

フリー・トレード・ゾーン*

船 津 秀 樹

1. はじめに

1980年代、規制緩和、減税、国営企業の民営化による経済活性化が、重要な経済政策の手段として用いられるようになった。アメリカ合衆国におけるレーガン政権、イギリスにおけるサッチャー政権、日本の中曽根政権の下で試みられてきた供給サイド重視の経済政策は、従来の有効需要管理に力点を置いた経済政策体系とは異なり、政府の規制を緩和することに重点を置いていた。資本市場の自由化は、国際金融市場の相互依存関係を増大させるとともに、直接投資の増加をもたらした。この中で、構造的不況に見舞われた地域の再生策、あるいは、伝統的農業地域への企業誘致策として、フリー・トレード・ゾーンの形成が図られてきた。

フリー・トレード・ゾーンとは、海港、空港等の隣接地域において、その国の制限的貿易政策を局地的に緩和して、外国貿易を促進するために、法律に基づいて指定された地域のことである。フリー・トレード・ゾーンは、関税法上の外国とも呼ばれ、その国の領土の一部でありながら、貿易取引上は外国とみなされる。したがって、外国貨物に対しては、通関手続きを取る以前の状態で、加工・組み立て・展示などの生産活動を行うことができる。通常、税関がゾーン内に設置されており、ゾーン内から国内市場へ貨物を運び出す際には、通関手続きを行い、関税・消費税を徴収する。第2次大戦後、ガットの多国間貿易交渉によって、世界各国の関税率は引き下げられてきたものの、ヨーロッパ諸

国を中心として消費税・付加価値税が租税収入の重要な部分を占めるようになり、フリー・トレード・ゾーンの重要性も増大してきたと言える。

このようなゾーンの国際経済政策上の重要性にもかかわらず、国際経済学・貿易政策の分野において、その経済的效果に関して、必ずしも十分な研究は、少数の例外を除いて、行われて来なかった。この小論の目的は、フリー・トレード・ゾーンに関するこれまでの理論的研究を整理した上で、日本におけるフリー・トレード・ゾーン形成の可能性を探るとともに、今後の研究の方向性を展望することにある。

まず、はじめに、国際貿易理論の分野で議論されてきたヘクシャー・オリー・モデルの枠組みの中でのフリー・トレード・ゾーンの経済厚生に対する効果に関する定性的分析を紹介するとともに、この方向での理論モデルの拡張の可能性についても言及する。次に、アメリカ合衆国におけるフリー・トレード・ゾーンを紹介した上で、日本の関税法に規定されている保税制度について説明し、日本におけるフリー・トレード・ゾーン形成の展開について述べる。さらに、新千歳空港周辺を中心に港湾都市を結ぶ北海道フリー・トレード・ゾーン構想について説明する。最後に、結論と今後の研究に関する展望を述べる。

2. フリー・トレード・ゾーンの理論

伝統的な国際貿易理論において標準的なモデルとして使用されてきたヘクシャー・オリー・モデルの枠組みにおいて、Hamada (1974) は、フリー・トレード・ゾーンの開設が必ずしも経済厚生を高めないことを示した。これは、比較劣位にある資本集約産業を関税によって保護している小国が、外国からの資本流入を認めるとかえって経済厚生が低くなることを示した宇沢(1969)、Minabe (1974)、Brecher and Diaz-Alejandro (1977) らの議論と同様のものである。世界市場における財の相対価格を所与のものとして行動する小国は、ストルパー・サミュエルソン定理によれば、資本集約産業に関税を課することによって資本のレントを国際価格より高くし、賃金を低くすることがで

きる。この結果、外国の資本所有者にとっては、この国に資本を移動し、生産を行うインセンティブが発生する。一定の地域をフリー・トレード・ゾーンに指定し、外国企業の立地を認めるなら、直接投資の受入れを促進することができる。外国企業にとっては、自国において生産を行うよりも低い賃金で労働者を雇用することができるので、より高い資本のレントを得ることができる。もし、このゾーンで発生する雇用が、この国の賃金水準を上げるほど大きくないとすると、外国からの投資に比例する雇用が発生し、関税で保護されている国内地域から労働者が移動する。したがって、国内地域では、全体として労働者の存在量が減少するために、リプチンスキー定理によって、労働集約財の生産が減少し、資本集約財の生産が増大する。したがって、比較優位のない産業において生産要素が用いられるため、財の国際価格で評価した国民所得は減少することになり、経済厚生は低下する。Hamada の論文の第一命題において述べられているように、国内では高いレントを得ることができるので、国内資本がフリー・トレード・ゾーン内に移動して生産を行う誘因はない。この結果ゾーン内で操業するのは外国企業のみとなる。

保護主義政策と外国資本受入れ政策を組み合わせることによって、経済厚生、すなわち、消費者の利益は損なわれるものの、産業構造を資本集約産業に転換し輸出を促進することが可能になる。これは、一種の窮乏化成長の例であり、今日、日本の輸出主導型成長に対する諸外国の批判とも合致する側面がある。外国から原材料を輸入し、それに付加価値を施して輸出する加工貿易を振興するには、このフリー・トレード・ゾーンは、きわめて有効な政策と言える。工業化を進めようとする発展途上国は、フリー・トレード・ゾーンを形成することによって先進国からの直接投資を受入れようとしたし、先進国も、日本の自動車関連産業および家電産業の誘致のために、特別な優遇措置を持つ免税ゾーンを設けた。

1980年代に入ると、国際貿易理論の分野でも、フリー・トレード・ゾーンの現実における重要性が認識されるにつれて、Hamada の論文を拡張しようとする試みが現れてきた。Hamilton and Svensson (1982) においては、

空港などの免税店のように、ゾーン内で消費を行える場合や輸出税が課せられている場合の効果などが整理されて分析されている。また、ゾーン内への直接投資と国内地域への直接投資の効果を比較しており、Hamada とは、若干の異なる結果を導出している。Miyagiwa(1986)は、フリー・トレード・ゾーンに立地する産業は、既存の二部門とは異なる第三の産業と考えることにより、外国投資の増加によって経済厚生は高まる場合のあることを示している。Grinolis (1991) は、失業の存在するモデルを用いて、モデルの設定を現実的に修正することによって、直接投資の増加は必ずしも経済厚生を減じないことを示している。

今後の拡張の方向としては、フリー・トレード・ゾーンの持つインキュベーター機能に注目することが、まず第一に考えられる。これは、上述の論文の著者達が指摘しているように、直接投資の持つ技術移転による波及効果を明示的に扱うことと関係がある。従来モデルでは、保護されている国内企業は、ゾーン内に立地する誘因を持たないが、外国企業と同じゾーンで操業することによる外部効果があるなら立地を考えるであろう。下請けに入る、あるいは、技術指導を受けるということがあれば、波及効果はより直接的となる。また、長期的視点から考えると、外国資本の工場で働いた労働者が十分な技術を学習した上で競争的国内企業を創設することも考えられる。明治以降の日本の工業化がそうであったように、初期時点では外国資本や外国技術者を導入しても、やがては、国内産業が形成され、輸入品やゾーン内で生産される製品を代替していくことも考えられる。フリー・トレード・ゾーンの持つこのような機能を分析しようとする、モデルは、どうしても、動学的な学習効果を含むものにならない。

これまでのモデルが扱ってきていない第二の点としては、フリー・トレード・ゾーンの公共財としての性格があげられる。一般に、空港・港湾同様、フリー・トレード・ゾーンも公共施設 (public utility) としての性格があり、公団・地方公共団体などによって運営されている。したがって、設営にあたって、誰がその費用を負担するのかという議論が発生する。社会資本としての性質を

強調するなら、租税負担による設置も考えられるし、受益者負担の原則を貫くなら、利用企業からの料金徴収が考えられる。このような論点は、これまでのモデルではまったく扱われていない重要な点である。

さらに、拡張されるべき第三の方向としては、独占の問題がある。フリー・トレード・ゾーンを利用する企業は、しばしば、世界的ブランド商品を持つ多国籍企業である場合が多い。フリー・トレード・ゾーンを利用することによって、差別価格を形成しダンピングを行う可能性がある。世界全体で利潤極大化を図る企業にとって、一国の市場で利益をあげる必要はない。マーケット・シェアの拡大のために、フリー・トレード・ゾーンを利用する可能性はある。また、免税店で販売されている、たばこ・酒・化粧品のような商品は、独占的競争の理論によって最も良く説明される財であり、旅行者という特定の需要者に対してゾーン内で独占的に供給しているという見方もできる。さらに、日本の自動車メーカーのように、世界各地で生産された部品をゾーン内に搬入して組み立て、その国の需要状況に応じて供給する場合もある。このような場合、フリー・トレード・ゾーンは、独占的企業の在庫調整施設として利用されているのであり、完全競争モデルでは十分に分析できない面がある。

以上述べてきたように、フリー・トレード・ゾーンの理論は、伝統的な国際貿易の二部門分析の範疇およびその周辺で展開されてきたが、最近のミクロ理論の発展の成果を取り入れながら、これから述べる現実的な諸問題を念頭において、新たな発展を試みる様々な方向性が考えられる。

3. フリー・トレード・ゾーンの経済効果

フリー・トレード・ゾーンの経済効果として特徴的なのは、保税機能と呼ばれるものである。ゾーン内では、通常、通関時に徴収された関税及び内国消費税などの間接税の支払いを留保した状態で、外国貨物の保管、展示、加工などの経済行為を行うことができる。加工用の原材料であれば、国内の生産状況に応じて、最終消費財であれば、国内の需要状況に応じて通関し出荷すればよい。

ゾーンを利用しない場合には国外からの入荷の時点で支払うべき関税および消費税の支払いを、ゾーンの利用によって国内への出荷の時点まで延ばすことが可能になる。また、ゾーン内において加工を行って、再度、国外へ貨物を搬出する場合には、関税および消費税を支払う必要はない。加工の過程では、国内から調達した部品・原材料を混ぜて使用することも可能で、この場合にも内国消費税は課せられない。このように、保税機能を有効利用することによってフリー・トレード・ゾーンに立地した企業は、中継貿易、加工貿易を有利に展開することが可能になる。

一般的に、フリー・トレード・ゾーンが海港や空港など国際交通の要衝に設けられているのは、保税機能を付加することによってその地域の持つ中継貿易基地としての価値をより高める効果を持つからにはほかならない。国内産業を保護する目的で、工業製品に高関税を課しているような発展途上国においては、フリー・トレード・ゾーンの保税機能はより大きな経済効果をもたらすことになる。高関税の存在によって妨げられていた物流がフリー・トレード・ゾーンを經由して発生し、外国企業による投資を促進する要因ともなる。既に、工業製品に関する関税水準が低く下げられている先進国においても、政府の歳入に占める間接税の比重が増大してくるにつれて、ゾーンの持つ保税機能の重要性は増してくると考えられる。内国消費税は、輸出品には課されないので、フリー・トレード・ゾーン内に立地した企業は、輸出品に関して、国内から調達した資材、原材料の面でも戻し税制度などによって特典を受ける場合がある。中継貿易を主とする企業の場合には、フリー・トレード・ゾーン内に立地することによって消費税の影響を受けることなく営業を行うことができる。

前節において述べたように、フリー・トレード・ゾーンには、保税機能に加えて、公共利用施設としての性格がある。空港・海港などの隣接地域は、重要な交通の拠点地域として利用価値は高く、公共性を有するものと考えられる。中小の流通業者にとって独自に倉庫や工場、常設展示場を所有し維持することが困難である場合にも、フリー・トレード・ゾーン内に一定の料金を支払って共同に利用することの可能なスペースが存在するなら、過大な設備投資を行う

ことなく、立地条件の優れた場所を確保することが可能になる。ゾーンの所有と運営は公的機関によってなされるのが一般的であり、さらに、内部に税関があって、輸出入手続きの迅速化を図るのが通例である。ゾーン内では、他の地域と比較して外国貿易に関するより良い公共サービスを受けることができる。さらに、貿易関連産業が集約的に立地することによって、個別企業は集積による外部経済のメリットを享受できるものと考えられる。この観点に立つと、フリー・トレード・ゾーンは、道路や橋、港湾などと同様に重要な社会資本とみなすことができる。

以上のように、フリー・トレード・ゾーンには、保税機能と公共施設としての機能がある。これらの機能は、ゾーン内の貿易関連産業の集積を通じて、地域の雇用と実質所得を拡大する効果を持つ。その国の関税率や消費税率が高いほど、また、貿易に関する管理が厳しいほど、ゾーンの経済効果は大きいものと考えられる。但し、フリー・トレード・ゾーン内で行い得る経済活動については厳密な制約が加えられる場合が多く、域内での居住、消費などは認められず、域外とはフェンスなどで区別され、人の出入りにについてもチェックされる。したがって、ゾーンの経済効果は、ゾーン内での経済活動の範囲をどこまで認めるかによって大きく異なってくることに留意する必要がある。

4. アメリカ合衆国のフリー・トレード・ゾーン

米国は1776年に英国の植民地から独立して成立した国であり、19世紀の間はきわめて保護主義的な政策によって工業化を図っていた。米国において最初にフリー・トレード・ゾーンに関する法案が提出されたのは1894年のことであり、実際にフリー・トレード・ゾーンを導入する法案が可決されたのは40年後の1934年のことである。Price (1984) によれば、当初、フリー・トレード・ゾーンは密輸を増大させ、諸外国からの輸入品が保護措置を越えて国内に入ってくるとの理由で反対されたようである。フリー・トレード・ゾーン (Free Trade Zone) ではなく、フォーリン・トレード・ゾーン (Foreign

Trade Zone) という名称が採用されたのも、保護貿易主義者達による批判をかわす狙いがあったようである。1930年代の米国は、Smoot-Hawley 関税法という法外な高関税を外国からの輸入品に課する悪名高い法律の成立によって外国貿易は縮小し、大不況に陥っていた時期であった。外国貿易地域法 (Foreign Trade Zone Act) の成立は保護主義ではなく自由貿易によって経済を大不況から立ち直らせようとする実験的政策転換を意味していた。1937年2月1日、最初のフリー・トレード・ゾーンは、ニューヨークの Staten 島に開設された。

その後、第二次世界大戦を経て、米国が戦後の自由貿易体制をリードする経済大国となったこともあり、フリー・トレード・ゾーンは政策的にはほとんど注目されることはなかった。しかし、1970年代の二度のオイルショックを契機として米国の貿易収支の赤字傾向は顕著となり、フリー・トレード・ゾーンはにわかに脚光を浴びることになった。1970年には全米で8カ所しか機能していなかったフリー・トレード・ゾーンが現在では350カ所を越えて増加している。

この急速なフリー・トレード・ゾーンの増加の背景には、産業構造の変化と輸送手段の発達がある。リトルロック、カンザス・シティー、オマハ、ルイビルといった内陸の都市がフリー・トレード・ゾーンの採用を決めたのは、1930年代に想定されていたフリー・トレード・ゾーンが港湾中心のものであったのと比較するときわめて対照的である。航空機による貨物輸送が一般化し、さらに半導体に代表されるような高付加価値製品の部品が国際分業の中で重要性を増してくるにつれて、空港周辺地域にフリー・トレード・ゾーンを設定するケースが多くなってきた。北東部の伝統的な工業地帯が、しだいに比較優位を失って縮小していくにつれて、中西部、南部といった農業地帯における工業化の手段としてフリー・トレード・ゾーンは積極的に活用されているようである。日本の自動車産業をはじめとする外国企業の誘致に当たっても、フリー・トレード・ゾーンは新たな資本導入の誘因となっている。

米国のフリー・トレード・ゾーンは、ゾーンを設置しようとする都市の申請

に基づいて合衆国外国貿易委員会 (the United States Foreign Trade Zones Board) が審査し、その認可に基づいて設置される。ゾーン内は、連邦政府によれば関税徴収の面においてはアメリカ国外とみなされる。前掲の Price によれば、ゾーンの設置に当たっては政治も強く関与するようである。米国では、フリー・トレード・ゾーンは公共施設 (Public Utility) と定義されているので、共和党よりも民主党の勢力の強い地域で採用される率が高いとのことである。また、米国のフリー・トレード・ゾーンには、サブ・ゾーンという考え方があり、特定の工場などをフリー・トレード・ゾーンの一部とみなすこともできる。この制度に基づいて外国企業を誘致した場合に、国内の競争企業による反対によって政治問題化し、進出した企業が自主的にサブ・ゾーンとしてライセンスを放棄したケースもあるようである。

以上、米国のフリー・トレード・ゾーンは、地域の国際化を図る手段として活用されており、その問題点も含めて、今後も参考にすべき点が数多くあるように思われる。

5. 日本の保税制度と沖縄自由貿易地域

これまで述べてきたように、フリー・トレード・ゾーンの基本的性格は、保税機能にある。外国から搬入される貨物を通関手続きをとらずに、関税や内国消費税を未納の状態での保管、加工、展示などの経済行為を行えるのが特徴である。日本では、貿易促進を通じて経済成長を達成することが国の重要政策となったこともあり、主として輸出加工を目的とする保税制度は関税法の中で、詳細に規定されている。

関税法では、保税制度は、地域限定のある保税地域と、地域限定のない保税輸送に分けて規定されている。保税地域は、その機能に応じて、指定保税地域、保税上屋、保税倉庫、保税工場、保税展示場の五種類に分類され、その設定については大蔵大臣の指定または税関長の許可が必要とされている。指定保税地域と保税上屋は、消極的保税地域と呼ばれ、海港や空港において外国貨物の迅

速な処理を行うために短期間、輸入通関前、あるいは、輸出通関後の状態で貨物を置いておくことのできる場所のことである。これに対して保税倉庫、保税工場、保税展示場は積極的保税地域と呼ばれ、貿易の振興と文化交流の促進を目的として設けられた地域である。保税倉庫では、長期間（2年間）にわたって外国貨物を保管することができる。一方、保税工場では、外国貨物を使って関税未納のまま、加工、製造することができ、保税展示場では、国際博覧会や見本市を開催する際に外国製品をこれも関税を納めることなく展示することができる。これら関税法上の積極的保税地域が特定地域に集中して存在している場合には、その地域は実質的にはフリー・トレード・ゾーンの機能を果たしていると言える。また、最近、総合保税地域の制度が新たに設けられ、上記の機能を複合的に有する施設を一括して保税地域に指定するものである。これは、輸入促進のための臨時措置法に基づくもので、関西新空港周辺および新千歳空港周辺の総合物流施設がフォーリン・アクセス・ゾーンとして、この指定を受けており、製品輸入拡大のための新しい試みが行われている。さらに、日本の保税制度には、保税輸送の制度がある。これは、外国貨物のままで国内を輸送できる制度で、保税地域間の貨物輸送を行うことが可能である。

このように日本の関税法において定められた保税制度では、税関当局の許可と監督のもとに外国貨物の保管、加工、展示、輸送が関税の徴収を留保された状態で認められている。しかも、外国貨物は、企業による自主管理が原則なので、ある意味においては諸外国のフリー・トレード・ゾーンよりも自由度が高いと言える。また、税関長の許可があれば、保税地域以外であっても保税制度を利用できる他所蔵置の制度のある点も、地域限定の強い諸外国のフリー・トレード・ゾーンの概念よりは弾力的である。日本の保税制度は、外国から原材料を搬入して付加価値をつけて外国へ搬出するという加工貿易を日本全国で行うためにはきわめて効果的な制度と言える。しかしながら、今日のように、日本の大幅な貿易収支の黒字が外国との経済摩擦を引き起こしている現状では、製品輸入の促進を図るための保税制度の活用が求められる。また、日本の場合には、直接投資の受入れが極端に少なく、外国企業が日本の保税制度を十分理解し、

利用できるかどうかについては疑問が残る。今後は、総合保税地域の指定を拡大し、工業・物流団地等に外国企業の誘致を積極的に図ることが必要となつてこよう。

わが国において、最初に制度化されたフリー・トレード・ゾーンは、沖縄振興開発特別措置法に規定された沖縄自由貿易地域である。沖縄における企業立地の促進と貿易の振興を図るために、沖縄県知事が申請し、沖縄開発庁長官が指定する地域である。1987年12月9日に那覇地区が指定を受け、1988年7月1日から供用を開始した。施設の設置者は、沖縄県で、管理運営も沖縄県自由貿易地域管理事務所が行っている。沖縄のフリー・トレード・ゾーンは、日本の関税法に定められた保税機能を一カ所に集合化して、共同利用施設として、沖縄県が特別会計を設けて施設の利用料金を民間企業から徴収して管理運営するものである。ゾーン内で操業する企業には保税機能の他に、法人税等の面で優遇措置が与えられている。ゾーンへの入居企業は公募制によって、自由貿易地域立地企業選定委員会への諮問を経て決定され、沖縄開発庁長官の認定を受けている。

ゾーン内には税関の支所が入っており、通関の迅速化が図られている。ゾーン内は、貿易管理令等すべての国内法令が適用されており、輸入禁制品の持ち込みはできない。税関には、関税の徴収のほかに重要な役割として密輸の監視取締りがある。麻薬、鉄砲等社会的に悪影響のあるものについては、港湾、空港の周辺で厳格な取締りが行われる。フリー・トレード・ゾーン内においても、このことは同様で、古くからあるフリー・トレード・ゾーンは密輸の温床になるとの批判に答える意味でも、フリー・トレード・ゾーン内に税関があつて違法な行為がなされないようにするのが望ましい。フリー・トレード・ゾーンは決して違法な貿易の自由を意味せず、社会的にも透明度の高い運営が求められる。この点に関する日本の税関行政の公平さは、国際的にも定評のあるところである。

6. 北海道におけるフリー・トレード・ゾーン構想

北海道においては、1970年代に、北方圏構想やシベリア・ランドブリッジ構想との関連で、総合保税地域の形成が構想された。1977年、北海道発展計画には「現行の保税制度による各種施設を有機的、総合的に配置した自由港的な機能を有する総合保税地域の設定を促進する」との施策が盛り込まれた。石狩湾新港開発プロジェクトとの関連を意識したこの構想は、1980年代初頭の冷戦の激化による日ソ貿易の低迷により、ほとんど注目されないままに推移した。1987年11月に発表された北海道新長期総合計画においては、新千歳空港周辺の開発手法として、フリー・トレード・ゾーンの設置が謳われており、エアカーゴ構想を推進するための起爆剤として認識されていた。具体的な中身の議論は十分なされていなかったものの、航空貨物需要の喚起のために、貿易関連企業の誘致とならんで重要な施策であるとの認識は、行政担当者および北海道民の間で深まった。日本全体としても、大幅な貿易黒字の削減を求める諸外国からの批判に答える政策を打ち出す必要性が1990年代になると再び強くなってきた。輸入促進のための臨時措置法が施行され、総合保税地域の一括指定が可能となるよう関税法が改正されるなど、フリー・トレード・ゾーン形成に向けての客観的状況が整備されてきた。1994年3月、千歳空港の旧ターミナルビルを利用したフォーリン・アクセス・ゾーン開設の認可が降り、北海道における本格的な自由貿易地域形成のための第一歩が踏み出された。

北海道は、これまで、北海道開発法に基づいて、他の都府県と比べると有利な環境のもとで国による社会資本整備が図られて来た。しかしながら、苫小牧東部工業団地の例に見られるように、政府によるナショナル・プロジェクト方式の開発には大きなリスクが伴う。石油ショックの以前に立てられたマスタープランは、国際経済情勢の変化の中で、到底正当化されないものになってしまった。戦後、旧植民地からの引き揚げ者の受入れと食糧供給の増大を念頭において立法化された北海道開発法も、大きな曲がり角に来たと言える。戦後の人口問題を意識し、国土の効率的な利用への貢献を理念とする考え方は、21

世紀初頭のわが国における人口減少の可能性という現実の前に、大きな修正を求められている。北海道は、わが国で生産すると割高になる一次産品の供給基地としての役割を担わされて来た。どちらかというとも保護貿易主義による輸入代替的産業政策を行ってきた。今日の国際分業の進展により、農産物といえども例外的な保護措置を削減・撤廃しなければいけない状況にある。また、国民経済の成熟化は、成長や効率を重視した生産者の視点から、生活の質やゆとりを重視する消費者の視点へと、経済政策の基本的発想の転換を、我々に要請している。北海道開発も、近隣諸国との連携を重視した国際貢献型に転換していく必要がある。このためには、北海道通産局、北海道開発局、函館税関の連携が重要であり、北海道および空港・港湾を有する基礎的自治体による地域振興施策の整合的な展開が強く望まれる。米ソの冷戦の終結により、北海道の地理的位置は、国際貿易の中できわめて重要になりつつある。ロシア連邦は、アジアとヨーロッパにまたがる広大なユーラシア国家連合である。この国が市場経済化することで、冷戦時代には、ほとんど価値のなかった日本海側の貿易港の重要性が飛躍的に高まっている。現実には、小樽では、ロシア船の入港が急増しており、ロシア人観光客向けの免税店が営業するに到っている。この好ましい傾向は、フェリーの定期航路の開設によって、今後一層拡大するであろうし、フリー・トレード・ゾーン・ビジネスは小樽において一層盛んになるであろう。また、アジア・太平洋地域は今後急速な成長が見込まれる地域であり、国際航空貨物需要は、急速な伸びを示している。今後、世界経済が景気回復軌道に乗れば、国際空港周辺に広大な産業用地を有する北海道は、新しい国際貿易拠点として発展する可能性を秘めている。新千歳空港周辺のフリー・トレード・ゾーンを核として、小樽・函館・根室・稚内といった港湾都市にフリー・トレード・ゾーンを形成し、旧産炭地域を中心とする内陸部の工業団地とを行政・経済情報と保税輸送システムによってネットワーク化するなら、北海道全体として外国貿易が拡大するとともに国際化が進展するであろう。

7. おわりに

この小論では、フリー・トレード・ゾーンの概念について、わかりやすく解説するとともに、理論的研究の紹介、アメリカ合衆国の制度の紹介、わが国における制度の紹介と解説を行った上で、一つの政策研究事例として、北海道におけるゾーンの形成の可能性について述べた。冷戦構造の終結以後、世界経済は新たな秩序を求めて模索の過程に入っているように思われる。現在は、よく言われるように、1世紀に1度あるかどうかの大きな歴史の転換点に立っている。大きな流れとしては、輸送手段・情報伝達手段の発達によって地球はますます小さくなり、資源の希少性がこれまで以上に強く認識される、真の意味での経済の時代へと向かっている。世界全体の人口が増大する中で、人口減少を経験しようとしているわが国は、これまで、他の国が経験のしたことのない経済状況に対処していかなければならない。当然、経済政策の発想にも転換が求められており、ここで述べた、フリー・トレード・ゾーンの形成も、従来型の自由貿易か保護主義かという二者択一的政策思考から脱却するひとつの試みである。我々の用いている混合経済のシステムにおいては、市場と政府の役割については注意深く検討しなければならない。フリー・トレード・ゾーンは、言葉から受ける直観的印象とは対照的に、社会資本の性格を有するものであり、アダム・スミスが「諸国民の富」の中で認めていた自由貿易を促進するために政府が税金を使用してでも整備すべき公共施設とも言える。今後、フリー・トレード・ゾーンに関する理論・実証・政策にわたる多様な研究が行われることを期待したい。

脚注

*この論文は、1988年10月から1989年9月にかけて北海道自治研修所で行われたジョイントセミナー北海道21「北海道におけるフリー・トレード・ゾーンの形成に関する研究」活動報告書のうち、筆者が担当した個所に、その後の展開と理論の紹介を加えて大幅に加筆修正を加えたものである。多くのことを学ばせてくださった民間、地方自治体、関連省庁のみなさんにあらためて感謝します。言うまでもなく、本論の内容は筆者個人の責任で書かれたものであり、ありうべき誤りはすべて筆者のみに帰すべきものである。

参 考 文 献

- 1 Beladi, H. and Marjit, S. "Foreign capital and protectionism" *Canadian Journal of Economics* XXV No.1, 233-238.
- 2 Brecher, R. A. and C. F. Diaz - Alejandro (1977) "Tariffs, foreign capital and immiserizing growth" *Journal of International Economics* 7, 317-322.
- 3 Dixit, A. K. and V. Norman, (1980) *Theory of International Trade* (Cambridge University, Cambridge).
- 4 Grinolis, E. L. (1991) "Unemployment and foreign capital: the relative opportunity costs of domestic labour and welfare" *Economica* 58 : 107-121.
- 5 Hamada, K. (1974) "An economic analysis of the duty-free zone" *Journal of International Economics* 4, 225-241.
- 6 Hamilton, C. and L. O. Svensson, (1982) "On the welfare effects of a duty-free zone" *Journal of International Economics* 13, 45-64.
- 7 Minabe, N. (1974) "Capital and technology movements and economic welfare" *American Economic Review* 64, 1088-1100.
- 8 Miyagiwa, K. F. (1986) "A reconsideration of the welfare economics of a free trade zone" *Journal of International Economics* 21, 337-350.
- 9 Rodriguez, C. A. (1976) "A note on the economics of the duty-free zone" *Journal of International Economics* 6, 385-388.
- 10 宇沢弘文 資本自由化と国民経済、エコノミスト 1969年12月23日、106-122.
- 11 北海道自治研修所 「北海道におけるフリー・トレード・ゾーンの形成に関する研究」政策研究シリーズ2、1990年1月.