

産業競争力会議 改革2020WG（第5回）

---

（開催要領）

1. 開催日時：2015年5月8日（金）9:30～11:30
2. 場 所：中央合同庁舎4号館共用第一特別会議室
3. 出席者：  
小泉 進次郎 内閣府大臣政務官

小林 喜光 株式会社三菱ケミカルホールディングス 代表取締役社長  
小室 淑恵 株式会社ワーク・ライフバランス 代表取締役社長  
竹中 平蔵 慶應義塾大学総合政策学部 教授  
三村 明夫 新日鐵住金株式会社 相談役名誉会長  
日本商工会議所 会頭  
岡 素之 住友商事株式会社 相談役

御立 尚資 ポストンコンサルティンググループ 日本代表

（議事次第）

1. 開会
  2. プロジェクトに関する関係省庁ヒアリング
  3. 閉会
- 

（田中日本経済再生総合事務局次長）

ただいまから「産業競争力会議改革2020WG」第5回を開催する。

本日は4月のワーキンググループで、民間議員からの意見を踏まえて、関係部局で検討したプロジェクトについてブラッシュアップした案を、再度議論したい。

最初に小泉大臣政務官より、挨拶をお願いしたい。

（小泉大臣政務官）

本日は多くのヒアリングがあるので、昨日資料を少し拝見した。前回よりもブラッシュアップされていたが、オリンピック・パラリンピック東京大会の2020年に、ここにいる誰もが「これはできる」と思うような案というのは結局面白くない。むしろ何人かが、「本当にそれはできるのか」と、それぐらいのものがあってこそ魅力あるプロジェクトというもの仕上がってくると考える。今月末のまとめに向けて、さらに良くなることを期待したい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

議事に入らせていただく。本日は、前回からの前進点や、具体的に「誰が」、「いつ」、「どこで」行うものなのか、どういう成長戦略の政策アイテムを押し上げていくものなのか、国民に分かりやすくするためにどういう工夫をするのか、制度改革についてはどういうふうに取り組むのか、といった点について説明をお願いしたい。

それでは、まず「技術等を活用した社会的課題の解決・システムソリューション輸出」に関する4つのプロジェクトについてお話を伺う。最初に、次世代交通システム・自動走行技術の活用について説明を内閣府及び経済産業省をお願いしたい。

(森本内閣府政策統括官)

資料1において、自動走行システムを活用した次世代交通システムは、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム「SIP」を中心として関係省庁が連携して推進しているプロジェクトだ。

まず、都市部と地方部の2つに分けたというのが前回からの変更点だ。都市部においては出会い頭の衝突の回避や右折時の飛び出し防止を図ることによって、交通事故による死者を低減させるという国家目標の達成に貢献したい。さらに、公共交通の優先通行やリアルタイムでの動的な交通情報の活用によって、渋滞を緩和していきたい。

特にオリンピック・パラリンピック東京大会においては、車いすやベビーカーの方が多数来場すると思うが、その方たちを介助なしでスムーズに乗降できる、そういう使いやすさを追求してはどうかと考えている。また、この機会に、世界に先駆けてこの自動走行に関する研究開発の成果を具体的に社会実装するための実証を行うことを目指しており、東京都とも連携しながらお台場との間でバス路線を導入することが検討されているが、そこに最新技術を導入して、輸送力の向上に貢献することを検討中だ。

さらに地方部において、パーソナルモビリティが中心になるが、高齢者等にも優しい移動手段を提供することを目指す。過疎の山間部での移動や病院へのアクセスなどの地域の多様なニーズに対応して、市民にとって魅力的な交通システムを実現することによって、地方創生の足がかりとしたいと考えている。

2ページに今後の展望と2020年までの工程表を提示した。オリンピックに間に合うように、当面2～3年程度で研究開発を集中的に実施して加速し、実証試験を繰り返す過程で課題を洗い出して改良を積み重ねていくことを想定している。

(高田経済産業省大臣官房審議官)

12ページ以降の「更なる自動走行技術の活用について」に関して補足したい。

少子高齢化への対応の観点からも、日本はフロントランナーとして自動走行に係る取組を進めており、今後も、先だって紹介した隊列走行やラストワンマイル自動走行やデッドマンシステム、自動駐車といった実利のあるところでどんどん実用化を進めていこうと考えている。

14ページには、ラストワンマイル自動走行の例についてわかりにくいという指摘があったため、より詳細な図を掲載した。

今回の論点は15ページ。具体的には、隊列走行、ラストワンマイル自動走行、デッドマンシステム、自動駐車はそれぞれ関係者が変わってくる。基本が自動車メーカーや自動車部品メーカーだ。加えて、隊列走行であれば具体的な物流事業者が、ラストワンマイルであれば自治体のニーズが重要だ。また、デッドマンであればどういう状態になると機械的なサポートが必要かという、医学的な知見も重要となる。自動駐車であれば、まさに駐車場の運営をする駐車場メーカーと関わることになる。そして、隊列走行であれば割り込みにどう備えるか、ラストワンマイル自動走行であれば専用道から一般道に合流する際のプロトコール、デッドマンシステムであればどういう状態で退避をするかとか、そういったことが論点となりうる。

今後、2016年半ばぐらいまでに事業モデルを明確化上で、可能なものから実施場所や用いる技術、必要に応じて制度環境についても順次検討を開始し、2019年頃から実証していきたいと考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

次に、再生エネルギー・水素・蓄エネルギーについて経済産業省から、説明をお願いしたい。

(木村資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長)

資料2において、2つのプロジェクトを考えている。

まず1点目、2ページの、再生エネルギー由来のCO2フリー水素の利用について、展開イメージをごく簡単に申し上げたい。昨今、水素社会は非常に期待が大きい。エネルギーの利用はまだ始まったばかりだ。今の水素は化石燃料由来で、それから取り出しているため、CO2が出てしまう。したがって、その再生可能エネルギーと組み合わせることで、再生可能エネルギーの利用も拡大し、かつ、それを水素という形で柔軟に運ぶことができるような世の中をぜひ2020年までに実現し、デモンストレーションしていきたいと考えている。

要素として、「製造・輸送・利用」、それぞれに技術課題、それから、実際に導入・普及に向けた大きな課題が残っている。

4ページの、水素の製造についてだが、再生可能エネルギーの資源が特に豊かなのは地方だ。太陽光や風力等から取り出した電気、それを水電界という仕組みを通じて、今、実験室レベルあるいは小規模では実際に行われている。しかし、大規模にメガワット級に対応するような水素製造というのはなかなかできない。そういった技術をしっかり確立していかななくてはならないと考えている。

水素の輸送については、現在は、高圧ガスの形態で輸送されており、運べる量が少ない。したがって、液化水素あるいはケミカルのローリーの形で運べるような形に変更し、コストも下げ、より簡便な利用の形態を確立していきたい。

次に、最終的につくられた水素をどう使うかということだが、現在、FCV等の普及が始まっている。将来的にはバス・フォークリフト等での活用を目指して、研究開発が進んでいるが、さまざまな分野にエネルギーとしての利用を拡大していきたい。それから、ステーションの計画的な整備して、再生可能エネルギー由来の水素を普及させていく。規制改革等についてだが、セルフ充填や新型の水素タンクには、高圧ガス保安法の改正あるいは関係法令の見直しが必要だ。制度整備を行うことで、利用環境を拡大していきたいと考えている。

6ページの役割分担・体制だが、エンジニアリングの事業者では、東芝やNTTファシリティーズが、エネルギーの事業者では、川崎重工、JX、岩谷産業が、バスを扱う自動車メーカーとしては、日野自動車あるいはトヨタ自動車に関心を示している。まさに、日本を代表する企業に参画を私どもとしては働きかけており、期待をしているところだ。

最後に工程表だが、関係者が非常に多数存在するため、2015年度についてはFSをしっかりとやる。2016年度から2018年度までにかけて、それぞれ開発、導入、実証といったステージを進み、2019年にはテスト的な稼働をして、これをビジュアル的に示していきたい。

8ページの、2番目のプロジェクトだが、需要家サイドに導入が進む再生可能エネルギー、蓄電池等を統合的に使うことで、1つの仮想的な発電所と見立てていけないかというプロジェクトだ。背景として、エネルギーの需要というものに対してコントロールする世の中というものがあらわれてきたということ、また再生可能エネルギーを上手に使うということが求められているということが挙げられる。コアになる技術は情報通信技術だが、それを通じたエネルギーマネジメント、再エネ、蓄電池、ダイヤモンドレスポンス、需要側をコントロールする手法になるが、電気料金を変化させる、あるいは節電に対して対価を払うといったようなことで、さまざまな需要側の節電行動を促していくようなものを全部統合して、1つの発電所のように機能させるという構想だ。

10ページで、実現に必要な取り組みとして、まず蓄電池技術というものがコアになると考えている。ネットワークにはさまざまな定置用蓄電池、家の中に入るもの、あるいはEV等があるが、それぞれをきちんと群で管理をし、制御していくような技術や、蓄電池自身の高機能化あるいは長寿命化というのも必要だ。気象観測とか予測データの活用によって、できるだけ安定的な電気というものを活用できるような仕組みが必要になるということである。あわせて、今後電力システム改革等が進む中で、そういうものと軌を一つにするような形でこういった分散型エネルギーシステムを普及していく、そういう環境整備をやっていききたいと考えている。

11ページは、蓄電池の群制御技術である。蓄電池メーカー、これは私どもが想定している事業者としては例えばNEC、東芝、パナソニック、京セラ等が候補。また、エネルギー関係の事業者として、パナソニックの子会社であるエナリスやエプコ等の事業者の参画も期待している。蓄電池メーカーは先ほど申し上げた、EVに注力している自動車会社が、このメインのプレイヤーになるということとで想定をしている。

最後に工程表だが、これも先ほどと同じで、2019年に全体としてのテスト的な稼働を、できるだけ可視化していくような仕組みを整えて、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会につなげていきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

次に、文科省からロボットについて説明をお願いしたい。

(川上文部科学省科学技術・学術政策局長)

先端ロボット技術の技術開発を促進し、そして2020年におきまして高齢者、障害者、外国人というような方々が、不便なく活動することのできる未来社会を体験していただくということを考えたものである。

先ごろまとまったロボット新戦略の中では、日本がロボット先進国として、ロボットが社会の中に入っていき、ロボットバリアフリー社会を築いていくというのが1つの目標だ。人とロボットがふれあい、協調するという部分の技術開発、そして、それを実証していくことが1つのロボット革命を実現するための要素であると、政策が位置づけられている。

2ページ目で、前回説明済みだが、日本科学未来館や産業技術総合研究所などがあり、オリンピック・パラリンピックの会場が集約する台場・青海地区を中核として、そこにフィールドを構築し、人間と関係するようなロボットの体験をしていただくというのが主だ。こういった展覧的なものだけではなく、もっと社会に入ったものを実現することも検討要素としたため、今回、経済

産業省とも連携をして、新しいロボット技術の中でより社会に出していけるものについては、空港やあらゆる社会の中で使っていくことをつけ加えた。

5 ページからは、経済産業省が考えているプロジェクトだ。ロボット社会実装プロジェクトについての資料だが、公共空間の至るところでコミュニケーションロボットや、掃除ロボット、警備ロボット、そういった自律移動型ロボットが連携をしながらサービスを常時提供する姿を社会の中でやってみるといこともつけ加えていきたいと思う。7 ページにあるように、各地の空港でコミュニケーションロボットや手荷物運搬サポートロボット、そういった多様なロボットが連携をし、サービスを常時提供する姿、これも世界に発信することによって、日本のロボット技術の成熟度といったことを体験していただくことを追加して、膨らませたい。

4 ページに戻るが、どういうところがこれに関与してくるかだが、このプロジェクトのコンセプトとしては、公募をして、ふさわしいものを選ぶ。そして、技術開発を促進した上で実証に供していくと考えている。例えばアイシン精機、NTTコミュニケーション、サイバーダイナミクス、ZMP、トヨタ自動車等々、ここに書いてある企業及び科学技術振興機構を初めとして産総研、情報通信研究機構等、研究機関、大学、そういったところが参加に対しての前向きな姿勢を示している。

前回も説明したが、8 ページに中核地域である台場・青海地区の場所の絵を、9 ページ、10 ページ目に同地区におけるイメージ図を簡単に描いている。何分、技術開発を行った上で、その中でふさわしいものを実証の段階に出すということなので、どういう技術を採用することになるかというのは今後さらに検討していきたい。

12 ページ以降に現在、実現されている、もしくは構想されている技術の中で多少ピクチャライズされているものを掲載している。参考にして欲しい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

医療のインバウンドについて、健康・医療戦略室からお願いしたい。

(藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官)

資料 4 だが、まず、前回説明をした日本国際病院、バーチャルな積極的にインバウンドを取り込む病院おおむね150 ぐらいを初期の段階ではノミネートし、海外に日本の医療拠点ができ始めているので、そういうところと連携していく、宣伝を徹底的にやるということが前提の議論である。

整形・リハビリとかニューロリハビリは、日本がまずユニークな技術として世界に出せるものの 1 つの例。例えば、日本で多数使用されているアメリカ製

の人工関節は、やはり現地の体型に合わせたものを相似的に平均値として小さくしているので、日本人やアジア人に合わない。関節であれば例えば畳には座れないとか、幾つかの障害があるため、それらを克服した日本製が出始めているのは、アジア人にとっても非常に有益である。そういったものを入れていくという手術になってくる。

新興国は交通事故が多い。交通事故で仮に命が助かったとしても、骨折して骨が曲がったままついてしまい日常生活に支障をきたす。こういうものを4カ月ぐらいかけて引っ張っていくことで骨接ぎをし直して治すことも可能である。それから、脳卒中後の二次予防もやっていく。リハビリというのは新興国の医療に決定的に欠けているため、そういうところを中心に見せていく。

ニューロリハビリは日本でも最先端である。今、新しく医療機器として申請が行われている機械を使用すると、神経が少しでも残っていれば動きを再生することができることがある。

がん治療は粒子線だが、これは郡山の総合南東北病院を含めて手を挙げ始めている。

健診は、ヘルスツーリズムのような形と連携しながら、各地で不具合が見つかった際に、ちゃんとした治療ができる病院を適切に紹介していくことにつなげていく。

ヘルニアは慢性的に悩んでいる方が大勢いるが、内視鏡下の手術をするのは、日本でも非常に良いユニークな技術になってきている。つまり、病気と長い間つき合っている方が、日本に来ると不具合がちゃんと治るというところが1つ目線として考えている。

SAS、睡眠時無呼吸症候群も最近、耳にしたことがあるかと思うが、忙しいサラリーマンやエグゼクティブが、睡眠を管理することが非常に健康にいい。生活習慣病もこれによって治っていくことがわかってきているので、こういうものも長期的に管理し、短期的な指導を行う。

糖尿病については、中国に東京大学の関係の病院ができる予定なので、そこを拠点とし連携していく。今、東京大学の外来の1割が中国人で、糖尿病患者も受診しているとのこと。

再生医療はご承知と認識しているので、説明を省く。

スケジュールについては、今、説明した病院がどんなことをやっていくのかというメニューづくりを2015年のこの数カ月で第1段階のものを完成させながら、その宣伝を始めていく。宣伝については、多言語にしており、今は英語とロシア語と中国語とアラビア語のものが一部存在しているが、ホームページを作り、発信をしていきたい。また、現地に入り、現地のエージェントと組む。それ

でまず患者を増やしていくということを前提にする。患者が増えると病院の取り組みも変わってくるので、その循環を作っていきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

以上の説明について、民間議員から御意見をいただきたい。

(小林議員)

幾つか質問をしたい。次世代交通システム、自動走行の件だが、資料にはGoogleの事例が挙がっており、事業モデルが明確ではなく、実用化の見通しは不明であるという認識のようだが、むしろ相当進歩してきているレベルという認識で対応されたほうがいいのではないかと思うのが1つ。また、日本が最も高齢化が進んでいる中で安全安心の自動運転というのは将来社会にとって重要なものだと思う。尚且つ、恐らく規制改革的には余り大きなバウンダリがあるように思えないので、ぜひプロモートしていただきたい。

次に水素社会だが、内燃機関だからこその日本車で、産業としてまさに一本足打法と言われるぐらい強い形を現状は呈しているが、電気自動車あるいは燃料電池車等々になると基本的にモジュール化して、かつてのコンシューマー・エレクトロニクスに近いようなビジネスモデルになる。そうなった場合、結果としてどこで差異化するのか。恐らく各社の経営戦略上、需要のある場所がなくなってしまうという考えのもと、ある会社は燃料電池を取り、あるところは電気自動車に行き、あるところは相変わらずHEVや内燃機関を大切にしながらdifferentiateしていく中で、水素というのがとても美しく見えるのだが、現状は化石燃料ベースで製造された水素である以上、決して美しくないし、きれいではない。

今、ニューサンシャイン計画で経産省が主催してNEDOを中心にやっているが、太陽光を利用してダイレクトに水から水素、酸素を作る時代が来れば、すばらしい水素社会ということが言えるかと思う。まず基本的にCO2問題がクリアに解決されない部分を持ちながら、水素については、やはり非常にコストが高いという部分をどう考えていくのか。日本全体として蓄電池ベース、電気ベースの電気自動車というのがファーストプライオリティーになるのが普通の流れではないか。

そういう意味で2020年というレバレッジを効かす、あるいはショーケースとしての水素社会を見せるという場合、その先にある将来の20年、50年先に備えてのいろいろな水素貯蔵や、蓄電システム、スマートメーターなどを含めた全体像を誤解なく社会に伝えないと、夢のような社会があつという間に5年先に来るだろうという誤解を招くのではないか。私の関連会社で取り組んでいる水

素ステーションは高圧ガス取締法での相当厳しいバリアがある。二十何個もあった規制も確かに外されつつあるが、高圧ガスというサイドから見るとそう簡単に規制を外せないというのは経産省も承知のとおりで、そうした部分などは現実と社会に対するプレゼンテーションがあまり乖離しないようにしていただい方がいいのではないか。

（三村議員）

1つはエネルギーについて。電気の最大の欠点は在庫できないということ。したがって、蓄電池というものが在庫の手段として出てくるわけだが、蓄電池については世界中で争って競争している。日本の開発状況というのはどうなっているのか。日本全体として国家プロジェクトとして対応するような仕組みになっているのかどうかということを知りたい。

2番目は、水素について聞きたい。水素エネルギーというのは非常に有用なエネルギーだと思うが、承知のとおり2次エネルギーだ。自然界に存在しないからこれをつくらなければいけない。つくるとするとコストがどうかということが非常に大きな問題になってくる。これは再生可能エネルギー、特に太陽光については非常に高い。特に遠隔地では系統電源の問題もあってなかなか難しい。したがって、これを活用するというのはアイデアとしては分からないことはないが、あくまでも一時的な試算としてでもコストのことをもう少し考慮されていた方がいいのではないだろうか。

それから、先端ロボット技術によるユニバーサル未来社会体験。これは非常にショーケースとしてのロボットにウエートが置かれ過ぎている。「選択する未来」委員会を開催していたが、今後ますます少子化がどんどん進むということは避けられない状況だ。高齢者や女性を雇用しても、少子化はどんどん進む。そうなると、ここにおけるロボット技術による生産工程の省力化等は、むしろこの危機への重要な対応策だと思う。

したがってショーケースという問題よりも、これに対する1つの回答として、むしろ現実的な問題としてこれを開発するという思想のほうがいいのではないだろうか。開発したものを外国人に見せるというショーケースが先にあるのではなくて、むしろ生産性向上に有用なロボットをまず実機化し、それでできたものを見せるという方向のほうがいいのではないだろうかと思う。ロボット化については我々としては非常に期待している技術だ。ぜひともよろしく願いたい。

（小室議員）

前回よりもいろいろな点で詳細になっていて、具体的になってきているなど特に感じた。

国民に分かりやすくするためにどのような工夫をするのかというようなところが重要と考えているので、発表の際は、必ず2つの視点で発表してみてもどうか。

1つは、日本特有の課題解決にどう寄与するのかという、海外から見たときに一番気にされる点。今、三村議員からも発言があったが、少子化、労働力人口の減少ということにどう寄与するのかという点。

2つ目が、これは先ほど小林議員からも指摘があったが、他国の技術と比べてどのぐらい優位なのかという点。これが見えない部分があり、もちろん簡単には比較できない。どれぐらいこの国として今、これを進歩させるために努力をしている話ではなくて、世界で見たときにどの程度のレベルなのか、配布の資料だけでは毎回よく分からない。

この2点を明確にすると、ここは日本が非常に高いレベルというところで、どこに力を入れてやっていくべきかというのが理解できると考える。また、具体的なもので言うと資料3のロボットのところが非常に具体化されてきて面白いと思った。ビジュアルが重要だと思うので、世界が日本をイメージするときには人気の高い漫画の世界とリンクさせて、それが技術として素晴らしいということ以上にわくわくする、面白い、それを見てみたい、自分のFacebookにアップしたいと思うようなイメージ。今、外国人が日本を訪れるときには、あの写真を撮りたいと言って日本に来るといったパターンがほとんどだ。そういったビジュアルで期待する日本をしっかりと見せていくことが重要ではないかと思う。

(岡議員)

自動走行技術の活用のところ、具体的な例としてトラックの話がでた。私は大変興味を持って聞いていた。三村議員から発言があった通り、人手不足がこれからどんどん激しくなる。分野によって差があると思うが、輸送業も人手不足の影響を必ずや受けるだろうと考える。その中でトラックの自動走行が実現したら、極めて実用的であり、世界からも注目されるのではないかと。自分のマイカーを自動走行することについては、小林議員も話していたが、車は自分で運転したいという気持ちもどこかにある。むしろそういう実利のあるところに活用できないだろうか。2020年にある地域の限定した距離で、実際に自動車の自動走行が実現できたら面白いのではないかと。

ロボットについては、例えばホンダのアシモや、トヨタのロボットのコンサートに代表されるように、以前から開発されてはいたが、途中で止まってしまった感がある。ロボット開発については、何のために、どういうメリットを求め

ていくかという原点に戻って考えることも必要ではないか。先日、加賀屋の社長と話をしていたら、今、加賀屋ではバックヤードをロボット化して、接客は人間がするという話も伺った。ヒントになるのではないかと思う。

最後に、医療のインバウンド。分野別に医療機関をリストアップして欲しいと伝えたら、今日の説明でしっかりそれに答えていただいた。医療機関の方から聞いた話だが、医療のインバウンドをするためには、海外の医療機関と連携する。エージェンツという表現があったが、海外の医療機関と連携して、そこから患者を日本の提携病院に送り込んでもらうというほうが現実的ではないか。また、そうすることで、帰国後のフォローアップもその現地医療機関ができるというメリットもあるのではないか。一度御検討いただきたい。

(御立ボストンコンサルティンググループ日本代表)

4点、申し上げたい。

1つ目は、今日発表があったプロジェクトは目的がはっきりしているのか。この目的は2種類で、日本再興戦略なので課題解決に役立つのか。and/orだが、海外にアピールして、これは外の方に見ていただく価値があるのか。できればこの両方がある成長に役立つのが一番いいという話で、これが1つの明確な目的。

2つ目は、特に海外のことを考えると差別化、競争優位性が本当にあるものだなと。それなりのものを出しても、これをやること自体は否定しないが、2020でやる意味は余りないのではないか。

3点目は具体感。具体感とは担い手と支え手と場所。しつこいのですけれども、地方も含めて担い手と支え手と場所。支え手というのは省庁だったらいろいろな人々だが、顔が見えないといけない。幾つかのものを拝見していると、これから公募をするものとか、企業はこんなところという話があるが、本当に誰が動かしていくというのが見えるとかなり「改革2020」らしくなる。

最後は、最初に政務官から発言があったことに近いが、手を伸ばせば届く少し先についてだ。手を伸ばせば届くではこの会議をやる意味が余りなくて、少し先。でも全然届かないものは先ほどの具体感がないので、そろそろ、ここまでつくったものを練り、そこに届くものと、そうでないものを仕分けしていくタイミングではないか。

例えば最後のヘルスケアは惜しい。失礼な言い方になってはならないが、健康診断は日本にしかない仕組みだ。ご承知の通り、医者は少なく、機械は山ほどあり稼働率が低いという非常に特殊な社会だ。例えばこれから出てくる観光の話と一緒にして、東京、京都ではなく、名前が海外に売れなければいけないような場所を全国から10か所程選定した場合、そこに眠っている稼働率の低い機械

を徹底的に使って診断を行っていく。その診断結果を持ってほかの病院に来てもらう。まずは2020年までに複数言語で稼働率が低いものを使って徹底的に診断する形で5万人なり10万人の方が受診する。例えばそういう具体論と観光のところが一緒になったりすると、このMEJでやっているところが全部生きるような話になるので、ひねりようがあるところまでいろいろな話が来ていると思うので、成果をはっきりしていくタイミングかなと考え、発言させていただく。

（竹中主査）

私も今、御立さんが示した評価のクライテリアみたいなものを同じようなことを思っているので、ぜひそれを各部署で提出し、事務局で取りまとめて、さらに議論を進める叩き台にして欲しいと思う。

三村議員が言われたように、ショーケースというのは決してこれはお祭りの出し物ではなくて、我々が社会に定着していく先行のケースであるということ。これは御承知だと思いますけれども、そこをぜひ御確認をいただきたい。

それと小室議員が言われた、要するに何がよくなるのかという、つまり交通システムはどうなるのか。それを一言であらわせるような説明が必要だ。何かキャッチフレーズになる、例えば、ストレスレスな交通システムをつくるといったような、それが実はショーケースとしては大変重要になってくる。

観光立国にかかわるが、今まで話されたロボットとかいろいろなことを空港と駅といった入口で活用し、それを見せるという仕組みをぜひ考えていただきたい。これはまさにイギリスがブレア首相のときにとった戦略で、入口を大事にすること。それを今の技術で活用できる方法で、発展させる余地があると思うので、考えていただきたい。

最後になるが、これを実現するための障害は何なのかということ、ぜひ明確にしていきたい。先ほど小林議員からコストの話があったが、それも1つだ。それと規制改革、制度改革が必要なものは、制度改革をやるという話があったが、それは本当にできるのか。

きょうは規制改革の議長も、特区の次長も御出席しているが、その制度改革が必要なものは何なのか。インセンティブを与えるためにほかのシステムや、R&Dに対する補助や、政策ベースとして何が必要なのか。そういう議論を深めていただきたいと思う。

（小林議員）

先ほどの三村議員の話にもあったが、去年6月にでき上がったKPIで電池のシェアを50%というものがあった。これはテスラモーターズといった海外の競合会社が、家庭用や建物の蓄電池を大規模に展開する中で、日本はどのような戦略・

作戦で50%のシェアを取り、高い収益をとるといいう形に進んでいこうとしているのか、あるいはここでいったん見直してKPIそのものをつくりかえるという考えはあるのか、話を聞きたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)  
各省庁からコメントを頂戴したい。

(木村資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長)

幾つか指摘いただいた、蓄電池だが、まず競争力を維持するために先端的な研究開発支援を、かなり強力にやっている次世代蓄電池のようなものだ。あわせてコストダウンのための研究、特に電力系統に今後入れていってそこで活用していく。再生エネルギーをならしていくようなもの、これは例えば揚水発電と同じぐらいの競争力がないと物にならないので、同じぐらいのコストまで引き下げて研究開発をこれは強力に進めさせている。

小林議員からも指摘があったが、今世界で非常に競争も激しい中で、しっかりシェアをとっていくためにはどうするのかということだが、基本的には日本として特に電気系統の分野、車載の分野といったところにそれなりに強みがある。系統分野ということだとNAS電池やレドックスフロー電池といった、大型の電池は相当一日の長があると思う。他方、リチウムとかそういったものについては、かなりコモディティー化しているところも確かにある。したがって、KPIで示した鉛とのシェアが変わってくることによって50%を維持するというような目標が引き続き妥当かどうかは、私どもとしても前回の指摘も踏まえて、しっかりと中で検討させていただきたい。

もう一つ、水素でございますけれども、現実を見る必要があるということは全くそのとおりだ。2020年はまさに今、竹中主査から指摘があったように、全体としての単なるお祭りに終わらない、しっかりしたショーケースを示すということは大事だと思っているが、ただそれだけで、世の中が全てよくなるというほど甘いものでないことはそのとおりだ。そここのところのプレゼンテーションを間違えないようにしたいということと、コストを下げていくためには、まずFCVに使う場合、ステーションが今高いわけだが、それが水素の値段に乗ってきてしまうのでそれを安くしたい。

それから、余剰電力を使うようなことで、水電解でどうしても製造コストが3~4倍かかってしまうが、それを安くするために余剰電力をうまく使うような仕組みが考えられないか。それから、運搬に非常にコストがかかるので下げていく、といったようなことを多角的に取り組み、蓄電池の価格が下がるのと

水素を使うのをどちらか競争させながら、今の時点で選択肢としてはしっかり私どもとしては持っていきたいという考え方でやらせていただきたい。

（高田経済産業省大臣官房審議官）

小林議員から、Googleなどの動きについて認識が甘いのではないかとご指摘があったため、資料の書き方を訂正する。実際これは自動車産業の構図が変わるぐらいに大事な部分だと思っているので、心して取り組んでいきたい。

岡議員からご指摘があったが、今回デッドマンとかラストワンマイルとかドライバー不足とか、具体的な4つの例を掲げたが、これらはいずれもユーザー側のニーズがあり、ぜひ進めていこうということで例示しているもの。これらを確実に実証できるようにまずは進めていく。そして、その中でさらなる自動走行技術に磨きがかかっていくという、実利と技術開発とがスパイラルに組み合わさる形を進めていきたい。

（川上文部科学省科学技術・学術政策局長）

ロボットが日本のこれからの産業及び社会にとって非常に重要であることはご指摘のとおり。それゆえに安倍総理を議長としたロボット革命実現会議が昨年動いて、戦略がまとめられている。

今回説明をしているのは、その戦略の中のごく一部のショーケースの部分だけを拾ってきているので、取組が不十分であるという印象を持たれてしまったということは反省すべき点だが、ロボット革命実現会議においては加賀屋の女将もメンバー。まさに加賀屋においてバックヤードをロボット化し、自動化することによって、お客と対面する部分にスタッフの力が注げるということもあり、そういうサービス産業への展開も含めて戦略が練られ、作られているところだ。ここではそのうちのごく一部を切り取ったショーケースということで捉えて提案を申し上げている。これについては竹中主査から単なるお祭りではないというのは、多少そういうところを強調し過ぎていると指摘があったので、反省をして、2020年における過程においてどうしっかりとした技術開発をして、世界に誇れるものをつくっていくかということをもっと強化をして取り組むように考えていきたい。

誰が担い手になるかという点、これについては実際にショーケースというイメージで体験をするということを中心に捉えていたが、その限りにおいては先ほど少し触れましたけれども、日本科学未来館と産業技術総合研究所がある、台場・青海地区を中核地区とし、こういったところが中心になって全体をしっかり引っ張っていく体制、これによってしっかりと実現するというを引き続き強化していきたい。

また、制度、規制の関係で経済産業省のプロジェクトの中では、標準化を狙っていくというのも非常に大きな要素だ。ロボットについては単に技術としてつくっていくわけではなく、標準化をして世界の覇権を担っていく。これも1つ重要な要素であると理解しているところだ。

(藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官)

岡議員ご指摘の海外の医療機関との連携については非常に大事なところだ。しっかり取り組んでいきたい。

御立代表の健診のプログラムは、MEJの中に今後どうやってスケジュールやメニューをつくっていくかという部門と宣伝をきちんと外務省や、観光庁とも連携してやっていくことで強化される。そことも早急に議論をしながら具体的なことをやっていきたい。

インバウンド自体は、海外の患者が来るということだけが目的ではない。海外に日本の医療を開いて、日本の医療も結果として喜んでもらいながら伸びていくというところ。それをどのように作っていくかが非常に大事な仕組み。それが多分KPI的な形になろうと思うので、実際に現場で2020年に外国の人が来て喜んでくれているところは、ある意味では絵になる部分だが、本質的なところは日本の医療をいい意味で変えていくということにあると考えている。

(小泉大臣政務官)

ロボットのところで、空港ロボットで手荷物運搬サポートロボットがあったが、この前、サイバーダインの山海先生に会った際に、今、買い物支援ロボットの開発をやっていると聞いた。その中で課題になっているのは、警察の関係で横断歩道を渡らせてくれない。横断歩道を渡らせてくれば、ある一定の地域で独居の方等に、米の配送等、最大で200キロまで運べると言っていた。そういったことができるのだが、横断歩道を渡れない。こういったことから解決すべきこともある。これは岡議員にも規制改革のほうでも扱っていただきたいと思うが、この前、近未来技術実証特区検討会でその話が浮かんだので、2020年を待たずに、空港でなくても生活空間の中でもすぐできることがあるので、ぜひ前に進めていただきたい。

また、自動走行は小林議員が御指摘のとおり、ペーパーの文言について、これだと経済産業省の本音はどこにあるのか。自動走行は及び腰、横にらみで、これはボッシュやデンソー等の、部品産業を考えたときに日本に優位性がないから、この世界に踏み込むのは日本にとっては得策ではない。そういった本音が一体どこにあるのか。この2020のプロジェクトというのは、所管官庁が及び腰のところは、プロジェクトに乗るべきではないと思う。冒頭で私もみんなが賛成す

ることは結局面白くないことだと言った意味は、たとえほかの省庁とか周りができないと思っけていても、関係省庁とかはできると。それぐらいの思いがあるからこそ本当に突破すべきものが突破できるということだと思っけてるので、一体本音はどこにあるのかなというのが私の第一印象だ。

（高田経済産業省大臣官房審議官）

先ほど小林議員のコメントに対して回答したとおり、これは本音で本当にやっけていかなければならないと思っけています。自動走行用の部品は、完成車と部品メーカーの構造にも影響を及ぼしうる。構造が変わっけていく場合、今までのピラミッド型の日本の産業構造で生きていけるかどうかぐらいの大きな問題だ。自動走行はそのくらい大きなインパクトを持ちうる。これをしっけてやっけていかなないと、本当に日本にとって大事な産業である自動車産業の未来を失うことになりかねない。ましてGoogleのアプローチは自動車産業プラスアルファの価値を持っけていこうという動きだ。ここでの対応を怠っけては、経済産業省は要らない役所だったという話になると思っけています。

（小泉大臣政務官）

今の言葉を聞いて安心した。ただ、私が聞っけている話だと、高田審議官のやらなければいけないという思いと、かかわるようなメーカーの思いというのは必ずしも一致してない。これは正直な感想なので、そこが一致しなければプロジェクトというのはできないと思っけて思う。ぜひそこら辺の働きかけや協力関係を期待している。

（川上文部科学省科学技術・学術政策局長）

今、政務官から御指摘の横断歩道を渡れない問題を初めとして、ロボットが社会に入っけていくための規制というのはまだ広範にある。それゆえに特区を活用したつくばの動きなどもあるが、私どもは規制というより研究開発官庁なものですから、各省庁と連携をしましけて解決を図っけてまいりたいと思っけています。よろしくお願っけていたします。

（濱警察庁長官官房審議官）

小泉政務官から話のあつた、横断歩道を渡れないというケースについて、ぜひもう少し詳しく教っけていただきたい。推測として買っけて物ロボットが非常に高速で走っけてしまっけてうとか、非常に大きなロボットだというよっけてうな、むしろ車両的なものなのでいけないのではないかとっけていうことを誰かが言っけてたのかもしれない。

具体的なケースをよく理解していないのでコメントはしづらいのだが、勉強させていただいております。

(小泉大臣政務官)

ぜひ山海先生に直接話を聞いてみてほしい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

御立議員、竹中主査、小室議員からご指摘があったが、目的、明確化、差別化、プレイヤー、場所、そして一言でどう説明するか、制度改革等の関係ということについて、いろいろ作業を依頼して、まとめていきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

それでは、観光立国のショーケース化について議論したい。まず、観光庁から説明をお願いしたい。

(蝦名観光庁審議官)

それでは、資料5に基づきまして説明を申し上げたい。

1ページは、ショーケースについて。前回にも説明申したように、取り組みの構築として、日本版DMOを確立した上で、コンテンツの充実、旅行環境の実現ということ。そして、それを海外に発信していくといった取組を、地方都市を選定した上で行っていきたいと考えている。

3ページのDMOだが、これも前回御説明しましたとおり。観光地経営の視点を持って、まち・ひと・しごと創生本部等とも連携しながら進めてまいりたい。

本日のポイントは、特に次の4ページに記載されている各省との連携だ。前回議論したコンテンツの充実に関して、例えば地域資源を磨き上げて、新商品を開発することや、日本の食といった点を中心に観光ルートへの組み込みやその体制整備を進める。あるいは文化財の保護等で日本遺産の活用や、景観、歴史、町並みといったことについて連携をして進めていく。もしくはエコツーリズムについても推進していく。各省と連携しながら進めたい。

5ページは、快適・円滑な旅行の実現のための、環境整備について。2次交通の充実あるいは免税店の拡大等についても、関係省庁と連携をしながら進めたい。特にICTを活用としてWi-Fiの手続の一元化といったこと、あるいは多言語翻訳アプリ等の精度を向上していきたい。また、カードアプリを使用して、個人の属性に適したサービスを提供していくことも各省連携で取り組みたい。

6ページは、前述のこうしたコンテンツの充実や環境整備を踏まえて、海外への発信についてだ。ビジットジャパンあるいは放送コンテンツの発信で、ジ

ヤパンチャンネルやクールジャパンとも連携をしながら力強く発信をしていきたい。オリンピック・パラリンピック東京大会を契機として、予定されております文化プログラム等でも、力強く発信をしたい。

7ページは、各省の役割分担。

8ページは、主な工程表。本年度でエリアの選定あるいはDMOといった組織の立ち上げに取り組み、それぞれのコンテンツの充実や円滑な環境の整備、情報発信等はできるものから順次やっていき、2020年までにこういったショーケースを打ち出していきたいと思っている。

(奈良平国土交通省総合政策局次長)

9ページについて、「どこで」、「誰が」、「何を」ということで、「どこ」では東京の主要ターミナル駅、大会競技施設、人気観光スポットなどを結ぶ連続的なエリア。「誰が」は、国、自治体、交通事業者等が連携して、「何を」は、この9ページに示されるようなユニバーサルデザインの先進的な取り組みを集中的に行い、東京をいわば突き抜けた姿にしていく。

前回も申した通りに、これは同様に高齢化が進む地方にも東京に続けと大きな影響を与えることになる。日本全体で障害者、高齢者が生き生きと暮らせるユニバーサル社会の実現を加速することになると考えている。また、高齢化の進展に悩む諸外国に対しても強くアピールすることになる。

10ページは、各省との連携について。まずロボット技術の応用。前回、ロボット車いすの開発について、指摘があった。この点につきまして文部科学省、経済産業省、国土交通省で連携して検討していきたい。

次に情報提供は、総務省、文部科学省、国土交通省で連携して検討していきたい。5年後に最新の機能を活用した最先端の情報提供ができるように留意しながら協議していきたいと思う。

また、高機能トイレについては内閣官房と国交省で連携して検討していく。

心のバリアフリーについてだが、教育との連携が重要であるとの認識のもと、文科省と国交省で連携していきたい。

次に13ページ。これは訪日外国人の受入玄関である成田空港、羽田空港で、国、空港事業者、交通事業者等が連携して、おもてなしによる空港ショーケース化を行うということだ。

具体的内容については、14ページに記載されている。まずロボットについて。コミュニケーションロボットなどを活用して訪日外国人に対して、世界一のロボット利活用社会をアピールすることを検討していきたいと思う。経済産業省と国土交通省が連携して、また、最新の情報機器を通じた情報提供も、訪日外国人のおもてなしに活用していきたい。高機能トイレについても、内閣官房と国

土交通省が連携して、最先端のものを訪日外国人に体感いただき、日本の技術力を発信していけるように検討していく。前回のワーキンググループで、空港のアクセスの重要性について指摘があった。国土交通省も全く問題意識を共有するところであり、その改善に引き続き努力していきたい。

これまでの取り組みについてだが、鉄道については路線のインフラ整備、直通列車や優等列車の導入、スピードアップ化などを目指してきた。また、バスについては、空港アクセス路線の充実・拡大、時間短縮などを図ってきた。2020年のオリンピック・パラリンピックとの関係は、招致段階の大会の開催計画である立候補ファイルでは、大会開催時に利用する輸送インフラについては、既存の輸送インフラ、その当時計画されていた輸送インフラにより、新設インフラ整備を行うことなく2020年東京大会の成功を保証する十分な規模になるとしている。この関連で、都営の勝どき駅の改良などを進めているところだ。

また、国家戦略特区制度を活用してさらなる規制緩和を行うことなどにより、空港アクセスバスのさらなる充実などに取り組んでいきたい。

さらに、首都圏における鉄道の空港アクセスの改善については、現在、国土交通省の審議会において平成27年度を目途に答申を取りまとめるべく、審議をしているところだ。新たな空港アクセス性については現在、事業者等の関係者において複数のプロジェクトが検討中。その中には、大会までの暫定開業の実現可能性について、検討が行われている路線もある。しかしながら、新たな鉄道路線の整備には環境アセスや実際の工事等に相当の期間を要するものだ。国としては現段階で大会に間に合うと判断できる状況にない。

いずれにしても、空港アクセスについてさらに改善できるよう、引き続き努力を続けていきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

対日直接投資の拡大に向けた誘致方策について説明いただきたい。

(宗像経済産業省貿易経済協力局)

東京オリンピック・パラリンピック大会を契機とした対日直接投資の拡大ということだが、対日投資の拡大というのは3つポイントがある。1点目はそれまでにビジネス環境の改善を図ること。これが一番の基本である。2点目は、国際的な注目が集まる機会を使っていかに発信をするか。そして、3点目に個別の企業に丁寧に支援をする。この3つの組み合わせだ。

この資料は3部構成になっている。最初の部分がまさに投資を直接念頭に置いたJapan Business Conferenceと、それを地方に展開する会議、それがまず1部。4ページ以降、2部はベンチャーのエコシステムをつくっていくという施

策との関連における対日直接投資の拡大。7ページ以降、3部目がスポーツ・文化・ワールド・フォーラムの開催という、3つの構成だ。

幾つかの2020年までの機会をどう使うか。2020年を契機とするだけではなく、それまでの期間をうまく使うということで、最初に2016年にスポーツ・文化のイベントが秋に予定されている。決まっているところでは2020年に全国レベルの投資のイベントを行う。ベンチャーのイベントも行う。それまでに幾つかのJETROや自治体、経済産業局が主体的に開催したいというイベントのタイミングと場所を組み合わせ全体を眺めて、どこで何を発信するかという観点からなるべく早く決めたいほうが良い。だが、他方で投資誘致の効果を最大限発揮したいという観点からは、関係者の準備の熟度の状況を踏まえながら日程を決めていきたいと思っている。もう少し時間をいただいて具体化していきたい。

御下問のあったJETROの地方での成果ということだが、これについて、3ページに資料がある。シンガポールのダウ・イー社とベルギーのユミコア社の誘致の経緯だが、これはそれぞれJETROの所長や、職員が現地あるいは東京等で行われた出合いの機会に、現地の社長と知り合って、彼らの関心の中での立地条件を詳しく聞き、その立地条件に該当する自治体をJETROのネットワークの中から選び出して、複数候補を提示し、その中から絞り込んでいったということが決め手。関係機関の連携というものが重要になってくる。こういう実績のあるJETROと誘致の主役である自治体。この自治体については今回、地方創生の交付金の中で対日投資というメニューが明確に打ち出されたので、その中で既に10を超える自治体が具体的な事業を発表している。この辺の取り組み状況なども見ながら横の連携をしていきたいと思う。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

それでは、民間議員から御意見をいただきたい。

(御立ポストンコンサルティンググループ日本代表)

観光立国のところについて、少しお伺いする。

観光のことに携わる関係があったので、少しバイアスがかかっているが、旅慣れた欧米人中心の約20名の外国人旅行者に、インタビューをしてみた。彼らの視点で何が気になるか。非常にWi-Fiとかはよくなってきたと言っていたが、一番彼らがつらいのは、成田エクスプレス以外のほとんどの列車、特に新幹線に荷物の置き場がないこと。ゴールデンルートの東京、京都間でも自分のスーツケースを置く場がどこにもない。この国は本当にインバウンドをやる気があるのかというのを言われた。

確かに、スイスなどヨーロッパの列車を見ても、旅行者が大きな荷物を持っていくのが列車旅行で当たり前だ。どうしてもビジネス用途、通勤用途の近隣の交通を含めて、今までインバウンドで大きな荷物を持った人をターゲットにするのは効率性が合わないということで作られたシステムであることは間違いがない。これをどうしていくかというのは、大きな論点ではないか。ソリューションとしては、もちろんスペースをつくるというのもあるが、昔のチッキ制度のように駅でわかりやすい形で別受けをすることもできる。宅配便の事業者などは実は同様のサービスを結構提供しているのだが、場所がわかりにくい。また、日本でこれだけ信頼できる当日や、翌日配達サービスがあるということ自体が意外なぐらい知られていないし、受付場所で英語が全く通じないということがある。旅行者は荷物を持って移動するという当たり前のことを、ユニバーサルデザインという形でユーザーよりの立場に立とうとしている割に浸透していない。ごく普通の旅行者が、普通に動くところで困っていることを地道に対応していかなければならないと強く思った。

もう1点、先ほど述べた外国人旅行者20人に聞くと、東京、京都以外は観光とか特に文化のイメージが湧くところが非常に少ない。2020年までにトップ・オブ・ザ・マインドで、名前が出てくるような観光地をどこにするのか。そこに対して政策資源をどう集中投下するのかという議論がないと、2020でやる意味がないのではないかという思いから、DMOが200できたというだけでは多分2020でインパクトがあることだったということにならないと思うので、そこを含めて御検討いただきたい。

(竹中主査)

今の御立代表の指摘は大変重要だ。DMOに関して、本当に具体的に地方創生と絡めてどうやっていくのか。これはマーケティングだから、簡単ではないが、人材も含めて本当にどうやっていくのかということをやむを得ず詰めていただきたい。それとの関連で、実は成長戦略の関連では空港のコンセッションがこれから出てくるが、空港のコンセッションをやると必ずその地域はDMOについて非常に目覚めるのではないか。空港がその拠点に間違いなくなるわけで、そういう事例は海外でもたくさんある。その空港のコンセッションをやる地域について、DMOの1つのモデルケースとして取り組んでいただくというのが1つの手法として考えられるのではないか。

あと、私も海外の方からいろいろ聞いて1つ日本の観光のときの不満として出てくるのは、パフォーミングアートが常に見られないということです。パフォーミングアートは、例えばニューヨークに行ったらミュージカルは毎日やっている。オペラのシーズンに行けばオペラが聴ける。ところが、日本でのパフォ

ーミングアートは一体どこにあるのか。歌舞伎は開演日数が多いし、ソウルの音楽を聴かせる国立劇場は、毎日営業している。そういう何か1つの仕組みが要る。一方で東京のシアターの数というのはどんどん減っている。青山劇場が閉まり、今度は渋谷公会堂も閉ってしまう。そういう状況との関連をぜひ明確にしておいていただきたい。

もう一つは、ワールド・フォーラム。ワールド・フォーラムは一種の文化のキックオフイベントで、その後、どうするかということについては文科省は20万件の文化イベントをやるという話をしている。ロンドンは18万件。数字は大変結構でぜひやってほしいが、実際にどういうふうにそれを管理し、イギリスは大体どのように18万件開催したのか、事例をきちんと報告し、それを上書きするような形で日本で20万件をどのようにやっていくのか。それが地方でどのぐらいあって、どのように管理して、受付して公募してやっていくのか。そのプランをぜひ開示していただきたい。

(小林議員)

資料5の10ページ、高機能トイレの周辺環境整備の話について。日本で先鋭的に非常に進んだ技術をベースにやっておられる会社の幹部から話を聞いたが、流体力学の高度なシミュレーションをして、非常に水の量も少なく、省エネでとても綺麗に洗えるところが、かなり進歩しているとのことだが、トイレ以外にこういう生活関係で日本独特のものがないのか。文化の違いがあって、日本やアジアは確かにきれいにして、物すごくメリットがあるが、西洋人にとっては生理的に余りこういうものを必要としていないという話もある。こうした部分もソフト面も含めて、これをトリガーにおもてなしも入る形で、技術も使った極めて差異化できる生活空間の1つだが、単純にうまくいくと考えないで、よほど戦略的に考えてやったほうがいいのではないかと。そうでないと単なる業者の使い走りになってしまうのではないかと思う。

(三村議員)

観光について、各省庁協力しながら外国人に訴求するコンテンツの充実、快適旅行の実現等々に取り組むことは非常に有意義な話だ。ただ実際にやるのは、地方自治体であり民間だが、姿が出てこない。それとの協力体制をどう構築するのかという点を特にその意を用いていただきたい。

それから、国土交通省のほうでアクセス道路等々を網羅的にやっているのも非常良いことだ。心のバリアフリーというコンセプトは非常に感心している。JR東日本が、駅構内に例えば障がい者や外国人が来たときに、職員が一声かけ運動というものを始めている。一步先に行って困っている人がいたら、それに

対して一声かけて、どういう点で助けができるのかという運動を始めていると聞いた。これこそまさに心のバリアフリーで、日本商工会議所としてもこの運動をもっと全国的に広げたい。要するに、民間との協力という観点をぜひとも入れていただきたい。

外国人投資について、具体的な成功事例が出ているのは大いに結構だ。R&Dや医療といった特質すべき例だが、国内企業が、国内に投資する気が起こらないような環境下において、外国人に対して優先して投資を促すのは、非常に特殊な例だ。それでは少し趣旨がおかしいのではないか。日本企業が積極的に国内に投資する、そういうビジネス環境をつくるのが究極的な外国人投資を呼び込むことであるということは説明があったが、ぜひともその点を強調していた。

（小室議員）

先ほど御立さんからも発言があったが、実際に日本を訪れた際に、何が不満で何が満足だったのかというリサーチがもっと必要ではないか。外務省が今年8月にも2回目を行うWAWの国際シンポジウムがあるが、政府主催のVIPが集まるようなシンポジウムの最終日に、満足点と不満足点のリサーチをするのはどうか。2020年は相当なVIPがたくさん来日すると思う。いわゆる一般の観光の人とそういったVIPの方たちの満足、不満足はまた違うと思うので、改善してきているのか、体感できているのか。そういったチェック、ヒアリングをする仕組みを2020年まで定期的に作っていく。こちら側が提供していると思っても体感できなければ意味がないので、体感していただいているのかというものを定期的にチェックする仕組みづくりというものを同時にやっていくことが重要ではないか。

（岡議員）

観光については、前々から申し上げてきたが、海外の人々に日本の状況を理解してもらうために、大変効果的な方法が放送コンテンツの発信である。それぞれの地域のコンテンツを紹介するという意味では、東京、大阪、京都だけではない、いわゆる地域ごとのよさをPRするために大変手軽にできて、かつ、効果の大きな手法である。ぜひこれを充実させていったら良いと考えている。

また、これから東京、大阪あるいは京都という主要な観光地でない、全国津々浦々に外国からの観光客に行っていただくというときに、いろいろなことを準備しなければいけない。よく言われているWi-Fiの全国整備というのは当然のことながら、もう一つ、私はトイレはどうなっているのかということ指摘したい。30年前の中国に旅行へ行ったときのトイレと、10年前の中国では、トイレは様変わりだ。一方、日本では今どうなっているのか。自分自身でチェックしてい

ないのでわからないが、昔、外国人を京都、金閣寺に連れていったときに非常に恥ずかしい思いをしたことを私はいまだに忘れられない。空港に立派な高機能のトイレを整備するのもいいと思うが、先ほども指摘があったが、全国津々浦々にトイレを含めた、当たり前のところをしっかりと押さえていただく必要があるのではないか。

（竹中主査）

国土交通省に1点確認だが、要するに暫定線も含めて2020年までには鉄道面での改善は無理だということか。それは今後、努力の余地はあると考えているのか。

（志村国土交通省鉄道局審議官）

先ほど奈良平次長からの説明の通り、現在、事業者のほうで暫定開業も含めてオリンピック・パラリンピック東京大会に間に合うかどうか精査をしているところだ。

他方、実際にオリンピック・パラリンピック東京大会に向けては、環境アセスの手続きや、例えばJRの構想で言えば東京貨物ターミナルから空港までのシールドトンネルを掘るといった工事についてもかなり期間はかかるだろうと見込んでいる。そういうものも含め間に合うかどうか、まだ判断できない状況だ。

（小林議員）

ここでの話が適当かどうか慮っているのだが、2020年、財政健全化を含めどれだけ歳出を削減するか、しかし、どれだけ逆に成長するのかという定量性を考えると、特にこの「改革2020」というのは、これをトリガーに2020年以降、どれだけ経済成長に寄与するかというアイテムが多いと思う。このロボット技術を活用したユニバーサル社会の実現や、医療のインバウンド、対日直接投資など、一部は2020年にかなり間に合う部分もあるだろうから、KPIとしての効果が何千億円なのか何兆円なのか、ある程度の定量的な目標、何をやることによってどれだけの効果が出てくるのかという視点も必要ではないかと思う。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

民間議員からいろいろ意見が出たが、特に観光についての発言が多かった。DMO、民間地方自治体をどうしていくのか、問題点の掘り下げが必要だという意見が出たので、観光庁とまち・ひと・しごと創生事務局からも発言をいただきたい。

(蝦名観光庁審議官)

DMOについては、まち・ひと・しごと創生本部とよく連携をして、幾つか集中的に選定をして、ショーケースとしてふさわしいところを選んで、そこに各省の措置を連携して推進していきたい。先生方のお話にあったように、DMOこそがまさしく民間であり地方自治体、そういった方々の協力体制を構築するものだ。これを整備して、さらにリサーチする体制についても進めていきたい。

荷物につきましても、手ぶら観光のロゴを作成して、宅配便を利用したようなサービスも検討している。そういったことに取り組んでいきたい。

(伊藤内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局次長)

まだDMOの数については整理ができていないが、ご指摘のとおり組織のありよう、公共団体との役割分担、民間との関係、それも含めて観光庁と一緒に詰めていきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

文化、パフォーミングアートについてのご指摘。数字はどういうふうに見ていくのか、どういう管理をしていくのか。

(井上文部科学省文部科学戦略官)

スポーツ・文化・ワールド・フォーラムについては、下村文部科学大臣の強いイニシアチブでやっている。文化のイベント20万件についてもオリンピック・パラリンピック東京大会がスポーツだけではなくて、文化の祭典であるということもあって全国で実施したいと考えているが、ご指摘につきましてもは持ち帰って、改めて後日、報告したいと思う。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

ほかに関係官庁から何かあるか。

(奈良平国土交通省総合政策局次長)

三村議員からのご指摘、自治体、民間との連携はごもっともだ。今日は、時間の関係で詳しく説明出来ていないが、このバリアフリーあるいはユニバーサルデザインについて、民間側でいろいろな意見が出てきている段階だ。ぜひ「改革2020」のプロジェクトとして旗を立てて、政府が本気で取り組んでいるということが民間の活動を促すことになるので、ぜひそこはよろしくお願ひしたい。

トイレについて、岡議員からもお話があったが、これは安倍政権の重要課題の1つとして、暮らしの質向上検討会というものが開かれている。国土交通省

もこの検討会の中の取り組みの一環として、その改善に向けて取り組んでいきたいと思っている。

（鈴木総務省情報通信国際戦略局長）

Wi-Fiの整備について評価いただき、有難く思っている。でも未完成だと思っており、前回のプレゼンでも2020年に整備が終わるのではなくて、その前に終わるタイムテーブルを記載した。Wi-Fi、多言語音声翻訳等々、それまでに早目早目にやって、できればラグビーのワールドカップのときには可能であればそういうものができているという状況で、1年間はさらに改善するという流れにしていきたい。

岡議員からご指摘の放送コンテンツの発信、これはまさに2020年に発信するのではなくて、それまでに発信をしてたくさんの人を呼ぶという意味では、実はこのゴールデンウィークも高市総務大臣と一緒にタイへ行き、タイの規制庁、政策当局とも話をしてきたところだ。あわせて民間の放送コンテンツビジネスマッチング会議という、マッチングの場も設けてきたところ、中央の放送局だけではなく、地方放送局及びケーブルテレビも出てきた。一番面白い成功例は、もともと情報発信をやっている北海道で、テレビ局と北海道庁と地元の金融機関が来て、コンテンツを発信するのではなく、それによって物販あるいは人の誘致、ビジネス全体を回そうというのが北海道では回っている。うまく自治体、民間の姿とやっているの、地方のケーブルテレビも地域の番組をアジアに発信するという動きもある。単に発信しておしまいではなく、それをその後のビジネスにどうつなげるか。今、若干総務省としても、補助をしているが、それが民間のビジネスで回るといふところまでやっていきたい。

（伊藤外務省経済局審議官）

小室議員から、WAWの場を活用して外国人の方のニーズについてもチェックしてはどうかという指摘があったが、女性のVIPが集う場なので、女性の視点というところも出てくる。観光庁ともよく相談をしながら、どういう形で活用できるかということを検討させていただきたい。

（小泉内閣府大臣政務官）

小さなところだが、資料6の14ページに2020年に期待される効果、文化芸術立国の実現に関して、ロンドンオリンピックと比べたときに、青字で東京オリンピックのときに何を目標にするかという中で、文化プログラムを全国で1,700カ所以上といった目標を立てているが、これは単純に全国の市区町村の数1,723をここに当てはめたのではないか。全国全ての自治体でやれば、それがやった

という既成事実、アリバイづくりのような目標を立てないで、集中と選択もしっかりやって、何が一番効くのかということ踏まえて、この文化プログラムの実施を検討していただきたい。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

1つは目的の明確化ということで、どういう課題をどういうふうに解決するのか。それを外にどうアピールするのか。もう1つは、担い手、支え手、場所、これをどう具体化するか。最後に、これを一口でどういうふうに国民及び海外に訴えるか。説明をするのか。こういったことについて関係省庁で整理して、事務局でまとめるというご指示をいただいた。改革2020プログラムとしてまとめていくに当たり、今説明した事項についても御協力をしていただきたいと思う。