

## 開 会

事務局 それでは、ただいまから第8回国際連携・持続的発展基盤小委員会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきましてまことにありがとうございます。

なお、本日は花木委員が御欠席でございます。9名での御審議ということになります。

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

委員長 どうもお忙しいところを夜分、お集まりいただきましてありがとうございます。

## 議 事

### (1) 国際連携・持続的発展基盤小委員会報告(案)について

委員長 議事次第でございます(1)がきょうのメインのテーマでございます。

それでは、早速事務局から御説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料の説明をさせていただきますが、その前に資料の確認をさせていただきますかと思っております。

厚いクリップで止めてあったと思いますが、議事次第、それから次に座席表、資料1ということで小委員会の名簿でございます。

それから資料2-1、これが本小委員会の報告書の案でございます。

資料2-2、これは後ほど説明しますが、国土審議会等の議事概要をつけてございます。

それから、参考資料ということでスケジュール関係、いつもつけているものでございます。

それでは、報告書の説明に入りますが、まず今までの経緯をちょっと御説明したいと思います。

前回委員会、これは11月13日に開催させていただいておりまして、約2カ月ぐらいたっておるわけでございますが、その間、前回の委員会において先生方からいただいた意見を反映して報告書を中間報告ということでまとめております。それ以降、12月10日に国土審

議会（本審）がございまして、これは報告書というよりは論点を御議論いただきました。

それから、それを踏まえまして、各省協議ということで、各省と調整をさせていただいた結果を12月25日の調査改革部会の方に御説明させていただいたところでございます。

同時に、委員の皆様方には、この段階での資料を年末に送らせていただいたと思います。その調査改革部会にかけた資料でございます。

そしてその後、12月末から1月末にかけて、先ほどちょっと御説明しました意見募集というのをやったところでございます。

今回は、そういったものを踏まえまして、最終案を作成したということでございます。

前回の委員会で御報告いただいた中間報告からの主な変更点を説明いたします。

資料の方ですが、今、お手元に、先ほど確認していただいたと思うのですが、まず2 - 1という分厚い資料があるのですが、これが小委員会としてまとめようと思っている資料でございます。構成としましては、最初の40数ページが本文ということで、これまで議論いただいたものの成果、それ以降、後半が80ページほどあるのですが、これまでの委員会で説明してきた個表、資料を1つの資料集として後ろの方につけているということでございます。

説明は、前回の委員会で皆様方からいただいた意見がどのように反映されたかといったところを中心に説明させていただきたいと思います。

それでは、最初、「はじめに」から御説明させていただきます。

ここでは、2行目に経済低成長下という表現がありますが、これはもともと経済が低迷する中という表現だったのですが、若干表現を変えさせていただいているところがございます。

それと本文の方にまいりまして、2ページ目なんですけど、まず表題が東アジアの急成長下における我が国の活性化への課題というふうに変更しているのですが、これはもともと我が国の東アジアにおける相対的地位の低下となっていたものを、ちょっと後ろ向きだなというような意見がありましたので、これも修正しております。

その他、一番下の表なんですけど、物流に関する我が国の地位の低下というのを入れた方がいいということで、これを追加させていただいているところがございます。

それと6ページの3行目のところで、前回、羽田と金浦のチャーター便の話を入れたらどうかというような指摘がございましたので、追加しているところがございます。

それと同じ6ページの一冊下の段落なのですが、ここでは前回、コストの話が問題ということと、あと輸送の内外価格差という話がございましたので、その記述を追加しているというところがございます。

それと8ページ目の下から3行目あたりに、中国への進出の理由として、前回、賃金の低さ以外にもいろいろあるのではないかとということで、現地市場の発展性などを追加させていただいているところがございます。

それともう1枚めくっていただいて9ページ目なのですが、9ページ目の1行目から5行目あたりで、最近のキーワードとして知識経済化とか、大学などの役割が重要になってきているというようなことでしたので、そういった表現を追加しております。

それと9ページの一冊下なんですけれども、外国企業の事業環境とか、生活環境の充実という話がございましたので、それも書きぶりを修正しております。

それから、10ページ目にまいりまして、その一冊下の一段落なのですが、前回、外国人技能者というような表現をしていましたところを、研究者という表現を追加していることと、我が国に進出する妨げになっているという表現は削除いたしました。

それと11ページ目にまいりまして、観光分野については、前回、中国から訪れる旅行者数が大変伸びるというような話がございましたので、その表と表現を追加しております。

それと少し飛ぶのですが、14ページ目になるのですが、ここでは我が国の立地環境というところで、1行目、2行目あたりなのですが、コストに関して記述があったのですが、外資の優遇措置についても重要なファクターであるという意見がございまして、そこを追加しております。

それと17ページ目になるのですが、最初に一段落目、前回、アジアの一員としての意識というのが大事だろうというふうなお話がございましたので、一段落そこに追加していただきますのと、稲村先生の方から、国内、国外を一気通貫でいくような交通体系とが大事だというお話がありましたので、シームレスな交通体系という表現を追加しています。

あと、そのページの一冊下ですが、東アジア諸国との留学生の相互受け入れというような、日本に東アジアから留学生が一方的に来ているということがありますので、そういった記述を1つ追加しています。

あと、次の18ページ目の真ん中からやや下あたりなのですが、留学生の対応をもう少し具体的に記述した方が良いという話がございましたので、そこで留学生の就職に関し、制

度的障壁を低くするという表現を追加しております。

その2行下あたりに、外国人起業家の育成・支援という記述は、前回、追加の御指摘があったところです。

同様に、その1行下に、産業資源の発掘と活用というような記述を追加しています。

あと19ページの、国際的な観光の部分で、3行目に、これは表現ぶりをやや強めたということで、ターゲットをしっかりと戦略を立てた方がいいという御指摘がありましたので、そういった書きぶりにしております。

それと、その4行程下に、外国人向けの観光のルートをもっとダイナミックに動くようなものにした方がいいのではないかという御意見がございましたので、そういった表現に変えております。

それとまた次の文章ですが、ITの進展によって、オン・ライン予約等しているという記述を追加しています。

あと、19ページの一番下から次のページにかけて、ここは国際拠点空港、港湾と各地域ブロックということで、対象を各地域ブロックは東アジア、というふうに若干対象を明確にしています。前回の指摘に、対応したところでございます。

あと、20ページの上から3行目、国際航空について、情報化等という部分を、これは部会の指摘なのですが、追加いたしました。部会の意見は後ほどまた紹介させていただきます。

それと同じページの下から4つ目の段落なのですが、これも先ほど申し上げましたように、東アジア特定地域というふうに各地域ブロックが東アジアにはなるべく直行便を確保していこうという趣旨で記述しています。

それと次の21ページにまいりまして、地域間競争も国際的な視点が大事であるという御意見がございましたので、21ページの上から2行目に、「国際的視点も踏まえ」という表現を1つ追加しています。

それとちょっと飛んで29ページになるのですが、地域が輝いていくための戦略みたいなものが必要だというような御発言があったと理解しているのですが、29ページの2番目の段落のところで、地域が個性や特色を見つめなおし、各地域に適した発展戦略を自ら考え、住民が地域に対する誇りや愛着を持ち、定住人口や交流人口を確保していくということを記述しております。

それと次、32ページになるのですが、下から7行目くらいのところなんです、公共交通と都市のコンパクト化ということで御指摘いただいたキーワードを入れております。

それと前回、バス路線図等が会社ごとになっているというような御指摘がありましたので、これはそういった各種利用情報とか、共通のICカードなどの導入ということを追加しております。

1枚めくっていただいて、次の33ページの幹線交通のところなんです、幹線交通の中の3行目、国際的な視点というのを踏まえて、「国際的な地域間競争の基礎的条件であるブロック間の交通については」というふうに表現ぶりを変えております。

それと次の34ページですが、これも1行目に、ある程度ITの進展による物流への影響というのを考えていかないといけないというような表現を追加しております。

それと同じページの一番下の段落で、ITが進展して余計みんな忙しくなっているのではないかというようなお話もあったので、これは十分見極めていく必要があるという趣旨に修正しているところでございます。

それと一番最後の44ページ、ここでは下から2つ目の段落で、「更新投資に際しては、空間的に代替するか、施設間で代替するか」という前回、石田委員の御指摘を追加しているということと、部会において御指摘があったのですが、その後の一文を、更新する際には、地域の活性化のようないろいろなことを考えながらやっていく必要があるということを一つ追加しています。

以上が皆様からいただいた御意見を、可能な限りこちらで追加してまとめたということでございます。

引き続きまして資料2-2になるのですが、こちらの指摘事項をкаいつまんで御説明したいと思います。

先ほど説明がありましたように、国土審では、論点のみを提示して議論していただいたので、大きな流れしか説明していないということで、意見も大きな方向性のような話が多く、今、説明した中には、本審からの意見を直接反映した部分というのはございません。それについて幾つか意見を紹介させていただきたいと思います。

2ページ目なんです、一番上のところで、観光が非常に重要だという御意見の中で、もっと厳しいアジアの地域間競争に耐え得る地域ブロックを考えていく姿勢を出してほしいというような御指摘と、あと同じページの2つ目の・なんです、個人はもう重層のネ

ットワークに属している。それを支える情報ネットワークの整備が重要になってくる。

その次の・の一番最後の部分なんですが、3つの地域がマーケットとして成長していくためにもネットワークの整備が重要という指摘がなされています。

あともう1つ下の・の最後の部分なんですが、地域の経済活動という面を考えると、観光・交流に加えて、アグレッシブな、高付加価値を生み出す産業基盤として位置づけてほしいというようなこと。

同じページの下から3行目、2行目あたりなんですが、医療についても、例えば上五島ではヘリが来るのに手続に2時間かかるというようなことが指摘されております。

そのほか、4ページ目の上から4行目、5行目あたりになるのですが、例えば国際交流圏を構築するとなると、当然、情報通信・交通ネットワークの整備は不可欠であるとか、そのページの2つ目の・の一番最後のところ、情報通信ネットワークを今までの交通インフラ同様に重視した国土計画が必要ではないかというような御指摘をいただいております。

続きまして、調査改革部会での御指摘を幾つか御紹介したいと思います。

部会においては、先ほどの本文が入っている報告(案)というものを示して議論していただいているので、意見としてもより具体的なものが出ているかと思えます。その中でも同様にかいつまんで幾つか意見を御紹介したいと思います。

この資料は本審と調査改革部会と2つの会の議事概要を1つにまとめてしまっているのですが、後半の調査改革部会の方の2ページ目、その上から4つ目の・なんですが、国際観光を疎外している最大の問題はビザの問題であるという指摘がなされています。

あと、その次の・の真ん中あたりで、航空物流についても、港湾と同様に情報化を進めないといけない、これは先ほど本文に修正を加えた意見でございます。

それとその2つ下、一番下から2つ目の・なんですが、廃棄物の関係ですけれど、生活習慣を変えていくことや、技術開発等により、国内処理をするという視点も重要であるという指摘があります。

それと一番最後のページになるのですが、最初の・の一番最後の部分、単に施設のみの更新に目を向けずに周辺環境整備により、地域の活性化を促す引き金になるような努力が必要。これも先ほど報告書の方に反映いたしました。

そのほか、さまざまな御意見が出ております。

それと最後に、現在とりまとめ中の段階ですが、国民からの意見として出てきたものを、

幾つか御紹介させていただきたいと思います。

一点は、アジアの急速な経済発展が「自然との共生」に影響を与えるのではないかと  
いう危惧があるということ。

それから、外国企業を誘致するにしても、欧米系とアジア系の企業とでその対応が異なる  
のではないかとというような意見がございます。

また、国際観光に関しては、外国語の看板など、外国人が安心して移動できる環境整備  
が重要であるとか、外資導入、外国人に来てもらうといっても、まずは日本に既に住んで  
いる韓国人と中国人という方々の分析をする必要があるのではないかと。そこを一括りに考  
えるというのはちょっと問題があるのではないかとというような意見をいただいております。

等々幾つか参考になると思われる意見を紹介させていただきました。

私からは以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今の御説明について御意見を御自由に伺いたいと思います。よろしくお願  
いいたします。

委員 今回の説明はよく分かったのですが、ちょっとお聞きしたいのですが、この全体の  
報告書、この題名とか、目次の名前というのはもうこれで決まっているのでしたか、まだ  
議論の余地はあるのですか。よく見ると「グローバル化の進展を生かした活力ある国土形  
成と」と書いてありますね。持続的発展のための国土基盤のあり方、これはよくわかりま  
すね、下側は。活力ある国土形成というのもよくわかるのですが、グローバル化の進展を  
生かしたというのがいまひとつぴんとこないような感じがします。

それと次に目次のところ、今さら言ってどうなるかわからないのですけれども、もうだ  
めだというのならいいのですが、最初が国際連携ですね。言っていることは、その中の  
4番にある国際的な競争力・魅力を高めるための基本的方向性、これが言いたいことなん  
ですね、簡単にいえば。この言いたいことはわかるのですが、その表題としてトップが  
国際連携であると、「国際的な競争力・魅力を高める」という基本的方向性とマッチする  
のか気になります。

はいいいですね。

は、環境と安全というのがキーワードです。持続的発展のための国土基盤投資に関す  
る基本的方向性とあるのは良いと思います。つまり持続的発展のための国土基盤投資とい

うところは、環境や安全面を十分配慮した国土基盤投資を意味しています。そうすると環境・安全・国土基盤投資という3つパラレルで並んでいるような感じになるのがしっくりこない。

委員長 ありがとうございます。これは変えてもかまわないですね。

事務局 はい。

委員 資料2 - 1の18ページに、「外国人起業家の育成・支援」とあるが、なぜ外国人に限定するのかという話があります。いわゆる日本人の起業家の育成・支援というのはもう当然のことだと思っていたものですから、格別この加筆修正のときに意見を述べなかったのですが、今度18ページの下から11行目から以降のところを読みますと、日本人起業家という、言葉も入れておいていいのかなという感じがしました。確かに18ページだと外国人起業家の育成・支援、大学を中心とした産業集積拠点の創出ということで、何か外国人起業家が頭についているから、ちょっと違和感を感じる。

事務局 ここについては、私どもも検討したのですけれども、18ページが国際的な競争力・魅力の向上ということで、特に地域が中心になってやるものということで整理しているのですが、その中身がやはり海外からの留学生とか研究者の受け入れ、それから外資系企業の誘致、国際的な協調、外国人向けの居住という流れになっておりまして。

委員 外国を対象に記述がされているということですね。

事務局 ええ、先生が言われたとおり、国内のことは、それは当たり前だというか、ここでは特にこれからの外国との関係が大事だろうという趣旨で書いておりますので、ここに入れるとほかにも全部外国も、国内もという形にしないと……。

委員 そういう見方ということですね、わかりました。

委員長 国民からの意見には全部対応してあると思っていいのですか。

事務局 はい、結論から申しますと、今回のPIでいただいた意見につきましては、いずれも文意についての確認とか、それから、この報告書のさらに先を見据えて、例えば羽田チャーター便は北京とか、上海とか、香港へ飛ばすべきだとかという意見もありましたが、こういう趣旨に沿ってさらにやるとしたら、こういうことをもっとやるべきではないかといったような御意見、そういったようなものが中心でございまして、特にこの意見を反映させているわけではありません。

最終的にはこれは部会の方で御報告することになるのですが、その際には、それぞれち



ちゃんと理由をつけてやっていきたいと思っております。

ただ、やはりどうしてもこの文章だけからでは読み取れなくてこういうような意見が出てくるのかなというところもございますので、先ほど申しましたが、小委員会の報告書としては、ちゃんと関連資料も全部つけた格好で残しておくということで、そういう説明にもかえられるのではないかというふうに思っております。

委員長 なるべく反映しておかないと、せっかく意見を言ったのに何も変わらないのではまずいと思います。

事務局 そうですね、引き続きもうちょっと採用できるようなものがあるかどうか考えたいと思いますが。

委員長 今後、こういうことも検討するのかなんかそんな文章でもいいですが。

委員 「はじめに」で、質的には劣っている生活水準を上げるというような文言が入っているわけですがけれども、できあがったものをこうして見ると、実は質のレベルというのが実は反映されてないのではないかなという気がするのです。どうしてもモビリティとか、そういう話になってしまっていて、例えば文化の話というのは、持続的発展のためには非常に重要なテーマだと思うのですが、そういう部分が薄いと感じます。私が言ったところで訂正していただいているところもあるのですが、やはり地域で勝手にやりなさいというようなトーンになっているように思うのですが、二層の広域圏になったときに、大きな方の層でどういう文化的な質を担保するかというのは、実はやはり国レベルで考える必要もあるのではないかなという気がするのです。

この前、たまたま沖縄に行ったのですが、国立劇場が新しくできて、沖縄の人がみんな期待もしているし、活性化にも役立ちそうだと思ったのです。ああいうものというのはなかなか地域レベルではできない。今、東京に一極集中的になっている文化というのをどういうふうに分散していくかみたいな議論がこれまで以上に重要になるかもしれません。これからの持続的発展のためには非常に重要なファクターだったのではないかという気がするのですが、その部分がどうしてもここの中になかなか反映されていない。それがいろいろ御指摘がある中の、観光の魅力づくりをどうするかが不足しているという御意見として出てくることになってしまったのではないかと思いました。もう少し途中段階でそういう御意見を積極的に申し上げたらよかったなとちょっと今、反省しているということを少し申し上げておきたいと思えます。

事務局 国内の交流体系ということでいろいろ記述させていただいているのですが、特にここは我々としては地域ブロック単位でこれからはものを考えていくということを重視したいというトーンで書いてございまして、その中身が、どうしてもやはり交通を中心になっておるのですが、その地域ブロックが自立するなり、しっかりやっていくというのは、やはりそういった文化的にもどうしていくかというようなことにつながると思いますので、そういったようなところがどこかで流れとして書けるところがあるかどうか、もうちょっと検討させていただけたらと思います。

委員長 19ページあたり、国際的な観光の魅力の向上のところは、広域、あるいは移動で何かその地域の個性だとか、文化だとか、そういう話は入っていないですね。

委員 今、たまたま文化庁の方で音頭をとってやったださっている関西元気文化圏構想とか、ああいうものは地域にとってはすごく力になると思うのです。やはり大きな施策として打ち出されていかないと、地域で幾ら頑張れ、頑張れといっても、きっかけがないとなかなか気運が上がらないのではないかと思うのです。そういうものをもう少し政策的にやっていく必要があるというようなことが入れば、東京一極集中の中で元気のない他の地域も少し安心するのではないかというふうに思います。

委員 確認的な話になるのですが、5ページの2行目あたりに、国際拠点空港の地方への乗り継ぎ機能が必ずしも十分とはいえない、それで日帰り交通圏が狭くなる。こういう話がございましてね。それで6ページの3行目に、羽田 - 金浦のチャーター便の話があって、可能性が高まったという話がある。

それからもう1つ、これは方向性としては17ページに飛びますが、今の方向性なんですが、航空の国際ネットワークの充実や国内交通との円滑な接続などの利便性を高めシームレスな交通体系とする。こういうのがございまして。これは連続して、ここは方向性を示しているものと読みますと、例えば成田にもっと国内線が入るのだろうかとか、それから関空が、国内線がかなり伊丹の方に移っていっていますね。そのことをもう1回、関空に戻すような施策がとられるのだろうかとか、何かそういうふうなことに繋げて読んでしまうような可能性があるのではないかなという気がするのですが、これはいかがなんでしょうか。

昨日、たまたま中部国際空港の話をやっているときに、あそこはそんなに混んでいないものだから、割と航空会社が飛ばしたいという希望が予想以上にたくさんあります。あれ

は要するに地方への線が意外とたくさんあるので、規模が小さくて1つしかないものだから、集中しているのだそうですね。そうすると乗り継ぎにいいというので割と希望が来ているということを社長が言っておられましたけれども、何かこのところをそういうふう読んでいくと、成田とか、関空とか、今の流れととにかく少し逆なのかなという感じがいたしまして、読んだときに、ちょっと矛盾を感じないかなという危惧を若干抱いたのですが。

事務局 特に17ページでいっているシームレスというようなイメージは、成田を便利にして欧米に行きやすくするというのもあるのですが、むしろここは東アジアとの関係で言っておりますので、例えば先ほど言った羽田との間の便ができたというようなことを契機に、気持ちとしてはせめて東アジアぐらいはもう羽田から楽に行ける。また、地方空港からも行けるというようなイメージの、交通体系としてはシームレスということをして人の流れについては言っているつもりでございます。

委員長 そういうことができるかという御心配ですか。

委員 さっき、私の頭にあったのは、中部国際のそういう状況と、関空など、関空から伊丹の方に国内線は移りつつあるということ、そういったことと、ここで書いてあることが現実の動きと、若干そぐわないところがあるのではなからうかという感じ、印象なんです。1つ1つが別に異論があるとか、そういうことでは全くないのですが、今のほかのいろんな動きと見たときにどうかなというのがちょっと心配になったということなんです。

委員長 5ページも同じような心配ですか。

委員 5ページは、国際拠点空港での地方線への乗り換えが十分ではないという指摘なんです。それで国際拠点空港での国内線への乗り換えが十分ではないということが書いてあって、後ろの方にシームレスな国内、国際の、それをやるというふうに書いてありますと、国際拠点空港というと関空、成田と、そういったところが頭に浮かぶものだから、何か余分な推測を呼ばないかというような.....。

事務局 欧米と東アジアと2つに分けて、4ページから始まっているところが、北米、欧州を想定したところで、それから、5ページの最後の方で韓国、中国便という、それぞれ図が2つございますけれども、これの背景というところで考えて、欧米へ飛んでいるのが、現状では成田と関空に集中しており、そこへのアクセスがうまくいってないという状況ですね。

後ろの方は、ちょっとそういう特定のところを多分想定して書いたのではないのではな

いかと思うのですが。

事務局 強いて言いますと、成田と、関空と、それから今度できます中部と、その乗り継ぎについてのいろいろな周辺状況が多分違うのではないかと。成田ですと、羽田にもっていかうにも、せっかく成田に国際空港をつくったのに空洞化するののかという意見があるだろうし、関空の方は関空の方で、伊丹があるものですから、むしろ国内の例えば羽田と大阪のどちらが利便性が高いかというのを利用者の選好に任せていると、やはり伊丹がいいなということで、行政側の期待に反して、なるだけ伊丹に寄ってくる。両方とも最近では、路線の張り方というのがエアラインのかなり自由な部分に規制緩和によってなっているものですから、その辺を3つの基幹空港なら基幹空港を一文で書くというのはなかなか難しいのかなという感じはするのですが、それでちょっと行政というか、審議会として書きたいことと現実の動きが、若干先生がおっしゃるように齟齬があるような感じが出てくるのではないのでしょうか。

委員長 伊丹は着便料を上げたのではなかったですか、まだ上げていないのでしたか。そういう議論がありましたね。基本的な方向としてはなるべく関空を使ってほしいという意図はあるのですね、マーケットがそれを望んでいるかという議論が逆にありますが。

委員 先生がおっしゃるように、シームレスの考え方も地域、地域であってもいいと思います。

委員 今の航空の問題で考えたときに、今もおっしゃったように、企業側のベースでいくと、経済効率が優先されて今の形がどんどん進むと思うのです。今、関空と伊丹だけではなくて、飛行機も小さな路線というのでしょうか、地方空港への路線がどんどん減っている状況で、実は飛行場はたくさんできているのだけれども、あまり飛んでないし、1日1便だったりして使い勝手が悪いとか、そういう意味で飛行機ももう少し公共交通としての位置づけというのを出していかないと、こんなことを今さら言ってもしょうがないですけども、このままいくと逆に市場原理だと言いながら、全体としては地方を切り捨ててしまうという良くない方向に動いているという気がするのです。そういうのはどこかに記述がありましたか。少し入っていますね。市場原理だけで動くのではなく、航空というものの位置づけをどうするのか。これからどんどん変わってくるのだと思うのですがビジョンがいるように思います。今までとは違う。例えば今年の予算でも航空がらみのは少し増えていますけれども、長期的にみてどちらの方向に行くのかということについて記述が

いるのかなと思いました。

委員 2章を中心に読んでいて、ワーディングのことでちょっと気になったことがあるのですが、表現の中に、例えば26ページ以降出てくるのですけれども、条件不利というのを消して、広域的な連携が困難なという表現をなさっているのですけれども、これは条件不利ということが意味することと、広域的な連携が困難なという言葉が意味することが何かちょっとずれているような感じがするのですね。例えば26ページのこの記述の中で、広域的な連携が困難なという言葉を使ったときに、これはどういう意味なのかというのがちょっとよくわからない感じがしました。

この言葉、この章だけで6つぐらい出てきているのですけれども、果たしてこの表現が本当にいいのかどうか。また、この言葉の意味がどういうことなのかという定義がちょっとはっきりしないなという印象が1つありました。それが1点です。

それからもう1つは、情報通信の扱いなんですけれども、交通はまさにこの報告書のテーマに資するインフラとしても確固たる地位を持っているという感じなんですけれども、情報通信というのは、果たしてそれに資するだけのインフラなのか、そうでないのか、ちょっと何か扱いがまだまだ中途半端かな、持続的な発展のために使われる国土基盤なのか、それとも外的な要因なのか。要するに政策の変数として扱うのか、それとも外的な外生変数として扱うのか、何となくその辺が中途半端かなという印象があるのですけれども、もう少しこの点についても、もっと前々から申し上げていけばよかったのですけれども、政策のツールになり得るのかどうかという点です。その辺がちょっと気になったのですけれども。

事務局 条件不利という言葉が今回、広域的な連携が困難なという言葉で変えさせていただいたのですが、これは1つは条件不利地域というと、非常に限定された、法律で離島ですとか半島といったような、限られた条件が非常に厳しい地域というような言葉が別途ございますので、それと一緒にしない方がいいだろうという判断です。ここでは二層の広域圏という概念をもとに、生活圏で連携ができない地域がどうしても存在する。そういうところに対してどういうような、この小委員会では特に交通・情報通信でどういうふうに対応できるかということを考えますので、そういう地域を指しているということでこういう言葉を使っております。いわゆる通常の条件不利地域とは違うということであえて違う言葉を使わせていただいたのですが、はじめて読む方は、どんな地域だろうなというふう

に思われるかもしれませんが。

委員 広域的な連携が困難なという言葉の持つ意味がちょっとわかりにくい。

事務局 最初に出てくるところで、こういう意味であるという定義をさせていただいたらいいのかなというふうに思いますが。

委員 非常にネガティブな感じと、いわゆる意図しているものと何か違うものにとらえられるのではないかなという危惧が正直言っているのですけれども。

事務局 なかなか条件不利地域といったり、白地地域といったり、いろんな言葉がある中で、今はとりあえずこの言葉に落ち着いてきたところなんです。

委員 その文脈の中で変えてもいいのではないかと思うのですけれども。特定のある地域を指していっているわけではないと思いますので。

委員長 中山間地等とか。

事務局 今回は確かに条件不利という言葉を一律にワープロで変えるように変えたところがございますので、確かに文脈ごとにちょっと考えた方がいいかもしれませんね。

委員長 「中山間地等広域的な連携が困難な」といったら、もう少しはいいような気がしますね、ちょっと考えてください。

委員 関連してなんですけれども、いずれにしても、広域的な連携が困難なということは、広域的な連携をすることがベストであるというようなところになりシフト、そこが強調されていると思うのです。それはもちろん大事なことです。多分先ほど佐藤委員がおっしゃったように、文化の問題だとか、観光の問題をいうと、やはり個性だとか、違うというところがありますね。ですから、余り広域的な連携が困難なというところがいろんなところに出てくると、まずいところを引き上げる、均質化していった、均質的なサービスを受けることがこの全体としての課題であるというところが過度に強くなるというのも、もちろん必要なことなんですけれども、多少バランスをとる意味で、それは基本的方向性は多分そういうこと以外に書きようがないのですけれども、少なくとも国際連携の基本的方向性のところでは、もう少し魅力というか、個性を出すというようなこともやや強調させていただいて、若干バランスをとらないと、何かそのためにまた新たな条件が不利なところの引き上げのためにいろいろな口実をつくって、いろいろなことをやるということだけがひとり歩きするというのもまずいのではないかなという感じが若干いたします。

事務局 今の話は、私どもとしては一応何とか多少なりとも入れ込んだかなと思ってお

りますのは、先ほどちょっと説明した29ページの最初の前書きのなところの中段で、「各地域がそれぞれの個性や特色を」というところで、「国際的」という語句を入れているのですが、「見つめ直して、その魅力に一層磨きをかける」というようなことと、「各地域に適した発展戦略を自ら考えて実行してゆく」というようなことをすべきであるということとか、31ページでございますが、(3)条件不利を広域的連携の困難な地域というふうに書きかえておりますが、前段は一生懸命それを補いましょうということを書いてございますが、一方、地域資源を生かすなど広域的な連携が困難な地域においても独自の振興を図っているという例もあるので、こういった取り組みをしっかりとっていく必要があります。

また、必要な基盤もそれを支えましょうというようなことを入れさせていただいて、引き上げるだけではないよ、それぞれみんな頑張りましょうよということを入れたつもりではあるのですが。

委員 わかりました。

委員 改めてこうやって冊子になってみると、、、 がそれぞれどうしてもサンドイッチになったようなところがありまして、 は国際的な観点ということで、しかも広域国際交流圏の進捗状況の点検という側面が一面ではありまして、主として現状の整理的なところに重点が置かれているのですが、 と  になると、2050年に向けての課題の整理みたいなところに行っていて、ちょっと時間軸のずれが目立ってくる感じは若干あります。

は、二層の広域圏の話が入っているのですが、これは二層の広域圏のいろいろな研究会、あるいは小委員会の方もあるようですが、やはりちょっとまだ十分議論され尽くしていない課題というのは、ブロック単位での戦略みたいなのが、下層の方は生活圈ということで割と非常に詳細に地域的な単位で何が必要かとかということが議論されているのですが、国際的な競争に伍する地域ブロックのあり方みたいなのは意外にまだ十分検討されていません。しかもこれが本当にブロック単位で拠点性のあるところでなければいけないのでしょうか。庄内地方の山形の方に物流が横浜港から移るといような話では、必ずしも仙台に行くわけではもちろんなくて、アジアというのを考えると、必ずしもブロックの拠点空港、港湾にあらゆるものが集中していくようなイメージではない、ちょっともう少しばらついたような交流があり得る面もあります。それから、ブロックが今までと違うブロック分けになっているのですが、ちょっとその説明も余りどこかで明快に規定されているわけ

ではなくて、これは今後の多分課題ということになるのかなと思うのですが、非常に生活圏レベルではその拠点都市に行かざるを得ない、医療なんかははっきりしているのですけれども、ちょっとこの国際的な地域ブロックのあり方についてはどう考えるかというのは、もう少し検討課題があります。

は、ちょっとこれがマクロなお話だけになっていて、2番目が地域のお話已全部落とし込んであるのですけれども、はどうしてもマクロな公共投資が非常に制約されるというお話だけで、とがどういうふうに関わっていくのかというのが非常に難しい問題なので、もちろん解けないということはあるのかなと思うのですが、二層の広域圏をつくるという話と、は新規は非常に難しいという話が、こちらは2050年まで出ているのですけれども、、、がそれぞれ個性のある章になっていて、食べるとサンドイッチとしておいしいのかもしれないのですが、つながりが時間軸と持っているテーマにずれが若干あって、それから先生方がおっしゃったように、で二層の広域圏の話だけにしちゃうと、ややそこから漏れたところの文化都市みたいな、この間、ちょっと萩だとか、私の生まれ育った唐津だとか、30万都市に入らないんだけれども、結構これからの観光・文化振興などにおいて、それなりの役割を果たすような都市が意外に30万都市の中には入らないけれども、いい都市があるというような話もあったのですが、ちょっとその辺の目配りもあるといいのかな。これは願望というか希望なんですけれども。

事務局 ブロックについては、特にここの流れの中では、国際連携の章のまさに主体がブロックであるという認識で記述したつもりでございます。

したがって、章としては、の方にブロックの役割、そのブロックとしての地域の役割みたいなものを書いているというような構成になっておりまして、したがって、の交通・情報通信のところにくると、どちらかという和生活圏域の話になっているというような構成になっておりまして、そのような印象を持たれたのかという気はしております。ブロックについては国際連携との関係でどうあるべきかということのを方で書いているつもりですが、ではブロックが具体的にどうやって国際的な対応をしていくのかというところの詰めは、やはりもう少しこれから時間をかけて検討させていただきたいと思っております。

委員長 もしそういう印象を持たれるとすると、ブロックの性格づけについてさらなる検討が必要である、といった文章を少し補いますか。



事務局 基盤投資については、今回、本当にマクロの分析で止まっております、非常に厳しいというところで終わっております。ではその前段、それから他の小委員会でもいろいろ出てくる新しい投資、この国を美しく持続的にしていくために新しい投資が必要だということが別途中身としては出てまいりますので、それとどうつなげるかということがやはりこれからの課題になるのではないかなというふうに思っております、その厳しい投資制約の中で、どういう投資を重点的にやっていったらいいのか、どういう方面に工夫をしていったらいいのかということは、申しわけないのですが、そのさらに先の段階で検討させていただければと思っております。

委員長 今のに関連して言うと、何とかしていくと具体的にもうこうやるんだという意思表示がしてあるのですね。だけどベースはマクロ。国土審に出ていても、いつも困ったなと思うのは、これはまだ点検なんですね。多くの人がこれを計画だと勘違いして議論が始まる。その中には、方向性なだけけれども、ある部分についてはこうやりますと書いてあるものだから、ではこんなこともやるべきではないか。こういう話にどんどん展開して行って、片やそんなことをたくさん書いてしまうとお役所レポートだという話になるので非常に悩ましいところなんです、少し前書きのところ、全体のレポートの一番前書きにそういう話があるわけですね。この厚い方の頭にも、ここからさらに検討していくという文章を最後に入れた方がいいかもしれないですね。

それから、表現をもう1回、カタカナも含めて、さっきの話ではないですけども、例えばPFIの利活用、PFIって利活用するものなのかなとか、それから、意識がマインドとか、表現について最終レポートの前にもう1回、点検をしていただけますでしょうか。

委員 情報通信のところなんです、7ページの記述です。これ違っているのではないかと思うのですが、情報通信については、第2世代携帯電話について、通話方式の違い等のため、同じ携帯電話を国際的に使えない状況にある。と書いてありますね。僕はボーダフォンのモトローラのV66というのを使っているのですが、これはどこでも使えるのです。使えないのは韓国だけです。だからあとは世界166カ国ぐらい。だからこれは違うのではないかと思うのです。そうすると、ここが違くと、後ろの方の20ページのところに、使えないから第3世代を普及させるということを書いてあるんですが、それもちょっと違うのではないかと思うのですが。

事務局 今のは第2世代といわれるものですか。

委員 そうです。国によってちょっと周波数を変えます。

委員 それはボーダフォンだから使えるのではないですか。世界的にはGSMという方式が主流なんです。ただし日本の国内はPDCという方式が主流でして、あとCDMAがちょっとありますけれども、いずれにしてもGSMというのは携帯の中にカードを差し込んでやる方式なんですけれども、日本は携帯電話の中にもう番号がROMの中に入っていますので。

委員 これが使えないというだけの話で、モトローラの機械が使えるのだったら、別にそれほど問題ではないのではないのでしょうか。

委員 それは恐らくボーダフォンだからそういうサービスになっているだけでありまして、これは恐らく日本のことをいっているのだと思いますので、日本の主流となっているものに関しては、国際的な転用性はないというのがここで言いたいことであると思います。

委員 いいんですか、それで。

委員 もうちょっと言葉を補った方がいいかもしれませんけれども。

委員 それで第3世代を普及すべきであるというのは何か。

委員 それは別に第3世代を普及させる要因というわけではないとは思いますが、第3世代においても、日本の第3世代の携帯電話は世界で使えないようにしてありますので。

委員 これがとても国土計画の推進とか、あんまり関係があるのかな。現実に僕は何も困らないです。できないと書いてあるけれども、ボーダフォンだからできる。ドコモだからできない、そんな話なんですか。いずれにしても事務局にお任せしますが、御検討願います。

事務局 事実をもう少し確認させていただいて必要な修正をさせていただきたいと思えます。

委員 ドコモの端末でも国際的に使えなくはないのです。そういうのもあるのです。例えば第3世代などではそういうこともできなくはないのですが、ちょっと方式がいろいろ複雑でして、非常にコストがかかるのは現実です。

委員 ボーダフォンは簡単ですね。

委員 ボーダフォンは国際標準ですから。ドコモの場合には、例えば中国の国内で通信

をすると、1回、日本へ送って、日本からまたかけるような形になりますので、2回国際電話をかけるような、そういう非常に複雑なといいますか、そういう意味では、日本の方式というのは世界標準ではないのです。

委員 それは日本を直すべきというべきであって……、まあいいです、お任せします。気になります。

委員長 それでは、課題がたくさんありますので、後ほどまた御議論いただくことにして、一応今、御意見をいただきましたので報告書は修正させていただきます。

成案につきましては、また、皆様にお届けしますけれども、議論する場はないので、お任せいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、議事はこれで終了ということにしたいと思います。

## (2) その他

委員長 事務局からあとはよろしく願いします。

事務局 今後のスケジュールでございますが、きょう、一応最終小委員会ということでございますが、この本日の御意見を踏まえてまとめさせていただき、委員長に御確認いただきたいと思います。そして部会としての報告がこれからなされるわけでございますが、部会の報告は、3つの小委員会の報告、これをそれぞれくっつけて全体にまとめます。ただ、その全体のまとめとして、例えば今後の国土のありようを方向づける条件ですとか、また、目指すべき国の形をどうしたらいいかといったようなものをつけ加えることにしております。現在、企画運営委員会等を中心に御検討いただいているところでございます。

そしてそれらをまとめまして、今後、2月末から3月にかけて調査改革部会で御検討をいただくことになっております。そして最終的には国土審に報告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。

また、今回の委員会の議事要旨につきましては、速やかに作成して公表いたしますとともに、議事録につきましては、委員の皆様方の御了解を得てから公表させていただきたい

と思います。

以上でございます。

委員長 最後に、局長からご挨拶をいただきます。

国土計画局長 委員会を終わるにあたりまして一言ごあいさつを申し上げます。

委員長をはじめ、委員の皆様におかれましては、たしか昨年7月の第1回以来、夏休みを返上して熱心にかつ活発に8回にわたって御議論をいただきましたことに心からお礼申し上げます。

本委員会では、総合的点検の一環として、まさに東アジアの急速な成長とか、相対的な地位の低下という現状を踏まえて、先ほど、どういう表現を最終的にとるかという御議論がありました。グローバル化の進展を生かした活力ある国土形成、あるいは投資制約下での持続的発展のための国土基盤というような観点から、国土の現状と課題、それから政策立案にあたっての基本的方向について御議論をいただきました。

本委員会報告は、先ほど山口からも申し上げましたが、3つの小委員会がパーツになりまして、それに一言で言うと、目指すべき国の形だとか、あるいは国土計画の今日的なのか、これからの意義というようなことについての章を加えたような格好での部会報告というのを事務方で現在、考えているところでございます。

最後に、今回は総合的点検ということで、それぞれの小委員会で、それぞれの委員長はじめ皆様方が一生懸命、細かいところに至るまでやっていただいているので、今回の部会報告は、そういった形で3つの小委員会の報告書が入っていて、全体の流れがわかるような部会報告ということを考えている次第でございます。

私どもとしてはやはりこれからの国土計画というのは、実はなぜ必要なのかというのを我が方、こちらの方から説明をして、そのためには具体的なイメージ例を示すというようなことをやっていくということが必要だろうと思っております。そのためには、この委員会の8回にわたっていろいろ御指導いただきました成果、先ほど申し上げましたように、後ろに資料編、非常に貴重な情報がいろいろ入っています。こういったものも含めて投げかけて、それぞれの地域で考えていただくというようなことが必要だと思っております。その上で5回の全総の続きでない計画というものに進んでいければというふうに考えております。

また、先生方にはいろいろな機会でお世話になることがあると思いますので、よろしく御協力、御指導いただきますようお願い申し上げまして、お礼の挨拶とさせていただきます。

本当にありがとうございました。

委員長 ありがとうございます。

それでは、これで閉会にします。

閉 会