自主規制政策の形成プロセスを明らかにする作業の第一歩となるものである。

具体的には本稿では、1980年大統領選挙におけるレーガンの自動車産業救済構想について考察

⁴⁾ 「対米自動車輸出自主規制に関する田中六助通産相声明」1981年5月1日、細谷千博、石井修、有賀貞、佐々木卓也編『日米関係資料集—1945-1997』東京大学出版会、1999年、1001-2ページ。

⁵⁾ Joint Communiqué Following Discussion With Prime Minister Zenko Suzuki of Japan, May 8, 1981. in Ronald Reagan, *Public Papers of the Presidents of the United States, Ronald Reagan 1981*, U. S. Government Printing Office, 1982, p.415.

⁶⁾ Kawasaki, “The Historical Development of U.S. Trade Policy”, pp.26-30.

⁷⁾ Kawasaki, “The Historical Development of U.S. Trade Policy”, pp.33-34, 37-38.

していく⁸⁾。代表的な先行研究⁹⁾においては、レーガンの選挙キャンペーン中の発言が、自由貿易重視から日本からの自動車輸入を問題視し、何らかの対応を行う方向へと変化していったと評価されている。ではレーガン政権自体は、この点をどのように認識していたのであろうか。本稿では、対日貿易政策を含むレーガンの自動車産業救済構想全体について明らかにしていく中で、この点の解明を試みたい。

そのために本稿では、アメリカ議会図書館 (Library of Congress) に所蔵されているリーガン財務長官 (任期1981～1985年) 関連資料を中心に活用する。上述したようにリーガンは、「自動車産業タスクフォース」の一員であった。同文書内には、ホワイトハウスからリーガンに送られたレーガンの1980年大統領選挙時の自動車産業に関する主要な演説及びステートメントをまとめた文書が存在する。大統領選挙期間中の発言やステートメントは「公約」とみなされることから、同文書が作成され、政策形成の前提として「自動車産業タスクフォース」のメンバーに配布されたと思われる。本稿では、同文書を分析することを通じて、上記の課題に迫りたい。

以下では、第1節において、1970年代におけるアメリカ自動車産業の状況について概観した上で、第2節にて、1980年大統領選挙におけるレーガンの自動車産業救済構想について、①自動車産業に関わる規制改革、②自動車産業に対

する財政支出、③対日貿易政策の3つの点を中心に検討していくことにしたい。

1 1970年代におけるアメリカ自動車産業の苦境

以下の分析に必要な範囲で、1980年大統領選挙に至るまでのアメリカ自動車産業の状況について概観していきたい¹⁰⁾。

図1は、1970～80年のアメリカにおける自動車販売台数の推移を、国産車、輸入車、その合計に分けて示したものである。国産車、輸入車とも落ち込みが見られるのが、1974～75年にかけての期間である。第一次石油ショック後の不況が大きな影響を与えた。1973年の実質GDP成長率が5.8%であったのに対して、1974年(−0.6%)、1975年(−0.2%)と成長率はマイナスであった¹¹⁾。しかし1976年以降の景気回復とともに販売台数も回復を見せ、1976～79年の期間における販売台数は各年とも1,000万台を超えた。

この販売台数の回復プロセスにおいて大きく伸びたのが輸入車であった。輸入車の販売台数は、1976～79年にかけて約83万台増加し、全体に占めるシェアは、1976年の14.8%から1979年の21.8%へと大きく拡大した。一方、国産車の販売台数は、1978年までは増加したものの、1979年以降は大きく減少に転じた。特に1979～80年にかけての落ち込みは大きく、約170万台減少した。同期間の輸入車販売台数は微増であっ

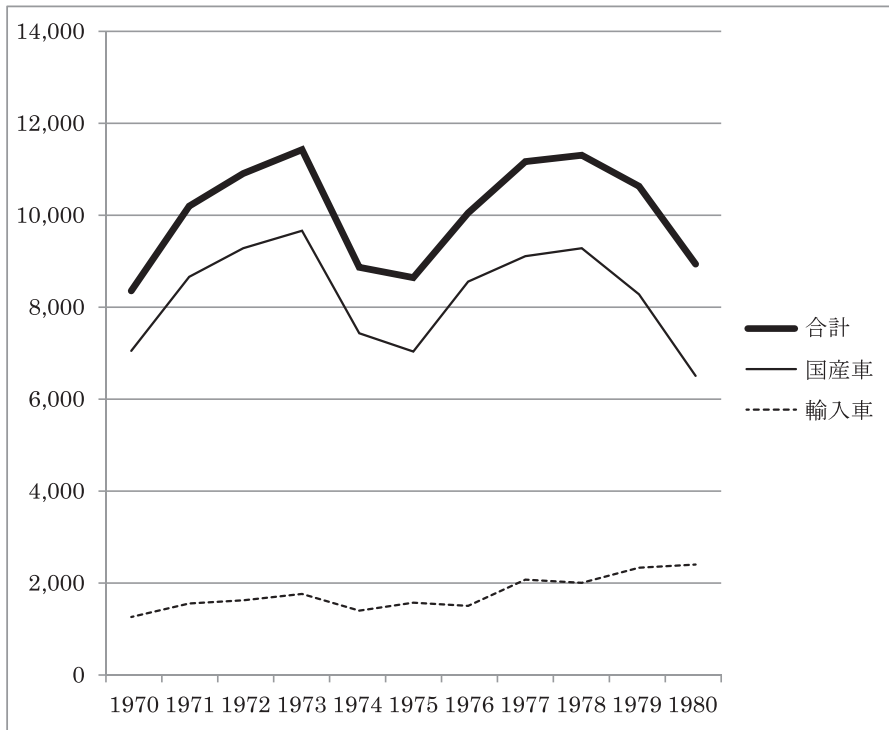
⁸⁾ 1980年大統領選挙全体については、Craig Shirley, *Rendezvous with Destiny: Ronald Reagan and the Campaign That Changed America*, ISI Books, 2009. を参照。

⁹⁾ 代表的な先行研究として、I. M. Destler, *American Trade Politics 4th edition*, Institute for International Economics, 2005; William H. Lash III, "The International Trade Policies of President Ronald Reagan", in Eric J. Schmertz, Natalie Datlof and Alexej Ugrinsky ed., *President Reagan and the World*, Greenwood Press, 1997, 蒲島, ウィナム「自動車貿易紛争」を参照。

¹⁰⁾ 1970～80年代にかけてのアメリカ自動車産業の動向については、非常に多くの文献において多面的に検討がなされており、その企業活動の詳細については、それらの文献を参照願いたい。ここでは代表的な文献として、井上昭一『GMの研究—アメリカ自動車経営史』ミネルヴァ書房、1982年、下川浩一『グローバル自動車産業経営史』有斐閣、2004年、デイビット・ハルバースタム (高橋伯夫訳)『覇者の驕り—自動車・男たちの産業史』(上)(下)、1990年、新潮文庫、を挙げておく。

¹¹⁾ 実質GDP成長率については、Council of Economic Advisers, *The Economic Report of the President*, U. S. Government Printing Office, February 2012. に付属している統計資料 (Appendix B) を参照した。

図1 アメリカ自動車販売台数の推移（1970～1980年） 単位：1,000台



出所：Gwenell L. Bass, “U. S. Automobile Industry: Issues and Statistics”, CRS Report, 85-792E, 1985, p.11, より作成。

たため、輸入車のシェアは1980年には26.7%に達した。つまり大統領選挙期間にあたる1979～80年は、国産車の販売台数のみが大きく落ち込み、輸入車のシェアが大きく上昇するという局面と重なっていた。

この落ち込みの背景には以下の3点があると考えられる。第1に実質GDP成長率の低下である。1979年の3.1%から1980年には-0.3%へと大きく低下した。景気の低迷は、自動車販売台数の低下に直結する。第2にガソリン価格の上昇である。アメリカの実質ガソリン価格は、1979年12月には1978年平均から41%もの上昇を示していた¹²⁾。第3に自動車ローン利率の上昇である。1979年に12.02%であった利率は、1980年第1四半期13.28%、第2四半期15.70%

と急上昇していた¹³⁾。

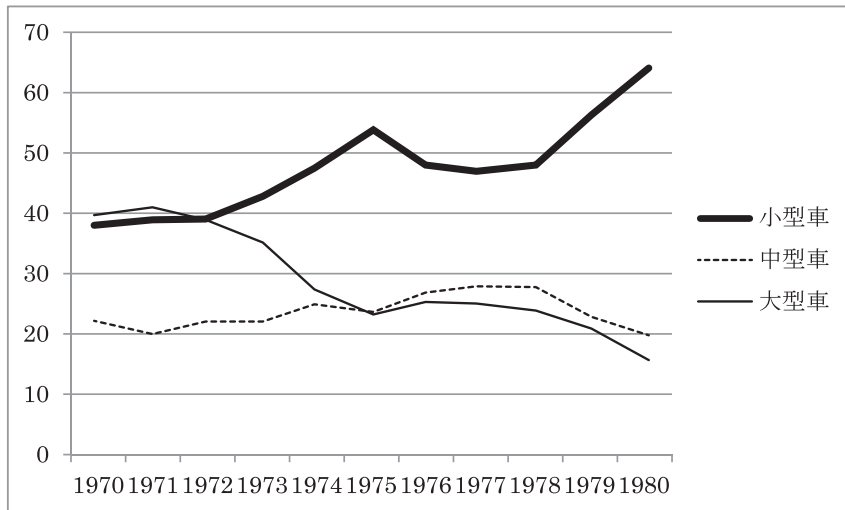
これらの要因によって自動車市場全体が大きく収縮したと考えられる。しかし、その影響は国産車の販売台数減少としてのみ現れ、輸入車には影響していない。そこには構造的な要因があった。それが、中・大型車から小型車への消費者の志向の変化である。

図2は、アメリカの自動車販売台数に各セグメントが占める割合を示したものである。1970年に大型車と小型車のシェアは、ほぼ拮抗していたものの、1979年には、小型車が半分以上(56%)を占めるようになり、大型車はそのシェア(21%)を大きく低下させている。このシフ

¹²⁾ 蒲島, ウィナム「自動車貿易紛争」, 109ページ。

¹³⁾ Natural Resources and Commerce Division, “Current Problems of the U. S. Automobile Industry and Policies to Address Them”, *Staff Working Paper*, Congressional Budget Office, 1980, p.6.

図2 セグメント別の自動車販売シェアの推移 (1970~1980年) 単位: %



出所: Natural Resources and Commerce Division, "Current Problems of the U. S. Automobile Industry", p.11, より作成。

* 1980年は第1四半期のみ。

トは、1973年から進んでいたが、特に1978~80年にかけて急速に進んだ。この背景には、先述したガソリン価格の上昇があった。ガソリン価格の上昇にともない消費者は、より燃費が良い小型車へと、その志向を大きく変化させた。そして、この急拡大した小型車市場に食い込んできたのが輸入車であった。輸入車は、小型車市場全体の4割を占め、1978年から1980年にかけて、そのシェアを急激に拡大していった。1977年に39.1%であったシェアは、1980年1月=43.1%、2月=42%へと拡大していった¹⁴⁾。

¹⁴⁾Natural Resources and Commerce Division, "Current Problems of the U. S. Automobile Industry", p.14。一方、1970年代におけるアメリカ自動車メーカーは、小型車市場において輸入車と対抗し、60%以上のシェアを維持していた。その背景には低価格戦略があった。例えば、1980年4月に報告された価格で比較した場合、トヨタ・カローラが5,262ドルであったのに対して、GMのシボレー・シェベットは4,163ドルで販売されていた。トヨタ車の方が燃費性能で上回るため、将来必要となるガソリン代を考慮に入れた場合、トヨタ車よりも安い価格にせざるを得なかった (Natural Resources and Commerce Division, "Current Problems of the U. S. Automobile Industry", p.18)。中・大型車を中心としていたアメリカ自動車メーカーは、小型車シフトに対応できず、性能面で輸入車に対抗できなかった。小型車は中・大型車に比べて利益率が低いため、低価格戦略はアメリカ自動車メーカーの収益を圧迫することとなった。

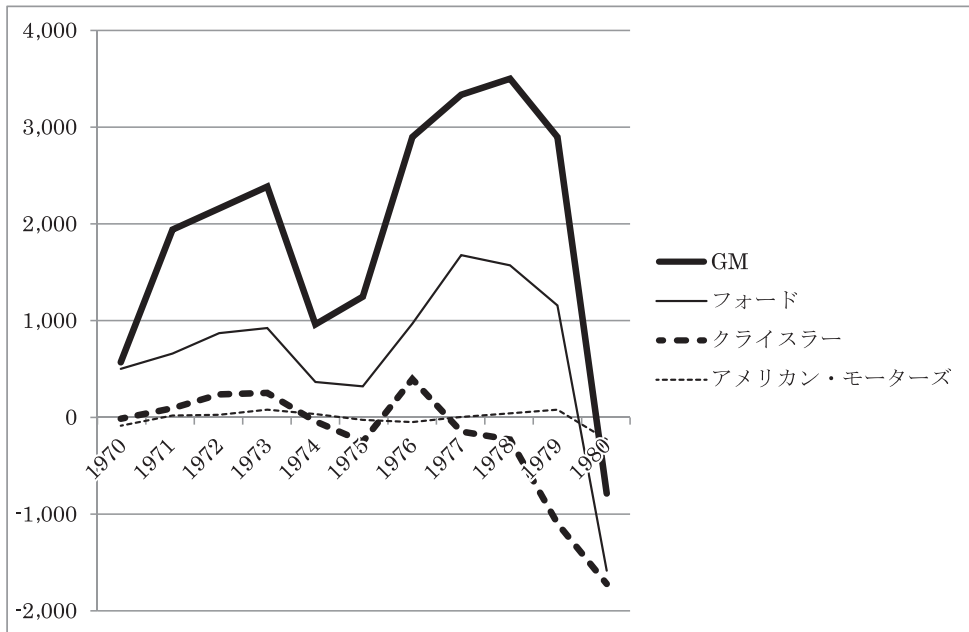
そして、この輸入の大きな部分を占めたのが日本車であった。日本からの対米自動車輸出の約95%が小型車であった¹⁵⁾。その結果、日本車がアメリカ市場において占めるシェアは、1977年の12.2%から1979年16.63%、1980年21.26%へと大きく上昇していった。輸入全体に占めるシェアも、1977年の70%から1979年76%、1980年79.6%へと上昇し、圧倒的に大きな部分を占めるようになった¹⁶⁾。

つまり1979~80年にかけてのアメリカ自動車メーカーは、自動車販売市場全体が収縮していく中で、小型車シフトの進展による中・大型車の販売不振、小型車市場における輸入車、特に日本車との激しい競争が影響し、販売台数を急激に減らしていた。

¹⁵⁾平野健「GMの「戦略的再編計画」の展開過程—「日本の生産方式」とアメリカ自動車企業の合理化(1)」京都大学経済学会『経済論叢』第149巻4・5・6号、1992年、163ページを参照。

¹⁶⁾Dick K. Nanto, "U.S. Economic Policy in an International Context: The U. S. Automobile Industry in International Competition: Voluntary Export Restraints and Domestic Content Legislation", CRS Report, No.85-34E, 1985, p.64を参照。

図3 アメリカ自動車メーカーの収益の推移（1970～1980年） 単位：100万ドル



出所：Bass, “U. S. Automobile Industry: Issues and Statistics”, p.14-5から作成。

こうした状況は、アメリカ自動車メーカーの収益に大きな影響を与えた。図3は、アメリカの自動車メーカー4社（GM、フォード、クライスラー、アメリカン・モーターズ）の収益の推移を示したものである。4社とも1979～80年にかけて急激に収益を低下させている¹⁷⁾。こうした収益の低迷は、従業員のリストラにつながった。1978年に自動車メーカー関連の雇用者数は約100万人であったが、1980年には約79万人へと大幅に減少した¹⁸⁾。これは大規模な失業の発生を意味した。特に、自動車メーカーが集中し

ていた中西部に大きな影響を与えた。例えば、自動車関連の雇用者数が全米で最も多かったミシガン州の失業率は、全米のそれを大きく上回っていた。1978年にはミシガン州7.1%、全米6.4%と、それほど大きな差はなかったが、1979年には7.1%と5.9%、1980年には9.6%と6.3%と、その差は大きく拡大していった¹⁹⁾。

以上のように、アメリカ自動車産業は、1979～80年にかけて非常に厳しい経営環境に置かれていた。ゆえに小型車市場において急激に台頭し、その主要な競争相手であった日本が厳しい批判にさらされることになった。そして、アメリカ自動車メーカーとUAWは、日本からの小型車の輸入に対して保護主義的な対抗措置を採用するように、カーター政権と連邦議会への政治的な働きかけを強めていった。こうした状況の中で行われたのが1980年大統領選挙であった。

¹⁷⁾ただし収益の低迷は、GMとそれ以外の3社の間で大きな違いがある。GMは、収益率の高い中・大型車市場において、市場が縮小していく中で、フォードとクライスラーのシェアを奪い、比較的高い収益を上げることができた。これに対して、それ以外の3社は小型車市場において日本車との厳しい競争に巻き込まれ、収益を大きく低下させることになった。特に、海外事業を収益源として持つフォードに比べ、クライスラーとアメリカン・モーターズは厳しい経営環境に置かれた。平野健「GMの「戦略的再編計画」の展開過程」, 163-6ページ。

¹⁸⁾Bass, “U. S. Automobile Industry: Issues and Statistics”, p.12。

¹⁹⁾失業率のデータはBureau of Labor Statistics (<http://www.bls.gov/home.htm>) に依拠した。

2 レーガンの自動車産業救済構想

(1) レーガンによる演説・ステートメントの検討

ホホワイトハウスから財務省に対して、1981年3月6日に「大統領キャンペーンにおける自動車産業に関する公約」と題された資料が配布された²⁰⁾。同資料は、リーガン文書内の「自動車産業タスクフォース」関連フォルダに分類されており、自動車産業救済政策の立案に関連して配布されたものと考えられる。資料は7つの演説とステートメント及びその重要部分を抜粋した文書から構成されていた。本節では、この7つの文書の内容について時系列で検討することを通じて、レーガン陣営の自動車産業救済構想について分析していきたい。

①デトロイト（ミシガン州）における演説（1980年5月19日）²¹⁾

この演説においてレーガンは規制の問題に焦点を当て、以下のようにカーターを批判した。「自動車産業は、致命的なほど規制されている。その結果として数千人の従業員が職を失った」。それにも関わらず、カーター大統領は「Job killing」な規制を守ろうとしている。なぜならば「カーター大統領は、ピーナッツについては多くを知っているが、自動車産業については、明らかに何も理解していない」からだ。

では規制の何が問題なのか。レーガンによれば「規制は生産性を改善しない投資を必要とする」。ゆえに、生産に無駄なコストが上乗せされる。その結果、雇用が減少し、生産性向上のための投資が実行できず、輸入に対する競争力が失われてしまう。

レーガンによれば、こうした状況を克服する

には規制の撤廃が必要である。第1に、自動車産業に留まらず、アメリカの産業全体に対する規制を見直す必要がある。カーター政権は、国内産業に対して敵対的な姿勢をとっている。注意深く規制全体をレビューする必要がある。第2に燃費規制である。現在の燃費規制は恣意的に毎年変化し、その結果、自動車メーカーの大きな負担となっている。これを単純化し、1985年までに達成すべき基準を設定するのみとする。第3に安全規制の見直しである。オートマチック・シートベルトやエアバックといった安全規制は、1982年から大型車のみに適用され、小型車への適用は1984年からである。このままでは輸入車に有利になってしまうため修正されるべきである。第4に政府によるガソリン規制である。政府によるガソリン規制の混乱がかえって消費者に過剰な石油不足の認識をもたらし、急激な小型車へのシフトが生じた。もし市場に価格形成を委ねていれば、アメリカの自動車メーカーも適切に対応できたはずだ。

以上のような規制の撤廃を通じて、「より多く民間部門における雇用を創出することを目標とする政府」を目指すとしてレーガンはこの演説で主張した。

②ステートメント（1980年7月13日）²²⁾

このステートメントでは、カーター政権が自動車産業に対して与えた破壊的なダメージを緩和するためのセーフティーネットの重要性が指摘される。レーガンは、自動車産業の失業者に対して、失業補償、貿易調整支援、再就職のための再訓練支援の強化を約束した。ただし、これらは短期的なものであり、長期的にはアメリカ自動車産業自体を再建しなければならない、とする。

²⁰⁾ Doug Bandow (White House), The President's campaign pledges on the auto industry, March 6, 1981. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²¹⁾ Reagan for President, For Immediate Release, May 19, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²²⁾ Reagan for President, News, July 13, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

そしてレーガンは、自動車の輸入規制の問題に触れ、「輸入割当は回答にならない。貿易相手国からの報復によって、アメリカ自動車企業は、価値ある海外市場を失ってしまう。アメリカ車に対する需要を増やすよりも、むしろ減らしてしまう」「私たちは、貿易が自由であり、かつ公正であることを要求できるし、すべきである」と述べた。ここで言う「公正」とは、アメリカの生産者に対して、貿易相手国が不透明な非関税障壁を撤廃し、市場を開放することを意味している。

そしてレーガンは、アメリカ自動車企業は高い技術力を持っており、高金利、高い税金、規制から開放されれば、世界市場で競争できると称賛した上で、「アメリカの自動車産業は、日本からの保護を必要としない。ワシントンからの保護を必要としているのだ」とし、①で述べた規制改革の必要性を訴えた。また、自動車産業が復活するまでの間の雇用を維持するために、経済全体の拡大も必要である。なぜならば「懸命に働く市民は、連邦政府からの支援に依存し続けるという恥辱を受け入れることができない」からである。

③デトロイト空港におけるステートメント（1980年7月14日）²³⁾

このステートメントでは、減税と歳出削減による経済成長を目指す共和党選挙綱領を称賛している。自動車産業について、「問題は日本やヨーロッパにはない。ワシントンにある。高い規制、燃料供給の失敗、車の購入を妨害する信用政策」が問題であるとカーター政権を批判した上で、セーフティーネットとしての貿易調整支援の強化、減税措置としての加速度償却の実現、規制の一時停止、高金利の是正を自身の自

動車産業救済構想として主張した。

④プレスリリース（1980年9月2日）²⁴⁾

このプレスリリースはクライスラーのジェファーソン工場にて行われた演説に関するものである。この中でレーガンは、失業給付のような福祉の強化を約束したカーターを批判し、「私は、あなた方が福祉を欲していないと知っている」「あなた方は仕事を欲しているのだ」と主張した。そして①において指摘した規制改革の必要性を繰り返した。自動車の輸入規制については、「私は、あなた方の多くが日本からの輸入に対して持っている懸念を認識している。日本は問題の一部分にすぎない。別の部分はワシントンにある」と述べた。

⑤ステートメント（1980年10月7日）²⁵⁾

レーガンは、「カーター政権の政策が、この混乱をもたらした」「彼は、それを回復させることができないし、その気もない」と厳しく批判した。レーガンによればカーターは、ミシガン州フリントにて、日本との貿易協定の交渉を続けてきたと述べたが、その効果は何もなく、失業者は増え、日本車の輸入も増え続けている。そして「失業手当は真の問題の解決の代わりにはならない」。

では何をすべきか。レーガンは、ここで新たに2つの政策を提起する。第1に、連邦政府によるアメリカ製自動車の購入である。将来的に必要なだと予測される部分の注文を前倒しすべきである。第2に、アメリカ車の輸出を増加させる政策の実行である。輸出入銀行が、そのサポートを行うべきであるが、機能していない。ゆえ

²⁴⁾Reagan Bush Committee, News Release, Statement by Ronald Reagan, September 2, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²⁵⁾Reagan Bush Committee, News Release, Statement by Governor Ronald Reagan, October 7, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²³⁾Reagan for President, Ronald Reagan's Airport Statement, Detroit, July 14, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

に輸出入銀行のプログラムを改革し、アメリカの輸出を刺激しなければならない。

⑥フリント（ミシガン州）におけるステートメントからの抜粋（1980年10月15日）²⁶⁾

レーガンは、カーター政権が過度な規制と高い税を自動車産業に課したことによって、投資が減少し、生産性も低下した上に、コストも増加してしまった。その結果、自動車産業は危機的な状況に陥ってしまった、とカーター政権を批判した。これに対してレーガン政権は、利益をあげうる環境を提供するとし、①で述べた規制改革方針を主張した。

貿易政策については、「我々は友好的に貿易相手国と話ができる政府を必要としている。しかし我々が自由貿易を真剣に維持しようと考えていることも堅固な立場である。それはまた公正な貿易でなければならない」と述べた。

そして、カーターの経済政策の「犠牲」となった人々にセーフティーネットを提供することを約束した上で、それは一時しのぎにすぎないとする。失業者は福祉ではなく、仕事を必要としているからだ。そのためにレーガンは、輸出入銀行の改革を行い、自動車輸出の拡大をサポートしていくと主張した。

⑦リマ（オハイオ州）におけるステートメントからの抜粋（1980年10月15日）²⁷⁾

経済は悲劇的な状況にある。「皆さんも夢があったはずだ。しかし、ひどい経済状況によって、そうした夢は破壊されてしまった」とレーガンはカーターを批判した。カーターは「言葉」だけであり、実行しない。「言葉」ではアメリカ

カ車を売ることはできない。そしてレーガンは、具体的な政策として、輸出入銀行の強化による輸出拡大と政府によるアメリカ製自動車の購入増加を提起した。

以上が、ホワイハウスによって選択された1980年大統領選挙における自動車産業に関するレーガンの演説及びステートメントである。その骨子は、①自動車産業に対する規制の撤廃、②自動車産業における失業者救済の強化、③自動車需要の喚起（政府による購入、輸出拡大政策）である。対日貿易の問題については明確な政策が示されておらず、その内容には変化がみられる。

次に①～③の点については（2）で、対日貿易の問題については（3）において、その特徴を分析して行く。

（2）レーガノミクスと自動車産業救済構想の位置

①～③の政策について、レーガノミクス²⁸⁾と呼ばれたレーガン政権の経済政策との関係において、その特徴を考察していきたい。

レーガノミクスはサプライサイド経済学を重要な基礎としている²⁹⁾。サプライサイド経済学は、財政・金融政策を活用し、有効需要を創出

²⁶⁾ Reagan Bush Committee, Excerpts from the Statement by Governor Ronald Reagan, Flint, Michigan, October 15, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²⁷⁾ Reagan Bush Committee, Excerpts from the Statement by Governor Ronald Reagan, Lima, Ohio, October 15, 1980. Regan Papers, Box103, Folder 5.

²⁸⁾ レーガノミクス全体については、M. Feldstein ed., *American Economic Policy in the 1980's*, University of Chicago Press, 1995, 土志田征一『レーガノミクスー供給経済学の実験』中公新書, 1986年, 平井規之, 中本悟『アメリカ経済の挑戦ー「レーガノミクス」から90年代へ』有斐閣, 1990年を参照。

²⁹⁾ サプライサイド経済学については、Paul Craig Roberts, *Supply-Side Revolution: An Insider's Account of Policymaking in Washington*, Harvard University Press, 1984, 斎藤精一郎『サプライサイド・エコノミクスー最新アメリカ経済事情』日本経済新聞社出版局, 1981年, を参照。サプライサイド経済学に対する批判については、ポール・クルーグマン（伊藤隆敏監訳, 北村行伸, 妹尾美起訳）『経済政策を売り歩く人々ーエコノミストのセンスとナンセンス』ちくま学芸文庫, 2009年, を参照。

することによって、景気の安定化、ひいては経済成長の実現を目指すケインズ政策を批判し、経済成長のためには企業や労働者といったサプライサイドを強化することが重要であると主張した。つまり企業による研究開発能力の向上、投資の活発化、人的資本の強化等を実現し、生産性を向上させることが、経済成長につながる。ゆえに所得税、法人税や研究開発に関わる税等の減税、企業間の競争を阻む規制の緩和、政府支出の削減といった政策によって、「小さな政府」を実現し、サプライサイドを強化し、民間部門の経済活動を活性化しなければならない。こうした政策を実行することを通じて、カーター政権期の悲惨な経済状況を克服できる、というのがサプライサイド経済学に基づくレーガノミクスの基本的なモチーフとなった。

①として指摘したようにレーガンは、自動車産業に対する規制が、自動車産業の投資を阻害し、生産性を低下させていると一貫して主張している。これは、規制は民間投資を阻害する要因となるというサプライサイド経済学の立場を自動車産業に適用したものであり、「小さな政府」の立場に立つレーガノミクスの基本原則に沿ったものである³⁰⁾。

しかし、①以外の②③は、レーガノミクスの基本原則に反しているといえよう。まず、②の失業者救済政策の強化を取り上げる。レーガンは、自動車産業の失業者に対して、福祉政策の強化による救済を約束している。しかし一方で、雇用こそが彼らの求めるものであるとし、それは一時的な政策に過ぎないとしている。この点は一貫して主張されている。しかし、「一時的なもの」とする形で、失業者に対する福祉政策

の強化を同様に主張するカーター政権との違いを強調しているが、「小さな政府」を主張するレーガノミクスの立場とは相容れないものといえよう。

また③の自動車需要を喚起する政策は、選挙戦の終盤である1980年10月以降の演説やステートメント（(1)の⑤～⑦）において主張されるようになった。この政策は、政府による財政支出を通じた需要創出政策という典型的なケインズ政策であり、財政支出の削減による「小さな政府」の実現を重視してきたレーガン陣営の基本方針と相容れないものであった。実際、1980年9月に作成されたレーガン陣営の選挙公約集（Reagan & Bush on the Issues, September 1980）内の「自動車産業」に関する部分を見ると、①と②には触れられているが、③に関する言及はない³¹⁾。これは②については、相容れないものではあるが「一時的なもの」とすることで、陣営内の妥協が成立していたと思われるが、この時点において③は容認されていなかった。

しかし、②③の政策は自動車産業の失業者にとって、直接的な恩恵を感じやすいものであった。選挙戦終盤における、いわば駆け込み的な需要サイド政策の強化は、明らかに自動車産業労働者に対する選挙対策の意味合いが強いものであった。

②③の政策は、レーガノミクスとは逆の需要サイドへの働きかけを重視するものであった。つまり①～③のレーガンによる自動車産業救済構想は、規制の撤廃というレーガノミクスの原則と一致するサプライサイド政策を軸としながらも、選挙戦終盤に至る中で、全く逆の需要サイドに働きかける政策が付け加えられていくという内容になっていった。

³⁰⁾ また、こうした規制改革の方針は、アメリカ自動車メーカーからの要求とも一致していた。その内容及びレーガン政権が実際に行った環境・エネルギー規制改革について詳しくは、小林健一「アメリカの環境・燃費規制と自動車工業(2) —レーガン政策とビッグスリーの車種戦略」『東京経大会誌（経済学）』第262号、2009年、を参照。

³¹⁾ Auto Industry, September 1980. Ronald Reagan: 1980 Presidential Campaign Papers, 1965-1980, Box 551, Ronald Reagan Presidential Library.

(3) 対日貿易問題

レーガンは対日貿易政策の問題について、その立場を選挙期間中に変化させた。選挙戦当初は、自動車産業が陥っている苦境の原因は、日本にではなく、ワシントンにあるとし、サプライサイド経済学の立場から、カーター政権による自動車産業に対する規制を批判していた。基本的にレーガン自身も自由貿易政策を堅持する立場をとっていた³²⁾。ただしレーガンの言う自由貿易は「公正貿易」でもある。「公正貿易」とは、アメリカからの輸出を相手国も受け入れるということを意味していた。日本へのアメリカ車の輸出は非常に少なく³³⁾、その点が問題とされていた。逆に言えば、日本からの輸入については問題にしていなかった³⁴⁾。この点は、(1)の①②の文書から確認できる。例えば、②の文書では、輸入制限のような対日保護貿易政策は、報復を招くとして否定し、相手国の市場開放こそが求められるべき政策であると主張していた³⁵⁾。

しかし9月の演説では、ワシントンの規制だけでなく、日本にも問題があるという立場へと変化している。例えば、(1)において確認した④のプレスリリースにおいて、その傾向が

示されている。そこでは、日本も問題の一部であることを認めている。しかし自動車産業が抱える苦境を克服するために、日本からの輸出に対してどのような貿易政策を採用すべきか、という点については触れられていない。

しかし実際には、④のプレスリリースに基づく演説が、クライスラーのジェファーソン工場³⁶⁾において行われた際に、レーガンはこの点について触れており、注9にて言及した先行研究では、自由貿易政策から保護貿易政策への転換点として、この演説が注目されてきた³⁷⁾。同演説においてレーガンは、「日本は問題の一部である」と述べた後、「アメリカの産業が復活するまでの間、日本からアメリカへの自動車輸出の洪水を減少させる必要がある、と日本に確信させなければならない」と主張した³⁸⁾。つまり日本からの輸入に関して、何らかの規制を課す可能性を示唆した。レーガンは、④のプレスリリースにある内容を読み上げる予定であったが、そこから離れ、上記のような言葉を発していた³⁹⁾。ゆえに④のプレスリリースには、この部分の発言は記録されていない⁴⁰⁾。

³⁶⁾ この際、レーガンはクライスラー会長L・アイアコッカ (Lee Iacocca) の案内で工場内に入り、演説を行った。そこではクライスラーの戦略的小型車であった「K-car」が生産されていた。演説の後、レーガンは、アイアコッカと5人の労働者とミートローフ・サンドウィッチの昼食を共にしている。ちなみにこの昼食会において、本稿の冒頭で言及したクライスラー社への政府融資に対する支持も表明した。New York Times, September 3, 1980, p.B8.

³⁷⁾ 例えば、Lash, "The International Trade Policies of President Ronald Reagan", p.357は、「この約束を与えたことで、自由貿易原則は政治的プラグマティズムと保護主義に成り下がった」と、この演説を評価している。

³⁸⁾ 例えば、New York Times, September 3, 1980, p.B8; The Christian Science Monitor, September 3, 1980, p.1等。

³⁹⁾ Wall Street Journal, September 3, 1980, p.4.

⁴⁰⁾ レーガン大統領図書館 (Ronald Reagan Presidential Library) にも、この演説に関連する文書が所蔵されているが、そちらの文書にも、この文言は記録されていない。News Release, Statement by Ronald Reagan, September 2, 1980. Ronald Reagan: 1980 Presidential Campaign Papers, 1965-1980, Box 562, Ronald Reagan Presidential Library. この「発言」が突発的なものであったのか、プレスリリースとの関係も、その後の内容を曖昧とする対応も含めて、最初から計算された上で行われたのかについては、さらなる資料調査が必要とされる。今後の課題としたい。

³²⁾ 回顧録でもレーガンは、「私は自由貿易主義者である。輸入割当には強く反対した。私は、デトロイトが直面していた新たな競争は、あらゆる競争と同じく、デトロイトと消費者双方にとって良いことであると信じていた。それはより良い自動車を作ろうというモチベーションを我が国の自動車産業に与える刺激であった」と述べ、自身が自由貿易主義者であることを強調している。Ronald Reagan, *An American Life*, Simon & Shuster, 1990, p.241.

³³⁾ 例えば、1979年における日本へのアメリカ車の輸出は、1万4,920台であり、日本車のアメリカへの輸出台数の1%にも満たなかったNanto, "U.S. Economic Policy in an International Context", p.64.

³⁴⁾ 一方、UAWは、日本の自動車企業による輸出の抑制、対米直接投資の拡大を要求していた。蒲島、ウィナム「自動車貿易紛争」、111-117ページを参照。

³⁵⁾ この時点におけるレーガン陣営の「公正貿易」論の主張は、日本の経済構造自体を問題にしていない、保護貿易的な措置を報復手段として用いない、日本に数値目標のようなコミットメントを求めない、という点において、第2期レーガン政権以降の「公正貿易」論の内容とは異なっている。Kawasaki, "The Historical Development of U.S. Trade Policy", pp.26-30, を参照。

この演説について、レーガンの経済問題顧問であったM・アンダーソン（Martin Anderson）は、「基本的に貿易は双方向であるべきだと言っているのだと思う」とコメントし、輸入制限を否定した。また別の側近は、輸入制限について話したのではなく、日本政府との外交交渉を示唆したにすぎないとした⁴¹⁾。これら側近の発言は、この時点において、レーガンの演説が踏み込みすぎたものであり、日本に対する貿易政策については、政権を奪取するまで、決定的な方向性を出したくないという陣営の意図を示していたと評価できよう。

（2）で見たように、選挙対策上、レーガンの自動車産業救済構想は、レーガノミクスの原則から逸脱していったが、対日貿易政策においても同じ側面が見られた。これまでの「日本は問題ではない」という自由貿易主義を堅持する立場から「日本は問題の一部である」という立場へと変化したことから明かである。では、なぜプレスリリースからは離れ、日本に対する輸出制限要求を示唆する発言が行われた一方、それが曖昧にされたのか。

第1に、政権獲得後の対日政策の選択において、一定のフリーハンドを得たいと考えていたからである。レーガン陣営としては、日本に対する何らかの対応を示唆することは、選挙対策上、必要であるが、そのみに留め、具体的内容については、フリーハンドを持っておきたいと考えていた。ゆえにプレスリリースとしては、④にある内容が全てであり、それが、後の財務省への配布文書にも反映された。第2に、レーガン政権全体の貿易政策との関連である。前掲したものと同じレーガンの公約集（1980年9月）

には「International Trade」の項目があった。同項目では、アメリカにとって自由貿易が持つ必要性・重要性が指摘された後、「自由貿易とは公正でなければならない」と指摘されている。具体的には、アメリカ企業に被害を与えている貿易障壁や自国企業を優遇する不当な補助金を諸外国に撤廃させることを公約として掲げている⁴²⁾。さらに「アメリカ自身の貿易障壁を高くするよりも、諸外国の貿易障壁の削減を積極的に追求する方が、アメリカにとって、また世界にとってもより良いと信じている」と述べられている。この方向性は、アメリカ車の輸出に課されている「貿易障壁」の撤廃を日本に要求することとは整合的であるが、レーガンが演説において示唆したような、日本からの自動車輸入を制限することとは相容れない。ゆえに具体的な内容等については、曖昧にされたと考えられる。

これらの意味において、この演説の時点でレーガン陣営が、自由貿易政策から保護貿易政策へと転換していたとは言い難い。むしろ自由貿易政策の堅持か、一定の保護主義的措施を容認するのか、という点をめぐってレーガン陣営内に対立が存在していたことが示唆されよう。後の輸出自主規制につながるような方向性へと転換する兆しは見られたものの、それが実際に政策として実現していくプロセス、つまり、この「発言」から輸出自主規制に至る道筋において、この「発言」が与えた影響を見極めた上での評価が必要である。

おわりに

1980年大統領選挙におけるレーガンの自動車産業救済構想は、当初、規制の撤廃というサブライサイド政策と自由貿易を堅持する立場の組

⁴¹⁾ *Chicago Tribune*, September 3, 1980, p.2; *New York Times*, September 3, 1980, p.B8. ちなみに、この演説の後の取材では、この「言葉」が輸入割り当てや他の貿易制限の必要性を意味しているのかどうかレーガン陣営は明らかにしなかった。*Wall Street Journal*, October 10, 1980, p.24.

⁴²⁾ *International Trade*, September 1980. Ronald Reagan: 1980 Presidential Campaign Papers, 1965-1980, Box 551, Ronald Reagan Presidential Library.

み合わせから構築されていた。つまり、アメリカの自動車産業が苦境に陥っているのは、日本からの自動車輸出の急増ではなく、連邦政府によって行われている過度に煩雑な規制の影響である。ゆえに規制を撤廃すれば、アメリカの自動車産業は競争力を回復し、自由貿易体制の下で、利益を拡大していくことが可能である。これが初期におけるレーガン政権の自動車産業救済構想であった。この構想は、サプライサイド経済学に基礎を置くレーガノミクスの原則とも整合的であった。

しかし選挙戦が進むにつれ、その方向性は変容していく。自動車産業政策としては、失業者救済、アメリカ製自動車の政府購入の拡大、輸出拡大政策の強化といった需要サイドの政策が提起されるようになっていく。対日貿易政策についても、自由貿易政策を堅持する立場から、日本からの自動車輸出に対して、何らかの対応を示唆する方向へと転換していった。これら2つの政策構想は、政府の役割を重視するものであり、選挙戦の終盤に選挙対策という点からレーガン陣営の基本方針に反する形で提起されたものであった。ただし対日貿易政策に関しては、政権発足後の対日貿易政策を制約する要因をできるだけ減らしたい、また政権内の対日貿易政策の方向性をめぐる対立をとりあえず棚上げにする意図もあり、具体的な内容については曖昧にされたままであった。

対日貿易政策については、自由貿易を堅持するのか、日本をターゲットとした保護主義的な貿易政策を採用するのかをめぐって、「自動車タスクフォース」内部において大きな争点となっていた。その帰結が、選挙期間中の貿易政策に関する発言によって制約されることをホワイトハウスは好んでいなかったと考えられる。しかし選挙対策上、政府が大きな役割を果たす需要喚起政策や対日貿易政策の強化へと選挙戦終盤に立場を変化させたことが、後の政策選択に何

らかの影響を与えた可能性もある。これらの点も含めて、この「自動車タスクフォース」内部における対立点を明確にし、その対立がいかんとして解決され、輸出自主規制という解が導き出されて行ったのか。その推移を明らかにすることが今後の課題となる。

