

## 【午後の部】

○嘉数座長　それでは、定刻となりましたので、専門委員会を再開したいと思います。

午後の部は、まず「離島・地域の活性化」をテーマに、慶應義塾大学商学部、中条潮教授から基調発言をいただきます。

中条教授は、交通問題、公共料金等を始めとして、様々な社会問題、公共問題について経済学の視点から御研究をなさっており、政府の審議会の委員も数多く務められております。また、沖縄についてもいろいろな機会にお越しになっており、離島も含めてよく御存じと伺っております。

それでは、どうぞよろしく願いいたします。

### ・基調発言

慶應義塾大学教授 中条 潮氏

慶應義塾大学の中条でございます。皆さん、午前中から今日は審議会、御議論をなさっているということでお疲れのところと思います。私、実はウインドサーファーでして、沖縄には大体年に2～3回はウインドサーフィンをやりに来るんですけども、今日も那覇の空港に着いたら、いい風が吹いていまして、そのまま高速に乗って恩納村のほうに行っちゃおうかと思いましたが、まさかそういうわけにもいきませんで、20分ばかり勝手なことをいろいろと申し上げますので、後の御議論の参考にしていただければと思います。

実は、大体1年ぐらい前ですけども、こちらに参って日経新聞の記念シンポジウムがございました。そのときに、やはり同じようなお話をいたしまして、基本的にその時にお話ししたことはあまり変わらないお話をするつもりでおります。タイトルが『琉球「特空」構想』です。要するに、空の特区ですね。空についての特区ということで「特空」という言い方をしております。

このたぐいの議論をするにあたっていつも私が申し上げることなんですけれども、ここには「沖縄の潜在力」と書いてありますけれども、決して沖縄だけの話ではございません。場所によってここに北海道が入ったりいろいろするんですけども、基本的に変わる話ではありません。

沖縄県の人口は大体140万弱ですね。那覇都市圏で80万人の人がいるわけです。御承知のとおり、アイスランドの人口は29万、ルクセンブルクの人口が45万。アイスランドは、人口29万で立派な独立国であって、1人当たりの国民取得が世界10位以内の国であ

ります。ルクセンブルクは、ときによっては1人当たり国民所得、世界1位になるときもあるぐらいの国であります。そうやってみると、沖縄は、その気になれば独立は十分にできるはずであるし、まさに沖縄は昔は独立国であったわけです。この点を常に頭に置きながら行動をすべきである。十分な潜在力を沖縄は持っているということをまず考えてほしいということです。

今日お話しする内容を簡単に申し上げますと、まずは琉球王国の独立であります。独立といっても、実は内容的には琉球の空の独立ですね。空の特区化からまずは入って行って、その中で空港の民営化、沖縄、石垣、宮古、3つの空港は完全に民営化が可能ですから、これによって活性化をしようという話です。そして遠隔地の小離島について、ここはなかなか言いにくい話ではありますが、私は振興はやめて、「振興」から「維持」へ。無理に振興するということはやめたほうが良いということを申し上げるのが今日の私の発言の大きな流れであります。

まず、琉球王国の独立ということでもありますけれども、いずれは独立してもらいたいと思っています。ここで私の沖縄にかけるいろいろな意気込みとか思い入れとか、そういう話は置いておくとしても、沖縄は独立国であったわけで、十分に独立できるはずです。しかし、そこまでいくまでの話として、現実的な話としての独立という意味は、要するに沖縄全県についての全産業特区化です。そのブランド名として琉球王国という言い方をしようということです。

これによって、独立の気概、自立マインドを醸成していく。これはいうまでもなく、万国津梁のイメージ、そしてかつて独立の王国であったという歴史を持っているわけですから。よく観光ブランドで何とか王国という名前をつけている地域がありますけれども、そんな歴史のないところではなくて、沖縄は確実な独立国の歴史を持っているわけですから、それを前面に出して、そしてグローバリーゼーション経済に対応した「国」のオープン化を日本に先駆けて行う。変化を先取りした競争対応の制度改革に挑戦をしていく。端的に言えば、日本ではできないこと、あるいは日本ではやりにくいことをやるということになります。

まずは、それを「空」の部分からやっていきましょう。私は空のほうが割といろいろな知識があるものですから空からと申し上げているだけであって、これは決して空だけで考える必要はなくて、もちろん港湾、海であってもいいわけですし、様々な情報産業であってもいいわけです。わかりやすいように、今日は空のところからお話をしていきたいと思

います。

日本ではできないけれど、独立すればいろんなことができるでしょうと。空港にカジノを設置する。日本では認められていないカジノを設置する。時差を設ける。そして那覇は1年ぐらい前から全日空が物流基地として開発をしておりますけれども、今のところはまだベリーカーゴの積み換え基地だけにしかすぎません。ここを全部自由貿易地区にして、物流基地にする。それから、オープンスカイ、自由化航空政策を先取りして、日本よりもどんどん先に自由化航空協定を各国と結ぶ。

独立することによる一番良い点は、国内線が国際線となるということです。那覇と東京の間は、今は国内線です。しかし、独立すれば国際線になります。ということは、外国の非常に効率的なLCC（低コスト航空会社）が東京～那覇便に入れる。今は国内線は、外国の航空会社は運航することができません。しかし、国際線であるならば入れるわけがあります。特空化することで、独立をすることによって、こういったいろんな日本ではできないことをやっていく。その中の1つが空港の民営化、これを本土に先駆けて実施をしましょうという点が今日一番申し上げたいところであります。

空港民営化による沖縄の活性化です。一般的に空港整備だとか港湾整備という話になると、空港を整備してもらえれば地域が発展するという議論がよくなされます。私は、これは間違いだと思っています。たまたま経済成長が右肩上がりに成長していったときは、需要も右肩上がりに成長していったから、いろんな社会資本整備をやったら、その結果としてたくさんの利用者が出てきたという形にたまたまなっているわけです。

しかし、社会資本を整備したからといってお客さんが出てくるわけでは決してないんです。経済が発展するからお客さんが出てくる、旅客が発生する、貨物が発生するんです。それを間違えてしまって、社会資本を整備するとお客さんが出てくる、観光客が来ると、そういうふうになってしまう。そうではなくて、地域が自立的に発展して、そして経済力を高めれば航空需要は出てきますよと。これは港湾でも同じですね。物流の需要も経済が発展するから物流の需要が出てくるのであって、港をつくったからといって需要が発生するわけでは決してないわけです。そこに潜在的な需要がなければ、港をつくっても需要は実際には顕在化しないんです。

したがって、空港ビジネスを地域経済独立の先駆けとして自立的に空港を経営していくという考え方をしましょうよ、ということです。空港を整備してもらおう、お国に空港整備をやってもらえれば沖縄の経済が発展するという、そういったぶら下がりではなくて、那

覇空港ほかの空港を自身の手で民営化して経営をしていけば、それを核として沖縄の経済が発展していく。そういう発想を持って、沖縄の振興を考えていったらどうかということなんです。

なぜここで空港かという、先ほど申し上げたように、港でも構わないんです。港の民営化でも構わないですし、ほかにもいろいろと民営化して、それを契機にして、それを核にして経済を活性化させていくというテーマは幾つかあるかと思います。私は空港民営化について知識があるものですから、これをとりあえずは、今日は申し上げているわけです。

具体的にいうと那覇、これはアジア有数のハブ空港に成長が可能でありますし、それから石垣、宮古、それから久米島も、独立採算民営化が可能であります。その他の離島の空港は民間委託するという形で効率化を図っていく、ということをお願いしたいわけです。

空港の民営化は、まだ日本ではあまり浸透していないんですけれども、世界には既に2007年、3年前の数値であります。上場して民営化した空港が14あります。それから個別企業に売却することによって、民営化した空港が50以上あります。合わせて70近くの空港が世界では民営化されているわけです。

そのほかに、運営管理を民間に委託するという形のものも、これは発展途上国なんですけれども、40近くあります。世界は、要するに空港を民営化することによって空港を活性化させて、それによって地域活性化のための核にしようというやり方が既に、かなり浸透している状況にあるということです。

この話はあまり詳しくは申し上げている時間はないんですけれども、イギリスが空港民営化を最初にやりました。皆さんがイギリスにいらっしゃると必ずお使いになるロンドンのヒースローという大空港がありますけれども、ここをまずは完全に民営の空港にしました。ですので、今はヒースロー空港は、滑走路の運営から、もちろんターミナルビルもそうですが、全部、民間の会社がやっています。その後、自治体の空港を民営化するというのをイギリスはやりました。そこにいろんな企業が、多様な産業が新規参入しました。バス会社から食品会社まで、いろんな会社が空港経営に参加しました。地元の食品会社とか、そういったところも空港経営にどんどん参加しました。そして、外資もこの空港経営に参加しました。イギリスからみて外資という意味です。

例えば、一番顕著な例はヒースローという大空港でありますけれども、今、これを経営しているのはスペインの会社です。スペインの会社がヒースローを買いました。それから地方空港の場合にもオーストラリアの会社を買ったり、いろんな会社を買ったわけです。

一方で、イギリスの空港も、外国の空港にどんどん進出をしました。その結果、相互に進出が行われて、空港ビジネスのグローバル化がどんどん進展をしている。これが世界に波及して、先ほど申し上げたような数値になっているわけです。

この結果、イギリスの空港の大部分は、民営化されています。民営化することによってお客さんの数を、通常以上に2倍、3倍と伸ばす空港が出てきたり、あるいは空港の経営を効率化して、商業施設、空港のビル等々を活性化させて売り上げを増やす。そして空港のお客さんが増えると、その空港の周りにも企業がどんどん立地をするようになってきます。しかもその立地をさせることも空港自身が自分で経営をしてお客さんを呼んでくるというやり方で、空港の周辺の開発から全てを民間の会社が空港経営と同時にやるという形で、より空港を使いやすくし、より空港を大きくするということが民営化によって進んでいるわけです。

大事な話は、民営化による「儲ける意識」の向上という点なんです。便利な空港をつくらうと思ったらどうすればいいかという、一生懸命空港の経営者が儲ける努力をすることなんです。つまり儲からないということは、利用者ニーズに対応していないんです。儲けたいと思うからこそ利用者ニーズに対応するサービスを提供できるわけです。

私は、1年に少なくとも2～3回は那覇の空港を使うわけですけども、那覇の空港が新しくなって以来、あの中のお店屋さんはほとんど変わっていないですね。いつも思うのは、那覇の空港から帰るときに、最後に沖縄のそばを食べてから帰りたいと思うんですけども、どうでしょうか。多くのおいしいと思っておられるなら、それはそれでいいんですけども、そういった調査なんてやっているのだろうか。

お客さんのニーズに対応するために、例えばイギリスの民営化空港ですと、週に1回は必ずお客さんの動線を全部調査して、どこにどういうお店を配置したらいいかと、常に変えていくというやり方をとっています。そういった儲けようとする意志を持つことが大事だということなんです。那覇空港のお店の配置は、新しくなってからほとんど変わっていない。

そのためには、もうこれまでにやっていたような陳情マーケティング、政治力を使ってお客さん来てください、航空会社、飛んできてください、政治力を使って空港の使用料を安くしてください、ということをするのではなく、商業的なマーケティングでもって、より安く空港の使用料を抑えることができるような努力をすることが大事になってきます。今、御承知のとおり、那覇空港は着陸料を安く抑えてもらっています。もらっているとい

うか、国にお願いして低くしているわけです。これを民営化すれば、そんなことをお願いしなくても十分に安い着陸料、安い使用料で空港経営ができると私は考えています。

そして、周辺地域も含めて空港を一体的に整備運営する。航空系施設と商業系施設を一体的に経営する。今は、空港の航空系施設は国がやったり、あるいは自治体がやっているわけですね。それに対して商業系施設、ビルのほうは民間でやっているわけです。別々に経営をやっているわけですが、これは当然、空港としては一体的に経営をする。そして周辺開発と空港経営とを一体的に行う。

おそらく私が那覇空港を経営したら、アウトレットはあんな遠いところへ持っていかないで那覇空港の中につくります。すぐ隣につくります。そうやってお客さんが使いやすいように、かつ空港としては儲けるような努力をします。こういったことをやれるのは、やはり専門の民間の事業者である。これを国や自治体にやってくださいと言っても、儲けるために国や自治体にお勤めになっていらっしゃる方はいないわけですから、儲けるためには民間に任せる、プロに任せることが大事であります。

先ほどイギリスの空港はほとんど民営化されているというお話をしましたけれども、例えば北欧のハブであるデンマークのコペンハーゲンの空港、ここも民間がやっている空港です。これも、実は外資がやっています。それから、ヨーロッパの真ん中、EUの本部があるブリュッセルの空港も外資が運営する、完全に民間の空港です。大きいところでは、さっき申し上げたようにロンドンのヒースローの空港がありますが、ブリュッセルは1,700万人のお客さん、そしてコペンハーゲンも2,000万人、皆さん御承知のとおり、那覇空港は1,500万人です。すなわち、那覇ぐらいの規模であるならば、ブリュッセルやコペンハーゲンのように、十分に完全に民間で外資の経営の空港が成り立つということです。実は、ブリュッセルもコペンハーゲンも、世界のいわゆる空港ミシュランで非常に高い評価を受けています。

それでは、本当に那覇空港は民営化できるのか。那覇空港の収支なんですけれども、航空系、航空系というのは、要するにターミナルビルとか、いわゆる商業的なところを除いた滑走路だとか、そういった部分です。これは今、那覇空港の場合は国がやっています。ここは34億の収入に対して、営業の損益、赤字が52億ぐらいある。50億ぐらいあります。これはとても民営化できないじゃないの、そんなの。しかし、商業系のほうは114億の収入を上げているといえます。合わせると赤字は、実は35億ぐらいになって、損失率はかなり下がります。かつ、空港を売るかどうかということを考えるときに考えればいいのは、こ

れまでの累積の分ではなくて、毎年営業利益が上がっているかどうかです。

そこで過去の投資分を除いて計算をすると、端的にいうと一番右下です、赤字で見づら  
いですが、要するに最後の営業損益は12億です。それに対して収入は148億、要する  
に9割ぐらいの収支率であって、あと1割改善すれば、完全に独立採算ができる。那覇空  
港は、実は経営が難しいと言われているんですよ。なぜかというと、地代が民間だから  
です。国の土地を借りていないので、地代が高いんです。それでもこういう形で計算をし  
ていくと十分に黒字化ができますし、これに航空機燃料税の収入、この部分がなくなると、  
その部分、使用料の引き上げという形で対応ができますから、そうすると十分に黒字にす  
ることができます。

したがって、航燃税分の使用料引き上げだけで、毎年収支が均衡します。費用を1割削  
減すれば過去の投資分も解消できます。費用の1割削減というのはそんなに難しい話では  
ないです。おそらく国や自治体がやっても、これだけはできる。さらに民営化するこ  
とによって、よりお客さんを増やし、よりコストを下げるということが出来ますから、こ  
れは非常に優良な空港だということが言えるわけです。地代の再交渉ができれば、なお良  
いと私は考えています。

那覇は当たり前だけれども、他の離島の空港はどうなるのよということなんですが、実  
は、那覇以外は、沖縄の各空港の収支データがありません。ちょっと乱暴な話なんです  
が、北海道の同等規模空港の収支から推測しました。北海道の空港はデータがあるもの  
がありますので、大体石垣と函館が同じぐらい、それから釧路より宮古が少し大きいぐ  
らい、それから久米島が稚内よりちょっと大きいぐらい。それぐらいのお客さんです  
ので、これから推定していきますと、例えば石垣島空港に相当する函館空港は、こ  
れも簡単に申し上げますと、毎年度の収支は、現行で既に黒字です。ですから、石  
垣空港は十分に売れる空港です。函館から推測するとですね。それから釧路は宮古  
島よりやや小さいんですけども、少し努力をすれば売れます。稚内は久米島空  
港よりやや小さいぐらいで、ここになるとかなりきつくなってきます。かなり  
きつくなってきますが、費用を3割削減することができます。逆に言えば、収入  
を3割上げることができればいいわけですが、黒字にすることができます。

それ以外の空港は、なかなか難しいです。与那国が8万人です。そこまで下  
がると非常に難しいんですが、ここは1つだけ申し上げておくと、イギリスの  
民営化された空港で空港を民営化したときに、最もお客さんが少なかった空  
港は、年間の旅客数が10万人でした。

ですので、与那国も頑張ればできるかもしれないですね。

そういった形で、本島、それから石垣、宮古、うまくいけば久米島の辺りまではそういう形で空港民営化、空港でなくてもいいんですが、おそらく一番やりやすいのは空港だと私は考えていますので、空港を例にとりました。これを核としながら自立をするということを、それを振興の足場にしていく。国にぶら下がらない考え方をしていく。

それに対して離島の方は、私は振興するというやり方よりも、生活を維持する形に考え方を転換した方が良いと考えています。振興することにかかるお金の方が、生活を維持していくために補助するお金よりも余計にかかっているのではないかという感じがします。おそらく離島を補助する根拠は2つあって、1つは、経済水域や海底資源を確保する。これはその地域の人のために確保するのではなくて、日本全体として確保する。それが外部効果の要素を持っている。それから、所得が低くて生活コストが高いですから補助しなければいけないですよという根拠がおそらくあると思います。

そこから考えれば、1つは、日本の保有が明確化されればよいので、何もそこに生活をしてもらわなければいけないということではないと思うんです。もう1つは、最低限の生活が維持できるだけの費用を投下すればいいのであって、無駄に振興が不可能であるような産業振興を遠隔地小離島でやる必要はないだろうというのが私の考えです。

ですので、遠隔地離島は、自立可能な一定の大きさの離島以外は無理して振興政策をとらない。むしろミニマムの維持というところに徹底をする。これは別の言い方でいうと、「格差ある発展」を容認するということを私は考えています。沖縄の中で伸びるところと、どうしても無理なところがあると、離島を見ていて私が思うのは、そういう感覚をずっと長い間、持ってきました。伸びるところの足を、伸びるのが無理なところが引っ張るということをしな。補助金をばらまいてしまうと、どうしてもそういうことになってしまうわけです。したがって、「格差ある発展」を容認するということを考えざるを得ない。選択肢としても、移転ということも当然、非常に小さな離島については考えてもいいと思います。

あともう1つは、最後に、同じ補助額ならば、より高い効用を与える手段を選べるようにすべきです。様々な離島の生活を支えていくためにいろいろなことがなされているんですけども、基本的に、結局のところ、その離島で生活ができるようになればいいわけであり。それを様々な形で重複して補助金を出すという形でやっていくよりは、一括してまとめて地元に使い道を選択させるやり方をとったほうが私はいいと考えています。



例えば、航空と航路、飛行機と離島航路の補助金というのは、別個の補助金で今はなされているわけです。これを一括して地元を与えて選択をしてもらおうというやり方のほうが、かなり効率的にできます。例えば客船で荷物を運ぶという形だと、ものすごいコストが高くなってしまふんです。だから、もう客船でお客さんを運ばない。お客さんは全部飛行機で運びます。飛行機で運ぶ分の補助金を出してあげます。荷物については貨物船を使いますということで計算をすると、実はお客さんは全部飛行機で運んだほうが全然安くすむわけです。必ずしもそれがいいとは言えません。でもどちらを選ぶかというのは、地元が自分で判断をするという形に補助制度を変えていくべきです。

補助制度の改善については、実は、今年から国交省が離島の航空と航路については、一括して考えていこうという、そういう補助制度を考え始めています。私はそれだけではなくて、空港だとか港湾とか、そういったものについても全部一括してまとめて、使い道を限定しないで地元を決めさせるというやり方、これは地方分権の基本的な考え方になってしまいますので、そのためにはかなり制度改革が必要ですから、すぐにはいかない話でありますけれども、基本的にはその方向で対応していくべきだと考えております。

すみません、時間を少しすぎてしまいました。一応、これで切らせていただきます。ありがとうございました。

#### ・自由討議

○嘉数座長 中条先生、ありがとうございました。

非常に大胆な御提案だと思うんですが、空の独立、那覇空港の民営化、聞いたことはありませんが、謝花さん、聞いたことある？ 那覇空港の民営化というのは考えていますか。

それでは、ディスカッションに移ります。空港関連、離島を含めた専門家、上妻さんよろしくお願ひします。

○上妻委員 最後、先生のお話で、小さな離島の話が出ました。民営化に相応しい規模、一方、小規模離島ではなかなか難しいというお話もありました。そのような中、例えば、与那国8万という規模は現実的にどうなのか、あれこれ考えながらお話を拝聴した次第です。

一つ思いましたのは、より自由なエアポートセールスなど具体的な取組も実行しながら、離島空港は離島空港として、その島の特性なり立地を活かす新しい展開はないのだろうか？ということです。

今、石垣空港では台湾の花蓮との間でチャーター便を週3回飛ばしています。そして、

願わくば新石垣空港になってからは台湾の松山空港と結びたいと。しかし、なかなかハードルが高い中、苦戦しているやの話も聞いております。他方、人口も少ない、乗降客の需要も小さい与那国では、25年を超える花蓮市との姉妹関係をベースに、台湾との直行便を行き来させようと、これまでも町役場が記念事業を実施したり、国境交流の協議会を立ち上げたり、また、外からお金を引っ張ってきたりなどしてトライアルを重ねています。

沖縄、特に八重山は台湾に隣接しているという国境地域です。常々思って参りましたのは、何とかこの国境を空と海の両方でぶち抜いて、国境に位置しているメリットを享受できる方向に持っていけないのか、ということです。言い換えれば、八重山は日本の南西端、中でも与那国島はその一番端っこなわけですが、復帰後、そうした国境の立地は不利性にしかならず、メリットとして生かされることがなかった。他にはない有利性といえますか、優位性といえますか、発展可能性といえますか、そういった形で生かせないのかという意識を持っております。そういう意味では、より裁量権を持った民営空港として、また、それぞれのサイズに適した方法で運営すれば、そういうチャンスも出てくるのか。先生のお話を聞きながら思案しておりました。一方、そのときに有効な政策なり制度的な支援として何が考えられるか？ 今、私の頭には浮かびませんが、例えばLCCの導入も含め、国境地域間を自由に往来できる‘シームレス’な流れをつくっていくことが最も期待されることではないかと思えます。

余談ですが、今年の5月に実施予定と聞いていますが、また、与那国と台湾とのトランスボーダー、国境を結ぶプロジェクトということで、5月15日の復帰の日に与那国・台湾間でチャーター便を飛ばす話が出ています。民間ベース、大学の研究グループがお金を引っ張ってきてやる社会実験のような試みです。興味深いのは、東京からの参加者は、与那国に行った後、与那国から花蓮に飛び、花蓮から移動して台北から東京に帰るというルートです。また、平成20年度には私も同様の国境交流事業に携わりましたが、その後、JTB、近畿ツーリスト、ジャンボツアーズ等の旅行代理店から興味深い反応もありました。与那国までは国内旅行、その後、台湾に渡って周遊という形で、国内旅行と国際旅行を1本の旅行商品にパッケージできるようなものができたら面白い。そんなことで、当時の与那国町長のところにも何件か連絡があったという話を聞いております。

先ほど、小規模離島は「振興から維持へ」というお話もありました。しかし、維持するにしても、それなりの手当てや必要なコストはかかると思えます。現実には、離島によって確保されているEEZ、その他の価値、言い換えれば、国益を含む資産がある。他方、小

規模離島、特に有人離島を維持するために必要なコストがある。この資産とコストの問題については、また改めて、機会があれば意見を申し述べたいと思いますが、小さいなら小さいなりに、例えば与那国を含む八重山で、国境地域のメリットが生かされるような方途についてもっと知恵を出し、具体化を進めるべきではないかと思います。その上で、より裁量権を持たせる空港の民営化とか、そういう民主導のオペレーションやイニシアチブに、初めて期待を寄せられるものと思います。

**○嘉数座長** ほかにどなたか。

先生の「日本ではできないことをやる」ということなんですが、その中にオープンスカイポリシーがありますよね。御承知のオープンスカイポリシーというのは、EUで今、27カ国ですか、そこはオープンスカイになっていると思うんですが、アメリカと中国が段階的にやると、アメリカと日本がもう始まっていますか。それでLCCを見ても成田とクアラルンプールをアジア・エクスが就航する。むしろ本土の方が早まっているんじゃないかという印象を持つんですよね。どう思われますか。

**○中条氏** 日本のオープンスカイというのは、実は首都圏を含んでいないんですね。大部分が。やっと今回、日米の航空協定で首都圏も含むオープンスカイになったんですね。ただし、概念的に首都圏を含んでいるだけなんです。概念的にという意味は、要するに形式的にということです。実際には入れるかということ、首都圏の空港容量に制約があるので、実は駄目なんです。だから、うちの店は誰が来てもいいよと言っておきながら、席がないのでごめんなさいというのと同じですね。席がないのでというときに、人を選んで入れるという状況ですから、だから日本全体で本格的にオープンスカイが進んでいくのはなかなか難しいだろうと。それよりも琉球だけとか沖縄だけで特区をつくってしまっ、その特区で他との出入りは、まさに先ほどお話があったように、台湾との間で自由に運航できるようにするということが1つと。

それから、もう1つは、基本的にやはり沖縄のお客さんは本土から来るお客さんが多いわけですから、その航空運賃をいかにして安くするかという努力が必要。これも全日空、日本航空には怒られる話なんですが、ここが国際線になれば、そこに参入がどんどん行われる可能性があるだろうと。そこは大きな一番目指しているところですね。

ただし、そういったメインの部分だけではなくて、私あまり気がついていない、先ほどサジェスションを頂いたような、例えば台湾と石垣の間だとか、与那国の間とか、そういったところの動きも自由にできるようになるはずである。政治がああしろこうしろとい

うと必ずろくなことにはならないので、民間の力で需要があるところにはどんどんそういったものは飛んでいくような形にしていく。ということの特区内で進めていくという意味です。

**○開委員** 先生のお話の中で、空の独立、空港の独立をとというお話があったんですが、エアラインの独立についてはいかがでしょうか。今、沖縄はJ T Aが飛んでいますけれども、それを完全に沖縄の資本というか、沖縄側で持つことによって、沖縄を拠点に本土路線、離島路線、アジア路線をつなぐエアラインを沖縄が主体的に運営していく。その可能性についてはいかがでしょうか。

**○中条氏** 私は基本的に賛成で、需要があってやりたい人がいるんだったらやっただらいいだろうという考えです。10年前は、そのとおりもっとやりましょうという返事をしたと思うんですね。だけど、沖縄でエアラインをつくらうとした動きが、実はずうまくいかなかったのは御承知のとおりですね。レキオスだとかいろいろありましたが。私もかなり相談を受けて一緒に考えた時期がありました。スカイマークをつくった時期です。

ただ、結局、うまくいかなかったんですね。理由はいろいろあると思うんですが、基本的に沖縄の人たちが自分で航空会社をつくらうという意欲があって、一方で、それに対してお金を出す人がいるならば、私は十分に沖縄を本拠地としたエアラインはできると思っています。お金を出す人がいるならばというのは、今や航空会社は儲からない産業ですので、ここにお金を出すのは、特に新規航空会社にお金を出すというのは、よほど酔狂な人です。

要するに、アメリカで言えば、いわゆるエンジェルと呼ばれるような人たちで、かなり高いリスクでも構わないからお金を投じようとする人たちです。これは日本の中には、実は残念ながらいないですね。しかし、台湾だとか中国に目を向ければ、お金はたくさんあります。しかし、このお金を活用しようと思うと外資規制があって、日本の航空会社は外資を3分の1しか入れることができません。なので、独立なんです。それもやはり日本ではできないことをやりましょう。

要するに外国のお金を使って沖縄に本拠地を置くエアラインをつくらうと思ったら、外資規制を無しにしないといけないです。日本全体について外資規制を廃止するのは、これは多分、まだまだかかります。しかし、これを特空構想で沖縄についてはOKにしようよと、それも私の考えの中に入っているものです。

**○嘉数座長** ほかにどなたかございませんか。

宮平先生、あなたはどうか。

**○宮平委員** 名桜大学の宮平です。どうもありがとうございました。

有人離島の航空運賃と物流の関係でお尋ね致します。先生のお話の中で、需要があるところに航空機が飛んでいくということですが、先生も御承知かと思いますが、航空機の胴体の下半分は貨物室であり、物資を運ぶことが可能です。その構造を利用して、有人離島で様々な商品開発を行い、人と物を運ぶことによって物流コストが下がる可能性があると考えていますが、先生の考えはいかがでございましょうか。

**○中条氏** おっしゃるとおり、ベリーのお腹の部分というのは、どっちにしたって飛ぶわけですから、ですからゼロでもいいわけですね。もちろん貨物を積んだ分だけ燃料も使いますから、完全にただというわけにはいかないわけですが、その分だけ余裕があれば、お腹の部分を使って運ぶということは、それは当然あり得ると思います。

ただ、具体的にいろいろ島の名前を挙げながら考えていかないと難しい話かもしれませんが、例えば遠隔地小離島といったときに、与那国を頭に浮かべる方もいらっしゃれば、粟国を頭に浮かべる方もいらっしゃって、この2つでかなり違う話だと思います。私は、与那国ぐらいだったら、そういったやり方をもっと活用していく方法はあり得るかなと思います。例えばベリーの部分をほとんど使わないんだから、どうせだったら思い切っただけ安く貨物を運ぶというやり方があってもいいと思うんですね。

しかし、一方で、あまりにも旅客が少ないところで無理をして物品を飛行機で運ぶという発想をやると、これはいわゆる農道空港と同じ発想になってしまって、結局、ものすごい補助金を投入せざるを得なくなってしまう可能性があります。だから、そこは個別の島の状況を見ながら、本当にこれぐらいの量があって引き合うのかどうかということ、当たり前前の答えで申し訳ないんですけども、それを考えながらやるしかないだろうなと思っています。

**○宮平委員** どうもありがとうございました。

**○中島委員** 中条先生、どうもありがとうございました。今日は、いろんところで目からうろこが落ちるようなアイデアを幾つか聞かせていただきました。

一応、沖縄への産業誘致ということで今、いろいろお手伝いをしているんですけども、その際の最大のネック、これは沖縄に行くのに金がかかるじゃないかと、料金がかかるじゃないかと、こういうのが非常に大きなポイントでございます。

もう1つは、離島がたくさんあるので、コストが高くなって電力料金が総体的に高いと

というのが2つのネックでございますけど、最初のネックについて、今日は打開できる道を見せていただいたなという感じがいたします。特に沖縄は東アジアの中心に位置していることを鑑みると、日本の産業界の東アジアへのシフトの中での最前線基地としても事業拠点になり得ると思っております。

その際に、東アジアのいろんな地域に対して移動できることも非常に重要なんですけど、便をチャーター便で中国とは便数を増やしていますけれども、なかなか自由に増やせないところもありまして、これもネックだなと思っていたんですけど、今のオープンスカイの徹底化ということである程度、見えてくるのかなという感じがします。

先ほどおっしゃられた空港の民営化の問題と、それからオープンスカイ、これを中条先生の考え方を推し進めようとするときに、ネックになっているポイントはどこになるんですか。どこを改善するとか、あるいは例えば次の振興計画でどこをどう制度を変えればできるというふうにお考えになるのか、そこをお聞かせいただきたいと思います。

**○中条氏** 言いたいことを言いますと、まず国土交通省航空局が余計なことは何も言わないようにすることがまず第1点です。やはり貨物のほうでもまだまだいろんな運航上の規制だとか、そういったものがあって、まずはこれを航空会社が自由にできるような形にしないと、オープンスカイだとかハブだとかいっても自由な行動ができませんよと。逆に言うと、航空会社の方は既に日本航空でさえも、国に頼っているということは無理だということはおわかってきた状況ですから、これからオープン化の中で競争対応で対応していかざるを得ないということは航空会社はわかっている。ですから、そういう意気込みというか、現状認識、市場の認識があるわけですから、その中で航空会社が自由にできるようにしていくことが大事ですよということが、まず1点目です。

その次に、皆さんがおっしゃった日本の最前線基地という考えでいいのかということなんです。これは立場によって、いろいろ違うと思います。日本国の官僚の方、あるいは日本国に本社を持つ企業の方と、それから沖縄の方ではだいぶ考え方が違うだろうと思うし、私は違っていいと思っているんですけども、すなわち、最前線基地ではなくて、沖縄が中心になるという考え方を持たないと駄目だと思うんです。

東京から遠い、確かにさっきから私が申し上げているように、オープンスカイをやって、それでLCCがどんどん国内線へ参入してきたら、沖縄と東京の間は安くなる可能性はありますよねということを申し上げているわけですけども、それは沖縄にとって観光客がたくさん来るということを考えて言っているのであって、東京から近くなるということ

言っているわけではないんです。

沖縄が中心になってものを考えたら、最前線基地ではなくて、自分たちが物流の基地になることが大事ですし、まさに先ほどおっしゃったアジアの中での最前線基地というのは、日本全体として見たときにはそういう見方をするわけですけども、そういった非常に恵まれた地理的な状況にあるんだったら、自分たちが中心になって物流のハブになろうという意気込みというか、考え方を沖縄の人にしてほしいということなんです。ですので、そういう点でいうと、何がネックになっているかというのは、沖縄の皆さんの独立心です。これをちゃんと持ってください。これがまず1つ。

それから、もう1つは、具体的に那覇を物流ハブ基地にしようと思ったら、私は空港を民営化して、余計なことを国が言わないような形にして、その空港の発展という、効率化ということだけを考える民間の組織に任せる。その組織が物流基地にして、貨物機をどんどん発着させたほうが、空港の発展にとって儲かるからいいと思えば、それを自由にやれるような、そういうシステムにすることが大事かなと思っています。

**○中島委員** 追加質問と、それから私も実は内地の人間ですので、沖縄が中心になるべきということは、沖縄では申し上げるんですけど、内地の企業を誘致しようとするときは、沖縄が中心になるんですよといったら全然受け入れてくれないので、それで最近問題になっている「方便」という言葉を使うと、方便でそういうふうに申し上げるんです。

引き続きの質問なんですけど、先ほどの採算の問題ですけども、それは今現状でおっしゃっておられるけど、オープンスカイをもし徹底することができて、実現できて、かつ空港の民営化をして、かつ便数が増え、人数が増えたら、当然、採算性はもっとよくなりますよね。さっきの1割経費削減というよりも、オープンスカイ政策により利用人口が増えることによって、採算は十分取れるんじゃないかという気がしますけど、どうでしょうか。

**○中条氏** お答えする前に、こだわるようですけども、誘致をするときに沖縄が良いよというときに、僕は一番重要なのは、その地域が発展しようという気持ちを持っているかどうかだと思うんですね。発展させてほしいという気持ちを持っているだけでは企業は来ないと思います。発展するんだという意欲があって、それを本気で考えているところには、おそらく企業は誘致しようと思います。なので、私は「方便」でむしろ分けないほうがいいなと思っているということです。

それから、御質問ですけども、おっしゃるとおりで、先ほど少し申し上げたんですが、さっき国が管理している状況の下で費用を1割削減しただけで元が取れますよと言った意

味は、要するに国が管理しているという効率の、そんなによくはない状況でさえもという意味であって、当然、民営化することによってお客さんをもっと増やすという努力を当然やりますから、そういう意味では、費用を1割削減するか、収入を1割増やすかということの違いだけであります。

ただ、もう1つは、那覇空港も1本滑走路をつくるかどうかという話があるわけで、これは具体的な話として那覇を民営化するときには、それを考えながら民営化をしないといけないわけですね。おそらくその投資コストを民営化して、民営化した会社はそれを義務付けた上で売れば、おそらく私は買うと思います。それを回収するだけの収入をおそらく得られるだろうと思います。

もう一度、御質問に対する答えをすれば、おっしゃるとおりで、先ほどあまり紹介しなかったんですけども、例えばイギリスの地方空港の中には、民営化されたことによってお客さんの数を4倍ぐらいに増やしたところもあるわけです。ですので、民営化をすることはコストを節約するという、当然そういうインセンティブも働きますけれども、むしろ私が期待しているのは、客を増やし、貨物を増やす、そちらの方を期待しているということです。

**○野崎委員** 教えてください。今日は発想の大転換ということで午前中からずっとやっているわけなんですけど、空港の民営化は、沖縄の場合で目指しているのはANAの国際物流基地なんですけど、それだけでは限界があるのかなというのは感じておりますが、先生がお書きになっていますように、空港周辺地域も含めて一体的に整備する。そういうときには周辺基地の整備もそこに任せるということだと思いますけど、それは過去のイギリスの事例ではどういうふうになっているのか、資料もございましたが、すみません、こういう失礼な質問で申し訳ないんですが、その時点から現時点ではどういった変化があるのか、イギリスから世界各地にこういう現象がいつているのか、その辺を教えていただければと思います。

**○中条氏** ありがとうございます。具体的に今、資料が手元にはないんですけども、イギリスだけではなくて空港を民営化したときの1つのメリットは、先ほど申し上げたように、周辺開発等々を一緒にやるということなんですけれども、例えば私が幾つか見てきた中の1つに、イーストミッドランドというロンドンから北のほうに200kmぐらいのところに行った地域があって、そこに大体200万人ぐらいのお客さんを昔は扱っていて、今は450万人に伸びている空港がありますけれども、ここはもちろん空港の施設を民営化してから



自分で管制塔を新しくして、滑走路を延ばすということをやって、それと同時に周辺の土地開発を一緒にやっています。それと同時に、鉄道の駅をつくりました。空港の鉄道の路線の近くを走っている路線に駅をつくって空港に行きやすいようにする。こういうアクセスの整備も空港自身が自分でやる。

それから、もう1つの例はブリストルという、やはりロンドンから200kmほど西に行ったところですけども、ここの空港も空港への誘致を空港自身が、例えばドイツの自動車の会社だとか工場だとか、そういったものを誘致してきて、そして空港の経営と一体的に行うというやり方をやっています。これがなぜいいかというのは、空港の周辺開発と、それから空港の経営が別々になっていると、どうしてもこれだけ周辺に対して経済効果があるから、この空港は正当化されるという計算をした結果について誰も責任を持たなくなってしまふということなんですね。これが自分でやると、いや、そんなに経済効果があるんだったら自分でやって投資して、周辺の工場用地を自分で開発して、それを売れるはずですから自分で責任を持つんですよ。

だけど、これを自分でやらないと、そういうのがあるから空港投資が正当化されるよというふうに、空港投資の大義名分になってしまふと、実は売れなかったときに誰も責任を取らないで、結局、自治体や国が困ってしまうという感じになります。そういう意味で一体的にやるというのは、実はそういう点でも良いという点があるんですね。

もう1つ、申し上げると、今、空港の駅をつくったという話を申し上げましたけれども、ロンドンのヒースローの空港は、都心までの高速鉄道、15分で都心と結ぶヒースローエクスプレスという高速鉄道、これは空港の子会社がつくったんです。そこは鉄道の路線が地下鉄しかなくて、地下鉄はすごくゆっくりだったものですから時間がすごくかかって、40分から50分かかったんですが、それを高速鉄道を15分で結べるようにつくった。

要するに、簡単に言ってしまうと、自分の持っている空港を、自分の経営している空港をもっと良くしたいと思えば、自分で周辺開発もするだろうし、それからあまりリスクの高いような周辺開発は、要するに無駄な周辺開発は当然しませんし、それからお客さんを集めてくるためには、そのための手段であるアクセスも自分で整備しようとするわけですよ。そこがかなり重要なところかなと思っています。

**○當眞委員** 沖縄電力の當眞と申します。私はちょっと勘が鈍いせいか、先生のお話でだいぶ消化不良のところがありまして、例えば最後から2ページ目の「離島の振興から維持へ」というところがあるんですが、わかるような気もしますし、全くわからないところ

もありまして、我々地元沖縄の人間が各島々の人たちに、あなた方は生活ができればよい、維持すればよいというのはとても言えそうもないわけですね。要するに、先生がお書きになっているように、外部効果、所得再配分というところで、経済水域、海底資源の確保等々あるわけですね。

要するに、沖縄の島々に限らず、伊豆の島々まで含めて島々の人たちは日本国に何も貢献していないのかと。例えば漁業資源の話、領土の確保、海洋レジャーの確保まで含めて貢献しているでしょうという言い方は絶対あるはずなんですよ。字面どおりとられたら困るということかもしれませんが、やはり島々の存在意義をもう少し価値を認めてもよろしいんじゃないかなと思うわけです。

加えて、今、沖縄振興審議会というのは、先生がおっしゃるように、島々にどういう魅力をつくるか、物流を増やすために果樹、園芸、農業等々を含めて、どういった施策を施して振興を図るか、あるいは島々の人からみれば、振興どころか維持してくれという言い方もあり得るかもしれないわけですね。観光をメインにするにしても、海岸線の美しさ、海の美しさ、これだけの魅力で来る人もいるでしょうし、ゴルフ場があればなという人もいると思うわけですね。若い人たちはディスコも欲しいなど言っている時代もあったわけですね、渡嘉敷島などは。沖縄の歌や踊りも聞ける場所にしてほしいなど、たくさんあると思うわけです。そういう施策をやはり考え出すのが沖縄振興審議会ではないかなと思っているわけです。

その上で、空港の民営化は僕は大いに結構だと思うわけですね。那覇空港の民営化だけではなく、あるいは石垣島空港の民営化、宮古島、久米島の民営化だけではなくて、沖縄空港株式会社でもいいような気がするわけです。空港全体の会社が民営化された会社があって、それぞれの島々の空港を経営するというのもあると思うわけです。収益のより上がる可能性の高い那覇空港の利益を久米島の空港の維持運営に持っていく手もあると思うわけです。要は、島々が元気になる施策をつくった上じゃないかなというふうに思う次第です。

それから、英国の事例を出されているわけですが、例えば鉄道でしたか、地下鉄でしたか、民営化をしたがゆえの影の部分もあるわけですね。よく止まると。車内に何ゆえに止まっているかと表示される。1つは、パワー・フェイラーという表示が出るそうです。電気が来ないと。もう1つはシグナル・フェイラーという表示がされると。信号会社の信号が途絶えています。それからラック・オブ・スタッフというのがあるそうです。運行要員、

交代要員がこの駅に来ていないと、ここで交代すべきだけど、交代要員が来ていないので、今まで運行していた人たちは交代の時期だからというのでさっさと降りる。何かこういう部分もあるけど、乗客はじっと静かに新聞を読んでいる。そういう雰囲気がつくれるかどうかですね、問題は。そういう意味で少し私は消化不良のところがあるというところです。

**○中条氏** 最後の話からいくと、あるイギリスの推理小説を読んでいたら、主人公がヒーローの空港に着いて、すぐに公衆電話、今の携帯があるような時代の話ではなくて、公衆電話の時代の話ですけれども、公衆電話を探そうとしたら運良く使える公衆電話に行き当たったという表現があって、それはまさにそうなんです。イギリスはそういうところですから、昔からそうなので、だからみんな静かに新聞を読んでいるものだということなんです。

それはそれとしまして、1個目の話で、私はあえて申し上げたいのは、もう日本全体にそんな力はありませんということです。だから、それぞれの地域が自立をしないと、日本はやっていけませんよ。そのときに、残念ながら右肩上がりの経済成長のときには、みんなで何とかしのいでいこうと。稼いでいるやつが、その分を稼いでないところにまわしても、何とかそれでもやっていけた。しかし、もうそうではない状態になっていますよということです。そういう点で自立をしてもらわないと困りますよねという話が1つあるというのが、まず第一点。

そういう点でいくと、要するに北海道にしる沖縄にしる、まずは自立ということを考えなければいけない点が、まず第一点です。沖縄自身が自立するときに、これだけたくさんある離島を全部抱えて、全部がとても将来発展していく、人口が増えていく、経済が拡大していくということで、そういった見通しでものを考えていくということはできるのかということです。現実的にできるんでしょうかということです。

それを現実的に考えていこうとすれば、どの辺までという具体的にそこまでを、今、私は議論するつもりは全くないんですけども、例えば宮古、石垣、ここはおそらく自立ができるだろうと。本島はもちろんですけれども、本島とそれにくっついている津堅や久高だとか、あの辺は何とかなると。宮古、石垣を何とかする。与那国は結構難しいけど、何とかなるかもしれない。

さらに、もっと離れているところの離島、これを将来も人口を増やしていく、振興ということはそういうことですよね。人口が増えていって経済が発展していくということです。それは具体的に現実的なんですかということをお願いしたいです。それを振興しなければ

いけないから、新しい産業を興すということをやっているよりは、そこに住んでいる人たちが生きていくことができるような対策に転換をしたほうがいいのではないかということです。

これは決して沖縄だけの話ではもちろんないわけですが、私は大体100近くの離島を見てきたことがあるんですけども、どこに行っても人口を増やしていったって経済を発展させていくという、要するに振興させるというのは、可能なところとそうでないところがあるので、可能なところはそうやって自立をさせていく。そうでないところは維持をしていくというやり方しか仕方がない。

私が先ほど出しましたように、離島は意味がないと言っているわけでは決してないわけですね。これは先ほど書きましたように、外部効果としては、要するに海洋資源だとか、鉱物資源だとか、そういったものがあって、それは地元の人たちは使わないわけですけども、ほかの地域の人たちが使うわけですから、そこを離島があることによって、日本の領土であるがゆえに、その海洋資源を使うことができるわけですから、そういった点での離島の価値はもちろん十分にあるという前提でものを言っている。その価値がなかったら捨ててしまったほうがいいわけですから、そうではない話ですね。

ただ、ここの先をもうちょっと話をすると、日本の国の資源だと考えるのは果たして意味があるのかと、哲学的に考えると、実は日本の資源だから日本のものだと言っているんだけど、そうなんですかと、世界の資源じゃなんですかという話になると話がちょっとごちゃごちゃになってしまうので、とりあえず、一応、日本のものですから日本の資源である。日本国民が、他の地域の人たちがそこから便益を得ているわけですから、そのためにはその領土を維持しておかなければいけないわけです。その価値はかなり大きいと思っています。しかし、一方で、その島の人口が将来増えて、産業が興って経済が成長するということが可能なんですかということは、これは現実的にちゃんと見定める必要があるという点を申し上げておきます。

**○當眞委員** 先生、大変失礼な質問になってしまったので恐縮ですが、ただ、前段、ちょっと付け加えればよかったかなと思うのは、実は沖縄電力もすべての島々、料金でコストを回収できてないわけです。その辺の悩みがいつもありまして、我々はまさに義務と考えて、島に人が住めないようになってはいけないという一心で電気を供給しているところもあるわけです。そういう悩みもあったものですから大変失礼な質問になったかもしれませんが、御容赦願いたいと思います。

○中条氏 全然失礼だとは思ってないんですけども、沖縄電力さんが電力を供給しなければいけないと思われることは全く必要なくて、それをやるのは行政の役割なんです。私は基本的に、先ほど少し空港の話でもお話が出ましたけれども、儲かるところで儲からないところを維持するというやり方が、実は日本全体で無理になってきているんです。ですから、そういう意味では、沖縄電力さんが他の利用者の負担で離島の電力の赤字の部分を負担するというやり方も、私は望ましくないやり方だろうと思います。それは別途にきちんと補助金で対応するべきものです。

皆さん御承知のとおり、空港の場合ですと、空港整備特別会計という全国的な制度があって、これは端的に言えば、羽田で儲かった分で全国の空港整備をやってきたわけです。それは、右肩上がりの経済成長のときには可能だったわけです。それはやはり難しくなってきた。そこから脱却していこうとすると、やはり空港がそれぞれ独立採算でやっていかなきゃいけないという話になってくる。これは空港だけの話ではなくて港湾でもそうですし、高速道路でもそうですね。

そうすると、やはり沖縄の中でも沖縄と石垣・宮古と空港を一緒にして経営するのではなくて、それぞれ独立で経営をしていく。そしてそれぞれ自分で頑張ってもらう。その結果、発展する可能性があるところはもっとお客さんを増やして、そしてそれを核にして活性化させて島全体を発展させるということは、おそらくできる可能性がある。それは与那国ぐらいがぎりぎりのところで、その辺は少し難しいなという感じはもちろんあるわけですが、宮古、石垣はおそらく可能であろうと私は考えています。

そうでないところは、やはり空港はライフラインですから、おそらく維持せざるを得ないと思います。だけど、そこで稼いでいこうとか、そこで儲けようとか、発展させようというところまではなかなかおそらく、例えば波照間でやるとか、粟国でやるというのはおそらく難しいと思っています。ただし、それはおそらくであって、やり方によってはもしかしたらおもしろいものが出てくるかもしれないです。

もしかしたら、そこで地元の知恵によって、例えば先ほどお話が出ましたように、空のベリーのところに特産品を積んで、ただで持ってくるというやり方でもって島を活性化させることはできるかもしれないです。だから、そういう可能性を全く否定しているわけでは決してないので、そういうことができるように補助金の使い方を地元任せのやり方にしましょうよと、お金の使い道を自由にして、いろんなことができるようにしましょうよというのが趣旨だということです。

**○嘉数座長**　ここで県のお話もお伺いしたいのですが、謝花統括監、県の21世紀ビジョンの中身もLCCの導入がうたわれていますよね。県が考えているLCCというのは、沖縄と海外を考えているんじゃないかとおもうんですが？本土と沖縄のLCCも考えていますか？その場合に、例えばアジア・エクスでもいいですし、あるいはビジネスエアでもいいですし、ANAでもいいんです。例えばアジア・エクスが那覇空港に入って、那覇空港から羽田とか成田に出るとか、あるいは成田で客を拾って那覇空港に降りて、そこからタイとかマレーシア、クアラルンプールに行くとか、そういうたぐいのことは考えていませんか。

**○沖縄県(謝花統括監)**　ビジョンには確かそういった部分についても言及していることは事実です。具体的に今度は、航空会社の競合、競争の議論も出てまいりますので、その辺を行政が率先して進めるんだというもので、やはりこれをやりたいという業界がいらしたときに、これについて沖縄県は県内のことだけではなくて、また他のいろんな関係航空会社等の御協力もあって、今、観光客を誘致していただいているわけですから、そういったところとの調整が、やはり配慮というのも必要なと。

やはり、全体的に見た上で判断しないといけないのかなと思っていますけれども、将来的にはそういったことも目指すという形であって、現時点でこれを積極的に、例えば今おっしゃったLCC単独だったらよろしいんですが、海外から来たものを沖縄にやって、今度は国内線まで飛ばすということについては、これはやはりいろんな航空業界との関連でハードルは高いのかなと認識しておりますけれども。

**○嘉数座長**　素晴らしいお考えですが、おっしゃるように、特空、ほぼ独立させないと、先生がおっしゃっているのは非常に実現は難しいという話にはなる。

例えば謝花統括監、中条先生がおっしゃっている那覇空港の民営化、どう御覧になりますか。論外？ それともやれそう？

**○中条氏**　統括監は言いにくいですよ。

**○沖縄県(謝花統括監)**　実は、県庁内部では、例えば那覇空港を県管理空港にできないかとか、そういう議論はしたことはあるんですが、民営化については、まず議論したことはないということが1点です。

もう1つ、商業面では、ビルディングについては当然、株式会社がいらっしゃるわけですから、そこでやってもらおうと思っていますが、逆に先生にお尋ねしたいなと思ったのは、要は国庫が入っている施設を民営化することについて可能なかどうなのかというの

が、民営化することが。

つまり、沖縄県は本土と違って陸続きではないわけですから、ほとんど飛行機なわけですね。沖縄の空の玄関口である那覇空港を全く行政から手放して民営化することが、果たして適当なのかどうかということが懸念材料としてありますし、それから現実的に国有財産についての民間譲渡という発想が、今の日本全体の中であるのかという、この辺のところをちょっとご教示願います。

**○嘉数座長** お聞きしました？ 国土交通省よりも県の方がハードルが高い。

**○中条氏** そうかもしれないですけども、これもまた叱られそうな言い方をすると、確かにメインの空港、羽田とか伊丹とか、その辺ぐらまでというのは国土交通省としてもとても関心があるんですけども、地方の空港は民営化に対してそんなにアレルギーはありません。国土交通省のほうは。むしろ地元のほうに、やはり「えっ、民営化？」という、まだそういう状態です。

先ほど御紹介したように、イギリスの空港は地方空港も全体の3分の2が民営空港になっています。スコットランドの離島辺地の空港は国営なんですけど、それを除くとほとんど全部の空港が民間です。ですから、当然、那覇や鹿児島、宮古・石垣、その辺のところはみんな民間の空港になってしまっているわけで、大体、日本とヨーロッパの民営化の速度は20年ぐらい差があると思います。ですので、今は民営化は全然、とても考えてないよというふうにおっしゃるのが大概、普通だと私は思います。

だけど、世界ではこれは普通に行われていることなので、国有財産を民営化することはしょっちゅうある話ですね。国が資産を売るわけですから、JRだってそうなわけで、あれは国の資産であって、国有鉄道といえば公社ですけども、国の資産であったものを売って民間にする。まだ株は国が持っていますが、それからNTTもそうですし、ですから、そういう点で国有財産を民営化することは普通に行われていることなので、それは民営化するということを決めればいいだけの話です。決めればいいというだけのところが、なかなか大変なことは確かです。

ただし、もう1つ申し上げておきたいのは、沖縄まで来てこんなことを言っていますけれども、実は先週、札幌に行って同じことを言ってきました。このところずっといろんなところで同じ話をして、樋谷さんなんか随分前にもそこのお話を聞いてくださったんですけども、どこへ行っても同じ話をしていきますので、どこかが沖縄より先にもしかしたら民営化するかもしれないです。真面目に考えている自治体、検討しているところはあり

ます。それから商社は具体的なプログラムをいろいろ考えています。つまり、商社は何を  
考えているかという、商社が要になって日本の銀行と外国のファンドと一緒にして、そ  
してコンソーシアムをつかって、どここの空港を買いましょうと、そういうプランです。  
それは進めています。

そうすると、一番最初に民営化された地方空港が一番脚光を浴びます。2番目、3番目  
は置いていかれます。なので、早くやったほうが勝ちですよ。宣伝にもなりますし、日  
本の中では成田と関西空港と中部空港は、一応、民営の空港に、形だけは民営ですけど  
も、地方空港では全くないわけですから、これをやれば非常に宣伝効果も高いし、これか  
ら沖縄の自立の気概を見せるという点でも非常に大きな力になると思います。少し真面目  
に考えてほしいなと思うところがあるんです。

**○嘉数座長** もうちょっと突っ込んで質問をさせていただきます。先ほどPFIの話を仲  
本委員がなっていましたね。先生の中のBOTの話は、Build Operate Transfer、この手法を  
日本で使って民営化したいという空港は実際にありますか？ このBOTの12件というのは  
どこのケースですか。

**○中条氏** BOTの12件というのは発展途上国ですね。BOTの上に1つ、コンセッション、  
管理運営委託というのがありました。これも1ケースを除いて全部発展途上国です。先進  
国は基本的に普通に民営化です。もちろん普通に民営化と言ってもデパートの経営と違っ  
て、当然、国の規制はいろいろあります。これは安全上の規制ですよ。それからセキュ  
リティー、国防上の規制。例えば空港施設ですから何かテロ行為が発生したり、あるいは  
有事になったときには国がコントロールしますよと、そういうことが決めてられていると  
か、そういったことは行っても当然ですよ。その上で、プライス・キャッピングが課さ  
れるような場合ももちろんあります。そういったことも含めて民営化された空港、60幾つ  
の空港は、基本的に経営体としてはデパートと同じ民間の形ということですね。

御質問にあったPFIなんですけれども、私はPFIはあまり賛成ではなくて、なぜかとい  
うと、普通に民営化できるんだから何もPFIでやる必要はないという考えなんです。PFIは1  
つの知恵で、民営化することが難しいような要因がある場合にPFIという手法を使って、な  
るべくその部分は民間の力を活用しますよねということですね。ですので、よくあるの  
は、お話があったと思うんです。刑務所は完全にデパートみたいに民間でやったら、サー  
ビスがいいところに囚人が集まったら困りますから、基本的に完全な民間は難しいわけ  
です。しかし、運営についてPFIにするということはもちろんできるわけです。そういうとき



によく使われる。あとは学校だとか、よく使われるやり方です。

日本の場合には羽田の国際線のターミナルがPFIで、新しいターミナルですね。この前の事業展開、あれはPFIでつくられています。だけど、例えば羽田のターミナルでも、何もあそこをPFIでつくる必要はなくて、全部完全に民間の会社がやればいいという考えですので、そういう点で、例えば那覇空港の場合にしる、石垣・宮古にしる、PFIという形でやらなくても完全に民間の会社という形で民営化すればいい。

道路の場合は、部分的にある道路をつくるときに、PFIだとか、あるいはBOTの方式でこれをするというやり方もあり得るだろうと思います。特に一般道路の場合はPFIでつくっておいて、最終的に国や県に戻すというBOTのやり方は、要するに最終的にどこが持つかというところが、国や県のままであるということの前提で民間のお金を使うという方法であり得るんだと思います。空港の場合は、私はPFIでやる必要はなくて、普通に民営化をすればいいという考え方ですね。

**○仲本委員** 大変勉強になりました。まず沖縄人として独立の心は絶えずDNAの中に入っていると思いますので、そういう意識は絶えず持っていると思います。ただ、午前中は跡地の話でございましたけれども、地元の力だけではどうしようもない事項が多々ございまして、その辺につきましては、是非とも内閣府さんのお力添えをいただきたい。

それから、空港の民営化につきましては、私は全く素人でございますけれども、例えば沖合展開した後は民営化というのものなじむのかなと。それと自衛隊が嘉手納基地に引っ越していただければ、民間空港として利用できるような状況がもし成り立つのであれば広大な敷地が手に入りますので、そこを臨空地域ということで活用することが可能になる、そういう視野でいろんな考え方をやっていくのもひとつなんじゃないかと思います。

もう1つだけ、今日先生が言った話の中で、離島航路補助と離島空路補助のシステムが長い間、ずっと延々とやられていますけれども、今は国交省になっていますけれども、私も昔の国土庁地方振興局におりまして、離島振興の部署に3年ほど携わった時期がございます。ちょうど法律改正等も経験いたしまして、離島航路の補助、離島空路の補助制度、減収補てん、いろんな複雑な状況になっておりまして、今、2本立て、3本立てになっているのを先生がおっしゃられるように、選択できるような、県で要求されている一括交付金に近いような発想で空路と航路ということで一括して使えて、競争力が発揮できるような形で地域の自立という観点で使えと、結果として、人流もそれから物流も活性化するという形になるような制度を、是非とも御検討していただければというお願いをさせてい

たきます。以上でございます。

**○嘉数座長** ほかにどなたか、大城委員、稲田委員、いかがですか。

はい、どうぞ。

**○中条氏** 今の点で、沖合展開をする前でも大丈夫だと思っているんですよ。それは那覇の発展、将来可能性から考えれば十分にお金は返していけると思うんですよ。だから、おそらく民間に売れば買うところは、これは両方やり方があると思うんですけども、沖合展開で新しい滑走路をつくるという条件で買わないかと、手を挙げるところはあると思いますけど、これが1つ。

それから、自衛隊と共用という点ですけど、軍と一緒にでも十分民営化はできるんですよ。オーストラリアのキャンベラ空港は、オーストラリアは空港はほとんど全部民営化してしまっただけですが、キャンベラ空港はオーストラリア空軍が使っているんですけども、それでも民営化をしています。方法はありますよということです。

それから、補助制度の話ですね。私も長い間、ずっとこれを見てきて、何とかならないかと思ってきたところで、少し変わってくるのはいい方法だと思います。ただし、ひとつ間違っていけないことは、自由に使えるということは責任も持ってくださいねということなんですよね。使い道を自由にしましょうねということ、一方で、使った結果について責任を持ってくださいということになって、結構、地元にとっては大変な話ではあります。それを配分する能力が地元がないといけないということになります。ただし、やはり自立に向けて必要な措置だろうと思います。

それともう1つ、ここは今日初めて感情論を申し上げたいんですが、実は離島航路の補助金は、つい2～3年前まで、年間、日本全国で47億円しかなかったんですよ。確かに離島に住んでいる人は少ないんですよ。住んでいる人は少ないんですけども、それでも、日本全体でたった47億円しかなかった。それをようやく石油が値上がりしたので少し増やしたんですが、この離島航路の補助制度は昭和20何年かにできたんですが、それからずっと47億円ですよ。他に一体どれだけ無駄な補助金を出しているか。1,000億、2,000億単位の、いっぱい無駄な補助金があるじゃないですか。地下鉄を1kmつくるのにどれだけ補助金が出ているか。それから考えたら47億円なんていう数字はものすごく少なすぎたと思います。

ただし、これは感情論なので、その程度のものだと言われたらそうかもしれませんがけれども、しかし、もうちょっと合理的に制度を改めることによって、より使いやすくする工

夫はぜひ進めてほしいなと思います。

○**稲田委員** 勉強になっております。県医師会の稲田ですが、民営化しているいろんなことが、いろんな人がアイデアを出し合って魅力的な空港が各離島にできると素晴らしいなと思ひまして、細かな話ですが、空港内の医療施設をもっと国際的に使いやすいように、英語が使えるドクター、あるいは中国語の通訳の方、あるいはスペイン語でもいいですが、様々に、本当に目に見える形で沖縄の飛行場は世界に開かれたサービスを持っているんだということを具現化するの、そんなに難しい話ではないかと思ひました。

ちょっと関連しますが、ウェルネス産業研究会はまさに世界に開かれて沖縄の医療やリハビリの資源を提供しようという動きで、非常に活発になってきておりますけれども、そのためにも飛行場のパワーアップは大事だと思いますし、細かな規制でいろんなアイデアができないという現状があるとすれば、それは何とか是正していただきたいと思ひました。

報告も少し兼ねますが、現にある会社ができまして、トリポッドといて、今回のウェルネスの会議にも玉城さんというドクターがしゃべりますけれども、県医師会の内科の開業医が2人手を挙げて、それにもう1人、仲の良い薬剤師が組んで、それでトリポッドなんですけれども、株式会社をつくりました。彼らは医療現場を知っていますので、皆保険体制を壊さない形で医療が余力があるところに、中国、アジアの富裕層のPET検診などをやろうということで実際にもうスタートさせております。これもやってみせておりますので、このトリポッドのような形が潜在力として沖縄県、あるいは日本全体にいろんな関係者が思いを持っております。ただ、前にも申し上げましたが、皆保険制度を絶対に壊さないという意味での日本医師会のかんりの抵抗があるのは確かで、これはそのとおりだと思ひます。是非国を開きつつ、どう医療福祉を守るのかということもとっても大事な議論だと思ひますので、話をもう一度させていただきました。

そしてもう1つの動きですが、統合医療というのは、今、世界中の流れですけれども、統合医療に対する反論も、やはり皆保険制度が壊される可能性がある。自由診療だとか、医療の提供が貧富の差によって異なるとはいけないんだという大きな反対論があつて、統合医療は日本になかなか広まらない現状があります。10年近く、各専門家がいろんなアピールをしておりますが、制度的な壁があります。ただ、近々、沖縄である人たちが顧問にアリゾナ大学のワイル博士、統合医療の世界的なリーダーですが、お迎えして沖縄で実際にリハビリに寄与する産業をつくろうという動きが実際に始まっております。そういう意味もあつて、私は細かないろんな、これまでの規制みたいなものは何とかそこから自由に

なって、いろんな活動ができるような体制があればなというふうに思います。

そしてもう1点申し上げますが、先ほどの沖縄電力の当真委員のお話を聞きながら私が思ったことなんですが、沖縄県全体の医療をどう守るかというところで、離島の医療の貧困、あるいは北部地域は10万ぐらいの人口がありますが、そこでの深刻な医療資源の不足、その辺をどのようにしていったらいいのかということで県医師会が呼び掛けて、琉球大学と県立病院の関係者、あるいは民間も集めて、とりわけ産婦人科医をどう確保するかということで、この間、本音の議論をしようということでディスカッションが始まりました。

ここでも壁になるのは、行政であったり組織対所属の違いだったりして、目に見えない自由な乗り入れができないというところで、本来はもっと有効に生かせるであろう医療資源が、何か停滞しているという現状が正直あります。このへんは何とか打破していかないといけないと思いますが、これは県立病院の問題で非常にデリケートな部分ですが、県立病院を県立のまま維持するのか、それとも独法化、県立病院全体を沖縄県全体を独法化してもっと自由に、有効にこの医療資源を活用する仕組みをつくるのかということで、今、県内は2つに割れております。このへんも先ほどの先生と当真委員のやりとりを聞きながら、何とかいい方法がないものかなと、現有の限られた資源をどのように有効に生かすのかというのは医療に限りませんが、今の空港の問題も含めて感想でございます。

あとは私の妄想でございますが、僕は病院船というのに昔から憧れておりまして、船を病院にしまして、それで離島の島々を定期的に周遊する仕組みが何とかできないものかなと思っております。今、先生の話で、わずか日本全体で47億しか出してないという現状を見ても、病院船に3億ぐらいあればできるのかなと思っておりますが、良いものをつくって、クルーズ船でいいですよ。富裕層が乗っても楽しいと思えますし、あんまり知られてないんですが、船に乗ると糖尿病のリハビリにいいんですね。海の振動が本当に体をほぐすと言われていまして、こういういろんな科学的な根拠もいろいろ後からどんどん出せますので、船をもっと活用して定期的に最大の近代的な医療船がいろんな離島をまわると、沖縄県の離島の一体感が出ますね。見捨てられているのではないという、何か離島は自分たちは一体どうなるんだという精神的な不安もありますので、定期的に病院船が月1回来ますよと、妄想ですよ。病院の中にディスコもできますね。若者が週1回、ディスコで夜遊べますね。図書館もありますから、子供たちの教育にも寄与するので、僕は船の活用というのが、何か思う度にいつもできないかなと思っております。以上です。

**○嘉数座長** 病院船はアイデアとしては良いと思えますね。ハイチの大地震のときに真

っ先に駆け付けたのはアメリカの病院船なんですよ。国際貢献にもつながると。

大城さんは何か御意見はありますか。

**○大城委員**　せっかく来たので1回は発言してから帰らないといけないのかなと思いつながら、すみません、午前中から難しいなと思いつながら聞いていました。ただ、私は主婦として、消費者として考えたときに、行政だとか政治だとかいろいろ言うんですけど、経済の仕組みというか、経済の循環というか、このことを一人ひとりの消費者という生活者が知らないとな世の中はよくなつていかないなというのを、今の行き詰まりの社会を見ていてとても感じていて、子供たちの教育の中に経済の仕組みとか、自分の暮らしがどうつながっているか、その経済がどうつながっているかということが学ばれていないんだなということをととても強く感じる場合があります。だから、要求するだけではなくて、やはり足りないものを自分たちでもきちんと見つめて、自分たちの蓄えにしていかなきゃいけないんじゃないのかなと感じています。

それから、今、結構意見がいろいろありましたけど、経済効率はとても大事だと思います。自由度の選択、これも言われているんだと思います。自由度の選択、選択には責任が伴いますよということをしつかりとおっしゃりながら、独立という厳しい言葉を使っていますけれども、自立ということだろうと思うんですね。要は、経済の仕組みと経営の意識を持たないと、これからは誰か任せでは世の中はやっていけませんよということをしつかりおっしゃっていただいているんだなと思って、聞かせていただきました。

すみません、それ以上は深くはわからないんですが、午前中のところからなんですけど、午前中もやはり同じだと思うんです。跡地利用の件もそうなんですけど、全部絡めていろんな問題を一緒においてどうしましょうかと言っている限り、どこにも落ち着かないのかなという議論をしているような気がして、そうではなくて、上妻さんがおっしゃったように、利用が可能な資源へ復旧をさせるということは、これは責任があることだと思うんですね。だから、そこは譲らなくていいこと。そのことがしつかりと進んでいるなと思えば、その土地をお持ちの方たちも、復旧が責任を持ってやってくれるんだと、進むんだという実態を見たときに、初めて安心して待てるという、必ずしもお金の保障とか、そういうことだけなのかなというのを思いつながら聞いていました。

だから、責任と分担のことをしつかりする。だから、跡地利用に関しては、きちんとした責任を持って復旧し、元に戻すというところは絶対に責任があると思いますので、そこまではしつかりやって、同時進行で、そこに自分たちは、この島の人間としてどういう絵

を描いて、どういう絵を皆さんと一緒に見ていこうか、これは同時進行で今度はこちら側に責任があることだろうと思うんですね。それぞれの責任の分担をし合いながら、なおかつ、経営の視点を持つとおっしゃられているわけですから、どこからそれをひねり出すのか、どうやって出し合うのかということをもっと前向きに考えていくことがとても大切ななというのを今日は感じさせていただきました。

それと、私、この振興審議会に参加をされていてすごく思うことなんですが、これはここか県かよくわからないんですが、すごく心配をしているのは、いっぱいいろんな柱は立つんですね。これを何十年とやり続けてきたときに、一定成果は出ていると思うんですが、本当に自分たちのものとして獲得したのかなというのがとても心配なんですね。なので、いろいろ目指すものはいっぱいあっていいんだけど、それぞれを分解してみると、結構似たようなものがいっぱいあって、それを1本目の土台が何で、2本目の土台が何でというふうに組み合わせていって、最終的に煙突が何本立つのか、ビルが何本建つのかという、そのことは結果として見えてきていいと思うんですね。

振興策を考えるときには、組み立て方と最終的にどういう構図のメニューをつくるのかということとか、そういうことにもうちちょっと、ここじゃないんですね、多分。そのことをしっかりやらないと何か不安だなと思いながら参加をさせていただいています。是非、その辺のところをもっとどこかできちんとやっていただきたいなと思っています。以上です。

**○嘉数座長** 大変貴重な御提案で、平田さん、うなずいていましたが、コメントを。

**○平田委員** 中条先生、確か昨年に講演をされたらと、ほとんど同じ内容だとおっしゃってました。日経の主催ですね。要は、そのときに県庁内部でそれを受けて何らかの議論とか、一応、1回話し合ってみようじゃないかというアンテナが、まず県民はもちろんですけど、そういうところで県の大きな流れをつくる場所で話し合われたかどうかということがすごく気になりました。

要は、今回のような案件が、例えば空港民営化となったときに、どこが担当するのかなと思って、さっきからずっと組織図を見ているんですけど、空港課でもないよな、地域離島課でもないかな、交通政策課かなといろいろ考えながら見ていたわけですが、こういう新しい発想の情報があつたときに、それをキャッチする力が県内にいる僕らになれば、いい話を聞いても、昨年と同じ話をされているのに、1年後に聞いて、また新たに「おおっ」となっている自分がここにいると。

県民はもちろん、その講演会に参加しなかった方は、おそらくきつこういふ発想は全くないと思うんですが、少なからずともそこに立ち会った人で問題意識があり、危機感を感じている人であれば、いいか悪いかは別として、みんなで話し合うということは、何らかの話し合いがあったのか、非常にそういうところが気になって、沖縄の側としては思いました。

それから、中条先生の是非率直な意見をお聞きしたいんですが、知事は今、観光客1,000万人という大きな数値目標を掲げているわけですが、所見を、そのことについての素直な御意見を伺えれば幸いです。以上です。すみません。

**○中条氏** ありがとうございます。まさにそういうような感じで、いろんなところから考えていただければいいなと思います。さっき医療の話がすごくおもしろくて、今日私は、空港を題材にしましたが、それは例というだけで、これを、医療のところからやっていただいてもいいと思うんですね。医療だけで沖縄は独立して、中国、台湾と一緒にやるというやり方もいいと思いますし、とにかくそういう形で発想をいろんな分野に適用して考えていただく刺激になってもらえればいいと思っています。

それから、病院船の話もおもしろくて、瀬戸内海に行くと、もっと小型ですけど、病院船があるんですね。おばあちゃん、おじいちゃんの入浴ができるようになっていて、その船が島をまわっていく。その大型のイメージというふうに考えていいかなと思いますけれども、そういった発想もどんどんやっていく人がやっていかないと、私はいろんな規制があって、これができないなと言っていると、結局何もできないので、挑戦する人がいて、言い方は悪いんですけども、無理にでも規則を破って、公序良俗に反することは駄目ですけれども、そうではなくて、離島の人たちのニーズに合っていることだったら、少し規則を破ってでもやるような人が出てきたほうがいいと思っています。

さて、最後に観光客の話なんですが、沖縄には可能性は十分にあると思っています。私は、日本の中で観光で売れるのは、沖縄と北海道と京都だけだと思っているんですよ。それ以外のところで観光客を世界から持ってこようと思っても、もちろん来る人はいますけれども、これは限界があるだろうと思っています。つまり、日本の魅力を売るというのは、日本の経済的に発展したところが外国の人たちにとっては興味なんですね。私たちは日本の伝統的なものを売ろうとしていますけれども、残念ながらアンケートをすると、外国の人たちはそういったものは別に見たいと思っているわけではない。お寺とか神社とか、伝統芸能だとか、そういうのを見たいとは別に思っているわけではないんですよ。電気釜

を安く買いたいとか、キティちゃんを買いたいとか、そういうところに興味があるわけで、そういうものを売っていくということになると、伝統的な観光地として売っていくのは、日本では私は難しいと思っています。

しかし、沖縄と北海道はそういった価値が、自然としての売れる価値がある。ただ問題は、沖縄もそのうちに、先ほど申し上げたように、日本国内の人が大部分だと言いましたけれども、もちろん中国の富裕層、それから韓国の人たち、これも当然、ターゲットとして考えていいと思います。しかし、その人たちを相手にしたときには、競争相手はものすごく多いということなんです。これは日本国内のお客さんにしても同じです。私は年に2～3回ウインドサーフィンをやりに沖縄に来ると申し上げたんですけども、実は、もう1つ行くところがあって、サイパンです。サイパンか沖縄かで、毎回私たちのグループでは議論になって、どっちかになるわけです。ウインドサーフィンなのでサイパンだけなんですけど、普通にリゾートに行こうとしている人にとっては競争相手はいっぱいあるということなんです。

そうすると、中国や韓国の人たちが来てくれるだろうと思って考えているのは、これは彼らももう少し所得が上がるとハワイへ行き、さらにはもっと遠いところへ行ってしまうから、それまでの間に沖縄に来る癖をつけさせる。そのために安い航空サービスを確保しておくことが大事だと思いますし、あるいはこれからは自然に頼らないで、先ほどの医療観光をまずは、これは実は全国どこだってできるはずなんだけれども、ここに来やすいと、何らかの制度の壁を崩してやることによって、来やすくなるというやり方で人を集めていくという、自然に頼らない一歩先の考えも考えたほうがいいかなと思っています。

**○平田委員** ありがとうございます。全く同感であります。昨日も観光戦略会議で平田オリザ先生たちとも話し合いをしたんですが、4月に新しい部ができて、文化観光スポーツ部で、知事が文化観光をすごく強く推している理由もそこにあるかと思うんですが、いわゆる10年後はインバウンド、世界からのお客様をどうやって迎え入れるかということを考えていかないと、この4～5年で沖縄に来る観光客は頭打ちになるという議論がずっとされているところです。その新しい価値観をつくる作業をやるんだなと思います。

と同時に、今日の会議で反省点が1個あるのは、離島振興に関する部分の、僕自身が意見が言えなかったと。離島地域活性化、竹富町の島の出身でございますけれども、今日はそういった部分ではなかなかその話題に行けなかったのが少し残念でありました。またよろしく願いいたします。先生、ありがとうございます。



**○嘉数座長** ありがとうございます。沖縄観光は、多分、中条先生が来なくなったらおしまいだと思っていますので、是非リピートで何回もいらしてください。

時間がありませんが、せっかく清水政策統括官がいらしていますので、今回で8回目ですよね。先ほど大城委員がおっしゃったのはちょっと気になりますが、振興計画の中には選択と集中、メリハリをつけて計画をつくる話になっていますが、どうも総花的で不安があるということもおっしゃってまして、それも含めてコメントをいただけますか。

**○清水統括官** ありがとうございます。

それではお時間の中、最後、今日のいろいろなお話を伺って申し上げますが、今、嘉数先生もありましたが、いろいろな施策の良いアイデアがいっぱい出てきているし、これまでの計画の中でもいろんなものを、法律に基づくもの、あるいは予算に基づくもの、いろいろやっているわけですけど、次の新しい沖縄振興策に向けて県のアイデアを頂きながら、今、実務的には議論を始めています。

ただ、実際問題として、法律の形にしろ、あるいは予算要求をしていくということであれば、当然、ある程度優先順位とか、そういうものも必要になってくるかと思えます。そういうときにメリハリをつけてやっていくという議論も必要になってくるところでございます。昨年、この専門委員会でおまとめになった中間報告の中にもいろいろな、これまでの反省とか点検をされて課題を出した中で、最終的には選択と集中に基づきながら、だけど、沖縄のいろんなポテンシャルを引き出せるような形の方向性があると思えます。

今、政府のレベルでは具体的な要望に向けてこういう振興についての基本的な理論編の整理をこの審議会ですべていただいていますけれども、要望が出てきて、概算要求だとか、そういうことをにらんだ実務的な協議も行われ、それをリードする形で大臣レベルでの沖縄政策協議会がありますけれども、これもいろんな議論をよく消化して、政策として打ち出していくために、ある程度整理をする部分も必要かもしれません。ただ、よくそこは県と御相談させていただきたいと思っております。

それから、今日は離島とか、そういうことで最後、ちょっと一言申し上げますと、中条先生から大変パワーのあるプレゼンテーションを頂いたので、いろいろ私も勉強になりましたが、非常に個別のことに入らずに言えば、先ほど大城先生も言うておられましたけれども、いろんな意味で、これからの社会でいろいろ振興していくためには、実際の生活者とかいろんな方のニーズを捉えて的確にやっていくことが大事になっているし、中条先生の話で言うと、空港というのはニーズをあるところにつくるとか、逆にニーズをつくりだ

すぐらいの形のお話をされていたので、ビジネスの世界で考えていくと民営化というのがあるんですけど、その民営化かどうかというのはちょっと大きな議論もあるので離れまして、例えばこれまでもそうだったと思いますけど、振興策を考えるときに、那覇空港と周りのいろんな施設整備は県でもいろいろありますけど、やはりいろんな意味での有機的に連携させるように考えていると思うんですね。

それから、平田先生がやっておられる観光でも文化という資源と連携させる、ニーズを常に意識しながらするような話というのは、これまでの審議会の中でのいろんな御発言を私も考慮させていただいて出てきているので、そういうところを是非頭に置きながらやっていく必要があるかと思っています。

それから、なかなかどうしてもそういうニーズ、それが1つあると思いますけれども、いわゆる行政がどうしても出ていかなきゃいけないところ、離島の問題なんか、ある意味、そういう部分も小規模な離島のところはございます。これまでの、この中の資料にもありますけど、一言で申し上げますと、3つぐらい大きな分野でやらせていただいています、1つは、離島の、本島に行くにも本土に行くにも、要するに交通基盤がないと行けないので、空港とか港湾の問題、あるいは空港に着いたら交通コストの問題も午前中に出ています。航空燃料税の減税措置なんかとっているのもそういうことになると思いますし、もっと視野を広げれば、復帰特別措置法に基づいてガソリン税の軽減措置なんかもやっています、県のほうでこれを活用して、離島でやられるガソリン税に対する補助措置もとっておられるので、そういった基盤整備の部分、インフラ。

それから、稲田先生が言われたような、医療なんかは、なかなか診療所への派遣の問題、これは県がやっておられるのにいろいろお手伝いをさせていただくとかありますけれども、確かに医者さんの確保の話が大きな話なので、ここへんは引き続き重要な政策課題だと思っています。内閣府が後押しさせていただいているのは、例えば中核病院に専門医を確保していくような補助制度をつくらせていただいています。

それから、もう1つは、いろいろな交通コスト、直接的にやる、さっき言われた経営者に対して補助すればいろいろな補助金の制度の問題になりますし、なかなか制約条件もありますけれども、小さな離島、それこそ与那国とか多良間とか、そういったところについては実験的な措置でございますけれども、運賃の引き下げ措置を始めさせていただいて、いろんな形で組み合わせてやってきていますけれども、こういったところは引き続き県のお話もよく聞きながら、いろいろ知恵を出していかなければいけないところだと受け止め

ております。以上でございます。

○**嘉数座長**     ありがとうございました。

それでは、小池参事官、次回の日程をお願いします。

○**小池参事官**     次回の日程につきましては、先ほど資料4のスケジュールの資料を御覧いただきましたけれども、3月18日(金)を予定しております。当日は午前中に本審議会の伊藤元重会長にお越しいただきまして、「新たな沖縄の振興の展開に向けて」基調発言を頂いた上で、今までの御議論も踏まえつつ、新たな沖縄振興の基本方向等について御議論を頂く予定です。

午後には、夏頃に予定されております取りまとめのベースとなるような骨格的な資料をお出ししたいと思ひまして、それをもとに御議論をお願いできればと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

○**嘉数座長**     長時間の審議、ありがとうございました。

中条先生、御苦労様、ありがとうございました。

これをもって第8回の専門委員会を終わらせていただきます。