

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、日本経済の成長が必要不可欠な要素であり、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。
- 中国をはじめとするアジア諸国は高成長を続けている。わが国もこの機会をチャンスと捉え、民間が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。また、今後は国家間の総力を挙げた競争が激化していくことが予想されるなか、我が国も政官民が一丸となって取り組み、将来の日本の成長につなげなければならない。

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、管轄のサービス産業の健全な成長を図るためには、劇的発展を遂げている最新の ICT をとりこみつつ、民間の知恵と資金を最大限に活用して生産性の向上を図ることによりパイを拡大させていく必要があり、それを実現させるための政策を早急に打ち出す必要がある。その観点から、特に、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、旧来のパラダイムを転換し、さらなる発展が期待できるチャンスがある分野であるとの認識のもと、大胆な政策提案を行う。

2. 旧来メカニズムとの決別と新しい市場環境の構築

- 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ことを基本とする。
- 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、新しい提案や大胆な経営を促進させる。
- PPPに代表される「民間の知恵と資金」の積極的な導入により、効果的な公共投資を行う。
- 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む。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する。

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。

海洋分野 重点項目

I 港湾力の発揮

1. 産業の競争力強化に向けた港湾の「選択」と「集中」

- ▶ 「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾(1乃至2港に絞り込み)及び国際バルク戦略港湾の選定を行う。
- ▶ 大型化が進むコンテナ船、バルク貨物輸送船舶に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスを実現する。

2. 選定された国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための総合対策

- ▶ 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、港湾コストの低減等を図る。
- ▶ 内航フィーダーの充実に向けた暫定措置事業の改善等海運・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に取り組む。
- ▶ 輸出入・港湾関連手続き電子申請窓口の完全一元化を達成するシングルウィンドウの普及・利用促進や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)」の構築など港湾のIT化を進め、荷主サービスの向上を図る。

3. 旅客が安全で快適に利用可能な賑わいある港湾空間の形成

- ▶ 諸手続等の見直しや港湾内での旅客利用と貨物利用との分離や旅客船の安全かつ安定的な入港の確保等により乗船客の安全で快適な港湾利用を実現することで、爆発的に成長するアジアのクルーズ需要を日本の観光業・海運業等の成長戦略として取り込む。

II 海運力の発揮

1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化

- ▶ 外航海運税制の戦略的見直し等により、劣化した競争条件の下で熾烈な国際競争にさらされている日本商船隊の競争条件の均衡化を図るとともに、日本籍船に係る船舶設備・船員の資格に関する手続きを見直す。

2. 「海洋立国日本」を支える船員（海技者）の確保・育成

- ▶ 日本人船員の雇用の促進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の承認制度の運用改善、船員という職業の意義や魅力についても認知度向上等に取り組む。

III 造船力の強化並びに海洋分野への展開

- ▶ 技術開発・普及と国際ルールの策定をパッケージで進めることにより造船業の国際競争力強化を図るとともに、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、海洋産業の育成に向けた官民連携に取り組む。

観光分野 重点項目

I 訪日外国人 3,000 万人を目指して – 海外プロモーションの抜本的改革 –

- 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、市場ごとに訪日旅行者数の数値目標を立て、ノルマ、報奨金など、従来の行政にはなかった成果主義を徹底して、導入する。
- 海外プロモーションについては、CMなど従来の媒体だけでなく、ブログ、ツイッター等の新しいメディアを効果的に活用し、新しいキャッチフレーズと連動した新たな広報戦略を構築する。
- JNTOを含む海外出先機関の連携の強化、観光・文化政策の一体化を中心に、窓口業務の一本化など、現地訪日外国人旅行者の視点に立ったワンストップサービスの提供を進める。
- 将来的には、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に取り組む。
- 他方、国内の受入環境の充実を図るため、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いて、多言語表示が可能な携帯端末を活用した観光情報の提供を推進する。特に地域を定めて、重点的なICT化を先行して、実験的に進める。

II 観光立国を支える人材の育成

- 地域の観光を支える人材を育てるため、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幅広い関係者が参画する「観光地域づくりプラットフォーム」の形成を促進するとともに、観光に携わる幅広い分野の人材育成を推進する。
- 宿泊施設における外国語接遇の充実強化など、外国人旅行者の受入れを担う人材の育成を早急に進めるとともに、海外への宿泊施設の情報発信の強化を推進する。

III 「他分野との融合」と「地域の創意工夫」による新しい観光の推進

- 従来の「名所・旧跡」だけでなく、文化、スポーツ、医療、クルーズなど他分野との融合による新しい観光アイテムを掘り起こし、「もう一泊」につなげる攻めの観光振興を進める。
- 創意工夫を活かした新しい観光を進めやすくするため、現状を踏まえつつ、事業規模に応じた柔軟性のある規制緩和を進めるなど大胆な制度見直しを行う。

【例】通訳案内士制度の見直し、着地型観光に即した旅行業規制

IV 休暇取得の分散化の促進

- 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・実施する。分散化実現の国民的合意を得るための普及・啓発を実施する。

航空分野 重点項目

I 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）

- 成田の国際航空ネットワークが概成したことに加え、数年内の30万回への増枠が視野に入ってきたことから、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。
- 国際航空物流の活性化を図るため、関空・中部等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とともに、フォワーダー・チャーター等の運航に関する各種規制の緩和を行う。
- インバウンド振興を通じた観光立国の実現、LCCをはじめ新規参入の促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に戦略的にオープンスカイを推進。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- これまで容量制約からボトルネックとなっていた首都圏空港について抜本的な容量拡大策を講じ、羽田・成田両空港あわせて約52万回→約75万回に4割以上増加。
- 羽田の「24時間国際拠点空港化」を進めるため、国際線旅客ターミナルの拡充に着手し、平成25年度中に見込まれる昼間40.7万回+深夜早朝4万回への増枠を機に、国際線枠を9万回（1日120便）規模（昼間6万回、深夜早朝3万回）に拡大。欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するとともに、国内線ネットワークを活かして内・際ハブ機能を強化。
- 成田についても、今後の増枠分を最大限活用し、更なる国際航空ネットワークの強化を実現するとともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェットの受け入れ等の機能強化を図ることにより、アジア有数のハブ空港としての地位を確立する。
- 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し、その結果を踏まえ国際線の更なる増枠に取り組む。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、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ないし民営化により、空港経営の抜本的効率化を図り、着陸料等の各種料金水準の最適化を含めた自主的な経営努力を促すことを通じて、既に整備した空港を徹底的に利活用する。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、着陸料水準の引き下げを図ることにより、地方航空路線の維持・存続や航空運賃の低廉化を目指す。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を関西地域における拠点空港として再生するため、同一地域における国管理空港である伊丹空港も活用しつつ、抜本的なバランスシート改善策を講じる。

- これにより、戦略的な空港使用料の設定や、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。

V LCC 参入促進による利用者メリット拡大

- オープンスカイの推進、拠点空港における LCC 専用ターミナルの整備、国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等、航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員により 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図り、成長著しいアジア地域からのインバウンド旅行者の受け入れ体制を強化する。

国際展開・官民連携分野 重点項目

I 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～

我が国の優れた鉄道システム、ITS(高度道路交通システム)、自動車産業、水関連技術、建設業等の国際展開を戦略的に推進する。

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、国内外の企業との人材交流の促進等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推進する。
 - ・米国の高速鉄道やベトナムの高速道路等の受注に向けたトップセールス
 - ・国土交通省国際部門の総合性・統合性の強化やパッケージで海外展開を支援する機能の強化の検討
 - ・企業横断的な日本チーム・コンソーシアムの形成
 - ・国際建設プロジェクトリーダーの養成
 - ・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(ハブ)の設置

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、日本の技術・規格の国際標準化や投資対象国での採用を推進する。
 - ・国内における国際的な発注・契約方式(PPP、CM、包括的民間委託等)の活用
 - ・国連 WP29(電気自動車等)、国際海事機関における議論の主導

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、インフラファンドによる投資支援や信用補完、ODA 予算の活用や貿易保険、税制面での支援を拡充する。
 - ・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

II 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 等)

～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～

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*1を新たに導入することを含めて、PPP/PFI に係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理制度についても個別プロジェクトに対応した見直しを行い、特例

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

を設ける。

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^{*2}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。

*2: 民間による行政財産等の利用を促進する施策であり、これにより、新たな財政出動を行うことなく、あるいは、既存の財政出動を縮減しつつ、経済の活性化を通じた我が国の成長を支援するもの。

1) コンセッション方式の活用

2) 港湾経営の民営化等

- ・埠頭公社の株式会社化をはじめ、港湾経営の民営化を推進し、民間の視点を取り込んだ港湾の効率的運営を実施。
- ・PPP(港湾管理者、地元自治体、民間)の活用により、大規模な港湾緑地等を一体的に整備・運営し、賑わいの創出による地域活性化と運営コストの縮減を図る。

3) 老朽化したインフラへの対応等(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し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による道路の整備・管理を展開。あわせて、一般道路も含めて、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。

4) 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。

5) 行政財産の商業利用

・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の設置を可能として賑わいを創出。

・官民連携による地下街や交通結節点の整備

官民連携での地下街や交通結節点の整備を促進し、民間投資の誘発や駅前広場・駅ビル内自由通路等の再整備によるまちの賑わいを創出。

・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り、公園の魅力を向上。

・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、利用者サービスの向上と管理運営コストの縮減を実現。

・小水力発電の普及の促進による自然エネルギーの活用

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。

住宅・都市分野 重点項目

I 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

1. 国際競争拠点特区や戦略プロジェクトにより世界に誇れる都市機能を実現

- ▶ 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により、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(仮称)を新たに設定し、海外からも魅力的な拠点を形成する。
- ▶ 大都市の空間を有効活用するため、これまでの発想を転換し、大都市の成長に寄与する幅広い環境貢献の取組を評価した容積率の大幅な緩和や大街区化を推進する。
- ▶ 上記を活用し、東京や大阪など枢要な国際都市において、官民の連携が強化された体制により、国際競争力強化のトリガーとなる戦略プロジェクトの迅速な実施を目指す。

II 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

- ▶ 従来の縦割り・横割りを超えた地域戦略を提案する広域連携主体や「新しい公共」の担い手に、一定の権限と責任を付与し、戦略的な地域づくりを可能とする仕組みを創設するほか、まちの管理・リニューアルへ民間の参加を促すための規制緩和と支援を行う。

2. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導

- ▶ 都市機能をまちなかに誘導するための支援やまちなかの利便性向上のため公共施設の有効活用や規制緩和を推進する。また、面的CO2削減に資する「低炭素都市づくりガイドライン」策定や未利用エネルギー等の利用を実現する規制緩和と支援を行う。

III 住宅・建築投資活性化・ストック再生

1. 住宅市場・住宅投資の活性化により内需の柱を強固なものへ

- ▶ 住宅投資を促進するため、優良な新築住宅や中古住宅の購入、リフォーム等に対する支援を更に拡充するとともに、今後大きな課題となるマンション再生に向けて管理ルールの見直しや改修・建替え等の促進策を講じる。

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

- ▶ 需要の急増が見込まれるサービス付き高齢者賃貸住宅を法律上位置づけ、医療、介護等と一体となった住宅の整備を支援する。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。

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

- ▶ 工程表を作成し、住宅エコポイントの拡充、省エネ性能の「見える化」、大規模建築物の省エネ基準の強化等を通じて住宅・建築ストックの環境性能の向上を推進する。また、市街地環境の改善に資する建物の建替え促進のための規制緩和を行う。