

**国土審議会計画部会  
第4回産業展望・東アジア連携専門委員会**

**(議 事 録)**

日時：平成17年12月1日(木)

13:00～15:00

場所：中央合同庁舎 2号館13階

国土計画局会議室

事務局 それでは第4回産業展望・東アジア連携専門委員会を開会させていただきます。

以後の議事進行につきましては、寺島委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

委員長 それでは議題に入りたいと思います。まず事務局から本日の資料について説明いただいて、その後議論いただく形で進めたいと思います。資料の説明をお願いします。

事務局 本日は、議事次第を見ただけですと、計画部会の検討事項報告についてでございますが、過去4回、懇談会も含めてご議論いただいた中で、特に事務局としてさらにご議論いただきたい点について、資料4にまとめさせていただいております。特に本日は東アジア連携の中身とそのためどのような施策を講ずべきかの施策の方向性につきまして詳細なご議論をお願いしたいと思っております。左側に論点、右側にその関係で今まで委員会及び個別に委員の方々からいただいたコメントを整理させていただいております。

資料4でございますが、まず最初は東アジア連携の理念は何かということでございます。2番目が、東アジア連携の重要な機能（要素）は何か、東アジア連携に関して地域特性に応じた多様な選択肢は何か、またその推進策は何かということでございまして、5点用意させていただいております。これは資料3 - 参考、データ集の44ページに「東アジアとの連携・交流を通じた地域創造」というタイトルでポンチ絵を用意させていただいておりますが、それぞれにつきまして、さらに具体的な中身は何なのかについてご議論いただきたいという趣旨でございます。

(1)の論点は知的研究、国際情報収集・発信機能につきまして、例えばどういうことなのか、そのためにどのような施策を講ずべきかについてご議論いただきたいと思っております。過去いただきましたご意見は、情報収集センターは例えばアラブ世界研究所みたいなものがあり、こういうものは非常に大事ではないか。アメリカの例が挙がっていましたが、留学生を積極的に取り入れることも大事ではないか。シンクタンク機能も大事ではないか。さらに、若い研究者が海外から1～2年間、中期的にやってきて研究しては報告書を出して帰っていくような機能も大事ではないかということです。

(2)がビジネス交流の観点でございます。日本のライフスタイルをアジアでビジネス化することが大事ではないかということで、例えば韓国などで日本のコンビニ文化等が受けているというご紹介がございました。

資料4の2ページにまいらせていただきますが、当面はものづくりを基本とするというのではないかというご意見もございました。羽田の機能についてもご意見がございました。北海道に第二の札幌農学校をつくることを通じて東アジアに協力しつつ、我が国の農業との連携を考えてみるという合わせ技もいいのではないか。日本の地方に対する海外からの対日投資も考えてみるべきではないかというご意見をいただいております。

(3)のコンベンション、映画ロケ誘致等による情報発信機能についてでございますが、コンベンションや文化は現在日本のポジションが後退しているので、コンベンション産業

等を育てていくことが大事ではないかということもご意見としていただいております。

(4)は地域資源(食・自然・歴史・伝統・祭りなど)を活かして集客する、単に見て回るということではなく体験してもらう形の観光ということでございました。これにつきましては、文化資本の充実と活用が必要である、あるいは異なるカルチャーにどっぷり触れるところまで考えるべきではないかというご意見をいただいております。

(5)は、例えば姉妹都市などを通じた都市間国際交流による信頼をつくっていく最初のステップでございますが、これは環境分野や廃棄物処理の分野で協力できる場所があるのではないかとご意見をいただいております。

資料4の3ページにまいらせていただきますが、こういう中で例えば地方中枢・中核・中小都市にとってはどういう可能性があるか。また、その推進策は何かについてご議論いただきたいと思っております。例えば観光資源を活用する、地元の人との触れ合いの機会をつくる、さらに地元の人々の価値観を多様にしていくという観点でご議論いただきましたが、例えばその地域の中核となる産業が製造業の場合、その製造業が東アジアに進出している都市との連携を考えるといいのではないかと。あるいは、その都市の中核となる産業が非製造業かつソフトウェアあるいは文化的なものである場合、それは大学とか文化施設をキーとして活用していくといいのではないかと。あるいは観光産業の場合、その都市の中核となる産業が観光などの場合は世界的に事業を展開している宿泊業と連携するのがいいのではないかとご意見をいただいております。

地場産業、企業の進出先や物流がある都市と投資交流や関連産業のさらなるネットワークづくりが可能かどうかという観点もございましたが、例えば福岡市の場合は北九州市との連携が大事なのではないかとご意見をいただきました。

本日は、過去いただいたいろいろな論点の中で、資料3 - 参考の44ページにあります東アジア連携のそれぞれの柱の中身について具体的にどういうことなのか、あるいはそのためにどういう施策を考えればいいのかという点につきまして詳細なご議論をお願いしたいと思っております。

事務局からは以上でございます。

委員長 ありがとうございます。資料3 - 参考の44ページをご覧になりながら、今まで発言していただいたこと、あるいは深めたいこと、さまざまな視点があるかと思いますが、特にこの四つの柱ですね。この一つ一つというよりもどれも結構ですので、入り口はどこでも結構ですので、東アジアの連携交流に関する推進策や具体的な中身について、さらに各委員のお考えのところを補足的にお話ししていただければと思います。

委員 ざっと見て、人材交流と大学、その辺はどこかに書いてありますか。

事務局 例えば資料4でありますれば、1ページの(1)知的研究、国際情報収集・発信機能では二つ目に、留学生を受け入れるといいのではないかとご意見もいただいておりますし、同じ「・」の4番目ですが、世界中から若い研究者が1~2年の単位でやってきて研究して戻っていくような機能も考えてみるといいのではないかとご意見を、東アジア連携の重要な機能から見ればということで過去にいただいております。

委員 これはそれぞれの都市が中心となって、総合的な政策を個別にやるのではなくて、もう少し中核的都市の単位で積極的にやる必要があると思います。

もう一つは、これまた日本の地域にどういうふうに関連するのかわかりませんが、この前、委員長がおっしゃった大きな国家プログラムとしてのアジアのシンクタンクの強化。特にヨーロッパにはOECDという組織があり、どちらかといえばヨーロッパ中心で、日本もお金をたくさん出していますけれど、実質的にはポジションをほとんどとっていないわけで、それに相当するアジアのOECD的なものを、中国につくるにはいろいろ難しいところがあって、ASEANのどこかに本格的なアジア全体の中心となるシンクタンクをつくる。このことを確認して、日本が戦略的にすることも必要ではないかと思っています。ただし、今回の国土形成にどのぐらい関連するかですけれど、日本の中だけでシンクタンクをつくることも重要ですが、日本が海外に出資するなら、どこかに大きなものをつくることも提案したいと思います。

もう一つは、全くのアイデア段階で実現性があるかどうかわかりませんが、要するにアジアは今まで日本が核となって雁行形態的、ところが今はそうではなくて多角的になって、それぞれが特色を出す。例えばソウルに参りますとサムソンが目立ち過ぎていますが、ある意味でそれぞれの地域都市がある程度特化しなければいけないわけで、それでアジア全体としての相乗効果を出すことになると思います。

ただし知的生産力、イノベーション力も入れてある程度の特化は重要なわけですが、特化はそれぞれのリスクが増えるわけです。だから両方いいところどり、今まで昔は景気変動等を避けるために総合的にいろいろな産業を持つということがよくいわれましたが、今は企業ないし地域もある程度国際的に特化して先端的にいくという場合、特化のリスクがあるわけですが、特化しながら、いいところをとりながらリスクも軽減する方法として、これは最近も金融工学でいろいろな形の金融商品をつくるということです。ただ、まだやられていないと思いますが、これまた日本のシンクタンクで考えていると思います。例えばアジアのいろいろな都市単位ぐらいで、地域のGDPのスワップをやるシステムをつくれませんか。これは世界でもまだやっていないと思いますが、地域が「ジリツ」というときに「自立」と「自律」。要するに自己変革の能力をつける。これは特化したイノベーションをやるのが一つ要りますが、リスクに対して備えるということで、シリコンバレーのようにITバブルがはじけて今度は方向転換しなければいけない。そのときは大体お金がないわけで、そのためのお金をそういう形で、アジアだけでなく世界でやってもいいと思いますが、GDPのスワップを使って、政府に頼まなくても自分で方向転換の資金を得る、お互いに提供する。将来的にはこういうシステムを考えみてたらいいと思います。

委員長 委員から一通りご発言いただいてからある種の方向づけを示せばと思います。

委員 44ページでも観光の問題が位置づけられていて、私にとっては大変うれしいことですが、例えば44ページで体験型の観光となっていて、また今日お示しいただいた資料4の2ページの地域資源を活かした集客、日本の観光を再構築し、地域活性化につ

なげられないか。この国土形成計画で考えると、委員のお話ともつながるところもありますが、ここは体験型観光というより、むしろ自律的観光。要するにこれまでの日本の観光は地域にとっても、また旅人にとっても多分に他律的だったんですね。一言でいうと、日本のトラベルエージェントはアメリカの観光学者が評価すると芸術的であって、非常に高度なパッケージをつくってきたわけです。その結果として、地域の側から見るとおんぶにだっこだったんですね。旅人もしかりで、今後は国土形成計画の中で観光が位置づけられるとするならば、自律的観光。地域が自らそれぞれの持つ資源をどう主体的に、かつ維持可能な形で活用していくかということですから、そういう意味で可能性は既にいろいろなところで出てきていますので、体験型観光はもちろん重要なのですが、国土形成計画との絡みでいうと、むしろ自律的観光という視点のほうが重要になるのではないかと思います。

もう一つは、一方では東アジアとの連携、交流ですが、現実的には競争関係が強いわけですから、そういう意味では既に議論されていますけれど、知的創造みたいなものは抜くことはできないだろう。ヨーロッパではヨーロッパ文化首都が1985年からの事業で、もう20年。ある国の一都市をその年のヨーロッパの文化首都にして、ヨーロッパ全体でその都市を盛り上げる。例えばイギリスの場合、ロンドンではなくてグラスゴーが最初選ばれて、グラスゴーは自らも変えていったということがありますから、できれば東アジア芸術首都みたいなことも日本が提案して、連携するとともにさまざまな知的創造の競い合いということもありますし、東アジアと相当程度に芸術とかファッション、音楽、演劇。この間は釜山に行きましたが、あそこは映画産業。いろいろな点で相当共有・共通する部分の芸術・文化が増えてきていますから、そういう意味で東アジアとの都市間の連携、そしてまたある種知的創造みたいなものに力点を置くならば、一つの具体的なあり方として東アジア芸術首都的なものを展開していくことも必要ではないかと思っています。

委員 情報提供という形ですが、文部科学省の科学技術学術審議会の中に国際委員会があります。今やっているのが、まさにアジアとの連携が一つの柱になっていて、留学生、研究レベルでの交流、また日本の大学のオフィスのようなものを海外に置いていくという話がありますが、その辺を今ばらばらにやっているの、それこそ拠点みたいなものをつくってもいいのではないかと。そういう議論をしていますので、ここの議論と同じ方向性を持っているんですね。ですから、何らかの形ですり合わせをするのはいかがでしょうかというのが一つのご提案です。

最初の知的研究の柱ですが、発信という能力のところでは官庁のホームページを見ますと、かなり英語で訳されているのですが、ちょっと入るとまだ日本語しかないの、海外の方にいつも情報が欲しいといわれるんですね。すごくベーシックなところですが、その辺も整備していかなければいけないのではないかと思います。

委員 まず東アジア連携の理念は書いてあるとおりでいいのですが、現実の認識として、日本が今やっていることはFTAを増やしていくことによって、FTAというか日本の場合はFTAプラス基準認証を一致させるとか人的交流を進めることを含めた経済連携協定(EPA)で、これが進んでいるのですが、現実には日本のやり方は、中国などがやったみ

たいにASEAN全体に網をかけるのではなくて、一国ずつの交渉方式をとったんですね。そのほうが国別ではそれぞれ譲歩しやすいところがあって交渉が成り立ちやすいということでスタートしたのですが、そのために国によって異なる条件が設定されつつあります。だから、フィリピンで設定されたこととマレーシア、タイと違うわけです。同じ基準でないので、極端にいうとそれが全部の国とできても、経済学用語でいうスパゲッティボール現象が出てしまって、スパゲッティがごちゃごちゃになってほぐれない状況が出てくる。そうすると投資家も非常に悩んで、日本から出るよりは一旦中国に出てタイに出たほうがいいのか、非常におかしな現象が起こることは確実です。それで日本は今、一国だけではなくてASEAN全体ともやりたいと提案したのですが、その前の一国対一国の交渉のときに、日本の場合は先進国ですから内容をきちんととらなければいけない、質を高くしなければいけない、カバレッジも90%以上ということできりぎり詰めて、ようやくまとまった後、今度は各国と同条件に合わせましょうという話をしても、向こうは全くのってこない、交渉も進まない状態にあるわけです。

それがまず現状なので、理念は理念として歪んだ自由貿易地域ができ上がっていくのをまず押さえておかなければいけないのじゃないかと思います。

2番目の問題、知的研究、国際情報収集・発信機能についていうと、フランスにアラブ世界研究所があることが今回のフランスのああいう暴動を抑えられなかったことを考えると若干皮肉ではありますが、こういうものを持つのは非常にいいことだと思います。日本の場合、どういうものがなければいけないかという、私はアジア経済研究所だと思うんですね。日本は、アジア研究がアジア太平洋地域で最も進んでいるところでなければ非常に恥ずかしい。日本という先進国は金もたくさんあって、経験もあってそれなりの人がいるわけですね。ところが、アジア経済研究所は東京都が満杯ということで市ヶ谷を追い出されて今は千葉の奥のほうにいますので、千葉県以外の人が行って利用することはなかなかできない。

これを東京に戻せというのが私の持論です。世界の利用者が、アジア問題についてはここが一番優れていると行ってそこにやってきて利用する。これは素晴らしいというのでまた累乗的によくなるということでないといけな。今はインターネットの時代だからといって場所が離れているとなにかと不便だ。職員も早く帰宅してしまうし、一般の人が利用しにくい。だからつくるとのことだけでなく、利用者の利便をもう一度考えてほしい。民間の研究所ではやらないベースデータのシンクタンクは都心になくても地方でもいい、という発想が貧困だと思うんですね。

なぜもとに戻せないかと聞くと、閣議了解があるからというんですね。しかし今のような時代に、以前に閣議了解があったからなどということは全くナンセンスで、ここはもう一度考え直せばいい。そしてもっと多機能にしていく。機能はライブラリーに使うだけでなく、中国の社会科学院などはそこで大学と同じように学位を与えられるようにする。アジア経済研究所を改組して、すぐ学位を与えられるようになるかどうかはわからないですが、学位を与えられるようなレベルにして、都心に持ってきて日本人を呼び、世界の人

間が使いやすい利便性のあるものにしていくことが日本全体の情報収集・発信機能として重要ではないか。外国人もそこに大いに受け入れるようにしたらどうかと考えます。

留学生の問題についていうと、日本には留学生が山ほど入っているが、勉強しないでアルバイトばかりしているとかいろいろな問題も指摘されるわけで、ただ数を増やしていけばいいという問題でないことははっきりしているわけですね。留学生が一番多いのは中国からですが、中国の優秀な学生が日本にどうして来ないかという、教員に問題もあるのかもしれないけれど、第一は語学なんですね。つまり中国では2カ国語、3カ国語を勉強させて、日本語が好きな人は日本に行きなさいということではなくて、小さいときから英語を選べ、日本語を選べということをやってしまう。日本語を選んだ人はアメリカへは行けなくて、日本に来なければいけない。英語の人はアメリカに行く人が多いということになっているわけです。そうすると日本語をたくさんやる人をつくってもらうようにするといっても、なかなか難しいと思うんですね。英語で受け入れられるような大学等をもっとたくさんつくっていかないと、今のままだ留学生枠を広げれば解決する問題ではない。そうしたら質の低い人がただ増えるだけで、かえって問題が出てきてしまう。

ところで、英語を専攻する「優秀な」学生を入れた場合、日本の企業ではインターンシップを受けてくれるところは少ない。アメリカに行くと、企業はインターンシップしながら学生を評価して、よければ「お前来ないか」というやり方で採用するケースが多い。そういう点ももう少し改善・拡充して、来た留学生が日本に残るようにしていかないと、日本で勉強して帰国し、あのときはおもしろくなかったとか、嫌がらせをされた、靖国でいじめられた...というのではかわいそうだし、われわれも得るところがない。要するに、彼らのキャリアパスと、長期的に日本に居住するメリットをパッケージにして呼ばないと、ただ受け入れ人数を増やすとか、留学生会館をよくすることを続けても解決しないと思います。

映画ロケとかコンベンションは非常にいい着想であるとは思いますが、また日本の優れたところもあると思うのですが、響灘の問題と同じで、いろいろなことが絡んでもたもたしているときに韓国などのほうが早くできてしまって、一旦お客をとってしまえば、それを引き戻すことは半分不可能みたいになるわけですね。つまり、どこの国も同じものをつくったらどうなるかという弱体なところは確実に倒れるわけですね。日本につくるものは日本でつくる必然性.....やや高くてもこういうところが優れているという.....がないとだめな時代に入ってきていて、サービス産業も製造業のような形で目に見える競争をする分野も出てきている。例えばリゾート地でも、宮崎県のシーガイアがつぶれた主たる理由はグアムに負けたわけですね。その運営が幾らよくても、もっと強いところがあったらそっちにいつてしまうので、コンベンションホールや映画ロケのような若干インフラ投資をしなければいけないところは、本当に競争力をどうしたら持てるかということをよく考えないといけない。今度はコンベンションだ、映画ロケだということをつくった場合には、後で大変な問題が起こると思います。

観光についていうと、欧米は非常に遠くて、これから増えていくのはアジアの人になら

ざるを得ない。アジアの人には二つのグループがあって、非常なお金持ちで日本の北海道は素晴らしいといって年間何回も来て、スキーもしている、あそこにマンションを買いたいという人と、お金がなくてなるべく安い、聞いたことのないようなホテルを泊まり歩く人たちがいる。それを漠然と、アジアの人たちは温泉が好きだとかそういうことで処理すると大きく間違ふと思うんですね。金持ちとそうでない人たち、将来は金持ちになるかもしれない人たちとをはっきり分けて、お金のない人には楽しいけれどお金を使わないで済むようなところをつくっていかないとまずいと思います。

環境について中国とインドを重視すると書いてあるのですが、一番難しいのは、中国へODAを出さないという結論になりつつあるわけで、インドのほうはまだこれからお金がたくさん出ると思いますが、ODAを出さないで中国の環境をよくする方法はどうするのか。日本の優れたエネルギー節約技術、環境にやさしい技術を持って行って向こうに埋め込めばいいといっても、日本企業からすれば、きちんとお金を払ってくれて、コピーをつくらなくても喜んでやってくれるけれど、日本は先進国なのでタダとか半額でやってくれということではうまくいかない。今までいろいろな日本企業が、例えば排気ガスの施設は日本のものはオーバースペックでよすぎるので、多少アンダースペックで、それでも中国にとっては効果があるものをつくったりしているのですが、それでもなかなかペイしないのが実態です。

そういうところをよく考えないでこういうふう書いてみても、どうやって現実化するのかという問題にぶち当たるので、例示とか実験的にシミュレーションしてみたい。インドでこういうことがうまくできるのでしょうか、人類愛としてやるのはいいのだけれど、相手の国がよくなることによって、その反射効果として日本が得をするという意味からいうと、やはり中国なんですね。ところが今いったような問題があります。そこをもう少し深掘をする必要があるんじゃないかと思います。

教育についていうと、先ほどお話がありましたが、文部科学省とすり合わせをするのは非常にいいことだと思いますが、あまりお金をかけないで一番効果のある方法はインターネット教育だと思います。前も申し上げたかもしれませんが、私自身もアジアの5大学と、インターネットを使って共同授業をして単位をあげられるような制度をつくって、年末の打ち上げのセミナーをやるので来週上海に行くのですが、5大学の学生も集まるわけです。インターネット教育の費用は非常に安く、学生は自分の見たい時間に見られる。しかも単位をあげられるということです。ただし全部英語でやらなければいけないし、学期が違うためにそれをどう合わせるかという技術的な問題はありますが。

将来、アジア人が仲良く共生するためには、年寄り以上に若い人が交流しなければいけないけれど、若い人はお金がなくて、無銭旅行で遊びには行くけれど、なかなか交流しにくい面もある。そういうときに知識を得て授業の一環として扱ってもらえるのはインターネット教育だと思うんです。これをもっと広範に、教員がそれをやりやすいようなシステムをつくるとか、サポーターをつくることをちょっと考えていただけるといいんじゃないかと思います。

委員 まず理念の話ですが、委員の意見を受けてではないのですけれど、谷口誠さんはたしかOECDの事務局次長をしておられましたね。

委員 ええ、今は岩手県立大学の学長ですね。

委員 「東アジア共同体 - 経済統合のゆくえと日本」という本を最近出されて、私はOECDでは谷口さんと一緒に、彼はノーメンバーカントリーの担当で、事務局次長の日本人は大体ノーメンバーカントリー担当なのですが、確かにOECDは委員がおっしゃっていたように欧州中心で、あるいはアメリカ・大西洋中心というか、そういう形になっているのですが、そうしたシンクタンク機能を何とかアジアでもという感じで思っておられて、それがなぜできないのかと考えてみると、アジアの中で共通の理念というか、経済発展の理念は雁行形態論から、またキャッチアップとか、戦後、台湾や韓国にしても、あるいはASEANの一部にしても、日本を見習って、ルックイーストという形で出てきたと思うんです。それがせいぜい経済発展、GDPをいかに拡大するかという概念からしか連携されていなかった。それは非常に大きな失敗であったのではないかと。今やっていることといえば、都市の連携でいいますと、どうしたら他の都市に勝てるかという形で、委員長がつくったものもそうですし、ソウルは東京を見ながら東京に追いつき追い越せで、違いを見せながら何とか競争に勝つ形で、インフラ整備を含めてやってきたと思うのですが、そこで何が足りないかという、どうしたら都市間の協調路線を歩めるか。その共通の理念がまだまだできていない中で都市間の連携をどう考えるかはかなり難しい問題ではないかと。

先ほどシンガポールあるいは東京あたりにシンクタンク機能、特に経済等の問題ではなくて文化を中心としたシンクタンク機能はアジアにおいて一番必要だと日ごろよく思うんです。なぜかという、欧州はもともと鉄鋼共同体で出ているわけですが、文化・カルチャーはかなり収束しつつある、昔から交流していますからね。アジアも交流はしていたのですが、どうも経済一辺倒で昔から来ている。なぜ違うかという、共通の倫理観あるいは、文化は多分似てはいるけれど宗教が違ったり、戦後は特にそうですが、なおかつ経済発展のレベルが違う。この違いが文化、倫理等いろいろなところに影響を及ぼしている。それがはたまた対日感情に至っている。それをどう収束させたらいいか、そういうものを共通に考えるような文化距離。経済距離を縮めるのではなくて、文化距離を縮めるような機能を持たせることはできないか。私は思いつきでいっているのですが、よく考えてみると、共通の理念としてそういうものを打ち立てるような行為がまだまだ足りないのではないかと思います。

経済連携の話ですが、恐らく日本は当初マルチでやろうとしたけれど、中国はパイでやりつつある。これも競争の一つのあらわれですね。マルチかパイかという話で、先ほど委員もおっしゃいましたが、これも大きな問題で、そこを何とかAPEC的にできないものかという気ではいるのですが、どうも日本のスタンスがまだはっきりしないところがあって、中国を中心とした優位構造の中でポリティカルに進みつつあって、日本は後手に回りつつあるのが現実なのかなあという気がしています。

環境問題についてですが、これはたしか私がコメントしたところでもあったかなと思います。都市間交流で環境を通じてというのは、21世紀は経済ではなくて環境が経済の内部化といいますか、問題を内部化する形で一つのストレインというか、話の筋としてそういう方向に向いつつあるのではないかと。そうしないと、アジア全体で環境汚染をまき散らして、お互い自滅することになりかねない。今、私も真摯に考えて、うちもトリレンマ問題等で提言しているのですが、なかなか話は進まない。ただ、進まないのではなくて、共通認識は環境問題を通じて都市間連携を図ることはいろいろな形で出てきているのではないかと。幾つかの例はあると思いますが、企業の側としても、ペイしないから環境対策、環境援助はやらないといっているのではないかと思います。

その一つがCDMの話とか、それを通じて排出権を得て、ある意味でペイするわけです。うちで排出権取引実験を実験経済学的手法でやっていますが、今後10年、あるいは共通プロトコルを部門を遵守してやっていくと、当面は排出権取引のところに頼りざるを得ない。そうすると、もしかしたら年間何千億円、何兆円がロシアに払わなければいけないようになる。これは経済発展にも困るし、企業にとっても、特に電力やエネルギー産業は困るわけですね。

どうしたらいいかという、これは自然とペイする環境対策として中国などにやらざるを得なくなる形で、それを通じて都市間連携の基盤ができるのじゃないか。これは文化にも影響するような話だと思っただけですが、もう少し深堀する必要はあるのかなと思いました。

お互いに(1)~(4)はかなりつながっていて、一つは文化交流・知的交流、もう一つは経済交流。経済交流のところでは一体何をすべきか、製造業は何をすべきか、あるいはサービス業、文化資産を通じて何をすべきかという話であるのですが、一つは、今後どの都市が伸びて、どの都市が下がるか、その構造はなかなか見えにくいわけですね。ですから、何をすべきかではなくてどうなるのだろうかという話につながるのですが、シミュレーションみたいなものしてみるとわかりやすいのじゃないかと思っただけですが、ただしデータ等を取り揃えるのが大変で、私が今やっていることでいいますと、産業連関表みたいなものが各国に、特にアジアはあるわけです。その産業連関表は各国、あるいは地域でも出しているところがたくさんありますから、産業構造があって、そこには製造業もあり、農業もあり、サービス業もあって、それぞれビルトインされた2000年なり2005年というデータがあるわけです。そして貿易を通じた交流、特に貿易構造は比較優位の話とか、経済距離が縮まると貿易が活発になる。あるいはどこかのターミナルとして貿易港が整備される、道路が整備される。そうするといろいろなインパクトが起こり、それをつなげることによって各国の経済構造、産業構造の変化がある程度シミュレーションできる。

既に幾つかペーパーを書きつつあるのですが、それと地域間の交流、交易構造を仮定して、現在の日本の持っている経済資本、物的資本、知的資本、文化あるいは倫理構造でもいいですが、それを外生として与えて、例えば中国は中国で、お互いにシミュレーション

みたいなものをしていくことによって今後どうなるか、ギブンの条件が変わるとどう変わるか。最悪のシナリオと最良のシナリオがあって、その間で現実は動くだろう。それで物考えることも、1～2年あればできるのじゃないかと思って少し進めているところです。今後、私自身も考えていきたい、この場では深掘ができず申しわけありません。

委員 理念のところですが、守りと再配分による地域間格差是正ができなくなったという国土計画の構造改革が国土形成法の基本理念だと思うんですね。ですから、そのあたりまで書き込んだほうがいいのじゃないか。逆にいいますと、打って出る国土形成計画ですから、国内の観点だけでなく国際開発の観点から地域間格差が是正される場合もあるし、されない場合もあるのですが、国土開発はだめなんでしょうか、国土形成でいいと思うのですが、国土形成・国土開発のアジア化みたいなところで、その中の連携はロシア、中国、韓国にしても、要するに遅れた地域は日本海側とか日本に向いているところはみんな遅れていて、同じ悩みを抱えているわけで、そういう環日本海・黄海を含めて国も地方も企業も国民もどういうふうに関与していくのか。自らの地域をよくすることと相手の国とつながっていくことで両方がウイン・ウインの関係ができるのだという、まさしくそこに理念があるのじゃないかという気がします。

もう少し国土計画の構造改革の理念をぜひ書いていただければと思いますし、具体的にいつてしまえば、どこまで書き込めるかは大変難しいのですが、アジアハイウエーのような構想が出てきて、日本だけは海があってどうしてもつながらない。一方では、韓国からヨーロッパまでのハイウエーという構想は動いていますし、以前の四全総あたりで神戸港の復旧に絡んで長江ルートというんでしょうか、上海も港は既に整備されているのですが、奥地まで運ぶルートとして瀬戸内海と長江ルートをつないでいこうというキャンペーン的な動きはあったのですが、その後あまり動きがなくて、要するに中国内陸部の西部大開発とか内陸部を開発するためには物流が大変重要で、日本の港とどうやってつないでいくかというときに、共同プロジェクト的な考え方は当然出てきていいのではないかという感じがするわけです。

それと東アジア連携を進めていく上におけるネックは何かをもう一度考える必要があって、それは都市が前面に出ているのですが、都市圏とか都市圏にくっついている中山間地は、実は国内の物流コストがともかく高く、港へ運ぶ運賃と港から海外に行く運賃では国内のほうが高い。ですから、どんなに良質の商品を中山間地で作ったとしても、港へ行くまでにほとんどへばってしまうのが国内の問題で、要するにグローバル化で東アジア連携をするときに、そういう恩恵を都市だけでなく、中山間地は人口が激減していくとは思いますが、そういうところまで光が当たるようなことを、ネックは何かということから少し考えていく必要があるのではないかという気がします。

最後に、教育の問題については先生方がおっしゃったように、単に日本国内に留学生を持っていくだけではなくて、既に中国などは国家戦略として中国語教育を東南アジアにさまざまなセンターとか、先生が足りないので大学生などがボランティアで行っているような状況になっているのですが、日本語をどのように普及させていくかも一つ考えておかな

いと、いずれは日本の製造業の競争力にマイナスの影響を与えてくる可能性があるのじゃないかという気がします。

補足で1点だけ。もう何回か言ったことですが、都市を考えると国内の支店都市だったものが多国籍企業の活動する場が変わるのが構造改革というか、大きな転換点だと思います。しかも多国籍企業が超巨大企業のようなGMとかトヨタのイメージではなくて、これから先、日本の企業は中小企業であろうと国内向けの産業をやっていた企業であろうと、あるいは国内の企業だけれど意識は多国籍企業の意識でやらないと、海外からお客様が来る観光業もある種の多国籍的な思考を持たざるを得ないわけです。そういう意味で、広い意味で拡大解釈した多国籍企業の活動をする場としての魅力を都市としてどう高めていくかという観点で、意識改革というか構造改革で必要なのではないかと思います。

委員 これは期待を込めてですが、アメリカとの関係などで難しい問題はあろうかと思いますが、東アジアとの関係では共存共栄の生活文化圏的なパラダイムができていく。今回の国土形成計画を通じて私が一番期待しますのは、委員がおっしゃったことと若干関連するかと思いますが、今まで裏日本といわれていた日本海側、あるいは中央から遠く離れた地のような印象で語られることが多い九州等が、実は表玄関になっていくという予感をさせるような国土形成計画であってほしいというか、そうなればと思います。もちろん現実的にはそれはすぐにできることとは思っておりません。しかし世界的な大きな流れの中で考えたときに、今まで考えたこともなかったような発想が必要になってくるのではないかと、それを予感させるような計画であってほしいと思っております。その場合には、人の流れ、物の流れ、情報の流れが大変重要になると思います。

これは一つの例をとって恐縮でございますが、福岡空港からは2～3時間でアジアの主だった都市に行くことができます。その場合に、例えば空港の問題で一日を有効に使おうと思うと午前中に出たいわけです。そうすればその日の午後から夕方までの時間帯は何かに使えます。ただ、国際線のスポットが不足していて、午前便はこれ以上増やせないとか、現実に航路を開きたいという声があっても物理的に難しい状況があります。こういう制約を少しでもなくして、スムーズに合理性のある人の流れ、コストも含めて物の流れ。空港・港の整備はぜひ必要というか重要なことです。

もう一つはビザとか在留資格の問題です。アジアというと一部を除いていわゆる途上国といわれている国が多いかと思いますが、途上国から来る人は悪いことをするみたいな、実務をしていてそういうことを前提とした制度になっているのじゃないかと感じることがあります。もう少しスムーズにビジネス活動あるいは観光ができるようなビザ・在留資格制度が必要ではないかと思えます。

情報の面については、以前、文化に関して一種のあこがれを持つことが重要ではないかというお話をさせていただいたことがございます。例えばキャンペーン的に何かやっつけていこうとしても、それは予算的な問題やマンパワーの問題でそれほど簡単なことではない。

これは小さな例かもしれませんが、アジアの主要都市においてCATVの普及が進んでいるのではないかと。このCATVを相互にどう活用していくか。お話ししたかもしれませんが

んが、台湾では日本語専用チャンネルが3チャンネルあって、ローカルテレビ局のローカルな番組が、日本語のまま中国の字幕が付いて流されています。それで広島は台湾からの観光客が増えたという話も聞いたことがございます。一種の憧れを持つことにおいては、メディアの中でもCATVを活用していくことが重要ではないかと思います。

人に関しては、これも既に出ていることですが、将来キーになる人が同じ釜の飯を食った関係がつかれる場と、もう一つは裾野の拡大が重要ではないか。ハイティーンから学部学生ぐらいの年代、中堅のビジネスマン、あるいは地方公務員を念頭に置いた裾野が拡大できるような人材育成機能が必要ではないか。その場合、先ほども幾つかの議論が出ていますが、何でも東京というのは自治体の立場からするとどうなのか。確かにいろいろな意味で集中していることは事実ですし、効率がいいということもあります。ただ、同じ釜の飯を食うような関係がつかれる場として、例えばこれは手前味噌になりますが、福岡の場合、東へ1,000キロ行けば東京、北へ1,000キロ行けばソウル、西へ1,000キロ行けば上海があるわけです。どこから寄りつくにも便利のいいところで、用があるならこっちへ来いというよりも、みんなが寄りつきやすいところに寄りませんか、これは自治体の立場からセールスさせていただきます。

留学生のことが出て英語で云々という話も出ましたが、私個人の意見としましては、英語でやれるのであれば英語圏に行ってしまうだろうと思います。授業が別になっているかどうかわかりませんが、日本ならではのものということになると、言葉は文化あるいは価値観をあらわしますので、先ほど委員がおっしゃった意味も込めてそういう人材の裾野を広げていくのは大切なことではないか。私もかつて中国の小さな大学に一人ぼつねんと1年間暮らした経験があるのですが、そのときになぜ日本はあまり人気がないかという話を普通の学生に聞くと、印象として日本は壁があると言うんですね。人気があったのがアメリカ、カナダ、オーストラリアでみんな移民の国です。日本という社会は外国人が入りにくい壁を感じさせる社会であることと、奨学金です。これは若手の先生が言っていたのですが、アメリカは大変うまい、何がうまいかということ、中国のあれだけの人口の中から最後に残った北京大学とか清華大学のトップクラスにドーンと奨学金を出して、パッとあっさっていってしまう。この辺のやり方が非常にうまい。アメリカの場合は財団等がやっていると思いますが、日本ももう少しダイナミックに財団等が優秀な学生を支援する奨学金制度を充実させたほうがいいのではないかという意見が出ていたのを思い出しました。

委員 私の授業の関係で過去4回出られなくて、皆様の話に十分ついていけないところもあるのですが、また既に議論されていることに含まれているかもしれません。その点はお許しいただきたいのですが、申し上げたいことが4点ございまして、ここではまだ議論されていないのではないかと思う点です。

一つはアジア、特に東アジアに共通している地理学的特性は、いずれにしても地震を持っている、台風が来る、津波が来る。この共通性で、この間のインド洋津波もそうですが、日本が持っているいわゆる防災技術をアジアとどのように分け合うか。現在、一部では観

測網のネットワーク等も設置されつつありますが、新しい防災技術は日本が最先端をいっていますから、アジア全体に向けた国際的な防災技術教育センターみたいなものが一方では必要とされているのではないかと思います。

先ほど物流の視点からの議論があったように思いますが、それに関連して二つ申し上げたいと思います。やがて中国の東北3省、さらに今の北朝鮮の問題が片づいてまいりますと、東北部からヨーロッパに向けての物流が増えていく。その場合、現在のように全部オールウォーターでスエズ運河経由でヨーロッパに行くか。それも当然あるのでしょうか。アメリカと同じように大陸ランドブリッジがかなり発達していくのではないかと。特にロシアが旧共産圏崩壊前は年間30～40万が鉄道をつたって日本海からヨーロッパにコンテナが流れていたんですね。その後、政治的な不安定があって途中で貨物が消えてしまうなどリスクが高いということで消えているのですが、最近はまだ徐々に復活しつつある。そうすると、日本から見ると日本海経済圏とヨーロッパをランドブリッジで結ぶという構想かあってしかるべきだと思います。それに対する技術援助や港湾整備援助等があり得るのではないかと思います。

先ほどアジアハイウエーの問題が出ていましたが、特に近々も含めて将来にわたってアジア域内、特に東アジア域内の物流はどんどん増える。これは多分減ることはないと思いますが、この近海航路を支えるのが、コンテナにして主要な貨物はコンテナで輸送されているわけですが、フェリーとかローロー船が近海航路でもう少し発達していきださう。地中海ヨーロッパでは輸送主手段としてこういうものがかなり発達しているんですね。そういう輸送手段に対応できるような、日本も含めたアジアの港湾整備をどうしたらいいか。道路の国際規格をアジア域内でどうしたらいいか。こういうこともハードの側面から考えて議論しておく必要があるのではないかと思います。

これはちょっと的外れで、この中の議論にそうかわからないのですが、国際観光という視点から見ましたら、ほとんどの観光の議論が一国内完結主義の観光のような気がします。我々がヨーロッパへ行って、着陸した空港から帰ってくることはほとんどないわけで、どこかをめぐって他国を観光して帰ってくる。そういう視点でアジアを見ますと、仮にソウルで降りて日本のどこかの空港へ行きソウル着陸、広い目で見ると日本発で帰っていく。そうすると、ソウルと日本との間で周遊する方に対してはどのようなメリットを与え得るかという視点の旅行ビジネスモデルのようなものができてくるのではないかと。シンガポールエアラインは、国家政策としてSQを利用して、シンガポールに滞在している限りはホテル代はただにするとか、SQでアジアに飛んでいく場合は優遇措置を講じるなどいろいろなことをしています。これは一つの観光政策にも入っているわけですが、そういう視点で日本と数カ国の協力でそういうことが考えられる可能性もあります。

もう一つは環境・廃棄物に関連してですが、私が常々思っているのは、ハイテク産業で強烈に使われているレアメタルを一体どうするのか。レアメタルの抽出再生技術は日本が世界でトップですね。世界のハイテク廃棄物を日本へ持ってきて、日本の湾岸域で再生して国際マーケットに流す。私はそのインセンティブをつくるための行政措置が必要ではな

いかと考えていて、具体的にどうすればいいかは考え切っていないのですが、そういうことも考えれば、日本が物流と同時に新しい生産基地になって日本の産業も潤っていくだろうし、各国の廃棄物処理にも役立つだろうと思っています。

委員長 私から発言させていただきますが、このところ何回か東アジア連携の日中韓のシンポジウムに出る機会が多いのですが、言葉の美しさとは別にいざ連携となると、先ほどのネットワーク型発展は全員参加型ですから、日本が先頭を切って引っ張っているというような構図じゃないですから、謙虚な気持ちで同じ目線に立たなければいけないというのは、それぞれ驚くべき自己主張にあって、実際には議論が白熱するけれど方向づけするのは難しい。大体こういうものに参加している人はみんな味わっていると思います。強烈な自己主張で、アジアそれぞれがものすごく主張してくるジレンマの中でじりじりする議論に参画せざるを得なくなる。

そういう中でさわやかに東アジア連携を踏み出していかなければいけないわけですが、国土形成計画をにらんで、骨格として国土形成計画に東アジア連携という視点からやるべきことを幾つか絞り込んで議論をしておく、まず1点目、今日の議論にも盛んに出てきているいわゆる知的集約力。日本が引きつける力をしっかりつくっていかなければいけない。人流にしても物流にしても、情報の集約点を持たないと知的優位に立てないということがあると思うので、一言でいうと一種のシンクタンク構想に収斂してくるのですが、日本がそろそろ覚悟を決めて、例えばパリのアラブ世界研究所に集約されるような、あるいはアメリカのブルッキングス、C S I S、A I、ロンドンのチャタムハウスを凌駕するような国際情報起点、特にアジア・太平洋に関する情報のベースキャンプを持つべきだと主張しています。

今日のご報告という意味でお話ししたいんですが、大阪の最後の大型開発といわれている北ヤードの開発に、アジア・太平洋研究所構想が一つの骨格になり始めているんですね。これは関西財界及び大阪府等挙げて、関西がアジアとの連携を深めるためには器ものばかりをつくっていたのではしょうがないので、コンテンツでアジアを引きつけるようなものをつくらなければいけないということになったらこれじゃないかということから、わかりやすくいうと、500人規模の年間約50億円……500人50億と単純な話ですが、そのぐらいのバジェットで運営するような日本最大級というかアジア最大級のシンクタンクをつくるべきではないかという構想の青写真を描くことを手伝わされているんです。かなりリアリティのあることで荒唐無稽な話ではないのですが、全般的にはアジア・太平洋研究所という名前のもとに、個別の課題の連携を推進するようなディビジョンといいますかブランチをつくる。例えば金融連携、エネルギー連携、環境問題における連携、食糧問題における連携などそういうものの上に、そのブランチはどこに配置されてもいいのですが、中心のセンターを大阪のまさに梅田の中心の新しい開発計画。これは3月ぐらいに最終的にその青写真について決定される予定にはなっているのですが、この構想がそのまま実現するかどうかは別にして、いろいろな方が参画していますから、いずれにしても日本の知的基盤をつくらないと、アジア・太平洋の連携といっても引きつける力などないのじゃな

いかというあたりがすごく重要だと思うので、これにリアリティをどう持たせるのかが一つ重要だと思います。

そこで二つ目の議論とつながるのですが、先ほど福岡に関するご発言をいただいている、国土形成計画の中で、これはコントラバーシャルな点だけれど、西日本・関西・北陸地域に、昔は「国土軸」という言葉がよく使われましたが、少し重点を置いた戦略企画が要るのではないかと。なぜかという、このトレンドを見ていると、この半世紀をにらむと、今年で人口がピークアウトして人口減少下の東京一極集中という流れの中に立つと思うんですね。東京に何%集中するかの議論は別にして、ますます東京集中というトレンドで地方は過疎、しかも東京も都心回帰という流れの中に、例えば首都機能移転論などは一気にしぼんでしまったわけですが、何らかの形で東京集中を柔らかく分散するような、首都機能移転を再びという議論をするとその議論だけで疲れ果てるからそうではなくて、いろいろな意味で分散していくような国土軸に対する視点が要るのじゃないか。

そうなったら自然の流れとして、既にアジアのダイナミズムに突き上げられて日本の物流・人流が変わっている、環日本海という言葉がありましたが、21世紀の国土形成計画は日本海側に戦略的な視点が要ると思うんですね。ちょうどいい資料を配っていただいている、頭の中でこの話に結びつくのですが、資料3 - 参考の52ページ、「日本海の外貨コンテナ貨物量（港別）」がわかりやすい。

実は先週、伏木富山の港湾のシンポジウムに出て、その前は金沢のにも出て、それぞれ個別に結構コミットしているのですが、ご覧になっていただくとわかるように、既に理屈を越えて日本の物流が日本海側に、じわりじわりとシフトしている。つまり、日本海側の港湾の物流は平成7年の3倍になっている。全国平均が4.6%ということは、日本海側の港湾を除く港湾では3%前後だと思います。日本海側沿岸の港が秋田から下関に至るまで、これだけ増えているということは、日本から中国からベトナムに進出していった山形とか栃木、群馬の中小企業の工場の物流分析を見ても、例えば酒田あるいは北陸3県の港からかなりの密度でリンクし始めている。

そういう中で人口減少下の東京集中を避けるために、例えば関西に知的情報力の集積点といたしましたが、それに相当するようなマグニチュードのあるような、道州制などもらんで西日本・関西・北陸にアジア交流のトレンドをエンカレッジするような構想を幾つか目玉をつける。そういう視点が必要なのじゃないかが2点目。

3点目は、東アジア連携を支えるインフラです。これも国土軸を視界に入れながらですが、伏木富山の議論に参加したら、もし24時間通関可能な特区にもらえるならばと要望している人がいました。そうすると、日本海側の物流は倍増するだろう。例えば韓国の釜山とか上海、香港からの物流がますますこっちに集中してくるだろう。ソフト面での管理運営方式の改善と、ハードのインフラの整備とがかね合わさってきたら、そのインフラは必ずしも港湾だけを意味していませんね、陸海空で港湾も空港も、先ほどのご発言にあったような流れをつくっていくために空港、港湾の整備と国内の動きを確保するための道路インフラ。これも外環道をイメージしているけれど、東京湾内の港に群馬、栃木から

持ってくるよりも、外環道が整備されてくると日本海側に運んだほうが時間的にも効率的にも便利だという流れが起こってくるわけで、そういう意味で陸海空。東アジア連携を支えるインフラ整備が国土形成計画には必要になってくるんじゃないか。

そういう中で、例えば皆さんがばらばらに発言しているものをきちんとプロットできるようなプラットフォームをイメージしているんですが、北海道から九州までをにらんで、とりわけ日本海側から西日本にかけてプロジェクトが重要になってくると思います。国土形成に絡んで僕のところに具体的に持ち込まれている相談事がいろいろあるんですが、そういう中で例えばということで今まで言わなかった話として先週、スーパーカミオカンデを見学してくれといわれて、日立の庄山社長とか北陸電力の新木会長たちと一緒に地下3,000メートルに潜って、東大と東北大のスーパーカミオにかかわっている方たちから、説明を受けました。要は、その構想の延長線上に今のスーパーカミオをさらに拡大するというのではなくて、日本国として岩盤ということを見るとカミオのところ、日本列島が沈没しても持ちこたえる唯一の岩盤というお話らしくて、そこに日本のデータベースセンター、つまり情報セキュリティの発想から東京からカミオに集中的に移すべきだという構想が大まじめな話として内閣府の情報セキュリティのほうにあるんです。

それを仮に「カミオ構想」と呼んでおくと、ITのセキュリティをしっかりと高めるのは21世紀の日本にとっては大変重要なわけで、今、頭の中にあるのは1,000億円以上のカネがかかるプロジェクトというイメージで言っている。そうすると、例えばカミオ型の構想みたいなものが一つ。どう進むかは別にして視界に入れておく必要がありますね。

もう一つは、伊丹空港の再開発に絡んで持ち込まれてきている話。わかりやすくいうと災害を想定して、東京への集中を避けるためにいわゆる第二首都みたいなものというか、緊急避難都市みたいなものを伊丹に。これは伊丹空港が空洞化してしまうから活用しようという発想からきていて邪道な部分もあるんですが、それは別にして伊丹がいいかどうか。あるいは中部経済圏がいいのか。そのロケーションの問題は別にして、日本列島をにらんでダブルシフトする考え方は、遅かれ早かれ絶対とられざるを得なくなると思うんです。災害に対するなどあらゆるセキュリティですね。

欧米の動きで注目しているのは、例えば地震が起こったときにイメージとして、コンテナ一つの中にカプセルホテルみたいな、人間が寝泊まりできるようなかいこ棚みたいなもの、例えば100人ぐらいが寝られる。それに食べ物も水もパッケージになってある。災害が起きると行ってテントを建てるとか、誰かが飯を炊いて云々という話ではなくて、そのコンテナを空輸すればどこで地震が起ころうが、例えば五つ運べば500人分の寝泊まりができて、食事も1週間分ぐらいのものがパッケージになっている。こういうものが現実に技術的にできているんですね。そういうことになるとそういう集積点を全国に、例えば西日本に一つとか東北・北海道ブロックに一つとかつくっておけば、いざ災害や地震が起こったときでも、村だといって大騒ぎして立ち上げるのに1週間ぐらいかかるのではなくて、あっという間に対応できる態勢のためにも、災害に対するダブルシフトという考え方は先行投資として必要になってくると思うんです。

そういう構想が伊丹がいいかどうかは別にして、何らかの形で今度の国土形成計画に。つまり何がしたいかというセキュリティですよ。セキュリティ対応は情報から災害まで、そういう発想でのものが盛り込まれるべきではないかということを考えると、必ずしも日本のためだけに使うことを想定しなくてもいいかもしれない。もっと広域で、いざというときには役に立てられる態勢を整えておくのも意味があるかもしれない。

東アジアの連携を視界に入れながら、今後の議論もこれから大事ですが、国土形成にどういう接点を持っていくのかということをもますます深めていきたいという意味で発言しておきます。

まだまだ発言されていないポイントがあると思うので、補足的にご発言いただきたいのですが、いかがでしょうか。

事務局 お話しいただきたいいわゆる日本の国土構造について、2月23日ぐらいになると思いますが、計画部会で国土構造の大きい話をしなければいけないと思っております。特に委員からは国土計画の改革といいますか転換というお話がありまして、いわゆる国土構造論としても高度成長期の日本海、東京発から進藤先生に言っていたような裏日本型のものに変えていくということで、データのきちんとして出てくるかどうか。もしそういうものが出てくれば、何とか新しい視点をきちんとして入れられないかと考えています。

委員からアジアハイウエーの話がありましたが、この辺も国土軸の話と関連していると思います。我々も国土軸については盛んに陳情を受けまして、次の計画で切り捨てるのはなかなか難しいと思っていますから、そういうものを例えばアジア回廊みたいな形をつながっていく。今のところ釜山と博多の間が、海峡ですけれどビートルとか最近では整備もされてきて、その辺に日韓シーニックバイウェイのような構想もありまして、そういうところから、ひょっとすると北朝鮮も鉄道などはかなり早い時期に突き抜けるかもしれない。そうすると非常に大きな経済の大動脈になってくるのではないかと。そういうことも含めて検討したいと思っております。

それに先立って2月の早い時期に、国土基盤の関係は国土基盤専門委員会がありますので、そこと合同委員会を一度やっていただいて、東アジア連携の観点からと国土基盤整備の空港、港湾、道路、鉄道の視点も含めてご議論していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

委員長 基本的には哲学とビジョンと主張がないと、いろいろな意見があるということではなく、日本はこれを実現していくのだという旗を立てるぐらいの気迫がなければ、アジアハイウエーにしてもトンネルの話もマクロエンジニアリングをやっている人たちからさんざん持ちかけられてくるけれど、個人的にはおもしろいという枠を越えたものがないと、この国のリーダーシップにかかわるんですね。

事務局 今の点で教えていただきたいのですが、裏日本の物流が大変多くなりますと、アジアとの関係も多くなります。かつて戦後、日本はアメリカという国にたくさんの物を輸出して成長するということで、組み立てとか加工貿易型。小学校や中学校でわかりやすく、今風にいえば日本のビジネスモデルは加工組み立て型あるいは加工貿易産業を大きな

担い手としてアメリカにたくさんの物を輸出して富を稼ぎます、そのために幾つかの工業地帯を造成し、それに必要な人流のための新幹線あるいは高速道路、国際空港をつくりますという、小学生にもわかりやすいビジョンであったのですが、その意味で確かに中国が大きくなることもわかります、ロシアが大きくなることもわかるのですが、そこに今のままの日本海側のインフラ、あるいはそれに伴うCTQなどのソフトウェアが足りないということはありますが、そこで日本がよるべきビジネスモデルというか、次の時代のビジネスモデルを小学生にもわかりやすく国土計画の中で教えてあげるとするとどういうふうに表現したらいいんでしょうか。

委員長 今、2005年の上半期の数字が挙がってきているんですが、今おっしゃっている日本の貿易構造も数字が出て、自分が言ってきたことにますます加速度がついているなと思っているのだけれど、日本の貿易に占める対米貿易の比重が去年は18.6まで落ちたんですが、この上半期は18.1まで落ちましたね。今年に入ってまた0.5落ちた。アジアとの貿易比重が去年は45.7だったけれど、上半期で46.3まで0.6ポイント増えましたので、これにロシア等を入れれば、つまり日本海をはさんだ、要するにユーラシア大陸のこちら側との貿易が圧倒的に過半数を占める国に日本はなっているわけです。対米貿易は限りなく2割を割って小さくなっている。そういう中で日本の貿易の水際を支えてきた。僕も総合商社というところで飯を食って育てられてきた人間の一人ですけども、この間、アメリカの西海岸、ロサンゼルスとサンフランシスコへ行って、以前も申し上げたかもしれませんが、これは三井物産だけでなく、三菱商事だろうがどこだろうがみな同じと考えていただいていたのだけれど、三井物産のサンフランシスコ支店に日本人は今1人、ロサンゼルス支店は6人。かつて100人以上の規模を持っていたんです。

それで何なのかというと、サンディエゴとかサンノゼを初めとする新しいビジネスチャンスのある地域には、各営業本部がそれぞれの戦略で戦略的提携とかジョイントベンチャーで人を出していて、相対的にはサンフランシスコの周りにも20~30人、ロサンゼルの周りにも20~30人の背番号のついた人間は行っているけれど、ツーアンドフロムジャパンの物流に介在してコミッションもらって飯が食える時代ではなくなっているということです。つまり全く新しいビジネスモデルをつくって、アメリカ国内の物流に入るとか、新しい投資プロジェクトをつくって利益の上がる仕組みをつくるということをやらない限り、そこに人を配置できるような時代ではなくなっている。サンフランシスコは日本のゲートウェイだったんです。昔、要するに日本が最初に飛ばした飛行機は羽田からウェーキ島に飛んで、ウェーキ島からハワイに行き、ハワイからサンフランシスコということで、海臨丸の時代以来、日本人の対米ゲートウェイはサンフランシスコだったわけですね。そこからビジネスモデルを展開してきた。ところが今や1人、各商社の支店長もいない。みんな若い人が店を守っている感じで、支店長という格の人はいない。

今、サンフランシスコ日本人商工会議所の会頭は、会ってびっくりしたけれど紀伊国屋書店の方ですよ。これはビジネスの世界に生きた人なら仰天する話で、昔は大体東京銀行の人とか日本郵船や三菱商事や三井物産の人が日本人商工会議所を束ねていたわけです。

ところが全く図式は変わった。それくらい現場は激変している。そうなるでしょうという話じゃない。

だから現実に日本海の外貨コンテナ貨物量をじっとながめてみると、尋常ならざることが起こっている。例えば伏木富山でも、ここからだけロシアに向けて出ていった中古車が去年は8万台。そしてさまざまな問題が内在しているわけです。盗難車だからどうしたという類の話から、しかもロシアがここへ来てすごい。来年はいわゆる石油収入がものすごいことになったから、極東での予算を6倍増やしました。

この数字はすごく大事だからお伝えしておきますが、去年のロシアの石油生産量は939万BDですが、それに天然ガスの産出を石油換算してバレル/日を天然ガスの分を加えると1,944万BD。これはアメリカの石油と天然ガスを合わせたものが1,660万ですから、ロシアが圧倒的に世界の化石燃料の供給ゾーンになったということ。そして21世紀をにらんだときに、ロシアという国は異様な軍事力と異様なエネルギー供給力を持った不気味な国になって我々の前に出てきます。ついこの間までよれよれのロシアだったのが、あっという間にBRICSの一翼。さらに今、ユコス事件に象徴されるように、国内の新興財閥とおだてていたのが全部なぎ倒して、地方政府に対する統合力を強めて、地方政府の首長は中央政府が任命する。CISという独立していった地域に対して大口ロシア主義で不気味な統合国家に回帰するロシアという形になってきているわけです。

まさに東アジアとの関連でいえば、そのロシアがシベリアパイプラインを中ロ連携のシンボルプロジェクトとして、あれはほとんど中国に行ってしまう。日本が共同開発したサハリンのパイプラインも、この間プーチンが韓国へ行って、いってもくれたり、あのパイプラインを持ってきて北朝鮮経由で提供するなどという話をちらつかせ始めている。つまり、北朝鮮カードを自分たちにとって戦略的に使うという意味のシグナルなのだけれど、ロシアはある種のエネルギーをてこにした戦略を展開する国になってきています。そういうロシアとある種の緊張感も含みながら、物流や人流などいろいろなことをにらんでいかなければいけないわけで、東アジアだけでなく東側のロシアも視界に入れて考えていかなければいけないと思うんです。

僕はまだ複雑にしゃべっているけれど、とにかくストーリーが事務局がおっしゃるように、メイクイットシンプルで日本の置かれている経済産業の国際社会との関係性がまるで変わっているのだということをどういうふうに説明するのはまだあれですけど、僕は頭と体がばらばらだといっている。要するに、体はアジアとの連携で生きていかざるを得ない国になっているのに、頭だけ対米同盟を9割引きずっている感じですね。だから切ないのは、そこまで踏み込むと大変だけれど、日米軍事片肺同盟みたいなものにますますコミットしていつているけれど、経済協力協定では、先ほどFTAのお話もあったが、アジアとのFTAもさることながら経済の成熟度の違いは、日米の中で経済協力協定とかFTAぐらい両輪として結んでいたらまだ話はわかるのだけれど、軍事戦略にだけ大きくコミットしていくような同盟国になっていつているから、実はアジア連携は難しい。僕たちが幾ら説明しても、その問題に帰っていくわけです。靖国、台湾の問題はそこに帰ってく

るわけですね。なにもシンボリックな過去の歴史意識の問題だけではないところですね。そのあたりで総合的な対アジア戦略を持っていないで、文化交流も大切ですよという話をしていたのでは、実は切ない部分もあるのだけれど、そこはそれで踏み堪えて邁進していかなければいけないというぐらいの気分です。

委員 今のお話に関連して、先ほど事務局がおっしゃったように、我々が小学校のとき日本は加工貿易立国だと書いてあって、これは非常にわかりやすいですね。鉄鉱石など原材料を仕入れて加工して世界にまた輸出する。私は、それはある程度生きていると思いますが、ただ空間的範囲が北海道からジャカルタまでの領域、日本が一つの島であった加工貿易立国がどちらかといえば東アジアが一つの加工貿易立国になっていると見てもらったほうが良いと思います。例えば東アジアの国で日本の輸出産品は何かというと、いわゆる最終材ではなくて、広い意味での中間材、特に部品関係。いろいろな形の半導体も入れて広い意味での部品が一番。これは日本だけではないです。部品の輸出がもっと多いのは韓国、台湾、マレーシア、シンガポールで、みんな広い意味での中間材の輸出が圧倒的に多くて最終材ではないです。最終材が輸出の中で一番多いのは中国、タイです。

どうなっているかといいますと、いろいろな形の部品もパーツも含めて、中間材がアジアじゅうを行ったり来たりです。昔は、例えば松下がラジオをつくる時に日本の田舎でコイルを巻かせるとか、これが行ったり来たりしていたわけですが、今はそれがアジア内で起こっていて、最終的な輸出がどこかになっている。だから東アジア全体が一つの加工貿易立国になっていると理解したらいいと思います。その一部の重要な部分を日本が担っている。もちろん非常に高度な部品をつくるとか、ほかの国がつかれない最終材をつくる。もう一つ重要なのは、イノベーション、技術開発を担っている。逆に、将来アジアの大きな加工貿易立国の中で、加工貿易ばかりではないと思いますが、生産拠点としてのアジアという概念と、もう一つは市場としての東アジア。これは所得が上がりますと、東アジア全体の中の市場が大きくなる。もう一つは、研究開発拠点としての東アジア。

この三つの側面で考えなければいけないわけですが、今まで日本で考えた空間的な単位を東アジアで考えるべきで、その中の一角を日本が持っている。例えばカナダの南からメキシコの北まで入れたノースアメリカのNAFTAの中核地域、広い意味でのアメリカ合衆国。その空間単位と北海道からシンガポールは大体同じ領域ですが、その中で日本は、かつてはアメリカの中心であった東部海岸地域、例えばボストンからならアトランタの地域、それにあるのがちょうど日本が相当しているわけで、そういう感覚で日本とアジアの関係、アジアと世界の関係を見て、それからいろいろな連携の仕方、国土形成の仕方というふうに考えたほうがいいのではないかと思います。

事務局 そうすると、例えばキヤノンとか具体の企業がある場合に、キヤノンはグローバルな企業だと国から離れて考えたときに、日本という拠点がなくてもキヤノンとして商売がうまくいかないし、中国とかタイを欠いてもだめ。その意味でアジアを中心として活躍するグローバルな企業にとってアジアは一つの全体としてのあれであって、一国に依拠しないような生産……。

委員長 それを最適SCMというんです。いわゆるオプティマムな最適サプライチェーンマネジメントを展開して、例えば進出していった先と、今までは放射線状に本社が指示してこの材料を使え云々でピストンだったのが、そうではなくてそこをベースにして、そこから最適な中間材の調達、原料の調達をそれぞれがやって、そこでもコスト競争力がないというならまた展開して、アメーバのように別のところに増殖していく。もうそういう現実なんですよ。そうなるだろうではなくて、既にそうなっている。そのぐらいの状況だということを見界に入れないと。

これらの人たちにとっては国境を越えた視界ですから、もちろん日本で生まれたという背番号は背負っていても、新しいタイプの人たちがその企業を支えてくれているから、アイデンティティが非常に複雑になってきています。

委員 今の話で、例えば福岡の税関の統計によると最近は数字が伸びているのですが、輸出も輸入も何が伸びを支えているかという半導体です。パナソニックコミュニケーション、昔の九州松下電器の社長さんに聞いたのですが、例えばフィリピンに半導体を送って、それがマレーシアで何かされて、もう一回福岡に戻ってきて、それが最終的に中国に行くという世界で、数日単位でそういう動きがある。資料の冒頭だったと思いますが、地域内分業が進んでいるというのはまさしくそういうことなのかなと思いながら聞きました。

一つご質問させていただきたいのですが、日本海側の外貿コンテナに博多、北九州はどうして入らないのかということ。資料に書いてある港は格が違うとさせていただくと大変ありがたいのですが、実は例えば博多港のコンテナベースでいうと1993年から2003年で3倍に伸びています。20万TEUが今は60万。平成16年度は64万。

委員長 この数字はもっと大きくなるでしょうね。

委員 大きいです。今年はまだ70万に近い。

委員 合わせると110万近いですね。

委員 67万ぐらいになるだろうとこの前は言っていましたが、本当はこの表を飛び出すぐらいあるんですね。それも急速に伸びているのですが。

委員 それはここに書かなくても、自ら頑張っているべきだと。

委員 それはここでは自明のことなんですね。

事務局 博多と北九州はスーパー中枢港湾に進出されるぐらいのレベルの世界です。

委員 合わせて100万ないというので一回落とされていますので、今はもう100万を超えていますからどうするかという話で。

事務局 70万と47万ぐらいですからね。

委員長 問題は、連携しようとしなないんですね。

事務局 それは私も調べたことがあります。例えば横浜港を一つとっても、埠頭が二つあるのは既に非効率ということで、実際に港湾の集中度からいくと、博多と北九州が併存することがいいのか、もっと集中させたほうがいいのかという議論は港湾をやっている

方々の間にはあるんですね。ですから非常に緊張関係にはあると理解しています。

委員 先ほど委員長がいわれたことが一番大事なことだと思います。つまり中国が台頭してきて、ロシアがまた強くなってきている。アジアそれ以外の国との連携も広がってきて、日米ばかり、特に防衛だけで突出していてもどうしようもない。これはかなりの人は理解している。とはいいいながら、最大の問題は、台湾問題を中心にして中国にリスクを感じているわけですね。私は反対しているけれど、例えば野菜を中国に依存するのは危険だとか、「小さなキラリと光る日本」という言葉が突出してきて、この人たちがいいたいことは何かというと、人口が減ってくるのがそんなに悪いことか、1億とか9,000万の人口になってコンファタブルに住めばいいので、アジアの人を入れて犯罪が増えるより今のままにしておいたほうがコンファタブルじゃないかという意見が強いわけです。つまり、先ほどのようにナショナリズムが日本にも出てきてしまったわけですね。今までロー・プロフィールでやったのに、やってもやってもたたかれるからけしからんという種類のナショナリズムが出てきて、それで国論がわからなくなっているわけです。

だから東アジア連携とか具体的な政策をきちんと策定できない。そういうときにこういう国土計画の中で、それはおかしいからこうあるべきだと出していっても、本当に国民が支えてくれるのかどうか。結局民主社会なので、中国のようにこう決めたからこうするといけないわけですね。そうすると、先ほどおっしゃったようなことをもっと説得するためには、小さなキラリと光る日本ではどうしてまずいのか。つまり人口がどんどん減って行って、もっと年寄りと女性を使っても、それだけでは到底うまくいかないということがはっきりすればいいわけですね。これは国土交通省が説明責任を持てる分野だと思うんです。今までつくったインフラが、農業基盤もそうかもしれない、壊れていくときに、壊れるとどういうふうにまずいかという計算は誰もしていない。つくることばかり考えている。例えば道路が壊れておっぼり出す。それを誰が修理するのかということはあまり考えていない。新しくつくることばかり。その費用が大きくなって、移民なりその他の形で外国人を入れないと回らないということがはっきりすれば、縮み志向政策ではうまく行かないということがはっきり出せる。

そうでないと、このままでいいという、ヨーロッパの中のイギリスの生き方を選択して、(フランス・ドイツとは違い)アメリカとくっついておればいい、近隣国とはつかず離れずでよいという選択をしていくのかどうかが一番大事である。それから、先ほどの日本海側の地域が大事、これは私も同じ意見ですが、そこに何千億円をかけてプロジェクトをつくっていくということが財政難の中で可能なのか。お金がない、財政支出を減らしましょうという政策に日本の国民はサポートし出したわけです。税金を増やすのは嫌だというときに、そのカネをどうつくるか。それではPFIだといっても、日本の地方公共団体は、今までの財政方式ではもはや通らないからPFIで行こうということであって、PFIの本質、法的性格とかそれに対する実際のコミットが残念ながらほとんど進んでいない。そうすると、そういう問題をもう少し深掘しないと、そっちへ行くといっても、それはおもしろい意見を出したねということだけになってしまう可能性があると思うんですが、いか

がでしょうか。

委員長 おっしゃるとおりですね。

委員 実は今日4時から国際コンテナ貨物の予測というか、資料に出ていた数字をもう一度精査しろということやっていて、2割くらい下がる数値が中間報告で出ています。実はGDPに対する輸入依存率、輸出依存率が、2003年は輸出で10%、輸入で8.1%ですが、ドイツが2000年時点で輸出が29.4%、輸入が26.5%です。急速にグローバル化で輸出輸入が増えると想定したにもかかわらず、2003年で日本は輸出依存率が16%、輸入で17.3%。今のイギリスですら輸入依存率は23.3%、輸出は19.6%ですから、要するに今のヨーロッパ諸国ですら2030年時点でもまだ追いつかないという状況です。

私自身はグローバル化というか国際化は、委員長もおっしゃって私も驚いていますが、予測以上の、こんなものではおさまりがつかないと思うのですが、構造変化のモデルにはなかなか入れられないのでこの数字になっています。

せっかくの機会なのでもう1点。委員長がおっしゃった西と東の関係ですが、国土構造の一番のゆがみは、西日本対東日本で見ると圧倒的に東日本にシフトしたのが戦後の国土構造のゆがみで、それを国土計画の中では三大都市圏ととらえて、関西も集中し過ぎているからだめだとずっと打ってきたんですね。それで関西がたがたになってきて、名古屋自動車産業などがあって、要するに関が原で分けてみると、昔に戻れば恐らく55対45くらいで西日本優勢だったものが、反転してしまいに名古屋も強くなって、北東北・南東北も仕掛けてくる。大きくずれているんですね。だから、過疎過密問題とか三大都市圏と地方という国土構造のゆがみのとらえ方が間尺に合わなくなって、私も広い意味での西日本をどうするかは一つのアイデアとして十分あり得ると思っています。

事務局 今の点につきまして、我々も21世紀中には、例えば日本の経済重心は恐らく南西にずれてくる可能性が高いと思っているのですが、実際に国土計画を書くときにはなかなか書きにくい部分があると思うんです。特に戦後の国土政策は北海道・東北に対して資源問題とか食糧問題という形で財政のトランスファーをしてきた。ですから東にシフトしている形ですが、このところそれが是正されてきているわけですね。先生のいわれるようなことをどううまく計画に.....恐らく何かの冠をかぶせて西日本の構想みたいなものを書いていかざるを得ないと思います。直線的に西日本に重点施策とは計画としては書きにくい側面があると思います。

委員 コンテナが急激に伸びているとか貿易量の話が出ていましたが、よく疑問に思うのは、確かに企業間での貿易というか、先ほど藤田先生がおっしゃったように中間材を通じて大きなエクステンションが起こっている。それは事実なのですが、一方でそれはなぜ起こっているかという、企業内ではトランスファープライシングの問題があって、企業内で回したほうがという、幾ら中間製品でもコストがかからないで回していけるわけですね。最終的に利益がどれだけ上がるかという話になってきて、実際の企業間の貿易と比べてはるかにやりやすくなっている。それでアメーバ的に広がっているという要素がある。

しかし、基本的にGDPは付加価値ですよ。我々のメルクマールは付加価値を上げる。それによって1人当たりのGDPを高めていき、賃金が高い。幾ら貿易が回って世界中あるいは西日本とか東日本を製品が回ったとしても、付加価値ベースで見ても果たして何が起きているか。起っていない可能性もあるわけですね。

コンテナの取引量は確かに増えていますが、あるいはコンテナが増えたから港湾を整備するという考え方は一方でありますけれど、それが本当に付加価値ベースでつながっているかという、何となくクエスチョナブルではあるのじゃないか。アメリカがそれに気づきつつあって、商務省の話でOECDにそういう調整依頼を出して、グローバルバリューチェーンのところで付加価値ベースでグローバルイゼーションはどう機能しているのかというアイデアが必要だと。ですから、見かけのものが動いているとか人が動いているという以前に、何が富を生んでいるのかを考えなければいけないのではないかという気が少しします。

委員 それは全く正しいんじゃないですか。福岡のケースでフィリピンに半導体を持って行って加工したものを日本に持ってきて中国に入れる。そうすると同じものが何回も数重に計算されるわけです。それで一番大事な基盤の高いところは日本がつくって、数円ずつお金が乗っていくわけですね。その重いところも何回も計算されるために、アジアの貿易は実際よりも数倍高く出る。例えばトヨタがどこで稼いでいるかという、中国などでは全然稼いでなくて、アメリカで4,000~5,000億円の利益が出ている。ところが、これは貿易ではなくて現地化が増えているから、日米貿易のコンテナは減るけれど利益は会社に入ってくる。株価はそれを含むトータルの連結に対して出てくるので、そういうところは上がっている。けれども国土計画を考えるときには、それはそうだけれどやはり物流とかそういうところに着眼しなければいけないことも事実なんですね。だから付加価値とは別に……。そこを分けて考えるべきなのじゃないですかね。

委員 国際物流が担いにくい地域は、日本の中でこれから企業誘致とか生産拠点として生き残るのは大変難しくなっていて、福岡空港のアジア便が非常に多いことが半導体の生産拠点として九州がまだ何とか生き残っているという側面があると思うんですね。

もう一つは、これもいってはいるのですが、なかなかモデルに反映されないのは、日本が輸出している貨物が、委員長が盛んにおっしゃっているように、本当に限定されていて、日常交流レベルのというお話がありましたが、実は食料品とか化粧品、飲料、日本の文化の薫りのするようなものがほとんどアジアに入っていってなくて、自動車ですら韓国でレクサスしか売られていない。隣の国なのにまともに自動車すら輸出できないような状況になっていて、ヨーロッパ的な国際交流の水準に全く到達していないんですね。それは政治状況があるといわれるかもしれませんが、30年後、50年後は今までも国内向けに考えていたシャンプーやポッキー等々もどんどんグローバルイゼーションしていくと思っているし、それが日本の産業は生き残りが逆に難しいと思っています。

委員長 韓国はヒュンダイが8割ですね。

委員 議論の視点が戻る感じですが、FTAの話です。EUとかOECDはもとをただ

せば、戦後をどうするかというところでスタートしたわけですね。そういう意味で各国が共通認識を持っていたので、それを考えると、東アジアは共通認識がないんですね。だからノリみたいなものが必要ではないかというのが一つの視点です。

F T Aの話に戻るのですが、あれは何かというと、一番ベーシックな考え方が内側と外側の二つに分ける話です。内側ではバリアをとって一緒にやりましょう、外に対しては共通認識で。関税の話ですが、関税のみならず人の交流等いろいろなところで、最終的には外交までいかかもしれませんが、どこまでをやるかを考えなければいけない。先ほどのスパゲッティの話になると、あれはまさに派生形というか、本来あるべきF T Aのよさをとれるすべは持たないわけですね。そこでもう一回整理しなければいけないのが一つ。

話は飛んで若い人のことですが、若い人はお金がないけれど時間はあるんですね。ネクストジェネレーションを考えたときには、今は若い人たちがアジアの中で自由に交流できて、あちこちに行けて生活を体験することが、我々がある種の共通認識を持つための一歩になると思うんです。そういうことを少し考えられないか。

一つは、スイスにいたとき、高校が長くて4年制。みんな大概どこかでダブっているから、高校を出るのが20歳ぐらいになります。そうすると学校にいるのがつらくて、大学に行く前に1年ぐらいは外国に行くんですね。そうすると、行って帰ってきた学生を見るとすごく成長している。そういう体験を日本でもどこかでやらせたい、できれば東アジアの中で。

委員長 ということなので時間が来てしまいましたので、一応締めくくらなければいけないのですが、この議論を深めていけば、要するに内政外交一体ですから、本当は日本の国家戦略そのものを書き下さなければいけないぐらいの話になるのですが、それでも照準を次第に絞り込みたいと思います。

最後に事務局から連絡事項をお願いします。

事務局 お手元の資料2をご覧くださいますと、日程の関係のご連絡でございますが、表の下に備考1と書いてございます。12月8日に計画部会がございまして、この計画部会でこの委員会を含めて5つの専門委員会まとめて現時点での検討状況をご報告し、計画部会でご審議いただく流れになっております。

年が明けてからは月1回程度予定していると以前申し上げておりましたが、具体的には2月7日に第5回。これは福岡でやらせていただくことを念頭に準備させていただいております。先ほど事務局から話が出ておりましたが、アジア連携ということでインフラを担当している委員会と一緒にできるかどうかの可能性も含めまして準備をしているところでございます。そして2月16日、3月16日にご検討いただいた後に、3月下旬に予定されている計画部会でまた状況をご報告させていただくという流れで、現時点でイメージしているところでございます。すべての委員のご都合が合うことにならないかもしれませんが、委員長の日程となるべく多くの委員にご出席いただくという前提で、現時点で日程を考えさせていただいているところでございます。

したがって、次回は2月7日に福岡でございます。まだ検討中ですので、決まりま

したらご案内差し上げます。

2月7日午前中に委員会をやらせていただけることを念頭にしておりますが、2月6日午後に、委員会の議論の参考になるようなものを現地で見せていただくか、あるいは現地の方のお話をお伺いすることができるかできないかということで準備したいと思っているところでございます。

委員長 それではありがとうございました。