

日米貿易問題

—なぜ摩擦なのか—

はじめに

日米経済関係はこの一〇年余り、緊張の高まりと一時的な緩和の繰り返りであった。一九六九年の繊維問題を皮切りに、食器、テレビ、板ガラス、鉄鋼、自動車、たばこ、電々公社資材調達に続き、最近では金属バットから農産物、金融サービスの門戸開放、ハイ・テク産業問題と、息つく暇もなく両国間の貿易摩擦がクローズアップされてきた。

この間の摩擦の特徴を整理すれば、次の二つのようになる。第一に、まずアメリカが日本に対して輸出自主規制、門戸開放、内需拡大による輸入促進といった要求を突きつけ、それに対して日本が受け身の対応をとる、という固定したパターンである。しかも若干の時間的遅れをもって、同じ現象が日欧間でも繰り返された。第二の

篠原 総一

特徴は、一つの産業をめぐる問題に一応の決着をみても、またすぐに、別の産業が槍玉にあげられる、という点である。摩擦が一過性でないことは、言うまでもなくその解決を恐ろしく難しいものにするのである。

いずれにしても、このような動きが自由貿易と相容れないことは明らかである。ここで自由貿易とは、いうまでもなく、国際分業の利益を享受するための方法であり、それを実現させる具体的な方法を説くのが比較優位の原理である。この原理は、よく知られているように、自由貿易の利益を高めるためには外国に比べて相対的に「得手」とするものを生産し、輸出する一方で、相対的に「不得手」な産業は外国にまかせ、輸入に頼ればよいことを説いたものである。

このように自由貿易のメリットが明らかにされているにも拘ら

ず、アメリカが日本に対して保護主義に基づいた問題を提起し、日本にその解決を迫り、しかも一つの解決は別の問題の始まりを意味し、さらに同じ問題がヨーロッパとの間にも波及していくのはなぜだろうか。これまで、アメリカは一方的に日本にその責任がある、という主張を繰り返してきたが、それはどのような意味をもっているのだろうか。

いうまでもなく、日本が日米貿易摩擦をどのように処理していくべきか、を考えていく上で、まず摩擦の基本的な姿や原因を明らかにしておくことが不可欠である。このような視点から、以下ではアメリカの持ち出してくる対日要求のうち、代表的な二つの主張に焦点をしぼり、経済学の眼を通してその内容を吟味することにより、日米貿易摩擦の基本的な問題を考えていきたい。なお以下でとりあげる二つの主張とは、(1)日本は内需拡大などを通して黒字減らしをせよ、というマクロ面での対応を求めるものと、(2)特定産業に対して日本の輸出を抑えたり、アメリカ製品の輸入促進努力を迫る、というミクロの問題に係わるものである。

無視してもよい「黒字減らし」の要求

アメリカの対日要求の第一のパターンを検討していこう。これは、貿易赤字は外国からの失業の輸入を意味するので、赤字を防ぐためには保護貿易も止むを得ない、という考え方である。確かに、すでに触れた比較優位の原理による自由貿易論は長期的な視点から展開された考え方であり、大量失業を抱えているアメリカにおいて、この種の保護貿易論が強い支持をうけるのは肯けなないことで

ない。とくにアメリカの対E.C貿易収支を見れば、一九八〇年は一七四億ドル、八一年は一二一億ドルの黒字であったのに対して、この二年の対日貿易収支はそれぞれ、一一〇億ドル、一七〇億ドルの赤字を記録している。そのために、アメリカ人の中には日本の貿易が何か不公正（アンフェア）であるという印象を持つ者が増え、アメリカの失業は日本の不公正な貿易が原因である、という立場が支持されるようになった。そこで、日本はアメリカの失業を生み出した責任をとるために、たとえば若干のインフレになろうとも内需拡大をはかり、輸入を増やすべきである、という主張が出てくるのである。

ところが少し冷静に考えれば、上のような要求は客観的な裏付けを欠いており、それはむしろアメリカの感情的口実にすぎないことがわかる。その第一の理由は、日米貿易収支の不均衡が拡大しても、それがアメリカの失業を殆んど増加させることはない、という量的な裏付けである。たとえば一九八一年の対日貿易収支赤字はその前年に比べて六〇億ドルの増加であったが、それは一体、何人のアメリカ人を失業に追いやったのだろうか。正確な分析は不可能であるが、答を大雑把に出すために、仮りに(1)アメリカが日本からの輸入を六〇億ドル削減し、その六〇億ドルをアメリカ製品の購入に充てたとし、さらに(2)一人の雇用は平均して、年間二万ドルの所得に相当するとしよう。このとき、六〇億ドルの対日貿易赤字増加は三〇万人の失業をうみだしたということになる。

これに対して、現在、アメリカは一二〇〇万人を超える完全失業者を抱えている。しかも日米両国の貿易交渉がアメリカのねらい通

りに運んだとしても、それによって対日貿易赤字増のすべてが消えてしまうわけではない。今、交渉の効果を高めに見積って、赤字増の一〇パーセントが解消したとすれば、アメリカが救うことのできる失業者数は僅かに三万人ということになる。もう一度繰り返すなら、対日貿易交渉によって救済できる失業者は、マクロ的にみて一二〇〇万人の内僅か数万人というオーダーである。このように見れば、アメリカの失業はアメリカ自身が解決すべき問題であり、それは量的にみれば日米貿易とは係わりのないものであることが分かる。

日米間の貿易収支のアンバランスは貿易摩擦の根拠にならない、という理由の第二は理論的なものである。対日貿易収支の大幅赤字は日本のアンフェアな貿易の結果であり、したがって日本は対米収支を均衡させるべきである、というのが公正な貿易（フェア・トレード）を主張する人々の意見である。

しかし第一に、もし日本のアンフェアな貿易が対日収支の赤字の原因であるなら、この主張を支持する人々はアメリカの対E.C貿易の大幅黒字の原因をどのように考えているのだろうか。

第二により重要なポイントは、二国間貿易収支不均衡の存在は経済効率を高めるという理論である。

この考えを理解するために、次のような例を考えてみよう。

『現在のところは十分な貯えをもたないが、将来の所得のうちから返済していく予定で住宅購入を希望する人がいたとしよう。借入れを通して生涯の所得を有効に使うことができるならば、かれは明日から希望どおりの豊かな住生活を実行に移すことができよう。ま

た一方で、さしあたりは所得以下の消費を行い、すなわち貯蓄をし、そのかわりに将来には所得以上の消費生活を行いたいと希望している人もいる。退職後の準備をしている人はこの範疇にはいるであろう。そこでもし、このような二人の「貯蓄」と「借入れ」を交換する取引が成立するならば、両者の経済厚生が上昇することは明らかである。

国際貿易もこれと同じように、国際間の貯蓄の有効利用を高めているとも言える。自国の現在の生産物のなから輸出するということは、生産物の一部をさしあたりは自国で利用しない、つまり貯蓄をすることである。逆に輸入することは、さしあたりは自国の生産以上の財・サービスを利用したいということにはかならない。そこで輸出国は輸入を希望する外国にその生産物の一部を利用させ、その裏で外国の債務である金融資産をうけとるようになるのである。』（榎原胖夫・篠原総一・馬場活也『アメリカ経済をみる眼』一九八二年、有斐閣 九〇ページ）

このように見れば、両国間の貿易収支のアンバランスが日米両国民の望んだものであり、両国の貯蓄率の差異を考えれば、それが日本の大幅黒字となるのはむしろ当然の結果であると言える。さらに、たとえ日本の貿易収支が全体として均衡していたとしても、原材料輸入、製品輸出の貿易構造をもつ日本が、個別国との二国間貿易収支をすべて均衡させられる筈もなく、同じことはアメリカについても言えることである。

以上で、貿易収支の赤字や失業というマクロ面での問題は、日米貿易摩擦との関連で議論していく根拠が極めて薄いことを明らかに

した。そしてわれわれは、再びアメリカが黒字減らしを要求するようなことがあれば、日本はその主張が誤っていることを逆に説得すべきである、という結論に到達するのである。

貿易摩擦は「産業調整」の摩擦

アメリカの対日要求の第二のパターンは、特定産業の貿易政策が不公平であると主張し、日本製品に対してダンピングの認定、セーフガードの発動、輸出自主規制を迫るという形式をとる。また最近では、アメリカが比較優位をもつ農産物や金融サービスに対して、日本市場が必要以上に閉鎖的であるとして、その門戸を開放せよ、との要求が強まっている。ここでアメリカの指摘する日本の不公平は、(一)悪名高きMTI（通産省）の産業保護や、輸出入金融、大型R&Dの政府補助をうける日本企業と、自助努力のみが頼りであるというアメリカ企業の立場の違い、さらには(二)日米賃金格差、(三)日本企業の排他性や利潤原理に基づかない不可解な行動に至る広い範囲に及んでいる。

ここでは、これらの主張の是非を検討する余裕はないが、いずれにしても「フェア」とは客観的な定義ないしは測定基準を与えることの難しい概念であり、ともすれば、自らに都合のよいルールや他人の行動をフェアであると称え、そうでないものをアンフェアであるとする傾向が強い。事実、アメリカは農産物については、比較優位に基づく自由貿易をフェアであると言い、逆に自動車、自由貿易はアンフェアであると言う。ところが日本は、アメリカが自動車輸入を人為的に削減するのはフェアであるとは言わ

ない。このように見てくれば、日本が不公平なために貿易摩擦が発生するという一般論は多分に感情論的な響きを感じさせるだけで、十分に客観的な説得力をもっているとはいえないことが分かる。

しかしながら、だからと言って貿易摩擦が産業ごとに発生するという事実には、客観的な根拠がないわけではない。そこで、その理由を以下で説明しておこう。まず、冒頭で触れた自由貿易の論理を思いだして欲しい。自由貿易の利益を維持するためには、各国は比較優位に基づいた貿易・産業構造をもっているはずである。ところが各国経済がそれぞれに成長しているとき、各国の成長産業と停滞・衰退産業の構造の間にばらつきが出てくる。すなわち、各国間の比較優位構造は常に変化しているものであり、それに伴って国内の貿易・産業構造も変化していかなければならない。とくに各国間の相互依存度が高まるほど、このような傾向が強くなるのである。

ここで、労働や資本が衰退産業から成長産業へと、円滑に移動していくことができれば、いかなる産業調整も大きな問題となることはない。一般に、国民経済全体に十分な成長余力のある場合には、衰退産業から掃き出される資源は、別の成長産業にスムーズに吸収されていく可能性が高い。ところが経済が停滞局面にある場合には、衰退産業関係者が一時的に大きな打撃をうける。そのために、かれらが保護貿易を主張するのは当然のことである。要するに、各国が自由な貿易を維持していく限り、常に比較優位構造は変化していくものであり、貿易摩擦とは、そのために引き起こされる産業調整がスムーズに運ばないときに表面化するのである。換言すれば、貿易摩擦は皮肉にも自由貿易が続く限り、存在し続ける運命にある

といえよう。

まとめ

以上の議論より、次のような結論を導くことができる。第一に、貿易摩擦は個別産業ごとに処理すべきであり、一国の失業問題を貿易摩擦と関連させてはならない。したがって貿易摩擦に対して日本はマクロ的な対応を考える必要はない。第二に、貿易摩擦は次々と産業の間を伝染していく性質をもっている。そして「この要求さえ認めれば、日米摩擦は解消する」などという考えは余りに楽観的であることがわかる。事実、自動車の輸出自主規制は国を挙げての交渉と言われたが、それが実行に移されてからも、新たに農産物、サービス、ハイ・テク産業問題と摩擦の火は燃え立っている。

第三に、産業調整は所得再分配の問題を伴う。ところが、所得分配問題に対して、客観的かつ誰にとっても公平な解決法は存在しない。なぜならそれは、決められたサイズのパイの取り合いだからである。そこで貿易摩擦も産業調整の摩擦である限り、結局のところ、その解決は極めて国際政治の色彩が強いものにならざるを得ない。第四に、それ故に日米貿易摩擦を考えていくに当たり、日本は全面的にアメリカの要求を受け容れたり、単に日本の産業調整をスムーズに運ぶための立場に固執すべきではない。むしろ、われわれは世界の中で果たすべき日本の役割りと斉合性を保つ譲歩の方法を積極的に身につける必要があると言えよう。

(大学経済学部助教授)

新島講座・講演内容公刊について

○「THE LIBERAL ARTS TODAY」

アーモスト大学副学長 フロッセサー・ギンフォード博士(第一回講座)

頒価七〇〇円

○「STREAMS OF GRACE」

STUDIES OF JONATHAN EDWARDS,
SAMUEL TAYLOR COLERIDGE AND
WILLIAM JAMES—

ハーバード大学教授 リチャード・ラインホルド・ニーバー博士(第二回講座)

頒価一三〇〇円

○「THE PROFESSIONALIZATION OF SCIENCE」

FRANCE, 1770-1830 COMPARED TO THE
UNITED STATES, 1910-1970

プリンストン大学教授
チャールズ・クルーグストン・ギリスピー博士(第三回講座)

頒価七〇〇円

○「環境と法律」

ハーヴァード・ロー・スクールで教えて——

元同志社大学法学部教授・現東京大学法学部教授、藤倉皓一郎(第一回東京講座)

○「時間と人間の経済活動」

同志社大学経済学部教授、榊原胖夫(第一回東京講座)

○「白砂を訪ねて」

鳴き砂の秘密——

同志社大学工学部教授、三輪茂雄(第二回東京講座)

各冊子とも頒価五〇〇円

発行者・学校法人同志社 取扱い・同志社収益事業課

日欧貿易の現状と将来

一、貿易摩擦

日本と西欧、とくにEC（欧州共同体）諸国との貿易摩擦がさいきんまた大きくクローズアップされている。一九七六年に貿易摩擦が火をふきはじめてから、迂余曲折を経ながらも、いぜんとして解決のいとぐちがつかめていないのである。

今年七月五日から七日までブリュッセルのEC本部で開かれた日本・EC高級事務レベル協議では、日本・EC貿易不均衡がことし一―五月ですでに四十四億ドルのEC側の赤字となっており、年率で一〇〇億ドルをこえる情勢であるため、EC側の不満は大きく、日本に対して不均衡是正のため市場開放策を一段と強化するよう要請した。また、日本側の対EC輸出がエレクトロニクス、自動車など特定分野に集中しているために、一二〇〇万人もの失業者をかかえECの産業に大きな打撃を与えている、と訴えている。

内 田 勝 敏

日本・ECの貿易摩擦は、これまで以上に厳しい状況におかれることとなった。もはや摩擦というより衝突というべき段階にきているともいえる。ここに、日本・EC貿易関係をふりかえりながら、貿易摩擦の実態、ECの状況、貿易摩擦の今後の動向などを検討してみよう。

二、日本とECの貿易

日本とECとの貿易を第一表によってみてみよう。まず、日本の輸出額の急増ぶりには目をみはるものがある。一九六〇年にはわずかに一億七〇〇〇万ドルだったのが、七〇年代後半にかけて著しく伸び、一〇〇倍をこえて一九八二年には一七〇億七〇〇〇万ドルになった。他方、日本の輸入額は、一九六〇年の二億一〇〇〇万ドルから一九八二年には七五億六〇〇〇万ドルへと増加はしているものの約四〇倍であって、輸出額の伸びにははるかに及ばない。

第1表 日本の対EC貿易（単位：億ドル）

年	輸 出	輸 入	バランス
1960	1.7	2.1	-0.4
1965	4.9	3.9	+1.0
1970	13.0	7.4	+5.6
1974	59.7	39.8	+19.9
1975	56.8	33.7	+23.1
1976	72.3	36.2	+36.1
1977	87.5	41.8	+45.7
1978	111.0	60.7	+50.3
1979	126.9	75.8	+51.1
1980	167.0	78.0	+89.0
1981	188.9	85.5	+103.4
1982	170.7	75.6	+95.1

出所 大蔵省通関統計

註 1974年以降のECは9カ国、1981年以降は10カ国。輸出FOB、輸入CIF。

その結果、貿易バランスは、一九六〇年の四〇〇万ドルの日本の赤字から、七〇年には五億六〇〇〇万ドルの黒字に逆転、八一年には一〇〇億ドルをこえる巨額の黒字となり、八二年も九五億ドルの黒字となった。八三年もまた一〇〇億ドルをこえる黒字になると予想されているのである。（一〜七月で七〇億ドルの黒字）

もともと日本経済は、一九六〇年代の高度成長期に驚異的な発展をとげ、主要産業で国際競争力をつけて輸出攻勢をかけた。とくに、海外輸出市場のなかでも急速にウェイトを高めたのがEC市場であった。日本の輸出市場のなかでECの占める比重は一九六〇年の四・三％から、八二年には一二・三％へと増大している。一方、日本の輸入市場に占めるECの比重は、同じ年で七・一％から五・

第2表 日本の対ECむけ主要輸出品構成

（単位：％）

	1960年	1975年	1980年	1982年
機 械	19.4	63.2	71.9	71.0
自 動 車	—	12.3	16.2	13.5
船 舶	13.9	7.0	2.4	5.8
テ レ ビ	—	1.8	1.2	1.3
ラ ジ オ	—	5.3	3.6	2.3
金 属	2.7	14.0	6.6	4.1
鉄 鋼	2.7	10.5	3.0	1.9
化 学 品	5.6	5.3	4.2	4.1
織 維 品	16.7	3.5	2.4	2.3
食 料 品	25.0	1.8	0.6	0.6
そ の 他	30.6	12.2	14.3	12.9
総 計	100.0	100.0	100.0	100.0

出所 前表と同じ。

七％へと低下しているのである。こうして、一九七〇年代後半になって一挙に貿易摩擦が火をふきはじめたのである。

三、貿易摩擦の商品

これまでどのような商品が輸出を増やして摩擦をおこしたのか。

最初の摩擦は、一九七六年から七八年にかけてである。試みに、第二表によって、日本の対ECむけ輸出品構成比をみてみよう。一九六〇年と七五年をくらべてみると、一九六〇年は、食料品が第一

位で二五・〇%を占め、つづいて機械が一九・四%、繊維品が一六・七%であった。ところが、七五年には機械が飛躍的に増加して六三・二%、繊維品や食料品はそれぞれ三・五%、一・八%へと減少してしまった。この時期に日本の対EC輸出品構成は一変したのである。そして、自動車ゼロから一二・三%となり、鉄鋼が二・七%から一四・〇%となり、ラジオがゼロから五・三%になる、というふうにそれぞれ増加して貿易摩擦の対象品目となった。

自動車はイギリス、オランダ、ベルギーで急速に伸び、イギリスでは輸入車のうち日本車の比率が七六年に九・六%となったために七七年はじめに日本車の輸入抑制を求めた。そこで日本は一〇%を上回らないという輸出自主規制を決めた。フランスとイタリアは対日輸入を禁止してしまった。

鉄鋼は、日本の製品が輸出货量、輸出額の両面でECを凌いだために一九七五年に日本の六大メーカーが輸出自主規制を実施した。その結果、高炉製品の輸出は減少したが、平炉製品が急増したために、七六年の日・EC定期協議で、日本の輸出货量を半減することにした。

家電製品は、イギリス、ベネルックスで輸入監視制度がとられ、フランスでは非自由化商品となり、西ドイツでは特許権による実質的な輸入調整が行なわれた。このように対応することによって最初の貿易摩擦の爆発はいちおう防ぐことができた。

ところが、一九八〇年にはふたたび摩擦がおこった。というのも、八〇年には七〇年と比べて自動車が五四倍、ラジオが一二倍、テレビが一〇倍という著増を示したからである。このときの摩擦商

品は、自動車、家電製品、工作機械であった。

自動車の輸出は一九八〇年間に前年に比べて台数で一八・一%増となり対米輸出増加率を上回った。とくに西ドイツ、ベネルックスむけの増加率が三〇%をこえ、輸入車のうち日本車の比率が西ドイツで一〇・三%、ベルギー・ルクセンブルグで二四・六%、オランダで二六・二%となった。そこでEC全体で日本に輸出自粛を求めたのである。

家電製品は、一九八〇年前半でECの輸入に占める日本の比率が、カラーテレビ受像機で一四・五%、カラーブラウン管で三七・五%となった。とくに西ドイツむけが輸出自粛の対象となった。

工作機械については、一九八〇年に数値制御旋盤、マシニングセンターがいずれも前年比増加率で一〇〇%という大きいものであった。

ところで、これらについての対応は一九八一年二月に日本の自動車、カラーテレビ、工作機械の輸入をECが監視することを決めて一応決着したのであった。

四、新しい摩擦商品

さて、これまでの摩擦商品はいわば中間技術の産業部門であった。先進国の間で比較優位産業が急速に変化している現代の世界経済では、摩擦商品も変わってゆく。ECのレポート「日本の対EC集中輸出の実態分析」（一九八一年）は、今後どのような商品に摩擦がおこるかをとりあげている。それによると、これまでのパターンから、精密機械、エレクトロニクス、電算機、通信機器、航空機

などの高度技術集約型産業をあげている。いわゆる先端産業部門へ摩擦商品がうつってゆく、と述べているのである。具体的には、VTR、オーディオアンプ、レコードプレーヤー、電子時計、複写機、写用レンズ、三五ミリカメラ、五〇cc以上三輪車、小型トラックパンなどがあげられている。

さて、VTRについてみると、すでに日本のVTRのECむけ輸出の伸び率は一九七六―七九年で一四四%の高さを示しており、七九年に日本のVTR輸出の二四%がECむけとなっていた。さらに一九八〇年から八二年までに一〇〇万台から三〇〇万台へと三倍に増加したのである。これに脅威を感じてフランスが八二年一〇月に輸入制限措置をとったことは周知のところである。いわゆるボワチエ通関規制である。しかし、八三年二月の話し合いで日本の自主規制を条件として四月二八日に通関規制は解除された。ところで、自主規制の内容は、八三年から三年間の自主規制、八三年の輸出台数は四五万台以内（半製品を含む）、最低価格制の導入、フィリップス社（オランダ）とグルンディヒ社（西独）の八三年のVTR生産・販売が一二〇万台を下回らないよう配慮する、というものである。

こうして、日本側はきびしい輸出枠をはめられた。また、フランス、西ドイツが一緒になって欧州メーカー二社の生産をまもうとしていのである。イギリスは、ソーンEMI社がVTRの生産を開始しているが、日本から半製品を輸入して組立生産しているため、規制から半製品を除くべきだという問題がでてきている。

通信機器についてみると、第三表にみるように、八一、八二年に

第3表 日本からみた通信機器の対EC貿易

(単位: 億円)

年	輸 出	輸 入	バランス
1979	270.96	34.14	+236.82
1980	497.69	50.94	+446.75
1981	673.86	47.08	+626.78
1982	666.50	29.14	+632.36

出所 日本経済新聞昭和58年7月6日号。

日本のECむけ輸出額が急速に増加した。他方、日本の輸入は減少しており、通信機器の貿易不均衡は六三二億円と巨額の日本側の出超となった。

八三年七月には欧州通信工業協会連合会(EUCATEL)から対日市場調査団が来日し、日本の電電公社への売り込みに強い熱意を示し、市場開放への圧力を一段と強めてきた。この場合は、日本の輸出自粛を求めるのみならず、電電公社の外国よりの調達問題が焦点となっているのである。

音響機器デジタル・オーディオ・ディスク(DAD)の輸出に対しては、ECが関税引上げを本年七月に通告してきた。これは、電算機のデジタル技術を応用して音を出す夢のオーディオと呼ばれる画期的な商品で、もともとその技術は日本のソニーとオランダのフィリップス社が共同開発したが、日本製品が世界市場を制覇するだろうとみられて、関税を九・五%から倍の一九%に引き上げたのである。日本製品の進出を防ぐための措置とみられる。

このように、第三段階の摩擦は、VTR、電算機、半導体、精密機械などの先端技術産業部門へと拡がってきている。その場しのぎ

の対応では決して解決できない、といわねばならぬ。デジタル・オーディオ・ディスクについては、わが国もガットの多国間協議で先端産業製品貿易の原則論を協議したい、と申し入れた。

五、日本・EC貿易の動向

EC諸国はいずれも深刻な不況に悩んでいる。一九八三年後半からは、なだらかな回復にむかうとみてEC委員会がGDP（国内総生産）実質成長率を八三年〇・五％、八四年一・六％と予測している。しかし、この予測は世界貿易が順調に拡大することを前提にしており、他方で緊縮政策をとってインフレ抑制策を求めているだけに、本格的な回復にはなお遠いといわねばならない。とくに、失業問題は、深刻である。失業率は八三年に一〇・七％、八四年に一・三％とむしろ増加する見通しである。

このような状況のなかで、ECは対日貿易摩擦にどのように対処しようとしているのか。

まず、ECは、一貫して日本の市場開放を求めて対日輸出の拡大を要求している。日本・EC貿易が著しく片貿易なのは日本のECからの輸入が増えないからだ、というのである。第四表でみるように、日本の対EC輸入品構成はほとんど変わっていない。それどころか、機械、化学品などの主要輸出品は一九六〇年からその比率が減少傾向にある。ECの国際競争力が低下しているのである。ところでECは対日輸出の伸びないのは日本の通関手続きの複雑さや下請制や流通機構といった経済構造に原因がある、といってこれをガット規約違反として提訴し、第三国を含めた多国間協議に移行させ

第4表 日本のECからの主要輸入品構成

(単位：％)

	1960年	1975年	1980年	1982年
食料品	2.1	10.2	10.1	10.5
機 械	34.4	33.7	32.9	26.3
化学品	25.0	17.9	20.3	23.7
その他	38.5	38.2	36.7	39.5
総 計	100.0	100.0	100.0	100.0

出所 大蔵省通関統計。

ることとしているが本年秋からこの交渉が本格化することとなっている。去る七月一三日に来日したフレイザー英産業連盟会長が「日本のような輸出大国は、外国との貿易を続けたいのなら、輸入大国ともなるべきだ」と述べたのはEC全体のいつわらざる言明ともいえよう。

第二には、ECは、日本企業の誘致を求めることによって、ECの雇用創出をめざそうとしている。EC産業の活性化に対して日本の各企業が協力すること、とくに最先端のエレクトロニクス技術からロボット産業に至るまで産業協力することを求めているのである。

ECが結束して対日貿易不均衡を求める姿勢をいちだんと強めている以上、日本経済の輸出偏重の体質の再検討を含む大胆な対応策が必要となる。

(大学商学部教授)

駅周辺に放置される自転車・

バイクと地方自治

西 尾 昭

*

現在、駅の周辺を埋めつくしている自転車・バイクの処理は現代社会のかかえる難問の一つであるが、これも当然交通問題の一部でありそこにはいままでの我々の交通へのかかわりかたの一端があらわれていると考えられるのである。

すなわち、古代から車両交通の歴史をもった西方諸国においては紀元前三百年から紀元後四百年までの間にローマによって建設された道路網の延長は凡そ八万キロメートルに達したといわれ、今ものこるアッピア街道、フラミア街道などを我々はいまでも辿ることができるのである。

しかし明治時代になるまで交通器具としての車両を知らずただひたすら馬と人の脚しか用いなかったわれわれは、結果として人工物

としての「道路」をつくることも知らず従って衣・食・住の観念はあっても「交通」の感覚は未確立のまま人家や農地の合間をぬって通行してきた。千二百年前に碁盤の目のような都大路を作った人々の子孫が二十一世紀を迎えようとするこの頃、山科や嵯峨のあたりに道路もつくられぬまま無秩序に家を建てさせ、その意識もされぬ道路は名前もつけられぬまま初めて訪う人を難渋させ、日々の通勤に時間とエネルギーの浪費を強いているのである。

ニッポンの道は未だに華道・柔道のようなモラルや方法としてとどまっているかのようなのである。

明治以来とりいれた交通の器具も専用軌道を通る鉄道であったためにわれわれが頭の中にもいがかべる交通の地図はいまだに白黒だんだら模様塗りに塗りわけられた鉄道の経路であり、その撤去は外界への通路の遮断と人は恐れるのである。

そして依然道路およびその結節点としての広場の観念は未発達のまままで道路は「空き地」と大差なく、過密の国に住む者はその僅かの空間を「物の置き場」として看板や商品で埋めつくすのは、単に駅前の自転車だけでなく殆どの道路においても見られる我が国の風景である。

従って自転車の放置問題もその遠因は我が国における空間感覚の問題であり都市や交通あるいは道路という言葉をしらなかつた歴史の産物ということになるのであろう。

空間の乏しい国に住みながら人工物たる都市や道路を知らぬまま国も民も農村的空間観念を都会生活にもちこんだためにやたらと居住空間は拡がって日々の通勤距離はのびる一方、駅前に達するバスの時間はあてにならず、バスを待つ時間のもどかしさをも感じさせぬ我が家から目的地までの自転車は格好の交通手段となり、一年に八百万台もつくられる自転車のコストも安いとあればこのようなありさまになるのも無理からぬところである。

*

そこで放置自転車に困った国も昭和五十五年十一月に「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」というのを作って腰をあげたが、それは「国および地方公共団体は……自転車の安全利用の促進および自転車駐車場の整備に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならぬ」という方針を定めたものであり、「住民および滞在者の安全……保持」や「美化、公害の防止……その他の環境の整備保全」は地

方公共団体の事務とりわけ市町村の事務（地方自治法）ということとでそれと前後するころ各地の都市で放置自転車に関する条例がつくられはじめた。

然しその二、三の例を見てもそれを環境問題としてとらえるもの、あるいは自転車の安全利用のためとするものなどあってそれぞれが自転車問題をどのようなものとしてとらえるかについて苦労していることがうかがわれるのである。

放置自転車については道路交通法の五十一条を適用して移動することができ、自動車と自転車に関する観念は一般に異なるし、またその所有者等を確認することのむずかしさなどからその適用は困難であり、また道路法七十一条による撤去もそれは道路にかぎられる等の点で法律上の問題があり、また消防法の適用も理論的に可能としてもその所有者の確認等の点で実際の適用は困難であり、また一般的にいつてもその撤去にあたってもそれを遺失物とみるか廃棄物とみるか等の点においても遺失物なれば遺失物法の適用という問題があつて「法律」の適用となると実際にこまってしまうのでありまたそれを処理する能力の点についても限界がある。そのために色々な条例も苦心してつくられているのであるが、たとえば大阪府八尾市の条例によれば放置自転車のうち所有者がわかるものはひきわたして費用の徴収、ひきとらぬもののうち財産的価値のあるものは無主物の先占として市の所有に、ないものは粗大ゴミとして処分、所有者不明のものうち機能喪失したものも粗大ゴミとして処分、機能あるものは遺失物法による準遺失物として警察にひきわたして後、市の所有とする、などのこまかな手続きを定めている。ま

た、ある条例では放置禁止区域を定めあるいは大型店舗に自転車駐車場の設置を義務づけたりなどしている。

ただ現在では自転車駐車場の整備がなかなか進んでおらずその有料・無料の問題についても議論のあるところであるが、ただ自転車についてはそれは交通の器具というより人間の分身として人のゆくところならいずれにも随伴するという手軽さが「放置」についての深刻さを感じさせず、またそれに強権を発動することをためらわせているような気もする。

自動車の保管については狭い住居との共存の工夫もだいぶ進みまた駐車場業がなりたってきているように、やがて自転車駐車場の整備とともに自転車は有料の駐車場にいれるというコンセンサスもでてくるのではないかと思われる。考えてみれば以前から駅にたどりついた自転車は駅前の自転車預り所でその体をやすめてその主の帰りをささやかに待っていたのであるから、一定の空間を占有する自転車は他人によるその利用を妨げるものとしてそれから生じる費用は負担すべきものであらう。

これらの問題はいわゆるバイクについてもおなじであらうが、ただバイクは燃料を保有しているためにその保管にあたっては別の配慮が要求されるであらうし、その重長の点でもまた別の取扱方法をかんがえる必要が生じるであらう。

また放置に関連する問題として、放置自転車を原因とする事故の場合、その放置をそのままにしていたことの自治体の責任をどのようにとらえるかという問題もおこってくるであらうが、ただ一定の原理をたてそれに基づいて行動するという文化に乏しいわれわれの

こと、問題の解決のためにやがて自然発生的な方策が産み出され、みんなただなんとなくそれに従ってゆく、という形でたとえばやがて整備されてゆく有料駐車場におさめられてゆくのではないだらうか。

すなわち法律的に言えば、法律や条例の定める種々の手段によってその整理をはかることも可能であらうが、その数の多いこと、あるいは多くの通勤者の日常生活とのかかわりが極めて大きいこと、あるいは自動車は大きい機械であるが自転車は人間の肉体の分身であるという感覚などから見て簡単に処理することは難しいであらうから、結局は公的・私的の自転車駐車場の整備とともに、自転車やバイクを路上に放置しないというコンセンサスが徐々に形成されて放置された自転車の数が相対的に少なくなれば法的な手段によるその処置に対する抵抗も少なくなつて、その整理も容易になつてくるであらう。

(大学法学部教授)

