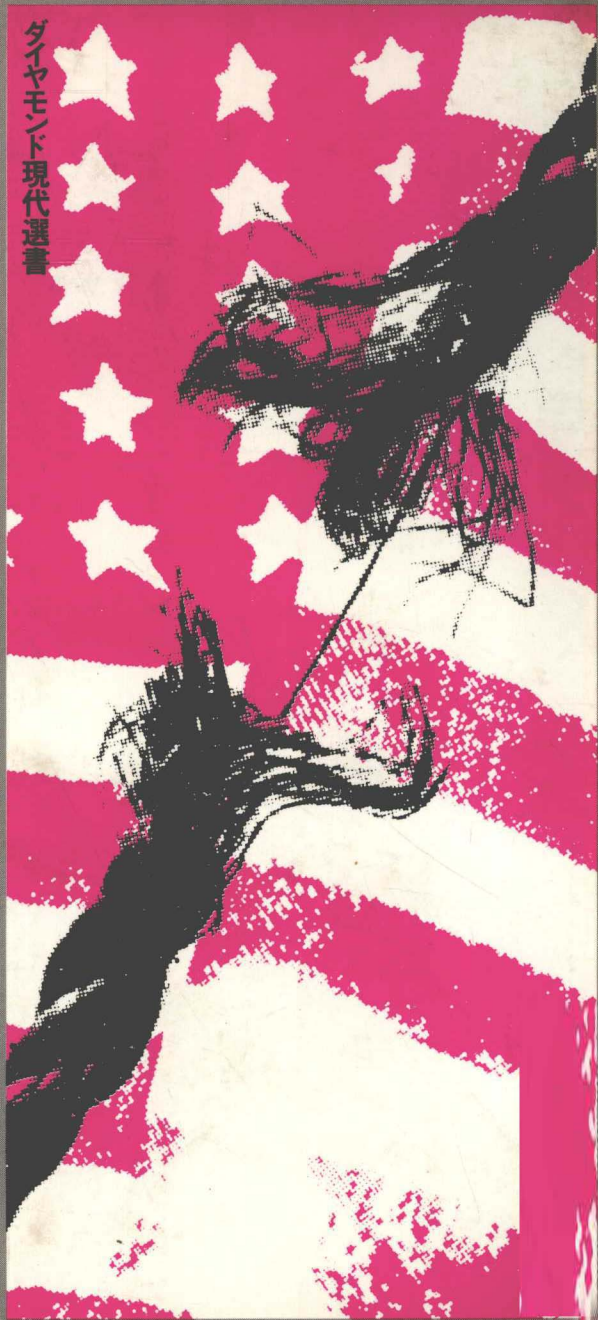


ダイヤモンド現代選書

小谷豪治郎

経済敵国アメリカの論理

安保タダ乗り論の誤解



小谷豪治郎
経済敵国アメリカの論理
安部タタ乗り論の誤解

ダイヤモンド現代選書



著者略歴

小谷 豪治郎

1920年8月、長崎市に生まれる。大連にて中学卒業後、神戸高等学校を経て、京都大学農学部農村経済学科卒業。米国ジョージタウン大学およびコロンビア大学に留学。南山大学講師、防衛庁防衛研究所所員を経て、現在、京都産業大学法学部大学院教授。法学部長歴任。名誉法学博士。

日本国際政治学会、ソ連東欧学会、アジア政経学会会員、日本ペンクラブ会員。

主要著訳書

『国防の論理』（原書房）、『有事立法と日本の防衛』（嵯峨野書院）、『防衛力構想の批判』（嵯峨野書院）、『自動車戦争』（サンケイ出版社）、『第二次日米自動車戦争』（日本工業新聞社）、『ケネディと共に』（正・統）（鹿島出版）、『軍備管理・軍縮・安全保障』（鹿島研究所）、『戦後の軍備管理』（鹿島研究所）

経済敵国アメリカの論理——安保タダ乗り論の誤解——

昭和57年12月2日 初版発行

定価 1200円

著 者 小 谷 豪 治 郎

© 1982 Hidejiro Kotani

発行所 ダイヤモンド社

郵便番号 100
東京都千代田区霞が関 1-4-2
編集電話 東京 (504)6403
販売電話 東京 (504)6517
振替口座 東京 9-25976

落丁・乱丁本はお取替いたします

文弘社印刷・大島製本
1333-189160-4405

經濟敵國アメリカの論理／目次

プロローグ

3

身分相応の軍事力の整備 3

B・Bリンケージ 5

経済問題の政治問題化 7

相互依存関係の緊密化 9

1 章 文化摩擦としての経済摩擦

13

誤解は相互にある 14

「異文化」と「接触」と「摩擦」と 16

誤解は避けられない 22

アンフェアの構造 26

フェアとは一体何か 31

アメリカの伝統——公正競争 34

2 章 文化摩擦の現実的展開

37

「IBM+FBI」対日立 38

IBMは凋落の途をたどるか、不動の牙城か 42

IBMはアメリカの最後の国家的利益の象徴 47

先端技術の問題 50

IBMも日本の企業も同じだ 53

3 章 二国間関係の諸問題

59

自動車問題をめぐる「経済の政治化」 60

日米関係の建前と本音 66

自動車問題を通して見たアメリカ側の戦略・戦術 71

自動車問題からの教訓 80

4 章 「安保タダ乗り論」の背景

85

安保タダ乗りではなく安乗り 86

好感度の問題 89

筋違いの反応 92

「安保タダ乗り論」の背景 97

5章 「安保タダ乗り論」の類型

103

なぜ今「安保タダ乗り論」について考え直す必要があるのか 106

「安保タダ乗り論」の類型 110

対GNP比「パーセント」 121

ザプロツキー提案 124

圧力をかければ日本は動く 128

6章 安保体制の諸問題と日米関係

133

五六中業の早期達成と大綱の見直し 134

速度の差 138

決定は先に延ばせない 142

航路帯防衛政策の展開 144

大綱ではシーレーンの防衛はおぼつかない 149

7章 残された諸問題

155

ローカル・コンテンツ法案のゆくえ 156

消費者の論理を優先させよ 160

相互主義法案をめぐる 163

アメリカ政府の考え方 166

相互主義は何を求めるのか 168

エピローグ

175

いびつな存在 175

問題をすり替えてはならない 178

アメリカは切り札を持っている 181

B・Bリンケージの再考 186

参考文献

あとがき

經濟敵国アメリカの論理

——安保タダ乗り論の誤解

プロローグ

身分相応の軍事力の整備

日本でもアメリカでも、日本自身が軍事大国になることを、誰も望んでいないことほど確かなことはない。たとえ日本の自衛力の整備を熱心に説く立場に立つ人であっても、あるいは日本の自衛力の増強を強く要求する発言をしているアメリカ議会人にしても、その自衛力の整備や防衛力の増強の目標を、日本の軍事大国化におく人は一人もいないはずである。

この点について、一九八二年三月二六日にワインバーガー米国防長官は、日本記者クラブにおいて、はっきりとつぎのように述べている。

「日本が軍事的超大国になることを望んでいる者は、もちろん、アメリカには一人もない」

だが、日本は軍事大国への道を歩む必要が絶対にならないにしても、ある一定の段階まで、その軍事力をできるだけ速やかに増強しないしは整備しなければならぬことも、また紛れもない事実である。平和国家を標榜する日本も、自国を防衛するに足るだけの能力を持たなければならないこ

とは当然であるし、日本という経済大国にとって、それにふさわしいだけの防衛能力を保持することは、決して平和国家として恥すべきことではない。

それどころか、経済大国にふさわしい防衛努力を怠ってきたということが、今日予算のシーリングをゼロ以下におかなければならない緊縮財政のもとで、防衛予算だけを突出させる形になり、それが大きいツケとなつて国民の前に現われてきた原因である。しかし、このこと自体、遅まきながらも正常な方向に日本が歩みつつあることを、世界に示していると解釈していいだろう。

ところで、日本がその自衛力を整備するという問題は、その規模と、そのために必要とする時間という二つの要素から見て、日米両国が解決しなければならない課題の困難さをはかる尺度となる。しかも、この課題はたえず潜在的には、アメリカ側からする「期待」の満足度と結びつくことによって、他の問題——たとえば通商上の諸問題など——の解決のありかたに強く影響を与えることになる。

具体的に言えば、日米間の貿易額のインバランスが、アメリカ側にとって不利な状況として浮かび上がってくると、その有利な解決をなんとしてもはからなければならぬ立場から、アメリカ側は俗にいう「安保タダ乗り論」——本書では用語を正確に使う意味で、「安保安乗り論」という表現を用いた方が妥当ではないかとも思うのだが、一応俗称を使用することにする——をなんらかの形で、マスコミを通じて日本の社会に流すことによって、アメリカが日本の防衛努力に満足していないことを強く示唆することになる。

もちろん、その場合どちらの政府も、輸出入のインバランスと、自衛力の整備との間に因果関係が存在すると言ふような言い方は、絶対にしたりはしない。あくまで、両者は別箇の問題として取り扱われるのである。しかし、両者の間に因果関係がないからといって、両者が結びつかないという保証はない。

B＝Bリンケージ

しかし、いったんこのような形で問題が表面に現われるようになると、日本政府が防衛問題（B、O、E、I）でアメリカから具体的かつ積極的なならかの注文をつけられることは、とくに国会での審議そのものに支障をきたす可能性があるばかりでなく、政府与党の弱点を突かれることになる。そのため、できる限り防衛問題のトーンをダウンさせる方向に、アメリカの関心を向ける努力をしなければならなくなる。その場合、他の問題である貿易問題（B、O、E、K、I）である輸出入のインバランスの件については、アメリカ側の要求をできる限り満たすように動くこともまた事実である。

なぜならば、貿易問題への努力に比べてみると、防衛政策上政府がなさなければならない努力の内容は桁違いに大きく、かつ野党やマスコミの批判にさらされる度合は、従来の慣行からいって、とてつもなく厳しいことを覚悟しなければならないからである。ここに防衛と貿易とのひそ

かな連繫、すなわち、B=Bリンクージが存在することになる。

このように考えてくると、現在問題になっている日米経済摩擦という現象は、好むと好まざるとにかかわらず、その発生の段階から解決の段階にいたる期間、潜在的存在あるいは顕在的に、日米安保となんらかの形でつながっていることになる。

少なくとも、日米関係をたえずよりよい状態におくことを願う限りにおいては、この二つの「日米安保と経済摩擦」問題を、お互いに妥協させながらも、日本のこうむる被害をより少ない状態で解決する道を、政府はもちろん企業も、関心を持つ国民も見出す努力をしなければならぬ。そのためには、これら二つの問題のそれぞれについて、その本質的な分析のうえに立った具体的な問題の解明は当然ながら、両者の相互的な関連についても知ることが必要であろう。本書の狙うところは、そこにある。

よく考えてみれば、ここで言うB=Bリンクージの存在などという言い方は、少なくとも表面上は両者の関係を否定する態度をとっている両国政府の発言からすると、とうてい肯定されはしないにちがいない。しかし、現実の動きを観察していると、B=Bリンクージという考え方を前提にした方が、より事態を素直に理解できるはずである。というのも、日本政府は、野党からきたるべき予算審議において大いに叩かれるにちがいない。なぜ防衛予算の突出をあえてしなければならなかったのかという問題に答えるためには、自衛力の増強に関する強いアメリカからの圧力を日米経済摩擦という困難な問題と結びつけて、関心のほこ先を貿易摩擦に向けることが可能

となるからである。

この点について、本書ではリンケージ・ポリティックスそのものの考え方について論述し、具体的な事実にもとづいて、この問題を解明することにした。

経済問題の政治問題化

本書の出版に先だって、筆者は一九八二年一月に『第二次日米自動車戦争』（日本工業新聞社刊）を世に問うた。主として、日米間の自動車輸出入をめぐる問題に焦点を当てて、経済摩擦問題を具体的に分析してみたつもりである。その中で指摘したのは、日本の自動車輸出がアメリカにおける自動車産業の不振やレイ・オフ問題を生んだのではなく、アメリカの自動車産業自身が、新しい時代の要請に正しく受け答えするだけの対応策を欠いていたために、深刻な問題が生まれたのであって、そのことを正確に証明したのは、ほかならぬアメリカのユーザーの存在であったということである。

日米貿易摩擦の解決は、少なくともアメリカの国内問題——法律、経済、経営、労働、技術など——の適切な解決なくしてはありえないことは明らかであった。したがって筆者は、単なる一方的な日本の自動車の輸出の自主規制だけでは、決して真の解決にはならないことを強調したかったのである。現実には自動車をめぐるアメリカ国内の問題は、今日でも、日本車の自主規制をも

つてしてもまったく解決していないことが明白となっている。

たとえば、アメリカでの自動車販売の実数は、一九五八年以来最低の水準に落ち込み、不振であった八一年同期より一二・二パーセントも減少している状態である。しかも、日本政府は八一年五月の日米両国の取決めと違って、八二年も自主規制レベルを八一年並みの一六八万台に据えおく決定をしたが、この決定はアメリカ政府に満足の意を表明させたものの、アメリカ国内のユ一ザーにとっては、平均一台当たり五八七ドルを余分に支払わなければならないことを意味しているわけである（米国自動車ディーラー協会調べ）。

このことからわかるように、摩擦問題の現実的な解決策は、アメリカ政府にとってよいものであっても、それがアメリカ市民にとっては真の利益につながらないことを示している。あるいは、日本政府は対米政策上自動車の輸出増加を行政指導によって抑え、その結果アメリカ政府の希望を容れることに成功し、両国政府間の関係を良好な状態におくことができたが、日本の自動車メーカーをある程度犠牲にしたこと——それは日本全体の経済の減速を意味していた——はいうまでもない。要するに、両国間の摩擦問題の解決には、必ずといってよいほどなんらかの妥協と、そのための犠牲とが存在することを、われわれは見逃してはならない。

ということは、国全体からいって、それは経済面でのマイナスを生むことを意味していると同時に、政治的にはそれぞれプラスを生んでいることを示しているといっている。ここに、国際間における「経済の政治化」現象の複雑さをわれわれは見ることができる。

つまり、経済問題の政治化は、一方において極力避けなければならない解決方法であるわけだが、他方では、それが決してマイナスだけではないという結果をも生んでいるのである。すなわち、経済問題を政治的に解決する積極的な要請ないし根拠といったものが、現実の二国間関係には存在するということである。われわれがたえず、二国間関係の中に、「経済の政治化」問題を決して単純でないという視点から直視しなければならぬゆえんもそこにある。その意味で、本書においては、日米関係を見る場合の重要な一つの視点として、この問題を取り上げてゆくことになる。

相互依存関係の緊密化

こういった「経済の政治化」という問題は、日米両国間の関係の中で眺めるならば、二つの重要な要素を取り出さなければならないことに、われわれは気づくはずである。そしてそれら二つの要素は、相互に密接に連繫していることもまた、われわれには理解できる。

第一の要素は、日米間の相互関係の変化ということであり、第二はその関係の変化の中での日本の対米依存性の不動な部分の存在という要素である。すなわち、日本は戦後の対米関係を従属状態（ディペンデンス）から独立状態（インディペンデンス）へと転換させ、そしてさらに相互依存状態（インターディペンデンス）にまで発展させることに成功した。ところが、この転換と発展の