

第12回国土交通省成長戦略会議

平成22年4月28日

【中原政策官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより第12回国土交通省成長戦略会議を開催したいと思います。

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。

まず初めに、前原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。お忙しい中、こうやって集まっていただきましてありがとうございます。

昨年10月26日が第1回の会議で、本会議は今日で12回めとなります。さらに、本会議だけでなく、毎日のように皆さん方にも国交省にお越しいただいて分科会が開催されているようでございまして、お仕事をもちながら、またお忙しい皆さん方に大変お力添えいただいて、立派な中間報告をまとめていただきましたことを、長谷川座長様はじめ委員の皆さん方に心からまず御礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

私は、今まで7カ月余りになりますけれども、大きな2つのことをやってきたんだろうと思っております。1つは、常に申し上げておりますように人口が減っていく、少子高齢化が進んで社会保障が増大していく、また日本が莫大な借金を抱えていく中で、財政をどうマネジメントしていくのかということで、今までともすれば景気対策として使われてきた公共事業を抜本的に見直すことが私の今まで取り組んできた大きな柱でございました。

例えば、15.3%の予算を削ったとか、あるいはダムに頼らない治水というもので計画途上のダムの見直しを行っているとかさまざまな、あるいは港湾でも集中と選択ということで今選択しているとか、そういう意味では今までの総花的、そしてともすれば景気対策として行われてきた公共事業を抜本的に見直すことを政権交代でやらせていただいている。これが1つであります。

もう一つは、皆さん方にお力添えいただいて、この国土交通省所管の分野を、できるだけ財政に頼らずに成長戦略を描くということで皆さん方の専門分野、あるいは知識をおかりして、この5分野についての成長戦略をまとめていただき、そしてこれからいよいよ実行に移す中で、日本の経済を引っ張っていくといった素案をつくってきたんだろうと思っ

ております。

今日ご報告いただく中身を実行することが、これから我々政務三役、そして後ろにおります国土交通省幹部職員全員の使命だろうと思っておりますし、お忙しい時間を使ってわざわざこうやって話し合いを重ね、そして立派な中身をまとめていただいた皆さん方のご恩返しのためにも、これを実行していくことが我々の使命だということを肝に銘じてこれから頑張らせていただきたいと思います。また、メンバーの皆さん方には、この成長戦略会議にお残りいただきまして、フォローアップを含めて引き続きご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げ、まずは冒頭、心からこの半年余りの皆さん方のご尽力に対して敬意と感謝を申し上げてごあいさつさしあげます。ありがとうございました。

【中原政策官】 ありがとうございました。

それでは、以降の議事進行につきましては、長谷川座長、よろしくお願いいたします。

【長谷川座長】 冒頭の大臣のごあいさつで大変なねぎらいの言葉ともっと大事な実行に対する決意表明をしていただきまして、我々としても、これだけの時間を費やして提言をまとめたかいがあると感じております。

私は来るたびにその都度入り口で名前を名乗って入るのですが、出入証をお持ちの方も委員の方にたくさんいらっしゃるようで、それだけ頻繁にここに来ていただいたということでもありますし、それぞれの皆さんの時間当たりのコストを考えると、よくぞここまでやっていただいたと、座長の私からもほんとうに委員の皆さんへのこれまでのご努力に対して感謝申し上げたいと思います。

それでは、前言はさておきまして、早速議事に入りたいと思いますが、前回、分野ごとに重点項目を取りまとめ、公表いたしました。分野ごとの報告案についても、これまで各分科会や当会議で議論され、おおむね方向性がまとまってきたところであると認識しておりますが、ここで、本日は改めて各分野の座長の方からそれぞれの分野の報告案をご説明いただくとともに、資料を公表したいと考えております。報告案の説明はそれぞれ15分程度、その後、5分野一括して35分程度ブリーフディスカッションの時間を設けたいと思います。

ということではありますが、明日から大臣は、アメリカ、ベトナムへトップセールスに行っていただくということで、早く終わる分には歓迎ということでもありますから。

【前原大臣】 いやいや、そのようなことは言っておりませんから。

【長谷川座長】 そうなんですか、そのことも多少念頭に置いていただいて、要領よく

お進めいただければありがたいと思います。

それでは、まず海洋分野について、柳川さんからお願いいたします。

【柳川委員】 お手元にあります資料4を見ていただければと思います。

海洋分科会の報告（案）につきましては、前回のこの会議のところでも大まかなところをご説明しましたので、手短にやらせていただきたいと思います。

それで、1ページおめくりいただきますと、「2つの施策の方向性と3つの力の発揮」ということで、これはもう既にお出ししてあった紙ですけれども、改めて全体の方向性ということで、先ほどまさに大臣がお話いただいたように、この海洋分野においても、これが日本、あるいは日本だけではなくて、世界全体の生産性向上、あるいは成長に強く結びついていくというような形での公共事業、あるいは海洋の事業のつくり方を考えるということでございまして、それで1のところ「海洋インフラの利便性を抜本的に改善」するということで、利用者のトータルのコストを大きく削減して、それが経済活動の促進や成長の大きな拡大のてこになっていくんだという方向性を目指すということでございます。

それから、もう一つは、先ほどの大臣のお話の、この分野の産業の成長にも結びつけていくという点も関係しますし、大きく日本としての国家戦略という点にも関係する話だと思えますけれども、「国際ルール形成への戦略的な関与」ということでございまして、日本の国際的地位を高めて、なおかつ世界全体の成長を大きく促進させていくような、ルール形成につながっていくようなことを考えようということが大きな施策の方向性の柱でございます。

具体的なテーマは、港湾と、それから海運力、それから造船力の強化並びに海洋分野への展開ということで全体が書かれてございます。

それで、2ページ目からが前文になっておりまして、将来の目指すべき姿・あるべき姿ということで、この中身についてはちょっと一文一句申し上げると時間がかかりますので詳細は省かせていただきますけれども、先ほど申し上げたような形で、この海洋のインフラを使って、大きく経済成長につなげていくための施策を考えるというスタンスが書いてございます。

それで、4ページのところで「施策の方向性」ということで、これは全体の成長戦略会議の基本的なスタンスだと思いますけれども、改めて書かせていただいているのは、政府の役割というのはインフラの整備と先ほど申し上げたルール形成であって、それ以外の基本はできるだけ民間に任せて、自由な競争環境の中で創意工夫を促していく、それが経済

成長に大きくつながっていくんだ、その成長を促進させるために、どうやってインフラを整備すればいいかを考えていくんだということを改めて書いてございます。

それで、ここのところは少し先ほども申し上げた繰り返しが、少し細かく後のところに書いてありますので省略させていただきますけれど、海洋インフラの利便性を抜本的に改善し、国際ルール形成への戦略的な関与を高めるということでございます。

テーマ別の施策検討が順番に書いてございまして、「港湾力の発揮」というところで、先ほど大臣のお話にもありましたように、港湾に関しては選択と集中を行っていくという点がまずは大事だということで、一応そのポイントは書かせていただいておりますけれども、もう既にお見せしたところではありますが、現状の課題と問題点あたりを少し詳しく書かせていただいております、例えば真ん中あたりで、我が国の最大級のコンテナ船に対応する岸壁の深さが足りない、というようなところも率直に書かせていただいております、あるいは、その次のところで、港湾のサービスコストをもうちょっと釜山港に比べて便利にしていかなければいけない、あるいは7ページの内航フィーダーの課題ということで言えば、内航事業に関して抜本的な生産性の向上が必要だということもわりと具体的というか、率直に書かせていただいております。

それで、少しご議論がありましたカボタージュ制度をどうするかということに関しては8ページのところの真ん中あたりに書かせていただいて、結果としては両論併記という形になってはいますが、この制度に関しては分科会のほうでも相当議論を行いましたので、活発な議論が行われたということは書かせていただきました。

それで、8ページのところの具体的な施策のところも、前回申し上げたこととさほど大きく変わっておりませんが、国際コンテナ戦略港湾に関しては、大臣の話もありましたように6月ごろに別途の検討会で決まる、選定をするという形になっております。我々としてのポイントは、港湾を単に1個か2個選ぶということだけが重要なわけではなくて、選ぶ過程で民間の創意工夫を引き出していくというところ、そこのアイデアをどんどん出してもらうということがやっぱり非常に重要なところだと思っております、そこが②以降の、『民』の視点による戦略的経営を実現するということでございまして、もう既にある程度いろんな案が出てきているやには情報は聞いてはいますが、埠頭公社の民営化であるとか民間の優秀な人材を擁する港湾経営主体であるとか、その後の……、その他いろいろですね。そういう民の創意工夫を促していくような施策が書き込んであります。それから、24時間化の推進であるとかといったことは言うまでもありませんし、ターミナルの

促進も前回書かせていただきましたが、やはり付随して重要なことだろう。

それから、内航に関してはかなり幾つかの議論があって、抜本的に利便性なりコストを下げていく必要があるだろうということでございまして、幾つかのポイントがあるんですけども、ひとつポイントとして出てきた、いわゆる暫定措置事業といわれているような、どちらかという新しく船舶をつくる際に納付金が高いという問題があって、ここの改善策を実施してほしいということを、その前の記述とあわせてここで強く主張しているところでございます。その他、新聞にも一部報道されましたが、コンテナ物流情報システムということで、ITを使った共有システムをつくっていくことも重要なポイントだとしております。

細かくやっていると意外に時間がかかってしまいますので、バルクのほうも、ほぼ同じ問題意識で書かれております。ただ、こちらのほうも検討会のほうが少し時間のずれがございまして、6月には選ばれないということで、もう少し時間をかけてやはり選択と集中を行っていく。それから、民の活力も積極的に生かしていこうということで書かせていただいております。

それから、前回のところでもかなりご議論がありました旅客の部分に関しては少し書き込みを増やしまして、やはりここは観光との連携によって重要なところだということで、クルーズ船を増やす等々のことをやるということを書いております。ただ、ここの部分は、基本に関して言えば、やはり民間の側が創意工夫でもって積極的に伸ばしていくということが基本でございまして、ここの具体的な施策としてはターミナルをいいものにしていくということと、それから入港のCIQ、税関手続、こういう諸手続の迅速化というところが具体的な施策になろうかと思えます。

「海運力の発揮」、15ページのところですけれども、ここの部分はあまり大きくは変わっておりません。具体的には、今の外航海運のところに関しては、国際的な制度競争の側面が強くなっているということで、我が国に関しても諸外国と同レベルの、イコールフットリングな形でのトン数標準税制の拡充をしていくべきだろう。そのほか、船員の確保、育成のための基盤整備ということで幾つか具体的に書かせていただいております。外国人船員の有効活用という点でもかなり手続の運用改善であるとかということも書かせていただいて、積極的に船員の能力を高めていくための施策をやっていく必要があるだろうということを幾つか書かせていただいております。

18ページ以降は、「造船力の強化及び海洋分野への展開」ということで、造船の技術能

力を生かした形で、先ほどの国際ルール展開ということであれば、環境ルール等を積極的に打ち出していくということ。それから、少しご議論がありましたEEZの管理・開発というところも少しボリュームを増やして書かせていただきました。ただ、お話を伺っていると、ここの部分は海洋資源の開発というところも直接的に重要なんですけども、当面は、海洋資源開発にかかるいろいろな技術の部分、あるいは船舶が、我が国は比較優位があるということで、こういうものが世界の海洋開発において使われていくという点がやはりまずは大事なところかなということでございまして、その点もつけ加えさせていただいているということでございます。

それで、最後のところにあります長い1枚紙は、具体的な施策及び工程表で、これは少し文章等変わっておりますけれども、中身は今までお示ししたものと一緒でございます。

それから、その最後についております「規制改革検討リスト」に関しては、委員の皆様方にご協力いただきまして、以前に比べますとかなり具体的にボリュームが増えた形になっております。

ちょっと長くなりましたけれども、以上が海運分科会の報告（案）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。

続きまして、航空分野を御立さんからお願いいたします。

【御立座長代理】 じゃあ、資料6のほうですけれども、私のほうは皆さんと骨子のときもご議論させていただきましたので、工程表だけちょっとごらんいただいて、これから何が起こるのかということと、それからねらいを進めていく上でどういうリンクがあるのか、どう実現に向けて進めていくのか、その点を話させていただきたいと思います。

A3横を見ていただきまして、大きく6つやろうとしていることがあるんですが、今回のまず委員の皆さんと合意しているのは、業界のためというのではなくて、日本の経済成長全体のためにプラスになることでまず考えましょうということが最大のポイントであります。

したがって、まず最初に打ち上げましたのは、基本的にオープンスカイという世界の流れの中で、それを通じて航空・空港システムの効率的な運営とコスト低減。要は、動くことにかかるコストが下がっていくのは経済全体のプラスになるんだというのが基本方針で、日本もそこに向けてははっきり進める。その中で、今までは羽田と成田の発着枠が足りなかったんで、首都圏を除いたオープンスカイという、非常に限定的な進め方だったのを、今回、この戦略に述べますような方向性として羽田、成田が大きくなるということも

ありますので、首都圏を含めたオープンスカイに思い切って踏み込んでいただくというのがまず戦略の1番目であります。

その中で、基本的な考え方については国交省としてのスタンスの問題でありますので、本年度中にも成田の地元合意をいただいて、30.3万回に広がるのを前提にし、成田はもう十分なオープンスカイである、首都圏にも自由な便数で入ってきていただけるということをきちんと考えていく。その増やし方においては、もちろんここ2～3年かけて航空交渉をしていただくわけですが、例えば旅客便においては、首都圏も含めて第3、第4、相手国の間の行ったり来たりだけではなくて、以遠権も含めたところも含めた思い切ったオープンスカイに踏み込んでいく。

さらに、貨物につきましては、日本の経済を支える大事なネットワークでもありますので、もう一步踏み込んで、例えば日本に飛んできた飛行機が、大きい飛行機が小さい飛行機に積みかえて、1機で飛んできたのが一挙にまた今度は3つに分かれるとか、いろいろ使い勝手がいいものをできるような形にさせていただく。あるいは、チャーターのルール、それから臨時便のルールというところも含めて徹底的に使いやすい物流システムになるようなオープンスカイの自由化を進めていただくということを考えるのがまず大前提であります。

その前提になるのが羽田、成田の強化でありまして、これは大臣のほうからかなり早い段階で、羽田の内際ハブ化ということが大きいんだよということで打ち出していただきましたけれども、それを進めていく上でも、今まではいろんな議論がなされていたんですが、いつごろ、どれぐらい発着枠が広がるかというのは完全に確定したものを示したことはありませんでした。これは技術的に、例えば羽田が4本の滑走路で井げたで運用するときに、慣熟するのにいろいろなれるのが必要だとか、いろんな問題があったんですが、ここではあえて、そういう留意点は踏まえた上ではありますけれども、いつごろ、どれぐらい増えるかというのを工程表の中に明確に含めるということにしました。最終的には羽田、成田を足して70万回ということになるんですが、まずは今年10月に羽田が33.1対プラス4.0、23年中にも35.0プラス4.0、25年中には40.7プラス4.0ということで、タイミングも明記した形で、まずどれぐらい増えるかを同じように成田についても示す。

また、今後、特にインバウンドの強化という観光のほうの重要ポイントを達成していくためにも、国際線と国内線の乗り継ぎ機能が強化されていくのは非常に大事だと思ってい

ます。これは、まずは羽田であり、それから関空であり、成田であるということになるろうかと思うんですけども、羽田につきましては、それがきちんとできるようにするためには、今までの近距離アジア線を中心とした限定的な国際線ではなくて、遠距離ではあってもビジネス客、近いところの羽田に着くのであれば、場合によっては運賃負担が高くてもいいよというようなお客さんを中心にする、ビジネス便については世界中ほとんどのメジャーな都市と結べるようなレベル、具体的には9万回プラス深夜になりますが、これぐらいを国際線に少なくとも配分するということは確定していただく。

さらに、その上で、今後の需給を見ながら、やっぱり首都圏の空港整備がどんどんおくれおくれになってきたのが全体の足を引っ張ってきたというのが事実でありますので、もちろん民間の目も入れて、無駄な公共投資はしないようにしつつ、首都圏については、ほんとうに必要なときには必要な手当ができるような検討の場をつくっていくということが全体の大きいスタンスでございます。

この中で、少し申し添えなきゃいけないのは、今までは羽田の国際化は非常に限定的にやるということでありましたので、例えば今、建設中であります羽田の新国際線ターミナルは、3万回程度のレベルでしか進まないということになっておりまして、これが増えていっても、枠はあるけれどもターミナルが対応できないということがある。これを本年度中にも新国際旅客ターミナルの拡充をはじめる。これは今までの行政のあり方では、やり始めて建設中のもので、しかもPFIでやったやつをすぐに手直しするというのは非常に抵抗感があるところですが、あえてここは踏み込んでいただいて、今年度中にも、きちんと増えたときにはそれが対応できるようにする。それとあわせて内際の乗り継ぎをしやすくするような形で、空港内の乗り継ぎも含めた手当をするというところまで含めて打ち出していきたいと考えております。

もう一つ、最初に申しあげましたコストを下げていくということは、羽田、成田を強くして、これがインバウンドの強化につながったり、あるいは世界的な都市間競争力の強化につながるだけではやっぱり足りなくて、国全体の航空ネットワークのコストを下げなきゃいけないということでもありますので、戦略3と5が絡んでくるんですけども、空港経営が抜本的に変わっていくという方向を打ち出すべきだと。

これはいろいろ種々ご議論いただきまして、工程表で言えば一番右になるところがまず原則であります。

その上でできるだけまず早期に、空港と、それから空港のターミナル事業であるとか駐

車場事業であるとか、非空港収入のところが一体的になされて、きちんとした空港会社経営ができることを目指すのがまず大前提。それを踏まえてきちんとやっていくことと、それから今までの空港整備勘定、旧特会は、98になんなんとする空港をつくるためにつくられた仕組みであったことは否めませんので、これで無駄な空港をつくらないということで、出るほうをきちんとコントロールして、これから必要なもの以外の整備には充てないということを考えていけば、きちんと使い方を考えれば、着陸料、公租公課を下げていく余地もあるだろうというのが我々の考え方でございます。その使わなくなった部分を中心にしながら、これをきちんと着陸料の低下に結びつけよう、それがひいてはトータルとして利用者が払うお金が下がることにつながっていくだろうということになります。

ただ、そこに一足飛びには当然行けないわけでありまして、じゃあ、それができるようになるまで待っているかという、それはいけませんということで、2つのことを進めていきたいなと。

1つには、やはり今、空港経営というのが、民間から見ると、一体もうかっているのかもうかっていないのかよくわからない空港のほうが大部分であるということがありますので、これは国管理空港だけではなくて、すべての空港について収支が明確になるような形でデータを公表していただき、まずプレッシャーがかかるような仕組みをすぐにでもつくっていく。その中で、特に空港がターミナルビルとかというものを、地代だけをちょうだいして、ほかの三セクのようなところにお貸しして、そちらが収入を上げていращやるというモデルがありますので、ここはまず今すぐにでも地代の適正化をして、上げるべきは上げ、本来のそういう非空港収入も含めて航空システムのコスト低減につながるような形で、収入がきちんと国の会計に入るような形に見直しをしていくということもあわせてやっていただく。こういうことを考えていきたいと思っています。

なお、これはまださらに5月末に向けて詳細を詰めていくところで、議論の幅を詰めていく段階ではありますが、着陸料につきましては、やはりきちんと下げていく中で、特に小型機等が国際的に見ても割高なところがある。小さな飛行機のコストが割高であると、本来は路線収支が合って、航空会社もちゃんと張れるような路線もやっぱり不採算になって張れなくなるということがありますので、この辺はある程度のめり張りをつけた下げ方をしていってもいいんじゃないかという議論の方向で今、議論させていただいております。詰めはもう少しかかりますけれども、方向性はそういう議論をしておるところでございます。

それから、外ではいろいろ、ここばかり目立っておりますけれども、その中で、関空のバランスシート改善をあわせてやるべきだというのがあります。我々のスタンスは、日本全体の経済成長の中で、やはり関空というアセットをもっとうまく使ったほうがいいんじゃないかというのがスタートポイントでありまして、関空を救済するのを目的にするつもりは毛頭ありません。バランスシートをきれいにして、前向き投資ができないような仕組みは外してあげる。その上で、きちんと経営していただくということを考えるというのが基本スタンスであります。委員の皆さんにはご紹介申し上げましたけれども、関空は、実は営業利益だけで見ると、日本の空港の中でも有数のもうかっている空港でありまして、きちんと非航空収入も含めてもうけているんです。これが、例えばLCCを入れるだとか、いろんなことの前向き投資をしようとする、残念ながら1.3兆円の借金の中で補給金が入質に取られるということで、ほとんど身動きがとれないようになっていますので、ここをきれいにするのが今回の見直しの大きな立場ということで、そのためにやるべきは、真ん中あたりに書いてございますように、「2～3年後」からと書いてありますが、まずは関空と伊丹——これは歴史的経緯も考えると、両方の持っている価値を民間の手でお金にかえて、それでバランスシートの借金を消していくというスタンスにしたいと。

それを進めていく上では、基本的には3つの価値の源泉があります。関空という、もうかっている空港の空港事業の価値。伊丹という、これも程度から言うと関空ほどではないんですが、もうかっている空港の価値。それから、伊丹等の持っている不動産を含めた資産価値。これをどううまく組み合わせると一番国民負担が少ない形で借金が減らせるかということを民間にきっちりアイデアを出していただく。ストレートに言うと、有事とかの公益性を受け入れていただいた上で、一番高いお金を出してくださるグループに営業委託、コンセッションというようなことをしていくことが国民負担の観点からも一番いいだろうということで、それを目指していくというスタンスでいきたいと思っております。

したがいまして、恣意的にどれをどうするというのではなくて、一番いい提案が出てきやすいものを、1年ぐらいはどうもかかるようでありますけれども、きちんとコンセッションのプロセスを通し、提案もいただいて、それを最後は国としてスタンスを決めていただくというプロセスになる。ただ、その前提条件としては、今、伊丹は国管理空港でありまして、空整勘定の中にも入っていますので、ここから取り出して、会社として、持ち株会社のような下に関空と伊丹をぶら下げるというステップを至急進めていく。その上でコンセッションに進んでいくということが現在考えているやり方であります。

ちなみに、これは今回の全体の中でPPP、PFIをご検討いただいているほうとの連動でもありまして、こちらでお考えいただいているPPPに即した法制度の改正、改正というか、つくらなきゃいけない部分はありますけれども、これと連動することでもあります。それから先ほどの空港整備勘定の見直しとも関連しておりまして、これが成功例になりましたら、きちんと食べていける空港については勘定から順次出ていって、ある意味民間の手できちんとした経営が行われて、コストが下がるという、その先駆例にもなるものだとということで、ほかの施策とも非常に関連しているものであると我々は考えております。

それから、この裏側なんですけれども、空港ネットワークについては、既に法制度がいろいろ変わっておりまして、基本的に航空会社の参入・撤退、増便・減便というのは全部自由であるというのが法の趣旨なんです。残念ながら、今までの運用はそうはなっておりませんでした。これはネットワークを維持するために、ある程度内部補助をして、もうからない路線をやってくれるから、羽田の発着枠を配るときにはもうかる路線も少し勘案しましょうということがルール化されてまでいたということがあります。これを徹底的にどうやって排除していくかというのがまず1点。その裏側で、さはさりながら、例えば離島のように、ほんとうに航空ネットワークがないとどうしても地域が成り立たない。ここは堂々と胸を張って、補助金のような形でもサポートをして張ってもら。透明性を上げて、必要なところを張る、それ以外は自由にするという、この組み合わせをしていくのが非常に大事だというのがこの趣旨でございます。

その中でやらなければいけないところは、今、離島との補助金も非常に中途半端になっていますので、これからしばらく時間をかけて、どういうルールで、どういうものであれば、どこまできちんとした補助金が出せるか。それから、そのとき一番大事なのは、国が全部決めるだけではなくて、地域としてそれを選択する。船を選ぶのか高速を選ぶのか、あるいは空港を選ぶのか、やっぱり地域の方が考えた上で、空港に一定程度のお金を払っても、あるいは航空会社に払ってもやるという地域には、それがある程度選択の自由があるというような仕組みと組み合わせていく必要がありますので、その仕組みをつくっていくというところがこれからのポイント。その裏側にあります羽田の発着枠を低需要、低便数路線をやっていると優先的にもらえるという仕組みをなくして、一定程度市場メカニズムを入れた羽田の空港の発着枠の配分のあり方を、検討会をつくっていただきまして、これからしばらくの間で一生懸命つくっていく。これを合わせわざでやっていくことで、最終的にはネットワークの一定の維持、すべてを維持とは実は申し上げませんが、

一定の維持をした上で、コストが下がっていく仕組みをつくりたいということでございます。

最後になりますが、コストが下がる上では、世界の航空の常識と日本が一番離れているところの一つは、L C Cと呼ばれる格安、低コストで低運賃の航空会社がほとんど存在していない。先進国では2割から3割のシェアを占めているところでありますので、ここについては一度思い切って旗を振って、そこが入りやすくするという方向性を打ち出したい。具体的には、やっぱり規制緩和のところが非常に大きくなってまいりますので、幾つかの規制緩和を、例えば技術規制の乗員資格の問題であるとかボトルネックになっているところを外し、やる気のあるところは本邦にこだわらず、海外も含めて、こういう航空会社が入ってきやすいような形で旗を振る。例えば先ほどの関空のバランスシートを楽にしてあげることで、こういう航空会社の専用ターミナルのようなのを関空が投資しやすくする。これも合わせわざで全体の組み合わせの中で考えていきたいということで、工程表上は、足元のところばかりが目立ちますが、我々としてはやっぱり2～3年、それから、どちらかという中によっては4～5年かけてやっていくものの理想論を言って、掲げた上で、それから逆算すると、今年はこれをやっていかなきゃいけないという工程表をつけたものであります。

それから、最初に申し上げましたが、もっと先を見据えると、やはり首都圏のキャパがほんとうに足りなくなったときにはきちんと増やせるような形を、これはP P Pも含めながら将来できることを考えていくようなことを長期的には考えるという、この2つが委員の皆さんとこれまで取りまとめたところの大きな趣旨でございます。私の説明はこのあたりでまとめさせていただきたいと思います。以上でございます。

【長谷川座長】 御立さん、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、国際展開・官民連携分野について、大江さんからお願いします。

【大江委員】 それでは、私どものほうは、基本的にこの前の前の回で報告させていただきましたところから基本的な骨子は変わっておりません。

ただ、よく考えますと、我々のところはB t o Bというか、どちらかという観光も都市も航空も国民に直接関係するところでありましても、逆に私どもは、海外展開はすべての局、交通から自動車、水関連、建設、造船、都市開発、物流に至るまで横ぐし的に国際展開の必要性があるわけございまして、そこをやっております。

逆にPPP、PFIにつきましても、空港、港湾、鉄道、観光、都市とすべての分野で使えるようなところがございますので、この官民連携・国際というところは、どちらかというと横ぐし的なものであるのではないかと考えています。

しかしながら、どちらかというと、日本の現状を思いますと、海外の資金をどうやって日本に導入するののかということでありまして、どうやって外貨を稼いでくるのかという非常に日本にとって重要な部分を担っている部分ではないかと考えております。

その上で、基本的に国際展開におきましては、日本の企業が海外に対しましてパッケージ化も含めて出ていけるように、大きな企業と小さな企業はちょっと違いますけれども、海外のスタンダードに合った仕事の仕方をしていけるような仕組み、これは中小においてはそうだと思いますし、それから逆に、もう既にパッケージ化になれておるような商社のようなビジネスにおきましては、トップセールス、資金面も含めて支援できるような仕組みを考えていくことが重要なことなのかなと考えております。

一方で、PPP、PFIにおきましては、どちらかというと国際基準と離れた、ガラパゴス的な運用がなされているのを廃しまして、どちらかというと国内外の資金が日本の社会資本整備に役立つように入ってくるということを考えていかなければならないというのが骨子になっております。

その上で、特に従来のPFIとは何が違うのか。コンセッション方式という方式を提案しております。当然、今までのものは公共事業の代替として、つくる資金を単に民間から持ってくるということだけでありましたけれども、そうではなくて、既存の施設におきましても、その事業権を開放することによって、民間の資金をそういったものに導入できるということが重要でありますし、海外の基準、スタンダードによる発注の方式によりまして、海外の資金が入ってくる、民間の資金も入りやすくなることをしなければいけないと思います。さらに言いますと、途中でのエグジットでありますとかといった、資金にもいろいろな種類がございますから、いろんな種類の資金がより誘導しやすいということを考えていかなければならないのではないかと考えております。その上で、明日からトップセールスに行っていただけるみたいでございまして、そういったことをやらなければならない。

しかしながら、大使館の利用も含めて、ここで申し上げておきたいのは、外務省の頭を切りかえていただきまして、観光分野におきましても、我々海外展開の分野においても、今までの外務省というのは、どちらかというと通商政策に関連することは避けてきたよう

な嫌いがありますけれども、そこをはっきりと営業的な支援をやっていただくような仕組みを、多分経産省も国交省も含めて提案していかなければならないのではないかと思えますし、それから、どちらかというところまでは個別の企業を国が応援するのはいかがなものかというような雰囲気がありました。これからは、はっきりとほかの国のように個別の企業であっても国が応援して、それが結果的に日本の国益につながるということをうたっていくことが重要な施策の根本になるのではないかと考えております。

その上で、ここにあります1ページ以降、書いてございますことは、この前のものと変わっておりません。基本的に、例えば目標値となる数字も以前のままでございます。

3ページ以降、4ページ以降も変わっておりませんが、変わっておりますのが、どちらかというところ、7ページにありますような早期の実現を目指すようなものであります。それから、2～3年後の実現を目指すようなものにつきまして、個別にいろんなものを取り上げていっております。これすべてができるとは限りませんが、こういったものを目標値に掲げて、いろんなことをやっていくということが重要でございます。

そのことは、同じく3つの分野、例えば10ページ、11ページも同じようなことが書いてありますし、13ページから14、15につきましても、これはスタンダードの整備ということで書いております。さらに、金融メカニズムにつきましても同じようなことを考えております。18、19にその辺は書いております。

それから、21ページ以降がPPP／PFIでございますけれども、これにつきましてもいろんな工夫をしております。どちらかというところこれまで国外のスタンダード……、最初の国際展開のときには、どちらかというところ日本のスタンダードを国際のスタンダードにしていくんだみたいな話もありましたが、現状を見ると、どちらかというところ海外のスタンダードを国際展開におきましてもどうやって日本の企業が、それからPPP／PFIにおいては日本の自治体も含めたところが受け入れていくのか。やはり開放をある程度しながら各空港、港湾につきましてもやっていかなければならないのではないかと思っております。

25ページ以降がPPP／PFIのプロジェクトでございますけれども、やはりこれにつきましては具体的なプロジェクトを早期にやっていくことが重要かと思っております。この前、出ておりました公物管理法などをやっておりますと時間のかかるものもあります。しかしながら、今でもできることはできるだけ早期に実現していくことをぜひともやっていきたいと思っております。27、28あたりにその辺の早期の実現できるもの、個別プ

プロジェクトをどうやってやっていくのかということを掲げております。

以降、工程と各国際展開分野におけます各鉄道から物流に至るまでの政策案をここに掲げております。このあたり、どこをどういうふうに予算化するかということは、これを見ながらぜひともお考えいただきまして、フォローアップもさせていただければと思っている次第でございます。

最後に、規制改革の検討リストが書いてございますので、これも既に J B I C のように制度が変更になっているものもございますけれども、それも含めていろんなことがございます。

ただ、この国際展開・官民連携につきましては、実を言いますと当然経産省でも考えておる、総務省でも考えている、下手をすると外務省でも考えるということでございまして、この予算化が各省で同じように立つというような可能性があるわけでございまして、これはさらに上のレベルでご調整いただきまして、ばらばらな動きにならないような仕組みづくりをお考えいただければありがたいなど。当然、国交省内部の体制強化といたしまして、国際 4 室を統合し、さらに国際局をつくるかどうかという議論もありますが、それはあくまで国交省内部の話であります。今言った予算化措置の問題は政府全体の問題だと思います。これを効率よく国際展開に結びつけていく、それから P P P / P F I にやっていくためには、ぜひともそういった横連携を、新しい組織なども含めてお考えいただくことが重要ではないかと思っております。以上、短いですが、終わります。

【長谷川座長】 大江さん、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、住宅・都市分野について、安さんからお願いします。

【安委員】 住宅・都市分野ですが、住宅・都市分野は、基本的には民間の事業分野、民間活動を国がどういうふうに支援できるかという軸で考えてきているわけですが、この住宅・都市分野の成長をどういうエンジンでもってやっていくか。それから、国土的にどういうバランスを図るべきであるか。あるいは、高齢化時代、あるいは災害等の危険の除去等、安全、安心をどういうふうに図っていくか等々にらみつつ、大きく 3 本の柱、大都市の国際競争力を増して、これを成長のエンジンとする。それから、地域のポテンシャルを新しい仕組みでもって活性化していく。それから、住宅・建築の投資を活性化する。大きなこの 3 つの柱を立てて、6 つの項目について今回、取りまとめました。

簡単に内容をご説明いたしますが、まず大都市の国際競争力を強化するという点に関しては、平成 14 年に都市再生特別措置法という措置がとられまして、今年で 8 年……、9

年目、もう間もなくその時限立法の期限が来るわけですが、その法律の効果がどうだったかということを検証し、また期限が迫っているということの中で、さまざまな関係者の意向等を踏まえて、都市再生特別措置法の効果を今後とも拡充していくべきだという方向性をまず立てていただきました。

ざっと現在、進行中のプロジェクトも含め都市再生法に基づく地区における投資は5兆程度ということで、ここで書きました戦略目標についてもそれをなぞっておりますが、ただ、この都市再生特別措置法につきましてもさまざまな規制緩和等がビルトインされておりますが、今後は、ここについても一層の規制緩和の推進と、それから特に需要喚起を図るという意味からしても、外国資本の導入でありますとか、あるいは外国企業の進出をさらに図っていく必要があるということで、国際競争拠点特区という仮称を名づけましたが、このような形で制度を一層拡充する形で再スタートするという方向性をひとつこの報告書の中ではまとめました。

それから、もう1点は、従来の大都市の整備法、首都圏整備法等の考え方の中に、国家戦略がなかった、あるいは国家戦略が見えないということがございましたので、これにつきましても、大都市圏の戦略基本法という仮称をここではつけておりますが、国家戦略としての大都市圏戦略というものを策定していくという大きな方向性に基づいて、先ほど申し上げたような都市再生プロジェクトも推進を図っていく、そういう構造にしております。

具体的な、技術的な施策についても、そこで幾つか挙げてございますが、4ページ目の5番ですが、特に昨今、その種の大型開発は長期にわたるわけですが、そういう長期の優良プロジェクトについては、民間の長期融資がなかなかつかないという現状がございます。そういうことで、具体的にはさまざまな議論があるわけですが、安定的な金利で長期に資金調達ができる方策を検討すべきであるということで、これは今後の検討課題になるわけですが、具体的なプロジェクトの例示の状況を見つつ、国土交通省、関連省庁との間でご検討いただきたいと考えております。

今後、これは各自治体との話し合いが大前提になるわけですが、こういう方向のもとに、東京都が中心になると思いますが、自治体と連携して具体化、具体的なプロジェクト、プロジェクト・ファインディングに入っていきたいと思います。例示としては4ページから5ページに掲げてあるようなものでございます。

それから2番目、まちづくりに関してであります。地域のポテンシャルを引き出して、サステナブルな地域、都市経営を実現するために、従来ある行政の仕組みを補完するよう

な形で官民連携主体を立ち上げ、それをオーソライズし、それがさまざまな地域の付加価値づけを引っ張っていくという枠組みをつくっていくべきという提案でございます。

7ページあたりに記述してございますが、アメリカ等では行政のスリム化等の事例、その他欧米では、地域における新しい付加価値づくりをこのような官民連携主体が積極的に引っ張っているという報告がたくさんございますし、また国内におきましても、実際にはさまざまな試みがなされておりますので、広域的なレベル、あるいはコミュニティーレベルでそういうものを募集し、一定の要件を満たすものについては何らかの形でオーソライズする。オーソライズした上に、そこにある種の権限を与え、契約でもってさまざまなまちづくりに関する事業を実行していくという仕組みについての提案をまとめております。

それから、まちづくりについての2点目ですが、都市のあり方として、コンパクトに住むということを都市政策の理念として明示すべきだということで、従来より国土交通省ではエコ・コンパクトシティという用語で取り組まれてきておるわけですが、まちなか居住、コンパクトシティへの政策転換を基本理念として明示するという方向を改めてこの成長戦略の中でも明示すべきとしております。コンパクトシティということは、まちのCO₂の大幅な削減につながる、エネルギー効率の非常によい都市構造を目指すということも1つの目的になるわけですが、そのためのガイドラインづくりでありますとかモデルプロジェクト、実証実験等についても取り組むことにしております。

3点目の住宅・建築投資の活性化であります。これは質の高い新築住宅の供給、中古の住宅市場の活性化、それから賃貸住宅を中心とした高齢者向けの住まいの確保、それから環境に優しいチャレンジ25の実現に向けた住宅・建築物の整備。この3つの軸で住宅・建築投資の活性化をやるべき、内需の柱であるこれをやるべきという、従来からの政策をなぞったようなことではございますが、総量としてGDPに占める住宅投資の割合を、現在3%台、3%前半に昨今落ち込んでおりますが、これを5%ぐらいまで増やす。今申し上げたようなものを総動員して5%まで増やす。大体GDPは500兆ですから、25兆ということになるわけですが、そういうことを目標として、それぞれ課題を割りつけ、取り組むべきとしております。

この住宅投資の活性化につきましては、分科会の議論の中でも、例えば消費税、住宅にかかる消費税の減免であるとかということで、もっと支援措置を強化すべきであるという意見も出ておりますが、現時点では、例えば現在でも十数兆の5%という税収になるわけですし、それから国際的に見て非常に消費税の税率がさほど高い段階にないということ、

それから税率を見直す機運、税率に関する議論が非常に不安定な状況であるということで、今回、この報告書の中では特段取り扱わないということにとりあえずはさせていただいております。

全体の構成はそのようなことですが、今申しあげましたような取り組み、それぞれ独立はしていなくて、相互に連携しております。また、都市再生特別措置法も、内閣府との、あるいは関連する他の省庁との調整も必要なことが多々ございますが、いずれもモデルプロジェクトでありますとか、あるいは実証実験を立ち上げて、できるだけ多く、早急に立ち上げて制度運用の改善を具体的に進めてまいりたい。また、そういうものを通して、担い手となります民間の事業者と規制改革、規制緩和がひとつかぎになっていくわけですが、そういう規制改革の詳細を詰めていっていただきたいと考えております。

この資料の後ろのほうについておりますロードマップがまずございますが、この工程につきましては、今申しあげたような制度運用面での改善については、ほとんど平成23年度から予算に反映させて取り組んでいただけるようにここでは整理しております。

また、規制緩和リストがございますが、これは具体的なプロジェクトをイメージしながら各関連する業界でありますとか団体からのヒアリングも行いましたが、今後、これをもとにして詰めていただきたいという検討リストを添付いたしました。以上でございます。

【長谷川座長】 安さん、どうもありがとうございました。

それでは、最後に観光分野を平田さんからお願いしたいと思います。

【平田委員】 遅くなって申しわけありませんでした。

観光分科会、特段新しいことはないかと思いますが、一応おさらいということで。

まず最初に、やはり観光というのは日本の中でも非常に有望な成長産業の分野であると思います。GDPの比率等もそうなのですが、特に地域において雇用を確保するという点においては相当有望な分野である。それから、その雇用というのも、賃金労働だけではなくて、観光ボランティアなど、今まで能力があっても、例えば東京の大学を出て、地元へ帰って、お子さんも産んでとかといって能力があっても社会参加がなかなかしにくかった女性とか高齢者の方とか、そういう方たちの能力を発揮する場所にもなっていくんではないかということで、非常に期待が持てる分野だと思っております。

しかし、一方で、これまでは日本の行政の中で、観光、文化、スポーツといった、いわゆるソフトパワーというのは傍流というか、メインの行政 이슈ではなかったわけですが、これを例えば教育とか福祉とか年金とか外交と同じぐらいにこのソフトパワー

は大事なんだということを、やっぱり霞が関の体質を変えていただくことが何より大事な
んではないか。その点でも、これは鶏が先か卵が先かなんですけど、観光行政はぜひ花開
かせて、成功例を積み上げていくことが大事なんじゃないかと思っております。

それぞれのテーマ別ですけれども、まず訪日外国人旅行者 3,000 万人ということで、
これは以前にもご紹介しましたように地域別の数値目標をきちんと、これはまだ仮ですが、
今、急ピッチで、特に中国、韓国、台湾、香港、この 4 つの国と地域に関しては細かい数
字を出していただくところです。中国に関しては、特に地域別の数値目標も出す。先日、
記者さんに……、各 J N T O にも成果主義で、成功すれば、特に現地採用の方などには車
が買える、家を買えるぐらいの報奨金も出すし、だめなら各所長更迭と申し上げたところ、
ある記者さんから、「それはいいですけど、全体の数値目標が達成できない場合、どうなる
んですか」と聞かれたので、「それは当然、長官の首が飛ぶんでしょう」と申し上げまして、
「大臣の責任は追及されないんですか」と言われたので、「まあ、観光旅行者が 1,500
万に達していなかったからといって、大臣までは責任は負わないんじゃないか」と答えま
したが、そのぐらいのつもりで特に観光庁、J N T O には頑張っていたいただきたいというこ
とです。

それから、地域ごとの観光戦略、要するに北の方には日本の、この幅広い国土の南の沖
縄、九州、温泉、そういったところに誘導するし、南の方たちには北海道、東北、例えば
桜と雪と一緒に見える東北の風景に誘導するというようなきめの細かい戦略。それから、
最初の団体の観光客なのか、リピーターなのか、別荘を買っていただくのか、そういった
ところでの階層化の戦略をきちんと立てていくことが大事かと思っています。

次、メディア戦略ですが、これは 2 つございます。1 つは、海外において今までのよう
なテレビ CM、新聞広告等だけではなく、例えば映画やテレビ番組、日本を舞台にした映
画やテレビ番組をつくっていただくというような形、それからクイズ番組の商品ですね。
私たちも昔はクイズ番組の商品といえば、必ずヨーロッパへ 1 週間とかハワイ 5 日間だっ
たと思うんです。ああいうものをどんどん出していただく。それから、ブログやツイタ
ー。これも今はもう既に始めていただく予定になっていますが、まず海外から来る観光客
の方に、ツイッター等でアイデアを募集したり、意見を募って、その中で有力なブロッ
ガーを招待したり、ツイッターにどうやって広めていくかということを調査、研究を始めて
いただく予定になっております。

もう一つが、国内の I C T 化です。これについては、早速、地域を限って、例えば沖縄

那覇地区とか京都とか、あるいはスカイツリーなんかも含めた上野地区なんかに集中して、その地区に関しては、どんな携帯端末を持っていたとしても主要言語に関しては道案内から美術品の解説から、例えば上野ですと美術品の解説、動物園の解説、そして文化会館でオペラを見たら、オペラの字幕までが全部の携帯端末で見られるということを、ちょっと地域を絞って集中的にまず成功例を積み上げていこうということを始めていただいております。

それから、次が、海外出先機関のワンストップサービスですが、これも既にほかの省庁と連携して、この23年度にでも、1つでも2つでもどこかできるところがないかというところを今、もう既に探し始めていただいておりますので、そこはうまくいって、シナジーも出れば、ほかのところも次々に、例えばフロアの拡張なんかの際に統合するとか、全部を必ず一律にというとなつた逆は無駄が出てしまう可能性もありますので、時期を見ながら、最終的には全体が消費者の目線で必要な情報が1カ所で手に入るようにしていきたいと考えております。

それから、新しい観光アイテムの創造については、文化、スポーツ、それから医療観光、美容観光なども含めて、「もう一泊」というキャッチフレーズで、とにかく滞在していただく。これからローコストキャリアなんかが入ってきますと、ソウル、北京、上海、東京、どこに泊まっても同じ、極端に言うと日帰り、あるいは1泊でそこが移動できるようになっていくわけですので、とにかく数が増えるだけではなくて、1日でも多く日本に滞在してもらって消費してもらうことが大事なので、そこではこのナイトカルチャー、文化とか、あるいはスポーツ観戦とか、あるいはもっと長期で、医療観光とか、そういったものが非常に重要になってくるんじゃないか。これについても23年度、手をつけられるところから始めたいと思っております。同時に、国際会議施設などの拡充も図って、そういったものの誘致にも23年度から手をつけていただきたいと考えております。

それから、規制緩和と人材育成については、別表をつくりました。規制緩和については、この表です。これは地域別、それから規模別の規制緩和が非常に重要なんじゃないか。これの検証についても今後、きちんと毎年チェックしていくことが大事かと思っております。人材育成については、こちらのリストで、繰り返し申し上げてきたことですが、文化、観光等については、やはりまだまだ地域に非常に人材の格差があります。まだ観光カリスマという者に逆に頼らざるを得ない状況です。例えば医療とか教育というのは、曲がりなりにも全県に国立大学があり、教育学部があり、医学部があり、一応の人材がそろっていることになっているわけですが、観光とか文化というのは全く手つかずの領域

なので、ある程度のところまでは国が主導で人材育成をしていかななくてはいけないんじゃないかと考えております。そこら辺のところをこれから、大体方向性は出ておりますので、実際の予算に落とし込んでいく必要があるんじゃないかと思っております。

それから、もう一つ、これが一番大きな目玉と言えと思いますが、休暇の分散化。これに関しては、既に観光立国推進本部で進めていただいておりますので、当分科会では、それをどうやってサポートしていくかということが主題になるかと思えます。ただ、ここで観光の面から言いますと、これをきっかけにして日本の観光業の生産性をとにかく高めていただきたい。それから、実際に、この別表にあります、うまく分散させれば、中国の旧正月、それから韓国のお盆に当たる秋夕、それから国慶節、こういったものと日本の休暇の分散、それからお盆、お正月休みが完全に分散しますので、非常に通年を通じて、通年で顧客が見込まれる。これは非常に正規雇用も増やせますし、旅行業界としても安定した戦略が立てられますので、相当生産性は向上するんじゃないか。観光サイドのことで言うと、ここが一番のポイントです。ただ、もちろんこれは国家レベルで言うといろんなことがあると思います。そこはぜひ関係省庁と協議していただいて、できる限り早く進めていただきたいと考えております。

最後に、観光マインドの育成ということで、特に観光教育です。子供たちとか若者の旅離れということが言われているそうです。例えば家族旅行をしていないと、成人してからも旅行に行かないというような調査も出ているようですので、一方で、やはり教育の専門の方に聞きますと、所得間格差が激しくなって、家族旅行に行けないというような子も出てきているようなんですね。ですから、そういう子たちには、ぜひ文科省なんかとも連動して、例えばサマーキャンプのようなものを教員養成課程が増える中で、教員養成課程の必修にして、そういうところに例えば母子家庭の子供たちを招待するとか、そういった教育との連動も非常に重要になってくるんじゃないか。

それから、例えば子ども手当、どういうふうに出していくかということも課題になると思うんですが、その一部をバウチャーにするんだとしたら、そこを観光と連動してやるということも、観光庁の側としては準備しておくべきなんではないかと考えております。

何より、一番最初の話題に戻るわけですがけれども、観光を、人生を楽しむ非常に重要な手段として考えていただくということと、それによって地域が活性化することがやっぱり一番大事なので、ただ、逆に言いますと、これはまさにコンクリートから人へというのと居場所と出番という、鳩山政権の2つの大きなポイントの交差点に観光はあると思ってお

りますので、ぜひ力強く推進していただければと思います。以上です。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

それでは、これまでの報告を踏まえた質疑に入らせていただきます。どなたからでも結構でございますから、よろしくお願いいたします。

御立さんと柳川さんには各分野横ぐしの概要をもう一度考えていただけますか。

【委員】 よろしいですか。

【長谷川座長】 どうぞ。

【委員】 遅刻いたしまして申しわけありませんでした。

これは報告書に書いていただかなくてもいいんですけども、これから政策を考えるときにぜひ考えていただきたい話が海洋のほうであって、離島航路とか国内の旅客船の話です。

海洋立国と言っていながら、日本の離島の国内の航路もきちんと整備されていないのは海洋立国として恥ずかしい話であります。航空のほうでは離島路線をどのようにするかということを考えていこうということが入っているわけです。離島の航路の問題を、ぜひ政策を考えるときにはお考えいただきたい。わざわざ今回、ここにどうしても入れなければいけないということではありませんけれども、離島の問題も、やっぱり成長の陰のところで大きな問題だと思うということが1つです。

それから、もう1点は航空の話なんですけれども、これからもまだ議論させていただく時間があると聞いておりますので、オープンスカイのところについては若干わからないところがありますので、それは今日は時間もないところですのであまり細かい議論をすることは避けたいと思っておりますが、貨物のオープン化のところ、何で関空と中部が出てくるのが私はよくわからなくて、別にそこに限定する必要はないだろうと思っています。どこの空港ということにかかわらずこれを進めていく、貨物の自由化を進めていくことは大事だろうと思います。

それから、もう1点は、チャーターの自由化について、これは日本の中で規制を緩めていけばいい話ですので、航空協定とは関係がないわけですから、フォワーダーチャーターを認めますとかオウンユースチャーターを認めますというのは、航空協定の中身と関係なくて、こちらのほうが規制を緩和していけばいい話ですから、そういうことができるように、なるべく余計な修飾詞をつけない。例えば「自由化が達成された路線においては、これを進めていく」ということを言わなくてもいいわけですから、そういったところはなる

べく簡潔に政策が進んでいくようにしていただきたい。このオープンスカイのところは、おそらく成長戦略会議の中では一番の目玉のところだと私は思います。これまで進んでこなかったオープン化を、今回、首都圏も含めて進めるというのは非常に大きな第一歩でありますから、ここの部分がとても大事な話、航空の中でも一番大事な部分だと思います。そこは大変評価を私はしているんですけども、それがせっかくそういった形で第一歩進む話が、余計な修飾詞がゆえに今後進まないということになると大変残念ですので、その点に留意していただきたいということが1つ。

それから、もう一つは関空の話なんですけれども、関空と伊丹を1つの会社で運営するというのには、私はやはり反対です。これはずっと前から申し上げてきたとおりです。

これは、しかし、おそらく大臣や政務官のほうでご議論なさって、そういう結論を得られたと思いますので、それを変えろというつもりは全くないんですけれども、私はやはり先進国の大都市では、個別に空港はお互いに競争して、よりよいサービスを利用者が……、お互いによりよいサービス、安い着陸料でもって利用者を誘引、引きつけて、そして全体のパイを増やすということによって伊丹も関空も両方が残っていくという形にしていく。どうしても残らなければ、そこは市場の裁定でリタイアするところは出ていくという形にすべきだと考えております。これは関空だけではなくて、成田と羽田についても私は同じ考えでおります。そういう点では、この点は私としてはなるべく、民間に売ることについてはもちろん賛成ですけど、望ましいのは別々、個別のほうが望ましいと考えているということを申し上げておきたいと思います。

あとは、細かい話はまた事務局とお話をして、なるべく議論させていただきたい。航空の分科会はほとんど開かれておりませんので、一方的にいろいろと意見を言うだけになってしまっていて、御立さんはとてもお忙しいのでなかなか大変なんですけど、一方的に意見を言っても議論にはなりませんから、きちんと議論する機会をこれから用意し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。どうぞ。

【委員】 改めてこの膨大な資料と説明を聞きまして、国土交通省の管轄範囲というのはすごく広いなということをまた改めて実感いたしました。私は定期券を持って通ったほうの口なので、改めて全体としてまとまって、こういう成長戦略があって、規制改革リストがあって、こういうものが非常に広い分野にできたというのは、画期的なすごいことだと思います。

これが、今度、ただ、実行されるのは別にここで実行されるわけじゃなくて、全国各地の地方、そこで自治体、あるいは事業者、あるいは住民といったものも交えた中で行われていくわけです。この成長戦略会議のアウトプットそのものが1つ1つ政策になっていくわけですけど、その政策立案の過程においては、そういった地方とのやりとりだとか事業者とか住民たちが入ってきて、どう巻き込んで、中央の行政と地方の行政、中央の財源と地方の財源、それから民間の資金といった形で物事が進んでいくんだと思うんです。

そういった意味では、この膨大な内容を、やはりどれだけメッセージも込めて、心の意味も込めて、全体にどう伝えていくか、地方にどう伝えていくか。そういうところに、最終的に実行されて、どれだけ価値が生まれるかという部分が決まってくるんだと思うんです。そういう意味で、総論をこれから柳川さんと、それから御立さんでまとめられるときに、ぜひそういったコミュニケーションですね。私はよくコンサルタント時代、戦略というのはアード・バリューの10%で、残りの90%はこれから稼いでいかなきゃいけない。最大の成功要因というのはやっぱりコミュニケーションですから、この内容をどう伝えていくかというところをぜひ重点的に検討していただいて、議論していただければと思います。

それから、航空分科会に関して、非常に厳しいご指摘もありましたけど、私の感覚で言えば、分科会もありましたし、議論もほかの分科会に負けないぐらい十分にやったとは思っております。ただ、多分それが足りなかったということで、もっともっと議論したかった、そういうことではないかと思っております。以上です。

【長谷川座長】 ほかにどなたかございますか。どうぞ。

【委員】 私も同じなんですが、感想というか、意見というか、ひとつお話しさせていただきたいんですが、先月、欧州、それとアメリカ、全米を回ってきました。向こうの投資家と成長戦略の概要、それと幾つかの論点について話をさせていただきまして、延べ50件ぐらいの投資家と意見交換させていただきました。

その中で、やはり海外の投資家も非常に興味を持って今回の日本の成長戦略を見ております。特に彼らが興味を持っておりますのが、日本が本気になって海外と接している部分に対して競争力を強化しようとしている、そういうことは実は過去、あまりなかったんじゃないかということで、その点に対して最大の興味を持って見ていると。

一方で、重要なのはプッシュバック、批判でございまして、これは2点ございます。

1つは、「本気なんですか」。というのは、投資家の世界でいきますと、直近の歴史を申

しますと、例えば J－POWER の問題、例えばブルドックの問題。日本の国内では、外資は強者だと、内資は弱者だと。その内資を保護するのが日本ではなかったのかと。ついこの間まではそうだったじゃないかと。本気になって外のものを受け入れる、そういう勇気があるのかというのがまず 1 つで、当然「ある」という答えをさせていただきました。

それともう 1 点が、産業界はどうなんだと。政府はこういう方針を出すけれども、産業界は果たしてほんとうにどうなんだというところを指摘される方が非常に多かったです。ですから、産業界も人と物と金を、果たして外から本気になって受け入れるのかということをおっしゃる方が結構多かったです。

ですから、そういう意味では、大臣が冒頭におっしゃいましたが、まさにこれからの実行力にかかっているんじゃないか。というのは、多くの投資家は、これまで 20 年、何度も何度もつまずいてきたという歴史がございまして、そういう意味では今回、政権が交代して、いよいよ実行力が試される、そういうときじゃないかということを、先月、ちょっと回ってきまして感じましたので、コメントさせていただきました。

【長谷川座長】 ありがとうございます。ほかにどなたかございますか。どうぞ。

【委員】 これは横ぐしの話になると思うんですけれども、要するに例えば観光であれば、外国人が例えば住んで、それが呼び寄せになって外国人が来るとか、それから外国の企業が日本にたくさん来ていただく。それから外国の投資が来る。それは逆に言うと、日本の企業が海外に流出しない、人材も資本も流出しないで、日本で投資を行われるということを考えますと、ここには書きませんが、多分、一番重要なのは、法人税であるとか税金の問題というのが障壁になっている。これは分科会でも議論していて、まずはこの 40% 以上というばかげた法人税を海外並みにしない限りは、これは幾らやっても、そこで障壁がどんとあるということを認識していかなきゃいけないんじゃないかと思います。

先ほど委員が言われたように、資本を日本に持ってこようとしても、今言ったような税金の問題という大もとの根幹をやはり何とかしておかないと、日本は閉鎖された国のままであるという認識に立たなければならないと思っていますので、そこはここで、この横ぐしで書くのか書かないのかは長谷川座長の問題です、お任せしますが、認識としては、政府として持っていただきたいと思っています。この議論をすると、いつもその話が最後に出ます。

【委員】 ちょっと細かい追加が。

【長谷川座長】 どうぞ。

【委員】 今の話の税金の話もそうですが、あと、ファンドの二重課税ですね。ファン
ドそのものに利益課税がかかって、あと、個人で利益を得た人にも税金がかかる。この問
題もやっぱり資本の流入を妨げる要因になっていると思います。

【長谷川座長】 大臣、何かコメントはございますか。

【前原大臣】 ありがとうございます。委員から最後に、まだまだ議論が足りないとい
うご指摘がございました。十分ご議論していただいたとは思っておりますし、それは皆さ
ん方に感謝したいと思います。ぜひ引き続き議論に加わっていただきまして、ご意見を
賜ればありがたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

それから、委員のおっしゃったことは、私は非常に大事だと思っております。これだけ
皆さん方の知恵を結集して、いいものをつくっていただき、これから実行していくわけだ
すけれども、実行するに当たっては、地方や産業界といった現場への浸透が大事でありま
す。これはやはりオール国土交通省で、地方整備局も含めてやっていくことが大事だと思
いますので、政務三役だけで受けるのではなくて、国土交通省全体でこれを受けて、そし
てそれをオール国土交通省でやっていくということがこれから求められているんだと認識
しております。

それから、委員のおっしゃったことも大変我々にとっては重い話でありまして、やはり
実行あるのみというのは本気でやり続けなくてはいけないということなんだろうと思いま
すし、いつも皆さん方と議論させていただいているように、人口も減っていくし、借金も
多いし、少子高齢化が進んでいくし、こういったことを財政に頼らずに、こういった成長
戦略をやっていくしかも日本の繁栄はないんだと、ナローパスをやっていくんだという
ことが政治の責任だと思っていまして、言葉を変えれば、どの政権であろうが、だれが政
権を担おうが、こういったことはやっぱりやっていかないと、もう日本の繁栄は無理なん
だという思いで私どもはやっていかなくてはいけない、こういうふうに思っております。

それから、委員のおっしゃったことも大変重要で、今回は国土交通省の成長戦略会議で
すけれども、これを仙谷大臣のところでの政府全体の成長戦略に入れていく。そのとき
には、やはり税制といったものにかかわってきますし、当然ながら、私は日本の成長とい
うことを考えれば、法人税は下げて、消費税は、もちろん無駄は削っていく中で上げていく
という抜本的な税制改革がなければ、日本全体のパイが大きくなる、日本全体が成長して
いくということにはなかなか得ないと思いますので、これは私ども、国務大臣、政務

三役、国土交通省としてだけじゃなくて、全体に責任を持つ議員として、しっかりと思いを共有してやらせていただかなくてはいけないと思っております。

【長谷川座長】 どうもありがとうございます。

法人税の問題に関しては、私は経産省にも若干首を突っ込ませていただいておりますけれども、そこでは当然検討の課題に上がっておりまして、法人税が低い近隣諸国との競争力をどう担保していくかということを今、具体的に検討しておられて、それが国家戦略室に出されると思います。

ただ、ファンドの二重課税の件は、ちょっと国土交通省の成長戦略としては書きにくいので、別途、それは国家戦略室にでも必要であれば要望していくなど、もし必要であれば何か方法を考えます。もちろん国交省の政務三役の皆様からも、そういうことをお伝えいただけたらと思いますけれども、我々としてその部分については何か考えてもいいと思います。

ほかにどなたか何かございますか。

【委員】 じゃあ、最後によろしいですか。

【長谷川座長】 はい。

【委員】 感想めいた話でありまして、まだ最後、最終取りまとめまでの作業が残っている段階ですけど、今回やらせていただいた作業は、私の理解では、国全体の成長戦略を立てるという話より前に国交省のほうでまず走り始めて、それは言い方を変えたと、政治主導という新しいモデルの実験を走りながらしてきたんじゃないかと思っております。

我々も、従来の審議会だとか何とかと全然違うような働き方をさせていただいて、その中で、先ほどの国土の均衡ある発展ではなくて、メリハリもつけざるを得ないよねとか、ある程度ビジョンを出していただいて、民間側が、我々が、ある程度好きなことも含めて言いながら、最後は、さはさりながら、お役所の皆さんにも前向きに、「これをやるにはどうしたらいいだろうね」という議論に入っていただいて結構やってきたと。この、どういうモデルがつくってこられたかというのを、どこかでまとめて残していく責務は逆にあるんじゃないかなと。これでうまくいったこと、いかなかったこと、正直言ってまだあると思うんです。これは先ほど委員からもありましたけど、どこまで議論を尽くすべきとか、それから確かにおっしゃるとおり、文言の細かいところをゆるがせにすると、最後、それが残ってしまうということも含めていろいろあるんですが、大きく言えば、かなり前向きに議論をお役所の方も含めてさせていただいたモデルだと思っていますので、この辺、

一度どこかで、我々も含めて議論させていただいて、取りまとめて、これをもとに、もっと次回以降いいものにしていただくということが1点。

それから、ちょっと最後の話に絡むんですが、今回の話を翻って考えると、金融機能の日本の中でのあり方という議論に結局つながってくると。委員がおっしゃったのも、そういう話の一つだと思うんです。

この中では、今ある枠で、J B I C だとか J I C A をうまく使うという話がありました。一方、日本郵政の問題も含めて、インフラ投資のところにどうお金を使う、特に長期のものを流すんだと。ただ、これもノーズロで昔と同じようにしちゃいけないという中で、どうやるかでありますので、ほんとうはこの場に書き込むのか、総論のところで今後、きちんとあるべきは、実体経済の側がこうやって変わろうとしているときに、金融経済の側が変わっていただくことの望むもの、本来こういうことが達成できないとできないものというのをどこかで少し膨らませていきなり、別途の形で残していただければなと思います。以上であります。

【長谷川座長】 ありがとうございます。ほかにどなたかございますか。どうぞ。

【委員】 あまりこの段階でいろいろなことをコメントすると、自分の首を絞めて、全部それなら書けと言われそうなあれだとなかなかあれなんです。今、委員がおっしゃったことに触発されて、最後におっしゃった金融の面です。

これはやはり非常に我々もいろいろ議論していて、皆さんもそう感じだと思いますが、裏側で走っている金融のメカニズム、税も含めて、特に財政に頼らないという話になると、民間の資金をどうやってそこへ持ってくるかという話になるわけで、そうすると、そのお金の部分をどうやってこっち側で回していくかということが非常に重要なポイントで、それはやっぱり日本の金融システムのあり方とか、あるいは先ほどの外資なんかの付き合い方も含めて、本来の日本の金融のあり方をどうしていくかという話と非常に密接につながっていて、確かにこれを総論でどこまで書くかというところとちょっと、あまりにも国土交通省の成長戦略とはかけ離れるのかなと思うんですけれども、今のご指摘は非常に重要で、裏側、いるほうのエンジンとして、そこをどう回していくかという話は日本の成長戦略としては非常に重要なポイントかなということは私も感じました。

それから、もう1点は、委員のほうからお話が合ったコミュニケーション成長戦略にかかわる話で、これもだんだん自分の首を絞めているような話なんですけれども、やはりこうやって紙が出てくると、特に例えば関空の話が外側では大きな話題になったり、個別の

具体的な政策だとか我々が提示した案件だとか、こういうものがどうしても外にかなり出てしまいます。だけど、先ほど委員からもお話があったように、我々がここで大きく議論してきた一番のポイントというのは、国土交通行政だとか行政がこういう政策、インフラに関与するあり方とか、そういうものをどういう思想でやっていくか。そこの発想を大きく変えていかなきゃいけないんじゃないか。それはまさに大臣が最初におっしゃった財政に頼らないやり方、それから民間の知恵とお金をできるだけ活用するやり方、こういうことであるんだと思うんです。そういう発想の転換だとか思想の転換みたいなことが、実は我々の中では大きな議論のポイントであって、そこの部分は、これだけ皆さんと一緒に議論させていただきましたので、我々の部分では相当共有できていて、どちらかという、あまり語らなくてもわかるみたいな話にはなっているんだと思うんです。

ただ、これが一步外へ出ていったときには、その部分は実はなかなか伝わらない話であって、あるいは伝わっていても十分に……、ブロックされてしまうような話であって、そうすると、そこの部分をどうやって、そういう発想の転換をしている、ポイントは変わっているんだということをどれだけ強く伝えていくかということが一番重要なポイントかなと思うんです。

それはおそらく我々も含めて、総論も考えますけれども、そういうことも重要なんですが、国土交通省の方々にそういう認識を共有していただいて、それが実際の現場なり地方へ行ったときに、個別の案件のところにそういう発想が出てくるとというのがやっぱり一番大事なことだと思うので、そのところは、なかなか努力はしていますが、総論で書き込みはしますが、やっぱりある種の思いというんでしょうか、そういうものをこの中でできるだけ共有していただいて、それを伝えていくということが重要なポイントかなと思っています。

【委員】 関連してよろしいですか。

【長谷川座長】 どうぞ。

【委員】 おそらく今の金融の話で言うと、私が中心的にかかわらせていただいたPPPのところは一番金融の要素が色濃いテーマの一つだったかと思うんですが、そういう意味で言うと、国全体として、その要素をどう取り込んでいくかという大きな議論、マインドの話も当然大賛成でありますし、今回、半年弱ぐらい、いろいろ議論に加わらせていただいた中で言えることは、国土交通省自身の組織であるとか人材育成の中にも、そういう視点をどう入れていくかというのが実は重要じゃないかと。

というのも、今回、いろいろ分科会が5個、議論が同時並行で走ったわけですが、官民連携・国際展開のところの分科会以外のところは、基本的に局であるとか庁の単位の仕事の方々と皆さん一緒に議論されていらっしゃる。それに対して、例えば官民連携のところというのは、非常によく少人数でやっていただきましたけど、現状で言うと、政策課さんの中に、何人かの担当の方がいらっしゃるという、現状で言うとロジである。もちろん各局の中に個別にそういう担当の方はいらっしゃいますけれども、それは個別の動きになっているところでありまして、ある意味、一方でこれだけ広範にPPPという手法を活用していくことを考えると、その部分を事務的にどう支えていくのか。特に個別のプロジェクトをこれからつくっていく上では、マーケットサウンディングをしながら、どういうものが成り立つのかというのをある意味、見きわめていく。

そういう意味では、ある種、財政に依存しない社会資本整備を進めていく上では、国土交通省の中に財務省であり金融庁であり、マーケットサイド、お金の出し手の側から案件を精査していく機能、組織というのは、やはりこれは必要になってくるんじゃないのかなと。その組織と個別の事業を所管しておられる方々との議論の間の中で、何がある意味案件化でき得るのかという見きわめが、ある種システムチックに動いていくのが一番望ましい姿なのかなと思います。

そういう意味で言うと、今回は新しいことをやるというのは、こういう戦略会議のようなフレームワークの中で、コンセプトを変えて新しい視点でやるという政治主導のメッセージがあったからこそある意味スタートを切れたものを、システムにいかにか落とすのか。これはまだ取りまとめじゃないわけですから、PPPの分科会の中で、最後、もう一もみ議論しないとイケないところだとは思っているんですけども、非常に強くその辺は感じ……。

繰り返しになりますが、非常に少人数ですけども、政策課の皆さんにはよくご協力いただきましたし、一緒にやらせていただいたので、その機能が不十分だと言うつもりは全くないんですが、やはり業務ボリュームがこれから膨らんでいく可能性があるということにはちょっと考えておく必要があるんじゃないかと思います。

【長谷川座長】 どうもありがとうございます。ちょっと柳川さんに私からお願いがあるんですが、それは柳川さんにやっていただきたいということじゃなくて、お知恵をかりたいという意味で、できましたら冒頭に申し上げたように、それぞれの提言、戦略に優先順位をつけたいという希望があります。それは実行の難易度と、リターンと、どういうフ

アクターで評価するかという共通の評価尺度か何かを、ほかの方のお知恵もかりていただいても結構ですので、考えていただきたいと思います。各分野の中での優先順位のつけ方と同時に、横断的にも優先順位をつけてお出しして、政治のご判断をいただくときに、「我々の思いとしてはこうである。なぜなら、こういう理由だから」ということも参考にしていただければと思います。いつも無理をお願いして申しわけないのですが。

【柳川委員】 皆さんのご意見を伺いながら考えたいと思います。

【長谷川座長】 ぜひお願いいたします。ほかに何かご意見はございますか。

具体的な提言の内容が、もう具体化しつつあるものもかなりあるようでありまして、ある意味では大臣が先鞭をつけていただいて、ある意味で省庁間の競争なり、実行の競争になれば大変我々としてもやりがいがあると思いますし、そういった意味で、真っ先に先鞭をつけていただいた国交省の前原大臣から呼んでいただいた我々がそういうことに多少でもお役に立てば大変ありがたいと思います。それはさておきまして、もう大体論議も尽きたようでございますので、最後にもう一度、大臣からごあいさつをちょうだいできればと思います。

【前原大臣】 長谷川座長をはじめ委員の皆様方、ほんとうにお忙しい中、今日はお越しいただきましてありがとうございます。また、本会議は12回でございましたけれども、毎日のように定期券を持って通っていただき、議論していただきましたことを改めて御礼申し上げます。ありがとうございます。

私は、明日からアメリカ、ベトナムに海外出張に行きますけれども、この報告書を持って、もう一度読み込もうと思っております。そして、それぞれの国土交通省の担当者は、委員の皆さん方と話をする中で、自分の担当のところはかなり詳しくかかわっていると思いますけれども、やはりこのゴールデンウィークを使って、ぜひ読み込んで、そしてこれを、まさに先ほど委員がおっしゃったように我々が執行して行って、そして地域や、あるいは産業分野それぞれに実行あらしめるためには、我々がこれをしっかりと理解し、そして実行するんだという意思を持たなきゃいけない。そう改めて感じましたので、ぜひゴールデンウィークにも次官以下の皆さん方にしっかりと読んでいただいて、そしてこれをしっかりとやっていくという意思を我々も持ちたいと思います。

現に、今日も官房長に大臣室まで来てもらって、国際展開の関係で、今まで4部局に分かれて階も違っていたのを1つの部屋にまとまってもらって、そして組織体系も変えるというお話をされました。皆さん方のご意見を踏まえて、もうやれるところはしっかりやっ

ていくということで動かさせていただいております。今日は中間報告で、皆さん方からいただいたご意見をできるところからやっていく。そして、ありがたいことに、すべて工程表をつくってありますね。これは逆に言えばプレッシャーでございまして、この工程表に基づいてやっていく。規制改革のリストもつくっていただいているので、これもやっていく。そして、今もちょっと馬淵副大臣と話していたんですが、平成23年度の概算要求、そしてまた税制改革、そして23年度の通常国会にどの法案を出して、優先順位をつけていくか。こういうことも、もうこれをベースに我々、動き始めておりますので、しっかりと皆さん方のご提言を受けとめて、いよいよそれを実行に移していく、または実行に移しつつあるということで皆さん方のご労苦におこたえしていきたいと思っております。

改めて、皆さん方の今までのご努力に心から御礼申し上げまして、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】 それでは、以上をもちまして、第12回国土交通省成長戦略会議を、終了させていただきます。

なお、次回の会議につきましては、5月17日月曜日18時より、本日と同じくこの会議室、11階特別会議室にて開催の予定でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日は大変お忙しい中、ご参集いただきまして、ほんとうにありがとうございました。

— 了 —