

日本の変革とグローバル・スタンダード

—— 経済構造の変革と創造のための行動計画を中心として ——

Japanese Reform and Global Standard:

An Analysis of "The Action Plan for Structural
Economic Creation and Reform"

大 島 俊 一*

Toshikazu OHSHIMA

はじめに

21世紀を目前にして各国とも様々な大改革を推進している。90年代に入ってから、その傾向は著しく、我が国でもバブル神話崩壊を契機に政財官界での長年にわたる内部矛盾が随所に露呈し、その対応に苦慮を重ねる中で、グローバル・スタンダードへの是正措置は着実に各分野で進行している。そしてその最先端をなし、世界的に共通する動向は何と言っても高度情報化（情報・通信のネットワーク化）社会への急速な進展である。アメリカの情報スーパー・ハイウェイ構想（ゴア副大統領の提案）のもたらした最大の影響は、情報戦略の世界規模での構築こそが21世紀の基本的課題であるという認識を各国に迫ったことである。これによって金融・証券・通商・貿易分野をはじめとして、環境基準の設定に至るまで国際化の波（相互監視・連携システム構築）が押し寄せているのである。

2002年の宇宙ステーションの建設が、夢物語（可能性）の段階から現実のものとなってきたことは、第二次世界大戦後の半世紀間にわたる科学技術の目覚ましい進歩の賜物である。97年12月初旬、日本人宇宙飛行士による船外活動がオン・タイムに映像されたことの意味するところは、未来の技術集積のオンパレードでもあったのである。スペース・シャトルが地上からの遠隔操作によって、予定の期間及び時間に計算どおりの作業を完了し、しかもケネディ宇宙基地へ日常的行為のように安全・確実に帰還し始めたということは、世界を地球規模で考える時代になったという明確な証明であったと考えられる。

本稿は、平成9年5月16日に閣議決定された『経済構造の変革と創造のための行動

*経営情報学科—経営管理論

Department of Administration and Information Science — Management

計画』の意義と目的を詳細に検討するために起筆したものである。上記のような時代認識をはじめにで展開する理由は、“世界”(World)という視点を前提にすることが、この行動計画の内容を分析していく際の導きの糸となると考えたためである。歴史的に通覧して、我が国ほど国際化の大きな波に対して、一国の文化を柔軟に変容させてきた国も少ないと思われる。ただ過去の歴史が示すように、日本人はその都度直接的影響を緩和しながら、むしろ強力な異文化に独自の意匠を加えて身分の上下を問わず日常生活の中に取り込んできたのである。こうした歴史的経験則は、時として日本文化の学際的考察に際しては模倣文化や折衷文化と指摘されることが通例となっているが、このような経緯があったからこそ、今日の日本があることも評価しなければならないのである。20世紀末の現状では、加工・組立産業を中核とする貿易立国日本の真価が再度喫緊の課題として問われているのである。日本の“オリジナリティー”の行方を考察していくことにする。

I. 行動計画の意味と背景

先ず考察の端緒としては『経済構造の変革と創造と変革のための行動計画』(以下、『行動計画』とする)の序、「経済構造の変革と創造に向けた基本的考え方」を紹介しておくことにする。冒頭に基本的考え方を掲載する主な理由は、この考え方に示された文意を熟読含味してみると、日本が置かれている現状の把握方法、そして今後日本が選択し、また実行していかなければならない諸施策等が網羅されており、更に21世紀の日本が目指すべき方向が明示されていると考えるからである。少し長くなるが以下に、その全文を紹介しておく。

1. 我が国の経済は、大きな転換期にある。中期的には、アジア諸国等の発展、情報通信技術の革新等を背景に、世界経済のグローバル化が一層進展する中、企業が立地する国を選ぶという国際的な大競争時代が到来している。このような時代の到来は、これまで我が国の経済発展を支えてきた様々なシステムの変革を迫っており、痛みを恐れずに変革に大胆に取り組むことにより、我が国の経済の新たな発展の可能性が開かれるが、現状に安住した場合には、産業と雇用の空洞化が急激に進展する可能性が大きい。

長期的には、今後世界に例を見ない急速な高齢化が進展する中で、生産年齢人口の減少、貯蓄率の低下等により経済の潜在的な活力が低下するおそれが非常に大きい。また、社会保障や国及び地方の財政等の公的分野全般の効率化、給付及び負担の適正化等の改革が行われない場合においては、国民負担率が大幅に上昇するなど経済規模に比べて国民、勤労世代及び企業の公的負担が過大となる可能性が大きく、

これが活力ある経済を維持していく上で更なる制約となる懸念が強い。

2. 我が国の経済が抱えるこれらの課題の解決に取り組み、強靱な経済基盤を中長期的に確立することなくしては、豊かな国民生活はもちろん、健全な財政や質の高い福祉は実現できない。このため、新規産業の創出及び我が国における魅力ある事業環境整備推進による良質な雇用機会の確保を含めた活力ある産業の発展の実現並びに国民、勤労世代及び企業の公的負担の抑制を図ることにより、経済と公的負担のバランスのとれた活力ある豊かな経済を実現することが必要である。また、こうした経済構造改革を財政構造改革とともに推進することは、我が国が、経済活力を高め、民需を中心に内需主導型の経済成長を実現していくために必須の課題である。

3. 21世紀の幕開けまで3年余となった現在、我が国の未来と我々の子孫に対し、明るい未来を切り拓き、将来の発展に向けての確かな展望を抱かせることができるのかどうか、これを我々の取組が決すると言っても過言ではない。

我々の世代が痛みを避け、現状に安住することを選択するのか、それとも、将来世代に豊かな社会を引き継ぐという我々世代の大きな責務のために、痛みを分かちつつ改革に果敢に挑むのか、いわば我が国の将来に向けた「時代の岐路」に我々は立っているのである。政府は、このような認識を踏まえ、経済構造改革を、行政改革、金融システム改革、社会保障構造改革、財政構造改革及び教育改革とともに、強い決意の下に推進する。

4. 政府は、昨年12月に決定した「経済構造の変革と創造のためのプログラム」に従って、平成9年度予算案の編成、関係法案の国会への提出等を着実に実施してきたところであるが、今後は主として平成13年（2001年）頃までを念頭において策定した本行動計画に従って、国際ルールに準拠しつつ、規制緩和、諸制度の改革、研究開発、経済構造改革に資する社会資本の整備等各般の施策を関係省庁の有機的な連携の下に重点的に推進するなど抜本的に経済構造改革に引き続き強力かつ速やかに取り組むものとする。

また、今後、内外の諸情勢の変化に対応した実効ある経済構造改革の推進を図るため、毎年、内外の諸情勢、経済構造改革の進展の状況、関連施策の実施状況等について検討を行うなど本行動計画の適切なフォローアップを行う。

この『行動計画』は次のような二部構成となっているのである。

第一 本編

序：経済構造の変革と創造に向けた基本的考え方

I. 新規産業の創出

1. 新規産業創出環境整備プログラムの推進
2. 横断的環境整備

II. 国際的に魅力ある事業環境の創出

1. 高コスト構造の是正
2. 企業関連諸制度の改革
3. 労働・雇用制度の改革
4. 経済構造改革に資する社会資本の整備及び利用効率の向上
5. ものづくりを支える地域の産業や技能の集積等の維持・発展
6. 中心市街地の活性化

III. 経済活力の維持・向上の観点からの公的負担の抑制

第二 新規産業創出環境整備プログラム

～ 新規産業分野毎の具体的な産業・雇用創出の見通しと政府の総合的な行動計画 ～

- 医療・福祉関連分野
- 生活文化関連分野
- 情報通信関連分野
- 新製造分野関連分野
- 流通・物流関連分野
- 環境関連分野
- ビジネス支援関連分野
- 海洋関連分野
- バイオテクノロジー関連分野
- 都市環境整備関連分野
- 航空・宇宙（民需）関連分野
- 新エネルギー・省エネルギー関連分野
- 人材関連分野
- 国際化関連分野
- 住宅関連分野

筆者は拙著『地域活性化と広域交流の創造』（97.4.30）において、「地方図絵の変貌」の章で、戦後第13回目の「新経済計画」（96.11.29）の概要と『総合物流施策大綱』（97.4.4）の意味と影響について若干言及したが、これらはこの度の「行動計画」の

先駆をなすものであり、言わばその包括的な法的・経済的ネットワークの整備と方向性を明示したものである。それだけに、この『行動計画』の有する日本再生のための施策（15分野を中心とする）の重点実現目標の設定は、関係省庁の緊密な連携によって推進されるのだけに実効性と即応性に優れた里程標となっているのである。この点を確認する手立ての一つとして論究を進める前に、筆者がまとめた総合物流施策大綱の概要を次に掲載しておきたい。これと上記の『行動計画』の内容との相関をみれば、混迷化する日本経済の再生に向けての力強い方向性が確認され、また新経済計画から『行動計画』までの内容の一貫性が十分理解されると考える。

総合物流施策大綱（概要）

第一：基本的考え方

☆我が国経済発展の新たな可能性の開拓戦略として→物流の在り方を根本的に見直す



物流サービス機能；輸出入，製造，保管，売買，消費，廃棄といった経済全般に関係



高度化，高付加価値化 → 産業競争力及びC Sの強化



エネルギー，環境，交通渋滞問題の解決策 ← 国際化，情報化時代の要請



関係省庁が連携して，大綱を策定した → 高コスト構造の是正
物 流 改 革 日本国際競争力の強化
（物の流れを最適化していく）

☆目標と視点

1. アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようにすること。
2. このような物流サービスが，産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること。
3. 物流に係わるエネルギー問題，環境問題及び交通の安全等に対応していくこと。

《上記目標実現のための施策》

- ◇相互連携による総合的な取組み ……………規制緩和の推進
- ◇多様化するニーズに対応した選択肢の拡大……………社会資本の整備
- ◇競争促進による市場の活性化 ……………物流システムの高度化

第二：横断的な課題への対応

- ◆社会資本の整備：道路，鉄道，港湾，空港，物流拠点の相互連携
- ◆規制緩和の推進：物流に関するビジネスチャンスの拡大，物流コスト低減
- ◆物流システムの高度化：情報化，標準化，技術開発，民間事業者の物流高度化

第三：分野別課題への対応

- ◇都市内物流：道路交通の円滑化，環境負荷の削減，バイパスや環境道路の整備，共同配送の実施，自営転換，物流拠点の整備，鉄道貨物及び河川舟運の活用，国際化，情報化物流単位の大規模化，食品等の温度管理の強化，防災，廃棄物物流といった新たな課題に対応しつつ，流通業務市街地の整備促進，機能の強化を図るほか，都市内の最終需要者への仕分を行う集配拠点の整備を推進する。（高規格幹線道路インターチェンジ周辺，工業団地及び臨海部における物流施設の立地を引き続き進める）

- ◇地域間物流：マルチモーダル施策の推進，内航海運輸送の促進（船舶の大規模化・近代化，荷役機器の近代化，全天候バースの共同化…コンテナ船及びRORO船・荷役にクレーンを使わず貨物をトラックやトレーラーシャーシごと積込む方式の貨物船については，平成10年度末までに同事業の対象外とする），鉄道貨物ターミナルのアクセス道路の整備，道路及び広域物流拠点の整備，流通業務市街地の整備促進，機能の強化を図るとともに，高規格幹線道路のインターチェンジ周辺において，広域物流拠点と道路の一体整備を進める。トラック事業においては，平成12年度までに，いわゆる経済ブロック単位で拡大営業区域を設定するとともに，最低車両台数を全国一律5台となるよう段階的に引き下げる。

- ◇国際物流：ターミナルの整備と運営，大水深の国際海上コンテナターミナルを国際ハブ港湾（東京湾，伊勢湾，大阪湾，及び北部九州の中枢国際港湾）の整備，荷役の機械化・情報化を推進，共同化等による事業基盤の強化，手続きの情報化，簡素化（平成11年目途），輸出入貨物の国内陸上輸送（平成9年度末・ISO規格），輸出入貨物の国内海上輸送，国際海上輸送，国際航空貨物の利用促進，国際物流拠点の整備

第四：今後の施策実施体制

- ◆関係省庁の連携：施策の総合的な推進を図る
- ◆地域毎の連携：施策の総合的な推進を図る
- ◆大綱のフォローアップと改定：毎年フォローアップを行い、社会経済情勢の変化を踏まえて、必要に応じて改定を行う。

以下において『行動計画』の決定に至る背景について、具体的に論究していくことにする。先ず、新聞紙上で経済構造改革が紹介された中で注目すべき記事は、「橋本竜太郎首相は12日佐藤信二通産省を官邸に呼び、日本経済の活力回復のための経済構造改革の策定と推進について、通産省が中心になつて各省庁と調整するよう指示した」（日経新聞、平成8年11月13日）である。橋本首相がその折、指示した経済構造改革の骨子は次のようになっていたのである。

[スケジュール]

〈 第1段階 〉

「経済構造の変革と創造のためのプログラム」の策定（12月上旬まで）

〈 第2段階 〉

プログラムの肉付け（来春まで）

[具体的な検討項目]

〈新規産業の創出〉

- ・規制緩和（情報通信、医療福祉、人材派遣業、有料職業紹介事業、金融など）
- ・研究開発（核となる重要技術の開発など）
- ・教育（学部・学科新增設、カリキュラムの充実など）
- ・資金（税制、年金資金の運用先拡大など）
- ・人材の流動化（ストックオプション制度など）
- ・技術（産学官共同研究の規制緩和など）

〈国際的に魅力ある事業環境の創出〉

- ・高コスト構造の是正（物流、情報通信などの規制緩和、国際ハブ空港など社会資本の整備）
- ・企業関連制度の改革（労働・雇用制度、持ち株会社規制、企業税制など）
- ・地域産業集積の維持・発展

当初の経済構造の改革の指針は、このようなものであった。これがこの度の『行動計画』によって、より具体的な目標と時限設定を前提として閣議決定されたということの意味は、通産省主導によって推進されたものであるが、関係省庁が一体となって法改正を目指しながら取組んだだけに、予想を遥に上回るものとなっているのである。

『行動計画』では、約500以上の対策を盛り込んだ計画が閣議決定されると共に、更に300以上の規制緩和や技術開発を集中して行う方針が提示されているのである。この『行動計画』の内容については、政府も異例とも思える大規模なPR（広報）を展開し、閣議決定された翌6月から全国紙に一面記事を数回掲載している。この記事の特徴は、そのすべてが二段組となっており、下段の約半分のスペースには毎回太字で次のような声明文が掲載されているのである。（概要のみ）

（下段部分）

新たな経済活力の創造が、 日本の未来を支えます。

国際的な大競争時代の到来。本格化する高齢社会。
政府は、時代の動きに的確に対応していくために、
新規産業の創出や高コスト構造の是正など積極的
な経済政策を推進します。

顔 写 真

通商産業大臣
佐 藤 信 二

上段には、有識者の経済構造改革についてのコメントや『行動計画』の解説が掲載されているが、ここではその一例として、豊田章一郎会長の後任として次期経団連会長候補の一人と目されていた今井 敬（新日鉄社長）の意見の概要をまとめ紹介しておくことにする。今井氏は先ず「ここで経済構造を変えていかないと、豊かな生活なんてとても享受できない」という痛烈な時代認識を表し、『行動計画』の内容については、次のような目玉があるとの見解を示している。（毎日新聞、97.6.20）。

1. 新産業の創出

15分野で新規産業を創出することによって、2001年までに市場規模で350兆円、雇用も750万人の増加を促進し、経済活力を取り戻せる。

2. 高コスト構造の是正

個々の企業や産業が努力してもどうしようもない（物流、エネルギー、情報通信、金融など）……外国と競争していない40%の付加価値ベースを占める国内産業の高コスト構造を是正する。端的な例は金融。

高コスト構造是正には、公共投資の見直しが必要。国際的なハブ（中軸）空港、高規格の幹線道路建設などに公共投資を重点的に投入し、物流コストを下げる必要がある。

3. 公的な制度の問題

法人税の40%案の実現。大蔵省や厚生省の専有業務としてでなく企業と働く人の立場から、健康・医療保険制度問題が在り方が盛り込まれている。

そして、その他『行動計画』に対する注文、実施にあたっての要望については次のように具体的な事例及び数値を挙げて、鋭い見解を示している。

◇ [……特に私に関心を持っている物流コストの問題では、運輸省が思い切った規制緩和を打ち出している。「総物流施策大綱」や「行動計画」には、2001年度までに新規参入にあたっての需給調整規制を全廃すると書いてある。トラックや港湾、鉄道、航空事業などで全廃するわけですから、これは「人」と「モノ」の流れにすごい大きな影響を与えます]

◇ [規制の撤廃、緩和は、国民生活にものすごい影響があります。経済企画庁では、これまで何度かメリットを試算しています。例えば、料金については90年度から95年度までの間に、年平均で総額4兆6000千億円も値段（物価）が下がっている。内訳で大きいのは、電話料金が1兆2000億円、車検の簡素化で5000億円、石油製品が特石法廃止で8700億円、電気料金も新査定方式導入で9500億円も下がっている。これに加え、需要創出の経済効果が情報通信で2兆2600億円、大店法の緩和で4兆5000億円などにのぼっている]

企業人としての見解では、我が国の法人税の高さが産業の空洞化を招いたとする意識も根底にはあるように思われるが、その意識の強さを示すのが次の数値である。

法人所得税の実効税率（%）

	日本	アメリカ	イギリス	ドイツ	フランス
1980	49.47	51.18	52.00	56.52	50.00
1996	49.98	41.05	33.00	49.79	33.33

こうした数値一つを取り上げても、我が国の企業活動が国際的な動向から乖離した条件の中で運営されているかが窺える。この15年間で法人所得税（国税と地方税の合計）が下がっていないのは日本だけである。個人金融資産は1200兆円あると言われる経済大国ではあるが、この額は世界の総金融資産の1/4に当たる数値なのである。

また現状では、我が国には全国に約653万の事業所（H. 6. 第一次産業を除く）があるが、その99.1%（647万）は従業員200人未満の中小企業なのである。高齢化社会への助走が次第に早まる中で、少子化が定常化し始め、生産年齢人口も1995年には約8,700万人あったのが、2025年には7,100万人台にまで減少するとの試算がある。一方中央、地方を合わせた国の借金はすでに440兆円を超えたとされており、日本経済の明暗の比重は、暗闇の部分が大きくなり過ぎてきていることは確かである。とはいえ、一国の経済活動が世界中の経済活動に大きく影響を及ぼす今日の緊密な国際関係社会から日本が離脱することは、許されないことである。あくまで先進世界の一員としての役割と、相応の期待を達成しなければならないのである。それが半世紀前の戦争の後、我が国を再建する際の国家的大目標であったからである。国際社会のメンバーとなるために費やした先人たちの壮大な努力と情熱とその功績を忘れてはならないのである。

規制緩和に関してみると（表1-1）、省庁別（1府2委員会8庁12省）の許認可事項数の総計は平成7年3月31日現在、10,760であるが、通商産業省（1780）、運輸省（1607）、農林水産省（1400）、大蔵省（1374）、厚生省（1221）の5省の合計は7,382で、これだけで全体の69%を占めているのである。これら5大省を始として、その他の関係省庁が一体となって連携を進めていくというシナリオは、実は日本に残された最後の選択肢であるのかもしれない。

現状での諸相からの演繹的考察では、これ以外に状況を突破する手立てはないと言っても言い過ぎではないと思われる。考えてみれば、各産業を代表する企業（群）は世界を駆ける製品を市場に売り出す企業となり、日本製品の優秀さは最先端技術の集積する米国の宇宙産業にまで欠かす事のできないものとなっている。資源のない国として、その資源を諸外国に依存しながら加工組立技術に研鑽を重ね、一大産業立国にまで発展したことは正に日本の面目躍如といったところであるが、金融面でのビジネスに関する限り、未だ政府も企業も成熟段階には程遠い状態である。90年代に入ってから、日本全体の金融資産（土地神話・含み資産）が一体どのくらいの規模で消失してしまったかを考えれば、暗然とせざるを得ないのである。一国を代表する政財界のトップ集団の施策の失敗が、国民全体の経済生活を閉塞させ、先行きに対して得たいの知れない不安感を増大させ続けている現実、経世済民の善政からは対極をなすものである。政治は国民経済の安定を確保するための手段なのである。これが安全を揺るがせ、国民感情を政治不信に追いやり、選挙に対する若者の関心を喪失させている

社会の流れは、果たして国民が望んだ「豊かな社会」の後の世界なのであろうか。「自立」ということは、今や個人よりも国家に求められるべきものではないだろうか。自由主義経済という一つの世界적인システムへの移行に適合していくためには、熾烈な競争を前提とする市場主義経済に対して「自在」な態度で望まなければならない。そのためには、日本が世界の中でどのような「位置」を占めているのかを、国民レベルで真剣に考えなければならないのである。

(表 1 - 1) 許認可等省庁別事項数 (経年推移)

把握時点 省 庁 名	第 1 回	第 2 回	第 3 回	第 4 回	第 5 回	第 6 回	第 7 回	第 8 回	第 9 回	第 10 回	参 考
	昭60 12.31 現在	昭62 3.31 現在	昭63 3.31 現在	平元 3.31 現在	平 2 3.31 現在	平 3 3.31 現在	平 4 3.31 現在	平 5 3.31 現在	平 6 3.31 現在	平 7 3.31 現在	対第 1 回 増設
総 理 府 本 府	27	27	29	32	32	32	33	33	32	32	5
公正取引委員会	26	26	26	28	28	26	26	26	26	26	0
国家公安委員会	81	95	97	100	100	99	114	134	144	141	60
総 務 庁	29	29	29	34	34	34	34	37	35	35	6
北海道開発庁	26	26	28	31	31	31	31	32	31	31	5
防 衛 庁	26	26	28	31	31	31	31	31	31	31	5
経 済 企 画 庁	26	26	26	31	31	31	31	31	31	31	5
科 学 技 術 庁	218	260	263	291	291	298	298	303	301	297	79
環 境 庁	149	149	156	159	162	164	165	188	194	199	50
沖 縄 開 発 庁	27	27	27	32	32	32	32	32	32	32	5
国 土 庁	81	81	81	86	86	86	89	89	88	87	6
法 務 省	146	146	148	149	153	154	166	172	172	168	22
外 務 省	37	37	39	42	46	46	50	50	50	50	13
大 蔵 省	1,116	1,134	1,143	1,173	1,195	1,210	1,236	1,391	1,391	1,374	258
文 部 省	310	308	317	314	315	312	322	327	327	327	7
厚 生 省	936	945	985	1,015	1,033	1,106	1,170	1,246	1,264	1,221	285
農 林 水 産 省	1,263	1,256	1,270	1,270	1,299	1,315	1,357	1,419	1,419	1,400	137
通 商 産 業 省	1,870	1,886	1,883	1,900	1,908	1,916	1,915	1,769	1,769	1,780	-90
運 輸 省	2,017	1,976	1,977	1,962	1,988	1,966	1,966	1,700	1,700	1,607	-410
郵 政 省	265	273	279	284	306	308	313	291	291	292	27
労 働 省	532	559	563	560	559	565	579	629	629	633	101
建 設 省	742	770	776	804	808	842	870	879	879	841	99
自 治 省	104	107	108	113	113	113	114	127	127	125	21
計	10,054	10,169	10,278	10,441	10,581	10,717	10,942	10,945	10,945	10,760	706

Ⅱ. アクション21

前節において『行動計画』の意味と背景について論究してきたが、ここでは経済構造の変革と創造のための施策について考察していくことにする。21世紀への期待感の高まりは、20世紀末期に蔓延する不安感の裏返しでもある。政府がこの度の『行動計画』にかける意気込みは、その一つの証左と言えるかもしれない。とはいえ、考察の端緒には、先述の佐藤信二通産大臣の声明文の後半部分を引用しておきたい。〔産業の空洞化や、本格的な高齢化社会の到来などが進む中で、我が国の将来の暮らしを支える経済の活力を高めていくことがこれまでにないほど重要になってきています。政府は、橋本内閣が掲げる6大改革の一つである経済構造改革を具体化する「経済構造の変革と創造のための行動計画」を5月16日に閣議決定しました。これに基づき、新規産業の創出や国際的に魅力ある事業環境の創出、経済活力の維持・向上の観点からの公的負担の抑制に向け、規制緩和、企業や労働をめぐる制度の改革、研究開発、経済構造改革に資する社会資本の整備など総合的な経済構造改革を強力に推進し、日本の未来を支える新たな経済活力の創造を目指していきます〕（毎日新聞、1997.6.20）。

この声明文には、我が国の当面の課題とその改革への意欲が強く打ち出されている。一国の将来を憂う時、我が国の国難とも言える状況を一刻も早く切り抜ける手立てを真剣に講じる必要性は、かつて無いほどに高くなっているのである。それ故に、それぞれの改革に対しては思い切った総合的な法律の改正・整備が行われているのである。今回の改革では、従来には見られないほどの短期間に、しかも思い切った各方面の施策を実現するための法的裏付けと関係省庁の緊密な連携措置が前提となっており、先例を見ない特徴を内包しているのである。

衆知のように橋本内閣が掲げる6大改革は、この経済構造改革、行政改革、金融システム改革、社会保障構造改革、財政構造改革、そして教育改革であるが、民間活力の発揮を全面的に促し、日本の将来を魅力ある社会にするためには、当面する金融システム改革を第一に日本経済の再構築を進めなければならない。98年4月に始まる金融ビッグバンへの移行は、正にグローバル・スタンダードへの準拠の幕開けでもある。この幕開けに際しての取組み如何によって、我が国の将来は新たな危機的状况に突入する可能性は高くなっているだけに、その施策の実現に対しては国策としての本格的な取組みと目標に向かっての強い信念を基に、予定体験とも言えるシミュレーションに沿って遂行していかなければならないのである。そのためには、あらゆる状況に対して適合できるだけの総合的・一体的な観点からの柔軟性と判断が常に要求されるのである。国際関係の緊密度が急速に高まった20世紀末の現状は、一方で金融構造の一元化に向かって進捗しているように思われるだけに、現象面での具体性と多様性

に幻惑されてはいけないのである。大事を成功させるためには、もはや個別の現象に右顧左眊することは許されないからである。

この度の『行動計画』で、今後成長が期待されている15分野の雇用規模と市場規模の予測は、以下のようになっているのである。(表2-1)

(表2-1)

[関連15分野]	雇 用 規 模 予 測		市 場 規 模 予 測	
	現 状	2010年	現 状	2010年
	(単位. 万人)		(単位. 兆円)	
1. 医療・福祉	348	480	38	91
2. 生活文化	220	355	20	43
3. 情報通信	125	245	38	126
4. 新製造技術	73	155	14	41
5. 流通・物流	49	145	36	132
6. 環境	64	140	15	37
7. ビジネス支援	92	140	17	33
8. 海洋	59	80	4	7
9. バイオテクノロジー	3	15	1	10
10. 都市環境整備	6	15	5	16
11. 航空・宇宙(民需)	8	14	4	8
12. 新・省エネルギー	4	13	2	7
13. 人材関連	6	11	2	4
14. 国際化	6	10	1	2
15. 住宅	3	9	1	4
総 計	1,066	1,827	198	561

(『行動計画』より作成)

雇用規模予測では、2010年には1,827万人（約1.7倍）となっている。中でも医療・福祉と生活文化、そして情報通信の3分野の規模は合計で1,080万人となり、全体の約60%を占める。新製造技術、流通・物流、環境、ビジネス支援の4分野の合計をみると580万人で、平均でそれぞれ145万人規模にまで成長すると予測されているが、この中で特に目立つのは流通・物流分野の伸び率が約3倍となっていることである。しかもこの流通・物流分野は、市場規模でも現状の36兆円から132兆円市場（3.7倍）と、上記の15分野では最大の市場規模となると予測されているのである。情報通信市場の伸びについては、1998年の現状からみても2010年には3倍強の市場に成長していくように思われるが、この分野ですら流通・物流分野に及ばないとされているところが、上記の表の注目すべき特徴である。21世紀初頭は、この分野の成長が産業や景気の牽引車的役割を担うことになるのである。

1997年12月3日に行政改革会議（会長・橋本龍太郎首相）が公表した最終報告で、2001年からスタートする新たな省庁体制の具体像が浮上し、現行の1府21省庁から1府12省庁への省庁数の半減と郵政3事業の「新型公社」への移行、更に内閣機能の強化などが打ち出された。世論の厳しい批判を受けながら、省庁を半減するという思い切った改革を打ち出したところが、橋本政権の大きな功績の一つである。戦後史の中で自民党政権が隆盛を極め、強大な数の論理の下に強権を発揮した時代の首相たちですら成し得なかった省庁再編が3年先に実現することの重大さの一端は、現状での中央官庁の人々の煩瑣な日常業務を見れば窺えると思われる。縦割り行政の弊害という一言の中に、行政の所管範囲の重複を指摘することは容易いが、制度が変わることによって正にその所管業務の割り振りが行われ、既得権ともいえるべき専門性が新しく組み替えられるのである。これを実現するための準備期間は、後3年しかないのである。

国の体制を替えて21世紀に望むという変革の意味を国民も十分に考慮しなければならぬのである。景気の先行きへの不安感と経済活動の閉塞感、金融分野での日本的経営が招いた結果である。世界の常識からすれば、本来的にグローバルスタンダードの下で行わなければならなかった経済行為を、日本的人事管理の下で企業活動の失敗すらも処理して来たという特殊な経営行動の繰り返しは、もはや許されない状況になっているのである。情報通信事業分野における主要な最先端部分の部品製造を日本企業が一手に行っていること、そしてそれらが世界的な企業の製品となって組立てられ、日本に輸出されている事実を明確に知るべきなのである。一例を挙げれば、半導体を入れる器部分のセラミックスは略100%のシェアを日本はもっているのである。この技術がなければ、先端市場の製品はできないのである。

確かに現状では、景気は悪く税金も物価も世界一高い国となっているが、考えてみれば日本は他の先進国のように諸外国に対して巨額の借金はないのである。そして企業も実は儲かっているところが多いのである。その一つの証左は、3年前の円高に際

して1ドル100円体制の必要性が喧伝されて以来、各企業はそのレートでの国際競争力を確立しているからである。98年1月中旬の現下の為替市場が1ドル130円であることから、輸出関連企業の売上が如何に好調であるかが理解される。今日までの我が国の政治の根本的な失敗は、欧米各国が首都と全国的に分散する産業都市とのネットワーク形成によって国力を高めてきたのに対して、日本は余りにも東京中心に政治・経済を一極集中させ過ぎたことと、地方行政の自立性を高める措置（税制や各種法律規制を含む）をしてこなかったことに原因が求められると思われる。地方分権の在り方や首都機能の移転問題が浮上してきた背景には、現行政治の内部にある諸矛盾が管理できない状況となっているからにほかならない。それだけに、この内閣で検討された法的整備されている改革動向は我が国の危機管理改革となっているのである。こうした一面を認識しておくことが、『行動計画』を理解する上では、重要なポイントとなるのである。

行政改革の理念と目標の中で特記しておきたい文章があるので是非紹介しておきたい。それは次のような一文である。[故司馬遼太郎氏は「この国のかたち」のあり様を問い、明治期の近代国家の形成が合理主義的精神と「公」の思想に富み、清廉にして自己に誇りと志しをもった人たちによって支えられたことを明らかにした。その後の日本は、精神の廃退とそれに伴う悲劇的な犠牲を経験し、その反省の上に戦後の復興と経済的繁栄を築いたが、氏は現代の日本に生きる個人の誇りや志の喪失と「公」の思想の希薄化を憂いつつ、この世を去られた]（日本経済新聞、1997.12.4）。このような文章が導入部分に掲載されているのである。司馬遼太郎が晩年に示した我が国の現状に対する思いは、憂国の一語に尽きる。殊に土地問題に対する姿勢は、真摯なものがあつた。国が彼の思いを引用して、「この国のあり方」を問うという起筆の仕方に対して、特異な感想を抱いたのは筆者のみではないと思う。司馬遼太郎は「日本はなくなった」と口にはしている。彼ほどの歴史家が自国に対して言ったということが、重大な問題となっているのである。

『行動計画』には、各分野に対して迅速な処理への方策が講じられている。内容の多彩さと具体性に富むものが多い中で、一際注目される項目は「中心市街地の活性化」についての記述が2頁にわたって挿入されていることである。これについては、『行動計画』に遅れること僅か3カ月後の平成9年8月に、通商産業省と中小企業庁の連名で詳細な活性化対策の概要書が発表されており、全国の中心市街地の活性化に大きな影響を与えている。次に掲載した（表2-2）で理解されるように、関係各省庁がこの問題に対する一体的な支援体制を提示しているのである。問題は地元が、こうした国の計画遂行に如何に適合した個性的な「まちづくり」案を提出できるかに係っているのである。

時代は、広域交流圏の創造を求めている。地域にあっても、地元中心の都市計画に

終始することから他都市との連携を意図したまちづくりを目指す時期に来ているのである。中心市街地の活性化に際しても、広域交流の拠点としての特徴を明確にすることが、既存の市街地の再生を約すものとなるのである。換言すれば、流動性の高いまちづくりへの試みが、全国的な規模で整備されようとしている時代なのである。

『行動計画』の有する更なる意義と影響度については、今後の各分野での進捗状況を具体的に検討してみなければならないが、当面は『総合物流施策大綱』（H.9.4.4,閣議決定）に関する推進会議の今春予定の全国各地の報告を待って、改めて行うことにしたいと考えている。本稿の最後に、『行動計画』を遂行するための関係省庁の連携を示す表（表2－3）とその中に盛り込まれている専門用語（表2－4：筆者が抽出したもの）を掲載しておきたい。これによって、本稿で検討した事項が如何に大掛かりなものが窺えると思うからである。とはいえ、こうした計画がこの世紀末の時期に国策として登場したことの意義を、今一度真剣に受け止め、我が国将来の方向性を考察していきたい。

(表 2 - 2)

●活用例に上げた以外にも、各省庁から以下のようなさまざまな支援策が予定されています。

- A 中心市街地における基盤整備
B 周辺地域とのネットワークづくり
C 魅力ある商業集積の形成等
D 移住環境の整備
E 公共施設等の整備
F ソフト策等への支援

建設省所管

- A ①面的整備事業の充実
・街なか再生事業の創設
・区画整理事業、再開発事業の推進
・土地の先行取得の推進
②都市基盤施設の整備と機能充実
・賑わいの道づくり事業の創設
・中心市街地活性化広場公園整備事業の創設
・駐車場整備への充実
・歩行空間の整備
・路面電車等の公共交通機関への支援等
・電線類地中化の推進
・道路、河川、公園、下水道等の重点整備
B ①バイパス、環境道路などの道路ネットワークづくり
②情報ネットワークの整備
D ①中心市街地活性化住宅の供給
②中心市街地活性化建築物の整備の推進

国土庁所管

- F ①中心市街地活性化支援事業
②ラーバンリゾート推進事業
・街並や伝統文化等の資源を活用した楽しさと賑わいのある魅力的な街づくりに関する調査
③土地利用転換推進計画策定事業
・土地利用転換計画の策定の対する補助
④MONOまちづくり推進支援調査
・産業の活用による「まちの顔」づくり提案
⑤地域振興整備公団による中心市街地の再活性化に係る事業

運輸省所管

- A ①中心市街地活性化のための施策の総合推進
B ①バスサービスの高度化
C ①鉄道サービスの高度化、街づくりと連携した鉄道施設整備
D ①物流の効率化
E ①街づくりと連携したウォーターフロント整備
F ①観光客の来訪促進による中心市街地の再活性化

郵政省所管

- B ①「マルチメディア街中にぎわい創出事業」の創設等
E ①郵便局舎の整備・充実
②ゆうせい情報プラザ（仮称）の設置
③中心市街地におけるワンストップ行政サービスの推進
F (④「マルチメディア街中にぎわい創出事業」の創設等)

厚生省所管

- C ①環衛業の活性化促進のためのまちおこし推進事業等の実施
D ①高齢者世話付住宅（シルバーハウジング）生活援助員派遣事業
②都市型複合デイサービスセンターの整備
E ①社会福祉施設等整備費補助（負担）金
②社会福祉・医療事業団事務費補助金
③障害者や高齢者にやさしい街づくり推進事業
④老人デイサービス運営事業
⑤在宅介護支援センターの運営事業
F ①健康推進事業
②健康文化と快適なくらしのまち創造プラン事業

労働省所管

- C ①中小企業労働力確保法に基づく支援施策
E ①地域職業訓練センターの設置

文部省所管

- E ①社会体育施設整備費補助金
②学習活動支援整備事業
③社会教育施設情報化・活性化推進事業
④学校施設複合化推進事業
F ①文化財建造物保存修理等事業
②伝統的建造物保存修理等事業
③文化のまちづくり事業
④生涯学習による中心市街地再活性化プラン策定モデル事業

自治省所管

地域の顔であるまちの中心部について、新たなライフスタイルに対応した商業機能や居住機能の向上等を図り、総合的なまちづくりを推進するため、地方公共団体が自主的・主体的に展開する中心市街地再活性化に向けた新たな計画の取組を支援する。

- ①中心市街地再活性化施策の総合的計画的推進の支援
②中心市街地再活性化に資する人材育成等の支援
③中心市街地再活性化のための施策整備の支援（地方公共団体が自主的・主体的に行う事業に対して地方債及び交付税措置により支援する。一定の民間事業〈第3セクター事業を含む〉を、地方公共団体による「地域総合整備資金」の貸付により支援する。）
④関係省庁と連携した施策の推進

警察庁所管

- A ①交通安全施策等整備事業
・ヒューマンスケールの地域住民にやさしい生活空間の創造のための交通安全施策等整備事業
・アクセシビリティの向上に資する新交通管理システム（UTMS）整備事業
・公共輸送期間優先システム整備事業
E ①交番等の機能の強化、地域の安全を確保するための住民活動の支援等の調整

（出所 「中心市街地活性化対策の概要について」 通商産業省、中小企業庁）

(表 2 - 3)

「新規産業創出環境整備プログラム」15産業分野に係る「関係省庁連携会議」各省庁体制

平成9年5月現在

	医療・福祉	生活文化	情報通信	新製造技術	流通・物流	環境	ビジネス支援	海洋	バイオテクノロジー	都市環境整備	航空・宇宙 (民需)	新エネルギー・ エネルギー	人材	国際化	住宅
警察庁	交通局		長官官房		交通局	交通局	生活安全局	生活安全局		交通局		交通局		交通局	生活安全局
総務庁			行政管理局										青少年対策本部	青少年対策本部	
北海道開発庁	計画管理官	計画管理官	計画管理官		計画管理官	計画管理官				計画管理官		計画管理官		計画管理官	計画管理官
防衛庁	衛生担当参事官														
経済企画庁	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	総合計画局	国民生活局	総合計画局	総合計画局	総合計画局
科学技術庁	研究開発局	研究開発局	科学技術振興局	研究開発局	科学技術政策局	研究開発局	科学技術振興局	研究開発局	研究開発局	研究開発局	研究開発局	科学技術政策局	科学技術政策局	科学技術政策局	研究開発局
環境庁		自然保護局	長官官房	企画調整局	大気保全局	企画調整局		水質保全局	企画調整局	企画調整局	大気保全局	地球環境部		企画調整局	地球環境部
沖縄開発庁	振興局	振興局	振興局		振興局	振興局		振興局	振興局	振興局	振興局		振興局	総務局	振興局
国土庁		大都市圏整備局	計画・調整局		計画・調整局	水資源部	計画・調整局	計画・調整局		大都市圏整備局	計画・調整局	計画・調整局		計画・調整局	
法務省			民事局											大臣官房	
外務省	経済局		経済局		経済局	経済局		経済局			経済局	経済局	経済局	経済局	経済局
大蔵省			大臣官房		大臣官房									大臣官房	
文部省	高等教育局	生涯学習局	大臣官房		文化庁	学術国際局		学術国際局	学術国際局		学術国際局	学術国際局	高等教育局	学術国際局	
厚生省	大臣官房		大臣官房	水道環境部		水道環境部			大臣官房			水道環境部			水道環境部
農林水産省		林野庁	大臣官房	農林水産技術 会議事務局	食品流通局	大臣官房		水産庁	農林水産技術 会議事務局	構造改善局		大臣官房		経済局	林野庁
通商産業省	機械情報産業局	生活産業局	機械情報産業局	機械情報産業局	商務流通グループ	環境立地局	商務流通グループ	資源エネルギー庁	基礎産業局	環境立地局	機械情報産業局	資源エネルギー庁	産業政策局	貿易局	生活産業局
運輸省	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	航空局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局	運輸政策局
郵政省	通信政策局	通信政策局	通信政策局	通信政策局	電気通信局	通信政策局	電気通信局	電気通信局	通信政策局	電気通信局	通信政策局	通信政策局	通信政策局	大臣官房	通信政策局
労働省	職業安定局	労務局	職業能力開発局	職業能力開発局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局	職業安定局
建設省	大臣官房	大臣官房	大臣官房	大臣官房	道路局	大臣官房	大臣官房	河川局	大臣官房	都市局	道路局	大臣官房	大臣官房	道路局	住宅局
自治省			大臣官房		消防庁			消防庁		大臣官房			公務員部	大臣官房	

注) 以上は各省庁の窓口担当局であり、関係局は上記に限定されるものではない。

(表 2 - 4) 『経済構造の変革と創造のための行動計画』の中の用語一覧

	頁
1. ワンストップ・ファーストトラック (迅速な処理)	4
2. アーリーステージ (創業後5年以内のベンチャーへの資金供給)	5
3. WIPO (World Intellectual Property Organization; 世界知的所有権期間) ...	17
4. 次世代 LEO (Low Earth Orbit Satellite; 低軌道周回衛星)	19
5. EDI (Electronic Data Interchange; 電子データ交換)	21
6. 霞ヶ関 WAN (Wide Area Network; 広域ネットワーク)	23
7. 庁内 LAN (Local Area Network; 構内ネットワーク)	
8. SGML (Standard Generalized Mark-up Language; 文書構造形式に係わる国際的な標準)	
9. 建設 CALS (Continuous Acquisition and Life-cycle Support; 生産・調達・運用支援統合情報システム)	
10. EC (Electronic Commerce; 電子商取引)	
11. IMnet (Inter-Ministry Network; 国立試験研究機関等を結ぶ省際研究ネットワーク)	24
12. ITS (Intelligent Transport System; 高度道路交通システム)	29
13. VICS (道路交通情報通信システム; Vehicle Information and Communication System)	
14. ETC (Electronic Toll Collection System; ノンストップ自動料金収受システム)	
15. 先進安全自動車 (ASV; Advanced Safety Vehicle)	
16. 自動運転道路システム (AHS; Automated Highway System)	
17. 新交通管理システム (UTMS; Universal Traffic Management Systems)	
18. GIS (Geographic Information System; 地理情報システム)	31
19. 陸域観測技術衛星 (ALOS; Advanced Land Observing Satellite)	
20. GPS (Global Positioning System; 地震動観測)	
21. 超高精度測位システム (RTK; Real Time Kinematic)	33
22. IPP (独立発電事業者)	40
23. WTO/WBT 協定 (貿易の技術的障害に関する協定)	49
24. FTO (外国検査機関)	51
25. SI (System Integration; 情報通信システムの構築に関する業務を一括して提供するサービス)	91
26. コンテンツ (情報の内容, 主に画像や音声などの素材)	
27. モバイルオフィス (携帯情報機器を活用した業務環境)	

28. ゼロ・エミッション構想（ある産業からでるすべての廃棄物を他の分野の原料として、活用して、あらゆる廃棄物をゼロにすることを目指す構想）……………	128
29. インバース・マニュファクチャリング（リサイクル型生産システム）	
30. LCA手法（Life Cycle Assessment; 製品の原料段階から製造、使用、廃棄等の全段階における環境負荷を統合的に評価する手法）……………	129
31. GLOBE（Global Learning and Observations to Benifit the Environment; 環境のための地球学習観測プログラム）……………	130
32. TDM（Trasportation Demand Management; 輸送効率の向上や交通量の時間的平準化を図る交通需要マネジメント）……………	161
33. MTSAT（Multi-function Transport Satellite; より一層の航空交通の安全性の向上を図るため、運輸多目的衛星）……………	166
34. 次世代超音速輸送機（SST; Super Sonic Transport）	
35. TDM（Transportation Demand Management; 交通需要マネジメント） ……	178
36. EDIFACT（Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport; 行政、商業、運輸のための電子データ交換）……………	188
37. MAI（Multilateral Agreement on Investment; 多数国間投資協定）……………	190
38. FIND（Foreign Investment in Japan Dvelopment Corporation; ㈱対日投資サポートサービス）……………	191

[参考文献]

1. 「経済構造の変革と創造のための行動計画」（平成9年5月16日閣議決定）
2. 「総合物流施策大綱」（平成9年4月4日閣議決定）
3. 「緊急国民経済対策」（自由民主党臨時経済対策協議会、平成9年10月21日）
4. 「21世紀を切りひらく緊急 経済対策」（経済対策閣僚会議、平成9年11月18日）
5. 拙著、『地域活性化と広域交流の創造』（創成社、1997）
6. 拙著、『ビジネスと経営管理』（成文堂、1995）
7. 「21世紀の国土のグランドデザイン」（国土庁計画・調整局編、平成7年12月）
8. 「新首都時代の鼓動」（国土庁大都市圏整備局）
9. 『世相と事件史 日本の一世紀』（全日本新聞連盟、1968）
10. 寺前秀一著、『経済構造改革と物流』（白桃書房、1997）
11. 『規制緩和推進の現況』（総務庁、平成8年7月）
12. 『21世紀の中小企業ビジョン』（商工中金、商工総合研究所、1997.3）
13. 「民間開発事業の促進を目指して」（総務庁行政監察局編、平成8年8月30日）
14. 「小規模事業者支援促進法の手引き」（日本商工会議所、平成7年6月）
15. 『会社四季報』（東洋経済、1974秋）