

新総合物流施策大綱

The New Fundamental Principles of General Logistics Policy

大 島 俊 一

Toshikazu OHSIMA

はじめに

2001年9月27日第153臨時国会が召集された。小泉純一郎総理大臣は、「断固たる決意で改革に取り組む」として所信表明演説行った。

構造改革の目標は以下の5つである。

1. 努力が報われ、再挑戦できる社会
2. 民間と地方の知恵が、活力と豊かさを生み出す社会
3. 人をいたわり、安全で安心に暮らせる社会
4. 美しい環境に囲まれ、快適に過ごせる社会
5. 子どもたちの夢と希望をはぐくむ社会

この目標の設定については、従来型の政府の各省庁別の施策の延長であるが、問題はこうした一見当り前の口語的題目を選択しなければならない点にある。というのは、こうした文言には誰も反対できないからであり、また抽象化された「やさしい」呼びかけが、広く国民の老若男女全般に理解されるところからであり、何よりも具体性を明記することの不利を知り尽くしているからである。

国会の召集の際に繰り返されるわが国の首相の所信表明が、90年代以降、何かしら格調を欠くように思えてならない。一国の目標である以上、今少し正念場を迎えた現状を真剣に改革していくという姿勢が滲むものであってもよいのではないか。「いたわり」は労り、「子ども」は子供、「はぐくむ」は育むという漢字の使用が何故できないのか。こんな安易な便法をもってして、訴えるべきものではないのではないのか。わが国の国民のレベルはそんなに低くはない。

付言すれば、「真綿で包んだような耳にやさしい言葉では現実の冷たさや非情さ、そ

して混沌とした先の見えない状況を摘出することはより難しくなっていく」と思われる。国民に夢を与えたいのなら、「努力が報われ」という言葉よりも、憲法の主旨に添って端的に一言「努力せよ」と言うべきである。

日本国憲法の第十二条には「この憲法が国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によって、これを保持しなければならない。又、国民は、これを濫用してはならないのであって、常に公共の福祉のためにこれを利用する責任を負ふ」とある。

(下線筆者)

この規定は、衆知のごとく憲法九十七条にあるように「この憲法が日本国民に保障する基本的人権は、人類の多年にわたる自由獲得の努力の成果であって、これらの権利は、過去幾多の試練に堪へ、現在及び将来の国民に対し、侵すことのできない永久の権利として信託されたものである」。(下線筆者)

因みに九十九条には「天皇又は摂政及び国務大臣、国会議員、裁判官その他の公務員は、この憲法を尊重し擁護する義務を負ふ」とある。ならば一国の総理としては、この権利及び義務について先ず主権者である国民に対して、その地位故に権利を行使することを訴えるべきではないか。わが国の憲法が保障している自由及び権利は、「国民の不断の努力によってこれを保持しなければならない」とされている以上、この権利の行使を怠っていると権利は消失してしまうということも意味されているという事実を明示し、国民と共に一致団結を試み、現下の世界情勢の中でのわが国の置かれている「位置」と「意味」を考えるべきである。自由の行使は、自由になることを不断に求めなくては得られないものであり、自由になろうとする意志によって、初めて自由であり得るのである。

17世紀以降西欧社会が市民革命¹⁾と議会制民主主義の確立を目指して、今日まで延々と築いてきた民主主義社会への足跡には、与えられたものではなく、自ら求め獲得し、そしてそれを行使する権利の繰り返しを、自分たちの現実の生活で実践し続けていくことが、この国家の誕生を永続化させるものであることが、その根底に国民共有の思想として流れているのである。国家護持という政治的使命は、国民経済の繁栄と市民生活の安定にあることは近代社会の要諦である。その為政者としての首相の見識が一国の明暗を分けることになるという代表民主制を前提にした国家形態であるだけに、首相の言葉は重いものにならざるを得ないということを指摘しておきたい。

構造改革への取組みの中で注目すべきところを一部摘出しておく。それは競争的な経済システムの構築を明示している点であり、具体的には「……都市の魅力と国際競争力を高めるため、広域防災拠点²⁾の整備や大都市圏の物流機能の強化、ライフサイエンスの国際拠点形成、……を始めとする都市再生プロジェクトを具体化します」(下線筆者)という箇所である。国の社会資本整備は、国民生活の安寧を旨とすべきものであるが、その一方で先進世界第二の経済大国となったわが国は、その整備の向う方

向には、国際的な水準を充たすことが当然含まれており、港湾、空港、高規格道路、鉄道ネットワークの整備などは経済活動の主導線の地位を担うものだけに、「物流」という概念での整備を徹底していくことは的を得た方針である。もっともこうした方針が打ち出された背景には、既に「新総合物流施策大綱」が（平成13年7月6日、閣議決定）されているからである。以下、本論ではこの新大綱について考察していく。

新大綱は言うまでもなく、平成9年4月4日に閣議決定された「総合物流施策大綱」を基に今夏、現在までの情勢変化を踏まえ新たな目標を定めたものである。

前大綱が平成13年までにコストを含め国際的に遜色のない物流サービスを実現することを目指してまとめたものであるのに対して、今回の新大綱では平成17年（2005）年までとして、次の二大目標を掲げている。

- I. コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築
- II. 環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献

I. 前「総合物流施策大綱」の概要

90年代に入ってから、俄かに浸透し始めたアメリカの情報スーパー・ハイウェイ構想³⁾のもたらした最大の影響は、情報・通信戦略の世界的規模での構築こそが21世紀の基本的課題であること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、国際基準統一化の波が押し寄せているのである。

文明開化の時代から今日まで、日本人は先進世界の人権意識を学び国民の悲願であった「主権在民」を自らの手にして近代国家の仲間入りを達成してきた。この間の歴史認識は、一般的には模倣文化や雑種・折衷文化など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「わが国のかたち」が存在することも評価しなければならないのである。

筆者は前大綱の研究を『21世紀への潮流』（成文堂、2001.1）にまとめているので詳細はそれに譲り、ここでは省略するが、「物流」という経済行動の原点が日本の再生を果たすためのわが国の重要施策として注目されるようになった直接的契機は、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（当時）に答申したことに始まる。

戦後第13番目となったこの新経済計画では、バブル崩壊後の経済低迷を克服し活力

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，わが国の高コスト構造是正のための行動計画目標に，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た。

わが国の経済のターニング・ポイントは，1985年9月のプラザ合意⁴⁾（G5・ドル高是正合意，終値1ドル200円）を境に世界一の債権国へと成長したが，コスト面及び独特な業界毎の伝統の上に立つ商慣習の面において，度重なる貿易摩擦を惹き起こしてきたことは衆知の事実である。それを尻目に翌86年にはイギリスが金融自由化（ビッグバン）⁵⁾に踏み切り，97年にはルーブル合意（G7）⁶⁾において前年までとは逆にドル安に終止符（1ドル160円）が打たれるという状況となっていた。

こうした情勢を受けて，閣議決定された「総合物流施策大綱」の主要施策項目は，次の3つに分類されていた。

1. 横断的課題への対応：

社会資本等の整備，規制緩和の推進，物流システムの高度化

2. 分野別の課題への対応：

都市内物流，地域間物流，国際物流

3. 今後の施策実施体制：

関係省庁の連携，地域毎の連携

また，その目標は

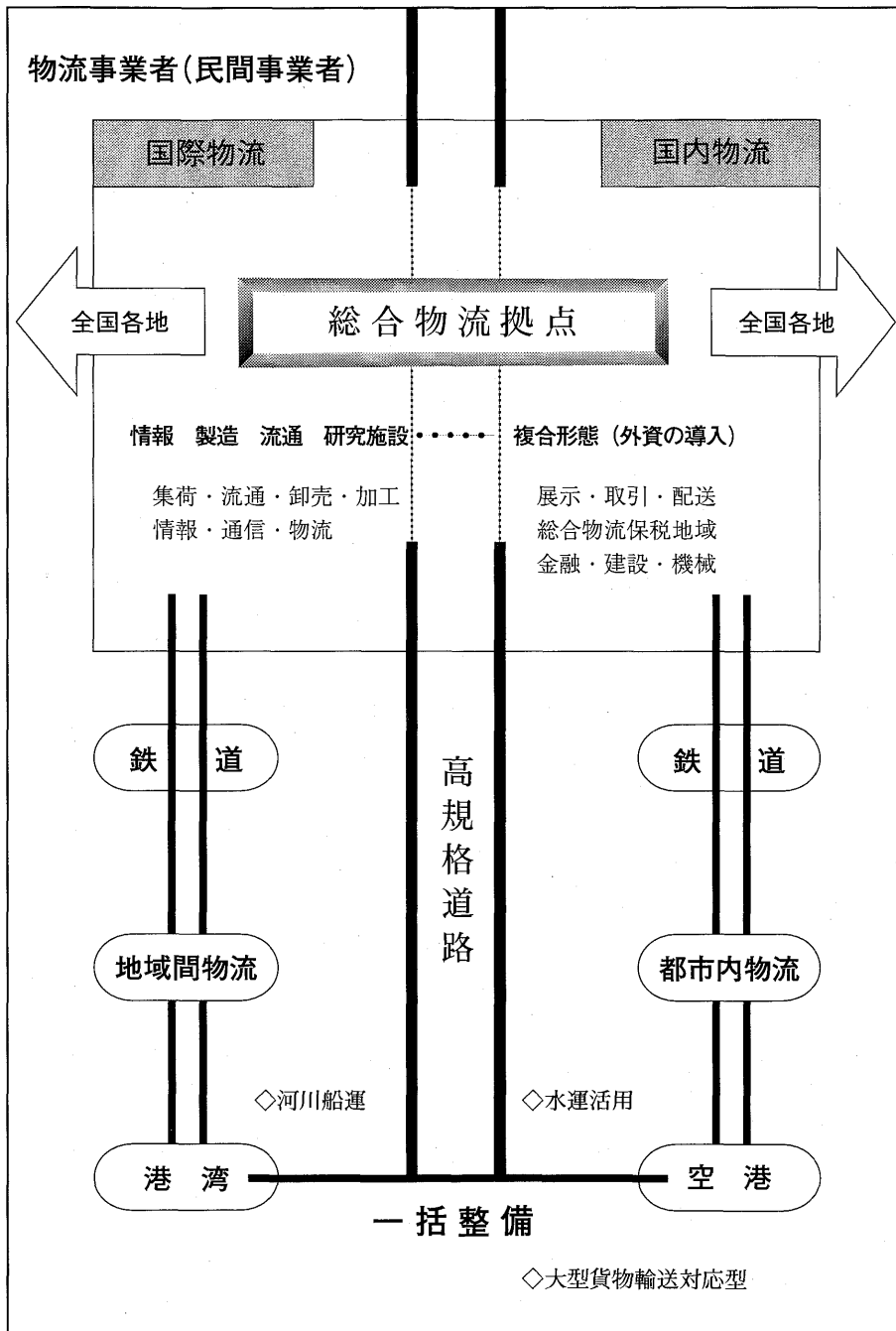
I. アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービス提供

II. 産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストでの物流サービスの提供

III. 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への対応

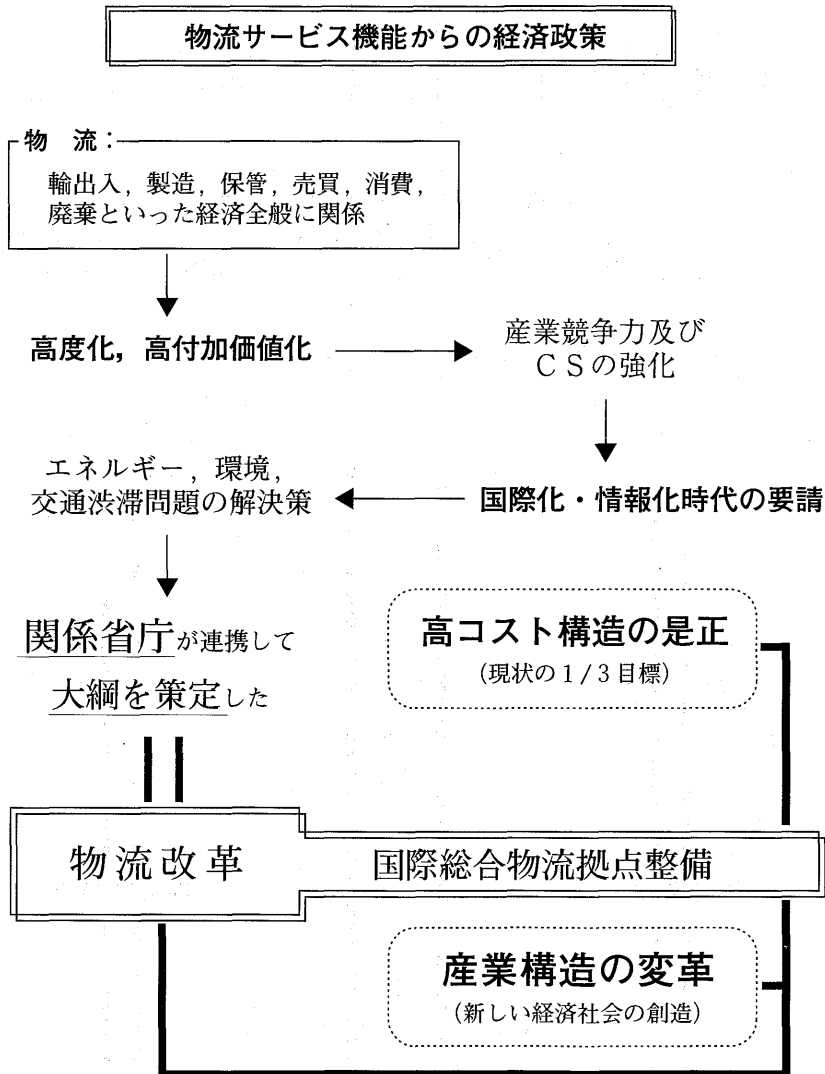
であり，中でも民間事業者主導に事業を推進し，空港，港湾，高規格高速道路を一体型のネットワークで運営し，最大・最適物流を実現するために日本の4カ所の港湾（東京湾，伊勢湾，大阪湾及び北部九州の中核国際港湾）を中核拠点としてわが国の「高コスト構造の是正」と「国際的に通用する物流拠点の創設」を実現し，更に21世紀の高度情報・通信社会に向けて“質・量・コスト・タイミング”共に適合できる新たな産業構造の変革と創造を意図していることである。

ここで筆者が捉えた総合物流施策大綱に対するビジョンと概要を紹介しておく。



物流からの経済再生ビジョン

新たな発展への開拓戦略 → 物流体系の根本的見直しからの発想



大綱が意図している総合物流拠点を創設することが、圏域単位の広域交流を開花させ、地方行政の個性化と役割分担にも効果的な影響を及ぼすことになり、日本の潜在的な繁栄を方向付けることになり、そしてこれは同時にものの流れを最適効率化していくことで実現するのである。物流大綱の進捗状況については、平成9年8月より全

国各地の推進会議において物流分野に係る多方面からの現状と課題分析が、今日まで3回とりまとめられている。

この推進会議では、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、当該地域の特性（例えば伝統産業、自然環境、及び農業文化に至るまで）を生かしながら実現していくことが共通の課題となっていた。

また「物流大綱」では、「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⁷⁾を平成9年度は全国13地域で推進する」(13頁)とされており、これは関係省庁、地方公共団体、物流事業者、荷主が連携して施策や取り組みを展開していくことになっている。言うまでもないが、国及び地方の関係省庁（概ね30機関）が相互連携して物流事業を推進するということは、わが国の従来型の縦割り行政からは考えられない出来事であった。

しかも物流拠点創設のための法律（時限立法を含む）を体系的に整備・成立させている事実は、一般的には看過されているが、優れて現実的であり実効性の高いものとなっているのである。関係する重要な法律は以下の通りである。

新 規 事 業 法：【法律第59号，平成元年6月28日】

新事業の推奨とその実現への協力・支援，国内の産業の活性化を促し，雇用の創造を図る。

輸 入 促 進 対 内 投 資 法：【法律第22号，平成4年3月31日】

輸入促進地域・F A Zによる輸入促進を図る。対内投資事業者への優遇措置の設定。

行 政 手 続 法：【法律第88号，平成5年11月12日】

認定に係わる手続きの簡素化。

新 事 業 促 進 法：【法律第128号，平成7年11月1日】

第1条特定施設整備法で物流拠点創設を支援する新資金の設立。

第2条新規事業法において，商法の規定による上場企業に準ずる新会社の設立。

日 本 開 発 銀 行 法：【法律第108号，平成9年1月23日】

開発銀行による外国企業，外資企業への資金の融資。

関税法 施行令の一部改正：【政令第110号，平成9年3月31日】

総合保税地域のための法人の設立。

以上のように『物流大綱』（実行策）及び『行動計画』（目標）を基にした推進事業の進展には、日本の将来方向が確定されているのである。そして何よりも中央からではなく地方からの魅力ある本格的な物流・情報発信の時代が来ていることに対して、地域も十分な対策と準備を急がねばならないのである。国際物流拠点創設構想については、昭和40年代



以降の石油パイプライン構想から複合ターミナル構想、そしてサテライト型拠点構想、ネットワークシティ構想といった理念型の構想から、進展が著しい高度情報通信社会の中での社会資本整備の中核をなす事業として位置付けられるようになっているのである。確かに、物流（Physical Distribution）は原義的には、商取引を前提とした供給者と需要者間の財貨を物理的に移動させるための諸活動かもしれないが、現在はこの物流こそが産業界だけでなく、世界中の人々にとっても一時たりとも欠かせない生命維持線となっているのである。

このことは、9月11日に発生したニューヨーク市でのテロ事件によって、一瞬の内に生活導線が切断され、経済活動が逼塞している現状からみて説明をないと思える。

Ⅱ. 新総合物流施策大綱

「新大綱」を新たな研究課題としているのであるが、新大綱についての筆者の第一印象を先ず記述しておくことにする。というのは新大綱を7月に通覧し、また9月に国土交通省の担当者の解説を直接聞いた際、端的に言って前大綱より内容が攪拌されているように思えたからである。一つの大綱としての整合性の観点から見れば、前大綱の方が余程首尾一貫しており、関係法律や他の省庁との連携に向けてかなり強力な指示ベクトルを持っていたように思える。それに対して新大綱では、今年始めの省庁再編によって国土・建設・運輸という巨大省庁が一体化したことによって、その意気込みが薄れたのか、構成内容には目標達成への一貫性が希薄になっている。また第一部と第二部において書き手が異なっているとしか思えない文体の箇所が多々あり、また使用されている文言が不統一であるといった感が否めない。

以下にその箇所を抽出して検討を試みることにするが、こうした不一致感の源泉は、何と言っても「物流」というキーワードの中に余りにも多くの課題、殊に環境への配

備について付加し過ぎているからではないかと考えている。環境対策はその負荷要因となっている化学物質の使用に基づくものであるだけに、止むを得ないことと考えるが、今日世界中で工業製品に使用されている化学物質は約8万種類あると言われており、これらがどこでどのように製品化され、また使用されているかということは、追跡不能とされているのが現実である。

それ故、余りに過度で慎重な環境対策や情報機器及び高度化した通信ソフト使用のオンパレードのような事業化を大綱に盛り込むことは、現下の状況では本来物流の持っている24時間365日搬送体制のダイナミズムを損なう方向に導く危惧が大きいと言わざるを得ない。

新大綱では平成17年（2005年）までの期間が前提になっているとはいえ、現状での国際的な情報化の進捗と新規な商取引への対応（契約書式の変更のための既存の書類との整合性の確立等）及びその適合のために掛かる費用の捻出などの問題点を考慮すると、施策の立案に際しては、物流は机上論ではなく、現実の「生」の相対取引を前提にしているという現実認識をもっと研ぎ澄ます必要があると思われる。

これは2001年夏、欧州の物流関連企業及び政府機関（イギリス、ベルギー、オランダ、ドイツ、フランスの5カ国、10社の公式訪問）の視察を行なった筆者の調査の中で感じたことである。海外へ進出している日本企業の現地担当者のお話では、ビジネスにおいては依然として文化の違いが最大のネックであるとのことであった。情報化の進展に対する海外の報告やレポートに示されている内容と現実の企業実態とは、物流業界においては現場に近づくほど乖離現象が見られ、仕事に対する係わり方や時間労働への参加形態は、業界によってかなりの相違が見られたのは事実である。

I T、即ち Information Technology という言葉に対して、わが国は余りにも過度な期待と思い入れがあり過ぎるような気がするのである。筆者が面談した関係者の殆どは、便利な機械・コンピュータが出来た程度で、あくまで機械と人間の仕事を仕分けしていた。考えるのは常に人間の仕事であって、機械は量的処理手段としての人間の耳であり、目であり、足であり、腕でしかない。

また環境対策は世界中の国民の協力なくしては不可能な段階に来ていることは、今日では専門化及び識者そして環境団体の共通の認識であり、もはや業者たちを加害者のように捉える時代は終わっている。何故ならば物流関連企業は、国内外の国民生活の必需品や膨大な欲求需要を充たす事業者であり、荷主たちの注文を時間との戦いの中で展開している社会生活の全体の維持にとって不可欠な事業者であるからである。実際はそれ以上に我々の日常性（食・衣・住）の連鎖の中に潜む化学物質及びその破棄・処分に見られるゴミの山や産業廃棄物の功罪をもっと真剣に問うべきなのである。

しかも、わが国の自然環境は世界的に見て、雨量が多く、寒暖の差があり、山（森林）が国土の大半を占め、自然浄化度は他国を圧しているのである。毎年の台風でさ

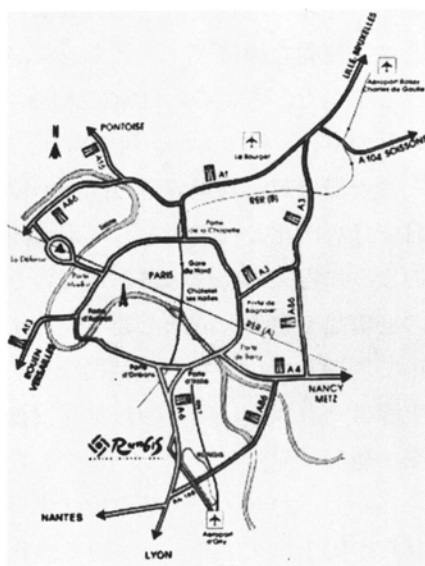
えも、時折土砂崩れや洪水をもたらすものの、巨大な恵みの雨となり、河川の濁みを一掃し、沿海部の淀んだ水を浄化してしまうという巨大な効果を上げていることは見逃せない事実である。欧州や米国のように平原や牧草地が地平線の彼方にまで続くような国土はないが、まだまだ水と空気の美味さは世界でもトップクラスであることは、海外旅行経験者の共通の認識であると思われる。公害先進国という汚名を返上することは、わが国の技術水準をもって中核施策とすれば十分可能な状況にあることは疑いがない。

しかし、問題はこれ以上自然を破壊しない社会資本整備の技法や安心して使用できる商品の開発・製造を全産業レベルで推進するという前提が必要なのである。それだけに今国を挙げて環境に漸く本腰を入れて対策を講じようとしていることは十分評価されるが、情報推進末梢的なことにばかりを配慮すべきではないのである。

重要問題はエネルギー資源の最適利用の方向性をどのように社会全般に普及させていくかに掛かっている。一般的に Energy は生産段階でも、転送段階でも、そして消費段階でも自然環境を汚す成分を放出する機械を使用する以上、このサイクルを替えることが出来ない経済社会の仕組みでは、実は消費段階よりも生産段階での開発研究に注力すべきである。これは丁度スーパーや百貨店・小売店等の商品の包装紙やトレイなどがゴミとなることと同じ理屈である。やはり何事も元から見直すことが第一義すべきなのである。

その認識の上に立てば、わが国の社会資本整備と都市開発という重要課題も経済再生を全面にした構造改革の強固な理念を元にして、それを実現していくための最適な施策である「総合物流拠点推進」計画を江湖に示し、トータルな観点からの国土再活性への新物流・都市開発を支援していくことが何よりも望まれるのである。

そのためには新大綱の継承された役割と使命である物流機能に特化した中核都市拠点整備を明確にすべきなのである。特定重要港湾⁸⁾沿岸地域との連携強化を促進し、空港と港湾、そして内陸部での巨大な物流拠点をネットワーク化させることによって、高規格道路や鉄道網もリンクして物流効率化は飛躍的に増大することになる。それ故本来的には、物流対策としては方法論ばかりでは物流推進は画餅でしかなく、具体的に民間のみで開発が不可能である総合的な機能を発揮できる巨大な物流拠点を創設することで、運送業務に携わる人々の積極的な参加を促して行くことが急



務なのである。

例えばこれについては、筆者が今夏視察して来たパリ郊外のランジス中央市場の開発が、その目標とすべき先例となると考える。

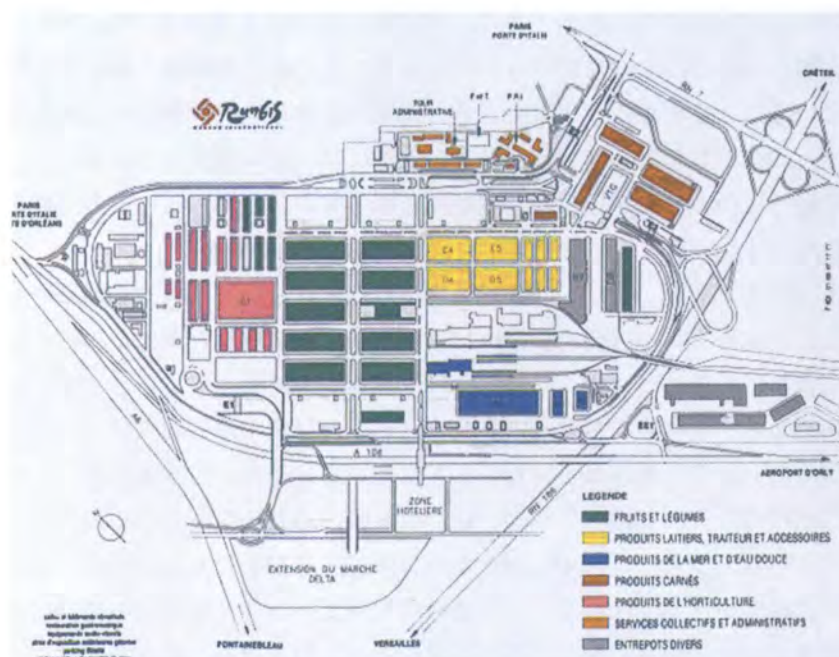
ランジス中央市場

パリの郊外西7 kmの所。ベルサイユ宮殿から、車で20分弱。面積、取扱量は世界一。市場の面積は600 ha、駐車場は12,000台分ものスペースがある。年間の取扱量と品目は、野菜が136万トン、肉類が49万トン。年間売上高は、約1,24兆円で、労働人口は約18,000人。建物はいくつかに分かれており、その中7棟の建物を野菜が占めている。市場のほか食品検査・検疫所・ゴミ焼却場・病院などの施設がある。

品質は、EC共通の品質ラベルにより、赤・緑・黄の順で色によって区分されています。しかし規格は余り厳しくはなく、野菜などの大きさは自然のままで多様。交通アクセスは抜群。立地上の優位性を最大活用している。



中央市場全景



中央市場見取り図

ランジス市場の特徴の第一は、その立地の良さと規模にあると思う。花のパリと言われる国際都市から僅か7 kmにあり、しかも市内へのアクセスは高速道路が整備されていて、運輸に関しては文句の付けようがない。しかも、そこで働く人々の「小気味よさ」とでも形容すべき職人意識は、昔の日本にあったものだと想起するものの、やはり全体として世界一の市場で働いているという自負と責任から出る仕事への意気込みは見習うべきである。わが国の施設には、このような自尊心に訴えるような付加価値が弱く、機能性や合理性をコンパクトに集約しただけのものが多過ぎることは否めない。

わが国の場合は、余りにも地域性に特化し過ぎており、それがために地元の業者優先になって広域性を発揮すべき施設が地元の物産・観光の一端を担う施設として固定してしまっている。また、それがために施設の周辺地域（市町及び県）との交通アクセスは既存の道路に頼らざるを得ず、営業拡大を意図しても新たな高規格道路やバイパスの整備を誘発出来るものではないのである。本来ならば、こうした施設建設には欧米並みに公的な側面を全面に出し、周辺住民への事前説明を徹底して地域の機能を物流中心に見直すことによって地域活性化策を検討していかなければならないのである。そうした観点の希薄さが欧米諸国と比較して、今日の都市基盤形成の優劣を生み出していると考える。

先の欧米物流視察では、古い街並みの中にまるで不夜城のように再生された現代建築の施設を数多く訪れたが、デザインやコンセプトは周囲との調和を前提にしており、全く違和感のないものに思われた。そして「ものの流れ」を中核にしていくことが、筆者の提唱している地域活性化のコンセプトとしての歴史的価値を産業化の拠点に変貌させていることを実感した次第である。自分の住まう地域の歴史や文化を継承していくことへの強烈な執念を持つ欧州各地の人々には、古い街並みを「不変のもの」として守り続けていくことが自己の存在証明となっているのである。この「郷土への徹底したこだわり」の強さこそが、ヨーロッパの魅力の源泉である。

このように考えると、わが国の物流施策の方向性には自国の自然や地域の歴史的特性、そして何よりも都市計画及び都市経営についての基本的な理念や視点を示すビジョンが欠落しているように思えてならない。全体図を先ず示すことこそが、求められているのである。地域の総合計画の委員に携わった経験から、将来ビジョンの正に図案化に到る努力が全くなされていないことに驚きを覚えたことがあるが、その努力なくしては市民のための計画・立案が、いつしか職員のため役所のための計画に終始してしまっている。これでは本末転倒となり、市民を無視したものと言わざるを得ないのである。税金を使って仕事をし、生活の糧を得ていることをもっと真剣に考えるべきなのである。目標設定を設定するということは、到達可能な約束をすることと同義でなければならない。

新大綱を検討していく。

新大綱の構成は次のようになっている。

第一部 基本的な考え方

はじめに

第1 平成9年大綱の評価と新大綱策定の必要性

- ① グローバル化の進展に対応した国際競争力の更なる強化
- ② 環境問題の深刻化、循環型社会の構築等社会的課題への対応
- ③ 情報通信技術の飛躍的進展への対応
- ④ 国民ニーズへの対応と国民生活との調和

第2 施策の基本的方向性

(1) 目標と視点

- ① 政府及び民間の関係
- ② 国及び地方公共団体の関係
- ③ 公正かつ競争的な物流サービス市場の構築
- ④ 物流関連社会資本の重点的・効率的な整備等

(2) 施策の方向性

- ① 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築
(ア) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築
(イ) 国際物流拠点の機能強化等
- ② 社会的課題に対応した物流システムの構築
(ア) 地球温暖化問題への対応
(イ) 大気汚染等の環境問題への対応
(ウ) 循環型社会実現のための静脈物流システム (9) の構築
(エ) 事故防止等物流の安全問題への対応

(3) 今後の推進体制について

- ① 国における推進体制
- ② 地域における推進体制

第二部 具体的施策

(1) 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

- ① 高度かつ全体効率的な物流システムの構築のための施策
- ② 国際物流拠点の機能強化等のための施策

(2) 社会的課題に対応した物流システムの構築

- ① 地球温暖化問題への対応のための施策
 - ② 大気汚染等の環境問題への対応のための施策
 - ③ 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築のための施策
 - ④ 事故防止等物流の安全問題への対応のための施策
- (3) 国民生活を支える物流活動を確保するための施策

この構成を見ると分かるように、一部と二部とは项目的には同じものである。

第二部は第一部第2の(2)施策の方向性について具体的施策を述べているのであるが、同じ項目の下に書かれているので違和感を覚えざるを得ず、具体的施策と題して執筆されているものの、内容的には第一部第2の方が、数値目標が明確になっている箇所が目立つので、冒頭に述べたように「新大綱」の構成は前大綱に比べて、整理がされていないと考えざるを得ないのである。

前大綱の目次を参考までに掲げておく。

総合物流施策大綱

第1 基本的な考え方

- (1) はじめに
- (2) 目標と視点

第2 横断的な課題への対応

- (1) 社会資本等の整備
- (2) 規制緩和の推進
- (3) 物流システムの高度化

第3 分野別の課題への対応

- (1) 都市内物流
- (2) 地域間物流
- (3) 国際物流

第4 今後の施策実施体制

- (1) 関係省庁の連携
- (2) 地域毎の連携
- (3) 大綱のフォローアップと改定

(参考) 総合物流施策大綱に係る努力目標について

新大綱が掲げている具体的な数値目標を示す箇所を列挙しておく。

- ① 平成17年度までに、パレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ比率を約9割に上昇させるとともに、標準パレットの比率を欧米並にすることを目指す。P. 7
- ② 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備等により、陸上輸送半日往復圏の人口カバー率を21世紀初頭までに約9割まで上昇させる。P. 7
- ③ 21世紀初頭までに自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる主要な空港及び港湾の割合を約9割にする。P. 7
- ④ 21世紀初頭までに、三大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均走行速度を25キロメートル毎時に改善するとともに、トラック全体の積載効率を50%に引き上げることを目指す。P. 7
- ⑤ 港湾荷役の効率化やサービスの向上を図ることに加え、官民両セクターが連携して、24時間フルオープン化に向けた取組みを行なう。P. 7
- ⑥ 平成17年度までに、輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度にすることを目指す。PP. 7-8
- ⑦ モーダルシフト化率（長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率）を向上させ、平成22（2010年）までに50%を超える水準とすることを目指す。P. 8
- ⑧ 輸出入コンテナの陸上輸送費用を施設配置が平成9年大綱の策定時のまま推移した場合と比較して21世紀初頭に約3割削減することを目指す。P. 13

新大綱で数値目標としているのは、この8項目である。①から⑦までが一部の7-8頁で書かれ、⑧のみが二部の13頁に明記されている。上記で文体としての整合性が図られていないと指摘したのは、こういった記述になっているからである。単純な疑問としては、何故⑧だけが頁が飛んでいるのか。第一部と第二部に分けられている形式は前大綱とは異なり、しかも一部で目標とすべきものを何故二部の具体的施策で揚げねばならなかったのか。

「読み物」として解釈した場合には、一貫性がないと言わざるを得ないのである。具体的な数値目標として明記するならば、一部に一括して記載しておき、二部ではその数値目標達成のための施策を展開していくのが筋道であると考え。新大綱では、一部と二部が項目だけ見れば重複しているのである。一部の項目に（…のための施策）という言葉が付加されているだけなのである。これでは読者としては混乱を招くものとなっている。何故、前大綱の継承を意図していながら、本文僅か18頁の小冊子である新大綱にこうした重複がなされることになったのか大いに疑問がある。

前大綱（本文14頁）の方が余程すっきりしていたことは否めない。

筆者としては第二部の記述及び内容・構成は合点がいかない。

参考までに、本文についての筆者の疑問点を一部列挙しておく。(本文下線筆者)

- i. 「我が国の物流コストはわずかではあるものの低下傾向にあり、例えば、米国と比較しても必ずしも高いと言えない水準にあり…」 2 頁。
- ii. 「国内外における競争の一層の激化、物流分野における規制改革の進展等にかんがみ、民間セクターにおいては、自由で公正な競争を通じた様々な創意工夫などにより…」 4 頁。
- iii. 「全国レベルでの効率的な物流ネットワークの構築・維持に向けた施策の推進、輸送機器の規制レベルの整合性の確保等については国が責任を持ってこれを行う一方、物流システムと地域社会との調和や循環型社会の構築の必要性が高まっていることにかんがみ…」 5 頁。
- iv. 「活用基準原価計算（A B C）等の物流コスト把握のための有効な手段を遡憑する」 11 頁。
- v. 「航空輸出貨物についてマニフェストによる申告を認める等行政手続きの改善を進める…」 11 頁。
- vi. 「商業業務地における荷物の搬入の容易化を検討する等…」 18 頁。

私見を述べておく。

- i. 下線部の米国の部分であるが、
何故米国との比較なのか。他国ではいけないのか。欧州との比較でもいいいけないのか。またここでは単に先進諸外国とすることはできなかったのか。
- ii. かんがみは、何故ひらがなのか。鑑みとする方が違和感がないのではないか。またかんがみという言葉には「先例に照らして考える」（広辞苑）という意味がある。それだけに何をどのように分析・理解しているのかという共通認識を前提にしていると思うが、言葉のニュアンスの硬い割には、認識の不一致を誘起する文体であり、内容は漠然としていると思う。
- iii. 輸送機器の規制レベルの整合性の確保とは一体何か。また何故ここで国が責任を持ってこれを行うと明記しなければならないのか。大綱は閣議決定されたものであるだけに、何を附加しようと意図しているのか。またここでも、かんがみが使われており、突然の感が拭えない。
- iv. ここでは見たこともないような言葉が使用されている。遡憑である。これは余り使用されない言葉であり、また「傍から誘いすすめること。遡憑然し難く」（広辞苑）という意味で使われる言葉あるだけに、大綱上で使用するの是不適切

ではないのか。意志を貫くという気概が、これでは希釈されてしまうのではないのか。

- vi. マニフェスト (manifesto), この言葉は宣言及び宣言書を意味するものである。社会認識上、この言葉を耳にするとマルクス・エンゲルスの宣言を第一に想起するのではないのか。筆者の場合がそうである。それだけにこの言葉は強すぎるのではないかと思う。宣言による申告を認めるとした場合、この文章はどのように解釈されるのだろうか。またこの宣言書による行政手続きの改善及び簡素化で、混乱は生じないのか。安易な手続き、しかも事後報告のようになってしまうことはないのだろうか。
- vii. 容易化とは何か。「容易とはたやすいこと、やさしいこと」(広辞苑)である。容易化という使用は余り一般的ではない。ここではむしろ搬入のアクセス整備を検討するぐらいで良いではなかったか。最終頁だけに眼がこの言葉で止まってしまうので残念な気がする。

以上、文言についてコメントしたが文章化する以上、読み応えのあるものではないのか。部分知の集積は全体を構成するとはいえず、これでは起承転結のない文章となってしまう、大綱という性格からみて一貫性を欠いていると言わざるを得ない。新大綱の施策の方向性は、次の3つである。

- I. 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築
- II. 社会的課題に対応した物流システムの構築
- III. 国民生活を支える物流システムの構築

これらの方向性をどこまで徹底していくかが示されている大綱だけに、前大綱との整合性をもっと尊重すべきではなかったのか。文章表現に不適當と思われる記述があるから、全体のニュアンスが不統一になり、そのことが新大綱の緊急性をむしろ攪拌しているように思えてならないのである。それだけに前大綱が目指していた目標数値が予想よりも平均して上向いているものの、新大綱では過去五年間の実績に更に上乘せする必要があるとしている。

標準パレット輸送に関して欧米ではその比率が5-6割であるのに対して、我が国の現状は約4割であり、空港や港湾からICに到るアクセスを10分以内にするという目標は、欧米が9割であるのに対して、我が国は空港で46%港湾で33%であり、その差は依然として大きく、物流本来の時間的管理(競争と選択)の促進という観点からすれば、殆ど進展がないというのに等しいのかもしれない。

また三大都市圏の朝夕の平均走行速度を見ても、統計数値と現実の差異性は無視で

きないと思われるが、21km から25km に改善していくという方向性は評価できる。しかしこれを実現していくためには、例えば首都高速道路と一般道路との交通状況の緩和ということが前提となるはずである。また物流量の増大は当然のことながら、トラックの積載量の増加を必然的なものにし、コンテナを積載した25tの超大型トラックへのシフトが画策されていて、その運行のための各道路の強化を急速に高めなくてはならない。

一つの施策の実行は、それを可能にするための事前準備や同時並行的に進捗体制を整える必要がある。全体的に我が国の高コスト構造を是正し、現状の1/3減を目指して平成9年から平成13年までの第一期が終わったことになるが、当初の目標を達成することのみにウェイトが置かれ過ぎてはいけなないのであり、目標達成は「国際物流拠点」を重点的に整備することこそが、目的であることを忘れてはならないのである。

この点については、新大綱では「我が国の国際競争力の維持・向上の観点から、ボトルネックを解消し、国際物流拠点の機能強化等を図る。このため、中枢・中核国際港湾及び大都市圏拠点空港、高規格高速道路等の幹線道路ネットワーク並びにこれらを相互に連結するアクセス道路や関連する物流施設を重点的に整備するとともに、ITS¹⁰⁾等の新技術を活用した既存施設の管理運営の高質化・能力向上を推進する」(P. 7, 下線部筆者)としているが、前大綱では「物流拠点は物流サービスの重要な結節点のひとつであり、都市内物流と地域間物流の連携の円滑化に資するほか、都市内交錯輸送の削減、様々な物流サービスの提供、物流共同化の促進、輸入の拡大等の社会的要請に対応した整備を図るとともに、情報化、自動化等を通じて保管・配送、流通加工等の各種の業務を高度に処理するための多様な機能を有する施設の整備を推進することにより、物流の一層の効率化・高度化に寄与することが期待される。」(P. 4, 下線部筆者)。とあり、物流拠点のイメージとしては、新大綱の文章の方が内容的には抽象化されていることが理解されると思う。

また前大綱では、物流拠点について「…特に、船舶の大型化に伴い諸外国に比して立ち遅れた大深水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）において早急に整備し、国際的に遜色のない施設水準を目指す」(P. 11, 下線部筆者)。ここでの諸外国とは一体どこを前提にしていたのか、また何故国際ハブ港湾という言葉が、新大綱から省略されたのであろうか。そして何より、東京湾を始めとする4大拠点の名前が何故削除されているのかという疑問が浮上する。筆者としては前大綱が世に出てから、これら4大拠点すべてを視察して関係者たちの話を聴きながら、その推移を確かめていただければ疑問が深まっているのである。

輸出入の増大に適合していくためには、前大綱の明記したようにこれらの4大拠点を整備し、周辺エリアとのネットワーク化を促進していく以外に、わが国では他に方

策は皆無であることは、現実の海運事業者間や物流関連企業では常識である。新大綱が2007年までの継続性を保証するならば、これらの4大港湾に対する継承性も当然明記しておくべきではなかったのか。何故ならば、前大綱では、その重要性について「さらに、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門の主要港について日曜荷役の安定的確保等国际水準の稼働の実現に向け、関係者の取組みを促す」(P. 12, 下線部筆者)と重ねて明記していたからである。

具体的施策は当然において、わが国の社会資本の整備・充実にあつたはずであり、それならば尚の事、具体的地域の特定を外しては実効性の乏しいものとなることは自明である。前大綱では「国際交流の促進や地域活性化のための地域の取組みを支援するため、関係省庁連携の下、港湾、空港、道路ネットワーク、広域交流拠点、情報化等の国際交流基盤に係る総合的な施策の伴った国際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。また増加する輸入物流を中心とした国際物流に対応しつつ交錯輸送を削減するよう、港湾及び空港周辺の物流拠点の立地を促す。具体的には、国際空港周辺、中枢・中核国際港湾及び輸入促進地域（FAZ）などにおいて、総合輸入ターミナルの整備をはじめとする物流拠点の整備を進める」(P. 13, 下線部筆者)。このように地域名及び地域を指定していた前大綱に対して、新大綱ではこれを省略しているのである。

しかしながら、わが国の港湾における現状を見れば、表日本側の特定重要港湾の外国貿易（輸出入）量の比率は群を抜いているだけに、これらを中核として終戦直後に石炭合理化で腕を振るった経済学者有沢広巳氏の提唱による経済復興策として採用された「傾斜生産方式¹¹⁾」のような重点施策を推進していく以外に、国際的に遜色のない物流サービスを提供していくことは出来ないのではないか。

わが国の現下の経済低迷状況を打破するために、構造改革が小泉政権下で推進されているが、世界的な企業の戦略及びその理念となっているのは、「競争」と「選択」であり、それならば尚更に「特化」した施策を特定地域で実施することが、具体策となるはずである。具体とは眼に見えるものである。

現状は戦後まもなくの状況とは隔世の感があることは事実であるが、見事に量的世界での発展を遂げたわが国の戦後経済成長も、世紀の転換期を迎えて質的な大転換を余儀なくされてきていることは衆知の事実であり、経済戦争という暗黙の競争の下で、今や世界を席卷する経済システムが根底から新たなアメリカン・システムへと移行し始め、情報・通信分野からの既存の産業構造が適・不適の指標の中で再構築されているのである。それだけに全産業を挙げての取組みを指導していくための施策を前大綱は目指していたのではなかったのか。最早、指針や方向性の提示だけでは、わが国のこの現実を変えられないのである。

筆者が行った欧州物流視察で彼我の対比を痛切に意識したのは、実は眼前の施設や

機関の形態や規模の差異性以上に、港湾や空港周辺地域に対する担当者たちの社会貢献意識の強さであった。

例えば「何故、国が或いは州がこの港湾開発にこれこれ…の支援をしているのか。また我々はこれを実行していくことによって、これこれの責任はあるが、この計画そのものは我々に任されています。またこの計画が完成すると我々の予測値をクリアしていくので、その後の計画予算は、当初予定より軽減されるので、その分を施設のリニューアル費用に廻すことが可能となり、地域・住民にもっと開放された魅力あるものを提供していけると思います」などの発言が、数多くの視察先であったからである。

現場の担当責任者が、こうした発言を自信をもって語れるということに行政組織のあり方の違いを意識したのである。欧州では経営責任の第一は、異口同音に地域住民の利便性向上であり、生活の質的向上であった。わが国の施策遂行に際して、現場担当者が暗に或いは直接に「上が決めたことをやっているだけ」という発言があり、説明の雄弁さに比して、迫力の無さは格段の差がある。

しかしながら、こうした旧慣習や行政の伝統に執着しては、この現実には改善できるものではないことは十二分に感じているはずである。また国民もこうした姿勢と熱意を期待しているのである。当面の施策の目的や理念はできる限り開示し、地域住民の関心を高めて協同体制を築き上げることを意図した事業計画を心掛け、専門家や関係者だけの事業にしてしまっただけとはいけないのである。況してや国の事業であるという強引な姿勢は回避すべき第一のものである。

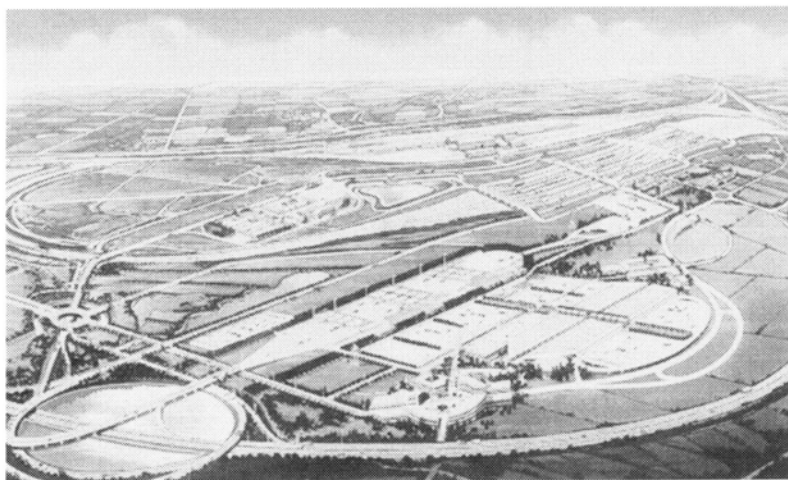
民間資本利用促進を旨とするPFI法¹²⁾を活用していくためには、こうした背後の地域住民の地域活性化への参加意識を助長しておくことが必要なのである。

個人意識があらゆる生活分野で広範に浸透している現状を鑑みれば、税金を使用している事業が国営事業であり、それ以上でも以下でもないのである。パブリック・サーバントが公務員であり、選ばれたエリートという風潮は、過去において歴史的な役割を果たしたことは認められるが、現在ではその風潮の打破こそが急務であり、しかもその先鋒が公務員自らでなければならないのである。

欧米の公務員の持つ職域での権限は、わが国の高官たちよりは小さいと思うが、一般の中間管理者たちの職務権限に関しては、トップ並の自負があるように思われた。組織内での責任の連鎖の束縛から分離・独立した職務権限の遂行形態は、欧米の企業や公的機関の担当者の資質によって補完されており、いわゆる「仕事」と「プライベート」時間の使い分けの徹底振りこそが、欧米の企業文化の成果であることを抜きにして論議すべきではないが、この点がわが国の戦後からの欧米文化の吸収過程の中で、当初から「異文化」（異質で適合不能な慣習）として軽視されてきたことを認める必要がある。職務階層性の高低は欧米においては、目に見える権限が付与されているから

である。

それにしても、先ず個人の人格尊重があり、社会との関わり方や楽しみ方の総体を組織内のすべての人々が認知しているという安心感が、私企業や公的機関全般に及んでいることこそが、組織人間のパートナーシップを形成してビジネスを運営する源泉となっており、更にその国の文化の中核に厳然としてあるという自覚が、地域や国に対する愛着の源泉を高めていると思われる。明治維新政府の建国以来、欧米近代化政策の吸収・適合過程で見られた「日本化」及び「日本的制度化」へのは、130数年後の今日から見ても「未だ遠し」と言わざるを得ない。



Ⅲ. 新物流大綱の波及性

ここでは新大綱の具体的施策に視点を絞って考察していくことにする。前章で私論を展開したのであるが、一般にわが国政府が行う「閣議決定」の重要性認識が非常に乏しいように思える。これは国民レベルではなく、行政や関係企業間での触感から想起されたものである。関係機関及び企業の担当者に会い、「物流大綱」との関りの度合い、より具体的に言え場「大綱を検討しているか」との問いかけに対して、明快な返答を得たことはないのである。これは、平成9年4月4日に閣議決定された前総合物流施策大綱が世に出て以来、今日まで全く変化が見られないのである。

勿論、国土交通省として一本化した中で本省や地方の機関での直接担当者は一応の理解力を示すのであるが、例えばこの度の新大綱と前大綱との比較検討に話が及ぶと、その整合性は不確かなものとなる。現行の施策の中での自分の担当箇所、それも数十

に細分化されたものだけを担当させられている関係から、止むを得ないものとも考えるが、それにしても僅か18頁の本文でしかない大綱の流れや、その目的とする理念や施策についてもっと熟知しておいても良いのではないか。これでは全くわが国の憲法解釈と同様で、個別の項目のみが突出し、全体像が抽象化され、また全体の一部であったものが、いつしか全体を左右するものとして浮上してしまっており、これでは本末転倒と言う他はない。筆者としては、内閣総理大臣が主宰し、内閣がその職権を行うために開かれた会議での「閣議決定」であることの重みと価値が正当に評価されていないのが、総合物流施策大綱を研究し始めてから今日まで、いつしか最大の関心事となって来ている。

しかしながら、この現実にはわが国の国民にとって恐い現実なのである。以下に新大綱の中から要点を摘出して詳細に論究していく。

新大綱で際立った点は、前大綱でも取り上げられていた課題でもあったものを大項目として第二部で記述していることである。即ち、地球温暖化と大気汚染、そして循環型社会実現である。筆者としては物流大綱が世に出た当初から環境対策も当然視した所論を発表していたのであるが、改めて今回の新大綱で正面から取り上げられるようになったことは、環境問題が世界中で如何に焦眉の急と化した課題になって来ているかの明確な証左であると考えている。

21世紀を構築するに際して、わが国が持続的発展を続けるための最大の関門は、実はわが国の最大の強みであり、戦後から延々と進化させてきた大量生産・大量消費型の経済システムから循環型経済システム¹³⁾に如何に移行させるかに掛かっているのである。

つまり大量生産及び消費は、最終過程において大量の廃棄物（ゴミ）を増大させ、今やその廃棄物が有害化学物質を生み出して環境を悪化させているのである。

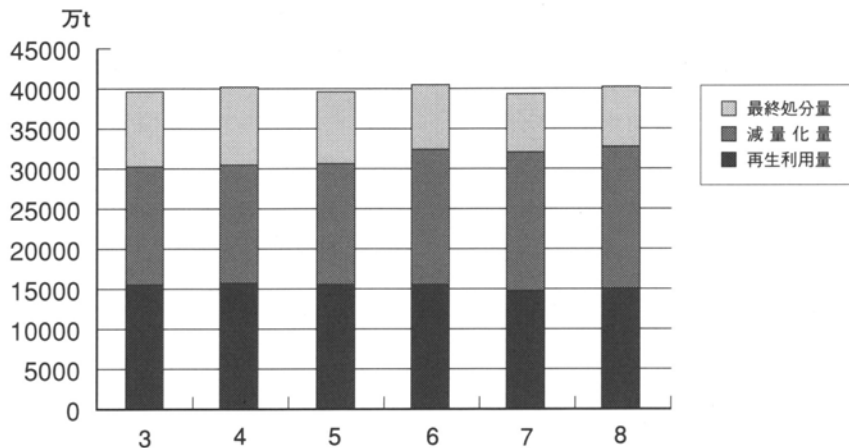
わが国の廃棄物は年間約4.5億トンと言われ、処分場の残余年数は一般廃棄物で約8.5年、産業廃棄物は約3年とされているが、現実はこの数値はまだまだ増加傾向にある。それだけにこうした廃棄物をどのように処理していくか、また減少させていくかが21世紀計画の根底に横たわって来ているのである。そこで全国のあらゆる地方行政にとって「目の上の瘤」となっているゴミ及び廃棄物処理を従来のような人目を避けた「川下処理」ではなく、21世紀の新産業として取り組むことが重要となっている。

生活ゴミ一つをみても、年々増大傾向にあり、ショッピングでの購買に際してはあらゆる商品が包装（ラップ）されており、これが使用時にゴミとなる。紙と化石燃料から作り出された付加価値商品が過剰な市場を生み出してしまった以上、これらの産業に従事する人々の生活問題となっている関係から、現状を打開する方策は、それほど簡単な問題ではなくなっているのである。

資本主義社会の特徴はあらゆる生産物が商品として流通するという特性を保持して

いることであるが、これが今日の先進諸国では商品の量的輸送・保管・安全上の問題解決手段として、消費者の趣向に合った商品生産を不断に追及し、需要を喚起して新商品づくりを展開している。そのためのパッケージ生産が巨大な産業に成長してしまったのは当然の趨勢である。

しかしながら、無数に分散している商品が、ゴミや廃棄物として最終的に一箇所に集中されるようになって始めて、その巨大さに驚いている有様は資本主義社会の正に「負の遺産」となって現出しているといえる。そして何より、このゴミ及び廃棄物の処理場建設には、環境破壊物質を生み出す元凶として地域住民が反対しており、しかも処理場建設費用は数百億円を必要とするものだけに、行政としては二律背反の狭間にあるのである。必要不可欠で緊急性を伴うことは自明のことであるものの、現実には財政面や市民参加・協力体制の不備によって、広域的な対策が遅滞しているのである。



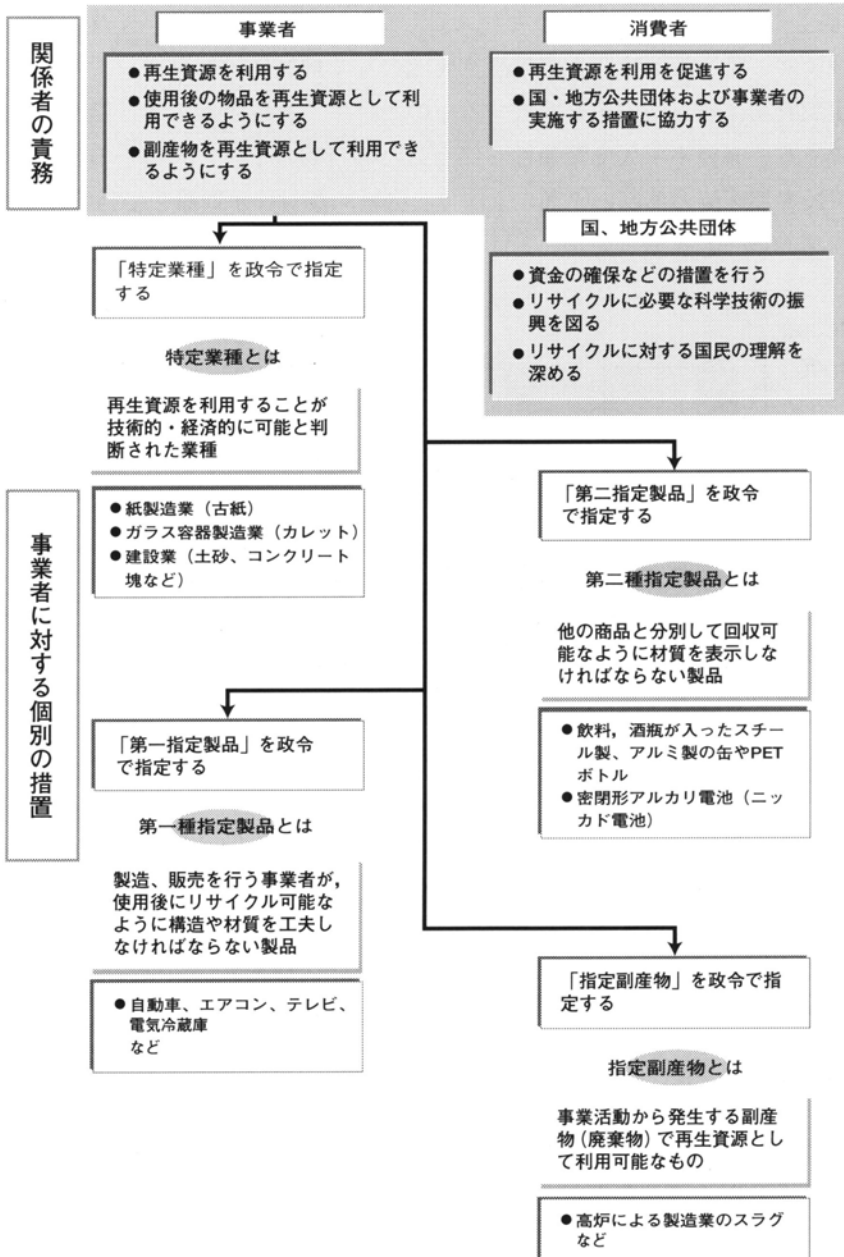
そうした中で政府は「再生資源利用促進法¹⁴⁾」を漸く平成3年に成立させ、製造工程からの再資源の利用促進を定めているが、今日までの10年間を概観する限りゴミ分別収集の生活習慣は各地で浸透してきているが、環境問題そのものへの関心度からすれば、まだ全国的な運動にまで進展しているようには思えない。根源的な問題解決以外に方策がないところまで来ているという認識が国民の間にまで徹底していないことには、新産業として定着していくことは難しく、地域経済の発展に寄与することも困難と言わざるを得ない。

とはいえ、世界的課題となった地球環境問題への対処は、わが国が他の先進諸国に先駆けて達成しなくてはならない。日本はそれが可能な国なのである。国土の四方を海に囲まれ、雨も多く山々の緑が全体の7割を占める日本の恵まれた環境は、他国にはない自然の宝庫であるからである。

再生資源利用促進法の概要

基本方針

主務大臣が、再生資源の利用の総合的推進を図るための方針を策定、公表する



下図は「再生資源利用促進法」の概要である。これを基にして新たに循環型社会の構築を目指して、2000年6月に制定されたのが「資源有効利用促進法¹⁵⁾」であり、2001年4月1日から施行されている。今年3月16日に閣議決定された政令の正式名称は「再生資源の利用の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令」である。これにより「容器包装リサイクル法¹⁶⁾」(95年に成立、97年に一部施行、2000年に全面施行)の改正第三十六条二項の「容器包装を用いる事業者及び容器包装の製造、加工または販売の事業を行う者は、資源の有効な利用の促進に関する法律」によって各種包材の再商品化を促進するための措置を講ずることが義務付けられることになったのである。

現行法(再生資源利用促進法)とその整備法(資源有効利用促進法)によって、より「第二種表示製品」とされていたものが、具体的に「指定表示製品」となる包材には識別マークを表示しなければならなくなったのである。

これはE Uなどで採用されて普及している〔エコ・マーク〕と同様であり、わが国も資源の再利用(リサイクル)という分野で国際的な動向と歩調を合わすことになったのである。

国際水準への適合はあらゆる分野で進んでいるのである。資源問題は生活資源の殆どを輸入に頼っているわが国にとって、死活の問題となっているだけに全国民的な運動へと展開していく以外に方策はないのである。

しかしながら、ここでの問題点は、再生資源利用促進法が1991年に成立してから10年が経過してやっと、国際的な趨勢に追いついたという点である。筆者が論究している総合物流施策大綱も5年を経過して「新総合物流施策大綱」として、より具体的な数値目標達成を前提に整備されてきたと考えたい。ここで紹介している法律も実は、物流拠点整備の中で主要な位置を占めるものであることを明記しておきたい。詳細は『21世紀への潮流』(2001.1, 成文堂)でまとめているので、それを参照されたい

[再生資源利用促進法は、資源の有効活用を図るとともに、廃棄物の発生の抑制及び環境の保全を図るために、平成3年に制定されました。主に企業におけるリサイクルの促進を目的としており、企業に対してその製品の設計段階から再生利用を考えて製品づくりを促すとともに、製造工程での再生資源の利用促進について定められています。]

4月から加わる識別マーク



■ 現行の第二種指定製品の識別表示



循環型経済システムの目的は、端的に言えば環境と経済・活動の統合である。

環境産業の市場規模は現状では15兆円とされているが、2010年には約37兆円と予測されているだけに、巨大な成長産業として政府は産業構造改革の中での新たな基幹産業として位置付けているのである。

新大綱では、この「循環型社会実現のための静脈物流システムの構築のための施策」として第二部での具体的施策の項目の中で次のように記述している。「生産拠点の状況、リサイクル関連拠点の配置計画、当該拠点間における輸送等の実態把握に努めるとともに、鉄道・海運の活用を含めて効率的な静脈物流システムについての検討を行い、その具体化を図る。また、広域リサイクル施設等の立地に対応した港湾施設等の整備、静脈物流の円滑化に資する廃棄物海面処分場の整備等、所要の施設整備を推進する。さらに、リサイクルのための共同事業の推進と競争政策の在り方に関するガイドラインの検討を進める」（17頁、下線部筆者）。

上記のように物流分野において如何に大きな課題となっているかが窺えると思う。この点に関して、新大綱の文章を引用しておく。

「物流の利便性、効率性の向上、環境負荷の少ない物流体系の構築等に資するため、各輸送モードの効率化と相互の乗り継ぎ利用の円滑化に資する社会資本の整備に積極的に取り組む必要がある。この場合、我が国財政の置かれた厳しい現況を踏まえて、徹底した費用対効果の検討を通じた重点化・効率化を図るとともに、新技術の導入、運営方式の改善等による既存施設の高度かつ効率的な利用を進めることが重要である。」（5頁、下線部筆者）。

昨今あらゆる場所で聞くようになった「費用対効果¹⁷⁾」という言葉が、やっと政府の施策に全面的に反映するようになってきている。このことの意義は大きいのである。本来、予算の獲得に対して最大限の画策を試みる官僚集団も予算が実行されると、年度内に不足が発生しても新たな追加要求（予算折衝）を行うことで処理されていた国の予算運用に、民間並みの経営感覚が導入されたことを意味しているからである。

かつて本省での課長級以上のポストにある官僚たちには、年度毎の自省の予算獲得だけが最大の関心事であり、またそれが職掌の見せ所であり、主務になっていたと言われていた。省庁別の壁の大きさを十分に知り尽くした上での、年度予算の獲得実績が本人の評価となって表れていたからである。しかしながら、構造改革を国が標榜するようになってから、この閉鎖的慣習にもメスが入ることになり、国費という税金の集合体の使用に関して、民間並みの費用対効果、つまり必要な社会資本整備に対する適正さや効果が評価の第一の対象となり、財政の運用に際しての無駄を一掃する方向性が示されてきたのである。規制緩和の影響は、業界だけでなく行政内部にも正念場を迎えさせているのである。

新大綱は、このようにわが国の産業構造全体を変革する内容を有しているのである。その認識の上に立って考察を重ねない限り、この大綱に包含されている壮大な計画を捕捉することは出来ないと考えている。想起すべきことは、前大綱が関係省庁の連携の下に遂行されたことである。すべての省庁の担当者が相互に窓口となって取り組んでスタートしたことである。この意義を見落としては、新大綱の中身が何故このように広範囲の課題を網羅しているかを理解することは出来ないのである。

施策の継承性ということの意味も熟慮を要する事柄である。というのも、物流を中核とした産業構造変革のための一貫した事業であるだけに社会資本整備事業としての特性が[運輸・交通・情報]面からの視点で新たに都市計画を推進すること、及び広域的な物流・産業ネットワーク形成を展開していくことが目的とされているからである。

新大綱の具体的施策推進の成否がわが国の21世紀を決定するといっても過言ではないのである。情報・通信分野の最先端の技術を逸早く導入し、また貨物輸送手段（船、飛行機、コンテナ、トラック等）の大型化と効率化向上を実践しているのが物流業界であるからであり、また物流なくしては一切の社会生活が不可能となっているからである。物流効率化の促進こそが、わが国の積年の経済成長が内包していた[高コスト構造]を抜本的に改善する最良の手段であることは、施策そのものの戦略的有效性が問われている現在において当然の帰結であると考ええる。

循環型社会の構築というベクトルが社会形成の根幹に据えられてきたことは、20世紀科学技術の一つの終焉であり、同時にその成果の上に成立していた経済発展及び経済システムに対して、その方向を大転換させたことを意味する。20世紀の総括に対して幾多の分析がなされているが、20世紀は世界史的に見て、根源的には「貧困からの脱却の世紀」であったと思っている。自給自足型の封建社会が世界の大半を占める中から、機械的大規模生産による大量生産方式を樹立した英米の先進欧米諸国に導かれるように、近代化という標語の下に伝統的な燃料であった[石炭や木炭]に替わる[ガス及び電気]によって社会生活を底辺から一変していき、政治の面では身分制社会を議会制民主主義の下に置き換えて来たことは、二度の世界大戦で世界的な再構築という人類史的な負の経験を強いられたものの、結果的には封建制社会からの完全な脱却を為したと言える。勿論、民族紛争や宗教戦争といった根深い問題の解決は依然として混沌としているが、情報・通信分野での進展はラジオ・テレビ・映画などによって世界の動向を瞬時に伝え、そして90年代に入って一挙にインターネットによる情報の交換や共有が各国別の国民を世界市民として同列に置くことを実現させているのである。

科学技術の進展によって生活手段が急速に増え、[徒歩]が前提であった地域社会でも鉄道や自動車の普及によって、社会・生活は一転して旧社会的慣習さえも新しい欧米文化の下に席卷され、先進工業国へ邁進していったというのが、わが国の開国以来の明確な方向であった。しかしながら、20世紀の経済発展が自然というものを軽視

してきたことは紛れもない事実である。都市開発において市街化区域を近代的ビル群に変貌させた背景には、人口集中がそれを加速したこともあって都心部では河川や田畑を次々に埋め立て、住宅や団地の造成を繰り返し、景観を一変させて来たことは衆知の認める現象風景である。化石燃料の消費の増加が生活水準を引き上げるようになり、この延長線上以外には現実には考えられなくなっているが、水と空気という物質の汚濁が生態系を狂わせるようになってしまえば、この方向を軌道修正しなければならないのは理の当然である。

その軌道修正を計ると共に新産業を創造していくものが、国際総合物流拠点整備事業であると考えている。21世紀を迎えて、世界は今、自然への回帰を本格的に迫られているのである。

注

- 1) 封建的な政治・社会体制に反対して、近代的な資本主義社会への道を開くことになった大きな政治的変革。17世紀イギリスの清教徒革命、18世紀のアメリカ独立やフランス革命など。絶対王政下の封建社会が崩壊を始めた頃、その時代の中で資本主義とこれを担う市民階級が勢力を増していたことによって、これらの市民階級が中核的な役割を形成することになり、これが革命の原動力となった。革命の結果、新政府によって議会による政治や、法の下における国民の自由と平等の原則等が制度化され、旧体制を脱皮した近代的な市民社会が誕生したのである。
- 2) 河川局は「近年、都市部において頻発している水害、土砂災害、高潮等海岸災害により激甚な被害を受けた地域や床上浸水が頻発している地域等を対象に、同規模の災害を再び発生させないための対策を重点的に実施する。併せて、都市型水害に対する抜本的治水対策、緊急渇水対策、土砂災害による主要道路の遮断等を防止する対策を緊急的に実施するとともに、下水道整備等との連携による雨水排水対策を総合的に実施し、災害に強い都市の構築を推進する」として、平成14年度の関係予算では、広域防災拠点の整備に、事業費5,511億円、国費3,455億円を計上している。
- 3) 米国の前ブッシュ政権時代に、当時上院議員だったゴア前副大統領が提唱した「電子政府構想」の1つである。情報スーパーハイウェイ構想とは、米国全土を覆う高速かつ双方向の通信ネットワークの整備により、ネットワーク上での質の高い情報サービス（マルチメディアサービス、精密／プライバシーサービス、公的サービスなど）および、実用的なアプリケーション（電子商取引、設計／製造、教育、医療、危機管理、政策意思決定などを対象）の実施を実現させるものである。

1993年に、これを当時のクリントン政権の経済と技術戦略の大きな柱として「全米情報基盤（NII）構想」とし、さらに拡充されたものが1994年の「世界情報インフラ構想（GII）」となり、1995年には「G7国際共同プロジェクト」の中に政府オンライン（電子政府）が盛り込まれた。

- 4) ニューヨークのセントラルパークの側にあるプラザ・ホテルで開催された5カ国蔵相会議で、米国の貿易赤字、日本と西ドイツ（当時）の貿易黒字を解消するためにドル安誘導について5カ国が合意した。しかし、その後1986年になって、日本は急激な円高に見舞われて不況に転じた。それがいわゆる「円高不況」となったのである。
- 5) 80年代のロンドン市場は世界の金融システムがイギリスからアメリカに移っていたことと、日本の経済成長、つまり円の力が国際的に強くなったことなどが影響して、ロンドン市場は世界の金融市場としての地位を次第に失っていた。それを「ビッグバン」政策という大幅な規制緩和政策の下に金融市場を建て直し、再びロンドン市場を世界の金融センターとしての地位にまで回復させた大改革のことである。

具体的に言うと、証券売買の手数料の自由化、株式市場の減税、証券取引所の会員制度の自由化などの大幅な規制緩和で、ロンドン市場は19世紀のパックス・ブリタニカの時代のように国際金融市場に再度往年の盛況を取り戻した。

- 6) プラザ合意の効果が大きかったため、円相場はこの後、急激に上昇し、円高不況が発生した。このため、ドル安の行き過ぎが新たな問題となり、今度はパリのルーブル宮殿でG7が開かれ、為替水準の安定を謳ったルーブル合意が成立したが、巨大な潮流と化していた円高は止まらなかった。プラザ合意以降、日本は金融緩和に動き出し、これがバブル経済につながった。
- 7) 国際化の進展に伴い、交通インフラ整備においても国際連携、国際競争を前提とした水準を確保することが必要となっている。その対応として、この事業の目的は、建設省と運輸省が連携し、国際交流の促進や広域的な連携、地域の活性化のための地域の取り組みを支援するため、国際港湾・空港、高規格幹線道路等の道路ネットワーク、広域物流拠点、情報通信インフラ（情報BOX等）などのインフラを重点的に整備するものである。
- 8) 重要港湾（国際または国内海上輸送網として指定された港湾）のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾であり政令で定めるものをいう。
- 9) 国土交通省は2001年9月18日、大都市圏などを中心にゴミのない都市を実現させるため、環境負荷軽減の静脈物流システムの構築を図った。

まず海上輸送による広域的なネットワーク形成と、臨海部でのリサイクル施設の立地を核とした湾岸における諸施設の形成により静脈物流システムの基礎を構築。トラック輸送の効率化や低公害化、鉄道・海運の活用などと併せて静脈ネットワークのインフラを整備することにより、本格的なゴミゼロ型都市を目指す。

推進に当たっては首都圏の静脈物流のシミュレーションや実証実験に連携して取り組むた

め、港湾を所轄する各自治体など関係者に広く呼びかけると共に、リサイクル関係者が必要とするデータを提供するための情報システムの試行なども手掛ける。

- 10) 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのことである。ITSは、ナビゲーションの高度化、自動料金収受システム、安全運転の支援などの9つの開発分野から構成されている。マルチメディア事業の中で有望性の高い事業と評価されており、その効果は全体で50兆円（VERTIS 試算）と試算されている。
- 11) 生産停滞を打開するための経済政策で、石炭・鉄鋼を中心とする基幹産業に資材・資金を重点的に投入し、生産再開の糸口にしようとしたものである。
- 12) 正式には「民間資金等の活用による公共施設等の整備促進に関する法律」と言う。PFIの英文名は、Private Finance Initiative のことで、英国では1980年代に導入された。いわゆる「小さな政府」を目指して公共事業や公共サービスの見直しが進められた結果のものである。日本では、平成11年7月に国会で成立し九月に施行された。この法律を一言で言えば、従来、公共部門自身が実施してきた社会資本の整備や運営を民間事業者の資本や経営ノウハウを導入することによって、効率的・効果的に整備・運営することを目的としている。

対象となるものは、道路・鉄道・港湾・下水道・公園など公共施設をはじめ、庁舎・公営住宅・教育文化施設・医療施設・福祉施設・駐車場のほか、われわれに関係ある廃棄物処理施設と多岐にわたっている。ちなみに英国では、刑務所も運営している。ところで民間事業者は、収益をあげて運営をするが、形態には施設利用者からの料金徴収型、公共・民間との一体整備型、民間が施設の建設運営をし、公共が使用料を払うサービス購入型など種々なものがある。尚、PFIについては拙著『21世紀への潮流』（成文堂、2001）の第5章「都市開発と社会資本整備」において、中部地区（中部5県）の行政への調査アンケートの結果を交えて詳細に論じているので参照されたい。

- 13) 循環型経済システムの基本理念は、「国民のライフスタイル転換」及び「受益者負担原則の徹底」、「製造者責任の明確化」、「廃棄物量・環境負荷・処理コスト最小化」を基本とし、環境・経済のベストミックス社会（eco-society）を目指すことである。循環的に再生可能な環境が地球規模で達成できるよう、国内の生産・消費・廃棄」の各段階で環境負荷を低減するという方向性が大切である。
- 14) 略称、リサイクル法。再生資源の利用を促進するため、特定業種（再生資源の利用を促進すべき業種）、第一種指定製品（廃棄後に再生資源として利用することを促進すべき製品）、第二種指定製品（分別回収のための表示をすべき製品）、指定副産物（再生資源として利用することを促進すべき副産物）を指定する法律。
- 15) 正式名称は「資源の有効な利用の促進に関する法律」。再生資源利用促進法が第147国会で改正されて成立。企業が回収した製品などを再利用するリサイクル（recycle）対策強化と、廃棄物の発生を抑制するリデュース（reduce）、製品や部品などを再使用するリユース

(reuse) の「3 R」を新たに導入。使用後の廃棄量が多い製品について、省資源・長寿命化の設計・製造、修理体制の充実などを事業者に義務づけ、部品等の再使用が容易な製品設計・製造、使用済み製品から取り出した部品の再使用なども定めている。

また、スラグ、汚泥等を削減するため、事業者が副産物の利用を促進し、計画的にリサイクルを行なうよう義務づけた。

- 16) 今まで捨てていたものを回収し、再び資源として有効利用していこうとするものである。一般廃棄物全体に占める容器包装廃棄物の容積割合は55.5%（平成9年厚生省調べ）となっており、これら廃棄物の削減を推進していくことは大変有効なことである。
- 17) 費用対効果とは、ここではリスクを未然に防ぐことに必要なコストと、当該リスクによる被害の大きさの比較検討のことである。仮にコストが被害よりも大きいと考えられる場合は、リスクを甘受した方が良いということになる。