

報告

平成 24 年度 業務委員会主催講演会 「日本および北海道経済の現状と課題」

外 朝 彦

1. はじめに

2012 年(平成 24 年)11 月 9 日(金)にホテルポールスター札幌で開催された業務委員会主催の講演会について報告します。

開会に先立ち、日本技術士会北海道本部の斉藤本部長からご挨拶をいただきました。講演会は我が国の中央銀行として通貨及び金融の調節を行っている日本銀行の札幌支店長である高田恭介氏に「日本および北海道経済の現状と課題」という演題で講演をして頂きました。

以下に高田氏のプロフィールと講演要旨を報告します。

2. 講師プロフィール

1982 年	一橋大学経済学部卒業 同年日本銀行入行
2006 年	秋田支店長
2008 年	預金保険機構審議役
2010 年	金融機構局参事役・上席考査役
2011 年	札幌支店長 現在に至る

3. 講演要旨

(1) 世界経済、特に EU 経済の現状と日本

海外経済の成長率(実質 GDP)を見ると、海外経済の悪化により日本経済も悪化しています。リーマンショック後の 2009 年は米国、EU、中国を除く東アジア諸国と軒並みマイナス成長ですが、2010 年、2011 年と回復してきました。しかし欧州経済が悪く、2011 年に入り第 3 四半期は 0.8%の成長でしたが、第 4 四半期以降マイナス成長となっています。この状態は簡単には解決しそうになく、その影響が中国の経済成長の低下、即ち以前の

10%以上から 7%程度の成長率となり、NIEs(韓国、台湾、香港、シンガポール)の成長率低下へ連動しています。また、日本もその影響を受けて悪化しています。IMF の世界経済見通しでは、2010 年に世界経済は 5%の成長に戻りました。しかし、欧州が世界経済全体に影響を与えており、見通しを出す度に悪化しています。

欧州各国の国債利回りの推移ですが、2009 年以降急速に上昇しています。欧州の通貨はユーロで統一され、あたかも一国のように経済形成されています。ECB(EU の日銀)がありますが、財政はそれぞれ各国で運営されています。1998 年当時ユーロ圏では低金利で通貨(ユーロ)を発行できました。その中でギリシャが 1998 年以降低金利で国債を発行し、赤字を拡大していった訳です。また、当時の政権が財政赤字を隠ぺいした事もあり、金利が 2009 年以降急激に上昇しています。金利が上昇すると国債が下がり、自己資本が削られている状況です。

欧州周縁国の対独国債スプレッド(利回り格差)は再び拡大し、ギリシャからスペイン・イタリアへと波及しています。

ユーロ圏各国の成長率見通しは、2012 年は大きく下方修正、13 年もマイルドな回復の見込みです。現在はマイナス成長であり、日本もその可能性があります。財政再建の方法としては①歳出削減、②歳入増加の二通りしかありませんが、いずれも景気悪化を招きます。ギリシャ経済は観光産業しかなく財政基盤が悪い事がドイツにも影響し、EU 全体が影響を受けています。

EU 各国の財政の悪化により金融が悪化しています。貸出ができない→歳入減→国債価格の下落を招

くという負の連鎖に陥っており、これが現在の EU の状況です。

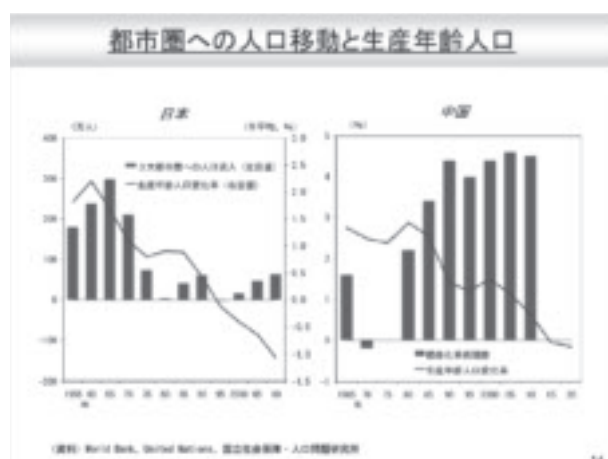
ECB の対応は、流動性の大量供給で、2012 年に入った後こうした政策が功を奏し、市場では流動性不安が後退しています。誰もお金を貸してくれないと拓銀の例のように行き詰ります。そこで ECB は無制限にお金を供給することにより金融間の経営を成り立たせています。

ECB の出すお金はいずれ回収することになり、これらの政策は一時的輸血・一時しのぎであり、時間的猶予を与えているに過ぎません。しかし抜本策は政局を巡る混乱もあって進展せず、ギリシャをはじめイタリア・スペインは改善の方向に向かっていません。

(2) 中国経済の現状と将来

中国経済の状況は輸出の伸びが高く、他国特に日本に影響を与えてきました。現在は需要と供給のバランスがくずれ、中国での鉄鋼価格が下がっており、日本の鉄鋼メーカーの経営は苦しい状況です。また、EU の自動車メーカーの経営悪化により中国への輸出が増え、中国国内でのシェアが上がり、逆に日本車のシェアがダウンしています。9 月 11 日に尖閣諸島が国有化された結果、日本車のシェアがダウンし、中国国内車のシェアがアップしました。

中国は短期的に景気が悪くなっており、中・長期的にも景気が悪くなると予想されています。それはルイスの転換点に基づきます。ルイスの転換点とは「工業化が始まると農村社会から工場へ余剰人員が移動し、活用され経済が成長する。工業化が順調に進展した場合農村に余剰人員がいなくなり、更に工業化しようとした場合賃金上昇が起きる事」で、現在の中国がそうではないでしょうか。日本は 1969 年に農村から都市部への人口移動がピークとなりましたが、中国が 35 年前の日本と近い状況です。日本は 1956～70 年に 10% 近く成長し、その後成長率が低下しました。中国は 1990～2011 年に 10.1% の成長で、一人当たり GDP 5,500 ドルは 1970 年半ばの日本と同じです。相違点は中国では現在も投資比率が高く、将来は過剰設備になるのではないかという点です。



図－1 都市圏への人口移動と生産年齢人口

中国はルイスの転換点を迎え、2015 年を過ぎると生産人口力の減少を生じます。現在所得倍増計画を打ち出していますが、現在までの長い成長後には無理ではないかと思われます。所得倍増計画が本当の政策であれば混乱に拍車がかかる可能性があります。日本としては中国の経済成長はこれまでのようには続かないと見たほうが良いと思います。

(3) 日本経済の現状

日本の実質 GDP の動向ですが、2011 年 3 月の大震災により一時的に景気が悪化しましたが、短期的には急速に持ち直しています。4 四半期連続で成長してきましたが、海外経済減速の影響により 7～9 月は年率換算で 4% のマイナス成長となっています。輸出が減少し、7、8 月の平均はマイナス 5% となっています。

実質輸出の地域別内訳では、2012 年第 1、2 四半期は前年の大震災の影響もあるので、あまり意味を成しませんが、第 3 四半期以降 EU 向減少、米国向減少、アジア向減少となっています。

個人消費は堅調で、老人の絆消費が東日本大震災後に見られました。ただ、足元の売り上げは減少しています。自動車がエコカー補助金打ち切りにより 9 月から落ちています。デジタル家電製品は昨年 7 月よりダウンし、戻ってきていません。輸出がダウンし、国内もダウンと厳しい状況です。公共投資は増加しており、国内景気を下支えています。

日本銀行の展望レポート(2012 年 10 月)における経済・物価見通しは、7 月は実質 GDP で + 2.2%

の見通しでしたが1.5%へ下方修正しています。景気の動向は、当面横ばい圏内の動きにとどまるとみられますが、国内需要が全体としてみれば底堅さを維持し、海外経済が減速した状態から次第に脱していくにつれて、緩やかな回復経路に復していくと考えられます。

(4) デフレからの脱却に向けて

日本銀行では資産買入等により世の中にお金を出す事を2010年10月に決定し、その際の長期・短期国債の購入基金は35兆円でした。その為の基金を9月で70兆円、10月で80兆円、11月で91兆円と段階的に増額しました。貸出基金が無制限に増える事は日本銀行が市中銀行にお金を流すことになります。

デフレからの脱却のためには、適切なマクロ経済政策運営に加え、デフレを生みやすい経済構造を変革することが不可欠です。金融緩和により金利が低下し、低金利で借りられます。これは、現在借りる企業、投資者のマインドを刺激することになりますが、日本に新しいマインドが弱くなっています。

日本の実質GDP成長率は右肩下がりとなっています。日本の就業者数変化率は2000年代マイナスであり、このままでは成長率は下がっていきます。日本の生産性は1～1.5%で、2010年までは～1%、2020年以降はマイナス成長と予想されます。ただ、これは中国でもいずれ起こる事です。



図-2 日本の実質GDP成長率

日本の人口ですが、1995年から働く人の人口(生産年齢人口)は減少しています。この対応をしっかりとしないと日本経済の復活はありません。若年人口が減少し、高齢人口が増加しています。政府に対しては余計な事はするなという姿勢が必要で、金(予算)はもう出てこないし、少なくとも増える事はありません。もう国に依存しても無理です。今こそアニマルスピリットを取り戻す必要があります。

(5) 北海道の経済

北海道の短観は90年代までは全国と連動していました。しかし、2000年代に入り、北海道は全国より悪くなっています。これは公共事業の削減によると思われ、北海道が公共事業に依存していたと言えます。

北海道経済の基調判断の推移は、6～9月は良くなっていたましたが、現在鉱工業生産が悪くなっており、これは中国での日本車排斥により自動車の生産が影響を受け、その結果鉄鋼も悪くなっていると思われ。

北海道の観光動向は6月は昨年並みになっています。ピーチ航空による関空利用の増加があり、続いて関東からの利用者も増加しています。日中関係の問題により9、10月で5,000人のキャンセルが出ています。中国からの観光客は1人当り、1室当り単価が大きく、これ(キャンセル)が続けば客室単価を下げる悪影響が出てくる恐れがあります。

北海道内の業態別販売動向では、もともと強くない所へ自動車落ちています。また、暑い日が続いたため秋物が売れていません。従って、評価は横ばいから10月より弱含みとなっています。

北海道の設備投資動向(短観ベース)では、今期トヨタの設備投資が大きく、製造業は増加しています。非製造業は減少しており、全体としてはそれほどありません。製造業も来年は厳しく、抑制の動きとなっています。

(6) 北海道の建設業

北海道の建築着工床面積は、昨年医療・福祉施設が増加しました。住宅は、サービス付き高齢者住宅が増加しています。高齢化の中の需要、高齢者向けの需要があり、これをビジネスとして売り込んでいく必要があります。



図-3 道内建設業者数と1社当たりの建設工事量

北海道内の公共投資額は、北海道新幹線の着工もあり、昨年より仕事が増加しています。道内建設業の業況は、大型工事の発注により多少改善されています。建設業界の課題は、建設工事量の減少＞建設業者数の減少で、1社当たりの工事量の減少、建設労働者(型枠工・鉄筋工等)の不足による人件費の上昇で、収益は厳しくなっています。

金融円滑化法の利用状況では、利用者の1/4は建設業です。計画通りなのは3割、計画を下回っているのは4割です。金融円滑化法終了後経営が苦しいと答えているのが3割、不安と答えているのが4割とあり、これらが今後苦しくなってきます。

北海道新幹線の函館開通が3年後ですが、地元への波及効果は疑問です。活性化が必要であり、波及効果を得る必要があります。九州新幹線では波及効果が大でしたが、新幹線が来る前からいろいろ考えた結果、波及効果が出ています。北海道も同様に早くやる必要性があり、それが2035年の完成を前倒しにする効果があるのではないのでしょうか。

建設業界の生き残りに向けた方向性では差別化にあります。スイスフランは高いですが時計・製薬等で輸出増になっています。①通貨高を乗り越えていく。②国際競争力を持つ。③高い技術力を持つ。これらを持たなければ生き残りは難しいと言えます。ビジネスチャンスは道外・海外にしかありません。それができないと経済成長は難しいと言えます。シャープやパナソニックのような優秀な技術の使い方間違ひではなく、限られた条件の中で方向性を

見つけ出していく必要があります。

4. おわりに

講演者の高田氏には現在の世界(特にEU)・中国そして日本の経済状況、そして日銀の使命でもある金融緩和について大変分かり易く説明していただきました。「(経済再生において)国ができる事はもうそれほど多くはない事、国に依存しても無理である事、アニマルスピリットを今こそ取り戻す必要がある。」という点は、我々一人一人が心しなければならない事であると今更ながら思われた次第です。

外 朝 彦(そと ともひこ)
技術士(衛生工学)／総合技術監理部門

日本技術士会北海道本部
業務委員会委員
池田燐房工業株式会社

