

国土交通省成長戦略

**平成22年5月17日
国土交通省成長戦略会議**

目 次

総 論

1. 海洋分野

2つの施策の方向性と3つの力の発揮	1-1
前文「海洋立国日本の復権に向けて」	1-2
施策の方向性	1-4
テーマ別の政策検討	1-5
港湾力の発揮	1-6
海運力の発揮	1-16
造船力の強化及び海洋分野への展開	1-19

2. 観光分野

三つの戦略、七つの戦術	2-1
前文「観光立国日本」に向けて	2-2
テーマ別の政策検討	2-4
訪日外国人旅行者の誘致戦略	2-5
観光地の魅力度向上戦略	2-13
観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略	2-19

3. 航空分野

航空分野の成長戦略についての基本認識	3-1
航空分野の成長戦略ビジョン	3-3
テーマ別政策検討	3-5
戦略1：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）	3-6
戦略2：首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	3-10
戦略3：「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化	3-14
戦略4：バランスシート改善による関空の積極的強化	3-19

戦略5：真に必要な航空ネットワークの維持	3-22
戦略6：LCC 参入促進による利用者メリット拡大	3-24
他の分野との連携事項	3-26

4. 国際展開・官民連携分野

将来目指す姿・あるべき姿	4-1
テーマ別の政策検討	4-3
1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備	4-4
2. 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 など）	4-20
他の分野との連携事項	4-30

5. 住宅・都市分野

住宅・都市分野の成長戦略についての基本認識	5-1
テーマ別の政策検討	5-3
Ⅰ 大都市イノベーション創出戦略	5-4
Ⅱ 地域ポテンシャル発現戦略	5-7
Ⅲ 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略	5-12

各分野における成長戦略の工程表

各分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

総論

総 論

I チャンスを活かし、日本の成長を作る。

1. 今、まさに成長戦略が必要

- ・ これまでも経済戦略、経済対策は幾度となく検討・提言されてきたが、日本の成長に向けた長期的なビジョンが共有され、実現されてきたとは言い難い。しかしながら、そもそも、人口減少・少子高齢化社会の中で国民が将来の憂いなく安心した生活を送るためには、日本経済の成長は必要不可欠であり、攻めの姿勢と強い意志をもった実現性のある成長戦略を構築しなければならない。
- ・ 先進諸国が経済危機からの回復にもたつく中、中国・インドをはじめとするアジア諸国は高成長を続けている。わが国もこれをまたとないチャンスと捉え、アジアの成長を積極的に取り込めるような基盤づくりを、政策として行っていく必要がある。このアジアの成長を取り込もうとしているのはわが国だけではないことは言うまでもなく、すでにいくつもの国が国家戦略として総力をあげた取り組みを開始している。したがって、わが国も一刻も早く政官民が一丸となって協力していく体制を構築し、日本の成長につながるような取り組みを行っていかなければならない。

II 成長メカニズムの大胆な転換にむけて

1. 国土交通省の成長分野

- ・ 今までの国土交通省所管産業の多くは、公共投資への依存度が高く、様々な規制に守られた内向きな産業構造であった。しかし、限られたパイの分配に依存する従来型メカニズムで成長を描くことは困難となっている。今後、我が国産業の健全な成長を図るためには、
 - ①劇的発展を遂げている最新の ICT をとりこみつつ、
 - ②民間の知恵と資金を最大限に活用し、
 - ③外に開き、世界の成長を取り込む形で、生産性の向上を図り、パイを拡大させていかなければならない。そのため、それを実現させるための政策を早急に打ち出すことが重要である。その観点から、国際展開・官民連携、

観光、航空、海洋、住宅・都市の5分野については、特に、さらなる発展が期待できる分野であるとの認識のもと、旧来のパラダイムを転換し、大胆な政策提案を行っている。

2. 旧来メカニズムとの決別と新しい市場環境の構築

- ・ 今後は、以下の点を柱として新しい市場環境を構築することを政策の基本原則とする。
- ・ 公共事業費減少の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、「国土の均衡ある発展」に代表されるばらまき行政・再配分政策からの脱却を図り、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に配分する。
- ・ また、集中投資と併せて、地域や企業の創意工夫による成長を促進するため、成長の足枷となっている規制緩和に積極的に取り組み、自由度を高め、民間の新しい提案や大胆な経営を促進させる。
- ・ ファンドやPPPに代表されるような「民間の知恵と資金」が積極的に活用される仕組みを導入し、効果的な公共投資を行う。特に、個人金融資産を活用して、新しい資金の流れを市場に誘導する方策を講ずる。
- ・ 経済活動のグローバル化・国際展開に対応し、また、地域の自由かつ自主的な活動を支えるため、官民が連携し、積極的な人材育成に取り組む。

III 実効力ある戦略とするために

1. PDCAサイクルと戦略的な工程管理

- ・ 戦略が「絵に描いた餅」とならないよう短中長期の工程表を明確に示すなど、政策運営のPDCAサイクルが効果的に循環する手法を織り込んでいる。また戦略の実行に当たっては、大局的な視点に立って優先度を明確にしている。

2. 強いリーダーシップによる継続的な取り組み～政府一丸の戦略の推進～

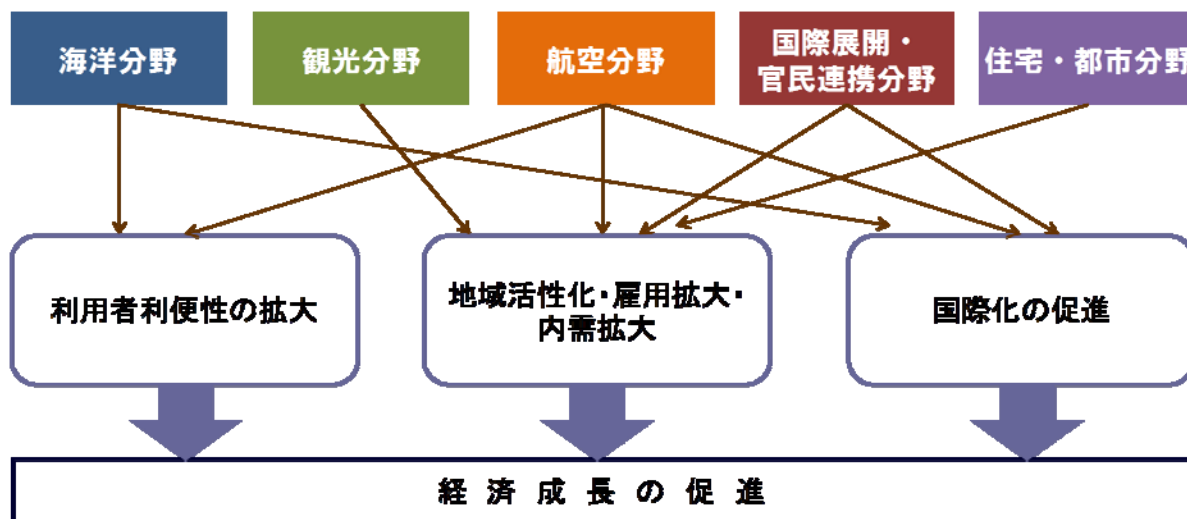
- ・ これまで多くの政策課題が、省庁間の縦割りの壁に阻まれ効果を上げられなかった過去の経験を踏まえ、政治のリーダーシップのもと、国家戦略室などと連携した上、省庁間の利害対立を打破し、政府一体となった戦略の実行と継続的な政策運営を強く期待する。
- ・ 政策の具体化に際し、関係者の意見を幅広く聴取し、実効的かつ継続的な政策展開の実現を要請する。

IV 5つの対象分野

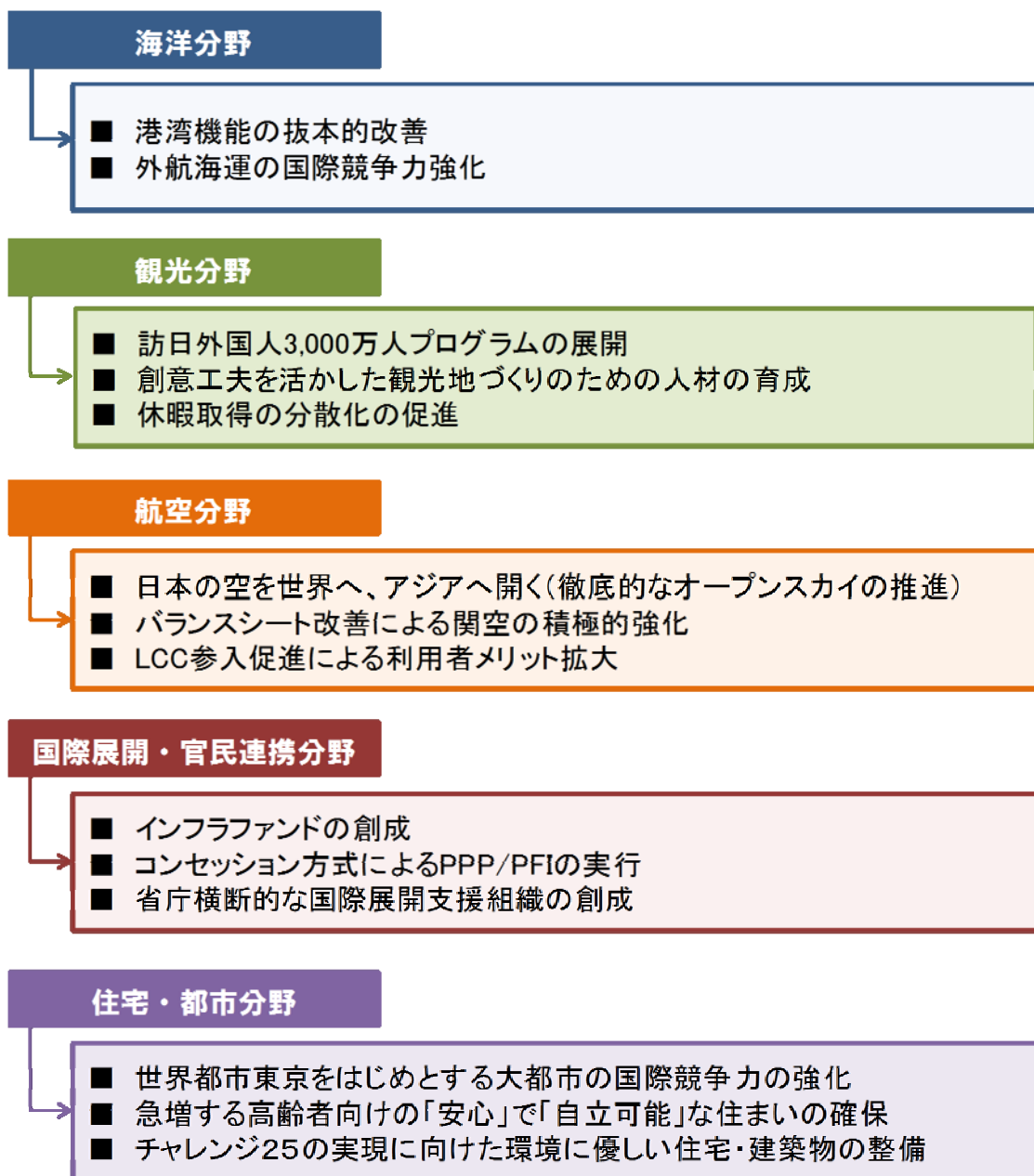
1. 対象5分野の中で優先して実施すべき事項

- ・ 今回の検討に当たっては、各分野それぞれについて現状を分析し、あるべき姿を設定した上で、実施すべき施策を、実現に向けた工程やクリアすべき課題も含めて提言している。その中でも、以下に示す施策は、日本の成長を実現する上で突破口となる緊急性の高いものや、日本の成長の土台を形成する上で必要性の高いものであり、「優先的に実施すべき事項」とし、出来る限り早期かつ着実な実施を要請する。

<達成すべき目標と5分野との相関関係>



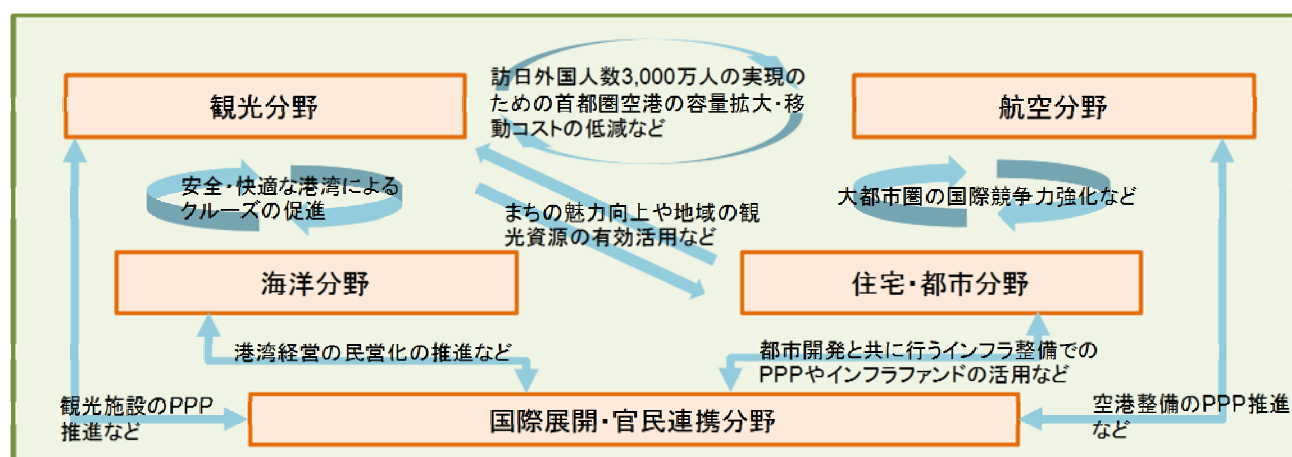
<優先して実施すべき事項>



2. 各分野間の積極的連携によるシナジー効果の創出

- ・ 今回対象とする5分野は、わが国経済の成長を考える上でそれぞれ重要な分野であり、相互に密接な関係を有している。従って、アジアの成長を取り込み、日本の成長を実現するとの大きな目標のもと、以下のように相互が有機的に関連しシナジー効果を最大限発揮するための施策展開を積極的に行っていく必要がある。

＜5つの対象分野の連関＞



1. 海洋分野

2つの施策の方向性と 3つの力の発揮

「海洋立国日本の復権」に向けて

将来目指す姿・あるべき姿

施策の方向性

1. 海洋インフラの利便性を抜本的に改善

→利用者のトータルコスト削減、
経済活動促進・成長拡大

2. 国際ルール形成への戦略的な関与

→日本の国際的地位を高める、
世界経済の成長促進

テーマ別の政策検討

1. 港湾力の発揮

- (1) コンテナ
- (2) バルク
- (3) 旅客

2. 海運力の発揮

3. 造船力の強化並びに海洋分野への展開

前文「海洋立国日本の復権」に向けて

将来目指す姿・あるべき姿

世界経済のグローバル化とアジアを中心とした新興国の経済成長により、物流も世界的増大が見込まれている。この成長を積極的に取り込み、諸外国との交流・交易を活発に展開していくことは、我が国経済を成長、発展させていくうえで不可欠である。その際、物流にかかわるインフラを、どれだけ効率的で使い勝手の良いものにできるかは、大きな鍵である。物流システムの良し悪しが、どれだけ世界の成長を取り込めるかを大きく左右するし、我が国の経済活動に大きな影響を与えるからだ。特に四方を海に囲まれた我が国にとって、海洋インフラはその物流の根幹である。今後、海洋インフラの大幅な効率化・サービスの向上をはかっていくことは、我が国の経済成長に大きなプラスとなる。そして、日本だけでなく世界全体の経済成長にも大きく寄与していくことができる。

しかしながら、現状では日本の海洋インフラは危機的状況にあると言わざるを得ない。国際的にも、港湾が物流を支える戦略的に重要なインフラであることは強く認識されている。そのため、各国が競い合って、戦略的により使い勝手の良い港湾、より安価な港湾サービスを提供しているのが実状である。そのような中であって、我が国の港湾は大きく出遅れており、国際的な競争力を失いつつある。今後、世界の成長を我が国に取り込んでいくためには、抜本的な改善策が求められている。

海洋インフラの国際的競争力を向上させるためには、世界に伍していけるだけのハード・ソフト両面でのインフラ整備が欠かせない。そして、次のような海洋国家日本が持つ潜在的なメリットを活かして、強いところを伸ばしていく戦略が必要である。

- ・日本が成長著しいアジアの中の経済大国として地政学上の優位性がある。すなわち、極東ロシア、中国、韓国各国ともバランスよく近距離であり連携を深め易く、東南アジア諸国とも海路による繋がりが深い。また、アジアの北米との玄関口になり得る位置にある。
- ・日本の海洋インフラ（港湾・海運・造船）は一体となって海洋先進国として永年世界の海洋インフラをリードしてきた経験があり、サービスの質や安全性の面で世界に秀でた力量がある。

具体的には、海洋インフラの基礎となる港湾については、「選択と集中」を行うとともに、「集中」された港湾においては、「民」の視点による戦略的な経営ができるよう政策の転換を図る。そして、そこを拠点にモノやヒトの流れが一層効率的かつ円滑になるよう、内航の効率化等、総合的な対策を実施する。そして、世界と日本との間で実際にモノやヒトを運ぶ国際海運については、その「強さ」を最大限発揮でき、自由で革新的な活動ができるよう規制改革などの環境整備を行う。

また、我が国は、技術力において特に秀でた有数の造船国家でもある。造船・船用工業は海洋インフラの基軸であるとともに広大な EEZ を有する我が国の海洋開発への技術的応用も期待されている。また、海運をはじめその他の海事・港湾関連の数多くの産業と一体となり、いわゆる海事クラスターとして巨大市場を形成している。

さらに、海洋分野のマーケットは基本的に世界規模であり、競争が世界市場において激しく行われている。海洋インフラは、海運、港湾、造船・船用工業といった関係する分野の総合力が国際的な競争力を発揮するとされる。したがって、制度や税制などについて適切な競争条件の整備を図ることがとりわけ重要な課題となる。これにより、我が国の海洋インフラは自らの努力と能力により、国際的競争力を向上させ、世界市場での一層の活躍が期待できる。

施策の方向性

1) 施策の基本スタンス

政府の役割は、インフラ整備とルール形成。それ以外は、できるだけ民間に任せ、自由な競争環境の中で創意工夫をさせ、成長を促進させるとの基本スタンスで施策を展開する。

2) 施策のポイント

海洋インフラの利便性を抜本的に改善

海洋インフラの利便性を抜本的に改善することにより、トータルコストの低下、経済活動の促進、成長の拡大を図る。

具体的には、次の方向性で施策に取り組む。

- ・港湾の選択と集中
- ・民間の知恵とガバナンスを積極的に導入（例：港湾経営の民営化）
- ・制度改革による自由な経済活動の促進（例：内航フィーダーに係る暫定措置事業の改善）

国際ルール形成への戦略的な関与

国際ルール形成への戦略的な関与により、日本の国際的地位を高めるとともに世界経済の成長を促進する。

具体的には、次の方向性で施策に取り組む。

- ・税制も含めて我が国海運企業が国際市場において不利にならないような政策の展開（例：トン数標準税制の改善）
- ・環境対策等の国際的ルール作りで積極的に貢献（例：船舶に関する環境規制）
- ・海洋開発の積極的推進（例：安全保障、EEZ の保全の視点）
- ・国際物流の ICT 化に向け、国際基準に準拠したシステム開発を推進（例：コンテナ物流情報サービス(Colins)）

テーマ別の政策検討

優先的に実施すべき事項

1. 港湾機能の抜本的改善

大型化が進むコンテナ船、バルク貨物輸送船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾の選定を行う。

国際コンテナ戦略港湾について、「民」の視点の港湾経営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、平成22年6月頃に国際コンテナ戦略港湾の選定を行うとともに海運・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を行う。また、選定された国際コンテナ戦略港湾の経営にあたっては、民間企業が出資・融資する「港湾経営主体」を設立し、「民」の視点による戦略的経営の実現等により公設民営化等を通じ、港湾コストの低減を図る。（「Ⅰ．1．3）①②（9～12 ページ）」参照）

国際バルク戦略港湾については、我が国産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー・食糧等の物資の安定的かつ安価に供給するため、穀物、鉄鉱石、石炭の貨物毎に平成22年末頃に国際バルク戦略港湾の選定を行うとともに、国際バルク貨物の大量一括調達のための企業連携を促進する。

（「Ⅰ．2．3）（13～14 ページ）」参照）

2. 外航海運の国際競争力強化

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、諸外国と比較して負担の重い状況にある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な見直しに取り組む。（平成22年度から取り組む。）（「Ⅱ．3）①（17 ページ）」参照）

I. 港湾力の発揮

港湾は海洋インフラの要であり、効率的で使い勝手の良い港湾の実現は、我が国成長にとって必要不可欠である。しかし現状では、利用者にとって使い勝手が良くコストの安い港湾サービスが十分に実現しているとは言い難い。

また、国際的にみると、港湾は戦略的に重要なインフラであり、各国が競い合ってより良い港湾サービスを提供しているのが実状である。そのような中であって、我が国の港湾は国際的な競争力を失いつつある。今後、世界の成長を我が国に取り込んでいくためには、抜本的な改善策が求められている。

そのためには、政策の大胆な選択と集中により、港湾インフラの使い勝手を国際的に競争力のある水準にまで引き上げる必要がある。しかし、設備面に対して資金を投入するだけでは真に国際競争力のある港湾サービスは実現し得ない。民間の知恵と創意工夫を導入するとともに、必要な制度改革・規制改革を行って、内航サービスも含めた港湾サービスの抜本的向上をはかっていく必要がある。

つまり、

- 選択と集中とともに「民」の視点で港湾経営を行うことで、低コストで効率的な港湾の運営を実現して、港湾の国際競争力を確保し、
- 製造業等の荷主企業も日本を拠点とした事業展開が比較優位となるよう、規制改革等によって、内航も含め安価で高品質な港湾サービス提供を実現させる。
- 物流だけでなく、旅客の流れも促進されるような港湾のサービスを提供し、観光振興ならびに後背地等の地域振興にも貢献できるような港湾を目指す。

また、これらの実現に必要な制度改正を行うため、平成 23 年通常国会における法改正の検討が必要である。

以下、コンテナ、バルク、旅客と運送対象別に詳細に検討していく。

1. コンテナ

1) 将来の姿、指標

- ・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ためには、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を構築する必要がある。

- ・2015 年を目標に、国際コンテナ戦略港湾において、アジア主要港並みのサービスを

実現させる。そのための具体的な指標として、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¹を現行の半分に縮減することを目指す。また、2020 年を目標として、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。

2) 現状の課題・問題点

- ・ 経済のグローバル化にともない、世界的な海上輸送量はアジア～欧米間を中心に急拡大している。（世界の国際海上コンテナ荷動量について、1990 年と 2007 年と比較すると、アジアと欧州間で約 6 倍、アジアと北米間で約 4 倍、欧州と北米間で約 2 倍に増加している。）それにともなってコンテナ輸送船の大型化が進んでいるが、我が国の港湾はそれに対応できていない。（現在、就航している最大級のコンテナ船に対応するために必要な岸壁水深は－18 m であるが、我が国のコンテナ対応の岸壁の最大水深は－16 m である。）一方、東アジアにおけるコンテナ港湾間競争は激化しており、その競争にも乗り遅れているのが現状である。このままでは、基幹航路のコンテナ船がほとんど我が国に就航しなくなってしまう可能性すらある。
- ・ これ以上我が国中枢港湾への基幹航路の寄港回数が減少すると、我が国産業にとって海上輸送の重要なインフラを欠くこととなり、結果として大きなコスト高や利便性の低下を招く。また、我が国の港湾システムがソフト面、ハード面において近隣諸国に立ち後れると、国内製造業の製品・半製品輸出において不利な状況となり、我が国産業の海外流出を加速させ、我が国そのものの国際競争力の衰退を招きかねない。
- ・ したがって、我が国産業に最適な国際コンテナ輸送サービスを提供するためには、フィーダー²輸送など国内輸送も含めた我が国港湾の国際競争力を向上させる必要がある。
- ・ しかも、平成 18 年度に新たに供用を開始した釜山新港は、廉価な港湾コスト等高いサービス水準を武器に我が国にも攻勢をかけている。我が国から釜山港に国際トランシップされる貨物も増加していることから、時間的余裕はない。
- ・ このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供

¹ トランシップ…積荷港から荷卸港まで、同一の船舶で輸送されずに、途中港で積み替えられること。特定の積荷港からの全取扱貨物量の内、途中港で積み替えられた貨物量の割合をトランシップ率という。

² フィーダー…支線輸送サービス、基幹航路が就航する主要港湾と就航しない最寄りの港湾間との輸送

する必要があり、さらなる「選択」と「集中」により、コンテナ貨物を取り扱う港湾の国際競争力を強化していく必要がある。

(個別課題)

- ・ 競争力低下の現状

内航海運も含めた日本の港湾サービスは、コストが高く利便性などの面で劣る点があることから、近隣諸国と比べ競争力が低く、その結果、釜山をはじめとする海外港へ日本発着のコンテナ貨物が吸い取られている（例えば、フィーダーに関するトータルのコストでは、釜山港トランシップの場合、我が国中枢港湾を利用した場合に比べ1～4割安と言われている。）。

- ・ 港湾の課題

港湾については、ガントリークレーン等の整備や経営は基本的に地方公共団体が担っている。この点が、国際港湾間競争が激化するなか、効率的な港湾経営を進めるうえで、大きな課題となっている。国内外の民間企業と緊密な連携や折衝が不可欠なコンテナ港湾の経営は、一般行政の執行基準や手続きへの厳しい遵守が求められる公的セクターでなく、国際的なビジネスと同じ水準の迅速性、柔軟性、強靱性（タフさ）を実現すべく、「民」の視点による港湾経営を進める必要がある。

また、コンテナ船の大型化と国際港湾間競争が激化するなかでは、港湾内における貨物の集約や積み替えなどについて、一元的な総合利用調整が重要となる。しかし、現状では、ターミナルごとに運営がばらばらで、コンテナ港湾全体を効率的に一元的に経営できていない。

さらに、先進的な一部のターミナルを除き、伝統的な「船社－港運元請－港運下請」の強い結びつきが存在しており、ヤード間フェンスが設けられているなど、ガントリークレーン、バースウィンドウの効率的、機動的な運用が出来ておらず、港湾労働者の作業協力がしにくいなど、運営の一体性に欠ける。

これらの点について、「民」の視点で一元的な戦略的経営を行うことにより、抜本的に改善していくことが必要である。

- ・ 内航フィーダーの課題

内航フィーダーについては、我が国の港湾という点を線としてつなぐ存在であり、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。内航フィーダーの効率性を高める等により海上輸送に係るコストを大きく低減させることは、港湾サービスを向上させる上で必要不可欠な課題である。

海上輸送コストを低減させるためには、内航フィーダー事業の抜本的な生産性向上、

効率化が必要であり、そのためには、まずは内航フィーダー事業者による自助努力が求められる。特に内航海運の暫定措置事業は、船舶の大型化のコスト増を招いていることから、本来は、廃止も含めて早期の抜本的な改善が必要であろう。しかし、現状では収支相償からは程遠く事業者のみによる早期の廃止は困難である。したがって、まずは日本内航海運組合総連合会を中心に、業界としてこの問題に対する早期の改善策が求められる。

一方、内航フィーダー事業者の競争相手は韓国などの外航海運事業者であり、公租公課などの点で我が国内航フィーダー事業者は不利な状況に置かれているという指摘もある。

さらに、我が国の港湾の国際競争力の確保のためには、輸送コスト低減はもはや一刻の猶予も許されないという姿勢で、海上輸送を担う内航フィーダー事業者のみならず、行政をはじめ、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が総力を結集し、コスト低減に取り組む必要がある。

※ 内航フィーダーの効率化については、カボタージュ制度の解禁が内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見があり、かなりの意見交換と議論が行われたが、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあると同時に、国内安定輸送を阻害する要因になるとの意見も強くあった。

・情報共有の課題等

背後圏の荷主へのサービスの向上や、広域からの貨物の集荷を促進するためには、24時間化に向けたゲートオープン時間の拡大が課題である。また、貨物位置などサプライチェーンマネジメントの高度化を進める上での必要な情報が、荷主、ターミナルオペレーター、海貨業者、運送業者等の港湾物流関係者で共有されていないという課題もある。

3) 課題に対応した政策案（港湾管理者等の提案を踏まえ、今後内容の充実を図る。）

① 「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定（1乃至2港に絞り込み）

※平成22年6月頃

- ・ 国において、「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿や選定基準を2月に提示。現在、港湾管理者等により計画書の作成が進められており、6月頃に国際コンテナ戦略港湾を選定予定
- ・ 現在の取扱貨物量よりも「民」の視点の港湾経営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の「伸びしろ」を重視する選定基準を採用

② 選定された国際コンテナ戦略港湾において以下の総合対策を実施し、荷物の集約を図る。

1) 「民」の視点による戦略的経営を実現し、港湾コスト³の低減

- ・コンテナ物流を一元的に経営し、民営化された埠頭公社を中心に民間企業が出資・融資するとともに、民間の有為な人材を擁する「港湾経営主体」を設立、コンテナ物流を一元的に経営（埠頭公社の民営化は一部先行実施）
- ・荷役機械の相互融通、作業体制の共同化等による複数ターミナルの一体運営⁴の推進（「調整会議」の設置等）
- ・民による創意工夫をこらした、国際競争力を有する港湾経営を実現するための環境整備（公設民営化の推進等）
- ・港湾経営主体が整備するガントリークレーン⁵・ロジスティックス基地⁶等に対する支援
- ・港湾経営主体の国際競争力強化のための支援（基幹航路⁷誘致、広域貨物集荷強化、24時間化推進、コスト低減施策等の実施に対する支援）

2) 外貿と内貿が一体となって活用されるターミナルの形成促進

- ・戦略港湾において外貿と内貿が一体となった利用を推進するため、外貿⁸ターミナルと内貿⁹ターミナルが隣接するとともに一体運営を行うターミナルを確保
- ・埠頭間横持ち¹⁰流動等の円滑化を図るため、ハード・ソフトの埠頭間アクセスを強化

3) フィーダー網の抜本的強化に向けた施策

国際コンテナ戦略港湾のメリットを最大限生かせるようにフィーダー網の充実を図り、コストの大幅な低減につながるような、各種の抜本的な施策を行う。また、フィーダー網間の連携を図るとともに、関係者の総力を結集し、協同した取り組みを進める。

特に、内航フィーダーについては、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。よって、国際コンテナ戦略港湾における取り組みに遅れることなく内航フィーダーのコストが低減するように、行政をはじめ、海上輸送、荷

³ 港湾コスト…入港料、岸壁使用料、港湾荷役料金、荷役機械使用料、埠頭用地使用料、曳船料、水先料 等

⁴ ターミナル一体運営…ガントリークレーンなどの相互融通、労働者の作業協力等、隣接するバース間での柔軟な港湾施設運用を可能とする運営形態

⁵ ガントリークレーン…停泊船舶と岸壁背後のコンテナヤード間の貨物の積卸しを行うためにコンテナ埠頭に設置されたクレーン

⁶ ロジスティックス基地…貨物の発生地点から消費地点までの流れとその保管、及び関連するサービス、コストなどの貨物輸送に関わる要因の全体最適化を実現するために設置される拠点

⁷ 基幹航路…一般的に北米・アジア・欧州の3極を結ぶ航路

⁸ 外貿…海外との貿易のこと

⁹ 内貿…国内地域間の交易、貨物流動（国内貿易）

¹⁰ 横持ち…特定の場所に置かれたコンテナや貨物を別の保管場所、倉庫などに搬入したり、コンテナヤード、上屋や倉庫等から岸壁やターミナルへ運ぶことをいう。

役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が、総合的な取り組みを行う。

- ・内航フィーダーコストの引き下げを促進するために、日本内航海運組合総連合会による、暫定措置事業に関する改善策（内航フィーダー船の船舶建造負担軽減の特例措置）の実施、内航フィーダーに係る燃料費や船舶関係経費の負担軽減（石油石炭税・固定資産税の軽減措置等）、あわせて輸送を担う内航フィーダー船、バージ¹¹に対する経営効率化に対する支援を強化
- ・あわせて、内航フィーダーに係る港湾コスト低減を図るため、国際コンテナ戦略港湾とその港湾に貨物を集中させる地方の港湾双方の内航船用のターミナルへの支援強化
- ・鉄道フィーダーの抜本的強化のために、インランドデポ¹²等を形成
- ・トラックフィーダーの抜本的強化に向けて、トラック輸送のアクセス強化を図るとともにインランドデポ等を形成
- ・海上コンテナ貨物の円滑な輸送に資するロジスティックス基地・インランドデポ等の抜本的強化（料金の低廉化等）

4) その他荷主へのサービス向上

- ・ゲートオープン¹³時間拡大による 24 時間化の推進
- ・電子化の推進による港湾手続きの更なる円滑化及び AEO 制度¹⁴など貿易手続の円滑化
- ・コンテナ物流情報を一元的に情報提供する「コンテナ物流情報サービス (Colins)」の中でコンテナ動静情報をインターネット上で共有するシステムを開発中（一部先行実施中）。

5) 将来のコンテナ船大型化の進展と我が国における顕在化を見据えた、少なくとも現在就航している最大級のコンテナ船への対応が可能なターミナルの整備。

[クリアすべき問題点]

- ・「港湾経営主体」の経営の自由度と港湾の公共性確保の双方を担保するための公的主体の関与のあり方について、今後検討が必要
- ・港湾コストの低減や戦略的港湾経営の実現等については、関係者調整、必要な機能の

¹¹ バージ（はしけ）…停泊船舶と陸地との間や、離れた 2 地点間を往復して人や荷物を運ぶためなどに使われる荷船。自航能力はなく、押船・曳船（タグボート）とともに航行する。

¹² インランドデポ…港湾・空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地で貨物の集配、通関業務、保管などが行われるところ。

¹³ ゲートオープン … コンテナターミナルの出入口が開いていること。

¹⁴ AEO 制度【Authorized Economic Operator：認定事業者制度】…優れた貨物管理体制を有する事業者を関係当局が認定し、通関手続等で優遇、国際物流におけるセキュリティ確保と物流効率化を両立させる制度。国家間の相互承認制度もある。

確保、必要に応じた制度改正等が必要

2. バルク

1) 将来の姿、指標

- ・バルクについても、大型船舶の活用等によりアジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・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。これにより、国際バルク貨物輸送における我が国産業の国際競争力を強化し、我が国での産業の立地と雇用を確保する。

2) 現状の課題・問題点

- ・世界人口が68億人にも達する昨今、資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある。また、海上輸送の世界においても、大量一括調達によるスケールメリットの追求の観点から、船舶の大型化が進展している。こうした中、中国や韓国等の近隣諸国では、旺盛な消費に対応するため、大規模で高規格な物流機能の提供に邁進するとともに、大胆な優遇措置等による海外企業の誘致に国を挙げて取り組んでいる。
- ・一方、四方を海に囲まれた「海洋国家日本」においては、国民の暮らしに不可欠な食糧の6割、エネルギーの9割を海外に依存しており、日本の国力の源泉である製造業等の国内産業にとって不可欠な資源等を安定的かつ安価に確保することは、我が国にとって最も基本的な課題の一つである。こういったバルク貨物の輸送は、価格に占める輸送費の割合が高いことから、大型船舶の活用等による海上輸送コストの削減が直ちに資源買い付けにおける価格交渉力の強化につながり、安い資源価格に支えられて生產品の価格競争力を高めることに直結するという特徴を有する。しかし、こういった資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物の輸入に関し、我が国の港湾政策は個々の企業の近代化・合理化を促進する観点からの支援に止まっており、経済的安全保障等国家的な視点や関連産業全体の国際競争力強化といった観点からの政策は必ずしも十分に講じられていない。
- ・また、我が国の港湾施設は、その多くが戦後の高度成長期に作られたものが多く、陳腐化・老朽化等の進行により、世界的に進む船舶の大型化に十分に対応できてい

ない。

- ・こういった状況を放置し、物流のコスト・サービスの水準が改善されない状況が続けば、企業や国民生活にとって大きなコスト高となる。その結果、企業は生産拠点の海外への移転を一層進めざるを得ず、これまで我が国経済を支えてきた国内産業や雇用を守れなくなる可能性すらある。

3) 課題に対応した政策案

- ① 当面扱うべき国際バルク貨物として、穀物（とうもろこし、大豆）、鉄鉱石、石炭とすることを国際バルク戦略港湾検討委員会において選定済。
- ② 国際バルク貨物輸送については、穀物、資源といった貨物ごとにその荷主のおかれる競争環境などから事情がまちまちであり、それぞれに効果的な対応施策を精査していく必要がある。そのため、平成22年末ごろに、「選択」と「集中」に基づいた国際バルク戦略港湾の選定を行うとともに、国際バルク貨物の大量一括調達のための企業連携を促進する。（平成22年度「産業物流高度化を推進するための社会実験」も活用）。

上記の施策を踏まえ、その後の「国際バルク戦略港湾」としての整備や全国でそのメリットを享受できるよう必要な対応を展開していく。

[クリアすべき問題点]

具体的には、以下の諸点をポイントとして、必要な政策を展開していく。

（1）輸入の効率化のための企業連携の促進

- ・ 現行の商取引等の改善を促すための取り組み。
 - ① 複数の企業が岸壁や荷役機械を共用化し、大型船の一度の着岸で複数企業に輸入物資を配分する
 - ② 国際バルク戦略港湾政策の効果を幅広く裨益させるため、異なる企業の拠点間での複数寄港を実現する
 - ③ コールセンター¹⁵での小口荷主への内航フィーダー輸送サービスを促進する

（2）大型船に対応した港湾機能の拠点的確保

- ・ 現在就航している、または今後登場する、最大級の輸送船が満載で入出港可能な港湾施設を、対象品目に応じて、国際バルク戦略港湾に整備するとともに、大型船への対

¹⁵ コールセンター（coal center）…石炭運搬船により運ばれた石炭を保管する施設。事業者の需要に応じて、当施設より必要量を供給する。

応とターミナル全体の運用効率改善のため、荷役機械の高規格化の促進と、サイロ・野積み場等保管施設の容量・機能確保するなど必要な措置

(3) 「民」の視点での効率的な運営体制の確立

- ・民間企業が効率的にオペレーションを行いうる新しいスキームを構築。

(4) 船舶の運行効率改善のための入出港制限の緩和等

- ・気象や航行に係る情報提供網の充実など十分な航行安全対策を講じた上で、夜間入港を可能とする措置等に取り組む。

3. 旅客

1) 将来の姿、指標

- ・瀬戸内海等の豊かで風光明媚な自然や、個性的な文化、歴史遺産、風土等の活用により、海外のクルーズ客にとって魅力的な寄港地を形成し、世界のクルーズ船が我が国に多数寄港するとともに訪日外国人が増大し、我が国における観光立国の実現に貢献できるような港湾サービスを目指す。
- ・旅客船やフェリーの安全かつ安定的な入港が確保され、乗船客の快適な港の利用が実現することで賑わいのある港湾空間を形成し、港湾訪問客数の大幅な増加を目指す。
- ・四面環海の日本においては、海も海外との交流にとって重要なルートであり、観光振興策とあいまって、海のルートによる訪日外客数増大を図る。

2) 現状の課題・問題点

- ・入港時の手続に時間がかかる、旅客船の着岸する岸壁周辺に貨物が積まれている、あるいは岸壁の延長・水深不足等により大型旅客船が安全に入港できない等、旅客船、フェリーの利用客や船社にとって、我が国の港湾は、快適で安全な利用が可能なものとなっていない。

特に、我が国における観光立国の推進のためには、世界各国からアジアに来訪するクルーズ船の誘致に向けた取組を進めることが重要であり、アジア諸港に対して国際競争力を有するような、旅客や船社にとって魅力的な環境の形成が必要である。

3) 課題に対応した政策案

上記の問題に対して、以下の諸点について、ハード・ソフト両面について必要な施策を行う。総合調整が必要な問題については、関係府省や港湾管理者、地元自治体、関係事業者、市民等が連携できるような体制づくりを行い、総合的に取り組む。また、観光振興策に対応し、観光関係事業者等と連携しつつ旅客利便の増進を図る。

- ① 快適な利用のためのクルーズ専用ターミナルの確保等、港湾内での旅客利用と貨物利用との分離
- ② 入港時のC I Q¹⁶等の諸手続の迅速化・円滑化
- ③ 旅客への情報案内施設や快適な上下船のための乗降施設、下船後に利用するチャーターバス等のための十分な駐車場等、旅客の快適な利用のためのターミナル機能の充実
- ④ 大型旅客船等の荒天時における安定的な入港を可能とする港湾の静穏性等の確保

[クリアすべき問題点]

- ・ 関係する諸手続の見直しや、そのための関係府省間での連携・推進体制の構築
- ・ 快適性や安全性確保のために必要な施設整備の推進
- ・ 各港での関係者間によるクルーズ振興の取組のための連携体制の構築

¹⁶ CIQ (Customs : 税関、Immigration : 出入国管理、Quarantine : 検疫の略) …人や貨物の国際的な移動の際に必要となる手続き及びその施設を指す。

Ⅱ．海運力の発揮

外航海運は、港湾インフラと並んで我が国の海洋インフラの重要な柱であり、日本商船隊の国際的な活躍は我が国の経済成長にとっても大きなプラスである。ただし、日本商船隊は、国際競争力のある民間企業であり、港湾と異なり直接的に政府が必要とされる産業分野ではない。

しかしながら、現状では、外航海運の分野は国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきており、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には、適切な政策対応が求められている。それは、具体的には競争条件が均等化するような税制の実現であり、規制改革等民間の意欲を高める政策である。

このような政策により、世界市場の中で、輸送サービスの質、安全性のみならず価格競争力の面でも選ばれる商船隊となれば、

- 外航海運は成長産業のひとつとして、我が国の経済成長に大きく貢献することができる。
- また、高質で安価な輸送サービスを提供することができれば、製造業等にとっては大きなプラスであり、その点からも日本の成長に貢献することができる。
- さらに、クルーズ等の旅客輸送の増加策が進めば、観光振興、地域振興にも貢献できる。

1) 将来の姿、指標

- ・ 国際的に劣後する競争条件を整備することで、世界のユーザー（荷主）から選択される日本商船隊を目指す。世界の海上物流における日本商船隊のシェア（トン数ベースで約11%）を今後も維持し、さらには向上を目指す。

※海運分野成長について取り上げると、世界の海上荷動き量は、過去10年間で年平均4%の伸びを示しており、そのトレンドでシェアを維持するだけでも、10年後には、売り上げが貨物量に比例すると仮定すれば約1.5倍（約5.6兆円→約8.4兆円）、さらに、船隊拡充の投資等を含めると、4兆円程度の市場規模の拡大が見込める。

2) 現状の課題・問題点

- ・ 外航海運については、日本の外航海運税制が、トン数標準税制、償却方法、登録免許税、固定資産税など諸外国と比較して負担が重い状況である。例えば、トン数標準税制については、諸外国では全船への適用が認められているのに対し、日本では、自国

籍船（日本商船隊の約 4%）のみが対象とされ、また、固定資産税については、諸外国の多くが、移動体の償却資産について非課税なのに対し、日本では移動体の償却資産まで課税されているなどの大きな隔たりがある。

また、世界の海上荷動き量が増大する中で日本商船隊はシェアを徐々に落としている。日本商船隊が世界市場で伍していくために、規制改革や税制改革により、外航海運企業や外航船主が内部留保を厚くし、三国間輸送における集荷機能の強化、海運ネットワークの充実、さらには船隊増強への再投資につなげられるようにしていく必要がある。

- ・海上輸送は日本のライフラインであり、経済安全保障上重要という観点もあるが、日本籍船・日本人船員は最盛期と比較して、それぞれ 1, 5 8 0 隻 (72 年) → 9 8 隻 (08 年)、5 6, 8 3 3 人 (74 年) → 2, 6 2 1 人 (08 年) に大きく減少している。

3) 課題に対応した政策案

① 日本の外航海運関係税制の戦略的見直し

- ・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
- ・船舶に係る登録免許税、固定資産税の徹底的軽減

※日本の成長に貢献し、かつ日本商船隊が世界をリードできるよう競争力を高める観点から税制のあり方を見直す。その際、日本籍船の増加を促しつつ、日本籍船のみならず日本商船隊の競争条件の均衡化を図る。

② 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

③ 優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備

- ・経済安全保障や陸上支援も含めた安全運航の確保の観点から、さらには、我が国海外航海運企業の着実な発展を支えるため、外航日本人船員（海技者）については今後も一定規模が必要であるため、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
- ・外国人船員の有効活用を推進するため、外国の海技資格受有者を日本船舶に乗り組ませる手続き等についての運用改善
- ・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
- ・即戦力を備えた新人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

④ 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

[クリアすべき問題点]

以下の諸点は引き続きの検討課題。

- ・経済安全保障の観点からも、日本籍船を増加させることが必要であることについて説得力ある説明。
- ・我が国海外航海運企業の競争力強化が、海事クラスターを通して地域経済・雇用にどの程度貢献するか。

Ⅲ. 造船力の強化及び海洋分野への展開

1) 将来の姿、指標

- ・造船分野では技術開発等で国際競争力を強化し、その技術を基盤に国際海運における地球温暖化対策等の国際ルール化を日本が主導するとともに、広大な EEZ を有する我が国として海洋の利活用促進に貢献。

2) 現状の課題・問題点

- ・造船業・船用工業も世界単一市場で激しい国際競争を展開しており、今後もこの分野で競争力を確保していくために、環境性能等日本が先端を行く造船技術について、先行技術開発と国際ルールの先行提案による国際的なイニシアティブの確保が必須である。また、現在のところ生産効率は他国をリードしているが、更なる競争力の強化に向けて、生産効率向上や技術開発のための企業活動の活性化が重要である。
- ・海洋国家日本にとって、広大な EEZ の管理・開発は重要課題。そこに、メタンハイドレートやレアメタルを豊富に含む海洋鉱物資源が眠っているとされており、これら海底資源の商業化ができれば、日本の成長はもとより資源安全保障にも大きく貢献する。また、洋上風力発電、波力発電などの再生可能エネルギーの開発も期待されている。こうした海洋管理・開発に貢献するため、我が国造船技術や造船以外の海洋土木なども含めた総合エンジニアリングなど一層の技術の高度化が必要。また、実際の海洋管理・開発は、民間では開発リスクが過大であるため、海洋開発推進、海洋産業の育成に向けた官民の連携の仕方が課題となる。

3) 課題に対応した政策案

- ① 革新的な船舶の省エネ技術の開発・普及を図るとともに、我が国の主導の下に、IMO における国際海運での温暖化防止対策等として、新造船への燃費規制・既存船の省エネ運航計画の強制化等の国際条約化を推進する。
- ② 造船技術者、技能者の確保育成に向けて、産学官連携の取り組み、地域における研修拠点の機能拡充を推進する。
- ③ 造船所の競争力強化に資する柔軟な投資活動の促進。

※ 2 ～ 3 年後の実現を目指す

- ④ 我が国 EEZ 等における海洋資源エネルギー・鉱物資源について、自律型潜水調査機器（AUV）等により迅速な海底地形調査を行い、そのポテンシャルを把握・検証し、必要な技術開発や経済評価等を実施するとともに、これらの活動を支える拠点の整備や EEZ 等の監視強化を行い、権益の確保を図る。
- ⑤ 我が国の EEZ の管理や開発利用に向けて、その基盤として貢献しうる造船技術の一層の高度化を図るとともに、今後拡大が見込まれる海洋掘削市場へ我が国企業の参入を支援するなど、海洋産業の育成に向けて官民連携で取り組む。
- ※将来的な検討の方向性として
- ⑥ 海洋再生可能エネルギーの開発・普及計画を策定し、技術開発支援等を実施することにより海洋の再生エネルギーの導入を促進する。

[クリアすべき問題点]

- ・ CO2 排出を削減する国際的枠組みについて、主要海運国をはじめとする IMO 関係の諸外国との交渉、合意形成が必要。

2. 観光分野

三つの戦略、七つの戦術

訪日外国人旅行者の誘致戦略

1. 訪日外国人 3,000 万人プログラムの展開

ターゲットごとのノルマと成功報酬を設定

2. メディア戦略

2-1. 新しいメディアを活用した海外プロモーション

2-2. ICT を活用した国内における観光の高度化

3. 海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

出先機関の統合による経費節減と、プロモーションの一元化

観光地の魅力度向上戦略

4. 新しい観光アイテムの創造

文化、スポーツ、医療など他分野との融合による観光促進

5. 創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和、人材育成等

観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略

6. 休暇取得の分散化の促進

7. 国民的な観光マインドの育成

前文「観光立国日本」に向けて

人生を楽しむために

観光産業は、現在すでに GDP 比 2.3%（産業連関分析による直接効果）を占める大きな新産業となっている。この数字を、今後も大きく伸ばし、将来、日本の基幹産業としていくことも夢ではない。

また観光産業は、特に地方においては、幅広い雇用が期待できる唯一の分野といってもよく、観光振興は、日本の地域社会にとって、生き残りをかけた大きな政策課題となるだろう。

ここでいう雇用とは、従来型の賃金労働だけをさすのではなく、観光ボランティアなどを通じた社会参加の促進をも含む。潜在的な能力がありながら、社会との接点を失いがちだった地域の女性や高齢者などが、観光産業に参加して地域に貢献することは、まさに鳩山内閣が掲げる「居場所で出番」を創り出す格好の機会となる。

しかしながら、今のところ、こういった「観光立国」への道筋が、国民全体に共有されているとはいいがたい。

日本は長く「工業立国」として成長し、観光、文化、スポーツといったレジャー、エンターテインメント産業は、経済構造の脇役の位置に甘んじてきた。また日本人の生真面目な性格が災いしてか、レジャーやエンターテインメントは、労働時間の余暇、休養、リフレッシュの一環としてのみ捉えられてきたことも事実だろう。

観光立国実現のためには、レジャーや文化、スポーツなどは、現代人の生活と精神衛生にとって欠くべからざるものであるという、発想の転換が必要である。

具体的には、

- ・政府サイドからの「人生を楽しもう」という強いメッセージ
- ・観光や文化活動による「新しい世界の発見」が、経済活動にも活気をもたらすのだという経済界の認識の転換
- ・生まれ育った地域に誇りを持ち、そこに他者を招き入れることに喜びを見いだす「観光マインド」育成のための観光教育

などが急務と思われる。

また同時に、地域での成功例を積み上げ、それを周知することによって、「観光による地域再生」を現実のものとして国民に共有してもらう必要もあるだろう。

訪日外国人 3,000 万人に備える国内環境整備

観光戦略の最大目標は、訪日外国人 3,000 万人の早期達成である。

この点については、地域別に短期的な数値目標を厳しく設定し、従来の行政の慣行にはなかった、徹底した成果主義を採用して目標達成に全力を注ぐ。そのため、海外の出先機関の充実、人員、予算の増強、現地採用の促進などを徹底する。

しかしながら、この数値だけが達成されても、観光振興によって内需が喚起され、地域社会が活性化しなければ、その意味は半減する。また、海外からの観光客の数だけが増えても、その訪問者が日本を愛し、好印象を持って帰ってくれなければ、かえって国益を損ねることにもなるだろう。

インバウンド振興は、観光政策の最重要課題だが、そのためには、国内観光の充実による観光基盤の整備が不可欠であり、インバウンドだけが独立して発展するということはない。

そこで観光分科会では、休暇取得の分散化、多様な情報通信技術による観光現場での高度情報支援の実現、文化施設などとの連携による地域の特色を生かした観光拠点形成といった国内基盤の強化を重点的に進めるべきだと考える。これらの施策によって、観光業の生産性を飛躍的に向上させ、正規雇用者を増やし、国際競争力の基盤となる産業育成を図る。

並行して、海外出先機関における観光、文化などの紹介の一元化（ワンストップサービス）や、ブログ、ツイッターなど新しいメディアを利用した新広報戦略を検討するとともに、ターゲットを絞ったインバウンド振興を、年限と国別の到達目標を決めて大胆に展開する。また、数値目標のほかにも、様々な世界の観光ランキングなどを参考にして、具体的かつ現実的な目標設定を行うとともに、その目標設定に関する評価を適切に厳しく行う。

こうした国内外の展開は、観光振興のための車の両輪であり、それぞれ短・中・長期の実施目標を掲げながら、並行し、連動させて推進していく必要がある。

観光は、日本の伝統、文化、芸術、スポーツ、科学技術などを直接体験してもらえる最大最良のソフトパワーである。関連省庁が一丸となって、観光振興を行うことが、最終的には日本国の平和貢献にまで波及していくことを願ってやまない。

テーマ別の政策検討

優先的に実施すべき事項

1. 訪日外国人 3,000 万人プログラムの展開

訪日外国人 3,000 万人プログラムを実現するため、観光庁は市場毎のマーケティングを深化拡大させ、市場毎の訪日旅行者数のきめ細かい数値目標を設定するとともに、日本政府観光局（JNTO）はこの数値目標を達成するための体制を強化し、この数値目標を単なる「目標」とせず、「ノルマ」と捉えて、達成者には報奨を、未達成者には人事更迭など、従来の行政にはなかった成果主義を 23 年度までに導入する。

【1. 2）（5 ページ）参照】

2. 創意工夫を活かした観光地づくりのための人材の育成

地域の観光を支える人材を育成し、また、観光を核とした地域の取組みを地域全体の発展へとつなげていくため、観光産業にとどまらず、農林水産業、地場産業、NPO 等幅広い関係者が参画する事業主体（観光地域づくりプラットフォーム）の形成促進をはかるべく、観光庁は意欲ある地域の協力を得ながら組織化や中核的人材育成等に対する先進的な取組みを支援し、改善効果等を検証し、23 年度には全国各地に展開していくための方策を構築する。

【5. 2）（16～17 ページ）参照】

3. 休暇取得の分散化の促進

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、政府は、春や秋の大型連休地域別設定等、休暇取得の分散化について、経済界、労働界、教育界などからの意見を十分踏まえて、国民のコンセンサス形成を図りつつ、24 年の実施を目指す。また、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普及・啓発を実施する。

【6. 2）（19 ページ）参照】

訪日外国人旅行者の誘致戦略

1. 訪日外国人 3,000 万人プログラムの展開

1) 現状の課題・問題点

- ・市場に特化したプロモーション戦略が不十分である。
- ・既存の海外プロモーションの実施体制については、日本政府観光局（JNTO）に加え、在外公館や国際交流基金等の関係機関が担っているところであるが、脆弱な組織体制、縦割り行政の弊害、関係自治体との連携不足などから、訪日外国人 3,000 万人の実現を図るためには、はなはだ心許ない状況にある。
- ・中国においては、査証取得の困難さが最大の障壁となっている。これまで関係官庁は、在外公館における人員などの現状や日本における治安の悪化などを理由に拡大に消極的な対応であるが、「出来ない理由」を探すのではなく、国益を優先し、必要な人員配置を行い、ゼロベースで大胆な政策変更を促すべきである。
- ・訪日外国人旅行者の増加に伴い、国内の受入環境の整備や、日本国内を円滑・安価に移動できる環境の整備を進めることも必要である。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成 23 年度概算要求を含む）

- ① 現在、平成 22 年度においては、東アジアを中心とするマーケティング調査を、先行、集中して行っている。23 年度はこの先行指標を参考に、より深化拡大させ、すべての市場毎に市場調査を行い、訪日旅行者数のきめ細かい数値目標を設定する。さらにその達成に向け、現地のニーズに即した効果的なプロモーションを展開する。
- ② 訪日外国人 3,000 万人を実現するため、現在の海外プロモーションの実施体制の検証を行うとともに、当該検証を踏まえ、海外現地旅行会社、マスコミなどと連携した海外プロモーションの充実、市場調査・市場分析など、JNTO をはじめとした海外プロモーションの実施体制の強化を図る。このため、JNTO の予算・人員の充実強化、現地採用の拡大、目標に対する成果主義の徹底を行うとともに、事業のより迅速かつ円滑な実施のため、VJC 予算を直接 JNTO に投入することを検討する。
上記の数値目標を、単なる「目標」とせず「ノルマ」と捉えて、達成者には報奨を、未達成者には人事更迭を含む厳しい対応を実施する。
- ③ 国、地域別に、日本の「どこ」を勧めるかを、細かく検討することは当然だが、さらに、団体観光旅行者、リピーター、別荘購入者など来訪者を階層化し、ターゲットを絞ったきめ細かい観光戦略を組み立てる。
- ④ 中国人訪日観光査証について、観光立国推進本部において関係省庁間で調整を行いながら、取扱公館の拡大、査証発給条件の見直し等を図っていく。
- ⑤ ゲートウェイ空港等、全国的な観点から外客受入の中核的な役割を担うべき戦略拠点において、地方自治体、民間事業者等の関係主体と連携・協働体制を構築し、外

国語表示・案内の充実など、外国人旅行者へのサービス改善に向けた様々な施策を推進する。

- ⑥ 訪日外国人旅行者の飛躍的増大に伴い、現在業務独占資格となっている通訳案内士に係る制度の見直しを行う。外国人旅行者の受入を担う人材の育成を図る。
- ⑦ 宿泊施設における外国語接遇の充実強化に向けた取組みや海外への宿泊施設の情報発信の強化を推進する。
- ⑧ これらの施策を実行し、また結果を検証するための「インバウンド観光推進検討委員会」を設置し、大臣所管の元、強い機動力のある権限を付託する。

[クリアすべき問題点]

- ・関係省庁、関係法人との合意形成が必要である。
- ・海外プロモーションの推進に当たっては、日本のブランドイメージの確立やマーケティング戦略の確立が不可欠である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 宿泊施設における外国語接遇の向上のための外国人研修員・留学生の活用の拡大について検討する。
- ② 日本のインバウンドを支えつつ、帰国後は日本とのパイプとなるような外国人人材を活用するための奨学金制度の創設やインターンシップ制度の普及促進について検討する。
- ③ 海外と日本の観光関連大学との交流の促進（インバウンド増加に資する戦略的な交流の促進）を図る。
- ④ 訪日外国人 3,000 万人を前提とした航空政策を推進する。
- ⑤ 我が国における LCC（ローコストキャリア）の本格導入に併せ、海外プロモーションとの連携等を通じ、その積極的な活用を図る。
- ⑥ きめ細かな検証を継続して行い、数値目標などは柔軟性を持って変更していく。

[クリアすべき問題点]

- ・外国人の活用については、我が国の雇用対策も踏まえた慎重な検討が必要である。

将来的な検討の方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 国際旅行市場の動向を踏まえ、徹底した P D C A サイクルにより、3,000 万人プログラムを推進する。

2. メディア戦略

2-1. 新しいメディアを活用した海外プロモーション

1) 現状の課題・問題点

- ・海外プロモーションにおいて、ブログ、ツイッター等の新しいメディアが十分に活用されていない。
- ・「YOKOSO! JAPAN」というキャッチフレーズは、外国人にとって分かりにくく、海外向けにはあまり浸透していない。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① CMなど従来の広報媒体にこだわらず、例えば日本と外国の共同製作映画に対する国内ロケ地利用やプロモーションの支援、日本の文化を取り上げた海外テレビ番組制作への支援、クイズ番組への賞品提供、日本からの海外放送での戦略的番組作成の促進など、必要に応じて外国政府とも連携しながら、より広範な日本のメディア露出を推進し、それにより「日本にきたい」「憧れの国ジパング」と思わせる広報戦略を構築する。
- ② 有力ブロガー等、いわゆるソーシャルメディアを活用した情報発信の手法を海外プロモーションに活用できるかについて調査・検証する。外部専門家の意見を踏まえた広報の充実、ソーシャルメディアの活用を見据えた訪日外国人旅行者に対するアンケート調査の実施等、費用対効果の高い新しい広報戦略を構築する。
- ③ 新しいキャッチフレーズを開発し、その普及を図るとともに、これと連動した新たな広報活動を展開する。
- ④ 日本文化の海外発信方策や国際展覧会・博覧会等への出展・参加方策について、観光立国推進本部における検討結果を踏まえながら、関係省庁との連携強化による一元的な対応を推進する。
- ⑤ 海外メディア戦略専門のワーキングチームを組織し、総合的な戦略作成、検証、戦略変更を一元化する。

[クリアすべき問題点]

- ・メディア戦略に関しては、本来、日本全体のブランドイメージの確立、マーケティング戦略の一環として検討する必要がある。
- ・有力ブロガー等を活用した情報発信の手法については、非制御性等のサイバーメディアの特性を考慮した慎重な検討が必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 海外現地のエージェントの積極利用を図る。現地エージェントの参入に際しては、規制緩和はもちろん、見えない障壁を作らないように配慮する。
- ② メディア戦略に関し、外部専門家等との連携・役割分担を踏まえつつ、広報体制の強化を図る。

2－2. ICT を活用した国内における観光の高度化

※ICT:Information and Communication Technology（情報通信技術）

1）現状の課題・問題点

- ・訪日外国人旅行者にとって日本語は大きな障壁であるにも関わらず、空港、駅等での案内表示のほか、外国語による情報提供が不十分であるため、日本の観光資源は十分に活かされていない。
- ・観光については、単なる翻訳でなく文化的背景の相違まで含めた説明が必要な場合が多いが、多様な訪日外国人旅行者向けにこれらを細かく整備することは難しく、現地の案内表示だけでなく、旅行者が利用する現地発行のガイドブックや、インターネットでの発信でもこれらは満足に行われていない。
- ・多様な母国語、文化的背景を持つ訪日外国人旅行者に対する国内観光産業の対応については、局所的であり、そのノウハウが広まっておらず、全体的なサービスレベルの向上につながっていない。

2）課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 文化施設等の多言語化の具体策について、観光立国推進本部における検討結果を踏まえながら、関係省庁と連携して検討を進める。
- ② 京都や沖縄、東京・上野、浅草地区などにおいて、区域を指定した上で、域内における観光情報提供の本格的な全面 ICT 化を試行し、その効果を検証する。
- ③ 健常者だけでなく、屋外での活動に困難のある高齢者や障害を持つ人など広く多くの人々に観光を楽しんでもらうことを目指し、ICT を積極的に活用しながら、社会的弱者に向けて、その身体状態に合った情報提供、移動支援を行える環境の整備を促進する。

[クリアすべき問題点]

- ・メディア戦略に関しては、本来、日本全体のブランドイメージの確立、マーケティング戦略の一環として検討する必要がある。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 日本の文化や習慣、観光、歴史、人物などの情報については、多様な母国語、文化的背景を持つ訪日外国人旅行者に対し、提示・解説する良質なマルチメディアコンテンツを集積し、観光業者や自治体、海外ガイドブック作成者、国内外のツイッター、ブログ等の発信者など、幅広くフリーコピーやリンクしてもらうための情報バンクをインターネット中に開設するための方策を検討する。
- ② それと並行して、国内観光業の持つ観光ノウハウ——特に「〇〇国人に対する露天風呂利用マナーの教え方」や「〇〇国人の食事禁忌に対する対処法」等について多様な母国語、文化背景を持つ訪日外国人旅行者に対する対応ノウハウを集積し、簡単に利用できる情報バンクをインターネット中に開設するとともに、全体的なサービスレベルの向上につなげるための方策を検討する。
- ③ 特定の場所からそこに関連する情報やサービスにつなげることができる多目的な「場所依存型」ネットワークサービス基盤については、新しい時代の情報的国土インフラとして整備するとともに、仕様の統一や、さらには国際標準化を目指す。
- ④ 上記の情報的国土インフラを利用し、日本を訪れることの多い上位5カ国程度の母国語表示が可能な携帯端末を活用することにより、空港、駅、美術館、劇場等の施設内、さらには屋外の観光地等におけるサイバーメディアによる情報提供を、特定地域で集中的に普及・展開する。
- ⑤ 同インフラも利用し、省力化とサービスクオリティ向上の両立を可能にする顧客情報管理等の新しい情報通信技術の観光業における利用を促進し、業界の労働生産性の向上を図る。

[クリアすべき問題点]

- ・利用者参加型のオープンなコンテンツ提供環境を考えた場合、信頼できない情報、営業妨害的情報が問題になりにくいシステム設計を行うべきだが、それらをゼロにすることは不可能であり、責任分界点やそれによる不利益の補償問題等のマイナス面をフォローする制度設計によるバックアップが必要である。
- ・サービス端末やサービスシステムの提供について、利用者利便、コスト効率等の観点からどのような制度設計とすべきか、また、端末、システム構築に当たりどの程度国が関与すべきか、さらに海外の携帯電話との関係をどのようにすべきか検討が必要である。
- ・情報バンクにあるマルチメディアコンテンツを利用して、良質な日本紹介の情報発信をした人・企業を選んで、訪日観光をプレゼントしたり、優良表彰をしたりといった

積極的利用につながるインセンティブ形成に留意する。

- ・国内観光業によるノウハウ集積について、適切なノウハウを多く提示した企業に対し、「海外観光客向けサービス優良」とか「指導クラス」などを与えるなど、積極的ノウハウ提出につながるインセンティブ形成に留意する。
- ・情報基盤の整備等を含むメディア戦略の推進に当たっては、官民の適切な役割分担が重要であり、国としてどこまで関与すべきかについて慎重な検討が必要である。

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 情動的国土インフラの基盤を利用することにより、空港、駅等の交通施設や美術館、劇場等の文化施設、さらには屋外の観光地等において、多国語での観光、移動支援情報の提供、翻訳字幕提供等を、地方自治体や民間を含む様々な主体が低コストで実現できるよう整備を促進する。これによって日本入国から帰国に至るまでの訪日外国人旅行者へのサイバーメディア面での便宜供与について、多様な提供者がいながらも利用者側から見ると一元化されたサービスを可能にする。
- ② 最終的には、この基盤を新たな産業創出に結びつけ、システムごとの輸出に耐える仕様を目指す。

[クリアすべき問題点]

- ・「2～3年後の実現を目指すもの」に同じ。

3. 海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

1) 現状の課題・問題点

- ・訪日外国人旅行者のための情報提供、海外プロモーションにあたっては、観光、文化、産業それぞれの分野の海外の政府出先機関がばらばらに対応しており、訪日外国人旅行者（利用者）の視点に立っていない。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 訪日外国人旅行者のための情報提供、海外プロモーションの実施体制について、既存の枠組にとらわれない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する。シナジー効果を発揮させるため、観光・文化政策の連携を中心に、窓口業務、ウェブサイトの一本化、旅行見本市、国際展覧会における情報の共同発信など、海外出先機関の連携を高め、その効果を検証する。

〔クリアすべき問題点〕

- ・関係省庁、関係法人との合意形成が必要である。
- ・海外プロモーションの専門性・継続性、インバウンド施策と執行の一体性を確保することが必要である。
- ・海外プロモーションの推進にあたっては、日本のブランドイメージの確立やマーケティング戦略の確立が不可欠である。
- ・海外出先機関の運営費、人件費は厳しい削減目標が課せられるなど制約されている。
- ・窓口業務の一本化にあたっては、出先機関の事務所スペースに余裕がないことへの対応とともに、職員の拡充のための予算措置が必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 海外出先機関の連携を高めるモデル事業の効果検証を踏まえながら、観光・文化政策の連携を中心に、海外出先機関の窓口業務の一本化、片方の事務所しかない場合の新規駐在員の派遣・拡充などによるワンストップサービスの提供を主要国に展開する。

〔クリアすべき問題点〕

- ・「早期実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）」に同じ。

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 海外出先機関と在外公館等との連携のあり方について検討を行う。たとえば、主要国、ターゲット国においては、「セールスプロモーション専任領事」を民間から任用し、各自治体の出先機関まで含めて下部組織を統轄させるといった思いきった統合施策が必要となる。発電所、鉄道等の大規模インフラをセールスする場合にも観光・文化政策を活用するなど、観光、文化から、ボランティア、科学技術、産業まで、オールジャパンで日本を売っていくのだという意識改革・広報活動の強化に取り組むことにより、省益に囚われないトータルな国益を追求するための在外公館の強化体制を実現する。

【クリアすべき問題点】

- ・ 関係省庁、関係法人との合意形成が必要。
- ・ 海外プロモーションの目的達成能力が低下（観光分野が埋没）しないような適切な制度設計を行う必要がある。
- ・ 日本国内の本体組織の統合に関しては、行政刷新会議とも連携を取り、大胆かつ慎重に進める必要がある。単なる事務効率の合理化、コストカットのための統合ではなく、長期的なビジョンを元にした積極的な統合計画を提案する必要がある。

観光地の魅力度向上戦略

4. 新しい観光アイテムの創造

1) 現状の課題・問題点

- ・リピーターを除けば、国内で、単体で、団体の訪日観光客を受け入れられる地域は限られている。東京、関西、北海道、九州・沖縄など、我が国における魅力的な観光拠点となり得る都市・地域に、集中的な投資を行うべきだが、現実には観光拠点としての機能・サービスが不十分である。各都市の特色を出したアピールもできていない。
- ・インバウンド振興の観点からも観光行政と文化行政及び観光行政とスポーツ行政の一層の一体性の強化は必要だが、現状では両者のシナジー効果は発揮できていない。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 関係省庁の連携等を通じ、文化・スポーツなどをきっかけとした新たな訪日需要の開拓を行う。また、医療観光、美容観光、スポーツ観光などを連携させ、健康産業を観光の大きな柱とする。観光立国推進本部における検討結果を踏まえながら、健康産業と連携した観光メニューについて検討を進め、具体化を図る。
- ② 日本の歴史・伝統に根付いた美術・建築・芸能、アニメ・マンガなどのメディア芸術等我が国が誇る様々な文化を活用したインバウンド振興を推進する。観光立国推進本部における検討結果を踏まえながら、文化政策と連携した各拠点の魅力の創出・発信や文化施設と連携しての「もう一泊」の施策など、文化と観光の連携を進める。
- ③ 瀬戸内海や沖縄をはじめとして、クルーズに適した美しい海岸線や島々などの観光資源を積極的に活用し、アジアの需要増を取り込むクルーズ振興策を調査し、具体化を検討する。
- ④ 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。このため、特に我が国を代表する国際会議施設である国立京都国際会館の機能強化について検討する。

※MICE とは：企業等の会議（Meeting）、企業の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive(Travel)）、国際会議（Convention）、イベント、展示会・見本市（Event/Exhibition）の頭文字のこと。

- ⑤ マカオ、シンガポール、ラスベガスなどで実績があり、日本に参入を希望する外資の調査など、MICE の誘致促進の観点からカジノを含めた総合リゾート開発（IR：

Integrated Resort) の我が国におけるポテンシャルについて検討する。

[クリアすべき問題点]

- ・カジノに関しては、①組織的暴力団の介入、依存症患者の発生、青少年への悪影響、マネーロンダリング、地域環境の悪化等のカジノの負の側面を踏まえたカジノ自体への賛否、②国内の公営ギャンブルの仕組み（払戻率75%）がある中、近隣諸国のカジノと比較して競争上優位な制度を創設できるか、③他の娯楽産業とのバランス、④カジノの収益の使途、⑤特区としての取扱いの可否等について関係省庁や国民を交えた慎重な議論が必要である。
- ・メガ・コンベンション施設との複合開発について、住宅都市分科会との連携・整合性が必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① ウィンターリゾート、医療観光等地域の特性に応じた観光拠点としての魅力の発掘を行う。医療観光に関しては、在留・訪日外国人の医療ニーズ等を踏まえつつ、院内対応の多言語化、関係医療機関との連携等による高度医療サービスの提供等について検討する。また、カジノに関しては、導入による様々な負の副次的効果（青少年への悪影響、マネーロンダリング等）が懸念されることから、外国人に利用を限定する、クルーズ船上でのカジノに限定して認めるといった条件も検討した上で、カジノを含めた総合リゾート開発（IR）として参入を希望する外資などがあれば、法的措置を講ずることも含め慎重に検討する。また、その制度設計にあたっては、ライセンス供与による特別立法、利益の一部を公益的事業にあてる等公益性確保のための仕組み、導入による負の副次的効果回避の仕組みについてあわせて検討する。
地域の特性を活かして2～3年間で観光拠点としての魅力を向上できるポテンシャルのある地域を選定し、省庁横断的に集中して支援を行うプロジェクトの実施を検討する。
- ② クルーズ振興を図るため、必要な規制緩和等（日本籍船の運航部門への外国人部員配乗、クルーズ客船の実態を踏まえた出入国管理等の諸手続きの運用、航行規制（巨大船の瀬戸内海夜間航行等）の緩和）を推進する。また、クルーズ中樞港や旅客港（ヨットハーバーを含む）の整備（港湾内での旅客利用と貨物利用の分離を含む）をさらに進める。

[クリアすべき問題点]

- ・医療観光に関しては、外国人向け医療施設の整備、地域における対応等について、関係省庁との連携が必要である。
- ・カジノについて、「早期に実現を目指すもの」に同じ。

- ・メガ・コンベンション施設との複合開発について、住宅都市分科会との連携・整合性が必要である。
- ・クルーズ中枢港及び周辺施設の開発や港湾内での旅客利用と貨物利用の分離を更に推進するためには海洋分野等との連携が必要である。

将来的な検討の方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 地域の特性に応じた様々な観光拠点の整備を実現する。

5. 創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和、人材育成等

1) 現状の課題・問題点

- ・地域の創意工夫を活かした観光地づくりや着地型観光を進めるに当たり、既存の法制度や慣習などが参入障壁になっていることがある。
- ・地域の観光振興を図るためには、地域の魅力を活かした商品づくりや誘客の拡大を図っていくことが必要である。ただし、それを地域全体の発展につなげていくためには、加えて、地域の多くの人々が利益を享受できるよう、地域に係る関係者の幅広い参加による観光地域づくりという視点が重要である。
- ・観光振興の担い手という観点からは、観光施策はこれまで国家プロジェクトとして取り組まれてこなかったために、地域に人材が育っていない。「観光カリスマ」のような偶然性に頼る状態になっている。
- ・観光振興を目的とした観光関係団体について、効率的・効果的な取組みを実施していくための体制が十分とはいえない。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 魅力ある観光地づくりのための環境整備に向けた既存の法体系の見直し、規制緩和を検討する。規制緩和においては、地域特例（特区）、規模による特例など、現実社会に応じた大胆かつきめ細かい措置を、実行できるところから進めていく。かけ声倒れにならないように、毎年、規制緩和の実績を検証し、遅滞を許さない体制作りを進める。
- ② 観光産業だけにとどまらず、農林水産業、地場産業、流通加工業などの従事者や行政、NPO など、地域に係る関係者が広く参加した中間支援組織もしくは事業主体（観光地域づくりプラットフォーム）を設け、地域全体が自立し、持続的に成長発展していけるよう、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ことが重要である。

また、この場を有効に機能させるためには、計画作りや総合調整を担う中核人材の育成が極めて重要である。

国内各地には、こうした仕組みによって成功している事例もあり、観光庁は速やかに、観光地域づくりプラットフォームに関する全国各地の成功事例等を収集・公表するとともに、地域特性に応じたプラットフォームの形成促進を図るため、意欲ある地域の協力を得ながら、組織化や中核人材育成等に対する先進的な取組みを支援し、改善効果等を検証するべきである。

また、23年度予算要求では、全国各地に展開していくための方策を盛り込んでいくべきである。

なお、この場合の支援は、既存の観光関係団体にこだわらず、地域全体の成長に資する計画と戦略を有する者(組織)に対して、弾力性を持って行っていくべきである。

さらに、総務省、経済産業省、農林水産省等各省においても観光地域づくりに資する施策メニューを所管しているが、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べきである。

- ③ 国、自治体、観光産業等、観光に係わる幅広い人材について、下記の整理に従い、プランを作成し、育成を図っていく必要がある(別表参照)。

ア) 国レベル

観光庁は、日本の観光を現場レベルから政策レベルまで把握する人材を庁内にプロパーとして育成するほか、他省庁との窓口となる担当を設置することが必要である。また、国やエリア別の訪日観光に関する専門知識を有し、事業者等に対しアドバイス可能なスペシャリストを育成すべきである。

イ) 地域レベル

自治体レベルでの観光振興の取組みを支援するため、首長を対象とした研修、観光に関する専門性の高い職員を育成するための県・市町村の職員を対象とした研修を実施することが必要である。また、地元顧客のみならず、来訪者にとっても訴求力のあるモノやサービスを生み出す事業者の育成のための施策が必要である。

ウ) 関連産業界

観光産業だけにとどまらず、農林水産業、地場産業、流通加工業などの従事者や行政、NPO など、地域に係る関係者に、「観光的視点」を導入し、意識改革を行う必要がある。

旅行業、宿泊業、運輸業、飲食業その他観光関連産業において、業態の高度化・多角化、イノベーション促進に必要な人材育成の取組みに対して支援を行うことが必要である。また、観光関連産業のニーズを踏まえた、観光系大学など観光関連高等教育の充実のための取組みも重要となる。

- ④ 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も改革を検討する。
- ⑤ 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。

[クリアすべき問題点]

- ・安全性確保や環境保護などの観点も踏まえ、何をどこまで規制し、緩和すべきか、個別具体の検討が必要である。また、関係省庁や国家戦略室・行政刷新会議等、政府全

体での調整・取組みが必要である。

- ・観光に係わる人材の育成に当たっては、官民、国・地方の役割分担について整理することが必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 魅力ある観光地づくりのための環境整備に向け、引き続き法体系の見直し、規制緩和を検討する。
- ② 今後、政府全体の課題として取り組む「一括交付金」化の取組みと歩調を合わせ、各省が所管している観光地域づくりに資する施策について、一括交付金化し、各地域の判断によって観光振興の取組みを進めていけるようにするべきである。

[クリアすべき問題点]

- ・安全性確保や環境保護などの観点も踏まえ、何をどこまで規制し、緩和すべきか、個別具体の検討が必要である。また、関係省庁や国家戦略室・行政刷新会議等、政府全体での調整・取組みが必要である。

将来的な検討の方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 創意工夫を活かした観光地づくり、人材の育成を推進する。

観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略

6. 休暇取得の分散化の促進

1) 現状の課題・問題点

- ・休暇取得の分散化の促進は、財政支出に頼らない成長戦略の実現に向けた重要な取組みであるにもかかわらず、現在は、特定の時期に休暇取得が集中する状況にある。そのため、休暇が集中する繁忙期には、交通面での混雑が激しく、観光施設では高価格化することによって旅行需要が阻害されている。
- ・観光地においては、100日の黒字と265日の赤字と言われるように繁忙期とそれ以外のシーズンの差が激しい。その結果、競争原理が働かず、非正規での雇用割合が高くなり、観光産業が育成されない。
- ・休暇取得の分散化による事業者の採算性・生産性の向上により、正規雇用者の増大を図るべきである。
- ・休暇取得の分散化等については、平成21年12月に閣議決定された新成長戦略においても取り組むこととされており、政府を挙げて取り組むべきものである。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 休暇取得・分散化促進実証事業を実施する。
- ④ 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。

[クリアすべき問題点]

- ・産業界、学校関係者をはじめ、休暇に対する取組みを広がりのあるものとするためには、個人の意識の向上とともに、実行力のあるリーダーの取組みが重要となる。
- ・春の大型連休等の地域別分散等のため国民の祝日の解釈に変更を加えるとすれば、国民各層における合意形成が不可欠である。

- ・地域別に休日を設定する場合、どのような区割りとするか検討が必要である。
- ・国・地方自治体の行政サービスの安定提供への影響に注意が必要である。
- ・企業間取引・調達が地域ごとに異なる休日に左右される。また、元請企業の都合により休暇取得が困難になるなど、特に中小企業への影響に注意が必要である。
- ・単身赴任等により親子が別々の地域で生活をする場合への配慮が必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 春の大型連休等の地域別分散の定着（企業間取引ネットワークの安定化等）による需要の平準化・埋蔵需要の顕在化、秋の大型連休による新規需要の創造（観光、スポーツ、文化活動等）を図る。その結果、盆、年末年始等の旅行需要のピークも緩和される。
近隣諸国の大型連休も視野に入れ、我が国のサービス産業全体が、年間を通じて稼働できる環境作りを、計画的に行っていく。
- ② 休暇取得・分散化促進実証事業の成果の普及・啓発を図る。多様な学校休業日の設定事例の拡大を図る。
- ③ 分散化によって、日本の観光業全体の生産性を飛躍的に向上させ、国際競争力を持った観光産業を育成する。

<効果>

- ・ピーク需要の平準化により、旅行料金の低廉化、交通渋滞や混雑の緩和による移動時間の短縮化のほか、年間を通じて消費者ニーズに対応することができるようになり、旅行満足度の向上、リピーターの増加などの効果が期待される。
- ・また、観光地における雇用の安定化、生産性の向上、サービス水準、ホスピタリティの向上などの効果も期待される。

[クリアすべき問題点]

- ・観光事業者の経営改善等による受入体制の整備、観光地の魅力向上を図ることが必要である。

将来的な検討の方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 休暇改革による休暇に対する国民意識の変革（バカンス文化の定着）を図る。
- ② 観光地の魅力向上による国際競争力の強化を図る。

[クリアすべき問題点]

- ・休暇の問題は、観光需要の創造・平準化のみならず、ワーク・ライフ・バランスの実現など様々な観点からの検討が必要となる。

7. 国民的な観光マインドの育成

1) 現状の課題・問題点

- ・観光立国の推進に当たっては、観光を単なる「余暇」としてではなく、人生を楽しむ一つの重要な「目的」として捉えるという意識が国民一般の間に醸成されることが重要である。
- ・また、観光産業は今後の日本の基幹産業となり、特に地域経済の活性化や雇用創出に大きく貢献するものであるという認識が共有されることも重要である。
- ・休暇の取得は健康にも資することから、医療負担の軽減にもつながることを踏まえ、ワーク・ライフ・バランスの浸透に向けた国民の意識改革が必要である。
- ・旅行には、知見を広げ、感受性豊かな人格形成を促す効果があるといわれるが、近年、特に次世代を担う若年層の旅行離れが進んでいる。
- ・観光関連データを整備・公表し、観光の重要性やその潜在能力などを数値で客観的に示すことで、国民の意識改革につなげるとともに、地域間・事業者間の競争を促すことが必要である。

2) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 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（例：有給休暇の取得率の公表等）。国家公務員・地方公務員の休暇取得・分散化を促進する。休暇取得・分散化促進実証事業を実施する。
- ② 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。
- ③ ICT を活用した高齢者・障害者向け移動支援の取組みと並行して、高齢者・障害者や乳幼児を抱える家族などが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・宿泊商品づくりを促進するとともに、ユニバーサル観光の受入れを実践する地域グループのネットワーク化を図る。
- ④ 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。

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 有給休暇の取得促進を図るための、多少の強制力を持った施策を検討する。
一年次有給休暇取得率60%を目指す（「仕事と生活の調和推進のための行動指針」より）。
一休暇取得・分散化促進実証事業の成果の普及・啓発を図る。多様な学校休業日の設

定事例の拡大を図る。

- ② 児童・生徒たちの「旅をする心」「地域を愛する心」を育成するため、文部科学省と連携し、都道府県等による各地域独自の観光副読本の作成や学校における地域固有の文化・歴史等に関する学習時間の充実を推進する。
- ③ 文部科学省を始め、各自治体、地域NPOなどとも連携強化を図り、サマーキャンプ、スキー体験教室ほか、体験教育型の観光教育を拡充し、すべての子どもたちが楽しい旅を体験することができるような施策を推進する。
- ④ 大学における研究に関して競争的資金を活用することなどにより、観光産業のニーズを踏まえた観光関連高等教育の充実を図る。

将来的な検討の方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

- ① 年次有給休暇の完全取得を目指す（「仕事と生活の調和推進のための行動指針」より）。
- ② 大学における観光学部・学科のさらなる充実を目指す。
- ③ 観光庁は、民間からの起用を三分の一、外国人の雇用を三分の一とするといった大胆な組織改革が必要である。
省庁再編なども視野に入れながら、観光行政のエキスパートを、国、地方の双方で育成していく。

〔クリアすべき問題点〕

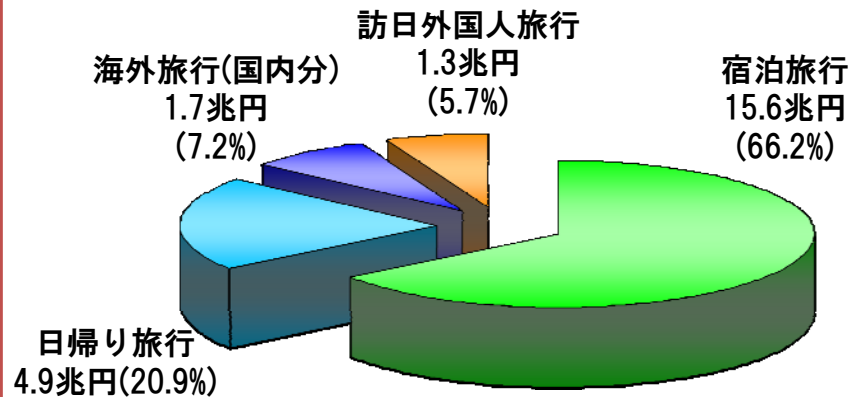
- ・観光庁の組織改革については、現状の問題点や課題を整理した上で、どのような機能強化を図る必要があるのか等について検討を行うことが最低限必要である。また、1／3 という割合についても、その妥当性を検証することが不可欠である。

他の分野との連携事項

- ・ 空港航空行政、鉄道、港湾行政と積極的な連携を図る。同時に、運輸業界にも、単なる交通手段としての運輸から、付加価値を生み出す総合的な企業への脱皮を促す。
- ・ 都市観光拠点の整備促進、日本の優位分野を活かしたシティセールスの積極的展開、景観保全施策の充実等については、都市政策等関連する政策分野との連携を図りながら進めていく必要がある。
- ・ 中国人訪日観光査証の問題を含む外客誘致、休暇取得の分散化、文化庁・厚生労働省・経済産業省等との連携施策については、観光立国推進本部における検討を踏まえる必要がある。
- ・ 他のまたがり、特に既存の法制度の枠組みを超えるものなどについては、観光の観点からだけではなく広範な議論が必要となる。
- ・ 内閣官房（国家戦略室、行政刷新会議等）との連携が必要である。

我が国の観光GDP

旅行消費額: 23. 6兆円 (2008年度)



産業連関分析

**観光がもたらす付加価値(直接効果)
11. 5兆円 (対名目GDP比2.3%)**

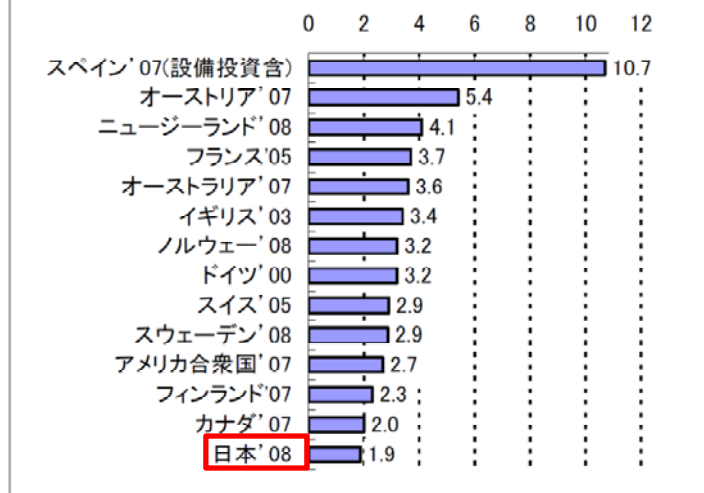
上記による雇用効果(直接): 220万人

※2005年産業連関表(総務省)を使用。

※観光庁「平成20年度旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」による

TSAによる観光GDP: 9. 3兆円 (対名目GDP比1.9%)

＜観光GDPがGDPに占める割合＞



- TSA(Tourism Satellite Account)とは、国民経済計算(SNA)のサブシステムであり、UNWTOが提唱する観光経済の計測手法の国際基準(観光版国民経済計算)。
- TSAに準拠することで観光GDPの国際比較が可能。現在、定期・不定期にTSAを発表している国・地域は75程度。
- TSAと産業連関分析の数値の差は、対象とする品目の違いによる。

2019年2500万人に向けた訪日外国人旅行者の国・地域別目標値（試算）

2010年3月時点

国・地域	人口 (万人) (2008)	2007	2008	2009	2010	2013			2016			2019		
		実績			目標値	目標値	2007年比	取組内容	目標値	2013年比	取組内容	目標値	2016年比	取組内容
中国	132,766	94	100	101	180	390	4.15	①ビザ取得容易化 ②富裕層の裾野拡大 ③プロモーションの拡充	600	1.54	更なる取組の強化	※		
韓国	4,855	260	238	159	320	350	1.35	①航空路線の充実に伴う 地方への流入拡大 ②プロモーションの拡充	430	1.23	更なる取組の強化	※		
台湾	2,304	139	139	102	160	190	1.37	①リピーターの確保（地 方への流入拡大） ②自治体、民間の取組と の連携 ③プロモーションの拡充	210	1.11	更なる取組の強化	※		
香港	701	43	55	45	65	70	1.63	①リピーターの確保（地 方への流入拡大） ②自治体、民間の取組と の連携 ③プロモーションの拡充	75	1.07	更なる取組の強化	※		
最重要4市場 合計		536	532	407	725	1,000	1.87	最重点4市場で1000 万人を目指す。	1,315	1.32				
タイ	6,640	17	19	18	23	60	3.53	①自治体の取組と連携 ②日本の多様な魅力の発 信	80	1.33		※		
シンガポール	467	15	17	15	19	40	2.67	①日本の多様な魅力の発 信によるリピーターの拡 大	45	1.13		※		
マレーシア	2,730	10	11	9	12	35	3.50	①重点市場化	50	1.43		※		
インド	119,045	7	7	6	10	30	4.29	①重点市場化	60	2.00		※		
その他アジア		28	29	28	29	60	2.14	①新規有望市場への調査 (比、越、尼)	85	1.42		※		
その他アジア合計		77	83	76	93	225	2.92	現状の3倍への拡大	320	1.42				
英国	6,107	22	21	18	23	26	1.18	①若者層の取り込み ②低廉な商品のPR ③経由便の活用	35	1.35	欧米戦略の展開	※		
ドイツ	8,212	13	13	11	14	15	1.15	①FIT層の一層の取り込 み ②経由便の活用	20	1.33	欧米戦略の展開	※		
フランス	6,228	14	15	14	18	19	1.36	①日本ブームの継続 ②マンガ、芸術を活用し た若年層の取り込み	25	1.32	欧米戦略の展開	※		
アメリカ	30,442	82	77	70	85	95	1.16	①富裕層の取り込み ②大都市圏中高年層の取 り込み ③SIT需要の取り込み	120	1.26	欧米戦略の展開	※		
カナダ	3,326	17	17	15	18	20	1.18	①富裕層の取り込み ②アジア系カナダ人の取 り込み	25	1.25	欧米戦略の展開	※		
英・独・仏・米・加 合計		148	143	128	158	175	1.18	欧米5市場で1.1倍の拡 大を目指す。	225	1.29				
ロシア	14,200	6	7	5	10	14	2.33	①重点市場化	30	2.14	欧米戦略の展開	※		
その他欧州		33	33	32	33	35	1.06	①新規有望市場への調査 (伊、西)	45	1.29		※		
中南米		7	7	6	7	8	1.14	①新規有望市場への調査 (墨)	10	1.25		※		
オーストラリア	2,132	22	24	21	28	35	1.59	①スキー目的地の拡大	45	1.29	欧米戦略の展開	※		
その他オセアニア		4	4	3	4	5	1.25	オセアニア（豪＋その 他）で1.5倍	6	1.20		※		
アフリカ		2	2	1	2	3	1.50		4	1.33		※		
それ以外合計		74	77	68	84	100	1.35	①新規有望市場への調査 (GCC諸国)	140	1.40				
総 合 計		835	835	679	1,060	1,500	1.80		2,000	1.33				

※2019年の目標値については、2016年までの達成度、外部環境の変化等を再検討して、設定することとする。

●観光振興に必要な人材とその育成

	課 題	求められる人材像	育成対象者				育 成	備 考
			国	大学・研究	民間	その他		
国レベル	観光全体を俯瞰できる人材の不在	観光の専門家	●	●			OJTで研修も	プロパー職員の登用等人事制度とも関連
	内外の情報をもつ訪日スペシャリストの不足	訪日スペシャリスト	●		●		訪日スペシャリスト研修(新設)	
	課題ごとの省庁連携では困難である	各省施策に詳しい人材	●				連絡会議を新設し、情報共有	
地域レベル	市町村における戦略的な取り組みの不在	観光振興に取り組む首長	●				知事会、市町村長連絡会議において、観光庁から説明	
	地域の全体最適を図れる人材の不在	観光まちづくり全般に精通し、全体最適を図れる地域マネジメント人材	●		●	●	DMC人材研修(新設)	資格制度も要検討
	行政職員(県・市町)の専門性の不足	専門性の高い自治体職員	●				職員研修(既存)	
	偶然性によるカリスマに依存	地域リーダー				●	養成困難	学び合いのため情報共有の場を設置
	商品開発やマーケティング力不足	企画・調整が可能な者			○		プロデューサー研修(新設)	まずはプラットフォームにて人材育成
	訪日旅行者の対応に人的不足	通訳案内士			○		業務独占を廃止	ホスピタリティ向上のための研修も要検討
	コンテンツの質的向上が課題	インタープリター			○		NPOなどの研修(既存)	
	住民の参加意欲の向上が課題	観光ボランティア			○	○	自治体などの研修(既存)	
	経済振興策としての主体の不在	起業家			●			
関連産業界	旅行業	業種・企業ごとの課題に沿った人材 業態転換や業容拡大に携わる人材			○		各企業で研修(既存) 中企庁の研修等	着地型観光の事業内容に合致した業法と旅行取扱管理者資格も要検討
	宿泊業				●			
	運輸業							
	飲食・物販							
	農林水産							
	新たな複合産業							
観光産業のイノベーション		事業者や起業家の支援	○	○	○	○	中企庁の研修(既存)	研究会の設置も

- 国が主導して実施するもの
○ 国以外の者が実施すべきもの

日本・中国・韓国の主な祝日の比較

日中韓3ヶ国の主な大型連休を比較すると次のとおり。(概ね、3連休以上となる時期を表記。)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
日本	年始休暇				ゴールデンウィーク	
中国		2/13 春節 (1週間) 2/19			5/1 労働節 (3日間) 5/3	
韓国		2/13 春節 (3日間) 2/15				
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
日本		お盆休暇		連休を創出して地域別に分散化		年末休暇
中国				10/1 国慶節 (1週間) 10/7		
韓国			9/21 秋夕 (3日間) 9/23			

※ 日付は2010年の例。

※ 中国の祝日は旧暦(太陰暦)に準拠しており、例年12月に国務院より翌年分が発表される。

※ 中国の春節及び国慶節は、前後の土日を振り替えて7日間の連休となる。

※ 韓国の祝日は、土日と重なった場合でも振替休日は発生しない。

3. 航空分野

航空分野の成長戦略についての基本認識

これまでの航空政策のパラダイムは、「国土の均衡ある発展」の名の下、「国内各地に空港を作り、路線網を拡げる」ことを主眼としたものであった。

そのための仕組みとして、「地方空港の建設に対して厚めの資金配分を可能とする空港整備勘定」、と「収益路線からの内部補助を前提とし、不採算路線を含むネットワーク拡充を期待する対航空会社行政」がその根幹をなしてきた。

航空市場の「均衡」を重視し、長らく需給調整規制を根幹とする免許制が維持される等、効率的な航空システムを構築することは、いわば二の次とされてきた。

もちろん、「作り、拡げる」政策は、パイが右肩上がりに増えていく人口拡大、高度成長期においては、一定の合理性を持っていたが、人口減少、低成長化の中、さらには、国家財政の更なる逼迫状況下、このパラダイムの継続のもたらす課題は看過できず、変革が不可避な状況となっている。

(1) 首都圏空港強化の遅れ

- ・ 羽田・成田の空港容量の恒常的不足、内・際ハブ機能の欠如、が、アジア各都市等との都市間競争上の弱点となり、ひいては、日本の経済成長の足枷にもなってきている。
- ・ 内・際ハブ機能の欠如は、地方と世界を結ぶネットワークの弱さそのものであり、今後のインバウンド観光客 2,500 万人、3,000 万人時代の航空インフラに対するニーズとは大きく乖離。
- ・ 首都圏空港の容量不足は、航空会社の大型機偏重につながり、便数頻度等利用者メリット提供を妨げる一因となるとともに、羽田・成田の「要塞化」、オープンスカイの導入遅れを通じて、厳しい競争から彼らを遮断し、強固な収益体質構築を遅らせてきた面も存在。また、LCC 等、低コストメリット提供のインセンティブが働きにくい構造も生んだ。

(2) 航空システムを支える空港・航空会社の高コストかつ赤字体質

- ・ 航空システムが効率的に運営され、日本経済の「取引費用」たる移動コストが低廉であることは、成長戦略上、極めて重要。
- ・ しかしながら、首都圏の容量制約、空港整備に使われる公租公課の存在、内部補助を前提とする行政の姿勢等、から、わが国の航空会社は海外企業と比較して、高コスト体質であり、また収益力も強くない。
- ・ 空港においても、効率的経営を通じ、サービス提供コストを下げるためのガバナンスの仕組みが欠如、さらに多くの場合、非航空系収入も空港運営主体に流入しない構造である。このため、相当数の空港が高コストかつ赤字体質にあるものと思われる。

(3) 真に必要な路線網を維持する仕組みの不全

- ・ 離島路線等、ライフラインとして、何らかの公的補助を行っても維持すべき路線も当然存在するが、現在の政策の枠組みでは、非常に限定的金額を空港整備勘定から補助するのみ（利用者への一部補助を自治体が行っている例あり。）。
- ・ 今後、地方への財源移管を含めた大きな流れの中で、地方自身が自らの戦略として、真に必要な路線への透明な補助金を提供できるような仕組みが必要となる。

航空分野の成長戦略ビジョン

首都圏空港の拡充・強化による都市間競争力向上

羽田の新滑走路・新国際線旅客ターミナルの供用開始。地元の協力を前提とした成田の発着回数大幅増。

これは、積年の課題を解決する千載一遇のチャンスである。

この機会をとらえ、羽田の長距離ビジネス路線を含む国際線網充実と内・際乗り継ぎ利便向上を行う。

また、国内線を含む中期的需給を考えると、成田のフル活用も必要かつ不可欠であり、国内フィーダー強化、LCC、ビジネスジェットといった新たなサービスの提供により利用者利便の向上を可能ならしめる。

これにより、首都圏の弱点と言われる交通利便性を一気に向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とする。

また、首都圏空港については、将来の需給動向を睨み、必要な場合、十分なリードタイムをもって、「民間の知恵と資金」を活用する形での容量拡充が可能となる空港整備政策を構築する。

「民間の知恵と資金」の徹底的活用

これまで民間会社によって担われてきた航空事業は当然のこと、公物管理としての色彩が強かった空港の整備・運営の分野においても、「民間の知恵と資金」を徹底的に活用し、航空・空港の有する公益性に留意しつつ、市場メカニズムを積極的に取り入れていく。

これにより、「作り、広げる」パラダイムから「作った物を効率的に使う」パラダイムへのシフトを名実ともに実現し、無駄な空港を作らない仕組み、既存空港の徹底活用による国際・国内航空ネットワークの強化、空港経営の強化とガバナンス導入、を通じて利用者利便性の向上を行う。

恣意的な行政介入の極小化

安全の担保、国家安全保障の観点への配慮、寡占的要素のある公共財としての空港。

このような諸要件への目配りは重要であるが、これを「言い訳」として、恣意的な行政介入を行うことなく、民間の経営活力を可能な限り活かし、一定の市場メカニズムを活用する前提での航空行政を志向する。

短期的には、航空自由化（オープンスカイ）への積極的対応による競争の担保、羽

田発着枠配分への一定の市場メカニズム導入、航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和、等を行っていく。

航空分科会では、こうした将来ビジョンに立って、次の6つの具体的戦略を提言することとしたい。

戦略1： 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）

戦略2： 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

戦略3： 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

戦略4： バランスシート改善による関空の積極的強化

戦略5： 真に必要な航空ネットワークの維持

戦略6： LCC 参入促進による利用者メリット拡大

テーマ別の政策検討

優先して実施すべき事項

○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）

成田の増枠について地元合意が得られ次第、首都圏空港を含む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合意を目指す。

また、国際航空物流の活性化を図るため、自由化に前向きな国との間では、我が国拠点空港から第三国に対し以遠運航を自由に行える枠組みを速やかに設定するとともに、利用運送事業者によるチャーター（フォワーダー・チャーター）や第三国の航空会社によるチャーターについても解禁を進める。

さらに、JAL、ANA、NCA の 3 社体制となっている、本邦社による国際定期航空事業への新規航空会社の参入促進に向けた環境整備を図るとともに、運賃規制やチャーター・ルール等についても、オープンスカイの枠組みと整合的なものに緩和する。

【戦略 1（6, 7, 8, 9 ページ）参照】

○バランスシート改善による関空の積極的強化

関空について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCC の拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。

具体的には、関空の事業価値に加え、伊丹(大阪国際空港)の事業価値や不動産価値も含めてフル活用することとし、持株会社の設立といった方式により両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、価値最大化に向けた民間の経営提案を募集・検討していく。

【戦略 4（19, 20, 21 ページ）参照】

○LCC 参入促進による利用者メリット拡大

アジアインバウンドの取り込み、国内観光需要の拡大等を図るため、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。

そのため、乗員資格等の相互承認に向けた諸外国との協議を進めるとともに、今年度から外国籍運航乗務員活用や機材高稼働化に資する技術規制の緩和に取り組むほか、拠点空港における LCC 専用ターミナルの整備検討、着陸料体系の再構築等、航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員を図る。

【戦略 6（24, 25 ページ）参照】

戦略 1：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）

イの推進）

1. 現状の課題・問題点

我が国においても、2007 年 5 月の「アジア・ゲートウェイ構想」の策定を機に、オープンスカイを推進してきており、同年 8 月の韓国を端緒として、これまでに、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、米国、カナダの 10 ヶ国・地域との間でオープンスカイに合意してきている。

ただし、我が国がこれまで進めてきたオープンスカイは、不十分な点が存在する。まず、首都圏空港（羽田・成田）について、新規増枠分を圧倒的に上回る増便要望があったため、オープンスカイの対象外とし、従来どおり、二国間交渉を通じて個々に権益を設定してきた。

また、相手国に認める権利も、二地点間輸送の権利、すなわち「第 3・第 4 の自由」までであり、相手国を経由して第三国への輸送を行う権利（以遠権）を認める「第 5 の自由」等については対象外とされてきた。

さらに、原則として二国間の合意とは別途の枠組みとして定められるチャーター・ルールについて、一定の緩和を行ってきているものの、依然として旅客輸送には一部に個札販売の制限が残り、貨物輸送ではフォワーダー・チャーターが原則禁止されているほか、運賃規制についても、市場の動向に応じて迅速に運賃を設定・変更し得る仕組みとなっていないなど、オープンスカイに適合した事業制度とはなり得ていない。

今後、我が国の成長に資する観光立国の推進、経済の国際競争力強化、国際交流の拡大等を実現するためには、国際線を中心に一層の新規参入・増便を実現するとともに、運賃・ダイヤ等、サービス面での競争を促進することを通じて利用者の利便性の向上を図る必要がある。そのため、従来の枠を超えて徹底したオープンスカイを推進するとともに、関連する事業制度を緩和の方向で全般的に見直すこととしたい。

2. 課題に対応した政策案

（1）オープンスカイの新たな基本方針

これまでのオープンスカイの取り組みを更に前進させ、以下を基本方針として、各国との合意を目指すこととする。

① 首都圏空港を含めたオープンスカイ

- ② 国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイ
- ③ 国際航空事業規制の緩和等

相手国については、市場の大きさや成長性、新規参入・増便の可能性等を踏まえ、我が国の国益実現の観点から、戦略的に決定する。

具体的には、今後、特にインバウンド振興を通じて市場の拡大が見込まれ、かつ、LCC等の新規航空会社がある特性を発揮して新規参入・増便する可能性が高い、アジアの諸国との合意を最優先とする。

特に、隣国の韓国のほか、中国、香港等、東アジアの諸国とのオープンスカイの推進を最優先で取り組む。更に、ASEAN 諸国とのオープンスカイの推進についても、優先的に取り組む。このうち、日本との間の航空輸送量が多く、自由化にも前向きな7の国・地域（韓国、香港、マカオ、シンガポール、マレーシア、タイ及びベトナム）とは既に首都圏空港を除くオープンスカイに合意しているが、今後は、上記①～③の基本方針に基づき、オープンスカイの枠組みの拡大を図る。

こうした新たな枠組みについては、成田の増枠について地元合意が得られ次第、首都圏空港を含む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合意を目指す。

（2）首都圏空港を含めたオープンスカイ

成田については、就航都市数が約100を数え、世界の主要空港と比較して遜色のない国際航空ネットワークの充実がみられることに加え、最短で平成26年度中の30万回への増枠に向け地元協議が進められるなど、首都圏空港の増枠スケジュールが具体化しつつあり、我が国最大のボトルネックの解消が見込まれることから、これを契機に、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進する。

この際、空港容量の拡大の状況及び相手国航空会社の新規参入・増便意欲、相手国の航空自由化に対するスタンス等を見極めつつ、段階的に航空自由化を推進することとし、まずは「第3・第4の自由」（二地点間輸送の自由）から始めて、その後「第5の自由」（相手国から第三国への輸送の自由：いわゆる以遠権）まで対象を広げる。

なお、羽田については、当面、空港容量の拡大を上回る新規参入・増便希望が予想されるため、特例的に、別の枠組みの合意を目指すこととする。

（3）国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイ

国際航空物流の活性化を図るため、関空、中部等の我が国拠点空港の貨物ハブ化に不可欠となる、従来の「第5の自由」の枠組みを超える抜本的な自由化を推進する。

具体的には、自由化に前向きな国との間で、「第5の自由」を認め合うことに加え、「チェンジ・オブ・ゲージ」（機材変更）に係る制限を撤廃することで、相手国の航空会社が関空、中部等の我が国拠点空港から第三国に対し、以遠運航を自由に行えるようにすることとする。

これにより、特に関空について、戦略4に基づくバランスシートの抜本的改善策を通じた貨物ハブ化の取り組みの前提条件を整えることができることとなる。

さらに、従来、原則禁止されてきた利用運送事業者によるチャーター（フォワーダー・チャーター）や第三国の航空会社によるチャーターについて、上記の貨物ハブ化を後押しする観点から、相手国における取扱いを確認しつつ解禁を進めるほか、自由化が達成された路線においては臨時便の運航も自由化する。

（４）国際航空事業規制についての総合的な自由化

オープンスカイの推進とあわせて、航空事業者間の競争促進を図るため、各種の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。

まず、事実上、JAL、ANA、NCAの3社体制となっている、本邦社による国際定期航空事業への新規航空会社の参入促進に向けた環境整備を図る。

また、運賃規制について、本邦社・外航社を問わず、需給動向に迅速・的確に対応したプライシングが可能となるよう、より柔軟な運用を目指す。

チャーター・ルールについては、上記の貨物チャーターのみならず、旅客チャーターについても、オープンスカイの進捗にあわせて、個札販売の制限緩和を進める。また、安全の確保と手続きの簡素化を両立させるため、事前に安全面の許可を取得した事業者について個別運航毎の手続きを簡素化する等の措置を検討する。

このほか、欧米を中心に、航空企業が航空アライアンスを通じてネットワーク拡充と競争力強化を図る傾向が強まってきていることを踏まえ、航空会社の国境を越えた提携促進を実現するための政策手段として独占禁止法の適用除外制度を活用し、全体の自由化施策の中で、利用者利便の確保とバランスさせるための適切な運用を図る。

3. 留意点

各国とオープンスカイの協議を進めるに当たっては、以下の点に留意する必要がある。

① 相手国における本邦航空会社の公正・平等な取扱い

→ 相手国においても、混雑空港における公正・平等な発着枠の調整を含め、本邦航空会社の自由な事業活動の機会を確保する必要

② 安全・セキュリティの確保

→ 航空機の運航の安全性を確保するとともに、テロ等の危険を未然に防止するため、航空の安全・保安に係る相手国の監督体制等を確認する必要

なお、アジアの諸国については、エアライン、空港等の状況あるいはオープンスカイ等の航空政策の考え方については国毎に異なり、また、既に日本との間でかなり自由化が進んでいる国から航空協定すら締結していない国もある。さらに、一部の国については安全性の懸念もある。

今後、迅速かつ効果的にオープンスカイを推進する観点から、こうした点に十分に留意する必要がある。

戦略 2：首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

1. 現状の課題・問題点

首都圏をめぐる航空政策については、長らく、「羽田＝国内拠点空港」、「成田＝国際拠点空港」との役割分担の下で進められてきた。

その一方で、両空港の容量拡大速度を上回るペースで国際線・国内線双方の需要が拡大したため、国際線では航空自由化（オープンスカイ）が進まず、外国からの乗り入れ・増便要望に十分応えられない状況が長らく続き、また国内線でも、小型・多頻度化や新規事業者の事業拡大が進まず、航空会社の経営効率化の妨げともなってきた。

更に、我が国の地方の各都市と世界の諸都市を結ぶ際・内乗り継ぎ需要には、必ずしも十分な対応が図られておらず、この点は特に、今後、インバウンド観光の振興を本格化させて行く上でも改善が求められてきた。

そのため、羽田空港については、第4滑走路の整備による容量拡大とともに、24時間国際拠点空港化を進めることとし、その第1弾として、本年10月以降、昼間3万回、深夜早朝3万回（合計6万回）の発着枠を国際定期便に割り当てる予定である。これにより、昼間時間帯（0600-2300）は、羽田のアクセス利便性を活かしてアジア近距離ビジネス路線が就航し、深夜早朝時間帯（2300-0600）においては欧米を含む世界の主要都市に新たな路線が就航する予定。

また、成田空港については、地元合意を得つつ、容量拡大に取り組んでおり、本年3月には現在の20万回から22万回に発着枠を拡大。これにより、ドーハ、ドバイ、アブダビ等との間に新規路線が開設されるほか、国内フィーダーネットワークについても、1.5倍の規模に増強されたところである。

こうした取り組みについては一定の評価が出来るものの、首都圏空港が我が国の成長の牽引車としての役割を今後とも十分に発揮していくには、国際線・国内線双方のネットワークの更なる強化や際・内乗り継ぎ機能の改善、LCCやビジネスジェット等、これまで十分に対応できていないニーズへの対応等、抜本的な機能強化が必要である。

そのためには、首都圏空港全体について、これまで以上に踏み込んだ容量拡大努力を行い、可能な限り容量制約（ボトルネック）がない環境を作り出すことが強く求められる。

2. 課題に対応した政策案

（1）羽田空港における改革の方向性

① 現段階での発着枠増の見通し

羽田空港については、以下で示す最短の見通しを念頭に置いて、着実に容量拡大を進めることにより、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するとともに、同空港の充実した国内線ネットワークを活用した内・際ハブ機能を強化する。

- ・現時点：昼間 30.3 万回（これとは別途、深夜早朝時間帯においてチャーター便等が運航中）
- ・平成 22 年度（10 月時点）：昼間 33.1 万回 + 深夜早朝 4.0 万回（うち国際線は昼間 3 万回 + 深夜早朝 3 万回（配分済み））
- ・平成 23 年度中：昼間 35.0 万回 + 深夜早朝 4.0 万回（昼間 1.9 万回の増枠はすべて国内線（配分済み））
- ・平成 25 年度中：昼間 40.7 万回 + 深夜早朝 4.0 万回（ただし、D 滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟が前提条件。場合によっては、部分的増枠ないし増枠時期の遅れもありえる。）

② 国内・国際間配分の基本的な考え方

羽田昼間時間帯については、「アジア近距離ビジネス路線に限定」している現在のルールを廃し、アジア長距離路線、欧米路線も含め、「高需要、ビジネス路線」が成田に加え、羽田からも発着できるルールに変更する。

これを可能とするため、40.7 万回 + 4.0 万回が達成される時点で、今後の首都圏における国内・国際の航空需要の伸びを勘案しつつ、昼間時間帯の残り 5.7 万回の半分強に当たる 3 万回の発着枠を更に国際線に配分することを基本とする。

この結果、羽田の国際線は合計 9 万回（昼間時間帯 6 万回 + 深夜早朝時間帯 3 万回）となり、現時点からは合計 14.4 万回増のうち、9 万回分が国際線に充てられることとなる。ただし、国際線の実際の増便は、羽田新国際線旅客ターミナルの拡充後となる。

③ 羽田新国際線旅客ターミナルの拡充の必要性

本年 10 月に供用開始予定の羽田新国際線旅客ターミナルは、昼間時間帯 3 万回の受け入れを前提として設計されており、現行施設では、平成 25 年度に見込まれる増枠により実現される予定の昼間時間帯 6 万回レベルへの対応は難しいものと考えられる。

そのため、可及的速やかに、同ターミナルの拡充に着手することとし、その資金手当て、実行主体について、当該 PFI 事業関係者で直ちに具体的検討を開始する必要がある。

なお、当然ながら同ターミナルの運用上の工夫により、処理容量の拡大に向けた努力は継続することとする。

（2）成田空港における改革の方向性

① 現段階での発着枠増の見通し

成田空港については、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、羽田空港との一体的運用を図りつつ、アジア有数のハブ空港としての地位を確立する。このため、昨年末以降、30万回化に向けて進められている地元協議の結果を踏まえ、以下で示す最短の見通しを念頭に置きつつ、駐機場等の増設に取り組み、着実に容量拡大を進めていく必要がある。

- ・平成23年度中 : 25万回 (+3万回)
- ・平成24年度中 : 27万回 (+2万回)
- ・平成26年度中 : 30万回 (+3万回、累計+8万回)

② 空港処理能力の拡大に向けた取り組み

際・際、際・内、内・際乗り継ぎ時間の短縮を含め、より利便性の高いダイヤの設定を可能とするため、平成23年度中を目処に同時平行離着陸方式を実現し、ピーク時の空港処理能力の拡大を図る。

③ アジア有数のハブ空港としての抜本的機能強化

今後の発着枠の増加にあわせて、更なる国際航空ネットワークの強化を実現しつつ、インバウンド観光の振興等の観点から、国内線用の発着枠を拡大することで、国内フューダー路線の拡充を図り、羽田空港と同様、内・際ハブ機能を強化する。

また、LCCの本格的な参入促進を図るため、専用ターミナルの整備等により、低コストオペレーションが可能となる環境を整えることとする。

さらに、これまで発着枠が希少であったために十分な対応ができてこなかったビジネスジェットの乗り入れ需要に対しても、専用ターミナルの整備等により、首都圏を代表するビジネスジェットの受入空港としての抜本的機能強化を図る。

(3) 羽田・成田空港における乗り継ぎ利便性の向上策

羽田については、本年10月の新国際線旅客ターミナルの供用開始にあわせて、制限区域内でのターミナル間連絡バスの活用や各種検査手続き（保安検査・CIQ）の迅速化等の施策を行うことにより、最低乗り継ぎ所要時間（MCT）の短縮を図り、国際水準と同等の出国時60分（約30分の短縮）、入国時75分（約25分の短縮）を実現する。

また、両空港について、今後の乗り継ぎ需要の動向を踏まえつつ、乗り継ぎ利便性の向上に向けた施策（ターミナル間移動の容易化、CIQの場所・容量等）を検討し、MCTの更なる短縮化に取り組む。

(4) 羽田・成田空港のアクセス利便性の向上策

インバウンド旅客の多くが都心を目的地としている現状を踏まえ、また、両空港の一体的活用を推進するため、両空港から都心、両空港間のアクセスを改善し利便性の向上

を図る。成田空港については、本年7月に成田新高速鉄道の整備により、都心と成田空港間の鉄道アクセス時間の短縮を図り、最速で36分（約15分の短縮）を実現する。

また、東京から羽田空港へのアクセス20分台、東京から成田空港へのアクセス30分台、両空港間のアクセス50分台の実現に向けて検討を行う。

（5）更なる容量拡大の取り組み

以上の取り組みにより、首都圏空港全体の容量は現在の約52万回から約75万回に4割以上増加、特に国際線容量は現在の約20万回から約40万回へ倍増することとなり、概ね、向こう10年間は需要を上回る供給が可能となることを見込まれる。

しかしながら、今後、インバウンド旅客の増加等により需要が更に継続的に増加する場合を見据え、首都圏空港の更なる容量拡大、機能強化について、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討するものとし、飛行検査機拠点の羽田空港からの移転、ターミナルの拡張や用途・運用の見直し等の既存施設の機能向上、新たな滑走路の可能性も視野に入れた施設整備、管制面・環境面等における制約への対応などの容量拡大方策につき、幅広く検討を行う。

これらを通じて、首都圏空港の容量不足という事態の再来を防ぐため、適時適切な容量増に努める。

当然ながら、これら検討においては、国内・国際両需要の今後の変動を注視し、必要に応じて国際線の更なる増枠も検討する。

なお、当該方策に新規の大型投資が必要となる場合にあっては、戦略3にも述べるように、民間の知恵と資金を最大限活用しながら、事業の費用対効果について十分なスクリーニングを行うこととする。

戦略３：「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

１．現状の課題・問題点

空港整備勘定（旧空港整備特会）は、空港の利用者である航空会社が負担する着陸料等の空港使用料や一般会計からの繰り入れ（いわゆる真水）を主な財源とし、国が管理する空港の整備、維持・運営を行うとともに、地方自治体が管理する空港の整備にも補助を行ってきた。この空港整備勘定によって、結果として利用実績が乏しい空港も含め整備を行い、全国で 98 の空港が供用されている。

国も最近になって空港政策を「整備」から「運営」へとシフトさせ、平成 20 年に「空港整備法」を「空港法」と改正したところである。この際、空港を整備の財布である空港整備勘定の在り方についても必要な見直しを行うべきであったが、実際には、空港政策のシフトが不完全な状態のままとなっている。

また、既に整備された空港の運営の効率化の観点からも課題が多い。特に、大部分の空港においては、航空インフラの構築・維持主体としての国や自治体等（着陸料等の航空系収入の受け手）と空港ビル等の空港関連企業（物販、テナント料、駐車場代等の非航空系収入の受け手）が別組織となっている（いわゆる上下分離）ことに加え、非航空系収入の受け手たる空港関連企業へのガバナンスの仕組みが十分とは言えない状況である。そのため、非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげるという、諸外国の空港で一般的なビジネスモデルが確立されていない。

こうした状況を改善するため、中期的には、諸外国の空港と同様に、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託（コンセッション）ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を指向すべきと考える。

その上で、そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築（２－１）を図るとともに、公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し（２－２）を行う。

２．課題に対応した政策案

２－１： 空港経営効率化のためのガバナンス構築

（１）ガバナンス構築の方向性・進め方

効率的なガバナンスの強化を図る観点からは、先述の通り、中期的には、①空港関連企業と空港との経営の一体化及び、②民間への経営委託（コンセッション）、ないし民営化を指向すべきである。

ただし、現行の空港関連企業をベースとした一体化や民間への経営委託・民営化では、非航空系部分も含めて、十分な民間経営ノウハウの活用が図れるとは考えがたいケースも想定される。一方、速やかに、かつ、強制的に、上場企業も含めた空港関連企業の廃止や差し替えを行うことは困難であり、また、公共財であり一定の独占性のある空港経営を、民間ベースにしていく上では、一定のトライアルと透明なプロセスが必要とされる。

このため、一部の空港を対象とした成功例作りと、現行の仕組みの中での透明性向上・非航空系収入の実質的取入れ策、とを可能な限り同時並行的に進めていくことが望まれる。

（２）課題に対応した政策案

① 経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組み

空港関連企業と空港との経営一体化及び民間への経営委託（コンセッション）ないし民営化については、平成 22 年度から有識者による検討会を立ち上げ、経営一体化等に向けた論点整理、ベストプラクティスの早期展開等に関して検討を開始し、おおむね 1 年程度を目処に結論を得る。

地方自治体等の関係者との調整が整い、経営一体化等に向けた環境が整備され次第、対応が可能な空港について先行的に経営の一体化等を実施していく。

これら先行事例の蓄積（戦略 4 に基づく関空・伊丹の成果等も検証）と課題抽出・解決策の検討を踏まえ、他の空港にも経営一体化等の取組みを広げていくこととしたい。

なお、経営一体化等を円滑に進めるため、現在、国管理空港において公益法人が行っている環境対策事業とその原資としての駐車場事業についても、新たな空港運営主体が決定した段階で、遅滞なく移管するものとする。

② 経営状況の透明化・地代の適正化に関する取組み

国管理空港については、ようやく民間基準での決算策定の試みが始められたが、空港関連企業のほとんどについては、経営実態は明確になっていない。

経営一体化等を実現する前段階におけるガバナンス構築に向けて、空港関連企業の経営状況に対する監視を強化するとともに、経営効率性の横比較も含め、その透明化を図ることとする。

また、空港関連企業が支払う地代の適正化（値上げ）の速やかな実施に向けては、現在、国土交通省において行われている地代の算定方式に関する検討を踏まえ、平成 22 年度中に結論を得て、その成果を同年度の地代から反映する。

なお、地方自治体管理空港については、地方自治体に対し、国が公表した空港別収支を参考とした決算の策定・公開を要請中という段階であるが、これを定期的に行うよう、さらに要請を行うべきである。

(3) 留意点

現段階での初期分析によれば、ガバナンスの欠如もあり、空港そのものと空港関連企業とをあわせても、赤字状態にある空港が相当数存在。地方自治体の巻き込み、および適切な経営を行うことへのインセンティブスキームを構築することが、変革実行上の必要条件となろう。

民間への経営委託（コンセッション）か民営化のいずれを選択するのかについては、空港運営主体に対して国が航空政策の観点からどのように関与すべきか、国民の重要な資産である空港をどのように活用するのか等に関する国民の目線や広い視野に立った議論が必要。また、空港に対する国と地方自治体等の関与のあり方に関する検討も欠かせない。

羽田空港のターミナル会社は、上場企業であり、上下一体型を志向するためには、TOB等の手段が必要となるが、実効性があるか検討が必要である。

また、経営一体化等を行う際には、環境対策に加え、既存の空港関連企業や公益法人、行政部局等の職員の雇用対策について懸念する声があるが、この点については、新たな空港運営主体に対し、一定の配慮を求めることにより対処すべきである。

空港関連企業が支払う地代については見直しの必要があるが、行政の恣意性が入り込んでではない。現在、地代は不動産鑑定士による評価結果を取り入れて一定の公平・公正性を確保しようとしているところ、見直しの検討においても公平・公正性を確保しつつ、専門的知見を活用した地代算定方式の精緻化を図る必要がある。

一方で、空港関連企業が地代の値上げを安易に航空会社やテナントに転嫁することがないように指導・監督することも重要であり、そのための監視の仕組みも必要に応じて検討する必要がある。

なお、これまで完全民営化の方向性が議論されてきた、成田国際空港株式会社の経営の在り方については、今後、首都圏空港における容量拡充の推移、上記に関する議論も踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべきである。

2-2： 公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し

(1) 空港整備勘定の在り方

上述の空港経営効率化のためのガバナンス構築が進捗するまでの間においても、「整備」から「運営」へという空港政策のシフトを完成させるため、空港整備勘定を抜本的に見直し、「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、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、着陸料体系を時代の要請に応えた形に再構築する。

一方、空港の維持・運営等にかかる費用を空港利用者の負担（着陸料等）でもって行うことは、「受益者負担」という観点から合理的であり、その受益と負担の関係を明確にするためにも、当面、国が管理する空港の維持・運営等については、空港整備勘定で行うこととする。

（２）課題に対応した政策案

① 今後の空港整備の仕組み

「空港整備の無駄を廃し、真に必要なものに注力する」ことを制度的に担保するため、新たな空港の建設や滑走路の増設等の大規模な整備・更新の必要性等について、計画段階で、第三者機関によって厳しく精査する仕組みを構築するとともに、これを法令に位置づけることも検討する。

その際、PFI や PPP 等による民間資金を、空港の新設、大規模整備・更新にあたり最大限活用することとし、民間資金の抛出の有無を、事業実施の判断の考慮要素とすることについて検討する。なお、通常の空港の維持・運営にかかる費用については、上述の通り、受益と負担の関係から、当面、空港整備勘定から支出することとするが、空港別収支の公表に加え、可能な限り空港別の予算を公表するなど、空港整備勘定の透明化・効率化をより一層推進する。

② 各歳入・歳出の徹底した見直しによる、時代の要請に応えた着陸料体系の再構築

着陸料等の空港使用料は、基本的に空港を維持・運営していくために、空港利用者である航空会社から徴収する料金であり、国が管理する空港の維持・運営を行う空港整備勘定の歳入として徴収してきたところ。この着陸料等の空港使用料については、航空ネットワーク維持のため、これまで政策的な観点から継続的に引き下げを行ってきたところである。

今後は、空港整備勘定の抜本的な見直しとして、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、時代の要請に応えた着陸料体系を構築する。これを実現するため、空港関連企業が支払う地代の見直し等、各歳入と歳出の徹底した適正化・効率化を図り、必要な財源を捻出する。さらに、経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取り組みと並行して、①で述べた空港整備について厳しく精査する仕組みの厳格な運用や民間資金の活用を図るとともに、羽田の沖合展開や４本目の滑走路の整備のため借り入れた財政投融资の償還金の減少による空港整備勘定の財務改善効果の活用を検討する。

こうした取り組みにより、大・中型機の小型機への代替等、航空会社の経営構造の改善努力を促し、航空ネットワークの維持・拡充やLCCをはじめ新規参入の促進といった利用者メリットの拡大を図ることとする。

③ 空港整備勘定の更なる見直し

2－1において先述したとおり、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託（コンセッション）ないし民営化について検討が進んだ段階で、関係法令の整備等、空港整備勘定においても更なる見直しを実施する。

（３）留意点

現在、政府全体で検討している「特別会計の見直し」の状況を考慮する必要がある。

戦略 4：バランスシート改善による関空の積極的強化

1. 現状の課題・問題点

関空会社は、海上空港建設のための多額の事業費を要した経緯から、有利子・無利子を含め、いまだ 1.3 兆円を超える巨額の負債を抱えており、それに伴い毎年度 200 億円以上の利払いが発生し、負債の元利返済が会社経営上の大きな負担となっている。

そのため、経常収支ベースのバランスを確保するためには、毎年度、政府補給金に依存せざるを得ない状況であるが、営業収支ベースでは、金融危機後の世界的な航空需要の減退を受けたにもかかわらず、平成 21 年度においても黒字を確保する見込みであることに留意すべきである。

本来、関空には、24 時間運航可能、空港島内のスペースに余裕があるという強みがあるはずであるが、このように、巨額の負債による極端なバランスシートの悪化が経営の足かせになって本来の優位性を活かさない結果を招いており、関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準となっているとともに、LCC 誘致や貨物ハブ機能強化等の国際競争力強化策も困難な状況である。

また、関空の需要拡大を阻害する構造的要因として、伊丹(大阪国際空港)との関係整理が必要、との指摘も従前から強くなされてきている。

したがって、「関空会社のバランスシートの抜本的な改善」、「関空の本来の優位性を活かした競争力強化策」、「伊丹の活用のあり方」という相互に関連する諸課題について速やかに抜本的な解決を図り、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する必要がある。

2. 課題に対応した政策案

(1) 解決策の前提

これらの課題に関して、これまでは、伊丹からの人為的な路線移管によって、関空の経営改善を図るというアプローチがとられてきたが、競合関係にある新幹線の運行強化も相まって結果として関空の需要増の効果は乏しく、関西全体の航空需要の拡大に至らない「同じパイの中での寄せ換え」にすぎないものであった。

このため、新たな抜本的解決策は、同一地域にある関空・伊丹両空港の構造的問題に正面から取り組みつつ、成長戦略として「パイの拡大」を意図するものでなければならない。

(2) 関空のバランスシート改善

関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行うべきであると考えている。

バランスシート改善にあたっては、関空のキャッシュフローから生み出される事業価値のみならず、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用することも検討する。

更に、伊丹については、空港として活用する場合は、その価値最大化の観点から、戦略3で触れた空港ビル事業や駐車場事業との上下一体化を目指して検討を行う。

関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法としては、戦略3に基づき「民間の知恵と資金」を活用することが望ましく、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆるコンセッション契約）する手法を基本に、その可能性を追求する。

ただし、コンセッション契約については、税制上の措置など一般的なPPP制度の創設や、関空会社の株主や債権者を含め、幅広い関係者との調整が必要である等、不確定要素が残る案であるため、実際のスキームとしては、例えば、持株会社の設立といった方式により、両空港の経営統合を先行させつつ、民間の提案を積極的に受け入れる中で、具体的方策を検討していくことが適当である。

なお、新たなスキームに基づく経営の抜本的効率化を図るまでの間は、激変緩和の観点から、時限的に何らかの支援措置が必要となるケースも想定される。

(3) 関空・伊丹の一層の活用

(2)の措置により、新たな国民負担に頼らずに関空会社のバランスシートの改善を図ることができ、また、関空・伊丹の空港経営についても、以下のように民間経営の視点によって戦略的な経営が図られることにより、「パイの拡大」が期待される。

まず関空については、多額の負債から解放されることに加えて、非航空収支の一層の拡充等、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、施設使用料・着陸料等の戦略的な引き下げやLCC専用ターミナルの整備等を可能ならしめ、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成を目指すとともに、LCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位確立を図る。

また伊丹については、関空との経営統合により、当面は事業運営の徹底的な効率化等を図った上で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・関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により、具体的な活用方策を決定する。

3. 留意点

大阪のビジネス拠点から関空への鉄道アクセスの改善等について、関空の競争力強化の観点から、国と地元関係者が連携して、その具体的方策、手法等について調査・検討を行う。

伊丹については、いかなる経営形態であっても、安全・環境対策に万全を期す必要がある。

なお、一部には、関空・伊丹のコンセッション契約にあたっては、それぞれの事業価値が別々に評価されるべきであるという意見もあった。

戦略5：真に必要な航空ネットワークの維持

1. 現状の課題・問題点

これまでは、建設された空港への路線展開・運航継続が「航空ネットワーク維持」の観点から重視され、低需要・低便数路線を運航する航空会社は、羽田発着枠配分の際に、高い評価を得られる仕組みや、配分する発着枠の使用方法についても、一定の制約を設定（1便ルール、3便ルール等）するなど、政策運営上の基本原則となってきた。

これは、空港建設促進の原動力となる一方、採算路線から不採算路線への内部補助を前提とし、採算路線の実質運賃に対して、下方硬直性をもたらすとともに、発着枠配分においては、政策目的の実現を求めつつ、多様な関係者の利害調整を図るため、経済合理性、透明性が損なわれがちとなる。

規制緩和以降、新規航空会社の参入促進を通じた競争環境の創出に努めてきた結果、運賃水準の低廉化が実現するなど一定の成果が得られている一方で、大手航空会社は、近年の需要減少とも相まって、幹線における新規航空会社との競争激化により内部補助の余地が狭くなり、低収益路線の維持に苦慮している。

これまで、国としては、ナショナルミニマムの確保の観点から一定の離島路線について補助を実施するとともに、離島路線及び地方路線について、着陸料、固定資産税等の公租公課の引き下げによりコスト負担を軽減するなどの支援を行ってきたが、以下のような問題がある。

（１）離島については、補助対象路線や補助対象経費の制約により離島路線の損失額は十分に補てんされていない。

（２）着陸料軽減によるコスト負担の軽減は、個別の路線単位では損失額が十分にカバーされていない路線が存在し、当該路線を維持する観点からは十分なインセンティブにはなり得てはいない。

今後、人口の減少、新幹線ネットワークの拡大により、国内航空をとりまく環境はますます厳しさを増していく。そのような中で、我が国の国民生活、経済社会活動にとって真に必要な航空輸送サービスを確保していくためには、従来の手法からの転換が求められている。

2. 課題に対応した政策案

（１）航空ネットワークの維持・拡充策

今後は、路線参入・撤退の自由、を明確な行政方針とし、その方向で改正された航空

法の趣旨に基づいた運用を徹底する。その上で、航空輸送サービスの確保が必要と考える地域が、当該路線の維持に主体的な役割を担うことを基本的な方向とし、具体的には、地方自治体等の地域が、当該路線のサービス水準と支援内容と明らかにし、応募してきた航空会社の中から、最も効率的にサービス提供が可能である航空会社に運航をゆだねるという、地域と航空会社とのパートナーシップにより航空輸送サービスの確保を目指す。

国としても、こうした地域の取り組みを、離島航空路線の支援制度の活用や国管理空港の着陸料体系の再構築等により支援を行う。特に、着陸料体系の再構築に当たっては、戦略3に基づく小型機優遇体系への移行と併せて、地域の取り組み状況を考慮するなど、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を導入して地域と航空会社の連携強化を促すような方策についても検討を行う。

こうした連携強化を促すためには、地域において航空の利用促進や空港の活性化について企画し、観光関係者や地元経済界、航空会社等の関係者間の調整をする人材が求められており、地方自治体等地域の中でこうした人材を育成する必要がある。

(2) 羽田空港の発着枠の配分の在り方

羽田の発着枠の配分については、市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討を行い、平成23年度中に新たな手法を確立した上で、平成25年度に予定されている増枠分の配分を行う。

さらに、リニア中央新幹線の状況など社会経済情勢の変化を踏まえ、一定期間経過後には、再度、発着枠配分方法の適切性について検証・見直しを行うこととする。

3. 留意点

当面の課題として、JALの経営再建に伴う路線縮小等により、いわゆる「飛行機の飛ばない空港」問題が発生し得る。これについては、中央官庁による恣意的裁量や内部補助システムに依存せず、あくまで航空輸送サービスを必要とする地方自治体等の地域が中心となった「知恵」による活用策の検討及び実行とやむを得ない場合の透明性の高い支援の仕組みによって、対応することが望ましい。

これと並行して、需要が著しく減少する又はその見込みのある空港について、その空港自体の事業撤退の是非を地域においてタブー視することなく議論を進めることも必要ではないか、と考える。

戦略 6 : LCC 参入促進による利用者メリット拡大

1. 現状の課題・問題点

近年、低運賃を特色とする LCC（ロー・コスト・キャリア）が、米国を皮切りに欧州、さらには東南アジア等で急成長している。平成 20 年の航空会社旅客数ランキング（出典：国際航空運送協会（IATA）資料）では、国際線ではアイルランドのライアンエアー（57,647 千人）が 1 位、イギリスのイーजीージェット（35,417 千人）が 3 位にランクされ、また国内線ではアメリカのサウスウェスト航空（101,921 千人）が 1 位にランクされている。また、世界の航空輸送市場においては、既に LCC が全体の 2～3 割を占める状況となっており、LCC が低価格の選択肢を提供することで、観光や親族訪問等の需要の拡大や利用者メリットの拡充につながっている。

このように LCC が低コスト・低運賃を実現できている背景としては、低コストオペレーションが可能な二次空港や LCC 専用ターミナルの使用、空港滞在時間の短縮による高い機材回転率、B737 や A320 等の小型の単一機材による整備コストの削減、e チケットを中心とする航空券の販売コストの削減、機内サービスの簡素化等、従来型の FSA（フル・サービス・エアライン）とは全く異なるビジネスモデルによっていることがあげられる。

一方、日本においては、ようやく近年になって、オーストラリアのジェットスター、韓国のチェジュ航空等海外の LCC が国際線に就航する動きが見られるものの、首都圏空港の容量制約、LCC 専用ターミナル等の低コストオペレーションを可能とするインフラの欠如、空港整備に使われる公租公課の存在等から、本格的な参入にはつながっていない。また、国内線においても、一部の航空会社が低運賃を武器に顧客の取り込みを図っているものの、そのビジネスモデルは FSA と大きく異なるものではなく、真の意味で LCC 企業は日本に存在していない。

このことに象徴される我が国航空市場の現状は、アジアインバウンドの取り込み、国内観光需要の拡大、さらには日本経済の取引費用逓減による成長促進という観点から問題である。

そのため、今後、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ことが、政策上も求められている。

2. 課題に対応した政策案

（1）LCC 専用ターミナルの整備等

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早急に結論を得る。

(2) 技術規制の緩和

乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていくとともに、ライセンス発給審査の効率化による外国籍運航乗務員の活用円滑化、旅客在機中給油の実施による機材の高稼働化等、まずは航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和を重点的に行う。

これに加え、今後とも国際的動向を踏まえつつ、安全性が確保されることを前提として、技術規制の緩和を不断に実施する。

(3) 着陸料体系の再構築等

戦略3に基づき、小型機を優遇する着陸料体系の再構築を図るほか、戦略1に基づく徹底的なオープンスカイの推進、戦略2に基づく羽田・成田の容量拡大等、本報告書に提言する各施策の総動員を図ることで、自ずから LCC の参入促進等につながる環境が整備されるものである。

3. 留意点

国際線・国内線双方における低コストサービスの本格的な展開という観点からは、外航系航空会社の我が国への乗り入れのみならず、意欲ある本邦系航空会社についても、我が国の拠点空港に基地を置き、事業拡大を図っていくことが期待される。

他の分野との連携事項

- ・ 単なる輸送手段としての航空から、付加価値を生み出す総合的な航空産業に脱皮するためには、何よりも航空業界自身が変わっていかなければならないが、それとともに行政サイドにおいても関連分野との連携を図っていくことが重要である。
- ・ アジアインバウンドの取り込み、国内観光需要の拡大といった観点からは、観光行政との積極的な連携が必要である。
- ・ 空港アクセスの改善といった観点からは、鉄道行政、住宅都市行政等関連する行政分野と連携を図っていくことが必要である。
- ・ 世界とを結ぶネットワークの充実、インバウンドの増加といった観点からは、国土交通行政のみならず、CIQを所管する各省庁の行政分野との連携が必要である。
- ・ 真に必要な航空ネットワークの維持という観点からは、地方自治体等地域との連携が必要である。

4. 国際展開・官民連携分野

国際展開・官民連携の推進に向けた成長戦略

将来目指す姿・あるべき姿

テーマ別の政策検討

1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備

～日本の技術と資本で世界展開を～

(政策1) リーダーシップ、組織・体制の強化

- ・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
- ・国土交通省内の体制強化
- ・他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制整備
- ・大使館やJETROなどの既存の支援機能の強化
- ・企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

(政策2) スタンドアードの整備

- ・国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合
- ・日本の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の獲得のための取組の推進
- ・相手国への技術協力の強化 など

(政策3) 金融メカニズムの整備

- ・政府による金融支援機能の設定
- ・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、貿易保険や税制面での支援の強化

2. 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 など）

～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～

(政策1) PPP/PFI を推進するための制度面の改善

- ・共通制度的な事項に関する検討
- ・検討すべき制度改善のための施策
- ・公物管理権の民間への部分開放及び規制緩和、特例の取り扱い

(政策2) PPP/PFI の重点分野とプロジェクトの実施

- ・PPP/PFI 導入の重点分野
- ・コンセッション方式の活用が想定されるもの
- ・老朽化したインフラへの対応等
- ・先端的民間技術の活用（水ビジネス）
- ・行政財産の商業利用 など

将来目指す姿・あるべき姿

我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が、海外市場において活躍の場を拡げ、世界市場で大きなプレゼンスを発揮しているとともに、国内においては、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、維持管理を含め、真に必要な社会資本整備が戦略的かつ重点的に行われている姿を目指す。

アジアを中心とした新興国では、経済成長に伴って膨大なインフラ整備ニーズ（ADB によるとアジアだけで向こう 10 年間に約 8 兆ドル）の発生が予測され、これを見据えて国内市場や EU のような統合市場で実績をあげ、競争力をつけた欧米企業や韓国企業が多数参画してきている。

人口減少や政府の公共投資の圧縮によって主力とする国内市場が縮小を余儀なくされる我が国の関連企業にとっても、この新たな成長市場は今後の主戦場であり、他国企業に対して競争できる体制を整え、成長の果実を取り込む仕組みを作ることは喫緊の課題である。

また、国内においては、09 年度には 800 兆円を越えた地方を含む政府の負債や社会保障費用の増加等で財源が制約される一方で、高度経済成長期に整備したインフラの更新や維持管理費用の増加で逼迫が予想される関連予算に留意し、可能な限り PPP/PFI のような民間の資金の活用を図るべきである。

なお、国内における PPP/PFI の活用は、戦略的・重点的なインフラ整備の実現に留まらず、海外で拡大する PPP/PFI 市場での日本企業、投資家の競争力にも大きな影響を与える。このような視点を持ち、国際展開の促進にも資する形で、国内の制度整備を進める必要がある。

このような状況を踏まえ、大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を拡げ、製品の輸出にとどまらず、的確な状況分析の上でリスクテイクが可能な案件については、建設から管理運営までパッケージでの事業展開も行う等、世界市場で大きなプレゼンスを発揮している姿を目指す。

国内においては、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業費削減を補って、社会資本の整備及び維持管理が適切に行われている姿を目指す。また、これらの国内市場の動きが、我が国企業の技術やノウハウの戦略的な育成に結びつき、海外市場での活躍の足がかりともなっている姿を目指す。

本分科会では、上記のような将来目指す姿・あるべき姿を念頭において、2020 年における戦略目標を次のとおり設定する。

- 我が国企業が獲得した海外受注のうち、国土交通省が積極的に働きかけて官民連携により新たに獲得した海外受注高を 2020 年までの合計で 10 兆円以上とする。(※1)
- 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに 2 兆円実施する。(※2)

※1：国土交通省の積極的な働きかけとは、政務三役によるトップセールスや、国土交通省の働きかけによる政府の資金的な支援など。

(参考) 我が国建設企業の海外建設受注高 1 兆円 (平成 20 年度)、鉄道車両等の輸出額 885 億円 (平成 19 年度)

※2：国土交通省所管 PFI 事業の事業費 平成 17 年度～21 年度平均 1071 億円。これを約 2 倍。なお、事業費には公費で賄わない費用も含めてカウントすることが必要。

テーマ別の政策検討

優先的に実施すべき事項

○インフラファンドの創成

日本企業の国際展開や国内の PPP/PFI 事業を資金面で補完する官民連携の大規模インフラファンドの組成により、アジアをはじめとする海外や国内のインフラ投資への支援や信用補完を実施する。

【1. 2. 政策3（2）（4-17 ページ）、2. 2. 政策2（7）（4-26 ページ）参照】

○コンセッション方式による PPP/PFI の実行

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理を実施するため、施設の所有権を移転せず、民間事業者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コンセッション方式を導入する。【2. 2. 政策1（1）（2）（4-22 ページ）、政策2（2）（4-24 ページ）参照】

○省庁横断的な国際展開支援組織の創成

日本の持つ様々なリソースをパッケージ化し、事業として展開していくため、財務的に自立した事業主体の創設・育成など他省庁を巻き込んだ省庁横断的な推進体制を国土交通省が積極的な役割を果たしつつ整備する。

【1. 2. 政策1（3）（4-7 ページ）参照】

1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備 ～日本の技術と資本で世界展開を～

1. 現状の課題・問題点

個別分野毎にその特性に合わせた戦略が必要であること、日本企業は一般的には個別の技術・システムは優れているものの、パッケージ化する力が弱いこと等に留意し、強いリーダーシップの下、組織・体制の強化、スタンダードの整備、金融メカニズムの整備等に取り組むことが必要。

技術や競争力の熟度、海外市場のニーズ等がそれぞれ異なっているため、個別分野毎にその特性に合わせて戦略的に取り組んでいく必要があるが、以下のように多くの分野で共通してみられる課題・問題点がある。

(1) 個別の優れた技術・システムをパッケージ化する力の不足

インフラ整備ニーズを抱える新興国側では、関連する技術や機器だけでなく、資金調達や完成後の運営ノウハウの提供もセットとなった PPP/PFI 型での投資を望む声が強くなってきており、実際にそのような形での投資は増えている。世界銀行の試算では、2007 年にアジアだけで 5 兆円を超える PPP/PFI 投資が実行されており、例えば、中国天津では、中国・シンガポール両政府の合意の下、中国資本とシンガポール資本により合弁企業が設立され、環境共生と省資源・資源循環効率化をコンセプトとして「天津エコシティ」の建設が進んでいる。

一方で、海外進出を始めている関連の日本企業は、一般的に個別には優れた技術、システムを有しているが、これらをパッケージ化し、事業として現地で展開するという力がまだ弱い。

(2) リーダーシップ、組織・体制の強化、スタンダードの整備、金融メカニズムの整備

以上のような問題意識に基づき、国際展開を推進する施策を検討していく上では、「リーダーシップ、組織・体制の強化」、「スタンダードの整備」、「金融メカニズムの整備」の三点に特に留意して進める必要がある。

第一に、「リーダーシップ、組織・体制の強化」の観点では、海外への働きかけにおいて官民が一体となって取り組む体制を整えることも重要だが、日本政府内には縦割りが残り、政府を挙げた支援体制の整備が進んでいない点が問題である。

第二に、「スタンダードの整備」という観点では、多くの国において国外から技術・システム等を導入する際に、当該技術・システム等が国際統一規格を取得しているか

どうか、あるいは、自国の基準・制度等に合致しているかどうか、といった点を重要な判断基準としていることを意識した取り組みが必要である。

第三に、「金融メカニズムの整備」という観点では、例えば高速鉄道のように数千億円から数兆円に事業費の達することもあるパッケージ化された大規模プロジェクトに民間1社の財務力のみで対応するのは困難であり、幅広い民間の投資家や政府からの資金面での参画が得られる仕組みを整えることが重要である。諸外国においては、例えば、中国政府が、アジア地域で1兆円規模のインフラ投資ファンドの設立を表明する等の動きが見られる。

2. 課題に対応した政策案

政策1：リーダーシップ、組織・体制の強化

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。

(1) 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

我が国が本格的な海外展開を実現し、先に述べた政策目標を達成するためには、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・強化していくことが不可欠である。

このため、首相の親書をスムーズに発行するシステムの実現や、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。

例えば、米国では、2010 年にも高速鉄道事業の入札手続きが開始される予定とされているほか、ベトナムでは、高速鉄道事業の投資計画が本年 5 月にも承認される予定であり、また、高速道路事業が PPP により実施される予定であることから、これらへの参入を目指し、官民連携によるトップセールスを早急かつ強力に実施する。

(2) 国土交通省内の体制強化

縦割りを廃し、総合的・戦略的に国土交通関連産業の国際展開に取り組む必要がある（国際局の創設等）。その際、相手国のニーズにきめ細かく対応できるよう、分野横断的に取り組むとともに、所管産業を支援する観点を強化し、民間企業とのネットワークの強化や民間人材の有効活用に努力する。例えば、官民連携による「ITS の国際展開会議」や下水道分野における「日本版ハブ」を創設するほか、鉄道システムの海外展開のためのオールジャパンでの官民連携体制の構築、国際的な自動車車両の型式認証制度の構築等に向けた官民連携による行動計画を策定する。

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必要がある。例えば、「チーム水・日本（水問題に関する関係省庁連絡会）」の活動の一層の活発化を図るほか、各専門分野の人材を結集し、アジア向けの機能限定・低価格 ITS や下水道のエネルギー再生技術を開発する等、相手国に合わせた商品・技術の開発や市場戦略の策定に取り組む。

さらに、明確な目標設定と定期的な進捗管理を実施するとともに、トップセールスや人材、金融支援の総枠といったリソースの把握と配分を目的とした計画を策定し、着実に実施することが必要である。

（３）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、事業として展開していく、財務的に自立した事業主体（例えば、（仮称）海外都市開発機構）の創設・育成、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必要がある。

また、財務省、経済産業省、外務省など制度所管省庁と国土交通省などの制度利用省庁との連携を強化し、省庁横断での支援を実施する。その際、例えば、インドデリームンバイ産業大動脈構想のような既存案件での連携による支援も検討する。

さらに、国土交通省の海外経済協力会議への常任メンバーとしての参加を実現するとともに、二国間・多国間協議による海外市場のビジネス環境整備を通じた相手国との通商関係の強化を図る。また、日本と補完的役割分担が可能な国との戦略的提携関係の構築の実現に向けた取組を進める。

（４）大使館や JETRO などの既存の支援機能の強化

日本企業による海外の個別プロジェクト獲得を支援するため、大使館や JETRO などの既存の支援機能の強化を図ることが必要である。

具体的には、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や企業への提供等といった案件形成段階からの関与を図るとともに、相手国政府、議員等との関係強化に向けた日々の活動の推進、地元イベントへの参加や日系団体を含む地元関係団体とのパイプ強化が必要である。

（５）企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

今後、我が国の企業が海外市場で大きなプレゼンスを発揮していくためには、海外事業の様々なノウハウ等を蓄積し、企業の組織・人材をグローバル化していくことが必要である。

このため、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。

早期の実現を目指すもの（平成 23 年度概算要求を含む）

① 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

- ・相手国政府・国際機関等のキーマンへの働きかけ、親書の活用、要人招聘や官民共同セミナーの積極的推進
- ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施
 - ✓ 日 ASEAN 交通大臣会合を通じた ASEAN 各国との連携強化
 - ✓ 二国間の交通次官級協議の設置による連携強化
 - ✓ 日 ASEAN 環境多国間会議を通じた建設・環境分野にかかる ASEAN 各国との継続的連携強化

- ✓ 二国間・多国間建設会議を通じた優れた建設技術・ノウハウの売り込み
- ・セミナーやワークショップ等を通じた我が国技術の優位性についての相手国関係者の理解促進
 - ✓ 米国、ベトナム等での鉄道セミナー開催
 - ✓ インド・マレーシア・ベトナム等における I T S セミナーの開催
 - ✓ インド、タイ等におけるモノレール等都市交通セミナーの開催〔新規〕
 - ✓ ベトナム、インドネシア等での港湾セミナー開催
 - ✓ ベトナム国政府との高速道路セミナー開催
 - ✓ ベトナム、インド、サウジアラビア、中国等での下水道分野の官民共同セミナーの開催 等

② 国土交通省内の体制強化

- ・国際部門の総合性・統合性の強化、民間企業とのネットワーク強化
 - ✓ 国際部門の体制強化
 - ✓ 各国の鉄道プロジェクト毎に編成される日本チームに対する機動的な支援〔新規〕
 - ✓ I T S の国際展開体制の強化として「I T S 国際展開会議」の設置〔新規〕
 - ✓ 地方・中小建設企業の海外進出を支援する「海外展開支援アドバイザー制度」の創設〔新規〕
 - ✓ 海外港湾プロジェクト獲得に向けた民間支援体制の充実
 - ✓ 官民が広く参加し、海外道路 PPP 案件を推進するための「海外道路 PPP 協議会」の設置
 - ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化
 - ✓ 自動車分野の国際的な車両型式認証制度の構築等に向けた官民連携による行動計画を策定するための会議体を設置〔新規〕
 - ✓ 環境共生型都市開発プロジェクトの海外展開を支援するため、官民連携体制を整備〔新規〕 等
- ・情報の一元管理等による国際展開の体制強化
 - ✓ 世界各地の鉄道プロジェクトに関する情報収集・分析体制の強化及び案件発掘・案件形成支援の充実・強化
 - ✓ 海外港湾プロジェクトに関する情報収集・分析、案件発掘・形成等の支援実施体制の充実・強化
 - ✓ インフラプロジェクトや建設業に関する情報を一元化し、国際展開に必要な情報・分析を総合的に推進するための体制を整備〔新規〕
 - ✓ 日本の技術協力等を効果的・戦略的に推進すべき分野・地域等の検討〔新規〕
 - ✓ 分野ごとのプロジェクトのみならず、これらの枠を超えた、分野横断型の

- 官民連携パッケージ型建設プロジェクトの情報収集、案件形成〔新規〕
- ✓ アジア地域の都市交通プロジェクトデータベース作成〔新規〕
- ✓ I T Sの国際展開体制の強化として「I T S国際展開会議」の設置〔新規〕
【再掲】
- ✓ 官民が広く参加し、海外道路 PPP 案件を推進するための「海外道路 PPP 協議会」の設置【再掲】
- ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化【再掲】
- ✓ 「チーム水・日本（水問題に関する関係省庁連絡会）」の活動の一層の活性化 等
- ・相手国に合わせた商品（技術）開発や市場戦略の策定
 - ✓ 我が国運輸産業の技術的優位性を活かした、高速鉄道等の海外交通プロジェクトの案件発掘・案件形成支援の充実・強化
 - ✓ 下水道の水・エネルギー再生技術の開発とショーケース機能を持つ国際拠点（日本版ハブ）の設置〔新規〕
 - ✓ 有識者からなる検討体制を構築し、我が国建設企業が優位性を持つ建設技術等を踏まえた国別の市場開拓・拡大戦略の検討〔新規〕
 - ✓ I T Sについて機能を限定し低価格化する等、相手国に合わせた商品（技術）開発についても議論〔新規〕 等

③ 省庁横断的な推進体制の整備

- ・財務省、経済産業省、外務省などの制度所管省庁、業界団体、交通事業者、商社、金融機関、メーカー、コンサルタント、JICA、JETRO、JBIC などとの連携体制の充実・強化
 - ✓ 各国の鉄道プロジェクト毎に編成される日本チームに対する機動的な支援〔新規〕【再掲】
 - ✓ インド・マレーシア・ベトナム等における I T Sセミナーの開催【再掲】
 - ✓ 海外港湾プロジェクトの案件形成・獲得に向けた官民協働体制の充実・強化
 - ✓ 優れた建設技術等を含むパッケージの売り込みへの支援〔新規〕
 - ✓ 「海外建設ホットライン」を拡充し、個別プロジェクトに係る問題に対するバックアップ体制を強化
 - ✓ 「地域の建設企業国際展開推進協議会（仮称）」を設立し、セミナー開催、ミッション派遣等により地域の建設企業の海外展開を支援〔新規〕
 - ✓ 下水道分野の産学官が一体となった下水道グローバルセンター（GCUS）の体制強化【再掲】
 - ✓ 環境省との連携による、アジア太平洋地域のサニテーション分野の国際拠点（ナレッジハブ）である日本サニテーションコンソーシアム（JSC）の体制強化

- ✓ 自治体、高速道路会社、独立行政法人等、公的機関のノウハウの活用等
- ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施
 - ✓ 二国間・多国間経済協議によるビジネス環境の整備 等
- ④ 大使館・JETRO 等の支援機能強化
 - ・技術者・専門家の派遣
 - ・個別プロジェクト案件情報の発掘・企業への提供
 - ・地方公共団体と連携した支援体制や地域間交流の構築 等
- ⑤ 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援
 - ✓ 案件形成の段階から参入するためプロジェクト提案能力を有するコンサルタント機能の育成・確保〔新規〕
 - ✓ 海外インフラプロジェクトに必要な知識・ノウハウについて研修プログラムを策定し、海外進出企業における研修の実施を支援〔新規〕
 - ✓ 海外事業のノウハウを有する国内外企業との人材交流等支援〔新規〕
 - ✓ 留学生、研修生、海外勤務経験者等のネットワークを構築（データベースの整備等）し、相手国との人的交流を促進〔新規〕
 - ✓ 合併（M&A）やアライアンスに関する海外事例の紹介〔新規〕
 - ✓ コンテナターミナルの運営権獲得に向けたプロジェクト情報、ノウハウの官民共有〔新規〕 等

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 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
 - ・相手国政府・国際機関等のキーマンへの働きかけ、親書の活用、要人招聘や官民共同セミナーの積極的推進【再掲】
 - ・相手国政府・国際機関等との会議・政策対話の実施【再掲】
 - ・セミナーやワークショップ等を通じた我が国技術の優位性についての相手国関係者の理解促進
 - ✓ 鉄道計画国各地での鉄道セミナー開催
 - ✓ アジア諸国におけるITSセミナー開催
 - ✓ アジア・アフリカ各国での港湾セミナー開催等
- ② 国土交通省内の体制強化
 - ・民間企業との連携の下、個別プロジェクト案件毎の戦略的な国際展開を各分野で実現 等
- ③ 省庁横断的な推進体制の整備
 - ・様々なリソースをパッケージ化して売り込む事業主体や、企業横断的な日本チーム・コンソーシアム等の創設・育成
 - ・二国間・多国間経済協議によるビジネス環境の整備 等
- ④ 大使館・JETRO 等の支援機能強化

- ・相手国政府との太いパイプの構築
- ・プロジェクトへの早期参画による日本の優位性発揮 等

⑤ 企業の組織・人材のグローバル化に対する支援

- ✓ 案件形成の段階から参入するためプロジェクト提案能力を有するコンサルタント機能の育成・確保【再掲】
- ✓ 海外港湾プロジェクトの核となる官民人材の育成に資するセミナー、人材交流の実施〔新規〕 等

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

以上のような政府の取組により、将来的には、世界各地でプロジェクトに応じた企業横断的な日本チーム・民間コンソーシアムが民間を中心にスピード感を持って柔軟に形成され、案件の受注に向けた活動や、受注案件の実施が精力的に行われていることを実現する。また、我が国企業は、このような活動を通じて、海外事業のノウハウを組織・人材に蓄積し、更なる活躍の礎としていくことが必要である。

このように海外での受注獲得は、民間が主体となって取り組んでいくが、一方で、国土交通省など各省庁は、密接に連携しながら、政治のリーダーシップによって官民一体となったトップセールスを実施していくほか、現地においては、大使館や JETRO 等の関係機関が案件形成段階から我が国企業に対する積極的な支援を展開していくなど、政府も民主体の取組を戦略的にサポートしていくことが必要である。

政策2：スタンダードの整備

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。

(1) 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、税制等のイコールフットینگ化）

日本の企業・産業の国際展開を図る上で、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、税制等のイコールフットینگ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）の活用を進める。

(2) 日本の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には、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ことが必要である。

例えば、省エネ化等の技術開発を世界に先駆けて推進し、WP29（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）や国際海事機関（IMO。船舶に係る基準の策定を実施）等における議論の主導に努め、国際的なイニシアティブを確保する。また、近年、鉄道分野における国際標準策定の動きが急速に進む中、欧州が積極的な動きを繰り広げているが、これに対し、官民連携の体制を充実させ、国際標準化機関（ISO、IEC）並びに米国をはじめとする投資対象国において日本の新幹線・都市鉄道をはじめとする優れた鉄道システムの技術・規格の戦略的な国際標準化の取組を早急かつ強力に推進する。

さらに、これまで国際標準化を積極的に進めてきて一部成果の上がってきているITS や下水道の水・エネルギー再生など日本が技術的優位性を有している分野において、日本の技術・規格の戦略的な国際標準化を進めるほか、諸外国に向けて日本方式の普及を進める。

(3) 日本企業の声을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制約となっている場合があることから、例えば、物流業に係る日中韓物流大臣会合等を通じた政策対話を進める等、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。また、我が国企業のビジネス機会の拡大を図る観点から、資格の相互承認等の推進を図る。

(4) 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ていくためには、それらの前提となっている日本の様々な政策ノウハウが諸外国において採用・導入されることが期待される。

このため、日本政府の持つ政策ノウハウの相手国政府、国際機関等への提供を積極的かつ戦略的に進めることが必要である。例えば、水資源開発・都市計画などの都市整備に関する制度導入に向けた協力や相手国政府が鉄道分野等における技術基準を策定する際の支援を実施するとともに、相手国の人材受け入れや教育の実施を推進する。

また、民間企業がノウハウを有する分野においても、積極的に技術協力を進めることが重要である。例えば、安全性、定時性等において高い評価を受けている新幹線・都市鉄道について、鉄道事業者の協力も得て、専門家の派遣や研修の受入等を実施する。

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

① 国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合

- ・国際的な発注、契約方式（PPP、CM 等）などのグローバルスタンダードの積極的な国内への活用
- ・建設業による収益性の低い部門の撤退・縮小と PPP 等の成長分野の開拓（事業構成変更）を支援 等

② 日本規格の国際標準化、相手国のスタンダード獲得

- ・国際機関への日本規格の積極的な提案
 - ✓ 国際標準化機関 ISO（一般）や IEC（電気・システム）における日本の鉄道規格の戦略的な国際標準化の推進
 - ✓ 優れた下水道技術を核として、核となる技術を組み込んだ下水道システムの戦略的な国際標準化の推進〔新規〕
 - ✓ 我が国港湾関連技術の国際標準化に向けた取組の核となる体制の構築〔新規〕
 - ✓ ISO（国際標準化機関）に向けて、我が国の ITS 技術を引き続き国際標準として提案
 - ✓ マレーシア及びインドにおける ITS 規格について、日本方式の基準採択を実現
 - ✓ 我が国が有する技術・基準の優位性の理解を促進させ、国際標準化を推進するための社会実験の実施〔新規〕
 - ✓ 日本の革新的自動車技術（電気自動車等）の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、国際統一基準案を国連機関（WP29）へ提案し、国際統一基準の策定作業を主導 等
- ・新たな技術開発と国際規格・基準提案の一体的な推進
 - ✓ 革新的な船舶の省エネ技術、NOx 低減技術の開発・普及を図るとともに、

我が国の主導の下に、IMO における国際海運での温暖化防止対策等として、新造船への燃費規制・既存船の省エネ運航計画の強制化等の国際条約化を推進

B-DASH プロジェクト(下水処理におけるメタン発酵高度化などエネルギー再生技術のシステム開発・国際標準化)〔新規〕 等

・投資対象国の実情に即した規格の開発

✓ 日本の鉄道技術の優位性の比較検証及び相手国への訴求 等

③ 日本企業の海外展開のための外国政府に対する制約解消に向けた取組

✓ 国際物流の制約改善に向けた積極的な提案及び共同調査の実施

✓ 物流に関する政策対話の実施 等

④ 技術協力支援（政策のノウハウの提供、人材育成支援等）

・協力準備調査、専門家派遣、高官研修、セミナー、ワークショップ等を活用した案件形成の促進・人材育成

✓ 鉄道専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成

✓ 日本の鉄道技術に関する海外普及促進ツールの策定〔新規〕

✓ 施工管理・安全管理に係るセミナー開催、政策対話等により途上国の事業監理能力の向上を図ることにより、本邦企業の活動を側面支援

✓ 都市計画制度など都市整備に関する制度構築支援や相手国の人材育成支援

✓ 治水にかかる政策立案やダムの運用管理等について、専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた能力強化の実施

✓ 下水道分野における政策・技術のパッケージによる計画から建設、運営・管理まで一貫した案件形成の促進・人材育成

✓ 高速道路・国道・橋梁の計画・維持管理等について、専門家の派遣、研修受入、セミナー等を通じた継続的人材育成・強化の実施

✓ 日本の ITS 技術に関する専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた相手国における人材育成の継続・強化

✓ ベトナムに ITS の専門家を派遣し、日本方式の基準策定を支援

✓ 地震発生国に対する耐震にかかる専門家の派遣等により、耐震技術・ノウハウの提供を実施

✓ 日本の資格制度の導入や物流設備の規格化を念頭に置いた、海外での物流人材育成の実施

✓ 港湾政策、技術に関する専門家の派遣、研修受入、ワークショップ開催等を通じた相手国における人材育成の継続・強化 等

・政策のノウハウの提供

✓ 治水対策パッケージの展開

◇ 洪水に関する気候変化への適応策検討ガイドラインの展開

◇ 洪水予測システムの導入支援

- ✓ 下水道政策立案能力の提供
- ✓ 「水とエネルギー（資源有効利用、浸水対策など）」に関する政策立案能力の強化のための支援
- ✓ 国際的なグリーン物流等に係る協力の強化 等

2～3年後の実現を目指すもの

① 国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合

- ・ グローバルスタンダードの国内への適用拡大
- ・ グローバルスタンダードへの円滑な対応を図るための日本企業への支援等

② 日本規格の国際標準化、相手国のスタンダード獲得

- ・ 国際規格・基準の策定機関における議論の主導
- ・ 日本の規格の国際標準化の実現
 - ✓ 日本の革新的自動車技術（電気自動車等）の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、国際統一基準案を国連機関（WP29）へ提案し、国際統一基準の策定作業を主導【再掲】
 - ✓ 日本が主導して策定した国際統一基準案の国連機関（WP29）における採択に向けて、アジア諸国等に対する働きかけを実施
 - ✓ ISO（国際標準化機関）に向けて、我が国の ITS 技術を引き続き国際標準として提案【再掲】
 - ✓ 国際標準化機関 ISO（一般）や IEC（電気・システム）における日本の鉄道規格の戦略的な国際標準化の推進【再掲】 等
- ・ 投資対象国への働きかけによる日本規格採用
- ・ 関係国政府・関係国際機関との会議・政策対話の実施
- ・ 関係省庁や JICA、民間等が連携したセミナーの開催などにより、投資対象国において ITS 規格について、日本方式の採択を実現 等

③ 日本企業の海外展開のための外国政府に対する制約解消に向けた取組

- ✓ 国際物流の制約改善に向けた積極的な提案及び共同調査の実施【再掲】
- ✓ 物流に関する政策対話の実施【再掲】 等

④ 技術協力支援（政策のノウハウの提供、人材育成支援等）

- ・ 協力準備調査、専門家派遣、高官研修、セミナー、ワークショップ等を活用した案件形成の促進・人材育成
 - ✓ 都市計画制度など都市整備に関する制度構築支援や相手国の人材育成支援【再掲】
 - ✓ 鉄道専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成【再掲】
 - ✓ 日本の資格制度の導入や物流設備の規格化を念頭に置いた、海外での物流人材育成の実施【再掲】
 - ✓ コンテナターミナル整備ノウハウ、オペレータ選定・契約手法等のノウハ

ウの途上国への専門家派遣等による協力の実施

- ✓ 下水道分野における政策・技術のパッケージによる計画から建設、運営・管理まで一貫した案件形成の促進・人材育成
- ✓ 投資対象国において、ITS の専門家を派遣し、日本方式の基準策定を支援
- ✓ 自動車等交通分野の専門家の派遣や相手国からの研修の受入、ワークショップの開催等を通じた人材育成 等

・政策のノウハウの提供【再掲】

- ✓ 治水対策パッケージの展開【再掲】
 - ◇ 洪水に関する気候変化への適応策検討ガイドラインの展開
 - ◇ 洪水予測システムの導入支援
- ✓ 下水道政策立案能力の提供
 - ◇ 「水とエネルギー（資源有効利用、浸水対策など）」に関する政策立案能力の強化のための支援
- ✓ 国際的なグリーン物流等に係る協力の強化 等

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

以上に述べたように、日本の企業・産業の国際展開を図る上で、まずは、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、政府による国内外の規制等のイコルフットィング化を進めることにより、我が国企業の海外市場での活躍の足がかりとしていくことが必要である。

また、これとあわせ、国際会議における議論主導や外国政府に対する働きかけ・技術協力等を、民間の協力を得つつ、政府が主体的に取り組むことにより、様々な日本の技術や規格が国際統一規格や投資対象国における規格として採用され、その結果として、我が国企業の海外受注の獲得に大きく貢献していくことを実現する。さらに、相手国政府や国際機関等への我が国の政策ノウハウの移転や人材育成支援等の取組が、我が国の技術や規格の採用につながっていくとともに、諸外国の政策決定者等の我が国への親近感の醸成や両国間の信頼関係・協力関係の構築にも寄与することが期待される。

政策3：金融メカニズムの整備

政府による金融支援機能を強化するとともに、ODA 予算の活用や貿易保険、税制面での支援を拡充する。

(1) 政府による金融支援機能の設定

日本企業・産業の海外展開を支援するため、JICA、JBIC の海外投融資機能の強化を通じた政府によるインフラ開発や関連の M&A へのリスクマネー供給体制を整備することが必要である。例えば、JBIC の先進国向け投資金融制度の適用拡大や JICA 投融資の再開を行う。

高速鉄道の海外展開については、JBIC 政令改正を他分野に先行して実施し、米国・英国等の先進国における海外展開においても、政府の支援体制を強化する。

(2) 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日本の機関投資家や年金基金、及びこれらの資金と呼び水となる政府の資金で運用される官民連携の大規模インフラファンドの組成により、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。その際、不測の国民負担を招かないよう、事前に事業スキームの検討やリスク分析を十分に実施するとともに、投資家に対しても必要な透明性を確保することが必要である。

(3) 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、円借款については、我が国の事業者が有する技術や資機材がプロジェクトの実現に必要でかつ実質的に活かせることから、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。

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

① 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
- ・ JICA による投融資の再開 等

② 官民連携のインフラファンドの組成によるインフラ投資への支援・信用補完を実施

- ✓ PPP 事業を促進するためのインフラファンドの組成等の検討、これに必要な十分な技術力を有する組織体制の構築方策の検討〔新規〕

③ ODA 予算（円借款・無償資金供与）の活用や貿易保険の活用促進等による支援強化

- ✓ 我が国 ODA により整備されるコンテナターミナル等の運営権の獲得支援手法の検討〔新規〕 等
- ✓ 海外インフラプロジェクトに関する税制上の特例措置の創設〔新規〕

- ✓ 海外インフラプロジェクトにおける貿易保険の活用への支援〔新規〕
- ✓ 建設から運営・管理まで一体となった ODA 案件の形成〔新規〕

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 政府による金融支援機能の設定
 - ・政府によるインフラ開発や関連のM&Aへのリスクマネー供給等
- ② 官民連携のインフラファンドの組成によるインフラ投資への支援・信用補完を実施
- ③ ODA 予算（円借款・無償資金供与）の活用や貿易保険の活用促進等による支援強化

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

以上に述べたように、政府は、JICA、JBIC の海外投融資機能や貿易保険の強化等を順次、図ることにより、民間だけではとりにくいリスクを公的に担うことができる仕組みを整え、我が国企業の海外展開に貢献していくことを実現する。

また、官民の一体となった取組により STEP 案件の形成が活発に行われるなど、ODA（円借款・無償資金協力）の戦略的な活用が進み、我が国企業の海外進出の足がかりとして機能していることが求められる。さらに、我が国企業は、ODA 案件で海外事業のノウハウを蓄積することによって競争力を向上させ、現地の政府や民間の発注案件の受注に結びつけていくことが必要である。

3. 留意点

以上に述べた政策案の実施に際しては、次の点について留意する必要がある。

- ・ 諸外国や対象分野ごとの異なる状況を把握し、日本政府、企業、投資家と補完的なスキルを有する外国政府、企業、投資家との提携（同盟）も重要であり、これを政府間で進めることが政治的リーダーシップの重要な役割であることに留意する。
- ・ 国内外の M&A やアライアンスを促進するための、M&A・官公需法の運用見直しの必要性に留意する。
- ・ 海外政府系ファンドやインフラファンドとの連携など、日本国内にないノウハウを戦略的に取得していく必要があることに留意する。
- ・ 各業界の諸規則とグローバルルールを比較検討したうえで、諸規則とグローバルルールが乖離してしまった理由の分析が必要であることに留意する。また「意識の変革」を通じた諸規則の変革可能性の検討も必要である。
- ・ 国際展開の際に、既存余剰生産能力活用のみでなく、その分野で新たなノウハウや人材を育てるという意識変革を起こさせる基準・規律作りが必要であることに留意する。例えば、地方中小企業が国際展開のノウハウを獲得する仕組み作りや海外における PPP 等のニュービジネスへのチャレンジを促進する。
- ・ 国は制度や規格など仕組み作りに力を入れるべきであり、また、分野によっては国が

より主体的な役割を果たすべきものがあることに留意する。

- まずは、モデルケースとして、具体的にプロジェクトを実行することが重要である。

2. 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 など) ～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～

1. 現状の課題・問題点

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、従来の PFI 制度に基づく事業を拡大するとともに、新たな PPP/PFI 制度の構築を図る必要がある。

(1) 成長戦略につながる戦略的な PPP/PFI の活用拡大

今後も厳しい財政状況が続く中で、民間資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うことが、我が国の持続可能な成長に必要な不可欠である。このための方法論としての PPP/PFI 制度を充実させ、中央政府や地方自治体が活用しやすい環境を整える必要がある。

また、PPP/PFI の推進に当たっては、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンと国民・利用者の負担抑制を両立しつつ、より高いサービスの提供を実現すべきである。

その際には、従来の制度下では少なかった空港や港湾などの経済的インフラにおける PPP/PFI の活用を拡大するとともに、PFI 制度の主たる適用対象であった社会的インフラでも従来以上のリスク移転を進めるという視点が重要である。

さらに、前述の国際展開に関する現状の課題・問題点で示されているとおり、今後、拡大が予想される世界のインフラ整備において、PPP/PFI は一定の役割を果たすと考えられる。この中で我が国の建設・運輸産業やインフラ関連産業、投資家の事業活動を拡大させ、我が国の成長につなげていくためには、相対的にリスクの低い国内市場を整備し、ここを通じて企業が必要とする人材の育成やノウハウ取得を可能とすることが重要である。

このため、国際的に PPP/PFI が活用されている経済的インフラの分野では、可能な限り、海外と同内容で導入していくという視点も重要である。

(2) 従来型事業の拡大と新たな制度の構築

以上の課題・問題点に対応するには、従来の PFI 制度に基づく事業拡大に加えて、経済的インフラの領域での活用や社会的インフラでの更なるリスク移転を妨げているボトルネックを探し出し、これを解決できる新たな PPP/PFI 制度を構築する必要がある。

具体的には、必ずしも民間企業が事業主体となることを想定していない個別の公物管理制度と PPP/PFI の関係の整理や、事業に参加する民間企業が行政と同じ税制や補

助金等の条件で事業遂行できる仕組みの導入、幅広い投資家の参加を促すような税制面での工夫などが考えられる。また、インフラの公共性や資産の複雑さ（所有権の法的保全が難しい動産も多く存在）を勘案し、これらの分野でも安心して PPP/PFI を導入できるコンセッション方式の新たな導入も必要と考えられる。

以上のような要素を組み込んだ新たな制度を構築することで、民間企業の積極的な参加や創意工夫を最大限に引き出し、何よりも国や地方自治体で必要とされた際に、安心して PPP/PFI を活用できる環境を作り出すことが重要である。

なお、制度構築に当たっては、既存の PFI 法でも強く留意してきた過去の第三セクター運営の教訓を引き継ぎ、責任の所在が不明確にならないよう、官と民が負うべきリスク分担を明確にして透明性の高い民間企業選定や事業運営を図ることが重要である。

2. 課題に対応した政策案

政策1：PPP/PFI を推進するための制度面の改善

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理が実施される仕組みとなるよう、コンセッション方式を新たに導入することも含めて、PPP/PFI に係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理についても個別プロジェクトに対応した見直しを行う。

(1) 共通制度的な事項に関する検討

現状の課題・問題点、留意点を踏まえ、経済的インフラの分野で部分的に従来から採用されてきた BOT 型の事業スキームを更に使いやすいものにすることに加え、コンセッション方式(※)の導入について検討を行うとともに、税制や調達手続き等の共通制度的な事項についても検討を行う。

※ 施設の所有権を移転せず、民間事業者に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

(2) 検討すべき制度改善のための施策

以下の制度改善について、内閣府、財務省、総務省などの関係当局に提案し、早期実現に向け検討する。

① 施設所有権を移転しないコンセッション方式の導入

- ・コンセッション方式の導入を前提とした公物管理権の民間への部分開放。
- ・コンセッション方式における事業実施権限を、例えば「事業権」等のように、對抗要件を具備し、民間の資金・ノウハウが活用しやすい包括的な一つの財産権として位置づける。

② PFI 促進税制の改善

- ・前記「財産権」の税法上の償却。
- ・PPP/PFI 事業の実施主体となる SPC と SPC から配当を受ける投資家への二重課税の回避策。
- ・PPP/PFI 事業主体に対する固定資産税、都市計画税、不動産取得税の非課税策。

③ PPP/PFI における公務員の民間への出向を円滑化

- ・PPP/PFI 事業主体にノウハウを持った公務員が、公務員身分のまま派遣されることが出来る制度の構築。

④ PPP/PFI 事業に適合した調達手続きの設定

- ・PPP/PFI の調達手続きとして、事業者との交渉手続きや既存案件も含めた事業実施までの手続きを明確に位置付けるとともに、事業者からの事業条件・規制緩和要望を反映できる仕組みを構築。

- ・ PPP/PFI 事業の投資持分の第三者売却を認める仕組みの構築

⑤ PPP/PFI 支援機関の創設

- ・ PPP/PFI 事業に取り組む地方自治体に対する公的な支援機関を創設し、法律、会計、金融などの専門的なアドバイスが可能な体制の整備。

(3) 公物管理権の民間への部分開放及び規制緩和、特例の取り扱い

公共インフラ分野で、今後、より一層 PPP/PFI 事業を推進するためには、民間の知恵やノウハウが十分発揮されるよう、これまで以上に経営の自由を確保することが重要である。

具体的には、「公物管理者」(※1)に代わって、PPP/PFI 事業者による、施設の建設・維持管理、サービスや料金等の設定の自由度が増すよう、権限・業務範囲の拡大が必要である。

しかし、管理者が有する公権力行使の権限の扱いなど、慎重に検討すべき課題(※2)も存在する。いずれにせよ、PPP/PFI 事業者に与えられた権限を法的に明確に位置づけることが重要である。

一方、意欲のある事業者の提案、ニーズに即した対応が必要であり、アприオリに全てのケースを想定した法改正を予めしておくことは困難であることから、必要に応じて既存の法制度に特例を措置する機能を PFI 法に組み込むことが有効と考える(公共サービス改革法第 29 条と同じ機能)。このため、PPP/PFI の全般的な制度改正に併せ、民間事業者の提案、ニーズに対応した個別の公物管理権に関する検討を進める必要がある。

※1：道路法上の道路管理者、港湾法上の港湾管理者などである。

※2：占有許可等の権限のほか、提供すべきサービス水準に対する公的関与のあり方などの課題がある。

政策2：PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

PPP/PFI については、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、実施する。また、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。

(1) PPP/PFI 導入の重点分野

国際展開も見据えた経済的インフラでの活用という観点も踏まえ、空港事業、港湾事業、鉄道事業、道路事業、下水道事業を重点分野として PPP/PFI を積極的に導入する。

(2) コンセッション方式の活用が想定されるもの

① 空港事業

- ・民間の資金、ノウハウの活用方策について、検討を進める。(詳細は「航空分野」を参照)

② 鉄道事業

- ・整備新幹線、都市鉄道、LRT 等、鉄道整備について、PPP/PFI を導入し民間資金を活用する場合の具体的手法、効果、課題等について検討を進める。

(3) 港湾経営の民営化等

① 港湾経営の民営化

- ・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化を図り、公設民営などによる民間の視点を取り込んだ港湾の効率的運営を実施。このため、国有港湾施設の港湾管理者に対する管理委託義務の見直しを行う。

② 官民連携による港湾緑地等の整備・運営

- ・PPP(港湾管理者、地元自治体、民間)の活用により、大規模な港湾緑地や観光施設等を一体的に整備・運営し、賑わいの創出による地域の活性化と運営コストの削減を図る。

(4) 老朽化したインフラへの対応等

① 道路空間のオープン化

- ・首都高等の高速道路の老朽化に対応するため、周辺の民間開発との協働が図れる場合に、既存道路の上下空間を民間開放(道路空間のオープン化)し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開する。あわせて、一般道路も含め、立体道路や占用制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出する。

② 維持修繕の効率化

- ・民間技術のフル活用による維持修繕の効率化を図るため、地方道路公社等での長期メンテナンス契約の試行導入等を図る。

（５）先端的民間技術の活用（水ビジネス）

下水道事業について民間の先端的な技術の活用や包括的民間委託の対象範囲の拡大を行うとともに、未利用資源（汚泥消化ガス等）の有効活用等を強力に推進することにより、事業コスト縮減、海外市場への進出に必要なノウハウの蓄積等を図る。

（６）行政財産の商業利用（PPPの一形態、行政財産の商業利用による成長支援）

① 河川空間のオープン化

河川占用に関する許可の基準の見直しにより、民間事業者が河川敷地にオープンカフェやキャンプ場等を設置することを可能とする。

② 官民連携による地下街の整備の促進

公共団体と民間事業者が一体的に地下街整備を行うことにより、民間投資の誘発を促進する。

③ 官民連携による交通結節点の整備の促進

鉄道上空や駅前広場等の上空等の民間利用を可能とすることにより、駅前広場や駅ビル内自由通路等の再整備を促進する。

④ 都市公園における民間事業者の活用

民間事業者による飲食店等の施設の設置等に関し、先進的な取組を積極的に支援することで、民間事業者の活用の拡大を図る。

⑤ 直轄駐車場における民間事業者の活用

直轄駐車場（全国 14 箇所）の管理運営に、民間のノウハウを活用し、より効率的な運営を実施。

⑥ 小水力発電の普及の促進

小水力発電の許可手続きの更なる円滑化等を図り、自然エネルギーの活用を推進する。

⑦ クリーンエネルギー発電の導入推進

国交省が管理する道路や河川の区域を民間事業者に貸与し、クリーンエネルギー発電（風力発電、太陽光発電等）施設の設置を推進し、維持管理コストの縮減を図る。

⑧ 光ファイバーネットワークの整備・管理における民間事業者の活用

国交省の管理する光ファイバーネットワークの伝送容量の一部を民間事業者も利用することにより、光ファイバーネットワーク装置の更新費用の一部を民間事業者が負担することで、更新費用の縮減を図る。

⑨ 電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備における民間事業者の活用

電線共同溝等の整備・維持管理を民間事業者に一元的に実施させること等により、コスト縮減、管理水準の向上を図る。

(7) 事業の実施方針

PPP/PFI に係る共通制度面の改善が行われることを前提として、自治体・企業から PPP/PFI 事業の提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成し、必要に応じて予算措置を講じて順次実施する。その際、自治体・企業等が PPP/PFI 事業の案件を形成、実施するに当たっての支援を行う。

また、個別プロジェクトの形成、実施を通じて明らかとなった制度的な課題については、所要の法律改正等を速やかに実施する。

さらに、PPP/PFI 事業についても、1. 2. 政策3(2) (4-17 ページ) に記述した、機関投資家や年金基金及びこれらの資金の呼び水となる政府の資金で運用される官民連携のインフラファンドの対象として投資支援を行う。

なお、PPP/PFI 事業の実施に当たっては、不測の国民負担を招かないよう、事前に事業スキームの検討やリスク分析を十分に実施するとともに、投資家に対しても必要な透明性を確保するものとする。

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

＜コンセッション方式＞

① 個別プロジェクト

- ・23 年度の案件形成に向け、上記新制度を前提とした自治体・企業からの提案募集を実施。

② 制度改正（共通的制度）

- ・上記の新たな PPP/PFI 法制、税制改正について平成 22 年度中に改正案をとりまとめ、関連法案提出を行う。

③ 制度改正（公物管理制度）

- ・平成 23 年度実施可能な事項について制度改正を実施する。

＜港湾経営の民営化等＞

① 港湾経営の民営化

- ・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化について平成 23 年通常国会における法改正を含め検討。
- ・平成 23 年度より、順次外貿埠頭公社を株式会社化する（平成 25 年度までに完了予定）。

② 官民連携による港湾緑地等の整備・運営

- ・平成 21 年度より、国、港湾管理者、地元自治体による検討会を設置し、PPP を活用した基本コンセプトを策定。平成 22 年度以降、事業計画の策定、民間事業者の誘致等。

＜老朽化したインフラへの対応等＞

① 道路空間のオープン化

- ・平成 22 年度より、民間からの提案の募集、対象地域・箇所の選定。

② 維持修繕の効率化

- ・平成 22 年度より、試行内容の検討、自治体との意見交換。

＜先端的民間技術の活用（水ビジネス）＞

- ・平成 22 年度より、民間の先端的な膜処理技術の活用にも本格的に着手するとともに、包括的民間委託制度について、下水処理場に加え、下水道管路施設の維持管理業務への普及を図るためマニュアルを作成。あわせて、未利用資源の有効活用推進のために必要な制度を検討。

＜行政財産の商業利用等＞

① 河川空間のオープン化

- ・平成 23 年度より、占用主体・占用施設を拡大。社会実験としての区域指定を行わずに全国で実施が可能。

② 地下街の整備の促進

- ・平成 22 年度より、地下街の地下通路等が補助対象であることを周知し、23 年度より「官民連携地下街方式」の活用を促進。

③ 交通結節点の整備の促進

- ・平成 22 年度より、駅前広場の上空利用のガイドライン作成。また、鉄道等の上空利用の促進に必要な制度を検討。

④ 都市公園における民間事業者の活用

- ・平成 22 年度より、民間事業者の活用に係る先進的な取組を支援。

⑤ 直轄駐車場における民間事業者の活用

- ・平成 23 年 3 月頃に、民間事業者による駐車場運営を開始。

⑥ 小水力発電の普及の促進

- ・平成 22～23 年度、水利使用の許可に必要な技術マニュアルを作成。

⑦ クリーンエネルギー発電の導入促進

- ・平成 22 年度より、実施可能な区域の調査等、事業化を推進し、23 年度より事業に着手。

⑧ 光ファイバーネットワークの整備・管理

- ・平成 22 年度、民間事業者等からのヒアリング等、事業化を推進。23 年度より、事業スキームを検討し、24 年度より公募を実施。

⑨ 電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備

- ・平成 22 年度より、P F I 事業としての候補箇所選定・手続き開始。23 年度、パイロット事業として導入。

2～3年後の実現を目指すもの

＜コンセプション方式＞

① 個別プロジェクト

- ・改正案が成立した場合には、平成 23 年度中に重点分野における先行プロジェクトのいずれかの分野で、新たな仕組みによる事業者選定に着手する。

② 制度改革（共通的制度）

- ・共通的制度の課題について引き続き検討する。

③ 制度改革（公物管理制度）

- ・個別プロジェクトの案件形成を踏まえた制度改革の検討・準備、制度改革の実施

将来的な方向性を示すもの（おおむね 2020 年を想定）

以上のように、政府は、PPP/PFI に関する制度面の改善を進めることにより、民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業削減を補って、真に必要な社会資本の整備及び維持管理が適切に行われているばかりでなく、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンの確保と国民・利用者の負担抑制が両立されつつ、より高いサービスの提供がなされていることを実現する。

その際、かつての第三セクターのように責任の範囲が不明確になったり、また、官から民への事業や役割の丸投げになったりしないよう、官民それぞれに担うべきレイヤーや役割があることを踏まえ、想定されるリスクをできる限り明確化した上で、官民の適切なリスク分担が行われ、透明性の高い事業運営が行われていることが必要である。

- ① 2020 年までには重点分野の全てで新たな事業スキームに基づく PPP 事業化への F/S 等の実施事例が形成された状況を作る。
- ② 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに 2 兆円実施する。
- ③ 行政財産の商業利用については、当面、別添の想定スケジュールにそって進め、2020 年までには民間の創意工夫にあふれた事業が積極的かつ広範に行われている状況を作る。

3. 留意点

- ・PPP/PFI の活用が、独占的な官業の看板の架け替えに終わらず、適度に競争的な環境を整えるものになるように留意する。
- ・ターゲットとする領域の公共性に鑑み、PPP/PFI の制度や手続きに高い透明性を持たせる必要があることに留意する。

- ・インフラの整備等にかかる最終的な費用の負担形態、つまり、サービス購入型か、独立採算型かについては、サービス購入型の対価の原資が税金であるの対して、独立採算型の場合には利用料金であるという違いも踏まえ、できるだけ「財政に頼らない成長」を図るという観点に留意する。
- ・民営化後の企業体は、PPP/PFI の活用を通じて事業の経営陣が全員民間から招聘され、上場企業並みの透明性をもった組織体となるよう留意する。
- ・技術や金融、法律など多面的なスキルが要求される PPP/PFI 事業の推進には、プロジェクトマネジメントのできる人材の育成や官と民のスキル共有が重要であることに留意する。
- ・我が国に存在する約 1,400 兆円の個人金融資産や約 250 兆円の公的・企業年金資産をはじめとする膨大な資金の運用者が、PPP/PFI の活用を通じてインフラ投資のノウハウを身に付け、その担い手となれるように留意する。例えば、免税債や REIT の活用、税制面での工夫等について検討する。
- ・PPP/PFI の本格的な活用も織り込んだ 2020 年の社会インフラのあるべき姿を検討する。
- ・まずは、モデルケースとして、具体的にプロジェクトを実行することが重要である。

他の分野との連携事項

- 空港整備、観光施設（医療、カジノ、国際会議場等）、都市開発に係る PPP の推進については、航空、観光、都市政策等関連する政策分野との連携を図りながら進めていくことが必要である。
- 交通システムを PPP/PFI の対象とする際に、沿線再開発との連動性が高い性格を考慮し、周辺の住宅商業開発等、住宅・都市政策と連携を図りながら進めていくことが必要である。

国際展開分野 課題に 対応した政策案		鉄道システム	モノレール等 都市交通 システム	ITS(高度道路交 通システム)	自動車産業	水関連技術	建設産業	造船業	港湾関連 産業	都市開発	物流業
リーダーシップ、組織・体制の強化											
	・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、ベトナム等 への官民連携によ るトップセールスを 実施	セミナーの開催、訪 日視察ミッションを 通じたトップセール スを実施	ベトナム、インド、 マレーシア等にお いて官民セミナー 等を通じたトップ セールスを実施	ハイレベルの政 策対話の実施等、 日本と類似の交 通環境をもつア ジア諸国への働 きかけ	官民のトップ セールスや相手 国政府の要人招 聘等を通じた我 が国技術の売り 込みを実施	二国間・多国間 建設会議を通じ た優れた建設技 術・ノウハウの売 り込み	国際海 事機関(I MO)へ の技術 提案等	早期のプロ ジェクト発掘 等のための ハイレベル な政府間対 話の実施	対象国との政府間 連携の強化や国際 的なネットワークの 構築	物流大臣会合 の開催や中国・ インド・ASEAN 等との政策対 話
	・国土交通省内の体制強化 ・他省庁を巻き込んだ省庁 横断的な推進体制整備 ・大使館やJETROなどの既存の 支援機能の強化 ・企業の組織・人材のグローバ ル化に対する支援	・個々のプロジェクト毎に編成される 日本チームの活動 を機動的に支援 ・セミナーの開催、 二国間協議の推進	・二国間会議を活 用した案件形成の 促進 ・アジア地域の都 市交通プロジェクト データベース作成 ・インド、タイ等におけ るセミナーの開催	・官民連携による 「ITSの国際展開 会議」を設立 ・機能を限定し低 価格化する等、相 手国に合わせた 商品(技術)開発 の推進	官民連携による 活動強化のため の「行動計 画」を策定	・チーム水・日本 (国内外の水問題 解決を目指した産 学官連携の取組) の中で、企業が抱 える課題の解決策 を関係省庁で検討 ・自治体、下水道事 業団、水資源機構 等、公的機関のノ ウハウの活用	・海外進出に必要な 情報の収集・分析を 総合的に推進するた めの体制整備 ・省庁連携によるバ ックアップ体制強化 ・合併やアライアンス の促進、ノウハウを 有する企業との人材 交流支援等による人 材・組織の強化 ・中小建設企業の海 外進出支援	産官学 連携の 強化	・我が国港湾 関連技術のPRや 港湾プロ ジェクトに係 る情報収集 ・海外プロ ジェクトで核 となる官民人 材の育成に 向けたセミ ナー、人的交 流等の実施	・民間コンソーシア ムの形成支援 ・二国間会議を活 用した案件形成の 促進 ・セミナー開催 ・地方公共団体と 連携した支援体制 や地域間交流の構 築	・官民連携セミ ナー ・海外展開成功 事例等のデー タベース整備
スタンダードの整備											
	・国内スタンダードのグローバル スタンダードへの適合 ・外国政府に対する制約解消に 向けた働きかけ	相手国政府を含む 発注者とのリスク 分担等に係る入札 条件交渉				国内における包括 的民間委託の導入 推進等により、我 が国企業のマネジ メント能力向上と人 材育成を推進	・国内公共事業に おいて国際的な発 注・契約方式、PP PやCM等を採用	国際機 関 (OECD) における 協議		相手国政府を含む 発注者とのリスク分 担等に係る契約交 渉	海外進出に当 たつての制度 のボトルネック の調査、改善 方策の検討
	日本の規格を国際統一規格と するための取組	・鉄道国際規格セン ターを設置(H22年度) し、技術・規格の国際 規格化を推進 ・米国等相手国が発注 する際に日本の基準・ 規格が排除されないよ う、強力に働きかけ	日本での運営実績 に裏打ちされた信 頼性・安全性、大 容量化への対応 可能性及び中国 や韓国への進出 事例等を積極的に PR	・ISO、ITU(国際電気 通信連合)における国 際標準化 ・関係省庁(国交、総 務、経産)やJICA、民 間等が連携したセミ ナー等により優位性を PR ・相手国内のITS規格 について、日本方式の 採択を推進	国連機関(WP29) における国際統一 基準の策定作業を 主導し、策定された 基準のアジア諸国 での採用を進める	世界トップラン ナーを目指した 研究開発、国内 外での実証実験、 国際標準化	建設技術基準等の スタンダード化の推 進	産官学連 携による 技術開発 と並行し て、船舶 の燃費規 制の条約 化を推進	国際機関 を活用した 我が国技 術の国際 基準化	日本優位・独自性 のあるコンセプトを 軸にした都市整備 技術パッケージの 構築(都市交通と 都市開発の連携)	日本で普及して いる物流設備を 東アジア物流に おいて標準化
	相手国への技術協力	・鉄道専門家の派遣、 人材育成支援 ・ワークショップ等を通 じた相手国の技術基準 策定への支援 ・案件形成支援の強化	都市計画・交通計画 と事業との間をつな ぐプロジェクト形成支 援の強化(協力準備 調査、専門家派遣、 高官研修)	ITSの専門家派遣 通じた相手国の基 準策定支援	アジア諸国に対 する人材育成 支援(研修等)	専門家派遣や 技術協力と連 携した実証プロ ジェクト実施	建設技術や建設 関連制度に係る 専門家の派遣		港湾分野で の専門家の 派遣等の技 術協力の実 施	都市計画分野等におけ る専門技術者の人的交 流(協力準備調査、専 門家派遣、高官研修)	人材育成支援 (ワークショップ の開催等)
金融メカニズムの整備											
	・政府による金融支援機能の 設定 ・ODA予算の活用、貿易保険や 税制による支援 ・インフラファンドによる投資 支援や信用補完	・JBICの先進国向け投 資金融の適用拡大等、 JICA、JBIC投融资、貿易 保険等の公的金融制 度の充実 ・我が国鉄道システム の導入を促進する円借 款の活用	・ODAを活用した PPP案件の検討 ・JBICや日本貿易 保険等と連携し た資金調達の円 滑化検討	・円借款道路事業 等を活用したITS 施設の整備推進 ・PPP道路事業へ の金融支援を通じ た日本方式ITSの 優先採用		・ODAを活用したP PP等による施設 (水源開発、下水処 理場等)の建設か ら運営・維持管理 部門までのプロジェ クト形成を支援 ・JBIC融資、貿易 保険の拡充・活用	・建設環境技術を活 用したインフラプ ロジェクトに係る法 人税の特例など、 税制特例の創設 ・貿易保険や政策 金融の制度改善の 検討	JBICに よる融資 制度の 改善の 検討	ODAの活用 によるプロ ジェクト形成 (ターミナル 運営権獲得 に繋がるO DA制度の 検討)	・JBICや日本貿易保険 等と連携した資金調達 の円滑化検討 ・海外のインフラファ ンド等と連携した大規模な プロジェクトファイナ ンス ・ODAを通じて、都市計 画制度の整備等を支援	ODAによる物 流インフラ関連 整備(メコン回 廊等)

5. 住宅・都市分野

住宅・都市分野の成長戦略についての基本認識

～3つの大戦略を6つの具体的戦略により実現～

今後の日本の持続的な成長と国民の安心した豊かな生活を考えるとき、人の経済活動拠点であり生活基盤である都市・まちとその空間を構成する住宅・建築物を抜きにして語ることができないことは言うまでもない。

I. 大都市イノベーション創出戦略

日本の成長を実現する上で、まず国を挙げて喫緊に取り組むべきことは、アジア諸都市の台頭による日本の国際競争力の相対的低下への懸念の中、国の成長を牽引するエンジンである世界都市東京をはじめとする大都市について、国の主導により、大都市に関する戦略を明確にし、大都市の再生や成長を促す従前の仕組みを更に発展させ、これまでの既成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国際競争力を強化することである。

その結果、激化する国際都市間、特にアジア間競争に勝ち抜き、世界中から人、モノ、金、情報と呼び込むアジアの拠点、世界のイノベーションセンターとなることを目指す。

[1. 世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化]

II. 地域ポテンシャル発現戦略

次に、各地域の都市・まちにおいては、財政制約が厳しい中、公共事業依存から脱却し、自発的・自立的に地域の個性と強みを活かして地域のポテンシャルを活性化させていく必要がある。また、財政制約に加え、人口減少・高齢化、地球環境問題、社会資本の老朽化などの課題を克服するためには、ICTも活用しながら、サステナブルな都市・まち経営と人・環境に優しい都市・まち空間を実現することも急務である。

そのため、国として、やる気とアイデアを有する地域・都市・まちが、民間の参画を促しつつ、例えば観光などとも連携した自発的・戦略的な地域・まちづくりやインフラ施設の維持管理・リニューアルを行いやすくするための制度の構築や規制緩和、支援を行う。

[2. 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]

[3. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導]

III. 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略

更に、都市・まち空間を構成し、日々の仕事や生活の基盤である住宅・建築物を、「良いもの」にするための投資を促進することが、内需主導による成長と豊かな都市空間・住環境の実現には必要不可欠である。投資促進のためには、投資を誘導できる良いものやこれまではなかった新たなものを選択肢として提示する又は投資の阻害要因となっているものを

排除する、といったことが必要である。

このため、国としては、民間事業者により、時代や世代のニーズに対応しかつ良質なストック形成に繋がる供給（選択肢の提示）がなされるような環境整備やインセンティブの付与などを行うことにより、住宅・建築への投資可能性を高め、市場の活性化を目指す。

[4. 質の高い新築住宅の供給と中古住宅流通・リフォームの促進を両輪とする住宅市場の活性化]

[5. 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保]

[6. チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備]

上述の戦略の実践に当たっては、各戦略を有機的に連携させることを念頭に置きつつ、いずれについても、モデルプロジェクトや実証実験などの実施により、その成果を見える形でわかりやすく示していくこととする。

テーマ別の政策検討

優先的に実施すべき事項

○世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化

日本の成長を実現する上で、まず国を挙げて喫緊に取り組むべきことは、アジア諸都市の台頭による日本の国際競争力の相対的低下への懸念の中、国の成長を牽引するエンジンである世界都市東京をはじめとする大都市について、国際競争力を強化することである。

従って、国の主導により、平成23年度までに、大都市圏に関する戦略を策定し、併せて大都市の再生や成長を促す仕組みを更に発展させるべく、容積率などの都市計画制限にとどまらない各種の規制緩和や税制措置、金融措置を総合的に講じる国際競争拠点特区の創設等を内容とする都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充を行う。（Ⅰ．（5ページ）参照）

○急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保

単身高齢者や要介護高齢者の急増が見込まれる一方、現状では、諸外国に比べ、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合が低く、公共賃貸住宅団地においても高齢者生活支援施設等の併設が進んでいない。高齢者が、可能な限り、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ため、平成23年度までに、医療・介護等のサービスと一体となった高齢者賃貸住宅を法律上明確に位置づけ、その供給支援や適切な運営を確保する。また、地域の活力を生み出す新たな仕掛けとして、UR 団地等への医療・福祉施設等の導入を PPP により推進する。（Ⅲ． 2．（14 ページ）参照）

○チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備

エネルギー起源 CO2 排出量のうち、「家庭部門」（住宅）及び「業務その他部門」（ビル）が3割超を占めているが、両部門における排出量は大幅に増加しており、その削減が急務である。しかし、新築住宅であっても省エネ基準に適合する割合は低く、国民に対する省エネ化へのインセンティブの充実や省エネ化に向けた規制の強化が必要である。

このため、住宅・建築物の省エネ化に向けた取組方針を明確化した工程表を作成し、併せて住宅エコポイントの拡充などによるエコ住宅の新築・リフォーム促進、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」の推進等により住宅・建築ストックの環境性能を向上させる。加えて、エネルギーの面的利用を推進する。将来的には新築の住宅・建築物の100%省エネ化を目指す。（Ⅲ． 3（15,16 ページ）、Ⅱ． 2（11 ページ）参照）

I 大都市イノベーション創出戦略 ～国際都市間競争に打ち勝ち、世界のイノベーションセンターへ

世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化

1) 将来目指す姿・あるべき姿

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おいて、オフィス機能の単なる拡大でなく、以下の多様な機能が備わった都市拠点を形成することにより、激化する国際都市間の競争に勝ち抜き、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を目指す。特に東京においては、羽田の24時間国際拠点空港化等を契機として文化・交流機能や交通アクセス機能を強化し、経済と環境が両立した世界最先端の「ビジネス・エコシティ」を目指す。

- ・アジア統括拠点が集積する質の高い業務機能、快適な居住空間
- ・優れた文化・学術・研究機能
- ・良好な景観、歴史的・伝統的建造物等の観光資源
- ・外国人も安心して居住・滞在できる諸環境（ユニバーサルデザイン等）
- ・高度なICT機能、地震等に対応する防災機能
- ・最先端の省エネ・環境負荷低減機能
- ・環境負荷が低く都市の回遊性を高める質の高い移動手段
- ・以上の機能を備えたショーケースとしてそのまま海外に輸出できるような都市構造

＜戦略目標：2020年目途＞

都市整備分野において国家戦略プロジェクトの推進や老朽ビルの建替等を促進することにより、最大5～8兆円程度の民間投資を実現する。

2) 現状の課題・問題点

- ・対日直接投資が大幅に減少し、日本の1人当たりGDPも長期低下傾向にある。
- ・世界都市総合ランキングで上位の東京ですら、他の主要な国際都市と比較した場合、「経済」「研究・開発」「環境」等が「強み」であるものの、経済成長率が低い、優良な投資対象が限定されているなどの指摘があり、その地位は揺らいでいる。また、「交通・アクセス」、「文化・交流」、「居住」等が「弱み」とされている。
- ・従って東京では、「強み」を活用し「経済」と「環境」が両立した世界最先端のビジネス・エコシティを実現するとともに、「弱み」を克服するため羽田の24時間国際拠点空港化等を契機として、文化・交流機能の強化を行いつつ、1)の多様な機能の更なる充実を、費用対効果の観点にも留意しながら図ることが必要である。
- ・上海や仁川では対内投資を促進し外資を誘致するため国を挙げた取組を行っており、高い経済成長等を背景に、5～10年後には上海等が台頭し東京でさえ地位が大きく後退する可能性も指摘されている。残された時間は少なく、日本の成長を実現するた

めには、東京をはじめとした我が国の大都市の国際競争力強化に向けて、早急に国を挙げて取組を強化することが必要である。

3) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む。）

- ①大都市の国際競争力強化に向けて、国家戦略プロジェクトによる都市の再構築とそれを実現するための官民連携によるワンストップ型の体制を確立するため、都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充や大都市圏戦略の策定を行う。
 - i) 都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充（平成22年度中）の方向性は、
 - ・官民協議会による事業の実施・運営体制の構築とこれを通じたワンストップサービスの実施による事業進捗の円滑化
 - ・容積率等の都市計画制限をはじめとした各種規制緩和と各種税制減免（特区内の外国企業に対する税制優遇など）を行う国際競争拠点特区（仮称）の設定
 - ・民間事業者が行う多数の地権者との調整や再開発のための土地集約整形を支援
 - ・国際競争拠点の構築・維持管理を行う事業者やNPO等に対する税制支援（減価償却の特例や不動産取得税の軽減など）、公的金融支援を含めた民間資金の導入促進措置 等
 - ii) 国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法（仮称）」を制定し（首都圏整備法等を抜本改正）、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する（平成23年度）。
- ②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、国・公有地等の有効活用（例：細街路の再編）などによる大街区化を推進する（平成22年度早期）。
- ③大都市の枢要地区で、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する（平成22年度早期）。
- ④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セミナーをアジアの拠点都市で開催するなど、積極的シティセールスを展開する。
- ⑤開発が長期にわたる優良プロジェクトについて、民間金融機関の長期融資が付かない現状を踏まえ、特に調達が困難なミドルリスク資金供給の円滑化など安定的な金利で長期に資金調達ができる方策を検討する。
- ⑥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に向けて、①以下の取組の活用を視野に入れながら、平成22年度から関係者と調整を行う。
（具体のプロジェクト）
東京、大阪など枢要な国際都市において、例えば以下のプロジェクトを推進する。
 - ・羽田の24時間国際拠点空港化を受け止めた国際交流機能など多様な機能が集積する拠点の形成
 - ・東京駅周辺などビジネスポテンシャルの高いエリアにおけるビジネス・宿泊・居住・商業・医療・教育・サービスなど多様な機能がコンパクトに集積した国際的

なビジネスセンターの形成

- ・ 周辺の環境・沿道整備も含めたシンボル・ブルバールの形成
- ・ 都市河川を活用した親水空間ネットワークの形成
- ・ 鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能や環境（街並み、エネルギーの有効活用等）にも配慮した都市機能の高度化・複合化
- ・ 大規模公園等のリニューアルによる国際交流、ツーリズム振興の拠点形成
- ・ コンベンション機能や研究開発機能の強化などを通じた国際的な交流拠点の形成

2～3年後の実現を目指すもの

- ① 上記⑥の戦略プロジェクトを、進捗状況に合わせ「ショーケース」として活用することで、積極的シティセールスを国が主導して展開する。
- ② 都市開発分野はもちろん観光と連携してスポーツや芸術に関する国際的なイベントや見本市の誘致、開催を国が支援する。

[クリアすべき課題]

- ・ 都市再生特別措置法は、来年度に税制特例が、再来年度には民間都市再生事業計画に係る大臣認定制度が期限切れを迎える。都市再生特別措置法関連諸制度の延長・拡充や個別プロジェクトの選定・推進については、政治主導により、関係自治体との調整を進め、地域活性化統合本部会合などを活用し、政府全体での早急な検討・調整が必要である。

Ⅱ 地域ポテンシャル発現戦略

～地域ポテンシャルを引き出し、サステナブルな地域・都市経営を実現

1. 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

1) 将来目指す姿・あるべき姿

- ・官民連携主体が地域の個性や強みを活かした広域的な地域戦略の提案から実行までを行うことで、各地域で自立した特色ある成長を実現する。また、多様な主体が「新しい公共」として地域づくりを担い、新産業を創出する。

＜戦略目標：2020 年目途＞

- ・広域的な官民連携主体の数を 200 主体とし、地域戦略の実現による経済効果を 3 兆円とする。
- ・都市・まちのリニューアル・維持管理における官民連携の取組（PPP）を大幅に促進する。全国の市町村の枢要地区約 1200 地区全部で、まちの維持管理やリニューアルを行う官民連携組織が活動を行う。

2) 現状の課題・問題点

- ・地域づくりに関する計画の多くは、各府省の所管毎に策定され（縦割り）、実施面での連携が不十分である。また、地方公共団体が策定する総合計画は対象区域が行政界の範囲にとどまり（横割り）、広域的な連携戦略がないことが多く、策定段階においても地域の多様な主体の参画が不十分である。加えて、計画で定めた事項の実施主体（Who）や具体的な実施方策（How）が不明確な場合が多い。
- ・まちの成熟とともにインフラの維持費は急激に増加していく一方、古い市街地のインフラは、魅力向上、環境、災害対応、バリアフリー化等の課題に対応できておらず、インフラの整備・管理・リニューアルを戦略的に推進するニーズが高まっている。
- ・現在の PPP 手法は、整備・維持管理の計画段階から民間が参画することが少ないため、計画自体に民間のノウハウ等を十分活かせない。特に地方都市で、民間の力を活かせる計画や民間参画の仕組みを企画する人材やノウハウの充実が必要である。
- ・民間に一層の参画（リスク負担）を求めるためにはそれに見合うインセンティブが必要だが、公共空間における収益事業の展開、公共施設の改廃手続き等に制約が存在する。
- ・町家等の歴史的建造物は消失を続けているが、文化財保護法や歴史まちづくり法の枠組みによる行政だけの保存は限界があり、民間活力による保存・活用の促進が必要である。
- ・また、従来の箱モノ行政から脱却し、地域の個性を活かした「そこにしかない」一点ものの文化を核にした、地域の魅力創出が必要である。

3) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 多様な官民連携主体による、地域の自発的な広域的地域戦略の提案とその推進を促すための仕組みを法制度も含めて構築する。具体的には、広域的・府省横断的な政策課題に関する地域戦略の提案を募集し、一定の要件を満たすものの提案主体を国が認定した上で、認定主体に対して国が準行政的権限（例えば、許認可等にあたり認定主体を準行政主体とみなすことで規制緩和を実施、財政的なインセンティブ等）を付与するなどにより、国・地方公共団体も協働して戦略を実現する。
- ② ①の仕組みをコミュニティレベルでも実現するための制度（「新しい公共」の考え方に即した地域づくり活動を提案したNPO等を地方公共団体が認定し、特例措置（規制緩和、行政との協議権、金融・税制面での支援）を付与等）を構築する。
- ③ まちづくりに係る官民連携組織（ワンストップ機能）の立ち上げを促進し、まちのリニューアルを図るための規制緩和と支援を行う。
 - (i) まちの管理・リニューアルへの民間の参加を促すため、地方公共団体等が、民間の公的な貢献の程度に見合った容積率緩和や、公共空間における収益施設の設置等に係る規制緩和、国・公有地の無償又は減額での提供等を行いやすくなるよう国が方針を示す。また、自治体が地域に即した交通手段の利便性向上を図り、社会システムとしてトータルに費用対効果が高い交通・まちづくり計画の立案を図るため、国がこれを支援する仕組みを検討する。
 - (ii) 計画段階から民が関与し、より広く民間の工夫を受け入れられるよう、地方公共団体が、公共施設と公有地の現状と将来をリスト化（インフラの維持管理コスト等に関するデータベース化）して公表していくなどの取組を国が支援する。
 - (iii) 官民協働による「新しい公共」的まちづくり主体の活動環境を整えるため、まちづくり主体への人材育成、技術サポートなどの支援を行うモデルパイロット事業を全国で実施する。また、まちづくり主体への法人や個人による寄付金・協力金などを制度的に位置付け、税制優遇を講じる。
 - (iv) 歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画の認定を受けた都市において、民間活力を活用した歴史的街並みの保全・活用の仕組みづくりを支援する。
- ④ 先進的な取組を行っている（行おうとしている）事例
大手町丸の内有楽町地区、梅田地区等で、拠点市街地整備と連携して、大街区化、車から人へ等のインフラのリニューアル、エリアマネジメントに民の力と知恵を活用。

2～3年後の実現を目指すもの

- ・ T I F 手法（従来型の地方債による資金調達から脱却するための手法）などの新たな開発整備手法を検討する。

[クリアすべき課題]

- ・ 官民連携主体に対する支援制度の検討にあたっては、省庁横断的な検討が必要である。

2. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導

1) 将来目指す姿・あるべき姿

医療・商業施設等の暮らしの利便施設のまちなかへの集約化、公共交通の利便性の向上、移動支援などへの ICT の積極的活用、面的な CO2 の大幅削減等により、サステナブルな都市・まち経営と人と環境に優しいまちなか居住・コンパクトシティを実現する。

<戦略目標：2020 年目途>

- ・まちなか居住人口の回復・・・7%増
- ・CO2 の削減目標・・・500 万トン/年削減（中心市街地活性化法で認定された市町村）
- ＊「まちなか」：中心市街地活性化法で認定された中心市街地活性化基本計画の中心市街地等。
- ＊中心市街地における過去(2000～2005 年)から現況(2006～2009 年)までの人口は約 5 %減。

2) 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している（富山市の場合、仮に市街地の低密度化が進行すれば、住民一人当たりの行政コストは H17→H37 で、12%アップするおそれ。）。
- ・公共交通の利便性低下が高齢者の外出の阻害要因となっており、結果、まちなかの衰退の原因となっている。
- ・CO2 の大幅な削減の必要性に伴い、都市のコンパクト化と併せた都市・街区単位での面的なエネルギーの効率的利用の促進が喫緊の課題となっている。

3) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成 23 年度概算要求を含む）

- ① 少子高齢化社会の更なる進展を見据えて、国としてまちなか居住・コンパクトシティへの政策転換を都市政策の基本理念として明示する。また以下の取組により、都市機能・サービスの集約化によるまちなか居住を推進する。
 - i) 地方公共団体による、医療・福祉施設のまちなかへの誘導とまちなかや交通沿線への住み替えを進めるための取組や助成を国が支援する。
 - ii) 市街地の拡大をより一層抑えるため、郊外の新市街地開発型事業を抑制する。
 - iii) まちなかの利便性を高めるため、公共施設の有効活用や規制緩和を推進する。
 - ・民間の先端的膜技術を活用した下水処理施設の改築・省スペース化により生じる敷地の有効利用方針を国が策定、公共賃貸住宅団地における医療・福祉施設の導入等
 - ・人が多く集まる駅前広場の立体的利用を可能とする手法や民地における LRT の走行空間の確保に資する容積率の緩和等の誘導手法を国が提示

- ・子どもから高齢者までが利用しやすく、かつ環境負荷も低い地域交通システム（LRT、電気バス等）の導入等によるまちなかへのアクセス改善、コンパクトシティ化
 - ・歩行空間ネットワークの整備の推進等、ICT を活用し高齢者・障がい者等現状で移動に困難を覚える人のより積極的な都市活動を助けるインフラ構築の推進
- iv) まちなか居住推進のためのノウハウを有する専門人材を地方公共団体が育成するに当たって必要となる人材やノウハウに関する情報を国が提供する。
- ② エネルギーの有効利用による CO2 の大幅な削減に向けて、以下の取組を実施する。
- i) 各都市が、マスタープランの策定に当たり CO2 排出状況の評価やコンパクトシティに向けた目標の設定等を客観的に行うことができるよう、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」を国が策定する（平成 22 年度早期）。
 - ii) 効果的なエネルギーマネジメントを進めるため、下水熱などの未利用エネルギーの有効利用を実現する規制緩和を行うほか、エネルギーの面的利用に資する市街地整備とあわせた太陽光などの再生可能エネルギーの利用方策を国が提示する。
 （例）法規制緩和による下水管の未処理下水熱の民間開放、下水熱・バイオマスの利用技術開発に係る官民連携実証実験等による下水道エネルギーの利用推進
 - iii) 「スマートグリッド」の促進による低炭素社会の実現を視野に、ICT を活用した日本の最先端技術の実践による電気自動車を活用したまちづくりを推進するため、民間の駐車場における電気自動車、電動バスの充電施設整備への支援や超小型低炭素電動車両の開発促進とその走行や駐車を可能とする指針を国が策定する。
- ③ 先進的な取組を行っている（行おうとしている）事例
- ・富山市における、LRT の南北接続等、官民連携による LRT ネットワーク形成。
 - ・豊田市等における、太陽光等の再生可能エネルギーを面的に融通する低炭素型市街地整備。
 - ・品川駅周辺における下水処理場の下水熱・再生水利用推進、渋谷駅街区開発における未利用エネルギーの面的利用の可能性検証。

2～3年後の実現を目指すもの

- ・まちなか居住・コンパクトシティの構築に向けて、引き続き都市計画制度のあり方を検討する。

Ⅲ 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略

1. 質の高い新築住宅の供給と中古住宅流通・リフォームの促進を 両輪とする住宅市場の活性化

1) 将来目指す姿・あるべき姿

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。

＜戦略目標：2020 年目途＞

- ・GDP に占める住宅の投資の割合を 3% 台から 5% まで増やす。

2) 現状の課題・問題点

- ・住宅投資は内需拡大の柱の一つであるが、我が国の住宅投資は近年減少傾向にあり、対 GDP 比で見ても、人口千人当たりで見ても投資額は欧米を下回る状況である。
- ・国民の住宅取得意欲は根強いものの、年功序列型の賃金制度の崩壊や年収減による住宅の購買力低下などにより、従来のような新築住宅中心の需要は変化しつつある。また、我が国では中古住宅の流通量が少なく、リフォーム投資のウェイトも小さいが、今後は欧米のように、中古住宅を購入し、リフォームして居住するという選択が増加していくことが想定される。
- ・一方で、長期優良住宅の建設が戸建て住宅の約 2 割を占めるなど、住宅の「質」に対する関心は高まっており、フラット 35S や非課税枠が拡大された生前贈与を活用した質の高い住宅の整備が期待されている。
- ・このように住宅市場をとりまく状況が大きく変化する中で、質の高い新築住宅の供給と中古住宅の流通・リフォーム市場の整備の二本の柱で住宅市場の活性化を推進することが必要である。
- ・さらに、需要の大幅増が見込まれるマンションの改修・建替え等については、管理への無関心化、管理組合役員の担い手不足、老朽化が進んでおり（築 50 年超の分譲マンション：1 万戸→94 万戸（20 年後））、住民の合意形成が課題となっている。
- ・また、改正建築基準法の施行に伴い建築確認手続きの停滞が生じ、円滑化に向けた様々な取組みを行ったものの、更なる見直しが求められている。

3) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む）

- ① 質の高い新築住宅の供給を促進するため、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を拡充するとともに、普及が遅れている共同住宅に係る基準の見直しや中小工務店に対する技術力向上のための支援などにより長期優良住宅の普及を促進する。
- ② 中古・リフォーム市場等の整備に向けて、
 - i) インспек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を行う。併せて、安心してリフォームが行えるよう、リフォーム瑕疵保険の引受を行う保険法人によるリフォーム事業者に関する情報提供（登録されているリフォーム事業者名や瑕疵保険加入実績の開示）やリフォームの見積もりに係る相談体制の整備、中小工務店のリフォーム技術力向上のための支援を行う。
 - ii) 信頼される流通を可能にする ICT を利用した住宅トレーサビリティを確立する。
 - iii) 賃貸住宅に安心して住めるよう、賃貸住宅に係る相談・支援体制を整備するとともに、公的賃貸住宅と子育て施設や福祉施設との一体的な整備を促進する。
- ③ マンション管理の適正化などによるマンションストックの再生に向けて、
 - i) 適切な長期修繕計画の策定と修繕積立金の積立を行うためのマニュアルの作成や標準管理規約などのマンション管理のルールの見直し、購入予定者に対する適正な管理のための情報提供を行う。
 - ii) 老朽マンションの改修・建替えを促進するため、改修や建替えの決議要件等の見直しについて法務省と連携して検討する。
- ④ 2020 年 95%耐震化に向けて、耐震性適合ビルを表示する制度の整備やマンションの耐震改修に対する補助の強化など、耐震改修・更新を支援する。
- ⑤ 建築確認審査の迅速化、申請図書の簡素化、厳罰化の観点から、建築確認手続き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を行う。

[クリアすべき課題]

- ・住宅税制・融資等の見直しについては、住宅市場の状況を見ながら行う必要がある。
- ・マンション問題に関しては、区分所有法等を所管する法務省との連携が必要である。

2～3年後の実現を目指すもの

- ・今後需要が見込まれるインフィルのリフォーム工事に係る評価制度の導入やトラブルが多く発生するリフォーム工事に係る迅速で簡素な紛争処理体制の整備、住宅の評価に応じた不動産価格査定の仕事の整備を行う。

2. 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保 ～少子高齢化の進展を地域の活力創造の転機へ～

1) 将来目指す姿、あるべき姿

急速に少子高齢化が進展する我が国において、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。

<戦略目標：2020年目途>

- ・高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合を欧米並み（3～5％）とする。

2) 現状の課題・問題点

- ・単身高齢者や要介護高齢者の急増（単身高齢者は約1.5倍(2005→2015)、要介護高齢者は約1.7倍(2005→2025))が見込まれる中で、可能な限り、住み慣れた地域で医療・介護を受けながら安心して暮らすことができる住まいを確保することが重要である。
- ・現状では、諸外国に比べ、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合が低く、公共賃貸住宅団地においても、高齢者生活支援施設等の併設が進んでいない。

[参考] 日本 0.9% (2005)、デンマーク 8.1% (2006)、スウェーデン 2.3% (2005)、イギリス 8.0% (2001)、アメリカ 2.2% (2000)

- ・高齢者世帯は住宅・宅地資産を保有しているが、フロー所得は限定されるため、老後の不安を払拭して医療、介護等のサービスを受けるためには、高齢者の資産流動化が必要である。一方、高齢者の住み替え支援事業は制度開始後約3年半が経過するが、耐震診断・改修が必要となる住宅割合が高いことから、借上げ・転貸に至ったケースが少ない。

3) 課題に対応した政策案

早期に実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む。）

- ① 医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給を促進するため、民間事業者等によるサービス付き高齢者賃貸住宅の法律上の位置づけを明確化し、その供給支援や適切な運営の確保を図る。具体的には、将来にわたって適切なサービスが行われるよう、サービス付き高齢者賃貸住宅登録制度等の導入や、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拡充）などを行う。
- ② 地域の活力を生み出す新たな仕掛けとして、公共賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備することとし、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により導入する。
- ③ 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促進を随時行う。

[クリアすべき課題]

- ・厚生労働省との連携が必要である。住宅設備技術の標準化については、経済産業省との連携（高齢者・障害者配慮設計指針－住宅設備機器（JIS S 0024））が必要。

3. チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備 ～構造単体のエコ化から「まるごとエコ化」へ～

1) 将来目指すべき姿・あるべき姿

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。また、新築の住宅・建築物の100%を省エネ化し、省エネ化されたストックを大幅に増加させるとともに、住宅・建築物のゼロ・エミッション化を進め、「まるごとエコ化」により「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削減を実現する。

＜戦略目標：2020年目途＞

- ・一定の省エネルギー対策（全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること）を講じた住宅ストックの比率を21%から概ね50%に増やす。

2) 現状の課題・問題点

- ・エネルギー起源 CO₂ 排出量のうち、「家庭部門」（住宅）及び「業務その他部門」（ビル）が3割超を占めているが、2008年度 CO₂ 排出量は1990年比でそれぞれ約4割と大幅に増加しており、両部門における削減が急務である。しかし、新築住宅であっても省エネ基準に適合する割合は低く、国民に対する省エネ化へのインセンティブの充実や省エネ化に向けた規制の強化が必要である（新築住宅の省エネ基準適合率は1～2割程度、ストックのうち5割超は無断熱と推定。）。
- ・住宅・建築物の省エネ性能の「見える化」はエコ化の推進に不可欠であり、住宅性能表示制度やCASBEE等により取り組んでいるものの、普及が進んでいるとは言い難い。
- ・また、木材は再生可能な循環資源であり、環境にやさしい社会の構築のため、木造住宅・建築物の振興が必要。そのためには、地域材活用のためのマーケティング強化や顧客（購入者・販売者）から生産・流通までの合理化が求められている。
- ・更に、前面道路幅員が狭いこと等により、接道条件や容積率がネックとなって、木造密集市街地の老朽化住宅やエネルギー効率の悪いオフィスビルなどの建替えが進んでいない。

3) 課題に対応した政策案

早期に実現を目指すもの（平成23年度概算要求を含む。）

- ①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」を作成する。特に、将来の省エネ基準の義務化に向けて、その対象、時期、支援策等について位置付けるとともに、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に取り組む。（平成22年中）

- ②エコ住宅の更なる普及に向けて、
- i) 住宅エコポイントの拡充などによりエコ住宅の新築・リフォームを促進する。
 - ii) 「見える化」、「ゼロ・エミッション化」等を通じて「まるごとエコ化」を推進するため、「見える化」（エネルギー消費量の把握等）や「ゼロ・エミッション化」に関する機器の実用化に向けた実証実験の実施や構造の断熱化、設備の効率化、再生可能エネルギーの利用、エネルギー貯蓄・制御システムの導入等により「まるごとエコ化」を実践する先進的な取組への支援を行う。
- ③エコビルの更なる普及に向けて、
- i) 構造の断熱化や設備の効率化等による総合的にエコなビルの新築・リフォームを促進するため、CASBEE 等の評価システムを活用した総合的な環境性能の高い建築物の整備に対する支援やエネルギー消費量の大きい大規模建築物に係る省エネ基準を強化する。
 - ii) 建築物においても、「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」を推進する。
 - iii) 「まるごとエコ化」の取組を、住宅・建築物単位にとどまらずコミュニティ・レベルに拡充して推進する。
- ④ 環境にやさしい木造住宅の供給促進に向けて、
- i) 森林所有者、製材工場等と連携した木造展示住宅の建設と、木造住宅における木材の生産流通過程や環境負荷低減効果などの情報表示を支援する。
 - ii) 木造住宅・建築物のコスト低減と品質向上を図るため、型式の標準化を行う。
 - iii) 公共建築物等における木材利用を促進する。
- ⑤ 市街地環境の改善に資する住宅・オフィスビルの建替えを促進するため、木造密集市街地における住宅等の建替え促進に関し、地域の特性に応じ、前面道路幅員に係る緩和制度等の積極的活用について国から地方公共団体宛に明示するとともに、街区の大型化による建替え促進のため総合設計制度の運用改善を行う。

2～3年後の実現を目指すもの

- ・建物全体のエネルギー消費量に着目した新たな基準を満たすストックの拡大を図るため住宅・建築物の新築・改修に対する規制及び支援を強化する。

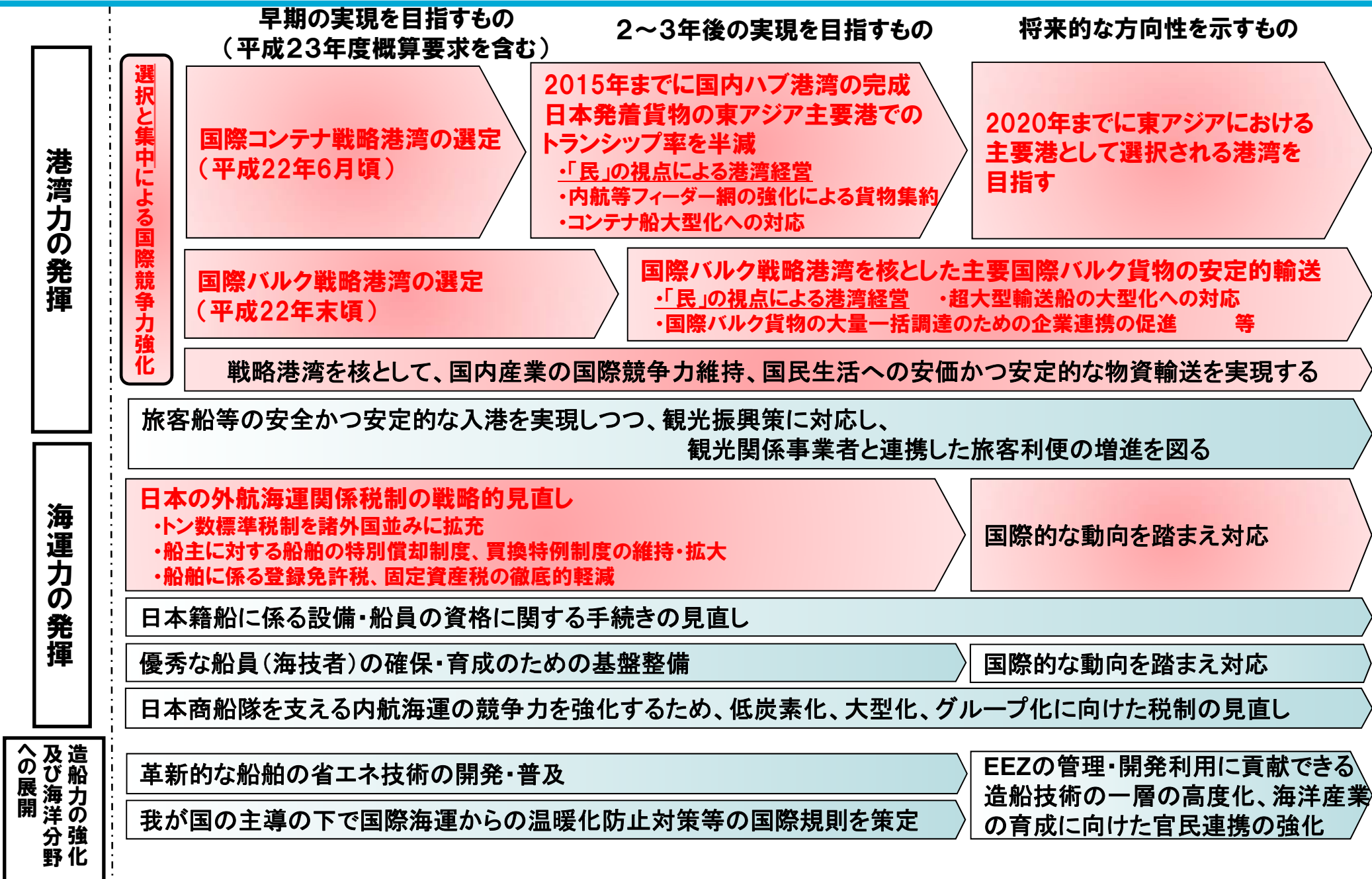
将来的な検討の方向性

- ・新築の住宅・建築物の 100%を省エネ化することを目指して、省エネ基準への適合を義務付ける。

[クリアすべき課題]

- ・省エネ住宅・建築物については、経済産業省及び環境省と、木造住宅・建築物については、大工・工務店などの地域の住宅産業のほか、林業、木材産業を所管する林野庁との連携が必要である。

海洋分野 成長戦略の工程表



観光分野 成長戦略の工程表

訪日外国人旅行者の誘致戦略

早期の実現を目指すもの(平成23年度概算要求を含む)

- ・海外プロモーションの中核となる日本政府観光局(JNTO)の体制の強化を図るとともに、対象市場ごとに訪日旅行者数の数値目標を立て、成果主義を徹底
- ・中国人訪日観光査証について、観光立国推進本部において関係省庁間で調整を行いながら、取扱公館の拡大、査証発給条件の見直し等を実施
- ・訪日外国人旅行者の受入体制の整備を推進
- ・施策の実施・検証のための「インバウンド観光推進検討委員会」を設置

2～3年後の実現を目指すもの

- ・宿泊施設における外国語接遇の向上のための外国人研修員・留学生の活用の拡大について検討
- ・外国人人材を活用するための奨学金制度の創設やインターンシップ制度の普及促進について検討
- ・海外と日本の観光関連大学との交流の促進を図る

将来的な方向性を示すもの

- ・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、3,000万人プログラムを推進

訪日外国人300万人プログラムの展開

新しいメディアを活用した海外プロモーション

ICTを活用した国内における観光の高度化

海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

- ・より広範な日本のメディア露出を推進し、それにより「日本にきたい」と思わせる広報戦略を構築
- ・新しいキャッチフレーズの開発・普及、これと連動した新たな広報活動を展開
- ・ブログ、ツイッター等を活用した情報発信手法を海外プロモーションに活用できるかを調査・検証し、費用対効果の高い新しい広報戦略を構築
- ・海外メディア戦略専門のワーキングチームを組織し、統合的に戦略作成

- ・海外現地エージェントの積極利用を図る
- ・メディア戦略に関し、外部専門家等との連携・役割分担を踏まえつつ、広報体制の強化を図る

- ・文化施設等の多言語化の具体策について、観光立国推進本部における検討結果を踏まえながら、関係省庁と連携して検討を推進
- ・京都や沖縄などにおいて、区域を指定した上で、域内における観光情報提供の本格的な全面ICT化を試行し、その効果を検証
- ・高齢者や障害者のための情報提供、移動支援を行える環境の整備を促進

- ・日本の文化、習慣、歴史等についての解説や訪日外国人対応ノウハウを集積した情報バンクをインターネット中に開設する方策を検討
- ・多言語表示が可能な携帯端末の活用により、空港、美術館、劇場等の施設内や屋外の観光地等における情報提供を普及・展開

- ・入国から帰国までの訪日外国人へのサイバーメディア面での便宜供与について、一元化されたサービスを実現

- ・訪日外国人旅行者のための情報提供、海外プロモーションの実施体制について、既存の枠組にとらわれない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

- ・モデル事業の効果検証を踏まえながら、観光・文化政策の連携を中心に、海外出先機関の窓口業務の一本化、片方の事務所しかない場合の新規駐在員の派遣・拡充などによるワンストップサービスの提供を主要国に展開

- ・日本を総合的に売り込む「セールスプロモーション専任領事」を主要国の在外公館に配置するなど、発電所、鉄道などのセールスをする場合も含め、国を挙げて観光・文化政策を活用した広報活動の強化

観光地の魅力度向上戦略

- ・関係省庁の連携等を通じ、文化、芸術、スポーツなどをきっかけとした新たな訪日需要の開拓
- ・MICEの積極的な誘致・開催の推進、国立京都国際会館の機能強化について検討
- ・アジアの需要増を取り込むクルーズ振興策を調査し、具体化を検討
- ・カジノを含めた総合リゾート開発(IR: Integrated Resort)の日本におけるポテンシャルについて検討

- ・ウィンターリゾート、医療観光等地域の特性に応じた観光拠点としての魅力の発掘
- ・観光拠点としての魅力を向上できるポテンシャルのある地域を選定し、省庁横断的に集中して支援を行うプロジェクトの実施を検討
- ・クルーズ振興を図るため、必要な規制緩和等を推進

- ・地域の特性に応じた様々な観光拠点の整備を実現

- ・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
- ・観光産業にとどまらず地域の幅広い関係者が参加する「観光地域づくりプラットフォーム」を設け、地域の創意工夫を活かした観光地づくりを促すとともに、観光に携わる幅広い分野の人材を育成

- ・引き続き、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
- ・観光地域づくりに関する各省所管の施策について、政府全体の取組みと歩調を合わせ、一括交付金化等を検討

- ・創意工夫を活かした観光地づくり、人材の育成を推進

観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略

- ・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、春や秋の大型連休の地域別設定など休暇取得の分散化に向けた取組みを検討・実施

- ・春の大型連休の地域別分散の定着による需要の平準化・埋蔵需要の顕在化、秋の大型連休による新規需要の創造を図る

- ・休暇改革による休暇に対する国民意識の変革を図る

- ・年次有給休暇の連続取得促進等について、他府省と連携しつつ検討を推進
- ・観光統計の整備を促進

- ・有給休暇の取得促進を図るための多少の強制力を持った施策を検討
- ・学校教育と連携した「旅をする心」「地域を愛する心」の育成

- ・年次有給休暇の完全取得を目指す(「仕事と生活の調和推進のための行動指針」より)

休暇取得の分散化の促進

国民的な観光マイナードの育成

航空分野 成長戦略の工程表(最速想定案)

	早期の実現を目指すもの(平成23年度概算要求を含む)	2～3年後の実現を目指すもの	将来的な方向性を示すもの
【戦略1】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)	徹底的なオープンスカイの推進 <ul style="list-style-type: none">成田増枠に係る地元合意が得られ次第、首都圏空港を含むオープンスカイ、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関空、中部等の我が国拠点空港の貨物ハブ化を後押しする観点から、フォワーダー・チャーター、第三国の航空会社によるチャーターの解禁を推進	<ul style="list-style-type: none">主要国との間で、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について合意成田の増枠等を見極めつつ、首都圏空港においても、まず「第3・第4の自由」(二地点間輸送の自由)、その後「第5の自由」(以遠輸送の自由)と段階的に自由化を推進関空、中部等の我が国拠点空港の貨物ハブ化に不可欠となる、従来の「第5の自由」の枠組みを超える抜本的自由化を推進	
	国際航空事業規制についての総合的な自由化 <ul style="list-style-type: none">新規参入促進の環境整備、運賃規制、チャーター・ルール等の緩和を推進	<ul style="list-style-type: none">オープンスカイの進捗に合わせて、更なる緩和を推進	
【戦略2】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 <ul style="list-style-type: none">昼間33.1万回＋深夜早朝4.0万回(うち国際線は昼間3万回＋深夜早朝3万回)の実現D滑走路を含めた新しい運用方式の開始最低乗り継ぎ所要時間(MCT)の短縮を実施	<ul style="list-style-type: none">平成23年度中に昼間35.0万回＋深夜早朝4.0万回(昼間1.9万回の増枠はすべて国内線)の実現D滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟	<ul style="list-style-type: none">平成25年度中に昼間40.7万回＋深夜早朝4.0万回(D滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟が前提条件、うち国際線は9万回(昼間6万回＋深夜早朝3万回))の実現その後、需要動向を踏まえつつ、容量拡大方針につき幅広く検討を行い、その結果を踏まえ、更なる増枠に取り組む
	羽田の新国際線旅客ターミナルの拡充 <ul style="list-style-type: none">新国際線旅客ターミナルの拡充に着手	<ul style="list-style-type: none">引き続き拡充に向けた取り組みを実施	<ul style="list-style-type: none">昼間6万回レベルに対応したターミナルの拡充の実現
	成田のアジア有数のハブ空港としての地位確立 <ul style="list-style-type: none">30万回に向けた地元調整駐機場等の増設準備	<ul style="list-style-type: none">地元合意、駐機場等の増設を前提とし、平成24年度中に発着枠を27万回まで増枠同時平行離着陸方式の実現等による空港処理能力の拡大LCC・ビジネスジェットの入入れ体制の整備国内フィーダー路線の拡充	<ul style="list-style-type: none">平成26年度中に旅客ターミナルの拡充、駐機場等の更なる増設により30万回の実現その後、需要動向を踏まえつつ、容量拡大方針につき幅広く検討を行い、その結果を踏まえ、更なる増枠に取り組む
【戦略3】民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化	空港経営の効率化のためのガバナンス構築 <ul style="list-style-type: none">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(現行の地代算定方式を見直す)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	<ul style="list-style-type: none">平成23年度中に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対する監視の強化・経営状況の透明化(経営効率性の横比較を含む)平成23年度中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	<ul style="list-style-type: none">できる限り早期に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上記に併せ、関係法令の整備等、空港整備勘定においても更なる見直しを実施
	空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し <ul style="list-style-type: none">第三者機関により整備の必要性を計画段階で精査する仕組みを構築着陸料体系の再構築を検討	<ul style="list-style-type: none">着陸料体系の再構築の取組み	<ul style="list-style-type: none">小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、時代の要請に応えた着陸料体系を構築
【戦略4】バランスシート改善による関空の積極的強化	関空のバランスシート改善 <ul style="list-style-type: none">関空・伊丹の持株会社方式による経営統合に係る地元等関係者調整、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	<ul style="list-style-type: none">関空・伊丹の持株会社方式による経営統合の実現コンセッション契約の具体的なあり方の検討	<ul style="list-style-type: none">関空・伊丹の価値を最大化する民間の経営提案を募集・選択
	関空の国際拠点空港としての再生 <ul style="list-style-type: none">国際競争力強化策(LCC誘致、貨物ハブ強化策等)の検討・準備	<ul style="list-style-type: none">関空の国際競争力強化策を引き続き推進	<ul style="list-style-type: none">関空の健全なバランスシートの構築を実現することにより、積極的な空港戦略の実行を可能とし、アジアにおける貨物ハブやインバウンド受け入れ拠点としての地位を確立
	伊丹の一層の活用 <ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">関空の補完的空港としての伊丹の活用策の準備・推進	<ul style="list-style-type: none">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等を見通し、廃港・関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により、具体的な活用方策を決定
【戦略5】真に必要な航空ネットワークの維持	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 <ul style="list-style-type: none">地域の取り組みに関するベストプラクティスの作成	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">地域の主体的な取り組みによる航空輸送サービスの確保
	羽田空港の発着枠の新たな配分方法 <ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">発着枠配分方法の適切性について検証・見直し
【戦略6】(C)の参入促進による利用者メリットの拡大	技術規制の緩和 <ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">安全性が確保されることを前提とした、航空会社のコスト削減に資する規制の緩和(乗員資格等の相互承認に係る米国等との協議の推進・締結等)	
	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、戦略1～5と関連して対応		

国際展開・官民連携分野 成長戦略の工程表

国際展開

早期の実現を目指すもの(平成23年度概算要求を含む)

2～3年後の実現を目指すもの

将来的な方向性を示すもの

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(相手国政府・国際機関等のキーマンへの働きかけ、親書の活用等)

国土交通省内の体制強化

・民間企業とのネットワーク強化、情報の一元管理等による国際展開の体制強化

・民間企業との連携の下、個別プロジェクト案件毎の戦略的な国際展開を各分野で実現

・本格的国際展開の実現(政策目標の達成)

省庁横断的な国際展開支援組織の創成等

・他省庁との連携体制の充実・強化等
・省庁横断的な国際展開支援組織の創成に向けた検討

・様々なリソースをパッケージ化して売り込む事業主体や、企業横断的な日本チーム・コンソーシアム等の創設・育成等

・相手国との通商関係の更なる強化
・日本と補完的役割分担が可能な国との戦略的提携関係の構築等

大使館・JETRO等の支援機能強化

・技術者・専門家の派遣
・個別プロジェクト案件情報の発掘・企業への提供

・相手国政府との間の太いパイプの構築
・プロジェクトへの早期参画による日本の優位性発揮

・相手国政府との緊密な関係の維持・強化
・世界各国の動向を踏まえた人的資源の再配置等

企業の組織・人材のグローバル化に対する支援(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、人材情報のデータベース作成・ネットワーク化等)

国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合

・国際的な発注、契約方式(PPP等)などのグローバルスタンダードの積極的な国内への活用等

・グローバルスタンダードの国内への適用拡大
・グローバルスタンダードへの円滑な対応を図るための日本企業への支援等

・各分野におけるグローバルスタンダードの国内普及の促進等

日本規格の国際規格化、相手国のスタンダード獲得

・国際機関への日本規格の積極的な提案
・投資対象国の実情に即した規格の開発

・国際規格の策定機関における議論の主導
・日本の規格の国際規格化の実現
・投資対象国への働きかけによる日本規格採用

・新たな技術開発と国際規格化をパッケージで推進することによる日本技術の国際的な競争力の確立等

技術協力支援(政策のノウハウの提供、人材育成支援等)

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
・JICAによる投融資の再開

・政府によるインフラ開発や関連のM&Aへのリスクマネー供給等

・日本企業の国際展開を踏まえた更なる金融支援機能の強化の検討等

官民連携のインフラファンドの検討

インフラファンドを組成し、インフラ投資への支援等を実施

ファンドによるインフラ投資への支援・信用補完を推進

ODA予算(円借款・無償資金供与)の活用や貿易保険の拡大等による支援強化

共通的制度 : 22年度より、制度改正の検討・実施

共通的制度の課題について引き続き検討

共通的制度の課題について引き続き検討

公物管理制度 : 23年度実施可能な事項について制度改正を
検討・実施

個別プロジェクトの案件形成を踏まえた制度改正
の検討・準備、制度改正の実施

新たな個別プロジェクトを踏まえ、制度改正を検討

23年度の案件形成に向け、
新制度を前提とした自治体・企業からの提案募集(22年度)

個別プロジェクトについて案件形成・実施
(官民のリスク分担、資金調達スキーム構築等)

・個別プロジェクトについて引き続き提案募集
・案件形成等を実施、制度改正へ反映

港湾経営の民営化: 23年通常国会における法改正を含め検討。23年度より順次外貿埠頭公社を株式会社化する

老朽化したインフラへの対応等(道路空間のオープン化): 22年度より、民間からの提案の募集、対象地区・箇所の選定
(維持修繕の効率化) : 22年度より、試行内容の検討、自治体との意見交換

先端民間技術の活用(水ビジネス): 22年度より、下水道事業での民間の先端的な膜処理技術活用、包括的民間委託制度の活用等を促進

河川空間のオープン化 : 23年度より、占用主体・占用施設を拡大。社会実験としての区域指定を行わずに全国で実施が可能

地下街の整備の促進 : 22年度より、地下街の地下通路等が補助対象であることを周知し、23年度より「官民連携地下街方式」の活用を促進

交通結節点の整備の促進 : 22年度より、駅前広場の上空利用のガイドライン作成。また、鉄道等の上空利用の促進に必要な制度を検討

都市公園における民間事業者の活用 : 22年度より、民間事業者の活用に係る先進的な取組を支援

直轄駐車場における民間事業者の活用 : 23年3月頃に、民間事業者による駐車場運営を開始

小水力発電の普及の促進 : 22～23年度、水利使用の許可に必要な技術マニュアルを作成

クリーンエネルギー発電の導入推進 : 22年度より、実施可能な区域の調査等、事業化を推進し、23年度より事業に着手

光ファイバーネットワークの整備・管理 : 22年度より、民間事業者等からのヒアリング等、事業化を推進。23年度より事業スキームを検討

電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備 : 22年度より、PFI事業としての候補箇所選定・手続き開始。23年度よりパイロット事業として導入

PPP(官民連携)による
行政財産の商業利用等の更なる促進を実現

官民連携

リーダーシップ、
組織体制の強化

スタンダード
の整備

金融メカニズム
の整備

制度改正
コンセンション方式

個別プロジェクト
行政財産の商業利用等

住宅・都市分野 成長戦略の工程表

大都市イノベーション 創出戦略

大都市の国際競争力強化

早期の実現を目指すもの(平成23年度概算要求を含む)

都市の国際競争力の強化

- ・都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充等
- ・官民協議会による事業実施、運営体制の構築等
- ・各種規制緩和を行う特区の設定
- ・都市開発のコーディネート等の支援
- ・税制支援、民間資金の導入促進措置
- ・大街区化や容積率の緩和に係るガイドラインの作成
- ・シティセールスの展開
- ・戦略プロジェクトに係る調整と着手
- ・安定的な金利で長期に資金調達ができる方策の検討 等

大都市圏戦略の策定・推進

- ・大都市圏戦略基本法(仮称)の制定(現行の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)
- ・国による国家戦略としての大都市圏戦略の策定

2～3年後の実現を目指すもの

- ・制度改正を踏まえた施策の推進
- ・戦略プロジェクトの本格的実施及びシティセールスへの活用

- ・官民連携主体による戦略実現プランの提案・実施

将来的な方向性を示すもの

- ・更なる都市の国際競争力の強化方策の検討

- ・大都市圏の状況や施策の実施状況のフォローアップ
- ・大都市圏政策の更なる見直しの検討

地域ポテンシャル発現戦略

新たな担い手による
自発的・戦略的な地
域・まちづくり促進

多様な官民連携主体による自発的・戦略的地域づくりの促進

- ・官民連携による広域的な戦略的地域づくりを促す仕組みの構築(法制化)
- ・国が認定した官民連携主体への準行政的権限の付与等
- ・コミュニティレベルでも実施する仕組みの構築
- ・「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

官民連携による地区レベルでのまちのリニューアルの推進

- ・官民連携組織に対する人材育成・資金・活動支援制度の構築
- ・民間の参画を促すインセンティブ付与(規制緩和等)
- ・官民協働による歴史的街並みの保存・活用の仕組みの整備

都市機能・サービスの集約化によるまちなか居住の推進

- ・医療・福祉施設のまちなかへの誘導方策、住替えの取組を支援
- ・公有資産の有効活用方策の普及

コンパクトシティ化と併せたエネルギーの面的有効利用

- ・CO2削減に資する低炭素都市づくりガイドラインの策定
- ・未利用エネルギー等の利用を実現する規制緩和、支援、実証実験
- ・電気自動車を活用したまちづくりに関する社会実験 等

- ・官民連携主体による地域戦略の提案・実施(広域)
- ・「新しい公共」の担い手による地域づくり(コミュニティ)

- ・計画段階から民の参画を誘発する仕組み、手続きの整備
- ・官民連携の新たな開発整備手法を検討(TIF手法等)

- ・まちなか居住の推進、コンパクトシティの構築に向けて、引き続き都市計画制度のあり方を検討
- ・制度改正を踏まえた施策の推進

- ・低炭素ガイドラインなどを活用した低炭素まちづくりの推進
- ・下水熱資源有効利用ガイドライン等に基づく全国的展開
- ・電気自動車、電気バス等の充電施設の普及措置 等

- ・全国各地での自発的な地域戦略の提案・実施の促進
- ・官民連携主体や「新しい公共」の担い手の活動環境整備

- ・各地区の取組を踏まえ、引き続き制度のあり方を検討

- ・まちなか居住の推進、コンパクトシティの構築
- ・先進的な取組の全国的な普及促進

住宅市場の活性化

質の高い新築住宅の供給促進

- ・省エネ、耐震、バリアフリー性等に優れた住宅購入への支援・拡充
- ・長期優良住宅の共同住宅に係る基準の見直し

中古住宅・リフォーム市場等の整備

- ・瑕疵保険付きのリフォームや中古住宅購入への支援・拡充
- ・中小工務店のリフォーム技術力向上のための支援

管理の適正化等によるマンションストックの再生

- ・標準管理規約等のマンション管理ルールの見直し
- ・改修、建替え等の促進策の検討及び実施(法務省と連携)

建築確認審査の迅速化等の視点から建築基準法の見直しの検討

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

UR団地等への医療・福祉施設等導入PPPプロジェクト

住宅・建築物の省エネ化に向けた工程表の作成

住宅・建築物の「まるごとエコ化」

- ・エコ住宅・エコビル普及促進のための支援
- ・「見える化」の取組
- ・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

市街地環境改善に資する建替え促進のための運用改善

- ・制度改正を踏まえた施策の推進

- ・リフォーム工事に係る迅速で簡素な紛争処理体制の整備
- ・住宅の評価に応じた不動産価格査定等の仕組みの整備

建築確認手続き等の改善及びその着実な運用

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

公共賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備

住宅・建築物の新築・改修に対する支援及び規制の強化

住宅市場の活性化・住宅投資の拡大

老朽マンションの改修・建替えの促進

環境に優しい住宅・建築ストックの大幅増

- ・新築の住宅・建築物の100%省エネ化の実現

住宅・建築投資活性化・ ストック再生戦略

高齢者の
居住の
安定確保
住宅・建築物の
整備
チャレンジ25の実現に
向けた環境に優しい

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
港湾力の発揮	港内における45fコンテナ積載車両の通行	今後、45fコンテナの利用が普及する場合、埠頭間の横持ち輸送（コンテナターミナルから倉庫への輸送など）において、一般道路を通行することになるが、一般道路を通行できる45fコンテナ対応車両が国内に存在しない。	今後、45fコンテナの利用が普及する場合、道路法、道路運送車両法等の法趣旨に沿って安全に走行できる車両の開発及び手続きの円滑な運用等が必要となる。	運用・実務上の問題	—
港湾力の発揮	入港時の手続きの迅速化・円滑化	出入国管理及び難民認定法に基づき、外国人の上陸者は、一部の者を除き、入国審査官に対して電磁的方式による個人識別情報（指紋、写真等）を提供し、入国審査を受ける等の手続きを要する。	外航クルーズ船の入港時における手続きに多くの時間を要し、クルーズ客の寄港時における滞在時間が短縮されることにより、乗船客の不満感やクルーズ商品の価値低下をもたらし、我が国へのクルーズ船誘致の阻害要因となっている。	入国管理法	法務省
港湾力の発揮	夜間入出港制限の緩和	平成17年の港則法改正により、夜間入出港の規制は廃止されたものの、夜間入出港の安全性が十分に確保されていないため、制約を受けている港湾もある。	気象海象情報の提供や、視程の確保対策など安全性向上を図ると共に、水先人、港湾管理者等関係者において検討を行う必要がある。	なし	—
港湾力の発揮	クルーズ船の入国審査手続きの緩和及びCIQ体制の充実	クルーズ船の入港や旅客の入国には、入港時の体温測定、セカンドポート（長崎～上海～那覇というルートでは那覇がセカンドポート）での同一手続き、屋久島・奄美大島等臨時出入国港指定申請（不開港）等の各種手続きを要する。 また、入国管理官の前港先乗り又は港外乗船が限定的である。	クルーズ振興の課題となっている。	体温測定： 確認中 セカンドポート： 入国管理法 不開港： 関税法	財務省 法務省 厚生労働省
港湾力の発揮	大型船の出入港及び航行に係わる規制緩和	大型船舶の瀬戸内海夜間航行規制、1L、2L規制（航路は船の全長分必要、回頭水域は船の全長×2必要という規制）、タグボートの使用基準等、船舶の出入港及び航行に係わる各種規制が存在する。	クルーズ振興の課題となっている。	瀬戸内海： 海上交通安全法 1L、2L規制： なし タグボート使用基準：	—

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた船舶検査等に係る手続きの簡素化	船舶は、船舶安全法等に基づく検査・測度・登録を受けることとされている。	検査・測度・登録の受付窓口が複数にまたがる場合があるなど、手続きに煩雑な部分がある。	船舶法 船舶安全法	—
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた船員資格に係る手続きの簡素化	（外国人船員承認関係） 外国の海技資格を有する者を日本船舶に乗り組ませるためには、国土交通大臣が個々の船員の知識及び能力を確認し、承認することとされている。 （船舶料理士関係） 船舶料理士の資格取得について、船長による能力承認等が必要とされている。	（外国人船員承認関係） 航行の安全性を確保しつつ、承認手続きについて、関係者との調整を踏まえて簡素化を進める必要がある。 （船舶料理士関係） 船長による能力承認等の手続きにおいて煩雑な部分がある。	船舶職員及び小型船舶操縦者法 船員法	—
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた電波法に係る検査手続きの簡素化	無線設備は、電波法に基づく無線検査を受けることとされている。	無線検査の内容や手続きに煩雑な部分がある。	電波法 船舶安全法	総務省
海運力の発揮	外航クルーズ客船の船舶検査、救命艇手認定の手続きの簡素化	日本籍外航クルーズ客船の船舶検査において、船用部材の承認等の手続きが必要である。また、救命艇手については、試験及び認定を受ける必要がある。	クルーズ振興の課題となっている。	船舶安全法 船員法	—
海運力の発揮	外航クルーズ客船の外国人部員の配乗職種の拡大	日本籍外航クルーズ客船では、平成3年6月の労使覚書により、サービス業務に従事する部員については外国人の配乗が認められているが、運航業務に従事する部員については外国人の配乗が認められていない。	クルーズ振興の課題となっている。	なし （法令上の規制はないが、労使合意に至っていないため実現せず）	—
海運力の発揮	マルシップ外航客船に係る外国人乗組員の上陸許可期間の延長（30日ルールの見直し）	日本籍外航クルーズ客船の外国人船員に対して、30日を限度とする上陸許可証の発給を受ける。	クルーズ振興の課題となっている。	入国管理法	法務省

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
造船力の強化及び海洋分野への展開	造船所の事業展開に係る柔軟な対応	造船所を海側に拡張するには、公有水面埋立法に基づく免許が必要とされている。また、瀬戸内地域は瀬戸内海環境保全特別措置法に基づく特別の配慮が求められている。	造船所の拡張に伴う公有水面埋立免許の取得に係る調整が困難となっている。また、瀬戸内地域では、瀬戸内海環境保全特別措置法ができてから特に厳しい。	公有水面埋立法 瀬戸内海環境保全特別措置法	環境省

観光分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	着地型観光に即した旅行業規制【大社】	体験交流型プログラムを実施する者が、当該プログラム参加者が利用する交通機関や宿泊施設の手配までを行う場合には旅行業の登録が必要。	多様なサービスを伴う着地型観光について、現行の旅行業法の枠組みでは必ずしも捉えられなくなっている。	旅行業法	観光庁
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	通訳案内士制度の見直し【大社】	報酬を得て通訳案内を業として行う通訳案内士になるには、観光庁長官が実施する「通訳案内士試験」に合格して、都道府県に登録する必要がある。	通訳案内士制度については、訪日外国人の旅行ニーズの多様化や近隣アジア圏からの旅行者の急増等の環境変化に対応していくため、有償ガイドを通訳案内士以外にも認めることについて検討を進めていく必要がある。	通訳案内士法	観光庁
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	川の護岸や人道橋における景観【星野】	河川法上、河川管理者が地域の実情に応じて河川整備基本方針・河川整備計画を策定することとされている。	温泉街等の雰囲気と合わない大規模な護岸や橋梁等の河川構造物が景観を損ねている場合がある。	河川法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	都市計画制度における開発行為の制限【大上、星野】	都市計画法上、市街化調整区域において開発行為を行うには、都道府県知事の許可が必要。	都市計画法上、市街化調整区域に区分された場合、自然あふれる山の中などニーズに合った場所に宿泊施設やリゾート施設を建造できない。	都市計画法	国土交通省

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	都市計画公園地区でのホテル施設の長期リース・分譲ができない【大上】	都市計画法上、国の機関、地方公共団体以外の者が都市計画事業を行う場合には、都道府県知事の認可が必要。	都市計画公園区域において、ホテルの部屋の長期リースや分譲ができないことは経営の柔軟性を欠く。	都市計画法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	木造建造物の建築基準【星野】	建築基準法上、宿泊施設は特殊建築物あり、階数3階建て以上、延べ床面積3,000㎡超の場合は耐火建築物としなければならない。 また、消防法上、11階以上又は、10階以下で延べ床面積6,000㎡以上の宿泊施設にはスプリンクラーを設置しなければならない。	防火・防災の観点から、排煙の取り方、スプリンクラーの設置、内装制限などが法令により定められているが、これにより、日本的な木造の宿泊施設を建設しにくくなっている。	建築基準法 消防法	国土交通省 総務省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	かやぶき屋根に関する建築基準【星野】	建築基準法上、防火地域、準防火地域、22条地域においては、屋根を燃えにくいものとしなければならない。	かやぶき屋根などの日本的な宿泊施設を建設しにくい。	建築基準法 消防法	国土交通省 総務省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	宿泊客に対する周遊案内【星野】	他人の需要に応じ、有償で、旅客を運送する事業を行う場合には、道路運送法上の許可が必要。 ただし、宿泊施設等がその宿泊者を対象に行う送迎については、最寄り駅等と宿泊施設の間における輸送であり、生業と密接不可分でその業務過程の中に包摂され、その輸送が独立性を有せず、旅客自動車運送事業類似行為とならない場合は、自家輸送の範疇であり許可は不要とされている。	送迎の合間に宿泊客を周遊案内する行為について、運送や態様に応じて、適切に道路運送法を適用する必要がある。	道路運送法	国土交通省

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	エコツアー等の事業者による参加者輸送【大社】	他人の需要に応じ、有償で、旅客を運送する事業を行う場合には、道路運送法上の許可が必要。	エコツアーなどの事業が、他人の需要に応じ、有償で、旅客を運送する事業に該当する場合は、道路運送法上の許可が必要である。	道路運送法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	索道の安全基準【星野】	鉄道事業法第35条の規定により、索道事業者は、国土交通省令で定める技術上の基準に従い、索道施設を維持及び管理しなければならないとされている。	事業者にとって索道の維持コストが負担となっている。	鉄道事業法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	筏等に対する安全規制【大社】	筏作り体験で作った筏であっても、6人を超える人の運送の用に供する場合などには、船舶安全法の適用対象となり、船舶検査を受ける必要がある。	船舶安全法の規制を受ける行為については、その旨を事業者に明確に示すとともに、違法行為を続ける悪質事業者に対する取り締まりを強化することが必要。また、エコツアーや体験活動の実態に即した制度的枠組みについても検討する必要がある。	船舶安全法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	ヘリコプターの安全基準【星野】	ヘリコプターを含む我が国の航空機に対する耐空証明を行うこと及びその安全基準については、航空法において定められており、当該基準は、国際民間航空条約に則って、欧米と同一の安全基準を採用している。	事業者にとってヘリコプターの維持コストが負担となっている。	航空法	国土交通省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	ビル屋上ヘリポートの使用規制【大江】	ヘリコプターを含む航空機は、航空法の設置許可を受けたヘリポートを含む空港等以外の場所において離着陸してはならないこととされている。	都内の多くのビル屋上にヘリポートがあるにもかかわらず、航空法上の許可を受けていないため、災害等の緊急時にしか使用できない。	航空法	国土交通省

観光分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	二人乗り自転車の乗車禁止【大社】	道路交通法上、軽車両の乗車定員については、各都道府県の公安委員会規則で定めることとされている。	現時点では、兵庫県、山形県、長野県の3県について、道路を限定しない公道走行を認めているが、多くの都道府県では限定的にしか認められていない。	道路交通法 条例	警察庁
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	展示ブースにおけるスプリンクラーの設置義務【大社】	展示場施設自体にスプリンクラーが設置されていても、その中に建てる仮設ブースに天井があるのであれば、その天井にもスプリンクラーを設置しなければならないこととされている。 ただし、地域においてはスプリンクラーの配置によらずとも放水銃の設置等別の方法でも可とするなど、地域の消防署における解釈が異なる場合がある。	国際会議の誘致に当たり、障壁となりうる。仮設ブースにまでスプリンクラーを設置することとするのは、過重な規制ではないか。	消防法	総務省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	展示ブースにおける手洗設備の設置義務【大社】	展示会等で調理を伴う飲食を提供する店を出す場合、手洗いのためのシンクを設置することが義務付けられている。上下水道でつながっていること、出店ごとに付帯していることなどが必要であり、出展社にとって大きな負担となっている。 ただし、近くに調理場がある場合には可とされるなど、地域によって解釈が異なる場合がある。	国際会議の誘致に当たり、障壁となりうる。出店ごとにシンクを設置することとするのは、過重な規制ではないか。	食品衛生法 条例	厚生労働省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	露天風呂における洗い場の設置【星野】	公衆浴場における衛生等管理要領（厚生省生活衛生局長通知）に基づき、保健所の指導がなされている。	左記要領において、屋外に設置される露天風呂には衛生上の観点から洗い場を設けないこととされている。	公衆浴場における衛生等管理要領（厚生省生活衛生局長通知）	厚生労働省

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	混浴風呂の設置【星野】	公衆浴場法上、各都道府県の条例で地方公共団体が制定する条例により、混浴風呂の設置が禁止されている場合がある。	都道府県によっては、混浴の公衆浴場の設置が禁止されているところがある。	公衆浴場法 条例	厚生労働省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	農業体験における収穫物の扱い【大社】	農業体験で収穫した野菜を料理して有償で提供するためには、食品衛生法上の許可を取得することが必要とされている。	農林漁業体験民宿業の場合は、すでに通知により施設基準の許可要件等につき弾力的運用を行うよう示されているところ、さらなる規制緩和が必要か否かについて検討が必要。	食品衛生法	厚生労働省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	民泊における施設基準【大社】	旅館業法上、民泊についても通常の旅館と同様の施設基準が適用される。	農林漁業体験民宿業の場合は、すでに一定の規制緩和が図られているところ、さらなる規制緩和が必要か否かについて検討が必要。	旅館業法	厚生労働省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	シフト制の柔軟化【大上】	<p>法定労働時間は、1週40時間、1日8時間を原則とするが、「1箇月単位の変形労働時間制」として、業務の繁閑等に対応するために認められる例外が規定されている。</p> <p>要件としては、変形期間の開始前に当該変形期間における各日、各週の労働時間をあらかじめ具体的に定めなければならないとされている。</p> <p>なお、小売業、旅館、料理店及び飲食店の事業であって、常時使用する労働者の数が30人未満のものについて、1週間単位の非定型的変形労働時間制を採用した場合、原則として前週末までに翌週の各日の労働時間を定めることができる。</p>	従業員に対して事前に通知したシフトを柔軟に変更することができないため、産業としての競争力が向上しない。	労働基準法	厚生労働省

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	森林の維持管理【大社】	森林計画制度に基づく伐採・植栽の届出・命令、施業の勧告や保安林制度に基づく皆伐の許可・植栽の義務を課している。	森林の整備に対する行政の強制力が低く、各地の森は人が入れないような森になってきている。	森林の維持管理に関する法律	農林水産省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	農業体験のための農地の取得【大社】	農地の取得には、農業委員会又は都道府県知事の許可が必要で、過去の耕作実績などが許可要件とされている。	容易に農地を取得できないことが、エコツアー等の実施に当たって障壁となっている。 なお、営利目的としない場合には、市民農園としてより簡便な方法で農地を取得することができる。	農地法	農林水産省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	スキー場の原状回復義務【星野】	国立公園等については、自然公園法において、環境大臣の原状回復命令が規定されている。 また、条例により原状回復命令を定めている自治体がある。	経営が悪化したスキー場であっても、原状回復コストが高いために事業から撤退できず、結果として民業を圧迫している場合がある。	自然公園法 条例	環境省
創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和等	自然公園等への立入り規制【大社】	自然公園法に基づき立入りが規制されている場合のほか、マナー啓発として利用者へ立入りの禁止などを呼びかけている場合などがある。	自然公園を魅力ある観光資源として有効活用するため、一定のコントロール下で柔軟に立ち入ることを可能とすべきである。	自然公園法	環境省

航空分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
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)	国際航空貨物チャーター輸送におけるフォワーダー・チャーターにかかる制限の撤廃【大上、中条】	需給逼迫などの限られた条件でのみフォワーダーチャーターは認められている。さらに外国航空会社においては、他の定期便では対応できない事実を届け出る必要がある。	競争的でユーザーニーズに適合した航空貨物サービスを通達で規制している状況を改善すべき。	通達	国土交通省
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)	チャーター便の許可基準の緩和【中条】	オウンユースチャーターについての許可に時間がかかる		通達	国土交通省
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)	機内携帯電話の使用【坂村】	日本国内では航空法および告示にて安全阻害行為として全面的に禁じられている。 なお、航空機内の基地局設置について、電波法令の改正及び航空法令上の確認が必要である。	欧州では航空法令上の装置搭載承認が実施され、また、電波法令上の要件は既に確立されており、安全上の課題は解決されている。日本においても規制撤廃、制度新設により、イコールフットティングを実現し、利用者利便性の向上を図ることが望ましい。	航空法 告示 電波法	国土交通省 総務省
首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	羽田空港国際線の就航先制限の撤廃【大上】	昼間時間帯は、近距離アジア路線のみ就航が可能となっている。	利用者利便、事業者の自由な路線参入を考えた場合、いつでもどこへでも就航出来ることが必要。	閣議決定	国土交通省

首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	羽田空港発着枠の国内・国際制限の撤廃【大上】	発着枠の配分が、国際線用、国内線用と区別されている。	航空事業者の自由な路線参入や撤退の阻害要因となる。	閣議決定	国土交通省
首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	公用機枠の開放【大上】	羽田空港を使用する必然性が低い公用機が羽田発着枠を保有している。	貴重な羽田の発着枠の有効活用を図る必要がある。	通達	国土交通省
首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化	発着枠の拡大【大上】	羽田空港における飛行ルートや管制方式などには制約が多く、既存インフラの最大有効活用の余地がある。	既存インフラの徹底的な活用のためにも、関係自治体や米軍などとも積極的な議論が必要。		国土交通省 外務省
真に必要な航空ネットワークの維持	事業者の路線参入・撤退の自由化【大上】	羽田発着路線における1便ルール、3便ルールなどによる路線参入、撤退の制約がある。	路線参入や撤退に関する自由度を高める必要がある。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	旅客在機中給油の取り扱い【大上】	原則として行わないこととなっている。	安全上必要な措置を講じた場合は、機材回転率が向上し、効率的な事業運営が可能となる旅客在機中の燃料給油を可能とする必要がある。	通達	国土交通省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	内航機／外航機の取り扱い【大上】	国内線運航便と国際線運航便との変更手続きに時間がかかるため、効率的な機材活用に支障がでる。	機材回転率が向上し、効率的な事業運営が可能となるため、手続きの簡素化が必要である。	関税法	財務省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	運航乗務員資格取得手続き効率化【大上】	現状右記ができていない。	ICAO条約締約国発行の操縦士資格証明を有するものに対する実地試験の免除や技能証明書の発行迅速化など事業立ち上げ、拡大の効率化が可能な仕組みが必要。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	チャーター便のIT販売比率の撤廃【大上】	個人旅客への販売が、座席数の半分に制限されている。	自由な販売により、柔軟な運賃設定が可能となる。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	本邦航空事業者に対する外資規制の見直し【大上、中条】	3分の1までの資本構成に制限されている。	今後の運輸権（第5の自由や第7の自由）の拡大や、各国とのオープンスカイ拡大も見据えての議論が必要。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	カポタージュ制限の撤廃【中条】	外国航空会社の国内運航禁止		国際民間航空条約 航空法	国土交通省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	整備方式の見直し【大上】	レター整備(A整備やC整備などの定時整備)の概念が無い機体(B777以降、B737-600/700/800など)に対しても定時整備を行っている。	短時間の駐機中に分割して必要な整備を行えるため、長期間の機体控除が不要となり、機体回転率の向上が可能となる。	航空法施行規則	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	ETOPSの効率的展開【大上】	ETOPS(長距離進出運航、Extended Range Operations with Two-Engine Airplanes)が必要な新機種を使用した路線展開には、原則として1年～2年は必要となっている。	航空事業者の効率的な事業展開の阻害要因となっている。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	打刻の廃止【大上】	新規登録した航空機には打刻(国籍、登録記号などを構造部材に記入)を行わなければならない。	日本独特の規制であり、廃止しても支障はない。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	機長の範囲見直し【大上】	航空事業者の査察操縦士が認定・審査実施できる「機長の範囲」が定められており、機長昇格については航空局審査官が審査を行う形態となっている。	諸外国では認められており、航空事業者の効率的な事業展開の阻害要因となる。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	加齢乗員の健康診断【大上】	加齢乗員の健康診断には一般乗員と違い、多岐にわたる付加検査が義務付けられている。	国際標準(ICAO基準)にない付加検査であり、廃止しても支障はない。	通達	国土交通省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	加齢乗員の互乗運航【大上】	加齢乗員は1名までとなっている。	国内線については、2名の加齢乗員での運航を可能とすることの合理性が認められる。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	MPL導入【大上】	右記の早期実現	MPL(Multi-crew Pilot Licence、航空運送事業の副操縦士に限定した新たな技能証明)の導入により、乗員の訓練期間短縮、訓練施設の集約などが可能となる。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	予備品証明みなし制度の拡充、制度自体の見直し【大上】	FAA/EASAなどの有効な証明書が有っても、重要装備品の場合日本の予備品証明検査または国による検査が必要となっている。	日本独特の制度であり、各国基準での安全性確保を認める必要がある。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	整備士資格養成【大上】	有資格整備士による個人確認から認定事業場による組織確認に変更しているにもかかわらず、個人の資格取得に国が大きく関与している。	国は事業者の訓練施設の能力など仕組みの審査・認可を行い、整備士の育成・資格審査・付与などは事業者に委任するなど事業者側に責任と権限を移行する方が合理的である。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	定例整備区分の見直し【大上】	定例整備の時間設定に航空事業者の自由度がなく、整備経験に基づく合理的、効率的な整備機会の適正化が行えない。	航空事業者の整備経験を有効活用することと、時間設定の延長が出来ればコスト削減につながる。	航空法施行規則	国土交通省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	飛行間点検が不要な機種の取り扱い【大上】	飛行間点検が不要な機種について、航空安全基準アップデートプログラム(2008年3月26日)で通達改正するとしていたが、改正できておらず、口頭指導により点検を事業者に求め続けている。	低コスト事業運営のためにも効率的な体制が必要。	航空法施行規則	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	ETOPS路線の変更承認手続【大上】	承認を受けている最大時間の範囲内におけるチャーターを含む新規路線運航の都度、申請が必要で承認まで1カ月程度必要となっている。	特にチャーター運航などの利用者ニーズにタイムリーに応えることが困難である。	通達	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	航空機売却時の耐空証明検査の簡素化【大上】	現に有効な耐空証明を維持しているにもかかわらず、耐空証明を取得もしくは更新する場合と同等の検査(書類検査・地上試験・飛行試験)が必要。	航空事業者の効率的な事業運営の阻害要因となる。	航空法施行規則	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	新造機空輸の迅速化【大上】	新造機を空輸して日本に持ってくるに際し、航空機登録証明書・耐空証明書などの原本が必要で、その書類を日本から運んでいる。	証明書の写しでの空輸や在外公館による証明書の発給などにより新造機を早く稼働させることが可能となる。	航空法	国土交通省 外務省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	承認代行制度の導入【大上】	米国FAAでは、FAA担当官が全てを確認する非効率性を避けるため、代行制度(DER,DMIR,DARなどの資格)があり、承認行為がスムーズに行われているが、日本にそういった制度がない。	航空局の業務量軽減にもつながる一方、航空事業者側も効率的な事業運営が可能となるため、代行制度の創設が望ましい。		国土交通省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	追加型式証明取得の簡素化【大上】	STC(追加型式証明)取得時、機体製造国のSTC取得後、重複した検査も含めて日本国のSTC検査を実施している。	機体製造国と日本国の検査を並行で行えないことや二重検査の非効率が発生している。	航空法	国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	米国との航空安全に関する二国間取極(BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)の推進【大上、中条】	2009年4月に米国との間で本体協定及び耐空性の実施取り決めまでは締結している。	その他の航空安全分野(ライセンス、整備施設、模擬飛行装置など)の相互承認の早期締結が必要。	航空法	国土交通省 外務省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	先進・新規技術の積極的活用【大上】	GBAS(Ground Based Augmentation System)を利用した運航方式(ILSIに代わるGLS(=GBASを利用した進入方式)による精密進入方式)の導入について検討中。	安全性の向上、就航率の向上、効率的な無線施設のため現行よりも維持補修費が低減可能などのメリットあり。		国土交通省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	航空法と電波法の関係の整理【大上】	航空機の安全性は航空法で担保されているにもかかわらず、電波法で必要とされる検査や規制が存在する。	航空法と電波法の二重規制となっており、効率的な事業運営の阻害要因となっている。	航空法 電波法	国土交通省 総務省
LCC参入促進による利用者メリット拡大	航空法と航空機製造事業法の関係の整理【大上】	受託整備には航空法に加え、航空機製造事業法も適用されている。	航空法と航空機製造事業法の二重規制となっており、効率的な事業運営の阻害要因となっている。	航空法 航空機製造事業法	国土交通省 経済産業省

LCC参入促進による利用者メリット拡大	航空機の防除雪氷作業の取扱の明確化【大上】	「航空安全基準アップデートプログラム」(2008年3月26日)で2008年秋ごろ 通達制定未だ制定されておらず、当該作業の航空法上の取り扱いが不明確となっている。	国際基準に照らして航空法上での取り扱いを決める必要がある。	通達	国土交通省
---------------------	-----------------------	--	-------------------------------	----	-------

国際展開・官民連携分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
政府による金融支援の制度整備	JBICの先進国向け投資金融制度の適用拡大	原子力による発電及び高速鉄道に関する事業以外は、JBICの投資金融の適用は開発途上地域のみに限定。 （高速鉄道に関する事業に適用を拡大する政令改正は4月23日閣議決定予定）	インフラ整備事業等をパッケージで海外展開していくに当たっては、巨額・長期の資金が必要となるケースが多く、民間金融機関のみでのファイナンスの組成を図ることが困難であることから、民業補完の原則を維持しつつ、JBICによる投資金融制度を積極的に活用することが必要である	株式会社日本政策金融公庫法施行令	財務省 JBIC 等
政府による金融支援の制度整備	JICA海外投融資の再開	2001年12月の特殊法人等整理合理化計画に基づき、旧JBICの海外投融資は新規供与を運用上行わないこととなった。その後、海外投融資はJBICからJICAに継承されている。	インフラ整備事業等をパッケージで海外展開していくに当たっては、巨額・長期の資金が必要となるケースが多いが、開発途上国ではプロジェクトのリスクが高く、民間金融機関からの投融資が受けにくいいため、JICAによる海外投融資制度を活用する必要がある。	閣議決定による制約	財務省 外務省 経産省 JICA
PPP/PFIにおける公務員の民間への出向の円滑化	公務員の出向	公務員の派遣先や期間に制限があり、民間に移行した後の事業に参画できない。	公務員の身分のままであるPPP/PFI事業者への派遣に制限があり、事業ノウハウの民間への移転や公共セクターの効率化が進みにくい。	公益的法人等への一般職の地方公務員の派遣等に関する法律等	総務省 等
新たなPPP/PFI事業に適合した調達手続きの設定	発注者と事業者の交渉	現行法令上、発注者と事業者との交渉は、原則として行うことができない。	PPP/PFIの調達手続きとして、事業者との交渉手続きや既存案件も含めた事業実施までの手続きが明確に位置づけられておらず、事業者からの事業条件・規制緩和要望を反映しにくく、国民目線のサービスを実現しにくい。	会計法 地方自治法	財務省 総務省

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
新たなPPP/PFI事業に適合した調達手続きの設定	投資持分の売却	既存のPFI事業において、初期投資家が持分を持ち続けることが求められている。	PPP/PFI事業の投資持分の第三者売却を認める前提での仕組みがないため、多様な投資家の参加が進まない。	会計法 地方自治法 ガイドライン	財務省 総務省 内閣府
コンセッション方式の導入	公物管理権の民間への部分開放	民間事業者による、施設の建設・維持管理、サービスや料金等の設定について自由度が不足している。	民間事業者の提案、ニーズに対応した個別の公物管理権に関する検討を進める必要がある。	PFI法 公物管理関連法	内閣府 国土交通省
港湾経営の民営化等	港湾経営の民営化	公共埠頭の一部については、その運営に民間資金の活用が図られているが、公共埠頭全体の運営に民間の視点を十分に取り入れ、効率的な運営が図れる制度となっていない。	港湾の国際競争力の強化に向け、公設民営などによる民間の視点を取り込んだ港湾の効率的運営を実施する必要がある。	港湾法 等	国土交通省
老朽化したインフラへの対応等	道路空間のオープン化	立体道路制度の対象や道路占用制度に制約があることから、道路の上部空間や高架下等の民間開放が進んでいない。	既存道路の上下空間の民間開放による開発利益を活用した道路の整備・管理が進みにくい。	道路法 等	国土交通省
行政財産の商業利用	河川空間のオープン化	河川敷地占用許可基準により、占用主体、占用施設が規制されている。	民間事業者が河川敷にオープンカフェやキャンプ場を設置することができる区域が指定されており、賑わいや新たなビジネスチャンスの創出を図る場所が限定されている。	河川法	国土交通省
行政財産の商業利用	地下街の整備促進	官民が連携して地下街を整備する場合、地方公共団体に対する国の補助対象が、明確に周知されていなかった。	地下街整備を進めるため補助対象を明確化するとともに、事業主体である地方公共団体等に対し情報提供等の技術的支援を行う必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
行政財産の商業利用	交通結節点の整備促進	駅前広場の上空空間を活用した、自由通路、駅前広場、駅ビル等の整備が、事業者間（地方自治体、道路管理者、鉄道事業者、民間事業者等）の調整が難しく進んでいない。	駅前広場の上空空間の活用をすすめるため、計画の策定、費用負担等の事業者間の調整が等に資するガイドラインを作成し、事業主体である地方公共団体等に情報提供等の技術的支援を行う必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省
行政財産の商業利用	交通結節点の整備促進	民間事業者が鉄道上空を利用する場合、民間事業者と鉄道事業者が締結した協定が、将来民間事業者が変わった場合に、新たな民間事業者に協定の内容が継承される制度がない。	協定が継承される制度が必要。	制度設計にあわせて検討	国土交通省
行政財産の商業利用	都市公園における民間事業者の活用	都市公園における民間事業者の活用方法に関する、設置管理許可制度、指定管理者制度、PFI法による事業について、制度の活用手法が十分に周知されていないこと等により民間事業者の活用が十分に進んでいない。	民間事業者を活用し、公園の魅力向上や整備・維持管理コストの縮減が図られるよう、制度の活用に関する情報提供等の技術的支援を行う必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省
行政財産の商業利用	小水力発電の普及促進	小水力発電の許可手続きである、水利使用の許可に必要な技術的基準が明確でない。	水利使用の許可に必要な技術的基準を明確化する技術マニュアルを作成する必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省
行政財産の商業利用	クリーンエネルギー発電の導入推進	民間事業者による河川・道路区域を活用したクリーンエネルギー発電が行われておらず、国は電気事業者から電気を購入している。	電気料金の縮減を図るため、道路や河川の区域を民間事業者に貸与し、クリーンエネルギー発電施設の設置を推進する必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
行政財産の商業利用	光ファイバネットワークの整備・管理における民間事業者の活用	公共施設管理用の光ファイバネットワーク装置に係る費用は官がすべて負担している。	光ファイバネットワークの伝送容量の一部を民間事業者に利用させ、装置の更新費用の一部を民間事業者に負担させ、更新費用の縮減を図る必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省
行政財産の商業利用	電線共同溝・道路管理ケーブルの管理・整備	現在、電線共同溝・道路管理ケーブル等については、官が、電線共同溝、道路管理ケーブルを整備・管理し、民間が、民間の電線類、地上機器を整備・管理している。	民間事業者のノウハウを活用するため、電線共同溝、道路管理ケーブルの民間事業者による一元的な整備・管理をパイロット事業として事業化する必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省

住宅・都市分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化	各種規制緩和等を行う国際競争拠点特区（仮称）の設定	現行の都市再生緊急整備地域は、容積率等の都市計画制限以外の規制緩和措置が存しない。また、テナント等に係る税制支援措置が存しない。	国際競争力強化の拠点となる地区においては、経済活動等に関する各種法律・制度の大胆な規制緩和が求められている。また、税制支援対象の拡大や支援内容の充実が経済団体から要望されている。	都市再生特別措置法 等	都市再生本部、全省庁
世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化	幅広い環境貢献措置を評価した容積率の緩和	容積率の特例制度は、主として当該敷地内における空地確保等市街地環境の向上に資する取組を評価して、地域内で一律的に定められている容積率をベースとして緩和している。	大都市枢要拠点の整備の推進を図るため、民間の意欲を引き出す仕掛けとして、民間事業者による幅広い環境貢献の取組を評価して容積率を緩和するなどの柔軟な対応が求められている。	都市計画法 等（運用・実務上の問題）	国土交通省
世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化	大街区化の推進	大都市において敷地・街区が細分化されており、有効利用が図られていない。	都市機能を強化するためには、細分化された敷地・街区を集約・整形して一体的敷地として活用する必要がある。	運用・実務上の問題	国土交通省
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	官民連携による戦略的な地域づくりを促す仕組みの構築（広域レベル）	地域計画の多くは行政が関係機関と調整して策定しており、①計画内容が総花的で対外的な魅力がない、②実行が各府省毎（縦割り）・行政界毎（横割り）、③実施主体の責任と権限が不明確等の問題により、思うように進んでいない。	広域のかつ府省横断的な取組に関する自発的な地域戦略を地域が自由に（縦割り・横割りを超えて）提案でき、提案の実行を後押しする規制緩和等の特例措置を付与する仕組みが必要である。	法律 条例	全府省庁 地方公共団体
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	「新しい公共」の考え方を踏まえた官民協働によるコミュニティレベルの地域づくりの促進	「新しい公共」の担い手については、①社会的認知が進まない、②経営資源（人、モノ、資金、情報）の調達が困難等の課題を抱えており、地域づくり活動を思うように進められない場合が多い。	「新しい公共」の担い手による地域づくりを活性化するには、「新しい公共」の考え方に即した地域づくり活動を提案したNPO等を地方公共団体が認定し、規制緩和や財政支援等を行う仕組みが必要である。	条例	地方公共団体

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	民間の公的な貢献の程度に見合った容積率の緩和	容積率の特例制度は、主として当該敷地内における市街地環境の向上に資する取組を評価して、地域内で一律的に定められている容積率をベースとして緩和している。	まちの管理・リニューアル等への民間の一層の参画を促すため、民間の公的な貢献の程度に応じた容積率の緩和を行うなどのインセンティブの付与が求められている。	都市計画法 等 (運用・実務上の問題)	国土交通省
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	公共空間における収益施設の設置等に係る規制緩和	公共空間において、民間事業者が収益施設を設置しようとする場合、公共団体の運用として公平性等の観点を重視しすぎて設置が認められない場合がある。	オープンカフェ等まちの賑わいに資する施設に加え、通信施設やICT施設、エネルギー施設等都市に必要な新しい公益施設等の効率的な整備及び維持管理のための有効利用、立体的な利用が求められている。	運用・実務上の問題	国土交通省
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	国・公有地の無償又は減額での提供等	国有地等の無償・減額貸付等は法律に規定されている。	民間開発やエリアマネジメントを促進するため、民間事業者が国・公有地を活用しやすくすることが求められている。	国有財産法、国有財産特別措置法、地方自治法	財務省、総務省
まちなか居住・コンパクトシティへの誘導	郊外の新市街地開発型事業の抑制	減少傾向にあるものの、郊外において依然として市街地が拡大している地域がある。	人と環境にやさしいまちなか居住・コンパクトシティを実現するため、市街地の拡大を前提とした制度や計画を見直す必要がある。	都市計画法等	国土交通省
まちなか居住・コンパクトシティへの誘導	下水処理施設の改築・省スペース化により生じる敷地の有効利用方針を国が策定	下水処理場等空間の有効利用が十分進んでいない。	下水処理場等の老朽化が進む中、下水処理施設の改築と併せた処理場空間の有効利用が求められている。	運用・実務上の問題	国土交通省
まちなか居住・コンパクトシティへの誘導	人が多く集まる駅前広場の立体的利用を可能とする手法等の提示	駅前広場は平面的土地利用を前提とした計画になっており、上空の民間利用が十分進んでいない。	駅と建築物の接続等、利便性の高い交通結節点の整備や街の賑わいの創出のため、立体的な利用が求められている。	運用・実務上の問題	国土交通省

まちなか居住・コンパクトシティへの誘導	下水管の未処理下水熱の民間開放	下水道法上、下水管に物件を設けることができる場合は限られており、民間事業者が未処理下水の熱利用のための物件を設けることはできない。	民間投資の活性化、未利用エネルギーの有効利用のため、下水熱の有効利用が求められている。	下水道法	国土交通省 経済産業省
住宅市場の活性化	マンションの改修の決議要件等の見直し	耐震改修等の大規模な改修を決議するためには、区分所有者及び議決権の3/4以上の議決が必要であり、専有部分の面積変更等の特別の影響がある場合には、当該専有部分所有者の承諾が必要となる。	旧耐震基準で建設されたマンション等において、耐震改修について、3/4以上の賛同等が得られず、決議が成立するまでに時間を要している事例があり、見直しが必要である。	建物の区分所有等に関する法律	法務省 (所管省庁)
住宅市場の活性化	マンションの建替えの決議要件等の見直し	建替えを決議するためには、区分所有者及び議決権の4/5以上の決議が必要であるとされている。また、団地の建替え決議においても、特別多数の決議が必要であるとされている。さらに、建替え決議があった場合においても、借家人の立退きには借地借家法の正当事由が必要とされている。	老朽化したマンションや団地の建替えにあたり、建替え決議要件を満たすのに難航し、建替え計画がとん挫したり、決議が成立するまでに時間を要している事例がある。また、建替え決議がなされても、立退きに際し借家人から多額の立退料を要求され、建替えを遅延させないために要求に応じざるを得なかった事例があり、これらの要件等の見直しが必要である。	建物の区分所有等に関する法律、 借地借家法	法務省 (所管省庁)
住宅市場の活性化	建築確認審査の迅速化、申請図書の簡素化、厳罰化の観点からの建築基準法の見直しの検討	平成17年11月に発覚した構造計算書偽装問題の再発を防止するため、構造計算適合性判定の導入、建築確認の審査期間の延長等の建築確認・検査の厳格化を内容とした建築基準法等の一部改正をが行われた。(平成19年6月20日施行)	平成19年の建築基準法改正以降、建築確認手続き等の円滑化に向けた様々な取組を行っているものの、まだ時間がかかり、かつ煩雑であるとの声がある。	建築基準法	国土交通省
急増する高齢者の安心で自立可能な住まいの確保	見守りなどのサービス付き高齢者賃貸住宅の供給	高齢者専用賃貸住宅(高専賃)において、一定の水準のサービスが確実に行われるような仕組み等が整備されていない。	高齢者が安心して暮らせる住まいの供給促進のため、サービス付き高齢者住宅の入居者保護や不良事業者排除のための方策を導入する必要がある。	高齢者の居住の安定確保に関する法律、老人福祉法 等	厚生労働省 国土交通省

環境に優しい住宅・建築物整備	大規模建築物に係る省エネ基準強化、住宅・建築物の新築・改修に対する規制強化	エネルギーの使用の合理化に関する法律の規定に基づき床面積300㎡以上の住宅・建築物の新築・増改築等の際に建築主等は所管行政庁に省エネ措置を届け出ることとされており、当該措置が省エネ基準に照らして著しく不十分な場合は指示及びその指示に従わなかった場合は公表・命令の対象となる。	「家庭部門」(住宅)及び「業務その他部門」(ビル)のCO2排出量は3割超を占め、2008年度CO2排出量は1990年比でそれぞれ約4割増と大幅に増加しており、両部門における削減が急務である。現行の省エネ基準(平成11年策定)への適合率は、新築住宅は1～2割程度と未だに低い状況の中で、規制及び支援の強化が必要である。	エネルギーの使用の合理化に関する法律	国土交通省 経済産業省
環境に優しい住宅・建築物整備	大規模な木造建築物の建設促進	不特定多数が利用する3階建て以上の建築物、延べ面積3,000㎡を超える建築物は、火災時の安全性の観点から、その主要構造部を耐火構造とすることが必要とされている。	大規模な木造建築物は、部材レベルでの工夫等を行うことで建設可能ではあるが、高コストである等の課題が存在する。このため、大規模な木造建築物の建設促進に向けた調査研究が必要である。	建築基準法	国土交通省
環境に優しい住宅・建築物整備	木造密集市街地における住宅等の建替え	建築物については、幅員4m以上の道路に接道しなければならないとされている。	木造密集市街地においては、前面道路幅員が狭いこと等により接道条件を満たさない等の課題があるが、建築基準法上、緩和措置が存在しているところ。しかし、これらの緩和措置が十分に活用されていない。	建築基準法	国土交通省
環境に優しい住宅・建築物整備	老朽化したオフィスビル等の建替え	敷地内に一定以上の規模の空地进行を有する建築物について、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、容積率の特例等を認める総合設計制度等の活用が可能。	大都市圏のオフィスストック等については、老朽化したビルや小規模なビルが多く、これらの建物の建替えを促進するため、環境配慮(高度な省エネ、緑化等を施した)ビル等に対する容積率の緩和等が求められている。	建築基準法	国土交通省