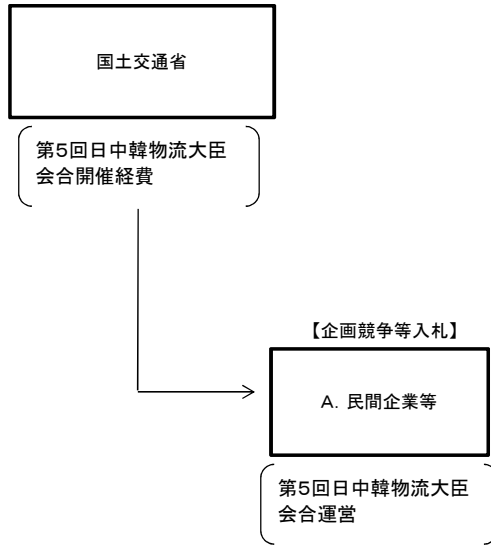


平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	日中韓物流大臣会合開催経費		担当部局庁	総合政策局	作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成26年度～平成26年度		担当課室	国際物流課	課長 小瀬 達之		
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 19 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			
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	総合物流施策大綱(2013-2017)			
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	日中韓三国の経済依存関係が緊密化し、日中韓三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、日中韓三国間の円滑な物流の実現に向け、課題を解決し、協力を推進することが重要となっている。このような情勢の中、日中韓三国は、物流協力を推進するための枠組として、2006年に第1回日中韓物流大臣会合を開催し、また、前回の第4回大臣会合(2012年7月釜山)において、日中韓三国は、次回大臣会合を日本で開催することで合意した。北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現等に向けた取組としてこれまで実施されてきた日中韓物流大臣会合を引き続いて実施すべく、第5回日中韓物流大臣会合を日本で開催する。						
事業概要 (5行程度以内。別添可)	大臣会合における議論がより充実したものとなるよう、会合全体を円滑に運営することは開催国の責務である。そのため、我が国が会合を主導できるよう、ロジに係る人員配置・スケジュール計画の策定、会場運営者・警備会社との設営・警備に係る調整、必要機材・備品の用意等の事前準備、また、会場設営、会場警備、参加者の誘導・案内、機器のオペレーション等の当日運営を行う。						
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他						
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求
		補正予算	-	-	-	25.5	-
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-
		計	-	-	-	25.5	-
		執行額	-	-	-	-	-
	執行率(%)	-	-	-	-	-	
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (年度)
	予算の範囲内において、大臣会合が成功裏に終わるよう、効率的な計画・運営を実施する。 (本事業は、大臣会合の開催に向けた準備及び当日の運営に関するものであり、定量的に成果目標及び成果実績を示すことは難しい)		成果実績	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-
			達成度	%	-	-	-
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	第5回日中韓物流大臣会合の開催 (本事業は、大臣会合の開催に向けた準備及び当日の運営に関するものであり、定量的に活動目標及び活動実績を示すことは難しい)		活動実績	-	-	-	-
			当初見込み	-	-	-	-
単位当たりコスト	算出根拠		単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	-		単位当たりコスト	-	-	-	-
			計算式	-	-	-	-
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由			
	会議費	0.1	-				
	会場借上料	9	-				
	速記料	0.1	-				
	通訳料	0.6	-				
	翻訳料	0.4	-				
	印刷製本費	0.3	-				
	技術経費等	15	-				
計	25.5	-					

事業所管部局による点検・改善						
	項目		評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	我が国の質の高い物流システムの国際展開を推進するうえでは、各国の制度上・慣習上の課題が多く存在する。これらについて、民間だけで対応できる範囲は限られることから、国家レベルの対話を通じたトップダウンによる制度・慣習の調和に向けた働きかけが必要である。また、これにより、我が国産業の発展に寄与する。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		—			
	受益者との負担関係は妥当であるか。		—			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		—			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		—			
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		—			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		—			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		—			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。 (役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—			
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検・改善結果	点検結果	他部署・他省庁における大臣級会合の開催事例等を踏まえつつ、より効率的かつ効果的な事業を実施できるよう、引き続き検討する。				
	改善の方向性	—				
外部有識者の所見						
—						
行政事業レビュー推進チームの所見						
引き続き、他の大臣級会合の開催事例等を参考にして、効率的な運営に努めるべき。						
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
引き続き効率的な運営に努める。						
備考						
—						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
平成23年	—	平成24年	—	平成25年	新26-34	

※平成25年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。



※その他、速記・通訳・翻訳等を支出予定。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)
(単位: 百万円)

A.			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
B.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	物流産業イノベーションの推進		担当部局庁	総合政策局	作成責任者	課長 島田 勘資		
事業開始・終了(予定)年度	平成26年度～終了(予定)なし		担当課室	物流政策課				
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 19 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				
根拠法令(具体的な条項も記載)	-		関係する計画、通知等	日本再興戦略、総合物流施策大綱(2013-2017)				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	日本経済の停滞とともに我が国における貨物輸送量の伸びが鈍化、物流市場が縮小する中、中小事業者が大半を占める物流産業においては、企業間競争の激化により人件費が切り詰められる等、業務の効率化ではない部分での競争が行われている状況にある。このような状況が続けば、物流産業ひいては我が国物流の質の低下を招き、産業立地競争力の低下を引き起こすおそれがある。このため、産業活動と国民生活の基盤であり、我が国経済社会にとって不可欠の構成要素である物流を官民一体となって強い産業構造に改革していくこと(物流産業イノベーション)により、我が国の経済成長を確実に実現していくことを目的とする。							
事業概要(5行程度以内。別添可)	<ul style="list-style-type: none"> ・物流事業者において設定すべき標準的な指標(物流KPI)を検討する。あわせて物流KPIの実効性を高める方策(物流KPIに基づく、業務改善のための診断、業務改善を担う人材の育成、物流事業者の認証制度)について検討する。また、物流結節点における物流KPIを検討する。 ・NEAL-NETのASEAN諸国等への展開等に向けた協議に備え、物流情報のネットワーク化に関する日本の荷主・物流事業者のニーズの詳細、ASEAN諸国における物流情報の取扱・利用状況等について調査・検討する。 ・近年成長が著しい電子商取引分野において、3PLサービス(荷主から物流を一貫して請け負うサービス)の促進のため、中小物流事業者・荷主等が共通して活用可能なガイドラインを策定する。 							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額(単位:百万円)	予算の状況	当初予算	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
		補正予算	-	-	-	-	-	
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-	
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-	
		予備費等	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	25	135	
	執行額	-	-	-	-	-		
	執行率(%)	-	-	-	-	-		
成果目標及び成果実績(アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値(年度)
	検討結果を広く周知することにより、物流を官民一体となった強い産業構造への改革を促進する。(本事業は、物流を官民一体となって強い産業構造に改革していくためのものであり、関係主体や実現方法は多岐にわたることから、成果目標及び成果実績を定量的に示すことはできない。)		成果実績	-	-	-	-	-
			目標値	-	-	-	-	-
			達成度	%	-	-	-	-
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	物流を官民一体となって強い産業構造に改革するための検討(本事業は、物流を官民一体となって強い産業構造に改革していくためのものであり、関係主体や実現方法は多岐にわたることから、活動指標及び活動実績を定量的に示すことはできない。)		活動実績	-	-	-	-	-
			当初見込み	-	-	-	-	-
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	-		単位当たりコスト	-	-	-	-	-
			計算式	/	-	-	-	-
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	諸謝金	0	1	<ul style="list-style-type: none"> ・産業活動と国民生活の基盤である物流システムを、持続可能かつより高度なものに改革するべく、調査関係経費の拡充を図るため。 ・要求額のうち「新しい日本のための優先課題推進枠」28百万円 				
	職員旅費	0.5	1.7					
	委員等旅費	0	1.6					
	総合的物流体系整備推進調査費	24.5	130.7					
計	25	135						

事業所管部局による点検・改善						
		項目	評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	産業活動と国民生活の基盤であり、我が国経済社会にとって不可欠の構成要素である物流を官民一体となった強い産業構造に改革するための事業であり、また関係主体が多岐にわたり利害関係が錯綜することから、国が実施すべきであり、かつ、優先度の高い事業である。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。		—			
	受益者との負担関係は妥当であるか。		—			
	単位当たりコストの水準は妥当か。		—			
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。		—			
	費目・使途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。		—			
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)		—			
事業の有効性	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。		—			
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。		—			
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。		—			
重複排除	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		—			
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検・改善結果	点検結果	本事業は、物流産業のみならず、製造業、卸売・小売業等の荷主と密接に関連してくるものであり、また物流事業者1社の取組では実現せず、物流産業全体で同時、かつ、統一的に取組を推進する必要がある、国が自ら実施することが効率的である。				
	改善の方向性	国が自ら実施することに鑑みて、物流産業全体に取組の成果が普及するように取り組んでいく。				
外部有識者の所見						
—						
行政事業レビュー推進チームの所見						
執行に当たっては、業務の早期かつ効率的な実施に努めるべき。						
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
チームの所見を踏まえ、執行に当たっては、業務の早期かつ効率的な実施に努める。						
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
平成23年	—	平成24年	—	平成25年	新26-35	

※平成25年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省

〔物流産業イノベーションの推進〕

【一般競争入札】

A. 民間企業等

- ・物流総合力の見える化促進支援業務に要する検討
- ・北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への展開等の検討
- ・電子商取引物流(EC物流)における3PLサービス化の推進に関する検討

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を
しているかについて補足する)
(単位:百万円)

A.			E.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
計		0	計		0
B.			F.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
計		0	計		0

費目・使途
 (「資金の流れ」においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。費目と使途の双方で実情が分かるように記載)

支出先上位10者リスト

A.

	支 出 先	業 務 概 要	支 出 額 (百万円)	入札者数	落札率
1	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	国際戦略港湾競争力強化対策事業		担当部局庁	港湾局		作成責任者		
事業開始・終了(予定)年度	平成26年度～平成30年度(予定)		担当課室	港湾経済課港湾物流戦略室		室長 松良精三		
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 19 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				
根拠法令(具体的な条項も記載)	—		関係する計画、通知等	・経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定) ・「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大することを目的としている。このためには、ハード・ソフト一体の施策を実施する必要があり、本事業ではソフト施策を対象としている。 具体的には、国際基幹航路の維持・拡大に必要な貨物の集約を促進することを目的とする。							
事業概要(5行程度以内。別添可)	我が国の競争力強化のためには、国際基幹航路を維持・拡大する必要があり、その寄港地決定においては、揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、如何にして貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するかが喫緊かつ最重要な課題となっている。国際基幹航路の維持・拡大は、国民生活への影響の大きさから、国が先導して取り組むべき課題であり、集貨に取り組む国の姿勢を国内において強固に明示する必要がある。しかし、国際コンテナ戦略港湾への集貨をこれまで以上に強力に展開するためには、国だけではなく、港湾管理者や港湾運営会社と一体となって取り組むことが肝要であり、特に、「民」の視点を活かして迅速かつ柔軟な港湾運営を実施する港湾運営会社を活用し、同社を集貨活動の主体として位置付け、内航・外航船社等の幅広い関係者に対して、様々な集貨対策事業を総合的に展開することが効率的かつ効果的である。よって、港湾運営会社に策定させる集貨基本計画(仮称)に基づき、同運営会社が実施する集貨対策事業に対して補助を行う、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を新たに創設し、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」を強力に推進する。(補助率1/2)							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 委託・請負 <input checked="" type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額(単位:百万円)	予算の状況	当初予算	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
		補正予算	-	-	-	1,380	1,687	
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-	
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-	
		予備費等	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	1,380	1,687	
	執行額	-	-	-	-	-		
	執行率(%)	-	-	-	-	-		
成果目標及び成果実績(アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値(30年度)
	概ね5年以内に、国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持する。		成果実績	便	—	—	—	—
			目標値	便	—	—	—	欧州:3便 北米:維持
			達成度	%	—	—	—	—
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	実施事業数		活動実績	事業	—	—	—	—
			当初見込み	事業	—	—	—	(未定)
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	平成26年度新規事業であり、執行した単位当たりコストは算出できない。		単位当たりコスト		—	—	—	—
			計算式		—	—	—	(未定)
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目		26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由			
	諸謝金		0	0	阪神港において、集貨事業をより強力に推進するため。			
	委員等旅費		0	0	要求額のうち「新しい日本のための優先課題推進枠」1,045百万円			
	国際戦略港湾競争力強化対策事業費補助金		1,380	1,686				
	計		1,380	1,687				

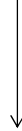
事業所管部局による点検・改善						
	項目		評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	経済財政運営と改革の基本方針について(H25.6.14閣議決定)、日本再興戦略H25.6.14閣議決定)、総合物流施策大綱(H25.6.25閣議決定)に位置付けられている国際コンテナ戦略港湾政策の深化・加速のため、優先度の高い事業である。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。					
	受益者との負担関係は妥当であるか。					
	単位当たりコストの水準は妥当か。					
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。					
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。					
事業の有効性	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)					
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。					
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。					
重複排除	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。					
	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)					
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検・改善結果	点検結果	本事業は、経済財政運営と改革の基本方針等に位置付けられている国際コンテナ戦略港湾政策の深化・加速を図るために実施する優先度の高い事業である。本事業の実施に当たっては、国だけではなく、港湾管理者や港湾運営会社と一体となって取り組むことが肝要であり、特に、港湾運営会社が国際コンテナ戦略港湾への集貨活動の主体となって、内航・外航船社等の幅広い関係者に対して、様々な集貨対策事業を総合的に展開することが効率的かつ効果的である。よって、港湾運営会社が実施する集貨対策事業に対して補助を行うことが必要である。				
	改善の方向性					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
<ul style="list-style-type: none"> 国際基幹航路の維持・拡大の政策目標を実現するため、実効性のある事業実施を目指すべきである。 						
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
<ul style="list-style-type: none"> 外部有識者で構成される第三者委員会を年間2回程度開催し、事業を継続的にチェックすることで、実効性のある事業にする。 						
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成23年	—	平成24年	—	平成25年	—

※平成25年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省

〇百万円

港湾運営会社が策定する集貨基本計画に基づき、同運営会社が実施する集貨対策事業に対して補助を行う



【補助】

A.港湾運営会社

〇百万円

集貨基本計画を策定し、集貨対策事業を実施

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

A.			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
B.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0

費目・使途
 (「資金の流れ」に
 おいてブロックご
 とに最大の金額
 が支出されている
 者について記載
 する。費目と使途
 の双方で実情が
 分かるように記
 載)

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業		担当部局庁	港湾局		作成責任者	室長 松良精三	
事業開始・終了(予定)年度	平成26年度～平成27年度(予定)		担当課室	港湾経済課港湾物流戦略室				
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 19 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				
根拠法令(具体的な条項も記載)	—		関係する計画、通知等	・経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定) ・「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定) ・総合物流施策大綱(平成25年6月25日閣議決定) ・海洋基本計画(平成25年4月26日閣議決定)				
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	<p>コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大することを目的としている。このためには、ハード・ソフト一体の施策を実施する必要があり、本事業ではソフト施策を対象としている。</p> <p>具体的には、国際基幹航路の維持・拡大のために内航船等により集約された貨物を、低コストかつスピーディに外航船に積み替えることで港湾のサービス水準を高めるとともに、関係者調整、外貨・内貨バースの隣接一体設置を目指したターミナル計画についてのガイドラインを策定し、今後の整備等に反映することで、コンテナターミナルの一体運営を促進する。</p>							
事業概要(5行程度以内。別添可)	<p>我が国の競争力強化のためには、国際基幹航路を維持・拡大する必要があり、その寄港地決定においては、揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、如何にして貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するかが喫緊かつ最重要な課題となっている。さらに、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するためには、内航船等により集約された貨物を、低コストかつスピーディに外航船に積み替えることで港湾のサービス水準を高めることが不可欠である。</p> <p>このため、内航船等が優先的に着岸・荷役できるバースの確保や、当該バースから外貨バースへの接続費用等の低減について検討を進める必要があるが、利害調整を必要とする関係者が多数存在すること、取組の結果を今後の整備等に反映すべきことから、国が関係者間の利害調整においてリーダーシップをとって先導的な役割を担いつつ、課題・効果について調査・検討した上で、実証事業として実施する必要がある。</p> <p>これにより、内航船優先バースの確保、円滑な持ちち体制の構築、一体化に向けた荷役体制の構築について検証を行い、結果をとりまとめ、外内貨ターミナル計画についてのガイドラインを策定する。当該ガイドラインは、戦略港湾等における関係者調整や、外貨・内貨バースの隣接一体設置を目指したターミナル計画に活用され、国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの一体運営が促進されることになる。</p>							
実施方法	<input type="checkbox"/> 直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 委託・請負 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> 負担 <input type="checkbox"/> 交付 <input type="checkbox"/> 貸付 <input type="checkbox"/> その他							
予算額・執行額(単位:百万円)	予算の状況	当初予算	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求	
		補正予算	-	-	-	346	352	
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-	
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-	
		予備費等	-	-	-	-	-	
		計	-	-	-	346	352	
	執行額	-	-	-	-	-		
執行率(%)	-	-	-	-	-			
成果目標及び成果実績(アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値(年度)
	概ね5年以内に、国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持する。		成果実績	便	—	—	—	—
			目標値	便	—	—	—	欧州:3便 北米:維持
			達成度	%	—	—	—	—
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	実施事業数		活動実績	事業	—	—	—	—
			当初見込み	事業	—	—	—	(未定)
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	平成26年度新規事業であり、執行した単位当たりコストは算出できない。		単位当たりコスト		—	—	—	—
			計算式		—	—	—	(未定)
平成26・27年度予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	諸謝金	0	1	要求額のうち「新しい日本のための優先課題推進枠」291百万円				
	職員旅費	21	21					
	委員等旅費	0	1					
	総合的な物流体系整備推進費	324	329					
	計	346	352					

事業所管部局による点検・改善						
	項目		評価	評価に関する説明		
国費投入の必要性	広く国民のニーズがあるか。国費を投入しなければ事業目的が達成できないのか。		○	経済財政運営と改革の基本方針について(H25.6.14閣議決定)、日本再興戦略(H25.6.14閣議決定)、総合物流施策大綱(H25.6.25閣議決定)に位置付けられている国際コンテナ戦略港湾政策の深化・加速のため、優先度の高い事業である。		
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。		○			
	明確な政策目的(成果目標)の達成手段として位置付けられ、優先度の高い事業となっているか。		○			
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。					
	受益者との負担関係は妥当であるか。					
	単位当たりコストの水準は妥当か。					
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。					
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。					
事業の有効性	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)					
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。					
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。					
重複排除	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。					
	類似の事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)					
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検・改善結果	点検結果	本事業は、経済財政運営と改革の基本方針等に位置付けられている国際コンテナ戦略港湾政策の深化・加速を図るために実施する優先度の高い事業である。本事業の実施に当たっては、利害調整を必要とする関係者が多数存在すること、取組の結果を今後の整備等に反映すべきことから、国が関係者間の利害調整においてリーダーシップをとって先導的な役割を担いつつ、課題・効果について調査・検討した上で、実証事業として実				
	改善の方向性					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
<ul style="list-style-type: none"> 国際基幹航路の維持・拡大の政策目標を実現するため、実効性のある事業実施を目指すべきである。 						
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況						
<ul style="list-style-type: none"> 事業開始に向けて、事業が実効性のあるものとなるよう、事業内容について検討する。 						
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成23年	-	平成24年	-	平成25年	-

※平成25年度実績を記入。執行実績がない新規事業、新規要求事業については現時点で予定やイメージを記入。

国土交通省
○百万円

国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業に係る総合調整、事業の計画及び予算の執行管理。



A. 地方整備局(2機関)
○百万円

国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業を実施する前の調査・検討、実証事業に係る調整、事業の



B. 民間事業者
○百万円

国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業の事前調査・検討、実証事業の実施。

諸謝金
○百万円

職員旅費
○百万円

委員等旅費
○百万円

資金の流れ
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)(単位:百万円)

A.			E.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
B.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0

費目・使途
（「資金の流れ」に
おいてブロックご
とに最大の金額
が支出されている
者について記載
する。費目と使途
の双方で実情が
分かるように記
載）

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1					