

国土審議会調査改革部会  
第7回国際連携・持続的発展基盤小委員会議事録

## 目 次

1、開 会 .....	1
1、議 事 .....	1
( 1 ) 国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告案について .....	1
( 2 ) その他 .....	26
1、閉 会 .....	28

## 開 会

事務局 ただいまから第7回国際連携・持続的発展基盤小委員会を開催いたしたいと思っております。本日は、委員の皆様におかれましてはお忙しい中を御出席いただき、まことにありがとうございます。なお、石田先生と山崎先生はちょっと遅れておられるようですが、出席いただけるという御返事をいただいております。また、花木先生は海外出張のため御欠席という御連絡をいただいているところでございます。

それでは、早速でございますが、以降の議事につきましては森地委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 議 事

### (1) 国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告案について

委員長 おはようございます。朝早くからお集まりいただきまして、ありがとうございます。

早速、議事に入りたいと思います。

本日の主な議題は、国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告案についてです。まず、事務局より説明をお願いいたします。

事務局 まず資料の確認をさせていただきたいと思っております。クリップどめで資料を一式入れております。議事次第、座席表、そして資料1が小委員会の名簿でございます。それから、本日のメイン議題であります中間報告の原案を一式つけております。そのほか、参考資料として、参考資料1がスケジュール案、それに関連する参考資料2がございます。また、別添で日程の調整表をお配りしてございます。次回の委員会の日程調整のために置かせていただいております。

以上のような資料並びに報告書2冊でございます。

それでは原案の説明に入りたいと思っておりますが、前回の小委員会でポイント、骨子について御議論いただきました。御議論いただいた内容をできる限り反映してつくらせていただいたつもりでございます。ただ、趣旨が違ふというようなところもあろうかと思っておりますので、入れ方等についてまた御指導いただければと思っております。

また、事前に文章の部分を配付させていただいておりましたが、その後、若干ブラッ

シュアアップ等もさせていただきましたので、送らせていただいた文書と若干違っている部分が出ていたことと、資料の中に図面を一緒に入れさせていただきました。図面については急ごしらえでつくったものですから若干見にくいところがあるかと思いますが、それらについてはまた修正していきたいと思っておりますので、とりあえず御容赦をいただければと思っております。

それでは、内容につきまして中間報告の「原案」と書いてあるものに沿って説明させていただきます。

1枚めくっていただきますと、目次がございます。最初に「はじめに」ということで、本小委員会での検討の目的を書いております。

そして、が「国際連携」ということで、第1回、第2回でやったようなグローバル化の進展の中での国際交流機能とか、東アジアの一員としての国土形成。そして、3は、「21世紀の国土のグランドデザイン」の中で「広域国際交流圏の形成」というものを基本戦略の一つとしてうたっております、それについての現状と課題、そしてそれらに関する基本的方向という形でまとめております。

については、「交流・情報通信と国土構造」ということで、ここは前回のポイントの説明と全く一緒です。

の「環境・安全・国土基盤投資」についても、構成は前回と一緒となっております。

1枚めくっていただいて、「はじめに」ですが、一つ目のパラグラフでは、国際的な環境、近年の時代の潮流みたいなところを説明しております。2段落目についても、近年の人口減少下において質の高い生活を営んでいこうという趣旨を書いております。三つ目のパラグラフでは、こういったことを踏まえて、本委員会では、国際連携のあり方や二層の広域圏の考え方、それを支える国土基盤形成のあり方について検討しているということでございます。

2ページにまいりまして、具体的な中身に入らせていただきます。

国際連携に関しましては、先ほど申し上げましたように第1回委員会で「グローバル化の進展の中での我が国の国際交流機能・活動の現状と課題」ということでやってきておりまして、大きな流れとしては世界における三極構造が進展してきた、東アジアが台頭してきたということでございます。

そういった中で、日本も国際交流という面では着実に増加してきているところではあるのですが、東アジアの伸びに比べると大きくはないということで、東アジアにおいて相

対的な地位が低下してきているということでございます。

3 ページにまいります。今度は日本国内に着目してまいりますと、定期航空路、コンテナ航路等が地方に展開していったことにより、近隣諸国へのアクセス性については地域格差が縮小してきています。その反面、東南アジアや欧米のようにちょっと遠いところになると、依然として三大都市とそれ以外とでかなりの差があるということをもとめております。

4 ページですが、ここからは東アジアが経済的に非常に伸びてきていることから、そことどういう形で今後つき合っていくか、それを地域の活力にしていけるかといったことをもとめております。ここでは大きく交通・情報通信分野、産業と観光分野に分けております。

交通・情報通信分野に関しましては、首都圏などの一部の空港では国際空港は既に需要が逼迫してきている状況があるということと、前回の全総で2時間アクセス人口カバー率についていろいろ検討したところですが、その進捗状況を見ております。例えば、欧米便が就航する空港から2時間で行ける人口の割合は、現在、全国的に見ると51%、その下にブロック別で見っていますが、やはり大都市圏が高く、地方圏が低いという状況になっています。東南アジアについてはもう少しましですが、同じような傾向であります。その原因としては、直行便が地方にないことと、国際拠点空港の地方へのトランジット機能が不十分であるということでございます。

5 ページにまいりまして、それに対して中国や韓国に就航する空港から見てみますと、全国で概ね8割が2時間で行けるということでございます。ただ、今後、ビジネス客のようなところを中心として日帰り需要が増大していくと考えられますが、現状では海外への日帰りはほとんど困難であり、各種手続、空港アクセス向上といった課題がまだ残っております。

6 ページですが、今度は物流について見ると、東アジアをはじめ需要が伸びています。先ほど申し上げましたように、定期コンテナ航路が地方圏で増えているということで、地元の港湾からの利用が伸びてきています。ただ、その割合はまだまだ低いということが図11あたりを見ていただくとお分かりかと思えます。反面、欧米向けの定期航路は、現状は大都市圏を中心に設置されているのですが、その寄港数は日本は減っていて東アジア諸港は増加している状況でございます。

通信については、携帯電話の通話方式が我が国で主流の方式と海外で主流の方式が違

っているので、現状では使用できないケースが多いという課題があります。また、通信回線がアメリカを中心としてつながっていますので、東アジア諸国との通信もアメリカを経由して行われているようなところがあるということでございます。

7 ページにまいります。そういった中で世界の F T A の進捗が著しくなっております。我が国もそういった流れに沿っていこうということもあって、急激に国際交流が活発化することが想定されますので、今後は効率的で国際競争力のある交通・通信体系の構築が急がれるということでございます。

次に産業分野にまいります。東アジアへ工場が移転するようなケースが出てきて、地域の雇用等に深刻な問題が出ている。特に中国への進出が多いということでございます。

8 ページにまいりまして、我が国では外資の導入が遅れております。特に地方圏への立地はほとんどありません。今後は外資系企業の誘致も視野に入れた産業クラスターの形成を進めることと、その際、外国人と外国企業の活動環境の充実が必要になってきています。

また、東アジアとの貿易の関係については、水平分業が進んできている。ただ、中国向けでは、特に鉄鋼のような素材系の輸出が最近特に増えておりまして、これまで言われていた雁行型ではない東アジアの経済的発展の形態が出てきていることから、新たな分業体制を模索する必要があるということでございます。

その下にまいりまして、最近、我が国から輸出されるものに鉄くず、古紙のような循環資源が急激に増えてきていることから、今後、対応が必要になってきます。

さらに、外国人の技能者の受け入れが我が国ではまだ少ないので、今後は国際競争力の確保のためにも必要になってくるのではないかとということでございます。

10 ページに移っていただいて、観光分野でございます。このあたりは、もう皆さん御承知だと思いますが、来訪外客がまだまだ少なく、特に地方に来る人は非常に少ないので、地方の活性化という観点からも国際観光の振興が必要になってきています。

また、我が国の旅行者の受け入れも、絶対数は増えていますが、アジアの中でのランキングはどんどん低下している状況でございますので、そういったところに対応が必要になっている。

11 ページです。21 世紀の国土のグランドデザインの 4 戦略の一つである「広域国際交流圏の形成」ですが、ポイントが 4 つほどございまして、 は目的として活力ある我が国の経済社会の構築と多様な国際交流に基づく国土の形成ということ、 が広域的に連携し

て、大都市に依存しない自立的な国際交流をしていこうということ、 が多様な分野で交流を進めよう、そして が国際的に魅力ある立地環境の整備を進めようということでございます。

これらについての現状を一通り確認したのが以下ですが、日本人出国者数、在留外国人人数、物流、情報流みたいなものは各ブロックで着実に増加しているということでございます。

12 ページにまいりまして、大都市圏の空港・港湾ではなくて、地元の自ブロックの空港・港湾から出ていく割合は、九州、沖縄あたりはかなり高いのですが、それ以外のところはまだ低い状況です。

そして、 の多様な分野での交流という意味では、ビジネス、観光、学術等で各ブロックとも着実に人の交流が進んでいるということでございます。

13 ページにまいりまして、立地環境は、東アジアの主要都市における事業コストを比較しますと、まだまだ我が国は高いという状況にあります。ただ、外資誘致政策も我が国で少しずつ芽が出てきているところでございます。

14 ページにまいりまして、そういった現状を踏まえての課題を挙げております。3点ほど挙げているのですが、 は国際交流についてEUあたりと比較すると、国際交流の水準はまだまだ低いということで、人の行き来とか情報発信の国際比較を載せております。

また、各地域ブロックから直接海外と往来する割合は、全体で見ると増加傾向ではあるのですが、地方圏を中心にまだまだ低いということでございます。

は、各自治体ごとの取り組みはある程度進んでおりますが、広域的な取り組みと自治体間の連携といったところで広域的な圏域の形成までは至っていないのが現状でございます。

15 ページにまいりまして、こういったことを踏まえまして、基本的方向性として、一つは、今後、FTAの推進、グローバル化といったところで国際競争にさらされていく中で、一層の高質化・高付加価値化が求められています。また、東アジア諸国相互の交流が活発化する中で我が国が取り残されないためには、各種手続の負担軽減等、国内レベルに準じた交流の利便性を確保していくべきです。

また、我が国は研究開発だけではなくて、大都市問題や環境問題のような、これまでの経験、戦略のようなもので東アジアをリードしていくことが大切です。さらに、東アジアとの交流に関しては、海を介して交流できるので、そういった特徴を生かした分業体制

が必要です。

また、国際交流の背後にある人と人とのつながりや文化と文化の交流のようなものも重要です。

我が国の各地域ブロックは東アジアの中規模国並みのポテンシャルがあるということで、今後はそういったレベルで国際連携を図っていくことが可能ではないかというところをまとめております。

これらを受けて、もう少し具体的な基本方向性ということで幾つかまとめております。

1) は国際的な競争力・魅力の向上ということでございまして、各地域ブロックがその地域の特色・個性を重視して、特定の産業分野や東アジア地域に重点を置いた対応が望まれるということでございます。その際、地域の個性や特色というものは、これまでの国内に限定された役割や横並び意識ではなくて、国際的に見た特色や個性を意識していく必要があるということでございます。また、地域ブロック内の連携を強化して、地域の国際的な競争力・魅力を向上していこうということでございます。

こういったことを実現するに当たって国が中心となって検討していくものとしては、FTAやODAのあり方、各種規制緩和、そのほか国際的な人的資源の活用が重要になってきます。

また、地域が中心になっていくものとしては、今後は、産官学の連携、留学生・研究者の受け入れ、外国人起業家の育成・支援、産業集積拠点の創出と拠点間の連携、以下いろいろ書いてありますけれども、いろいろな分野でそういった地域が中心となって対応していくものが出てくるだろうということでございます。

今後は東アジアの成長は無限ではなくて、生産年齢人口比率も東アジアで下がっていくようなことがございますので、こういったことを踏まえて、ODAやCDMに関しては、東アジアとの連携の強化に資する活用を図ることが重要であろうということです。

2) が国際的な観光の魅力の向上です。17 ページに入りますが、特に我々として重視しているのは、広域的な受け入れ態勢の確立ということでございます。また、戦略として、誘致してくる相手国や地域に重点を置いて、相手方のニーズにあわせた観光戦略が重要になってきます。

また、それにあわせて、外国人が安心して移動・運転ができるような交流・道路環境、そして外国人が国内で動けるような観光案内とか情報提供、そして個性的でダイナミックな観光ルートの設定、そして東アジアをはじめとする海外をターゲットにした情報発信と



いったことがあるのではないか。

3) 国際交通・通信における基本的方向性として、一つは、需要が逼迫している部分がありますので、そういったところに対応する国際競争力の強化と需要に対応した整理・運用が、国際拠点空港、大都市の空港については求められています。あわせて、国内への乗り継ぎの利便性とか地域の視点に立った国内線ダイヤの設定を可能とするといったことを考えていく必要があります。

また、今後はブロックごとに重点的に交流する地域を考えるとということなので、そういったところへの便数の確保等、日帰り圏の形成を推進していく必要があります。

また、海運に関しては、今後は特に欧米便向けには近隣諸国の主要港湾をしのぐコストやサービスの港湾をつくり、情報化を進めていく必要があります。また、今後はFTAや静脈物流の進展により物流量が増加し、最近の動きとしてサプライチェーン・マネジメントみたいなものが出てきていますので、そういったものへの対応が必要になってくるということでございます。

同じように、物流に関しても、東アジアへの定期航路を確保することが必要です。

通信に関しましては、一つは、東アジアのマーケットを意識したeコマースを支える通信網が必要になってきます。また、先ほど申し上げましたように、携帯電話が海外でも使えるように、国際標準に準拠した方式を推進していくべきです。さらに、東アジアとの交流が深化していく中では、高速情報通信網の構築が必要になってきます。

18 ページにまいりまして、ここからが「交通・情報通信と国土基盤」です。

1. では国内交流についてまとめております。

最初が全国一日交通圏の達成状況です。これは四全総以来のテーマでございまして、現状で約6割、そして五全総で「地域半日交通圏」という考え方を打ち出しているのですが、現状で9割を超えているような状況でございます。

19 ページにまいります。近年、国土を横断する方向の高速道路や空港の全国配置みたいなところで、地域ブロック間や地域ブロック内のモビリティは高まっています。

情報通信は東京への集中が進んでいるのですが、高速道路の流動によるつながり等を見ますと、地域ブロック内の交流は活発化しつつあることがわかります。また、商業・文化、空港等のブロック拠点機能の集積により、地域ブロックの中心的都市の形成が進展していると考えられます。

20 ページがその図です。

21 ページにまいります。そのようにブロックごとの中心都市が形成されつつあるのですが、そういった都市で道路の渋滞、鉄道の混雑、乗り継ぎの不便さ、公害、空港容量、アクセスの不便さみたいなものが課題となっています。

中核都市等では、交通混雑、公共交通の不足、そして航空便や高速鉄道の運行頻度等、サービスレベルの低さが課題となっている。また、近年、女性や高齢者の移動が増加しており、外国人の増加も見込まれるということで、交通基盤のユニバーサルデザイン化を進める必要があるということでございます。

情報については、携帯電話の加入が増えて固定電話が減っているということですが、携帯電話に関しては、まだサービスがカバーされていない地域が面積的には結構残っています。それから、インターネットはかなり普及が進んでいるのですが、ブロードバンドについてはまだまだ地域格差があるという状況でございます。

23 ページは全体的な話ですが、今後は、地域の個性を生かした活性化を図るために、モビリティの向上が必要になってくるといったことを書いております。

24 ページにまいりまして、ここでは二層の広域圏に資する国土基盤の現状と課題ということで、二層の広域圏の考え方を書いてございます。

一つは、広域的な人口 600～1000 万人程度以上を目安とする地域ブロックや複数の市町村をまたぐ広域生活圏を念頭に対応を検討するというところでございます。地域ブロックにおいては独自性ある国際交流・連携・協力活動を行い、特色ある経済圏を形成します。このために必要なフルセットの社会基盤を整備・活用します。二層の広域圏の小さい方、人口 30 万人前後以上、時間距離 1 時間前後を目安とする広域生活圏においては、生活サービスが享受できるための社会基盤を整備・活用するというところでございます。市町村単位で生活機能をすべて満たすところは現状でも少ないのですが、1 時間以内にアクセスできるということを考えると、それぞれの施設の数はかなり多くなるということでございます。こういった二層の広域圏を形成していくためにモビリティの確保が重要になってくるということでございます。

25 ページにまいります。上の方に二層の広域圏において確保するモビリティのイメージ図がありますが、矢印のところではいろいろなレベルのモビリティを確保していく必要があるということでございます。

その下にまいりまして、広域生活圏は先ほど時間距離 1 時間で人口 30 万人前後以上ということをお申し上げしましたが、それに入らない条件不利地域と呼んでいるところではどう

かということでございます。現状でも生活維持のための情報通信による各種生活機能の代替が必要になるだろうということと、緊急時・災害時の対応が必要になってくるだろうということでございます。下の図が、そういった条件不利地域に当たるところはどんなところがあるのかということを示しています。

26 ページを見ていただきますと、例えば三次医療施設へ1時間で行けないようなところが特に情報通信基盤が整備されていなくて、本当に必要なところがないような状況になっていることを示しております。

27 ページにその基本的方向性を書いています。

地域ブロック、先ほど申し上げましたように人口600~1000万人程度以上で特色ある経済圏を形成するものですが、各ブロックの中心的な都市や国際空港・港湾等へのアクセスが必要になってきます。また、ブロック内で連携していく産業・観光戦略のために、拠点をつなぐ交通や情報通信機能が重要です。

また、今後は、中心的な都市の一層の拠点性の向上を図ることや、東アジアをはじめとする海外マーケットをにらんだ重点産業や、東アジアで重点的に交流する相手地域に関する情報サービスを提供するプラットフォームを各ブロック単位で形成して、ブロックとしてのまとまりの創出を図るべきだろうということでございます。

広域生活圏、1時間圏内で30万人程度が居住しているような地域では、基本的にサービス機能も地域内に立地しているということで、今後は生活利便性を高めるための各種の施策を推進していこうということでございます。

ただ、現状は30万人いなくても20万人程度は住んでいるようなところでは、生活サービス機能が分散して立地しているケースが多いので、分散している機能間を結んでいくとか、より広い範囲からサービスを利用できるように、背後人口を増やすことが必要になってくるということでございます。

条件不利地域に関しましては、情報通信基盤で各種生活機能を代替することと、ドクターヘリや防災ヘリといった形で緊急時に対応していこう。また、共同宅配やデマンドタクシーのようなものを推進していこうということでございます。

都市規模を踏まえた都市交通というのは、今後は地域ブロックと生活圏域の各層の中心的な都市のモビリティや利便性が大事になってくるということです。図55で都市規模別の交通手段を書いておりますが、規模が小さくなると公共交通機関の利用がほとんどないような状況になっているということで、そういったものを踏まえて書いております。

大都市、地域ブロックの中心的な都市については、環状道路や鉄道の整備が大事になってくるということでございます。29 ページにまいりまして、地方の中核都市レベルでは、バイパスの整備、新交通システム、バス等が必要になってきます。中小都市については採算が難しいことから、コスト負担の低減を工夫した公共交通をやっていくべきだろうということでございます。その際には、環境負荷の低減、交通渋滞緩和、都市の魅力の向上といったことも勘案してやっていくべきです。そして、パーク&ライドなど住民意識の向上のようなこともやっていくということでございます。

幹線交通に関しましては、国際空港や港湾を便利にしていくということと、航空、新幹線、高速道路で分担していこうということでございます。そして、国際・国内のハードとソフトの連携も含めたことを考えていきます。同時に、災害時のリダンダンシーも確保していくということでございます。また、モーダルシフトも国際的な視点を考えるべきだろうということと、静脈物流システムも今後は国際的に考えていくべきだということをまとめしております。

情報通信に関しましては、これからはITによる生活水準の格差是正とか、企業立地の選択可能性を広げることが考えられます。条件不利地域についても同様な考えが出てきます。そして、今後はIT技術の進展によって交通体系への影響がかなり大きく出てくる可能性があるということを書いております。

31 ページは「環境・安全・国土基盤投資」ということでまとめていますが、1では環境と安全について書いております。

まず環境についての課題ですが、一つは、運輸部門、特に自動車からのCO<sub>2</sub>がかなり多いことと、長期的には増加傾向にあるということです。そのために、今後は環状道路の整備、都市のコンパクト化、LRTの導入、低公害車の技術開発といったことが大事であるということでございます。

また、モーダルシフト施策や各種TDMみたいなものも大事になっているのですが、必ずしも順調に進んでいるとは言えないという状況でございます。

また、環境と共生事業みたいなものがかなり始まってきておりまして、自然再生事業といったものもスタートしています。

静脈物流については、確実な需要の増加が見込まれていますが、価格負担力が低く、供給と需要が時間的に一致しない、環境負荷を抑える必要があるなど、課題が多いということでございます。

環境についても国際的な連携が必要になってきています。特に国際的なリサイクルという視点が重要になってくるであろうということでございます。

また、安全と防災につきましては、一つ大きいのが地震災害でございます。東海地震等、かなり切迫性が高くなっております。地震災害が起こった際に、ネットワーク化は進展しているのですが、現状では迂回コストみたいなものがかなりかかると考えられます。情報通信についてもネットワーク化が進んでいるという状況でございます。また、今後着実にやっていくものとして、都市圏におけるオープンスペースの確保とか広域防災拠点の整備、ハザードマップ、活断層調査といったことがあります。また、最近の都市型水害のような新たな課題も出てきています。また、今後は東アジアとの安全防災における連携も必要になってきます。また、一昨年度のニューヨークでのテロを契機に、国際輸送の保安確保が大事になってきているということでございます。

最後に今後の国土基盤投資に関する部分ですが、これに関しましては、これまでは「美しさ」とか「地域の個性」に十分な配慮がなされてきていなかったということでございます。今後は国土基盤の更新に関わる費用がどんどん増えていくということで、その状況を書いております。

また、更新投資も分野別に出てくる時期がかなり違うということでございます。

諸外国では維持管理を計画的に行ってコスト低減している。我が国でも同様の取り組みを始めたということでございます。

それから、今後の国土基盤の整備に関しては、少子高齢化に伴う長期的な需要の動向を考えていく必要があるだろうということでございます。

38 ページにまいりまして、新規投資に当たっては、今後はPFIのような形とか、建設コストの縮減のような効率的な整備が必要になってくるだろうということでございます。

基本的方向性ですが、環境に関しましては、先ほど順調に進んでいないと申し上げましたが、各種施策の課題と推進プログラムを作成して実効性を高めるとか、リサイクルとか静脈物流ネットワークについても東アジア全体の循環型社会構築を目指していくことが大切だということ、そして美しい国土の形成とか環境との共生の視点が国土基盤整備にも重要になってくるということです。

安全防災に関しましては、今後の情報化を生かした交通容量の最適な配分が大切だろう。そして、今後、都市型水害のような新しいタイプの災害が出てくる可能性があるのも、そういったものに対応していく必要がある。また、今後は広域的な災害への対応が必要に

なってくるということでございます。また、災害についても東アジアと連携していく必要があります。

最後の国土基盤投資に関しましては、今後は「美しさ」と「地域の個性」が大事になっていくということと、更新に際しても、用途転換するとか更新をあきらめるという判断が重要になっていくということでございます。

以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました内容について御自由に御議論をお願いいたします。

委員 一点、空港と港湾についてです。

例えば、空港につきましては、国際拠点的な地方へのハブ的な機能を持った空港ということ、もう一つは地方間の直行便ということ、この二つが書かれています。これは役割分担がされていると思います。近隣については各地方からの直行、欧米とか長距離については国際的な拠点空港で対応していくというイメージなのだと思うんですが、そのところがきちんと書かれていると、読むときにもう少し理解しやすいのではないのでしょうか。

港湾も同じでございまして、スーパー中核港湾の話が出てくるんですが、一方で、各地方港湾からの荷出し、コンテナということが強調されているので、どういう方向性があるのだろうかというところ、役割分担がもう少しクリアに書かれていると、読んだときにその点が理解しやすいのではないかということを感じました。今日いただいたバージョンでは随分その点がわかるようにはなっていますが、まだもうちょっとわかりにくいかなと思います。それが一点。

もう一点は、30 ページの一番下あたりの情報と交通整備の関係です。これは私のイメージですが、情報化が進展してきますと、時間当たりに来る情報量が非常に増えてきますと、それに伴って動かなければいけない機会も多くなってきますよ。そうすると速いスピードを要求される。長いトレンドで見ますと、今までの動きもそうだろうと思うんです。30 ページの一番下のパラグラフを見ていますと、そういう流れがまた別の情報化により食いとめなければならぬというイメージに受け取れます。

それから、次の 31 ページの下から 7 行目、「情報化の進展を生かした交通の代替施策を積極的に進める」と。この辺、歴史的な長いトレンドの情報化と交通の関係を、さらに情報化的な施策で食いとめられるのかというところがどうかなと思うんです。個別にそう

いった情報化の進展で人の移動を代替できるような面があることは確かですけれども、それで大きな流れを食いとめられるのかどうなのか。そういうイメージをここで持ちましたので、その2点です。

委員 同じ感想で、随分改善はされていると思います。何点かあるんですけども、まず言葉の問題です。

FTA、CIQ、CDMなど、いっぱいありますので、ちゃんと説明した方がいいと思います。それが第1点。

委員長 脚注でいいですね。

委員 はい。脚注でいいと思います。

それから、「東アジア」と「東南アジア」という言葉が最初の方に出てきますが、多分「東アジア」に統一した方がいいだろうと思います。「東アジア」というと、ここで書いてありますようにシンガポールあたりまで入っている概念だと思いますので、それで十分ではないか。「東南アジア」と言いますと、それよりまだ西の方に行ってしまうので、やはり「東アジア」という言葉かなと思いましたので、お願いします。そして、東アジアというのはこういう範囲と考えるとといったことぐらいをどこかで書いておいた方がよいです。

委員長 ミャンマーは入れていいんですか。

委員 いいですよ。インドシナ半島ぐらいかなと思っていたんですが。

手前味噌ですけども、アジア交通学会の範囲と同じではないかなと思いました。

それから、書かれていることは本当に大事なことばかりで、全部すべきなのでしょうけれども、大事なことの中でも国として最低限やるべきミニマム論と、地域ブロックあるいは広域生活圏の独自の御判断でここは私どものセールスポイントですよといった積み増し分、そういう議論をどこでどうするのかということも非常に重要な検討課題だと思うのです。どこで書くのがいいのか、よくわからないのですけれども、中間報告の段階ではその辺を投げかけておいた方がいいのではないかという気がいたしました。

それから、細かくて申しわけないのですけれども、28 ページの「都市規模を踏まえた都市交通」のところ。今、都市交通の中ではいろいろなものを総合的に考えないといけないだろうということで、都市のコンパクト化が重要であると。31 ページにそういう記述がありますけれども、土地利用とどう統合するかとか、マルチモーダルな話とかハードとソフトの話など、特にコンパクト化を目指すべきであるということを強調しておいた

方がいいのではないかと思います。

それから、18 ページからの「健全な地域間競争に資する国内交流基盤に関する現状と課題」ですけれども、競争しているのが全部国内競争ばかりなんです。特に企業の方などは、これからますますそういう意味での国境はなくなってくると思うんです。観光客もそうかもしれません。そういう意味での競争を東アジアの中でしていくのだというニュアンスをどこかに入れ込めないかなと思いました。

委員 細かいことになりますけれども、8 ページの中段に「外国人・外国企業の活動環境の充実」という記述があります。「活動環境」という表現でもいいとは思いますが、例えば一步踏み込んで「事業環境」とか「生活環境」とか、具体的に示した方がもっとわかりやすいのではないのでしょうか。

それから、9 ページの下に、「外国人技能者の受入が諸外国に比べ遅れており、外国企業が我が国で活動する妨げになっている」という表現がありますが、果たしてそうなんのでしょうか。私が知る限りでは、外国企業が対日進出するときに、外国人技能者の受け入れの遅れが問題であるとの指摘はありません。どこでこういった話が出てきたのか、教えていただきたい。

技能者というよりも、研究者あるいは技術者の受け入れということではないですか。それが外国企業が日本で活動する妨げの一因になっているのかなと感じられます。この辺、もう一度ご確認いただいたらと思います。

それから、13 ページに「コストの面で諸外国と比較して不利」とあります。これは確かにコストの面が非常に大きいのですけれども、そのほか、事業環境とか優遇措置、こういった点も非常に不利なんです。つまり、外国の企業から見ると、日本の事業環境というのは必ずしも国際競争力を持った事業環境ではないし、優遇措置もグローバルスタンダードで見えていきますと遅れているわけです。ですから、そんなところも書き及んでいったらいいのではないかと思います。

それから、先ほど「ハブ」という言葉が出ました。この辺、私はよくわからないのですけれども、昔はよく「ハブ空港」とか「ハブ港湾」ということが書いてあったのですけれども、この文章では「ハブ」という言葉が出てきていません。最近はこの言葉はあまり使われていないのでしょうか。

事務局 9 ページについては、今ちょっと確認できないのですが、趣旨としては、下にあえて図 20 ということで外国人労働者が将来どのぐらい入ってくるだろうかという日



本の今の推計、そしてそれが諸外国の現状と比べてどうかという図を載せています。これが高いと見るのか低いと見るのか、いろいろな議論があろうかと思いますが、いずれにしろ、人口が減っていく中で外国人の技術者等の受け入れをどこまでするかということについて、少なくとも現状は多少低いのではないだろうか。もっと入れていかないと日本の活力が上がらないのではないだろうかということで、そういった展開をどうするかということを示したいという意図で書いております。

委員 その辺はよくわかるのですけれども、それが必ずしも外国企業の対日進出の妨げにはなっていないのではないかとということです。

事務局 その例としてこれを挙げたんですが、どういう根拠でこの文章になったか、今、ちょっと確認できないものですから。

委員 外国人技能者の受け入れの数が少ないという事実はありますし。日本人の高い賃金によって高コスト構造が構成されている。したがって、もう少し安い外国人技能者を入れることによって賃金を下げていくというようなことの必要性なり、必然性はわかるんですけれども、外国企業の対日進出の妨げには必ずしもなっていないのではないかと。そういうことで申し上げたわけです。

事務局 確認をさせていただきたいと思います。

委員長 今進出している企業についてはそうなのだけれども、例えば高炉のように、アジアの企業がここに来ようとするときに、今よりも、これからという話では、間違いなく、ここがネックになっています。

委員 ですから、例えばアジアの企業がこちらへ来る場合、その場合は技能者というよりも、むしろ研究者とか技術者ではないか。どうなんでしょうか。

委員長 ただ、和歌山で高炉に外資が投入されたような例がありましたが、その時、テクノロジー・トランスファーも含めて、その人たちがちゃんと入れるかということ、ものすごく厳しい環境ですね。

委員 そういう意味もありますね。

委員長 もし今はないというのなら、これからアジアの資本がというような、そういう書き方でもいいんですが、消してしまうのは私は非常に抵抗があるんです。

委員 それはそうだと思うんですが。

ただ、この場合だと、外国企業の対日進出の妨げになっている要因の一つが技能者の受け入れが遅れているからだということなので、それに対して、いや、ちょっと待って

くださいよと、そういう感じなんです。

委員 3点ほど申し上げます。全体に大変よくできていると思っています。

一つは、前も言ったので繰り返しになりますけれども、全体的な印象として、地域はそれぞれ個性がある。日本といってもそれぞれあって、それぞれがいろいろな個性で光り輝くようなところにしないといけないというようなニュアンスがもうちょっと強く出てもいいのではないかと。それが例えば観光だったら地方都市がそれぞれ個性を持っているとか、最後の「美しい」という話にしても、美しいというだけではなくて、地域がそれぞれ、画一化ではなくて、個性を持っていくということをやらないと、全体の印象として、あるニーズを満たすために、それぞれの地域を見てみたらニーズを満たしていないところがあるから、そこも頑張りなさいというように、同じような水準に到達することだけが少し強調されているように受け取られかねないので、全体の要所要所で必ずしもそれだけではないのだということの表現があった方がいいのかなと思います。それが1点です。

もう一点は、観光のことに関して、観光と情報化はすごく絡んでいると思うのです。ですから、そのことをどこかで言っていただくといいなと思います。例えば、JNTOが海外に向けて各都市の細かい地図をWebに載せているのですけれども、去年1年間に印刷された回数が60万件だったでしょうか、かなりの量です。つまり、もうパンフレットで配るという時代ではなくて、情報で受け取られているのです。

それから、つい最近の調査ですけれども、国内でも臨海副都心に来る人が臨海副都心の情報をどうやって入手したかというアンケートを東京都がとりましたところ、3分の2はインターネットでとっているんです。これはこれからどんどん増えていくし、個人客が増えれば増えるほどインターネットで情報を入手する人が増えると思いますので、戦略的にもITの中に観光と関連したところの表現が入っているといいかなと思います。

3番目、これは私の専門ではないのですけれども、モビリティのことがいろいろなところで出てくるわけです。ただ、動くのはいいけれども、それにどのくらいコストがかかるかという問題がどこにもないような気がするんです。高速道路がたくさんあっても高ければ乗らないわけなので、その問題はどこかできちんと言わないといけないのではないかと思います。ただ、この問題はこの前の選挙で割と政策問題化したので非常にセンシティブになっているのかもしれないけれども、例えばどこかで時間コストが非常にかかって、渋滞問題でお金もロスしている。そういう問題は高速道路が高いから使っていないことの絡みであったりするわけで、その問題に触れることなくモビリティが高くなった高くなっ

たと言っても、使いにくいということであるとなかなか説得力を持たないのではないか。そこが下がると全体としての論理構成が変わってくるかもしれないのですが、外から見てみると、その問題に全く触れていないのがやや不思議な感じがするという印象です。

委員 私も印象的なことしか言えないんですけども、広域ともう少し小さな 30 万人前後ということですけども、東京一極集中にないにしてもどこか中心的なところに向かっていくというイメージがあるんです。20 ページの高速道路なんかでもそうですが。でも、それが本当に効率的かという、全部ワンウェイになってしまう。例えば働く街とベッドタウンみたいなことで、それが今までも問題になっているのに、それをどういうふう乗り越えてツーウェイにしていくかという、それぞれの街がどう生きていくかというところがどうも見えなくて、また集中の問題が出てくるのではないかというように見えてしまうところがあるんです。

この場合は国土基盤だけを考えているからそういうことになってしまうのかもしれませんが、例えば 30 万人でも、逆に、今、きらきら光っていて、大きなところから人を集めるということも実は可能なわけですね。定住者は 30 万人かもしれないけれども、外来者がたくさん来るということは可能なので、各地域がもうちょっと光っていくといいですか、基盤のところでもそういうことができないのかな、その部分がなかなか見えづらいなと思いました。

もう一つは、これはある程度は広域連携でやっていかなければいけないという話ですけども、非常に難しい。関西にいるせいかもしれません。東京はそういうことはないのかもしれませんが、地域によって難しいところがあって、それがどうして進まないのか、どうやれば進むのかといったことの戦略がもうひとつ見えないなという気がしたんです。それはここで議論するような話ではないのかもしれませんが、次のステップで広域で何をやっていくのかという話になったときに、ではどうやってそれを進めていくのか。今までも結構そういうことが言われていたと思うんです。例えば関西ではそういうことがよく言われていましたが、全然進まないで、その部分を改善するための方法があると思うんですが、その仕組みが今回のものではまだ見えてこないなというふうに感じました。

その二つです。

委員 随分よくなったなと思います。先ほどから外国人技能者の話が出ていますけれども、場合によっては国際連携なりグローバル化がもっと劇的に動くような感じもするんです。要するに、F T A や市場統合とか、今のユーロ圏を見ていると、今度ポーランド

も入るわけですが、あそこでは完全に労働者の就労のための移動の自由が認められているわけです。簡単に言うとブロック経済なんです。ユーロがブロック経済で、N A F T Aはほとんどブロック経済になっているわけですね。そうすると、そのブロック経済に対抗しないと日本もアジアも生きていけなくなる。それがものすごく近いような気がするんです。

そうすると劇的に変わってしまうと思うんです。先ほどの就労者も、厚生労働省は213万という話になっていますけれども、外務省はどう言うか、わかりません。ただ、その不確実性があるので、それをそのまま載せていいものかどうか、わかりませんが、劇的に変わってしまう可能性が非常にあります。そうすると、カポタージュは、全面開放ではなくて、部分的でしょうが、例えば本船積みかえで、必ず認められてしまうと思うんです。そうすると、極東市場は非常に活発に、東京 - 大阪間のように日本 - 中国間、北京 - 東京間というふうになってしまう可能性もあるわけです。だから、その辺のシナリオをちょっと考えておく必要があるのかなと思います。

それから、通信の話が出ていますが、これはデータに頼っているからそうなんだろうけれども、もう光ファイバーですよ、全部。民間研究機関の報告によれば、2008年までの予測で光ファイバーが半分以上という感じになっています。もう5年後ですよ。だから、気になるのは、この報告でも高次医療のところでも光ファイバーとの比較があったりしますが、完全に光ファイバー網が確実にできてしまって、それを前提にして物を考えた方がいいのではないかと。DSLの話、ましてやISDNの話をしていてもどうにもならないわけで、そこを前提とした通信ネットワークとか情報交流を考えていただきたいと思います。

それから、ちょっとマイナーといいですか、変な話になりますが、韓国では日韓トンネルの話が非常に盛り上がっているんですよ。かなり真剣に議論されているけれども、日本では全く議論されないわけです。昔、アジア・ハイウェイみたいな変な話がありましたけれどもね。ただ、それを全く無視していいのでしょうか。前面に出して、“また新全総か”みたいな話を言われては困るわけですが、とはいっても、そういう話があって、相手国がかなり真剣に考えているということは、端っこでもいいですから、どこかで受けとめる必要があるのではないかと。ちょっと離れた問題ですけども、その点、一言だけ。

委員 大きく分けて3点ございます。

第1点は、2ページに現状と課題ということで項目が幾つか挙がっているうちの2番目で「東アジアにおいて相対的地位が低下する我が国」という表現がございまして、これを

どう解釈するかにもよるとは思うのですけれども、これが現実であるという認識であるならば、それをもう少し客観的に説明する資料が欲しいなと思います。以前の会議の中で、パーソントリップ相互交流とか、あるいはトラフィックの交流というのがあったと思います。物流があったかどうかは記憶にありませんが、そういう物・人・情報の流れが東アジア圏の中でどうなっているかというような図でもあれば、わかりやすいのではないかと思います。それが1点目です。

2点目は、情報化の話がいろいろ出てきておりますが、今後の国土の発展を支えるものが道路等の基盤と情報系の基盤とに分けるとするならば、情報系の基盤はかなりの部分が民間に任されているわけですね。民間に整備が任されているものに対して、どういう方向性を持たせるのかというのは、少しどこかで考える必要があるのかなと思います。計画を立てても民間が必ずしも従ってくれるとは限りませんし、需要があれば彼らはこちらの計画に関係なくやると思います。そういう意味で、計画を立てる上での前提が、先ほど光ファイバーがほぼ敷設されるというお話もありましたけれども、片や需要側、片や供給側の問題がありまして、そういう需要と供給の中でこういう問題は議論されて整備されていくと思いますので、その辺のところをどこかで議論していただければと思いました。

3点目は細かい問題ですが、情報通信系でのワーディング、用語の問題です。例えば21ページでは、図45の2行上に「情報については、」という表現があるんです。「情報」ではなく「情報通信」にした方がよいです。

それから、「IT」という言葉が私が今見た限りで3カ所出てくるんですけれども、28ページの3)になって突然「IT」という言葉が出てくるんです。そのほか、30ページの6)の中に「IT」が2つ出てきます。それまでは「情報通信基盤」と言っていたり「情報通信」と言っていたり、いろいろな言い方をされていて、ここでいきなり「IT」と出てくるのは、ちょっと奇異な感じがいたしました。ITというのは定義がないといいますが、便利ではあるのですが、聞く人によって大分範囲が違う言葉でもありますので、その辺、使い方に注意した方がよいと思います。

それから、これは本当に非常に些細なことですが、30ページの最後で使っている「IT技術」というのはちょっとおかしい表現なので、「IT」なら「IT」だけにしたいと思います。

委員長

1点目の「相対的地位が低下している」というのは、データは観光とか港湾とか産業

とかあるんですが、むしろここは「低下する」で止めてしまうよりも、相対的な地位は低下するのだけれども、絶対的に他地域の繁栄をどうやって国内の繁栄につなげるかが課題である。低下することが課題というよりも、もうちょっと前向きの課題で締めくくった方がいいような気がしますね。そうすると、後ろでだから何をやるというのがつながってくるような気がします。

委員 同感です。

委員 例えば、7ページの一冊下から2行目に「近年では、賃金の低さなどを背景として特に中国への進出が増加している。」とあります。この「など」の中に全部が入っているのだと思いますが、賃金の低さだけが強調されているような印象を与えますと、今の中国の理解だと幾分抵抗を感じられる人がいるのではないかと思います。もちろん賃金は低いのですが、10年前に比べると、かなり質が改善された勤労者の集団を見つけることができますし、それからマーケットをにらんだものもありますし、ある種の技術開発、ソフト的なものも日本からそちらに移っていくというようなことがございますので、賃金の低さだけが強調されると、最近、中国に関しては皆さんいろいろ御意見を持っていていらっしゃいますので、ちょっと抵抗を感じる人がいるのではないかと思います。

それから、15ページの図34の上二つのパラグラフ、「また」のところですが、「国際連携については、人と人との繋がり、文化と文化の交流が基本であり、留学制度の充実や」とあります。人と人との繋がり、文化と文化の交流、留学制度の充実、そして地域では文化交流ですが、大学にありますと、留学制度の充実ということでどういう方向性が言われているのだろうかということが気になるんですよ。

大学にいますと、ものすごく充実している部分と全く充実していない部分がありまして、国費留学生は、世界最高の奨学金の水準です。私は高過ぎると思いますが、そういうことがある一方で、それに対応していく事務職員や教官がほとんどいない等々、いろいろな問題がありまして、「留学制度の充実」だけで片づけると、現場にいる者としては、もう一言か二言、つかないかなという感じです。

もう一つ、これも言いがかりのような話ですが、29ページの5)幹線交通の上5行目、「さらにその際、パーク&ライドの利便性の向上など地域住民が公共交通機関を利用しやすくする施策を整える」という記述があります。パーク&ライドは、もちろん交通関係の方は随分関心を持っていらっしゃるって、御案内のように特に新しく駅が設置されたところは随分整備されているんです。しかし、整備されたが、使わないというようなことがある。

これはそういったことが全部含まれているのだと思いますけれども、なぜあっても使わな  
いかとか、そこら辺のもうちょっと踏み込んだところが必要なのではないかという感じが  
いたします。

委員長 留学制度のところは、この言葉だけ言うと外国人が日本にやってくるという  
ふうに読めるが、逆に日本の社会自身が劇的に変わるのに対して、最大のボトルネックは  
もしかすると社会通念とか外国人意識とか、それから若い人たちを教育するのに、外国、  
それもアジアのどこでも働くという前提下での教育になっているかとか、そういう話も一  
緒に入れておいた方がいいかもわかりませんね。

委員 細かい話で恐縮ですけれども、10 ページに「来訪外客」とあるんですけれども、  
これは「外国人訪問客」とか、平易な日本語に書き直した方がいいのではないですか。  
専門用語だと思うのですけれども、そういうものはやめた方がいいと思いました。

言葉の問題だけで揚げ足を取るようで申しわけないのですけれども、15 ページですけ  
れども、「東アジアとの交流については、C I Q等各種手続の負担軽減をするなど、」と  
いうのは話がちょっと小さ過ぎるように思いますので、ここはもう少し膨らませて、立地  
の優遇の話とか、社会システムとしてどう受け入れるかとか、あるいは、ビザの問題とか、  
いろいろ書くべきことはあろうかと思しますので、工夫していただければありがたいと思  
いました。

それから、最後の 38 ページ、39 ページで維持更新の問題ですけれども、特に広域生活  
圏の中で考えますと、どういうサービスを提供できるのか、あるいはその維持向上がど  
うできるかという問題と維持更新の問題は絡んでくると思うのです。そのときに、代替を  
するという考え方が非常に大事で、先ほど佐藤委員がおっしゃいましたけれども、広域生  
活圏内での連携による空間的な代替という話と、あるいは施設間の代替という二つがある  
と思うので、その辺がもうちょっと明確になるようなことを書く、あるいはその伏線を  
前の方で書いておくと、広域生活圏の中で一つの中心都市だけが育つというイメージも払  
拭されるのかなと思いましたので、工夫をしていただければと思います。

委員長 私の方からも幾つか申し上げたいと思います。

前からいきますと、4 ページ、5 ページの人口カバー率のグラフがみんな 120%まで入  
っているんですが、カバー率だから 100 が一番上ですね。

事務局 目盛りですね。

委員長 それから、5 ページも、「現状では我が国から海外への日帰りはほとんど困

難であり、」云々のところが、ここの結論が「手続の効率化」となっているのですけれども、もうちょっと具体的に、三大都市圏はアクセス問題で、プラス相手国の地域別の問題つまり、Destinationの方が相手国の首都に偏っているという問題です。これは民間でやることなのですが、その二つが問題。

その前に、ヨーロッパの都市間で日帰りができるのと日本では全く条件が違っています。そのネックは、大都市については今申し上げたことだし、地方都市については便数と路線で、そのバックにあるのは大型機材を使っていることです。これは、どうするべきかというより、そういう現状認識をちゃんと書いて、ある部分はマーケットでどう見ていくのかという書き方をするか、あるいは将来はこういうことが重要になってくるだろうとか、そこら辺の書き分けをもう少し丁寧にした方がいいかなと思いました。

それから、9ページの「雁行型」という言葉もちょっと説明をした方がいいかもわかりません。

それから、25ページの図表です。図表はまた見直されると思うのですが、この絵だけ、(赤)(緑)(青)とインデックスが字で書いてあって、しかもグラフでどれが青だか緑だか、よく見えない。右の数字も読めない。ほかもそんなところがあるかと思います。

それから、29ページでリージョナルジェットがあるんです。これは国内のことを書くのですが、先ほどの御指摘のように、下から2行目、「地域間競争の基礎的条件」の前に「国際的な地域間競争」という言葉を入れておいて、後ろは「ブロック間の交通については、国際地域間と同様」とか、そういう言葉を入れておけばいいかなという気がしました。多分リージョナルジェットはそっちが重要で、国内のブロック間の話ではないような気もするので。

委員 観光に関して、もう少し踏み込んで書いてもいいのではないかという気がします。東アジアというのはこれから観光で非常においしいところなのに、そういううたい方があまりされていないと思います。10ページに「東アジアの観光客増大に対応した」程度には書いてありますけれども、逆にいかに観光客をとっていくかという話だと思うんです。その部分が弱いなという感じがするし、それはターゲットにあわせていくということではなくて、逆にターゲットを決めてということだと思うのです。東アジアのどの国から順番にとっていくのか、そのぐらいの戦略が必要なのではないでしょうか。そういう書き方にした方がいいのではないのでしょうか。全体的に観光のところ薄いという印象を受けました。



それで、交通網をどうしようとか、便利にしようとか、そういう話もあるんですが、今でも十分できるようなことでできていないことがいっぱいあると思うんです。例えば、この前もお話したように、関西でも、バスのレーンの系統図は各社が勝手に持っているだけで全体には全然地図化されていない。だから、企業を越えた公共的なサービスに対してのソフトの部分のインフラ整備が非常に遅れているのではないかなと思うんです。そういうことを進めることによって、実は外国のお客さんだけではなくて日本人観光客もバスが使えないような状況から脱することができるか、もうちょっと力を入れていくような感じを出していただいた方がいいのではないかなと思いました。

委員 今の佐藤委員のお話に関連してですが、観光でWTO (World Tourism Organization) が2020年度の世界の観光の推計をしまして、去年、出したはずですが、日本でも入手可能で日本語にもなっていますけれども、それだと中国を中心にアジアが最大に伸びて、いかに中国に人が来るかというのと中国が人を送り出すかという両方、かなり数字が明確に出ていますので、それなどはちゃんと使えると思います。

委員長 22ページの携帯電話サービスの図面、緑と赤と黄色の図面も、何を見ていいか、わからない。

委員 さっきの国際交流、観光という話が気になっているんですが、あっちこっちに出国の話とか労働者の話が出てくるんですよ。2でいいますと「東アジアの一員として活力ある国土形成」ということですね。1)が情報通信、2)が産業、3)が観光というふうになっていますね。そして、すぐ次の大きな3から、また「広域国際交流圏」ということで観光とか在留外国人の話が出てくる。これはもう少しきちんと整理しないとイケません。

それと、佐藤委員からもお話がありました。観光というのは一つの重要な柱だと思いますし、それとともに、日本への移住であったり、在留外国人の問題は非常に大きな問題だと思うんです。だから、もうちょっと統一して取り上げていただきたい。留学生の話もそうですが、違うわけですよ。観光で来る、コンベンションで来るのと、外国人労働者というふうに労働者として来るもの、技能者として来る、そういうワークパーミットの話に関係するものと。その辺はきちんと分けて、統一して統計もとって記載しないと、ちょっとパラパラの雰囲気があるので、よろしく願います。切り口が違うから、そうなるのかもしれない。難しいかもしれません。

委員 「はじめに」の2行目で「経済低迷下」という言葉になっています。これはち

よっと言葉がきついで、「低成長下」くらいの方がいいのかなという感じがいたします。

2 ページ目の「相対的地位が低下する」というのは、委員長もおっしゃったようにちょっとマイナスのイメージが強い。相対的地位が低下するというのは、アジア諸国が伸びて、昔のイギリス一極集中のヨーロッパではない多極型になって、ヨーロッパ全体で伸びていくのと一緒に、プラスの側面もあるので、そのエネルギーをどう取り込むかというところにポイントがあると思います。

それと、ちょっと話がずれるかもしれないのですが、確かに 2050 年近くを見ていると結構大変だという話があるのですけれども、中国の西部大開発を含めて、あるいはその周辺のベトナムやミャンマー、あるいはインド等を含めた高速道路の建設とか、最近ではヨーロッパも国際競争力を含めて大社会資本整備をやり直すという話も出ておりますし、メコン川流域の開発とか、形容は矛盾しますが、国際的な国土計画といった動きが非常に強くて、日本だけが先進国で唯一、陸上交通で海外にアクセスできない国になっておりまして、そういう意味でも港湾・空港の整備は重要性が特に高い。しかも、それがうまく連結するようにしなければならない。

今、博多港では R O R O 船で上海とつないで、しかもそれをまた軌道系でということですので、国内・国際が一貫に流れるようにという一つの発想みたいなものが少し記述されていればいいなと思います。以前、運輸省のときの港湾では「国際」という言葉をやめて、たしか「準国内輸送」という言葉を使って、そろそろ「国際」というよそいきの言葉がだんだんなくなってくるようなイメージが少し出てくるといいなと思います。

8 ページの産業クラスターのところは、「産学連携」とか「知識経済化」とか、最近のキーワードを少し入れていただいた方がいいのではないかという感じがいたしました。

委員 追加です。15 ページの下の方で「特定の産業分野や特定の東アジア地域に重点を置いた対応が望まれる。」とございます。この中の「特定の産業分野」というのは非常によろしいと思いますので、より強調していただければと思います。

それから、16 ページの中ほどですが、「また、地域が中心となって」とあります。この書きぶりは、私、全く同感でありまして、このとおりにぜひ進めていただければ思っております。ただ、あえて追加しますと、どこかに「地域の産業資源の発掘と活用」というような記述を加えていただければと思います。今、地域は一生懸命に産業資源の発掘に力を注いでおりますので、タイミングがいいのではないかと感じました。

委員 上海、博多の話で思い出しましたが、金浦 - 羽田のシャトルが始まりましたね。

あれがどうなるか、わからないのですけれども、多分ものすごい交通量になるのではないかと思います。韓釜フェリーがジェットホイールを入れて、ものすごく成長しているんです。釜山が日帰り観光みたいになっているんです。非常に増えています。羽田 - 金浦だけで終わるのかなという感じはあるのですけれども、それによって先ほどの日帰り、都市間を結ぶシャトル便で日帰り圏がものすごく変わる可能性があるので、その辺もどこかで記述していただければと思います。

事務局 今ちょっと気になったのは、冒頭のお話でITと交通の関係、ここでは30ページです。今は確かに情報が進んで人も忙しくなるといことなんですが、将来どうなるかというのは場合によっては変わるかもしれないということで、留意事項みたいな格好であえて記述しました。そういう方向ではないというのであれば、消してしまってもいいのではないかと思います。

実は、この小委員会の中でもそういった議論があったので、あえて入れました。

委員 電話が出てきて以来、それで暇になったことはないということがありまして。

東北芸術工科大学の先生がおもしろいデータを出していらして、電話は人の交通の代替か補完か相乗かというんですよ。そうすると、電話で代替できるのは、つまり行くのを電話で済ますというのは25%で、あとの75%は行く約束をすとか、会う約束をすとか、会う用事をつくるのだと。これは非常におもしろいデータだと思うのですが、代替が半分以上になるといのは、私はどうかなと思います。

それは電話の話ですが、情報量がものすごく増えてくるわけです。それで、学会なんかでも、そのたびごとに海外に行かなければいけないんです。多くなってくるんです。将来はどうなるか、楽しみです。

委員長 あちらこちらに書いてあるんですが、さっきのコストの話も、少なくとも国際的な物流で国内部分のコストが非常に大きいとか、こういう書き方はいいかもわかりません。

それから、アジアの中の日本だという格好ですべてを見直せという、そのメッセージをどうやって入れるか。多分、冒頭で書いてもいいかもわかりませんね。つまり、間違いなくアジアの中のとか、あるいは国内とアジアというのが全く同じ次元の話になります。そういうことをにらんだときに、規制緩和ということをよく言うのですが、規制緩和以前に日本人のマインド自身が変わらなければいけないのではないのでしょうか。

笑い話みたいな話で、この間、勉強会でこういうことを言う人がいました。銀行員な

のですが、成田で外貨を替えるところにあんなに並んでいる国はないと。あそこで電話番号を書くのはなぜだろうと。それは、財務省に聞いたら、偽札を使われたときにチェックするためだと。だけど、偽札を使う者が電話番号を本当に書くかと。善良な人だけ書くのに、全くむだなことをさせていると。

それから、言われると確かなんですけれども、お金を渡すと、機械で数量をチェックしますね。なのに、後ろに渡して、後ろの人がドルを出す。あれをやっているのは世界中で日本だけだと。何の規制もないけれども、そういうことをやっている。どうしてかと聞いたら、正確を期すためだと。日本人の正確度は世界中でそんなに最低かと。

こういう例を出されて私もびっくりしたんですけれども、その類の話が山とあるのを、もう一回見直しませんかというメッセージを一番強く伝えたくて、その代表的なものが後ろにいろいろ書いてある。そんなニュアンスにした方がいいかなと思います。

委員 私も大都市で両替商の数は多分日本が最低ではないかと思います。

もう一つ、アジアもあるんですけれども、おもしろい話で、例えば北米に住んでいる韓国人で、長期在留許可のグリーンカードを持ったりするような人が 2000 万人いるというんです。中国系の人が 1000 万人いるから計 3000 万人いる。この人が観光の面で日本に立ち寄って帰ってくれる人が 1 割でもいると、300 万人も増えるんです。だから、アジアだけではなくて、パシフィックリムで考えるともっといろいろな可能性があるかもしれないという話があるんです。

## ( 2 ) その他

委員長 それでは、大変重要な御指摘をたくさんいただいていますので、これをこれからどうするかという話をさせていただきますでしょうか。

事務局 貴重な御意見をいただきました。どうもありがとうございました。

これからこれをどうやっていくかということにつきまして、最後の方にございます参考資料 2 を見ていただきたいと思います。今後のスケジュールを書いてございます。

本日第 7 回の小委員会を開催させていただいたところでございますが、実は来週、11 月 20 日には調査改革部会を開催する予定にしております。それに引き続きまして、12 月 10 日に国土審の本審を開催する予定にしております。11 月 20 日の部会、12 月 10 日の本審におきまして、総合的点検の主要論点について御議論いただきます。今回お示しした細

かい資料ではございませんが、小委員会が3つございますので、それぞれの主要論点ということで、部会並びに審議会で御議論いただく予定にしております。そして、12月中旬から1月上旬にかけて、現在日程調整をさせていただいているところでございますが、第4回の調査改革部会を開くことにしております、ここで中間報告の御報告をさせていただくという予定になっております。

したがいまして、今日いただいた御意見並びに11月20日と12月10日の部会並びに審議会で先生方からいただいた御意見を反映いたしまして、今日の中間報告を修正させていただきたいと思っています。その修正したものを12月中旬以降に開かれます第4回調査改革部会に御報告して、また御意見をいただくということを考えているところでございます。こういう状況でございますので、我々も作業をまとめさせていただいて、委員長に御指導いただいてまとめたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、その先、今度は次の小委員会になるわけでございますが、中間報告を調査改革部会で御了承いただきましたら、これをパブリック・インボルブメントということで皆さんの御意見を伺いたいと思っております。これが恐らく数週間かかろうかと思ひますので、その意見をまた反映させて、なおかつ3つの小委員会がございますので、それを合冊したような格好で最終的な総点検の報告書をまとめる予定にしております。それを御議論いただくのが次の委員会になろうかと思っております、このスケジュールを考えますと、概ね1月の下旬から2月上旬ぐらいの間に次の第8回を開かせていただきたいと思ひています。

そういうことで、お手元に日程調整表をつけさせていただきました。既に御記入いただいた先生方もいらっしゃると思ひますが、これに御都合のよい日、悪い日を御記入いただいて事務局の方にお返しいただきたいと思ひます。第4回の調査改革部会の日程等が決まり次第、確定させていただきたいと思っております。それで第8回を行います。

実は、当初予定では年明けには2回ほど委員会を開催させていただきたいということをお願いしていたかと思ひますが、このスケジュールから見ると2回開催はちょっと難しかなと思っております、一応1回を念頭に次の作業を進めたいと思っております。最終的には2月下旬に調査改革部会、そして国土審に全体の報告書を御提示するというようなスケジュールを考えているところでございます。今後、そういった流れで進めていきたいと思っております。

幸い中間報告の御議論をいただくのは私どもの小委員会が3つの小委員会の中で一番

最初でございまして、12 月の中旬までまだ時間がございますので、ブラッシュアップを一生懸命やりたいと思っております。また、まだ時間があるということで、今日お気づきにならなかった御意見等も後ほどメールでも電話でもファクスでもいただけたら幸いですと思っておりますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

以上でございます。

それから、事務的な話でございますが、いつものとおり、議事録につきましては、議事概要をすぐ公表させていただいて、議事録については後ほど委員の先生方にチェックしていただいた上で公表ということにしたいと思っております。また、報告書については次回も配付いたしますので、お手元に置いておいていただければと思います。

委員長 それでは、以上をもちまして第7回国際連携・持続的発展基盤小委員会を閉会といたします。

本日は大変ありがとうございました。

閉 会