

# 国土交通省生産性革命プロジェクトについて

## ねらい

我が国は人口減少時代を迎えているが、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、トラックの積載率が41%へ低下する状況や道路移動時間の約4割が渋滞損失である状況の改善など、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能。そのため、本年を「生産性革命元年」とし、省を挙げて生産性革命に取り組む。

経済成長 ← 生産性 + 労働者等

労働者の減少を上回る生産性の上昇が必要

## 3つの切り口

「**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

## 第1回・第2回本部会合で選定されたプロジェクト

### (1) 「**社会のベース**」の生産性を高めるプロジェクト

- ・ピンポイント渋滞対策  
～渋滞解消で労働力の創出～
- ・渋滞をなくす賢い料金
- ・クルーズ船需要の取込み
- ・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～
- ・土地・不動産の最適活用による生産性革命

### (2) 「**産業別**」の生産性を高めるプロジェクト

- ・本格的なi-Constructionへの転換
- ・新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長
- ・i-Shippingによる造船の輸出拡大と地方創生
- ・オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進
- ・トラック輸送の生産性向上に資する道路施策
- ・観光産業を革新し、我が国の基幹産業に

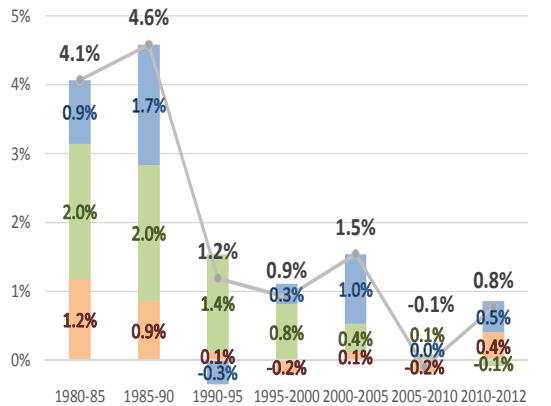
### (3) 「**未来型**」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

- ・急所を特定する科学的な道路交通安全対策
- ・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～

# 人口減少下における経済成長のカギ(生産性革命)

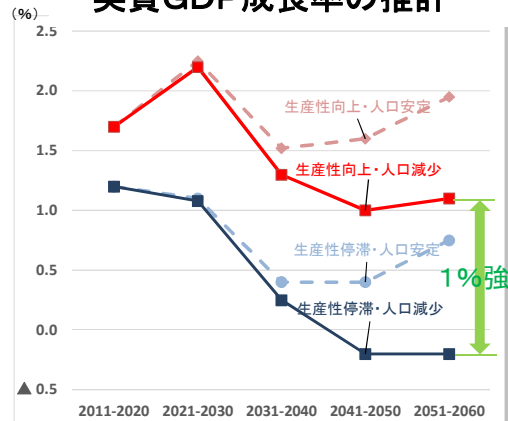
- 我が国は、2008年をピークに人口減少社会へ突入した。人口減少下でも持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上がカギ。
- 特に、道路移動時間の約4割が渋滞に費やされている状況など、様々な社会の「ムダ」を減らすことにより、経済活動や国民生活を向上させることができる。
- 今後は、このような「社会のベース」の生産性を向上させるストック効果の高いインフラの戦略的な整備が一層求められる。

## ○経済成長の要因分解



(出典) (独) 経済産業研究所「日本産業生産性(JIP)データベース」より国土交通省作成

## ○将来の生産性・人口と実質GDP成長率の推計



(出典) 経済財政諮問会議専門調査会『「選択する未来」委員会報告<参考資料集>』より国土交通省作成

人口減少下でも、生産性向上シナリオと生産性停滞シナリオを比較すると、実質GDP成長率で1%強の差が生じる。

(注) シナリオの仮定  
 人口安定: ①合計特殊出生率は、2.07に上昇、②50年後の人口は1億人を維持  
 人口減少: ①合計特殊出生率は、1.33に低下、②50年後の人口は8,500万人に減少  
 生産性向上: TFPが20年代初頭までに1.8%程度へ上昇  
 生産性停滞: TFPが20年代初頭で1.0%程度(2000~2005年の平均並み)の上昇にとどまる

### 経済成長を生み出す3つの要因

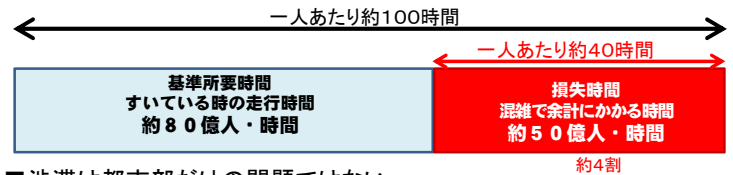
- ①労働力、②資本、③全要素生産性(TFP)※

※TFP: 全生産量の伸びから労働投入及び資本投入の寄与分を除いた残差(技術革新、労働者の能力向上、IT技術を含む設備投資等)

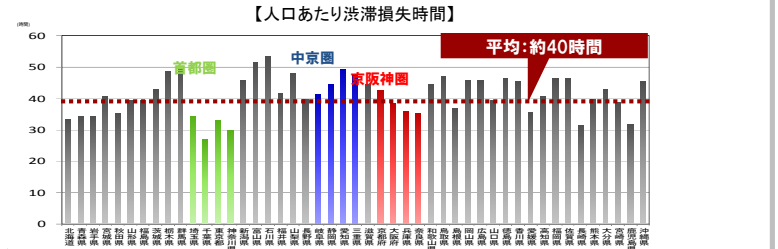
➡ 生産性向上が労働力減少分のマイナスを補うことができれば、今後の人口減少下においても、経済成長を達成することが可能

## ○社会のベースの生産性向上の必要性

- 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]



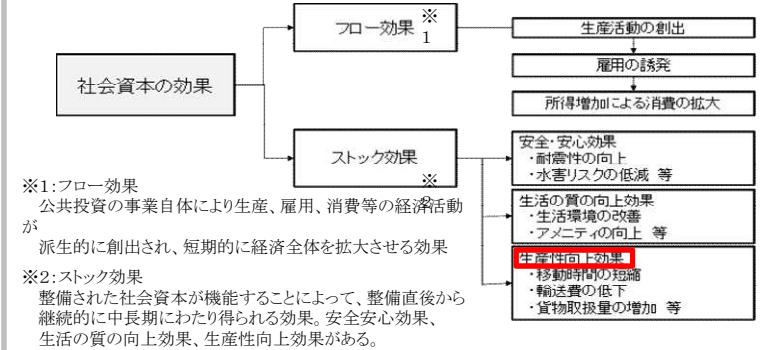
- 渋滞は都市部だけの問題ではない



(出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料(H24.10)

➡ 生産性を低下させている「ムダ」・「非効率」をなくすることが重要

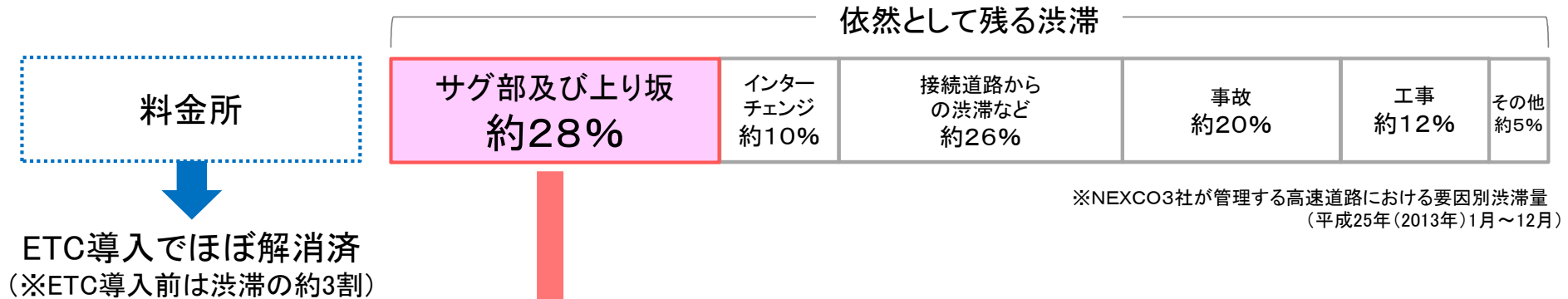
## ○フロー効果とストック効果



# (プロジェクトの一例) 高速道路の渋滞のピンポイント対策

## ■ 高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全2,548区間のうち、**約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。**



**データ分析によるピンポイント対策で解消を図る**

## ■ 高速道路の渋滞対策

### [ネットワーク整備]

#### [事例]

- 中国道 宝塚付近  
⇒ 新名神の整備(H28)  
(高槻JCT~神戸JCT)
- 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]

- 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。

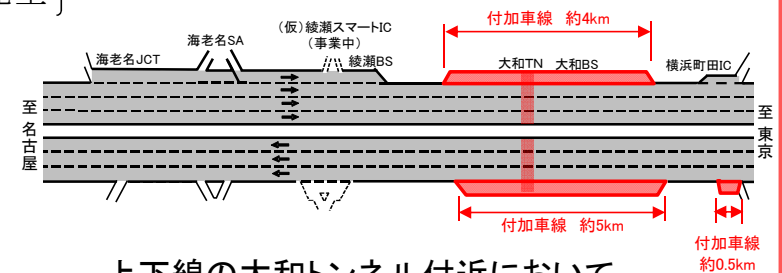
### [ピンポイント対策(主な箇所)]

※ 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  
〔全国ワースト1位の渋滞損失が発生〕
- 中央道 小仏トンネル付近  
〔休日、全国ワースト3位の渋滞損失が発生〕
- 首都高速 板橋・熊野町JCT  
〔朝方の渋滞損失が、  
全国の都市高速の中でワースト5位〕
- 阪神高速 阿波座付近  
〔午前中の渋滞損失が、  
全国の都市高速の中でワースト6位〕



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。