



FTA/EPA交渉と官僚制多元主義 : JTEPAの2レベル ゲーム分析

石黒, 馨

(Citation)

国民経済雑誌, 201(5):31-49

(Issue Date)

2010-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81006932>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81006932>



FTA/EPA 交渉と官僚制多元主義

——JTEPA の 2 レベルゲーム分析——

石 黒 馨

国民経済雑誌 第 201 卷 第 5 号 抜刷

平成 22 年 5 月

FTA/EPA 交渉と官僚制多元主義

——JTEPA の 2 レベルゲーム分析——

石 黒 馨

本稿の目的は、官僚制多元主義下の日本の FTA/EPA 交渉について 2 レベルゲーム分析によって検討することである。ここでは特に、日本とタイとの EPA 交渉をとりあげ、日タイ経済連携協定 (JTEPA) において、①日本の農水産物の自由化を促進した要因——参加拡大と農林水産省の政策選好の変化——、②タイの自動車・鉄鋼の関税削減を可能にした要因——サイドペイメントとしての産業協力——、③交渉戦略としての産業間リンケージについて検討する。

キーワード FTA/EPA, 官僚制多元主義, 2 レベルゲーム, リンケージ

1 はじめに

FTA/EPA 交渉において農産物のようなセンシティブ品目の関税削減はどのようにして可能になったのであろうか。日本は、これまで WTO や APEC の貿易自由化交渉において、農産物の自由化については慎重な姿勢を示してきた (Mulgan 2000; 2006)。しかし、日本がこの間締結した FTA/EPA には農産物も含まれている。日本の農産物の関税削減を可能にしたのは何だろうか。農業保護を主張してきた農業団体・農林水産省・農林族議員を中心とする保護主義勢力にどのような変化が生じたのであろうか。

本稿の目的は、官僚制多元主義下の日本の FTA/EPA 交渉について 2 レベルゲーム分析 (Putnam 1988; Mayer 1992; Iida 1993; Evans et al. 1993; Schoppa 1993; Milner and Rosendorff 1997; Ishiguro 2007) によって検討することである。ここでは特に、日本とタイとの EPA 交渉をとりあげ、日タイ経済連携協定 (JTEPA: Agreement between Japan and the Kingdom of Thailand for Economic Partnership) において日本の農水産物の自由化を促進した要因と、タイの自動車・鉄鋼の関税削減を可能にした要因、および交渉戦略としての産業間リンケージについて検討する。

本稿の主要な結論は以下の通りである。第 1 に、JTEPA 締結において、日本の農林水産省の政策選好の変化が重要な役割を果たした。農林水産省は、従来の農産物の価格保障から農家の所得補償に政策転換し、これが日本の EPA 交渉において、農産物の関税削減・貿易自由化を促進している。農林水産省のこのような政策転換の背景には、農政改革論議への貿

易自由化を推進する研究者や産業界などの参加と農業保護への批判がある。

第2に、日本型 FTA/EPA の特徴である産業協力が JTEPA においても重要な役割を果たした。タイは、「アジアのデトロイト」計画や鉄鋼産業育成のために自動車産業や鉄鋼産業の保護政策をとってきたが、日本からの投資促進や産業協力と引き替えに、関税削減に応じた。産業協力は、農業分野においても合意され、貿易自由化交渉におけるサイドペイメントとして機能した。

第3に、JTEPA 交渉は一括受諾方式で行われたが、産業間のリンケージが十分に機能せず関税削減は必ずしも十分ではなかった。タイはセンシティブ産業間（日本の農業とタイの自動車）のリンケージ戦略をとった。しかし、日本が産業分野別の市場アクセスと産業協力のリンケージ戦略をとり、農水産分野で優先的に合意が行われたために、一括受諾方式は形式的なものに終わった。

以下、本稿は次のように構成される。第2節では、日タイ EPA 交渉を国際交渉（レベル1）と国内交渉（レベル2）という2レベルの交渉として検討する。第3節では、官僚制多元主義下の EPA 交渉を分析するためのモデルを2レベルゲームによって構成する。第4節では、この分析枠組みを用いて、①農林水産省の政策選好の変化、②タイの自動車・鉄鋼産業への産業協力、③産業間リンケージという点から JTEPA 交渉について分析する。本稿のモデルの詳細は付論で示す。

2 JTEPA の国際交渉と国内交渉

EPA 交渉では、相手国との国際交渉と国内関係者間の国内交渉が同時に進行する。JTEPA の国際交渉（レベル1）と国内交渉（レベル2）について検討しよう（表1を参照）。

2.1 JTEPA の国際交渉

JTEPA の国際交渉は、事前交渉から産学官共同研究（2001年11月－2003年12月）までと、政府間交渉から協定発効まで（2004年2月－2007年11月）の2つに分けられる¹⁾。

1) 交渉の経緯：国際交渉の第1段階は、本交渉に入る前の事前交渉である。2001年11月にタクシン首相が訪日し、日タイ EPA に関する共同研究を提案した²⁾。2002年4月の首脳会談で作業部会が設置され、同年9月に事前交渉が開始された。

2002年9月以降、2003年5月までに5回の作業部会が行われた。2003年6月の首脳会談で産学官のタスクフォースの設置で合意し、同年7月から11月までに3回の会合が行われた。同年12月に、事前交渉を纏めた「日タイ経済連携協定タスクフォース報告」が公表され³⁾、日本は、コメ、鶏肉、でんぷん、砂糖などの農水産品をセンシティブ品目とし、市場アクセスと農業協力のバランスを考慮するように提案した。タイは、鉄鋼製品、自動車、自動車部品

表1 JTEPA の国際交渉と国内交渉

年	月	国際交渉	国内交渉
2000	7		日本経団連「FTA の積極的な推進を」
2001	11	タクシン首相が EPA を提案	
2002	9	第1回作業部会（計5回）	
	10		外務省「日本の FTA 戦略」
2003	7	第1回タスクフォース（計3回）	自民党 FTA 特命委員会（第1回会合）
	8		農林水産大臣談話「農業基本計画の見直し」
	11		日本経団連「JTEPA 早期交渉開始を求める」
	12	JTEPA タスクフォース報告書	経済連携促進関係省庁連絡会議（第1回会合）
2004	2	第1回政府間交渉（バンコク）	JA 全中「FTA に関する基本的考え方」
	3		自由民主党「FTA に関する基本方針」
	4	第2回政府間交渉（東京）	日本経団連「EPA 推進の緊急提言」
	6	第3回政府間交渉（チャム）	経済連携促進関係閣僚会議（第1回会合）
	7		農林水産省「EPA の基本方針」
	8		国民会議「EPA 推進に関する提言」
	9	第4回政府間交渉（東京）	農林水産省、農業政策見直しの「中間論点整理」
	10	日タイ首脳会談（コメ除外で合意）	
	11		農林水産省「みどりのアジア EPA 推進戦略」
	12	第5回政府間交渉（バンコク）	経済連携促進関係閣僚会議「EPA の基本方針」
2005	2	第6回政府間交渉（東京）	
	3	第7回政府間交渉（農林水産で合意）	新たな「食料・農業・農村基本計画」策定
	5		日本生協連「農業・食生活への提言」
	6	第8回政府間交渉（東京）	
	7	第9回政府間交渉（バンコク）	
	8	大臣・首相会談（自動車・鉄鋼で合意）	
	9	JTEPA 大筋合意	
2006	9	軍事クーデターでタクシン政権崩壊	自由民主党「EPA の更なる推進について」（2月）
2007	4	JTEPA 署名	国会批准（6月）
	11	JTEPA 発効	

をセンシティブ品目としてあげ、柔軟な対応を求めた。

国際交渉の第2段階は、本交渉から協定発効までの政府間交渉である。⁴⁾ 2004年2月16-17日に、第1回会合が開催され、分野ごとの交渉の枠組みが確認された。2004年4月から2005年7月にかけて計8回の会合が開催され、2005年9月1日に大筋合意に達した。その後、2006年9月の軍事クーデターなどでタイの国内政治が混乱したために、JTEPA の署名・発効は遅れた。JTEPA は2007年4月3日に署名され、2007年11月1日に発効した。

2) 交渉課題：JTEPA の主要な交渉課題は、日本の農水産物の関税率の引き下げとタイの自動車・鉄鋼分野の関税率の引き下げの2つである。⁵⁾

第1に、タイはコメ、砂糖、タピオカ（でんぷん）、熱帯果実、えび、鶏肉などの農水産物の関税引き下げを要求した。⁶⁾日本はコメや砂糖については食料安全保障や地域経済への影響を考慮し交渉除外を主張した。タイはまた、農協間の連携による人材育成や一村一品運動への支援を要望した。日本はこのような農協間協力の要望には積極的に対応した。

第2に、日本はタイの自動車・同部品や鉄鋼の関税引き下げを要求したが、タイは国内産業保護のためにその要求を拒否した。自動車では、日本は、3,000cc以上の乗用車については即時撤廃、3,000cc以下については段階的撤廃、自動車部品については完全撤廃を要求した。⁷⁾これに対して、タイは、「アジアのデトロイト」構想を発表し、アジアにおける自動車の生産・輸出拠点を築くために日本の要求を拒否した。⁸⁾鉄鋼では、日本は特に自動車・家電用途の熱延鋼板の関税撤廃を要求したが、⁹⁾タイは一貫製鉄所の整備計画や高炉建設計画をもとに関税撤廃を拒否した。¹⁰⁾

2.2 JTEPAの国内交渉

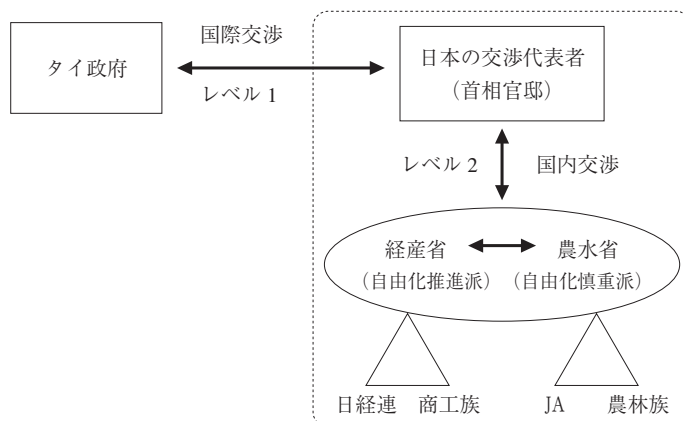
国内構成員の多様な意見や要求を官僚制の中で処理・調整する政治経済制度を「官僚制多元主義」(Aoki 1988; 石黒 2007)と呼ぶ(図1を参照)。日本の通商政策では官僚が重要な役割を果たす。官僚部局にはそれぞれ管轄領域があり、他の部局の干渉を排除する拒否権を持っている。特定の官僚部局が管轄する領域では、官僚部局・利益団体・政党政治家(族議員)の間に既得権益を擁護する「鉄の三角形」が形成される。EPAのように複数の官僚部局が関わる政策課題では、官僚部局間に利害対立が生じる可能性がある。官僚制多元主義は政府内対立(divided government; Lohmann and O'Halloran 1994)の日本的な様式である。官僚制多元主義下のEPAの国内交渉について検討しよう。

1) 首相官邸：日本の交渉代表者は内閣総理大臣である。2004年3月に首相官邸内に官僚部局間の利害対立を調整しEPA交渉を迅速に促進するために、「経済連携促進関係閣僚会議」を設置し、同年12月にEPAに関する基本方針を出した。この基本方針において、東アジアを中心とする経済連携を促進するために、交渉相手国・地域に関する基準を明確にした。¹¹⁾農林水産分野については、食料安全保障や国内の構造改革の推進が示された。

2) 官僚部局：日本の交渉代表者(首相官邸)の選好は、各官僚部局の選好によって規定される。EPA交渉に関与する日本の主要な官僚部局は、外務省、財務省、経済産業省、農林水産省などである。官僚部局間の選好の相違は、管轄領域の相違を反映している。

経済産業省は貿易自由化によって利益を得る業界(電気機械・情報通信機械・輸送機械など)を管轄している。経済産業省は、このような業界の意向を受け包括的な貿易自由化を志向し、EPA交渉において主要な役割を果たす。各国とのEPAだけではなく、東アジア共同体を構想し、ASEAN+6から成る東アジアEPAを提案している。

図1 官僚制多元主義と EPA 交渉



農林水産省は貿易自由化によって損失を被る業界（農林水産業）を管轄している。農林水産省は、EPA に際して関税撤廃には慎重であり、関税交渉と経済協力のバランスを重視している。ただし、農産物の価格保障から農家の所得補償に農政を転換し、自由貿易志向に傾いている。農林水産省の基本的立場は、「みどりのアジア EPA 推進戦略」（2004年）によって、日本やアジアの食料安全保障、食の安全・安心の確保、農林漁業・食品産業の共存・共栄の実現、農林漁村の発展を図ることを目指している。¹²⁾

3) 業界団体：EPA の主要な推進派は、東アジア自由経済圏の形成を望む電気・情報通信・輸送機械業界や日本経団連である。¹³⁾ その主要な反対派は、市場開放によって損失を被る農林水産業者や全国農業協同組合中央会（JA 全中）・全国漁業協同組合連合会（全漁連）・日本林業協会（JFA）などである。

日本経団連はEPA を積極的に支持している。東アジア域内で最適生産・供給体制の形成を目指す日本企業にとって、EPA は重要な経済インフラであり、東アジア諸国とのEPA の「拡大」と「深化」を政府に要望した。¹⁴⁾ また、EPA を契機に国内の農業改革や労働市場改革を推進することも提言した。2000年に「自由貿易協定の積極的な推進を望む」、2004年に「経済連携の強化に向けた緊急提言」、2006年に「経済連携協定の『拡大』と『深化』を求める」を出し、政府や関係省庁に積極的に働きかけた。¹⁵⁾

JA 全中はEPA の推進に慎重であり、FTA/EPA に対する「基本的考え方」（2004年）として以下の点をあげている。¹⁶⁾ ①両国農業者の発展につながるものであること、②日本の農業だけが一方的に犠牲を強いられないこと、③品目ごとに状況を検証し、重要品目については関税撤廃の例外措置を講じること、④EPA による影響をきたさないように国内農業の制度や政策を転換し、農家の経営と所得を確保できる政策を確立すること、などである。

4) 政党政治家：政党政治家では、自民党政務調査会の意向が重要になる（飯尾 2007）。

自民党農林族は、EPAの交渉過程で貿易自由化の推進派と慎重派に意見が分かれたが、大筋で自由貿易志向に傾いた。自民党農林水産物貿易調査会は、当初、農産物の関税はWTOの場で行い、EPAでは削減を行わないとしていた（『朝日新聞』2001年9月6日）。しかし、メキシコとの交渉で農産物が焦点になると、2003年7月に自民党政務調査会に「FTAに関する特命委員会」を設置し、2004年2月にEPA推進に関する見解を示した。

「FTAに関する特命委員会」¹⁷⁾では、EPAを経済的利益の確保や対外経済関係の発展（WTOを補完し、日本の安全保障環境を改善し、国際的影響力を高める）に寄与するものであり、EPAを積極的に推進するとしている。ただし、農林水産業については、自給率の向上、食の安全、国土・環境保全などの多面的機能などの点に配慮しながら、農林水産業の構造改革に資するように対応する、としている。

2.3 JTEPAの合意内容

JTEPAによる物品貿易の関税撤廃については10年以内に、日本は、タイからの輸入総額の92%の関税を撤廃する。タイは、日本からの輸入総額の97%の関税を撤廃する。タイのセンシティブ品目である鉱工業製品と、日本のセンシティブ品目である農林水産物を中心に主要な合意内容について確認しよう。¹⁸⁾

1) 鉱工業製品：タイは鉱工業製品の関税を段階的に削減する。①自動車：3,000cc超の乗用車は4年目までに現行80%を60%に引き下げる。3,000cc以下の乗用車については80%の関税を維持し6年目に再協議する。②自動車部品：20%超の関税品目は初年度に20%まで引き下げ、その後（20%以下の関税品目と共に）5年後に完全撤廃する。エンジン・エンジン部品については7年後に完全に撤廃する。③鉄鋼：全輸入量の約25%について即時関税撤廃し、熱延鋼板について95万トンが無税の関税割当を設定する。その他、すべての鉄鋼製品の関税は、10年以内に撤廃する。④産業協力：日タイ「鉄鋼産業協力プログラム」や「自動車人材育成機関」プロジェクトなどを実施する。

2) 農林水産物：日本の大部分の農水産物は15年以内に関税が撤廃される。¹⁹⁾①関税撤廃：マンゴー、マンゴスチン、ドリアン、冷凍えび・えび調整品などは即時関税を撤廃し、カツオ、マグロ、ネギ、モモ、オレンジなどは段階的に関税を撤廃する。②関税削減・割当：鶏肉・鶏肉調製品は関税を削減し、バナナ、パイナップル、糖みつ、豚肉調製品、でんぷん誘導体などは関税割当を設定する。③除外・再協議：コメ・麦・乳製品などは除外し、粗糖・精製糖、マニオカでんぷん、パイナップル缶詰・果汁は5年以内に再協議する。④農業協力：食品安全協力に関する特別小委員会や地域間の連携に関する特別小委員会を設置する。

3 EPA 交渉と官僚制多元主義のモデル

通商交渉の 2 レベルゲーム分析 (Milner and Rosendorff 1997; Ishiguro 2007) によって JTEPA 交渉のモデルを構成しよう。

3.1 JTEPA 交渉の枠組み

1) アクター：JTEPA 交渉の主要なアクターは、日本政府の交渉代表者 G 、経済産業省 E (自由貿易志向)、農林水産省 A (保護貿易志向)、タイ政府 F 、タイ自動車産業 M である。日本政府の交渉代表者 G は、タイ政府 F と国際交渉を行う一方で、自国の官僚部局 (E や A) ととも国内交渉を行う。

官僚部局 (E や A) は、通商政策の法案を起草し、その実施段階では補助金・財政投融資・税制、許認可権、行政指導などによって業界団体や経済主体に影響力を行使する。官僚部局にはそれぞれ管轄領域があり、他の部局の干渉を排除する拒否権を持っている。EPA のような政策課題では、官僚部局間に利害対立が生じる可能性がある。

2) ゲームのタイミング：この EPA 交渉は 2 段階ゲームとして行われる。第 1 段階は日本とタイの関税削減に関するゲームであり、第 2 段階は各国の経済主体の最適化行動に関するゲームである。第 1 段階のゲームで EPA の締結が決定された後、第 2 段階のゲームが始まり、²⁰⁾ 各国の消費者や企業が最適化行動を行う。

第 1 段階の関税削減交渉は、国際交渉と国内交渉の 2 つのレベルで行われる。この交渉では、日本の交渉代表者 G が提案権を持ち、農林水産省 A とタイ自動車産業 M が拒否権を持つとする。日本の交渉代表者がタイに対してある提案を行う。タイ自動車産業がその提案を受け入れれば、農林水産省の批准を得るために、国内交渉が行われる。タイ自動車産業も農林水産省も、他に制約条件が無ければ、現状よりも高い利得を得られる提案を拒否しない。どちらかがその提案を拒否すれば、この EPA 交渉は決裂する。

3) 情報構造とゲームの均衡：各アクターの選好やゲームのルールは共有知識であり、不確実性は存在しないとする。ゲームの均衡は部分ゲーム完全均衡とする。

3.2 アクターの目的関数

アクターの目的関数を簡単な損失関数によって近似しよう (Milner and Rosendorff, 1997)。アクターは関税率の最適水準と現実水準との差を最小化するように行動するとしよう。各アクターの目的関数 U_k ($k=G, E, A, F, M$) は次式のように表される。

$$U_k(t, t^*) = -(t - t_k)^2 - (t^* - t_k^*)^2, \quad k=E, A, F, M$$

$$U_G(t, t^*) = \gamma U_A(t, t^*) + (1 - \gamma) U_E(t, t^*)$$

ここで、日本の関税率を t 、タイの関税率を t^* とする。 $t_k (k=G, E, A, F, M)$ は各アクターの日本の最適な関税率、 $t_k^* (k=G, E, A, F, M)$ は各アクターのタイの最適な関税率を表す。農林水産省は、より保護主義的であり、その最適な関税率は経済産業省より高い²¹⁾ ($t_A > t_E$) とする。 $\gamma \in [0, 1]$ は交渉代表者の目的関数におけるウェイトである。 γ が大きいほど、交渉代表者は農林水産省の影響を受け、保護主義的になる。

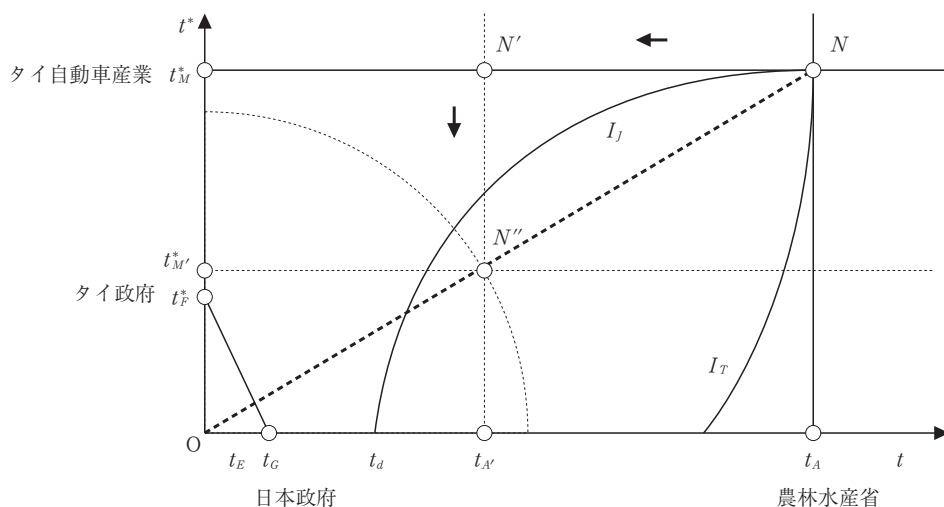
以下では、日本政府の交渉代表者も官僚部局も、タイの貿易障壁については完全自由化を望み、 $t_G^* = t_E^* = t_A^* = 0$ とする。同様に、タイの政府と自動車産業も日本の貿易障壁については完全自由化を望み、 $t_F = t_M = 0$ とする。このとき、各アクターは、それぞれ最適な貿易障壁の組み合わせである理想点 $(t_G, 0)$, $(t_E, 0)$, $(t_A, 0)$, $(0, t_F^*)$, $(0, t_M^*)$ において政治的支持率を最大にすることができる。現実の貿易障壁が最適な貿易障壁から乖離すれば、それだけ各アクターの政治的支持率は低下する。

3.3 交渉可能領域

日本とタイの政府がナッシュ均衡を現状として関税削減交渉をするとしよう。ここで、農林水産省は日本の貿易障壁に対して最終的な決定権を持っている。すなわち、この部局が拒否すれば、EPA 交渉は成立しない。同様に、タイ自動車産業もタイの貿易障壁について拒否権を持っている。このとき、ナッシュ均衡は、農林水産省の最適反応戦略とタイ自動車産業の最適反応戦略の交点 $N(t_A, t_M^*)$ となる。

図2の横軸は日本の財（農林水産物）の関税率 t 、縦軸はタイの財（自動車）の関税率 t^*

図2 JTEPA 交渉と交渉可能領域



を表す。交渉過程における各アクターの理想点が、日本政府の交渉代表者： $(t_G, 0)$ 、経済産業省： $(t_E, 0)$ 、農林水産省： $(t_A, 0)$ 、タイ政府： $(0, t_F^*)$ 、タイ自動車産業： $(0, t_M^*)$ のように表されている。原点を中心とした点線の半円は GATT 第24条で FTA として容認される条件である。²²⁾ この内側の領域でなければ、FTA としての要件を満たさないとしよう。

日本政府の理想点 $(t_G, 0)$ とタイ政府の理想点 $(0, t_F^*)$ を結ぶ直線 $t_F^*t_G$ は、両国政府代表者の効率的な交渉を表す契約曲線である。日本のウインセットは、農林水産省の理想点 $(t_A, 0)$ を中心に点 N を通る無差別曲線 I_J の内側で表される。タイのウインセットは、タイの自動車産業の理想点 $(0, t_M^*)$ を中心に点 N を通る無差別曲線 I_T の内側で表される。JTEPA 交渉は、両国のウインセットで挟まれた交渉可能領域で行われる。²³⁾

4 JTEPA 交渉の理論的分析

JTEPA はどのように実現したのであろうか。ここでの問題は、交渉可能領域の中で GATT 第24条の条件を満たしながら、交渉代表者の理想点に近い合意点を見つけることである。2 レベルゲーム分析の視点から見ると、交渉代表者が実施した2つの政策が重要になる。1 つは参加拡大 (Schoppa 1993) による農林水産省の政策選好の変化であり、もう1つはタイ産業界への産業協力/サイドペイメント (Mayer 1992) である。これらの政策の効果と、交渉戦略として行われたリンケージの効果について検討しよう。

4.1 参加拡大と農林水産省の政策選好

農産物貿易自由化のような農政改革は、一般的には、初期には少数の研究者・政治家・官僚などエリート層の中で議論される。その後、消費者や農民など多くの国民がしだいにその議論に関心を示し、農業関係者以外の広範な参加者の拡大が農林水産省の選好に影響を及ぼし、最終的には政策的な代案が出される (Schoppa 1993: 372)。このような農政改革の論議の中で、GATT/WTO や FTA/EPA のような国際交渉はアジェンダを提起したり、貿易自由化の外圧として作用したりする (Mulgan 1997)。

日本の FTA/EPA 交渉において重要な点は、農林水産省の政策選好が農政改革論への参加者の拡大の中で自由貿易志向に傾いたことである。日本政府は EPA を契機に日本の農業改革を行うという戦略を提起した (山下 2004)。この時期に、農林水産省は農業基本計画の見直しを準備していた。2004年8月に、その中間論点整理を出し、生産調整による農産物の価格安定化から農家の所得安定化への農政の転換を明確にした。これによって、関税削減によって農産物価格が下落しても、農家の所得は補償されることになった。²⁴⁾ 2007年4月からは農家への直接支払制度 (経営所得安定対策) が実施された。

このような農業政策の転換には、EPA 交渉の過程で行われた農業保護への批判が重要な

役割を果たした。経済財政諮問会議、日本経団連²⁵⁾、学者・研究者など広範な参加者が農業改革を議論し、農業の保護主義を批判した。日本経団連は、EPAを積極的に支持し、2004年3月に「経済連携の強化に向けた緊急提言」を出した。多くの学者・経営者・農業関係者が参加する「日本活性化のための経済連携を推進する国民会議」は、2004年7月に「経済連携(FTA/EPA)の推進に関する提言」²⁶⁾を出し、EPAの推進と農政の転換を支持した。経済財政諮問会議は、EPA交渉の加速と農業改革を支持し、2007年5月に報告書「EPA交渉の加速、農業改革の強化」²⁷⁾を出した。

農林水産省の政策選好 t_A が自由貿易志向に傾くとき、JTEPA交渉はどのような影響を受けるだろうか。図2によって、農林水産省の選好の自由貿易志向がJTEPA交渉に及ぼす影響を表すことができる。農林水産省の選好が t_A から t_A' により自由貿易志向になるとき、タイの自動車産業の政策選好に変化がなければ、両国の関税率の組合せは点 N から点 N' に左に移動する²⁸⁾。しかし、点 N' は日本のウインセット（両国の交渉可能領域）の外にあるので、このままでは交渉はまとまらない。合意を可能にしたもうひとつの要因は、日本の産業協力/サイドペイメントである。

4.2 産業協力のサイドペイメント

日本のEPA交渉の特徴の1つは、関税削減だけではなく、産業協力に合意している点にある²⁹⁾。JTEPAの交渉が2001年11月に提案されたときには、農業や工業の産業協力は必ずしも明確ではなかった。その後、産官学の共同研究が行われ、2003年12月のタスクフォース報告書では、金融サービス、情報通信技術、科学・技術・エネルギー・環境、教育・人材育成、中小企業、農林水産業などの分野で産業協力が提案された³⁰⁾。

JTEPA交渉では、タイの自動車産業や鉄鋼産業および農業などへの産業協力が特に重要な役割を果たした。タイ政府は、交渉過程で関税引き下げの条件として自動車・鉄鋼分野への技術協力や投資促進を要請した³¹⁾。日本自動車工業会は、タイの「アジアのデトロイト」計画への支援を表明した。日本政府もこの構想の実現に向けて「自動車人材育成機関」プログラムを約束した³²⁾。

日本の鉄鋼業界は、タイ鉄鋼産業を支援する日タイ「鉄鋼産業協力プログラム」に同意した。このプログラムは、タイ鉄鋼業の基盤強化、環境対策の強化、現場技術者育成などのために、専門家の派遣や技術指導などを行うものである。このような産業協力に対して、タイ政府は、関税削減に反対する鉄鋼業界に高炉建設に税制上の優遇措置を与えることを条件に、熱延鋼板の無税枠の設定を容認させた（東 2007: 90）

農業における産業協力も、JTEPA交渉で重要な役割を果たした。日本は、農協間の連携による人材育成や農産物の衛生基準の改善などのタイ側の要望に応えることによって、セン

シティブ品目の除外や再協議を可能にした。農業協力としては、食品安全協力に関する委員会や地域（農協）間協力に関する委員会が設立されることになった。

タイ自動車産業への産業協力/サイドペイメントは、図2のようにタイの最適関税の水準を t_M^* から $t_{M'}^*$ に低下させる。この結果、両国の関税率の組合せを点 N' から点 N'' に移動させる。他方、タイの農業への産業協力は、日本の農産物に関するタイの最適関税水準を引き上げ、日本に対する関税引き下げ要求を緩和する。点 N'' は交渉可能領域のなかにあり、また GATT 第24条の制約条件も満たしている。

4.3 リンケージ戦略

JTEPA 交渉では、リクエスト・オファー方式（品目ごとに関税削減を決める）と共に一括受諾方式（分野ごとに交渉を行うが、合意はすべての交渉項目を一括して行う）が採用された。一括受諾方式の場合には、交渉項目間でリンケージが行われる可能性がある。交渉のリンケージとタイミングは交渉結果にどのように影響するだろうか。

1) 交渉のリンケージ：JTEPA の交渉過程において、日本は同一の産業内において交渉項目のリンケージを行おうとしたが、タイは複数の産業間において交渉項目のリンケージを行う戦略をとった（東 2007：80-81）。産業内のリンケージと産業間のリンケージは EPA 交渉の結果にどのような相違をもたらすだろうか。

産業内のリンケージとは、例えば、農業分野の交渉において日本の農水産物の関税削減とタイの農業への経済協力を同時に交渉することである。タイは農水産物輸出の拡大を期待しているので、EPA 交渉において日本の農水産物の関税削減を要求する。これに対して、日本は、農水産物はセンシティブ品目であり、高い貿易障壁を維持したい。このとき、日本政府は、タイの関税削減要求を緩和させるために、タイの農水産業への経済協力を約束する。タイ政府は、農水産物輸出によって得られる利益以上のものを日本の経済協力によって得られれば、関税削減要求を緩和するだろう。

産業間リンケージは、一括受諾交渉において日本のセンシティブ品目である農水産物とタイのセンシティブ産品である自動車や鉄鋼を同時に交渉することである。このような交渉には例えば、日本の農産物の関税引き下げに応じてタイの工業製品の関税を引き下げるという関税削減の均等化がある。この場合、センシティブ性の高い産業の貿易障壁に応じて、両国の関税削減は規定され、交渉が膠着状態に陥る可能性がある。

2) 交渉のタイミング：農水産物交渉は、当初、コメの関税削減問題で交渉が行き詰まった。こうした状況で2004年10月の首脳会談でコメ除外の合意が行われた。その結果、2005年3月の第7回政府間交渉において、まず農水産物の問題で大筋合意が行われ、同年8月の大臣・首相会談において自動車・鉄鋼で合意が行われた。このような交渉のタイミングは、交

渉結果にどのような影響を及ぼすのであろうか。

タイは、農水産物と自動車・鉄鋼のリンケージ戦略をとり、日本の農水産物の関税削減に応じて、自動車・鉄鋼の関税削減を行うという方針をとった。タイとしては、日本の関心が最も高い自動車を交渉のカードとして使いながら、農水産物で日本から譲歩を引き出そうとしていた（大泉 2007：79-80）。しかし、コメが交渉除外になったり、日本の農水産物の高関税が維持されたりしたために、タイは自動車や鉄鋼の関税削減に抵抗を示した。

コメの交渉除外がまず優先的に決定され、さらに農水産物交渉の合意内容が決まることによって、タイは、日本の農水産物の自由化の程度に応じて自動車・鉄鋼の関税削減の水準を決めたことになる。日本は、産業内リンケージによって、センシティブ品目である農水産業を保護することに成功したが、このような高い農業保護の合意がタイの自動車・鉄鋼分野の譲歩を引き出すことを困難にした。

Davis (2004: 158) は、複数部門間のリンケージが制度化されればそれだけ、交渉によって農業貿易の障壁は自由化されやすくなるというリンケージ仮説を提示した。この場合、重要な点は、「すべてが合意に至るまで合意はない」という一括受諾方式へのコミットメントである。JTEPA の場合には、一括受諾方式という体裁はとっているが、実際には、農水産分野で大筋合意した後に、自動車・鉄鋼分野の交渉が行われた。このような交渉では産業間のリンケージは期待したような成果は得られない。

タイが関税率削減の均等化戦略——日本の農産物の関税率引き下げに応じてタイの自動車の関税率を引き下げる——をとった場合の効果について検討しよう。図2の点 N と原点を結ぶ直線は関税率削減の均等化ルールを表したものである。このルールでは、日本が農水産物の関税率を t_A から t_A' に削減すれば、タイは自動車の関税率を t_M^* から $t_{M'}^*$ に削減する。こうして、点 N から点 N'' に両国の関税率は削減されるが、日本が農水産物の関税率をさらに削減しないかぎり、タイの自動車の関税率のこれ以上の削減は困難になる。

5 む す び

本稿は、2 レベルゲーム分析によって日本の EPA 交渉について検討した。特に、JTEPA において日本の農産物自由化を促進した要因、タイの自動車の関税削減を可能にした要因、およびリンケージ戦略について検討した。本稿の結論は以下の通りである。

第1に、JTEPA 締結において、日本の農林水産省の政策選好の変化が重要な役割を果たした。農林水産省は、従来の農産物の価格保障から農家の所得安定化に政策転換し、これが JTEPA 交渉において、農産物の関税削減・貿易自由化を促進した。農林水産省のこのような政策転換の背景には、農業の構造改革や貿易自由化を推進する国内政治環境の変化や、農林族議員の政策選好の変化がある。農政改革論議への参加拡大は有効に機能した。

第2に、日本型 FTA/EPA の特徴である産業協力が JTEPA においても重要な役割を果たした。タイは、「アジアのデトロイト」計画によって自動車産業の保護政策をとっていたが、日本からの投資促進や産業協力と引き替えに、関税削減に応じた。産業協力は、鉄鋼業や農業などにおいても合意され、JTEPA 交渉におけるサイドペイメントとして機能した。

第3に、産業間リンケージが十分に機能せず、必ずしも十分な関税削減の結果を得ることはできなかった。タイは産業間リンケージ戦略をとったが、一括受諾方式に十分にコミットせず、両国のセンシティブ品目の市場アクセスは不十分な結果に終わった。

付論1 JTEPA 交渉の経済モデル

標準的な国際貿易理論によって経済モデルを構成しよう (Ishiguro 2007)。日本とタイの2国経済を想定し、各国の市場は分断されているとする。日本の家計の効用関数を $u = aX - (1/2)bX^2 + v$ とする。 X は両国企業が生産する不完全競争財の日本の消費量である。 v は価値尺度財で、その価格を1と基準化する。タイについても同様の効用関数を想定する。効用最大化の条件から、両国の $X(X^*)$ 財の逆需要関数は、 $p = a - bX$, $p^* = a^* - b^*X^*$ となる。 $p(p^*)$ は $X(X^*)$ 財の日本(タイ)の市場価格、 $a(a^*)$ と $b(b^*)$ はパラメータである。このとき、日本(タイ)の $X(X^*)$ 財の消費者余剰 $CS(CS^*)$ は、 $CS = (1/2)bX^2$, $CS^* = (1/2)b^*X^{*2}$ のようになる。

X 財を生産する企業が日本国内に n 企業(国内企業)あり、タイに $m+1$ 企業あるとしよう。タイにある $m+1$ 企業のうち、 m 企業は日本企業が直接投資によって設立した在外企業であり、残りの1つはタイ企業である。それらの企業は生産した財を両国市場へ供給する。このとき、両国市場での総供給量(X, X^*)は、 $X = ny_i + mx_j + z$, $X^* = ny_i^* + mx_j^* + z^*$ である。ここで、 $y_i(y_i^*)$ は日本の国内企業の日本(タイ)市場への供給量、 $x_j(x_j^*)$ は在外企業の日本(タイ)市場への供給量、 $z(z^*)$ はタイ企業の日本(タイ)市場への供給量である。

日本の国内企業の利潤 π_i は、両国市場への販売額から生産コストや関税支払いなどを控除したものである。ここで、国外市場への輸送費はないとする。在外企業の利潤 π_j とタイ企業の利潤 π_z^* も同様に表すことができる。このとき、各企業の利潤は、 $\pi_i = y_i(p - c_y) + y_i^*(p^* - c_y - t^*)$, $\pi_j = x_j(p - c_x - t) + x_j^*(p^* - c_x)$, $\pi_z^* = z(p - c_z - t) + z^*(p^* - c_z)$ となる。ここで、 c_y, c_x, c_z はそれぞれ日本企業、日本の在外企業、タイ企業の限界費用(所与)で、以下では $c_x = c_z$ とする。 t と t^* は日本とタイの関税率を表す。

各企業はクールノー型の競争を行うとしよう。このとき、日本市場での各企業の均衡供給量(y_i, x_j, z)が次式のように得られる。ここで、 $\alpha = n + m + 2$ である。

$$y_i = [(a - c_y) + (m + 1)(c_x - c_y + t)] / \alpha b, \quad i = 1, \dots, n$$

$$x_j = z = [(a - c_x - t) - n(c_x - c_y + t)] / \alpha b, \quad j = 1, \dots, m$$

タイ市場での各企業の供給量 (y_i^* , x_j^* , z^*) も同様にして得られる。

$$y_i^* = [(a^* - c_y - t^*) + (m+1)(c_x - c_y - t^*)] / \alpha b^*, \quad i = 1, \dots, n$$

$$x_j^* = z^* = [(a^* - c_x) - n(c_x - c_y + t^*)] / \alpha b^*, \quad j = 1, \dots, m$$

日本企業と日本の在外企業およびタイ企業の利潤 π_i , π_j , π_z^* は次式のようにになる。

$$\begin{aligned} \pi_i &= (p - c_y) [(a - c_y) + (m+1)(c_x - c_y + t)] (1/\alpha b) \\ &\quad + (p^* - c_y - t^*) [(a^* - c_y - t^*) + (m+1)(c_x - c_y + t^*)] (1/\alpha b^*), \quad i = 1, \dots, n \\ \pi_j &= \pi_z^* = (p - c_x - t) [(a - c_x + t) - n(c_x - c_y + t)] (1/\alpha b) \\ &\quad + (p^* - c_x) [(a^* - c_x) - n(c_x - c_y + t^*)] (1/\alpha b^*), \quad j = 1, \dots, m \end{aligned}$$

両国の関税率 (t , t^*) が日本企業の利潤, 日本の在外企業の利潤, タイ企業の利潤, 消費者余剰に及ぼす影響から, 日本企業 (農民) は日本の関税削減の反対派になり, 日本の在外企業・タイ企業・日本の消費者は日本の関税削減の賛成派になる。

付論2 アクターの政治的支持関数と最適関税率

1) 政治的支持関数: 各アクターの政治的支持関数 $U_k (k=G, E, A, F, M)$ は, (1)-(3) 式のように消費者余剰 (CS , CS^*), 企業利潤 ($n\pi_i$, $m\pi_j$, π_z^*) および関税収入 ($t(m+1)x_j$, $t^*ny_i^*$) から構成されるとしよう。

$$U_k(t, t^*) = s_{ck}CS + s_k n\pi_i + s_{mk} m\pi_j + t(m+1)x_j; \quad s_{ck}, s_k, s_{mk} \geq 0, \quad k=E, A \quad (1)$$

$$U_G(t, t^*) = \gamma U_A(t, t^*) + (1-\gamma) U_E(t, t^*) \quad (2)$$

$$U_l(t, t^*) = s_{cl}CS^* + s_l \pi_z^* + s_{ml} m\pi_j + t^* n y_i^*; \quad s_{cl}, s_l, s_{ml} \geq 0, \quad l=F, M \quad (3)$$

ここで, s_{ck} (s_{cl}) は日本 (タイ) の消費者余剰, s_k (s_l) は日本 (タイ) 企業の利潤, s_{mk} (s_{ml}) は日本の在外企業の利潤のそれぞれのウェイトを表す。これらは消費者や企業 (農民) などの利益団体や政党政治家の政治的圧力やアクターの自由貿易志向を表す指標である。官僚部局間に政策対立がある場合には, γ は農林水産省の交渉力を表す。

2) 最適関税率: 各アクターは, 政治的支持を最大にするような関税率 (t_k , t_k^*) を選択する。

$$(t_k, t_k^*) = \arg \max U_k(t, t^*), \quad k=G, E, A, F, M$$

日本の関税率に関する政府の交渉代表者と官僚部局の最適水準 $t_k (k=G, E, A)$ と, タイの関税率に関するタイの政府や企業の最適水準 $t_l^* (l=F, M)$ は, (4)-(6) 式のように求められる。

$$t_k = \{(s_k - s_{ck})[nb/(n+1)]y_i + [1 - (s_{mk}m(n+1)/(m+1)\alpha] \\ - (s_{ck}(m+1)/\alpha)][\alpha b/(n+1)]x_j + s_k[(n(p - c_y)/(n+1)) - \tau] \\ - s_{mk}[m(p - c_x)/(m+1)]\}\beta, \quad k=E, A \quad (4)$$

$$t_G = \gamma t_A + (1 - \gamma)t_E \quad (5)$$

$$t_l^* = (1 - s_{cl}^*(n/\alpha))[\alpha b^*/(m+2)]y_i^* + [s_i^* + s_{ml}m - s_{cl}(m+1)][b^*/(m+2)]x_j^* \\ + [(s_i^* + s_{ml}m)(p^* - c_x)/(m+2)], \quad l=F, M \quad (6)$$

ここで、 $\beta = (m+1)/(m+1-s_{mk}) > 0$ である。各アクターの最適関税率 t_k , t_G , t_l^* が正になるための条件が満たされていると仮定する。

各アクターの最適関税率は、消費者余剰や企業利潤に対するウェイト s_{ck} , s_k , s_{mk} ($k=E, A, F, M$) によって異なる。国内企業の利潤（貿易自由化の反対派）を重視すれば、より高い関税率を選好し、在外企業の利潤や消費者余剰（貿易自由化の推進派）を重視すれば、より低い関税率を選好する。農林水産省は、より保護主義的であり ($s_A > s_E$, $s_{cA} < s_{cE}$, $s_{mA} < s_{mE}$)、その最適関税率は経済産業省より高くなる ($t_A > t_E$)。

付論3 産業間リンケージがない場合の JTEPA 交渉の均衡

産業間リンケージがない場合の JTEPA 交渉の均衡 (t_q , t_q^*) は(7)式のように得られる。日本政府は (t_q , t_q^*) を提案し、農水省とタイ自動車産業はそれを受け入れる。

$$(t_q, t_q^*) = \begin{cases} (t_a, t_a^*) & t_A - (1 - \gamma)t_E < t_z - (1 - \gamma)t_E \text{ のとき} \\ (t_G, 0) & t_z - (1 - \gamma)t_E < t_A - (1 - \gamma)t_E < \gamma t_A + t_M^* \text{ のとき} \\ (t_d, 0) & \gamma t_A + t_M^* < t_A - (1 - \gamma)t_E \text{ のとき} \end{cases} \quad (7)$$

ここで、 $t_d = t_A - t_M^*$ であり、 t_z は $U_M(t_E, 0) = U_M(t_z, t_M^*)$ によって定義される。また (t_a , t_a^*) は、契約曲線上にあり、かつタイ自動車産業にナッシュ均衡（現状）と同じ水準の国内の政治的支持 ($U_M(t_a, t_a^*) = U_M(t_A, t_M^*)$) を与えるような日本とタイの関税率である。

通商交渉の結果は、(7)式のように官僚部局間の選好の乖離 ($t_A - (1 - \gamma)t_E$) に応じて3つの領域に分けられる。領域①($t_A - (1 - \gamma)t_E < t_z - (1 - \gamma)t_E$)：官僚部局間の選好が十分に近い場合には、日本政府とタイ政府は契約曲線上の (t_a , t_a^*) を合意する。領域②($t_z - (1 - \gamma)t_E < t_A - (1 - \gamma)t_E < \gamma t_A + t_M^*$)：官僚部局間の選好が適度に乖離している場合には、通商交渉の結果は日本の交渉代表者の理想点 (t_G , 0) になる。領域③($\gamma t_A + t_M^* < t_A - (1 - \gamma)t_E$)：官僚部局間の選好が十分に乖離する場合には、通商交渉の結果は (t_d , 0) となる。

注

* 本稿は、科学研究費補助金（基盤研究(B)課題番号2033033）による共同研究の成果の一部で

ある。本研究のタイ現地調査において、ジェトロ、丸紅、伊藤忠、JFE などにお世話になりました。記して感謝します。

- 1) 以下の経緯は外務省 (http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_asean/thailand/index.html) による。
- 2) タイの FTA 政策については、Nagai (2003), Chirathivat and Mallikamas (2004), Chirathivat (2007), Komolavanij et al. (2008), 東 (2007) などを参照のこと。
- 3) 外務省 (2003年, http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/thailand/pdfs/houkoku_0312.pdf) を参照のこと。
- 4) JTEPA の交渉は、品目ごとに関税削減を決めるリクエスト・オファー方式で行われ、協定の締結は分野ごとではなく一括受諾方式で行われた (東 2007: 76-78)。
- 5) 両国の貿易関係は、2006年、タイにとって日本は輸出で第2位、輸入で第1位の貿易相手国であり、日本にとってタイは輸出で第6位、輸入で第10位の貿易相手国である。日本の対タイ輸出品は、一般機械・電気機械・輸送機械など99%が鉱工業品である。タイの対日輸出品は、約70%が鉱工業品であるがこれらの関税は0%であり、約20%が農林水産物である。日本はタイの外国直接投資の約40%を占め最大の投資国であり (2006年, 2307億円)、タイは日本にとって東南アジア最大の投資国である。香川 (2007) を参照のこと。
- 6) タイの農水産物輸出の約20%は日本向けである。タイからの農林水産物の日本への輸入額 (2002年度) は、家禽肉 (451億円)、鳥肉調整品 (303億円)、えび調整品 (267億円)、冷凍えび (234億円)、冷凍いか (209億円)、ペットフード (196億円)、でんぷん誘導体 (104億円)、いとうり (103億円)、砂糖 (95億円) の順である。農林水産省 (2004) 「韓国、タイ、フィリピン、マレーシアとの経済連携協定について」を参照のこと。JTEPA の農業問題については、清水 (2004) を参照のこと。
- 7) タイ自動車産業には国産メーカーはなく、日系自動車メーカーのウェイトが大きい。日系自動車メーカー (トヨタ、いすゞ、三菱、ホンダ、日産) は、2004年の生産台数の76.6%、国内販売の88.5%、輸出の64.7%を占める (上田 2007: 93)。自動車部品輸入の7割は日本からである。JTEPA 締結前のタイの関税率は、乗用車の完成車が80%、CKD が30%である。タイ国内の外資系自動車メーカーでは、日系メーカーは関税削減を期待したが、欧米系メーカーは関税削減には反対した。FORIN (2006) 『アジア自動車ハンドブック』を参照のこと。
- 8) タイは、2003年の「国家競争力計画」において自動車産業や食品加工業などを戦略的産業として位置づけた。「アジアのデトロイト」は自動車産業のキャッチフレーズであり、食品加工業 (マグロ缶や鶏肉調製品など) のキャッチフレーズは「世界の台所」である。JTEPA では両産業への産業協力を明記した。
- 9) タクシン首相は、2005年4月、日本政府に、タイ鉄鋼業の発展と自動車産業の「アジアのデトロイト」計画 (生産台数を2010年に180万台に) に協力するよう書簡を送った (東 2007: 87-89)。
- 10) タイの鋼材見掛消費量1,390万トン (2005年) の構成は、国内生産940万トン+輸入621万トン-輸出171万トンであり、鋼材輸入のうち420万トンが日本からの輸入である (2007年調査で得た JFE 資料)。
- 11) タイの FTA 交渉は、国際貿易交渉戦略・政策調整 WG や FTA 戦略・交渉方針決定委員会のもとに一元化され、省庁間の利害対立もなく、官僚主導で行われた。しかし、タイにはタイ商會会

議所連合（BOT）、タイ工業連盟（FTI）、タイ銀行協会（TBA）などの業界団体があり、これらの業界団体は、とくに鉄鋼や自動車の関税削減に反対した。また自動車交渉では、欧米系メーカー 8 社がタイ政府へ関税削減反対の圧力をかけた。タイ自動車部品製造業者協会（TAPMA）は、自動車部品の関税削減に10-15年の猶予を政府に要望したり、大型車の関税撤廃にも反対したりした（東 2007：71-72, 92-93）。

- 12) 農林水産省「農林水産分野におけるアジア諸国との EPA 推進について——みどりのアジア EPA 戦略——」（2004年, http://www.maff.go.jp/www/press/cont2/20041112press_3b.pdf）を参照のこと。
- 13) 部門間のイシューリンケージがある場合、貿易自由化の利益は、EPA 交渉全体の合意にかかっているため、自由化推進派は自由化慎重派に対して説得や圧力をかけることになる（Davis 2004: 158）。
- 14) 日本経団連は、EPA 交渉促進のために2004年11月にフィリピン、タイ、マレーシア、インドネシアの ASEAN 4 を訪問し、各国首脳と会談した（『朝日新聞』2004年11月7日）。2005年7月には、タクシン首相と会談し、自動車の関税削減問題について直接申し入れを行った。
- 15) 日本経団連「日タイ経済連携協定の早期交渉開始を求める」（2003年, <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2003/042.html>）、同「経済連携の強化に向けた緊急提言——経済連携協定（EPA）を戦略的に推進するための具体的方策——」（2004年, <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2004/020/index.html>）、同「経済連携協定の『拡大』と『深化』を求める」（2006年, <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2006/072/shiryo.pdf>）を参照のこと。
- 16) JA 全中「韓国、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシアとの自由貿易協定（FTA）に関する JA グループの基本的考え方」（2004年, <http://www.zenchu-ja.or.jp/food/wto/16-2.pdf>）を参照のこと。
- 17) 自由民主党「経済連携・FTA 構想の推進について」（2004年, http://www.maff.go.jp/sogo_shokuryo/fta_kanren/honbu-4/sanko6.pdf）と同「経済連携交渉の更なる推進について」（2006年, <http://www.jimin.jp/jimin/seisaku/2006/pdf/seisaku-002.pdf>）を参照のこと。
- 18) 外務省「日タイ経済連携協定の署名——2007年4月3日——」（2007年, http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_asean/thailand/pdfs/gaiyo.pdf）、経済産業省「日タイ経済連携協定」（2007年, http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/epa/data/JTEPA_gaiyo.pdf）、香川（2007）などを参照のこと。
- 19) 農林水産省「経済連携協定（EPA）・自由貿易協定（FTA）をめぐる状況」（2007年, http://www.maff.go.jp/sogo_shokuryo/fta_kanren/fta-1.pdf）を参照のこと。
- 20) JTEPA 交渉の経済モデルについては、付論 1 を参照のこと。
- 21) アクターの政策選好については付論 2 を参照のこと。
- 22) GATT 第24条では、FTA 締結の条件として、「実質上すべての関税撤廃」を求めている。しかし、「実質上すべて」の定義については明確な国際基準は存在しない。一般的な理解は、①90%以上の関税撤廃、②特定分野（農業）の一括除外の禁止、③関税撤廃は例外を除き10年以内、である。
- 23) 産業間リンケージがない場合の JTEPA 交渉モデルの均衡については付論 3 を参照のこと。
- 24) 日米間の農産物（牛肉やオレンジ）の貿易自由化の際には、農家への補助金/サイドペイメン

トが実施されてきた (Mayer 1992: 810)。今回は所得補償という形でサイドペイメントが検討された。

- 25) JTEPA 交渉において、タイは自動車・鉄鋼と農水産物の産業間リンケージ戦略をとった。これは、日本経団連のような輸出関連業界による農産物自由化圧力を強める。産業間リンケージと輸出関連業界の農業保護批判については、Davis (2004: 160) を参照のこと。
- 26) 日本活性化のための経済連携を推進する国民会議「経済連携 (FTA/EPA) の推進に関する提言」(2004年, <http://www.keizairenkei.jp/n040726-02-01.pdf>) を参照のこと。
- 27) 経済財政諮問会議「EPA 交渉の加速, 農業改革の強化」(2007年, <http://www.keizai-shimon.go.jp/special/global/epa/pdf/item1.pdf>) を参照のこと。
- 28) 農林水産省の自由貿易志向が強まると、交渉代表者の最適関税も t_G から $t_{G'}$ に低下する。このとき、契約曲線 $t_F^* t_G$ も点 $(0, t_F^*)$ を中心に左回転する
- 29) JTEPA の経済協力は、①農林水産業、②金融サービス、③科学技術・エネルギー・環境、④教育・人材育成、⑤中小企業、⑥投資貿易促進、⑦情報通信技術、⑧観光、⑨ビジネス環境整備の9分野で実施される。
- 30) Mayer (1992) が国際交渉の促進において指摘したのは国内のサイドペイメントであるが、JTEPA での関心は日本からタイへの国際的なサイドペイメントである。
- 31) タイの自動車部品メーカーは3,000社から4,000社あり、そのうち日系部品メーカーが約1,500社ある。タイ政府の自動車産業育成政策は、外国自動車メーカーに組み立てを委ねながら、その部品産業をサポート・インダストリーとして集積し、自動車の生産・輸出基地をつくるというものである。ただし、高度な技術を必要とする部品については、タイ資本の部品メーカーは十分には育成されていないため、日系企業による技術指導が必要とされている (上田 2007: 103, 112)。
- 32) 人材育成の研修プログラムには、①トヨタの生産管理活動の指導、②デンソーの技能者訓練、③ホンダの金型製作技能者の育成などがある (東 2007: 103)。

参 考 文 献

- Aoki, Masahiko (1988) *Information, Incentives, and Bargaining in the Japanese Economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Chirathivat, Suthiphand (2007) "Japan-Thailand EPA: Problems and Future," Doshisha University: CCAS Working Paper No. 5.
- Chirathivat, Suthiphand and Sothitorn Mallikamas (2004) "Thailand's FTA Strategy: Current Development and Future Challenges," *ASEAN Economic Bulletin*, Vol. 21, No. 1, pp. 37-53.
- Davis, Christina (2004) "International Institutions and Issue Linkage: Building Support for Agricultural Trade Liberalization," *American Political Science Review*, Vol. 98, No. 1, pp. 153-169.
- Evans, Peter, Jacobson, Harold and Robert Putnam eds. (1993) *Double-Edged Diplomacy: International Bargaining and Domestic Politics*, Berkeley: University of California Press.
- Iida, Keisuke (1993) "When and How Domestic Constraints Matter? Two Level Games with Uncertainty," *Journal of Conflict Resolution*, Vol. 37, pp. 403-426.
- Ishiguro, Kaoru (2007) "Trade Liberalization and Bureau-pluralism in Japan: Two-Level Game

- Analysis,” *Kobe University Economic Review*, No. 53, pp. 9-30.
- Komolavani, Somrote et al. (2008) “Thailand Regional Free Trade Agreements (FTA) and the Effect on Industrial Clustering,” in Kuchiki, Akifumi and Masatsugu Tsuji eds., *The Formation of Industrial Clusters in Asia and Regional Integration*, Tokyo: IDE-JETRO, pp. 63-108.
- Lohmann, Susanne and Sharyn O’Halloran (1994) “Divided Government and U.S. Trade Policy,” *International Organization*, Vol. 48, No. 4, pp. 595-632.
- Mayer, Frederick (1992) “Managing Domestic Differences in International Negotiations: The Strategic Use of Internal Side-Payment,” *International Organization*, Vol. 46, No. 4, pp. 793-818.
- Milner, Helen (1997) *Interests, Institutions, and Information: Domestic Politics and International Relations*, Princeton: Princeton University Press.
- Milner, Helen and Peter Rosendorff (1997) “Democratic Politics and International Trade Negotiations: Elections and Divided Government as Constraints on Trade Liberalization,” *Journal of Conflict Resolution*, Vol. 41, pp. 117-146.
- Mulgan, Aurelia (1997) “The Role of Foreign Pressure (Gaiatsu) in Japan’s Agricultural Trade Liberalization,” *The Pacific Review*, Vol. 10, No. 2, pp. 165-209.
- Mulgan, Aurelia (2000) *The Politics of Agriculture in Japan*, New York: Routledge.
- Mulgan, Aurelia (2006) *Japan’s Agricultural Policy Regime*, New York: Routledge.
- Nagai, Fumio (2003) “Thailand’s FTA Policy: Continuity and Change between the Chuan and Thaksin Governments,” in Okamoto, Jiro ed., *Whither Free Trade Agreements?: Proliferation, Evaluation and Multilateralization*, Tokyo: IDE-JETRO.
- Putnam, Robert (1988) “Diplomacy and Domestic Politics: The Two-Level Games,” *International Organization*, Vol. 42, No. 3, pp. 427-460.
- Schoppa, Leonard (1993) “Two-Level Games and Bargaining Outcomes: Why Gaiatsu Succeeds in Japan in Some Cases but Not Others,” *International Organization*, Vol. 47, No. 3, pp. 353-386.
- 飯尾潤 (2007) 『日本の統治構造』中公新書。
- 石黒馨 (2007) 『入門・国際政治経済の分析』勁草書房。
- 上田曜子 (2007) 「日本の直接投資とタイの自動車部品メーカーの形成」『経済学論叢』第58巻第4号, 87-117頁。
- 大泉啓一郎 (2007) 「日・タイ経済連携協定の期待と課題」『環太平洋ビジネス情報』第7巻第26号, 74-84頁。
- 香川里子 (2007) 「我が国の経済連携協定交渉の現状——日タイ経済連携協定の発効について——」『ファイナンス』2007年8月, 30-41頁。
- 清水徹朗 (2004) 「日・タイ FTA 交渉における農業問題——アジア地域の経済連携と日本農業——」『農林金融』2004年7月, 42-61頁。
- 東茂樹編 (2007) 『FTA の政治経済学』アジア経済研究所。
- 山下一仁 (2004) 『国民と消費者重視の農政改革——WTO・FTA 時代を生き抜く農業戦略——』東洋経済新報社。