

国土交通省成長戦略

まえがき

日本経済は過去20年にわたって停滞し、2000年に世界3位だった日本の1人当りの国内総生産(GDP)は08年には23位まで後退し、アジアの中核拠点としての地位も著しく低下している。

政府は日本経済の行き詰まりと国力の低下を回復するため、国を挙げて日本経済の立直しを図ろうとしており、産業構造審議会(経済産業相の諮問機関)は「産業構造ビジョン2010」をまとめ、産業競争力強化に乗り出す必要性を打ち出している。

国土交通省では所管する産業の多くは公共投資の依存度が高い内向きの産業構造から脱却するため、国際展開、官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都市の5分野に分けて有識者の意見をもとに、それぞれの成長戦略を提案している。

今回はその国土交通省成長戦略会議がまとめた「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日発表)の概要を紹介することとした。

なお詳しくは国土交通省ホームページを御覧下さい。

国土交通省成長戦略総論

1. 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ねばならない。

2. 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劇的發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。

3. 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

統 計

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。

(3) 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））

I. 海洋分野

(1) 前文「海洋立国日本の復権」に向けて

1) 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するかは、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・サービスの向上を図っていくことは、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况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。そのような中において、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。

II. 観光分野

(1) 前文「観光立国日本」に向けて

1) 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言いがたい。

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、経済構造の脇役的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。

2) 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ありません。

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徴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。

(2) テーマ別の政策検討

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。

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の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。

統 計

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。

Ⅲ. 航空分野

(1) 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。

(2) 航空分野の成長戦略ビジョン

1) 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、十分なりードタイムをもって、「民間の知恵と資金」を活用する形で容量拡充が可能となる空港整備政策を構築する。

2) 「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、拡げる」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。

3) 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。

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

IV. 国際展開・官民連携分野

(1) 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800兆円を超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。

(2) 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
- ・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

統 計

- ・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

V. 住宅・都市分野

(1) 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ができないことは言うまでもない。

1) 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、情報を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]

2) 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]

3) 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に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]

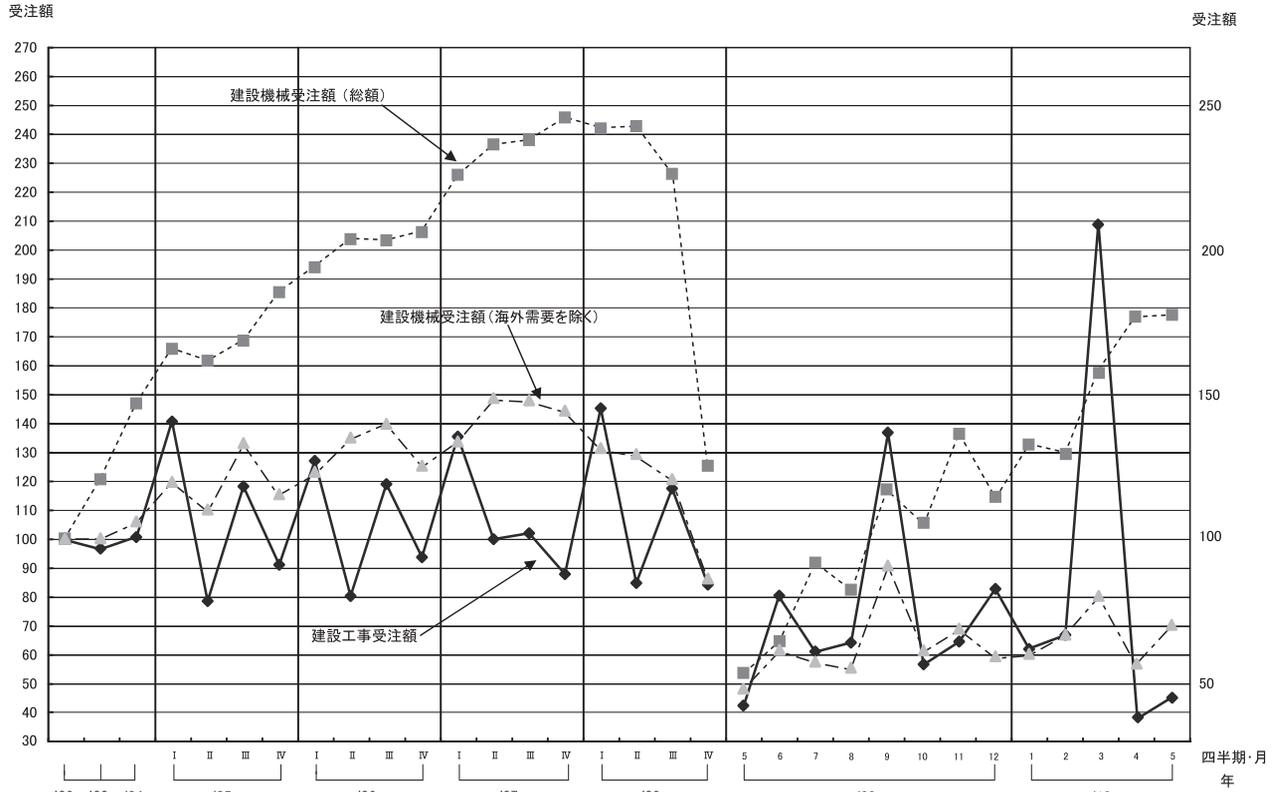
上述の戦略の実践に当たっては、各戦略を有機的に連携させることを念頭に置きつつ、いずれについても、モデルプロジェクトや実証実験などの実施により、その成果を見える形でわかりやすく示していくこととする。

(用語の意味)

EEZ	排他的経済水域 (Exclusive Economic Zone の略)
ICT	情報通信技術 (Information & Communication Technology)
PPP	官と民がパートナーを組んで事業を行うこと (Public Private Partnership の略)
PFI	民間資金を利用して民間に公共の施設整備とサービスを委ねること (Private Finance Initiative の略)
PDCA	マネジメントサイクルの1つで計画 (Plan), 実行 (Do), 評価 (Check), 改善 (Action) を順に行うこと。
GDP	国内総生産 (Gross Domestic Product の略)
LCC	格安航空会社 (Low Cost Carrier の略)
JETRO	日本貿易振興機構 (Japan External Trade Organization の略)
ODA	政府開発援助 (Official Development Assistance の略)
ADB	アジア開発銀行 (Asian Development Bank)
インバウンド	海外から国内への入国旅行をいう。
パラダイム	その時代において当然のことと考えられていた認識や思想, 枠組み
イノベーション	新しい捉え方, 活用法など
サステナブル	ささえうる, 養いうる
コンセッション	許可, 免許, 利権

建設工事受注額・建設機械受注額の推移

建設工事受注額：建設工事受注動態統計調査(大手50社) (指数基準 2002年平均=100)
 建設機械受注額：建設機械受注統計調査(建設機械企業数24前後) (指数基準 2002年平均=100)



建設工事受注動態統計調査 (大手 50 社)

(単位：億円)

年 月	総 計	受 注 者 別						工 事 種 類 別		未消化 工事高	施工高
		民 間			官 公 庁	そ の 他	海 外	建 築	土 木		
		計	製 造 業	非 製 造 業							
2002年	129,862	80,979	11,010	69,970	36,773	5,468	6,641	86,797	43,064	146,863	145,881
2003年	125,436	83,651	12,212	71,441	30,637	5,123	5,935	86,480	38,865	134,414	133,522
2004年	130,611	92,008	17,150	74,858	27,469	5,223	5,911	93,306	37,305	133,279	131,313
2005年	138,966	94,850	19,156	75,694	30,657	5,310	8,149	95,370	43,596	136,152	136,567
2006年	136,214	98,886	22,041	76,845	20,711	5,852	10,765	98,795	37,419	134,845	142,913
2007年	137,946	103,701	21,705	81,996	19,539	5,997	8,708	101,417	36,529	129,919	143,391
2008年	140,056	98,847	22,950	75,897	25,285	5,741	10,184	98,836	41,220	129,919	142,289
2009年 5月	4,548	3,120	783	2,337	815	429	185	2,703	1,845	112,001	8,611
6月	8,697	5,501	979	4,522	1,788	463	946	6,332	2,365	110,113	11,237
7月	6,609	4,488	1,409	3,079	1,549	407	165	4,496	2,112	111,954	7,569
8月	6,943	4,741	1,132	3,609	1,285	455	462	4,714	2,230	109,318	8,933
9月	14,865	11,062	1,141	9,921	2,548	742	512	11,078	3,787	112,322	11,689
10月	6,216	3,794	610	3,183	1,827	387	208	3,604	2,611	111,239	7,536
11月	7,087	4,519	648	3,872	1,610	560	398	4,605	2,483	109,818	8,560
12月	8,994	6,135	1,229	4,906	1,744	448	667	6,353	2,642	103,956	14,218
2010年 1月	6,699	4,533	530	4,003	1,420	412	335	4,517	2,182	106,884	7,737
2月	7,303	4,761	778	3,983	2,160	466	- 83	4,663	2,640	106,255	8,559
3月	22,574	14,822	1,752	13,070	5,481	532	1,739	15,961	6,613	113,788	14,450
4月	4,220	2,885	693	2,191	694	430	211	2,549	1,670	112,318	7,168
5月	4,966	3,437	636	2,801	704	400	426	3,609	1,357	—	—

建設機械受注実績

(単位：億円)

年 月	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年 5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	10年 1月	2月	3月	4月	5月
総 額	8,667	10,444	12,712	14,749	17,465	20,478	18,099	386	464	663	594	850	767	991	831	962	934	1,140	1,269	1,283
海外需要	4,301	6,071	8,084	9,530	11,756	14,209	12,996	210	239	452	391	518	543	738	616	743	687	848	1,068	1,022
海外需要を除く	4,365	4,373	4,628	5,219	5,709	6,268	5,103	176	225	211	203	332	224	253	215	219	247	292	201	261

(注) 2002～2004年は年平均で、2005～2008年は四半期ごとの平均値で図示した。
 2009年5月以降は月ごとの値を図示した。

出典：国土交通省建設工事受注動態統計調査
 内閣府経済社会総合研究所機械受注統計調査