

第5回国土交通省成長戦略会議

平成21年12月14日

【中原政策官】 ただいまより、第5回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきます。

まず初めに、前原国土交通大臣よりごあいさつをお願いいたします。

【前原大臣】 皆さん、おはようございます。お忙しい中、長谷川座長はじめ皆さん方に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。おそらく明日、正式な発表になるとは思いますけれども、菅副総理のもとに、内閣全体としての成長戦略にかかわる会議体をつくることになりました。

国土交通省が一番早く、経済の成長をどう考えていくかということ、皆さん方のお力をいただいて取り組んでまいりました。国土交通省の所管のテーマではありますが、観光をはじめ他省庁にかかわることも大変多いわけでございまして、そういう意味では政府全体として、そういった経済成長にかかわる会議体ができることは大変好ましいことだと思っております。

私、昨日、関空に行きまして、また最近海運にかかわる方のお話を伺っておりまして、一つ確信したことは、財務省は目先のお金にこだわって予算を削ってくる、あるいは税制改正でも非常に厳しい対応をしてくるわけでありまして。しかし、この国際競争の中で、例えば海運の荷物をどう日本に引き寄せるか。韓国は油の値段を戦略的に下げて自国に持ってくることをしっかりやっておりますし、昨日、関空に行きまして、着陸料が仁川などと比べてあまりにも高過ぎるということを考えたときには、目先のお金にこだわるのではなくて、しっかりと国際競争力をとれるような競争設定をし、お客さん、荷物、あるいはにぎわいを日本に持ち込む中で、トータルとして日本の税収を上げて経済を大きくしていくという大きな視点が必要ではないかと、改めて感じた次第でございます。

その意味では、財務省に説得力を持った説明もしていかなくてはなりませんし、皆さん方のご尽力を、そういうものにもしっかりと反映させていきたいと思っておりますので、今日も活発なご意見、ご議論を賜りますようお願い申し上げます、ごあいさつといたします。ありがとうございます。

【中原政策官】 ありがとうございました。

それでは、長谷川座長、よろしくお願ひいたします。

【長谷川座長】 それでは、ただいまより会議を開催したいと思います。

議事に入ります前に、本日、星野さんは欠席であります、一方、前回から新たに委員に加わっていただきました福田さんが今回出席していただいておりますので、冒頭に福田さんから一言お願ひしたいと思います。

【福田委員】 今ご紹介いただきました、野村総合研究所の福田と申します。前は参加できませんで、大変恐縮でございました。申しわけありません。今回から議論に参加させていただくということで、この中では一番若そうに見えたりもするのですが、年齢の問題ではなく、頑張らせていただきたいと思います。

簡単にバックグラウンドをご紹介させていただくと、もう10年以上になるとは思いますけれども、日本国内及びアジアを中心にPFIやPPPの事業のアドバイザーの仕事をやってきておまして、バックグラウンドは金融ですので、特定のテクノロジーの専門家ではないのですが、発電所もやりましたし、上水道もやりましたし、有料道路もやりましたし、住宅もやりましたし、あとはETCなんていうちょっと変わったものもやったりと、建材インフラと言われる領域は案件を通して大体かかわってきたと思います。そういう仕組みづくりのところをずっと現場でやってきたというバックグラウンドを生かして、PPPに対する示唆を議論させていただきたいと思います。

あと、ここ3年ぐらい、インフラファンドと言われる、社会資本に特化して投資するファンドの世界的な動向、及びそこにお金を入れている年金基金の動向も調査してきております。先週もオーストラリアに行って、向こうの年金基金と議論したりしてきました。そういう意味では、日本の投資家とも議論しますけれども、国内外のお金の出し手の動向も比較的知見があるかと思ひます。そういうバックグラウンドで貢献させていただければと思っております。ひとつよろしくお願ひいたします。

【長谷川座長】 どうもありがとうございます。

これまでの委員会に参加しておられませんので、1つだけ申し上げておきます。これまでのディスカッションの中で再々出てまいりましたが、今日の財政状況を考えますと、財政出動による景気刺激とか成長はなかなか難しく、限界があるので、民間の知恵と金を絞り出すというのがこの会の大きな目的の一つであります。その点を念頭に置いていただき

ますようお願いします。民間は別に国内だけでなく海外からでも全然構いませんので、その点も含めて提言のまとめに意を用いていただければと思います。

【福田委員】 わかりました。

【長谷川座長】 それでは、恒例によりまして、委員の皆様から、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思います。本日は平田委員にプレゼンテーションを行っていただきます。平田委員のプレゼンテーションが終わりましたら、それに関するフリーディスカッションを行います。その後、11時半から1時間、大阪府の橋下知事、兵庫県の五百蔵副知事、神奈川県松沢知事から、航空政策に関するプレゼンテーションを行っていただくこととしております。それは、先ほど申しましたように、メディアに再オープンとさせていただくということでもあります。

それでは、前置きが十分長くなりましたが、平田委員、よろしくお願いいたします。

【平田委員】 よろしく願いいたします。

私、この中で唯一専門領域を持っていない者ですので、あまり皆さんのような具体的な提言はできないのですが、観光部会の座長としてはきちんと、今朝も8時から会議をさせていただいて、相当具体的な提言をまとめました。それはまたそれですが、今日はちょっと総論的なことになってしまうかと思いますが、ご了解いただければと思います。

1ページ目から見ていただくといいんですけども、私は大阪大学におりますので、関西の話からさせていただきます。観光学の世界では、大阪病という——これは正式な名称ではないんですけども、こういう言葉があります。これは、万博の成功体験があまりに大きかったために、大阪というのはどうしても大規模、それから外からの集客に頼るようになってしまった。

それから、花博が決して成功したわけではないんですけども、バブルの時代にあったものですから、集客もお金集めも成功したんです。本来は80年代ぐらいから大阪の病はあったと思うんですが、問題が隠ぺいされてしまった。で、90年代以降になって、オリンピック招致に失敗し、サミットも来ず、世界陸上は尻すぼみに終わりというのが、大阪の現状です。

それから、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンも悪くはないのですが、東京ディズニーランドと比べると非常に見劣りする。何が見劣りするかというと、次のページを見ていただくとわかるのですが、今、観光業界では同心円上の集客が大事だと言われています。要するに、地元の方たちに愛される観光施設でなければ、外からお客さんは来ませんよとい

うことです。

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンと東京ディズニーランドの一番の違いは、東京ディズニーランドの年間パスポートの所有率は浦安市民が一番大きいんです。次が千葉県。ところが、大阪の方、辻元さんはよくご存じだと思いますけれども、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは、地元の人には行かないです。

ディズニーランドは、全国から親戚や友達が来ると、浦安市民は一緒に行くんです。誇りに思っているから。ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは、大阪の方は、「暑いから行ってきて」と言って、自分には行かないで行かせちゃうので、リピーターが少ないんです。それから残念ながら、あまりリピーター向けになっていないです。

同心円上の集客、それから市民参加型の観光施設というのがこれから非常に重要なんじゃないか。

大阪も、だめなばかりじゃなくて、幾つか成功例がございます。1つが、選挙期間中に総理にも来ていただきましたが、天満天神繁昌亭という60年ぶりに復活した寄席です。これは天神橋筋商店街の旦那衆が、自分たちで2億円のお金を集めて、あいている天満宮の境内に寄席をつくったものです。

ただ、この繁昌亭自体は、せいぜい1回で200人、昼夜満席で1カ月先までチケットはとれないんですが、それでも年間の動員数はたかだか十数万人です。しかし、これが成功したおかげで、天神橋筋商店街は日本で最も元気のいい商店街だと言われています。

1日の通行客数が2万5,000人という非常に長い商店街なものですから、それで僕から見るとくだらないと思うようないろいろなイベントまでやっている。修学旅行生一日丁稚体験とか、商店街を端から端まで歩くと認定証がもらえる、大阪のガラス発祥地を再認識する天満切子の復活とか、大道芸選手権とか——選手権と言ってもそんなに大したものじゃないんですけれども、とにかくちっちゃなイベントをたくさんやるんです。

商店街の会長さんに聞くと、何が元気になったかというと、繁盛亭の寄席に来る若い啞家さんたちが帰りに居酒屋で一緒に飲んで、そういう話の中からたくさんアイデアが出るんだと。そこで、その商店街が活性化したということなんです。

次も見たいのですが、次はこの夏に行われた水都大阪2009というアートイベントです。同時期に行われた横浜開国博と比べていただくと、横浜開国博は有料入場者数なので単純には比べられないのですが、そうは言っても、この費用対効果、それから想定人数からの入場者数がどれぐらい違うか、おわかりいただけだと思います。

開国博は完全なイベント型の、外からの誘致、集客をねらった催しだったんですけども、水都大阪2009は地元の子どもたち、青少年の参加型のアートイベントで、ワークショップとかそういったものをたくさん、非常にこまめに開催して、これだけの集客を行いました。

総事業費9億円ですけども、先日出た大阪府立大学のあるチームの試算によりますと、税収だけで7億近く、だから、単年度でほぼ回収した。経済波及効果は一次波及だけで70億か80億だったと思います。これは府立大の試算ですけども、大変成功したイベントになりました。

次のページを見ていただくと、当初反対していた橋下知事も大喜びということです。

【辻元副大臣】 このポスタ気持ち悪い……。

【平田委員】 これ、大阪中に張ってある。

府知事も、最初3億円の負担金を出し渋ったんですけども、開催期間中は5回いらっしやったと聞いております。大変成功したイベントであります。

次、めくっていただくと、金沢の21世紀美術館です。これは観光都市金沢を救ったと言われる、新しい文化施設です。

さらにその次を見ていただくと、細かい数字ですが、一番上が兼六園で、11番目に金沢21世紀美術館があります。開館5年目で156万8,000人。兼六園が182万人ですから、どれほど集客しているかがおわかりいただけると思います。

さらにその次のページを見ていただくとわかるんですけども、下のほう、宿泊客数がウナギ登りになっているわけです。平成14年がなぜ227万人かという、この年に「利家とまつ」の放送があったんです。

この前の資料が見つけれなかったんですが、この前まで、金沢は非常にじり貧だったんです。200万人を切る状態だったのが、完全にV字回復して、昨年度は大河ドラマの放送年よりも宿泊客数が増えたと。これはほかに要因がないので、おそらく金沢21世紀美術館が非常に大きな集客のコアになったということです。

これも、ただ単に外からの集客に頼っていたわけではありません。金沢市民芸術村という10数年前からやっている24時間使えるスタジオ施設があって、演劇、音楽、美術の工房を市民に開放して、24時間利用できるようにしていると。そういったところで、開館前からプレ事業を行って市民に対しての周知徹底を行います。それから、今でも商店街、学校などでのアウトリーチ、要するに美術館に来なくても美術的なアート体験ができるよ

うなことを、今でも地道に行っています。

それから、金沢 21 世紀美術館自体は現代アートです。現代アートというとても非常にわかりにくいイメージがありますが、非常に体験型で、ニュース等でごらんになった方がいらっしやると思います。プールを模した現代アートで、プールの底に子どもたちが入って行って——これは実はプールじゃなくて、アクリル板でうまくできているんですけども、プールを底からのぞくイメージが体験できたりとか。

それから、全体の設計も非常にうまくできていて、美術館の有料の部分の外側に無料のいろいろな現代アートが置いてあって、そこは何度でも来られるんです。そういうふうにはリピーターが来やすいようにしている。それから、地元の人たちが、例えば友達とか親戚が金沢に遊びに来たときに、じゃ、私、ここで遊んでいるからと言って、その人たちだけが有料施設の中に入っていくという使い方もできる。

それから、市内の小中学生の鑑賞教育を徹底してやっていて、小学校 4 年生は全員が金沢 21 世紀美術館に行くようになっています。小学校 4 年生というのも非常に戦略的に、3 年生以下だと何だかよくわからない、中学生ぐらいになるとかたくなってしまふ、4 年生というのが一番、その後もリピーターで来る可能性が大きいだろうということで、4 年生を全員来させると決めております。

次に見ていただきたいのが富良野です。右側の数字が細かいんですけども、これは魅力度調査という民間がやっているもので、これが唯一の指標というわけではありませんが、10 位が星野さんの軽井沢、9 位が今言った金沢で、8 位が富良野です。その上が函館、札幌、京都、鎌倉とか、比較的歴史のあるまちですから、富良野がいかに突出しているかがおわかりいただけると思います。

富良野というのはもともと観光地だったわけではありません。歴史文化遺産、全くありません。観光の主な目玉は、ラベンダー畑とスキー場です。このラベンダー畑はもともと観光施設としてあったわけではありません。これは香水の原料だったわけです。次のページを見ていただいてわかるように、1970 年を境に激減します。この原因は、香水の原料がラベンダーから人工香料に変わって、必要がなくなってしまったからです。

ところが、このときに富田さんという変わった農家の方が、つぶすに忍びなくて、1 面だけラベンダー畑をとっておいたんです。これが旧国鉄のディスカバージャパンのキャンペーンのポスターになって、そこから火がついて、その直後に「北の国から」の放送が始まって、一挙に富良野は観光地になります。

私、縁があって、富良野はほぼ毎年呼ばれて、富良野市内の全小中学校で授業をしてきました。演劇、国語のモデル授業をしてきました。とても意識が高いんです。例えば、六郷中学校という、「北の国から」にも出てくる、全校生徒15人ぐらいの中学校ですけども、そこで全校生徒一遍に授業をやるんです。そうすると、30人ぐらい見学者が来るんです。要するに、ご両親が農作業を休んで授業の見学に来るんです。

何でかと言うと、富良野はこうやって第一次産業から第三次産業に転換した成功体験を持っています。ファーム富田というのは、決してラベンダーをただ単に見せているだけではなくて、ラベンダー摘み体験とか、香水工場の見学とか、まさに体験型、参加型の観光施設に変わることによって、観光施設として成功したんです。

その成功体験をまちの人々が共有しているので、農家の方たちも、自分たちは農家だ、そして自分の子どもにも農業を継いでもらいたいけれども、しかしこれからの日本の農業は付加価値で勝負していくしかない、ブランドイメージを高めていかなければ生き残っていけないんだということを、無意識のレベルですけども実感として持っている、そういったコミュニケーション教育の授業とか、演劇の授業に、非常に関心が高いんです。要するに差別化を図る、ブランドをちゃんとつくるということを、まち全体が考えている、それが富良野の強みです。

例えば冬の集客スキー、それから初夏のラベンダーはあるんですが、秋が落ち込むので、秋にワイン祭りをしましょうとか、非常にきめ細かい集客のアイデアを出して、年間の集客に努めています。

その次、見ていただきたいんですが、ここから悪口になりますので、芦別の関係者の方がいたら大変申しわけないんですけども、富良野の隣に芦別というまちがあります。この芦別の下に夕張があるんですが、山一つ隔てて隣町です。

この芦別には、写真でござんただけのように大観音があります。それから、世界最大の五重塔があります。これはホテルです。この横に、三十三間堂を模した巨大ホテルがあります。それから、見えないんですけども、この大観音の真下に、今はもう走っていませんけれども、150メートルぐらいのモノレールがあります。それから、何か回転する聖徳太子がいます。三セクで破たんしたカナダ村があります。何か前衛アートの橋が川にかかっています。これを一望できるんです。で、人っ子一人通っていないです。もうほんとうに地獄絵図のようです。

これ全部90年代に——半分は民間でやったので、行政の責任とばかり言えないんです

が、東京のデベロッパーにだまされてつくっちゃったんだと思います。私の感覚で言えば、明らかにだまされたのだと思います。

富良野と芦別、山一つ隔ててとはいえ、ほとんど同じ気候風土で、僕はスキーをやらないのでわからないですが、富良野で滑ると、ニセコもそうですが、1級、2級腕前が上がったと感じるぐらい雪質が世界的にもいいそうです。だから、オーストラリアからもお客さんが来る。芦別だってできたはずなんです。芦別のほうがいい温泉もあるんです。富良野よりもアイテムを持っていたんです。でも、こういうものを建ててしまったんです。

なぜか。僕は、これは旧産炭地だったからだと思います。要するに、幾らでも地方債が発行できた。これは明らかに失政だと思います。

何が問題かと言うと、要するに地方に任せると言っても、地方が自分たちの売り物が何なのかということをも自分たちで判断できなければ、東京資本にあっけなく文化的に収奪されていくと思うんです。公共事業の何がいけないかと言うと、一番の罪悪は地方の判断力を失わせてしまうことだったと思うんです。そのこのところを転換しなきゃいけない。

次を見ていただくと、僕はこれを文化の自己決定能力と呼んでいます。この文化の自己決定能力がなければ、地方都市はあっけなく東京資本に文化的に収奪されるということだと思っんです。

もう一つ大事なことは、かつてなら、公共事業をやれば地元の商店街がにぎわったり、歓楽街の Snackbar がにぎわったりしたと思うんです。確かにそういう効果があった。しかし、今は、最終消費がすべて東京資本に握られているので、地方ではお金が一周もしない前に吸い上げられていく。だって、東京資本のデパートもショッピングセンターも昔はなかったわけですから。でも今は全部いきなりそこへ吸い上げられちゃうわけでしょ。だから、公共事業を幾らやっても、地方にお金が回らないです。

どの地方も地産地消と言うわけですがけれども、こんなにエンゲル係数の低い国で、食料品だけを地産地消しても、僕は限界があると思うんです。次のページですが、そこで、ソフトの地産地消をしていかなきゃいけないのではないかな。

これは、冒頭で申し上げた同心円上の集客とつながると思うんですけれども、自分たちでつくって、自分たちで楽しむ。その楽しんだものを外からのお客さんにも楽しんでもらうという発想がないと、地域でお金が回っていかないんじゃないか。そして、その地域でつくったもの同士を、地域間でネットワークで回していく。東京資本に頼らない、そういったネットワーク整備を、これは国の力で——これまでが失政だったわけですから、それ

を間違えていました、方針を転換しますよということをきちんと打ち出していかなきゃいけないんじゃないか。

ですから、文化の自己決定能力とソフトの地産地消が観光文化政策の基本的な理念としてないと、前原さんから最初にメールをいただいたときに、観光で観光客だけ来ても、それはだめであって、外からの観光客には日本に対していいイメージを持って帰っていただかなきゃいけないし、また内なる問題としては、観光業者だけがもうかってもしようがないわけです。大事なことは、商店街とかまちが元気が出ることだと思うんです。そのためにはこの2点が非常に重要なんじゃないかと思っています。

ここまでが理念的なところですけども、さすがにこれだけではだめなので、少し私の専門に近づけて、具体的な話もしたいと思います。

1つが、私は今、大阪大学のコミュニケーションデザインセンターにおります。コミュニケーションデザインというのは非常に新しい学問領域なので、あまりなじみがないかもしれませんが、私たちの専門は、例えば会議でどういういすの配置にしたら意見が出やすいとか、ロボットと人間がどういうふうにコミュニケーションしたらいいとかということ、認知心理とか人間工学とかと合わせてやるのが、私たちの今の仕事なのです。

もう一つ狭い使い方——広告業界なんかでもコミュニケーションデザインという使い方をしていて、電通とか博報堂には、もうコミュニケーションデザイン部というのがあるんです。有力なブロガーを押さえたりとかして、テレビとか新聞みたいな既存のメディアを使わないでどうやって商品を買ったり宣伝したりしていくかというのを、コミュニケーションデザインと呼んでいます。

日本発信の観光についての情報を——海外でも口コミで来る方がこれから多いのと、皆さんもそうだと思うんですけども、航空券の手配から宿の手配から何からほとんどインターネットでやるわけです。ご承知のようにJTBがどんどん支店を閉鎖する。これも店頭とか紙媒体で旅行先を選ぶ人はいなくなっていくわけで、海外の有力ブロガーを押さえたり、ツイッターをどう利用していくとか、そういうことを相当戦略的にやっていくべきではないかと。

実は今、私は官邸で総理の情報発信のことで、これをもうやっているんです。具体的には鳩山さんにツイッターをやってもらうのが私の今の一番の使命で、お正月から始まると思います。この専門チームを今お願いしているので、観光部会にも来ていただいて、ただ、海外は海外で全然事情が違うので、特に中国はインターネットの規制も大きいですから、

どこまでできるかわからないですが、ここをちょっとやりたいということです。

もう一つは、坂村先生にぜひお願いしてお知恵をかりなければいけないんですけども、入国から出国まで、僕は観光仮想空間と名づけたんですけども、端末を貸し出すのか、既存の携帯電話でやるのか、それはどちらでも、これも先生のお知恵をおかりしなきゃいけないんですけども、案内掲示から誘導、観光紹介ももちろんですが、それから私の領域で言うと劇場等の字幕表示です。これも端末で一元化していく。それから、美術館、博物館の案内、その場所に行ったら、必要な情報がどんどん出てくる。こんなことは坂村先生の技術だったらすぐできると思います。

これは非常に大きな産業振興になると思いますし、日本の独壇場で、パッケージで海外輸出も十分可能なものになる。ただ、これは一度、制度設計を間違えてしまうと、日本のお役所のインターネットでのいろいろな申請が利用者1%未満みたいなことになってしまいますから、しっかり制度設計をして、ほんとうに使ってもらえるものを使う。そうすれば、携帯端末は無料貸し出しでも全然全体の国益、収益にかなうものだと思います。これをやりたい。

もう一つが、先ほど言った、私たちがやっているような学問的なコミュニケーションデザイン、思い出づくりのための科学的知見と僕は名づけたんですけども、次のページです。

「ローマの休日」がなぜ強いかというと——いまだに皆さんが見ていて、しかもローマ観光にもものすごく役立っていると思うんです。思い出していただくとわかるんですけども、あれはスペイン広場でソフトクリームを食べ、オートバイでローマ市内を回り、トレビの泉でコインを投げ、真実の口に手を入れる。人間の行動と場所が全部くっついているんです。

認知心理学の知見でも、要するに人間というのは、受動的なインプット——見るとか聞くとかということと、主体的な動き（アウトプット）が組み合わさったときに、深い記憶に結びつくと言われてます。だから、一番最初に触れた体験型、参加型が大事だというのは、それが一番思い出になるんです。

これは別に、ローマは意識的にやったわけではないんですけども、ヨーロッパのほうが観光の厚みがあるので、そういうことを多分経験的にわかってやっているんだと思うんです。これが日本は弱い。だから、思い出づくりの仕掛けをたくさんやっていく。

「ローマの休日」は確かに名画ですけども、ヨーロッパのインテリアが必ず見ている「東

京物語」という小津安二郎監督の名画があるわけです。これは、どんな投票でも必ず世界の名画のベスト3、ベスト5に入るわけです。あの中で、銀座の松屋の外階段を上って、屋上から戦後復興を遂げる東京の風景をながめるシーンがあるんですけども、今、松屋の外階段は封鎖されて上れないんです。非常にもったいないことです。銀座にたくさんのデパートがあって、差別化を図るためにやればいいんですけども、そういう発想がないということです。

できるだけ主体的な行為と風景とかを結びつけて売り出していき、そういったものをもう少し、私たち、観光行政に関してはヨーロッパに比べて後発ですから、意識的に組み立てていく必要があるんじゃないかということです。

もう一つは、私の専門の文化政策との連携ですけども、初回到ウィーン国立歌劇場の話は紹介いたしました。このことによって宿泊数が増えるということですけども、今日は韓国の貞洞劇場。参考資料4はプロモーション用のもので、それ以外に、委員の方にはパンフレットを配りましたが、これは観客に配られるものです。この間行ってきて、観客向けのはたくさんくれたんですけども、プロモーション用は1個しかくれなかったの、皆さんにカラーコピーで必要なところだけを配りました。

これは国立の劇場ですが、外国人向けの施設です。韓国語を全く理解できなくてもわかるような、1時間ちょっとのミュージカルをやって、常に満員。観客の85%が外国人です。一番の顧客は日本からの修学旅行生です。

資料4の一番最後のページにありますけれども、例えばこういうふうな団体の修学旅行生が来ると、最初に「ようこそ何とか学校の皆さん、心より歓迎いたします」と、緞帳に字幕まで出るんです。先生が希望すれば、この中にありますけれども、開演前に韓国の伝統芸能や太鼓を体験できたり、衣装を着せてもらったり、終演後はロビーに俳優たちが出てきて交歓パーティーをする。至れり尽くせりで、これを国策で集客の1つの目玉としてやっているんです。

これは修学旅行生だけではなくて、コンベンションとか国際学会のエクスカージョンも非常に大きなターゲットで、要するに学会を誘致するだけではなくて、それもパッケージで。それから家族や子どもも安心して楽しめるものを国策で用意しています。こういうことによって、1泊でも2泊でも宿泊数を増やしてもらおうという努力です。

これは国でやるのはなかなか大変かと思いますが、僕は唯一すぐにでもできる地域があると思っています。それは沖縄です。那覇の国立組踊劇場があまり機能しておりま

せんので、伝統芸能を守ると同時に、新しいソフトの予算もつけて、沖縄振興策も含めてすぐにでもできることではないかと思っています。

沖縄というのは、ご承知のように空手なども含めて、非常にビジュアル的にすぐれた伝統芸能を持っていますから、これを宮本亜門さんとか現代の優秀な演出家に演出してもらってショーにすれば、十分国際競争力を持った作品で、集客にもつながる。海のリゾートで離島に行く方でも、那覇でもう一泊することは十分可能だと思います。これも具体的な提案の一つです。

それ以外にも、札幌とか福岡とか拠点には、文化施設との連携によってもう一泊してもらおう。プラス1泊のキャンペーンみたいなものが可能なのではないかと思っております。

大体、以上ですけれども、もう一度全体総論になりますが、このように観光というのは文化の総力戦と言っているのではないかと。コミュニケーションデザインの話をしました、文化施設との連動の話、それからもちろん観光教育です。これも途中で触れましたけれども、子どもたち、観光で生きていかなきゃいけない地域では、こういうことを子どものうちからやって、観光業に優秀な人材が集まってくるような施策が長期戦略としては大事なんじゃないか。

それから、アジアの集客ということを考えると、差別のない社会。これはただ単に観光客を差別しないという当たり前のことだけではなく、観光業に多くの中国、韓国、東南アジアの方に就職していただかなきゃいけないです。それも今までのような下働きではなくて、管理職レベルで就職していただかなきゃいけない。その方たちは家族と一緒に住みますから、子どもが学校でいじめられないかどうかとか、そういうことで住む場所を選びますので、トータルな意味でのそういうことは必要なんじゃないか。

それから、中国、韓国は、政治的な問題で靖国の問題とか教科書問題が起きると、いきなり覚めてしまうんです。私たち民間がいくら頑張ってもだめだと。これはしようがないところがあるんですけれども、私は総理にもご提案したんですが——来年が日韓併合100年、2011年は辛亥革命100年ということです。ベルリンにユダヤホロコースト記念館というのがあって、ここは記念碑が有名なんですけど、それ以外にユダヤ民族がどれだけドイツの産業や文化に貢献したかということ、非常にきめ細かく展示しているんです。

在日華僑、在日韓国人、あるいはブラジル移民の方たち、スポーツで言えばスタルヒンからダルビッシュに至るまで、そういった方たちが日本の芸能やスポーツや文化にどれだけ貢献したかということ、小さい施設でもいいので福岡なり大阪なりにつくれば、相当

集客の目玉になるし、好印象を与えるんじゃないか。そこにまず来ていただいてから日本の観光案内をする。

今までのような謝罪だけをするんじゃないで、もう少し積極的に、負の遺産も含めて、それも観光資源として考えていく。広島にあってもいいと思いますが、そういったことも今までにない発想として、観光の政策としても考えていっていいんじゃないかということです。

もう一つは、社会包摂、ネットワークの形成ということですが、地域でまずつながってってもらおう。遊休施設などを——例えば、雇用保険の受給者がお芝居を見に行くと、就職活動していないじゃないかと怒られるような社会を、今まで日本はつくってきってしまったわけですが、失業も1つのモラトリアム期間だと。その間に温泉にでもつかってくださいというぐらいの、その分は非常に割引をしますよとか。母子加算をただ復活するだけではなくて、母子加算を停止して申しわけありませんでした、その分母子家庭の方たちに、生活保護を受けていてお仕事をなさっていない方が多いわけですから、平日のあいた観光施設を利用してもらおうとか、そういった社会包摂と観光を結びつける発想も十分可能なのではないかと考えています。

次の観光部会の施策については来月、トップバッターで私が発表いたします。そのときに発表いたしますが、今、私が中心になってかかわっているのは、2番目の在外公館を中心としたワンストップサービスということで、ビザを取った瞬間に観光の情報も商売の情報もきちんと得られると。それから文化の情報です。ですから、国際交流基金、JNTO、それからできればJETROまで含めて、ワンストップサービスができることを考えております。

最後に、そうは言っても日本人に、さっき言ったような雇用保険受給者が遊べない状況をなくすように——この間の選挙のときも、ある自民党の候補者の方で、子育て支援をしてもそれを遊興費に使ってしまうからだめだと言った方がいて、それは子どもを産んだお母さんは遊んじゃいけないのかということですよね。そうではないです。そういう方たちにこそ遊んで元気を出してもらわないと、日本の経済は復活していかない。

その遊びというのが、まだまだ日本人はまじめなんで、下位の概念でとらえられるんですけど、私たちは遊んだり休んだりするために一生懸命働くんです。日本ではまだまだ働くための英気を養うために休むという感覚が強いと思うんですけど、ここら辺のマインドをどういうふうに変えていくかということ。

そして、数値だけではなく、観光によって日本全体が元気になる。繁盛亭によって天神橋筋商店街が元気になったように、周りの方たちも元気になるような観光施策が必要なんじゃないかと考えております。

以上です。ありがとうございました。

【長谷川座長】 平田さん、どうもありがとうございました。

大変アイデアと示唆に富んだプレゼンテーションだったと思いますが、時間も少し押ししておりますので、最大で15分ぐらい、ディスカッションをさせていただきたいと思いません。

ご指名がございましたので、仮想空間、ユビキタス社会でいかに安く実現するかについて坂村さんお願いします。

【坂村委員】 大変おもしろかったです。ぜひ、先ほどの仮想観光に関しては協力させていただきたいと思うんですけども、もう一つ、私がおもしろいと思ったのは、文化政策との連携というところで、修学旅行生を誘致する話がありましたね。最近、中国よりは韓国のほうが多いんですけども、よく東京大学とか、私のコンピューターの研究所を修学旅行で訪ねていいかという話があるんです。1回いいって言ってみたら、50人ぐらい来ちゃった。びっくりするぐらいいらしたんです。

お話を聞いていて思ったんですけども、文化政策だけじゃなくて、日本がもう一つ得意としているのは産業です。そういうものに関しては、日本にはいい工場とか、いろいろなものがあるわけですから、ものづくりの現場とか、そういうものも平田さん、ぜひ広く入れていただいて。

【平田委員】 それは、大阪大学もロボット、いくらでも見せられるので、ぜひやりたい。

【坂村委員】 そうそう、そういうところ。どうやってものをつくっているのかとか、工場とかそういうところも入れたらもっとよくなるんじゃないかと思います。さっきからおっしゃっていて、私も感じるのは、日本の強いところ、いいところを見せないと、イタリア村をつくってもだめだと、絶対そう思いました。

【長谷川座長】 全国津々浦々には、「村」を冠する施設をつくり過ぎですよ。沖縄の島にもドイツ村とかいうのがありまして、私も行きましたけれども、全く閑散としていました。

それは別にしまして、他の皆さんのご意見もおありだと思いますが、ユビキタス社会と

仮想空間をうまくドッキングすることについては、たしか数週間前に日経新聞でもこのテーマが特集記事で連載されていたと思いますが、ぜひその具体化を検討して、提案の中に盛り込んでいただければと思います。

ほかに、皆さん、ご意見ございますか。

【委員】 過去の体験で、芦別でもそうだったんですけども、過去リゾート法というのがあって、あれで日本の観光資源がむちゃくちゃになっちゃった経験があるので、どうも省庁主導でやると、ああいうことにならないようにしないといけない。一律に何かを振りまくとか、何かの法整備をかけるという仕組みでなくて、平田さんが言われたのは——多分、地域地域で個別にやらないと魅力は出てこないと思うんです。

私はこの前、秋田の話もしたんですけども、全部が同じような都市になろうとし過ぎる。沖縄に先端科学大学というのがこの前できたんですけども、私、当時、委員になってくれと言われて、こんなもの要らないから反対だと言って、ならなかったんです。実際、ああいうものをやることは無理だと思うんです。むしろ沖縄というのは、先端科学技術じゃない部分でもっと魅力をつけてやらなきゃいけないのに、無理やりそういったものを持ってくる仕組みなんかは、ぜひやめていただきたいと私は思っております。

以上です。

【委員】 大変おもしろく……おもしろくという言い方は失礼ですけども、私は観光の専門家ではないんですが、観光の論文は二つ、三つ書いていて、日ごろ私が考えていることと同じようなことを今のプレゼンテーションでお聞きして、大変参考になりました。

まず、これは同委員がプレゼンでおっしゃったこととも、あるいは座長がおっしゃったことともかかわるんですが、私は日本の観光地で売れるのは、大都市と北海道と沖縄だけだと思っております、先端都市を沖縄に持ってきてても確かに難しいかもしないと思います。しかし、それでも地元が地元のお金でやるんだったら、それはいいだろうと思うんです。これを補助金でやろうとすると、どこもが同じようにドイツ村をつくる形になってしまう。

冒頭のところで平田さんが大阪の紹介をされて、丁稚奉公のサービスを修学旅行生に提供している話がありました。これは皆さんお笑いになって、私も笑ったんですが、実はこういう地道な努力を一つ一つ積み重ねていかないと、サービス産業は成り立たないんです。

他の人たちから失笑を買うことでも一つ一つ、サービス産業というのはほかとの差別化を地道に組み立てていかないと、製造業などと違って特許があるとかいったものではない

ので、大変なんです。大変なんですけれども、それでもって頭一つ抜けたところが生き残れるようにしなきゃいけないんです。

ところが、頭一つ抜けたところと、何も努力しなかったり失敗したところが同じように補助金を出されていたら、頭一つ抜けたところも一緒に全部が沈没してしまうことになります。まさにリゾート法がそうであったわけですが、その点を考えるべきだと。

アイデアは地元からいろいろと出して行って、自分で考えていく。しかし、枠組みの補助金の部分は、もう少し選択と集中を考えていく必要がある。要するに、地元が自分で判断して、自分のお金でつくっていくシステムが最終的な形だと思います。補助金の制度もそういう形に変えていく。これは空港整備なんかと全く同じ話だと私は思っています。

もう一点は、観光の問題として最後に平田さんがおっしゃったことですが、差別だとか意識だとかいったものがある限りは、なかなか爆発的に伸びていくことはないだろうと思っています。つまり、日本にどんどん来て下さいと言っておいて、ドアにかぎをかけているようなことがある。

日本という国をもっと基本的にオープンにしていく。人、物、金がどんどん入ってくる、だからこそ観光客も入ってこれる、そういう形にしていかなきゃいけないんで、その部分が一番基本的に変えていかなければいけない部分だと私は思っています。

以上です。

【長谷川座長】 その部分は問題点の核心を突いておられると思います。オープンにしていかなければいけないけれども、心の奥底でオープンにしたくないという、しこりのような塊のようなものがあって、これを壊すのは大変難しいと思います。

たまたま私、大分前に出た『知の鎖国』という本を読んでいますけれども、そこにも、日本人がいかに一見オープンに見えながら、根っこの部分では自分たちのほうに入ってきてほしくないということをしているかが書いてあります。この部分をどうやって解消していくかという部分も工夫をして考えていただきたい。

もう一つは、富良野と芦別の例にもありましたけれども、隣合わせの市町村で両極端な例出ていることです。普通であれば、自分たちも成功したところに学んでやろうというところが出てきてもいいのに、それがなかなか出てこない。また、全く同じことを違うところで真似して、またうまくいかないことがあります。これをどうするかということが問題です。

結局、考える力を身につけなければいけないので、その部分をどうするかということも

あります。私はいろいろ注文する立場でありますから、勝手に言っておりますけれども、よろしく申し上げます。

【委員】 今おっしゃられたこと、まさに今朝話したところで、まず1つはおっしゃったように、拠点も東京、関西圏、北海道、沖縄に集中しようと。逆にそれ以外のところに関しては、例えば3万人とか5万人以下の自治体で、やる気のある行政官でもNPOでも、そういうアイデアが出てきたら、そこには、非常に内容を吟味しながら、ある種の補助をしてもいいのではないか。そういうところだったら非常に投資効果が大きいですから、小さい自治体で、要するにアイデアはあるんだけど、財政規模があまりに小さ過ぎて新しいことができないところがたくさんありますので、そういうところだけを助ける。

もう一つは、おっしゃられたような人材育成で、これもやる気のある職員、NPOとかまちづくりの関係者を集めて、3泊4日ぐらいで星野さんに鍛えてもらうとか、意図的な人材育成。実際、私がかかわっている公共ホールではやっているんです。どうやって地方の公共ホールが自分たちでプログラムを組んでいくか。公共ホール虎の穴と呼ばれている3泊4日の合宿をやっているんです。総務省のほうで、私も何度もコーディネーターをやって、寝させないですから。それで、3泊4日で芝居をつくらせるんです。ホテルのロビーでみんなけいこしていますから。

そうすると、なぜ、公共ホールでそういうものをつくらなきゃいけないのかということを理解してもらえるので、そういった人材育成も、観光部会としては目玉として提言したいと思っております。

【委員】 人の問題に関して。私も仕事柄非常に多く自治体を回らせていただくんですが、今、団塊の世代が退職していく中で、どこの自治体も財政的にかなり厳しいので、新規採用を抑えているんです。結果として、現場の若手は相当人員がタイトな中でやっている自治体が非常に多い。

ここで何が起こるかということ、今まで行けていた研修であるとか、留学ができていたところは自治体の中ではごく一部ですけれども、国内で、場合によっては一部企業に人を出していたところもあったんですが、そういうところ全部引き揚げて、本業のように集中させないと人ぶりが足りない自治体が結構ある。

一方で、先ほど議論しているように、役所の内部で議論していても、上の職員を見ている、補助金をどううまくとってくるかという前提で業務を何十年もやってくるカルチャーがある中で、こういう平田先生の新しい考えになかなか内部で触れる機会がない職員が

非常に多いというのは実感しています。

そういう人たちが、内部のお金だけではなかなか外に出られないのを助けていく。やる気のある人が新しい考えに触れる機会、ソフトの部分で触れる機会をぜひ増やしてもらえると、新しいもの——そこから変えていかなくちやいけないんじゃないかと思います。

【委員】 今のご意見にも賛成ですし、今まで言われている中で、例えば産業観光とか大学とか、それぞれ各省庁があって、産業観光であれば経産省がやっている、大学だと文科省、あるいは農業とかは農水省になっている。そういう縦割りの中でやられているプロジェクトというので、うまくいっているものは多様な人間が入っている。でも、うまくいっていないものは、どうしてもインナーの人たちが固まって、自分たちの今までの延長線上のことで、何かお金をとって目玉をつくってやろうとするという失敗例は多いと思うんです。

今回、こういうことを総合的にやるに当たって、多様な人材がちゃんとそこにかかわって、育成も含めてやれる仕組み、そういう社会システムをデザインしていく取り組みがきちんと保障できるようになっているとうまくいくんじゃないかと思うんです。

【長谷川座長】 ありがとうございます。

では、どうぞ。

【委員】 感想みたいなお話になってしまうんですが、最後に平田さんがおっしゃった観光マインドの形成が、なかなか厳しい言葉だなと思っております。

例えば、私自身、今、外資系にいますので、10年ほど前に今の会社に来ました。10年ほど前に来たときに最初に思ったのは、何で外人はこんなに休むんだと。夏に2週間から3週間休み、年末年始にまた2週間休み、春にまた休む。10年ほど前、おそらく日本人の大部分の感覚は、多分そうだったと思うんです。

それが徐々に変わってきているのかというのはあるんですが、そうはいっても、外資系の中にいる日本人社員であっても、なかなか休暇は取得しづらい状況になっておりまして、供給側のお話が非常に多いんですけども、これは私たち個人個人に突きつけられている話じゃないかと。

実際、日本の祭日の数は諸外国と比べても大差なくある。おそらく有給の取得率などは相変わらず低いんじゃないかと思うんですが、こういった需要側の観光マインドを変えていく、休暇をとるマインドを変えていく意味での、産業、企業のアプローチの仕方みたいなアイデアは何かあるんでしょうか。

【委員】 これは悩ましいところで、もう一つ、私たちは休日の分散化に取り組んでいまして、休日を増やすというと産業界から非常に反発があるので、休日を増やさないで分散する方向で今は主張しようというのが観光部会の戦略です。休みは増やさない、有給取得に関しては厚労省に考えてもらって、そこまではあまり踏み込まないほうがいいんじゃないかと。

ただ、それよりもマインドの問題ですから、先ほど言った社会包摂みたいなものとか、今までは子育て中に旅行になんか行ってと言われてきたわけです。そういうところを変えることは、ちょっと政府が後押しするだけで変わってくるんじゃないかと。子育て支援2万6,000円、あるいは高校無償化でたくさんのお金が各家庭に流れ込んでくるわけです。それは、教育費に充てるというがちがちの従来型の考え方だけじゃなくて、子どもと一緒に旅行に行くのも大事な子育てじゃないですか。これは政府レベルで誘導していただくことが大事だと思います。

【長谷川座長】 時間が来ましたので、この辺で打ち切りたいと思いますが、国の祝祭日に関しては、日本は世界で最も多いほうでありまして、むしろ有給休暇の消化の問題があるのではないかと思います。

それから、私の限られた経験ですと、例えばアメリカでは小学生でも、親がどこかに連れて行くことが社会勉強になるということであれば、別に学校が休みのときでなくても学校の許可を得れば連れて行けるぐらいのフレキシビリティがあります。一挙に日本がそこまでいくのはなかなか難しいでしょうけれども、できないと思うくびきを、ほんとうに子どものため、家族のためになるのであれば取ることも考えてみる必要があるかと思います。

それから、直嶋経済産業大臣に呼ばれてお話した際に、直嶋さんが、成長戦略の中で休日をずらすことはヨーロッパでもやっている、言っておられました。多分、前原大臣からの吹き込みが直嶋さんのところに行っているのではないかと思います。だんだん先鞭をつけた影響が広がっているのは大変結構なことですので、より積極的に観光立国ということを検討していただければと思います。

それでは、自治体の長さんのセッションに移りたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(知事入室)

【長谷川座長】 それでは、ただいまから3自治体の長の方々から成長戦略の提言をいただくセッションに移りたいと思います。

本日は、大阪の橋下府知事、兵庫県からは五百蔵副知事にご出席をいただいております。なお、神奈川県松沢知事におかれましては、12時ごろにこちらにお越しになるということですので、まず、関西勢からのお話をお伺いしたいと思います。

それでは、まず、お二人ご準備がよろしいようでしたら、大阪府の橋下知事から、大変申しわけございませんが10分程度でプレゼンテーションをお願いいたしまして、続きまして兵庫県の五百蔵副知事から10分程度プレゼンテーションをいただきます。その後、20分程度を質疑応答に充てた後、神奈川県松沢知事からのプレゼンに移りたいと思います。そういう段取りでよろしく申し上げます。

それでは、橋下知事、よろしくお願いいたします。

【橋下知事】 よろしく申し上げます。もう前原大臣から、昨日、3空港についての基本的な方向性についてご発言がありましたので、それを前提にお話をさせていただきたいと思います。

関西国際空港をLCCの拠点とすること、大賛成です。それから、伊丹の機能を縮小していくこと、大賛成であります。ただ、若干その点について幾つか地元としての意見がありますので、その点に絞ってご説明させていただきます。

関西のハブ空港について、大臣があまり認識していただけていないのかなと思っていたので、いろいろ資料を用意したんですが、簡単に。

先生方を目の前に、こんな当たり前の話をするのも恐縮なんですが、世界のGDP、特にヨーロッパのGDPと空港の関係を整理しますと、(図を指し示して)ヨーロッパで赤のこの点が5,000万人以上の利用客のスーパーハブ、大体300キロ、420キロ、600キロぐらいの圏内に集中していますが、アジア、特に中国の著しいGDPの成長率を見越しますと、いかにもアジアでのスーパーハブの数が少な過ぎる。

当然、ここにもう一つ日本にスーパーハブをつくって——僕は別に関西でなくても、福岡空港でもどこでも、そこが適当だということであればそれでも構わないのですが、僕自身は、関西に今の日本を代表する1つの経済圏がありますので、関西にスーパーハブが1つ必要なんじゃないかと。この図を見る限りにおいても必ずアジアに、まだ1つ、2つのスーパーハブ空港、5,000万人以上の利用客を見込むスーパーハブ空港が必要であるということは、図を一見して明らかであると思っております。

空港問題ですけれども、特に関西空港は前原大臣がおっしゃったように、物流について非常に強いです。貨物について非常に強いです。それから、大臣はこれから観光立国を目

指していかれるということですが、これもアジアの、特に中国の富裕層を含め、ボリュームゾーンもどんどん取り込んでいくことを考えて——手づくり感満載の地図をこんなところで出すのも……。急遽、部局がつくって、見にくくてほんとうに恐縮なんです、ざっと見て100万人呼び込める観光集客、関東の方はなかなか意識されないかと思うんですが、西日本をざっと見ても、100万人を集客できる観光立地は山ほどあるんです。

関西、特に大阪は、アジアからの来阪率が非常に高いです。実は京都や奈良に中国人、韓国人が行くよりも、大阪に来るほうが多いんです。これは観光白書なんかにも載っています。ですから、大阪に一たん来た中国・韓国人に、西日本のほうをざっと見てもらう。分析はまだしていないんですけども、中国人、韓国人は大阪で買い物をして帰られる場合が多いので、それをざっと西日本全体に広げていくためにも、関西空港を貨物と物流ハブということのほかにも、観光ハブという位置づけも僕は日本のために必要だと思っています。

ですから、成田・羽田をハブにするのは日本のために絶対に必要だとは思いますが、そこで役割分担、関空を物流とかLCCの拠点とか観光ハブという位置づけでスーパーハブに持っていくことが、日本の発展にとって絶対必要だと思うのです。

そこで、関西においての3空港問題、そのときに、3空港あることを前提に考えてしまうと、空港のあるべき姿を見失ってしまうんじゃないかということで、提案書の中で、これはありきたりの話で恐縮ですが、スーパーハブに必要な要件として24時間運用、内際集約、都心との好アクセス、コスト競争力、もう一つ、僕は発展可能性ということをつけ加えたいと思っています。

24時間運用を考えれば、時差の関係で24時間運用はハブの必要最低条件ですけども、伊丹ではこれは絶対あり得ません。

また、内際集約ということで、大臣が旗を振っていただいて、オープンスカイもこれからどんどん進んでいくと思うんですけども、国内線、国際線の需要をミックスした形がないと航空会社は収益が成り立ちませんので、国際線だけ飛ばします、国内線だけ飛ばします、2点間の空港間での需要だけをもとに、2点間の旅客を運ぶというのは、絶対航空会社はあり得ないと思っていますので、やはりハブ・アンド・スポークという形で、しっかりと国内線と国際線の需要を航空会社に供給してあげることが必要かと思っています。

それから、自立的経営。関西国際空港は1兆1,000億円の負債を抱えておりますので、今のままでは自立的経営ができません。僕は、国のお金に頼らない自立的な経営をするこ

とが、国の発展のために必要でもあり、国の財政を助けることになると思っております。

そこで、関西3空港問題で今一番足りない点、僕は伊丹の機能縮小は大賛成なんです、ただ、国内線の基幹路線を関西に持って行っていただけるという話であれば大賛成なんです、今のままでそれをやられてしまうと、関西全体の発展を著しく害することになります。

それは、関西の都心部からの距離なんです。これもご多分に漏れずといいますか、今、鉄道で六十何分かかるところですけども、世界の潮流を見れば、先生方もご存じかと思いますが、空港と高速鉄道を全部ワンセットで成長戦略といいますか、国家戦略を描いているのが世界の流れだと思っております。

お手元の資料、大変恐縮ですが、「アジアの中で虹色に輝く日本」をつくろう」という説明資料の9ページで、各国のハブ空港と鉄道の関係を調べてみますと、すべて高速鉄道と空港を一体的にとらえて戦略を練っております。ですから、羽田・成田に関しましては、霞が関は東京にあるから国交省の役人さんも必死になっているのか、いろいろ高速鉄道――今度は日暮里と成田の間が30分台で結ばれるんですか、その後、日暮里と羽田まで結んでいこうとか、空港と鉄道を組み合わせて戦略を練っているところですが、今、大阪には関西と都市部を結んでいる高速鉄道がありません。

ということで、僕は今回、リニアというものを提起させていただきます。6ページです。これだと7分で、大臣から4,900億円ではほんとうにいけるのかと言われてまして、これもまた資料でお出ししますが、実績値をもとにしますと、大阪での実績値からシールドで単線シャトルでやっていきますと、これは4,900億円で、駅は考えていないのですが、可能であるということ、部局のほうが今調査をしています。ほんまかいなということであれば、国交省で一度真剣に検討していただけると、4,900億円という金額ででき得る話である、1兆円までいかないということは見えてくる数字だと思います。

このお金も、キャッシュは国には頼りません。要は伊丹空港というストック、今はあまり社会的に必要性は感じなくなりつつある伊丹空港というストックをリニアに振りかえることによって、ストックの転換を図るということで、国からのニューマネーに頼らないということで、リニアを出させてもらったんです。

もちろん伊丹がなくなる、伊丹を売却してからリニアをつくるのかとか、いろいろな話を庁内で検討しましたが、これはファンドの組み方によって幾らでも金を集める時点をずらすことは可能だと思いますので、少なくとも伊丹の資産を担保にして金を集めてリニア

に振りかえることは、現実的に可能なのかと思っています。

ただ、リニアでは非現実的だと思われるかも知れませんので、今、なにわ筋線という鉄道の話を行政的に進めております。7ページ以降ですけれども、なにわ筋線は近畿の整備局、運輸局で進めております。ただ、これは定時性ということで、高速性はあまり発揮されません。参考資料の一番最後ですが、成田エクスプレスは山手線の周りに2つ環状2線、複線を張っているようですけれども、大阪ではこういうのがなくて、4ページですが、要は西九条・天王寺間という今3分間隔で走っている環状線の中に、この空港直結の鉄道を入れ込もうということをやっていますので、全然定時性はないんです。人身事故でもあろうものなら狂ってしまいますし、キャパも全然ありません。

ですから、せめて成田エクスプレスのように山手線があり、その外に2本の線を使っているということであれば、このなにわ筋線は地下で定時性確保のためにやろうと今、進めているところであります。これも莫大な費用がかかるのですが、空港と鉄道の戦略という点では僕は絶対必要だと思っています。ただ、僕の夢はリニアなんです。そうでもなくとも、なにわ筋線は絶対必要だと思っています。

そして、伊丹の将来性ですけれども、これも参考資料、先ほどの成田エクスプレスの図の前のところの、これも国交省で需要予測をやってもらえば多分すぐわかると思うんですが、リニア中央新幹線や九州新幹線の鹿児島ルートができると、おそらく伊丹空港利用客はどんと減るだろう。伊丹の利用客の37%から40%が伊丹・羽田間の利用客です。ですから、中央リニアができれば、この4割の客が逃げていく。JR東海の社長さんも、リニアができれば飛行機を使う人が少なくなるだろうと言っておりますので、ぜひ伊丹の将来性をしっかりと認識していただいて、伊丹をどうするかを考えていただきたいと思っています。

結論としては、伊丹の将来需要は正直どう考えたって見込めません。そうなれば、空港と鉄道、高速鉄道の戦略という世界の潮流の流れに従って、そしてそのお金はニューマネーに頼らずに、今の伊丹の資本を使ってキャッシュを生み出して、リニアに振りかえていくことが、日本の戦略にとって必要であると考えております。

さらに、これは地元の意見なんです。大臣が存続と言われたので、地元はわっと大はしゃぎしているんです。この後、僕は帰って3空港懇談会に出るんですけれども、しかし、大臣の言葉の前に、縮小した上で存続というところを地元はわかっていないので、今日、僕はそれを問いただしてこようと思っています。

縮小して存続でいいんだったら、それでいこう。でも、地元は11市協、伊丹の周りは何も空港が欲しいわけじゃないんです。まちの活性化が欲しいので、僕は豊中市という伊丹空港から近くに住んでいて、僕が廃止だ廃止だと言うものですから、どんどん票が逃げていくんですけども、それでも廃止は絶対必要なんです。

というのは、別に地元の人が空港を利用しているわけじゃなくて、地元はまちの活性化に空港が必要なだけであります。そうであれば、空港以外の活性化策を今、大阪で練らないと、伊丹を機能縮小してあのまま置いていたら、今のままの利用客数でも地元の商店街や地元の町並みは廃れてきています。だから、発想の転換で、伊丹をもっと違うものに切りかえていこうということを地元で言っていきたいんです。

それでも、伊丹の縮小等でやっていくと地元が言うのであれば、僕はそれは一つの選択かと思いますが、必ず関空に国内基幹路線から何から全部移して、スーパーハブをつくっていくと。

その上で、今50%あいていますので、これがフル稼働すれば……、これも先生方には恐縮なんですけど、今のハブ空港の収益構造というのは、航空系収入ではなくて、非航空系の収入が7割ぐらい、ヒースローでも7割、非航空系の収入で運営していく実情ですから。伊丹は非航空系の収入はほとんどありません。これは国交省等の外郭団体が全部持って行って、伊丹に入っていったらないんです。大阪府からも天下りが入っていて、空港ビルディングから何から、一番肝心のテナント収入が空港に入っていない状況なんです。

非航空系の収入で発着料を下げるのが世界の空港の戦略ですから、関空の場合には1,100億円の売り上げのうち、非航空系の収入が650億円ぐらいですから、今の余剰の50%のあいている部分をフル稼働すれば、非航空系の収入が必ず増えますので、それで航空の運営、経営は自立的に成り立つと思っています。

早口ですいません、以上です。ちょっとオーバーしてすいません。

【長谷川座長】 ありがとうございます。

知事の思いを10分で述べていただくのは大変無理でございましたが、五百蔵副知事にその分をカットしてくださいとは申し上げませんので、できるだけ10分の時間厳守でお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【五百蔵副知事】 失礼いたします。兵庫県副知事の五百蔵でございます。今日はちょうど本会議の開会日でございます、やむなく井戸知事が出席できません。かわって出席させていただきました。よろしく申し上げます。

それでは、早速、意見を申し上げたいと思います。

橋下知事からもお話がございました、関西で3空港懇談会が開催されて、3空港の運用の最適化によって関西全体の航空需要を伸ばしていこうという方向で、3空港の一元管理を目指すということで、大体、地元の総意として合意できそうな状況でございます。

兵庫県といたしましては、平成17年に確認されました関西3空港の確認事項——関空は国際拠点空港及び関西圏の国内線基幹空港、大阪空港は国内線の基幹空港、神戸空港は神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港という基本的な枠組みの中で、3空港を最大限活用することが3空港の目指すべき姿だと考えております。

それでは、資料に従いまして申し上げたいと思います。1ページをごらんください。3空港の目指すべき姿は、3空港が首都圏空港、成田・羽田と並ぶ2大ハブ空港として機能するように、関西3空港を1つの空港群として最大限活用することで、関西の浮揚につなげていきたいということでございます。

そのために、赤字で2行書いておりますが、1つは、関西国際空港の国際競争力を強化して、国際路線の就航便数の増加と路線網の充実を図っていく。もう一つは、3空港の国内路線を充実するとともに、3空港間のアクセス性を強化して、これらによって3空港が1つの空港群として機能して、西日本のハブ空港を形成していくことが大切だと考えます。関西圏の人口ですとか、GDPですとか、位置づけは記載のとおりでございますが、省かせていただきます。

次に2ページに移りまして、3空港の最大活用としてどういうことを考えているのかについて申し上げたいと思います。5本の滑走路を持つ3つの空港が1つの空港群を形成して、西日本のハブ空港として関西の航空需要を最大化する航空ネットワークを構築していくことが必要と考えます。

そのために、3空港の一元管理について大体合意できそうな状況でございますが、兵庫県の考える一元管理のイメージは、この2ページの右半分を書いてあるとおりでございます。右半分の一番下のほうに、一元管理機関について、将来的には関西広域連合——仮称でございますが、それに至るまでの間は公的関与機関が設置された関西国際空港株式会社と考えております。

3空港が1つの空港群として機能して、ハブ空港として最大活用を実現するためには、この黄色のチャートで示していることが大事だと考えております。

まず、一番左の縦の流れ、それから縦に4つの青い線でフローチャートが書いてござい

ますが、まず「関空の着陸料の低減」のところからでございます。関西国際空港が我が国唯一の完全24時間空港として機能を十二分に活かして、国際競争力を強化して、国際路線網を拡充していくためには、着陸料を韓国の仁川空港より低くする、そのような思い切った手法によって、国際路線を充実してまいりたいと考えます。

次に、その右側の縦のフローチャートでございます。「大阪空港・神戸空港の発着枠の拡大」と書いてありますが、充実した国内線を大阪空港、神戸空港に路線展開して、関空の際内乗継路線としての機能を充実していく。そして、3空港間のアクセスを強化することによって、西日本一円から国際線旅客が関空へ集中していくようになるのではないかと考えます。

次に、その右側、「大阪空港・神戸空港の運用制限の見直し」と書いてありますけれども、今、大阪空港、神戸空港は運用制限がされております。これを見直して発着枠を拡大することによって、国内線を充実する。そしてアクセスを強化する。このことによって全国から関空への利用客が集中するようになると思います。

最後に、中ほどの黄色いチャートの一番右のラインでございますけれども、将来的には大阪空港、神戸空港の国際線就航、例えば国際チャーター便の運航、近距離の国際便の就航につきましても、関空の状況によって考えてもいいのではないかと考えております。

なお、左側の下に黄色い四角が2つございます。国際線や際内乗り継ぎの活性化をするためにタグエンド・カボタージュの導入ですとか、以遠便運航の拡充によっても、関空の国際線旅客の増大が図られるのではないかと思います。

これらのことを実現するために必要な措置といたしまして、①関空の高コスト体質を改善していく。②3空港間のアクセスを強化していく。そして、③3空港にとって望ましい空域の設定という3つの課題に対応していくことが必要ではないかと考えます。

3ページは、今申し上げました3空港のイメージを記載しておりますので、後ほどごらんいただけたらと思います。

以下、3つの措置につきまして、順次簡単に申し上げたいと思います。それでは、4ページをお願いいたします。解決すべき課題として、関西国際空港の高コスト体質の改善。一番下書いてありますが、国の責任において、関西国際空港株式会社の巨額有利子負債の圧縮をぜひお願いしたいと思います。

次の5ページでございますが、3空港間アクセスの強化といたしまして、赤で図上に表示しております。関西国際空港・大阪空港の連携を強化するために、名神高速道路と阪神

高速湾岸線の間をつなぐ、名神湾岸連絡線の整備が急がれます。それから、神戸空港と関西国際空港の間を結ぶ、神戸－関空ベイシャトルにつきましても、この機能を強化して、際内乗継時間の短縮を図ることが重要でございます。

次の6ページでございますが、3空港にとって望ましい空域の設定。神戸空港は明石海峡の上空、大阪空港は兵庫県、大阪府の陸域、関空は大阪湾及び淡路島上空にそれぞれ空域が設定されておりまして、神戸空港、関空では、東方面への発着機が西に大きく迂回する状況もございますので、3空港の一元管理によって、3つの空港を十分に活用できるよう、3空港にとって望ましい空域を検討していくことが必要ではないかと考えます。

7ページの運用制限の見直しにつきましては、さきに触れましたので省略をさせていただきます。

以上のような方策によりまして、大阪湾ベイエリアにバランスよく配置されている3空港を1つの空港群として活用できて、首都圏空港とツインエンジンで日本の空を牽引する機能を持つことができるのではないかと考えるところでございます。

よろしくお願ひ申し上げます。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

ただいま神奈川県松沢知事がお見えになりましたが、松沢知事にプレゼンテーションをしていただく前に、関西の問題についての質疑応答を、最大限で10分強、12時10分ぐらいまでさせていただければと思います。

五百蔵副知事と橋下知事は、3空港一体の立場と、1つはなくなってもよいのだという立場でありまして、必ずしもかみ合っていない気がしますが、それを含めて皆さんからのご意見、委員の方、どうぞ遠慮なく、せっかくの機会ですからおっしゃっていただけますか。

どうぞ。

【委員】 五百蔵副知事にお尋ねしたいんですが、3空港一元化するとお客さんが増えて、3空港をそれぞれ別々に経営したときにはお客さんが増えないという理由を教えてくださいませんか。ここで書いておられることを実現すれば、それぞれの空港、お客さんが増えるはずであると思います。であるならば、一元化しなくても、それぞれの空港を独立にやっていくことができるはずだと思います。

むしろ、空港間の競争を促進して、経営をそれぞれ独立でやらせたほうが、行政的に便数を配分することによって、その需要は必ず自分の空港に来るとそれぞれの空港が思わな

いですから、努力することになるのではないのでしょうか。

【五百蔵副知事】 今、3空港それぞれ経営形態も違って運用されておりますが、中でも、関空の利用を促進していこうということもあって、大阪空港、神戸空港については運用が制限されている状況にあると思います。これらを最適な運用にしていけることが必要と考えておまして、そのために1つの経営主体で最適な路線配置、路線網を張っていくことが需要の最大化につながるのではないかと思います。そのために、国際線も充実する、国内線も充実するという作用と相まって、利用が拡大するものと考えます。

【長谷川座長】 ほかにどなたか。どうぞ。

【委員】 私、北野高校の出身なので、大阪に対して別に悪いあれはないんですけども、私は10年間ぐらい大阪の活性化についていろいろ問いかけを受けているんです。勉強はするんですけども、実際に動かない。府庁舎だってそうだと思うんです。こういう事実が結構あるんじゃないかと思っています。

例えば、関西空港をもっと北につくる案が当初あったのに、ずるずる南に下がっていったらどんどん不便になってしまったのは、原因の一つではないかと思うんです。

私は、何かをつくるよりも、ソフトウェアの改善、例えば着陸料を下げるのか、今言ったようにいろいろな制限を取っ払うのかわかりませんが、つくるということに関しては、もう何をつくってもだめなんじゃないか。

それよりは、ソフトウェアの改正だけで何ができるのかを大阪はもっと考えていかないといけない。しかも、それをきちっと実行することをコミットメントしてやらないと、結局、私、10年間やっていて、何も起こらないというのが大阪だなという気がして、そこをもうちょっと考えたほうがいいんじゃないか。だから、つくるというよりも、ソフトウェアの改善をきちっとしてもらおう。

何ができるのか。実際に外国の航空会社も来ない、日本の航空会社も撤退するという事実がそこにあるわけですから、その事実をよく見て、何を改善すべきかを考えるべきだと私は思うんですけども、いかがでしょうか。

【長谷川座長】 それでは、知事、お願いします。

【橋下知事】 おっしゃるとおりだと思うんですが、ただ、ソフトでも最低限のハードは必要だと思うんです。まず1つは、伊丹がなくなれば強制的に国内線が関空に来ますので、そうすると際内ネットワークを目指して国際線が張りついてくる可能性は出てくると思うんです。

ですから、まず、積極的につくるというより、余分なものを消していく作業も一つ重要だと思っんです。そういう意味では、伊丹の機能縮小というのは、極限まで機能縮小してくれるんだったら、非常にありがたいお話だと思っんです。要は、それによって、国内基幹路線が関空に来て、それを目指して、LCCなり国際線が張りついてくる。あとは、アクセスの問題もソフトの関係は、大阪府も地元もいろいろやってきたつもりです。ただ、ハードが湾岸線の高速道路しかないものですから、新たにつくるものというより、必要最小限のものは絶対必要だと思っんですので、空港と高速鉄道がワンセットになった上で、それでも足りないというのだったらソフトの問題だと思っんです。

大臣は伊丹存続、ニーズが高いと言われてるんですけれども、アクセスが改善すれば、伊丹へ行くのにも梅田から20分～30分かかりますから、もしこれが梅田から関空まで20分とか30分になれば、伊丹の利便性という理由が吹き飛んでしまいます。そういう意味では、つくるということでも、最低限の空港と鉄道のワンセットというところは絶対条件だと僕は思っっているんです。

【長谷川座長】 座長のひとり言として聞いていただきたいのですが、この成長戦略会議では、今の日本の経済状況を考え、何とか成長の道を見出さなければいけないにしても、大幅な財政出動を頼みにする状況でもないということを十分理解した上で、この委員会としては、できるだけ民間の知恵と民間の資金を使う方向に全員一致しております。

そういった関係で、橋下知事のお話は、リニアについてのファイナンスのお考えもある程度具体案として出させていただいておりますけれども、自治体の長の方もお考えをお出しになるのであれば、どういうファイナンスがどこまでできるかとか、あるいは、私は委員の皆さんにもお願いしているのですが、将来の成長プランをこういうふうにして描く、しかし、そのトリガーポイントとかトリガーイベントが起きて、もしうまくいかなかった場合にはどうするかということまでもきちっと考えておかないと、ある意味では無責任ではないかと思っます。我々自身が一生懸命そういうことを考えてやろうとしているということだけ、ひとり言としてお聞きいただきたい。

【橋下知事】 一言よろしいですか。僕もお金に関しては、ニューマネーをどんどん頼ることはあってはならないと思っますし、借金なんて大阪府では絶対やらんところとぎりぎりまで詰めています。今、大阪府で取り組んでいるのは、ストックの組みかえをやっていこうと言っています。従前の大阪万博ができたころとは違う今の状況の中で、伊丹というストックをそのまま残しておくべきなのか。ですから、伊丹というストックをリニ

アなり高速鉄道に振りかえるという作業です。どの道、伊丹存続ということであれば伊丹のストックは残ってしまうので、そんなことをするぐらいだったら高速鉄道に振りかえましょうという発想なんです。

ですから、決して財政出動とか、新たにニューマネーをとか借金をしてという思想ではないことだけは、ご理解いただきたいと思っています。

【長谷川座長】 その点はよく認識をいたしました。

ほかの委員の方から、どなたかご意見ございますか。どうぞ。

【委員】 伊丹についてお伺いしたいと思います。私も地元尼崎で生まれ育ちましたので、伊丹空港といっても豊中であり、池田であり、伊丹であり、兵庫、大阪両方にかかわるものであると理解しています。国民の目で見ると、伊丹は周辺対策、環境対策に累計6,600億円というお金をつくってきた歴史があるわけです。

これに関して2つ質問がありまして、1つは仮に伊丹を将来なくしていく場合は、そこについてはしようがない、あきらめるというお考えなのかどうか。

それから、五百蔵さんからありましたように発着枠を増やすとか運用制限をなくすことは、逆に今までのタブーを打ち破って、伊丹はもっと飛ばしていいんだという議論をしない限り出てこないわけです。ソウルでも上海でも台北でも空港は2つあって、別に成田・羽田だけではなくても、近いところと両方うまく使えるんだったらいいはずなんです。すべての前提が環境問題、騒音問題があるので、これ以上、伊丹は増やすのはまかりならんという前提なのですか。2つ目としては、そこを地元として動かしていく余地があるのかなのか、ここだけお聞かせいただければと思います。

【長谷川座長】 それでは、橋下知事、お願いいたします。

【橋下知事】 まず、地元としては、商店街系の人たちは活性化と言っています、そういう票に縛られている議員の皆さんは活性化、活性化と言っていますが、僕の政治感覚では、多くの住民はそれを望んでいないと思っています。

ですから、周囲の人間がみんな伊丹空港を利用しているわけではありませんので、地元がなぜ空港を必要としているかと言えば、空港を利用するためのニーズじゃなくて、空港によってまちを活性化させたいというニーズですから、空港の活性化によってのまちの活性化は、地元の商店街をはじめそういう方たちであって、住民の方はそうではない。むしろ良好な環境に転換させるほうを望んでいるのが地元の声だと思っています。

【長谷川座長】 大分時間が押してまいりましたけれども、五百蔵副知事、何かおっし

やりたいことがございましたら、どうぞ。

【五百蔵副知事】 利用の拡大の前提に、環境基準があります。環境を悪化させない範囲内で、例えばプロペラ枠をリージョナルジェットに変えていくとか、あるいは超ロングランでなくて、国内の長距離便の就航を図っていくとか、環境基準の枠内で利用の拡大をしていくということを考えているわけでございます。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

まだまだご意見はあるかと思いますが、時間の関係でこの辺で一たん関西版は打ち切りさせていただきまして……。

【橋下知事】 大臣にご意見をお伺いすることはできないのでしょうか。

【長谷川座長】 できますよ。

【橋下知事】 よろしいですか、大臣、すいません。伊丹の縮小での存続ということですが、国内基幹路線やそういうものは関空に移して、際内ネットワークを集約させて、関空をそういう意味でのハブ化にしていくという趣旨なのか。伊丹の機能縮小というご趣旨をもう少し明確にさせていただいたら、この後、3空港懇談会がありますので。

【前原大臣】 昨日、関空を視察させていただいて、私が申し上げたことは、伊丹というのは環境問題、騒音問題、それから飛行制限といった中でかなり限られていますし、今もプロペラ枠というものがあります。しかし、ニーズが非常に高い空港だと思っています。

先ほど橋下知事は、あの地域の方々はあまり利用しないということをおっしゃいました。それは事実かもしれませんが、私は京都、辻元副大臣は高槻、三日月政務官は滋賀県、伊丹というのはアクセスは非常にいいんです。京都あるいは大阪の高槻・吹田エリア、あるいは滋賀について言えば、伊丹の利便性は極めて高い。したがって、機材の小型化でこれからは国内の基幹路線は存続をしていくという意味で申し上げたわけです。

ただ、私が橋下知事と似ているのは、特にこの成長戦略会議ですから、昨日関空を見て、容量が23万回なのに10.3万回ぐらいしか活用されていないことを考えたときに、内際ハブ機能より、むしろLCCの拠点——今朝のニュースを見ていますと、海外のLCCみたいな報道がありましたけれども、私は国内会社がどんどんLCCをつくってもらって、そういうところの拠点にしてもらってもいいし、あるいは貨物の拠点になり得ると思うんです。それは我々が空港使用料とか着陸料をどう考えるかという空港政策、あるいは航空政策を大きく見直していく中で誘導できる。

橋下知事もよくおっしゃるように、仁川にとられているものをどう羽田ではなくて関空

に取り戻していくかという発想もありますので、関空、伊丹がゼロサムではなくて、パイを広げていく中でのすみ分けを考えていけばどうかということで、昨日は申し上げたのです。

【長谷川座長】 それでは、松沢知事をお願いしたいと思いますが、知事、副知事、とりあえずはよろしゅうございますか。

【橋下知事】 すいません、どうしても。LCCの拠点は大賛成なんですけれども、LCCの拠点になるにしても、やはりハブ・アンド・スポークで、国内基幹路線が特に羽田と関空24時間で夢のようにツインエンジンが結ばれると思うんです。羽田と関空に基幹路線が移ってくれば、深夜便で24時間。ですから、LCCの拠点をするにしても、やはり国内基幹路線は関空にあることが前提だと僕は思っています。

【前原大臣】 それは全く否定しません。そしてLCCの拠点、例えば日本の航空会社も、これからオープンスカイでアライアンス間の競争、グループ間の競争となってきた、そして関空を拠点空港にしてもらう。私は複数あってもいいと思うんです。

そういうことで、関空からも世界に行く方々が増えてくる、あるいは国内に来られるアジアや中国の方が増えてくれば、そこから自然に国内便は飛ぶようになります。そういう発想で、伊丹を残しながら関空を最大限に活用していくという意味で、橋下知事がおっしゃるようなハブ・アンド・スポークというものは、私は否定をいたしません。

【橋下知事】 地元が機能縮小だったら、それぐらいだったら空港は要らないという地元の声になったら、大臣、どうされますでしょうか。3空港懇談会の中で、僕は機能縮小でも伊丹存続だったら、地元はそんなだったら別のほうがいいというふうに……。

【前原大臣】 機能縮小と申し上げたのは、今ジェット枠とプロペラ枠がありますけれども、プロペラ枠はジェットにしてもらう、しかし機材は小型化して効率よく基幹空港間を飛ばすということでもありますので、何も伊丹を、わざわざもうかっている空港の首を絞める意味で申し上げているわけではありません。

【長谷川座長】 知事のご指摘はわかりますが、ここはまだこれから検討するというところで、仮定の話にはなかなかお答えできませんので、ご了解いただきたいと思います。

【橋下知事】 はい。

【長谷川座長】 五百蔵副知事、よろしゅうございますか。じゃ、一言だけ。

【五百蔵副知事】 一言だけ。便利な空港にどんどん来てもらって、そこからのアクセスをよくして関空の国際線に送り込む。これを、便利な空港の路線をなくして、しょうが

ないからそっち（関空）へ行かせるというのでは、なかなか全体のパイは増えないのではないかと思います。

以上です。

【長谷川座長】 それでは、まだまだおっしゃりたいことがあると思いますが、関西版はこれで終わりにさせていただきます。

松沢知事のお話になりますが、橋下知事や五百蔵副知事、もしここにおられてお聞きになりたいのであれば、それでも結構ですし、後の予定でお出になるのであれば、どちらでもご自由でございます。

【橋下知事】 すいません、大阪に戻ります。

【五百蔵副知事】 私はいさせていただきます。

【長谷川座長】 そうですか。

それでは、松沢知事、大変お待たせいたしました、よろしく願いいたします。

【橋下知事】 どうもすいません、ありがとうございました。（拍手）

【松沢知事】 皆様こんにちは。ご紹介いただきました神奈川県知事の松沢成文でございます。国土交通省成長戦略会議というのができたということで、実は今日はお招きをいただいたのではなくて、私が大臣に、この会合ができるのであれば、ぜひとも成田・羽田の超高速鉄道構想を説明させてくれと言って、押しかけてまいりました。ほんとうに今日は機会をつくっていただいてありがとうございました。感謝申し上げます。

皆さんにお配りしてあるペーパーでもいいですし、あちらの画面を見ていただいても結構ですが、よろしく願いいたします。

関西のほうで激論でしたけれども、関東首都圏も日本の経済の中心地として、さまざまな空港政策を抱えておりますので、新たな提案をさせていただきます。よろしく願いします。

さて、ご承知のとおり、来年10月には羽田空港に新たに4本目の滑走路が完成して、いよいよ待望の国際定期便が就航することになります。既に国において、米国とのオープンスカイ交渉も含めて、各国との航空交渉が進められており、現在、東アジア諸国のほか、欧米諸国などへの就航も決定してきているところです。

また、成田空港でも、今年の10月に平行滑走路が2,500メートルに延伸されまして、発着容量も年間20万回から22万回に増加する。今まさに首都圏の空港は新たな時代の国際航空需要を見据えた空港に再生されようとしております。

しかしながら、今後ますます激化が予想される国際競争を勝ち抜いていける首都圏空港に発展させていくためには、もっとダイナミックで大胆な空港戦略が必要だと考えております。

私は、その切り札となるのが、成田・羽田両空港を一体的に運用する、これは大臣も何度も必要性を言っておりますけれども、一体的に運用するために必要である超高速鉄道の整備構想をかねてから提唱してまいりました。今回は、昨年度神奈川県において行った概略調査をもとに、超高速鉄道を整備する必要性や効果について、お話をさせていただきます。

ここからはパワーポイントを使いますので、よろしく申し上げます。

まず、我が国の首都圏の空港政策は、長いこと国際線は成田、国内線は羽田という内際分離を前提として行ってきておりまして、成田への国内線の就航はわずか8路線にとどまっております。したがって、国際線と国内線を乗りかえる利用客のほとんどは、羽田から1時間半もかけて成田に行かざるを得ず、逆に成田から1時間半かけて羽田に行かざるを得ないのが実情であります。

一方で、お隣の韓国では、政府と航空会社などが協力して、仁川を国際ハブ空港にしようということで、乗り換え利便性を考慮した空港づくりが進められており、現在、日本国内の26都市と仁川を結ぶ巨大な航空ネットワークが形成されています。

また、画面の四角囲いの中に記載のとおり、仁川は成田より開港が20年以上も遅いにもかかわらず、発着回数や就航都市で既に成田を超えており、このことを見ても仁川のハブ化がいかに進んでいるかがわかります。

数字を申し上げますが、成田、羽田、仁川の比較ですけれども、日本の都市と結ぶ路線数は、成田からは8路線、羽田が49路線に比べて、仁川でもう26路線があります。そして、海外の都市と結ぶ路線数は、成田は国際線中心ですから93路線、羽田は4路線、そして仁川は101路線あります。そして、発着回数も、成田20万回、羽田30万回、仁川21万回でありまして、仁川の場合、着陸料も安いですから、今後ますます増えてくると思います。

こういうことで、完全に東アジアにおけるハブ空港機能は、今、仁川に取られてしまっているのが実情だと思います。このまま首都圏空港の世界における相対的地位の低下が続けば、日本経済はますます地盤沈下が進むことになります。

しかし、羽田は平均滑走路延長が2,800メートルと、仁川の3,800メートルと比

べて1,000メートルも短いという欠点があります。また、成田は騒音問題で24時間運用ができないなどの制約、欠点もあります。それぞれの空港が単独で仁川などの大規模空港に対抗していくのは、困難な状況にあります。

したがって、新たな空港建設、首都圏第3空港という議論もありましたが、それは現実的に難しい中であっては、成田と羽田の一体的な運用により国際水準の首都圏空港を実現していくのが最善の策であり、そのためには両空港間のアクセスを大幅に改善することが必要不可欠であります。

そこで私は、大深度地下を活用した超高速鉄道整備構想を提唱しております。本県が実施した調査によれば、リニアモーターカーや新幹線といった超高速鉄道を整備することで、現在最短でも約90分かかっている両空港間を、10分から15分で結ぶことができるようになります。

この成田・羽田間の超高速鉄道整備構想が実現すれば、6つの効果とプラスアルファが期待できます。

一つ一つ簡潔にご説明します。

まず、第1に、両空港を一体として運用することができるようになり、国際水準の首都圏空港が実現できることとなります。約80キロ離れている両空港が、隣のターミナル、隣の滑走路になることで、発着容量年間約70万回、滑走路6本の巨大空港が実現することとなります。

第2に、超高速鉄道を成田・羽田間だけではなく、これは将来的にでもいいですが、横浜、新宿、さいたま新都心等まで延伸すれば、首都圏の主要な都市と両空港、また、主要な都市同士が短時間で結ばれ、さらにJRなどの既存の交通ネットワークとも結ばれることで、交通アクセスにおける首都圏住民の利便性が大きく向上することとなります。

また、リニアモーターカーだけでなく、新幹線方式による整備も選択肢の1つと考えられます。東海道新幹線や東北新幹線などが両空港に乗り入れることも可能になるわけで、これは建設の仕方によりますが、利用者の利便性は飛躍的に向上することとなります。

第3に、こうした交通アクセスの改善により、首都圏の業務核都市の育成が促進されるとともに、それぞれの業務核都市で東京23区に偏り過ぎている首都機能の思い切った分担を実現することも可能となってまいります。

また第4に、成田空港利用者のおよそ6割が自動車交通を利用していることを踏まえると、車利用から鉄道利用への転換、いわゆるモーダルシフトや、交通渋滞の解消により、

CO₂の削減による地球環境保全の効果も期待できるわけであります。

そして第5に、100年に1度と言われている厳しい経済環境の中で、この構想は未来に向けての公共投資として期待できます。近年ではシールド工法の進歩により、長距離技術による立抗の減少、高速化による工期の短縮等が可能となり、建設コストの低減も進んでいます。また、日本の土木技術や科学技術力、特にこうした高速鉄道の技術力を世界に向けて発信し、輸出に結びつけることで、我が国の技術立国としての国際的地位が再び大きく高まるとともに、経済の活性化にも資することができます。

最後に第6として、経済波及効果であります。この超高速鉄道の整備のための概算事業費は約1兆3,000億円と見込まれておりますが、それに伴い、約2兆9,000億円という非常に大きな経済波及効果が得られるという調査結果も出ております。

この整備費用をすべて国費で賄わなくても、成田が遠くて困っているグローバル企業、国際企業が首都圏にはたくさんあるわけで、こうした企業から民間資金を集める、つまりファイナンスです。これもさまざまな形が考えられます。そういうことをやることによって公共事業費を大幅に削減できる。すべて国費ということではない、新しいお金の利用も考えられると思います。

また、超高速鉄道整備によるプラス効果として、シールドトンネルの形状特性を生かして、例えば躯体に物流機能を共同化することや、パイプラインの敷設、災害時に対応したライフラインのバックアップ機能など、このシールドを共同溝化することによって、多目的な活用も可能となります。

この構想につきましては、千葉県森田知事にもご賛同いただいております。今年5月には神奈川県と千葉県で協議会を立ち上げまして、共同で研究を進めているところであります。今後はこの協議会にぜひとも国土交通省の担当者も参加していただければと願っております。

成田・羽田間の超高速鉄道整備は、首都圏がますます激化する国際競争を勝ち抜き、発展していくためのまさに切り札となります。今後は行政だけではなく、民間の皆様のご支援もいただきながら、この構想の実現に向け取り組んでまいりたいと考えております。引き続き皆様のご指導をよろしくお願いいたします。

私からの発表は以上でございます。ありがとうございました。

【長谷川座長】 松沢知事、どうもありがとうございました。

それでは、時間も押しておりますが、10分間ぐらいをめどに質疑応答に入らせていた

できます。どなたかコメント、ご意見、ございますでしょうか。

どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。目次のところの3番目までは賛成ですけれども、これを実現するのに、なぜ成田・羽田超高速鉄道でないといけないのか。羽田の第5滑走路を建設して、これによっておそらく60万回ぐらいまで羽田は増やすことはできますから、それだけではもちろん足りないの、成田も残さなきゃいけないし、成田の発着枠の拡大もしなければいけないわけです。しかし、今ここで3つおっしゃっていることに関して言えば、むしろ羽田を拡張することにお金を使ったほうが私は効率的だと考えているのですが、いかがでしょうか。

【松沢知事】 そういう考え方もあると思います。ただ、今、首都圏には羽田と成田2つの空港があって、もちろん私も羽田の国際ハブ機能を強化するという大臣の方向性は賛成なんです。ただ、この2つの空港をうまく共同利用できる体制ができれば、さらに大きな空港機能になるわけです。そのための最大のネックが——もちろん、滑走路の延長、これからまた第5滑走路、大いに議論があってしかるべきだと思います。賛成です。ただ、この2つの空港を一体化させると。これは大臣も強調していますけれども、それをしっかりやらないといけない。

一体化させるには、物理的な距離をなくしてしまえば一体化できるんです。ケネディ空港のあるターミナルでおりて、ちょっと移動して、隣のターミナルで乗れるように。高速鉄道があれば、わずか10分間の移動ですから。つまり、この高速鉄道ができれば、80キロ離れている成田と羽田を隣の滑走路、隣のターミナルにできるわけです。そうすることによって首都圏空港2つを完全に一体化して利用することができて、それで仁川にも負けない国際ハブ機能ができる。

今、成田新高速鉄道という新線、さらに短絡線をつくって、東京駅に乗り入れをして羽田まで持ってくる。でも、これでもどうやっても1時間近くかかるんです。それで従来線の乗り入れも使いますから、そうするとたくさんの本数を出せないんです。この構想はトンネルで専用路線をつくりますから、羽田・成田直通の特急もあってもいいし、千葉、東京、羽田、横浜と止まる鈍行と言っては失礼ですけども——速いんですが、こういうのもつくれるわけです。

専用路線をつくることによって、いろいろな移動の仕方も考えられる。空港間を短く移動する、あるいは業務核都市間も移動するという工夫もできるわけです。ですから、そう

いうさまざまほかのメリットにもつながるといことで、私はぜひともこれをやるべきだと思っています。

【長谷川座長】 その点については、私も経営者感覚からいけば、ごく自然にそう考えるのですが、このパンフレットで試算をしていただいています、資金が1兆3,000億円と書いてございます。おそらく10年ぐらいかかるでしょう。その期間と費用と、今、おっしゃったような成田の滑走路の延長であるとか、第5滑走路をつくり、そこに鉄道を引くことと比べてどちらが経済効率がいいか。その上で成田をどう生かすか。そういうことも一つのオプションとして、我々の航空分科会のほうで、知事のご提言も含めて、何が一番よいかをしっかりと検討していただきたいと思います。

まだ、もう一、二、ご質問、ご意見があればお受けできますので……。大臣、何かございますか。

【前原大臣】 僕はよく聞いていますから。

【長谷川座長】 そうですか。

【松沢知事】 じゃ、最後に1つだけいいですか。

こういう大きな事業提案をすると、お金どうするんだと。今これだけ財政が厳しいのに、国だって公共事業をマイナスで組んでいるじゃないかと、県もそうですけれども。ただ、この不況も永遠に続くわけじゃないです。経済というのは、いいときも悪いときもある。

首都圏の企業にアンケート調査すると、成田の遠いのは勘弁してくれと。羽田は使いやすけれども、国際線全然ないしと。これは国際機能を増やすんだと思いますけれども。それで、もしこういう超高速鉄道ができたらという問いかけをしますと、もちろんお金のことは別ですけれども、大賛成と。そういう機能を持たないと勝てないと。つまり、仁川はどんどん大きくなっているわけです。着陸料も安いし。今、首都圏の空港は2つに分かれていて、それが分断されているので、仁川に勝てるようなハブ空港機能が持てないわけです。

お金がかかるからできないと考えたら、世の中何にもできません。これから低成長の時代で、国費は減ってくるばかりです。税金は減るばかりですから。

先ほどもご議論あったと思うのですが、これはファイナンスをどうするかなんです。今回、JR東海がリニア中央新幹線を国費を使わないでつくります。すごいチャレンジですね。JR東海はノウハウも蓄積も持っているからできるのかもしれませんが、ただ、これも、国際企業はみんな首都圏の空港体制はこのままじゃ困ると。もっと羽田と成田のアク

セスを、移動できるいい方法ができれば、民間資金もかなり集められる可能性がある。

そうすると、リニアをつくる場合に、上の営業は、例えばJR東日本にやらせてもいいですし、その集めるのも1兆3,000億円をすべて国費でやろうとすると大変な議論になりますけれども、少なくとも半分は民間資金を集めてやってみる、そういうファイナンスのやり方もこれから神奈川県、検討していきますので、今後はそれもあわせて提案したいと思います。

【長谷川座長】 ファイナンスのプロもメンバーにおりますので、それもまた参考にさせていただきますが、どうぞ。

【委員】 そういう意味で千葉と神奈川の熱意は非常によくわかったんですが、間の地下を通っていく東京は、今どういう状況なんですか。

【松沢知事】 東京も千葉も成田新高速鉄道をやって、それにお金を出していますから、それをやってみて、まだ評判悪い、こんなんじゃだめだということだったら、次のアイデアとしていいけれども、今そっちをやっているからねというのはあるんです。

ただ、先ほど言ったように、成田新高速鉄道はいくらやっても1時間かかりますし、乗り換える必要も出てきます。直通を増やそうと思ったら便数は増やせませんから、ほかの地下鉄を通るわけですから。ですから、限界はさまざまあるんです。

専用路線をつくれれば、さまざまな運用の仕方ができて、それが環境にもいい、業務核都市の育成にもつながるということで、東京都知事も、そういうところをちゃんと説明できれば今後は議論していてもいいと。ただ、今は成田新高速鉄道にお金を出しているの、「はい、やろう」とはすぐには言えないという感じです。

【委員】 わかりました。

【委員】 思うんですが、観光客なりビジネス客なり、いろいろなパターンがあると思うんですけれども、その人たちのほんとうのニーズからすれば、成田・羽田を移動しなくていいようなソフトウェアの組み立てをしてほしいというのがほんとうなんじゃないでしょうか。

例えば私が韓国人で日本にビジネスに来るとか、例えば全然違う人が来る。例えば私が地方のビジネスマンであって、韓国へ行くのか、アジアへ行くのか知りませんが、ほんとうのニーズは、そこを移動させないような行政にあるんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

【松沢知事】 国際線、国内線、首都圏は今3,500万～4,000万人ですから、最

終的には90万回ぐらいの航空需要があると言われていたんです。今、いくら滑走路を増やして、長くしたり、4本目をつくっても、70万回にしかありません。そうすると、第5滑走路という議論にもなってきますね。

ただ、アメリカ・ニューヨークとの間だったら、羽田にも成田にも路線はいくらでもつくれます。ただ、マイナーな都市との路線も、すべて成田と羽田につくるのは無理です。日本国内もそうです。この路線は成田に来る、でも国内線に乗り換えて新潟に行きたい、こういう人は必ずいますから。そういう人たちのニーズも考えると、両空港間を瞬時に移動できるのはものすごく利便性があるんです。

ですから、2つの空港ですべてを賄えるハブ空港にしていればいいというのはわかりますけれども、それ、できますか。それができないから大臣も悩んでいるんだと思います。

【長谷川座長】 まだまだ論議は尽きませんが、予定の時間を若干超過しておりますので、これにて本日の会議は終了させていただきますが、松沢知事におかれましては、情熱あふれるご提案をいただきまして、大変ありがとうございました。

【松沢知事】 どうも。言いたいことを言わせていただきましたので、あとはぜひとも皆さんで……。

【長谷川座長】 思いは非常に伝わってまいりました。

それから、五百蔵兵庫県副知事におかれましては、公務多忙の中、本日お越しいただきまして大変ありがとうございました。

それでは最後に、前原大臣からごあいさつをちょうだいしたいと存じます。

【前原大臣】 本日はお忙しい中、もう帰られましたけれども橋下大阪府知事さん、また兵庫県の五百蔵副知事さん、そして神奈川県松沢知事さん、わざわざお越しいただきましてほんとうにありがとうございました。また、長谷川座長さんはじめ委員の皆さん方にもご熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

関西3空港の問題も含めて、御立さんのところでぜひおまとめをいただきたいですが、この成長戦略会議で非常にいいのは、観光というインバウンドをどう増やしていくかというところと密接につながってまいる点です。それができなければ絵にかいたもちになる可能性もあるわけですので、そういう意味での合体した、国民が納得し得る案を皆さん方にご提示いただければありがたいと思います。

最後に、今日は平田さん、すばらしいプレゼンテーションをありがとうございました。さすがだなと思いましたが、物理的なインバウンドのみならず、それを通しての経験に

なると思うんですけども、日本人の社会的包摂はキーワードだなと思って、今日は聞かせていただきました。どうもありがとうございました。皆さんも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。

次回は1月15日の午後6時からでございます。いささか早うございますが、皆様、よいお年をお迎えください。どうもありがとうございました。

— 了 —