

## 国土交通省生産性革命本部（第2回会合） 議事概要

1. 日程：平成28年4月11日（月）16：30～17：10
2. 場所：合同庁舎3号館 幹部会議室
3. 出席者：大臣、副大臣、大臣政務官、事務次官、技監、国土交通審議官、大臣官房長、技術総括審議官、物流審議官、危機管理・運輸安全政策審議官、サイバーセキュリティ・情報化審議官、技術審議官、総括監察官、官庁営繕部長、総合政策局長、公共交通政策部長、大臣官房審議官（国政）、土地・建設産業局長、都市局長、水管理・国土保全局長、水資源部長、道路局長、住宅局長、鉄道局次長、自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、北海道局長、政策統括官、国際統括官、観光庁長官、気象庁長官、運輸安全委員会事務局長、海上保安庁長官、国土地理院長
4. 議事：（1）国土交通省生産性革命プロジェクト第2弾について  
（2）国土交通省生産性革命プロジェクト第1弾等の進捗

### 5. 議事概要

- 生産性革命プロジェクト第2弾の案について、都市局、土地・建設産業局、海事局、総合政策局、道路局、観光庁より資料に沿って説明。
- 3月に選定した生産性革命プロジェクト第1弾の進捗状況等について、港湾局、鉄道局、道路局より以下のとおり説明。  
（菊地港湾局長）

第1回目の本部会合におきまして、クルーズの新時代に対応した、港湾生産性革命プロジェクトとして2つお話させていただきました。1つ目が既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れていこうということでありまして、少ない投資で多くのインバウンドを目指すということでもあります。平成28年度当初予算におきまして、高知港、それから大阪港におきまして、アジア最大のクルーズ船に対応できる整備を順次進めているところでございます。さらに博多港におきましては、世界最大のオアシス・オブ・ザ・シーズに対応するための整備を進めておりまして、平成30年に入港したいという要望にしっかり

応えることにしております。2つ目は民間活力を活用して旅客施設の整備を推進するという事で、民の力で港湾をスマート化するという施策でございます。これについては旅客施設の整備に対する無利子貸付制度を盛り込んだ法案を国会に提出し、ご審議をお待ちしているというところでございます。さらに加えて3月30日に観光ビジョン会議におきまして、クルーズの新しい目標もつくっていただきました。これを踏まえて、2020年に500万人という高い目標が設定されましたので、これはクルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現ということで日本全体の生産性を上げることでこの需要をしっかりと取り込んでいこうという考えであります。以上です。

(志村鉄道局次長)

前回の生産性本部におきまして、大臣の方からすでに開業したプロジェクトについてもどのような生産性の向上の成果があがったのかアピールが重要だというご指示、ご発言がありましたので、北陸新幹線につきましてご報告をしたいと思っております。本年の3月末に、整備新幹線については、いよいよ北海道新幹線も開業しているところでございますけれども、昨年3月には北陸新幹線が金沢まで開通しまして、移動時間が短縮され、また目的地での滞在時間の増加が実現しております。これによりまして、観光の振興でありますとか、あるいは新たなビジネスの創出でありますとか、雇用の創出、沿線価値の向上など、大きな効果を上げていると認識しております。具体的には兼六園の入場者数が開業1年間で308万人ということで、前年同月比で52パーセント増加してございます。また、宇奈月温泉の宿泊者数も開業後約1年間で約44パーセント増ということで、観光の入り込み客数の、金沢、富山での増加が目覚ましいところです。また、ニューサービスといいますか、観光列車として、花嫁のれんなどの新しいビジネスも創出されているということでございまして、雇用者数につきましても、石川・富山ともに2割弱の増加を示しております。また、沿線価値ということでは、金沢駅の西口におきまして、今年1月現在で31パーセントの増ということで、非常に大幅な上昇を示しているところです。ただ、定量的にはこの経済波及効果につきましては、政策投資銀行などが公表したところでは、石川・富山両県で見ました場合に、年間約200億円以上の効果を生み出しているというふうな試算もでているところです。このように北陸新幹

線の整備は経済社会面でも、こうした貢献を通じまして、生産性の向上でも大きく機能しているというふうに考えているところでございます。今後とも鉄道局としましても、こういった事例をPRしていきたいと考えております。以上です。

(森道路局長)

1枚ものの別添でお配りさせていただいている、新東名の開通によるトラックドライバーの生産性の向上というものが1枚ございます。この新東名の豊田から浜松の間の55キロ、ちょうど2ヶ月前、2月13日に開通しました。ネットワーク、バイパスでございますので、当たり前と言えば当たり前なのですが、2ヶ月経ちまして、この間渋滞がゼロということで、渋滞損失時間が475万人時間/日というものがゼロになりました。これによりまして、例えばドライバー1人あたりの年間の労働時間66時間、また労働生産性といったものに関しましては、運輸・郵便業の年間労働時間の2,051時間と全産業の平均1,788時間の差の263時間の約半分が解消されたというふうに見ることもできるのではないかとということで、ネットワークの効果としてこの場で報告をさせていただきます。それ以外に、前回ご紹介したピンポイント渋滞対策、交通安全対策に関しましては募集等々を始めたところでございますし、都心の渋滞をなくすための首都圏の料金水準の変更にしましては、4月1日からの導入ということでございまして、まだデータの大きなものがとれておりません。データがまとまり次第またご報告させていただければと思います。以上です。

○副大臣、政務官より以下のとおり質問、意見。

(山本副大臣)

造船のところは、シェアを2割から3割に上げるなど景気がよい話が並んでいます。結構、足下の景気が悪いと思います。実は、好調でいく予定だったけれども、なかなか現実問題としては、例えば受注を見ても、中国の景気減退等の影響を受けており、そのあたりもしっかり精査をしてもらいたいと思います。非常に日本の船のレベルが高いということはそのとおりだと思いますが、

追いつかれ、引き離し、また追いつかれ、その繰り返しだと思います。ですから、中国、韓国がどう対処しているのかを理解し、我々の対処の仕方を考えていかなければならないと思います。その点についてコメントをいただきたいと思います。もう1つ聞きたいのですが、日本と他国の船舶の品質の差は大きいと思いますが、他国の船舶はどのくらい問題があるのか関心があります。日本の建造船にそう簡単には追いつけない気がしますが、そのあたりの正直なところを教えてくださいたいと思います。

(坂下海事局長)

現況についてですが、海運の船が非常に余っているという状態になっております。船が余っているということは、新しい船を造らなくてもいいという状態にあるということです。足下の商談は非常に低調という状態になっております。他方、日本は昨年の受注によって、一部キャンセルが出ているものもありますが、ほぼ3年くらい先までの注文を抱えております。したがって、今、中国・韓国は構造調整で困難に直面しておりますが、日本は3年分の受注を抱え、しばらく様子見ができるという状態になっております。先般、海事分科会海事イノベーション部会でも、答申の審議を行いました。今の韓国・中国が非常に厳しい状態の中、日本はたくさん注文を抱えている状態で、将来に向けた投資を積極的に行い、さらに中国・韓国との差を広げるための対応をすべきだというご意見を皆さんからいただいているところです。企業自身も、このチャンスをしっかり活かそうという気になっています。それから、他国との製品の差ですが、実際に船を造った時の、例えば溶接のレベル、用いている材料の品質については、例えば、他国の船は数年するとパイプが錆びて使えなくなるとか、そういった課題があると言われております。現実、日本の船会社も中国・韓国の造船所に発注をかけていましたが、例えば日本が技術提供を行った、かなり品質の良い船舶を建造する造船所を除いては、日本の船会社も日本への発注回帰を行っていますので、やはり性能の差という面では歴然の差があるのではないかとこのように思います。

(津島大臣政務官)

コンパクト・プラス・ネットワークと観光についてお聞きしたいと思いま

す。コンパクト・プラス・ネットワークは、この概念が出てからだいぶ経つわけですね。富山市が本当に先進地、見附市がスマートウェルネスシティの先進地という認識でありますけれども、やはり自治体の間で温度差があると思います。富山市の例で、森市長さんのように、行った事業の効果がきちっと見える化しているというところは全国的にはまだまだ少ないのではないかと考えておりますし、そもそも自治体で公共施設を建て替えるということは単に建て替えるということを考えて、その事業費がどうなんだという議論に終始をし、その施設がどういう効果をもたらすかというところまでは議論されていない。つまりは都市政策ということで我々が今考えている観点がどうしても欠落している。そういうことを考えられる人材がないということもあるのでしょうかけれども、そういった点はやはり我々がきちっとフォローアップを国交省としてやる必要があるのではないかと考えているところでございます。その点について教えていただければと思います。観光についてはですね、仰るとおり旅館の古い体質をいかに解消するかといことは非常に大事なことであります。では、旅館の生産性を上げるために、なるべく人員を少なくし、食事も部屋食からバイキング形式にすれば、生産性は上がりますが、一方で失うものもあると思います。ニッポン風のおもてなしというのもあって、そういうものを期待されるお客様に、なんか期待していたのに興ざめだというようなところがあって、だからそういう古くからのやり方を守りつつ、生産性を上げた旅館もあるように聞いております。この辺りでいうと神奈川の鶴巻温泉ですかね。そういった事例を、やはり水平展開していくといことが必要かと思うのですが、その点についてご見解をいただければと思います。

(栗田都市局長)

政務官が仰ったとおりであります。コンパクトシティという言葉が語られるようになって十数年、都市再生法を変えて、政策化して2年、今220の都市に取り組んでいただいております、実際にこの3月に計画を作ってくれた2都市がありますけれども、まだまだこれからでございます。まだまだ実際に計画を作っていただく立場の人が、さっき政務官も仰っていたとおり、縦割りの視点から脱し切れていないところがございます。それをどう支援していくか。政府の中でも、縦割りではこのコンパクトシティ政策はできませんので、厚生労働

省、文部科学省、経済産業省など、横断的なチームを作って、自治体に臨んでいくというふうにしております。凶らずも今日全国の都道府県の都市計画担当課長会議がございまして、ご挨拶だけして参りました。津島政務官が仰った問題意識を、大変僭越ですけれども、ほとんどその通りお伝えして、自治体のマインドセットを変える努力をしているところでございます、引き続き頑張っ参りたいと思います。

(田村観光庁長官)

観光につきましては、いろんなタイプの旅館があつていいと思います。ただ、かなり多くが社員旅行での団体様をお迎えというのをビジネスモデルの基本に据えていたので、時代の変化についていけないというところがございます。ですから、そこをやはり変えていかなければいけないということで、その旅館にあつた対応の仕方が色々あると思いますので、多様なメニューを示していければと思います。

(津島政務官)

ビジネスモデルというのは私も問題意識を持っております。

○閉会にあたり、本部長である石井大臣から以下のとおり発言。

(石井大臣)

本日は生産性革命プロジェクト第2弾として、積極的な提案をしていただきまして、感謝申し上げます。今日提出された7つのプロジェクトは、それぞれ生産性向上に一定の成果が見られるということから、第2弾プロジェクトとして選定したいと思っております。今日の資料にもございましたけれども、我が国は、例えば物流を見ると、トラックドライバーが不足しているのにも関わらず、トラック積載率はこの20年間で15ポイントも下がって、現在約41%程度と、まあ荷主の方の関係もあつて手持ち時間のほうがですね、1回の運行で約2時間近い手持ち時間があるということもありますし、また、人口減少下で、従来のように、都市をどんどんどんどん拡散していけば医療なり介護なりのサービスが大変拡散をしていくということもございます。また買い物難民等もどんどん増えてしまうという状況もございます。また我が国

の造船業は、燃費が2割も良いにも関わらず、また中国・韓国の後塵を拝しているということでございますので、我が国経済社会には非効率・ムダがあり、まだまだ改善の余地がたくさんあると、未利用の価値が残っていると、こういうふうに思っております。生産性革命はこれらにスポットを当てて、非効率や無駄を排除し、未利用価値を打ち出すことによりまして、我が国の経済の持続的成長に貢献するものであります。前回のプロジェクトと併せて、13個のプロジェクトをさらに磨き、推進していただきたいと思っております。また、今後生産性革命は、運動論として広めていく必要がございます。来週の月曜日には経団連、榊原会長を始めとする役員の皆様との意見交換会も予定をしております。経済会のニーズも踏まえまして、プロジェクトに一層磨きをかけていきたいと思っております。経済団体とは今後ともそれぞれの地方においても、意見交換も行うなど、様々な場面で連携をしていきたいと思っております。引き続き本部員の皆様の積極的な取組をお願いしたいと思っております。以上でございます。

以上