

# ぶり返す米国の対日貿易赤字解消要求

湯澤 三郎 Saburo Yuzawa

(一財)国際貿易投資研究所 専務理事  
世界経済評論 編集長

トランプ大統領は対日貿易赤字の改善を要求する構えだ。2013～15年の米国の貿易赤字に占める対日赤字は9～10%、金額では670～730億ドル程度である。(因みに対中国は46～49%で、3,200～3,700億ドル) これをどう見るべきか。

思い出すのは1980～90年代にかけての日米貿易摩擦であり、憤怒の形相で構造改革を迫った米国との交渉である。日本が米国とは異なったビジネスのやり方で市場を閉ざし、米国製品を排斥しているという議論が米国内を席卷した。取り引きが日本語なのも輸出障壁だといった極論まで飛び出したとも言う。「いわゆる日本異質論」がメディアを支配した時代である。

あの頃の狂気めいた雰囲気、トランプ大統領の身边に漂っている。時代が30年ほど前に逆行した。

なぜ米国製品が日本市場に入らないのか、日本の消費者がなぜアメリカ品に財布をはたかないのか、理屈は手足の指でも数えきれないくらいあった。だが理屈は相手側にすれば屁理屈としか響かない。理屈はどうあれ、対日赤字をどうするという現実の風圧に圧倒された。

対米国を筆頭に、80～90年代にかけて、ジェットロが輸入促進に投入した予算は人件費を除いても737億円に達する。輸入拡大事業は国を挙げての「はんばない」規模で展開した。インポート・

---

バザールやフェア、輸入品販売商店街への補助、輸入品発掘専門家の海外長期派遣、輸入促進月刊誌やカタログ発行、商品別国内市場調査レポートの提供、輸入促進地域 FAZ の各地創設、各地インポートスクウェアの創設、主要都市の輸入住宅展示場並びに輸入自動車展示場設置、輸入促進ミッションの招へい、加えて航空機・スパコン・医療検査機器などの緊急輸入や輸入促進向け税制・金融上の優遇など、それこそ「負んぶに抱っこに肩車」といった態であった。

その結果はどうであったか。トランプ大統領の苛立ちが全てを語っている。コンシューマー・レポート誌（2016年10月号）が報じるベストカー10車種の結果が、米国製品の今を端的に象徴している。ランクインしたアメリカ車はわずか2種、日本ブランド車が7種を占めた（あとの1種は韓国車）。アメリカ人自身が自国製品離れを色濃くしている。

時代は否応なくサプライ・チェーンのグローバル化が進み、多国籍企業の販売は国境の仕切りを無意味にしている。日本の対米輸出の9割は日系企業向けという試算もある。対米輸出の太宗は米国の雇用維持に不可欠になっているということだ。米国企業自身のグローバル化の動態を勉強すれば、80年代と同次元で2国間の貿易赤字解消を迫るのは「グレート・ミステーク」だと気づくはずだ。問題の本質は80～90年代と同様、米国内の産業と政策にある。それだけは変わらない。