

都市再生、地域再生と物流政策



三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
公共経営・地域政策部 主任研究員
原田 昌彦

日時 平成20年5月14日(水)
場所 ホテルセントラーザ博多(福岡)
主催 財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州旅客鉄道株式会社
九州運輸局

本日お話しするテーマは「都市再生、地域再生と物流政策」ということですが、地域としてどういふふうに物流と向き合っていくのか、国・都道府県・市町村をはじめ、行政側としてどういふ政策を打っていくのか、あるいは民間事業者としてそれにどう協力、あるいは参画していくのかという点について、物流という分野はつかみどころがないような所があって、あまり整理されていないのではないかと思ひまして、それを考える上でのご参考になればという事でお話をさせていただきます。

1 都市、地域からみた物流政策の視点

I 地域における物流政策

まず、地域における物流政策の難しさという事で、いくつか列挙させていただきます。(図1)

「物流は広域(全国・世界)に及ぶ」ということで、製造業のよにグローバルに展開している企業からみれば、世界的な規模で物流を考える中で、地域はその一部でしかないわけで、その中で物流を考えてみても始まらないという側面がございますので、地域という単位で政策として取組んでいくところで、少しずれがあるだろうという事です。

次に「物流は企業ごとの固有性が大きい」ということですが、物流というのは、例えば乗合バスと貸切バスがあれば、貸切バスに近いようなもので、企業ごとにカスタマイズで作りこまれているような所がございます。そういう中

で、ある地域全体でなにか政策を打とうとすると、各企業の固有性が大きいということがあります。例えば旅客交通であれば、ひとりひとりの旅客ではなく、その集合体として旅客を捉えて、それに対してどういう交通対策をしていくのかということ、考えやすい部分があるのですが、物流の場合にはどうしても個別の企業ごとに違ふので、考えにくい部分があると思います。

それから、「物流に関する統計が十分でない」ということですが、単に貨物輸送とみればトラックが何トン運んでいる等の統計はあるわけですが、物流というのは地域から地域、都市から都市へという空間的な移動がありますので、ODで捉えようとすると、なかなか

図1

1-1 地域における物流政策

■ 地域における物流政策の難しさ

- * 物流は広域(全国、世界)に及ぶ
→ 地域単位での政策としてなじみにくい面がある
- * 物流は企業ごとの固有性が大きい
→ 旅客交通と異なり、政策の公平性を確保しにくい
- * 物流に関する統計が十分でない(統計を取りにくい)
→ 物流の実態がよくわからない
- * 物流に関する一般的な関心が低い
→ 政策の重要性が認識されにくい
- * 物流は多様な分野(産業、土木、環境等)に関係する
→ 体系的な政策が打ちにくい

全体像をつかむのが難しいのです。また、輸送機関毎にどの位運んだというのにはわかりませんが、各企業の物流がどうなっているのかを把握するのは難しい部分があります。物流センサスは、そのあたりをドア・ツー・ドアで捉えるために行われているわけですが、アンケートという形で個別企業に回答してもらわなければいけないわけですから、調査の間隔とか抽出率で限定的にならざるをえないところがあります。そういうことから、実態がよく分からないために、問題意識が明確にならない、どう政策を打っていいのかが分からないという事になってくると思います。

また、「物流に関する一般的な関心が低い」ということですが、例えば旅客交通は、住民ひとりひとりの行動に直結していますので、地域の政策として非常にわかりやすいのですが、物流は貨物が相手ですので、一般にはどういふことか分からない。しかも、産業活動の一面としてみますと、どうしても製造とか販売が中心になりまして、物流はその付随的なものとして捉えられがちですので、クローズアップされにくい部分があると思います。それで重要でなければ、それでもいいのかもしれませんが、地域にとって重要な役割を果たしていると思っております。

それから、「物流は多様な分野(産業・土木・環境等)に関係する」

ですが、行政の施策として実際に打っていかうとする時に、物流はいろいろな分野にまたがっていることがございます。例えば、国であれば国土交通省、経済産業省、環境省、それぞれの所管の官庁になってくるわけで、同じようなところが都道府県・市町村の中でもあろうかと思えます。そういったことで横断的な政策にならざるをえないために、一つの体系として政策を打つことが難しい面があるのではないかと思えます。

そんな形で、いろいろな側面から難しいということばかり申し上げたのですけれども、だから何もしなくていいという訳ではございません。考え方の整理が必要なのではないだろうかということですが、

II 国の物流政策の体系

その考える際のヒントとして国レベルでは総合物流施策大綱があります。現行のものが2009年までですので、近いうちに改訂があると思えますが、今まで3回策定されております。逆にいうと、まだ3回目ということで10年少し前に最初の物流施策大綱が出来るまでは、国としても、明確な整理はされていなかったと思えます。現状ではある程度、物流に関わる施策は体系化されておりますので、まずそれを見てみることで、地域で物流を考える場合の取っ掛かり

図2

1-2 国の物流政策の体系①

総合物流施策大綱 (2005-2009)
今後推進すべき具体的な物流施策の概要

I 基本的方向性

- (1)「スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現」
 - ・アジア地域における経済交流の深化
 - ・国際物流ニーズの高次元・多様化への対応
- (2)「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現
 - ・京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要
 - ・物流施設の効率的配置と交通インフラとの有機的連携
- (3)「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」
 - ・物流に対する在庫削減の徹底やきめ細かな輸配送の要請
 - ・ITの急速な普及
- (4)国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現
 - ・米食料供給の安定を契機とするセキュリティ確保の要請
 - ・BSE問題等を契機とする食品のトレーサビリティの確保の要請

- 物流環境の変化に対応した迅速・適確な施策の推進
- 省庁間・国と地方・官民・業種間の連携強化による実効性確保

になるのではないかと思います。

○基本的方向性

総合物流施策大綱の基本的方向性ということでは4つあげられます。(図2)

①「スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現」です。10年少し前に最初の物流大綱が出来た時には、この部分が大きな柱だったと認識しております。当時、90年代後半ですが、今から見れば「失われた10年」と言われている長期の不況、経済の低迷期で産業の空洞化とか、日本の競争力の低下が非常に強く

認識される中で、物流コストは割高なものではないか、サービスが十分なものではないかということから、物流に係る政策をきちんとやっていく必要があるということから、これが最初の大きな問題意識としてあったと思えます。現状ですと、地域はともかく、日本全体とすれば産業に関する展望はもう少し明るくなってきている気がします。

そうした中で最近の方向としては「シームレス」です。東アジアの中で製造業の分業構造が非常に高度化しています。物流面ですと「準国内化」、中国、韓国、台湾、香港、場合によってはASEANという東アジアの中で、国内物流に近い感覚で物流の利便性や、いろいろサービスの上を考えると、必要性が高まっていることから、「スピーディーでシームレス」という言葉が強調されるようになってきていると思えます。

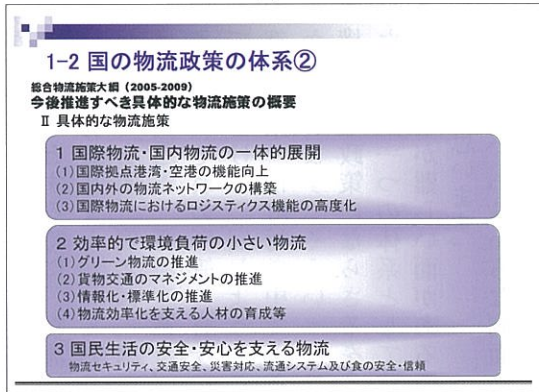
②「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現」とありますが、2001年に2度目の物流大綱が策定された時に、「環境」がキーワードアップされました。京都議定書による、どうやってCO₂を減らすかということから、この部分は非常に大きくなってきていると思えます。

③「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」が方向性としてあがっております。その下に書いてあるITの普及とい

うのは、インターネットの普及とか、最近で言えばICタグとかです。こういったものが及ぼすインパクトが、この2005年策定の綱の段階でもうひとつの大きな潮流として出てきたかと思えます。特にインターネットの普及という部分で言いますと、いわゆるネット通販のような消費者と生産者を、あるいは販売者を直接結ぶような形態の物流が増えてくるのではないかと、それに対応していく必要があるのではないかというものが、当時の意識としてあったと思えます。ただ効率的な物流システムというのは当初から一貫してあるわけで「ディマンドサイド」という言葉が加わっているわけですが、



図3



も、実はその前に少し言われていたサプライチェーンマネジメントは、サプライチェーンは直訳すれば供給の連鎖ということですから、ども、何を意識しているかといえ、欠品、品切れを起こさないで、いかに在庫を減らしていくかというの大きなテーマで、それをITも使いながら実現していこうという方向だったと考えられます。そういう意味では、やはり、ディマンドサイドを重視しているというのは一貫した流れであったと思います。ITの影響が非常に大きくなってきたので、あらためて、そこがクローズアップされたということだと思えます。

④「国民生活の安全・安心」が2005年の大綱で、新しい柱のひとつとして加わってきた内容です。

これもご案内のとおり、アメリカの同時多発テロが契機になっており、サプライチェーンの安全性・信頼性をどう確保していくかということも出てきているかと思えます。

○具体的な物流施策

具体的な施策として出されているものは3つに集約されており、(図3)

基本的方向性で示された環境と効率性を補う形で、2つ目に「効率的で環境負荷の小さい物流」という柱が出来ており、その他が「国際物流、国内物流の一体的展開」、「国民生活の安全・安心を支える物流」という形になっております。

一番目の大きな柱、「国際物流・国内物流の一体的展開」につきましては、まず港湾・空港の機能向上です。これは物流の中の拠点としての港湾や空港、特に対外的なゲートウェイになるものを作り、整備していくということと

2つ目がそれを結ぶネットワーク、ノードとリンクでいえばリンク、線の部分をどう作っていくかということと、これは道路のようなハードのインフラもあり、航路・航空路のようなソフトの部分も、両方を含めてネットワークという言い方がされているかと思えます。

3つ目にそうしたハード・ソフトのインフラを使って提供される物流自体の機能の高度化が、ロジスティクス機能の高度化ということと。特に国際物流面において言われておりますのが、最初に申し上げたようなシームレス化、特に製造業は顕著かと思えますが、国境を越えて国内だけではなくアジア、場合によっては欧米も含めて一体的なロジスティクス体系を企業で作ろうとしている、それを物流システム、あるいは物流業というところから、どう実現していくかということではないかと思えます。

2番目の大きな柱、「効率的で環境負荷の小さい物流」ですが、一番大きい問題はやはり地球環境問題ということで、グリーン物流の推進が謳われています。国レベルでは「グリーン物流パートナーシップ会議」という形で、官民の大きな連携体制が作られ、その枠組みの下でいろいろな施策が打たれているという状況にあります。

また貨物交通のマネジメントの推進というのが2つ目にあります。これは、例えば都市内の物流をどう効率化していくかということと、マネジメントという言葉で表現されており、ハードもソフトも含めて物流全体をどう進めていくかという施策になっております。

ことです。情報化というのは各企業の情報の部分もございまして、港湾・通関での手続きの部分も含めています。標準化につきましてもコンテナ、パレットのような物流資材の部分と、情報化に関する手続きの部分も入ってくるかと思えます。また、それを支える人材の育成というのも物流施策のひとつとして捉えられています。

大きな柱の3番目、「国民生活の安全・安心を支える物流」ですが、ここは大変多岐にわたっています。物流セキュリティというのはテロを契機とした危機管理的な部分でのセキュリティの確保です。その他に、交通安全、震災をはじめとする災害時の物流をどう確保するかという意味での災害対応、トレーサビリティでお話ししました食の安全を始めとして、その流通システムの安全性・信頼性。いろいろなものがここに入っていて、施策の体系としても、1、2というような形では括られずに列挙されております。この下に施策・事業のレベルのものがぶらさがってくるわけですね。

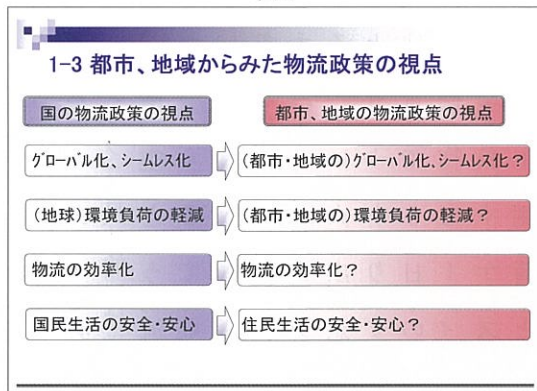
III 都市、地域からみた物流政策の視点

物流大綱の体系の4つの柱を整理しますと、一つはグローバル化、シームレス化という国際物流の動きですね。それから2点目に

図5



図4



環境負荷の軽減、これは国レベルですとCO₂の削減です。3点めには物流の効率化、4点めには国民生活の安全・安心というものがあげられています。これをとりあえ

ず、そのまま都市・地域に置き換えてみた時に、都市・地域のレベルでもグローバル化への対応が求められているという捉え方ではないのかどうかということです。環境負荷の軽減では、都市・地域のレベルでは、ひよっとするとCO₂を減らすことよりも、地域住民の生活環境や、自然環境のほうが重要になってくることもありうるかと思えます。

物流の効率化でいえば、地域の国の大小を問わず、おそらくあるのだろうなど。それから安全・安心ということでは、都市・地域の住民生活の安全・安心ということになってくるだろうと思えます。(図4)

2 物流のステークホルダーからみた物流政策の視点

I 物流とは何か？

荷主とか物流事業者とか、いろいろな物流の関係者、当事者、それぞれの立場からの物流政策を見る前に、物流というものが、そもそも何なのかというところを、少し整理をしてみようと思っております。(図5)

ひとつには「物流」という言葉自体が「物的流通」という意味をもっているということとして、広く「流通」といった場合には、生

産と消費を結ぶ諸活動というふう捉えることができます。

ここでいう生産と消費というのは必ずしも最終消費者という意味ではなくて、例えば部品メーカーと完成品メーカーであれば、部品メーカーが生産したものを完成品メーカーが消費するということがあります。あるいは最終消費財であってもメーカーから直接、消費者に行くわけではなくて、卸売業者、小売業者を経る場合が多いわけですから、そういうものも含めて、生産と消費を結ぶいろいろな活動を全部、流通と考えようということですね。

そうすると、流通を大きく分けると、モノ自体がどう動いているかという「物流」と、「商流」という部分に分けられます。

「物流」は、モノの部分で、何を結ぶかということ、一番大きいのが場所的な隔たり、生産の場と消費の場の間を空間的に、地理的に結んでいくという部分です。つまり運送です。もうひとつは時間的な隔たりで、生産のタイミングと消費のタイミングは必ずしも一致するわけではありませんから、途中で保管することが必要になってくるということ、保管です。

それ以外の部分が商的流通(商流)と言われるもので、商取引です。ここにお金のやりとり、情報のやりとりが入ってきます。

もうひとつ別の捉え方として

「貨物流動」を物流と捉えることもできます。これは旅客流動に対する言葉で、人流に対する物流ということですね。単純に交通の貨物部分ということですから、物流といえばモノがある地点から別の地点に運ぶという、地点間の移動が入ってまいります。

「物的流通」が荷主側から見た流通過程での物流、「貨物流動」が運輸業、あるいは物流業といった部分からの貨物の流動かと思えます。

一般に物流の機能というのは5つ、もしくは6つに整理されています。大事なものは輸送(運送)と保管、運ぶことと保管することです。これを円滑に行うために荷役、包装が必要になってきます。場合によっては流通加工という過程が入ってきます。ここまでを5要素と整理されている場合もありますが、これ全体に関わる情報の管理という意味で、情報管理を6点めとしているケースもありますので、ここでは6つに整理してみました。物流というのは、こういう機能(要素)で構成されているということですね。

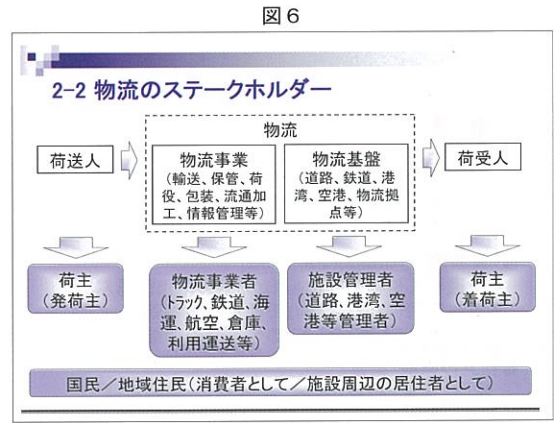
II 物流のステークホルダー(図6)

荷物を送る人と受ける人がいて、その間に物流がありますが、これは事業として輸送、保管等の物流

機能を担う物流事業といえる部分と、それを行うにあたって必要な基盤（インフラ）、具体的には道路、鉄道、港湾、空港という物流拠点の2つに分けられるのではないかと思います。

それぞれに対応する主体（企業）を考えてみますと、貨物（荷物）を送る人、受ける人を広い意味で荷主というケースがあります。また、狭い意味でいうと日本の場合には発送側が物流をコーディネートしてお金も負担するケースが多いので、発荷主の側を荷主というケースもあるかと思えます。

その間に入っているのが物流事業と物流基盤です。物流事業を担う事業者というのは、トラック、鉄道等々、それぞれの輸送・保管を担う事業者、あるいはそれらを



使って利用運送業を行う事業者。さらにいえば、これら全体を包括的に請け負う、いわゆるサードパーティのような事業者です。

道路、港湾、空港、こういったインフラの管理者というのも物流の重要なステークホルダーと捉えられるのではないかと思います。

また、住民もステークホルダーとして捉えられるのではないかと思います。住民にも大きく2つの側面があると思います。ひとつは、最終的な荷受人としての、消費者としての側面です。2つめはこういった物流事業が営まれる、あるいは物流基盤が立地している地域に居住している居住者としての側面があるかと思えます。

これ以外に重要な関係者といえば、当然、政策の主体である国や地方自治体です。

ここまで含めて考えると、国民とか地域住民には納税者という側面がもうひとつ入ってきますし、行政サービスの費用の負担者という意味での国民もしくは住民というものも入ってくるかと思えます。

主なものとして物流のステークホルダーというのは、こういうふうに捉えられるのではないかと思えます。

III ステークホルダーからみた物流の位置づけ

それぞれの当事者から見た物流

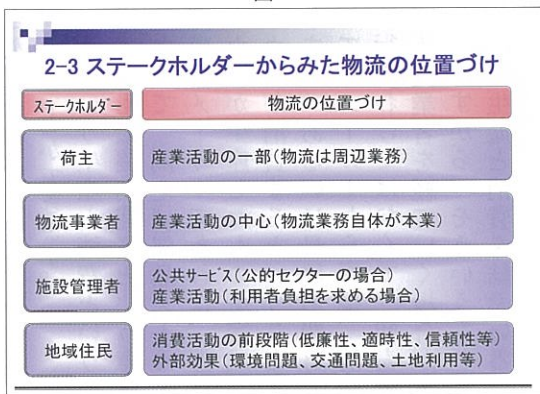
の位置づけを整理してみたいと思います。(図7)

まず荷主からみた場合には、荷主というのは、生産や販売を主たる業務としているということですので、物流は、そうした本業を行うために必要な周辺業務と言えるかと思えます。

一方、物流事業者からみれば輸送、保管等物流業務を行うことで、お金を得ているので、物流が本業ということになってきます。

それから施設管理者には、いろいろな側面があります。大半の場合は行政が施設の管理者になっております。なぜ、国や自治体がインフラの管理者になっているかといえば、それは公共的なサービスであって、それを担っているわけですので当然、公共的な立場から

図7

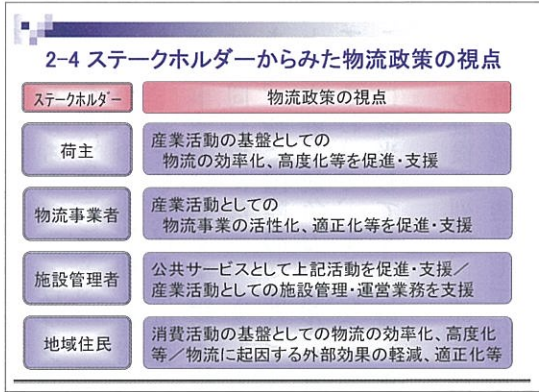


サービスを提供することが使命になってきます。

もうひとつ産業活動と書いてあります。事業活動といった方がいかもしれませんが、その施設を利用させることで収入を得ている場合、利用者負担、つまり荷主や物流事業者からお金を取って施設を使わせているという場合には、産業活動という側面が入ってまいります。例えば、海外の一部の港湾や空港のように完全に民営化されている場合であれば、明らかにこれは産業活動、事業活動と捉えられるわけですが、日本のように公共セクター、もしくは第三セクターが行っている場合であっても、やはり収入を得て、収支を考えなければいけないという意味では、事業活動でもあるわけで、公企業のような形になってくるわけですので、事業活動としての側面というのは、必ずしも民間主体に限られるわけではなくて、公的セクターが担う場合も含めて産業活動的な側面は入ってくるかと考えた方がよろしいかと思えます。

次に、地域住民ですが、消費者としての側面がございますので、より安く、欲しい時に、より安心して、モノが得られるようなサービスを期待しているわけですので、消費する前の段階としての物流という側面がございます。それから国民という立場からみれば外部不経済が起こらないようにしてもら

図8



うという意味で、環境の改善、交通渋滞、交通安全の確保、あるいは土地利用を適正にするとか、そういった事業活動としての物流の外部効果に関わってくるということになるかと思えます。

IV ステークホルダーからみた物流政策の視点

そういった捉え方をした上で、物流の政策的な視点というか、意義というのはどういうものがあるかということを整理したものが図8になっております。

まず荷主に対しては、物流は産業活動の周辺の業務として、基盤となるもので、物流を効率化、高度化したいわけですから、それをどう促進、ないしは支援してい

くのかというところが政策的な意義、目的になってくると思えます。

次に、物流事業者向けの政策的な視点ということで考えますと、物流という事業を活性化する、あるいは、事業者間の、または事業者と他の関係者との関係を適正にしていくという役割、意義が見出せるであろうと思えます。

施設管理者に対する政策的な面では、ひとは政策主体自身が施設の管理者であるケースがかなりあるわけで、その場合には公共的なサービスとして、もしくは産業活動としての物流、その2つをどう支援していくかということがあります。

それから施設の管理運営自体が産業活動としての側面をもって、いるという部分につきましては、それをどう政策的に支援していくかということになりますので、これは荷主とか物流事業者に対する事業活動、産業活動に対する支援と同じような側面が出てくると思えます。

地域住民に対応するものとしては、消費活動の基盤としての物流の効率化、高度化。これは荷主と同じでして、物流自体をどう良いものにしていくかというところがあります。

それから、外部効果につきましましては、外部不経済である公害問題、環境問題、交通事故等をどう減らしていくかということ。外部

効果というのは、負担をしないで何か利益を得たり、不利益を出したりしている人がいるということですから、その人達にきちんと負担をしてもらって、内部化していくというのが適正化です。今、話題になっているもので言えば、環境税も一つの内部化に捉えられるのではないかと思います。

こういった政策のいろいろな側面は、お互いに相乗効果がある部分もあれば、対立する場合もあります。こちらを立てればこちらが立たずということもあろうかと思えます。ですから、地域として政策を考えていく場合には、その辺の優先度をどうするのかといった所が論点になっていくと思えます。

V 物流政策の視点の整理

図9は、今、申し上げた4つのステークホルダーからみた整理が横軸、国の物流大綱からひもとした物流政策の柱が縦軸です。

縦に見ていくと、物流の高度化、効率化という部分は社会全体の、経済活動全体の基盤として物流をどう良いものにしていくかというところでありますので、高度化、効率化という言葉で整理しておりますが、当事者毎に見ていけば、荷主の競争力を強化するとか、消費者の生活水準を向上するとか、消費

それから縦の2つ目の物流事業の活性化、適正化については物流事業者の振興、支援という部分です。物流事業者の競争力強化ということになってきます。物流事業者とすれば例えば、収入が増えれば事業としてはプラスなわけですが、荷主から見れば物流費が増えることは必ずしもプラスではないということ。利害が一致しないケースが出てきますが、物流全体として効率化、高度化が図られて、それを提供する事業者から見れば、他の事業者に対しては競争力が高まり、荷主から物流業務をたくさん取れるようになります。そういったサービスの優れた事業者を選ぶことで、荷主からすれば物流の高度化、低廉化が図られるという意味で、国や地域という括

図9

2-5 物流政策の視点の整理

	物流の高度化、効率化(産業・消費活動基盤)	物流事業者の活性化、適正化	施設管理・運営業務の活性化、適正化	外部効果の軽減等
グローバル・チームレス化	荷主の競争力強化 消費者の生活水準の向上	物流事業者の競争力強化	物流基盤の競争力強化	-
環境負荷の軽減	-	-	-	環境負荷の軽減
物流の効率化	荷主の競争力強化 消費者の生活水準の向上	物流事業者の競争力強化	物流基盤の競争力強化	交通渋滞の削減 環境負荷の軽減
生活の安心・安全	消費者の生活水準の向上	-	-	交通事故の削減等

りであれば、お互いにハッピーになる、いわゆるウィン-ウィンとの関係になるということです。

縦の3つめの施設管理・運営業務ですが、業として捉えた場合には、物流事業者に対する施策の位置づけと同じ形になってくるかと思えます。特に国際的な部分では港湾とか空港の競争力の強化が言われているわけで、そういった部分がここに該当してくると思えます。

それから最後の列の、外部効果に関する部分につきましては国の体系でいえば、環境負荷の軽減だけが大きな柱として出てきているということ、物流の外部効果の中でも環境に関わるものが、重要な政策上の課題になっていることから、こういうことになっていると思われま

す。最初に申し上げましたが、環境負荷と効率化は表裏一体という部分もありまして、物流全体が効率化されて無駄な物流が減る、あるいは渋滞が減って物流が円滑になる、こういうことが実現すれば同時に、環境負荷も減るといってもありますので、物流効率化というところにも環境負荷と書いてございます。

3 都市再生、地域再生に関する動向

I 都市再生とは？

図10を見てください。「都市再生」ですけれども2001年、小泉内閣の時に都市再生本部が作られまして、そのあたりから非常に使われている言葉であります。2002年に都市再生特別措置法が出来まして、その枠組みは、国が基本方針を作って、緊急整備地域を決めます。そこについて市街地整備を集中的に進めるということで、いろいろな優遇措置、促進措置がなされるということです。

都市再生本部の主要施策ですが、特に国として推進するプロジェクトについては、都市再生プロジェクトに指定しまして、大都市の拠点港湾等を整備してきたわけです。また、民間都市開発投資の促進ということ、いわゆる都心の再開発を非常に促進したということもございます。

今の地域格差の議論と同じで、都市再生が大都市偏重だという声が出てきて、全国都市再生の推進ということで「稚内から石垣まで」というキャッチフレーズで、地方都市の再生にシフトしていったという経緯があるかと思えます。

いずれにしても都市再生という言葉は、都市再生本部とか都

市再生特別措置法でいわれている、小泉内閣の時に推進された都心の再開発ですとか、特に民間都市開発の促進を念頭においた使われ方がされているような気がいたします。

「再生」という言葉は「再び生きる」ということですから、裏を返せば現状の都市が死んでいる、もしくは死にそうになっているという現状認識があるように思われます。政策的なキャッチフレーズなので、厳密にとらえるのは、意味がないのかもしれないのですが、相当深刻な状況だという問題認識が背景にありそうな言葉遣いかと思えます。

一方、「都市の再生」という言葉が法律で定義されていまして「社会経済情勢の変化に対応した都市

図10

3-1 都市再生とは？

■狭義の「都市再生」

- * 都市再生本部(2001年5月設置・小泉内閣)
- * 都市再生特別措置法(2002年6月施行)
- * 法の枠組み
 - ・都市の再生の推進に関する基本方針等
 - ・都市再生緊急整備地域における市街地整備の推進
 - ・都市再生整備計画に基づく特別の措置
- * 都市再生本部の主要施策
 - ・都市再生プロジェクト
 - ・民間都市開発投資の促進
 - ・全国都市再生の推進 ~稚内から石垣まで~

■広義の「都市再生」

- * 「都市の再生」=社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(法の定義)
- ※「都市」とは？ : ここでは人口等の集積するエリア ⇔ 農村(農山漁村)



機能の高度化及び都市の居住環境の向上」と書いてあります。この定義どおりに読めば、今申し上げた再生というような大きな話ではなくて、いつの時代にも必要な、時代の変化に応じた都市に作り変えていくという定義になっている気もいたします。

どちらにしても物流との関係でいう「都市再生」とは、都市再生本部や都市再生特別措置法の枠組の中で行われている政策的な部分での「都市再生」に限定しないで、一般論として考えていった方が良いのではないかと考えられます。

ただ、依然として問題になる点として、都市とは何かというのは法律では定義されていません。一

般的な定義としては、都市とは、農村あるいは農山漁村に対応する言葉です。人口やいろいろな機能が集積している、あるいは稠密な地域という定義がいろいろな所でされています。特にヨーロッパのようなどころは都市と農村がはっきりしていませんので、分かりやすいのですが、日本の場合には境界がはっきりしないケースが多いので、どこまでが都市的なエリアかを定義しようとすれば、例えば、国勢調査で使っているDIIDとか、都市計画法で定められている都市計画区域になるのかもしれませんが、いずれにしても行政上の区分ではなくて集積状況からみた一定エリアという意味で、ここでは都市を考えてみたいと思います。

II 地域再生

次に地域再生ですが、都市再生を追うように小泉内閣で本部ができて法律が出来ました。(図11)

これらの柱は地域再生計画ですが、これは同じ時期に進められた、構造改革特区と並列の枠組みでして、特区と同様に地域から提案を求めて、いろいろな支援措置、あるいは特区の例でいえば規制の特例措置といったものを国が認めて、そのメニューにそって再生計画を作って承認されると、必要な国の支援が得られる。地域の取り組みを国が支援するという枠組みであ

図11

3-2 地域再生とは？

■狭義の「地域再生」

- * 地域再生本部(2003年10月設置:小泉内閣)
- * 地域再生法(2005年4月施行)
- * 法の枠組み
 - ・地域再生基本方針
 - ・地域再生計画 ※構造改革特区と連携
 - ・地域再生協議会
 - ・認定地域再生計画に基づく事業に対する特別の措置

■広義の「地域再生」

* 「地域再生」=(地方公共団体が行う)自主的かつ自立的な取組による地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生(法の定義、ただし()は講演者注)

※「地域」とは? : ここでは行政区画(都道府県、市町村)としての地域

ります。「地域再生」という言葉ですが、法律の定義をみてみますと、「(地方公共団体が行う)自主的かつ自立的な取組による地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生」という定義がされており、地方公共団体が行うというの、地域再生法の枠組みに基づいて行っていく以上、その主体を法律上、明記したということかと思えます。ただ、一般的な地域再生ということであれば、必ずしも地方公共団体が行うものだけに限る必要はないと思いますので、括弧をつけていきます。ここでいう「地域」とは何かということですが、「都市」は農村との対比で捉えてみようとい

図12

3-3 地域活性化とは？

■狭義の「地域活性化」

- * 地域活性化統合本部会合(2007年10月、福田内閣)
- 地域活性化関係4本部(都市再生本部、構造改革特別区域推進本部、地域再生本部及び中心市街地活性化本部)の会合および事務局を統合
- * 地方再生戦略(2007年11月決定、2008年1月改定)
 - ・地域間の格差問題への対応(「地方再生」の定義なし)

■広義の「地域活性化」

* 自主的かつ自律的な取組による地域(大都市、地方都市、農山漁村等)の活力の再生・増進

例: 地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出、都市機能の高度化、都市の居住環境の向上 等

※地域の空間的広がり(地域ブロック、都道府県、市町村等)にはとらわれない

うことなのですが、「地域」とはもう少し広い概念で、いろいろな意味の捉え方があります。都市的な地域と農村的な地域というわけ方も出来るわけですが、ここでは逆に法律の定義に従って、ひとつの考え方として、地域の単位を行政区画として考えてみるのもいいのではないかと、要するに、市町村単位、都道府県単位あるいは複数の市町村とか、複数の都道府県が集まった一定の広域的な広がりの中で考えていくという中で、地域経済の活性化等を行う取組を総称していいのではないかと思えます。ただ、都市再生と同じで、再生という言葉自体はあまりこだわりがなく使われておりまして、活性化全体を指しているという使われ方になってきます。

III 地域活性化

さらに昨年、福田内閣になって、地域活性化統合本部会合が出来ております。(図12)これは都市再生本部、地域再生本部の他に構造改革特別区域推進本部と中心市街地本部、この4つの会合あるいは事務局を統合しようという形で、要は地域活性化に係るものを全部まとめて一体的、効果的に推進しようという取組でありまして、これが地域活性化という言葉で括られていて、広い意味で地域活性化と捉えられています。

本部会合の統合にあわせまして、翌11月、「地方再生戦略」が出来ております。これは去年注目された格差問題の中でも、地域間の格差をどう対処していくかという視点から取りまとめられています。肝心の地方再生とは何かということ、ここには全然書かれていません。揚げ足をとるようではありますが、都市と地方というのが対立的に捉えられていたり、都市の中で地方都市と大都市というように捉え方がされていたりして、地方はどちらなのかよく分からない整理になっています。要は、地方再生、もしくは地域活性化という言葉で、いろいろな取組を全部、連携して進めていこうという考え方で捉えればいいのかと思っております。そう考えた時には、「地域活性化」という言葉で都市再生とか地域再

図13

4-1 地域における物流政策の意義①

- (産業・生活基盤としての)物流の効率化、高度化のための政策
 - *産業立地競争力の強化
 - 既存産業の競争力強化、新規企業立地の促進
 - *住民の生活水準の向上を促進・支援
 - 消費者が求める商品を、より便利に、より安く、より安全に
- 物流(事業)の活性化、適正化のための施策
 - *物流事業者の競争力強化
 - 地域の物流事業者の経営安定化、事業拡大等
 - *物流基盤の競争力強化
 - 物流基盤(港湾、空港等)の有効活用、産業活動としての施設管理・運営業務の振興

生も含めて、ひとつの中で考えてみた方が便利なのではないかと思えます。広義の地域活性化ということで、整理をしてみたわけですが、言葉にすると「自主的かつ自律的な取組による地域(大都市、地方都市、農山漁村等)の活力の再生・増進」と、法律の言葉を少し変えてみたのですが、自治体、地方公共団体によるという定義はなくてもいいのかなと思います。自律的という言葉は通常、法律上も「自立」なんですけれども、例えば、過疎地で全部、自立できるかというところ、それは無理があると思います。要は外部の支援を得ながらやっていくことが前提になる中に、ただし、他力本願ではなくて、自ら律しながらやっていくという取組を、地域の活性化と捉え

図14

4-1 地域における物流政策の意義②

- 物流の環境負荷軽減等のための政策
 - *地球環境問題への対応
 - CO2排出量の削減
 - *地域の環境問題への対応
 - 大気汚染対策、騒音・振動対策等
- 危機管理対策としての政策
 - *災害対策
 - *物流セキュリティ対策(テロ対策等)
- その他の外部効果の軽減等のための政策
 - *交通円滑化(渋滞対策、駐車対策、歩車共存対策等)
 - *交通安全対策
 - *土地利用の適正化(物流施設の立地誘導等)

ると大体リーズナブルなのではないかという意味合いです。ここは地域活性化統合本部と同じように、地域、都市にかかるものをまとめて言ってしまうということなので、非常に緩い言葉として地域活性化を捉えてみました。

4 都市再生、地域再生と物流政策

I 地域における物流政策の意義

最後に都市再生、地域再生あるいは地域の活性化と物流政策との関係をもう一度整理をしてみようと思います。(図13、14)

○物流の効率化、高度化のための政策

先程の整理に準じていいますと、まず産業・生活基盤、荷主もしくは住民というところを考えると、その地域の産業活動、あるいは生活の全体的な基盤という意味で、物流の効率化、高度化を進めるための政策という位置づけ、役割があるだろうということです。特に産業立地競争力の強化があげられると思います。これは立地している既存の産業の競争力をどう強化していくか、あるいは新規に企業立地をどう促進していくかということとです。企業立地は昨年法律も出ていて、政策的にも改めて注目されていると思いますけれども、そもそも企業立地という時の立地条件の中のかなりの部分が、大消費地あるいは大規模な港湾・空港へのアクセス性とか利便性等の交通条件が、立地条件の相当重要な部分を占めているのではないかと思います。ということから言えば、産業立地競争力と物流の基盤整備は非常に密接な関係をもっているといえるかと思えます。

また、消費者からみた生活水準の向上という部分で、求める商品をより便利に、より安く、より安全にという部分もあるかと思えます。ただ、ある地域の中だけで生産から消費まで完結する場合は、最近で言う「地産地消」のような場合がありますが、全体としては

レアなケースでありますので、住民への政策を、地域のまとまりの中でやっていくのは、かなり制約があると考えていいと思います。

○物流の活性化、適正化のための施策

一方で事業としての物流の活性化、適正化ですが、地域の物流事業者の競争力を強化するために、経営の安定化、事業の拡大等に対して支援を打っていく、施策を打っていくということがあるかと思えます。これは中小企業対策ということで捉えられる部分が、現状は多いかと思えます。

もうひとつは物流基盤の競争力強化という部分で、これは各地域の港湾とか空港をどう有効活用していくか、あるいはどう収支を改善していくかという所は、非常に大きな政策的な課題であろうと思



われます。しかし、有効活用といっ
ても国際航路を開設するとか、そ
ういう所に目がいきがちで、それ
自体を否定するわけではないので
すけれど、やはり基盤として考え
るのであれば、荷主、住民、物流
事業者等の物流基盤の利用者に対
して、どう支援をしていくのかと
いう所で考えるところか、あるいは事
業としてどう収支を良くしていく
のかという所で考えるところか、その
両方があるわけですから、その
ういう視点をもう少し明確にして
もいいかなという気はしています。

○物流の環境負荷軽減等のための政策

環境負荷軽減ということ、外
部効果の中でも環境問題は、国で
も大きく、ひとつの柱に位置づけ
られているわけですので、地域の
中でもやはり大きな役割はあると
思います。ただしCO₂排出量の削
減というのは、例えば、都市内物
流でいえば、そのクローズした中
での対応ですので、分かりやすい
というか、効果も測定できるし、
政策としても何か打っていくとい
う部分はあるかと思いますが、広
域的な物流、国際的な物流とい
うことになってきますと、ここを正
面にきって捉えるのは難しい部分
があるかと思えます。

一方、大気汚染、騒音・振動、
自然環境保全の方が極めて地域的
な課題ですので、これは当然、地

域によっては重要な課題になっ
てくると思えます。

○危機管理対策としての政策
それから、危機管理対策とい
う部分で、国レベルではセキュリテイ
が非常に強調されています。ただ、
これは地域のレベルでいうと、む
しろ災害時の基盤としての物流基
盤という位置づけが大きくなって
くると思えます。

○その他の外部効果の軽減等のた
めの政策

それ以外の外部不経済を減らす
ということ、渋滞、駐車対策、
都市の交通問題です。交通の円滑
化あるいは交通安全。もうひとつ
は土地利用の適正化と書いてあり
ますが、地域の中で物流施設をど
う立地誘導していくかというのは、
最近ですと、未利用の工業団地の
転用という部分が多いのかもしれ
ないのですけれども、そういう面
に加えて、都市計画だったり、地
域の土地利用のあり方という中で、
どう物流を位置づけていくかとい
うことも、もう少し焦点が当てら
れていいのかなと思えます。

II 都市（エリア）再生と物流政
策（図15）

○政策目的の明確化の必要性
広く地域という中で特にエリア
としての都市ということに限定し

ていうならば、その政策目的をま
ず明確化する必要があると思いま
す。都市機能の高度化ということ
から都市内の交通を円滑化してい
くことと、居住環境・生活環境の
改善、この2つが中心になってい
くのかなと思えます。

また、物流関連産業（物流事業、
港湾・空港等の施設管理・運営事
業）を都市機能として、都市政策
として、どう捉えるかについては、
都市機能をどう捉えるかというこ
とと係っています。例えば、シン
ガポールや香港のような所は都市
国家であって、都市が独立してい
る、国家II都市であって、交易・
交流の中心になることで、その都
市自体が生きていく所としてい
る所であります。そういう所であ
れば、当然、シンガポールのように

図15

4-2 都市（エリア）の再生と物流政策

■政策目的の明確化の必要性

- * 都市機能の高度化 → 都市内交通の円滑化
- * 都市の居住環境の向上 → 生活環境の改善

※物流関連産業（物流事業、施設管理・運営事業）の活性化は政策目的となりうるか？ → 物流を都市機能と捉えるかによる

■政策の方向性

- * 貨物交通のマネジメント：
 - ・ノード（結節点）対策：道路、港湾、物流拠点等の立地誘導
 - ・リンク（通路）対策：バイパス等整備、規制・料金等による誘導
 - ・エリア全体での対策：都市内物流の共同化（地区共同集配、ビル共同集配）、排ガス規制等
- * 物流関連産業の活性化：港湾・空港・鉄道駅の拠点化等

東南アジア、ASEAN地域の物
流上、あるいは交通上の中心であ
るといふことで、それに係る物流
施設も集積してくるし、さらには
いろいろな金融等、中枢管理的な
機能も立地を呼び込み易くなって
いるということがありますので、
都市のめざす方向性の中で物流が
必要になってくる場合には、これ
を考えるとすることも出てくるの
ではないかと思えます。

○政策の方向性

方向性ということでは、物流大
綱でいわれている貨物交通マネジ
メントという言葉で大半がくく
られてしまうような気がしますが、
具体的にいえば、物流を、結節点
（ノード）とそれを繋ぐ通路（リン
ク）に分けて捉えるならば、港湾・
空港とかの物流拠点の施設をどう
立地していくのか、あるいはバイ
パスの整備、規制・料金等による
誘導等の交通の流動、貨物車ある
いは貨物流動をどう誘導するか、
あるいはエリア全体として考える
ならば、地区の共同集配や、東京、
埼玉の高層ビル群で行われている
ビルの共同集配、または排ガス規
制が係ってくると思えます。

さらに都市の目指す方向性自体
として、物流の中心をめざそうと
いうことであれば、港湾、空港、
鉄道駅をどう拠点化していくかと
いうことも、都市政策の中で捉え
ることができると思えます。

Ⅲ（行政区間としての）地域再生と物流政策（図16）

○政策目的の明確化の必要性

次にもう少し広く、地域の大小を問わず、行政区画としての地域再生と考えたときの物流政策を考えた場合には、大きくは産業立地競争力をどう強くしていくかという部分と、物流業をどう振興していくかという部分の、大きな2つの柱で捉えることもできると思います。

最初に申し上げたように、両者は密接な関係があるけれども、必ずしも一致するわけではありません。具体的にいえば、産業立地競争力を強化するためには、実は荷主からみて、より良い物流サービスを提供できる事業者が、地域内

図16

4-3（行政区画としての）地域再生と物流政策

■政策目的の明確化の必要性

- * 産業立地競争力の強化：物流サービスの効率化、高度化（必ずしも「地域の」物流事業者や「地域の」物流基盤を利用する必要なし）
- * 物流関連産業の振興、物流基盤の活用（必ずしも「地域の」物流需要のみを対象とする必要なし）

※ただし、両者には密接な関係あり

■政策の方向性

- * 物流基盤（道路、港湾、空港、鉄道）等の機能強化（ただし、供給の過剰ないし偏在の恐れあり）
- * 国際・国内物流ネットワーク（航路・航空路等）の維持・拡充
- * 物流サービス水準の向上（コスト削減を含む）

※個別企業（荷主、物流事業者）の事業活動にどこまで関与できるか？

の物流事業者ではなくて、あるいは地域内の港湾、空港を使うのではなくて、地域以外の事業者を使ったり、地域外の物流基盤を使ったりする方が、効率化されるということはあるかもしれません。

また、物流関連産業ということでも見た場合にも、その地域に大きな需要をもった荷主がいれば非常にいいことですけれども、そうでない場合には、域外の物流需要をどう取り込んでいくかということになります。その場合には必ずしも域内の産業立地の状況とは離れて、物流事業の振興を考えていくこともできるのではないかと思います。

○政策の方向性

どういう政策の方向があるかといえ、これは国の体系とほぼ同じですが、物流基盤（ハード）をどうしていくかという所がひとつあると思います。ただ、これは、今、道路で議論されているように偏在という問題があります。要はまだ必要だという所と、そこは必要でないという話もある。あるいは、実際必要な所に作られていない場合もある。あるいは、港湾とか空港でいうと、全体としては供給過剰になっている可能性はあると思います。

ただし、地域の中では、今、あるものをどう使うかという課題もあるかと思えます。そこはジレン

マになっているところかなと思います。

それから次にネットワークです。これは航路、航空路の維持・拡充になってくると思えます。特に国際航路とか国際航空路、長距離の航路、こういったものは一度開設されて、それが物流のネットワークとして利用されるようになってくれば、荷主から見れば、それを前提に物流を考えているわけであって、それが突然なくなると、非常に大きな問題が生じるわけでありです。ですから拡充するのも大事ですけれども、維持するのも地域にとって非常に大きな課題になってくると思います。

また、各物流事業者が提供する物流サービス水準をどう高めていくかということがございます。

最初に申し上げたように物流政策にどう行政として関わっていくか、個別の事業活動にどこまで入っていくかということが大きな課題になってくると思います。

IV 地域における物流政策の具体例

○国際物流戦略チーム

具体例ということで、国際物流戦略チームをあげていきます。図17は国の地方局、自治体、民間のいろいろな

主体が参加して、地域主導で国際物流のボトルネックを解決していくという枠組みが作られて、今、いろいろ取り組みが行われているところがございます。物流というのは、いろいろな当事者が関わってきますので、そういう人達が意見の交換をする場が必要になってくると思っています。ただ、その時に、ある枠組の中でどういう成果を出すかという所に最初に目がいってしまいますと、なかなか難しくなってくると思います。どういふことかという、それぞれの国なり地方なりの立場がありますので、出

図17

4-4 地域における物流政策の具体例①
(国際物流戦略チーム)

■ 国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の多様な関係者が連携し、地域主導で「国際物流戦略チーム」を設立。
■ 地域の実情に応じて、かつ、地域の創意工夫を活かして、ボトルネックの抽出及び解決を図る。

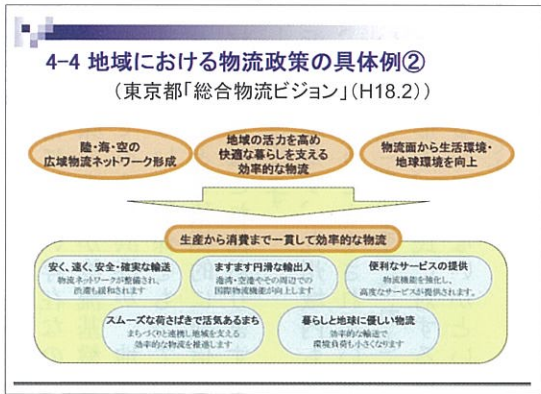
国際物流戦略チームの設置

- 国際・国内一体となった物流の効率化等の取組を推進するための、地域のボトルネック抽出とその解消を図る。
- 2007年9月末現在、関西、関東、中部、北陸九州、四国、北海道、中国、北陸、沖縄、東北の10地域で設置済。
- 「経済成長戦略大綱」にて、「産業競争力を支える国際物流競争力の強化」が盛り込まれる。

プロジェクトの策定・実施に必要な費用を支援

関西：大阪湾一円活性化、経路内実証実験、物流ネットワーク構築
関東：国土交通省の物流輸送ネットワーク構築（モノ・ヒト・カネ）
中部：名古屋圏・三河湾圏の物流ネットワーク構築
北陸九州：北九州圏の物流ネットワーク構築
北海道：アジア・ロシアへの農産品を輸出する物流ネットワーク構築

図18

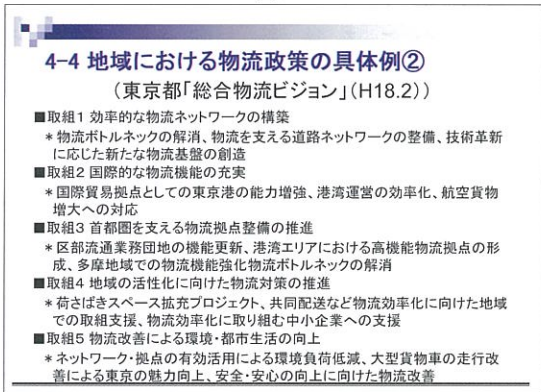


来ることの寄せ集めで終わってしまおうという可能性が非常にあって「出来ることをひとつにまとめました」で、終わりがちであると思います。

やはり、いろいろな主体が集まることの意味は、それぞれ出来ることは限られているわけですが、誰が何をしたいのかということ、誰が何を理解しておくところに、大きな意味があるかと思っておりますので、成果は何にするかということにとらわれない方がいいと思います。

下の方に各地域での取り組み例が例示されていますが、最近の傾向として実証実験という形をとることが多いと思いますが、これは先ほど申し上げた個別企業の荷主なり物流事業者の取組にどう関わ

図19



るかということの、ひとつの解決案、やり方だと思えます。

要するに定期的に補助金を出すことは難しいという中で、新しい取組、あるいは注目すべき取組に対しては実験という形で補助金を付ける、あるいはお金の以外の支援をする、ただし、その成果を次に生かすということ、しっかり還元してもらおうということ、いいのかなと思います。その結果、続けば、もちろんいいのですけれど、それは続けるに足りないというところであれば、やめても一向に構わないわけで、ひとつのやり方としてはいいのではないかと思います。

○東京都「総合物流ビジョン」(H18・2)

東京都の「総合物流ビジョン」

をあげました。(図18)なぜ、東京都かというのは、九州と関係ないからというものもあるのですが、東京都というのは巨大な組織なので国と同じくらい、しっかりと体系的に作っています。ただ東京都自体としては、物流に対して今までは消極的で、一昨年、初めてビジョンを作ったわけです。そういう意味で比較的新しいということ、ひとつの例としてあげてみました。

おそらく都道府県単位で、名前とはともかく、ビジョンとか指針をまとめているのは、全国を眺めて半分もないかなという気がしますので、物流の捉え方というのも、地域ごとでもかなり違うということではないかと思えます。

内容を見てみますと、やはり「ネットワーク」、「地域の活力」、「暮らしを支える」、「効率的」、「生活環境」、「地球環境」ということで、悪くいえば総花的といえるかと思えます。

実際に何をしようとしているかということ、取組が5つほどあげられています。(図19)ひとつはネットワークということ、ポトルネットワークとか、道路ネットワークとかです。2つめが国際的な機能ということ、港湾・空港の話があります。3つめに物流拠点の整備ということ。物流拠点をどう作るか、使うかという部分は、国というよりも各地域ごと

で考えるべきものですので、地域の物流政策の中では、かなりの大きな柱になってきます。これは東京都に限らず、そういうことが言えると思います。

4つめにあげられているものは、いわゆる都市内の物流対策、そして中小事業者対策が入っています。物流拠点の部分と都市内物流の部分で、物流の空間をどう確保するか、あるいはどう使うかというところが、地域として考える場合には中心的部分になってくるかと思えます。

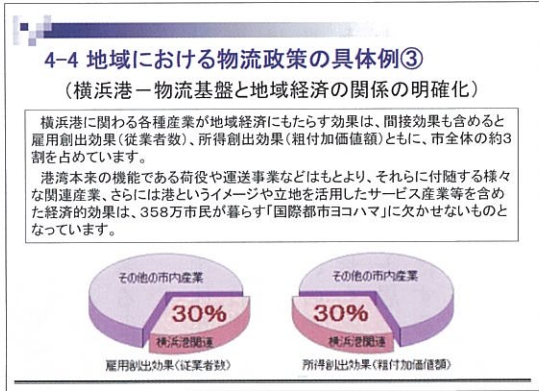
5つめは環境ということ、生活環境、地球環境があげられています。

○横浜港

物流拠点と地域経済の関係の明確化

もうひとつの例として、横浜港の資料を引用しています。(図20)これは政策の例というよりは、どう発信していくかの例です。横浜港は管理者が横浜市ですので、横浜市が発信しています。ご案内のように横浜港は神戸港と共に日本を代表する港湾であって、しかも横浜自体が幕末に港が出来てから百数十年で急速に発展したという歴史を持っています。にもかかわらず、旅客の航路は瀬戸内と違ってありません。離島航路も全部東京に行ってしまうので、横浜市民から見れば、港を使うという

図20

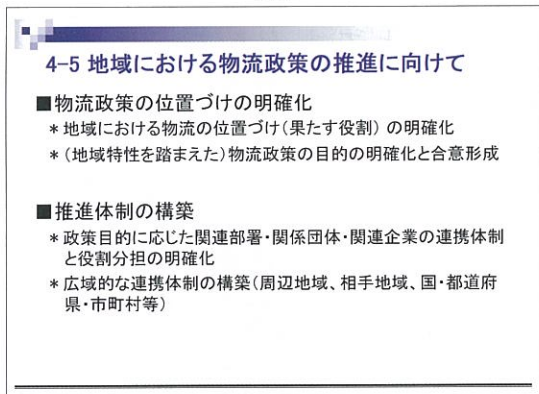


のは遊覧船に乗るくらいしかないわけで、非常に縁遠い存在なのです。その意味で大半が物流基盤としての役割である横浜港が、地域の経済とどういった関係をもっていかるといふことを積極的に発信して、経済効果はこれ位ありますとPRしている例です。

横浜港に限らず、九州域内も含めて、こういうことをされている例はいくつかございますけれども、こういつた形で、住民に対する情報発信が要るのではないかとこのことがひとつです。

あとは横浜の場合は、この数字の信頼性はともかく、経済の3割が横浜港関連であるということ、最初の方の整理で言えば、物流自体でお金を稼いでいるという部分が非常に多いということです。そ

図21



ういうところでは、なおのこと、こういった発信が非常に重要であるだろうと思います。

V 地域における物流政策の推進に向けて

○ 物流政策の位置づけの明確化

最後になりますけれども、地域における物流政策の推進に向けてということですが、今まで申し上げてきたような形で、いろいろな側面から物流政策というものを地域の中で捉えることができるわけですが、どの部分をどういうふうに捉えて政策を打っていくのかということ、まず地域として、しっかり確認する必要があるだろうと思います。それにあたっては、まず、その地域の中で物流がどうい

う状況にあるのかということ、しっかり把握するということが、それを踏まえて目標、目的を明確化して合意形成をしていくことがいると思います。

○ 推進体制の構築

物流には、行政の中でもいろいろな部署、行政の外をみれば、いろいろな団体、企業が関わってくるわけで、様々なステークホルダーがどういったふうに関与しているのか、推進していくのか、ということの中で推進体制を作ることが重要だと思えます。そこでは、事業をしっかりと進めていくということももちろん必要ですが、その前の段階として、物流の位置づけの明確化とか、合意形成をするにあたって、誰が何をしたいと考えているかということ、誰が何をしたいかを理解して、では、その中で何が出来るか、何が出来ないのかということ、何を納得するところが重要だろうと思えます。

ですから、最初の問いにかえれば、地域として物流の部分で出来ることは、当然、すべてが解決できるわけではなくて、出来る範囲がある程度限られている中で、それはいいながら、どういう方向を目指すのかということ、みんなが認識して、民間主体というのは、その事業の中でしか出来ないわけですから、行政側が主に中心となっていて、その方向性をしっかり出した上で、その中で民間企業として、

どういった協力が出来るのか、出来る範囲で協力をしていくという形をとっていくことになるのかなと思っています。

地域としての物流政策を考える時に、やはり九州というのは、アジアへの近接性という部分でアジアへのゲートウェイ的な役割が目されているということ、あるいは産業面でも非常に注目されているという所がありますので、そういう中で物流政策を特色づけてやっていける地域だと思えますので、全国の中で、先進的な事例が九州の中から出てくることを期待しております。

私の話は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。