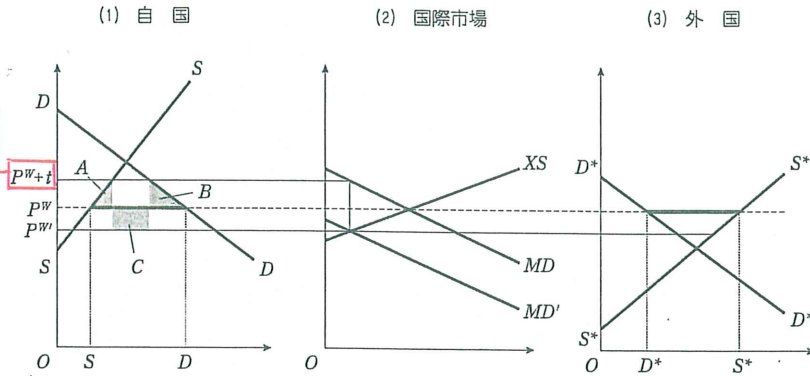


$P^w + t$

図 8-1 輸入関税の効果 (大国のケース)



の $P^w + t$ での輸入需要量とが等しくなるまで続く。

ここまでの議論を、輸入需要曲線の変化を用いてまとめてみよう。輸入関税の賦課によって、たとえ国際価格が以前と同じであっても輸入需要は減少する。そうした輸入需要の減少は輸入需要曲線 MD の MD' への下方シフトとして表される。一方、輸出供給曲線 XS には変化が生じない。このシフトの結果、自動車の国際価格は P^w へと低下する。元からの価格に比べ、外国の輸出価格は下がるため、自国内での価格上昇は t よりも少ないことになる。輸入量自体は減少するが、輸入価格の低下により、 $\square C$ だけの利益が生まれることになる。一方、unit 7 でみたように、関税によって価格を歪めたため、生産・消費の両面において損失 ($\triangle A$ と $\triangle B$) が発生することになる。大国にとっての関税の効果は、「輸入価格低下による利益」すなわち「交易条件改善による利益」と「関税による死荷重」との大小関係によって決定される。

当初の関税の水準が低ければ、図における $\triangle A$ と $\triangle B$ の面積が小さいため、利益が死荷重による損失を上回ることが知られている。すなわち、大国は、輸入関税の賦課によって一国全体の経済厚生を上昇させることができる。一方、輸出国は輸出価格の低下から損失を被る。次頁の図 8-2 は、一般的なケースについて関税水準と経済厚生を描いているが、経済厚生を最大化するような関税水準が存在し、そうした関税を最適関税と呼ぶ。さらに、関税を上昇させると、貿易がまったくなくなってしまう。そうした関税を禁止的関税と呼ぶ。

7

⑧ 保護貿易を擁護する主張