

[迫り来る法改正の荒波－26：租借地化するファーイースト・後段]

<序文>

新幹線誘致で政治家が地元之恩を売る…開通による観光客増加は、拠点ターミナル周辺以外では殆どが幻想と化し、投下資金は回収されずに終わる…何十年にもわたり繰り返されて来た、正に「一将功なつて万骨枯る」の図式。数十キロ、否百キロ余も離れた点と点を、ほぼ直線に近い鉄路で結ぶ陸の飛行機＝新幹線 VS 田畑が一面に広がる風景の中、地域の中心集落毎に数キロ間隔で現れる無人駅舎を、二両編成の電車が午前中に下り方面2本、上りが3本程通過する単線のローカル鉄道。駅舎の数と時間が正比例し、運転本数と舎間距離、舎間距離と時間が反比例するこの構図は、日本中至る所で見られる光景です。

根底にあるのは、大都市圏と地方の間で広がり続ける格差、そして、その結果として生ずるヒトと資本の流出（縮小）と流入（拡大）に他なりません。人口の流出・流入は、既に前号でご紹介した通りの状況ですが、資本の方もこれに劣らず、取り分け東京への一極集中が加速しているようです。各地銀に対し、金融庁が「県外（域外）融資高公表義務化措置」に踏み切った背景には、東京進出にばかり目を向けるBKを牽制し、地方創生の推進役であることを再認識させようとする狙いもあるとみられています。つまりこの足止め政策は、地銀による越境融資やITを使った預金集めが、金融庁の神経を逆撫でするぐらい激しく行われている、という事実を端的に示す証左でもあります。

一方、BK側には、越境であっても何であっても構ってられない、BKなりの已むに已まれぬ事情が存在しています。人口流出で地場産業が衰退する中、いつ金融庁から再編統合を迫られるか判らず、生き残り＝統合する側に残る事を賭けて預金の絶対量を増やし、借り手を確保しなければならないからです。その為、通常のカンファレンスでは想定し難い事態も発生し始めています。許認可権を持つ金融庁は、BKからすれば生殺与奪の権を有する絶対君主であり、その方針には従わざるを得ない関係にあります。庁＝政府＝が、産業・企業の新陳代謝を促進する、つまり廃業率を高め、同時に開業率も高めると云えば、それはリスケ等の後ろ向きの融資は引き上げ、専ら成長型の事業に原資を振り向けるべしと云う筋書きとなります。今までであれば、BKも従順に対応した筈ですが、ここへ来て雲行きが変わった模様です。何と、金融検査マニュアルの債務者区分に定める「要注意先」への支援も検討し始めているというのです。

一体何が起きているのでしょうか。今号では、金融環境の変化を糸口に、私たちが晒され又、今後直面するであろう事態の推移を考えてみたいと思います。