

「アベノミクスの更なる進化へ」 ～経済産業部会 政策提言～

平成29年5月16日
自由民主党 政務調査会

安倍内閣が発足してから4年が経ち、名目GDPは47兆円増加、中小・小規模事業者の倒産は26年ぶりの低水準となるなど、アベノミクスにより「経済の好循環」は着実に回り始めている。これを加速させ、日本経済を成長軌道に乗せていくためには、手綱を緩めることなく、引き続き、成長戦略の強化やその着実な実施が必要である。

特に第4次産業革命が進展する中では、製造業、サービス業などの産業において、様々なもの・ことをつなげて新たな付加価値を創出し、社会課題を解決する

「Connected Industries」などを通じてSociety 5.0を実現することが重要である。

経済産業部会としては、平成29年度の成長戦略改訂を念頭に置き、第4次産業革命の重要な要素である「自動走行」、裾野産業が広く地域経済発展の起爆剤となり得る「航空機産業」、我が国GDPの7割を占め生産性向上の余地の大きい「サービス産業」、という3テーマについて、集中的に議論を行い、成長戦略に反映すべく、ここに提言として取りまとめた。

提言でまとめた各分野における戦略を確実に実行し、人口減少社会における持続的な成長を実現するため、あらゆる政策資源を総動員し、第4次革命に対応した投資促進や人材育成を強力に推進するとともに、国際的な事業展開を見据えたルール整備や海外の優秀な人材の就職支援等の環境整備に取り組んでいく。

1. 自動走行

自動走行を巡る競争が激化する中、我が国自動車産業が自動走行に関するプラットフォームを獲得し、今後も高い競争力を維持することが極めて重要である。このため、自動走行の技術と事業化の両面で世界最先端を目指す必要がある。すなわち、技術開発を推進するための協調領域の深化・拡充を進めるとともに、自動運転に即した交通ルール等の社会システム設計を同時に進めることが重要である。そして、第4次産業革命の新技术である自動走行を活用したサービスを世界に先駆けて事業

化し、課題先進国日本が抱える高齢化や人手不足などの社会的課題を解決しなければならぬ。これを通じ、我が国で society5.0 が実現されることとなる。

(1) 協調領域の深化と拡充

我が国自動車産業が、激化する自動走行をめぐる国際競争に経営資源を集中できるよう、各社が共通して利用する共有インフラを協調領域と設定し、これを深化・拡充させる必要がある。例えば、協調領域としては以下の取組が重要である。

①開発効率向上のためのデータベースの整備

自動走行のコア技術である認識・判断技術の開発競争の鍵を握る映像や事故等のデータの量と質を高めるため、共用のデータベースの整備を目指す。官民が連携して、早急にデータ共有の基本方針の検討を開始する。

②基盤インフラである自動走行地図の整備、グローバル展開

自動走行に不可欠な自動走行用高精度3次元地図の整備を迅速に進める。企業の枠を越えて仕様を統一するとともに、来年度中の高速道路における地図の実用化を目指す。その際、ドイツ等と国際連携を推進し、グローバルな展開を視野に検討を進めるとともに、コストにも配慮しつつ、準天頂衛星の積極的活用を検討する。

③競争力の源泉たる開発人材育成の推進

自動走行に必要なソフトウェア人材の不足に対応するため、中小サプライヤがシミュレーション技術を学ぶ教育プログラムの全国展開を国が支援する。

④自動走行の安全性向上のための通信システムの実証

第5次移動通信システム（5G）のサービス開始をにらみ、通信を活用した新たな協調型システムの実証を行う。

その際、官民が一体となって、以下の4つの考え方を基本原則とし、スピード感をもった対応を行うことが重要である。また、民間企業は協調領域の重要性を認識し、積極的にこれにコミットしていくことが求められる。

A) 国際協調

協調領域が日本独自の「ガラパゴス」化しないように、欧米等とも連携し、国際標準化を念頭におき、官民一体となった取組を行うこと。例えば、自動走行に不可欠な自動走行用高精度3次元地図については、企業の枠を越えて仕様を統一するとともに、国際連携を推進し、その仕様を共通化する。

B) プラットフォーム獲得

自動走行車や自動走行を活用したサービス提供のために必要なプラットフォームを獲得できるよう、官民一体となった取組を行うこと。例えば、自動走行用高精度3次元地図については、技術的優位性を活かし、日独が連携してグローバル展開を目指す。

C) コストの最小化

協調領域の設定にあたっては、常に適切なビジネスモデルを意識しつつ、ビジネスにつながらないようなコストがかからないようにすること。例えば、自動走行用高精度3次元地図の仕様について、コストを意識しつつ、企業間で共通して必要な地図情報に絞り込む。

D) 協調と競争の最適化

各社が協調領域をうまく活用しつつ、それぞれが競争領域においてビジネスで勝てる仕組みづくりを検討すること。例えば、自動走行用高精度3次元地図について、可能な限り協調して整備・更新することで、車両コストを低減させ、自動走行車両のコスト競争力を高める。

(2) 事業化を目指した公道実証の推進

自動走行の実現にあたっては、走行環境に応じて、求められる車両側の性能も異なることに留意する必要がある。このため、簡単な走行環境から事業化を見据えた公道実証を迅速に実施することが肝要である。また、社会が求める課題を解決するサービスのビジネスモデルを確立することが極めて重要である。こういった視点をもって、技術・制度等の社会システム全体の設計を進め、社会全体の社会受容性を醸成することが求められる。

①自動運転時代の新しい安全性評価の国際展開

走行環境に応じた自動走行の安全性を社会に示すことが重要である。このため、走行環境の複雑性と車両性能のレベルをそれぞれ指標化し、両方の指標の相対比較により精緻に安全性を評価する仕組みを構築するとともに、国際標準化を目指す。

②デモに留まらない、世界に先駆けたサービスの事業化

早期に自動走行ビジネスを事業化する観点から、まずは、簡単な走行環境から自動走行を可能な限り早く実現することが重要である。したがって、実証事業は、まず過疎化で高齢者等の移動手段の確保が課題となっている等ニーズが高く他地域が参照できるモデルとなる地域から始め、2020年までに自動走行を活用し

た地域交通サービスや高速道路におけるトラックの隊列走行を実現する。その際、関係省庁と連携し、様々なタイプの実証事業を全国展開する。

③地域交通サービスの横展開

実証事業で確立した自動走行を活用した新たな地域交通サービスを全国展開するために、自治体、地域交通事業者、メーカなどが参画する会議を開催するなど、やる気のある地域を後押しする。

④ルールやインフラ等の社会インフラの設計加速

法制度やインフラなどの整備を加速する。特に、ジュネーブ条約については、無人自動走行が可能となるよう、国際的な枠組み作りに日本として積極的に参画するとともに、安全性が確認できた無人自動走行については、その事業化が可能となる国内の制度整備を並行的に行う。

⑤オリンピック・パラリンピックにおける都市型実証へのチャレンジ

都市部における高齢化も見据え、交通環境が難しい実証にもチャレンジすべきである。具体的には、日本の先端的な実証を世界にも発信するチャンスである2020年オリパラの場（羽田空港～お台場など）で、高齢化も見据えた複雑な都市型実証にチャレンジする。

⑥政府の司令塔機能の抜本的強化

各省縦割りを越えて、官民合わせて一元的かつ強力に自動走行を推進するために、政府の司令塔機能を抜本的に強化する。

<参考> 経済産業部会におけるヒアリング先

- 4月6日
 - ・株式会社ローランド・ベルガー
- 4月13日
 - ・国立研究開発法人産業技術総合研究所
 - ・永平寺町
- 4月18日
 - ・トヨタ自動車株式会社
 - ・日産自動車株式会社
 - ・株式会社ディー・エヌ・エー

2. 航空機産業

世界の民間航空機市場は、年率約5%で成長すると見込まれる成長市場であり、政府は、航空機産業全体で、2020年には2兆円、2030年には3兆円との目標を掲げているところである。

このように成長が見込まれる航空機産業への新規参入・取引拡大を目指し、全国各地で航空機産業クラスターを形成する動きが活発化しているとともに、ハイレベルな製造技術への要求や、コスト削減の必要性から、内外の航空機産業は、地方のものづくり中堅・中小企業の潜在力に対して大きな期待を寄せている。今こそ、こうした企業が世界からの期待に応えることを支援することで、航空機産業の成長力を地方経済の活性化に結びつけ、また、地方における航空機産業への参入を、我が国経済の発展に結びつけていくことが必要である。地方においては、参入に向けて有形無形の投資が行われ始めており、国内・国外からの受注を支援することで、投資リターンが得られる環境を作らなければならない。

この際、地方において航空機産業による経済活性化が実現するよう、我が国として航空機産業の仕事量を十分に確保していくためには、機体、エンジン、装備品等、航空機の様々な分野で、国際共同開発の参画について、その内容と規模の拡大を図ることが必要である。インバウンド需要の喚起など我が国の航空需要活性化を通じて、航空機市場としての我が国の立場を向上することも、仕事量の確保に有効である。

さらに、航空機のインテグレーション能力（取りまとめ力）を我が国として持つことは、我が国にとっての高付加価値新規産業であるという意義に加え、前述のサプライヤーとしての能力の向上にも重要な役割を有している。このため、航空機産業を次のステージへ導く約半世紀ぶりの完成機事業の三菱リージョナルジェット

（MRJ）が世界の空に舞おうとしている現在は、我が国の航空機産業が歴史的転換を遂げる最大のチャンスである。完成機事業を自動車に続く我が国の基幹製造産業として発展させるための今後の道のりを、政府、自治体、企業、研究機関、教育機関が一丸となって、先回りしながら支援することで、完成機事業の成功を期すべきである。

以上のような取組を、産学官連携や航空政策との連携に配慮しつつ推進することで、航空機産業振興を総合的に進める。

（1）地方からの航空機産業の発展

①クラスターを作る～ 一貫生産体制を実現するための人材育成・基盤整備 (現状と課題)

クラスターが注目されている理由の一つは、コスト削減要求の強まりの中で、製造工程ごとに発注企業と受注企業の間を何度も往復するこれまでの「ノコギリ型発注」を脱し、クラスターとして複数工程を一括して受注・生産することによる生産効率の圧倒的改善が期待されているためである。

しかしながら、一括受注・一貫生産体制を構築するためには、『クラスターをリードして生産管理・品質保証を担う人材』や『一貫生産でカギとなる特殊工程（非破壊検査）を担う人材』の不足がボトルネックとなっており、この育成が課題である。

(対応)

このため、「松阪クラスター」レベルの航空機産業クラスターを、今後5年間で5個作ることを目標に、以下の施策を講ずる。

(1) 生産管理・品質保証の参考書となるガイドブックを、セミナーや大学、高等専門学校等を通じて普及を図るなど、産学官で連携した人材育成を行うとともに、(2) 国際基準に基づく非破壊試験技術者育成のための訓練機関等を整備し、国内でトレーニングや試験が受けられる育成体制を構築する。これにより、5年間で100人の非破壊検査技術者を育成する。また、(3) 『一貫生産体制を実現するために必要となる設備投資』については、地域未来投資促進法を最大限に活用し、これを加速する。さらに、(4) 川下企業の期待に応えるクラスターを実現するため、川下企業OB等の専門家派遣を行うとともに、(5) クラスター内企業の有機的な連携を実現するため、IoTを活用したスマート・クラスターの実現を支援する。

②クラスター同士をつなぐ～ 全国航空機クラスター・ネットワークの構築 (現状と課題)

現在、全国各地には、「共同受注グループ（クラスター）」として複数工程を一括して受注・生産しているものから、「クラスター」としての受注を目指した勉強会段階のものまで、様々なグループが存在している。

しかしながら、(1) 実際に航空機産業参入を実現できていないグループでは、一貫生産体制構築のためのキーとなる事業者（特に特殊工程等を担う事業者）が不足しており、また、(2) 参入を実現したクラスターにおいても、海外メーカーや国内川下企業からのニーズに関する情報不足等が課題となっている。

(対応)

このため、(1)『全国航空機クラスター・ネットワーク』を構築することで、全国の各クラスターや、それを目指すグループ間の連携を強化し、海外メーカーや国内川下企業等への統一窓口として機能させる。(2)また、これにより、現在出来上がっているグループの枠を超えた新たなグループの実現を可能とする。

(3)あわせて、従来開催していた全国のクラスター・企業・自治体関係者が一堂に会する「航空機産業クラスターフォーラム」については、これまでの「先行事例の紹介」を超えて、こうした「クラスター間連携」を実践的に進める場として活用する。

③クラスターと海外市場をつなぐ ～ 世界に羽ばたくクラスターの育成 (現状と課題)

全国各地で、航空機産業への新規参入・取引拡大を目指す航空機産業クラスターを形成する動きが活発化しており、「共同受注グループ(クラスター)」として国内川下企業からの複数工程の一括受注・一貫生産体制構築を目指した世界に羽ばたく可能性を持った先行事例も出てきている。

このように、技術力としては世界と戦いうるレベルに達している事例も出てきているが、しかし、これらクラスターが、海外から直接に仕事を受注し、世界の航空機産業の成長を地方の経済成長につなげるためには、(1)海外企業との商談機会の不足、(2)外国語でのプレゼン実技、(3)契約・見積り等の海外商談実務の経験不足等が課題となっている。

(対応)

このため、上記「①」で作られた国内の航空機産業クラスターのすべてが海外から直接受注できることを目指し、「クラスター・ネットワーク」(前述)に「クラスター国際化タスク・フォース」を設置し、以下の施策を講じる。

(1)日本で開催される国際商談会のマッチング経費支援、(2)海外エアショーへの出展支援、(3)外部専門家が企業に入り込んで行う国際商談実務指導支援を行うことが必要である。これを行うにあたっては、従来のような個別企業への支援に加えて、クラスターを牽引する中核企業や、地方の航空機産業の発展に中核的役割を果たしている組織に対する支援として行うことで、『海外から独自に受注・直接取引が行える世界に羽ばたく自立したクラスター』を実現する。

(2) 国際共同ビジネスの拡大

①新たな国際共同ビジネスに向けた機会の創出

(現状と課題)

我が国の航空機産業は、売り上げの大半を国際共同ビジネスへの参加から得ており、国際共同ビジネスの拡大は、事業量の確保のためにもっとも重要な課題である。これまでの国際共同ビジネスは、機体ではボーイングのプロジェクトが圧倒的な量を占めてきたが、我が国航空機産業が事業量を拡大するためには、エアバスなど、これまで限定されてきたパートナーとの共同事業を拡大することが重要である。

(対応)

このため、(1) 政府が先頭に立ってエアバス等、これまで協力機会の少なかった国際パートナーとのマッチング機会の創出等を行うことで国際共同開発機会の拡大を図る。(2) この際、我が国航空機産業の幅と厚みの拡大を実現するため、これまで航空機の経験の無い企業がこれを機会に参入することを重視する。このため、共同の技術開発を後押しすることによって、新たなパートナーシップの実現を支援する。

②ボーイングとの協業の深化

(現状と課題)

ボーイングとの機体構造に関する国際共同開発により、日本の航空機産業は発展してきたが日本はあくまでも「サプライヤー」という位置付けである。次世代旅客機における協業の深化のためには、(1) パートナーたる魅力を我が国航空機産業に具備するとともに、(2) 必要レベルの人材を必要な量だけ確保することが必要である。また、(3) 業界のコスト競争激化の中で、ジャパン・パッシングを回避し、むしろコスト低減のために日本とのパートナーシップが必要とされる状況を作らなければならない。(4) さらに、販売競争激化の中、日本とのパートナーシップが販売面でもメリットを生む状況を作ることが必要である。このため、政府として次のような施策を講じることで、これまで以上の高いレベルでの協業関係を構築する。

(対応)

・未来のパートナーシップへ繋がる研究開発

次世代旅客機におけるワークシェア拡大を目指し、未来のパートナーシップを協議する際にレバレッジとなるよう、先進的な技術開発を国際ルールに則り支援する。

・未来のパートナーシップを担う人材育成

需要が増加する航空機の構造組み立てを十分な水準で担えるよう、必要なタイミグで必要な質・量の技能者を確保すべく、『機体構造組立技能者の技能検

定制度』を新設する。これにより、5年間で2000人の機体構造組立技能者を育成する。

・Win-Winのアジア展開の支援

コスト低減やマーケットアクセス（現地生産による販売面での好影響）が期待され、これによって国内企業のワークシェア・事業量拡大にも繋がる場合には、アジアとの連携したサプライチェーンの構築を支援する。付加価値の高いラインは国内に維持・拡大し、また事業量も確保しながら、ボーイング機の競争力向上・販売促進を行い、Win-Winのサプライチェーン改革を支援する。

（3）MRJ事業の成功と完成機事業の発展

（現状と課題）

YS-11以来約50年ぶりの国産旅客機であるMRJは、2015年に初飛行し、2020年の初納入を目指して飛行試験が本格化しており、従来機と比較して大幅に優れる燃費性能や環境適合性、快適性を武器に400機を超える受注を獲得している。

しかしながら、航空機は一つのモデルで20年間継続する事業であり、ビジネスとして成功するためには、欧米を中心とするリージョナルジェットの現存マーケットにおける目先の商戦で勝つための企業努力は当然として、その先の需要喚起が出来るかどうか課題である。

また、我が国が国産ジェット旅客機を持つに至ったときには、それを部品や装備品ビジネスにおける強みに繋げ、航空機産業全体のレベルアップに繋げる仕掛けが必要である。

さらに、MRJプロジェクトが順調に進捗し、後継機を検討する段階が来たときに、再度、魅力的な航空機を構想できるためには、十分な技術力を我が国として持っていることが必要である。

（対応）

このため、期近の商戦についてはメーカーと連携しながら、かつ、国際ルールに配慮しつつインフラ整備案件や企業進出支援などと連携することで、我が国として総合的な魅力を発揮する形で、トップセールスにより支援する。また、政府は、（1）将来を見据えた需要喚起のため、アジアなど新興国向けに、人材育成やF/S支援（空港インフラ等）を行い、先回りした対応を行う必要がある。

また、（2）MRJの開発が完了した後は、国内で開発される様々な部品・装備品の競争力強化のため、実際の航空機に試験的に搭載して実証できるインフラ（テストベッド）としてMRJを使用できる環境を整備する。

さらに、(3) 我が国として、圧倒的な差別化要因となる技術力を将来必要なときに実現できるよう、産学官連携した人材育成を推進しつつ、現在技術の延長線ではない、航空機の未来技術を見据えた技術開発に投資するほか、産業界のニーズを踏まえつつ、試験設備など航空機産業の発展に必要となる研究開発インフラの整備を支援する。このほか、産業界と一層連携した研究開発が行えるよう、航空機産業が集積する中部地域の研究機関への支援策の強化を検討する。

<参考> 経済産業部会におけるヒアリング先

○3月14日

- ・鈴木真二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・三菱航空機株式会社

○3月21日

- ・愛知県
- ・多摩川精機株式会社
- ・株式会社ミツヤ
- ・株式会社SHINDO

3. サービス産業

サービス産業は我が国GDPの7割を占め、GDP600兆円の達成には、サービス産業の生産性の向上が極めて重要であり、サービス産業における労働生産性の伸び率を、2020年までに2.0%（2014年：1.0%）とすることを目標とすべきである。また、サービス産業は、地域の経済・雇用の重大な担い手であり、地域経済の活性化という観点からもサービス産業の抜本的な底上げが必要不可欠である。

単なる効率化だけでは生産性の十分な向上につながらず、新たな付加価値を生み出すことが肝要であり、付加価値の向上や業務効率化に資するITの導入、高付加価値を生み出す人材の育成及び経営者・消費者の意識改革等の施策を積極的に推し進め、全国大での生産性の底上げを実現していく必要がある。

こうした付加価値の向上や業務効率化の着実な実現には、サービス産業に関わるすべての業種において、産官学を広く巻き込んだ一体的な取組が重要であり、そうした取組を国民全体に求める指令塔が必要ではないか。

あわせて、教育産業、医療・健康産業、遺伝子ビジネスに代表されるバイオ産業等の新たな成長市場の創出及び拡大に向けて取り組むとともに、アジア圏等におけ

る旺盛な海外需要を獲得するため、日本の質の高いサービス産業が積極的に海外展開出来るよう政府間協議の枠組みを構築するなど、政府と民間が一体となって環境を整備していくべきである。

(1) サービス産業の生産性の向上

① サービス事業者へのITツール導入支援

付加価値の向上や業務効率化に資するITツール（ソフトウェア、サービス等）の導入をより一層強力に支援することで、こうしたITツールを活用し、生産性の向上を実現する事業者を大幅に拡充する。これまでITを十分に活用出来ていなかった事業者に広く浸透させることで、サービス産業全体における生産性の向上を実現する。

また、導入したITツールによる経営状況等に関するデータを、IT事業者を通じて集約・分析するなど、今後のサービス産業の生産性向上に資する強固な基盤整備を行う。

② 高付加価値の実現に向けた意識改革・人材育成

単に効率化を追求するのみでは、生産性の向上にはつながらない。新たな付加価値を生み出していくことが肝要。抜本的な生産性の向上の鍵は、そうした新たな付加価値を生み出す人材の育成及び経営者・消費者の意識改革である。

経営者及び消費者が、「おもてなし」という美しい言葉を誤解し、付加価値に繋がりにくいサービスを提供している我が国サービス業における商慣行等を是正していく。

また、真に顧客が求める価値を追求し、付加価値の高いサービスを提供する現場人材のスキルの向上を実現するとともに、経営人材等の育成のため、サービス産業に特化した大学等における学部・学科等の設置及び世界最高峰の高等教育機関との連携を進めていく。

(2) 教育・学習分野におけるIT技術の活用促進

情報化やグローバル化といった社会的変化が加速度的に進展し、人工知能やIoTのような革新的IT技術が社会や生活を大きく変革させていくなか、2020年のプログラミング教育の必修化をはじめとして、教育現場においても必要な情報を活用し新たな価値を創造することができる情報活用能力の育成が求められている。

情報活用能力の育成は、教育現場で利用されるデジタル教材・コンテンツ等の効果的な活用が重要となることから、学校や教育業界はもちろん、将来我が国の子ども達が活躍する場である産業界のニーズに応じて、教育現場を支える教育ツール・教材の充実を図ることが重要。このため、EdTech^{エドテック}と言われる世界の多様で先進的な教育ソリューションを国内の学校関係者、IT企業、ベンチャーキャピタル等に紹介し、新サービス導入の気運を高めるとともに、この分野への投資を呼び込むことで、国内のIT教育サービス産業を強力に振興する。

あわせて、アジア圏等の旺盛な海外需要を取り込むべく、国内施策と並行して教育サービスの国際展開も進める。

(3) 医療・健康産業の振興

①現役世代からの健康維持・増進への取組促進

・健康経営の更なる普及と保険者との連携強化

健康経営を通じた企業や保険者等による健康・予防に向けた取組を強化する。健康経営銘柄及び健康経営優良法人認定制度を継続実施し、健康経営の更なる普及と質の向上に努める。

・健康データ等を活用した行動変容サービスの確立

ウェアラブル端末等のIoT機器の開発・普及に伴い、利用可能な健康情報は増大している。一方で、こうした健康情報等を活用し、国民の健康維持・増進につながる効果的なサービスの創出や普及は十分に進んでいない。このため、生活習慣病領域において、効果的な重症化予防サービス等の確立、普及を目指し、実証研究を通じた科学的な根拠（エビデンス）の構築を進めるとともに、当該研究事業等を通じて収集される健康情報等を活用した人工知能アルゴリズムの開発を通じ、新たな健康情報利活用サービスの創出・高度化を図る。

②高齢となっても自分らしく生きることのできる社会の実現に向けた取組

（健康な人の認知症発症予防、認知症の進行抑制、自立した生活の支援等）

高齢となっても社会参画を続けられる社会の実現に向けて、医学的・科学的にも効果が認められるモデルケースの創出を進めていく。具体的には、高齢者の社会参画や健康増進を支える取組について、医療機関や介護施設のみならず、大学や民間事業者、自治体を含む多様な主体の連携による実証事業等を通じたユースケースの創出とエビデンス構築を進めていく。

③国際展開の更なる推進

・アウトバウンド

世界でもトップクラスの長寿国である日本がリードし、特に新興国における社会課題の解決に貢献するとともに、ヘルスケア分野の市場獲得に取り組む。具体的には、海外で日本の医療機関等が運営する現地医療機関（日本の医療拠点）の設立支援や各国での人材育成・制度整備とパッケージ化した効果的な医療・介護サービス、医療機器・医薬品等の販路開拓・案件の組成支援を行う。医療機関の設立・運営については、現地の医療事情等を踏まえ、国・地域に応じた事業展開を推進する。新興国で活動経験のある日本人医師や日本の大学に留学経験のある外国人など、国際展開の担い手になりうる日本人・外国人の医療・介護従事者を把握すること等により関係者の関与を強化する。さらに、海外における医療機器メーカーによるメンテナンス体制の構築・充実を推進する。

また、スポーツ等の健康産業においても、国内市場の活性化のみならず、海外における同産業の成長市場を獲得するため、アジア圏を主とした相手国との政府間交渉の枠組を構築し、例えば、住まいや暮らし方などの日本の良質なライフ・スタイルをパッケージにしてセールスするなどの民間事業者における取組が円滑に進むよう、政府としてもこうした企業活動を強力に後押しする。

・インバウンド

我が国には放射線治療に代表される先進医療が数多く存在する。こういった先進医療を含めた医療のインバウンドの適切な推進を図るため、日本での治療を希望する外国人患者の円滑な渡航を支援する現地拠点の整備、外国人患者をサポートする医療コーディネーター事業者が提供するサービスの質の向上、海外における日本の医療の認知度向上、健康増進を目的とした日本への渡航（ヘルスツーリズム）の促進に取り組む。

④医療現場のニーズを踏まえた医薬品や医療機器の開発促進

医薬品・医療機器産業は、健康寿命の延伸に貢献するだけでなく、我が国の成長を支える重要な分野であり、社会保障費の適正化を図ると同時に、我が国から革新的な医薬品・医療機器を創出するためのイノベーション環境を整備していくことが極めて重要である。具体的には、医薬品分野においては、最先端バイオ技術やAI技術等を活用した創薬基盤技術の開発、我が国の優れた技術シーズの実用化支援などを通じ、国際競争力のある革新的な医薬品や再生医療等製品の創出を図る。また、医療機器分野においては、重点開発分野を中心に、IoTを活用した手術支援システム、更には、ものづくり企業や医療機関等の連携によるオープンイノベーション、異業種からの参入、医工間の橋渡し人材の育成等を進める。

更に、AIを活用した診断支援等、新たな医療イノベーションの創出に向け、

産学官の連携の下、様々な取組を進める。

(4) 消費者向け遺伝子検査ビジネスの健全な発展

消費者向け遺伝子検査ビジネスについては、健康増進等への応用が期待されることから、日本人の遺伝子情報に係る遺伝子特許や安全保障上のリスク、検査結果に起因する様々な消費者リスクにも十分留意しつつ、個人情報保護法の改正等を踏まえて改正したガイドラインの徹底や、産業界の自主的な取組の強化等により、遺伝子検査の質の確保、消費者への適切な情報提供、個人情報の保護等を図り、ビジネスの健全な発展を図る。

<参考> 経済産業部会におけるヒアリング先

○3月28日

- ・赤堀侃司 一般社団法人日本教育情報化振興会会長
- ・神野元基 株式会社COMPASS CEO

○3月30日

- ・斎藤敏一 公益社団法人スポーツ健康産業団体連合会会長
- ・中西敦士 トリプル・ダブリュー・ジャパン株式会社

○4月4日

- ・高橋祥子 株式会社ジーンクエスト代表取締役
(NPO法人個人遺伝情報取扱協議会広報委員会担当理事)
- ・井上昌洋 ヤフー株式会社CISO室ゲノムR&D室サービスマネージャー

○4月14日

- ・デービット・アトキンソン 小西美術工藝社長

(以上)