

し、併せて現在ならびに将来における適正設備能力、適正稼働率などの測定を励行し、指導的な業界にあっては設備計画が常にこの線を大きく逸脱することなきよう協議又は自律すべきである。

(3) 調整基準の設定と自主的慣行の確立

上記需要動向の調査結果に従い、業界毎に従来の生産販売実績（シエアー）、コスト収益力（メリット）、財務比率、その他を総合勘案し合理的な調整基準を設ける。各企業はその調整規準による規制には進んで服する慣行を確立する。

(4) 資金面からの調整

業界内における話し合いによる自主調整が不可能な場合には、資金面からの設備投資調整が必要となる。

この点については業界は通産省産業合理化審議会の決定を尊重すると共に、金融機関としては全銀協の資金調整委員会の自主調整機能を一段と有効に活用し、検討業種の拡大によって資金調整の実を総合的に挙げるようその活動を活発化する。また産業界の上部機関と全銀協が密接な連絡を保ち常に協力することが肝要である。

(5) 取引秩序の確立

差当り下記方策により取引秩序の確立を図る。

(イ) 決済条件の正常化

販売競争の激化が売掛回収期間の極端な延長をもたらしているが、これは引懸りを増大せしめる危険があるのみでなく、金融全般の円滑なる運営をも阻害することとなるから、これが正常化をはかるべきである。

(ロ) 再販売価格維持契約の厳格化

現行独禁法二十四条の二において再販売価格維持に関する独禁法の適用除外例が認められているが、かかる業種にあってはその厳格化を進め無益な販売競争を避けるべきである。

(ハ) 季節商品販売時期の統一化

販売競争の行き過ぎから、季節商品が季節のいかににかかわらず

販売され、これが適正価格維持を妨げる一因となっているからこれを自粛すべきである。

(ニ) ワンシーズン・ワンプライス制の確立

季節的商品の販売において、期中に販売価格の改訂が再々行われることは、公正価格維持並びに適正利潤の確保上好ましくなく、ひいては販売競争の激化を招来する因となる。したがって、ワンシーズン・ワンプライス制の慣行を確立する必要がある。

(6) その他

(イ) 付和雷同性の払拭

わが国企業は一般に付和雷同性が強く、有利な事業とあれば競争的にこれに乗り出し、共倒れの結果を招くケースが多い。今後は重要産業の生産品種については努めて相互に企業の独自性を認め合い、それぞれ特殊の製品を量産するような慣行を樹立する。

(ロ) 寛容の精神の発揮

業界において指導的地位にある大企業は業界全体の利益という立場から、より一層の寛度を示すことが肝要である。

阪神・ポートオーソリティに関する

研究報告（要約）

（三六・六・二七）

経済同友会昭和三十六年度全国会員集会 於神戸

△阪神ポート・オーソリティ合同委員会組織部会▽

一、各国ポート・オーソリティ設立の歴史的経緯（略）

二、阪神各港の管理上の問題点と解決策としてのポート・オーソリティ

設立の必然性

① 神戸港は埠頭、上屋、倉庫などの配置が開港以来の事情から輸入に便利につくられ、激増する輸出貨物をさばけない。荷役機構も長い慣習から複雑になりすぎている。

② 関西経済圏の本社の機能をもつ場として大阪港は国内貿易関係の規模を増大させてゆかねばならないが、現状は民家が密集し、埠頭や繫船岸もほとんどが専用となつて、こんご能力を増強する余地が少ない。

③ 重化学工業の基地となる堺港は基幹工場と二次、三次加工工場や製品の取引決済の場所との連絡輸送がスムーズになるよう阪神地区全体の総合計画に十分とけこんで計画されねばならない。

これらの問題点は各港だけの計画で解決できるものでなく、阪神港全体とし阪神都市圏の総合計画として解決策が計画されることが要請される。

三、阪神ポート・オーソリテイの要求される性格

阪神ポート・オーソリテイの要求される性格は、一言でいえば「公共性と経済性」とを兼ね備えた公共企業体」ということになる。

港湾を運営して行く方式には次の六つの形態が考えられる。

- ① 公団
- ② 電源開発株式会社のような法律による特殊会社
- ③ 一部事務組合
- ④ 現行港湾法上の港務局
- ⑤ 私法人方式（株式会社又は財団法人）
- ⑥ ⑤と同様で行政権のない特殊会社
- ⑦ ポート・オーソリテイの公共性と経済性あるいは企業性という性格から理論的には⑤の方式が妥当であり、可能であると考えられる。

しかしながら現実にはこの方式は極めて摩擦が多く、我々は③の方式すなわち現行港湾法上の港務局方式が最も妥当なものであるとの結論に達した。勿論この方式の採用に当っては、現行港湾法の持つ欠陥を⑥の方式に可及的に近づけるよう修正なり、あるいは実際の規定を採り入れることが必要である。

四、港湾区域、臨海地区の範囲（略）

五、阪神ポート・オーソリテイの事業範囲

ポート・オーソリテイは公共性と共に経済性を兼ね備えていなければならない。

我々はペイするための企業経営を目的としているだけに、その事業範囲もこの立場から定められなければならない。

- ① 港湾販売による貿易の推進
- ② 施設の建設、管理及び利用
- ③ 港湾地区計画の策定
- ④ 上屋荷役機械の所有と運営
- ⑤ 土地の造成と貸付もしくは売却

六、組織と分掌（略）

七、会計学的に見た現在の阪神各港の港湾収支（略）

八、阪神ポート・オーソリテイの建設費、運営費等の支出の推計（略）

九、財源の研究

各国の例を見ると、まずポート・オーソリティ法の制定により、一般税を財源とする港湾の公共投資、或いは一般税を担保とする債券発行の権限をポート・オーソリティに与えることから始まる。ポート・オーソリティは更にそこに施設された財産と、それより生ずる収入を担保として、歳入債券(In come Bond or Revenue Bond)発行を行い、公企業として独立採算性の立場に立ち、出来るだけ短期間に自給自足の態勢を整え、公共利益に基づいてコントロールして行くことを共通の目標としているが、そのほとんどすべてが既に一般税による支援を離れて、自主的経営にふみ切っている。

我々が検討した財源を次に列挙して見る。

- ① 課税権
- ② 税の還元
 - イ 固定資産税、都市計画税、揮発油税、その他地方税の還元。
 - ロ 一般財源からの請求権と、繰入権を持つ必要あり。
- ③ 消極的に免税特権
- ④ 特別利用税
受益者負担の考え方が外国では多い。例えば、沖荷役から繫岸荷役になった場合のコストの差額を受益者負担として支払わせる。
- ⑤ 埋立権、埋立地の処分、あるいは貸付
現在では埋立地の売上代金は港に直接使わず、地方自治体の財源となっている。
- ⑥ 公債発行
- ⑦ 港湾関係使用料
罰則的考え方から経済的考え方に変えるべきである。
- ⑧ 屯税、特別屯税
港湾関係費用に充当すべきである。

一〇、阪神ポート・オーソリティ実現にあたって障害となる問題点(略)

一一、阪神ポート・オーソリティ実現のための具体的方策

阪神ポート・オーソリティは、公共性と経済性を持たねばならない。これを反言すれば、非常に大きな障害にぶつかることを意味する。すなわち、いかなるものを主体にするか、どの程度の公権力を持たせるか、いかにしてそれを持たせるのか、港湾の現状とこれをいかに調和させるか、地方自治団体との調和をいかに考えるか、もっと具体的に言って、始めから阪神(神戸から堺まで)を一本にしてポート・オーソリティを作るか、あるいは段階的に、例えば尼崎・西宮・芦屋の地区だけから始めるか、建設費を集めるためには企業主体を作らねばならぬが、それをどの範囲とするか、問題は山積しているし、設立のための具体的方策も模糊としている。そのための一つの案として次のような行き方も考えられる。

- ① まず防潮堤をつくる。
- ② 実業界の協力によって、阪神都市圏の総合計画を作成する。
- ③ 尼崎・西宮・芦屋の土地造成と港の造成。
- ④ 右の三項から阪神全体を一体とすべきであるとの世論をつくる。
- ⑤ 完全なる姿での阪神ポート・オーソリティの設立。

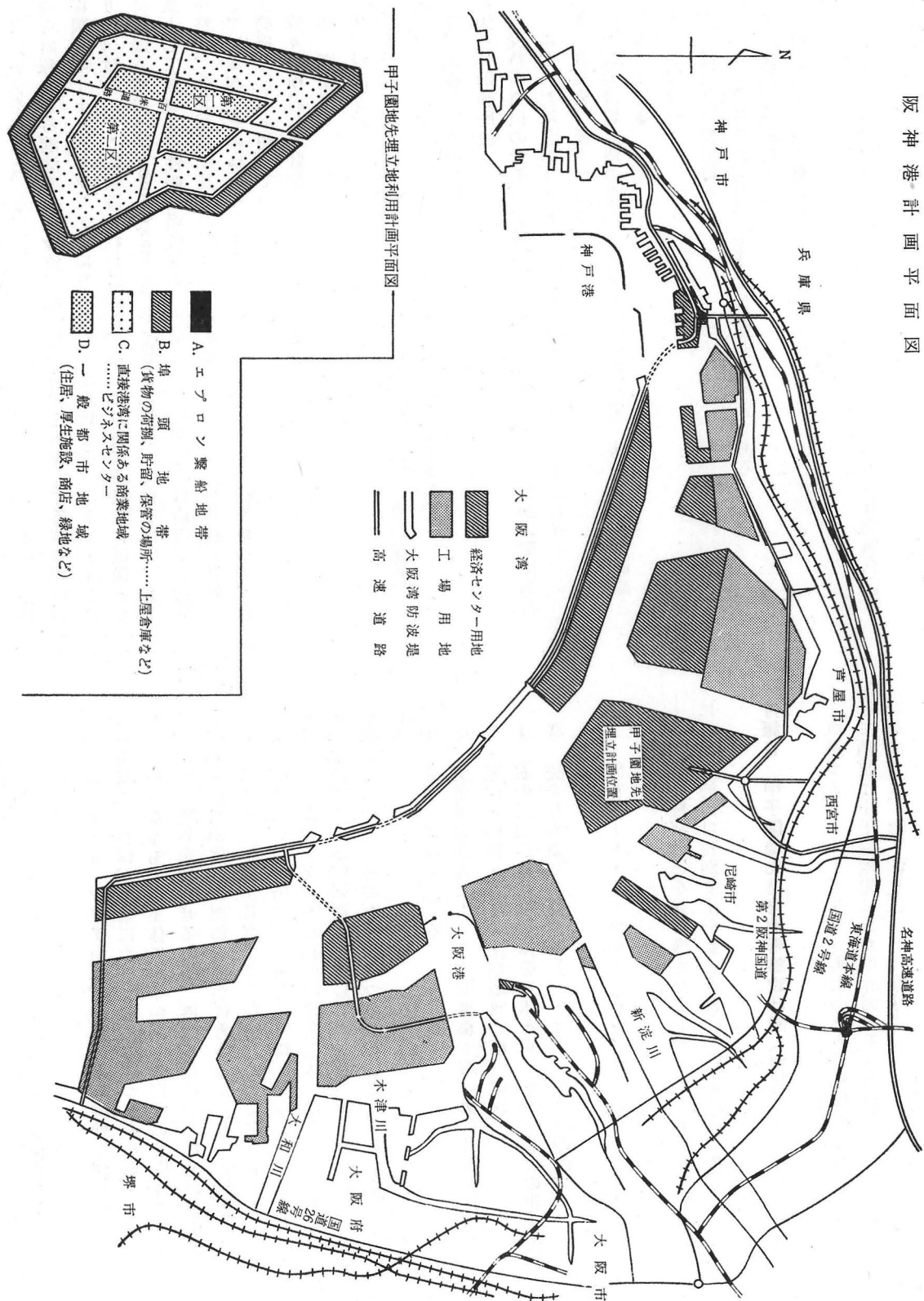
一二、阪神ポート・オーソリティ法要綱の立案

公共性と経済性を兼ね備えたポート・オーソリティを設立するため、最終的には特別立法を要するという結論に達した。

付録Ⅲ 甲子園地先港湾地帯建設計画(要旨) (付録ⅠⅡは省略)

阪神ポート・オーソリティ実現のための具体的方策③にあたるものとして西宮市甲子園地先に五カ年計画で千七十万六千平方メートルの土地を造成する。総工費七百三十三億円。

阪神港計画平面図



この埋立地は名神高速道路と直結した幅百メートルの道路と連絡橋梁（工費二十四億円）で陸地と結ばれ、大阪、神戸の両都心にも近く関西経済圏の本質的機能を増強する経済センター、ならびに輸出専用の埠頭をもった大港湾となり、阪神ポート・オーソリティが建設、管理する。

▽土地利用計画Ⅱ（a）繫船岸エプロン敷（全面積の二パーセント）一万トン岸壁三十九バース、六千トン岸壁二十八バース、千トン岸壁千二百メートルに分ける（b）埠頭用地（同一七パーセント）貨物の荷さばき、貯留の場所で一万吨四バース分は庁営として船会社や荷主に貸すが残りは一平方メートル当たり一万二、三千円で売る（c）ビジネス・センター（同一九パーセント）港に直接関係ある商業地域で一平方メートル一万二千円で売却（d）一般都市用地（一〇パーセント）アパート、ホテル、商店などの用地で一平方メートル当たり一万二千円で売る（e）緑地（同三パーセント）（f）道路（同三九パーセント）

▽償還計画Ⅱ貸し付け料と売却代金により繫船岸建設事業は三年据え置き十二年年賦、年利率六分五厘で、埋立て事業は二年据え置き八カ年年賦で償還する。また建設後の港湾運営費は、この地域からあがる固定資産税の二〇パーセント、都市計画税の一〇パーセントの還元などや繫船岸・用地貸し付け料、ポートサービス料などの収入によってまかなわれる予定。

阪神都市圏計画基本構想研究報告

（要旨）

（三六・六・二七）

経済同友会昭和三十六年度全国会員集会 於神戸

△阪神ポート・オーソリティ合同委員会計画部会▽

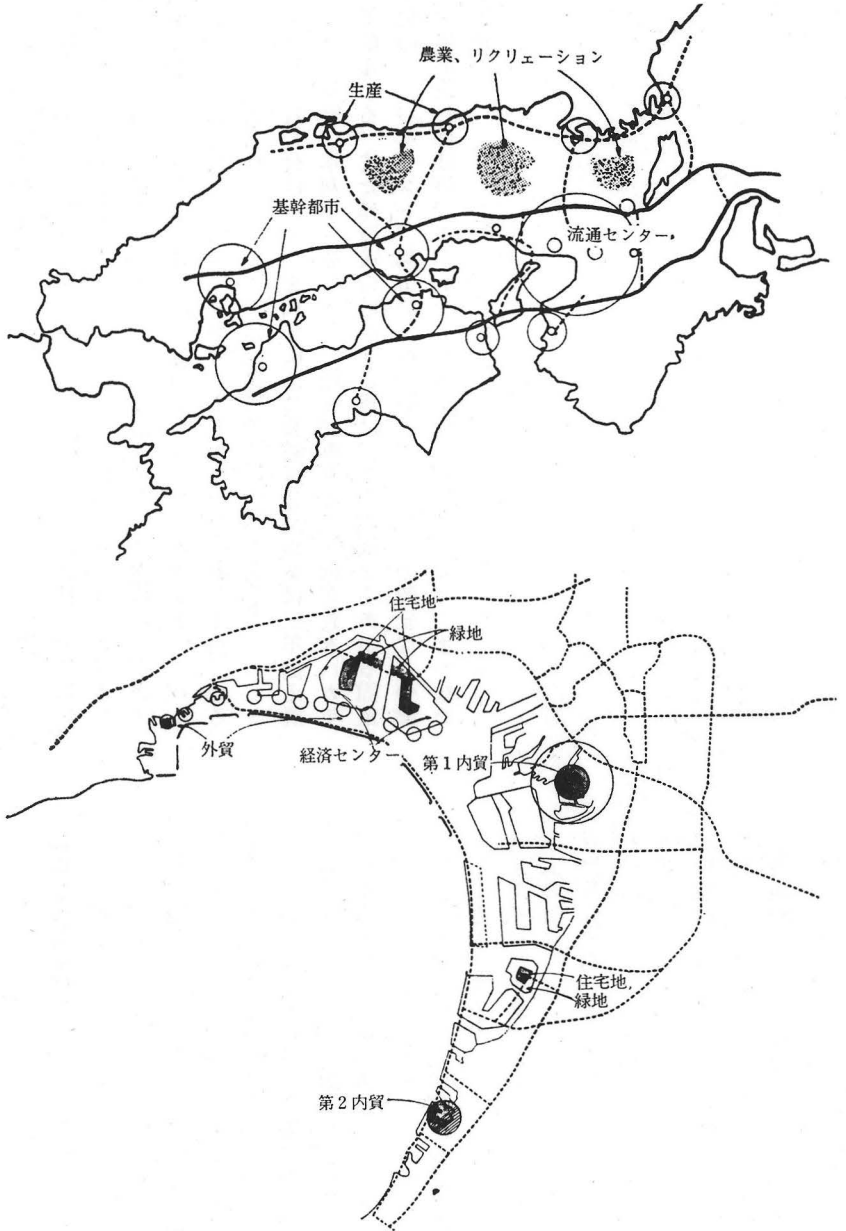
【構想の前提】

二十年后（一九八〇年）における近畿経済の規模は一九五四年の約八倍になり、必要とする工業用地面積も一九七〇年までに三十九平方メートルを越える予想される。ところが阪神都市圏内における工場地面積は埋立てを行なうとしても港湾設備や運輸関連施設、沿岸地域の土地利用現況からみて、合計三十平方メートルが限界とみられる。

したがって用地事情から阪神都市圏ではこうした大きな経済規模の発展は期待できなく、広域圏における開発に期待せざるをえない。それに阪神都市圏は、その性格からみて第三次産業や運輸、通信、公益部門の拡大が要請され、これらの施設のための用地が十分に用意されねばならない。また一九八〇年における阪神都市圏の人口は、すう勢的には千四百二十万人となるが、阪神都市圏内の人口許容量を一応九百万人前後と考えて残りは積極的に分散しなければならない。

以上の条件を考えて阪神都市圏総合開発計画の方向を求めると―産業配置は基幹産業を太平洋岸ベルト地帯ごとくに瀬戸内海沿岸へ分散配置、これに続く高次の加工段階を受け持つ産業は阪神都市圏を中心とした近畿広域圏へ拡散が進むものと考えられる。阪神都市圏を中核とする輸送幹線を検討すると陸上では阪神を中心として近畿―中国（名神高速道路の延長）近畿―四国の二大動脈が主軸となり、海上では瀬戸内航路を中心各地の工業港と阪神港との港湾施設が対応して拡大される必要がある。

阪神都市圏



【阪神臨海地域計画の構想】

(阪神都市圏の性格) 近畿、中四国へ拡大されてゆく生産活動の中核機能をもち産業構造は必然的に第三次産業部門の拡大の方向をとる。ことに臨海地域では、急速に展開しつつある工業地の造成に適当な限界を与え、生産規模拡大に対応する輸送機能と港に直結する経済センターのスペースを確保することが要請される。

(具体的構想案) 西宮で名神高速道路と第二阪神国道に接続する自動車専用道路を新しい埋立地に導入、これを摩耶埠頭につなぐ。この自動車道路を軸に、西宮や芦屋の住宅地に向かいあう水路をはさんだ地帯には公園、緑地を配し、これに接して住宅地を、その外側に新しいビジネス・センター、その外周部に外国貿易埠頭地域を計画する。

国内貿易関係では、第一の目標を大阪港の整備におく。年間五千万トンへ繋船岸能力を整備、背後地の再開発を行なう。第二の段階として新しい工業地の発展とともに泉南方面への内貿関係の港湾整備を行なう要請が出てくるだろう。

当面の経済情勢に対する見解

(三六・一一・一六 創立十五周年記念)

第19回関西経済同友会大会 於大阪)

経済の成長政策を遂行する過程に於いて各種の不均衡を生ずることは避け難いことではあるが、この等の不均衡は経済体制自らの力によって新しい均衡を求めて是正されなければならない。

現在要求されることは成長政策そのものの放棄ではなく、失われた均衡を成長の基調のもとに回復することである。採りあげられるべき不均衡の局面は勿論多いが、中でも特にこの際解決を迫られているものは「国際収支の均衡回復」と「物の経済と金の経済の均衡回復」である。これ等の不均衡はこれを放置するならば、やがて成長政策の基本そのものをおよびやすく至るであろう。

一、国際収支の均衡はいつの場合でも日本経済成長の大前提である。国際収支の均衡を経済成長の基調の上に立つて解決する途は、言うまでもなく輸入の直接的な抑制よりも輸出の振興に重点が置かれなければならない。

輸入は元来実体経済の変化に従属するもので、その大小は原則として実体経済面の動きいかにかかる。加えて貿易の自由化の促進を眼前に控え輸入を直接的に抑制することは、当面の政策要請に逆行するのみならず国際的にも逆効果を招き、延いて輸出の伸長を阻害するに至るであろう。

国際収支の均衡回復のため、すでに各種の方策が採られているが、尚この際強調したいことは(1)輸出マインドの一層の振起ののための全国的運動の展開 (2)経済外交の積極的展開 (3)輸出金融の別枠取扱の確

立 (4)政府ベースの外資の早期手当と民間外資の導入促進 (5)輸出品価格の不当な値下り防止等であり、これ等を通じ国際収支の前途不安感を取除くと共に拡大均衡への素地を培養する必要を痛感する。

二、物の経済と金の経済との不均衡の激化はいたづらに経済各面の混乱を招き社会不安を醸成する。特に日本経済の持つ多重構造の特殊性から中小企業、流通部面等経済構造の脆弱部面に不当のシワ寄となる公算が極めて大きい。これが均衡の回復はそもそも日本経済の体質的欠陥に因る処が極めて多いだけにその解決は容易ではない。しかしながら自由企業体制がその本来の面目を発揮する為めには経済そのものの中にある調整力を経済の論理に従って十分に機能発揮し、極力統制的措置を避けつつ、これが解決の途を歩まねばならない。

従ってその打開に当っては一方的判断によって不当な混乱を他に押しつけてはならない。経済活動の主体はそれぞれの社会的責務を充分に自覚認識してその総合的調整力を発揮することが特に緊要である。

三、(1) 当面金融の引締強化が必要であることは言を俟たない処であるが、問題はその程度とテンポである。

日本経済の構造の特異性に鑑み、画一的な方式を避け実体経済の要請に応ずる質的考慮を織り込んだ所謂キメのこまかい方式を採用されることが望ましく、また引締のテンポも実体経済の調整過程の推移を見透し余りに性急な処理に走らないことが望ましい。

金融引締の過程においても我国金融制度の特異性に鑑み常にその正常化への努力を怠るべきでなく、この意味においてこの際特に(1)マーケット・オペレーションの重視(2)国庫余剰金の民間預託制度の実施等により資金の流動性を高める配慮をなすべきである。

(2) 明年度予算編成に当っては極力景気刺激を避け、中央地方を通じて健全財政を堅持することが望まれる。多額を予想される来年度の自然増収は予算の当然増に充てられるものを除きまづ大幅に減税に引当て税負担の軽減を図ると共に減税を通じて資金を民間に還元し、これを民間貯蓄に誘導する措置を講ずべきである。次いで、所謂財政調整基

金の構想はその理論上の是非は別として、実際上は真に財政調整の機能を果たし得るか否かは極めて疑わしいので、むしろ輸出に結びつく効果を目的とするものに積極的に充当することが望ましい。

(3) 現在の設備投資、在庫投資に対する民間企業の強気過剰についてはこの際反省、自粛が望ましい。現在の民間企業の投資態度は安易な希望的必要性からの観点が強過ぎ、企業採算と経済変化に対する適応力に立脚した可能性からの考慮が弱過ぎるのではないであろうか、近代企業には広い全経済的視野と社会的責務の自覚の必要が強く求められている。各企業の投資判断は経済全体の変化と相互依存の關係にあり経済全体の変化に自らを適応せしめなければならないのみならず、公正なる競争状態を前提とした明確な採算意識に立つて行われなければならない。企業の投資調整に当っては金融面との間に緊密な連絡協調が保たれなければならないことは言うまでもないが、この關係を円滑にする為には企業の投資態度と産業資金の供給方式の双方を通じ調整の為の適正なルールを見出す努力をする必要を痛感する。

(4) 最近の消費の傾向も経済不均衡の一半の責任を分担している。もともと消費生活の向上は経済活動の終局の目標であるから、そのこと自体を責めることは出来ないが、問題は消費と貯蓄との釣合いである。今日の消費と明日の消費の為の貯蓄とは合理的な生活態度を採ろうとする限り当然適正な釣合いが保たれていなければならない。

この意味において消費態度について計画的合理的であることが望まれる。消費生活の合理化に依る貯蓄の増強は経済の均衡ある成長の為めの重要な柱の一つであるからである。

賃金の引上要求についても、当面する経済情勢と夫々の企業の地位及び企業採算とを考え、経済調整過程の円滑な推移に協力することが望ましい。

以上が当面の経済情勢に関する見解であるが、成長経済下における均衡回復はことの性質上、極めて困難な課題である。これを克服する為には政府、金融当局、企業、消費者および国民一般の一致協力が必要であ

り、協力ムードの醸成が刻下の最緊要事である。

日本経済の当面する問題点と

これに対する見解

(三七・一一・一三)

第20回関西経済同友会大会決議 於京都

現在最も必要なことは、国際環境が厳しい転型期にあり、国内経済も沈滞している際に、貿易為替の本格的な自由化を進めなければならないわが国経済の深刻な立場を再認識し、これに対処すべき真の方策を確立することである。したがって、従来繰返してきた企業経営並びに政策運営上の過誤について、この際十分な反省がなされねばならない。

しかるに、このような問題意識が一般にはなはだ曖昧であり、今後次第に現実化する苦難の途を思うとき、われわれはまことに寒心に堪えないものがある。

一、厳しい内外環境の認識

わが国経済は、今や歴史的な構造変動期に直面している。

まず国際情勢をみると、EECの発展と英米のこれへの接近により、欧米諸国は一大広域経済圏を形成しようとしている。このような広域経済圏は、最終的には開放的性格をもつにせよ、その過渡的段階では域外諸国に差別的影響を及ぼす懸念も大きい。しかも広域市場の成立を背景として、海外企業の競争力は一層強化されつつあり、今後国際競争はますます激化するものと思われる。