

## 研究

# わが国企業の地域別輸出価格設定について

## —— pricing to market 仮説の検討

### 1. はじめに

本稿は、わが国企業の地域別輸出価格設定行動について、若干の検討を試みたものであるが、本稿の目的ないし問題意識は大きく別けて次の2つである。

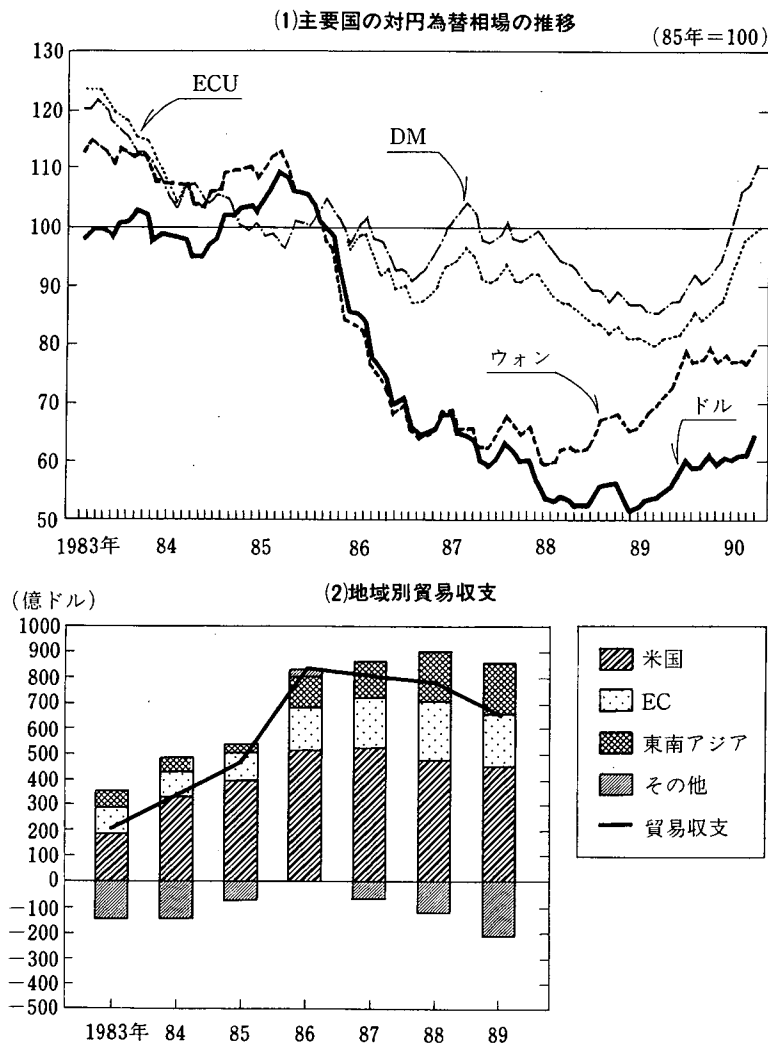
第1は、複数の通貨が存在し、それらが互いに異なった変動を示すことを前提とする限り、為替レートの変化が輸出入に及ぼす影響を評価するにあたっては、円・ドル・レートだけでなく、複数のレート変動とこれを反映した地域別の輸出入の変化を視野に収めることが不可欠と考えられる点である。現に、近年における為替レートの動きや貿易収支の推移をみても(図表1)、通貨別、地域別に大きな差が認められよう。こうした点を踏まえて、以下では、わが国の輸出価格指数を地域別に推計することにより、為替レートと輸出価格の関係について分析を試みることにしたい。

第2はより理論的なものである。すなわち、最近のヒステリシス(hysteresis：履歴効果)の経済理論によれば、企業がひとたび輸出市場でのシェアを失った場合、これを取戻すためには、生産設備や雇用の再配分、マーケティング・ネットワークの再構築等の面で多大な時間とコストを要することを考慮すると、短期的な為替変動に対しては、現地価格の変更を最小限にとどめ、マーケット・シェアを維持していくことが企業にとって合理的と考えられる。この点を、前述した通貨ごとに為替変動が異なることと考え併せるならば、各国でマーケット・シェアの維持を図る以上、同一の財についても地域別に異なった価格設定を行うこと(pricing to market)が必要との結論が導かれる。そこで、この pricing to market 仮説のわが国企業の輸出価格設定行動に対する妥当性を検討することが、本稿のもう1つの目的である。

以下、まず第2節では、わが国の乗用車輸出についてケース・スタディを行い、わが国の自動車産業に pricing to market 仮説が妥当することを検証する。次いで第3節では、わが国の財別、地域別輸出価格指数を算出したうえで、輸出価

(図表1)

## 為替レートと地域別貿易収支の推移



格設定行動は業種別に大きく異なるが、全体としてみると、わが国の輸出については上記仮説が比較的よく当てはまることを示す。一方第4節では、わが国の輸入品価格については pricing to market の傾向があまりうかがわれないことを指摘する。最後に第5節では、本稿の分析がマクロ的な対外収支調整に対してもつ含意について述べた後、本稿で試算した地域別の輸出入価格指数を用いて、85年以降の対外収支調整のプロセスに関するごく簡単な分析を提示して結びに代える。

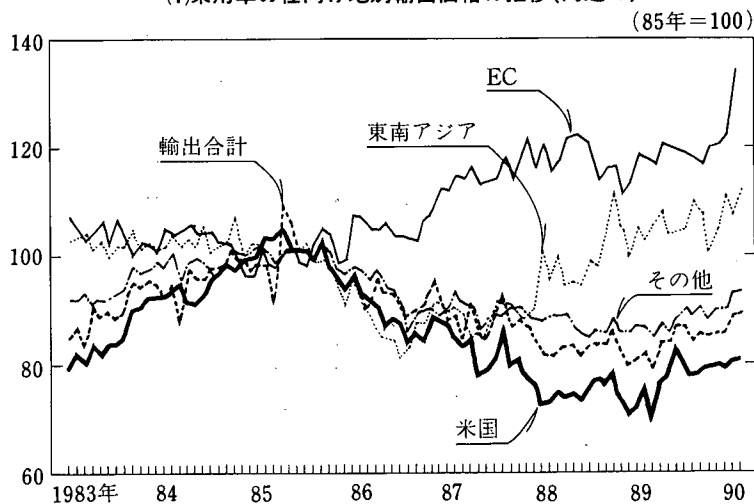
## 2. 乗用車の地域別輸出価格：1つのケース・スタディ

まず初めに、わが国の輸出財の中で単一の製品として最大のシェア(89年中の総輸出額に占めるシェア、14.1%)を占める乗用車について、平均輸出価格を算出してみると(注1)(図表2)、ドル・ベースの価格は、円高を映じて85年以降かなりの上昇をみているが、その上昇幅は仕向け地域によって大きく異なっており、国際的な一物一価が成立っていないことがわかる。これは、わが国の自動車産業が、世界の乗用車市場で無視し得ないシェアを占めており、小型車等での品質面の優位性等を背景に、ある程度の価格支配力を有していることを示すものと考え

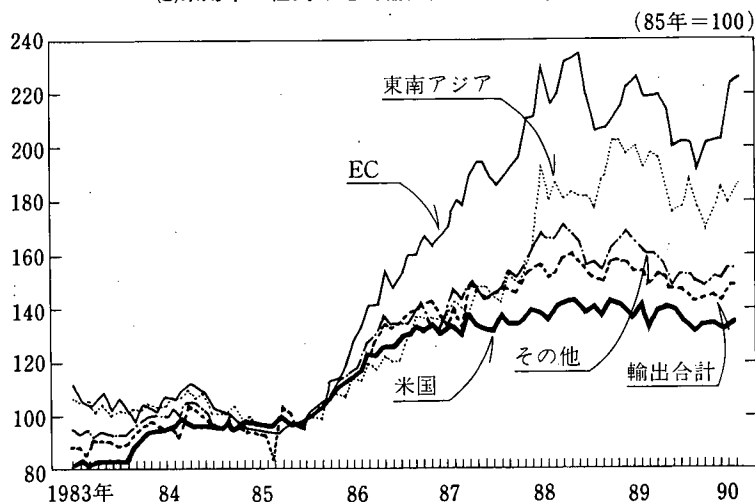
(図表2)

### 乗用車の地域別輸出価格の推移

#### (1)乗用車の仕向け地別輸出価格の推移(円建て)



#### (2)乗用車の仕向け地別輸出価格の推移(ドル建て)



られる(なお、この間の円ベースの価格をみると、対米向け価格が2～3割低下する一方、対EC向け価格はかなりの上昇となっている)。さらに、地域別輸出価格の動きと図表1に示した為替レートの動きを見較べるならば、米国市場をはじめ円高率が大幅な地域で相対的に輸出価格を抑制する一方で、欧州市場のように円高率が小幅にとどまっている地域において輸出価格を引上げる形となっており、各地域でのマーケット・シェアを意識しつつ「現地市場に応じた価格設定(pricing to market)」を行っている可能性<sup>(注2)</sup>を示唆するものと考えられる。

そこで、この点を確認するために、①わが国の対米乗用車輸出価格指数(ドルベース)と米国内の乗用車価格、②対EC乗用車輸出価格指数(ECU換算)とEC内主要国の乗用車価格の推移を比較してみると<sup>(注3)</sup>(図表3)、わが国の乗用車輸出価格の現地での競合財との相対価格は、85年以降円高を反映して米国でもECでも上昇をみたが、対ドルと対欧州通貨での円高率の大きな差にもかかわらず、その上昇率にはそれ程大きな差がない点が特徴的である。このことは、わが国の自動車産業が、各国通貨に対する円高分をそのまま現地価格に転嫁した訳ではなく、①海外市場全体としては、価格転嫁を通じて採算の確保を図る一方で、②各地でのシェアを安定的に確保するため、現地での相対価格の変化を小幅にとどめるという価格設定を行うという意味で、pricing to market 戦略を採っているものと理解できる。さらに、東南アジアについては、適当な現地競合財の価格が明らかではないが、東南アジア向け輸出価格指数が、85～87年中米国向けとほぼパラレルに推移したあと、88年以降米国向けを上回る上昇を示している点は、NIEs

(注1) 具体的には、乗用車の輸出金額、輸出台数を『日本貿易月表』により地域ごとに仕分けした後、これを排気量等により5種類に分類して算出した平均価格を、地域別にフィッシャー統合により指数化したものである。なお、この価格指数は、通常の通関価格指数と同様に一種の「平均価格」を示すものであり、

① 例えば同一排気量のクラス内で高品質化が図られると、これが価格上昇となって表われること、

② フィッシャー指数の性質により高排気量の車種のウエイト上昇も価格上昇につながること、

の2点において、卸売物価(ないし輸出卸売物価)のような「物価指数」と異なる点に留意が必要である。

(注2) わが国の輸出産業が海外市場において price taker の立場にあるならば、マーケット・シェアをコントロールすることは不可能であり、逆に、わが国の輸出産業が世界における独占的な供給者である場合にも、海外でのマーケット・シェアを意識する必要はない。その意味で、マーケット・シェアの維持を前提とした pricing to market 仮説は、わが国の自動車産業のように「限定された価格支配力」を有する産業において最も妥当性が高いものと予想される。

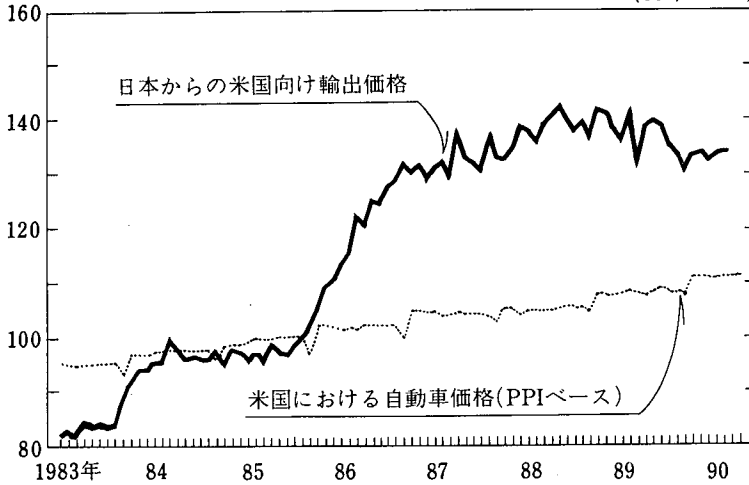
(注3) ただし、ここでの現地価格は、物価指数(PPI)ベースを用いているため、(注2)で述べたような差が生じている点には注意が必要である。

(図表 3)

## 乗用車の輸出価格と輸出先での現地価格

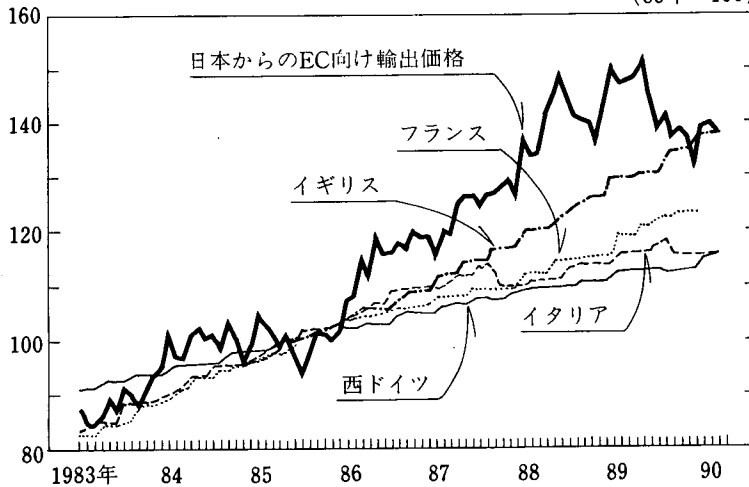
(1) 日本からの対米乗用車輸出価格(ドル建て)と現地価格との対比

(85年=100)



(2) 日本からの対EC乗用車輸出価格(ECU建て)と現地価格との対比

(85年=100)



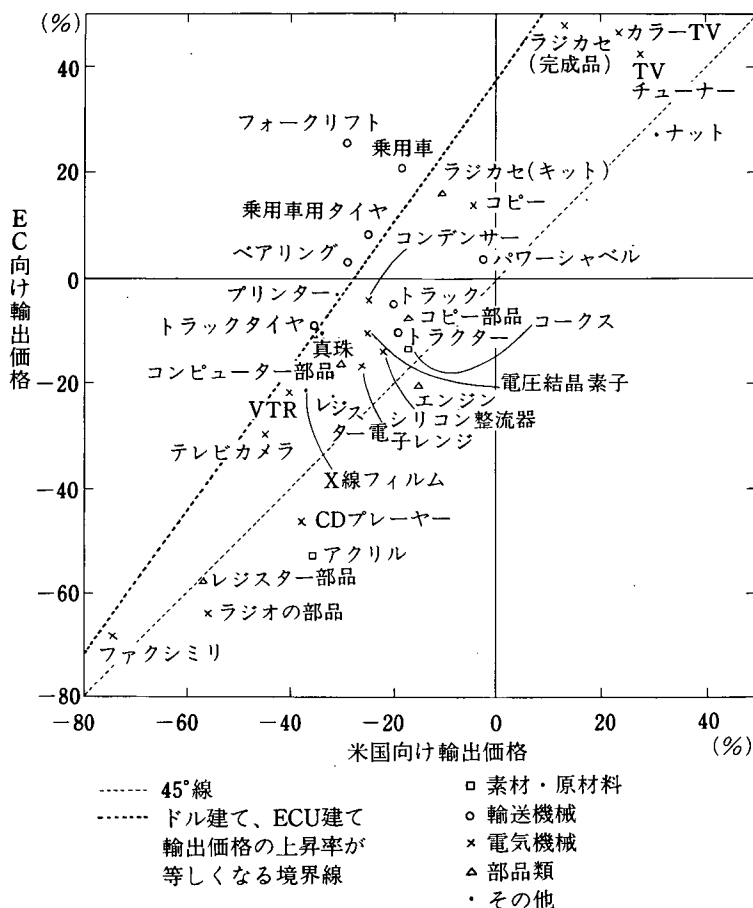
通貨の動きと整合的であり(前掲図表1)、東南アジアにおいても、概ね現地通貨建てで粘着的な価格設定がなされているものと考えられる。

### 3. 地域別輸出価格の動向

以上、前節では乗用車輸出を例にとることにより、pricing to marketといわれるような価格戦略が現実のデータによっても裏付けられることをみたが、果たしてこのような仕向け地域別に異なった輸出価格戦略を用いるという傾向は乗用車以外の輸出品においても見い出されるのであろうか。この点を検討するために、

(図表 4)

品目別にみた円建て輸出価格変化率(89年度/85年度)

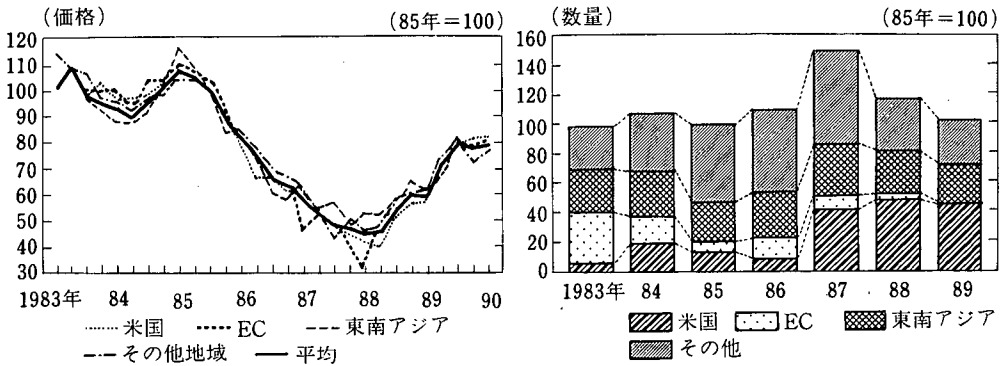


通関統計の個別品目を用いて、85年度から89年度までの対米国向け、および対 EC 向けの円建て輸出価格の変化率をプロットしてみた(図表 4)<sup>(注 4)</sup>。これによれば、①国際的に一物一価が成立している財については、米国向けでも EC 向けでも価格の変化率は等しいはずであるから、図の45度線付近に並ぶ一方、②pricing to market の性格が強い財については、先の乗用車の例のように45度線の左上方に位置する現地価格の上昇率が等しくなる線の付近に並ぶことが予想される。実際、ここに示した33品目の大半が2本の線の間に収まっており、乗用車以外の輸出品においても仕向け地域別に異なった輸出価格戦略が採られていることが概ね妥当するといえることができるが、この点をやや子細にみると、次のような特徴を

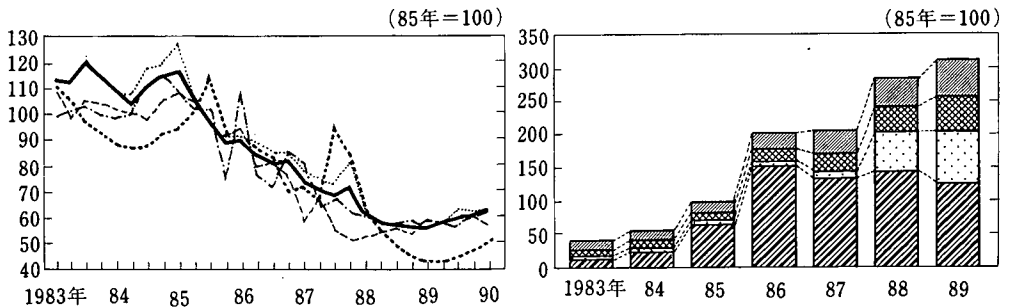
(注 4) 具体的には、通関統計の最も詳細な分類である HS コード 9 桁分類に基づいて輸出価格を計算しているが、88年に実施された統計改定に伴い時系列の接続が困難となっているため、わが国の主な輸出品のすべてについて価格指数を作成することは不可能であった。

(図表 5) 財別・地域別輸出価格・数量(1:素材・原材料・低加工品)

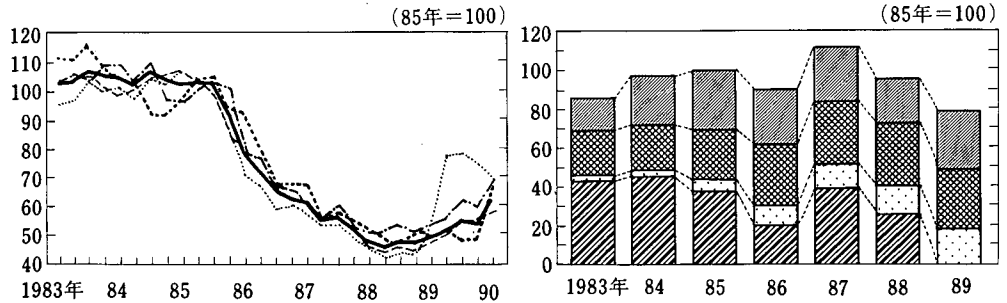
## ① コークス(89年中輸出額、377億円:輸出シェア、0.10%)



## ② アクリル(89年中輸出額、207億円:輸出シェア、0.06%)



## ③ 二酸化マンガ(89年中輸出額、56億円:輸出シェア、0.02%)



みてとることができよう。

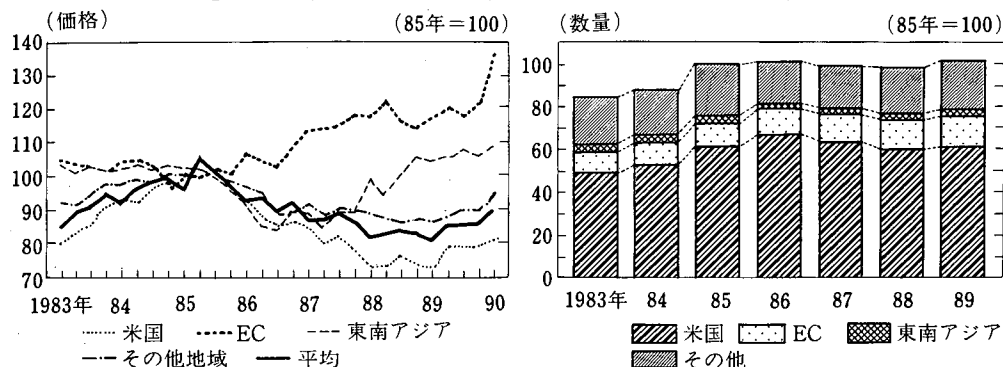
まず第1は、コークス、アクリル、二酸化マンガといった原材料ないし素材品目が45度線の近くに分布している点であり、これは、こうした財について国際的に一物一価が成立していることを考えると、ある意味で当然ともみられる。なお、これらについては、わが国が世界的にみて限界的な生産者であるといった事情もあって、地域別にみた輸出数量の振れが大きい点も特徴の1つである(図表5)。

これに対し、米国とECでの現地通貨建て価格の上昇率が等しい線に沿って分

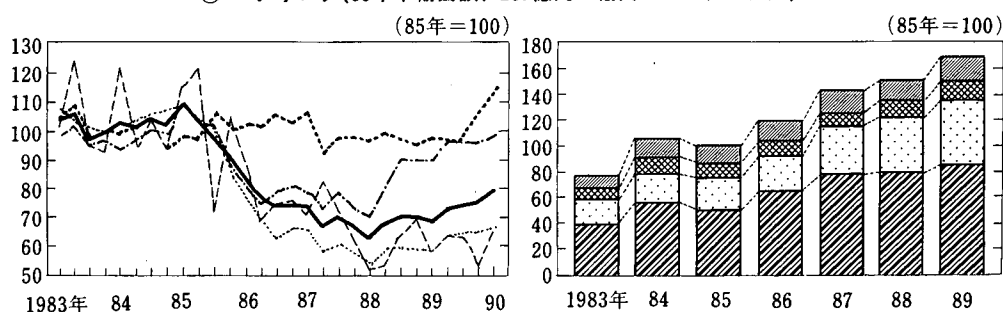
(図表 6)

## 財別・地域別輸出価格・数量(2:輸送機械等)

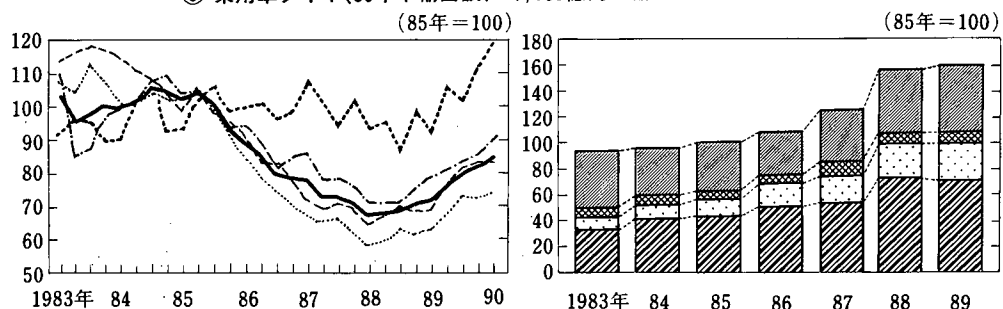
## ① 乗用車(89年中輸出額、53,224億円:輸出シェア、14.1%)



## ② ベアリング(89年中輸出額、287億円:輸出シェア、0.08%)



## ③ 乗用車タイヤ(89年中輸出額、1,105億円:輸出シェア、0.29%)



布しているのが、乗用車、トラック、フォークリフト、乗用車・トラック用タイヤ、ベアリングといった自動車ないし同部品のグループである。その背景に、各地域でのマーケット・シェアを意識した pricing to market 戦略があることはすでに指摘したとおりであるが、こうしたシェア確保行動の結果として、地域別にみた輸出数量の変化が比較的小幅にとどまっているという特徴もうかがわれる(図表 6)。

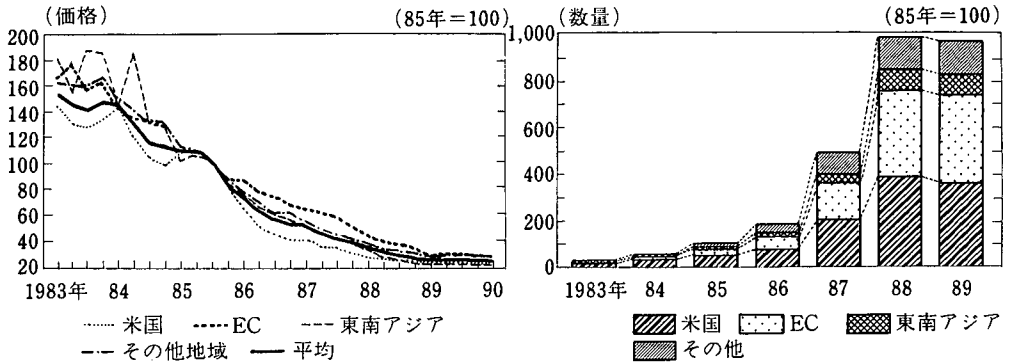
一方、輸出比率の高さ、国際競争力といった面からみて、自動車とかなり近い位置にあるとみられる電気機械において、pricing to market の傾向が必ずしも顕



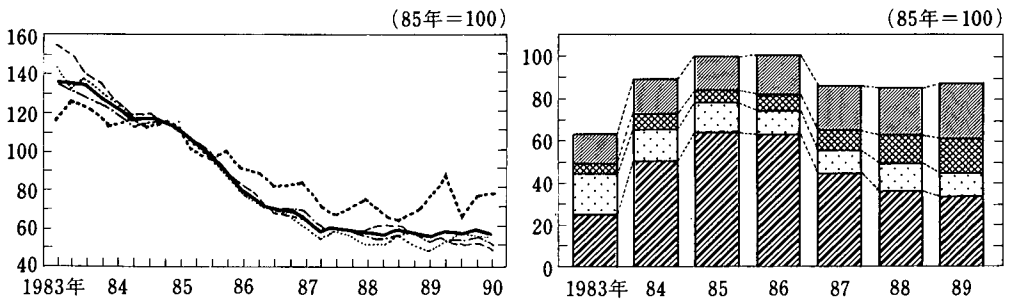
(図表 7)

## 財別・地域別輸出価格・数量(3:電気機械等)

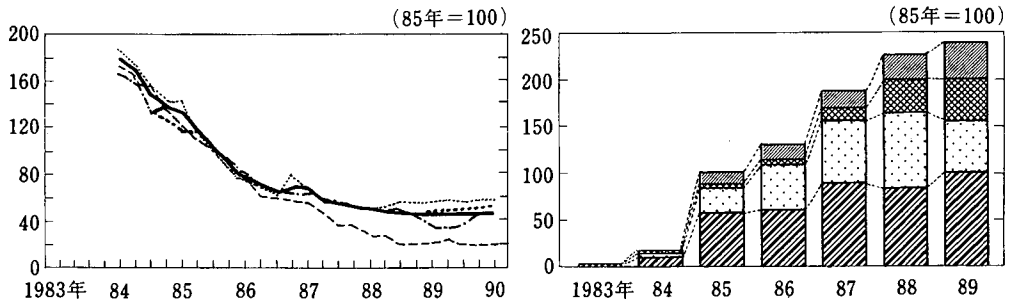
## ① ファクシミリ(89年中輸出額、3,493億円:輸出シェア、0.92%)



## ② VTR(89年中輸出額、8,190億円:輸出シェア、2.17%)



## ③ CDプレーヤー(89年中輸出額、1,573億円:輸出シェア、0.42%)

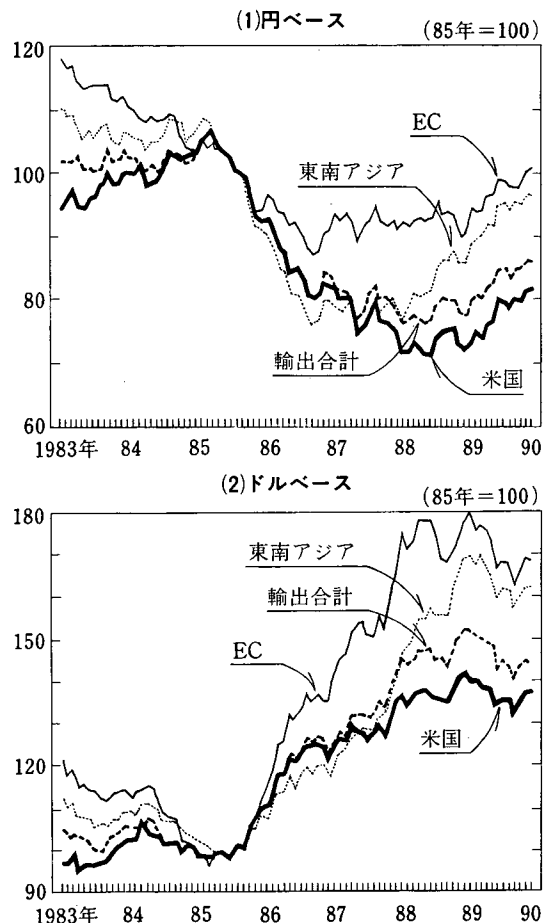


著でない点には注目を要しよう。カラーテレビ、ラジカセといった旧来型の電気製品については、概ね乗用車と同様の価格設定行動がみられるが、ファクシミリ、VTR、CDプレーヤーといった財については、むしろほとんど国際的な一物一価が成立しているかのようにはうかがわれる(図表7)<sup>(注5)</sup>。これは、こうした財については、わが国企業が世界的にみて事実上独占的な供給者の位置にあり、

(注5) ただし、VTR等では対EC向け輸出価格がかなり高めとなっており、この点必ずしも一物一価とはいえないが、これは同地域に対する輸出規制を反映したものと考えられる。

(図表 8)

## 地域別輸出価格指数



その結果マーケット・シェアを意識する必要がないといった事情を反映したものである可能性が考えられる。実際、地域別にみた輸出数量は安定的な動きを示しており、同じく一物一価が成立しているとは言っても、原材料、素材とは性格がかなり異なっていることをみてとることができよう。

このように、わが国の主な輸出品に関する価格設定をみると、一物一価に近い財(原材料、素材、電気機械の一部)と pricing to market が行われている財(輸送用機械ほか)、およびその中間にある財とに分けられるが、①製品差別化が進んでおり、②わが国企業が price taker でも独占的供給者でもなく、限定された価格支配力を有する財において pricing to market が観察される点は、ほぼ

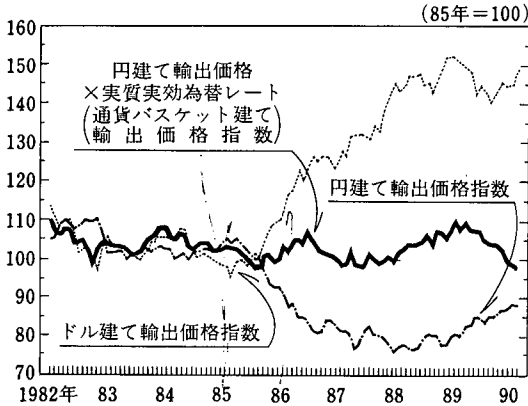
経済理論による予想どおりと考えることができる。

さらに、以上のような財別にみた地域別輸出価格を踏まえたうえで、これを集計することにより地域別の平均輸出価格指数を計算すると<sup>(注6)</sup>(図表8)、乗用車のケースほど極端ではないにしても、地域別の輸出価格指数にかなりの乖離が生じており、マクロ的にも pricing to market の傾向は無視できないことがうかがわれる<sup>(注7)</sup>。このことは、国際的に一物一価の成立している原材料・素材のわが国の輸出に占めるウエイトが低い一方、自動車や電気機械(ファクシミリ等一部を除く)のウエイトが高いことを考慮すれば容易に理解できるところであろう。

(注6) わが国の通関統計には、財別の輸出入価格指数は存在するが、地域別の価格指数は存在せず、その結果、地域別に輸出入数量の動向を分析することができないという難点があった。したがって、『日本貿易月表』に基づいて地域別の輸出入価格指数を推計すること自体、本稿の重要な目的の1つである。

(図表 9)

## 輸出価格指数の推移



なお、わが国の円建て輸出価格指数を円の実質実効為替レートで換算することにより算出した、わが国輸出価格の平均現地価格(輸出金額ウエイト)は、ドル建て輸出価格の大幅上昇にもかかわらず、他国でのインフレ率並みの上昇にとどまっている(図表9)。この点は、わが国企業が現地通貨ベースで粘着的な価格設定を行っている

ことを再度確認すると同時に、85年以降の急激な円高にもかかわらずわが国の輸出数量がそれ程大きな落込みを示さなかったことの理由をもある程度説明するものといえることができる。

## 4. 地域別輸入価格の動向

前節では、わが国の輸出に関しては、マクロ的にみても pricing to market の傾向が強く、地域別に輸出価格の動きが大きく異なることを示してきたが、わが国の輸入品価格についても同様の傾向が観察されるのであろうか。この点、一般に「ブランド品」と呼ばれるような衣料品、バック類、時計・アクセサリーについては、pricing to market の傾向がうかがわれる点が指摘できよう。実際、85年以降の円高局面においても、これら品目の値段は高止まりを続け、ブランド品に関して内外価格差が大きく広がった点は、記憶に新しいところである。もちろん、こうした内外価格差の発生については、総代理店制等の制度面での問題に依存す

(注7) ただし、85～86年にかけての対欧州向け等の輸出価格(ドル建て)上昇については、これら地域向けには円建て、ないし欧州通貨建ての輸出比率が高いという事情から、ドル安の下ではドル・ベースでみた輸出価格が自動的に上昇するといったこともかなり影響したものと考えられる。したがって、地域別の輸出価格の乖離のすべてが pricing to market によるものでない点には留意が必要である。

## 地域別輸出入の通貨建て構成比

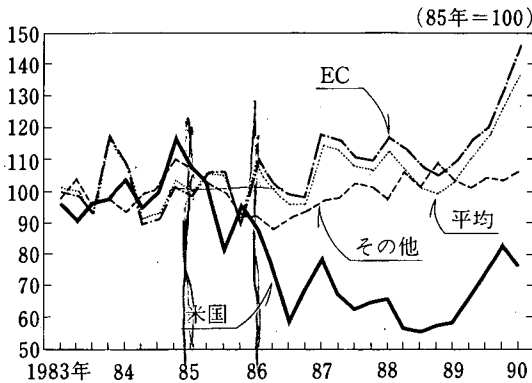
(1989年中、金額構成比%)

	輸出全体			輸入全体		
	輸出全体	対米輸出	その他	輸入全体	対米輸入	その他
円建て	34.7	16.4	44.0	14.1	10.2	15.3
米ドル建て	52.4	83.5	36.5	77.3	89.5	73.6
その他通貨	12.9	0.1	19.5	8.6	0.3	11.1

(図表10)

## 乗用車の地域別輸入価格

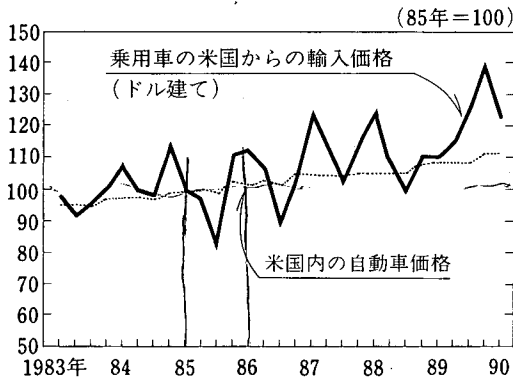
〔乗用車の輸入価格の仕出し地域別推移(円建て)〕



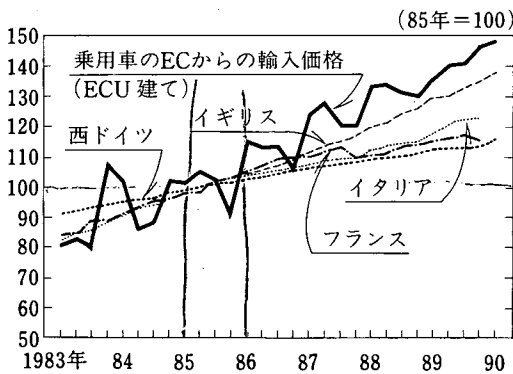
(図表11)

## 乗用車の輸入価格と輸出元での現地価格

(1)乗用車の米国からの輸入価格と米国内の自動車価格(ドル建て)



(2)乗用車のECからの輸入価格とEC各国内の自動車価格(ECU、各国通貨建て)



る面がある点も否定できないが、同時に高度の製品差別化に基づく価格支配力を背景に、ブランド品供給者が地域別に価格を変えることにより利益の最大化を図ったという点も疑いを容れないところである(注8)。

しかし、わが国の製品輸入のすべてについて、こうした pricing to market の傾向がみられる訳ではない。例えば、先にわが国の輸出品の代表例として検討した乗用車について平均輸入価格を計算してみると(図表10)、85～86年の円高・ドル安局面での米国車の価格低下が目立つ一方、89年以降の円安・欧州通貨高の時期には欧州車の価格上昇が目立つなど、概ね為替レートをそのまま反映した動きとなっている。事実、わが国の乗用車輸入価格を輸出国の通貨建てで評価すると(図表11)、振れをならしてみれば、ほぼ現地の乗用車価格と同じ動きとなっており、これまで米・欧の自動車メーカーは、対日乗用車輸出に際して pricing to market の戦略を採用して来なかったように思われる。このような輸出価格設定の非対称性の背

(注8) もっとも、こうしたブランド品を巡る内外価格差の拡大は、香港、シンガポール等への買い物を目的としたツアーの急増につながった訳であり、国産耐久財の逆輸入による国内市場流入(コンパクト・カメラ、高級乗用車等)とともに、こうした「裁定」行動が地域別価格設定に歯止めをかけている面も無視することはできない。

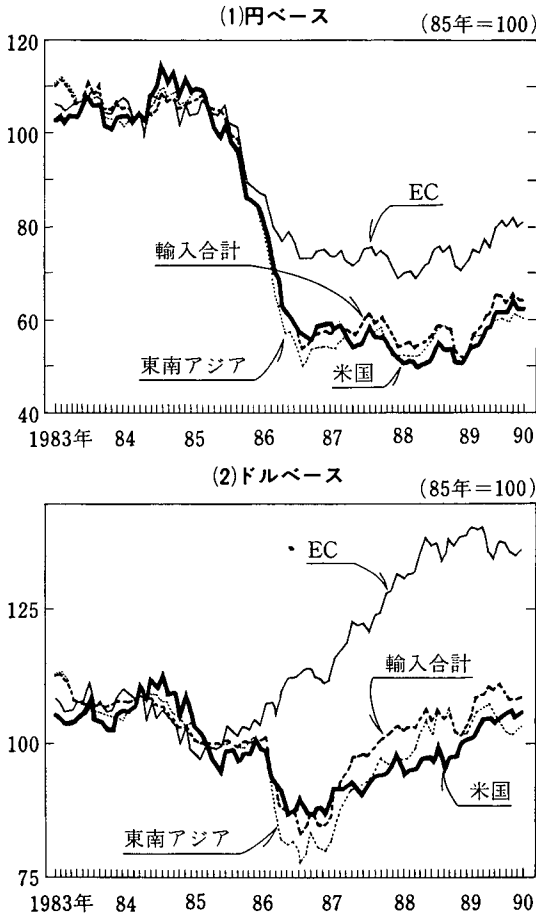
(図表12) 日米の輸出入品目別構成比

(%)

	日 本		米 国	
	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0
素 原 材 料	1.7	48.9	20.5	18.0
食 料 品	0.6	14.8	8.2	4.6
鉱 物 性 燃 料	0.4	21.3	2.6	9.3
他 の 原 材 料	0.7	12.8	9.7	0.7
中 間 財	17.0	20.7	17.2	18.5
化 学 製 品	5.3	7.1	10.1	4.5
製 品 原 材 料	11.7	13.6	7.1	14.0
最 終 製 品	81.3	30.4	62.3	63.5
機 械 類	74.7	22.8	42.2	44.7
そ の 他	6.6	7.6	14.6	18.1
素原材料+中間材	18.7	69.6	37.7	36.5

(注) 日本は89年度、米国は88暦年。

(図表13) 地域別輸入価格指数



景は必ずしも明らかでないが、わが国の自動車産業にとって、米国・欧州市場は極めて重要な市場であるのに対し、欧米、とくに米国の自動車産業にとって日本市場はあくまで限界的な市場にすぎないといった事情を反映したものである<sup>(注9)</sup>。

このように、わが国の完成品輸入についてみると、輸出品の場合と同様に pricing to market の説明が比較的よく当てはまる財とそうでない財の双方が存在するが、わが国の輸入全体の中では、①国際的に一物一価である素原材料のウエイトが高いうえ、②近年ウエイトの上昇している製品類についても、製品差別化が困難な中間財が多いことから(図表12)、pricing to market が成立する財のウエイトは極めて限定的なものにとどまっているとみられる。実際、輸出品の場合と同様にしてマクロ的な地域別輸入価格指数を計算してみても(図表13)、製品類の輸出ウエイトが極立って高い欧州からの輸入価格が他地域に比して若干高めであることを除くと、その他の地域からの輸入価格は、原油価格や国際原材料品市況を反映して、ほぼ同様の動きとなっており、輸入価格については、個々の財における

(図表14)

## わが国の輸出入構造

## (1) 輸出の地域別・財別ウエイト

(1989年中、金額構成比%)

	機械機器	金属製品	化学製品	その他
輸出合計	74.7	7.8	5.4	12.1
米 国	83.3	4.8	2.7	9.2
欧 州	81.4	2.3	5.0	11.3
東南アジア	62.0	12.6	9.6	15.8
その他	71.5	1.1	4.6	22.8

## (2) 輸入の地域別・財別ウエイト

(1989年中、金額構成比%)

	製品類	鉱物性燃料	その他原料	食料品
輸入合計	50.4	20.4	14.5	14.7
米 国	58.4	3.4	16.9	21.3
欧 州	86.1	0.7	3.0	10.2
東南アジア	51.3	21.3	13.5	13.9
その他	32.6	36.7	17.8	12.9

地域別価格格差よりも、地域別にみた輸入財の商品構成の相異がよりドミナントな要因となっていることが分かる(図表14)。

## 5. 結びに代えて

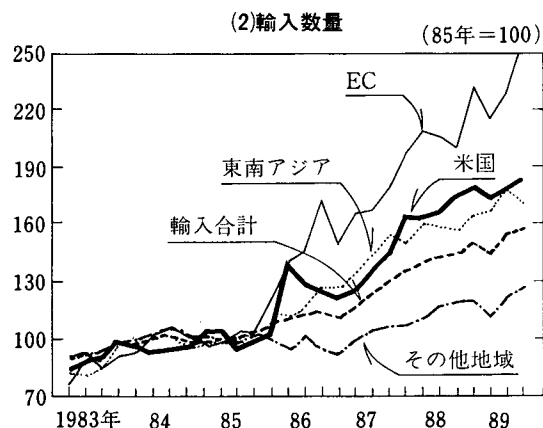
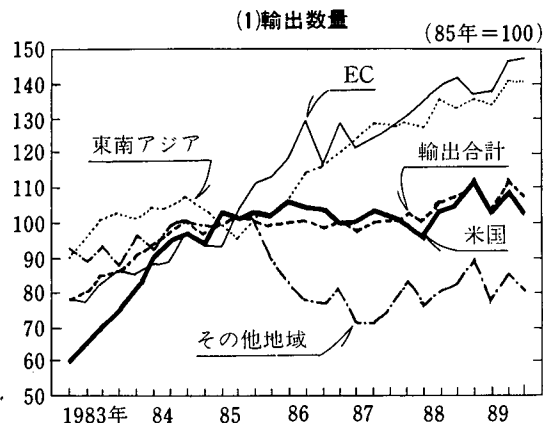
以上、本稿ではわが国企業の輸出価格設定について、地域別に異なった価格戦略を用いるという意味での pricing to market 仮説が比較的よく当てはまるということを書いてきたが、このことはマクロ的な対外収支調整メカニズムに対してどのような含意をもつのであろうか。

この点、pricing to market 仮説の最も直接的な含意としては、2 国間収支は必ずしも2 国間の為替レートのみによって影響されるものではなく、為替レートの調整により2 国間収支に影響を及ぼすことは困難であるという点が重要と考えられる。先に第2節で乗用車の例について詳しくみたように、pricing to market が成立する場合には、例えば円が米ドルに対して大幅な円高になったとしても、わ

(注9) この他、そもそも pricing to market の戦略は、為替変動によって短期的には損失を蒙っても、マーケット・シェアの確保によって長期的にみた利益の増大を図ろうとの動機に基づくものだけに、元来企業経営にあたってのタイム・ホライズンが長いといわれる日本企業により適合的な理論であり、短期的な利益を重視するといわれる米国企業等には必ずしも妥当しないとの考え方もあり得よう。

(図表15)

## 地域別輸出入数量の推移



が国の輸出価格は米国向けのみが引上げられるのではなく、他地域への輸出価格も含めて全体として円高に見合った価格の調整が実施されることとなる。この結果、輸出数量の調整についても、米国向けだけでなく他地域においても波及することとなり、貿易収支への影響は世界全体に及ぶ一方で、対米収支への影響はその分だけ軽減されることとなるからである(注10)。

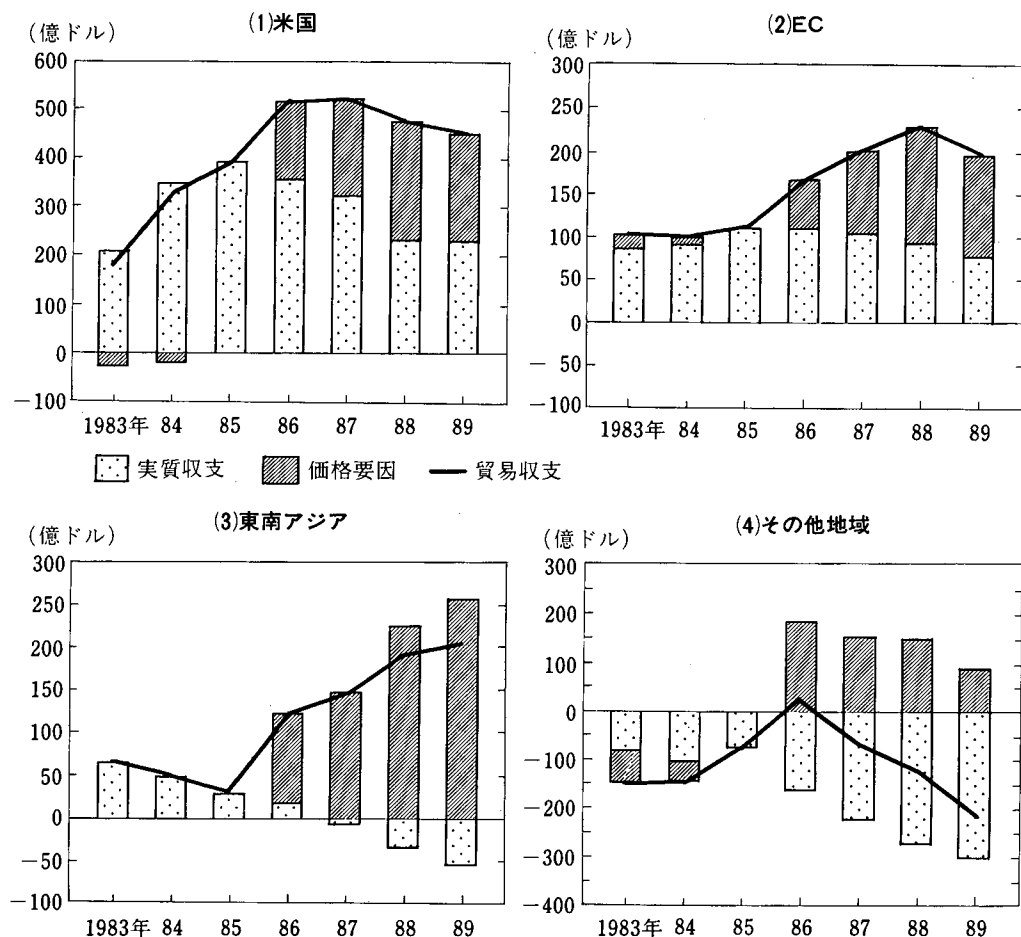
そして、このことは85年以降のわが国の対外収支調整のプロセスを理解するうえでも、大きな示唆を与えるものと思われる。実際、本稿で推計した地域別の輸出入価格指数を用いて地域別輸出入数量を計算してみると(図表15)、プラザ合意以降日本円は対米ドルで最も

大幅な円高を示したにもかかわらず、対米輸出数量はそれ程大きな落込みを示している訳ではなく、これは上に述べたようなメカニズムによって、数量調整が各地域に均てんされたことの結果とみることができよう。なお、86年には円高の逆Jカーブ効果により黒字幅が大きく拡大したことが知られているが、この逆

(注10) この他、対外収支調整におけるヒステリシスの重要性を強調する論者(P. Krugman 米国MIT教授ほか)は、収支調整に対する為替レートの影響力の低下(いわゆる delinking 仮説)を指摘しているが、pricing to market 仮説もヒステリシスの理論に基づくものである以上、本稿の分析もこうした考え方を間接的に支持するものとすることもできよう。しかしながら、プラザ合意以降の為替レート調整の経験にかんがみるならば、わが国の経常黒字(対名目GNP比率)は86年度の4.5%から89年度の1.9%まで大きく低下した訳であり、delinking 効果についても、収支調整に対して為替レートが影響力を失うというより、両者の間のラグが従来以上に長期化することを意味するものと理解すべきであるように思われる。なお、Krugman 教授らは、為替レートの短期的な変動(volatility)が大きくなる程、為替レートの対外収支調整に及ぼす影響力が後退するという傾向が強まることを指摘しており、注目に値する考え方と思われる。

(図表16)

## 地域別貿易収支の要因分解



Jカーブ効果を地域別にみると(図表16)、同時期にドル・ベース輸出価格の上昇テンポがより顕著であったECや東南アジアといった地域において大きく現われていたことがわかる(注11)。

したがって、85～86年の円高・ドル安以降も対米貿易黒字の縮小が必ずしもはかばかしくないこと(図表17)が、経済摩擦の一因としてしばしば指摘されているが、その背景の1つとして、以上のように pricing to market の下ではドル安がすべて直接に対米輸出の減少につながる訳ではないといった事情を指摘することができる。しかし、より基本的な背景としては、以下のような日米間の貿易構造

(注11) ただし、この点については、①(注7)でも触れたように、輸出仕向け地域に契約通貨の比率が大きく異なること、②86年には、原油価格の急落がその他地域に対する黒字拡大に大きく寄与していること(とくにその他地域)、の2点が影響している点に留意が必要である。



(図表17)

日 米 の 貿 易 収 支 の 推 移

(単位・億ドル、%)

	日 本			米 国		
	貿易収支尻	うち 対米収支 (比率)	その他地域 (比率)	貿易収支尻	うち 対 日 収 支 (比率)	その他地域 (比率)
1985年	461	395(85.6)	66(14.4)	-1,221	-462(37.8)	- 759(62.2)
86	827	514(62.2)	313(37.8)	-1,451	-550(37.9)	- 901(62.1)
87	797	521(65.4)	276(34.6)	-1,595	-563(35.3)	-1,032(64.7)
88	776	476(61.3)	300(38.7)	-1,270	-521(41.0)	- 749(59.0)
89	643	449(69.8)	194(30.2)	-1,149	-491(42.7)	- 658(57.3)
89／4～6月	649	434(66.9)	215(33.1)	-1,129	-489(43.3)	- 640(56.7)
7～9	620	453(73.1)	167(26.9)	-1,192	-517(43.4)	- 675(56.6)
10～12	490	389(79.4)	101(20.6)	-1,150	-459(39.9)	- 691(60.1)
90／1～3	622	434(69.8)	188(30.2)	-1,155	-380(32.9)	- 775(67.1)
4～6	539	320(59.4)	219(40.6)	n.a.	n.a.(n.a.)	n.a.(n.a.)

(注1) 四半期系列は季節調整済み、年率換算。

(注2) 日本は通関ベース。米国は国際収支ベース。

(図表18)

日 米 間 の 輸 入 出 構 造

(1989年中、金額構成比%)

		輸出全体			輸入全体			
			対米輸出			対米輸入		
鉄	鋼	5.4	2.5	食	料	品	14.7	21.4
化 学 製 品		5.4	2.7	木		材	3.9	6.3
機 械 機 器		74.7	83.3	鉱 物 性 燃 料			20.4	3.4
自 動 車		17.6	24.8	製 品 類			50.3	58.3
事務用機器		7.0	11.0	事 務 用 機 器			2.1	6.4
電 子 部 品		5.1	4.6	電 子 部 品			1.4	3.7
原 動 機		2.7	3.4	航 空 機			0.8	3.0

が存在することを忘れてはならないであろう。まず第1に、①わが国の対米輸出品目には、乗用車や電子部品、資本財等の非価格競争力が強く、所得弾力性も高い品目が多いのに対し、②対米輸入の面では、食料品、木材等所得弾力性の低い品目のウェイトが大きい(図表18)という輸出入構造が、わが国の黒字を大きくする方向に作用しているものとみられる。また第2に、そもそも米国以外の地域に対するわが国の輸出／輸入比率は、ほぼ1：1であるのに対し、対米では同比率がほぼ2：1であるという基本的な問題を指摘することができる(図表19)。これは、対米収支に関する限り、輸入が輸出の2倍以上のペースで伸びないと黒字は縮小しないことを意味しており、他地域に比して対米黒字が縮小し難い大きな

(図表19)

## 対米貿易における輸出入ウエイト

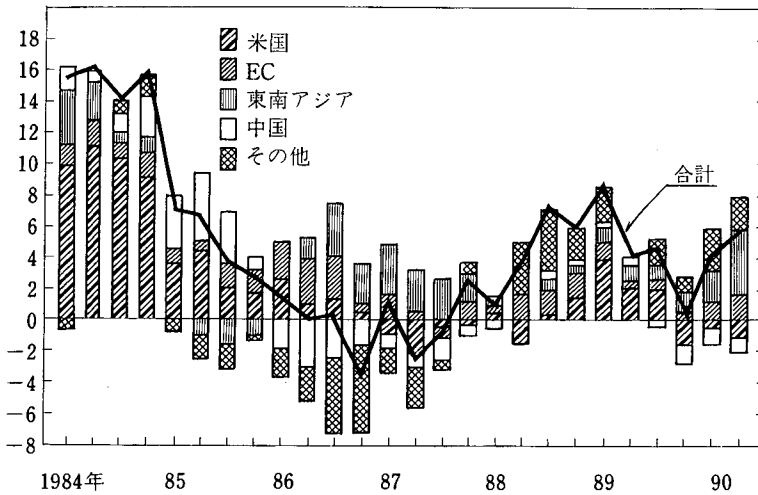
(1989年中、億ドル)

	対 世 界 (輸出=100)	対 米 貿 易 (輸出=100)〈世界=100〉	その他地域向け貿易 (輸出=100)〈世界=100〉
輸 出	2,752(100.0)	932(100.0)〈33.9〉	1,824(100.0)〈66.1〉
輸 入	2,107( 76.6)	482( 51.7)〈22.9〉	1,631( 89.3)〈77.1〉
収支尻	644( 23.4)	450( 48.3)〈69.8〉	193( 10.7)〈30.2〉

(図表20)

## 地域別輸出数量（前年比）の推移

(前年比、寄与度・%)



要因になっているものと思われる。

無論、ごく最近についてみると、乗用車等での現地生産の輸出代替効果顕現化に加え米国景気の減速から、対米輸出数量は前年を下回るペースで推移しており(図表20)、当面は対米貿易黒字もかなりの縮小が期待できるが<sup>(注12)</sup>、前述のような貿易構造を考慮すると、米国の貿易赤字の大きな割合が対日赤字で占められるという図式が急激に変化することは想定し難い。さらに、本稿でみたように為替レート調整も、2国間収支に対しては限定的な影響しかもち得ないことを考え併せるならば、やはり2国間収支のバランスを政策的に目標とすることは極めて困難であり、わが国としては市場開放等を通じてグローバルにみて適切な対外収支バランスを実現していくことが重要であると思われる。

(注12) 対米輸出の所得弾力性が高いことは、現在のような景気減速時に輸出数量が急速に伸び悩むことと矛盾しない。ただその場合、米国景気が回復する際には、再び対米輸出が急増する可能性がある点に注意が必要である。