

〈研究ノート〉

「総合物流施策大綱」の閣議決定

中 田 信 哉

「閣議決定」

平成9年4月4日、「総合物流施策大綱」なるものが閣議決定された。これは平成8年12月17日、閣議決定された「経済構造の変革と創造のためのプログラム」において「物流改革が経済構造の中でも、平成13年(2001年)までにコストを含めて国際的に遜色のない水準のサービスの実現が目指される分野として最重要の課題のひとつと位置づけられ、関係省庁が連携して物流施策の総合的な推進を図るため」にその大綱化を図る、という方針に基づいて策定されたものである⁽¹⁾。

近年の経済状況から言うなら生産基地のアジアへの移行は国内の製造費用やその他の調達費用の高騰を背景としたものであるし、バブル崩壊後の「商品価格の低下(価格破壊)」時においてそれが外国生産商品の購入価格の安さをベースとしたものであり、それが鎮静化し、あるいは限界に達したのは日本国内での流通コストの高さから来るものであるという考え方があり、このことが円高の実現があっても国内消費者物価が低下せず、大きな内外価格差が存在する理由と考えられたものである。

また、多くの人たちに不安を抱かせたこととして「アジアのハブ港、ハブ空港の日本以外への移行」がある。国際コンテナ輸送あるいは国際航空輸送において港湾では神戸、横浜、東京の各港、空港では新東京国際空港(成田空港)、新関西国際空港(関空)がアジアのハブ港、ハブ空港となることを目的としているにもかかわらず次第に港湾では釜山、高雄、シンガポール、香港にその地位を奪われ、空港では新ソウル空港、

新香港空港、チャンギ空港（シンガポール）などにその地位を奪われるだろうと予測されることは日本の港湾・空港に致命的な欠陥が存在すると考えられ、その致命的な欠陥とはコストの高さとサービスの低さにある、という理解となっていたのである。

そこには日本における経済の高コスト構造に原因があり、その高コストをもたらす大きな要因として物流が上げられていたのである。それは通産省が発表した物流コストの内外価格差調査が大きな社会的関心を生んだことでもわかるものである、事実、日本の高コスト構造という時に必ず物流コストの高さが言われるし、物流コストと言った場合は輸送機関の運賃がやり玉に挙がる。それは運輸部門の規制緩和に結びつくのである。⁽²⁾

つまり、日本の高コスト構造問題においては物流部門が取り上げられ、そのため物流改善こそ、焦眉の国家的課題のように思われている、ということを示しているのである。

このこととは別にこれまでわが国においては「国家的な物流に関する総合施策方針が存在していなかった」ということがある。それ以上に昭和60年代まで各省庁における総合施策方針、つまり物流ビジョンとなるものが存在していなかったのである。それは物流という経済機能、経営機能とも言うべきものが多くの省庁に分割されて管轄されていたからである。

物流を各省庁が分担していたということではなく、物流という概念が誕生したのは昭和30年代末のことであるからそれ以前から各省庁の守備範囲の中に物流に関係するものが存在していたとすべきである。各省庁の物流に関する分担は以下のように示されるだろう。

通商産業省 鉱工業に関する産業、流通産業、物流機器、情報関係

運輸省 輸送産業、道路を除く輸送インフラ

建設省 道路

農林水産省	食品に関する産業
林野庁	木材に関する産業（木製パレットなど）
警察庁	道路交通管理
労働省	（物流関連の）労働時間・条件
環境庁	（物流に関する）環境問題
公正取引委員会	（物流に関する）公正取引（独禁法）問題
防衛庁	軍事関連の物流問題（ロジスティクス）
中小企業庁	中小企業全体（の物流問題）
厚生省	医薬品（医療機器を含む）に関する産業
国税庁	酒類に関する産業
大蔵省	国家的な（物流に関する）予算

つまり、あらゆる省庁が何らかの形で物流に関係しているのである。更に自治省を含む地方行政体がこれに関係してくる。そして、これらの省庁は独自に自己の方針を決め、施策展開をしていたのである。そのためにそれら施策間の整合性が欠落している点、重複している点が多々見られた。それに対して民間企業からは省庁間の連携・調整を求める声が出ており、省庁を横断する施策の設定、つまり国家としての統合物流ビジョンを策定してほしい、という要請が出ていた、極端な向きとしては「物流省設置」を求める声さえも出ていたのである。

これら省庁の物流施策はこれまで各省庁が自己の守備範囲のみで示しており、いわゆる総合的な物流ビジョンのようなものさえ存在していない。かろうじて運輸省に「21世紀への物流戦略」と通産省に「90年代の物流ビジョン」があるのみである。それさえ、完全な総合的なものとは言えない。⁽³⁾

いまや、物流問題は個別の問題の域を超えており、全体から手をつけていかねばならなくなっている、という認識で一致していたと思われる。そういう声を正面から受けていたのは通産省、運輸省、建設省であったろう。通産省、運輸省は物流に関する多くの産業を担当として抱

えているし、建設省は現在、物流における最大の輸送機関となっている自動車のための道路を担当している。

そこでこの3省に加えて食品に関係する農林水産省、道路交通を管理する警察庁も含めて総合物流施策大綱を作るということを行おうとしたのである。そのために多くの企業、業界団体、物流に関する識者に対してヒアリングが行われた。⁽⁴⁾

以上のようにして施策大綱は作られた。

「骨子」

まず、この大綱についてその概要としての骨子を示しておきたい。骨子は以下のようにまとめられている。⁽⁵⁾

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

1 基本的な目標

(1) 3つの基本的な目標(2001年まで)を決定

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

(2) これを実現するための施策の3原則を決定

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

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

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

2 横断的施策

(1) 社会資本整備

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

- ① 利用者のニーズに対応した多様な選択肢(社会資本の相互連携)
- ② ボトルネックの解消
- ③ 国際ハブ港湾、ハブ空港の整備

(例) ・高規格幹線道路、地域高規格道路、港湾・空港のアクセス道路

- ・主要幹線鉄道の輸送力の増強
- ・中枢・中核国際港湾等の整備
- ・大都市圏拠点空港

(2) 規制緩和

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

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

(3) 物流システムの高度化

① 情報化

- ・ペーパーレス化、ワンストップサービス
- ・物流分野の電子データ交換

② 標準化

- ・コンテナ等の標準化・国際整合性の推進

③ その他(技術開発、商慣行改善)

3 分野別施策

(1) 都市内物流

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

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

(2) 地域間物流

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

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

(3) 国際物流

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

- ・ 国際中枢・中核港湾の拠点的整備
- ・ 輸出入手続・港湾諸手続きの情報化等

4 各省連携による政策推進体制の構築

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

- (1) 中央での関係省庁の連携体制の整備
- (2) 地方での連携体制の整備
- (3) 実施状況に応じて毎年フォローアップを実施

「基本的考え方」

大綱の「はじめに」においては「我が国の物流は大きな転換点を迎えている」と記されている。これは慣用句でもあるがその後の環境把握に

においてはきわめて多くの事項が取り上げられており、それゆえ「このような我が国物流への強い期待に応えるため、物流に関する総合的な取組みを強化することは、一刻の猶予も許されない喫緊の課題である」となるわけであろうがその事項と課題については以下のものが取り上げられている。

まず、「世界経済のグローバル化」である。「企業が立地する国を自由に選ぶという国際的な大競争時代」であるために「(我が国の)高コスト構造を是正」「消費者利益の確保」「産業立地競争力の強化」を上げ、それによって「国や地域における産業競争力の重要な要素として」物流が認識されている、としている。

次に「情報通信技術の革新」「国際分業体制の進展」や「流通コストや流通システムに対する需要者の意識が高まってきた」こと、などから「物流に対する国民ニーズが極めて高度で多様なものとなってきた」としている。その例として生産分野における「在庫管理技術を極限まで進めたグローバルなジャスト・イン・タイムの調達」を上げ、流通分野においては「従来の生産者サイドに立ったシステムから、消費者を起点として、小売、中間流通及び生産者の各機能を強化したシステムの構築」「インターネットの利用による通信販売」によって「個々の消費者に対応した多様・迅速・確実な物流を必要とする」としている。

これに加えて「変貌するニーズに対応して、輸出入、製造、保管、売買、消費、廃棄といったさまざまな経済活動に関わる物流サービス全般の機能が高度化・高付加価値化されることによって「産業全体の競争力の強化や多様な消費者ニーズの充足」が困難である、と言っている。更に「加えて、物流分野は、エネルギー問題、環境問題、交通渋滞などの社会的課題に依っていくこと」が求められ「情報化・国際化に対応した新しい業態・サービスへの取組み」も必要だとしている。

そこで「関係省庁が物流全体に関する問題意識と目標を共有」し、「それぞれが連携して施策を講じ」ることが重要だ、としている。その例と

しては「社会資本の相互の連携」が上げられている。その他、「ボトルネック」「国際港湾の地位の低下」「貨物分野のエネルギー消費効率」などの「様々な問題にも対応しなければならない」と結び、そのために「物流に関する総合的な取組みを強化する」必要があるというのである。

以上のことを総括するなら「市場の変化」「国際環境の変化」に対応するために物流における「国際競争力」をつけ、多様な物流ニーズに対応できる高度かつ効率的な物流サービスを実現することを目標としていると理解してよいだろう。このことはそれとして正しい認識である。しかし、物流の問題が実はその背景にあるものによることは述べられていない。例えば、物流の高コストが地価や人件費、高い公共費用によることであるとか我が国の物流の最大の問題が中小企業にあることなどは述べられていない。特に中小企業は物流における最大のテーマでありながらここで述べられていないし、後での各施策にも入っていないということは中小企業問題を忘れていた、ということはあるのでないで中小企業の物流問題を取り込むと話が混乱し、ややこしくなると考えたからではなかろうか。また、この大綱の作成に中小企業庁が入っていなかったという⁽⁶⁾ことも原因であろうか。

しかし、現在のわが国の物流問題は事実上、中小企業問題であり、多くのネックは中小企業にあると考えられている以上、触れないわけには行かないはずである。また、わが国の物流問題の多くは流通過程にあることも常識となっているがこちらからの視点が弱い気がする。インターネットのところで特に通信販売が取り上げられているが通信販売は小売総販売高に占める割合も小さく限定的なチャネルであるにもかかわらず唯一業態名として登場しているのは不可思議である。

また、ここでは市場の変化についての内容は述べられていない。高齢化、高学歴化、女性の社会進出、社会意識の向上、などであるがこれらは今後の物流へのニーズ変化に大きく影響を与えるはずである。それらによって市場がどう変わっていくかを確認しておく必要があるだろう。

ただ、この問題はすでに多くの答申、報告において言われてきていることだからそこまで述べる必要はない、と判断されたのかもしれない。ただ、これまで言われてきたことではこのことが物流にどう関係するかは含まれていないのでここで整理しておく必要はあったのかもしれない。

いずれにせよ、ここでの課題は国際競争力と物流サービスの向上に目標を絞っていると見てよいのかもしれない。「はじめに」はどうしてもお題目、総花的、慣用句の羅列になりがちであるがこの文では上記二つの目標に絞られている、ということが明確にわかるだけ良いと言えるのだろうか。

そして、その目標と視点である。これは骨子で上げられているとおりである。ただ、この三つの目標を達成するに当たってはその目標年次を平成13年(2001年)と明示している。しかし、これには疑問がある。「アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようにすること」はその実現は不可能であるということは誰しもが思うだろう。施設的な面では時間があまりにも足りないし、コスト的な面では物流以外の要素が強過ぎる、同様に二つ目の「このようなサービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること」もそうである。

それに対して三つ目の「物流に関わるエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと」は「どのようにする」ではなく、「対応していく」であるからこれは別に平成13年でなくとも平成10年でも11年でも構わない。したがって、ここで上げられている目標についてはすべて平成13年までにその方向性の確定、実現の可能性の確定といったことであると理解すべきであろう。では「どのようにその確定を評価するか」ということが問題となるはずである。

この目標を達成するために政府は「規制緩和の推進、社会資本の整備、物流システムの高度化」に関する施策を講ずる、こととしているが前二者は政府がそのまま実行できることであるのに対して物流システムの高

度化は民間の企業が行うものであり、それがどのように行われるかは別にしてその結果となるものである。したがって、前二者と後一者は性格が異なるといえるだろう。前二者を実現した結果として後一者が実現できるものと言ってよい。そして、物流システムの高度化の具体的イメージは明確ではないし、それを政府が決めるというのも問題がある。

この視点に基づいて行われる施策は「相互連携による総合的取組み」「多様化するニーズに対応した選択枝の拡大」「競争促進による市場の活性化」である。

「相互連携」ということに関しては「関係省庁間」「ハードとソフト（規制緩和や情報化）間」「物流企業や荷主と関係省庁間」の三つの側面でそれを考えている。そして、「この際には、生産から消費、廃棄に至るまでの輸送や環境に係る社会的費用を最適化していくという観点からも取組む」としている。前者についてはこれまで長い間、言われてきたことであるし、後者についてはその考え方はあってもそれを計算する方法がない、ということで両者ともに「言うは易く、行うは難し」というものであろう。

「選択枝の拡大」については最近、強まっているロジスティクスというものを取り上げ、それを「情報共有を通じて生産・流通・消費過程全体を俯瞰してモノの流れを最適化していくという取組み」と理解して「通年・フルタイムのサービス、定時制、迅速性、温度帯別管理などサービスの水準において多様化するユーザーのニーズを重視して選択枝を広げ、陸海空の輸送モードの適切な選択が可能なような環境を整備していくことが求められる」としている。

ロジスティクスという思想の理解がこれで良いかどうかは別としてここでの選択枝はモードに限っているように見える。それは「貨物輸送の重要性が旅客輸送に比べて国民に認識されにくい」ということに留意して「マルチモーダル施策を推進していくことが特に重要である」としている。これによって「各輸送モードが市場メカニズムに則りコストと利

便性を競いつつ、かつ相互に連携して、多様なニーズに対応した最適な組み合わせのサービスが可能になる」と言っていることでわかる。

ただ、ロジスティクスの思想と輸送モードの関係は判然としないし、結局、輸送モード間の競争を促進することによって市場メカニズムによって多様なサービスが展開されるということを言いたいのだろう。それはつまり、規制緩和のことを言っているのだろうか。

「市場の活性化」については「物流分野においても、競争的環境の下で、より効率的な事業者の新規参入や事業拡大、公正な物流サービスの提供を通じ市場が活性化され、多様化・高度化している物流ニーズに対応した新たな業態・サービスが生み出されるような、国際的にも魅力的な活力ある事業環境を作り出していく」というがそれはそのまま規制緩和のことであろうと考えてよい。

「特に」と断った上で「国際複合一貫輸送、サードパーティーロジスティクス（荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務）」の二つを例としてあげている。これらはいずれも運輸における規制緩和が密接に関係しており、「規制緩和、情報化の促進等の総合的な物流事業の活性化施策への取組みが重要である」と言っている。

この基本的考え方を読むとそこには強烈な規制緩和の考え方が示されていると言ってもよいだろう。規制緩和をしなければ物流における国際的水準への到達及び多様な市場ニーズへの適合は不可能だ、と言っているように読める。

「横断的課題」

横断的課題として上げられているのは「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」である。これらは都市内物流、地域間物流、国際物流をひとつずつの分野と考えそれらに共通するものという考え方である。これらについてもその内容は骨子に上げたとおりである。

「社会資本」についてはまず、「受益者負担」を前提に置きながら「重点的・効率的な整備と利用効率の改善を図るもの」として各社会資本間の相互連携と交通上ボトルネックとなっている区間・地点の解消と国際ハブ港湾・空港の整備を上げている。その内容は骨子に上げられているが「この際、公共工事に費用と便益の数量的な評価の導入に努めていくこと」がつけ加えられている。

つまり、これら社会資本の整備はこれまで進められてきたものであり、それぞれに5年計画などがあって現在、進行中なのである⁽⁷⁾。あえてここで上げていることは費用と便益の数量的評価を物流の視点で行おうということであろう。ただ、その意味するところは明確にはわからない。社会資本に対してかかる費用が大きく、物流上の便益が大きければ物流部門が負担する部分も大きいということなのだろうか。あるいは物流における便益の大きなところを優先的に整備するということだろうか。更に物流における便益とはいったいどういう概念なのだろうか。

次に社会資本の効率的利用としては規制緩和と情報化、管理運営の効率化が上げられている。そして、民間企業が行う施設整備については一層の支援を行うための環境整備を検討する、としている。これも現在のTDMや中小企業流通業務効率化促進法などがあるが更に新たなものが考えられるということなのか。現在の支援措置等をより効果的にしようということなのだろうか。

物流拠点についてはその物流上の重要性を言い、その整備が「地域の理解を得られるようにして、これを促進していくことが重要である」として「平成9年度中に、地域に受け入れられる物流拠点のあり方について検討を行うとともに、物流拠点整備を進める上での指針を関係省庁と連携して策定する」と具体的に述べている。他の事項と違って物流拠点だけは本年度中に行うことを約束しているし、後の方の指針策定も平成9年中にかかるのかどうかはわからないが、いずれにせよ運輸省が運輸政策審議会物流部会の検討課題として取り上げてきたことであるからす

に手がつけられているということであろう⁽⁸⁾。

「規制緩和」については「物流分野の規制緩和は、物流市場への参入・退出に関わる規制を緩和して、できるかぎり参入・退出を容易にするとともに、物流サービスの内容及び価格に関する政府の関与はできる限り縮小することで、事業者間の競争を促進することを基本とする」と原則論を述べ、「原則として3～5年後を目標期限として需給調整を廃止する」とし、「競争制限的な行為に対しては独占禁止法の厳正な運用を行う」としているがその一方、「物流分野の参入規制については、必要な環境・条件整備の措置を講じつつ」とか「安全規制は、その厳正な運用が図られることと共に安全が確保されることを前提とし」といった記述もある⁽⁹⁾。

これは政府として当然の言い方であろうが「近年の技術水準の向上を踏まえてコストの低減や輸送効率の改善を図るという観点と、わが国独自の規制があれば国際的に調和のとれたものとするという観点に立って、民間からの要望も勘案しつつ規制の見直しを検討し、規制緩和推進計画の着実な実施を図る」と結んでいるところを見るなら規制緩和を強力に推進していくという姿勢を示したものといえるだろう。問題は民間からの要望も勘案する、というところかもしれない。民間が何を示しているかである⁽¹⁰⁾。

「物流システムの高度化」については「情報化」「標準化」「技術開発」「商慣行改善」の4つが上げられている。「情報化」については「システムの相互運用性・相互接続性を確保して、関係者間の情報の伝達及び共有をできる限り円滑化して、情報化による便益をより広範に享受できるようにしていくことを基本とする」とし、その具体例として次のものを上げている。

それは「物流分野の電子商取引を推進していくため、必要なソフトウェア開発、実証実験及び商取引データに関するシンタックス（電子データ交換（EDI）の構文）、メッセージ（EDIのデータ項目）などビジネスプロト

コル（EDIに使われるデータ項目について名称、属性、内容、桁数などを定めた定義集）の標準化を行う」であり、ここでも「国内陸上貨物取引及び輸送・保管の分野」で「荷主と陸上運送事業者等との間の電子計算機の連携利用に関する指針を平成9年夏までに策定し、EDIの導入を進める」と具体的なプログラムを提示している。その他、「倉庫分野の標準メッセージの作成」「中小企業向けソフトウェアの開発」「輸出入、出入港等の行政手続におけるペーパーレス化及びワンストップサービス」が上げられている。

「標準化」においては「コンテナについては平成12年度までに、パレットについては平成10年度までに、国際標準との整合化を踏まえて工業標準の見直し」を行い、「国際標準化活動に主導的に参画していく体制を整備する」と言い、「物流全体の情報化に資する」ため「2次元コード、データキャリアや商取引データの国際化」「個装単位のJANコード（共通コードシンボル）に加えて、ITFコード（標準物流シンボル）、コード128（輸送容器用連続コードシンボル）等の国際標準バーコードによる梱包単位でのマーキングの普及や商品情報データベースの整備」「EDI化に対応した伝票及び梱包ラベルの標準化」を上げている。

そのほか「パレタイズ化比率の調査」「一貫パレチゼーションの資する物流機器購入、輸送包装の開発・改良に対する支援等の施策」を上げているが「パレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ貨物の割合を高める」ために「パレタイズ可能な政府調達物資については、他のJIS規格パレットが一般的に利用されている分野を除き、一貫輸送用パレット（T11型）によるよう努める」としている。

「新技術の開発と利用」についてはいろいろなものが列挙されている。「衛星利用による位置確認システム」「道路交通情報通信システム（VICS）等の交通管制システム」「低温流通施設・機器及び機能性フィルム、保冷容器等の鮮度保持資材の開発・導入」による「コールドチェーンシステムの整備」、「浮体式海洋構造物」「新形式超高速貨物船（TSL）」

「デュアルモードトラック」等であるがこれらはいずれもすでに各省庁が研究・実験に入っているものを上げたものだと考えられる。

「商慣行の改善」では「物流効率化の阻害要因となるなど社会的非効率を招くおそれのある商慣行を改善するため」に「物流コストに関する価格メカニズムが有効に機能しうる環境の整備」を行い、「ユーザーの多様なニーズへの適切な対応が可能となる物流システムを、情報化、標準化などを通じて構築していく」とし、その具体的な方法として「商慣行調査の実施」「物流コスト算定マニュアル及び合理化ガイドラインの普及」や「サプライチェーンマネジメントに係わる技術開発及び実証研究」を上げている。

ここで上げられた物流システムの高度化関連のものはいずれもこれまで各省庁独自のプロジェクトとして進められてきていたものである。そういう意味では新規なものではなく、新味に欠けるということは言えるだろうがこの時点で物流システムとして新規に取り上げることは難しいし、それを行うと検証もなく単なる思いつきになってしまう、また、そういうことを考えている時間もなかっただろう。

ただ、こういう多くの施策は各省庁がこれまで独自に行ってきたものであり、それらについて各省庁間の刷り合わせが行われたかというところという感じはしない。これまでの各省庁の施策を列挙したようなものである。

しかし、この刷り合わせ作業は時間もかかるし、困難な作業が伴うだろう。そういう意味でこの時点では無理であったと言ってよい。今後の作業に期待する以外にないのかもしれない。

むやみと細かく、新しい技術や機器が並べられているような気がするのはいささかということからである。問題はむしろ、こういう技術や機器がどのように導入されるかという環境条件の整備をどういう方法で行うかが政府の役割であろう。

「分野別課題」

分野別としては「都市内物流」「地域間物流」「国際物流」の三つに分けてある。この分野分けは適切であろう。

「都市内物流」については「道路交通の円滑化」として「バイパスや環状道路の整備」「交通管制センターの高度化」それに「交通需要マネジメント（TDM）施策」といった建設省がこれまで進めてきていた施策が上げられ、「市街地における共同集配」「都市内建築物への荷さばき施設の付置」「路上停車施設の設置と適切な運用」「配達ボックスの設置」などが上げられている。これに加えて「自営転換（荷主の自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換）」が上げられているがそのための方策としては「貨物自動車運送事業の魅力をも高めることにより」としか述べられていない。

都市内物流のもう一つの施策として「物流拠点の整備」が上げられている。これは「流通業務市街地の整備の促進、機能の強化」「最終需要者への仕分けを行う集配拠点の整備」「高規格幹線道路インターチェンジ周辺、工業団地及び臨海部における物流施設立地」であるがこれらはこれまで行われてきていたものであるためにそれを更に進めるために「工場跡地の活用、後背地を含めた土地区画整理事業などの面的な市街地整備」を行うとしている。

都市内物流で興味があるのは「鉄道貨物及び河川舟運の活用」であろう。現在、都市内輸配送のほぼ100%が自動車によるものである以上、当然、こういうことは考えられるのだがこの大綱では「鉄道貨物輸送による廃棄物輸送や国際物流の端末輸送への活用などとともに、河川舟運の再構築を検討する」としか述べられてない⁽¹¹⁾。

これら都市内物流の改善方策はこれまで長い間、手をつけられながらほとんど、効果がなかったものばかりである。どのように今後、展開させていくかが問題となるだろう。

次に「地域間物流」である。地域間物流はこれまでもっとも進展したものである。ここでの中心は「マルチモーダル施策」一本に絞られている。それは「各輸送モード自身の効率化と合わせて、内航海運及び鉄道の活用により、適切なモード選択が促進され、コスト面では低廉で、サービス面ではドア・ツー・ドアの複合一貫輸送が実現し、環境面ではエネルギー消費量の増加が抑制されるとともに環境負荷の削減が図られる」としている。マルチモーダル施策というのはこれまで運輸省及び通産省が言っていた「モーダルシフト施策」、建設省が言っていた「モーダルミックス施策」と同じものと思われる。省庁間の調整によって言葉だけマルチモーダルと変えたのだろう、内容は同じことである。

その具体的内容としては「内航海運輸送の促進」ではハード面として「船舶の大型化・近代化、荷役機器の近代化、全天候バースの整備」であり、ソフト面では「情報化や配船の共同化」および「複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備及び幹線輸送機能と都市内輸送を対象とした末端輸配送機能とを結合するための物流拠点の整備」が上げられている。

この面での「規制緩和」としては「船腹調整事業の計画的解消」であり、それは「規制緩和推進計画に定めるコンテナ船及び RORO 船については、平成 10 年度末までに同事業の対象外とする」であるがこのことはすでに決まっているものであり、「その他の船舶」では「荷主の理解と協力を得ながら 4 年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図ることとするが、同事業の解消の前倒しにつき中小・零細事業者配慮しつつ引き続き検討する」と大綱らしからぬ記述である。また、「貨物フェリーの調整措置の廃止」「自家用船舶の届け出の際の日本内航海運組合総連合会の意見書添付を平成 9 年度中に廃止」が上げられている。

「鉄道貨物輸送促進」では「鉄道貨物ターミナルのアクセス道路の整備」「コンテナデポ等の複合一貫輸送施設及びコンテナ等の複合一貫輸

送機器の整備」が上げられているが何と云っても問題は日本貨物鉄道株式会社であり、その「経営改善の推進」「完全民営化の早期実現」「貨物鉄道事業の需給調整規制の廃止」、貨物鉄道運賃の「上限価格制から届出制への移行」が上げられているがこれはすでにプログラム化されているものであり、本当に重要なことは「鉄道貨物輸送の販売力強化」であろう。これについては「貨物運送取扱事業者の範囲が拡大して新規参入が促進され、貨物駅が幅広い利用により活性化される」ために「平成9年度中に集配車両に係る備車制限の廃止等の貨物運送取扱事業法の運用の弾力化を行う」としている⁽¹²⁾。

これらに加えて「道路及び広域物流拠点の整備」と「トラック・トレーラー輸送」が上げられている。道路における計画は特に物流のためというわけではないがトラック・トレーラー輸送においては「平成12年までに、いわゆる経済ブロック単位で拡大営業区域を設定するとともに、最低車両台数を全国一律5台になるよう段階的に引き下げる」と規制緩和について述べているがこれはすでにプログラム化されているものである。

このほか、「トラックの共同運行」「トレーラー化の推進」「シャシープールの整備」などが上げられている。

「国際物流」については「国際物流システムを形成し」、「物流サービスの水準を国際的に遜色のないものとする」ということで、「国際海上コンテナターミナルの拠点整備」「次世代型のコンテナターミナルの技術開発」「効率的ターミナル運営のあり方、適切な利用料金の設定方法についての検討」がターミナルについては上げられている。

「港湾運送」については「荷役の機械化・情報化」「共同化等による事業基盤の強化」があり、加えて「港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直し」については「平成9年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に対処する」としている、「主要港の国際水準の稼働」については「関係者の取組を促す」⁽¹³⁾である。

港湾関連の「行政手続き」については「平成11年度までを目途に、外為法に基づく輸出入貨物」のため、「輸出入手続及び港湾諸手続きの情報化・簡素化を進める」としている。やはり、「通関情報処理システムのうち海上システムについて」平成11年までに「簡素化、機能強化を図る」などを行い「他の主要先進国並みの迅速さ」の実現を目指している。

海上コンテナの陸上輸送については「物流上重要な路線」においては「ISO規格の40フィート及び20フィートコンテナをフル積載した状態でセミトレーラーの通行」を平成9年度末までに可能とすることを言っている。

このほか「内貿フィーダーバースの整備」「航空貨物を利用する貨物運送事業者の範囲の(法的)拡大」「国際交流インフラ推進事業を全国13か所で推進(平成9年度)」「FAZ(輸入促進地域)等における総合輸入ターミナルの整備」などが上げられている。

以上が分野別の課題であるがおおむね、すでに決められていること、推進中のプロジェクトが上げられている。したがって目標年度も明確である。これらの中では都市内物流が多角的に触れられているものの抽象的な表現が多く、地域間物流、国際物流は明確であり、具体的であるが多くはインフラの整備に偏っている。その物流上の性格が良くわかる。都市内物流は本当の物流上の問題であるが地域間物流、国際物流は物流というよりも輸送問題である。

「実施体制と努力目標」

今後の施策実施体制としては「関係省庁の連携」「地域ごとの連携」「大綱のフォローアップと改定」の三つが上げられている。いずれも簡単な記述であるが「関係省庁の連携」では「例えば」として「社会資本の相互連携及びボトルネックの解消、物流拠点の整備、情報化の推進、都市内物流の共同化、道路交通の円滑化等」を上げ、「関係省庁の連携が不可欠である」として「関係省庁の連携体制を整備し、様々な局面におい

て相互に連携して、施策の総合的推進を図る」としている⁽¹⁴⁾。

「地域ごとの連携」では「地域毎に、国の出先機関、地方公共団体、物流事業者、荷主等によって構成される協議会等の連携体制を整備」して、「施策の企画立案からその具体化に至るまでの様々な局面において相互に連携して、施策の総合的な推進を図る」としている。

「フォローアップと改定」については「本大綱の実施状況について毎年フォローアップを行い、社会経済情勢の変化を踏まえて、必要に応じて改定を行う」と記されているだけである。

つまり、今後の施策実施体制やその方法についてはまだ、ほとんど、議論がされないまま、施策大綱が作られたと考えるべきであろう。施策大綱の中身についてはこれまで各省庁が行ってきたことを整理し、若干の省庁間のすり合わせを行って作られたものと思われるがその実施体制やフォローについてはすべての関係機関との間の協議も必要であり、その時間はなかったと思われる。したがって、中央、地方において推進会議に該当するものを「作る」というところで止めておいたと考えられる。

興味深いことは「毎年フォローアップを行う」という一種の「ローリング・プラン」の形をとるということであろう。ただ、この改定作業は誰がどういう資格で行うのかは明確でない。したがって、これらの件に関してはまだ、不明確のままであるということが言える。むしろ、気になるのは「参考」として上げられている「総合物流施策大綱に係る努力目標について」である。多くの人がこの努力目標に関心を持つだろうと思われるし、事実、後で述べる民間のこの大綱に関する評価についてはこの分野における部分が多かったように思われる⁽¹⁵⁾。

この努力目標は次のようなものである。

- (1) 都市内輸送については21世紀初頭には、全体の積載効率が約5割の水準に。3大都市圏の人口集中地区の朝夕の走行速度を、21世紀初頭には、25キロメートル毎時に。
- (2) 地域間物流については、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル

への陸上輸送半日往復圏の人口カバー率を、21世紀初頭には、約9割とする。

- (3) 国際物流については平成13年までに、港湾関連のコスト及びサービス水準を国際的に遜色のないものにする。その内容として、平成13年までに輸入コンテナ貨物については、入港してコンテナヤードを出るまでに必要な時間を現在の4～5日から2日程度に短縮。輸出入コンテナ貨物に係る陸上輸送距離を短縮し、その費用を21世紀初頭には3割削減。
- (4) 標準化についてはパレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ比率を現在の約7割から平成13年までに約9割に、現在の約2割強の水準の全体パレタイズ比率約3割の水準に。

この努力目標の最大の問題はそれが可能かどうかよりも基本となる数字の根拠であろう。ここで示されている現在の数字についてはあくまでも推測である、ということだろうがこれについては研究者の間でも種々の説があり、また、数字の取り方にもいろいろな説が存在する。したがって、ここでも(注)として「上記の努力目標については、統計上の制約が見込まれ、かつ、政府の措置と共に民間の取組が不可欠な分野もあることから、あくまでも施策を講じる際の参考として、幅を持ってみるべきである」とつけ加えてある。

こうした数字による努力目標はそれを示せば示したで「不可能なものを示す」とか「根拠があいまいである」という批判が出るし、出さなければ出さないで「目標がなければ意味がない」とか「空論である」といった批判が出る。

したがって、「批判を覚悟の上で目標を出した」といったものではなからうか。

「評価」

総合物流施策大綱が発表された結果、それは多くのマスコミで報道さ

れた。日本経済新聞を含む一般紙もこれを取り上げたがそれは大体、大綱の中味を紹介したに止まる、ただ、物流専門紙では中味の紹介に合わせて若干の評価を行っている。それを見るとおおむね肯定的に書かれてはいるものの若干の批判がある。それは次のようなものである。⁽¹⁶⁾

- (1) 目先のことしか言っていない。もっと、長期的なことを考えるべきだ。
- (2) あまりにも総花的である。アレモコレモではなく、コレに絞るべきである。
- (3) 国の役割と民間にまかせるべきことの混乱がある。
- (4) 社会資本の整備は2001年を目途にするには無理がある。
- (5) サードパーティー・ロジスティクスなどは業態であるから民間企業の経営上の問題であり、国が口だしすべき問題ではない。
- (6) 大綱が出るというから大綱らしいものが発表されると思っていたがその期待とは異なったものである。
- (7) これまで行われてきたことを書いてあるだけで目新しさは何もない。

これらの批評はいろいろなところでいろいろな人が雑談的に言っていたものである。これまでと同じように民間ではこうした問題に対しては軽い批評となっても本格的な評価とはならないようである。また、多分、今後、物流専門誌においてこれは取り上げられるだろうと思われるがこの時点ではまだ、目に触れることができないし、あまり異なった批評も出ないだろう。⁽¹⁷⁾

実はこの大綱を作成するに当たって通産省、運輸省では多くの団体や企業などに対してヒアリングを行っていた。そのヒアリング対象のひとつとして社団法人・日本ロジスティクスシステム協会（JILS）がある。JILSは通産省、運輸省共管の社団法人である。そのために両省からの要請もあってJILSでは政策委員会において「総合物流施策大綱の要望書」を作成していた。これはJILS加盟の各社に対して「総合物流施策大綱

(仮称)に関するアンケート」を行っていたのであるが、それをもとにまとめたものが要望書となるのである⁽¹⁸⁾。

そして、大綱が発表された後で JILS の機関誌である「ロジスティクスシステム」(’97年5・6月号)に「座談会『総合物流施策大綱をめぐって』」を掲載すべく同年4月9日に座談会を行った。その席には運輸省・通産省の担当官も同席し、総勢6人のメンバーで議論を行った、これは座談会というよりも大綱の合評会のような感じのものであった。それに先駆けて JILS の政策委員会のメンバーと通産・運輸両省の担当官の間でヒアリングが行われていて、そのメンバーと重複するわけであるから一種の反省会のようなものと考えてもよい。この中で多くの意見が出された。それは機関誌を参考にしてもらうこととして私は概略、以下のような感想を述べた。

それはこの大綱への評価は三つの点で行う、ということである。第一はこうした大綱が「この時期、まとめられたというそのことに対する評価」である。第二はこの大綱が目標とした「平成13年(2001年)ということの適否」である。第三はこの大綱の「内容そのもの」である。

まず、大綱が示されたということであるがこれまで「物流行政の一元化」ということは多くの業界およびその団体、多くの企業や識者が訴えていたことである。省庁間の施策の矛盾や重複、目的の相違、そして対立、こうしたことは民間企業としてはきわめて迷惑であり、物流の効率化を阻害するものであった。物流近代化が進まないのは行政の全体的方針が一貫していないからだという批判は多くのところで聞かれたものである。

また、一部の施策において省庁間の刷り合わせが行われていたとしてもそれは妥協であり、調整であり、けっしてその上位により高度な全体的な施策あるいはその思想があるものではない。そうであるが故に JILS を初め、多くの団体が政策の一元化を求めていたのである。

そういう意味で言うならこの大綱はそれが閣議決定されただけで意味

を持つものであるだろう。それは各省庁の今後の施策展開の基準なり方向を決めるからである。更にこの大綱をペースとして現在、求められている「物流基本法」の制定につながるという期待となるとも思える。以下は現在、制定されている主な基本法である。

- *原子力基本法 (1956) () 内は施行年
- *農業基本法 (1962)
- *災害対策基本法 (1962)
- *観光基本法 (1964)
- *林業基本法 (1965)
- *消費者保護基本法 (1968)
- *心身障害者対策基本法 (1971)
- *土地基本法 (1990)
- *環境基本法 (1994)
- *科学技術基本法 (1996)
- *高齢社会対策基本法 (1996)

これを見ると物流のような民間企業の営業上の問題については基本法の制定は結びつかないような気がするが物流はインフラが密接に関係すること、国際問題に関係してくること、交通や大気汚染や省資源・省エネルギーが絡んできていること、そして、阪神・淡路大震災によって物流のライフラインとしての重要性が認識されたことなどから、考えられてもよい問題である、特に多くの省庁を横断して担当が分散していることを考えるならそう言ってよいであろう、このようにしてこの大綱がこの時期に閣議決定されたことはそのままストレートに評価してよいだろう。

次は「目標の年度」である、これは十分、問題にしてよいだろう。ことに物流はインフラ整備が重要である。インフラが整備され、その他の条件が整ってはじめて効果を出してくるものである、更にその効果は一部の企業において現れ、それが次第に社会全体に波及してくるのであ

る。

そうであるなら 1997 年の現在、2001 年を目標年度とするのはわずか 4 年しか期間がないのであるから實際上、この大綱で示された内容が実現できる可能性はほとんどない。せめて、2010 年あたりを目標にした方がよかったのかもしれない。そうでありながら 2001 年を目標年度においたのは次のような理由があったからではなかったのだろうか。

- (1) 現在、進められつつある各省庁の施策の多くが 5 年計画程度のものであり、その完成を考えるなら 4 年先をまず、一応の目安にした方がよいと考えた。
- (2) 2001 年は 21 世紀のはじめの年であり、ひとまずの基準年としては適切と考えた。
- (3) あまり、長期に目標年度を置くとそれは夢物語とか抽象的な結果しか示せない。それなら、現在とあまり変わらなくともはっきり先が見える年度を設定した方がよいと考えた。
- (4) この大綱は毎年、見直しを行うローリング・プランの性格を持っている。それなら年度ごとに目標を作り直しできるわけだから短期に目標年度を設定した方がよい。

この大綱を作った担当官としてはこういう気持ちがあったのではないかと思われる。こういう段階で示してみても反応を見るという気持ちがあったのかもしれない。改正を行う場合、「長期」「中期」と分けて長期には大きな方向性を示し、中期においては具体的施策展開のレベルを提示するというのが適切なのではなかろうか。

三つ目は大綱の「内容」である。問題はここにありそうである。それは大綱でありながら大綱的な内容ではない、ということになるだろう。「目標と視点」はそれで良いと考えられる。しかし、それはあくまでも目標と視点であり、この大綱の意図する思想あるいはコンセプトが明確でない。明確でない、というよりも提示されていない、といった方が良い。⁽¹⁹⁾

それはこの大綱の内容が次のような形で構成されているからである

う。

- (1) 内容の項目は運輸省のモーダルシフト施策，建設省のTDM施策，通産省の情報システム関係の施策によって構成されていること
- (2) インフラ整備についてこれまでの各省庁ごとの計画がそのまま設定されていること
- (3) 全体的に規制緩和が強く示されていること。しかし，その規制緩和策は政府「行政改革委員会規制緩和小委員会」の決定がそのまま生かされていること

つまり，一般の批評にもあるようにこの大綱はこれまでの各省庁の施策と規制緩和の方向を寄せ集めただけという感じがするのである。もちろん，寄せ集めであってもそれが効果を示すのであれば構わないが，その場合の必要条件は全体としてどういう思想，どういうコンセプトで全体的にまとめていくかであろう。マクロ的に見た物流の問題は政府がどういう思想で，どういう方向に物流を持っていこうかということが明確になっていないことである。

それは方法を言うものではない。この大綱のキーワードとなるべきコンセプトなのである。一元的物流政策というのはこのキーワードに基づいて全体が展開されるということである。キーワードとなるべきことは「国際的に遜色のない物流サービス」といったようなキャッチフレーズ的なものではなく，物流全体を「統合化」というコンセプトでまとめていくということとか，「物流分野では完全なる規制廃止」，とかといった強烈な一本の筋を示すべきであろう。

しかし，多分，この大綱は行政としてのアドバルーンであったのではないか。これを出してみても民間，業界の反応を見ようという意図があったのではないか。毎年，見直しを行うとか改正を行うというのはその反応を見て変えていくという気持ちが行政側にあったのではなかろうか。

注

- (1) この小論で利用する大綱の内容は「総合物流施策大綱の骨子」および「総合物流施策大綱」であるがこれはマスミ発表用に配布されたものである。この両方の最初にこのことが述べられている。
- (2) 通産省が発表したのは平成5年の「産業の中間投入に係わる内外価格差調査」である。その中にトラック運賃などが含まれている。その後、運輸省は平成6年、平成8年に「物流サービスにかかる内外価格差調査」をアメリカ、ヨーロッパと分けて調査・発表している。
- (3) 運輸政策審議会物流部会答申は『物流業における労働力問題への対応策について——21世紀にむけての物流戦略——』（平成2年12月ぎょうせい）として公刊されている、産業構造審議会流通部会・中小企業政策審議会流通小委員会合同部会答申は通商産業省産業政策局流通産業課編『90年代の物流効率化ビジョン』（平成4年4月通商産業調査会）として公刊されている。
- (4) 具体的にどこに対してどのようなヒアリングが行われたのかは明確ではないが伝え聞くところではかなり多くの団体などに対して行われたようである。主に運輸省、通産省がそれを行い、中田もJILSの政策委員としてそれに関係した。ヒアリングの対象となった団体というのは主に業界団体であり、JILSは唯一の荷主各企業、運輸業、研究者が参加している団体であるために総合的に物流を見る目を持っていると考えられ、JILSもこのために特別に委員会を開催し、加盟各社に対してアンケートを行い、「要望書」を作っていた。
- (5) 骨子を見るとわかるがすべての項目が3項目ずつに分けられている。これは偶然ではなく、意識的にそのようにしたという。これはこの大綱の原本の執筆者が通産省のN氏であり、N氏はそういうように整理したと言っていた。これを書いたのが通産省の人であり、他の省庁もそれに対して意見を言ったり、訂正を要求したのだろうが「全体の論調が通産寄りである」と他の省庁の人が言っていたという話も聞いた。これは伝聞であるが多分、規制緩和についてのものと思われる。
- (6) JILSが出した要望書は私の手元にあるが「部外秘」となっているためにここでは示せないが中小企業の物流に関して「重要と思われる事項の要望」として上げられているはずである。JILSの場合は中小企業の物流改善が主テーマであろうが他の業界団体では中小企業問題は規制擁護になりがちだろうから（運輸業界の構造から見て）、取り上げづらかったのかもしれない。物流における中小企業問題は規制と密接に関係している。
- (7) 例えば平成8年をスタートとする「第9次港湾整備5か年計画」、同じく平成8年をスタートとする「第7次空港整備5か年計画」などである。
- (8) 運輸省運輸政策審議会物流部会報告「物流拠点整備のあり方について」

(平成8年6月)

- (9) 実は平成8年の政府の構造改革計画最終案でこの大綱に関する枠組みはできていた。それは「大綱を平成9年中に策定すること」「2001年に物流サービスを国際水準にすること」などであるがその中に「規制緩和で15産業を振興する」ことが上げられており、その中に物流が入っているのである。すでに政府行政改革推進委員会（規制緩和小委員会）による方向は決まっているがこの件について業界ごとの個別の意見があることを考慮したものと思われる。
- (10) この場合の民間というのは物流に関する需要者（つまり、荷主企業）ではなく、供給側（つまり、運輸業者）であると思われる。
- (11) すでにJR貨物によって川崎市などにおける鉄道による廃棄物輸送は行われているが河川舟運がどういうことなのかはわからない。
- (12) 鉄道輸送の大半は日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）によるものであり、鉄道輸送イコールJR貨物といってよい。そのJR貨物はすでに3期連続で欠損を出しており、現在の状態では鉄道貨物復権は不可能である。このような政策では効果はないだろう。むしろ、JR貨物は国の政策を離れて一民間企業としての経営方向をとるべきだという意見もある。
- (13) 運輸省関連で言うなら現在、もっとも規制緩和が遅れているのは港湾運送部門である。既にほとんどの貨物運送事業において免許制は廃止されている（許可制や届出制に変わっている）のに港湾運送部門だけに残っている。
- (14) この大綱が発表された直後に8省庁（通産、運輸、建設、農水、警察の当初の5省庁に加えて大蔵、厚生、環境の各省庁）による「関係省庁連絡会議」を5月に設置することが発表されており、全体会議を局長クラス、実務レベル会議を課長クラスで構成する、としている、なお、地方については各地に協議会を設置することとなっている（以上、「物流ニッポン新聞」（平成9年4月7日）報道）
- (15) 努力目標は「経済構造の変革…」に上げられているレベルを参考にして上げられたものと思われるがどういう根拠でこれが出てきたのかはわからない。
- (16) もっとも、辛辣に批判をしていたのは「日刊 運輸新聞」（平成9年4月11日）の「風の声」というコラムであった。
- (17) 大体において物流についての行政の施策に関して荷主企業は無関心である。運輸業界にしても規制以外の施策については自己に直接関係しないことについては無関心である、個別の問題については反応があるが総合的な物流政策についてはあまり意見は出てこない、マクロの物流とミクロの物流の乖離である。

- (18) 平成9年3月11日、JILSは監督官庁である通産省、運輸省に対して『総合物流施策大綱』の策定にあたっての要望書を提出している。この要望書は8ページに渡るもので「総合物流施策大綱全般に関する要望」「物流インフラの整備に関する要望」「物流の規制緩和に関する要望」「物流の情報化・標準化に関する要望」「物流効率化に重要と思われる事項に関する要望」の5つによって構成されている。
- (19) アメリカでは政府としての大綱という性格のものではないが運輸省 (Department of Transportation) が1996年に「物流政策基本方針」を公表している。その基本方針としては8つの柱が設定されているがその中には「費用効果あるインフラ投資に対する連邦助成の優先順位選定基準の制定」というものがある。こういうものを政府は考えるべきなのかも知れない。ただ、その他の項目はこの大綱とあまり変わらない、どのように実際に行うかの問題であろう。