

## 第1回国土交通省成長戦略会議

平成21年10月26日

【中原政策官】 それでは、定刻も過ぎておりますので、ただいまより第1回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきます。

皆様方には、足元のお悪い中、大変お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は座長に議事をお願いするまでの間、議事の進行を務めさせていただきます国交省の政務三役政策審議室の中原と申します。よろしく願いいたします。

それではまず、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。議事次第、配席図のほか、資料1から5までございますでしょうか。もし配付漏れございましたら手を挙げていただければ事務局より足りない部分を差し上げます。

また本会議の議事につきましては報道関係者に限り公開とした上で、本日はそういうふうな取り扱いとしておりまして、議事録については内容について委員の皆様方にご確認いただいた後、発言者氏名を除いて会議資料とともに国交省のホームページにおいて公開することとなっておりますのであらかじめご了承ください。

それでは、まず初めに前原国土交通大臣よりごあいさつをいただきたいと思います。よろしく願いします。

【前原大臣】 皆さん、今日はお忙しい中、また、わざわざこうやってお足元の悪い中、集まっていただきましてありがとうございます。まずは心から御礼申し上げます。ありがとうございます。お忙しい方々ばかり、また各界で著名な皆さん方ばかりこうやって集まっていただきましてほんとうにうれしく思っております。

私は大臣就任をしたときに、職員の方々の前でこういったごあいさつをいたしました。人口は減っていく、少子・長寿化が進んでいく、莫大な長期債務を抱えるといった中で、公共事業を守るということがこれから我々の使命ではない。もちろん必要な公共事業はやっていかななくてはなりませんけれども、必要な公共事業を絞り込んでいく、抑制していくということが大事だと私は考えております。しかし、この国土交通省所管の産業分野というのはまだまだ成長余力を持った分野というのはたくさんありますし、これを伸ばしてこそ日本の国家の基盤というものがしっかり確立し、回り回ってそれが国富につながっていく、国の発展につながっていくと確信をしているところでございます。皆さん方には観光、

港湾の競争力強化、オープンスカイ、そしてゼネコンあるいは新幹線といった運輸産業の国際展開、まずはそういったところで日本の成長戦略に資するご提言をいただき、そしてそれをしっかりと政策・予算に反映をさせていきたいと、このように考えております。

後ほどタイムスケジュールをご確認いただくことになるわけではございますけれども、できるだけ皆さん方にはお集まりをいただきまして、自由闊達なご議論の中で話をまとめていただき、それを政策・予算に反映をさせていくということをお約束させていただきたいと思っております。まさにこの会議がこれから国交省の成長戦略のかぎになるという思いで、ぜひ皆さん方にはご意見、また様々な思いというものをご開陳いただければありがたいと思っております。

私のお願いで、座長は長谷川さんをお願いさせていただきました。長谷川さん、よろしくお願ひ申し上げます。また、座長代理は御立さんをお願いをさせていただくことになっております。今日はお2人からご意見を賜るということでございますけれども、それぞれ専門分野で貴重な、素晴らしいご意見を持った方々ばかりでございますので、当面は皆さん方から思いをぶつけていただきまして、そしてフリーディスカッションの中でこの4分野についての具体的な提案をまとめていただくということでお力添えを賜りますように心からお願いを申し上げ、ごあいさついたします。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【中原政策官】 ありがとうございます。

それでは続きまして本日は初めての会合でもございますので、ご出席の委員の皆様方のご紹介をさせていただきたいと思ひます。配席順にご紹介させていただきますのでよろしくお願ひします。

まず大上二三雄委員でございます。

【大上委員】 大上です。よろしくお願ひします。

【中原政策官】 大江匡委員です。

【大江委員】 大江でございます。よろしくお願ひいたします。

【中原政策官】 大社充委員。

【大社委員】 大社でございます。よろしくお願ひします。

【中原政策官】 坂村健委員。

【坂村委員】 坂村です。

【中原政策官】 長谷川閑史委員。

【長谷川座長】 長谷川でございます。よろしくお願ひします。

【中原政策官】 御立尚資委員。

【御立座長代理】 御立でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 高木敦委員。

【高木委員】 高木でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 中条潮委員。

【中条委員】 中条でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 平田オリザ委員。

【平田委員】 平田です。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 星野佳路委員。

【星野委員】 よろしく申し上げます。

【中原政策官】 柳川範之委員。

【柳川委員】 柳川でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 続きまして国土交通省側ですけれども、先ほど大臣はごあいさついただきましたので副大臣、政務官を紹介させていただきます。

馬淵澄夫副大臣です。

【馬淵副大臣】 馬淵でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 辻元清美副大臣です。

【辻元副大臣】 辻元です。どうぞよろしくお願いいたします。

【中原政策官】 長安豊政務官。

【長安政務官】 長安でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 三日月大造政務官。

【三日月政務官】 三日月です。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 藤本祐司政務官。

【藤本政務官】 藤本でございます。よろしくお願いいたします。

【中原政策官】 また先ほど大臣からもご紹介ございましたように本会議の座長については長谷川委員に、座長代理については御立委員にそれぞれお願いしたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

それでは以降の議事進行につきましては、長谷川座長にお願いしたいと存じます。長谷川さんよろしくお願いいたします。

【長谷川座長】 はい。それでは座長を仰せつかりました私、長谷川から以降の議事進

行をさせていただきたいと存じます。委員の皆さんのメンバーのレジュメを拝見いたしまして、皆さんそれぞれの専門分野で知識と経験をお持ちの方ばかりで、大臣が私をなぜ座長に選ばれたかということをつらつら考えましたら、国交省所管事業には全く素人であって、おそらく聞き役・調整役に徹するのではないかということと、多分私が年齢の上でも一番上だということだろうと思うわけであります。

先ほど司会からご案内がありましたように、本日は第1回目ということで私と御立座長代理からプレゼンテーションをさせていただくことになっております。それぞれ30分の予定ということでございますが、できるだけはしょって後のディスカッションの時間を設けるようにできればしたいと思います。

それでは、まず私のほうから早速始めさせていただきたいと思いますが、お手元に「日本の成長戦略」という形で一応プレゼンマテリアルをお配りしてあると思いますから、これをごらんいただきたいと思います。国交省というよりは、私の日本の現状に対する思いをざっと書いておりますので、それを説明させていただきたいと思います。

まず、日本の繁栄を持続させるためには何をしなければいけないかということから説き起こしてまいりたいと思います。国家の存在感あるいは影響力というのはどういう要素で決まっているかということを考えてみますと、おそらくは経済力、軍事力、そしてそれらを背景とした政治力・外交力、さらには文化力といったものが大きな要素として挙げられるのではないかと考える次第であります。

それぞれの要素につきまして簡単に振り返ってみますと、経済力におきましては、確かに日本はかつて90年代の初めには世界で1人当たりのGDPも2位になり、国としての世界のGDPに占める割合はほぼ20%ぐらいでした。そういう状況まで行ったわけですが、その後バブルの崩壊とともに苦闘の10年あるいはそれ以降の調整期間を経て、2007年には世界のGDPに占める割合は10%弱で、1人当たりでは世界19位にまで低下しています。ついこの間の新聞ではイタリアにも抜かれたと書いてありましたが、これは為替のエクステンジレートにもよるわけでありますけれども、この長期低落傾向が続いているということは間違いないわけであります。

一方で次の要素であります軍事力について見ますと、GDPの1%という制約はあっても、世界有数の軍事費投下国であります。5兆円に近い金額というのは世界の中では1国としては相当な金額であることは間違いありませんが、過去の歴史的な経緯でありますとか、日本国憲法の制約、あるいは非核三原則もありますし、また日本人の現実のメンタリ

ティーからいっても、これで存在感を発揮するというのは非現実的でもありません。

政治力・外交力につきましては政治家の諸先生を前にして申し上げるのはまことに恐縮ではございますが、諸外国との交渉経験の不足や日本民族が島嶼国ではぐくまれたという背景から残念ながら華々しい外交による成果を上げたことがあまり歴史上もこれまではなかったと言わざるを得ないので、今後民主党政権になって画期的に変わることを期待したいとは思いますが、それでもそれが一朝一夕に変わるというふうにはなかなか期待しがたい。

文化力というのは、これはサブカルチャーの部分とそれから本来の歴史的文化の伝播力と両方あります。この部分については日本は相当良い影響力を発信してはいると思いますけれども、これは本来のメインストリームの存在力あるいは影響力という点ではなかなか本流になり得ない。

そういった分析の中で日本が繁栄を維持するために何をするかというと、やっぱり経済力の復興・強化というのが一番理屈にかなったアプローチではないかと考えます。国家の戦略としてそういうふうを考えるわけではありますが、じゃあ、経済力の復興・強化をするときにどういうフォーカス、考え方でやるべきかを考えましたときに、今は内需主導の成長ということが盛んに言われておりますが、私の考えではこれからの国内の成長は量的成長よりも質的成長を目指すべきではないかと考えます。これは冒頭に大臣がおっしゃいましたように、少子・長寿化という状況の中で生産性を飛躍的に高めるとしても全体の成長を少子・長寿化の中で遂げていくことは極めて困難であります。したがって、私の考えでは国内の成長は質的成長にフォーカスし、量的成長は成長している市場に出て行ってそのパイを勝ち取ってくる戦略のほうが妥当ではないかと思えます。

では次のページをお願いいたします。これ鳩山総理の所信表明演説を盗み見たわけでも何でもありませんが、今日の所信表明演説で「岐路に立つ日本」ということをおっしゃって行きました。このままで行けば国家の均衡ある衰退に向かうけれども、今ならまだ間に合おうと所信表明演説でもおっしゃっていましたが、日本は今こういうさまざまな問題に直面しております。したがって、今こそ国家のビジョンというものを明確にし、それに至る戦略というものを明確にしないと間に合わない。総理あるいは政治家の皆さんだけではなくて、ビジネスの世界における者もひとしくそういう危機感を持っているわけでありませぬ。

次、お願いいたします。私が考える20年後の市場・経済活動のあるべき姿をビジョン

として考えられる項目として例示していますが、具体的には社会の様相であるとか市場のあり方でありますとか、いろいろなカテゴリーに分けて考えてみると、ここに挙げられるようなことが国家のビジョンの一例として考えられるのではないかなと思います。

タイムスパンも20年後ぐらいというのが、皆さんの視野の中では具体的にイメージとして描けるぎりぎりのスパンかなと思います。それ以上、例えば50年後となりますともう我々の問題ではないと考えがちでありますから、一応私なりには20年後にこうありたい、あるべきである、そういった意味で考えてみたわけであります。これらを実現するための成長戦略が必要だということであります。

5ページ目をお願いいたします。翻って日本経済の現状ですが、冒頭申し上げましたようにGDPのシェアは長期低落傾向にあります。またGDPの成長率も底をはってあります。一方で今回のリーマンショックのダメージを一番大きく受けたのは日本の経済であります。2000年代に入って初めごろは10%強であった、GDPに占める輸出依存率が16%ぐらいに伸長しており、その輸出に依存し過ぎたからであるということが一部では言われております。確かにそういう部分はあるでしょうが、輸出で日本以上にGDPを稼いでいる国は幾らでもあるわけであります。アジアの中で見ても、たしか数週間前の『日経ビジネス』の別冊付録にインドの方が、アジアでインドよりGDPに占める輸出比率が低いのは今や日本だけになったということを書いておられましたが、おそらくそういった意味では日本は決してGDPの中での比率は高いとは言えない。もちろんシンガポールやあるいはタイ、そういった途上国あるいは国力の小さな国については輸出に頼らざるを得ない。日本のように1億2,700万人ぐらいのサイズのマーケットがあれば内需で成長できるということも成り立たないわけではあります。それはやはり人口が増えていて初めて可能なセオリーではないかなと思います。だから私は1つの見方ではありますけれども、輸出比率は決して高くないけれども、これだけのダメージを受けたのは結局先進国の中流富裕層を対象とした耐久消費財に偏った輸出を行っていたからで、その部分は経済ショックあるいは大不況になりますと消費者が最も最初に買い控えをする部分であります。食料品でありますとかそういうものであれば減すにも限度がありますが、テレビや自動車そういったものであれば買わなくても済むし、買いかえなくて済む。そういったところも1つ大きな要因ではないかなと考えます。

したがって私含めてでありますけれども、短期の効率性を追求し過ぎたがために将来のための投資のバランスが少し欠けていた傾向があるのではないかなというの

が1つの問題提起であります。

さて、6ページでございますが、じゃあ具体的にどういうことを例示的に意味しているかを申し上げますと、停滞する経済から成長経済に転換するために求められるのは、先ほど来申しておりますようにバランスの取れた量的成長戦略と質的成長戦略の実行ではないかと思えます。その前提条件といたしましては、ここに5つほど挙げておりますが、まずは1つは視点の転換というのが要るのではないかと。日本人は部分最適は大得意であります。これは都市計画であろうが、それから会社の中での仕事の進め方であろうが、すべての点で部分最適は大得意でありますけれども、それを全体最適にうまく融合させ、仕立て上げることは必ずしも得意ではありません。あるいは個人益、団体益、産業益、省益、そういったものをほんとうに国益の観点からうまく収れんしていくということについても決して得意ではありません。そういった別の言葉で言いますと、グランドデザインが不得手な国民性が、ある意味では個人レベルでも会社レベルでも都市レベルでも国家レベルでも、いわゆる合成の誤謬というのを生んでいるのではないかとというのが、私の考えであります。

例としてここに挙げましたiPodでありますとか、あるいは調和のとれた美しさと利便性に欠ける都市計画、あるいは個別的にテーマごとに行い暗礁に乗り上げる外交交渉、こういったものも挙げられるであります。今、盛んに電気自動車が喧伝をされておりますが、その電気自動車のエネルギー源になるリチウムイオン電池の世界のトップ10メーカーを見てみますと8社ぐらいは日本であります。したがって日本が早くイニシアチブをとっていわゆるグローバルのデファクトスタンダードをつくらないと、結局マーケットの力があるところがそれを設定してしまう。その場合には自分の都合のいいように設定してしまう。そのマーケットの力があるところはどこかということ、今は中国であります。これを早くやらないと、国際柔道連盟でルールを勝手に変えられて国技である柔道が苦戦をしたり、あるいはスキーのルールが変えられて日本の選手が苦戦をしたりと、そういった問題が具体例としては一番わかりやすいわけでありましてけれども、産業の分野あるいは国益を守るという観点から大きなマイナスとなり得ます。こういった点は政治・官そして産業界が協力をしてほんとうにグローバルのデファクトスタンダードをつくり、それを貫き通すということを真剣に考えないといけないと思えます。

それから国際競争力確保と国民へのサービス提供のバランスに基づいた選択と集中ということをやらないといけない。これは今、前原大臣がご就任されて以来それを今大きくそちらにかじをとっておられます。国交省の管轄でありますし、民主党全体としても今、「コ

ンクリートから人へ」、これは「ハードからソフトへ」と言いかえてもいいと思いますが、そういうキャッチフレーズ、コンセプトのもとに大きくかじを切ろうとしておられる部分とも合致をすると思います。

それから日本の得意な、特に産業分野で実績を示しております生産性・効率性の追求、これを企業のみならず社会のあらゆるシステムに適用することです。ということは行政システムやそういうものが必ずしも適用されていないサービス産業へも徹底的に適用し活用していくということを考えなければいけないと思います。

それから、4番目は情報の非対称性の解消でありますけれども、これも新政権が1つの約束事として国民に約束をしておられますし、鳩山総理の今日の所信表明演説にも明確に述べておられましたので、これを進めることによってほんとうに総合力を結集するという前提が整うと思います。

それともう1つはイノベーションの継続ということでありましてけれども、猛追する中国、韓国等、新興国企業の常に半歩先、一步先を行くイノベーションを維持することによって優位性を維持し、特に中でも日本が得意とする製造業あるいは環境対応技術の革新を、今後も先頭を切ってやっていく必要があります。今から40年前、50年前を見ますと日本も1955年から73年までは高い成長率が続きましたが、途上国から成熟国にテークオフをするときにはどの国もそういうプロセスをとるわけでありまして、中国も今まさにその過程にあるわけでありまして。当時日本がアメリカを追いかけたようにそれらの国々が技術の先進国である日本を追いかけ追いつき追い越そうとするのは当たり前でありますけれども、常にやっぱりその半歩先、一步先を行くということを、これもまた政・官・財が協力してやっていかないと日本の繁栄は維持できないと思います。

量的成長については、ここに挙げましたように海外で成長するためにはM&Aの積極的な活用とか、大臣もおっしゃっておられる日本のすぐれた技術や製品の官民一体となったプロモーションとか、今申し上げましたようなイノベーションの継続、といったことをやらなければいけないでしょうし、国内の質的成長をやるためにはここに書いたようなことをやっていかないといけないと思います。

詳細をその以下のページに述べておりますので要点だけをかいつまんで申し上げたいと思いますが、7ページ目。企業・産業人としては一番やらなければいけないのは、国内での過当競争体質による経営体力の消耗から早く抜け出していわゆる体力を整え、ほんとうの競争相手がいる海外での勝負ができるような体制を整えていくことです。日本人は企業



もあるいは個人も、大変はばかりながら政治家の皆さんも極めてこれまで内向きでありまして、国内のことしか見ておられません。しかし今のグローバル化の時代には日本はもう東洋の離れ小島ではありません。もう自分たちがいかにそういうふうを考えようと、グローバル化はこちらから行かなくても向こうからいや応なく押し寄せてくるわけでありますので、すべてのものの見方をグローバルという観点から見て、大臣もおっしゃいましたように、その中でどうやって成長していくんだ、あるいは競争力を高めていくんだという観点からすべてを、物事を発想しないと、これからはうまくいかないと思いますし、仮にうまくいったとしてもそれは短期的なあだ花的なものにしかすぎないと感じます。

2番目は成長している新興国市場におけるパイの獲得のためでありますけれども、これはそれぞれが皆苦勞しているところではありますが、やはり新興国には新興国に合った製品、コスト、マーケティングのやり方があります。しかしながら先ほど申しましたように、我が社も含めてやはり先進成熟国での中間層・富裕層を対象にしたビジネスというのが非常にこれまで順調に来ておりました。2000年代の初め5年間ぐらいはかつて経験したことのない世界同時好況というのがありましたが、それが一転して不況になったわけでありましてけれども、そういったことにどうも少し甘えていて将来を見越す力がなかった。あるいは先見性のある手が打てていなかったということは反省をして、早急に変えていかなければいけないと思います。

それから日本のすぐれた技術・製品の官民一体となったプロモーションということでは大臣もおっしゃいましたような、例えば新幹線、あるいは原子力発電、地下鉄システム、それから水の浄化あるいは再利用システム、野菜工場といったものを積極的に売り込んでいく必要があると思いますし、先進国であれば大臣が海外へ出張の際には、その国で自分の国に投資している企業を訪問し、もっと何か投資を促進するためにできることはありませんかと聞くことも必要でしょう。ついこの間もイギリスの科学技術・イノベーション担当大臣が来られて、イギリス大使館での夕食会に私も呼ばれましたが、常にそういうことをおっしゃるわけですね。日本の大臣の方が海外に行かれてそういうことをやっておられるかというとおそらくほとんどやっておられないと思います。だからその辺においても、日本の政治の常識は世界の政治の常識と少し離れているということも、よくお考えいただいで改善していただければ大変ありがたいと思います。

ここで地下鉄システムと申し上げましたが、なぜそういうことを申し上げたかといいますと、ある海外からの留学生を支援している団体の人に聞きましたら、日本に初めて来た

翌日に地下鉄の地図を渡してA地点からB地点へ行けと言って指示をするとほとんど全員まず迷いなく到着すると。そんなことができる国は日本しかない。路線の系統あるいは駅をアルファベットと数字の組み合わせできちっと表示してありますし、どこの階段を出ればどの出口に通じるとかそういった全体のシステムが見事にバランスよくできているということが、その証左であるということを言うておりました。私はニューヨークとかいろいろなところで地下鉄に乗りましたけれども、そこまで見ておりませんのでわかりませんが、そういうのも1つの例です。

それから金融・資本の問題とか社会・資本の問題は割愛して、次8ページでございますけれども、内需喚起につながるものにつきましては少子・長寿化に伴う人口減少への対応はやはり中長期的に見た場合の日本の最大の問題、課題であると思えますし、私としては今の1億2,700万人をできれば1億2,000万あるいは1億1,500万ぐらいでまず底を打ち、それから横ばいもしくは微増ぐらいになるような戦略を今からやられないとほんとうに日本は長期低落はなかなかストップできないと思えます。そのための対策についてはもう検討は尽きているわけですよ。とにかく実行あるのみ。いろいろやってみて、それもパイロットケースでやってみて、うまくいったものをモデルケースとして全国に広げていくことです。そういう柔軟性のあるやり方が必要です。私どもの会社でも新しいことをやろうとすると、すぐに「社長、それでこれだけの投資をしてうまくいかなかったらどうするんですか」と話が出ますが、「じゃあ九州でやってみたらいいじゃないか」とか、「じゃあヨーロッパの1国でやってみたらいいじゃないか」とかそういう話をすると、「それではやってみましょうか」という話になりますが、そういった柔軟性のあるやり方を少し取り入れていただかないと、黒か白かだけでやっていますといつまでも解決がつかない。今の時代にあってはAかBかじゃなくて、AもBもやるという考え方、柔軟な考え方が必要だと思えます。

それからセーフティーネットは割愛いたします。

それから成熟国家に見合った快適な暮らしを実現する都市政策ということで、政令指定都市をはじめとする大都市ごとにビジョン、コンセプトに沿った50～100年、長すぎれば20～30年の都市計画が必要です。何もノートルダム寺院をつくったり、あるいはケルンの大聖堂をつくった時代ではありませんから100年、200年かけて1つの聖堂を完成しろとは申し上げませんが、ほんとうの都市計画のもと、今の状態を直そうとすれば、やっぱり30年、50年はかかるのではないかなと感じるわけであります。

それから地方については、こういった財源と権限を移譲し、その配分について住民の意思を反映しつつということを書いておりますが、ここで1つだけ逸話を披露しておきたいと思えます。私たまたまアメリカで10年ほど仕事をしており、シカゴの郊外に住んでおりました。そのときに感じた住民のいわゆる草の根民主主義というのはこういうものだなというのを感じた例を幾つか申し上げます。アメリカはそれぞれのタウンシップと申しますか、町の区割りはわりと小さいですが、そこに住んでいる住民は隣の町に大きなショッピングモールができてもできるだけ自分のところの古いショッピングモールで買いものを行います。自分が買った商品の消費税は自分たちの街に落ちるからできるだけここで買うんだということです。こういったことを住民が知らされているし、自覚を持っているわけですね。私はたまたまその町に住んでいて家主が家を売るから出ていってくれと言われて隣の町に引っ越したときに、子供が前の学校に行きたいと言うので校長先生に聞いたら、「いやこの町ではこのジュニアハイスクールの生徒1人に税金1万ドル使っている」と。「だからあなたは隣の町からスクールディストリクトはシェアしていますから来てもいいですよ。ただし1万ドル払ってください」という話をされるわけです。それぞれの町は専任の町会議員、市会議員はおらず、それぞれの町の名士がボランティアとして夜に集まり、3人とか5人のシティーボードメンバーが重要事項を協議し、場合によっては町民集会に諮って決めるというやり方をとっておりまして、相当シカゴの郊外の大きなところでない限り専任の市長すらいません。そんな形でいわゆるグラスルーツデモクラシー、草の根民主主義が存在しています。自分たちの行動が自分たちにはね返っているという自覚がない限りにおいては、「もっとお金を下さい、もっとこういうのが必要です」となってしまいます。そして結果については責任を負わなくていいから、無責任におねだりをするということになりかねませんから、ぜひそういう転換を考えていただきたい。

それともう一つは申し上げるまでもありませんけれども、地方において職、仕事がないということは深刻な事態であり、企業誘致とかそういったことも大事ではありますがけれども、まずは地方にある産業、それは農業・林業・漁業・観光業でありますけれども、特に農業・林業・漁業の足腰を強くして、そこで食べていける体制をつくる必要があります。たまたま菅副総理との朝食会に出させていただいたときに、菅副総理がドイツの黒い森（シュバルツバルト）に行かれたときの話をしておられました。ドイツの間伐材と日本の間伐材の違いは、日本は間伐採した木はそこにほったらかしだが、ドイツはすべてのところで黒い森にちゃんと道がついていて、切った木はその道のところまでちょっとだけ

出せば、あとは全部それをちゃんと回収してそれを製材にしてあるいは輸出するような手はずが整っています。そういったことをやればそこに住んでいる人の仕事にもなり、収入にもなりますし、森林は健康に保てます。そういったことをこれから日本も考えていく必要があると思います。

もう大分時間がなくなりましたが、最後に申し上げておきたいのは、イノベーションの支援と人材育成・獲得への投資のところであります。人を教育するとなるとすぐ教育機関の問題になって教育審議会で議論され、教育界のバッシングになりますけれども、私の考えでは人材の教育は家庭、教育機関、企業、社会、自治体、国家すべての共同責任だと思います。かつて文部科学大臣に、「そういう教育審議会とかをやめて人材育成審議会というのをお考えになったらどうですか」と申し上げました。その中で分科会として教育をどうするかとか、コミュニティーでの教育分担をどうするかとかお考えになるのは良いのですが、そういう縦割りの細切れでの考え方ではほんとうの人材育成はできないと私自身は思います。

それともう一つは、日本人の持っている知識、技能にはすばらしいものがありますが、それを世界できちっと発揮をしようとするには英語力が必須であります。日本ほど英語教育をないがしろにしている国はないと思います。特に今、周辺の国は中国も共産党の幹部の子弟が行くような国はもう1年から全部英語教育をやっております。そういった状況の中で小学校5年から週1回ぐらいお始めになるということでもありますけれども、それではとても間に合いません。英語教育をきちっと小学校低学年からやらないと。15年、20年後に中国の子供が皆、英語をしゃべり、日本の子供は英語をしゃべれないということになりますと留学もしにくい、すべての面でハンディになりますのでぜひそれをお考えいただきたい。できれば中国語を第2外国語として選択できるぐらいのことをお考えにならないと。日曜日の「新報道2001」のマネーコンパスというコーナーで中国の観光客のことを特集しておりましたがけれども、ああいうときだってやはり日本人がちゃんと中国語をしゃべりながら迎えることができれば随分違うと思います。やっぱり中国の人口は13億人で、日本は1億2,700万人ですから、迎えるためにはやはり迎える準備をしなければいけない。中国は来てやるとか行ってやると言える国であります。日本は来ていただかなければいけない国でありますから、やはりそこにはおのずから対応の、接待の仕方も変わってくると考えざるを得ません。それは何も卑下するということでは全くありません。

最後のページです。これまで自分の会社の反省も含めてであります。日本人は問題の

分析は大変得意であります。解決策の提案も大変得意であります。一番下手なのはそのインプリメンテーション、実行であります。なぜ実行がされないのかということをおなりに考えてみて、この4つの問題点を挙げさせていただきました。

政治の立場でいけば縦割りの行政というものがやっぱりあります。私も経済同友会の副代表幹事としていろいろな提案をしましたが、すべては省庁の縦割り問題にぶつかってそこではね返されます。今度、行政刷新会議、あるいは国家戦略室、あるいは閣僚委員会をおつくりになりましたので、これがきちんと機能すればその問題は大きく改善されるということを期待しております。そして何よりも大事なのは執行責任者のコミットメントであります。コミットメントというのはやり遂げると同時に結果責任をとるという覚悟であります。これがどうも今までなかったわけありますので、それをまずやらないといけない。

それからもう一つは、ベンチマーキング手法というのをいろいろお取り入れになることをぜひお勧めしたいと思います。さまざまな課題に企業、自治体、NPOその他の組織で取り組んで成功している例はいっぱいあるわけです。何か公費を使って見学には行かれるけれども、帰っても何もしないというのがほとんどありますが、なぜそれをやらないかというのはやっぱりやっているところにはそのノウハウ、見ただけでわからないノウハウ、あるいはそれをばかみたいになって進めたチャンピオンがいるんですね。だからそういうノウハウあるいはそういう伝道師みたいな人を育てることによって、ぜひやりたいと手挙げをするところには伝え、実際にできたらそれにインセンティブを与えるということも必要でありましょうし、パブリックサービスについては国家間のベンチマーキングというものを考えていく必要はあると思います。

それから実行プランでありますけれども、ここには時間軸がないと必ず利害関係者は反対をするわけです。今こんなこと言われてやられたら絶対困ると。いや、これから5年かけてやります。あるいはものによっては10年かけてこういうステップでやります。だからその間にどうやってその新しい環境の中で自分たちが生き残っていくかを考えてください。あるいは転換をするかを考えてください。そういう時間軸を明確にしていないと反対のための反対をされます。衆議院議員の任期は4年という限界はあるにしても、やはりそういうことを一度ぜひ勇気ある判断をしていただいて提示をしていただくということも、ものによっては必要ではないかなと思います。

最後は、説明責任であります。ここに書いておることをぜひ実行していただきたいと

いうことであります。ちょうど時間になりましたので、これで私の第1回目の発言は終了させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして御立座長代理のお話をお聞きした上で、残りの時間をQ&Aという形で進めさせていただきたいと思えます。

じゃあ、御立さんよろしくお願ひします。

【御立座長代理】 ありがとうございます。座長から、非常に刺激的な、ご自身の思いがこめられたお話を頂きました。私からも、若干自分の思いも踏まえて最初に少しだけ余談を許していただきますと、神戸で高校生だったころに陸上競技をやっていた、当時駅伝に一生懸命になった時期がありました。私は短距離の選手だったので、どちらかというところ応援側だったのですが、この駅伝、日本でできた長距離のリレーだと思っていたら、やる人が多いですが、実は、駅伝という言葉自体は大宝律令に書いてあるのです。駅をつくれと初めて大宝律令に書いてあって、それは、当然中国から持ってきた、「駅」と「伝」というシステムであります。どういうことかといいますと、これは日本でも当時、大宝律令以降につくられたそうですが、幅20メートル以上の広い平らな道を、しかもまっすぐに、必要なところにまず引きます。五畿七道というのは、まっすぐな道を最初につくったのだそうです。当然それをつくるに当たりましては、それをつくる土木技術やお金が必要ですし、実行する部隊をつくらなければいけません。ここまではハードなのですけれども、その後ソフトを乗せるのです。百何キロに1つずつ駅というのをつくるのですね。駅というのはご承知のとおり馬へんでございまして、早馬を飛ばしていくと馬がつぶれるあたりに駅をつかって、そこで人と馬を交代で入れかえることができるようにする。これは人と物と情報をどれだけ隔々まで的確に早く伝えるようにするかという、システムづくりそのものです。以前は、これを最初につくったのは秦の始皇帝だということになっていました。ところが、最近の研究では、ヘロドトスの『歴史』という書物に、アケメネス朝ペルシャで、あまりにも帝国が大きくなったので、まず、この駅を設けた公道を建設したという話が記されているということです。この制度、ヨーロッパでアレクサンダー大王がまねして、ローマ帝国も実施しました。今でもアッピア街道など、その当時つくった道と駅が残っています。それがルネサンスのときにミラノのほうで、もう一度近代国家をつかっていくためには、この駅と伝が重要ということが再認識されました。情報をきちんとしたインフラに乗せてどうやりとりするか、人と物と情報を効果的にやりとりすれば強くなるのだということです。隠れた話ではありますが、イタリア・ルネサンスが成功した理由のひ

とつでもあろうかと思っています。

今回、私は座長代理という名前をちょうだいしましたけれども、一委員として日本のインフラ・ルネサンスをするために格好の機会をいただいていると思います。特にこれからの成長のためにはインフラが大事だと。国土交通省というわけですから、英語の名称だとランド、インフラストラクチャーでトランスポーターションとツーリズムが入っているということで、まさにインフラをつくった上に、そこにそれだけではなくてソフトをどう乗せて、実体経済の成長を果たすかという、そういう意味で非常に大事なものと受けとめております。ですので、今日のお話、そういう課題認識でもって始めたいと思っております。

お手元の資料5をごらんいただけますでしょうか。大変恐縮なのですが、A4 2枚の縦書きのものとそれ以降の参考資料、横書きのパワーポイントののですが、これをちょっと取り分けていただきまして両方ご参照いただきながらお聞きいただけましたら幸いです。

私自身、今回全体のうち幾つかのところに参加させていただきながら、また必要に応じて全体を見させていただくということなのですが、個人的には大学卒業後、日本航空という会社に入りまして14年半ほど勤務しました。今の商売のほうがもう15年やっけていて長いのですが、日本航空時代は現場を結構回りました。大阪の空港で車いすを押したり荷物をおろしたり、空席待ちなどのカウンター業務とか。それから機上でアシスタントパーサーも経験し、肉焼きをやったこともあります。パイロットの皆さんの組合対応をやったこともあります。そういう思いが一番強いのが航空でありますので、今日は航空の論点について論点出しをさせていただきたいと思っております。さまざまな観点をお持ちの方々とご一緒させていただくこの種の会議体で最初にやらせていただくのが、基本スタンスと大事な視点を確認することです。そこをA4縦の資料をご参照いただいて、まず確認していきたいと思っております。

1つにはやはりユーザーの視点ですね。この種のもは、どうしてもサプライヤーのロジック、それから規制側のロジックになりがちですが、特に航空を考えていく上では、どうしたら鉄道を含めた交通ネットワーク全体での利便性が一番よくなるかという視点が重要で、航空の議論だけをしてあまり意味がないのではないかと考えております。それから今、世界中で出てきている現象ですが、ユーザーとしてはやはり低価格のものが手に入るようにしてほしいという、非常に強い意向があります。当然ユーザーは一枚岩ではなくて、たとえばカジュアル衣料では、ジーユーで880円とか900円のジーンズを買う人

もいれば、ユニクロでももう少し価格と価値のバランスのとれたジーンズを買いたいという人もいます。選択の自由は必ず必要なのですが、少なくとも、ものすごく低価格のものが、今は日本の消費者の手に届いていないという事実があります。この点は後ほどお話ししたいと思います。それから、既存企業の方々がやっていらっしゃるものについて、それがあることによってより一層価格と価値のバランスがとれたものになるように、ユーザー視点からは考えていきたい。さらに、世界標準の安全レベルというのは、交通インフラである限りは避けて通れないものであります。世界標準とあえて申し上げましたのは、これまでややもすると航空会社側も規制側も後から言質をとられないようにするために、次のようなことが行われてきたからです。例えば航空機メーカーがこういう整備をなさいというルールを実施するときに、「マスト」、すなわち「絶対やりなさい」というのと、「リコメン」ド」、すなわち、「推奨するが、その上でやってもやらなくてもいいよ」というものもあります。それが、基本的には何かあったときに備えてすべて最後のところまでやるということになり、知らないうちにコストがものすごくかかるという仕組みになっております。このあたりもできれば議論の俎上にのせたいと思っております。

次に、今回、成長戦略会議でありますので、航空業界とか空港、あるいはほかも含めて、その業界だけではなくて、一番大きいメリットの享受者は、ユーザーのみならず、全体として日本の社会、日本の経済であるべきだと思っております。こういう観点から、業界外のメリットを中心に考えてはいかかがか、という論点があります。先ほどの長谷川さんのお話にもありましたし、最初の大臣からのお話にもありましたが、やはりアジアの成長イコール日本の成長というふうに大きくかじを切らざるを得ないと。その中で例えば観光については、観光を伸ばしていくのは観光業が潤うだけではなくて、滞留人口が増えていくということで、例えば海外から人が入っていることで、人口の問題にある程度ポジティブな影響を与えることができる。これは明白でありますので、例えばこういうメリットを考えてはいかかかと思えます。当然裏側にはコストの話があります。インフラを守り育てていく中で、どこに使うのが一番費用対効果が高いのかということで、空港の拡張維持管理にかかわる国民負担のあり方というのは、その攻めの話をした後には必ずついて回る話として議論せざるを得ません。

それからもう一つ、これは忘れられがちなのですが、少なくとも近未来で読めることについてはできるだけどんな絵になるかということは考えておいたほうがいいのではないかと思います。例えば、現政権になってから東アジア共同体の議論がいろいろな形で



行われています。おそらく政治のシステムや国のシステムが違う中で、一挙にEUのようなものに行くことはないだろうというのは皆さんお考えのとおりだと思います。が、例えば東アジアの中でFTAがきちんと結ばれて、その中で域内の航空については完全に自由にしようじゃないかという議論や、国籍条項というのはあまりないのではないかというような議論が出てきても、少なくとも不思議ではないと思われま。仮にそういった状況を想像すると、今の基本的には国籍を守ってソブリンライトといわれる国の権益の中で航空交渉が行われるというのは、少なくとも東アジアではなくなる可能性がある程度あるということになります。それを想定すると出てくる答えは違うのかもしれないということは、少なくとも考えておくべきだと思います。

それからお手元の参考資料の1ページにありますように、技術進歩というのが実はこの業界でもございます。1ページの図は何かというと、縦軸が飛行機の単位当たりコスト、具体的には1席飛ばすのにどれぐらいかかるのかとお考えください。横軸は、1便飛ばすのにどれぐらいかかるか、を示しています。過去はできるだけ大きい飛行機を飛ばせば1席当たりのコストが低いという、左上から右下のラインがずっと引かれていました。ところが、787とかA350の時代になってきますと、実質的には1席当たりのコストも低いし、それから便当たりのコストも低いという構造になります。そういう変化がもうすぐそこまでやってきております。

これがどういうことを意味しているかということ、例えばシンガポールなど国際線ハブとして機能しているところはものすごく恐れております。国際線ハブとしての生き方というのは、よその国からよその国へ行く路線を自分のところでつなぐことによって成り立ちますので、だんだん成り立たなくなるのではないかということです。前述のような1席当たりのコストも便当たりのコストも低い飛行機を使った直行便が増えて、シンガポールパッシングが起こったときにどう生きていくかということ、四、五年前からものすごく真剣に考えています。翻って考えると、例えば日本の名古屋や大阪は、今、大変需要の面では苦労しております。これは、今の航空機で飛ばしている限りは、正直申し上げて飛ばす割が合わない路線が多いからなのですけれども。席当たりと便当たり、両方コストが低い飛行機が出てきますと、例えば集積の非常に高い名古屋とか関西ぐらいであれば、海外の主要都市から直行便を普通に飛ばしてもペイするような時代が来るとすることも十分考えられるわけです。今の状況で難しいからといってあまり性急な議論をしてもしょうがないなと、気をつけておいたほうがいいかなということでございます。

それから、先ほど航空は鉄道と無関係ではないと申し上げましたが、新幹線延伸、これもどこまで行くかは今、議論の俎上ではありますが、少なくとも見込まれているものの影響は実は航空ネットワーク、国内航空ネットワークについては甚大であります。私どもが試算したところでは、小松、函館、熊本、鹿児島、三沢、秋田、このあたりは今、飛んでいる路線が2割ぐらい減っても全く不思議ではないくらいのインパクトが見込まれます。新幹線の競争力が強くなるので、少なくとも今のコスト構造と今の飛行機では、航空会社は同じ便数、同じ大きさの飛行機で維持するのは無理だというのが目に見えております。この場合、無理やり航空業界を守ってもしようがないわけで、新幹線がうまく使われることを考えた上で航空はどういう位置づけにしていくか。例えば、もう少し小さい飛行機で飛ばして頻度を上げたほうがいいじゃないかとかですね。そういう議論をしていくことが大事なのではないかと思っております。

最後に視点につきましては、もう既に座長がおっしゃっておられましたけれども、やはり達成目標ははっきりさせて、そこから短期、中期、長期のそれぞれについて、いつまでに何を、だれが責任を持ってやるのかという、いわゆる工程表の考え方を、限られた時間ではありますが、できれば皆さんとご一緒に取り込んでいければ意味のある議論ができるのではないかというのが、私の申し上げたいまず第1点でございます。

さて、それを考えていく上で日本の航空業界というのは結構特徴的なものがございまして、これが2番目でございます。お手元の資料、横長のほうの2ページをごらんいただけますでしょうか。これはメーカーでいうと生産量と考えていただければいいと思います。どれぐらいの座席をどれぐらいの距離飛ばしているかという、座席と距離をかけた「座席キロ」という指標で、世界の大手航空会社のランキングを上から順番に並べたものでございます。ご覧いただきますと、10番目に日本航空、18番目に全日空という形でトップ20ぐらいに入っているのですが、一番特徴的なのは飛ばしている座席に対する利用率です。飛行機100席あって飛んでいったとしてどれぐらいお客さんが乗っているか、というのが「座席利用率」というものです。これが、ほかのグローバルに大きい企業は各社80%台が大部分です。サウスウエストというローコストキャリアで有名な会社だけが、コストが非常に低いため若干低くてもやっつけていけるということで72%なのですが、日本航空も全日空も2007年をとって見ると少なくとも60%台で、世界の大手の中で非常識なぐらい利用率が低いのです。これは航空会社からすると苦しんでおられるという状況であります。

この背景について、3 ページをごらんいただきたいのですが、これは大型機による提供座席数で、世界各国の航空会社が今提供しているものが左側の棒グラフ、確定発注済みの飛行機を入れたものが右側の棒グラフです。このデータに含まれている飛行機は、「大型機」といわれる大型と一部中型も入っていますが、具体的には注に書いてある機種です。まず左側の 2007 年末現在、日本航空の提供座席数が世界で 1 番、全日空が 3 位であります。これは何を言っているかという、「座席キロ」で 10 位と 18 位の企業が大型機については 1 番と 3 番なのです。これも別に日本の航空会社がばかなのではなくて、日本の航空の特殊性によります。つまり、首都圏という一番大事なところの空港の容量が足りないというところから来ております。当然のことですが企業がありますので、空港容量が足りないときに枠はあまりもらえない、そうすると 1 回もらった枠をできるだけたくさん使いたい、それで相当無理をしても大型機を飛ばすということをしてこざるを得なかった。これが日本の航空の非常に特殊なところであります。星野さんなんかがきつと後でおっしゃると思いますけれども、これに加えて、休日がすごく集中するとかオフピークの差が大きいという日本の我々の国民特性のような事情もあります。これも絡まって実際には、相当無理をして大きい便を飛ばすということになります。国内線のみならず、国際線もやはり成田発着の需要の割合が非常に大きいのに、成田・羽田の空港制約があるので、大型機偏重型でやってこざるを得なかったというのがかなり特徴的であります。これがまず 1 つ目です。

2 つ目の特徴は、LCC（ローコストキャリア）、すなわち非常にコストが安くて当然運賃も安い航空会社が、日本には実質的に存在しない、また、日本に乗り入れている LCC も非常に限られているという特殊性です。お手元の資料の 5 ページをごらんいただけますでしょうか。これはアメリカの例なのですが、左側のユニットあたりのコストを見ますと、先ほどのサウスウエストなどのローコストキャリアは、アメリカの大手キャリアに比べて二、三割明確にコストが低いのです。これは必ずしも人件費だけではないのです。大手キャリアもチャプター 11 で 1 回みずからのあり方を変えて人件費をかなり下げているのですが、それでも二、三割低いのです。当然のことながら、右側にあるように、全体の中でだんだん LCC のシェアが上がってきまして、今は 2 割を超えるところまで来ています。こういう形の中で、同じ資料の 6 ページにありますように、中身は割愛しますが、大手キャリア、大手航空会社と言われているようなところはもう国内は相当厳しくなっているので、まだまだもうかりそうな国際線、なかんずくアジアに自分たちは資源を集中させるという

方針を打ち出しています。もうそうせざるを得ないと、かなり割り切ったことを少なくとも表では言い始めているというくらい、ローコストキャリアが伸びてきているというのが世界の航空業界の趨勢であります。同じことがヨーロッパでも起こっておりまして、これは7ページに示してございます。

この消費者にとって非常にメリットがあるローコストキャリア、これは観光にも大きな影響を与えております。例えば為替の影響ももちろんあるのですが、オーストラリアから関空、今は成田もですけれども、ローコストキャリアのジェットスターというのが飛んでくるようになりました。この結果、オーストラリア発の日本向け観光客は4割増えたと言われております。当然、為替の影響もあるのですけれども、やはり今まで行かなかった人が、そんなに安いんだったら行こうじゃないかということがある。ほかの市場の状況を見ましても1割から2割需要が増えるのは、やはり価格感受性という要因があるのですね。

例えば私どもの会社、実は外資ではなくてパートナー全部で持ち分を持っていますので、日本人もそのうち1割近くいるのですけれども、世界中どこでも社員旅行というのをやるのです。ヨーロッパの連中の社員旅行は、最近はこのローコストキャリアを使って国外に行ったほうが、国内でチャーターバスで行くよりも安いということで、みんな使うようになりました。どれぐらい安いかというと、ドイツの人がギリシャに行くのに航空運賃が片道3,000円なのです。往復こういう便を利用するというのが社員旅行に十分使える形になっております。これは旅行だけではなくて、今まで例えば遠くにいた家族に会おうじゃないかとか。極端なことを言えば、日本だとマルチハビテーション、2地点に家を持って田舎と都会の両方に住もうじゃないかということを進めるにも、やはり一番大きいボトルネックは運輸コストです。こここのところを下げるのは、必ずしも高速道路の問題だけではなくて、やはり航空インフラが非常に安いものが手に入ることが大きいのではないかと考えております。

また、これが起こることによって、既存の航空会社にもいい意味での健全な構造改革プレッシャーがかかるというのが非常によく知られていることとございます。先ほどお話ししましたジェットスターは、実はカンタス航空の子会社です。カンタス航空もご多分に漏れず過去のレガシーの債務あるいは組合との間で長年の間につくってしまったいろいろなしがらみがあってコストが下がらなかったのを、この格安航空会社を全く別に、本社もシドニーではなくてメルボルンにつくって、お互いに競争させるようにしたおかげで、実際は組合側からも譲歩の兆しが出てまいりまして、本体のコストも下がるに至っているとい

うことがあります。

したがいまして、やはり何らかの形でこのローコストキャリアをつくっていくというのはいろいろな意味で日本にとってプラスになるのではないかと。それが、業界外にとっての成長のインフラになり得るのではないかと考えております。

さて、お手元の資料の8ページ、もう一つの特徴が、国内線と国際線をつなぐハブの欠如でございます。これは前原大臣が既に再三おっしゃっていることではありますけれども、ちょっとデータで見てまいりました。縦軸が発着回数、横軸が利用旅客数です。いろいろ海外のハブ脅威論というのが出ているのですが、例えばソウルのキンポ、インチョン、これらより成田のほうが実は利用旅客数が多いのです。シンガポールもあまり成田と変わらないのですね。さらに羽田は相当上にありまして、この羽田と成田をきちんと両方を使い切ることができたら、今の段階でも発着回数、これ発着枠と同じだと考えていただいて結構ですが、それから利用旅客数、どちらをとっても例えばソウルのインチョンとキンポを足したもの、あるいはシンガポールのチャンギ等と、比べものにならないぐらいの実は相当強いインフラがあるのです。それがそういうインフラがあるにしてもなぜいろいろな不満がたまるのかということ、国際線と国内線のすみ分け論がありまして、どうしても国際線で飛んできてでもわざわざ羽田に行かなければいけない。あるいは国内から旅行するときも羽田に来てからまた成田に移動しなければいけないということで、有機的に一体的に使い切ることができておらず、この既につくられた貴重なインフラが使い切れていないということが最大の問題であります。あまり悲観する必要はなく、実は相当なものがある程度あるのです。後背需要も相当あります。こんな恵まれた国はないわけですし、シンガポール、韓国はやはり後背地、自分の国からの需要が非常に少ないので非常に苦労しているというふうに見たほうがいいわけです。日本の需要がまだまだあり、日本に来たいという人が相当ある中で、どううまくインフラを活用するかという方向に視点を移していったほうがいいのではないかなというのが、論点のもう1つでございます。

今まで申し上げましたことを、私のほうからこれから議論していきたいとご提示申し上げて、皆様のご意見・ご批判を賜りたいと思っている論点に並べかえしてみると、縦長のほうの資料の2枚目のようになります。

まずはローコストキャリアの議論。消費者の選択肢の拡大。それからローコストキャリアはやはり時間効用に応じて「安かろう、遠かろう」でいいとおっしゃるユーザーは結構いるというのが海外の事例でありまして、いろいろな都市の中に第2空港、第3空港があ

るような場合に、そこをいろいろな公租公課を安くしてあげて、そのかわり非常に使い勝手のいいターミナルなんかも整備していく。例えばボーディング・ブリッジというのは、実はコストがかかるのです。1回動かすと何万円とかかるのです。したがってローコストキャリアは、あれは要らないと言う。とにかく手で押して行って階段上っていく昔のスタイルのほうが安いから、そんなものはつくらないような使いやすいターミナルをつくってくれというのが、ローコストキャリアの考え方です。それを使った上で、実際にはパイロットの人が荷物を積み込んだり、スチュワーデスの皆さんが機内の清掃をするというようなことまでやってコストを下げているわけですし、そういうキャリアが来やすいような形をどうやってつくっていくのかということでございます。

こう言いますと、すごく安かろう、悪かろうだと誤解されますが、横長の資料9ページ、もしお時間がありましたらごらんいただきたいのですが、先ほどのカンタス系列のジェットスターなどは、安全基準はカンタスと実は同じものを使っておりまして、クラスでいっても少しお金払ってもいいという顧客向けには、長距離路線などは乗りやすい席の広いものを実は持っています。国籍条項を超えて東南アジア各国にジョイントベンチャー、合併会社をつくって複数の国で展開するという、ものすごくイノベティブなモデルをつくったエアアジアXというアジアのローコストキャリアなんかも同様に、実際は、少しお金を払えばいいサービスを提供するというのもしています。これは、安かろう、悪かろうではなくて、先ほどユニクロと社内の一番安いブランド、ジーユーのジーンズという例をあげましたけれども、その両方を組み合わせたようなところまでつくってくるように、もうローコストキャリアはできてきています。こういうものの選択肢を消費者に提供するのが相当大事なことはないかと思えます。

国際線、国内線両方の議論があるのですけれども、特に国際線においては、日本発の需要については、例えば、これはほんとうに個人的な議論でございますけれども、関空や中部のような今のままだと便数がややビジネス需要なんかでは使いにくいところに、何らかの優遇策とか支援策をしてローコストキャリアがもっと入ってきやすいようにする。それから首都圏でいいますと、いろいろ空域の問題もありますし外交交渉も必要なのですが、私は個人的には横田がもし返還されてローコストキャリアのターミナルとして使えるようになると、首都圏では、あそこまで行っても安いんだったらいいよという方は幾らでもいるはずだと思います。また、今の段階では難しいのですが、発着枠が順調に拡大するという前提にたつて中長期の話ができれば、成田にも少しそういうことを考えてもいいのかもしれない

れないと思います。あくまで時間効用と価格のトレードオフという当たり前の選択を消費者ができるようにするということでもあります。

それから、何よりもアジアから観光客がもっと来る、あるいはビジネス客がもっと来るようにするというのは我々にとっても非常に大事なことであります。現在、やはりアジア発の需要を見ていると、札幌とか沖縄、それから温泉を含めたメリットということで九州が注目されています。我々の仲間が海外の政府観光局などのお手伝いをしているのを聞きますと、やはり日本で一番魅力的なのは、例えばこの3地点だというようなことを言っています。こういう地域の空港に対して、ローコストキャリアが飛びやすくするような施策をいろいろ議論していくことはあり得るのではないかと思います。

先ほど申し上げましたように、例えばターミナル、着陸料等、公租公課の優遇を検討する。あるいは場合によっては、何も既存の海外の企業だけではなくて、日本企業の中でやる気のある企業がやりたいというのであれば、コスト構造を変えるという意味でアジア企業とジョイントベンチャーをつくるというようなことも考えてもらってもいいのではないかと思います。

例えば全日空さんは、そういうことも検討すると今までにもおっしゃっておられますし、あるいは日本航空も私がいたときに若干担当しましたけれども、タイ国人のキャビンアテンダントを使って海外のパイロットを使う、ローコストの器だけはつくりました。実際はそれが伸びてはいるのですけれども、コスト構造は今の日本航空の構造とごっちゃになってしまって完全にローコストキャリアになりませんでした。そういう芽はほんとうはありますし、考えておられる企業さんもいらっしゃいますので、そういうものをもっと促進するような施策と、場合によっては国籍条項を緩めてジョイントベンチャーなんかをつくりやすくするというのも、こういうことに限っていえばあるのではないかと考えております。

それから国内のローコストキャリア、これは非常に難しく、今までは新規参入の航空会社は基本的には大手のコピーでして、とにかく羽田の権益をもらいます。羽田発の路線がないと成り立たないということで、どうしても羽田中心にものを組み立てる。これは結果的にはローコストキャリアになっていないのです。皆さんすごく苦勞しておられて、少数の便数、飛行機で終わる。少数のままで終わりますと、例えば飛行機というのは当然整備したりしますので、2機しか持たない航空会社も100機持っている航空会社も整備は同じようにします。2機のうち1機が整備で延びちゃうと大変なことになってしまいます。

そのときに、ルールですから1機予備機を持ちなさいということになると、これは経営が成り立たないので、必ず規模が必要です。意味のあるローコストキャリアというのは、必ず一定以上の規模にやはり達しております。さらに、ある程度規模がないと定時性とか安全性も担保しにくいということも正直言っております。そういう形の規模のあるローコストキャリアを新たなモデルでつくれるかどうか。これは、政府が考えてつくれというよりは、どうやってインフラを整えて、そういう意欲のある企業が入ってきやすいやり方をつくってあげるかという規制緩和のほうになるのだと個人的には思っております。そういう議論もしていくべきではないかというのが、ローコストキャリアの論点でございます。

それから2つ目は、やはり首都圏の空港容量の拡充と内陸ハブの構築という問題です。先ほど申し上げましたように日本の航空が非常に特殊なのは、やはり羽田・成田の枠が少ないという特殊なところから自然にできてきたという部分が正直言って大きいわけがございます。今回の羽田の発着枠の拡大、第1弾、第2弾と計画されているということでもありますし、これを千載一遇のチャンスととらえてどう活用していくか。やはり成田・羽田トータルで見ればなかなかのものです。例えば国際線については、ビジネス旅客比率の大きい路線は時間価値に対してプレミアムを支払うという顧客はいるわけですので、少し羽田発着を実現できるようにうまく整えてあげる。

公租公課につきましても海外の事例を見ていますと、かなり利用者が支払っている空港利用料が高い国もございます。これも例えば羽田でビジネス路線であれば、利用者としては一定程度高い利用料を払ってもいいという方が必ずいらっしゃるはずであります。そのあたりの知恵も使いながら、羽田発着ビジネス路線を、必ずしも今までの距離論にとらわれずに、ロンドン、パリ、フランクフルトあるいはニューヨーク、シカゴ、アジアでもシンガポールとかバンコクといった主要路線、この辺に拡充していくことを考える。当然これは難しい問題があることは承知しております、東京都の上空通過の問題でありますとか空域調整の問題だとか非常に難しい問題があるのは間違いないです。ですが、多分これは大きな方向性として政治主導で打ち出していけないと、その問題は解決しないと思っておりますので、そういう難しい問題はありつつも何らかの形で方向性を出していくという形にすべきではないかと思っております。

それから、羽田は既に国内の相当の路線網が拡充されております。さらなる拡充を希望する自治体が多いのは承知しておりますけれども、正直言って経済合理性のあるところは相当程度もうできていると私は個人的には思っております。それを増やしていくよりは、



やはり先ほどの国際線と今あるネットワークをきちんとつなぐ、羽田のハブ化を推進していくべきだと思います。そうはいつでも成田にも相当数の航空会社があります。ただ成田はやはり今まで枠のない中で国内線の発着枠に限りがありました。例えば大型機ではなくて小型機で、あるいは先ほど言いましたローコストで国内あちこちに飛ばすというモデルが作りやすい空港だったかというところとそうではありません。今までの既存航空会社は国内ネットワークをつくらうとしては、どうももうからないのでやめざるを得ないということを繰り返しております。何らかの形で成田をうまく活用して、内際ハブを羽田・成田合わせて考える場合には、もちろん鉄道を使って成田・羽田を近くするという議論はありますけれども、やはり基本は羽田ー羽田、成田ー成田で一定程度の内際ハブ、国内と国際のハブというのができるように少し国内線のネットワークを成田発で充実させるようなことも考えていくべきではないかと思う次第であります。

もちろん今回の発着枠拡大、それから成田で周辺自治体にもある程度ご理解いただいて30万回という議論によろしく少し機運ができてきたのだと思っておりますけれども、これだけではなくて空域、環境問題等、実際には物理的制約を超えたところでかなり発着枠というのは縛られてきているという事情はあります。それから、羽田も成田も何らかの形で積極的な追加投資を、少なくとも首都圏については、し続けていかないと、都市の集約化に資するレベルには早晩足りなくなるだろうというのが議論されるところであります。この辺の仕組みをトータルで今後とも中期的に、首都圏については空港容量をきちんと拡大し、それをうまく使いながら成田・羽田両方考えながら、国内線と国際線のハブを考えていく。国際・国際のハブというよりもやはりこれは国内と国際のハブというのを重点として考える。

ハブ論といいますと、ややインチョンとかチャンギの議論で国際ー国際の地元発の需要のあまりない国のハブ論になっておりますので、ここは少し、内際ハブの議論に絞ったほうがいいのではないかというのが私のご提言でございます。

さて時間になりましたので最後締めたいと思っておりますけれども、こういう集中化、集約化、フォーカスという議論をすると残されたところはどうするのだという議論があります。今までの議論は、集中、フォーカスの議論は結構するのですが、終わってみると、最後にいや、この議論もしておかなきゃいけないということで、その他の小さいところも全部地方活性化という名の中で全部何かつけなきゃいけないというのが必ずついてくるという議論の繰り返しだったことは、皆さんご高承のとおりです。非常に厳しい議論はあろうかと思

うのですが、やはり日本はいわゆる空港といわれるところプラス自衛隊とか米軍との共用合わせると既に100。数え方によっては100を超える飛行場が国内に既にあります。この国土の中で既にこれだけのものつくられてあるわけでありまして、この中で首都圏、それから既に株式会社化されている名古屋や関空、それから国が管理しているところ、国と地方との共用管理のところ、地方が管理しているところ、あるいは場合によっては民間だけが見ているところもあるんですけれども。こういうもの全体として、鉄道も組み合わせて考えたときに、どこにはどういうお金の使い方で今後も維持発展していただくのかと。どこについては、例えば収支を明確化しながら、もし地元が創意工夫をしながらうまくやっているのであればやっていってくださればいいという割り切りをするか。我々のようなビジネスの言葉で言えばセグメンテーションと言いますけれども、この100の空港をきちんとセグメント化して、どこはどういう役割を担っていただいて、その役割に応じてどういうお金のつけ方をしていくのかという議論はやはり示しておかないと、最終的にすべてにつけるという議論にまた戻ってしまうのではないかなと思っている次第であります。

やや言い過ぎたところがあるかもしれませんが、最初に申し上げましたユーザー視点で、それから、できるだけ外にもメリットを考えて、将来に向けた未来志向で皆さんとご一緒に議論させていただければと思ひまして、私からの論点提示とさせていただきます。どうも長時間ありがとうございました。

**【長谷川座長】** 御立さんどうもありがとうございました。

大臣、お時間よろしゅうございますか。

**【前原大臣】** 私はいいです。ぜひ委員の方々と議論していただいて。はい。

**【長谷川座長】** それではこれから残された20分ぐらいをフリーディスカッションのセッションにさせていただきたいと思ひます。委員の皆様それぞれいろいろお話になりたい思ひにあふれておられると思ひますので、できるだけ多くのご意見をいただきたいと思ひますから発言は簡潔にお願いいたしたいと思ひますし、場合によっては私のほうからレッドフラッグを出すかもしれません。それをご承知の上でどなたからでも結構でございますから、どうぞ。

**【委員】** それでは簡潔に申し上げます。まずお2人のプレゼンをお聞きしまして、私は内容的にはほぼ9割、95%大賛成であります。95%大賛成という前提で若干の異論を申し上げます。どうしても異論を言うと5%の異論の部分だけが拡大してしまいます。決してそうではない。95%は賛成である。どこが賛成かという、置いておられる目的等、

私も全く同じであります。こういう目的を達成しなければいけないという点では全く賛成です。ただし、この点については、おそらくこれは民主党政権であろうが自民政権であろうが、おそらくこの今日プレゼンしていただいたことについて麻生さんだって多分賛成するかもしれない。私はそういうことだと思います。で、大事なことはこれをどうやって進めていくかということだと思います。そこに民主党政権の役割があると思います。私は、ここは政権交代というのは千載一遇のチャンスであると、まさに思っております。これまでなぜそれができなかったかということをごひ考えていただきたい。

例えば羽田のハブ化ということ。これは、私は大賛成であります。10年来言ってきたことでありますけれども、なぜそれができなかったのか。その中の1つの大きな理由というのは、これはよく言われることでありますけれども官僚の皆さんが抵抗してきたということがよく言われます。今、後ろのほうに官僚の皆さんいらっしゃるんですけども、しかし官僚だけが抵抗してきたんでしょうか。政治が抵抗してきたんだと私は思っています。官僚の人たちが勝手にいろいろなことをできるわけがない。これは空港整備特別会計の問題にしても、その裏に政治家の意向というのがあったわけです。せっかく政権交代したわけでありまして。まだ族議員ができ上がっていないこの時期になるべく早くこうあるべきだということを進めていく。そのためにぜひ官僚の皆さんを、言い方悪いんですけども、うまく活用してこれを進めていっていただきたいというのが、これがまず1つです。

もう一つ。政策であまりにいろいろなことをやろうということを考えないほうがいいということです。市場の力をもう少し信用しましょうということです。例えば先ほど座長がおっしゃった英語教育の話、これも私、全くそのとおりだと思っております。ただし日本ほど無駄な英語教育に力を尽くしている国は世界で類を見ないぐらいやっているはずなんです。やり方が間違っている。要するに今後必要なもの、ニーズに対応した教育をやっていないわけです。これを市場に任せてやればニーズに対応した教育をやるようになるわけです。

空港の問題も同じです。市場に対応した形で整備をしていけばいいわけですし、市場に対応した形で航空会社が成長していくというやり方を考えていくということが大事である。政策としていろいろなことをやろうとしてもなかなかできないわけです。大事なことはそういう優秀な企業が成長し、優秀な個人が成長し、役に立つ英語教育を受けたいと思う人が教育を受けられるようにする。そういうシステムに変えていくということ。これはどうということかということ、今、邪魔をしている政策をやめるということなんです。それに重

点を私は置いたほうがいい。新しいことを考えることはもちろん大事だけれども、成長戦略ということを考えるのであるならば、これまで既得権を持っている人たちが一生懸命足を引っ張ってきた、その部分を取り外すこと。それによって成長を促していくというやり方のほうが私は望ましいとそのように考えます。

ですので、そういう点から考えますとももちろん空港整備特別会計の見直し、これもぜひ必要ですし、そういうことを考えていく中であって結局のところ選択の自由、これをどれぐらい求めてそして自己責任をどれぐらい持ってもらうか。空港整備特別会計を見直していくということになれば、当然地元の自立ということが同時に重要になってくる。そのときにお金をどんどんばらまくという形だけのやり方で地元は自立するか。観光は大事だからといって、高速道路の通行料を無料にしたならそれで地元は生き返るでしょうか。地元が活力を持って自立していくという政策を考えていくべきである。そのために今それを、その足を引っ張っている、伸びていこうとする地元を足を引っ張っている、そういった政策をやめるということがまずは大事であろう。空港整備特別会計の見直しもそうですし、羽田と成田の内際分離をやめるというのも、これもその1つであると思います。そういう視点からぜひ考えていただきたいと思います。以上です。

**【長谷川座長】** 要望を聞いていただいて簡潔にお話しいただきましてありがとうございます。ではほかの委員の方、どなたかご意見のある方。

**【委員】** ○○先生のお話をうかがっていて考えていることはほぼ同じかもしれないなと思ったんですけども、多分先生とはちょっと言い方が違うんだろうと思いますけれども。

最初に座長のほうからお話があった政策の合成の誤謬という話はやっぱり非常に重要なところでございまして、私よくイメージするんですけども、御立さん、駅伝の話がありましたけれども、二人三脚で足が縛られていると。片方だけジャンプすると。そうすると転んじゃうと。やっぱり両方ジャンプしないとだめで、やはり日本の政策の大きな問題点はそこになんかの部分があるような気がいたします。それは確かに昔から認識されたことで、麻生政権においても問題とされたことですが、やはりこういう政権交代のこういう機会において、両方が一緒にジャンプすることぜひきちりやっていただきたい。そこは例えば国土交通省関連で言えば御立さんのお話にあった鉄道と航空というところが小さな話かもしれませんが、あるいは経済全体の仕組みにおいてもあちこちで見られる気がいたします。

それで御立さんがご指摘になった点で、私は消費者の目線と、ユーザーの視点とこの点を重視して考えるということがまず一番重要なことだと思っております。やはりこの国土交通の成長戦略といった場合には、航空産業であるとか国土交通関連の産業の成長だけではなくて、座長がご指摘になったような日本全体の成長をいかに達成していくかということがやっぱり目的になっているはずで、そうするとそのユーザー、その航空サービスを受ける人たちがいかにこのサービスをよく享受できるかということが、やっぱり全体の成長に大きくつながるわけですから、消費者あるいは企業の視点から見て、ユーザーの視点から見てどういうものが便利か、何が必要かということをやっぱりきっちり線を、ピクチャーを描いてみるということが決定的に重要な気がいたします。残念ながらその視点が今までは少し欠けていたかなという気がするわけです。それは皆さん今日のプレゼン聞いていらしてもそう感じた方多かったと思うんですけれども。私自身、御立さんなりのご指摘を踏まえて、改めてそうだなと。やはり広い意味でのユーザーがいかにこのインフラからメリットを受けるかということがやっぱり決定的に重要で、私は座長のお話でどうやって日本が成長していくかというときには、やはり多様性だとか異質性の融合というのが非常に重要だと思っております。そういうものがないと、このキャッチアップするターゲットがあったときはいいんですけれども、なかなかそのターゲットを見つけていくと、目標を新たに発見していったってイノベーションを起こしていくときには、かなり多様性を確保して異質なものと融合していくということが決定的に重要で、そういうことを促進するという点からもやはりこの航空インフラのユーザーからの視点から見た整備、しかもそれが少し中長期的な視点で見たときの整備というのが決定的に重要じゃないかと思っております。

2点、少しもしご質問の機会があれば教えていただきたいんですけれども、アジア発の需要というところが広くご指摘になって非常にそのとおりで、ここの部分はもっといろいろ中長期的な掘り起こしをいろいろやってもいいんじゃないかと。今は確かに札幌、沖縄、九州ですけれども、もう少し、隣に星野さんいらっしゃいますけれども、いろいろな観光産業を考えていくと日本国のあちこちにそういう札幌並みになれるところもいっぱいあるんじゃないかと。そういう視点も少し未来志向になるんですけれども考える余地はないのかという点と、それからもう一つは、やっぱり電気自動車の例が出てきましたけれども、インフラというものはある程度その現代はハードだけではなくて、いろいろな技術の標準だとかそういう意味でのソフトの塊だと思うんです。座長ご指摘になってやっぱりどんどん標準が世界全体にとられてしまうという点からすると、航空インフラに関してもいろいろ

ろなそこでの技術だとかノウハウだとかそういうものを含めた技術標準を日本がとっていくと。これは航空産業だけではなくて港湾でもおそらくそうだと思うんですけども、そういう視点もかなり重要じゃないかと思うんですが、もし何かご意見があればその辺も教えていただきたい。以上でございます。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、簡潔に。

【御立座長代理】 ええ、最後のところだけ。おっしゃるとおりで、もっといろいろあると思います。この手の業界、これは多分港湾もみんなそうなのですけども、需要が出てきてからつくるのではなくて需要を先読みして飛行機の手当てをする、港湾をつくるという特性があります。もともとどうしても過剰投資をしがちな宿命にありますので、確かにいろいろあるのですが、これをいろいろあると言い過ぎると、ほとんど可能性のない地域の空港もそれが今後出てくるから残さなきゃいけないという議論になります。ここは少しバランスを持った議論をしていければと考えております。

【長谷川座長】 何か100年に1回の水害のためのダムの話に近くなってきましたが、それは別にしまして、何か。

【委員】 はい、私、観光立国戦略会議にずっと参加させていただいていて主張してきたことが2点で、その需要の平準化という、日本のサービス産業大きくなる中で需要を平準化すべきだということと、それからもう一つはLCCだったんですね。御立さんが今日お話しさせていただいて、すごく僕の頭の中も今までもやもやとしていた部分もすごくすっきりしてきて、すごく強力な味方が増えたというそんな気持ちです。実は私が主張しているその需要の平準化とLCCの問題というのは、今後の会議の中でまたちょっとお時間をいただきたいと思っていますし、30分でなくても10分程度でも聞いていただければと思います。

今日、時間がない中で少しお話ししておきたいのは、実は中国の北京の周辺に今180カ所のスキー場があります。95年に私たちがいろいろな調査をし始めたときは0人だったスキーヤーが、今、北京の周辺に大体300万人になっていると言われてます。これはデサントさんとかバートンさんとかというウェアをつくっている人たちが売り上げがそのくらいの規模に成長してきているわけですね。ウェアだけ着てスキーしないという人いないですから。おそらくスキーウェア買った人はスキーしているはずです。実際にスキー場の経営者と話しても、すごく毎年増えていって非常にブームが盛り上がっているわけで

す。これはいい、日本の山に必ず来るはずだと。向こうに行っていると雪が少なく人工雪で降らして山も狭い、低いわけです。いつか必ず日本のアルプスに来るし北海道に来るし絶対いいと思って、私一生懸命やっていたんですけども、今年愕然としたのは、何と日本の旅行代理店さんから中国のスキー場に行きましょうというパンフレットがどんどん出ているんですよ。飛行機代が安いし、かつスキー場が安い。すごく日本のスキーヤーが意外に北海道に行くよりも北京に行ったほうがいいんじゃないかというぐらいのパンフレットが出回っているんです。それが起こったのは今年初めてです。ですから私たちインバウンドでこれから中国のスキーヤーを日本に呼んでこようと。インドのスキーヤーを日本に呼んでこようと思っていたんですけども、どうももう既にアジアの中で競争が始まっているというような感じを私は得ています。やっぱり大事な点というのは、世界の中では東京は便利なんですね。ですから800万人のインバウンド観光の中で大半が東京で観光しています。東京は便利なんですけれども、地方はやっぱり不便なんです、日本は。まだまだ地方は不便。その地方に対していかにその利便性をとっていくかということは、実は本保長官、向こうにいらっしゃいますけれども、2020年2,000万人と私たちは目標を掲げてきたんですが、それを達成するにはぜひ地方に世界の観光客を受け入れられるようなインフラとサービスと私たちの実力をつけていかなければいけないと思っています。そういう視点でぜひ今回のシリーズの会議に参加させていただいて、LCCの議論も含めて積極的に提言させていただければと思っています。ありがとうございます。

【長谷川座長】 はい、ありがとうございました。大臣はちなみに2,000万人は前倒ししたいとおっしゃっていますから。ほかに。

【委員】 ちなみにフランスは7,600万人です。

【長谷川座長】 ええ。

【委員】 トップ5は3,000万人以上ですので、日本ぐらいの国が2,000万人を超えるというのは決して夢じゃないと思っています。

【委員】 多分劇作家が国交省の会議に呼ばれるのは初めてだと思います。前原さんからちょっとにぎやかして呼ばれたんだと思いますので、ちょっと視点の違う話を今日の話と関連させながら申し上げたいと思います。詳しい話はもちろん自分のプレゼンのときにお話ししますが。

航空網あるいは交通網が整備されますと当然観光政策と文化政策とは非常に強くリンクしてまいります。例えばウィーンのアペラ座、ウィーン国立歌劇場、これは毎日違う演目

をオペラで上映します。私たち舞台の人間からするとあのオペラを毎日違う演目をされたらもうちょっと正気の沙汰ではないです。これは法律で決められています。なぜかという  
と世界中からウィーンにオペラ好きが集まってくるんですが、これ私たちのように同じ劇場で3週間1カ月とやっていたら1日観光してオペラ見て、次の日はパリやロンドンに行ってしまうわけですが、音楽好きだったら毎日違う最高級の演目を見られるんだったら1週間滞在する。昼間はザルツブルクに行ったりチロルの森に行ったり、ミュンヘンに行ったり、あるいはおっしゃられるように二、三千円で飛行機も乗れるわけですから日帰りですべて観光しに行く。私たちの世界ではナイトカルチャーと呼んでいますけれども、このナイトカルチャーでどこに泊まるかが、今、ヨーロッパの都市の観光政策の最も重要なものであり、そして、昔は男性がお財布を握っていましたから歓楽街さえつくっておけばよかったんですけれども、今は世界各国女性がお財布握っていますから、家族で楽しめるもの、それから子供の教育にいいもの、それから参加型・体験型のもの。例えば料理教室とかです。そういったものを夜の観光施策として用意する。これも文化活動に限りますね。例えば凱旋門でもコロッセオでもそれ持ってくるできないんですけれども。文化政策に関しては観光と結びつけて幾らでも私たちは努力をすることができる。

ご承知のように韓国は観光・文化・スポーツ省ですし、私の記憶ではインドそれからインドネシアは観光文化省だったと思います。観光政策と文化政策は本来は非常に親和性の高いものなんですけれども、これは縦割りの象徴で今まで日本ではほとんど戦略的に考えられてこなかった。それで今日のお話、大変、私、全然こういうこと知らなかったものだから参考になったんですけれども、例えばこれ素人考えで言いますと、成田・羽田一体化してハブ化すると。その中間にはアジア最強の集客施設であるディズニーランドがありホテルがあるわけです。ここで例えばディズニーシーから羽田に、子供たちもお父さんあの船乗りたいよというような高速船を出せばです。これは森田知事も浦安市長ももうちょっとポジティブに考えていただけるんじゃないか。あるいは千葉市に非常にそういった戦略を持った文化施設をつくる。ご承知のようにシンガポールあるいは韓国はもうそういうことをやっていますよね。インチョンはもうインチョン大橋ができておそらくインチョン市内に5分とか10分で行けるような、インチョンはもともとカジノがありますし、あそこに大きな劇場、コンサートホールを建てるという計画もあると聞いています。それからシンガポールはお話にもありましたとおり、実は10年ほど前から完全に観光文化政策を転換して、要するにあそこはショッピング天国だったのが、シンガポールドルが高くなっ



でも買い物の魅力がないものですから、東南アジアを中心にした華僑の人たちが何度でもリピーターとして来られるような観光政策に転換しました。そのために東アジア最大のオペラハウスをつくりコンサートホールをつくり、おそらく今でもそうだと思いますけれども、シンガポール交響楽団、半分ぐらいはヨーロッパから音楽家を招いていると思います。これ要するにヨーロッパに行かなくてもアジアで最も水準の高い音楽をシンガポールが提供しますよということで集客する。しかもこれはインチョンでもシンガポールでもそうです。1泊でも楽しめる。乗り継ぎ客が時間を調整する。コンサートホールあるんだったら1泊しようかと、乗り継ぎの間に。そういったことにも対応できる。これまさに観光と交通行政とそして文化政策が一体化して進められている事例なんだと思います。

この点について、非常に日本はおくれていと思います。ぜひそういったことをこの中で議論させていただければなと思っております。

【長谷川座長】      ありがとうございました。

3人手が挙がっちゃいましたので、じゃ1人3分をお願いいたします。もう時間が迫っておりますので、じゃあ順番に。

【委員】      今日いろいろお話聞いていて、大体考え同じにするような方が多いと思い安心しました。インフラが重要であるということで、私もそう思ひまして、インフラをつかってからやる方が効率がいいんですね。だからインフラをつくるのが重要だということと、その中でも特に情報インフラはその効果が大きいということとインフラの保守をどうするかという、これをぜひ議論していただきたいと思ひました。

またイノベーションはこれからも起こしていかないといけないのですが、イノベーションとは技術プラス制度プラス仕組みでこれをどうつくるかということが重要です。どうしても技術偏重になることが多いんですけども、仕組みとか制度をどうつくるかですね。

さらに国土交通省がやっているようなことは長期にやらないといけない。今日言っても明日できるようなことがないといったときに、日本人にとって一番うまくいかないのが、マイルストーンがつかれず長期戦略が下手で、最終ゴールに関してはだれも反対しないが結局うまくいなくなってしまうことです。哲学というか、この国をどうしたいのかとか、どうするんだという何かそのあたりがぶれているとどうしても最後うまくいかない。アメリカは簡単で、最強の国にしたいという哲学があり、ぶれていないので最後は国家安全保障みたいなもので進むわけですが、日本にはちょっと事情が違いますから。そこをどうするかということだと思ひます。

それと1つ皆さんの言っていなかったことですが、外にもっと出ていかないと私は思っています、最近地デジで南米に日本の通信方式のテレビを売ることになりました。国土交通省は今までは中を見るということだったんですけども、国土交通省が持っている技術は素晴らしい技術が多いので、これからは外に出ていってもっと国際的にシステムごと丸ごと売るとか、そういうことができると思うんです。国際的にどう技術を売るとかということは、産官学合わせてみんなでやったほうがいいと思います。ただそのとき地デジの話で、ちょっとこれ気をつけておいたほうがいいと思うのは、日本の企業、最近ちょっと体力弱っていて、南米で日本方式が採用されたのに真っ先に飛んできたのはサムスンとLGだというのが、ちょっとがっかりというか。やはり日本の会社にも頑張ってもらわないと。せっかく日本の標準が世界に行っても、日本の産業界に体力なくなってしまうたら、これはもう話にもならないなということで。やっぱり国力どうつけるのかということころは重要な問題だと思います。

3分ということで。

【長谷川座長】 ありがとうございます。それでは3分。

【委員】 まずほんとうに100%近く賛成です。特にやっぱり日本というのはアジアの中で一番最初に先進国になりましたので、ほんとうに課題先進国だと思うんですね。こういうものを解決していく仕組みをこの中でつくっていくこと、それがアジアに展開していく、そういうことをまず考えていくべきじゃないかなと思いました。

その上で今の話にもつながりますが、ひとつ国内で結局過当競争の業界ばかり抱えておりますので、その問題をやはりどう解決していくかということ、ここから議論していくのかどうか。そういうものを含めて1点課題提起。

それから、量的成長戦略と質的成長戦略の両立という中で観光産業って非常に重要だと思うんですが、人数はさんざん議論されますけれども、実際どれくらいリピーターが来てどれくらい泊まってくれて、どれくらいのGDPの貢献度合いになるのかと。日本って今、多分2.3%ぐらいだと思うんですが、これをどれくらいまでほんとうに産業として持っていくのか。シンガポールだとこれ25%ぐらいまで持っていていっていると思うんです。そういうどういう規模を目指していくかということを考えていくことも重要だと思います。ビジョンとしてです。

それから3点目として交通ネットワーク全体を最適化していくという中で、今の地球温暖化の問題ですね。CO<sub>2</sub>をどうするという。ここは避けて通れない議論だと思います。

すので、その辺の議論と今回の成長戦略とどうやっぴりいい方向で合体させて海外に展開していくかと。そういうような議論も論点として必要じゃないかなと思いました。以上です。

【委員】 多分委員の中で唯一建築学科出身ということであると思いますけれども、実を言うと今、観光と航空に話が寄っておったんで、どちらかというところでない部分についてちょっとお話をさせていただきますと、建築基準法再改正ということがあるんですけども、我々建築の業界で一番欠けているのは、先ほども言っておられましたユーザーの視点なんです。要するに再改正するときには建築業界と国交省の問題にするのではなくて、その後ろに実はユーザーがいます、実を言うと。これ迷惑をこうむっているのはユーザーでありまして、工場を建てるとか何かをするときに早く建てなきゃいけないのに時間とコストがかかったり、何かの変更をする、例えば商業施設であれば店舗によって変更したい、ホテルでも何でもそうなんですけれども、プログラムが変わるということが建物の中にあるにもかかわらず、それができないような仕組みになっているということは大変問題であると思います。

道路・港湾にいたしましても、もちろん一般の人にもいますけれども産業界、いわゆる自動車業界、薬品業界がどこに工場を持って、どこから輸出したいと思っているとか、どこで部品を調達したいと思っているということを観点にして道路と港湾の行政をやらなきゃいけないんですけれども、そうじゃない全く違う視点でそういった施政が行われているということが問題であると思うんです。

例えば今、海外で工場立地をするときに一番問題になっているのはF T Aなんです。国交省はF T Aは自分たちに関係ないと思っているかもしれませんが、Aという製品をつくるのにB C D Eという国から調達をしたとしたら、自動車部品の物流コストは5%から10%ですけども、F T Aで関税が25%かかるとこの部品をここからこっちへ持っていかれなくなるという状態があるわけで、この仕組みも含めてユーザーがどう思っているのかということをやっぴり考えなきゃいけないんじゃないかなと思っています。

それから、もう1回、今のインフラの結果をもう一度見ていただきたいと思う。私、秋田の中で再開発のお手伝いをしているんですけども、秋田は新幹線が引かれてからどんどん衰退しているんです。例えば私が知っている、あるかばん屋さんがあるんです。県内に8つかばん屋さんがあるんですけども、秋田にはルイ・ヴィトンがありませんでしたから、その人は代理店権を持って自分の店の中にコーナーを置いていたんです、ルイ・ヴ

イトンの。ところが新幹線が引かれたときに全員仙台に買いに行くようになってそのルイ・ヴィトンのコーナーは撤去されるということになったわけでありまして、秋田駅前の映画館はつぶれました、2年ぐらい前に。これは若い人はみんな仙台に遊びに行くんです、土日、どんどん。どんどんだめになって再開発1つでつぶれているんです。秋田の赤十字病院なんかでもですね。この結果を見てほかの新幹線はどう思うのかということですが、青森でも。これ実際ますます吸い取られるという構図が起きるに違いないんです。皆さん来てくれると秋田の人は思っていたのは、そうじゃないです。全く逆のことが起きている。結果はどうかということをもう一度見ていただくと。これもユーザーの問題だと思っています。以上です。

【長谷川座長】 ありがとうございます。もう時間が参りましたので、それでは最後に大臣から一言お言葉をいただければと思います。

【前原大臣】 皆さん、2時間近くにわたりまして熱心な議論をほんとうにありがとうございました。長谷川座長さんからおっしゃられた一番初めの言葉が私は一番ずしりと来ておりまして、要はもうメニューはそろっているということです。もちろん今日のキックオフで皆さん方よりたくさんメニューを議論していただいて、それを具体化していくわけでありまして、それをどう実行して、そして政策の中に取り込んでいって、結果として日本が成長していくのかということが一番大事なことであって、それをやれなければ我々は与党や政府にいる価値はないんだろうとっておりますので、ぜひ皆さん方の議論というものを1つずつ精査、そして整理していく中で、優先順位をつけてしっかりとこれを実行するために頑張っていきたいと思っております。

今後とも皆さん方の活発なご議論賜りますようお願い申し上げ、御礼のごあいさついたします。ありがとうございました。

【長谷川座長】 どうもありがとうございました。それでは以上で本日予定いたしておりました議事はすべて終了いたしましたので、続きまして事務局から今度の日程などについて簡潔にご説明お願いいたします。

【中原政策官】 次回の日程につきましてはこれから調整させていただいて、また事務局からご連絡いたしますのでよろしく申し上げます。

今後、今日のように二、三名の先生方からプレゼンテーションを行っていただきたいと思っております。また、資料2にありますように、今後専門的な議論を深める観点から、まことに勝手でございますけれども、事務局で委員の皆様にご2分野ずつご担当の分野を割り振ら

せていただいております。今後分野ごとの議論の進め方につきましては、またご相談させていただきたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。

今後のスケジュールに関しましては、資料3にございますとおり、1月ごろまでに委員の皆様からのプレゼンテーションを一巡させて、並行して分野ごとの検討を進めることとしたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。その上で4月ごろまでの間、分野ごとの議論を行っていただいた上で5、6月に全体の議論を行って、6月を目途に最終的な骨太の成長戦略をとりまとめていただきたいと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。以上でございます。

【長谷川座長】      ありがとうございます。まだ至らないところあるかもしれませんが、時間が参りましたので以上をもちまして第1回国土交通省成長戦略会議を終了させていただきます。ご多忙の中、熱心なご討議ありがとうございました。

— 了 —