

『北海道における  
産業構造の改善と開発の方向』

小樽商科大学商学部助教授 船津 秀樹

《講師プロフィール》

昭和32年3月13日、札幌市生まれ。北海道大学経済学部修士課程終了後、アメリカ、サザン・メソジスト大学に留学、博士号取得。昭和59年7月小樽商科大学商学部講師、昭和61年10月から同大学助教授。

北海道の次世代を担う、新進気鋭の国際経済学者。

はじめに

1. 北海道は土地が広いか？
2. 80年代の北海道経済の低迷の原因
3. 北海道経済の飛躍のチャンス
4. 域再収支は赤字でもよい
5. 1990年代の北海道における産業構造の改善と開発の方向

おわりに

はじめに

私自身の専門は国際経済学ということで、大学でもどちらかというとアカデミックな分野の研究をしていて、論文もテクニカルなものばかり書いております。アメリカのテキサス州のダラスにあるサザン・メソジスト大学に1980年に留学いたしまして、84年に博士課程を終えて、その年の7月に小樽商大の方に赴任してからちょうど6年ぐらい経ったところです。私がころらに帰ってきたときは、北海道の新しい長期計画の議論が始まり出した時期でした。ちょうど北海道の経済が産業構造の調整ということで、失業者が非常に多く出ている不況の時期でしたので、特に円高の問題についてはいろいろなところから意見を求められる機会がありました。当初、円高は日本経済にとってマイナスの方に作用するという意見が非常に強くて、北海道でも円高はマイナス要因だという考え方が非常に多かったのです。たまたま、北東公庫の方で若い人達が仕事が終わってから集まって議論をするセミナーがあり、そこで円高が北海道経済にどのような影響を与えるかという話をしました。その際に、私自身は円高というのは、北海道にとってはプラスに働くはずですよ、短期的には難しい問題が出てきますけれども、中期的・長期的には円高は必ず北海道にとっては景気回復要因のはずですよと話をしたわけです。

たまたま、その時に北海道新聞の記者の方がいて、その頃、そんなことを言う人はあまりいなかったものですから、それがきっかけで時々北海道の経済問題についてお話するようなことになったわけです。私自身はあくまで専門的な分野で研究を行っている訳で、北海道の問題についてはエキスパートの考えというより、私のような若い経済学者が、特に国際経済学の常識というようなものから今の北海道経済の現状あるいは産業構造の問題、調整の問題というものをみる時に、どのようにみえるのかということで今日の話は聞いていただけると幸いです。

この6年くらい、いろいろな場面でいろいろな方々とお話しをする機会があったのですが、その中でやはり、北海道の経済の基本的な問題に対する認識で、私からみておかしい議論があるなというポイントが何点かあります。そのことについて、今日も触れたいと思います。大きく分けて、二つの問題があります。一つは、北海道経済の自立論で、もう一つは、域際収支の赤字問題です。北海道の域際収支をみてもみると2兆円に近い赤字となっていますが、これは北海道を一つの国として考えてみると、国際収支でみて経常収支にあたる部分が大幅な入超になっていることを意味します。これは、産業構造が弱いか

ら、特に製造業が弱いからこういうことになり問題だといういわれ方がよくされるわけです。したがって、これは改善しなければならない、なんとかもっと輸出とか移出とかができるような体質にして、域際収支のバランスを取るべきだという議論がされるわけです。これは、まあ域際収支論と言えらると思うのですけれども、その前段階として自立論というものがある、国の方からお金をもらい過ぎているのではないか。要するに道内の人達が払っている租税の負担以外にトランスファーで所得の移転として多くの財政的な援助を国から得ている。これを国内の地域間の問題として見た場合には、北海道の地域であがってくる租税収入と、その他で得た租税収入との割合で考えてみますと、いろいろなレベルではるかにトランスファーの方が大きい。これは非常に問題であるから、北海道は経済的に自立するということを考えるべきだ。自分達の経済を運営していくためのコストは、自分達で負担すべきだと。

これは、小さな政府の方がいいという、おそらく80年代の非常に特徴的な議論なわけです。私自身、80年にアメリカに行って、ちょうどレーガン大統領とカーター大統領の選挙の時、レーガノミックスが始まる時に行っていたわけで、その4年間というのは、レーガン政権が第1期だった時期です。その時の議論というのが、政府というのは小さな方がいい、政府は民間の経済に介入すべきではない。政府は、もっぱら国防と教育だけやればいいのであって、その他の私的な経済活動には決して介入すべきではないというものでした。経済政策の非常に大きな転換というのが80年代にはあったのです。それが、日本にもいろいろな形で影響してきました、国の中でも行財政改革が進められました。ですから、北海道でも自立論ということが非常に声高に叫ばれたわけですが、その裏返しとして何があったかという、政府は小さい方がいいという考え方です。それから、自分達の地域のいろいろな社会資本の充実ということについても、なるべく受益者負担の原則ということで、その地域の人達が負担すべきだという考え方が非常に強くなったというように思うわけです。しかし、その過程の中で起こったことがらを見てみると、必ずしも現実に起こっている問題に対して、適切にこの考え方で対処できたかという、そうではなかったのではないか。これは、私が帰ってきた84年、85年くらいが一番不況の厳しい時に私が感じていたことがらです。つまり、北海道経済の発展のためには全く逆の議論をしているのではないかということです。自立論とか域際収支の赤字というのは、本当に問題なのかどうか、そういうことが必要なのかどうかという疑問を非常に持っていたのです。ですからお話しする場合も、あまりそういうことには、とらわれない方がよろしい

のではという形の議論をしていたのです。今日も、産業構造の改善と開発の方向という非常に大きな話なのですが、一応そのように大きなマクロの視点からみて、非常に変わってきている経済学の考え方の中から、北海道の問題をどう考えていったらいいのかについてお話ししたいと思います。

## 1. 北海道は土地が広いか？

まず、第1のポイントとして、こういう問題の設定をしたいと思うのです。よく、北海道は、土地の広い地域であるというようにいわれます。私自身、札幌の出身ですから、確かに、北海道は日本の国内だけを見ていると非常に土地が広い地域であるといえると思うんです。人口密度を調べてみても、東京が1㎢あたり5400人ぐらい、それに対して北海道は76人ぐらいなんですね。ですから、日本の中では確かに北海道の土地は非常に広いのです。日本の中では、こういう認識は非常に一般的であって北海道の開発を考える場合にも常に一番最初に念頭にあることは、北海道というのは土地の広い地域だと。したがって、その広いスペースを活かしたような産業を立地すべきだという考え方が根底にあったのではないかと。それはそれなりの理由づけがあったと思います。国際経済学の中では比較優位論というのがありまして、相対的にみてその地域で生産した方が安くなるものに、その地域あるいは国は特化していった方がいいと。これはリカード以来、古典派、新古典派の経済学者がずっと大切にしてきた考え方です。比較優位論は国際経済学の中では生産要素の賦存比率命題というものと結びついて、今お話ししたコンテキストでは、土地が広い地域は土地を集約的に使うような産業に比較優位がある。つまり、土地が他の地域に比べて相対的に広い地域は、土地を沢山使うような産業に特化する、スペシャライズしていくことによって、そういうものを輸出し、あるいは移出していく。反対に、土地をあまり相対的に使わないようなもの、生産要素が土地と労働というものから成り立っているとすると、労働集約的なものは輸入した方がいいということになってくるわけです。したがって、日本の国内だけを見ても、北海道は非常に土地が広いですから土地の狭い地域、首都圏あたりと比べてみると土地をなるべく沢山使うような産業が有利であるという結論が出てくるわけです。相対的に広い土地を使うことが有利な産業は何かといえば、端的に言って一次産業で、農業、水産業、あるいは石炭といった資源関係産業、製造業の中でも鉄鋼、造船であるとか重厚長大と呼ばれているような、なるべくスペースを大きく

使うものが有利であるという結論が出てくるわけです。

これは国際経済学の中でも教科書の最初に出てくる議論で、ヘクシャー・オリーン命題というものです。オリーンはスウェーデンの経済学者で、ノーベル経済学賞をもらった人で、かつ自由党の党首もやった政治家でもあり経済学者でもあったという人です。そのヘクシャー・オリーン命題によると、労働と土地が基本的な生産要素であるとする、土地の相対的に豊富な国、例えばスウェーデンはヨーロッパで考えてみれば、イギリスとかフランスと比べて相対的に土地は非常に広いわけで、そういうところは資源関連の産業に比較優位があって、そういうものを作って輸出し、反対に労働を沢山使用するような工業品はイギリスから輸入すればいいとされたのです。これは本当にオーソドックス中のオーソドックスで、サミュエルソンというアメリカの経済学者が、彼もノーベル経済学賞を受賞したのですが、その時のいろいろなエピソードを書いた本の中に、隣の物理学賞か何か他の賞を受賞した科学者が、「経済学の中で最も信頼されている定理は何か。」と尋ねたときに、サミュエルソンはこの比較優位の原理だと答えたという有名なエピソードが残っています。この考え方は、60年代、70年代、80年代に入る前までの経済学の中では主流の考え方でどこでも通用する考え方でした。北海道の場合も、第2次大戦後の日本経済の発展の中で、やはり開発の方向としては、広いスペースを活かし土地を集約的に使うような1次産業に比較優位があり、したがって、そういうものをなるべく多く北海道で生産していこうという考え方が暗黙のうちにあったのではないかと。あるいは、はっきりとあったのではないかとと思われるわけです。

ところが、80年代に入ってきますと、学問の世界でも比較優位論に対する疑いが非常に強くなってきました。どうしてそうなったかといいますが、60年代、70年代の国毎のデータを使ってこの比較優位論が成立しているかどうかを検証してみると、60年代、70年代というのはかなり妥当性があったのです。国毎でとってみると、確かにスペース、土地の広いところでは、そういう地域産業に特化してそういうものを輸出し、相対的に工業化の進んだところでは、やはりどちらかというと資本が豊富であり、労働が非常に豊富である。それは、データからも裏付けられていたわけです。したがって、貿易のパターン、つまりある国がどういうものを輸出して、どういうものを輸入しているかをみるときには、その国に存在している生産要素の存在量の比率をみればかなりわかる。それが、実証的にもサポートされていたわけです。ところが、これはオイルショックの影響もあるのすけれども、70年代の後半から80年代にかけては、この比較優位の原理ではなかな

か貿易のパターンが説明できないという問題が起こってきたのです。最近の経済学の教科書を見てもわかると思うのですが、貿易論の中に「産業内貿易」という言葉が非常によく使われるようになってきました。先進国間の貿易のパターンをみてみますと、同種類の商品を互いに輸出・輸入し合うことが一般的になっています。伝統的な比較優位論というのは、実は産業間の貿易なんです。つまり、ある国が農業に比較優位をもっていたら、その農産物を輸出して工業製品は輸入するというので、同じものを輸入したり、輸出したりすることは比較優位論では有り得ないのです。つまり、相対的にどちらが安いという生産費の相対的な関係で、あるものが輸出品になれば、あるものは必ず輸入品になるという関係があって、比較優位論に基づく貿易というのは必ず産業間の貿易になるわけです。ところが、70年代の後半から80年代にかけて世界の貿易のパターンをみてみると、先進国では、産業間の貿易ではなくて、同じものを輸出したり、輸入したりする産業内の貿易が非常に一般的になってきた。そういう現実が観察されるようになってきて、比較優位論に対する信頼性が80年代には非常に薄れてきた。経済学者の間では新しい理論を構築しなければならないという意識が強まってきて、80年代はそういう意味では、いろいろな形で比較優位論に代わるものが提案されてきた時代でもあるわけです。

私達もこの問題に非常に興味をもって、今どうしてそういうことになってきたのかを真剣に考えているわけですが、やはり、何が60年代、70年代と80年代の経済で違っているかといえば、資本の移動ということ。つまり、我々の科学技術が進歩して情報伝達的手段と輸送手段、この二つが非常に発達したために地球が物理的には同じなんですけれども、時間的な距離としては非常に縮まってきているわけです。かつては貿易を行うといっても、もっぱら海上輸送に頼ってましたから、ものを移動するといってもかなり限りがあったわけです。しかしながら、今では輸送手段が格段に発達して、特に飛行機の出現によって、非常に変わってきました。ジャンボ・ジェット機のように、あらゆるものを載せて運ぶような輸送手段も出現したわけです。かつまた、衛星放送の出現によって、外国の情報が即時的にリアルで入ってくる状況になっているわけです。そうなってくると、かつての国境に対する認識が、今の時代にはかなり違ってきていると考えなければいけないと思うわけです。現実の企業活動の中で、全く国境を越えて自らの利潤を上げるために資源をいろいろな国に動かしているということが一般的になってきました。昔から多国籍企業という言葉がいわれてきたわけですが、今では多国籍企業なんてことはいわなくなってきたのです。我々経済学者でも多国籍企業という言葉を使わなくなってきました

した。企業活動が国境を越えて展開することは当たり前になってきていますから、もう言われなくなってきたんです。70年代後半ぐらいの時期には、まだ企業活動が国境を越えておこなわれることによる様々な問題というのが考えられていました。しかしながら、80年代に入ってアメリカでのレーガン政権、イギリスではサッチャー政権といった形で、政府はなるべく小さい方がいい、民間の経済活動に介入するのはよくないという考え方が出てきました。これは、戦後の先進国の経済政策をある意味では、180度転換する考え方で、経済政策的な面でケインズ主義と呼ばれている考え方からの脱却ということを意味していたのです。それは、新しい保守主義の台頭という形で経済思想の面から非常に大きな影響を与えたのですけれども、この資本の移動という問題は、企業の多国籍化ということと非常に密接に関係しています。80年代になって、もう経済活動に対する国の規制というものはなるべく小さくし、資本についてもなるべく自由にしていこうと。それまでは、貿易は比較的自由に行われていたけれども、資本取引に対しては各国はかなり厳しい制約をつけていた。その方がいいという考え方だったのです。ところが80年代に入ってから、資本取引をなるべく自由にした方が世界全体の効率的な資源配分につながるという考え方になってきたのです。

実は、この資本取引を自由にすると、比較優位論が成立しなくなってくるという問題が出てくるわけです。つまり、比較優位論には、生産要素は国境を越えて動かないという大前提があったわけです。これは、リカード以来の大前提なんですけれども、実は、80年代の現実の動きというのは、その前提を崩す動きであったと考えられるわけです。つまり資本という生産要素は、直接投資にしても間接投資にしてもそうなんです。もはや国内だけで止まっていなくて、間接投資の金融資本の方でいえば金利の高いところへ、低いところから動いていく。直接投資については企業活動の面でも、不況地域にはあまり投資はしないで、なるべく景気が良くなる場所に投資活動を行ってくる。それはもう、国境を越えて行われることになってきたのです。そうすると、一つの企業の中で今まで国内で生産を行ってそれを輸出していたものが、実は、それを行う必要がなくなってくるのです。自動車産業が一番典型的な例なんです。資本の移動が自由ではないときにはあくまでも国内で生産を行っていて、国内の消費を上回る部分については外国に製品の形で輸出するというをやってきたわけです。ところが資本の移動が自由になってくると、もはや国内で全部生産する必要がなくなってきたんですね。むしろ、消費地に近いところで生産した方が輸送コスト、流通コストなどを下げることができますから、その方が企業にとって

はメリットがあるのです。そうすると日本からの輸出ではなくて現地で工場を作って、現地の人を雇って生産し、日本車を現地でディストリビューション、販売するといったことも行われるようになってきたのです。そうすると、必然的にモノの流れと、資本の流れも変わってくるわけです。その状況の中では、それぞれの条件の中で企業がどのような意思決定をしていくかということによって、非常に大きくパターンが変わってくるのです。ですから、従来の比較優位論ではなかなか議論ができないという状況が、80年代になってから生まれてきていると、こういう認識を持つ必要があると思います。

そこで最初の、果たして北海道は土地の広い地域なのかという問題に戻るわけなんです。私自身、北海道にいた時は広いと思っていましたけれども、アメリカを旅してその考え方を改めました。80年に最初に着いた場所が西海岸のサンフランシスコで、英語の研修をするところがジョージアのサバンナという東海岸の町の近くだったんです。サンフランシスコからそのサバンナまで飛行機で行ったのですけれども、4時間半ぐらいかかるんです。ロッキーを越えて、下が晴れていましたからずっと見えていたんですけれども、東海岸までずっと農地なんです。南部や中西部を飛んでいくと、きれいに区画のされた農地、しかも平らな土地がずっと続いているわけですね。それは飛行機でも2時間ぐらい続いているわけですね。それを見た時に、北海道は土地が広いと思っていたのですけれども、ここと比べれば土地は広くないんだと実感として感じたのです。おそらくアメリカを旅行されたり、あるいは他のカナダとかオーストラリアとかの広い地域に行かれた方は、同じような実感をもたれたのではないかと思います。つまり、日本地図の中を見て人口密度を計ってみると、確かに北海道というのは土地の相対的に広い地域なんですけれども、世界の中でみてもさらに人口密度の低い、土地の広いところは沢山あるわけです。そうすると、そういうところで作られているものと同じものが北海道で作られている、比較優位論に基づいて同じ産業に特化していると、必ず価格差がでてくるわけです。この問題をやはり考えないといけない。要するに、日本の中での北海道の位置づけということと、グローバルに世界地図の中で北海道を見たときに、本当に北海道は広いのかと。これは、とても大切なところですね。比較優位論というのはその国の絶対的な土地の量とか労働の量とかを問題にしているのではなくて、あくまでも他の地域との相対的な関係でいつも議論しているわけです。北海道は国内では確かに土地は広い地域ですけれども、アメリカとかオーストラリアとかカナダとかと比べれば、土地は相対的には少ない地域だという認識をもつ必要があるわけです。ですから、生産・産業を立地させる場合に、その地域がもっている



基本的な特性、基本的な生産要素がどれくらい存在しているかという認識をもつ際に、やはり北海道の場合は多少、今までは日本国内だけの比較優位論に基づいて、土地が広いという認識が強すぎたのではないかという問題があると思います。

## 2. 80年代の北海道経済の低迷の原因

この土地についての認識が2番目の問題として、何故80年代の半ばに北海道の経済が深刻な状況に陥ったのかということと非常に密接に関係していると思うのです。80年代に入って、世界経済の置かれた状況は、70年代の2回のオイルショックによってスタグフレーションという状況だったわけです。インフレとデフレの同時進行という、従来の経済学では考えられない状況だったわけですね。アメリカでは私がいた80年には、13%のインフレと7.6%の失業で、その二つを合わせてミゼリー・インデックス（惨めなインデックス）と呼んでいたのですが、それが20%を越えていたのです。それを何とかしなければいけないということで、カーター政権が崩壊してレーガン政権ができた。レーガン政権を支える経済政策の柱には、マネタリズムとサプライサイド経済学と二つがあった。マネタリズムの方は、貨幣供給量をコントロールしてインフレをまずコントロールすることが大事なんだという考え方ですね。サプライサイダーの方は、税金が高すぎるのが労働意欲とか、企業の投資活動、投資意欲というものを損なっていると主張したわけです。したがって小さな政府の方がいいのだから、なるべく税金は安くして、もっと人々が働くインセンティブ、あるいは企業活動のインセンティブを与えるべきだという考え方だったのです。その二つの考え方を柱にして、レーガン政権が誕生してきたわけです。最初にやったことがマネタリズムで、金利を20パーセントぐらいにして通貨量を押さえたわけです。それによって、確かにインフレ率は下がったのです。ところが、80年、81年というのはミニ・デフレーションといわれるぐらいアメリカの経済が不況になって失業率が10%までいってしまったわけです。私の身の回りでも大学を出たけれども、就職するところがないということが起こったわけです。アメリカでは大不況以来だといわれていて、非常に深刻な問題だったわけです。そういう状況だったのですけれども、インフレの方は何とか押さえることはできたのです。そこから、減税を行う、あるいはちょうどそのときのソ連との関係があって軍事費を拡大するという形で、財政支出も公約とは反対にあまり削減しない方向でいったわけです。したがって財政的には赤字になったのですけれども、

景気の方は82年の秋に底を打ってから徐々に良くなってきました。

一方、日本ではどういうことになっていたかという、やはりその時期に、アメリカの引締め政策の影響で、かなり厳しい打撃を受けていたわけです。それを乗り切るためにどういうことをしたかといえば、日本の場合は輸出主導型の成長を行うというやり方です。行財政改革などでなるべく支出を削減し、輸出を何とか伸ばそうとしました。これは当然なこと、日本の場合は原油を殆ど100%輸入していますから、原油代の値上がりというのが非常に日本の国際収支の赤字要因として働いていて、なんとか輸出を振興させなければならないという課題があったわけです。そのプロセスの中で、自動車とか家電を中心に大量の輸出を行ってそれで景気がどんどん回復していったわけです。けれども、そのプロセスの中で行財政が硬直化してしまいましたから、従来であれば不況地域に財政投融资を行って、そういう地域の景気回復を図るということが行われたのですけれども、この時期には、それが行われなかったために地域間の経済格差が非常に拡大したわけです。ですから、80年代の半ばぐらいにかけて機械関連、自動車とか家電に関する製造業のある地域は非常に雇用も拡大していますし、経済的に伸びていったわけですけれども、日本で生産すると割高になる水産業、農林業、石炭といった一次産品をもっている地域、九州とか北海道であるとか、そういうところの経済は非常に大きな打撃を受けたわけです。したがって、地域間の経済格差が拡大してしまった中でも、北海道はかなり割りを喰ってしまった地域であったと思われます。家電とか自動車の競争力が非常に強いために、80年の半ばぐらいから貿易収支の黒字があまりにも大きくなり過ぎて、経常黒字も大きいということで、貿易摩擦が大変激化してしまったわけです。早いうちに円高の方向に為替市場が動くはずだったのですが、さきほどお話したように、80年代になってから資本の移動の自由化が行われましたから、日本の低金利のお金がアメリカの方へ沢山流れていったわけです。資本の移動を通じたドル買いの動きが強く、アメリカの高金利政策ともあいまって本来は、円高に振れるはずのものが円安の方に振れていってしまい、不均衡はさらに拡大した。それで、アメリカの方でも日本の方でもこの不均衡を拡大して、放置しておいたのでは大変なことになるという認識が高まってきました。、アメリカは財政も赤字になりますし、国際収支の方も債務国に転落していくということが85年半ばぐらいからはっきりとしてきたわけです。そのプロセスの中で円高の方へ為替を誘導していくということで、先進国が協調していく。日本の役割としてはなるべく内需を拡大しましょう、日本の内需を拡大することによって、外国からの輸入を拡大するという方向へ転換が図られたわけで

すね。その中で、現在まで3年ぐらい続いてきた景気拡大というのが出現してきたわけです。そういう意味では外的な状況を考えてみると、80年代の前半というのは非常に北海道の経済にとっては苦しい時代で、北海道がいくら努力しても外的な調整が非常に大きな勢いで進んでしまった。そのような意味では策の施しようがない時代で、対外的には産業構造の調整というものが迫られていて、どうしても石炭政策に象徴されるように日本の国内で生産していると割高になるものはなるべく縮小していくという方向が明確に打ち出されたわけです。非常に苦しい課題を背負っていたと思うわけです。

### 3. 北海道経済の飛躍のチャンス

次に3番目として、内需拡大によって北海道経済の飛躍のチャンスが生まれてきたといえると思いますが、6兆円の緊急経済対策がその契機であったと思うのです。はっきりと方向転換がなされてきた。外部的な状況が北海道にとって非常に有利な状況に展開してきた。お手元に配った資料をみていただくとわかるのですが、私も調べてみてびっくりしたのですけれども、そもそも北海道というのはあまり外国とは貿易を行っていないのです。道内で通関される実績をみても北海道のシェアは極端に低いんですね。通関というのはご存じだと思いますが、道内の港、空港等を使って輸出された、輸入されたという数字で、必ずしも北海道が実際に外国製品を輸入したり、外国に輸出した額を表していません。かなりの部分が東京で通関されて国内貨物になって、北海道に運び込まれていますから、必ずしも北海道があまり貿易を行っていないという意味ではないんですが、それにしても道内の港湾とか空港とかを使った貿易は非常に少なく、シェアでみて全国の1%を切っている、輸出の場合は1%もないわけです。輸出主導型成長を行っている経済の局面では必然的に、北海道経済は飛躍するわけがないのです。既存の産業構造で成長率が低いことは必然的なことであつたわけです。

ところがこの内需主導型の拡大、経済の景気拡大、しかも円高であるということは、実は、北海道の産業構造からいえば非常に大きなプラスであつたわけです。ある意味ではボーナスをもらったようなものなのです。これは最初円高不況がひどくて、円高を何とか止めてくれと皆が言っていたときには誰も聞いてくれなかったのですが、その時にでも私は言いつづけていたのですけれども、自分の国の通貨が強くなるということは、国際市場の中では今まで買っていた外国製品をもっと安く買えるということです。要するに、2倍

の円高になるということは、240円だったものが120円になることで、ドルに対して2倍に日本の通貨価値が高くなりますから、国際マーケットでは今まで払っていた円で買った量と比べてみると2倍買えるようになるわけです。したがって、自国の通貨が強くなるということは絶対にその国の経済にとっては悪いことではないのです。あまりにも輸出主導型成長をおこなっていて輸出比率の多い企業が立地している地域では円高が急速に進んだために輸出が急ブレーキで止まってしまって、それで収入が減るために不況色が強かったのですけれども、輸入の割合の多い地域にとってみればボーナスがきたことになっているわけです。とくに北海道の場合は、品目でみると顕著なんです。原材料を入れてきて、それに多少付加価値を付けて輸出するというパターンです。原油粗油とか魚粉とか魚油というのをみていただくと非常にわかると思うのですが、北海道の中で通関されているものは、こういうふうに原材料をもってきて、それに第1次加工を付けてまた出していくというパターンの外国貿易品目です。これは加工貿易という形で戦後の日本のいろいろな地域で行われていた輸出振興策の一環として、必然的なことだったのですけれども、こういうことをやっている企業が沢山立地している地域にとってみれば、円高というのは原材料の価格が半分になるわけですから、必然的に企業収益にはプラスの効果をもたらしているわけです。まして、北海道の場合は域際収支が赤字なわけですから、東京を経由して入ってくるものもあるわけで、輸入品は消費者の所得をみた場合でも、円高になって物価が非常に安定してくる、あるいは原油の値段が下がってくると、北海道の消費者の実質所得を高めるという方向に作用して消費支出が伸びてくるようになってきます。ここまで大型景気が持続した要因をみてみれば、円高が物凄いプラスの作用をしたというのは、今では疑いを差し挟まないわけです。当初は非常に疑いの目をもってみられたのですけれど。

円高がそういうふうに急速に進展した。それで国内では内需拡大しなければいけない。ちょうど87年10月にブラックマンデーというのが起こって、政府の方も非常に心配になったわけです。このままでは日本がきっかけで世界が大不況になるということで大変心配をしたわけです。そこで、行財政改革といっても、そんなに財布の紐を締めているわけにも行かないということで、87年にはかなり公共事業を拡大したわけです。そのプラス効果というものが最初にあって、それが消費拡大、設備投資の拡大ということにつながって、これまでの景気拡大を生んできたのです。この中で北海道経済にとって飛躍のチャンスが生まれてきたわけです。

#### 4. 域際収支は赤字でもよい

ところが、その中でも私がみていて非常に残念に思うのは、従来の産業論というか、古い形の比較優位論に基づく産業論がまだいろいろな方々の頭の中に残っていて、それが今の追い風のときに北海道で本当に急いでやらなければならないことを少し先のぼしてしまっているのではないかということです。あるいは、今の景気拡大が非常にいいので、何もそんなに特別なことをしなくても北海道経済は大丈夫ではないかという認識が少し広まってしまっているのではないかという危機感を、私自身は景気拡大の始めの頃からもっていました。それが冒頭申し上げた二つの認識、つまり自立論と域際収支の赤字論の二つの議論に象徴されていると思うのです。つまり、北海道は何か経済的に本州から独立して、独立した経済圏を持ちたい。北海道で消費するものは、なるべく北海道で生産を行う。そういうような考え方というのが、いたるところで出てくるのです。ところがこれは、経済学の考え方からいうと非常に危険な考え方で自給自足の考え方につながってくるのです。自立論が自給自足の議論につながってくることは非常に危険だと思われるわけです。

自給自足というのは、全てのものを一定の国とか地域の中で全部供給してしまおうという考え方ですから、よその地域の価格が何であれ、経済の閉鎖系を作ってそこの中だけでなんとか賄うという考え方をするわけです。ところが今の経済環境というのは、ある特定の地域だけを閉鎖系にしてやっていけるような経済ではないわけです。これだけ分業化が進んでいる時代ですから、例を上げることにはいとまがないわけですが、北海道で原油が生産されているわけではないし、いろいろな生産に必要な資材、原材料にしてもかなりの部分が海外からきているわけです。また、北海道で作っているものでも北海道だけの消費では立地できないような産業も結構あるわけです。したがって、自立論が自給自足あるいは閉鎖経済を作るという方向に向かっていくと、今のグローバルな経済の相互依存関係の高まりというコンテキストでマイナスの方に作用してしまう危険性がある、その方向が少し強いのではないかなという心配をもっています。つまり、北海道は日本の中でどういう役割を果たすのか、あるいは東アジア地域でみたときにどのような産業が立地しているのが一番いいのか、あるいはもっと大きくみて太平洋地域の中で北海道に立地する産業としてはどういうものがあるのか。もっと大きな他の地域との関係で産業というものを考えて行かないと、なかなか今の変化の非常に激しい世界経済の状況の中では、適切な方

向に変わっていけないのではないかとことを心配しているわけです。

それが非常に表れているのが、域際収支の議論です。例えば北海道開発庁というのが21世紀でもずっと必要な官庁として国の中でもっていかなければならないということを書いて、国は他の地域と比べればより大きな額の公共投資をこの地域で行うべきだということを書きながら、同時に、域際収支を均衡させなければならぬといっている人は経済学の「いろは」を知らない人です。域際収支を「投資と貯蓄のギャップ」というもので考えてみると、これは経済学の教科書のどこにでも今では書いてありますけれども、実はちょうど裏腹な関係にあるのです。これは統計の取り方でそうなるのですけれども、貿易収支においては貿易の黒字が「貯蓄と投資のギャップ」に等しいということです。ここでは、プライベートとパブリック、民間と公的という区別をしないでマクロでみた議論をしますけれども、ある国の経常収支が黒字である、あるいは貿易収支が黒字であるというのはどういうことを意味しているかといえば、「貯蓄—投資のバランス」でいけば、その地域で蓄えられているマクロの貯蓄が、その地域の中で投資されているマクロの投資を上回っている状態です。それが実は貿易収支の黒字とか経常収支の黒字になっている。反対に、赤字は何を意味しているかといえば、その国で出てきている貯蓄が、その国で使われている投資額と比べてみると極端に少ないようなケースですね。それが実は経常収支の赤字となってくるわけです。ですから、日本の経常収支が黒字であるときは、「貯蓄—投資のバランス」でいうと圧倒的に貯蓄の方が投資を上回ってしまった状態ですね。逆にアメリカの方でいえば、貯蓄がアメリカ国内でなされている投資と比べると極端に少ない。したがって、日本など外国からお金を借りてこなければファイナンスできなかった状態にあったわけです。

北海道の域際収支が赤字であるというのは実はそれと同じ議論で、北海道の中から調達されてきている貯蓄額と、北海道に支出されている投資額を比べてみれば、投資額が圧倒的に多いのです。民間でみても、公的な投資でみても圧倒的に多いわけです。そうすると他府県と比べてみれば、北海道は自分のところで調達している資金以上に毎年毎年、フローとして沢山投資が行われているわけです。そうすればデータの取り方が正しければ必ずその投資と貯蓄のギャップに見合うだけの域際収支が赤字にならなければならないわけです。もし赤字になっていなければ、それはデータの取り方がおかしいということになる。従って域際収支の赤字は、今の現状からいって何の不思議もないことで、むしろ今のグローバルなコンテクストからすれば、好ましいとさえいえることがらなんです。

アメリカのブッシュ大統領はテキサス出身で、私もダラスにいましたから、彼が大学にやってきて行った演説を直接聞く機会がありました。ブッシュ氏は人物的には誰にでも好かれるような人で、大変暖かみのある人です。日本でもそうですが、1930年代大不況の頃の物不足の時代に幼少期を送ったアメリカ人には、今の若い人とは違った優しさ、思いやりというものを感じさせるところがあります。ブッシュ氏もその典型的な人物で、各種の世論調査でも、歴代の大統領の中でも高い支持率を得ているのも当然のこととされます。

彼は、1980年の大統領選の際、共和党の大統領候補としてレーガン氏と指名を争っていた時期があります。経済政策をめぐる論戦でブッシュ氏は、レーガノミックスをブードゥー・エコノミック（呪術経済学）と呼んで批判していました。副大統領に就任して、レーガン政権に入った後は公に批判はしませんが、私が見るところ、心の中ではレーガノミックスの危険性を十分認識し、批判的であったと思います。大統領就任後の経済政策をみても明らかにレーガノミックスとは異なり、より標準的経済学のテキストに書いてあるマクロ政策に近いスタンスを採っています。その顕著な現れの一つが、現在進行中の日米構造協議をめぐる問題だと思います。日本の一部の論者には、これをアメリカの外圧ととらえて内政干渉と受け取る向きもあるようですが、それは正しくない態度だと思います。今回の構造協議は、アメリカが世界最大の債務国であり、日本が世界最大の債権国となっている現状を踏まえた上で、お互いマクロ経済上のバランスをとりましょうという話だと思います。つまり、日本が経常収支の黒字が大きすぎる。これは、貯蓄・投資のバランスでは、貯蓄が大きすぎるのだから、国内の公共投資を拡充して、もっと国内で貯蓄を吸収しましょうということです。反対にアメリカは、国内の投資に必要な貯蓄が足りないのですから、これまでのように、あまり日本からの投資に頼らず自分の国の中でもう少し貯蓄を増やす努力をしましょうということです。

このような文脈の中では、北海道の域際収支の赤字というのは、まさに今の国際経済の現状の中ではまことに好ましいとさえいえるのです。日本の他の地域よりも、より多くの投資がなされているからこそ、域際収支は赤字となっているのです。従って、北海道自立論を唱える人達とは全く反対に、私はもっと公共投資を重点的に北海道に配分して、さらに域際収支の赤字を拡大していく方向が必要だと思っています。但し、公共投資の中身については、今までのように北海道は土地が広いのだから第1次産業中心に基盤整備を行うという考え方は改めるべきだと思います。生活関連のインフラに加えて、空港、港湾と

いった貿易関連のインフラを整備することが大切だと思います。その意味で、フリー・トレード・ゾーン開発の重要性があると思います。

## 5. 1990年代の北海道における産業構造の改善と開発の方向

さて、今までお話してきた事を踏まえて、今後、1990年代の北海道の開発はどのような方向に進むべきなのか、産業構造の改善という問題と関連づけてお話ししたいと思います。基本的には、1990年代は北海道にとっては、非常に良い時代になるのではないかと考えています。1980年代には、構造不況等、産業調整によって厳しい局面が多く、企業家の皆さんの中にも北海道の将来を極めて悲観的にとらえる向きが多かったと思います。しかし、今、国際化の流れの中であって、日本が世界経済の中で果たすべき役割を考えていく時、北海道の地理的な位置は、積極的な意味で評価され得る時代になってきたと思います。ソビエトのアフガニスタン侵攻以来、1980年代は米ソ関係が極度に悪化して、お互いにオリンピックの参加をボイコットするというようなことが行われていました。東西の冷戦構造の中では、北海道はまさに国境の海によって囲まれているわけで、貿易を行うには不適切な場所でした。しかし、最近の東欧諸国の民主化、ソビエトの政治機構の変革の動きの中で確実に世界情勢は平和の時代へと変化してきていると思います。

北海道は、これまであまり外国との直接貿易を行わず、どちらかという保護主義的なやり方で産業振興を図ってきたように思います。日本の経済的地位が低かった頃には国内的な事情だけで産業政策を組み立てることができたのですが、今日のように世界一の債権大国として、より大きな貢献を求められている時、やはり他の地域との関わりの中で産業形成を考えていくべきだと考えます。特に、21世紀に向けても、世界の自由貿易体制を維持強化して発展させていくために、日本はより大きな貢献をしていくべきでしょう。その意味で北海道において、外国貿易関連のインフラストラクチャーを整備していくことは大切だと思います。日本は首都圏への様々な機能の集中によって土地の価格に大きな格差が発生しています。社会資本の整備を行おうとしても、土地代に予算の大部分が取られ、大規模な開発は困難な状況です。その点北海道の場合には、地価の値下がりしている地域もあるわけで、港湾、空港の周辺を、流通・加工基地また国際交流機能を持つ商業地域として開発していくことは、十分可能であると思われます。

その際に、既存の産業構造の改善という観点からは、やはり製造業の部門をいかに強化



していくのが大切なわけですが、私は二つの大きな方向性があるのではないかと考えています。一つは第1次産業との関連で製造業の振興を図る方向です。これは食品加工業が典型的なもので、道内の農産物・水産資源を原材料として、それに付加価値をつけて製品化し、他の地域へ移出・輸出するというものです。その場合に重要なのは、北海道の農産物等が割高であるために、どうしても食品加工系の生産性が低くなるという問題があります。その点に関しては、道産の農産物と他の地域あるいは外国からの輸入原材料をうまく組合せるとことによってコストを削減していく努力が必要でしょう。ともすれば、保護主義的な政策によって割高な原材料の価格構造をそのままにしている面があるので、国際価格へと近づける努力が必要だと思います。この意味からも、流通基盤の整備は重要だと思います。より長期的な展望に立てば、鉱物資源等も含めた1次産品の現物市場を北海道に形成するというのも、製造業強化に結びつくと思われれます。ニューヨークや、シカゴ、ロンドンのような1次産品の原料・先物市場は東アジア地域では整備されていないので、もし、シベリア開発やアラスカの資源開発等が進んでくるようであれば、原油や天然ガス、農畜産物の国際市場を整備して、北海道を物流基地にするのも一つの重要な方向性と思います。

製造業強化の2番目の方向としては、消費者サイドからこの問題を考えることだと思います。すなわち、北海道のような寒冷な気候風土の中で消費されている寒冷地グッズの生産・流通拠点を目指す方向性です。例えば、最近、自動車メーカーは北海道各地にテストコースを作っていますが、自動車なども暑い地域でクーラーが必要な所を走るものと、ヒーターが必要で雪道を走る寒冷地用の自動車は、異なる商品と考えられます。いままでは暑い所を念頭に置いて製造された車を寒冷地仕様にして割高な値段で北海道の消費者は購入していたわけですが、設計段階から寒冷地で走行することを考えた車を開発するならば、北海道はまさに消費地の中心であるという立地条件を得ることができます。これまで、このような寒冷地商品の北海道の市場が小さいので企業進出するだけのメリットはないと言われていたのですが、国内については、東北、山陰地域までの積雪地帯をマーケットとして考える。また、ソビエト極東地域も中古車の需要はある。さらに、日本車の販売が比較的少なかったカナダ、アメリカ北部も視野にいれるということをすれば、北海道も十分製造拠点となりうると思います。ストーブなどの暖房機器、防寒のための衣服を作る繊維など、製造業の厚みを増していけると思います。

いずれにしても製造業の場合には、中小企業であっても、多国籍化、国際分業化が進展していますから、物流の基盤を整備することが企業進出につながり、さらに立地企業の採

算可能性を高めることになると思います。日本では、首都圏を中心にサービス経済化が進み、物づくりの部分を放棄する傾向にあったのですが、北海道の産業発展、そして、過疎化を食い止めるためには、90年代前半の間は今お話した二つの方向での製造業の強化は重要な課題であると思います。

おわりに

1980年代は、規制緩和による小さな政府が志向され、日本の場合にはマネーの時代といっても良い程世界一の債権国として、資産価値の増大を経験しました。しかし同時にその反作用として、地価の高騰、日米経済摩擦等の問題が顕在化してきました。私の考えでは、1990年代は、もう一度マネーからリアルの時代、実物経済が重視されることになると思います。これは、原油等の枯渇資源の価格上昇という形で現れるとともに、人々がマネーの単位ではなく、生活実感としての豊かさを求めるという形で社会を動かす大きな動きになってくると思います。こういった時代にあって北海道は、自立論、域際収支の赤字論にとらわれることなく、豊かな資源と自然環境、世界の中の地理的位置を生かして、生活、物流関連の社会資本の整備を強力に進めていくべきだと思います。