

Ⅱ：生産性革命プロジェクトの具体例

.....
生産性向上につながる先進的な取り組みとして、第1回・第2回の国土交通省生産性革命本部において、まずは13のプロジェクトを選定しました。
.....

→ 社会のベース
産業別
未来型

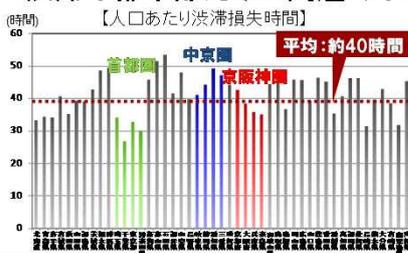
生産性革命に向けた ピンポイント渋滞対策



- 人流・物流はあらゆる生産活動の根幹。
- 効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応。

【日本を取り巻く状況】

■ 渋滞は都市部だけの問題ではない



■ 渋滞損失は移動時間の約4割

年間約50億人時間、約280万人分の労働力に匹敵
[大型車では約8億人時間、約45万人分の労働力]
一人あたり約100時間



欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割

■ 高速道路 実容量の低下箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正

【ネットワーク整備】

【事例】

○東名阪 四日市
⇒ 新名神の整備(H30)
(新四日市JCT～亀山西JCT)

【効果例】

○新東名開通(H28. 2)
浜松いなさJCT～豊田東JCTの開通により、
・現東名の渋滞：月24回 ⇒ ゼロ
・労働生産性：約6%向上*

【ピンポイント対策】

■ 渋滞の発生要因 ※NEXCO3社(平成25年(2013年)1月～12月)

サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%
------------------	------------------	---------------------	------------	------------	------------

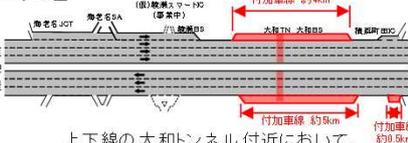
データ分析による対策で解消を図る

関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

○東名高速 大和トンネル付近



写真、大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)



上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。

○中央道 小仏トンネル付近

○首都高速 板橋・熊野町JCT

○阪神高速 阿波座付近

*トラックドライバーが、東名を毎日1往復するとして、実労働時間の短縮から算出

首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上

→ 社会のベース
産業別
未来型



- 首都圏三環状の概成により、交通が分散し、渋滞が大幅に改善するなど、環状道路の効果が顕在化。
- 首都圏の高速道路について、平成28年4月より、圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入。
- 今後、渋滞状況等を踏まえて、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上を促進。

＜ネットワークの進展による渋滞改善＞



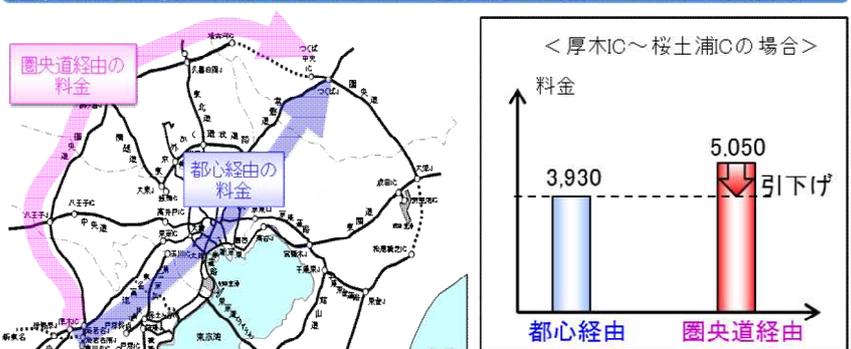
注1：※区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
注2：久喜白岡JCT～木更津軍IC間は、暫定2車線
注3：圏央道の金利谷JCT～戸塚IC、宋IC・JCT～藤沢IC、大栗JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

【効果例】

- 首都高品川線開通
中央環状の全線開通により、都心の交通量が5%減少、渋滞が5割減少。

＜新たな料金による生産性向上＞

圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定（平成28年4月より導入）



平成28年4月からの新たな料金の影響を検証した上で、混雑状況に応じて変動する機動的な料金などを導入



→ 社会のベース
産業別
未来型

クルーズ新時代に対応した 港湾の生産性革命プロジェクト



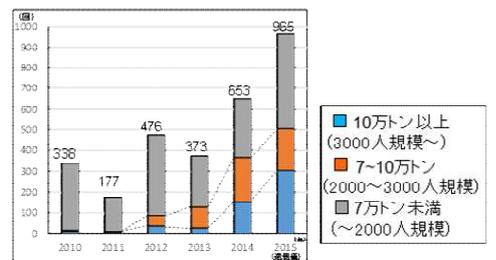
- 既存ストックと民間活力を最大限に活用し、クルーズ船の寄港増に対応。
- これら施策により、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標実現に積極的に取り組む。

背景・課題

- 現在、外国船社が運航するクルーズ船寄港が急増
- 特に、大型のクルーズ船の増加が著しい

スピード感のある受入環境整備が必要

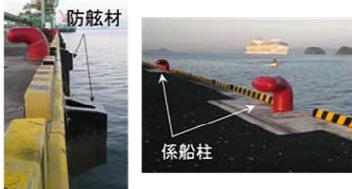
我が国港湾に寄港するクルーズ船の船型(外国船社)



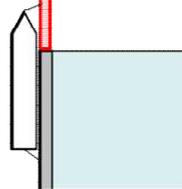
施策

①既存ストックの活用

防舷材、係船柱の整備により大型クルーズ船に対応



栈橋等の整備により岸壁延長不足に対応



②民間活力の活用

民間事業者による旅客施設の整備を促進
(無利子貸付制度の創設)



旅客施設

目標

- ①2017年にアジア最大(16万トン級)のクルーズ船が寄港する港湾数を、2015年比で倍増(2015年は7港に寄港)
- ②2018年に世界最大(22万トン級)のクルーズ船の我が国港湾への寄港を実現

「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」※の目標実現に向け、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」、世界に誇る国際クルーズの拠点形成等の施策に積極的に取り組む。



※明日の日本を支える観光ビジョン(2016年3月30日)

→ 社会のベース
産業別
未来型

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～



- 経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上により、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させる。
- その際、高齢者、子育て世帯等の行動をビッグデータで解析、ユーザー目線も備えたプランニング手法に一新し、施設の最適立地を実現する。

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...

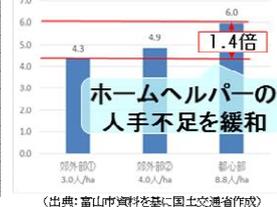
4割増加

(※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



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)

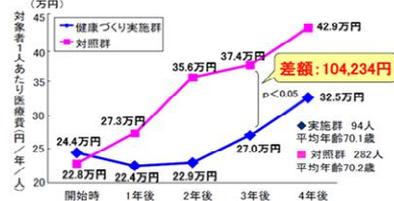
高齢者一人ひとりが元気に
～地方財政の健全化へ～

■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。

コンパクトシティ形成支援チーム (H27.3設置)



『まち・ひと・しごと創生総合戦略』(H26.12.27閣議決定)に基づき設置



コンパクトシティ化に取り組む市町村を省庁横断的に支援

- 支援施策の充実
- モデル都市の形成・横展開
- 取組成果の「見える化」

【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
- ◆都市機能誘導区域の誘導施設の立地割合が増えている市町村数:100
- ◆居住誘導区域の人口割合が増えている市町村数: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%

→ 社会のベース
産業別
未来型

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。

背景等

- ・訪日外国人旅客数: 1974万人(2015) → 4000万人(2020)
- ・BtoC 電子商取引市場: 12.8兆円(2014) → 22.9兆円(2020)※
- ・高齢者向け住宅: 54万戸(2012) → 146万戸(2025)

背景等

- ・空き家率: 13.5%(2013) → 21.0%(2023)※
- ・クラウドファンディング市場の拡大:
2013-2014の新規支援額伸び率 +59.5%

※は民間推計

主な対策

- 多様な投資家から資金を調達し、リノベーションや施設整備等を促進するため、リート等への支援を拡充
- 不動産証券化の手續の簡素化や規制緩和等により、事業の案件形成をより一層加速
- 土地について需要を踏まえた的確な活用の円滑化や流動化を重点的に支援

- 小口の投資を集めた空き家再生等のための新たな制度を創設
- 寄付された資産等を地域が連携して交流や移住、起業等の場として管理・活用する取組を支援
- 地域の金融機関や自治体等の連携強化や人材育成等を支援

- 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

名目GDP600兆円達成に向け、2020年頃にリート等の資産総額を約30兆円に倍増