

## 第10回国土交通省成長戦略会議

平成22年3月31日

【中原政策官】 それでは、定刻になりましたので、第10回国土交通省成長戦略会議を開催させていただきたいと思っております。

皆様方、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。先生によっては毎日のように国交省に日参していただいております、ほんとうに頭が下がる思いでございます。

まず最初に、前原大臣よりごあいさつをお願いいたします。

【前原大臣】 長谷川座長はじめ委員の皆様方、お忙しい中、成長戦略会議に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。また、今、司会役の中原秘書官がお話をさせていただきましたように、連日のようにお越しをいただいている方々もたくさんおられます、委員の皆さん方のご尽力に心から感謝申し上げたいと思っております。

昨日の夕刻の閣僚懇で、郵貯、簡保の議論がございました。先般のこの成長戦略会議の最後で少しお話をさせていただいたのでございますけれども、私のほうからは、閣僚懇談会で2つのことを申し上げました。つまりは、限度額を上げるということは、どういった目的があるのかと。限度額を上げるということは、それだけ郵貯、簡保に入ってくるお金が増えることを意味するわけで、それが目的で上げるわけでありまして、一体そのお金を何に使うのかというお話をいたしまして、国債の引き受けとか、あるいは昔の財投のような古い形の特殊法人や公共事業に回すのでは、それはとてもじゃないけれども国民が認められるものでもないし、日本の経済そのものがゆがんでしまうことになるということを申し上げました。

それと同時に、昨日の話の中で、大きなポイントとして解せなかったのは、郵政三事業をユニバーサルサービスとして存続させるために、税金を入れないで存続させることが限度額を上げることだというのは、これはまさに本末転倒でございまして、この点につきまして、私は異を唱えたわけでございます。もしユニバーサルサービスを維持するということであれば、税金を投入しないという考え方を直して、例えば郵便局会社に資金を入れて、郵貯、簡保は完全に民営化するなんていう話もあっていいわけでございます。しかし、最終的には鳩山総理の裁定一任ということで、私どもが申し上げた条件つきで、つまりは上

限額を上げて、あまりにもお金が集まり過ぎるようであれば上限額をまた見直すと。

こういった点が理解されたということと、もう一つは、まさに成長戦略会議でご議論いただいておりますが、運用については、国債や、あるいは不要不急の公共事業には回さない。そして、まさに国家ファンド、インフラファンドのようなものをしっかりつくって、ファンドマネジャーによる厳しい運営と、そして民間の資金も入りまじった形のPPPというものに投資をしっかりとしていくという前提でお金を使っていくんだということについての理解、了解が得られまして、そういった議論をしていこうということになりましたので、その点については了とさせていただいたところでございます。

いずれにしても、これから世界では、特にアジアでは、この10年間で8兆ドルのインフラ整備、あるいは原子力発電所、スマートグリッド、高速鉄道、あるいは高速道路、下水道整備といったものが増えていくと言われております。ODAだけで対応できるわけではございませんので、そういう意味では、国家ファンド、インフラファンドというものをしっかりと創設して、いい形でそれが使えるようになるということは大変重要なことでございますし、国内においても同様に、都市の再開発ということについて言えば、そういったお金だけが投入されて焦げつくということではなくて、民間の資金もまじった形で優良なPPPが組成されるというような、呼び水にするような仕組みをつくっていくということも大事なことだと思っております。

私がこういうあいさつをしますと、成長戦略会議でご議論いただくテーマが増えてまいって、委員の先生方には大変申しわけない思いでいっぱいでございますけれども、とにかく、皆さん方もお忙しい時間を割いてお越しいただいているのは、国を思い、日本の経済をどうまともに成長させるかということをお考えいただいて、これにご参加いただいていると思っておりますので、先生方のご労苦というものをしっかり形にしていくためにも、引き続き熱心なご議論をいただきまして、あとは我々が責任を持って実行していくということで皆さん方のご負託におこたえをしたいと、このように思っております。今日も、忌憚のない熱心なご議論を心からお願い申し上げまして、あいさつといたします。よろしくお願ひいたします。

【中原政策官】      ありがとうございました。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、長谷川座長、よろしくお願ひいたします。

【長谷川座長】      それでは早速、本日の会議を開催させていただきたいと思ひますが、

まず、前回に引き続きまして、各分野の検討報告を行っていただきたいと存じます。

本日は、航空分野の検討報告について、冒頭約20分程度でご発表いただきまして、それに対する質疑を35分程度行いたいと存じます。次に、海洋分野の検討について、同様に行いたいと存じます。その後、成長戦略の総論について、柳川委員と御立委員からご報告を行っていただきます。プレゼンは10分程度で、その後、フリーディスカッションを20分程度いたしたいと考えております。

なお、前回同様、資料はこの場限り、非公表とし、その概要及び主な意見については、私から会議後の記者ブリーフィングにおいて説明をさせていただくことといたします。

それでは、まず、航空分野の検討報告について、御立委員、よろしくお願いいたします。

～ 以下、航空分野の検討報告 概要 ～

【御立委員からの発表】

○ 航空分野の成長戦略ビジョンとして以下の3つを中間的な論点として整理。

・ 「民間の知恵と資金」の徹底的活用

➤ 「作り、広げる」パラダイムから「作った物を効率的に使う」パラダイムへシフトさせ、利用者利便性の向上に注力

・ 首都圏空港の拡充・強化による都市間競争力向上

➤ 羽田・成田の容量拡大・機能強化により、首都圏の交通利便性を一気に向上させ、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込み

・ 恣意的な行政介入の極小化

➤ 低コスト事業者を縛らない規制緩和、羽田発着枠配分ルールの見直し、航空自由化（オープンスカイ）への積極的対応により事業者間競争を確保

○ 具体的な戦略として、以下の5つを中間的な論点として整理。

・ 首都圏空港の容量拡大とフル活用

➤ 首都圏空港全体について、これまで以上に踏み込んだ容量拡大努力を行い、可能な限り容量制約（ボトルネック）がない環境を作り出す。

➤ 国際線・国内線双方のネットワークの更なる強化や際・内乗り継ぎ機能の改善、LCCやビジネスジェット等、これまで十分に対応できていないニーズへの対応等、抜本的な機能強化を図る。

・ 関空のバランスシート改善と関西・伊丹の一層の活用

- ▶ 関空を関西地域における基幹空港、伊丹を関空の補完的空港と位置付けた上で、当面、両空港をフル活用することによって最大化される事業利益を活用して、関空のバランスシート改善に本格的に取り組む。
- ▶ ただし伊丹については、将来的に、関空へのアクセス改善やリニア中央新幹線の整備等の外部環境の変化を踏まえ、廃港もありうる。

・ 空港経営に対する『民間の知恵と金』の活用

- ▶ 空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を目指す。
- ▶ そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築を図るとともに、空港整備勘定のあり方と公祖公課の見直しを行う。

・ 航空ネットワーク維持政策の見直し

- ▶ 航空輸送サービスの確保が必要と考える地域が、当該路線の維持に主体的な役割を担うことを基本的な方向とし、国としてもこれを支援する。
- ▶ 羽田の発着枠の配分については、新たな手法について検討を行い、平成 25 年度に予定されている増枠時の配分にこれを適用する。

・ LCC等、低運賃企業の参入促進

- ▶ 拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備等の検討、航空会社のコスト削減に資する規制の見直し、着陸料の見直し、航空自由化（オープンスカイ）の推進等、各施策の総動員によりLCCの参入環境を整備する。

【発表に対する委員からの主なコメント】

- オープンスカイの推進についても議論する必要がある。
- フォワーダーチャーターも自由にできるようにすべきで、貨物の自由化を進めていく必要がある。
- LCCの参入促進は結果であって、そうなるかは利用者の選択に委ねるべき。
- レッセフェルでやるという考え方もあるが、周囲の国と競争していくという観点からは、官がプッシュすることも考えていった方が良いのではないかと。

～ 以 上 ～

【長谷川座長】 まだご意見がおありかもしれませんが、予定の分科会の討議の時間が過ぎましたので、次に移りたいと思います。

海洋分野の検討報告について、柳川委員からご発表をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

～ 以下、海洋分野の検討報告 概要 ～

【柳川委員からの発表】

- 日本の港湾が東アジアの主要港として選択される。また、日本商船隊がこれまで以上に世界のユーザーから選択されるなど、国際競争力のある海洋インフラの実現を目指すとともに、そうした海洋インフラが国民生活や日本企業の世界での活躍を下支えすることにより、世界とともに成長・発展している日本の姿を目指す。
- 港湾や内航海運については、コストや利便性等の面で近隣諸国と比べ競争力が低く、その結果、海外港へ日本発着のコンテナ貨物が吸い取られている等の問題がある。
- 外航海運については、日本の外航海運税制が諸外国と比較して負担が重い状況にあり、世界の海上荷動き量が増大する中で日本商船隊のシェアが徐々に低下している等の問題がある。
- 政府の役割は、インフラ整備とルール形成。それ以外はできるだけ民間に任せ、自由な競争環境の中で創意工夫させ、成長を促進させるという方向性で施策を展開する。
- 具体的には、
  - ・ 「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ・バルク戦略港湾の選定等による港湾力の発揮
  - ・ 日本商船隊の競争条件の均衡化を図るための外航海運関係税制の戦略的見直しによる海運力の発揮
  - ・ 革新的な船舶の省エネ技術の開発・普及と IMO における国際海運での温暖化防止対策等の国際規則の策定という形で打ち出したいと考えている。

【発表に対する委員からの主なコメント】

- 港湾や船員について、もっと危機感を持った書き方をすべき。
- 国際標準化づくりに積極的に関与するということを書くべき。
- 物流の電子化による効率化についても書いてもらいたい。
- クルーズの戦略について、観光にも通じる話なのでもっと掘り下げて取り上げるべき。
- 内航のカボタージュについて、議論をしたことだけでも書いておくべき。

～ 以 上 ～

【長谷川座長】 ほかにどなたか、ご意見ございますでしょうか。

それでは、本分科会はこれぐらいにいたしまして、続きまして、総論について、柳川委員と御立委員、ご労作をつくっていただきまして、骨子をつくっていただきましたので、それについて、まず柳川さんからご説明をいただいて、その後10分か15分程度、皆さんの忌憚のないご意見をお伺いしたいと思います。

では、柳川さん、お願いします。

～ 以下、総論の検討報告 概要 ～

【柳川委員からの発表】

- 大きな章立てとしては、①我が国を取り巻く情勢の変化（前提の変化）、②今後の政策のポイント、③成長戦略実現への道筋の3構成。
  - 前提の変化として、
    - ・人口減少・少子高齢化、長期債務残高の増大
    - ・ICT・科学技術の発展
    - ・グローバル化・アジアの成長
    - ・温暖化等の環境制約
- の4点を考えており、出来るだけ財政に頼らず、国際的に通用するインフラを形成し、経済成長に貢献することがポイント。

○ 今後の政策のポイントとして、以下の4点を項目立てしてみた。

・ 民間の資金、ノウハウ・知恵の徹底的な活用

民営化の推進、PPP/PFIの活用、規制改革の促進

・ 既存インフラの効率的な活用

インフラの選択と集中、サービス・ソフト面の充実による生産性の拡大、民間の知恵を使う

・ 意志決定メカニズムの改善

明確なガバナンス・責任体制の構築、透明性の高いオープンな資金配分決定、市場機能の活用・退出メカニズムの構築

・ 国際的な戦略展開

国家安全保障の視点、国際的な戦略交渉の視点

○ 成長戦略実現への道筋については、ロードマップ・政策効果を示していきたい。

【発表に対する委員からの主なコメント】

- この国のあるべき姿を示すとともに、実現までのスピード感を強調すべき。
- 国家の均衡ある発展を持続させるのは難しいので、まずは成功例をつくり、後についてくる部分をサポートするといった点についても触れておくべき。
- 成長戦略を確実に実現させるためのPDCAサイクルについても強調すべき。
- 省庁間にまたがるテーマの解決メカニズムの確立に対して、提言ができればよい。
- 成長戦略会議の報告書とは別に、前原大臣の成長戦略への想いを書いてはどうか。
- 政策のポイントの中に、地方の人材育成も入れてはどうか。

～ 以 上 ～

【長谷川座長】 それでは、これ以上散漫に広がらないように、この辺で打ち切らせていただきたいと思います。本日の論議を踏まえて、ある程度たたき台ができたときに、また改めて皆様のご意見で仕上げていくという形にさせていただきたいと思います。

それでは、最後でありますけれども、今後のスケジュールについて、4月末をめどに取りまとめの素案を公表し、5月末に最終取りまとめを行いたいと考えております。それに先駆けまして、この4月13日には、先ほど申しましたような、座長として各分野の目玉

となる重点項目を整理して、皆さんのご意見も伺った上で、全体版に先駆けて提出をした  
いと考えております。

それから、次回の4月13日の会議後、各委員のご了解を得て、それを公表させていた  
だければと考えておりますので、そのつもりで心がけておいていただきたいと思ひます。

これをベースとして、政務三役をはじめ国土交通省において、国家戦略室で検討されて  
います新成長戦略との調整を進めていただきたいと思ひております。最終的には、国土交  
通省だけではなくて政府全体として、成長戦略の実現に向けてぜひご努力をいただければ、  
我々としても大変ありがたく思ひておりますが、その方向で進めたいというふうには基本的  
には考えておりますけれども、そういうことでよろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【長谷川座長】 ありがとうございます。

それでは、最後になりましたけれども、改めまして、前原大臣より一言ごあいさつをち  
ょうだいしたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

【前原大臣】 長時間にわたりまして、お忙しい皆さん方に熱心なご議論をいただきま  
して、まことにありがとうございました。

今日2時間半ほどお話を伺っていて、ますます自分の中では焦りというものが大きくな  
っているわけです。といいますのは、この国の競争力が、このままほっといたらどんど  
なくなっていくというのを肌で感じるんですね。例えば瑣末なことですけれども、  
オリンピックのメダルの数とか、あるいは、韓国では李明博が大統領になってから、国全  
体を株式会社のように経営して、さまざまな手を打って競争力を強化し始めているとい  
うことがいろいろな場面で見受けられるようになってきましたし、シンガポールも小さな国  
でありますけれども、国全体を株式会社のような形にして、もうかることは何でも入って  
いくというようなことをやっているということでもあります。

こういう世界的な競争に背を向けていけば、日本はさらに落ち込んでいだけというこ  
とでありますし、このごろよく私は思うんですけれども、今年で、おそらく日本のGDP  
は3位になるんですね。中国に抜かれるということですが、単に抜かれるだけでは  
なくて、近い将来、日本の2倍ぐらいのGDPの巨大な中国というものが生まれてくるか  
もしれない。その国力をしてさまざまな資源外交や、あるいは戦略的な外交を行うと同時  
に、軍事力も含めて国力を増進させていく。そのような国がそばにあつて、そういった中  
で、我々はどうやって生きていくんだらうということ、そういう時間軸の中で考えてい

かなくてはいけないし、そういう意味では、やれることは徹底して今やっておかないといけないと私は思うんですね。

そのためには、先ほどの議論でありましたけれども、みんながやる気を持てるような国、地域、人、そういうものを我々が政治家としてどうつくり上げていけるかということが極めて大事なことはないか。やる気を持ってもらうこと、すべての組織、すべての地域、人にやる気を持ってもらえるような仕組みをつくるのが大事。したがって、これはほんとうに委員がおっしゃるとおりだなと思ったのは、選択と集中で外れたところは、別に見放されるのではなくて、その中で自分は、あるいはその地域は、自分の力で生きていくことを考えていけるかどうか、また、それに対するバックアップを国としてどうしていけるかどうか、それは経済力の差があるわけなので、再配分機能を使ってそういった地域をバックアップしながら、やる気を起こさせるということも大事だと思います。

そういう意味では、国全体として成長するメカニズムの一環として国土交通省の成長戦略というものが機能し始めて、よりシナジー効果を生んでいくようなものにしていかなくてはならないと改めて感じましたので、この焦りをいい意味での焦りにして、しっかりと皆さん方からご提言いただいたことを実現していくよう努力してまいりたいと思いますので、ほんとうにお忙しい皆さん方に恐縮でございますけれども、心から今までのご尽力に敬意と感謝を申し上げ、さらなるお力添えをいただくようお願い申し上げます、御礼のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。

**【長谷川座長】** どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして第10回国土交通省成長戦略会議を終了させていただきます。

なお、今回は、先ほど申しましたように、4月13日火曜日の18時より、本日と同じく、この会議室にて開催いたします。

本日はどうもありがとうございました。

**【前原大臣】** ありがとうございました。

— 了 —