

# 施策の効果を評価するための指標の 設定について

---

# 施策の効果を評価するための指標の設定について(案)

内航海運の役割は、国内物流の基幹インフラとして、経済活動及び国民生活を支えるとともに、災害時の緊急輸送等を担う機能を確保・充実させること。

## 安定的輸送の確保

- 産業基礎物資については、我が国における生産・流通に必要な輸送サービスを提供する。
- 産業基礎物資以外の貨物については、効率性が高く環境に優しい物流の実現を図るため、陸上輸送からのモーダルシフトを一層推進する。

### <評価指標(案)>

#### ① 産業基礎物資の国内需要量に対する輸送量の割合

- 産業基礎物資の輸送については、中長期的な生産量(国内需要分)の伸びが見込まれない中、国内需要量に対する輸送量の割合を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているか評価する。

#### ② 海運によるモーダルシフト貨物輸送量

- 産業基礎物資以外のモーダルシフト貨物の輸送については、陸上輸送からの転換による貨物輸送量そのものの増加を図ることが求められている中、モーダルシフト貨物の輸送量を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているか評価する。

### <設定の考え方(狙い)>

## 生産性向上

- 船舶や船員等の生産手段の能力を最大限発揮させ、輸送量を最大化する。

### <評価指標(案)>

#### ① 内航貨物船の平均総トン数

- 船舶を大型化させ、一度に大量輸送する観点から、内航貨物船の平均総トン数を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているか評価する。

#### ② 内航海運の総積載率

- 配船の効率性等を向上させる観点から、船舶の輸送能力(載貨重量トンキロ)に対する輸送量の割合を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているか評価する。

#### ③ 内航船員1人・1時間あたりの輸送量

- 船員の労働生産性を向上させる観点から、内航船員1人・1時間あたりの輸送量を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているか評価する。

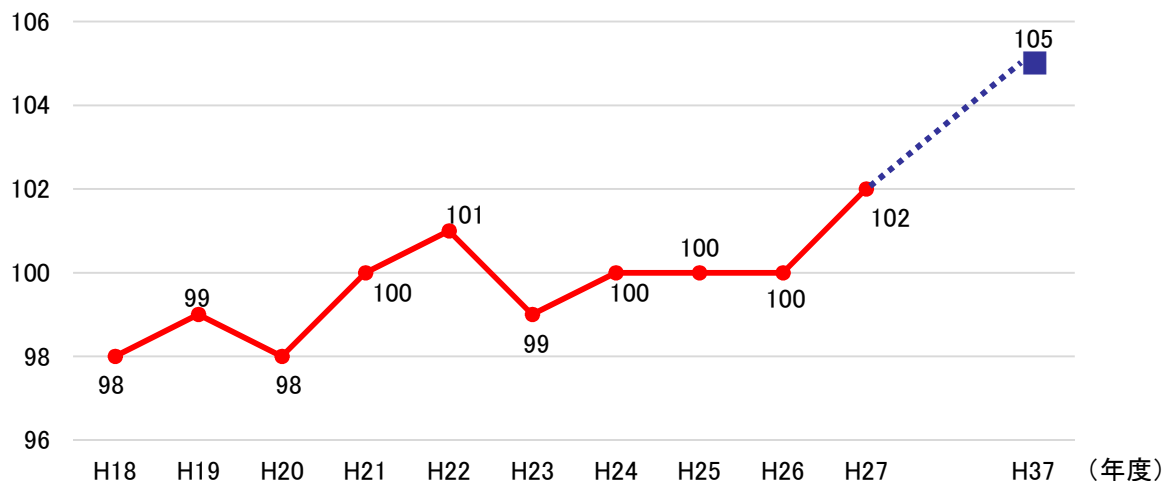
### <設定の考え方(狙い)>

## 産業基礎物資の国内需要量に対する輸送量の割合

年度	基準値	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	目標値 (H37年)	
産業基礎物資	100 (58%)	98	99	98	100	101	99	100	100	100	102	105	
(参考)	鉄鋼	100 (55%)	103	101	94	122	112	101	102	101	96	100	
	セメント	100 (81%)	91	91	96	92	101	98	99	101	100	102	
	石油製品	100 (55%)	100	104	105	98	97	99	100	98	101	102	
	化学製品	100 (52%)	86	83	81	89	98	99	100	100	100	101	

※( )内は平成23年度から平成27年度までの5年間の平均値

(出典)内航船舶輸送統計年報及び(一社)日本鉄鋼連盟、石油連盟、石油化学工業協会、(一社)セメント協会統計資料より国土交通省作成



### <目標値の考え方>

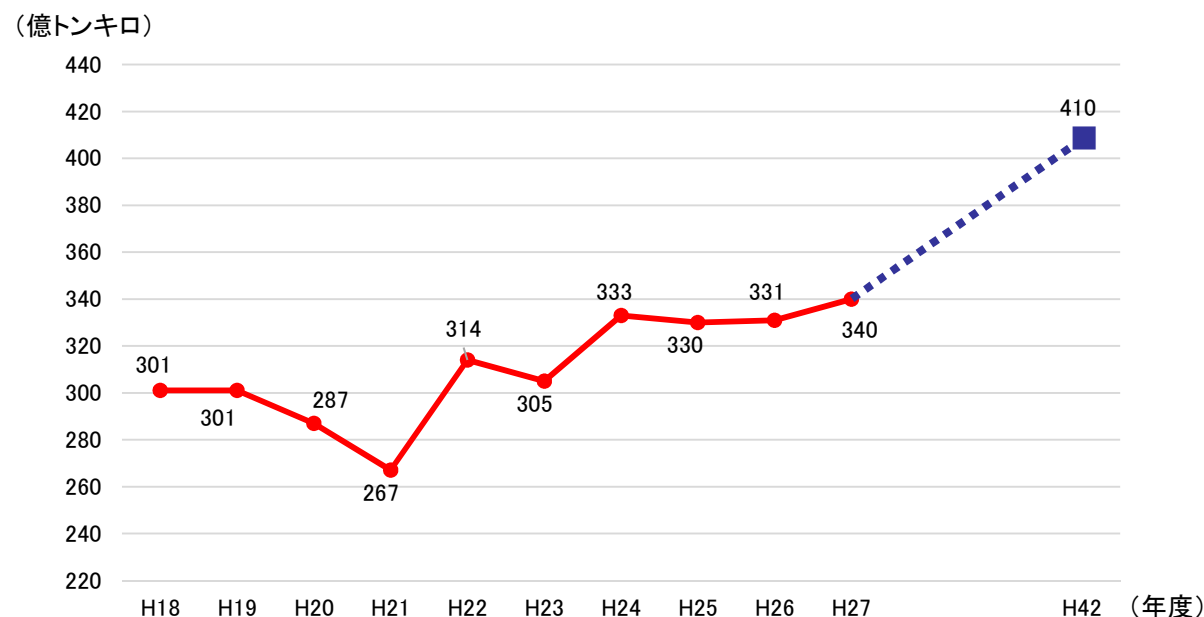
- 輸送量(トン)を産業基礎物資の国内需要量(トン)で除した数値について平成23年度から平成27年度までの5年間の平均値を基準値(100)として、目標をその5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 平成18年から平成27年においては上下4%の変動が見られるため、平成23年から平成27年の水準を確実に超える目標値を達成するため5%増と設定する。

## 内航海運によるモーダルシフト貨物輸送量

(単位:億トンキロ)

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	目標値 (H42)
モーダルシフト 貨物輸送量	301	301	287	267	314	305	333	333	331	340	410

(出典)内航船舶輸送統計年報より国土交通省作成



### <目標値の考え方>

- 「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、海運を利用した貨物輸送量を平成24年度の実績値である333億トンキロから平成42年度までに410億トンキロとする目標が設定されており、これと同じ目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。

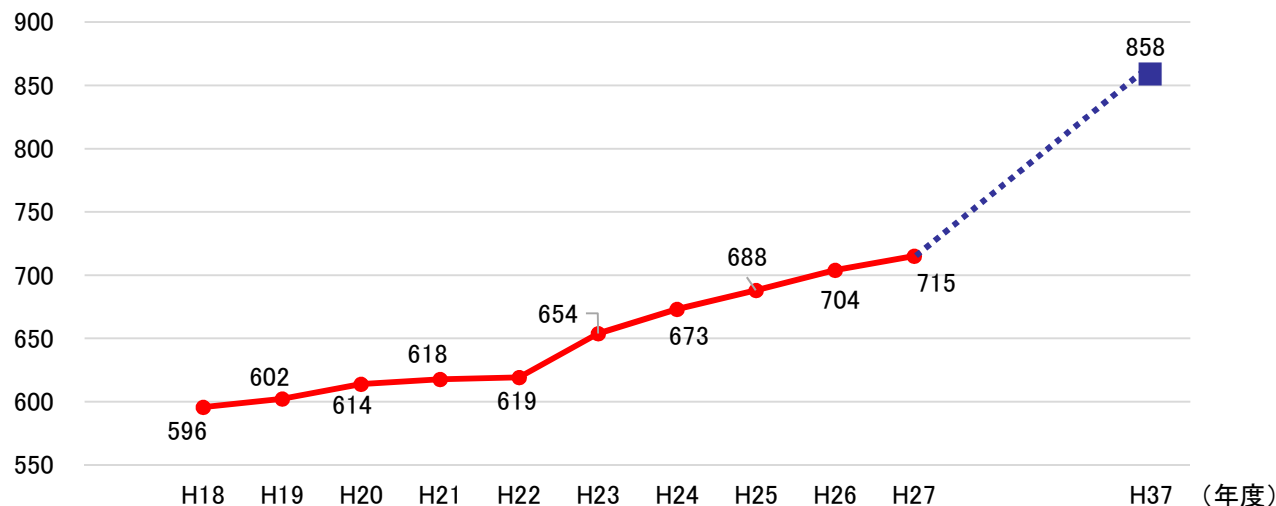
## 内航貨物船の平均総トン数

(単位:G/T)

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	目標値 (H37年)
内航貨物船全体	596	602	614	618	619	654	673	688	704	715	858
(参考)	貨物船	355	360	375	364	367	380	383	392	395	412
	専用船	972	986	999	990	1,011	1,040	1,051	1,088	1,118	1,131
	RORO・コンテナ船	4,494	4,507	4,523	4,886	4,987	5,040	4,981	4,960	5,273	5,314
	油送船	672	709	727	757	753	866	958	985	1,023	1,037

(単位:G/T)

(出典)事業者台帳より国土交通省作成



### <目標値の考え方>

- 平成27年度の平均総トン数の20%増の船舶の大型化を図るという目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 割合として平成23年から平成27年まで9%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため20%増と設定する。

# 評価指標(案)【生産性向上】②

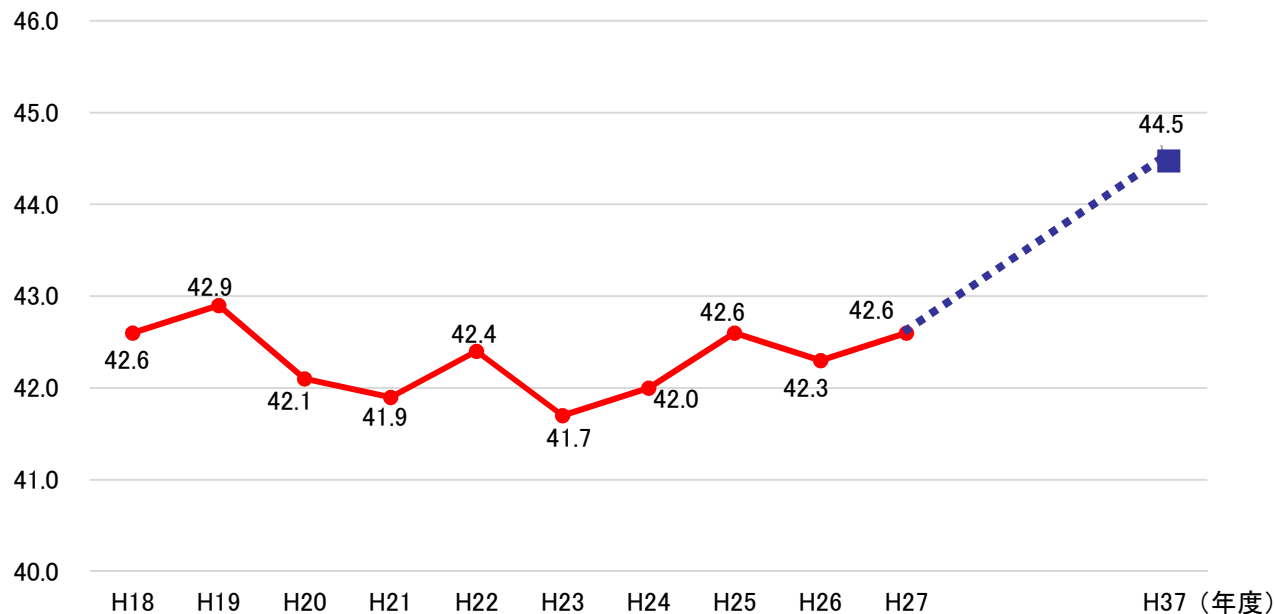
## 内航海運の総積載率

(単位:%)

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	目標値 (H37)
内航貨物船全体の 総積載率	42.6	42.9	42.1	41.9	42.4	41.7	42.0	42.6	42.3	42.6	44.5

※基準値は平成23年度から平成27年度までの5年間の平均値

(出典)内航船舶輸送統計年報より国土交通省作成



### <目標値の考え方>

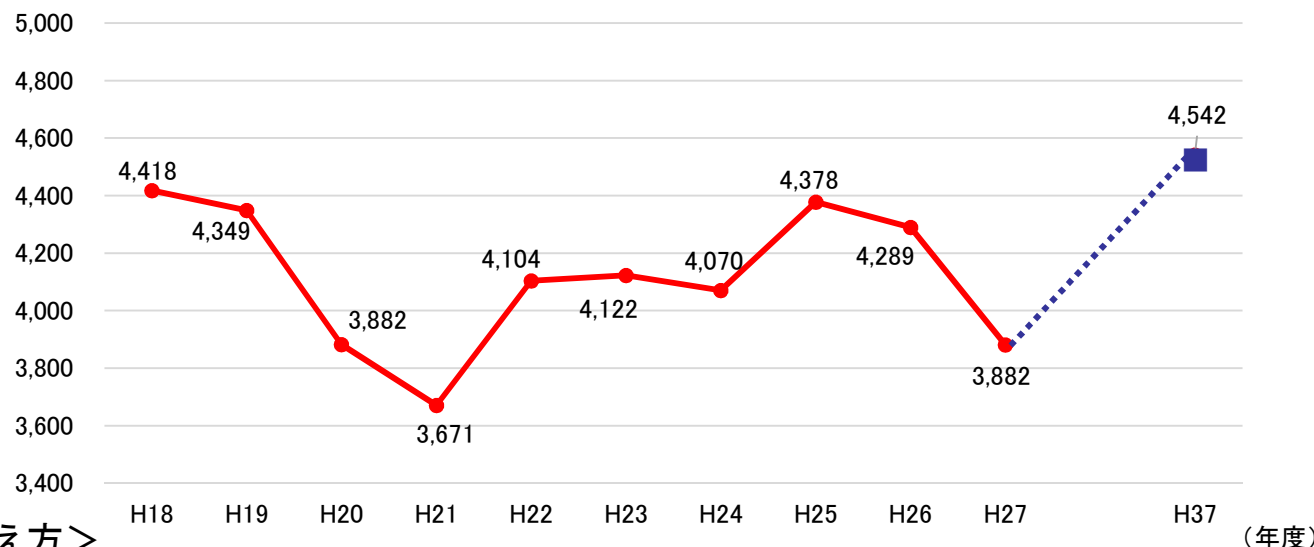
- 輸送量(トンキロ)を船舶の貨物積載能力に航海距離を乗じた載貨重量トンキロで除した数値(総積載率)について、目標を平成27年度の42.6%の5%増と設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、達成を目指す。
- 内航貨物船の平均総トン数が平成23年から平成27年まで9%以上増加しているのに対し、同期間において総積載率が2%以上増加していることを踏まえ、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため5%増と設定する。

内航船員1人・1時間あたりの輸送量

(単位:トンキロ/時間)

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	目標値 (H37)
内航船員1人・1時間 あたりの輸送量	4,418	4,349	3,882	3,671	4,104	4,122	4,070	4,378	4,289	3,882	4,542

(出典)船員労働統計調査及び内航船舶輸送統計年報より国土交通省作成



<目標値の考え方>

- 「日本再興戦略(改訂2015)」(平成27年6月30日閣議決定)において物流事業全般を含む広義のサービス産業の目標として、労働生産性の伸び率を平成32年度までに2.0%とすることとされていること、全サービス産業の平均伸び率が現状1.3%(平成27年度)であることを考慮し、平成31年度までは毎年1.3%ずつ、平成37年度までは毎年2.0%ずつの伸び率として、平成27年度の内航船員1人・1時間あたりの輸送量の17%増である4,542トンキロ/時間との目標値を設定し、検討会の議論のとりまとめに基づく各種施策を講じることで、全サービス産業の労働生産性並みの伸び率の達成を目指す。

※  $17\% \doteq (1.3\%)^3 \times (2.0\%)^6$   
(H29~H31) (H32~H37)