



特集

生産性革命元年

未来を切り拓き、さらなる経済成長へ

人口減少時代に突入した日本。これは単に人口が減るといっただけではなく、これまで日本経済を支えてきた労働力も減っていくことを意味します。

今後わが国が経済成長を続けていくには、労働力不足を補うための生産性の向上が必要不可欠となってきました。

社会の無駄をなくし、生産性の向上を図る取り組み「生産性革命プロジェクト」について特集します。

生産性の向上こそ 人口減少社会における “経済成長の鍵”となる

わが国では平成22(2010)年の1億2806万人をピークに人口減少が始まっています。しかも少子化は深刻で、極めて速いペースで高齢化も進んでいます。これは今後、これまで日本経済を支えてきた勤勉で豊富な労働力が急速に減少することを意味しています。しかし人口減少下にあっても、社会のさまざまな「ムダ」(例えば道路移動時間の約4割が渋滞に費や

されている状況など)を減らし、労働者の減少を上回る生産性の向上があれば、経済成長を続けていくことは十分に可能です。

そこで国土交通省では大臣のリーダーシップの下、本年を「生産性革命元年」とし、省内に「国土交通省生産性革命本部」を設置。総力を挙げて「社会のベース」、「産業別」、そして「未来型」の三つの切り口から生産性革命に取り組んでいます。

13の生産性革命プロジェクト 社会全体の生産性向上へ

生産性を向上させるためには、急速に発達しつつあるICT(情報通信技術)、IoT^{*}、ロボットの技術の活用など「未来型」の投資や新技術の活用が欠かせません。また、かつて東名・名神高速道路や東海道新幹線の全通が日本の高度成長をもたらしたように、都市部の渋滞解消による移動時間の短縮、事故や災害のリスクの低減など、戦略的な社会資本の整備や活用を通じて「社会のベース」の生産性向上に取り組むことも必要です。

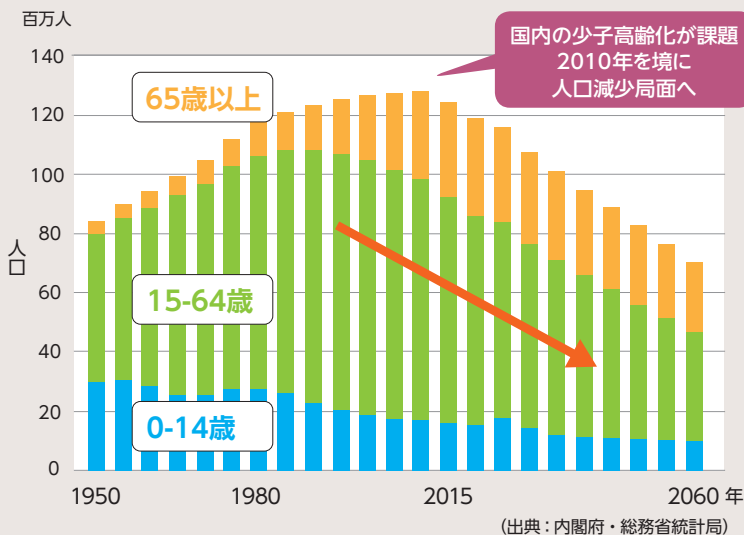
さらに、建設産業、住生活産業、造船業、物流産業、観光産業などの「産業別」の生産性向上も急務です。

国土交通省では、「国土交通省生産性革命本部」において、すでに熟度が高いと思われる13のプロジェクトを選定しました。その一つ、「渋滞をなくす賢い料金」では、4月に首都圏で導入した新たな高速道路料金の効果として、首都高速の渋滞緩和、一般道の交通量の緩和、圏央道の利用促進が確認されたところです(6ページ参照)。

6月2日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2016」(骨太の方針)や「二ツポン一億総活躍プラン」でも、生産性革命に向けた取り組みは、政府として取り組むべき課題として位置付けられています。

国土交通省は、国民経済や国民生活の基盤である社会資本や観光、物流など、幅広い分野を担っています。「社会のベース」「産業別」「未来型」の三つの切り口から生産性向上に取り組むことで、未来を切り拓き、希望を生み出すわが国経済の持続的で力強い成長に貢献したいと考えています。

日本における年齢別人口割合の推移



国土交通省生産性革命本部の様子





生産性革命プロジェクト 13

社会のベース

1,2 渋滞をなくす ピンポイント対策と賢い料金

▶ 6ページにて詳しくご紹介

3 クルーズ新時代の港湾

- 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。



既存ストックの活用

- 「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。

4 コンパクト・プラス・ネットワーク

- 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減少、中心市街地での消費額増加などサービス産業の生産性を大幅に向上。
- 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。

5 土地・不動産の最適活用

- 土地・不動産について不動産証券化の手続き簡素化、空き家再生等のための新たな制度創設など、流動化を通じた有効活用を図り、需給のミスマッチの解消、新たな需要の創出等を進める。
- GDP600兆円達成に向け、2020年頃にリート(不動産投資信託)等の資産総額を約30兆円に倍増。

産業別

6 建設産業 i-Construction

▶ 8ページにて詳しくご紹介

7 住生活産業

- 市場で評価される既存住宅にする、既存住宅でも安心という評価に変えるため、消費者に既存住宅の魅力を効果的に訴求する取り組みを行う。さらに、住生活関連の新たなビジネス市場の創出・拡大を促進する。

8 造船業 i-Shipping

- 船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズ(段階)でICTを取り入れ、造船業の生産性を50%向上させ、運航では省エネ・故障ゼロを目指す「i-Shipping」を推進。
- 日本造船の世界シェアを20%から30%に上昇させ、GDPの拡大、地域経済と雇用に貢献。

9 物流産業

- 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダなど、さまざまなムダを大幅に効率化し、生産性を向上させるため、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の「成長加速物流」を推進。
- 連携と先端技術で、利便性も生産性も向上させるため、受け取りやすい宅配便の実現など「暮らし向上物流」を推進。



駅などに設置されている宅配ボックスの一例

10 トラック輸送

- ドライバー不足解消のため、特車許可基準を緩和。ダブル連結トラックの導入を図り、省人化を促進。
- 物流拠点との接続強化、輸送の機動

性強化のための特車審査の迅速化など、道路ネットワークを賢く使う。



ダブル連結トラック
(1台で2台分の輸送が可能)

11 観光産業

- 従来型の旅館の経営スタイルなどを抜本的に改革し、宿泊業を観光立国の中核を担う基幹産業とする。
- 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。
- 休暇の分散化などを含む休暇改革により、国内旅行の振興、観光需要の平準化を図り、観光産業の生産性向上を促進。

未来型

12 科学的な道路交通安全対策

- ビッグデータを活用し、生活道路における速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の急所を事前に特定。効果的な速度

低減策を実施。

- 運転者の運転特性を保険料に反映させる「テレマティクス保険」を普及・促進。

13 成長循環型の「質の高いインフラ」海外展開

▶ 10ページにて詳しくご紹介