

物流拠点の中核とした広域交流圏の創造

— 総合物流施策大綱の成立事情と影響度 —

Japan's National Policy for the creation of Regional Development activity

— Potential Effects of a Comprehensive Transportation, distribution,
and Information infrastructure —

大 島 俊 一

Toshikazu OHSHIMA

はじめに

平成7年11月29日経済審議会（首相の諮問機関，平岩外四会長）は新しい経済計画「構造改革のための経済社会計画——活力ある経済・安心できる暮らし」（1995—2000年度）を村山富市首相に答申した。この戦後第13番目となった新経済計画では、バブル崩壊後の経済の低迷を克服し活力を取り戻すための施策として、規制緩和を推進すること、そして企業や生活者が自己責任で自由に活動できる経済社会への改革が急務であることを強調し、わが国経済の高コスト構造是正のための行動計画の目標に、物流、エネルギー、流通など十分野を最重要項目として挙げている。筆者としては広域交流拠点整備の全国的な動向をまとめ、さらにその動向の源泉の一つとして総合物流拠点の整備状況を研究していたところであったので、この新計画に大きな時代の流れといったものを感じ、また多大な関心を寄せていた。ただ、日毎に重層的・複合的なネットワーク整備・推進の様相を呈している国際化と殊に情報化（オンライン受発注網の拡大、デジタル化によるデータ交換の標準化）に対しては、それに即応する陸海空のロジスティックス・システムの確立を同時並行的に進めて行かなければ、本格的な物流の効率化につながる社会基盤の整備や雇用の増大及び新技術の研究開発の促進も難しいと考えていた。それ故、本稿では平成9年4月4日にまとめられた政府の『総合物流施策大綱』（以下大綱とする）をベースに、拠点地域の動向を真剣に検討していくことでこうした現状を分析してみたいと考えている。

時代は今、大きく変わろうとしている。先ずこの事実を認める必要がある。その証左の一つが、上記の新しい経済計画を受けて作成された『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）である。そして、これに先立って決定

されたこの「総合物流施策大綱」は、熟慮してみればとてつもなく大きな日本改造計画を意図していることが窺えるのである。筆者はここ数年、国の施策及び報告書を研究する中で、21世紀日本の再構築策として“物流分野への収斂化”が中央省庁間の壁を越えて連携して行われていることを意識するようになっていた。

唯、現時点では補完的資料が少なく説明に苦慮せざるを得ないが、これらの動向を整理してみたいと考えている。平成9年4月に上梓した拙著『地域活性化と広域交流の創造』（創成社）において、国及び地域開発の動向分析を活性化の視点から試みた次第であるが、97年に入って再度東京湾港（臨海副都心）、横浜港、門司港、大阪湾を視察し、ヒアリングを重ねた結果、港湾担当者の将来構想図にはこうした時代の潮流は明確に意識されていないことが判った。それだけに、2001年までの物流拠点整備を前提にした施策の影響・効果には若干の不確定さはあるものの、やはり「大綱」を熟読し、これまでの法案の審議・決定状況を勘案すると注目せざるを得ないのである。というのも、「大綱」内容は関係省庁を始めとして現場の担当者レベルに至るまで、その全体像と実行施策は完全に把握されてはいないからである。というのも、これは体系化を目的とした法案整備をベースとしているからである。最大の特徴としては、従来の規制や省庁の縦割り行政の慣例から脱却し、各省庁を連携・統合する巨大な構想と規模をもち、しかも時限付きの立法とその目標年次までのスケジュールを提示して推進しようとしていることである。そして重要なことは、民間事業者主導を前提に空港、港湾、高規格道路を一体型のネットワークで機能させて日本の4カ所の港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北九州の中核国際港湾）を中核拠点とし、わが国の『高コスト体制の是正』と『国際的に通用する物流拠点の創設』を実現し、更に21世紀の国際的情報社会にむけて、“質・量・コスト・タイミング”共に適合できる新たな産業構造の構築を意図していることである。

それだけに今回の「大綱」の目指す本来の方向性を正確に捉え、対処していかなければならないのである。今日、中部圏域全体のわが国の工業生産に対するウェイトの高さは、地域経済力指標を取ってみても国際的な水準をはるかに超える規模となっており、この地においても、21世紀の日本の方向性が問われているのであると考える。本稿の意図した目的の一つは、今後の中部の魅力、活力を考察する際の“源流”を追い求めることにある。

現状の動向の中で躍進の著しい分野である物流動向に少し触れておくと、次のような特徴が顕著になっているのである。言うまでもなく日本の産業・経済システムの中で、トラック輸送は日々の生活に不可欠なものとなっている。現実問題として、日本の国内物流の主役はトラックを使った陸上輸送である。この業界が国内の貨物輸送量全体に占めるシェアは、トン・ベースで約9割、トンキロ・ベースでも5割強となっている。情報化社会の進展に伴い、この業界も迅速性と安全性を徹底するようになり、

ジャスト・イン・タイム輸配送に代表される多頻度小口配送の拡大化を主要な経営戦略とするようになっているのである。現状での道路・環境事情の中で、より一層の輸送効率を追求していくためには、自社の輸配送ネットワークの整備は言うまでもないが、それ以上に物流業界全体として様々な対策を打ち立て、実行していかなければならないのである。その兆しは、既に一部実行されている幹線輸送の分野をトラックから鉄道や海運へと移行させる「モーダルシフト」、拠点を通過する度に行っていた積み下ろし作業を省略する「一貫パレチゼーション」、他社との協力による輸送の効率化を促進する「共同輸配送」などに現れており、新しい動向が生み出されている。また、この業界が利用者の潜在的需要を喚起したものに宅配貨物輸送があるが、これはクール宅配便やスキー、ゴルフ宅配便、産地直送便、書籍宅配便、期日指定便など多様な嗜好を充たすものとなっている。宅配貨物の多様化は、今年年間取扱個数を15億個にまで伸ばしてきており、国民生活に必須の基本的役割を果たしているのである。

これに対して日本の流通業界は、90年代を迎えた頃から旧来のSC（ショッピング・センター）開発の方向を転換し、大店法の緩和（H.10年度廃止）に伴い既存の出店規模を数倍上回るメガSC開発の時代に突入している。業界大手の主要な経営戦略の特徴は、地域活性化を指向した巨大な商業集積開発を目指しているものの、その一方でコミュニティ（近隣）単位で消費者に連日24時間にわたって利便性の高い商品を提供する年中無休営業のコンビニエンス・ストア（CVS）のチェーン化も徹底しているのである。実際このCVSこそが、急成長した日本の流通業界が世界に誇るシステムであると断言する流通業界のトップは多く、現実的に店舗カウンターでの取り扱い商品の高度化・多様化は、如何に時代の流れと一体化しているかが示されるものとなっている。

このように宅配事業者と流通業界における業態改革は、日本の物流形態の在り方を大きく改変してきたのである。自社の販売拠点の整備が、市場経済の雄に躍り出るための最も効果的な経営戦略として、『物流部門』（川下）の改革がメーカーをはじめあらゆる産業企業間で主流となってきたのは、皮肉にも日本経済が世界一の債権国となった1985年のプラザ合意以降のことであった。この動向は91年夏以降のいわゆるバブル崩壊後も衰えることなく続き、現状での景気低迷期にあってはあらゆる商品の市場価格を国際的水準まで低減するための根本的な戦略として認識されているのである。この点については具体的に、政府の現状打開策と21世紀日本創造を掲げて物流部門からの構造改革へと収斂していった過程を考察していくことにする。その端緒としては、物流分野に関する一連の法整備の経緯を検討していく。

現状では依然として景気の低迷と政治の不安定化の続く1998年ではあるが、政府が国の根本的な財政改革を実行するために具体的な行動目標を示して、21世紀の日本創成計画として「国是」とも言うべき姿勢をもって取り組んでいるのが、上記した

『総合物流施策大綱』であり、『経済構造の変革と創造のための行動計画』なのである。国際社会の一員として、そして急成長を続けるアジア市場の中核拠点として、日本が金融面及び技術面で求められている役割は益々大きくなってきている。中でも世界の交流拠点として、人的・物的資源の活用と制度面での改革（規制緩和の推進）によって、魅力ある日本の玄関口となる港湾と空港の整備は喫緊の課題となっている。世界中に開かれた物流拠点の整備が21世紀の日本の挑戦的戦略となっている時代なのである。

戦後53年目を迎え、今日まで矢継ぎ早に繰り広げられてきた貿易摩擦を解消・清算する時期と期限が来ているのである。経済金融分野における国際協約の履行が求められている時代でもある。98年春から開始される金融ビッグバン時代への突入も、その一つの約定である。物流、エネルギー、環境、高齢化など問題は山積している。それだけに、期待される物流分野からの新事業の展開過程を本稿では考察していくことにする。

1. 総合物流施策大綱の意味

この節では、現下での“時代流”を今一度その源流に溯って考察し、それらが内包する画期的な法律の成立事情を解明していくことを一つの目的とする。端緒としては、やはり「総合物流施策大綱」（大綱）の概要を摘出することから始めることにする。以下は筆者が大綱の目次順にまとめたものである。本来ならば原文を掲載すればよいのであるが、16頁にも及ぶので要約することにした次第である。唯、巻末には通産・運輸・建設の3省でまとめた骨子を掲載しておくので対照されたい。

総合物流施策大綱（概要）

第一；基本的考え方

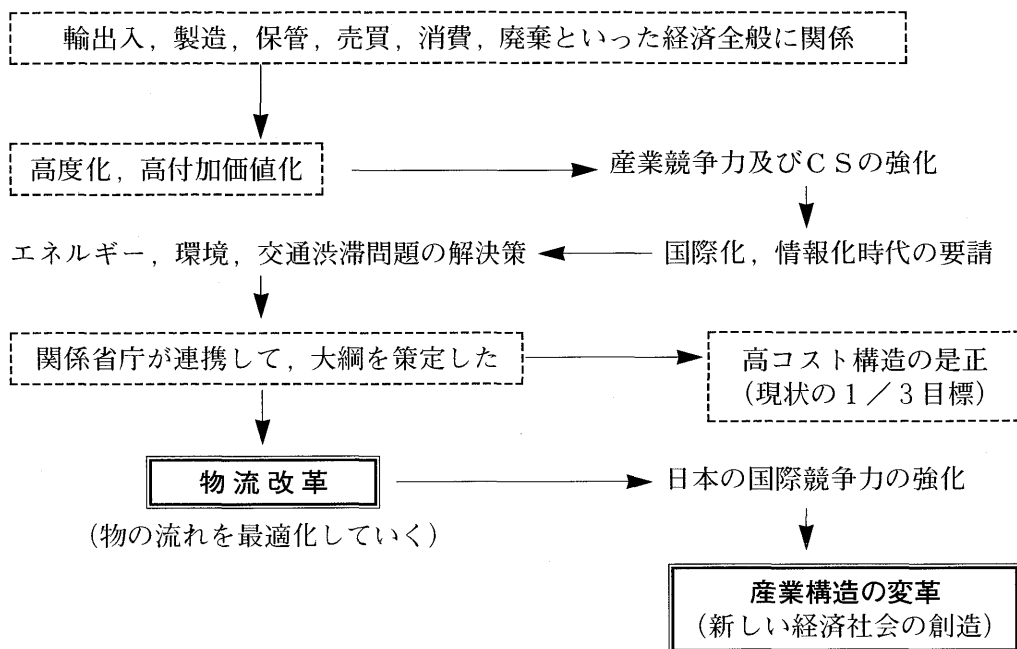


☆我が国経済発展の新たな可能性の開拓戦略

物流の在り方を根本的に見直す



物流サービス機能からの経済政策



☆目標と視点（平成13年、2001年を目途）

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，バイパスや環状道路の整備，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促進する。（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R O R O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等において，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，及び北部九州の中核国際港湾）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・I S O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。

以上のような特徴が、この大綱には包含されているのである。全体としてみれば、現状での首都機能移転や国土軸の形成（次期全国総合開発計画・次期全総）及び整備新幹線の整備などの論議までも取り込んでしまうほどの壮大な構造改革構想を下に、関係部門の体系的な時限付の開発整備目標が示されているのである。この総合物流施策の検討については、平成9年の夏に入ってから、全国の各ブロック毎に関係機関が一体となって推進会議及び幹事会を展開しているのである。

以下にこの状況を、一部列举しておくことにする。こうした動向とその構成機関（メンバー）を真剣に受け止めれば、この推進会議がいかに日本の将来構想に重要な意義を持つものであるかが理解されると思う。

1. 「九州物流施策推進会議がスタート」（九建日報，97.8.12）

この地域では、学識経験者や経済・商工団体、九州通産局、第四港湾建設局、九州地方建設局及び九州各県・警察本部、福岡市、北九州市の代表を委員とした第一回会議が福岡県中小企業振興センターで8月8日に開催された。

2. 「東北地方総合物流施策推進会議が初会合」（建設通信新聞，97.9.2）

この地域では、東北通産局、東北運輸局、新潟運輸局、第一港湾建設局、第二港湾建設局、東北地建ら国出先機関と東北六県、仙台市、東北経済連合会らで構成しており、8月29日に仙台第四合同庁舎で開催された。

3. 「物流推進会議が発足一大綱具体化へ29機関参加」（建設通信新聞，97.9.12）

この地域では、中国地建、中国通産、中国運輸局、第三港湾建設局、第四建設港湾局はじめ国の機関九、県五、市一、県警本部五、経済団体二、事業者団体など七の機関で構成しており、第一回は中国運輸局海技試験場で開催された。

中部地方においては、「第一回中部地方総合物流施策推進会議・幹事会」が平成9年9月11日に愛知県女性総合センターで開催されている。この地域では、国の機関として大蔵省名古屋・大阪税関、農林水産省の東海・北陸・関東農政局、通商産業省中部・関東通商産業局、運輸省中部運輸局、運輸省第五港湾建設局、郵政省東海・北陸電気通信監理局、建設省北陸・中部建設局、地方公共団体として富山県、石川県、岐

岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、名古屋市、警察本部として富山県、石川県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県が参加し、経済団体も中部経済連合会、北陸経済連合会、富山県、石川県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県の各商工会議所連合会が参加している。

こうした各地域での第一回推進の構成を見ると、これらの推進会議がかって例を見ない規模でスタートし、そして関係省庁が積極的な相互連携を推進している会議であることが窺えると思う。こうした関係機関が一堂に会して、共通の施策を推進していくということは、従来の縦割り行政では全く考えられなかったことである。地域ブロック毎に今年度は、物流をめぐる現状と課題をとりまとめ、平成10年度から具体的な課題を打ち出し、実施に向けての検討を進めることにしている。共通している点は、10年の3月に第二回推進会議が各地区で予定されていることである。というのは「地方における今後の実施体制について」は、中央よりその方針が通達されていたからである。総合物流推進会議の資料では、次のように示されている。

1. 地方の推進会議の設置について

各地域における物流に係わる様々な課題のうち、特に地域の関係省庁間で連携して対処する必要性の高いものを優先して、施策の企画立案段階からその具体化まで相互に連携して、施策の総合的な推進を図ることを目的として各地域に推進会議を設置する。

2. 国の推進会議と地方の推進会議の関係

両者は独立した組織であるが、必要に応じて相互に連絡をとり、総合物流施策大綱の実現を図る。

3. 推進会議及び幹事会の構成員について

推進会議は、国の出先機関、地方公共団体、都道府県警察、商工会議所、事業者団体で構成し、幹事会の構成員については、推進会議の構成員を基に地方において決定する。なお、推進会議及び幹事会の庶務は、構成員の協力を得て、地方通商産業局、地方運輸局、地方建設局、地方港湾建設局で処理する。

4. 検討方法について

基本的に地方に任せ、必要に応じ中央省庁が指導、助言、情報提供を行う。

5. 検討課題について

物流に係わる課題は地域によって様々であるため、検討課題の選定は各地方において行うことにするが、課題選定にあたっては、可能な限りブロック全体に係わる課題を選定するよう指導する。

6. 検討結果について

検討結果については、年度末に中央の推進会議に報告書を提出するとともに、

地方においてはとりまとめの公表などPRに努める。また、地方の推進会議でとりまとめられた施策、行動計画、要望等については、中央省庁としても、その実現に向けて努力することとする。

一読して理解されるように、広域的な交流・連携の創造が求められているのである。換言すれば全国を「北海道地方」、「東北地方」、「関東・甲信地方」、「中部地方」、「近畿地方」、「中国地方」、「四国地方」、「九州地方」、「沖縄地方」の9ブロックに分け圏域単位での総合的な取り組みを進展させていくという全国総合計画の基盤に沿った総合物流施策を地域特性に適合する最善策の実現を検討していくことが、明記されているのである。

これらの動向に歩調を合わせるように現状で最も意欲あるれる取り組みを展開していると思われるのは、新聞紙上で見る限り九州地方の福岡県である。「ふくおか新世紀計画アジアの交流拠点に」（建設通信新聞、97.9.2）によると、福岡県は2010年を目標年次として、新時代への挑戦を基本理念に、六つの戦略的テーマに分け、地域マルチメディアセンターや県総合防災拠点の整備、新美術館構想の推進など172の具体的なプロジェクトを提案している。基本理念は、アジアの一大交流拠点として新たな飛躍を目指すもので、国際化への対応は基より、県民生活、社会システム、地域経済など様々な分野で、新時代に向けた変化に挑戦するものである。こうした事例検証の中から、物流動向の摘出を試みる必要性は高いものであるが、現象面での動向についてはこの程度に止め、本稿では次節において、そもそも今回の「総合物流施策大綱」の誕生秘話とも言える法律の背景とその整備に至る経緯を検討していくことにする。

2. 総合物流施策大綱へのプロセス

この節では、総合物流施策大綱の成立までのプロセスを関係の資料を基に検討していくことにする。筆者は拙著『地域活性化と広域交流の創造』の中で、広域交流圏への動向の核となる「新規事業法」と「流市法」について既に言及しているが、その論文作成にあたって貴重な資料を提供して頂いた企業のトップから、その後も継続して多くの助言と資料を頂いている。本稿の論旨については、それらの資料をベースとして筆者が分析し、考察した結果によっている。先ず、歴代の内閣と物流拠点整備のための法律との関連を見ておくことにする。

総理大臣	法律名（公布年月日）
中曽根 康弘 (1982.11-1987.11)	民活法（法律第77号） (1986.5.30) 構造転換法（法律第24号） (1987.4.1)
宇野 宗佑 (1989.6-1989.8)	新規事業法（法律第59号） (1989.6.28)
海部 俊樹 (1989.8-1991.11)	食品流通構造改善促進法（法律第59号） (1991.5.2)
宮沢 喜一 (1991.11-1993.8)	輸入・対内投資促進法（法律第22号） (1992.3.31) 関税定率法等の一部を改正する法律 (法律第17号) 第2条関税法の一部改正、 第7節追加総合保税地域（第62条の8） (1992.3.31) 流市法[改正法]（法律第53号） (1993.5.26)
細川 護熙（日本新党連立） (1993.8-1994.4)	行政手続法（法律第88号） (1993.11.12)
村山 富市（社会党連立） (1994.8-1996.1)	新事業促進法（法律第128号）(1995.11.1) 新食糧法（法律第113号）(1994.12.14)
橋本 龍太郎 (1996.1-)	構造転換法を廃止する法律（法律第49号） (1996.5.24) 輸入・対内投資促進法（1996.7.25告示1号） 総合物流施策大綱（1997.4.4. 閣議決定）

ここに記載した法律は、あくまで今回の「大綱」（閣議決定）に至るまでの関係法律である。中曽根政権発足の1982年から現代まで、我が国は9人の首相の交代劇を経験しているが、米国では

レーガン （共和党・1981.11－1989.1）、
ブッシュ （共和党・1989.1－1993.1）、
クリントン （民主党・1993.1－現在に至る）

3人の大統領が長期政権を担当している。ここで、この間の国際情勢を若干概観し

ておくことにする。86年に米国の経常収支が大幅な赤字となり、債務超過国となって以来、米国の通商交渉（ヤイター、ヒルズ、カンター・U R T R）の矛先は、一挙に日本向けられ円高に継ぐ円高という路線が定常化していった。これによって、日本の輸出関連産業は大幅な企業リストラを余儀なくされ、海外進出が生き残り戦略という最後の選択肢となり、系列関連企業の現地生産化の進展につれて、国内的には産業の空洞化が紙上で大きな論議的となった。一方米国は、87年には積極的に欧州、中国との関係を深めていき、また米ソ首脳（レーガン・ゴルバチェフ）会談によって中・短距離核全廃条約を調印するなど、ソ連との友好を回復し、世界的な軍備縮小の先鞭をきることになった。そして89年、実現不能とされていた「ベルリンの壁」が崩壊し、東欧情勢は大転換し始め、小国分離・独立への気運が高まり、90年には「東西ドイツの統一」、ドイツ連邦共和国が誕生することとなり、一挙に世界史は変革の方向へと進んだ。しかしながら、大国間の平和への歩みとは裏腹に、産油国間の国政の保守化と周辺地域への緊張の高まりによって、宗教や民族主義の相違が浮き彫りとなり、敵対関係を鮮明にしていき、91年1月には、世界が注視する中で「湾岸戦争」が勃発した。

その後、ソビエト連邦共和国はロシア共和国へと移行し、これまた世界中の人々に新しい歴史の開始を予感させる出来事となった。89年から92年間までの激動期を過ぎてからは、各国とも国内の経済社会システムの整備へと主力を注ぐようになり、自由経済市場の拡大が国内外の重要施策となっていった。その証左が、92年のE Cの「マーストリヒト条約」（12カ国）調印であり、93年のE C市場統合（E U）の発足であり、これを受けて米国が取った「北米自由貿易協定」（N A F T A）であり、同年のA P E Cの首脳会議でのガット新ラウンド交渉の妥結であった。こうした一連の経済のブロック化ともいえる世界の地域間通商協定は、新しい世界の経済システム創造に向けてヒト・モノ・カネ・情報の最適化を推進していった。95年のW T O（世界貿易機関）の発足は、グローバル・スタンダードと言われる世界共通の通商・交易を意図したものだけに、日本も本格的な国際化へ適合していく必要性が、焦眉の急となっていったと考えられる。以上のような情勢を鑑みると、ここ数年間の日本政府の水面下での抜本的な制度改革動向は、当然の帰着点であり、日本の残された唯一の方向である。それ故、不透明な日本の現状を打開するための戦略的施策として打ち出したのが、総合物流施策大綱であると思われる。

次に掲載した資料は、歴代内閣と物流拠点創設に関する法律の変遷を示したものである。これによって、総合物流施策大綱がどのような方向性をもって進化していき、またどのような意義と目的を有するものであるかが一見の内に理解されると思う。

法律の変遷と歴代の内閣との関連

年代	1986年 昭和61年	1987年 昭和62年	1988年 昭和63年	1989年 平成元年	1993年 平成5年		1994年 平成6年	1995年 平成7年	1996年 平成8年	1997年 平成9年	
運営母体	5月30日 (法律 第77号) 民活法 (新事業促進法 第1条)	4月1日 (法律 第24号) 構造転換法	H元年6月28日 (法律 第59号) 新規事業法 (新事業促進法 第2条)	H3年5月2日 (法律 第59号) 食品流通構造 改善促進法	H4年3月31日 (法律 第22号) 輸入・対内投資 促進法 (新事業促進法 第3条)	H4年3月31日 (法律 第17号) 関税定率法等の 一部を改正する 法律 〔総合保税地域〕	H5年5月26日 (法律 第53号) 流市法 (改正法)	H5年11月12日 (法律 第88号) 行政手続法	12月14日 (法律 第88号) 新食糧法	11月1日 (法律 第128号) 新事業促進法	5月24日 (法律 第49号) 構造転換法を 廃止する法律
日米首脳	レーガン (共和党) 1981年1月→1989年1月				ブッシュ (共和党) 1989年1月→1993年1月		クリントン (民主党) 1993年1月→1997年1月再選				
	中曽根康弘 (自民党) 1982年11月 (S57) ↓ 1987年11月 (S62)	竹下 登 (自民党) 1987年11月 (S62) ↓ 1989年6月 (H元)	宇野宗佑 (自民党) 1989年6月 (H元) ↓ 同年8月 (H元)	海部俊樹 (自民党) 1989年8月 (H元) ↓ 1991年11月 (H3)	宮沢喜一 (自民党) 1991年11月 (H3) ↓ 1993年8月 (H5)	細川護熙 (日本新党・連立) 1993年8月 (H5) ↓ 1994年4月 (H6)	羽田 孜 (新生党・連立) 1994年4月 (H6) ↓ 同年6月 (H6)	村山富市 (社会党・連立) 1994年6月 (H6) ↓ 1996年1月 (H8)	橋本龍太郎 (自民党・連立) 1996年1月 (H8) ↓ 現職		
	中曽根政権		宇野政権	海部政権	宮沢政権		細川政権	村山政権	橋本政権		
公布された法律	○民活法 民間事業者の能力の活用による 特定施設の整備の促進に関する 臨時措置法 (昭和61年5月30日 法律 第77号) ○構造転換法 産業構造転換円滑化臨時措置法 (昭和62年4月1日 法律 第24号)		○新規事業法 特定新規事業実施円 滑化臨時措置法 (平成元年6月28日 法律 第59号)	○食品流通構造改善促進法 (平成3年5月2日 法律 第59号) 坂本三十次 (臨時代理)	○輸入・対内投資促進法 輸入の促進及び対内投資事業者の円滑化に関する臨 時措置法 (平成4年3月31日 法律 第22号) ○関税定率法等の一部を改正する法律 (平成4年3月31日 法律 第17号) 第2条 関税法の一部改正 第7節追加 総合保税地域 (第62条の8) ○流市法 流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正す る法律 (平成5年5月26日 法律 第53号)		○行政手続法 (平成5年11月12日 法律 第88号) ○行政手続法の施行に 伴う関係法律の整備 に関する法律 (平成5年11月12日 法律 第89号)	○新事業促進法 新たな事業活動の促進のた めの関係法律の整備に関す る法律 (平成7年11月1日 法律 第128号) ○新食糧法 主要食糧の需給及び価格の 安定に関する法律 (平成6年12月14日 法律 第113号)	○構造転換法を廃止す る法律 産業構造転換円滑化臨時措 置法を廃止する法律 (平成8年5月24日 法律 第49号) ○輸入・対内投資促進 法 告示1号 (農・通・運・自) (平成8年7月25日 告示1号) ○農村地域工業等導入 促進法 基本方針変更の公表 (農・通・運・自) (平成8年6月24日 告示1号)		

唯ここで重要なのは、「民活法」「構造転換法」「新規事業法」「食品流通構造改善促進法」「輸入促進対内投資法」などは当初は省庁別の個別の法律としての特徴を有するものであったが、85年に公表した市場開放のための“アクションプログラム”（規制緩和・輸入促進による内需拡大）以来、国際社会の中で日本の優位性を確立していく必要性和実効性が求められるようになり、次第に関係省庁間の合意形成が法律の制定に先立って意図され、その後の法改正及び廃止によって権利・義務・承継・帰属がより明確な法律へと整備されてきたのである。

例えば「流市法」（建設省）をみると、1966.7.1に成立しており、これが1993.5.26に法律第53号として改正されているのである。改正流市法では、（「流通業務市街地の整備に関する法律」）の流通業務効率化基盤整備事業（法第47条の2-7）においては、これまでの都市計画法等につぐ許認可手続きと違って、民間事業者が「整備基本方針」「整備基本方針」に則り、許認可申請すれば「行政手続き法」の手続きチェックを受ける中で、早急に（標準処理期間の認定による）認定回答を得ることができる」。

そして対象地域（要件該当都市）についても、改正流市法では「改正前（人口40万人以上の大都市に限定）とは違い、都市規模に拘わらず、広域利便性に高い地域で、「基本方針」の中で都道府県知事が決めることになっている」。

また旧法（第一条）は「都市における流通業務市街地の整備に関し、必要な事項を定める事により、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする」としている。より具体的には、関係行政機関との調整（第46条第1項・2項）では次のように明記されているのである。「建設大臣は、流通業務地区、流通業務団地に係わる市街地開発事業等予定区域又は流通業務団地に関する都市計画を定め、又は認可しようとするときは、あらかじめ、農林水産大臣、通商産業大臣及び運輸大臣に協議するものとする」としている。（下線部筆者）こうした流れをみていくと、法の目的がいかに重要であるかということに気付かずにはいられない。「目的」とは包括的な意図のもとに形成された理念でもある。一方、情報化促進・開発関連法令の整備のなかで特に重要なのが、「新事業促進法」（通産省）である。これは1995.11.1に成立し、同年11.16に施行され、しかも2006.5.29廃止の時限立法であるからである。この法律（新たな事業活動の促進のための関係法律の整備に関する法律）は、既成の「旧民活法（特定施設整備法）」、「旧ベンチャー法（新規事業法）」、「旧輸入促進・対内投資法（輸入・対内投資法）」の3法律をそれぞれ一部改正し、一本化した特殊法であり、特定新規事業の実施計画を申請した認定会社に対して産業基盤整備基金の活用を認めていることである。

先ず、この3法の目的をみておくことにする。

1. 特定施設整備法 …… 第1条 (旧民活法)

最近における経済的環境の変化に対処し、民間の活力を導入することによって、社会環境の充実に資する特定施設の整備を行い、国民経済及び地域社会の発展を図り、国際経済交流等の促進に寄与することを目的とする」

2. 新規事業法 …… 第2条 (旧特定新規事業実施円滑化臨時措置法)

事業活動に係わる技術の高度化、経済効率の向上、事業資金の調達を円滑にし、その実施を円滑にすることにより、新たに経済的環境に即応した産業分野（ベンチャービジネス）の開拓を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする」

3. 輸入・対内投資促進法 …… 第3条 (旧輸入促進対内投資法)

最近における国際経済環境の変化等に対応し、港湾又空港周辺の地域において行われる輸入の促進の為の事業を支援するとともに、対内投資事業者の事業を円滑にする為の措置を講ずる事で、国際経済環境との調和を図り、あわせて国民生活の向上の促進に寄与することを目的とする」

そして今一つ「構造転換法を廃止」する法律についても若干言及して、この節での論究を終えることにする。構造転換法（産業構造転換円滑化臨時措置法）は1987.4.1.に法律第24号として登場したものであったが、この法律の第1条は「産業構造を国際環境と調和のとれた活力あるものに転換させるため、特定事業者の新たな経済的環境への適応及び特定地域の経済の安定、発展等の措置を講ずることにより、その構造転換の円滑化を図ることを目的とする」とあり、ここで言う“特定事業者”とは鉱業または製造業（第4条第1項）であり、また“特定地域”とは、その地域において内外の経済的事情の著しい変化により、事業の廃止、事業規模の縮小が相当の規模で生じ、これら事業所の事業活動がその地域において相当程度の割合を占めており、経済及び雇用に関する状況が著しく悪化していると認められる地域で政令で定める地域（第4条第3項）である。

この法律は、1996.5.29に廃止されて（法律第49号）、「産業基盤整備基金構造転換法の廃止に伴う経過措置」として改正されたものである。特記すべき箇所は以下の通りである。すなわち、「廃止前の構造転換法（旧法）第16条第3号（日本開発銀行等が行う特定出資法人事業に必要な資金又は特定地域における工場等の新增設等に必要な資金の貸付について、日本開発銀行等に対し利子補給金を支給する）の業務については、この法律の施行日から起算して、5年を経過する日までの間、その効力を有する（第2条、第1項）」ここに記述されている特定出資法人事業とは、「特定地域において地方公共団体、その他これに準ずる法人として、政令で定める法人の出資に係わる法人が行う事業であって、当該特定地域に対して、適切な経済効果を及ぼすと認め

られるもの。(旧法第13条)」のことである。そしてこの出資資金及び推進資金は、新事業促進法の第2条、新規事業法で特定新規事業実施円滑化出資・推進資金として承継され、認定計画に係わる特定新規事業の実施に必要な資金の出資ができることになっているのである。

以上、総合物流施策大綱の成立までに関係する法律について考察してきた。筆者としてはこうした法律を繙くのは初めての経験であるだけに、論旨の展開に若干の危惧を覚えるが、それ以上に21世紀の日本を創造していくための集大成と断言してもよいのではないかと思い始めたこれらの法律を具備した内的整合性を見事さと、その包括的適合性に多大な興味と関心を寄せ始めたのも事実である。繰り返すことになるが、「総合物流施策大綱」は関係省庁、地方公共団体、物流事業者、荷主が連携して施策や取組を総合的に展開していくものである。原文を借りれば「関係省庁連携の下、港湾、空港、道路ネットワーク、広域物流拠点、情報化等の国際交流基盤に係わる総合的な施策の伴った国際交流インフラ推進事業を平成9年度は全国13地域で推進する」(「大綱」, 13頁13行) ことを明示して推進するものである。

それだけに、国家的な事業推進の行方については時限目標付だけに、真剣に検討せざるを得ないのである。次節において、上記に記述した法律に関連する新聞記事を検索し、報道関係資料並びに新聞紙上での対応を検討して、この度の「大綱」に対する取り組み状況及びその背景で進展している現状での地域開発動向と広域交流拠点の創造について考察する。前節で若干付言しておいたが、現状での世論の対応と全国の地域ブロック毎に展開されている『総合物流物流施策推進会議』などの動向と対応を見る限り、本稿のような視点で「大綱」内容を認識しているものは少ないと考える。それ故に、こうした多面的考察方法を試みる以外には、この「大綱」の4大骨子すなわち、1. 基本的考え方、2. 横断的な課題への対応、3. 分野別の課題への対応、4. 今後の施策実施体制等の具有する実行施策の有効性と全体像を完全に把握することは難しいと考える。

とはいえ、これ程までに先例のない規模で、関係省庁が相互連携した政策推進体制の構築を成し推進しているということは、関連する法律が関係省庁間の壁を超えて一体整備され、体系化されていることになるのである。それだけに体系化された法律であるならば、その現実的適合性及び実効性は従来までの単独(省庁別)の法律とは比較にならないほど高く、優れて機能的であり、実行力の高いものなのである。国がこれほどの特徴(パワー)をもつ施策を法案整備した上で、21世紀創造計画を提出したという点を、今一度認識の原点として論究を進めたい。

3. 総合物流の抬頭

ここでは、現時点での総合物流化への全国的な動向を摘出していく。分析の端緒としては、政府刊行物及び新聞記事検索を中心に、動き始めた国家改造計画の行方を追っていくことにする。前節と同様に、先ず総合物流施策大綱に包含されている法律と、それに関連する記事を紹介し、その相関をまとめておきたい。

1. 構造転換法を廃止する法律（附則第2条第1項）

この法律の施行の日（平成8年5月29日）から起算して5年を経過する日までの間なおその効力を有する

→ 「高コスト構造5年で是正」（96.12.12日経）……2001年を高コスト構造是正の期限と設定

2. 新事業促進法（第1,第2,第3条）、流市法（第47条の2）

→ 「動き始めた経済構造改革」（96.12.24日経）……政府は民間の活力を引き出す協役に徹することが重要

→ 「共同で基盤整備事業建設・通産・運輸各省」（96.8.7日経）

3. 新規事業法（第1条）

新たな経済的環境に即応した産業分野の開拓

新規事業法（第2条）

新商品を生産し、若しくは新たな役務を提供する事業又は新技術を利用して商品生産若しくは販売若しくは役務の提供方式を改善する事業

開 銀 法（公示第18号）：法第18条第1項第1号の規定

用地の買収を含む資金の貸付。外国企業・外資系企業が輸入の促進に寄与するための施設等への貸付（第14号）。我国の市場への新たな進出を目的とした施設等への貸付

関税法の施行令の一部改正（第1条）……総合保税地域

「地方公共団体の出資」を「一の地方公共団体の出資」に

「四分の一」を「十分の一」に改める

流 市 法（基本指針三2（2））

流通業務地区は、高速自動車国道等の高速輸送施設へのアクセス接続道路の状況に留意しつつ、既成市街地の外周の地域で土地利用上適切な位置に配置するものとする

- 「公共事業配分見直しへ特別枠」(97.5.25日経) …… 物流インフラ高度化に貢献する社会資本整備の特別枠を新設。重点投資の対象を物流の高度化に絞り込む。高速道路や拠点空港、特定重要港湾などに対象を限定。農業農村基盤整備などを公共事業から除外。
- 「公共投資を大幅抑制」(97.5.27日経) …… 98年度地方一般歳出は前年度比マイナス。中期防衛整備計画の見直し抑制。ODAは抑制中期計画を廃止。
 - 「沖縄を第2の香港に」(96.10.31日経) …… 従来型の半官半民の第3セクター方式は「コストが割高」(通産省)とみて、「BOT方式」の採用を促す。
- 「許可要件を緩和」(97.1.4日経) …… 一自治体が10%以上出資している場合には総合保税地域(特定集積地区)として認める(大蔵省)
- 「聖域設けず歳出削減首相強調」(97.5.25日経)
- 「歳出削減策原案の要旨」(97.5.27日経) …… 公共事業予算の配分については物流の効率化対策に資するものを中心に優先的・重点的に整備

外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(施行規則第6条の2第2項)

令第6条第1項但し書の運輸省令で定める水深は15メートル以上とする→
大深水バースを整備(96.12.13日経)

この度の「総合物流施策大綱」に係わる法律と関連記事は、以上の如くである。論究を進める前に、国の総合計画を審議する国土審議会計画部会によって、一昨年にまとめられた『21世紀の国土のグランドデザイン』—新しい全国総合開発計画の基本的考え方—(平成7年12月)から、第Ⅲ章、新しい全国総合開発計画における主要計画課題の第4節経済構造の変革と地域経済基盤の強化の項目を紹介しておきたい。というのも、この項目では産業の活性化を促進するための構造変革のための緊急の必要性が既に記述されており、しかも今後の地域社会の在り方が示されているからである。少し長くなるが引用しておくことにする。「地域の経済発展に大きな影響を及ぼす産業立地の動向を見ると、アジアを中心とする海外立地が急速に進展しており、国内の地域間で立地環境を競う時代から国境を越えた地域間競争の時代を迎えている。このような状況を踏まえれば、これからは企業立地の促進を図るのみでなく、各地域が我が国の産業構造の変化に対応して、それぞれの地域が有している特性・条件を最大限に生かして、あらたな成長産業の創出・育成等を通じて地域経済の活性化と雇用の創出を図る必要がある。そのため、①地域の産業を担う人材の育成・確保と研究開発能力の向上、②高度情報化への対応、国際交流機能の強化等都市の集積の高質化と広域的活用、③地域連携による生産・流通、研究開発など広範な分野における新しい形での各種機能の強化、④物流、エネルギー、流通、通信、金融等我が国経済システム全体の高コスト構造の是正等を進めることによって、総合的な立地競争の強化を図り、

国境を越えた地域間競争に対応できるような経済基盤を形成していくことが課題となっている」(P.19) (下線部筆者)。

こうした記述を読むと、この内容が「大綱」の中にも、また「経済構造の変革と創造のための行動計画」の中にも色濃く浸透しているかが窺えるのである。もっと端的に言えば、ここでの報告書の内容が、そのまま最近の重要な政府刊行物の基本理念と基本方向を決定してと思われるのである。唯、これが同じ国土審議会の「次期全国総合開発計画」(次期全総)となると、一挙に趣を異にするものとなっている。紙上でも紹介されているように、平成9年6月に閣議決定されることになっていた次期全総の策定作業は、財政構造改革との整合性を理由に先送りされているのである。

次期全総の焦点は、昨年暮れの中間報告で示された「日本海国土軸」「北東国土軸」「西日本国土軸」「太平洋国土軸」に分類した4つの国土軸構想であるが、この構想を巡って審議会内部でも賛否が分かれているのが現状である。国土庁は、今回の計画では期間中の投資額(四全総では千兆円)を示さず、しかも計画達成目標期間も2010年かに2015年と5年延長しているのである。国の6大改革の一つである財政構造改革の進展が思わしくない状況を考えれば、具体的な数値の明示は困難なのかもしれない。実現可能性の段階での議論では、何と言っても財源確保の見通しが最優先されることは止む得ないことであるが、「日本の国土は、すべての国民生活の繁栄のために開発すべきであり、またその財源はすべて国民の税金である」ことを今一度再認識しなければならない。

従来型に固執するかのように、「全総」内容に地方の開発を積極的に盛り込み、それを有効な選挙対策にするような計画の位置付け手法を取ってはならないのである。まして平成10年7月の参議院議員選挙を前提とするかのような、余りに政治的な色彩をこうした国土計画に反映させることは、国の総合計画の価値を大幅に引き下げることになる。国土は政治家の選挙対策の道具では決してないのである。日本の現状は、本稿で展開しているように小手先の技術論(デザイン)ではなく、国の威信をかけた再生への大改革こそが望まれているのである。首都機能の移転とリニアモーターカーの位置付けといった高度な政治的論議が進展する中で、これらが地方の活性化を助成するといった戦略的手法及び展望は、果たして国民が望む国の施策となるのだろうか。

この度の「大綱」の最大の特徴は、国の方針に準じて全国数箇所に巨大な「物流拠点」を創設すること、そしてその推進を民間の事業者に一任していることである。この陸海空の一体型の開発整備事業を可能とする総合的な機能を具備した物流拠点が創設されることによって、アジア太平洋地域で最も利便性の高い物流サービスが提供されると共に、周辺地域にある既存の物流施設も新たなリンケージが実現し、全国向けのネットワーク型拠点として整備されていき、広域的な圏域単位での物流事業を展開する地方拠点へと共生して発展するのである。そこで次に、こうした事業展開を実際

に運営・管理する新会社（事業主体）の設立基準と事業内容を紹介する。

この事業者について現行法律では、次のようにその呼称について2種類ある。

1. 建設省（流市法）…………… 認定事業者
2. 通産省（新事業促進法）…………… 認定事業者
3. 大蔵省（関税法）…………… 民間事業者
4. 農水省（食品流通構造改善促進法）…………… 認定事業者
5. 運輸省（空港施設・港湾施設関係法律）…………… 民間事業者

認定事業者について、流市法（第47条の2）では「流通業務効率化基盤整備事業を実施する法人を設立しようとする者」とし、新規事業法（第4条第1項）では「特定新規事業を実施する法人を設立しようとする者」と規定しているのであるが、上記の1～5の各事業者の計画事業の申請及びその実施をするのが事業者（物流事業者）なのである。また認定会社とは、事業計画を認定され設立された会社のことである。この新会社の設立資格は次のようになっている。

☆ 新規事業法（1995.11.16施行，2006.5.29廃止の時限立法）

（第8条第1項）

- ◇認定事業者であって株式会社であるもの（利潤の追求は不可 ← 国の協力）
- ◇商法規定による会社の運営
- ◇株主総会の議決

（第8条第3項）

- ◇株式保有制限各々1/3を越えてはいけない

（第10条・11条）

- ◇経営実態の公開の義務

更に、この認定会社の事業内容については「創設された物流拠点内の整備された施設を進出企業等に貸与し（約20～30年の間）使用し占有をさせて投下資金を回収し認定会社の責任で国に返却する」としているのである。因にこの方式は、首都機能移転計画で検討されたリース・ホールド方式である。こうした資格を充たした会社が、実際に事業活動を運営・管理するものには、以下のようなものがある。

1. 総合保税地域の管理・運営会社

- ◆第3セクターではないが公益性を有する法人
（地方自治体の出資比率10%以上）

2. 港湾の管理・運営会社

◆半官半民の第3セクターではなく、民間企業が建設から一定期間の運営まで一貫して手掛けること

3. 空港の管理・運営会社

◆半官半民の第3セクターではなく、民間企業が建設から一定期間の運営まで一貫して手掛けること

上記1～3の内容について現時点では概要に止めるが、これら3分野での「事業者」とこの事業者が必要として認めた個別の事業活動の主体となる運営会社との関係は、次のようになっているのである。すなわち、認定会社・認定事業者が株式の1/3以内を保有し、経営権を保持している株式会社である。これは事業推進にとって重要なポイントである。というのは、認定会社は通産省の定める新商品生産・新サービス提供事業、新技術利用による生産・販売・サービスの改善事業の実施計画を通産大臣に提出し、認定を受けた会社なのである。そして認定会社は財源として、産業基盤整備基金の活用と日本開発銀行から無利子融資・低利融資が受けられるのである。更に低利利子についても、政府が出資する特別施設整備促進円滑化推進資金から利子補給金が受けられる特典を有しているのである。そして何よりも特異な点は、この認定会社は利潤追求が目的ではないことである。そのため新規事業法の第十、十一、十二条で定められた通り、「会社の本支店ならびに通商産業省において10年間会社内容を開示し、公衆に縦覧させ、更にその内容を官報に公示しなければならない義務を負う」という我が国では例を見ない完全なディスクロージャーを実施するものである。それだけに、この新会社を運営する者は、物流事業を推進するための事業者なのであり、また利潤を追求することなく物流事業を指導・管理するための事業者なのである。

前節でも既に考察したように、こうした先例を見ない程の包括的な法律の整備によって、「物流」を推進母体として我が国の高コスト体制の是正を一挙に達成しようとする主たる理由は、端的に言って積年にわたる対米貿易交渉での辻褄合わせ的外交の失敗が挙げられると思う。日本が官民あげて日本的経営に固執している間に、米国は80年代に入ってから軍事交渉を軸に積極的な外交戦略を展開していき、国の財政再建目標を明確にしていっていった。そして90年代からの躍進はめざましく、我が国の景気低迷とは裏腹に世界通貨としてのドルの強みを最大限生かして、世界の貿易・金融・証券業界を呑み込み始め、更に資本主義社会の根本を為す“投機性”を市場メカニズムとして東南アジア市場にまで浸透させ、中国との経済交流と友好提携を深めていき、情報化戦略を駆使した国際的な商品流通体制を作り上げていったのである。

この間、日本の戦略は80年代の盛況によって企業経営者の強気の姿勢が目立ち、営業外収益の獲得競争に明け暮れ、その潤沢な資金をファンドとして海外での企業・

資産の買収（ホテル、映画会社、リゾートなど）に向け、経営の多角化を展開したが、逆に諸外国からの対日不評（ジャパン・バッシング）が高まり、90年代に入ってその多くが巨額累積債務となって本社の経営を圧迫するようになり、いわゆるバブル崩壊と共に、本業の維持・管理を前提にした企業再編（リストラ）を徹底しているものの、金融業界の不祥事、及び住宅専門会社の後処理、総会屋との癒着関係の暴露、官僚の不始末、都市銀行の倒産などが続出し、日本は一体どうなってしまったのかと悲嘆させるほど、混乱した状況を呈しているのが残念ながら、今日の現状である。国民の目からは、政府や産業界が依然として国民を低金利政策の必然性を説くことで騙し続け、今日の不況の原因を外圧に振り替え、再度米国の追従者と化したかのような理念の無い日和見的な行動をとっているのではないかと思えないのである。

少し古くなるが、現状を認識する場合の参考となると思われる91年の新聞記事を紹介しておく。これによって97年11月上旬の株の急落に対する日本政府の処方箋が如何に当てにならないかが理解されると思う。すなわち「6月中旬の日経平均25,000円を基準にした場合、7月の公定歩合0.5%引き下げの今年度設備投資押し上げ効果は、日経平均が21,300円に下がると帳消しになる」（日本経済新聞、91.9.2）。こうした記事を読み返すと、現状での日経平均が6年前より、10,000円も低くなっていることから、もはや政府としても金融政策において、実は何らの術策も持たないのではないかと疑わざるを得ないのである。

85年を100とした景気動向指数（コンポジット・インデックス）をみると87年秋のいわゆるブラックマンデーによる一連の株価暴落さえも、日本経済を後退させることなく、逆に力強い景気の波を形成し、それ以降91年夏までに20ポイントも上昇させている。この間、フロー（モノ、サービス、所得）の伸びは、ストック（株式、土地）などの資産が蓄積されていき、金利低下が起因してストックが大幅な増大をみたのである。換言すると、ストックがフローを助成するメカニズムが好況を実現し、バブル景気といわれる事態に突入した。そしてこれが不動産業界の急膨張を誘発し、企業間においても営業外収益競争の美味を追求させ、証券・金融機関の過度の勧誘・融資と一体化し、一般化したというのが、不況以前の日本の実態であったのである。現行の金利とも呼べない程の低金利政策を実行するような資本主義国は、日本だけなのである。

本旨の背景に関する記述となっているが、こうした認識を徹底的に検討することなしには、何故、今、この時代の流れを変えなければならないのかという理由とその必然性が見えて来ないと考えられるからである。筆者は拙著『ビジネスと経営管理』（成文堂、1995）において、戦後からの日本の産業企業50年史を通覧したが、その注目した協定が一つある。これを紹介しておきたい。

それは1989年3月31日に改定交渉が大筋で合意し、事実上決着をみた「日米科学

技術協力協定」であった。この協定の合意内容は次の5項目であった。

1. 超伝導、バイオテクノロジーなど具体的な共同研究テーマの研究
2. 研究交流の不均衡是正
3. 知的所有権の保護
4. 安全保障という考え方の導入
5. 官僚レベルの協定運営機関の設置

この協定が合意決着した背景には、米国が日本に対等なパートナーシップを求めてきたことと、軍事面での世界戦略の再構築を意図し、日米安全保障の大枠の中での日本の使命と貢献を強く望んでいたことは衆知の事実であった。そして何よりも、80年代の日本の躍進は、世界の貿易額の増大を最先端で推進する役割を演じてただけに、世界の貿易構造を変化させ、結果的に貿易摩擦が避けられない勢いをもっていた。その渦中での協定合意だけに、その背景には積年の米国との通商摩擦が厳然として存在していたのである。

本来的には科学技術に関する協定であるが、高度な政治的判断が大きく問われた協定であったと考えている。その後の日本の動向は、この協定での規制（監視）が余程強いのか、それまで新製品（R & D）情報誌等で取り上げられなかったことがないほどの超伝導に関する記事は、極端なまでに減少し、生化学及びバイオテクノロジー関連記事も減少している。研究交流の不均衡是正に関しては、各種学会が急激に国際会議を開催し始めており、また知的所有権問題も現在ではマイナーなものとなり、安全保障というキーワードは91年1月の湾岸戦争以来、日本政府にとっては憲法問題と絡んで頭痛の種となっている。官僚レベルでの機関の設置に関しては知るところではないが、外交下手の日本にとっては全て公式の事前協議となるだけに、負荷が大きいのではないかと考える。

その好例は、92年7月8日米下院が可決した「1992年貿易拡大法案」となって現れている。これは日米間の自動車貿易を政府間協定で管理するよう求めたゲッパート・レビン修正条項と共に可決されたものである。この法案は、当初より対米黒字国日本を念頭において作られたとされ、日本のスーパーコンピュータ、衛星、木材製品の3分野を優先交渉するというものであった。これは先のスーパー301条が90年で期限切れとなっていたのを復活させ、93年から97年までの5年間に亘って実効性をもたせる内容であった。具体的には、日本の対米乗用車輸出台数を政府間協定によって99年まで、年間165万台以下とし、現地生産に伴う米国製品調達比率を70%以上にするという対日強硬策であった。こうした直近の過去の事例を想起すると、日本の国家ビジョンの欠落を意識せざるを得ない。それは理念なき国家の悲劇かもしれない。経済は

生き物である。生き物の行動には目的があり、価値（哲学）があるはずである。

以上、「世界の中の日本」の現状の一端を摘出したが本旨に返って、新聞紙上での「大綱」との関連記事を今少し照合しておくことにする。それに先立って、この度の物流改革で見直しの対象となっている主な規制を整理しておく次のようになっている。

1. トラックの運賃届け出規制
2. 貨物運送の取扱事業からの港湾運送事業の除外がもたらす参入規制
3. 航空を利用した運送の外資規制
4. 内航海運で船の供給を制限している船腹カルテル
5. 外国船舶の国内輸送の禁止
6. 自家用船舶の建造・使用の届け出規制
7. 貨物フェリーの新規参入の規制
8. 港湾運送事業の参入規制
9. 港湾運送料金の許可制
10. 民間の慣行による港湾稼働日や稼働時間の制限

上記10項目の中では、一見して港湾運送についての規制緩和が多くなっているが、これは米国やEU（欧州連合）などが港湾運送の荷役を事前調整する「事前協議制度」を問題視し、国際的な物流効率化動向に対立するものとして制裁措置を迫っていた政治的背景があったと考えられる。もちろん国際的な物流の観点からは、21世紀には大量高速物流が主流となり、その拠点は何と言っても海の玄関口である船舶・港湾運送となる以上、当然の見直し対象である。現実的に、この港湾運送については急成長を続けるアジアの主要港湾が24時間体制で、しかも土日営業を展開しているにも拘わらず、日本は依然として荷役時間制限の下で、世界の動向に適合することなく稼働しており、魅力ある市場と認識されながら不便で割高な港湾経営を続けているのである。この事が、結果として日本の国民に割高な商品を購入させている原因の一つとなっているのである。

それだけに、大綱策定のまとめ役である通産省の「こうした分野での規制緩和は不可欠である」とする言い分に対して、「安定的な荷役確保のため現行制度の維持が必要である」としていた運輸省が、物流業界の反発の矢面に立つことになったという省庁間の立場の問題が浮上したことも事実である。一方実際に物流の基盤整備を担当する建設省は、既に大幅な規制緩和策を発表し、民間企業による高速道路のインターチェンジの設置の緩和及びその周辺の広域物流拠点整備、光ファイバー網の整備促進、港湾、空港のアクセス道路の整備など、複合輸送網の構築を目指しているのである。

関係省庁が連携して「大綱」策定に至るまでの事情の一端を示す記事を紹介する。これによって「大綱」が前節で論究したように、法的整備動向と歩調を合わせながら、着実に関係省庁間の業際化を図り、連携して旧来の縦割り行政を改革していったことが窺えると思う。しかし、やはり「大綱」策定までには、主務官庁としての主体性の維持・確立という背景の遣り取りがあったことも、知らなければならない一つの事実である。

日経新聞によれば、〔建設省は九七年度から通産・運輸と共同で、国際競争力のある地域産業の育成や物流拠点の整備を進める新事業に着手する。建設省の道路事業と通産省の地域産業振興策を組み合わせた空洞化防止策や、運輸省の港湾・空港事業と連携した物流拠点作りに乗り出す。地域活性化に向けて、各省庁が所管する基盤整備事業を一括して実施するのがねらい。それぞれ全国三十都市程度が対象となる見通しで、必要な予算措置を大蔵省に要求する。建設・通産両省が計画しているのは「新産業創出基盤形成事業」(仮称)。東京、大田区など繊維、機械工業などが集積しているものの、産業空洞化が懸念される地域が対象となる。重点地域に指定されると、物流拠点までのアクセス道路の整備や地域産業の技術開発支援、貸し工場やリース団地の整備など、建設、通産省が所管する事業を一括して受けられる。建設・運輸省が取り組む「国際交流インフラ推進事業」(仮称)は、港湾、空港を核にした国際競争力のある物流拠点を整備するのが目的。建設省が周辺の幹線道路と空港、港湾を結ぶ自動車専用道路を建設する一方、運輸省が広域物流拠点や国際競争力を備えた港湾、空港の整備を進める。両事業とも対象地域は都道府県や市町村と各省庁が協議したうえで今年度内に選定する。国際交流インフラ推進事業については、運輸省が年内にも策定する港湾、空港整備五カ年計画と連携して対象地域を選ぶ〕(下線部筆者。平成8年8月7日)。

重要なポイントなので記事の全文を記述したが、全国30カ所の都市で基盤整備事業が同時に進行していくことになるだけに、省庁連携ということの大きな意味が浮上してくるのである。物流拠点創設事業というものの、実態描写を96年夏の段階で少し垣間見ることが出来たわけである。しかしながら、この2年前にはこの物流拠点に関する完成予想図(案)が近畿地方で検討されていたのである。その記事を紹介する。〔近畿地建は、関係行政機関と調整し、ロジスティックセンター設置の具体化に取り組んでいる。センターの設置対象範囲を広域エリアから絞りこみ、各自治体の総合計画と照らしあわせながら一九九六年度早期にマスタープランを策定したい考えだ。建設計画中の第二名神自動車道ルートが有力候補地だが、国道43号・阪神高速道路神戸線の環境対策関連で、山陽自動車道ルートの神戸市北区でも調査対象になっており、今後の動向が注目される〕(下線部筆者。建設通信新聞、1995年12月8日)。

この記事では、物流拠点(ロジスティックセンター)が立地する地域での高規格幹

線道路との一体整備が指摘されており、またロジスティックセンターの内容が示されているのである。すなわち、物流の基本形態をなす調達・生産・販売物流を単一の組織体として行うために地域を絞りこみ、物流の最適効率化と高度化を実現していくことを目指しているのである。道路ネットワークの一体化がもたらす輸送面での時間・コスト削減と経済面での合理化が本格的な共同集配送によって実現されているのである。

港湾運送については、今年に入ってから全国の8大港（神戸、横浜、東京、川崎、名古屋、大阪、下関、北九州）において大幅な接岸料の改定が見られており、国際的な価格水準への是正が一步前進しているのである。日本経済新聞によると、次のように紹介し、解説されている。[8大港接岸料25%下げ 船主協、六大港湾協と合意 横浜、神戸など八大港の岸壁使用量（接岸料）が平均25%下がる見通しとなった。……接岸料など港湾関連費用については「国際的に高すぎ、日本の港湾の空洞化を招いている」との批判も強かっただけに、海運業界は「空洞化の歯止めにつながる一步」と歓迎している]（平成9年1月23日）。

接岸料とは正式には「係留施設使用料」のことであり、現実問題として8大港湾での岸壁使用料の基準時間を24時間から12時間に改定要請していたものである。これによって、現行では24時間ごとの使用料は1トン当たり13円40銭となっているが、これが改定後は当初の12時間は10円50銭に引き下げられ、以後12時間ごとに6円70銭を加算することになり、加重平均すると25%の引き下げとなるわけである。次節で若干世界の重要港湾の物流動向（量と流れ）について言及するが、95年1月の阪神・淡路大震災以来、日本の港湾施設料の高さが世界中から話題となり、更に外国企業の日本での港湾事業進出への目論み等と重なり、一挙に港湾の拠点性が国際的な物流効率化動向の中で問題となってきており、地方港湾もその渦中に位置しているのである。「大綱」では、こうした動向を受けた形で、「港湾運送事業について3～5年後を目標に需給調整規制を廃止する。東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門で日曜荷役の安定的確保など国際水準の稼働に向け取り組みを促す。九十九年度をめどに輸出入と港湾手続きのペーパーレス化とワンストップサービスの実現を目指す」（日本経済新聞、1997.3.26）としている。

京浜、名古屋、阪神地区などの中枢港に北九州を加えた最大の理由は、ここ10年で急激な成長を遂げたアジア各国の海上物流との競争に勝つための海上物流戦略の巻き返しを図ったものである。コンテナ船が登場して30年が経過するが、今日ではその大量輸送のための大型化傾向は、国際基幹航路では船の長さ300m、総重量も5万t以上の超大型船が主力となっており、これは21世紀初頭には15万t級の船舶が主流となると言われているだけに、この接岸に不可欠となる水深15mの埠頭の整備が課題となってきたのである。しかしながら日本が85年までに整備を終えた全国の港湾

の殆どが12～13mしかなく、国際船の大型化への見通しの甘さが一挙に露呈している。そのため急遽2001年までに水深15m以上の国際埠頭を整備することになったが、現状ではその予定施設数は、東京3、横浜3、大阪3、神戸5、北九州1と合計15でしかない。ただ名古屋港にも2カ所完成することになっているが、2001年までに航路整備が出来ない状態である。これに対してアジア各国をみれば、韓国（釜山4、光陽4）、高雄3、香港16、シンガポール13、合計40となっている。このままでは日本の港湾が21世紀のスタートラインに余裕をもって立つことは、かなり困難な状況なのである。

最近一つの固有名詞となった感のある「ハブ空港・ハブ港湾」の整備の観点からは、日本は全く後退したとしか言いようのない状況である。80年代半ばに入ってからのアジア各国の一極集中政策ともいえる空と海の“みなと”整備状況を、自国だけの狂乱物価の下で看過してきた日本人の経営感覚の無さが浮き彫りにされたと言ってよい。政治家を始め、大企業・経営者たちの国際感覚の無さについての言及は、四半世紀以前から折りに付け指摘されてきた歴史を持つ国でありながら、何故これほどまでの後手続きを演じることになるのか不思議でならない、というのが大多数の国民の生の声であると思われる。リーダーシップとは、集団をまとめ、集団の効率を上げ、そして集団に方向性を与えることである。この集団を「国」及び「日本」に代えると、リーダーの責任の重大さが判るはずである。戦後日本資本主義の奇跡の復興当時（30～40年代まで）にあった頑固なまでの「国産」意識はもはやなく、それに替わって目先のビジネスの達人たちを作り続けている我が国の様相は、やはり余りにも多岐に渡って器用過ぎる固有の国民性に由来しているのかもしれない。器用であることは確かに行動様式の多様性を生み出し、独自のバランス感覚を保持させはするものの既存の枠組みの中でしか相互評価の対象を持たず、結局は過渡期・激変期に際して大事を成すことは出来ないのではないだろうか。直面する時代に立ち向かうためには、やはり歴史に対する認識を深め、そして個人としての確とした哲学を持たなければ、「全体」（世界）を見ることなど到底出来ないのである。

ここで社会学的な考察を展開する必要はないが、社会システムそのものが世界的に問われている時代であり、また世紀末であるという基本認識を持たない限り、世界的分業体制へと移行した今日の経済活動は、我が国の常識をはるかに超えるものでしかないのである。それだけに、法的整備を着実にを行いながら、一国の再生と創造を達成しようとする「大綱」の意義は大きいと考える。この論文の執筆最中に飛び込んで来たビッグニュースは「山一証券自主廃業負債3兆円、戦後最大顧客資産保護へ日銀特融」（日本経済新聞、1997.11.22）である。今これについて論及する時間はないが、山一は32年前の65年にも証券不況による経営危機を招き、その折りは日銀から特別融資を受け4年後に完済して再出発したが、今回は字義どおり廃業ということになりそ

うな気配である。来春に始まる金融ビッグバンの予兆とも思える出来事だけに、86年10月にロンドン証券取引所でスタートした世界最初の金融ビッグバンの経緯を、今一度真剣に分析し直す必要性が高いのである。詳細は避けるが、これも競争と活性化をもたらす手数料の自由化から始まり、取引所の会員の法人化によって資本力は強化され、外資への開放、そして立ち会い廃止に替わってコンピュータ相場システム（市場情報提供システム・SEAQ）を導入した。当初はサッチャー首相と公正取引庁の思惑どおりに推移していったビッグバンは、その後、10年間にロンドンを国際金融センターとして復活させたものの、アメリカ資本を中心とした外資の大量流入により、企業買収が続き、国内の証券会社の競争力強化は大きく後退し、結果として銀行や証券引受を業務とするマーチャントバンクの大半が海外資本に制覇されている。

急激な外資の参入により、完全自由化したロンドン市場（通称シティ）では株式売買手数料収入は開始後7年で2倍を越え、シティの労働人口の4割が外国企業で働いている。イギリスとしては多くの難題に直面したわけであるが、一国の財政再建とEU内での政治的地位の確保の両方をこの大改革で達成したことは、世界の貿易金融センターとして長く君臨した英国の“歴史的価値”や“伝統”の存在が起因していると考えられる。しかしながら、ロンドン市場の代表格であった有力金融機関の8割近くが、現時点では経営権を外国資本に委ねる状況となっていることも見逃せない事実である。

問題は日本が同様の行動を宣言して、果たして東京市場（兜町・通称しま）をアジアの中核金融市場として再生できるかということである。上記までの論旨を補完するものとして論究したが、こうした動向の意図するものや予測される事態に対するシミュレーションが余りにも短絡的ではないかというのが、記事の裏面を読む今一つの懸念である。山一の事例は、日本の証券・金融業界にとって不可避の波及効果を伴う共通の問題であるだけに今後の対応が注目される場所である。この始末を間違えると、日本の将来は経済の自由化、換言すれば自由放任主義に立ち返り、完全競争（優勝劣敗）時代に入った国際経済の舞台の一員としてとどまることが、かなり難しくなると予測される。この処理に対しては、政府は失敗は許されないと思う。もはや国民は沈黙した大衆ではないのである。

以上、この節では「大綱」に係わる新聞記事を中心にその相関を論考したわけであるが、こうした記事及び事件（出来事）は、今日の日本の現状が如何に脆く、また日本の財政を悪化させた巨悪とも言える政・財界の癒着及び国民軽視の行動特性を示すものだけに、政府関係者に対して明確な姿勢を取る必要がある。国際化のもたらすものには数多くの功罪があるかもしれない。しかしながら、国民レベルで望むものについては、各国ともそれほど差異はない筈である。特定の資本家のみが経済ゲームを通して国や世界を動かしているという幻想から脱却し、国民全員が支持する国の繁栄を

実現することが、企業に求められた社会的責任である。96年9月、この社会的責任の重要項目として自然環境への配慮及び環境管理が企業に求められてきた。これは「環境に優しい企業」を認定するためのものであり、国際規格の導入を決定したのは産業分野の国際規格を統括する国際標準化機構（ISO，本部ジュネーブ）である。正式には「ISO 14001」と呼ばれるものである。通産省も日本工業規格に（JIS）に取り込むことを決定した。この認定の有無が国際取引の選別につながるだけに、日本のメーカーも対応を急いでいる状況である。

このように日本は、あらゆる分野において諸外国との緊密な関係にある。グローバル・スタンダードという統一基準が、世界を駆け抜ける時代に突入していることをもっと真剣に考え、国民に広く知らしめることが何よりも重要となっているのである。その意味からして、「大綱」の意図する本来的目標を的確に捕捉し推進していくことは、現代の日本において何よりも重要なことであると考え次第である。次節では、今一度総合的な観点からこの「大綱」の目標とする“ランディング・ポイント”を検討したい。

4. 総物流化への推進

前節までにおいて、この度の「大綱」の成立過程とその内容及び全国の物流推進状況の概要が理解されたと思うので、ここでは今少し包括的な側面から論旨を補完していくことにする。現在国際化がもたらした影響は、「日本」にとっては明治維新（1868）以来の大改革を実施していかなければ、その再適合が果たせない状況を迫るまでになっているのである。

その最大の理由は、我が国の財政事情にある。日本の国債残高は次のようになっているのである。

国債・借入金残高	334兆1,309億円
国債残高	232兆6,831億円
内長期国債	193兆4,537億円
中期国債	23兆6,831億円
短期国債	12兆7,064億円
交付国債（戦没者遺族等へ）	4,783億円
出資国債（国際機関等へ）	2兆3,801億円
借入金 （旧国鉄債務などへの一般会計、特別会計からの借入金）	69兆4,444億円
政府短期証券	31兆9,850億円
大蔵省発表（96年9月24日）	

平成10年度は370兆円（推計）となり、これは国民一人当たり約300万円の債務ということになる。現状での国の政策は、大方の予想通り消費税の増税（97.4.1）以降、見通しの不明な行財政改革を行っているものの、経済主体である企業及び家計の側では税金対策に本腰を入れ始め、徹底した節税対策を心掛けるようになり、結果として消費停滞による景気は冷えきったままである。バブル以前の土地神話は（90年の国土全体の総資産価値約2,350兆円が、現在600兆円に下落して、少なくともこの20%の120兆円が不良債権となっている）見事に崩壊し、銀行の資産もデフレ現象を来たし、株価の下落、市中金融の貸出し鈍化、経営の悪化という悪循環を繰り返し、国の低金利策に助けられているといった状況である。しかしながら、この低金利もいつまでも続ける訳にはいけないのである。その突破口を開くのが、今春からの金融ビッグバンである。これは一般には『金融構造改革』と訳されているが、本来的には『証券市場改革』のことである。キャピタルマーケットそのものが改革されることである。

これによって企業間の直接金融決済が増大することから、決済だけが主務となっている銀行の役目は終わることを意味するのである。前節でみたイギリスの先例をもっと正確に理解しなければ、温情主義的経営を続ける銀行の大型合併も役に立たないかもしれないのである。

ビッグバンによって、証券と金融の壁がいよいよなくなり、外国資本の導入につれて、国民が預金保護の手段として高金利の機関を自主的に選択できる状況が訪れるからである。政府としては2001年までに、まだまだ三洋証券や拓銀、山一、続く巨大な倒産処理及び大型合併が予測されるだけに、低金利策を止めることはできないかもしれない。とはいえ、日本の金融資産を台無しにし続ける政策（預金保護機構も含まれる）の余命は、そんなに長くはないはずである。

政治に対する不満はあるが、本旨に返って法的整備の動向も検討しておくことにする。先ず紹介しておきたいことは、規制緩和の状況である。規制についての議論の是非が日常的なものとなっているが、現状を見る限り、ここ数年の動向は支持できると考えている。平成7年12月14日、行政改革委員会は「規制緩和の推進に関する意見書（第一次）—— 光り輝く国をめざして ——」をまとめている。これによると昭和60年から平成7年度までの規制緩和の推移と、許認可等の件数が列挙しており、推進にあたっての基本認識及び意見書の位置付けがかなり明確になっており、また分野別の規制緩和状況についても思い切った措置を講じていることが理解される。ここでその内容について詳細に検討していくことはできないが、概要の摘出をしておきたい。

規制緩和の推進に当たっての項目では、その基本認識として次のような項目に分けられ、従来になく見解が示されている。（括弧内の抜粋、下線部、筆者）。

- (1) 新しい国づくり（光り輝く国）
- (2) 規制緩和・撤廃について（改革の風を起こし、流れを加速させ、機を熟させる）
- (3) 経済構造改革への期待（殻を破って思い切って自ら進んで外に飛び出す時期）
- (4) 規制による既得権とその弊害について（日本か茹でかえるにならないよう銘すべき）
- (5) 経済的規制と社会的規制（規制緩和・撤廃の早期断行が有効である）
- (6) 市場原理・自己責任（市場原理の導入と民間の自己責任原則の確立が急務）
- (7) 官、民の役割（新しい国づくり行政に転換すべきである）
- (8) 痛みについて（痛みを乗り越えて改革を進める代替手段を提供していく）
- (9) 国際調和（世界における規制緩和のリーダーシップをとる必要がある）

これらの項目が創案された背景には、国際的な価格平準化（内外価格差の是正）が

喫緊の課題となっていた我が国の立場の選択があったと考える。経済成長を第一の国是にしてきた日本は、第二次大戦後奇跡の復興を遂げ、この53年間で人口をほぼ倍にし、しかもGNP換算で世界第二位の地位を占める国となった。しかしながら、MADE IN JAPANの製品が世界市場を駆け巡り、海外進出企業が増加するにつれて、日本的経営の特殊性が際立ち、その功罪や産業構造そのものの審議が内外から指摘されるようになったのである。

その点について、こうした課題解決のための基本方針として「意見書」では「日本人、仲間、画一、お上依存、大きな政府、横並び、もたれ合い、規制、単一価値観の閉鎖的な秩序という日本人の行動特性から脱却し、国際的に開かれた、世界から魅力あると思われる、小さな政府、個性的、自立、自由、多様な価値観が共存できる」方向への転換を図っているのである。規制緩和・撤廃が目指すものは、究極的には日本の産業構造の大転換である。21世紀を眼前にした新世紀創造へのあゆみは、こうした意見書を読む限り徹底した施策の下に進められていくものと思われる。筆者は、この施策をこの度の「大綱」であると考ええるものである。次頁に省庁ごとの許認可数を示す表を掲載しておく。

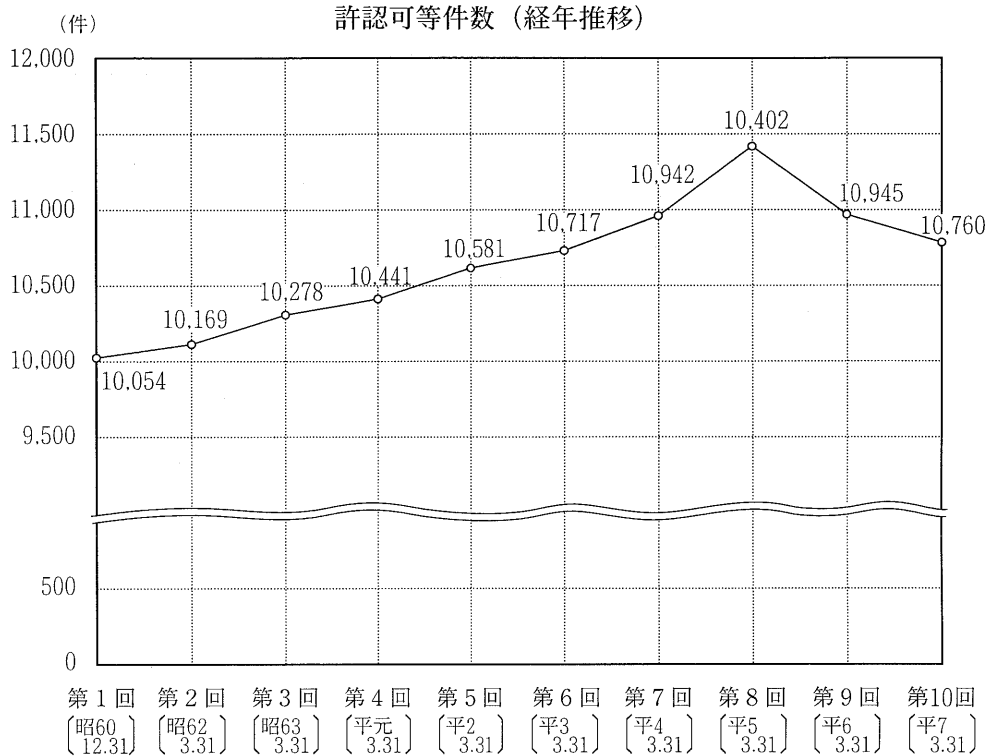
分 野 別 事 項 数

区 分	新規に盛り込んだ事項	既定計画計上の事項		計画計上外措置済事項	合 計
		8年度以降措置	措置済		
住 宅 ・ 土 地 等	37	17	68	4	126
情 報 ・ 通 信	71	16	38	11	136
流 通 等	35	27	95	5	162
運 輸	61	47	139	11	258
基準・認証・輸入等	110	96	144	7	357
金融・証券・保険	90	20	66	53	229
エ ネ ル ギ ー	13	8	18	0	39
雇 用 ・ 労 働	18	17	13	2	50
公 害 ・ 廃 棄 物 環 境 保 全	12	5	10	4	31
危険物・防災・保安	75	82	50	6	213
そ の 他	47	75	68	9	196
合 計	569	410	706	112	1,797

(注) 既定計画上の事項数は、計画改定に当たり実施内容の具体化、時期の明確化等を図ったことから事項が細分化されたりしたため、1,091事項から1,116事項に増えている。

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	53	50	50	13
大 蔵 省	1,116	1,134	1,143	1,173	1,195	1,210	1,236	1,387	1,391	1,374	258
文 部 省	310	308	317	314	315	312	322	333	327	327	7
厚 生 省	936	945	985	1,015	1,033	1,106	1,170	1,221	1,246	1,221	285
農 林 水 産 省	1,263	1,256	1,270	1,270	1,299	1,315	1,357	1,427	1,419	1,400	137
通 商 産 業 省	1,870	1,886	1,883	1,900	1,908	1,916	1,915	1,986	1,769	1,780	-90
運 輸 省	2,017	1,976	1,977	1,962	1,988	1,966	1,966	1,893	1,700	1,607	-410
郵 政 省	265	273	279	284	306	308	313	319	291	292	27
労 働 省	532	559	563	560	559	565	579	631	629	633	101
建 設 省	742	770	776	804	808	842	870	910	879	841	99
自 治 省	104	107	108	113	113	113	114	134	127	125	21
計	10,054	10,169	10,278	10,441	10,581	10,717	10,942	11,402	10,945	10,760	706



許認可等の経年推移を見ると明らかなように規制緩和が喧伝されて久しいが、第1回の昭和60年の（10,054件）から第8回の平成5年（11,402件）までは毎年平均で約170件が増大しており、それ以降は大きく右下りとなっているが、まだ第1回の件数を大きく上回っていることが分かる。

現状で最も多くの許認可件数をもっている上位5省は

- | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|
| (1) 通商産業省 …1,780 | (2) 運輸省……………1,607 | (3) 農林水産省 …1,419 |
| (4) 大蔵省 ……………1,374 | (5) 厚生省……………1,246 | |

となっており、この上位5省だけで合計7,426件となり、これは全体の69%を占めていることになる。興味ある点は、運輸省が第1回当初は、2,017件とトップであったことと、現状までの減少数が410件とこれまた最も多いことである。この点に注目すれば、昭和60年すなわち1985年から今日までの日米間の貿易摩擦のターゲットとされた自動車の輸出台数を巡る協議の存在が、その背景に浮かんできると思われる。それだけに時代を反映する資料的価値は高いのであるが、この点についての考察はここでは展開しない。ただ、これらの5大省が「大綱」で連携しているという点を指摘して

おく。

次に特記しておきたいのは、「大綱」で特に重要視されていると考えられる日本の港湾整備についての報告書である。この報告書『これからの国際海上コンテナターミナルの整備について』（(社)日本プロジェクト産業協会、平成9年3月）からの抜粋を試み検討していくことにする。ただ本来ならば港湾物流に関する統計数値を検討していくべきなのであるが、本節での検討課題は「大綱」と現実との相関にあるので、論旨に沿ってマクロの観点からの重要ポイントのみ抽出しておくことにする。

この報告書で重要なのは、次のような意図の基に、21世紀型の日本の港湾整備を行おうとしていることである。先ずその部分を引用する。「ここでは特にコンテナ貨物の集積に着目し、一つのモデルケースとして、太平洋沿岸域では国内最大のコンテナ集積地である首都圏周辺の沿岸地域を選定し、日本海沿岸域では中枢国際港湾として位置付けされた北部九州地域を選定する。……また、これら選定された地域に整備する大規模コンテナ港湾に対して、国内コンテナ貨物の集約という意味から、それぞれ太平洋ハブポート、日本海ハブポートと呼称し、その考え方および特長を示す」（下線部、筆者。P.28）。

以下に、この2地域のハブポートについてみていくことにする。

☆太平洋ハブポート（P.30より抜粋）

1.（適 地）

茨城県鹿島灘～千葉県九十九里沿岸域

2.（意 義）

- ◎コンテナ貨物の増加に伴う港湾交通の負荷軽減
- ◎東京圏における道路渋滞緩和
- ◎東京湾内での航行規則等による時間ロスの回避
- ◎大震災等の災害時における物資経路の確保
- ◎大規模遊休地の合理的な活用が可能
- ◎圏央道、横断道の有効活用

☆日本海ハブポート（P.31より抜粋）

1.（適 地）

北九州響灘地区

2.（意 義）

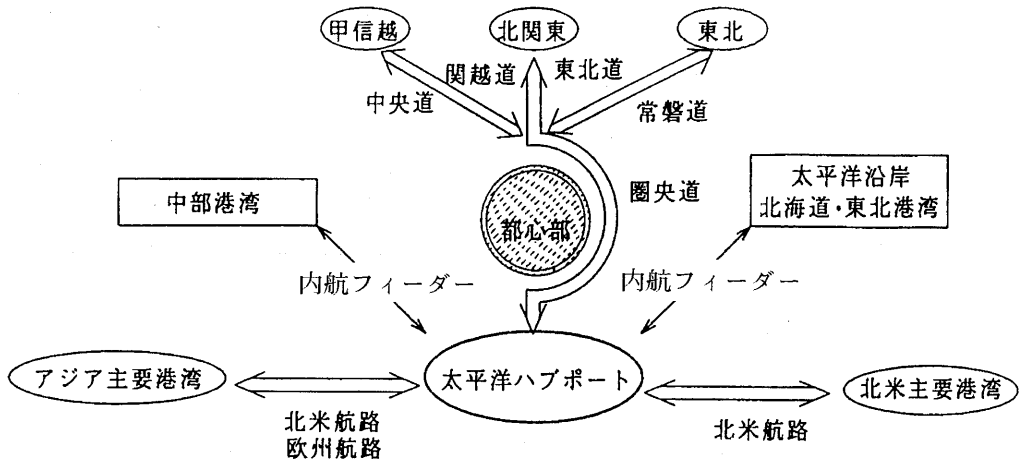
- ◎近年増加傾向にある釜山経由でわが国に輸出入される基幹航路コンテナ貨物の取り戻し
- ◎日本海および黄海を取り巻く新規国際経済圏創出の可能性
- ◎元来集積度の高い工業生産拠点としての一層の活性化が可能
- ◎浚渫土、廃棄物等の処分用地の合理的活用等

上記を通覧するだけで、今日までこうした発想と目的をもって、日本の港湾問題を一括して解決しようという計画が無かっただけに、その壮大な構想と効果的な現状打開策が理解されると思う。従来まで各港湾（特定重要及び地方を含む）共、独自色を出すための単独の改善策は講じられてきた経緯はあるが、このように日本の港湾業務全般におよぶ改革案を提示して、実行したものは見られない。勿論理念としては、筆者が先の『ビジネスと経営管理』で紹介したニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティーのような港湾事業、航空事業、首都圏交通事業、世界貿易事業を経営内容とする総合開発型の港湾局（1921年4月30日設立、港湾業務を主な活動として設立された米国最初の州際公社・IntestateAgency）もあるが、日本ではこの先進的経営形態を実行するには、まだ程遠い状況にある。その最大の理由は、港湾整備に対する縦割り行政の弊害、つまり許認可権者の複層化と港湾運営の歴史に内在する船会社の商慣習・慣行が大きいのである。それ故、総合的な港湾開発は出来なかったのである。

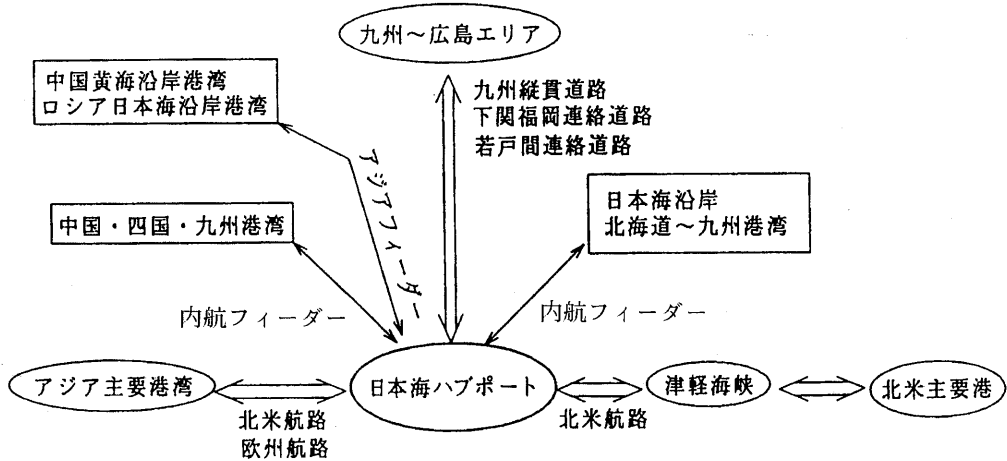
しかしながら、この報告書では規制緩和に対しても最近の動向と関連させて、自由化への必要性を強く論証しているのである。具体的には港湾運送業の参入規制・価格規制、内航海運業の参入規制、水先制度の業務と料金、関税面での規制、港湾荷役における事前協議、荷役サービスの夜間・日曜不稼働、埠頭公社制度などについて個別に検討して、長期的視野にたった総合的整備の観点から、港湾物流の国際的役割を躍進目覚ましいアジア各地の港湾との競合化を前提に24時間、365日営業出来る港湾の設置を提唱しているのである。

こうして動向を見る限り、本稿で検討した「大綱」内容との整合性が、実はかなり高いことに気付くはずである。極限すれば、この「大綱」を成立させるための事前調査的役割を示していると言えるものであると思う。物流の大規模化とスピードアップ化は、今日世界の趨勢である。それだけに物流効率化に関して港湾整備の重要性は、空と内陸に先行するものとなっているのである。

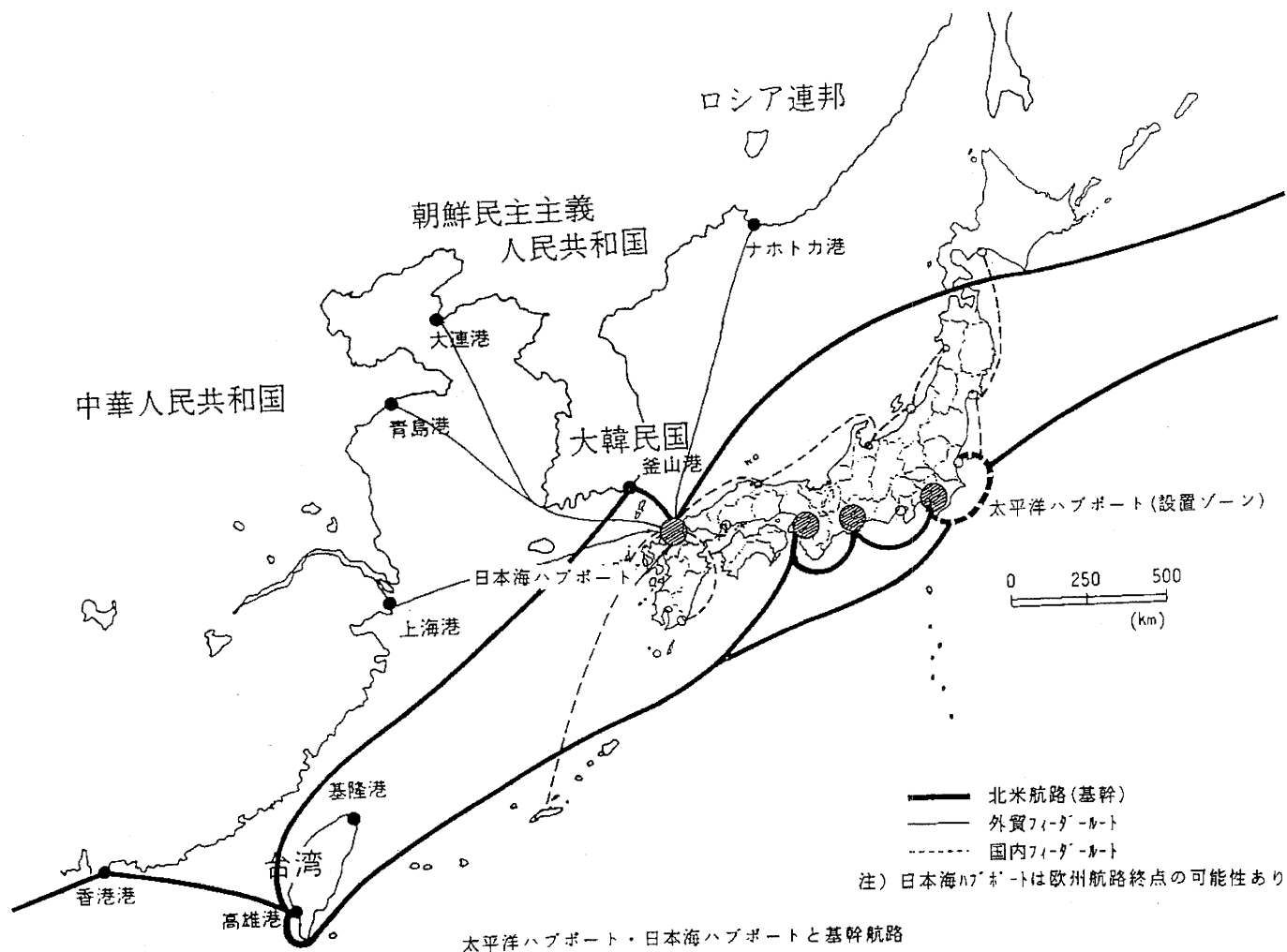
次頁にこの報告書の核心をなすと考えられる構想図を掲載しておく。これによって、上記の抜粋内容が一見の内に理解されると思う。



太平洋ハブポートを利用するコンテナ貨物の流れ

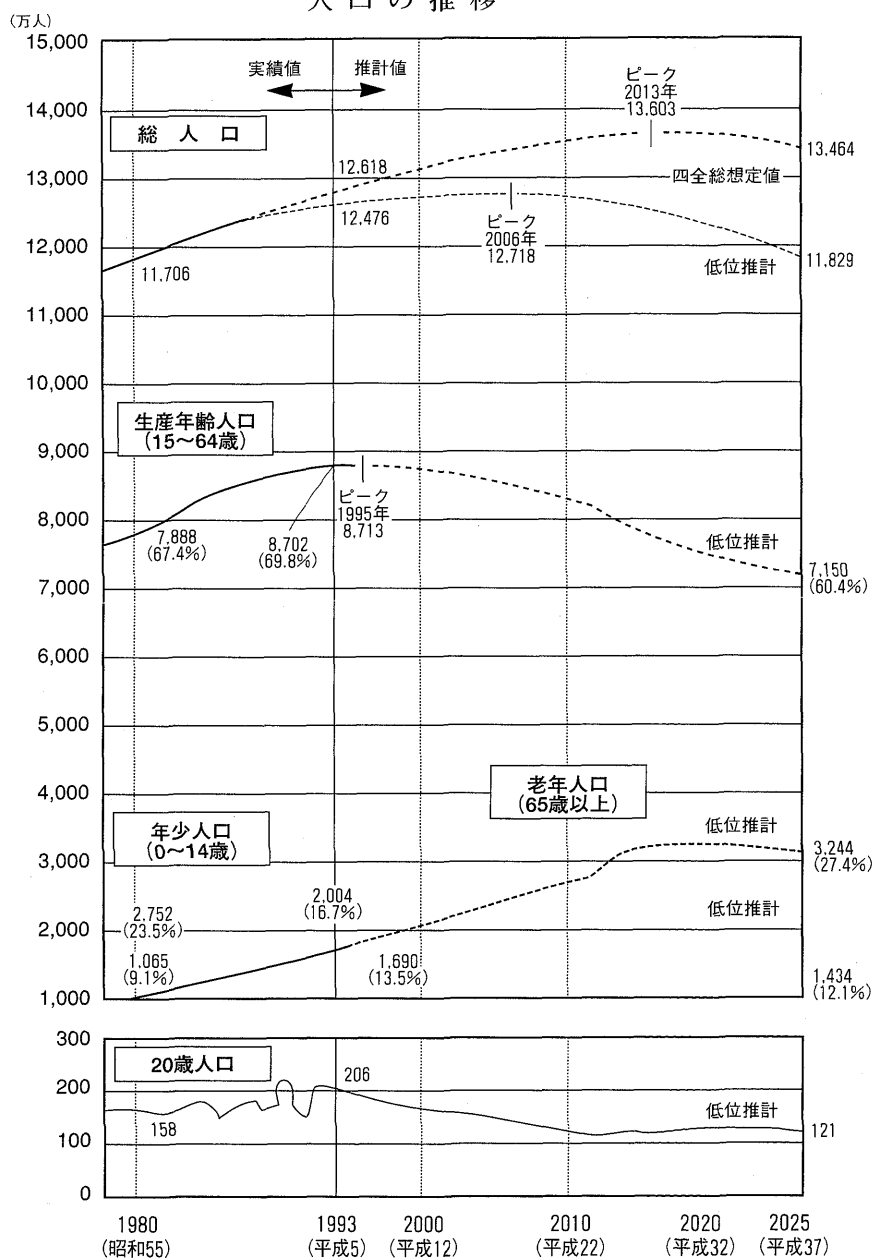


日本海ハブポートを利用するコンテナ貨物の流れ



さて、本論をまとめるに当たって、近未来となった21世紀を考える上でそのベースとなる指標と、筆者の社会認識の方法を示す図式を紹介して終えることにする。
 先ず次の図表から始めることにする。

人 口 の 推 移



資料 厚生省人口問題研究所、総務庁統計局の資料をもとに
 国土庁計画・調整局作成

これは人口の推移を示したものである。1980（昭和55）年から2025（平成37）年までの45年間の推移を示しているところが、この図表の特徴である。総人口を見ると、先の四全総想定値では2025年は**13,464**万人と推定されていたが、この図表の低位推計を見ると、**11,829**万人となっており、約**1,600**万人の減少となっている。国際化、情報化、高齢化ということから考えれば、老年人口の推移は2025年には**3,244**万人（27.4%）となり、確実に四人に一人が65歳以上の老人となる。しかも、この表で見逃せないのが、生産年齢人口の推移なのである。95年の**8,713**万人が2025年には、約**1600**万人減の**7,150**万人となっている。これは総人口比で10%の減少となるだけに、21世紀の日本の生産・雇用市場は難問を抱えることになるのである。

現在と同じ生活レベルを維持しようとするならば、この減少分を補うだけの技術革新と効率化を徹底していかなければならないからである。しかもエネルギーを安定供給していくためにも、企業活動の発展を益々促進していく必要が、国家的規模で求められるからである。日本の選択は、こうした人口の推移を前提としなければ、実は前途不明のものとなり、国民からの支持は得られないのである。換言すれば、高齢化は国民の福祉及び健康と密接に関係するものであり、生産年齢人口の減少は国の税収の大幅な減少を意味するだけに、企業活動の国民経済に占める割合は一層高くなる。それだけに、企業の法人・事業税等の国際的な低水準への是正措置は、企業の活力と国際競争力を強化するためにも喫緊の課題となっているのである。

最後に、筆者自身が数年来考えている社会認識の方法を示すコンセプトを次頁に紹介して本稿を閉じることにする。ここで筆者自身の認識方法を末尾に示す最大の理由は、はじめにでも記述したように現時点での筆者の一つの研究対象である「地域活性化と広域交流の創造」が、地元近隣都市での各種委員会を通じて検証される中で、必然的に圏域単位及び全国の総合計画のプロセスの再検討まで意識しながら、その相関を当該都市の総合計画を策定する際にも適合させる必要性を感じるようになっていたからである。その折りに、こうした「大綱」が登場したことによって、自分の追っていた研究対象の総合的な国家的改革が、目に見える形で実現されることを認識した次第である。日本の地域的特性と潜在的魅力を向上させることによって、中央主体ではない地域からの情報発信が拡大し、広域交流人口の増大を促進させ、そして地場（伝統）産業を育成しながら産業構造を再構築し、活性化していくことが今後の日本の再生につながっていくという持論との整合性と時代認識が一致したからに他ならない。

21世紀の日本の魅力と活性化

〔日本の産業集積地域からの21世紀ビジョン〕

国際化と総合物流化への潮流

☆戦後52年目の決算……産業構造の大変革

世界の構造：軍事（政治）大国→経済大国→技術大国

日米関係：パックス・アメリカナとのジレンマ（政治・通商貿易）

日本の選択：新経済計画（戦後第13回）と総合物流施策大綱
急進するアジア市場でのイニシアティブの確保

☆国際化、情報化、高齢化（生産年齢人口の減少）、少子化社会への適合戦略構築

圏域単位の広域交流の見直し

☆(港湾)→←(空港)→←(高規格道路)のネットワーク化

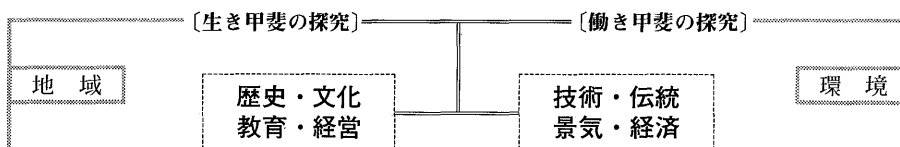
総合物流拠点の整備

☆☆☆国際競争力強化

☆☆☆高コスト構造の是正

地方行政の個性化と役割分担

☆地方分権に向けた対応策の検討	2～5市の連携プロジェクトの必要性大
まちづくりプロジェクトの推進 都市間交通網の整備・延長 共通課題の特定	商業と工業の魅力と活力の向上 中心市街地の活性化 都市計画の業際化



◆現在までの社会の変遷：産業社会 → 脱産業社会 → 消費社会

21世紀

→ 地域情報化社会への胎動

(社会の流れ、時代の流れをこう見る)

民間活力の最大活用 → 日本の課題

物流拠点が整備されることによる経済効果

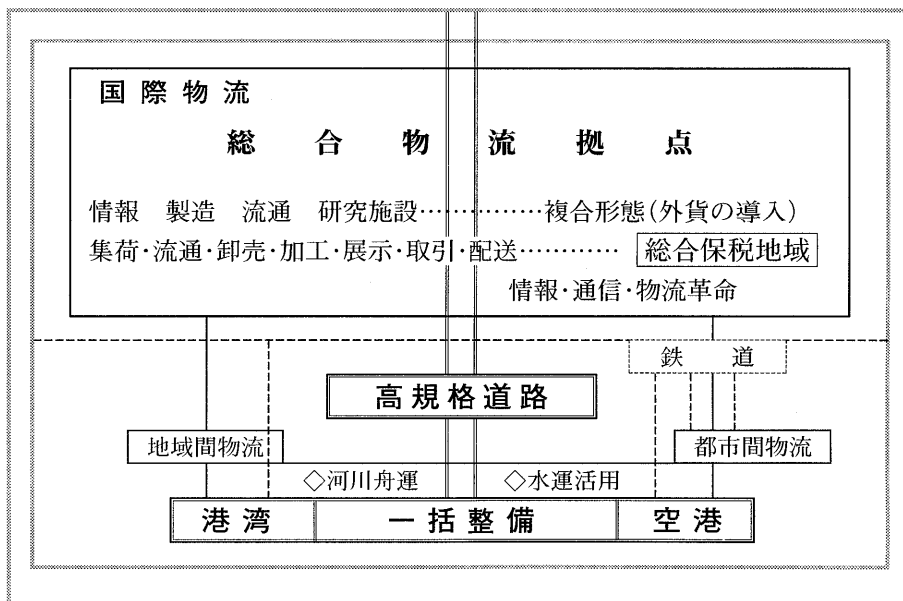
☆中部地区の場合

視 点：中部圏域の全体動向の一環として考える

☆ビッグプロジェクト……現状での推進では単独型ではない

国際博覧会 中部新国際空港 …… （名古屋空港問題）

広域一体型経済圏の創造



☆2001年の目標とされている3項目（総合物流施策大綱）

1. アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な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

2001年以降、全国の四ヵ所の国際ハブ港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北九州の中核国際港湾）を中心に国際物流が大展開していき、総合物流拠点の整備進展によって、巨大な商流（BUSINESS WAVE）が実現し、21世紀型の本格的な産業構造変革への新たな時代展開が予測される。

これを一覧することで筆者の捉えていた対象領域が、より明確になったと思う。やはり大目標とするところは、『21世紀の日本の魅力と活性化』ということに帰着する。専門分化が進む現代社会ではあるが、やはり時代の混乱する時には全体を『見極める眼』が何よりも求められると考える。それ故に自分の研究対象認識に至る見地を明らかにすることが、論旨の事実判断、論理的判断、そして価値判断の有効性を保障すると考える。

筆者としては、やはり第二次大戦後53年目の総決算として、日本の産業構造の大変革が最大の課題であると考えている。前節までに付言した、昨今の金融関係分野での不祥事の最大理由は、暖簾価値に染まり切った企業の組織的犯罪（共犯構造）に求められているが、庶民の言葉でいうならば“非常識”の一語に尽きるのである。政官及び企業トップの信じ難いほどの“モラルの低下”こそが、諸悪の元凶なのである。お金は自己の才量以上に持つものでも、また扱うものでもないのである。しかも、古来よりお金の多寡は決してその人格を保証するものではないのである。国際社会でのコミュニケーションの第一義は、個人間の“信頼関係の樹立”ではなかったのか。日本国内だけに通用する似非国際的経営者たちの集団謀議は、もはや許してはならないのである。

国民が目覚めるためにも、地方が活性化していかなければならないのである。日本という国を、「東京と田舎」といった対比の中で捉える中央の暗黙裡の伝統的認識を打破する時代が来ているのである。それだけに、地方行政の個性化と役割分担が問われる時代に入っているのである。地方からの魅力ある情報発信こそが、現状の日本を今一度再生させる唯一の手段であり、残された施策であると考えている。国民という名の生活者自身が主体となって、土地、道路（インターチェンジ）、港湾、空港・機能をネットワークさせて、民間事業者として地域特性を最大限に生かした活性化策を実行していき、それに公的資金（税金）を活用し、循環していくという当然の資金的筋道が、昨今の各種改正法律の中で示されたことは重要である。その最たるものが、この度の「大綱」であると考えている。

現在までの社会の変遷は産業社会から脱産業社会、そして消費社会へのプロセスをたどっており、この間日本は経済大国へと邁進したが、21世紀は科学技術大国を目標とすることが改めて求められているのである。昭和30年代に見せた、企業各社の創業者たちの国産技術獲得への情熱と闘志の満ち溢れた時代へと今一度回帰することが、半世紀を経て帰着点となり、出発点となったのである。金融ではなく生産活動を中心とする立国の方針を再確認して、環境整備と社会貢献を追求する企業体を形成していくことでしか、この半世紀の日本の「負」の側面は解消できないと考える。国際化のもたらす影響とは、点在する不公正な状況を変革することである。全体と個との調和こそが、その目標（結果）である。もはやビジョンなき国の選択はあり得ない。

「大綱」の壮大な構想が実現して日本が生き甲斐とやり甲斐のある国になることを切に期待しながら、本稿を終えることにする。

参考文献

- ・「アジアコンテナターミナル調査報告書」「これからの国際海上コンテナターミナルの整備について」((社)日本プロジェクト産業協議会, 平成9年3月)
- ・「新事業促進法」(平成8年9月10日)
- ・「流市法」(平成8年9月10日)
- ・「外国為替及び外国貿易管理法の一部を改正する法律」(平成9年6月17日)
- ・「日本開発銀行法第十八条第一号の規定に基づき大蔵大臣の定める事業を定める件の一部を改正する件」(平成9年1月23日)
- ・「関税定率法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令」(平成9年3月31日)
- ・「行政手続法の施行に伴う関係法律の整備に関する法律」(平成5年11月12日)
- ・「産業構造転換円滑化臨時措置法を廃止する法律」(平成8年5月24日)
- ・「輸入・対内投資促進法」(平成8年7月25日)
- ・「時期国土計画への提言」名古屋商工会議所(平成7年12月)
- ・拙著『地域活性化と広域交流の創造』(創成社, 1997)

総合物流施策大綱の骨子

「経済構造の変革と創造のためのプログラム」（平成8年12月17日閣議決定）に基づき、物流分野についてこれを具体化するため、平成13年（2001年）を目処にコストを含めて国際的に遜色のない物流サービスを実現する施策の大綱を取りまとめた。

1. 基本的な目標

(1) 3つの基本的目標（2001年まで）を決定。

- ① アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービス
- ② 産業立地競争力の阻害要因とならない物流コスト
- ③ 環境負荷の軽減

(2) これを実現するための施策の3原則を決定。

- ① 相互連携による総合的な取り組み
- ② 利用者の多様性への対応（マルチモーダル施策）＊
- ③ 競争促進による市場の活性化

※マルチモーダル施策……利用者のニーズに応じた効率的な輸送体系を確率し、良好な交通環境を創造するため、道路、航空、海運、鉄道等複数の交通機関の連携による総合的な交通施策。

（参考）物流の各分野毎に、トラックの積載率、貨物の港湾滞留時間、梱包の標準化率等、鍵となる数値（政策の努力目標としての一定の数字）を含む、目指すべき姿を提示。

2. 横断的施策

(1) 社会資本整備

次の3つの視点を踏まえ、今後、重点的に整備すべき物流関連社会資本を特定。更に、物流拠点整備に関する指針を関係省庁が連携して策定。

- ① 利用者のニーズに対応した多様な選択肢（社会資本の相互連携）
- ② ボトルネックの解消
- ③ 国際ハブ港湾・ハブ空港の整備
 - （例）・高規格幹線道路、地域高規格道路、港湾・空港のアクセス道路
 - ・主要幹線鉄道の貨物輸送力の増強
 - ・中枢・中核国際港湾等の整備
 - ・大都市圏拠点空港

(2) 規制緩和

既に取り上げられた事項の一段の具体化を図るとともに、物流効率化の観点から、幅広い事項につき見直しに着手。

- ・需給調整の廃止
- ・安全規制（国際的調和、技術水準向上勘案の上見直し）

(3)物流システムの高度化

①情報化

- ・ペーパーレス化、ワンストップサービス
- ・物流分野の電子データ交換の推進

②標準化

- ・コンテナ等の標準化・国際整合化の推進

③その他（技術開発，商慣行改善）

- ・高度道路交通システム（ITS）

3. 分野別施策

(1)都市内物流

渋滞緩和及び貨物自動車の積載効率の改善を進め，物流サービスの品質を向上，環境負荷を削減。

- ・道路交通の円滑化（共同集配，交通需要マネジメント，環状道路等）
- ・貨物自動車の自・営転換（積載率向上）等

(2)地域間物流

マルチモーダル施策を通じて陸海空の輸送機関間の競争条件を整備し，複合一貫輸送の実現と環境負荷の削減を目指す。

- ・内航海運及び鉄道貨物輸送の促進（規制緩和，社会資本整備，貨物運送取扱事業法の運用弾力化）
- ・道路及び広域物流拠点の整備
- ・トラックの規制緩和，トレーラー化等

(3)国際物流

近年の輸入増加に対応して，国際物流にかかる時間及びコストを縮減し，内外価格差の是正及び産業立地競争力の改善に寄与。

- ・国際中枢・中核港湾の拠点の整備
- ・輸出入手続・港湾諸手続の情報化等

4. 各省連携による政策推進体制の構築

物流に関する総合的な施策を有機的に連携して実施していく必要性を踏まえ，関係省庁，地方公共団体，物流事業者，荷主が連携して施策や取組みを展開していくため，中央及び地方の双方で連携を図る。

(1)中央での関係省庁の連携体制の整備

(2)地方での連携体制の整備

(3)実施状況に応じて毎年フォローアップを実施。

問い合わせ

通商産業省産業政策局
運輸省運輸政策局貨物流通
建設省道路局道路経済