

規制・制度改革に関する分科会
第1ワーキンググループ（復旧・復興／日本再生）第2回
議事概要

1. 日時：平成24年1月20日（金）13:02～14:34
2. 場所：永田町合同庁舎7階特別会議室
3. 出席者：
 - （委員）大室康一（分科会構成員）、川本裕子（分科会構成員）、深川由起子
深谷卓司、山田大介、大上二三雄（分科会構成員）
 - （国土交通省）自動車局技術政策課 板崎国際業務室長
 - （経済産業省）原子力安全・保安院保安課 表課長
 - （総務省）総合通信基盤局電波環境課 丹代課長
 - （内閣官房）国家戦略室 中田参事官
 - （事業者）欧州自動車工業会、電子情報技術産業協会
 - （事務局）宮本行政刷新会議事務局次長、高島参事官、小村参事官
4. 議題：
 - （1）開会
 - （2）国土交通省からのヒアリング
 - （3）欧州自動車工業会からのヒアリング
 - （4）総務省からのヒアリング
 - （5）電子情報技術産業協会からのヒアリング
 - （6）内閣官房国家戦略室からのヒアリング
 - （7）意見交換
 - （8）閉会
5. 議事概要：

○小村参事官 時間になりましたので、「規制・制度改革に関する分科会第1ワーキンググループ（復旧・復興／日本再生）」の第2回目の会議を開催させていただきます。

事務局参事官の小村でございます。よろしくお願いいたします。

皆様方には、御多用の中、御出席をいただき、また、今日は非常に足元も悪く、交通も混乱している中で御参加いただきましてありがとうございます。

まず最初に、本日のワーキンググループにおいては全委員に御出席をいただいておりますけれども、前回のワーキンググループに御欠席されました深川委員と山田委員については、今回が初めての参加になりますので、それぞれ一言ずつ御挨拶をいただければと思います。深川委員、山田委員の順でお願いできればと思います。

深川委員、よろしく申し上げます。

○深川委員 皆さん、こんにちは。初めてお目にかかります。

早稲田大学の教員の深川でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

私は、主として経済連携のことをずっとアジアを中心にやってきておまして、更に最近、TPPとか農業とか、どんどんテリトリーが広がっているのですが、その中で規制にも関心を持っておりましたので、勉強させていただきたいと思ひます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

○小村参事官 では、山田委員、よろしくお願ひ申し上げます。

○山田委員 みずほコーポレート銀行の山田でございます。初めまして。よろしくお願ひいたします。

私は、産業調査を担当しております。この会で是非実のある議論をしたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

ありがとうございます。

○小村参事官 続けてまいります。

前回のワーキンググループでは、経済連携関連ということで、外務省、経済産業省からそれぞれヒアリングを行い、復旧・復興関連ということで、東日本大震災復興対策本部事務局からヒアリングを行いました。本日も引き続きヒアリングを中心とした議事進行になりますが、経済連携関連で自動車基準の関連で国土交通省及び欧州自動車工業会様から、電子機器関連で総務省及び電子情報技術産業協会様からヒアリングを行うとともに、日本再生関連で昨年末、12月24日に閣議決定された「日本再生の基本戦略」について内閣官房国家戦略室からヒアリングを行いたいと思っております。

それでは、今後の進行につきましては、大室委員にお願ひしたいと思ひます。

よろしくお願ひいたします。

○大室委員 雨の中、いや雪の中と言った方がいいかもしれませんが、お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

それでは、本日の議題に沿って進めさせていただきます。

議題2、国土交通省からのヒアリング及び議題3、欧州自動車工業会からのヒアリングに移らせていただきます。

国土交通省並びに欧州自動車工業会の皆様には、雨の中、御参加いただき誠にありがとうございます。

それぞれ御説明をいただいた後に、委員との質疑応答をさせていただきたいと思ひます。

なお、本件については、経済産業省からも質疑対応として御出席をいただいております。

それではまず、国土交通省から御説明をよろしくお願ひ申し上げます。

板崎さん、お願ひいたします。

○国土交通省（板崎室長） 国土交通省自動車局で基準の国際化につきまして担当しております板崎と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

私から資料1に沿いまして簡単に説明させていただければと思います。

まず、自動車基準認証国際化行動計画というものでございますが、国土交通省は、皆様御案内のとおり、自動車の安全基準、環境基準をつくっているわけでございますが、こういった国際化につきましては、去年の6月、政府の成長戦略を踏まえまして、当時の池口副大臣、自工会の志賀会長、こういった方々に入っていたいただいた会議を設置いたしまして、その中で今後の基準認証の国際化の行動計画を策定させていただきました。

基準の国際化はなぜ必要かということになりますと、真ん中辺りの茶色いところがございますが、安全・環境性能に優れた自動車を普及していく。特に、アジアを見据えた話でございますけれども、我が国の企業が国際的に活躍できる環境をつくっていく。この議論の最中に大震災があったわけでございますが、震災、また今回のタイの洪水などでも如実に表れておりますが、サプライチェーンのもっと強固なものを構築していかなければいけない。こういったものに資するということから、行動化計画をつくっております、大きく言いますと、4つの柱が提示されております。

1つは、日本の技術・基準を国際化いたしまして、競争力を高めていく。もう一つは、アジア諸国との連携でございますが、今後、アジアの国々でますますモータリゼーションが進んでいくわけでございますが、基準認証制度を国際的なものとしていくための作業。3つ目、全世界的かつ車両単位の相互承認の実現でございますが、車それぞれの装置ごとの認証の相互認証制度、こういった協定はあるわけでございますが、それを更に車全体の認証を一つにして、それをお互い相互承認しましょうと、こういった動きを今、日本とEUがリードをとりながら行っておりますので、これを積極的に進めたい。4つ目は、こういったことをするためのいろいろな体制の整備をしていきたい。こういった4つの柱をつくっているところでございます。

その中で、次を見ていただきますと、今の行動計画の大きな方向の下で、実際、基準の国際化の議論はどこで行われているかと申しますと、2ページにございますように、国連の中の欧州経済委員会に自動車基準調和世界フォーラム（WP29）といったものが設置されておりまして、こちらにはほぼ自動車の関係する国々が議論に入っておりまして、安全基準、環境基準の調整、審議策定、変更といったことをやっているわけでございます。

その中では、特に協定という意味では、次の3ページにございますように、1958年協定というものと、1998年協定という2つの協定が基準の分野ではつくられております。58年協定の方は、基準と装置ごとの相互承認を目的とした協定でございますが、もともと欧州でこういったことをやっておりましたが、日本は、1998年に欧州以外の国として初めてこの協定に参加いたしまして、今、基準認証の相互承認、こういった制度の中に入っているということでございます。

もう一つの1998年協定の方は、米国を基準調和活動に取り込むために日米欧が相談しながらこの協定をつくったものでございまして、こちらは相互承認ということではないのですが、基準の調和を進めていこうというための協定がございまして。

いずれにしろ、この2つの協定を国連の場でいろいろ議論しながら進めていくという中で基準の国際化は進められているところでございます。

車の排ガスだとか、安全基準、いろいろな基準があるわけですが、例えば4ページにございますように、排ガス、燃費、こういったものの基準につきましては、どういう測定モードで測るかについて、現在、日本、アメリカ、EUとそれぞれ交通環境が違いますので、違った形のモードがつくられているわけですが、これを何とか国際調和しようということで、今、日米欧の三極が力を合わせながら、2013年までに国際調和のモードをつくっていかうという活動を今、進めているところであります。

さらに、その他、安全の問題につきましては、5ページに1つ例を持ってきておりますが、最近、電気自動車、ハイブリッド自動車がどんどん世の中に出てきているわけがございます。その中にはリチウム電池だとか、新しい技術、少し安全に配慮しないといけない問題、いろいろな問題が出てきているわけですが、こういった話につきましても、先ほどのWP29の中にEV車の安全に関するインフォーマルグループをつくって、こちらで検討していきましょうということを、これもまた日本、EU、アメリカの三極がリードしながら今回、設立することが最近決まったものでございます。

このように、現在、日本はEUとも協力しながらいろいろな新しい活動をやっているところでございます。

ただ、先ほど58年協定、98年協定のところ、58年協定は古い協定でございますが、やはりEU、特に国連の中でもなぜこういった活動がECEの中であったかといいますと、もともと欧州オリエンテッドで、欧州の中での域内の調和と、これが最初のきっかけだったわけでございますので、どうしてもやはり欧州色の強い基準がUNECEレギュレーションというものになっているところでございまして、日本といたしましては、今後更にアジア、要は車の数が増えていく、そういったところの状況に応じた真の国際基準にしていくという必要があると認識しておりまして、日本といたしましては、官民が共同いたしまして、真の国際基準を目指すといったことを考えておりまして、58年協定の改正案を今、つくっていったり、また、新興国にも世界の基準値の活動について知っていただくいろいろな技術協力等々を行っているところであります。

具体的に、今、日本は、ECE規則をどのぐらい採用しているのかにつきましては、6ページの表を見ていただければと思います。

今、UNECE規則と言われるものは127あるわけですが、貿易の問題で非常に重要な乗用車につきましては、45あります。45のうち、今、日本は31を採用している状況でございます。他の欧州以外の主要国で58年協定に入っております韓国だとか、タイ、オーストラリアは、右の下に書いてある採用の状況であります。日本といたしましては、まだあと14の未採用のものがあるわけでございますが、例えば先ほどの排ガスのモードの問題の違いがある。

7ページに一例を持ってまいりましたけれども、日本は、事故の者数が世界的に見ても低いレベルになっているのですが、明らかな特徴といたしまして、7ページのグラフで見

ていただきますと、黄色い部分、横の灰色の部分、自転車だとか歩行者の死者の割合が非常に高いという極めて顕著な特徴があります。これは欧州の国々とは大分違うところ。アジアの国々もどちらかといいますと、日本のような少しごみごみした道で走って、どうしてもそういった傾向になってくる。こういったところから、日本は歩行者対策を安全対策の一番の主眼に立てております。こういったことから、例えば前方の視界につきましても、車の周りに引っ掛けるという事故が非常に多いものですから、その辺りをきっちり見られる基準がつくってあったり、バックミラーにいたしましても、欧州とかですと、アウトバーンを走りますので、後ろからものすごいスピードで来たときが見えやすいミラーになっているところが、日本の場合は、いわゆる市街地で歩行者だとか自転車を引っ掛けるというとおかしいのですが、近くがよく見えるミラーの構造といったところで、若干違いがあって、今、採用できていないものがあるということでございます。

今、そういう状態で採用ができないのですが、今後どんどんこれを進めていかないといけないということで、日本も両方の要件を満たせる改正提案を今、作りつつあって、WP29の中で議論が進められているところであります。

先ほどの4本柱の中のIWVTA (International Whole Vehicle Type Approval)、要は車全体の認証を1回で済ませましょうということを、日本、欧州が中心になって議論しているわけです。それに新しいインフォーマルグループが作られておまして、日本は副議長、欧州からも副議長が出て、日本と欧州が副議長、議長がWP29の議長そのものがやっているということで、全体的な協力の下でIWVTAが進んでいるわけですが、結局、車全体の認証をしようと思いますと、車個々の基準も当然合わせていかないといけないということで、また、日本と欧州だけの話だけではなくて、これはあくまでもマルチでやっていくべきである。アジアの国々、全世界のことを考えて、そういったものが1つに集まっていくと。そういった意味から、IWVTAを進めることが日本の行動計画の中でも強くうたわれているところで、我々はそれにのっかってやっていこうということです。

具体的にIWVTAも割と順調に進んでおまして、最後の9ページ、10ページ、横文字のもので申し訳ないのですが、IWVTAのロードマップができ上がっておりまして、WP29の中でも基本的に承認されております。この目標は、2016年3月までにIWVTAをつくるための基盤整備をやってしまおうという目標のロードマップができておりまして、日本、欧州それぞれがこの活動にインボルブして、この目標でいろいろな基準の問題を一気に解決していきましよう。また、アジアの国々、新興国が入っていけるものにしていきましよう、こういったものを目指しておるわけでございます。

我々国土交通省といたしましては、ECEの採用の加速化、アジア諸国への基準情報活動の参加の促進という意味におきまして、IWVTAの活動を積極的に進めていくことが最も効率的だと考えており、これに力を入れて今後やっていきたいと思っております。

いずれにしましても、IWVTAのロードマップでは、2016年3月までに基盤整備を終えるということでございますので、今後数年間でございますが、必要な会議を、必要な調整を国

連の場でやりながら、この結果が得られるように最大限努力して、自動車の基準が真に国際的なものとなるように努力していきたいと考えているところでございます。

以上、ちょっと長くなりまして済みません。よろしく願いいたします。

○大室委員 ありがとうございます。

引き続きまして、本日は、欧州自動車工業会のミリントン理事長にお越しいただいております。自動車に関する基準につきヒアリングをさせていただきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

○欧州自動車工業会 欧州自動車工業会東京オフィスのミリントンでございます。

今日、このワーキンググループのミーティングに参加する機会を与えてくださりましてありがとうございました。

非常に貴重なミーティングで、短期間でこの複雑な課題について、私の方から下手くそな日本語でブリーフィングするのはいかななものと思っておりますが、今日、通訳を使って、私のブリーフィングをさせていただきたいと考えております。

(以下、欧州自動車工業会の発言は、通訳によるもの。)

この貴重な機会を与えていただきましてありがとうございます。

そして、たった今しがた、板崎様の方からIWVTAのジュネーブにおきましての国際的な総合認証制度に関しまして進捗状況、どのような努力が払われているかということに関しまして御説明いただきましてありがとうございました。

今、御説明いただきました御趣旨、そしてIWVTAが掲げております目的というのは、EU並びに日本の政府だけが掲げている目的ではございません。私ども産業界、すなわち日本の自工会様、そして欧州自工会もこの目的に関しまして共有しているものであります。

ですから、目的に関しましては、政府におきましても、産業界におきましても共有していると申し上げてよろしいかと思っております。ただ、どのように目的をしていくか、その目的を達成するためのルート、手段が問題になってくるわけでありまして。

ただ、ホームページなどで確認させていただきましたこのブリーフィングの趣旨といたしましては、私の理解するところによりますと、EPAなどの国際交渉に対しまして、これはEUでありますとか、諸外国の要請あるいは各国の要望がありまして、そういったEPAの交渉の要請に日本が応えていく。それをまた日本の再生にどうつなげていくか、どのように貢献すべきかにこの標準が合わせられていると理解しております。

ただ、このホームページなどで確認させていただきました今回のワーキンググループの趣旨でありますとか、たった今、国交省の御担当者から御説明がありましたけれども、この御説明などをかみしめてみますと、FTAに向けての展望、それに向けまして、日本並びに欧州委員会などがスコーピングという作業に入っていると。FTAということのをにらんでのスコーピングという作業に入っていると、そういったことに関しましての認識が今回は言及

されていなかったかなという気がいたしまして、そこがちょっと残念なわけであります。

そして、正式なFTAの交渉に入っていくか否かでありまして、最終的にそういった交渉に入っていくか否かに関しましては、欧州委員会側といたしましても、寄せている期待があるわけでありまして、それが日本におかれまして、NTB、すなわち非関税障壁といった問題に関しまして、これを撤廃するべく取り組んでいかれるといったことがこれから続くであろう交渉に向けまして、それが日本側から明確な意図として示唆されるか否かがスコーピングの中におきましても、欧州としても非常に大きく注目しているところでございます。

そこで、私どもといたしましては、日本の自動車市場に関しましての非関税障壁分野といたしまして、5つの分野にざっくり分けさせていただきました。そして、オープンにこれからこの交渉に入っていくか否かに関しまして非常に重要視されている分野でありますけれども、私どもの自工会ということではございませんで、独立した調査機関のコペンハーゲン・エコノミクスという調査機関がございまして、そちらの調査結果をこちらで言及させていただきますと、私がこれから説明させていただきます非関税障壁が、欧州自動車メーカーが日本に輸出する際のコストの10%ぐらいが非関税障壁によってアップしてしまうと、10%に相当するということでありまして。

まず、第一のNTBの重要分野として考えられております、私どもが認識しておりますのが、自動車の基準認証または型式認定でございまして、私どもの立場といたしましては、EUにおきまして製造され、そしてEUにおきまして型式認証された車両は、いかなる車両であってもそれに加えて更に追加的な試験あるいは追加的なモディフィケーション、すなわち改正・改修を加えることなく、EUで型式認証されたものは受理されるべきであるといったことが私どもは採択されるべきであると要請しているわけでありまして。

それを達成するやり方といたしましては、2通りの道筋があるかと思っております。国交省からの御説明にもありまして、UNECEの規制の中で、日本としてまだ導入されていない項目がありますので、それを導入していただくのが1つのやり方であるかと思っております。そして、EUにおきまして認証されましたEUの基準を機能的に、日本における規格、基準等、機能的に同等であると認識していただくと、それも1つの方法であると考えられます。

昨年、韓国とEUの間でFTAが成立いたしましたけれども、昨年成立しました両国あるいは両極とのFTAでありますけれども、これはとりもなおさず、技術的要件の調和、ハーモナイゼーションの上に成り立っているものでありますけれども、韓国とEUの間でこれが成立したのであるならば、日本の自工会あるいは自動車産業におきましては、技術的な洗練度あるいは習熟度は非常に高いものがあられますので、政治的な意思さえもってすれば、韓国とEUの中で樹立できたことが日本とEUの中でできないはずはないと思っております。

2つ目の分野といたしまして私どもが変化に対しての期待を寄せておりますのが、日本市場における軽自動車に対する優遇措置であります。これは、このTPPの交渉ということもにらみまして、EUばかりでなく、米国当局におきましても、米国側におきましてもこれは

懸念として共鳴されていることでもあります。すなわち日本では、軽自動車に対する優遇といったことが特出している日本のユニークな要件となっております、これが同等なコンパクトタイプの海外で生産された車と日本の国産である軽自動車との間の正当な競争を歪めてしまっている実態になっておりますので、日本市場の全体のおよそ32%を占める、すなわち軽自動車で占められている部分に対しましての外国製の自動車の参加が締め出されてしまっている状況になっております。

次の点といたしまして、私どもが注目しております3点目にありますけれども、これは日本の再生、国家戦略担当部門におきまして注目してある意味では対応しておられます、昨年、日本政府におかれましては計画を表明されたわけではありますが、自動車整備工場の設置要件に関するものであります。すなわち私どもといたしましては、顧客の近隣の地域におきまして修理あるいはサービスができる自動車整備工場の設立を輸入業者としては期待しているわけではありますが、それに対しての政府の対応が発表されたわけではありますが、ただ、今、考えられております対応策は、我々輸入車あるいは海外社メーカーが考えております実際の問題に直接対応してくださるものではございません。というのは、新設の修理工場を容認するということではございませんで、既存のものの改修などを容易にするということがございますので、ということは、既存の国産メーカーさんの祖父条項的な利益が守られるけれども、海外メーカーが新設することは非常に難しくなっているということは何も変わりません。

次が、適用除外火工品の指定要件ということでありまして、昨年、経産省様の方から改善提案が出されました。これに関しましては、詳しくはこの場では申し上げます。

もう一点が、次世代といたしまして、例えば燃料電池自動車でありますとか、圧縮されました天然ガスを搭載している自動車などが搭載しております高圧ガス容器でありますけれども、欧米で生産されました、あるいはされるであろうこのような次世代対応の高圧ガス容器を搭載している車は、世界どこでも今、流通できる状態になりつつあるわけではありますが、日本だけが同じ条件でないという状況にあります。

日本が求めておられますEUとのFTAの締結ということは、10%の関税撤廃によりまして、ヨーロッパに対しての対欧輸出といたしまして、12億ユーロ／年間ぐらいに匹敵するというものであります。

すなわちFTAによりまして、日本の輸出によりまして、日本業界が浴する恩恵といたしましては、12億ユーロぐらいに匹敵するわけでありまして、それを無条件でということでありましたならば、それと同等なりターンを私ども欧州の自工会といたしましては期待するというのは妥当ではないかと思っておりますが、私どもはこの点におきましての進捗を期待しております。

○大室委員 よろしいですか。

どうもありがとうございました。

大変熱弁を振るっていただいたおかげで、時間が大分押してしまいましたが、御質問を

1、2受けさせていただきます。では、川本さん、お願いします。

○川本委員 ありがとうございます。

国交省にお聞きしたいのですが、今、ミリントンさんから御発言があったとおり、ノンタリフバリアーの象徴のような形で基準とか検査というのは極めて評判が悪いと思うんです。御説明の中で、非常にこれは欧州色の強い基準であるとか、アジアと真の国際基準とか、全世界のことを考えなければいけないみたいな御発言があって、シンプルに聞くと、アジアの方がよっぽど舗装道路状態も悪いし、気候も違うので、なぜ突然ここでアジアと連携するのかというのは、ほとんど説得力を持たなかったし、7ページでおっしゃっている割合が、歩行者の事故が多いということで、もちろんこれは気を付けなければいけないことだと思います。ただ、絶対数が分からないから、どのぐらいこの問題が重要なのかはよく分かりません。

そういう意味で、アジアを考えるのだったら、自動車メーカーの強豪という意味で、韓国は非常に重要だと思うのですが、ミリントンさんがおっしゃったように、韓国とEUができて、日本ができない理由は何でしょうか。7ページ以外の話であれば教えてください。

○国土交通省（板崎室長） 例えばこの行動計画の中でも、日本の技術基準を戦略的に国際標準化していくと、これが日本の自動車産業にとって非常に重要な点であると思っています。

そして、アジアということにつきましては、これから自動車の市場として非常に重要になってくるのはまさにアジアでありまして、こちらの方が現在、アジア諸国との連携というところにもありますが、2015年までにASEANの中で、こういった自動車の基準認証につきましても共通のものをつくっていくということがASEANの国々の中でハイレベルで決まっております。そういったものが、また58年協定の枠組みと違うものが出ていくというのは非常に困ったことになるということで、58年協定の枠組みにできるだけこういったアジアの国々に入ってもらって、真の国際的な調和を進めていくということが非常に大事なことだと思っています。

○川本委員 済みません、質問は、韓国とEUができて、なぜ日本ができないかということです。質問に答えていただけるとうれしいのですが。

○国土交通省（板崎室長） 韓国がなぜそういうことを選ばれたのかは正直よく分からないところだと思います。なぜ自ら基準を先導してつくることを排除されたのかはよく分からないところだと思います。つまり、国際基準を一緒につくっていくことではなくて、私の理解では、韓国は、ヨーロッパの基準を丸々、そのまま受け入れるということを考えておられるということかと思しますので、それは日本の国情に合わせると難しい。先ほどの歩行者の話もありますし、また、基準というのはこういったマルチの場でつくっていくことが非常に重要であって。

○川本委員 いや、ちょっと話がずれちゃうので、話をずらさないでいただきたいのですが、国情とまずおっしゃるのは歩行者の事故ということですか。それは絶対数が分

からないからどのぐらい重要か分からないのですが。国情で、歩行者の、この7ページ以外のことがもしあれば教えてください。

○国土交通省（板崎室長） あと、排ガスのモードも、4ページにございますように、走行モードが全然違います。

○大室委員 どうぞ。

○欧州自動車工業会 日本は条件が違うからといったことが技術基準に関しましてよく出される議論ですけれども、これは英語で「赤いニシン」と申しまして、ということは、この議論をそらしてしまうような、そういった扱われ方をしているということでもあります。

といいますのは、例えば日本の交通規制、日本の交通環境というのは北海道と沖縄では段違いの差があると思うわけでありましてけれども、規制とか基準というのは全国统一されております。そして、例えば排ガスとかも、国情とおっしゃるのですが、日本はユニークだとおっしゃるんですが、国内でも様々だと思うのですが、1つのものが全国的に適用されております。

同等に欧州は27か国で構成されておまして、北欧から南欧まで、いろいろな気候帯とかいろいろな環境の国々が今、EUとして1つの規格でまとまっているわけあります。そして日本も南北長い列島でありながら1つの規格でまとまっておりますので、欧州で適用することができるのであるならば、同じことが日本でも同等な、可能であるはずであります。

○大室委員 ありがとうございます。

○経済産業省（表課長） よろしいですか。

○大室委員 どうぞ。

○経済産業省（表課長） 経済産業省保安課から参りました表でございます。

このままいくと多分、ACEAさんから御指摘いただいた6、7のところについてしゃべる機会が全くなくなると思ったので、手を挙げさせていただきました。

まず、6の適用除外火工品の指定要件でございますが、我々、そもそも論として、どこかの国から何か言われたから規制緩和するとか、制度を改善するということではないと思っていて、科学的な知見に基づいて、科学の進歩に基づいて正すべきところは正すし、データがいろいろと集まってくると、これはちょっと心配し過ぎだとか、これはちょっと対応した方がいい、規制を強化した方がいいなということが、今、地震と津波の対策についてもいろいろ議論していますけれども、そういうことがいろいろと分かってきます。

それに基づいてこの適用除外火工品についても、前からいろいろと検討している中で、EUの方からもこういうお声を承って、そういう指摘があるのだなという中でやったものでございます。

そういう考え方というのが、当然、高压ガス容器以外の、様々な我々が規制しているところについても共通しておまして、EUの規格が今、日本にそのまま受け入れられていないというのと全く同じで、日本の規格を満たした車もEUで受け入れられているわけではないわけです。

そういう中で、規格が合理的か合理的ではないかについては、常に勉強することが必要だと思っていて、もちろん一方的にその規格を丸飲みするというのではなくて、お互いにちゃんと勉強し合って、より合理的なものにしていく。そういうことをバイの場でやるのか、それともマルチの場でやるのが適切かというのが、これはまた仕事の進め方についての考え方という意味においていろいろな考え方があると思うのですが、いずれにしても、データに基づいてちゃんと議論をしていけばいい話だと思っていて、ここで高圧ガス保安法はもともと産業用設備の安全確保が源流でありということになっていますけれども、別にどういう源流であろうが、自動車容器の規制として、科学的なデータに基づいてどう規制するのが適切かについて、ちゃんとお互い証明し合えるのであれば、いいところをとっていけばいいのかなと淡々と思っています。

今、どこまで交渉が進むかこれから先分かりませんが、今まさに、EUの当局とそういう考え方で話をしましょうということを行っているところで、お答えを待っているところですので、是非EUの当局の方から、相互主義の原則に立った形で、お互い学び合うという感じで話合いをしていければいいなと思っているところですのでございます。

○大室委員 時間の制約がありますので、個別の内容についてはまた別の機会に議論をさせていただきます。他に御質問等なければ、次の方の時間が迫っておりますので、替わらせていただきたいと思います。いかがですか。

深川さん、何かありますか。

○深川委員 コメントですが、はっきり言って、アジアといってもいろいろあって、アジアが見ているのは、正直言って、アメリカと中国だけでしょう。残念ながら、ヨーロッパも日本もそれほど大きなプレゼンスを持って見られているわけではない。メーカーさんはたくさんアジアに行っておりますけれども、市場はやはりどうしてもその2つがどんどん大きくなっていて、この人たちは独自の基準でいくことを絶対に諦めないで、それがなくなかなか難しいところがあると思います。

私は一応、専門は韓国経済ですけれども、標準をめぐる韓国と日本はポジションが全く違います。韓国ができたから日本も、というのは、ほとんどの国が、アメリカもEUも韓国を日本のステップストーンみたいに見て交渉していることが多いのですが、輸出依存度や国内市場の大きさ、先端技術の保有においても立場は違います。韓国は大きな市場の標準を丸呑みするのに躊躇がない。売ればいいからで、国内市場はあまり意味がないからです。その点で、実際には、韓国の自動車産業と日本の自動車産業は韓国は承諾したのに、というロジックは日本を説得する意味では余り有効ではないと思います。

○大室委員 議論は尽きませんが、この後の予定がありますので、自動車の基準については、また後の機会に議論するというところで本日のところは終了させていただきます。

国土交通省、経済産業省、欧州自動車工業会の皆さん、どうもありがとうございました。引き続き、また御協力をお願いいたします。

それでは、続きまして、議題4、総務省からのヒアリングと議題5、電子情報技術産業

協会からのヒアリングに移らせていただきます。

席を入れ替えさせていただきますので、よろしく願いいたします。

(説明者交代)

○大室委員 それでは、議題4並びに議題5に移らせていただきます。

まず、総務省の丹代課長様から御説明をいただきます。

それでは、お願いいたします。

○総務省(丹代課長) 総務省電波環境課、丹代と申します。

本日、電波法における技術基準適合自己確認制度について御説明させていただきたいと思っております。

2ページ、手続に関してございます。基本的に無線局の場合、電波を使っているわけですが、御承知のとおり、電波は目に見えないということもあって、相手に対する妨害干渉を避けるために、それぞれ無線設備に対して免許を与えて利用する制度となっております。これに対して、技術基準適合証明という形で一定の技術要件を満たしているものについては、無線局の免許の手続に当たって簡略化、効率化が行えるという考え方で進めてまいりました。

無線局の免許に当たっては複数の手続を踏んで免許取得となりますけれども、技術基準適合証明を得たものについては、資料1ページの図の下側に示したように幾つかの手続が省略されます。もしくは包括免許といって、セットで同じようなものがある場合には、何十台、何百台という形までOKですという制度があります。さらには、妨害を与えるおそれが小さいものについては、そもそも免許を不要としています。

次の2ページでは、それぞれの制度をまとめてみたものでございます。

技術基準適合証明は、まずは1台ずつ試験を行い技術基準に合致しているか確認するというものです。これが大原則でございます。これに対して、工事設計認証という手続がございまして、これは設計図で確認します。そして場合によっては幾つかサンプルした機器で実際の特性を確認することもあります。基本的にその設計図で製造されるもの何十台、何百台が全部OKとするものでございます。更にこの中から無線設備の技術基準、使用の様態を勘案して、特に他に与える妨害の影響が著しく少ないものについては、特別特定無線設備といたしまして、技術基準適合の自己確認を行えると今はしているところでございます。

次の3ページでは、手続の流れがどう違うのか比較してみました。基本的に自己確認という制度を用いますと、製造業者自らが必要なデータ等をとって、技術基準に適合していますという書類を整えて総務省に届けます。総務省ではそれを確認して、要件に合っていれば、届出番号を払い出します。製造業者はその番号を機器に付けて、製造販売するという形になります。一方、それ以外の技術基準適合証明の場合は、第三者機関である登録証明機関等に持って行って、そこで先ほどの設計図の確認ですとか、無線設備の特性の確認を行って、これは大丈夫となれば、そこで認証を行って、登録証明機関が発行する番号を

得て製造業者が作成するといった流れが2つの流れの差でございます。

次の4ページですが、これは我が国の制度と、欧州、米国を比較してみたものでございます。

比較表には多少まだ複雑さは残っておりますが、欧州について言えば、基本的に自己宣言と言われるものしかございません。具体的には欧州の規格であるEU規格に合っているかどうか、試験を自分が行う。その試験結果がちゃんと正しいものであるかを評価の欄にあるNotified Bodyが評価をして、お墨付きを付けます。こうなれば、初めてそのデータを基に、製造した企業が、これは欧州の規格に合っているという形で自己宣言をして、販売するという流れになっているものでございます。逆に申しますと、認証等のマークとありますが、このマークがないものは、一番右の欄にありますけれども、販売・流通ができないという制度になっております。

米国でございますが、米国の場合は、日本と同様、自己確認制度と第三者認証を行う認証制度が併存してございますが、自己確認制度の対象となる無線設備は受信設備だけでございます。つまり、電波を発しないものについては自己宣言ができるということになっております。それに対して電波を出すものについては、米国によって認められた認証機関が認証を行う。これに基づいてFCCIDと言われる番号が発行されて、それを付けて販売されるようになっていまして、ある意味、電波を発するものについていいますと、米国は自己確認という制度がないということになります。

一方、日本ですが、ある一定の条件を満たした特別特定無線設備については、自分でデータを出して、自分が確認して、それによって販売することができます。それに対して、ほとんどのものは第三者が認証して販売しています。欧州、米国との差は、日本の場合は、無線局自体は、何かを貼っていないと売れないのではなく、使うときに規制を受けていまずので、販売自体には規制がない。つまり、技適のシールが貼ってないから売れないとはなっていないところが欧米との違いでございます。

最後のページでございますが、技術基準適合自己確認制度の考え方を整理してみました。基本的に、電波法第38条の33とありますように、他の無線局の運用を著しく阻害するような混信その他の妨害を与えるおそれの少ないものという見方でやっております。現在はここにありますコードレス電話、PHS、携帯電話、こういったものが25種別あります。ここで重要なことは、事業者さん、つまり、NTTドコモさんのような携帯電話事業者が運用している基地局の信号に基づいて初めて電波が出ますので、持っている人がスイッチ操作をして、勝手に電波が出ない。もし仮に何か不適合な無線機があればそれを運用させないようなことが事業者側からコントロールできるというものを、この制度の対象としております。

ですので、対象範囲の考え方として、我々が留意してきたものは、混信その他妨害を与えた場合に迅速に発射停止、起きた障害を取り除くことができるかという観点で1つ。不適合設備の影響を排除するためのコスト増、例えば何かあったときにそれをどう負担していけばいいのか、誰がするのか、いつどうやってするのか。こういったことも鑑みないと

いけない。次に、技術的条件とか人体への影響に対して不適合な設備が流通して拡大するおそれがないか。つまり、シールを貼らない段階でも売れますので、そういったものが不必要に出てきやしないか。もう一つは、既に流通してしまったものに何か問題が起きたときに適切に措置が可能になってくるか。こういったことを勘案して、自己確認制度の範囲ですとか、そういったものを考えている状況でございます。

私どもがやっています制度について概略を述べさせていただきました。

○大室委員 質問は後程、まとめて行わせていただきます。

引き続き、電子情報技術産業協会様から御説明をお願いいたします。

○電子情報技術産業協会 それでは、電子情報技術産業協会の方から特別特定無線設備の範囲拡大について御説明させていただきます。

前半の部分は、お時間も差し迫ったこともございますし、総務省さんからかなり詳細な御説明がありましたので、簡単な説明だけということで、説明させていただきたいと思えます。

2 ページ、先ほどお話のあった特別特定無線設備というのが国内では自己確認の実施がされているということです。

3 ページ、先ほど非常に分かりやすい絵がございましたけれども、手続的に左側の工事設計認証の場合と記載されている中の登録証明機関の手続というものが簡素化されたのが右側の自己確認制度であるということで、ここでメリットとして無線機器の迅速な市場投入が可能。これは手続のスピードアップが図られる。手続的な面でのより安い機器開発ができるということが具体的なメリットであろうかと考えております。

先ほどもお話がありましたけれども、その中で、自由化といいますか、進んでいる欧州の事例として、無線のR&TTE指令というものがございまして、安全の方ではCEという規格が欧州では運用されていることがございますので、次のページより実例に基づいて御説明させていただきます。

まず、欧州の自己適合宣言の考え方というもので、適応除外と対象機器とありますけれども、大きく考え方としては、公共性の高いもの。公共、国家セキュリティ、防衛、運輸などは除外している。それ以外の機器に関しましては、基本的に最低限の、下側にちょっと分かりにくい図で恐縮ですけれども、必須要求事項を守ることを条件として自己適合宣言という制度を適用しているということでございます。

5 ページ、具体的に欧州のR&TTEという無線の自己適合宣言の例ですけれども、この中でも、先ほどお話がありましたように、受信専用無線機器、送信可能な機器の中で、欧州の整合規格を持っているものと持っていないものをクラス分けしまして、それぞれによってANNEX II～Vまでという形で、実施しなければいけない内容の重さが変わってくるという形になっております。この中では、特にANNEX IIが考え方としては一番軽いものでございまして、III、IVとなるほど範囲としては広がっていく形でございます。

6 ページ、ここが具体的な欧州の、今まではどちらかというといよい面ばかりを見てきて

おりますけれども、課題面として、先ほども挙げられておりましたが、2つあります。

まず、不適合機器の市場流出抑制手段が一番大きな課題になってくるかと思っております。具体的な取組として考えられるものとしては、市場における不適合機器の監視ということで、国によって大きくは自発的な市場監視を積極的にやっている国と、苦情を受けてからそれを調査するという国が欧州の中でもございますけれども、実態として、これは過去の調査事例でございますが、国内市場における安全規格、もしくは欧州の無線規格の比較的監視の厳しいドイツでも、約3割の機器が不適合だったという調査結果が残っております。なので、この不適合機器の監視がまず大きな課題である。

もう一点が社会的な責任ということで、そもそも電波というものは、国の資産という形で、それをみんなが自由に使うという発想で使われているものですので、そこに対してきちりとした責任をどう担保するか。なので、ここが一番ポイントになると思っておりますけれども、準拠しなければ社会的に批判されて、ビジネスの継続が困難になる。一例でございますけれども、そういった社会的な責任を負わなければいけないところが課題としてあります。

総括いたしますと、実効的な監視と制裁を確立することがこの導入には重要ではないかということでございます。

7ページ、自己確認制度の範囲の拡大ということで、これから検討を進めていく中で、拡大の考え方というのは、先ほども欧州の事例でもございましたけれども、公共性、運輸、放送なども含めて、そういったものを考慮して、影響度を最小にする必要がある。その影響度を考慮しながら、まずは一番最初の段階として送信電力が比較的小さいもの。無線の飛ぶ距離が狭いものから検討していつてはどうかをこちらの方では提案させていただいております。

下の方の表でございますけれども、現在、青で枠が塗られているものが特別特定無線設備で、それ以外のものは白になっております。

以下、特別特定無線設備ということで御参考で特定無線局、これは包括免許対象局でございましたり、その他簡易な免許手続が必要な無線設備を記載させていただいておりますけれども、まず、考え方として、一番最初に送信電力が低いものから影響度を考慮しながらということで、検討してはいかがかと電子情報技術産業協会としては考えておりますので、以上を説明させていただきました。

○大室委員 それでは、質疑に移りたいと思います。

山田さん、どうぞ。

○山田委員 どうもありがとうございました。大変勉強になりました。

今のお話というよりも、全体の進め方の御質問ですけれども、このワーキンググループは、日本の再生に資する規制緩和ですね。今日、自動車のお話と電波のお話があったのですが、これは大変典型的な話題で、恐らく規制緩和のスタンダードになるかと思うのですが、1個1個の議題を今後、詰めていくというやり方をするのですか。それとも、要

するにもっとオーバーオールに日本の再生に対する規制緩和は何だと議論するのか。全体の進め方ということで、個別の議題を1個1個詰めていくということであっていいのかなという進め方の問題をお伺いしたいなと思って御質問させていただきました。

○小村参事官 今のこのお話について言えば、具体的なところについて議論していただいて、場合によっては、共通な部分とか、そういったものは後から抽出するという形でやりたいと思います。ただ、個々の具体的な規制について何が問題かというところをやっていると、全体を通じての規制緩和の動きというものの筋が出せないというところもありますので、まず、個別具体的なものについてヒアリングをしながらやってきたいというのが事務局側の考えです。

○大室委員 第2クールでは、個々の具体的な規制につき議論しましたが、第3クールにおいても一応、個別の規制も把握した上で、全体像をしっかりとつかんでいく方向で進めたいと思っております。

御両者の意見に対して何か御意見ありますか。

それでは、私からよろしいですか。

総務省さんにお伺いしますが、技術適合証明の手続において登録証明機関というものが出てきますが、これには民間も入っているのですか。

○総務省（丹代課長） 今、登録証明機関は11社ほどございます。証明機関の登録は、届出の要件がございまして、その要件に満たせば、誰でもと言ったらおかしいですが、つまり、財団法人であるとか、そういう縛りはなくて、民間企業で全然問題なく登録できます。一定の要件といっても、例えば測定なりができる人が一定の有資格者というか、経験なりを持っていることであるとか、測定器がちゃんと較正されていて、正当な評価ができる。そういった条件です。

○大室委員 どうぞ。

○深川委員 雑な質問ですけれども、4/9のところですが、欧州における公共セキュリティや防衛、国家セキュリティ関連機器というのは除外になっているのですが、日本の場合、スパイ法もないような能天気な国で、何をもって公共セキュリティとか、防衛、国家セキュリティといえるのでしょうか。この場合、もし欧州スタンダードみたいなものを考えていった場合に、除外のボトムラインがまず決まらなければいけないと思うのですが、今の法律体系の中では、これはどう判断されていくわけでしょうか。

○総務省（丹代課長） 総務省側はこの適用をしてほしい側ではないので、何と申し上げていか分かりませんが、一応、私どもの電波法の中には、重要無線設備というものがありまして、例えば鉄道も含めて警察の無線ですとか、そういった人命に関わるもの、秩序維持に関わるもの、公共の財産を維持するといったものについては重要無線という扱いをしております。欧州で言っている国家セキュリティを何と捉えるか。インテリジェンスと捉えるのか、いろいろそこはあると思いますが、先ほど言ったように、治安維持機関、例えば防衛省さんも含めてですけれども、そういったものを日本国内でも重要無線として

取り扱っております。

○大室委員 どうぞ。

○川本委員 総務省にお聞きしたいのですが、登録証明機関による技術基準の適合証明には一定程度の費用とか時間がかかりますね。特定の無線設備について自己確認ができれば、輸入業者だけではなくて、製造業者とかいろいろなコストが削減できる。規制がある理由というのは、要するに規制をするにはコストがかかりますから、役所の方のお給料とか、それよりも国民にとっての規制がなかった場合のコストが上回る場合にしか正当化できないと思うのです。これは比較的ニーズの高い無線LAN、トランシーバー、ワイヤレスマイクとか、こういうものに特別特定無線設備の範囲を拡大するというのがかなり希望されていることだと思うのですが、質問としては、5ページ目の対象範囲の考え方。混信その他の妨害とか、不適合設備うんぬんと書いてありますけれども、この辺については、どのぐらいの障害があるかというのは、総務省さんの方では計測しておられるのですか。

○総務省（丹代課長） まず、私どもの業務といたしまして、監視業務がございますので、先ほど言った、重要無線はもちろんのことですが、一般的な携帯電話、放送を含めて、何か混信とかがあれば、それを止めるような対応をいたします。

もう一点、では、どのぐらい不適合設備があるかということですが、事実上、ほとんどございません。というのは、今は適合しているものが出ていますので、それが混信を与えたことはほとんどございません。

○川本委員 そうすると、それは今の状態だけでも、広げていった場合にこういう混信というのはすごく起こるのだという、そういうことの根拠のために対象範囲を絞っておられるわけですね。広げたときにどのぐらいの困ったことが起こるのかというのは、数量的あるいは国民に説得できるだけの根拠を持っておられるのか。持っておられたら示してください。

○総務省（丹代課長） それはたまたま電子情報技術産業協会さんの資料6ページにありますように、例えばドイツでも3割となっていますので、自己確認をしている地域で、このくらいは不適合設備が出たケースがあるということになるかと思えます。

○川本委員 不適合と書いてあるのですが、3割の不適合は本当に困ったことなのかとか、その辺については調査していらっしゃいますか。

○小村参事官 あわせて、日本の工事業設計認証の段階で、実際に手続を出してきて、どれぐらいはじかれているのかも教えていただけますか。

○総務省（丹代課長） 日本のメーカーさんは非常に優秀ですので、はじかれている機械は今のところございません。

○川本委員 では、はじかれているものがなければ、何年間やってみて、はじかれているものが何%以下だったら、徐々にそれを広げるとか、そういう計画をお持ちですか。あるいはそういう考え方には立っていないということですか。そうすると、規制の根拠は何なんだということになっていくと思うのですが。

○総務省（丹代課長） 今のところ、不適合設備の発生率について具体的にそれを確認しながら、制度の見直しを行うという形にしておりません。原則は、免許を受けて電波を利用するという電波の管理のところに戻っているということと、もう一点は、そもそも日本の場合は技適マークがなくても売っても構わないということがあるものですから、ある意味、不良というか、不適格品を今のところは我々の手では規制できないということもあって、原則、こういった確認を行っているという前提に立って制度を運用しております。

○小村参事官 そうなると、要するに混信する機器というものでも、マークがなくても販売できるので、出回ってもいいと聞こえたのですが、そういうことになりませんか。それであれば、むしろこの規制そのものは何のためにやっていて、先ほどの工事設計認証にかかる手数料とか時間の問題というのは何のためにやっているのだろうという部分、そもそも特別特定無線設備という認証そのものも何でやっているのだろうということに戻ってしまう気がするのですが。

○大室委員 今、事務局の方より疑問が示されましたが、委員の皆様も同様の疑問をお持ちだと思います。この点につき、総務省に改めて検討していただき、後日、回答を出してもらうことでいかがでしょうか。ここで出してくださいと言っても無理でしょう。

○小村参事官 そうしましたら、事務局の方から工事設計認証とか今の手続の中での時間だとか、お金だとか、どれぐらいの申請件数があるという基本的な数字について、また総務省の方と詰めさせていただきます。

○大室委員 それでお願いします。

それでは、大変お忙しい中、総務省の皆様、電子情報技術産業協会の皆様、ありがとうございました。

また引き続き、御質問並びに質疑についてこのワーキングから出すかもしれませんが、御協力をよろしくお願いします。

（説明者交代）

○大室委員 それでは、続きまして、内閣官房国家戦略室からのヒアリングに移らせていただきます。

昨年の12月6日の規制・制度改革に関する分科会において取りまとめた「規制・制度改革に関する分科会第1ワーキンググループ（WG）の当面の進め方」において、『「日本再生の基本戦略」の実現に向けて必要な規制・制度改革事項を取り扱う』こととされているところ、昨年12月24日に基本戦略が閣議決定されました。本日はその内容を御説明いただきたく存じますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、内閣官房国家戦略室の中田参事官、よろしく願いいたします。

○国家戦略室（中田参事官） 中田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、私どものお時間をいただきましてありがとうございます。

昨年末に閣議決定されました「日本再生の基本戦略」について御説明申し上げます。

まず、基本戦略の位置付けでございますが、平成22年6月に民主党政権になりまして、

「新成長戦略」を鳩山内閣のときに決定いたしました。菅内閣のときに引き続いてやっておりまして、その実施をずっとフォローアップしてきたところでございます。昨年3月に東日本大震災がございまして、原発の問題でございまして、それに伴う風評被害といった問題が生じた。また一方で、海外との関係で言うとTPPのような、平成22年6月には予想していなかったようなことも起きてきたということ踏まえまして、「新成長戦略」そのものについて必要な見直しを行いますとともに、復興といったような点、社会保障・税一体改革と今、正に問題となっている点、そういったことも含めまして、「日本再生戦略」というものを定めるということで、今、6月ぐらいをめどと思っておりますが、年央に向けて作業を進めているところでございます。昨年末は、年央に向けた一里塚として、基本戦略を定めたものでございます。

御覧いただきまして、基本戦略の1枚目が概要になっておりますけれども、危機の認識を基にまず1点うたっておりますのは、被災地の復興、日本再生の先駆例ということで、「新成長戦略」に定められた事項も含めまして、被災地でまず新しいことに取り組む。

2ポツ目でございますが、「新成長戦略」は加速・断行ということで、できるものはやるということで、経済連携やイノベーションを推進するという考え方。2つ目は、分厚い中間層、これは野田総理がおっしゃっておりますけれども、これに向けて若者の雇用などについて力を入れていく。3つ目は、インクルーシブな成長、人間の安全保障ということで、緒方貞子さんが国家戦略会議の委員でいらっしゃったりしますが、そういった考え方で、人の温もり・地域の温かさを大切に取る取組を内外に展開するということの基本的な考えの下で、2ページ目、全体像といたしましては、真ん中の【取組み内容】というところで、戦略そのものの基本的な章立てになってございます。

大きく1番は、震災・原発事故からの復活ということで、復旧から復興へという点と、原発により大きな影響を受けたエネルギー・環境政策の再設計に取り組む。こちらの行程の予定でございますが、春頃には選択肢を提示し、本年夏頃になりますが、革新的エネルギー・環境戦略ということで中身を定めていくという段取りとなっております。2ポツ目は、経済成長と財政健全化の両立ということで、政策努力目標としては、名目成長3%、実質成長2%程度、右手に社会保障・税一体改革と今、正に進んでいる考え方を整理しています。3ポツで、3つのフロンティアと、野田総理がフロンティアというワーディングをよく使われますけれども、経済、社会、国際それぞれの面において今までの「新成長戦略」をどう見直し、どう強化できるか。ベースには「新成長戦略」があるのですが、それに付け加わる部分について整理する。4つ目に新たなフロンティアとありますが、これから夏にかけて、中長期的な国家ビジョンということで、分科会を設けまして議論を始めることになってございます。

3ページは、基本戦略としての特色、考え方。

4ページは、個々の内容について書いてございますが、お時間があれなので、規制改革との関係で、本文の方を若干御覧いただければと思います。

本文全体は大部になっていますけれども、7ページ「新成長戦略の実行加速と強化・再設計」ということで、基本戦略の大きな考え方を書いているというところがございます。上から2つ目のパラグラフ「このため」とございますが、予算や税制、法制上の措置はもちろんのことでございますけれども、イノベーションの促進等に効果の大きい規制改革、公共サービス改革、行政改革など新たに取組を拡充するという姿勢です。

9ページ、実は、今、申し上げた説明のところを踏まえまして、各分野でどういう取組をするかをこの基本戦略でも概括的に書いてございます。その中で特に、②の分野になりますが、新産業・新市場の創出に絡めまして、＜当面、重点的に取り組む主な施策＞の下から2つ目に「行政刷新の取組と連携した規制改革の一層の推進」と記載させていただいています。規制改革そのものは、各分野、別にここだけにとどまらず、全般にわたるのですが、全部に書けないものですから、特にここで記載させていただきました。

具体的内容は、23ページ、真ん中に「行政刷新の取組と連携した規制改革の一層の推進」と、字が小さくて恐縮ですが、「イノベーションの推進と市場の拡大を一層進めるため、行政刷新の取組と連携し、2012年の年央に向けて規制改革の一層の推進を図る」という記載をさせていただいています。

現時点での基本戦略は、これから6月、年央に向けましての作業の基になるものでございまして、これから国家戦略会議の方で整理したところの分野に基づいて、例えばイノベーションであったら、どういう内容の新しい制度だけではなくて、規制をどう変えるかとか、そういったことについて1つずつ取り上げて議論を進めていく予定でございます。

今、民間委員の方には、経団連の会長でございますとか、連合の会長がいらっしゃるんですが、それぞれの経済団体等にも話を聞きながら、ただ、国家戦略会議というところで余り細かな規制をいっぱい取り上げてと全くならないのですが、大きな方向として御議論いただいて、こちらの規制改革の会議、事務局とよく話をさせていただきながら、1個ずつとるものをとっていききたい、そういう姿勢でこれからやっていくつもりでございます。

以上でございます。

○大室委員 今、姿勢についてのお話がありましたが、時間も迫ってきておりますが、ここで質疑がありましたら受けさせていただきます。

山田さん、どうぞ。

○山田委員 どうもありがとうございます。

成長戦略ですけれども、まさに22年6月、直嶋さんのときに議論して、うちの銀行の頭取も出ていたので、そこに関わっていたのですが、大変なものができ上がりましたねと。その後、震災と原発事故があったとは言え、もう一回やってまとめたというものが、よく読んでみると、前に書かれていたことと、基本的に書かれていることは、すごく正しいのですが、一緒ですね。ここに書かれていることは全く全部そのとおりですけれども、はっきり言って、進まないわけです。成長的などか何とかという話が終わってしまうのですが、この紙をつくって、言ってみると、右から左に流れているだけだと意味がないのですね。

この中で必要なことを書かれているわけですから、例えば法人税の話などはずっとやっているわけですし、TPPの話も前から実はやっていたと思うのですが、具体的に1個でも2個でも進めていくことを考えないと、作文の積み重ねになってしまう。それが大変、私としては不満と、一緒につくった身ですから、不満というわけではないのですが、何とかならないだろうかという思いです。

以上、コメントです。

○大室委員 他にコメントを含めて、何かございますか。

よろしいですか。

では、内閣官房の皆様、誠にありがとうございました。今後、第1WGでは成長戦略に関する提言もさせていただきたいと思っておりますので、事務局ともよく打合せができるよう御協力の程よろしく願いいたします。

本日は本当にありがとうございました。

それでは、最後に事務局より資料6「検討項目 委員提案シート」について御説明をお願いいたします。

○小村参事官 お手元の資料6でございます。

「検討項目 委員提案シート」ということで、1枚挟ませていただいております。この趣旨は、今日も個別のヒアリングをさせていただいておりますけれども、ここのワーキングで議論するもの、すなわち経済連携のもの、あとCIQとか、物流の、被災地にヒト、モノ、カネを入れるような規制、あとは日本再生、今、お話があったような成長分野とかフロンティアという、こういった部門の中で規制が邪魔をしている、あるいは制度として変えた方がいいというものを委員の皆さんからも少し具体的なものを御提案いただければと思っております。

今月、あと10日ほどですけれども、1月末を目途に提案案件については御提出いただければと思っております、1シートに1事案ということでお書きいただいて、お送りいただければと思っております。

なお、このワーキングの上位機関であります分科会の委員の方にも併せて募る方向で考えておりますので、皆様方に後日、電子データについて事務局より送付させていただきますので、よろしく願いいたします。

○大室委員 よろしいでしょうか。

時間もなくて本当に申し訳ございませんが、検討シートにつき委員の皆様からも是非、提案をお願いしたいと思います。そして、次の議論を深めていく方向に進めさせていただければと思います。

それでは、本日は大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございました。

何か特別に、御提案やお話のある方はいらっしゃいますか。

○深川委員 1つだけ質問をいいですか。

この委員提案シートですけれども、誰もが電波法の専門家でもなければ、自動車基準の

専門家でもなくて、一体どういうレベルのどういう提案をすればいいのですか。結局、規制改革のすごく重要なところはものすごく細かいところにあたりるので、それはもうこんなに短いヒアリング時間ではどこがポイントかもよく分からないままに時間が過ぎてみたいなセッションが多分、多くなってくると思うのですが、一体どのレベルのことを考えればいいのでしょうか。

○小村参事官 ある程度、具体性を持った、問題意識のところだけしかもし分からなければ、それでも結構です。場合によっては、事務局の担当に御相談いただく形でも構わないのですが、皆様方が他からお聞きになっていることも含めてこういう分野の中でこういうところがおかしいという話を聞いているとか。実際にある程度、条文とかどういう法制かお分かりになれば、具体にお書きいただくに越したことはないのですが、もしきっかけとして、こういう話を聞いているけれども、その中身についてどうなのだろうというお話があれば、事務局に振っていただければ、確認させていただいたり、お手伝いさせていただいたりということを進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

○大室委員 他にございますか。

それでは、時間も予定の時刻となりましたので、本日の第1ワーキングの議論を終えたいと思います。

事務局より、今後の予定を説明していただけますか。

○小村参事官 日程ですが、次回第3回、2月9日、お時間は今の段階では広めにとらせていただいております。また具体的に正確な時間、場所等、詳細につきましては、追って事務局より御案内させていただきます。

よろしくお願ひいたします。

○大室委員 それでは、これで終わらせていただきます。

2月9日、第3回をよろしくお願ひいたします。

どうもありがとうございました。