

ベトナム国の高速道路に係る最新状況

平成22年1月28日

1. ベトナム国高速道路に関する最近の動向

**2009
10月**

◆ **国土交通省・交通運輸省(MOT)政策対話(10/26)**

高速道路建設・管理に関する情報交換及び今後の技術協力について。

◆ **第3回ベトナム高速道路セミナー(10/26-28)**

日本の技術・経験の紹介、越国の現状・課題等の最新情報の紹介を行い、今後の日本からの専門的、技術的支援に係る意見交換を実施。第1回(2008年3月:開催地ベトナム)、第2回(2009年2月:開催地東京)に続く開催。

11月

◆ **日本・メコン地域諸国首脳会議(11/6-7)**

日本とメコン地域諸国(カンボジア、タイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス)の6か国の首脳による初めての首脳会議。成果として、「東京宣言」と63項目の「行動計画」を発表。ベトナムからはズン首相が参加。

12月

◆ **国土交通省・交通運輸省(MOT)政策対話(12/9-10)**

ITSに関する情報交換及び今後の技術協力について。

◆ **日越PPP共同スタディ* ワークショップ(12/21)**

高速道路案件を含む3案件の提案内容についてベトナム側にプレゼンを実施。パイロットプロジェクトとしての評価の為のキックオフミーティング。

**2010
1月**

◇ **新BOT法(Decree108)施行(1/15)**

2007年に制定されたDecree78の改定。

◆ **第3回日越協力会議(1/17-18)**

外相をトップに、両国間の協力関係全体についての意見交換を実施。

*「日越PPP共同スタディ」: 経済産業省とベトナム国計画投資省間でPPPパイロットプロジェクトによる共同スタディ実施に合意(2009年3月)。パイロットプロジェクトの実施を通じたPPPプロジェクトの評価・審査等に係る実施手続き及び制度設計を支援。

(1) 日本・メコン地域諸国首脳会議 (11/6-7)

日本・メコン地域諸国首脳会議 (11/6) ならびに、メコン地域各国首脳との個別の首脳会談 (11/7) が行われた。成果の概要は以下のとおり。

全体会議 (抜粋)

総合的なメコン地域の発展 (6日第1セッション)

- (イ) 総合的なメコン地域の発展のため、ハード及びソフト両面でのインフラ整備を整合性のとれた形で進める、また、官民の協力・連携の強化が重要であるとの認識で一致。
- (ロ) 鳩山総理から以下の3点を柱とした協力を行う旨表明。各国首脳から高い評価。
 - 1) ハード及びソフトの両面でのインフラ整備支援
 - 2) 官民が一体となったオール・ジャパンでの取組強化 (官民学の新たなフォーラムの立ち上げ等)
 - 3) 地域横断的な経済制度整備支援



日・ベトナム首脳会談

- (イ) 二国間関係総論
- (ロ) 人的交流の促進
- (ハ) 日越協力委員会
- (ニ) 経済協力
- (ホ) 経済・産業協力
- (ヘ) 安全保障・防衛等

ズン首相から、ホアラック・ハイテクパーク、南北高速道路、南北高速鉄道の3案件を含むいくつかの大型案件についてODAによる支援を要請。鳩山総理から、両国関係強化のためにODAを有効に活用していきたい、3案件については引き続き重視していく旨発言。

(2) 第3回ベトナム高速道路セミナー (10/26-28)

① 開催概要

目的 : 第3回目となる今回は、高速道路O&Mの実施ならびに効率化について、日本におけるITS等の技術・経験をベトナム政府関係者へ紹介するとともに、南北高速道路の整備状況・課題等の最新情報を把握し、本邦企業の参入可能性も含め、今後の日本からの専門的、技術的支援に係る意見交換を行った。

日程 : 2009年10月26-28日

場所 : ベトナム国 ハノイ (26日: 会議の部)、ホーチミン (28日: 視察の部)

出席者 : *会議の部

〔ベトナム側〕 交通運輸省 (ドゥック副大臣、ヴィエン計画投資局長 他)、
VRA、VEC、TEDI、CIENCO、
財務省、計画投資省、建設省等

〔日本側〕 国土交通省 (甲村技監、奥村企画官)、
東日本高速道路(株)、
中日本高速道路(株)、
西日本高速道路(株)、
首都高速道路(株)、
ITSジャパン、
(独) 国際協力機構ベトナム事務所、
(社) 国際建設技術協会



ドゥック副大臣と甲村技監

② 議題

会議の部 (10/26)

講演タイトルと発表者；

【セッション1：高速道路O&Mの実施に向けて】

- ・日本の高速道路の維持管理基準（中日本高速道路株）
- ・ベトナムにおける高速道路維持管理の紹介（MOT交通インフラ局）
- ・ベトナム高速道路基本計画の報告（MOT計画投資局）
- ・ベトナム高速道路のためのPPPスキームの研究（国土交通省）

【セッション2：高速道路O&Mの効率化に向けて】

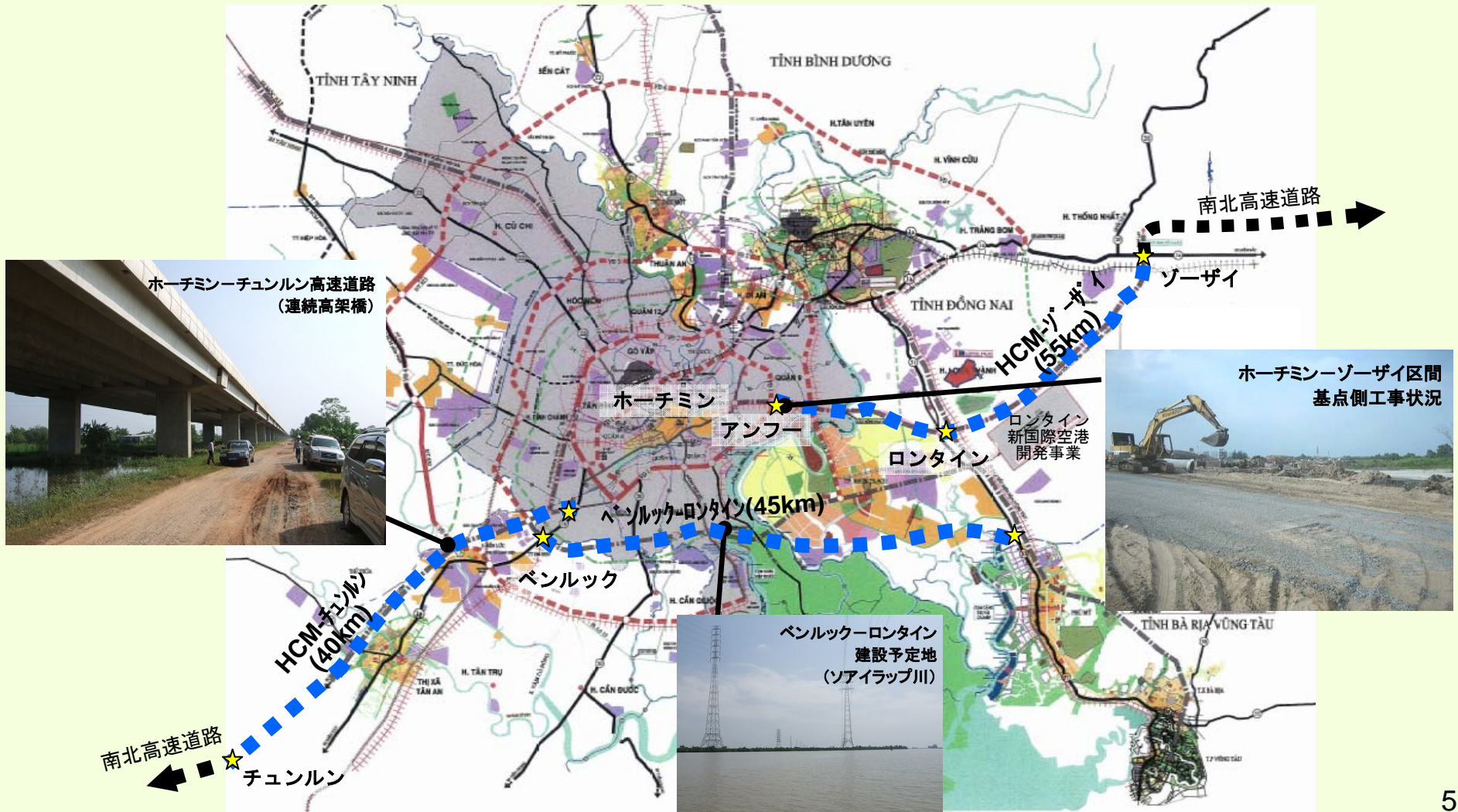
- ・ITS技術を使った交通管理（首都高速道路株）
- ・PPPスキームによるITS施策の推進（ITS-Japan）
- ・ITSのベトナムへの適用（三菱重工株）
- ・ベトナム高速道路の維持管理におけるITS適用に向けた協働の報告
（MOT科学技術局）



視察の部 (10/28)

現地視察先【ホーチミン】；

- ・ 南北高速道路ホーチミンーゾーザイ間 (JICAとADBの協調融資、一部建設中)
- ・ 南北高速道路ベンルックーロンタイン高速道路 (調査段階)
- ・ 南北高速道路ホーチミンーチュンルン高速道路 (ベトナム政府資金、建設中)



(3) ベトナム高速道路に係る政策対話

① 開催概要

テーマ : 高速道路建設・管理に関する情報交換及び今後の技術協力について
日時 : 2009年10月26日
場所 : ベトナム国ハノイ MOT会議室等
出席者 : (ベトナム側) MOTズン大臣、ドウック副大臣 他
(日本側) 国土交通省 甲村技監、奥村企画官、在ベトナム日本大使館 他

テーマ : ITSに関する情報交換及び今後の技術協力について
日時 : 2009年12月9-10日
場所 : ベトナム国ハノイ MOT内
出席者 : (ベトナム側) MOTドウック副大臣 他、VECアイン副総裁
(日本側) 国土交通省 奥村企画官、総務省 移動通信課、在ベトナム日本大使館 他

② 政策対話におけるベトナム側のコメント

高速道路の整備手法等

- 高速道路整備に関しては、特にノイバイーニャットン及びダナンークワンガイを優先したい。現在JICAに対しても要望しており、事業化に向けてコンサルタントが準備の段階。今年度第2期にODA決定されればありがたい。（MOTズン大臣）
- 土地取得などの課題については、ベトナムで解決すべき課題として認識。ベトナム政府、国会でも関心の高い問題であり、ベトナム政府では、既に多くのメカニズムを考えているが、今後も努力したい。（MOTズン大臣）
- ベトナムでは国の資金のみの高速道路整備は無理があり、複数の事業形態をとらざるを得ない。現在高速道路の投資は、以下の3つの形態で実施されている。（MOTドゥック副大臣）
 - ①国がVECを經由してプロジェクトを完成し、O&Mを実施。
 - ②政府の投資銀行(VietinBank)が投資家としての役割を果たす。MOT基準に基づく。
 - ③ベトナム投資開発銀行 (BIDV) が事業権を取得（ホーチミンーカントー間）。

*2010年1月、MOT道路局が道路総局に格上げとなった。局長はドゥック副大臣が兼任。

高速道路の維持管理体制、基準等

- MOTは高速道路O&Mの仕組みについて、日本と韓国の基準をベースに素案を作成した。現在、公安省に意見を照会中で、その後、政令（Decree）又は、通達（Circular）の形で暫定ガイドラインとなる予定。（MOTドゥック副大臣）
- 高速道路O&Mを担当する組織体制について、首相に報告書ドラフトを提出済み。その中で、（中央政府レベルでは）高速道路管理機関を専門機関として作ることを提案。この点については、JICA、世銀、ADBなどからも意見を聞く予定。（MOTドゥック副大臣）
- ホーチミンーチュンルン区間は、2010年3月に開通予定。MOTは、同区間のO&Mの実施体制について、首相府に2案を提出した。（MOTホン インフラ交通局長）
- 高速道路管理会社を合併企業として設立することを、原則として認めた。VECと日本とでJVを設立することも可能。（MOTドゥック副大臣）
- また、現在、最も短い場合で高速道路の70km毎に料金所を設置して料金を徴収する料金体系について、別途新しい提案を首相に提出した。（MOTドゥック副大臣）

ITS/ ETC関連

- ITSについては、次の3つの動きがある。（MOTドゥック副大臣）
 - ① ベトナム・韓国間のITSに関する協定。韓国がホーチミンーチュンルン間のITS導入に関して、30億円、0.05%の金利のローンを供与。
 - ② ホーチミンーゾーザイでは、ETCを含むITSパッケージの入札手続き中。
 - ③ ITSに関するJICAによる協力プログラム実施中。
- ITS/ETC技術の選定にはベトナムへの技術移転の観点が重要で、ベトナム側が導入された技術を十分活用できることが必要。（MOTドゥック副大臣）
- ITS技術は、日本、韓国、アメリカ方式など4～5のオプションがある。最近、アメリカ商工省主催で、米国メーカーのシステムの研修・視察を行った他、レイトン社がベトナムでのセミナー、米国現地視察も実施。その他、ベトナムのメーカー、研究機関が中国と連携して、中国方式のITSを検討中。（MOTドゥック副大臣）
- ITSシステムは、ベトナムの全域で通用する他、メコンデルタ各国と道路協力協定があるため、周辺諸国でも利用できる必要がある。（MOTハ科学技術局長）

ITS/ ETC関連（続き）

- 高速道路整備は、資金的な制約から段階的な投資を行っている。ITSについても同様に、当面の資金状況に対応できるシステムでなければならない。日本から提案頂いたプリペイド方式は、ベトナムの状況に適していると考える。（MOTハ科学技術局長）
- ベトナムのITS導入に標準規格は必要不可欠であり、規格策定は迅速に行われるべき。VITRANSS2の報告書に書かれたアプローチは非常に体系的で科学的なため、更に迅速に展開されることを期待。（VECアイ副総裁）
- ホーチミン–ゾーザイ間ITS工区（Package4）の再PQ*について、基本的にスペックを変えるのはコントラクターの経験・能力の箇所のみで、ETCの通信方式は変更しない。（VECアイ副総裁）

*2009年7月に公示された、南北高速道路ホーチミン–ゾーザイ間のITS工区の事前資格審査（PQ）は、日本勢を含めて3つの企業体からの参加申し込みがなされた。しかし、いずれの企業体も不適合となり、今後本件に関する再PQの実施が予定されている。

2. ベトナム国における中国、韓国の進出状況について*

(1) 政府系機関

韓国高速道路公社 (KEC)

○カウゼーニンビン高速道路

ITS基本設計及び詳細設計の技術評価(アプレイザル)コンサルタント業務を実施中。なお、同設計業務は中国系企業Guangxi研究所が受注。(KECヒアリング)

○ホーチミンチュンルン高速道路

2010春開通予定の同区間ITS整備について、韓国政府は低利融資を実施、KECが詳細設計中。(新聞情報)

○ハノイハイフォン高速道路

KECが詳細設計業務を実施。(VECヒアリング)。同区間は、VIDIFI(BIDV傘下の投資開発専門会社)によるBOT事業であり、韓国ODA(200mil USD)、ドイツ再開発銀行(100mil USD)、中国開発銀行(500mil USD)、スロバキアKB銀行(300mil USD)から資金を得ている。

○ベンルックーロンタイン高速道路

現在、詳細設計業務資格審査中。KECあるいは韓国系設計会社が資料提出中との情報がある。

中国系

○ノイバイーハロン高速道路

MOTは中国広西国際技術経済協力会社(GITEC : China Guangxi Corporation for International Techno-Economic Cooperation)のプロポーザルを承認、現在、同社にてF/S実施中(MOT情報)。GITECはプラント建設などを行っている会社。

(2) 建設業者

- ノイバイーラオカイ高速道路
全8パッケージの工事区間のうち、6パッケージ(韓国:4、中国:1、ベトナム:1)が契約決定。
- ホーチミンーゾーザイ高速道路
現時点で契約済みは1件で、中国系企業が契約者として決定している。
- ハノイーハイフォン高速道路
韓国系建設会社が数パッケージを請け負っているとの情報がある。

(3) コンサルタント

- VEC設計コンサルタントへの共同出資
2008年8月、VECは中国系設計コンサルタント会社Guangxi研究所他(日系1社、ベトナム1社)と共同出資して、VEC設計コンサルタントを設立。

(4) 投資会社

- ゾーザイーリエクオン高速道路(中部、ダラット方面への高速道路)
2008年10月に、韓国の仁川市都市開発公社(IUDC)は、MOTとMOUを締結。2009年6月、VECとIUDC社の提携をMOTが承認。総投資額は10億米ドル(約950億円)超(新聞情報)。

(参考) 第3回ベトナム高速道路セミナー ベトナム国側プレゼンの概要

(1) ベトナムにおける高速道路維持管理の紹介 (MOT交通インフラ局)

■高速道路の維持管理の状況

- ・ベトナムにおける高速道路は (全て) 建設段階
- ・ホーチミン-チュンルン区間は、2010年3月に開通、カウゼー-ニンビン区間は、2011年に開通予定
- ・MOTは、ホーチミン-チュンルン区間のO&Mについて、首相府に2案を提出した

■高速道路のO&Mの暫定ガイドラインについて

- ・MOTは、ホーチミン-チュンルン区間の技術的管理の暫定ガイドラインを策定した
- ・高速道路開通後の初期期間 (開通後間もない時期) は、この暫定ガイドラインを適用 (一定期間後、) 各高速道路は、MOTに認められた個別のガイドラインを適用
- ・続いて、政令 (Decree) 又はMOT通達 (Circular) の形で、技術的ガイドラインを発行
- ・MOTは、高速道路を維持管理を所管するMOT内部組織を検討・設計中

■策定された暫定ガイドラインの概要

- ・全7章、39節と3付録から構成
 - －第1章 一般的な規定
 - －第2章 高速道路の利用に関する規定
 - －第3章 高速道路の維持管理組織の構造に関する規定
 - －第4章 高速道路の交通事故対策に関する規定
 - －第5章 道路利用料金収受に関する協定
 - －第6章 高速道路の維持
 - －第7章 高速道路管理者の義務
 - －付録1 組織図と人員配置
 - －付録2 料金収受員に求められる事項と労務管理規定
 - －付録3 維持管理作業員に求められる事項

(2) ベトナム高速道路基本計画の報告 (MOT計画投資局)

■ベトナム国高速道路基本計画の位置づけ

- ・ 22路線、計5,873km含む高速道路網を基本計画に位置付け
 - －南北高速道路2路線3,262km始め、北部高速、中央高速、山岳部高速、南部高速、HN市/HCM市での環状道路を含む
- ・ 必要な投資金額：高速道路網（5,753km）の建設資金は、推定479億米ドル
 - －2020年までに、2,639km建設（247億米ドル）
 - －2020年以降に、3,114km建設（232億米ドル）
- ・ 高速道路建設に必要な用地は、推定41,104ha（道路として供用又は建設済：2,916ha）

■実施プラン

- ・ 投資優先順位：北部7路線、中部1路線、南部7路線 計1,154kmを2015年までに完成すべき路線として紹介

■主要プロジェクトの資金調達の状況

- ・ 南北高速13路線、北部高速8路線、南部高速3路線について、各延長・車線数・投資額とドナー（自国政府、ODA、ADBなど）、投資形態（BOT、PPP）などを紹介
- ・ 日本政府ODAや関係機関からの投資が期待される潜在的プロジェクトの紹介



図 2015年までの優先整備区間 14

(3) ベトナム高速道路の維持管理におけるITS適用に向けた協働の報告 (MOT科学技術局)

■ 高速道路の整備状況と、高速道路の維持管理へのITS適用の重要性

ベトナム高速道路網の概要説明など

■ ベトナムにおける幾つかの高速道路へのITSとETC適用に向けた協働

- ・ 2009.2 MOTとMLITによる協定締結
- ・ 2009.4～8 ITS技術基準の統一化についてJICAコンサルタントと協働
- ・ 2009.8.31 上記について、会議を日本／ベトナムで共催
- ・ 2009.9 MOTがITS標準設立に関するVITRASNSS2提案を承認

■ ベトナムにおけるITSとETCの統一化に関する基本的な要件と、統一化の進捗状況

- ・ 交通維持管理センター網のマスタープラン
- ・ ベトナムにおけるITS基本要件
- ・ システム標準と構造
- ・ 実施プロセス

■ 結論と推薦

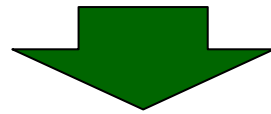
- ・ ベトナム高速道路へのITS適用は、非常に有益でベトナムの交通に必須である。
- ・ ベトナム高速道路の維持管理へのITS適用について、MOT・MLIT間の協定を今後も着実かつ継続的に実施すべきである。

検討案に対する交通運輸省等のコメント

平成22年1月28日

1. 実施概要

- 第3回高速道路セミナー（10/26-28）において、日本側より研究会の検討状況（第5回研究会資料の骨子を越語訳したもの）を紹介し、これに対するベトナム側の意見を求めた。



- 後日、以下書面によるコメントを在ベトナム日本大使館経由で受領した。
 - (1) Comments on PPP mechanism for Vietnam express Highway. According to recommendations by MLIT (JAPAN).
Ministry of Transport No.8451/ BGTVT-KHDT, 30 November 2009,
Instructed by the Minister, Director General Ha Khac Hao
 - (2) ベトナム高速のPPP制度に関するセミナーについての意見
交通運輸省 ベトナム高速道路開発公社 1664/VEC-VPTH 2009年11月19日
総裁 Tran Xuan Sanh

2. 研究会活動に対するベトナム国政府等のコメント

運輸交通省 (MOT)

▶アクションプラン(案)について

- ・高速道路O&Mに際し、第一段階として、O&M体制の構築や職員確保及び訓練などへの、JICAの技術協力が必要である。

▶高速道路O&Mのメカニズムについて

- ・ベトナムの道路管理の現状と本分野に関わる能力(経験、技術、財政面)の現状からみて、MOTとしては、政府系企業(国営企業又は持ち株会社)に対しモデル1(O&M分割委託)を採用し、料金徴収、パトロール、点検、補修、維持管理を作業ごとに委託するのが適切であると考えられる。
- ・これは、モデル2(O&M一括委託)及びモデル3(コンセッション契約)へと、今後徐々に移行していく経験を積むこと、及び様々な関連事項の調整に必要なステップである。

ベトナム高速道路公社 (VEC)

- ・研究会での検討内容は基本的にベトナムの条件に適合している。特に現時点での世界の先端技術をベトナムで適用することに対して、また、O&Mについて日本政府及び日本企業からの支援が非常に重要である。

委員へのアンケート結果概要

平成22年1月28日

1. アンケートの実施概要

- 平成21年11～12月に研究会委員に対し、アクションプランを含めた「最終とりまとめ」の議論に向け、以下の項目についてアンケートを実施。

<アンケート項目>

1. 現在のアクションプラン（案）の不足・修正について
2. 自社が参加できる参画の具体案
3. 参加の実現に向けた障壁、及び解決方法（自社努力／他者や法制度）
4. アクションプラン実施に当たる日越両国政府への期待、要請



- 一部委員に対しては、海外PPP等に関する最新情勢や海外事業の取り組み、アンケート回答等について確認のため、ヒアリングを実施。



- アンケート・ヒアリング結果について、以下の3項目に分類・整理した。
 - (1) ベトナム国高速道路におけるPPP事業への参画イメージ
 - (2) 参画イメージ実現に向けた課題
 - (3) 課題解決のためのアクション（日越両国政府への期待、要望）

2. アンケート結果の概要

(1) ベトナム国高速道路におけるPPP事業への参画イメージ

1) 計画・制度の構築支援

- ・有償協力等におけるO&M体制整備、資機材調達、人材育成、マニュアル浸透等(道路会社)

2) 設計、施工への参画

- ・O&Mを考慮したルート選定、施工監理(道路会社)
- ・第三者的立場からの設計、施工の審査・評価(コンサルタント)

3) O&M事業への参画

- ・料金徴収会社への出資(商社・銀行)
- ・SPCへの出資も視野に入れた、事業プロモーションから運営維持管理までの支援(コンサルタント)
- ・O&M事業に対するアドバイザーとしての参画(道路会社)
- ・ベトナム国政府系企業と共同で設立する合弁会社等が主体となった事業実施(道路会社)
- ・コンセッション方式のみ参画の検討対象となる(道路会社)

注)これまで実施されていない参画形態について記載

(2) 参画イメージ実現に向けた課題

1) ベトナム国における法制度の未整備等

- ・契約概念・裁判制度の未熟、意思決定の時間の長さ
- ・過積載、不正通行車両の取締に関する法制度の未整備
- ・高速道路事業を統括する組織・体制の未整備

2) 資金調達の難しさ、海外事業の経験不足等

- ・自己資金により投資を行う体力の弱さ
- ・事業参画意欲と能力をもった出資者の不足や需要リスク等の高さからプロジェクトファイナンスベースでの資金調達が困難
- ・海外事業の経験不足、海外事業の経験及び語学力を有する人材の少なさ

3) リスクの大きさ、リスク軽減策の不足

- ・自動車保有台数等の統計資料や需要予測の不確実さ
- ・用地取得の遅さ
- ・現行の料金体系の貧弱さ
- ・建設とO&Mを分離した場合における、道路本体の品質確保への懸念
- ・O&Mに関する基準・マニュアル類の未整備
- ・パートナーとなる現地企業の脆弱性、人材不足

(3) 課題解決のためのアクション（日越両国政府への期待、要望）

1) 政策対話

- ・相応のリスク分担に向け、高速道路整備によってベトナム国側に発生するメリットの理解促進
- ・ベトナム国側による用地取得の確実な実施、契約に基づく事業実施への理解促進
- ・候補対象区間や業務内容等の個別プロジェクトについての情報開示に向けた働きかけ

2) 有償協力

- ・O&M初期期間に要する費用を有償協力と一体的に支援
- ・O&M実施主体による設計への関与
- ・事業費の2～3割をODAで負担し、残りを民間資金で実施する等のモデルケースの検討
- ・より民間資金の活用が期待できるスキームの導入も視野に入れた検討

3) 技術協力

- ・個別区間のスキーム案・入札図書類、コンセッション契約等の標準約款の整備等のベトナム国の発注者側への支援
- ・違法通行車両に対する罰則規定を盛り込んだ法制度策定
- ・従来のJICA技術協力等によるO&M初期期間への支援の拡充
- ・高速道路ネットワーク形成に向けたベトナム国政府の推進体制の構築支援

(3) 課題解決のためのアクション（日越両国政府への期待、要望）

4) 民間のノウハウ・資金の活用

- ・現地企業等との適切な協業体制の構築、技術移転の推進
- ・O&M実施主体による建設工事の検収承認制度の確立（O&M契約において明示）
- ・施設品質に問題が生じた場合の補修制度の確立
- ・民側が需要リスクを負担する場合の、VGF制度等の政府補助・保証の仕組みの確立
- ・ODA資金を活用したSPCへの出資・融資、JBICやNEXI等との連携強化
- ・海外事業の経験、語学力を有する人材の育成
- ・両国政府によるクレーム処理体制の強化
- ・プロジェクト実施前、実施中、実施後の各段階における事業全体に対する客観的評価

5) その他

- ・ベトナム国側による高速道路関連組織の全体像の明確化
- ・交通量が少ない区間でもO&M資金を確保するための、料金体系見直し

アクションプラン（案）

※赤字箇所は、前回の研究会や、委員へのアンケート・ヒアリングでの指摘事項に対応する部分

平成22年1月28日

柱1: ①政策対話

交通運輸省をはじめとしたベトナム国政府関係機関との協力関係の一層の強化

- 相応のリスク分担に向け、高速道路整備によってベトナム国側に発生するメリットの理解促進が必要
- ベトナム国側による用地取得の確実な実施と、契約に基づく事業実施への理解促進が必要
- 個別プロジェクトに関する積極的な情報開示への理解促進が必要

柱1: ①政策対話(続き)

国際金融機関(世銀、ADB等)、他のドナー国との連携強化

→「ジャパン・パッケージ」を通じた協力を推進するためには、特に以下の項目につき、他ドナーも含めた共通認識が必要

- ・ ベトナム国における事業環境を踏まえた当面の対応として、いわゆるBOTではなく、建設とO&Mとは切り離す
- ・ 財産の保有(道路)とO&Mの実施は別主体で実施(上下分離化)
- ・ O&M実施主体が区間により異なる可能性があることに対し、全区間共通の利用者サービス(緊急時対応等)が供給され、また、一定のO&Mレベルが担保される仕組みが必要

◆世銀・ADBの認識

- ・ 事業の不確実性やこれに伴う民間が求める収益性の問題から、いわゆるBOT(建設・O&Mを一体的に実施)を現実的ではないと認識
 - ・ O&Mの実施方針(分割委託かコンセッションか等)は今後の検討課題
 - ・ 組織体制、料金設定、建設品質など、O&Mに関連していくつかの課題が存在
- ⇒ 適切なタイミングにおけるさらなる連携強化が重要

柱2: ②有償協力

円借款(特にSTEP案件)の活用促進

→ 建設部分については円借款の活用により民のリスク負担を軽減するとともに、高い技術力を必要とする案件にはSTEPの活用が効果的

O&M初期期間に要する費用を有償協力と一体的に支援

→ O&M体制整備や資機材調達、人材確保、育成、マニュアル浸透、充実等、O&M初期段階への支援が重要であり、有償協力の一部もしくは有償協力と一体的に行う技術協力での対応が効果的

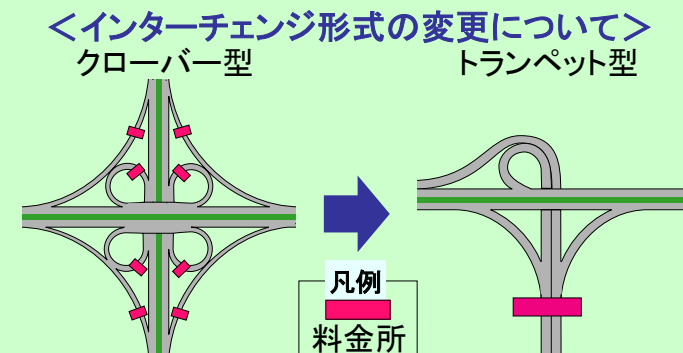
O&M実施主体が設計、建設に関与できる仕組みの構築

→ O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階(さらには設計段階)からの配慮が不可欠であり、O&M実施主体が提案等を行える仕組み(下記に例示)が重要

- ・ 設計、施工契約の要件としてO&M経験を有する者の参画を義務づけ
- ・ 設計、施工段階でO&M経験を有する者を発注者側アドバイザーとして確保

◆施設の設計、建設段階における提案内容イメージ

- ・ ルート選定
- ・ インターチェンジ形式の変更(右図参照)
(クローバー型→トランペット型)
- ・ 工事における品質確保
- ・ 管理事務所の配置、構造における配慮



トランペット型の採用により、用地面積の縮小や、料金所の1箇所への集約化等が実現

柱2:②有償協力(続き)

モデルプロジェクトの実施

→ プロジェクトの早期実現や「ジャパン・パッケージ」の強化のためにも、ODAと民間資金を組み合わせるモデルケースの実施を通じた具体の検討が必要

柱3: ③技術協力

ベトナム国の発注者側に対する支援の拡充

→ 案件として成立する可能性のある区間について、PPPスキームの検討を含む発注者側への支援が必要

- ・ 個別区間のスキーム検討・入札図書類、O&Mコンセッション契約の標準約款の作成支援 等

派遣専門家を通じた技術の移転、ニーズの明確化

→ O&M開始にあたり、例えば技術面以外での対応能力の構築(いわゆるソーシャルアクセプトانس(下記に例示))は十分か等

- ・ 事故発生時の管理者・利用者間での責任の区分の確認(例えば、我が国の高速道路会社では供用約款を定めており、ベトナム国の状況を踏まえた供用約款の策定が必要)
- ・ 悪意ある利用者(過積載車両、不正通行車両等)への対応(法令違反者が確実に処罰される法制度・運用体制の確立) 等

高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立

→ 日越PPP共同スタディ等を通じた支援

- ・ 暫定基準作成に係るベトナム側要請への対応
- ・ 高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援
- ・ 民側が必要リスクを負担する場合の政府補助・保証の仕組みの確立への支援

柱3: ③技術協力(続き)

高速道路O&M体制の立ち上げに向けた支援の強化

→ (暫定ではない) O&M基準・マニュアル類の策定、組織体制の整備、人材の育成

- ・ サービス水準(LOS)、O&M基準の作成支援

◆サービス水準(LOS)、O&M基準で規定すべき項目(イメージ)

- ・ 日常的な施設の点検、清掃、補修 → 点検頻度、要求水準、補修等の期日等
 - ・ 緊急時の施設の補修
 - ・ 通行規制 → 規制基準、規制の実施手順等
 - ・ 料金徴収の手順等
 - ・ SA/PA等の運営
 - ・ O&M実施計画の策定、報告
 - ・ 交通量データ等の報告
- ・ O&M基準に基づく組織体制、必要なO&Mコストの把握等、O&M作業を分割委託する場合のマネジメント能力の育成支援
 - ・ 適切なO&M事業主体選定のための審査基準、審査体制、審査能力の構築支援

O&M初期期間に要する費用を有償協力と一体的に支援 **再掲**

→ O&M体制整備や資機材調達、人材確保、育成、マニュアル浸透、充実等、O&M初期段階への支援が重要であり、有償協力の一部もしくは有償協力と一体的に行う技術協力での対応が効果的

高速道路ネットワーク形成に向けたベトナム国政府の推進体制の構築支援 等

→ 事業資金確保のための制度構築や、各プロジェクトを統括する組織の構築等が必要

柱4:④民間のノウハウ・資金の活用

技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献

- 半世紀に渡る国内でのO&M実績を活かした技術の(民々ベースでの)移転
 - ・ O&M初期段階の体制構築及び維持管理計画策定への支援
 - ・ O&M初期段階の維持管理業務の指導
 - ・ 現地企業等との適切な協業体制の構築 等
- O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階(さらには設計段階)からの配慮が不可欠であり、O&M実施主体が提案等を行える仕組みが重要 **再掲**
 - ・ 設計、施工契約の要件としてO&M経験を有する者の参画を義務づけ
 - ・ 設計、施工段階でO&M経験を有する者を発注者側アドバイザーとして確保

設計、施工段階のリスクを低減、O&M契約と分離する仕組みの構築

- 施設本体の品質を確保・保証する仕組みが重要
 - ・ O&M実施主体による建設工事の検収承認制度の確立(O&M契約において明示)
 - ・ 施設品質に問題が生じた場合の補修制度の確立
 - ・ 独立コンサルタント等による設計、施工のチェック・評価

ITS等最新技術の移転

- 我が国のITS技術のメリット等への理解促進とともに、ベトナム国の現状、ニーズをふまえたITS技術の導入支援が重要
 - ・ VITRANSS2の成果を受けた調査等の実施によるITS導入支援 等

柱4:④民間のノウハウ・資金の活用(続き)

高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立

再掲

- 日越PPP共同スタディ等を通じた支援
 - ・ 暫定基準作成に係るベトナム側要請への対応
 - ・ 高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援
 - ・ 民側が必要リスクを負担する場合の政府補助・保証の仕組みの確立への支援

日本政府支援(出資金保証、融資等)スキームの構築、活用

- 投資体力の弱さや出資者の不足をカバーするため、海外投融資制度の活用や連携促進等が必要
 - ・ 海外投融資制度の活用
 - ・ プロジェクトファイナンスにおける、JBIC、NEXI等との連携促進 等
 - ・ 両国政府によるクレーム処理体制の強化 等

民間企業の体力強化

- 事業権取得に向けた企業体制の強化や、海外事業を担う人材の育成等、民間企業の体力強化に向けた努力が必要

その他

高速道路O&M担当組織の確定に向けた支援

→ ベトナム国側の管理体制構築の支援

- ・ ベトナム国側による高速道路関連組織の全体像の明確化
- ・ ベトナム国側のニーズをふまえた、高速道路管理組織の構築支援

高速道路O&Mに係る費用規模に対する認識浸透への支援

→ 高速道路O&Mに係る費用規模が一般道とは異なることへの理解促進

- ・ O&M基準に基づく組織体制、必要なO&Mコストの把握等、O&M作業を分割委託する場合のマネジメント能力の育成支援 **再掲**
- ・ 交通量が少ない区間においてもO&M資金を確保するための、料金制度の見直し支援

具体的プロジェクトの実現に向けた進め方

	短期(2011年)	中期(2014年)	長期(2021年)
高速道路整備の状況(主な案件)	<ul style="list-style-type: none"> ○ホーチミン～チュンルン開通予定(2010.3) ○ハノイ～ニンビン開通予定(2011年末) ○ベンルック～ロンタイン:D/D実施 ○ダナン～クワンガイ:D/D実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○ベンルック～ロンタイン着工予定 ○ダナン～クワンガイ着工予定 ○ホーチミン～ゾーザイ開通予定 	<ul style="list-style-type: none"> ○優先整備区間の高速道路ネットワーク(2,639km)が完成
事業スキームの展開イメージ	<p>O&M分割委託方式 → O&M一括委託方式 → コンセッション方式 → BOTスキーム</p>		
アクションプランの展開	柱1: ①政策対話	ベトナム国政府関係機関や国際金融機関、他のドナー国との連携強化	
	柱2: ②有償協力	円借款(特にSTEP案件)の活用促進	
		O&M実施主体が建設に関与できる仕組みの構築	
		O&M初期期間への支援	
	柱3: ③技術協力	ベトナム国の発注者側に対する支援の拡充	
		高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立	
		高速道路O&M体制の立ち上げに向けた支援の強化	
	柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献、民間企業の体力強化	
		設計、施工段階のリスクの低減、O&M契約からの分離	
		ITS等最新技術の移転、日本政府支援スキームの構築	

ベトナム国道路官民研究会 **中間最終**とりまとめ(案)

～官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて～

平成21年22年1-2月

はじめに

経済発展が進む開発途上国では、今後増大するインフラ需要に対して、これに応えるために必要となる政府の自己資金や利用可能なODA予算が不足している。途上国のインフラ整備の推進にあたっては、この大きな資金ギャップが共通の課題となっており、その解決に当たり、民間の資金やノウハウを活用する官民協働型のインフラ整備方式の重要性が増している。現在、世界規模の金融危機を受け、途上国のインフラ需要に対する資金供給の減少が避けられず、先進国からのODA予算と民間資金を組み合わせた対応が、より一層必要となっている。

一方、我が国の建設産業は、国内市場が縮小する中、その技術力を十二分に発揮して国際競争力を強化することにより、産業構造の転換を図ることが重要な課題の一つとされている。

このような中、インフラ整備・運営に関して豊富な経験を持つ我が国が、官民一体となって、開発途上国における官民協働型のインフラ整備を支援することが求められている。

ベトナム国と我が国の関係では、2006年10月のグエン・タン・ズン首相訪日時の日越共同声明において、「南北高速道路」を始めとする主要インフラ整備プロジェクトの重要性が強調され、いわゆる「ズン首相3案件」として我が国も支援の方針を明らかにしている。2008年7月の日越協力会議においても進捗状況が確認され、引き続き協力を進めることが確認された。

これらを踏まえ、国土交通省は、官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けた具体的な議論、情報・意見交換を行いつつ、ベトナム国における道路整備促進を支援するため、「ベトナム国道路官民研究会（座長：岡素之 住友商事（株）会長（前日本経団連日本ベトナム経済委員長）」を設置した。第1回会合を2008年9月に実施し、計3回に渡る意見交換を踏まえた、中間とりまとめの後、以降3回に渡る意見交換を踏まえ、最終とりまとめに至ったところである。この提言に基づいて、各機関が官民協働型インフラ整備プロジェクト推進のための取り組みを強化し、もって日越両国の関係強化につながることを期待する。

1. ベトナム国における道路整備の状況

1) 道路整備に係る計画

ベトナム国では、交通運輸省による「高速道路開発計画」が2008年12月に首相承認を得ており、これにより、約5,900kmの高速道路整備計画が位置付けられた。

これに対して我が国は、ベトナム国の運輸交通分野におけるセクター横断的なマスタープラン策定を支援するため、「持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(VITRANS S2)」を実施し、ベトナム国のインフラ整備等のハード及び関連する政策・制度等のソフトの両面のニーズを踏まえ、包括的な戦略の策定を支援しており、2009年7月にはドラフトファイナルレポートが提出されたところである。その中で、南北高速道路網マスタープランの策定等も行うこととしている行われている。

2) 道路整備の実施状況

現在、ベトナム国における高速道路整備は、「高速道路開発計画」等に基づき、ハノイ市やホーチミン市周辺部など、交通量が多く、優先度が高い区間のうち、調査・設計等準備の進んでいるものから開始されている。これらの整備には様々な資金が活用されているところであり、例えば、ホーチミン・ゾーザイ区間には国際協力機構(JICA)とアジア開発銀行による資金協力、ハノイと中国国境とを接続するノイバイ・ラオカイ及びハノイ・ランソン区間等にはアジア開発銀行による資金協力がなされている。また、ベトナム国の道路セクターにおける官民協働プロジェクト及び関連制度のレビュー等について、世界銀行による資金協力も実施されている。

高速道路の整備が進む一方、安定的な高速道路サービスの提供に必要な維持管理については、ベトナム国はまだ十分な経験を持たないため、対応策を検討している状況であり、体制の整備も含めて今後の課題とされている。

3) 官民協働型インフラ整備の状況

これまでベトナム国政府では、新BOT法の制定や、外国投資を奨励するプロジェクトの選定などを行い、インフラ整備への民間資金導入を進めるための環境整備を進めてきた。しかし、同法については、入札に関する規定やBOT案件の選定基準が必ずしも明確でないことや、一部のケースにおいて政府の関与が十分でないことなど、外国からの投資の促進に対する課題が指摘されている。

また、そもそも道路事業はいわゆる「長モノ」であり、用地確保も含めて工事完成までの様々なリスクが大きい上、管理・運営段階においても、需要変動をはじめ、許認可、政

策変更、競合路線整備に係るリスク、さらには自然災害や為替リスク等、一般的に、民間投資における潜在的コストとなるリスクが多く存在する。

現在のところ、結果的として、海外からの民間投資を主体とした道路BOT事業は進展していない。我が国がベトナム国の道路整備、維持管理に関する支援をもう一步進めるためには、事業の各フェーズを踏まえた官民連携スキームを充実させることが必要となっている。

2. ベトナム国道路整備への我が国からの支援強化に向けた提言

急速な経済成長過程にあるベトナム国において、物流の効率化や地域開発を飛躍的に進めることのできる高速道路整備の必要性は言うまでもなく、ベトナム国政府も精力的な取り組みを行っている。しかし、開発途上国に共通の課題ではあるが、必要な技術力、資金力は十分に揃っているとは言えず、また先進国からの投資を潤沢に受け入れるだけの環境もまだ整ってはいない。ベトナム国は特に我が国からの支援を期待しているとされ、これに応える意義は大きいと言える。

その際、我が国がこれまでの半世紀の間に行ってきた高速道路の計画、整備、運営・維持・管理等に係る技術・ノウハウを活用しつつ、官民が適切な役割分担のもと連携し、事業の上流から下流までを一体的に支援する「ジャパン・パッケージ」として支援を実施することが効果的である。

その中で、ベトナム国交通運輸省からの期待に応えるためにも、国土交通省は同省との連携関係を強化し、ニーズ把握から具体技術の移転まで、専門性を活かした協力を推進することが求められている。こうした取り組みにより、ベトナム国への民間投資を促進し、強いては両国関係の一層の強化につながることを期待される。

1) 「ジャパン・パッケージ」の構築

ベトナム国における官民協働型インフラ整備を推進するためには、まず、我が国の政府と民間企業、ベトナム国の政府と民間企業の4者が、適切な連携に基づいて推進できるような案件の形成が重要である。そのためには、日本国内の関係機関はもちろんのこと、アジア開発銀行や世界銀行等の各ドナーとも協調・連携しつつ、適切な案件発掘、事業形成、或いは事業スキームの構築の方策を検討していく必要がある。その前段として、我が国からベトナム国への専門家の派遣、高速道路会社を中心とした関係者の連携強化、情報収集体制の拡充、これらに対する国を挙げてのバックアップ体制の強化を進めていくことが重要である。

次に、道路の整備段階に対しては、本邦技術活用条件（STEP）円借款の適用を促進し、我が国が有する高い技術力を活かした貢献を進めることが求められている。また、維

持管理段階での技術協力や民間投資によるノウハウ移転等の積み上げも有効である。

さらに、JICA等をはじめとする政府系機関において、官民協働事業の資金調達面での支援ツール（例えば、投融資機能や保険・保証）を拡充・強化し、公的支援による民間投資の加速を促していくことも大切である。

これらの取り組みを進め、ベトナム国における専門行政能力の向上にも貢献しつつ、事業の発掘・形成から実施まで、事業のライフサイクルを踏まえた支援を体系的に実施する「ジャパン・パッケージ」を推進すべきである。

2) 具体的な進め方

①ODA（有償資金協力）による整備の推進

官民協働型の道路事業には様々な手法がある中で、事業環境を考慮し、適切な手法を選択することが、官民双方の利益に資する。ベトナム国における現状としては、インフラ整備に対する投資リスクは依然として低くはなく、その結果、ベトナム国の政府関係企業、国内銀行以外が関わる道路整備案件は未だ少ない。

これを踏まえたベトナム国への支援方針としては、多額の資金を必要とし、リスクも高い建設部分については、これまでに引き続き、ODA資金を活用することが現実的かつ効果的であり、その際、橋梁やトンネルなどの構造物、交通管制（高度道路交通システム：ITS）等高度な技術力が必要な案件については、品質確保、ライフサイクルコスト削減の観点からも、STEPの活用が有効である。

その上で、当面は、運営・維持・管理部分（O&M）について、民間資金の導入を促進し、併せてベトナム国に不足する技術・ノウハウの移転を図ることが現実的である。その方式としては、「O&M委託方式」や「コンセッション方式」等、官民の役割分担の度合いに応じ様々な事業スキームがあるが、ベトナム国側の法制度の整備状況等を踏まえ適切な事業スキームの導入を促し、その実施を通じて、ベトナム国側への技術・ノウハウの移転や、投資リスク軽減に向けた制度の拡充等を支援するとともに、我が国民間企業の実績の積み上げを図るべきである。

さらに、中長期的な視点からは、ベトナム国のインフラ資金需要に対して、ODAのみで対応することは困難であるため、このようにODA資金を民間投資の呼び水として活用することで、民間投資の拡大を図ることが必要である。

なお、STEPの活用等により我が国企業が建設を担当する場合、高度かつきめ細やかな対応が可能な建設技術の活用により、現地条件に合わせた設計の修正や、規定された性能を確実に発揮する施工が期待され、道路構造物の品質が担保される。これにより、供用後に不具合が発生するリスクや、O&Mに要する基礎的コストを圧縮することが可能となり、これは道路管理者、O&M実施主体双方の利益にも資するものである。

②維持管理技術の移転促進

ベトナム国からは、高速道路の維持管理分野における我が国からの支援に対しては高い期待が表明されており、専門家派遣の要請もなされているところである。

道路のO&Mに対する民間資金の活用にあたっては、道路管理者が、O&Mのマニュアルや技術基準を確立することが前提となるが、これらに加え、O&M体制の立ち上げに向けた組織体制の整備や人材育成等に対してもは、我が国からの技術協力を通じた支援が可能である。また、O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階（さらには設計段階）からの配慮が不可欠であり、ルート選定や工事における品質確保についてO&M実施主体が提案等を行える仕組みが重要である。これらについても、我が国における高速道路のO&Mに係る経験を活用することが可能である。こうした取り組みによって民間投資実績を積み重ねつつ、法制度等の投資環境整備を進め、徐々に民間投資の役割を増やしていくことが重要である。その過程では、O&M等の実施段階における日越企業間での共同事業体の設立も有効となり、民間ベースの技術・ノウハウの移転を促進すべきである。

特に、ベトナム国における高速道路維持管理の初期段階となる区間のO&M実施にあたっては、必要な資機材の調達から、警察・消防機関との連携、作業・サービス提供要員の養成など、短期間に多様な作業が発生する上、トラブルへの対処も必要となる。

これに対しては、O&Mの初期期間に要する費用を、有償協力の一環として含めること 一部もしくは有償協力と一体的に行う技術協力により対応することで、初期段階における事業リスクを軽減し、我が国からの資金・技術協力を一体的かつ効果的に行うことも有効である。

③高速道路会社による積極的な貢献

我が国が1960年代から約半世紀に渡って培ってきた技術・ノウハウは、ベトナム国が高速道路整備を迅速に行い、効率的に運営していく上で大いに参考となるが、これら技術等は高速道路会社を中心に蓄積されている。

よって、高速道路会社は、技術協力学スキームの活用や設計等業務の受注を通じ、ITS等の最新技術の移転を含め、ベトナム国側の技術・キャパシティの向上に対し、積極的な貢献を果たすことが求められている。

特に、高速道路のO&Mについては、ベトナム国側の期待も高く、これまで以上に踏み込んだ貢献が期待される。具体的には、当面は、設計業務等の受注を通じ、計画・設計段階からの参画を進めるとともに、将来における実際のO&Mへの参画に向けた企業組織としての方針の明確化や、人材、資金の確保、経験の蓄積、パートナーとなる現地企業の選定と適切な協業体制の構築等、必要な準備を進めるべきである。

④技術協力等による専門行政能力向上への支援

ベトナム国への民間投資の促進に向け、技術協力スキームの積極的な活用が効果的である。

実際に、ベトナム国からは、「高速道路システム運営・維持管理アドバイザー」、「インフラ工物品質管理・安全対策プロジェクト」等が要請されており、我が国はこれら案件を通じ、ベトナム国の高速道路整備・維持管理体制の強化に貢献すべきである。

特に、ベトナム国における道路整備について、用地収用取得の遅れが大きな課題となっている状況が指摘されている。環境や地域社会に配慮しつつ、迅速な用地収用取得を行うための技術については、我が国にも多様な技術・経験が蓄積されている。当該分野について他国からも技術協力要請があるところであり、ベトナム国の事業・投資環境の改善に対しても、我が国の経験が大いに参考になると考えられる。

⑤我が国民間企業の参画の促進

我が国民間企業は、ベトナム国を含む途上国におけるインフラ事業に対し、計画・設計業務や建設工事の受注実績には富んでいるものの、投資を通じた事業権の取得経験には乏しい。今後、民間企業によるベトナム国への進出を拡大させるためには、まずは進出リスクをそれぞれが分析し、現状における受容限度を確認した上で、より大きなリスクも取れるよう、投資を伴う事業実績の積み上げや、投資に耐えうる企業体力の強化が求められる。これについては、引き続き、官民が連携して課題解決策についての検討を進めることも重要であり、民間投資を支援する保証・保険や融資制度の拡充や、JICAによる海外投融資スキームの早期再開、プロジェクトに参画する可能性のある民間企業に対し、我が国政府から適時に必要な情報が提供される仕組みも有効である。

また、案件として成立する可能性のある区間については、我が国の資金により事業スキームの検討や入札図書類の作成を行うことで、我が国民間企業の参画に向けた環境を整えることが可能となる。事業スキームにおいて、民側が需要リスクを負担するケースも考慮し、政府補助・保証の仕組みの確立への支援も重要である。

その他、各企業間のパートナーシップの深化や人材育成の強化、さらには、価格競争力向上や技術開発推進等、各企業の努力も必要であろう。

3) ベトナム国への期待

我が国からの支援パッケージが十分な効果を発揮するためにも、いくつかの分野においては、ベトナム国側による対応が期待される。

例えば、経済成長のための交通インフラの重要性を再認識し、ネットワークの早期完成に向けた方針を整理し、そのための財源確保等に係る諸制度を構築しつつ、区間ごとの優先度を明確化していくことも重要である。また、高速道路整備によってベトナム国側に発

生ずるメリットについても再認識し、「O&M委託方式」や「コンセッション方式」による契約にあたっては、ベトナム国側が相応のリスク分担を行うとともに、これを確実に履行することにより、民間投資の進展が期待される。さらに、今後開始される高速道路のO&Mについては、必要となる対応のレベルが一般道路とは全く異なることから、必要となる経費も相当規模であることを認識し、関係機関で共有するとともに、交通量が少ない区間でもO&M資金を確保できる料金制度の構築も視野に入れることも重要である。

こうした取り組みに対し、我が国のノウハウを提供する意義があることは言うまでもなく、ベトナム国からの積極的な要請及び我が国からの適時・適切な支援が期待される。

3. 今後に向けて

「ジャパン・パッケージ」を推進するためには、ベトナム国及び我が国国内における理解の促進と、推進に向けた共通認識の確保が前提となる。

国内では、関係機関等が連携を強化し、「ジャパン・パッケージ」を充実しつつ、着手可能な対応から順次実施することが求められる。

その上で、ベトナム国に対し、政策対話を通じたニーズの把握、必要な事業環境整備への働きかけ等を進めるべきである。その際、我が国国土交通省とベトナム国交通運輸省が、専門省庁同士である強みを活かし、両省間の枠組み、政府全体の枠組み、関連民間企業同士の枠組み等を総動員し、関係者間でのパートナーシップを構築することが重要である。

その際、ベトナム国に存在するニーズと事業環境を踏まえつつ、我が国官民からの支援を可能な限り積極的に展開するという基本方針のもと、段階的に参画の形態、規模を広げていくことが重要である。

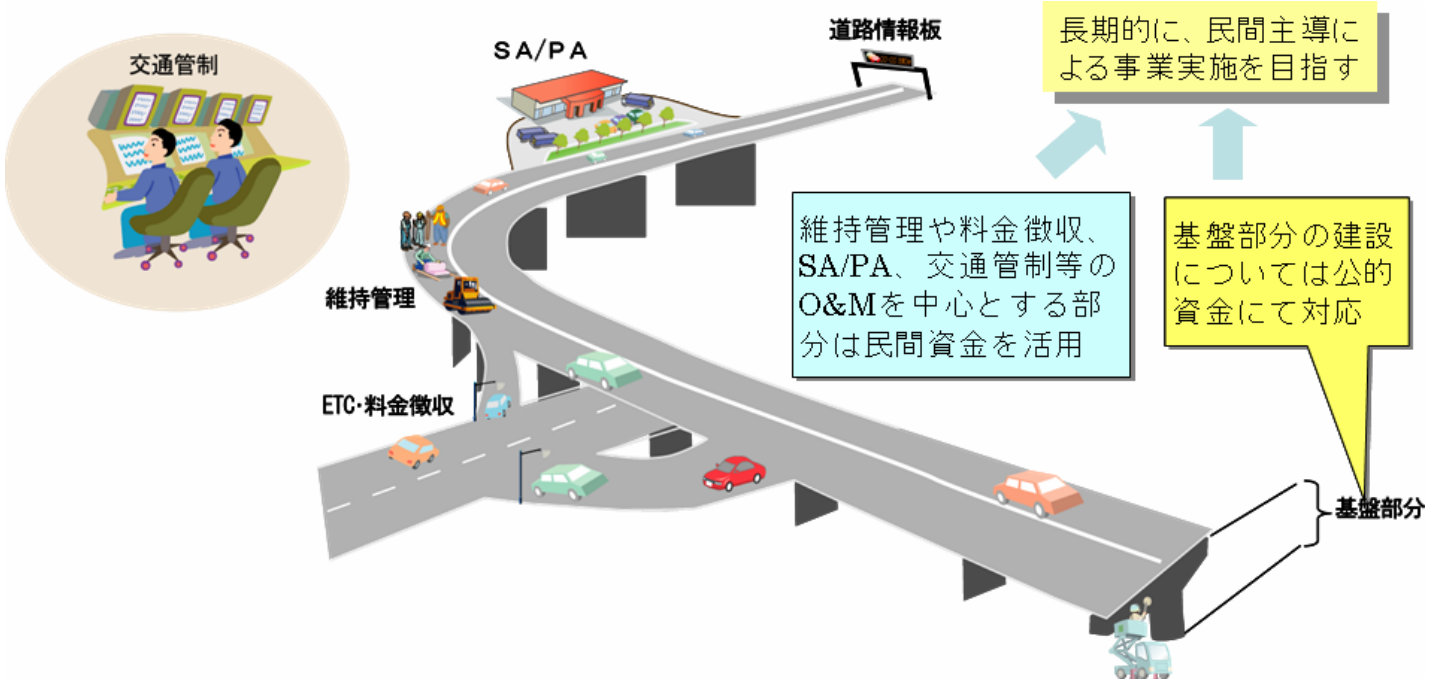
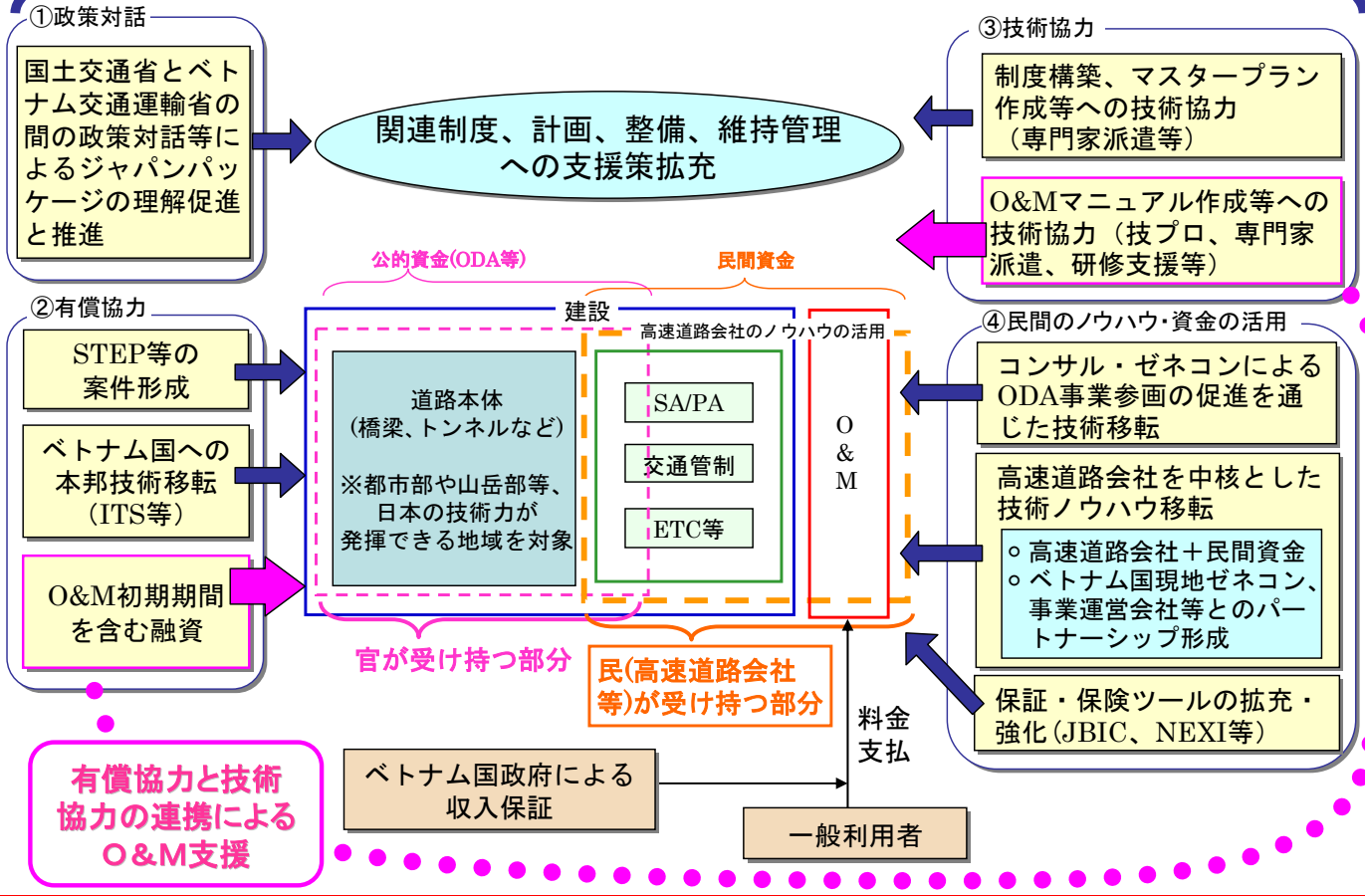
具体的には、我が国民間企業による事業参画にあたっての課題を解決するための取り組みとして、本研究会では別紙2のとおり、「アクションプラン」をとりまとめた。我が国の官民が本アクションプランに基づく対応を進め、具体プロジェクトの実現を図ることが期待される。

現在のベトナム国における事業環境を踏まえ、当面はO&Mについて、ODAを通じた技術協力等とあわせて民間資金の導入を促進し、技術・ノウハウの移転を図ることが重要であるが、投資環境等の条件が整った場合には、進出形態の幅を広げ、我が国の持つ多様なノウハウをより一層活用した支援を行うべきである。我が国が道路の整備、利用を通じて蓄積してきた様々なノウハウには、例えば、周辺地域の開発や、防災対策、地域活性化施策、構造物の予防保全システムの整備等がある。これらの取り組みの先には、民間側のリスクの分担がより大きなBOT等の事業スキームに対し、我が国民間企業が参画することにより、資金・技術の両面からの一体的な支援も可能となる。

これらを組み合わせた官民からの支援により、このように我が国官民が連携し、ベトナム国側への支援を強化しつつ推進することにより、我が国の顔の見える支援の実現が期待される。

|

○『ジャパン・パッケージ』によるベトナム高速道路への支援 施策の連携によるパッケージ支援



○アクションプラン

「ジャパン・パッケージ」の支援の柱（①から④）ごとに、プロジェクト実現に向けて必要な対応策を整理。

柱1: ①政策対話

交通運輸省をはじめとしたベトナム国政府関係機関との協力関係の一層の強化

- 相応のリスク分担に向け、高速道路整備によってベトナム国側に発生するメリットの理解促進が必要
- ベトナム国側による用地取得の確実な実施と、契約に基づく事業実施への理解促進が必要
- 個別プロジェクトに関する積極的な情報開示への理解促進が必要

柱1: ①政策対話(続き)

国際金融機関(世銀、ADB等)、他のドナー国との連携強化

- 「ジャパン・パッケージ」を通じた協力を推進するためには、特に以下の項目につき、他ドナーも含めた共通認識が必要
 - ・ベトナム国における事業環境を踏まえた当面の対応として、いわゆるBOTではなく、建設とO&Mとは切り離す
 - ・財産の保有(道路)とO&Mの実施は別主体で実施(上下分離化)
 - ・O&M実施主体が区間により異なる可能性があることに対し、全区間共通の利用者サービス(緊急時対応等)が供給され、また、一定のO&Mレベルが担保される仕組みが必要

◆世銀・ADBの認識

- ・事業の不確実性やこれに伴う民間が求める収益性の問題から、いわゆるBOT(建設・O&Mを一体的に実施)を現実的ではないと認識
 - ・O&Mの実施方針(分割委託かコンセッションか等)は今後の検討課題
 - ・組織体制、料金設定、建設品質など、O&Mに関連していくつかの課題が存在
- ⇒ 適切なタイミングにおけるさらなる連携強化が重要

柱2:②有償協力

円借款(特にSTEP案件)の活用促進

→ 建設部分については円借款の活用により民のリスク負担を軽減するとともに、高い技術力を必要とする案件にはSTEPの活用が効果的

O&M初期期間に要する費用を有償協力と一体的に支援

→ O&M体制整備や資機材調達、人材確保、育成、マニュアル浸透、充実等、O&M初期段階への支援が重要であり、有償協力の一部もしくは有償協力と一体的に行う技術協力での対応が効果的

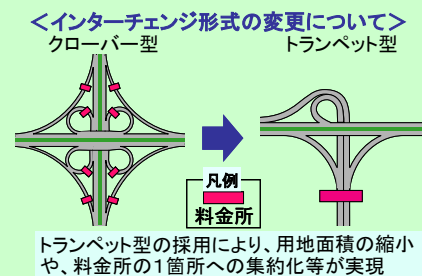
O&M実施主体が設計、建設に関与できる仕組みの構築

→ O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階(さらには設計段階)からの配慮が不可欠であり、O&M実施主体が提案等を行える仕組み(下記に例示)が重要

- ・設計、施工契約の要件としてO&M経験を有する者の参画を義務づけ
- ・設計、施工段階でO&M経験を有する者を発注者側アドバイザーとして確保

◆施設の設計、建設段階における提案内容イメージ

- ・ルート選定
- ・インターチェンジ形式の変更(右図参照)
(クローバー型→トランペット型)
- ・工事における品質確保
- ・管理事務所の配置、構造における配慮



柱2:②有償協力(続き)

モデルプロジェクトの実施

→ プロジェクトの早期実現や「ジャパン・パッケージ」の強化のためにも、ODAと民間資金を組み合わせるモデルケースの実施を通じた具体の検討が必要

柱3: ③技術協力

ベトナム国の発注者側に対する支援の拡充

- 案件として成立する可能性のある区間について、PPPスキームの検討を含む発注者側への支援が必要
 - ・個別区間のスキーム検討・入札図書類、O&Mコンセッション契約の標準約款の作成支援 等

派遣専門家を通じた技術の移転、ニーズの明確化

- O&M開始にあたり、例えば技術面以外での対応能力の構築(いわゆるソーシャルアクトセプタンス(下記に例示))は十分か等
 - ・事故発生時の管理者・利用者間での責任の区分の確認(例えば、我が国の高速道路会社では供用約款を定めており、ベトナム国の状況を踏まえた供用約款の策定が必要)
 - ・悪意ある利用者(過積載車両、不正通行車両等)への対応(法令違反者が確実に処罰される法制度・運用体制の確立) 等

高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立

- 日越PPP共同スタディ等を通じた支援
 - ・暫定基準作成に係るベトナム側要請への対応
 - ・高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援
 - ・民側が需要リスクを負担する場合の政府補助・保証の仕組みの確立への支援

柱3: ③技術協力(続き)

高速道路O&M体制の立ち上げに向けた支援の強化

- (暫定ではない)O&M基準・マニュアル類の策定、組織体制の整備、人材の育成
 - ・サービス水準(LOS)、O&M基準の作成支援

◆ サービス水準(LOS)、O&M基準で規定すべき項目(イメージ)

- ・日常的な施設の点検、清掃、補修 → 点検頻度、要求水準、補修等の期日等
- ・緊急時の施設の補修
- ・通行規制 → 規制基準、規制の実施手順等
- ・料金徴収の手順等
- ・SA/PA等の運営
- ・O&M実施計画の策定、報告
- ・交通量データ等の報告

- ・O&M基準に基づく組織体制、必要なO&Mコストの把握等、O&M作業を分割委託する場合のマネジメント能力の育成支援
- ・適切なO&M事業主体選定のための審査基準、審査体制、審査能力の構築支援

O&M初期期間に要する費用を有償協力と一体的に支援 **再掲**

- O&M体制整備や資機材調達、人材確保、育成、マニュアル浸透、充実等、O&M初期段階への支援が重要であり、有償協力の一部もしくは有償協力と一体的に行う技術協力での対応が効果的

高速道路ネットワーク形成に向けたベトナム国政府の推進体制の構築支援 等

- 事業資金確保のための制度構築や、各プロジェクトを統括する組織の構築等が必要

柱4:④民間のノウハウ・資金の活用

技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献

- 半世紀に渡る国内でのO&M実績を活かした技術の(民々ベースでの)移転
 - ・ O&M初期段階の体制構築及び維持管理計画策定への支援
 - ・ O&M初期段階の維持管理業務の指導
 - ・ 現地企業等との適切な協業体制の構築 等
- O&Mを効率的に実施するためには、施設の建設段階(さらには設計段階)からの配慮が不可欠であり、O&M実施主体が提案等を行える仕組みが重要 **再掲**
 - ・ 設計、施工契約の要件としてO&M経験を有する者の参画を義務づけ
 - ・ 設計、施工段階でO&M経験を有する者を発注者側アドバイザーとして確保

設計、施工段階のリスクを低減、O&M契約と分離する仕組みの構築

- 施設本体の品質を確保・保証する仕組みが重要
 - ・ O&M実施主体による建設工事の検収承認制度の確立(O&M契約において明示)
 - ・ 施設品質に問題が生じた場合の補修制度の確立
 - ・ 独立コンサルタント等による設計、施工のチェック・評価

ITS等最新技術の移転

- 我が国のITS技術のメリット等への理解促進とともに、ベトナム国の現状、ニーズをふまえたITS技術の導入支援が重要
 - ・ VITRANSS2の成果を受けた調査等の実施によるITS導入支援 等

柱4:④民間のノウハウ・資金の活用(続き)

高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立 **再掲**

- 日越PPP共同スタディ等を通じた支援
 - ・ 暫定基準作成に係るベトナム側要請への対応
 - ・ 高速道路O&Mに係るPPPプロジェクト実施のための制度構築支援
 - ・ 民側が必要リスクを負担する場合の政府補助・保証の仕組みの確立への支援

日本政府支援(出資金保証、融資等)スキームの構築、活用

- 投資体力の弱さや出資者の不足をカバーするため、海外投融資制度の活用や連携促進等が必要
 - ・ 海外投融資制度の活用
 - ・ プロジェクトファイナンスにおける、JBIC、NEXI等との連携促進 等
 - ・ 両国政府によるクレーム処理体制の強化 等

民間企業の体力強化

- 事業権取得に向けた企業体制の強化や、海外事業を担う人材の育成等、民間企業の体力強化に向けた努力が必要

その他

高速道路O&M担当組織の確定に向けた支援

- ベトナム国側の管理体制構築の支援
 - ・ ベトナム国側による高速道路関連組織の全体像の明確化
 - ・ ベトナム国側のニーズをふまえた、高速道路管理組織の構築支援

高速道路O&Mに係る費用規模に対する認識浸透への支援

- 高速道路O&Mに係る費用規模が一般道とは異なることへの理解促進
 - ・ O&M基準に基づく組織体制、必要なO&Mコストの把握等、O&M作業を分割委託する場合のマネジメント能力の育成支援 **再掲**
 - ・ 交通量が少ない区間においてもO&M資金を確保するための、料金制度の見直し支援

具体的プロジェクトの実現に向けた進め方

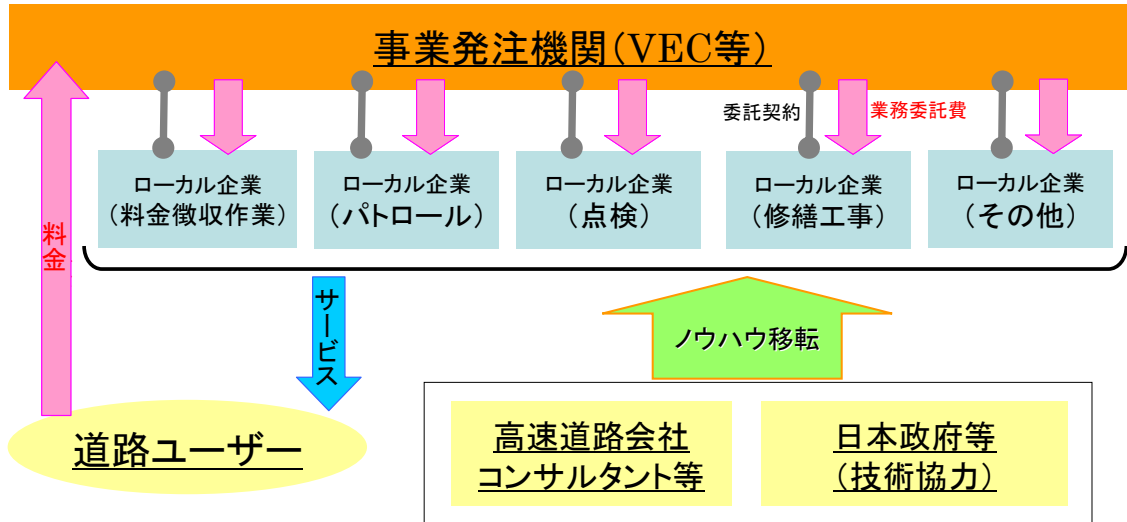
		短期(2011年)	中期(2014年)	長期(2021年)
高速道路整備の状況(主な案件)		○ホーチミン〜チュルン開通予定(2010.3) ○ハノイ〜ニンビン開通予定(2011年末) ○ベンルック〜ロンタイン:D/D実施 ○ダナン〜クワンガイ:D/D実施	○ベンルック〜ロンタイン着工予定 ○ダナン〜クワンガイ着工予定 ○ホーチミン〜ゾーザイ開通予定	○優先整備区間の高速道路ネットワーク(2,639km)が完成
事業スキームの展開イメージ		O&M分割委託方式	O&M一括委託方式	コンセッション方式 BOTスキーム
アクションプランの展開	柱1: ①政策対話	ベトナム国政府関係機関や国際金融機関、他のドナー国との連携強化		
	柱2: ②有償協力	円借款(特にSTEP案件)の活用促進		
	柱3: ③技術協力	O&M実施主体が建設に関与できる仕組みの構築		
	柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	O&M初期期間への支援		
柱3: ③技術協力	ベトナム国の発注者側に対する支援の拡充			
柱3: ③技術協力	高速道路O&M暫定基準の策定と道路O&Mに係るPPP制度の確立			
柱3: ③技術協力	高速道路O&M体制の立ち上げに向けた支援の強化			
柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	技術・ノウハウを持つ高速道路会社による積極的な貢献、民間企業の体力強化			
柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	設計、施工段階のリスクの低減、O&M契約からの分離			
柱4: ④民間のノウハウ・資金の活用	ITS等最新技術の移転、日本政府支援スキームの構築			

○想定される事業スキームのパターン

パターン1 O&M分割委託方式：O&Mを作業ごとに分割して民間に委託

スキームの概要

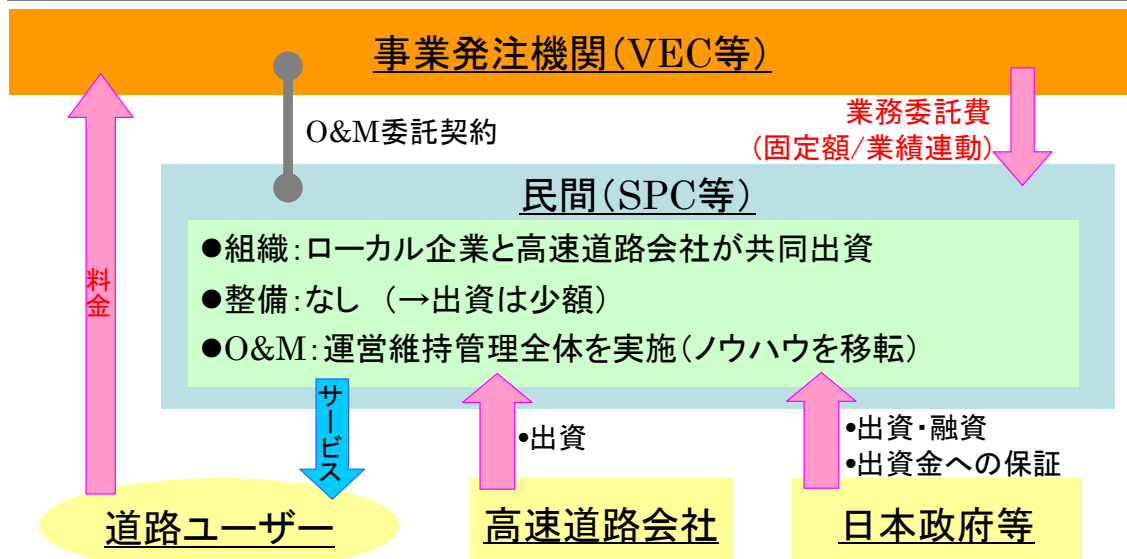
- ・O&M作業を分割し、その一部又は全部を委託。料金徴収権は事業発注機関(VEC等)が保有。
- ・本邦企業はO&Mを直接受託せず(コスト見合わず)、VECや受託したローカル企業へのコンサルティングサービス等により、ノウハウを移転。
- ・単年度もしくは2～3年度契約。



パターン2 O&M一括委託方式：O&M全体を一括して民間に委託

スキームの概要

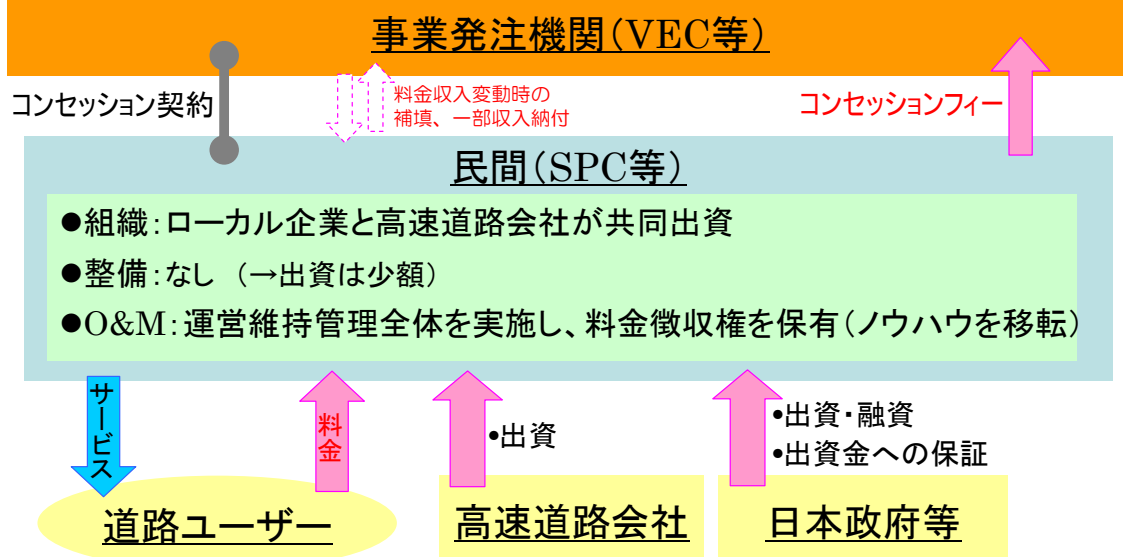
- ・O&Mの全体を一括して委託。これをベトナムローカル企業と高速道路会社が共同出資によりSPC等を設立して受託。
- ・O&Mの実施を通じ、ベトナム官民へノウハウを移転。業務委託費により投資を回収。
- ・出資は少額であり、リスクは少ない。



パターン3-1 コンセッション方式:リースによりO&M実施

スキームの概要

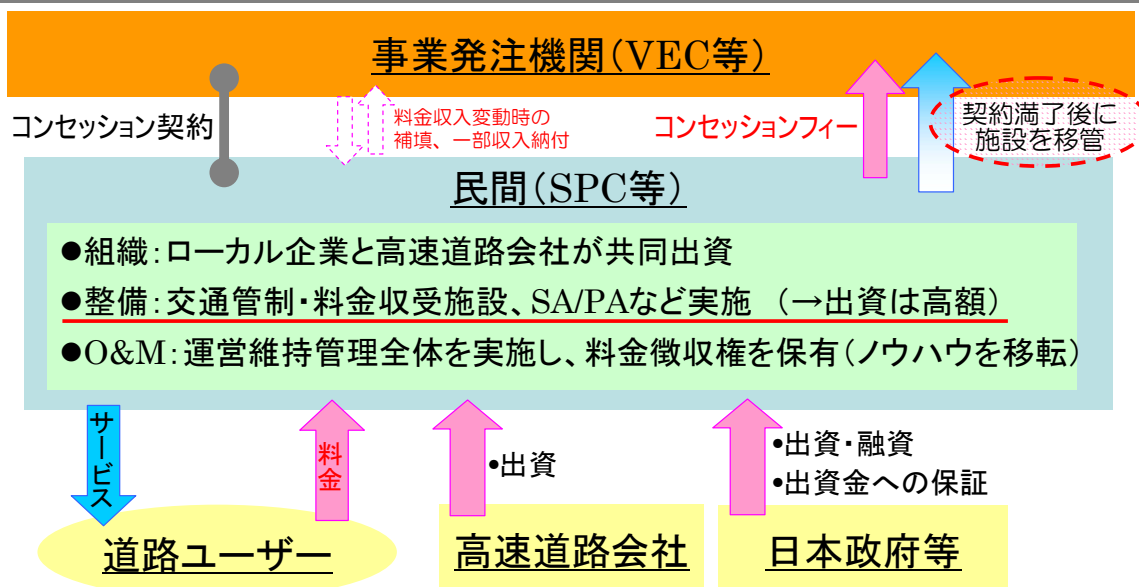
- O&M事業権(コンセッション)を(リースにより)販売。これをベトナムローカル企業と高速道路会社が共同出資によりSPC等を設立して受託。
- O&Mの実施を通じノウハウを移転。通行料金収入により投資を回収。
- 出資は料金収入の予測次第(整備がない点においては少額)。需要リスクはSPCが負う。



パターン3-2 コンセッション方式:リースによりO&M実施(一部施設整備あり)

スキームの概要

- O&M事業権(一部施設の整備義務を負う)を(リースにより)販売。これをベトナムローカル企業と高速道路会社が共同出資によりSPC等を設立して受託。
- 一部施設の整備やO&Mの実施を通じ、ノウハウを移転。料金収入により投資を回収。
- 出資は高額。需要リスクもSPCが負う。



(参考1)

ベトナム国道路官民研究会委員一覧

座長	: 住友商事 (株) 会長 (前日本経団連日本ベトナム経済委員長)	岡 素之
副座長	: 東京都市大学環境情報学部環境情報学科教授	宮本 和明
委員	: アジア航測 (株) 上級執行役員	三宅 篤
	(株) アンジェロセック 専務取締役	古川 洋
	伊藤忠商事 (株) プラントプロジェクト部門	
	プラントプロジェクト開発室 PPP担当部長	小熊 章夫
	(株) 大林組 海外支店 総務部 副部長	田島 正樹
	OYOインターナショナル (株) 常務取締役	高橋 政一
	鹿島建設 (株) 海外支店 営業部 専任部長 (総括)	嶋村 英次
	(株) 片平エンジニアリング・インターナショナル 執行役員	櫻井 裁之
	(株) 建設技研インターナショナル 執行役員 道路・交通部長	丸岡 健二
	酒井重工業 (株) 取締役 海外事業本部長	渡辺 亮介
	清水建設 (株) 国際支店 営業部長	大槻 正明
	首都高速道路 (株) 常務取締役	恵谷 舜吾
	住友商事 (株) 輸送機プロジェクト部 部長	中川 勝司
	大成建設 (株) 国際支店営業部 (土木) 営業部長	小松 隆
	大日本コンサルタント (株) 常務執行役員 海外事業部長	保田 雅彦
	中日本高速道路 (株) 常務執行役員 建設事業本部長	広瀬 輝
	西日本高速道路 (株) 常務取締役	高田 邦彦
	日本工営 (株) コンサルタント海外事業本部	
	運輸・交通事業部 運輸技術部 部長	石本 一鶴
	(株) 日本構造橋梁研究所 執行役員 (海外担当) 部長	難波 浩
	(株) 間組 国際事業統括支店 土木営業部 営業部長	内田 英一
	阪神高速道路 (株) 常務取締役	南部 隆秋
	東日本高速道路 (株) 常務取締役	大西 敏夫
	(株) フジタ 都市再生推進本部 コンサルタント統括部	
	PF I 推進部長	瀬戸 雅彦
	本州四国連絡高速道路 (株) 常務取締役	中村 守
	(株) みずほコーポレート銀行 グローバルストラクチャードファイナンス営業部	
	PF I・インフラ担当次長	山越 明博
	(株) 三井住友銀行 ストラクチャードファイナンス営業部 上席推進役	高木 秀朗
	三菱商事 (株) 機械グループCEOオフィス 経済協力エリートマネージャー	小西 純平
	八千代エンジニアリング (株) 国際事業本部 社会・経済基盤部長	堀井 俊明

(独) 国際協力機構 東南アジア第二部長	菊地 文夫
(独) 国際協力機構 経済基盤開発部長	小西 淳文
(社) 海外建設協会 専務理事	鈴木 一
(社) 国際建設技術協会 理事長	山川 朝生
国土交通省 総合政策局 官房技術参事官	藤森 祥弘
国土交通省 総合政策局 国際建設管理官	名波 義昭
国土交通省 総合政策局 官房参事官	林 俊行

(オブザーバ)

外務省 国際協力局 開発協力総括課 兼 開発協力企画室
経済産業省 貿易経済協力局 資金協力課

ベトナム国道路官民研究会検討経緯（各回開催日と主な議事）

第1回研究会（平成20年9月30日（火））

- ・ 研究会設立趣旨等
- ・ ベトナム高速道路の現状等について

第2回研究会（平成20年12月4日（木））

- ・ 現地調査の結果報告
- ・ 委員からの情報提供
 - VITRANSS2について
 - ベトナムにおける道路円借款事業について
- ・ 委員へのヒアリング結果について
- ・ ジャパン・パッケージの実現に向けて

第3回研究会（平成21年2月18日（水））

- ・ 現地調査の結果報告等
- ・ 中間とりまとめ（案）
～ 官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて ～
- ・ 今後の活動方針

第4回研究会（平成21年9月1日（火））

- ベトナム国の高速道路に係る最新状況について
- 委員等からの情報提供
 - 経済産業省におけるPPP推進状況
 - VITRANSS2について
 - ベトナム国高速道路を対象とした関連調査について
- アクションプラン（案）について

第5回研究会（平成21年10月20日（火））

- 他ドナーの意向について
- 事業スキーム（案）について
- 具体路線を対象とした分析
- アクションプラン（案）について

第6回研究会（平成22年1月28日（木））

- ベトナム国の高速道路に係る最新状況について
- ベトナム国の意向・アンケート結果について
- 最終とりまとめ
 - ~ 官民協働型インフラ整備プロジェクトの推進に向けて ~
- 今後の進め方

○ベトナム国高速道路開発計画の概要

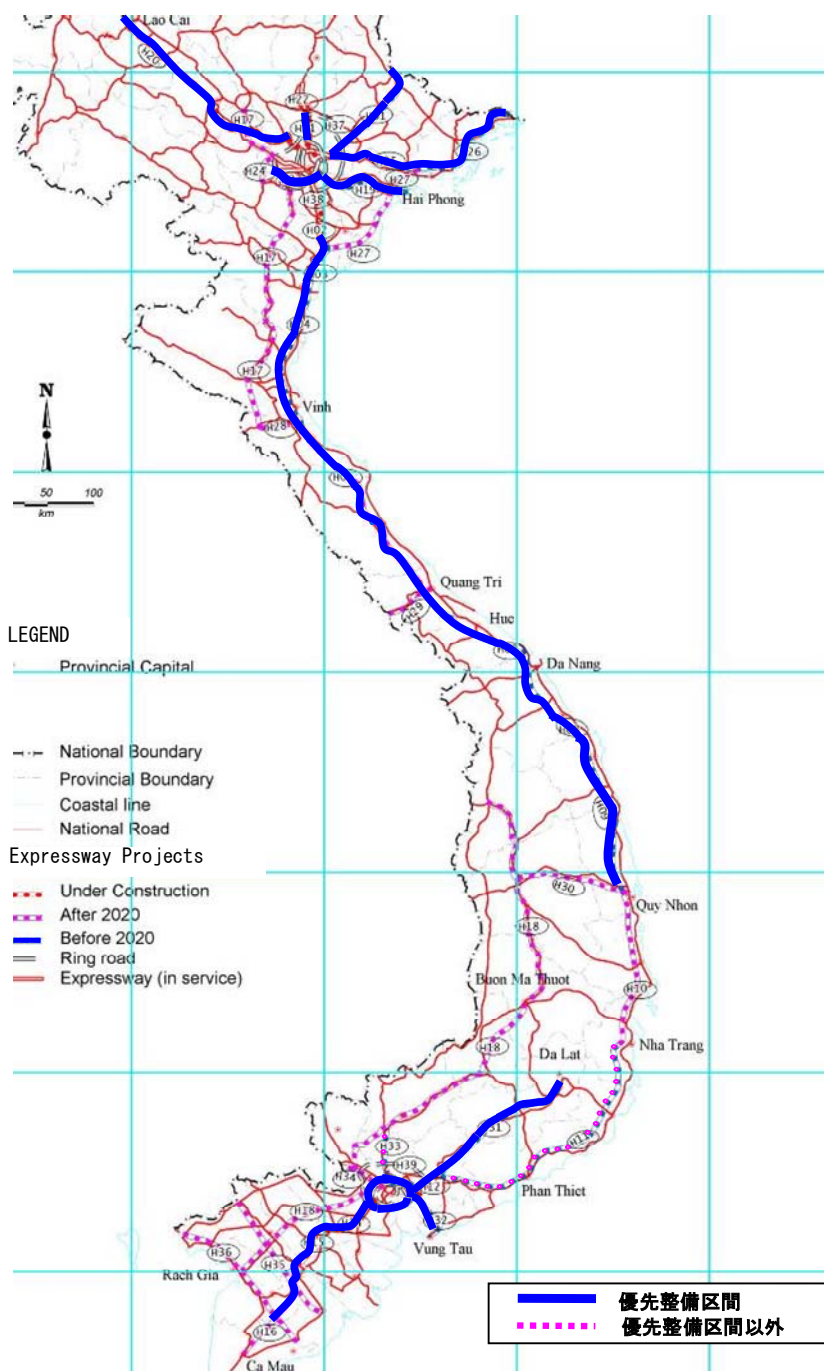
高速道路開発計画 (M/P) :

2007年11月5日MOTが首相に提出 (No.7056/TTr-BGTVT)

⇒首相が承認* : 2008年12月1日付け (No.1734/QD-TTg)

承認された開発計画

- ・計画路線数: 22路線
- ・計画延長計: 5,873km
(供用済み120km含む)
⇒ 2020年までに2,512km整備、
2020年以降に3,241km整備
- ・事業費: 2020年までに206億USD、
2020年以降に235億USD



*Approvals of Vietnam Expressway Network Developing and Planning until 2020 and the view for post-2020

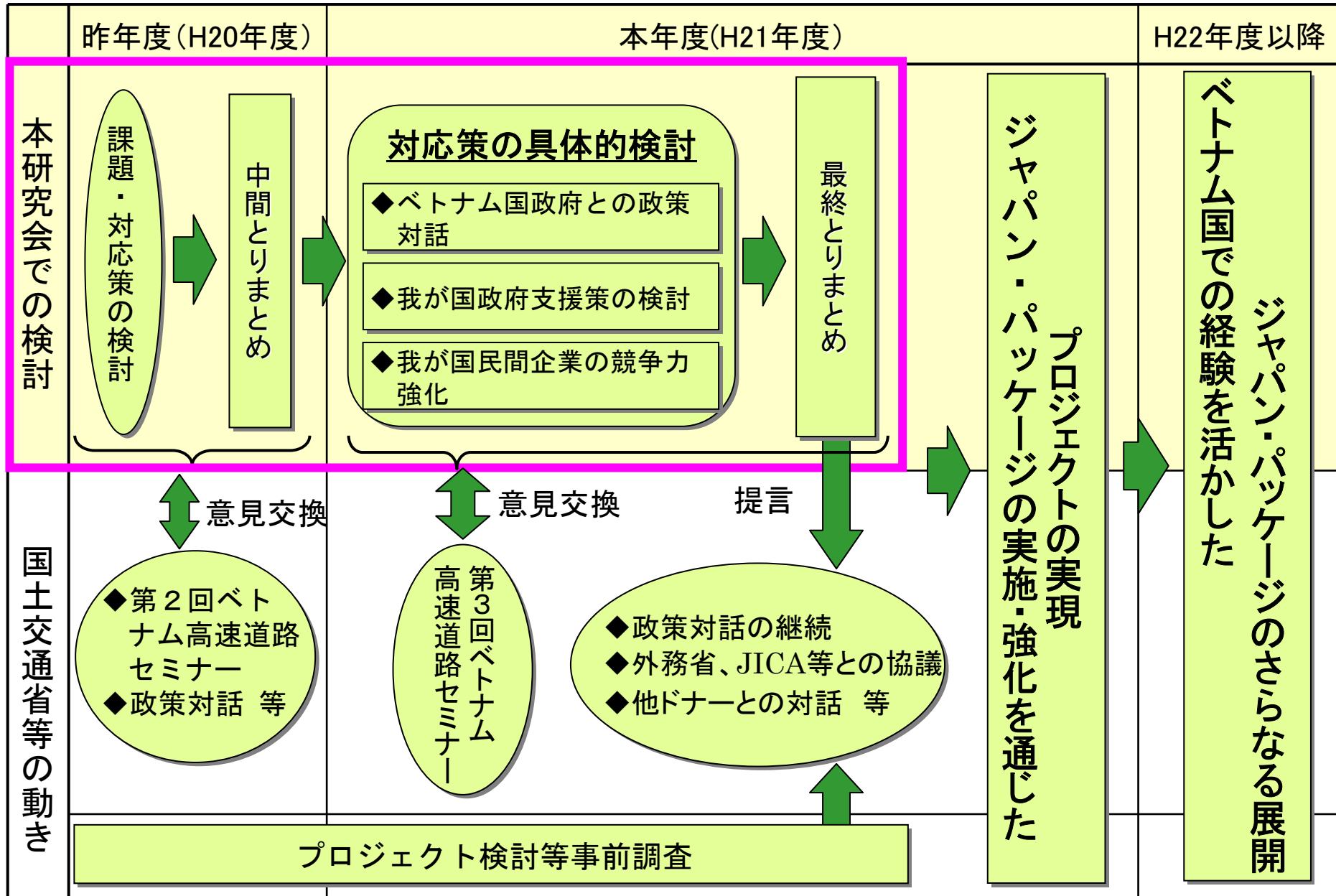
今後の進め方

平成22年1月28日

1. これまでの経緯

(1) 研究会設置以降の検討経過*

*第4回研究会資料再掲



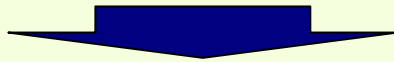
(2) 本年度の検討スケジュール

月	活動	内容
平成21年9月1日	<u>第4回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間とりまとめ以降の取組みの報告 ・ アクションプランについて ・ 本年度の進め方
10月20日	<u>第5回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクションプランについて ・ 第3回高速道路セミナーについて
10月26-28日	高速道路セミナー (第3回)@ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベトナム国側の取組みの状況の確認 ・ 研究会検討状況の提示と意見交換
平成22年1月28日	<u>第6回研究会</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・ セミナーの実施報告 ・ 委員アンケート結果概要 ・ 最終とりまとめ ・ 今後の進め方について

2. 今後の進め方(案)

背景

- インド、フィリピンなどベトナム以外の国においてもPPPを活用した道路整備の動きが活発化している。
- 本研究会での検討成果であるジャパン・パッケージをベトナム以外の国においても広く活用し、我が国企業の参画を推進していくことが効果的。
- 途上国でのPPPの実現のためには、官民が緊密に連携した対応が必要。



「海外道路PPP協議会」の設立

協議会のイメージ

- 対象国は限定せず、官民が広く参加し、海外道路PPP案件について情報共有するための場。
- 必要に応じ、協議会本体から派生した国別の課題を検討するワーキンググループ等の設立も想定。
- 年間3～4回程度開催し、協議会としての協議・検討内容についてとりまとめを行う。

新成長戦略（基本方針）

～輝きのある日本へ～

2009年12月30日

【目 次】

1. 「新需要創造・リーダーシップ宣言」	1
(100年に一度のチャンス)	1
(二つの呪縛)	2
(第三の道：成長戦略で新たな需要・雇用をつくる)	2
(課題解決型国家を目指して：二つのイノベーション)	3
(輝きを取り戻すために)	4
2. 6つの戦略分野の基本方針と目標とする成果	5
<u>強みを活かす成長分野</u>	5
(1) グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略	5
(「世界最高の技術」を活かす)	6
(総合的な政策パッケージにより世界ナンバーワンの環境・エネルギー大国へ)	6
(グリーン・イノベーションによる成長とそれを支える資源確保の推進)	6
(快適性・生活の質の向上によるライフスタイルの変革)	7
(老朽化した建築物の建替え・改修の促進等による「緑の都市」化)	7
(地方から経済社会構造を変革するモデル)	7
(2) ライフ・イノベーションによる健康大国戦略	8
(医療・介護・健康関連産業を成長牽引産業へ)	8
(日本発の革新的な医薬品、医療・介護技術の研究開発推進)	9
(アジア等海外市場への展開促進)	9
(バリアフリー住宅の供給促進)	9
(不安の解消、生涯を楽しむための医療・介護サービスの基盤強化)	9
(地域における高齢者の安心な暮らしの実現)	10

フロンティアの開拓による成長	11
(3) アジア経済戦略	11
～「架け橋国家」として成長する国・日本～	11
(日本の強みを大いに活かすうるアジア市場)	11
(アジアの「架け橋」としての日本)	11
(切れ目ないアジア市場の創出)	12
(日本の「安全・安心」等の制度のアジア展開)	12
(日本の「安全・安心」等の技術のアジアそして世界への普及)	12
(アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・	
カネの流れ倍増)	13
(「アジア所得倍増」を通じた成長機会の拡大)	13
(4) 観光立国・地域活性化戦略	14
～観光立国の推進～	14
(観光は少子高齢化時代の地域活性化の切り札)	14
(訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人に)	14
(休暇取得の分散化等)	15
～地域資源の活用による地方都市の再生、成長の牽引役としての大都市の再生～	15
(地域政策の方向転換)	15
(緑の分権改革等)	16
(定住自立圏構想の推進等)	16
(大都市の再生)	16
(社会資本ストックの戦略的維持管理等)	17
～農林水産分野の成長産業化～	17
(課題が山積する農林水産分野)	18
(「地域資源」の活用と技術開発による成長潜在力の発揮)	18
(森林・林業の再生)	18
(検疫協議や販売ルートの開拓等を通じた輸出の拡大)	18
(幅広い視点に立った「食」に関する将来ビジョンの策定)	19
～ストック重視の住宅政策への転換～	19
(住宅投資の活性化)	19

（中古住宅の流通市場、リフォーム市場等の環境整備）	19
（住宅・建築物の耐震改修の促進）	20
成長を支えるプラットフォーム	21
（5）科学・技術立国戦略	21
～「知恵」と「人材」のあふれる国・日本～	21
（科学・技術力による成長力の強化）	21
（研究環境・イノベーション創出条件の整備、推進体制の強化）	21
～IT立国・日本～	22
（情報通信技術は新たなイノベーションを生む基盤）	22
（情報通信技術の利活用による国民生活向上・国際競争力強化）	22
（6）雇用・人材戦略	23
～「出番」と「居場所」のある国・日本～	23
（雇用が内需拡大と成長力を支える）	23
（国民参加と「新しい公共」の支援）	24
（成長力を支える「トランポリン型社会」の構築）	24
（地域雇用創造と「ディーセント・ワーク」の実現）	24
～子どもの笑顔あふれる国・日本～	25
（子どもは成長の源泉）	25
（人口減少と超高齢化の中での活力の維持）	25
（質の高い教育による厚い人材層）	26
3. 豊かな国民生活の実現を目指した経済運営と今後の進め方	28
（1）マクロ経済運営	28
（2）新たな成長戦略の取りまとめに向けた今後の進め方	29
（目標・施策の具体化・追加）	29
（「成長戦略実行計画（工程表）」の策定と政策実現の確保）	29

新成長戦略（基本方針）

1. 「新需要創造・リーダーシップ宣言」

（100年に一度のチャンス）

私たちは今、長い衰退のトンネルの中にいる。90年代初頭のバブル崩壊から約20年、日本の経済は低迷を続けている。成長度合いでは、アジア各国、アメリカを始め欧米諸国にも大きく遅れをとった。経済は閉塞感に見舞われ、国民はかつての自信を失い、将来への漠たる不安に萎縮している。国全体が輝きを失いつつある。

戦後、日本は奇跡の経済成長を成し遂げた。その背景には、経済大国アメリカという目標があった。国民も企業も、そして政治家、官僚も経済大国を目指すという共通目標に向かって総力を挙げた。その結果が、世界第二位の経済大国の実現だった。しかし、一人当たりGDPでアメリカを追い越した80年代、バブルを迎え、そしてバブルは崩壊した。「坂の上の雲」を夢見て山を登り、その頂きに立った途端、この国は目標を見失った。

今、私たちの目前には大きな課題が迫っている。金融市場の暴走の結果としての「リーマンショック」は、我が国の産業界、そして一人一人の生活に大きな傷跡を残した。税収が国債発行額を下回り、財政上は65年前の終戦当時の状況にまで悪化している。そして、急激な速度で少子高齢社会に突入している。

失敗の本質は何か。それは政治のリーダーシップ、実行力の欠如だ。過去10年間だけでも、旧政権において10本を優に越える「戦略」が世に送り出され、実行されないままに葬り去られてきた。その一方で、政官業の癒着構造の中で、対症療法的な対策が続いてきた。

今、最も必要なのは、日本の将来ビジョンを明確に国民に示した上で国民的合意を形成し、その目標に向かって政策を推し進めることのできる政治的リーダーシップだ。100年に一度といわれる経済危機の中で、国民は旧来の「しがらみ」を脱ぎ捨て、自らの投票行動で民主党・鳩山政権を選んだ。新政権の誕生は、国民のための経済の実現に向けて舵を切る、100年に一度のチャンスである。

（二つの呪縛）

我が国の経済政策の呪縛となってきたのは、二つの道による成功体験である。

第一の道は、公共事業による経済成長だ。戦後から高度成長の60年代、70年代にかけては、公共事業での国づくり・まちづくりが、将来ビジョンを示す「成長戦略」として有効であった。生産性の低い農村地帯から都会に労働者が流入し、より生産性の高い製造業などに就職することによって消費＝需要も拡大し、日本経済が拡大した。国全体の総需要が拡大する中で、新幹線、高速道路を中心とする交通インフラは投資効果が大きく、それ自体が日本経済の成長に大きく寄与した。

しかしながら、80年代に入りインフラが整ってくると、大都市で得られた税収を画一的な公共事業で地方に工事費の形で配分する仕組みが「土建型国家モデル」として定着し、政治家と官僚による利益分配構造、税金のピンハネ構造を生み出した。公共事業は、農村地域の雇用維持や都市と農村の格差縮小にはつながったが、地域独自の経済・生活基盤を喪失させた。結果として、日本全体の経済成長にはつながらず、巨額の財政赤字を積み上げることとなった。

第二の道が2000年代の「構造改革」の名の下に進められた、供給サイドの生産性向上による成長戦略である。規制緩和や労働市場の自由化を進めるなど市場原理を活用し、企業の生産性を高めることで経済成長を目指す政策で、同時に公的金融の民営化も進められた。

しかしながら、一部の企業が生産性の向上に成功したものの、選ばれた企業のみ富が集中し、中小企業の廃業は増加。金融の機能強化にもつながらなかった。国民全体の所得も向上せず、実感のない成長と需要の低迷が続いた。いわゆる「ワーキングプア」に代表される格差拡大も社会問題化し、国全体の成長力を低下させることとなった。

（第三の道：成長戦略で新たな需要・雇用をつくる）

私たちは、公共事業・財政頼みの「第一の道」、行き過ぎた市場原理主義の「第二の道」でもない、「第三の道」を進む。それは、2020年までに環境、健

康、観光の三分野で 100 兆円超の「新たな需要の創造」により雇用を生み、国民生活の向上に主眼を置く「新成長戦略」である。

「坂の上の雲」を目指した「途上国型」の経済運営ではなく、地球規模の課題を解決する「課題解決型国家」として、アジアと共に生きる国の形を実現する。

2008 年に発生したアメリカ発の金融危機は世界経済の構造を変えた。アメリカを中心に需要が世界的に蒸発した今、これまでどおりにモノを作って売ろうにも、それを吸収する需要が存在しない。私たちは、この新しい現実に対応しなければならない。

日本経済の現状を見た時、確かに国内において需給ギャップは存在する。2007 年度に 515 兆円に到達した我が国の名目 GDP は 473 兆円（2009 年度）にまで減少する見込みである。しかし、国民生活の課題に正面から向き合った時、その課題解決の先には潜在的な需要が満ち満ちている。

（課題解決型国家を目指して：二つのイノベーション）

第一の課題は、地球温暖化（エネルギー）対策である。世界最高水準の低炭素型社会の実現に向けて社会全体が動き出すことにより、生活関連や運輸部門、まちづくりなど幅広い分野で新しい需要が生まれる。

第二の課題は少子高齢化対策である。「子育てに安心」、「心身ともに健やかで長寿を迎えたい」という人類共通の目標を達成するため、健康大国日本の実現を目指す。こうした課題への処方箋を示すことが、社会変革と新たな価値を育み、結果として雇用を創り出す。

日本が世界に先駆けて課題を解決する「モデル国」となることは、我が国の研究開発力や企業の体質の強化に直結する。需要の創造と供給力の強化の好循環を作り出すことが、デフレ脱却に欠かせない。

こうした体制を作り出す政府の役割も成長戦略の鍵となる。「グリーン・イノベーション」、「ライフ・イノベーション」などを戦略的なイノベーション分野として人材育成や技術開発を後押しするほか、需要を創造する、同時に、利用者の立場に立った、社会ルールの変更に取り組む。そして、政府は新たな分野に挑戦する人々を支援する。財政措置に過度に依存するのではなく、

国内外の金融資産の活用を促しつつ、市場創造型の「ルールの改善」と「支援」のベストミックスを追求する。

私たちは、社会変革につながる技術・システムのアジア地域など海外への展開を図る。日本発の「課題解決型の処方箋の輸出」（システム輸出）によるアジア需要の創造と言っても良い。世界の成長センターであるアジアの活力を取り込み、アジアと共に生きることが、新しい日本の活力の源となる。世界に開かれた魅力ある国に変わるため、ヒト、モノ、カネの玄関口となる空港や港湾などの公共インフラを選択し、集中投資する。

（輝きを取り戻すために）

「戦に敗れたこと自体は必ずしも不幸ではない。問題は国民がそれをいかに受け取り、それにいかなる自覚を持って新たに立ち向かうかにある。」

第二次世界大戦の終戦を迎えた1945年、東京大学総長だった南原繁氏は戦争からの帰還学生歓迎の辞で、「希望を持って、理想を見失うな。」と呼びかけ、新しい日本の建設を訴えた。

あれから65年。再び大きな試練を迎えた今こそ、経世済民の原点に立ち戻り、生活に安心と真の豊かさを国民に取り戻さなくてはならない。私たちは、幸福度や満足度といった新たな指標、価値観も提案する。成長戦略を実現する中で、まちおこし、文化・芸術など「新しい公共」の担い手を育て、誰もが居場所のある国にする。

「人間のための経済社会」を世界に発信する。これが新政権の歴史的な使命である。

歴史は自らこれを創造しなくてはならない。
再び、この国が輝きを取り戻すために――。

2020年、10年先を見据えて、私たちは、「新成長戦略」を実行する。

2. 6つの戦略分野の基本方針と目標とする成果

日本は、世界に冠たる健康長寿国であり、環境大国、科学・技術立国、治安の良い国というブランドを有している。こうした日本が元来持つ強み、個人金融資産（1,400兆円）や住宅・土地等実物資産（1,000兆円）を活かしつつ、アジア、地域を成長のフロンティアと位置付けて取り組めば、成長の機会は十分存在する。また、我が国は、自然、文化遺産、多様な地域性等豊富な観光資源を有しており、観光のポテンシャルは極めて高い。さらに、科学・技術、雇用・人材は、成長を支えるプラットフォームであり、持続的な成長のためには長期的視点に立った戦略が必要である。

以上の観点から、我が国の新成長戦略を、

- ・ 強みを活かす成長分野（環境・エネルギー、健康）、
- ・ フロンティアの開拓による成長分野（アジア、観光・地域活性化）、
- ・ 成長を支えるプラットフォーム（科学・技術、雇用・人材）

として、2020年までに達成すべき目標と、主な施策を中心に方向性を明確にする。

強みを活かす成長分野

（1）グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略

【2020年までの目標】

『50兆円超の環境関連新規市場』、『140万人の環境分野の新規雇用』、『日本の民間ベースの技術を活かした世界の温室効果ガス削減量を13億トン以上とすること（日本全体の総排出量に相当）を目標とする』

【主な施策】

- 電力の固定価格買取制度の拡充等による再生可能エネルギーの普及
- エコ住宅、ヒートポンプ等の普及による住宅・オフィス等のゼロエミッション化
- 蓄電池や次世代自動車、火力発電所の効率化など、革新的技術開発の前倒し
- 規制改革、税制のグリーン化を含めた総合的な政策パッケージを活用した低炭素社会実現に向けての集中投資事業の実施

（「世界最高の技術」を活かす）

我が国は高度成長期の負の側面である公害問題や二度にわたる石油危機を技術革新の契機として活用することで克服し、世界最高の環境技術を獲得するに至った。

ところが今日では、数年前まで世界一を誇った太陽光発電が今ではドイツ・スペインの後塵を拝していることに象徴されるように、国際競争戦略なき環境政策によって、我が国が本来持つ環境分野での強みを、必ずしも活かすことができなくなっている。

（総合的な政策パッケージにより世界ナンバーワンの環境・エネルギー大国へ）

気候変動問題は、もはや個々の要素技術で対応できる範囲を超えており、新たな制度設計や制度の変更、新たな規制・規制緩和などの総合的な政策パッケージにより、低炭素社会づくりを推進するとともに、環境技術・製品の急速な普及拡大を後押しすることが不可欠である。

したがって、グリーン・イノベーション（環境エネルギー分野革新）の促進や総合的な政策パッケージによって、我が国のトップレベルの環境技術を普及・促進し、世界ナンバーワンの「環境・エネルギー大国」を目指す。

このため、すべての主要国による公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年に、温室効果ガスを1990年比で25%削減するとの目標を掲げ、あらゆる政策を総動員した「チャレンジ25」の取組を推進する。

（グリーン・イノベーションによる成長とそれを支える資源確保の推進）

電力の固定価格買取制度の拡充等による再生可能エネルギー（太陽光、風力、小水力、バイオマス、地熱等）の普及拡大支援策や、低炭素投融資の促進、情報通信技術の活用等を通じて日本の経済社会を低炭素型に革新する。安全を第一として、国民の理解と信頼を得ながら、原子力利用について着実に取り組む。

蓄電池や次世代自動車、火力発電所の効率化、情報通信システムの低消費電力化など、革新的技術開発の前倒しを行う。さらに、モーダルシフトの推

進、省エネ家電の普及等により、運輸・家庭部門での総合的な温室効果ガス削減を実現する。

電力供給側と電力ユーザー側を情報システムでつなぐ日本型スマートグリッドにより効率的な電力需給を実現し、家庭における関連機器等の新たな需要を喚起することで、成長産業として振興を図る。さらに、成長する海外の関連市場の獲得を支援する。

リサイクルの推進による国内資源の循環的な利用の徹底や、レアメタル、レアアース等の代替材料などの技術開発を推進するとともに、総合的な資源エネルギー確保戦略を推進する。

（快適性・生活の質の向上によるライフスタイルの変革）

エコ住宅の普及、再生可能エネルギーの利用拡大や、ヒートポンプの普及拡大、LED や有機 EL などの次世代照明の 100%化の実現などにより、住宅・オフィス等のゼロエミッション化を推進する。これはまた、居住空間の快適性・生活の質を高めることにも直結し、人々のライフスタイルを自発的に低炭素型へと転換させる大きなきっかけとなる。

こうした家庭部門でのゼロエミッション化を進めるため、各家庭にアドバイスをする「環境コンシェルジュ制度」を創設する。

（老朽化した建築物の建替え・改修の促進等による「緑の都市」化）

日本の都市を、温室効果ガスの排出が少ない「緑の都市」としていくため、中長期的な環境基準の在り方を明らかにしていくとともに、都市計画の在り方や都市再生・再開発の在り方を環境・低炭素化の観点から抜本的に見直す。

老朽化し、温室効果ガスの排出や安全性の面で問題を抱えるオフィスビル等の再開発・建替えや改修を促進するため、必要な規制緩和措置や支援策を講じる。

（地方から経済社会構造を変革するモデル）

公共交通の利用促進等による都市・地域構造の低炭素化、再生可能エネルギーやそれを支えるスマートグリッドの構築、適正な資源リサイクルの徹底、情報通信技術の活用、住宅等のゼロエミッション化など、エコ社会形成の取

組を支援する。そのため、規制改革、税制のグリーン化を含めた総合的な政策パッケージを活用しながら、環境、健康、観光を柱とする集中投資事業を行い、自立した地方からの持続可能な経済社会構造の変革を実現する第一歩を踏み出す。

これらの施策を総合的に実施することにより、2020年までに50兆円超の環境関連新規市場、140万人の環境分野の新規雇用、日本の民間ベースの技術を活かした世界の温室効果ガスの削減を13億トン以上とすること（日本全体の総排出量に相当）を目標とする。

（2）ライフ・イノベーションによる健康大国戦略

【2020年までの目標】

『医療・介護・健康関連サービスの需要に見合った産業育成と雇用の創出、新規市場約45兆円、新規雇用約280万人』

【主な施策】

- 医療・介護・健康関連産業の成長産業化
- 日本発の革新的な医薬品、医療・介護技術の研究開発推進
- 医療・介護・健康関連産業のアジア等海外市場への展開促進
- バリアフリー住宅の供給促進
- 医療・介護サービスの基盤強化

（医療・介護・健康関連産業を成長牽引産業へ）

我が国は、国民皆保険制度の下、低コストで質の高い医療サービスを国民に提供してきた結果、世界一の健康長寿国となった。世界のフロンティアを進む日本の高齢化は、ライフ・イノベーション（医療・介護分野革新）を力強く推進することにより新たなサービス成長産業と新・ものづくり産業を育てるチャンスでもある。

したがって、高い成長と雇用創出が見込める医療・介護・健康関連産業を日本の成長牽引産業として明確に位置付けるとともに、民間事業者等の新たなサービス主体の参入も促進し、安全の確保や質の向上を図りながら、利用

者本位の多様なサービスが提供できる体制を構築する。誰もが必要なサービスにアクセスできる体制を維持しながら、そのために必要な制度・ルールの変更等を進める。

（日本発の革新的な医薬品、医療・介護技術の研究開発推進）

安全性が高く優れた日本発の革新的な医薬品、医療・介護技術の研究開発を推進する。産官学が一体となった取組や、創薬ベンチャーの育成を推進し、新薬、再生医療等の先端医療技術、情報通信技術を駆使した遠隔医療システム、ものづくり技術を活用した高齢者用パーソナルモビリティ、医療・介護ロボット等の研究開発・実用化を促進する。その前提として、ドラッグラグ、デバイスラグの解消は喫緊の課題であり、治験環境の整備、承認審査の迅速化を進める。

（アジア等海外市場への展開促進）

医療・介護・健康関連産業は、今後、高齢社会を迎えるアジア諸国等においても高い成長が見込まれる。医薬品等の海外販売やアジアの富裕層等を対象とした健診、治療等の医療及び関連サービスを観光とも連携して促進していく。また、成長するアジア市場との連携（共同の臨床研究・治験拠点の構築等）も目指していく。

（バリアフリー住宅の供給促進）

今後、一人暮らしや介護を必要とする高齢者の増加が見込まれており、高齢者が居住する住宅内での安全な移動の確保や転倒防止、介助者の負担軽減等のため、手すりの設置や屋内の段差解消等、住宅のバリアフリー化の促進が急務である。このため、バリアフリー性能が優れた住宅取得や、バリアフリー改修促進のための支援を充実するとともに、民間事業者等による高齢者向けのバリアフリー化された賃貸住宅の供給促進等に重点的に取り組む。

（不安の解消、生涯を楽しむための医療・介護サービスの基盤強化）

高齢者が元気に活動している姿は、健全な社会の象徴であり、経済成長の礎である。しかし、既存の制度や供給体制は、近年の急速な高齢化や医療技

術の進歩、それに伴う多様で質の高いサービスへの需要の高まり等の環境変化に十分に対応できていない。高齢者が将来の不安を払拭し、不安のための貯蓄から、生涯を楽しむための支出を行えるように医療・介護サービスの基盤を強化する。

具体的には、医師養成数の増加、勤務環境や処遇の改善による勤務医や医療・介護従事者の確保とともに、医療・介護従事者間の役割分担を見直す。また、医療機関の機能分化と高度・専門的医療の集約化、介護施設、居住系サービスの増加を加速させ、質の高い医療・介護サービスを安定的に提供できる体制を整備する。

（地域における高齢者の安心な暮らしの実現）

医療、介護は地域密着型のサービス産業であり、地方の経済、内需を支えている。住み慣れた地域で生涯を過ごしたいと願っている高齢者は多く、地域主導による地域医療の再生を図ることが、これからの地域社会において重要である。具体的には、医療・介護・健康関連サービス提供者のネットワーク化による連携と、情報通信技術の活用による在宅での生活支援ツールの整備などを進め、そこに暮らす高齢者が自らの希望するサービスを受けられることができる社会を構築する。

高齢者が安心して健康な生活が送れるようになることで、生涯学習や、教養・知識を吸収するための旅行など、新たなシニア向けサービスの需要も創造される。また、高齢者の起業や雇用にもつながるほか、高齢者が有する技術・知識等が次世代へも継承される。こうした好循環を可能とする環境を整備していく。

これらの施策を進めるとともに、持続可能な社会保障制度の実現に向けた改革を進めることで、超高齢社会に対応した社会システムを構築し、2020年までに医療・介護・健康関連サービスの需要に見合った産業育成と雇用の創出により、新規市場約45兆円、新規雇用約280万人を目標とし、すべての高齢者が、家族と社会のつながりの中で生涯生活を楽しむことができる社会をつくる。また、日本の新たな社会システムを「高齢社会の先進モデル」として、アジアそして世界へと発信していく。

フロンティアの開拓による成長

(3) アジア経済戦略

【2020年までの目標】

『アジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）を構築』、『アジアの成長を取り込むための国内改革の推進、ヒト・モノ・カネの流れ倍増』、『「アジアの所得倍増」を通じた成長機会の拡大』

【主な施策】

- 2010年のAPECホスト国として貿易・投資の自由化を積極的に推進、我が国としてのFTAAPの道筋（ロードマップ）策定
- アジア諸国と共同で日本の「安全・安心」の国際標準化を推進
- 官民あがての鉄道、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や環境共生型都市の開発
- 羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備
- ヒト・モノ・カネの流れを阻害する規制の大胆な見直し

～「架け橋国家」として成長する国・日本～

（日本の強みを大いに活かしうるアジア市場）

近年、アジア諸国は、日本企業と共に産業集積を形成し、豊富で勤勉な労働力を背景に力強く、急速な成長を遂げてきた。アジア各国は昨今のサブプライムローン問題に端を発した金融危機にも適切に対応し、今や世界経済の牽引役として堅調な経済回復をみせている。特にアジアにおける中間所得者層の成長が著しいこと、また、環境問題や都市化等、我が国が先に直面し、克服してきた制約要因や課題を抱えながら成長していることは、日本にとって、大きなビジネス機会である。

（アジアの「架け橋」としての日本）

今日のアジアの著しい成長を更に着実なものとしつつ、アジアの成長を日本の成長に確実に結実させるためには、日本がこれまでの経済発展の過程で学んだ多くの経験をアジア諸国と共有し、日本がアジアの成長の「架け橋」

となるとともに、環境やインフラ分野等で固有の強みを集結し、総合的かつ戦略的にアジア地域でビジネスを展開する必要がある。

（切れ目ないアジア市場の創出）

まず、日本企業が活躍するフィールドであるアジア地域において、あらゆる経済活動の障壁を取り除くことが必要である。このため、より積極的に貿易・投資を自由化・円滑化し、また知的財産権の保護体制の構築などを行うことにより、アジアに切れ目のない市場を作り出す。そのきっかけとして、2010年に日本がホスト国となる APEC の枠組みを活用し、2020年を目標にアジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）を構築するための我が国としての道筋（ロードマップ）を策定する。

（日本の「安全・安心」等の制度のアジア展開）

また、アジア諸国が経済・社会のセーフティネットをより厚いものにするために、日本の「安全・安心」の考え方が貢献できる部分は大きく、経済成長の基盤ともなる。環境分野や製品安全問題等にかかる日本の技術や規制・基準・規格を、アジア諸国等とも共同で国際標準化する作業を行い、国際社会へ発信・提案することなどにより、アジア諸国の成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を作り出す。また、スマートグリッド、燃料電池、電気自動車など日本が技術的優位性を有している分野においては、特に戦略的な国際標準化作業を早急に進める。食品においても、流通の多様化・国際化等を踏まえ、アジア諸国とも共同しつつ、食品安全基準の国際標準化作業等に積極的に貢献する。

（日本の「安全・安心」等の技術のアジアそして世界への普及）

その上で、環境技術において日本が強みを持つインフラ整備をパッケージでアジア地域に展開・浸透させるとともに、アジア諸国の経済成長に伴う地球環境への負荷を軽減し、日本の技術・経験をアジアの持続可能な成長のエンジンとして活用する。具体的には、新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組む。同時に、土木・建築等で高度な技術を有する日本企業のビジネス機会も拡大

する。さらには、建築士等の資格の相互承認も推進し、日本の建設業のアジア展開を後押しする。これらにより日本も輸出や投資を通じて相乗的に成長するという好循環を作り出す。また、日本の「安全・安心」の製品の輸出を促進するとともに、インフラ・プロジェクトの契約・管理・運営ノウハウの強化に取り組む。これらの取組は、アジアを起点に広く世界に展開していく。

（アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増）

同時に、日本国内においても、アジアを中心に世界とのヒト・モノ・カネの流れの障壁をできるだけ除去することが必要である。ヒト・モノ・カネの日本への流れを倍増させることを目標とし、例えば、その流れの阻害要因となっている規制を大胆に見直すなど、日本としても重点的な国内改革も積極的に進める。具体的には、羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。また、外国人留学生の受入れ拡大、研究者や専門性を必要とする職種の海外人材が働きやすい国内体制の整備を行うほか、貿易関連手続の一層の円滑化を図るとともに、海外進出した企業が現地であげた収益を国内に戻しやすくする。加えて、金融や運輸等のサービス分野の国際競争力を強化し、その流れの円滑化を図る。さらには、アジアや世界との大学・科学技術・文化・スポーツ・青少年等の交流・協力を促進しつつ、国際的に活躍できる人材の育成を進める。

（「アジア所得倍増」を通じた成長機会の拡大）

これらを通じて、アジアの一員としてアジア全体の活力ある発展を促し、アジア市場における取引活動を拡大させ、アジアの所得倍増に貢献することでアジア市場と一体化しつつ、日本の大きな成長機会を創出する。拡大したアジア市場に対して、日本のコンテンツ、デザイン、ファッション、料理、伝統文化、メディア芸術等の「クリエイティブ産業」を対外発信し、日本のブランド力の向上や外交力の強化につなげるとともに、著作権等の侵害対策についても国際的に協調して取り組む。

加えて、都市化・地球環境・地球規模での格差の解消など、世界規模の問題を共に解決していくことにも貢献する。

(4) 観光立国・地域活性化戦略

～観光立国の推進～

【2020年までの目標】

『訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人、将来的には3,000万人。2,500万人による経済波及効果約10兆円、新規雇用56万人』

【主な施策】

- 訪日観光査証の取得容易化
- 休暇取得の分散化など「ローカル・ホリデー制度」（仮称）の検討

（観光は少子高齢化時代の地域活性化の切り札）

我が国は、自然、文化遺産、多様な地域性等豊富な観光資源を有しており、観光のポテンシャルは極めて高い。例えば、南国の台湾の人々は雪を見に北海道を訪ね、欧州の人々は伝統文化からポップカルチャーまで日本の文化面に関心を持ち、朝の築地市場など生活文化への関心も高くなっている。このように、日本を訪れる外国人の間では、国によって訪れる場所や楽しむ内容に大きな相違があるが、その多様性を受け入れるだけの観光資源を地方都市は有している。また、日本全国には、エコツーリズム、グリーンツーリズム、産業観光など観光資源が豊富にあり、外国人のみならず、日本人にとっても魅力的な観光メニューを提供することができる。公的支出による地域活性化を期待することが難しい現在、人口減少・急激な少子高齢化に悩む地方都市にとって、観光による国内外の交流人口の拡大や我が国独自の文化財・伝統芸能等の文化遺産の活用は、地域経済の活性化や雇用機会の増大の切り札である。

（訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人に）

急速に経済成長するアジア、特に中国は、観光需要の拡大の可能性に満ちている。例えば、中国から日本を訪問している旅行者数は年間約100万人、

日本から中国を訪問している旅行者数は年間約 340 万人（いずれも 2008 年ベース）と大きな開きがある。人口増加や経済成長のスピードを考えれば、中国を含めたアジアからの観光客をどう取り込むかが大きな課題である。今後、アジアからの訪日観光客を始めとした各国からの訪日外国人の増加に向けて、訪日観光査証の取得容易化、魅力ある観光地づくり、留学環境の整備、広報活動等を図ることにより、訪日外国人を 2020 年初めまでに 2,500 万人、将来的には 3,000 万人まで伸ばす。また、観光立国にとって不可欠な要素として、交通アクセスの改善と合わせて安全・安心なまちづくりを進める必要がある。

（休暇取得の分散化等）

国内旅行は約 20 兆円規模の市場である。しかしながら、休日が集中しているため繁閑の差が大きく、需要がゴールデンウィークや年末年始の一定期間に集中する結果、顕在化しない内需が多いと言われている。このため、休暇取得の分散化など「ローカル・ホリデー制度」（仮称）の検討や国際競争力の高い魅力ある観光地づくり等を通じた国内の観光需要の顕在化等の総合的な観光政策を推進し、地域を支える観光産業を育て、新しい雇用と需要を生み出す。

～地域資源の活用による地方都市の再生、成長の牽引役としての大都市の再生～

【2020 年までの目標】

『地域資源を最大限活用し地域力を向上』

『大都市圏の空港、港湾、道路等のインフラの戦略的重点投資』

【主な施策】

- 定住自立圏構想の推進、過疎地域の自立・活性化支援
- 特区制度を活用した都市再生・地域再生
- 大都市圏のインフラの整備における PFI、PPP 等の活用

（地域政策の方向転換）

この 10 年間、大都市への人口集中が進む一方で、地方の中心市街地はシャ

ッター通りと化し、地域経済の地盤沈下が著しい。このような地方都市の状況は結果として国全体の成長のマイナス要因となってきた。地方都市が空洞化した背景には、これまでの国の地域振興策が、「選択と集中」の視点に欠け、ハコモノ偏重で、地方の個性を伸ばし自立を促してこなかったことに他ならない。一方で、地方にはその土地固有の歴史と文化・芸術がある。例えば、フランスで最も住みやすい街として知られるナント市が、かつての産業・工業都市から歴史遺産の「文化」と「芸術」により都市の再生を果たしたように、これからの国の地域振興策は、NPO等の「新しい公共」との連携の下で、特区制度等の活用により、地方の「創造力」と「文化力」の芽を育てる施策に転換しなければならない。

（緑の分権改革等）

それぞれの地域資源を最大限活用する仕組みを地方公共団体と住民、NPO等の協働・連携により創り上げ、分散自立型・地産地消型としていくことにより、地域の自給力と創富力を高める地域主権型社会の構築を図る「緑の分権改革」を推進し、地域からの成長の道筋を示すモデルを構築する。

また、地域のことは地域に住む住民が決める、活気に満ちた地域社会をつくるための「地域主権」改革を断行する。

（定住自立圏構想の推進等）

都市は都市らしく、農山漁村は農山漁村らしい地域振興を進めるため、圏域ごとに生活機能等を確保し、地方圏における定住の受け皿を形成する定住自立圏構想を推進する。また、離島・過疎地域等の条件不利地域の自立・活性化の支援を着実に進める。

高速道路の無料化により、地域間のヒト・モノの移動コストの低減が実現されれば、地域産品の需要地への進出拡大、地域の観光産業の活性化、地方への企業進出等の経済効果が期待される。

（大都市の再生）

大都市は、これまでは国の成長の牽引役としての役割を果たしてきたが、ソウル、シンガポール、上海、天津等の他のアジア都市は国を挙げて競争力向上のための取組を推進しており、国としての国際的、広域的視点を踏まえ

た都市戦略がなければ、少子高齢化もあいまって東京でさえ活力が失われ、国の成長の足を引っ張ることになりかねない。

このため、成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。この整備に当たっては、厳しい財政事情の中で、特区制度、PFI、PPP等の積極的な活用により、民間の知恵と資金を積極的に活用する。

(社会資本ストックの戦略的維持管理等)

我が国の道路は高度経済成長期に集中的に整備され、現在、50年以上経過した橋梁は8%、トンネルは18%であるが、20年後には橋梁は51%、トンネルは47%に急増すると言われており、農業用水利施設は500箇所前後の施設が毎年更新時期を迎えることになり、今後は、国・地方の財政状況の逼迫等により、社会資本ストックが更新できなくなるおそれがある。このように高度経済成長期に集中投資した社会資本ストックが今後急速に老朽化することを踏まえ、維持修繕、更新投資等の戦略的な維持管理を進め、国民の安全・安心の確保の観点からリスク管理を徹底することが必要である。さらに、社会資本ストックについては、厳しい財政事情の中で、維持管理のみならず新設も効果的・効率的に進めるため、PFI、PPPの積極的な活用を図る。

～農林水産分野の成長産業化～

【2020年までの目標】

『食料自給率50%』、『木材自給率50%以上』

『農林水産物・食品の輸出額を2.5倍の1兆円』

【主な施策】

- 戸別所得補償制度の導入、地域資源の活用、6次産業化、農商工連携等による農林水産分野の成長産業化
- 路網整備、人材育成、木材・バイオマス利用等による森林・林業の再生
- 検疫協議や販売ルートの開拓等を通じた農林水産物等の輸出拡大

（課題が山積する農林水産分野）

農林水産分野については、食の安全・安心確保、食料自給率の低下、農林水産業者の高齢化・後継者難、低収益性等、将来に向けての課題は山積しているものの、我が国の「食」の目指すべき姿や具体的方針が定まらず、消費者、生産者ともに不安に陥っているのが現状である。

（「地域資源」の活用と技術開発による成長潜在力の発揮）

こうした不安を解消し、農山漁村の潜在力が十分に発揮されるよう、「戸別所得補償制度」の導入など意欲ある農林漁業者が安心して事業を継続できる環境整備を行い、農林水産業を再生し、食料自給率を50%に向上させることを目指す。

今後、自然資源、伝統、文化、芸術などそれぞれの地域が有するいわば「地域資源」と融合しつつ技術開発を進め、成長への潜在力の発揮及び需要喚起に結びつけていく。また、農山漁村に広く賦存するバイオマス資源の利活用を更に促進する。

また、いわゆる6次産業化（生産・加工・流通の一体化等）や農商工連携、縦割り型規制の見直し等により、農林水産業の川下に広がる潜在需要を発掘し、新たな産業を創出していく。

（森林・林業の再生）

戦後植林した人工林資源を持続可能な形で本格的に利用するため、国産材利用の環境面での効用に対する理解を深めていくとともに、路網の整備、森林管理の専門家（フォレスター）等の人材の育成、間伐材を始めとした国産材の利用の拡大、木質バイオマスとしての活用等を柱として、森林・林業の再生を図り、木材自給率を50%以上に向上させることを目指す。

（検疫協議や販売ルートの開拓等を通じた輸出の拡大）

日本の農林水産物・食品の輸出の拡大に向け、特に潜在需要が高いと見込まれる品目・地域を中心に検疫協議や販売ルートの開拓に注力し、現在の2.5倍の1兆円水準を目指す。

(幅広い視点に立った「食」に関する将来ビジョンの策定)

「食」は我が国成長の基盤ともいえるべき最も重要なテーマの一つである。安全・安心・健康で豊かな食生活を守るための方策やそれを支える農山漁村の在り方について、子ども・大人・お年寄りの視点に立ち、消費者・生産者も含め広く産官学横断的に検討する場を設け、「食」に関する将来ビジョンを早急に策定する。

～ストック重視の住宅政策への転換～

【2020年までの目標】

『中古住宅流通市場・リフォーム市場の規模倍増』

『耐震性が不十分な住宅割合を5%に』

【主な施策】

- 中古住宅の流通市場等の環境整備、リバースモーゲージ等の積極的活用
- 住宅・建築物の徹底した耐震改修

(住宅投資の活性化)

住宅投資の効果は、住宅関連産業が多岐にわたり、家具などの耐久消費財への消費などその裾野が広いことから、内需主導の経済成長を実現するためには、今後とも住宅投資の促進は重要な課題である。

このため、1,400兆円の個人金融資産の活用など住宅投資の拡大に向けた資金循環の形成を図るとともに、住宅金融・住宅税制の拡充等による省エネ住宅の普及など質の高い住宅の供給の拡大を図る。

(中古住宅の流通市場、リフォーム市場等の環境整備)

また、「住宅を作っては壊す」社会から「良いものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」という観点に立ち、1,000兆円の住宅・土地等実物資産の有効利用を図る必要がある。このため、数世代にわたり利用できる長期優良住宅の建設、適切な維持管理、流通に至るシステムを構築するとともに、消費者が安心して適切なリフォームを行える市場環境の整備を図る。また、急増する高齢者向けの生活支援サービス、医療・福祉サービスと一体となった住宅の供給を拡大するとともに、リバースモーゲージの拡充・活用促

進などによる高齢者の資産の有効利用を図る。さらに、地域材等を利用した住宅・建築物の供給促進を図る。

これらを通じて、2020年までに、中古住宅流通市場やリフォーム市場の規模を倍増させるとともに、良質な住宅ストックの形成を図る。

（住宅・建築物の耐震改修の促進）

現在、我が国の既存住宅ストック約4,700万戸のうち、約25%に当たる1,150万戸が耐震性不十分と言われている。2036年までに70%の確率で首都直下地震が起こると言われており、阪神・淡路大震災の被害を考えれば、尊い人命が住宅等の全壊・半壊による危機にさらされているのが現状である。

このため、住宅等の耐震化を徹底することにより、2020年までに耐震性が不十分な住宅の割合を5%に下げ、安全・安心な住宅ストックの形成を図る。

成長を支えるプラットフォーム

(5) 科学・技術立国戦略

【2020年までの目標】

『世界をリードするグリーン・イノベーションとライフ・イノベーション』、『独自の分野で世界トップに立つ大学・研究機関の数の増』、『理工系博士課程修了者の完全雇用を達成』、『中小企業の知財活用の促進』、『情報通信技術の活用による国民生活の利便性の向上、生産コストの低減』、『官民合わせた研究開発投資をGDP比4%以上』

【主な施策】

- 大学・公的研究機関改革の加速、若手研究者の多様なキャリアパス整備
- イノベーション創出のための制度・規制改革
- 行政のワンストップ化、情報通信技術の利活用を促進するための規制改革

～「知恵」と「人材」のあふれる国・日本～

(科学・技術力による成長力の強化)

人類を人類たらしめたのは科学・技術の進歩に他ならない。地球温暖化、感染症対策、防災などの人類共通の課題を抱える中、未来に向けて世界の繁栄を切り拓くのも科学・技術である。

我が国は、世界有数の科学・技術力、そして国民の教育水準の高さによって高度成長を成し遂げた。しかし、世界第二の経済大国になるとともに、科学・技術への期待と尊敬は薄れ、更なる高みを目指した人材育成と研究機関改革を怠ってきた。我が国は、今改めて、優れた人材を育成し、研究環境改善と産業化推進の取組を一体として進めることにより、イノベーションとソフトパワーを持続的に生み出し、成長の源となる新たな技術及び産業のフロンティアを開拓していかなければならない。

(研究環境・イノベーション創出条件の整備、推進体制の強化)

このため、大学・公的研究機関改革を加速して、若者が希望を持って科学の道を選べるように、自立的研究環境と多様なキャリアパスを整備し、また、研究資金、研究支援体制、生活条件などを含め、世界中から優れた研究者を惹きつける魅力的な環境を用意する。基礎研究の振興と宇宙・海洋分野など

新フロンティアの開拓を進めるとともに、シーズ研究から産業化に至る円滑な資金・支援の供給や実証試験を容易にする規制の合理的見直しなど、イノベーション創出のための制度・規制改革と知的財産の適切な保護・活用を行う。科学・技術力を核とするベンチャー創出や、産学連携など大学・研究機関における研究成果を地域の活性化につなげる取組を進める。

科学・技術は、未来への先行投資として極めて重要であることから、2020年度までに、官民合わせた研究開発投資を GDP 比の4%以上にする。他国の追従を許さない先端的研究開発とイノベーションを強力かつ効率的に推進していくため、科学・技術政策推進体制を抜本的に見直す。また、国際共同研究の推進や途上国への科学・技術協力など、科学・技術外交を推進する。

これらの取組を総合的に実施することにより、2020年までに、世界をリードするグリーン・イノベーション（環境エネルギー分野革新）やライフ・イノベーション（医療・介護分野革新）等を推進し、独自の分野で世界トップに立つ大学・研究機関の数を増やすとともに、理工系博士課程修了者の完全雇用を達成することを目指す。また、中小企業の知財活用を促進する。

～IT立国・日本～

（情報通信技術は新たなイノベーションを生む基盤）

情報通信技術は、距離や時間を超越して、ヒト、モノ、カネ、情報を結びつける。未来の成長に向け、「コンクリートの道」から「光の道」へと発想を転換し、情報通信技術が国民生活や経済活動の全般に組み込まれることにより、経済社会システムが抜本的に効率化し、新たなイノベーションを生み出す基盤となる。

（情報通信技術の利活用による国民生活向上・国際競争力強化）

我が国の情報通信技術は、その技術水準やインフラ整備の面では世界最高レベルに達しているが、その利活用は先進諸外国に遅れを取っており、潜在的な効果が実現されていない。

個人情報保護、セキュリティ強化などの対策を進めて国民の安心を確保しつつ、情報通信技術を使いこなせる人材の育成などを強化して情報通信技術の利活用を徹底的に進め、国民生活の利便性の向上、情報通信技術に係る分野の生産性の伸び三倍増、生産コストの低減による国際競争力の強化、新産

業の創出に結びつける。行政の効率化を図るため、各種の行政手続の電子化・ワンストップ化を進めるとともに、住民票コードとの連携による各種番号の整備・利用に向けた検討を加速する。子ども同士が教え合い、学び合う「協働教育」の実現など、教育現場や医療現場などにおける情報通信技術の利活用によるサービスの質の改善や利便性の向上を全国民が享受できるようにするため、光などのブロードバンドサービスの利用を更に進める。加えて、温室効果ガス排出量の削減、事業活動の効率化、海外との取引拡大、チャレンジドの就労推進等の観点からも情報通信技術の利活用を推進する。あわせて、情報通信技術利活用を促進するための規制・制度の見直しを行う。

（6）雇用・人材戦略

～「出番」と「居場所」のある国・日本～

【2020年までの目標】

○以下の項目について、雇用戦略対話等を踏まえ具体的目標を定める。

『若者フリーター約半減』、『ニート減少』、『女性M字カーブ解消』、『高齢者就労促進』、『障がい者就労促進』、『ジョブ・カード取得者300万人』、『有給休暇取得促進』、『最低賃金引上げ』、『労働時間短縮』

【主な施策】

- 若者・女性・高齢者・障がい者の就業率向上
- 「トランポリン型社会」の構築
- ジョブ・カード制度の「日本版NVQ（職業能力評価制度）」への発展
- 地域雇用創造と「ディーセント・ワーク」の実現

（雇用が内需拡大と成長力を支える）

内需を中心とする「需要創造型経済」は、雇用によって支えられる。国民は、安心して働き、能力を発揮する「雇用」の場が与えられることによって、所得を得て消費を拡大することが可能となる。雇用の確保なくして、冷え切った個人消費が拡大し、需要不足が解消することはあり得ない。

また、「雇用・人材戦略」は、少子高齢化という制約要因を跳ね返し、「成長力」を支える役割を果たす。少子高齢化による「労働力人口の減少」は、

我が国の潜在的な成長エンジンの出力を弱めるおそれがある。そのため、出生率回復を目指す「少子化対策」の推進が不可欠であるが、それが労働力人口増加に結びつくまでには20年以上かかる。したがって、今すぐ我が国が注力しなければならないのは、若者・女性・高齢者など潜在的な能力を有する人々の労働市場への参加を促進し、しかも社会全体で職業能力開発等の人材育成を行う「雇用・人材戦略」の推進である。

（国民参加と「新しい公共」の支援）

国民すべてが意欲と能力に応じ労働市場やさまざまな社会活動に参加できる社会（「出番」と「居場所」）を実現し、成長力を高めていくことに基本を置く。

このため、国民各層の就業率向上のために政策を総動員し、労働力人口の減少を跳ね返す。すなわち、若者・女性・高齢者・障がい者の就業率向上のための政策目標を設定し、そのために、就労阻害要因となっている制度・慣行の是正、保育サービスなど就労環境の整備等に2年間で集中的に取り組む。

また、官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、教育や子育て、まちづくり、介護や福祉などの身近な分野で活躍できる「新しい公共」の実現に向けて、円卓会議を設けて、民間（市民、NPO、企業等）の声を聞きつつ、本格的に取り組む。

（成長力を支える「トランポリン型社会」の構築）

北欧の「積極的労働市場政策」の視点を踏まえ、生活保障とともに、失業をリスクに終わらせることなく、新たな職業能力や技術を身につけるチャンスに変える社会を構築することが、成長力を支えることとなる。このため、「第二セーフティネット」の整備（求職者支援制度の創設等）や雇用保険制度の機能強化に取り組む。また、非正規労働者を含めた、社会全体に通ずる職業能力開発・評価制度を構築するため、現在の「ジョブ・カード制度」を「日本版 NVQ (National Vocational Qualification)」へと発展させていく。

※NVQは、英国で20年以上前から導入されている国民共通の職業能力評価制度。訓練や仕事の実績を客観的に評価し、再就職やキャリアアップにつなげる役割を果たしている。

（地域雇用創造と「ディーセント・ワーク」の実現）

国民の新たな参加と活躍が期待される雇用の場の確保のために、雇用の「量的拡大」を図る。このため、成長分野を中心に、地域に根ざした雇用創

造を推進する。また、「新しい公共」の担い手育成の観点から、NPO や社会起業家など「社会的企業」が主導する「地域社会雇用創造」を推進する。

また、雇用の安定・質の向上と生活不安の払拭が、内需主導型経済成長の基盤であり、雇用の質の向上が、企業の競争力強化・成長へとつながり、その果実の適正な分配が国内消費の拡大、次の経済成長へとつながる。そこで、「ディーセント・ワーク（人間らしい働きがいのある仕事）」の実現に向けて、「同一価値労働同一賃金」に向けた均等・均衡待遇の推進、給付付き税額控除の検討、最低賃金の引上げ、ワーク・ライフ・バランスの実現（年次有給休暇の取得促進、労働時間短縮、育児休業等の取得促進）に取り組む。

～子どもの笑顔あふれる国・日本～

【2020年までの目標】

『誰もが安心して子どもを産み育てられる環境の実現による出生率の継続的上昇を通じ、人口の急激な減少傾向に歯止め』

『速やかに就学前・就学期の待機児童を解消』

『出産・子育ての後、働くことを希望するすべての人が仕事に復帰』

『国際的な学習到達度調査で常に世界トップレベルの順位へ』

【主な施策】

- 幼保一体化を含む各種制度・規制の見直しによる多様な事業主体の参入促進
- 育児休業の取得期間・方法の弾力化（育児期の短時間勤務の活用等）
- 教員の質の向上、民間人の活用を含めた地域での教育支援体制の強化
- 高等教育の充実
- 子どもの安全を守るための社会環境の整備

（子どもは成長の源泉）

我々は周りの人々の笑顔を我が喜びと感じ、幸せを実感することにより、生きていく力を与えられる。子どもの笑顔が、家族の笑顔に広がり、地域や職場での笑顔に広がる。社会が笑顔であふれることが、日本が活力を取り戻し、再び成長に向かうための必要条件である。我々は、将来の成長の担い手である子どもたちを、社会全体で育てていかなければならない。

（人口減少と超高齢化の中での活力の維持）

70年代後半以降、出生率が低下傾向に転じ、深刻な少子化が顕在した90年

代以降、累次の対策が講じられたが、公的支出や制度・規制改革において抜本的な対策が実施されず、少子化傾向に歯止めがかかっていない。2005年には日本の総人口は減少に転じ、現在の出生率の見通しのままでは2050年の人口は9,500万人と推計される。将来にわたって、良質な労働力を生み出し、日本の活力を維持するために、今こそ大きな政策転換が求められる。

このため、子ども手当の支給や高校の実質無償化を実行に移し、すべての子どもたちの成長を支える必要がある。また、子育て世代は、消費性向が高く、これらの支援は消費拡大・需要創造の面からも効果が高い上、子ども関連産業の成長にも高い効果をもたらす。

誰もが安心して子どもを産み育てられる環境を実現することは、女性が働き続けることを可能にするのみならず、女性の能力を発揮する機会を飛躍的に増加させ、新たな労働力を生み出すとともに、出生率の継続的上昇にもつながり、急激な人口減少に対する中長期的不安を取り除くことになる。また、子どもの安全を守り、安心して暮らせる社会環境を整備する。

このため、幼保一体化の推進、利用者本位の保育制度に向けた抜本的な改革、各種制度・規制の見直しによる多様な事業主体の参入促進、放課後児童クラブの開所時間や対象年齢の拡大などにより、保育の多様化と量的拡大を図り、2020年までに速やかに就学前・就学期の潜在需要も含めた待機児童問題を解消する。また、育児休業の取得期間・方法の弾力化（育児期の短時間勤務の活用等）、育児休業取得先進企業への優遇策などにより、出産・育児後の復職・再就職の支援を充実させ、少なくとも、2017年には、出産・育児後に働くことを希望するすべての人が仕事に復帰することができるようにする。

（質の高い教育による厚い人材層）

成長の原動力として何より重要なことは、国民全員に質の高い教育を受けられる機会を保障し、様々な分野において厚みのある人材層を形成することである。すべての子どもが希望する教育を受け、人生の基盤となる力を蓄えるとともに、将来の日本、世界を支える人材となるよう育てていく。

このため、初等・中等教育においては、教員の資質向上や民間人の活用を含めた地域での教育支援体制の強化等による教育の質の向上とともに、高校

の実質無償化により、社会全体のサポートの下、すべての子どもが後期中等教育を受けられるようにする。その結果、国際的な学習到達度調査において日本が世界トップレベルの順位となることを目指す。

また、高等教育においては、奨学金制度の充実、大学の質の保証や国際化、大学院教育の充実・強化、学生の起業力の育成を含めた職業教育の推進など、進学機会拡大と高等教育の充実のための取組を進め、未来に挑戦する心を持って国際的に活躍できる人材を育成する。

さらに、教育に対する需要を作り出し、これを成長分野としていくため、留学生の積極的受入れとともに、民間の教育サービスの健全な発展を図る。

3. 豊かな国民生活の実現を目指した経済運営と今後の進め方

(1) マクロ経済運営

鳩山政権は、「新成長戦略」の実行と並行して、豊かな国民生活の実現を目指したマクロ経済運営を行う。

デフレは、経済、ひいては国民生活に大きなマイナスの影響を及ぼす。デフレの克服を目指し、政府は、日本銀行と一体となって、できる限り早期のプラスの物価上昇率実現に向けて取り組む。また、家計が得る所得が増加し、国民が成長を実感できる名目成長率の実現を最重要課題と位置付けた経済運営を行う。具体的には、2020年度までの平均で、名目3%、実質2%を上回る成長、2020年度における我が国の経済規模（名目GDP）650兆円程度を目指す。

「新成長戦略」においては、グリーン・イノベーションやライフ・イノベーションを創出し、成長のフロンティアを拡大していくことが、新たな需要と雇用を拡大する鍵となる。そのためには、世界の中でも優れた産業競争力を維持・強化する必要があり、企業はその原動力となる。また、教育や職業訓練等を通じたヒトへの投資や労働参加の拡大が、極めて重要な役割を担うこととなる。政府は「コンクリートから人へ」の政策でこれを支える。

「新成長戦略」を通じた雇用創造等により、現在5%を越えている失業率については中期的に3%台への低下を目指す。同時に、若者・女性・高齢者を始め就業を希望するすべての国民が働くことのできる環境を整える。また、所得等の格差に十分注意を払いつつ経済運営を行う。

数値としての経済成長率や量的拡大のみを追い求める従来型の成長戦略とは一線を画した。生活者が本質的に求めているのは「幸福度」(well-being)の向上であり、それを支える経済・社会の活力である。こうした観点から、国民の「幸福度」を表す新たな指標を開発し、その向上に向けた取組を行う。

鳩山政権の成長戦略である需要創造型経済への転換には、政治的リーダーシップが不可欠な要素である。政治主導で過去の内閣では手を付けることができなかった、利害団体の既得権や省庁のタテ割りの弊害にメスを入れ、真に必要なものへの「選択と集中」を実現し、これまで実現されなかった国民

のニーズに応じていく。政権交代によって誕生した鳩山政権は、過去のしがらみにとらわれることなく、これを打破する突破力をもって取り組む。

（２）新たな成長戦略の取りまとめに向けた今後の進め方

本「基本方針」に沿って、来年初めから有識者の意見も踏まえる形で以下のような「肉付け」を行い、その結果も踏まえて、「成長戦略策定会議」において、2010年6月を目途に「新成長戦略」を取りまとめることとする。

（目標・施策の具体化・追加）

2. に掲げた各戦略分野について、「国民の声」も踏まえつつ、①需要創造効果、②雇用創造効果、③知恵の活用（財政資源の有効活用）等の視点から、目標設定、施策の更なる具体化や追加などについて検証を行うとともに、新たに明らかになった課題について、その解決に向けた方策を徹底的に検討する。

（「成長戦略実行計画（工程表）」の策定と政策実現の確保）

政策は「実現」してこそ意味がある。

本「基本方針」に盛り込まれた目標・施策に加えて、上述の「目標・施策の具体化・追加」を行った上で、「新成長戦略」の取りまとめ時に、国家戦略室において「成長戦略実行計画（工程表）」を策定する。その際、2010年内に実行に移すべき「早期実施事項」、今後4年間程度で実施すべき事項とその成果目標（アウトカム）、2020年までに実現すべき成果目標（アウトカム）を時系列で明示する。

加えて、「成長戦略実行計画（工程表）」を計画倒れに終わらせずに確実に実現するため、「政策達成目標明示制度」（「予算編成等の在り方の改革について」（平成21年10月23日閣議決定））に基づく、各政策の達成状況の評価・検証を活用する。