

**国土審議会計画部会
第9回産業展望・東アジア連携専門委員会**

(議 事 録)

日時：平成19年1月25日(木)
10:00～12:00
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、時間も参りましたので、ただいまから第9回産業展望・東アジア連携専門委員会を開会したいと思います。

本日から国会が始まっており、今回、国土計画局のほうからも、民間の発意による事業に関するインフラ整備を支援するという新しい法律を提出していることもありまして、ちょっとがたがたすることもあるかもしれません。申し訳ございません。

では、以後の議事の進行につきましては、寺島委員長、お願いしたいと存じます。

寺島委員長 お忙しい中ご参集いただき、どうもありがとうございました。

本日は、まず議題1として、広域ブロック計画の検討に当たって留意すべき事項ということに関連して、約30分程度の意見を伺った後、第2議題として、本専門委員会の検討状況取りまとめについて1時間程度、時間をいただき、議論したいと思います。

まず、議題1に入りたいと思います。事務局から資料の説明をお願いします。

事務局 それでは、しばらくお休みをいただいておりますけれども、昨年5月の第8回の会議以降の動きと絡めながら、ご説明申し上げたいと思います。

お手元に、参考資料4がございます。

国土審議会の圏域部会がございまして、昨年、そちらのほうで、国土計画のブロック割りが下の図のような形で決まっております。今後の道州制の議論が始まることを念頭に置きながら、国土計画として工夫を凝らしながら柔軟に考えていこうということで、北海道と沖縄は別の法律の体系の中で、それぞれ議論が行われているわけですが、本州について、8つの区域に分けているわけがございます。

例えば首都圏の でございますが、点線が入っております。首都圏については、それ一つでG7の一つの国ぐらいの人口の集積だとか生産額を持っているということもあり、それから、群馬、栃木、茨城はそれなりのインフラや産業の蓄積があるということもあって、点線から上のところは3県で、分科会という形で議論を深めるということになってございます。

東北ブロックは、新潟も入っているわけですが、関東地方とのつながりを考慮し、福島も同様でございますが、色がついております。群馬などと5県でまとまって分科会を活用しながら、さらに議論を深めていこうということになってございます。

の北陸でございますが、富山、石川、福井の3県につきましては、太平洋側と日本海側を結ぶという意味で重要だということで、北陸と中部それぞれのブロックごとの議論とともに、合同協議会という形で一体的な議論もするということになってございます。

、中国、四国でございますが、これらにつきましても、瀬戸内海を挟んで向かい合うとともに、日本海、太平洋の視点もあろうということで、それぞれのブロックの議論に加えて、合同の協議会で一緒に検討も行いながら、地方の計画をより深めていこうということであります。

現行の都道府県制度に基づいた検討を行いながら、今後の道州制の議論と呼応して、必要があれば今後修正することが決まっております。

スケジュールは、右に書いてあるとおりでございます。

1枚おめくりいただきまして、我々が現在行っている作業について、簡単にご説明申し上げます。真ん中に「全国計画」という枠囲いがございます。昨年5月の会議の後、お休みをいただき、中間取りまとめの作業をしておりました。中間取りまとめは、

枠囲いの中に第1部、「基本的考え方(仮)」とございますが、ここに相当するものでございまして、中間取りまとめのレポートのうち、基本的な考え方、目標、戦略的な取り組みを抜き出して、第1部の中に位置づけていこうという計画をしております。おかげさまをもちまして、昨年11月に中間取りまとめができました。御礼を申し上げたいと思いません。

その後、今週も計画部会があったのでございますが、12月から1月にかけて、各省ヒアリングを行い、その作業を積み重ねながら、枠囲いの真ん中の第2部、各省庁の政策についてのパートを作成しているところでございます。

2月の計画部会以降は、国土審議会計画部会としての最終的なレポートを取りまとめるわけでございますが、さらに、「第3部 広域ブロックの形成に向けて」について、今後検討していくこととなっております。

ここでは、まずは基本的な考え方、例えば、なぜ広域ブロックなのかという意義とか役割、ブロック間の連携の必要性、それから沖縄や北海道の計画との連携といったことを述べた上で、地域の特性に応じた施策展開についても述べていくことを考えてございます。これまでの計画ですと、地域ごとの議論は、地域の特徴を述べた上で、こういうインフラを整備していこうという構成であったわけでありましたが、今回は、各論については広域地方計画にゆだねることとして、今申し上げたような形で、共通の課題と独自の課題の2つの切り口で、地域の特性に応じた取り組みが必要だというような議論を展開してまいりたいと考えております。

それで本題になりますが、資料2がございまして、お手にとっていただきたいと存じます。

今回の国土形成計画の主題は、地域の多様な特性を生かした自立的な発展でございます。我々なりに解釈すると、まず1つは、資料2の1.にございましてけれども、広域ブロックの経済的な自立ということが挙げられるのではないかと、経済成長率、失業率、開業率、人口流出入、財政赤字、この枠囲いに、そういう指標を考慮してもいいのではないかと、さらに支店経済でいいのか、公需に頼らないことも大事であるけれども、実際にはなかなかそう簡単にはいかない面もある、この3つが最初の論点の例ということで挙げてございます。

資料につきましては、1ページおめくりいただきますと、広域ブロックの特徴を示すいろいろなデータがございまして。

次に、2つ目として各ブロックが自立的に発展していくために、活力あり、魅力あり、産業が集まり、人が集まるような都市、あるいは産業の形成が重要ではないかということで、枠囲いの中にありますとおり、そのためには、人の多様性とか危機意識、情報発信、いろいろなことが必要ではなかろうか。それから、地域が違えば産業モデルも違っていいのではないかと、特定産業に依存していいのか、今、一部いいところもありますけれども、それでいいのかということでございます。それから、現実にはいろいろな産業集積の格差もないわけではないということであります。

新たにつけ加えた資料だけ、幾つかご紹介しますと、3枚おめくりいただき6ページ下に人口の移動の状況、7ページの上には財政の状況、さらに3枚おめくりいただきまして、13ページの下以降は、産業の分布について、幾つか地図の上に、主要な産業、工業地区

の分布上位50番目までのプロットをしてございます。17ページは農業のデータ、観光資源の例として温泉の源泉の数、18ページは重要文化財の件数、このようなものを新たにつけ加えてございます。

そういうようなことで、経済の自立、都市・産業、国際戦略の3つについて、報告書のご議論に移る前に皮切りとして、始めていただければと思います。以上でございます。

寺島委員長 ありがとうございます。

広域ブロックの議論を約30分ぐらいしたいと思うんですが、その前に、私のほうから、計画部会が今週ありまして、総務省へのヒアリングという中で、私自身が質問して確認した数字なんですけれども、これは我々の議論にも、今の広域ブロックを議論する上で大事だと思うんですが、市町村合併がすごい勢いで進んでいまして、間もなくですけれども、今年の3月末までに、いわゆる基礎的自治体という市町村の数が1,809というところまで来る。

これは、ついこの間まで3,323あったわけですから、市町村の数が1,500減るといふ、つまり基礎自治体の数が市町村合併で急速に減っているという認識がまず1つ必要で、同時にもう一つ気になったのは、政令指定都市がすごく増えてきて、日本海側で最初の政令指定都市として、新潟が間もなく政令指定都市になる、聞いてみたら確認できたことなんですけれども、堺と浜松が政令指定都市になったということで、大阪と静岡に、県内、府内に2つの政令指定都市を抱えるという形になった。これで、わかりやすく言うと全国に4つ、福岡、神奈川、大阪、静岡が県内に2つの政令指定都市を抱える。

政令指定都市ができるということは、県の役割というのがかなり微妙になってくる。そんなことで、流れは道州制ということに一段と加速していますねということを経務省に問いただしたかったから、質問したんですけれども、まさにそういうアンサーが返っていましたが、ブロックのくくりだとかそういう議論は別にして、流れは、やっぱり県の単位をより大きくくくりでもって、戦略を考えなきゃいけない方向に動いているなということが、我々の認識の中にも必要なだろう。

それを踏まえて、今のご報告を受けて、ご意見を伺いたいということでございます。いかがでしょうか。

委員 いろいろ資料をまとめていただいてありがとうございます。非常に勉強になります。

ただ、私は、勉強不足か何かですけれども、我々に何が求められているのか、何をディスカッションしてほしいか、それがよくわからないんです。ブロックとは何か、何のためのブロックなのか。先ほど言いました、行き着くところは、日本における行政制度、国の役割、地域の役割を根本から考え直すということからしないと、21世紀の国土形成グランドデザインというのはできないわけなんですけれども、その中で、要するに道州制ということの本気で考えて、私はどちらかといえば連邦制がいいと思っているんですけれども、根本的な国のあり方、行政のあり方、例えば私は霞が関を3分の1ぐらいにしたらいと思っているんですけれども、そういうことを踏まえての連邦制ないし道州制を本気で考えて、その中で地域ブロックを考えるというのだったらそれで大いに意味があると思うんですけれども、それを抜きにして、非常に広域ブロック、何のために何を議論するかというのがはっきりしないということなんです。

だから、何を言っているのか。本当に国の行政のあり方を根本的に見直して活性化を図るということだったら、私は大いに賛成で、議論する気もあるんですけども、そうでなくて、道州制ということが言われている。だけど、それには深く立ち入らないで、広域ブロックということで、ここに広域ブロックの定義も何もないですね。線が引っ張ってありますけれども、それはどういう権限を持っているのか、新たに持つのか、持たないのか、そういうことが全然わからないで、何を議論すればいいのかというのがわからないということです。

寺島委員長 そういうこともあるかと思いますが、一通り意見をお聞きした上で、さらに踏み込みたいと思いますけれども、私の了解では、いわゆる道州制という議論の前に、国土形成計画を議論している立場、例えば我々ですと東アジア連携という視点とか産業構造という視点から考えて、広域ブロックという議論をどういう視点でしたらいいのかということを含めておくのが役割かなというふうに思っていますけれども、いずれにしましても、そういう中で、いかがですか。

委員 今、実は九州の財界の提言集というか、国土形成計画に向けての委員会の座長をさせられておまして、月2回ぐらい福岡に戻っているんですが、非常に難しいというか、委員のおっしゃったようなところまで踏み込むかどうかという、今まで国土計画の中で、何度もブロック計画は、計画と言えるものかどうかわからないんですが、一応県の出してきた、要望するさまざまなプロジェクトのバインド集みたいなのは、各ブロックごとに行っているんですが、それではない計画をブロック単位でつくるという枠組みが本当にできるのかどうかというのが、まだよくわからないところで、私は今、財界の委員会に入っているので、財界の立場から求める地域のあり方とは何ぞやということを思い切って言ったらどうか、いずれそこで、いろいろたたき台が出てきた上で調整されるかなというふうに思っているんですね。

委員がおっしゃったように、本当にブロック単位の枠組みで変わるとするならば、例えば国立大学という形で国が主導して、今は独立法人化されておりますが、九州全域の国立大学のあり方みたいなものを、県単位で張りつけてきたものを全体でどういうふうに見直すか。まさしく州立大学みたいにして、九州大学鹿児島分校みたいにして、そこは獣医だとか農学部が非常に強いエリアだとか、それが産業振興に、さらにクラスター計画につながっていくとかそういったところまで、行政のあり方と産業振興とつながっていくとすると、ブロック単位でやることの意味が少し見えてくる。

金融のあり方も、今まで県単位ですね。テレビ局もそれぞれの県に出先がある。金融も今ようやく福岡銀行なんかが、県境を取っ払うような形で合併が少しずつ進んできていて、自治体の認識も、経済界の認識も、広域的な中での生き残りを図ろうという動きになってきていると思うんですね。

ですから、どの辺までを視野に入れて議論するかということが非常にポイントになっている。そこで委員のご意見とちょっと重なる。

もう1点、追加して言わせていただければ、空港、港湾については、データも出ましたように、ブロックの貨物はブロックで扱うという流れは、コンテナについてはかなり高まってきているというのもありましたし、それから博多港とか福岡空港が、例えば九州の国際線の旅客、アジア便についてですが、九州の方の9割ぐらいが福岡空港を使っていると

というような状況になってきたときに、福岡空港の議論を、福岡市だとか福岡県といった中だけで議論していくということの限界性みたいな、博多港の貨物のかなりの部分が周辺の県から流れてきている。県は自分の空港、港湾の活性化しか考えていない。経済界だとか住民が広域的に動いているものの意識と、行政が狙っている自分の県の活性化との間のずれがものすごく大きくなってきていて、住民の方だとか経済界が本当に必要としている、それが結果としてブロック全体の活力になるような枠組みができるかどうかということが、本当に今回問われていて、私はそれができればいいなと思っているということです。

ただ、今の各県を集めて委員会をやれば、当然県の方は自分の県のことしか考えておりませんので、ブロック計画というのが本当に広域の産業の発展、行政の枠組み、大学、知的な拠点といったものを、今までたくさん国にも投資していただいたので、それをもう一度フルに、最高に使いこなすための、ブロック単位での大再編成の枠組みの議論につながっていけばいいと思っているんですけども、それができるかどうかは、私にはちょっとわかりません。

事務局 事務的なご説明の部分なんですが、先ほどの委員のご認識はまことにもっともだと思っておりますけれども、国土形成計画法上の現時点での限界というのもございまして、先ほど参考資料4でご説明させていただいた、図の赤線でございますが、これは既に、政府としては政令で決めた線になっています。ただしそれは、国土形成計画における広域地方計画を今回はこのグルーピングでつくるということで、政令で決めた線でございます。

それから、どうやって政令で決めたか。昨年7月でございますが、それまでに計画部会と並行して圏域部会が、中村部会長ですが、動いてくださっております、その中で、今度の国土形成計画の広域地方計画をどういう範囲でつくるかという議論をやっていただきました。そのときに、自立的な発展議論ができる単位というのが都道府県を超えてくるだろうという認識のもと、あるいは日本海と太平洋ということをよく認識してつくるという議論が大きな流れでした。

それからもう一つは、今、委員がおっしゃいましたけれども、合意形成ということも極めて重要なので、これまでのいきさつや関係者の経験から考えて合意形成がしやすい、すなわち主たるプレーヤーである都道府県の方々のご意向も重要として尊重するというようなことを、いろいろヒアリングなんかをしまして、出てきたのが今の圏域でございます。

道州制との整理も、実は圏域部会報告の中で出ていまして、基本的には、この圏域をもって道州制議論と直結ということではない。すなわち、今回の広域地方計画づくりのための圏域ということであれば、計画期間をこれでやっていくということでございますが、道州制は、一たん定まれば、基礎的な行政単位ですので、これまでの県が100年続いたごとく、長期にわたって線を引かなければならない。これは国家の大決定事項で、加えて、国土の利用、整備、保全という観点のみならず財政的な面、ガバナンス全体についてどういう単位でやるかということになりますので、国土計画議論の範囲を大きく超える部分があるということで、道州制の議論と今回の区域が必ずしも連動しているということではないと書いてございます。

それから、仮に道州制が動き出したとき、現時点では3年間で道州制ビジョンをつくるということが政府の対外的なアナウンスにもなっているわけですが、そのような形で流れるが、委員長がおっしゃられたような方向に向かっていって、ある方向が見えたときには、

それに合わせて計画も考えていくのであろうというようなことを整理しているのが現時点での到達点でございます。

それから、本日のご議論としては、先々そういうことの流れも認識しつつということになるでしょうけれども、寺島委員長がまさにおっしゃられたように、こういう単位でそれぞれ自立的に発展していくための経済的な観点、あるいは東アジア連携の観点から、それぞれのブロックがどういう特徴を持ち得るのか、あるいはどういうことを全国計画として頑張れということのかということについて、ぜひお知恵をちょうだいしたいということが最初のセッションの趣旨とご理解いただければと思います。

道州制議論は、3年先までかかり、その間に、こちらのほうは閣議決定までいくということなので、その限界の中でどれだけ思いを込めるかということになると考えております。

長くなりましたが、以上でございます。

寺島委員長 広域地域計画を議論するくくりと考えると広域ブロックを考えているわけですが、私の実感では、これは去年の体験なんですけれども、夏に九州戦略会議へ行って、九州全体、全県のいわゆる政財官、皆さん集まっている会、それから東北の同じような趣旨の会、両方に参加する機会があって、非常に印象づけられたんですけれども、実体化して広域ブロックがかみ合ってきているのが九州だなという感じで、これはもう積み上げていますし、九州戦略会議はリアリティーのある合意を形成して、例えば観光なんかの機関を一元化して、アジアからの観光客を一元誘致するような仕組みもついたり、いろいろそういうふうな形で踏み込んできている。

一方、東北のほうは、線引きそのものも不鮮明な部分があって、アイデンティティーのとり方が非常に難しい。例えば、さっきも議論がありましたけれども、新潟というのが一つの論点になってくる。今、現実に日本で、広域ブロックマインドで経営している会社というのは地方の電力会社なんですね。ですから、現実に現場の経済界で旗を振っているのは電力会社のトップというケースが多いですけれども、九州戦略会議も、まさに九州電力の鎌田さんが旗を振っている会議になっているわけですが、新潟というのは東北電力のブロックなんですね。

したがって、ここに出てきている、新潟を東北につけるという広域ブロックは、そういう発想からいくと、東北電力のトップの頭の中にある東北という概念とはうまくミートする。だけど、いわゆる官公庁、中央省庁の出先の配置だとかが、関東甲信越だとかいろいろな形になっていますから、それと外れるとかいろいろあって、新潟というのをどうするんだということが、東北についての一つの論点になる。その際、東アジア連携というものを前提に考えた場合に、新潟を東北ブロックにつけるということが戦略的なのか、そうではなくて、世に言う越の国連携というのがあるんですけれども、かつての越後、越前、そういう面で、日本海側という形でくくるという考え方もどうなのか。

それから、岡山の知事なんかと議論していると、自分の県のことが視界にありますから、中国・四国ブロックを一つにしたほうが、岡山の役割が俄然際立つんですね。つまり高松だとかあそこつなぐ起点になるから。そうすると、腹の中は、それがだめだとかいう意味で言っているんじゃないで、勢いそういう発想になってくるから、この話って、いろいろ東アジアとの連携を考えた場合に、にらまなきやいけない論点はまだいろいろ残されていますということを、確認のために僕は発言しているんですけれども、そういう意味で、

仮に今、広域地方計画としてこのくくりを前提に議論していくとして、どういう論点が見えてくるのかということなんです。

私は個人的に、一番このブロックで問題意識として懸念しているのは、首都圏集中ということになって、自立した各地域と言っているけれども、実態的には情報と機能が東京に集中し過ぎているような状況の中で、地域が自立したブロックで東アジアと向き合うなんて言ってみても、この資料の中で足りないと思うのは、情報の集中、つまり、例えば民間のベースで言えば、意思決定の中核である本社機能がいかに東京に集中しているのかというようにたぐいのことをもう一回よく考え直さないと、首都圏にだけ極端に、人口だとかGDPだけじゃない、情報の意思決定の機能の集中というのが進んでいったら、人の動きだとか経営資源の動きを考えてみたときに、日本の国土のバランスある発展というのはとてもとれないんじゃないのかなと。

そのあたりに一番懸念があって、我々が逃げている、例の首都機能移転という話が、つまりこの話はちょっと置いておきましょうよということになっているんだけど、やがて置いておけなくなるだろうなということだけ、これはどこかに集中移転という話じゃないですよ、いろいろな選択肢があっていいという意味で、分散というようなことも含めて考えなきゃいけないんじゃないかなと。とりわけ関西圏だとか、あるブロックごとに情報と機能の分散ということを考えなきゃいけないんじゃないかなということだけ発言しておきますが、あと、いかがでしょうか。

委員 九州の事例は、私もその委員会に出て、部会長をさせていただいていたんですが、九州の場合、JRもあるというのが大きいんですね。観光もそうですが、電力会社、ガスは西部ガスが北部九州だけでちょっと弱いんですが、ガス、電力、JRとワンセットそろっている上に、福岡が突出した都市圏、首都みたいな役割を果たすようになっている。3点セット、4点セットがそろって、あと、おっしゃったように国の出先ですね。多分これは整理されていると思うんですが、国の出先の分け方と、電力、ガスだとかの事業者のブロック単位でやるようなやつ、JRを含めてですね。だから、JRが、東北だとか中国地方の場合には、大阪だとか東京にくっついているので、地域の観光戦略とかにいま一つ地域の力が反映されにくいという構造がありますね。

寺島委員長 よくわかります。いわゆるご当地企業がどう配置されているのかによって、まるで違っちゃうんですね。

事務局 本社のデータは、7ページの1 - にございます。首都圏に圧倒的に集中しているという。

委員 九州のことが話題になっていますので、私、福岡市で仕事をして感じるのが、九州全体、あるいは九州とのかかわりの中で地域戦略、経営を考えるというのは、言ってみれば産業経済分野では九州経産局、九経連、福岡市、それと九電、JR九州といったところが全体的な視点で物を考えているのかなと。仕事をやっていく中で、県というのがある意味障壁に感じることもあるんですよ。福岡県はまだましなほうだと思うんですが、県というのは、どうしても自分の県でというようなことで考えますので。

ただ、さはさりながら、北部九州は最近、自動車産業が大変集積を進めているんですけども、そういう中で新しい動きとして出てきているのが、県単位では、部品関係、部品分野で地元の企業をそれにどう参画させるかというのがテーマなんですけれども、従来で

あれば福岡県なら福岡県だけがしゃかりきになってやるというところだったのが、最近、大分とか佐賀、北部九州の幾つかの県で連携してやっていこうというような動きも出てきております。これは今まであまりなかったことです。

それから観光については、寺島委員長がおっしゃいました、九州観光推進機構のことなんですけれども、確かに形の上では一体的にできるようになっておりまして、従前に比べると随分と改善されているように思います。ただ、あれは各県の負担金でやっている関係で、例えばこんなことを来年度やろうよといった場合に、それは我が県にとってどれだけメリットがあるのかということと牽制し合いがちになるとも聞きます。一つの事業で九州7県全部に公平にやるというのはなかなか難しいんですね。テーマ、テーマでやっていかないといけませんので。これをもっと柔軟に、一体的にやっていく必要があるんじゃないのかなということでございます。

いずれにしても、現場の感じとして、県という単位が少し邪魔になっているなという実感があります。

それから、もう1点言わせていただきたいんですが、本社の東京集中というような話なんですけれども、福岡は支店経済ということなんです、現地法人化をいかに進めるかみたいなことをちょっと考えたことがあるんです。例えばJTBだったらJTB九州とか、何とか九州という現地法人としてやってくる。それはそれで一歩前進かと思うんですけれども、やはり首根っこは本店に押さえられている。支店に少し裁量権が増えているということで、いい面もあるんですが、限界はある。

例えばマイクロソフトだってシアトルにあって、どこどこはシカゴにあってという形に持っていくことはできないものか、いかにしたらそういう流れがつかれるのかというのを論じていく必要があるんじゃないかなと思います。

委員 北海道の話が全然出てこないんですが、僕も去年の4月から北海道へ行きたてで、寺島さんのほうがはるかに北海道はお詳しいと思うんですが、今の議論で、道州制の論議も北海道が一番進んでいるところで、先ほど議論のありました、電力も北海道電力ですし、JRもJR北海道ですし、北海道庁があり、開発局もあり、そういう意味では、沖縄を除いて、ほかの広域ブロックよりはるかにいろいろな点でまとまりがあるわけです。

しかし現実には、今日ご用意いただいた資料2の中の、4ページの1 - の人口を見ても、かなり北欧圏に近いんですね。GDPで見ても北欧圏に近いものがありますから、そういう意味では、力としては本来あるはずで、だからデータとして入れていただきたい1つは、食糧自給率みたいなものをとると、全国は40%ですけども、北海道は201%ですね。ただ、食糧自給率は高いんですけども、例えば食品加工のデータとかそういうのを入れていくと、本来北海道が持っている力が、ただ食糧を供給するだけになっていきますから、そういう意味で言うと、特に今回、この専門委員会として重要なのは、東アジアとの交流連携ということで考えると、九州ほど活発、委員がご指摘のように、九州観光推進機構ができて、形の上では一番先行しているんですね。

だけど北海道は、まとまって、中国とかプロモーションをやっていますけれども、ただ、幸い北海道が努力しなくても、オーストラリアからも来ています。ディベロッパも来ていますし、最近特にシンガポールあたりも、非常に人が増えていますし、もちろん中国、韓国からの来訪者も増えているし、この一、二年、特にロシアがかなり経済が動いていま

すから、オホーツク海圏の地域に相当ロシアの影響が出てきているということですから、北海道は大して努力していないんですね、はっきり言って。

GDPも、1 - のデータでいくと、フィンランド並みのGDPがあるということですが、この中のデータにも出ていますけれども、公共事業、公的事業に相当依存しているということですから、そういう意味で言うと、北海道そのものはいろいろな可能性があるんですね。東アジアの範囲をどうするかというのは、今日の後の議論にもかかわると思えますけれども、最近ロシアの影響も出ていますし、そういう意味で考えると、北海道の、ブロックとしての国土形成計画の中での位置づけというのは、当然さまざまに議論できるだろう。

それと、僕はこれまで近畿圏にいたんですが、近畿圏は首都圏に次ぐ人口もあり、GDPも一応首都圏に次ぐような形になっていますけれども、1 - のデータで見ると、経済成長率が最も悪いですね。本当にまとまりのない地域ですから、国土形成計画の中で、まとまりがないことがむしろ問題だというようなことを、逆にデータの的にも裏づけていくようなことをすれば、先ほど委員長のご指摘の、僕も、メディアとか情報のデータなんかももっときちんとしていくことが必要で、北海道あたりは、道州制の議論も非常に進んでいるんですけれども、さまざまな可能性がありながら、なぜシステムとしてうまくいかないのかというようなところも、これは中央政府との関係とかの問題でもあろうかと思うんですけれども、潜在的な能力としては北欧並みの力を発揮し得る可能性があって、特に今アジアが、大したプロモーションをしなくても、いろいろな形で萌芽的に出てきていますから、僕は、北海道というのは非常にこれから、やりようによっては可能性があると思っていますので、そういう意味では、広域ブロックを考えると、北海道というのは、形の上ではいろいろ実質的に進んだ面もあるので、ぜひ国土形成計画との絡みの中で、他の地域との違いを論議するときに、一つの基準になり得るのではないかという感じがしております。

委員 2点言いたいことがあります。東京集中は私も望ましくないと思いますが、それをもたらししているものについてははっきりと認識しておかなきゃいけない。1つは、やはり高齢化、国内市場が飽和化していくということで、日本の大企業の収益源の多くが海外から来ているわけですね。トヨタだって、ホンダだって、4割とか5割がアメリカから入ってくるということで、あとは、それを法人税として吸い上げて国民に再分配するかどうかですけれども、結局そこはイコールフットイングの議論にあるように、税率を高くすれば、税収があまり上げられないという問題があるわけですね。また、その分配機能は、地方でやるというぐあいにはいかないので、情報機能とか人材ということからして、東京に当分置かなきゃいけないという点が1つと、それに関連して金融センターみたいなものがそれにくっついちゃうということですね。したがって、分散はいいんですけれども、分散できないものがあって、分散できるものと、それになじまないものは何かということをもうちよっとならぶ議論しなきゃいけないというのは、1つあるんじゃないかと思います。

それから2点目には、日本は、今後、税金は上がらない、高齢化していく、低成長、国家の債務が多いということで、行政コストを減らしていかなくちゃいけない。税金を払える人が少ない。集中と選択しかなくて、効率を上げる、いわば広域化ということしか考えにくいということで、それが出てきていることはわかるのですけれども、例えばITソフトみたいなものは、地域で線引きができるというものではないですね。しかしモノをコンテ

ナによって移動するような仕事は、わりと地域ではっきりすると、ボリュームのあるものなので、取引指標が非常にはっきりしてくるので、集中して1カ所でやれば効率がいいということから出てくるのだと思う。

難しいのは、広域化することによって、県民格差を、今度は広いブロック間の差を減らしていくということはあるんですけども、逆に域内格差が拡大していく可能性が非常に多くて、そこで工夫して観光だ何だということなんだと思うんですけども、コンパライプ・アドバンテージのあるものは何かやれるけれども、絶対優位、絶対劣位で決まっちゃうもの、例えば観光。これは富士山には行くけれども、2番目の高い山なんてだれも行かないわけですね。あまり理由を考えてもしょうがないですが、そういうものだと思うんですね。だから、絶対優位を持たない場合はあまり力を入れてもしょうがないものも多い。

残念ながらそういうものしかなくて、だめになっていく県とか地域もありうるので、あとは、国家が最低限シビルミニマムにそって、資金交付をするしかないということもあると思うんですね。そうでないところは工夫して底上げをしていくということで、ちょっとドライだけれども、はっきりそのところを見せない、東アジア連携といっても非常に漠然とした議論に終わっちゃうんじゃないかという気がします。

寺島委員長 ありがとうございました。

委員 去年、電力会社本社を3回ずつ回ったんですけども、やはり道州制の問題を含めて、どうやってくくるかというのは大きな問題であったわけです。幾つか悩みを向こうから打ち明けられて、北海道さんは、ほとんど意識がなく、東北さんは、やはり北3県と南のほうで分裂している。これをどうするか。それから、先ほど寺島委員長がおっしゃられた新潟の問題ですね。北陸へ行くと、やっぱり文化が違うとか、その他、昔からの流れですね。近畿とも、中部とも合わないだろうなど。

ただ、この広域地方計画は、ちょうど我々が今、地方のデータを集めているベースとして分けた地域にほぼ合致しています。南関東というか、首都圏と北関東は分けていますけれども、そうするとかなりの差が見えるんですが、そういう意味では、この区分けはいいのかなと思っているんですが、ただ、やはり と の区分けは大きな焦点となっていて、何とか北陸とその他を分けたほうがいいというメッセージを出してくれというような話もきております。どうやって数量的にメッセージをあらわすのが難しいところですが、1人当たりGDPとか、その他、財政支出の削減にいいとか最適ブロックだというような証拠が欲しいということで、確かに先生がおっしゃったように、地域が広がると財政、行政コストでかなりかかってくるわけですね。多分、最適規模みたいなものがあって、それが一体幾らなのかというのが地域の経済学なんかでも話題になったんですけども、そうやってはじいているところです。

そういうことで、 も大きな問題があるわけですね。やはり先生がおっしゃったように、中国さんからいくと、中国と四国は全く違くと。それから岡山さんは、どちらかといえば近畿圏に近い考えを持っていて、何とか分離したいというような話もあるわけで、

九州さんは、今やっているままという感じで、かなりまとまっているということですね。

何がこういう計画で問題なのかなと、幾つか思うんですけども、1つは、産業構造の変化との関連で言うと、このデータにもあるように、製造業は軒並み、90年代から20

00年に入っても落ち込んでいますね。全体の成長率が低いのもあるんですけども、それは将来的にも続くんだろうなと。15%、アメリカ並みに落ち込む可能性もかなりあるわけですね。残る製造業というのは、本当に比較優位が大きい自動車とかその他になっちゃうわけですね。

となると、やはりサービス化というものが、このデータもそうですけれども、避けられない。サービス業というのは、ITは確かに、もしかしたら情報として広範に展開できるんでしょうけれども、ほとんどのサービス業って、やはりその地盤というか、かなりフィックスしているようなものですね。少なくともトレードプルではないんじゃないかなと思っていて、そうすると、サービス業に依存すると、経済が、ブロックが大きくなる。そういうときに、人が減るということを含めて、地域差、サービス化、経済の中での地域差というのは今まで以上に拡大していくんじゃないかなと。その中で広域ブロックが果たす役割は何があるのかなということを考えなきゃいけないのかなと。全体として言えば、生産性の尺度みたいなものから、このブロックの効率性みたいなものが何とか図れないのかなという気がしました。

それと、人の移動でいいますと、現在もそうですけれども、格差が出てくるとますます移動が活発になるのかなと。今、若い人が少なくなっているから、移動は減ったんですけども、今度は経済格差で移動するようになってくる。そうすると、人口減もそうですけれども、人の移動の問題もかなりの圧力になってくる。それも、押しとどめるわけじゃないですけども、広域ブロックの一つの役割として何をすべきかという大きな話なのかなという気がしました。

いずれにしても道州制の問題は、地域へ行くと非常にホットな問題で、何か解決策というか、ベストな最適圏というのは何なのか出してもらいたいと言っているんですが、どうも視点が、我々もいろいろなデータを集めてやっているんですけども、なかなか出てこないなという気しております。我々としては、今後もっと勉強して、計算結果を出していこうと思っています。

寺島委員長 ありがとうございます。

委員 私、昨日まで5カ月間ほどロンドンにおりまして、連絡が不十分でまことに申しわけありませんでした。私のほうからは3点ほど、今お話を聞いてご意見を申し上げたいというふうに思っております。

1つは、寺島委員長も、それから委員もおっしゃいましたように、広域ブロックをつくるに当たって、基本的には、こういう会ですと経済指標を見て、ブロックが自立しているのかどうかとかそういうことをはかるんだと思うんですけども、必ずしも、例えば本州の中部のあたりというのは、こうした広域ブロック圏に沿って経済指標がつくられているわけではないんじゃないかというふうに思います。

ここで、例えばGDPというのをつくられておりますけれども、内閣府がつくる「県民経済計算」というのはかなりラグがあって、2003年までしかないわけですね。今はもう2007年で、実際には、例えば景気で地域格差があるかどうかというのをやるときに、生産指数とかを使うわけですけども、生産指数というのは、どちらかというと経済産業省さんが所管されていて、そこには、例えば中部圏のブロックだと富山が入ってくる。一方、近畿圏だと福井県が入ってくるということで、この部分というのは非常に錯綜してい

るわけです。つまり、例えば各霞が関の出先で、中部にある国土交通省の出先の機関とか財務省の出先の機関、それから経産省さんの出先の機関、必ずしもとっている統計が一致しないわけですね。

ですから、本来、広域ブロックということを経済政策としてやるのであれば、そもそも各霞が関の省庁の管轄もきっちり統一させるといふふうにしなないと、地域の自立とかということも、自立の基礎指標そのものが手にできないということが起きるんじゃないかということですね。

それから2番目なんですけれども、地域の自立ということ、どういうふうな産業構造を形成していけばいいかということなんですけれども、4ページの1 - のところで、広域ブロック圏を各外国のデータと比べてやられていて、非常に興味深いなと思って見ていました。先ほど委員のほうから、北海道は北欧の国に人口やGDPが近いということだと思わんですけれども、ただちょっと違うなというのは、北海道自身が公共事業に依存している。例えばフィンランドをとれば、ノキアという世界的な通信機器のメーカーがあるわけですね。これで大体525万人ぐらいは何とか養えていけている。中部圏であればトヨタという企業があって、大体養えていける。

一つの考え方としては、本当に国際的な大企業を1つつくるといふ考え方がこういう広域ブロック圏ではあるだろうと思います。

もう一つの考え方は、今度は逆に、完全に国際的な代表的企業をつくるのではなくて、外資系に全部、規制を取っ払って開放してしまう。

例えばイギリスは、韓国とかと近いわけなんですけれども、イギリスの経済というのは、正月にBBCで産業構造のことをやっていて、非常におもしろかったんですけれども、今イギリス経済で何が起きているかという話だったんです。イギリス経済は、1960年代は製造業が大体30%ぐらいあったんですけれども、今13%ぐらいです。それは一体何で支えているかということ、やっぱりフィナンシャルサービスなんですね。これが大体17%で、どういう根拠でやっているのか、テレビだったのであまりわからなかったんですけれども、でも17%のフィナンシャルサービスで、イギリスの金融企業があるかといったら、ゴールドマン・サックスだとか、シティバンクだとか、香港上海銀行はちょっといるあるんでしょうけれども、ほとんどそういう外資で持っている。

それから、例えばフットボールで有名なプレミアリーグでも、20のプレミアリーグがありますけれども、その所有者といえればロシアの富豪だとか、アメリカのフットボールのオーナーだとか、ほとんどの企業は外資なんですね。でも、多くの観光客がロンドンのフットボール店に来て、いろいろなフットボールクラブの商品を買っていく。それは、何か特定の企業があるのではなくて、とにかくどこの国であろうが外資にマーケットを開放して、雇用とサービスを創出していく。

この2つの方法なんだろうなと思いますね。ですから、地域が大規模になるとイギリス型なのかもしれませんし、地域と人口が小さいブロックであれば、1社か2社の国際的な企業を何とか誘致する、またはつくるということになるのかもしれないなという印象を持ちました。

もう一つ、広域ブロックをつくったときに、どこが中心になるのか。福岡の例というのは非常にわかりやすいだろうと思いますけれども、先ほどの東北の例なんかを言うと、新

しい行政の町をつくってしまうというのも一つの手かなという印象を持ちました。

以上、3つほど感想です。

寺島委員長 ありがとうございます。

それでは、時間の制約もありますので、議題(2)に移りまして、現在の検討状況の取りまとめ(素案)というのを、事務局から。

事務局 今幾つかいただいたご意見との関係もあるので、少し補足もしながらと思っています。資料3をお手元にご用意いただきたいと思います。

昨年の6月以降、当委員会のご議論も踏まえながら中間取りまとめを作成いたしました。国土交通省内の議論、それから各省との議論なども踏まえてできた中間取りまとめをベースに、この素案をつくってございます。何を加えたかといいますと、きちんと書くべきことを、統計データを整理しながら表現を充実させたということが1つ。それから幾つか加えたのは、なぜ連携をするのかという、東アジア連携の理念や、今回の国土形成計画のもう一つの大事なテーマでもある地域の連携や交流ということについて、少し詳しく目書き込んだというものでございます。

委員の皆様には、しばらく海外にいらした委員を除き、この会議の前に、個別にディスカッションさせていただいているんですけれども、その後幾つか修正してございますので、それも含めてご説明申し上げたいと思います。

表紙をおめくりいただきますと、取りまとめ(素案)という目次がございまして。我々ここでは、大きく3つのパートに分けてございまして、東アジア連携の考え方が、は東アジアネットワーク構造下での産業の強化、に東アジアとの交流・連携の推進ということでございます。

さらにおめくりいただきますと、参考資料という一覧表がございましてけれども、後半部分にいろいろなグラフがございまして。本文の中で、それぞれのパートごとにどの図表が関係しているかというのを、後でごらんになっていただけたらと思います。

さらに、2ページをお開きになっていただきたいと思います。黄色の下の注でございましてけれども、なぜ東アジアとの連携かということで、東アジアの、ここで何を言わんとしているかという、定義をお示ししてございます。本報告書における概念としての「東アジア」の範囲は、人的な、あるいは経済的、地理的なことを考えて、日本、中国、韓国、台湾、ASEAN、それからロシアの極東地域で我が国に隣接する部分、沿海地方とかハバロフスク地方、サハリンのあたりを主に考えています。ただし、統計的には、なかなか難しいのできちんと整理できていない。それから、昨今の経済連携の動向も踏まえ、インドなんかは東アジアではないんですけれども、一般論としてはそういうことも、あるいはオーストラリアやニュージーランドなども視野に入れていたという説明を加えました。

3ページ、4ページのあたりは、今、世の中で何が起きているかということで、サプライチェーンマネジメントの範囲が東アジアにも広がっている。それから対中貿易の現状。4ページは、真ん中の、我が国産業を取り巻く諸環境というのは新しくつけ加えた部分でございまして、図表 - 2 - 、 、 あたりをごらんになっていただきますと、各国の経済成長の見通し、32ページでございましてけれども、日本は、アジアの国々と比べて相対的に低い見通しになっているということでございまして。次のページは、GDPの比較とか賃金の比較などがございまして。34ページ上の、我が国産業の将来動向でございまして、

デルファイ法という手法で、アンケートをとって、これからどういう産業が伸びそうかということ伺いました。これと言えることは、自動車とか、家電だとか、現在日本を牽引していると思われるような産業については、どうやらあまり期待されていなくて、新しい産業に期待がある。その中には、医療・福祉、コンテンツ、情報、医薬品というものがあるという絵でございます。

5 ページ、6 ページのあたりはエネルギー関係の話であります。それから環境の話。5 ページの真ん中あたりには、二酸化炭素排出量では近い将来、中国がアメリカを抜いて世界最大の排出国となるとか、食糧については、食糧供給源が特定地域に集中するというようなことございまして、 - 2 - 、 、 ページで申しますと36 ページ、37 ページにそのあたりのことが図表で示してございます。

6 ページに参りまして、東アジアがソフトランディングしていくために、経済、エネルギー、環境、3つのバランスがとれた発展を確保する必要がある。そういう中で、日本としての役割が大事だということが下のほうに書いてございます。

7 ページに参りまして、何で東アジアだというのは、要するにソフトパワーも使いながら、日本は日本としてできる新商品や新サービスの供給など、新たな価値を発信し続けながら東アジアの発展に貢献していきたいというようなことが、連携の理念として示してございます。

9 ページに参りますと、先ほど委員のお話で、海外資本の対日直投の話がございましたけれども、そういうことも触れてございます。既に外為法の規制上は、安全保障関係の業種以外は投資規制がございませんので、どんどん外資も入ってくるようになっていますが、いかに魅力のある国土にしていくことが大事なのではないかと思っております。

10 ページは、そういう意味で、交通体系がきちんとあることが必要だということがございまして、11 ページには、東アジア規模での人やモノの交流・連携をシームレスなものとしていくために、ネットワークインフラが重要である。戦略的に国内の総合交通体系を整備していくべきだということが書いてございます。

12 ページの下半分からは、経済環境のシームレス化ということで、政府としてできることとしてはEPAとかそういうこともやってございます。

13 ページは、広域ブロックの経済自立と、とりあえずタイトルはなっております。先ほど委員からいろいろご意見もいただきましたけれども、今、政府の中ではそれぞれのつかさが、道州制は官邸の懇談会、地方自治制度は総務省の地方制度調査会というように、省庁再々編の話はこれからどうなっていくのかわかりませんが、いろいろな議論が組み合わさりながら最終的に道州制に発展していくのではなからうか。そういう中で、我々は我々の範囲で議論を進めていきたいと思っております。

まず、我々の主題は、地域の持つよいものを生かしながら、地域おこし、産業おこし、ブランドづくりをやっていこうという話が13 ページ、それから14 ページに参りまして、そういう中で魅力的な企業立地環境を整備することが大事だ。14 ページの真ん中に(P)と書いてございますけれども、我々の分野で考えますと、広域ブロックの経済的な自立ということは言ってもいいのかもしれないなという文章であります。

15 ページは観光、16 ページは農業で、農業については、株式会社法人のさらなる参

入促進とかそういうことも書いてございます。

18ページは、東アジアとの交流・連携の推進ということで、多様な人が集まることが大事だ。それから情報の収集とか発信力の強化が大事だということでございます。

19ページは、知的なセンターが重要だとか、留学生は質を高めることが必要だということでございます。

21ページに参りまして、ここは新たにつけ加えたというか、大幅に修正しました。都市と地域間の交流の活性化ということで、何でも東京を見る、東京に依存するという体質はやめにして、各地域が得意なところで、直接近所ときちんとおつき合いをしていくということが大事だ。それから、真ん中あたりですけれども、日本の社会のいいところをきちんと認識しながら、それをやっていく。先進事例を学び合うということが大事じゃないか。そのようなことを述べてございます。

それから、すみません、1点忘れたことがございまして、9ページの下から3分の1のところに、外国人の入国・在留規制の緩和だとか、税制の見直しだとか、いろいろご意見をちょうだいいたしました。それから、「なお」のところですが、外国人労働者のうち、これまで専門的あるいは技術的な分野に含まれていないような人についても、もう少し考えたらどうかというご意見をいただいておりますので、それも書いてございます。

寺島委員長 ありがとうございます。

今の説明を踏まえて、時間の範囲の中で議論していきたいと思っておりますけれども、ご意見のある方から。

委員 できる範囲で、非常に工夫してまとめていただいて、ありがとうございます。入れにくい議論もあるし、いろいろな状況を取りまとめて報告書になるわけで、バランスをとっていかなくちゃいけないので、基本的にはよくまとめていただいたと思っております。

幾つか希望というか、こういうことももう一回考えてほしいなということで、1つは、基本的な発想というか、21世紀を考える、アジアとの連携で、アジアというのが大きく前面に出るところが、最初から出てきて、これは我々の検討委員会もそうですし、もう一つは、後のほうに出てくる、要するに基本的に大きな産業革命、革命という言葉がいいか、いわゆるIT革命、情報革命、それから大量生産に基づくものづくりから、要するに知識、情報の創造、イノベーション、これが先進国の活動の中心になってくる。非常に広い意味での知識、創造、イノベーションですけれども、これが先進国の大きな活動になってきている。

例えば産業革命というのは動力革命から出発しているわけで、我々が手、筋肉でやっていたことが、いろいろなエネルギーということで、エンジンとか、飛行機も飛ぶようになった、自動車もなるという、いわゆる動力、我々は筋肉のパワーの延長のようなものを飛躍的に拡大した。IT革命の本質は、私は、要するにもう一つ筋肉を、こういう分け方はよくないかもわからないですけれども、頭脳、神経、情報関係、そういう形の我々の生産性を飛躍的に拡大してくれている。

情報も通信も、交通もそうですけれども、それが基本的にはグローバル化の大きな原動力であって、だから、どういうふうにかかれるかわからないですけれども、情報革命というか、デジタル革命という人もいますし、そういうことの技術的な大きな変化というのも、どこかイントロダクションに踏まえて、全体のそれを少し考えてもらって、これ

がいろいろなところで、先ほど東京一極集中の問題がありましたし、地域間の多様性というのも全部関係してくると思うんですけれども、要するにあらゆるレベルでの多様性を、人材から、個人のレベルから組織経営、それから地域の多様性を増さないと、日本全体として、アジアもですけれども、創造性といいますか、イノベーション力の相乗効果というのが出てこないわけで、その辺のところを、アジアとともに、知の時代といいますか、そういうのをもう一つ横ぐしを入れていただいたらと。

それから、これは言わないほうがいいかもわからないですけれども、いわゆる国際人材、労働移動の問題、これをいろいろなところに入れていただいております。どうもありがとうございます。ただ私は、これは少なくとも、例えば留学生と同じぐらいのワンセクションをとって書く。何か具体的な提案をする必要もないし、ただ日本が、例えば「交流」という言葉はしょっちゅう出てきますね。人の移動とか交流というので、基本は国際労働市場、移民も含めて、短期、長期も含めて、そのための法整備をきちっとやらないと、今のよう、留学生は10万、20万ぐらい出しているけれども、今は移民、いわゆる外国人の労働者というのは、おそらく200万ぐらいいると思うんですけれども、アジアでもっと交流していくと、日本がオープンしていくとなると、いろいろな種類の人たちとの長期、短期の交流、そのための法整備、広い意味での移民制度というのを、社会保障も含めて、子供の教育も含めて、今から本格的に考えておかなきゃいけないんじゃないかというぐらいのことは書いておいたほうがいいような気がいたします。分散しているのを一つのセクションぐらいにできないかということでもあります。

寺島委員長 ありがとうございます。

委員 全体の流れはこれでいいと思いますし、今、委員が言われたことは非常に重要で、人的能力のアップしかないという、それだけではないですけれども、それを中心に生産性が上がるようにしていくということが一番大事で、それが全体を貫くことが必要だと思います。

若干、私が申し上げたいのは、もうちょっと、これはこういう委員会でありますけれども、危機感というのか、今我々が置かれている状況というのは本当にシビアであるということが、最初に書くのか、結論で書くのかわからないですけれども、結局アジアと協調していくといっても、自分が競争力を持たないで協調ということはあり得ないので、自分の競争力を持ちつつ協調していくということで、その競争力を持つ条件が非常に今、危険な状況になっている。1つは少子高齢化で、高齢者等が本当にハイレベルの生産性を維持できるのかということであり、第2は、それに伴って医療費なんかが増えて、貯蓄率がどんどん下がって3%とか2%になっているということは、それだけで結論が出るわけではないですけれども、長期的に他のハードカレンシーに対する円のレートは下がっていくだろう。簡単に言うと円安が進んでいくであろうということなんですね。

その危機感をあおるというわけではないですけれども、意識改革をするために、内閣府がつくった図を1枚載せたらいいんじゃないかと思うんです。中国は現在、GDPは日本の3分の1である、しかし2030年には日本の3倍になるという図があるんですね。しかし実際のところは、中国は日本の3分の1じゃなくて半分になっちゃっているんですね。それは、為替レートが5%上がったということと、サービスの計算が抜けていたの、それを入れましたということで、向こうのGDPの数字が増えたとかそういうようなことで、

既に半分だと。だから、2030年は3倍じゃなくて、4倍になっているかもしれない。

もちろんそれはいろいろな条件がありまして、1つは、平均5.2%のGDPの成長率の差が今後ずっと続くということで、PPPの格差が修正されていくために年率4.9%ずつ人民元が上がっていくという前提があるので、そうならなければそうならない。例えば人民元が上がらないとすると、日本と中国のGDPはあまり変わらないということなので、幅はあるんですけども、内閣府ではそういう図を掲げているんですね。

そういう観点から現在を振り返って、あるいは途中にやるべきことを考えていくと、我々はいろいろなことを、今日ここにも書いてあるし、これしかないんですけども、例えば第三国の人、世界のインベスターからいえば、日本にどんどんお金を持ってきてくれるかという問題もあるんですね。こちらは投資してほしいと言っているんですけども。そうすると、片や日本の3倍になるかもしれない国が横にあったときに、日本にどんどん持ってきてくれるのか。天動説と言っていいのかどうか分からないですけども、もうちょっと地動説というか、外から離れた立場もないと、つまりそれが危機感になると思うんですけども、ちょっと危ないと思う。アジアとくっついていかなきゃいけない、協調していかなきゃいけないんですけども、同時にそのリスクも増えている。北朝鮮の問題、中国の宇宙開発等の軍事強化、あるいはロシアの対日態度というようなことですね。

いろいろなことを申し上げましたけれども、結論的には、もうちょっと全体として危機感を盛り込んで、相当気張ってやらないと危ないということと、リスクを考えつつ、自分の競争力を持ちながら協調していくということが入るといいんじゃないかと思います。

寺島委員長 ありがとうございます。

委員 3点ほど、事前説明がなかったものですから、感想を述べさせていただきたいと思います。

1つは、大きな問題意識なんですけれども、東アジア連携というのはこれで結構だと思うんですが、その前提として、私は、これからはユーラシア大陸の時代だという意識があるんですね。80年代、環太平洋の時代だということを言われて、オーストラリア、ニュージーランド、日本、それからアメリカということ、太平洋を囲んでいる経済交流をするということを言われていましたけれども、私がイギリスにいる間に、アメリカの力というのが急速にパワーが低下しているような気がします。ご存じのように、このところブッシュさんも、年頭教書とかをやっておられますけれども、ほとんど関心を持たれない。アメリカ自身が、中東にコミットして、ほかの地域にコミットする力がほとんど薄れてきているという感じがします。

一方で、ユーラシア大陸の時代と言われているのは、BRICsのうちの3国がユーラシア大陸にあって、ロンドンが非常に去年活況を呈したのは、例えばIPO、つまり新規上場の数でニューヨークを抜いたんですけども、それは要するに、インドとかロシアとか、非常に経済成長の大きいところがロンドンのマーケットを使うようになってきて、ゴールドマン・サックスは本社をロンドンに移すんじゃないかという冗談まで聞かれているほどで、それはどういうことかということ、アジアの成長の資源というか、成長の果実を、かなり金融の部分でロンドンがとっているということだと思います。

そういう意味で、日本がユーラシア大陸で今後起きる成長の果実をどれだけ享受しているかという視点の中で、一番近いところでアジア連携ということを選択するというビジ

ヨンがあったほうがいいんじゃないかなと。これは私的な見解ですけども、そういうふうに思いました。これは大きな発想の問題であります。

それからもう一つ、産業の分け方ですけども、これは非常に従来型の産業の分け方をされているなという気がしています。向こうにいてEUの方々とか、それからアメリカの方々ともお話をする機会があるんですけども、90年代後半から2000年、21世紀にかけて、アメリカはまだ生産性が上がっているんですけども、アメリカとEUの生産性格差の違いがどこにあるのかということ産業別に調べてみると、これは、ITをつくる、向こうではICTといいますが、ICTプロデュースングインダストリーではなくて、ICTプロデュースングインダストリーというのは、生産性の上昇率は大体どこの国、地域でも10%、2けた以上の伸びを示しているんですね。問題は、ICTユースングインダストリー、つまりICTをインテンシブに購入しているインダストリーで差がついている。それはどこかということ、金融サービスだとか卸、小売といったような分野で、実はアメリカは5%台の後半ぐらいまでの生産性の伸びなただけけれども、ヨーロッパと日本は2%とか0%ぐらいの伸びしかない。ここで大きな差がついている。

そういう技術革新と産業構造の強み、弱みみたいなものをあわせた視点が必要なのではないかなという気がしました。これは考え方の問題かもしれませんが、そういうことです。

最後は、教育の問題なんですけれども、ここに書かれているところで、日本語教育とかを増やしていくということなんですけれども、確かに日本という国を考えれば、日本語教育を推進していくという考え方は、政府としてはいいと思うんですけども、教育産業ということを考えると、やっぱり英語での授業を、特に大学、高等教育で増やしていくということが、英語が高等教育の中では標準語になりつつありますので、必要になってきているかなと。

ヨーロッパの大学の人としゃべって、ほとんど日本と交流しているわけで、一応形式上、契約を結ぶわけですけども、ヨーロッパは必要ないかもしれませんが、ヨーロッパから人を派遣するのに、英語の教育プログラムがないので学生も派遣できないと言うわけですね。それは別にイギリスではなくて、オランダの先生が言ったりしているわけです。フィンランドの先生とか、母国語が英語じゃない先生がそう言っているわけですね。かわりに、例えばオランダのところは北京大学とかと提携を結んだりしていくという発想になっているわけです。

だから、もしアジア連携だったら中国語でもいいんですけども、そうなったら私も勉強しなくちゃいけないのかもしれませんが、そういう発想をしていって、例えば英語での授業、または中国語での授業が全授業課程の10%以上あるところには、日本の大学で格付をしていくと、いい格付の大学が地域に幾つぐらいあるかというのが一つの発想になる。

例えばそれは国立であろうが私立であろうが、関係ないと思うんですね。LSEは実は公立なんですけれども、LSEのファカルティーは、授業料をどこまで上げられるかという、需要の弾力性みたいなことをいつも昼食で議論しているんですね。どこまで上がったから、例えばアフリカとかヨーロッパのほかの国から人が来てくれるか、来てくれないかというのを、需要の弾力性を図って考えているわけですね。

そういう教育産業としての発想の仕方、また、そういうふうに発想して人を呼ぶという

考え方からすれば、日本語教育の推進ということよりも、別の発想が必要なんじゃないかなというふうに思いました。以上です。

委員 今の点について、全くそのとおりですね。ヨーロッパだけじゃないですよ、アジアのほうがそうですよ。中国は日本語教育をやっているから、中国の人がいっぱい来るだけで、それ以外のインドとかシンガポールは、英語しかできない人が多いので、欧米しかないということなんですね。だから、日本語教育はいいんですけども、今、委員が言われたとおりじゃないでしょうか。

委員 『Newsweek』とか『TIME』の雑誌を見ると、ほとんど大学の宣伝なんですね。韓国は、例えば大学のディーンとかの募集広告を出したりするわけですね。日本の大学なんかおそらく一つも広告を、早稲田さんは出されているかもしれませんが、出していませんね。これは我々の問題でもあるわけですけども。

寺島委員長 私のほうから2点だけ、この方向づけでいいということが前提なんですけれども、めり張りをより強くするために、1つは、アジアゲートウエー構想なんかとの関連でなんですけれども、ここにきちっと「総合交通体系」という、僕が主張したいと思っているような言葉も使ってくれて、あぶり出してくれているんですけども、総合交通体系のところをもう一回きちっと読むと、まだめり張りがきいていないというか、鮮明じゃないというか、例えば総合交通体系って、なぜ総合なのかというと、陸海空ですね。港湾のことに非常に重点を置いた書き方をしてくれているんですけども、港湾、空港、それから道路ですね。

限られた公共投資という枠の中でという前提なんですけれども、ばらまけばいいというものじゃないけれども、優先度を見きわめて、アジアとの連携をより意味のあるものにするための総合交通体系ということをしっかりやらなければいけません。その際、いわゆるアジア連携にふさわしいような港湾の体制をつくっていかなくちゃいけないということは言うまでもないわけで、特に日本海側の港湾の充実というのが大変重要になってくると思いますし、空港についても、ほとんどこの中にはメンションがないですけども、アジア大移動時代を迎え撃って、羽田の第4滑走路以降の展開とか関空の第2滑走路だとか、ああいうものがアジア連携を深めていくための大変大きなあれにならなくちゃいけないし、地方の空港も、ただ空港をばらばらつくればいいというものじゃなくて、人の動きだけでなく物の動きにもらんだ、アジア連携のベースになるような空港に育ってってもらわなくちゃ困るし、そういう空港の視点。

それから道路について言えば、私は外環道というのがアジア連携にとってものすごく重要だと思っていて、というのは、表日本と言われた太平洋側と日本海側とを縦につなぐというのが今後すごく重要になってくる。したがって、とにかく東京にどんどん過密の疲弊みたいなものが起こっているシンボリックな話として、高速道路の混んでいる理由の6割は、放射線状に全部一回東京に入ってきてから通過しなくちゃいけないからだということで、外環道をこの10年ぐらいの間に充実しないと東アジア連携を迎え撃てないんじゃないかなというふうに僕は思い始めているんですけども、つまり陸海空、港湾、空港、道路の戦略的、体系的な整備という意味が総合交通体系だと思っているので、そのあたりをよりクリアカットに出す必要があるんじゃないかなと。

それからアジアに対して、やっぱり引きつける力というのが非常に必要なので、ここに

言葉は使ってくれていますけれども、「知的センター」というやつをもっと思い切り充実させていくようなことを考えないとだめなんじゃないかなと。これが1点目です。

それからもう一つは、連携というけれども、どの分野での連携なのというときに、もっと明確にしたほうがいいというものが、エネルギー、環境、食糧、金融という分野のアジアとの連携というものをよりきめ細かく充実させていく必要がある。

例えばエネルギーは、省エネルギーと新エネルギー、それから既存の化石燃料系のエネルギーの需給安定化のためのさまざまなプロジェクト、例えばアジア共同備蓄構想だとか、経産省のエネルギーの総合安全保障のところで議論しているやつなんですけれども、そういうやつがこことぴしっとリンクしてくると、締まってくるというのかな。だから、エネルギー連携というのは、アジアとの連携というときにはすごく柱になると思うし、それから、環境問題はシームレス、ボーダーレスですよという文脈の中で、中国の環境問題に向き合うというのがアジア連携の一つの柱になってくると思うから、環日本海の生態系なんていうことを視界に入れて、とにかく環境問題におけるアジア連携の枠組みをつくっていくのが、連携というときの一つのへそですね。

もちろん食糧は、アジアにとってものすごく、つまり中国をだれが食わせるのかというような話が登場してきているわけで、食糧連携、それからアジアの金融、アジアに還流させるというのかな、日中韓で3兆ドルの外貨準備を持っていて、アメリカの650億ドルに比べたら天文学的数字なんだけれども、それが全部アメリカに還流していくというだけの構図になっているところに問題があるわけで、アジア開発銀行なんかを軸に、アジアの共同利益になるプロジェクトにアジアの資金が還流する仕組みをしっかりとつくるなんていうことが金融連携のへそになってきますという思想が、ここに書かなくてもきちっと埋め込まれていて、どの分野でアジアとの連携を深めるんだということがより明確になってくれば、それをターゲットにした各地域ごとの自立した構想のもとに、自分たちは金融連携を視界に入れた仕組みをつくっていかうとしているんだとか、食糧の連携を深めるためにやろうとしているんだというようなことが見えてきて、ブレークダウンしていくときに描きやすいんじゃないかなというふう思うので、その辺が僕の指摘しておきたいことです。

委員 一つは、資料2の「広域ブロックの経済的自立に向けて」という4ページのところで、よく出てくるといいますか、ブロック単位で見ると、国単位で見たGDPや人口とあまり変わらないよというのは昔からあるんですが、これを1990年のデータとぜひ比較していただきたいんです。

先ほど委員のおっしゃった危機感ということなんです、実は、九州とオランダのGDPは一緒というふうに我々ずっと言い続けてきたんですが、いつの間にやら、倍まではいっていませんが、オランダのほうが格段に増えている。円安もありましたし、日本の経済成長率が低かった。これに購買力平価を入れますとさらに下がる。この間データが出ておりましたが、90年に、日本が1人当たりGDPで世界ナンバーワンという数字が出て、今や世界18位まで落ちている。その間イギリスとの間で大逆転が起こってしまっている。先ほど委員もおっしゃいましたけれども。

これは、頑張っているじゃないかというふうに見えるんですが、いつの間にやら大逆転があちこちで起こっていて、ブロックの位置づけがずるずると下がっている。これは港湾のデータでよく我々も使っているというか、昔は神戸が世界のベストファイブに入ってい

たものが、もはやベストテンにもない。一斉に右下がりです。日本の地位が下がっていつの間にかあるんです。実はこれも右下がりです。今と比べると下がって、特に1人当たりGDPに直して、しかも購買力平価にしてくださいと比べると下がっている。

そういった危機感をぜひ入れていかなきゃいけないし、交流するときの基盤で、アジアに発想をどんと投げたときに、我々は、東京と比べて福岡はどうだとか、大阪に負けないようにだとか、そういう意識でやってきたものを、アジアの都市の中での福岡のロケーションって一体、強みって何なのかということが逆に問われるわけですね。

そういう意味では、データとしてアジアの都市のランキングだとかアジアの大学のランキングといったものを入れていただいた中で、自分のポジションをもう一度、38ページにはアメリカの大学の事例、世界的な大学の事例が出てきていますが、私のいた九州大学の場合には、旧帝国大学の中で7番じゃいけないから、北大には負けるなとか、科研が5番にならなきゃいけないとか、発想は全部それです。旧帝国大学の中で、東大、京大は別格だけど、あとは何とか4番、3番、5番、6番にならなきゃと、その発想ばかりなんです。

だけど、アジアの大学ランキング、世界の大学ランキングにどんと投げ出されたときに、そういう発想ばかりいつまでもしていいのかわからない、その意識改革で、これはあまりに追いつけない大学が出てくるので、なえてしまうんですけども、アジアの大学ランキングだとか自分のポジションを確認する作業で、私が言った道州制の中で、九州大学だけ頑張ってもしょうがないとするならば、長崎大学は熱帯農学、医学の世界的研究拠点になるんだとかそういっためり張り、半導体だったら熊本大学の周辺に先生たちを集めるんだという戦略を、世界の中でトップレベルに近いものを持たない限り、本格的な交流にならない。自然環境がパウダースノーですばらしいから来るという次元はそれとして、もうワンランク知的にやろうとすると、地域の中で、アジアレベル、世界レベルに通用するものをいかに作り出すかという発想に。

ちょっと長くなりますが、もう1点。委員長のおっしゃったやつを少し測地的に落としとしまえば、港湾とか空港の周辺エリアの開発のあり方をもう一回考えていただきたい。これは新産・工特から始まって、国土計画が非常に重要視してきたものなんです。実は新産・工特のエリアは今再びよみがえって、しかも競争力の点で、書いていないんですが、素材産業がものすごく強い。世界の7割、8割当たり前というシリコン、信越化学だとか、実は世界の中でトップレベルのマーケットシェアを持っている。圧倒的に素材なんです。それが臨海部に張りついていて、その臨海部が今や、港湾の機能など、あるいは土地の埋め立てができないということで、すごく環境が劣化しているんですね。

これは国土交通省の別の委員会でやっておりますけれども、今、台湾あたりで臨海工業地帯をつくる時には水深25メートル掘っているという事例があって、本当に驚いて、21メートルの水深がないと石炭の大型の専用船が入らない。瀬戸内海のエリアでも、ほとんどそういった大型の船、ばら積みが入ってこない。これはコンテナ船の話ばかりになっちゃうんですが、実は、特に西日本の地方には、臨海工業地帯にすごく国際競争力のある企業が張りついているんですが、そのリフレッシュみたいなことをやらないと、ただただアジアとの競争の中で競争力が失われていくということになりかねないので、少し測地的な観点、空港、港湾の周辺の開発をどうするかという視点はすごく重要なことだと思って

います。

寺島委員長 今、委員が言われたことで、僕もこの間ぎょつとしたようなことがあるんです。国交省の専門家の説明を聞いて、今、世界に8,000TEU、つまりコンテナを8,000個積めるような巨大コンテナ船の建造が239隻、計画がどんどん進んで、10年以内に全部完成して、完工してくるというわけですね。これは水深が16メートルないと入港できないというわけですよ。今、日本でそれが入港できる港というのはせいぜい1港、急いでも2港だろうというぐらいの状況だということなんですね。

8,000TEUの船といたら戦艦大和の2倍ですよ。今の飛鳥 という豪華客船が250メートルぐらいの長さなので、約500メートルの長さで、その上に30階建てぐらいのビルを積んだような、要するに8,000TEUの貨物船がアジア太平洋物流の中核を占めてくるでしょうなんていう時代が来ている中で、ぞっとするほどの変化が起こっちゃっているんですね。

8,000TEUって尋常じゃないですよ。500メートルの船といたら、本当にぎょつとなるような規模の船が物流を支えていくという流れになってきたときに、港湾なんか全く対応できない。そうすると、基幹航路さえおぼつかなくなってくるという状況になってきているかなという話で、大変なことです。

委員 今は船の話ですけども、飛行機で見ても、A380というエアバスの巨大なものが、今年多分商業飛行が行われると思います。僕も基本的には、現在の素案はいい方向で取りまとめているので結構だと思うんですが、先ほどから皆さんご議論のように、危機感というようなことをより明確にする必要があって、ただ、その危機感というのはともすれば、科学技術面でイノベーションが必要で、新産業を創出しないと負けちゃうぞということですけども、そうじゃなくて、今、委員のご指摘もあったように、もう一つ、特に、東アジアの交流・連携で、委員長のご指摘のように、僕はかつて日本の文明システムの磁力、マグネティズムというところで、今回、文化資本とか文化力というものが大変重要であって、それは委員長のおっしゃる知的センターということでもあるんでしょうけれども、広域ブロックで考えても、ブロックごとの地域の文化力、ソフトパワーみたいなものは相当書き込まれているんですが、そういった中で、先ほど寺島委員長が、連携の分野でエネルギー、環境、食糧、金融と。

僕はもう一つ、ぜひ観光もつけ加えていただきたい。これは本当に日本全体で、特に霞が関では観光に対する認識が、旧運輸省の問題だ。そうではなくて、観光立国を実際に政策に掲げているわけですし、委員のご指摘のように、今、旧帝大も、狭い井戸の中で競い合っていたのが、北大は観光分野で、これは地域のブロック全体においても重要なわけですね。ただ全体的に、日本では観光というものに対する意識が、民、産、官、学すべて低過ぎるので、国土形成計画の中で、相当巨大な人が動くことは事実ですし、その前提として、港湾であるとか空港というハード、社会資本の整備も重要ですけども、もう一方では、やはり文化資本に本気になって力を入れていかないとだめだろう。

だから、イノベーションというのを、これは始まっていますね、の「東アジアネットワーク構造下での我が国産業の強化」。ただ、このイノベーションというのは、今、東アジア全体でライフスタイルイノベーションみたいなものが非常に明確になってきていますから、そういう中で、おそらく、先ほど福岡を出されましたけれども、福岡と北海道とど

ちらが東アジアのライフスタイルイノベーションの中で未来的かということ、実は北海道なんです。都市でも今さまざまな展開が起こっていて、これはまさに委員のおっしゃる、競争、競争でより新しいものをつくらないといけないということですけども、北海道は、そういう点で言うと、札幌一極集中で、かなり都市的には頑張っていますけれども、ただ、北海道というあの空間の持つ自然の力というか、これはアジアの中で、日本の中で、かなり頑張れる地域であるんですね。

ただ、それを支える意識があまりにも、北海道においても低いし、日本全体においても低いので、ぜひ今度の国土形成計画で、観光というものの持つさまざまな意味づけ、それは、エネルギー、食糧、環境、金融と同じように位置づけるべきであろうと思います。

委員 章ごとに、質問も考えて、ちょっと気になるところがあります。

まず3ページなんですけれども、黄色の部分を読むと、日中貿易、対中国貿易が非常に大きくなったのは、実は日中貿易だけが対中国貿易増大の背景のようなトーンで読み取れるんですけども、それだけなんですかということなんです。つまり中国企業、あるいは中国に進出してきている各国の企業との取引、その辺との兼ね合いというのはどうなのかというのが1つ目です。

それから7ページ、これはちょっと文言的なところなんです、気になったのが、黄色の一番最後の2行です。「これこそが東アジア連携の理念である」と言う場合の、「これ」というのは何を指しているのかなと思って見たんですが、上のほうに、「貢献していくことで」、「我が国の存在力を発揮することができるはずである」。私の理解では、どちらかということ最後の「存在力を発揮することができるはずである」というところに力点があるのかなと。先ほど企画官は、貢献していくことが理念というふうに説明されたと思うんですけども、実際の文章を読むと、どうも存在力を発揮することに重点があるんじゃないか。これはどうなのかなと。存在力とか存在感を発揮しつつ貢献していくみたいなトーンのほうがよろしいのではないかなという気がいたしました。

それから10ページなんですけれども、これは黄色ではなくて、上から第2フレーズのところ、中小企業の支援の話が出ていますが、ここにぜひ海外の人材の活用を、これはワーカーレベルというよりも、どちらかということエンジニアとかそういうレベルの話なんですけれども、要は、私も仕事をする中で企業さんから聞くのが、特に中堅以下の企業さんは、大きく言えば少子化の中で、日本の産業が国際競争の中で生き残っていくためには、やっぱり知識集約化で、全体の数は少なくなっていくのにレベルは高いところをやっていかなきゃいけない。そうするとどうしても人が足りない。大手がごっそり人をかささっていく。そうすると国籍に構っちゃおれないと言うんですね。ですから、日本語ができて、専門分野をきちんと持っていて、プラスの、やっぱり日本文化にちゃんとなじんでくれるような、あるいは日本の組織文化、ビジネス文化になじんでくれる。この3つ目というのがなかなか教室では学べないところなんです。言葉とスキルは学べるんですけども、3番目はある程度肌で感じなきゃいけない。

実は昨日、ある大手の人材派遣会社の方とお話ししていたんですけども、そういう需要を踏まえて、この場合は、中国から人を一たん人材派遣会社で、就労ビザで採用して、ある程度日本になじむトレーニングをする。やっぱり日本に合う、合わないという人がいますので、合わせるトレーニングをして、それから派遣する、クライアントのところに送

り込むということができないだろうかということで、入管当局と相談したけれども、そうした研修は就労ビザではだめといわれたそうです。

実はそういうことの必要性というものは、私どもも企業の方と話していると、うまく回る仕組みを考えるべき時期に来ているのではないかなという思いを持っております。

それから、同じページに日本海物流のことがちょっと書いてあるんですけども、これは前にも一回議論が出たんですけども、博多港が国際コンテナ専用ターミナルを整備したのが平成6年なんです。18年の推計値なんですけれども、平成6年が23万8,000TEUですね。昨年の推計が71万程度と3倍になっているんですね。これは年間平均すると25%増なんです。ですから、日本海物流のことはいいんですが、それだけ日本海の場合は、後ろの図表では年平均13%と書いてあるんですけども、実際はそれの倍ぐらい伸びているわけですね。そのことを全く無視されるというのもどのかなという思いがちょっとございます。

次の11ページなんですけれども、「道路・空港・港湾」とありますけれども、ここに「鉄道」というのを入れられないか。シームレスにやっていくといった場合に、例えば福岡の場合であれば、博多港を通じてJRの12フィートコンテナが中国の中で動いて、そして上がって鉄道で運ばれている。ですから、「鉄道」という言葉をぜひ入れていただけないかなと。道路・空港・港湾、それと鉄道を一体的にどう整備していくか、活用していくかという話じゃないかなと思います。

それと15ページ、黄色の部分なんですけども、観光のことがちょっと書いてありますけれども、後ろの47ページの図表を見ると、中国からの海外旅行者が爆発的に増えるだろうというのは確かにそうなんですけれども、ただ、日本に行ってみたいという人はタイ並みなんです。非常に少ない。これをどう取り込むかという視点が要るんじゃないか。これは4ページの、選択的支出が大きく増加して、日本の高付加価値製品とか訪日旅行者への需要が高まることを期待される。まあ、「期待される」と書いてあるからいいのかなと思うんですけども、日本はいいから、すばらしいから当然来るはずだみたいな発想はやめたほうがいい。どう取り込むかという視点が必要じゃないのかなと思いました。

寺島委員長 ありがとうございます。

委員 読んでいて、やはりエネルギーの問題とか、委員長がおっしゃったんですけども、いろいろと取り込まれていていいんじゃないかなと思うんですけども、特にCO₂排出量というかそういう制約がかかると、今CO₂濃度が380ぐらいですか、それが今後600、700へ行くと、いろいろな環境問題とかシビアになってきて、どうなるかわからなくなってくる。

そうした中で、この間あるところで計算をやったんですけども、例えば運輸部門というのは今後ますます伸びてきますね。特に中国をはじめ、これからモータリゼーションが進んでくる。そうすると、2050年ぐらいは一体どうなっているんだろうなという感じがしますね。CO₂の排出量でいったらすごい大きくなるんですけども、仮に運輸部門のCO₂排出量が、基準ケースでいって、2050年の一定レベルから、さらに50%減ると劇的に改善するんです。もちろんそうなんですけれども、ただ、鉄鋼は幾らやっても限界がある。

運輸で改善の効果が大きいというのは当然といえば当然かもしれませんが、ただ

そのときに、じゃ、どうするんだと。エネルギーの中で、運輸の部門でCO₂排出量を減らすのは、トヨタのハイブリッドじゃないですけども、いろいろなそうした分野の環境技術と言われているものですね。これは、日本はエネルギーのエンジニアリング、省エネエンジニアリングを含めて、やる価値はものすごいあるなということを実感したんですけども、今後COPがどうなるかわかりませんが、そうした環境制約下の話がこちらに書いてあるので、もしかしたら、要素技術、マテリアルなど、先ほどおっしゃっていましたが、一番日本がR&D投資をしてきた分野ですね。

だから、素材産業が日本はまだまだ強いということで、そして、エネルギーという区分けじゃなくて、そうしたマテリアルに即した、そこに体化したような、エンジンに体化したような技術とかそういうものにも着目して、戦略としてアジアに売り込んでいく。特に中国、インド等でできるんじゃないか。多分、自動車産業はそういうふうに進んでいると思うんですが、なかなか長期的な計画として、何か後押しできないのかなと思いました。以上です。

寺島委員長 ありがとうございます。

時間が参りましたので、検討状況取りまとめ（素案）については、本日の指摘を踏まえて、事務局のほうで修正した上で、次回の委員会ですらに議論を深め、取りまとめたいというふうに思っております。

本日の議事はこれで終了したいと思います。

最後に、事務局から連絡事項をお願いします。

事務局 委員長、ありがとうございます。それから各委員の先生方、ありがとうございました。いろいろご議論を伺っていて、気づいていなかったこともございましたし、気づいていながらも十分書き切れなかったこともございます。次回、再度作り直して、ご相談申し上げたいと思います。

次回の専門委員会でございますけれども、3月下旬から4月上旬ぐらいかなと思っております。国土形成計画の取りまとめ、最終的には6月の閣議ということを目指しております。その間、パブリックコメントですとか、省庁間の調整とかいろいろなことがございますが、そういうことから逆算して考えると、3月下旬とか4月上旬という時期にもう一度お願いしたいと考えている次第でございます。日程は後日調整させていただきたいと存じます。

本日はまことにありがとうございました。