



# 国土交通省 生産性革命 プロジェクト



# 目次

いま、なぜ、「生産性革命」なのか . . . . . P. 01

## I : 対談「生産性革命」の取組

国土交通大臣 石井啓一  
× . . . . . P. 03  
経団連会長 榊原定征

## II : 生産性革命プロジェクト 20

- 01 ピンポイント渋滞対策 . . . . . P. 10
- 02 高速道路を賢く使う料金 . . . . . P. 11
- 03 クルーズ新時代の実現 ~訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて~ . . . . . P. 12
- 04 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~ . . . . . P. 13
- 05 不動産最適活用の促進 ~土地・不動産への再生投資と市場の拡大~ . . . . . P. 14
- 06 インフラメンテナンス革命 ~確実かつ効率的なインフラメンテナンスの推進~ . . . . . P. 15
- 07 ダム再生 ~地域経済を支える利水・治水能力の早期向上~ . . . . . P. 16
- 08 航空インフラ革命 ~空港と管制のベストミックス~ . . . . . P. 17
  
- 09 i-Constructionの推進 . . . . . P. 18
- 10 住生活産業の新たな展開 ~既存住宅流通・リフォーム市場の活性化~ . . . . . P. 19
- 11 i-Shippingと j-Ocean ~「海事生産性革命」 強い産業、高い成長、豊かな地方~ . . . . . P. 20
- 12 物流生産性革命 ~効率的で高付加価値なスマート物流の実現~ . . . . . P. 21
- 13 道路の物流イノベーション ~トラック輸送の生産性向上~ . . . . . P. 22
- 14 観光産業の革新 ~観光産業を我が国の基幹産業に~ (宿泊業の改革) . . . . . P. 23
- 15 下水道イノベーション ~“日本産資源”創出戦略~ . . . . . P. 24
- 16 鉄道生産性革命 ~次世代技術の展開による生産性向上~ . . . . . P. 25
  
- 17 ビッグデータを活用した交通安全対策 . . . . . P. 26
- 18 「質の高いインフラ」の海外展開 ~巨大市場を日本の起爆剤に~ . . . . . P. 27
- 19 クルマのICT革命 ~自動運転 × 社会実装~ . . . . . P. 28
- 20 気象ビジネス市場の創出 . . . . . P. 29



## いま、なぜ、「生産性革命」なのか

我が国は、現在、人口減少社会を迎えています。働き手の減少を上回る生産性の向上等によって潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが求められています。

社会全体の生産性を高め、人々の成長期待を高めることができれば、企業の設備投資や賃上げ、さらには個人消費の拡大が促され、一時的な需要の喚起にとどまらない持続的な経済成長につながっていくことが期待されます。

こうした観点から、国土交通省では、平成28年を「生産性革命元年」と位置付け、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や、関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化することとしました。

このため、同年3月に「国土交通省生産性革命本部」を設置し、これまでに、20の「生産性革命プロジェクト」を選定しました。このリーフレットでは、それらを、①「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト、②「産業別」の生産性を高めるプロジェクト、③「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクトという3つの切り口から紹介します。

国土交通省では、平成29年を生産性革命「前進の年」とし、これらのプロジェクトの更なる具体化を進めるとともに、その基礎にある「生産性革命」の考え方を施策全般に組み込んでいく方針です。

**「社会のベース」の生産性を  
高めるプロジェクト**

**「産業別」の生産性を  
高めるプロジェクト**

**「未来型」投資・新技術  
で生産性を高める  
プロジェクト**



# I : 対談 「生産性革命」の取組

国土交通大臣 石井啓一

×

経団連会長 榊原定征

.....

少子高齢化が進む中で、生産性の向上がわが国の大きな課題となっている。人口減少に伴って労働力が不足しても、生産性を高めることができれば、今後も日本経済の成長が期待できるからだ。こうした中で国土交通省が「生産性革命本部」

を設置し、公共事業へのロボット導入や都市の渋滞解消などの取組を始めた。石井啓一国交相と榊原定征経団連会長が生産性向上の重要性について語り合った。  
(司会は井伊重之・産経新聞論説委員)

.....

平成28年5月29日 産経新聞 掲載記事



# 「生産性革命」 への取組

**さかきばら・さだゆき** 日本経済団体連合会会長。内閣府  
経済財政諮問会議議員。

昭和18年3月22日生まれ。40年3月、名古屋大学工学部卒業。42年名古屋大学大学院工学研究科修士課程修了。同年4月、東洋レーヨン(現東レ)入社。平成14年6月、代表取締役社長、22年6月に代表取締役会長、26年6月に取締役会長、27年6月に相談役最高顧問。19年5月に日本経済団体連合会副会長、26年4月に日本経済団体連合会会長に就任

**【井伊委員】** 石井大臣は、本年を「生産性革命元年」とされ、生産性の革命的な向上に取り組まれています。まず、取組のねらいや必要性について伺いたいと思います。

**【石井大臣】** 我が国は2010年の1億2806万人をピークに人口減少が始まり、しかも極めて速いスピードで高齢化も進んでいます。

今後は、これまで経済を支えてきた勤勉で豊富な労働力が減少していきませんが、それを補うだけの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可能です。

かつての高度経済成長も、生産性の向上が果たした役割が大きかったわけですが、近年、その生産性が低下してきています。人口減少社会における成長の鍵は、生産性向上だと思います。

生産性向上といえば、まず何と云っても、急速に発達しつつあるICT、IoT、ロボット技術の活用など「未来型」の投資や新技術を活用するものが欠かせません。

しかし、それだけでなく、かつて東名・名神高速道路や東海道新幹線の全通が高度成長をもたらしたように、都市の渋滞解消による時間短縮、事故や災害リスクの低減など、いわば「社会のベース」の生産性向上に取り組むことで、新たな需要を取り込んで消費を喚起するなど、より広範囲で大きな効果が期待できます。

加えて、サービス産業など「産業別」の生産性向上も急務です。

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。省を挙げて「社会のベース」、「産業別」、そして「未来型」の3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、希望を生み出す我が国経済の持続的で力強い成長に貢献し、国民の暮らしをより豊かで便利にしたいと思います。

そこで、私は、本年を「生産性革命元年」と位置づけ、省内に「国土交通省生産性革命本部」を設置し、総力を挙げて生産性向上に取り組むこととしました。



# 国土交通大臣 石井啓一 × 榊原定征 経団連会長

**いしい・けいいち** 国土交通大臣、水循環政策担当(第3次安倍改造内閣)。衆議院議員(公明党所属)。

昭和33年3月20日生まれ、東京都出身。56年3月、東京大学工学部卒業。同年4月、建設省に入省し、平成4年12月に建設省(道路局課長補佐)退職。5年7月、公明党から衆議院選挙に出馬し、初当選、現在8期目(比例区北関東ブロック)。15年1月、衆議院予算委員会理事、9月に財務副大臣、22年10月、公明党政務調査会長など歴任。



**【井伊委員】** 続いて、榊原会長から、経済界を代表して生産性革命の必要性についてお聞かせ頂けますでしょうか。

**【榊原会長】** 経済界として、デフレ脱却、経済再生、そして2020年に向けて600兆円経済を実現していくことは、わが国経済の最重要課題であると考えています。

これらの課題解決の鍵を握るのは、わが国産業全体の生産性の向上です。石井大臣の「生産性向上こそが、これからの成長のキーワード」という考えは経済界と軌を一にするものであり、全面的に賛同しています。

生産性の向上は、企業の競争力に直結するものです。各社は第4次産業革命(“Society5.0”)も視野に入れながら、IoT、AI、ロボットをフルに活用して、設備・システムの更新や働き方の改革等、様々な取組を進めています。しかし、企業単独での生産性向上には限界があるのも事実です。事業環境の整備の一環として、インフラそのものを見直し、

生産性向上を図るという国土交通省の取組は、サプライチェーン全般の生産性向上に寄与するものと大いに期待しています。

大臣の強力なリーダーシップの下で、「生産性革命本部」の立ち上げを通じて、幅広い分野を所掌する国土交通省内で各局が連携しながら生産性向上に取り組む体制を整えられたこと、そして「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の3つの切り口から、具体的なプロジェクトの展開を打ち出されたことは、大変画期的であり心強く感じます。

**【井伊委員】** 次に、石井大臣と榊原会長がこれまでどのような取組をされてきたのか伺います。石井大臣からお願いします。

**【石井大臣】** 本年3月に私を本部長とする「国土交通省生産性革命本部」を設置し、既に熟度が高いと思われる13プロジェクト<sup>(※)</sup>を選定しました。ここでは、代表例として4つのプロジェクトを紹介します。

(※) 記事掲載時点(平成28年5月29日)。現在は20。

# さらなる経済成長のため

1つ目は、「本格的なi-Constructionへの転換」です。

i-Constructionは、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスでICTを活用し、大幅に生産性を向上させる取組です。既に必要な15の基準を整備し、今年度より、国が行う大規模な土工について、原則としてICTを全面的に適用することとしています。これにより、1人当たりの生産性の約5割向上を目指します。

2つ目は、「ピンポイント渋滞対策」です。

我が国において道路の移動時間の4割が渋滞により無駄になっています。これに対し、高速道路やアクセス道路等について、どこで速度が低下しているか等のビッグデータを活用して構造的な渋滞要因を特定し、その原因に応じてピンポイントで効率的な対策を実施し、早期に効果を発現させるものです。既に東名高速の海老名JCTで実施した結果、渋滞が見違えるように解消されました。

3つ目は、「i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生」です。

i-Shippingは、船舶の開発・建造から運航に至る全てのプロセスでICTを取り入れ、造船業の生産性を50%向上させ、省エネ・故障ゼロの運航を目指す取組です。これにより、日本造船の世界シェアを20%から30%に上昇させ、さらに、地元雇用を一万人拡大し、地方創生にも貢献します。

4つ目は、「オールジャパンで取り組む『物流生産性革命』の推進」です。

トラックの積載率が41%に低下している等の物流が抱える非効率を解消して、ドライバー不足の克服、経済成長への貢献を果たすため、取引環境・長時間労働改善に向けた荷主・事業者等の協議会の設置、トラックの自動隊列走行の早期実現により産業の成長を加速化し、さらには、宅配便の約2割にのぼる再配達削減、手ぶら観光・手ぶら出張の環境整備、共同集配・貨客混載など過疎地の物流効率化により暮らしの利便性向上を進めます。

## 人口減少・高齢化を補う力



【井伊委員】 続いて、榊原会長に伺います。

【榊原会長】 経団連は活動方針として、2015年1月に公表した「経団連ビジョン」で掲げる国家像の実現に取り組んでいます。具体的な柱は、「豊かで活力ある国民生活を実現する」「人口1億人を維持し、魅力ある都市・地域を形成する」「成長国家としての強い基盤を確立する」「地球規模の課題を解決し、世界の繁栄に貢献する」という4つですが、いずれも生産性の向上なしには語れないものばかりです。

特に、私は経団連会長に就任して以来、イノベーションの重要性を訴えてきました。これは従来の技術革新に加えて、政治、経済、社会等、国民生活全般にわたって、旧来の常識にとらわれず、新しい変革を起こしていくというものです。従来の発想にとどまらない、新たな取組を通じて、生産性の向上を推進していくことが、これからの日本にとって重要であり、委員会活動等を通じて力を入れているところです。

例えば、物流は国民生活や企業活動、ひいては持続的な経済成長を下支えする大事な分野ですが、近年はドライバー等の担い手不足が深刻化しています。そこで、経団連では、物流センター内でのロボットやウェアラブル端末の活用をはじめ、荷主や物流事業者による物流の効率化に向けた様々な先進的な取組を広く集めてその周知を図るとともに、収益性のある物流や第4次産業革命に対応した物流への変革を訴えています。

また、広くサービス分野や中小企業の生産性向上も、日本経済にとって重要な課題であり、政府の取組に対し経団連としても協力しているところです。

【井伊委員】 最後に、今後の取組についてお聞かせください。石井大臣からお願いします。

【石井大臣】 今後も生産性革命本部の下、生産性革命プロジェクトを発掘し、これを磨き上げ、社会全体の生産性向上につなげていきたいと考えています。

# 常識にとらわれない変革

また、私は、生産性革命は運動論として幅広く社会に浸透を図っていく必要があると考えています。そのため、我が国経済を牽引される日本経済団体連合会とは、これからも継続的に意見交換を行ってまいりたいと思っています。こうした意見交換を行うことで、より経済界のニーズに応える、効果的なプロジェクトにしていけると思います。

榊原会長には、生産性革命に向けた国土交通省の取組に、引き続きご理解・ご協力をよろしくお願い申し上げます。

**【井伊委員】** 榊原会長はいかがでしょうか。

**【榊原会長】** 今回の国土交通省による生産性革命への取組は、個々の企業の取組を産業全体・地域包括的に強く後押しするものですので、わが国経済全体の生産性を押し上げると期待しています。実際、ミッシングリンクが解消したことによる効率化の一例として、2015年3月に首都高速の中央環状線が全線開通したことにより、都心に集中する交通が分散され、渋滞が半減しました。幅広い分野で生産性向上に大きく貢献したものと高く評価しています。

このように、各プロジェクトも実現してはじめて成果を生むものですので、経団連としても、石井大臣はじめ国土交通省の方々と定期的に意見交換の機会を持つことによって連携を密にしながら、今後の国土交通省の取組に全面的に協力してまいりたいと思います。

あわせて、IoT、AI、ロボット、ライフサイエンスが産業・社会構造を劇的に変化させる「大変革時代」が到来する近未来も間近に迫っています。課題先進国であるわが国において、国を挙げた経済社会全体の革新を推進するために、新しい経済社会実現の課題や政府・経済界が取り組むべきことを今後とも提言し、また行動してまいりたいと思います。

**【井伊委員】** 本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

写真提供：経団連

## Ⅱ：生産性革命プロジェクト 20

.....

生産性向上につながる先進的な取組として、「国土交通省生産性革命本部」において選定した20の「生産性革命プロジェクト」を紹介します。

.....

# ピンポイント渋滞対策

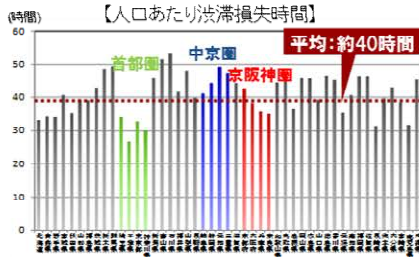
→ 社会のベース  
産業別  
未来型



○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。

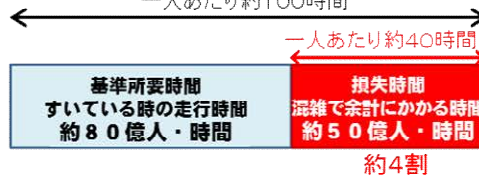
## 【日本を取り巻く状況】

■ 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~龜山西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、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
- ・お盆時期における渋滞回数  
⇒ 9割減 (H27.22回~H28.2回)
- 【 昨年のお盆時期の東名区間は、全国ワースト4位等の渋滞 】

## [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)

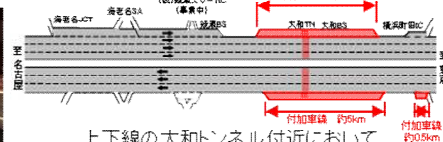
サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%
------------------	------------------	---------------------	------------	------------	------------

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

東京オリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中



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。

○首都高速 板橋・熊野町JCT

平成29年度中の完成に向けて事業推進中

○阪神高速 阿波座付近

早期完成に向けて事業推進中

# 高速道路を賢く使う料金

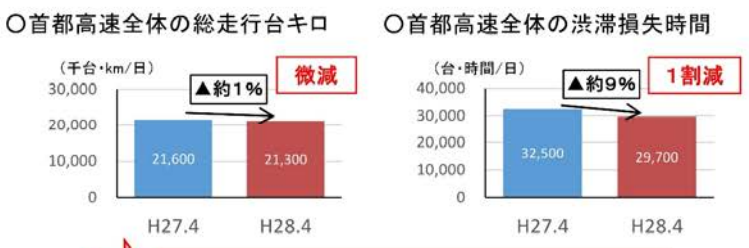
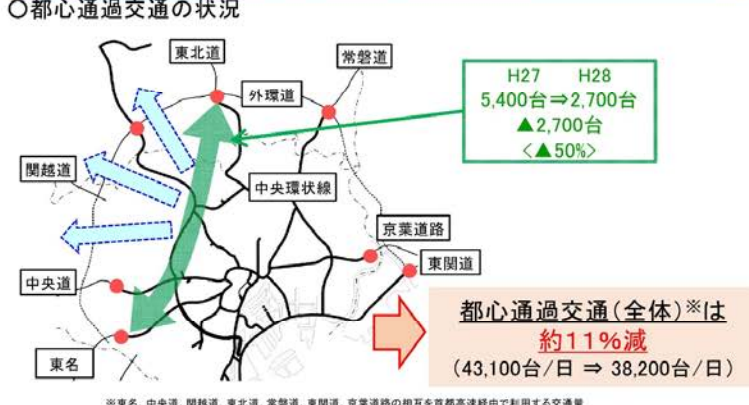
→ 社会のベース  
産業別  
未来型



○圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、都心の渋滞等に対し首都圏の交通流動を最適化することを目指し、平成28年4月より首都圏の高速道路について新たな料金を導入。  
○都心通過から外側の環状道路へ交通が転換した結果、首都高の渋滞が緩和されるなど、一定の効果が確認され、生産性の向上に寄与。

## 新たな料金の主な効果①

都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

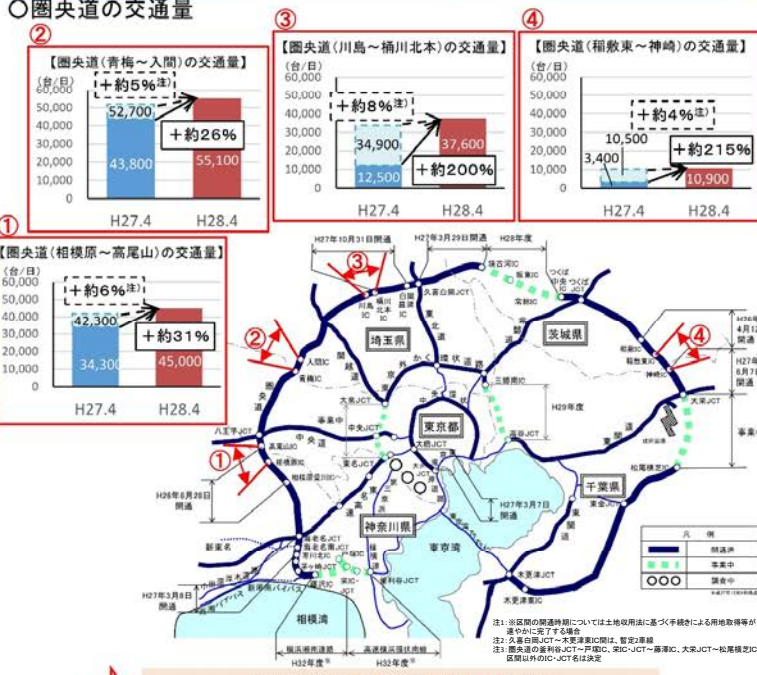


首都高交通量は約1%減、渋滞1割減

※導入後1ヵ月間のデータで検証

## 新たな料金の主な効果②

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進



※導入後1ヵ月間のデータで検証

→ 社会のベース  
産業別  
未来型

# クルーズ新時代の実現

～訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて～



- 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

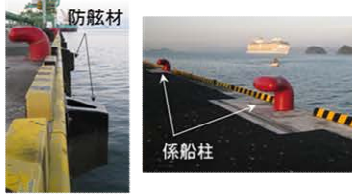
- 現在、外国船社が運航するクルーズ船寄港が急増
- 特に、大型のクルーズ船の増加が著しい

スピード感のある受入環境整備が必要

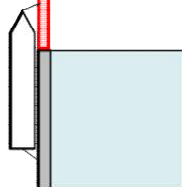
## 施策

### 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

岸壁の優先使用を希望する民間の投資意欲を活用し、クルーズ船の受入環境として必要な旅客ターミナルビルの整備を推進。

公共(国・港湾管理者)

民間(クルーズ船社)

- ・ 港湾施設の整備
- ・ クルーズ船社に対する岸壁の優先的な使用の確保 等



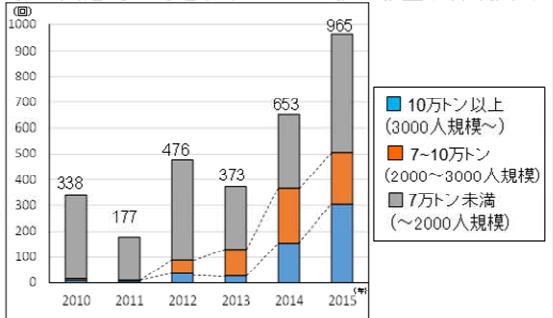
旅客ターミナルビルの整備への投資 等

## 目標

- ① 2017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)
- ② 2018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)

我が国港湾に寄港するクルーズ船の船型(外国船社)



訪日クルーズ旅客数







# 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



ホームヘルパーの  
人手不足を緩和

(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なり、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

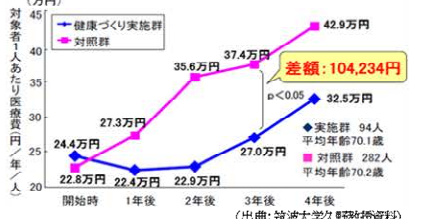
マイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較 (出典:富山市資料)

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:数値いずれも一定の仮定を置いて試算したもの。

## コンパクト・プラス・ネットワークの実例

熊本市(立地適正化計画: H28.4.1公表、地域公共交通網形成計画: H28.4.11公表)

### ○公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導

・公共交通沿線や拠点周辺に居住や都市機能を誘導し、生活の利便性向上と同時に、公共交通の利用者を確保



### ○公共交通網の効率化、利便性向上

- ①バス路線での幹線と支線の位置付けを明確にし、幹線では重複路線を再編して効率化
- ②バス専用(優先)レーン、公共車両優先システムの導入拡大、運行ダイヤの平準化など公共交通の利便性を向上



期待される効果

- 公共交通沿線への居住誘導、バス運行の効率化により、**乗車率の向上、経営の改善**(居住誘導による効果:年間約23億円、さらに効率化による効果を期待)
- 中心市街地への移動利便性の向上により、**中心市街地の消費額を増加**

※効果は熊本市資料を基に国土交通省試算

花巻市(立地適正化計画: H28.6.1公表、地域公共交通網形成計画: H28年度中に作成予定)

### ○拠点の絞込み

・ポテンシャルの高いエリアに、居住や都市機能の誘導区域を絞込み

### ○ターゲットを定めた誘導施設の設定

(例)「総合病院」を複合施設として移転新設(H30年度完成予定)  
・福祉機能等を複合(介護付き老人ホーム、居宅介護支援事業所、訪問看護)



### ○「家守構想」と「花巻家守舎」

・市と民間双方でのリノベーションまちづくりによる不動産流動化の促進

期待される効果

- 利用者の利便性や訪問事業等の移動効率を高め、**生産性を向上**(訪問介護のサービス提供量:1日当たり約3割増加)
- 「歩けるまち」となることで、**高齢者の医療費を削減**等

※効果は花巻市資料を基に国土交通省試算

→ 社会のベース  
産業別  
未来型

# 不動産最適活用の促進

～土地・不動産への再生投資と市場の拡大～



- 我が国の不動産を巡っては、高性能なオフィスビルや宿泊施設などへの需要が拡大。
- 低未利用となっている土地・不動産への再生投資や流通の活性化を図ることで、これらの需要に対応し、地域の稼ぐ力を高める良質な不動産ストックの形成を促進する。

## 不動産を取り巻く状況・課題

- 国際的な都市間競争の中での高性能なオフィスビル等へのニーズ拡大
- 訪日外国人旅行者数の増加に伴う宿泊施設の需要逼迫
- 高齢者人口の大幅な増加等に対応したヘルスケア施設への需要拡大
- 人口減少に伴い空き家・空き地等の活用されない不動産の全国的な増加等

## 地域ニーズに応じて多様な不動産投資を促進するための支援方策の充実

### 都市力の向上

- リート等への支援拡充  
～多様な投資家から資金を調達し、成長分野の需要に対応した不動産投資を促進
- 不動産特定共同事業※のプロ投資家向け規制緩和等  
～事業の案件形成をより一層加速※ 組合方式等で投資家から出資を募り、不動産収益を投資家に配分する事業
- 税制特例による流動化を通じた実物投資の促進  
～企業の生産性向上に資する不動産の流動化・有効活用を促進（特例により少なくとも1.4兆円の設備投資を喚起）

### 地方の創生

- 小口の投資を集めた空き家・空き店舗の再生等のための不動産特定共同事業に関する制度改正
- 空き家・空き店舗や遊休化した公的不動産等を交流や移住、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との連携強化や人材育成等を支援

### 情報基盤の充実

- 不動産情報の充実・活用拡大(より早く、より便利に) / 不動産鑑定評価の充実

地域の稼ぐ力を高め、経済成長を支える良質な不動産ストックの形成  
(2020年頃までにリート等の資産総額を約30兆円に倍増)

→ 社会のベース  
産業別  
未来型

# インフラメンテナンス革命

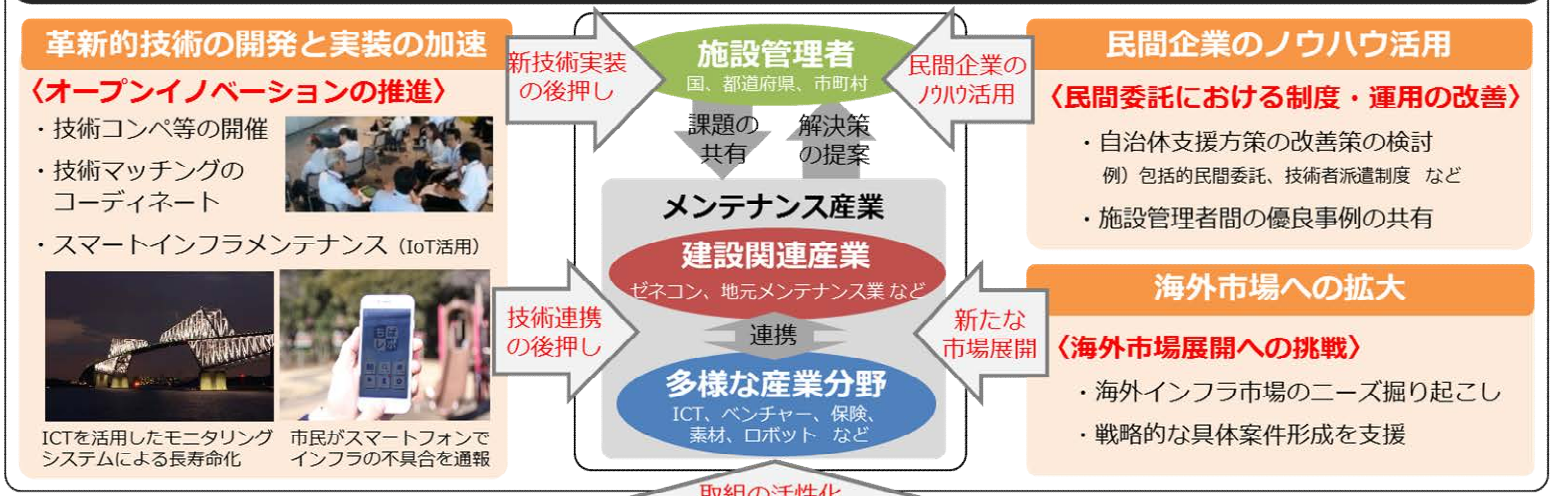
～確実かつ効率的なインフラメンテナンスの推進～



○我が国のインフラは急速に老朽化が進み、維持管理・更新費用が増大し、将来的な担い手不足が懸念されており、予防保全等の計画的なメンテナンスによる費用の平準化・縮減や作業の省人化、効率化を図っていくことが必要

○このため、インフラメンテナンスサイクルのあらゆる段階において、多様な産業の技術や民間のノウハウを活用し、メンテナンス産業の生産性を向上させ、メンテナンス産業を育成・拡大

## 産学官民の技術や知恵を総動員するプラットフォーム＝「インフラメンテナンス国民会議」を設立



# ダム再生

～地域経済を支える利水・治水能力の早期向上～

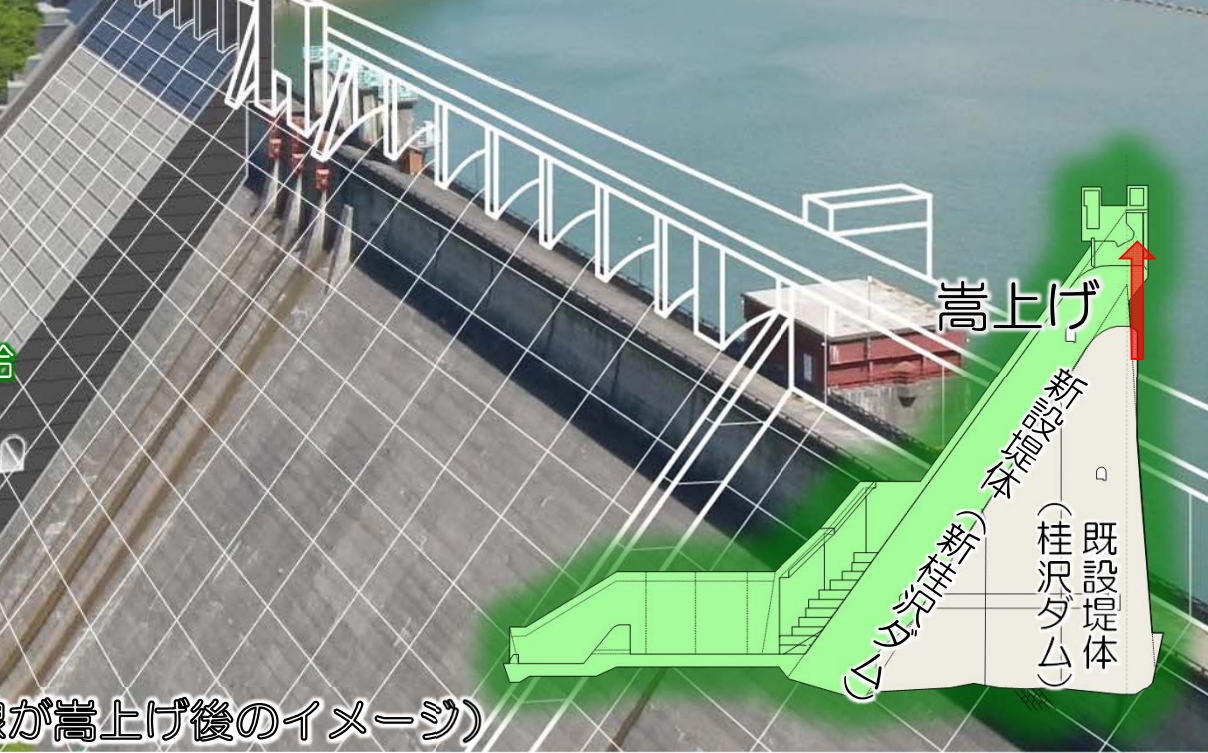
→社会のベース  
産業別  
未来型



工業地帯へ用水を供給



洪水被害を軽減



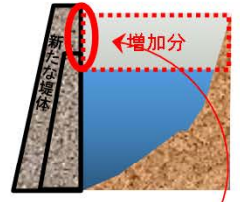
新桂沢ダム（白線が嵩上げ後のイメージ）

○近年頻発する渇水や洪水が企業等の生産活動に及ぼすリスクを早期に軽減するため、新たな施工技術等を用いて嵩上げ等を進め、既設ダムの利水・治水能力の向上を図る。  
○更に、既設ダムの能力を最大限活用するためのソフト対策を併せて進め、利水・治水両面にわたる効果を早期に発揮させる。（賢く整備×賢く柔軟な運用）

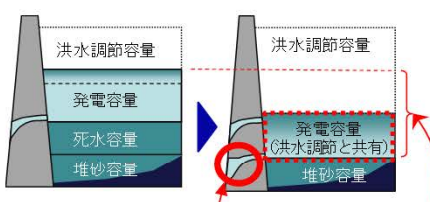
## 賢く整備（ダム再開発事業）

○既設ダムの堤体への放流設備増設や嵩上げを進め、**既設ダムの大幅な能力向上**を図る。

<堤体の嵩上げ> <放流設備増設による容量拡大>



**【堤体の嵩上げ】**  
少しの堤体の嵩上げにより、ダムの貯水能力を大きく増加させ、工業用水等を確保



**【放流設備の増設】**  
死水容量等を活用することにより、洪水調節容量等を増大

## 賢く柔軟な運用（操作規則の見直し）

○**降雨予測等の精度向上**を踏まえ、渇水・洪水時に応じて、**ダムを柔軟に運用**する手法を導入。

※全国122ダム(国・水資源機構管理)を対象に可能なものから見直し

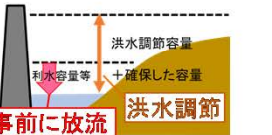
<洪水調節容量の利水への活用>

利水者のニーズを確認しながら洪水調節容量を利水に活用(渇水対応の強化)



<利水容量の洪水調節への利用>

洪水発生前に、利水容量の一部を事前に放流し、洪水調節に活用



<洪水中に下流の流量を更に低減する操作>

さらなる豪雨や次の洪水が当面は発生しないことが見込まれる場合などに、通常よりも放流量を減量してダムにさらに貯留

## 「ダム再生ビジョン」(今後策定)

- 「賢く整備×賢く柔軟な運用」の戦略的・計画的な推進。
- 既設ダムの長寿命化によるトータルコスト縮減、新たな技術の開発等を推進。
- さらに、ダムからの放流の制約となる下流部のボトルネックの改修等により、河道の流下能力を向上させ、ダムの能力を最大限に活用。

**流域の生産拠点等の  
水害リスクを低減**

→ 社会のベース  
産業別  
未来型

# 航空インフラ革命

## ～空港と管制のベストミックス～



- 訪日外国人旅行者の9割以上が航空機を利用して訪日するため、「明日の日本を支える観光ビジョン」における「訪日外国人旅行者数 2020年 4,000万人、2030年 6,000万人」の目標達成のためには、航空交通量の処理能力拡大が重要な課題。
- 滑走路の延長・増設などハード面のみならず、飛行経路や管制運用方式の見直し、管制空域の再編などソフト面も組み合わせ、航空交通量の増大に対応。

### 施策・目標

#### 空港処理能力(発着枠)の拡大

##### <羽田空港>

- ・飛行経路の見直し等により、年間+約4万回(1日約50便)の空港処理能力拡大



- 経済波及効果 約**6,500**億円(年間)
- 税収増加 約**530**億円(年間)
- 雇用増加 約**5**万人(年間)

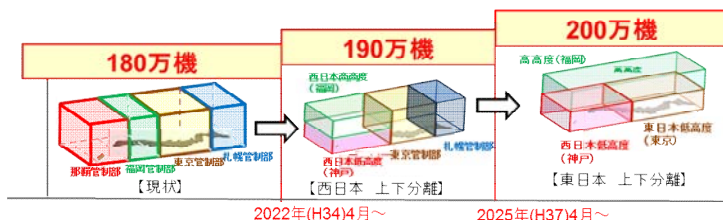
##### <新千歳空港>

- ・2016年冬ダイヤより、外国航空機の乗り入れを大幅に拡大(運航可能日及び時間帯の拡大)
- ・2017年夏ダイヤより、1時間当たりの発着枠を32回から42回へ拡大

#### 管制処理容量の拡大

##### <管制空域>

- ・国内管制空域を、巡航が中心となる高高度と近距離及び空港周辺の上昇降下に専念する低高度とに上下分離し、管制処理の効率性向上等を図ることで管制取扱可能機数の増加を実現。  
(2025年時点 現状+20万機)





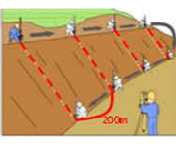
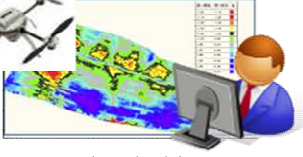


社会のベース  
→ 産業別  
未来型

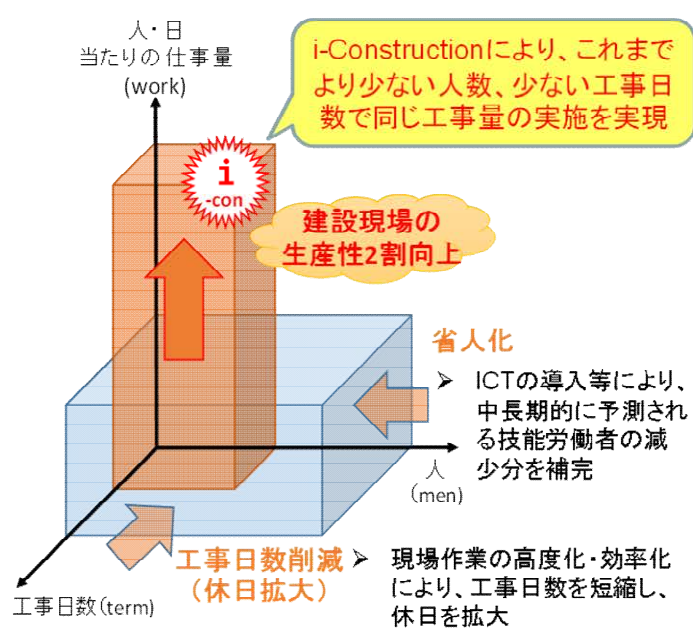
# i-Constructionの推進



- 建設業は社会資本の整備を支え、社会の安全・安心の確保を担う「地域の守り手」。
- 今後懸念される担い手不足に対応するため、建設生産プロセス全てを対象として、ICTなどの新技術を活用する「i-Construction」を推進。
- これにより、2025年度までに建設現場の生産性の2割向上を目指す。

<b>測量</b>	3次元測量(UAVを用いた測量マニュアルの導入)
	
<b>施工</b>	ICT建機による施工(ICT土工用積算基準の導入)
	
<b>検査</b>	検査日数・書類の削減
	

## 【生産性向上イメージ】



平成28年度より、改善の余地の大きい土工（盛土、切土）について、ICTを活用し大幅に生産性を向上。さらに、来年度以降、他の工種にもICT活用を拡大。

# 住生活産業の新たな展開

～既存住宅流通・リフォーム市場の活性化～

社会のベース

→ 産業別

未来型



- 住宅は国民生活の基盤であり、住宅投資は内需の柱。その担い手である住生活産業は、豊かなくらしと我が国の経済成長を支える基幹産業。
- 既存住宅流通・リフォーム市場規模の倍増を目指して住宅ストックビジネスの活性化を推進するとともに、IoT住宅等の新たな住生活関連ビジネス市場の創出・拡大を促進。

## <背景・課題>

- 既存住宅取引数と住宅リフォーム市場規模が伸び悩み、既存住宅活用型市場への転換が求められている
- 既存住宅のイメージ：住宅の質そのものがよくない、見た目もよくない
- ・既存住宅の広告手法：消費者に効果的に訴求するPR方法になっていない

- ・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
- ・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

今までの既存住宅



既存住宅紹介webサイト(イメージ)

これからの既存住宅



品質  
(耐震性・瑕疵保険等)

商品としての魅力

適切な情報提供

## <数値目標>

既存住宅流通の  
市場規模

4兆円(平成25年)

↓ +4兆円

8兆円(平成37年)

リフォームの  
市場規模

7兆円(平成25年)

↓ +5兆円

12兆円(平成37年)

- 子育て世帯・高齢者世帯など幅広い世帯のニーズに応える住生活関連の新たなビジネス市場(IoT住宅等)の創出・拡大を促進



社会のベース  
→ 産業別  
未来型

# i-Shippingとj-Ocean

## ～「海事生産性革命」 強い産業、高い成長、豊かな地方～

- innovation
- information
- IoT ...

- Japan 日本  
の成長・資源確保
- joint 連携
- J-Curve Jの文字のよ  
うに伸びる

- 造船の輸出拡大・海運の効率化を図る「i-Shipping」
- 海洋開発市場の獲得を目指し、資源の確保にもつなげる「j-Ocean」
- 2つのプロジェクトからなる「海事生産性革命」を強力に推進

### ■我が国を支える海事産業

- 国内部品調達91%
- 地方で生産94%

海事産業の既存リソースを最大限に活用

i-Shipping

相乗効果

j-Ocean

新市場獲得で海事産業の魅力・競争力向上

### ■新たな市場である海洋開発分野

第1回メタハイ産出試験

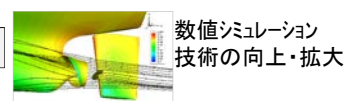
- 世界市場40兆円
- 今後の成長市場
- 日本の成長と資源確保に貢献

○船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズにICTを取り入れ、造船・海運の競争力を向上させ、建造シェアを拡大する

### i-Shippingの取組

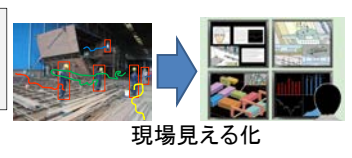
#### 性能で勝つ

- ✓新船型開発をスピードアップ



#### コストで勝つ

- ✓生産の自動化、3D図面の活用
- ✓「工場見える化」で現場のムリ・ムダ・ムラを発見、徹底排除



#### サービス含む魅力で勝つ

- ✓顧客(海運)にとって生涯の高付加価値を追求

造船の生産性50%向上、運航では燃料無駄遣い解消・故障ゼロを目指す

○海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまで、幅広い分野で我が国海事産業の技術力、生産性等の向上を図る

### j-Oceanの取組

○海洋開発分野は多くの船舶が用いられるため、我が国海事産業にとって重要



- ✓人材育成の本格化
- ✓技術開発の継続・強化
- ✓ナショナルプロジェクト有効活用
- ✓O&M主体のプロジェクトも積極的に推進
- ✓オペレータ・エンジニアリング企業・造船・船用の連携強化

O&M、エンジニアリング、建造、部品製造等を組み合わせたプロジェクト全体を受注

### 造船の輸出拡大と地方創生

【現状】	【2025年】
建造シェア20% 売上2.4兆円	建造シェア30% 売上6兆円

### 海洋開発の市場獲得

【2010年代合計】	【2020年代合計】
海洋開発分野の 売上見込 3.5兆円	海洋開発分野の 売上目標 4.6兆円



# 物流生産性革命

～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～

社会のベース

→ 産業別

未来型



○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、物流システムの国際標準化の推進など「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。

## 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

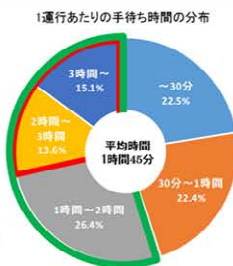


(出典) 国土交通省「自動車輸送統計年報」

■1運行で2時間弱の手待ち時間が発生

■約4割の荷役業務で対価が支払われていない

■宅配便の約2割は再配達



■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

■アジア等の新興国では高品質なコールドチェーン等が構築されていない国が存在

## 業務効率の改善と付加価値の向上により、物流の大幅なスマート化を図る「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」)

<施策例>

- ・荷主も参画する協議会でトラック業務の課題抽出、対策実施
- ・中継輸送を含む共同輸送や、手待ち時間の削減を支援
- ・物流を考慮した建築物の設計・運用の促進
- ・我が国物流システムの国際標準化の推進
- ・港湾におけるゲートの受付自動化の推進、海上交通管制の一元化等

(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」)

<施策例>

- ・オープン型宅配ロッカーの導入促進等による宅配便再配達の削減
- ・ドローンによる荷物配送のための環境整備
- ・手ぶら観光の促進等



物流事業の労働生産性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年度までに2割程度向上

社会のベース

→ 産業別

未来型

# 道路の物流イノベーション

## ～トラック輸送の生産性向上～



- 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、特車許可基準を緩和し、1台で大型トラック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、省人化を促進。
- また、物流拠点との接続強化や、輸送の機動性強化のための特車審査の迅速化など、官民連携の下で、道路ネットワークを賢く使い、生産性向上に資する取組を積極的に展開。

### 取組①：ダブル連結トラックによる省人化

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



※写真は21m車両のもの

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)

将来の自動隊列走行も見据えて実施

平成28年11月22日より新東名で実験開始

### 取組②：物流モーダルコネク트의強化

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

【東北自動車道 大衡IC】

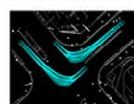


### 取組③：特大トラック輸送の機動性強化

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、特車許可の審査を迅速化

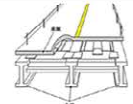
幾何構造

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

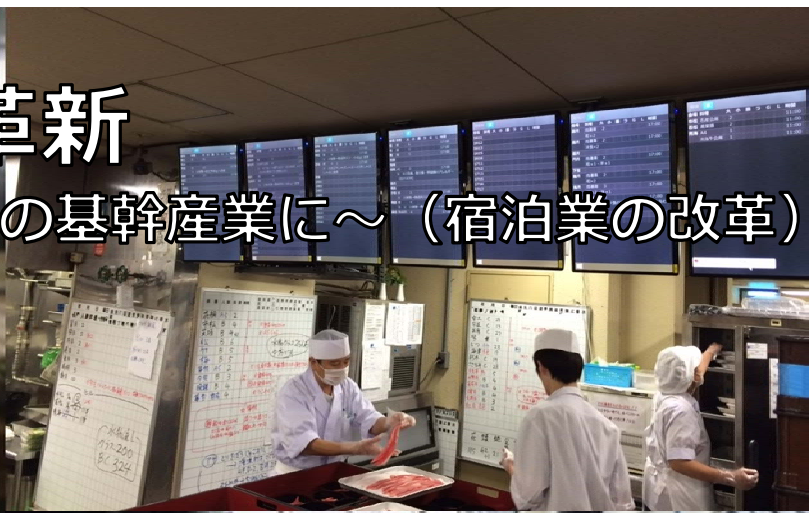


2020年迄に審査日数を1ヶ月から10日に短縮



# 観光産業の革新

～観光産業を我が国の基幹産業に～ (宿泊業の改革)



○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1.1%増加しているが、旅館数は2.5%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。

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

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

### 業務効率化等の支援

- ICTの利活用による在庫管理や厨房業務の効率化
- 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 等



### 宿泊施設インバウンド対応事業

- Wi-Fi環境整備
- 多言語対応 (円滑な接客) 等



### 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
- カリキュラムの見直しによる、既存の観光学部の改革
- 経営者・従業員向けの経営改善のためのe-ラーニング 等

### 休暇の改革

- 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
- 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

## 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

# 下水道イノベーション

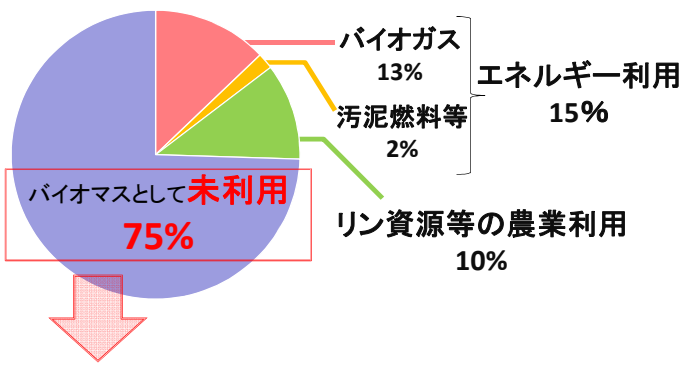
～“日本産資源”創出戦略～

- 社会のベース
- 産業別
- 未来型



- 下水汚泥は、従来は廃棄物として埋立などで処分されてきたが、近年は技術の進歩等により、バイオガス、汚泥燃料、肥料等の多様な資源として活用できる「日本産資源」。
- 下水汚泥を徹底的に活用し、輸入に頼るエネルギーの地産地消や、農業の生産性向上に大きく貢献。

## ■ 日本の下水汚泥の利用状況(2014年度末)



### 【目標】

- ① 徹底的な活用で、下水汚泥のエネルギー・農業利用率を、約25%（現状）から**約40%**（2020年）に向上
- ② 年間**約200億円**相当のエネルギーを、化石燃料に代わって下水汚泥から生産

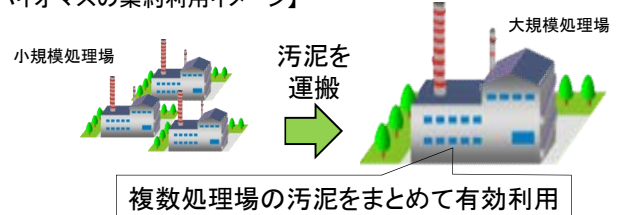
### ＜汚泥のポテンシャル＞

- ※ 約110万世帯分の電力を発電するエネルギーを保有
- ※ 下水処理場に流入するリン全量を農業利用すれば、海外から輸入するリンの約10%（約120億円/年）相当の削減に貢献

## ■ 創エネルギー分野における徹底活用戦略

- 民間主導のバイオガス発電等を促進
- 地域の**バイオマスを集約**し、スケールメリットを発現

【バイオマスの集約利用イメージ】

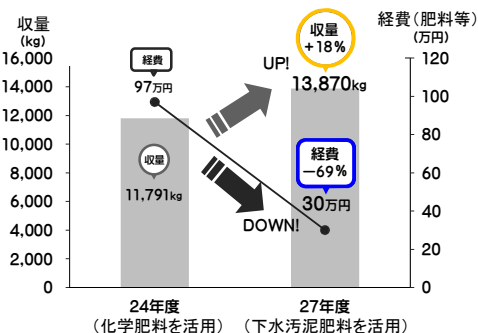


## ■ リン資源等の農業利用(BISTRO下水道)

- 下水汚泥肥料の**印象革命**により下水道発で**農業における生産性を向上**（収量増、肥料代削減）

【下水汚泥肥料の活用効果(佐賀市の農家の事例)】

【下水汚泥肥料を使った野菜のPR】



# 鉄道生産性革命

～次世代技術の展開による生産性向上～

社会のベース

→ 産業別

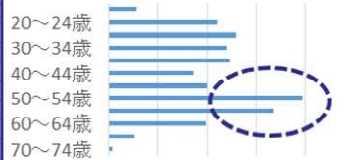
未来型



- 鉄道インフラの老朽化が進むとともに、メンテナンス技術者が減少する中、列車運行の安全性を確保するためには、IoT技術等の活用による効率的なメンテナンス体制の確立が急務。
- 経済がグローバル化する中、都市のビジネス環境を支え、国際競争力を強化するためには、列車制御のスマート化による遅延の防止・解消等により、定時性の高い都市鉄道ネットワークを整備することが重要。

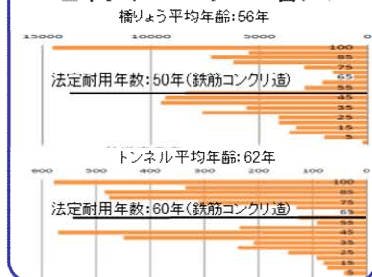
## 鉄道を取り巻く現状

### メンテナンス技術者の減少

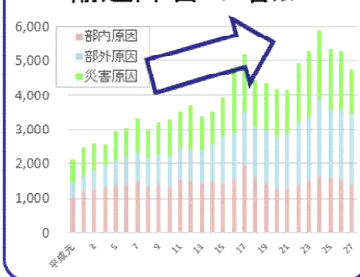


(出典) 平成22年国勢調査(鉄道線路工事従事者数)

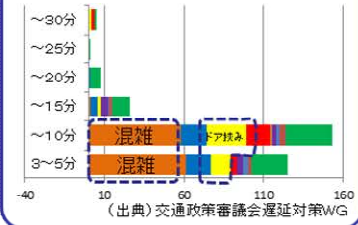
### 老朽インフラの増大



### 輸送障害の増加



### 混雑を原因とした遅延が多発



(出典) 交通政策審議会遅延対策WG

「鉄道技術開発費補助金」による技術開発補助、優れた技術の横展開などにより取組を促進。

### 鉄道メンテナンスの生産性革命 (鉄道事業者の生産性向上)

鉄道インフラ・車両のIoT化、次世代型車両の開発・導入を推進することにより、鉄道事業者のメンテナンスを効率化

[効果例]

○JR九州 架線式蓄電池電車(DENCHA)

現行の気動車に比べてメンテナンスコストを約5割削減

### 都市のビジネス環境を支える生産性革命 (社会全体の生産性向上)

無線を活用した次世代型列車制御システム等のハード面の対策と混雑の「見える化」等のソフト面の対策

[効果試算]

○遅延が多い首都圏3路線において遅延を解消した場合  
約6千人分/日の労働力確保、約1億円/日の経済効果

※朝ラッシュ時間帯輸送量35%、遅延率90～100%(国土交通省調査(H25))、  
毎回5分の遅延と想定。平均日給16,781円(厚生労働省調査(H27))。

# ビッグデータを活用した交通安全対策

社会のベース  
産業別  
→ 未来型

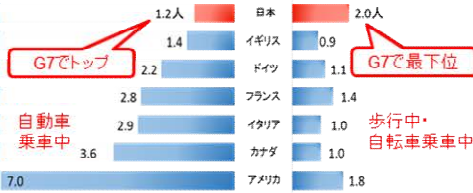


○ビッグデータを活用して、生活道路における速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の急所を事前に特定し、効果的な速度低減策を実施。

## 【交通事故の状況】

■ 自動車乗車中はG7で最も安全  
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

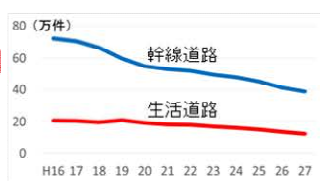
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



出典: IRTAD2019, World Bank

■ 生活道路の事故件数は、幹線道路と比較し減少率が小さい

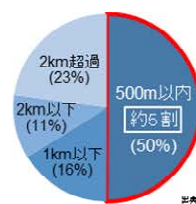
【道路種別の交通事故件数の推移】



出典: 交通事故統計年報

■ 約半数が自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



出典: 警察庁統計資料(平成27年度)作成

■ 衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇

【生活道路の速度別の致死率】

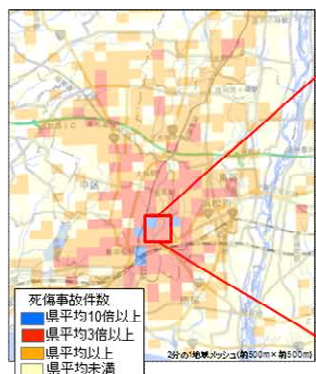


出典: 交通事故データ(TARDA:平成28年度)

【平成28年度から全国約100エリアを皮切りに対策を実施】

## ＜事故データによる抽出＞

■ 事故データを活用し、対策候補エリアを抽出



## ＜ビッグデータを活用した生活道路対策＞

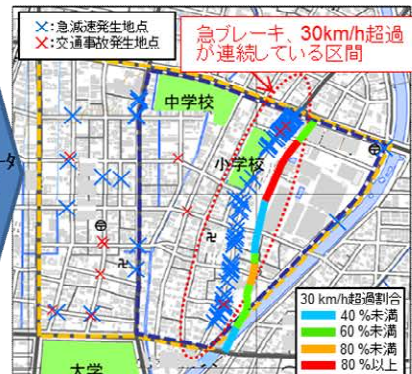
【これまで】

■ 事故発生箇所に対する  
**対症療法型**対策



【今後】

■ 速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の  
**急所を事前に特定**



効果的な速度低減策を実施

【対策例】





# 「質の高いインフラ」の海外展開

## ～巨大市場を日本の起爆剤に～



○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。

### 状況

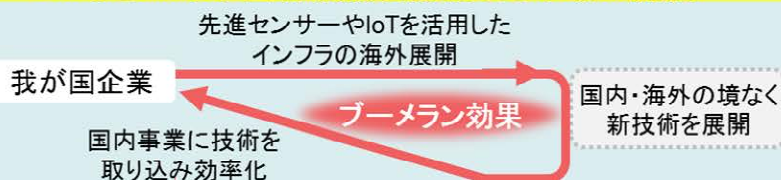
国内の少子高齢化が課題

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

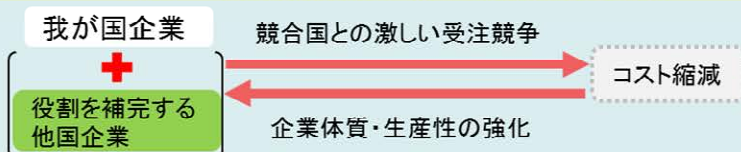
旺盛な世界のインフラ需要

### 方向性

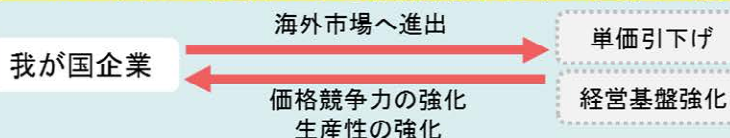
#### IoTなどの未来型新技術を活用した市場の開拓



#### 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
- 最先端の新技術の活用
- 中小企業等の海外進出支援
- 人材育成・制度構築支援
- 価格・対応スピードの競争力強化
- 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**

# クルマのICT革命

## ～自動運転 × 社会実装～

社会のベース  
産業別  
→ 未来型



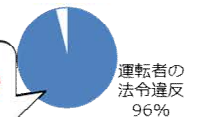
写真提供：NEDO



- 自動運転技術の実用化により、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資する可能性。
- これらの実現に向けて、ルールの整備やシステムの実証を進める。

### 実用化に向けた現状と課題

交通事故の  
**96%**は運転者  
に起因



法令違反別死亡事故発生件数 (H25年)

#### 【課題1】

自動運転車が満たすべき技術基準や事故時の賠償のルールが定まっていない。

不適切な車間距離  
や加減速により、**渋滞が発生**



トラックドライバーの約4割が**50歳以上**



(地方部を中心に)  
移動手段が減少

出典：総務省「労働力調査」(2015年)

路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)

#### 【課題2】

自動運転車の安全性・信頼性等について、社会的にまだ十分認知されていない。

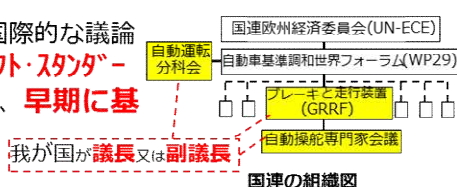
### 自動運転の実用化に向けた取組

#### 【①ルールの整備】

- G7交通大臣会合において、国連の**基準調和活動の重要性を共有**。
- 国連における国際的な議論を主導し、**デファクト・スタンダード**を確保しつつ、**早期に基準を策定**。
- 自動運転車が、**人に損害を与えた場合の責任のあり方**について検討を開始。



G7交通大臣会合

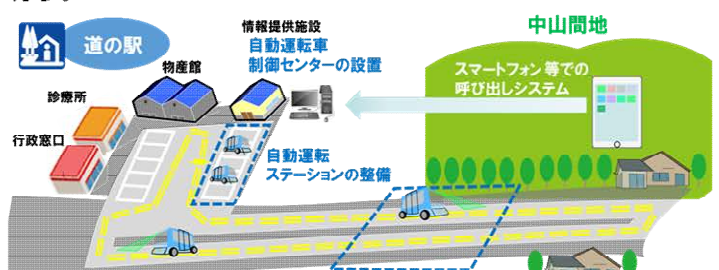


#### 【②システムの実証】

- **トラックの隊列走行等の実現**に向け、**技術開発・実証実験**等を行う。
- 中山間地域における道の駅等を拠点とした**自動運転サービスの実証実験**を行う。



2018年度より可能な区間で**実証**

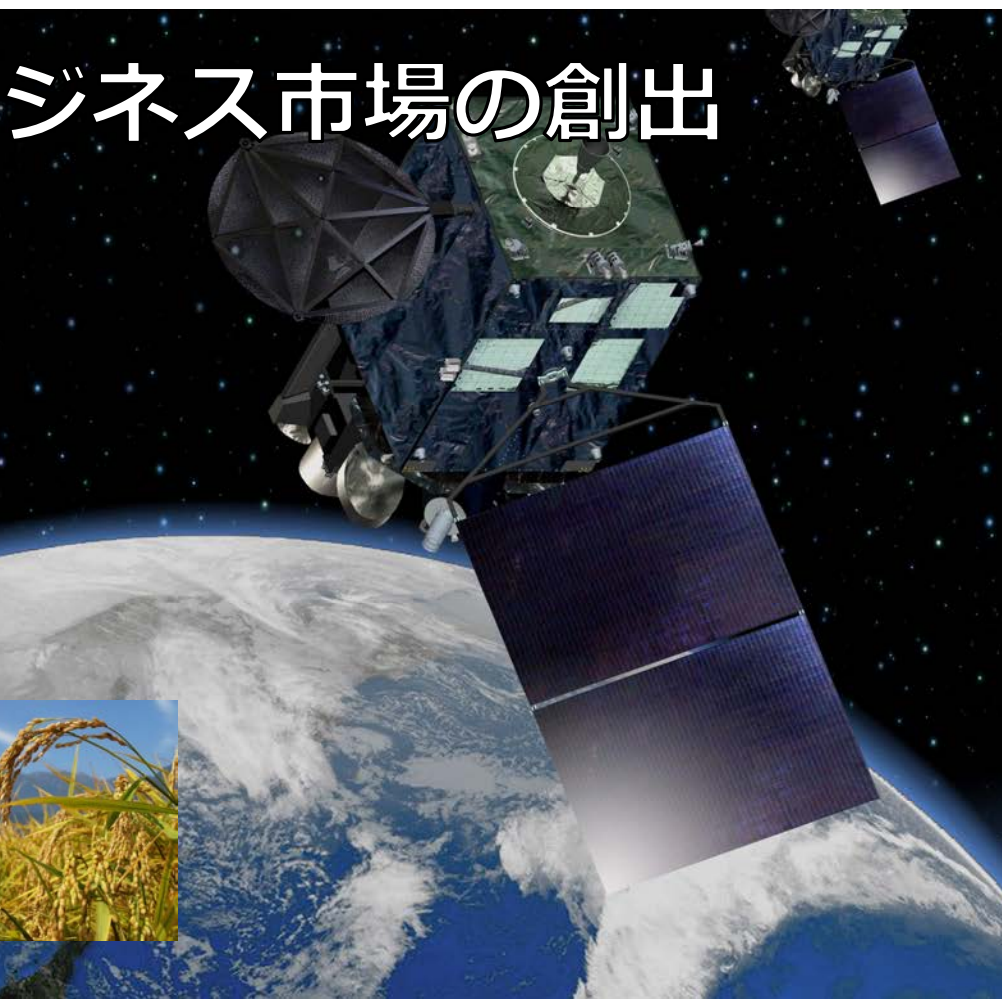


### プロジェクトの推進

大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を設置(H28年12月9日)。  
自動運転分野で我が国が世界をリードしていけるよう、国際基準等のルール整備、社会実験・実装等を着実に進める。



# 気象ビジネス市場の創出



- IoTやAI等の技術の進展により、幅広い産業において気象データを利用した生産性の飛躍的向上が見込まれる
- 産業界と気象サービスのマッチングを行う「気象ビジネス推進コンソーシアム（仮称）」を立ち上げ、IoTやAI等の先端技術を活用した新たな気象ビジネスの創出・活性化を強かに推進

## 現状・課題

気象データは、先端技術や他データと組合わせた活用による生産性向上の潜在力はあるが、使われてない「ダークデータ」

### 課題1: 産業界が求める気象サービス※1の提供

※1 気象データを活用したビジネス支援サービス

### 課題2: 新たな気象ビジネス※2を実現する対話・連携

※2 IoT・AI技術を駆使し、気象データを高度利用した産業活動

### 【気象ビジネスの具体例（米国）】

- ・リアルタイム気象情報と土壌モニタリング等を組み合わせ、農業クラウドソリューションを提供



図: The Climate Corporation社ホームページより

## 具体的施策

### 気象サービス強化

### 気象ビジネス連携強化

#### ①ユーザーコンシャスな気象情報の提供

- ・新たな気象データの提供、情報利用環境の高度化
- ・過去データのアーカイブ整備



#### ②気象サービスの体質強化

- ・気象サービスに必要なノウハウを全国的に展開

#### ③気象サービスと産業界のマッチング

### 気象ビジネス推進コンソーシアム（仮称）

- ・先進的気象ビジネスモデルの創出
- ・気象ビジネス推進の環境整備
- ・気象ビジネスフォーラムの開催

気象庁	気象サービス	産業界
<ul style="list-style-type: none"> <li>・気象ビジネスの基盤となる支援を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・気象情報の仲介・加工</li> <li>・気象情報や先端技術を用いたシステム高度化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先端技術を活用した、気象リスクの管理や先手を打った収益追及</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>農業</li> <li>小売</li> <li>金融</li> <li>運輸</li> <li>建設</li> <li>製造</li> <li>エネルギー</li> <li>サービス</li> </ul>

→ 2020年までにGDP押し効果 約2,000億円を実現



国土交通省生産性革命プロジェクト

=====

平成29年1月 発行

国土交通省 総合政策局 政策課

=====



国土交通省