

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスを展開するとともに、国土交通省内の体制及び省庁横断的な体制の創設や強化、グローバルな問題に柔軟に対応できる企業の人材育成や組織強化に対する支援を図る。

➤政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスの展開

米国、ベトナムの高速鉄道やベトナムの高速道路等の受注獲得に向け、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスの展開を今後も充実・強化する。閣僚クラスによる、適時適切な相手国政府、国際機関等のキーマンへの働きかけを行うとともに、相手国での官民共同セミナー開催や要人招聘を実施する。

➤国土交通省内の体制強化

国土交通省国際部門の強化やパッケージで海外展開を支援する機能を強化する。また、マーケットデータ、競合関係、日本企業の状況の把握等、情報の一元管理、省庁横断的な政策の企画立案機能を強化する。

➤他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制整備

日本の持つ様々なリソースをパッケージ化し、企業横断的な日本チーム・民間コンソーシアムの形成の促進や活動の支援を行う。また、他省庁との連携を強化し、省庁横断での支援を実施する。例えば、海外水インフラPPP協議会等を実施し、他省庁、関係機関、民間企業等とともに官民連携による海外展開を積極的に推進する。

➤大使館やJETROなど既存の支援機能の強化

政府関係機関・自治体の抱える専門家等の派遣や、個別プロジェクトに係る案件情報の発掘・企業への提供等といった案件形成段階からの関与を行うとともに、相手国政府、議員等との関係強化を推進する。

➤企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

国際建設プロジェクトリーダーの養成や、海外事業のノウハウを有する国内外の企業との人材交流等への支援、我が国の外国人留学生や実習生等の人材情報のデータベース作成・ネットワーク化等により、グローバルな問題に柔軟に対応できる企業の人材育成や組織強化を図るための支援を行う。



＜米国・鉄道（平成22年4月・5月）＞

○前原大臣訪米（民間トップ随行）

トップセールス（米運輸省、関係有力議員と会談）

○ラフード米運輸長官訪日

前原大臣との会談、新幹線及びリニア試乗、高速鉄道関連施設視察

○海外道路PPP協議会 ○海外水インフラPPP協議会

金融、商社、ゼネコン、高速道路会社等の民間企業及びJICA、JETRO、関係機関等、官民が広く参加し、海外道路PPPプロジェクトを推進。具体的な案件の推進に向け、今後、国別WGで議論。

平成22年5月19日
第1回協議会開催

平成22年7月
第1回協議会開催予定

22年度：トップセールス、要人招聘やセミナー開催、官民連携体制の構築等による売り込みを推進

23年度～：上記の取り組みを継続するとともに、人材育成支援等の取組を強化

国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合を図るとともに、日本の技術・規格の国際標準化や投資対象国での採用に向けた取組を推進する。

国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合（国内外の規制、税制等のイコルフッティング化）

日本の企業・産業の国際展開を図るため、国内スタンダードをグローバルスタンダードに適合させるなど、国内外の規制、税制等のイコルフッティング化を図ることが必要である。このため、例えば、国内において国際的な発注・契約方式（PPP、CM、包括的民間委託等）の活用等を進める。

日本の規格を国際規格とするための取組や投資対象国におけるスタンダードの獲得のための取組の推進

日本の技術やシステムが、今後、より一層海外市場における競争力を発揮し、海外受注の獲得に繋げていくため、自動車（電気自動車等）、船舶、鉄道、ITS、下水道、港湾等の日本の技術や規格を国際統一規格とするための取組や、投資対象国におけるスタンダード獲得のための取組を推進する。

日本企業の声を踏まえた外国政府に対する通関制度その他の制約解消に向けた働きかけの強化

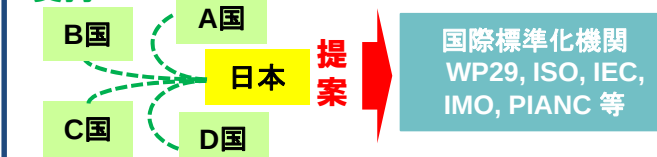
日本企業の海外展開に際し、海外との貿易手続き等が物流面での制約となっている場合があることから、外国政府に対する制約解消に向けた働きかけの強化を進める。

相手国への技術協力の強化

日本の技術・システムが、今後幅広く世界市場に受け入れられるよう、日本の持つ様々なノウハウの相手国政府、国際機関等への提供・技術協力を積極的かつ戦略的に進める。

日本の技術・規格の国際規格化

日本の技術・規格の国際標準化機関への働きかけイメージ



OWP29（自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連下の国際会議体、国際海事機関（IMO：船舶に係る基準の策定を実施）、国際航路協会（PIANC：港湾、航路に関する基準の作成を行う国連の諮問機関）等における議論の主導
 ○国際標準化機関（ISO、IEC）における鉄道システムの技術・規格の戦略的な国際標準化
 ○ISOI向け、ITS技術を国際標準として提案
 ○優れた下水道技術を核とした下水道システムの戦略的な国際標準化の推進

投資対象国におけるスタンダードの獲得

自動車技術

二国間の政策対話等を通じたアジア諸国への働きかけの実施

鉄道

米国、ベトナムなどの鉄道計画国において、新幹線に代表される日本の鉄道システムの導入に向けた働きかけを推進

ETC

中国において日本方式の規格を導入済（2007）

インド、ベトナム、マレーシアにおいて規格獲得に向け働きかけを実施

下水道技術

中国・韓国・ASEANと共通の標準を策定するための場をAPECに設置

22年度：国際機関、投資対象国等への働きかけ、日本国内の支援体制強化を実施

23年度～：上記の取組を継続するとともに、更なるスタンダードの整備に向けた取組を実施

政府による金融支援機能を強化するとともに、インフラファンドによる投資支援や信用補完、ODA予算の活用や貿易保険、税制面での支援を拡充する。

➤政府による金融支援機能の設定

JBICの先進国向け投資金融制度の適用拡大やJICA投融資の再開等を行う。

➤インフラファンドによる投資支援や信用補完

日本企業の国際展開を資金面で補完するため、日本の機関投資家や年金基金、及びこれらの資金等で運用される大規模インフラファンドの組成により、官民が連携して、アジアをはじめとするインフラ投資への支援や信用補完を実施する。

➤ODA予算の活用、貿易保険や税制面での支援の強化

ODA予算(円借款・無償資金供与)の活用による我が国企業の海外展開支援を図る。特に、タイドとすることができるSTEP(本邦技術活用条件)案件の形成に注力する。また、貿易保険や税制面での支援を強化する。

JBIC先進国向け投資金融



アメリカ

■全米で11の高速鉄道計画
(総延長13,700km)



イギリス

■老朽化した幹線高速鉄道車両の更新計画

インフラファンドによる投資支援

ODA予算(STEP)の活用



インド

■全長約2,800kmの貨物専用鉄道計画
■高速道路へのITS導入計画



ベトナム

■全長約1,600kmの高速鉄道計画
■コンテナターミナル整備事業(ラックフェン港)
■高速道路へのITS導入計画
■下水処理場の維持管理事業の建設・運営管理

22年度: 各分野でJBIC政令改正(高速鉄道に引き続き都市鉄道、下水道等にも拡充)等に向け関係機関との協議を実施

23年度~: 更なる政府による金融支援機能の強化に向けて、関係省庁、JBIC、JICA等の関係機関との協議を実施

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、新たなPPP/PFI制度の構築を図るとともに、PPP/PFIの活用を推進する。

インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用

➤ PPP/PFIを推進するための制度面の改善

コンセッション方式(*)を新たに導入することや官民人材交流の円滑化を含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理制度についても個別プロジェクトに対応した見直しを行い、特例を設ける。

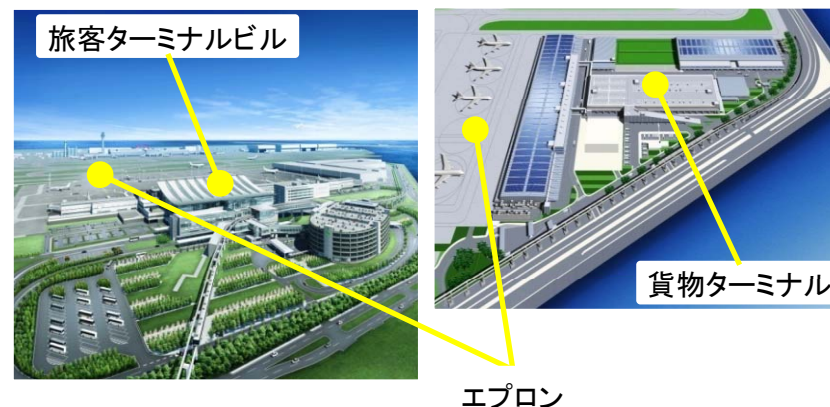
*コンセッション：施設の所有権を移転せず、民間事業者がインフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式

➤ PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

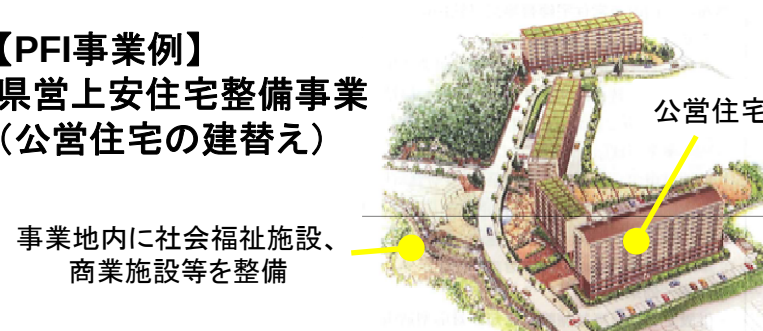
空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施。行政財産の商業利用についても、経済の活性化を図る観点から積極的に支援する(インフラファンドの組成、案件形成のための支援策の創設等)。

- ・コンセッション方式の活用(関空・伊丹、鉄道等)
- ・港湾経営の民営化
- ・老朽化したインフラへの対応等(道路空間のオープン化)
- ・先端的民間技術の活用(水ビジネス)
- ・行政財産の商業利用(河川空間のオープン化、都市公園等における民間事業者の活用)

【PFI事業例】羽田空港国際線地区におけるターミナル等の整備・運営



【PFI事業例】県営上安住宅整備事業(公営住宅の建替え)



22年度：自治体・企業から上記新制度を前提とした提案を募集
 新たなPPP/PFI制度(共通制度、公物管理制度、税制)の実現を推進
 23年度～：案件形成の支援を行うとともに、更なる制度改革を検討

首都圏空港を含めたオープンスカイ、国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイ、国際航空事業規制の緩和等を推進する。

徹底的なオープンスカイの推進

これまでのオープンスカイ

米国との合意を除き、首都圏空港は対象外

原則として「第3・第4の自由」までが対象で、「第5の自由」(以遠権)は対象外

これまでに韓国、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカ、アメリカ、カナダの10ヶ国・地域と合意

チャーター・ルール、運賃規制をはじめ、国際航空事業規制の緩和が不十分

環境の変化

成田について、国際ネットワークの充実がみられることに加え、地元合意等を前提とした、30万回への増枠スケジュールが具体化

関空・中部等の拠点空港の貨物ハブ化を通じ、国際航空物流の活性化を図る必要

アジアの急成長に伴い、我が国へのアジアの活力の取り込みが急務に

国際航空事業規制をオープンスカイの枠組みと整合的なものに緩和する必要

新たな施策

成田の増枠スケジュール等を見極めつつ、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進(第3・第4の自由から始めて、その後第5の自由まで対象を拡大)

貨物便について以遠運航を自由に行えるようにするため、「第5の自由」を認めることに加え、「チェンジ・オブ・ゲージ」(機材変更)に係る制限を撤廃

市場の拡大が見込まれ、新規参入・増便の可能性が高いアジアの諸国・地域との新たな枠組みの合意を最優先

需給動向に迅速・的確に対応可能な事業規制を構築するため、運賃規制のより柔軟な運用及びチャーター・ルールの緩和等を実施

22年度：成田増枠について地元合意が得られ次第、首都圏空港を含めたオープンスカイ、国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイについて、主要国との間で協議を開始し、早ければ平成24年度中にも実現が見込まれる、成田の27万回化までを目処に新たな枠組みへの合意を目指す。

更に、国際航空事業規制の緩和につき、検討を開始し、可能なものから順次通達改正及び運用の変更を行う。

23年度～：引き続き上記施策を推進する。

羽田・成田の空港容量不足の解消、内・際ハブ機能の抜本的強化等を行い、首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化する。

首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

➤ 羽田の24時間国際拠点空港化

新国際線旅客ターミナルの拡充に着手するとともにD滑走路を含めた新しい運用方式を導入し、平成25年度中に見込まれる44.7回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模に拡大し、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するとともに、国内線ネットワークを活かして内・際ハブ機能を強化。

➤ 成田のアジア有数のハブ空港の地位確立

今後、同時平行離着陸方式の導入でピーク時の空港処理能力を拡大するとともに、地元合意を前提に、最短で平成26年度中に30万回への増枠を目指す。これらを背景にオープンスカイを進め、国際航空ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充を図るほか、LCCやビジネスジェットの対応強化、都心とのアクセス改善等でアジア有数のハブ空港の地位を確立する。

○容量拡大(増枠)の今後の見通し

【羽田空港】

22年10月：昼間33.1万回＋深夜早朝4.0万回
23年 4月：昼間35.0万回＋深夜早朝4.0万回
25年度以降：昼間40.7万回＋深夜早朝4.0万回、
国際線の9万回(昼間6万回)レベルに
対応したターミナルの拡充

※D滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟、関係者の理解を
前提とした最速想定

【成田空港】

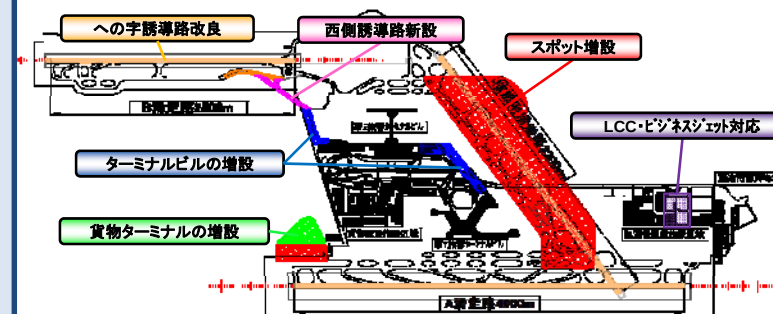
23年度中：25万回
24年度中：27万回
26年度中：30万回

※地元合意、駐機場等の増設及び同時
平行離着陸方式の実現等を前提とした
最速想定

【羽田の容量拡大に向けた取組み(再拡張事業)】



【成田の容量拡大に向けた取組み】



22年度：【羽田】・昼間33.1万回＋深夜早朝4.0万回の実現
・最低乗り継ぎ所要時間(MCT)の短縮を実施
・D滑走路を含めた新しい運用方式の開始
・新国際線旅客ターミナルの拡充の検討を開始
【成田】・LCC・ビジネスジェット受入体制整備等の検討を開始

23年度：【羽田】・昼間35.0万回＋深夜早朝4.0万回の実現
【成田】・地元合意、駐機場等の増設、同時平行離着陸方式の実現等を前提に、発着枠を25万回まで増枠(最速想定)
・国内フィーダー路線の拡充を図る

「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

別紙7

空港経営における効率的なガバナンス強化を図る観点から、①経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組、②経営状況の透明化・地代の適正化に関する取組を実施する。

「空港整備の無駄を廃し、真に必要なものに注力する」仕組みを構築するとともに、各歳入・歳出の徹底した見直しを通じて、着陸料体系を時代の要請に応えた形に再構築する。

①経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組

②経営状況の透明化・地代の適正化に関する取組

③「空港整備の無駄を廃止する仕組みの構築・時代の要請に応じた着陸料体系の再構築

早期実施
(平成22年度から
取り組むもの)

- ・空港運営のあり方(空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託ないし民営化等)に関する有識者検討会の立ち上げ

- ・非航空系収入の実質的な取り入れを図るための地代の適正化(現行の地打算定方式の見直し)

- ・新たな整備・更新の必要性等について、第三者機関によって厳しく精査する仕組みを構築
- ・各歳入と歳出の徹底した見直しを通じて、着陸料体系再構築を検討

2～3年後の実現
を目指すもの

- ・早期に空港運営のあり方に関する有識者検討会における結論

- ・経営実態の明確になっていない空港関連企業の経営状況に係る透明性の向上(経営効率性の横比較を含む)
⇒平成22年度決算から適用予定

- ・着陸料体系再構築の取り組み

将来的な検討の
方向性

- ・空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託ないし民営化事例の実現

- ・必要に応じて見直し

- ・時代の要請に応えた着陸料体系を構築

「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化を実現

(航空局企画室、空港政策課、計画課)

関空のバランスシートの抜本的改善、事業運営の徹底的効率化により、貨物ハブ化、LCC拠点化に向けた前向きな投資、競争力・収益力強化を可能とし、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。

関空のバランスシート改善と関空・伊丹の一層の活用

➤ 関空のバランスシート改善

関空・伊丹の事業価値を一体で民間にアウトソース(いわゆる「コンセッション」)することにより関空のバランスシートを改善する手法を基本に、その可能性を追求。そのため、持株会社の設立による両空港の経営統合を先行させつつ、民間提案を積極的に受け入れる中で具体的方策を検討。

➤ 関空・伊丹の一層の活用

- ① 関空は、施設使用料・着陸料等の戦略的引き下げ、LCC専用ターミナルの整備等を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成、LCCの誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立。
- ② 伊丹は、関空の補完的空港として活用しつつ、将来的なりニア等の周辺状況の変化や跡地の土地利用計画の策定状況等を見通し、廃港・関空への一元化の検討等、民間の経営判断により、具体的活用方策を決定。
- ③ 大阪ビジネス拠点から関空へのアクセスの改善等について、関空の国際競争力強化の観点から、国と地元関係者が連携して、具体的方策、手法等について調査・検討。

[関空・伊丹の概要]

関西国際空港



設置・管理者: 関西国際空港株式会社
開港日: 平成6年9月4日
滑走路: 3, 500m × 1本
4, 000m × 1本
総発着回数: 10.9万回
総旅客数: 1,352万人
┌ 国際 957万人
└ 国内 394万人

大阪国際(伊丹)空港

設置・管理者: 国土交通省
開港日: 昭和33年3月18日※
※「大阪空港」として開港
滑走路: 1,828m × 1本
3,000m × 1本
総発着回数: 13.1万回
総旅客数: 1,461万人



(注): 総発着回数及び総旅客数は平成21年度速報値(回転翼機を含む)

22年度: 関空・伊丹の経営統合に係る関係者調整、関連予算要求、法案準備
コンセッション契約についての検討
国際競争力強化策(LCC誘致、貨物ハブ強化策等)の検討・準備
関空の補完的空港としての伊丹の活用策のあり方の検討

23年度: 関空・伊丹の持株会社方式による経営統合(24年度)への円滑な移行作業
コンセッション契約の具体的あり方の検討

真に必要な航空ネットワークの維持のため、①地域と航空会社とのパートナーシップによる航空輸送サービスの確保に係る取組、②羽田空港の発着枠の新たな配分方法の検討を実施。

① 地域と航空会社とのパートナーシップによる航空輸送サービスの確保

② 羽田空港の発着枠の新たな配分方法

早期実施
(平成22年度から
取り組むもの)

- ・地域の取組に関するベストプラクティスの作成

- ・市場メカニズムも活用した新たなスロット配分制度設計調査

2～3年後の実現を
目指すもの

- ・離島航空路線に係る国の支援制度の活用等
- ・航空輸送サービスの確保に向け積極的に取り組む地域に対してインセンティブを与える仕組みの導入

- ・平成23年度中に新たなスロット配分制度に基づく配分手法を確立し、平成24年度中に配分を実施

将来的な検討の
方向性

- ・地域の主体的な取組による航空輸送サービスの確保

- ・発着枠配分方法の適切性について検証・見直し

真に必要な航空ネットワークの維持

国際線・国内線双方において、LCCをはじめ新規参入の促進のほか、既存航空会社の競争力向上を可能とする環境を整備する。

LCC専用ターミナルの整備

- ・LCC事業者の参入意欲等を踏まえた上で、成田、関空等の拠点空港において、既存のターミナルより低コストで利用可能なLCC専用ターミナルの整備等の低コストオペレーションの実現について検討

技術規制の緩和

- ・乗員資格等の相互承認に係る米国等との協議の推進
- ・外国籍運航乗務員活用や機材高稼働化に資する規制の緩和

着陸料体系の再構築等

- ・小型機を優遇する着陸料体系の再構築を図るほか、徹底的なオープンスカイの推進、羽田、成田の容量拡大等、各施策の総動員を図ることで、自ずからLCC参入促進等につながる環境を整備

22年度 : 乗員資格等の相互承認に係る米国等との協議の推進、外国籍運航乗務員活用や機材高稼働化に資する規制の緩和
LCC専用ターミナルの整備、着陸料体系の再構築等については、「日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)」、「首都圏空港の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化」、「民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化」、「バランスシート改善による関空の積極的強化」、「真に必要な航空ネットワークの維持」と関連して対応

23年度～ : 引き続き上記施策を実施する。

日本航空は、我が国の発展基盤である航空ネットワークの重要な部分を担っていることから、同社が再生を果たすまでの間、運航の継続と確実な再生を図るため、必要な支援を実施する。

日本航空の再生

<日本航空の重要性>

- 日本航空は、年間旅客数約5,000万人、本邦航空会社の国際線69路線の約5割を占める34の単独路線、国内線248路線の約4割を占める97の単独路線を運航するなど、我が国国民生活・経済社会活動にとって必要不可欠。(各数値は平成20年度実績)

<厳しい経営状況に至った窮境原因>

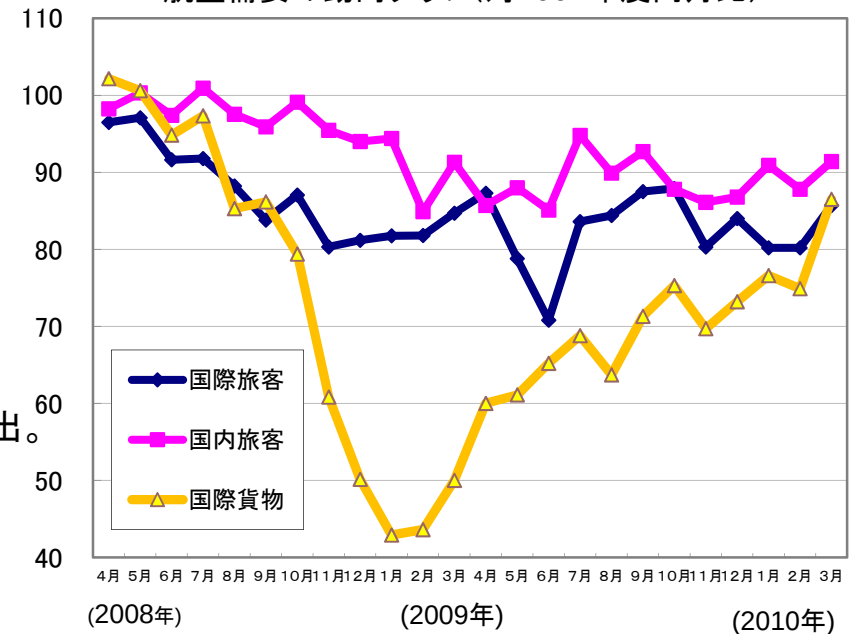
- 不採算路線の存在、大型機の大量保有、人員余剰等の高コスト体質。
- 一昨秋以降の世界同時不況に加え、新型インフルエンザによる影響を受け、航空需要が著しく減少。

<再生の方向性>

- 企業再生支援機構による全面的な支援の下、裁判所の関与により透明性・公平性を確保しつつ、国民目線に立った確実な再生を図る。
- 本年夏頃を目途に、以下を内容とする更生計画を策定し、裁判所に提出。
 - ① 路線・機材・人員の大幅なダウンサイジング
 - ② ネットワークの再構築
 - ③ コア事業への集中
 - ④ バランスシートの健全化

・平成22年8月末迄に更生計画を策定し、裁判所に提出予定
・3年以内の確実な再生を目指す

航空需要の動向グラフ(対2007年度同月比)



(注) 国際旅客はJAL・ANAの合計(旅客キロベース)
国内旅客はJAL・ANA・SKY・ADO・SNA・SFJの合計(旅客キロベース)
国際貨物は輸出貨物の合計(貨物トンベース、JAFAデータ)

訪日外国人3000万人プログラムの展開

別紙12

訪日外国人旅行者について、「将来的に3000万人、その第1期として2013年までに1500万人」との目標の達成を目指して、中国をはじめとする東アジア諸国を中心とした大規模かつ効果的な海外プロモーションを展開するとともに、国内受入環境の改善等の総合的な取り組みを進める。

海外プロモーション

マーケティング・リサーチ

- 最新の社会経済動向等による潜在的訪日旅行者層の分析・把握
- 潜在的訪日旅行者層の最新の旅行ニーズの把握
- 諸外国政府観光局の事業の効果検証
- 海外プロモーションの実施体制の検証

きめ細かい戦略の策定

海外プロモーションの実施体制強化

- ・現地旅行会社、マスコミ等との連携
- ・成果主義の徹底

効果的な海外プロモーションの展開

認知度向上事業

- 海外メディア招請
- 海外での広告宣伝
- 旅行博等へのブース出展

誘客事業

- 海外旅行会社招請、商談会の実施
- 訪日旅行商品の共同広告

重点市場

- 中国、韓国、台湾、香港が重点プロモーション市場。
- 12市場に加え、新たにインド・ロシア・マレーシアの3市場を追加。



国内受入環境の改善

受入体制

- 中国人訪日観光査証の見直し
- 外客受入れの中核的な役割を担うべき戦略拠点におけるサービス改善

人材育成

- 通訳案内士制度の見直し等

宿泊施設

- 外国語接遇の充実強化
- 海外への情報発信の強化

インバウンド観光推進検討委員会

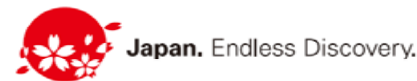
- プロモーション等の施策の実施
- 効果検証

22年度：中国、韓国、台湾、香港に重点的なプロモーションを実施するとともに、プロモーション地域の拡大（インド・ロシア・マレーシア）
23年度～： 国際旅行市場の動向を踏まえ、徹底したPDCAサイクルにより、3000万人プログラムを推進。

CMなど従来の広報媒体にこだわらず、新しいメディアを活用した海外プロモーションを実施する。また、情報通信技術等を活用し、訪日外国人旅行者等への多言語などによる観光情報の提供を推進する。

新しいメディアを活用した海外プロモーション

新キャッチフレーズ・
ロゴの導入



ソーシャルメディアによる広告戦略

平成21年度はシンガポール市場において
Facebookを活用したプロモーションを実施。



Facebook

You tube

Twitter

ブロガー

等

<シンガポール市場事例>

Face bookを活用

- ・バナー広告等によって半年間で6万人の会員登録
- ・「和民」と連携したクイズコーナーでクーポン提供
- ・ファンの中で自発的にフォトコンテスト・ライブラリーが誕生

本年度は各市場での更なる活用を検討

現地エージェ
ントの活用

双方向性、クチコミ等による自発的
な盛り上がり促す仕組みを構築

省庁連携による
総合的な海外発信

効果的なプロモーションの実施

22年度：新しいメディアを活用した情報発信手法の検討
23年度～：費用対効果の高い新しい広告戦略の構築・実施

多言語などによる観光情報の提供

情報通信技術の活用等について、その効果を検証する。

活用イメージ

- 地域の関係者の参画による着地型観光の促進

- 位置情報とリンク付けられた各情報の取得



- ロコミ情報投稿



- 旅のアルバム作成
(写真、軌跡、感想)



携帯端末などの利用

- 外国人向け翻訳機能(音
声、文字、写真、指さし会話)



- 音声ガイド、画像ガイド等
による観光案内



22・23年度
情報通信技術の活用等について整理し、今後の方向性を検討

海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

別紙14

JNTOを含む海外出先機関の連携の強化を中心に、現地訪日外国人旅行者の視点に立ったワンストップサービスの提供を進める。

ワンストップサービスのイメージ

海外出先機関の連携

JNTO海外事務所

広報宣伝・情報提供等の分野で連携

- ・ウェブサイト、窓口の一本化などワンストップサービスの提供
- ・旅行見本市、国際展覧会、浮世絵展示会等における日本に関する情報の共同発信
- ・海外の旅行会社を対象としたセミナーの開催
- ・日本人コミュニティの協力を得て実施するイベントにおける情報発信

他の政府機関の海外出先機関

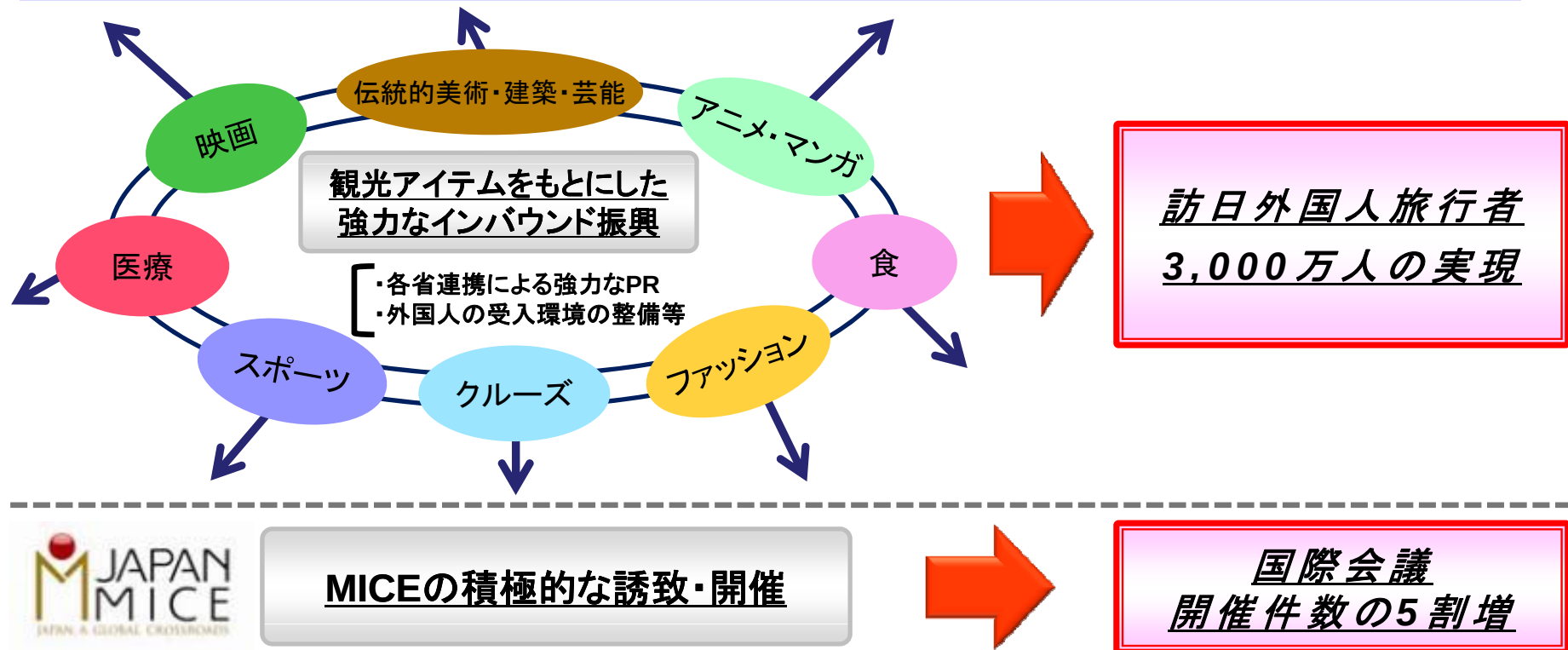
シナジー効果

- ・日本に関心を持つ外国人に対する観光情報発信の機会の拡充
- ・利用者利便の向上

23年度～：ワンストップサービスのモデル事業をいくつかの都市で試行し、その効果を検証

従来の「名所・旧跡」だけでなく、文化、スポーツ、医療、クルーズなどの観光アイテムについて、各省庁との連携を深め、強力にインバウンド振興を進める。また、大きな経済波及効果等を有するMICEの積極的な誘致・開催の推進を図る。

観光アイテムをもとにした強力なインバウンド振興やMICEの積極的な誘致・開催の推進



22年度：文化・スポーツ・医療等の分野において、関係省庁等との緊密な連携等を通じ、「Visit Japan Year」等を活用したインバウンド振興を推進。海外見本市出展等プロモーション事業、誘致・開催支援事業等を通じたMICEの積極的な誘致・開催を推進。

23年度～：引き続き、関係省庁等との緊密な連携等を通じ、特色のある観光資源を積極的に活用したインバウンド振興を推進するとともに、地域の特性に応じた観光拠点の整備に向け、成功事例を創出。

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和や、観光地域づくりプラットフォームの形成促進とそれを有効に機能させる中核人材の育成を支援する。

創意工夫を活かした観光地づくりのための取り組み

➤ 魅力ある観光地づくりのための既存の法体系の見直し、 規制緩和

魅力ある観光地づくりのための環境整備に向けた規制緩和等を検討する。

➤ 観光地域づくりプラットフォームの形成促進

地域資源を活用したサービスや商品を新たに生み出し、地域の外に向かってそれらを販売していく観光地域づくりプラットフォームの形成促進のため、成功事例の収集・公表、先進的な取組の支援・検証、全国への展開方策の検討を行う。

さらに、観光地域づくりに対する国のアドバイス機能を強化するため、政府レベルで関係各省間の情報を共有する仕組みを構築する。

➤ 観光に係わる幅広い人材の育成

国、自治体、観光産業等の各レベルにおいて観光に係わる幅広い人材の育成を図る。

➤ 観光産業の活性化のための国の支援改革

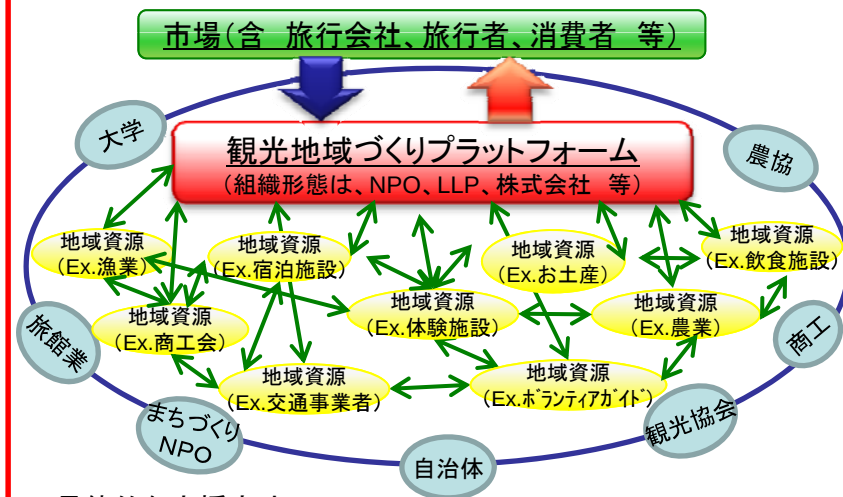
地域を支える観光産業を活性化するための国の支援のあり方について改革を検討する。

➤ 観光関係団体の体制づくり

観光関係団体について、抜本的な改革も視野に入れた体制づくりを行う。

(観光地域づくりプラットフォーム)

- ・市場(旅行会社、旅行者等)と地域をつなぐ窓口組織として一体化
- ・地域の取組に持続性あり



<具体的な支援方法>

成功事例の
収集・公表

先進的な取組
の支援・検証

全国への
展開

(観光地域づくりプラットフォームの形成促進)

- ・22年度から成功事例の収集・公表と先進的な取組の支援・検証を実施し、23年度からはプラットフォームの形成促進を全国へ展開。

(その他の事項)

- ・23年度予算要求や税制改正要望等を実施。

財政出動に頼らない成長戦略の実現に向けた取組である休暇取得の分散化の促進について、国民のコンセンサス形成を図りつつ、休暇取得の分散化の定着のための仕組みづくりに向けた取組等を検討、実施する。

休暇取得の分散化の促進に向けた取り組み

➤ 休暇取得の分散化の定着のための仕組みづくりに向けた取組の検討・実施

内需拡大による地域経済の活性化や雇用の拡大を図るため、春や秋の大型連休等の地域別設定等、休暇取得の分散化の定着のための仕組みづくりに向けて祝日法等の改正及び制度の円滑な導入に向けた休暇取得の分散化に対する国民意識の向上に必要となる具体的な取組手法を検討、実施する。

➤ 国民会議の設置等

休暇取得の分散化に係る官民トップ及び有識者から成る国民会議を設置し、国民的な機運醸成を図るとともに、シンポジウム等による普及・啓発を実施する。

➤ 休暇取得・分散化促進実証事業の実施

➤ 関係者からの意見聴取

休暇取得の分散化については、少なからず影響を及ぼすことが考えられる経済界、労働界、教育界などからの意見を十分踏まえて実施する。

【休暇取得の分散化の効果について】

消費者

➤ ピーク需要の平準化による旅行料金の低廉化

同じ費用で
3回旅行に

地域

➤ 交通渋滞や混雑の緩和による移動時間の短縮化

もう1ヶ所
観光できる

事業者

➤ 環境負荷の軽減、混雑解消によるインフラ投資の効率化

ムダな投資の
回避

➤ 観光地における雇用の安定化

正規雇用の
増加

➤ 生産性の向上、サービス水準・ホスピタリティの向上

快適な
サービス

旅行満足度の向上、リピーターの増加
観光地の評価の向上
潜在需要の喚起(高い料金や混雑を敬遠していた層)

22年度：春や秋の大型連休等の地域別設定等、休暇取得の分散化の定着のための仕組みづくりに向けた取組(祝日法の改正等)について検討を進める。

23年度～：国民のコンセンサス形成を図りつつ、休暇取得の分散化の促進に向けた取組を検討、実施する。

観光の持つ意義について広く国民に認知されるよう、他省庁との連携による年次有給休暇の連続取得促進の検討や、観光統計整備を促進する。また、若者向けや高齢者等が参加できる旅行商品づくりや受入環境の整備を行う。

国民的な観光マインドの育成にむけた取組

➤ 休暇取得・分散化促進

年次有給休暇の連続取得促進等について、他府省と連携しながら併せて検討を進める。また、休暇取得・分散化促進実証事業等を実施する。

➤ 若年層の旅行促進

若者が参加しやすい旅行商品づくりを促進するとともに、若年層にとって魅力的なコンテンツづくりを促進する。

➤ ユニバーサル観光の推進

ICTを活用した高齢者等への移動支援の取組みと並行して、乳幼児を抱える家族なども含めて観光に参加しやすくなるよう、情報提供の充実や旅行商品・宿泊商品づくりの促進と、ユニバーサル観光の受入体制の充実を図る。

➤ 観光統計の整備

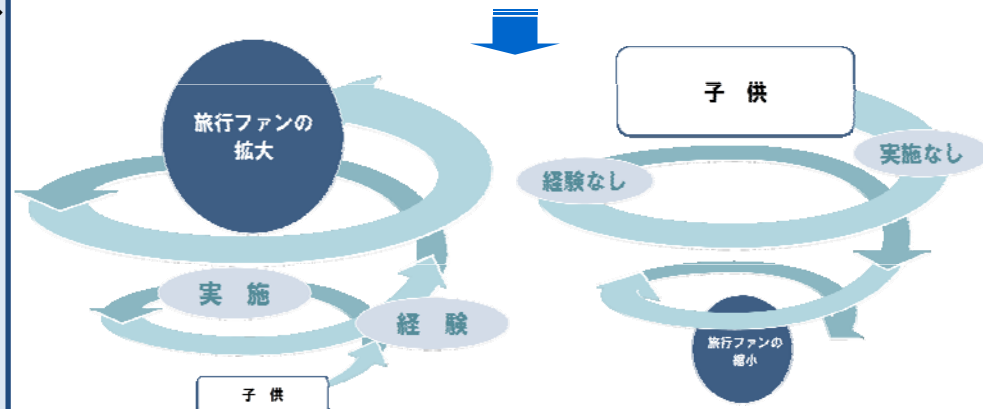
国民的な観光マインドの育成に向けた取組の情報基盤として活用できるよう、観光分野における基礎インフラである観光統計の整備を促進する。

【観光旅行の将来的な低迷の懸念】

○旅行実施回数は、子供時代に良い経験があるかないかに関係し、良い旅行経験をしていたら旅行に行く。

○子供の頃に良い旅行経験を積むためには旅行回数を積む必要。

○子供の旅行回数は、親が持つ子供時代の良い旅行経験、さらには親の子供時代の回数の影響を受ける。



子供時代の良い旅行経験は将来の旅行につながり、社会的効果が拡大再生産される。しかし、その逆も真。現在の旅行低迷の状況を鑑みると、将来的な旅行低迷が懸念される。

※観光庁「平成20年度日本人の旅行行動に関する実態調査」による。

22年度：観光の持つ意義について広く国民に認知されるよう、他省庁との連携による年次有給休暇の連続取得促進の検討や、観光統計整備を促進する。

23年度～：引き続き、観光の持つ意義について広く国民に認知されるための取組を推進。

ソウル、シンガポール、上海、天津、グレーター・ワシントンなど世界における成長著しい大都市圏は、国を挙げて競争力向上のための取組を推進している。これら世界の大都市圏との国際競争に勝ち抜くため、東京をはじめ我が国のポテンシャルの高さを世界に発信可能な大都市について、国家戦略に基づき多様な機能が備わった都市拠点的形成すること等により、人、モノ、カネ、情報を呼び込むアジアの拠点・イノベーションセンターとなることを目指す。

国家としての大都市圏政策の基本戦略である「大都市圏戦略」の策定

「大都市圏戦略」の策定・推進

三大都市圏においては、高度経済成長期に既成市街地への人口・産業の過度の集中を抑制する観点から市街地及び都市圏を拡大してきたが、今後は、国際競争力強化に向けた業務機能の効率的集積及び人口減少・少子高齢化に対応した郊外市街地のコンパクト化へ向けた都市構造の再編へ向けて大きく方向性を転換することが必要。

- ・首都圏整備法等を抜本的に改正し、国家戦略的視点を重視する「大都市圏戦略基本法（仮称）」とするとともに、首都圏整備法等に基づき策定されていた首都圏整備計画等を廃止し、国家戦略的な「大都市圏戦略」に一本化。
- ・「大都市圏戦略基本法（仮称）」に基づき、国家としての大都市圏政策の基本戦略（大都市圏戦略）を閣議決定。
- ・「大都市圏戦略」においては、特に以下の点を重視。
 - ① 大都市圏の国際競争力を強化するため、創造的（クリエイティブ）な人材や企業にとっての魅力を高め、人材や投資を誘引する施策を戦略的に推進
 - ② 老朽化したインフラが大都市圏の成長の制約要因とならないよう、インフラの整備と維持更新を戦略的に推進（大都市圏のインフラのマスタープランとしての役割）
 - ③ 地球環境と生活環境に配慮した最先端の都市圏として、広域的な緑地の保全・形成等を戦略的に推進

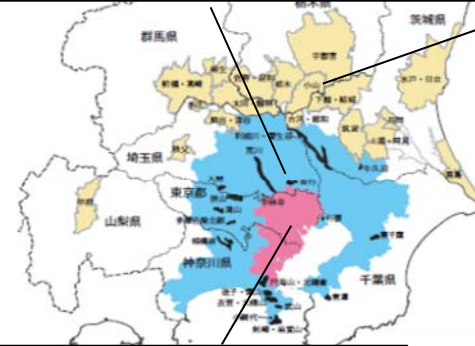
【首都圏整備法に基づく現在の政策区域等】

近郊整備地帯

無秩序な市街地化の防止のため、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全

都市開発区域

既成市街地の産業・人口の集中緩和のため、工業都市、住宅都市等として整備



既成市街地

産業及び人口の過度の集中を防止

- 戦後の経済復興等を背景に、産業・人口が急激に集中した既成市街地周辺に、近郊整備地帯、都市開発区域といった産業・人口の受け皿となる区域を、政策区域として指定。
- 区域に応じ、土地利用規制、税制上の特例措置等の施策を講じ、既成市街地への集中抑制と周辺地域の計画的整備を図る成長管理型の政策。

- ・現行の成長管理型である首都圏整備法等を、国家戦略的視点を重視する「大都市圏戦略基本法（仮称）」に抜本改正。
- ・国家戦略としての「大都市圏戦略」を新たに策定するとともに、政策区域については、左記の①～③の視点による施策を戦略的に推進する区域に見直し。

- 22年度 : 制度設計の検討、予算要求・税制改正要望、次期通常国会に法案提出
- 23年度 : 大都市圏戦略の策定

国の主導により、これまでの考え方にとらわれず規制緩和や金融措置などを講じることにより、民間の資金・活力・アイデアを最大限に引き出して大都市の国際競争力を強化する。

都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充

国際競争力強化等の観点から、特定の地域において各種規制緩和、税制措置、金融措置を総合的に講じる制度の創設

【平成22年度】

都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充

国を挙げた取組が進む
アジア都市の例



【上海：浦東新区（ほうとうしんく）】

大街区化の推進

細分化された土地を集約・整形して一体的敷地として活用するための大街区化の推進



【平成22年度】大街区化に係るガイドラインを作成

幅広い環境貢献の取組を評価した容積率の緩和

従来の容積率規制に拘らず、民間事業者の都市の成長に寄与する幅広い環境貢献の取組を評価して容積率を大幅に緩和

【平成22年度】容積率緩和に係るガイドラインを作成

民間の長期優良事業への金融支援

開発が長期にわたる優良プロジェクトについて、安定的な金利で長期に資金調達ができる方策の検討

積極的なシティセールスの展開

高度なICTを活用した低炭素型環境共生都市づくりのノウハウを情報発信する海外セミナーを開催

国際競争力強化のトリガーとなる戦略プロジェクトの実施

（都市・地域整備局まちづくり推進課、都市計画課、市街地整備課、公園緑地・景観課、都市・地域政策課）

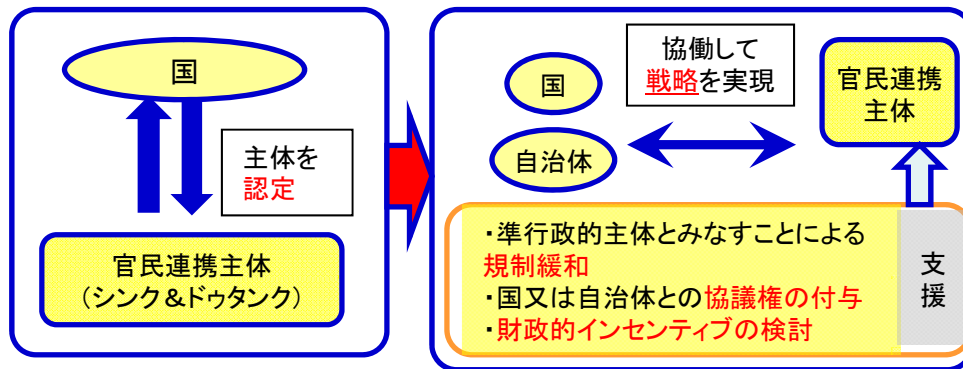
新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進

別紙21

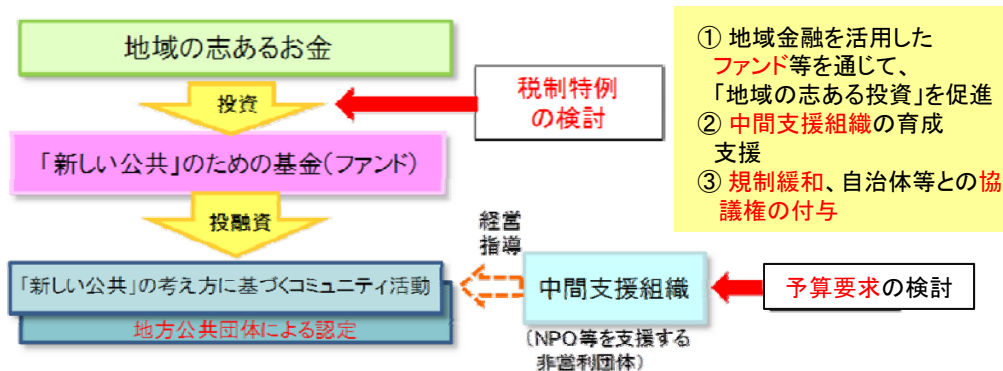
従来の縦割り・横割りを超えた地域戦略を提案する広域連携主体や「新しい公共」の担い手に一定の権限を付与し、支援する仕組みを創設するほか、まちの管理・リニューアルへ民間の参加を促すための支援を行う。

多様な主体による自発的・戦略的な地域づくり

① 官民連携主体による地域づくり



② 「新しい公共」の担い手を支援する仕組みの構築



22年度：制度設計の検討、23年度予算要求・税制改正要望、次期通常国会への法案提出
23年度：官民連携主体・「新しい公共」の担い手による提案・実施の促進等

(国土計画局広域地方整備政策課、調整課、都市・地域整備局 まちづくり推進課、都市計画課、市街地整備課、街路交通施設課、公園緑地・景観課))

多様な主体によるまちのリニューアルの推進

● 将来目指す姿

官民連携の枠組みの中で、多様な担い手が「新しい公共」としてまちづくりの提案から実行までを担い、地域の個性や強みを活かした持続可能な都市経営を実現する。

● 支援内容

まちづくりに係る担い手としての官民連携組織の立ち上げ促進

(関連する施策の検討例)

○公共施設、公共用地の民間への積極開放

→ 公的空間等における収益事業の実施

○公的貢献に見合う容積率の緩和

○寄付金等に対する税制優遇

等

「新しい公共」の多様な担い手による地域・まちづくり活動を支援



自由通路など公的な空間を活用したフリーマーケット

22年度：容積率緩和のガイドラインの作成等

都市機能をまちなかに誘導するための支援やまちなかの利便性向上のための公共施設の有効活用や規制緩和を推進する。また、都市・街区単位でのCO₂削減に資する「低炭素都市づくりガイドライン」の策定・普及促進や、エネルギーの面的な利用、未利用エネルギー等の利用を実現する規制緩和、促進制度の検討や先導的な取組の支援を行う。

現状の課題・問題点

○病院等の郊外への流出による高齢者等の利便性の低下

○市街地の低密度化による都市経営の非効率化が進展

○都市・街区単位でのエネルギーの効率的利用が必要

○H22年度予定：
低炭素都市づくりガイドラインの策定等、税制改正要望や法案提出の検討

都市機能の集約、まちなか利便性の向上

○医療・福祉施設のまちなかへの誘導、まちなかへの住み替えの取組や助成への支援

○子供から高齢者まで利用しやすい地域交通システム(LRT、電気バス等)の導入

○まちづくりにおける交通の取組の推進

○下水処理施設の改築・省スペース化とあわせた処理場空間の有効活用



駅に直結する日本初の駅上病院
(東京都大田区大岡山駅)



LRTネットワーク
(富山市)

エネルギーマネジメント

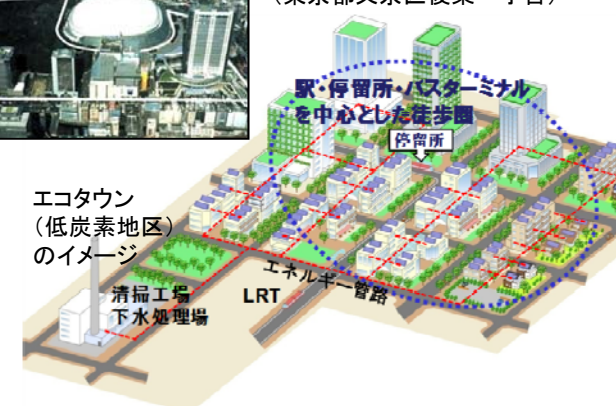
○下水熱・バイオマスの有効利用を実現する規制緩和・官民連携スキームの構築等

○土地の高度利用とエネルギーの面的利用等を一体的に推進すべき区域において、市街地整備との連携により低炭素化を促進

○電気自動車を活用したまちづくりの推進



下水熱を活用し省エネ効果を高めている地区
(東京都文京区後楽一丁目)



長期優良住宅、エコ住宅などの質の高い新築住宅の供給支援と中古住宅の流通促進・リフォーム市場の整備を両輪として住宅市場を活性化し、投資を促進する。これらにより、国民のライフステージやライフスタイルに応じた柔軟な住宅選択を可能とするとともに、良質なストックを蓄積する。

施策の内容

➤ 質の高い新築住宅の供給促進【平成22年度～】

- ・省エネ性、耐震性、バリアフリー性等に優れた住宅購入への支援
- ・長期優良住宅の普及促進

➤ 中古住宅・リフォーム市場等の整備【平成22年度～】

- ・インスペクションが行われる瑕疵保険付きのリフォームや中古住宅購入への支援
- ・中小工務店のリフォーム技術力向上のための支援

➤ 管理の適正化などによるマンションストックの再生

【平成22年度～】

- ・標準管理規約等のマンション管理ルールの見直し検討
- ・老朽マンションの改修・建替えを促進するための検討

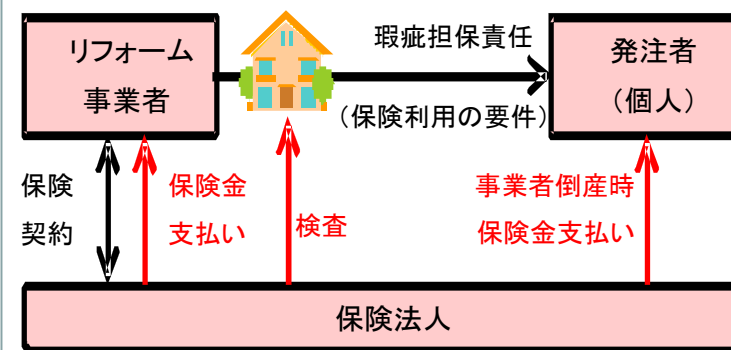
➤ 耐震改修・更新の支援【平成22年度～】

- ・2020年95%耐震化に向けて、住宅の耐震改修、建て替え等を支援

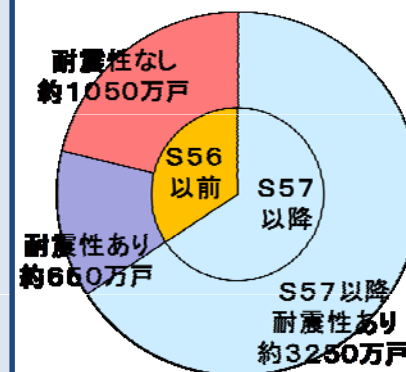
➤ 建築基準法の見直しの検討【平成22年度】

- ・建築確認審査の迅速化等の視点から、本年6月から建築確認手続等の運用改善を実施するとともに、建築基準法の見直しについて検討

＜リフォーム瑕疵保険制度のイメージ＞



【住宅の耐震化の状況(推計)】



総戸数 約4950万戸
耐震性あり 約3900万戸
耐震性なし 約1050万戸
※平成20年の推計値
耐震化率 約79%

(資料)国土交通省資料による

(住宅局住宅政策課、総務課民間事業支援調整室、住宅総合整備課、住宅生産課、建築指導課、市街地建築課)

急速に少子高齢化が進展する我が国において、見守りなどの生活支援サービスや医療・介護サービスと一体となった高齢者向けの賃貸住宅の供給促進などにより、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができる住まいを確保する。

施策の内容

➤ 民間事業者等によるサービス付き高齢者賃貸住宅の制度化・供給支援【平成23年度～（一部22年度）】

- ・サービス付き高齢者賃貸住宅登録制度の検討
- ・事業者に対するファイナンスの確保（高齢者向け賃貸住宅融資など）
- ・持家からの住替え支援（住替えの際の一時金等へのリバースモーゲージの活用促進）

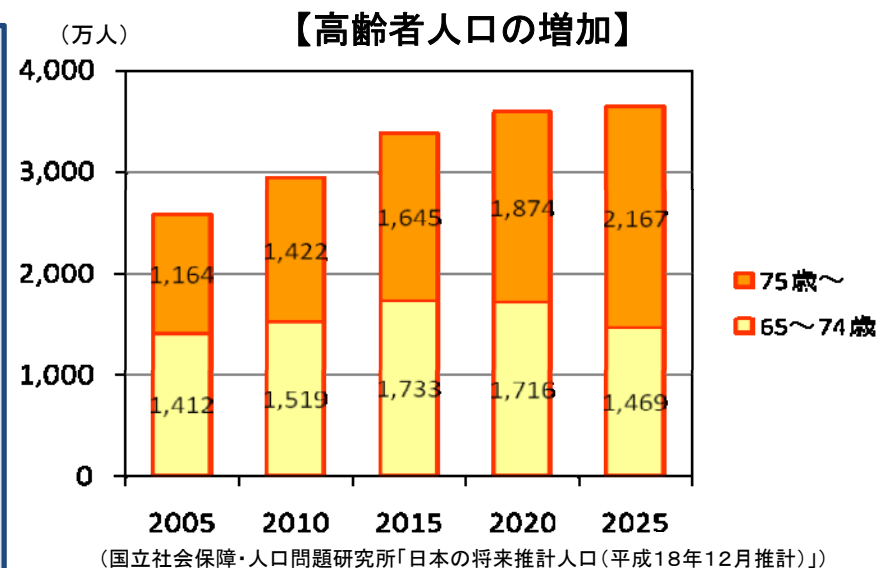
➤ 公共賃貸住宅団地等への医療・福祉施設等導入 PPPプロジェクト【平成22年度～】

- ・建替事業等により生じた土地・床や既存の住棟を活用した、民間事業者等によるサービス付き住宅の設置やデイサービスセンター、訪問看護ステーション等の医療・福祉・生活支援施設をPPPにより導入

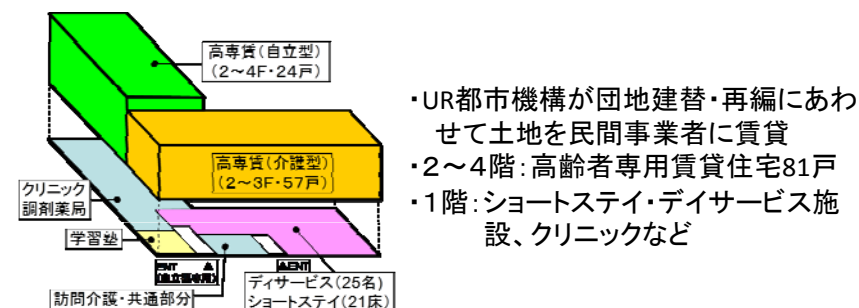
➡ 公共賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備

➤ 住宅設備技術の標準化の普及促進【平成23年度～】

- ・高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化の普及を促進



【PPPにより公的賃貸住宅団地内に福祉施設併設型高齢者専用賃貸住宅を整備した事例】（横浜市）



住まいのあり方や住まい方にも考慮しつつ、住宅・建築物の断熱性向上のみならず、設備やエネルギー制御システムも含む住宅・建築物の省エネ化を推進するとともに、新築物件の100%を省エネ化するほか、住宅・建築物のゼロ・エミッション化を進め、「家庭部門」(住宅)及び「業務その他部門」(ビル)の双方においてCO2削減を図り、住宅・建築物のライフサイクル全体を通じた「まるごとエコ化」を推進する。

施策の内容

➤ 住宅・建築物の省エネ化に向けた工程表の作成

【平成22年中作成】

- ・チャレンジ25の実現に向け、既存建築物も含めた、住宅・建築物の省エネ化に向けた全体の取組方針を明確化した「工程表」の作成。この際、住まいのあり方や住まい方についても幅広く検討。
- ・エコレベル等の診断・評価・表示やそれに関連するサービスの普及等

➤ 住宅・建築物の「まるごとエコ化」【平成22年度～】

- ・エコ住宅・エコビル普及促進のための支援
- ・省エネ性能の「見える化」、「ゼロエミッション化」等を通じた「まるごとエコ化」の推進
- ・大規模建築物に係る省エネ基準の強化

等

➤ 木造住宅・建築物の供給促進【平成22年度～】

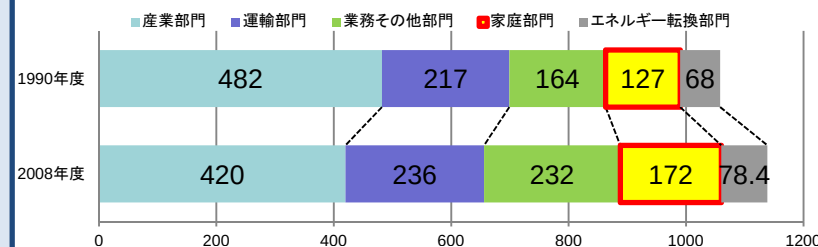
- ・木造展示住宅の建設、木造住宅における情報表示の支援
- ・木造住宅・建築物の型式の標準化
- ・公共建築物等における木材利用の促進

➤ 市街地環境改善に資する建替え促進のための運用改善【平成22年度】

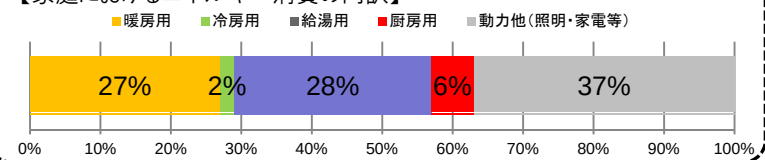
- ・街区の大型化による建替え促進のための総合設計制度の運用改善

等

【エネルギー起源CO2の部門別構成】

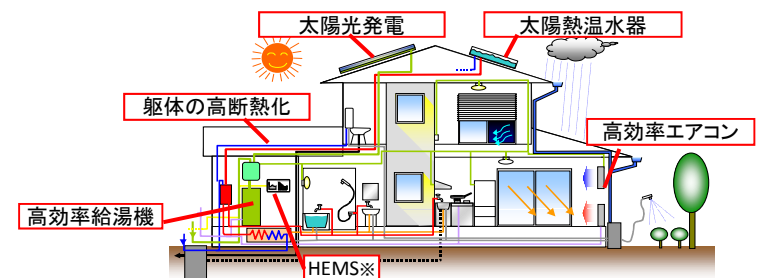


【家庭におけるエネルギー消費の内訳】



(資料) 環境省報道発表資料(2009.4.30)、京都議定書目標達成計画(2008.3.28)

【エコ住宅のイメージ】



※IT技術の活用により、人に代わって家電機器等の最適運転や照明のオン・オフ、更にはエネルギーの使用状況をリアルタイムで表示する等、家庭におけるエネルギー管理(省エネ行動)を支援するシステム。

遊休化・老朽化した不動産のリニューアルや環境投資の促進のためには不動産投資市場における民間の知恵と資金を活用することが必要なことから、新たな証券化手法を追加的に創設するとともに、不動産に関する情報の整備・提供の充実等を図ることにより、不動産再生による成長戦略を推進する。

新たな証券化手法の創設

◆既存の不動産証券化手法では不動産の再生について十分に対応できないことから、不動産特定共同事業（※）において、年金、生損保等の機関投資家等からの資金調達が容易となる新たな証券化手法を追加的に創設することを検討する。

※不動産取引のための資金を投資家から募り、収益を分配する仕組み。

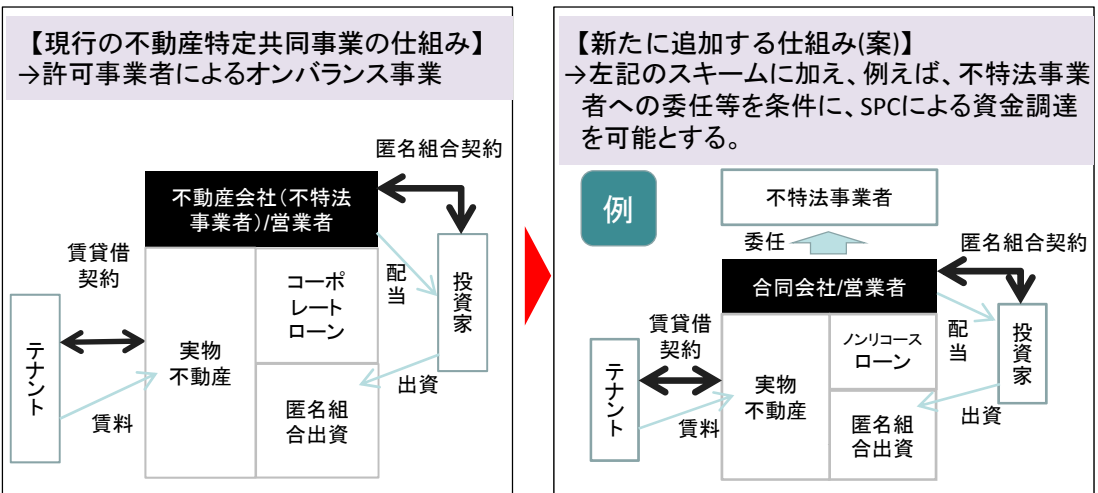
実物不動産の取引について、SPC(Special Purpose Company、特別目的会社)が不動産特定共同事業を行うことが困難であること等から、年金、生損保等の機関投資家から敬遠され、実績は伸びていない。

<新スキームのイメージ>

<不動産証券化の実績>

証券化手法	H21年度分			H9～21年度の累計
	実物不動産	信託受益権	計	
Jリート	2,603億円	1,789億円	4,392億円	9.0兆円
特定目的会社(TMK)	927億円	3,851億円	4,778億円	11.4兆円
GK-TKスキーム等	-	7,377億円	7,377億円	24.3兆円
不動産特定共同事業	812億円	-	812億円	1.9兆円
計	4,342億円	13,017億円	17,359億円	46.7兆円

※国土交通省「H21年度 不動産証券化の実態調査」より



23年度： 不動産特定共同事業法の改正

不動産に関する情報の整備・提供の充実

より迅速かつ的確な不動産情報の開示を図るため、不動産市場に関する情報(住宅価格指数などの新たな不動産価格の動向指標、地価公示等)や不動産の質・リスクに関する情報(土壌汚染に関する情報等)の整備・提供の充実を推進する。【22・23年度より順次実施】

(総合政策局不動産課、土地・水資源局土地政策課、土地市場課、地価調査課、国土調査課)

国際コンテナ戦略港湾

「民」の視点による戦略的経営を実現し、フィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を実施することで、アジア諸国を含めた世界の成長を取り込み、我が国の成長に結び付けていくことで、世界各地との間に低コストでスピーディかつ多頻度、確実な輸送ネットワークの構築を図る。

目標

- 2015年までに、国際コンテナ戦略港湾において、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減し、アジア主要港並みのサービスを実現させる。
- 2020年までに、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

政策実現のための具体策

(22年度：国際コンテナ戦略港湾の選定
23年度～：当該戦略港湾の機能強化を図る)

- (1)「民」の視点による戦略的経営を実現し、港湾コストの低減
- (2)フィーダー網の抜本的強化に向けた施策
- (3)将来のコンテナ船大型化に対応した港湾機能強化

旅客への快適な港湾サービスの提供

諸手続等の見直しや港湾内での旅客利用と貨物利用との分離、旅客船やフェリーの安全かつ安定的な入港の確保等により、旅客の安全で快適な港湾利用の実現を目指す。

政策実現のための具体策

(22年度～：クルーズ振興に取り組む港湾を対象に、以下の施策を重点的に実施予定)

- (1)入港時の諸手続の迅速化・円滑化
- (2)港湾内での旅客利用と貨物利用との分離(快適な利用のための旅客船ターミナルの確保等)
- (3)旅客の快適な利用のためのターミナル機能の充実
(快適な上下船のための乗降施設、チャーターバス等のための十分な駐車スペース等)
- (4)大型旅客船等の荒天時における安定的な入港が可能となる港湾の静穏性等の確保(防波堤等の整備)

国際バルク戦略港湾

大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給する。

目標

- 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。
- 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

政策実現のための具体策

(22年度：国際バルク戦略港湾の選定
23年度～：当該戦略港湾の機能強化を図る)

- (1)輸入の効率化のための企業連携の促進
 - ・複数企業によるターミナルの一体化・共同利用
 - ・異なる企業間での輸送船舶の共同配船
 - ・小口荷主等への内航フィーダー輸送
- (2)大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保
 - ・最大級の輸送船舶への対応
 - ・荷役機械、荷捌き施設、保管施設の大型化・高機能化支援 等
- (3)「民」の視点での効率的な運営体制の確立
- (4)船舶の運行効率改善のための制限の緩和等

日本商船隊が本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するため、さらには、それにより世界の成長産業である外航海運の伸びを日本の成長に取り込むため、外航海運の国際競争力を強化するとともに、我が国海運を支える海技人材の確保・育成や内航海運の競争力強化を図る。

外航海運の国際競争力強化等



➤ トン数標準税制※などの外航海運税制について国際競争条件均衡化の観点から戦略的見直し

- ・トン数標準税制を諸外国並みに拡充
- ・船主に対する船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大
- ・船舶に係る固定資産税、登録免許税等の徹底的軽減

➤ 日本商船隊の中核である日本籍船の増加に向けたコスト削減策の展開

- ・日本籍船に係る船舶設備・船員の資格に関する手続きの見直し

➤ 優秀な船員(海技者)の確保・育成のための基盤整備

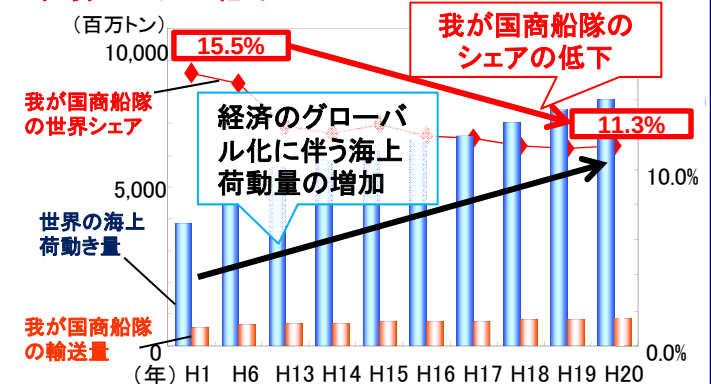
- ・日本人船員(海技者)の雇用を推進するための効果的なインセンティブの付与
- ・船員という職業の意義や魅力についての認知度向上の取り組み
- ・船員の効果的な養成に向けた教育体制の拡充及び練習船隊の整備等

➤ 日本商船隊を支える内航海運の競争力を強化するため、低炭素化、大型化、グループ化に向けた税制の見直し

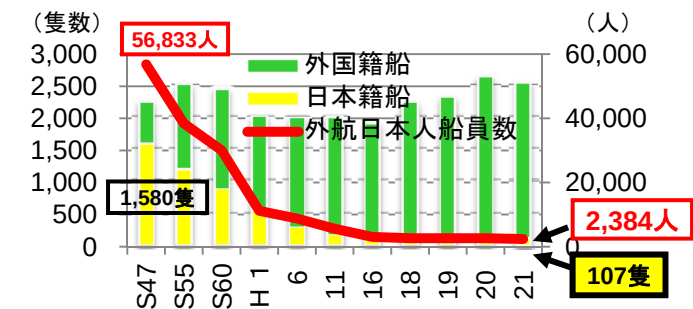
- ・船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大等
- ・船舶に係る固定資産税の軽減等

ー現状ー

・世界の海上荷動き量の増加と日本商船隊の世界シェアの低下



・日本籍船・日本人船員の減少



※トン数標準税制：船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、見なし利益課税を選択できる制度。日本ではトン数標準税制は2008年に導入されたが、日本籍船のみ(全船隊の約4%)が対象となっている。(諸外国では外国籍船を含む全船適用が標準。)

22年度：平成23年度税制改正要望(トン数標準税制等)、予算要求(船員の確保・育成)、日本籍船に係る設備・船員の資格に関する手続きの見直し

(海事局)

技術開発等で我が国海事産業の競争力を強化し、その技術を基盤として国際海運における地球温暖化対策等の国際ルール化を我が国が主導するとともに、広大なEEZを有する我が国海洋の利活用促進に貢献する。

造船力の強化

➤ 海洋環境イニシアティブ

地球環境対策への主体的貢献を果たしつつ我が国海事産業の国際競争力向上を目指す総合的施策

- ・ 革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発
- ・ 国際海運に係る温暖化防止対策の国際条約化（燃費規制等）
- ・ 環境エンジン（NOx低減技術）の研究開発
- ・ シップリサイクルに関する総合対策 等

➤ 造船業の事業環境整備、競争力の強化

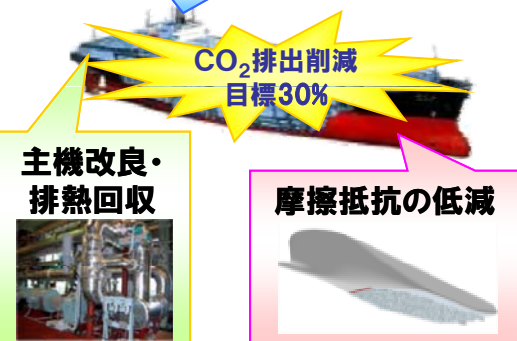
- ・ 世界の造船業における公正な競争条件の確保 等

革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発

30%のCO₂排出削減を可能とする民間事業者の先進的な研究開発を1/3補助により支援

運航管理システム

研究開発課題の例



シップリサイクルに関する総合対策

- ・ シップリサイクル条約の早期発効・批准に向けた国内体制の整備
- ・ シップリサイクル産業の構築の推進

パイロットモデル事業（室蘭）

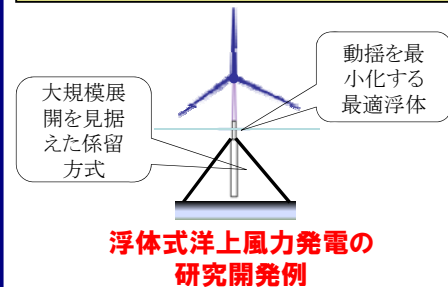


海洋分野への展開

➤ 造船技術の高度化、海洋産業の育成

- ・ 洋上風力発電等に係る浮体技術の安全性に関する検討
- ・ 海外プロジェクトへの参入支援（JBICの先進国向け投資金融制度の活用強化） 等

洋上風力発電等に係る浮体技術の安全性に関する検討



22年度：民間事業者等が行う革新的な船舶の省エネ技術の研究開発に対する支援の着実な推進（24年度まで） 等
23年度～：燃費規制に係る条約について、最短で平成23年7月に採択 等

天然資源の探査及び開発、海洋環境の保全その他の活動の場として重要である排他的経済水域（EEZ）等の保全及び利用の促進を図るため、必要な低潮線の保全、特定離島における活動拠点の整備等を進めるとともに、必要な海底地形等の海洋基盤情報の整備を進める。

低潮線保全法※の成立（H22.5.26）

<EEZ等の根拠となる低潮線の保全>

★低潮線保全区域の指定

排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線等の周辺の水域で保全を図る必要があるものを区域指定。

★行為規制

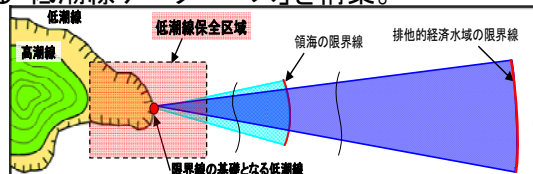
低潮線保全区域内において海底の掘削等低潮線の保全に支障を及ぼすおそれがある行為をしようとする者は国土交通大臣の許可を受けなければならない。

★監視・巡視等

低潮線の保全を確実に実施するため、人為的な損壊や自然侵食等の低潮線の状況の監視・巡視等に関係機関が協力して取り組む。

★低潮線情報の集約

低潮線の保全を確実かつ効率的に実施するため、低潮線の位置、行政区分や離島の情報等を一元的に管理し、関係行政機関で共有する「低潮線データベース」を構築。



※施行は低潮線保全法の公布の日から1年を超えない範囲内で政令で定める日

<特定離島における拠点施設の整備及び周辺水域における行為規制>

★特定離島の指定

地理的条件、社会的状況及び施設整備状況等から周辺の排他的経済水域等の保全及び利用を促進することが必要な離島を特定離島として指定。

★特定離島港湾施設の建設等

基本計画に定める国の事務又は事業の用に供する港湾の施設を国土交通大臣が建設、改良及び管理するとともに、当該施設周辺の一定の水域の占用等を規制。

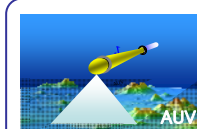


※施行は低潮線保全法の公布の日から3月を超えない範囲内で政令で定める日

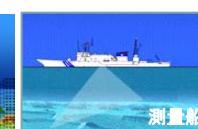
<海洋基盤情報の整備>

★海洋調査の推進

多様な観測手段を用いた海洋調査の高度化



詳細なデータを収集するために、従来の測量船による海底地形調査に加え、AUVの導入の検討

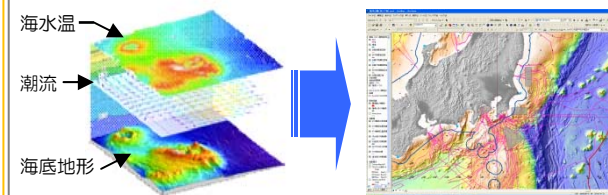


低潮線付近の詳細なデータを収集

管轄海域の海洋権益の確保と利用、開発に資する情報の収集

★海洋基盤情報の整備・提供

多様な海洋情報を利用しやすい形で提供する「海洋政策支援情報ツール（海洋台帳）」を整備。



海上保安庁が保有する自然情報・社会情報をビジュアル化、重畳表示しユーザーが利用しやすい形で提供する。

海洋の利用・開発・保全の促進と政策決定の支援

22年度～：低潮線の行為規制の基準作り、巡視体制の整備、特定離島港湾施設の整備、海洋調査等の着実な実施

※低潮線保全法：排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律

（海警局船舶産業課、安全・環境政策課、総務課、総合政策局海洋政策課、河川局海岸室、港湾局振興課、海上保安庁）