

平成21年度 政策レビュー結果（評価書）

# 住宅分野における市場重視施策

平成22年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	住宅分野における市場重視施策	担当課 (担当課長名)	(住宅局) 住宅政策課長 中井川 誠 総務課民間事業支援調整室長 瀬口 芳広 住宅総合整備課長 本東 信 住宅生産課長 橋本 公博 (総合政策局) 不動産課長 海堀 安喜
評価の目的、必要性	<p>多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応するためには、市場による対応が最も効果的であるとの観点から、これまで、市場が適切に機能する条件整備を推進するための取り組みを行ってきたところ。</p> <p>また、住宅政策の新たな基本法制として平成 18 年 6 月に成立した「住生活基本法」に基づき、同年 9 月に閣議決定された「住生活基本計画（全国計画）」においても、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策についての横断的視点の一つとして、「可能な限り市場機能の活用を図ることを重視した施策を展開」することとされている。</p> <p>このように、これまでの市場機能重視の施策について、その効果の分析・評価を通じ、今後のあり方を検討することを目的とする。</p>		
評価の対象	「住宅性能表示制度・紛争処理体制」、「指定流通機構制度（レインズ）」、「定期借家制度」、「地域優良賃貸住宅制度」及び「住宅金融支援機構による証券化支援業務」の各施策		
政策の目的	市場の機能が適切に発揮される健全な市場の形成を図ることを通じ、多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応すること。		
評価の視点	<p>これまでの住宅分野における市場重視施策に関し、以下の視点により確認する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか</li> <li>・可能な限り市場機能の活用が図られているか</li> <li>・消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか</li> </ul>		
評価手法	各施策について、関係機関へのヒアリング、利用者へのアンケートの実施又は各種統計資料の活用等により、定量的・定性的な効果分析を行い、評価を実施する。		
評価結果	<p>○住宅性能表示制度・紛争処理体制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅性能表示制度の利用により住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与するとともに、紛争処理体制の整備により住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献している。</li> </ul> <p>○指定流通機構制度（レインズ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不動産取引量に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合については微増傾向にあるが、登録件数および検案件数は年々増加しており、市場の透明性の向上に貢献している。また、レインズの成約情報の提供をすることで、消費者が相場観を適切に把握し、安心して取引を行える環境整備に寄与している。</li> </ul> <p>○定期借家制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期借家制度の浸透は不十分であるが、新規契約に占める定期借家の割合は増加傾向にあり、良質な賃貸住宅の供給促進に寄与している。</li> </ul> <p>○地域優良賃貸住宅制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給や、多様化する居住ニーズに的確に対応できる民間事業者等のノウハウを活用した供給がなされ、良質な賃貸住宅の供給促進が図られている。</li> </ul> <p>○住宅金融支援機構による証券化支援業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市場機能の活用により、長期固定金利の住宅ローン（フラット 35）は安定的に供給され、証券化支援業務による MBS の発行額も積み上がっている。しかし、住宅ローンに係る証券化の歴史はまだ浅く、発展途上の段階にある。また、住宅の質（省エネルギー・耐震化等）の確保・誘導については、優良住宅取得支援制度の利用を通じ、一定の効果を挙げている。</li> </ul>		
政策への反映の方向	評価結果を踏まえ、引き続き制度の普及促進に取り組むとともに、利用者のニーズに応じた制度の運用改善、市場の育成・拡大に努めるなど、今後の政策運営に反映する予定。		
第三者の知見活用	国土交通省政策評価会のほか関係機関等への意見聴取を実施。		
実施時期	平成 20 年度～平成 21 年度		

# 目 次

I	評価の対象と視点	3
	1. 評価書の位置付け	
	2. 評価の目的、必要性	
	3. 評価の対象	
	4. 評価の視点	
II	市場重視施策の今日的必要性	4
	1. 住宅政策の変遷	
	2. 住生活基本計画（全国計画）の概要	
	3. 市場重視の施策展開と対象施策	
III	個別施策の評価	
	1. 住宅性能表示制度・紛争処理体制	8
	2. 指定流通機構制度（レインズ）	15
	3. 定期借家制度	23
	4. 地域優良賃貸住宅制度	29
	5. 住宅金融支援機構による証券化支援業務	35
IV	今後の施策の方向性	44

## I 評価の対象と視点

### 1. 評価書の位置付け

本評価書は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成13年法律第86号）第6条に基づき国土交通省で策定している「国土交通省政策評価基本計画」（平成14年3月22日策定）においてⅦ-2で規定されている「政策レビュー（総合評価方式）」の中で定められているテーマである「住宅分野における市場重視施策」に関する評価を、国土交通省住宅局及び総合政策局において、平成20年度から平成21年度に実施したものであり、同法第10条に規定する評価書として作成するものである。

### 2. 評価の目的、必要性

多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応するためには、市場による対応が最も効果的であるとの観点から、これまで、市場が適切に機能する条件整備を推進するための取り組みを行ってきたところ。

また、住宅政策の新たな基本法制として平成18年6月に成立した「住生活基本法」に基づき、同年9月に閣議決定された「住生活基本計画（全国計画）」においても、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策についての横断的視点の一つとして、「可能な限り市場機能の活用を図ることを重視した施策を展開」することとされている。

このように、これまでの市場機能重視の施策について、その効果の分析・評価を通じ、今後のあり方を検討することを目的とする。

### 3. 評価の対象

住宅性能表示制度・紛争処理体制、指定流通機構制度（レインズ）、定期借家制度、地域優良賃貸住宅及び住宅金融支援機構による証券化支援業務

### 4. 評価の視点

住宅分野におけるこれまでの施策に関し、以下のような視点に基づき評価を行う。

- (1) 市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか
- (2) 可能な限り市場機能の活用が図られているか
- (3) 消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか

## II 市場重視施策の今日的必要性

### 1. 住宅政策の変遷

#### (1) 住宅建設五箇年計画の創設

我が国の住宅政策は、終戦直後の 420 万戸という住宅の絶対的不足に応急的に対応することから始まった。戦前においても関東大震災等に対する緊急的な措置として住宅対策が行われていたが、恒久的な制度のさきがけとなったのは、昭和 25 年の「住宅金融公庫」設立である。これは、当時の民間金融機関が産業振興に追われ、長期低利の住宅金融を行う資金的余力がなかったため、国家資金による住宅金融制度の創設が求められたことによるものである。

続く昭和 26 年には、住宅に困窮する低額所得者に低額家賃で住宅を供給するため、予算措置で行われていた国庫補助住宅の建設に恒久性と計画性をもたせるべく「公営住宅法」が制定された。その後、我が国の著しい経済力の回復を背景に、人口の急激な集中による大都市地域での住宅難という新たな問題が生じたため、行政区域にとられない広域的な住宅供給や勤労者のための住宅の集団的建設等を担う「日本住宅公団」が昭和 30 年に設立された。

こうして、住宅及び住宅資金の直接供給を担ってきた公庫融資、公営住宅、公団住宅という戦後の住宅政策の三本柱ともいえる政策手法が制度的に確立した。

このような住宅政策の三本柱の確立と合わせて、昭和 30 年には、住宅不足の解消を目指し、民間住宅の自力建設を含む住宅建設の目標を掲げる長期計画が初めて策定された。しかしながら、昭和 30 年代後半においては、人口の都市集中と核家族化がかつてないほど激しく進んだ結果、5 年間に大都市地域で世帯数が約 27% 増加するなど、当時国が掲げていた「1 世帯 1 住宅」を実現するという目標が達成困難な見通しとなった。

こうした状況を踏まえ、昭和 41 年に「住宅建設計画法」が制定され、国、地方公共団体及び国民が相互に協力し合って住宅の建設を強力に推進することを目指すこととなった。

#### (2) 量の確保から質の向上への移行

住宅建設五箇年計画の下で進められた住宅の計画的供給を通じ、昭和 43 年には全国レベルで住宅数が世帯数を上回り、昭和 48 年に全ての都道府県で住宅数が世帯数を上回ったことを契機として、今日まで、住宅建設計画法の枠組みを維持しつつも、時代のニーズに対応し、主要政策手法三本柱をはじめとする様々な政策手法の運用・制度面の見直しを図りながら、住宅建設五箇年計画の中で、住宅政策の重点を住宅ストックの質の向上や良好な住環境の確保に移行させてきている。

具体的には、昭和 51 年度からの第三期住宅建設五箇年計画において、すべての世帯が確保すべき「最低居住水準」及び平均的な世帯が確保すべき「平均居住水準」を定め、昭和 60 年に向けた長期展望の下に住宅ストックの質の向上を図ることを目指した。また、昭和 56 年度からの第四期計画においては、良好な住環境の確保を目標として「住環境水準」を定めた。さらに、昭和 61 年度からの第五期計画においては、「平均居住水準」に替えて「誘導居住水準」を設定し、平成 12 年を目標年次としてさらにゆとりある住生活の実現を目指した。

こうして、我が国の床面積を中心とする居住水準はかなりの改善が見られ、昭和 58 年には、全国ではほぼ半数の世帯が「平均居住水準」を確保し、昭和 63 年には、最低居住水準未満の世帯が全国で 1 割を切った。平成 15 年においては、全国で半数以上の世帯が誘導居住

水準を達成している。その一方で、大都市圏の借家を中心に、最低居住水準、誘導居住水準ともに未だ達成していない世帯が多いという課題を抱えている。

### (3) 市場重視・ストック重視へ

近年では、住宅数が世帯数を大きく上回り、床面積を中心に居住水準が大きく改善される一方、社会経済情勢や居住ニーズの変化に対応して、求められる質が多様化・高度化してきている。

こうした状況に対応し、住宅政策においては市場重視・ストック重視の方向の施策が重要となってきた。例えば、平成8年には、公営住宅の整備に民間住宅の借上げ・買取り方式が導入され、また、平成12年には、住宅の性能を表示するルールの設定を通じ、住宅供給者が性能に関して競争するインセンティブを働かせるとともに、消費者に対して性能に関する十分な情報を提供する住宅性能表示制度が創設されるなど、市場機能の活用と既存ストックの有効活用に向けた制度の充実が図られている。

こうした方向をより明確にするため、平成13年からの第八期住宅建設五箇年計画においては、総住宅建設戸数の見通しと公的資金住宅の建設戸数目標に、新たに増改築件数が加えられた。また、住宅ストックが普遍的に備えるべき基本的性能として、バリアフリー化に関する数値目標を含む「住宅性能水準」を位置づけた。

### (4) 住生活基本法の制定

住宅の量的充足や近年の少子高齢化の急激な進展、国民の居住ニーズの多様化等、我が国の住宅政策を取り巻く環境は住宅建設五箇年計画制度の創設時から大きく変化してきており、このような変化に的確に対応していくためには、公的資金による住宅の新規供給支援を中心とした住宅政策自体も時代に即したものと転換していく必要が生じた。

少子高齢化の急速な進行等の社会経済情勢の変化に伴い新たな課題への対応が求められる中で住宅及び居住環境の「質」については未だ十分な水準とは言い難い状況にあり、また、住宅困窮者が多様化する中で住生活の分野において憲法第25条の趣旨が具体化されるよう、公平かつ的確な住宅セーフティネットの確保を図っていくことが求められている。

このような状況を踏まえ、住宅及び住宅資金の直接供給のための政策手法の抜本的な改革が行われてきたところであり、このような中、住宅建設を継続的に推進する住宅建設計画法を廃止し、これに替わる新たな制度的枠組みとして、平成18年6月、住生活基本法が制定された。

住生活基本法は、国民の豊かな住生活の実現を図る上での基本理念を定めており、豊かな住生活の実現のためには、国民の多様なニーズに合った安全・安心で良質な住宅が適時・適切に選択できる市場の環境整備、市場において自力では適切な住宅を確保することが困難な者に対する住宅セーフティネットの構築を図ることが重要との観点に基づき、基本理念として、

- ① 現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給
  - ② 住民が誇りと愛着をもつことのできる良質な居住環境の形成
  - ③ 民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の保護
  - ④ 低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保
- を規定している。

これにより、住宅セーフティネットの確保を図りつつ、健全な住宅市場を整備するとともに、国民の住生活の「質」の向上を図る政策への本格的な転換を図る道筋が示された。

国民の居住ニーズの多様化・高度化、人口・世帯減少社会の到来、環境制約の一層の高まりなど様々な課題を抱える 21 世紀の我が国において、住生活基本法に掲げられた基本理念の通り、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、住宅単体のみならず居住環境を含む住生活全般の「質」の向上を図るとともに、フローの住宅建設を重視した政策から良質なストックを将来世代へ承継していくことを主眼とした政策へ大きく舵を切っていくことが不可欠となっている。

## 2. 住生活基本計画（全国計画）

### （1）計画の概要

住生活基本法に掲げられた基本理念や基本的施策を具体化し、それを推進していくための基本的な計画として、平成 18 年 9 月、同法に基づき住生活基本計画（全国計画）が策定され、政府は、本計画に基づく施策を総合的かつ計画的に推進するとともに、本計画に基づく施策を定期的に評価・分析し、今後の施策展開に反映していくこととしている。

### （2）基本的な方針

本計画では、住宅の位置づけと住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な方針を定めており、国民の居住ニーズが多様化・高度化していることを踏まえれば、豊かな住生活は、人々のニーズが反映される市場において、一人一人が自ら努力することを通じて実現されることを基本とし、このため、国及び地方公共団体の役割は、市場が円滑かつ適切に機能するための環境を整備するとともに、市場に委ねては適切な資源配分が確保できない場合にその誘導・補完を行うこととしている。このための条件として、国民の多様な居住ニーズを満たす安全・安心で良質な住宅を適時・適切に選択できる住宅市場の形成が不可欠としている。

これらを踏まえ、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する目標の達成に向け、次の 4 つの横断的な視点を基本として、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとしている。

#### ① ストック重視の施策展開

住宅のストックが量的に充足し、環境問題や資源・エネルギー問題がますます深刻化する中で、これまでの「住宅を作っては壊す」社会から、「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」社会へと移行することが重要である。このような観点から、既存住宅ストック及び新規に供給される住宅ストックの質を高めるとともに、適切に維持管理されたストックが市場において循環利用される環境を整備することを重視した施策を展開する。

#### ② 市場重視の施策展開

多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応するには、市場による対応が最も効果的である。このため、市場における適正な取引を阻害する要因を除去し、その機能が適切に発揮される健全な市場の形成を図るとともに、住宅関連事業者に比べて専門的知識や経験の少ない消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しつつ、市場における

法令の遵守を徹底した上で、可能な限り市場機能の活用を図ることを重視した施策を展開する。

③ 関連する施策分野との連携による総合的な施策展開

住宅は国民が人生の大半を過ごす基盤であり、その生活にとって欠くことのできないものである。このような住宅において営まれる住生活を豊かなものとするため、まちづくり施策、福祉施策、環境・エネルギー施策、防災施策等の国民生活に深く関わる施策分野との密接な連携を進めることにより、総合的に施策を展開する。

④ 地域の実情を踏まえたきめ細かな施策展開

地域の自然、歴史、文化その他社会経済の特性に応じた多様な居住ニーズに的確に対応するためには、地域の実情を最もよく把握している地方公共団体が主役となって、総合的かつきめ細かな施策展開が図られることが必要である。このため、地方公共団体による施策の実施を支援するとともに、従来にも増して地域に密着した施策展開を図る観点から、地方公共団体とまちづくり等に主体的に取り組む地域住民の団体、NPO、民間事業者等との連携の促進を図る。

### 3. 市場重視の施策展開と対象施策

今回の政策レビューでは、住生活基本計画（全国計画）の横断的な視点の一つとして位置付けられている「市場重視の施策展開」を対象とし、市場における適正な取引を阻害する要因を除去し、可能な限り市場機能の活用を図ることを重視した施策として、

- ・「住宅性能表示制度・紛争処理体制」
- ・「指定流通機構制度（レインズ）」
- ・「定期借家制度」
- ・「地域優良賃貸住宅制度」
- ・「住宅金融支援機構による証券化支援業務」

を取り上げることとする。

これらの施策が多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備が実現に寄与しているかどうか、

- ・市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか
- ・可能な限り市場機能の活用が図られているか
- ・消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか

といった視点に基づき、分析・評価することを通じて、今後の施策のあり方を検討することとする。

### Ⅲ 個別施策の評価

#### 1. 住宅性能表示制度・紛争処理体制

##### (1) 導入の背景と経緯

###### ① 住宅宅地審議会答申（平成7年6月答申）

「Ⅳ 住宅政策において今後実施すべき施策

1. 住宅市場が円滑かつ適正に機能するための条件整備  
良質な住宅の供給

###### ① 住宅市場において消費者の支える制度の充実

住宅市場において、消費者が満足する良質な住宅を適確に取得できるようにするために、以下の施策の展開が求められる。

ロ) 新築、既存住宅ともに、住宅の性能評価・表示システムの確立・普及を図る。

(略)

ニ) 苦情処理、紛争処理機能の充実強化・・・(略)・・・等住宅に関する消費者保護施策を充実する。」

###### ② 建築審議会答申（平成9年3月答申）

「Ⅲ 構すべき具体的施策

3. 住宅市場の構造改革と住宅産業の新たな展開

##### (3) 主要な施策

###### ① 住宅性能表示制度の整備

住宅性能表示制度の構築に当たっては、

- 1) 性能に関する共通言語の創出の観点から、表示の内容、方法等について、可能な限り工法・業態間に共通的なルールを策定すること
- 2) 共通のルールが的確に機能するため、社会的必要性和熟度に応じて、必要な担保措置を講ずること
- 3) 表示の前提となる評価方法については、自己評価を原則とするが、必要に応じて、第三者評価が選択できるようにすること
- 4) (略)

- |           |   |
|-----------|---|
| ・平成7年6月   | 住宅宅地審議会答申「21世紀に向けた住宅・宅地政策の基本的体系について」          |
| ・平成9年3月   | 建築審議会答申「21世紀を展望し、経済社会の変化に対応した新たな建築行政の在り方について」 |
| ・平成12年4月  | 住宅の品質確保の促進に関する法律施行                            |
| ・平成14年10月 | 既存住宅に係る住宅性能表示開始                               |

## (2) 施策の概要

### ① 住宅性能表示制度

住宅性能表示制度とは、住宅の基本的な性能について、国が定める共通のルールに基づき、公正中立な第三者機関（登録住宅性能評価機関）が、設計図書の審査や施工現場の検査を経て性能を等級などで評価し、評価書を交付する制度であり、その利用については任意である。

具体的には以下のとおり。

イ 住宅の性能（構造耐力、遮音性、省エネルギー性等）に関する表示の適正化を図るための以下の共通ルール（表示の方法、評価の方法の基準）を定め、消費者による住宅の性能の相互比較を可能とする。

#### a) 日本住宅性能表示基準

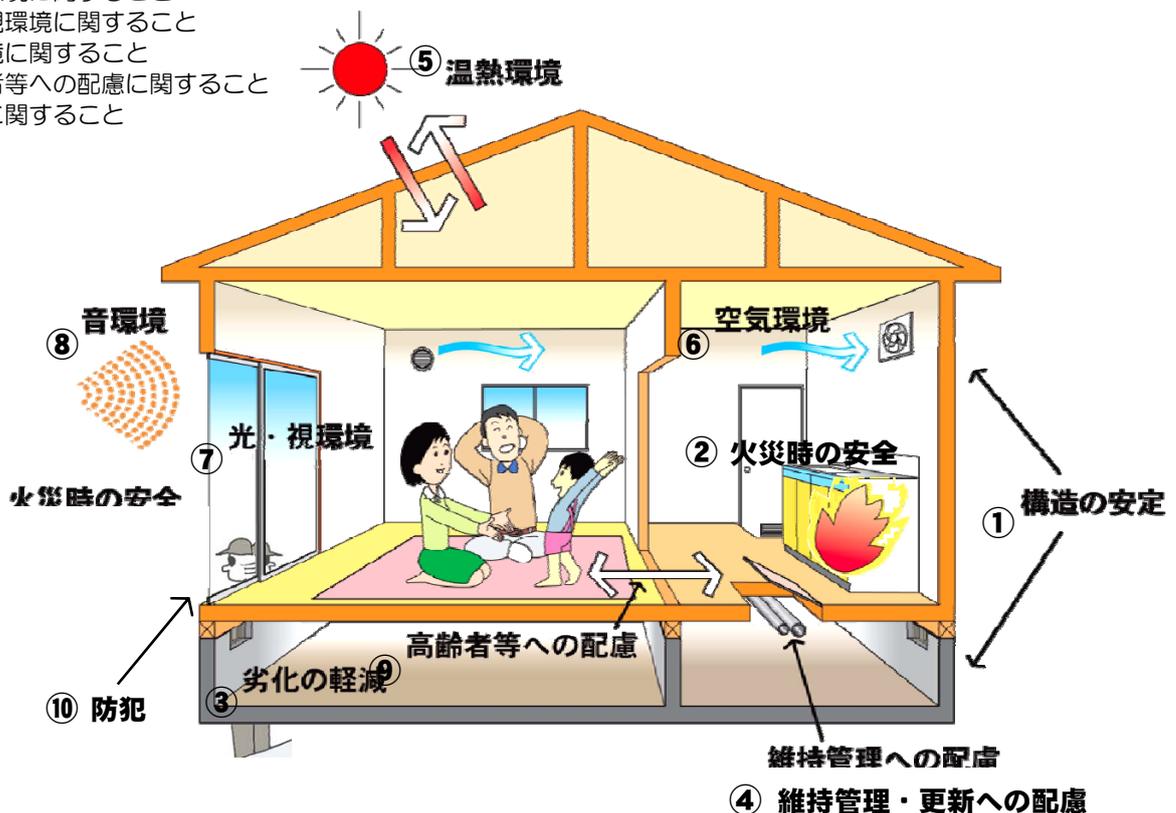
住宅の性能（構造の安定、室内空気環境、高齢者等への配慮 等）に関して表示すべき事項及び表示の方法を内容とする基準。

#### b) 評価方法基準

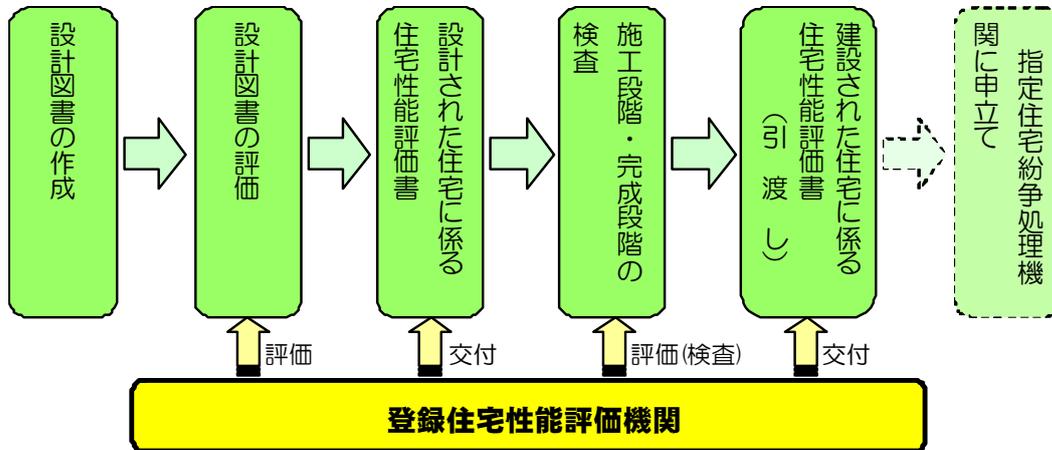
日本住宅性能表示基準に定める住宅の性能に関する設計図書の評価方法や検査の方法を内容とする基準。

### 【住宅性能表示のイメージ（新築住宅：10分野 32 事項）】

- ① 構造の安定に関すること
- ② 火災時の安全に関すること
- ③ 劣化の軽減に関すること
- ④ 維持管理・更新への配慮に関すること
- ⑤ 温熱環境に関すること
- ⑥ 空気環境に関すること
- ⑦ 光・視環境に関すること
- ⑧ 音環境に関すること
- ⑨ 高齢者等への配慮に関すること
- ⑩ 防犯に関すること



【住宅性能評価に係るフロー（新築住宅の場合）】



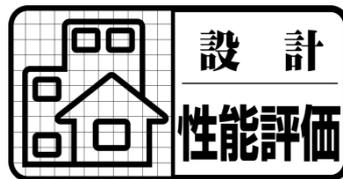
ロ 住宅の性能に関する評価を客観的に行う第三者機関（登録住宅性能評価機関）を整備し、評価結果の信頼性を確保する。

登録住宅性能評価機関（国土交通大臣が登録した者）は、申請者の求めに応じ、住宅性能評価を行い、住宅性能評価書（標章を付した評価書）を交付することができる。

（この場合を除き、住宅の性能に関する評価書、住宅の建設工事の請負契約若しくは売買契約に係る契約書又はこれらに添付する書類に、この標章又はこれと紛らわしい標章を付してはならない。）

<住宅性能評価書に付する標章>

設計住宅性能評価(新築住宅)の場合



建設住宅性能評価(新築住宅)の場合



ハ 新築住宅について、表示された性能を実現するため、評価書に表示された住宅の性能は、契約内容とされることを原則とする。

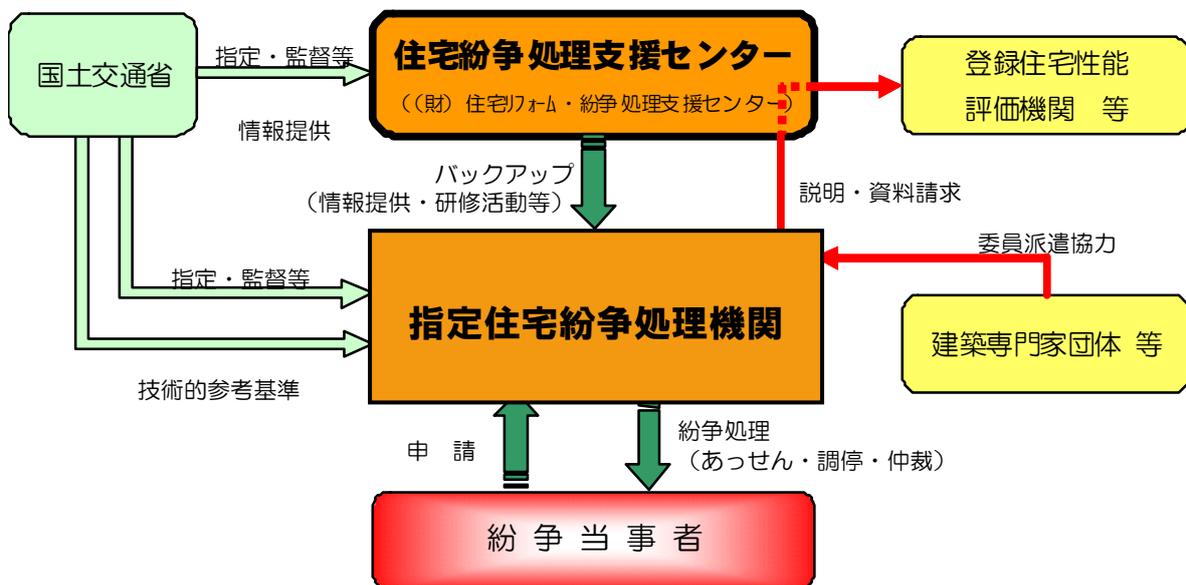
具体的には、新築住宅の建設工事の請負人が、請負契約書に住宅性能評価書若しくはその写しを添付し、又は注文者に対しこれらを交付した場合においては、当該契約書に反対の意思を表示しない限り、これらに表示された性能を有する住宅の建設工事を行うことを契約したものとみなす。（新築住宅の売主についても、同様に、住宅性能評価書又はその写しに表示された性能を有する新築住宅を引き渡すことを契約したものとみなす。）

## ② 紛争処理体制の整備

住宅性能評価を受けた住宅に係る裁判外の紛争処理体制を整備し、紛争処理を円滑化・迅速化する。

具体的には、全国の弁護士会を指定紛争処理機関として指定し、紛争処理の解決を図るとともに、紛争処理の業務を効率的に実施できるよう、住宅紛争処理支援センターを指定し、指定紛争処理機関の業務の支援等を行う。

【住宅性能評価を受けた住宅に係る紛争処理の運営イメージ】



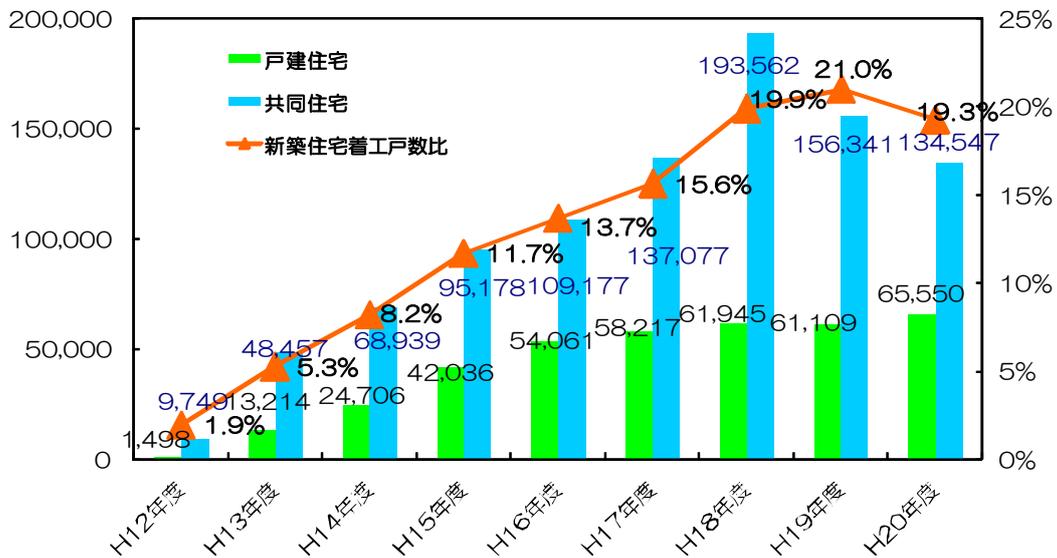
## (3) 施策の現状分析

### ① 住宅性能表示制度の利用状況の把握

#### イ 交付実績

平成 20 年度の設計住宅性能評価の実績は、利用関係別に見ると、一戸建ての住宅では 65,550 戸、共同住宅等では 134,547 戸で、合計は 200,097 戸である。これは、平成 20 年度の新築住宅の着工戸数 1,039,180 戸と比較すると全体の 19.3% となり、全体の 新築住宅の着工戸数のおおむね 2 割程度の利用率で推移している。また、既存住宅における住宅性能評価については、平成 14 年 10 月の運用開始からの累計で 1,905 戸である。

【設計住宅性能評価の交付実績の推移】



ロ 利用者の利用意向

評価住宅の入居者に対するアンケート調査によると、住宅性能表示制度の利用に関して非常に満足、満足と回答している者は全体の63.7%であり、非常に不満、不満という回答は2.6%であった。また、住宅性能表示制度に最も期待したことについて、第三者の評価なので安心、現場検査をする安心感と回答した者はそれぞれ全体の73.0%、25.5%であり、これらの者の住宅性能表示制度についての感想については、非常に満足、満足と回答した者は全体の68.7%であった。また、制度全体に不満を感じている者は全体の1%程度であった。

A 住宅性能表示制度に最も期待したことは何ですか。(複数回答可)

①第三者の評価なので安心	73.0%
②現場検査をする安心感	25.5%
③紛争処理支援センターの後盾の存在	9.4%
④ディベロッパー・住宅メーカー・ 工務店選定時の比較検討材料として有効	6.5%
⑤その他	2.2%

B (全回答者)住宅性能表示制度についての感想はいかがですか。

非常に満足	10.1%
満足	53.6%
普通	31.7%
不満	2.2%
非常に不満	0.4%

C (A①又は②の回答者)住宅性能表示制度についての感想は  
いかがですか。

非常に満足	10.7%
満足	58.0%
普通	29.6%
不満	1.2%
非常に不満	0.4%

(資料：一般社団法人住宅性能評価・表示協会によるアンケート調査)

## ② 住宅紛争処理の実施状況

### イ 指定住宅紛争処理機関の実施状況

指定住宅紛争処理機関における平成20年度末までの紛争の受付件数は157件で、集結案件は151件である。

指定紛争処理機関における紛争の審理期間は、制度当初から平成20年3月末まで紛争の全件の平均で、約7.8ヶ月である。

また、代理人が選任されている割合は、申請人が13%、被申請人が38%であり、双方では7%である。

### ロ 建築関係訴訟の実施状況

平成20年の建築関係訴訟の平均審理期間は15.6月である。

また、平成20年の建築関係訴訟のうち、瑕疵主張のある建築関係訴訟において代理人を選任された割合は、原告が93%、被告が86%であり、双方では82%である。

<指定紛争処理機関における紛争と建築関係訴訟との審理期間及び代理人選任率の比較>

	平均審理期間	代理人選任率
指定紛争処理機関における紛争※ <sup>1</sup>	7.8月	双方 7%
建築関係訴訟※ <sup>2</sup>	15.6月※ <sup>2</sup>	双方 82%※ <sup>3</sup>

※1 制度当初から平成19年度までの全件を対象(資料：財団法人住宅紛争処理支援センター)

※2 平成20年における建築関係訴訟を対象(資料：最高裁判所)

※3 建築関係訴訟のうち瑕疵主張のある建築関係訴訟を対象

### ハ 手数料

指定紛争処理機関における手数料は、1件につき申請手数料の1万円のみであり、成立手数料等が必要な他の紛争処理機関を比較しても、費用は少ない。

#### (4) 施策の政策効果

##### ① 評価の視点とその指標

「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」との2つの視点から評価を行う。

具体的には、「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」の視点については、「住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与しているか」といった観点から、住宅性能表示制度の利用状況・利用者の意向を指標として評価を行うこととする。

また、「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」の視点については、「住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献しているか」といった観点から、

イ 住宅紛争処理件数

ロ 紛争処理期間

ハ 紛争処理費用

の3点を指標として評価を行うこととする。

##### ② 評価手法・調査方法

評価にあたり、「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」については、新築住宅の住宅性能表示制度の利用状況を、住宅性能評価を受けた住宅の戸数と新築着工戸数との比較や利用者の利用意向について把握、分析する。

また、「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」については、指定紛争処理機関が行った紛争処理について、実施状況を分析する。

##### ③ 評価結果

評価の視点ごとの評価結果は次のとおり。

イ 「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」

住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与しているか。

評価住宅への居住者を対象としたアンケート調査によると、住宅の取得に関する安心感を得る効果について、居住者の7割程度が満足しており、また、不満を感じている者は1%程度であった。住宅性能表示制度の利用により、住宅の取得に関する安心感を得られる効果があると考えられる。

ロ 「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」

住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献しているか

指定住宅紛争処理機関における平均審理期間は、建築関係訴訟の平均の審理期間の半分程度で、紛争の解決の迅速化に寄与していると考えられる。また、前述のとおり、代理人の選任率及び手数料の面において、紛争処理に係る費用負担が低減されていると考えられる。

## 2. 指定流通制度（レイNZ）

### （1）導入の背景及び経緯

指定流通機構（以下「レイNZ」という。）は、宅地建物取引業者（以下「宅建業者」という。）がシステム上で不動産物件情報を交換することにより、不動産流通の円滑化を図ることを目的に、昭和63年5月の宅地建物取引業法（以下「宅建業法」という。）の改正（平成2年5月施行）により創設された。さらに平成7年4月には、媒介契約制度及び公益法人（現在は一般社団法人又は一般財団法人）であることを指定要件とする旨の宅建業法改正（平成9年4月施行）がなされ、全国37のレイNZが現在の4特例民法法人（東日本、中部圏、近畿圏、西日本）に集約され、国土交通大臣の指定を受けている。

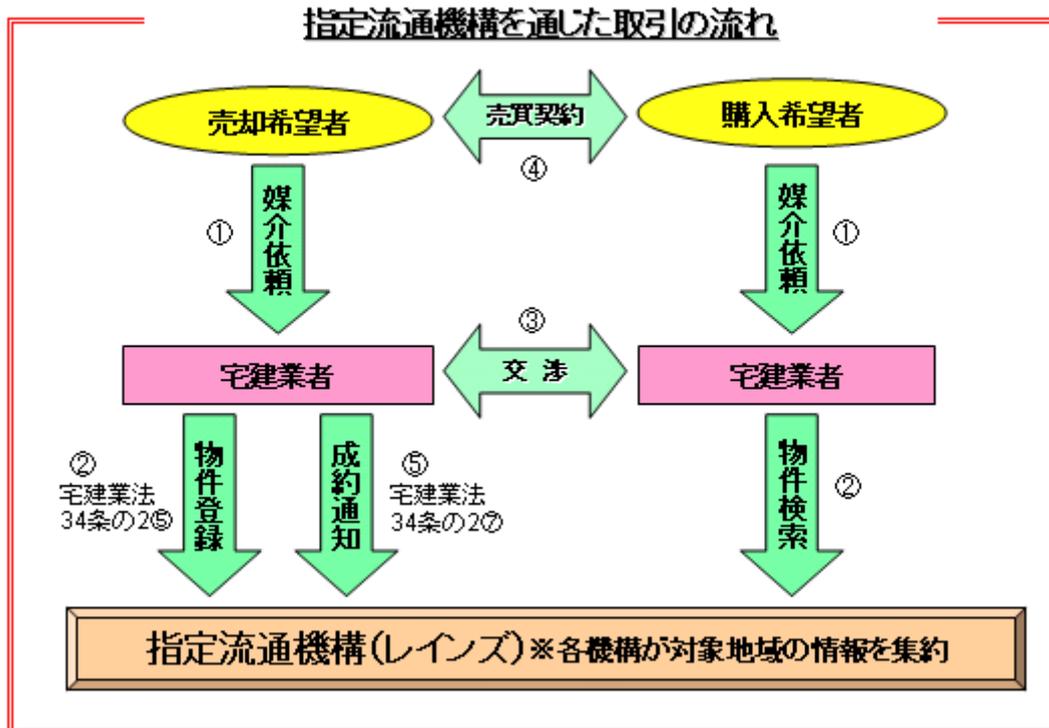
なお、指定に当たっては、レイNZの業務が法律上の登録義務のいわば受皿であり、広くすべての業者に対し情報を提供し、特定の者を利することが許されないなどの公益性が高く営利事業として行うことにはなじまないものであること、業務が継続的にかつ的確に遂行されることを担保する必要性があることから、一般社団法人又は一般財団法人であることを求めている。

レイNZが使用するシステムは、財団法人不動産流通近代化センター（以下「近代化センター」という。）及び国土交通省がシステムの基本的要件を定めた標準規格仕様書に準拠して、それぞれ独立して構築されている。当初はFAXを活用したシステムであったが、現在では4つのレイNZ全てがIP型（インターネットプロトコル）対応のシステムを導入しており、利便性の向上が図られている。平成20年度に、IT化への更なる対応等を目的として、東日本レイNZシステム的大幅改修が行われるとともに、別々のシステムである4機構の情報を集約したデータベースが構築され、会員業者の利便性向上が図られた。

- |          |  |
|----------|--|
| ・昭和57年8月 | 業界団体の自主認定による流通機構制度導入<br>・媒介契約物件の登録受け皿                              |
| ・昭和63年5月 | 宅地建物取引業法改正（10次改正）<br>・指定流通機構制度の創設<br>・専属専任媒介契約制度の創設及び指定流通機構への登録義務化 |
| ・平成2年5月  | 10次改正法施行<br>・建設大臣が37の流通機構を指定（指定流通機構発足）<br>・専属専任媒介契約制度の施行           |
| ・平成7年4月  | 宅地建物取引業法改正（11次改正）<br>・指定流通機構制度の公益法人化措置<br>・登録義務を専任媒介契約まで拡大         |
| ・平成9年4月  | 11次改正法施行<br>・新たな指定流通機構制度の発足<br>（公益法人された4つの指定流通機構に集約）               |

※ 「レイNZ」とは宅地建物取引業法により指定された不動産流通機構が保有する不動産物件情報交換システム（Real Estate Information Network System）を指すが、レイNZという名称は、不動産流通機構（指定流通機構）の通称にもなっている。

※ 「媒介契約」とは宅地又は建物の売買、交換又は貸借の仲介を宅建業者に依頼する契約をいう。また、「専任媒介契約」とは媒介契約の一形式で依頼者が他の宅建業者に重ねて売買又は交換の媒介又は代理を依頼することを禁止する契約をいい、「専属専任媒介契約」とは専任媒介契約に、依頼者の自己発見取引禁止の特約を付した契約をいう。



(2) 施策の概要

① 基本的役割

イ 宅建業者が売却依頼を受けた物件をレインズに登録し、宅建業者間で広く情報を交換することにより、不動産流通の円滑化を促進する。(専属専任媒介契約または専任媒介契約により依頼を受けた宅建業者は、レインズへの登録を宅地建物取引業法上義務付けられている。)

ロ 宅建業者から通知された登録物件の成約情報をもとに、住宅の市況分析情報を公開することにより、不動産市場の透明性の向上を推進する。

② 運営

レインズの運営及び費用負担は、不動産業界団体が行っており、国費は投入されていない。レインズの運営費用は会員の負担する会費およびシステム利用料などによってまかなわれている。なお、各機構により会費およびシステムの利用料の徴収方法は異なっている。宅建業者は各機構が制定する登録業務規程（国土交通大臣の認可要）に則りレインズを利用している。

また、システムの規格については、4機構がある程度統一したシステムを構築する必要があることから、国土交通省と近代化センターにて、レインズシステムの標準規格を定め、4機構に適用している。平成20年度に約7.5億円の構築費用（機構負担）により東日本レインズのシステムを大幅拡充し、4機構の集約データベースを構築することを機に、標準規格のインターネット対応を主とした規格のバージョンアップを行った。（規格第4版への対応）

【レインズの会費およびシステム利用料】

（金額単位：円）

機構名	事業者数	会費	システムの利用料	合計負担金額	1社当たりの平均額	課金方法
東日本	65,785	280,000,000	0	280,000,000	4,256	固定会費のみ
中部	15,849	47,671,200	13,905,400	61,576,600	3,885	固定会費＋固定利用料
近畿	23,746	102,441,200	81,296,415	183,737,615	7,738	固定会費＋利用量に応じた課金
西日本	24,504	28,002,000	30,632,175	58,634,175	2,393	固定会費＋固定利用料

※平成20年度実績

③ 運用状況

従来は、専属専任媒介契約又は専任媒介契約を締結した業者が、宅建業法上の登録義務を果たすための受け皿としての意味合いが強かったが、現在は一般媒介契約を締結した業者や、自ら売主となる業者による登録も増加していることから、宅建業者によるレインズ活用は進んでいるものと考えられる。

④ 不動産取引情報提供サイト（RMI）

イ 不動産取引情報提供サイト（RMI）の概要

消費者が不動産取引に関する情報収集の手段としてインターネットが多用されるようになってきている中、消費者が相場観を適切に把握し、安心して不動産取引を行える環境の整備を推進する観点から、平成17年度及び18年度の国の成果重視事業として、不動産取引情報提供システム（以下「RMI」という。）を開発し、平成19年4月より、インターネットを通じて、レインズが保有する不動産取引価格情報を活用した情報提供を開始した。

ロ 提供の対象となる成約情報

RMI の情報提供の対象は、宅建業法 34 条の 2 に基づき、宅建業者からレインズへ通知される不動産売買の直近 3 ヶ月の成約情報のうち、中古マンション及び戸建住宅に係る情報（常時約 2 万件程度の成約情報を開示）となっている。

ハ 提供対象地域

RMI の情報提供対象地域は、各地域を、行政区分・鉄道等の交通条件・成約データの件数等に基づき区分した上で、成約情報が 100 件以上確保された区域となっている（成約情報の少ない地域は提供の対象外となる）。

- ・ 現在の提供地域：北海道、宮城、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫、広島、福岡

【RMI 画面イメージ】



(3) 施策の現状分析

平成 20 年度末現在のレインズの会員数は 129 千件となっている。

また、平成 20 年度末現在の総登録件数は、741 千件で、このうち売り物件が 303 千件、賃貸物件が 437 千件であり、5 年連続して賃貸物件が売り物件の件数を上回った。新規登録件数の合計は、4,136 千件に上り、月平均 344 千件の物件登録がなされている。内訳をみると売り物件 1,237 千件、賃貸物件 2,899 千件となった。

平成 20 年度の既存住宅の成約件数は 83 千件、月平均の検案件数は 11,576 千件となっている。

(4) 施策の政策効果

① 評価の視点とその指標

「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」との2つの視点から評価を行う。

具体的には、「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」の視点については、宅建業者が物件情報をレインズに登録し、広く情報を交換することにより、不動産流通の円滑化を促進しているかといった観点から、

イ レインズへの新規登録件数

ロ レインズのアクセス実績

の2点を指標として評価を行い、さらに宅建業者から通知されたレインズ登録物件の成約情報を基に住宅の市況分析情報の公開により、不動産市場の透明化の向上を推進しているかといった観点から、レインズにおける既存住宅成約件数の推移を指標として評価を行うこととする。

不動産取引は現時点で既に市場にて一定の規模で行われており、レインズは宅建業者が市場で取引されている物件情報を登録し広く情報を交換することにより、不動産流通の円滑化を促進するものであることから「可能な限り市場機能の活用が図られているか」の視点については、レインズ活用の元となる不動産取引において既に市場機能を活用していることから、評価の視点として用いないこととした。

また、「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」の視点については、「RMIを通じた情報提供により消費者が相場観を適切に把握し、安心して不動産取引を行える環境の整備を推進しているか」といった観点から、RMIの利用実績の分析（RMIアクセス件数実績の推移）を指標として評価を行うこととする。

## ② 評価手法・調査方法

評価にあたり、「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」については、レインズの新規登録件数、アクセス実績、既存住宅成約件数から整理、分析する。

また、「消費者の利益の擁護及び増進が図られているか」については、RMIの情報提供が開始された平成19年度と平成20年度のRMIアクセス実績の推移の分析、RMI利用者を対象とするアンケート調査により、使い勝手、活用状況を分析する。

## ③ 評価結果

評価の視点ごとの評価結果は次のとおり。

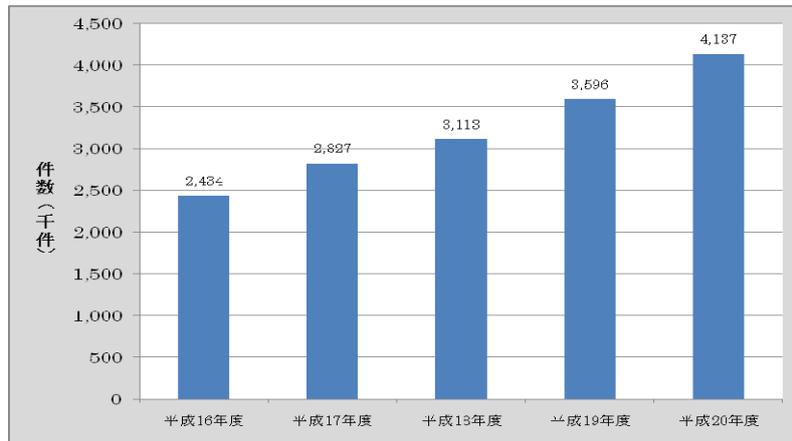
イ 「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」

i) 宅建業者が物件情報をレインズに登録し、広く情報を交換することにより、不動産流通の円滑化を促進しているか。

レインズの新規登録件数は平成20年度4,140千件（前年度比約15%増）となり、レインズの利用は年々活発になっている。

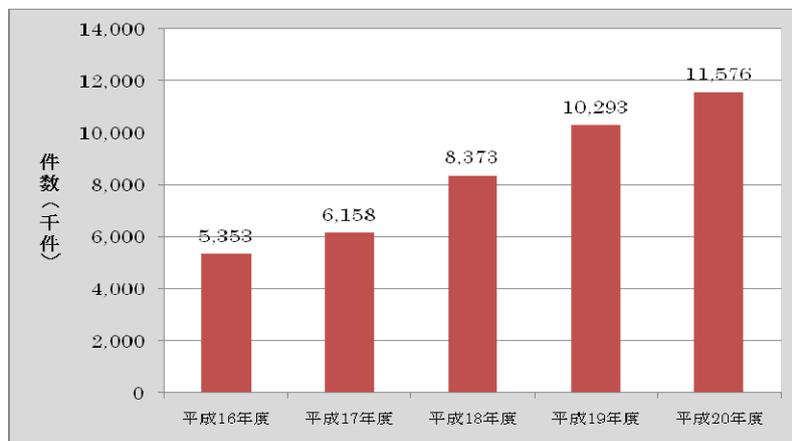
またレインズの月平均検索件数は平成20年度には約11,576千件となり、平成16年度比では約2倍に増加している。

【レイズの新規登録件数】



(不動産流通近代化センターの資料から作成)

【レイズの月平均検案件数】



(不動産流通近代化センターの資料から作成)

なお、東日本レイズは利用者の要望を踏まえて登録可能な情報内容の充実や検索機能の拡充および利便性向上の各種機能を追加する大規模なシステム改修を実施し、平成21年1月より新システムを稼働した。東日本レイズの機能別利用状況（平成21年1月～11月）をみると、成約報告や図面検索などの利用件数が大幅に増加し、総アクセス件数は前年比で6割以上の増加となった。

【東日本レイズの機能別利用状況（2009年1～11月）】

		件数(件)	前年比
登録	売物件	486,075	-19.6%
	賃貸物件	1,686,571	9.6%
成約報告		194,626	21.9%
条件検索		72,358,015	19.3%
図面検索		107,429,470	119.4%
アクセス総数		193,674,848	64.4%

(東日本不動産流通機構の資料より作成)

ii) 宅建業者から通知されたレインズ登録物件の成約情報を基に住宅の市況分析情報の公開により、不動産市場の透明化の向上を推進しているか。

レインズにおける既存住宅の成約報告件数は、平成 20 年度で 83 千件と前年度比で 1.7%増となっており、これらの情報を基に平均成約価格等の市況情報を公表し、不動産市場の透明性の向上を推進している。

また、レインズの不動産取引市場における活用状況を検証するため、市場における既存住宅取引の総数とレインズの既存住宅成約報告の件数を比較する。前者を正確に反映した統計はないものの、これに代替する既存の統計として建物の売買による登記移転件数（法務省「登記統計」）、持ち家として取得した中古住宅総数（総務省「住宅・土地統計調査」）が存在するため、これらとレインズの既存住宅成約報告の件数を比較した。

各統計の数値に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合の数値については、レインズへの法令上の登録義務が専属専任媒介契約または専任媒介契約により依頼を受けた宅建業者に限定されていることを勘案すると絶対的な評価は困難であるが、時系列による一定の傾向を把握することは可能と考えられる。各統計の数値に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合は過去 5 年において微増にとどまっており、レインズへの登録義務のない任意登録について一層の活用を促進するなどの対策を講じる必要がある。

【レインズの既存住宅成約報告件数と各種不動産流通関連統計との比較】

	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
レインズの既存住宅成約報告件数(A) (時点は年度)	71,457	74,872	79,123	81,781	83,172
建物の売買による登記移転の件数(B)※1	244,312	261,543	282,898	280,016	266,557
(A)／(B)	29.2%	28.6%	28.0%	29.2%	31.2%
持ち家として取得した中古住宅総数(C)※2	186,100	170,900	167,300	150,500	170,800
(A)／(C)	38.4%	43.8%	47.3%	54.3%	48.7%

※1 出典：法務省「登記統計」 住宅以外の用途の建物の移転登記も含まれている。

※2 出典：総務省「住宅・土地統計調査」 平成 20 年は 1 月～9 月の実績を年換算したもの。

ロ 「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」

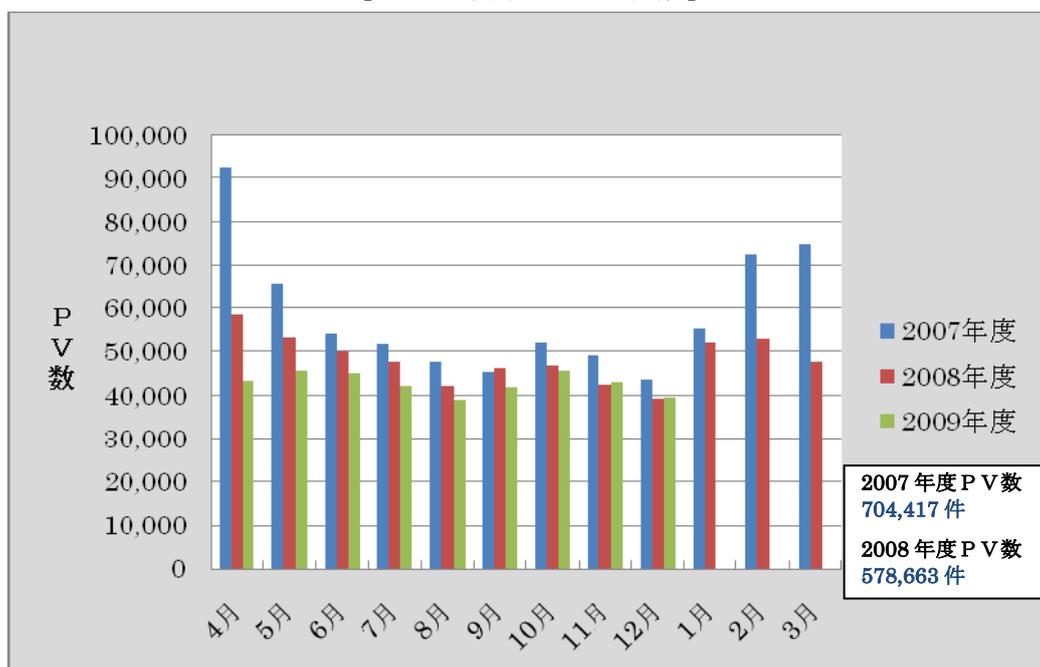
RMI を通じた情報提供により消費者が相場観を適切に把握し、安心して不動産取引を行える環境の整備を推進しているか。

平成 19 年 4 月より、指定流通機構が保有する成約情報に基づいた不動産取引価格情報提供サイトを本格稼働しているが、成約情報の件数についても平成 21 年 3 月時点で 26,000 件と増加傾向にある。一方で、アクセス実績は平成 20 年度は約 57 万 PV（ページビュー）（前年度比約 17.9%減）とやや低調となっており、平成 21 年度もアクセスの減少傾向は続いていることから、より一層の周知および提供情報の拡充が必要である。

平成 20 年度実施の RMI 利用者アンケートによると、不動産取引に臨む利用者は、7 割以上の者が、「価格の相場がイメージできず不安に思う」と回答している一方

で、同じく7割以上の者が、本サイトの利用により不動産取引に対する不安感が「解消された」または「多少減少した」と回答しており、取引価格情報の提供は、不動産取引に臨む消費者にとって有益であると考えられる。ただし、本サイトで提供する情報の内容については、回答者の7割弱が「より多くの物件、詳細な取引価格情報の表示」を望んでいることから、情報の量と質の一層の充実が必要とされている。

【RMI年間アクセス件数】



(東日本不動産流通機構の提供資料から作成)

【RMIアンケート調査】

- i) 不動産取引情報提供システム利用後の不動産価格に対するイメージ
- ・不安感が解消された 45 (21.5%)
  - ・不安感が多少減った 104 (49.8%)
  - ・不安感はほとんど減らなかった 46 (22.0%)
  - ・不安感が全く減らなかった 14 (6.7%)
- ii) 不動産取引情報提供システムを利用した感想 \*複数回答可
- ・全体的に見やすい、使いやすい 77 (36.8%)
  - ・もっと多くの物件、詳細な取引価格情報を表示してほしい 139 (66.5%)
  - ・現在、選択可能な地域以外の物件についても表示してほしい 27 (12.9%)
  - ・トップページなどの説明画面が見づらい、使いづらい 11 (5.3%)
  - ・検索条件指定画面(距離県別地域選択の図等)、検索結果画面(グラフ等)が見づらい、使いづらい 25 (12.0%)
  - ・マーケット情報が見づらい、使いづらい 23 (11.0%)
  - ・その他 31 (14.8%)
- 全体 209 (100.0%)

(平成21年2月「不動産取引情報提供システムの拡充に関する調査検討業務報告書」より抜粋)

### 3. 定期借家制度

#### (1) 導入の背景及び経緯

従来の普通借家契約では、賃貸人が契約の更新拒絶又は解約申入れをするには、「正当事由」が無ければ解約や賃借人からの契約の変更を拒むことはできないとされてきたところである。この正当事由制度は、賃貸人と賃借人の双方の建物使用の必要性等を個別の事案ごとに判断して、事案の内容に応じた柔軟な解決を可能にするものであり、これにより、私人間の利益の調整が図られ、借家関係の安定が確保されることになるとされていた。そして、賃借人保護の観点から、借家関係の終了に正当事由を必要とする規定に反する特約で、賃借人の不利なものは、無効とすることとされているものである。

従来の普通借家制度における正当事由制度は、賃借人の保護のため、一定の効果を挙げられてきたとされていたが、賃貸人に当該物件がいつ戻ってくるのか不明となること（契約期間の不確実性）に加え、家賃改定が硬直化し家賃値上げも見込めず、将来的な経済負担の可能性（立退料の支払い）が生じること等によって、収益の見通しが立たない（収益見通しの不確実性）ことにより、賃貸住宅市場で空き家を貸し渋り、また賃貸する場合も賃借人が長く居座ることのないよう入居時における入居者の選別をし、回転の早い狭小な賃貸住宅の供給に偏るなど、ストックの有効活用が阻害される状況であり、これは正当事由の存在が良質な賃貸住宅の供給を制約し、賃貸住宅市場の健全な発展を阻害してきたとの指摘がなされていた。

以上のような普通借家制度による問題点を是正するとの観点から、いわゆる定期借家制度を導入すべきとの意見が高まりを見せ、借地借家法を改正し、借地借家法上の正当事由制度を適用せず、定められた契約期間で確定的に建物の賃貸借を終了する旨の定期借家制度を導入することなどを内容とする、「良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法」が平成 11 年に成立・公布、平成 12 年 3 月より、定期借家制度が導入されたものである。

なお、この定期借家契約により、以下のような効果が期待されたところである。

- ① 契約期間及び収益見通しの明確化
- ② ファミリー向け等多様な借家の供給促進
- ③ 賃貸住宅供給の増大による家賃の低下傾向
- ④ 礼金等の一時金廃止の方向
- ⑤ 入居者選別の解消
- ⑥ ミスマッチ（広い持家に居住する高齢の単身又は夫婦世帯がある一方、狭い家に多数居住する世帯が存在）の解消

・平成 7 年 6 月	住宅宅地審議会答申「21 世紀に向けた住宅・宅地政策の基本的体系について」 ・検討を進めていくべきである旨言及
・平成 11 年 12 月	良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法施行
・平成 12 年 3 月	改正借地借家法施行
・平成 12 年 3 月	定期借家制度導入

## (2) 施策の概要

### ① 定期建物賃貸借契約の締結

定期建物賃貸借は、契約で定めた期間が満了することにより、更新されることなく、確定的に賃貸借が終了する建物賃貸借のことである。

定期建物賃貸借は、内容的な要件としては期間を確定的に定めることがまず第一に必要なものである。この制度では、借地借家法 29 条に定める 1 年未満の建物賃貸借を期間の定めのないものとみなす規定は適用されないこととされており、期間は 1 年未満でもよい。

定期建物賃貸借は、改正後の借地借家法 38 条に規定されるが、形式上の要件として、「公正証書による等書面によって契約をする」ときに限り、定めることができるものとされている（法 38 条 1 項）。

この場合、貸主は借主に対して、契約の更新はなく、期間の満了とともに契約が終了することを、契約書とは別にあらかじめ書面を交付して説明しなければならない（法 38 条 2 項）。

貸主が、この説明を怠ったときは、その契約は定期借家としての効力は否定され、従来型の契約の更新のある借家契約となる。

### ② 定期建物賃貸借契約の終了

定期建物賃貸借契約においては、契約期間が 1 年以上の場合は、貸主は期間満了の 1 年前から 6 ヶ月前までの間（「通知期間」といわれる。）に、借主に契約が終了することを通知する必要がある。

なお、期間満了前に、引き続きその建物を使用することについて当事者双方が合意すれば、再契約のうえ、引き続きその建物を使用することは可能である。

### ③ 居住用の定期建物賃貸借における賃借人の中途解約

居住用建物の定期建物賃貸借契約では、契約期間中に、借主にやむを得ない事情（転勤、療養、親族の介護など）が発生し、その住宅に住み続けることが困難となった場合には、借主から解約の申入れができることになっている（法 38 条 5 項）。この場合、解約の申入れの日から 1 月経過すれば、契約が終了する。

なお、この解約権の行使ができるのは、床面積が 200 平方メートル未満の住宅に居住している借主に限られる。

### ④ 借賃の改定の特約

定期建物賃貸借契約では、賃料の改定に関し特約をすれば、家賃増減請求権の適用はないものとされている。

### ⑤ 経過措置

イ 定期借家制度は、平成 12 年 3 月 1 日から施行されたが、それより前に締結された賃貸住宅契約の更新については「なお、従前の例による」とされ、契約の更新は従来どおりとされている。

ロ 定期借家制度導入前に締結された賃貸住宅契約は、借主保護の観点から、借主と賃貸住宅が同一の場合、当分の間、定期賃貸住宅契約への切替えは認められていない。

(参考) 定期借家契約と従来型の普通借家契約との比較

	定期借家契約	従来型の契約
1 契約方法	① 公正証書等の書面による契約に限る。さらに「更新がなく、期間の満了により終了する」ことを契約書とは別に、あらかじめ書面を交付して説明しなければならない	書面でも口頭でも可
2 更新の有無	期間満了により終了し、更新はない	正当事由がない限り更新
3 建物の賃貸借期間の上限	無制限	・平成 12 年 3 月 1 日より前の契約 →20 年 ・平成 12 年 3 月 1 日以後の契約 →無制限
4 期間を 1 年未満とする建物の賃貸借の効力	期間を半年にするなど、1 年未満の契約も有効	期間の定めのない賃貸借とみなされる
5 建物の賃貸の増減に関する特約の効力	賃貸の増減は特約の定めに従う	特約にかかわらず、当事者は、賃貸の額の増減を請求できる
6 中途解約の可否	① 床面積 200 m <sup>2</sup> 未満の居住用建物で、やむを得ない事情により、生活の本拠として使用することが困難となった借家人からは、特約がなくても法律により中途解約ができる  ② ①以外の場合は中途解約に関する特約があればその定めに従う	中途解約に関する特約があれば、その定めに従う

(3) 施策の現状分析

新規契約に占める定期借家の割合は着実に増加傾向にあるものの、定期借家契約の普及率自体は 5%と低く、定期借家契約が必ずしも十分に活用されていないものと考えているところである。

なお、国土交通省が平成 19 年にとりまとめた定期借家制度実態調査においては、定期借家制度の認知状況、活用状況及び契約状況について、主に以下のような集計結果となっているところである。

① 定期借家制度の認知状況

(事業者)

・詳しい内容又は基本的な内容を知っている者は 92.3%で、認知度は高い。

詳しい内容まで知っている	31.7%
基本的な内容程度は知っている	60.6%
内容はあまり知らないが、定期借家制度があることは知っている	7.4%
全く知らない	0.4%

(家主)

- ・内容を知っている者は52.3%、制度があることを知っている者は36.4%で、全く知らない者は11.3%にとどまる。

内容の全部又は一部知っていた	52.3%
制度があることは知っていた	36.4%
全く知らなかった	11.3%

(入居者)

- ・内容を知っている者は33.0%、制度があることを知っている者は34.0%で、全く知らない者も33.0%にのぼる。

内容の全部又は一部知っていた	33.0%
制度があることは知っていた	34.0%
全く知らなかった	33.0%

## ② 定期借家制度の活用状況

(事業者)

- ・定期借家契約の実績のある事業者は55.0%、実績のない事業者は44.9%。実績のない事業者のうち74.6%が今後定期借家制度を活用する意向がある旨回答。

実績があり、数も増加傾向	22.0%
実績はあるが、数は減少傾向	33.0%
ない	44.9%

今後は積極的に活用する考えである	2.5%
場合によっては活用する考えである	72.1%
活用する考えはない	25.4%

- ・借家契約のうち定期借家は5.0%で、前回調査（平成15年9月）の4.7%を上回る。戸建ての12.4%、共同建の4.5%が定期借家契約。

	戸建住宅	共同住宅	全体
普通借家契約	87.6%	95.5%	95.5%
定期借家契約	12.4%	4.5%	5.0%

(家主)

- ・定期借家契約の実績のある大家は25.5%、実績のない大家は74.5%。実績のない大家のうち65.8%が今後定期借家制度を活用する意向がある旨回答。

ある	25.5%
ない	74.5%

場合によっては活用する考えである	61.8%
活用する考えはない	33.2%
今後は積極的に活用する考えである	4.0%
無回答	1.1%

### ③ 定期借家の契約内容の状況

(事業者)

- ・定期借家契約（戸建）の契約期間については、「2年」が28.3%で最も多く、次いで「5年以上」が28.1%、「3年」が22.3%。

1年未満	1年	2年	3年	4年	5年以上
7.8%	4.4%	28.3%	22.3%	9.1%	28.1%

## (4) 施策の政策効果

### ① 評価の視点とその指標

「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」との視点から評価を行う。具体的には、定期借家制度の活用により、良質な賃貸住宅の供給促進が図られているかといった観点から、定期借家制度の普及状況を指標として評価を行うこととする。

### ② 評価手法・調査方法

評価にあたり、利用者へのアンケート調査による制度の使い勝手、活用状況の分析や、定期借家制度の普及に向けた課題等の検討等を行っている定期借家推進協議会の活動状況を把握する。

### ③ 評価結果

評価結果は次のとおり。

「市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか」

定期借家制度の活用により、良質な賃貸住宅の供給促進が図られているか。

定期借家契約の普及状況等について、平成19年に国土交通省が実施した定期借家制度実態調査においては、賃貸住宅における新規契約に占める定期借家契約の普及割合は増加傾向となっているところである。

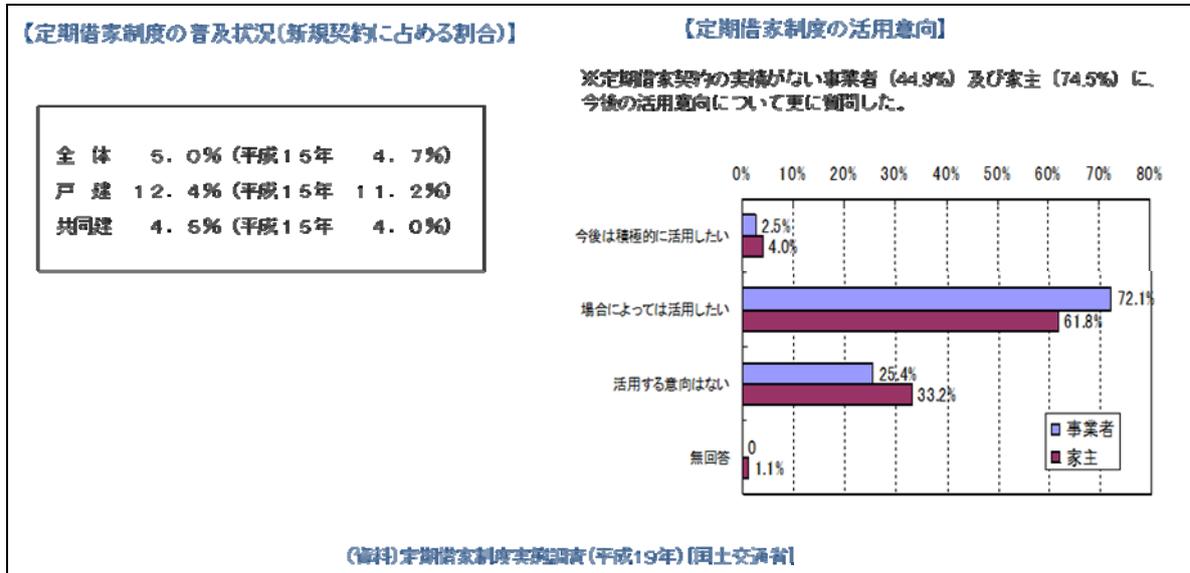
一方、その普及率自体は5%と低いものとなっていることから、賃貸借契約において必ずしも定期借家制度が十分に浸透しているとは言えないものと考えられる。

定期借家制度の普及状況が5%にとどまっている要因としては、本制度における契約内容に関わる事項と契約手続きに関わる事項に分けて考えることができる。

まず、契約内容に関わる事項については、賃貸人にとっては、200㎡未満の住宅は賃借人に中途解約権が認められていることから空室リスクが減るわけではなく、安定した収益の確保という賃貸人の期待にそぐわないこと、審査を厳格に行えば普通借家契約でもトラブルを防ぐことは可能などと感じていること、また、賃借人にとっては、期間満了後、継続居住を希望する場合の再契約の可否について不安感もあることから、これらが定期借家制度の浸透状況に影響しているのではないかと推測できる。

他方、契約手続きに関わる事項については、賃貸人にとっては、賃借人に対して、契約の更新はなく期間の満了とともに契約が終了することを契約書とは別にあらかじめ書面を交付する義務があり、契約時における事務手続きについて負担などと感じていること、また、賃借人にとっても、定期借家制度が複雑すぎると感じている点があるなど、これらも定期借家制度の浸透状況に影響しているのではないかと推測できる。

なお、賃貸人には、定期借家制度について転勤中の留守宅等、将来賃貸人が住む可能性のある住宅を賃貸する場合や建替え・リニューアルの計画がある場合に活用するとの考え方も多くあり、また、入居者も、敷金や礼金などの一時金が安い場合や立地や広さが同じ程度の物件と比較して家賃が安い場合には魅力を感じることもあることから、定期借家制度は一定の効果を発揮しているところである。



## 4. 地域優良賃貸住宅制度

### (1) 導入の背景及び経緯

#### ① 特定優良賃貸住宅制度の見直しの必要性

中堅所得者世帯全般を広く施策対象としてきた特定優良賃貸住宅制度については、住宅市場の需給の変化等により、制度創設時に想定した中堅所得者世帯全般に対する支援の必要性は低減し、財務省予算執行調査においても子育て支援等に限定・重点化するべき等の制度の抜本的な見直しが求められていた。

#### ② 施策対象毎の縦割りを廃した効率的な制度の枠組みの整備

公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度の枠組みは、特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け優良賃貸住宅制度とも、原則として整備段階で特定された施策対象のみに支援を行い続けるものとなっていたが、地域の住宅市場の状況に応じて、地方公共団体が柔軟に施策対象を転換できることを許容する枠組みが、政策資源の効率的な活用につながる。

#### ③ スtock重視の枠組みの整備

従前の枠組みは、特定優良賃貸住宅制度が新規建設を前提にする等新規供給を基本とした制度設計となっていたが、住生活基本法におけるStock重視の基本理念及びより効率的に政策資源を活用するためには既存Stockの活用が効果的であること等を踏まえれば、既存の公的賃貸住宅・民間賃貸住宅Stockをリフォームして活用する等最大限有効に活用することが望ましい。

以上のような背景を踏まえ、平成19年度に公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度（特定優良賃貸住宅・高齢者向け優良賃貸住宅）を再編し、子育て世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設したところである。

- |          |                                     |    |
|----------|-------------------------------------|----|
| ・平成17年8月 | 地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法 | 施行 |
| ・平成18年6月 | 住生活基本法                              | 施行 |
| ・平成19年9月 | 地域優良賃貸住宅制度要綱                        | 施行 |

### (2) 施策の概要

#### 【地域優良賃貸住宅（一般型）】

子育て世帯、高齢者世帯等地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯を施策対象とする地域優良賃貸住宅で、主に特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律に基づき供給されるもの。

#### ① 入居者資格

供給計画において、入居者資格が以下の範囲内で設定されているものを整備費助成の対象とする。（いずれも、収入分位0～80%（月収48.7万円）（ただし、収入分位0～25%（月収15.8万円）は所得の上昇の見込みのあるもの）

- ・高齢者世帯

- ・障害者等世帯
- ・子育て世帯
- ・災害等特別な事情があり、入居させることが適当と認められる世帯として地方公共団体が地域住宅計画等に定めるもの

② 住宅に関する基準

- イ 戸数：原則として10戸以上
- ロ 規模：各住戸が床面積 50 m<sup>2</sup>（同居親族がない場合は、25 m<sup>2</sup>、世帯人員が3人を超えない場合は39 m<sup>2</sup>）以上125 m<sup>2</sup>以下（共同住宅の共用部分は除く。）で居室が3つ以上
- ハ 家賃：近傍同種の住宅の家賃の額と均衡を失しないこと
- ニ 管理：原則として10年（都道府県知事が10年を超え、20年以下の範囲内で定めることが可能。）等

③ 助成措置

イ 整備費助成（主なもの）

国は、下表の事業主体等に応じた助成の額を限度として、地方公共団体が助成等を行う費用の概ね45%を地域住宅交付金等により助成することができる。

事業主体	類型	助成の額
民間事業者	新規建設型	共同施設等整備費の2/3
	改良型	共同施設等整備費の2/3
地方住宅供給公社等	新規建設型	全体工事費の1/3
	改良型	共同施設等整備費の2/3
	買取型	全体工事費の1/3
地方公共団体	新規建設型	全体工事費
	買取型	全体工事費

ハ 家賃低廉化助成

i) 助成対象世帯

地域優良賃貸住宅に入居する収入分位40%（月収21.4万円）以下の世帯で、以下のいずれかに該当するもの

- ・高齢者世帯
- ・障害者等世帯
- ・小学校卒業前の子供がいる世帯
- ・災害被災者
- ・密集市街地からの立退き者等不良住宅の撤去等により住宅を失った者
- ・入居収入基準の見直しに伴い公営住宅収入超過者となった者（収入基準見直し後一定期間に限る。）

ii) 助成額

国は、地域優良賃貸住宅に助成対象世帯が入居する際に、地方公共団体が事業主体に対して行う家賃低廉化のための助成に係る費用（1世帯当たり4万円/月を上限）の概ね45%を地域住宅交付金により地方公共団体に対して助成することができる。

iii) 助成期間

a) 1戸あたりの助成期間の限度

管理開始から20年（ただし、高齢者世帯及び障害者世帯等は、地方公共団体の判断で、管理開始から40年以内の期間まで延長可能。）

b) 1世帯あたりの助成期間の限度

6年以内の期間で世帯類型ごとに地方公共団体が定める期間（ただし、高齢者世帯及び障害者等世帯については、地方公共団体の判断で延長可能。）

【地域優良賃貸住宅（高齢者型）】

特に高齢者世帯を施策対象とする地域優良賃貸住宅で、主に高齢者の居住の安定確保に関する法律に基づき供給されるもの。

① 入居者資格

供給計画において、入居者資格が収入分位0～80%（月収48.7万円）以下の高齢者世帯として設定されているものを整備費助成の対象とする。

② 住宅に関する基準

イ 戸数：5戸以上（改良型の場合は、10年以内に段階的に5戸以上整備すること）

ロ 規模：各住戸が床面積25㎡（居間、食堂、台所その他の住宅の部分が高齢者が共同して利用するために十分な面積を有する場合は、18㎡）以上（共同住宅の共用部分は除く。）

ハ 加齢対応構造等：以下の基準に適合するものであること

<高度なバリアフリー性能タイプ>

高齢者等の移動等に伴う転倒、転落等の防止のための基本的な措置のほか、介助が必要となった場合を想定した基本的な措置が講じられていること。

（基準の例）

- ・床は、原則として段差のない構造のものであること
- ・主たる廊下の幅及び居室の出入口の幅が一定以上であること
- ・寝室、便所及び浴室の広さが一定以上であること 等

<一定のバリアフリー性能タイプ>

高齢者等の移動等に伴う転倒、転落等の防止のための基本的な措置が講じられていること。

（基準の例）

- ・床は、原則として段差のない構造のものであること
- ・寝室、便所及び浴室の広さが一定以上であること 等

ニ 家賃：近傍同種の住宅の家賃の額と均衡を失しないこと 等

ホ 管理：原則として10年（都道府県知事が10年を超え、20年以下の範囲内で定めることが可能。）等

③ 助成措置

イ 整備費助成（民間事業者、地方住宅供給公社等又は地方公共団体が事業主体の場合のうち主なもの）

国は、下表の事業主体等に応じた助成の額を限度として、地方公共団体が助成等を行う費用の概ね 45%を地域住宅交付金等により助成することができる。

事業主体	類型	助成の額
民間事業者	新規建設型	共同施設等整備費の 2/3
	改良型	共同施設等整備費の 2/3
地方住宅供給公社 社会福祉法人、医療法人等	新規建設型	全体工事費の 1/3
	改良型	共同施設等整備費の 2/3
	買取型	全体工事費の 1/3
地方公共団体	新規建設型	全体工事費
	買取型	全体工事費

ロ 家賃低廉化助成（民間事業者、地方住宅供給公社等又は地方公共団体が事業主体の場合のうち主なもの）

i) 助成対象世帯

地域優良賃貸住宅に入居する収入分位 40%（21.4 万円/月）以下の高齢者世帯

ii) 助成額

国は、地域優良賃貸住宅に助成対象世帯が入居する際に、地方公共団体が事業主体に対して行う家賃低廉化のための助成に係る費用（1 世帯当たり 4 万円/月を上限）の概ね 45%を、地域住宅交付金により地方公共団体に対して助成することができる。

iii) 助成期間

1 戸あたりの助成期間の限度は管理開始から 20 年

（ただし、地方公共団体の判断で、管理開始から 40 年以内の期間まで延長可能。）

（3）施策の現状分析

① 地域優良賃貸住宅の供給実績

平成 19 年度及び平成 20 年度の供給実績をみると、一般型、高齢者型ともに増加傾向にあるが、重層的かつ柔軟な住宅セーフティネットの充実のためには、引き続き地域優良賃貸住宅の供給促進に努めていく必要がある。

（単位：戸）

	19 年度	20 年度
地域優良賃貸住宅	260	598

※一般型及び高齢者型の合計

② 地域優良賃貸住宅における優先入居の実施状況

地域における住宅確保要配慮者の状況等を勘案して、例えば、子育て世帯向けや定住促進を目的として、地域優良賃貸住宅における優先入居を実施している地方公共団体がある。

※優先入居

各地方公共団体が地域の実情を踏まえ、住宅確保要配慮者のうち特に配慮を要する者について、入居者選考において優先的に取り扱うもの

#### (4) 施策の政策効果

##### ① 評価の視点とその指標

「可能な限り市場機能の活用が図られているか」との視点から評価を行い、具体的には地域優良賃貸住宅制度の活用により良質な賃貸住宅の供給促進が図られているかといった観点から地域優良賃貸住宅の供給実績を指標として評価を行う。

##### ② 評価手法・調査方法

評価にあたり、地域優良賃貸住宅の供給実績から整理、分析し、また、地方公共団体を対象として制度の活用実態の調査を実施する（例：子育て世帯向けや定住促進を目的とした優先入居の実施など、地域の実情や施策に応じた制度活用状況を調査）。

##### ③ 評価結果

評価結果は次のとおり。

「可能な限り市場機能の活用が図られているか」

地域優良賃貸住宅制度の活用により、良質な賃貸住宅の供給促進が図られているか。

##### i) 地域の住宅市場の状況に応じた地域優良賃貸住宅の供給

山形県や広島県、北海道では若年世帯及び子育て世帯向けとした地域優良賃貸住宅、広島県や岐阜県等では定住促進を目的とした地域優良賃貸住宅、福岡県では街なか居住の促進に向けた地域優良賃貸住宅など、制度導入時に目的としていた、地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給がなされている。

##### ii) 民間事業主体等のノウハウを活用した地域優良賃貸住宅の供給

これまでに供給された地域優良賃貸住宅に関して、供給主体別にみると、民間事業者等による供給が約7割（機構除く）となっており、多様化する居住ニーズに的確に対応できる民間事業者等のノウハウを活用した供給がなされている。

#### 【地域優良賃貸住宅の供給実績】

(一般型)

	平成19年度		平成20年度		合計	
	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)
民間事業者	0	0.0	70	34.5	70	32.0
住宅供給公社	0	0.0	36	17.7	36	16.4
地方公共団体	16	100.0	97	47.8	113	51.6

(高齢者型)

	平成19年度		平成20年度		合計	
	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)
民間事業者	202	82.8	395	100.0	597	93.4
住宅供給公社	42	17.2	0	0.0	42	6.6
地方公共団体	0	0.0	0	0.0	0	0.0

(全体)

	平成19年度		平成20年度		合計	
	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)	戸数	割合(%)
民間事業者	202	77.7	465	77.8	667	77.7
住宅供給公社	42	16.2	36	6.0	78	9.1
地方公共団体	16	6.2	97	16.2	113	13.2

iii) 公営住宅を補完する公的賃貸住宅としての役割

平成 21 年度から、公営住宅の入居者資格に係る新たな収入基準（例 従前：政令月収 20 万円→現行：15.8 万円（収入分位 25%））が適用され、従来、公営住宅への入居資格のあった収入階層の一部の世帯が、一定期間経過後に収入超過者となる状況が生じることとなる。

国土交通省が各事業主体に対して、新たな収入基準の適用状況等について調査した結果（平成 21 年 6 月 1 日時点）、政令改正に伴い収入超過者や高額所得者となった者の経過措置後の対応方針について、「地域優良賃貸住宅等公的賃貸住宅を斡旋し明渡し請求」（560 事業主体（うち 20 都道府県・6 政令市））が最も多くなっており、公営住宅を補完する地域優良賃貸住宅の役割が認められる。

## 5. 住宅金融支援機構による証券化支援業務

### (1) 証券化支援業務導入の経緯

#### ① 証券化支援業務導入前の住宅金融公庫について

戦後の住宅の絶対的不足の中、持家の建設促進を通じて居住水準の向上を図ることが急務とされているところ、民間金融機関は戦後復興のための産業資金の供給に追われ、住宅ローンの供給は限定的な状況であった。こうした状況を踏まえ、昭和 25 年に住宅金融公庫（以下「公庫」という。）が設立された。

公庫による融資は、消費者の住宅取得を容易にし、住宅の質的向上を誘導するため、最長 35 年におよぶ長期の住宅資金を固定・低利の金利で安定的に供給し、職業や勤務先等のみをもって返済能力を判断する指標とせず、返済負担率など客観的な審査のみにより国民各層に幅広く行われていた。また、一定の住宅規模を有することなどを融資の条件にすることや、貸付金利や融資額などの融資条件に差をつけることで、住宅の質の向上にも一定の役割を果たしていた。

その後、特殊法人全体の見直しの機運が高まり、平成 12 年 12 月に閣議決定された行政改革大綱において、「すべての特殊法人等の事業及び組織の全般について、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた抜本的見直しを行う。」とされ、これを受けて平成 13 年 12 月に「特殊法人等整理合理化計画」が閣議決定された。この中で、公庫については、「5 年以内に廃止する。また、住宅金融公庫が先行して行うこととしている証券化支援業務については、これを行う新たな独立行政法人を設置する。」「融資業務については、平成 14 年度から段階的に縮小するとともに、利子補給を前提としないことを原則とする。」旨等が決定された。

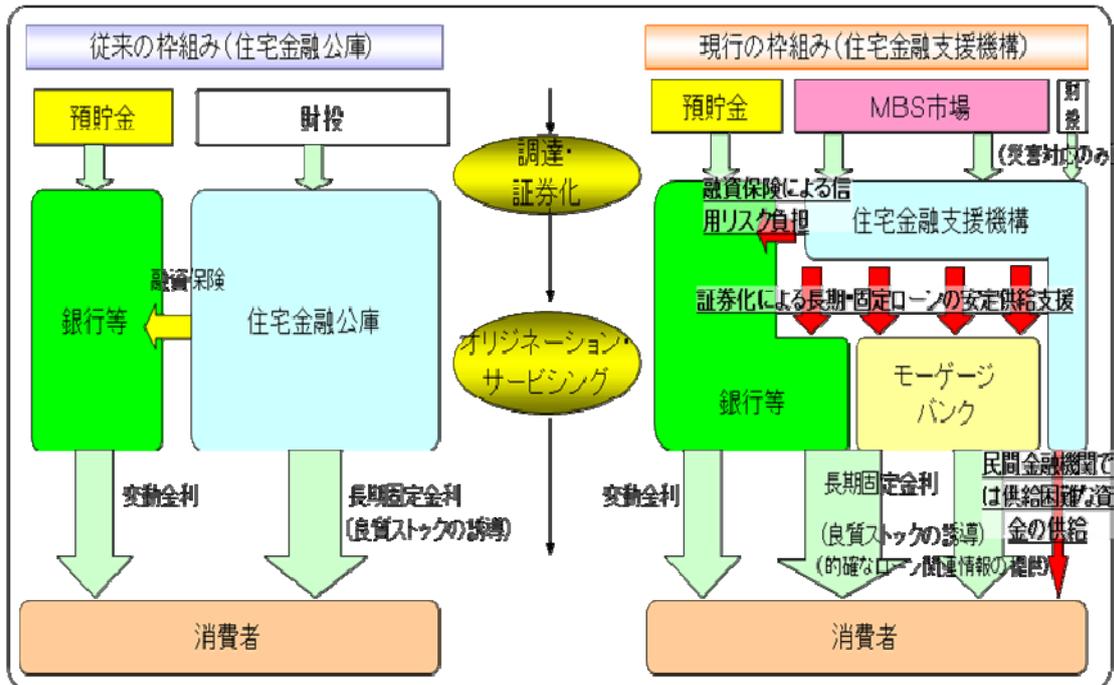
#### ② 証券化支援業務導入と独立行政法人住宅金融支援機構の設置

こうした特殊法人改革等の動きを背景に、住生活の向上などの住宅政策においても、市場機能を積極的に活用した住宅金融のあり方とこれに関連する住宅施策の見直しが求められるようになった。そこで、平成 13 年 10 月、市場機能を積極的に活用した今後の「住宅金融」のあり方を検討するため、国土交通省に「市場機能を積極的に活用した住宅金融のあり方懇談会」が設置され、7 回にわたり懇談会が開催された。そして、平成 14 年 4 月にとりまとめられた同懇談会の報告書においては、「我が国においても、国の財政支援措置を軽減しつつ、民間でできる限り超長期固定の住宅ローンを安定的に供給することを実現するためには、証券化の導入を行うべき。」とされ、当面は公的機関により証券化を推進することが適当という考え方が示された。また、住宅の質の確保・誘導への対応として、「急速な高齢社会の到来に対応した住宅のバリアフリー化の普及定着、地球環境問題に対応した耐久性能や省エネルギー性能の強化、住宅の安全性確保のための耐震性の確保などの住宅政策上の課題への対応はきわめて重要な問題であり、…（中略）…、有効なインセンティブの付与の可能性につき検討を行うべき」とされている。

これらも踏まえ、公庫では平成 14 年より、財政投融资を原資とした直接の融資業務を縮小するとともに、平成 15 年 10 月より、証券化の仕組みを活用することで、債券市場から資金を調達し、民間金融機関による長期固定金利の住宅ローンの供給を支援する、買取型の証券化支援業務を開始した。

さらに、平成 16 年 10 月からは、保証型の証券化支援業務を開始し、平成 17 年 6 月からは、証券化支援業務（買取型）に係る優良住宅取得支援制度を開始した。

また、独立行政法人の設置に向け、平成17年7月に独立行政法人住宅金融支援機構法が公布され、平成19年4月には、同法の施行に伴って公庫が廃止されるとともに、独立行政法人住宅金融支援機構が設置されることとなった。当該機構においては、証券化支援業務を主な業務とし、直接融資については、政策上重要であり民間金融機関では対応が困難なもの（災害復興住宅融資等）に限って行うこととしている。



## (2) 住宅金融支援機構の証券化支援業務の概要

### ① 証券化支援業務の概要

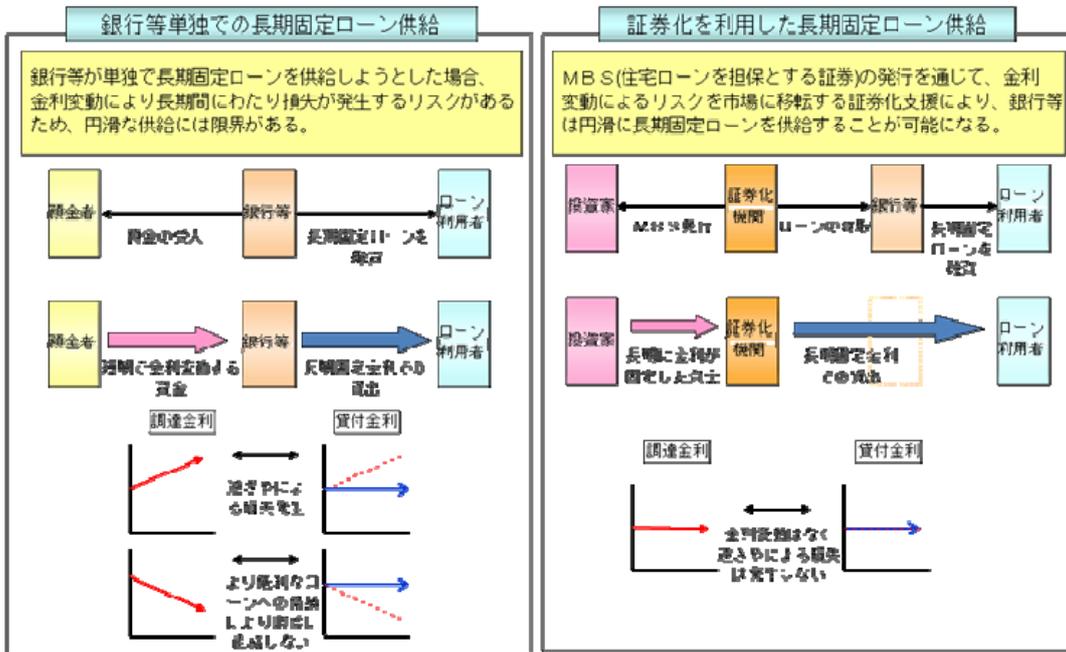
証券化の仕組みを活用し、長期固定金利の住宅ローンの貸付に伴うリスクを、市場におけるMBS（住宅ローンを担保とした証券）の発行を通じて幅広く投資家に移転し、民間金融機関による長期固定金利の住宅ローンの安定的な供給を支援する。

また同時に、証券化支援業務の枠組みを用いて、一定の基準を満たす優良な住宅の取得に係る融資の金利引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施することにより、住宅の質の一層の向上を図る。

### ② 証券化の必要性

長期固定金利の住宅ローンは、長期間にわたり金利及び毎月返済額の変動がないため、将来の金利リスクを回避し、計画的な住宅取得を希望する住宅取得者を支援するものであるが、短期資金である預金を主たる原資とする銀行等の金融機関が、長期固定の住宅ローンを、相対的に低利で安定的に供給することは容易ではない。

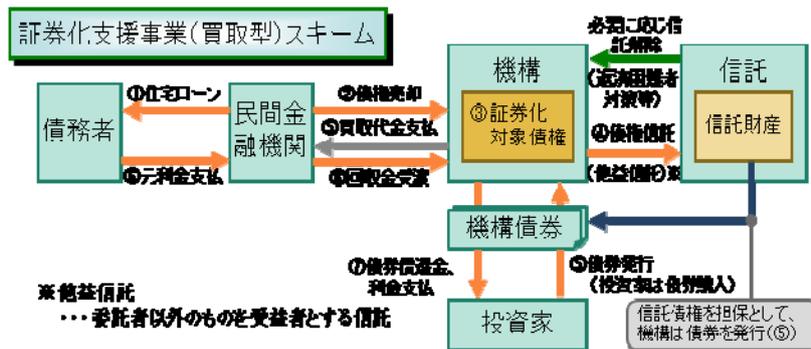
そこで、金利リスク等を市場に負担させることが可能な仕組みとして、住宅ローン債権を証券化する枠組みの活用が必要となってくる。



③ 証券化支援業務の仕組み

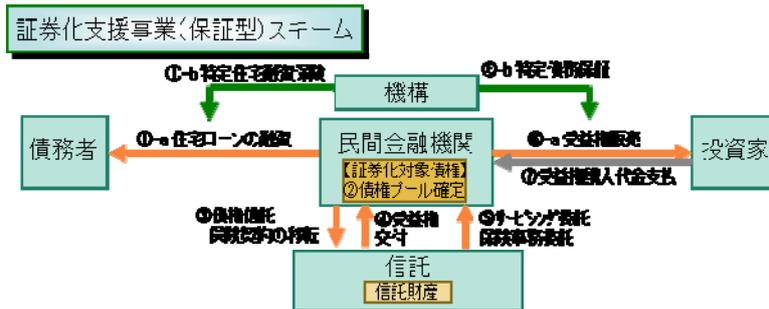
イ 買取型

民間金融機関が長期固定金利の住宅ローン債権を住宅金融支援機構に売却し、住宅金融支援機構は当該債権を信託した上で、それを担保としたMBS(資産担保証券)を発行し、債券市場から債券発行代金を受け取ることにより、住宅ローン債権を買い取るための資金を調達する仕組み。なお、住宅ローン債権の買い取りに係る資金は、全て市場から調達している。



ロ 保証型

民間金融機関の長期固定金利の住宅ローンに対して住宅金融支援機構が特定住宅融資保険を付した上で、当該住宅ローンを担保として発行された民間金融機関のMBSについて、期日どおりの元利払いを保証する仕組み。



④ 優良住宅取得支援制度

省エネルギー性、耐震性、バリアフリー性又は耐久性・可変性のうちいずれかの性能が優れた住宅に対して、当初10年間（20年金利引下げタイプについては当初20年間）の融資金利を0.3%引き下げる制度（なお、平成22年2月には「明日の安心と成長のための緊急経済対策」の一環として、優良住宅取得支援制度に係る金利引き下げ幅を拡大（0.3%→1.0%）している）。

現行の基準 (当初10年間金利引下(下))			
耐久性・可変性の推進	地球温暖化対策の推進	耐震性の推進	バリアフリー性の推進
<p>《耐久性・可変性に優れた住宅》            長期の安定した居住を可能とする耐久性を有し、機械器具等の容易性について適正な水準が確保された住宅</p> <p>・省エネルギー対策等級3            ・維持管理対策等級2以上及び一定の更新対策            更新対策については特約等に照らすのすへて適合すること</p>	<p>《省エネルギー性に優れた住宅》            居住空間を断熱材で囲み込むことにより、従来より高い水準の断熱性を実現した住宅</p> <p>・省エネルギー対策等級4であること</p>	<p>《耐震性に優れた住宅》            従来より強い地震力に対して耐壊、崩壊等しない程度の性能が確保された住宅（先般住宅を含む）</p> <p>・耐震等級            耐震等級の等級等2以上又は先般建築物であること</p>	<p>《バリアフリー性に優れた住宅》            高齢者等が利用者が、移動、入浴等の基本的な生活行為を行うための障害が排除された住宅</p> <p>・高齢者等配慮対策等級3以上であること</p>
「経済危機対策」(平成21年度補正予算) 当初20年間金利引下げの対象			
<p>○長期優良住宅であること。            ・劣化対策等級3に加えて、床下及び小屋裏換気口の設置、一定の床下空間の確保等の措置            ・原則維持管理対策等級3            ・定期的な点検・補修等に関する計画の策定等</p>	<p>○省エネルギー対策等級4であることに加えて、高効率の暖房設備、冷房設備、換気設備を設置等</p>	<p>○耐震等級：耐震性能の向上等により3であること。（数百年に一度程度発生する地震の1.5倍（等級2は1.25倍）の地震力に対して倒壊、崩壊等しない程度の性能）</p>	<p>○高齢者等配慮対策等級4以上であること。（共同住宅は共用部分のみ）（等級3より狭やかな階段等、玄関及び浴室に手すり設置、等級3より広い浴室・トイレ・浴室等）</p>

(注1) 上記の各基準に、住宅の設置環境の促進等に関する法律（平成11年法律第1号）に基づく住宅性能表示制度の基準に準拠している。  
 (注2) この他、優良住宅取得とした省エネルギー性及びバリアフリー性の基準を掲げている。（平成17年1月9日より）

【参考】サブプライムローン問題について

米国では、住宅価格が上昇した2004年頃より、延滞履歴を有するなど信用力の劣る者に対する短期固定金利型の住宅ローンの貸し付けが増加したが、その後の金利上昇に伴う返済額の増加や住宅価格の下落による借り換えの困難化により、2006年以降にこのようなローンの延滞・貸し倒れが増加するとともに、これらのローンを組み込んだ証券化商品の価格が急落するなど、大きな社会問題となった（いわゆるサブプライムローン問題）。

我が国では、金融機関は信用履歴上問題のある者や、収入の観点から返済計画に無理のある者に対して住宅ローンの貸し付けを行っていないことに加え、住宅金融支援機構の証券化支援業務では、総返済負担率の基準を設けるとともに、将来の金利上昇リスクのない長期固定金利の住宅ローンを供給していることから、国民の安定的・計画的な住宅取得に貢献している。

### (3) 施策の政策効果

#### ① 評価の視点とその指標

「可能な限り市場の活用が図られているか」「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」という2つの視点から評価を行う。

具体的には、「可能な限り市場の活用が図られているか」については、市場機能を活用した長期固定金利の住宅ローンの供給支援が着実に進められているかといった観点から、イ 住宅金融支援機構の証券化支援業務を活用した長期固定金利の住宅ローン（フラット35）の供給額の推移

ロ 住宅金融支援機構の証券化支援業務によるMBS発行額の推移

ハ 住宅金融支援機構の証券化支援業務への参入金融機関数の推移

ニ 住宅金融支援機構の証券化ローン金利に係る平均サービシングフィー（SF）の推移の4点を指標として評価を行う。

また、「消費者の利益の擁護及び増進が図られているか」については、フラット35を活用すること自体が、長期固定相対低利の金利による借入、画一的な融資選別の排除等の消費者利益の擁護を図るものであるが、今回は、証券化支援の枠組みを活用して、住宅の質（省エネルギー、耐震化等）の確保・誘導が着実に進められているかといった観点から、優良住宅取得支援制度の利用実績を指標として評価を行うこととする。

#### ② 評価手法・調査方法

評価にあたり、「可能な限り市場の活用が図られているか」については、住宅金融支援機構による証券化支援業務の実績（長期固定金利の住宅ローン（フラット35）の供給実績、MBS発行額、参入機関数及び平均サービシングフィー）を整理・分析する。

また、「消費者の利益の擁護及び増進が図られているか」については、住宅金融支援機構による優良住宅取得支援制度の利用実績を分析する。

#### ③ 評価結果

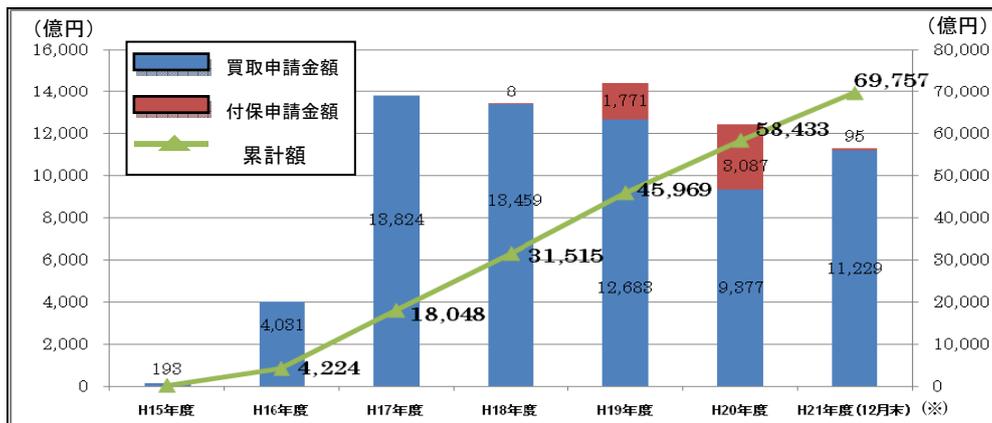
評価の視点ごとの評価結果は次のとおり。

イ 「可能な限り市場の活用が図られているか」

i) 証券化支援業務を活用した長期固定金利の住宅ローン（フラット35）の供給額（申請ベース）の推移

長期固定金利の住宅ローン（フラット35（買取・付保））の供給実績は、年間約1.1兆円～1.4兆円規模で推移し、平成21年12月末現在の申請ベースで累計約7兆円となっている。

【住宅金融支援機構の証券化支援業務を活用した長期固定金利ローン（フラット 35）の供給額（申請ベース）】

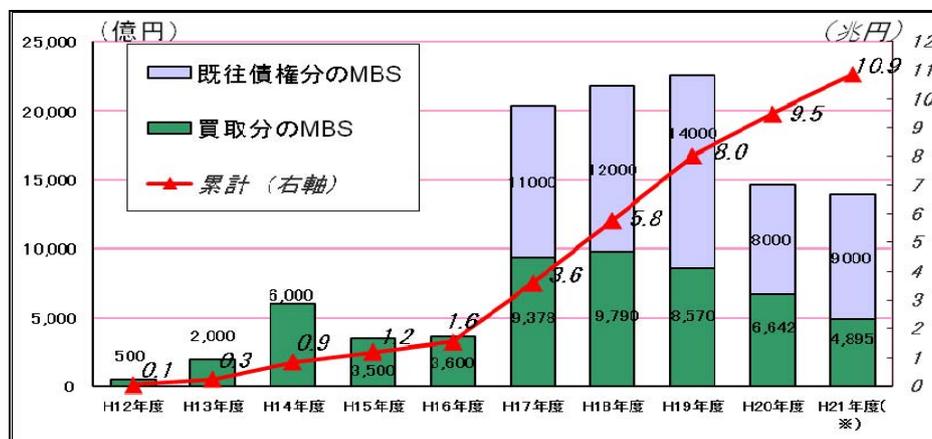


※H21年12月末現在

ii) 証券化支援業務によるMBS発行額の推移

住宅金融支援機構は、長期固定金利の住宅ローン（フラット 35）を供給することに加え、当該ローンを担保としたMBSについても、継続的にMBSを公募方式で発行しており、その発行規模は年間約 1.4～2.2 兆円規模で推移し、平成 21 年 12 月末時点での累計発行額は約 11 兆円となっている。

【機構の証券化支援業務によるMBS発行額の推移】



※H21年12月末現在

また、MBSの累計発行額の積み増しに伴って、証券化支援業務に伴う経費率（事務関係費、債券発行関係費等の合計額を買い取った住宅ローン等の年間平均残高で割ったもの）は、年々減少しており、平成 20 年度の実績は 0.38%となっている。中期計画における最終年度（平成 23 年）の目標経費率が 0.30%であることを鑑みれば、着実に経費率の削減が進んでいるといえる。

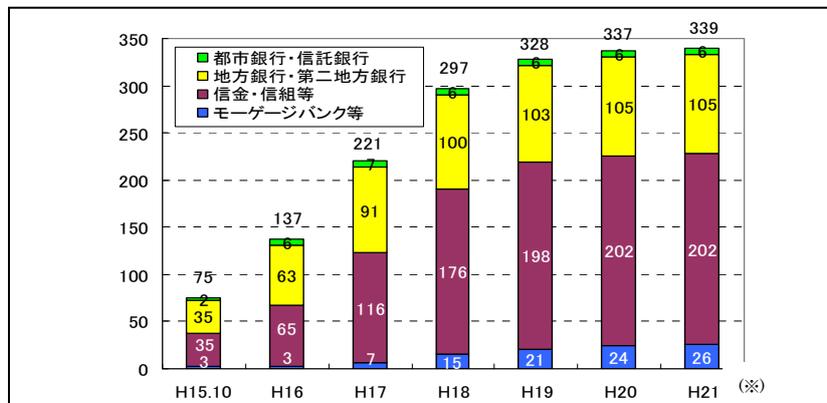
### 【経費率の削減状況】

平成18年度 0.67% (実績)
平成19年度 0.49% (実績)
平成20年度 0.38% (実績)
経費率(%) = $\frac{\text{経費(事務関係費、債券発行関係費等)}}{\text{年間平均買取債権等残高}}$

#### iii) 参入機関数の推移

証券化支援業務（買取型）への参入機関数は、業務開始以降着実に増加しており、平成21年12月末現在で、全国各地の339の民間金融機関が証券化支援業務へ参入している。

### 【機構の証券化支援業務（買取型）への参入機関数】



※ H21年12月末現在

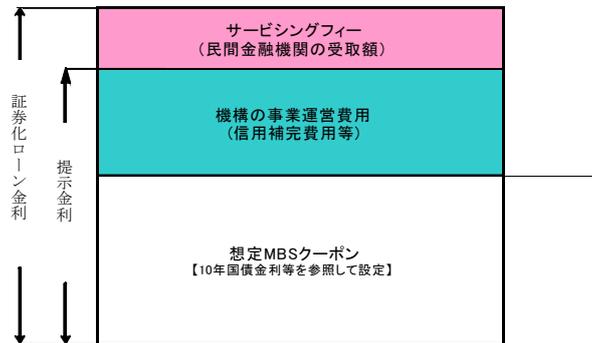
#### iv) 平均サービシングフィー（SF）の推移

サービシングフィーは、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）の金利を構成する要素であり、各民間金融機関が債権管理・回収費用として、独自にその率を決定するものである。

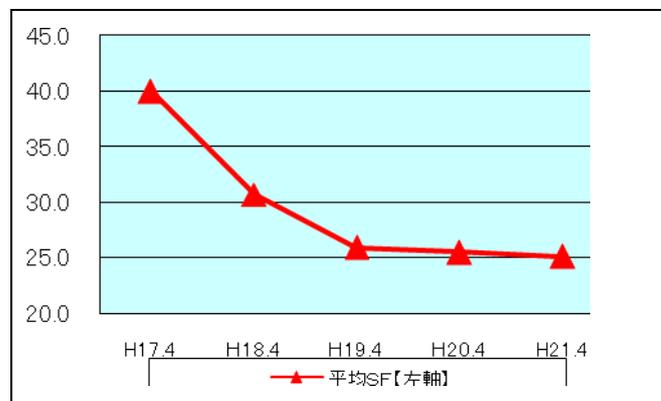
モーゲージバンクを含め、多くの民間金融機関が参入することで、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）を供給する金融機関間で競争が促され、サービシングフィーは年々低減している（平成22年1月適用の平均SFは約0.26%）。

このサービシングフィーの低下は、消費者が利用するフラット35の適用金利の引き下げに、寄与しているものと考えられる。

【証券化支援事業（買取型）の金利の構成】



【平均サービシングフィー（S F）の推移】



このように、市場機能を活用することで、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）は安定的に供給され、その累計額も増加してきている。また、住宅金融支援機構が発行するMBSについても、継続的に発行されており、証券化支援業務によってMBS市場へ投資が促され、証券化市場の育成・拡大が図られているといえる。さらに、市場におけるMBSの累計発行額が積み上がることにより、証券化支援業務に伴う経費率の削減も進んでいる。

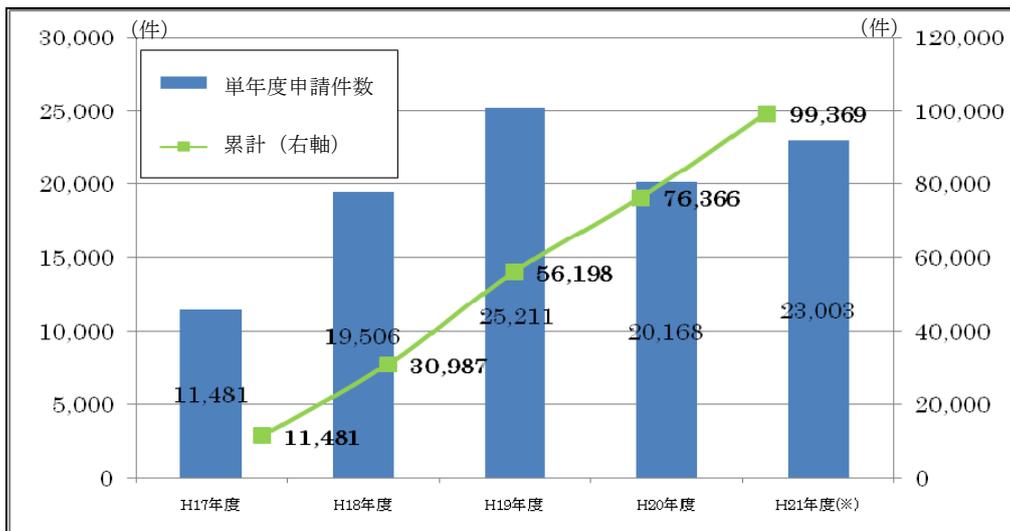
一方、参入金融機関数は順調に増加してきており、金融機関間の競争が促されることで、住宅金融支援機構による証券化ローン金利を構成しているサービシングフィーの低減が認められ、フラット35の金利引き下げ効果が発現していることから、市場の活用という観点からも一定の効果をあげているといえる。

しかしながら、我が国の住宅ローンに係る証券化の歴史はまだ浅く、MBSの発行残高の規模も含め、まだ発展途上であるといえる。

- ロ 「消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか」  
優良住宅取得支援制度の利用実績等

優良住宅取得支援制度の利用実績は、平成21年12月末現在の申請ベースで、買取型及び保証型を合わせ累計約10万件となっている。

【優良住宅取得支援制度の利用実績（申請ベース）】



※H21年12月末現在

優良住宅取得支援制度の利用は、直近3年間は年平均2万件超で推移しており、住宅の質の向上に一定の効果をあげている。

なお、平成22年2月より、優良住宅取得支援制度に係る金利引き下げ幅を拡大する措置を講じており、さらなる制度利用の拡大を図っている。

#### IV 今後の施策への反映の方向性

評価結果を踏まえた今後の各施策についての反映の方向性はそれぞれ次のとおり。

##### 1. 住宅性能表示制度・紛争処理体制

###### (1) 住宅性能表示制度について

利用によって消費者が安心して住宅を取得することに寄与しており、今後、消費者、事業者など利用者からのニーズを踏まえ、制度の普及促進を図り、利用率の向上に努める。

###### (2) 紛争処理体制について

住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に寄与している。引き続き、円滑な紛争処理の実施に努める。

##### 2. 指定流通機構制度（レインズ）

###### (1) レインズについて

レインズの適正な活用を促すことでレインズの信頼性を向上させ、利用を促進するルール策定やシステムの改修による利便性の向上を推進することにより、宅建業者のレインズの登録件数およびアクセスが年々増加している。一方、不動産取引動向に関する統計値に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合については微増傾向にとどまっている。この要因としては、宅建業法上においてレインズへの登録義務がない一般媒介契約による取引が市場において一定割合存在することのみならず、利用者が指摘するように、レインズの登録物件の状況に関する情報が不足していること、およびアクセス増により情報処理速度が低下していることなどが考えられる。

このため、東日本レインズは利用者の要望を踏まえて物件の状況に関する情報の拡充、情報処理能力の向上、および利便性向上の各種機能を追加する大規模なシステム改修を行い、平成 21 年 1 月に新システムが稼働し、アクセス件数の増加などに一定の効果がみられる。今後も更なる利用増加のため、利用者の要望に対応して継続的に利便性向上についてのシステム改善を実施する。

加えて、業界団体を通じてレインズの利用方法や有効性についての啓発活動を継続して行うこと、更にレインズ成約情報を基にした市況情報の提供を拡大することなどにより、レインズの利用促進を通じた不動産流通の円滑化および不動産市場の透明性の向上を推進する。

###### (2) RMI 拡充についての新たな方策の検討

平成 20 年度実施の RMI 利用者アンケートによると、提供している情報が限定的であり消費者のニーズに十分応えられていないことから、現時点における RMI のアクセス状況は 1 月あたり約 5 万 PV（ページビュー）にとどまっている。RMI のアクセス件数を増加させることで、取引情報提供を拡大し不動産流通市場の環境整備を図るためにも、RMI について平成 20 年度に実施した「不動産取引情報提供システムの拡充に関する検討委員会」の提言を受け、平成 21 年度に所在情報等の詳細情報の追加や対象期間の拡大といった項目の改修を実施している。

### 3. 定期借家制度

定期借家契約は、契約期間、収益見通しが明確になり、賃貸住宅の経営の事業収益性の改善や不確実性の低減に資するものである。定期借家契約の普及により、持家の賃貸化も含めてファミリー向けなどの良質な賃貸住宅が供給促進され、ライフスタイルに応じた多様な選択肢が提供されるなどの効果が期待されることから、今後も賃貸借契約における定期借家制度の活用が重要であると考えており、以下の取り組みなどを引き続き推進していく。

#### (1) 普及促進に関する取り組み

平成12年の定期借家制度の創設以来、国土交通省においては、

- ・定期賃貸住宅標準契約書の作成、周知
- ・定期借家Q&A集の作成、周知
- ・広報パンフレット、ポスターの作成、配布
- ・関係団体、地方公共団体向け説明会の実施

等を行い、定期借家制度の普及に努めてきたところである。

平成21年には、定期借家制度の活用事例をわかりやすく解説したパンフレットを作成し、関係団体の協力を得て、講習会等を実施。また、インターネットを活用した情報発信の強化を図ったところである。

#### (2) 実態把握

平成15年及び平成19年に定期借家制度の実態等に関する調査を実施し、事業者、家主、入居者別に、制度の認知状況、活用状況、契約状況に関する調査を行い実態把握に努めてきたところである。

今年度については、定期借家契約と普通契約における間取り、家賃設定、設備、一時金の状況比較が行えることとするよう、前回実態調査よりも設問内容を充実した新たな定期借家制度実態調査を実施しているところであり、今後は本実態調査の結果等を踏まえ、引き続き、定期借家制度の普及促進に努めることとしている。

なお、定期借家制度の普及に向けた課題等の検討を行っている有識者で構成される関係者団体（定期借家推進協議会）の活動状況についても引き続き注視等していく。

### 4. 地域優良賃貸住宅制度

地方公共団体における地域優良賃貸住宅制度の活用実態を適確に調査・把握し、地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給がなされている事例を紹介する等により、引き続き本制度の普及促進に努める。

また、賃貸住宅市場においては、既に一定の質が確保されたストックが相当数存在する可能性が高いことから、民間事業者がこうしたストックを最大限活かすことができる地域優良賃貸住宅の供給方策を検討していく。

### 5. 住宅金融支援機構による証券化支援業務

住宅金融支援機構による証券化支援業務に関しては、フラット35の累計供給額及びMBS累計発行額の積み上げ並びに参入金融機関数の増加が図られるとともに、優良住宅取得支援制度についても取り組みが進められているところであるが、我が国の住宅ローンに係る証券化の歴史は浅く、証券化支援業務についてもまだ発展途上の段階にあるといえる。

したがって、今後も引き続き、住宅金融支援機構の業務運営を効率化して調達コストの低

減を進めるとともに、市場における標準的な指標銘柄たるMBSの継続的・安定的発行を通じ証券化市場の育成・拡大に努め、もって市場機能を利用した相対低利な長期固定金利の住宅ローン（フラット35）の供給支援を進める。

また、優良住宅取得支援制度についても、引き続き証券化支援の枠組みを利用して着実に実施し、省エネルギーや耐震化等といった住宅の質の向上を図っていく。

以 上

## 総合物流施策大綱（2005-2009）

### — 「今後推進すべき具体的な物流施策」の検証 —

平成22年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	総合物流施策大綱 (2005-2009)	担当課 (担当課長名)	政策統括官付参事官 (物流政策) 田中 照久 道路局企画課長 徳山 日出男 大臣官房技術調査課長 横山 晴生 総合政策局総務課長 桑田 俊一 国土計画局総合計画課長 川上 征雄 土地・水資源局総務課長 内田 俊彦 都市・地域整備局市街地整備課長 望月 明彦 河川局河川計画課長 池内 幸司 住宅局建築指導課長 金井 昭典 鉄道局財務課長 (JR担当室長) 松本 年弘 自動車交通局貨物課長 志村 務 海事局総務課長 瀧本 峰男 港湾局計画課長 高橋 浩二 航空局監理部航空事業課長 篠原 康弘 北海道局参事官 森田 康志 政策統括官付参事官 高橋 総一 海上保安庁総務部政務課長 土屋 知省 国土交通政策研究所総務課長 星野 ふさ子
------	----------------------	----------------	---

評価の目的、必要性	<p>政府は、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、物流施策や物流行政の指針と多様な関係者間の連携の枠組みを示すため、平成17年11月に「総合物流施策大綱（2005-2009）」（以下「17年大綱」という。）を閣議決定した。各個別の物流施策については、17年大綱に定められている基本的方向性に沿って、総合的かつ一体的に推進されてきたところである。</p> <p>今般、17年大綱が目標年次としている平成21年を迎えたため、本政策レビューを実施し、総合的に評価することとする。</p>
対象政策	<p>17年大綱に基づき取りまとめられた「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した施策</p>
政策の目的	<p>「新総合物流施策大綱」が策定された平成13年以降の施策の進捗状況や経済社会の変化等を踏まえ、平成21年を目標年次として、物流施策の総合的・一体的推進を図る。</p>
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策のうち、国土交通省が実施の中心となっている施策の進捗状況</li> <li>・17年大綱策定後の経済・社会環境等の変化</li> </ul>
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を把握する指標により、「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策について、進捗状況を評価</li> <li>・17年大綱における目標について、経済社会の変化による外部要因等を踏まえて分析</li> </ul>
評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流全体の効率性の向上を図る観点から、日本企業の世界規模での最適立地戦略の進展によりグローバル化したサプライチェーンに対応した効率的な物流体系の構築が必要</li> <li>・今後のCO2削減のための国際的枠組み等を見据え、引き続きサプライチェーン全体における環境負荷の低減を図る取組みが必要</li> <li>・今後も、コンプライアンスの徹底、利用運送事業者と実運送事業者の連携強化等が必要</li> </ul>
政策への反映の方向	<p>平成21年に策定した「総合物流施策大綱（2009-2013）」に基づく具体的な物流施策を取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」について、平成22年度において、フォローアップ及び改訂を行う際には、現在、国土交通省で行われている成長戦略の策定に向けた検討内容等を踏まえるとともに、本評価結果に留意して実施する。</p>
第三者の知見活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価にあたり、平成20年9月から平成21年5月にかけて「2010年代に向けての物流戦略委員会」における意見等を第三者の知見として活用（議事録及び配付資料は国土交通省ホームページに掲載）。</li> <li>・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事録及び配付資料は国土交通省ホームページに掲載）。</li> </ul>
実施時期	<p>平成20年度～平成21年度</p>

## 目次

第1章 評価の目的等	2
1. 政策レビューとは	
2. 評価の目的・必要性	
3. 評価手法	
4. 政策評価の観点からの助言機関	
第2章 総合物流施策大綱(2005-2009)の概要	4
1. 総合物流施策大綱について	
2. 総合物流施策大綱(2005-2009)について	
3. 今後推進すべき具体的な物流施策	
第3章 今後推進すべき具体的な物流施策についての評価	8
1. 評価の考え方	
2. 個別の施策の評価	
第4章 総合物流施策大綱(2005-2009)についての総括	111
1. 総合物流施策大綱(2005-2009)についての評価結果	
2. 総合物流施策大綱(2005-2009)策定後の環境の変化と今後の物流政策の基本的方向性	
3. 総合物流施策大綱(2009-2013)の策定	

## 第1章 評価の目的等

### 1. 政策レビューとは

政策レビューとは、国土交通省が行う政策評価の方式の一つであり、国土交通省事後評価実施計画（平成21年8月31日最終改正）に基づき実施するものである。具体的には、政策課題として重要なもの、国民の関心の高いテーマ等、目的や政策課題に応じて一括して様々な施策を対象とし、それが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証することとなる。結果と施策等の因果関係等を詳しく分析して課題とその改善方法等を発見し、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

### 2. 評価の目的・必要性

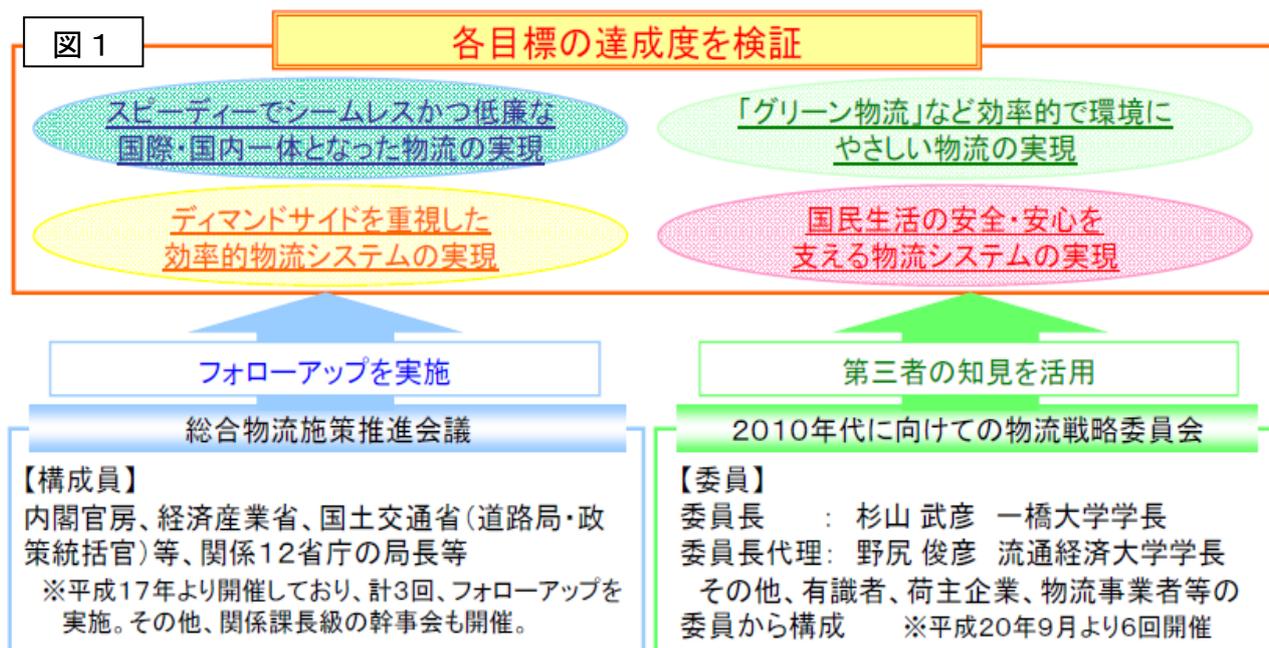
政府は、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、物流施策や物流行政の指針と多様な関係者間の連携の枠組みを示すため、平成17年11月に「総合物流施策大綱（2005-2009）」（以下「17年大綱」という。）を閣議決定した。各個別の物流施策については、17年大綱に定められている基本的方向性に沿って、総合的かつ一体的に推進されてきたところである。

今般、17年大綱が目標年次としている平成21年を迎えたため、本政策レビューを実施し、総合的に評価することとする。

### 3. 評価手法

17年大綱に係る施策の進捗状況を検証するに当たり、国土交通省、経済産業省等の物流分野に係る12省庁の局長等から構成される「総合物流施策推進会議」において、物流施策の進捗状況に関するフォローアップを合計3回実施してきたところである。

また、有識者、荷主、物流事業者等から構成される「2010年代に向けての物流戦略委員会」が2008年9月より開催されており（2009年5月に最終取りまとめ）、同委員会におけるご意見を第三者の知見として活用している（以上、図1及び図2）。



## 2010年代に向けての物流戦略委員会 委員等一覧

【委員 (50音順)】

内田明美子	(株)湯浅コンサルティング コンサルタント
加藤 一誠	日本大学教授
上崎 正則	時事通信社解説委員
苦瀬 博仁	東京海洋大学理事・副学長
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校校長
委員長 杉山 武彦	一橋大学長
谷口 栄一	京都大学大学院教授
寺島 実郎	(株)三井物産戦略研究所会長・(財)日本総合研究所会長
委員代理 野尻 俊明	流通経済大学教授
屋井 鉄雄	東京工業大学教授

【行政側出席者】

田中 万平	財務省関税局監視課長
齋藤 和久	財務省関税局税関調査室長
高橋 直人	経済産業省商務流通グループ流通政策課長
井手 憲文	国土交通省政策統括官
山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官 (物流政策)
田中 照久	国土交通省政策統括官付参事官 (物流施設)
志村 務	国土交通省政策統括官付参事官 (複合物流)
藤田 礼子	国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長
阪井 清志	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長
森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
平垣内久隆	国土交通省大臣官房参事官 (鉄道局)
一見 勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
山本 知孝	国土交通省海事局総務課企画室長
重田 雅史	国土交通省海事局内航課長 (~2009. 3)
鍛名 邦晴	国土交通省海事局内航課長 (2009. 4~)
下司 弘之	国土交通省港湾局計画課企画室長
若林 陽介	国土交通省港湾局港湾経済課長
田村 幸士	国土交通省航空局航空事業課航空物流室長

【産業界委員 (敬称略・50音順)】

伊丹 英彦	(株)日本航空インターナショナル貨物郵便本部品質企画部長
井上 洋	(社)日本経済団体連合会社会広報本部長 (2009. 4. 26まで産業第一本部長)
井本 隆之	井本商運(株)代表取締役社長
栗原 洋幸	(社)全国通運連盟業務部長
小牧 哲夫	(株)日新執行役員アジア統括兼営業推進部担当兼国際営業第一部長 (~2009. 3)
小泉 光久	(株)日新 国際営業第一部ロシア・CIS 室長 (2009. 4~)
園田 裕一	(社)日本船主協会常務理事・企画部長
高松 孝行	トヨタ自動車(株)物流企画部主査
高山 哲郎	住友商事(株)金融・物流総括部貿易手続円滑化担当部長
辰巳 順	オーシャントランス(株)取締役営業企画部長兼東京港事務所長
名村 悦郎	(社)日本港運協会業務部長
樋口 恵一	川崎陸送(株)取締役社長
平山 芳昭	(社)日本物流団体連合会理事長
福本 正憲	富士通(株)グローバルビジネス本部兼パブリックソリューションズ本部部長
藤居 憲二	日本通運(株)航空事業部長
正木 裕二	(株)東芝 生産企画部生産企画担当参事
村山 洋一	日本貨物鉄道(株)常務取締役経営企画部長
森川 剛吉	(株)住友倉庫 執行役員業務部長
山室 達雄	(株)エイログループ本社 取締役常務執行役員経営企画部長兼海外事業推進部長

#### 4. 政策評価の観点からの助言機関

政策評価の制度設計、運営状況等について専門的・中立的観点でご意見をいただくため、学識経験者等から構成される「国土交通省政策評価会」(※)が設置されており、本政策レビューについても、政策評価会における経過報告等により、委員の有識者から助言をいただいた。

※ 国土交通省政策評価会委員名簿 (敬称略)

【座長】	上山 信一	慶應義塾大学総合政策学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
	森田 祐司	有限責任監査法人トーマツ パートナー (公認会計士)
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

## 第2章 総合物流施策大綱(2005-2009)の概要

### 1. 総合物流施策大綱について

総合物流施策大綱とは、物流施策の総合的・一体的推進を図るため、国土交通省、経済産業省が中心となって取りまとめる政府全体の5年間の物流政策に関する中期ビジョンである。

物流は、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、地域住民、消費者、海外の国や企業等、多様な主体が関係しており、また、社会経済情勢の変化や技術革新等を迅速かつ適切に捉え、変貌するニーズに対応していかなければならない。

総合物流施策大綱は、そのような物流分野の特性を踏まえ、その時々を経済社会の変化に適確に対応した物流のあり方とその意義を明確にし、関係省庁間の連携を図りながら、中期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に分かりやすく提示するとともに、物流全体に関する関係省庁の問題意識と目標の共有を図ることを目的としている。また、省庁間連携に加え、地方公共団体との連携や官民連携、民間の業種を超えた連携、さらには、広く国民の理解と協力を得ることも総合物流施策大綱の狙いとされている。

したがって、連携・協働による広範な物流施策の拠り所として、また、国民への情報発信を担うものとして、総合物流施策大綱の果たすべき役割は大きく、総合物流施策大綱に基づいて、様々な物流施策が総合的・一体的に展開されていくこととなる。

総合物流施策大綱は、平成9年に初めて策定され、その後、4年ごとに全面的な改定が行われている。

初めて総合物流施策大綱が策定された平成9年当時においては、世界経済のグローバル化が始まり、国際的な大競争時代に突入していったことから、高コスト構造を是正し、消費者利益を確保するとともに、我が国の産業立地競争力を強化することが要請された。例えば、生産分野においては、在庫管理技術を極限まで進めたグローバルなジャスト・イン・タイムの調達が可能となり、それらに対応した物流サービスの展開が求められる状況であった。

そのような状況の下、関係省庁が物流全体に関する問題意識と目標を共有し、それぞれの連携・協働による施策の推進を明確にするため、総合物流施策大綱を策定することに至ったのである。

### 2. 総合物流施策大綱(2005-2009)について

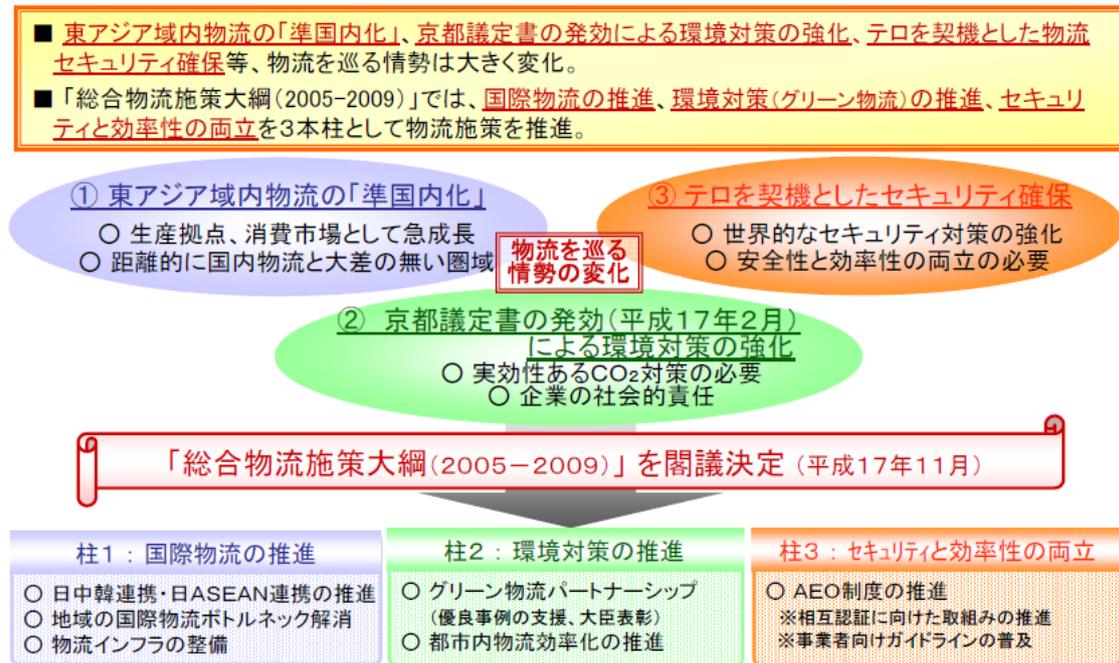
平成17年当時においては、アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要など、様々な環境の変化が生じており、これらから生ずる課題への迅速かつ適確な対応が求められた。そこで、総合物流施策大綱(2005-2009)においては、

- (1) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現
- (2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現
- (3) デイマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現
- (4) 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

の4つの目標を掲げ、それぞれ以下のような方向性を定めたところである(図3)。

図 3

## 総合物流施策大綱(2005-2009)



### (1) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現

経済構造のグローバル化が進む中で、日本企業のアジアへの進出が増加し、アジア諸国と日本との物流が準国内化していったことから、17年大綱においては、海外と日本との物流の効率化を目的として、日本における海外との物流拠点の改善・高度化等を主眼に置いた。例えば、大規模な後背地を有し、我が国の重要な物流拠点となる港湾の高規格化を進め、迅速で低廉な物流の確保を図る「スーパー中核港湾プロジェクト」は、まさに物流拠点の改善・高度化を図るものであり、その最たる例である。したがって、17年大綱では、国際物流から国内物流にいかにつ率的につなげるか、そして国内に入った貨物をいかに効率的に輸送していくかという観点が重視された。

### (2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

2005年の京都議定書の発効により、日本全体として地球温暖化対策の推進が喫緊の課題となる中で、17年大綱においては、これまでのトラックからのCO<sub>2</sub>排出量の削減を図るなどの単体対策に加えて、物流に関係する事業者の連携・協働による創意工夫を活かした先進的なCO<sub>2</sub>排出量削減を図る取組み等を促進していくことが念頭に置かれることとなった。

### (3) デイマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

企業の経営姿勢が消費者等のデイマンドサイドの要望に敏感なものへと変化していることに応じ、多様な消費者ニーズ(ジャストインタイムへの対応等)にこたえながらも交通渋滞や環境問題の深刻化を招来しない効率的な流通・物流システムが求められたことから、顧客視点での効率的な流通の仕組み作りが課題とされた。

#### (4) 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロを契機として、物流におけるセキュリティ強化の要請が急激に高まる一方で、物流におけるセキュリティの確保はどうしても物流の効率化の阻害要因になる面もあることから、17年大綱においては、物流セキュリティの確保と物流効率化の両立が重視された。また、トラック運送事業者を始め輸送事業者は、厳しい経営環境の下で、ジャスト・イン・タイムといった物流ニーズの高度化への対応が求められたことから、時間厳守の要請との関係で、交通事故防止等の輸送の安全確保についても課題とされた。

### 3. 今後推進すべき具体的な物流施策

17年大綱においては、その一つ前の大綱である「新総合物流施策大綱」（平成13年策定）に掲げた目標の達成状況や17年大綱策定の必要性、17年大綱において推進すべき物流施策の基本的方向性、施策の推進体制のあり方等が記述されている一方で、17年大綱に掲げた目標を達成するための具体的な施策については、基本的に記述されていない。これは、17年大綱が政府全体の物流政策に関する基本的方向性を主に述べているものであり、それに基づく具体的な物流施策については、第1章で述べられている「総合物流施策推進会議」において、「今後推進すべき具体的な物流施策」として取りまとめられたからである。

「今後推進すべき具体的な物流施策」には、上記の4つの目標に係る様々な物流施策が盛り込まれているが、施策の体系は3つに整理されている。それぞれの施策については、目標となる指標が定められており、毎年度、「総合物流施策推進会議」において、フォローアップが行われてきたところである。

## 「今後推進すべき具体的な物流施策」

### 1 国際物流・国内物流の一体的展開

#### (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

- ①国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進
- ②東アジアSCMの形成
- ③拠点港湾の機能向上の推進
- ④急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

#### (2) 国内外の物流ネットワークの構築

- ①国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築
- ②内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築
- ③増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

#### (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

- ①国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成
- ②国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善
- ③国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善
- ④輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進
- ⑤アジア地域内の物流発展のための対応策

### 2 効率的で環境負荷の小さい物流

#### (1) グリーン物流の推進

- ①グリーン物流の推進のための全体的枠組み
- ②トラックに比しCO2排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等
- ③グリーン物流推進のための自動車交通対策等
- ④グリーン物流推進のための技術開発等
- ⑤静脈物流の効率化等の推進

#### (2) 貨物交通のマネジメントの推進

- ①道路ネットワークの構築と使い方の工夫
- ②都市内物流の改善
- ③海上コンテナ物流の効率化

#### (3) 情報化・標準化の推進

- ①流通業界の総合IT化促進
- ②電子タグの国際標準化と実用化促進
- ③標準化推進体制との連携
- ④電子債権制度の活用
- ⑤ユニットロード化の推進
- ⑥ITSの高度利用の推進
- ⑦港湾物流情報プラットフォームの構築
- ⑧船舶の航行安全確保のためのシステム構築

#### (4) 物流効率化を支える人材の育成等

#### (5) 物流事業に関する施策のあり方の検討

- ①物流事業の変化に対応した施策のあり方の検討
- ②商慣行のあり方の検討

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

- ①物流セキュリティの確保
- ②交通安全の確保
- ③災害時の適確な対応
- ④消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

### 第3章 今後推進すべき具体的な物流施策についての評価

#### 1. 評価の考え方

本政策レビューにおいては、17年大綱に基づき取りまとめられた「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策について、総合的に評価していくこととする。

ただし、物流分野は、多様な関係者の関与によって成り立っており、物流施策についても、国土交通省以外に多くの省庁が関係してくることとなるため、本政策レビューを行うに当たって、主として他省庁が実施の中心となる施策については、本政策レビューが国土交通省の政策レビューであることから、本政策レビューの評価対象から外すこととした。

したがって、「今後推進すべき具体的な物流施策」において設定されている119指標（施策数は106）のうち、主として他省庁が実施の中心となるものを除外した73指標（施策数は72）について、次の2. で進捗状況の詳細な確認を行っていくこととする。

なお、他省庁が実施の中心となる34施策については、以下の一覧表に示すこととする。

	具体的施策	評価指標及びその目標	定量的指標
<b>1 国際物流・国内物流の一体的展開</b>			
(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上			
	①国際基幹航路確保のためのスーパー中核港湾プロジェクトの推進		
	②東アジアSCMの形成		
	③拠点港湾の機能向上の推進		
	④急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用		
(2) 国内外の物流ネットワークの構築			
	①国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築		
	②内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築		
	③増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方		
(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化			
	①国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成		
	②国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善		
	国際拠点港湾の24時間フルオープンサービス化を図るため、コンテナヤードのゲートのオープン時間の延長、税関、検疫所等の執務時間外の体制整備を推進する。	【執務時間外の通関需要(1時間あたりの臨時開庁申請件数の実績または見込み)等に応じた、税関の執務時間外の通関体制の整備】 <目標>平成15年7月に、執務時間外の通関体制を整備	-
		【動植物検疫業務・食品等輸入届出業務のオープン時間の延長】 <目標>平成16年に、動植物検疫業務については横浜港など7つの主要港湾において、食品等輸入届出業務については6つの主要港湾において、港湾のオープン時間の延長を実施	-
	③国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善		
	④輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進		
		【特定輸出者数及び特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合】 <目標>平成19年度末までに特定輸出者数を50者以上、特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超	○
		【簡易申告制度における特例輸入者数】 <目標>平成21年までに、特例輸入者数を65者以上	○
		【予備審査制(輸出入、航空海上貨物別)の利用率】 【予備審査制を利用した輸出入申告数の全輸出入申告数に占める割合】 <目標>平成21年までに、輸入航空:55%以上、輸入海上:30%以上、輸出航空:40%以上、輸出海上:5%以上	○
		【到着即時輸入許可制度(航空貨物)の利用率】 (到着即時輸入許可制度(航空貨物)を利用した輸入申告数の航空貨物輸入申告(予備申告)数に占める割合) <目標>平成21年までに、70%以上	○
		【到着(搬入)即時輸入許可制度(海上貨物)の利用率】 (到着(搬入)即時輸入許可制度(海上貨物)を利用した輸入申告数の海上輸入申告(予備申告)数に占める割合) <目標>平成21年までに、10%以上	○
	全ての手続の原則電子化を実現するとともに、可能な限り複数の手続を一つの窓口(システム)から行うことを可能とするワンストップサービス及び一回の入力ですべての手続が完了するシステム(シングルウィンドウ化)に改めるため、平成17年度中に関係省庁が関係民間事業者団体の意見を聞きつつ策定する業務・システム最適化計画と連携させつつ、各主体間で効率的に電子的な情報の授受が行えるよう、官民及び事業者間での電子化促進に向けたブランドデザインを平成17年中に取りまとめる。	【ブランドデザインの取りまとめ】 <目標>平成17年12月に、実施	-
		【通関情報処理システム(NACCS)の最適化計画の策定】 <目標>平成17年度までに、最適化計画を策定	-
		【通関情報処理システム(NACCS)の最適化計画の更改】 <目標>平成20年10月までに、通関情報処理システム(NACCS)を更改	-
	⑤アジア地域内の物流発展のための対応策		
	日本・中国・韓国の3国間における流通・物流分野での産業構造、行政の規制、管理状況についての相互理解を深め、今後の施策展開に活用するために、統計、現状や課題等を整理した共同報告書を作成する。	【日中韓の流通・物流における共同物流報告書の作成】 (三カ国間の物流の効率化に資するため、内容的にも体系的にも整合性の取れた報告書となるよう隔年発行) <目標>平成18年3月に、初版が完成 平成21年度までに、報告書の第3版を発行	-
<b>2 効率的で環境負荷の小さい物流</b>			
(1) グリーン物流の推進			
	①グリーン物流の推進のための全体的枠組み		
	「地球温暖化対策の推進に関する法律」の改正に基づく一定規模以上の輸送事業者や荷主の温室効果ガス排出量の報告・公表等の対策により、物流分野における温室効果ガス排出量削減への取組の促進を図る。	【改正地球温暖化対策推進法に基づく政省令の制定】 <目標>平成17年度までに、政省令を制定 平成18年度より、制度の適切かつ着実な施行	-
	運輸部門におけるCO2排出量の削減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく支援措置を活用して、荷主企業と物流事業者の連携による物流拠点の集約化と共同物流、3PL事業者への物流アウトソーシング、電子タグ等のIT導入による環境調和型e-SCMなどを幅広い業種において実現する。	【総合効率化計画の認定件数】(再掲) (流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づく総合効率化計画(事業者が実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画)の認定件数) <目標>平成21年までに、110件	○
	我が国の中小企業者による効率的で環境負荷の小さい物流への取組を加速させるため、中小企業者が共同で行う物流センター等の施設整備、事業計画・システム設計事業、実験的事業の運営事業等に対して、資金面で支援するとともに、要請により、物流アドバイザーを派遣し、事業の活性化を支援する。	【中小企業向け物流効率化セミナー等への参加者数、意識改善者割合】 (物流効率化セミナー等への参加者数と、アンケートにより意識の改善が図られた者の割合) <目標>平成21年までに、参加者数を1,000名/年、意識改善者割合を80%  【中小企業の物流効率化推進事業に対する補助件数(基本計画策定数・システム設計数等)】 (中小企業者が物流の効率化等を促進するため共同で行う事業計画・システム設計等に対する補助件数) <目標>平成21年までに、13件/年	○

具体的施策		評価指標及びその目標	定量的指標
	CO2削減効果を測定する共通指標として「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定法共同ガイドライン」や「環境調和型ロジスティクス推進マニュアル（LEM Sマニュアル）」に基づき、定量的に算定できるシステムの整備を推進する。	【算定システムの利用率】 (算定システムの利用者数) ÷ (改正省エネ法の対象企業数) × 100 (%) ＜目標＞平成21年度までに、80%	○
②トラックに比しCO2排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等			
③グリーン物流推進のための自動車交通対策等			
	クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及促進のため、補助制度、日本政策投資銀行等の低利融資制度、自動車グリーン税制（排出ガス性能等が優れた環境負荷の小さい自動車に係る自動車税及び自動車取得税に関する特例措置）等を活用する。また、「CNG車普及促進モデル事業」を行い、地域協議会を設置して関係者の協力の下に、物流拠点の再編・合理化にあわせた燃料供給インフラの重点的な整備等、集中的かつ計画的なCNG車の導入及び導入に向けた環境整備を推進する。さらに、アイドリングストップ装置搭載車の普及促進を図る。	【クリーンエネルギー自動車の普及促進】 (電気自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、ディーゼル代替LPガス自動車の累積導入台数) ＜目標＞平成22年度までに、233万台  【ディーゼル代替LPガス自動車の普及台数】 ＜目標＞平成22年度までに、26万台  【低公害車の普及台数】 ※ 現行の低公害車開発普及アクションプランによる平成22年度までの目標1,000万台は平成17年9月末の時点で既に達しており、現在アクションプランの見直しについて検討中 ＜目標＞平成22年度までに、1,000万台  【アイドリングストップ装置搭載車両の保有台数】 (全自動及び半自動のアイドリングストップ車及びアイドリングストップ後付装置の普及台数) ＜目標＞平成22年度までに、277万台	○ ○ ○ ○
④グリーン物流推進のための技術開発等			
	サルファーフリー（硫黄分10ppm以下）石油系燃料の導入を踏まえ、自動車技術との最適な組み合わせにより、自動車の燃費効率の向上を図る。	【サルファーフリー対応直噴リーンバーン車両の台数比率】 (自動車の年間出荷台数における、ガソリン及びディーゼルそれぞれのサルファーフリー対応直噴リーンバーン車の台数の比率) ＜目標＞平成21年度までに、ガソリン車を8%、ディーゼル車を100%	○
⑤静脈物流の効率化等の推進			
	「循環型社会形成推進基本法」における3R（リデュース・リユース・リサイクル）に関する基本原則を踏まえ、使い捨て包装資材を削減するため、標準化されたパレットや通い容器といった再使用型の資材の普及を促進する。	【青果物における通い容器の普及推進】 (通い容器普及率=通い容器の量/(通い容器の量+ダンボールの量) × 100 (%) ＜目標＞平成21年度までに、4.7%  【1100×1100mmサイズパレットの全国販売比率】 (「フルパレット→貫輸送用平パレット」として代表的なサイズである「1100×1100」サイズのパレットの販売比率) ＜目標＞平成21年度までに、30%	○ ○
(2) 貨物交通のマネジメントの推進			
①道路ネットワークの構築と使い方の工夫			
②都市内物流の改善			
	交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、路上荷捌き駐車施設・停車帯や路外荷捌き駐車場の設置と適切な運用、ポケットローディングシステムの普及、効果的な車線運用、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、積極的な広報啓発活動等、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連携を図ることなどにより推進する。	【路上駐車対策の検討及び実施】 (路上荷捌き駐車施設・停車帯などのハード対策と違法駐車取締りなどのソフト対策を一体的に実施) ＜目標＞平成18年度より、協議会を設置し、駐車対策の検討及び実施	-
	日々の生活に不可欠な生鮮食品等の集荷の効率化を図るため、電子タグの導入等による情報技術の活用、取引方法等の変化に応じた場内自動搬送システムの導入等を推進するとともに、サプライチェーンを構成する関係者の要望に応える市場機能の高度化に資する施設を配置し、近代的な卸売市場の計画的な整備を図る。	【中央卸売市場における市場機能の高度化等に資する事業を実施する市場数】 ＜目標＞平成21年度までに、31市場	○
③海上コンテナ物流の効率化			
(3) 情報化・標準化の推進			
①流通業界の総合IT化促進			
	平成17年より流通・物流プロセスで用いられる商品コード及び事業所コードの国際標準が統一されたことを受け、国際標準に準拠した流通・物流システムの確立を図るため、流通・物流業界における国際統一コードの普及を促進する。	【GTIN、GLNの普及率】 (企業におけるGTIN、GLNの普及率) ＜目標＞平成23年までに、80%	○
	メーカー・卸・小売の流通業界において、迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、インターネット時代に対応した次世代のEDI標準を確立し、従来のEDI標準（J手順）からの転換を促進する。	【インターネットEDI標準の普及率】 (大手流通業（スーパーマーケット、百貨店などの小売業で年間売上高が2千億円以上のもの）のインターネットEDI標準の利用率) ＜目標＞平成23年までに、70%	○
	商品情報を一元的に管理する体制の構築を図るため、商品情報をメーカー・卸・小売の各段階で同時に共有できる標準システムを構築し、流通業界への普及を促進する。	【商品情報共有化システムの利用者数】 (大手流通業（年商2千億円以上の小売業）における商品情報共有化システムの利用者数) ＜目標＞平成23年までに、10社以上	○
②電子タグの国際標準化と実用化促進			
	次世代バーコードと位置づけられる電子タグの国際標準化に向けたプロセスにおいて、我が国としても官民を挙げて積極的に参加し、日本発の技術やビジネスモデルを適切に反映した標準化を図る。	【電子タグの国際標準化の達成】 ＜目標＞平成18年度までに、UHF帯のパッシブタグを国際標準化 平成21年度までに、アクティブタグを国際標準化	-
	流通・物流システムの革新的な効率化を実現するため、国際標準に準拠した低価格（5円程度）の電子タグを開発し、その普及を図ると共に、企業間サプライチェーンや百貨店・スーパー・コンビニエンスストア等の多様な小売業態での実用化を促進する。	【電子タグのインレット価格】 ＜目標＞平成18年度までに、月産1億個の条件において、販売価格を5円/個	○
	卸売市場を中心とした生鮮食品流通に電子タグを導入し、携帯端末等の利用によりいつでもどこでも容易に必要な情報の入手を可能とする技術を活用した生産・流通情報の管理を通じ、物流効率化を図るシステムの開発を行う。	【電子タグを活用した効率的な生鮮食品物流作業プロセスの実証実験の実施】 (専門家等第三者グループによる分析委員会により卸売市場における電子タグ活用の作業体系の実証実験結果の分析・評価を行い、作業コストの削減率を測定) ＜目標＞平成19年度までに、物流作業コスト4分の1程度削減可能モデルの構築	-
③標準化推進体制との連携			
	流通業界における情報共有基盤の標準化、業務プロセスの標準化、国際標準化への対応を図るため、メーカー・卸・小売間の業界横断的な標準化推進組織を支援し、流通・物流システムの効率化施策との適切な連携を図る。	【消費財流通において標準化に参加する商材・小売業態数】 ＜目標＞平成22年までに、5つ以上の小売業団体、5つ以上の商材（日用品、加工食品、生鮮品、アパレル、家電など）関連団体が標準化活動に参加	-

	具体的施策	評価指標及びその目標	定量的指標
	<b>④電子債権制度の活用</b>		
	<p>【電子債権制度を活用した商流・物流と金融・決済を一体化させるビジネスモデルの構築】            (電子債権制度を活用し、商流・物流の延長として決済業務を迅速に処理するビジネスモデルを構築)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、ビジネスモデルを構築</p>	<p>【電子債権制度を活用した商流・物流と金融・決済を一体化させるビジネスモデルの構築】            (電子債権制度を活用し、商流・物流の延長として決済業務を迅速に処理するビジネスモデルを構築)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、ビジネスモデルを構築</p>	-
	<b>⑤ユニットロード化の推進</b>		
	<p>一貫パレチゼーションの遅れている業種においてユニットロード化の推進を図るため、パレット、通い容器等の規格の標準化とその普及を進めるとともに、これらに電子タグを貼付し、効率的な管理・回収(リサイクル)システムを構築する。</p>	<p>【青果物における通い容器の普及推進】(再掲)            (通い容器普及率=通い容器の量/通い容器の量+ダンボールの量)×100(%)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、4.7%</p> <p>【1100×1100mmサイズパレットの全国販売比率】(再掲)            (「フルパレットー貫輸送用パレット」として代表的なサイズである「1100×1100」サイズのパレットの販売比率)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、30%</p>	○
	<b>⑥ITSの高度利用の推進</b>		
	<p>貨物輸送の信頼性や定時制を確保しつつ、物流効率化の促進を図るため、官民の様々なITSサービスについて、車載器の機能の検討等を通じ、事業者が利用可能な基盤づくりを推進するとともに、サービスの高度化、システム連携による情報利用の円滑化等を推進する。</p>	<p>【ITSサービスの高度化に伴う制度化(改正等含む)】            (新たなITSサービスの創出に対し、サービスの高度化等のための関係する法・規則の制度化・改正等を図る)            &lt;目標&gt;平成19年度以降も新たなITSサービスに対し制度化等を推進</p>	-
	<p>より高精度な道路交通情報提供のため、道路交通情報の収集インフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報提供を補完するものとしてVICS車載機を活用した自動車からの情報(プローブ情報)の収集等について産学官連携して取り組む。</p>	<p>【プローブ情報の収集等について、産学官連携の継続】            (産学官が連携を図り、プローブ情報の収集等について、規格・仕様を策定)            &lt;目標&gt;平成17年度までに、規格・仕様を策定            平成18年度以降もプローブ情報の収集等について、引き続き産学官が連携して取り組む</p>	-
	<p>交通の円滑化等によって物流効率化の促進を図るため、ITSを活用した物流効率化に必要な情報通信基盤の国際標準化を進める。</p>	<p>【ITS情報通信技術のITU・ISOでの国際標準化】            (現在開発・研究中のITS技術や検討中の規格について、ITU(国際電気通信連合)やISO(国際標準化機構)での国際標準化)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、各種ITS技術・規格の国際標準化</p>	-
	<b>⑦港湾物流情報プラットフォームの構築</b>		
	<b>⑧船舶の航行安全確保のためのシステム構築</b>		
	<b>(4)物流効率化を支える人材の育成等</b>		
	<p>企業において環境負荷の現状を定量的に把握し、その低減のための循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座を開催する。</p>	<p>【循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座の開催回数・参加人数】            &lt;目標&gt;平成21年度までに、毎年1回以上の開催及び延べ250名以上の参加者</p>	○
	<p>人手不足の予測される物流事業者の担い手を確保するため、若者を物流事業者に派遣することによってグループ業務を管理遂行できる人材の育成を図る。</p>	<p>【行動計画の策定】            (人材育成に必要な教材の開発を検討)            &lt;目標&gt;平成18年度までに、開発の検討</p>	-
	<b>(5)物流事業に関する施策のあり方の検討</b>		
	<b>①物流事業の変化に対応した施策のあり方の検討</b>		
	<p>物流事業については、それぞれの事業実態に応じ、参入規制や運賃・料金規制等について緩和あるいは廃止を行ってきたが、複合一貫輸送や物流事業の総合化等の進展を踏まえた新たな実態に対応した施策のあり方について検討を行う。また、市場の競争実態について調査・検討を行う。</p>	<p>【新たな実態に対応した施策のあり方の検討】            (フォワード事業者の貨物運送サービスについて実態調査を行い、各種のサービスの実態を把握するとともに、消費者保護、事業者の手続きの負担軽減等の観点から、講ずべき施策のあり方について検討)            &lt;目標&gt;平成18年度までに、実態調査を行い、平成19年度を目途に、講ずべき施策のあり方を取りまとめ</p> <p>【競争実態について調査・検討について】            (個別の物流分野等についての競争実態の調査を行い、物流事業の変化に対応した施策のあり方について検討することを視野に入れた調査報告書を取りまとめる)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、調査報告書取りまとめ</p>	-
	<b>②商慣行のあり方の検討</b>		
	<p>レポート、返品制度、多頻度配送、店着価格制等の商慣行がサプライチェーンマネジメントの効率性を阻害しないようするため、今後、商慣行が全体最適化を阻害している事例を明らかにし、その改善方策の検討を行う。</p>	<p>【商慣行のあり方に関する研究会の設置】            (商慣行が物流や道路交通等に与える影響・問題点を把握し、課題解決に向けた改善策の検討を行うため研究会を設置)            &lt;目標&gt;平成18年度までに、研究会を設置し検討を実施</p> <p>【業界関係者からのヒアリング調査を実施】            (業界関係者からのヒアリング調査を実施し、問題となる商慣行を把握)            &lt;目標&gt;平成18年度までに、業界関係者からのヒアリング調査を実施し、問題となる商慣行を把握</p>	-
	<b>3 国民生活の安全・安心を支える物流</b>		
	<b>①物流セキュリティの確保</b>		
	<b>②交通安全の確保</b>		
	<p>貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成19年6月までに施行される中型免許制度の円滑な運用を図るなど運転者教育の充実を図るとともに、関係機関・団体と連携して交通事故防止に関する広報・啓発に努める。また、交通安全施設等の整備を促進し、道路交通の安全性を高める。</p>	<p>【信号機の高度化による死傷事故の抑止件数】            (過去に実施した信号機の高度化事業から算出した信号機1基当たりの死傷事故抑止効果に、平成15年度から19年度までに予定される事業量を乗じて算出)            &lt;目標&gt;平成19年度までに、4.4,000件</p>	○
	<b>③災害時の適確な対応</b>		
	<b>④消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保</b>		
	<p>消費者の食の安全・安心に対する関心の高まりに対応するため、卸売市場等における品質管理の徹底のためのコールドチェーンシステムの整備を進める。</p>	<p>【中央卸売市場における低温卸売場の整備率】            ((中央卸売市場における低温卸売場の整備面積(青果及び水産))÷(全国中央卸売市場の卸売面積(青果及び水産)))×100(%)            &lt;目標&gt;平成21年度までに、11.1%</p>	○
	<p>情報の記録の自動化・簡便化により、消費者が簡単に安全・安心情報を手続き、生産資材の適正な使用や必要に応じて食品事故の拡大防止・原因究明に活用できるユビキタス食の安全・安心システムの開発・導入を促進する。また、ネットワークの高度化技術等を確立する。こうした取組を通じ、トレーサビリティ・システムの効率的な普及を図る。</p>	<p>【食品流通の各段階において、トレーサビリティ・システムを導入している事業者の割合】            (農林水産省統計部「食品産業動向調査」において判明したトレーサビリティ・システムの導入状況)            ※調査においては、トレーサビリティ・システムを「いつ、どこから仕入れ、いつ販売したかを荷姿(ロット)により特定できる」と定義            &lt;目標&gt;平成19年度までに、食品製造業を50%、食品卸売業を50%、食品小売業を40%</p>	○
	<p>産地の中核的役割を担い、かつ流通機能の拠点である水産業協同組合等が食品産業、小売業等と連携して、消費者ニーズに合った効率的な水産物の流通システムを確立する。</p>	<p>【産地から消費地までの中間コストの削減モデルの確立】            (産地から消費地までの中間コスト(産地出荷業者の出荷経費割合(※)+消費地仲卸経費割合(※)-一本取組の出荷経費割合)の削減モデルの確立件数)            ※「食品流通段階別価格形成調査」(農林水産省統計部)の調査結果により算出            &lt;目標&gt;平成20年度までに、4件</p>	○

## 2. 個別の施策の評価

「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている国土交通省の施策については、上記の方針に基づき、以下で評価結果を示すこととする。

### ※ 施策評価シートにおける評価結果の見方

- A : 目標年までに達成済みで維持可能と思われる
- B : 目標年には達成できなかったが、現時点では達成済みで維持可能と思われる
- C : まだ目標を達成できていないが、目標達成に向けた成果を示している  
(目標年次に到達していないものを含む)
- D : まだ目標を達成できておらず、目標達成に向けた成果を示していない  
(目標年次に到達していないものを含む)
- E : 全く進捗していない
- NA : データなし

**「今後推進すべき具体的な物流施策」  
施策評価シート**

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ① 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

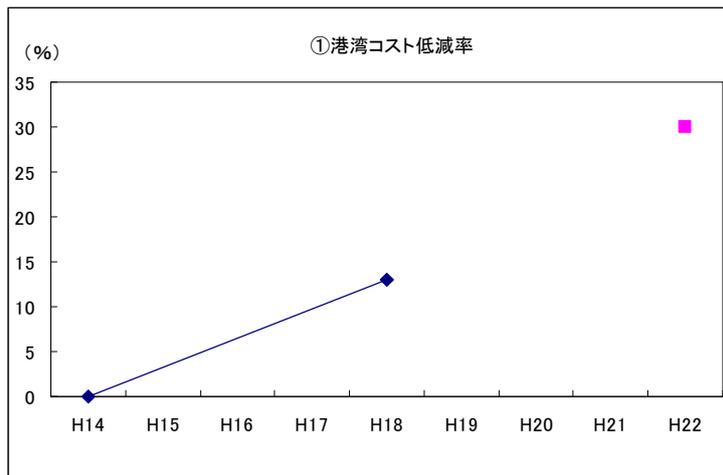
<具体的施策の概要>

スーパー中枢港湾として、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標とし、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指す。

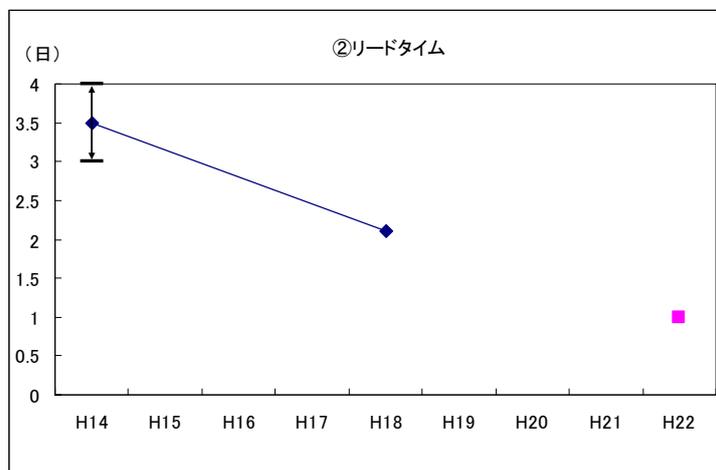
○指標の達成状況

指標	評価結果
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】（港湾コストの削減率）	C
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成②】（リードタイム）	C

【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            スーパー中枢港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト（船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト）の平成14年度時点を基準とした低減率（平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コストから比べて低減した港湾コスト／平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト）</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成14年度比0%低減（平成14年度）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成14年度比3割低減（平成22年度）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            平成14年度比2割弱低減（平成20年度）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次が到来していないが、スーパー中枢港湾における外貨コンテナ貨物取扱量が順調に増加していることから、コンテナ1個あたりの港湾コストは順調に低減していると予想される。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。</p>	



【スーパー中樞港湾プロジェクトの目標の達成②】	評価結果
<指標の定義> スーパー中樞港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間	C
<計画当初の実績値> 約3～4日（平成14年度）	
<目 標 > 1日程度（平成22年度）	
<現 状 > 約2.1日（平日では1.1日）（平成18年度）	
<現状と目標の比較> 最新の数値が算出されていないが、平成18年度の時点では順調に減少している。	
<備 考 > 今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。	



注 ②平成14年度値のリードタイムについては、3～4日。

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
① 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

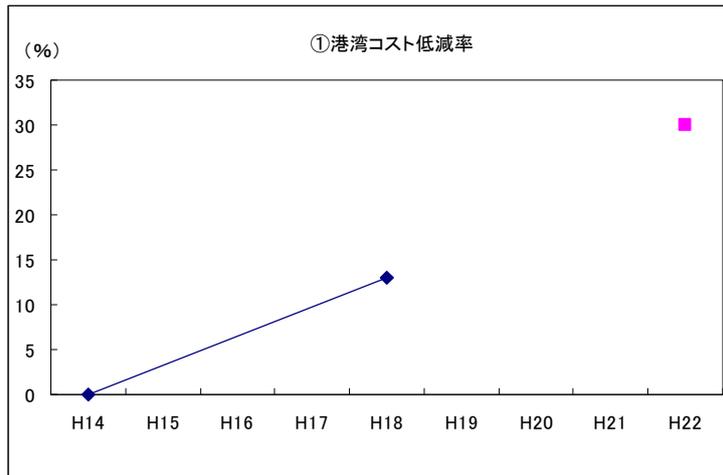
<具体的施策の概要>

スーパー中枢港湾において、高規格な荷役機械等の整備や公共岸壁等の長期貸付により、大規模コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行うメガターミナルオペレーターの育成を図るとともに、現在多くのコンテナ貨物を取り扱っている埠頭会社について、民営化も含めた最適な組織のあり方を検討し、コンテナ埠頭の運営効率化を図る。

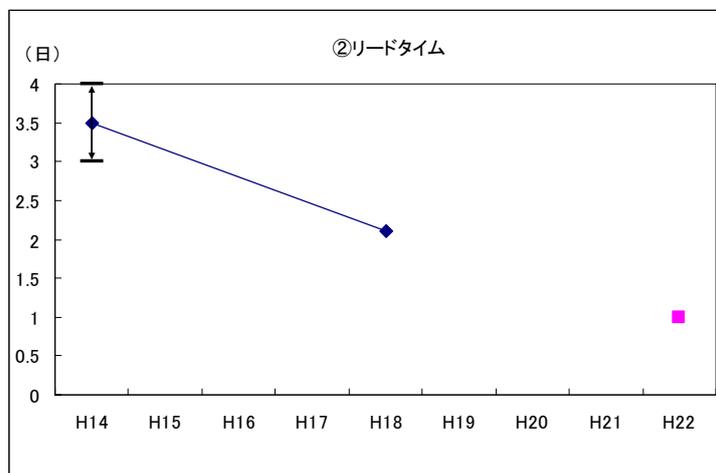
○指標の達成状況

指標	評価結果
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】（港湾コストの削減率）	C
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成②】（リードタイム）	C

【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】（再掲）	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            スーパー中枢港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト（船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト）の平成14年度時点を基準とした低減率（平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コストから比べて低減した港湾コスト／平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト）</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成14年度比0%低減（平成14年度）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成14年度比3割低減（平成22年度）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            平成14年度比2割弱低減（平成20年度）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次が到来していないが、スーパー中枢港湾における外貨コンテナ貨物取扱量が順調に増加していることから、コンテナ1個あたりの港湾コストは順調に低減していると予想される。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。</p>	



【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成②】（再掲）	評価 結果
<指標の定義> スーパー中枢港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間	C
<計画当初の実績値> 約3～4日（平成14年度）	
<目 標 > 1日程度（平成22年度）	
<現 状 > 約2.1日（平日では1.1日）（平成18年度）	
<現状と目標の比較> 最新の数値が算出されていないが、平成18年度の時点では順調に減少している。	
<備 考 > 今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。	



注 ②平成14年度値のリードタイムについては、3～4日。

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ① 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

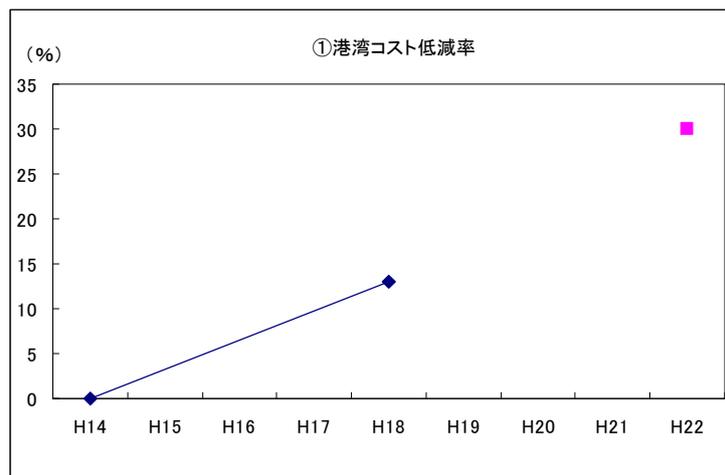
<具体的施策の概要>

近隣港湾同士の機能分担、相互連携を深め、さらには、一体的管理も視野に入れたサービス水準の向上を図るため、港湾管理者、関係行政機関及びターミナルオペレーターをメンバーとする特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置し、対応策を検討し、逐次実施を図る。

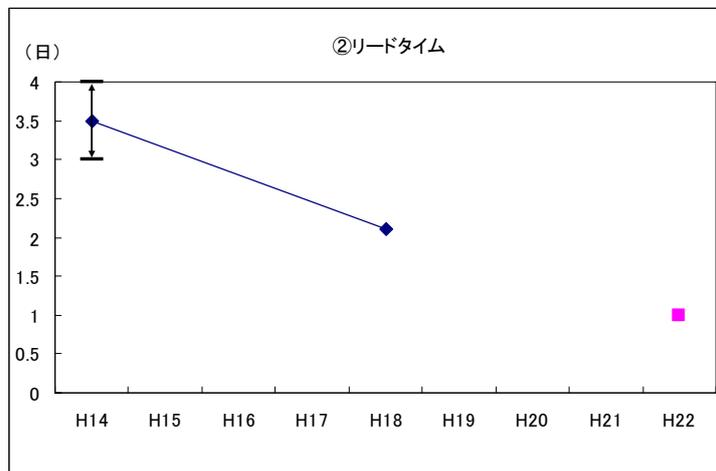
○指標の達成状況

指標	評価結果
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】（港湾コストの削減率）	C
【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成②】（リードタイム）	C

【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成①】（再掲）	評価 結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            スーパー中枢港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト（船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト）の平成14年度時点を基準とした低減率（平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コストから比べて低減した港湾コスト／平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト）</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成14年度比0%低減（平成14年度）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成14年度比3割低減（平成22年度）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            平成14年度比2割弱低減（平成20年度）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次が到来していないが、スーパー中枢港湾における外貨コンテナ貨物取扱量が順調に増加していることから、コンテナ1個あたりの港湾コストは順調に低減していると予想される。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。</p>	



【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成②】（再掲）	評価 結果
<指標の定義> スーパー中枢港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間	C
<計画当初の実績値> 約3～4日（平成14年度）	
<目 標 > 1日程度（平成22年度）	
<現 状 > 約2.1日（平日では1.1日）（平成18年度）	
<現状と目標の比較> 最新の数値が算出されていないが、平成18年度の時点では順調に減少している。	
<備 考 > 今後のコンテナ貨物取扱量については、経済状況の悪化による影響が懸念される。	



注 ②平成14年度値のリードタイムについては、3～4日。

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ② 東アジアSCMの形成

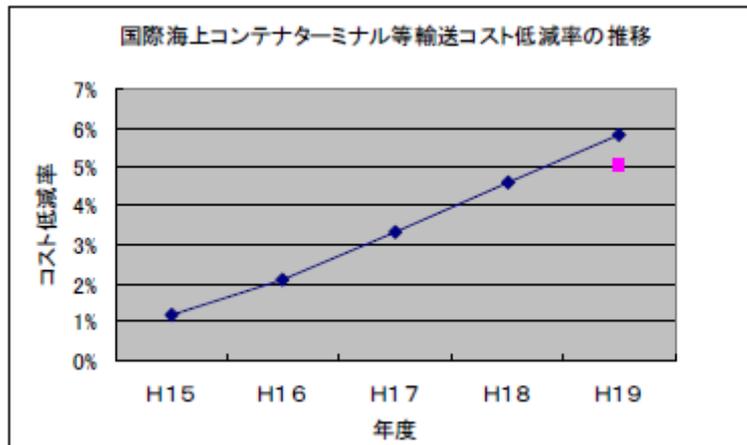
<具体的施策の概要>

東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、中枢・中核国際港湾等において、国際コンテナ、フェリー・RORO ターミナルの整備・改良を実施するとともに、小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図ることにより、我が国側のゲートウェイとしてのターミナル機能の高度化を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率】	A

【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト（※）＋港湾コスト（※）＋陸上輸送コスト（※））の低減の割合</p> <p>※ 海上輸送コストの低減：船舶の大型化への対応等による低減            ※ 陸上輸送コストの低減：効率的な施設配置等による低減            ※ 港湾コストの低減：ターミナル稼働率向上等による低減</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成14年度比2.1%減（平成16年度）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成14年度比5%減（平成19年度）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            平成14年度比5.8%減（平成19年度末）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次までに目標達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            -</p>	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ③ 拠点港湾の機能向上の推進

<具体的施策の概要>

コンテナゲート周辺の混雑状況を解消し、物流の効率化を図るため、港湾の24時間フルオープン化の促進、本人確認の自動化等によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【ゲート効率化システムの構築】	A
【フルオープン検査支援サービスの提供】	A

【ゲート効率化システムの構築】	評価結果
<指標の定義> 重要国際コンテナ埠頭（コンテナターミナル）への出入者（ドライバー等）の本人確認を自動化等するためのシステム構築	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成17年度に引き続き、平成18年度も実証実験を実施しシステムを検証	
<現 状 > ・平成17年度末に、神戸港、東京港において共通カード導入による出入者の自動認証システムの検証を模擬ゲートにて行う実証実験を実施 ・平成18年度に出入管理システムに導入するための生体認証機器の比較検討実験を実施（室内実験）	
<現状と目標の比較> 目標通りに実証実験を実施	
<備 考 > -	

【フルオープン検査支援サービスの提供】	評価 結果
<指標の定義> 夜間や雨天時等においても国の検査を円滑に行うために、官民の取組と連携して、24時間フルオープンサービスに対応した施設を整備	A
<計画当初の実績値> 未整備	
<目 標 > 平成22年度までに、各スーパー中樞港湾において整備	
<現 状 > ・平成17年度に名古屋港、大阪港において整備 ・平成18・19年度に東京港（大井地区）において整備	
<現状と目標の比較> 目標年次は到来していないが、前倒しで目標を達成	
<備 考 > -	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ③ 拠点港湾の機能向上の推進

<具体的施策の概要>

多頻度、小ロットでの輸送に対応し、港湾コストの削減及び船舶入港から貨物の引き取りまでのリードタイムの短縮、港湾間や背後圏との輸送円滑化を図るための共同デポ<sup>※</sup>の整備の促進を図るとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等による港湾と鉄道との間の物流の効率化を図る。

※共同デポ：複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置、保管する施設。広域港湾のコンテナ埠頭間において、コンテナを必要に応じて効率的に出し入れすることにより、港湾間の連携を促進し、物流を円滑化する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【共同デポ施設の活用等によるコンテナ物流の円滑化】	A
【鉄道積替円滑化に資する環境整備】	A

【共同デポ施設の活用等によるコンテナ物流の円滑化】	評価結果
<指標の定義> 港湾間の横持ちコンテナや空コンテナを一時蔵置することによりコンテナターミナルのゲート混雑緩和を図るため、コンテナターミナル近傍において共同デポの整備を促進	A
<計画当初の実績値> 未整備	
<目 標 > 平成19年度までに、各スーパー中枢港湾において実施	
<現 状 > 平成17年度に神戸港、平成18年度に名古屋港、四日市港、横浜港、東京港、平成19年度に名古屋港、四日市港において整備	
<現状と目標の比較> 目標年次までに各スーパー中枢港湾において共同デポの整備を実施しており、目標を達成。	
<備 考 > —	

【鉄道積替円滑化に資する環境整備】	評価 結果
<p>&lt;指標の定義&gt; コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する鉄道積替施設の整備を促進</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 未対応</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成18年度までに、支援制度の創設 平成19年度までに、スーパー中枢港湾のモデル地区において実施</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成18年度に、支援制度を創設し、平成19年度に横浜港において鉄道貨物積替円滑化支援施設を整備</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 支援制度の創設及び施設整備を実施し、目標を達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上  
 ③ 拠点港湾の機能向上の推進

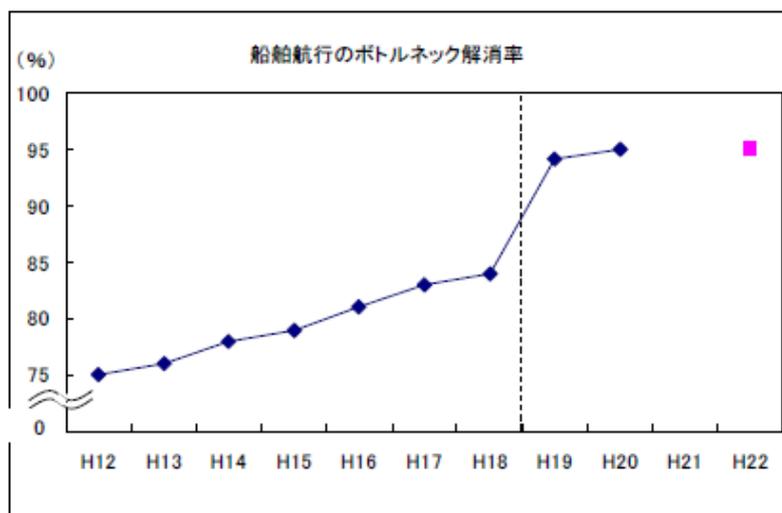
<具体的施策の概要>

鉄鉱石、石炭、石油等を輸送する船舶の大型化に対応するため、受益者からの負担も活用して、航路や港湾の水深確保等、所要の機能向上を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【船舶航行のボトルネックの解消率】	A

【船舶航行のボトルネックの解消率】	評価結果
<指標の定義> 国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合	A
<計画当初の実績値> 81% (平成16年度末)	
<目 標 > 95% (平成22年度)	
<現 状 > 95% (平成20年度末)	
<現状と目標の比較> 政策の実施期間中に整備方針の見直しがあったものの、目標については2年前倒しで達成	
<備 考 > —	



(注) 国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成19年度に指標算出にあたっての計画規模を見直しており、平成18年度以前と平成19年度以降のボトルネック解消率は単純に比較できない。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

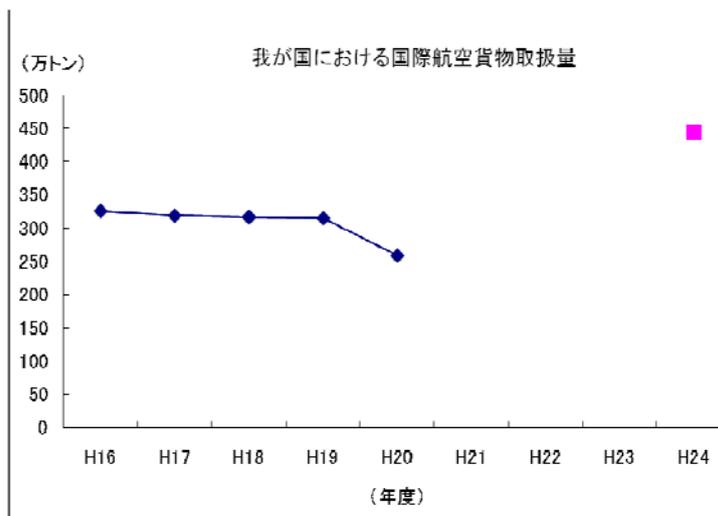
<具体的施策の概要>

航空貨物需要に応えた空港機能の向上を図るため、成田国際空港の平行滑走路の2,500m化の推進、関西国際空港の二期事業の平成19年限定供用に向けた整備推進、中部国際空港の貨物施設の充実等を促進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D

【我が国における国際航空貨物取扱量】	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

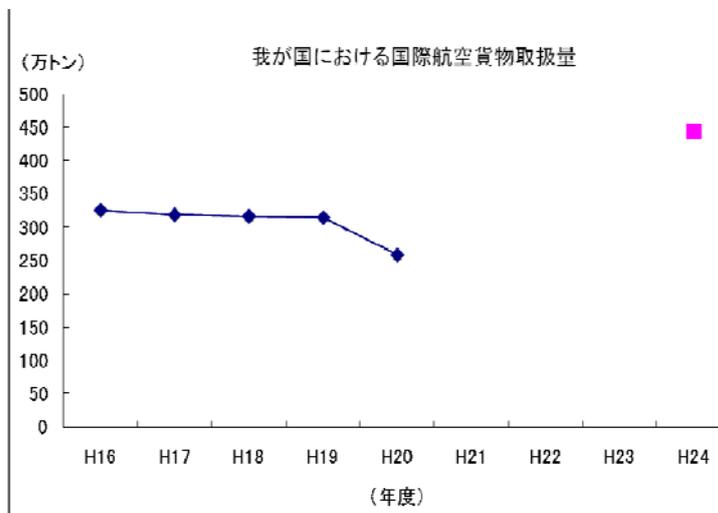
<具体的施策の概要>

羽田空港の再拡張事業を推進し、平成21年中の供用開始を目指す。再拡張事業の完成後には、国内線の需要への対応を図りつつ、国際定期便の就航を図るとともに、24時間空港として有効活用を図る。また、貨物輸送については、国際旅客定期便のベリー活用に加え、深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しつつ実現を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

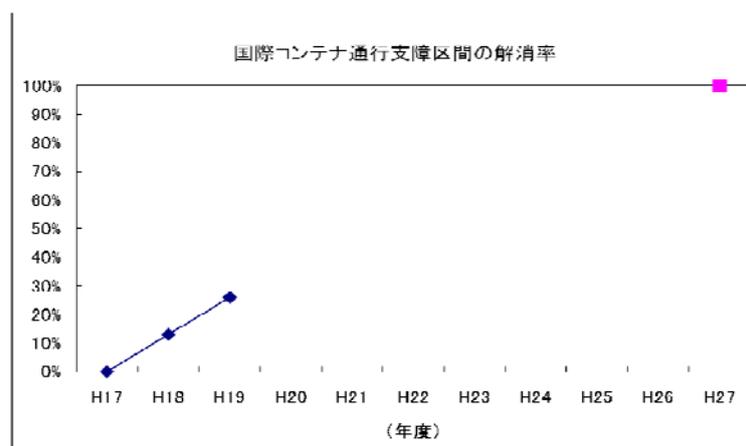
<具体的施策の概要>

国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するため、重要な港湾等への接続性の改善、不連続区間の解消、環状道路の整備、大型車の通行可能な道路拡大のための橋梁補強等を推進する。具体的には、平成17年度中に緊急に解消すべきボトルネック区間を確定し、その後、この区間について重点的にボトルネックの解消対策を推進し、特にスーパー中枢港湾に係るボトルネックは5年以内の解消を目指す。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【国際物流の観点から重要な港湾と物流拠点とを結ぶルート上のボトルネック箇所の解消率】	C

【国際物流の観点から重要な港湾と物流拠点とを結ぶルート上のボトルネック箇所の解消率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            以下の基準により選定されたルート上に存在する重さ指定道路・高さ指定道路に指定されていない区間（※）のうち、平成18年度以降に重さ・高さ指定道路に指定された区間（箇所）の割合</p> <p>① 高規格幹線道路の全線</p> <p>② 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構築する道路のうち、            ・全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である区間            ・県庁所在地その他政治上、経済上、文化上特に重要な都市を連絡する区間            ・特定重要港湾・重要港湾又は重要な飛行場と前述の区間を連絡する区間</p> <p>但し、指定をするためにトンネルの拡幅等大規模な対策が必要な箇所について、現時点で指定の必要性・緊急性等が十分でないと判断される区間は除く</p> <p>③ ①及び②の道路のほか、都市の環状道路や高速道路へのアクセス道路等のうち、道路管理者が国際物流の観点から重要であるとする道路</p> <p>④ ①、②及び③の道路と物流拠点又は港湾・空港を結ぶ道路、及び物流拠点と港湾等を相互に結ぶ道路のうち、国際物流に係る輸送ニーズが極めて高いと考えられる道路</p> <p>※ 地方整備局ごとに地域の状況を考慮して設定</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            0%（平成17年度末）</p>	
<p>&lt;目 標&gt;            100%（平成27年度末頃）</p>	
<p>&lt;現 状&gt;            約26%（平成20年4月現在）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次が到来しておらず、目標は未達成。ただし、現状のペースで取組みが進捗すれば目標は達成される予定。</p>	
<p>&lt;備 考&gt;            -</p>	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

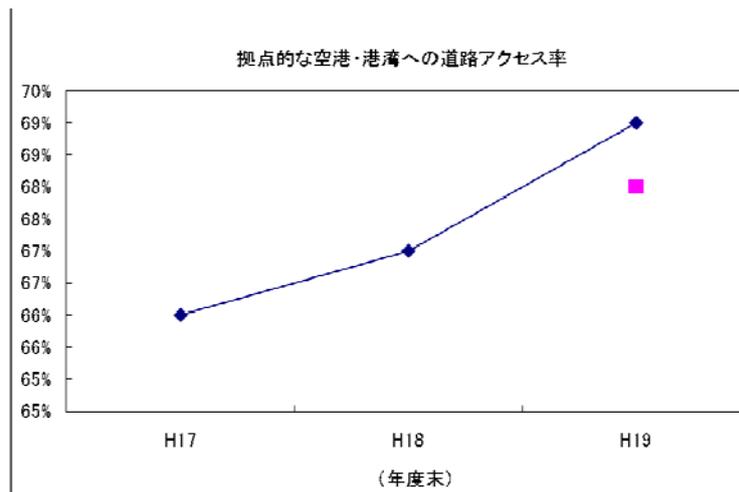
< 具体的施策の概要 >

高速道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な港湾・空港の割合の向上を図るため、アクセス道路等の整備を重点的かつ効果的に推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】	A

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】	評価結果
<p>&lt; 指標の定義 &gt;            高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾(※)の割合            ※ 拠点的な空港：国際定期便が就航している又は年間乗降客数1,000万人以上の国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港            ※ 拠点的な港湾：特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路の設定がなされている重要港湾のうち総貨物取扱量が1,000万t以上/年又は国際貨物取扱量が500万t以上/年の港湾(貨物取扱量は1996-2005年の平均)</p>	A
<p>&lt; 計画当初の実績値 &gt;            66% (平成17年度末)</p>	
<p>&lt; 目 標 &gt;            68% (平成19年度末)</p>	
<p>&lt; 現 状 &gt;            69% (平成19年度末)</p>	
<p>&lt; 現状と目標の比較 &gt;            平成17年度より順調に増加し、目標年次に目標を達成</p>	
<p>&lt; 備 考 &gt;            -</p>	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

<具体的施策の概要>

特殊車両通行許可申請手続の電子化（ペーパーレス化）及びワンストップサービス<sup>※</sup>化を引き続き実施し、手続の簡素化・効率化を推進するとともに、重さ指定道路<sup>※</sup>及び高さ指定道路<sup>※</sup>についてウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供に努める。

※ワンストップサービス：ここでは、異なる道路管理者への申請を一箇所で受け付けることを意味する。

※重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大 25 トン）に対応し、道路管理者が指定した道路。

※高さ指定道路：車両の大型化に対応するため、車両の高さの最高限度を 4.1 メートルとし、道路管理者が指定した道路。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【手続の電子化及びワンストップサービス化】	A

【手続の電子化及びワンストップサービス化】	評価結果
<指標の定義> 手続の電子化及びワンストップサービス化	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成 15 年度末に、実施	
<現 状 > ・昭和 46 年に政令改正し、ワンストップサービスを実施 ・平成 15 年度末に「特殊車両オンライン申請システム」を導入	
<現状と目標の比較> 目標年次に、特殊車両通行許可申請手続の電子化（ペーパーレス化）を開始し、目標を達成	
<備 考 > -	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策の概要>

貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにするため、港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等とのアクセスを改善する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【国土交通省国際物流施策推進本部による検討】	A
【鉄道積替円滑化に資する環境整備】	A

【国土交通省国際物流施策推進本部による検討】	評価結果
<指標の定義> 経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークを構築するための総合的・一体的・戦略的な物流施策の検討の実施	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成17年2月に設置した国際物流施策推進本部を継続的に開催し検討を実施	
<現 状 > 平成21年度末までに合計で19回の本部を開催し検討を実施	
<現状と目標の比較> 目標を達成	
<備 考 > —	

【鉄道積替円滑化に資する環境整備】（再掲）	評価 結果
<p>&lt;指標の定義&gt; コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する鉄道積替施設の整備を促進</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 未対応</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成18年度までに、支援制度の創設 平成19年度までに、スーパー中枢港湾のモデル地区において実施</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成18年度に、支援制度を創設し、平成19年度に横浜港において鉄道貨物積替円滑化支援施設を整備</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次までに目標達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策の概要>

スーパー中樞港湾における内航フィーダー輸送の利用促進のため、内航コンテナ船の外貿バースへの直付けの促進、外貿バースと内貿バースの一体的運用による横持ちコストの低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施、スーパーエコシップ\*等新技术を活用した船舶の開発・実用化・普及を推進する。また、フェリーやRORO船※専用のトレーラについては、特殊な使用実態に鑑み、利用促進につながる対応策を検討する。

※スーパーエコシップ（SES）：電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船。

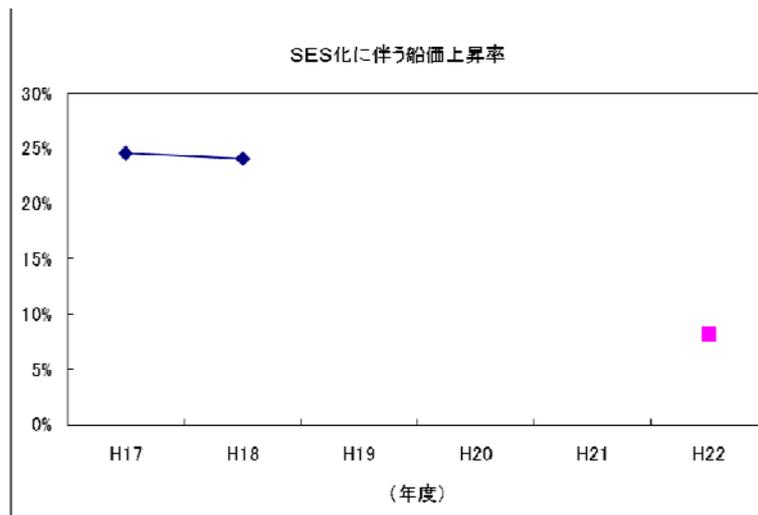
※RORO船：Roll on/Roll off 船の略。荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラシャーシごと積込む方式の貨物船。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施】	A
【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】	D

【内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施】	評価結果
<指標の定義> 内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成17年度、平成18年度に引続き、平成19年度も実証実験を実施	
<現 状 > 平成17年度から19年度にかけて実証実験等を実施	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	

【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】	評価結果
<指標の定義> $(\text{SES化に伴う船価上昇額}) \div (\text{SES化をしない場合の船価}) \times 100 (\%)$	D
<計画当初の実績値> 船価上昇率 24.57% (平成17年度)	
<目 標> 船価上昇率 8.19% (平成22年度)	
<現 状> 船価上昇率 24.07% (平成18年度)	
<現状と目標の比較> 目標年次は到来しておらず、目標も未達成だが、仮に現状の傾向が継続した場合、目標の達成は困難。	
<備 考> -	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

< 具体的施策の概要 >

海上輸送と航空輸送の組合せにより、効率的・効果的な物流の仕組みを構築すべく検討を推進する。

○ 指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査の実施】	A

【港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査の実施】	評価結果
< 指標の定義 > 港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査を実施	A
< 計画当初の実績値 > 未実施	
< 目 標 > 平成18年度までに、調査を実施	
< 現 状 > 平成18年度に、国際貿易に係わる海上・航空物流の流通体系の実態把握等の調査を実施	
< 現状と目標の比較 > 目標年次までに目標達成	
< 備 考 > —	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

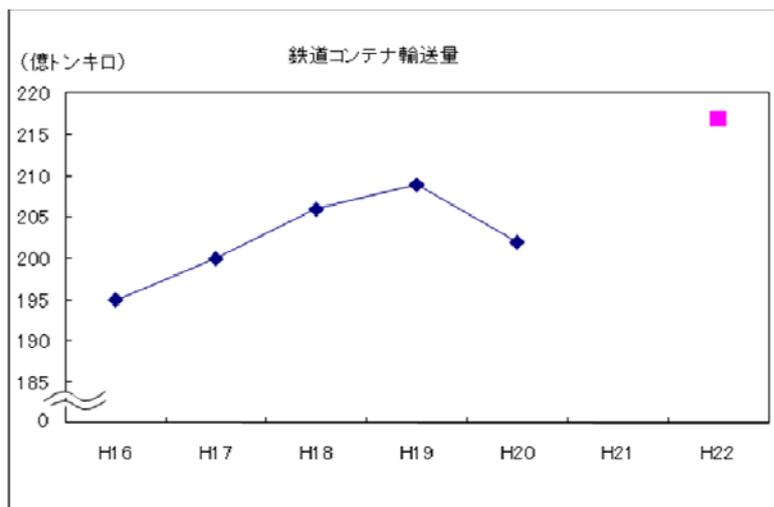
<具体的施策の概要>

鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、輸送設備の整備等を促進するとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等新たな海陸の国際複合一貫輸送システム作りを促進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【鉄道コンテナ輸送量】	D
【新たな海陸国際複合一貫輸送システム構築のための課題と対策のとりまとめの実施】	A

【鉄道コンテナ輸送量】	評価結果
<指標の定義> 貨物鉄道のコンテナ輸送実績により算出	D
<計画当初の実績値> 195億トンキロ（平成16年度）	
<目 標 > 217億トンキロ（平成22年度）	
<現 状 > 202億トンキロ（平成20年度）	
<目標と現状の比較> 目標年次に達していないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > 平成20年度における鉄道コンテナ輸送量の減少については、経済状況の悪化による影響が大きい。また、今後の推移についても経済状況による影響が懸念される。	



【新たな海陸国際複合一貫輸送システム構築のための課題と対策のとりまとめの実施】	評価結果
<指標の定義> 海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等、新たな海陸の国際複合一貫輸送等の取組を推進するにあたっての課題と対策のとりまとめ	
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成18年度までに、実態調査を実施し、平成19年度目途に、課題と対策をとりまとめ	A
<現 状 > 平成18年度に実態調査を実施 平成19年度に貨物利用運送事業制度の改善に係る検討委員会を開催し、課題と対策をとりまとめ	
<目標と現状の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

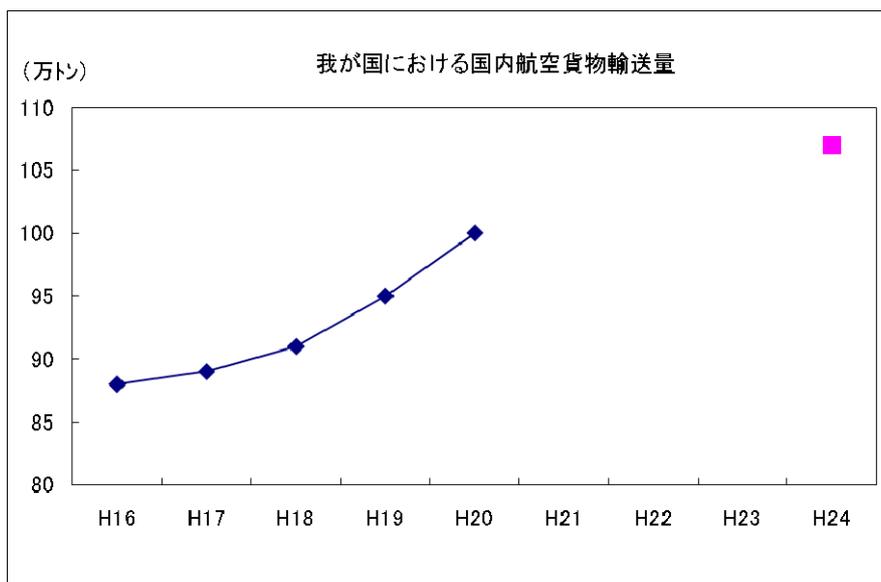
<具体的施策の概要>

一般空港等においては、貨物動線の改善等による空港内貨物施設の機能強化、滑走路利用制限の緩和による輸送能力の向上を図る。また、空港内における貨物車両の混雑緩和等について検討を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国内航空貨物取扱量】	C

【我が国における国内航空貨物取扱量】	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国内航空貨物の取扱量	C
<計画当初の実績値> 88万トン（平成16年度）	
<目 標 > 107万トン（平成24年度）	
<現 状 > 100万トン（平成20年度）	
<目標と現状の比較> 目標年次に達しておらず、目標は未達成だが、順調に増加している。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

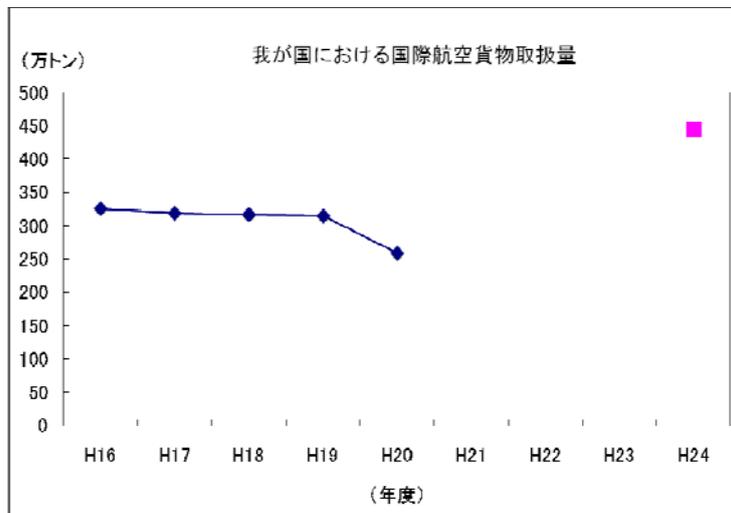
<具体的施策の概要>

我が国航空企業の貨物輸送力の増強を図るため、平成 18 年度中に航空企業の航空機の調達に対する支援措置の維持・充実を推進する。また、航空貨物専用便の就航拡大のための環境整備を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D
【平成 18 年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置】	A

【我が国における国際航空貨物取扱量】(再掲)	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン(平成16年度)	
<目 標> 444万トン(平成24年度)	
<現 状> 259万トン(平成20年度)	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考> —	



【平成18年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置】	評価 結果
<指標の定義> 平成18年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成17年度までに、措置	
<現 状 > 平成18年度税制改正において、特別償却制度の見直しを実施	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	

- 1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

<具体的施策の概要>

乗員需要の増大に対応するため、航空大学校による基幹的要員の安定的供給等の総合的対策を推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【年間養成学生数】	A

【年間養成学生数】	評価結果
<指標の定義> 航空大学校の第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）中における年間養成学生数	A
<計画当初の実績値> 54名入学（平成18年度）	
<目 標 > 第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）において、年間72名	
<現 状 > 54名（平成18年度）、72名（平成19年度）、72名（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 平成18年度以降、目標を達成中。	
<備 考 > 中期計画に基づき、平成18年度の年間養成学生数は54名となっている。	

- 1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (2) 国内外の物流ネットワークの構築  
 ③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

<具体的施策の概要>

航空貨物需要の増大に応じた輸送力の確保を図るため、平成17年度中に本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達を定め、当該受委託の推進を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達の策定】	A

【本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達の策定】	評価結果
<指標の定義> 本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達の策定	A
<計画当初の実績値> 未策定	
<目 標 > 平成17年度までに、通達を策定	
<現 状 > 通達「運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用方針」を改正（平成18年3月28日付け）	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > —	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策の概要>

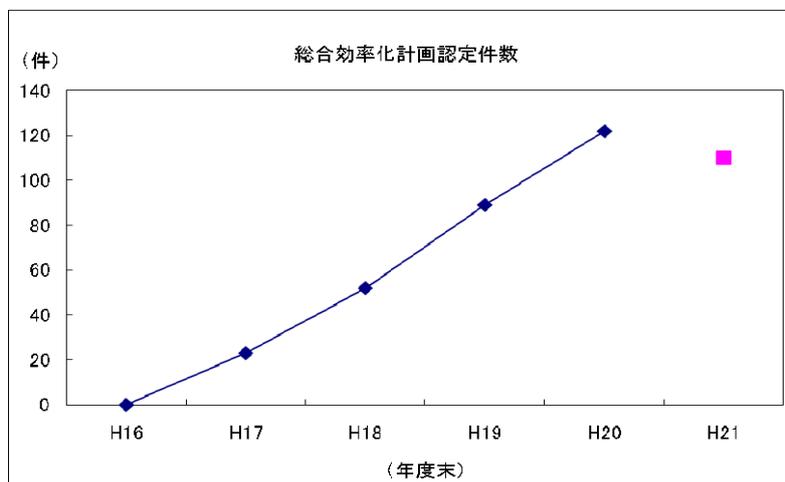
高度化・多様化する荷主ニーズに対応するため、平成17年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用するなど、先進的な取組に対し、資金面の支援、関係事業許可・登録の一括付与等を行うことにより、国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路等のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、在庫管理、流通加工、クロスドック機能※といった高度の物流サービスの提供が可能な物流施設の整備を促進する。

※クロスドック機能：入庫した貨物を保管することなく、迅速に顧客あるいは受荷主別に仕分け、配送車両や船舶・航空機に積替えること。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【総合効率化計画の認定件数】	A

【総合効率化計画の認定件数】	評価結果
<指標の定義> 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づく総合効率化計画（事業者が実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画）の認定件数	A
<計画当初の実績値> 0件（平成16年度末）	
<目 標 > 110件（平成21年度末）	
<現 状 > 122件（平成20年度末）	
<目標と現状の比較> 目標年次より1年前倒しで目標達成	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

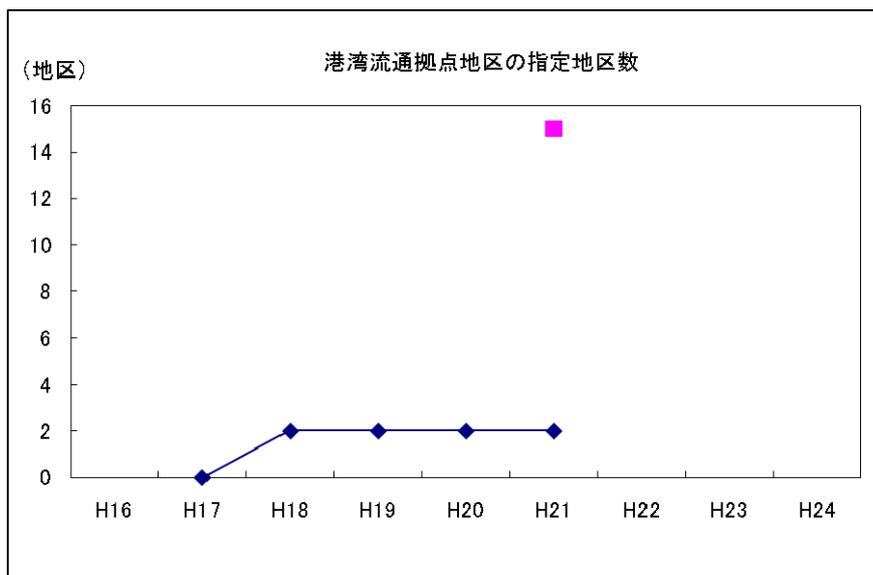
<具体的施策の概要>

コンテナターミナルの背後において、流通加工機能・クロスドック機能など高度な物流サービスを提供できる特定流通業務施設の立地を促進するとともに、臨港交通施設等の整備を推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾流通拠点地区の指定地区数】	D

【港湾流通拠点地区の指定地区数】	評価結果
<指標の定義> 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第6条第1項により指定された地区数	D
<計画当初の実績値> 1地区（平成17年度末）	
<目 標 > 15地区（平成21年度末）	
<現 状 > 2地区（平成21年度末）	
<現状と目標の比較> 目標は未達成。なお、仮に現状の傾向が継続した場合、目標の達成は困難。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

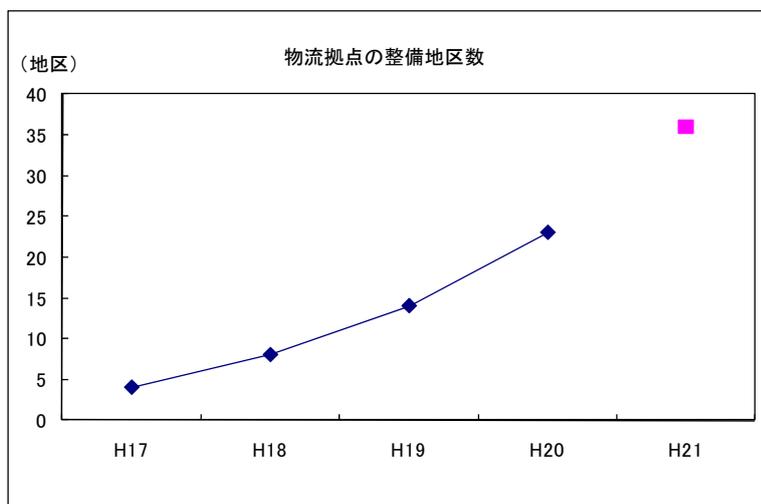
<具体的施策の概要>

都市における物流機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、高速道路 I C 近郊等の区域において、当該都市の需要に応じた集配、保管等の機能に加え、当該都市と他の地域との地域間流動物資の集散の機能を併せて有する物流拠点について、「流通業務市街地の整備に関する法律」（流市法）による流通業務団地及び土地区画整理事業による整備を促進し、適切な物流施設の配置と供給を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【物流拠点の整備地区数】	C

【物流拠点の整備地区数】	評価結果
<指標の定義> 流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数	C
<計画当初の実績値> 4地区（平成17年度）	
<目 標 > 36地区（平成21年度末）	
<現 状 > 23地区（平成20年度末）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達しておらず、目標は未達成だが、順調に増加。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策の概要>

特別用途地区等の活用を促進することにより、流通業務施設等の集約的な立地等を図り、効率的な物流施設の整備を図るとともに、都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針を作成する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成】	D

【都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成】	評価結果
<指標の定義> 都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成	D
<計画当初の実績値> 未検討・未作成	
<目 標 > 平成18年度までに、指針を検討及び作成	
<現 状 > 運用指針の作成に向けて検討中	
<現状と目標の比較> 目標年次は到来しており、検討中ではあるが指針未作成のため、目標は未達成	
<備 考 > -	

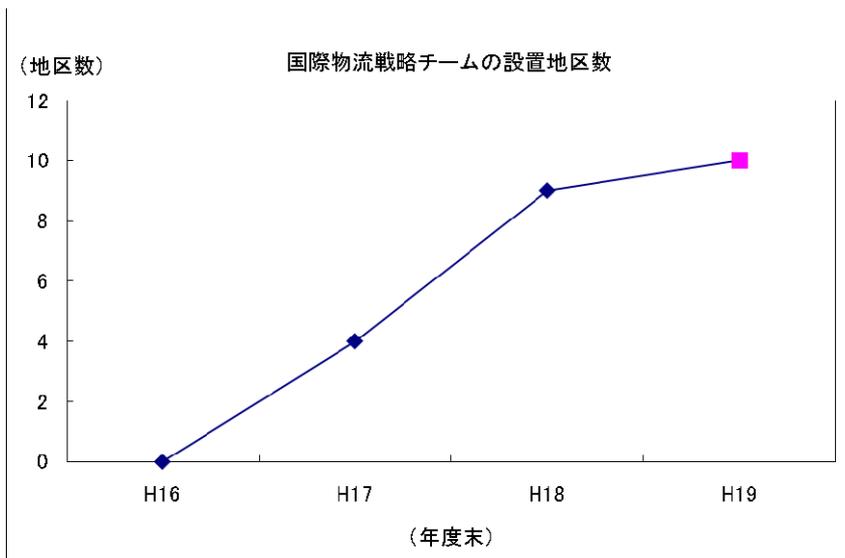
1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策の概要>  
 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス・ハブや物流ネットワークを活用した共同輸配送の促進方策を検討する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【国際物流戦略チームの設置及び促進方策の検討】	A

【国際物流戦略チームの設置及び促進方策の検討】	評価結果
<指標の定義> 促進方策の検討するための国際物流戦略チームの設置地区数	A
<計画当初の実績値> 0地区（平成16年度末）	
<目 標 > 10地区（平成19年度末）	
<現 状 > 10地区（平成19年度末）	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備考> —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ② 国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

<具体的施策の概要>

港頭地区の渋滞の一因となっている空コンテナの貸出・返却に伴う輸送について、荷主近傍の内陸部における空コンテナの貸出・返却による効率化を図るため、インランドデポ施設の整備や効率化を支援する情報システムの構築について検討する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【インランドデポ施設・情報システムの構築の検討】	A

【インランドデポ施設・情報システムの構築の検討】	評価結果
<指標の定義> インランドデポ施設・情報システムの構築の検討	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成18年度までに、空コンテナ流通システムを設計し、実証実験を実施及びデポ施設の実現性の検討	
<現 状 > 平成18年度に実証実験を実施 デポ施設の実現性を検討中	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > —	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

<具体的施策の概要>

国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするため、アクセスの改善、輸出入手続の改善等の検討を図る。また、首都圏を始めとする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行う。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等についての調査の実施】	A

【首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等についての調査の実施】	評価結果
<指標の定義> 首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等についての調査の実施	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成20年度までに、調査を実施し、国際物流の将来像を提示	
<現 状 > 平成20年度に「我が国航空物流のグランドデザイン」を策定	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > —	

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

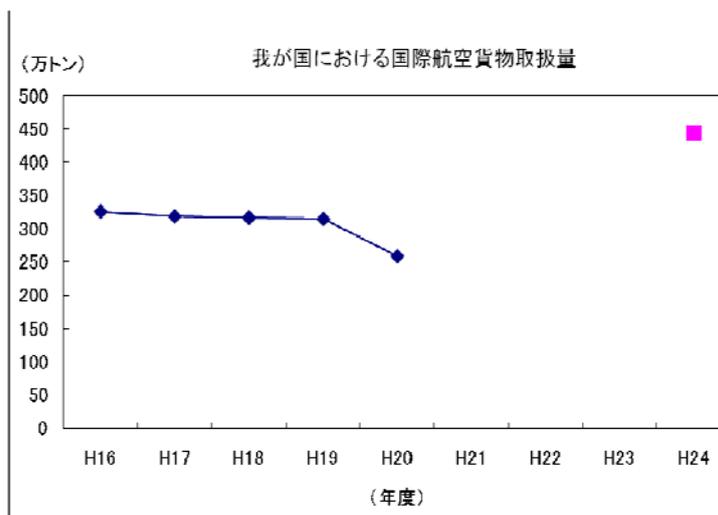
<具体的施策の概要>

成田国際空港においては、利用者の利便性向上の促進を図るため、平成20年度中に南部貨物上屋前面での航空機からの貨物の積み降ろしが可能となるようエプロンを改修する。また、同空港の空港内外の車両混雑緩和について関係者との検討を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D
【国際物流戦略チームによる検討】	A

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



【国際物流戦略チームによる検討】	評価 結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 成田国際空港周辺における道路混雑等の問題について改善策を検討するため、平成17年に荷主、物流事業者、行政など関係者の連携により設置された「国際航空物流戦略研究会」において、実態調査に基づいて、改善策を検討</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 未実施</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成17年度に実施された実態調査結果に基づいて、改善策を検討</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成17年度に実施された実態調査結果に基づいて、改善策を検討</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次までに目標達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

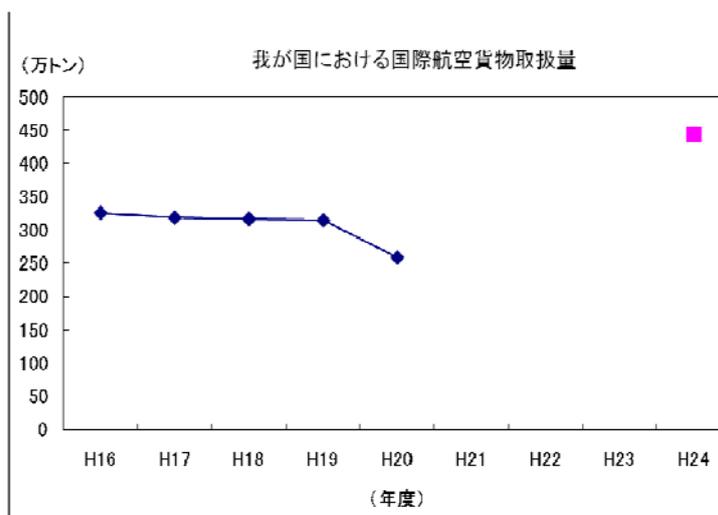
<具体的施策の概要>

関西国際空港においては、増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋等を整備することにより、国際物流拠点としての機能強化の促進を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

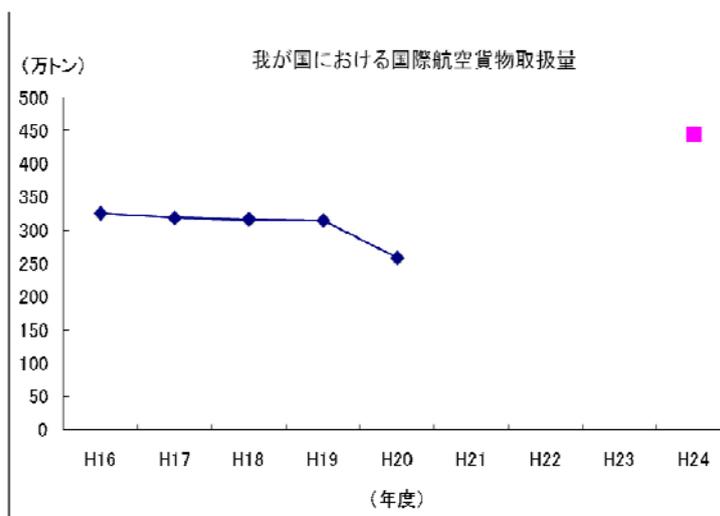
<具体的施策の概要>

中部国際空港においては、需要増に対応した貨物上屋の拡充の検討を進めるとともに、総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るため、地域内における運搬業務の円滑化対策の検討を促進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

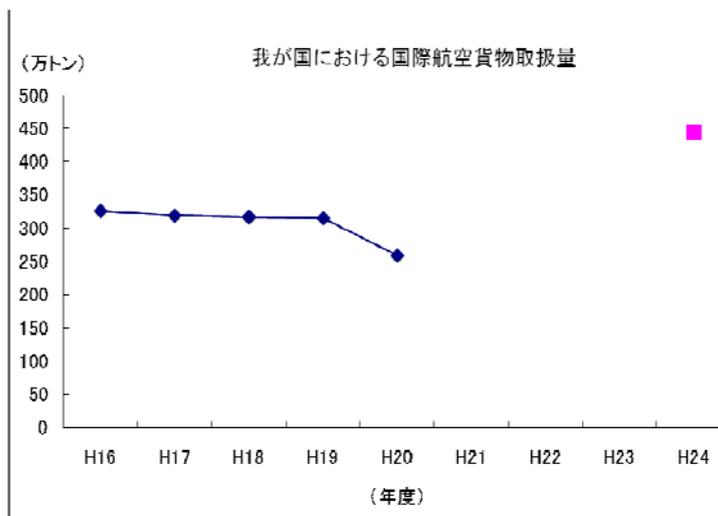
<具体的施策の概要>

羽田空港においては、平成21年中に予定されているPFI手法により民間の創意工夫を活かした国際線貨物ターミナルの開業により、国際物流の拠点として迅速な貨物処理と質の高いサービス提供の実現を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【我が国における国際航空貨物取扱量】	D

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	D
<計画当初の実績値> 326万トン（平成16年度）	
<目 標 > 444万トン（平成24年度）	
<現 状 > 259万トン（平成20年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達してはいないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考 > —	



1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ④ 輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進

<具体的施策の概要>

平成17年の秋のFAL条約の締結の機会に、入出港届等に併せて、入港前の諸手続の大幅な簡素化と共通様式化を図るとともに、夜間入港規制を廃止する。これらの簡素化手続を平成17年11月までに電子申請及び書類双方で行えるようにする。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾諸手続の簡素化・共通様式化の早期実現】	A

【港湾諸手続の簡素化・共通様式化の早期実現】	評価結果
<指標の定義> 港湾諸手続の簡素化・共通様式化の早期実現	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成17年11月に、実施	
<現 状 > 平成17年11月に、実施	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > —	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ⑤ アジア地域内の物流発展のための対応策

＜具体的施策の概要＞

経済交流が活発化しつつあるASEAN地域での物流の円滑化に資するため、実施中の「日ASEAN物流プロジェクト」をASEAN諸国との緊密な連携により、強力に推進する。具体的には、解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査を実施する。また、制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査を実施する。さらに、ASEAN地域の物流事業者のレベル向上のため、各国の発展レベルに応じた研修を実施する。加えて、東アジアにおける統一的な物流統計の実現に向けた条件整備を進める。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施】	A
【制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施】	A
【各国の発展レベルに応じた研修の実施】	A

【解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施】	評価結果
＜指標の定義＞ 解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施	A
＜計画当初の実績値＞ 未実施	
＜目 標＞ 平成18年度までに、調査を実施	
＜現 状＞ 平成17年度に、ラオス、ベトナム、タイを対象とした調査を実施	
＜現状と目標の比較＞ 目標年次までに目標達成	
＜備 考＞ —	

【制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施】	評価結果
<指標の定義> 制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施	
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成18年度までに、調査を実施	
<現 状 > 平成17年度に、第一東西回廊及び第二東西回廊（メコン地域諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）及びタイ）を対象とした実態調査を実施	A
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	

【各国の発展レベルに応じた研修の実施】	評価結果
<指標の定義> 各国の発展レベルに応じた研修の実施	
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 平成18年度までに、研修を実施	
<現 状 > 平成18年度に、4か国で物流担当行政官、物流関係協会、物流事業者を対象にした人材育成パイロットセミナー・ワークショップを実施	A
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	

1 国際物流・国内物流の一体的展開  
 (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化  
 ⑤ アジア地域内の物流発展のための対応策

<具体的施策の概要>

物流の円滑化を図るため、引き続き日中、日韓間における既存の運輸ハイレベル協議、実務者協議等の政策対話を活用する。また、東アジア域内の物流改善を図るため、日中韓やASEAN+3（日中韓）など新たな枠組み創設に向けた調整を行い、物流効率化のための共通課題について検討を進める。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【日中韓物流大臣会合の開催】	A

【日中韓物流大臣会合の開催】	評価結果
<指標の定義> 日中韓物流大臣会合の開催	A
<計画当初の実績値> 未実施	
<目 標 > 概ね1年に1度開催	
<現 状 > 平成18年9月、平成20年5月に開催	
<現状と目標の比較> 目標達成	
<備 考 > 他国の事情も考慮した上で、スケジュールを調整し、開催しているところ。	

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

##### <具体的施策の概要>

「グリーン物流パートナーシップ会議※」を活用し、荷主・物流事業者が一体となって、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PL※の促進、エコドライブの促進、電子タグ等の導入による情報化や効率化等、幹線物流から末端物流まで施策の幅を拡げて、裾野の広い活動を展開する。このため、モデル事業に対する支援、CO<sub>2</sub>排出量簡易計算マニュアルの作成、優良事例の広報等を実施する。

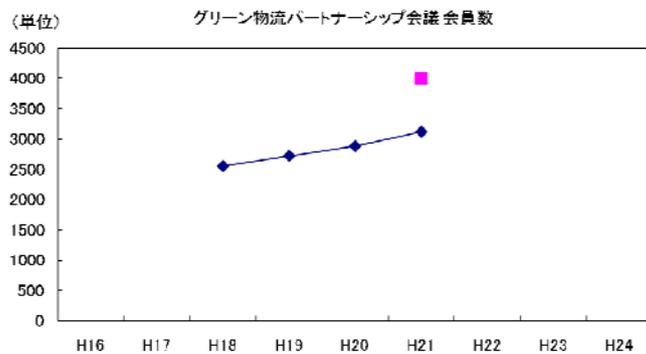
※グリーン物流パートナーシップ会議：物流部門でのCO<sub>2</sub>の一層の削減を図るため、荷主と物流事業者の連携・協働により、モーダルシフト、共同輸配送、拠点集約等、施策の幅を広げ、中小企業を含めた裾野の広い取組拡大を図るため、平成17年4月に正式発足した会議体。現在、荷主、物流事業者、地方公共団体、シンクタンク、有識者等3,000を超える会員登録がある。同会議の下に、「政策企画委員会」、「事業推進委員会」を設置し、本格的活動を推進。

※3PL（サードパーティロジスティクス）：荷主に代わって、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について包括的に受託し、実行すること。

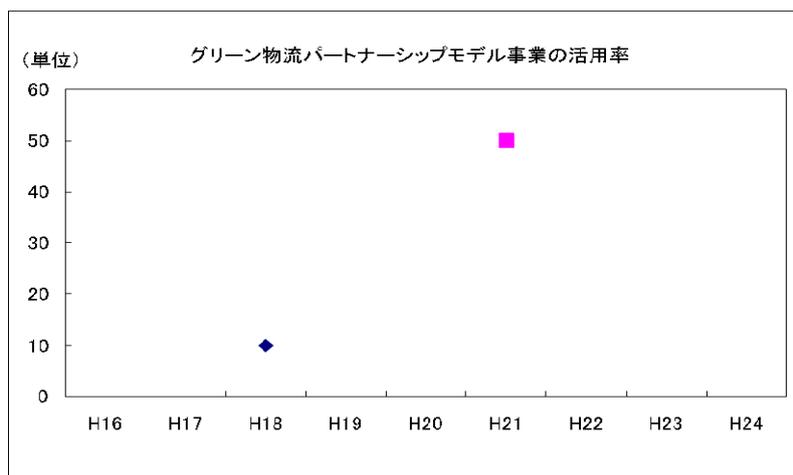
#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【グリーン物流パートナーシップ会議会員数】	D
【グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率】	C

【グリーン物流パートナーシップ会議会員数】	評価結果
<指標の定義> グリーン物流パートナーシップ会議に会員登録している者数	D
<計画当初の実績値> 2,553者(平成18年6月)	
<目標> 4,000者(平成21年)	
<現状> 3,119者(平成21年末)	
<現状と目標の比較> 目標年次に到達しているが、目標値には届いていない。ただし増加傾向にはある。	
<備考> -	



【グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            (グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用件数) ÷ (グリーン物流パートナーシップ協議会員企業数) × 100 (%)</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            約10% (平成18年10月～11月に実施したグリーン物流パートナーシップ協議会員企業へのアンケート調査による)</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成21年までに、グリーン物流パートナーシップ協議会員企業数の50%</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            約10% (平成18年10月～11月に実施したグリーン物流パートナーシップ協議会員企業へのアンケート調査による)</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            未達成。現状の実績値が把握できていないため、評価できない。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            -</p>	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

##### <具体的施策の概要>

運輸分野におけるCO<sub>2</sub>削減目標の達成に向け、物流分野におけるエネルギーの使用の合理化をより一層進め、CO<sub>2</sub>排出量の抑制を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を改正したが、これに基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に、主務大臣が勧告、公表、命令を行う等の措置を講ずる。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【改正省エネ法の適切な執行】	A

【改正省エネ法の適切な執行】	評価結果
<指標の定義> 改正省エネ法の適切な執行	A
<計画当初の実績値> 平成18年3月に、政省令・告示を公布した。	
<目 標 > 平成17年度までに、政省令・告示を公布 平成18年度より、毎年度、適切に措置	
<現 状 > 平成18年3月に、政省令・告示を公布 平成18年度においては、改正省エネ法の周知に努めるなどの措置を実施 平成19年度より、特定輸送事業者や特定荷主からの省エネルギー計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理	
<現状と目標の比較> 目標を達成。	
<備 考 > —	

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

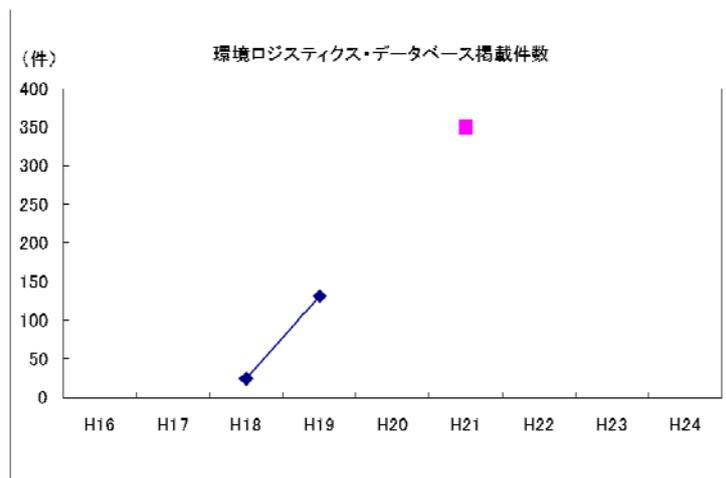
#### <具体的施策の概要>

CSRの見地から環境経営を推進する企業の増加を図るため、大手企業等が公表している「環境報告書」等を基にした各企業の物流面での環境改善に向けた取組に関する「環境ロジスティクス・データベース」を充実し、その活用を図る。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【環境ロジスティクス・データベース掲載件数】	C

【環境ロジスティクス・データベース掲載件数】	評価結果
<指標の定義> 環境ロジスティクス・データベースに掲載された取組事例の件数	C
<計画当初の実績値> 24件（平成18年5月末）	
<目 標 > 350件（平成21年末）	
<現 状 > 131件（平成19年10月末）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達しておらず、目標は未達成。平成19年10月までは順調に推移している。	
<備 考 > —	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ② トラックに比しCO<sub>2</sub>排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

##### <具体的施策の概要>

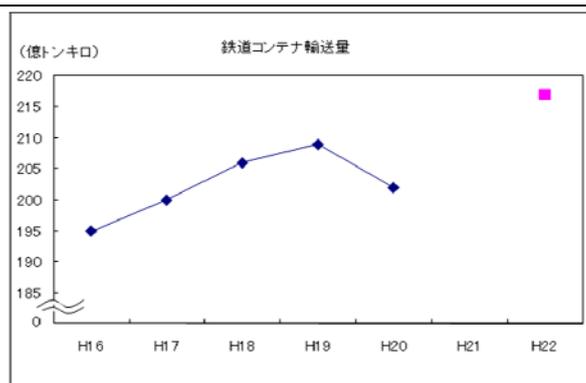
鉄道については、従来の車両では実現できなかった新たなダイヤ設定を可能とすることにより、既存インフラの下で追加的な輸送力を創出するため、時速130kmで走行可能な新型交直流高速貨物電車の開発・導入を促進するとともに、鉄道貨物インフラの整備を進める。また、安全かつ安定的な輸送を期すため一定年数を経過した機関車・貨車の更新を促進するほか、モーダルシフトの受け皿として必要となる大型高規格コンテナの導入、大型荷役機械（トップリフター）の整備、貨物情報システムの整備等を促進する。さらに、一般消費者を含めて環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るため、平成17年度から開始した鉄道貨物輸送の利用に積極的に取り組む企業の商品等へのエコレールマーク<sup>\*</sup>の表示を行う制度を推進する。

<sup>\*</sup>エコレールマーク：鉄道貨物輸送による環境負荷低減に取り組む企业及び商品を認定し、商品等々にエコレールマークを表示することを通じて鉄道を利用したモーダルシフトのアピールを行う。

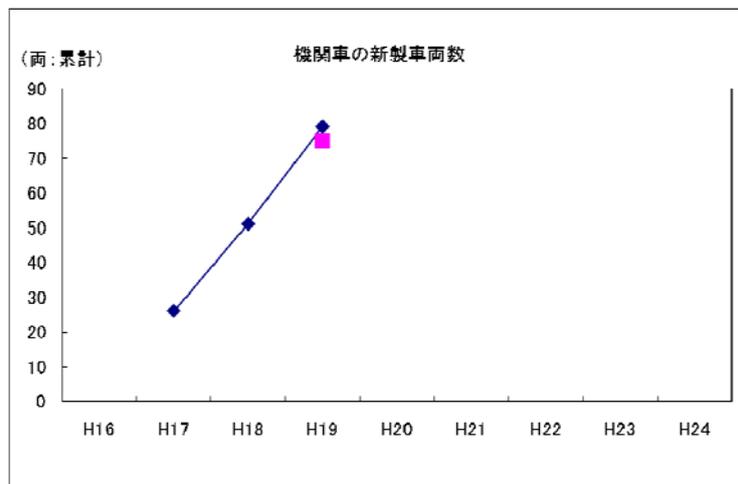
#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【鉄道コンテナ輸送量】	D
【機関車の新製車両数】	A

【鉄道コンテナ輸送量】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 貨物鉄道のコンテナ輸送実績により算出	D
<計画当初の実績値> 195億トンキロ（平成16年度）	
<目 標> 217億トンキロ（平成22年度）	
<現 状> 202億トンキロ（平成19年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次に達していないが、指標の値は減少傾向にある。	
<備 考> 平成20年度における鉄道コンテナ輸送量の減少については、経済状況の悪化による影響が大きい。また、今後の推移についても経済状況による影響が懸念される。	



【機関車の新製車両数】	評価結果
<指標の定義> 貨物鉄道の新製実績により算出	A
<計画当初の実績値> 平成17年度末時点で、26両	
<目 標 > 平成17年度から平成19年度の累計で、75両	
<現 状 > 平成17年度から平成19年度の累計で、79両	
<現状と目標の比較> 目標年次を迎え、目標を達成。	
<備 考 > -	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ② トラックに比しCO<sub>2</sub>排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

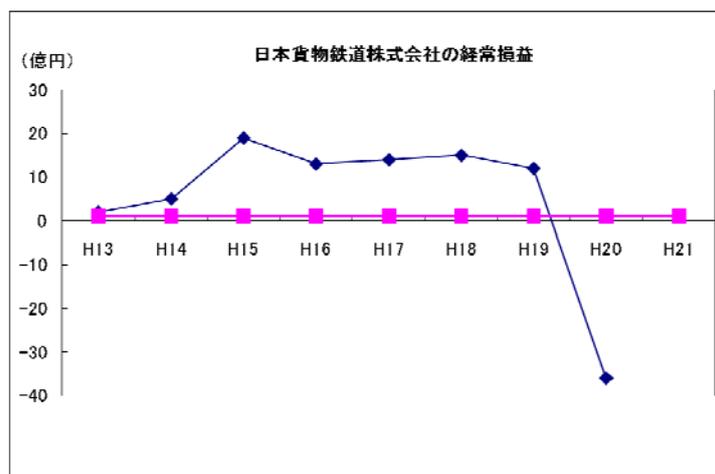
#### <具体的施策の概要>

モーダルシフトの担い手として将来にわたり安定的な貨物輸送が確保されるようにするため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化に向けて、経営基盤の強化を図る。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【日本貨物鉄道株式会社の経常損益】	D

【日本貨物鉄道株式会社の経常損益】	評価結果
<指標の定義> 日本貨物鉄道株式会社の決算より算出	D
<計画当初の実績値> 平成13年度から平成17年度まで、経常黒字	
<目 標 > 経常黒字の継続	
<現 状 > 平成13年度から平成19年度まで、経常黒字。平成20年度に経常赤字。	
<現状と目標の比較> 目標年次（平成21年度決算）に達していないが、平成20年度に経常赤字になった。	
<備 考 > 上半期はコンテナ輸送量が過去最高となるなど、比較的順調に推移。しかし、年度後半からの急激な輸送量の減少を受け、8期ぶりに経常損失を計上。	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ② トラックに比しCO<sub>2</sub>排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

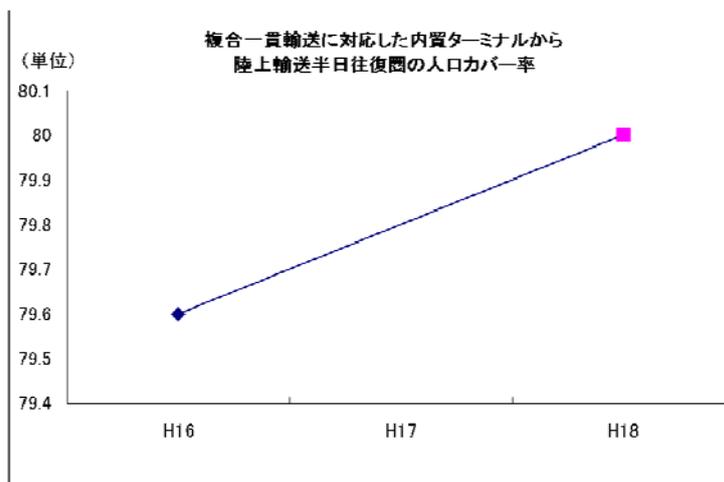
#### <具体的施策の概要>

国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進を図るため、船舶の大型化・高速化に対応するとともに、シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

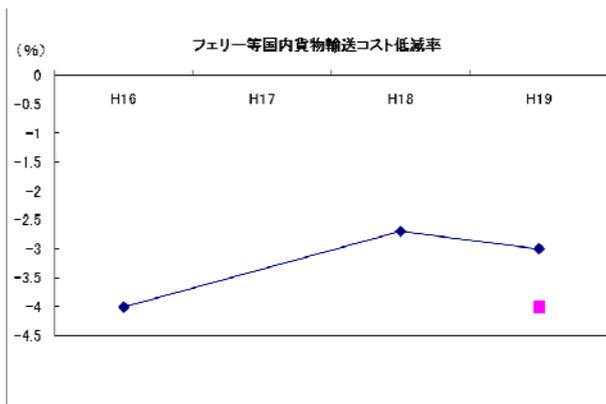
#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率】	A
【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率】	C

【複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;                      複合一貫輸送（※）に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏内の人口の割合                      ※ 複合一貫輸送：海上輸送と鉄道、トラック輸送を組み合わせでドア・ツー・ドアの輸送を完結する輸送方式</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;                      79.6%（平成16年末）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;                      80%（平成18年度末）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;                      80%（平成18年末）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;                      目標年次までに目標達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;                      -</p>	



【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト（※）＋陸上輸送コスト（※））の低減の割合            ※ 海上輸送コストの低減：船舶の大型化への対応等による低減            ※ 陸上輸送コストの低減：効率的な施設配置等による低減</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成16年度末時点で、平成14年度比4%減</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            平成19年度までに、平成14年度比4%減</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            平成19年度末時点で、平成14年度比3.0%減</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次に達したが、目標は未達成。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            輸送コストに係る原油価格の上昇の影響等により目標を達成できなかった。</p>	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

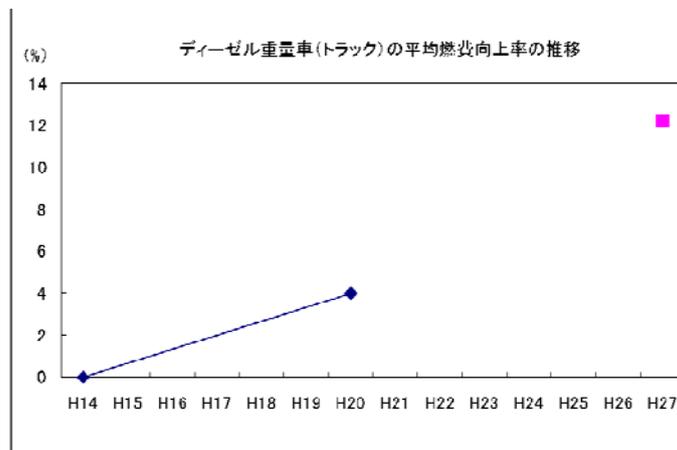
#### <具体的施策の概要>

自動車単体の燃費性能の向上を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、新たに重量自動車（車両総重量2.5トン超のトラック及び乗車定員11人以上の乗用自動車）を対象にトッランナー方式に基づく燃費基準を導入する。また、乗用自動車及び小型トラックの現行燃費基準については、事業者等による積極的な取組等により前倒し達成が見込まれることから、現目標年度以降の新たな燃費基準を策定する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【ディーゼル重量車の平均燃費向上率】	C
【燃費基準の策定】	B

【ディーゼル重量車の平均燃費向上率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 自動車メーカーからの各車両の燃費値を出荷台数で加重調和平均した値の報告により、全メーカーの平均燃費値を算出し、基準年である平成14年度の平均燃費値からの向上率を算出</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; —（平成20年度から全ての出荷車両についてデータ収集を実施）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 12%（平成27年度）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 4%（平成20年度）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次に到達していないが、今後燃費が向上し、目標は達成される見込みである（メーカーヒアリング等に基づき分析）。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	



【燃費基準の策定】	評価 結果
<指標の定義> トップランナー方式に基づく燃費基準を策定	B
<計画当初の実績値> ー（「総合資源エネルギー調査会 省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会」及び「交通政策審議会陸上交通分科会自動車燃費基準小委員会」の合同会議において検討中	
<目 標 > 平成18年度までに、燃費基準を策定	
<現 状 > 平成19年7月に省エネ法の関係法令等を改正し、乗用自動車、小型バス及び小型トラック（車両総重量3.5トン以下）の新たな燃費基準を策定。	
<現状と目標の比較> 目標は達成できなかったが、目標年次には、審議会での答申を得ており、目標年次の経過後に、関係法令等を改正し、目標を達成	
<備 考 > ー	

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

##### <具体的施策の概要>

エコドライブの集中的な普及を図るため、トラック運送事業者に対し、計画的かつ継続的なエコドライブの実施と運行状況の評価及び指導を一体的に行う取組（EMS：エコドライブ管理システム※）の構築・普及に向けた支援をするとともに、運転手や運行管理者に対する講習会等を実施する。

※エコドライブ管理システム（EMS）：自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、その運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う取組み。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【EMSの普及に向けたモデル事業・調査研究の成果の公表】	A

【EMSの普及に向けたモデル事業・調査研究の成果の公表】	評価結果
<指標の定義> エコドライブ管理システム（EMS）の普及を図るため、EMSの有効性や効果的な実施方法等を明らかにするためのモデル事業や調査研究の成果を公表	A
<計画当初の実績値> EMSの普及を図るため、EMS普及事業を実施している。また、EMS調査研究事業については現在事業実施に向け調整中	
<目 標 > 平成18年度までに、成果を公表	
<現 状 > 平成18年度に、エコドライブ管理システム（EMS）モデル事業の成果を公表 （平均燃費改善率は約8%）	
<現状と目標の比較> 目標年次に到達し、目標を達成。	
<備 考 > —	

## 2 効率的で環境負荷の少ないグリーン物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

#### <具体的施策の概要>

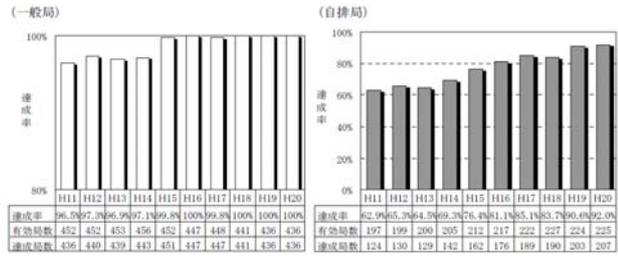
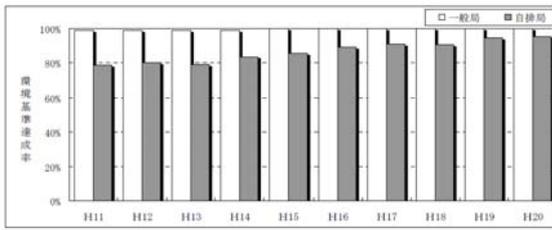
トラックからのNO<sub>x</sub>・PM等大気汚染物質の排出の削減を図るため、自動車排出ガス規制を強化するとともに、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づき、車種規制及び事業者指導を適切に行う。

#### ○指標の達成状況

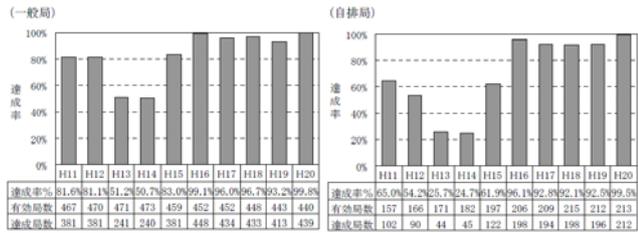
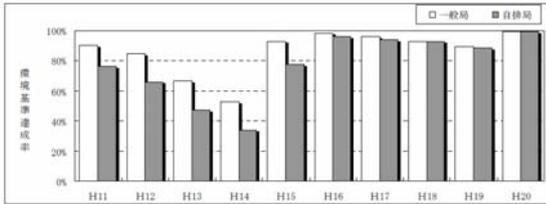
指標	評価結果
【NO <sub>2</sub> 及びSPMの環境基準達成状況】	C

【NO <sub>2</sub> 及びSPMの環境基準達成状況】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            全国及び自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域の一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局におけるNO<sub>2</sub>及びSPMの環境基準達成状況</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            平成16年度の全国環境基準の達成状況            (一般環境大気測定局) 二酸化窒素：100%、浮遊粒子状物質：98.5%            (自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：89.2%、浮遊粒子状物質：96.1%            平成16年度の自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域の環境基準の達成状況            (一般環境大気測定局) 二酸化窒素：100%、浮遊粒子状物質：99.1%            (自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：81.1%、浮遊粒子状物質：96.1%</p>	
<p>&lt;目標&gt;            平成22年度までに、概ね達成</p>	
<p>&lt;現状&gt;            平成20年度の全国環境基準の達成状況            (一般環境大気測定局) 二酸化窒素：100%、浮遊粒子状物質：99.6%            (自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：95.5%、浮遊粒子状物質：99.3%            平成20年度の自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域の環境基準の達成状況            (一般環境大気測定局) 二酸化窒素：100%、浮遊粒子状物質：99.8%            (自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：92.0%、浮遊粒子状物質：99.5%</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次には達していないが、目標値は概ね達成している。</p>	
<p>&lt;備考&gt;            -</p>	

○二氧化窒素 (NO2)



○浮遊粒子状物質 (PM10)



出典 <http://www.env.go.jp/air/osen/index.html>

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ④ グリーン物流推進のための技術開発等

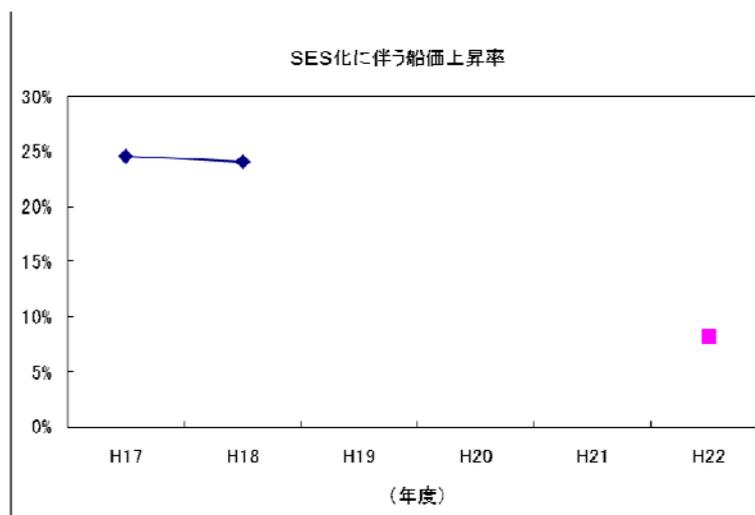
#### <具体的施策の概要>

スーパーエコシップフェーズ1・ノンバラスト船の普及の促進、次世代低公害車・高度船舶安全管理システムの実用化の促進、スーパーエコシップフェーズ2・天然ガスハイドレート輸送システム・超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発の推進、バイオマス燃料の活用などによる地球温暖化対策を講じる。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】	D

【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】（再掲）	評価結果
<指標の定義> (SES化に伴う船価上昇額) ÷ (SES化をしない場合の船価) × 100 (%)	D
<計画当初の実績値> 船価上昇率 24.57% (平成17年度)	
<目 標 > 船価上昇率 8.19% (平成22年度)	
<現 状 > 船価上昇率 24.07% (平成18年度)	
<現状と目標の比較> 目標年次は到来しておらず、目標も未達成だが、仮に現状の傾向が継続した場合、目標の達成は困難。	
<備 考 > —	



## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### ④ グリーン物流推進のための技術開発等

##### <具体的施策の概要>

積雪寒冷地の自然冷気を利用して製造した雪氷を片荷輸送における潜在的な輸送余力を活用して大都市圏に輸送し、臨海部オフィスビルの冷房熱源として利用する雪氷輸送システムの構築を図り、事業化を支援する。また、物流の効率化を図るため、自然冷熱や新冷凍保存技術を活用した貯蔵施設を設置し、馬鈴薯や活魚といった農水産品を、収穫期等における集中出荷ではなく、平準化した通年出荷により安定供給することなどを促進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【東京臨海部オフィスビルの冷房熱源として北海道から輸送する雪氷の量】	N A

【東京臨海部オフィスビルの冷房熱源として北海道から輸送する雪氷の量】	評価結果
<指標の定義> 北海道の産地から空荷を活用して首都圏に輸送される、冷房用の雪氷の重量（産地における発荷重量ベース）	N A
<計画当初の実績値> －（北海道で自然冷熱により製造・保管した氷を首都圏に輸送し、冷熱源として利用する実証実験を実施中）	
<目 標 > 平成21年度までに、3万トン	
<現 状 > 平成17～18年度に北海道で自然冷熱により製造・保管した氷を首都圏に輸送し、冷熱源として利用する実証実験を行い、雪氷輸送システムを構築した。 本システムの啓発普及を行い事業化を推進した。	
<現状と目標の比較> 目標年次には達しているが、未達成。	
<備 考 > 実績値が出ていないため。	

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(1) グリーン物流の推進**  
**⑤ 静脈物流の効率化等の推進**

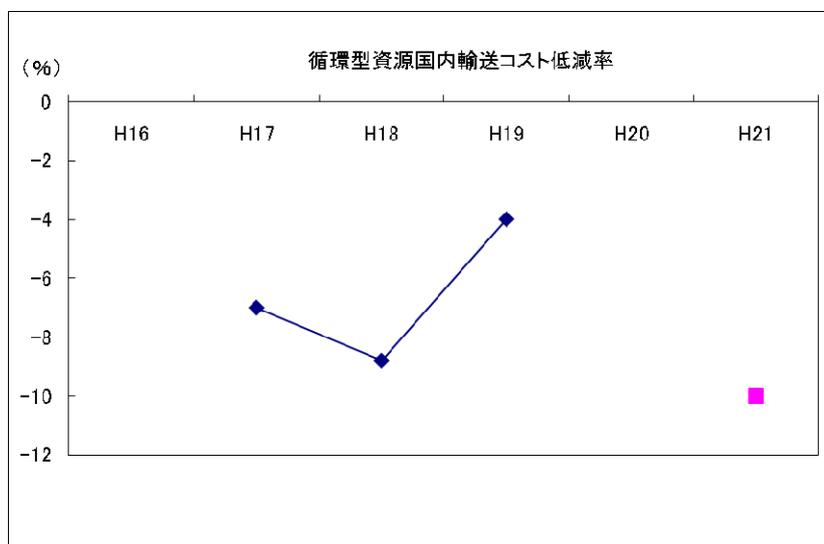
＜具体的施策の概要＞

循環型社会の構築を図るため、リサイクルポートの保管施設等の整備拡充を支援し、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築等を推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【循環資源国内輸送コスト低減率】	D

【循環資源国内輸送コスト低減率】	評価結果
<p>＜指標の定義＞</p> <p>港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。</p>	D
<p>＜計画当初の実績値＞</p> <p>平成14年度比約7%減（平成17年度末）</p>	
<p>＜目 標＞</p> <p>平成14年度比約10%減（平成21年度末）</p>	
<p>＜現 状＞</p> <p>平成14年度比約4%減（平成19年度末）</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞</p> <p>目標年次に達しているが、目標は未達成。</p>	
<p>＜備 考＞</p> <p>最新の実績値が、平成19年度までしか得られていない。</p>	



**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(1) グリーン物流の推進**  
**⑤ 静脈物流の効率化等の推進**

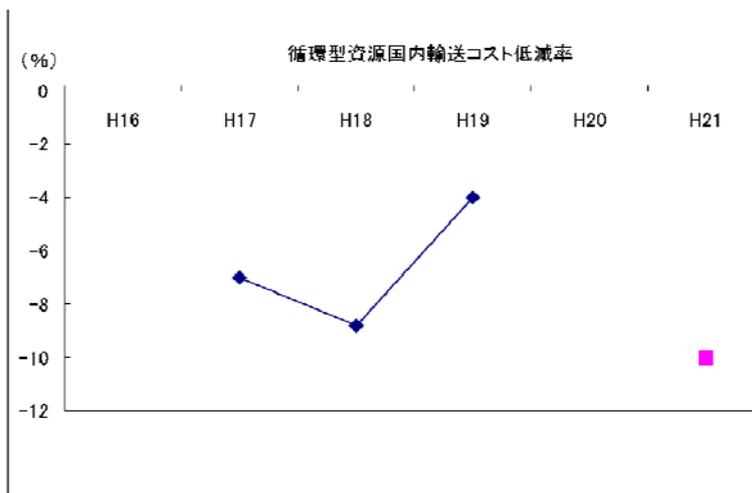
＜具体的施策の概要＞

国際静脈物流の効率化を図るため、循環資源の輸出を行う外貿ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源についての関係者間における情報共有化等について検討する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【循環資源国内輸送コスト低減率】	D

【循環資源国内輸送コスト低減率】（再掲）	評価結果
<p>＜指標の定義＞</p> <p>港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。</p>	D
<p>＜計画当初の実績値＞</p> <p>平成14年度比約7%減（平成17年度末）</p>	
<p>＜目 標＞</p> <p>平成14年度比約10%減（平成21年度末）</p>	
<p>＜現 状＞</p> <p>平成14年度比約4%減（平成19年度末）</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞</p> <p>目標年次に達しているが、目標は未達成。</p>	
<p>＜備 考＞</p> <p>最新の実績値が、平成19年度までしか得られていない。</p>	



**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(2) 貨物交通のマネジメントの推進**  
**① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫**

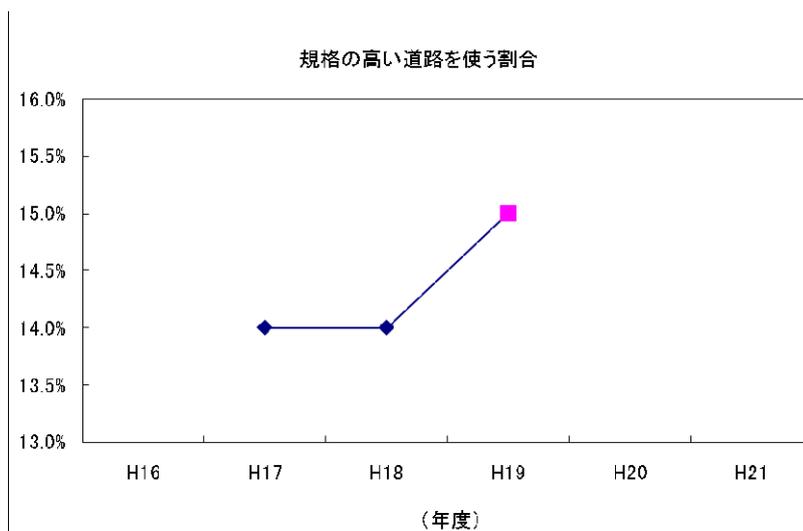
＜具体的施策の概要＞

環境にやさしく効率的な物流を実現するため、人流とのすみ分けにも配慮しつつ、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導等を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【規格の高い道路を使う割合】	A

【規格の高い道路を使う割合】	評価結果
<p>＜指標の定義＞            全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合            ※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す</p>	A
<p>＜計画当初の実績値＞            14%（平成17年度）</p>	
<p>＜目 標＞            15%（平成19年度）</p>	
<p>＜現 状＞            15%（平成19年度）</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞            目標年次までに目標達成</p>	
<p>＜備 考＞            -</p>	



**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(2) 貨物交通のマネジメントの推進**  
**① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫**

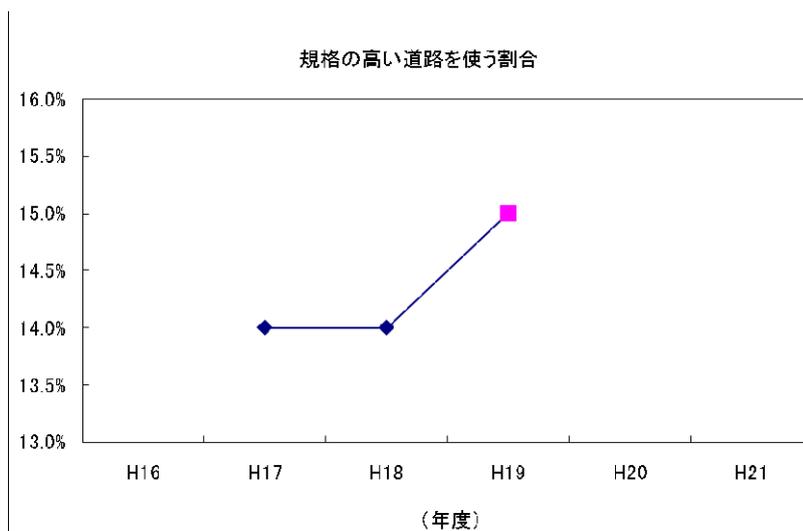
＜具体的施策の概要＞

物流拠点と高速道路等との結節性を高めるため、スマートインターチェンジ（ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）専用IC）の活用及びアクセス道路の整備を推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【規格の高い道路を使う割合】	A

【規格の高い道路を使う割合】（再掲）	評価結果
<p>＜指標の定義＞            全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合            ※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す</p>	A
<p>＜計画当初の実績値＞            1.4%（平成17年度）</p>	
<p>＜目 標＞            1.5%（平成19年度）</p>	
<p>＜現 状＞            1.5%（平成19年度）</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞            目標年次までに目標達成</p>	
<p>＜備 考＞            —</p>	



2 効率的で環境負荷の小さい物流  
 (2) 貨物交通のマネジメントの推進  
 ① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫

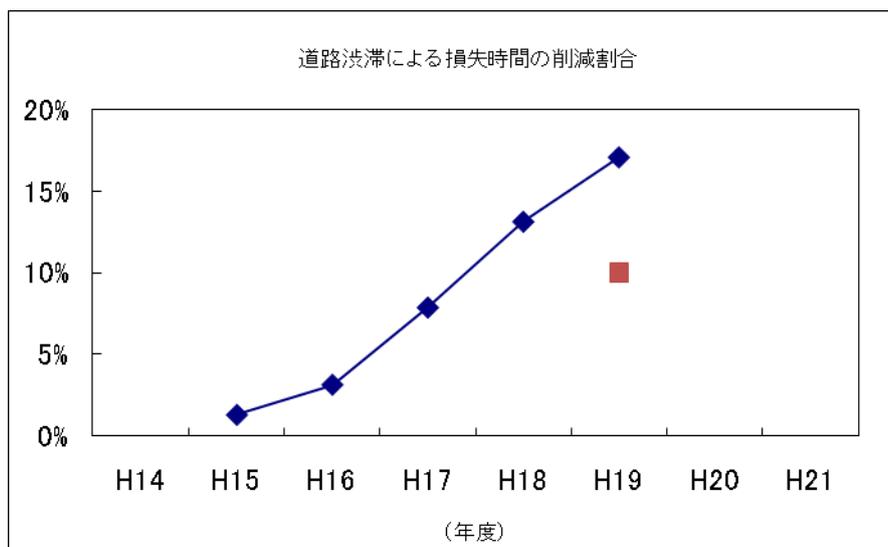
<具体的施策の概要>

都市内において集中的に発生している渋滞を効果的に緩和するため、ボトルネックとなっている交差点・踏切道の改良、信号制御の高度化等を推進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【道路渋滞による損失時間】	A

【道路渋滞による損失時間】	評価結果
<指標の定義> 渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの（年間1億人時間の損失とは、1年間に1億人が各々1時間損失することを意味する）	A
<計画当初の実績値> 平成14年度比（38.1億人・時間）3%削減（平成16年度）	
<目 標 > 平成14年度比約10%削減（平成19年度）	
<現 状 > 平成14年度比約17%削減（平成19年度）	
<現状と目標の比較> 目標年次までに目標達成	
<備 考 > -	



**2 効率的で環境負荷の小さな物流**  
**(2) 貨物交通マネジメントの推進**  
**① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫**

＜具体的施策の概要＞

幹線における貨物交通の環境負荷低減を図るため、都市間物流における道路ネットワークの効果的な使い方を検討するとともに、貨物の道路上の流動状況をより詳しく把握するための調査を実施する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【道路上の貨物流動状況をより詳しく把握するための調査の実施】	A

【道路上の貨物流動状況をより詳しく把握するための調査の実施】	評価結果
<p>＜指標の定義＞            米国におけるFAF（Freight Analysis Framework）等の貨物流動推計手法を参考に、国内における貨物流動の推計に必要なモデルの構築に向けた検討を実施</p>	A
<p>＜計画当初の実績値＞            未実施</p>	
<p>＜目 標＞            平成18年度までに、研究会を設置し検討の基本的方向性を定め、さらに検討を実施</p>	
<p>＜現 状＞            平成18年度に道路上の貨物流動状況推計に関する研究会を設置            国際貨物流動データや道路ネットワークデータを活用して国際貨物流動を道路上へ配分するシステムを構築</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞            目標年次までに目標達成</p>	
<p>＜備 考＞            -</p>	

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(2) 貨物交通のマネジメントの推進**  
**② 都市内物流の改善**

＜具体的施策の概要＞

街づくりや施設整備に当たって都市内物流の円滑化に配慮し、共同集配システムの構築、都市内大型建築物に荷捌き施設の附置を義務付ける条例の制定等の対策を促進する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【荷捌き駐車場の附置を義務付けた条例の制定】	A

【荷捌き駐車場の附置を義務付けた条例の制定】	評価結果
＜指標の定義＞ 平成6年1月に改正した「標準駐車場条例」に基づき、荷捌き駐車場の附置を義務付けた条例の制定	A
＜計画当初の実績値＞ 未実施	
＜目 標＞ 毎年、駐車場法に基づく条例による荷捌き駐車場の建築物への附置義務付けについて、地方公共団体等の理解及び条例制定を促進するため、講習会などにおいて制度等を周知	
＜現 状＞ 平成20年度末時点で、82の地方公共団体において、荷捌き駐車施設の附置に関する項目を含む条例を適用	
＜現状と目標の比較＞ 目標達成	
＜備 考＞ —	

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(2) 貨物交通のマネジメントの推進**  
**③ 海上コンテナ物流の効率化**

＜具体的施策の概要＞

港湾統計、全国コンテナ貨物流動調査など既存調査を活用し、海上コンテナ貨物の輸送量などの品目特性を踏まえた流動状況を把握する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施】	A

【全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施】	評価結果
＜指標の定義＞ 全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施	A
＜計画当初の実績値＞ 未実施	
＜目 標＞ 5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施	
＜現 状＞ 5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施予定	
＜現状と目標の比較＞ 平成20年11月に実施し、目標達成	
＜備 考＞	

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(2) 貨物交通のマネジメントの推進**  
**③ 海上コンテナ物流の効率化**

＜具体的施策の概要＞

小ロット・多頻度輸送による輸送コストの増大や、国内輸送での環境負荷の増大といった諸問題を解決するため、国際海上コンテナに関し、荷主のニーズに対応するため、空コンテナやコンテナの空きスペース等の情報提供を行うシステムや、新たな輸送規格（20ftコンテナより小さな単位の輸送規格）の導入等の輸送の共同化を促進するためのシステムについて検討する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施】	A

【国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施】	評価結果
<p>＜指標の定義＞ 国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施</p> <p>＜計画当初の実績値＞ 未実施</p> <p>＜目 標＞ 平成18年度より、調査を実施</p> <p>＜現 状＞ 輸送共同化を促進するための課題等に係る調査を実施</p> <p>＜現状と目標の比較＞ 目標達成</p> <p>＜備 考＞ —</p>	A

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (3) 情報化・標準化の推進

#### ⑥ ITSの高度利用の促進

##### <具体的施策の概要>

交通の円滑化及び環境負荷の軽減を図るため、ITSの推進の一環として、ETCの普及促進、道路交通情報通信システム(VICS<sup>※</sup>)、新交通管理システム(UTMS<sup>※</sup>)の整備、電子ナンバープレート(スマートプレート)の実用化を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供、経路誘導、車両の運行管理等に取り組む。また、信号機や交通管制システムの高度化等交通安全施設等の整備を促進する。さらに、交通の安全を高めるため、先進安全自動車(ASV<sup>※</sup>)、走行支援道路システム(AHS)及びユビキタスITSの研究開発等に産学官が連携して取り組む。

※道路交通情報通信システム(VICS)：渋滞や交通規制等の道路交通情報を、車に搭載させたカーナビゲーションシステム等を通じて、画面により表示できるシステム。

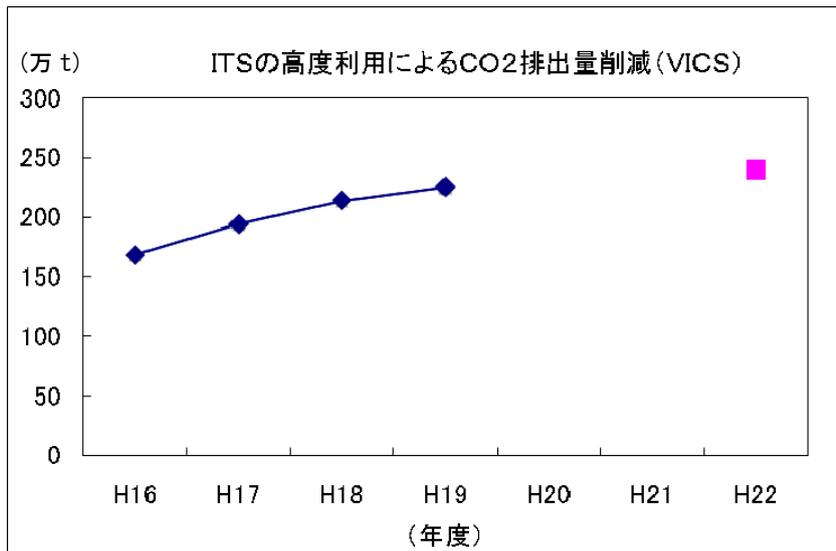
※新交通管理システム(UTMS)：ITを活用し、高度交通管制システムを中核に、リアルタイムな交通情報の提供、安全運転支援、旅客・物流の効率化、歩行者支援等を図るシステム。

※先進安全自動車(ASV)：エレクトロニクス技術等の新技術を利用してドライバーの安全運転を支援する装置を搭載した自動車。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【ITSの高度利用によるCO <sub>2</sub> 排出量削減】	C

【ITSの高度利用によるCO <sub>2</sub> 排出量削減】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;            京都議定書目標達成計画に基づく（京都議定書目標達成計画に基づくETC、VICSの普及促進、ITSの推進等によるCO<sub>2</sub>排出量削減量）            ※ ETCの普及促進…約20万t（自動車のノンストップ化：約16.5万t、及び料金所渋滞解消：約3万t）            ※ VICSの普及促進により、自動車走行速度向上…約240万t</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;            VICSの普及によるCO<sub>2</sub>の排出削減量は、平成17年度末時点で、約194万tと試算</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;            VICSの普及により、平成22年までにCO<sub>2</sub>排出量を約240万t削減</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;            VICSの普及によるCO<sub>2</sub>の排出削減量は、平成19年度末時点で、約225万tと試算</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;            目標年次が到来しておらず、目標は未達成。ただし、現状のペースで取組みが進捗すれば目標は達成される予定。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;            —</p>	



**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(3) 情報化・標準化の推進**  
**⑦ 港湾物流情報プラットフォームの構築**

＜具体的施策の概要＞

港湾物流に介在する各主体（荷主、船社、コンテナターミナル、海貨・通関、陸運）間における国際標準に準拠した電子的な情報授受を促進するため、実証実験を通じた検証を行いつつ、官民で協働し港湾物流情報プラットフォームを構築する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾情報プラットフォームの構築】	A

【港湾情報プラットフォームの構築】	評価結果
＜指標の定義＞ 港湾情報プラットフォームの構築	A
＜計画当初の実績値＞ 平成18年度までに共通ルールのモデルを構築するべく、国際標準メッセージ（UN/EDIFACT）を用いた実証実験を官民協働で実施すべく調整中	
＜目 標＞ 港湾情報プラットフォームの構築に向け、平成18年度までに共通ルールのモデルを構築	
＜現 状＞ 平成18年度に共通ルールのモデルを構築	
＜現状と目標の比較＞ 目標年次に共通ルールのモデルを構築しており、目標を達成	
＜備 考＞ —	

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**

**(3) 情報化・標準化の推進**

**⑧ 船舶の航行安全確保のためのシステム構築**

＜具体的施策の概要＞

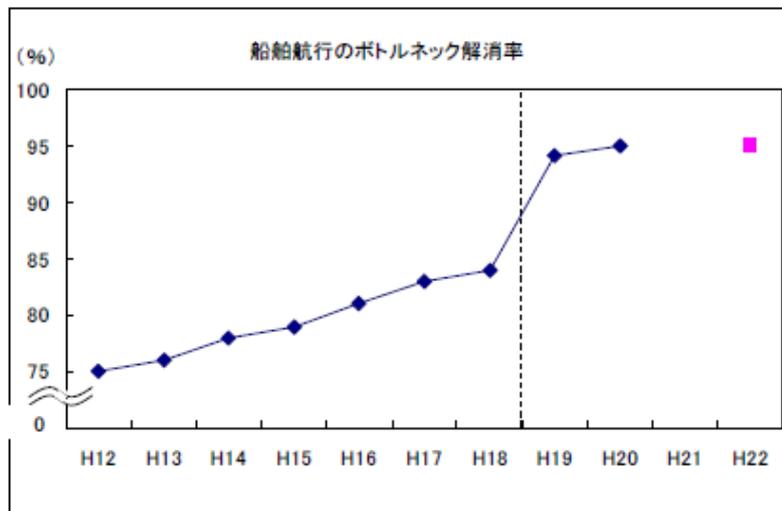
安全性を確保しつつ、船舶航行の効率化を実現するため、船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備・運用、航路標識の高機能・高規格化等の整備、浅瀬等の存在により航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、さらに安全かつ効率的な交通体系の検討を行うことで海上ハイウェイネットワークの構築を図る。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数】	A
【船舶航行のボトルネックの解消率】	A

【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数】	評価結果
<p>＜指標の定義＞</p> <p>ふくそう海域（※）において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に基大な影響を及ぼす海難の発生数</p> <p>※ ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る）</p>	A
<p>＜計画当初の実績値＞</p> <p>0件</p>	
<p>＜目 標＞</p> <p>毎年度0件</p>	
<p>＜現 状＞</p> <p>平成20年度まで0件</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞</p> <p>ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難は発生しておらず、目標を達成</p>	
<p>＜備 考＞</p> <p>—</p>	

【船舶航行のボトルネックの解消率】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合	A
<計画当初の実績値> 81%（平成16年度末）	
<目 標> 95%（平成22年度）	
<現 状> 95%（平成20年度末）	
<現状と目標の比較> 政策の実施期間中に整備方針の見直しがあったものの、目標については2年前倒しで達成	
<備 考> —	



（注）国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成19年度に指標算出にあたっての計画規模を見直しており、平成18年度以前と平成19年度以降のボトルネック解消率は単純に比較できない。

**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(4) 物流効率化を支える人材の育成**

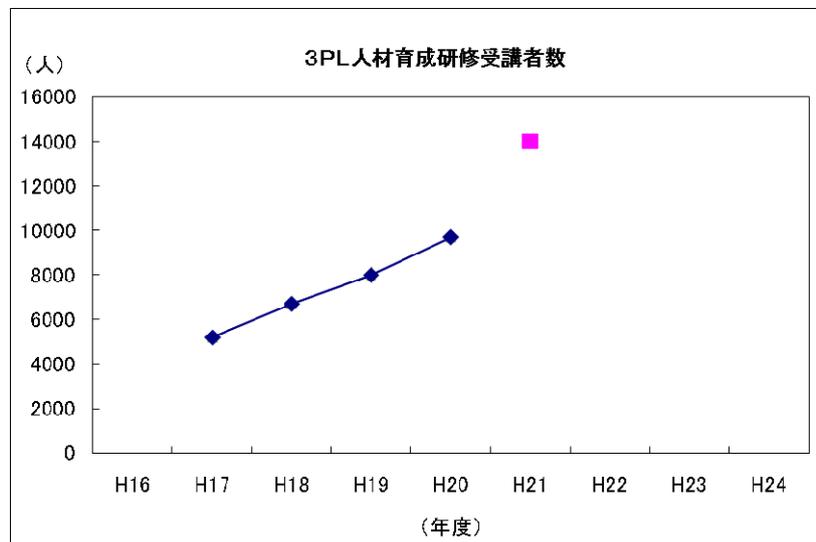
＜具体的施策の概要＞

3PL事業促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る研修会を国内において引き続き開催する。

○指標の達成状況

指標	評価結果
【3PLを行うために必要な提案営業のできる人材を育成するための3PL人材育成研修受講者数】	D

【3PLを行うために必要な提案営業のできる人材を育成するための3PL人材育成研修受講者数】	評価結果
<p>＜指標の定義＞ 平成16年10月より実施している3PL人材育成研修の延べ受講者数</p> <p>＜計画当初の実績値＞ 5,206名（平成17年末）</p> <p>＜目 標＞ 14,000名（平成21年末）</p> <p>＜現 状＞ 9,707名（平成20年度末）</p> <p>＜現状と目標の比較＞ 目標年次に達していないが、目標を達成するためにはより一層受講者数を増加させる必要がある。</p> <p>＜備 考＞ —</p>	D



**2 効率的で環境負荷の小さい物流**  
**(4) 物流効率化を支える人材の育成**

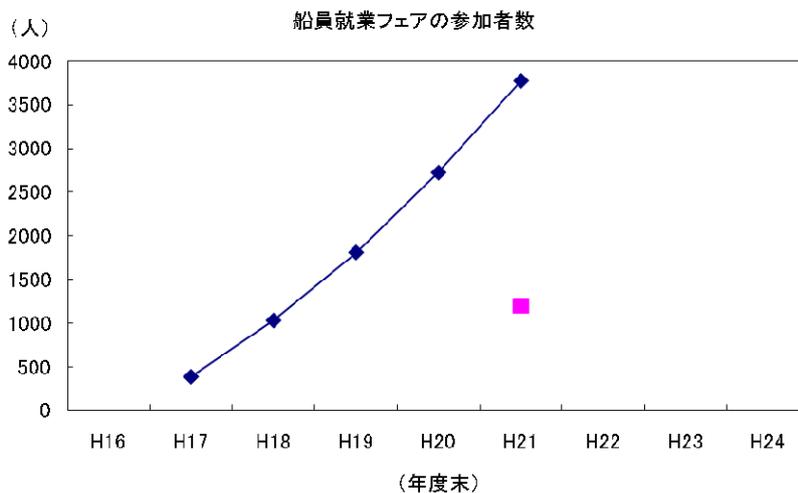
＜具体的施策の概要＞

船員の高齢化が顕著な海運業界において、即戦力となる優良な若年船員を確保するため、トライアル雇用助成事業や船員就業フェアなどの船員雇用対策を推進する。

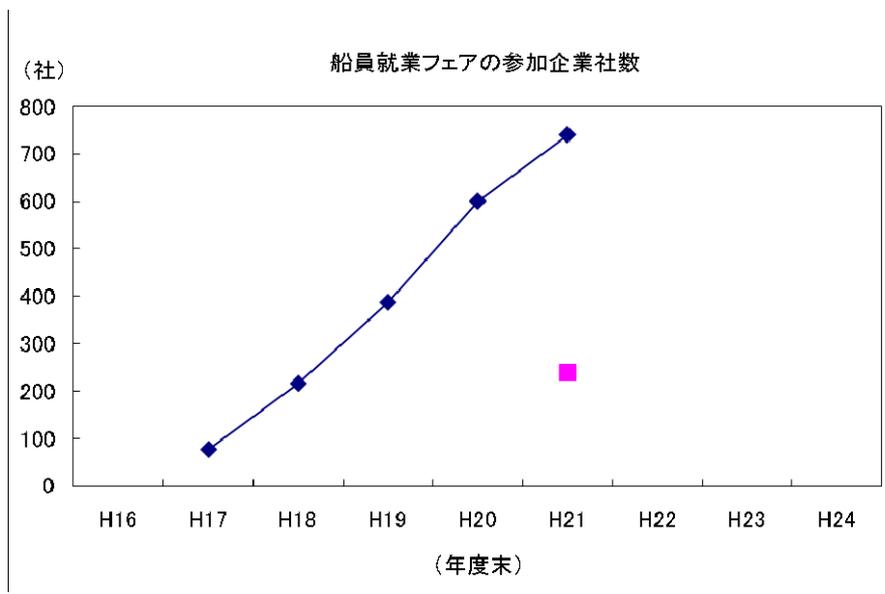
○指標の達成状況

指標	評価結果
【船員就業フェアの参加者数】	A
【船員就業フェアの参加企業社数】	A

【船員就業フェアの参加者数】	評価結果
<p>＜指標の定義＞</p> <p>船員の雇用の促進を図るため、求人者と求職者を一同に集め、就職面接を集中的かつ効率的に行う船員就業フェアの参加者数</p>	A
<p>＜計画当初の実績値＞</p> <p>平成17年度末時点で、参加者延べ390名</p>	
<p>＜目 標＞</p> <p>平成21年度までに、参加者延べ1,200名以上</p>	
<p>＜現 状＞</p> <p>平成21年度末時点で、参加者延べ3,777名</p>	
<p>＜現状と目標の比較＞</p> <p>2年前倒しで目標を達成</p>	
<p>＜備 考＞</p> <p>—</p>	



【船員就業フェアの参加企業社数】	評価結果
<指標の定義> 船員の雇用の促進を図るため、求人者と求職者を一同に集め、就職面接を集中的かつ効率的に行う船員就業フェアの参加企業社数	A
<計画当初の実績値> 平成17年度末時点で、参加企業延べ77社	
<目 標 > 平成21年度までに、参加企業延べ240社以上	
<現 状 > 平成21年度末時点で、参加企業延べ740社	
<現状と目標の比較> 2年前倒しで目標を達成	
<備 考 > —	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ① 物流セキュリティの確保

##### <具体的施策の概要>

主要国や世界税関機構等の国際機関の動向を踏まえ、安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、関係省庁と連携して、平成17年3月に、施策パッケージを取りまとめたが、これに基づき、輸入貨物に関する情報を貨物到着前に把握・分析するために必要な措置の検討を含め、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化する。また、物流事業者のガイドライン策定や輸出事業者についてコンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度を導入し、その厳正な運用を図る。さらに、物流事業者等が的確に実施するセキュリティ対策の内容を行政と共有することにより、行政におけるリスクマネジメントに反映させ、セキュリティ対策が講じられたローリスク貨物から、それ以外のハイリスク貨物に取締りを重点化することにより、セキュリティ強化と物流効率化の両立を図る。加えて、この施策パッケージの有効性の検証と物流効率化に資するため、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理、輸送システムの実証実験を実施し、その成果を今後の施策に反映する。また、本人確認の自動化によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【物流事業者のセキュリティガイドラインの策定】	A

【物流事業者のセキュリティガイドラインの策定】	評価結果
<指標の定義> 物流事業者のセキュリティガイドラインの策定	A
<計画当初の実績値> 平成18年3月に実施	
<目 標 > 平成18年3月に実施	
<現 状 > 平成18年3月に実施	
<現状と目標の比較> 物流事業者が取り組むべきセキュリティ対策のガイドライン等を策定し、目標を達成	
<備 考 > —	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ① 物流セキュリティの確保

##### <具体的施策の概要>

セキュリティの確保と円滑かつ効率的な輸送を両立させ、テロに対して脆弱な分野におけるセキュリティレベルを向上させるため、平成18年1月に国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、物流事業者が講じるべき保安措置等に関する国際的なガイドラインについて、各国政府及び関係国際機関が協調して作成する必要性について合意を得ることを目指す。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【国際交通セキュリティ大臣会合】	A

【国際交通セキュリティ大臣会合】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、IMOに対して、WCOとの協力の下、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送のセキュリティ強化のための適切な対策を策定し、必要に応じ、採択することを検討することを求めることに合意</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成18年3月に実施</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成18年1月に国際交通セキュリティ大臣会合において合意</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成18年1月に国際交通セキュリティ大臣会合において合意</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 上記の通り、目標を達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ① 物流セキュリティの確保

##### <具体的施策の概要>

不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営及び輸送効率の高い国内海上輸送ネットワークの安定性を確保するため、監視施設等の整備を促進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【保安対策を強化した内航旅客ターミナル数】	A

【保安対策を強化した内航旅客ターミナル数】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 内航旅客船（フェリー）ターミナルにおける監視カメラ等を用いた保安対策を実施しているターミナル数</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; —（平成18年度に監視施設等の保安・安全向上施設整備に対する補助制度（その他施設費）を創設）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成18年度までに2港2ターミナルにて実施 平成19年度以降も整備を促進</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成19年度に3港3ターミナルにて実施</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 平成18年度までに2港2ターミナルにて実施しており、その後も整備を進めていることから、目標通り、順調に進捗している。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ① 物流セキュリティの確保

##### <具体的施策の概要>

航空貨物に対する適切な保安対策の実施を図るため、ICAO国際標準等に準拠した国家民間航空保安プログラム及び航空保安対策基準の規定に基づき平成17年度に導入した特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用を図る。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用】	A

【特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用】	評価結果
<指標の定義> 特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用	A
<計画当初の実績値> 平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始	
<目 標 > 平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始	
<現 状 > 平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始	
<現状と目標の比較> 上記の通り、目標を達成	
<備 考 > —	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ① 物流セキュリティの確保

##### <具体的施策の概要>

我が国経済を支える国際海上輸送の安全確保を図るため、マラッカ・シンガポール海峡沿岸国等の海上取締能力の向上を支援するなど、同海峡等における海賊・海上武装強盗対策を含めたセキュリティ対策を推進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【東南アジアの海上保安機関職員等に対する海上犯罪取締研修の実施】	A

【東南アジアの海上保安機関職員等に対する海上犯罪取締研修の実施】	評価結果
<指標の定義> 東アジア各国の海上保安機関等の職員を日本に招き、約1ヶ月間、海賊、密航、密輸等の海上犯罪の発生状況や、その取締手法に関する講義等を実施する海上犯罪取締研修を実施	A
<計画当初の実績値> 平成17年度に研修を実施（平成13年度より各年度実施している）	
<目 標 > 平成18年度に引き続き、平成19年度に、研修を実施	
<現 状 > 平成13年度より、毎年度実施	
<現状と目標の比較> 毎年度実施していることから、目標を達成	
<備 考 > —	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ② 交通安全の確保

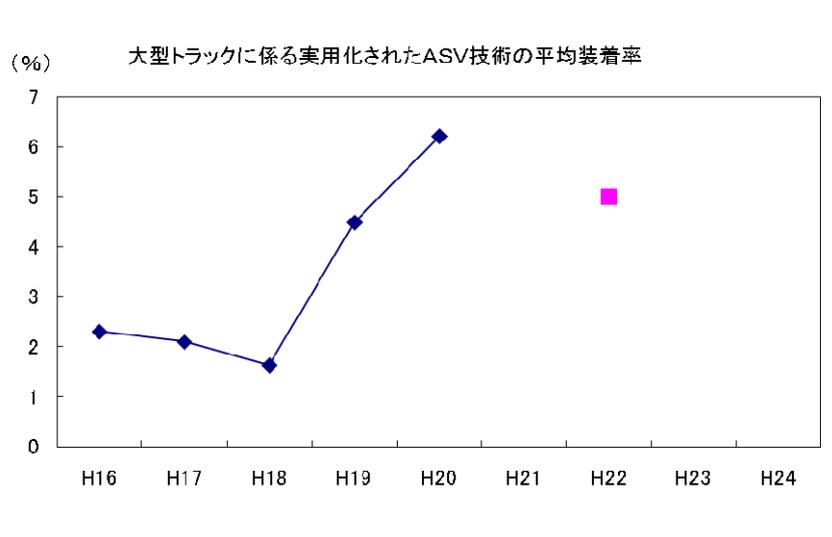
##### <具体的施策の概要>

物流の安全問題へ対応するため、ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発、過去の事故原因の調査分析による効果的な事故再発防止策の徹底等を推進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率】	A

【大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;                      大型トラックについて実用化されたASV技術の年間装着台数÷(年間生産台数×実用化されたASV技術数)×100(%)</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;                      平成16年末時点で2.28%</p>	
<p>&lt;目 標&gt;                      平成22年までに5.0%</p>	
<p>&lt;現 状&gt;                      平成20年末時点で6.2%</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;                      目標年次までに目標達成。</p>	
<p>&lt;備 考&gt;                      —</p>	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ② 交通安全の確保

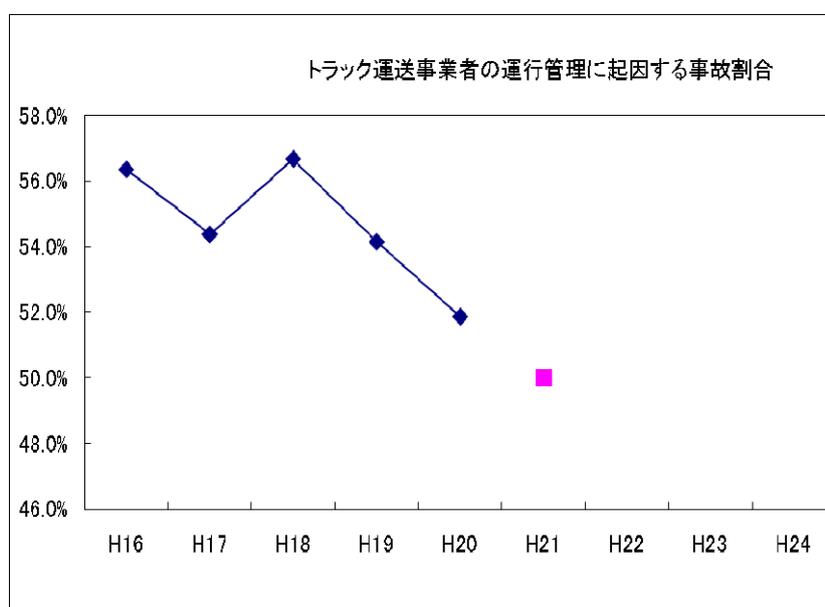
##### <具体的施策の概要>

トラック運送事業者の運行管理の充実を図るとともに、過積載、過労運転の防止等の安全関係法令の遵守について関係者への啓発を図る。また、事業者、荷主への働きかけ、安全性優良事業所の普及・活用を推進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【事業用自動車の運行管理に起因する事故割合】	C

【事業用自動車の運行管理に起因する事故割合】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成16年末時点で56.4%</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成21年度までに50%以下</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成20年末時点で51.9%</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次には到達していないが、目標値に向かって順調に推移している。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ② 交通安全の確保

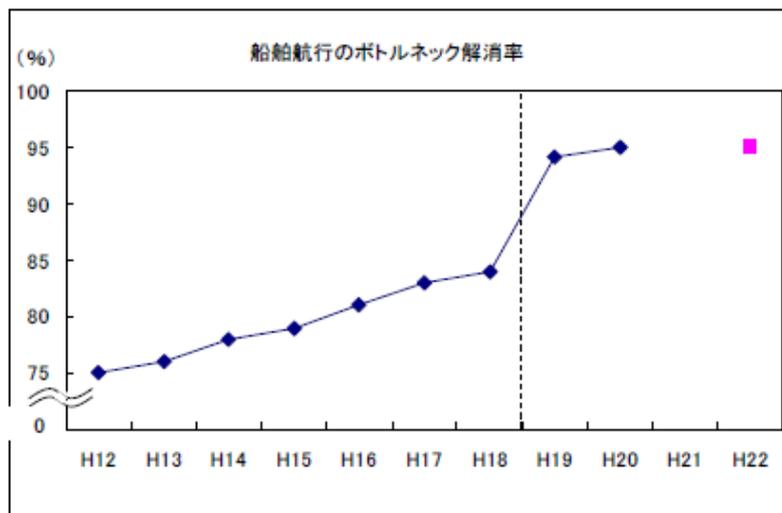
##### <具体的施策の概要>

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門航路といった海上交通の要衝である海域において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保を図るため、国際幹線航路の開発及び保全を図る。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【船舶航行のボトルネックの解消率】	A

【船舶航行のボトルネックの解消率】（再掲）	評価結果
<指標の定義> 国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合	A
<計画当初の実績値> 81%（平成16年度末）	
<目 標 > 95%（平成22年度）	
<現 状 > 95%（平成20年度末）	
<現状と目標の比較> 政策の実施期間中に整備方針の見直しがあったものの、目標については2年前倒しで達成	
<備 考 > —	



（注）国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成19年度に指標算出にあたっての計画規模を見直しており、平成18年度以前と平成19年度以降のボトルネック解消率は単純に比較できない。

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ② 交通安全の確保

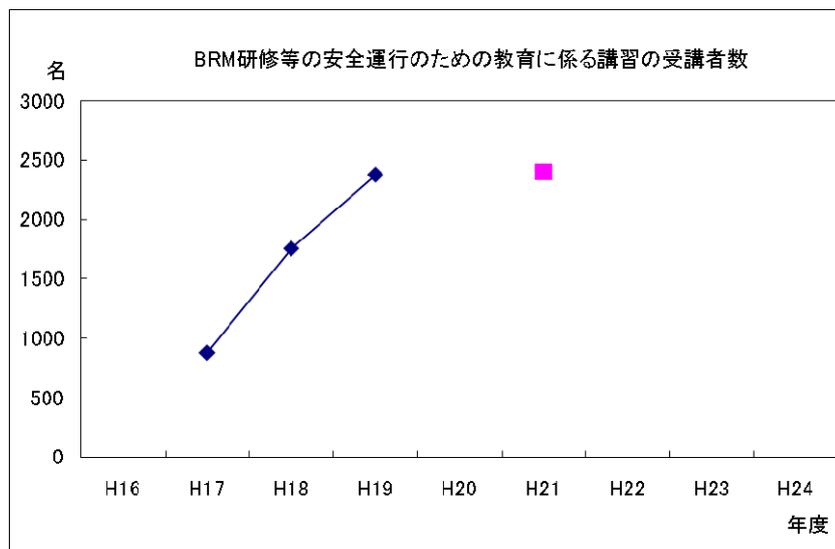
##### <具体的施策の概要>

海上輸送における船舶の航行安全の確保及び保安の確保に資するため、操船シミュレータ訓練装置を導入し、操船者間で各自が把握した運航に必要な情報の共有化を進め、安全運航のためのリスク低減を図る訓練（BRM研修）を始めとする、より実践的な教育を推進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【BRM研修等の安全運行のための教育に係る講習の受講者数】	C

【BRM研修等の安全運行のための教育に係る講習の受講者数】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; BRM研修等、独立行政法人海技教育機構において実施される、民間の要望に応じ船舶の航行の安全の確保に資する教育に係る講習の受講者数</p>	C
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成17年度末時点で受講者延べ881名</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成21年度までに受講者数延べ2,400名以上</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成19年度末時点で受講者数延べ2,375名</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次には到達していないが、目標に向かって概ね順調に進捗している。</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ② 交通安全の確保

##### <具体的施策の概要>

船舶交通の安全確保とともに、利用者サービスに相応しい水先業務運営の効率化・適確化、水先人の確保・養成等を図るため、水先制度の抜本的な改革を行う。また、本改革に必要な水先法改正法案を平成18年通常国会に提出することとし、平成19年4月からの実施を目指す。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）の本通常国会への提出】	A

【水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）の本通常国会への提出】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 平成18年度までに、水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）の本通常国会への提出</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成18年2月に提出</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成18年2月に提出</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成18年5月11日に成立、同月17日に公布</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 上記の通り、目標を達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ③ 災害時の適確な対応

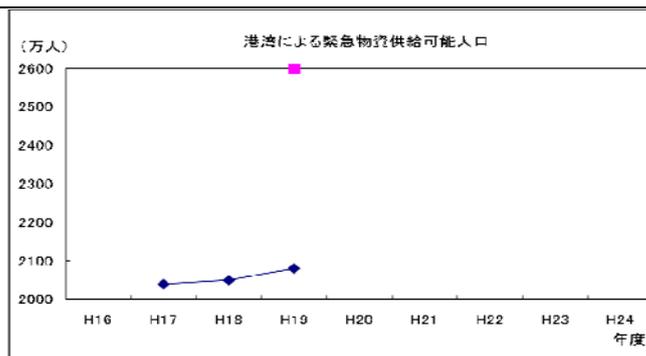
##### <具体的施策の概要>

代替輸送（リダンダンシー）の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を効率性を確保しつつ推進するとともに、緊急事態発生時の救援物資の輸送体制及び、必要な物流機能の確保を図る。広域的に収集した公共施設の被災情報の提供や、被災直後に利用可能な輸送機関の相互利用等により物流に関するライフラインの確保を図る。

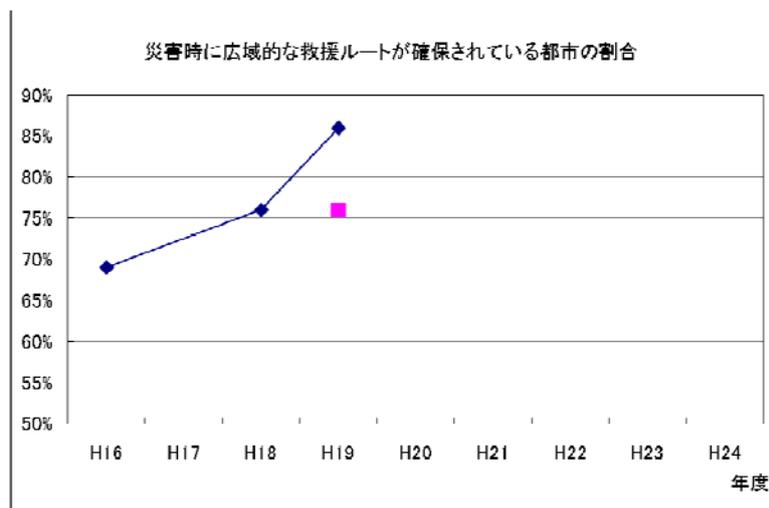
#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾による緊急物資供給可能人口】	D
【災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合】	A

【港湾による緊急物資供給可能人口】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（※）、特定観測地域内（※）の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口 ※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。 ※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。</p>	D
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成17年度末時点で約2,040万人</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成19年度までに約2,600万人</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成19年度末時点で約2,080万人</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 平成17年度以降、港湾による緊急物資供給可能人口を増加させてはいるものの、目標は未達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	



【災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt;</p> <p>地域の生活の中心の都市<sup>(※1)</sup>のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している<sup>(※2)</sup>ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合</p> <p>※1 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都道府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。</p> <p>二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）。</p> <p>地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）。</p> <p>※2 橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt;</p> <p>69%（平成16年度末）</p>	
<p>&lt;目 標 &gt;</p> <p>76%（平成19年度末）</p>	
<p>&lt;現 状 &gt;</p> <p>86%（平成19年度末）</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt;</p> <p>順調に進捗し、目標年次の前年である平成18年度において、目標を達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt;</p> <p>—</p>	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ③ 災害時の適確な対応

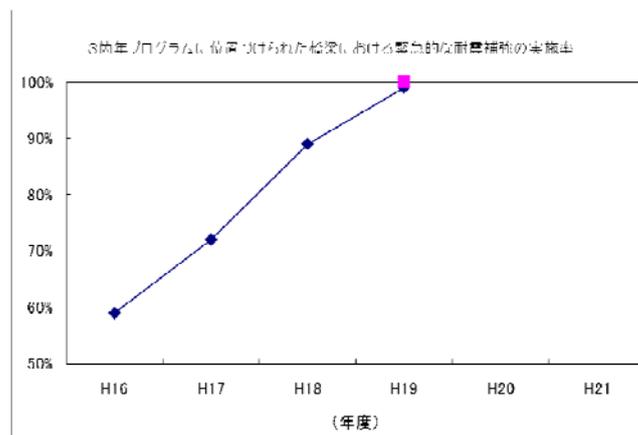
##### <具体的施策の概要>

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、斜面の安定を図る防災対策やバイパス整備等を推進する。特に、震災対策として、緊急に対策が必要な緊急輸送道路の橋梁及び新幹線、高速道路をまたぐ跨線橋、跨道橋について平成17年度から平成19年度までの3箇年プログラムに基づき、重点的に耐震補強を実施する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【3箇年プログラムに位置づけられた橋梁における緊急的な耐震補強の実施率】	A

【3箇年プログラムに位置づけられた橋梁における緊急的な耐震補強の実施率】	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁に対する緊急的な耐震補強の実施率</p>	A
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成16年度末時点で、緊急輸送道路のうち優先確保ルート（※）の橋梁：約59% ※ 緊急輸送道路のうち、直轄国道と都道府県管理道路のうち主要な防災拠点と市街地を結ぶなど特に重要な区間を指す。</p>	
<p>&lt;目 標 &gt; 平成19年度までに、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁について緊急的な耐震補強を概ね完了</p>	
<p>&lt;現 状 &gt; 平成19年度末時点で、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁の実施率は99%</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 目標年次までに、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁について、緊急的な耐震補強を概ね完了させ、目標を達成</p>	
<p>&lt;備 考 &gt; —</p>	



### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### ③ 災害時の適確な対応

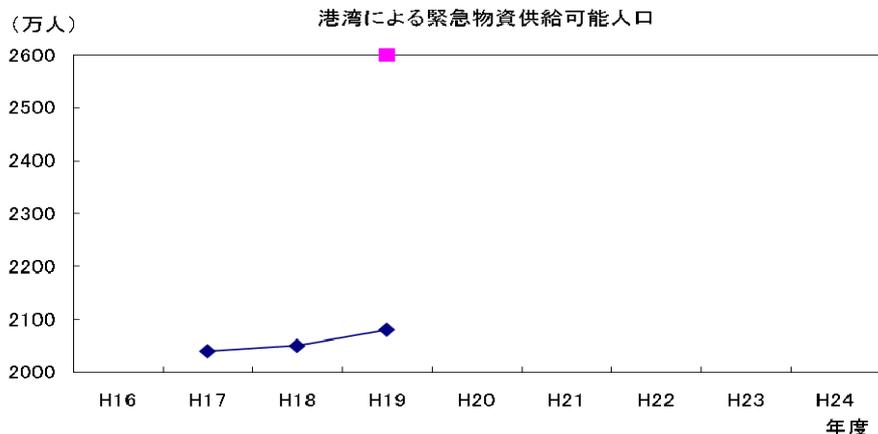
##### <具体的施策の概要>

緊急物資輸送のための耐震強化岸壁について緊急度に応じて重要度の高いものから順に整備を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。

#### ○指標の達成状況

指標	評価結果
【港湾による緊急物資供給可能人口】	D

【港湾による緊急物資供給可能人口】(再掲)	評価結果
<p>&lt;指標の定義&gt; 大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(※)、特定観測地域内(※)の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口</p> <p>※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。</p> <p>※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。</p>	D
<p>&lt;計画当初の実績値&gt; 平成17年度末時点で約2,040万人</p>	
<p>&lt;目標&gt; 平成19年度までに約2,600万人</p>	
<p>&lt;現状&gt; 平成19年度末時点で約2,080万人</p>	
<p>&lt;現状と目標の比較&gt; 平成17年度以降、港湾による緊急物資供給可能人口を増加させてはいるものの、目標は未達成</p>	
<p>&lt;備考&gt; —</p>	



## 第4章 総合物流施策大綱(2005-2009)についての総括

### 1. 総合物流施策大綱(2005-2009)についての評価結果

#### (1) 全体及び3つの基本的方向性についての評価結果

前章において、施策ごとに、それぞれ設定された指標に基づき、進捗状況の確認を行ったが、それらを一覧表にまとめたものが以下の表である。

具体的施策の概要		評価指標及びその目標		定量的指標	計画当初の実績値	目標	現状	達成状況
1 国際物流・国内物流の一体的展開								
(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上								
① 国際基幹航路確保のためのスーパー中核港湾プロジェクトの推進								
スーパー中核港湾として、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標とし、アジア主要港を安くコスト・サービス水準の実現を目指す。	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成①】 (スーパー中核港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの平成14年度比3割削減) <目標>平成22年度までに目標達成	○	0%低減(14)	3割低減(22)	2割弱低減(20)		C	
	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成②】 (スーパー中核港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮) <目標>平成22年度までに目標達成	○	約3~4日(14)	1日程度(22)	約2.1日(18) (平日では1.1日)		C	
スーパー中核港湾において、高規格な荷役機械等の整備や公共岸壁等の長期貸付により、大規模コンテナターミナルの効率的、一体的な運営を行うメガターミナルオペレーターの育成を図るとともに、現在多くのコンテナ貨物を取り扱っている埠頭会社について、民営化も含めた最適な組織のあり方を検討し、コンテナ埠頭の運営効率化を図る。	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成①】(再掲) (スーパー中核港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの平成14年度比3割削減) <目標>平成22年度までに目標達成	○	0%低減(14)	3割低減(22)	2割弱低減(20)		C	
	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成②】(再掲) (スーパー中核港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮) <目標>平成22年度までに目標達成	○	約3~4日(14)	1日程度(22)	約2.1日(18) (平日では1.1日)		C	
近隣港湾同士の機能分担、相互連携を深め、さらには、一体的管理も視野に入れたサービス水準の向上を図るため、港湾管理者、関係行政機関及びターミナルオペレーターをメンバーとする特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置し、対応策を検討し、逐次実施を図る。	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成①】(再掲) (スーパー中核港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの平成14年度比3割削減) <目標>平成22年度までに目標達成	○	0%低減(14)	3割低減(22)	2割弱低減(20)		C	
	【スーパー中核港湾プロジェクトの目標の達成②】(再掲) (スーパー中核港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮) <目標>平成22年度までに目標達成	○	約3~4日(14)	1日程度(22)	約2.1日(18) (平日では1.1日)		C	
② 東アジア S C M の形成								
東アジアとの円滑な物流水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、中核・中核国際港湾等において、国際コンテナ、フェリー・ROROターミナルの整備・改良を実施するとともに、小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図るとともに、我が国側のゲートウェイとしてのターミナル機能の高度化を図る。	【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率】 (国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト(※)+港湾コスト(※))+陸上輸送コスト(※))の低減の割合(平成14年度比) ※海上輸送コストの低減:船舶の大型化への対応等による低減 ※陸上輸送コストの低減:効率的な施設配置等による低減 ※港湾コストの低減:ターミナル稼働率向上等による低減 <目標>平成19年度までに、平成14年度比5%減	○	2.1%減(16)	5%減(19)	5.8%減(19)		A	
③ 拠点港湾の機能向上の推進								
コンテナゲート周辺の混雑状況を解消し、物流の効率化を図るため、港湾の24時間フルオープン化の促進、本人確認の自動化等によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。	【ゲート効率化システムの構築】 (重要国際コンテナ埠頭(コンテナターミナル)への出入者(ドライバー等)の本人確認を自動化等するためのシステム構築) <目標>平成17年度に引き続き、平成18年度も実証実験を実施しシステムを検証	-	-	-	-		A	
	【フルオープン検査支援サービスの提供】 (夜間や雨天時等においても国の検査を円滑に行うために、官民の取組と連携して、24時間フルオープンサービスに対応した施設を整備) <目標>平成22年度までに、各スーパー中核港湾において実施	-	-	-	-		A	
多頻度、小ロットでの輸送に対応し、港湾コストの削減及び船舶入港から貨物の引き取りまでのリードタイムの短縮、港湾間や背後圏との輸送円滑化を図るための共同予泊の整備の促進を図るとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等による港湾と鉄道との間の物流の効率化を図る。	【共同予泊施設の活用等によるコンテナ物流の円滑化】 (港湾間の横持ちコンテナや空コンテナを一時置きすることによりコンテナターミナルのゲート混雑緩和を図るため、コンテナターミナル近傍において共同予泊の整備を促進) <目標>平成19年度までに、各スーパー中核港湾において実施	-	-	-	-		A	
	【鉄道積替円滑化に資する環境整備】 (コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する鉄道積替施設の整備を促進) <目標>平成18年度までに、支援制度の創設、平成19年度までに、スーパー中核港湾のモデル地区において実施	-	-	-	-		A	
鉄鉱石、石炭、石油等を輸送する船舶の大型化に対応するため、受益者からの負担も活用して、航路や港湾の水深確保等、所要の機能向上を図る。	【船舶航行のボトルネックの解消率】 (国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合) <目標>平成22年度までに、95%	○	81%(16)	95%(22)	95%(20)		A	
④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用								
航空貨物需要に応えた空港機能の向上を図るため、成田国際空港の平行滑走路の2,500mの推進、関西国際空港の二期事業の平成19年限定供用に向けた整備推進、中部国際空港の貨物施設の充実等を促進する。	【我が国における国際航空貨物取扱量】 (我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量) <目標>平成24年度までに、4,440万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)		D	
羽田空港の再拡張事業を推進し、平成21年中の供用開始を目指す。再拡張事業の完成後は、国内線の需要への対応を図りつつ、国際定期便の就航を図るとともに、24時間空港として有効活用を図る。また、貨物輸送については、国際旅客定期便のペリー活用に加え、深夜早期時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しつつ実現を図る。	【我が国における国際航空貨物取扱量】(再掲) (我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量) <目標>平成24年度までに、4,440万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)		D	
(2) 国内外の物流ネットワークの構築								
① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築								
国際物流の観点から重要な港湾と物流拠点を結ぶルート上のボトルネック箇所の解消率 (以下の基準により選定されたルート上に存在する重さ指定道路・高さ指定道路に指定されていない区間(※)のうち、平成18年度以降に重さ・高さ指定道路に指定された区間(箇所)の割合) ① 高規格幹線道路の全線 ② 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構築する道路のうち、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である区間 ③ 県庁所在地の地政学上、経済上、文化上特に重要な都市を連絡する区間 ④ 特定重要港湾・重要港湾又は重要な飛行場と前述の区間を連絡する区間 但し、指定するためにトンネルの拡幅等大規模な対策が必要な箇所については、現時点で指定の必要性・緊急性等が十分でないとして判断される区間は除く ⑤ ①及び②の道路のほか、船舶の運送道路や旅客道路のアクセス道路等のうち、道路管理者が国際物流の観点から重要であると考える道路 ⑥ ①、②及び③の道路と物流拠点又は港湾・空港を結ぶ道路、及び物流拠点と港湾等を相互に結ぶ道路のうち、国際物流に係る輸送ニーズが極めて高いと考えられる道路 ※ 地方整備局ごとに地域の状況等を考慮して設定 <目標>今後概ね10年間で国際標準コンテナ車が通行できない区間(国際コンテナ通行支障区間)を全て解消	○	0%(17)	100%(27頃)	約26%(20.4)		C		
高速道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な港湾・空港の割合の向上を図るため、アクセス道路等の整備を重点的かつ効果的に推進する。	【拠点的な港湾・空港への道路アクセス率】 (高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達可能な拠点的な港湾・空港(※)の割合) ※ 拠点的な港湾:国際定期便が就航している又は年間乗降客数1,000万人以上の国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる港湾 ※ 拠点的な港湾:特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内河コンテナ航路の指定がなされている重要港湾のうち取扱貨物取扱量が1,000万トン以上/年又は国際貨物取扱量が500万トン以上/年の港湾(貨物取扱量は1996-2005年の平均) <目標>平成19年度までに、68%	○	66%(17)	69%(19)	68%(19)		A	

具体的施策の概要	評価指標及びその目標	実務的指標	計画当初の実績値	目標	現状	達成状況
特殊車両通行許可申請手続の電子化（ペーパーレス化）及びワンストップサービスを引き続き実施し、手続の簡素化・効率化を推進するとともに、重さ指定道路及び高さ指定道路についてウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供に努める。	【手続の電子化及びワンストップサービス】 ＜目標＞平成15年度末に、実施	-	-	-	-	A
<b>2) 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築</b>						
貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにするため、港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等とのアクセスを改善する。	【国土交通省国際物流施策推進本部による検討】 （経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークを構築するための総合的・一体的・戦略的な物流施策の検討の実施） ＜目標＞平成17年2月に設置した国際物流施策推進本部を継続的に開催し検討を実施	-	-	-	-	A
	【鉄道積替円滑化に資する環境整備】（再掲） （コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・持ち出し輸送に資する鉄道積替施設の実施を促進） ＜目標＞平成18年度までに、支援制度の創設、平成19年度までに、スーパー中樞港湾のモデル地区において実施	-	-	-	-	A
スーパー中樞港湾における内航フィーダー輸送の利用促進のため、内航コンテナ船の外貨入港への直付けの促進、外貨入港と内航入港の一体的運用による積持ちコストの低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施、スーパーエコシップ等新技术を活用した船舶の開発・実用化・普及を推進する。また、フェリーやRORO船専用のトレーラについては、特殊な使用実態に鑑み、利用促進につながる対応策を検討する。	【内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施】 ＜目標＞平成17年度、平成18年度に引き続き、平成19年度も実証実験を実施 【SES化に伴う船舶上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】 （SES化に伴う船舶上昇率）÷（SES化をしない場合の船舶）×100（％） ＜目標＞平成22年度契約船において、平成17年度契約船の3分の1に低減	-	-	-	-	A
	【港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea&Air輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査の実施】 ＜目標＞平成18年度までに、調査を実施	-	-	-	-	A
	【鉄道コンテナ輸送量】（貨物鉄道のコンテナ輸送実績により算出） ＜目標＞平成22年度までに、217億トンキロ	○	195億トンキロ(16)	217億トンキロ(22)	202億トンキロ(21)	D
	【新たな海陸国際複合一貫輸送システム構築のための課題と対策のとりまとめの実施】 （海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等、新たな海陸の国際複合一貫輸送等の取組を推進するにあたっての課題と対策のとりまとめ） ＜目標＞平成18年度までに、実態調査を実施 平成19年度目途に、課題と対策をとりまとめ	-	-	-	-	A
海上輸送と航空輸送の組合せにより、効率的・効果的な物流の仕組みを構築すべく検討を推進する。	【我が国における国内航空貨物取扱量】 （我が国の空港で取り扱われた国内航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、107万トン	○	88万トン(16)	107万トン(24)	100万トン(20)	C
一般空港等においては、貨物動線の改善等による空港内貨物施設の機能強化、滑走路利用制限の緩和による輸送能力の向上を図る。また、空港内における貨物車両の混雑緩和等について検討を図る。	【我が国における国内航空貨物取扱量】 （我が国の空港で取り扱われた国内航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、107万トン	○	88万トン(16)	107万トン(24)	100万トン(20)	C
<b>3) 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方</b>						
我が国航空企業の貨物輸送力の増強を図るため、平成18年度中に航空企業の航空機の調達に対する支援措置の維持・充実を推進する。また、航空貨物専用便の就航拡大のための環境整備を図る。	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン 【平成18年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置】 ＜目標＞平成17年度までに、措置	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D
	【年間養成学生数】 （航空大学校の第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）における年間養成学生数） ＜目標＞第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）において、年間72名	○	54名(18)	毎年72名	54名(18) 72名(19) 72名(20)	A
航空貨物需要の増大に応じた輸送力の確保を図るため、平成17年度中に本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の委託に関する技術通達を定め、当該受委託の推進を図る。	【本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の委託に関する技術通達を定め、当該受委託の推進を図る】 ＜目標＞平成17年度までに、通達を策定	-	-	-	-	A
<b>3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化</b>						
<b>1) 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成</b>						
高度化・多様化する荷主ニーズに対応するため、平成17年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用するなど、先進的な取組に対し、資金面の支援、関係事業許可・登録の一括付与等を行うことにより、国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路等のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、在庫管理、流通加工、クロスドック機能といった高度の物流サービスの提供が可能な物流施設の実現を促進する。	【総合効率化計画の認定件数】 （流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づく総合効率化計画（事業者が実施しようとする流通業務総合効率化計画）についての計画）の認定件数 ＜目標＞平成21年度までに、110件	○	0件(16)	110件(21)	122件(20)	A
コンテナターミナルの背後において、流通加工機能・クロスドック機能など高度な物流サービスを提供できる特設流通業務施設の立地を促進するとともに、臨港交通施設等の整備を推進する。	【港湾流通拠点地区の指定地区数】 （流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第6条第1項により指定された地区数） ＜目標＞平成21年度までに、15地区	○	1地区(17)	15地区(21)	2地区(21)	D
都市における物流機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、高速道路1C近郊等の区域において、当該都市の需要に応じた宅配、保管等の機能に加え、当該都市と他の地域との地域間流動的物資の集約の機能を併せて有する物流拠点について、「流通業務街地の整備に関する法律」（流市法）による流通業務団地及び土地区画整理事業による整備を促進し、適切な物流施設の配置と供給を図る。	【物流拠点の整備地区数】 （流通業務街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数） ＜目標＞平成21年度までに、36地区	A	4地区(17)	36地区(21)	23地区(20)	C
特別用途地区等の活用を促進することにより、流通業務施設等の集約的な立地等を図り、効率的な物流施設の実現を図るとともに、都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針を作成する。	【都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成】 （平成18年度までに、指針を検討及び作成）	-	-	-	-	D
国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス・ハブや物流ネットワークを活用した共同輸配送の促進策を検討する。	【国際物流戦略チームの設置及び促進方策の検討】 ＜目標＞平成19年度までに、10地区において設置	○	0地区(16)	10地区(19)	10地区(19)	A
<b>2) 国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共施設運営の改善</b>						
港頭地区の渋滞の一因となっている空コンテナの貸出・返却に伴う輸送について、荷主近傍の内陸部における空コンテナの貸出・返却による効率化を図るため、インランドデポ施設の整備や効率化を支援する情報システムの構築について検討する。	【インランドデポ施設・情報システムの構築の検討】 ＜目標＞平成18年度までに、空コンテナ流通システムを設計し、実証実験を実施及びデポ施設の実現性の検討	-	-	-	-	A
<b>3) 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共施設運営の改善</b>						
国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするため、アクセスの改善、輸出手続の改善等の検討を図る。また、首都圏を軸とする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行う。	【首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方についての調査の実施】 ＜目標＞平成20年度までに、調査を実施し、国際物流の将来像を提示	-	-	-	-	A
成田国際空港においては、利用者の利便性向上の促進を図るため、平成20年度中に南側貨物上屋前面での航空機からの貨物の積み降ろしが可能となるようエプロンを改修する。また、同空港の空港内外の車両混雑緩和について関係者との検討を図る。	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン 【国際物流戦略チームによる検討】 （成田国際空港周辺における道路混雑等の問題について改善策を検討するため、平成17年に荷主、物流事業者、行政など関係者の連携により設置された「国際航空物流戦略研究会」において、実証調査に基づいて、改善策を検討） ＜目標＞平成17年度に実施された実証調査結果に基づいて、改善策を検討	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D
	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D
関西国際空港においては、増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋等を整備することにより、国際物流拠点としての機能強化の促進を図る。	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D
中部国際空港においては、需要増に対応した貨物上屋の拡充の検討を進めるとともに、総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るため、地域内における運搬業務の円滑化対策の検討を推進する。	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D
羽田空港においては、平成21年中に予定されているPFI手法により民間の創意工夫を活かした国際線貨物ターミナルの開発により、国際物流の拠点として迅速な貨物処理と質の高いサービス提供の実現を図る。	【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲） （我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量） ＜目標＞平成24年度までに、444万トン	○	326万トン(16)	444万トン(24)	259万トン(20)	D

具体的施策の概要		評価指標及びその目標		完成時期	計画当初の実績値	目標	現状	達成状況
4輸出・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進		【港湾手続の簡素化・共通様式化の早期実現】 ＜目標＞平成17年11月に、実施		-	-	-	-	A
平成17年の秋のFAL条約の締結の機会に、入出港留等に併せて、入港前の諸手続の大幅な簡素化と共通様式化を図るとともに、夜間入港規制を廃止する。これらの簡素化手続を平成17年11月までに電子申請及び書類双方で行えるようにする。								
5アジア地域内の物流発展のための対応策		【解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施】 ＜目標＞平成18年度までに、調査を実施		-	-	-	-	A
経済交流が活発化しつつあるASEAN地域での物流の円滑化に資するため、実施中の「日ASEAN物流プロジェクト」をASEAN諸国との緊密な連携により、強力に推進する。具体的には、解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査を実施する。また、制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査を実施する。さらに、ASEAN地域の物流事業者のレベル向上のため、各国の発展レベルに応じた研修を実施する。加えて、東アジアにおける統一的な物流統計の実現に向けた条件整備を進める。		【制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施】 ＜目標＞平成18年度までに、調査を実施		-	-	-	-	A
		【各国の発展レベルに応じた研修の実施】 ＜目標＞平成18年度までに、研修を実施		-	-	-	-	A
物流の円滑化を図るため、引き続き日中、日韓間における既存の運輸ハイレベル協議、実務者協議等の政策対話を活用する。また、東アジア域内の物流改善を図るため、日中韓やASEAN+3（日中韓）など新たな枠組み創成に向けた調整を行い、物流効率化のための共通課題について検討を進める。		【日中韓物流大臣会の開催】 ＜目標＞概ね1年に1度開催		-	-	-	-	A
2効率的で環境負荷の小さい物流								
①グリーン物流の推進								
①グリーン物流の推進のための全体的枠組み								
「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、荷主・物流事業者が一体となって、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PLの促進、エコドライブの促進、電子タグ等の導入による情報化や効率化等、幹線物流から末端物流まで施策の幅を広げて、裾野の広い活動を展開する。このため、モデル事業に対する支援、CO2排出量簡易計算マニュアルの作成、優良事例の広報等を実施する。		【グリーン物流パートナーシップ会議会員数】 （グリーン物流パートナーシップ会議に会員登録している者数） ＜目標＞平成21年度までに、4,000者		○	2,553者(18.6)	4,000者(21.12)	3,119者(20.12)	D
		【グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率】 （（グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用件数）÷（グリーン物流パートナーシップ会議会員企業数）×100（%）） ＜目標＞平成21年度までに、グリーン物流パートナーシップ会議会員企業数の5.0%		○	約10%(18)	50%(21.12)	約10%(18)	C
運輸分野におけるCO2削減目標の達成に向け、物流分野におけるエネルギーの使用の合理化をより一層進め、CO2排出量の抑制を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を改正したが、これに基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に、主務大臣が勧告、公表、命令を行う等の措置を講ずる。		【改正省エネ法の適切な執行】 ＜目標＞平成17年度までに、政省令・告示を公布 平成18年度より、毎年度、適切に措置		-	-	-	-	A
CSRの見地から環境経営を推進する企業の増加を図るため、大手企業等が公表している「環境報告書」等を基にした各企業の物流面での環境改善に向けた取組に関する「環境ロジスティクス・データベース」を充実し、その活用を図る。		【環境ロジスティクス・データベース掲載件数】 （環境ロジスティクス・データベースに掲載された取組事例の件数） ＜目標＞平成21年度までに、350件		○	24件(18.5)	350件(21.12)	131件(19.10)	C
②トラックに比しCO2排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等								
鉄道については、従来の車両では実現できなかった新たなダイヤ設定を可能とすることにより、既存インフラの下で追加的な輸送力を創出するため、時速130kmで走行可能な新型交流直流高速貨物電車の開発・導入を促進するとともに、鉄道貨物インフラの整備を進める。また、安全かつ安定的な輸送を期するため一定年数を経過した機関車・貨車の更新を促進するほか、モーダルシフトの受け皿として必要となる大型高規格コンテナの導入、大型荷役機械（トップリフター）の整備、貨物情報システムの整備等を促進する。さらに、一般消費者を含めて環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るため、平成17年度から開始した鉄道貨物輸送の利用に積極的に関心する企業の商品等へのエコレールマークの表示を行う制度を推進する。		【鉄道コンテナ輸送量】（再掲） （貨物鉄道コンテナ輸送実績により算出） ＜目標＞平成22年度までに、217億トンキロ		○	195億トンキロ(16)	217億トンキロ(22)	202億トンキロ(21)	D
		【機関車の新製車両数】 （貨物鉄道の新製実績により算出） ＜目標＞平成17年度から平成19年度の累計で、75両		○	26両(17)	75両(19)	79両(19)	A
モーダルシフトの担い手として将来にわたり安定的な貨物輸送が確保されるようにするため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化に向けて、経営基盤の強化を図る。		【日本貨物鉄道株式会社の経営損益】 （日本貨物鉄道株式会社の決算より算出） ＜目標＞経営黒字の継続		-	-	-	-	D
国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進を図るため、船舶の大型化・高速化に対応するとともに、シームレスな複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルを整備する。		【複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率】 （複合一貫輸送（※）に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏内の人口の割合） ※ 複合一貫輸送：海上輸送と鉄道、トラック輸送を組み合わせるドア・ツー・ドアの輸送を完了する輸送方式 ＜目標＞平成18年度までに、80%		○	79.6%(16.12)	80%(18)	80%(18.12)	A
		【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率】 （国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト（※）+陸上輸送コスト（※））の低減の割合（平成14年度比）） ※ 海上輸送コストの低減：船舶の大型化への対応等による低減 ※ 陸上輸送コストの低減：効率的な施設配置等による低減 ＜目標＞平成19年度までに、平成14年度比4%減		○	4%(16)	4%(19)	3%(19)	C
③グリーン物流推進のための自動車交通対策等								
自動車単体の燃費性能の向上を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、新たに重量自動車（車両総重量2.5トン超のトラック及び乗車定員11人以上の乗用自動車）を対象にトップランナー方式に基づく燃費基準を導入する。また、乗用自動車及び小型トラックの現行燃費基準については、事業者等による積極的な取組等により前倒し達成が見込まれることから、現目標年度以降の新たな燃費基準を策定する。		【ディーゼル重量車の平均燃費向上率】 （自動車メーカーからの各車両の燃費値を出荷台数加重平均した値の報告により、全メーカーの平均燃費値を算出し、基準年である平成14年度の平均燃費値からの向上率を算出） ＜目標＞平成27年度までに、12%		-	-	12%(27)	4%(20)	C
		【燃費基準の策定】 （トップランナー方式に基づく燃費基準を策定） ＜目標＞平成18年度までに、燃費基準を策定		-	-	-	-	B
エコドライブの集中的な普及を図るため、トラック運送事業者に対し、計画的かつ継続的なエコドライブの実施と運行状況の評価及び指導を一体的に行う取組（EMS、エコドライブ管理システム）の構築・普及に向けた支援をするとともに、運転手や運行管理者に対する講習会等を実施する。		【EMSの普及に向けたモデル事業・調査研究の成果の公表】 （エコドライブ管理システム（EMS）の普及を図るため、EMSの有効性及び効果的な実施方法を明らかにするためのモデル事業や調査研究の成果を公表） ＜目標＞平成18年度までに、成果を公表		-	-	-	-	A
トラックからのNOx・PM等大気汚染物質の排出の削減を図るため、自動車排出ガス規制を強化するとともに、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における軽量の削減等に関する特別措置法」に基づき、車種規制及び事業者指導を適切に行う。		【NO2及びSPMの環境基準達成状況】 （全国及び自動車NOx・PM法対策地域一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局におけるNO2及びSPMの環境基準達成状況） ＜目標＞平成22年度までに、概ね達成		-	-	-	-	C
④グリーン物流推進のための技術開発等								
スーパーエコシップフェーズ1・ノンバラスト船の普及の促進、次世代低公害車・高度船舶安全管理システムの実用化の促進、スーパーエコシップフェーズ2・天然ガスエンジン駆動システム・超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発の推進、バイオマス燃料の活用などによる地球温暖化対策を講じる。		【SES化に伴う船舶上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】（再掲） （SES化に伴う船舶上昇額）÷（SES化をしない場合の船舶）×100（%）） ＜目標＞平成22年度契約船において、平成17年度契約船の3分の1に低減		○	24.57%(17)	8.19%(22)	24.07%(18)	D
積雪寒冷地の自然冷気を利用して製造した雪水を片荷輸送における潜在的な輸送余力を活用して大都市圏に輸送し、臨海部オフィスの冷房熱源として利用する雪水輸送システムの構築を図り、事業化を支援する。また、物流の効率化を図るため、自然冷熱や新冷凍保存技術を活用した貯蔵施設を設置し、馬鈴薯や活魚といった農水産品を、収穫期等における集中出荷ではなく、平準化した通年出荷により安定供給することなどを促進する。		【東京臨海部オフィスビルの冷房熱源として北海道から輸送する雪水の量】 （北海道の産地から空荷を活用して首都圏に輸送される、冷房用の雪水の重量（産地における発荷重量ベース）） ＜目標＞平成21年度までに、3万トン		○	-	3万トン(21)	-	NA
⑤静脈物流の効率化等の推進								
循環型社会の構築を図るため、リサイクルボートの保管施設等の整備拡充を支援し、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築等を推進する。		【循環資源国内輸送コスト低減率】 （港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点で循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。） ＜目標＞平成21年度までに、平成14年度比約10%減		○	7%減(17)	10%減(21)	4%減(19)	D

具体的施策の概要	評価指標及びその目標	定量的指標	計画当初の実績値	目標	現状	達成状況
国際幹線物流の効率化を図るため、循環資源の輸出行外資ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源に関する関係者間における情報共有等について検討する。	【循環資源国内輸送コスト低減率】（再掲） （港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることにより低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。） <目標>平成21年度までに、平成14年度比約10%減		7%減(17)	10%減(21)	4%減(19)	D
<b>(2) 貨物交通のマネジメントの推進</b>						
<b>①道路ネットワークの構築と使い方の工夫</b>						
環境にやさしく効率的な物流を実現するため、人流とのすみ分けにも配慮しつつ、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導等を図る。	【規格の高い道路を使う割合】 全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 ※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す <目標>平成19年度までに、15%		14%(17)	15%(19)	15%(19)	A
物流拠点と高速道路等との結節性を高めるため、スマートインターチェンジ（ETC（インストップ自動料金支払いシステム）専用IC）の活用及びアクセス道路の整備を推進する。	【規格の高い道路を使う割合】（再掲） 全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 ※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す <目標>平成19年度までに、15%		14%(17)	15%(19)	15%(19)	A
都市内において集中的に発生している渋滞を効果的に緩和するため、ボトルネックとなっている交差点・踏切道の改良、信号制御の高度化等を推進する。	【道路渋滞による損失時間】 （渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの（年間1億人時間の損失とは、1年間に1億人が各々1時間損失することを意味する）） <目標>平成19年度までに、平成14年度（38.1億人時間）比で約10%削減		3%削減(16)	10%削減(19)	17%削減(19)	A
幹線における貨物交通の環境負荷低減を図るため、都市間物流における道路ネットワークの効果的な使い方を検討するとともに、貨物の道路上の流動状況をより詳しく把握するための調査を実施する。	【道路上の貨物流動状況をより詳しく把握するための調査の実施】 （米田におけるFAF（Freight Analysis Framework）等の貨物流動推計手法を参考に、国内における貨物流動の推計に必要なモデルの構築に向けた検討を実施） <目標>平成18年度までに、研究会を設置し検討の基本的方向性を定め、さらに検討を実施		-	-	-	A
<b>②都市内物流の改善</b>						
街づくりや施設整備に当たって都市内物流の円滑化に配慮し、共同集配システムの構築、都市内大型建築物に荷割き施設の設置を義務付ける条例の制定等の対策を促進する。	【荷割き駐車場の設置を義務付けた条例の制定】 （平成6年1月に改正した「標準駐車場条例」に基づき、荷割き駐車場の設置を義務付けた条例の制定） <目標>毎年、駐車場法に基づく条例による荷割き駐車場の建築物への設置義務付について、地方公共団体等の理解及び条例制定を促進するため、講習会などにおいて制度等を周知		-	-	-	A
<b>③海上コンテナ物流の効率化</b>						
港湾統計、全国コンテナ貨物流動調査など既存調査を活用し、海上コンテナ貨物の輸送量などの品目特性を踏まえた流動状況を把握する。	【全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施】 <目標>5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施		-	-	-	A
小ロット・多頻度輸送による輸送コストの増大や、国内輸送での環境負荷の増大といった諸問題を解決するため、国際海上コンテナに関する、荷主のニーズに対応するため、空コンテナやコンテナの空きスペース等の情報提供を行うシステムや、新たな輸送規格（20ftコンテナより小さな単位の輸送規格）の導入等の輸送の共同化を促進するためのシステムについて検討する。	【国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施】 <目標>平成18年度より、調査を実施		-	-	-	A
<b>(3) 情報化・標準化の推進</b>						
<b>①流通業界の総合IT化促進</b>						
<b>②電子タグの国際標準化と実用化促進</b>						
<b>③標準化推進体制との連携</b>						
<b>④電子債権制度の活用</b>						
<b>⑤ユニコード化の推進</b>						
<b>⑥ITSの高度利用の推進</b>						
交通の円滑化及び環境負荷の軽減を図るため、ITSの推進の一環として、ETCの普及促進、道路交通情報通信システム（VICS）、新交通管理システム（UTMS）の整備、電子ナンバープレート（スマートプレート）の実用化を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供、経路誘導、車両の運行管理等に取り組む。また、信号機や交通管理システムの高度化等交通安全施設等の整備を促進する。さらに、交通の安全を高めるため、先進安全自動車（ASV）、走行支援道路システム（AHS）及びナビゲーションITSの研究開発等に産学官が連携して取り組む。	【ITSの高度利用によるCO2排出量削減】 （京都議定書目標達成計画に基づくETC、VICSの普及促進、ITSの推進等によるCO2排出量削減量） ※ ETCの普及促進…約20万t（自動車ノンストップ化：約16.5万t、及び料金前払済…約3万t） ※ VICSの普及促進により、自動車走行速度向上…約240万t <目標>VICSの普及により、平成22年までに、CO2排出量を240万t削減		約194万(17)	約240万(22.12)	約225万(19)	C
<b>⑦港湾物流情報プラットフォームの構築</b>						
港湾物流に介在する各主体（荷主、船社、コンテナターミナル、海貨・通関・陸運）間における国際標準に準拠した電子的な情報授受を促進するため、実証実験を通じた検証を行いつつ、官民で協働し港湾物流情報プラットフォームを構築する。	【港湾情報プラットフォームの構築】 <目標>港湾情報プラットフォームの構築に向け、平成18年度までに、共通ルールのモデルを構築		-	-	-	A
<b>⑧船舶の航行安全確保のためのシステム構築</b>						
安全性を確保しつつ、船舶航行の効率化を実現するため、船舶自動操縦装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備・運用、航路標識の高機能・高規格化等の整備、浅瀬等の存在により航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、さらに安全かつ効率的な交通体系の検討を行うことで海上ハイウェイネットワークの構築を図る。	【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数】 （ふくそう海域（※）において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数） ※ ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る） <目標>毎年度0件  【船舶航行のボトルネックの解消率】（再掲） （国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合） <目標>平成22年度までに、95%		0件(16)	毎年度0件	平成20年度まで0件	A
<b>(4) 物流効率化を支える人材の育成等</b>						
3PL事業促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る研修会を国内において引き続き開催する。	【3PLを行うために必要な提案営業のできる人材を育成するための3PL人材育成研修受講者数】 （平成16年10月より実施している3PL人材育成研修の受講者数） <目標>平成21年までに、14,000名		5,206名(17.12)	14,000名(21.12)	9,707名(21.3)	D
船員の高齢化が顕著な海運業界において、即戦力となる優良な若年船員を確保するため、トライアル雇用助成事業や船員就業フェアなどの船員雇用対策を推進する。	【船員就業フェアの参加者数】 （船員の雇用の促進を図るため、求人者と求職者を一同に集め、就職面接を集中的かつ効率的に行う船員就業フェアの参加者数） <目標>平成21年度までに、参加者延べ1,200名以上  【船員就業フェアの参加企業数】 （船員の雇用の促進を図るため、求人者と求職者を一同に集め、就職面接を集中的かつ効率的に行う船員就業フェアの参加企業数） <目標>平成21年度までに、参加企業延べ240社以上		390名(17)	1,200名(21)	3,777名(21)	A
<b>(5) 物流事業に関する施策のあり方の検討</b>						
<b>①物流事業の変化に対応した施策のあり方の検討</b>						
<b>②商慣行のあり方の検討</b>						

具体的施策の概要		評価指標及びその目標		主要数値	計画当初の実績値	目標	現状	達成状況
3 国民生活の安全・安心を支える物流								
①物流セキュリティの確保								
<p>主要国や世界税関機構等の国際機関の動向を踏まえ、安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、関係省庁と連携して、平成17年3月に、施策パッケージを取りまとめたが、これに基づき、輸入貨物に関する情報を貨物到着前に把握・分析するために必要な措置の検討を含め、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化する。また、物流事業者のガイドライン策定や輸出事業者についてコンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度を導入し、その取組を支援する。さらに、物流事業者等が的確に実施するセキュリティ対策の内容を行政と共有することにより、行政におけるリスクマネジメントに反映させ、セキュリティ対策が講じられたローリスク貨物から、それ以外のハイリスク貨物に取組を重点化することにより、セキュリティ強化と物流効率化の両立を図る。加えて、この施策パッケージの有効性の検証と物流効率化に資するため、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理、輸送システムの実証実験を実施し、その成果を今後の施策に反映する。また、本人確認の自動化によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。</p>		<p>【物流事業者のセキュリティガイドラインの策定】 ＜目標＞平成18年3月に、実施</p>		-	-	-	-	A
<p>セキュリティの確保と円滑かつ効率的な輸送を両立させ、テロに対して脆弱な分野におけるセキュリティレベルを向上させるため、平成18年1月に国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、物流事業者が講じべき保安対策等に関する国際的なガイドラインについて、各国政府及び関係国際機関が協議して作成する必要性について合意を得ることを目指す。</p>		<p>【国際交通セキュリティ大臣会合】 (国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、IMOに対して、WCOとの協力の下、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送のセキュリティ強化のための適切な対策を策定し、必要に応じ、採択することを検討することを求めることに合意) ＜目標＞平成18年1月に、国際交通セキュリティ大臣会合において合意</p>		-	-	-	-	A
<p>不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営及び輸送効率の高い国内海上輸送ネットワークの安定性を確保するため、監視施設等の整備を促進する。</p>		<p>【保安対策を強化した内航旅客ターミナル数】 (内航旅客船(フェリー)ターミナルにおける監視カメラ等を用いた保安対策を実施しているターミナル数) ＜目標＞平成18年度までに、2港ターミナルにて実施 平成19年度以降も整備を促進</p>		-	-	-	-	A
<p>航空貨物に対する適切な保安対策の実施を図るため、ICAO国際標準等に準拠した国民民間航空保安プログラム及び航空保安対策基準の規定に基づき平成17年度に導入した特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用を図る。</p>		<p>【特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用】 ＜目標＞平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始</p>		-	-	-	-	A
<p>我が国経済を支える国際海上輸送の安全確保を図るため、マラッカ・シンガポール海峡沿国等の海上取締能力の向上を支援するなど、同海峡における海賊・海上武装強盗対策を含めたセキュリティ対策を推進する。</p>		<p>【東南アジアの海上保安機関職員等に対する海上犯罪取締研修の実施】 (東アジア各国の海上保安機関等の職員を日本に招き、約1ヶ月間、海賊、密航、密輸等の海上犯罪の発生状況や、その取締手法に関する講義等を実施する海上犯罪取締研修を実施) ＜目標＞平成18年度に引き続き、平成19年度に、研修を実施</p>		-	-	-	-	A
②交通安全の確保								
<p>物流の安全問題へ対応するため、ASV技術等を活用した大型トラックの調査安全対策、先進安全航行支援システムの開発、過去の事故原因の調査分析による効果的な事故再発防止策の徹底等を推進する。</p>		<p>【大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率】 (大型トラックについて実用化されたASV技術の年間装着台数÷(年間生産台数×実用化されたASV技術数)×100(%) ) ＜目標＞平成22年度までに、5.0%</p>		○	2.28%(16)	5.0%(22.12)	6.21%(20)	A
<p>トラック運送事業者の運行管理の充実を図るとともに、過積載、過労運転の防止等の安全関係法令の遵守について関係者への啓発を図る。また、事業者、荷主への働きかけ、安全性優良事業所の普及・活用を推進する。</p>		<p>【事業用自動車の運行管理に起因する事故割合】 (事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合) ＜目標＞平成21年度までに、5.0%以下</p>		○	56.4%(16)	50%(21.12)以下	51.9%(20)	C
<p>東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡といった海上交通の要衝である海域において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保を図るため、国際幹線航路の開発及び保全を図る。</p>		<p>【船舶航行のボトルネックの解消率】(再掲) (国際幹線航路の船舶職員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合) ＜目標＞平成22年度までに、95%</p>		○	81%(16)	95%(22)	95%(20)	A
<p>海上輸送における船舶の航行安全の確保及び保安の確保に資するため、操船シミュレータ訓練装置を導入し、操船者間で各自が把握した運航に必要な情報の共有を進め、安全運航のためのリスク低減を図る訓練(BRM研修)を始めとする、より実践的な教育を推進する。</p>		<p>【BRM研修等の安全運行のための教育に係る講習の受講者数】 (BRM研修等、独立行政法人海技教育機構において実施される、民間の要望に応じ船舶の航行の安全の確保に資する教育に係る講習の受講者数) ＜目標＞平成21年度までに、受講者数延べ2,400名以上</p>		○	881名(17)	2,400名(21)	2,375名(19)	C
<p>船舶交通の安全確保とともに、利用者サービスに相応しい水先業務運営の効率化・適確化、水先人の確保・養成等を図るため、水先制度の抜本的な改革を行う。また、本改革に必要な水先改正法案を平成18年度通常国会に提出することとし、平成19年4月からの実施を目指す。</p>		<p>【水先法の一部を改正するための法案(「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」)の本通常国会への提出】 ＜目標＞平成18年度までに、水先法の一部を改正するための法案(「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」)の本通常国会への提出</p>		-	-	-	-	A
③災害時の適確な対応								
<p>代替輸送(リダンダンシー)の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を効率的に確保しつつ推進するとともに、緊急事態発生時の救済物資の輸送体制及び、必要な物流機能の確保を図る。広域的に収集した公共施設の被災情報の提供や、被災直後に利用可能な輸送機関の相互利用等により物流に関するライフラインの確保を図る。</p>		<p>【災害時に広域的な救済ルートが確保されている都市の割合】 (地域の生活の中心の都市(※1)のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している(※2)ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合) ※1 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都道府庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。 二次生活圏とは、高度な買入れ物ができる商店街や専門業を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域(半径6~10km程度)。 地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1.5時間程度で行ける範囲の圏域(半径20~30km程度)。 ※2 橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。 ＜目標＞平成19年度までに、76%</p>		○	69%(16)	76%(19)	86%(19)	A
<p>災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、斜面の安定を図る防災対策やバイパス整備等を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。</p>		<p>【港湾による緊急物資供給可能人口】 (大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(※)、特定観測地域内(※)の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口) ※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。 ※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。 ＜目標＞平成19年度までに、約2,600万人</p>		○	約2,040万人(17)	約2,600万人(19)	約2,080万人(19)	D
<p>災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、斜面の安定を図る防災対策やバイパス整備等を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。</p>		<p>【3箇年プログラムに位置づけられた橋梁における緊急的な耐震補強の実施率】 (緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を通用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁に対する緊急的な耐震補強の実施率) ※ 耐震補強の実施については、橋脚等の主要部分に対して緊急的に行う対策も含む ＜目標＞平成19年度までに、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁について緊急的な耐震補強を概ね完了</p>		○	約59%(16)	概ね完了	99%(19)	A
<p>緊急物資輸送のための耐震強化岸壁について緊急度に応じて重要度の高いものから順に整備を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。</p>		<p>【港湾による緊急物資供給可能人口】(再掲) (大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(※)、特定観測地域内(※)の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口) ※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。 ※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。 ＜目標＞平成19年度までに、約2,600万人</p>		○	約2,040万人(17)	約2,600万人(19)	約2,080万人(19)	D
④消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保								

全体の約 67%の指標については、目標を達成することができた（評価結果：AまたはB）一方で、全体の約 32%の指標については、まだ目標を達成できていない（評価結果：CまたはD）。

前者に分類された指標のうち、全体の約 66%の指標については、目標年までに目標を達成（評価結果：A）しており、全体の約 1%の指標（評価結果：B）についても現時点では目標を達成しているところである。

また、後者に分類された指標のうち、全体の約 18%の指標については、今後の達成見込みがある（評価結果：C）一方で、全体の約 14%の指標については、今後の達成見込みがない（評価結果：D）状況である。

その他、全体の約 1%の指標については、実績値が把握できていないなどの理由により、データなし（評価結果：NA）となっている。

【指標に関する評価の内訳】（全指標）	指標数	割合
A：目標年までに達成済みで維持可能と思われる	48	65.8%
B：目標年に達成できなかったが、現時点では達成済みで維持可能と思われる	1	1.4%
C：まだ目標を達成できていないが、目標達成に向けた成果を示している （目標年次に到達していないものを含む）	13	17.8%
D：まだ目標を達成できておらず、目標達成に向けた成果を示していない （目標年次に到達していないものを含む）	10	13.7%
E：全く進捗していない	0	0%
NA：データなし	1	1.4%
合計	73	100%

「今後推進すべき具体的な物流施策」のテーマごとの評価結果の概要については、以下の通りである。

### ①国際物流・国内物流の一体的展開

本テーマに係る指標の約 71%については、目標を達成している（評価結果：AまたはB）。このことからすれば、本テーマに係る施策については、概ね順調に進捗していると言えることができる。

【指標に関する評価の内訳】（国際物流・国内物流の一体的展開）	指標数	割合
A：目標年までに達成済みで維持可能と思われる	25	71.4%
B：目標年に達成できなかったが、現時点では達成済みで維持可能と思われる	0	0%
C：まだ目標を達成できていないが、目標達成に向けた成果を示している （目標年次に到達していないものを含む）	5	14.3%
D：まだ目標を達成できておらず、目標達成に向けた成果を示していない （目標年次に到達していないものを含む）	5	14.3%
E：全く進捗していない	0	0%
NA：データなし	0	0%
合計	35	100%

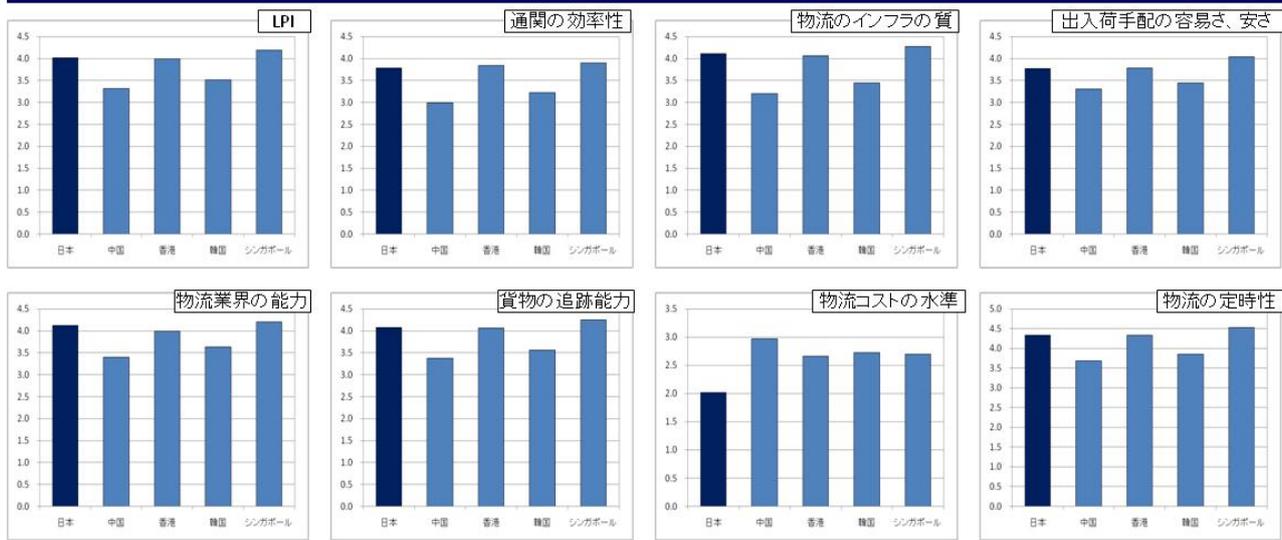
しかし、以下に示すように、日本の国際物流において、解決していくべき様々な課題があることも事実である。

- ・日本の物流コストは、競争相手となる中国、韓国、シンガポール等の物流コストと比較すると高い水準にある（図4）。
- ・アジア主要港（香港、シンガポール、上海、釜山）に寄港する基幹航路の便数が増加傾向である一方、日本に寄港する基幹航路の便数は減少している（図5）。
- ・港湾におけるコンテナ取扱貨物量に関して、2007年までの10年間でアジア諸国（中国、韓国、シンガポール、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア）が3.8倍に増加させているのに対し、日本は1.8倍の増加にとどまっている（図6）。

また、国際物流は、関係者が多岐にわたっており、他の施策の影響を受けるとともに、景気による貨物量の増減や為替レート・人件費の水準等による影響を受けることも事実である。

したがって、各施策について、適切な指標を設定し、それによる評価を行うことは重要であるが、その一方で、上記のような外部要因による影響等も避けられないことから、設定した指標による評価のみが施策全体の評価結果とはならないことに留意する必要がある。

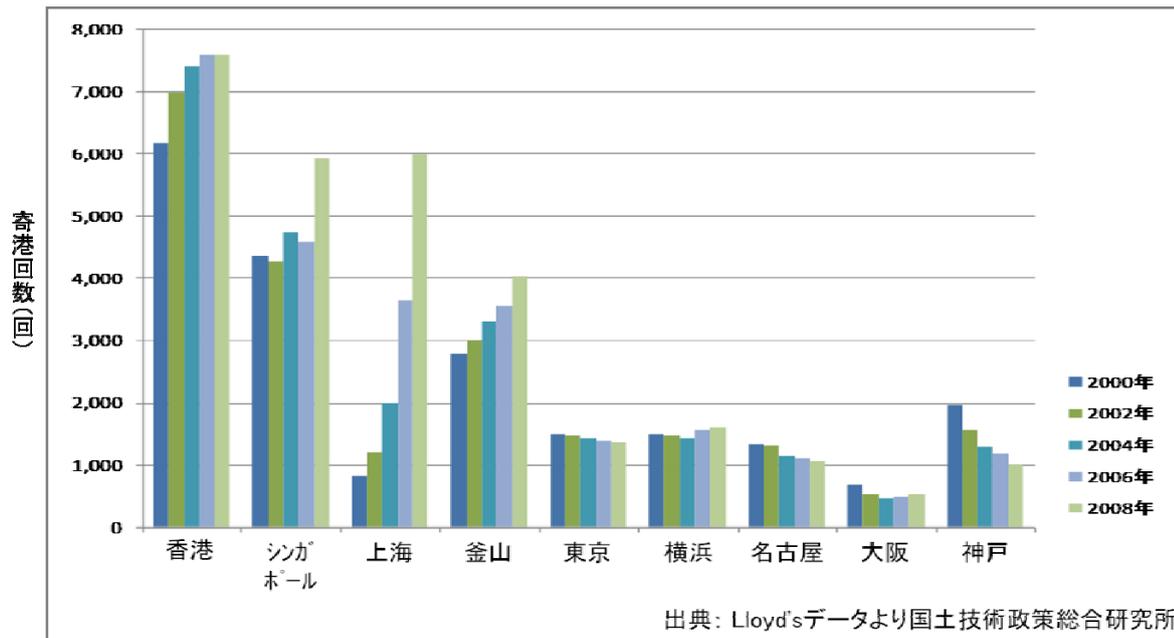
図4 アジア各国の物流環境に対する他国物流関係者からの評価



(出所) The World Bank「Logistics Performance Index2007」から作成 (備考) 国の順序は、日本以外はアルファベット順。

図5

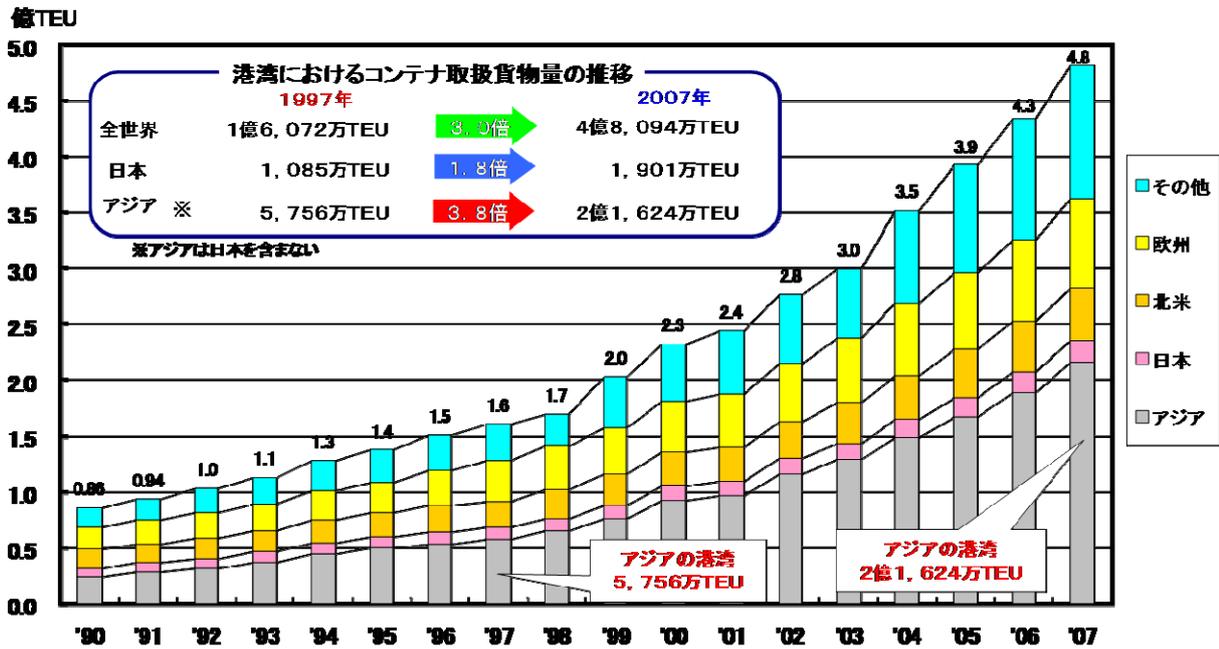
アジア諸港の欧米基幹航路寄港便数の比較



出典: Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

図6

# 世界各地域の港湾におけるコンテナ貨物量の推移



TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィートコンテナを1とし、40フィートコンテナを2として計算する単位  
 各年のContainerisation International Yearbook (The National Magazine Co.Ltd) をもとに国土交通省港湾局作成

- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

## ②効率的で環境負荷の小さい物流

本テーマに係る指標の約55%については、目標を達成している（評価結果：AまたはB）ところだが、①や③の目標達成状況と比べると、低調な状況となっている。

【指標に関する評価の内訳】（効率的で環境負荷の小さい物流）

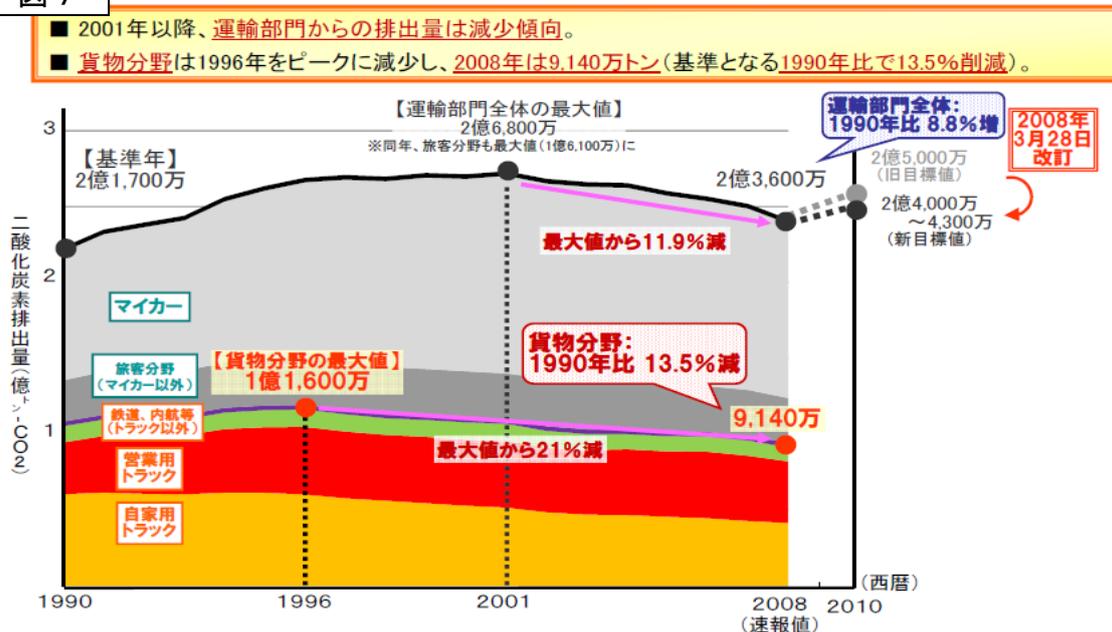
	指標数	割合
A：目標年までに達成済みで維持可能と思われる	15	51.7%
B：目標年に達成できなかったが、現時点では達成済みで維持可能と思われる	1	3.4%
C：まだ目標を達成できていないが、目標達成に向けた成果を示している （目標年次に到達していないものを含む）	6	20.7%
D：まだ目標を達成できておらず、目標達成に向けた成果を示していない （目標年次に到達していないものを含む）	6	20.7%
E：全く進捗していない	0	0%
NA：データなし	1	3.4%
合計	29	100%

このことからすれば、本テーマに係る施策については、あまり順調に進捗してはいないこととなるが、貨物分野におけるCO<sub>2</sub>排出量を見ると、2008年速報値において、1990年比-13.5%となっており、京都議定書で定められている1990年比-6%の目標を既に達成している状況である（図7）。

しかし、CO<sub>2</sub>の総排出量は、貨物量によって大きく変動すると推定されることを踏まえると、個別の施策によるCO<sub>2</sub>排出量削減の効果と景気変動の影響を受ける貨物量の変化等によるCO<sub>2</sub>排出量削減の効果は、不可分のものであることも事実である。

したがって、各施策について、適切な指標を設定し、それによる評価を行うことは重要であるが、その一方で、上記のような外部要因による影響等も避けられないことから、設定した指標による評価のみが施策全体の評価結果とはならないことに留意する必要がある。

図7



### ③国民生活の安全・安心を支える物流

本テーマに係る指標の約77%については、目標を達成している（評価結果：AまたはB）が、物流セキュリティの面からみると、2001年に発生した米国同時多発テロ以降、物流セキュリティの欠如に起因するテロは生じていないが、引き続きセキュリティ対策の強化と物流効率化の両立が課題となっている。

【指標に関する評価の内訳】（国民生活の安全・安心を支える物流）	指標数	割合
A：目標年までに達成済みで維持可能と思われる	10	76.9%
B：目標年に達成できなかったが、現時点では達成済みで維持可能と思われる	0	0%
C：まだ目標を達成できていないが、目標達成に向けた成果を示している （目標年次に到達していないものを含む）	2	15.4%
D：まだ目標を達成できておらず、目標達成に向けた成果を示していない （目標年次に到達していないものを含む）	1	7.7%
E：全く進捗していない	0	0%
NA：データなし	0	0%
合計	13	100%

物流セキュリティは、サプライチェーン全体での課題でもあり、米国が義務づける事前貨物情報の提出（24時間ルール）等、通関手続も関係してくることから、関係者を含めた総合的な対応が一層必要である。

また、輸送の安全確保の面からみると、トラックによる交通事故、海難船舶数も減少傾向にある。ただし、近年、品名確認・保安検査を適切に行わないまま、輸送が制限されている貨物を航空輸送した事案等も多く発生したことから、より一層の利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化等の要請も高まっているところである。

したがって、各施策について、適切な指標を設定し、それによる評価を行うことは重要であるが、関係者が多岐にわたるため、国土交通省の施策だけではなく、関係する施策を連携して講じていくことが必要となる。

## (2) 施策の進捗状況の把握のための指標設定の問題点

17年大綱に基づき、物流施策の総合的・一体的展開を図ることを目的とした「今後推進すべき具体的な物流施策」について、平成17年度末を目途に、施策の進捗状況の把握のための指標とその目標を設定し、平成18年3月に『今後推進すべき具体的な物流施策』の進捗状況を把握するための指標を策定した。これらの指標については、以下のような問題点があると考えられる。

- ・施策の進捗状況を把握するための指標がアウトプット指標（事業がどの程度進捗したかなど）になっており、アウトカム指標（国民にとっての成果）となっていない例もある。また、指標が定量的ではなく、モデル事業や調査事業を実施する、制度を創設する、法令やガイドラインを整備する、会議を開催し検討するなど、定性的なものにとどまっている例も散見される。
- ・指標の目標年次と17年大綱の目標年次（平成21年）が異なっている例もある。これは、短期的な目標を設定しているため、指標の目標年次以降、17年大綱の目標年次（平成21年）までの間の評価ができない場合、または、社会資本整備重点計画等との整合性を図るために17年大綱の目標年次（平成21年）以降を目標としていることから、平成21年時点での評価ができない場合がある。
- ・指標の目標年次と17年大綱の目標年次（平成21年）は同じだが、指標の性質上、平成21年の調査結果の集計に技術的に時間を要するため、評価ができない場合がある。

したがって、今後、施策の進捗状況を「Plan-Do-Check-Action」方式でフォローアップするために指標を設定する際には、上記の問題点を踏まえて、

- ・施策の目標ごとに、可能な限り定量的なアウトカム指標を設定する。
- ・設定する指標の目標年次を、可能な限り総合物流施策大綱の目標年次に合わせる。
- ・目標年次の指標を把握するのに技術的に時間を要する指標を設定する際には、目標年次を前倒しにする。

などの工夫が必要である。

## 2. 総物流施策大綱(2005-2009)策定後の環境の変化と今後の物流政策の基本的方向性

以上のように、17年大綱に基づく各施策の進捗状況を評価してきたが、17年大綱の策定から既に5年を経えており、物流政策の前提条件となる経済・社会環境等にも変化が生じているところである。そのため、ここでは、第1章で述べた「2010年代に向けての物流戦略委員会」における指摘等を踏まえ、以下の(1)～(3)の分野ごとに、17年大綱策定以降の物流を取り巻く環境の変化を概観し、今後の物流政策の基本的方向性を示すこととする。

### (1) 国際物流・国内物流の一体的展開

17年大綱の策定以降、アジア諸国の経済成長が著しい状況の中で、中国やASEAN等に進出した日本企業の物の流れが必ずしも日本を経由しなくなったことが散見される。このことは、2008年12月～2009年1月にかけて実施された2009年版ものづくり白書における企業アンケート調査の結果から伺える。日本企業の海外進出に関して、これまで、アジア諸国については、富裕層を主な消費者と位置づけ、「安い人件費の活用」等が海外進出の主要な目的であったが、現在では、急激に成長している新興国の中間層（ボリュームゾーン）を新たな消費者として位置づけ、「現地販売を目的とする市場開拓」や「第三国への輸出拠点として」という目的が増加している（図8）。また、海外進出当時と現時点の国際分業のパターンについては、「生産工程による棲み分け」や「生産品目による棲み分け」は低下しており、「アジアも国内も同一レベルで展開」している形態が増加している（図9）。これらのことから、国際的な事業展開に当たっては、アジア諸国等の潜在成長力の高い国々の市場をいかに取り込むかということ等を念頭に置いた戦略的な生産体制の構築が求められていると言える。

また、「2010年代に向けての物流戦略委員会」においても、部品製造や製品組立等の立地を戦略的に展開しやすくすることが競争力強化につながることから、グローバルに展開する日本企業のサプライチェーン上に存在する物流に係るボトルネックの解消が必要であるとの見解が示されているところである。

したがって、今後、日本の国際競争力を維持・強化していくためには、日本円の評価や人件費等に起因する日本の物流コストの相対的な高さを考慮すると、物流全体の効率性の向上を図る観点から、日本企業の世界規模での最適立地戦略の進展によりグローバル化したサプライチェーンに対応した効率的な物流体系の構築が必要となる。

図 8

アジア主要生産拠点における進出目的の変化

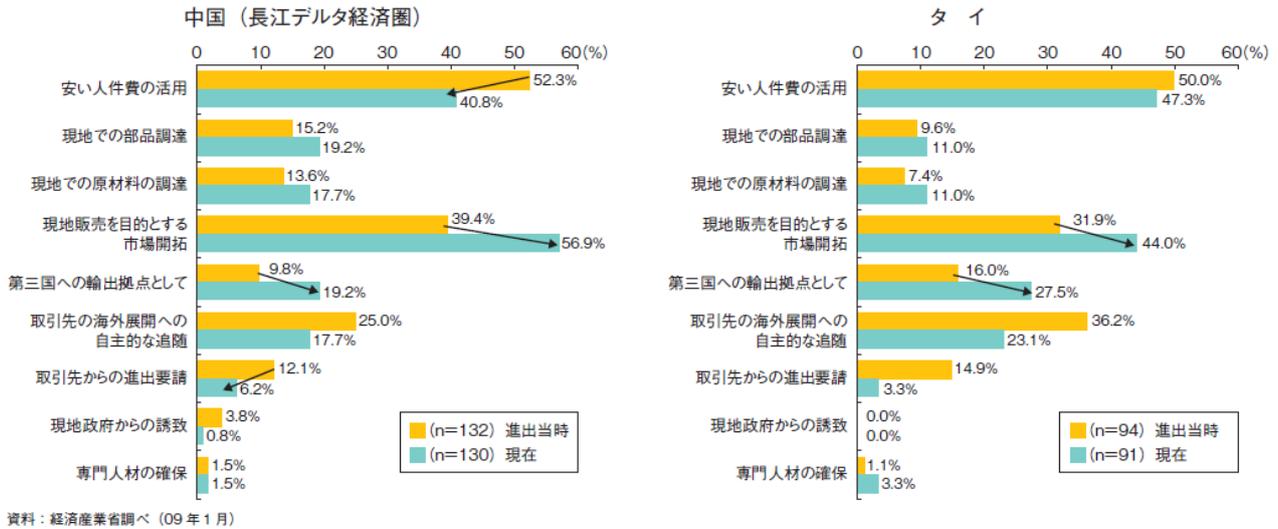
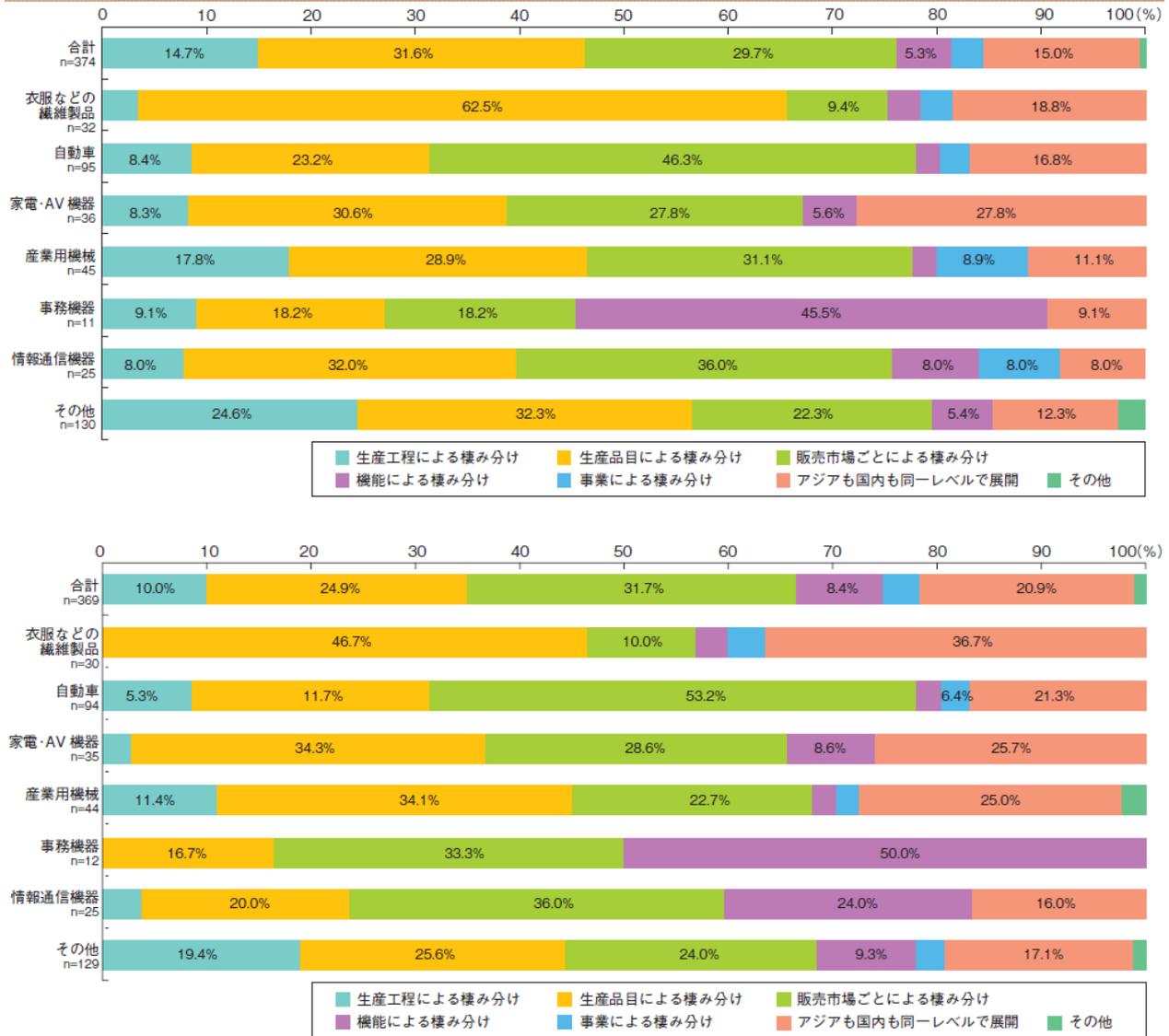


図 9

最終製品別にみた国際分業パターンの変化～進出当時（上段）と現時点（下段）の比較



(2) 効率的で環境負荷の小さい物流

2005年に発効された京都議定書において、我が国は、2008～2012年の第一約束期間に温室効果ガスの排出量を1990年に比べて6%削減しなければならないこととされた。そのため、貨物分野の温室効果ガス排出削減対策に関して、17年大綱においては、これまでのトラックからのCO<sub>2</sub>排出量の削減を図るなどの単体対策に加えて、物流に関係する事業者の連携・協働による創意工夫を活かした先進的なCO<sub>2</sub>排出量削減を図る取組み等を促進していくことが念頭に置かれることとなった。

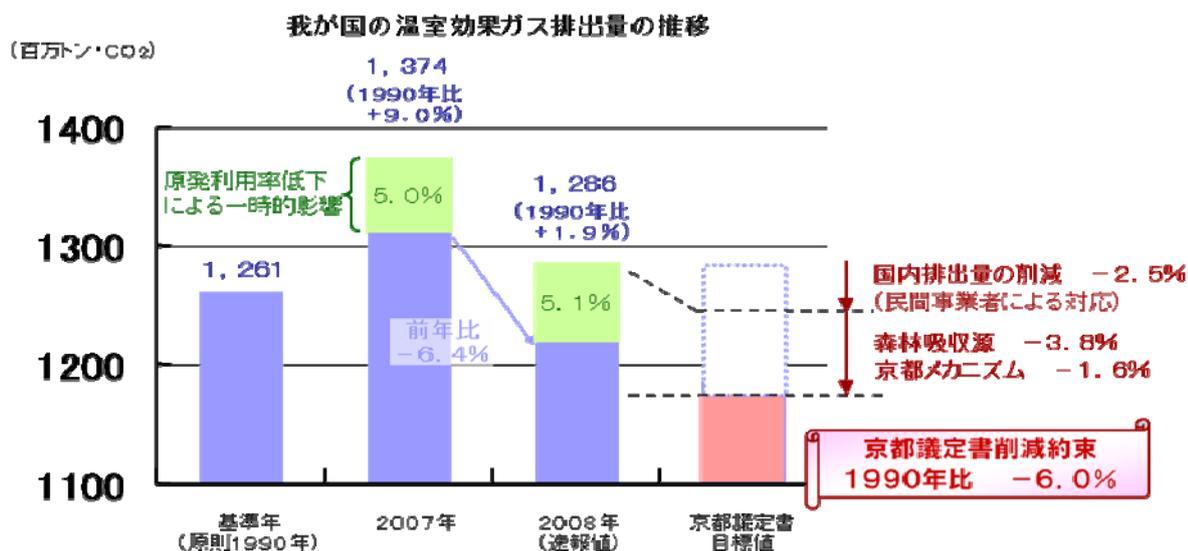
貨物分野におけるCO<sub>2</sub>排出量の経年変化を見ると、1996年以降、順調にCO<sub>2</sub>排出量を減少させ、2007年(確報値)において1990年比-6.8%、2008年(速報値)において1990年比-13.5%となっており、京都議定書で定められている1990年比6%のCO<sub>2</sub>排出量の削減を既に達成している(図10)。

しかし、日本全体のCO<sub>2</sub>排出量は、2008年において1990年比1.9%増(速報値)となっており、また、2020年に温室効果ガスの一層の削減が求められることが予想される状況下において、今後もサプライチェーン全体からのCO<sub>2</sub>排出量を削減していくなど、引き続き物流の効率化を通じた環境負荷の低減に向けた取組みを深度化させていく必要がある。

なお、「2010年代に向けての物流戦略委員会」においても、国内貨物輸送からのCO<sub>2</sub>排出量の低減に加えて、サプライチェーン全体からの環境負荷の低減を図ることが重要であるとの見解が示されているところである。

図10

■ 温室効果ガス排出量は、**12億8,600万トン**(1990年比+1.9%) (2008年度速報値)。  
 ■ 1990年比6.0%減という京都議定書の削減約束を達成するためには、さらなる削減努力が必要。



### (3) 国民生活の安全・安心を支える物流

米国同時多発テロから約9年経ち、引き続き、物流におけるセキュリティ確保と効率化の両立が要請される中、その間に世界経済が拡大していったこともあり、物流におけるセキュリティの確保については、グローバル・サプライチェーンを前提として、いかに物流の効率化と両立させるかという観点が重視されるようになった。このため、AEO制度を始めとする物流セキュリティの確保と物流効率化の両立に関する分野について、今後はグローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現を目指す中で考えていく必要がある。

一方、「2010年代に向けての物流戦略委員会」でも指摘されているように、安全・確実な輸送の確保は物流に欠かすことのできないものであることから、例えば、利用運送事業者に係る事故の頻発や国際海上コンテナを積載したトレーラーの横転による事故など、物流に係る事故の発生が社会的な問題となっていることを踏まえ、今後も国内物流における安全確保対策の推進を図っていく必要がある。

### 3. 総合物流施策大綱(2009-2013)の策定

以上の議論に基づき、政府は、平成 21 年 7 月に「総合物流施策大綱(2009-2013)」(以下「21 年大綱」という。)を策定した(図 11)。また、21 年大綱に基づく具体的な物流施策についても、21 年大綱と同時期に「総合物流施策推進プログラム」(以下「プログラム」という。)として取りまとめた(図 12)。

平成 22 年度において、プログラムのフォローアップ及び改訂を行う際には、現在、国土交通省で行われている成長戦略の策定に向けた検討内容等を踏まえるとともに、第 4 章 1. で述べたことに留意して実施していくこととしたい。

