

参 考 資 料

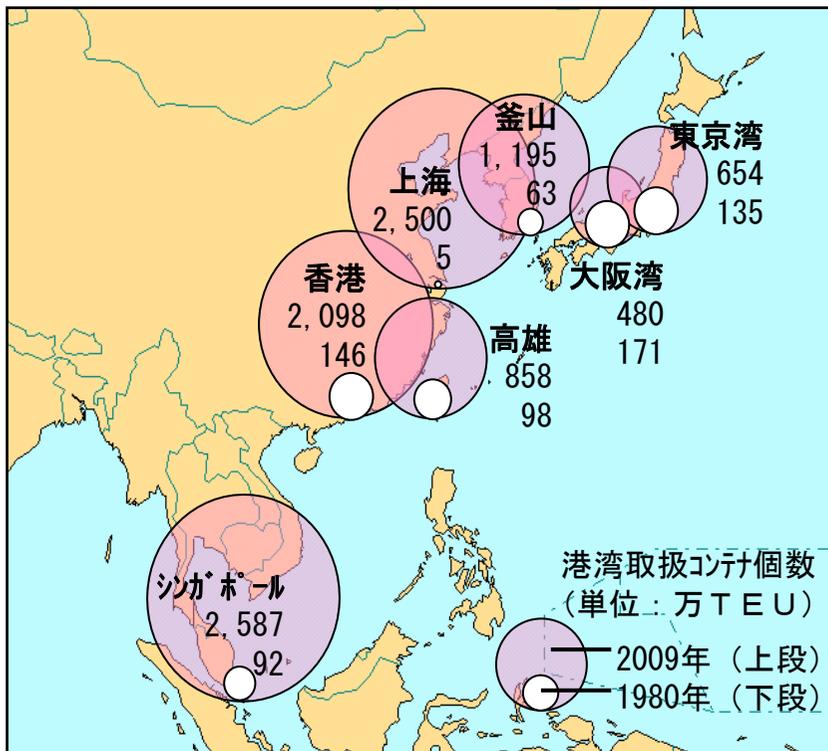
平成22年4月

国土交通大臣 前原 誠司

スーパー中枢港湾（コンテナ、バルク）の更なる「選択」と「集中」

コンテナ貨物については、釜山港、シンガポール港等海外主要港に打ち克つため、現在三大湾で進めているスーパー中枢港湾政策について、更なる「選択」と「集中」により競争力強化を実現

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の 20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位。

※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。ただし、大阪湾は2008年の数字。

【日本の港湾の現状】

	スーパー中枢港湾	特定重要港湾	重要港湾
港湾数	3	23	103

※ スーパー中枢港湾は特定重要港湾の内数

【船舶の大型化と我が国の港湾施設の水深】

●コンテナ船

	パナマックス船	ポストパナマックス船	欧州航路就航コンテナ船	京浜港
最大積載量 (20フィートコンテナ)	4,553本	11,388本	12,508本	水深16m以上のバース数 2
満載時喫水	12m	15.5m	16.5m	水深 16m (16.5mの計画あり)
必要岸壁水深	13m	17m	18m	

バラ貨物についても、世界的な資源獲得競争の中、大型船による一括大量輸送を担う港湾を「選択」と「集中」により実現

●バルク(バラ積み)貨物船

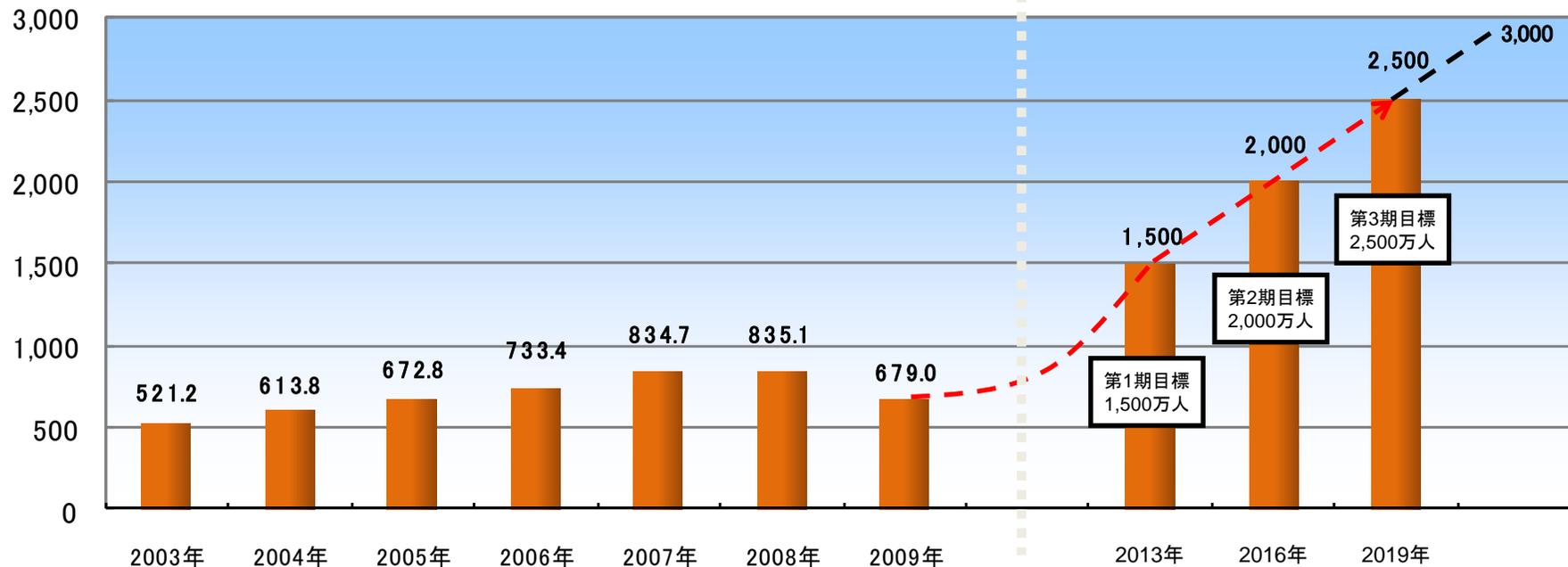
	パナマックス船	ポストパナマックス船	VLOC (Very Large Ore Carrier)	鹿島港 (穀物用)
最大積載量 (バルク貨物)	6万7千トン	12万トン	32万7千トン	最大岸壁水深 13.2m
満載時喫水	12.9m	15.2m	21.1m	
必要岸壁水深	14m	17m	23m	

訪日外国人旅行者数及び日本人海外旅行者数の推移

訪日外国人旅行者数(インバウンド)

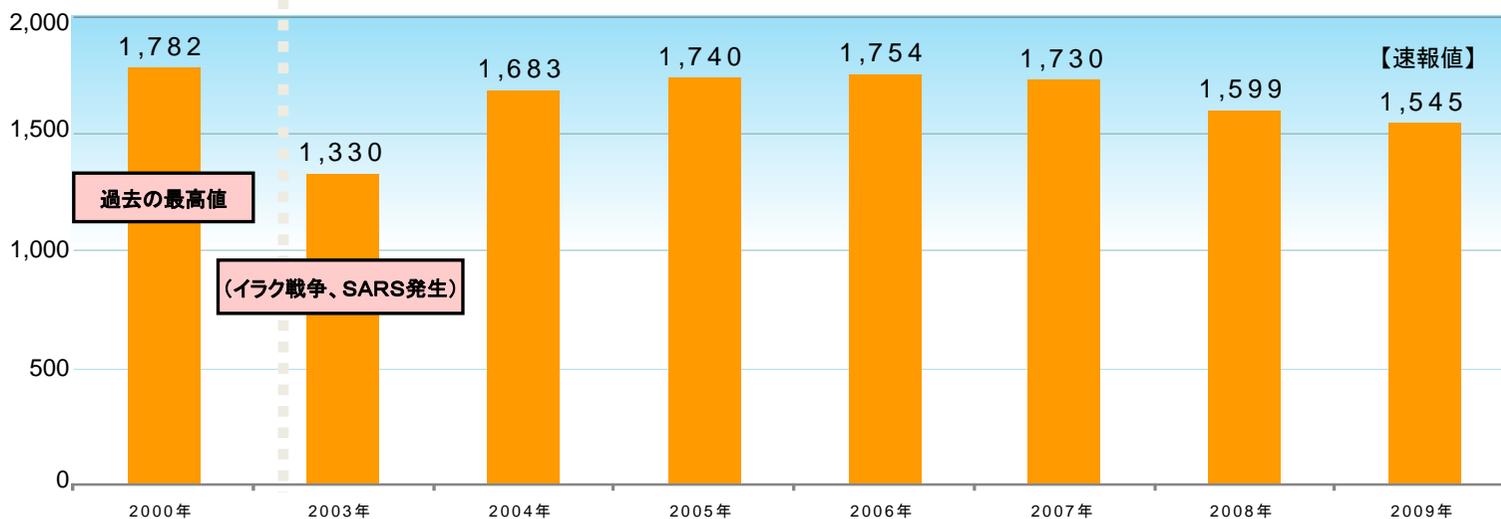
注) 2009年11月・12月の値は推計値。それ以降の値は目標値。
世界経済や為替が安定していること、戦争や疾病の流行が発生しないこと等を前提とする。

(万人)



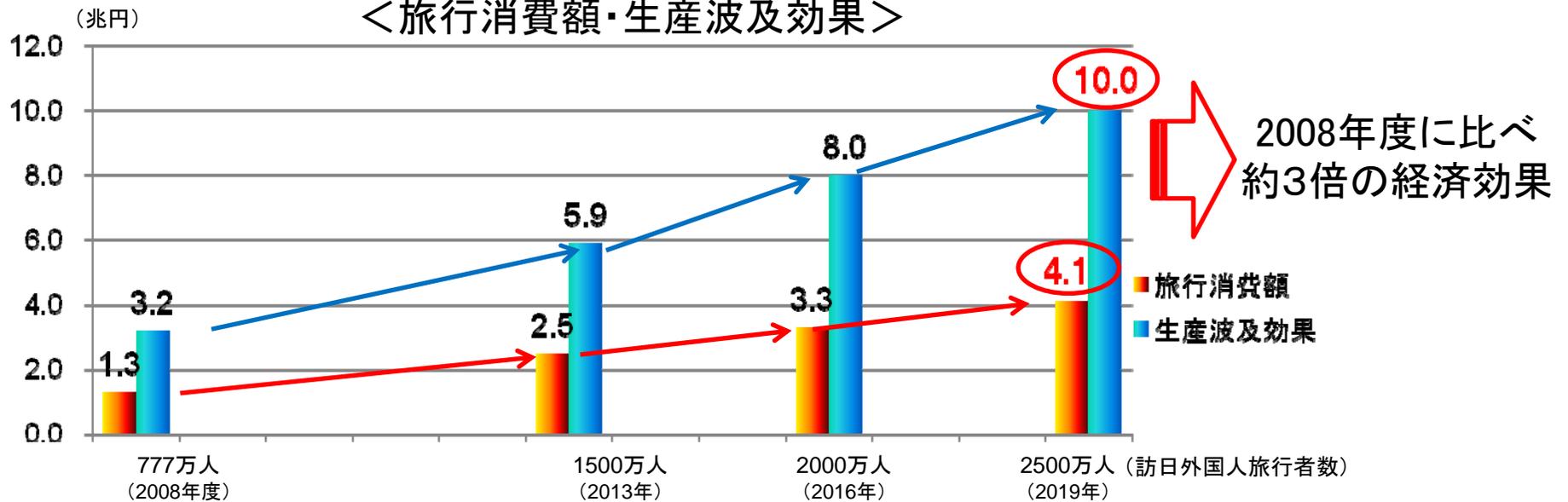
日本人海外旅行者数(アウトバウンド)

(万人)

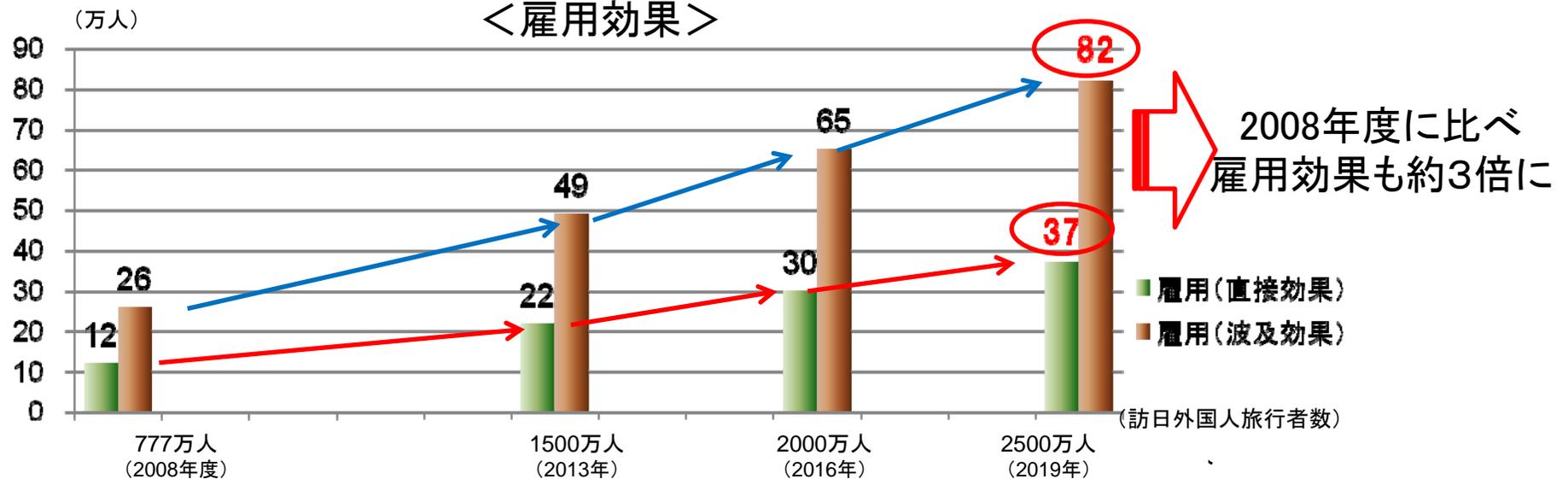


訪日外国人旅行者による経済効果等

＜旅行消費額・生産波及効果＞



＜雇用効果＞



※2007年度の消費額は日本銀行「国際収支統計」による。「国際収支統計」では滞在期間が1年以上となる長期留学生による消費額等も含め推計している。
 ※2013年以降の旅行消費額については、JNTO「訪日外客消費動向調査2007-2008」を基に、観光庁試算。
 ※生産波及効果等の試算には、2000年産業連関表を使用。
 ※現時点での試算であり、今後大きく変更する可能性がある。

新たな旅行市場(文化観光、スポーツ観光等)の開拓・拡大

これまで取り組んできたニューツーリズム

エコツーリズム	自然環境や歴史文化を対象とし、それらを損なうことなく、それらを体験し、学ぶもの(ホエルウォッチングや植林ボランティアツアーなど)
グリーン・ツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動(農作業体験、農林漁家民泊、食育など)。
文化観光	日本の歴史、伝統といった文化的な要素に対する知的欲求を満たすことを目的とするもの
産業観光	歴史的・文化的価値のある工場等やその遺構、機械器具、最先端の技術を備えた工場等を対象とした観光で、学びや体験を伴うもの
ヘルスツーリズム	自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持するもの
その他	フラワーツーリズム 長期滞在型観光 等

これから取り組むべき新しい観光連携分野

<例>

スポーツ観光	プロスポーツ観戦やマラソン、ウォーキング等のスポーツイベント等への参加者による周辺地観光
医療観光	外国人が日本の医療機関等で治療、健診等を受ける目的で訪日旅行し、併せて国内観光を行う
ファッション・食・映画・アニメ等 × 観光	日本のファッション・食を目的とした訪日旅行、ヒット映画のロケ地訪問、アニメ関連スポット訪問等



ホエルウォッチング



農業体験学習



文化体験ツアー

観光連携コンソーシアムにおいて総合的な振興方策を検討

医療観光（メディカルツーリズム）の推進に向けて

医療観光

○人間ドック等の**健診分野**、がん、心臓病手術等の**本格的な治療分野**、さらには温泉療養等の**美容・健康増進分野**に至るまで対象範囲は広い。健診・治療後の同伴者等との**国内観光**も期待。

世界的潮流

○世界の市場動向

・市場規模は、**2006年で600億ドル、2012年には1,000億ドル**になる見込み（年平均成長率9%）

・アジア圏では、**シンガポール、マレーシア、タイが先行し、台湾、韓国、インドでも国策として急速に進化**

○諸外国の取り組み例

・タイの取り組み

年間受入外国人患者：約140万人（2008年）
医療観光の年間収入：約1920億円（2008年）

・韓国の取り組み

年間受入外国人患者：約2.7万人（2008年）
医療観光の年間収入：約164億円（2008年）



日本人専門
クリニック
(バンコク病院)



外国人医師に
よる診断
(セブランス病院
・ソウル市)

【出典】Medical Tourism: Global Competition in Health Care(2007,Deloitte)、日経ヘルスケア2009年10月号、韓国観光公社調査

政府の取り組み

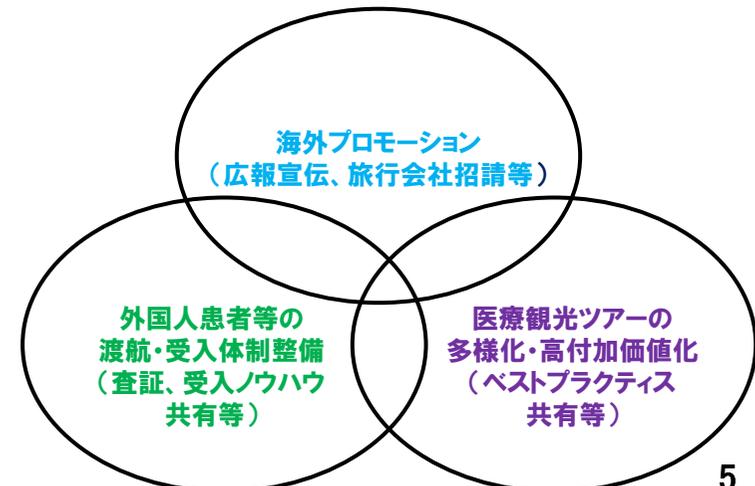
医療観光推進の2つの側面

- 日本の医療を国際ブランドとして確立し、サービス産業として振興
- 訪日インバウンド推進戦略としての位置づけ

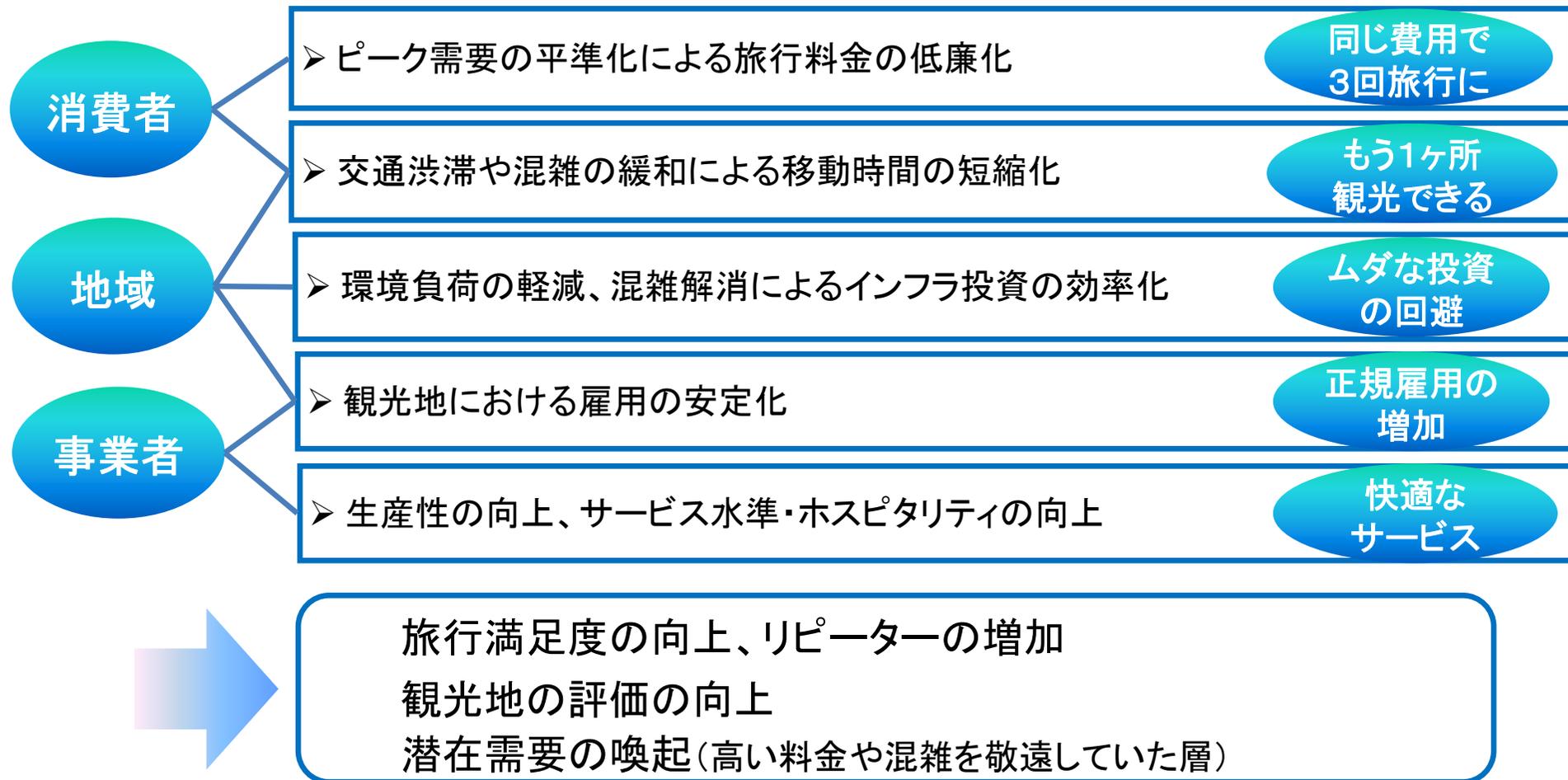
医療観光の海外プロモーション

- 観光庁及びJNTOが中心となり、**アジア富裕層**等に対する**海外プロモーション**を戦略的に展開
- オール・ジャパンでの海外プロモーションを実施するため、外国人患者等の誘致に意欲的に取り組む旅行会社、医療機関、地方自治体等から構成される「**訪日医療観光プロモーション協議会**」(仮称)を設置

今後の取り組みイメージ



休暇分散化の効果について



<参考>秋の大型連休(シルバーウィーク)における旅行消費額(観光・帰省)

○平成21年のシルバーウィーク(9月19日(土)~23日(水・祝))に関連した旅行消費額は、**7,160億円**。
これは、平成19年9月全体の旅行消費額(約9,020億円)の**約8割**に相当。

需要集中による弊害

高速バス(大手14社)の輸送実績

<平成21年お盆期間等(8月6日~18日)>

	通常運行時間※	遅延による最大運行時間※
東北・関東	5時間34分	7時間52分(2時間18分のロス)
北陸・中部・近畿	7時間16分	10時間8分(2時間52分のロス)
四国・九州	7時間18分	10時間31分(3時間13分のロス)
平均	6時間34分	9時間57分(3時間23分のロス)

<平成21年ゴールデンウィーク(4月29日~5月6日)>

	通常運行時間	遅延による最大運行時間
東北・関東	5時間34分	9時間11分(3時間37分のロス)
北陸・中部・近畿	7時間16分	12時間45分(5時間29分のロス)
四国・九州	7時間18分	12時間13分(4時間55分のロス)
平均	6時間34分	11時間8分(4時間34分のロス)

※日本バス協会資料による。

※「通常運行時間」は各事業者の通常運行ダイヤによる平均。「遅延による最大運行時間」は各事業者の遅延による最大運行時間の平均。「計・平均」は当該運行時間の合計を事業者数で割って算出。

GWの高速道路所要時間予測(平成22年)

<経路:東京IC→沼津IC(東名高速自動車道)>

渋滞のない平日

日時:5月10日8時発
距離:103.3km
所要時間:69分

GW

日時:5月1日8時発
距離:103.3km
所要時間:152分

所要時間が2.2倍に

※NEXCO東日本HPIによる。

年間旅行費用の変動(平成21年)

<東京発伊豆一泊二日(大人一室二名)プランの例>

最安値

5月6-8,9月23-25等
18,200円

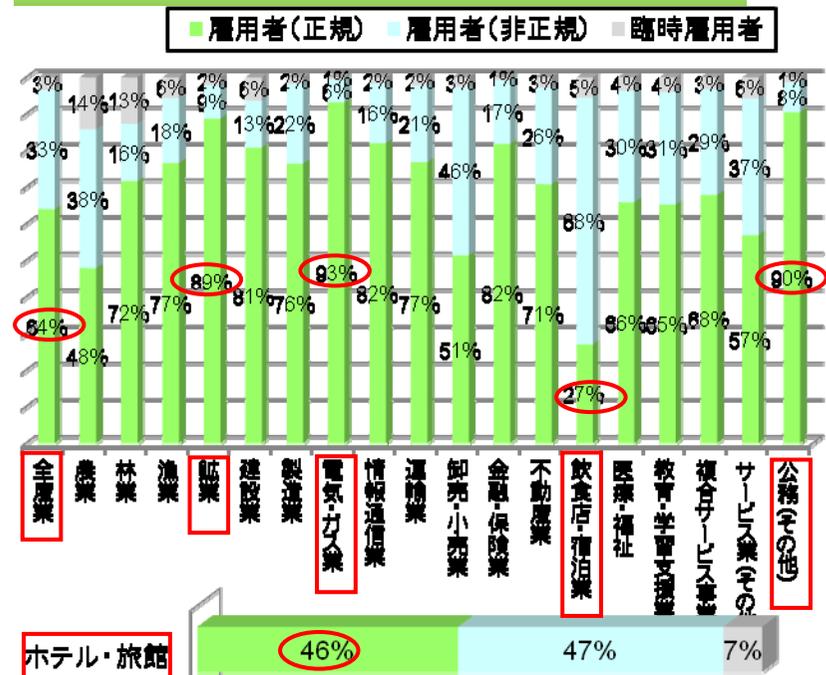
最高値

年末年始
59,000円

安い時期なら同じ費用
で3回行けることに!

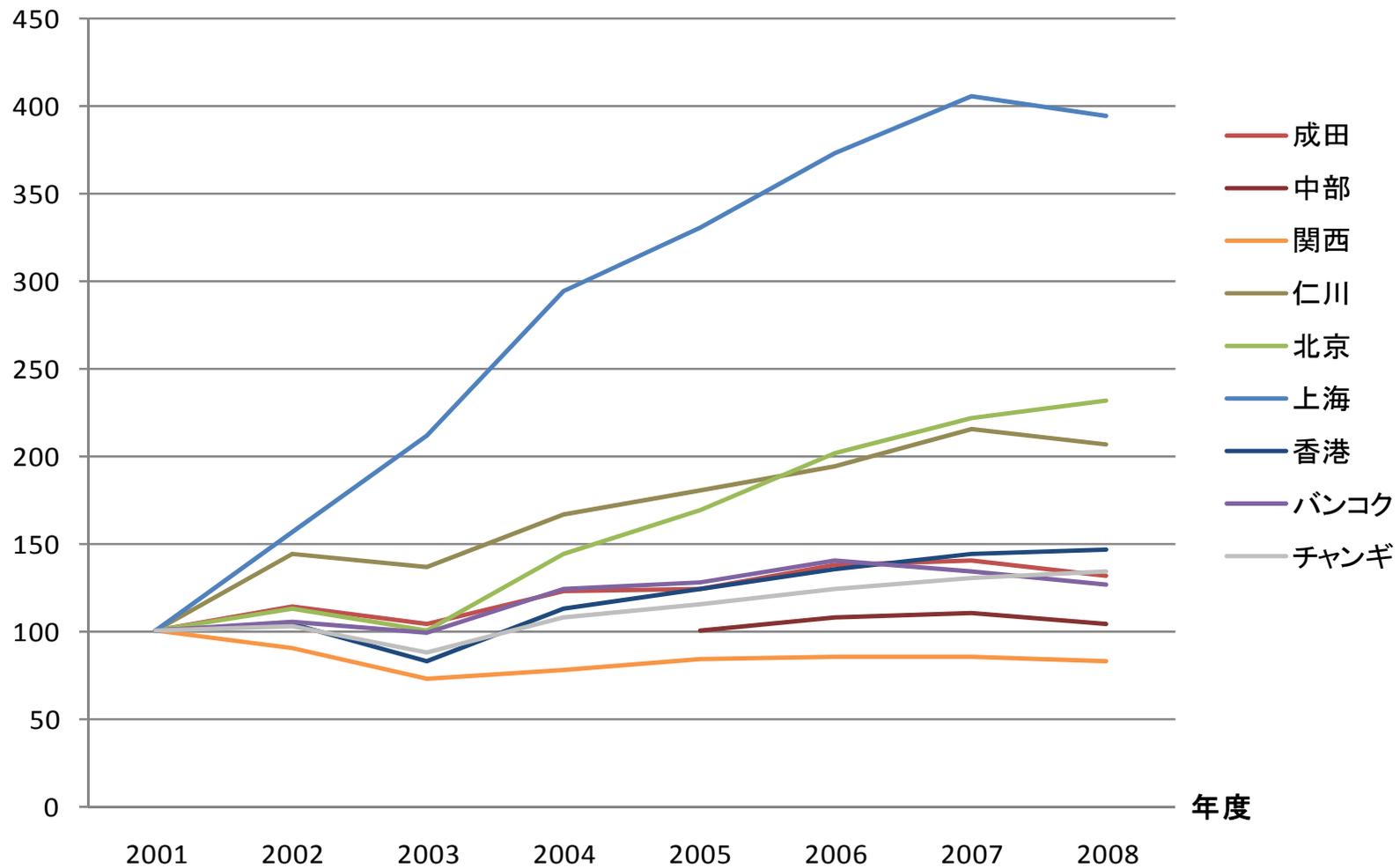
※旅行会社パンフレットより作成。

業種別雇用形態割合



※総務省「平成18年事業所・企業統計調査」より作成。

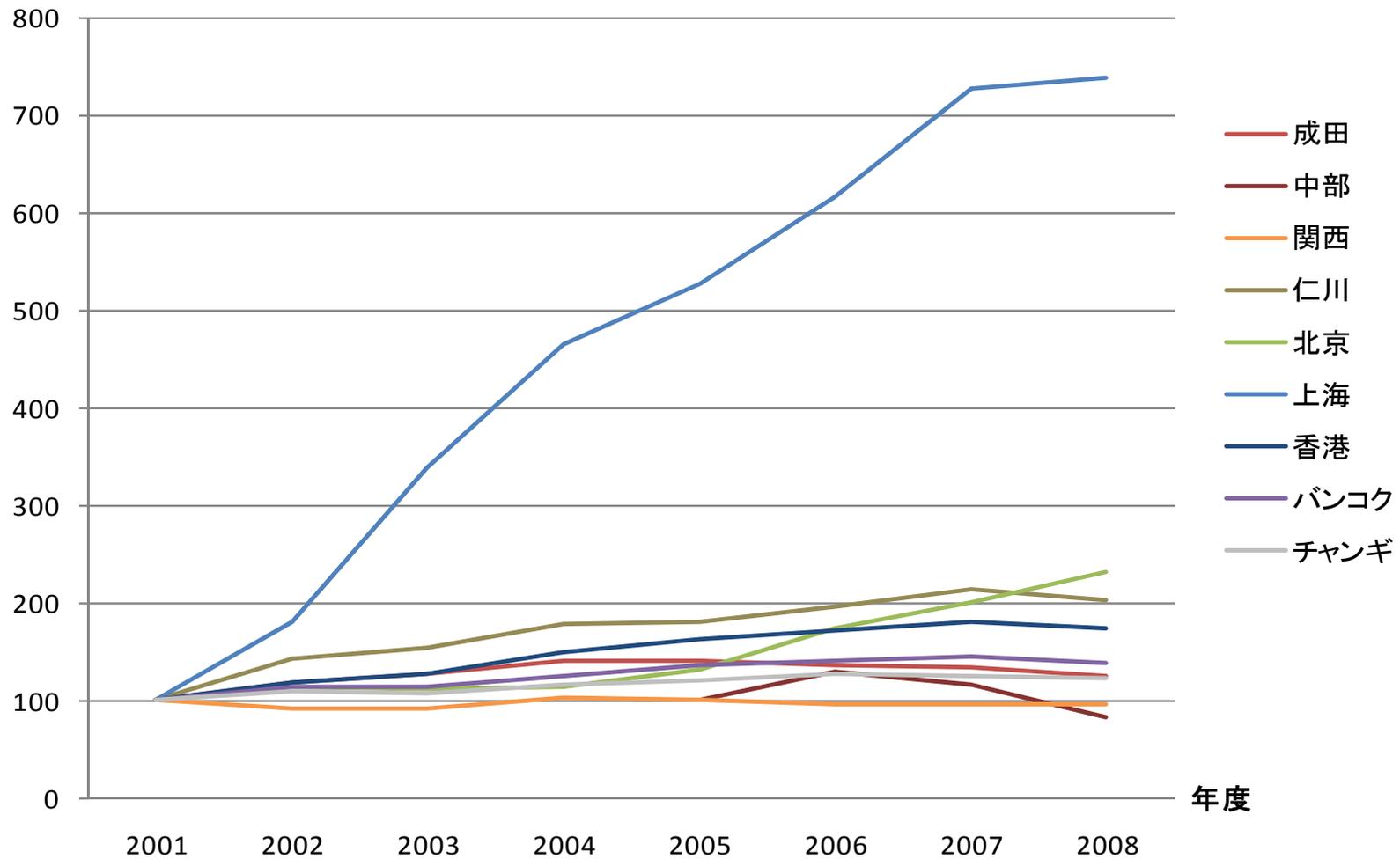
アジアの主要空港における旅客数の推移（2001～2008）



※2001年における旅客数を100とした指数

ただし、中部空港については、2005年2月開港のため、2005年度を100とする。

アジアの主要空港における貨物量の推移（2001～2008）

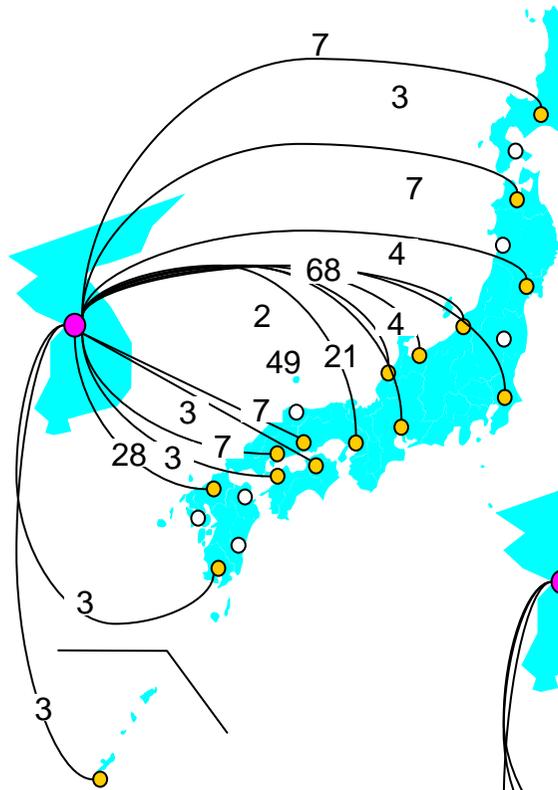


※2001年における貨物数を100とした指数

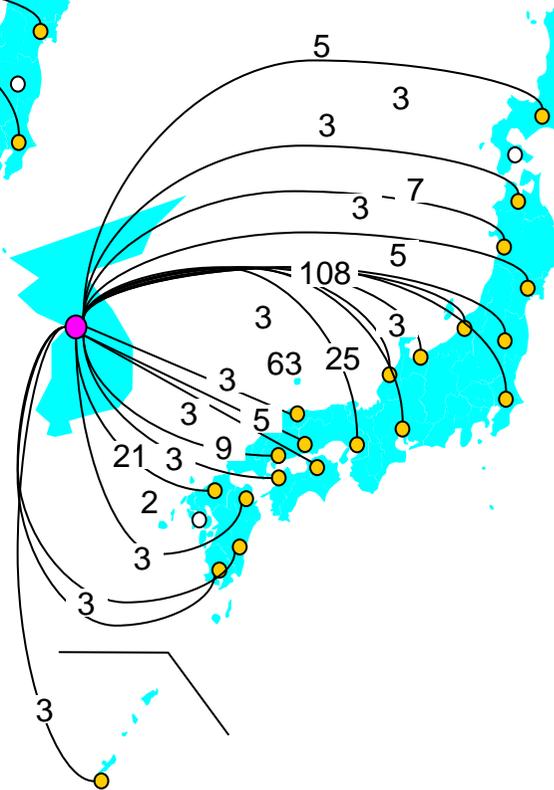
ただし、中部空港については、2005年2月開港のため、2005年度を100とする。

日本の空港と金浦・仁川空港とのネットワーク

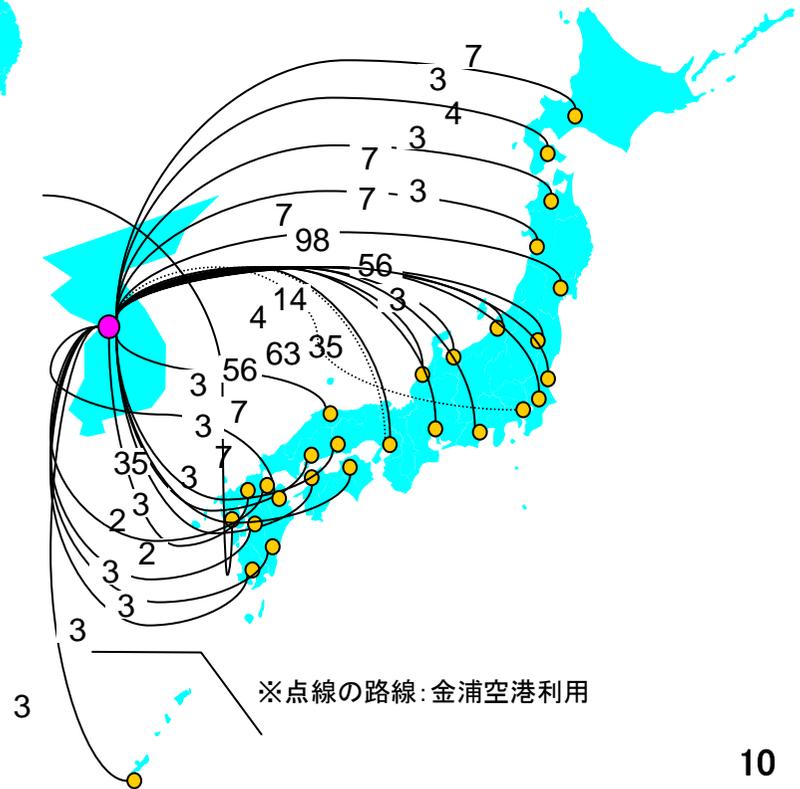
1997年:16路線 219便/週



2003年:21路線 283便/週



2010年夏期:29路線 447便/週



※便数は旅客便のみで、往復ベース

※仁川空港国際空港は2001年開港の為、1997年は金浦国際空港の実績

※点線の路線:金浦空港利用

建設・運輸産業の国際展開①

将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国企業の人材・技術力などの優れたリソースを有効に活用し、**建設・運輸産業の更なる国際化**を推進すべき。

国際展開の検討分野

- 新幹線、都市鉄道等
 - ITSを利用した道路管理技術
 - 自動車産業
 - 水関連技術
 - 建設業
- 等

日本の優位技術例（膜処理技術）

下水処理で利用される膜技術

The diagram shows a flow from '流入下水' (Inflow Wastewater) into an 'MBR装置' (MBR Unit) where '濃縮水' (Concentrated Water) is produced. This concentrated water then moves to an 'RO膜装置' (RO Membrane Unit) containing 'RO膜ユニット' (RO Membrane Units), which produces '処理水' (Treated Water).

海水淡水化で利用される膜技術

A photograph showing a large industrial facility with multiple rows of blue cylindrical membrane modules used for seawater desalination.

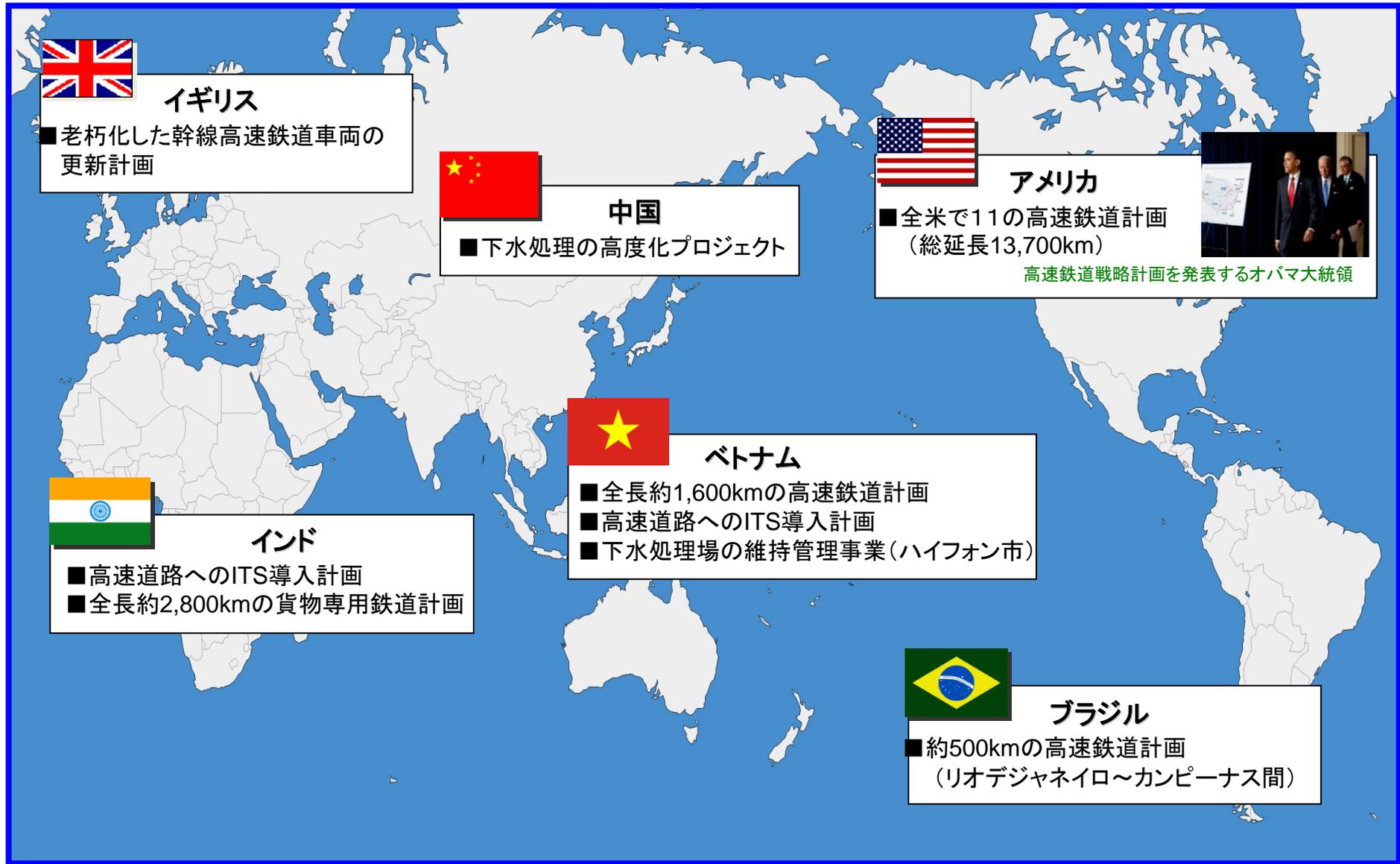
日本の優位技術例(新幹線の比較優位性)

<div style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">省エネ</div> <p>軽量のためエネルギー消費量・CO₂排出量が少ない</p>	<div style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px;">小さな沿線騒音</div> <p>世界で最も厳しい沿線騒音基準をクリア</p>	<div style="background-color: #ff00ff; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">45年の安全・信頼の実績</div> <div style="border: 2px solid #ff00ff; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <div style="background-color: #ff00ff; color: white; padding: 2px; font-weight: bold;">■開業以来、乗客の死傷者ゼロ</div> </div> <div style="border: 2px solid #ff00ff; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <div style="background-color: #ff00ff; color: white; padding: 2px; font-weight: bold;">■平均遅れ時間:1分未満</div> </div>
<div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 2px;">快適な車内空間</div> <p>車体幅・座席間隔が広い</p>	<div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 2px;">大量輸送</div> <p>1編成でより多くの乗客を運べる</p>	
<div style="background-color: #800080; color: white; padding: 2px;">低い建設費</div> <p>トンネル断面積・用地幅が小さい</p>	<div style="background-color: #800080; color: white; padding: 2px;">低い維持管理費</div> <p>軽量のためレールへの負荷が小さい</p>	



○台湾高速鉄道(2007年3月全線開業)
・日本連合受注額: 約5,400億円

建設・運輸産業の国際展開②



建設・運輸産業の国際展開③

建設・運輸産業の国際展開の現状

我が国建設業の海外売上比率は、諸外国建設業大手、我が国の主要産業大手と比較しても低い。

○わが国建設業大手5社の海外売上比率

(2008年実績/百万ドル)

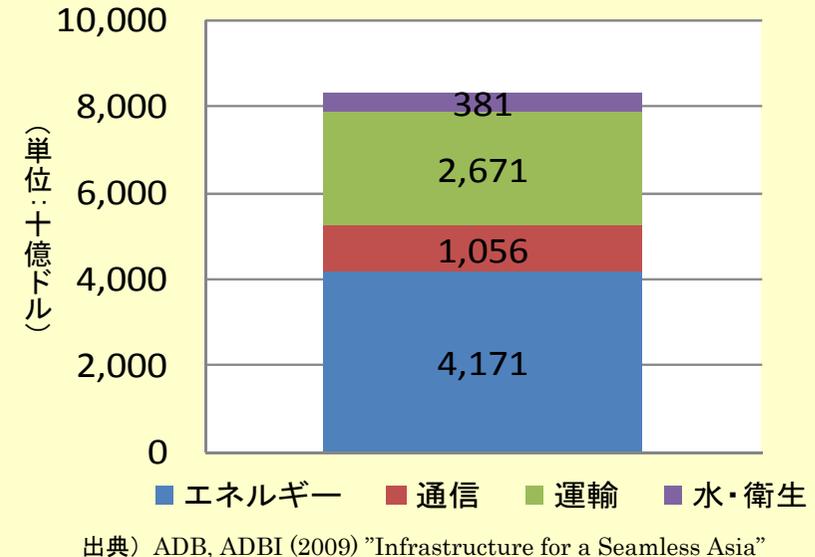
	総売上高	海外売上高	海外売上比率
鹿島建設	17,853	3,728	20.9%
大林組	16,457	3,990	24.2%
大成建設	14,935	2,853	19.1%
清水建設	19,043	1,968	10.3%
竹中工務店	13,284	1,332	10.0%

諸外国建設業大手5社: 37~90%
 日本自動車大手メーカー5社: 60~83%
 日本電機メーカー大手5社: 31~76%

アジアにおける大きなインフラ需要

アジアにおいては、2010~2020年で約8兆ドル超という膨大なインフラ需要が存在。

○アジアのインフラ需要(2010~2020年)



日本が強みを持つインフラプロジェクトの国際展開を積極的に支援

他の競合国が存在する中で、高速鉄道、水、エネルギーなどの海外のインフラプロジェクトの獲得に向け、官民連携による取組強化が必要。

○株式会社日本政策金融公庫法施行令の改正

- 海外のインフラプロジェクトは、その規模が大きく、投資期間が長期にわたることから、民間金融機関だけでの対応が困難
- 現行制度においては、JBICの投資金融は、原子力発電を除き、途上国におけるプロジェクト向けに限定

→米国をはじめとする先進国で行う「**高速鉄道に関する事業**」について、他の分野に先駆けて、我が国企業がJBICの投資金融が利用できるよう、「株式会社日本政策金融公庫法施行令」(政令)を改正

民間資金やノウハウの活用

厳しい財政事情の中で「**財政に頼らない成長**」を実現するためには、民間の知恵と資金を積極的に活用することが不可欠。

→ インフラ整備分野における**PPP、PFI手法**の積極的な活用を推進

■羽田空港国際線地区における ターミナル等の整備・運営(PFI事業)



■公営住宅の立替事業の実施(PFI事業)



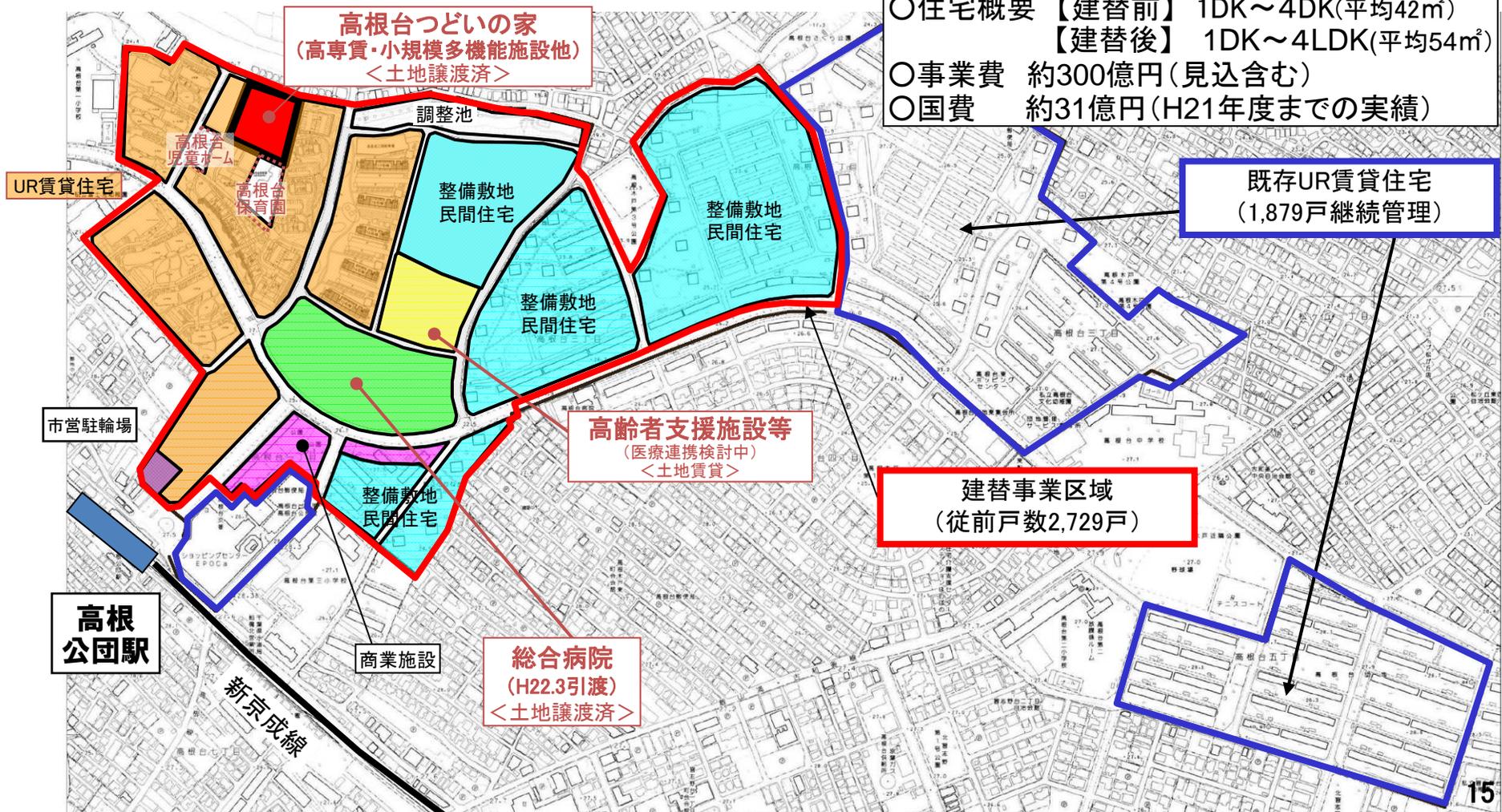
アートヒル高根台（高根台団地）

○建替えにより生じた土地を活用した、医療、福祉、住宅事業者との連携

- ・高齢者専用賃貸住宅等(株式会社・土地譲渡済)
- ・総合病院(医療法人・土地譲渡済)
- ・高齢者支援施設(土地賃貸予定)
- ・商業施設(土地賃貸予定)
- ・民間住宅(集合・戸建等・土地譲渡予定)

地区概要

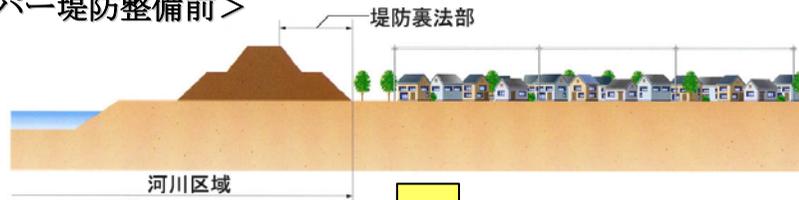
- 所在地 千葉県船橋市高根台
- 従前戸数 4,608戸
- 事業後 継続管理住宅1,879戸
建替後住宅 1,101戸
- 住宅概要【建替前】 1DK～4DK(平均42㎡)
【建替後】 1DK～4LDK(平均54㎡)
- 事業費 約300億円(見込含む)
- 国費 約31億円(H21年度までの実績)



スーパー堤防

～ 沿川地域のまちづくりと一体的に進めています ～

＜スーパー堤防整備前＞



＜スーパー堤防整備後＞



用地買収は行わない
(民有地として住宅等の利用が可能)

荒川小松川地区の事例



都の市街地再開発事業等とあわせて、スーパー堤防の整備を一部実施 16

土地区画整理事業

土地区画整理事業(従前)

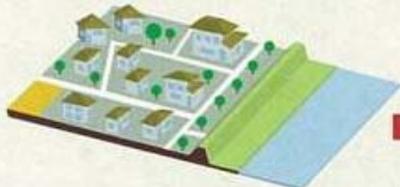


土地区画整理事業(従後)



市街地再開発事業

市街地再開発事業(従前)

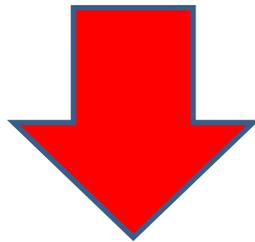


市街地再開発事業(従後)



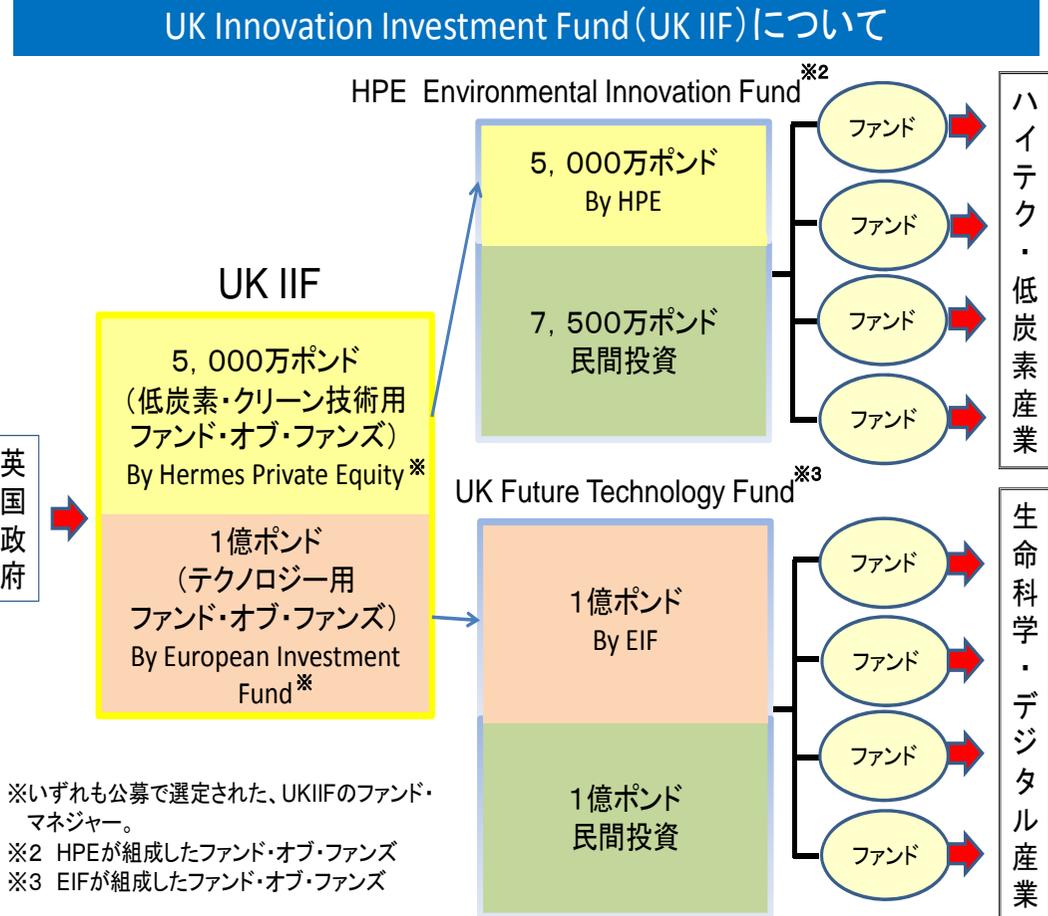
英国政府による「イノベーション投資ファンド(UK IIF)」

- 英国政府がファンドマネージャー(GP)を公募。本年1月に2社選定しファンドを2つ組成。
- 政府は、LP(有限責任)として「種銭」(コーナーストーン)的投資(1億5千万ポンド=約200億円)を行う。
- ファンドマネージャーは内外からの民間投資を呼び掛けている。



(特徴)

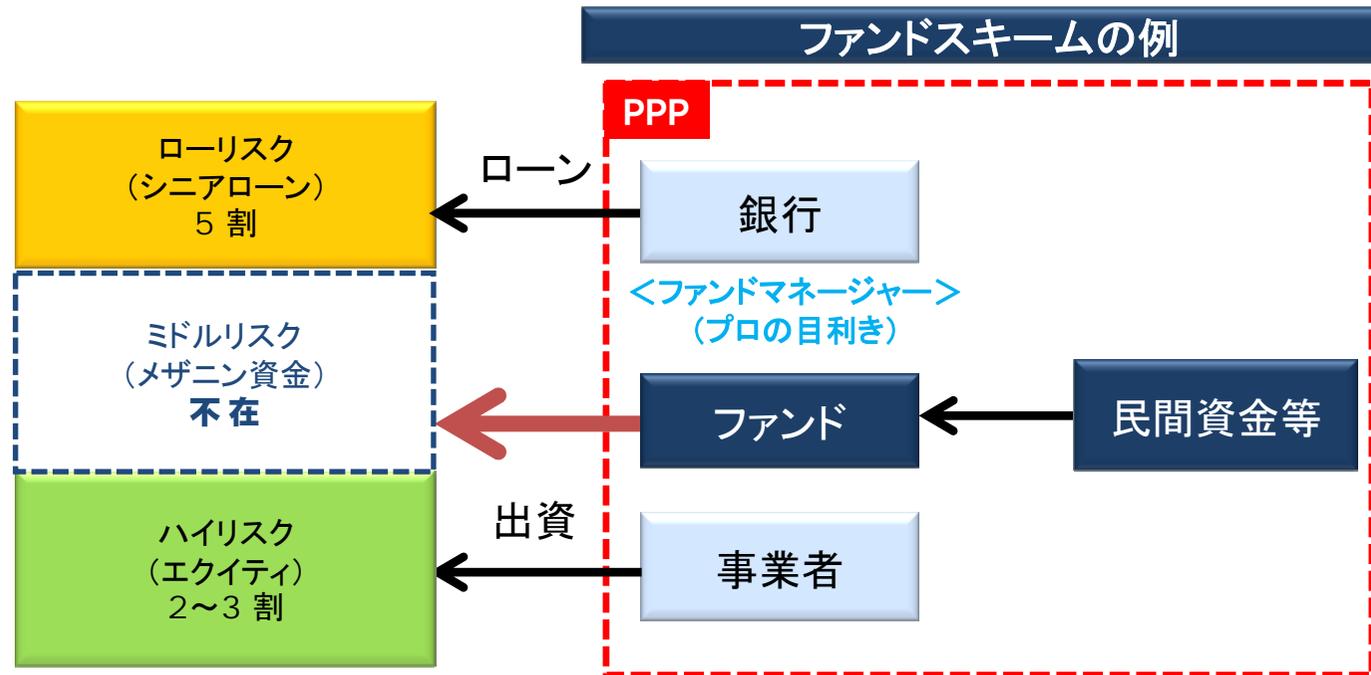
- ★既存の公的ファンドを補完(complementary)するもの
- ★既存の民間ファンドと競合することなく、ファンド市場の成長を促すことができる。



※複数のファンドに投資するファンド・オブ・ファンズ方式

都市開発事業に対する長期資金の安定的確保

- 都市開発の潜在需要を顕在化するには、様々なリスクを取り除くことが必要。
- そのリスクは民間だけでは除ききれず、リスクを誰かがとらなければ、市場は動かない。
- 小さなリスク負担により、大きい民間投資を呼びこむ（PPP）。



民間がとらないリスクはとるが、赤字案件には手を出さない
複数案件に支援を分散することにより全体のリスクヘッジ

プロによる目利きで筋のいいプロジェクトの選定

大都市の国際競争力の強化

大都市の国際競争力の強化等に資するため、都市再生特別措置法や特例容積率制度等を活用し、優良な民間都市開発プロジェクトを推進しているところ。

◆ 都市再生特別措置法の都市再生緊急整備地域を活用したプロジェクト

<大阪駅北ヤード開発事業>

○支援内容

- ・金融支援（債務保証）：300億円
- ・税制支援：約7億円（見込み）
- ・都市再生特別地区で容積率を緩和
 - ┌ A地区：800%→1600%
 - └ B地区：600%→1150%

○民間投資額

約5,700億円（見込み）



- 全国の都市再生緊急整備地域（65地域）での**推定民間投資額は約12兆円、経済効果は25兆円。**
- 民間都市開発プロジェクトに対する支援は時限措置。

◆ 都市計画法の特例容積率適用地区を活用したプロジェクト

<大手町・丸の内・有楽町地区>



- 東京駅の未利用容積率を周辺地区に移転して有効活用（指定容積率900%のうち約700%を移転）



住宅投資の活性化

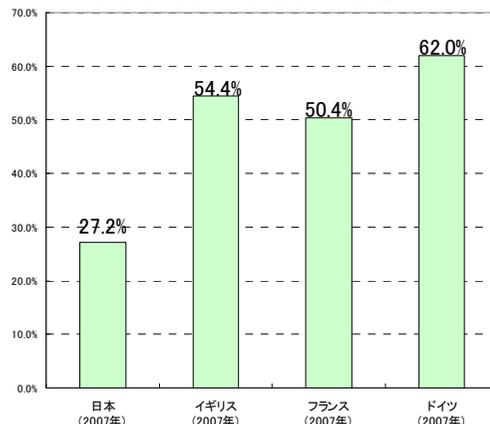
現状と課題

- 平成21年の住宅着工戸数は78.8万戸と低迷(昭和39年以来の低い水準)。
- 住宅投資に占めるリフォーム投資の割合は、国際的に低い状況。
- 新築住宅の省エネ基準適合率は低く、約1～2割と推定。
- 既存住宅ストック(約4700万戸)のうち、約25%が耐震性不十分と推計。



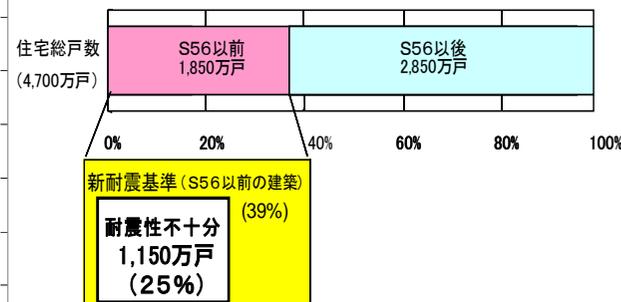
住宅投資は裾野の広い成長分野であり、内需主導の経済成長を実現するためには、インセンティブの付与などによる住宅市場の活性化が重要

【住宅投資に占めるリフォーム投資割合の国際比較】



(資料) 日本: 国民経済計算(内閣府) 及び (財)住宅リフォーム・紛争処理支援センターによる推計値
イギリス、フランス、ドイツ: ユーロコンストラクト資料

【耐震性が不十分な住宅ストック(推計)】



(資料) 平成15年住宅・土地統計調査[総務省]

最近の主要な取組

○住宅エコポイント制度

① エコ住宅の新築(1戸あたり30万ポイント)

② エコリフォーム

- ・ 窓の断熱改修
- ・ 外壁、天井又は床の断熱改修

(※4月21日現在、12770件の申請を受付)



二重サッシ



複層ガラス

○住宅取得等資金に係る贈与税非課税枠の拡大

(現行: 500万円 → H22: 1,500万円、H23: 1,000万円)

○優良住宅取得支援制度(フラット35S)の当初10年間の金利引下げ幅を拡大

0.3% → 1.0%