

国土交通省生産性革命プロジェクト第2弾

目次

(1)「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト

- ・コンパクト・プラス・ネットワーク ～密度の経済で生産性を向上～ …… 1
- ・土地・不動産の最適活用による生産性革命 …………… 4

(2)「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

- ・i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生 …………… 8
- ・オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進 …………… 11
- ・トラック輸送の生産性向上に資する道路施策 …………… 15
- ・観光産業を革新し、我が国の基幹産業に …………… 20

(3)「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

- ・インフラ海外展開による新たな需要の創造・市場の開拓
～成長循環型の「質の高いインフラ」の積極的海外展開～ …… 28

(1)「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト

コンパクト・プラス・ネットワーク
～密度の経済で生産性を向上～

コンパクト・プラス・ネットワークによる「密度の経済」⇒都市の生産性を大幅に向上

一定密度の集約型市街地に
～サービス産業の生産性向上～■ホームヘルパーの1人当たりの
サービス提供量が人口30万都市
だと年間で…

4割増加

(※富山市モデルをもとに試算)

○訪問介護の移動の効率化(イメージ)

○高齢者人口密度とホーム
ヘルパーの派遣可能回数

(出典: 富山市資料を基に国土交通省作成)

公共交通を利用しやすいまちに
～中心市街地の再興に～

■中心市街地の消費額を

30億円増加

(※富山市モデルをもとに試算)

○公共交通利用者は、まちなかでの滞在時間
が長く、消費が多い

	マイカー	公共交通
中心市街地での平均滞在時間(分/日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円/日・人)	9,207円	12,102円

マイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較

(出典: 富山市資料)

高齢者一人ひとりが元気に
～地方財政の健全化へ～

■必要となる医療費を

10億円削減

(※見附市モデルをもとに試算)

○運動する人は、運動しない人より年間10万円
も医療費が低い

注: 数値はいずれも一定の仮定を置いて試算したもの。

公共交通中心の集約型都市構造への転換を通じた

都市の生産性革命を 実証的に「目に見える形」で支援

(1) モデル都市の形成・横展開

コンパクト化による生産性向上に向けた取組事例を関係省庁が
連携して重点的にコンサルティングし、類型化・横展開

(2) スマート・プランニングの推進

人の属性ごとの行動データを基に、利用者利便の向上と
生産性の最大化を同時に実現する施設の最適立地を可能に

【数値目標】(※いずれも2020年までの目標)

- ◆立地適正化計画を作成する市町村数:150
- ◆都市機能誘導区域内の誘導施設の立地割合が増加している市町村数:100
- ◆居住誘導区域内の人口割合が増加している市町村数:100
- ◆公共交通の利便性の高いエリアの居住人口割合
三大都市圏90.8%／地方中枢都市圏81.7%／地方都市圏41.6%

例えば・・・

- ◆ 公共施設(公民館、図書館等)、子育て施設、高齢者施設等の再編立地を検討する場合
- ◆ 民間施設(商業施設、医療施設等)の立地誘導を検討する場合

これまで

○メッシュ単位で定住人口や施設配置、遊休地などを把握
⇒ 静的都市分析に基づく立地検討



メッシュ内のどこが最適かまでは特定できない。⇒
公共施設はメッシュ内の公共団体保有地に、
民間施設の立地は事業者判断に。

スマート・プランニング

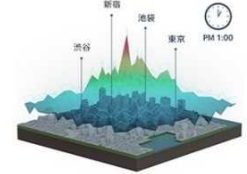
○スマートフォンのGPSの軌跡を活用して「個人の移動特性」を把握

パーソントリップ調査
+ プローブ調査



○ビッグデータをもとに各エリアの「時間ごとの滞留量・移動量」を把握

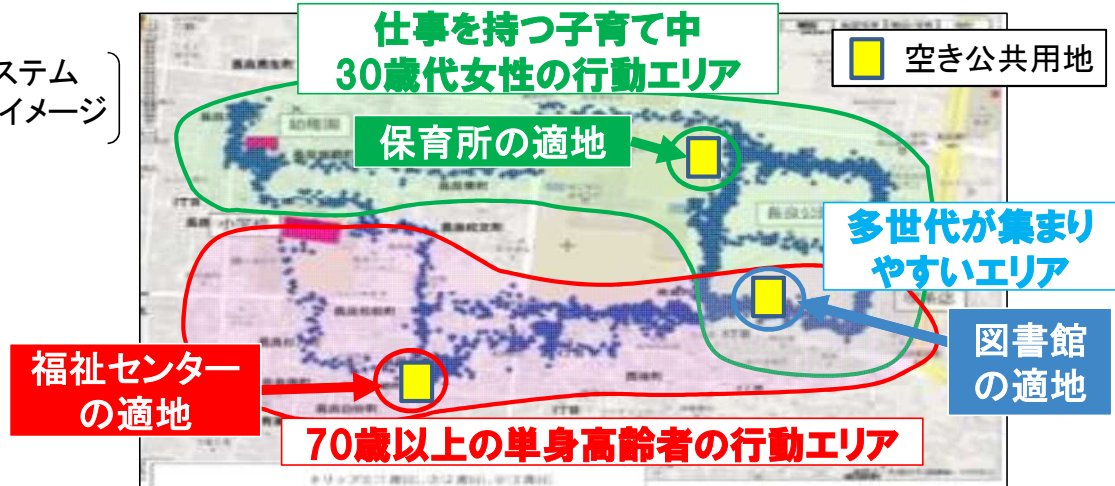
携帯基地局
データ調査等



人の属性ごとの「行動データ」をもとに、利用者の利便性、事業者の事業活動を同時に最適化する施設立地が可能に

- 利便性が高い立地への公共施設の再編により、各施設の利用効率を向上
- 民間事業者の投資判断を支え、生産性を最大化する立地への誘導

システム
活用イメージ



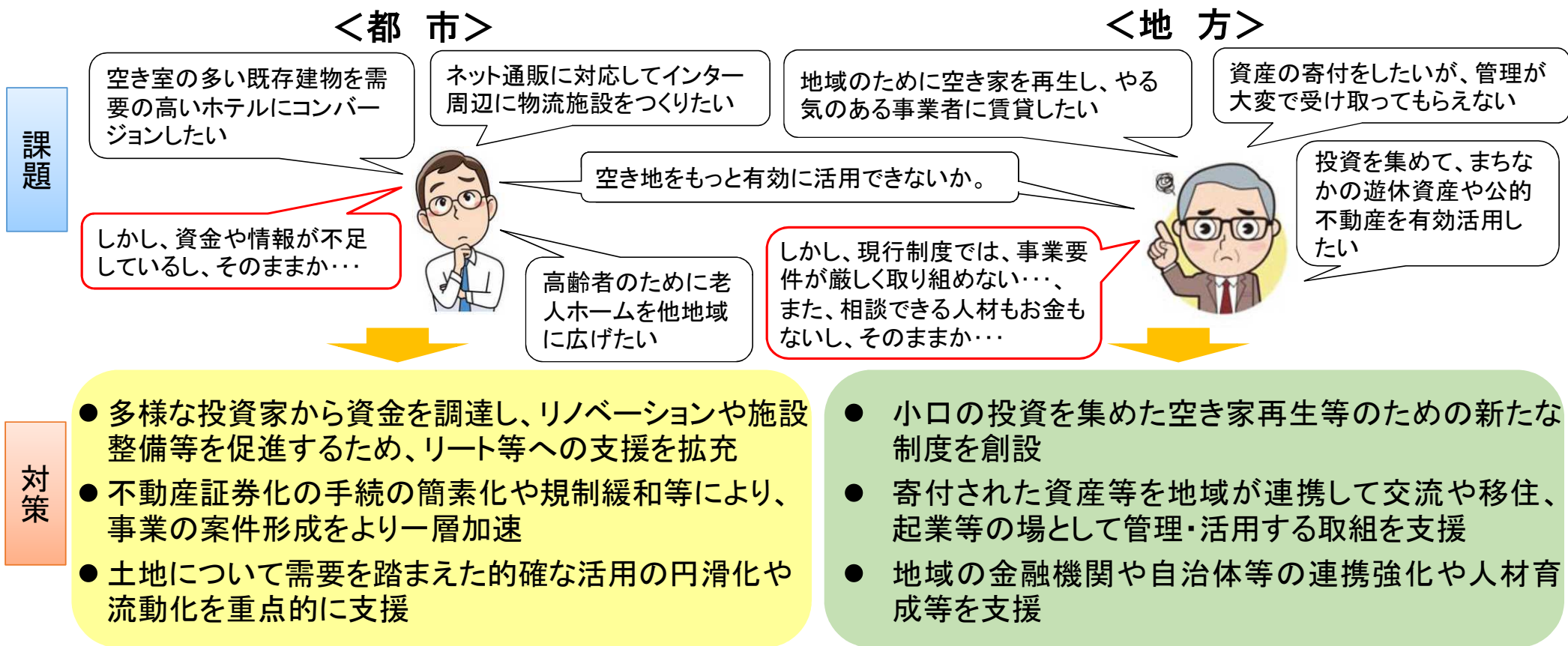
【ロードマップ】

28年度：都市計画等DBの構築、行動データ等の分析ツールの開発
29年度～：システムの公開・運用開始

(1)「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト

**土地・不動産の最適活用による
生産性革命**

- 我が国経済の生産性向上には、土地・不動産について流動化等を通じた有効活用を図り、国民サービスの向上や需給のミスマッチの解消、新たな需要の創出等を進めることが不可欠。



● 不動産情報を充実させ、より早く、より便利にデータを提供

● 不動産鑑定評価の充実

実現

実現

- 成長分野等の質の高い不動産の供給・再生、キャッシュフローの拡大
- 国民への良質なサービスの提供
- 事業者の経営効率・収益性の向上
- 多様な投資家への安定した運用機会の提供

- 空き家・空き店舗等の再生
- 地域の資産が民間資金等によって再生される好循環の創出
- 地域コミュニティの活性化



都市力の向上に資する不動産のイメージ



宿泊施設



団地を再生した
高齢者向け住宅



高機能物流施設

地方の創生に資する不動産のイメージ



未利用の公有地を活用
した拠点施設整備



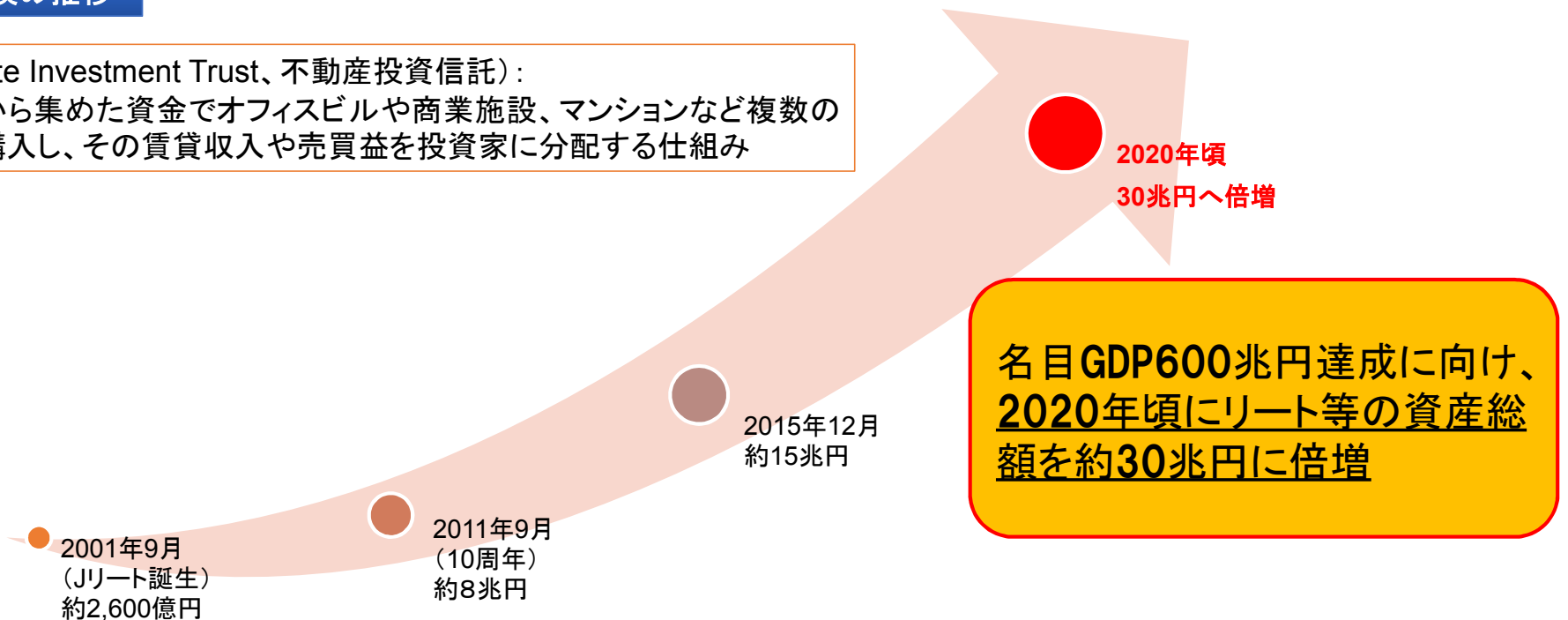
協定に基づく空き地等の
暫定的な一般利用



クラウドファンディングを活用した古民家改装

Jリークの資産規模の推移

リート (Real Estate Investment Trust、不動産投資信託) :
多くの投資家から集めた資金でオフィスビルや商業施設、マンションなど複数の
不動産などを購入し、その賃貸収入や売買益を投資家に分配する仕組み



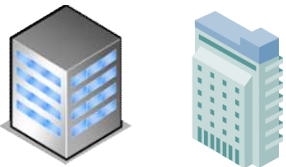
6方良しの 生産性向上

① 売却資金を再投資に活用

＜土地・不動産の有効活用＞

〔A社は老人ホームをリートに売却してバランスシートを改善し、新規事業を展開〕

事業者等



再開発、
設備投資等

オーナー



物件売却

売却代金

売却
フランチャイズ化等

② オペレーターは施設の運営に特化

＜経営効率の向上＞

〔運営に特化したBホテルは
3年で黒字化〕

オペレーター(運営)

ホテル・旅館運営事業者、
介護事業者等

賃貸借

リート(所有・管理)



③ 関連ビジネスの拡大

＜波及効果の向上＞

〔リート市場の2013年までの
生産波及効果は累計約7.7兆円〕

関連サービス
(物件管理、法務等)

④ 良質なサービスの提供

＜サービス水準の向上＞

〔C社は買収した温泉旅館でスタッフのチーム化により、効率的に良質なサービスを提供〕

利用者

⑥ 対日投資の拡大

＜運用効率の向上＞

〔海外投資家のJリート投資口保有額:
1.96兆円(H26.8)→2.16兆円(H27.8)〕

海外投資家

国内投資家

～実需に支えられた健全な投資～

⑤ 資産運用機会の拡大

＜運用効率の向上＞

〔10年国債金利が-0.094%の中、
Jリート平均利回りは3.29%〕

(2)「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

i-Shippingによる
造船の輸出拡大と地方創生

造船業の現状と課題

1956年に世界一、シェアは最大50%。2000年に韓国に抜かれるまで1位。
世界の海運に、安全で高品質の船舶を提供

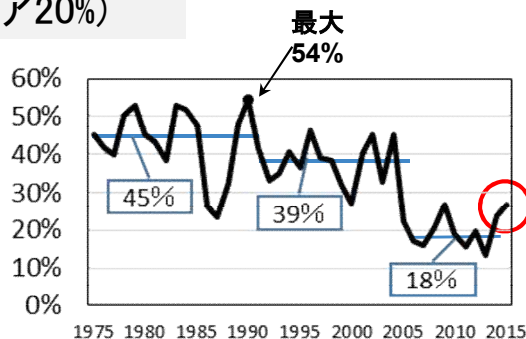
近年は中韓が台頭し、建造量は3位に(シェア20%)

しかし、勝機は失っていない

競合国低迷の中で日本シェア再び拡大

【競争力確保に向けた課題】

- 生産性でリードするが(日本100に対し 韓84、中17)、コスト優位性は不十分
- 日本優位である船の省エネ性能は、模倣され、差が縮まっていく



<日本の受注量シェア>

建造(竣工)は受注の2~4年後

世界の海上貿易の非効率性

日本建造船は韓中に比較して
燃費良、CO₂排出低、故障少

✓ 1隻当たり年間燃料費(大型タンカーの場合)

中国製: 16.4億円

日本製: 13.1億円

約3.3億円の差

(25年使用だと80億円以上、船価と同等規模)
(運航事業費全体の10%のムダ)

→全世界で7千億円のロス

✓ 機関故障による不稼働

一度起これば約2億円※の損失

※ 1日あたりの運賃9.4百万円で20日間不稼働を想定



課題を克服し、国際競争に勝つ

このムダを解消する



「ぶらさがり型」
多関節溶接ロボット

・先進的な情報技術を活用し ・設計、生産、運航の全てのフェーズで

生産性革命を推進

新船型開発を
スピードアップ

性能で勝つ

生産の自動化、
3D図面の活用

コストで勝つ

「工場見える化」で現場のムリ・
ムダ・ムラを発見、徹底排除

顧客(海運)にとって生涯
の高付加価値を追求

サービス含めた魅力で勝つ

「造船ニッポン」復活

【現状】 建造シェア20% 売上 2.4兆円

【2025年】 建造シェア30% 売上 6兆円※3

※3 船価がリーマン
ショック前と現在の
差の半分まで
回復する想定



【造船産業の特徴】

地方で生産(94%)
国内部品調達率91%
就労者数12.5万人

■輸出拡大、GDP600兆円に直接貢献

殆どが国内産品 売上÷付加価値

■雇用を一万人拡大

ローカルアベノミクスを支える

■日本の輸出入の99.6%を担う海

運のコスト削減、

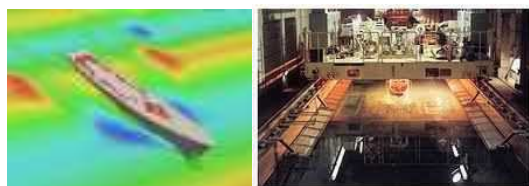
安定輸送を確保

(TPP新輸出大国へ)

【開発・設計】

新船型投入を最速で

- ✓ 省エネ装置開発：流れの数値シミュレーション活用で迅速化
- ✓ 水槽試験施設の共同利用



流れのシミュレーション 水槽試験施設

船の省エネ性能**20%優位**を維持
開発期間を半減

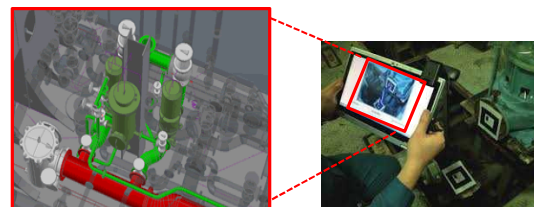
【建造】

IoTをフル活用、スマート・シップヤードへ進化

- ✓ 3Dの設計データと連動した加工自動化
- ✓ タブレットと3D図面の活用で作業効率化
- ✓ 工場内の人とモノの「見える化」で無駄を排除
(カメラ、個人センサー、部品ICタグからのビッグデータ活用)



自動溶接機



3D図面とタブレット

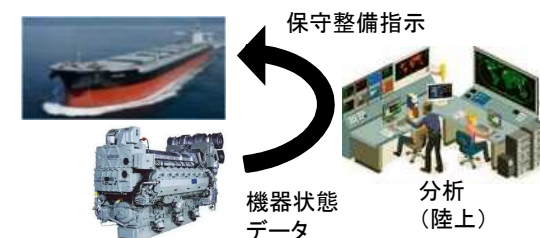
(一人当たり建造量)
1989年：68 総トン/人 ➡ **2014年：170** ➡ **2025年：250**

現場生産性 50%増

【運航】

顧客(海運)にとって高付加価値化

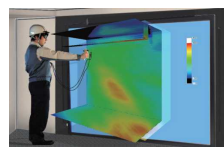
- IoT、リアルタイム船陸通信を活用
- ✓ 気象・海象に即応する「賢い運航」
- ✓ 「壊れたら修理」から「事前検知で修理いらず」に



燃料のムダ使い撲滅
船の不稼働をゼロに

若返る人材 (2005年平均43歳→2015年37歳)を効率的に育成 →生産性を下支え

- ✓ 大学の造船系学科と企業のネットワーク強化
- ✓ 地域での共同訓練を強化、仮想現実(VR)を活用して専門技能を伸ばす



VR塗装訓練



共同訓練

- ・大学造船系学科からの採用
10年で1,500人(50%増)
- ・地域共同技能研修
10年で5,000人(50%増)

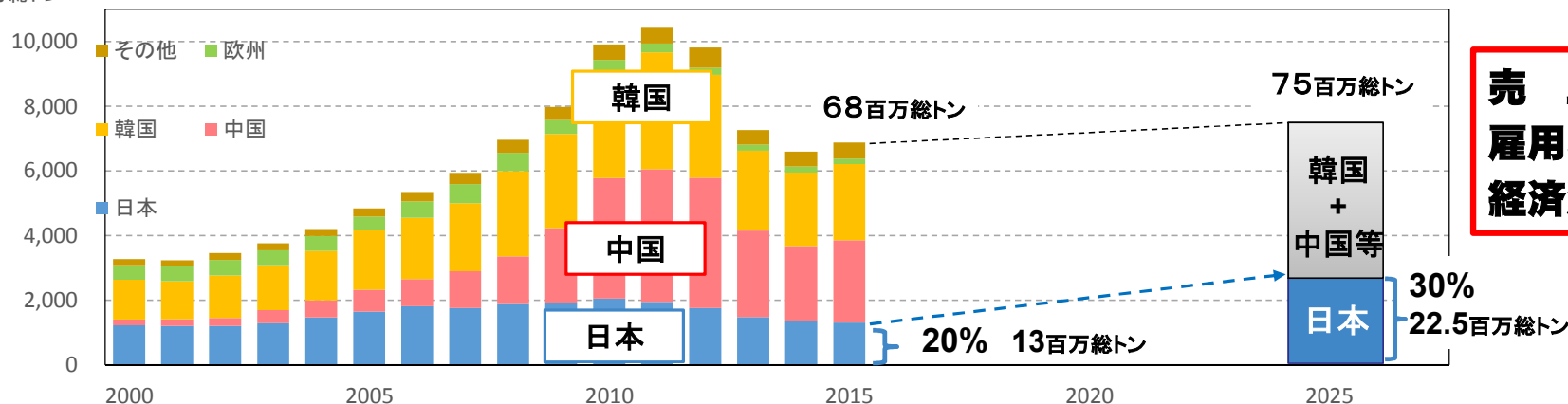
目標

2025年のシェア
3割を獲得

アウトカム

売上 6兆円
雇用増 1万人※1
経済波及効果 45兆円※2

万総トン



※1：2014年の12.5万人が建造量増加により、13.5万人に増加。

※2：経済波及効果は、10年間の売上増加分の累積に経済波及効果係数2.5を乗じて試算。

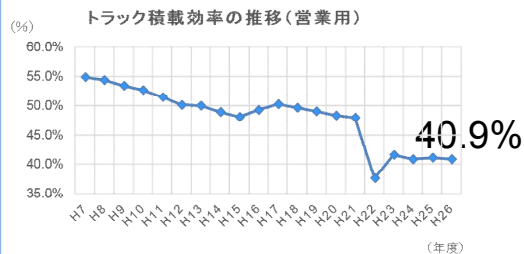
(2)「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

**オールジャパンで取り組む
「物流生産性革命」の推進**

- ・近年の我が国の物流は、トラック積載率が41％に低下するなど様々な非効率が発生。**生産性を向上**させ、将来の**労働力不足を克服し、経済成長に貢献**していくことが必要。
- ・そのため、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現など「**成長加速物流**」、②受け取りやすい宅配便など「**暮らし向上物流**」を推進。物流事業の**労働生産性を2割程度向上**させることを案に目標を検討。

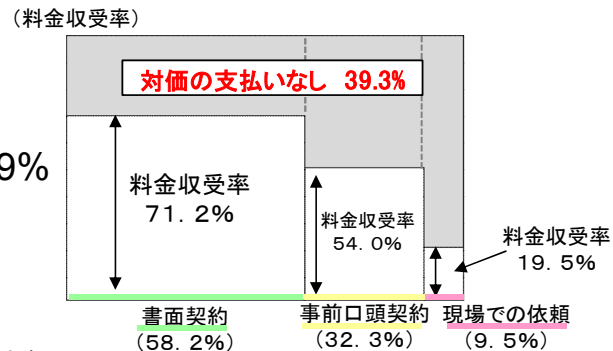
我が国の物流を取り巻く現状

■トラックの輸送能力の
約6割は未使用



（出典）国土交通省「自動車輸送統計年報」

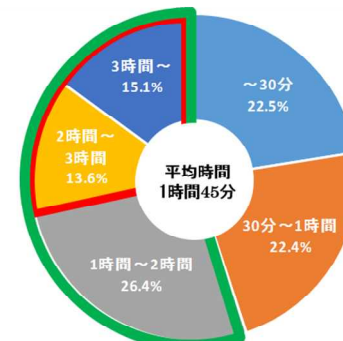
■**約4割**の荷役業務で
対価が支払われていない



（出典：平成27年 全日本トラック協会による実態調査）

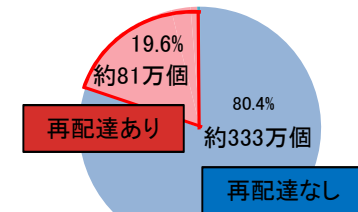
■1運行で**2時間弱**の
手待ち時間が発生

1運行あたりの手待ち時間の分布



■宅配便の**約2割**は再配達

【再配達の発生割合】



（平成26年12月 宅配事業者3社によるサンプル調査）

■天井高さ3mでは、**70%以上**の
路線トラックが屋内駐車場に入れない

オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化する「物流生産性革命」を断行

（1）移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。

→ 我が国産業と経済の成長を加速化（「**成長加速物流**」）

（2）連携と先進技術で、利便性も生産性も向上。

→ 国民の暮らしを便利に（「**暮らし向上物流**」）

【数値目標】（案）

物流事業（トラック・内航海運・貨物鉄道事業の合計）の就業者1人・1時間当たりの付加価値額※を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年までに2割程度向上**させる。

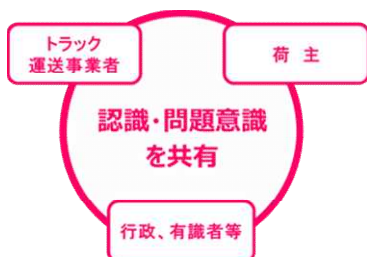
※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。

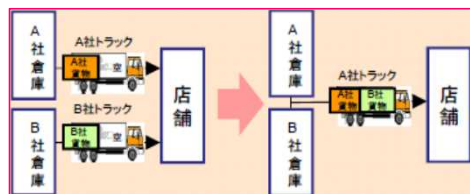
① トラック物流の刷新

荷主協調のトラック業務改革

- ・ 協議会での課題抽出、対策の実施
- ・ 契約書面化の促進



中継輸送を含む共同輸配送の促進



【目標】
積載効率を約2割向上
(2014年度:40.9%→2020年度:50%)

自動隊列走行の早期実現



【目標】
2020年以降のできるだけ
早期にトラックの隊列走行
を可能とすることを旨す

ピンポイント渋滞対策、渋滞をなくす
賢い料金

物流を考慮した建築物の設計・運用の促進
(デザイン・フォー・ロジスティクス)

【目標】
・2016年度に設計・運用ガイドライン策定



② コンテナ輸送の刷新

- ・ 海上輸送を可能とする
高度な鮮度保持技術の
開発・普及
- ・ 背高コンテナ対応の
低床鉄道貨車の開発

【目標】

- ・ 農林水産物・食品の輸出額1兆円 (目標:2020年)
- ・ 2016年度に低床貨車の実証事業。早期事業化へ
- ・ 鉄道コンテナの平均積載率を80%まで向上させる
(目標:2020年度)



③ 港湾の刷新～産業支援機能強化～

- ・ ふ頭再編による非効率な**横持ち輸送の削減**
- ・ 岸壁の確保による**沖待ちの解消**
- ・ 遠隔操作化等による**荷役能力の向上**
- ・ 受付自動化による**ゲート処理の効率化**

【目標】

2016年度から2018年度までターミナル高度化について実証事業を行い、早期の効果発現を目指す

④ 海運の刷新

- ・ **ビッグデータ**を活用し、
気象や海象に応じた最適
な**効率的運航**を実現
- ・ **省エネ船**の導入促進
- ・ **海上交通管制の一元化**による
湾内の混雑緩和

【目標】

雑貨貨物の内航海海上輸送量を10%増加
(目標:2020年度)



連携と先進技術で、**利便性も生産性も向上**。

①受け取りやすい宅配便

- ・ 宅配便の再配達を削減するため、消費者と宅配事業者・通販事業者間の**コミュニケーション強化**（配達時間の変更の容易化等）
- ・ 消費者の受取への**積極的参加**の推進
- ・ 受取方法の更なる**多様化・利便性向上**



【目標】

- ・ 今後、駅等公共スペースに新たに設置するロッカーは、原則として全ての宅配事業者、通販会社も利用可能なオープン型ロッカーとする。

② 身軽な旅行を実現する物流

宅配サービス等を活用した
手ぶら観光・手ぶら出張の環境整備



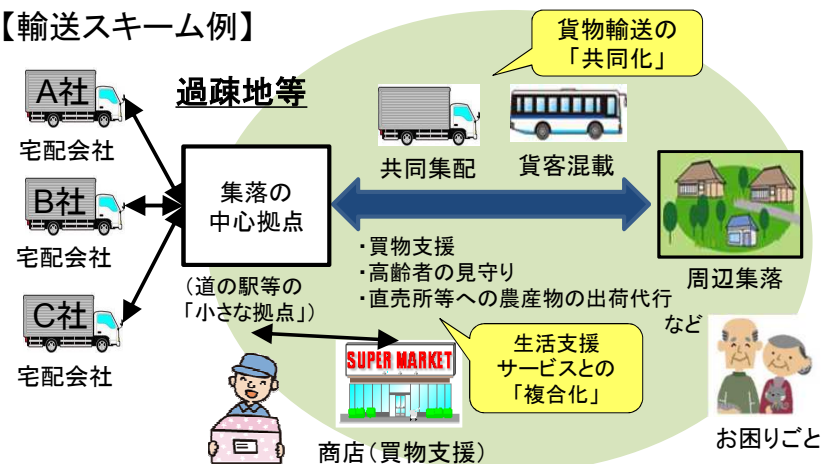
【目標】

- ・ 2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置。

③過疎地でも便利な物流

- ・ 共同集配、貨客混載、生活支援サービスとの複合化等により輸送を効率化・利便性を向上

【輸送スキーム例】



【目標】

地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例を2020年度までに100事例創出

④ドローンによる荷物配送

- ・ 小型無人機（**ドローン**）による**荷物配送**を可能とするため、安全確保を前提としつつ、**必要な環境整備を加速**し、関係者の取組を後押し。

【目標】

早ければ2018年頃までに、ドローンを使った荷物配送を可能とする。



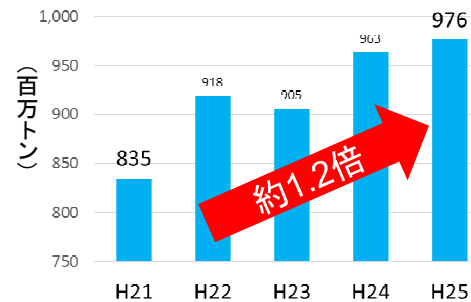
(2)「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

トラック輸送の生産性向上に 資する道路施策

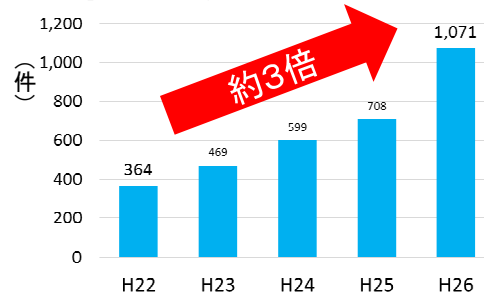
国内貨物輸送の約9割がトラック輸送

課題1: 物流拠点との接続

- ① 空港・港湾の国際貨物輸送量が約1.2倍に増加

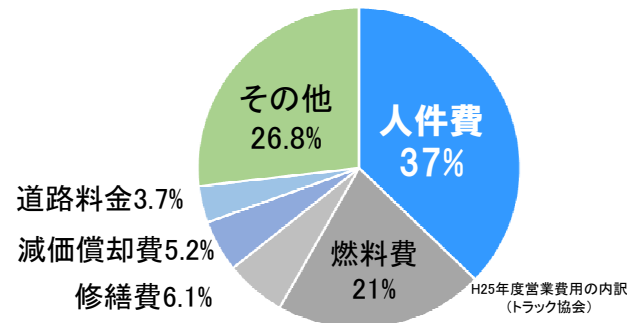


- ② 高速IC周辺の工場立地が約3倍に増加 (ICから10km以内)

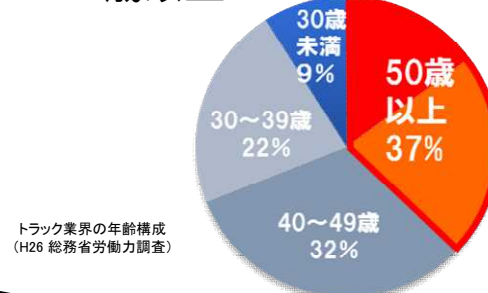


課題2: ドライバー

- ① 輸送コストのうち人件費が約4割を占める

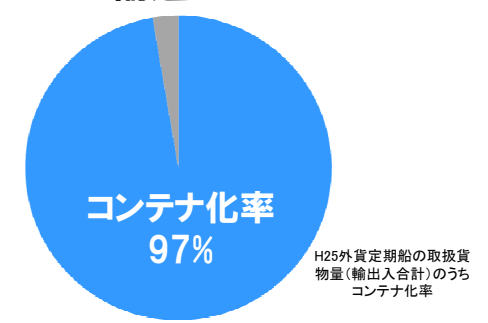


- ② トラックドライバーの約4割が50歳以上



課題3: 車両の大型化

- ① 港湾の外貿貨物は約97%がコンテナで輸送



- ② 道路の国際海上コンテナ車両の通行が約1.6倍に増加



官民連携した対応
(経済界との政策対話)

道路ネットワークを賢く使う

取組事例

物流モータルコネクトの強化

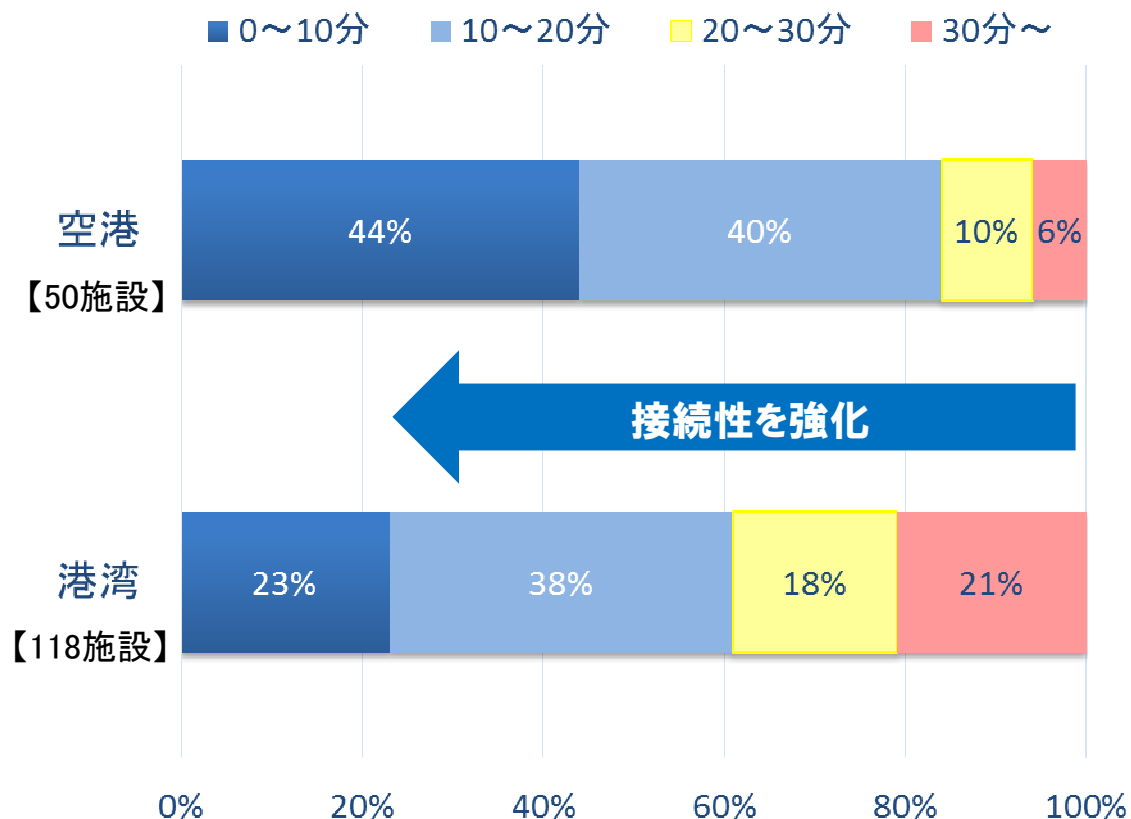
ダブル連結トラックによる省人化

特大トラック輸送の機動性強化

- 生産性の高い物流ネットワークを構築するため、国内貨物輸送量の約9割を占めるトラック輸送と空港・港湾等との**輸送モード間の接続(物流モーダルコネクト)**を強化する
- 高速IC周辺では、工場立地が約3倍に増加。更なる効率的な物流を実現するため、既存の道路空間も有効活用しつつ、直結を含めた新ルールの整理や、アクセス道路等へ重点支援を実施

① 高速道路と空港・港湾の接続状況

【ICからの所要時間】



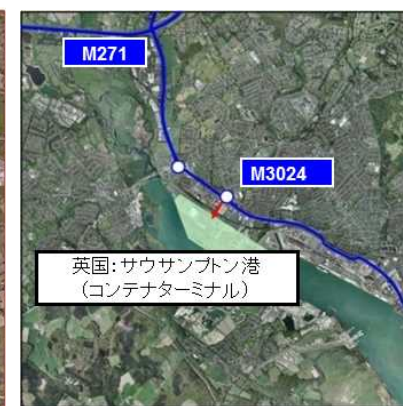
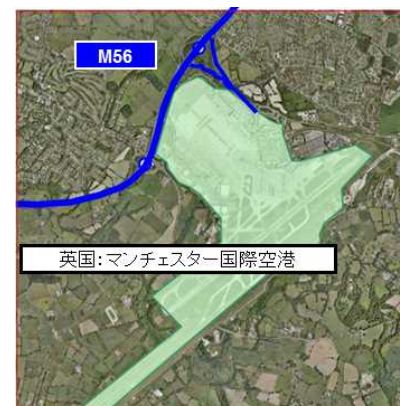
空港:会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港、ジェット空港
港湾:国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾(離島を除く)

① 高速道路と物流拠点の直結

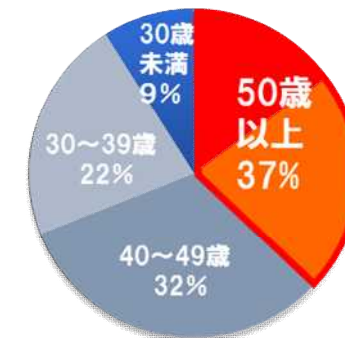
【東北自動車道 大衡IC】



【海外の事例:イギリス】



現状: トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)



民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、**1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」**の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進

現在 通常の大型トラック(10tトラック)



約12m



今後 **ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能**



特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)



ドイツアウトバーンでの実験車両
(2012.1～実験中、135台が運行)

今年度より、トラック輸送の主要幹線である「**新東名**」で実験開始予定

現状と課題

- 特大トラックは、事前に道路管理者から特車通行許可を受ける必要
- 最近の車両の大型化により、トラック事業者からの申請件数が増加し、許可までの審査日数も増加
- 事業者からは、**機動的な輸送計画が立てられないため、審査の迅速化に対して強い要望**

① 申請件数の推移



② 審査日数の推移



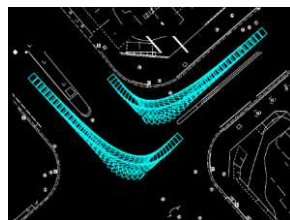
(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化

手作業中心の通行審査から、幾何構造や橋梁に関する電子データを活用した自動審査システムの強化を図り、審査を迅速化する。

(現在の電子化率: 約13%)

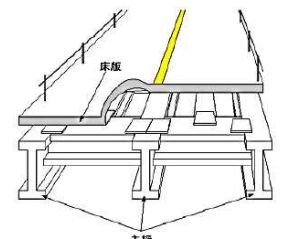
幾何構造

ITを活用した
交差点形状等
の電子データ
の収集



橋 梁

橋梁点検等
で収集した電
子データ等
の活用



(2) 大型車誘導区間の充実

国が一元的に審査(3日間)する大型車誘導区間について、港湾等の物流拠点へのラスト1マイルを追加指定し充実を行う。

【目標】 2020年までに平均審査日数を、現在の約1ヶ月から10日間程度に短縮を目指す

(2)「産業別」の生産性を高めるプロジェクト

観光産業を革新し、我が国の基幹産業に

- 人口減少・少子高齢化社会に直面する我が国において、**観光振興**に取り組み、**国内外の交流人口の拡大による消費の活性化**を図ることは、極めて重要。

(2014年ベースで、定住人口1人当たりの年間消費額(125万円)は、外国人旅行者9人分、国内宿泊旅行者27人分の消費に相当。)

- 観光産業**は、旅行業、宿泊業のみならず、運輸(航空、鉄道等)、飲食、小売りなど**極めて裾野が広く、大きな経済波及効果を有する**。(2013年の日本国内における旅行・観光消費の生産波及効果48.8兆円。)

- しかしながら、**観光産業の生産性は低水準**。また、2030年に年間18億人まで拡大すると予想される国際観光マーケットにおいて、**世界各国・地域との熾烈な競争に勝ち抜くため、国際競争力の強化が必要**。

観光産業を生産性の高い産業へと変革・変貌させることで、我が国の成長、地方創生に大きく貢献

観光産業の業務体制や人材育成等の総合的な見直し

- 宿泊業
 - ・ 生産性向上と受入体制整備に対する支援
- 観光人材の育成強化
- 各種規制の見直し
 - ・ 宿泊業、旅行業、通訳案内士、ランドオペレーター

観光地経営の改革

- 世界水準のDMOの形成・育成
- 「観光地再生・活性化ファンド」の継続的な展開

休暇の改革

- 休暇の分散化を通じた観光需要の平準化による観光産業の生産性向上

従来型の旅館の経営スタイル等を抜本的に改革し、宿泊業を観光立国の中核を担う基幹産業とする。

現状・課題

- インバウンドが増大しているにもかかわらず、旅館数は減少し、稼働率も低い。
(最近10年間でホテル数は11%増加しているが、旅館数は25%減少)
- 宿泊業では、需要の季節・曜日・時間帯変動が大きく、業務の繁忙があるため、非正規雇用者の割合が高い。
(正規雇用者と非正規雇用者の割合は、全産業で6:4。ホテル・旅館業では4:6)
- 家業として経営を受け継ぐ旅館が多く、経営手法を長年の経験や勘に依存しているため、抜本的改革が急務。

客室稼働率（全国平均／平成27年）

	最高	最低
ホテル	85.2%（8月）	67.8%（1月）
旅館	51.6%（8月）	32.5%（4月）

出典：観光庁 宿泊旅行統計調査
(ホテルはシティホテルの数値)

具体的な施策

生産性向上支援事業

- モニターの活用による厨房の業務の効率化等【H27補正・H28本予算】
- タブレット端末の活用による在庫管理の効率化等【H27補正・H28本予算】
- マルチタスク化による業務効率化の先導事例の横展開
- 全国8モデル旅館・ホテルへのコンサルティング【H27補正】
 - ・「旅館ホテル生産性向上協議会」において選出された旅館ホテルにおいてコンサルティングを実施し、指摘事項について解決に向けた取組を実施中。取組について全国的な展開を目指していく。



宿泊施設インバウンド対応事業

- Wi-Fi環境整備【H27補正・H28本予算】
- 多言語対応（円滑な接客）【H27補正・H28本予算】



産学連携による人材育成事業

- 実践を中心とした教育を行う、観光経営大学院の新設【中長期】
 - ・2020年までに、トップレベルの経営人材の恒常的な育成拠点を大学院段階に形成する。
- 経営者・従業員向けの経営改善のためのe-ラーニング【H27補正】
 - ・有識者による経営に関する知識・ノウハウ習得のための講義をWeb上で配信する。
- 戦略的経営のプログラム【H28本予算】
 - ・地域の旅館・ホテルの経営人材育成に向けた高度かつ発展的な教育カリキュラムの確立を目指すとともに、産学連携による自立、持続可能な仕組みづくりを支援する。
- カリキュラムの見直しによる、既存の観光学部の改革【中長期】
 - ・大学観光学部のカリキュラム変革により、地域観光の中核を担う人材育成を強化（標準カリキュラムの開発に着手）する。

目指す姿

宿泊業の活性化・生産性向上

相乗効果

人手不足の緩和、賃金の上昇、労働環境の改善

戦略的にマーケティングを推進する専門的組織である**日本版DMO**を全国各地で形成・育成するとともに、**観光地再生・活性化ファンド**を駆使した「観光まちづくり」により**未来発想の観光地経営を実現する**。

現状・課題

- 文化、農林漁業、商工業、環境、スポーツなど地域の関連事業者や住民等の多様な関係者の巻き込みが不十分。
- 来訪客に関するデータの収集・分析が不十分。
- 効果的なブランディングやプロモーションといった民間的手法の導入が不十分。

具体的な施策

世界水準のDMO形成に向けた「3本の矢」による地域支援

○情報支援・ビッグデータの活用促進

- ・「DMOクラウド」を開発・提供し、観光地域のマネジメント・マーケティングを「誰でも、簡単に、効率的に」行うことができる環境を整備。

○人的支援

- ・世界最先端の人材育成プログラムを開発・提供。
- ・専門的な知識を有するマーケットターの地域とのマッチングから派遣まで支援。

○財政・金融支援

- ・地方創生交付金により、KPIの設定とPDCAサイクルの確立の下、組織の立上げから自立的な運営まで総合的に支援。

「観光地域再生・活性化ファンド」(仮称)の継続的な展開

○「観光地再生・活性化ファンド」の最大限の活用

- ・REVICのファンド組成が可能な間に、民間資金の呼び水機能を有する「観光地再生・活性化ファンド」を最大限活用。

○観光投資・人材支援機能を継続するための体制の整備

- ・観光まちづくりに関する投資ノウハウ・人材支援に関する機能をREVICによるファンド組成終了後も安定的・継続的に提供できる体制を整備。

目指す姿

2020年までに世界水準DMOを全国で100形成。観光地再生・活性化ファンドなども駆使し、民間の力を最大限活用した**観光地経営の視点に立った「観光まちづくり」**を実現。

家族が休暇を取りやすい制度の導入、休暇の分散化等を含む休暇改革を行うことにより、**国内旅行の振興**や、**ゴールデンウィーク等に集中している観光需要の平準化**を図り、**観光産業の生産性の向上**を促す。

現状・課題

- 年次有給休暇の取得率は、近年、5割を下回る水準で推移（平成26年：47.6%）。
- 約3分の2の労働者は、年次有給休暇の取得にためらいを感じている（平成26年：68.3%）。
- 国内観光需要は、GW等の一部の時期に集中しているため、観光繁閑期での稼働率に大きな乖離が生じている。

具体的な施策

- **働き方・休み方改革を推進し、年次有給休暇の取得を一層促進**
 - ・ **5日間の年次有給休暇付与を使用者に義務付け（労働基準法の改正）。**
 - ・ **地域ごとに協議会を設置し、計画的な年次有給休暇取得を企業、住民等に働きかけ、休暇取得促進の機運を醸成。等**
- **家族が休暇をとりやすい制度の導入、休暇取得の分散化による観光需要の平準化**
 - ・ **分散化などの工夫事例を周知するとともに、経済界と連携し、子供の休みに合わせ年次有給休暇取得3日増を目指す。**
 - ・ **休暇取得の分散化のため産業界に対し奨励を行うとともに、経済的インセンティブ付与の仕組みの導入を目指す。等**

目指す姿

年次有給休暇取得率の70%への向上（2020年まで）や休暇取得の分散化を通じて、休暇の利用による観光の促進を図るとともに、**観光需要の平準化による観光産業の生産性向上**を促進する。

事例①マルチタスク化による生産性向上・事業拡大

越後湯澤 HATAGO井仙 (新潟県・越後湯沢温泉)

<取組内容>

- ◆ 宿泊部門・飲食部門・販売部門を明確に区分して損益を管理。
- ◆ 全従業員を対象とした年間8日間のサービス研修等を実施し、多能工化を積極的に推進。
- ◆ 接客業務のオフの時間帯を活用し、製菓事業等の新たな業務領域を開拓。

<成果>

- ◆ **取組開始の翌年度に黒字転換。**
- ◆ 従業員数を**5割強増やす**(20→32人)とともに、**平均賃金が1.2倍に上昇。**



事例③外国人旅行者の積極的な取組

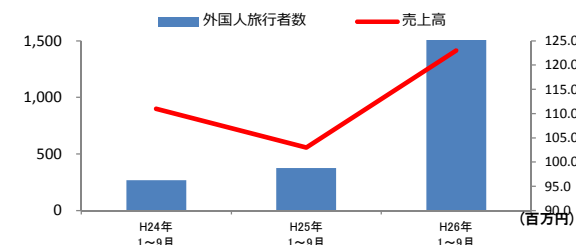
旅館わかば (熊本県・黒川温泉)

<取組内容>

- ◆ H25年度人材育成プログラム(3頁参照)参加を機に、ウェブサイトの見直しや、スタッフ向けの英会話教室の実施、英語メニューやマップの作成等を行い、外国人旅行者を積極的に受入。

<成果>

- ◆ H26年1～9月における外国人旅行者は、H25年の同期間比で**4倍に増加**し、**売上は20%増加。**



事例②業務一元化によるコスト削減

一の湯グループ (神奈川県・箱根塔ノ沢温泉)

<取組内容>

- ◆ 会計管理の徹底・目標原価率の設定(原価率17%、粗利率83%)。
- ◆ グループ8館の予約受付・経理・仕入・調理業務の一元化で経費削減。
- ◆ サービス見直しにより経費を削減(客室冷蔵庫の廃止、部屋食の廃止等)。

<成果>

- ◆ **※人時生産性が1,700円→5,000円に上昇(194%増)。**
- ◆ 従業員の平均賃金が神奈川県全産業平均賃金(363,300円(平均年齢41.7歳、勤続11.7年))まで到達。

※人時生産性…従業員1人が1時間あたりに稼ぐ粗利益



事例④団体→個人でサービスの品質向上

時音の宿 湯主一條 (宮城県・鎌先温泉)

<取組内容>

- ◆ 団体客の減少傾向を受け、サービス品質を向上させて高級旅館として個人客を取込む。
- ◆ 食材の仕入・在庫管理、備品管理の徹底による経費削減。
- ◆ 時差出退勤、休憩時間の分散による労働力配分の効率化。

<成果>

- ◆ サービスの質を向上させながらも、食材仕入原価を10%引下げ、**増収増益**を達成。
- ◆ **従業員の賃金が1.5倍に上昇。**



日本版DMOの先進事例

兵庫県篠山市

平成21年に設立された「一般社団法人ノオト」が、少子高齢化が進む歴史地区において、国家戦略特区を活用し、**再生した4つの古民家を1つのホテルとして面的に利用するなど斬新な手法による古民家再生を実施。**

観光客を増加させ、雇用の創出や定住者の増加に貢献。



歴史的街並み



モダンに改修された古民家ホテル



現代的な内装

長崎県小値賀島

日本版DMOに期待される役割を担う観光地域づくりプラットフォーム「おぢかアイランドツーリズム」を形成。

地元住民によるガイドツアーや農家で料理体験といった、島の文化・自然を多くの人に体験してもらう「体験交流型観光」を推進。

宿泊者の増加等によって地元経済に大きく貢献し、10年間で300人を超える若者たちが移住。一桁まで落ち込んだ出生数は約2倍に増加。



島の自然を満喫できる体験プログラム



地元住民によるガイドツアー



農家で料理体験

REVICによる支援スキーム

「(株)WAKUWAKUやまのうち」は、湯田中温泉のDMOとして設立。同社の**観光まちづくり事業(温泉街再生等)**に対し、**REVICと地域機関とが連携して投融資支援。**

- 例) ・廃業した旅館・店舗をリノベーションしたゲストハウス事業や飲食事業
・訪日外国人向けツアー事業 等



ゲストハウス事業

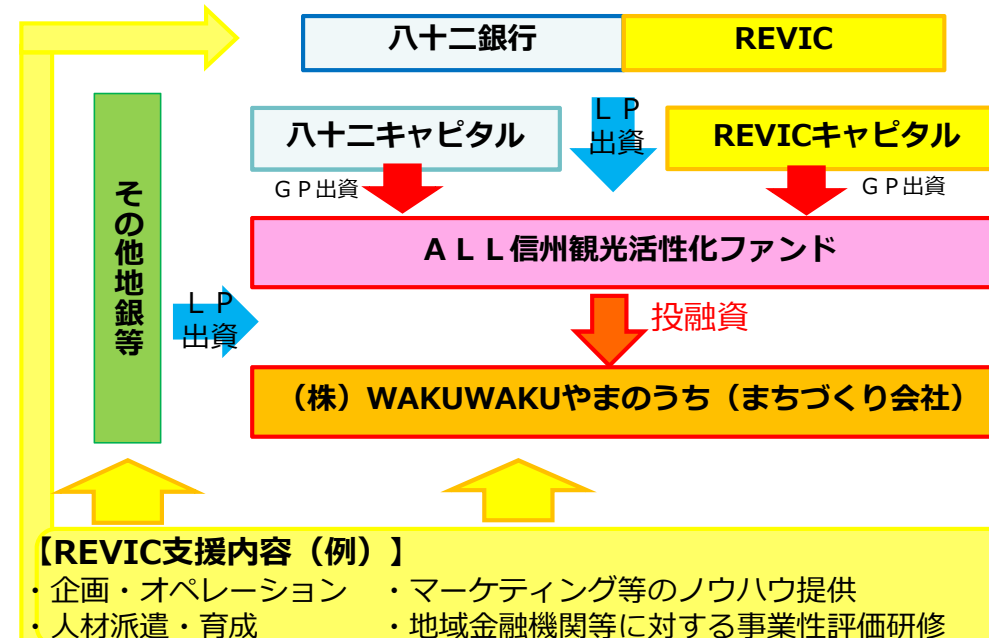


湯田中温泉



飲食事業

湯田中温泉(長野県山の内町)



平成28年3月30日策定

これまでの議論を踏まえた課題

■我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。

■観光の力で、地域の雇用を生み出し、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。

■CIQや宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。
■高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。

「観光先進国」への「3つの視点」と「10の改革」

視点1

「観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に」

- 「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放
 - ・赤坂や京都の迎賓館などを大胆に公開・開放
- 「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ
 - ・2020年までに、文化財を核とする観光拠点を全国で200整備、わかりやすい多言語解説など1000事業を展開し、集中的に支援強化
- 「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ
 - ・2020年を目標に、全国5箇所の公園について民間の力も活かし、体験・活用型の空間へと集中改善
- おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ
 - ・2020年を目途に、原則として全都道府県・全国の半数の市区町村で「景観計画」を策定

視点2

「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」

- 古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ
 - ・60年以上経過した規制・制度の抜本見直し、トップレベルの経営人材育成、民泊ルールの整備、宿泊業の生産性向上など、総合パッケージで推進・支援
- あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現
 - ・欧州・米国・豪州や富裕層などをターゲットにしたプロモーション、戦略的なビザ緩和などを実施
 - ・MICE誘致・開催の支援体制を抜本的に改善
 - ・首都圏におけるビジネスの受入環境改善
- 疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化
 - ・2020年までに、世界水準DMOを全国100形成
 - ・観光地再生・活性化ファクト、規制緩和などを駆使し、民間の力を最大限活用した安定的・継続的な「観光まちづくり」を実現

視点3

「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」

- ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現
 - ・世界最高水準の技術活用により、出入国審査の風景を一変
 - ・ストレスフリーな通信・交通利用環境を実現
 - ・キャッシュレス観光を実現
- 「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現
 - ・「ジャパン・レールパス」を訪日後でも購入可能化
 - ・新幹線開業やコンセクション空港運営等と連動した、観光地へのアクセス交通充実の実現
- 「働きかた」と「休みかた」を改革し、躍動感あふれる社会を実現
 - ・2020年までに、年次有給休暇取得率70%へ向上
 - ・家族が休暇をとりやすい制度の導入、休暇取得の分散化による観光需要の平準化

(3)「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

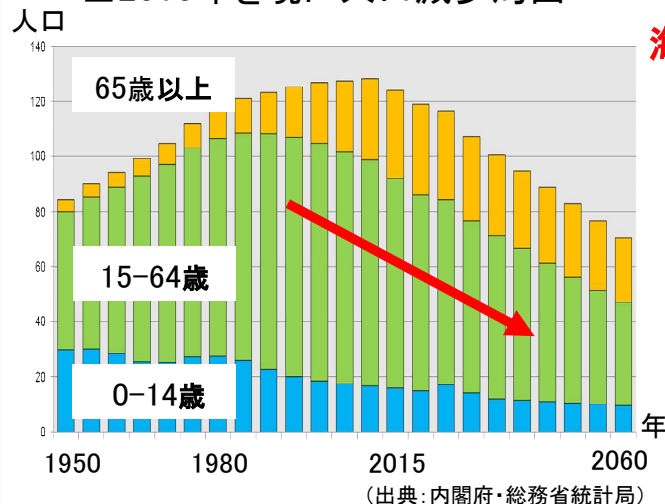
**インフラ海外展開による
新たな需要の創造・市場の開拓**
～成長循環型の「質の高いインフラ」の積極的海外展開～

○IoTなどの未来型新技術を活用した市場の開拓を含め、海外の旺盛なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、**我が国企業体質の強化、価格競争力・生産性の強化**を図り、強靱な国土交通産業の成長軌道を拓く**成長循環型の「質の高いインフラ」の海外展開を強力に推進**する。

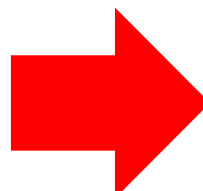
インフラ市場を取り巻く状況

国内の少子高齢化が課題

■2010年を境に人口減少局面へ



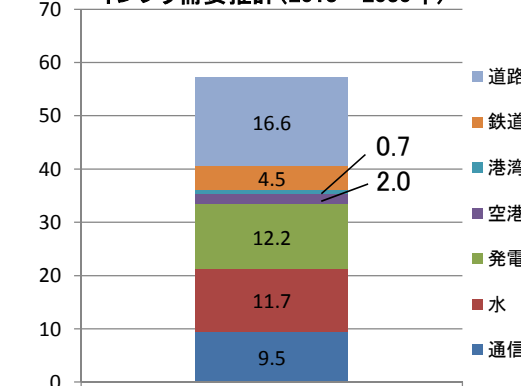
海外市場に日本企業が進出し、旺盛なインフラ需要を我が国に取り込み



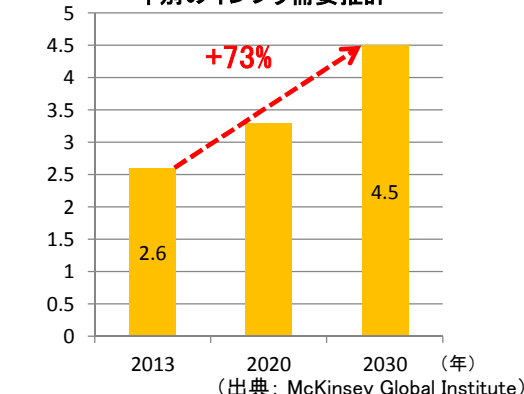
旺盛な世界のインフラ需要

■新興国等で今後の需要の伸びが期待

インフラ需要推計(2013～2030年)



年別のインフラ需要推計



目指すべき方向性

IoTなどの未来型新技術を活用した市場の開拓
グローバル競争による企業体質の強化

スケールメリットの発揮による
価格競争力、生産性の強化

具体的施策

地域・国別の取組方針の策定

人材育成・制度構築支援

最先端の新技術の活用

価格・対応スピードの競争力強化

中小企業等の海外進出支援

JOINの積極的活用

我が国企業のインフラシステム受注額 (政府全体としての目標)

現状(2010年)

約10兆円

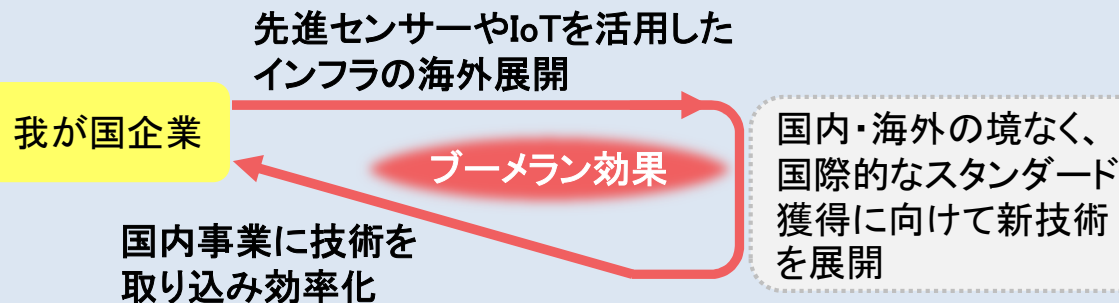
目標(2020年)

約30兆円



国土交通省は、上記目標の着実な達成に貢献できるように努力

IoTなどの未来型新技術を活用した市場の開拓



日立による鉄道車両のスマートメンテナンス(英国)

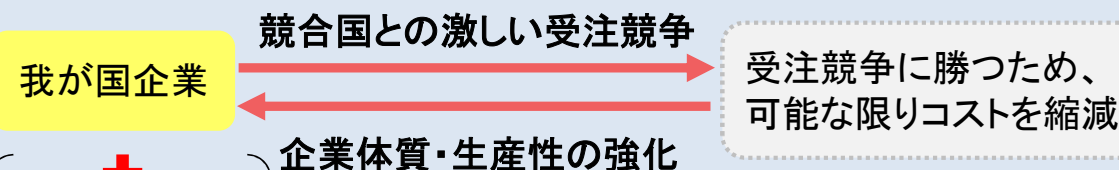
- 日立が英国の鉄道車両、生産拠点にIoT技術を導入
- 車両走行データの収集、生産拠点へのフィードバック、解析を行い、車両生産・保守に活用
- 生産・保守体制の効率化も視野



➡国内に先行して海外で取組み

- ドイツでは、ICT(情報通信技術)の徹底活用による効率的な生産管理システムの実現を目指す取組み(インダストリー4.0)を推進。
- 2013年の省庁再編により、交通と通信を融合させる「独連邦交通・デジタルインフラ省」を創設し、取組みを加速化。

グローバル競争による企業体質の強化



+

役割を補完する
他国企業

日立によるイタリア企業の買収

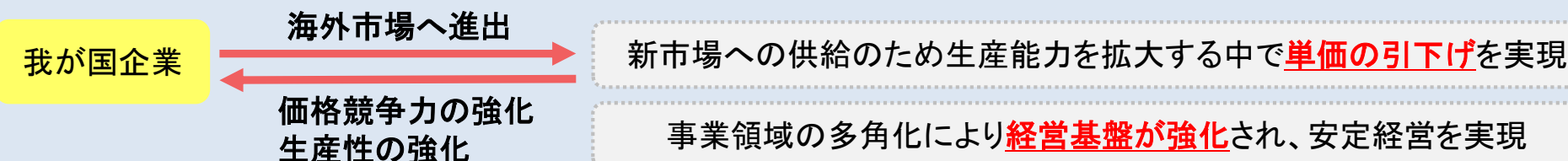
- 2015年、日立がイタリアのフィンメカニカ社の車両・信号部門を買収

鹿島建設による豪州企業の買収

- 2015年、鹿島建設が豪州の準大手建設・開発会社ICON社を買収

➡他国企業の買収により現地での事業基盤を確立、
企業体質・生産性を強化

スケールメリットの発揮による価格競争力、生産性の強化



「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」によるパッケージ施策のうち、我が国企業の生産性向上に資する施策

(1) 地域・国別の取組方針の策定

- より効果的なトップセールスも含めた戦略的な働きかけ



(2) 最先端の新技术の活用

- 情報通信分野の活用等により、輸送サービスやインフラの維持管理の更なる効率化、高度化等が図られる中、IoT、AI、センサー等の情報通信技術の進展やビッグデータの活用等の新たな技術の展開を取り込む



イメージ：海のIoTによる安全性・経済性・快適性の飛躍的な向上

(3) 中小企業等の海外進出支援

- トップセールスを行う機会に併せ、ビジネスマッチングを始め、実際に海外展開が実現するまで支援
- 外務省等の関係省庁やJOIN等の関係機関と緊密に連携し、相手国においても適切な窓口を設置
- 中小建設企業の構想段階から進出までを総合的支援

(4) 人材育成・制度構築支援

- ハード面の整備と相手国の制度構築支援や人材育成支援等ソフト面の取組みを合わせ、全体をパッケージとして推進することが我が国の強み
- こうした強みを活かしていくため、制度構築支援や人材育成支援を強化



(5) 価格・対応スピードの競争力向上

- 我が国が有する幅広い技術の十分な活用を含め、相手国のニーズに立つことを徹底
- 「質の高いインフラパートナーシップ」に係る抜本的な制度拡充策を最大限活用し、相手国のニーズの目線に立って価格や対応スピードにおける競争力を向上
- 「質の高いインフラ」案件に対して供与条件を優遇した円借款など、競争力あるファイナンスパッケージを提案

(6) JOINの積極的活用

- 海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が先導的な役割を果たしつつ、民間企業の海外展開を積極的に支援
- 中小企業等を含む企業のマッチング等、海外プロジェクトの推進に向け、より能動的に取組み

