

## 第4回国土交通省成長戦略会議

平成21年12月7日

【中原政策官】 それではただいまより第4回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきます。皆様方には大変ご多忙のところ、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、お手元の資料ですけれども、議事次第と配席図、資料1から6になっておりますのでご確認をお願いします。毎回ですけれども、議事につきましては、これまでと同様、冒頭のあいさつを除いて非公開とした上で、議事録については委員の皆様方のご確認の後、発言者氏名を除いて会議資料とともにホームページ上に公開することといたしておりますので、あらかじめご了承お願いいたします。また、会議終了後、長谷川座長より会議の概要について会見を行っていくこととしております。

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。よろしくをお願いします。

【前原大臣】 皆さん、こんにちは。お忙しい中、長谷川座長はじめ委員の皆さん方にはお集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。今日からお二人の方に新たに加わっていただきました。今日は、その内お一人はご欠席でございますけれども、ご出席をいただいています日建設計の安副社長さん、よろしくお申し上げます。安さんと福田さんにはご専門の分野でご持論を述べていただければ大変ありがたいと思っております。

また、今日は坂村先生、柳川先生、よろしくお申し上げます。それから、今日は我が省の川本住宅局長から、今、取り組んでいる政策のお話をさせていただきます、皆さん方から厳しいご指摘をいただければありがたいと思っております。

【中原政策官】 ありがとうございます。これ以降の議事進行は長谷川座長にお願いいたします。

【長谷川座長】 それでは、早速会を開催させていただきたいと存じます。先ほどの冒頭の大臣のごあいさつにもございましたように、本日より新たなテーマならびに委員を追加させていただくことになりました。4分野の分科会の座長さんとの論議の中で、成長戦略として住宅都市分野の検討が不可欠ではないかという意見が出てまいりました。そこで、

前原大臣ともご相談をさせていただき、この会議でも議論するほうがよいのではないかと  
いうご指示を賜りましたので、そういう方向で調整させていただきました。なお、これを  
踏まえまして、大臣からただいまご紹介のありました安昌寿さん——日建設計の副社長を  
しておられる方でありますけれども——に新たに委員に加わっていただくことになりまし  
て、早速ご都合をつけていただきまして、本日から参加していただくこととなりました。

安さんは住宅都市分野の座長として議論を進めていただきたいと考えておりますので、  
どうぞよろしくお願いいいたします。

一言、どうぞ。

【安委員】 日建設計の安と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

公開されている資料は一応拝見いたしまして、大変活発な、有意義な議論が展開されて  
いると思っております。私にできることがあるのかどうか甚だ心もとない状況でございま  
すが、何かお役に立てることがあればと思っ、大臣のお誘いをお受けすることにいたし  
ました。今後ともどうぞよろしくお願いいいたします。

【長谷川座長】 よろしくお願いいいたします。

それから、もうお一方ご紹介のありました福田さんでございますが、野村総合研究所副  
主任研究員をしておられまして、パブリック・プライベート・パートナーシップのご専門  
家であるともお聞きしております。所用により、次回から参加していただく予定ですが、  
お二人の強力なメンバーに加わっていただくことによって、本会議がより充実したもの  
なるように努めてまいりたいと思います。

新たな分野が追加されましたので、各委員にはこの分野の議論にも参加をしていただき  
たいと思いますが、既に各分野で議論を進めているため、稼働中の分野からの変更、移動  
はできるだけ最小限にとどめたいという意向もございます。この件につきましては会議後  
事務局から各委員の皆様のご意向をお伺いした上で最終的には座長にご一任賜ればありが  
たく思いますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと思います。

本日は、坂村さん、柳川さん、川本住宅局長にプレゼンテーションを行っていただきま  
す。

委員の方はお一人大体20分程度でプレゼンをしていただき、住宅局長は15分でお話  
いただき、その後45分ぐらいをディスカッションの形で進めさせていただきたいと思  
います。

それでは、まず早速坂村さんからお願いいたします。

【坂村委員】 東京大学の坂村です。20分ということで、資料を用意したんですけども、77ページって結構厚いんですけども、どうしてかということこれ、パワーポイントでつくったものが1枚になっているのと、最近大きい文字のほうが見えがいい方が多いかなと思って大きくなっています。

【長谷川座長】 ご配慮ありがとうございます。

【坂村委員】

まず、資料をざっとポイントだけを説明させていただきますけれども、まず、日本の成長戦略をどう考えるかということなので、基本的にどう考えているかをご紹介させていただいた後、少し各論が入っております。こういうことを考えようとしたときに、まず、どういう前提で考えるのかという前提をしっかりとさせることがあって、これは3つございます。

一つは、私の考えがどういう前提から来ているかということなのですが、一つは、まず、大前提1として、食料の国内自給率が低くて、資源が小国の日本にとっては外貨を稼がないと長期的には成り立たないということがあります。これは要するに、儉約だけではじり貧になるということです。ですから、減らすだけではだめだということです。

次、大前提の2です。次のページに行きまして、資源が小国である日本にとっての成長は突き詰めれば、人々の労働が生み出す「付加価値」の向上を行わない限り利益は出ない。これが前提の2です。

そして3番目なのですが、民間にできないことを行うのが国だという考えですので、じゃあ一体民間にできないことを行うというのはどういうことなのか今日の主論になるのですが、そのためによく理解をしておかなければいけないのが2つありまして、1つは国は究極のコストセンターだということ。このコストセンターという言葉はあまりポピュラーじゃないかもしれませんが、こういう言葉は日本語にどう訳していいかわからないので。世界ではコストセンターはよく使われる言葉なのですが、日本ではあまり使われていません。簡潔に言うと、直接的に利益を創出しない組織のことをコストセンターと言うわけにして、コストセンターはサービスレベルとサービス提供のコストに責任を持つ必要があります。例えば、経理とか人事などの部署はコストセンターといわれている部分で、直接利益を出すわけではない。これに対して日本のプロフィットセンターというのが民間で、プロフィットセンターも日本であまり使われてないかもしれませんが、利益に責任を

持つ組織であって、会社ならば営業部や支店などがプロフィットセンター、これは民間と  
いうことです。

次を見ていただきまして、日本が成長するにはどうしたらいいかという、戦略の目標  
の分析をすると、成長のために必要なことは、大きく分けて、日本のプロフィットセンタ  
ーの拡大を行い、コストセンターを圧縮する。これをしない限り、成立しないわけです。

さらに加えて、次のページ行きまして、日本の持つカントリーリスクの管理も非常に重  
要で、簡単に言うと、外国から資本を持ってくればいいといっても、これはもう世界の常  
識で、危ないところに金は出さない、カントリーリスクがある国に資本は集まりませ  
ん。リスク管理が成長戦略の一部という意識がないと、防災とか安全保障を優先順位の評  
価軸として織り込めない、この考えなくやると変な話になるということです。

次のページ行きまして、じゃあ国がやるべきことは何かというと、「コストセンターの圧  
縮」としては、国が究極のコストセンターなので、まず国自身のコストの圧縮です。一方  
「プロフィットセンターの拡大」で、国ができることは環境の整備です。

要するに、環境の整備以外は国が直接事業をやるのはよくなくて、そういう環境を整え  
てあげればいいのか、余計なことを言わない方がいい。ただ、環境を整えないと、  
民間にやらせればいいのか、環境整備は民間はできないですから非常に重要で、そこ  
にだめ押しで書いてありますが、それ以上の指導的経済政策は昨今では有害であることが  
多くて大抵うまくいかないです。

最後に、「リスクの管理」としてカントリーリスクの管理は国がやるという意識は、常に  
国が持っていない限り、だれもリスクは負わないです。

各論になっていきますが、まずプロフィットセンターの拡大の環境整備です。次の9ペ  
ージに行ってください、環境整備というには広い視野が必要で、投資拡大、イノベーシ  
ョン、労働力生産性向上と書いてあるようなことを、多分全部やらないといけないんです。  
大抵、議論が集まっちゃうのが投資拡大のところばかりで、これは既にいろいろな議  
論が出ているので、今回は投資拡大をどうするかではなくて別のことをお話ししたいと思  
います。

その中のトップに出てくるのはイノベーションということなんですが、10ページに行  
きまして、イノベーション、要するに、今までできなかった新しいことを生み出すとい  
うことです。そういうことの環境整備のためには、制度と人材とインフラという3つが非  
常に重要になりまして、おそらく国がやるべきことはこういう制度——イノベーションが起

きやすいように制度の環境を整えとか、または人材としてはイノベーションを生む人材環境を整える、イノベーションを生むインフラを構築するということだと思います。

イノベーションを生む制度環境なんですけれども、11ページに行きまして、まず、規制緩和があるんですが、個々の話としてはいろいろありますけれども、要点は規制をポジティブリスト方式からネガティブリスト方式にすることで、「やっていいこと」から、「やっていけないこと」のどう列挙するかが一番大事だと思います。

しかし、これはもしも根本的に行くのだと、これは法律の話ですけれども、大陸法規制から英米法的規制への転換をするしかなくて、簡単に言うと、アメリカとかイギリスは新しいことをやるのにやりやすいような法律の体系になっています。それに対して日本の法律はドイツの大陸法系なので、英米法のアメリカがやっているのと同じ規制緩和は、根本の法の設計哲学が違うので、なかなかやりにくいんです。

けれども、今から日本も英米法に変えようといってもこれは実際には国の形の根本的変更なので、大きな混乱を伴って簡単にいかないと思うので、差し当たりは特区とか限定的分野での規制のネガティブリスト方式化などで対応するのがいいと思います。

2番目に、税制の戦略的変更。ここも非常に重要なところだと思うのです。「税の公平性」という概念の仕分けをしたほうがいいと思います。今の政権になっているいろいろ仕分けをおやりになって、成果がそれなりに出ていると思うんですけれども、税制の戦略的変更を阻む大きな障害が、なぜあの土地だけとか、あの会社だけとか、あの業界だけ優遇するのかという話にすぐなっちゃうんです。ここで大事なことは、絶対に公平じゃなきゃいけない分野と、優先順位として公平性を低く見てもいい分野を仕分けないといけない。この仕分けをしないで優遇税制をやったら必ずどうなるかという、ずるいとか、お友達だからとか、そんな話ばかり出ちゃうんです。だから、そういうふうになると失敗だと思います。

国民のコンセンサスが重要なので、優遇税制を求める側の要求に対して開かれた場で「仕分け」をして、何を優遇するのかということに対してのコンセンサス形成のための「仕分け」は絶対やったほうがいいと思って、そういうオープンな政策決定の場として「仕分け」という仕組みは有効だと思います。

12ページですが、イノベーションを生む人材環境としては、阻害要因として人材のロックインがあるんです。何で日本でうまくいかないかというと、日本は優秀な人材が大きな組織にロックイン——既に固定されてしまって、機動的にイノベーションを実現できないんです。ですから、人材が動かない限り、うまくいかないんです。大きな組織にロック

インされ、振り落とされないことが「勝ち組」という風潮になっちゃって、こういうことをやると、冒険的事業を避ける傾向が助長されるわけです。

じゃあ、どうすればいいのかといたら、人材の流動性を高めなければいけなくて、既に年功序列とか企業年金などのロックインのインセンティブは破綻しているのではないのかと思うんですが、一方流動性を支援するほうの仕組みが確立されていないんです。それでうまく行かない。そのためには何をしなければいけないかというと、「個」の確立をしなければいけない。

次のページ、端的にいうと資格のポータビリティ化が重要で、日本の場合だとどこの会社のどこに属している何とかさんというふうになっちゃうんです。そうじゃなくて、そういうことと独立して、「個」がちゃんと評価されるようにするためには、例えば、能力とか職歴について、より客観的な指標をつくるとか、定年とか天降りとか失業支援について一律な悪平等的対応をしないで済むようになるためにはどうしても組織とは独立して、個人をちゃんと認識して、個人がどういう人かということを知るような仕組みにしなければいけない。

そういう意味でいくと、コンピューター的なことが書いてあるんですけども、日本の個人の同定はURL方式だが、個の確立にはIPです。インターネットプロトコルみたいなのが絶対必要で、簡単にいうと、URL式は//組織/部署/名前と来るんですけども、IP式はただ番号がついて、ここの番号とこの番号は違うという区別をするもので、人、人、それぞれが個人を同定できる手段がないことというのは人材の流動性に対しては基本的問題になってきます。

次に14ページに行きまして、イノベーションを生むインフラなんですけど、どうすればイノベーションが生めるのかというと、例えば、インターネットなんですけども、インターネットというのは、イノベーションを生むための非常に成功したインフラだと世界が認識していると思いますけども、そうなるための条件が幾つかあって、何にでも使える、だれでも使えるということが重要です。つまり「オープンでユニバーサル」というのが必須要件です。

こういうイノベーションのインフラはある程度の規模で構築するまでリターンがないんです。要するに、だれでも使えて、お金もとられないとなると、じゃあだれがつくるんだということになって、そういうものを構築した人自身には利益が来ないんです。そういうときに、そういうところをだれが助けるんだということになる。

例えば、インターネットは今から四十数年前にできたものなんですけれども、インターネットがビジネスに役に立つとか、インターネットが国も民間も使えるようになってきたのはつい最近です。ここ10年ちょっとのことだと思います。ですから、最初の30年間ぐらいは研究開発とか、そういうことをずっとやっていたので、じゃあだれが支えていたのといったら、これを支えていたのは米国政府です。米国防省の基本的な政策とかいろいろなものがあって、最初は公開もされていませんでしたけれども、国が支えていたんです。

そういうことをしないと、イノベーションの死の谷といわれている問題があって、うまくいったときはいいんだけど、うまくいくまでだれが支えるんだというのは、ここは国が支えてくれないと困るところです。

この件に関しては、私もトロンという組み込みコンピューターをずっと30年ぐらいやっています、これをオープンで無償ということをやってきました。税金を使ってやっていたために、そういう意味でいくと大変苦労したんです。ですから、そういうことというのは身にしみてわかっていて、そういうインフラになるようなものこそ国が支えるべきだと思います。

参考なんですけれども、最近のIT関係のイノベーションに関する大きな状況で、インターネットが人間のコミュニケーションを支えていくために非常に有力な道具だということがわかったために、その次のステップとして「モノのインターネット」——このインターネットは今のインターネットにつながりということではなくて、モノをオープンでユニバーサルなネットワークでつなぐということが注目されています。後で出てきます。例えば、道路とかいうような、鉄道車両と道路をつなぐとか、それとつながれている情報を人間が見るとか。

応用は非常に幅広い範囲なんですけれども、これをEUでは国家プロジェクトでやっています。16ページを見ていただくと、2008年1月末から18カ月間。EU政府の哲学を決めるためにずっとやっていました。実は、私の研究所と私が参加していて、EUには珍しくアメリカなんかも入れた国際プロジェクトだったんですけれども、日本からは私の研究所が参加しました。

次のページを見ていただきまして17ページ。EUではこのコンセプト構築のプロジェクトで哲学を3年間やって、それまで何も手を動かさないで、いよいよ来年からIoTという新しい手を動かすプロジェクトが始まるんです。

これはヨーロッパの話なんですけれども、こういうEUの活動に参加してみても——20

ページを見ていただくとわかるんですが——ヨーロッパやアメリカのやり方は日本と違うのは、最初は哲学議論ばかりやっていて、何でそういうことをやるのかとか、どうしてやるのかとかということばかり言っているのですけれども、そのステップがあるから最後は文系の官僚まで含めた全関係者がコンセプトを理解して技術の絡む複雑な議論にも参加出来るようになっていきます。そういう様は、3年間ヨーロッパに2カ月に一遍ぐらいずつずつと行って——非常にくたびれたんですけれども——参考になりまして、どうやってプロジェクトを進めるのかという点で、日本にないことをやっていると思いました。

21ページを見るとわかりますように、米国のやり方は日本とは違って、大学の研究はすぐベンチャーでほとんどビジネス化して、民間ができることはほんとうに民間がやることになっているので、国家安全保障とか軍事関係以外は連邦政府はほとんど出てこないんです。それと州で独立になっているので、州が勝手にやってくれと、日本でいえば地方分権みたいになっちゃっているわけで、あまり連邦政府が引っ張ることはないです。国が出てくるのは国家安全保障、これは絶対連邦政府が出てきます。

一方、わりと日本と似た産官学民協力をやるのはヨーロッパのほうです。それはどうしてかということ、政府も強いですし、しかも官僚の人もたくさん出てきます。民間も出てきます。大学も出てくるということで、産官学民がうまくいっているということです。

ただ、そういうようにいろいろな人が参加するためには、22ページにあるように、手を動かす前にまず哲学というプロセスが大事だということです。すぐやっちゃえというのではなくて、何でやるのかとかどうしてやるのかとかどういうふうにするのかという話を3年間ぐらいやってから実施に入ります。だから、僕らから見るとちょっと遅いなという感じもするんだけど、23ページに書いてありますように、取りかかるまで遅いんだけど、取りかかった後から結構早いんです。それでイノベーションが進む。

日本のやり方は24ページで、アメリカ式でもヨーロッパ式でもない。では、いいところ取りができていくかということ、現時点においてはむしろ両者の悪いところ取り——結果イノベーションに関してはまったく光明が見いだせていない。

ただ、26ページを見ていただくとわかりますように、アメリカも最近、昔は国防、国防でインフラ構築に政府の出番を作る大義名分にしていたのですが、「国防」の訴求力が弱まってきたせいもあり、しばらく政府主導のインフラ構築をしていなかったせいもあるので、最近もうちょっと国も出ていいかなということで、例えば、26ページの下に出てくるように、新しい政府主導のイノベーションインフラ構築の動きがでてきています。

これはインターネットの成功以降しばらくなかったことだと思います。

その中の特に注目すべきことが、例えば、「エコ」を前面にしたスマートグリッドです。電気自動車とか電気に関係する機器を大きなネットワークの端末として考えるということです。これはどういうことかという、27ページで見るとわかるんですけども、日本は全くシステム思考がないので、エコといっても電気自動車という切り売り製品としてのガソリン自動車の延長としか考えない。だから電気自動車をどうつくるかとかバッテリーが重要だとか、モーターが重要という部品の話にすぐなる。もちろん部品も重要じゃないとは言わない。重要なんだけど、大体そしかなかったんです。

米国というのはそうじゃなくて、電気自動車の充電どうするのか考えたとき、充電を従来型の大きな発電所で起こした電気で充電するという単純なモデルではなくて、例えば、分散的に太陽電池を各家庭が持っていて、そこにいろいろな蓄電池があって——つまり、全体としてみると、いろいろな人が所有する、いろいろな規模の、発電主体・電力消費主体・蓄電主体からなる巨大なネットワークの中で、電気というものがやり取りされているというモデルになる。つまりはそういうオープンなネットワークの中で電気をどうやって経済的な整合性を持って効率的に流通させるかという話で、これは要素技術的には、従来の送電網が電話網的だったのに対し、インターネットに近いモデルです。だから、スマートグリッドにはシリコンバレーの中心のICTが重要になることでグーグルまで出てきて、全体のエコシステムをつくっていかうという話に行くわけです。で、それに管家手するスマート電気メーターとか、その間のプロトコルといった標準化と基幹技術の開発に政府が乗り出してきている。

日本はこういうオープンなシステム思考が欠けていて、物事が完結する方向に行きたがるので、単発の電気自動車はつくるんだけど、エコシステムとして電気自動車を考えるなんてほとんどやってないです。そういうことになっちゃって差が出てくる。

28ページ行きますして「イノベーションとは」、そもそもどうしてこうなっちゃうかという、イノベーションというのはオーストラリアの経済学者のシュンペーターという人が100年ぐらい前につくった言葉ですが、技術じゃない制度改革とかいうことも含んだ意味だったにもかかわらず、日本では「技術革新」と訳しちゃったので、技術が出てこないとだめみたいにイノベーションを捉えている。技術は重要なんです。技術は重要で、新技術でイノベーションを起こすというのは間違っているとは思いませんけれども、それだけじゃないと。

正確にいうと、29ページに書いてあるように、利益を生むための「差」を新たに生む行為のことをイノベーションというわけで、30ページに書いてありますように、「技術+制度」ということで考える必要がある。ここを誤解しているのが日本だと。

例えば、よく参考までに出しているんですけども、32ページにシンガポールのERPというもので、これはエレクトロニック・ロード・プライシングというETCみたいなものなのですが、簡単にいうと、日本のETCと違って、鉄の棒がないんです。何であのゲートがないのという、日本は変な公平性から車にETCをつけるかつけないかを個人の自由としたから、ゲートが必要になっちゃった。日本では個人の自由の新たな制限には行政が慎重なので、つけたくないやつはつけなくてもいいようにするべきだという話にすぐなる。高速使うならETCを義務化するとかいったら、ETCも付けられない貧乏人はどうするという話をする人が出てくる。しかし車を買って高速を利用する人がETCも買えないほど貧乏なのかというと微妙でしょう。また、もし本当にそれほど貧乏でかつ車を買って高速を利用する必要があるなら、それは福祉の対象にすればいい。ところが「ETCを付けない自由」を尊重したため、ETCをつけている車とつけてない車を区別して、つけてない車は通れないように鉄の棒を閉めるとしちゃったんです。

シンガポールはどうしているかという、簡単にいうと、道路を走るときにERPがない車は走っちゃいけないとやった。その結果どうなったかという、課金は単なる読み取り機の装置だけをつけた簡易ゲートでいいとなった。

そうすると、日本だとERPを外して走るとか悪いことをしたやつはどうするんだという議論にすぐなるんですけども、それは制度で対応出来る。悪いことをしたらシンガポールの場合には、重い罰金です。

その結果どうなったかという、社会全体のコストが下がったんです。そういうことを考えるためには制度改革が必要です。日本のほうがすごい技術を持っているにもかかわらず——というか日本は「すごい技術」にすぐよりかかって「あれもこれも技術だけで解決しろ」となって、結局は全体最適でなくなるわけです。

さらに、34ページに書いてあるように、シンガポールではERPもやめようと言って、全部の車にGPSをつけて、GPSを送ってどこにいるかがわかれば、課金ゲートもいらなくなると言い出したんです。

おもしろいのは、課金ゲートが必要ないから、どの区間でも簡単に課金出来る。例えば、渋滞している道路のところに来るとERPで値段が上がるんです。それで渋滞が緩和でき

ないかなんていう実験をやっているんです。すごくおもしろいです。

次に35ページ、市民IDカードの高度利用の例ということで、日本ではいろいろな反対があつて住民基本カードは利用目的がまさにポジティブリスト方式で徹底的に限定されたので、ほとんどイノベーションインフラとしては使えない。しかし、スウェーデンのイェテボリというところでやっているんですけれども、簡単にいうと、住民基本カードをデマンドバスの支払いカードにも使えるようにした。そうすると中に年齢も住所も書いてあるわけだから、年をとっている人がポンとやると、高齢者割引で、しかも自分の住所の一番近いところにそのバスがピュッと停まるんですよ。こういうのをイノベーションと言ふんじゃないのかという感じで、日本のほうが技術が進んでいるにもかかわらず、何でこうなっちゃうのかというのが、私は不思議です。

じゃあ、インターネットの次のイノベーションインフラは何かというと、私はユビキタス・コンピューティングではないかと思っています。さっき言ったように、ヨーロッパではこの分野をIoTといっています。

ずっと飛ばしていただいて、39ページを見るとわかりますように、コンピューターが小さくなっているんです。これで何をしようとしているかという、40ページに書いてあるように、私の専門は組み込みコンピューターなんですけれども、携帯電話とかデジタルカメラとかにコンピューターを組み込むだけじゃなくて、これからは、例えば薬の瓶とか食品パッケージにコンピューターを組み込む。

もう一つは、場所に組み込むということで、道路の中に埋めるとか、建物の中にコンピューターを埋め込む。それによって、いつだれがこれをつくったのかとか、そういうことをやると食品トレーサビリティといって、薬の場合には、飲んではいけない薬と処方箋が合っているのかを自動的に認識するとか、場所に入れると後で出てくるんですけれども、場所情報システム、空間情報システムというものになってきます。こういう分野は、41ページに書いてあります、いろいろな呼び方がされていて、ユビキタス・コンピューティング、パーヴェイシブ・コンピューティング、インビジブル、カムとかいろいろ呼ばれておまして、こういうことで42ページに書いてあるように、いろいろな分野のイノベーションを起こすと言われてています。

ただ、なぜこれが今すぐいかないかという、実はインフラとして考えないとうまくいなくて、技術的にできるということとほんとうにできるというのは別で、ユビキタスの場合では国がかなり関与しないとうまくいかない分野がたくさんあります。

世界が今、こういうことに来ていますよと。そういうことをやろうとしたときに、43ページのように、オープンでユニバーサルであることが非常に重要で、44ページに書いてあるように、会社に囲い込まれない標準基盤が重要なんです。日本だとすぐICTの標準というと、デファクトスタンダード——世界で一番使っているものを使えばいいという人がいる。それは全く間違っていて、会社に自由にやらせておいていいものとそうじゃないものを分けなきゃいけないんです。そういうことで、民間主導の限界がある。

例えば、家の中のすべてのものはコントロールできるといったときに、今、日本でどうなっているかということ、民間がやるとどうなるかということ、例えば、A社の家電製品は全部つながってA社のリモコンでできるけれどもB社のはできませんとかいうことになるので、リモコン装置がたくさん増えちゃうんですね。そういうことも起こっちゃいます。そういうところはもうちょっと標準化をメーカーの人じゃない人がやる必要があります。

特に、ICTの世界ではインフラ型の効果が大きい。こうなったときに、ユビキタス・インフラとは何かということ、例えば、国土交通省に関係することだと48ページに書いてあるように、その場・その時・その人に合わせた情報サービスを行う基盤の中でもとくに「その場」が大事です。

例えば、道路に小さなコンピュータータグを埋め込んで、巡回時に道路点検員ならば点検履歴がその道路から直接わかるとか。駅に行く途中で視覚障害者がそのタグを使えば、駅への音声誘導が呼び出せるとか、要するに、さっきの話と同じように多目的利用です。せっかくコンピュータを入れたらオープンにいろいろなことに使えないともったいないんですよ。じゃないと道路がいろいろなバラバラの目的のコンピューターだらけになりますから。そういう意味で、49ページにあるように、国家がこういう基準的なところにコンピューターを埋め込むなんていうのは非常に大事だと思います。

これは全然別な話ですけども、50ページで、公共インフラの高度化ということについて、交通インフラに関しては集中から分散へということ、私、思うんですけども、新しいハードインフラをつくるのはこれからも大変だと思うんですけども、今あるものを有効に使うという無形インフラがあるんです。この前私言いましたように、インフラというのはハードインフラとソフトウェア、コンピューターでもハードやソフトがあるように、インフラを全部ハードだと捉えるのは間違いで、ソフトインフラもあわせてトータルインフラで考えるべき。そうなった場合に、無形インフラというのはお金はかかりませんから、規格を決めるとか、こうしようといえればいいだけなので、そういうところをもっと

やるべきではないか。そうなってくると、ユビキタス・インフラを使えば港湾などでの空間の高度利用とか、マルチモーダル輸送ですよ。

例えば、53ページ見るとわかるように、具体的に厚く書いてありますけれども、海だけで考えるとか、空港で考えるとか、鉄道を考えるとばらばらに考えるんじゃなくて、そういうもの全部をバーチャルな、一体化させて、もう少しいろいろなものをマルチに使うことを考えると、こういうマルチモーダルという考えが出てきます。

最後のほうに、お金の話なんですけれども、投資と補助金の戦略があって、国際競争力を持つまでに幾ら補助が必要かといったときは、優先順位は目的をはっきりさせるべきで、食料安全保障や集落や棚田の維持のために米価を保障しなければいけないという「あれもこれも」のパッケージ化した議論ではなくて、個々の目的について必要ならそのためのお金として費用対効果を明確化するべきだと思います。

特に、55ページなんですけれども、国が考えることについては、国家安全保障の優先順位をどう見るのかということが非常に重要で、それに関しての確たる方針がなければ戦略も立てられないです。安ければ外国から買えばいいんというのが、正しい分野と正しくない分野の明解化をすべきで、ほかの目的の政策と抱き合わせで議論をすると混乱するだけで、何をやっているんだかわからなくなります。

もう一つに、56ページですけれども、国際市場の拡大のサポートなんですけれども、私は思うんですけれども、国としてまずすべきは関係によるトップセールスで、外交官に「トランジスターのセールスマン」という比喻のトラウマがあるのか日本は及び腰ですが、今や政治主導のトップセールスは世界の「当たり前」なんです。ですから、ODAのリンクも「当たり前」なんです。その当たり前のことを日本はあまりやってないです。それ以外のサポートについては、分野によっては状況が違うので、国の関与は見きわめが重要で、何でも売ればいいというものではなくて、民間に任せておいたほうがいいものもあるので、ポイントはネットワーク外部性とコモディティ化の度合いで、一本化して「国際売り込み部」をつくるなんていう方針は、私は疑問です。

国交省関連の国際競争力を持つ分野としては57ページに書いてあるようなものがあって、例えば、鉄道があるんですけれども、ネットワーク外部性は低くてコモディティ化していないので、国からの支援は政治のトップセールス以外はあまり必要ないんです。新幹線を売るなんていうのは、政治のトップセールスで助けるとかODAと絡めるとか以外のマーケティングなどの細かいことはメーカーと商社に任せておけばいいんです。

例えば、59ページですけれども、インバウンド観光のサポートというのは、これは観光庁が新たなオフィスをつくるなんてむだで、こういうことをやるんだったら、これは大使館をもっと活用すべきで、観光庁の調査によると現地でのプロモーションはそれなりの効果が見えるんですけれども、この前の話じゃないですけれども、観光庁のオフィスをただでさえ少ないところを増やすなんていうのは、莫大な金がかかるので、こんなのは大使を含めて、外務省自体にインバウンド観光の職務をやってもらおうというのが一番簡単だと思います。

政府みずからのコストセンターの圧縮に関しては、政府の業務コストの圧縮ということで、これは電子政府に行くしかないんですけれども、電子政府化の障害は、技術よりは制度で、制度より最後は国民の理解ということだと私は思っています。

電子政府化61ページ。電子政府化を進めるならば、単に便利というだけではだめだと思います。便利というだけではだめで、はっきり言えば、こういうことをやったことにより、コストがどれだけ減るのかということを出さないとだめで、民間でコンピューター化をするときには全体のコストがどれだけ減るのかということは必ず抱き合わせでもってコンピューターを導入しますから、国がそれをやらないということは、コンピューターを入れたらどれだけ人が減るのかということのを避けて通らないで、その分野で減った分はほかのことをやってもらおうとかすればいいので、別に人間を減らしたほうがいいと言っているのではなくて、この分野に関しては減らさなきゃだめなんです。やっていたことに関しては減らすということを明示することが重要です。

フィンランドの国民IDで、これは参考資料にも書いてあるんですけれども、フィンランドはすごくて、新生児は病院で生後2時間以内に登録されて国民番号を与えられる。なぜなら、これをもとに子供手当も支給されるわけで、この番号がないとすべての行政サービスが受けられないのです。国民登録センターの各住民情報も集中化しています。それを民間に利用させることもやっています。そういうことで子供手当は自動的に来ます。最近納税者番号の話がありますが、親の番号しかつけなかったら子供はどうするという話になってきて、そういうことをちゃんとやろうとしたら、最後は全員につけなきゃだめなんですよ。

もう一つ、63ページに、フィンランドのネットによるサービス利用率は低いというのは、国民番号自体はフルに利用されているのに「ネットによるサービス」に対するバリアはやはりあります。これはフィンランドでもあって、キーボードをたたいて全部やってく

れというバリアはあるんです。理由はいろいろあって、感覚的なものがある、窓口も併設しているとどうしても、じゃあいままで通り窓口に行っちゃおうという人間心理が働くんです。フィンランドというのは非常に日本と似て、少子高齢化で行政コストの圧縮も至上命題で、「ネットでもできます」ではなくて、「公共サービスはネットが基本」とか、そのぐらいにしないと、この先に行けないというところまで来ています。

ここで問題になってくるのが正しさではなくて、正しい選択だとしても実現できるかどうかは政治的手腕になります。最後は「妥協のアート」、政治というのは「妥協のアート」だと私は思っているのです、シナリオが書けるのかということです。経済学者の方がいるのに申しわけないのですが、経済学者が立てたような「理想の戦略」は大抵政治的には実現が非常に難しいと、ごめんなさい、経済学者の方がいるのを忘れていました。

65ページに、フィンランドの長期戦略なんですけれども、ここではまず、「ネット接続権」を基本的国民の権利として宣言したんです。これは新たな21世紀的人権で、それを確立して初めて「ネットが基本」にできるというのは、ネット接続してやるというのは、これでしかできないようにするんだったら、どんなことあってもネットに接続させることは国が助けるぞと言ったわけ。これはすごい。私はこういう国はフィンランド以外知らないです。要するに、使えないなんていう人がいなくなるように、デジタル・ディバイドを国がちゃんとサポートして絶対使えるようにしようとやったわけ。

こういうことになってくると、国民のコンセンサスの確立こそが政府の大きな成長サポートの役割ということになりまして、国の方向性が見えないと投資する気になれないので、説明することの方針を明快にすることが大事だと思います。

最後に69ページを見てほしいんですが、これも前から言っているように、ハードインフラは新規につくるのはやめてもメンテナンスはしなければだめという話です。1807年、非常に有名な永代橋の崩壊。1,500人死んでいるんですよね。これは歴史的にこういうことがあるんですけれども、これは何かというと、財政問題——江戸時代にもこういうのがあったんだなと思って——が厳しくなってきた、橋をメンテナンスするコストがなくなって、橋をメンテナンスしなくなったら橋が落っこっちゃったんですよ。当初、幕府の直営でやっていたんだけれども、その後、財政難から地元に移管したんですけれども、通行料をとって管理・補修費の財源に充てたんだが不十分でメンテナンスがおざなりになって、橋が落っこっちゃったというひどいことが起こっているんです。これは現代のインフラ老朽化にあたって考えないといけない歴史的教訓で、何でも民営化すればいいっても

のはいかないというものでもあると思いますが、こういうことがある。

72ページに、社会資本が老朽化している。維持管理費がどういふふうに変更しているのかというのは国交省でもっと明快に出すべきだと思います。これは国土交通白書に17年度にも出ていますが——もっと新しいのがあると思いますが——更新できてない部分があることはどうしても考えたほうが良いと思います。

そのためにインフラ管理の新たなビジネスモデルの創出をするべきであって、国の税収はますます苦しくなって、社会資本関係は削減され、税金だけでも管理補修を行うことは苦しくなるので、そういう継続可能なモデルをどうつくるかというのが今重要で、何度も言っているように、76ページ、ユビキタスによる公物管理を高度化することをやって、最終的には私はこういうコンセプトを、「電子国土」と言っているんですけども、日本の国土がどうなっているのかがネットの中で常に存在していて、それをクリックすることで国土の状況がわかるような、まさに電子地図のところをクリックするとどこがどうなっているかがわかる。そういうインフラを、効率的なカントリーリスク低減のために国はつくるべきだと思います。

そうなったときは最後の78ページですけれども、情報のアクセスコントロールが大前提で、すべての情報をコンピューターの中に集約してきたとき、だれが見れてだれが見れないのかとか、これを国の安全で……。昔、古来地図が戦略的情報だったように、国がこういうことを管理したときに国の情報をだれが見れるのかということをはっきりさせることが最後に重要になると思います。

非常に急ぎ足だったんですが、参考資料4を見ていただくと、いろいろ書いてあるのがありますので、ご興味あれば見ていただければと思います。

**【長谷川座長】** 坂村さん、どうもありがとうございます。てんこ盛りの内容で、随分駆け足でやっていただきましたので、残りの部分はQ&Aで補っていただくとして、続きまして柳川さん、お願いいたします。経済学者の立場から、どうぞお願いします。

**【柳川委員】** ありがとうございます。経済学者への厳しいご指摘、ごもっともな部分多々ありますので。

坂村先生、おっしゃったソフトインフラです。規格だとか標準化の重要性というのは、私、今日お話しするところが出てきます。非常に共感する部分がありますのでその点も少し触れさせていただきたいと思います。資料5を見ていただければと思います。私、大分長く書いちゃったつもりだったんですけども、坂村先生に比べて半分になって、ただ、

文章が多いので手短にやらせていただきます。

1 ページおめくりいただいて2 ページで、成長戦略会議の役割ということで、これは私なりに理解するこの会議の役割ということなんですけれども、大きく分けて2 点あると思っ  
ていまして、一つは議論の道筋です。きょう、インフラ産業というふうここに書かせ  
ていただきましたけれども、国土交通省の所管のいろいろな関連産業は、これを有効に活  
用することで我が国全体の経済成長に大きく貢献するんだ。この点をきちっと理解した上  
でその道筋を提示すること。

かつては国土交通省関連の仕事というのは、やるだけで経済成長につながったわけです。  
公共事業をやれば、そこで人を雇えるわけですし、それで、道路ができ、橋ができ、飛行  
機ができれば、それだけで企業は活発に活動ができるようになって、経済成長は高まった  
わけです。これはまさに経済成長のエンジンだったわけです。

ところが、残念ながら、これが現在の段階ですと、公共事業をそのままやるだけでは経  
済成長につながらないということで、本来持っている経済成長のエンジンになる国土交通  
省という点を、しっかりと新たな道筋をつくりたいということ。

もう一つは、こういういろいろな議論が出てくると、多種多様な話が出てきて、いろい  
ろな改革案が出てくるんだと思うので、私が理解している、こういう会議をやることの  
一つの役割は、わりときちっとした方向性だとかビジョンを出すこと。新しい方向性だとか、  
新しい在り方を明確な理念とビジョンを持って提示すること。そのもとで何を重視して、  
何を落とすかということをしっかり考えていくことが、こういう会議に皆さん方に集まっ  
ていただいてやることの、私自身が理解している意義じゃないかと思っております。

そういう点で、2 番目のところで、私が考える方向性ということで3 ページ目ですけれ  
ども、これもいろいろな議論があるんだと思いますが、私見ということで4 つの原則を考  
えさせていただきました。これもいろいろな会議で出ている中身ですけれども、4 点。

1 つは、利用者目線で考える。今まではどちらかというと事業者の側、あるいはいろい  
ろなサービスを受けている人の側とこだわったので、利用者にとって何が望ましいかとい  
うことを考えていく。これが成長の源泉になっていくんだと思います。

2 番目は既存インフラの有効活用ということで、これは後で詳しくお話しますけれど  
も、お金がなかなか財政的に厳しい時代ですから、既存インフラをいかに有効活用する  
かということをもまず第一に考えること。

3 番目もそれと関連しますけれども、お金がない、お金がないというのはあまり何度も

言いたくはないんですけども、まず知恵を出すことです。アイデアを出すと。そこで行政としての役割を果たしていくということ。

4番目は、ちょっと長くてあまりあれなんですけれども、しがらみを絶って未来の可能性を測るということで、要するに、過去のしがらみにとらわれない政策をする。測ると書いておいた趣旨は、客観的なデータだとか、計測だとか、シミュレーションだとかいうもので未来の可能性をきちっと判断したいという4点目です。

それに付随して、4ページ目ですけども、補足のポイント。特に、4点目にかかわることですけども、体質だとか撤退戦略の明確化です。これが将来的なポイントになると思います。

2番目、先ほど、座長からお話があったPFIの話が関連しますけれども、民間資金をどう呼び込むかという工夫をこの中でやっていくことが重要なポイントになってくるかと思えます。

個別の論点に、それぞれ各ポイントについて少し詳しくお話をさせていただきたいと思えます。

1つ目は、利用者目線で考えるということで、政策の判断。利用者の利便性をどうすれば高められるか、こういう基準で考える。そう考えていくことによって、経済学でいうと効率性を高めて、より成長に寄与することが可能になるということになります。

これも言わずもがな、当たり前の話ですけども、例えば、利用者にとってみれば、空港と空港までのアクセス網は空港利用と一体です。それから、どこへ行くかということでいくと、飛行機の利用と新幹線の利用はかなり代替性があります。そういう利用の目線になったときに、じゃあ、インフラ全体としてどういうふうを活用していくのか。あるいは、何を使うのかという目線で空港だとか、鉄道だとか考えていけないんだらう。ややもすると、例えば、そこが行政の縦割りの区分の中で判断されてしまうと、利用者の目線からすると非常に輪切りの形になってしまう。こういう判断は基本的にはまずは廃止をして、利用者にとって何が効率的で便利なものかということで考えていくべきだろう。

6ページ目ですけども、その点で、観光への波及というのは利用者目線の大きなポイントになるように思えます。観光事業とインフラの活用、連携は不可欠なものだと思います。ただし、この会議の中で観光はかなりフォーカスされていますが、私は観光だけその利用の対象にするのはもったいないと思うんです。当然、成長の源泉はいろいろな産業で働いている企業の人たちの活動ですから、そういう人たち、一般事業にとってもどうい

インフラが望ましいかというのは考えていくべきだろう。インフラとしての活用は、これも別々に考えるとやっぱりもったいないですから、観光に役立ち、一般事業に対してもプラスの波及効果があると。そういうふうにはかにインフラをつくっていくか。あるいは使っていくかというふうには考えないといけないんだろうと思います。

7ページ目、具体的な利用者像ですけれども、これもずっと出てきている話ですが、アジアの成長、アジアの利用者をどうやって日本に取り込んでくるか。アジアの成長をどれだけ日本の内需に取り込めるかということが極めて重要だと思います。これは別のところで、NIRAというところでアジアを内需にというところで書かせていただいたところのポイントとも重なりますし、さっきの規格の話も出てくるんですけれども、アジアをいかに取り込むかということが大事だと思っています。

ただし、そのために新しく投資をしましょう、新しい制度をつくりましょうという話では、残念ながらあまり意味がないので、いかに利用するかということでございます。

あまり中身は立ち入らないんですけれども、NIRAのところでシミュレーションをやっていた結果というのが8ページ、9ページにあります。これは中国、インドを含めて、将来の所得層の人口変化の予測をしたものです。5,000ドル以上3万5,000ドル未満可処分所得が中間所得者層と言われているんですけれども、少し豊かになって、観光でもやろうかという人たちが出てくる。これが予測ですと、この10年で5億人増えます。

さらに、その次のページは、その上の所得層も含めた5,000ドル以上というところで見ますと、これもシミュレーションですからどこまで正しく当てられるかはわからないんですけれども、問題を見ていただきたいのは、そのスピードと規模化です。10年で10倍で10億人増えます。10億人、新たにマーケットが出てくるわけです。なので、それが10年で出てきてしまう。この10年で出てくる10億人をいかに取り込むかというのが重要だと思います。

ただし、NIRAレポートで私が強調しているのは、アジア、アジアと言うんだけど、アジアを見ているのは日本だけではない。欧米諸国も鶴の目鷹の目で重視をされていて飛び込もうとしているということで、単純にアジア市場をと考えるのは極めて危険であって、どうやっていかに相互の結びつきを強めていくか。ちゃんとした内需と呼べるぐらいの結びつきを達成していくかが重要だろう。

そのためには、先ほど坂村先生のお話からもありましたけれども、規格だとか制度のア

アジア内でのハーモナイゼーションを考えていくべきなんだろう。

11ページですけれども、これが11ページですけれども、これが坂村先生のお話ともかなりかかわるところで、今のグローバル化の一つの側面は、各国、あるいは各地域の制度間の衝突が一つの側面だと思います。いろいろな国際的な標準規格が決まってしまうと、それが競争のかなりの部分を決めてしまうという部分があります。そうすると、世界各国ではいかに自分の規格だとか自分の制度を標準化、国際標準に持っていくかということかなり真剣に対応しているわけです。先ほど出てきたような、いろいろな坂村先生のお話になった話はそういう側面があると思います。日本はこの部分がかなり弱いので、これだけマーケット規模が出てくるアジアとの連携で規格や制度の標準化を図っていくということは、かなりシリアスな課題であるように思います。

そのときに、公共事業分野の分野と、規格だとか制度の標準化はかなり関係していますので、そこをどうやってうまくつくっていくか。坂村先生のお話でいくとソフトインフラです。新たにつくらなくてもいいんです。けれども、今あるものに全体を標準化させていかないと日本は勝ち残れないというところだと思います。この辺、また少し後でお話をします。

2番目のポイントですけれども、既存インフラの有効活用ということで、これは財政にゆとりがあって、資金が潤沢にあれば新たに投資をしたい、新たなインフラ整備もあり得るんですけれども、こういう状況においては新規投資ありきではなくて、既存インフラをいかに有効活用するか、まずそこから考えていく。そのためには3番目のポイントの知恵が当然必要になります。

13ページに書きましたように、既存インフラの有効活用をぎりぎり考えた上で、それでも必要だという場合には新規の投資を考える、こういうステップを踏むことをきちっとコミットメントすることが重要で、できるだけ資金を使わずに、有効活用した人が評価される、ぜひこういう仕組みをつくっていただければと思っています。

じゃあどうということが有効活用なのかという14ページですけれども、判断基準は最初のポイントに戻って、利用者の利便性だと思います。潜在的利用者も含めて、利用者の利便性が高まれば、これは有効活用になります。この点では、まだまだ知恵を出すことはあるような気がいたします。

例えば、空港なんかでも利用者が少ないと嘆く前に、もっとどうしたら有効に活用できて、利便性が高まって、利用が増えるのか。おそらく民間事業者で、かなり苦しいとこ

ろであれば真剣に考えるんだと思います。私が素人目に外から見ている限りでは、どうもそこまで真剣になっていないところもあるような気がいたします。

道路についても、これをつくるかつくらないかというステップがほんとうはこの前にあるべきなんですけれども、つくられてしまったのであれば、もっとそれを有効利用できないかということをごきちんと考えるべきなんだろうと。

15 ページですが、こういう点を考えると、今日、中条先生まだいらしていませんけれども、中条先生が強調されるように、有効活用する主体が民間営利企業であるというのは一番すっきりした形でございます、できるだけ有効利用するインセンティブがある人に経営判断を任せたいというのが経済学者が多く主張することではあります。

ただし、インフラ産業はいろいろな形で外部性が働くということで、民間企業に任せただけではうまくいかない場合も多いということで、3 番目のポイントで、もう少し知恵を出すことが必要になるというのが16 ページ以下のところでございます。

既存のインフラを有効活用して、成長に寄与するためには、実現のための方策を考える、知恵を出すことが必要になります。

もちろん基本的には、この知恵を出すのは民間企業の役割です。民間企業がそれを考えれば報われるような体制に持っていくというのが、まず基本であります。ただし、行政がそこで知恵を出すことが必要になる部分も多々ある気がいたします。

テクニカルなタームですけれども、囚人のジレンマという経済学、ゲーム理論の中でよく出てくる話ですけれども、現実には民間事業者間でいろいろやっちゃうと、囚人のジレンマに陥ってうまくいかなくなっていることが少なくないように思います。

例えばということで、LCCを地方に融資して、それで地方の観光進行を目指そう——なかなかうまく行かないんですが、これは、例えば、地方空港とLCCと地元の観光事業者、この3人がうまくコーディネーションができればうまくいく部分が多々あるんだと思うんですけれども、現実にはなかなかうまくいかない。

例えば、空港はLCCが来てくれて、地元観光業者が乗ってくれば、そのLCC向けの設備を整備できるんだけど。だけど、LCCが来ることがわからないうちに設備をつくってもむだだということになる。

LCCの側からすれば、地方航空が整備をしてくれて、かつ地元観光業者が乗ってくれば参入を決めようと思いますけれども、そういうものがないうちから参入を決めるわけにはいかない。

地元観光業者からすれば、空港が整備されてLCCがほんとうに来るのなら本腰を入れて投資をしようと思っている。これは簡単な一例なんですけれども、こういうことで三すくみの状態になってしまう。多くのところでこういうものが多々ある気がいたします。

本来であれば、これは三者は自主的に相談して取り組めればいい。中条先生がいらしたら、おそらく、それは勝手に任せてやればいいという話になるんだろうと思うのですが、ただし、現実には行政が関与して、そこである程度知恵を出すことで全体の話合いがスムーズに行くことは、日本の現実には多々ある気がいたします。

実際には、こういう話の中には規制だとか行政の問題がいろいろ複雑に絡む場合も多くて、行政の関与がなかなかないとうまくいかない場合も多いということであれば、そこで行政が別にお金を出さなくても、ある程度の知恵を出して全体のコーディネーション——もしかするとコーディネーションの場を設定するだけでもいいかもしれないですが——そういうコーディネーションを行う余地があるんだろう。ほかにも、行政が規制やルールをうまく変更することで、全体が囚人のジレンマから抜け出す例も、私が見る限りは少なくないように思います。

そうすると、行政が行政ならではの視点で、よいアイデアを出すことで、より大きな視点でコーディネーションが可能になって、全体が成長していくことが起こり得る気がいたします。前回、星野さんからプレゼンがあったような休日の話もそうですし、標準化、規格化なんていう話も、本来は民間事業者で集まって決めれば何とかなる話ではあるんですが、そこに行政が絡むことでうまくいくという部分もあるように思います。そういう意味ではそういう知恵を官民が積極的に取り組んでいって出していくという、そういう知恵を出す競争が国内で起きるようになると、成長にかなりつながるのではないかと思います。

4番目のポイントで、しがらみを絶って未来の可能性を探るということですが、施設の有効利用ということでいくと、過去にどれだけ投資をしたかとかどれだけ資金を注ぎ込んだかは基本的判断要素ではないというのが経済学の基本的な理解です。

普通、そういう投資支出はサンクしてしまっていますので、判断材料はこれからどうやって使えるか。そこにどれだけコストがかかるか。将来にわたってどれだけのコスト・ベネフィットが発生するか。そういうことを明確に測定して、施設の存廃や利用の判断をする。

21ページですが、当然こういう話になると、そういうお金だけではという話が出てきますが、コスト・ベネフィットは必ずしも金銭的なものである必要はありません。ただし、

重要なポイントは金銭的なものでなくてもいいんですが、そこには多分明確な判断基準が必要で、評価の基準が必要だと思うんです。しばし起こりがちなのは、お金ではかれないからかれない。これは大きな間違いだと。はからないと判断基準がなくなりますから、ぐちゃぐちゃになりますから。お金ではからなくても構いませんが、判断基準は明確にするということです。

例えば、関西三空港問題ということですが、私はここできょう、大きな方向性だとか主張を申し上げるつもりはないんですが、関西三空港問題も上のような判断基準に基づいてどこの空港を残すか、あるいは全部残すか、全部いろいろ修正をするかということも、今のような判断で考えるべきだと思います。

刺激的な話を書いてありますけれども、あまり固有名詞は気にしないでいただきたいんですけれども、例えば、将来巨額な維持コストがかかるのであれば、関空が廃港の選択肢にもなり得るということで、そのときに、例えば、将来、過去に大きな投資資金が注ぎ込まれているとか、有利子負債を抱えていること自体は、実は基本的な判断材料に加えるべきではないと思います。むしろ、今後にどれだけ維持コストがかかるかということで、むしろ維持コストがかからないのであれば関空はその意味での有効利用ということになるんだと思います。

ここも片方だけ書いてありますが、大きな負債を抱えているということは、過去に投資をしてしまったということではあるので、だからつぶすべきだとか、だからつぶせないとかという判断を基本的にはするべきではないんだろうと思います。

23ページですけれども、ここも債権者の自己責任論云々から出てくる話ではなくて、そういう話が通常ごっちゃになるんですけれども、例えば、維持コストが大きいのであれば、債務を別会社にして引き取らせてしまって、物理的にはそこを廃港にしたほうがいいだろう。

あるいは、逆に債務コストが大きくても、その分を国が負担をして存続させたほうがいいでしょうということになるので、ここでのポイントは関空を廃港にせよという主張ではございませんで、24ページ、重要なポイントは三空港問題ですけれども、予断を持たずに将来のコスト・ベネフィットで考えて判断すべき。そのためには空港の将来の維持管理費用がどの程度かかるのかという情報が必要になるということでございます。

駆け足になりますけれども、小さなポイントの2つ目ですけれども、退出・撤退基準の明確化です。前回もお話をしましたけれども、市場メカニズムがうまく機能するためには、

基本的には退出が必要条件です。うまくいかなくなった事業が適切に退出していくことで、浮いた生産要素がうまく使われて、経済の発展、成長につながります。それから、退出のプレッシャーが経営改善のインセンティブを生み出します。退出が行われな限り、結局、どれだけ競争させても、どれだけ民営化しても、実はあまり効果がありません。これが市場メカニズムのかぎです。

26ページに書きましたように、民間事業の場合は、「利益があがらない」ということが退出の基準でありまして、比較的明確です。ただ、それでも現実には単純ではなくて、債務超過の企業が生き残っていたり、多くの企業で課題を抱えています。公共性を要求されている事業とか公共事業の場合はさらに問題が難しくなって、判断基準が不明確になるという問題が起きます。そもそも退出や撤退の可能性がほとんど考えられなかったケースも多いというのが実情だと思います。

27ページに行きまして、ただ、これだけ社会環境が変化している中では、どうやって適切かつスムーズに退出・撤退をさせるかということをやっぱり考えていかないと、これからはいけないだろうと。その際の判断基準は、やはり将来のコストベネフィットですよ。コストを差し引いたネットのベネフィットがどれだけあるか。繰り返しですけども、そこで金銭的なものである必要はない。他の要素を加味してもいいんですが、そこには明確化が必要だということでございます。

28ページですが、本来であれば、公共事業においても事業を始める段階で、あるいは施設を建設する段階で撤退基準を明確化しておくということが必要だと思います。これは民間事業でもそうですが、悪くなった段階で事後的に判断しようとする、いろいろなしがらみが出てきてしまって邪魔をします。それで、あまり時間がない中、例を出して恐縮ですけども、通常、我々が悩む話は、退学基準とか進学基準の話でございまして、こういう話は、どんな成績だったら進学できないかというのは事前に明確化しておくことが一番大事で、後からやると、あの学生は頑張っていたよだからちょっと上げてあげようとか、あいつは気に入らないからとか言い出して、これでもめて問題になるわけですよ。進学基準は事前にきっちり明確化しておくことが大事で、多くの事業、あるいは公共事業においても同じことが言えるんだと思います。

最後に、民間資金を呼び込むということですが、有効活用するために、当然、維持管理費用であってもできるだけ財政に負担をかけないほうが望ましいですし、当然、新規投資の場合も必要になってくる場合もあって、そこでは財政支出をできるだけ減らしたいとい

うことで、財政支出の発想を多分もう少し根本的に変える必要があるかなと思います。

具体的には30ページですが、もう少し証券化、今は評判が悪いですけども、使いようによってはとても便利な手段ですので、証券化の手法をもっと利用して、政府が証券化の劣後部分の支出を行うということをする。それから、支出の判断だとか決定を公務員がやるのではなくて、有期雇用の人間にやらせて結果に責任を持たせる。産業再生機構が具体的にこういうことがあったんですけども、31ページですが、ポイントは、政府が全額支出をせずに劣後部分にだけ支出をすれば、全体の支出を大幅に減らすことができます。劣後部分にある程度政府保証がつけば、民間資金を引きつけることが可能になりますので、そういう形で、これもやりようですが、32ページにありますように、民間資金がある程度利潤拡大のインセンティブを生じるということになります。

それから、証券化の1つのメリットは、複数の公共事業を集めて証券化をすることで、リスクシェアリングだとか規模の経済性を生かすことが可能になります。うまくリスク・トランシェを切ってやって、優先劣後構造をうまくつくることで、もう少し、あるいはかなり支出を減らすことができるだろうと思っています。

ただ、課題はありまして、33ページにありますように、当然、こういうことをやると、いわゆるモラルハザードの可能性が出てきます。劣後部分に政府保証がつけば安心してしまいますので、過度に補償がつかないようにする必要がありますし、できればポリティカル・リスクですね。先ほど坂村先生がおっしゃったようなポリティカル・リスクにかかる部分だけ政府保証をつくようにさせたいというふうには思います。

ただ、34ページに書きましたように、全額政府支出でやるよりは、ある程度ましなはずでございまして、民間資金が十分に集まらない場合には、安易に公共事業をやらないという仕掛けをつくと、これは慶應の吉野先生が強調されているところなんですけれども、そういうことをやればある程度公共事業の市場ディスプレイにも機能するということです。

それから、35ページはさっきの話ですけども、ある種、終身雇用でなくて有期雇用の人が投資のディシジョンをすることでインセンティブが生まれてくるだろうと。

ちょっと最後のところを少しはしよりましたけれども、幾つかそういう民間資金の有効活用の方策はあるように思いますので、そういう点も考えていく必要があるかと思えます。ちょっと時間が長くなりましたが、以上でございます。

【長谷川座長】 どうも、柳川さんありがとうございました。皆さん、いかにして税金を使わないかということを真剣に考えていただいておりますが、本日の最後のプレゼンテ

ーション、川本住宅局長よりお願いいたします。

【川本住宅局長】 住宅局長の川本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、お手元の資料6に沿いましてご説明を申し上げたいと思います。役所側からの説明ですので、できるだけ議論の材料を提供するというつもりで資料は構成いたしております。それから、前回のこの会議で私も申し上げました、私ども、住宅だけではなくて建築行政のほうも担当いたしております、建築物全般も私どもの所管になっておりますが、次回、都市の関係でも、まちづくりという関係でいろいろご議論があるというふうに伴っておりますので、今日は住宅の關係に絞り込んでご説明を申し上げたいと思います。

まず、1ページ、お開きいただきたいと思います。既にご案内のとおり、住宅投資は非常にすそ野の広い分野でございます、内需主導ということでは住宅投資の促進は非常に大きな課題となります。左側に住宅関連投資・支出、2007年度の名目の数値がございますが、2007年度、住宅投資が17.1兆円に対しまして、これに居住関連の支出を足し込みますと、約45兆という数字になります。一般的に使われます生産誘発効果が右側のグラフでございます、投資額17兆強に対しまして、誘発額は33兆円にも上るということございまして、住宅投資の刺激によりまして、経済全体には大きなプラスが期待できるということでございます。

2ページをお開きいただきたいと思います。2ページでございますが、左側が住宅投資とGDPに占める割合でございます。見ていただきますと、非常にはっきりしておりますのは右肩下がりでございます、GDPに占める住宅投資の割合が近年ずっと低下傾向でございます。一番右側の棒グラフ、2007年度17兆1,000億円という数字は、いわゆる基準法の改正によりまして落ち込んだ基準法ショックの年でございますが、それを除きましても全体には右肩下がりという数字でございます。

さらに、右側のグラフが住宅投資の国際比較でございます。赤い折れ線グラフがGDPに占める住宅投資の割合、それから、青い棒グラフが人口1,000人あたりの住宅投資額でございます、旺盛な新設住宅の着工にもかかわります。いろいろ統計上の問題はあるのではないかと思います、我が国の住宅投資1人当たりで見ましても、欧米に比べて小さいというのが現状でございます。

次に、3ページございまして、最近の状況でございます。先ほど触れました基準法ショックの後、若干昨年のはじめには立ち直りを見せたんですが、秋以降、いわゆるリーマンショックの後、非常に着工が落ち込んでおりまして、今年10月の水準は昭和40年頃の

水準にまで落ち込んでおります。上の折れ線グラフ2種類でございますが、左側が歴年の系列、右側が月時ベースの数字でございますが、日本の数字が赤、アメリカの数字が青でございます。アメリカの落ち方は日本よりもひどいわけではありますが、日本でも非常に低水準まで落ち込んでいるという状況がおわかりいただけるかと思えます。また、下のグラフでございますように、GDPに対する寄与度も3四半期連続でマイナスというのが現状でございます。

住宅は、基本的にはマーケットで供給される財でございます。これに対して各国がどんな政策をとっているのかということが4ページ以降でございます。非常に簡単にご紹介を申し上げます。4ページが日本の数字でございますが、これは青いところがセーフティネット対策といたしまして、弱者対策。それから、赤いところがマーケットの関連の施策でございますが、マーケット関連では、現在は住宅金融支援機構による民間の金融機関が行います長期固定の住宅ローンの買い取り等の支援、それから、右の一番下にありますローン減税をはじめといたします税制上の措置といったものが主たる支援装置となっております。これを各国別に見てまいりますと、5ページでございます。

5ページが、アメリカの例でございます。アメリカ、真ん中のグラフでございますように、持家が大体7割弱。借家が3割ということでございます。伝統的に持家重視でございます。一番特徴的でございますのは右側の下、住宅ローンの利子所得控除。973億ドルということで、大変大きな所得控除が行われております。税制上の措置が非常に大きいというところでございまして、現在、これはたしか2軒目の住宅までが対象になっておりますが、レーガン以前は3軒でも4軒でも全部オーケーという状況だったというふうに記憶をいたしております。

それから、これと合わせまして右側の上、住宅ローンの証券化支援事業でございまして、これがジニーメイ、ファニーメイ、フレディマックといったところが中心になりまして、住宅ローンの証券化の支援を行っているものでございます。サブプライムローンの問題でファニーメイとフレディマックが経営危機に陥りまして、現在、公的管理に入っておるということにつきましてはご案内のところでございます。これに合わせまして、アメリカでは税制上の措置等も非常に大きゅうございますが、上の欄の真ん中のところに、「住宅手当（239億ドル）」とございます。これはバウチャーでございまして、先着順で住宅手当を行って、途中で打ち切りというアメリカ的な施策でございます。

次が6ページ、イギリスの例でございます。イギリスはもともと持借比率6対4といわ

れていましたが、サッチャー以降公営住宅の払い下げ等を行ったということもございました。現在、持借の比率は7対3で持家が多いという状況でございます。ここでは左上の住宅手当、172億ポンド。これは公営住宅、RSLと呼んでおりますが、Registered Social Landlords、公営住宅の運営等を行っている協会といったようなものを想像していただければいいと思います。そういったところが行います住宅の供給について、家賃の引き下げ等に当てておる手当でございます。それ以外では、右下にございますように付加価値税の減税や、キャピタルゲインの非課税等の税制措置といったようなものが中心になっております。

それでは、7ページでございます。フランスの事例でございます。フランスは住宅政策にかかわります国の関与が非常に大きな国でございます。借家と持家というものを必ずしも峻別せずに住宅政策を行っておりまして、メニューが非常に多岐にわたっております。非常に豊富でございます。とりわけ特徴的なのが、右の上にありますゼロ金利融資PTZと呼ばれるものでございまして、これは金融機関が一部分につきまして金利をゼロで住宅の建設を行う者に対して融資を行うというものでございまして、そういった融資を行った金融機関に対して税額控除を行うという、非常に特徴的なやり方でございます。その2つ下の不動産パスポート低利融資というのは、企業が支払う賃金総額の1%を拠出したしまして、住宅対策に当てるという仕組みでございまして、それを資金源としまして低利融資を行っているといったようなものでございます。

このほかに、その左側にありますように、借家世帯を中心にした住宅手当等も行われております。税制上の措置につきましても、非常に多岐にわたる税制上の措置が講じられておりまして、メニュー的にも非常に多いというのがフランスの特徴でございます。

8ページがドイツでございます。ドイツは、これまで申し上げましたヨーロッパ各国、アメリカなどとは違いまして、持借比率は持家が4で賃貸が6という数字になっておりまして、主たる部分は社会住宅といわれます公的賃貸住宅の建設、それから、その公的賃貸住宅と民間借家全体にわたります住宅手当といったところが中心となっております。税制上の措置は各ヨーロッパと同様でございます。税制につきましても9ページにまとめたものがございます。

マーケットの住宅供給ということでは、税の果たす役割が非常に大きいわけでございます。一番左側に日本の税目が並んでおります。これは、住宅の取得、流通にかかわる税制でございまして、当然ながら、これに加えて保有にかかわります固定資産税、都市計画税

等の税があるわけですが、ぱっと各国を見ていただきましてわかりますのが、日本の税制はいろいろな税金がかかっておるということですが、かかる税目が非常に多岐にわたっておるということですが、

2つ目には、一番下の消費税の関係ですが、ごらんとおり、日本では新築、中古とも5%の消費税がかかっております。アメリカ、ヨーロッパにおきますいわゆる消費税、付加価値税等につきましては、日本に比べれば税率が高いということも当然その理由の1つだと思いますが、例えば、ニューヨーク市では売上税は住宅については非課税措置を講ずる。イギリスでは新築住宅はゼロ税率。中古は非課税とする。フランスでも、中古住宅は非課税、ドイツでも新築、中古住宅とも非課税というように、住宅については一般的に税金、消費税につきましても税金をかけないといったような国が多くなっているのが、1つ特徴的でございます。これはマーケットに対する見方ということではご参考にしていただきたいと思っております。

次に10ページでございます。こういった各国の比較等も踏まえまして、これから住宅市場の成長分野をどう見ていくのかということですが、一番上の黄色い欄でございますように、人口は既に減少局面に入りまして、世帯数のピークは2015年と見られております。したがって、中期的に見て新設住宅の着工というものは従来同様というわけにはいかないというふうに見ております。ただし、質の向上のための建替需要やリフォーム需要、さらには今後急速に増大をいたします高齢者向けの医療福祉サービス付きの住宅の整備や、エコ住宅の普及、あるいはリフォームの促進といった成長分野への投資の拡大によりまして、経済全体に大きなプラスを与えることができるのではないかと考えております。上の欄では、住宅投資の拡大に向けた資金循環の形成ということで、とりわけ大臣のご指示で、現在、税調でもご議論をいただいております。眠れる金融資産の活用ということで、個人金融資産を住宅投資に振り向けるということで、贈与税の非課税枠の拡大、さらにフラット35Sの金利の引き下げ。住宅版エコポイント制度の創設といった、現在、経済対策で議論していることを挙げております。

また、あわせて実物資産の流動化というリバースモーゲージの普及の促進。さらに、これは前回の会議でもご議論があったというふうに記憶いたしております確認制度の見直しにつきましても、審査の迅速化、図書の簡素化、問題があった場合の厳罰化ということを中心に、現在、検討を進めているところでございます。以下、今後考えられます主な成長分野について触れますが、下の欄を省かせていただきまして、11ページをごらんになっ

ていただきたいと思います。

11ページが高齢者の問題でございます。左側の現状の欄にございますが、高齢者人口は急速に増加をいたしておりますが、左側の欄の右側の棒グラフにございますが、試算では、高齢者のうち要介護者の数はこれから2025年までの間に1.7倍になるというふうに見られております。そうした中で日本の高齢者の介護施設やサービス付きの住宅等に入っておられる方の割合がその次の棒グラフにございますが、デンマーク、英国に比べますと半分以下。アメリカに比べましても3分の2程度にとどまっております、サービス付きの住宅というものに対する需要は今後急速に拡大するというふうに考えております。また、住宅のバリアフリー化も大変遅れているということがございまして、こういったところのリフォーム需要も大きいと考えております。具体的には右側の課題のところでございますが、住宅政策と福祉施策との連携ということが非常に大事だと考えてございまして、黒ポツの3つ目、写真の下のところでございますが、社会福祉法人や医療法人などの賃貸住宅供給への参入の促進が必要であると思っております。このために、赤い矢印にございますが、厚生労働省などと連携をいたしまして、今、共同チームをつくって、こういった新しい参入に対する投資リスクの軽減と、サービス供給の確保策についての検討をスタートさせているところでございます。

時間の関係もございまして省かせていただきます。次は12ページでございます。

エコ住宅、環境問題の関係でございます。現状のところでございますが、赤で囲んでございます。1990年度と2007年度を比べますと、家庭部門、住宅におけますCO2の排出量は1.4倍に膨れ上がっております。一方で、一番下のグラフにございますように、省エネ判断基準に適合する住宅の割合というものは、これは性能評価を受けた住宅に限っても3分の1強にとどまっておるという状況でございまして、CO2の25%削減といった目標の達成に向けては住宅部門における対策の重要性というものは言うまでもない状況でございます。こういったことから、右側にございますようにエコ住宅の供給というようなことで今回、エコポイント制度の創設についての検討を現在進めているところでございますが、2つ目の丸にありますように、あわせて、現在ございます省エネ基準の強化といったことについても検討していく必要があると考えております。

なお、1つ特徴的なのは、左側の現状の欄の真ん中のところの点線で囲んだところの棒グラフを見ていただきたいと思いますが、家庭におけるエネルギー消費の内訳でございますが、日本の場合、一番左側にあります赤のところの「暖房用」、「冷房用」のエネルギー

消費は3割に満たないという数字でございまして、実は一般に考えられているよりも冷暖房の割合が非常に小さいのが日本の場合特徴になっております。一番右側の赤いところの「動力他」というところで、照明や家電、テレビやパソコン等々といった家庭用の電化製品を使うウェートが間もなく4割にもなろうということで、ここは非常に今も増大をいたしております。したがいまして、政策課題の4つ目の丸にありますように、住宅の省エネ化とあわせてエネルギー使用を減らすような住まい方、暮らし方というものをあわせてやってみせんと、家庭部門のCO<sub>2</sub>の排出量というのはなかなか減ってこないというのが現状としてございます。

あわせまして、CO<sub>2</sub>を吸収するという事で森林をうまく使っていくということで、右側の政策課題の下にございますように、木造住宅生産システムを強化することによりまして、木材を使った住宅建築物の建築の推進を図っていくということが大きなポイントであると思っております。

次が13ページでございます。長くもつ住宅ということで、長期優良住宅でございます。左側の現状にありますように、滅失住宅の平均築後年数ということで、よく挙がっておりますが、日本は30年ということで、アメリカの半分、イギリスの3分の1強という数字でございます。つくっては壊すということが行われているわけでありまして、政策課題のところの右上のポンチ絵にありますように優良な住宅を建設し、右下にいきまして適切に維持管理し、その履歴を保存する。それによって適切に管理された既存住宅がちゃんと評価され、きっちり流通していくと。そういったシステムづくりというのが非常に重要であると考えております。一番上の丸にありますように、長期優良住宅の認定制度、この6月に法律ができ上がりました、順調に伸びてはきておりますが、マンションにおいてはまだまだ数が出ておりません。マンション不況という問題もございまして。基準の見直し等も含めてより普及を促進していきたいと思っております。

最後、14ページ。リフォームでございますが、リフォームの問題につきましては現状の左上にあります、住宅投資に占めますリフォーム投資の割合、日本はヨーロッパの大体半分ぐらいという数字になっております。リフォームについての課題は、左の下にありますように、リフォームそのものについての不安、業者に対する不安、コストに対する不安といったようなことがネックになっておるといふふうに考えてございまして、右側の政策課題にありますように、安心して適切なリフォームができるように市場環境を整備すること、リフォームについての瑕疵保険制度の導入、住宅履歴情報の蓄積・活用、さ

らに2つ目の四角にありますように、価格の見積もりについてのアドバイス制度。3つ目の四角にあります事業者情報の提供といったことで、市場環境の整備に努めていきたいというふうに考えております。

長くなりましたが、私のほうからの説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

**【長谷川座長】** どうもありがとうございました。それでは、ただいまよりフリーディスカッションに入らせていただきますが、どなたからでも結構でございますから、どうぞ自由に。

**【委員】** まず、坂村先生と柳川先生の話伺いまして、やるべきことはやっぱり非常に明確であるなど。金を使わずにやると。民間資金も呼び込むと。PPP、PFIをどうやるかと。この観点で私、実は先週香港に行きまして、香港の空港が非常にうまくやっている、これは政府100%所有ですが、経営陣が全部民間人なんですね。銀行なり融資元なり、資金を出す側は、これはバンカブルだと。非常にやっぱりいい経営体制があって事業ができるからと、そういう形で進んでいる。だから、今、独法なんかでトップを変えただけのところが多いと思うんですが、それはそうじゃなくて、やっぱり経営陣全部をいいチームに変えると、こういったPFIの融資なんかも含めてものが進む。香港の空港なんかは国に配当までしているんですね。周辺の開発もやっている。だから、こういうようなところを、羽田という資産を我々はどう使ってやるかということでは非常に大事だと思ったのと、私、香港が非常に大事な国だということをよく理解できたので、やっぱり、現場に見に行って話を聞くというのは非常に重要だと思ひまして、そういった意味でPPP、PFIがやっぱり先進国であるヨーロッパ、例えばイギリスあたりに、政務三役の方、あるいは委員の方、直接行って、いい訪問先がありますから、そういうところに話を聞いて、航空自由化の流れ、空港の民営化を含めて全部やっぱり理解するというのを、現場に行くことをやられたらどうかなということ強く思いました。

それから、住宅政策に関して言えば、まさに現状の景気の状況はこのとおりなんですが、3ページにあるように新設住宅着工戸数が、そもそも日米で見たとき日本のほうが多いと。ストックはアメリカのほうがありますけれども、そもそもの構造の問題というのをどうするかというのは、やっぱりこの時期考えるべきで、リフォーム等を考えるべき、どうやって推進するかということを考えるべきタイミングであるなということが1つと、あと、サービス住宅について言うと、独居老人の孤独死が、我々、試算しましたけれども、これから四、五年たったときにはもうかなり、社会が持続できないぐらいの数が、今の何十倍の

数字で独居老人の孤独死が出てくるというような数字が、これはもう、今、現実にわかりますから、それだけの問題があります。だから、そういう問題の解決も含めて、この政策はやっぱり急務であるということは改めてコメントさせていただきたいと思います。

以上です。

【長谷川座長】 ありがとうございます。

ほかに、どなたか。

【委員】 今の独居老人の孤独死の問題なんですけれども、私、文化による社会包摂が専門なものですから、こういった孤立を防ぐというのが、ヨーロッパの、今、まちづくりの政策の基本になっております。これは要するに、人間を孤立させると、最終的な社会的な負担、リスクとコストが非常にかかる。孤独死が一番典型なんですけれども、亡くなると、もちろんそれは現状回復すること、それだけではなくて、近隣住民の精神的なショック、それから、当然そこは住まなくなりますよね。不動産価値がなくなってしまう。いろいろなことでものすごいコストがかかってしまうんですね。

これは、実は坂村先生はもちろん意識なさっていると思いますけれども、まさにこれから先、これは精神論ではなくて、ネットでしかつながれない人たちがどうしても出てくるんですよね。そのことを社会に理解してもらって、非常に社会包摂の分野から言ってもどうしても必要なインフラなので、それに関して、フィンランドが進んでいるのは、あそこはそれをしないと1つの村や町が400人とか600人の村ばかりなので、やらないとみんな孤独になっちゃうので。ただ、これ、日本でも実はもうそういう社会が迫っているということなので、これはどちらかという国交省だけの問題ではないと思いますけれども、社会包摂の視点からも非常に重要なものだなと思いました。ただ、問題は、ここで当然古いイメージがあって、こういうことで管理社会というのは進むじゃないかという反発もあると思いますが、そこにどういうふうに説明をしていくかということも非常に重要だなと思いました。

もう1つ触れていただきました、出先機関の問題ですが、これは、今日、観光部会でも非常に議論になりました。このJNTOをどうするのか。外務省、それからJETRO、いろいろなところとの重複がやはりあると思いますので、この出先機関のことについてはもう少し観光部会のほうでも議論をさせていただきたいと考えております。

【長谷川座長】 在外公館のことですね。

【委員】 はい。そうですね。

【長谷川座長】 わかりました。

先ほど出ました現場を見ろということについては、皆さんの意見をちょっとお聞きしたいんですが、基本的にはこの委員全部でどこかに視察に行くよりは、各委員会のイニシアチブに任せたいと思います。た国内の現場を見るのはおそらく国交省でアレンジしていただけたらと思いますが、海外となりますと国交省としても本会議からも金は出せないで、個々の自主性にお任せしたいと思います。

【委員】 今の、ご発言について2つほど申し上げたいんですが、PFIは例えば刑務所だとか、そういうところはいいと思うんですけども、空港だとかそんなものについてPFIを議論する必要は全くないと私は思っています。普通に民営化すればいい話だと思います。今さら勉強する段階でしょうか。確かに坂村先生の資料を見たら、経済学者の言うとおりに物事は進まないと書いてありましたので、政治家のリーダーシップが必要だからそれを見ていただくことは重要かもしれませんが、ちょっと私は今さら勉強しに行くような問題じゃなくて、世界の趨勢は、空港については民営化の状況ですから、資料でもって勉強ができる話ではないかと。それから、PFIにこだわっている必要は全くなくて、単純に民営化すればいい。もちろん勉強をしていただくことはやぶさかではないと思います。

それから、もう1点、住宅の話については、実はこれ、大変大きな話。航空の話というのはわりと世間の人々が関心を持っていますので、マスコミが大きく取り上げますけれども、実は住宅のほうが、何倍も実は大きな話だと思います。それで、私は老朽化マンションの建てかえを速やかにできるような形にすれば、IT化だとか、高齢者のための対応だとか、そういったこともかなり民間で解決できる部分があるかと思っております。

あと、3点目は、関空の話なんですが、これは若干釈明を申し上げておきたい。私が成長戦略会議に関空の米軍基地化というのを提案したという件ですが、これはメモとして御立さんにメモをお渡しして、選択肢の1つとして検討すべきだと申し上げたのであって、私はそれに賛成をしているという意味では決してございません。ただ、我々としてはどういいますか、私としましては、柳川先生の資料を見ますと、お金のことを考えるよりは、というお話がありましたけれども、やっぱりお金の話というのは大事な話で、おそらく市場に任せていけば残らないのは関空でありますけれども、その関空が残る1つの方法が米軍基地という話であると思います。これは真面目に検討していい話だとは思っております。決して、賛成だと結論を申し上げているわけではないということ、そこだけ、ちょっと

説明をさせていただきます。以上です。

【長谷川座長】 ところで、先ほどから、民営化ですけれども、単純に言ってもだれがやるのでしょうか。受けて立つところはあるのでしょうか。

【委員】 世界には、こういった……。

【長谷川座長】 世界にはいるので海外から持ってくればいいということでしょうか。

【委員】 ええ、そうです。はい。

【長谷川座長】 委員もそういうお考えでしょうか。

【委員】 いや、私はやっぱり日本の人間と海外の人間と共同して、やっぱり海外の人間はお雇い外国人としてしばらくは学ぶというフェーズじゃないかなと思うんですけどね。

【長谷川座長】 いずれにしても、要は実績、経験のある人を持ってこないとなかなかいきなりは難しいだろうということですね。

【委員】 難しいだろうと思います。

【長谷川座長】 そんな感じですか。これは、航空分科会で、取り上げていただけるということでしょうか。民営化はどの分科会が取り上げていただけるのでしょうか。

【委員】 航空のほうでは、論点にどこまで入れるかの議論をちょうどやっているところなんですけれども、民営化の具体論まで行くかどうかは、正直言って意見がまだまとまっていません。

【長谷川座長】 そうですか。

【委員】 はい。来年の1月のときまでにご一緒しようと。方向性として、民営化で、そのときはHOW論が抜けたままになるようなことはしないでいこうというのは、皆さん、そこまで至っております。

【長谷川座長】 それだけをお願いしますね。べき論だけというのはあまり意味がないので、ぜひそれをお願いいたします。じゃあ、ほかにどなたから。

【委員】 住宅の部分の話なんですけれども、私、この住宅の建てかえの問題とか、リフォームの問題、大きなまちづくりの方向とやっぱりリンクしなければいけないと思っ  
ていまして、これからしばらくは何か施策を打たない限り人口が減ることになると、コンパクトシティということになると思うんですね。都市部に人口を集めていくということをやらなければいけないと思っているんです。その場合に、変な話なんですけれども、木造住宅の推進というのはいり得るのかどうか。要するに、都市部というのはい基本的には防災上の観点から木造住宅があまり建たないような区域になっているわけですね。するとこ

それは矛盾するのではないかなということも1つ思っております。それはリフォームについても同じでございます、リフォームを推進するのも、やはり都市部を中心にやっていくべきであって、それがコンパクトシティとずれているのではないかなというふうに、スプロールをとめる、真ん中に集めるということと同時に、税のことも含めてやっていくべきなのではないかなというのは1つ思います。それから、住宅は非常に、この半年、1年で落ち込んでおりますので、エコカー減税とエコポイントのキャッシュバックが非常に効いておるわけですし、住宅関連につきましても何らかの減税措置を期限措置でいいですから至急に図るべきだと。おおむね消費税程度、もしくはそれ以下でもいいんですが、先ほど、消費税はとらない国が多いと書いてありましたけれども、例えば、時限措置で消費税を免税してしまうと。例えば、1年間か2年間ですね。こういうことがやはり重要。そのときに、もちろん新築だけではなくて、リフォーム等々の推進、それから高齢者住宅への転換の推進も含めて考えていくということをやっていくべきではないかと私は思います。

【長谷川座長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 すみません、先ほどの先生のコメントに対する私のコメントですが、私も、28年経営コンサルタントをやってまいりました。それで、やっぱりいまだに内外のそういった経験の差というのは、民営化ですとかそういうものというのは非常に大きいと思っております。ですので、学ぶべきことはまだまだたくさんあるというふうに理解をしております。

【長谷川座長】 わかりました。そこで、柳川さんにお尋ねしたいのですけれども、今日の話ではあまり港湾のことは出なかったのですが、いつカバーしていただけるのでしょうか。

【柳川委員】 スケジュール的には……。

【長谷川座長】 14日の予定は平田さんと、各自治体関係によるプレゼンテーションとなっていますね。

【柳川委員】 今後の……。

【長谷川座長】 各委員のプレゼンテーションが一巡するときに、港湾のことをカバーしておいていただかないと、ちょっと次に進みにくいかなという感じがしますので、事務局と調整をしていただいて、どこかでやっていただけますか。

【柳川委員】 はい。

【長谷川座長】 まだ、本格的に港湾のプレゼンはだれもやっておりませんし、今の予

定から行くと、ここでないとなかなか入りにくいかなという気はしますので、ちょっと一度、事務局と調整していただけますか。

【柳川委員】 はい。わかりました。

【長谷川座長】 ほかに、どなたか。

【委員】 今日は住宅の話聞かせていただいて、波及効果というところが非常に大きいところなので、成長戦略に入れるべきだと思うんですけども、多分、あまり議論されていない、実態の議論を少ししたほうがいいのかと思ったんです。前回、ちょっと質問させていただきましたが、やっぱり都市圏での震災対策みたいな議論をしたときに必ず出てくる議論があります。実態は都市部、特に下町なんかでは、いろいろな法とか基準違反のまま建てかえたり建て増したりしちゃっている物件がものすごく多い。ストレートに言うと、耐震改修のために建てかえようと思っても、実際に今さら許可をとれない。建坪がものすごく減ってしまうというのが、そういうのが山ほどある。そこはほったらかしになっているんですね。ただ、これはその人たちの財産権の問題とか云々よりも、市民生活全体に、そこがつぶれて火災にでもなったら激甚な影響があるところについて、一体どうするんだという議論があります。かつ、そういうものについては中古住宅のクリームスキミングという問題もあります。優良なものが中古でどんどん流通するようになるのは、これは方向として何の間違いでもないんですが、実態として取り残されたものが流通しないと、いつまでたっても大きなインパクトにはならない。非常に話しづらいことかもしれませんが、実態としては、そうやってない部分のところは一体どうするんだというスタンスは、どこかで一度議論させていただいて、そこにぴしっとしたスタンスをとるのか、あるいはとらないのかによって議論の範囲が違ってくるのではないかなと正直言って思います。

【長谷川座長】 それについては、皆さんの意見を聞きたいのですが、この会議はあくまでも国交省の成長戦略会議でありまして、既存の違反物件をどうするかというのは、どうもこの会議の範疇を超える、国交省固有の問題として取り上げていただく必要があるというのが私の感覚であります。一度、事務局や大臣なりと確認はさせていただきます。お気持ちはわかりますが、国交省のやっておられること全部に我々が関与する時間もないし、成長戦略に集中したほうがいいのではないかと思います。そんなことでよろしゅうございますか。

【委員】 そういう議論、実はしていないですね。

【長谷川座長】 ええ、していない。

【委員】 私たちの役割はどこまでなのかということを議論していないし、それから、それについてのご説明も、そういえば、今気がついたんですけれども、いただいている……。

【長谷川座長】 これまではアドホックでやってきたわけです。それに関連して、柳川さんから、先ほどのプレゼンの中に、全体の理念とビジョンという話がありました。前回、御立さんからも同じ意見が出ましたので、2人でまとめていただけませんかという話をしましたが、できましたら新年早々にたたき台として理念とビジョンを出していただいて、本会議で検討していただいたらいいので大体固まれば、次のステップに進めると思います。

まず、御立さんのほうに振ったので。

【御立座長代理】 はい。今ご指摘の部分と両方合わせて。柳川先生と、いろいろ、別件も含めて議論させていただいて、今日は実は柳川先生にはその部分のお考えを出していただいたということかと思えます。

【長谷川座長】 ああ、なるほど。

【御立座長代理】 ええ、ゼロ次案としてですね。それを踏まえてまたちょっとご相談させていただいて、皆さんにたたいていただくものはつくるようにいたします。

【長谷川座長】 はい。

【御立座長代理】 それから、先ほどの成長戦略の議論と言ったのは、座長がおっしゃるとおりで、私が申し上げたのは、成長戦略の効果を上げるために、タブーみたいになっている部分を放っておくと、下がるというときだけは逃げないでやりましょうと。政策全体をやるつもりは、私は全くないということです。

【長谷川座長】 わかりました。

【委員】 よく似た話なんですけれども、やはり成長を考えること、成長を阻んでいるものを取り除くということも重要なので、それが何か、御立さんの言うことがそれに入るかどうかはちょっと別といたしまして、やはり成長を阻んでいるものを取り去るというのもこの会議の役目だと思いますので、大きな項目についてはやってもいいのではないかなと私は思いますけれども。

【長谷川座長】 わかりました。例えば、都市再開発の際に言い方は悪いのですが、既存違反物件含めて地域を何とかしなければならないということであれば、そういう観点からどう取り組むかというご提案をなさっていただいてもいいように思います。何かご意見

があれば。

【委員】 成長戦略と、都市とか、インフラの劣化の問題というのは、やっぱり表裏の問題だと思うんですね。坂村さんの先ほどのプレゼンの中で、インフラの高度化の話がされているときにさりげなく永代橋が落ちた絵が出ていましたけれども、やはり坂村さんの頭の中にインフラの劣化というのが大変大きな社会問題だというのがまずあって、そういうお話を組み立てられていると。何回かお話を伺っていますのでそういう印象も受けたんですけども、都市とか住宅の分野の成長戦略のことを考えるときに、もしそうでなければどう劣化していくのか、どういう危機が迫っているのかというのはやはりすごく重要な問題だと思っております、日本の市街地は所有が非常に零細で、なかなか違反建築の問題なんかもあって整備が進まないんですが、特に最近、老人独居、要介護世帯の資産がそういう改善を阻むと、マンションの建てかえとか、あるいは木造密集地帯がどんどんよくなっていくというのを阻むという実務上の問題が非常に多くあるものですから。

ただ、既に住宅局の資料の中でも課題としては取り上げられているので、この辺は非常に重要なことだと思います。

それから、そもそも市街地が木でできていますから、木でできている町を今後どうしていくのかと、さっきの話も非常に成長戦略を考える上では重要、その他これから、私はどちらかという、そういう悲観的なものを見ながら仕事をやってきたところがありますので、そういう面から、来年に入ったら資料をというお話ですので、まとめていきたいと思っています。

【長谷川座長】 その点については、各分科会にまずは一任したいと思いますけれども、何度か話が出ておりますように、仮にそういうところに踏み込むとすれば、過去の本会議で出ました、例えば地方債、免税債といったものを使って民間の資金を活用しながら再開発の一環として行う、一工夫、ふた工夫をする必要があります。規制とか法律の改正は国交省あるいは大臣、政務三役、立法府にお願いをすることになりますが、実際の成長戦略に資する民間資金の活用や、そのための工夫とか知恵は本会議での提案の中でぜひ出していただきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。その点に関して言えば、前に星野さんも言われた、例えばスキー場だとか、ゴルフ場を閉鎖する時には現状復帰の義務があるので、ランニングコストの赤字であってもやむにやめられずに事業を継続しているということもある意味では非常に無駄なことでもあります。NPO的なところとちゃんと提携して、計画があれば何年間でやる方がいいとか、そういうことぐらいは法律の改

正、規制の改正でできるのかもしれませんが、そういう工夫もできたらやっていただければと思います。ほかにどなたか。

【委員】 先ほど座長がおっしゃっていたことも含めまして。

今日のプレゼンは、主に先ほどお話があったように総論的なところでお話をさせていただきました。海洋、港湾に関しましては、実は部会以外に実務者レベルの方々が入った委員会が3つ政務官を中心に走るようになっておりまして、もう次回から、明日からスタートしますので、少しそちらの議論を待って中間整理のところ、論点整理のところになるかどうかわかりませんが、そこで具体的なことを話させていただこうというふうに考えておりました。メインの主張は今日のお話で、柱はあまり変わらないだろうと思っておりますので、少し実務者の方々の意見が出てきた段階でお話させていただければ、それでもしよろしければそれでさせていただこうかなと思っております。

【長谷川座長】 よくわかりました。ありがとうございます。よろしくお願いします。

【委員】 それで、そういうことで海洋、港湾に関してもやはり基本は優先で、今日、私が申し上げた線で、できればきちっとした形でまとめたいと思っております。それで、住宅のほうのコメント、よろしいですか。

【長谷川座長】 はい、結構ですよ。どうぞ。

【委員】 はい。住宅の話、今日は非常にうまくまとめていただいて、頭を整理できたんですけども、私、この不動産とか住宅絡みの話というのは、かなりいろいろな政策に翻弄されてきた歴史が利用者の側からするとあると思うんですね。税のところもまさにそうございまして、ある一方ではこの不動産取引を規制しよう、投機的な動きを規制しようという形で税が課されてみたり、一方ではさまざまな住宅に対しての減税措置だとか補助金を出されたり、そういう都市政策なり住宅政策が変わることによってそれが変わったりという形で、かなり政策によって随分いろいろなものが振れてきたという印象があるんですね。やはり、そうしていくと中長期的にはなかなかしっかりとした事業者の側も利用者の側も投資ができないと思いますし、それから、もう一方ではかなり、ある意味では政策でどちらの方向に持っていこうというふうにし過ぎるとなかなか思ったようには動かないという面もあるんだと思うんですね。そうしますと、1つのポイントはやっぱり、何を軸にしてこれから考えていくかということ、将来性をきちんと整理していただくことと、それから、あまり特定の方向に、政策的に動かそうと思っても、なかなか歪みが出てくるんじゃないかというのは経済学者として少し気になるところでございまして、おっし

やったように、例えばエコの話だとか、それから高齢化が進んでいく中でどうしていくかというところは、全体のシステムとして、先ほど坂村先生がおっしゃったようにシステムとしてきちんと考えていくことは大事だと思いますし、例えば、そこで何を標準化していくかとか、どうか、それこそ知恵は随分出せるんだと思いますけれども、あまり税とかで細かくそれを左右させようとする、やっぱりかなり歪みが出てくるのは大きいかなという点は、今日のお話を伺ってて感想で思った次第でございます。

【長谷川座長】 柳川さんのプレゼンテーションに囚人のジレンマの話がありましたが、基本的には民間に自由にやらせればよいという意見もあるし、ある程度は後押しをしたほうがよいという意見もあります。いろいろな方向転換をするに当たって、私も民間企業の経営者として思うのは、日本の場合は、ある程度大きな方向転換をする、あるいは行き詰まっていることを変えようとする場合に、民間だけに任せているとなかなかうまくいかないときには、ある程度後押しをすることも必要なのではないかなという感じもしますので、そういった、前に進める仕組みについても、皆さん、どうぞ自由に委員会の提言の中に盛り込んでいただきたいと思います。

【委員】 よろしいですか。基本的に私は公共政策の分野をやってきた人間でありまして、規制の問題等々も扱ってきた人間でありますので、市場の失敗があるときには、当然、国が介入するのは当たり前なんです。それは当たり前という前提で言っているもので、全部民間に任せたらいいなんて思っているわけがないので、そこは誤解がないようにしていただきたい。だけど、今までの状況を見たときに、今を出発点として考えたときに、そこから見たときにかなりの部分、民間に任せる部分に重点を置いたほうが良いという、そういう考え方ということですので、例えば、空港の民営化という話でも、もう空港は民営化して、デパートと同じような状態でいいんだなんて全く思っておられません。当然、空港の場合には何らかの形で規制が入るのは当たり前です。そういう前提で規制の枠組みということについても私はもちろん考えがいろいろありますし、具体的にどこまで規制をしたらいいのかということも当然考えた上でのことです。その点は誤解がないようにしていただきたいということが1つと、あと、もう1点は、これは柳川先生の資料の「4つの基本原則」というのを見せていただいて、これは別の言葉で言うと、私が申し上げた選択と集中ということを意味する、これは大臣及び政務官もおっしゃっている話、結果的にそういうことになるということですね。利用者の目線で考えていけば。

それと、もう1つは、要するに集権的ではなく、これは坂村先生の資料では分散という

ような書き方をされておりますが、私は分権的という言い方をしておりますけれども、やはりそういうところが基本の1つとすべきで、これも、おそらく柳川先生の基本原則というところと離れない話だと思えます。それから、「しがらみを断ち、未来の可能性を探る」という、これも当然必要なことで、ただし、しがらみを断つときにはお金が要するという場合がどうしてもあるということで、それが日本航空であり、あるいは関空であろうと私は思っております。もちろん金ではなく知恵を出す、金よりも知恵を出しなさいという話は、これはもちろん私も大賛成ではあります。これで大体の方向をぜひ御立さんとまとめていただけるとありがたいなと思っております。

【委員】      こちらで質問あるんですけども、さっき、税制出ていて、私もさっきのとき言ったんですけども、やっぱりどの分野の税制をあれするのかというのは、国土交通省に限らない、ほかのものとバッティングしていた場合にどれを優先順位を持つかというのは、ここだけで議論できないんじゃないでしょうか。例えば、ほかにも重要なことはたくさんあるわけで、国としてどう考えるのかは決めていただかないと、国土交通省の成長会議で都合のいいことが別のことで都合悪くなるかもしれないし、そういうところがどうなるのかというのは、ちょっといかないと。私の資料の11ページでも言いましたように、税制するときにもうちょっとほかのものとも比べて、どれをどうしてどうするのかという戦略と絡んでくると思うので、そこはちょっと、逆に大臣に言っていただくか、副大臣か、政務官の方に言っていただくか、そういうような話はちょっと聞かせていただきたいと思いました。

【長谷川座長】      多分それは、鶏が先か、卵が先かの話になります。私からお願いしたいのは、あくまでもここは国交省の成長戦略会議ですので、そのための税制改正が必要な場合には優先順位をつけていただいて、他省庁の関連の部分も必要であればそれも入れていただくけれども、そこから先の部分は大臣が閣議なりで調整いただくか、あるいは国家战略室で調整するかは、そちらにご一任をしないと、こういうポジションでいかがでしょうか。

【委員】      わかりました。

【長谷川座長】      それと、もう時間がなくなりましたが、何か。

【委員】      じゃあ、2つだけ最後にお話しさせていただきます。港湾は私、ちょっと担当ではないんですけども、どちらかという観光のメインなんです。今、世界中の大きな外国籍の客船が、9万トンクラスというのが、やっぱり成長するアジアにベースを移

しつつあって、上海ベース、もしくは香港ベースで大型の客船がこれから就航させよう、ベースに移動させようというふうな動きがあるんですが、日本の中でやはり受け入れられる港が非常に少なく、例えば、瀬戸内海に入っていると、エリアごとに全部別々に税金をとられるとか、それから、何千人という人たちがばっと一斉におりていくわけですが、おりていこうとしたときにこれは何時間もかかって、さっとおりられたらその分消費して下さるわけですね。遠いところまで行けるわけですね。ところが、やはりそういう手続の問題というのは、いわゆる業務の縦割りもあってなかなかうまく進まない。だから、あわせて海外の観光客船がおそらくアジアベースにどんどん動き出すだろうと。それが日本にできるだけ寄港していただいて、たくさんのお客さんが日本の国内に移動してもらえるような部分をぜひ議論をいただきたいなというお願いの1つです。

それから、もう1点は住宅の話で、これは個人的にずっと気になっていたんですけども、実はこのリバースモーゲージの話が、実はこれ、いつもどこでも書き込まれていて、20年ぐらい前からこの話はずっと出ていて、武蔵野方式というのがあって、そのあとなかなか具体的に実現しない。でも、いまだに首都圏では私は住宅資産が1億ぐらいあるんですけども、非常に貧乏なんですよという人もたくさんいて、そこを、どうしたら皆さんが幸せに……。つまり、例えば、それは何らかのハードルがきっとあるんじゃないかな、私は専門じゃないのでわからないんですが、同じ話がずっと出てき続けて20年たっているの、少し方法論とか何か具体的なハードルを越えるための何かを考えていただければ、すごく有効に、ハッピーな人が増えるんじゃないかなというふうに思っております。

以上です。

**【委員】** ちょっとよろしいですか。住宅とか不動産とかというのは何か……。すみません、さっき成長戦略と逆の話をしましたけれども、やろうとするときはやっぱり場所が要りますよね。何か新しいことを提案して、今のお話だったら、例えば、そういうことを受けて次に幸せな生活ができる、そういう受け皿があるのかというふうな話。そういう、さっき公の役割の話がありましたけれども、やっぱり都市の話、住宅の話をやるときには、必ずどこかで民間の力を使ってPPPの考え方でやってみると。どこかでやってみようという、そういうプロジェクト型の提案もこういう場所では必要になってくるのではないかなということも思っています。

**【委員】** さっき座長がおっしゃったことに私、賛成でありまして、前に大臣もそのようにおっしゃっていたと思うんですが、私は、国土交通省のための成長戦略会議をやって

いるつもりは全くありません。国土交通省が担当する分野について成長戦略会議をやっているつもりでありますから、ほかの省庁と当然バッティングするということはある話であるし、国土交通省にとっては利益にならないことを提案するというのももちろんあるということです。当然、私たちとしてこうあるべきだということを議論して、その上で、それを外に関連するところは外に持って行って議論していただくということが当然ではないかと。他省庁の意向を先に考えて議論する必要はないと思います。

【長谷川座長】 まだまだ論議は尽きませんが、予定の時間になりました。本日はこれをもって終了させていただきたいと思いますが、馬淵副大臣より一言お願いいたします。

【馬淵副大臣】 最後に、役所のほうからということで、私のほうから今日の論点について一言だけ申し上げさせていただきます。坂村先生からインフラとシステムのお話ということでしたが、私は実はこの成長戦略会議の中でも論点としてもう1つ加えなければならないと考えているのは、まさにシステムとインフラを合体させていく上では重要不可欠な我が国の技術力、ITSの部分なんですね。それで、今日ご指摘の部分、例えば、個人資産ではない社会資本インフラ、道路であったりあるいはさまざまな施設。ここの部分には極めて重要な役割を果たすと思いますので、こうした観点から、システム全体としての資本、社会資本という考え方でまた議論をしていただけたらなと思いました。また、柳川先生から市場からの撤退のお話もございましたが、まさに公共事業というのは市場からの撤退が非常に難しい、あるいは撤退そのものを前提としないということではありますが、一方で本来の社会的役割を失った社会資本に関しては、ドイツなどではスマートグロース、スマートディクライン、減築という発想で新たな都市の景観も含めた観点での取り組みがあります。その意味で、社会資本整備を今後撤退させていく上においてかかるコストは、このスマートディクライン、減築の部分にまで考えを及ぼさなければならないのではないかと、1つ私のほうからも論点として挙げさせていただきたいと思います。

また、スプロールとコンパクトシティーの関係については委員からも住宅の問題でご指摘いただきました。これは最終的には我が国における社会資本コストの分散をどのような形で配置していくのかということに尽きると思います。今はまだ中央と地方ということで総務省中心にやっておりますが、今後のこの国のあり方というところの議論も当然ながら必要かと思えます。

最後に、税のお話もございました。ご指摘のとおり、税の部分というのは補完的な機能ではありますが、極めて政策を規制するものでもあります。とりわけ住宅などは、その資

産価値がこれほどまでに嚴重なのは、一に資産税としての減価償却の部分、これは一番大きく効いております。私も、この税の問題もやはり一方で十分皆さんからご意見をいただきながら、他省との調整というよりはむしろ本来あるべき形ということで提示をしていくことが必要だと思っております。

今後も、私ども、また参加させていただきながら、ときにはまた意見も発していきながらしっかりと皆さん方のご意見を拝聴してまいりたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

【長谷川座長】 本日はありがとうございました。これで閉会とさせていただきます。次は14日でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

— 了 —