

産業競争力会議 改革2020WG（第6回）

---

（開催要領）

1. 開催日時：2015年5月27日（水）11:00～12:30
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：

甘利 明	経済再生担当大臣兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
西村 康稔	内閣府副大臣
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

（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6回を開会させていただきます。最初に西村副大臣から御挨拶をお願いしたい。

（西村副大臣）

今日は、6月末を目途に取りまとめます成長戦略改訂版に向けての最後の回となる。ぜひ、この場でしっかりと、これまでの議論も反映していただいて、突っ込んだ議論になっていただければと思う。プロジェクトを徹底的に磨いていただいて、改革2020の名を冠するにふさわしい、成長戦略の柱となるものにふさわしいものに組成をしていただきたい。

もちろん、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会、これが大きなモメンタムになるわけであり、成長戦略を牽引する役割を期待しているわけであるが、さらにその先の、2020年から先の日本経済を引っ張っていく、そうした大きなプロジェクト、重要な役割を担ったものになっていただきたいと思ってお

2020年といっても、準備も考えれば時間がないわけであるが、ぜひ、そうした期待に応える大きなプロジェクト、そういう役割を実現していただけるものとなるよう、ぜひ、きょうは闊達な意見交換をお願いしたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

甘利大臣は、後ほど御出席の予定である。

議事に入らせていただく。最初に、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の分野の4つのプロジェクトについて、前回の民間議員の指摘を踏まえてブラッシュアップした点と、ご意見、御質問についての回答を、担当府省から簡潔にご説明いただきたい。

次世代交通システム・自動走行技術の活用についてご説明をお願いしたい。

(森本内閣府政策統括官)

お手元の資料1。今回、ご指摘事項に対する回答ということでまとめさせていただきます。

まず、我が国の特色としては、世界に先駆けて高齢化が進むということがある。そうすると、総人口の4分の1が、いわゆる広義の交通制約者、すなわち移動が困難な方とか、交通事故に遭うリスクが高い方であって、その割合がどんどん増えていくということが最大の問題である。その解決のためには、全ての人に優しく使いやすい移動手段の提供というのか求められている。

Advanced Rapid Transit、ART、これについては、例えば、車椅子の方が1人で乗り降りができる。あるいは車内の転倒を防止するために、スムーズな加減速をする、こういうことを実現して導入していきたい。さらに、地方部において、地域のニーズに合ったラストワンマイルのパーソナルモビリティというものを実現していく。東京オリンピック・パラリンピックの場をショーケースとして活用して国内外にアピールし、それを海外あるいは地方に展開していく。

他の国の技術と比べて、どこが違うのかということだが、外国では、主にカメラの映像を使ってこの交通情報の把握をしているが、これに加えて、日本の得意な通信技術、特に車と車の間の通信、それから、道路インフラと車の通信、を駆使し、さらに公共車両の優先システムを導入して、それをトータルとして、個別技術を統合していくことによって、他の国ではないような特色あるシステムを実現していきたい。交通事故の低減、渋滞の緩和、定時運行性、運転手の負担軽減、こういうことを実現する。

2ページは、担い手、支え手、場所。これは、東京都が今後公募を行って決定するが、今、虎の門からマッカーサー道路を経由して東京臨海部までに導入するというのを走行ルートとして想定している。

難易度については、研究開発を最初の3年間に集中的に実施して、事業主体に2017年度の中のうち成果を引き渡すということを想定している。実証実験を行うことにより課題を抽出して、その解決を一つ一つやっていながら事業化を加速していく。

規制制度の改革についても、この実証実験の中で、さまざまな課題が浮き彫りになってくると思われるので、その中で、道路交通法あるいはその運用につきまして検討していきたい。

(黒田経済産業省製造産業局長)

お手元の資料の14ページから。前回の資料に、若干つけ加えをしているので、その部分を中心に話をしたい。

15ページ目。何のためにやるのかということは、まさに交通事故の低減に加えて、高齢者の移動手手段の確保、それから、今、産業界で大問題になっている労働者不足に伴うドライバー不足の解消、この辺が大きな重要なポイントだと思っている。

それから、社会的な受容性が非常に大事だと思うが、自動運転に対して、どう国民が考えているかというアンケートをとったところ、自動運転そのものを望ましいあるいはある程度望ましいと答えた割合が、日本は59%、これに対してアメリカは54%、ドイツ46%、フランス33%。こういう数字があり、もちろん、国民的議論が重要視されることは大変大事であるが、こういったことも開発のアドバンテージではなかろうかと考えている。

今回追加した18ページ。海外の例をちゃんと踏まえるようにというご指摘をいただいたと承知している。19ページ目、City Mobil2というEUの研究開発の例で、写真のように自動走行車、これは、発信指示や緊急時の対応等は、同乗しているオペレーターが、ドライバーシートではなくて、バスの車掌さんのように後ろのほうにおり、ボタンを押すが、あとは、決められた路線を時速10キロメートル以下の低速で自動走行する車。こういうのは、実験的に幾つかの都市で、今、動き始めているということである。

これは、安全性、信頼性の問題はもちろん、経済的なインパクト、あるいは今申し上げたような社会的受容性、自転車がずっと走ってきたらどうするかみたいな話を含めて、どのような制度設計ができるのかということ、今、彼らは検討しており、我々もぜひこういうことをやってみたいと思っている。警察、国交省を初めとする関係省庁と連携をしながらやっていきたい。

現在、私どもは、自動走行ビジネス検討会をやっており、これを進めていく中で、全ての自動車メーカーに、大変ポジティブに考えていただいているので、ま

た、それにサプライをする部品メーカー、あるいはベンチャー企業なども含めてオールジャパンで引っ張っていきたいと思っている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

分散型エネルギー資源の活用によるエネルギー・環境課題の解決について、ご説明いただきたい。

(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をご覧いただきたい。解決しようとする課題であるが、まず、再生可能エネルギーの導入拡大、それに伴ってさまざまな課題が浮き彫りになってきているが、特に系統制約との関係で、再生可能エネルギーは出力が不安定であり、さまざまな課題が出てきている。

それを、1つは水素あるいは蓄電池といったものをうまく活用することで、再生可能エネルギーの導入拡大をスムーズにやっていきたいということ。あわせて、水素であれば、将来的にCO2フリーの水素を供給していく、そういう水素社会につながっていく、あるいは蓄電池であれば、新しいエネルギーシステム、分散型エネルギーシステム、そういったものに確実につながっていくということで、そういう一石二鳥的なものを狙ったものである。

海外の状況については、例えば、再エネ先進国と言われるドイツ等でも、やはり、再生可能エネルギーの導入拡大に伴うさまざまな系統制約上の問題というのは浮き彫りになってきている。ただ、国際的な連携の状況とかが異なるので、一概に比較はできないが、それでも、やはり水素を1つターゲットにしたプロジェクトというのを進めつつあるということである。

したがって、今回私どもが提案しているプロジェクトは、もし、うまくいけば、1つの解決のモデルを国際的に提供していくことにつながっていくのかなと思っている。

4ページを見ていただくと、地方で再生可能エネルギーをつくって、水素をつくり、それを都市に効率よく運んで、エネルギーとして使うというものであり、これが水素のプロジェクトである。

新しいスライドを8ページに入れた。実際に産業界の検討の実態というか、そういったものの紹介であるが、もともと東京都の水素社会の実現に向けた東京戦略会議というのがあって、そこで、こういった提案が出てきている。それを中心に、私どもも提案を受けとめさせていただいて、それをそのまま具体化していくということで、このプロジェクトを軌道に乗せていきたいと思っている。

主な関心を持たれている企業の名前は、ここに書かせていただいたとおり。

基本的なモデルとしては同じで、北方グリーン水素サプライチェーンモデルということで、水素の供給地、北海道とか東北、特に風力等で余った電気をうまく使って水素をつくり、それを東京に運ぶというモデルである。

競争力であるが、水素全体あるいは燃料電池全体ということだと、日本はやはりアドバンテージのある分野ではないかなと思っているが、再生可能エネルギーから水素を上手につくるということについては、まだ、草刈り場のような状況である。その中では、日本企業は健闘していると思っており、若干古いデータで恐縮だが、例えば、左のグラフをご覧くださいと、日米欧中韓の特許の出願件数で、日本国籍の企業の出願が、大体3分の1ということで、健闘しているかなと思っている。これを引き続き支えとしても伸ばしていきたいということである。

次に10ページが全体の工程。開発の中間目標を具体的に数値化して設定をしている。余剰の再エネを使った水素製造コストが、大体今の化石燃料由来水素と競合可能な水準というものを2017年度に目指していきたいということで、そういったものを中間的な指標として2020年度、大会の開催に軌を一にするような形で、実際のプロジェクトとして開花をさせていきたいと考えている。

もちろん、CO2フリーの水素が世の中に行き渡るようになるには、もっと長い年月がかかるわけであるが、そのための足がかりを作りたい。

もう一点が、蓄電池を中核とする仮想発電所。16ページをご覧ください。これのベースとなるプロジェクトは、産業競争力懇談会で、平成27年3月の取りまとめがなされており、これは、我が国を代表する企業、特にコアになるのはNEC、あと東京電力、それから三菱総研が全体のプロジェクトを支えて、そういうところと、今、緊密に連携をして、こういうアイデアを具体的に形にすることを考えている。

これは、まさに私どもが前回にもご説明したのと同じような中身であるが、リソースアグリゲータという、蓄電池を用いたエネマネサービスの提供ということで、再生可能エネルギーをしっかりと使い切る、しかも分散型エネルギーシステムと、全体の集中エネルギーシステムの共存共栄というか、補完関係というのを作っていくと、そういうモデルになっている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

続いて、先端ロボット技術によるユニバーサル未来社会の実現についてご説明いただきたい。

(川上文部科学省科学技術・学術政策局長)

資料3の2ページ。本プロジェクトが目的としているのは、将来のユニバーサル社会としてのロボット等が入ってきた姿をショーケースとして体験していただくということである。お台場及び青海地域という東京オリンピック・パラリンピックが開催される中核地域、ここを中核として、経済産業省の協力も得ながら、空港であるとか、その他の公共空間において、ロボットが人間とかかわる、こういうことを実現していくということ。

10ページ以降に、どのようなショーケースができる、体験ゾーンができるのかということイメージとして書いてあるが、この10ページ、11ページに載っているイメージは、どちらかという、既存の技術であって、まだ5年あるので、もう少し、これを発展させた形で、ぜひ体験していただきたいと考えて、12ページに、ちょっと先、手の届く少し先の技術のイメージをまとめている。

左側は、現在、大体実現している人間と触れ合うロボットのイメージであるが、2020年に向けて、社会受容性を向上させるために、技術の分野だけではなくて、いわゆる社会そのものが、ロボットが入り込みやすい、いわゆるロボットバリアフリー化という課題について手をつける。それから、障害者であるとか、外国人、一人一人が違った課題を抱えているので、そういったそれぞれの人々におのの対応できる、いわゆるパーソナライズ化、こういった課題。

それから、人間と機械が触れ合うときに、機械はえてして人間の心を読み取らずに、一方向的にコミュニケーションをしようとするということがあるので、人間とのコミュニケーション能力を向上するという観点から、人間の健康や感情や心地よさといったようなことを読み取り、どう対応するかというような種々の課題、こういったことに対する技術、また、突発性の事態や希少事態、こういったことが発生したときに、フリーズするのではなく、しっかりと対応できる方向への技術開発など、そういった技術的な課題、社会的な課題。

また、それに加えて、こういうロボットが、個人の所有ということになると、例えば、途中で車や公共交通機関というような移動手段がかむと使えなくなるので、シェアリング化、こういったような課題にも取り組んでいく必要があると考えている。

こういったことを並行して推進して、2020年に、より高度なロボットの体験ができるようにしていきたいと思っている。

また、前回、三村委員、岡委員を初めとして、ロボットは日本の重要な技術で、世界との競争で勝っていかなければいけないと、そういった部分についてのご指摘があったが、そのときにもロボット新戦略を政府でまとめており、この全体像の中でということをお願いしているが、本日は、経産省から黒田局長が来

ているので、もし、このようなロボット全体の開発、競争力向上といったことについて議論があれば、ぜひ、黒田局長からご説明いただきたい。

（田中日本経済再生総合事務局次長）

続いて、高品質な日本式医療サービス・技術の国際展開（医療のインバウンド）について、内閣官房健康・医療戦略室からご説明いただきたい。

（藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官）

資料4は、前回ご説明をさせていただいた日本式医療のショーケース化のイメージである。これをどういうふう具体的に進めていくかについてだが、これに関する仕事の大きなテーマは、医療渡航支援企業の認証制度である。これについては、海外に日本の医療を紹介して、PRをしながら受け入れを支援し、一気通貫でやる企業に対して、そういうことができる企業であるということを見える化するための認証制度を設けることを考えている。

今、水面下で、認証制度がスタートしたら手を挙げてくれそうな企業とは会話を始めており、いろんなアイデアが出てきている。大きく分けて検診と治療があるが、治療に関しては委員の方々からもアドバイスをいただいた。例えば、現地の医療機関と組んでいくことに関して、ある患者さんが日本に来たいといったときに、医療者と一緒に日本に来てもらって、相手国の医療者が実際にそこで治療をするわけではなく、ただ一緒に治療を見てもらうなどすることで、日本の技術というのは本当に優れていると実感してもらう。そうしておけば、患者と一緒に帰ったときに、その医療者が口コミで、日本の医療と自分の医療がつながることで患者さんのためになっていくのだということを実感してもらうこととか、そういう人のつながりをうまくつけていくようなことを医療界の中でやっていきたいと考えている。

また、例えば、日本の進出企業が工場をつくっていったときに、その工場関係の家族の人たちに日本の医療を紹介していくとか、福利厚生として日本の検診を受けに来てもらうとか、いろんなアイデアが出始めている。

そういうことを前提に、どうやって日本の医療を発信していくかに関しては、日本の医学関係の学会とも協力していただき、日本の医療をどうやったら海外に分かりやすく理解してもらえるか検討する必要がある。これは、実は、日本の医療を自分たちでも見直すことにつながるのので、例えば、陽子線と重粒子と放射線がどう違うのかとか、こういうことに関して学会でもいろんな議論があるので、ここはどういう治療成績があって、どういう選択肢があるのかとか、そういうことをちゃんと整理して、海外に発信していくことで、自分たちも見つめ直していくことができると考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

4つのプロジェクトについて、民間議員からご意見をいただきたい。

(小林議員)

資料2について、基本的には、2020年以降のレガシーというのは、技術サイドから見れば、まず基礎を固めるというレベルの話だと思うが、せっかくこういう形でグローバルアジェンダに関するような、結果としてCO2をどれだけ減らすか、あるいはエネルギーの分散化という、将来の地球における非常に重要なポイントの基礎をやられるわけなので、今、日本が主張しているジョイント・カーボン・マネジメント（JCM）などにうまく使えないのか。せっかく今、エネ庁を中心に議論されている、2013年ベースで2030年26%削減という目標、これを踏まえた上での位置づけとして、2030年にどのぐらいの化石燃料由来ではないきれいな水素、つまり、再生可能なエネルギーとしての水素はどのぐらいの割合になるのか、そういう定量的なものも、できる限りこの議論の中に入れてもらえれば、世界へのアピールという点でもっとクリアになるのではないかと。非常に見積もりは難しいと思うが、今、2013年ベースで2030年26%削減、なおかつ再生可能エネルギー22~24%と議論されている中で、では具体的に、大体どのくらいまでを目指すのか、この点を含めて分かりやすく示すことが出来れば、国民にも納得性が出てくるのではないかと。

(三村議員)

前回も申し上げたが、太陽光発電を活用して水素に転換して、それを輸送することは、系統電源のコストを削減するという意味では、確かに1つの解かもしれないけれども、一番大事なことは、太陽光発電のFITシステムの極めて高コストという欠陥を早く正すことだと思う。これを放置して、その電力を、こういう形で活用するというのは本末転倒だと、私は思う。

今、さまざまな課題が太陽光発電のFIT方式によって生じているけれども、まず、その課題をきちんと解決することが非常に重要だと思うので、お願いしたい。

(竹中主査)

それぞれ4つのプロジェクトについて、共通して引き続きお願いしたいのは、具体化していただきたいということ。主体を明確にして、場所を明確にして、そして、2020年を待たずに早くやっていただきたい。もう一つは、それを実現するに当たっての障壁、いろんな規制緩和が必要だというようなものも出てくると

思うが、それは、ぜひ明確にさせていただいて、規制改革会議や特区の会議で議論できるような体制にもって行っていただきたい。

自動走行に関しては、前回、小泉政務官から、その意気込みが本当にあるのか分からないという厳しいお言葉があつて、それを受けて頑張っていると思うが、これは、公募するということなので、主体はこれからだということだと思うが、ある程度の目途はついているのかどうか。場所は環2ということで、これは都道だと思うが、東京都との関係とか、そういうのはうまく進んでいるのか。

第2は、分散型エネルギーについては、これは、提案者は具体的に書かれているが、場所をさらにどのように特定化していくのか。

第3の先端ロボットについては、やはり、人ができるだけ集まるような、見える場所でやれるような工夫をしていただきたい。それについて民間事業者と具体的な話は進んでいるのか、特にロボットに関しては、規制改革事項が出てくるのかどうか、そういう点は、ぜひ明確にさせていただきたい。

最後の医療のインバウンドについては、認証を行うわけだが、これが最後の工程表の中で、どの時点で、どのような認証が出てくるのか、そういうイメージがもっともっとはっきりしてくると、我々国民も理解しやすいのかなと思っている。

引き続き、今、申し上げたような点について御尽力いただきたい。

（小室議員）

今回の4つに関することではないが、もしも2020年までの間に追加というようなことが検討されるのであれば、海外から見たときに、最大の日本の問題であるホワイトカラーの生産性を上げる技術というのは何かないのかというようなことが入るともったいいのかなと思う。

恐らく隊列走行などは、ドライバーの生産性を上げるという意味では、自動走行の目的の1つは、そこにあるとは思いますが、何かもう一つ、今後、追加の可能性があるのであれば、労働力人口の足りない日本がそれをカバーして、どうやってビジネスを今後やっていくのかというようなところに、この技術があったかというようなものが追加されるといい。

長期の視点でということだが、以上である。

（竹中主査）

1点だけ、自動走行について教えておいていただきたい。これも前回、小泉政務官がおっしゃったかもしれないが、アップルやグーグルが相当進んでいると。日本は、どういう位置づけになるというふうに考えているのか、この2020年を

目途に、それがどのように追いつくのか、追い越すのか、そういう目途みたいなものが、やはり明確になる必要がある。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

たくさんご指摘があったので、関係省庁からご回答いただきたい。

(木村資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長)

まず、小林議員からのご指摘で、CO2の削減目標とか、あるいは再エネ導入目標のようなものとの関係で、きちんと位置づけをすべきではないかということ。全くそこはおっしゃるとおりだと思う。ただ、正直申し上げて、なかなか簡単ではないと、やはり、そのところの定量化というのはかなり難しく、特に水素については、再エネ水素が2030年の段階でどれぐらいものになっているかというのは、正直申し上げて、なかなか目に見えないところがある。私どもとしても、最終的なCO2フリー水素というものが、日本の水素社会を支えていくようになるのは、2040年代ぐらいなのではないかと思っており、そういう意味でいうと、かなり息の長い取り組み、特に水素の場合は、需要がある程度かっちりしたものがないと、どうしても再生可能エネルギーから作って、どうしてもコストが今は高いわけだが、それを供給していこうというインセンティブがなかなか生まれてこないようなところもあって、それは、まさにセットで考えていかなければいけないと思っている。

それから、再生可能エネルギー22~24%という目標を、今、エネルギーミックスのほうで原案として出させていただいているが、これについては、系統の状況が今のままでは、この数字も難しいだろうというのが率直なところである。したがって、そこは、水素は若干、さらに将来の技術ということになるかもしれないけれども、少なくとも、例えば、蓄電池をどれぐらい有効に使いながら、系統にあまり負荷をかけないような形で、再生可能エネルギーを、しかも、出力抑制ということで捨てるのではなくて、しっかり使い切るということをやっていくということが、かなり大事になってくるのかなと思っている。

そういう意味で、2030年の22~24%という目標の中に、ある意味、分散型エネルギーシステムというか、蓄電池などもうまく活用するような系統システムというのはできているということが、ある意味、前提になっているような面はある。それが、どのぐらいのシェアなのかということを上上げるのはなかなか難しいが、いずれにしても、今いただいたご指摘については、私どもとしても真摯に受けとめて、きちんとアピールできるような数値化をいろんな形で目指していきたいと思った次第である。

それから、三村議員からご指摘いただいたFIT制度のあり方については、これは、私どもも、やはりFITがある意味再生可能エネルギー導入の原動力になっていることは事実だとは思いますが、やはり量のコントロールができない、あるいはコストが将来的に見えない、あるいは太陽光だけが進んでしまうというさまざまな問題を抱えているということは事実なので、これについては、ミックスがまとまったならば、そういう線にも沿って、できる限り、FIT制度をより安定的かつ持続的なものに見直していくことを、私どもとしても進めていきたいと思っている。また、そこで、さまざま御指導をいただきたい。

（森本内閣府政策統括官）

自動走行について。まず、東京都との関係だが、今までオリンピック・パラリンピックのプロジェクトを、山口大臣と都知事も一緒に入っていたき詰めてきた。その中の1つのプロジェクトが、この自動走行で、虎の門からお台場までというルートに、今、複数の事業者が手を挙げており、その事業者が、実際のバスのメーカーとも組んで、どういう事業運行計画にするのかというようなことを詰めている。したがって、それがまとまって選定が行われたら、かなり事業計画が具体化すると考えている。

（黒田経済産業省製造産業局長）

竹中先生ご指摘のグーグル、アップルとの関係について、これは、協調と競争と両面あると思う。日本は自動車では強いが、ITだと弱いので、彼らのものを使わせてもらうというか、使うというか、一緒にやるという面もあるし、他方、私どもの自動走行ビジネス検討会には、日立、パナソニック等々入っているので、彼らも一生懸命やっている。半導体メーカーも入っている。だから、できれば、弱いところは強くしたいし、使うものは使いたいと、こういうふうに思っている。

ロボットについて、竹中先生からの規制の話だが、これは、実は、規制改革会議でも既にいろいろ相談しており、代表例がドローンで、これは、規制というか環境を整備しようという話。それから、電波法の問題、それから、道交法、自動運転、無人運転が最終的にできるのかという問題。それから、公共インフラのメンテナンスの目視確認の義務の問題。こういったものが例としてある。これは、それぞれ各省と連絡を取り合って、既に始めている。

（竹中主査）

近未来技術実証特区との関係は出てくるか。

(黒田経済産業省製造産業局長)  
場合によっては出てくる。

(竹中主査)  
ぜひ対応をよろしくお願いしたい。

(黒田経済産業省製造産業局長)  
小室先生からいただいた労働力人口との関係で、どういうサービスがあるか、典型的なのはホテル等で、革命会議で加賀屋のおかみさんに来てもらったが、バックヤードは、全部、今はロボットでやっているのと、仲居さんは、みんな接客をやると、こういうのが典型で、こういう形で労働力不足を解消していきたい。

(川上文部科学省科学技術・学術政策局長)  
それに追加して、人が集まる場所、見える場所、当然のことであるが、ショーケースとしてやるというように、私どもは目的を絞っているので、ぜひ人の集まるところで、と考えている。  
したがって、これまでも空港というご指摘をいただき、経済産業省にも参加いただいて、空港というところに入れており、最近では東京都のほうとも調整を進めており、東京都とうまく調整がされれば、よりオリンピック・パラリンピックの会場に近いということで、より人の集まる場所への展開ということも可能かと思う。引き続き、その面については努力をしていきたい。

(藤本内閣官房健康・医療戦略室参事官)  
医療渡航支援企業の認証については、できれば6月頃には企業が活動を開始できるようにしたいと考えている。

(三村議員)  
小室さんの話に誘発されて、ちょっとロボットについてコメントする。こういう形で最先端のものをどんどん追求するというのは、技術のレベルを拡大するという意味で、また、みんなにロボットの可能性をPRするということでも非常結構だと思うが、それと同時に、今、我々が解決すべき課題は、何よりも人手不足である。今年だけではなくて、来年、再来年、どんどん人手不足は深刻化するという中で、例えば人と一緒に働けるロボットなど、いろんな形のものが開発されていると思うので、現在の労働力不足をどうやって解消するのかという視点もぜひとも入れていただいて、ぜひとも開発していただきたい。

(黒田経済産業省製造産業局長)

それは、2つある柱の大きな1つで、もう一つは最先端、両方やっている。おっしゃるとおりだと思います。

(川上文部科学省科学技術・学術政策局長)

そういった点について、ここはショーケースとしてやっているが、文部科学省は、もう少し長い時間がかかるけれども、より基礎的なところからも含めて、より高度なものを目指して取り組んでいきたいと思っている。

(小林議員)

プロジェクトの進め方についてだが、ロボットプロジェクトであれば、協議会を立ち上げて参加機関を公募する、医療のインバウンドであれば、メディカル・エクセレンス・ジャパンが、既に立ち上がって、それをさらに進める、これらはとても分かりやすい。一方で、先ほどの水素関連については、CO2をはじめ各種の協議会等と一部共有しながらやっていくというイメージは出来るが、こちらについても、本件に対応するための協議会的なものを改めて立ち上げてスタートするという理解でよいのか。

また、どのようなプロジェクトでも、大体5年くらいの計画だったら、ステップワン、ツーぐらいには分ける、あるいは毎年きちんと進捗を管理する、などの対応をしていかないと、実際に進み始めた後、とんでもないことになるプロジェクトも出てくるのではないかと思うが、その辺はどう考えられているのか。

(木村資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長)

基本的には、私ども政府の予算事業として推進することを考えている。

水素については、主要なプレイヤーが、みんな入るような形での協議会は、もともと組織をしており、そこでロードマップのようなものをつくりながら、工程管理をやると。その中で、大枠については見ながら、かつプロジェクトについては、やはり短期、中期の目標設定というのをやりながら運営していくということかと考えている。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

竹中主査からまとめていただきたい。

(竹中主査)

成長戦略改訂版に向けて、「改革2020」を取りまとめる時間的な制約があるということ踏まえて、民間議員の考え方を簡単な形で集約したい。

まず、言うまでもなく、皆様方の努力によって、民間議員有識者、そして、政務の皆さんのご指摘、そして、各省庁の皆さんの御尽力によって、ある程度、ここまで煮詰まってきたので、再改訂する成長戦略に取り組むべき「改革2020」のこの分野においては、今回、提示された4つのプロジェクトをしっかりと盛り込んでいくと。その上で、改訂戦略は、具体的な実施場所や推進主体を確定して、さらなるブラッシュアップを図っていく必要がある。そういうことが、民間議員の総意であるということかなと思うが、民間議員の皆さんは、そういうことでよろしいか。

(「はい」と声あり)

(竹中主査)

では、そういうことで、ぜひ取りまとめの方をよろしくお願いしたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

ありがとうございます。

以上で、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プロジェクトの議論を終わらせていただく。

それでは、観光立国のショーケース化に関するプロジェクトについて、前回のご指摘を踏まえてブラッシュアップした点、また、民間議員からのご指摘について、担当府省からご説明をいただきたい。

(蝦名観光庁審議官)

資料5、観光立国のショーケースということで、前回からの変更点を中心にご説明申し上げたい。

5ページ目で、観光のショーケースを実現していく上で、外国人の快適で円滑な旅行の実現ということ。前回、御立先生から、荷物をどういう形で手ぶらで、なるべく運べたらいいのではないかとのご指摘をいただいた。日本の大変優れた宅配サービスというものを活用して、手ぶら観光というプロジェクトを、今、進めている。そこにジャパンのハンズフリートラベルというロゴマークも決めて、これをいろんなカウンターに張り出していただき、こういったハンズフリーなサービスという形で荷物を国内のところに届けるあるいはお土産を届けるといったようなサービスを展開させていただきたいと思っている。

それから、9ページで、観光立国のショーケースについての共通のご指摘事項としていただいたもの。日本特有の課題、こういったものにどう対応していくのかということで、観光の場合は、特に日本の少子高齢、人口減少といった

ものに対応して、やはり、交流人口を拡大していくというのが非常に大きな特性である。現在、インバウンド消費といったようなことが非常に好調であるが、そういった交流人口の拡大によって地域の経済を活性化していく、特に、これからの地方創生という課題にも対応して、特定の地方都市という形で焦点を当てて、今回のショーケースにより、各省庁の施策を集中投入して地方へ誘客していく、ゴールデンルートへ集中している観光客を地方へ誘客していくことが、このショーケースの大きな役割ではないかと考えている。

3番目、特に担い手、支え手について。これは、前回もご指摘いただいたが、特に民間の力を活用していくべきだというご指摘もいただいた。特に中核になるのは、いわゆるDMOと言われるような地域の観光のマネジメントをする組織であり、ここはやはり地域が主体だと思っている。自治体や、その地域の関係者、これらが連携をしてDMOのような主体を形成して推進をしていくということだと思う。そして、それを国、関係省庁あるいは自治体自身もそうだと思うが、支援をしていくということだと思っている。

具体的なショーケースについては、やはりゴールデンルートから地方へ誘客をしていくということで、いわばそういうゴールデンルート以外の地方都市を1ないし2カ所程度公募で選定することを考えている。、やはり、これだけのことを取り組んでいくためには、地域のコンセンサスが必要なので、やる気のある地域を選定し、そこに各省の施策も集中投入して、いわば世界に誇れるようなショーケースというものを形成していくということだろうと思っている。

その難易度、実現可能性ということである。技術開発みたいなものではないので、そういった難易度を、なかなか言葉で言いあらわすのは難しいが、1つは、具体的な関係者が非常に多いので、この関係者に、まず、目標を共有していただいて調整をしながら、その方々を糾合していくということが必要だと思っている。

今までの観光地の経営がなかなか難しかったのは、ある意味では、ホテルだとか、旅行業だとか、そういう方々だけがプレイヤーとしてやってきて、今のよう多様な産業の方々が観光に関心を持って参入してきているという状況で、これを1つに束ねて、1つの戦略のもとで、1つの方向に向かって進めていくというのは、それなりの難易度というものがあると思うが、それを中核として担っていくのが、いわば日本版のDMOだということだと思う。

さらに、関係省庁で設置する部局横断の支援をするためのプロジェクトチームが、DMOと一緒にあって、このショーケースのいろんな施策を進めていく上で支援をしていくと、こういう形で実現を図っていきたい。

実際の障害とかインセンティブ、これは、各省でこれまでご説明してきましたように、いろいろな支援のプロジェクトがあるので、その施策で支援をして

いく、補助をしていくということだと思う。もちろん、各地域、選定された地域により、いろんな置かれている観光資源の状況であるとか、支援環境の状況が違うので、それにあわせて取り組んでいく必要があると思うが、各省がいろいろ用意している支援のメニューによって、これを後押ししていきたい。

具体的な効果、これは選定をし、DMOを形成して、DMOがモデルケースとなる地域の具体的な戦略を作ることになる。その中で具体的な目標というものを設定していただくということになると思っている。その設定に当たっても、私どもを初めとして、御相談に乗りながら進めていくということだろうというふうに考えている。

(奈良平国土交通省総合政策局次長)

シーン2「東京ユニバーサルデザイン・ショーケース」、シーン3「成田空港・羽田空港ショーケース」について、18ページで、前回ご指摘をいただいた項目についての考え方をご説明したい。

まず、日本特有の課題解決にどう寄与するのか、海外にどのようにアピールするのかという点について、最初の①の欄をご覧いただきたい。日本に特有な点として、世界のどの国も経験したことがないような高齢社会を既に迎え、世界でも例のないスピードで急速に高齢化が進行していることが挙げられる。それを追いかけるように、中国、韓国などのアジア諸国、ドイツ、イタリアなどの西欧諸国においても高齢化が急速に進展してくることが予想されており、高齢化への対応が、これらの国においても大きな関心をもって捉えられているという点が海外にアピールする背景にある。

2020年、東京オリンピック・パラリンピックという機会を捉えて、ストレスフリーな移動、観光を実現していくということだが、同時に、高齢社会における移動に関する問題解決のベストプラクティスをつくり、それをレガシーとして残すということでもある。これは、高齢化が同様に進む地方の取り組みを加速させ、ひいては日本全体で障害者、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る。また、高齢化の進展に強い問題意識を持つ諸外国に対しても、課題解決先進国として強くアピールすることができると考える。

また、空の玄関口である空港は、訪日外国人に最もインパクトを与えられる空間の1つであり、それを最大限活用して、日本の優れた技術力、おもてなしの取り組みを訪日外国人に効果的にアピールすることができると考える。

次に、他国と比べた差別化、優位性は、その下の②で、3点ある。第1点は、単にバリアフリー化を進めるだけではなく、広くユニバーサルデザイン化を進める。それも最先端の取り組みを一定のエリアで連続的、集中的に行うという

こと。第2点として、最先端の技術は機器を使うが、そのソフトコンテンツは、日本の伝統的なおもてなしのスピリットが盛り込まれているということ。すなわち、最先端の機器の中にトラディショナルな日本のスピリットということである。さらに、第3点として、心のバリアフリーを通じた日本人ならではのフェイス・トゥー・フェイスでのおもてなしを行うということ、これらの取り組みの総合性が他国と差別化し、競争優位を持つことになると思う。

19ページで、難易度と実現可能性について④。難易度は高いと認識している。しかし、関係者との連携を積極的に図りつつ、国が旗を立てたプロジェクトとして一致団結して取り組めば、このプロジェクトの所期の目標を達成することは十分に可能であると考えている。この問題をより長期のスパンで捉えてみると、超高齢化社会における移動に関する問題は避けて通ることができない。時間がたてばたつほど、そのハードルは高くなり、解決への道筋はより困難なものとなる。2020年というシンボリックな機会を最大限に活用してシンボリックな取り組みを進め、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の大きな流れを作ることは、極めて効果的である。難易度は高いと思うが、取り組むべき優先課題である。そして、それは2020年以降の取り組みを大きく加速させる。

実現の障害については⑤。バリアフリー化の推進は、従来、国、自治体、交通事業者の連携・協力により進められてきているが、取り組みの推進・加速化には一定のインセンティブは必要であると考えている。前々回のワーキンググループで、オリ・パラ室長の平田さんが、この点について御発言をされていたが、まさにそのとおりであると考えておられる。

このほか、キャッチフレーズ等をご覧のとおりである。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

それでは、対日投資についてのご説明いただきたい。

(飯田経済産業省貿易振興課長)

資料6をご覧いただきたい。対日直接投資については、私ども経済産業省と文部科学省等の関係省庁が連携をして、国際的なイベントを開催したいと考えている。各イベントの内容は資料の2ページ目以降にあるが、前回のご説明から変更がないので、本日は、事前にいただいた指示に沿って、1ページ目の基本的なコンセプトについて簡潔にご説明したい。

日本再興戦略では、対内直接投資残高を2020年に倍増するという目標を掲げているが、この目標を達成するためには、日本が国際的な注目を集め、外国企業関係者の来日も増えるオリンピックという千載一遇の機会を十分に活用すべきと考えている。また、対日直接投資を拡大するためには、日本企業による国内投

資を促進するようなビジネス環境の実現が不可欠であり、日本再興戦略に掲げられたビジネス環境整備を着実に実行しつつ、その成果を海外に向けて発信することが必要。

こうした考えに基づいて、2020年に向けてJapan Business Conference、東京以外の地方で開催するRegional Business Conference、また、ベンチャーにフォーカスしたグローバルベンチャーサミット、それから、文部科学省主催によるスポーツ・文化・ワールド・フォーラムなどの国際的なイベントを開催して、改善された日本のビジネス環境を世界に発信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）

今、説明のあった、日本再興戦略で掲げたビジネス環境整備を資料7、という形で今回もお配りしている。

それでは、民間議員からご意見をいただきたい。

（小林議員）

非常に簡単な質問なのだが、2020年2,000万人、2030年3,000万人という、KPIの蓋然性について、最近、中国を中心に日本を訪れる旅行者数がかかなり急激に上がってきたというのを見ると、どんな形で見直すべきなのか、その辺の考え方を聞きたい。また、これは、対日直接投資も観光も同じかとは思いますが、ターゲットとなる人たちが、アジアなのか、ヨーロッパなのか、アメリカなのかによっても相当対応が違ってくると思うが、例えば、前回も話題になった、トイレをシャワーできれいにする。ああいったスマートトイレなども、対アジアと対欧米では、生理的にも違うし、そこを一括りに考えるのではなく、きめ細かな対応を考えることも必要ではないかと思うが、どうか。

（三村議員）

観光については非常に網羅的で結構だと思う。

私どもでは、観光の目的というのは多様的で、国際交流と同時に、地方創生に強く結びついているべきだと思う。

それで、こういうショーケースとしては、当然、東京とか、そういうところが中心となるとは思いますが、ぜひともその中に、一部地方の空港のショーケースも入れていただけないか。これをお願いしたい。

それから、先ほど、DMOについては意図的に地方を選ぶと、こう言っていたので、これは非常に難しい概念なので、幾つかの成功事例をまず作って、それを横展開すると、こういうことで進めていただきたい。これも地方を選んでいただくということは、非常にそういう意味で結構だと思う。

それから、小林さんが言ったことと同じだが、4月の観光旅行が相当増えた。前年度1-3月も四十数パーセント増、4月も四十数パーセント増ということになっている。このままいったら、例えば、今年の数字はどのぐらいいくのだろうか。私の気にしているのは、ターゲットを確保するというよりも、たくさん来た観光客の方々が日本に満足して帰るということが一番大事だと思うので、そういう意味で2,000万人という目標が適切なのかなのか、こういうことをお聞きしたい。

(小室議員)

観光に関して、1つ入れていただきたいと思う視点が、海外から来る子連れのファミリーが日本でどういう満足度を得るのかというところで、当然、少子化になっている国だから子供に優しい国ではないのだろうなど、恐らく海外からのイメージはあると思う。

旅行に行くときに、子供が満足したというのは、親にとって非常に大きな満足になるので、二度、三度行きたいというような印象になるという意味で、子供をどうもてなすのかと言ったら変だが、余りコストはかからなくて子供が喜ぶようなものというのが、もっともっと地域の魅力として再発見できるといいのかなと思っている。

それで、今、増えている観光で、二世帯で来ているとか、三世帯で来ているという割合はどのぐらいあるのか、そういう形で来ると、恐らくその子供が将来また来るといような足がかりになると思うので、家族の観光先として選ばれているのかどうかということが入っていくといいのではないか。

(竹中主査)

観光について幾つかお願いしたいが、まず、DMOを作ろうということの合意が広くできたのは、この会議の非常に大きな成果の1つであると思うので、ぜひ、三村委員からもお話があったけれども、積極的に進めていただきたい。これについて、これは、具体的にいつごろ、何を幾つぐらいつくるかとか、スケジュール感について、ぜひもう一度明確にしておいていただきたいというのが第一のポイント。

それで、前回、御立さんからご指摘のあった、荷物を置けない、新幹線にも荷物を置くところがないではないかといこと。それについて、手ぶら観光、これは大変いいと思うが、私たちにとってはいいが、これは、やはりただではないわけで、コストがかかるわけだから、今、LCCで1,000円でも安く、10ドルでも安く飛んでくる人たちにとっては、やはり決してウェルカムではない話かもしれない。

そういう意味では、やはり、御立さんが前回言われた問題について、荷物のスペースとか何か工夫が要るのではないか。

もう一つは、空港のアクセスについても何度も議論しているが、バスを増発するとか、いろいろ工夫はされているが、本当にこれで2020年に向けて対応できるのか。今年も、例えば、千歳空港は大混乱したという話も伝わっている、そのアクセスの問題等々について、もう一度再度確認をしたい。

もう一つの大きな問題として、今日、特に説明がなかったが、入国のときの免税店の話。これは何度もここで議論が出ていて、世界百九十何カ国があるうち六十数カ国ではこれをやっている、日本はやっていない。これについては、やはり、本当にツーリズム、観光立国を目指すという以上は、日本はやるべきではないのか、このことについては、今日しっかりとお答えをいただきたい。

あと、対日投資については、これは、リクエストだが、たくさんのイベントをやるといふこと。これは、国際的な文化フォーラムも含めて、それ以降、例えば、20万件ある。文科省で、そのマネジメントをどのようにやっていくのか、具体的に、誰がどのように認定してやっていくのかと、これは、まだ時間がかかるだろうが、しっかりと検討していただきたいというリクエストを申し上げておく。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

いろいろご指摘をいただいた。担当省庁からご回答願いたい。

(蝦名観光庁審議官)

2020年2,000万、あるいはその先の3,000万という目標について、蓋然性が高まったのではないかと。ご指摘のように、最近、大変好調であり、このペースが続いていけば、今年は恐らく1,500万をはるかに超えて、1,600万とか1,700万というオーダーになっていくだろうと思う。特に、このまま何もなければと、もちろん、そういうことだと思ふ。そういう意味では、2,000万人という目標は、もちろんあくまでも通過点として、その先の3,000万といった目標をできるだけ早く達成するようにしていかなければいけないと思っている。

他方で、この数カ月間は、確かに四十数パーセントと、ある種ブームのような状況ではあるけれども、これまでの世界のWTOなど、世界観光機関という機関があるが、成長の著しい東アジア地域の空港、航空路を使う観光の伸びというのは将来予測としては5、6%というような数字が出ている。

そういう意味で、今、極端に伸びている状況がどのくらい続くのかということについては、円安を初めとした環境やら、あるいはビザ、いろんな施策を打ってきたことの成果があらわれているのだと思うが、今後、例えば、5年とか10年とか見ていったときに、どのくらい続くかということについては、よく見極め

ながら勉強していかないといけない。ただ、今年は、そういう意味では、1,500万をはるかに超えて、そういう状況になっていくだろうなど見込んでいる。

また、小林先生からあったターゲットも、世界の観光の状況だと、やはり非常に近隣諸国からたくさん来ると、数としてはたくさん来るとというのが、観光の特徴であるが、他方で、欧米を初めとした、かなり遠くの地域からの観光客、そういう方々もきちんと視野に入れた取り組みをしていく必要があると思っている。

そういう意味では、欧米の方々と、アジアの方々では志向が違う。私どもがやったアンケートでも、今、アジアの方々は比較的買い物とか、ゴールドルートと言われるような富士山とか、そういうところを見て買い物をするというのに非常に関心を持っているが、欧米の方々は、やはり、比較的長く滞在をされて、いろんな文化、歴史あるいは実際にいろんな日本の文化を体験する。お土産も伝統工芸品の、例えば、友禅で染めたようなお財布を買って帰るとか、そういうふうにはやはり買って帰られるものも異なっているので、私どもがプロモーションするときにも、各国ごとに、かつ国の世代ごとにマーケティング本部というのを作って、政府観光局のデータでいろいろなアンケートみたいなものをとったり、先方の旅行会社にいろいろ情報を聞いたりして、どういうターゲット層はどういう関心を持っていて、どういう、情報媒体を見てくるのかといったようなことを分析して情報を打つようにしている。

そういう意味で、数だけではなくて、そういった日本の歴史や文化にも関心を持っていただけるような欧米の、言葉がいいかどうか分からないが、ハイエンド層というか、そういった方々にターゲットを絞ったプロモーションもやっていかなければいけないと思っているし、そのための受け入れ環境の整備ということもきめ細かくやっていく必要があるだろうと思っている。

それから、DMOのスケジュール感ということでは、資料の8ページに「取組体制の構築」を書いている。産業競争力会議の戦略が決まった後に、公募のためのエリアの選定方法等、これは、内閣官房あるいは関係省庁とも相談をしながら決めてまいりたいが、そういった方法を確定して、募集をして、年度内ぐらいに、そういった選定を経て、DMOの立ち上げに入っていければいいなと思っている。もちろん、受け入れの側の準備もあるので、かっちりいくかどうか分からないが、そういうスケジュール感を持って取り組んでまいりたい。

これはあくまでもショーケースであるので、そういうショーケースを作って、成功事例を作って、それを三村先生からお話があったように横展開をしていくということだと思っている。

それから、子連れファミリーのデータは、恐縮ですが、ちょっと調べて、どのぐらい来ているかということは、後日、ご説明を申し上げたい。おっしゃるよう

に、バリアフリーといいますが、ユニバーサルツーリズムといいますが、そういったハンデキャップを持っていらっしゃる方、あるいは乳母車とか、そういうものを押して旅行される方、そういう方に対する配慮も大事だと思っている。今、日本各地にそういったバリアフリーセンターといったような、そういういろいろなハンデを負った方々をアテンドしていただいたり、あるいは、こういうところだったら楽に行けますよという観光地の情報などを提供していただくような、そういうセンターもできつつあり、そういうことで、いわば日本人のおもてなしの1つの形だと思うが、そういったファミリーをお迎えするということにも気を配っていく必要があると思う。

それから、手ぶら観光の関係のお話、もちろん手ぶら観光だけではなくて、そういう荷物のスペースみたいなものも工夫ができていくといいと思うが、いろんな車両の入れ替えみたいなこともあり、それぞれの鉄道会社の経営の考え方みたいなものもあると思う。鉄道局から補足していただければと思うが、なるべくそういう荷物の負荷がかからないようなことは考えていかなければいけないと思っている。

あと、入国免税の関係、これは、前もご説明を申し上げたが、関税局がいらっしゃいますので、その考え方は答弁をさせていただいて、お土産をなるべく地域で買っていただくということで、地方の免税店なども、今度新しく免税ストリートみたいなものを免税の措置に加えていただいたが、できれば、持ってきたお金をできるだけ地方でお金を使っていたらいいという考えもあり、入国のときよりは、どちらかというところ、そちらの地域でお金を使っていたことが優先順位としては高いかなと。私どもは、より魅力的なものを地域で買っていただきたいと考えているという状況である。

(篠原国土交通省鉄道局次長)

新幹線などの荷物スペースについて、前回のご指摘を踏まえて、今、JR等に要請をしており、私ども積極的に対応を求めてまいりたい。それを前提として、今の状況としては、主要空港、国際空港に入る車両については、荷物のスペースをしっかりと確保しているが、新幹線などは、ビジネス客も大変多いので、座席数を確保するという観点から、なかなか専用のスペースを置くのも難しい要素があるとは聞いている。

ただ、その中でも対応としては、キャリーバッグが積めるように、荷物の棚を大きくするといったような改造を行っている。新型のN700のアドバンスなどはそうやっている。また、各車両の一番後ろの部分には、荷物を置けるようなスペースも少しあるので、そういうところに御案内するといったようなことを、まずはやっているが、さらなる改善を求めてまいりたい。

(重田国土交通省航空局次長)

空港アクセスと、入国免税についてお答えさせていただく。

まず、アクセスの問題は、想定以上に、地方空港を含めて非常にたくさんお客さんがおいでになっているが、空港単位で検討会をつくっており、そこで各アクセスの鉄道会社とかバス会社だけが単独でいろいろ考えるのではなくて、全体としてサービス改善をしていくということで、まず、共通の目標を持って対応していくということ、今、動かしている。特に、深夜早朝とか、LCCの関係で非常に増えているので、とりあえず、鉄道アクセスというよりは、今、安いバスの簡便なサービスの増強に力を入れているところで同時に外国人にとって分かりやすい情報の共有ということをやっている。

あと、入国免税については、竹中先生から何度かご指摘を受けているが、航空局としては、平成25年度の税制改正に1回出させていただいた。これは、なかなか国内消費されるほうには全て課税するという我が国の課税原則の問題とか、世界各国でも、一応60カ国ぐらいは、こういうのをやっているが、欧米の主要国で、まだやっていない。

(竹中主査)

カナダはやっている。

(重田国交省航空局次長)

そういう意味で、今後の諸外国の導入状況等も見極めながら、航空局としては引き続き検討させていただきたい。

(華房内閣官房すべての女性が輝く社会づくり推進室次長)

先ほどの小林議員の質問に対して。おっしゃるとおり、アジアとか、欧米とか、本当に人種によって生理的にも違うので、だからこそ、ショーケースでよさを味わっていただき、耳を傾け、改造につなげるといったこと。乙姫とか、おもてなしというようなものは、日本古来の文化から来たものであったり、節水については、前回流体力学とかありましたけれども、そういった環境の面というような、いろんな機能性というか、実力を見ていただくということがすごく重要なのかなと、これは、トイレに限ったことではないが。

そういう意味では、今、中国の観光客がすごく日本製が優れているということ、これを認識して、日本のものを買っていくと、そういったことであったり、ニューヨークタイムズでも、結構、スマホと水洗は欠かせないとか、そういう話があるので、そういった競争力というか成長戦略というところにつながるのかと思っている。

(竹中主査)

ぜひ、高度な政治的な判断を、時間がかかってもいいですから、政務のほうにお願いしたいのは、入国免税の話。というのは、世界税関機構での勧告が1960年、もう半世紀以上前の話ではあるが、その中でも2つ言われている。免税販売店というのは、空港等々以外に置いてはいけないと書いてある。これは、もう置いているわけである。

もう一つが出国に限ると書いているわけで、2つの勧告のうち1つは、日本も放棄してしまっているわけである。放棄しているから、もう一方も放棄していいじゃないかと、そういう乱暴な議論をするつもりもないが、やはり、そこは実態に合わせて、日本が観光立国を目指すのであるならば、例えば、シンガポールがやっているように、ドバイがやっているように、そういう決断をしてもいい時期なのではないかと、それが、むしろ世界のシステムを変えていくのではないかと、そこをぜひ、高度の御判断をいただきたい。

あと、残された問題で、余り議論しなかったが、例えば、観光でAirbnbとかUberとか、2020年に向けて、新しい技術環境の中で出てきたもの。これは、まさにホテル業をピア・トゥ・ピアでやる。タクシー業をピア・トゥ・ピアでやるというような問題が出てくるわけで、それについては、もう実態は進みつつあるが、そこは、もうそういう方向で政府としてもサポートとは言いませんけれども、認めていくと、そういうニュアンスで理解してよいのか。

(蝦名観光庁審議官)

これについては、旅館業法の問題もあるので、厚生労働省とも一緒に、いわば新しいサービスであるので、これについて、どのような形でルールや仕組みを考えるのか、よく実態も把握した上で検討を進めていきたい。

(竹中主査)

実際、進んでいるので、ぜひよろしくお願ひしたい。

(蝦名観光庁審議官)

そういうのがどんどん進んでいるということは、よく承知している。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

竹中主査からお願いいたします。

(竹中主査)

先ほどの前半と同じような意味で、意見の集約をしておきたい。皆さんの御指導、御努力があって、相当に詰まってきたと思う。

成長戦略改訂版に織り込むべき「改革2020」の、この2つの分野においては、今回、提示された2つのプロジェクトをしっかりと盛り込んでいくということではないか。その上で、改訂戦略には、具体的な実施場所とか、推進主体を確定して、さらなるブラッシュアップを図っていただきたい。それが、民間議員の、ここでの意見であるということで、よろしいか。

(「はい」と声あり)

(竹中主査)

ありがとうございます。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

最後に「改革2020」のまとめ方について、事務局から簡単にご説明する。

改訂戦略の本体には「改革2020」プロジェクトの成長戦略における意義、すなわち成長戦略を加速させるためのアクセラレータ、レバレッジとして使っていく、レガシーとして成長戦略の成果を残していくという、「改革2020」の成長戦略における機能、目的というものをしっかり書かせていただいた上で、今日ご議論いただいたプロジェクトについて、簡単に記述したい。

プロジェクトについては、改訂戦略本体の後ろにアペンディクスの形でつけて、成長戦略の閣議決定の中に、きちんとこれを位置づけることを事務局として、今、検討している。

その中身については、今日ご議論いただいたプロジェクトごとに、1番目にショーケース化の内容、2番目に具体的な取り組みの内容、3番目に事業主体の役割分担をきちんと記載をした上で、プロジェクトが成長戦略のどういう政策の押し上げにつながっていくのかということ、加速化が求められる日本再興戦略の施策として明示して、再興戦略のどの部分と関係しているのかということのリンク関係をはっきりさせたいと考えている。

なお、対日直接投資の拡大につきましては、事業環境の改善が大変重要だということなので、資料7にあるようなものをもう一回精査して、こういったものが重要だというリストをその中に盛り込んでいくことも検討させていただきたい。

また、工程表をつけて、実行管理ができるようなプログラムとしてまとめていくということを検討している。

(竹中主査)

今、次長からのご説明にありましたように、文章形式で政府部内の意思決定をして、一定の御判断をいただくわけだが、その後の問題として、「改革2020」プロジェクトというのは、やはり国民にわかりやすく示す必要がある。そのために、各プロジェクトの概要ペーパーを統一感のある形で、今でもポンチ絵みたいのが出てきていますけれども、各省庁ばらばらではなくて統一感のあるような形で示していただきたい。それで、国民にわかりやすいようにしていただきたい。

さらに、これも何度も申し上げたが、各プロジェクトについては、今後速やかにショーケース化を行う場所の特定、推進主体の確定、内容のブラッシュアップ、これは当然のことながら図っていただきたい。

そして、各プロジェクトについては、その進捗状況をしっかりと管理して2020年までに着実に実現できるように責任を持っていただきたい。

加えて、例えば、ドローン技術の利活用とか、デジタル技術の活用による次世代高齢社会の実現など、当ワーキンググループのこれまでの議論の中で取り上げられたプロジェクト・アイデアについては、その具体化を進め、必要に応じて「改革2020」の対象プロジェクトに追加するなど、引き続き、改革のモメンタムを高めるための検討を行っていく必要があるのではないかと思う。

今までの民間議員の議論は、そういうことではないかと思うが、民間議員の皆さんは、それでよろしいか。

(「はい」と声あり)

(竹中主査)

ありがとうございます。それでは、そのような形で改革の取りまとめを進めていただきたい。

(田中日本経済再生総合事務局次長)

それでは、そういう方向で事務局として取りまとめに向けて作業を進めてまいります。関係省庁の皆様方には引き続き御協力をお願いします。

最後に、甘利大臣から御発言をいただく。

(甘利大臣)

これまでの議論を、今、お話があったように、政府内で調整をして、成長戦略改訂版に盛り込んでいきたい。

私が言うまでもないが、「改革2020」には、2つの重要な意義がある。

1つは、プロジェクトの組成過程を国民にしっかりと見せて、こう変わっていくのだということを実感してもらおう。したがって、そのためには進捗管理を、他のプロジェクト以上に、他はいい加減でいいという意味ではないが、工程管理をよりしっかりしていくということ。

もう一点は、まさにオリンピック・パラリンピック、2020年にショーケースとして国内外、特に外国から来られる何千万かの方々に、日本が変わっていくという姿を体感してもらおう、これからもっと進化していくという姿も想定をしてもらうということが大事である。

そういう意味で、「改革2020」は大変に重要なプロジェクトになっている。もちろん、必要となれば、政府としてさらに手を加える、バージョンアップをするということもちょうちよなく取り組んでいきたいと思う。

今日までの御議論に心から感謝を申し上げ、また、いろいろと必要に応じて相談もさせていただきたい。