

《論 説》

サービス貿易自由化の問題点

橋 本 博 之

サービス貿易はさまざまな分野から構成されるが、本論では、サービス貿易のパターンを浮きぼりにするために、サービス貿易を狭義に定義し、サービス貿易の分野を形態別に分類し、それぞれの形態における国際競争力を決定する要因を検討し、そこから生まれる問題点を明らかにすることを目的とする。

1 サービス貿易の定義とその形態

サービス貿易はつぎのような働きかたをする。第1に、最終財として非居住者にサービスを提供する。第2に中間投入財として外国の生産者にサービスを提供する。第3に、貨物輸送や港湾提供サービスなど生産物の貿易に付随してサービスを提供する。第4に、貿易される生産物にサービスが体化する。

本論ではサービス貿易を狭義にとらえ、サービス貿易の定義を「提供されたサービスそれ自体にたいして、非居住者が使用し対価を支払うもの」とする。つまり本論で、サービス貿易分析の対象とするものはサービスそれ自体が独自の価値ある経済財として取り引きされるものに限定する。したがってこの定義によれば、上記第4の生産物に体化されたサービスに関する取り引きは対象外とする⁽¹⁾。つまり、財そのものと財に体化されたサービスを分離して考えることは世界全体のサービス独自の貿易パターンを考える場合、大きな意味をもたないと考えるからである。

サービス貿易をこのように定義すれば、サービス貿易の形態はつぎのように分類されるだろう。

形態1	サービスの提供者，需要者とも移動しないで取り引きされる越境取り引き（cross-border）。多くの場合，外国の既存企業と商業上の関係をもつことによってサービスを提供する契約取り引き（contractual agreement）である。国際金融業務，保険など国際通信手段を利用して取り引きされるもの。また民間サービス，とくに知的所有権の取り引きなど。
形態2	サービス産業が一時的に現地に滞在して取り引きされる一時的現地滞在取り引き（out-migration）。海上運輸，航空運輸など。
形態3	サービス産業がサービス提供の拠点を現地に設立して取り引きする直接投資取り引き（establishment）。建設業や金融機関の現地設立など。
形態4	サービスの需要者が一時的にサービス提供地に滞在して取り引きする一時的現地滞在取り引き（in-migration）。港湾提供サービス，外国観光旅行，外国で受ける教育，医療など。

2 サービス貿易の特徴

これらの形態から考えられるサービス貿易の特徴はつぎのようである。

第1点は，サービス貿易は「建設業」や「外国観光旅行」など本質的に異

(1) サービスが体化した財の貿易に関する研究は Grubel [1988] pp. 53-72. および, Tucker, K & Sundberg, M. [1988] pp. 21-38. がある。

なる性質をもつ分野で構成されていること。

第2点は、サービス貿易の国際競争力を考える場合、生産物の場合と異なった側面をもっていること。すなわちサービスは特殊要素から生まれるケースが多く生産物より差別化が強く、また「純粋な研究開発成果の直接取り引きという形のみならずクロスライセンス、共同研究、資本提携などによって行われる場合のように、サービスの価格は生産物の価格と異なったメカニズムで決定される分野が多い」（通産省 [1988] p.87）。そのため「生産物に比較してコストや品質、性能などの客観的要因が競争力の決定要因となりにくく、多くの場合需要者の主観的要素が貿易パターンを決定する」（渡部 [1984] p.16）こと。山下 [1990] はサービスの取り引きは「買い手の消費行動と売り手の生産活動との同時を意味し、それは買い手の行動が売り手の生産活動への介入ないし参画がある」点を重視している（p.100）。

第3点は、建設業サービスのようにサービス貿易はひとつの形態にとどまらず複数の形態をもつ分野があること。

第4点は、サービス貿易にたいして国家主権および安全保障の立場から法的あるいは慣習的に参入規制が多くみられること。

サービス貿易のこのような特徴がサービスの貿易パターンに大きな影響を与えており、サービス貿易を形態別にわけても分野別にわけても、サービスの貿易パターンを決定する要因を体系化することはむづかしい。そしてそのことがサービス貿易の自由化の交渉を遅れさせている。この点は、IMF の Staff Paper [1979] が指摘している（pp.257-333）。

財の貿易パターンを説明する理論が「サービス貿易に適用できないと考える根拠はなにもない」「伝統的な比較優位の理論はサービス貿易の多くの場合に妥当するものであることの証拠をみいだせる」（Shelp [1981] 佐藤記 pp.100-102）と考えるのか、「伝統的な比較優位の理論は供給サイドの分析である。需要サイドから大きな影響を受けるサービス貿易の場合、サービスの貿易パターンを伝統的な比較優位の理論によって説明することは困難であ

る」(Tucker & Sundberg [1988] p.29) と考えるのか。本論では伝統的な比較優位の理論は商品の貿易パターンの説明に有効であるが、サービス貿易ではそれぞれのサービス分野の絶対的優位が貿易パターンをきめると考える。したがってサービス貿易を構成する各分野を形態別に整理して、サービスの形態別の貿易パターンのありかたを考えるほうが適切である。

3 サービス貿易のパターン

サービス貿易の形態1。サービスの提供者、需要者とも移動しない取り引き、すなわち「越境取り引き」「契約取り引き」のケース。

国際通信に関する貿易パターン

この場合、外国通信事業者との接続契約によってなされる国際間通信であるから、サービス貿易の形態としては、現地の既存企業との提携によるサービス提供という形態1の典型的な例である。通信に関する国際取り引きは基本通信サービス（電話、テレックス、ファクシミリ）と国際VANにわけられる。

基本通信サービスに関しては発信者が自国の通信事業者に対して通信料金を直接に支払うが、自国の事業者は外国事業者に対して通信料金の一部（原則として2分の1）を支払う。したがって、外国事業者は間接的にサービス輸出を行うことになる。この場合、発信時間が受信時間より多い国は支払超過となり、その逆は受取超過となる。小島 [1990] (p. 171) はこのケースは合意的国際分業原理が適用されるという。

国際VANに関しては、普通、国際VAN会社は通信回線設備を保有せず通信事業者から借りた回線をリセールする形態をとっている。この分野では「多くの国際VANの専門企業が参入したり多国籍企業が独自の高速デジタル専用線を構築するなど新規参入が容易であり自由競争が行われている」(三和総研編 [1989] pp. 102-103)。

国内通信、国際通信にせよ、外国旅行者・出張者など一時的現地滞在者にたいして通信サービスを提供する場合はサービス貿易の形態4「サービスの需要者の一時的現地滞在取り引き」となる。この分野でも、ほとんど完全な自由競争が行われている。

銀行に関する貿易パターン

国際金融業務の場合、外国の政府・銀行・企業などの間で資金の貸借、その仲介、およびそれらに関連したサービスの提供を行う。外国為替業務の場合、国内銀行は独自に外国銀行とコルレス契約を結び、共同でサービスを提供しあうから、サービス貿易の形態1「サービス産業の契約取り引き」の形態をとる。

「その他民間サービス」の貿易パターン

IMF 国際収支統計で分類されている「その他民間サービス」部門は、企業の国際的展開にともなう対事業所サービスの取り引きの総括である。つまり知的所有権（工業所有権、著作権）、知識専門サービス（経営コンサルタント、建設エンジニアリングサービス、弁護士サービス）、代理店手数料、事務所経費、広告費などの取り引きなど多方面におよぶ。

このような「その他民間サービス」は財の生産に大きく貢献する中間投入サービスであるから、外国との契約なしでは成立しないサービス貿易である。

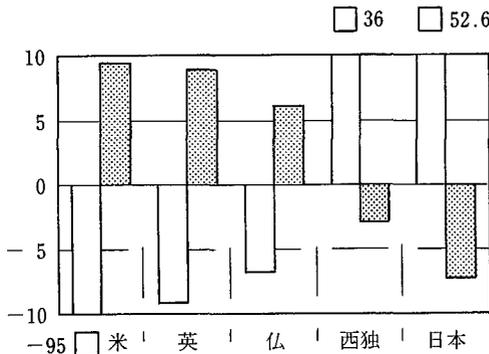
佐々波・浦田 [1990] は、この分野のサービス貿易は「人的資本集約的あるいは技術集約的であると考えられる。これらのサービスにおいても、多くのサービス貿易と同様に自国のサービス産業を保護するための政府規制が多く存在し、比較優位パターンが直接に貿易パターンに反映されない状況にある」(p.133) という。しかし各国の「その他民間サービス」部門の収支と「貿易収支」の間の特徴(図1)をみれば、ある貿易パターンが考えられる。

UK, US, 仏のように商品貿易に競争力を失いつつある国は貿易赤字である一方、「その他民間サービス」は輸出超過である。また日本、西独のよう

に商品貿易において高い国際競争力をもつ国は貿易黒字である一方、「その他民間サービス」は輸入超過である。

すなわち、プロダクト・サイクル論によれば製品が標準化すればするほど多国籍企業化が進み、企業内でサービスの規模の経済を求めろジスティクス戦略が生まれ、関連子会社に技術を移転して（サービスの輸出超過）、製品を輸入することになる（貿易収支の赤字）。「その他民間サービス」は特殊技術集約的サービスであるから高度な国内資本財部門の存在と高度な熟練・知識という企業特殊性が国際競争力を決定する。それゆえ成熟社会に入った国は「その他民間サービス」収支の黒字と貿易収支の赤字という推移をたどる。

図1 主要国の貿易収支と「その他民間サ」収支
1982-88年平均 単位 10億 SDR



注：□ 貿易収支 ▨ その他民間サービス
資料：IMF, Balance of Payments Statistics
Yearbook, Part 2 [1989]

一方、商品貿易に競争力をもつ国は貿易黒字であるが、サービス化、ソフト化においてはまだ途上国であり、主として知的所有権の輸入を必要とするため「その他民間サービス」収支の赤字という推移をたどる。

この形態1に属する分野の貿易パターンは、合意的国際分業の形をとる分野もあるが、主な分野では自由

競争が行われている。この分野は技術・知識集約的産業であるから技術・知識豊富国における企業特殊性が国際競争力をもつ。

サービス貿易の形態2。「サービス産業の一時的現地滞在取り引き」のケース。

「海上運輸」サービスの貿易パターン

「海上運輸」サービスは貨物の輸送にともなう中間投入サービスであり、

船舶が一時的に現地に滞在して輸送サービスを提供する形態2に相当する。

「海上運輸」サービスの供給のためには自国が多くの船舶を保有する必要がある。船舶は資本集約財であるので資本豊富国が海上運輸に競争力をもつ。また「輸送される貨物は大量であるので、経済規模が大きい国が船舶を保有する可能性が高い。したがって海上運輸サービスに関しては、資本豊富国および経済規模の大きな国に比較優位がある」(佐々波・浦田 [1990] p. 131) と考えられる。

しかし、つぎの理由により「海上運輸」サービスの収支は実際の国際競争力による比較優位パターンを反映していない。第1に、世界の海運業界では船舶の登録は税制優遇措置を活かすために、便宜置籍船の制度を採用する国が多い。表1のようにリベリア、パナマ、ギリシャの3国だけで世界比で28.4%の船腹量をもっている。これらのほとんどは便宜置籍船である。

表1 主要海運国の船腹量
(1989年央)
単位：万総トン

世界合計	41,048 (100%)
リベリア	4,789 (11.7%)
パナマ	4,737 (11.5%)
日本	2,803 (6.8%)
ソ連	2,585 (6.3%)
ギリシャ	2,132 (5.2%)
アメリカ	2,059 (5.0%)

資料：日本船主協会 [1990]

このため「海上運輸」の貿易パターンを考えると場合2つの壁がある。第1は「海上運輸」サービスの収益が置籍国から本国に送金されれば「海上運輸」サービスの受け取りは投資収益の中に入る。しかしリベリア、パナマ、ギリシャにおいて「海上運輸」サービスの受け取り額がどの国に属したかの統計が得られれば貿易パターンが考えられるが、それらの統計はない。それを裏づけるように、世界全体の「海上運輸」の支払額は1982年から88年の間の年平均は778億 SDR であるにかかわらず、世界全体の受け取り額は522億 SDR にすぎない。つまり支払額の33%にあたる256億 SDR が統計誤差となっている。

第2に、とくに途上国では国家の介入や支援により自国船優先主義をとり自国海運の振興をめざそうとする国がふえてきている。「海運自由の原則」はあるが、それは形式的なものになっている。

航空運輸の貿易パターン

航空運輸のサービスは出発する直前から到着する直後までの間に生産されかつ消費されるので、海上運輸と同様、航空運輸サービスを提供する物理的の主体に着目すれば「サービス産業の一時的現地滞在取り引き」という形態2と考えられる。たとえば、「日本航空のロサンゼルス発東京行きの一回のフライトを考える場合、日本航空は航空運送サービスを提供するためにロサンゼルスに行く」（三和総研編〔1989〕pp.170）ことになる。

航空運輸にかんしては、1919年パリ条約で、一国の領空は国家の主権に属することになった。その結果、他国の航空企業が運航の乗り入れや空港の通過を希望することについては、2国間協定にもとづくものとなった。さらに1944年「シカゴ会議」でパリ条約にもとづく2国間主義の国際航空秩序を制度的に確立させた。このような「航空サービスは合意的国際分業の典型的な例」（小島〔1990〕p.171）と考えられる。

しかしこの形態2に属する分野の貿易パターンは、国家政策の影響をうけ（海上運輸など）、2国間主義をとるなど貿易パターンの確定はできない。

サービス貿易の形態3。「サービス産業の直接投資取り引き」のケース。

国際通信の場合

自国事業者が外国に進出して現地で通信サービスを提供する場合は、この形態をとるが、この形態における国際通信の自由化についてはさまざまな問題が生まれる。すなわち、通信事業は費用逦減型産業であるため自然独占となる性格をもっているゆえ、国家安全保障の問題が考えられるので先進国では制限措置をとっており、発展途上国では幼稚産業保護論の立場から保護政策と育成政策をとっている。

国際銀行業務の場合

国際銀行業務は海外の支店、子会社などを設立して銀行業務を行う。この場合はこの形態をとる。現在、金融界では「国際銀行業務に関するルールとして相互主義が普通である。なぜなら中央銀行の金融政策を有効にするため

には、外国銀行のシェアが一国の経済運営に支障が生じない程度に、外国銀行を規制する必要がありサービス貿易の自由化の原則の例外規定が必要となる」(三和総研編 [1989] pp.79-81)。ウルグアイ・ラウンドのサービス貿易交渉をひかえて1990年10月12日、日、米、加、EC、4極通商会議で金融機関が各国に進出するさいはその国内の金融機関と平等の待遇を受けることを原則とした国際ルールを作る方針について合意を得た。ただし、わが国では信用秩序の維持にかかわる問題は自由化の例外とする。金融分野の交渉では金融当局者が最終決定権をもつという例外規定を設けることを条件としている。

建設業サービスの場合

わが国において、建設業がサービス産業であるとする見方は少数であるがOECD、GATT など国際機関におけるサービス貿易にかんする討議資料では、建設業はサービス産業の一種として扱われている。

建設業の生産物はハードとしての有形の建設物であるが、情報収集を含む営業活動や設計部門のソフト部分も大きな比重を占めている。ハードとソフトのどちらに重点をおいて建設業をとらえるかによってその判断は異なる。国際機関の判断にしたがって建設業をサービス産業としてとらえるとき建設業は、サービス貿易の形態3「サービス産業の直接投資取り引き」が一般的である。それは建設業では労働力は現地で雇用するとしても、海外に経済活動の拠点を設立し、情報を収集し営業活動(入札、設計、建設)をおこなうために海外直接投資を行う場合が多いからである。

建設業はまた、サービス貿易の形態2「サービス産業の一時的現地滞在取り引き」の形態をとることもある。ある企業ないし個人が現地に一時的に滞在して、国際入札から建設後の操業指導、管理などのサービスをおこなうケースである。エンジニアリング業である建設コンサルタント業もその定義は「土木建築に関する工事もしくは工事に関する調査、管理企画、助言を行うことの請負、受託を業とするもの」であり一時的現地滞在中でサービスの取

り引きが可能である。

建設業の貿易障壁を考える場合、新規参入の障壁がある。建設業の貿易は「サービス産業の直接投資取り引き」の形態が中心であることから、外国建設業資本の参入規制が障壁の第1となる。建設業は各国さまざまな制度が採用されている。「その制度は、歴史的、文化的あるいは経済社会環境に即応して成立しており、その意味では一定の合理性を有している。また自国業者愛好慣習、公共工事におけるエンジニアリング部門の未分化、排他的下請制度など多くの問題がある」（三和総研編 [1989] pp. 133）。しかし建設業によるサービス貿易の自由化を考える場合、その国特有の合理性をある程度くずす必要がある。それは建設業の許可制度、入札制度について実質的な内国民待遇、最恵国待遇、透明性をいかに確保するかにかかっている。

この形態3に属する分野の貿易パターンは、製造業の海外直接投資がかかえている問題よりもより複雑な問題をかかえている。それはすべて国家安全保障に関連するからである。

サービス貿易の形態4。「サービスの需要者の一時的現地滞在取り引き」のケース。

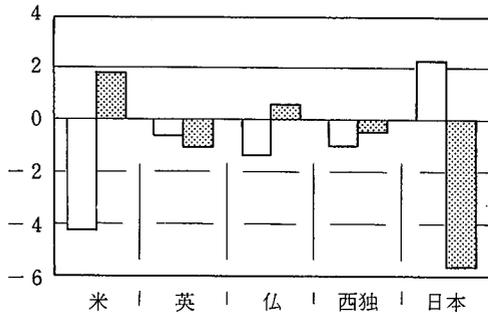
港湾提供サービスの貿易パターン

本論では、IMFの国際収支統計で分類されている「その他運輸」部門を「港湾提供サービス」とみなす。本来「その他運輸」の項目は、旅客運賃と港湾サービスにたいする諸経費から構成されているが、各国とも港湾サービスにたいする諸経費が約70%を占めている。したがってIMF分類の「その他運輸」の統計をそのまま「港湾提供サービス」の経費と読み替え、サービス貿易の形態4「サービス需要者の一時的現地滞在取り引き」の形態とする。

「港湾提供サービス」は、船舶を使用する中間投入サービスであるが、この部門の国際競争力を決める要因は明確にできない。なぜなら旅客と貨物の輸送を外国船に多く依存するときは、外国船から港湾経費を多く受け取るこ

とになるので「港湾提供サービス」の収支は受取超過となる。逆に旅客と貨物の輸送を自国船に多く依存するときは、自国船は外国の港湾にたいして港湾諸経費を多く支払うことになるので、その収支は支払超過となる。

図2 主要国の運輸・港湾経費の収支
1982-88年平均 単位 10億 SDR



注： □ 運輸 ▨ 港湾経費
資料：IMF. Balance of Payments Statistics
Yearbook, Part 2 [1989]

事実、図2のように、貨物運賃や貨物保険などの点

で「海上運輸」サービスの国際競争力を失って外国船に依存している国（US, 仏）は、「海上運輸」サービスの収支は支払い超過であり、「その他運輸」（港湾提供サービス）の収支は受取超過となっている。一方、「海上運輸」にまだ競争力を維持している日本は「海上運輸」サービスの収支が受け取り超過で、「その他運輸」（港湾提供サービス）の収支は支払超過となっている⁽²⁾。「港湾提供サービス」部門の国際競争力は、「海上運輸」サービスの国際競争力とトレード・オフの関係にあるといえる。

外国観光旅行サービスの貿易パターン

「外国観光旅行」部門は、観光などの目的で外国に滞在するとき現地で受けるサービスにたいする対価の支払である。佐々波・浦田 [1990] は「旅行に関する比較優位パターンは、自然とか文化といった特殊な生産要素により決定されるから、旅行部門はリカード・タイプのサービス貿易であり」「外国旅行費を支払う能力も重要な役割を果たす」ので「経済の発展段階が重要

(2) 日本の外航商船隊の総船腹量は5,517総トンで、世界第1位である。

その約40%は日本船籍で表1のように2,803万総トンであるが、その約60%は外国用船であり、わが国は海上運輸の競争力を維持している。

な要因である」(p.132)という。

しかし、「外国観光旅行」の貿易パターンを以下のように弾力性概念で説明したほうが、より現実を説明できるように思う。筆者は橋本 [1989] で、つぎのような仮説をたてた。自然とか文化などをホスピタリティとし、観光客受入数の増加率とそれにたいするホスピタリティを高めるための投入コスト増加率との関係をホスピタリティの弾力性 (η_s) (または観光サービスの供給弾力性) と定義し、一方、海外へ向かう観光客数の増加率にたいする一人当たり実質所得の増加率の関係を海外観光需要の所得弾力性 (η_d) とする。 η_s が大きい国は少しのホスピタリティのコスト追加で多くの観光客が集まる魅力ある国であり、 η_d が大きい国は少しの一人当たり実質所得の増加で海外へ向かう観光客数が多くなる国である。

この場合、 η_d が大きい国は一人当たり実質所得、7千ドル以上の国である。それは低所得水準の国では一人当たり実質所得の増加率が大きくなっても海外観光需要は生まれにくいからである(橋本 [1989] pp.258-263)。為替相場の変動が一人当たり実質所得の増減に関係してくることはいうまでもない。「1970年まではUKの旅行収支は受取超過(外国観光客受け入れ増加)であったが、1977年-82年のポンド高のために1980年代の旅行収支は支払超過(外国への観光旅行者増加)となった。ポンド高が適性な水準にもどった82年以降、旅行収支は受取超過になった」(Rowthorn & Wells [1987] pp.127-29)。

この形態4に属する分野の貿易パターンは、港湾提供サービスは海上運輸に依存し、外国観光旅行はホスピタリティの質と所得水準に依存するが、これらの分野で自由化を阻害する要因はない。

4 サービス貿易自由化の問題点

「その他民間サービス」のうち、とくに知的所有権について

「全米新技術利用著作権委員会がソフトウェアは、著作物であると決定した。これを受けて、米議会は1980年、著作権法を改正して、ソフトウェア（コンピュータープログラム）を著作権の対象として認知するにいたった」（名和 [1990] p. 189）。わが国も1985年にソフトウェアを保護するために著作権法を改正した。やや遅れて、英・西独・仏も同じ主旨で法改正をした。

ソフトウェアまたはプログラミングを著作権で保護する理由は「第1に、著作権制度があいまいなところにある。“あいまいさ”は柔軟さに通じる。強者がここに著作権があるといったら、それが世界に通用する。強者は著作権の解釈をほしいままに拡張しうる。第2に、著作権制度は属地主義というより域外適用という性質をもつ（特許権のほうは、国ごとに出願する属地主義である）。この2つの理由によって、もしある国が、あいまいな知的財産について権利保護を主張しようとするれば、そのときは“あいまい”な著作権制度が頼りになる」（名和 [1990] p. 199）。

しかし、ソフトウェアの権利保護については、ソフトウェアのどの部分が、またどのような制度で保護されるのか頼るべき世界的ルールはいまだに確立していないのが現状である。

「米国は、さらにアイデアやアルゴリズムなど企業秘密も保護できるよう州レベルで規定しており、それを国際的な制度にまで拡大しようと提案している。この発想は私有情報を企業秘密のまま公的制度によって保護しようというもので、私的領域の権利を強化しようという新しい動きである」（名和 [1990] p. 200）。

こうした動きについて世界的な合意を得ることは容易ではない。たとえば米加自由貿易協定では殆どの項目について合意が得られたが、知的所有権の権利保護については全く合意が得られずペンディングになったままである。

そのなかで「商事仲裁による新しい知的所有権の制度化が試みられており、さらに政府間交渉による新しい制度の国際化が展開されている。今後は、知的所有権をめぐる法定係争が頻発し、これによって判例が積みあげられ、それによって、制度化をはかっていこうとする過程にあるといえる」(名和 [1990] p. 10)。

今後の世界経済は知的財産が蓄積していく過程で、この知的財産に大きく依存することになる。また、この知的財産をいかに世界経済に適切に活用するかが効率性の点からも重要な問題であることは明白であるが、サービス貿易は商品貿易よりも国際競争力を獲得することがむつかしいために参加国間とくにこの面で競争力が弱い途上国との利害対立が予想されるむつかしい問題である。

「サービス産業の直接投資取り引き」の問題点

佐々波・浦田 [1990] はつぎの点を指摘している。「たんに利子・配当所得だけを目的とする証券投資 (IMF 国際収支統計では「その他投資収益」の項目である) はサービス貿易ではない。しかし、金融サービスの提供を目的とした金融業の海外子会社の投資収益 (IMF 国際収支統計では「直接投資収益」の項目である) や建設業などサービス産業の直接投資収益はサービス輸出の対価であるからサービス貿易に含めるべきである。どのような産業の直接投資による投資収益でも単純な利子収入は別として、優れた経営管理サービスの対価であると考えれば、直接投資による収益と間接投資による収益の一部はサービス貿易と考えられる。しかし投資収益を IMF 国際収支統計の「直接投資収益」と「その他投資収益」にわけている国は、米、日、西独、仏、英、カナダ、フィンランド、オランダ、ノルウェー、オーストラリアだけである。したがって、国際比較上、投資収益がサービス輸出にともなう収益であるのか、証券投資によるものかどうかわからない」(p. 113)。

ウルグアイ・ラウンドにおけるサービス貿易交渉の問題点

1988年12月のウルグアイ・ラウンド中間レビューではどのような形で実施

に移すかは改めて決定することとしたうえで、今後、実質的交渉に入る旨の合意が成立したにすぎない。しかし1990年10月、ウルグアイ・ラウンドの12月合意の達成をテーマに開催された4極通商会議（日、米、加、EC）では金融をふくめた運輸、通信、観光などすべてのサービス分野を対象に国際的ルールを作ることに合意に達した。サービス貿易交渉の動きは急である。今後のウルグアイ・ラウンドのサービス貿易交渉のシナリオとしては、まずサービス貿易全体にまたがる共通の原則である「アンブレラ協定」を策定し、各分野ごとのとりきめは次の段階でおこなわれる。

この「アンブレラ協定」はサービス貿易を構成するそれぞれの分野固有の特徴を考慮したものでなければならず、各国のサービス分野ごとに実情、実態を十分把握するとともに、既存の国際機関のとりきめと整合性をもたなければならない。今後、「アンブレラ協定策定後のサービス分野ごとの交渉では、サービス貿易の形態を水平的に細分化したうえで、各分野固有の特徴と貿易自由化の適用可能性についての分析と調整が必要となろう」（三和総研編 [1989] p. 208）。

つまり、「透明性の確保、市場アクセスの確保、多くの途上国の参加、セーフガードおよび例外規定などに関する検討が、多角的枠組作成のために重要であることが確認され、事務局による交渉対象セクターの参考リストの作成、参加国のセクターリストの提出、枠組の原則・規制の適用可能性の検討等を行うことになる」（三和総研編 [1989] pp. 25-26）。そしてそれぞれのサービス分野固有の特徴にあったミニマム・レギュレーションを必要とする根拠を検討していくことがサービス貿易自由化を進めていくために必要であるが、もっとも難しい課題である。

以上いくつかのサービス産業の分野を形態別に貿易パターンのありかたをみてきたが、サービス貿易を構成する分野は多く、それぞれの貿易パターンは多様であり国家主権に関連する分野も多い。またある分野では異なるサービス貿易の形態の分野と相互関連性を持ち、また同じサービス貿易の形態に

属している分野でもその貿易パターンは異なっている。ウルグアイ・ラウンドは農業問題もふくめてサービス貿易自由化についての合意を得、成功させようとしている。その成功は世界経済の秩序に大きな影響を与えるからである。その期限は1990年12月である。

参 照 文 献

- Grubel, H. G. [1988], "Direct and Embodied Trade in Services, or Where is the Service Trade Problem?" in Lee, C. H. & Naya, S. eds. [1988] Trade and Investment in Services, Westview Press.
- IMF, Staff Paper 26 [1979], World Trade Model; Invisibles.
- Rowthorn, R. E. & Wells, J. R. [1987], De-Industrialization and Foreign Trade, Cambridge U. P.
- Shelp, R. K. [1981], Beyond Industrialization, Praeger. 佐藤浩訳『サービス取引の自由化』日本経済新聞社 [1982]
- Tucker, K & Sundberg, M. [1988], International Trade Services, Routledge.
- 橋本博之 [1989], 「サービス貿易の動向と理論分析」野田 孜編, 『サービス経済の基礎分析』御茶の水書房
- 小島 清 [1990], 『統・太平洋経済圏の生成』文眞堂
- 名和小太郎 [1990], 『技術標準対知的所有権』中央公論社
- 日本船主協会 [1990], 『日本の海運』日本船主協会
- 産業研究所 [1983], 『サービス貿易の経済分析』産業研究所
- 三和総研編 [1989], 『サービス産業の国際戦略』東洋経済新報社
- 佐々波・浦田 [1990], 『サービス貿易』東洋経済新報社
- 通産省 [1988], 『産業技術の動向と課題』通商産業調査会
- 波部福太郎編 [1984], 『ソフト化経済と貿易』大蔵省印刷局
- 山下隆弘 [1990], 「製品・サービスの概念とその戦略(2)」『岡山大学経済学会雑誌』22巻2号