

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		評価方式	総合 実績 事業	番号	6-20
歳出予算額（千円）	19年度	20年度	21年度	22年度要求額		
（ 当 初 ）		302,987,481 <198,893,000>	278,873,794 <190,570,000>	228,848,097 <167,628,000>		
（ 補 正 後 ）		327,344,313 <223,088,253>	735,687,196 <174,830,000>			
前年度繰越額（千円）		53,878,698 <23,951,135>				
予備費使用額（千円）		0 <0>				
流用等増△減額（千円）		0 <0>				
歳出予算現額（千円）		384,167,563 <247,039,388>				
支出済歳出額（千円）		316,275,524 <214,547,089>				
翌年度繰越額（千円）		67,229,977 <32,481,871>				
不用額（千円）		662,062 <10,428>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	政策評価調書（個別票②）に同様の記載があるため省略					
政策評価結果を受けて改善すべき点	各施策の業績指標については、大半が当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しており、有効的・効率的に施策を実施したと評価できる。経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるため、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築は一層重要なものとなっている。このため、より効率的な物流システムの構築を目指し、評価・見直しプロセスを重視しながら引き続き各施策を実施していく必要がある。					
評価結果の予算要求等への反映状況	現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していくこととし、以上に必要な経費を要求することとした。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理、棚卸し調書との照合】

政策名	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する				番号	6-20		政策評価結果等による見直し額
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	21年度当初予算額	22年度要求額	
対応表において●となっているもの	A	1	一般	国土交通本省	総合的物流体系整備推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費	9,840,485	2,590,944
	A	2	一般	国土交通本省	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	2,622,000	1,962,000
	A	3	一般	地方運輸局	地方運輸行政推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費（主要経費95）	46,795	28,829
	A	4	社会資本整備事業特別	港湾勘定	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	194,796,353	168,580,506
	A	5	社会資本整備事業特別	港湾勘定	北海道港湾事業費	港湾事業に必要な経費	22,752,936	17,997,448
	A	6	社会資本整備事業特別	港湾勘定	離島港湾事業費	港湾事業に必要な経費	11,077,630	9,224,517
	A	7	社会資本整備事業特別	港湾勘定	離島港湾事業費	奄美群島港湾事業に必要な経費	5,457,600	4,501,177
	A	8	社会資本整備事業特別	港湾勘定	沖縄港湾事業費	港湾事業に必要な経費	21,258,976	19,120,133
	A	9	社会資本整備事業特別	港湾勘定	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事費	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事に必要な経費	4,296,142	1,588,376
	A	10	社会資本整備事業特別	港湾勘定	埠頭整備等資金貸付金	埠頭整備等資金貸付けに必要な経費	4,858,000	2,390,000
	小計							277,006,917 の内数
対応表において◆となっているもの	B	1	一般	国土交通本省	港湾整備事業費等社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	< 157,290,000 >	< 140,417,680 >
	B	2	一般	国土交通本省	北海道港湾整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	< 16,722,000 >	< 13,398,000 >
	B	3	一般	国土交通本省	離島港湾整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	< 16,558,000 >	< 13,812,320 >
	B	4	社会資本整備事業特別	港湾勘定	収益回収公共事業資金貸付金償還金一般会計へ繰入	一般会計へ繰入れに必要な経費	1,866,877	864,167
小計							1,866,877 <190,570,000> の内数	864,167 <167,628,000> の内数
対応表において○となっているもの	C	1					< >	< >
	小計							の内数
対応表において◇となっているもの	D	1					< >	< >
	小計							の内数
合計							278,873,794 <190,570,000> の内数	228,848,097 <167,628,000> の内数

(千円)

政策評価調書（個別票①-3）

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

政策名	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する			番号	6-20			(千円)
事務事業名	整理番号	予算額（千円）			見直し額（A） （B）+（C）-重複	うち政策評価結果の反映による見直し額（B）	うち執行状況の反映による見直し額（C）	政策評価結果又は執行状況の要求への反映内容
		21年度当初予算額	22年度要求額	増減				
該当なし								
合計								

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

評価実施時期:平成21年8月

担当部局名:政策統括官

<p>政策名</p>	<p>海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>	<p>番号</p>	<p>6-20</p>																													
<p>政策の概要</p>	<p>港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。</p>																															
<p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいる。 各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。</p> <p>(必要性) 効率的な国際物流システムを構築することは、我が国の国際競争力強化を図る上で緊喫の課題である。そのため、海上輸送コストの削減等を通じて、国際物流基盤の強化や安定的な国際輸送の確保に資する施策を引き続き推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 物流は、荷主、物流事業者、地方公共団体、地域住民など多様な関係者が関わる分野であり、民間事業者個々の自主的な取組みのみによっては、効率的な物流体系の構築を期待することは困難である。したがって、物流に係る多様な関係者の連携による物流効率化を図る取組みを実効性の高いものにするためには、国が公平・中立の観点から関与しつつ、関係者が問題意識を共有した上で利害調整を図っていくことが効果的であり、以上のような施策について効率的に実施したと評価できる。</p> <p>(有効性) 業績指標の大半が目標値に向かって概ね順調かつ着実に推移していることから、国際海上コンテナターミナル等の整備による海上輸送コストの削減、共有建造制度を通じた良質な船舶への代替促進等、総合的な物流体系の整備に資する取組みについて、効率的で安定的な国際物流システムの構築に向け、有効に実施したと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="414 1612 1516 2128"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</td> <td>1.2.1 内航貨物船共有建造量</td> <td>G/T</td> <td>20,526 (18年度)</td> <td>20,526</td> <td>23,794</td> <td>34,998</td> <td>23,000 (23年度の過去5年平均値)</td> <td>鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ(SES)をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶については、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3年間(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間(概ね法定耐用年数)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。</td> </tr> <tr> <td>1.2.2 国際船舶の隻数</td> <td>隻</td> <td>85 (18年度)</td> <td>85</td> <td>85</td> <td>95</td> <td>150 (23年度)</td> <td>国際船舶に関する課税の特例(登録免許税・固定資産税の軽減)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制と相俟って日本籍船の太宗を占める国際船舶※について、国際船舶制度創設当時(平成8年)の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成20年央の日本籍船98隻のうち、95隻が国際船舶。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。	1.2.1 内航貨物船共有建造量	G/T	20,526 (18年度)	20,526	23,794	34,998	23,000 (23年度の過去5年平均値)	鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ(SES)をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶については、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3年間(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間(概ね法定耐用年数)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。	1.2.2 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	85	85	95	150 (23年度)	国際船舶に関する課税の特例(登録免許税・固定資産税の軽減)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制と相俟って日本籍船の太宗を占める国際船舶※について、国際船舶制度創設当時(平成8年)の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成20年央の日本籍船98隻のうち、95隻が国際船舶。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方																		
				18年度	19年度	20年度																										
海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。	1.2.1 内航貨物船共有建造量	G/T	20,526 (18年度)	20,526	23,794	34,998	23,000 (23年度の過去5年平均値)	鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ(SES)をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶については、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3年間(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間(概ね法定耐用年数)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。																								
	1.2.2 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	85	85	95	150 (23年度)	国際船舶に関する課税の特例(登録免許税・固定資産税の軽減)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制と相俟って日本籍船の太宗を占める国際船舶※について、国際船舶制度創設当時(平成8年)の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成20年央の日本籍船98隻のうち、95隻が国際船舶。																								

	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
					18年度	19年度	20年度		
政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。	123 我が国商船隊の輸送比率	%	6 (17年度)	6	6	6	6 (23年度)	外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、過去5年間の我が国商船隊(注1)の輸送比率である概ね6%を元に、引き続きその輸送比率を6%とすることを旨とする。 (注1)我が国商船隊:我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も含む概念
		124 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	件	0 (18年度)	0	0	0	0 (18年度以降毎年度)	インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡(以下、「マシ海峡」という。)は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマシ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー(VLCC)などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峽利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力(約14.7億円)を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マシ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日立ち立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。
		125 我が国商船隊における外航日本船舶数	隻	92 (19年度)	95	92	98	180 (24年度)	四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。 しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、ブラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は最も多かった1,580隻(昭和47年度)から95隻(平成18年度)へ、外航日本人船員は約57,000人(昭和49年)から約2,600人(平成18年)へと極端に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。 こうした海運業界の現況と海洋基本法の施行を受け、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶が適用対象となっているトン数標準税制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。
		126 内航船舶の平均総トン数	平均G/T	574 (17年度)	596	602	614	575 (22年度)	効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。 このため、内航船舶の平成13年度～17年度の5年間の平均総トン数575(平均G/T)の数値の維持を目標とする。
		127 スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	% 日	14年度比約13%減 (18年度) 約2.1 (18年度)	約13%減 14年度比 約2.1日 平日では1.1日	—	集計中	14年度比約3割減 (22年度) 1日程度 (22年度)	港湾コスト低減率:基準となる平成14年度当時に、海外主要港(釜山港、高雄港)程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした。 リードタイム:基準となる平成14年度当時に、海外主要港(シンガポール港)のリードタイムが1日程度であったため。
		128 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	%	0 (19年度)	—	0	0	概ね100 (24年度)	貿易関連手続を円滑にするため、平成24年度までに主要な港湾管理者(※)のほぼ全てにおいて次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。 ※主要な港湾管理者:「港湾法上に定める重要港湾」及び「開港法上に定める開港した地方港湾」の管理者
		129 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	—	0	▲0.5 (速報値)	19年度比▲5 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とはほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定 (注)「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である
		130 船舶航行のボトルネック解消率	%	75 (12年度)	84	94.1	95	95 (22年度)	現在整備中の主要幹線航路整備が概成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。
		131 国内海上貨物輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	—	0	▲0.3 (速報値)	19年度比▲3 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定。
		132 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	TEU	約280万 (18年度)	約280万	約290万	—	約340万 (24年度)	「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。 (注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日国土交通省告示第1505号):港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。	133 港湾施設の長寿命化計画策定率	%	約2 (19年度)	—	約2	約13	約97 (24年度)	平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト削減等の観点から、長寿命化計画(維持管理計画)に基づき適切に維持することを標準化した。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内(平成24年度まで)での長寿命化計画の策定率(目標値)を約97%と算出した。
	134 港湾におけるプレージャートの適正な係留・保管率	%	50 (18年度)	50	—	—	55 (23年度) ※5年に1度程度の調査	近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。
	135 リサイクルポートにおける企業立地数	社	188 (19年度)	178	188	208	230 (24年度)	循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率(平成22年循環利用率14%)と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び管理者へのヒアリング結果から推計する。
	136 大規模地震が特に懸念される地域における港湾緊急物資供給可能人口	人	約2,400万 (19年度)	—	約2,400万	約2,410万	約2,700万 (24年度)	地震発生の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。
	137 各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	件	8 (18年度)	9	15	17	15 (21年度)	各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。
		件	4 (18年度)	4	9	15	20 (22年度)	
	138 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	千㎡	1,500 (19年度)	—	1,500	1,740	4,000 (22年度)	物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設(以下「認定施設」といふ。)の延床面積(累計面積)を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。 物流総合効率化法の施行(平成17年10月)から約31年間で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。
	139 3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者割合)	%	29.2 (17年度)	34	34.2	—	37 (21年度)	「平成18年度 3PL事業の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を勘案して設定。 ※3PL(サード・パーティ・ロジスティクス)・・・荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
				海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。	140 国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	者		
141 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	箇所	1,061 (17年度)	—	1,116	—	1,337 (21年度)	過去の実績値の年平均増加数(①69箇所、②383者)をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。	
		者	22,915 (17年度)	23,356	23,991	—	24,447 (21年度)	

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
		総合物流施策大綱(2009-2013)	平成21年7月14日
	経済成長戦略大綱	平成20年6月27日	アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備 「スーパー中枢港湾において、2010年度までに、港湾コストを約3割低減、リードタイム(船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間)を1日程度に短縮するとともに、地方自治体間の垣根を越えた港湾の広域連携を推進し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る」(第5.2(2))
	新経済成長戦略のフォローアップと改訂	平成20年9月19日	スーパー中枢港湾において世界最大級のコンテナ船の利用を可能とする大水深コンテナターミナルの整備を引き続き推進するとともに、コンテナ物流全体での荷主の利便性に軸足を置いた港湾サービス水準の更なる向上と国内外をつなぐ効率的で低炭素型のシームレス物流網を形成する。(第2編 I)
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	第2章及び第5章に記載あり
	観光立国推進基本計画	平成19年6月29日	「平成18年度は13ヶ所の港湾でポートパークの整備を行ったが、今後もプレジャーボートの活動拠点となる小型船舶の簡易な係留・保管施設の整備を推進するとともに、船舶等の放置等禁止区域の指定を促進し、公共水域の適正な利用促進を図ることにより、海洋を観光資源として活用するレクリエーションの振興を促進する。」(P21)
	21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備等を通じた静脈物流システムの検討などを推進する。(P. 15)
	循環型社会形成推進基本計画	平成20年3月25日	さらに、リユースやリサイクルを含めた廃棄物等の運搬に係る物流については、環境負荷の低減などの観点から、バイオ燃料などを利用した収集運搬車やトラックによる輸送と適切に組み合わせつつ、中長距離において環境に配慮された鉄道や海運を積極的に活用するなど効率的な静脈物流システムの構築を推進します。(P. 39)