

3/27 経済財政諮問会議(平成19年第6回)
アジア・ゲートウェイ構想について(根本内閣総理大臣補佐官提出資料)より抜粋

平成19年4月12日
交通政策審議会
第24回港湾分科会

資料1 - 2

アジア・ゲートウェイ構想について

平成19年3月27日

内閣総理大臣補佐官 根本 匠

アジア・ゲートウェイ構想の「最重要課題10」(ポイント)

● 5月の最終とりまとめに向けて、下記10項目について重点的に検討。

アジアとの交流のための「インフラ機能」の強化

1. 「アジア・オープンスカイ」に向けた航空政策の転換

～ アジア航空市場の自由化の推進(アジア・オープンスカイ)、羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

2. 「貿易手続改革プログラム」の策定

～ 国際物流機能の強化に向けた通関制度等の改革

アジアや世界の人々を惹きつける「文化力」「知的創造力」の強化

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

～ 新たな国家戦略策定に向けた関係者の力の結集

4. 世界に開かれた大学づくり

～ 大学国際化に向けた競争的な資金配分と評価の充実

5. 「日本文化産業戦略」の策定

～ 「戦略性」を重視した文化産業政策の体系化

6. 日本の魅力の海外発信

～ 総理表彰・顕彰制度の創設と「ジャパン・クリエイティブ・センター」(仮称)の設立

アジアの資金循環の中核となる「金融力」の強化

7. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

～ アジアの金融ネットワークの一体化の推進

アジアと交流しアジアの活力を取り込む「地域力」の強化

8. グローバル化の中で成長する農業への変革

～ 企業家精神を核にした農業の活性化

9. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

～ 特区制度を活用した地域のアジア交流の促進

アジアの地域協力を推進する「リーダーシップ」の強化

10. アジア共通課題に関する研究・協力の中核機能の強化

～ 環境・エネルギー等に関する国際フォーラム開催や研究ネットワーク等の構築

〔目指す国家像〕

アジアのどこからでも/どこにでも、スムーズにアクセスできる国

アジアと世界、世界とアジアのヒトやモノの流れの結節点になる国

アジアの人々が「行きたい、学びたい、働きたい」と思う国

世界の人々が「日本に行けばアジアが分かる」と思う国

アジアの人々が「日本に行けば世界に挑戦できる」と思う国

アジアや世界の資金(カネ)と情報が集まる国

多様性に富んだ地域が自ら「魅力」を発信しアジアと交流する国

アジアから信頼され、尊敬される、リーダーシップのある国

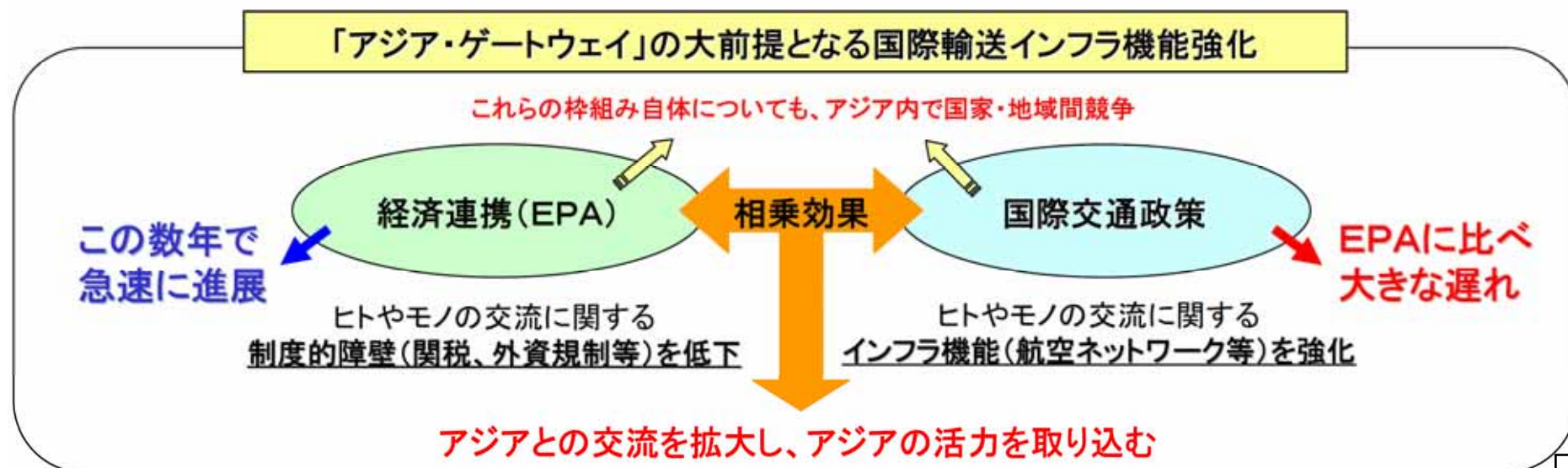
「アジア大交流時代」に向けた国際輸送インフラの機能強化の必要性

- アジアに拡がり深化する我が国企業の国際事業ネットワーク:
アジア域内の人流・物流の迅速化・効率化が、日本経済の生命線に
- アジア大交流時代の到来:
アジアとの交流拡大によって、地方も含め、人口減少下でも成長のチャンス拡大



- 日本はこれまで、経済連携協定(EPA)を柱に貿易・投資の自由化を推進。アジア域内の「国境の垣根」は大きく低下の方向へ。
- しかしながら、ヒトやモノが物理的に「国境の垣根」を超えるためには、航空や海運の国際輸送インフラが必須(陸路では海外にアクセスできない日本は尚更)。

→ 脆弱な日本の国際輸送インフラ機能を強化し、EPAとの相乗効果を最大限に引き出すことが急務。



空港・港湾の改革について

2. 港湾の機能強化について

- 利用者たる産業の国際競争力を強化するため、制度や手続等のソフト、特に通関や港湾手続等を改革。

<主な課題>

- ① 通関・港湾手続のIT化：いわゆる「次世代シングル・ウィンドウ」の継続的な業務プロセス改善
- ② セキュリティと物流効率化の両立：アジアのトップランナーを目指し、国際的に通用する制度を構築
- ③ 港湾手続の統一化・簡素化：特にスーパー中枢港湾の一体的運用を推進

➡ 官民合同の検討会を開催中 → 「貿易手続改革プログラム」を策定し、今後の改革工程を明確化

- 日本経済全体にとって特に重要なスーパー中枢港湾等については、国としても支援すべき。例えば：
 - ① 税関の臨時開庁制度や夜間割増料金など、港湾の24時間化にマイナスとなる国の制度は、見直しを徹底。構造改革特区制度の積極的活用も検討（「アジア・ゲートウェイ構造改革特区」）。
 - ② 複数港湾の手続、システム、運用等の一体化を進める自治体の広域連携や、港湾の24時間化を積極的に推進する自治体に対し、ソフト面も含め、財政的な支援を検討。