

経済大国と呼ばれたわが国は、いま大きな転換点を迎えています。アメリカに次ぐ世界第2位の規模であったGDPは今年中にも中国に抜かれる見込みで、日本は先進国の中で唯一とていいほどバブル経済崩壊以降の20年間経済成長が停滞している国なのです。

その間、日本の社会は世界に例を見ないスピードで少子高齢化が進み、人口が減少し、高度成長が期待できない中で債務残高が膨らみ続けています。誰がみても今の日本は危機的状況に陥りかけているのです。日本は新たな成長戦略を描き、それを国の強いリーダーシップで着実に実行していかないと衰退の一途を辿ることは間違いありません。

その方策の1つとして、躍動する東アジア諸外国の成長を取り込む仕組み作りが必要です。日本にはそれを可能にする世界に誇れる技術力があり、長年培ったノウハウがあります。

向山好一は、この1年、地元神戸の発展につながるためにも、既成概念にとらわれず規制改革を行って大胆に国家事業を展開すべきと国会内外で発言しており、その一部を以下にご報告いたします。

## 向山好一は成長戦略と向き合っています

### 日本の現状

1人あたりのGDP	1人あたりの借金	過去5年間の経済成長率
世界第19位 (93年は第1位)	708万円 (先進国最高)	1.2% (先進国最低、中国11.2%)



### 危機管理副首都を整備し、関西全体の経済浮揚を図りたい

現在、関西3空港のあり方が議論されています。政府は、関空と伊丹を民営一体化することによって経営の安定と活性化を図ろうとしています。一方、長期的には伊丹空港廃止を視野に入れる必要があります。一方、現在過度に集中している首都機能のバックアップ機能として整備するNEMIC構想(危機管理副首都建設構想)があり、伊丹と関連づける必要があります。本年7月、その推進を図る議員連盟を国会内に立ち上げ、向山好一は事務局次長に就任し、その実現に向けての推進役として議論を始めています。

もはや関西は、大阪、京都、兵庫で独自の利益を追求できる時代は過ぎ去っています。それぞれのエゴを乗り越え全体でパイを広げる視点が絶対に必要で、現在関西選出の1期生議員が集まり広域的な課題について議論をする勉強会を立ち上げています。



国会でも危機管理の必要性を訴えている

### 事業仕分けの継続で無駄の徹底的排除

昨年実施している「事業仕分け」、民主党政権の目玉として注目を集めていますが、向山好一も国土交通省関連の公益法人や特別会計関係の調査員として奔走しています。具体的には、現地へ赴き実態を調べ、その事業が本来の主旨どおりに行われているか、制度的に無駄遣いはないかを精査しています。

今後は、その仕分け結果を実際の予算に反映させるサイクルを作っていくことが必要です。



事業仕分けチームのリーダーとしてとりまとめる

### みなと神戸の復権、「国際コンテナ戦略港湾」の選定を実現

7月、「国際コンテナ戦略港湾」の指定に神戸港が阪神港として選定されました。これは、私が国会に送って頂いて以降、神戸市や大阪市の要望を前原大臣はじめ各方面につなぎ、一貫して取り組んできた事項だけに大きな喜びであります。

これからの日本の港湾戦略は、首都圏という莫大な経済力を背景とする京浜港と西日本物流の拠点として効率化をはかる阪神港の2つの港湾を中心に世界と勝負することになります。この選定によって、みなと神戸の復権を図り、神戸が観光や環境ビジネスを中心とした東アジアの成長を国内に取り込むゲートウェイとしての役割を担えるよう環境整備を行っていきたくと思っています。



神戸港を視察し、利便性をアピール

## 海外の成長を取り込みながら、日本全体のパイを広げる!

### 交通基本法の制定に全力を注いでいる

過疎化によって地域の公共交通機関が廃止され高齢者の移動が実質困難となっている地域が拡大しています。一方、車移動が拡大することによって地球温暖化が進んでいます。この問題は兵庫県でも重要な課題であり、それに対応するため、安全で安心な地域の移動手段を確保することを目的とした交通基本法の制定を政府も進めています。

向山好一は、その法案を党側で議論する議員連盟の事務局長に就任し、次期通常国会への法案提出に向け精力的に関係機関や事業団体と意見交換を行っています。何ともしも地域の公共交通機関を守らなければいけないとはりきっています。



地域の公共交通機関を守るのは国の責務

### 神戸空港の利便性を高め、それを経済効果につなげたい

神戸空港は市営空港として開港して約4年半になりますが、利用客は目標より2割程度少ない状況が続いています。その大きな原因が、利用時間枠と発着枠の制限と国際便を飛ばしてはいけないという規制です。例えば、22時までとなっている夜便を延長することによって羽田と結ぶビジネス便のバリエーションが広がるし、国際チャーター便が可能になれば、低料金エアラインの就航によって東アジアの成長と神戸を結ぶことができます。

地元行政と経済界と連携して国にその実現を求め、近い将来に必ず実現したいと思っています。



前原国交大臣に矢田神戸市長と要望書を提出

### TOPICS 新議員会館へ引っ越しました!

国会議員の議員会館が新設され、7月末に引っ越した。マスコミ等で話題となっているとおり、正直言って豪華過ぎる建物に驚かされた。

部屋の広さが前の2.5倍、会議室の数が5割増し、エントランスがとにかく広い。旧会館の部屋の広さが40㎡と非常に手狭で相当に不便だったが、ここまでする必要はあるのかとは感じる。この新会館建設が始まったのが4年前、完成時に自分が入ることを前提に考えたのかどうかは知らないが、落選し残念がっている人は多いだろう。

議員会館は全部で3棟あるが、1棟あたりの建設費が何と600億円、仕分けが必要だったができたものは仕方ない。その器に見合う仕事をして、「さすがに国権の最高機関に相応しい建物だ」と評価していただけるよう頑張らねばと思っている。



国会事務所のスタッフと共に

### リニア効果に関西が乗り遅れるわけにはいかない

東海道新幹線が開通して45年、この日本の大動脈によって経済大国日本が形成されました。そして、次世代新幹線として整備されようとしているのが「リニア新幹線」です。完成すると東京と大阪を67分で結ぶことになり、JR東海の計画では、東京・名古屋間の開通が2027年であるのに対し、東京・大阪間は2045年の予定であります。

この20年近くの空間は、関西に致命的な地盤沈下を起こす可能性があり見逃すことはできません。もうすぐ関西広域連合という新たな枠組みができますが、まさに関西一体となって取り組むべきものと捉えています。



# 政治主導による日本再生