

平成 19 年第 6 回経済財政諮問会議議事要旨

(開催要領)

1. 開催日時：2007 年 3 月 27 日(火) 17:03～18:41

2. 場 所：官邸 4 階大会議室

3. 出席議員：

議長	安倍	晋三	内閣総理大臣
議員	塩崎	恭久	内閣官房長官
同	大田	弘子	内閣府特命担当大臣(経済財政政策)
同	菅	義偉	総務大臣
同	尾身	幸次	財務大臣
同	甘利	明	経済産業大臣
同	福井	俊彦	日本銀行総裁
同	伊藤	隆敏	東京大学大学院経済学研究科教授 (兼) 公共政策大学院教授
同	丹羽	宇一郎	伊藤忠商事株式会社取締役会長
同	御手洗	富士夫	キヤノン株式会社代表取締役会長
同	八代	尚宏	国際基督教大学教養学部教授
臨時議員	冬柴	鐵三	国土交通大臣
同	渡辺	喜美	公務員制度改革担当大臣
	根本	匠	内閣総理大臣補佐官(経済財政担当)

(議事次第)

1. 開 会

2. 議 事

(1) 公務員制度改革について

(2) アジア・ゲートウェイ構想について(中間論点整理)

(3) 空港・港湾の改革及び航空自由化について

3. 閉 会

(説明資料)

○公務員制度改革について(渡辺臨時議員提出資料)

○公務員制度改革について(有識者議員提出資料)

○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)

○空港・港湾の真の 24 時間稼働の実現を(有識者議員提出資料)

○航空開放の実現を(有識者議員提出資料)

○空港・港湾の改革及び航空自由化について(冬柴臨時議員提出資料)

○ICT を活用したアジア・ゲートウェイ機能の強化(菅議員提出資料)

○我が国企業の活動実態に即応した航空・港湾改革(甘利議員提出資料)

(配付資料)

○アジア・ゲートウェイ構想について(参考資料)(根本内閣総理大臣補佐官提出資料)

○アジア・ゲートウェイ構想 中間論点整理 (根本内閣総理大臣補佐官提出資料)

- 空港・港湾の改革及び航空自由化について（参考資料）（冬柴臨時議員提出資料）
- ICTを活用したアジア・ゲートウェイ機能の強化（参考資料）（菅議員提出資料）
- 国の資産・債務改革に関する「工程表」について（尾身議員提出資料）

（概要）

○公務員制度改革について

（渡辺臨時議員） 16日の諮問会議で、総理から各省庁による再就職のあっせんをなくして、機能する「新・人材バンク」へ一元化をしていかなければならない、早急に法案化を進めてもらいたいとの指示をいただいた。その後、塩崎議員にも昼夜問わず、土日を問わず、大変な調整の労をとっていただき、政府として具体案をとりまとめたのがこの5枚紙と2枚紙である。

まず、「公務員制度改革について」を説明する。

改革の基本的な考え方は、公務員制度改革は戦後レジームからの脱却の中核であり、これまでも歴代の内閣において取り組まれてきたが、ここで大きな第一歩を踏み出すべきであるという基本姿勢を明確にしている。

Ⅱに改正案の骨子がある。まず、「1. 能力・実績主義」。それから3ページ目に「2. 再就職に関する規制」が書いてある。新・人材バンクへの一元化については総理から明確な指示をいただいております、結論を先送りするわけにはいかない。年限を法律で明確に定め、各省あっせんをなくし、新・人材バンクへ一元化することが必要である。

次に4ページ目、「Ⅲパッケージとしての改革」。これは一番後ろの1枚紙にもポンチ絵を付けてあるが、専門スタッフ職の実現、公募制の導入、官民交流の抜本的拡大、定年延長に向けた検討といった課題についても、早急に検討を進める。ここで労働基本権の問題が抜けているが、ポンチ絵の方には書いてある。

こうした諸々の課題とパッケージで歩調を合わせて改革を進めるべきとの議論もあるが、政府としては、改革の全体像を念頭に置きながら、実現できる改革から迅速に実現し、公務員制度改革を前進させるべきとの立場をとっている。能力実績主義と再就職規制を内容とする法案については全速力で作業を進め、4月のできるだけ早い時期に提出したい。

次に、2枚紙で付けている「新・人材バンク」の3原則について説明する。

まず原則の1は、「人事の一環」から「再就職の支援」へ。主たるユーザーは人事当局ではなく職員であるということ。再就職支援機能の重点的な強化は、例えば積極的な求人開拓営業をやること。それから職員に対するキャリアコンサルティングを実施することなど。

原則の2は、「各省縦割り」から「内閣一元化」へ。①内閣の下に、組織・人員体制を整備すること。中央組織と地域ブロックをそれぞれ別組織として立ち上げる。②各省庁の人事当局と企業などとの直接交渉は禁止する。③バンク職員に出身官庁職員の再就職あっせんはさせない。出身省庁から隔離をする。

原則の3、透明性と規律の確保。①再就職のプロセスと実績等の情報開示を徹底する。②外部監視機関が厳格に事後チェックをする。

なお、機能する「新・人材バンク」の設計に向けて、有識者懇談会を立ち上げて、ここにおいて詳細設計を行う。

次のページでは、移行過程についての期日である。「新・人材バンク」は、法案成立後に発足し、一定期間経過後に、各省あっせんからの全面移行を実現する。移行期間中は、外部監視機関による厳格な監視の下、各省あっせんの併存を認める。

最後のページには、先ほど申し上げた全体像が書いてある。

(丹羽議員) 「公務員制度改革について」というタイトルで有識者4人の連名で作成した資料を説明する。

公務員制度改革に当たっては、公務員が「誇りとやる気」を持てる仕組みとする。各公務員が生涯にわたって、その能力をより活かせる仕組みを作ることが特に重要であり、残された論点については、それぞれ以下のとおりにすべきである。

1つ目は、改革の全体像を念頭に置きながら、実現できる改革から迅速に実現し、公務員制度改革を前進させるべきである。

2つ目は、省庁横断的で透明な「新・人材バンク」による仕組みに一元化し、各省庁による再就職あっせんを禁止するまでの移行期間は、新・人材バンク設立後5年以内のなるべく早期として、法律上明記すべき。これは特に3年間での分権一括推進の検討の中で、地方・中央公務員のあり方も変わってくると予想されるので、安倍総理の政権の時代にという意味で、5年以内の早い時期にということで、是非法律上の明記をお願いしたい。

3つ目は、透明で規律ある「新・人材バンク」とするために、同バンクの基本原則のうち、「各省庁の人事当局と企業等の直接交渉は禁止」、「バンク職員に出身官庁職員の再就職あっせんはさせない」の2項目が特に重要であり、これらをルール化して厳格に遵守させるべき。当然のことだが、個人の人事情報は、出身省庁の関与が必要であることは言うまでもない。ただし、就職あっせんにはコンフリクト・オブ・インタレストがあり、こうしたケースは当事者省庁は関与しないのはどの組織体であれ、万国共通のルールである。

4つ目は、改革の全体像については、公募制やスタッフ職制の具体化、官民交流の抜本的な拡大、労働基本権の見直し、一括採用制や人事院のあり方、早期勧奨退職慣行の是正の促進、地方公務員制度改革などの課題がある。能力実績主義、再就職規制に関する法案の提出に加え、公務員制度改革担当大臣や総務大臣において速やかに検討いただき、経済財政諮問会議に報告いただきたい。

最後に私からも一つ申し上げるが、森羅万象、世界のすべての改革ができない理屈の大天才ということではなくて、どうやったらできるか、できる方法の大天才の気持ちと情熱なくしてなし遂げることはできないということは、我々は肝に銘じて検討すべきである。

(大田議員) 渡辺臨時議員から、公務員制度改革の骨子、改正案の骨子、それから民間議員から特に重要なポイントについて指摘があった。自由に御意見をいただきたい。

(甘利議員) 総理から基本線が既に示されており、それに沿って改革が進んでいく。今の説明にもあるように、全体パッケージの中で公務員制度改革を検討していくことが大事であり、組織の活力をどう維持させるか。これは新陳代謝ということもあり、何年間かは定数の関係で新人が全くとれなかったということにでもなればその組織は死んでしまうが、これは民間企業と一緒にあり、そこをきちんとできるようにする。専門スタッフ職の導入、定年制の延長、全体パッケージとして検討していただく。

そういうことを通じて優秀な人が官僚を目指すというイメージをしっかりと創っていないと、あんなところに行くぐらいだったら別なところへ行った方がいいとみんなが思うようになったら、官僚組織は死んでしまう。

それから新・人材バンクを機能させることが大事。機能させるというのは、情報をどう集めるかということに尽きる。きちんとした求人求職情報、再就職する対象

の能力、人物の情報、それから職のニーズ、それらをマッチングさせるわけであり、その情報を徹底的にきちんと正確に集めることができる機能する組織にしなければならない。

よくこの種の改革を進めていくときに、いいとこどりとというのがあり、あっちこちの都合のいいところだけ集めてきてつくった結果、全体として全く機能しないということがあるので、総理が言われたように、機能する新・人材バンクをどうつくるかということには相当英知を注いでいただきたい。

(塩崎議員) この公務員制度改革というのは、このペーパーにあるように、いわば戦後レジームからの脱却の中核的、象徴的な改革だと思う。日本が戦後成功モデルとして誇ってきた一つが公務員制度であったと思うし、この日本の戦後の発展というのは、まさに霞が関の官僚機構の皆さん方の貢献は甚大なるものがあった。

そうは言いながら、最近、公務員の官僚制度の中でいろいろな問題が指摘される一方で、職場としての魅力がどうだろうか、つまり最近あまり優秀な人が来づらくなっているのではないかという指摘がある。職場として魅力があれば、若い人も優秀な人は必ず来る。今までは魅力があったからすばらしい人がたくさん来ていたけれども、最近は何に行ってもなかなか魅力的な職場があるということが増えてきたのだと思う。そういうことも考えて、何となく人材バンクの仕組みがわかりづらいから公務員の皆さんが不安になるのはそのとおりだし、そういう不安を抱かないように仕組みをきっちりやっていかなければいけないというのが総理の御指示でもあるが、今のままで魅力があって人が来るかということ、そんなことはない。

能力実績主義、つまり頑張れば報われる、楽しいなという職場になれば、必ず優秀な人はたくさん来てくれる。もちろん俸給等があるから、それはいろんなバランスがあって、多様化した社会の中でどうやって優秀な人材を確保していくかということ全体として考えていく中で、私は民間では当たり前のようにやっている能力実績主義を徹底していくことによって、年齢に関係なく頑張った人、優秀な人がそれこそ報われるという仕組みの重要な一つのファクターになると思う。

一方で再就職するということ、あるいは自分で第二の人生に羽ばたくときのお世話も含めてやっていただくというのが、新・人材バンクである。ここの機能をきちんとうまく確保することに我々はまた心を砕いて、総理の指示に従って、これを頑張るって全体的なパッケージでやるということ。さっき渡辺臨時議員がお示しになったポンチ絵にある、こういったものを総合的に一遍に検討して皆さんにお示しする。しかし、今回お出しをする法律は、それはそれできちんとやるということではないか。

(八代議員) 塩崎議員が言われたように、やはり公務員制度改革は全体のパッケージで考えなければいけない。これまでとかく退職後のよい再就職先がないと安心して働けないとか、魅力のある職場にならないという意見が強かったが、そういう長期のインセンティブシステムというのは民間でも急速に崩れつつある。やはり働きがいのある職場というのはもっと短期的なリターン、やりがいのある仕事をつくっていく、特に能力を示した人がきちっと抜擢される、あるいは別に国内の企業に行くだけではなくて、海外の国際機関にもどんどん行けるようにするという、そういうグローバル化社会の中で公務員になれば、個人の能力がついて、それでやりがいのある内外の仕事に就ける一つのステップであるというような状況をつくるのも立派なインセンティブではないか。

だから、人材バンクも重要な手段だが、それだけに頼らず、もっと公務員自体を魅力ある仕事にしていくということの一環として、公務員制度改革を考えていく必

要があるのではないか。

(丹羽議員) お二人の意見があったように、やはりパッケージで全体像を絶えず念頭に置きながら検討を進めるとするのは非常に大事であり、それをお示しすることも大事だが、やはり実現できるところから迅速に改革に着手しておくことが非常に大事。100%でき上がるまで何もしないということでは困るので、やはり、できるところからやっていく。しかしながら、全体像を絶えず打ち出して見せていくということが、私は非常に肝要だと思う。

(大田議員) では、渡辺臨時議員は今日の御意見も踏まえて、前回総理から指示があったように法案化に向けて作業を進めていただきたい。最後に何か。

(渡辺臨時議員) 優秀な人材を集めるためには、やはりロースクール対策を考えることが大事。これは先ほど1枚紙のポンチ絵で示した採用のあり方などにおいて検討をしていくべき課題だと思う。

それから、誇りと情熱を持って仕事をしてもらうためには、魅力ある職場でないといけない。しかし、考えてみると、毎晩徹夜の連続である。実際どれぐらいかわからないが、国会開会中は国会質問に立つ人1人当たり2,000人居残り組がいると一説には言われている。真夜中まで答弁書を書いて徹夜組もいる。私のように答弁書を読まない大臣もいたりして、彼らはこれで本当に魅力ある職場と言えるのだろうか。したがって、公務員制度改革だけでは魅力ある職場にはならないわけであり、これは国会改革も表裏一体でやっていく必要がある。

また天下り規制が注目を浴びているが、根本的な対処はやはり年功序列を変えるということ。安倍内閣で政界の方は年功序列秩序が変わったわけであり、霞が関行政モデルも大展開をしていただきたい。天下りができなくなるといい人材が入ってこなくなるという発想はとるべきではない。

また、今の天下りシステムは、各省が退職後までお世話をするという割拠主義でやっている。これが省益重視につながっていくことは国民にとっては非常に困る話であり、国家国民の方を向いた忠誠心へのインセンティブは、是非この際徹底して考えていくべき。

(安倍議長) 公務員制度改革は戦後レジームからの脱却の中核である。国益を真に追求する優秀な人材が集まり、誇りを持って仕事に邁進し、責任を果たせる仕組みをつくっていかねばならない。その能力を多様に活かせる仕組みをつくっていくことが大切である。その第一弾が今回の法案である。各省庁による再就職あっせんを禁止して、新・人材バンクへ一元化することで押しつけ的あっせんを根絶するとともに、各省の縦割りを打破して、21世紀にふさわしい行政システムを構築する突破口とすることができる。

そのためにも、この新・人材バンクを可能な限り早期に立ち上げ、設置後3年以内に完全な一元化を必ず実現したい。この改革を必ずやり遂げなければならない。実現できる改革から実現させ、そしてそれに加えて、全体パッケージとしての公務員制度改革の議論も更に進めていただきたい。

(渡辺臨時議員 退室)

(冬柴臨時議員 入室)

○アジア・ゲートウェイ構想について (中間論点整理)

(大田議員) アジア・ゲートウェイ構想について次の議題に関連する空港・港湾の改革の部分を含め、根本補佐官から御報告をいただきたい。

(根本内閣総理大臣補佐官、以下「根本補佐官」) 「アジア・ゲートウェイ構想につ

いて」という資料で説明する。

昨年 11 月にこの諮問会議の場でアジア・ゲートウェイ構想を議論させていただき、その後、更に鋭意検討を重ねた。アジア・ゲートウェイ構想は単なる提言やビジョンだけではなくて、具体的で実効性のある政策を打ち出すことが目標である。先週、中間論点整理をとりまとめ、厳選に厳選を重ねて最重要課題を 10 項目抽出した。その 10 項目をコンセプトごとに大きく 5 つに整理している。

1 つ目は人流、物流における「インフラ機能」の強化である。オープンスカイを始めとする、総理から御指示いただいた事項である。

2 つ目は「文化力」、「知的創造力」といったソフトパワーの強化をねらっている。留学生政策、大学の国際化については有識者を集めて議論を深めたい。諮問会議、イノベーション 25 や教育再生会議とも連携を取り、更に具体策を詰めていきたい。文化の力で日本の魅力を経済的にも外交的にも最大限に活かしていくのが、アジア・ゲートウェイ戦略の柱の一つである。米国、イギリス、フランスなど主要国も文化と産業を結び付けて基幹産業として輸出をしている。総理が所信表明で打ち出した安倍内閣の新機軸である。総理御自身も大変お忙しい中、東京国際映画祭や文化庁メディア芸術祭、日本ファッション・ウィークなどに精力的に御参加をいただいた。総理表彰・顕彰制度や海外における日本の魅力文化の発信拠点の整備などを柱に政策を作りたい。

3 つ目が「金融力」の強化である。わが国をアジアから見て魅力的な市場にするという観点がゲートウェイ構想の切り口になっている。日本型預託証券（JDR）の導入促進や英文開示でも上場可能にするなど、スピード感を持って 3 年以内に実現すべき内容を特定していきたい。

4 つ目が「地域力」の強化である。多様性に富んだ日本の地域は魅力の宝庫でありながら、それが活かしきれていない。地域の目線の先を東京からアジアに向け、特区制度も活用して、アジアと直接結びつくことで元気になる意欲ある地域を国として応援し、農業を始めとする様々な分野について、アジアの活力を日本に取り込みたい。

5 つ目が「リーダーシップ」の強化である。環境問題を始めたアジアの共通課題の解決に向け、リーダーシップを発揮すべく、アジアの知恵、技術、情報や人材が日本に集まり、ノウハウが日本に蓄積されていくような環境をつくりたい。国際フォーラムの開催や、研究者の育成や受け入れ拡大などの具体策を詰めていきたい。

5 月の最終とりまとめまでラストスパートになるが、改めてこの場にも報告したい。いずれも重要な内容なので、この 10 項目を中心にアジア・ゲートウェイ構想を骨太の方針にも是非位置づけてもらいたい。

2 ページに「インフラ機能」の強化という観点から、国際輸送インフラの機能強化がなぜ必要なのか簡単にまとめている。我が国の産業は既にアジアの中にどっぷりと根を張っている。アジア域内と切れ目なくヒトやモノが移動できることが、我が国経済の生命線である。しかも、アジアは「大交流時代」が到来した。この流れを取り込まなければ、地域の活性化や成長戦略を進めることができない。

こうした背景から、この数年で E P A は大きく進展している。E P A はいわば国境の垣根を低くする政策であるが、実際に飛び越えてヒトやモノが交流するには、空か海を通してアクセスするしかない。この点、日本の交通政策、特に航空政策は大きな遅れを取っているのではないか。脆弱な日本の国際輸送インフラを抜本的に機能強化し、E P A との相乗効果を最大限に引き出す必要がある。

3 ページであるが、具体的に何をすべきか一言でわかりやすいキャッチフレーズとして、「アジア・オープンスカイ」と銘打った。米欧を中心にオープンスカイの波が世界に拡大しており、アジアにも広がりつつある。国際コンテナ航路で日本の港がアジアの中核から外れたように、航空ネットワークの中核からも外れる恐れがあるのではないか。

我が国がネットワークの中核であるためには、アジア各国とのネットワークの強化と国内に拠点を置く航空産業の競争力強化が必要である。結論を言えば、我が国は従来の硬直的な二国間協定から、まずアジア域内でオープンスカイへと方向転換をし、航空会社、空港が利用者の視点に立って、自由に航空路線を決められるようにすることが重要である。すなわちアジア航空市場の域内自由化を主導的に進め、世界のスピードに遅れることなく、アジア各国とのネットワークの強化をし、早期に路線を開設することが重要である。それがアジア・オープンスカイというコンセプトで我々が言いたかったことであり、このような戦略と将来像をアジアに提示して、連携を強化することが重要である。民間事業者主導で早急にネットワーク化し、できるだけ多くの路線を開設するべきである。スピード感を持った対応が必要である。

4 ページでは、どういうメリットが期待されるかを示している。すべてオープンスカイに成功した国、地域で実際に起こっている話である。地方空港の多くは、残念ながら作った方がいいが十分に使われない状況にあり、最大限活用する必要がある。アジアの観光客を地域に運んでいるのは、今でも外国の航空会社を中心であり、「アジア・オープンスカイ」は地域発展のための政策といっても過言ではない。自由化が進めば、競争力のある低価格の航空会社が成長する。EUでは少し辺鄙な空港間の路線には低価格の航空会社が参入し、チケットのネット販売や機内サービスの省力化などによって魅力的な低運賃を実現し人気を博している。航空会社の競争力強化も喫緊の課題である。アジア各国との連携や海運事業者が行っているような低コスト化への努力などを行うべきである。航空自由化への道筋を明確にすることにより、我が国航空会社の競争力強化も早急に進めるべきである。

このように、航空政策は国民経済に広く関わる重要施策である。航空行政の視点に止まらず、国民の利便性の向上や地域経済の活性化といった視点を重視し、国全体の競争力強化の観点から議論すべきである。もちろん、闇雲にオープンにすればいいわけではない。自由化は戦略的に進める必要がある。アメリカやEUの航空市場でも教科書的な完全競争市場ではない。まずは地方から、あるいは貨物からといった段階的な自由化も考えられる。しかし、これまでの航空政策においては、このような議論が残念ながら十分とは言えないのではないか。

安倍政権は新しい国づくりを進める政権である。国づくりを進める上では万機公論に決するのが不可欠である。航空分野においても情報公開を進め、政策形成プロセスをオープンにする必要がある。何が国民経済上の利益に合致し、何が戦略的に正しいのか、地方も産業界も参加して、国民的な議論を行っていくべきである。これが航空分野での明治維新にもつながると思う。

5 ページに移る。「アジア・オープンスカイ」を進めるためにも、首都圏のアジア向けの空港容量をできるだけ充実していくことが重要である。そのためには、羽田の24時間化、更なる国際化を進める必要がある。成田空港は国際基幹空港であるが、その容量に限界があり、夜間利用もできない。したがって首都圏の国際空港機能強化をするには、羽田・成田空港の役割分担を明確にし、成田空港のアクセスの強化、羽田の国際機能強化を強力に推進する必要がある。24時間化は関西空港と

中部空港についても重要である。関西空港は既に国際貨物輸送で積極的な取組をしている。地方空港との連携による波及効果もあると思う。

港湾については、特にソフト面の課題が多い。アジア・ゲートウェイ戦略会議の下に官民による検討会議を設け、貿易手続改革プログラムを策定することにしている。各省がそれぞれ取り組む部分では進んでいると思うが、地方公共団体や省庁間の調整など全体を見て進めるべきことが残っている。

幾つかの課題を挙げると、輸出貨物に関するセキュリティ・コンプライアンス体制を構築し、日本からの輸出貨物については安全性が信頼できると相手国に認めさせ、迅速な輸出を可能にすることが産業界の強い要望である。まず、日米間で議論が必要である。既に通関制度改革については法案も提出されるなど、前向きな対策が進んでおり、ビジネス界の評価も高いが、尾身議員のところで更に積極的に検討をいただくようお願いしたい。

港湾の24時間化にマイナスとなるような国の制度の見直しや、複数港湾の手続などの統一化や港湾の24時間化を積極的に推進する自治体の支援など、スーパー中核港湾のような日本経済全体の競争力を左右する港湾については、国としても地方任せにせず、積極的な支援を考えるべきである。これらの政策は日本経済に大きな影響を与える重要政策である。総理の指示を受け、何とか自分で道筋を付けていきたいと思うが、これまで諮問会議ではほとんど議論されてこなかった分野であるので、今後のアジア・ゲートウェイ構想の具体化のためにも、今日は是非活発な御議論をいただきたい。

○空港・港湾の改革及び航空自由化について

(伊藤議員) お手元の「空港・港湾の真の24時間稼働の実現を」について説明する。

空港と港湾は成長のための重要なインフラであり、アジアにおいても欧米においても朝早くから深夜まで空港が賑わっていることが当たり前である。ところが日本の東京の場合には、諸事情からこのようなことにはなっていない。これまでは航空機の航続距離の問題あるいは物理的な地理的な優位性から、日本が事実上アジアのゲートウェイになっていたが、航空機の航続距離が伸びたことから、どんどん日本の上空を通過してアジアの都市に直接行ってしまふ、あるいはひょっとしたら別の場所でアジアの拠点空港ができてしまうというような危惧さえ出てきているので、国際会議の開催場所を決める場合、あるいは国際金融センターを作ろうという場合に、必ずしも東京が有利ではないという状況に既にならなっている。これを逆転しなければいけない。そういった危機意識を持つことが重要だと思う。

羽田空港及び港湾の幾つかは、形式的には24時間稼働可能であるが、真の24時間化はできないことが問題であると思う。

まず、具体案として、「1.」に羽田空港の真の24時間化・国際化を提言させていただいた。現在も深夜、早朝に不定期のチャーター便は飛べるようになっており、国際線でも不定期チャーター便が飛ぶことがある。それから第4滑走路が2010年に完成し、昼間の時間帯についても国際線を飛ばそうと今計画が進んでいると理解している。ただし、それについては、ペリメーター・ルールを適用しようということが検討されていると理解している。

そこで我々の提言は2つある。1つ目は今すぐにでもできることなので、できる限り早く実現してもらいたい。2つ目の提言は、2010年に成田も羽田も両方とも滑走路が延伸及び新設ができ、空港の能力が飛躍的に増えるわけで、それに合わせて実現してもらいたい。ただし、それについては、今から計画を立てることが重要だ

という点である。

提言1、今すぐにでもできることであるが、深夜早朝の時間帯を活用して、国際線の定期的な便を就航させるべきである。これは成田から飛べない時間帯、23時から6時に羽田が国際線を飛ばすということは、これは補完的な役割なので、特に問題になることはないと思っている。

例えば、近距離のアジア便は6時に羽田を飛び立って23時30分に戻ってくるため、日帰り圏が飛躍的に広がる。これは現在、事実上日帰り圏ではない香港、マニラ、北京に、今言ったような便を飛ばすと、9時間から10時間現地に滞在することができるため日帰り圏となる。中距離線、例えばインドは時差の関係で可能であること、便利な便になりそうだとということで、インドがあり得ると思う。長距離線、これは現在も成田空港からエールフランスが深夜にはならない21時55分という離着陸規制にかからない時間に飛び出しているわけだが、これが羽田に来ると23時30分発が可能になる。そうすると、より便利なパリへの着陸時間が可能になるため、欧州便は今ですら需要があるわけだが、乗り入れ都市を増やすことによって需要が増えるだろうと期待される。航空会社に任せること。深夜・早朝の国際線をどうぞ飛んでくださいとすること。あとは航空会社に任せることが重要であるから、これを是非今すぐにでも実現していただきたい。

提言2、これは先ほど述べたように、2010年に向けて今から計画を立てましょうということである。航空自由化4か年計画のようなものを年内に策定していただき、これに沿って空港の発着能力が増える2010年に向けて着実に計画を実行していきましょうということ提言したい。

例えば、北京オリンピックが開催される2008年には昼間の時間帯であっても北京との間でシャトル便を飛ばしたらどうかということで、先ほどは深夜早朝の話、ここは昼間の話である。2番目に新国際線ターミナルが計画されているが、新国際線ターミナルと国内線との連絡を良くする。これは設計が関わっているので、今すぐやらなくてはいけないこと。例えば、地下で、無人運転されるシャトル電車を走らせることが非常に乗り継ぎの利便性を高める。日本の地方都市からの便からの乗り継ぎが非常に便利になると思う。3番目に先ほど述べたように、ペリメーター・ルールが計画されているようだが、これを弾力化することをもう少し考えることができるか。少なくとも主要アジア都市には就航できるように、計画的にこれを実行していただきたい。以上が提言2である。

それから「2.」が港湾改革の加速であり、スーパー中枢港湾と言われている京浜・名古屋・四日市・阪神について、グローバル戦略における2010年度目標、港湾コスト3割減、入港から引き取りまで3日かかるのを1日に短縮するという工程表を国土交通省に早期に策定していただき、進捗状況を管理していただきたい。

2番目に全ての輸出入手続を1回1か所の入力・送信だけで完了させる「府省共通ポータル」を予定どおり、これは既にもう予定があるわけですが、2008年10月に稼働させ、その際、港湾管理者である地方自治体への届出書式も標準化・統合化させる必要があると考えている。

2つ目のペーパーの「航空開放の実現を」について説明する。根本補佐官から説明のあったアジア・ゲートウェイともかなりダブっている面があるが、違いを中心に説明させていただく。

まず、従来型の航空協定はどのようなものかと言うと、2国間で発着都市、便数、機材、座席数、航空会社を特定し、数量管理型の航空協定を結ぶ、これがいわゆる従来型の航空協定である。それから航空協定という場合には、WTOプロセスから

も明示的に例外が認められている、いわば公認カルテルといった形式である。

これに対して、新しい自由化協定が、いわゆるオープンスカイと呼ばれている協定であり、これは2国間または多国間地域において、発着都市、便数、機材、航空会社を全て自由化する。自由に航空会社が届出だけで飛べるようにする。内容の変更にはわざわざ協定を改定する必要はない。これが自由化された協定、いわゆるオープンスカイである。もちろん、協定なので、お互いにイコールフットィング、つまり一国だけがどうぞ飛んでくださいと一方的に開放して、他方の国は全然閉じたままであることはまず考えられない。お互いにどんどん相互に開放していきましょうということは当然である。これの利点は航空会社が機動的に路線を変えていくという経営戦略が可能になる。これと同時に利用者の利便性が向上するだろう。需要に応じた路線、時間帯の便ができることによって、需要が反映する。つまり、国際会議が、観光客が増えるだろう、経済成長にこれが結びついていくことが自動的に実現する。つまり利用者にとっても、航空会社にとっても、その国の産業にとっても全て良いことづくめ、ウィンウィンの状況であると思う。

いわゆるオープンスカイは、いろいろな意味が込められており、ちょっと御説明したいが、1つは浅い自由化、第一段階の自由化と言ってもいいと思うが、これは今述べたように国際線部分の発着都市、便数、機材、会社を自由化する点である。最近はそのより深い、第2段階の深い自由化が目指されるようになってきた。それは国内線部分の自由化。EUの域内では既に行われているが、イギリスの航空会社がドイツの国内線を飛ぶこと。それから、アメリカとEUの第2段階の自由化は、ヨーロッパの会社がアメリカに子会社をつくって国内線を飛ばすことも第2段階として目指されているということで、こういった子会社形式の参入、あるいは外資保有規制の撤廃、あるいはアメリカの公務員はアメリカの航空会社の便で飛ばさないといけないというフライアメリカンという規制があるが、これも撤廃してもらおうということが、第2段階の深い自由化となっている。

それから面的な自由化を考えることができ、例えば、アジアの中で全て自由化しましょうという場合には、日本とASEANの国の間で、全て第3国便も含めて自由化する。これも恐らく根本補佐官の行間に含まれていると思う。このアジアの面的な自由化が非常に重要であると思う。

「1」のアジアとの航空開放で、「面的広がりを目指す」と書いてあるのは、今言ったような意味である。

先ほど少し触れたアメリカとEUの間に、いわゆるオープンスカイが今回締結されて、来年には発効すると言われているが、今の場合は第1段階の浅い自由化が合意されたところで、2010年を目指してEUとアメリカは第2の深い自由化を目指すと書かれている。したがって、我々もアメリカ、EU、中国との間で深い自由化を目指すべきではないかということが我々の提言である。アメリカとの自由化という場合には、先ほど述べたようなアメリカにも規制が多数あるため、それを撤廃していただかないといけないということで、深い自由化をしようということである。イコールフットィングも重要だと思う。したがって、利用者の便益を最大限実現するためには、この深い自由化というものを実現しなければいけないと思う。

それからこの自由化を実現する場合に、混雑空港の問題が非常に深刻であり、幾ら自由に飛んでいいですよと言っても、そこに発着枠がなければ飛べないわけである。具体的には、日本の場合には成田、羽田が、今のところ枠がいっぱいなので、2010年に少し増えるが、それまでの間は日本が深い自由化を実現するといっても、成田と羽田は除外せざるを得ない。ただ、成田・羽田を除外しても、先ほどの根本

補佐官の話にもあったように、地方空港には自由に飛んできていい、その代わり、あなたの国の地方空港、混雑空港じゃないところに自由に飛びますよと、こういうイコールフットィングはあり得る。特にこれは中国との間では重要な点だと思う。中国も広大な国内市場があって、いろいろな地点に日本の航空会社も飛んでいる。中国の航空会社もいろいろな中国の地方都市から日本の地方都市にも飛んでくる。非首都圏の空港に飛んでくるということなので、中国との間で、是非なるべく早い時期に混雑空港は除外して、ちょっと変則的ではあるが、オープンスカイを実現していただきたい。深い自由化を実現していただきたいと考えている。

したがって、順番から言うと、恐らく地方の空港からオープンスカイが実現していくだろうということは予想がつくので、そこでまず北海道あるいは九州といったところからオープンスカイを実現することが、現実的な段階を踏むことになると思う。

最後にもう一度、2010年秋には空港の能力が増えるため、そこでまた新たな深い自由化の協定を考えていく。これは今から計画していかなければいけないと思うが、これを是非積極的に前向きに検討していただきたい。これに乗り遅れることは、先ほど根本補佐官の話にもあったが、ネットワークから阻害されてしまうことを意味しているため、日本経済にとって非常に深刻な事態が発生すると思う。したがって航空産業ばかりではなく、国民の生活あるいは経済成長力にとっても非常にネガティブなことになるので、是非この重要なインフラという空港を積極的に活用する方法、政策転換をお願いしたい。

(冬柴臨時議員) 資料「空港・港湾の改革及び航空自由化について」とその参考資料に沿って申し上げたい。

航空分野における私の基本的な考え方は、全国的な視野に立ってアジアとのオープンでかつ戦略的なネットワークを構築していくこと、また空港の24時間化を積極的に推進していくことである。これらは資料に書いてあるとおりなので細かな説明は省略するが、工事中の羽田空港の深夜早朝の活用も含めて、できる範囲で最大限努力をしてやりたい。

再拡張後の羽田については、増枠分のうち3万回程度を近距離国際線に活用する。近距離国際線とは、羽田からの国内線の最長距離を1つの目安とすることである。

この考え方は、平成15年6月12日に開催された「羽田空港再拡張事業に関する協議会」において了解されたもので、協議会のメンバーは、東京都知事、千葉県知事、神奈川県知事、埼玉県知事、及びこれらの県の政令市の市長と、国土交通大臣であり、すなわち9者のトップの間で合意されたものである。このため、羽田の国際線については、このような経緯を無視したような考え方をとることは適当ではない。

このような基本的な考え方に立ちながら、羽田の再拡張後の国際線の具体的な路線については、相手国との今後の航空交渉によって、羽田にふさわしい路線を決めていきたいと考えている。

羽田の国際線は、我が国にとって大変貴重な武器なので、羽田を開けるからには、航空交渉を通じて、相手国からも取るものを取ってくるのが、我が国の国益にかなうものである。例えば、羽田と上海の虹橋との間の定期的なチャーターについては、日中首脳会談で基本合意をしていただいた。私も訪中をして、事務方を督促しながら航空交渉を行っている。大変難しい交渉をやっているが、羽田を開けるからには、中国側からも便利な虹橋を開けさせるということが我が国の国益だと思う。

次に、オープンスカイについて。オープンスカイとは、端的に言えば自国の空港

をオープンにするから、相手国の空港もオープンにしてくれということである。そこで、我が国がオープンスカイを打ち出すことができるかということ、結論から言えばできないのではないかと。関空、中部、地方空港は既に十分にオープンな形でやっている。参考資料の1ページ目「関空、中部、地方空港とアジアとの間のオープンなネットワークの展開」は、現在、外国から飛んできている空港を一覧したもの。これらの空港は諸外国からの乗り入れの方が圧倒的に多くなっていることからわかるように、やれるところは既に十分にオープンにしている。しかしながら、首都圏については、成田の北伸後も羽田の再拡張後も、諸外国にオープンに開けるような十分な発着枠を用意することができない。すなわち諸外国から見れば、最も乗り入れ要望の強い成田は、現在ウェイティングが40か国に及んでいるし、増便要求もある。成田と羽田は物理的にオープンにできない。最も重要なところをオープンにしないで、相手方にオープンにしろと言っても相手の同意は得られないと思う。また、オープンスカイはアメリカが各国に対して強硬に要求してきた歴史があり、各国から嫌がられてきたのも事実である。中国を始めとするアジアの大半の国々もアメリカのオープンスカイには反発をしている。我が国がオープンスカイとってアジアに要求すれば、同じような反発にあうことも明らかである。特に中国との間において、中国も北京、上海の発着枠は満杯であり、オープンスカイにも批判的であるので、我が国としては、中国との戦略的互恵的な航空関係を構築していくことが肝要だと思う。

オープンスカイという言葉はずっと使われていた言葉で意義が定まっているため、言葉をかえる必要がある。オープンスカイにアジアを付けただけのアジアオープンスカイも同様の問題を抱えると思う。そこで、アジア・ゲートウェイ構想の下での我が国独自の新しい言葉としては、「オープンネットワーク」が最もふさわしいと思い、ここに提案する。「オープンネットワーク」の言葉の考え方としては、首都圏以外はオープンにする。首都圏は物理的な制約からオープンにできないので、戦略的なネットワークを構築していくという意味である。先ほどの参考資料1ページ目の地図で説明すると、既に福岡空港ではソウル32便を始めずっとやってきている。中部国際空港は、週271便のアジア便が就航、就航都市数は21都市。関空は週479便のアジア便が就航し、就航都市は32都市に及んでいる。新千歳空港は、ソウル7便、香港4便、瀋陽2便等々、ユジノサハリンスクも1便入っており、ほとんどオープンにしている。我々の方からは2%しか行っていない。98%が外国から来るものであり、十分過ぎるほど開けてあるわけである。

次に、港湾管理者手続について。国土交通省では、これまで入出港に必須の手続について統一化を行い、同一様式による電子申請を可能としたところ。関係府省が協力し、輸出入及び港湾関連手続の電子申請窓口を完全一本化するため、次世代シングルウィンドウを平成20年10月に稼働開始する。

スーパー中樞港湾については、港湾の国際競争力強化に向けて、平成22年度までに港湾コストの約3割を低減し、リードタイムの1日程度への短縮を目指して工程表を作成し、計画的にスーパー中樞港湾政策を展開しているところである。

(菅議員) ICTを活用したアジア・ゲートウェイ機能の強化を是非考えていきたい。資料1ページ目の右上に「世界の貿易流通」がある。5,830億ドルが北米と欧州である。北米とアジアが7,820億ドル、アジアと欧州が7,250億ドルであり、大体均衡がとれている。しかし、情報の流通では、欧州と北米が669Gbps、北米とアジアがその半分であり、アジアと欧州はその28分の1である。こういう中で、日欧間を直結する光学術ネットワークを新たに整備することによって、日本を光学術のハ

ブにしたいという考え方である。これからアジアのICTがどんどんと発達をしてくると思うが、その時に日本がアジアとヨーロッパの間のハブになるような、日本からシベリアを通過してのグローバルなネットワークの構築について、是非国として推進する必要があるのではないかと思っている。

そして、これも何回かお話があったが、外国人向けの映像国際放送について、戦略的に日本から海外に情報を発信する必要があると考えている。それは総務省だけで行うのではなくて、やはり外務省など国が一体となって、外国人向けの映像国際放送について行うべきであると提案する。

(甘利議員) 我が国企業の活動実態に即応した航空・港湾の利用について説明する。

資料1ページ目。真ん中に図があるが、我が国の企業は、東アジアを中心に国際分業体制を構築している。電機電子産業では、半導体などの部品を航空便で輸送しているため、航空輸送の低コスト化が産業の競争力を左右する。また下の(2)の図のように、拡大をする国内生産拠点からダイレクトに輸出するニーズも高まっており、企業ニーズに即応した多様な航空サービスの提供も必須となる。このように低コスト化と多様な企業ニーズへの即応、この2点を実現するような大胆な航空改革が必要だと思う。

2ページ目。国際的な生産ネットワークを効率的に運用する企業にとって、迅速な空港・港湾の利用は国際競争力の鍵を握っている。実際のビジネスにおいては輸送に要する日数が1日伸びると利益の1%が失われるとも言われており、空港等の24時間化や通関制度等の貿易諸手続の円滑化といった改革が急務である。具体例として、空港を利用した場合の日本と韓国の比較を図で示してある。例えば、空港を24時間オープンにしている韓国から輸出をすると、日本から航空貨物が出発する前に、アメリカの顧客に貨物が到着するということである。1日1%分の損失が発生するということだ。

3ページ目。国内改革と合わせてアジアワイドのシームレスな物流ネットワークを構築するために、国交省と経産省が連携をして、「国際物流競争力パートナーシップ」を推進している。東アジアの日系企業の物流コストは、欧米の日系企業のコストの2倍かかっている。2015年までにASEAN域内での物流コストとリードタイムを半減させるというプランである。これは本年1月の日ASEAN経済閣僚会議において、我が国から提案をして、ASEAN側と合意したものである。

規制改革をしていく際に安全がどうなるかということが一番大事な点だが、この間、ボンバルディアの民間航空機が前輪の足が出ず、胴体着陸をした。私はあの種の事故事象情報が世界中で共有されていないのかということを確認させたが、国際民間航空機関(ICAO)でデータベース化して、各国航空当局間で利用可能な状況になっている。すると、ボンバルディアは事故情報がいっぱい寄せられているのにちゃんと共有ができるのか。私も原子力発電所関係で情報共有を徹底的に今やっているところだが、ICAOをもうちょっと活性化する、事故情報を安全の面で共有する、それらがきちんとできているかを是非冬柴臨時議員から確認をしていただきたい。できているはずということだが、よその国で報告された事故が我が国の事故で初めて深刻になったというのでは困る。それからよく言われるが、日本の航空管制は2次元管制だが、世界は3次元管制になっている。航空管制の組合の関係で、それができないということをよく指摘されるが、3次元にすると3次元で視覚で確認されるから、安全運航がより確かになる。2次元では重なっている飛行機の高度差が何メートルあるのか数字を追わなければならない。それが3次元化すると安全がより前進するということを知っている。規制改革と安全という視点からは、この

2点を是非推進することが大事ではないかと思う。

(尾身議員) 国際物流機能の強化に向けての通関制度改革について申し上げたい。空港・港湾の競争力は、産業の競争力に直結しており、財務省としても通関制度改革に取り組んできているところである。

1つ目は、平成19年度の関税改正。コンプライアンスの優れた輸出入業者に対する納税の申告前貨物引き取りを可能とする簡易申告制度、輸出について、保税搬入原則を適用しない特定輸出申告制度改革を行い、セキュリティと物流効率化の両立を通じて日本の競争力強化を図っている。それから港湾における出入港手続、検疫手続がいろいろあるわけだが、これを全部一遍にやる利便性の高い次世代シングルウィンドウの実現、機能の拡充などを、通関システムのアジアとの連携もとりつつシングルウィンドウという考え方で進めていきたい。

2つ目が空港・港湾の24時間化。我が国の競争力強化、あるいはオープン化を実現する観点から、24時間化そしてその機能強化をどうしても進めていく必要があると考えている。税関については、空港あるいは海の港を問わず、従来から深夜・早朝の旅客機の出入国、貨物の通関に関する需要に適切に対応しており、既に成田空港、関西空港、中部空港においては、24時間体制が整備されている。羽田空港の24時間化についても、ニーズに応じて円滑な通関がなされるよう万全の体制を構築していきたい。つまり通関の面では24時間化ができる体制をつくっており、あとはその他の分野の24時間化を是非進めていただきたいと考えている。

(八代議員) オープンスカイについて一言だけ申し上げる。

今、地域間格差というのが非常に大きな問題になっており地方の振興が重要だが、そのためにも、地方空港の活用が非常に大事である。先ほど冬柴臨時議員は、地方の空港は十分オープンにしているとおっしゃったが、そうであれば、地方空港について届出制に基づく本当の意味のオープンスカイを希望している諸外国と結ぶことで何の違もないのではないか。すでに現状でも、実質的にできるのであれば、是非、届出制に基づくオープンネットワークを確立していただきたい。

(丹羽議員) 港湾の問題について、国交省が平成20年、22年に向かって大変に努力をされているというのがよくわかった。問題は、24時間体制としても本当に日本に船が入ってくるかどうかということ。現在24時間体制にして本当にビジーな港は、恐らく私の知る限りは名古屋港、トヨタを中心としたところで、あとは24時間にして船が待っていることは全然ない。

なぜそういう障害が起きているか、あるいは日本がなぜローカルポートになろうとしているかという原因は幾つもあり、前に国交省の方も十分御理解いただいているが、私の知る限りでは、現在、幹線道路ネットワークが2万9,000キロあるようだが、40フィートのコンテナ、インターナショナルサイズが通れない道路が560キロ、47区間ある。これはトンネルの高さとか、道路の幅とか、橋げたの重量制限で通れない。大きなコンテナが走れないが、国際的には40フィートのコンテナが入ってくるので、これを日本へ入れるときは20フィートへ積み替えて走らないと走れない。そのためには、国交省としては10年ぐらいかけて40フィートが走れるようにしたいというのが、もっと早くできないか。

もう一つは、マリンアクト。これはもともと国防上の問題で始まって、アメリカでもスペイン戦争時代の法律があり、内航船はアメリカ国籍、船員もアメリカ人でなければならない。これをオープンにしているのは、世界でオーストラリアとニュージーランドだけである。だから、中国も含めあらゆる国が、内航船は法律上その国籍の船であり、船員はその国民だということになっている。日本も同じである。

そうすると、日本に海外の船が着いて、積み替えて内航で各港に行くということはほとんど行われぬ。非常にコストが高つくから、全部外国の港からやってくる。日本に海外からの船がなかなか入りにくいという問題。

もう一つは、港湾の入港料が海外の港に比べて高い。燃料費が、揮発油税などがかかり高い。そうすると、日本の船でも香港に着いて、香港で重油などいろいろなものを給油して入り直してくる。あるいはシンガポールに行く。シンガポールの港は、必死になって海外の船を寄せるために税を引き下げている。その対面にあるマレーシアがまたシンガポールに負けないように引き下げる。国際的には海外の大型船を誘致するために各国が競っている。日本の場合は、そういうことが今言ったような条件の中で非常に難しい。これは本当に難しいことはよくわかっているが、冬柴臨時議員におかれては、国交省として日本がローカルポートにならないような方策を、是非、御検討いただきたい。この解決策を何とか考えないと、日本はローカルポートになって、全部香港とか、韓国の港から積み替えてこなきゃいけないというようなことになってしまうということを、大変私は貿易上懸念しているので、是非ひとつ御努力をお願いしたい。

(伊藤議員) 例えば、日本とヨーロッパの間を、アジアとヨーロッパの間という観点から言うと、日本は既にゲートウェイでも何でもなし。香港やシンガポール、更にバンコクの方が欧州との深夜発早到着という便では就航の数は多い。したがって、欧州企業、特に金融産業ですね。ロンドンのシティとの関係ということで、アジアのどこに拠点を持とうかという場合には、東京を選ばずに香港を選んだり、シンガポールを選ぶということが今や常態化している。したがって、夜中発ヨーロッパ行きというのは非常に重要だと思う。アメリカとの間では、確かに東京が一番頻度の高いサービスを提供している。しかし、貨物の世界では既に中国が北東アジアのハブになりつつある。エクスプレスの貨物の基地をアメリカの企業が中国に移そうとしている。したがって、貨物では既に米中オープンスカイというのができている。これが旅客に行った場合には、新聞のヘッドライン的には米中オープンスカイというのできるかもしれない。そうしたときには衝撃が非常に大きい。

したがって、「オープンスカイ」という言葉に非常に抵抗感がある人が多いという御指摘については、別に言葉にこだわる気はない。言葉は何を使うかというのは別として、基本的な政策転換というのは、数量規制的な計画から航空会社の自由に任せるといったところに転換するのが非常に重要。八代議員も言ったように、既にオープンにしているのだったら、結局、届出制にすれば良いという、そこが一番重要な点である。

したがって、深夜早朝に限っては、成田空港は閉まっているから、補完的な意味というのは、そこで飛べない時間は羽田から飛んでもよろしいのではないかとすることを押さえる。定期的に飛べるのであれば、チャーター便という名前でも構わない。羽田一金浦の間がチャーター便という名前で定期的に飛んでいる。同じようなことが欧州の間でも定期的なチャーター便で、深夜早朝に限ってできるなら、これを是非実現していただきたいと希望する。

(冬柴臨時議員) 今の話で、羽田が残念ながら3月30日からは0時40分から3時40分まで夜間工事のために全ての滑走路を閉鎖する。このため、その前の23時から0時40分までと、3時40分から6時までの間は開く。しかし、その時間についても、飛び立ってもらわないと機材が滞留する。我々は努力する。しかし、物理的な問題を申し上げている。

関空や中部空港は、幸いなことに拘束されていないからやっていただいたらよい。

事実ここへいらっしゃいといって、どこへ行ってもセールスをやっている。しかし関空は知られていない。例えばカタールは、成田を頼まれたが、成田はその当時三十数か国ウェーティングしているのに、あなたのところを入れるわけにいかない、関空だったら明日でも行けるんじゃないかという話から、バタバタと飛ぶようになった。関空からコードシェアで来てくれている。

八代議員からの届出にせよとの御指摘は一つの見識だと思うが、全部開いており、ほとんど届出と同じである。残念ながら来ているのは98%外国の飛行機であり、それは我々が無条件に認めているということ。2%ということは、こっちから行っている便はほとんどない。中国からも地方の17都市に来ている。

(伊藤議員) 深夜の工事の件だが、0時40分から3時40分まで工事というのはわかっている。まさに大臣がおっしゃったように、11時から0時40分までの間でよい。本邦企業の場合には、羽田に基地があるわけだから、戻ってきてそこで朝までいることに何の問題もない。

先ほど述べたように、深夜早朝に限ってというのは補完的な話。定期便ではなくて、初めは定期的なチャーターでよい。とにかくこういう形で実現していただきたいということ。実現できるように是非努力していただきたい。

中国とのオープンスカイでは北京、上海の問題もあるが、これは成田、羽田と相打ちで混雑空港は仕方ない、それ以外は自由化しましょうと、そういう交渉を是非していただきたい。

(菅議員) 港湾と飛行場について、自分は横浜が選挙区で、港湾には非常に興味がありずっと取り組んでいる。横浜の港など、日本の港の国際コンテナの取扱量を全部足しても釜山のそれとあまり変わらない。そこまで日本はおかしくなってしまった。日本は船を来させないような仕組みになっている。冬柴臨時議員と尾身議員の政治的なスピードでやらないとこれはできないから、是非お願いをしたい。

こういう例があった。飛行機で羽田と韓国でシャトルをやっているが、貨物は行っていない。理由は貨物を行う場所が羽田にはないとのこと。私が聞いてみると、国交省に言わせれば税関が協力しない、他方、税関は自分達はやるというけど国交省がやらないと言う、未だにそんな状況だから、これはきちんとした形でやっていただきたい。まさに国益を考えたら、どれぐらい損失になっているかわからない。これは政治の力でなければ絶対無理なので、是非お願いしたい。

(尾身議員) 税関はやります。

(菅議員) 是非お願いします。

(御手洗議員) 議論は尽くされていると思うが、オープンスカイ政策というのは、既にアジアにおいても広範囲に行われていて、各地で利用者のニーズに合った大幅なコストダウンが行われている。是非日本でも、オープンスカイによって貨物も旅客も安く利用できるようにしてもらいたい。

日本の空港はもともとコストが高くて敬遠されがちである。伊藤議員がおっしゃったとおり、飛行機の足が長くなって、日本が飛び越されて無視されている傾向があるし、このままだと益々その傾向が強くなると思う。

最後に一つだけお願いしておきたい。確かに冬柴臨時議員などのお話を聞いても、混雑空港である成田と羽田の事情はよくわかる。しかし、アジア・ゲートウェイということで、将来アジア経済圏を築き、日本がその盟主になり金融の中心になるということを考えるからには、やはり成田に比べて、アジアのどの国にとっても利便性が高く、かつ簡単にアクセスしやすいゲートウェイとして、羽田の役割が期待される。色々な事情があり、短期的にそれが無理なことはよくわかる。しかし、そう

いった経済圏や金融センターを実現するという長期構想の中で、羽田と成田の役割を見直して欲しい。

(根本補佐官) 論点は2つあると思う。1つは、アジアと日本とどれだけ密なネットワークをつくるか。そのためには、航空会社、空港が利用者の視点に立って自由に航空便を決められる、要はアジア各国と連携した民間主導のネットワークづくり、これが肝であろう。

民間議員のペーパーは極めてわかりやすく、理論的に明快に追求されていると思う。

冬柴臨時議員は、現場で大変御苦労されている行政の立場からの御意見だと思う。アジア・ゲートウェイ構想では、全体を見据えた両方を踏まえて、トータルな現実的なパッケージをとりまとめるのが必要ではないかと思っているので、骨太方針に最終的に盛り込むように、是非御協力をお願いしたい。

(大田議員) 国際的なネットワークの拠点に日本がしっかり入っていくことの重要性、空港・港湾の利便性を高めることの重要性については、皆さん御指摘だったと思う。

日本がアジアの経済的なリーダーになるということから考えても、色々な難しさは今日大変よくわかったが、民間議員から提案された、今すぐできることとしての羽田の深夜早朝の時間帯の活用、2010年秋以降の成田空港と羽田空港の役割分担の見直し、実質的な、名前はもちろん何でもよいが、いわゆるオープンスカイ、また港湾改革については多々難しさがあるかと思うが、どんな形で可能かを、是非、冬柴臨時議員も御検討いただき、また諮問会議で議論させていただければと思う。

アジア・ゲートウェイ構想でも、是非5月のとりまとめに向けて御尽力いただき、また諮問会議に御報告いただければと思う。

(安倍議長) オープンな姿勢は私の内閣の基本的な考え方であり、その中でアジア・ゲートウェイ構想を進めていく。これは施政方針演説でも述べているが、その中でゲートウェイ構想を進めていく上においても、空港、そして港湾を、まさにアジアに向けて開いていくということは極めて重要だろうと思う。これはまさにゲートウェイとしては一番わかりやすい点ではないかと思うが、いわゆるオープンスカイ—呼び方はいろいろとあるのだろうと思うが—については、国際的に遜色のない空の自由化に向けて、これまでの政策を大きく方向転換をして、スピード感をもって改革を進めていく必要がある。特に大都市圏における国際空港の24時間共有化の実現に向けて、引き続き精力的に取り組んでいただきたい。

冬柴臨時議員には大変御苦労をいただいているが、更にまたよろしく願いをしたい。

また観光振興のためにも、地方空港が国際線を誘致することを、是非応援をしていきたい。

(大田議員) こういう議論は諮問会議でも初めて本格的にしたので、大変有意義だったと思う。

(冬柴臨時議員) また頑張っていきたい。とられる気持ちは全くないから、やることはやる。御理解をいただきたいところもある。

(冬柴臨時議員退室)

(大田議員) 尾身議員から資産・債務改革について、御報告をいただきたい。

(尾身議員) 資産・債務改革に関する「工程表」について御説明申し上げる。資料の2ページをごらんいただきたい。

行政改革推進法において、財務大臣が今年度中に国の資産・債務管理の見直しについて、具体的な内容、手順及び実施時期を定めて公表するように求められており、

今般お手元の資料のとおり工程表をとりまとめた。2ページにあるように、財務省としては、平成27年度末までに国の資産の大宗を占める財政融資資金貸付金約233兆円を130兆円超圧縮して100兆円程度とするほか、土地や出資からなる国有財産約91兆円についても約12兆円の売却収入を実現することを目指し、既に平成19年度予算編成においても、着実に第一歩を踏み出した。資産・債務改革は、簡素で効率的な政府を実現する観点から極めて重要な課題であると認識しており、今後とも経済財政諮問会議等とも緊密に連携しながら、民間の知見も十分に活用しながら、財務大臣として責任をもってしっかりと取り組んでまいりたい。

(大田議員) 資産・債務改革は、専門調査会でも御審議いただいており、本日、尾身議員に御報告いただいた工程表も含め、また諮問会議で議論させていただきたい。

(以 上)