

○荒井委員 民主党の荒井聰でございます。

きょうは、再び一般質疑でこうしてこの委員会で太田大臣と議論ができることを大変うれしく思っておりますので、きょうもどうぞよろしくお願いいたします。

さて、私は、今、日本の抱えている大きな課題というのは、人口減少に伴い経済成長が停滞しているのではないかと、それを打破するために、民主党政権のときに、私が担当したんですけれども、日本の成長戦略というものを新たに、新たな視点からつくりました。

あれをつくるときに、日本は人口減だから大きな成長を望むのは無理だという議論があったんですが、しかし、日本の潜在成長力が大体 1%、それに政治の力やあるいは民間の力でもう 1% それをかさ上げし、そして物価の上昇が 1% だと、大体名目 3% ぐらいの成長を達成することができるとは思わないか。その 1% 分というの、日本の GDP の 1% ですから大体五兆円ぐらい。五兆円ぐらいずつ何

らかの新しい産業をつくっていく、あるいは新しい需要をつくっていく。特に需要をつくっていくということが大事なんじゃないかという視点から、今まで成長分野ではないと言われていた医療ですとか、あるいは農業ですとか、そういうものを成長分野として位置づける、そういう作業をやりました。

今、その作業は安倍政権でも引き継がれていて、農業や医療なども大きな成長産業だというふうにされているということとは、私は大変嬉しいことだというふうに思っています。

そんな中で、私は、きょう大臣と少し議論をしたと思うのは、国交省関係の中にそういう成長分野がたくさんある、宝庫だというふうに思っています。

ところで、話題は全然かわるんですけども、塩野七生が書いた「海の都の物語」という、ベニス、ヴェネチアのことを書いた、これは小説というんでしょうか、そういうものがあります。

ベニスという小さな都市国家が、大國トルコを相手にして、数百年間、地中海

の覇権を大國トルコと争って、最後まで頑張るわけです。ベニスというのは小さな国で、人口が足りないというか、人口が少ないことにずっと悩み続けてきた国なんです。大きな戦争も、トルコを相手にしてはなかなかできない。そういう中で彼らが生き残った原因は何なのかというのを塩野七生がずっと分析をしているんです。

その中で対照として出てくるのがジェノバというコロンブスが生まれた町ですけど、でも、その対照としてベニスを書いています。

結局、ベニスもジェノバも、地中海の覇権を得るためには貿易立国でしかない、平和な国、貿易をしつかり振興させるために国の総力を挙げるといふことに気がついてというか、そういう立脚、国の方針を決めるわけです。

最終的にはベニスの方がジェノバに勝つんですけども、どこが違うかというと、ベニスは国を挙げて組織戦を戦うんですね。組織戦なんです。いろいろな組織を機能的に使っていくというガバナ

ンスというか、そういう国家運営をやり
ます。これに対して、ジェノバの方は個
人主義なんですね。ですから、中にはコ
ロンブスのようなすぐれた人材も出てく
るんですけども、最終的にはベニスに
勝てないんですね。そういう歴史をずつ
と塩野七生は語っているんです。

彼女は恐らく、日本というものもそれ
に投影しているんだと思うんです。日本
の国が本当に繁栄していくのには平和が
必要だ、人口が減少するといっているけ
れども、それを乗り越えた歴史のある国
があるではないかということを示唆して
いるんだらうというふうに私は思います。

その意味で、今、安全保障体制の議論
が専門的にやられている委員会が別にあ
りますから、そこはそこなんですけれど
も、しかし、基本は、日本という国は決
して大きな、人口をたくさん抱えている
大国ではありませんから、生き残ってい
く道というのは、かつてのトルコよう
な、武力やあるいは他国を侵略していく、
そういう道ではなくて、貿易をしつかり
つくり上げていくという、そこに大きな

道があるんだらうというふうに思ってい
ます。

そこで、きょうは、貿易を促進させて
いく、あるいは貿易上でいろいろな障害
のあるもの、そこについてももう少し、特
に国交委員会ですから、国交委員会とし
て取り上げていくべきものを少し議論さ
せていただければと思っております。

特に、日本はグローバルスタンダード
の戦いではしよっちゅう負けているん
ですね。非常にいいものをたくさんつくつ
ているし、またそういう技術的な革新と
いうものを、特に日本の中小企業は努力
をして新しいいいものをつくっているん
ですけれども、そのスタンダード、標準
化ということについては、一敗地にまみ
れているという例がたくさんあるんです
ね。

そこで、どんな点で標準化で負けてい
たのか、あるいは問題があったのか、標
準化の重要性の増大というペーパーをお
持ちしました。

これは経産省がつくっていたいたペ
ーパーなんですけれども、実は私も知り

ませんでした。実際起きたことが、J
R 東日本によるソニー開発の Felica
a 方式の IC カード、つまり Suica
ですね、この Suica のカードを、モ
トローラが、これは WTO 違反ではない
かと国際標準化の違反として異議申し立
てをしたんですね。日本でつくったすぐ
れた技術で、しかも日本の極めて大きな
企業が Suica という新しい方式をつ
くり上げたわけですけども、それが売
れない、使えないかもしれないという事
態に立ち至ったことがあるんだそうです。
私も知りませんでした。

結局、この申し立ては、モトローラの
方も国際標準をとっていなかったという
ことで、両方とも申し立ては却下されて、
結局 Suica は使えるようになったん
ですけれども、一歩間違えていけば、こ
の Suica という技術は、日本で開発
したにもかかわらず、JR 東日本は使え
なかった、あるいは JR 関係が使えな
かったという事態が起きていたわけです。
こういうことはほとんど知られていま
せんね。

もう一つ、国交委員会関係でいいますと、右の方でありますけれども、台湾への新幹線、これは日本がインフラ輸出を、最初の輸出なのかもしれません、成功した例でありますけれども、この台湾新幹線の輸出の際にも、日本の国内で安全に利用されているというだけでは相手国の信頼を得られず、国際基準に基づく適合性評価が課題になりました。この課題で輸出できないかもしれないというような事態さえあったんだそうであります。結局、日本の新幹線の技術評価を海外にある第三者に依頼して、それで認めてもらったということと輸出が認められたんだそうであります。

つまり、ここで何を言いたいかというと、戦略的分野については、国際的な認証ということは極めて重要だということとであります。

このことは、政府の中でも認識をしている人が結構いて、政府でもそのための機関もつくっているようでありますけれども、これは全体で約二万件ぐらいこういう認証というか、そういうものがあるんだそうであります。そのうち、どこの

分野にどのように重点化をして、戦略的に、貿易立国として必要なそういう認証の戦略を練るのかということが必要なのではないか。

認証の一番ポピュラーなものは、日本では J I S 規格ですね。この J I S 規格でも約一万件ぐらいあるんだそうでありますけれども、これらの国際標準化の加速化というものが今極めて重要な状況にきているというふうに私は思います。

そこで、きょうは経産省や外務省、それからもちろん国交省の方も来ておられますので、日本が世界と戦える成長分野を育成する、あるいはそれを保持するといったためには、一元的な国家戦略、標準化に向けての戦略というのが必要なんだろうというふうに思いますが、それらについてどのように今考えておられるのか、あるいはその戦略はいかなものなのかということとを、まずは事務局からお話をいただけますか。

○稲葉政府参考人 日本の成長分野の一つには、今後、質の高いインフラの海外展開、これも極めて重要な成長分野であ

ると考えておりますが、インフラ等の分野におきまして我が国の考え方を反映した国際標準の策定を進めるために、国土交通省におきましては、国際機関に職員を派遣して積極的に基準の提案を行うなど、海運、自動車、下水道、建築等の分野で議論をリードしております。

具体的に二、三申し上げますが、国際海事機関、これは海事関係の基準をつくる機関でございますけれども、この事務局長は二〇一二年以降、国土交通省出身者が務めておりまして、日本から数多くの提案を行っております。

また、自動車の基準につきましては、国連の一機関でつくっておりますけれども、そこにおきます例えば自動運転技術に関する技術基準の議論を日本がリードしてございます。

それから、国際標準化機構、いわゆる I S O でございますが、ここでさまざまな基準をつくっております。例えば、水の再利用に関する国際標準化について、I S O におきまして幹事国として主導的立場を担っております。また、建築基準

における国際標準化につきましても日本提案が取り入れられる等の成果を上げてございます。

このような働きかけを引き続き推進してまいりたいというふうに考えております。

○星野政府参考人 国際標準化機構、ISOと国際電気標準会議、いわゆるIECの対応につきましては、経済産業省のもとに設置されました日本工業標準調査会、JIS Cが日本を代表することになっておりまして、技術分野ごとに関係省庁と緊密な連絡をとりまして、国際標準化に取り組んでいるところでございます。

我が国の技術を広く世界に普及させていくためには、国際標準化への戦略的な取り組みが不可欠でございます。具体的には、研究開発の段階から標準化に一体的に取り組ましまして、我が国にとって非常に重要な技術を早期に見定めて、他国に先んじて標準化の提案を国際的に行うこと、あるいはアジア諸国と連携をして標準化を進めること、さらには、戦略的に重要となる分野におきましては、標

準化を支える認証基盤の整備につきましても一体的に取り組むことが必要でありまして、例えばこうした観点から、生活支援のロボット分野では、ロボットの開発段階から標準化の取り組みに努めておりまして、同時に認証も行えるような体制も整備を進めておりまして、それによって国際競争力の確保に努力をしているところでございます。

引き続き、関係省庁と密に連絡をとりながら、我が国技術の国際標準化あるいは認証体制の整備にしっかりと取り組んでまいります。

○森政府参考人 外務省といたしましては、ただいま御指摘の標準化の努力、これを関係各省がそれぞれの分野で進めております。そうした各省の努力と一体となつて、さまざまな国際機関あるいはフォーラムで標準化の努力をしてございます。

また、それに加えまして、各標準の前提となりますような経済面での法の支配を確立するということが重要でございます。先ほど委員御指摘のとおり、WTO

のルールをどのように解釈、運用するか、そういった場面で適正なルールづくりあるいはその執行ということで外務省としての役割を果たしている、そういうことでございます。

○荒井委員 そうなんです。今外務省からお話がありましたけれども、これは一九九五年のWTO、多分ウルグアイ・ラウンドだと思えますけれども、ウルグアイ・ラウンドのときにこういう基準化とか標準化とか認証制度とかそういうものを統一化していこうということがWTOの中でもうたわれ、それを契機として世界的な組織もつくっていこうという動きが強まり、それが貿易全体に大きな影響を与えていくということになった、つながつていったんだらうというふうに思います。

このあたりは、日本は特に、残念ながら外務省がもっと積極的に、WTOのそれぞれの分野については外務省、経産省が中心で積極的な交渉をやるんですけれども、その実務のところでは外務省がもう少し前面に出てもいいのではないだろうかというふうに私は思います。

そこで、資料の二番目の基準認証の協力国という、結局、認証やあるいは基準化をするのには、日本一国だけではなかなか難しいんですね。協力国をつくりながらそれを国際的な基準、標準化していくという戦略が必要なわけです。その戦略として幾つか挙げてあります。インドですとかベトナムですとか中国、韓国といったような国との協力関係も一つ一つの標準化の中では具体的に Rowe 出たんですね。それを経産省やあるいは関係省庁だけではなくて、もっと外務省が前面に出てもいいのではないかと、各国における、やはり日本を代表しているのは外務省ですので、そんなふうに思います。

例えば省エネエアコン、これはエアコンのインバーターの性能というのを正しく評価できる評価方法は国際標準に今まですべてないんですね。家電であると同時に、住宅にもはや不可欠な家電、これの標準化ということについて、いろいろな国が日本に対して協力の申し込みとあるのか、そういうものがあるようでごさいます。アジア全体との協力関係が、こういう小さなものですけれども、できるのではないだろうか。

あるいは、事例の第三というところにグリーン建材の評価方法というのを例示いたしました。これは韓国ですとかあるいは中国との関係で協力関係ができるのではないかと、いろいろな見通しが述べられていきます。窓の遮熱、断熱性能評価方法ですね。まさに前回この委員会でも審議をいたしました省エネ住宅などのそういう技術が、標準化という方向にもう一歩向かっていくということが、今両国との関係というのは必ずしもスムーズな関係ではないんですけれども、こういうところから実務的に一つずつ協力関係をつくっていくということが大事なのではないかというふうに思います。

こういう点、ちょっと今までの議論を踏まえて、太田大臣、感想を聞かせていただければと思います。

○太田国務大臣 大変大事な御指摘だと思います。

安倍政権が誕生しまして、インフラシステム輸出ということに相当力を入れてきて、経協インフラ戦略会議というのを設定して、各省庁みんな集まって、

私も参加しておりますが、戦略的に司令塔として、世界に向けてのインフラ輸出ということはどうするのかという司令塔の役割を果たすようにということ、ばらばらでやっているというのではなくて、一つのプロジェクトを、鉄道なら鉄道をやる時でも、相手国に行きまして、私も行って、各省庁も一緒に来てもらったり、あるいは民間の企業も来ていただいたり、日本は余りそういうことをしませんでした、ただ我が国として力を総合的に入れているんだということを相手に示して初めて説得力があると思います。

それで、日本は技術はすぐれているけれども高いねというようなことがありまして、技術のすぐれていること、それからトータルコストということからいくと、鉄道なら鉄道でも日本は決して高いわけではないということを説明すること。そして同時に、最近はいま A I I B の問題もいろいろあるんですけれども、とにかく、こういうふうにごのお金の面での応援ができるかということ、すごく気にしていますから、その辺のことについても、J I C A やさまざまのところとも連携を

とつて、あるいは国交省としては J O I N を設立しましたものですから、そういうことでやっている。

その中で、今御指摘のありましたインフラシステム輸出戦略の中でも、「先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得」ということは大きな柱でありまして、このところに国際標準を獲得するということが極めて大事な課題だと思っております。

デファクトスタンダードというふうに言われますが、現実に推進をしている、仲間をつくる、そしてその中で、国際会議等々の中で、あるいは機関の中でしっかりそのことを確立するというところに、国際標準化の動きにおくれをとらないように、国際社会の中で私たちの主張がしっかりと反映するようにということとをさらに一層努力していかななくてはならない、取り組みを強めたい、このように考えています。

○荒井委員 今の大臣の御発言は大変心強いと思います。

日本はやはりアジアの中の先進国として数少ない国でありますから、相手国がヨーロッパはたくさんありますので、ヨーロッパの国が共同すると、なかなか日本は、国際標準化とかそういうものについては劣勢、劣後に陥ってしまうというのが今までだと思っております。それをどういうふうに改善していくのかということとは、政府全体を挙げてその戦略を組んでいく必要があるのだというふうに思います。

そこで、きょうは、一つの例として、日本が誇る大きな産業である二輪車の話をちよつとしたと思います。

私も大臣も大体同じ世代だと思いますけれども、私の世代に「ナナハンライダー」というコミックがあったんですけれども、これはオートバイ、古いですね。（発言する者あり）だから、古いと言っているじゃない。あのころ、昭和三十年代から四十年代にはやった漫画なんですけれども、七百五十〇のオートバイに乗った主人公が委員長というかわいい女の子を後ろに乗せて走り回るといふ、これが格好いいんですよ。

そういう漫画がはやったものですが、でも、その当時、日本のオートバイがイギリスのマン島で優勝したとか、世界のどこどこで優勝したというたびに僕らは心をわくわくさせたものでありました。考えてみますと、日本の四輪車というのは、この二輪車の活躍から始まっていったんだというふうに思います。

今でも、新興国であるアジアの、自動二輪と云いますかオートバイと云いますか、その普及というのは物すごい数ですね。この間もベトナムに行きましたけれども、町じゅうでオートバイがあふれ返っている光景を見ました。

十年前、世界じゅうで二千万台ぐらい、オートバイというか二輪車が走っていたのが、現在では六千万台になっているんだそうであります。この中で、日系のブランドというのが極めて大きなブランドを確立しているようで、六千万台のうちの約四二％と云いますから、巨大なシェアを二輪車の市場の中で日本は確立していたということだそうであります。超円高、あるいは、ともすると四輪の陰に隠れてしまつて、二輪の強い国際競争力や

産業力というのは余り注目を浴びていないんですけども、今なお強い国際競争力を有してきたわけであります。

それでも、最近では、インドですとか中国ですとかが安い二輪車をつくることで、非常に今の日本の二輪車の、今までつくり上げてきた優位性というものもピンチになってきているのではないだろうかというような心配をする人もあります。

この状況について、今、二輪車の状況というものをどういうふうに考えておられるのか、強い国際競争力を維持するためにどんな点が必要なのであろうか、各社の努力だけではない、国としても支援していく政策、施策というのは何かあるのだろうかということについて、国交省あるいは経産省、どちらでも結構ですけども、御見解をいただければと思います。

○黒田政府参考人 お答えいたします。

先生御指摘のとおり、日系二輪車ブランドは、世界の六千万台の中で四割超のシェアを占めておりまして、乗用車のシ

ェアであります三割を上回る水準でございます。

このように、日本の二輪車産業が強い力を持つようになった経過でございますけれども、第一に、戦後復興期には百社を超えた二輪車メーカーが激しい競争を繰り広げまして、現在は四社体制にまで絞り込まれて、技術力を高め、積極的な投資をしているということがございます。

また、海外では、二輪車は、四輪が七〇年代にグローバル展開を果たす以前、六〇年代からいち早く積極的な海外展開をいたしましたして、モータリゼーションが開始したばかりの新興国にも先駆けて進出をし、高いブランド力、そして住民の足としての確固たる地位を築いてきております。近いところでの生産、いわゆる地産地消を進め、為替の変動にも柔軟に対応する、こういった努力をされてきた、それに対して政府もいろいろ応援をしてきた、こういう経緯がございます。

このような各社によります技術力を高める動き、市場を果敢に開拓してきた動

きをさらに政府としても応援していきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○荒井委員 ところが、四輪における相互の認証制度の協定というのはかなり進んでいて、二〇一六年度にもその制度が四輪については運用されるのではないかと見通しが述べられていますが、しかし、いち早く国際化していった二輪の方は少し立ちおくれているのではないだろうか。

二輪の方も頑張っておられるんだと思うんですけども、ここは四輪並みに頑張る必要があるんじゃないか。そこについては、この認証制度、標準化ということとを直接担当している国交省の担当はどうですか。

○田端政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、二輪車につきましても、四輪車と同様、日本は、国連の場において、基準の国際調和活動を積極的に進めているところであります。この結果、これまで、二輪車の基準の約五割

に当たります十七項目の基準につきましても、国際基準との調和を図っている状況であります。

一方、御指摘がありました今回の車両単位での相互承認制度の創設でございますが、これは、国連の協定加盟国間での輸出入の多い乗用車を対象として制度構築を始めることが国際的には合意されておりあります。

これに対して、二輪車は、協定に加盟していない中国、インドなどのアジア諸国への販売、輸出が多いため、制度創設について各国の合意には至っていない状況であります。

このため、二輪車につきましては、今後、アジア諸国への協定加盟の働きかけを主導しつつ、制度創設の国連提案を我々としても検討してまいりたいと考えております。

○荒井委員 今、国交省からそういう説明がありましたけれども、まさしく、この認証制度を中国やインド、あるいは需要国であるアジアの国々と連携をしようまく促進することができれば、二輪車の

市場、あるいは日本がリードしていく体制というのはそろっていくんだと思うんですね。

これは、もっと外務省が力を入れるべき、単に通商協定、大枠のところではなくて、こういう細部の点についても、大きなシェアを持つている部門、きちっと日本が守るべきところというのは、政府全体を挙げて外務省を先頭にして私はやるべきだというふうに思います。このあたりは、国交省だけではなくて、政府全体としてぜひ取り組んでいただきたいというふうに思います。

そのために、国際認証を進めていくために、予算あるいは体制などをもっと充実させていく必要があるというふうに思いますので、これは大臣に要望させていただきますと思います。

ところで、二輪車というと、子供たちが学校の通学に使うことで三ない運動というようなものがあつたりして、危険だとかそういうようなことから、余りイメージが、かつてのような、僕らが抱いていた、それこそ先ほど「ナナハンラ

イダー」で抱いていたようなあのイメージと少し違ってきたのかなというふうに思うんですけども、しかし、現実には、二輪車の多様な活用の仕方というのはむしろふえているのではないだろうかというふうに思います。

三・一一の震災のとき、それから阪神大震災のとき、あのときも私は与党側にいたんですけども、そのときにも、震災地域の現場には自転車か自動二輪じゃないと入れないという状況で大活躍をいたしました。あれがなければ、ライフラインの復活までに命を救うための必要な薬とか、そういうものを運ぶことができなかったというふうに思うんですね。

そういう意味では、警察庁における白バイなどで活用しているというのはわかるんですけども、消防庁でも相当な活躍をしているのではないかと思うんですけども、その実態はどうですか。

○北崎政府参考人 お答えいたします。

平成二十五年二月時点で、全国五十六消防本部におきまして百五十九台配備されております。また、本年四月一日現在、

緊急消防援助隊として十三台、既に登録をしておるところでございます。

消防用バイクは、悪路や狭い道路を走行できるために一般の消防車両に比べ機動性にすぐれておりますことから、大規模災害時や道路渋滞時等において迅速な情報収集に有効であると認識しているところでございます。

消防用バイク導入は、地域の実情に応じて各消防本部が判断するものではありませんが、消防庁としても、平成二十五年度から緊急消防援助隊設備整備補助金の補助対象に追加しておるところでございます。

以上でございます。

○荒井委員 人口減少地域がふえてくることによりまして、救急車がなかなか行けないとか、そういうところもふえてくると思います。そういうときに、緊急に自動二輪をもつと上手に使えるような体制というものを防災の面からも組み込んでいくということが極めて有効なのではないかというふうに思います。

こんな点を含めまして、最後に大臣から、自動二輪全体について、今まで私が各省庁とやりとりしたことをお聞きいただいて、御感想なりあるいは御決意をいただければと思います。

○太田国務大臣 自動二輪のことについては、外務省等々きょうも来ておりますので、私の方からこの件について、認証を初めとすることについては、各省庁と連携をとって努力をしたいというふうに思っています。

それから、消防バイクの話もありまして、私、実は十年前ぐらいから消防バイク、消防バイクということを感じて、特に首都直下地震等では、密集市街地が多いわけですからなかなか入れないということもありますから、地域のスタンドパイプを置くとか消防バイクをということを盛んに言ってきたんですが、なかなかこれは進んでいない状況で、容量が、消すという作業自体ではなかなか能力が小さいからというようなことが理由のようですが、偵察をするとか連携をとるとかということが極めて重要だというふうに思っています。

国交省も、そういう意味では同じように大事だと思っております。今、地方整備局においてバイク隊を設置するとかいうことで進んではきているんですが、金沢とか高田とか、静岡あるいは飯田、こうした結構山の多いところでバイクというものを国交省として先行的に情報あるいは偵察ということやらせていただいているんですが、都市部を含めて、私はこちらで、バイクという、二輪車の利用ということが、消防、警察、そして国交省、いずれももっとこれを使うという措置が大事だ、このように努力をしたい、このように思っています。

○荒井委員 大臣、どうもありがとうございます。

きょうはそのほかにも幾つか質問をしたかったんですけども、国交省が抱えている行政担当分野の中に、国交省というところ、どうも公共事業担当省庁というイメージと、あるいは職員もそういうイメージを少し強く持ち過ぎているのではないだろうか。もっと経済官庁としての役割、そういうものの発想の転換というものをもうちょっと図れば、いろいろな

日本の経済成長に貢献できる分野がたくさんあるというふうに思っている。

今後ともそういうことに努力していただければというふうに指摘をいたしました。私の質問を答えさせてもらいたいと思います。ありがとうございます。