

第2回国土交通省成長戦略会議

平成21年11月16日

【中原政策官】 ただいまより第2回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきます。皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

まず最初に、お手元の資料を確認させていただきます。議事次第、配席図、資料が1から6までございます。もし配付漏れ等ございましたら、手を挙げていただければ事務局のほうからお届けいたします。

また、本会議の議事につきましては、冒頭の大臣のあいさつを除きまして非公開とした上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認いただいた後、発言者の氏名を除いて、会議資料とともに国交省のホームページで公開させていただきたいと思っておりますので、あらかじめご了解いただきたいと思います。

なお、この会議終了後、長谷川座長から会議の概要について会見を行っていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、まず初めに、前原国土交通大臣よりごあいさつをいただきたいと思います。

【前原大臣】 皆さん、こんばんは。長谷川座長をはじめ委員の皆さん方にはお忙しい中、わざわざお集まりいただきましてありがとうございます。

私は、この成長戦略会議というものは、しっかりと議論していただく中で、最終的には国土交通省にとどまらないものになろうかと思っております。また、そうしないと意味がないと思っております。ただし、しっかりと考え方をまとめた上で、他省庁にかかわるもの、特に今、菅副総理のもとでいわゆる国家戦略、あるいは緊急雇用対策というものをやっておられるわけでございますけれども、そういったところと連携をしながら、内閣全体の問題としてしっかりと皆さん方の議論を広げていこうと我々政務三役で考えておりますので、どうか皆さん、国土交通省のみならず、内閣全体として、これを広げていくということをご理解いただきまして、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。冒頭のごあいさつといたします。よろしく申し上げます。

【中原政策官】 ありがとうございます。

【長谷川座長】 それでは始めさせていただきます。大臣はじめ政務三役の

方も発言権はございますので、どうぞ遠慮なく討議に参加していただければ結構でございます。

それでは、各委員から国土交通省の成長分野に関するプレゼンテーションを行っていただきたいと存じますが、本日は、大上委員、大社委員、中条委員にプレゼンテーションを行っていただく予定でございます。プレゼンテーションはそれぞれ20分程度をめぐりに行っていただきまして、残りの50分程度をフリーディスカッション、まとめという形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは、まず、大上委員、よろしく願いいたします。

【大上委員】 ご紹介ありがとうございます。プレゼンテーションをやらせていただきます大上でございます。

ここにあります資料4という資料に基づきまして、きょうの話をいたします。あと、その下に添付資料1ということで「課題先進国日本は25%削減で課題解決先進国になる」という、以下各種資料がございます。こちらのほうは20分で語り切れない部分を、後でじっくり振り返っていただくためにあえてつけました参考資料でございますので、今回、特に説明には使いませんので、説明のほうは基本的にこちらの資料でやらせていただきます。

それでは、1ページをおあげいただきまして、目次ということで、このような項目で話をさせていただきます。1ページをあげていただきまして、2ページ、「ネットワークの力」というふうに書かせていただきました。これはどういうことかと言いますと、私が関与しておりますのが、次世代リーダー育成塾ということでISL、あるいは九州アジア経営塾、東京大学EMPというのがございます。これはいずれも週末の時間を使って、企業、あるいは官庁、あるいは役所、それから一匹オオカミ、そういう人たちが集まりまして、毎週末研さんをしている松下村塾みたいな塾のようなところなんですね。そちらのほうでいろいろ議論をしているような仲間が政策というようなことに、非常にこの国の将来に危機感を持ちまして、いろいろな形でかかわりたいというメンバーが集まってきております。そういうようなメンバーをある意味取りまとめまして、下に書いております、私がかかわっておりますチーム小宮山と、小宮山前東大総長以下、東大の先生ですとか、このような塾を出たメンバーが集まっていろいろ政策を検討しているチームがあるんですが、こちらのほうが今25%削減のプログラムを真剣にやっております。こちらのほうは前原大臣に菅副総理をご紹介いただきまして、小宮山先生をお連れしまして、今現在このような話で展

開をしてきているという部分でございます。

それからもう一つ、はばかりながら私のグループが、チーム大上というのがこの委員会を機に結成されまして、それが次のページにあるようなメンバー、3ページにありますけれども、このような形でいろいろな企業を超えました中堅が集まりまして、けんけんがくがく4つのテーマに関して議論を行っております。企業を離れ国の将来という立場で考えて、これらのメンバーがまた先のネットワークに行って、いろいろ実際一線で活躍している、仕事をしている現場の人たちの声を吸い上げてくる。そういう Network of Networks の仕組みができております。きょうはそのような Network of Networks の仕組みの中で検討・議論をした結果を、私の責任でもちましてプレゼンテーションをさせていただきます。

4ページに参りまして、日本の主要なトレンドということで、これは長谷川さんがプレゼンテーションした内容を私はもっと強く言っておるんですが、世界第2位の経済力にあぐらをかく時代は終わったと。現在の日本には市場が求める能力が不足していると。これはどういうことかと申しますと、左側の単品、例えば自動車とかパソコンとか電話、そういうもので日本はずっと輸出をして伸びてきたんです。これは、基本的に先進国だから、システムができていながらよりよいものを売っていけば売れたんですね。ところが、今、マーケットというのは中進国、途上国がどんどん育っていつていると。そういう中でいきますともっと進化した商品、右側のほうに行きまして、システム、組み合わせの商品。だから鉄道でいけば、車両じゃなくて鉄道と鉄道設備、線路、そういうものです。あるいはもっと右に行きますと、ソリューション、人間系のものが入ってきます。そうすると、駅員の教育ですとか、運転手の教育とか、そういう人間系のものが入ってまいります。そして、最終的にはオペレーションということで、実際外国に行って鉄道会社を運営するとか、そういう段階になってくるんですね。市場のニーズはソリューション、オペレーションにあるんですが、日本の企業というのはいまだ単品のところから脱していないと。だからここをどう引き上げていくかということが戦略的な取り組みで重要になってまいります。

続きまして、5ページに参りまして、ただ、日本には非常に機会がございます。いまだかつてない世界に突入するというので、1つは東京と上海とソウル、これシャトル便で結ばれておりますが、これが私ざっと数えまして、1時間圏で1億人、600兆円のGDPがあるんです、この3つの経済圏を足しますと。どういうことかという、1人当たりGDPが7万ドル近い、それが3時間以内に1億人集まっている。そういういまだかつて世界に出現したことがないような経済圏ができるんです。ここでは想像を絶するようなこ

とが起こると。ここのチャンスはどうつかんでいくかということが重要だと。

それからCO₂25%削減をてこにした国家基盤再構築が進行する。これをどう使っていくかと。あるいは激化化するアジアの都市間競争にどう勝ち抜いていくかというようなことが重要な課題になってくるわけでございます。

次のページ、6ページに行きまして、これはチーム小宮山の検討の議論ですが、消費構造とエネルギー論を見たときに戦略は明確であると。CO₂25%は、すなわち日々の暮らしで25%を減らすと。そこがものづくりに新たな需要を生み出して、それを海外に展開すると。ですから、鉄道であれ、住宅であれ、国土交通省の管轄にある家庭、オフィス、運輸、これは基本的にはみんな国交省の領域なんです。ここのところの新しい産業をどうつくって海外に展開していくかということが(CO₂を)家庭で減らしていくこととあわせて非常に重要でございます。

次のページ、7ページを見ていただきますと、このような新しいものが、まさに「高齢者が楽しく暮らすエコで快適な21世紀の生活」、まちの上で実現されるものです。そういったさまざまなコンポーネントを海外に展開していくと。これが今回の成長戦略の中にあります国際のテーマの中核部分になってくる部分だというふうに考えます。

続きまして、8ページに行きまして、でも今のところできていないと。日本の能力が悪いのはわかったと。でもそれ以外の問題もございまして。何が問題なのかと。端的に言えば実行力の欠如ということでございまして、1つは、問題点を的確に語る答申書ははらんしております。インフラの海外進出、報告書を集めるとこんなに(厚く)なります。観光だけで報告書を集めるとこんなに(厚く)なります。私は全部読みました、我々のチームのメンバーと一緒に。(例えば観光分野における)55の提言、(観光庁幹部の方を見ながら)みんな一生懸命やっているんですね、そういうのを。でも、そういうものの問題点は的確に語られているんですが、そのほとんどにおいて実行計画と工程表は欠落しております。

議論の中で政官民が揃わないちぐはぐな足並み、随所に見られます。例えば、港湾で官はアフリカに行こうと言っています。民はアフリカなんて、そんなのはリスクもあるし、わからないし行きたくないよと。そんな議論が延々と繰り返されている審議会ですね。そういうものがいたるところにあるわけです。そういうそろわないちぐはぐな足並みがある。それから先ほど申しましたソリューションでありますとか、システム、そういう部分の能力としてのプロデュース能力、これも決定的に今の日本の中に人材として欠落している部

分であります。

結果としてどういうことが起きているかといいますと、NIC (National Intelligence Council) というところが、これはアメリカの国家安全保障会議です。ここが世界中の学者を集めて、「Global Trends 2025」というのを2009年に出しました。(およそ) 120ページのレポートの中にJapanという文字はわずか3回しか出てきません。これくらい世界において存在感のない国になってしまったんですね。こういうようなことが現在の日本の置かれている状況だというふうに思います。

9ページに行ってくださいまして、じゃあ、そんな日本を動かすためにどういうことが必要かと。私は開国、敗戦に次ぐ第3の危機だと思います。こういうところを克服するための取り組みといたしまして、以下4点を挙げさせていただきました。1つは俯瞰的な検討によって、要するにもう縦割りの中で個別の最適をねらうんじゃなくて、俯瞰的に見て優先順位を決めましょうと。先ほど観光の議論でも、もうインバウンドの相手国は中国だと。日本の観光地はどこで受け入れるのと。そういうのをやっぱり嫌がられても決めなきゃいけないと思うんですね。そういうようなことをきちんと重点分野をいろいろなところでやっていかなきゃいけないと。その上で実行計画と工程表をつくると。

それからこの状況を救うためには、いろいろ議論があるかもしれませんが、やはり私は政治のリーダーシップというものが不可欠であろうと思います。そういった政官民の足並みをいかにそろえるか。アラインメントを図っていくということ。

それから4つ目は、先ほども書きましたが、日本はプロデュース能力が足りないんです。そういうことを補うためには、明治維新に立ち返って、お雇い外国人を登用して人材補完と育成をやる。そういうようなことをやっていくべきではないかということ。結果として、国土交通省関連産業の国際化が日本の活性化を牽引すると。そういうふうになっていくべきだというふうに考えるわけでございます。

10ページに行きまして、まず、観光でございまして、ビジット・ジャパン・キャンペーン、いろいろ評価はあるかもしれませんが、私は失敗だと思います。まず、1つは目標値の達成度。国際会議開催数だけ丸ですが、これは分類が変わったんですね。国際会議の分類が勝手に変わってくれてこんなになったので、実際にやられているものというのは、ほんとうにそこまでの数はないということ。それから日本の外国人旅行者は確かに増えましたけれども、アジア諸国で見ると、みんな増えているんですね。タイは政権の交代等問題がありまして、そういう意味で特殊事情でございまして、ほかは日本よりもっと増えて

いるんですね。こういうような状況であるというところです。

続きまして、11ページを見ていただきますと、これはワールド・エコノミック・フォーラムが出している日本の旅行・観光競争ランキングですが、日本は25位。観光競争力から見れば、ずっと上に並ぶ先進国のはるか下、そういった意味で日本は観光の後進国であるというふうに言わざるを得ない現実がここにはあるのではないかと思います。ランキングはいろいろ議論はあるんですが、ここまで大きく差がついているというのは、やはりそういうような問題なんじゃないかなというふうに考えます。

12ページに参りまして、観光の中で焦点は何かというと、1つは、やはりアジアの市場を明確にねらいに行くと。先ほどの議論でも、これは中国であろうという話になりました。それから日本はアジアの中でも成熟しているんですね。そういった成熟している日本の中で、いかにニューツーリズムと呼ばれる、医療観光もそうですし、体験型ですね、農業、アグリツーリズム、バードウォッチング、いろいろあります。こういう滞在型でリピーターを生んでくれるようなニューツーリズムをいかに地域として育てていくか。やはり拠点をきちんとフォーカスしてやるということをやらなきゃいけない。

それから3点目は、観光業がまだまだ成長産業という観点でとらえられていないと。ただ、これ雇用効果を含めて、経済効果がきわめて大きいわけです。ここを政治はきちんと言っていただいてポテンシャルを、先ほどのランキングの中でも細かく見るといい場所はいっぱいあるんです。ただ、やり方がだめなんです、基本的にはね。だからポテンシャルはあるので、こういうところを引き出すというところが観光のテーマであるというふうに考えます。

13ページは今したような話でございますので、このところは説明を省略させていただきます。

14ページ、私は観光におきまして、具体的にはこういうことをやってはどうかというふうに考えております。1つは、この委員会が外部専門家を含む海外の先進国の専門家に対して、巻き込んだ形で戦略計画を諮問すると。その上で、そういった計画に我々は尊重しながら、一方で我々の計画として着地をさせてつくってやっていくと、そういうような考え方でございます。

以上、観光を駆け足で話してまいりました。

続きまして、航空のところでございます。1つは、航空、今いろいろ議論されてもめておりますが、いろいろ難しい問題があるんです。過去の負債というものも多くあります。

そういう中で、我々今こそ原則論というのは何なのかということを引きちんと踏まえた上で対応すべきであると思います。ここに3つの原則を挙げさせていただきました。1つは国民の生活、使う側の立場に立った上での考え方を整理していくということが1点目。

それから2点目の原則といたしまして、自立するという事。それとあわせて観光立国の推進をやると。ですからコストを下げるということです。あるいは利用者の利便にのっとなった形でのサービスを提供すると。新しいサービスというのは必ず生まれるんです。例えば東北で新幹線ができたなら仙台に集まったというような議論がよくあります。でも今一番にぎわっているのは何かというと、仙台と東北の各拠点を結ぶ夜行バスなんですね。そのほうが安いんです。だから安い航空会社を使って飛行機を飛ばせば、今の地方の空港でも必ず需要が生まれるんです。例えば、今、羽田ー福岡が2万円で、羽田ー佐賀を2万円で飛ばしたってそんなに乗らないです。もし仮に横田と佐賀を6,000円で飛ばすことができれば、それに乗る人はいっぱいいるわけです。そういうようなことを考えつつ産業育成をやっていくということが大事ではないかと。

それから3点目は、環境対応型・高齢化社会における交通体系ということで、これは先ほどのチーム小宮山の25%プランの中のもう少し詳細な部分を見ていただくといいんじゃないかなと思います。

16ページに参りまして、こういった土台となる価値観に基づきまして、仮説的にビジョンを挙げさせていただきました。4点でございまして、まず、「オープンスカイ」、これはやると。やるのであれば、東アジアからということではないかなと思います。ASEANが2015年にオープンスカイに行きます。そのタイミングで日本は何をやるのかと。2020年に何をやるのかと、そういうことを考える。これが需要を生んで、観光立国の日本を支えることになるということです。それが1つでございまして。

それから「空港」につきましては、大きく首都圏、関西・中部、それから地方と3つに分けて考えて、首都圏に関して一体運営をするのであれば、私は上下・一体民営化を行うべきではないかなと思います。そういった一体化された空港会社が、例えば羽田はビジネスのプレミアムカスタマー中心に、先ほどの1億人のゴールドトラライアングルを支えるわけです。一方で、成田はLCC、そういったような海外からの観光客をどんどん呼び込んでくる。そういう拠点空港に使う。そういうようなことは、まさに1つの会社になって最適化することができる。お互いに奪い合っているんじゃなくて、1つの会社が最適化すると、そういうようなことが重要だと思うんです。

それから関空・中部につきましては、One Time/Last Time という言葉がございまして、要は今回最後だけ支援しますと。以降は自立努力でやってくれと。だめなら、そのときはつぶしますと、そういうような考え方。これで欧州のさまざまなインフラのリストラというのはかなり立ち直った部分があるわけです。だから同じようなことを考えて、関西圏で一体化して、これは内際ハブではなくて、海外と国内を結ぶ Point to Point の主要空港として活用していくと、そういった方向性ではないかということなのです。

地方につきましては、公租公課も含めて安くできるように、一たん One Time での債務を切り離すというようなことをやって、例えば九州であれば南九州、あるいは九州という単位で空港会社を一体化するようなことがあってもいいじゃないですか。そういうようなある程度地方の自主性に任せた上下・一体民営化というようなことを考えていくということでございます。

それから「航空事業者」につきましても、日系の会社 LCC、それから海外のフルサービスエアライン LCC、こういうものが自由な競争を繰り広げながら、国民利便性の向上と観光立国の推進を担っていく。こういうようなことを行うためには One Time/Last Time の支援というものも必要ではないかなというふうに思います。

上記のこのようなさまざまなイニシアチブを支えるために「空港・航空関連予算」につきましては、効率的かつ透明な予算で、縮小均衡して一般会計に移行していくと、そういうようなことを考えるべきではないかということでございます。

17 ページは、航空につきまして、単位当たり、有効座席キロ当たりのコストを日系と米系、それから LCC と比較させていただきました。この差はいかんともしがたいですが、やはり会社に頑張ってもらわなきゃいけません。これも含めて LCC というのは別に考えなければいけないということはよくわかっているのではないかなと思います。

18 ページにつきましては、これは需要の平準化の問題が 1 つあります。ここの需要が悪い分をどう穴埋めするかと。じゃあ、日本が寒いと、あるいは日本が春の観光シーズンでいいときに日本人が動いていないと。ここをちゃんと動かすようにするということとあわせて、やはり中国人を中心にした海外の人間をここに連れてきてあげることが 1 つ。それから国内線につきましては、全路線の 46% が不採算路線というような状況というのは、やはり航空会社にとっても経営を難しくしております。ここにつきましては、何らかの形である意味飛ばさない自由というようなものを考える余地も必要なのではないかなと思います。

以上が、私が主に担当しております観光と航空の部分につきまして話をさせていただきました。ただ、あと国際と海洋につきましてもメンバーがおりますので、やや領空侵犯にはなりますが、ほんとうに簡単に話をさせていただきたいと思います。

インフラ輸出に関しまして、19ページです。やはり優先的な戦略的重点分野はどこかということを考える必要があると思います。私たちの議論では上3つが重点分野だろうということになりました。上下水道システム、港湾インフラ、海外に出したいというのもあるんでしょうけれども、やはり上3つ、これが優先順位ではないかということでございます。

続きまして、20ページは、例えば高速鉄道、地下鉄はどうかというと、例えばJRの人たちに聞けば、いや、もうからないんだと、海外へ出ていったというと。自分たちが出て行って、One Time でフィーをもらったってほとんど意味がないということで、きわめて後ろ向きでございます。それから日本の鉄道技術というのは国際標準ではありません。それから海外経験・プロデュース能力もありません。(いっぽう) 追い詰められたメーカーは今海外に非常に積極的です。例えば川崎重工ですとか、日立とか、そういうところは車両の単体で海外に積極的です。やはりこういうところは、一方でフランスなんかはSNCFという国策会社があって、国鉄の、そこが官民挙げてくるんですね。そういうところにシステムやソリューションを求める途上国の需要って、日本の会社は負けてしまうんです。だから今こそ、どういうことをやらなきゃいけないかということ、1つは「JR International」的なこういった鉄道輸出を推進していく組織が必要なのと、あともう一つは、イギリスがヨーロッパ中心にやっております世界標準とちょっと一線を画した動きをやっていますので、ここは日英同盟でイギリスと組んで海外市場を攻めていくというのも一つの手ではないかと。イギリスにはプロデューサーはいっぱいいるんです。ただ、産業がないわけです。車両産業がないわけです。だから我々イギリスと組むなんていうのは非常にいい戦略ではないかなというふうに思います。

それから21ページの「21世紀のまち」につきましては、これは(チーム)小宮山レポートにも書いておりますので、じっくりごらんになっていただければいいと思いますが、省エネ・耐震リフォーム等、新産業の芽は日本にあると。木材を建材に使う、そういうような個別議論も含めてさまざまな手がございます。

それから22ページは、もっと大きく考えて、海外へのインフラ進出を全面的に支援していくと。聞くところによると、外務省の人たちも、外交官も非常に温度差があると。出

世コースに乗っている人はインフラの輸出なんてリスクのあることにはあまりかわりた
くないらしいんです、どうもね。非常に突き放した対応をとられると。日本のインフラの
事業者たちは、あまり在外公館に対してそんな期待も持っていないというのが現状であり
ます。だけど、こういうところを海外専門家の受け皿も含めて、インフラ産業の海外進出
をみずからのミッションとして支援するような、フィフティー・フィフティーで官民のエ
ージェンシーをつくると。「Japan Infrastructure」というふうに書かせていただきました
が、このような考え方があってもよいのではないかなというふうに思います。

それから23ページ、最後に、港湾につきましては、コンテナについて、果たして日本
にハブが必要かどうかということとは改めて考える必要があるのではないかと。つくる
なら1つでしょうと。それからバルクにつきましては、出てくるところが大型化すれば、
こっちも大型化しなきゃいけないというがあるので、輸出国見合いで港湾の設備等を整
備していくということであろうということでございます。

以上、駆け足で説明をさせていただきました。

【長谷川座長】 大上さん、どうもありがとうございました。各分野にわたってお伝え
になりたいことがいっぱいあるようでありまして、とても時間は足りませんが、委員会が
進行していくに従って、いろいろなディスカッションで補っていけると思いますので、と
りあえず次の方に移らせていただきたいと思います。続きまして、大社さんよりプレゼン
テーションをお願いしたいと思います。大社さん、どうぞよろしく申し上げます。

【大社委員】 大社でございます。よろしく申し上げます。

先ほど観光の委員会でお話がありまして、議論を聞いていまして、ふだん私は地域のい
ろいろなまちづくりとか、観光人材育成なんかに取り組んでいるわけですけれども、ふだ
んの人々のつき合い、お話し合いに比べますと、100倍ぐらいスピードの速い会話にな
っていまして、そういう意味では、実は地域はもっともっとゆっくり遅く現実は動いてい
るという感じを持っています。何をのんきなことを言っているのかと言われるかもしれま
せんが、地域サイドに立ってきょうはお話をさせていただきたいなというふうに思ってお
ります。

資料は資料5の「成長戦略会議における『観光振興』に関する議論のための課題提起」
というものをごらんいただければと思います。まず、ご承知のとおり、インバウンド振興
が観光にとって最も今は注目すべきポイントだということで、資料の2ページをごらんい
ただきたいんですけれども、インバウンド振興の議論を進めるためのモデルを考えてみま

した。マーケットがあって、プロモーションがあって、国際的なトランスポーターションがあって、ターミナルがあってという形で、この中で、私の場合は、きょうはプロモーションの部分と特に国内のデスティネーション、地域の部分についてお話をさせていただきたいと思っております。

観光振興を考える場合、先ほどの飛行機、空港など交通インフラは、もちろん旅人であるお客さんにとっては旅の手段、ツールであるというふうに言えるんですけども、一方、旅行する方が日本をデスティネーションとして選んでくれる価値の源泉というのが果たしてどこにあるのかと。それはあくまで地域の魅力そのものにあるのではないかなと思います。ですから、デスティネーションの魅力づくり、そしてその情報を世界に発していくことというのが交通インフラの整備と同様、もしくはそれ以上に重要だというふうに思われると思います。

実は、デスティネーションの話で先ほどカジノの話が出ましたけれども、1つには集客装置の整備というのを考えることがポイントだと思っています。その典型が1つはディズニーランドであり、もう一つはカジノであるというご意見がありましたが、しかし、その一方で、実は日本の自然とか、日本人の暮らしや文化といったものがデスティネーションとしての日本の魅力の源泉である。こここのところをきちっと見直す必要があるかというふうに思います。

先日、『逝きし世の面影』という渡辺京二さんという方の書いた本を読んでいたんですけども、そこには明治期以降に欧米から日本を訪れた知識人たちが見た日本と日本人の様子が克明に描かれていまして、そういった方々は美しい里山、田園風景、そして笑顔を絶やさず仲むつまじい人々、子供は子供らしく、だれもみんな親切で礼儀正しいといった日本人の特性に大いに感銘を受けたという、ここには楽園があるとコメントされていたということが記されていまして。そういった意味では、明治以降に日本を訪れた欧米人を引きつけたものというのは、結局、風景の内に織りなされる生活の意匠だというふうに記されていまして。この話はデスティネーションの競争力というのを考える上でとってもヒントになるのかというふうに思いました。

つまり、中長期的に見て、日本が永続的にデスティネーションとしての魅力を維持し続けるためには、やはり諸外国からの来訪者に感動してもらえるような日本や日本人としての特性を生かした心豊かな幸せな暮らしというのが地域の中にあつてこそ、初めてデスティネーションとしての魅力があるんじゃないかなと。まして集客装置というのは、実は資

金を投じ、数年の工事ででき上がるわけですが、実際自然環境とか、暮らしの文化とか、そこにある意匠というものは、長年にわたる人々の暮らしそのものですから、一朝一夕に生み出せるものではない。もしくは一たん破壊されたら、再びもとには戻らないという特性があるというところで、ある意味でこれは競争力を強化するためにも、中長期的に言いますと、地域特性が生かされた豊かな暮らし、そして日本の各地にそういったまちが存在することというのが一番私どもは重要ではないかというふうに思っております。

そういった背景で、配付資料5の参考というのをごらんいただきたいんですけども、「地方再生戦略関連施策の21年度政府予算等での実施状況」というのが、これは内閣官房地域活性化統合事務局というところが出された資料です。これはこの間お願いして資料をいただいたら、いろいろあつと思うことがあったんですけども、まず、資料の1ページにある項目立てをごらんいただきたいんですが、1. 省庁連携による取組の推進、2. 地方の元気再生事業、3. 省庁横断・施策横断の取組展開、こういうふうに書いてあるんですけども、この中で「観光立国実現に向けた取組推進」というのが丸の3つ目に位置づけられています。「観光立国実現に向けた取組推進」という項目が、ほかの「農商工連携の推進」、「都市と農山漁村の共生・対流の促進」、「定住自立圏構想の推進」などと並列に記されている。先ほどのDESTINATIONの魅力ということから言いますと、これらの地域再生の取り組みは、実はすべて観光立国に向けた取り組みとして認識されるべきことだというふうに思うわけです。これを見ても明らかのように、これまで観光というものが我が国においてはかなり矮小化された、ある意味では狭い範囲での観光産業というふうに認識されていたというのが、まさにここを見たら気づかれる点ではないかなと。

ちなみに、地域再生の枠組みの中に文化関連の予算はほとんどと言っていいほど含まれていません。観光資源となるような歴史的建造物とか、そういったものの保存、修復、再生、これは地域で組むんですけども、必ずしも予算が十分ではないというような現状があります。そういうことを考えますと、先ほど前原大臣が国交省だけではなくというお話がありましたけれども、観光立国という限りは、観光が国家政策の柱として位置づけられるということであるというふうに思いますので、そのためには既存の観光関連事業者だけがかかわる狭義の観光というイメージという塗りかえて、地域振興にかかわるすべての施策が観光振興と密接な関連を有するというを国家として位置づけることがまず第一に必要な不可欠であるということの一つ強調したいと思います。

さらに、これまで、例えば運輸業、旅行業、飲食、宿泊業といった観光関連事業者を対

象として進められてきた従来の観光行政の枠組みというのを見直し、国土交通省1省としての取り組みではなく、全省庁にまたがる幅広い領域における活動が観光立国の推進に必要であるという認識を、政治行政にかかわる人及び広く国民全員が認識することが必要じゃないかなという気がします。ですから、いわゆる狭い意味での観光ではなくて、もっと広く観光そのものをとらえることが必要で、そうなれば、あらゆる省庁の活動というのがその中に含まれてくるというふうに思います。

具体的なケースで言いますと、例えば東京の下町、向島なんかはかつて花街として知られたところなんですけれども、かなり衰退が激しくなっていて、地元のある方が地元中学校に働きかけて、音楽の時間に三味線の授業をやりようというふうに言い出したんですね。これは地元の自分たちのお金で、自分たちが自分たちの文化を守らなければいけないということで、自分で走り回って授業に使える三味線を探して、学校に届けて、講師の先生も探してと。こういうのは地域文化の伝承という意味で、ある意味では中長期的に観光振興の礎になるようなものだと思います。

それから直接、私ごとで恐縮なんですけれども、観光に関係ないものということなんですけれども、数年前に沖縄で3泊4日ぐらいのある研修に夫婦で参加したことがあるんですが、そのとき一番下の子供が保育園だったと。この保育園の子をどうしようかということがあったんですけれども、たまたま沖縄の知人に相談したところ、地元の公立保育園の方を紹介していただいて、園長先生にいろいろ相談に乗っていただきまして、4日間受け入れてあげるよという話になりました。とても我々ありがたい思いをしたわけなんですけれども、保育園というのは観光には直接関係ないというふうに思われがちですけれども、実は来訪者の受け入れにとって、地域にあるいろいろなリソースというのをかなり開放することによって使えるものがあると。そういうことも含めて観光のあり方、もしくは意識を広げることがまず必要だというふうに思います。

さらに、観光と言えば、余裕のある人の余暇活動というイメージが非常に強く定着していましたが、しかし、近年は、特に都市に暮らす人々にとって、例えば農山漁村地域とか、田園地域との交流とか、暮らしの豊かさを実感するライフスタイルを生み出すという意味では、単に余暇活動だけじゃなくて、ライフスタイルそのものを転換するためにいろいろな形での交流というものが大事だというふうに受けとめる必要があるんじゃないかなというふうに思います。

さて、ここで今の国内観光の現状を少しお話ししたいんですけれども、実は国内観光と

というのは、今大きな転換点を迎えています。インターネットの普及により情報化がどんどん進んで、さらにお客さんである旅行者というのは、これまでの団体型から小グループとか個人型にシフトしました。そういった流れの中で旅行事業者の方々はかなり業績が落ち込んでおります。そういう意味で新たな時代に向けた業態転換、これは間違いなく求められているポイントだと思います。同様に、宿泊事業者なんかを見ますと、やはり同様に大型の団体旅行が激減することで、各地の温泉地に行っても、なかなか経営が厳しいと。経営破綻するような旅館も非常にたくさんあります。旧来型の観光地と呼ばれるエリアは宿泊事業者とともにかなり衰退している。地域が衰退しているというのが現状で、同時に旅行業者も行き詰まりを見せているというのが国内の観光の今の事情じゃないかなと思います。

そんな中で、今注目されているのが地域主導型、着地型の観光と呼ばれる観光振興のスキームなんですけれども、これまでは首都圏、例えば関西圏といった大きなマーケットを背景にして、中央のエージェントさんがお客さんに呼びかけて、例えば北海道へ行こうよと、もしくは沖縄へ行こうよというような呼ぶスタイルだったんですが、この手のパッケージ型のツアーがほとんど売れなくなりました。一方で、非常に多様化したニーズのお客さんに対して対応できるのは、実は地元の事情に精通した地元の人たちですということもありまして、地元の人たちが反対に行こうよじゃなくて、うちのまちにおいでよと。ですから、「いこうよ型」から「おいでよ型」に変わると。つまり、地域がある意味で主役になって、地域のほうで来訪者を受け入れていくというような取り組みが最近始まっております。

これは着地型と呼ばれるスキームなんですけれども、まだ始まったばかりで具体的な成功事例というのは少ないんですけれども、地域自身で商品を開発し、商品を販売し、お客さんをもてなすという機能を全国各地でこれから充実させていく必要が必ずあるんじゃないかなと。ある意味で中央集権型の観光振興から地域主導型の観光振興のスタイルへの今移行期じゃないかなという気がしております。

ここで配付資料の1ページをごらんいただきたいんですけれども、資料5の1ページです。左のほうに図がちょっとありますけれども、実は観光事業者というのは、これまで各地域であまりウェルカムではなかったといえますか、観光事業者でない地域の方々は、お客さんはごみを落としていくと。それから夜もうろうろ大きな声で歩くと。あまり観光についてポジティブでないところが多かったと思います。ところが、この10年ぐらいで各

地域が随分変わってきています。それは先ほど言ったように、地域が主導的な役割を果たして来訪者を受け入れていこうという取り組みが随分進んできていまして、例えば自然環境を守る活動をしているNGOだとか、それから伝統的な建造物を保存する活動をしている人たちとか、もしくは農林業、水産業の従事者というようなまちづくりをしていたり、集客サービスに関係ない人、はたまた虫取り名人とか、釣り名人、そういった方々が来訪者の受け入れに参画すると。そういった意味では集客サービスとまちづくりというのがある意味で一体化していく流れというのが全国各地で見られています。そういう意味で観光まちづくりという概念がここ数年の間に生まれてきている。それが旧来型の観光事業振興だけではなく、あらゆる省庁の枠を超えた地域振興、まちづくりというのにつながっているというふうに感じております。

また、地域再生の手段として観光に取り組みたいという自治体、地域はかなり急増しています。地方の小さな町や村に行きますと、基本的に主要産業というのは3つです。農業と行政と土木建築業という感じでした。これが公共事業が減ってしまいますと、基本的には農業と行政。さらに農業で言えば、平均年齢が65歳を超えている地域が少なくない。そして地方自治体に関しては財政がどんどん厳しくなってくるというような現状で、新たな産業振興の道筋が見えないというのが各地の大きな問題になっています。

そこで、比較的資金を要することなく交流人口を増やすことで経済の活性化を図ろうということで、最近各地で「観光だ、観光だ」という流れが起きているという状況だと思います。ですから、今、地域の活性化ということに関して言いますと、旧来の観光事業者だけの観光ということじゃなくて、広い意味での観光振興と不可分の取り組みとして、静かに着実に各地で観光についての意識が高まりつつあるというふうに思われます。こうした背景の中で、地域の活性化というのを改めて考えた場合、地域における観光振興を強力に推進する母体となる事業主体がどうしても必要になってきます。その主体が地域資源を発掘、加工、編集して商品化して地域外へ流通させていくということを強力に推進することが今必要じゃないかなというふうに思われます。

実は各地で地域においてよく言われる言葉が、旧来型の組織と呼ばれるんですけども、商工会議所、商工会、観光協会などがあるんじゃないかと。ところが、そういうところが実は十全に機能していないケースが非常に多いのです。地域が現在行き詰まりを見せているというのは、つまり、そういう組織がきちっと機能していない。例えば名誉職であったりとか、なかなか若い人が何らかのアイデアを出しても、それがつぶされる、足を引っ張

られるという事情がありまして、例えば別府温泉のように元気で、観光の分野で注目されている地域というのは、実は第二観光協会のようなところをつくって、その組織が成果を上げているというケースが圧倒的に多いです。

こういった地域の中での事業主体、欧米ではDMCというような組織があるんです。デスティネーション・マネジメント・カンパニーとか、デスティネーション・マーケティング・カンパニーとか呼ばれるんですけども、地域の内向きには地域資源のコーディネートを行ったり、地域の外に向けては地域のプロモーションとか誘客を行うと、マーケットへの働きかけも行うというような組織を地域内部に持つと。このDMCは、物によってはMICEと呼ばれるようなコンベンションとか、ミーティングなんかの運営母体になっているところも少なくありません。つまり、地域活性化のためには地域の資源に新たな付加価値を加えて商品に仕立て上げて販売していくと。この機能をやはり地域内部に持つことが非常に重要だというふうに言えると思います。

先ほどのインバウンド振興のためにエリアを決めて、バンバンお客さんを呼ぼうと。私もそれに対して賛成ですし、ブレーキを踏もうという気はないんですが、これまで地域は、例えば地域内に資本がなく、中央の資本を地域に持ってきて、そして何らかの施設をつくり、それが疲弊して地域が元気がなくなっていくと。例えば、この地域はもうかなと思つて中央資本が入ってきて、どんどん新しいお店をつくり、もうからないと思つたらどんどん撤退して行って、結局まちが寂れていくというようなことを繰り返してきたわけです。ですから、もちろんどんどんお客さんを呼んでいくことは大事だと思いますけれども、一方で地域サイドである程度の主体性を持てるような体制と受け入れの態勢というのを改めてつくっていかない限り、リゾート法ができて、あちこちに物がつくられ、そして疲弊していったということを繰り返さないようにすることがとっても大事じゃないかなというふうに思っております。

こう見ていきますと、国土交通省としては、交通インフラの整備等をメインに据えながら、観光庁自身が予算を増やして事業を展開するというのも大切だと思いますけれども、並行して他省庁との連携を強化して、観光の視点を付加した観光振興、つまり、観光まちづくりに重点を置いて、国の各種事業を推進していくことが必要じゃないかなと思います。ですから、資料の4ページ、これは先ほどごらんいただきました資料5の参考資料の地方再生戦略関連施策の実施状況というのを軽く足し算をしたので、数字に関しては、私が手で計算しましたので合っていないところがあるかもしれませんが、大体これだけの

お金が地域に流れていますよと。これはすべて地域振興のためのお金ですよと。こういったものをそれぞれきちっと省庁連携しながら、観光振興に資する形に協力していってもらふということが重要じゃないかなというふうに思います。

観光立国に向けた方向性というのは、これまで観光立国推進戦略会議などでもかなり議論が進められていまして、それは政権にかかわらず、方向性としてはだれもが納得できるんじゃないかなというふうに感じております。ですから、観光立国に向けた、何をだれがどのようにいつまでにどうするんだということを、これまでの議論の積み重ねをもとに再整理した上で、特に先ほどの観光の委員会でもお話ししましたが、How、どうやってやるんだという議論が一番大事じゃないかなと思っています。つまり、どんな体制でどんな方法で進めるのかということなんですけれども、国レベルの話でいいますと、先ほどの話の繰り返しになりますが、省庁横断型の観光立国推進のための機能を設けることが必要だなというふうに感じております。そして、各省庁から地域振興の名目で流れている国のお金を観光立国に向けた取り組みに連動させることが必要だというふうに思います。

これまで省庁連携の必要性というのはかなりいろいろなところで言われてきたんですけども、実は依然として縦割り行政の枠組みを超えることはできていないというふうに思いますし、例えば、現在観光庁に観光振興に関する窓口というのを設けてあるんですが、必ずしも現場の意見を現場から吸い上げるという、そしてそれを政策に反映させるというような機能には現状のところはなっていないと。例えば、エコツアーの事業者なんかが全国各地にいらっしゃいますけれども、現場でガイドさんがみずから運転する車にお客さんをみんな乗せているんですね。世界じゅうどこへ行ってもそうなんです。これは今の日本の法律でいうと明らかに違法なわけです。それをわかってやっている人とわからずにやっている人と両方いらっしゃいます。しかし、タクシーもないようなエリアで法律に準拠してのエコツアー実施というのはかなり厳しいものがあるというのがあります。

それから平成18年に農地法の改正があったんですけども、それでもまだまだグリーンツーリズムは事業者の方が遊休農地を自由に活用するということには至っていないという状況もあります。また、各地で広がりつつある民泊、空き家の活用、こういったものも宿泊施設としての法的カテゴリーの枠外での活動になっているということで、各現場でいろいろな事業が生み出されてきつつあるんですけども、その過程においては既存のバス・タクシー業者さん、農林漁業者の方、旅館・ホテルさんといった生業との兼ね合いの中で法律の壁がかなりあると。ですから、観光振興を目的に新たな法的カテゴリーを設け

るなり、規制緩和を進めるなりといった法的な整備が現場としては必要とされているというふうに思います。

しかし、それらに関して議論される場が今までなかったというのが大きな課題と思いますので、ぜひそういう場を設けていただきたいというふうに思います。例えば、消費者保護の観点から言いますと、アウトドアスポーツなどの自然体験活動では、指導者の方の力量不足で死者が出る事故も起こっています。ですから、北海道では数年前に条例ができ、資格制度の創設を試みましたが、これはなかなか形になっていないというのが現状です。一方、沖縄なんかではアウトドア事業者と県の港湾委員会とが共同してマリネジャーに関する適格制度を設けるといようなこともやっています。国が規制をかけて資格制度を設けることが必ずしもよいとは言いませんけれども、少なくとも各地の現場の事業者とか、地域で議論されている資格制度も含めた話題について、ぜひ議論の俎上に上げて、どういうふうな対応をすべきかということも話し合っていく必要があるんじゃないかなというふうに思います。

そして、もう一つはインバウンド振興のプロモーション部分のかなめとなる日本政府観光局についてですけれども、実はこのプロモーションの部分ですけれども、少しあちこちにインタビューしたんですけれども、いろいろなご意見がありました。参考資料として2つ、資料5というのが追加参考資料で、「日韓政府観光局の違い」というA4、1枚の紙がお手元にあるかと思います。それからもう一つ、資料5ということで、これは会場内限りというふうになっていますけれども、韓国及び中国の現地の観光に関連する識者及び関係者からヒアリングしたものですけれども、こういうインタビュー結果を見ても、今の海外プロモーションの問題というのは結構あるなということが見えてきます。

インタビューの中でおもしろいというか何というか、中国の方がこういうコメントを出しているんですけれども、中国人を日本に連れてくると逃亡の危険性があるなどという話はもはや全くの迷信である。給料はまだ確かに日本のほうが高いが、社会の成長性やチャンスは、はるかに中国のほうが上だと。したがって、中国人が日本において逃亡するメリットなど、もはやほとんどないと言っていいというふうなことをおっしゃっている。傾聴に値するコメントではないかなと思うんですけれども、そういった意味でも少し政府観光局も含めて、海外プロモーションの体制についてはきちっとした議論が必要じゃないかなということをおっしゃりたいと思います。

すみません、時間が長くなって、もうすぐ終わりますが、地方レベルの、先ほど国レベ

ルの話をしましたが、地方レベルで言いますと、縦割り行政の弊害ってまさに非効率を極めているというふうに思います。少し大き目の自治体になりますと、例えば移住・定住促進、観光課、交流推進室、農村振興、コンベンションといった各分野ばらばらの部署で個別に事業が進められていると。顧客であるお客さん、旅人というのは行政区の範囲に関係なく旅行するわけですけれども、しかし、隣町の観光課の職員同士が一緒に何か取り組むというケースは極めてまれだと。各地で進められている行政施策というのが自治体の枠組みにどうしても縛られざるを得ない。顧客のほうに顔を向けて仕事をするのが難しいという現状があります。ですから、そういった弊害をなくすための方法論の確立というのを、つまり、Howをどうやって進めるのかと。予算をつけて、予算を流したところで結果が生まれないということを行わないように枠組みをきちっとつくるが必要じゃないかなというふうに思います。

あと、国民レベルの話をしますと、これは2003年の内閣府の自由時間と観光に関する世論調査というもので、「外国人観光客が増えてほしくない」という方が32%いる。そして「外国人へのビザの免除とか、手続きの簡素化は不要だ」と思う人が53%いるという数字が2003年の調査で出ていました。という意味で、国民一般的になかなかインバウンド振興というのがウェルカムと、半分の方はどうかなと思っているという現状が調査で出ているわけですけれども、ただ、今の話で観光産業をもし平和産業であるというふうに位置づけるのであれば、国民みずから異文化の受け入れに対しては積極的になることが必要じゃないかなと。異文化との交流というのは、当然痛みを伴うわけですけれども、それが我が国の平和につながるのであれば、国民としてその痛みを受け入れるというような考え方、意識づくりもつくっていく必要があるんじゃないかなというふうに思います。

実は私どもでつい最近ハワイ大学のマウイ校での英語研修プログラムというのを準備してまして、すると過日、マウイ島から留学生のボランティアをサポートしているという方からご連絡いただいて、会いたいということで日本でお会いしました。その方は、マウイ島の資料をいっぱいもらったんですけれども、何とマウイ島の市長さんからの直筆の手紙が来たんです。お写真もいただいた。たかだか10名程度、二、三週間の英語研修なんですけれども、それに対して市長が、デスティネーションとしてマウイを選んでくれてありがとうという直筆のメッセージをくださったというのは、やはり観光に対する意識、また人が好きだというメッセージが見事に伝わってくると。そこまで地域、地域がいけば、随分変わってくるんじゃないかなというふうに感じました。

最後になりますけれども、こうしたそれぞれの取り組みというのはすべて、実はいかにして政治行政の生産性を高めて成果を出すかという考え方をベースに進められることが必要じゃないかなと私は思います。もちろん観光に関する予算を増やすこととか、獲得した予算をどこにどう分配するのかと。これはとても大事なことですけれども、本来政治の生産性を高めようということであれば、これまで1,000万円かかっていた仕事をいかにしたら500万円にできるかということを経費を上げて考えると。民間企業はそういうことをやっておられて、政治行政の生産性を高めるということもとても重要で、そのための方法論をいろいろな形で考えることが重要だと思います。

実際、日本に関するプロモーション活動を、例えば民間の方がお金を出して自分たちでやっているところもたくさんありますし、また、自然環境とか歴史的な遺産を守りたいという人が、例えば国のお金がないのであれば、場合によってはトラスト運動なんかを推進して、そして民間資金を集めるために税制上の優遇措置をつくるとか、いろいろな方法を使って民間のノウハウとか、アイデアを生かす形で、いわゆる行政手法について方法論ですね、Howについてしっかりとした議論が要るんじゃないかなというふうに思っております。

長くなりまして、すみません。以上です。

【長谷川座長】 大社さん、どうもありがとうございました。中条さん、お待たせしました。一応20分から25分をめどにさせていただいて、お願いします。

【中条委員】 皆さん、1時間もお話を聞いておられるにもかかわらず、これから私の話を聞けと言わなければいけないので大変につらい役回りでございます。資料6と資料6（参考）の2つを用意いたしました。資料6（参考）は、きょうはご説明を申し上げます。資料6（参考）には、こんなことをおまえには聞いていないぞ、というような、日本航空をどうしたらいいかなんていう話も書いてございますが、ここでは一応省略をいたしまして、資料6という横長の資料に基づいてお話をしたいと思います。

ほんとうにたくさんいろいろとお話をしたいことはあるんですけども、きょうは政策の基本的な姿勢をお話します。先ほど大臣もおっしゃいましたように、これから国土交通省は外へもどんどん出ていかなければいけない。それから国民に向けても政策をきちんと説明しなければいけない。そういうときに政策の整合性が必要であろうと思います。Aという分野では黒と言っていて、Bという分野では白と言っているというのは、これは政策の整合性がないということになりますから、そういった視点を持ちながら少し基本の姿勢

を考えてみたいと思います。

まず、2ページ目ですけれども、一番私が言いたいことは、政策で対応すべきものというのは、基本的に政策でなければ対応できないものをやるべきである。仕事はいっぱいあるわけですから、民間でできるものは民間に任せる、市場に任せるべきものは市場に任せるという議論でいく必要があるでしょうということです。企業がこういったところに重点的に力を入れたほうがいいよねというような話は、これは企業がそれぞれ考えればいいことであって、政策で議論することではないはずなんです。その点をきちんと切り分ける必要があるかと思います。それぞれの航空会社、それぞれの観光事業者が一生懸命頑張れば、その結果として客はついてくる。しかし、企業ではできないような、例えばビザを緩めるなんていう話は、これはやはり政策でやらなければできない話です。観光客のニーズに合ったプロモーションをやるというのは、これはマーケットでできるはずであります。そういう視点から物事を考えていきたいと思いますというのが2ページ目の話です。

そういう視点で物をなぜ考えていかなきゃいけないかということなんですけれども、それを簡単に説明したのが3ページになります。要するに市場環境がこれだけ変化してきて、世界の趨勢がこのように変わってきていますよということをまずは前提として、それに対して政策の方向性をどう考えていくかということをごここに示しております。

まず、「市場環境の変化と世界の趨勢」ということでは、世界は先行投資型から需要即応型・即戦力型に変わってきているよねということです。これは、先進国の経済は低成長で成熟化経済のもとにあります。そういったところでは当然限られた資金のもとで無駄な投資を回避することが必要になってくるわけですから、当然「選択と集中」、選択的な投資と運営ということが必要になりますよということになります。

そういうことを考えますと、これまでは右肩上がりの経済のときにはどんどん投資をしていっても、必ず後で元が取れるという状況であったわけですが、成熟化経済のときにはそういうやり方をやっていると非常にリスクが大きくなってしまいます。したがって、まずは需要のあるところに投資をしていくという需要即応型のやり方を考えていかなければいけない。

「国土の均衡ある発展」という考え方が長い間我が国ではとられてきました。しかし、それをやっていたのでは、もうこれからは成長できない。伸びるところが伸びるのを邪魔しないような形の対応が必要になってくる。それをやらないと、みんなが一緒に沈んでしまうという形になります。伸びるところを伸ばしてやる。伸びるところが伸びたいと言っ

ているのを、足を引っ張るようなことをしない。これは簡単に言ってしまえば、利用者ニーズを第一に考えて社会資本整備をやっていく、さまざまな政策を実行していくということにほかならない。

6 ページ目ですけれども、もう一つ大事なことは、集権的な意思決定システムから分権的な意思決定システムに変えていくということ。これもやはり経済の成熟化ということが当然背景にあります。需要が多様化して、さまざまに人々が選びたいものが多様化していく中であって、国が「あなたはこれをやりなさい。あなたはどどこでご飯を食べなさい。あなたはどどこで何を食べなさい」というのは、余計なお世話であるということは当たり前です。当然のことながら、「あなたがどこの空港を使いなさい」と決めることもやはりおかしい。利用者が自分に一番合った牛丼屋を選び、自分に一番合った空港を選ぶという、そういう選択を自由にさせていくということが必要になってきます。これもやはり市場機構の活用ということにつながるわけです。

ただ、さはさりながら、政策の議論をしていくときには、市場機構の有効に機能しない分野、あるいは市場メカニズムでは対応できないような、経済学でいうところの市場の失敗が存在する場合が当然あるわけです。そういう場合でもなるべく小さなグループのほうがその中では意志統一がやりやすく、また考え方も似ていますから、なるべく小さいグループで集合的な意思決定をやらせる必要がある。そういう点から地方分権化を徹底して進めていく必要がある。次に、前提条件として、もう一つ考えておかなければいけないことが7ページの「世界的な規制改革と自由化の流れ」という状況です。

私たちが好むと好まざるとを問わず、世界の国土交通省関係のマーケットというのは完全に自由な方向で趨勢が決まってしまうている。海運は昔から完全な自由な市場です。航空輸送市場も、世界の9割の市場——9割の市場という意味は、アジアで3割、北米で3割、ヨーロッパで3割ですから、その3割、3割、3割を合わせた9割、ここで市場の大部分が自由化されている。そして、その9割の市場の相互を結ぶ国際航空の大半が自由化協定の状態になってしまっている。現在は、これがいい悪いという議論をしていられる状況ではない。同時に、社会資本の分野でもどんどん市場化とグローバル化が進んでおります。空港と港湾の民営化、そしてそういった世界的なグローバルな会社が相互に世界のマーケットで競争をするという状況になっている。

ちなみに、参考資料の一番後ろに世界の民営化空港の一覧を載せておりますので、もしご興味があればごらんいただければと思います。これはその中の一部でありますけれども、

かなりの空港が世界では民間事業者が営業するという形になっているわけです。

当然、そういった状況の中で私たちは対応していかなければいけないわけですが、その場合には、8ページでありますけれども、大胆かつスピード感をもって、世界に先駆けてやっていく必要がある。私たちが議論している港とか空港といった分野で、これを今、この港や空港の技術を世界に輸出しようと思ってもだれも振り向いてくれません。なぜか。経営者が有能ではないからです。世界には民営化された港や空港の優秀な経営者がたくさんいて、これはグローバル競争をやっているわけです。であるならば、まずは自分のところの経営を優秀にして改善して、それから輸出していくということをやっていかなければいけないわけです。それだけおこなっているわけですから、世界の趨勢にちょうどいいぐらいの形で進めていったのでは間に合わない。先取りをしていかなければいけないという話になります。

ということで、9ページが「あるべき政策の方向性」であります。まずは自由かつグローバルな競争市場、これは世界の市場がそうなっています。だからそれを先取りした航空政策・海運政策を考えていかなければいけないということ。それから社会資本についても世界はグローバルな競争がどんどん進んでいるわけですから、無駄な投資をしないようにする。今後無駄な投資が行われないようなシステムを考える。

と同時に、既に投資されたものについて、それを最大限に活用するという知恵を出していかなければいけない。これは先ほど申し上げたように、1つは「選択と集中」ということですし、もう一つは市場機構を活用する。利用者のニーズに対応した形で投資をするということは、結局市場に任せればニーズに合うところに投資は集中するわけです。仮に市場メカニズムそのものでやらないとしても、その方向を推測して、その方向で政策を考えていくということが大事になります。

もう少し具体的に1)、2)の内容をお話ししますと、10ページですが、「自由かつグローバルな競争市場を前提とした政策の必要性」ということで、まずは航空や海運における外資規制を撤廃する。海運の場合は、実質的に自主的に外資規制がかなり撤廃されていると言ってもいいですが、航空の場合は3分の1の外資規制があります。空港の場合もおそらく3分の1の外資規制が課せられるだろう。こういった外資規制を撤廃する。

それから外国の航空会社や外国の船会社の国内における運航を自由にさせてやる。ほかの商品については、既に私たちは外国の商品を手にして、日本製の商品と比べながら消費することができるわけですが、これを航空や海運の分野についても実行できるよう

にする。このことは「選択と集中」という後で申し上げる社会資本の整備にもかかわることでもあります。せっかく集中的に港湾を整備しても、そこからのフィーダーの内航船が非効率であれば、その「選択と集中」の結果は生かされないということになります。そこに効率的な内航の海運会社が入ってこなければいけないわけです。あるいはせっかく羽田や成田で国内線の乗り継ぎができるようにしても、そこに効率的な航空会社がなければ意味がないということになります。ただ、そのために私はわざわざLCCを育てるという必要は全くないと思っています。日本の中で頑張れば、LCCが出てくればいいことであるし、日本の中になれば、外国の会社が国内に入ってくればいいことだと思います。

2番目がオープンスカイの促進。これについては説明を省略いたします。首都圏を含めたオープンスカイですね。現在のオープンスカイ政策は首都圏が含まれていません。これを首都圏を含めて促進する。日本にどんどん入ってきてください、日本もどんどん出ていきます、そういう形の対応をこれから、これは航空の分野だけではない話ではありますが、人間についても、資本についても、すべてについてオープン化をしていかなければいけない。航空の場合も当然オープンスカイを促進していくということが大事である。

それから、こういったことばかり言っていると、日本の航空会社はつぶれていいのかということを言われます。私はつぶれていいと思っています。しかし、なるべくならつぶれないでほしい。力があって利用者が選ぶのであるのならば生き残ってほしい。選ばれるようにならなければいけないわけです。そのときに、世界の航空会社と競争している競争条件が悪ければ、これはなるべく余計な足を引っ張っているような規制は外してやるということをやらないといけない。それが航空機や乗員の相互承認ですね。アメリカのFAAでオーケーになった飛行機は、なるべくすぐに日本でも使えるようにする。FAAのライセンスを持ったパイロットは、日本の航空会社が雇う場合でもすぐに使えるようにする。なるべくそういった形でそういったコストがかからないようにしてやるということ。

それから労働市場の自由化ですね。これはかなり大きな話なので、ここで議論をあまりしたくはないんですけども、少なくとも航空機の乗組員の自由化が必要です。海運のほうはかなり労働市場の自由化が進んでおりますが、それと合わせた形で航空会社についても外国の従業員を雇える環境をつくってやる。

それから不採算サービスからの撤退の自由。これが、現在、制度上はオーケーになっているんですが、実際にはなかなかオーケーになりません。それゆえにこれが日本航空の状

況にも悪い影響を与えたということは、ご承知のとおりであります。決してこれは日本航空だけのことでなくて、全日空も同じ状況にある。不採算サービスから撤退を自由にさせてやって、航空政策の中で不採算地方路線サービスを維持するという政策をやめるということをやらないと、この問題は解決しないと思います。じゃあ、地方の路線はどうするのかという当然心配があると思います。この話は後でもう一度お話をしたいと思います。ともかくまずは競争力を阻害している、足を引っ張っている要因をともかくすべて外してやるということが大事ですよという話です。

もう一つが「社会資本整備・運営の市場化」ということです。世界的な社会資本の整備・運営の民営化がどんどん既に進んでいるという中においてやらなければいけないことは、全国プール制・内部補助体系を是正するということ。そして、民営化を進めるということです。

12ページにお移りください。要するに全国プール制・内部補助体系をやめるということはどういうことかということ、市場機構を活用しましょうよということ。それと、市場機構の有効に機能しない分野、これが不採算サービスの話になるわけですが、これは地方分権化で対応しましょうと。例えば、今、空港整備特別会計の見直しということをおっしゃって、その中で離島の空港の話なんか随分とクローズアップされているんですけども、離島が困っているのは、何も空港だけではないわけです。離島航路についての補助金というのが年間30億円ぐらいです。ごくわずかです。先ほど地方に対しての補助金というのを大社委員が一覧にしておられましたけれども、離島航路はたったの27億円です。私たちはもっとこういった一番困っている人たちのことを考えなければいけません。とはいえ、これも困る、あれも困ると言われても、それも私たちは困るわけですから、こういった地域の問題は地域で考えてもらう。したがって、縦割りの補助制度はやめて、全部交付税にして地元で、例えばこれを離島航路の高速船の補助金に使うか、あるいは航空路線に使うかということは地元で決めてもらうというやり方に変えていく必要がある。それによって地方の自立を促していく必要があるというのがこの12ページの2つの話です。

なぜ全国プール制・内部補助の是正が必要かという話は13ページから書いておりますけれども、結局、今までの社会資本投資と違って、成熟化社会において社会資本投資をやれば、その効果は全国的ではなくて、非常に局所的で地域的なわけです。その便益を受けるのは地元の人なわけですから、当然それは地元の人に負担をしてもらう。受益を受ける

人が負担をしてもらおうという形でやっていくべきであって、これを内部補助でほかの地域の人たちが負担をするというやり方でやるのは非常に無駄が発生してしまうし、本来投資すべき地域、例えば首都圏の空港、首都圏の港湾という部分での投資がおくれてしまう。そして大きな経済的な損失をもたらしてしまうということと、もう一つは、これまで費用を負担していた人たちと補助してもらっていた人たちの差がものすごく大きくなってきているということです。昔は、例えば国鉄があったような時期、このときには国鉄の赤字ローカル線を負担していた人たち、すなわち大都市部の人たちの運賃を目に見えない程度に上げるだけで田舎の赤字路線を全部維持できたわけです。しかし、今やこの差がものすごく大きくなってきて、負担の不公平が出てきている、大きくなってきているということを考えなければいけない。

それから、1ページ飛ばしていただきまして15ページですけれども、結局、先ほど申し上げたように、伸びるところを伸ばすということをやらないで、伸びないところにお金ばかりかけていると、全部が沈んでしまうということになります。要するに首都圏での改善がなければ、当然地方振興もあり得ない。1つは国際競争力の視点から考えて、首都圏が世界の都市間競争に負けてしまいますよということになります。私は必ずしもハブとしての空港だとか、ハブとしての港湾が必要だとは思っていません。しかし、効率的な空港、効率的な港湾は必要だと思っています。日本の荷主や日本の利用者が低いコストでもってサービスを受けられるということが可能になるような形にしないと都市間競争に負けて経済のハブを失うからということです。また、首都圏での整備がなければ、結局首都圏が稼ぐことができませんから、地方に対して補助をするということもできなくなります。

それから2つ目は政治的な資金配分方式の排除です。これは、全国プール制ですと、あなたのところの空港に投資してあげるから、とか、あるいは自分の空港に投資してほしい、といったことになって、政治的なシステムで投資が決まってしまう。これから脱却すること。

それと、縦割りから脱却すること。要するに空港が欲しいけれども、高速道路は少し我慢するよとか、あるいは整備新幹線は少し我慢するけれども、そのかわりに空港をつくってくれというようなやり方は今の方式ではできないわけです。すべてが縦割りになっていますから。そうすると地元としては、空港も欲しい、整備新幹線も欲しい、港も欲しい、高速道路も欲しいとなるのは当然です。ですから、そういう意味でも地方分権化を進めて、なるべくなら交付税に吸収して、その中で地元が自分の財布で投資を考えていくという形

にすべきです。自分の責任で考えてもらうようにしなければいけない。全国プール制は、自分の責任でやるというやり方を阻害してしまいますから、結局地方が自立しないとい、弊害をもたらしてしまう。自分の財布で生きていこうとしないわけですから、当然のことながら国に頼ろうとする。今、日本航空があんな大変な状況にあるにもかかわらず、まだ日本航空に路線を引いてくれと頼みに来る首長さんたちがいるというのは、まさにそういった状況を反映していると言えるかもしれません。

16ページでありますけれども、ここは省略いたします。民営化すると、こんなにいいことがあるよという話です。とにかく利用者のニーズに対応した整備をやっていくということは、民営化をすれば、民営化された事業者は、当然利用者ニーズに対応した形で整備をしていかなければ生き残っていけないわけです。ニーズを満たさなければもうからないわけですから、もうけるための努力をするようになりますという話。

それと、例えば空港だとか、港湾だとか、高速道路の地域開発効果という言葉が、不要な無駄な投資を正当化してきたということから考えると、民間事業者に周辺の整備も一体的にやらせれば無駄な投資はやらなくなるということです。当然のことながら、地域開発効果というのを大義名分にして社会資本整備をやっていくというやり方ができなくなるわけです。民間事業者はそういった甘い考え方で周辺開発をやれば自分たちが沈んでしまうということになりますから、当然明確な地域開発効果がない場合にしかプロジェクトに参加しません。そういう意味で無責任な地域開発効果という考え方をなくすためにも私は民営化が必要だと考えています。

ということで、17ページですけれども、社会資本整備に関する具体的な施策項目を挙げれば、まずは特別会計制度の解体と民営化ということ。そしてもう一つは、大都市圏の社会資本整備の遅れを回復する。それから過大投資の後始末をするということです。まずは特別会計制度の解体ということ言えば、空港整備特別勘定、あるいは港湾の特別勘定、これを解体して、各空港ごとの独立採算・民営化とする。不採算の空港については自治体がどうしてもやりたいというのであれば、交付税の中で自治体が自分でもって赤字を負担していくか、廃港するかを選択を自分たちでやっていただくということ。それから管制の民営化も当然であります。

道路整備特別会計も解体すべきである。私は道路整備特別会計の一般財源化は反対であります。なぜかといいますと、せっかく全国プール制をやめようという政策変更をするときに、なぜさらに受益と負担の関係が明確でなくなるような改革をする必要があるのか。

むしろ受益と負担の関係がより一致するように、空港であれば独立採算・民営化をするべきです。道路であるならば、幹線道路については幹線道路公社にして、いずれは民営化をする。地方の道路については自治体に維持を任せるというやり方に変えるべきである。

19ページですが、大都市圏の社会資本整備の遅れの回復というのは、要するに首都圏の話であります。また、過大投資の後始末というのは関空の問題ということになります。この関空の問題は今、今でないと私は解決ができないと考えています。今の大臣で、今の政務官で、今の知事で、今の局長でないとこの問題は解決できないと思います。一番今、チャンスとしては一番有力な時期であります。私の考えは関西と伊丹と神戸を民間売却して、伊丹の民間売却益で関空の赤字を埋めろという考えですけれども、仮にその案でなくても、今でないと解決ができないと思いますから、ぜひやっていただきたいと思います。

それからもっと大事な話は首都圏の空港容量の拡大ということ。そして、当面は2010年、来年の羽田の国際枠を3万回から少なくとも6万回、7万回まで増やすということ。それから成田と羽田の独立民営化です。私は人為的な棲み分けを行うべきではないと考えています。お互いが競争して、よりよいサービスを提供し、より安い着陸料、使用料にする努力、これを競争でやってもらう。その結果としてある程度の棲み分けが出てくる可能性があるかと思っています。

これは空港だけではなくて、港湾も同じこと。ここで、中枢港湾と書きましたけれども、京浜は東京、横浜、川崎が合体して1つの港になるプロセスを進行中です。おそらく阪神もそういうことが起こると思います。そういう形である程度中枢港湾については規模の経済を発揮できるように、1つの港湾として合体をした上で、いずれは民営化をする。それによって中枢港湾機能を確保することが必要です。

そして、道路については、首都圏の社会資本として今やらなければいけないのは外郭環状道路の早期完成です。これをやらなければ首都圏の社会資本のコストはものすごく高くなってしまいます。周辺の道路、環状道路を整備しなければ、都市内の交通に対する対応ができなくなります。そういった形で「選択と集中」を考えていくということが大事です。

最後に、これは余計な話なんですけれども、大都市の道路政策は一体どこのセクションでやるのだろうかということ。整備新幹線問題はどこで扱うのだろうか。それから地方の交通や地域交通の活性化、一生懸命地方で頑張っている人たち、地域で頑張っている人たち、そういった人たちが伸びていくような、あるいは生き残れるような政策でなければいけないわけですが、そういった議論はどこでやるのかと

いうこともぜひ考える必要があるのではないかなと思う次第です。

若干時間を超過いたしました。失礼しました。

【長谷川座長】 中条さん、どうもありがとうございました。

それでは、これから残された、限られた時間ではありますけれども、フリーディスカッションを行いたいと思います。どうぞ。

【委員】 先ほど大上さんが世界において日本は存在感がないと。そういうのを実は日々実感している立場にあります。金曜日にもニューヨークが70ドル上がりましたが、日経平均は上がらないと、こういう状態が毎日続いています。

私の立場から3点ほどお話をさせていただきます。基本的には、委員の方たちの意見と同意見であります。私からは大きく3点ございます。1つは、前回1回目のときに座長がおっしゃられました、国家目標として、やはり1人当たりGDPを上げていくということが必要だと思います。量の拡大ですとか、シェアの拡大ということがずっと行われてきておりますが、ほんとうに質の向上と収益性の維持向上に大きくかじを取るべきだと思っています。建設業界、あるいはほかの業界でもそうなんです。意外と口ではたやすくこれをおっしゃる方が多いんですが、実は腰を据えてこれに大きくかじを切るということがいかに難しいかということを実感しております。

その上で、キーワードとして2つ挙げさせていただきたいのは、先ほど来いろいろな委員の方がおっしゃっておりますが、1つは国内に投資機会をぜひ創出させていただきたい。個人金融資産1,400兆円、これの有効活用によって、ぜひ地域を活性化させていただきたい。それと海外からの資金を流入すると。観光がずっと言われているわけですが、せっかく観光客が増えたら、その観光客が住みたいと思うような、そういった投資機会の提供ということが1つのキーワードです。

それともう一つが発信力。日本がほんとうに変わるんだということ、座長は外交力という言葉を使っておられましたが、世界に発信していただきたいと。この投資機会の創出、それと発信力というのがまず1つ目のキーワードです。

2つ目の点ですが、先ほど来グローバル化の議論がされております。私自身が国土交通省で約半年ほど建設業の国際展開支援フォーラムというところで勉強させていただきました。私が感じたのは、やはり外交は内政に通じるということとございまして、外に対するグローバル化は、やはり内に対するグローバル化の進展でないとだめだというふうに感じております。海外の建設会社が自国以外で収益を上げられているのは、まさに組織が

グローバル化しているという点に尽きると思います。実はこれは金融の世界でも全く同じでございます。欧米の金融機関と日本の金融機関を見ていただければ一目瞭然だと思います。そういう意味で日本の建設会社は日本のルール、例えば具体的に言いますと、建設業法ですとか、あるいは先ほど大臣が国土交通省の枠を超えてというお話がございましたので、会計法の問題ですとか、そういった仕組みの中で育ってきていると。ですから、こういった国内基準をグローバルな基準に合わせていく作業、こういったものも必要になってくるんじゃないかというのが2点目です。

最後に3点目ですが、前回、たしか保守の話がされたと思うんですが、今現在、日本の建設市場ですが、新規の建設投資、それと維持修繕を合わせますと、大体60兆円程度になります。日本のGDPに対して約10%ということで、実ほどの欧米諸国とも同じぐらいの比率になっております。ただ、民主党自身が繰り返し言っておりますが、日本の最大の問題は新規と修繕の比率が8対2であると。これが全く異なっているというところでありまして、やはり大きく維持修繕にかじを取っていく必要があるのではないかと。そういう中で、先ほど中条さんがおっしゃいましたように、民間でできることは民間に任せると。PFIですとか、PPPですとか、それよりももっと大がかりな仕掛けが必要じゃないかというふうに思っております。大きく3点ですが、お話しさせていただきました。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

はい、どうぞ。

【委員】 時間がないので早く言ったほうが、早い者勝ちだなという気がしまして、僭越ですが。お三方、非常に有意義なプレゼン、ありがとうございました。やはり最初に大臣がおっしゃられたように、こういう話をやったときに経済全体にどのくらい成長効果があるか。どれだけほかの産業がもうかるかという視点が非常に重要だと思うんです。観光は典型的だと思うんですけれども、観光は、きょうお話がありましたけれども、そこだけではなくて、それが地域に影響を与えたり、周りのインフラに影響を与えるので、それも含めて全体にどれだけのプラスの効果があるかということをもっと考えていくべきだろうと。

そのときに、1つのポイントは、中条先生のお話にもあったんですけども、既存のインフラを効率的に使ったときにどのくらいのインパクトがあるかということをもっとやってみるべきじゃないかなと思うんですね。そこで何か問題が出てくれば、追加のインフラをという話があるんですけども、やはり既存インフラを効率的に使うと、これだけの経済

効果がある、これだけの経済成長効果がある。こういうものをもう少しきちっと考えてみるべきなんじゃないだろうか。場合によると、シミュレーションができるといいんじゃないかなというふうに思うんですね。その過程で、じゃあ、うまく回らない部分はどこかというところで、例えばこんな法律が邪魔しているとか、こんな規制が邪魔しているとかということがあれば、そこで広げていくということが出てくると思いますし、観光なんかもそういう意味でいくと、どうやってうまく使えば、よりプラスがあるかと出てくると思うので、少しそういうシミュレーションをやってみると、かなり我々のイメージが明確になるかなという感想を持ちました。

以上です。

【長谷川座長】 それにつきましては、座長としても全く賛成でありまして、委員の一人からそういうことを言っていただきまして、大変ありがとうございます。いずれそれぞれの分野のご担当の方に提言をまとめていただくときには、そういった観点が必要であります。とにかくこれだけ国庫が厳しいときに、こういう予算を使え、ああいう予算を使えというのは限界があるわけでありますから、いかに民間の資金や知恵を活用しながら、短期的・中長期的の経済効果や阻害要因をちゃんと分析していただいた上で、優先順位をつけて提案したいと思いますし、その過程で、今おっしゃったように、シミュレーションはノウハウも知識も情報もお持ちの国交省の方を活用いただいて、そういう形でまとめていくという方向にさせていただければと思います。

ほかにどなたかございますか。どうぞ。

【委員】 中条さんのおっしゃった最終形は私は全く賛成で、基本的に市場と政策と言われるところの組み合わせのバランスをとっていかないと、幾らお金があっても足りないという話だと思います。但し、今までの仕組みとあまりにも違うのです。例えば、発着枠においても基本的には政策的関与をもってすべてを見る。それから地方の空港についても、いろいろな形で空整特会を使いながら国がつくっていく。全部その中で、おそらく高度成長期まではつじつまが合っていたのではないかなという仕組みから、先ほど中条さんがおっしゃった、どちらかという成熟経済型にしていくというところの激変緩和を今回どこまでやるかという議論を一度整えたほうがいいのではないかと思います。

原則論からいうと、おっしゃる方向しかない。ただ、前のパラダイムからやるには、そこへ行くまでのファーストステップ、セカンドステップという議論をしていったほうが実質的なのではないかなというのが1点目でございます。

それから2点目は、市場と政策の組み合わせをして経済合理性にできるだけ合わせる。そのために地方分権という考えをとるのは、このとおりなんです、問題は、経営ノウハウが足りない地方に任せたときに、すぐに空港経営ができるかということ。残念ながらできるようには思えない。もっと言うと、経営ノウハウということでは、中央官庁にもひよっとしたら経営のノウハウというのではないのかもしれない。ここをどういうふうにするかという議論をまじめにやらないと、実は無責任なことが起こって、任せてみたんだけど、かえっておかしなことになってしまうという取り返しのつかないことだけはやめたほうが良いなと思っています。

ここをどういうふうに考えていくかというときに、必要に応じていろいろな事業者の方々からも意見を聞いてみることです。利害関係人なので、自分の都合のいいことをもちろんおっしゃいますけれども、ただ、それは実際経済合理性があるかないかとか、それをやったら、あなたはやる気がありますかというようなところはある程度ヒアリングとかもしていかないとうまくいかないでしょう。さらに実行上の体制論・組織論というものもあります。例えば観光の議論を先ほど観光の分野の委員だけで集まって議論したときにも、航空の議論をしたときも同じだったんですけれども、国があり、地方自治体があり、それ以外にNPOの方々もいて、例えば観光で言えば、JNTOもあれば、観光庁もありということで、いろいろなプレーヤーがいる。みんなばらばらなことをやると、使ったお金の効果が出ないということは今でも起こっています。それを単に切り分けたからといって、じゃあ、うまくやってくださいと言って、うまくできるのか。ちょっと信用できないところがあります。本来は政策的にはノウハウの共有化とか、ビジョンの提供というのは、どう考えても中央がするべき分野があると思います。したがって、組織論も考えたうえで激変緩和について具体論をするという少しプラクティカルな話にできるだけ早く持っていかないと個人的には思っています。

【長谷川座長】 大変意欲的なご発言をありがとうございました。本来、やはり前原大臣のご要望におこたえするには、あるべき論だけを述べるのではなく、せつかくこれだけの頭脳がそろっているわけでありますから、あるべき論と現状のギャップをどう埋めていくかというマイルストーンだとか、ロードマップだとか、そういったものまでもきちっと提言にまとめていくということが大事なのではないかと思えます。そういった意味でも、皆さんそれぞれ意欲的に言うておられますから、言ったことには責任を持っていただくということで、よろしく覚悟のほどをお願いいたします。

【委員】 今の関連でちょっと1点だけ。今の論点にちょっと追加する点なんですが、私は中条さんと心は同じだと思うんですが、方法論としては、政のリーダーシップということで、官民のエージェンシーだとか、羽田・成田の一体化とか、そういうことを言っております。その理由なんですけれども、私、熊本空港のトップと鹿児島空港のトップと、それぞれ首長さんと6カ月間一緒に委員会をやって、空港問題をずっと議論したことがあるんですね。そのときに、鹿児島と熊本、本来ならつないでいろいろやれば、すごくメリットがあるんです。だけど、そういうことを僕はおぜん立てして何か一緒に話をして、でも結局そういうことをやらない。踏み切らない。

例えば、鉄道の海外の輸出の問題でも、JR東日本というのは嫌々ながらやっているんです。でも政治が声をかけてくれれば、もうちょっと喜んでやれるんですけど。今、声がかからないので、嫌々ながら後ろ向きになってやっているというような状況で、やっぱり日本の組織というのは、日本人がそこまでインディペンデントになっていない段階では、そういうある程度政のリーダーシップというものを必要とするんじゃないかと。要は一緒にやったらどうかとか、一体的に会社をつくったらどうかとか、そういうおぜん立てをある程度してあげないと、下手をすると、任せたと。さあ自分たちでやりなさいと言ったときに、結局はみんな一人一人が縮こまって輸出もできないと。あるいはネットワーク効果が価値を付加的に生み出すこともできない。そういう状況に陥ってしまう危険性を非常に感じます。その部分を、私、ぜひ今の2つの論点に加えて、皆さんで考えていただきたいというふうに思います。

【長谷川座長】 その点に関しましても、民間企業の経営者としても申し上げるのはいささかはばかるんですが、残念ながら、確かに日本の企業社会の中では、例えばだれかがこの指とまれと言ったって、あいつの軍門に下りたくないとか、一緒にやりたくないとかいう風潮があるんですが、お上がおっしゃるならやりましょうというのがあるのも事実です。ですから、そういうこともあるべき姿を実現する一つの方法としてうまく提言の中に盛り込むということは多分有意義ではないかと思えます。

【委員】 そういう意味でいうと、こういう会議って何か答申書みたいなものをつくって、大臣に渡して終わりという場合が多いので、後のウオッチングをちゃんとするようなおぜん立てを大臣にしてもらって、それをちゃんとやっていくということをやらないといけないんじゃないかなと思っています。ですから、そこで終わるようなやり方だけはやめたいと私は思うのと。そういう意味でいうと、私、ちょっとカジノのところが出ていたん

ですが、次回があればなのであまり長く言いませんけれども、カジノと医療観光なんかについては、絶対最後見届けるまできちっとやりたいというふうに思っていますし、それから一方で、国交省の特殊法人は1,113もあるんですね。社団が700で財団が400。この数は異常な数なので、その分だけ理事長とか協会長とかいるわけで、これがさっき中条さんが言われるように、かまい過ぎていると、いろいろなものにですね。それをもっと削っていただいて、そこで出てくるものを再整理して、重点的なところに人員を配置するとか、物を配置するというをしないと生きていけないんじゃないかなと思います。

最後に1つだけ、中条さんで、二度になりますが、言いたいのは外環道路の早期完成ですね。これは、私はメーカーの仕事をしているので非常によくわかるんですけども、今、自動車メーカーとか、食品メーカーも含めて一番多いのが東海道、名古屋と横浜の間に工場があるのが多いんです、ものすごく。そうすると、この間の交通、それから港、横浜港と名古屋港の出荷等々が非常に難しくなっています。それから、派遣村と言いますが、その間の企業に派遣村がないほど、例えば工場をつくったときに人を雇うことさえ大変になってしまっていて、今、ご存じのように、自動車とか自動車部品もいろいろなものを含めて北へ北へ上がっています。そこで注目されるのが名古屋と横浜の中で、日立港のようなこっち側の部分なんですけれども、これを円状につなぐものがあって、かつ北に上らないと日本の産業というのは崩壊するので、ぜひ外環と圏央道だけは絶対に削らないで早期完成すべきだと。ほかのところはどんどん削ってくれていいですけども、地方はですね。これをやらないと絶対に産業構造はおかしくなるというふうに私は思っています。

【長谷川座長】 早くも最終答申の中身も触れていただいているようでありますが、みずから縛るようないろいろフォローアップのことまで言っていただいて、意欲的な委員が多くて、大変私はまとめるのが楽しみです。

【委員】 フォローアップはぜひやったほうがいいと思います。それからやはり、激変緩和はわかるんですけども、おっしゃることもわかるんですけど、国民は何で民主党に投票したのか。ここをやっぱり考えてほしいなど。ここで変えてほしいと思っている期待がたくさんあるんだと思います。変えることを、全部変えていいと私はもちろん言わないですけども、激変してでも変えてほしいという、その負託にこたえるということは大事だと思いますし、これをワンステップ、ツーステップで、もちろんわかっています。やらなきゃいけないというのはわかっていますけれども、やはりこれは前に座っていらっしゃる大臣や政務官の皆さんにぜひ進めていくという、政治的なまさにリーダーシップですけれ

ども、それをぜひお願いしたい。だから我々のほうから先に激変緩和とかということを書いていたんじゃ、何か我々官僚になったような気がする。後ろの官僚の方に申しわけないですけど。そういう気になってきますので、そこは思い切ったことをともかく言うと。でも工程表はまさにおっしゃるように必要だと思います。

以上です。

【長谷川座長】 激変はあってしかるべきだという、またまた過激というか、力強い発言がありました。どんどん我々を縛ることになります、そういう方向で私もサポートしたいと思います。

【委員】 きょうも皆さんの話を聞いていて、そうなんだと思うようなことがたくさんありましたが、今、いろいろな問題があるから、もうやめようとか、どちらかという、問題点を直そうという形の話がどうしても多くなりますよね。だけど、国の未来ということ考えたときには、今のものを直せばいいというだけじゃなくて、何か新しいこともどんどんやるべきでしょう。イノベーションというのは、今予想できないようなことが実現するから世界のリーダーになるわけで、一体それが何かというような話が何かないと。今の問題がこうだという話がたくさん出てきて、もちろんそれは一番大事なことだと思いますけれども、未来を見るということが全くないとちょっと寂しいというか、言い方が難しいんですけども、この国の未来はどうなるんだということに対して興味を持っている人が見たときに、全く新しいことをしない国というイメージが出るのはよくないんじゃないかなという気がしました。

【長谷川座長】 それはおっしゃるとおりですね。そういった点では、先ほどから出ていますロードマップで短中期にどういうことをやるかということと同時に、中長期でどういうことをやるかということを経営的な観点から提言に入れるということで多分カバーできるんじゃないかと思います。

【委員】 地方空港の話題が出てきて、きょう3人の方々のお話を聞いて、この会議はこういうことを話すはずだったんだというのを新たに認識しましたし、非常におもしろかったです。大変勉強になったと思います。

ロードマップのところについてなんですけれども、私も同じように地方空港のいろいろな議論に参加してしまっていて、すごく思うことは、さっき熊本と鹿児島の問題が出たんですけども、実際私の場合は松本と青森と米子と出雲と、それから福島空港といろいろあるんですね。きょう中条さんのお話をお聞きして、はっと気がついたのは、やはり政治があ

る程度方向性をおぜん立てしないから彼らは効率的なことをしないのか。それとも独立採算にしまわれないから、そういう発想で行動に移っていかないのかという、私は何となく見ていると、独立採算になっていないので、P/L上、そういう構造になっていないので、どうしても発想も出てこないし、行動も出てこないし、やらなきゃならないというような気力がわいてこないんですね。そういう財務の現状があつて、自分たちで何とかしなきゃいけないとなった途端に、廃港するのか、また利用者を増やして採算をとっていくのか。そうなったときに、きょうちょっとお話が出た、大上先生の話なんかをお聞きしていると、世界には民営化空港の専門家がたくさんいるという話ですから、世界から経営者がもしかしたら松本空港に来てくれるかもしれないと。そうやって考えると、どっちが先なんだろうという、私は何となくロードマップの中で、まず独立採算の考え方をちょっと乱暴でもがごと入れるということ自体が、地方に考え方を覚えてもらえるいいきっかけになるんじゃないかと。急に鹿児島と熊本が何も言わなくても一緒になっていろいろなことをやり始めるのではないかと、そんなような印象を持ちました。

【長谷川座長】 ありがとうございます。

【委員】 最後に1点だけ、中条さんのおっしゃっていたLCCは入れる必要がないとあってちょっとおっしゃっていたんですけれども。

【中条委員】 いや、そんなことはないです。入ってくるのを自由にしましょうであつて、LCCだけを優遇するとか、そういう必要はないですと、そういう意味です。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【委員】 僕はそれぞれのコメントする分野の専門家ではないので、印象しか話せないんですけれども、これはどの分野でも事業仕分け等で問題になっていると思いますが、きょうの議論も私から見ると、要するに官主導が悪いのか、従来 of 政権の主導してきた官が悪かったのか、このどちらかだと思うんです。もちろんそれはつながっていて、主導してきた官が官主導を手放さなかったという点もあるとは思いますが、その場合に、官主導が悪いんだとすれば、それを民間に移したときにリスクがどのくらいあるのかということをお示しいただかないと、私たち素人には判断がつかねるところがあるなど。おそらく中条先生が言われたことは全部正しいんだと思いますが、その中でやっぱりリスクはあると思うんですね。それは小泉政権のときにも規制緩和が行き過ぎて、地方の経済が崩壊してしまった部分があるので、そのリスクも同時に示していただきたいなというところはきょう伺っていて感じました。

【長谷川座長】 まだまだご発言になりたい方はたくさんいらっしゃると思いますが、前原大臣、それでは締めくくりにご発言をお願いいたしたいと思います。

【前原大臣】 熱心なご議論、ありがとうございます。特に大上さん、大社さん、そして中条さん、ほんとうに貴重なお話をいただいてありがとうございます。それぞれすばらしいプレゼンテーションでありましたけれども、特に関心があったのは、大社さんの韓国、中国の観光当局者が本音でしゃべっているというものです。これは非常におもしろいですし、観光行政をやっていく上で一番大事なポイントをついてくるのではないかと思います。そういう意味では、皆さん方のご意見はすべて参考にさせていただきたいというふうに思いますし、観光というものが日本を元気にするといったことなどをしっかりここで議論していただいてつくり上げていくという形にしていかななくてはいけないと思います。先ほど申し上げたように、国土交通省の成長戦略ではなく日本の成長戦略なんだという思いでぜひ皆さん方には、観光のみならず他の分野についてもおまとめいただきたいと思います。

そこで、ちょっと座長にお諮りをいただきたいんですけども、せっかくこういったすばらしい方々にご議論いただいていて、答申をいただくのですから、フォローアップはもちろんしていきます。先ほど委員がおっしゃったように、答申いただいて終わりということにはいたしません。しっかりとフォローアップをして、皆さん方にもその都度、それについて検証を加えていただくというような継続的なものにしていかなくてはいけないと思いますし、答申をまとめていただいたら、この成長戦略会議は終わりというふうには思っていないです。皆さん方にはご迷惑をかけますけれども、フォローアップも皆さん方のお仕事としてぜひやっていただいて、答申というのはあくまでも一里塚であって、それをどう実現していくかということまでともに責任を持つということをお願いをできればと考えております。

短期・中期・長期の話がございましたが、例えば短期で言いますと、今予算の編成をやっている中で、空港整備勘定の見直しという問題が今たちまちに起きているところです。この問題については、中堅・若手のすばらしい人たちに国交省政策審議室というところに入ってもらって見直しの方向性をまとめてもらっているわけでありましてけれども、最後は財務省と特別会計の話ですので話をしなきゃいけないということで、辻本副大臣に財務省と交渉していただくというところまでは来ているわけです。ただ、せっかくこういう議論をしているのに、皆さん方にご説明せずに方針が決まったということでは皆さん方に申し

わけないので、あるタイミングで皆さん方にご相談をして、また意見を言っていただく機会を設けていただきたいと思います。

もう一つ、来年羽田の第4滑走路が完成し、離発着枠が増えるわけであり、最終的には40.7万回ということになるわけであり、このスロットの第1次配分のあり方についても、そろそろ決めなきゃいけない時期に来ております。最終的には今までの枠のやり方は変えたいと思っておりますが、ただ、それを抜本的に今すぐ、こういった議論をしていただいている途中で根本的に変えられるかということ、なかなかそれはできないという面もあると思うんですね。そこら辺も含めて、またぜひ決める前に皆さん方にも、この羽田の枠の問題、スロットの問題については相談に乗っていただきたいと思います。もちろん最後は、皆さん方の議論を踏まえさせていただいて、我々政務三役で決定をさせていただくということになるわけであり、せつかくこうやって加わっていただいておりますので、当面の議論としては空港整備勘定、それから羽田のスロットの問題、これについてぜひ相談に皆さん方に乗っていただきたいと思います。

あとは、きょうの事業仕分けで関空の補給金が凍結されるということで、3空港のあり方の検証なくして補給金の垂れ流しはまかりならんと必殺事業仕分け人によって仕分けられたところ、最終的には財務省や行政刷新会議との交渉になるわけであり、仕分け人の方々の意見もわかるんですね。このままなら補給金を続けてどうするんだというのはよくわかりますけれども、ただ、手術を仮に抜本的にするに当たっても、輸血をしながらやらなきゃいけないということで、関空は1兆1,000億円の有利子負債がありますので、補給金がなくなった途端に大変なことになる。ここは我々の責任として補給金の問題をやっていきますけれども、関西3空港の問題は、やはり相当この場でも中心的な議題として皆さん方にもいろいろご意見をいただきたいと思います。

それから、また皆さん方の仕事を増やすような話になってしまうんですが、実はきょう事務方にPPP、PFIの検討を指示しました。要は公共投資をする際に、借金ばかりあって金がないわけです。それで、なかなか税金で公共投資ができない。そして維持管理もままならないという状況にこれから入っていくわけであり、世界を見渡したら、国家ファンド、ソブリン・ウェルス・ファンドを含めて、あるところには金がある。そこで、例えば維持管理も含めて、PFIのやり方をもっとうまくやれば民間資本でできるので、別に税でやる必要はない。ましてや借金でやる必要はなくなります。こういった民間の金でインフラの更新とか整備というものをもっとできるような仕組みをしつ

かりつくりたいというふうに思っていて、何かどんどん仕事を多くしていつているよ
うで恐縮でございますけれども、このあり方、見直しについてもぜひご提言をいただき
たいと思っております。

最後に、公益法人の話は、これもちょっときょう事務方と話をしていたんですけれども、
行政刷新会議のほうで予算の事業仕分けが終われば、いよいよ天下り法人、公益法人の事
業仕分けに入ることになります。全部で4,600ぐらいあり、そのうち国交省が多
いということでもありますけれども、これにオーバーラップして、しっかりここはやらせて
いただきたいと思っております。

ほんとうに長時間にわたりまして、全く2時間という時間があっという間で、内容の濃
い議論をいただいたことを感謝申し上げます、また引き続き皆さん方には大変お忙しい
中、大変恐縮でございますけれども、専門分科会も含めて、活発なご議論を賜りますよう
お願い申し上げます、ごあいさついたします。ありがとうございました。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

— 了 —