

21世紀の国家的経営手法

The National Management Technique of the 21st century

大 島 俊 一*

Toshikazu OHSHIMA

はじめに

いつの時代であれ世界が変わろうとする運動を止めないのは、世の習いとしての世代交代や都市化傾向の増大に伴って人々の新たな往来が増し、相互に新知識を獲得することによって自分の置かれている境遇を正しく認識するようになり、身の回りに隠然と存在していた諸々の不条理を嫌うようになり、自己目的を貫徹することが人生の最大の目標であり、帰着点であると知り只管努力した、その結実が次の時代を育ててきたからであろう。しかしながら、その実現に際しては現在を今以上の生活を約束する未来として継承し、次世代の人々にも自分に与えられた現実をより一層改善していくという使命感を抱かせる社会を創造していかなければならないのである。現在を検証するためには過去の歴史の伝えるところを十分に理解し、過去の出来事と現実の出来事との相似性や差異性を見極め、取るべき道筋を誤らない最善の決定を下し、その後は果敢に実行していくという強い意志が必要となる。そうすることが、過去に学ぶことが未来を開拓することに通じるという歴史の教訓となり、社会認識となって現在の基盤形成を促進していくのである。

一般的に、すべての人々にとっての一回性の原則の支配する人生が、時代の変遷と共に大きく変化していくのは、社会生活という他者依存構造の徹底する生活の場にしか人が存在できないからであり、その規模の増大は個人の一生の努力によって決定されるという理が厳然として存在しているからである。その一回性を強く意識し始める思春期から青年期にかけての若者の行動は、またそれが保守的なものでも革新的なものにせよ、他の世代とは際立って異なる特徴を有したものとなっているが、これはこの時期の若者にとって自分以外のものすべてに対して、自分との比較が開始されるからであり、これが葛藤を生み自己存在を模索する糧となるからである。つまりこの時期は大人社会との接触が家庭以外の外部世界と開始されるにつれて自分を確定しなけ

*経営情報学科－経営管理論

Department of Business Administration and Information Science – Business management

ればならない状況と絶えず対峙されることによって、自分を取り巻く一切の心理的・物的・社会的なものに対して批判の眼を向けたり、受容と納得を繰り返す日常生活を過ごしていくことを要求され、更に自己存在の社会構造への投影化とも言うべき「ものの見方や考え方」を身に付けなくては、社会生活が成立していかなくなっていくことを知り始める故の人生の主役体験開始時だからである。

こうした青年の心理発達過程は「若い」という言葉に集約されているが、この若さこそが時代を変える起爆剤となって来たことは、これまた世界史の転換期の動向を検証すれば普遍的な歴史的事実となっているのである。

19世紀後半以降、産業予備軍¹⁾と称されているこれらの世代を内包する産業社会は20世紀に完了したかに見える社会システムを温存することから脱却しなくてはならないのである。工業化の進展によってもたらされた豊かな社会の恩恵は、高度化する輸送機器や情報化機器の技術的進歩²⁾によって世界が次第に均質化した生活形態を具現化してきたことよる市民の生活意識の変化をあらゆる政策決定の前提に加えなくてはならなくなったからである。

各国の国民の質的向上生活志向が先進国の人々の生活形態に憧れ、自分たちにも、当然それを求める権利があることを知り、またそれを獲得するために如何に膨大な国策が各国で遂行されて来たかを忘れてはならないのである。

その目に見える現象の第一は、世界の勢力分布に如実に現れている。具体的に指摘すると、先進国と後進国という選別の下に長らく区分けされてきた世界の分割形態が21世紀に入ってから頓に過去の認識ほどの意味を持たなくなっていることである。中国や東南アジア、そして何よりもソビエト崩壊以来の東欧諸国などの経済民主化運動の高まりや、またそれらの国々がアジアや世界の生産工場となるということは20世紀の世界史観では絶対に考えられなかったからであり、地域紛争や政治的応酬に明け暮れた欧州各国が二十数カ国に及ぶEU統合³⁾を実現させたことは、西洋の歴史に内在し続けたいわゆる旧体制（アンシャン・レジウム）の打破を宣言した形となっているからである。

情報化と国際化という言葉は、群雄割拠した人類の歴史を遡及すれば何等目新しいことではなく20世紀半ばまで他国（敵国）と自国の力学的な差異が戦争を生み出す民族意識の高揚を是認していたことは、大方の国々の歴史に刻まれており、これまた否定できない事実である。

それにしても、21世紀の世界は西欧文明化した社会生活を急速に浸透させ続けている。科学技術の移転や伝播によって高度に普及した各種の教育機関の整備と最先端の通信技術を活用するマス・メディアによって、時差すらも意識しないほどのタイムリーな出来事を毎日見聞きするという生活は、一国の当事者およびその周辺の人々の実像に関する幾多の報道により、次第にその存在感と重みを軽減させ、更にその傾向

を日常化させており、彼らの行動や発言に対して、国民があたかも同等（それ以上とも思える）の立場で彼らを評価または批判できるという社会の到来は、3000年余の人類史の成果の顕れであると考えられる。とはいえ民主化社会のもたらすものは、人間として国別・職業別・老若男女別を問わず他者と同等の権利と義務を負い、また必然的に個人の人格や資質、知識と行動力、そして何よりも第三者としての他人の評価（信頼できる人物であるなど）を自己存在の基盤維持のために取り込むことを前提としていることも見逃してはならないことである。

この場合の第三者が一国の当事者ともなれば、海外の国民もその範疇に入ることになるだけに、政治経済のトップたちは世界を絶えず意識し（また注目され）、自らの国民の一人として公的活動が第一の信条となる。それ故国民もまた他国の人々との交流や観光・ビジネス等においては、両国の文化や伝統をお互い汚すような言動は極力慎まなければならないことは言外のことである。

世界が競争戦略を基軸としながら、あらゆる商品の消費者を生み出すことによって富の移転を達成する社会システムである以上、市場は常に有史以来、より遠くの外部世界に向かってきたのであって、使用価値であり、また取引価値としての金銭及び為替価値などは新商品を求めて限りなく普遍化していく機能性をその誕生以来付与されているからである。このように考えると、国際化志向は人類の本能のようなものであり、これはもはや何人をも妨げることは不可能であり、自己実現の手段としての貨幣資産追求動向は国境を超えて新たな価値への移転・増殖を実現させるものへと変貌しているのである。時代の潮流は、今や20世紀型として継承されてきた産業界の「人為」のあり方を越えて大きく動き始めているというのが21世紀の基本認識であると考えられる。

その骨子となるものは、何と言っても時代の要請に応えるべく新規事業に向けて各種の規制や障壁に立ち向かい全力を尽くす「知恵のあるトップ」を擁する企業集団の動向と非営利事業の枠内で相互扶助の下に市民をリンクする世界的な組織の進展がもたらす相乗効果による「価値の大転換」である。

I. 企業活動における維持管理システムの見直し

二十世紀が先進国追従型の科学技術の優先権を楯にした産業国家形成の時代とするならば、21世紀は食料とエネルギーを核とした国家社会システムの再検討と再構築を機軸とした国際的分業による協業を前提とした経済活動の下での世界体制創造の時代であると思われる。先進・後進国家体制は当分その方向性を維持しながらも、前世紀型の強者の論理優先ではなく、資源およびその加工物としてのあらゆる商品のデリバリー事業が旧体制の歪みを是正していくリーディング・インダストリーとして世界

経済を再構築していくと考える。いわゆる物流事業のグローバル化⁴⁾がそれである。長らく輸送及び搬送部門だけに特化されてきた業界であるが、今この業界が最新のIT機器の活用と共に長年培ってきた国内外の運輸ビジネスのknow howを積極的に24時間365日無休を実現した陸海空の輸送ネットワーク⁵⁾を進化させながら、生産・販売・消費そしてリサイクル事業にまで経営の方向を拡大し、既存の業態を根底から見直して真に国際競争力と信用のある企業経営を世界的に構築し始めているのである。

一方でわが国の国家再生計画の進捗状況を見渡せば、貿易振興の拠点としての港湾と空港の存在が、既存の都市経済や都市計画にまで緊密に連携し、またその本源的な巨大な影響力を利用促進することで、地域経済を再生するという図式が、漸く国の基本施策として実現してきたと言える。

つまり、国と地域の「玄関口」としての「港」及び「駅」からの広域交流連携システム構築が地域と国の再活性化の起点となってきたのである。20世紀末の90年代から今日まで全国各地で人口動態及びその生活導線を一変させるほど巨大な人口の集中と分散を達成しているのは、正しくこれら「港」及び「駅」整備を行った地域であることを想起すれば明瞭であると考えられる。

わが国の経済構造の変革と創造に向けた各種の施策は、実勢面でみると着実に現実を改善しつつある。多少の遅滞はあるものの、規制緩和と外資参入に対抗するための企業法制も、この十年を見れば担当者間でも隔世の感があると言われる程変化しているのである。構造不況と喧伝され、不況業種とされる中小企業群の中で生き残っている企業各社の経営姿勢は一丸経営を旨として、この時代の波を乗り切っているものであり、また経営が機械的、組織的になっていく中で、次第に埋没していた個人への配慮の欠如や日々の一体感に対する認識の風化現象を前に、創業時の少人数で貧しくとも、持場毎の技術の高度化と作業労働の中で見ていた経営者の「夢」の実現を中心とした共感や達成感の覚醒こそが、日本人の仕事観である「始末」重視を再度照顧した結果である。端的に言えば「捲土重来」を秘めて一からやり直すと決心した企業のみが、新たな時代流を形成しているのである。

実はこのことは国が目指した「民営化」が求めたものであったのである。1986年の民活法（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）成立時は、前年にわが国は世界一の債権国となる中で、貿易黒字の削減や内需拡大・金融緩和と要求などが世界中の国々からバッシングされ、わが国独自の政官財の融合・癒着を推進してきた日本株式会社図式に警鐘が鳴らされたのであった。こうした情勢を受けて86年4月に提出されたのが、当時是非交々の意見があった産業構造の転換を求める「前川リポート」⁶⁾であり、この目指すところは大約すれば、都市開発と社会資本整備などによる内需拡大および直接投資の推進、更なる市場開放と輸入の促進、そして何よりも外資の参入を許可する金融・資本の自

由化などであった。

NTTの民営化やJRの民営化が業界調整などによって急速に進行した背景には、世界一の債権国となった日本の基軸通貨の信じられないような円高（ドル安：85年のプラザ合意⁷⁾で一ドル240円が→200円となり、87年には一ドル150円となった）が、わが国の国富を劇的に減少させ始めていたという事実が存在していたのである。円高による輸出競争力の低下によって、わが国の製造業は高い人件費負担が足枷となっていた自国の生産拠点を海外にシフトする戦略へと切り替え、その一連の企業系列行動が国内産業の空洞化を懸念させるほどの勢いを得たことは、結果としてみれば護送船団方式⁸⁾として戦後一貫して不動のものであったわが国の産業構造の転換を民間から自発的に行った形となった。

歴史的に見て、一国の国際化の開始はいつの世もその時点から国内の平穩無事な伝統的財閥企業群による経済構造支配をいつまでも許さないのである。わが国のこの時期の特徴も、国内的にはいわゆるVB（ベンチャービジネス）のニッチ経営企業が既存の業界の路線の見直しを遂げる契機を与え、この後外資の参入をあらゆる業界に認めざるを得ないグローバル・スタンダードという国際標準化の物差しを最優先しなければならないようになっていくのである。

政府もこうした状況下で、成長産業の育成を主軸にVC（ベンチャーキャピタル⁹⁾）として産業基盤整備基金¹⁰⁾などを創設して対抗策を講じるが、その運用について省庁間の主管調整が一元化することはなく、期待した成果は達成することができなかったのである。

内憂外患という二重苦に命運を左右されたのが、この80年代後半からのわが国の紛れもない実相であり、88年8月23日に成立した米国の包括通商法（スーパー301条）や海部内閣成立後の89年9月4日に開始された貿易不均衡の是正を目指す日米構造協議¹¹⁾などの国際化の波をともに受けて国富と国威をなす術もなく低下させていったことは紛れもない事実である。そしてそれに追い討ちをかけ国中を不況の渦に巻き込んだのが、90年代に入ってその直後に起こったバブル崩壊であった。

このバブル期前後の状況についての筆者の見解は、拙著『21世紀への潮流』（2001、成文堂）と『経営品質の時代』（2003、成文堂）に詳細を記してあるで、参照して頂きたい。

「民間で出来ることは民間に任す」という小泉政権の基本方針の趣旨は、表面的には自己責任による経営を公私企業の例外なく普遍化するというもので、透明な運用と公平な利益配分更には完全な情報開示を基にした企業管理体制を構築するものであるが、その裏面では過去のわが国の負の財産の処理に対して国民全体に対して「リスクの共有化」を前提としているのである。となれば、一国の再生に当たって、最適効率を早期に達成するためには弱者救済を主眼にするのではなく、強者と成り得る企業群

の牽引力を利用してトータルでプラス効果を上げていく手法を推進していくことになる。

その具体的な支援策や施策がPFI推進法（99. 7）¹²⁾や2001年に入ってから全国のレベルで普及し始めた特区構想創設があり、2002年8月には「民間都市開発投資促進のための緊急措置決定」がなされ、従来の公共事業部分を民間に移行する措置が現実のものとなっているのである。もちろん完全な民営化にはまだ時間が掛かると思われるが、いづれにせよ半官半民か準公社的組織体で全国各地を開発できることになったことは、わが国の政治史の中では画期的なことと断言してよい事柄である。社会資本整備というネーミングの下に、地域住民の活性化や普く国民生活の利便性・資質向上及び安全性確保という大義名分がここに市民権を得たのである。

上記の民間都市開発投資促進という言葉の意味するものを真摯に捉えようと、これは国民が自分たちの手で地域を変えることが可能であるということである。またその権利を法（法令）の裏付けの下に手にしたということである。この意義は重大である。

即ち、少なくとも地域レベルでは、行政の作成した基本計画内でのエリア開発事業を超える計画を実現することが可能となったということである。勿論、民間事業者の提案する事業計画と既存の行政の基本計画との整合や事業管理、及び資金計画、維持管理方法、経営方法など広域に亘っての意見調整を経なければならないが、優れた事業計画であれば地域住民の賛同を得ることも可能となり、またそれを支持基盤として自分たちの手で自分たちのまちづくりを行い、その空間を共に魅力あるものに高め享受し、次世代の子供たちに継承させていける事業となるだけに、民間主導型の開発は地域そのものの特性を鮮明に浮き上がらせるものでなくてはならず、それ以上に新規事業であれば良いというものではなく、既存の生活基盤を形成している地域の伝統や文化、具体的に言えば性別や年齢別の区別のない人と人の繋がりをより付加価値性の高いものにしていくという基本姿勢がなくてはならないのである。

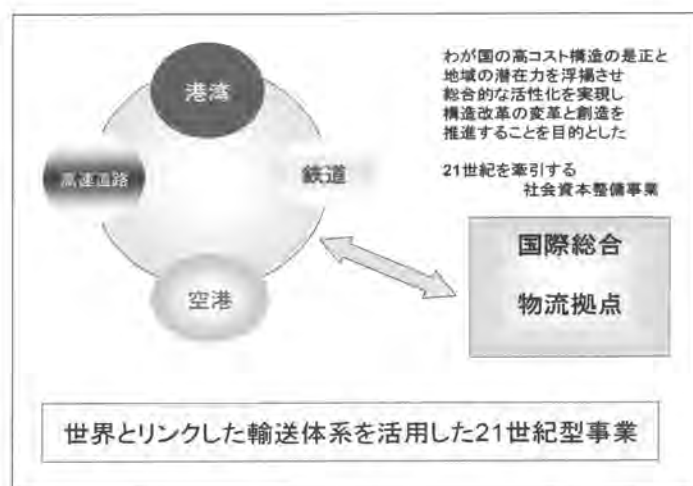
実はここに民間事業者の最大の使命があり、新しい時代の経営者としての自負がなければならないのである。というのも、従来型の開発事業では施工業者と事業法人の本社（他地域・主に東京と大阪）が最終的に利益の大半を享受することになり、地元への利益還元が事業計画の中に存在していなかったからである。いま少し補足すると、出来上がった施設を利用するだけの消費者としてしか地域に建設された施設との接点を持たなかったからである。

しかしながら、この度の制度改革の下での民間開発では地域住民の支持を得た民間事業者の能力を活用することによるとされている関係から、民間事業者の能力の発揮先は当然事業の成功に向けたものであるが、最終利益を事業の継続と地域住民や株主たちにどのように公正に配分するかという具体案の提示が常に求められるのである。それだけに事業の推進に際しては、その進捗状況に合わせて常時内容説明を行い、特定施設の一層の利用促進に向けての戦略を考案し続けなくてはならないのである。こ

のことは、利益獲得が目的ではなく地域活性化を実現することによって新たな剰余価値生産構造が生まれる事業であるというテーゼを貫徹していくために何よりも重要であるからである。そしてまた、今日の地域活性化事業は1980年代に全国的に展開された商業近代化を軸とした大型店出店による既存商店街との乖離¹³⁾をもたらすような強者集約型の市内に存在する工場跡地や郊外の過疎地整備ではなく、地域そのものの地勢的優位性を最大限に活用してものの流れを最適効率化するための事業でなくてはならず、わが国の高コスト構造の是正に寄与するための新規事業でなくてはならないのである。それ故に、陸海空の幹線ネットワークを当初より事業活動に供するものとするのが必須の与件となるのである。

2005年の時点で、わが国における最大の民間活力を活用した事業は中部新国際空港¹⁴⁾建設であるが、これは本来国が行う事業であったものを民間が参入することによって建設費を従来の約半分で賄っているところが評価を高いものにしてだけでなく、名古屋駅と空港島を結ぶ鉄道や高規格幹線道路や専用道路整備に付随して、空港便を利用するすべての商取引業者、中でも物流事業者たちの拠点移動を惹き起こしているだけに中部圏の経済構造を変貌させる起爆剤として期待されているのである。一番大きく変わったのは常滑に位置する新空港地域（及び背後地域）であるが、その次に大規模な開発を現実のものとしているのが名古屋駅前であり、名古屋の中心市街地の栄地区である。これらの地区は2005年3月に開催された万国博覧会と連動させて、国際空港のある地域を代表する大都市としての景観と基盤整備を世界中の人々の集えるまちづくりを推進しているからである。観念的には空港建設は国家の最大事業であるが、この空港と重要特定港湾と鉄道そして高規格道路ネットワークを基盤として事業展開されるものが「国際物流拠点整備」なのである。

そのイメージを表したのが筆者作成の次の図（Ⅰ－1、以下Ⅲ－2図まで同様）である。



このように考えると国際総合物流拠点の創造事業がいかに壮大なものが判然とするとする。更に言えば、運輸に関わるすべての交通手段のネットワーク化が物流効率化という一点に収束して本来の機能分担を有効にリンクしていけるだけの基盤が整備した後でなければ、この事業は着手できなかったのである。

しかしながら、総合物流施策大綱が世に出た平成9年以降のわが国の社会資本整備事業は、筆者らが2001年から世界物流視察を始めた頃から一挙にニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティのような準公社的な開発を認める方向に収束してきており、上記したような民間の能力を活用する事業形態の実施に向けた法整備を行うと同時に、各種の規制緩和策を導入して既存の業界の障壁を取り除いて、自己責任の経営を前面に打ち出した民間事業者に公共事業を委ねているのである。

繰り返しになるが、これはわが国の明治からの国家改造計画の歴史を通覧してみると画期的な事柄なのである。「公共事業」という位置付けが当然のこととして長らく国民間に認識されていたわが国の国情を真摯に照顧すると、これは国民の価値観の大転換をもたらす制度革命といえるものである。

更に21世紀日本の国際的地位の向上と安定した経済立国の建設という二大目標を達成するための民間企業参入による最大の事業化が国際物流拠点の創造にあると考えらるならば、小泉政権の標榜するわが国の構造改革と再生計画の目指すところと具体的な施策の数々とそれらのビジョンの総合化を検証してみれば、この事業の有効性が随所にリンクしていることに気が付くはずである。

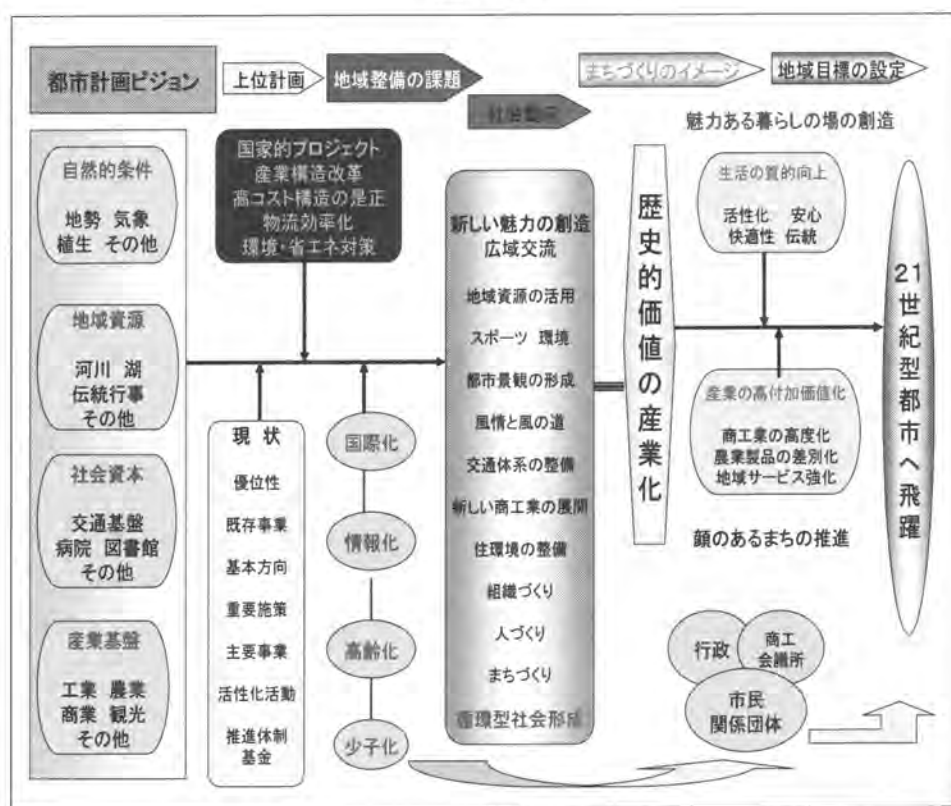
筆者の研究の視点となっている「物流・情報・環境・都市開発」の4大項目は、これらを一体的なものとして認識することが重要であって、従来の研究のように個別具体を当然のこととする「他山の石」の研究ではないのである。

その研究の視点と方法について確証と裏付けを得るために行ったのが2000年の夏から始めた世界物流調査である。その結実の一つは『世界と日本の物流事情』（創成社、2004.4）として著してあるのでそれを参照していただくことにして詳細はここでは省略するが、本論では物流戦略の分野での国際的動向とわが国の物流効率化動向の進展との決定的な差異性を指摘し、更にこの分野でのわが国の戦略的構想力の弱さを一挙に取り戻すための必要性和その具体策を指摘している。日本の再生に際してわが国の国際的地位の向上と経済立国としての地位確立のために上記の4大項目を前提にし、尚且つ国内の動向のみに目を向けるのではなく、国際的な巨大企業戦略との整合を達成するグランド・ビジョンとしての認識力と総合的施策推進を徹底しなければならないのである。

とはいえ次頁（図Ⅰ-2）図に示すように先ず全国各地の地域開発のコンセプトを確立し、国内の社会資本整備に共通の方向性を浸透させることから始めなければ、国際化社会にわが国の魅力と活力を開示することは出来ないのである。都市づくりは視

覚的優位性と新時代性を保持しなければ単なる箱物でしかないのである。

(図 I - 2)



問題は常に生活様式の時代的変化及び変遷をとのように人々に伝え感じさせるかに掛かっているのである。安全で快適な市民生活を実現していくためには、残さねばならないものと作り変えねばならないものととの選別が大切であり、その基本的コンセプトは前図にあるような経済的繁栄が生活文化を向上させていくという時代と並行した街づくりであり、またその街づくりが旧来から地域に継承されている独自の伝統や筆者の提唱する「歴史的価値の産業化」を欠かすものであってはならないのである。

日本が世界に誇れるものは、過去も現在も、そして今後も四季の艶やかな彩とそれを愛で、愉しむ人々の自然観であり、またそれを共有する人々の森羅万象に対する慈しみを母体とした価値行動である。例えば音と香りに対する感覚を自然の風や雨にまで心象を反映させて自分を語り継ぐ国民としての自意識を年齢と共に深めていけることの意味を問えることこそ、日本人に許された人生観であったはずである。古人に類し、千載青史の端々に自己を同一化し、自分の「今」を客観視して内省と自己同定を重ねるといった国民性は、時代の激しい変化にも拘わらず日本人の深層心理の中に連綿として流れているのである。

その意味からして、日本人はあるべきものの形とその心映えを認めることのできる国民であったはずである。芭蕉の残した「不易流行」の教えは、何も歌詠み人の世界の真理ではなく、広く当時の庶民の間にあった生活心情でもあったのである。現実的強制としての「金」の絶対性を知る中で、金を超える人間世界の人情の深さや機微の多様さに究極の価値を見出してきた庶民文化は現在においても、日本の津々浦々で昔ながらの情感でもって存在し続けている。

都市生活者の論理的・効率的な生活行動が余りに随所で顕在化している現代のわが国ではあるが、これとても生活意識のすべてに優位するものではないのであり、「競争」よりは「信用」を生活の根底を支える信条として生きる者たちにとっては、経済社会は生活手段の一つでしかないのである。

それ故に、21世紀に生きることを意味を考える国民を育てることが、政府の主たる役割になれば日本を前面にした国際戦略は砂上の楼閣としての域を脱することはできないと考える。国民あつての国家であり、その国民の資質向上を助けることによって、民力の成果の結果が経済を発展させていくという「ものの道理」を明治維新政府に倣い、再度明確にしなければならない。

日本人同士が、まるで敵味方のごとくに分かれ、経済を戦争になぞらえて、それを正当化するような社会のあり方を改めていくことが、日本を真の国際国家に導く近道であると何故認識しないのであろうか。日本人同士の最後の戦いとなった1877年の西南戦争¹⁵⁾の意義を忘れ、単なる歴史的事件の一つにしてしまう現代人の歴史認識に対して、安易な相对主義的解釈論のドグマから離れ、人としての規範や矩を越えない社会システム形成を急ぐ必要がある。

企業社会の21世紀に入ってから劇的な変革動向は大資本競争に明け暮れて世界的規模の資本結合を繰り広げているが、資本力と資産評価の優劣にのみ自己の経営体の安定が存在すると決め付けているかのような風潮には些か疑念が浮かび上がる。組織体の効率化と資本収益力の増大は確かに質量共に新たなビジネスチャンスを拡大していることは認められるが、問題はそこに従事するミドルクラス以下の人々の下支えの実績が吸収・合併劇の中でのトップの発言に何らのコメントされていないことである。確かに株主に対する利益還元が株式会社の要諦であることは事実であるが、それを達成し続けて来たのは専門分化した職場に長年従事し、創意と工夫を日々求められている現場の技術者であり多数の社員であることを忘れてはならないのである。

昨今の企業経営の離合集散動向でのトップの経営判断において社員に対する配慮の割合が極端に軽減されているように考えるのは筆者一人の杞憂なのであろうか。第二次世界大戦後、逸早くわが国の独自技術の確立に向けた国産企業群の並々ならぬ労使一体の経営姿勢は今や完全に様変わりし、メーカーを始めとして上場企業各社が自社の新製品を世に問うことに対して全社員挙げて望む姿勢は稀にしか見られなくなって

いるのである。

社会的必要性に寄与する商品生産活動を定款に並べ、それを生み出し、莫大な利益を手にしたとしても、その殆どは取締役会の決議の中で経営の多角化や多様化戦略の一環とした資産運用に廻され、本業以外の営業外収益獲得に資金が向けられ、研究開発や社員の福利厚生の充実に割当てられる予算額が年々減額されてきている事は衆知の事実であろうと思われる。「景気低迷による経費削減」という言葉ほどバブル経済崩壊以降のわが国の企業経営に当て嵌まる言葉はなく、またこれほど経営者たちに便利でしかも人口に膾炙され、一つの世相観となり、そして市民権を定着させた無責任な言葉はない。

しかしながら、金融業界の貸し出し超過による不良債権の増大が企業の資金面での流動性を一気に低下させたことによる景気後退と低迷の責任は、わが国の産業界全体がインフレとバブルに狂奔し、採算を無視した中長期戦略を構築し、投機市場に名を馳せることを経営者能力の証明とした経営姿勢に求められ、蜃気楼のような実体のない幻想に相乗りした金稼ぎ人たちの余波に巻き込まれたわが国経済社会の紛れもない成熟した時代の姿であったのである。

日本的経営の特質とされた護送船団方式の絶大な強さと呆気ないほどの脆さをバブル経済という呼称の下に体験したことは、その後、深刻な影響と甚大な経営の見直しを産業界全体に迫ることになり、各方面でのディスクロージャーが一挙に表面化し、適正化と正当性を軸に企業診断がなされるようになっていく。このこと自体は望ましいことであるが、上記のような急激な会社及びグループの大規模な改革動向を急ぐ余り、資産評価と資本移動と負債軽減のみが喫緊の課題となり、他は押しなべて、その後の検討事項とされてしまったかの感が拭えないのである。

一方、その背景としての国際情勢をみると、わが国の自由主義経済の許容された範囲は、EU連合の誕生やそれに先立つNAFTA（北米自由貿易協定）¹⁶⁾や2004年夏のアジア各国との農産物分野でのFTAの協定にみられるように、世界から高い評価を受けているものの、実績が必ずしも引き続いて認められるものではなかったと言わざるを得ないのである。それだけに、この点からも国家も企業も既得案件の専有化に固執している時ではなく、国民や従業員のポテンシャルを上げていくことによる効果を基本に考えていかねばならないのである。

また国際的競争力の強化という標語は、21世紀の企業経営において必須の方針とされているものであるが、果たしてこれは企業活動本来の経営「目的」であるのか、それとも「手段」として推し進めるものかと言った根本的議論が見られなくなっているが、最近のわが国の産業界での動向を見る限り、上場企業のトップとされる企業にあっても、利那的経営を強いられるほど企業経営が破断界に達しているのではないかと懸念されてならない。「目の子算的経営」を旧来的家族主義的企業の特性であるとし

て否定的に捉え、組織改革や戦略的経営を推進してこそ企業の拡大発展があると吹聴していた企業群が、今やこのような事態を招いていることに経営の学を研究している者の一人として、企業サイドの経営哲学の実践に対する評価は次第に色褪せたものへと変化している。

資本主義社会の発生と共に株式会社制度の持つ有効性を最大限まで引き上げて、巨大な産業統合すら可能にしてきた金融資本の本質は、21世紀に入ってマネーゲームを基礎にした国際的規模での「時間差的付加価値追求産業」へと変化しているのであるが、世界的な情報ネットワークを構築し、瞬時に必要なデータを検出し得る企業の経営戦略は、今日、国の政治経済戦略を超えるほどの規模と化しており、200年来の西欧自由主義経済の到達点が完璧な産業の寡占化と法律に触れない範囲内での禁断の独占化を志向させる機運を芽生えさせているように思える。一般的に富の無限拡大は経営者の究極の夢であることは、過去の権力闘争や政権交代の歴史の背後にあった企業家の暗躍を想起すれば瞭然であるが、この見果てぬ夢とされる「No.1」競争が如何に大きな世界的犠牲を伴うものであるかというのも歴史的事実として残っている。それだけに、悪しき方向において「歴史は繰り返さない。しかし、人がそれを繰り返す」とされる箴言が、繰り返し重く押し掛かって来るのである。

企業活動における維持管理システムの見直しは、眼前に広がる無限大にも思える経営手法の構築にあるのではなく、経営の根底になくてはならない経営者の倫理観とそれを遵守する組織構築に求める時代となっているのである。「倫理」を経営の見直しに求める21世紀企業のトップに位置する人々は、その点からしてみると明治時代に「経営と論語」を著し国家の礎を築いた渋沢栄一翁らの国家観と世界観に、今もって尚、遠く及ばないといっても過言ではないのかもしれない。

II. 新制度導入による構造改革

この章では、先ずわが国の国債発行依存状態を脱却するための財政健全化対策としてスタートした「特別参加者制度」の新制度とそれがもたらす金融面での社会的影響度と評価と社会資本整備のあり方に画期的な手法と方向性を与えると考えられる都市部の高層建築物の基準を規制していた空中権の取引を可能にした「特例容積率適用区域制度」¹⁷⁾とについて検討していくことにする。

一体にわが国の経済が今日の様相を呈した背景には、国際的な価格への平準化、即ち「内外価格差の是正」が強く求められ、これが1985年以降の喫緊の課題となってきたことに因るところが大きいと考えられる。日本の経済成長力と比例するかのよう、わが国の高コスト構造の是正を迫る声は高まり、その結果、わが国の商慣習の中に厳然として残っていた様々な経済的規制と社会的規制を（緩和・撤廃の早期断行）

していくこと以外に、わが国の国際的地位の安定を確保する手立てがなくなったからである。加工組立型の貿易立国というわが国の明治以来の特質を替えることが出来ない以上、わが国のみが国際収支の中で巨額な黒字を計上し続けていくことは、他国から見れば許しがたいことであって、国際経済がゲームの様相の中で推移する関係から、富の不均等な蓄積に対して、その分配が要求されてきて、外圧となり通商関係に内在した各種の独自の関税障壁や農産物を含む製品等の貿易自由化が避けては通れない政府案件とされて来たのが、わが国の紛れもない現実である。

一般的に流布されている戦後（1945年）からの日本の変遷を大別すると、次のようになる。戦後復興→食・住・衣充足への本源的生存競争 → 高度経済成長・主に国産技術獲得に向けた企業群の創成期. 1955-72, 年率9% → いわゆる団地ブームの到来による都市人口の増大と農村人口の減少 → 医療・教育の全国的整備拡大 → インフレ経済とレジャー文化の台頭 → 成長神話の功罪 → ドル・石油ショック → 複合汚染 → 1980年代, 繁栄国家としての保守回帰・護送船団方式とされた日本的経営謳歌 → 証券金融の騰貴 → 1990年代始めからのバブル経済・崩壊 → 低成長・忍び寄る少子高齢化社会 → 21世紀到来を契機に世界的な環境・安全問題への対応が最重要課題となり、国内的には福祉・年金社会を維持向上させるための財政政策の構築が政府の主たる施策となっていると言える。

a) 特別参加者制度

2006年の今日までの約60年間に人口を2倍にしながら、国民総生産でも世界有数の国家になったのは日本だけである。これは十分に評価されるべき側面であると考ええる。しかしながら、このわが国の経済体制と社会形成のあり方が、今、根本からの変革を余儀なくされているという岐路に立っているのである。

その原因の一つが、国家財政計画の中でのわが国の国債依存度の問題である。特別参加者制度は、わが国の従来的な財政の在り方に大きな一石を投じる制度であって、これが予定通りに運用されれば、わが国の国際的価値と評価も安定し、財政健全化を達成できる画期的な制度なのである。

04年度のわが国の一般会計の歳入額の実に44.6%が公債金収入、つまり国債発行に依存しているのである。同年度末の公債残高は約483兆円に達するとされ、国家予算の約6倍にもおよぶ額となっており、財政健全化とは程遠い予算計画となっているのである。そこでその打開策として「国債市場特別参加者制度」（日本版プライマリー・ディーラー制）が誕生することになった。2004年10月6日の記者発表をみると、次のようになっている。

「財務省は6日、大量発行が続く国債の安定消化のために今月から新しく導入した「国債市場特別参加者制度」（日本版プライマリー・ディーラー制）の初会合を省内で

開催した。新制度は、金融機関に国債入札で一定規模の引き受け義務を課す代わりに、特別参加者だけが参加できる入札を実施するなど特典を与えることが特徴。一定の国債引き受けを課すことで、応札額が入札額を下回る札割れを防ぐ狙いがある。

特別参加者には1日付で銀行、証券会社25社を指定した。谷垣禎一財務相は初会合で「国債の大量発行は、経済成長の大きな阻害要因になる」と懸念を表明。長期金利が上昇すれば投資収益も増える「インフレ対応型国債」の増発など国債発行の多様化や、個人など保有者層の拡大を進め、市場の安定を目指す考えを強調した。」

国債消化に新制度／あいさつする谷垣財務相

新しく導入した国債管理制度の初会合であいさつする谷垣禎一財務相。左は福井俊彦日銀総裁＝2004/10/6日午後、財務省



(<http://www.shikoku-np.co.jp/news/print.asp?id=20041006000332>)

国債の大量発行についての論議は、今日まで長年に亘って行われてきてものであるが、今回の政府の措置は形骸化したとしか思えない従来までの国民に殆ど知られることの無い国債引受シンジケートを廃止し、誰の目にも明らかな自己責任と義務を担う新たな指定業者制度へと移行させた待望久しい画期的なものなのである。以下に、先ずその基本要領を掲載して検討していくことにする。

国債市場特別参加者制度運営基本要領

第1 目的

今般、財務大臣が、国債市場（発行市場及び流通市場）において重要な役割を果たし、国債管理政策の策定及び遂行に協力する者であって、国債市場に関する特別な責任及び資格を有する者を「国債市場特別参加者（以下「特別参加者」という。）」として定め、特別参加者及び財務省等により、国債の安定的な消化の促進並びに国債市場の流動性、効率性、競争性、透明性及び安定性の維持並びに向上等を図ることを目的とする国債市場特別参加者制度を導入することとした。

この要領は、同制度が円滑かつ有効に機能するため、特別参加者の責任、資格及び評価等の運営方針を明確化するものである。

第2 国債市場特別参加者の指定

1 指定基準

財務大臣は、国債の発行等に関する省令（昭和57年大蔵省令第30号。以下「発行省令」という。）第5条第2項及び国債の発行等に関する省令第5条第2項の規定に基づき財務大臣が別に定める基準を定める件（平成16年7月財務省告示第313号）に基づき、

発行省令第5条第3項第1号に定める入札参加者及び政府資金調達事務取扱規則（平成11年大蔵省令第6号。以下「取扱規則」という。）第5条第3項第1号に定める入札参加者のうち(1)から(4)に掲げる各基準を満たしている者を、その申請により、特別参加者として指定するものとする。

(1) 前々四半期の初日以降に入札の方法並びに発行省令第4条に規定する国債募集引受団との間に国債の募集及び引受けに関する契約を締結する方法（以下「シ団引受」という。）により発行されたすべての国債（政府短期証券を含む。以下同じ。）について、それぞれの入札（シ団引受による発行の際に実施される割当のための入札を含み、第4・5の国債市場特別参加者・第Ⅱ非価格競争入札（以下「第Ⅱ非価格競争入札」という。）及び第4・6の流動性供給入札（以下「流動性供給入札」という。）を除く。以下同じ。）において、相応な価格で、発行予定額（それぞれの国債の入札で財務省がオファーする発行予定額をいう。以下同じ。）の3%以上に相当する額を応札（第4・4の国債市場特別参加者・第Ⅰ非価格競争入札（以下「第Ⅰ非価格競争入札」という。）による応札を含み、第Ⅱ非価格競争入札による応札を除く。以下同じ。）していること。

(2) 申請の日の直近2四半期中に入札の方法及びシ団引受により発行されたすべての国債について、以下に掲げる4つの区分ごとの国債の発行総額（当該国債について入札の方法及びシ団引受により発行した発行額の合計額とする。以下同じ。）の合計額のうち、当該区分ごとの国債の落札総額（当該国債の入札における落札額（第Ⅰ非価格競争入札による落札を含み、第Ⅱ非価格競争入札による落札を除く。）の合計額とする。以下同じ。）及び引受総額（当該国債のシ団引受により発行した引受額の合計額とする。以下同じ。）の合計額の占める割合が、それぞれ以下に定める割合以上となるよう落札していること。

① 「超長期国債」（利付国庫債券（30年）、利付国庫債券（20年）及び利付国庫債券（変動・15年））については、1%

② 「長期国債」（利付国庫債券（10年）及び利付国庫債券（物価連動・10年））については、1%

③ 「中期国債」（利付国庫債券（5年）及び利付国庫債券（2年））については、1%

④ 「短期国債」（割引短期国庫債券及び政府短期証券）については、0.5%

(3) 国債流通市場に十分な流動性を提供することができると見込まれる者であること。

(4) 財務省に対し、国債流通市場の動向その他の財務省の国債管理政策の策定及び遂行に関し必要となる十分な情報を確実に提供することができると見込まれる者であること。（太字筆者）

<http://www.mof.go.jp/jouhou/kokusai/siryoku/kihonyouryou.pdf>

この要領の特質は、国債市場特別参加者の責任として3%以上に相当する応札を課していることである。これによって国債の大量発行を安定的に消化させることが可能となる点である。国債市場特別参加者制度における指定業者は、日系および外資系の証券会社20社と日系銀行5行の計25社である。現状ではUFJ銀行が指定業者となっていることに対して、不適當ではないかという議論があるが、日本の債務管理は、その手法を巡って最後の制度改革を断行しようとしているのである。2004年6月の時点で、国債発行額の約50%を保有しているのが公的機関であり、その内訳は日銀が14.7%、郵便貯金と簡易保険の合計が23.6%を占めている。日銀の市場介入は近年日増しに大きくなっているが、毎月約1兆2千億円、年間にして14兆4千億円規模の購入をしているとされているが、日銀に替わる新たな購入者があるのかという根本的な課題も指摘されている。一方、民間での最大の国債の買い手は銀行の22.1%と保険・年金の12.1%である。これらの数値は、こうした金融業界の資産の大部分が国債の投資や運用に向けられてきた事実を示しているのである。このような護送船団方式といわれた国の施策と一体化してきた体質を脱却すること、そして更に国際金融市場に積極的に打って出る事業者のみを指定し、今後の国債管理政策を計画的に遂行していく道筋をようやくつけたのが特別参加者制度である。

とはいえ、膨大な国債発行残高を償還していくためには、「歳出削減と歳入増加」を並行して行わなければ画餅に帰すだけに、政治家の国家政策に対する明確なビジョンと均衡を保つ見識と実行力が不可欠となる。それだけに、益々わが国のトップには卓越したリーダーシップが求められており、財政をはじめとする国家再建の成否が、21世紀日本の命運を握ることになっている。わが国が国際的地位の安定を手に入れるためには、もはや便法としての制度改革ではなく、こうした世界に信を問う正面突破の制度改革しかないのである。

b) 特例容積率適用区域制度

これは日本の都市開発史上でも異例の空中権取引を認める制度であると言われているが、筆者は5～6年前から、この空中権の対応を耳にし、注目していた。建築基準法の改正を巡ってのプロセスの解説はこの分野での専門家ではないのでここでは割愛するが、大深度地下利用に関する答申(臨時大深度地下利用¹⁸⁾調査会答申)が平成10年5月27日に発表されて以来、この次は「空中権」の制度化であると見ていた。大深度利用についての問題点と意義については、拙著『21世紀への潮流』(成文堂2001)の第3章「総合物流化への潮流」で述べてあるので、ここでは詳細は略すが本論との関係から、その一部を引用しておく。

「・・・確かに土地所有権の及ぶ範囲については、憲法第29条第二項の財産権の内容は、公共の福祉に適合するように、法律でこれを定めるとあり、民法第207条では土

地の所有権は法令の制限内に於いて其土地の上下に及ぶ。などの論拠があり、これらの解釈上の問題がある。しかしながら、今日、公共性というものが、あらゆる事業計画の前提ともなっている環境問題を検討していく場合、重要な視座となってきているのも事実である。」とその折の見解を記しておいたが、この大深度利用も専門家の中ではそれ以前の十数年に及ぶ懸案事項であっただけに、それが一挙に現実のものとして浮上してきた背景に多大な関心が移ったのである。」

拙著の中でも指摘しているが、筆者は平成9年より「総合物流施策大綱」を熟読玩味しながら研究を続けている中で、国の社会資本整備事業は縦横無尽の諸施策や法律を統合して出来上がっているものであるとの確信を得、その視点から矢継ぎ早に出される政府の制度改革や施策を再検討していく筋道を共通する法律及び改正法律を精査することと併せて立ててきた関係から、国内（2001年からは国外も含む）の物流・運輸の拠点現場としての空港や港湾及びその周辺の物流拠点や荷捌センターや倉庫群を数多く視察しているのであるが、その経験を基に情報と物流を一体のものとし、更に都市計画と環境を加えた4点セットの巨大な行動計画が進行しているという実感を大きくしている。この最大のものが筆者の研究対象としている国際空港や国際港湾、そして高規格道路およびリニア新幹線をも目途に入れた国際総合物流拠点の創造事業なのである。

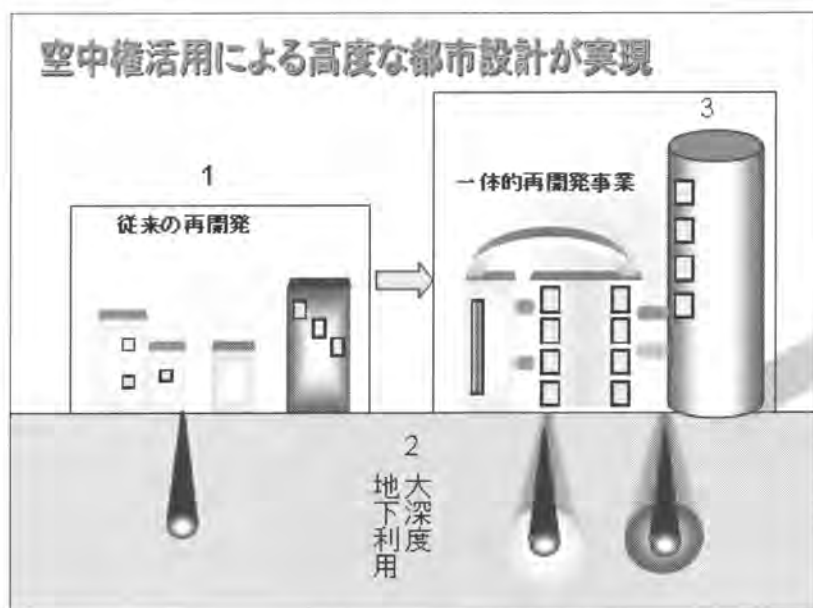
それ故、この空中権の推移についても筆者のこうした認識の上に立った視点から分析を試みているのである。一般的に空中権は、アメリカの法律におけるAir Rights（空中を分割して利用する権利）とTDR（Transferable Development Right：未利用容積率の移転を可能とする権利）を指す言葉として用いられているが、わが国では、Air Rightsは民法の規定に基づく区分地上権等に対応しており、TDRは特定街区制度や総合的設計による一団地認定を活用として可能となる容積移転に対応している。その活用例が次のⅡ-1図である。



http://www.wright-shoji.com/homep/tatekae/img/nagaya1_d01.jpg

大都市の高層ビル街での未利用の空中を地上での土地売買の手法を用いて空中権として設定して、その権利の移転を可能にしたもので、こうした考え方を実行するには幾多の規制をクリアし、建築上の法的基盤を構築・整備するための長い時間が必要であったのである。既存の建物や施設の空中権が市場性を持つとなれば、この市場は無限大の拡大が見込まれるのである。大深度土地利用の下での地下権と地上権、そして空中権と縦に並べてみると、これらの三点セットを活用すれば、従来の土地の資産価値評価は大きく動かざるを得ないものとなり、本来的な土地の有効利用としてのあらゆる指標が再検討されることになる。つまり都市景観、建物の人口集積度や利便性、環境・緑化整備と都市部でのヒートアイランド現象への負荷軽減および防災対応度などの指標が、この一大空間を占めることになる施設などに求められてくることが予測されるのである。

現状では、まだこの空中権の全容を想起している人は少ないように思えるが、筆者にとってはわが国の硬直化した経済や社会構造を変革し、景気浮揚を実現させていくためには、地下権と空中権との適応範囲をどこまで国が進展させるかでそれが可能になると考えているので、いま少し見解を述べていくことにする。仮に全国の主要なインターチェンジの空中を利用し、その利便性を最大活用し、巨大な物流センターや共同荷捌き場を建築すればどのようなことになるかを考えてみれば、筆者の見解が空想の域に止まるものではないことが理解されると思う。こうすれば、道路公団の抱える累積赤字は一挙に解消し、当該地域の活性化は目に見えて拡大していくことになる。物流効率化を実現するためには、この空中権を活用した施設整備もまた必須の要件となり得るのである。(図Ⅱ-2)



以下に先ず、主要な規制緩和による再開発事例を掲げて論考を進めることにする。
日本経済新聞（2004. 8. 11）によると次のような事例がある。

1. 都市再生特別措置法による容積率緩和

- ・そごう心斎橋店（大阪市）の建て替え， → 1000% → 1300%
- ・JR名古屋駅前の豊田ビルと毎日ビルの一体化建て替え，1000% → 1420%
- ・防衛庁跡地の再開発，320% → 670%

2. 重要文化財の保存で容積率緩和 東京日本橋の室町三井新館，

隣接する重要文化財の建築物保存，718% → 1218%

3. 東京都の開発計画の一部を代行

環状2号線の建設計画の地権者折衝などに森ビルと西松建設が参加

その他の注目すべき事例としては、「三菱地所は2007年度に完成予定の新丸ビル（千代田区丸の内）に取得した空中権を生かし，同ビルの容積率（敷地面積に対し認められる延べ床面積の割合）を丸の内地区の容積率（1300%）を大幅に上回る1800%に拡大。・・・容積率だけではない。今年五月三井不動産など6社の企業連合は東京六本木の防衛庁跡地の再開発に着工した。2007年春に地上54階建ての東京一のノッポビルを擁する総床面積56万平方メートルの大型再開発物件が開業する。2001年9月の土地落札から2年という異例の速さで開発許可を得た結果だ。」

上記のように建築分野における容積率の大幅な規制緩和は急速に進展しているのである。神戸新聞社のJR三ノ宮駅前に06年秋に建設するオフィスビルは，周辺地域の容積率が800%なのに対して倍の1600%になる予定であり，「都市再生」という題目が，景気低迷と高コスト構造を一挙に打破していくための国の再生計画の追い風を受けて，矢継ぎ早の地域活性化を数十年に亘って遅々として動かなかった駅前駅裏開発と再開発事業を「都市再生」の名によって従来では考えることすら出来なかった大規模な一体開発を達成し始めているのである。

筆者の研究の視座が総合物流施策大綱に位置していることから，上記のようなゼネコンや不動産業界にみられる規制緩和も，国際競争力を持つ本格的な物流効率化を実現していくための動向の中の一つの事業化であると認識しているのである。換言すれば，都市部での人の流れと物の流れの拠点が中枢となる核施設の建設によって大きく変化し，それを円心状に新たな通信・運輸に関わる主導線が効率化を前提に再編成されていくことによって，国の進めている情報ハイウェイ整備と連動して，時間短縮とコスト削減および環境整備を同時に実現する地域間物流と都市内物流の基幹的機能を果たすまちづくりを実現しており，こうしたビッグプロジェクトが全国各地で展開されることによって，個性ある地域創造というわが国の社会資本整備の理念と目的が，今巨大な障害物となっていた規制が緩和されたことによって実現化することになったのである。

考慮すべきことは、これは従来型の小規模事業の連続による将来計画の前倒し事業ではなく、最初から事前の将来構想を上回る規模と新規性と魅力を兼ね備えた最新の空間建築工法によって民間主導で建設されていることである。

1995年1月の阪神・淡路大震災以降、わが国の鉄筋構造物の耐震および免震対策は、強度のみの補強だけでなく、それぞれの鉄筋構造物（橋梁・高規格国道・護岸施設・高層ビルなど）が周辺に与える生活環境上の諸問題までも改善する効果をも建築申請の基準にしているようである。特徴的なことは21世紀を感得させるほどの構造建築物であり、地域開発であるものの歴史的価値としての形態を保持し、なお且つ、それを産業化することによって地域に開放された施設利用が前提となっている点が、これらの事業に共通しているコンセプトである。

「空中権」が建築ビジネスの主流となろうとしているのである。筆者の物流業界の将来図の基本コンセプトは、この業界では諸外国を視察した経験から一般に流布されていた「範囲の経済」ではなく、圧倒的な「規模の経済」を実行している企業が勝者になると確信しているが、この業界でも区画整理事業や土地の高騰によって太刀打ちできず部分的な私的所有地を利用する単位経済効果を意図するものでしかなかったが、空中権利用という手法の解禁によって一体的な地域開発を下に「規模の経済」を手掛けることが可能になったと考える。民間による「国づくり」の時代が始動したと言えるかもしれない。

そしてまた、時代は、わが国に本格的な社会資本を整備すること以外に再生への道はないとしているのかもしれない。とはいえ、特別参加者制度と空中権の二つの新展開は、わが国の20世紀の負の遺産を解消させるためのものである点を見逃してはならない。物の流れを変えることによって、人とカネと情報の流れを大きくしていく事業が展開していることを認識することから、こうした動向を捉えることが重要であると考えらる。

現政権の最大の眼目は、20世紀の遺産として存在する巨大な異種混合複合体となった社会構造を規制緩和という手法を可能にした各種の法改正を下に改革していくことにある。聖域なき構造改革という言葉の意味するところは、政治的には端的に言うところ経済民主化の徹底であり、見えざる経済（主に財政政策）を目に見える経済システム（Visible Hand Economy）に変更していくということになる。この場合の見える経済というのは、国民に開示（Disclose）された経済情報システムであり、開示とは収支のすべての流れと決算状況を年度毎に公表することであり、国民が随時アクセスすることが可能となるシステムなのである。

わが国には『襟元を正す』という言い伝えがあるが、政治を司る人々の倫理観が総じて疑いの目をもって見られている現状を生み出してきた最大の要因は、政治が巨大な権力を持つことと、その権力および権限を行使（許認可）することによって国策のす

べてが始動されるシステムが存在し続けるからである。

その意味からすると、平成9年10月18日に閣議決定された『日本版PFI』（事業への民間資金導入に関する特別措置法案）は、こうしたわが国の根本システムを民間参入によって初めて変革していくことを可能とした『歴史的法案』であったのである。PFI法案はこの年の同月14日の第二次経済対策から浮上した構想であるとされているが、その後、平成10年5月に国会に（民間資金の活用による公共事業の促進に関する法案）として提出され、翌11年7月30日PFI推進法として公布され、これはわが国の公共事業計画として最大規模の港湾や空港、そして高規格道路の推進整備事業などが民間委託という新手法で行われることを示したものだけに、その意味するところは総合物流化を視座にした法律とあって良いのである。こうした法律の流れは、拙著『経営品質の時代』（成文堂、2003）に詳細を記してあるので参照されたいが、付言しておく、これらの抜本的という言葉が相当する画期的な法案が現実のものとして浮上してきたのは、平成9年4月4日に閣議決定された「総合物流施策大綱」であり、これを国の基本施策として本格的に実行していくことを明示したのが、翌月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計画」なのである。上記の法案も、ともにこれらに準拠しているものであり、わが国の将来方向を確定するに至った行動計画の理念とその事業化は、こうしてみるとようやく国富に相当した国づくりを実行しはじめたといえる。

Ⅲ．法的社会の戦略と構造

筆者が「物流」を企業経営の研究対象にし始めた1990年代当初の頃から比較すると、この間の15年は物流業界にとっても正に競争に明け暮れる激変期と指摘することができ、現在の物流業界の国際的動向は地球規模での運輸・情報ネットワーク構築を徹底し、24時間365日営業という『高付加価値追求型時間差的経営』を実現させながらオンリーワン経営を目指し、市場規模を世界中のあらゆる国々へと拡大しており、企業経営は各国の法律の壁をもろともせず、最適効率化を志向する経営体として邁進しているだけに、21世紀を牽引するリーディング・インダストリーとなりつつあると言えるのである。

わが国の産業発展の流れは、伝統的に重厚長大型産業から軽薄短小型産業へとシフトした産業社会であるが、サービス産業としての物流業界のこうした世界的な展開は既存の一貫生産型産業重視の地域経済基盤形成のあり方を大きく変貌させる潜在力と可能性があるだけに、21世紀を牽引する主たる産業として注目しなければならないのである。

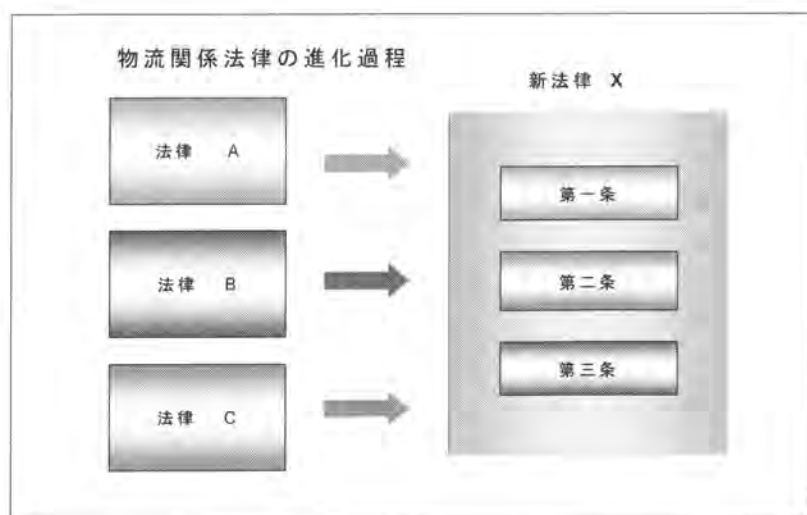
分針秒歩とされる技術進化を遂げる情報化システム競争によるネットワーク社会形

成があらゆる分野で急速に浸透していく中で、生産現場を持たない企業形態（ファブレス企業）が登場し、各社の製品を適宜需要のある企業へと中継する媒体企業ともいえる会社経営が既存の間屋形態の流通チャンネルを経由することなく成長しており、結果として従来の中間コストの削減に大きな変化を及ぼし、また物流コスト競争をも本格的な効率化の下に移行させているのである。

物流業界においても、こうした傾向は各社別の配送拠点の整備拡張に伴う諸問題や維持管理費用及び運輸経路開拓の観点から、思い切った業界全体で利用できる共同輸配送及び共同荷捌場の実現を望む声が急速に高まって来ており、3PL即ちサードパーティ・ロジスティック¹⁹⁾に対する自社物流のウエイトは次第に軽減されつつあるというのが現況である。景気動向に過敏な業界の一つであることから、直面する社会の現象面での出来事に左右されがちとなることは避けられないことではあるが、企業各社の思惑や企業間競争を他所に、物流業界では、現下の動向の背後に国の施策が進行していることも事実なのである。

2004年秋、大都市部の港湾関係者や経済団体を一喜一憂させていたスーパー中樞港湾の指定港湾が発表され、わが国で三つの重要港湾域である京浜港（東京・横浜港）、名古屋港（四日市港）、阪神港（大阪）・神戸港が晴れて候補地に選定された。この推移については省略するが、こうした国家的港湾整備計画が実行に移された経緯には、上記のような物流拠点の創設とその運営に係る法律の整備が、実は平成5年頃から本格化かしていたのである。この点については、拙著『21世紀への潮流』（成文堂、2001）等に詳細を記してあるので、これまたここでは割愛するが、その要諦を示す図を以下に示しておくことにする。

Ⅲ－1図



上図の一般的な理解は、個別の法律が新しい一つの法律に組み込まれたということである。ここに筆者が特に重要であると考え法律を例に、これらのABCに名称を付加して、現実に行われている法整備の一端を明らかにしたいと思う。

X・新事業促進法(平成7年11月1日 法律第128号)

A・特定施設整備法(昭和61年5月30日 法律第77号)→ 第一条

B・新規事業法(平成元年6月28日 法律第59号)→ 第二条

C・輸入・対内投資促進法(平成4年3月31日 法律第22号)→ 第三条

上図の絵解きは、このようになっているのである。いまだしこれらの法律内容を記しておくことで、これが如何に強力な法律であるかが分かると思う。

第一条・高度港湾施設, マルチメディア施設, 国際会議場, 再資源利用施設

大学の研究機関, ショッピングセンター, ホテル等

第二条・認定会社の資格要件, 株式保有率, 会社概要公開義務, 資金等

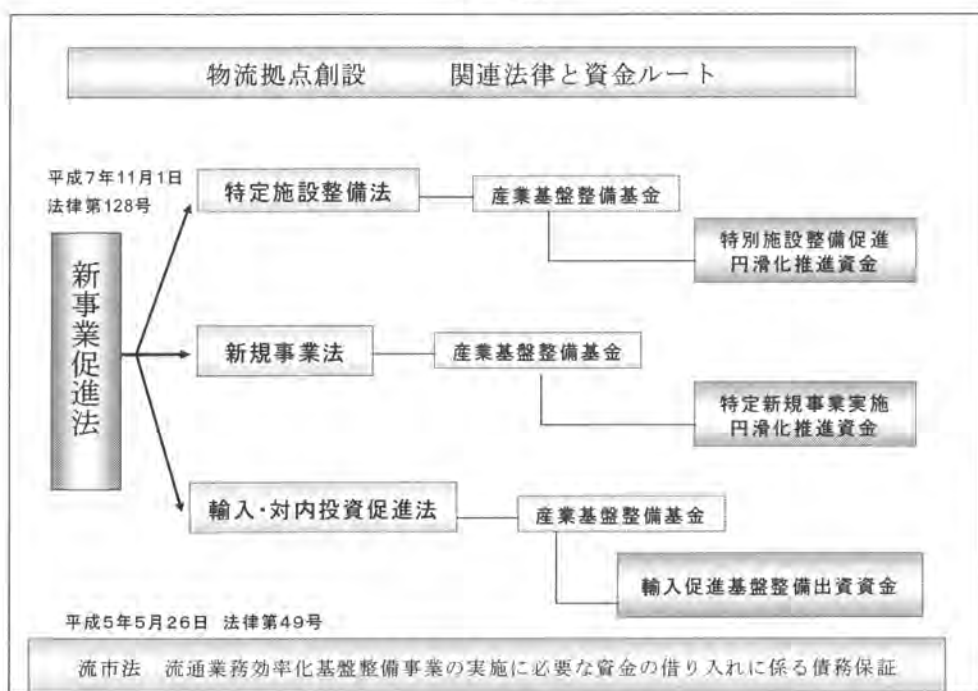
第三条・特定集積地の認定, 面積1000ヘクタール以下, 施設配置については

現存交通施設から30分の範囲内

この第三条に関して付言すれば、これらの主管官庁は大蔵省(現財務省)と運輸省(現国土交通省)であり、法律をより強固なものにするために「関税法」を改正して総合保税地域²⁰⁾の活用を前面に表し、また「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」を告示するなどの改正案が矢継ぎ早に成立しており、構造改革の支柱としての総合物流効率化が国策によって推進されているのである。

となれば、次に知りたい関心事は当然資金経路の問題となると思われる。国が主導する以上当然明示しているはずである、と思考と論理を延長していくと個別の法律には<産業基盤整備基金>や<産業構造転換円滑化出資金>や<輸入促進基盤整備資金>などからの債務保証があり、また<特別施設整備促進円滑化推進資金>や<特別通信・放送基盤施設整備基金>からは利子補給があり、更に<特定新規事業実施円滑化資金>から当該事業への一部充当等が含有されていることに気付くのであるが、問題は数ある重要な法律間の折り重なりを連想できるリーガルセンスの有無なのである。図解すると次頁のⅢ-2図のようになる。

Ⅲ－2図



端的に言えば、こうした思考方法と調査能力を具備して、またその全体像を確定し、更にそれを物流業務のすべての競争戦略にシフトさせて営業を展開していくことが必要十分条件となるのであるが、そうした企業は少なく、業界再編など現象面での動向や予測域で流布している近未来の状況に対する責任のない観測的発言は多いものの、法律の細部に至るまで熟知している大企業を始め中小企業経営者の数は、より一層少ないというのが実情である。

考えられることは、これらの法律の意図する事業が、港湾や空港整備・建設と連動して行われるものであることが一つ、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、上記の法律を遵守しながら一貫して手掛ける事となっていることが前提となっているからである。

既存の民間企業の一般的な特質は、あくまで自社の市場占有率の拡大であり、内部留保できる実質的な利潤と自在に運用できる金融純資産の増大である。その実現のためには、常に売上高を前年以上に高めていくという積極的な経営を展開しなくてはならない宿命を負っているのである。無限大の利益追求を望み、またそのための才能を競うのが株式会社という企業形態（器）で経済活動を続けるものの宿命であるだけに、その営業活動は時を重ね、年を経るごとにレベルアップした業界内での熾烈な企業競争を繰り返す。それだけに、自社の存立基盤の安定と拡大以外に、資金や戦力としての人材を数多く費やすことに際しては、取締役会や経営戦略会議の決定を待たざるを

得ず、そこでの選考基準は各事業部単位での中間及び年度報告での右肩上がりの伸び率が最優先され続けているだけに、予算獲得競争では新規計画事業は余程全社的な成長があった年か、またはこれ以外にはないと判断しなければならないほど、景気低迷に追い込まれた時以外には通例としては殆ど見聞できないものである。

他の業界では、例えば鉄鋼や造船、そして土木・建設業界、金融業界などで過去に一般的であったことは、天下り官僚として経営に参加した人物を要に中央官庁との連携を強め、内部情報を先取りするといった一部の経営トップのみが、国策の実行を先導していた時代があったが、今回の総合物流拠点創設に関しては、認定事業者となった民間会社が世界企業と肩を並べていけるような適時適品適量の商品を安全に生産組立配送できる物流効率化を実現するために、空港、港湾、鉄道、トラック輸送業をも取り込む事業形態を展開し、またこれらを一括経営していけるだけの新規事業を推進し、株式の1/3以内を保有して経営権を保持しながら管理運営をしていくこととなっているだけに、この事業をリードしていく側に入るよりも、むしろどのように参加していけば良いのかといったことを主眼として模索しているのが現状であると思われる。

とはいえ、21世紀に入って世界経済は政治の影響力を前提にした国策を実現する国家間競争になっているのは明らかであり、拙稿「わが国の構造改革と世界戦略」(2004. 中部大学産業経済研究所紀要, 第14号)で詳細に解説したごとく、物流業界は正しくその最先端を為す企業であるだけに運輸・エネルギー対策に一致団結した国際社会への対応が望まれるのである。国家的な貿易収支の莫大な黒字も、米国債の引受け及び為替の上げ下げなどによって、国富の増加に連動することはなく、私企業の単一民族的な経営形態では、桁違いの規模となった現代企業の総資産額を前提とした金銭移動は達成できないのであり、また世界中の株式が自由に売買できる日も遠くなくなっているだけに、外資という名で敵対せず、その外資すら積極的に自社ブランドに取り入れるだけの機略と胆力が何よりも企業経営者に必要なのである。経済界の動向は対中国だけに眼を向けていてはならず常に時流の一步先を見る眼を養っていくべきである。

外資導入は最近の韓国や中国の各産業企業での持分比率を見ると、民族資本が外資企業に支配されているとの警戒感を増幅する記事や報道が多くなっているが、中国至ってはWTO加盟以降積極的に外資を導入し、国内企業の育成支援を高め、欧米並みのM&Aを主流とする企業改造を急速に浸透させる「外資導入重点施策」を発表して自由経済社会の一員としての地位獲得に邁進している。この結実は早く、日本経済新聞(2005. 1. 6)によると「中国の新鮮な発展銀行の単独筆頭株主に投資会社ニューブリッジ・アジアが付くことが決まった」と発表され、耳目を集めている。発行済み株式数の17.89%にあたる三億四千八百十万株強を譲渡されたとあり、この決定は今後の中国市場にとって大きなトピックとなる出来事であると考えられる。

しかしながら、一方中国より外資導入の歴史の古い韓国では、主要産業企業の外資比率が50%を超えるまでに高まった反動から、自主独立経営を望むとする世論が急速に広まり、その動向に眼を離せない状況になっている。

現状では先進国と後進国といった図式は、最早意味を持たず、新興経済国という名の下に、新規の無限大の投資市場として世界中のファンドマネーがアジアに集中投資されて来ている。この傾向は21世紀に入って俄然顕著になり、マスコミを初め専門誌においても中国に先行投資しない企業は世界戦略に乗り遅れるとされる程の勢いとなっている。外資導入の推移については、筆者の主要な関心事であるが、ここではその事についての見解は省略して、本題の延長線上に関して検討を進めていくことにする。

物流分野における外資企業との競争では、資本力の多寡よりも国際的な運輸、倉庫、配送に至る24時間365日営業を可能とするネットワーク力の拡大・整備戦略の進展度が重要な鍵となっている。その先陣を切り開いているのが、情報分野での自社ソフトの構築であり、電子商取引を可能にする国際的な手続きの標準化と大幅な規制緩和となって現れていることは、周知の事実となっている。

20世紀半ばからその終焉にかけて企業競争が量的拡大から質的拡大に移行していった20世紀型産業構造が、今やその質量共に一大変化を遂げつつあるというのが、21世紀に入ってからの世界的な産業企業の統廃合を礎にした覇者企業の際立った特徴である。

具体的に言えば、経済学の教科書にあるごとく、川上から川下まで自社の傘下で一貫的な効率的经营管理を実現しつつあるメーカーを機軸として、世界的な製品流通市場が運輸という社会の動脈流をも支配下に組み込もうとしているというのが、物流効率化動向の核心をなすところである。この点を見過ごして、表層的な動向に終始してはいけないのである。これは世界的な産業構造の変化が主たる業界内における競争を他の業界支配にまで及ぼし、強固な寡占市場を新たに形成しようとしている動向であるからである。

その意味から産業界の主役が大きく入れ替わっていき、21世紀の世界的な経済地図は様変わりとなる機運を高めているのである。その原動力となっているのが、資本の論理の貫徹であり、大資本が弱小資本を最大吸収していく図式が何の抵抗もなく行われてしまうところに、業際化した産業経済界の宿命とも言える新たな優劣化が存在しているのであり、近代社会の目指したものが完全競争社会の実現であったからである。

完全自由競争という美名の下に優勝劣敗を繰り返しながら、新時代への扉を開け続けていく企業活動に変革の兆しが現れたのは、20世紀末から桁違いの高額となった企業買収劇に起因している。わが国での都市銀行や大手証券会社の統合・倒産劇を見

ても、金融業界に蔓延していた不滅神話がもろくも崩れ去り、しかもその後の会社経営、例えば会社更生法の下に再建した会社などの新規の経営者が外資系企業に代わっていることなどを想起すれば、「会社食い」と言ってよい企業買収が繰り返されているということが理解されると思う。

巨大な金融純資産を糧に、企業が企業を侵食していくという図式が21世紀ビジネスの今一つの実体である。それだけに一方では業界大手を始めとした持ち株会社方式による企業の再構築が進んでおり、巨大な資本の侵食に対抗するだけの基盤強化と法的整備を主眼とする経営形態を志向しているのである。

伝統的な企業形態としてのカルテル、トラスト、シンジケート、そしてコンツェルンといったものが、変革の時を向かえて大きく様変わりして、世界市場の争奪戦と形容可能な企業活動を同時に行っているというのが、紛れもない21世紀の企業社会である。それだけに政経分離と二分化されてきた自由競争の原則が、政経一致として躍進著しい新興経済国、例えばアジア経済圏諸国の手法の前に国家間協定を前提にした貿易取引という共通した線上からの駆け引きへと企業競争が変化していることも真剣に考えなくてはならないのである。

富める国としての存在が、むしろ応分のハンディを容認しながら国際的取引を行っていかなければならなくなっていることが、20世紀の企業社会との際立った差異であり、特質である。

その意味からすると、経済的富の還流現象が大きく動き始めていると言ってよいのかもしれない。新興経済国にみられる巨大な空港・港湾地区に設置されている経済特区での金融・情報・運輸の一体的なネットワーク構築が、既存の運輸及び航路(着岸)を確実に変化させている現状を垣間見るだけで、このことが是認せざるを得ない動向であることは避けられないと思われる。

コスト競争力と物流効率化という二つのキーワードか、世界中の企業経営のあり方を大きく変貌させようとしていることを直視すれば、業際なき経済市場が個別エリア毎の協定を成立させながら、全体との整合性を維持しようとしている世界経済の現状は容易に理解されると思われる。

とはいえ、忘れてはならないことは、こうした動向が主流となってきた背景についてである。即ち、社会資本整備の問題である。わが国においては、戦災復興から国民経済が立ち上がった1962年に始まった全国総合計画から1998年の五全総まで厳しい財政事情の問題と計画・事業そのものの進展に対する社会的批判を浴びながら進められてきた空港・港湾・橋梁・高規格道路をはじめとする国の主導線の建設と全国各地で懸案事項となっていた国道・県道を中核とする主要幹線道路ネットワーク整備の格段の進展があったことを知らなければならない。

現代からみれば遠い昔日のことに属されているように思えるが、わが国は昭和30

年代前半には高速道路が一本もない国であったのであり、昭和39年の国連のワイズマンによる調査を契機に主要幹線道路計画が急速に進展した国であったことを特記しておきたい。1951年（昭和26年9月8日調印、翌年4月28日発効）のサンフランシスコ平和条約（対日講和条約）と同時に「日米安保条約」（日本とアメリカ合衆国との間の相互協定及び安全保障条約）を48カ国（ソ連、ポーランド、チェコスロバキアを除く）と調印したことによって、先進資本主義国の仲間入りしたものの、わが国の国土は、それまで社会資本整備は欧米と比較して全く国の態様を成していないと指摘された国家であったのである。

国家財政規模と国内の地域実態との格差は「都市と農村」という言葉が、長らくわが国の特質を表して来たように、一部の大都市とその他の地方都市、その大半が農業を母体とする兼業農家であって、今日のような全国の地方都市が経済単位として浮上するのは、1960年代からの他国に例を見ないほどの急激な経済成長の結果である。

しかしながら、一国の富の獲得を支えてきた、これらの社会基盤整備は70年代には早くも既存構造物の老朽化に対する見直しが検討されていたことであり、何よりも毎年襲ってくる台風や頻度を増しつつある地震対策として、世界的にみても強度の高い構造物建設が求められる国家として、その基盤整備を行わなければならない宿命を持つ国となったのである。それだけに、高い建設仕様が求められ、これが公共事業として発注されるだけに財政計画の中での比重を高め、国家予算策定に当たって議論的になっていったのであるが、この経緯についての賛否は、ここでは省略する。事実関係を示しておく、1962年から今日までわが国が社会資本整備費として計上した総額は約1000兆円とされており、その内の400兆円が1990年代に費やされたということである。

1960年代から90年までの30年間で600兆円ということは、毎年平均して20兆円が費やされてきたということであるが、90年代はその倍の40兆円づつ社会基盤整備事業に使われていたということであり、この勢いは21世紀に入っても衰えてはいないということである。

こうしたわが国の目に見える繁栄の源泉を成す巨額の事業投資が必要であったとする根拠の最大のものが、依然として国際的に質と規模共に見劣りがするとされるわが国の陸海空の交通・運輸ネットワーク整備の必要性である。あらゆる原材料や資源（工業・農業）を輸入しなければ、国民生活が成立し得ない国家となっている以上、国民生活をより安全にし、その資質向上を達成していくためには国家としての物流コスト低減策を実行していく以外に、方策がないというもの、言い難い「事実」である。技術革新による最先端の製品作りを達成しても、それを経済市場に乗せて儲けるためには、物流チャンネルを通さない限り不可能であるからである。

1945年の敗戦から60年を経過して、わが国は経済的には先進世界で第二位の地位

を得、世界の工業技術分野での最先端部分では航空・宇宙、軍事分野以外ではその先陣を切る国家となった。後進国家として再出発した国家としては、望み得るものの大半を、この半世紀の間に手に入れ、世界の主要都市を形成するまでに至っている。急激な繁栄がもたらした功罪についても、その是非は兎も角他国が経験していない事柄も知りえたことの意義は、それなりに評価すべきであると考ええる。国の形態を一挙に変えたり、国民生活の行動様式や価値観を一転するということが想像上の空論であることが確かなことである以上、「この国は徐々にしか変わっていかない資質を持っている」というのが、日本に対する歴史と文化を基調とした普遍性をもつ判断であると思う。

それだけに机上論と穿った評論家的社会観や国家観の横行に対しては、一線を引いて判断しなければならない。国家という総体は、自律性と規範性を内包している機能体であるだけに、標準化や画一化に対しては、効率的であり、省力化するものは享受するが、それらを必要としない分野では伝統や歴史の重みを継承していく。民族としての意識が希薄な国民国家となっているが、現在の日本人としての存在形態は明治の開国以来の為政者や企業家からすれば、望み得る最高のものと断言してよいのではないと思われる。世界の国々の人々と肩を並べて世界国家を談じることが、民間でも行なえるようになったということは、もっと素直に国家を挙げて喜んでも良いのではないだろうか。

現状を嘆き、憂い、揶揄する話に目を留め、耳を傾けることが多くなっているように思うが、わが国は耳目を集める表層的な出来事や現象だけでは、その本質的な動向は把握することはできず、経済力だけが国家の価値を支持するものではないのである。

いつれにしろ「この国のあるべきかたち」を思い、そして考え抜き、新産業創造の下に周辺の地域とも連携して活性化させる新都市づくり目指す新しい起業家たちの縁の下に行動に注目しながら、この国の方向性を確定していくと同時に社会認識を磨き深めていくことが求められているのである。

注および参考文献

1) 産業予備軍

資本の有機構成が高まると雇用者数が絶対的に高まるが、労働者の一部は資本にとって相対的に過剰となる。これが相対的過剰人口であり、産業予備軍と呼ぶ。また、失業は労働市場での超過供給の単なる代理変数を意味するものではなく雇用労働者の行動を規制する制裁手段としての機能を持つ。賃金加速や生産性上昇の鈍化といった問題を究極的に解決するのは、失業の脅威を通して労働者の規律づけを強固にするという産業予備軍効果として認識されてきている。

2) 輸送機器や情報化機器の技術的進歩（石油と技術的進歩について）

社会の経済発展と技術的進歩が著しい19世紀半ば、石油の消費量はピークを迎えた。特に1859年、アメリカのペンシルバニア州タイタスビルで、E.ドレークが石油採取に成功したことを契機に石油産業は急速に伸びはじめ、また、社会の経済発展と技術的進歩により用途が拡大した。例えば、1885年ドイツにおいて発明された、自動車内燃機関は19世紀末以降の自動車工業発展の基礎となり、1893年ドイツのディーゼルによって発明されたディーゼルエンジンは、海上交通に革命的な変化を与え、現在までに全船舶の4分の3以上は、石油を燃料とするに至っている。また航空交通機関での石油の使用は、1903年のアメリカのライト兄弟の飛行成功に始まるが、第一次・第二次の両世界大戦を経て、ジェットエンジンの発明によるジェット機時代の出現などを含め、現在の各種交通機関の発展は、近代を決定付けた代替燃料としての石油の存在なくしてはあり得なかった。

3) EU統合

1950年5月9日、当時のフランス外務大臣ロベール・シューマンが、大戦がこれ以上起きないようにと、欧州統合構想を提唱（ロベール・シューマン宣言）。その翌年1951年に、パリで最初の条約である欧州石炭鉄鋼共同体条約（ECSC：Coal and Steel Treaty）に6ヵ国が署名した。1957年、さらに2つの条約がローマで結ばれた。同じ6ヵ国による、欧州経済共同体条約（EEC：Economic Treaty）と欧州原子力共同体条約（Euratom Treaty）である。EUはこの3つの条約により、3つの共同体（ECSC, EEC, Euratom）から始まった。参加国はベルギー、フランス、ドイツ、イタリア、ルクセンブルグ、オランダの6ヵ国であった。統合までの40年間のこうした経緯を忘れて、現状や将来を語ることはできないのである。

4) 物流事業のグローバル化

円高の影響や近隣アジアの経済成長・インフラ整備の進展から、日本企業の生産活動は世界各地に広がっている。これに伴い、物流についても、海外と国内ばかりでなく、海外同士の物流までが重要になっている。生産拠点が海外へ流出するのを防ぎつつ、望ましい国際分業のあり方を構築するためには、①空港や港湾の国際競争力の確保：アジアで形成が進む国際ハブ港湾・空港に対抗する国際競争力を確保することが求められている。このため、中枢・中核国際港湾を中心とした重点化を推進する施策が進行中である。②輸出入貨物についてのアクセシビリティの向上：国際物流においても一部を占める国内発着地間の国内輸送の割高な費用の是正や、港湾・空港の通過に要する時間短縮等により、物流サービスの水準を国際的に遜色ないものとするのが求められている。③外航海運の国際競争力の強化：輸出入貨物の安定的な国際海上輸送を維持していくために、日本の外航海運の国際競争力を強化すること等が必要である。

5) 港湾24時間フルオープン化

港湾運送は、日本の国際貿易量の99%超及び、国内貨物輸送の約4割を担う海上運送と、陸

上運送の結節点である港湾において、船積貨物の積卸し、はしけ及びいかだによる運送、上屋その他の荷捌き地における搬出入及び一時保管等を行うものであり、効率的な物流を支え、日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしてきた。

近年、釜山、高雄などのアジア主要港と比較した場合、日本の港湾の地位が相対的に低下しており、その一因として、免許制の下で事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくくなっている点がある。そのため国土交通省は、平成12年11月の規制緩和実施とともに、新総合物流施策大綱（H13. 7 閣議決定）等に基づき、港湾の24時間フルオープン化等の港湾サービス水準の実現を目指している。

6) 前川レポート

1986年4月、中曽根康弘元首相の諮問機関である「国際協調のための経済構造調整研究会」が、日本における経常収支不均衡の是正、国民生活の質の向上を目指して発表した報告書である。座長の前川春雄・元日本銀行総裁の名にちなんで名づけられた。

ちなみに翌年1987年4月には、経済審議会経済構造調整特別部会が構造調整の指針として新前川レポートを提出した。

7) プラザ合意

プラザ合意とは、ニューヨークのプラザホテルで開催された、G5（先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議）のことである。プラザ合意以降、日本では急激な円高が進み、日本経済は不況に陥った。この不況を脱するために、日本の輸出企業は、売上を国内に移したり、国内生産を海外での現地生産に切り替えたり、部品調達を海外から行うといった対策をとった。その結果、多少の円高は、輸出企業にとって大きなマイナスではなくなり、輸入企業にとっては、コスト減による増収効果は経営にプラスとなったのである。

8) 護送船団方式

護送船団方式とは、日本において、金利規制をはじめとする様々な規制を行う際に、経営効率の最も悪い金融機関の存在を考慮して規制の条件を定め、既存の金融機関がすべて存続していけるようにした金融自由化以前の大蔵省の金融行政のこととされる。つまり、「護送船団方式」とは、1隻(行)の落伍者も出さないように、もっとも速度の遅い船（もっとも経営効率の悪い銀行）の存続を可能にする枠組のことである。

9) ベンチャーキャピタル

ベンチャーキャピタルとは、ベンチャー企業に対し新株発行やワラント債・転換社債等の発行の引受けによりベンチャー企業への資金提供を行う投資会社のことである。ベンチャーキャピタルが、ベンチャー企業に対して投資をする際に考慮する点は、①高い技術力・開発力を有している企業、②差別化された新事業・新サービスを提供している企業などが一般的に挙げられるが、ベンチャーキャピタルは、キャピタルゲインを得ることを目的としているので、将来の株式公開も考慮いれる必要があるため、事業の成長性・継続性・安定性なども重要になる。

10) 産業基盤整備基金

基金は、国や政府系金融機関の出資を受ける特別認可法人である。日本の産業政策実施機関の一つとして、現在、11の法律に基づき金融面での支援（債務保証、出資、利子補給）、当該法律の情報提供等の業務を行っている。具体的には、新事業の創出、事業再構築の促進、地域活性化、産業基盤施設の整備・拡充、輸入・対内投資の促進、省エネ・リサイクル関連事業の促進、等が基金業務の対象となる。

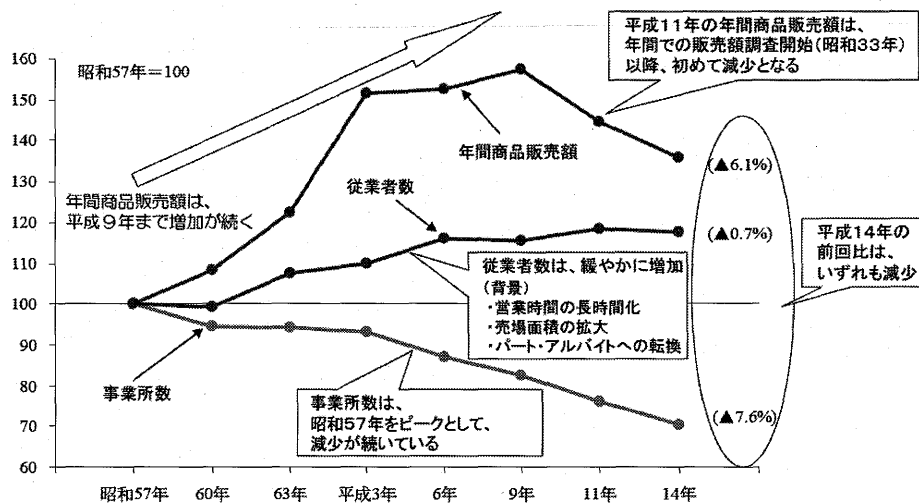
11) 日米構造協議

日米経済摩擦は、1980年代半ば頃から、従来の自動車・半導体などの個別商品をめぐる摩擦問題から、貿易不均衡を生み出す相互の経済構造や制度、慣行等が問題とされるようになった。この協議による米国のねらいは、日本の経済構造を変えることによって、米国企業との競争条件を同じにすることにある。合意内容の日本側改善事項は、(1) 公共投資の増額（10年間で430兆円）による貯蓄・投資バランスの改善、(2) 土地利用促進のための税制等の強化、(3) 大規模店舗法の見直し等流通システムの改善、(4) 独占禁止法の強化による排他的取引慣行の改善や系列取引の監視、(5) 内外価格差の是正措置など、合意実現のためフォローアップ会合が開かれている。

12) PFI推進法

PFI（プライベート・ファイナンス・イニシアチブ）とは、従来、公共により行われていた公共施設整備について、民間の資金、経営ノウハウを活用し、より効果的、効率的な公共サービスを行う手法であり、その推進を目的として1999年にの月に施行されたのが、PFI推進法「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」である。

13) 商店街の現状



<http://www.meti.go.jp/statistics/syougyou/ws2005/gaiyou.pdf>

近年、商店街の低迷・衰退が様々なところで問題視されている。経済産業省「商業統計表(立地環境特性別統計編)」によると、商業集積地区における商店数は、減少傾向にある。一部では、商店街の大半の店舗が営業していない、いわゆる「シャッター商店街」が存在する地域が存在する一方で、超巨大SCの都市部への進出傾向は増大しているのである。

14) 中部新国際空港

中部国際空港は、21世紀の中部圏の航空重要に対応するため、第7次空港整備五箇年計画で成田、関空に続く国際ハブ空港として位置づけられたものである。また、愛知県では、空港島及び対岸部の地域開発（工業用地、商業・業務用地等）、連絡道路、埋立土砂採取地の用地造成事業を同時に進め、愛知県名古屋市の都心から約30キロの常滑市沖に24時間運用可能な中部新国際空港が開港した。

15) 西南戦争

1877年（明治10年）、西郷隆盛を中心とする鹿児島土族の反乱。征韓論により下野した西郷は帰郷して私学校を興したが、その生徒が西郷を擁して挙兵した。ともに下野していた桐野利秋、篠原国幹、村田新八、別府晋介らが率い薩摩軍は北上、東京を目指した。その途上で熊本鎮台（熊本城）を包囲したが、陥落させることができず、徴兵による政府陸軍に鎮圧され、最後は西郷ら薩摩軍幹部らは鹿児島に敗走、城山に陣地を築き立てこもったが政府軍の集中砲火にあい、多くが自刃した。明治初年の土族反乱の最大で最後のものとなった。以後の反政府運動の中心は自由民権運動に移る。

16) NAFTA

1994年1月に発効し、アメリカ、カナダ、メキシコによる相互に市場を開放するための協定である。協定の主なものは、第一に、全品目の関税を、原則として協定発効から15年以内に全廃する。第二に、2000年までに、金融市場の全面自由化を達成する。第三に、現地部品調達率（ローカル・コンテンツ）を8年後に62.5%にする。三カ国の99年のGDP合計は、9兆64億ドル、人口約4億1千万人であり、EUを上回る世界最大の経済圏である。

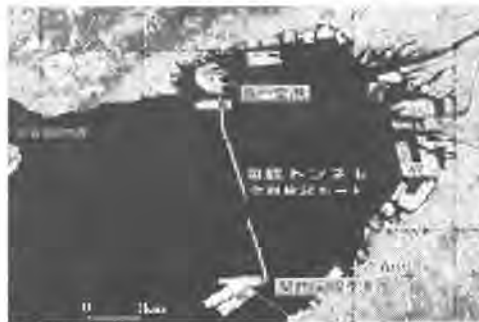
17) 特例容積率適用区域制度

都市計画区域内の一部の許容容積率を放棄し、放棄した分の容積率を区域内の別の場所に加算することができる制度である。一体地特例や空中権取引とも呼ばれる、都市計画法と建築基準法の改正により実現した。これ以前にも、隣接する建物間では容積率の融通をすることができ、地方都市への超高層ビル建設などでは、周囲に建設する建物の高さを低く抑える代わりに超高層ビルを建設するなどで利用されてきたが、特例容積率適用区域制度では、隣接していない建物にも適用できるのが特徴である。この制度の利用の最初の例は東京駅周辺再開発で、東京駅上空の余っている空中権を売却して得た資金をもとに、戦災で被害をうけたままの赤レンガ駅舎を復元する計画である。

18) 大深度地下利用法

大深度地下利用法とは、地表から40メートル以上深い地下空間を利用する際に、地表の土地を買収、補償する必要はないというものである。これまでは基本的に地表の土地は収用しておかなければならなかった。都市部の浅いトンネル区間もそうである。山間部のシールドトンネルにおいても地表の土地は確保していた。東京都営の地下鉄大江戸線も、この法律を適用して建設された。

また、この法律を利用して、貝原前兵庫県知事の案で、新神戸から三宮を通して、ポートアイランドを経由して、神戸空港から関空まで地下鉄道を引こうという計画も持ち上がっている。神戸から関空まで26kmを高速鉄道13分で結ぼうというものである。



画像参照元：<http://www.ctie.co.jp/kokubunken/seminar/H15.2/H15.2adachi.htm>

19) サードパーティー・ロジスティクス

荷主に対してコスト削減などの物流改善策を提案し、調達から納品に至るまでの全ての物流業務を包括的に受託するサービスである。具体的には、様々なノウハウ、および情報システムの活用などを、荷主に対して提案し、メーカー等の生産工場から保管倉庫への輸送だけでなく、倉庫保管・末端の届け先（卸売店・小売店）への配達に至るまでの全物流業務を受け持つことで、一般的には「売り手（メーカーなど）」でも「買い手（卸・小売店など）」でもない、物流業者が主導となり物流システムを構築・提案・受託していくことを、サードパーティーと呼んでいる。

20) 総合保税地域

総合保税地域とは、貿易に関する施設が集積され、かつ法令上の要件を満たす法人が管理する地域を対象に制定された保税制度である。ちなみに、保税制度とは、輸出入貨物を一定の場所（これを保税地域といいます）に置いて税関手続きを行う 制度。輸入貨物が保税地域に置かれている限り、関税・消費税は課せられない。このことが物流コストの低減にいかにより大きな影響を及ぼすかが、まだまだ一般に流布されていないところが、わが国の外貿取引が特殊な集団のみの手で行われている一つの証左であり、この障壁を破る地域還元型の国際総合物流拠点の創造が、今ようやくその緒に着いてきているのである。