

経済危機克服のための「有識者会合」  
議事録

内閣府政策統括官（経済財政運営担当）付

経済危機克服のための「有識者会合」  
議事次第

日 時：平成 21 年 3 月 17 日（火） 19:00 ～20:46

場 所：官邸 4 階大会議室

1. 開 会

2. 議 事

今後の経済財政政策のあり方についての意見交換

3. 閉 会

○内閣官房長官 ただいまから「経済危機克服のための『有識者会合』」を開催いたします。

(報道関係者退室)

○内閣官房長官 それでは、議事に入ります。

本日は、経済界から農林水産業・運輸業・不動産業などの分野の皆様にお集まりいただきました。御多用のところありがとうございます。

最初に総理からごあいさつをいただいで始めたいと存じます。

○内閣総理大臣 大変お忙しいところお呼び立ていたしまして、御参集いただきましてありがとうございます。

今は日本に限りませんが、少なくとも過去、戦後最悪の経済危機。しかも、その経済危機の落ち方が、落下速度が急な落ち方というのは過去最大だと思っております。こういった異常な事態には我々も異例な対応をしないと、これまでのようなものだけではいかかという気持ちがありますものですから、永田町とか霞が関だけの話でやるとろくなことにはならない。積み上げだけで、これまでのというわけにはいかないのではないかとということで、いろいろな御意見を聞かせていただくというのが今後の参考になるのではないかと思っております。

この3月末に予算が通りました後、予算が通りますまではきちんといろんな縛りもありますものですから、なかなか難しいところではありますけれども、予算が終わりました後、我々としてはいろいろなことをやっていくに当たって、是非参考になる意見を聞かせていただければと思って、広い分野でということで、今日はお集まりいただいたのは農林水産、運輸、不動産ということでお声をかけさせていただいたところであります。

是非、忌憚のない御意見を聞かせていただければとお願い申し上げて、冒頭のごあいさつに代えさせていただきます。

よろしくお願い申し上げます。

○内閣官房長官 申し遅れましたが、この会議の司会進行は、私、官房長官が進めさせていただきますので、御協力のほどお願い申し上げます。

それでは、本日御参集をいただきました有識者の皆様を私から御紹介をさせていただきますと思います。

私の方から向かって左側の方から紹介させていただきます。

日本林業協会会長の飯塚昌男さんでございます。

不動産協会理事長、三井不動産株式会社代表取締役の岩沙弘道さんでございます。

日本物流団体連合会会長、日本通運株式会社代表取締役会長の岡部正彦さんでございます。

大日本水産会会長の中須勇雄さんでございます。

定期航空協会会長、株式会社日本航空代表取締役社長の西松遥さんでございます。

全国農業協同組合中央会副会長の畠山正夫さんでございます。

株式会社アイスクウェア代表取締役社長の福田高志さんでございます。

株式会社星野リゾート代表取締役社長の星野佳路さんでございます。

皆様方からいただきました経済危機克服のための資料については席上配付させていただいております。是非参考にさせていただきたいと我々も考えております。

その上で、出席者の皆様方の方から最も重要だと考えられます一策について、御意見をちょうだいできればと思います。

大変恐縮ですが、時間の関係からお1人、3～4分をお願いしたいと思っております。

後半は、皆様方の御意見を踏まえながら、総理からも質問させていただくなど、意見交換をさせていただきたいと思っております。

なお、ここでの御意見発表、議論は、記者会見場におきまして、マスコミの皆さんなどにモニターで公開されておりますので、お含み置きをいただきたいと思います。

それでは、今、御紹介申し上げた順をお願いしたいと思います。飯塚さん、どうぞ。

○飯塚氏 日本林業協会の飯塚昌男と申します。

私は全国で8,000はあると言われる限界集落、しかも町全体が限界町になってしまっておる群馬県の山の中から出てまいりました。そういうところが森林・林業の中心であったし、過去に栄えたところであるからであります。

残念ながら国土の67%を占める森林が、今、非常に元気がありません。森林・林業、木材産業はダウン寸前にあります。

原因は、外材の無秩序な乱入と、政治の眼が2次産業中心に移ってきた結果だと思っております。

森林所有者に元気を取り戻したい。山に明るさを取り戻したい。すぐをお願いしたい事柄につきましては、現在山持ちの方たちは自分の財産形成としての山づくりをほとんどの方はしていない。公益的機能の発揮を求める国民の声、あるいは政府の強い要請によって応援をさせていただきながら、政治の10分の1くらいのスピードでよたよた歩いているのが現状であります。何故だ、そろばんに合致しないからであります。

どうしたら今すぐいいのだろうかということで御検討賜りたいのは、1つは森林所有者が、大変応援はしていただいておりますけれども、残の負担ができない。したがって、山へ行かない。仕事に就かないというのが1つの大きな原因であり、この辺の状況は、多面的機能が年間に70兆円も社会に御奉公しておるとい実情を踏まえて、何とかその中の1%でもいいから、予算的なものの考察でお支えをしていただけないかという考え方から出ております。

2番目につきましては、間伐を中心にやれやれということの中で真剣に努力しておりますが、間伐の利用度が非常に低うございます。これは外材が無秩序に入ってきて、現在約8対2の割合で外材が占めておる。その結果、なかなか山の整備が、山から木材が出てきにくい環境があります。

したがって、行政当局におかれまして、国産材の使用、あるいは需要の拡大について強

く御検討いただき、市町村に御指示をいただけるような体制を組んでいただきたいということでもあります。

もう一つは、先ほど申し上げたとおり、現場ではほとんどの方が高齢者であり、働く方は政府でお世話になっている緑の雇用の方々を中心に、高齢者の方々が一緒になって頑張っておりますけれども、さらにそれ以上の大きな成果を果たす、あるいは国民的な宿題に応えるという観点から見ると、山に人が入っていただく、そして山村に元気を取り戻す、あるいは都市の皆さんが、山にいろいろな形で入っていただいて、山村と都市とが活力がともに持てるような体制づくりをやっていただければありがたいと思っております。

これらを総合的にながめると、キーワードは、森をつくろう、そして、森についての森林整備までは、国あるいは地方公共団体がフォローしていただける体系をつくっていただきたい。

そして、森の恩恵を国民みんなで享受したいというのが、お訴えするキーワードでございます。

以上でございます。

○内閣官房長官 ありがとうございます。

それでは、続いて岩沙さん、お願いいたします。

○岩沙氏 不動産協会の岩沙でございます。

私からは不動産分野の政策に関しまして、3点意見を述べさせていただきたいと思っております。

第1は、内需拡大のための住宅需要の喚起策であります。

平成21年度税制改正において住宅ローン減税の大幅な拡充が図られることになっております。国土交通省の試算によりますと、ローン減税の効果は非常に即効性もありますし、景気にも雇用にも有用でございます。着工数で言いますと、9万3,000戸。投資額で1兆9,000億円、さらに4兆円の経済波及効果が見込まれ、20万8,000人の雇用創出効果が見込まれております。

年明け以後、首都圏の各社のマンションのモデルルーム現場にはたくさんの方が訪れていただけるようになっております。そういう意味では非常に手応えがあるという、実需が動き始めているという状況にあるわけでございます。

しかしながら、昨今民間金融機関の慎重な融資姿勢による住宅ローン審査の厳格化が取りざたされております。ローン減税の効果を実効あらしめるためには、まず融資が行われることが前提であります。住宅ローンが、購入意欲の高い中堅勤労者に行きわたるようにするために、住宅金融支援機構の住宅保険制度の拡充や、金融機関の住宅融資に対する政府保証を行うこと。また、できれば政策金融の活用も必要ではないかと考えているところでございます。

さらに住宅を取得した方が省エネ政策に合致したエコ製品を購入した場合のさらなる助成措置や贈与税の非課税枠の拡大に併せまして、住宅取得に関する贈与税についての特例

措置の復活などにより、住宅需要を刺激するということも検討する余地が大きいのではないかと考えます。

第2は、Jリート市場の再生であります。

Jリートはバブル崩壊後、これまで7兆7,000億円の優良な賃貸不動産を取得し、日本のバブル崩壊後の、資産デフレの進行を食い止める大きな役割を果たしてきました。しかし、今般の金融危機による信用収縮のためにリートによる不動産取得は極めて難しくなってきました。現在東京23区だけでも100を超える大規模都市開発プロジェクトが予定されておりますが、プロジェクト完成後の有力な取得先であります、リーートの低迷により、これらの計画の実施が踏みとどまらざるを得ないような状況にあります。この都市開発プロジェクトというのは非常に内需拡大としてインパクトがあります。

そこで、ゆうちょ銀行や、政策投資銀行などの出資や融資による基金を創設することにより、市場性、透明性の高い仕組みであるJリート市場へ資金を供給し、再生することによって優良な都市開発プロジェクトも再び動き出し、これによって不動産市場の安定や内需拡大につなげるとともに、資産デフレを起こさせないということが必要ではないかと考えます。

第3は、本日衆議院で招致決議がなされたと同っておりますが、東京オリンピックに関してでございます。

オリンピック招致の経済効果は、全国で約二兆八千億円になると試算されておりますが、政府の目標である外国人訪問客、インバウンド観光客の拡大に、大きな推進力にもなります。これはプラスサムの需要策でございます。

オリンピックを契機に東京を魅力的な都市とするために、羽田空港、成田空港、首都圏3環状道路など、首都圏インフラを早期に整備することが必要だと考えます。

併せて、環境にやさしい快適な都市空間を創造するための都市再生を推進することが必要であります。

このため必要な公共事業の確保と併せまして、優良な民間都市再生プロジェクトに、こども円滑に資金が提供される方策も必要と考えます。

以上、3点について、意見を述べさせていただきました。現在が「経済有事」とも言うべき非常事態であるという認識の下、平時の政策の延長線上ではなく、思い切った政策を講じていただきたいと考えている次第でございます。

私からは以上です。ありがとうございました。

○内閣官房長官 ありがとうございました。それでは岡部さん、お願いします。

○岡部氏 日本物流団体連合会の岡部でございます。本日はこのような機会を与えていただきまして誠にありがとうございます。

経済の現状を顧みますと、物流業界も誠に惨たんたるものがございまして、昨年1年はまさに激動の1年でありまして、だれひとり経験していないほど厳しいものがございました。

国内の貨物取扱量について申し上げますと、平成8年以降、ずっと減少傾向にあったわけですが、昨年来、特に秋の10月以降、貨物量は一気に減少し、例えば国際航空貨物の輸出で見ますと、直近の本年2月で対前年同期比、約6割減というまるで業界が1つなくなってしまったような状況に至っております。この状況は企業物流だけではなく、消費者を対象として右肩上がり拡大を続けてまいりました宅配便の業界も、消費マインドの冷え込み等によりまして減少傾向にございます。

自ら需要を創出できない物流が伸長するには、日本経済の回復、底上げが不可欠でございます。

現状の日本経済を見ますと、実体経済が厳しいことは、申し上げるまでもないわけですが、それにもまして、国民の間に雇用等を始めとする将来の生活への不安が充満し、必要以上にマインドが萎縮しているのではないかと考えられます。このような時期にこそ国民に対して、国の将来への不安と、生活への不安を払拭するような力強いメッセージを発することが、政治の大きな役割であって、一番の経済対策になるのではないかと考えております。

そうした観点からも、従来型にとらわれない将来を見据えた事業に限られた財源を集中することが大事になるのではないかと考えます。

そこで、物流に関連して2点ほど申し上げたいと思います。

第1は、国際競争力のある物流インフラの整備ということであります。

先月たまたま私は韓国を視察する機会がございまして、インチョン国際空港と、釜山新港を見てまいりました。御案内のように韓国は物流立国を目標に国家戦略として空港・港湾インフラ整備をいたしております。また、上海洋山港など、中国のインフラ整備の早さも御存知のとおりであります。

今後、アジア域内での経済連携と経済競争が強まることが確実である中で、我が国においても国家戦略として国際競争力確保の観点に立って、産業経済力を支える重要なファクターとして、必要な道路、空港、港湾を見極め、ばらまきでない集中投資を行うべきだと考えます。具体的には、

1つ目には、首都圏3環状線など、大都市圏の環状道路の整備。

2つ目として、京浜港、伊勢湾、阪神港のコンテナ埠頭整備と、港湾の広域連携。

3つ目として、成田、羽田を中心とした拠点空港の整備と一体運用に向けてのアクセス等、周辺インフラの整備を内需振興対策としても早急に進めていただきたいと思っております。

第2に、低炭素型社会の構築に合わせた物流インフラの推進であります。

物流業界におきましては、グリーン物流の推進のために、現在過度に依存をしておりますトラック輸送から鉄道・海運へのモーダルシフトについては、荷主と物流事業者の連携を進めておりますが、EUでは10年という長期計画に基づきまして、モーダルシフトを推進いたしております。我が国も単年度予算ではなく、中長期的な観点からの積極的な投資

が必要かと思えます。

急速な労働力不足と高齢化社会の到来とういうことを併せて考えますと、従来のトラック輸送からの大幅な転換について、現在もいろいろなモデルが検討されております。

1例として私もこの委員会のメンバーの一員となっております東海道物流新幹線構想や、高速道路におけるトラックの隊列走行、あるいは連結走行などの研究がございますが、これらを国家戦略の中で検討を進めていくことも重要ではないかと思っております。

最後に1点だけ、要望を申し上げさせていただきます。

物流業界にとって死活問題でもございます軽油価格の問題でございます。一昨年から昨年にかけての原油価格高騰の中で、軽油価格も以前の3倍近くまで高騰しまして、政府に対策をお願いしたところでございます。

お陰様で原油価格も1バレル50ドル以下に落ち着きまして、ガソリン価格は下がりましたが、何故か軽油価格だけはそれほど下がらず、ガソリンとの価格差は一時1リッター当たり4～5円程度、現在でも10円程度と高止まりした状況でございます。ガソリンと軽油の税額の差が21円70銭あるわけですから、その中での高止まりでありまして、業界といたしましては、何故かなというところで非常に困った状況でございます。対策をお願いするところでございます。

以上、時間の都合で3点に絞らせていただきました。

いずれにいたしましても、現在の危機につきましては、国民も心理的にやや悲観論に走り過ぎている感もございますが、国民が将来に向けて、希望を持ち、安心感が得られるよう是非、戦略的な見地からも力強い国家メッセージを出していただきたいと願っております。

以上でございます。ありがとうございました。

○内閣官房長官 ありがとうございました。

それでは中須さん、お願いします。

○中須氏 大日本水産会の中須でございます。

1枚紙で「水産業振興への基本課題」とありますので、御参照いただきたいと思えます。

日本は、国土面積が狭い、資源が少ないとよく言われますが、こと水産資源に関しては、私は世界の大国だと思っております。大分減ってきたとは言え、今の年間漁獲量は550万トン、これは世界第5位という高い水準であります。

当然、それに伴いまして、国民も水産物が大好きでありまして、消費量も世界有数の極めて高い水準にあるということでもあります。

特に食生活において水産物というのは、そこにいろいろ書いてありますけれども、病気の予防だとかそういう面で大変注目をされております。魚を食べることが、医療費を抑える一つの要素になっていると思えます。ここ数年世界で大変魚の消費が増加しておりますが、その要因の一つが、やはり消費者の健康志向ということだというふうに我々は受けとめております。



ところが近年残念ながら日本近海における魚の資源水準は低下をしております。これは研究機関のデータであります、資源水準が高いというのは15系群、中くらいが32系群、低位が43系群ということで、かなり厳しい資源水準の状態になっている。これをどう回復するかというのが一番大きな課題ではないかというふうに思っております。

昨年穀物価格が大変高騰し、将来の日本の食料供給は大丈夫かという議論があったわけですが、漁業生産をしっかりと確保しておくということは、自前のタンパク源として国民の食生活を、魚が支えるという意味で、国としても力を入れるべき大きな課題ではないかと思っております。

それと同時に、漁獲量が減って、しかも価格も随分下がってまいりました。生産段階、つまり漁業者はもとより流通とか加工段階も、従来よりも規模が大幅に減ったこともありまして、大変厳しい状況に置かれている。これをどう立て直していくかということが大きな課題であります。

そこで課題ということでお願いというようなことになりますが、3つばかり掲げてございます。

第1点は、何とんでも、漁場の生産力というものを高めたい。幾つか例示をいたしましたが、魚が集まる漁礁を設置する。海の生物にとってのゆりかごとも言える藻場とか干潟、これを整備回復する。

それから、山に降った雨が川を伝わって海に流れ込んで、有機物が海をはぐくむ。そういう自然循環機能というものを回復していかなければならないという課題。これは、漁業者も随分今は山で植林ということに一生懸命取り組んでいます。

また、漂着ごみ等に表わされるように、海岸とか海中は随分汚れておりまして、こういったごみの除去、処理、これらは、かなり公共事業等で実施できるわけでありまして、同時にそれが漁村の雇用の機会の創出には寄与するのではないかと期待をしております。

2番目は、資源が極端に悪くなっている場合、漁業を休んだ方がいいのではないかとという例があります。

今から15年ほど前、秋田県の県の魚はハタハタであります、ほとんど取れなくなったということで、3年間漁業者が県と合わせて休みました。3年経って捕りにいったら、一挙にということではないですが、かなり改善をしたという経験がございます。

そういうものをしっかりやれるような支援の仕組み、なかなかこれは難しい課題だと私自身も思いますが、考えられないだろうか。これが2点目であります。

3点目は、漁業に新しく就業していただく、特に若い方に、意欲を持った方に漁業に参入して欲しい。あるいは異業種の連携。水産と余り関係のない方でも、水産物を活用して新しい商売をつくっていく。

3番目に書いておりますが、水産物の輸出であります。一時期日本の水産物輸出は30万トンまで減りましたが、昨年段階で60万トンまで何とか盛り返して来ました。日本のサバがアフリカとかに輸出されて、飢餓の状況にある人たちをある意味では救ってい

るということがあるわけでありまして。これは是非拡大していきたいと思っております。

こういうことを含めて川上から川下、魚を捕る人から食卓まで、それをずっと続けていく、つながっていく新しいビジネスモデルをつくる必要があるのではないかと。そのためには、さまざまなレート、一つのプランだけに限られることはないわけでありまして。そういうものを多様に育てていく支援策ということを是非御支援いただきたい。

以上3点、課題というか、お願い申し上げまして、私の意見とさせていただきます。

ありがとうございました。

○内閣官房長官 ありがとうございました。

それでは、西松さん、お願いします。

○西松氏 定期航空協会の西松でございます。定期航空協会からは、2点御提言をさせていただきますと思います。

まず第1点目は、訪日外国人の誘致であります。私どもは経済対策として、いわゆる内需にとどまらないで、外の需要も活用すべきではないかと考えております。

その観点からしますと、訪日外国人数を増やすということによる需要創出が即効性があり、かつ大きな財政支出を伴わない点で有効な施策であると考えております。

現在、世界景気がかなりスローダウンしておりますので、最近でこそちょっと低迷をしておりますけれども、2008年半ばにかけまして東アジア諸国から日本への渡航者数は急増しております。

特に、韓国、台湾からの訪日旅客数は大変増えておりまして、九州、北海道といった地方も含めて、大きな経済効果をもたらしているという現状であります。

一方、中国人の入国者を見ても、昨年で100万人と言われておりますけれども、これは韓国の238万人、あるいは台湾の139万人と比べますと、大変に低いと言わざるを得ないのではないかなと思います。

この表にも書いてございますけれども、韓国、台湾が2005年の3月からビザが免除となったわけでありまして、中国からは、依然ビザ発行要件が厳しいが続いている。これが最大の要因だと考えております。

表にありますとおり韓国、台湾から、2005年のビザ免除によりまして、20%近く訪日者が増えております。

一方、中国を見た場合に、この表にありますとおり、この2、3年の経済成長、あるいは日本との経済的結び付きを考えますと、極めて増加のスピードは遅いのではないかと考えます。

この表にもちょっと記載をさせていただいておりますけれども、中国の訪日ビザの発行要件を緩和すれば、これからの中国の経済成長と相まって相当伸びるだろうと考えておりまして、私どもの試算でいきますと、2020年くらいの段階で、現在の約6倍の600万人くらいになるのではないかと試算をしております。

この経済効果を金額換算いたしますと、2兆1,000億くらいになるだろうというふうに

試算をしております。そういった意味では大変大きな経済効果が見込めると考えております。

こうした直接的な経済効果とともに、将来に向けた間接的な効果も大きいのではないかと考えております。これから日本は少子化に入っていくわけでありますので、東アジアを広くマーケットとしてターゲットに入れていかなければならない時期が早晚やってくるのではないかと思います。

そうすると日本人も外に是非外へ出て行ってもらいたいし、かつ、外国の人にも大勢日本に来てもらう、こういう相互交流が極めて大事になってくるのではないかと中長期的には考えております。

勿論、人的交流が深まりますと、副作用というのは勿論想定されるわけでありますけれども、その副作用よりも、圧倒的にメリットの方が大きいのではないかと考えております。

そういう観点から、是非この機会に、特に中国の訪日ビザ発行要件の緩和を進めて、一層の人的交流を推進するというのが、これから日本にとって極めて重要なポイントではないだろうかと思っております。

中国に限ったことではございませんけれども、いわゆる日本を観光の観点から売り込む海外プロモーション投資がまだまだ不十分だろうと思っております。

我が国は外国人にとって大変魅力のある、いわゆる観光のデストネーションというのは数多くあるわけですが、まだまだ認知度が低いのではないかと考えております。そういった観点からは是非海外プロモーション投資を増やすということも併せてお願いをしたいと思います。

2点目でございますけれども、ペーパーの2ページ目に簡単に整理しておりますけれども、航空関連の投資であります。

当然、今回の経済対策というのは、将来の国の利便性、福祉の向上、あるいは経済発展につながる案件に絞られるだろうと思っておりますが、その1つとして成田、羽田空港のさらなる拡張を含めた航空機能の充実を御提案したいと思います。

現在御案内のとおり、成田、羽田の首都圏空港の拡充が進んでおりますけれども、これからの航空需要を展望しますと、それでもまだ不足する時期が、早晚来るのだろうと想定されます。

特に首都圏に関するところでありますけれども、空港と都心部、あるいは空港同士のアクセスがまだまだ不十分で、改良の余地があるのではないかと思います。

そういった意味で、こういう空港機能の充実に関しましてスピードアップさせていきながら、将来の我が国の発展につなげていくということが是非必要ではないかなと思っております。

こういった形で航空機能が拡充されれば、国際線、国内線のネットワークも拡充、空港利便性の向上が図られまして、その結果、訪日外国人を含めた旅行者の増大による内需拡大、さらには外国、首都圏と地方との交流促進による地域経済の活性化が進むことになる

のではないかと考えております。

これに伴いまして、当然新規雇用も創出されるということでもあります。是非こういった施策を早急に取っていただいて、将来につなげていただきたいと考えております。

私の方からは、以上です。

○内閣官房長官 ありがとうございます。

では、畠山さん、どうぞ。

○畠山氏 本来、茂木会長がこの席に参って皆さん形にお話をするところでありますけれども、今、農業団体の各国との友好ということで、海外へ出ておりますので、代わって私がまいりました。

私はとにかくもっと農業、農業者、農村を元気にして欲しいというのが大きな課題であります。

今、農村は、農産物の価格の低下なり、あるいは今回の経済危機の中で、兼業、この機会も喪失を凶られておるといことで、農家所得がだんだんと低下して行って、かつてない本当に深刻な状態であろう。このように思っております。

我々の農業、農村は、地域経済の下支えという役割は私は十分今まで果たして来ていると思っております。

そして環境保全や集落機能を含めた国土を守るという重要な機能も併せ持ったものだと考えておるところであります。こういった機能を最大限に発揮することで、地域経済の活性化、内需拡大、あるいは雇用拡大を図る政策の確立というのが、今一番大事だろうと思っております。

3点ほど申し上げたいと思いますが、もうご存じのように我が国の自給率というのは、先進国の中で最低水準の40パーセントまで低下をして来た。これは何としてでもこの自給率を向上させていくというのが今、我々の大きな課題でもあるし、国の課題でもあろうといことで、大臣を始め先生方には相当御努力をいただいているところでございますけれども、目標を50%、60%というくらいに上げていただきたいと思っております。

その策といたしまして、水源涵養、あるいは景観保持、農業というのは多面的機能を十分持ち合わせているわけでありまして、気候などの環境に適した水田、この農業を基本にやってきているわけでありまして、この水田をフルに活用した食料自給率を向上させることが、将来の農業、農村の活性化につながると考えるところでありまして。

今、我々がそれぞれ生産調整ということをやっておりますが、これが今、我々が指導しても、需給のバランスを取るためにということでは一生懸命訴えても、今、農業者は限界感、あるいは閉塞感というか、そういうものがいっぱい漂っているわけで、これ以上はちょっと難しいなという感じもいたすわけですが、何としても、これは需給バランスを取るためにやっていかななくてはならないわけですが、この水田フル活用の中で、飼料米、あるいは米粉用の稲をつくるということに我々は大きく期待を寄せているところでありましてけれども、日本の国の中で麦や大豆、トウモロコシをつくれと言ってもつukれない地域があるわ

けです。そこにこれをつくれと言われても、これはなかなか無理な話なので、この飼料米であるとか、米粉用というのが、我々は非常に大きな期待を寄せているわけですが、残念ながら食用の米をつくるのと、こういった米をつくるのが、生産者の手取りという差が余りにも激しいので、なかなか賛同してもらえないということで、生産者に元気が出てくるように、価格差を詰めていただくということも是非お願いをしたいと思っておりますし、そういうことをすることによって、安全・安心な畜産物、あるいは米粉を利用した製品などが新たな需要の創出なり雇用の確保に期待ができるというところでもあります。

もう一点は、安定的な所得を確保するためのセーフティネットの対策の強化ということでございますが、農村地域の安定的な所得確保はこれから非常に不可欠であろうと考えております。

我々の農産物というのは、今農産物の価格はどんどん低下をいたしております。しかしこれは我々が原油が高くなった、あるいは生産資材が上がってきた。だからこのものについてはこのぐらいで買っていただかなくては、次の再生産につながらないということが訴えられない。言ったとしてもそれはなかなか聞き入れてもらえない。自由市場原理の中でやっておりますから、なかなかそれがいかないということでもあります。

他の工業製品等につきましては、これだけ原油が上がったんだから、この1つをつくるためにはこのぐらい上げてもらわなくては困る。だから、上げますよということで通るわけですが、我々の方はそれが通らないというジレンマがあります。

そういったことで、これからは所得の確保、経営の安定を図るために、これは次の最生産につながるための確保というのが是非必要である。このように考えまして、どうしてもこのセーフティネットの充実が必要であると思っております。

付け加えておきますけれども、米の需給と価格の安定を図るためには、我々は引き続き生産調整は必要であるということで、これからもやっていこうと思っております。

最後に、経済危機克服のためのグリーン・ニューディール政策の確立という点であります。農業分野における将来の脱原油対策として、CO<sub>2</sub>の削減なり、あるいは地球温暖化対策への一層の取組みとなるグリーン・ニューディール政策というのが必要であろうと私は考えております。

具体的には、脱原油を進めるための施設園芸におけるヒートポンプの導入であるとか、あるいは太陽光であるとか、風力であるとか、小さな水力発電や、堆肥の自然循環型農業の取組みの支援というのが、是非ともお願いをしたいところでもあります。

また、日本の農業の成長力を強化していくためには、飼料米や米粉などを安定的に供給するための、乾燥調製施設、あるいは保管・流通施設経費の支援、生産コストの低減や環境負担を軽減する効率的な農機等のリースへの支援の拡大が私は必要であるということで、これは強く訴えておきたいと思っております。

生産現場で今不況によって農業機械あるいは施設の更新ができず、この農期が終わったらもう農業やめようかという人もだんだんと出てくるわけでありますので、この辺りのこ

ともお考えいただいて、今の制度では一度補助金でいただいて、この事業で導入したものについては更新ができないということから、やはり効率的な機械であるとか、施設の導入というのはなかなか進まない状態であります。

当面の経済危機に対して、このような機械設備の更新対策等々を実施することが必要であろうと思っております。

以上でございますけれども、とにかく今、地方の農村は元気なくしております。何とか今、点滴を打っていただいている状況でありますけれども、この点滴では、今の経済不況の中ではなかなかその効果が出てこない。思い切ったカンフル剤を打ち込んでいただけるような政策を、是非お願いをしておきたいと思っております。

以上でございます。

○内閣官房長官 ありがとうございます。

では、福田さん、どうぞ。

○福田氏 アイスクウェアの福田でございます。私どもの会社の説明を少ししないと、どんな会社かわからないものですから、少しやらせていただきます。

私どもは伊藤忠商事と、農業生産法人の山梨県にあります泉農園、それから愛媛県のジェイビングファームさんという農業法人との合弁会社でございます。主に国産の野菜を契約で買ひまして、外食産業に契約で販売しているという卸売会社でございます。

今日は野菜、特に業務用野菜の流通業から見ての農業関連政策の提言を3つほど考えて参りましたので、お話をさせていただきたいと思っております。

野菜の生産額というのも、既に米の生産額を3、4年前に抜きまして、2兆1,000億くらいに達していると思っておりますが、そういうことから考えますと、幾つかの政策が今までの生産構造反映させたままになっておりますので、これを少し現状に合わせて進めたいということ。

もう一つは、環境保全型農業については、これからの未来を先取りすることですが、こちらについては早目に政策を打っていただきたいという観点でお話をさせていただきます。

先ほど畠山さんも言われましたけれども、いろんな資材が値上がりをして、肥料にしても、農薬にしても、塩ビにしても、どんどん上がってきています。

日本の国内は実はこういう資材を扱う業者というのはたくさんおられまして、そういう人たちは逆に苦しくなって倒産していくという構造にあります。こう言っただけは何なんです、そのために農業生産者に対する価格も実は高止まりの状態がまだ少し続いております。早くどこかで調整をかけて、生産資材のコストが国際的な競争ができるような段階に持っていくべきではないかと思っております。

さらに、機材などは大分安くなってきて、生産の中では応えないんですが、今一番応えるのは輸送コストということで、今日は例としていろんなことができるかという提言の中に、道路財源の話が出たときに、漁業だとか農業の燃料について、実は税金がかかっていないということを私も聞きまして、農業生産の方に税金をかけないで済むのであれば、農

産物の輸送の部分も税金をかけないでいただけないかという発想に達しました。

高速道路につきましても、一般の普通自動車にかけるのではなくて、農産物輸送に高速道路の減免をお願いしたいと思っております。

これは一部の例でございますが、アメリカはフリーウェーという名前で、フリーというのはただのフリーという意味でもあります。制限速度なしのフリーという意味もありましたけれども、アメリカは、ニューヨークからロスアンゼルスまで走っても高速道路代金はかからない。これと日本が闘うわけですから、日本は今、北海道から九州へ運ぼうとしたら、下手したらワントラック 20 万くらいかかってしまいます。そのうちかなりの高速道路代金がかかりますので、現実には北海道のものは九州まで届いてこないという現実がございます。

その中で、鉄道輸送の拡充ですとか、今、釜山ハブで動いている外航船を内航利用して、韓国船を使って日本の農産物を北海道から九州へ運んだらどうかとか、我々の業界の中で対応策を考えて、どんなやり方でもいいから輸送コストを下げる方法を考えようというのを考えております。

残念ながら、宮崎からのフェリーはストップしてしまいました。

野菜自体も、小売用の野菜の生産が中心で政策が組まれております。現実には 55% は加工用・業務用野菜にしております。加工用・業務用野菜というのは、生産者が割合と安定して生産にいそしめるという商品でございます。

契約推進を農水省の方と一緒に私ども推進しておりますが、この加工用・業務用野菜をきちんと整備するという意味で、我々は品種開発とか営農指導も加工用・業務用でやっていただきたいという提言を行っております。

ただ、契約推進をやる場合は、それに見合うセーフティネットで、農畜産機構が持つておられる生産者のための価格保証という制度を流通業者にもでき適用してもらって、契約を守っていきたいという考え方をしております。

3 番目は、環境保全型農業へのシフト・推進を是非進めていただきたいということです。

これは口幅ったいようですが、W T O の交渉の中で、この先多分この環境保全型農業によって日本の農業を守っていくという仕組みが当然出てくると思いますので、これを日本独特のモデルといいますか、日本の技術を生かした環境保全型モデルを提出して、ほかの国が勝手に国際標準をつくらないようにして、我々がそれに従うということではなくて、日本と東アジア農村地域の農業のモデルを是非つくって推進していただければと思います。

私の方は以上でございます。

○内閣官房長官 ありがとうございます。

お待たせいたしました。星野さん。

○星野氏 よろしく申し上げます。

日本の観光産業の競争力、世界競争力は、世界経済フォーラムの発表によると 28 位です。外国人の訪日観光客は大体 830 万人くらいです。これも大体毎年 28 位前後です。

世界トップはフランスです。6,000万人の人口で7,600万人を集めています。日本は本当は世界トップ5に入れる実力があると思っていますが、そこが私たち観光産業における競争力の今、足りなさだと思っています。

私、持論が2つありまして、この2つをやれば必ず観光立国になるという説があるのですが、そのうちの1つを今日は準備してまいりました。

こちらの100日と265日というふうに大きく書いてあるところを是非ご覧いただきたいと思います。

実は日本の観光産業には構造的な問題があります。地方には魅力があるのに、国内観光地が低迷するわけと書いてありますが、私たちはどの業者も大体、大枠で、これは正しいのです。100日の黒字と265日の赤字があります。

100日の黒字というのは、私たちの努力で決まっているのではなくて休日で決まっています。年末年始、ゴールデンウィーク、夏休み、または祝日がたまたま土日と重なって3日の連携になったときなどは、産業全体が黒字の日です。それ以外の平日というのは大体赤字の日となります。

見ていただくと赤字が圧倒的に多いので、年間を通して赤字になる体質を持った業界だということが、私たち観光産業の最大の問題です。

需要がある一定の日にちに集中してしまいますので、高速道路は常にこの100日に関しては渋滞です。30キロ、40キロという渋滞です。すべての料金が高くなります。恐らく価値以上に高くなってしまいうわけです。ゴールデンウィークなどは値段が高い。そして、泊まりたいところに泊まれない。一生懸命仕事をしていて、ゴールデンウィークの2週間前になってプランを決めていないと、予約していないところは取れないわけです。だから旅行をやめてしまうという人がいるのですが、最近埋蔵金という言葉がはやって来たので、私はこれを考えたのですが、埋蔵内需というのが実は観光産業にはあるということです。

先ほどちょっとお話しましたが、事業者利益は頑張っても頑張らなくてもそんなに変わりません。ということは頑張らない方が得だというマインドもどうしても生まれてしまう。

最近固定のスタッフ、それから、派遣のスタッフということも話題ですが、私たちの業界は昔から派遣が中心です。なぜかというと、100日の黒字、265日の赤字の日はどうするのか。したがって、これは固定がなかなか増やせない。したがって、優秀な人材が採れない。それは観光産業全体の競争力に影響していくということにつながっているわけです。

この裏の紙をご覧いただきたいのですが、これが実際の経済対策としての私の提言です。

お正月と夏休みを平準化するというのはすごく難しい話だと思うのですが、ゴールデンウィークを地区別に取得したらどうだろうかということが私の提案です。日本全国地域を8つに分けまして、例えば関東の例でいくと埼玉県のゴールデンウィークは5月の1週目、神奈川県は2週目、千葉県は3週目、東京は幾つかに分けまして、東京A区は例えば5月の4週目。そうすると大体5月から6月いっぱいまでゴールデンウィークがどこかで続きます。



す。

こういう政策は、実はフランス、ドイツ、フィンランド、こういう経済大国では既に行われています。

例えばフランスでは、2月2週間小学校も休み、会社も休みですが、Aという地区では、2月の1週目と2週目が休みです。Bという地区では、2週目と3週目が休みで、Cという地区では、3週目と4週目が休みなのです。

したがって、大体フランスのスキー場や観光地に行くと、2月はずっと需要が平準化していて、高速道路も渋滞しませんし、宿泊施設も平準化します。したがって、需要の平準化策というのは非常に効きます。

どのように効くかというのは、3ページ目の下の方を見ていただきたいのですが、観光すごろくというものをつくってきました。需要を平準化しますと、混雑が解消します。宿泊料金も交通料金も下がります。恐らく飛行機も下がると思います。そうすることによって希望宿泊施設が取れますので、満足度が上がります。

満足度が上がるということは、埋蔵内需の顕在化になる。今、満たされていない内需が満たされるようになっていく。これはダイレクトな経済効果だと思います。

これは業界全体の売り上げを増やしますので、私たちの業界全体は稼働率が向上し、かつ平準化します。そうすると派遣中心の社員の形態から固定中心の社員形態へと変わっていきます。そうするとサービスの質が向上します。サービスの質が向上すると、頑張る施設は利益増になりますので、いいサービスをしているところには予約が入るという状態になりますので、利益が出てくる。利益が出てくると設備投資に回るわけです。

日本の観光というのは、地方ですから、地方の建設、地方の金融、地方の農業への、観光というのは波及効果が非常に大きいとされていますので、こういったところに波及していきます。

設備投資されると、訪日外国人集客に効いてきます。まず、老朽化している施設が近代化されてくるところが一部に出てくる。

派遣社員から固定社員中心に変わっていくので、ソフトの改善が充実してくる。この2つが出てくるとやっとなら世界市場の中で魅力ある観光地というのが、日本の地方へ生まれてくるということになります。

よくビザの問題、空港の問題、これも大事だと私は思っているのですが、日本の車がなぜ世界中で売れているかということ、買やすいから売れているのではなくて、いい車だから売れているわけです。

日本の観光も同じです。行きやすいから来てくれるのではなくて、魅力的だから来てくれるという形に変えていくには、私はこの需要の平準化というのが一番効く、私の持論の2つのうちの1つとして非常に重要だと思っています。

2009年今年の秋は、史上初、秋のゴールデンウィークが誕生します。たまたまなのですが、9月19日～9月23日まで5連休です。日本の高速道路は全部渋滞です。飛行機の値

段は上がります。宿泊施設も普段の2、3倍の価格になります。

このままですと、今年の9月はみんな増収して、来年の9月はみんな減収するわけです。

要するに、需要のアップダウンによって、いい年と悪い年が決まっていってしまう。もしこの秋のゴールデンウィークも地区別取得ができたならば、10月1日～11月30日まで需要が平準化します。

そうすると、いろは坂で渋滞の中ではなくて、ゆっくり紅葉が見られるようになったりするわけです。

日本中どこかで必ず紅葉のピークがありますので、必ず自分の休みのときに紅葉のピークの場所があるというそんな国土になっていきます。

年末年始、春のゴールデンウィークは5月、6月、夏休みがあって、秋のゴールデンウィークは10月、11月、そして、年末年始と、通年で需要が平準化してくると、私たちの業界の経済効果というのは非常に大きいと思っています。

以上です。

○内閣官房長官 ありがとうございます。

それでは、意見交換に入りたいと思います。まず総理からどうぞ。

○内閣総理大臣 ありがとうございます。いろいろ出たので、面白かったと言っては失礼ですけども、最後のゴールデンウィークを平準化するのに、学校が問題になるのか。何が問題になるのですか。

○星野氏 学校もそうですし、どういう地域で分けるかというのが大事で、埼玉県、神奈川県というのは、私が例として出したのですが、フランスなどでは、国全体を3つのエリアに分けていまして、3つのエリアと言っても大きく3つではなくて、各地域ごとにABCと組んで、それぞれが渋滞しないように、一緒に休まないようにしていますし、ほかの国でも同じような政策が取られています。

学校の問題もありますし、会社の問題もあります。会社はどちらかというと最近かなりフレックスで、自分の好きな時間に休みが取れるようになりましたので、学校が一番大きな課題だと思います。

家族と旅行するということは、教育にとってはすごく大事だと私は思っています、家族旅行という意味でも、今、日本のファミリーは非常に大変なわけです。ゴールデンウィークの一番高いときに子供2人、3人いる家族が5人分払って旅行しなければいけないという現象が起きているわけです。

ですから、家族旅行を推進するという意味でも、需要を平準化すると、行きやすくなると思います。

学校の問題は確かにあるのですが、たまたま教育委員会も県別に教育のシステムができていますから、県別に学校の休みを日本の中で出していくということは、真剣に取り組めばできるのではないかと思います。

○内閣官房長官 学校とうまく結び付く必要はありますね。春休みなどは完全に北海道な

どは地域で少しずれたりしていますから、そういうところもあります。

○星野氏 休みの平準化というのはものすごく大事で、2月はこれが起こりました。昨年の2月11日の祝日が土日にかかっていたわけです。3日連休だったわけで、日本中の観光地は2月の売り上げは、今年の2月より高かったと思います。今年の2月に、どこもみな落ちたのは、経済の影響ではなくて、休みの影響というのがすごく大きかったと思います。

○内閣総理大臣 若者が農業とか林業に行きたくなるのは、銭だけですかね。何ですかね。山を持っている人だから、そんなに無知ではないという前提でしゃべっている。

○飯塚氏 非常に多様化しておりまして、意見は極端に分かれると思います。1つは自分の環境があったり、学校選んだりして、そういうものに対する価値観を見出す人が非常に多うございます。そういう人は厳しい現実の中でも、割合耐えて自分の生き方を求めて頑張ってくれております。

今、こういうときですからいろんな方がやってくるけれども、なかなかその方たちは、こんなきつくて、こんな待遇で、しかもこんな山の中の不便なところではというので、今だけを逃れてくる方があって、定着率が余りよくないというのが現実です。だから、価値観の相違だと思えます。

○内閣総理大臣 漁業もそうですか。

○中須氏 漁業の場合は、若い人で他業種からは是非やりたいという人は、よく効くのはロマンを持っている。海というのは非常にいいのではないかと、釣りも好きだと、そういう感じで、やってみようかなという方が多いようです。

それが果たして本当に定着するかどうかとなると、別でして、気持ちの上ではそういうものを持っているみたいです。

○内閣官房長官 どうぞ。

○財務・金融・経済担当大臣 漁場生産力の回復、ハタハタが休漁したときは、どういう政策でやったのですか。

○中須氏 あのとときはまだこういう考え方自体がない時代ですから、県と漁業者が話し合っていて、ハタハタの最盛期だけやめようではないか。ただ、底引き網漁業ですから、いろんな魚種が捕れるわけです。それ以外のときはできるということで、こんなにも捕れないのでは、どうしようもないのではないかと。やってみようということから始めたということです。

○内閣総理大臣 漁師に保証したんですか。

○中須氏 しません。というか、もう捕れなくなっていたのです。幾ら網を下ろしても、ハタハタが捕れないではないか。それならみんなをやめてしまえと。こういう感じでした。

今は、各魚種の主要魚種について、もしそういうことをやろうとすれば、当然経営が成り立っていきませんから、相当な支援措置がないとそういうことはできない。現にある程度そういうことは、国の方でもやり始めていただいております。もうちょっと規模を大きくしないとなかなかうまくいかないのではないかなという感じは持っています。

○内閣総理大臣 国産の野菜の流通の話はさっきされましたけれども、高いけれども安心、

危なくないからということですか。段ボールに入っているとか、そういう意味ではなくて、危なくない。うまい。中国などでは高いですね。

私は最初に、野菜大分県産というのがあって、大分というところが中国にもあるのかと思いました。実は九州の大分から送っているわけです。どんこなどは高いんです。

○福田氏 しいたけはもともと大分が香港や中国に送り続けて来た輸出商品です。

○内閣総理大臣 大連のミニウリ見たら、ほかの野菜に比べて3倍ぐらい高いです。じゃんじゃん売れる。

○福田氏 じゃんじゃんは、最終的には売れないと思います。一定の量は必ず売れると思います。

○内閣総理大臣 金持ちというのも、13億で1割だって1億3,000万いきますからね。さまざまい量になると思います。物流が問題だというわけですか。

○福田氏 物流がというように、生産コスト全体をどう下げていくのかを考えないと、物流も、そのうちの一つということです。ほかの国と比べたときに、例えば日本の輸送コストというのは、アメリカや中国と比べてもかなり高いということになると思います。そこは何とか道路財源の中で、1,000円の高速道路料金にされるのであれば、そういう産業の部分の料金を下げていただいた方が、皆さんに行き渡るのではないかなと思います。

○内閣官房長官 何かありますか。

○農林水産大臣 専門外のことでいいですか。モーダルシフトというのは、私、前に運輸委員長をやっていて、今から10年くらい前からある話なんですけれども、えらく進捗したという実感は全くないんです。

何でそういうことを言うかということ、飛行機は飛行機の特性があり、鉄道は鉄道の特性があり、トラックはトラックの特性があり、船は船の特性があるはずなんです、この狭い日本で、747が飛んだり、777が飛んだりしているわけです。余りジャンボや777がほかの国の国内線で飛んでいるという例を私は知らないのです。

○西松氏 日本しかないです。

○農林水産大臣 何でジャンボが飛ばなければいけないか。これだけ鉄道が発達していて、これだけ道路が進捗して、何でこんなことが起こるのか。やはり鉄道なり飛行機なり車なりというのがみんな競合関係に立っていて、うまい整理がされていないのではないかと気がして仕方がないのです。だからこそ国土交通省という役所ができて、ちゃんと整理しようとなさっているのしょうけれども、そこはこの国の資源配分として、一体どんなものなのだろうかというのが1点。

もう一つは、休みの話なんですけれども、これはとてもすばらしい話だと思うんですが、今高齢者の方がどんどん増えている。高齢者の方は土曜・日曜という概念が、我々ほど強くないです。はやっている観光地というのは、要するにシニアの方、月火水木金という日をいかに使うか、この方をどれだけ引き寄せるか。

多分、金子大臣の選挙区だと思うのですが、飛騨高山などというのは、それで物すごく

もうかっているという話を聞いたんですが、高齢者を月曜日から金曜日まで来ていただくという努力はまだまだする余地があるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○西松氏 石破大臣の最初のモーダルシフトの御質問の中で、私どもは航空業界ですから、私どもが意見を述べるテーマではないのかもしれませんが。その中で航空機が大型機にシフトし過ぎているという御指摘がありまして、これは空港制約なんです。羽田にしても成田にしても、一時期の伊丹にしても、発着枠が限界でありましたので、供給を増やすには、便数を増やせられないので、その結果飛行機を大きくするしかなかったという、航空業界30年の歴史なんです。

その結果どうなったかというと、御指摘のとおりジャンボが飛んだり、777が飛んだりという、極めて異色の国内線になっているのは事実でございます。

こういう事実は我々としても認識をしております、来年羽田空港が拡張されます。成田空港は国際線の方ですけれども、これも滑走路が1本長くなりますので、成田、羽田の供給量が相当拡大しますので、そういった流れの中で飛行機を小さくしながら、今、御指摘のあったような融通をきかすといいますか。そういう方向に我々としては修正をしていきたいと思っております。

今まで大型機が主体であるという前提の制度でありハードウェアであったりするものから、これが小型機に戻ってきますよということであるとすると、いろんな制度を含めて、整理が必要になってくると思っておりますけれども、いずれにせよ過去の歴史の中で、外国と比べて、これだけ大きな飛行機が飛んでいるのは極めて異例なケースで、羽田をとってみますと、羽田を離発着する飛行機の大きさの平均が約300席なわけです。これに対してロンドンのヒースローもジョンFケネディも大体140席なんです。日本の空は倍大きい飛行機が飛んでいるとご理解いただけたら結構だと思います。

その結果、大きな飛行機を使うとどうしても大都市中心のオペレーションになってしまって、最近御迷惑をおかけしておりますけれども、地方路線はどうしても切らざるを得ないという流れにきています。

そういった中で、羽田の拡張をとらえて、飛行機を小さくしていったら、いろんな応用問題をこれから解いていきたいなと業界としても思っているところでございます。

○岡部氏 今大臣がご心配のモーダルシフトの問題は、かつては総論は非常に盛んで、各論がなかなか進まなかった時代がございました。しかし、このモーダルシフトの基本は、今過度に集中しているのがトラック輸送でありまして、このトラック輸送から鉄道と内航海運へ移そうと、これがモーダルシフトの基本だったわけです。

お陰様でトヨタさんなどに御利用いただいて、名古屋から岩手県まで行っているのですが、随分モーダルシフトで鉄道に移転しまして、御活用いただいております。

昨年から経済が下降気味で、若干量も落ちてくるかと心配をいたしておりますけれども、基本的にはモーダルシフトは進んできております。

ただ、まだまだ鉄道の活用の仕方が足りない。鉄道は環境に対して物すごくやさしいし、

鉄道の特性を是非もっと使っていただきたい。決してトラックがだめではなくて、トラックも絶対に必要で、輸送の最後のところはトラックなのです。ただそれが今は余りにも余分な負担をトラック業界にかけているわけです。これはトラック業界としても決して望んでいるのではなくて、利便性が非常に高いということから、トラック業界によけいにそれが集中しているというのが実情であります。

せっかくの機会ですから、若干説明の機会をちょうだいしたいのですが、東海道物流新幹線構想ということ为先ほど申し上げたのですが、これは何のことだろうと恐らく思っておられると思いますので、ちょっと説明をさせていただきたいと思います。

現在取り組んでいる新東名、新名神、この高速道路の中央分離帯、あるいは車線のゆとりのある部分、これを最大限活用しまして、物流の大動脈であります東海道ルート、東京・大阪間に鉄軌道をひきまして、世界初の完全自動の物流専用軌道をつくったらどうかという構想です。実はこういうことを基本において、昨年2月に委員会を発足させて、今まで数回検討を行ってきました。

委員は10名なのですけれども、委員長は、武蔵工業大学学長の中村英夫先生でございます。何とか道路と鉄道を一つに融合させた新しい物流のシステムを考えてみたらどうかということで今検討しています。

この特徴というのは、今申し上げましたように、道路と鉄道の利点を何とかうまく組み合わせ、画期的なシステムを考えてみたらどうかというところにあります。

この新東名、新名神を道路だけではなくて、先ほど申し上げましたように有効に活用することを考えますと、1つは自動化でありまして、無人走行をやろうとしております。自動化等による物流の効率性を高めていこうというものです。そしてその結果として、どういう効果が期待できるかということになります。直接的な効果としては、CO2の発生量が抑えられる。

それから、トラックドライバーなのですが、これから人口が減ってきまして、高齢化もして、さらに、労働力が不足してくるだろう。これにも対応できると思います。

それから、クリーンエネルギーの利用とか、エネルギー消費の削減ができると思います。

もう一つは交通事故、これも削減できるのではないかと。こういったことを直接的な効果として考えています。

間接的な効果としては、日本発の新技术の国際PRといいますか、国際的にもこれはかなりPRできるのではないかと考えております。

もう一つは、グリーン・ニューディールの骨太の取り組みということで、一つの景気浮揚効果も期待ができるのではないかと。思います。

この技術は日本の誇る新幹線、ハイブリッドカー、それに続く第3の新しい交通技術の誕生になるのかなと、そんなことも考えておまして、どのくらいお金がかかるのか概算で試算をしているのですが、1兆8,000億~2兆円くらいかかるのかなということを考えておりますが、まだまだ詰めていかなければいけないところがたくさん残っております。し

かしながら世界に例のない新交通システムなものですから、是非政府の方でもこれを検討の中に取り入れていただけると大変ありがたい、こんなことを思っているわけでありませう。

以上でございます。

○星野氏 質問に答えさせていただいてよろしいでしょうか。時間がないので簡単にします。

今でも平日に旅行している人は、平日に行っています。平日の方が快適なわけですから、込んであるべきではなくて平日に行くということは今も行われているのですが、飛騨高山も、平日と土日の差は、行って見ていただければ、一目瞭然なくらい、赤字の日と黒字の日が確実になっています。

最近よくなってきているのは、黒字幅が増大したということであって、決してこの比率が変わったわけではないと思います。

もう一つは、高齢者にとっての旅行の目的が変わってきていると思います。昔は家族みんなで住んでいて、たまにだれかが旅行に行く。今は核家族化していますから、旅行こそが3世代旅行の一つの機会になっているわけです。おじいちゃん、おばあちゃんと、お父さん、お母さんと孫と一緒に旅行する。私たちのところにも3世代でいらっしゃる方はすごく多いです。ばらばらに住んでいる家族が、一つになってみんなで旅行する機会として、旅行をとらえているということがあります。おじいちゃん、おばあちゃんと会う機会は、小学生にとっては旅行だということがあるわけです。

したがって、高齢者の旅行もかなり休みに影響するということがあります。

3つ目に、そうは言っても、日本全体の人口は減少して来ます。したがって、旅行のマーケットそのものは国内の需要に頼っていると、ボディブローのように減少していくわけです。だからこそインバウンドであり、外国からの訪日旅行者を増やさなくてはなりません。そのためには世界の中で競争しているわけですから、日本の観光地の競争力を世界水準に上げていく必要があります。

したがって、頑張っているところが黒字体質になる。設備投資が生まれる。そういう循環をつくっていくことが大事だと私は思っています。

○畠山氏 時間がないので1つだけよろしいですか。

○内閣官房長官 どうぞ。

○畠山氏 総理、私の提案、今それぞれ政府が外国で日本のもののアンテナショップとか大使館等で物産展をやってもらったりしておるのですが、これは一般の人ではなかなか行けないわけです。情報発信をしていくのであれば、日本の空港に、先ほどの話の中でも、830万人の外国人が日本の空港を利用している。免税店で外国のブランド品ばかりを買うわけです。なぜあそこに日本の物が置けないのか。日本の空港であって置けないのか。あの空港の中に、外国人が喜びそうな町をつくるわけです。農産物の加工品であるとか、産物の販売もあるし、ファッションとか、日本が誇りにできるようなものが幾らでもあるわけですから、それを一遍展示する。

そして、世界に誇れるロボット、アシム君あたりを置いて通路を歩かせて、案内をさせる。これが本当に世界に発信できる大きなものではないか。そういうことを一遍総理考えてもらえませんか。

○内閣総理大臣 何で外国品が成田に多いかというと、一番買っている人は日本人なんです。成田で買っているんです。一番高いものを買うわけです。付加価値が高いというのは、商店側から言ったら、多分それが一番大きな理由だと思います。

○畠山氏 私どもが今言っているのは、そこで商売をしようと思っていないんです。それを外国人に知ってもらったら、我々今度輸出の方で、よく情報が流れているからやりやすいわけです。是非これを一遍考えてもらいたいと思います。

○経済産業大臣 今のことは承っておいて、何かいい方法を考えて、せっかくこういう場で御発言なさったのですから、これを生かしましょう。

ただ、日本人は、今、総理がおっしゃるように、外国の人に比べて、3倍お土産とかを買う習性があるわけです。このごろはもう買わなくなったけれども、外国に行くと、持ち切れないほど外国のお酒を持って歩く人がおりました。このごろはだんだん少なくなった。外国の人は、何も持たない。何も持たないということは何も買わないわけです。そこを今おっしゃったことヒントに、我々も考えてみます。

私も今、農商工連携というものを、石破大臣と一緒に取り組んでおります。

中須さんにちょっとお尋ねしたいのですけれども、農業でも漁業でも豊作貧乏という言葉がありますね。あの言葉がなくなるようなことになれば、豊かになれるのではないかという思いは前々から持っておりました。このごろは急速冷凍に大変興味を持って一生懸命取り組んでいるんです。これはかなり人気があり、やがて農商工連携として活用していけばいいと思うのですが、急速冷凍を中須会長さんたちは、業界でどうとらえていらっしゃいますか。

○中須氏 現に私どもの業界でも、アビィーに来ていただいて、いろいろ見せてもらったり、あるいは勉強したり、そういう機会は随分持っております。

例えば今、外国で寿司が非常に人気ですけれども、日本で冷凍寿司をつくって、それを解凍する。そういうものを使って実にうまくいくということもいろいろためしておりまして、そういう意味で、輸出とかに関連させながら、活用できるのではないかなと思っております。

ただ、まだ具体的に大規模で始めているわけではありません。

○経済産業大臣 私たちは何とか急速冷凍を大規模にといいますか、いろんなところに活用できる方法、流通させる方法を政府の方でも考えれば、大きな起爆剤になるのではないか。農業も水産業も全く様変わりになる。私は農業革命、水産革命と言えるのではないかと考えておりますので、またよろしく御願いたします。

○内閣総理大臣 田舎に外国人が行く。今までは交通の便もあったろう。道路標識は建物しか書いていないし、いろいろな理由があったのだろうと思いますが、こんなところに人



が来るのかというところに外人は来るわけです。こちらの世代はほとんど秋葉原に縁のない世代です。若い人は、日本に来るといって、3年前に国際漫画大賞というのをつくったのですけれども、優勝した外国人が行きたいところというのは、全員秋葉原だった。銀座などゼロです。

秋葉原に来て終日あそこにいるわけです。それが嬉々としている。それだけしかごほうびなどはない話なのですが、外国人から見て今日本の田舎というのはどこが面白いか。どういところが外国人にとって面白いと思って来るのですかね。

○星野氏 外国人が日本で面白いと思うところと、私たちが日本の中でいいと思うところに差があるということだと思います。

例えば青森県下北半島に住んでいる野生のサルは世界で最北端に住んでいる野生のサルです。エコツアーの人たちはあれを是非見たい。雪の中で生活するサルを見てみたい。これが1つの観光スポットなのですが、私たちは現地にいますと、サルが出てきて大変だということで、なかなか観光資源として認識しないわけです。

もう一つ面白いところは、田園の中にぼつんと立っている自動販売機、これが外国人観光客のブログの中で非常に人気です。何故なのか。誰もいない真っ暗なところに立っている自動販売機なのに、誰もお金を盗もうとしない。日本というのはすごく安全な国なんだ。それを見て、その自動販売機と一緒に写真を撮るといって人が出てきています。

日本は安全なんだということ象徴する場面とか、日本の文化を象徴している、私たちは気づかないシーンというのがあって、それが外国人観光客にとっては非常に魅力を感じるのだと思います。

○内閣総理大臣 今の話は、日本に来た金持ちの息子が日本に来て全然親父のところに連絡しないものだから、早い話、捜索願いが私のところに来て、しょうがないから呼び出したわけです。どこかに引っかかって、おかしいことになっているのではないなと思ったから、お前、親のところを全然連絡していないそうだけれども、えらいいい学校を出て、いい会社に入っているのになんだといろいろ聞いたのです。そうしたら、いろいろ言うから、1つだけ聞く、お前日本に来て一番感激した、印象に残ったものは何だ。1つだけ言ってみるといったら、寿司がうまいとか、つまらないことを言うなよ。1つだけ言えといったんです。これはしばらく考えて、大臣、地下鉄ですと言ったんです。ニューヨークでしたので、地下鉄は汚いからなと思いました。

勤めて3日目に地下鉄に乗ったら、地下鉄の中で倒れている人が2人いた。これがうわさに聞く過労死だなと思った。ところが全然死なない。

この国は、真夜中に地下鉄で酔っ払って意識不明になっても、かっぱらいに遭わないというくらい安全な国だとわかったときには、ショックを受けたという話なんです。彼にとってはそれが一番の資源なのです。

いろいろ聞いた中で、夜自動販売機が、人もいないところに林立している。世界中で野外に24時間、365日、自動販売機が立っているという国を日本以外に見たことはあるかと

言われて、なるほど余り知らないなと思ったんですけれども、何で盗まれないんだという質問は、誰も考えていない日本のスポットだね。

確かに治安としてこれを維持しなければいけない大事なところなんですけれども、外国人が田舎に行きたくなるのを、今とめているものというものは何ですか。観光資源として、案内がない。

○星野氏 案内ではなくて、1つはアクセスだと思います。日本という国は東京へのアクセスはいい国ですが、海外から地方へ行こうと思ったときには、これだけ地方空港がたくさんあるのに、決してアクセスの便利な国ではない。

成田から、これだけ整備されている日本中の地方空港に、安く行けることが大事です。

ロンドンからフランスのアルプスのスキー場には往復で60ポンドです。そうすると片道4,000円くらいです。北海道の世界でトップクラスのスキー場に羽田から行こうと思うときに、3万円以上の価格がかかってしまう。このコスト差と、もう一つは成田からの地方への利便性です。835万人の一番多いのは東京観光です。東京以外の日本の地方観光にこれから分けていくかということが、2020年、2,000万人という観光庁が目標にしている目標に達する一番重要なポイントだと思います。

○内閣総理大臣 MR J かね。

○西松氏 おっしゃるとおり、成田から地方便というのは、全くといっていいほど充実していないわけです。先ほど私が申し上げましたように、日本の航空機は少し大き過ぎるわけです。成田から地方へ飛ばしても旅客がいないわけです。それが最大のポイントではないでしょうか。

まさしくMR Jもそうですけれども、その前にブラジルから、いわゆるリージョナルジェットと言われている飛行機を入れています。これは76人乗りなのです。

今までの我々が持っている一番小さいサイズでいくと、大体120~130席なのですが、50人くらいの旅客しかいないと、120~130席の飛行機ではペイしないわけです。ところが76人乗りだったら、55人くらい乗ってくれると7割になりますから、そうするとペイすることになりますから、不採算路線というのはあってなきがごとしです。要するに、それに合った飛行機を持っていないというのが、最大のポイントなんです。

これからは、そういう小さい飛行機をどんどん入れていこうと思っていますし、それを前提としてネットワークをこれからやっていきたいと思っていますので、そういった中で、今、星野さんのおっしゃったような部分というのは解消されていくのではないかと思います。

○星野氏 オーストラリアから直行便が千歳に飛んでいたのがニセコにオーストラリア人がたくさん来た。ところが直行便がなくなりました。そうしたら、北海道に行っているオーストラリア人というのは今年減りました。景気の問題もありますけれども、やはりアクセスの問題はすごく大きかったと思います。

ところが、成田に行けば世界中から飛んできているわけです。そこから成田に行って、

ちょっとゲートを変えて1時間待って、札幌に飛んでくれれば何ら問題がないわけです。ジャクソンホールやデンバーにスキーに行くときに、ロスアンゼルスに行ってちょっと待てば行けます。

日本は地方空港が充実しているので、何とかハブ空港成田と頻度よく便利に安く結ぶというのが、最大のポイントだと思います。

○西松氏 もう一つの手法としては、羽田と成田とうまく結ぶということだと思いのです。これを結べば事実上のハブとスポークがセットになるわけですから、そうするとおっしゃったようなところは解消するのではなかろうかと思ひます。

いろんな手法はこれから我々も工夫していかなければいけないと思ひていますが、基本は、我々の持っている飛行機のサイズを小さくすると、いかようにでも応用問題が解けるということなんだろうと思ひていまして、そういった方向に整理しようと思ひています。

○内閣官房長官 話は尽きませんが、お約束の時間を大分過ぎました。貴重な時間をありがとうございました。

また、こういう機会をつくっていきたくと思ひております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

今日は大変ありがとうございました。