

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築  
— 総合物流施策大綱 (2013-2017) —

平成 29 年 12 月  
国土交通省

(評価書の要旨)

|               |  |                         |                         |
|---------------|--|-------------------------|-------------------------|
| テーマ名          | 強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築<br>－ 総合物流施策大綱 (2013-2017) －  | 取りまとめ<br>担当課<br>(担当課長名) | 総合政策局物流政策課<br>(課長：英 浩道) |
| 評価の目的、<br>必要性 | 政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして平成 25 年 6 月 25 日に閣議決定された「総合物流施策大綱 (2013-2017)」(以下「25 年大綱」という。)が、今般、目標年次としている 2017 年を迎えた。<br>また、25 年大綱策定後、我が国の物流をめぐる環境は、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足の顕在化や情報通信技術 (ICT) 等の技術革新等、様々な変化が生じている。<br>このような状況を踏まえ、本政策レビューでは、25 年大綱に基づく「総合物流施策推進プログラム」(平成 25 年 9 月 20 日総合物流施策推進会議決定)の総合的な評価を行い、物流を取り巻く状況変化を踏まえた今後の物流政策の基本的方向性を提示する。  |                         |                         |
| 対象政策          | 25 年大綱に基づき推進すべき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」を対象とする。   |                         |                         |
| 政策の目的         | 政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図ることを目的としている。   |                         |                         |
| 評価の視点         | ・「総合物流施策推進プログラム」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の進捗状況<br>・25 年大綱策定後の物流を取り巻く状況変化  |                         |                         |
| 評価手法          | 「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている各施策の目標達成状況を評価したうえで、評価結果について物流を取り巻く状況変化を踏まえて考察を行い、物流政策における課題を整理する。  |                         |                         |
| 評価結果          | <b>【各施策の目標達成状況】</b><br>総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている 128 施策のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した 107 施策 (うち目標数 127) について進捗状況を確認した。<br>全体の約 46%の指標については、目標を達成し、全体の約 43%の指標については、今後の達成見込みがある一方で、全体の約 9%の指標については、今後の達成見込みがない状況である。<br>目標が未達成の施策が多くなっていることについては、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画等から評価指標を流用して評価している目標は目標年次が平成 32 年度となっているものが多いこと、及び、指標の性質上、評価時点では直近の実績を把握できず、実際は目標年次内に達成できる見込みのあるものも含まれていることが原因と考えられ、目標の設定に工夫が必要となっている。<br><b>【物流を取り巻く状況変化と物流政策における課題】</b><br>・ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化<br>今後も増加していくことが予想されるアジア諸国の需要を我が国に取り込んでいくため、我が国の高品質なコールドチェーン物 |                         |                         |

|                         |   |
|-------------------------|---|
|                         | <p>流サービス等の国際標準を一層推進していく必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力不足の顕在化とトラック産業の課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において策定予定の行動計画の実施等により、トラック運送業の労働環境改善、多様な人材の確保・育成等の取組を一層推進し、深刻化する課題に対応していく必要がある。</li> </ul> </li> <li>・社会構造の変化と物流に要求される機能の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。</li> </ul> </li> <li>・ハードインフラの整備の進展 <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、更なる既存インフラのストック効果の最大化を図るとともに、物流の生産性向上を実現するため、道路、港湾等のハードインフラの機能強化はもとより、インフラ間を繋ぐモーダルコネクタの強化を促進することが重要となっている。</li> </ul> </li> <li>・IoT、BD、AI等の新技術の登場 <ul style="list-style-type: none"> <li>トラック輸送、海上輸送、物流施設内の作業等について人手不足が更に課題となっていく中、新技術の活用はこうした課題の解決を図るために必要であり、今後の物流政策において重要なテーマとなるものと考えられる。</li> </ul> </li> <li>・地球環境問題への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、効率的輸送の環境整備や自動車、船舶等の省エネ性能の向上等を進めるとともに、モード間の連携による環境問題への対応をより強力で推進していくことが重要となっている。</li> </ul> </li> <li>・震災等の自然災害への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>熊本地震の教訓も踏まえ、今後、緊急物資の輸送や保管に関して地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るほか、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向けた取組やインフラの復旧状況や通行可能なルート等について迅速かつ一元的な情報提供を図ることが必要である。</li> </ul> </li> </ul> |
| <p><b>政策への反映の方向</b></p> | <p>本政策レビューにおける評価結果を踏まえながら、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」に基づく総合物流施策推進プログラムを策定し、引き続き、PDCA方式により施策の進捗管理を行う。</p>  |
| <p><b>第三者の知見の活用</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省政策評価会（平成28年10月、平成29年5月、10月）における意見及び同評価会担当委員（上山信一氏（慶應義塾大学総合政策学部教授）、加藤浩徳氏（東京大学大学院工学系研究科教授））による個別指導の際にいただいた助言等を活用する。</li> <li>・学識経験者等から構成される「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」（平成29年2月～6月）においていただいた意見等を活用する。</li> </ul>   |
| <p><b>実施時期</b></p>      | <p>平成28年度～平成29年度</p>  |

## 目 次

|   |     |
|---|-----|
| 第1章 評価の概要.....                            | 1   |
| 1. 評価の目的・必要性                              |     |
| 2. 対象政策                                   |     |
| 3. 評価の視点                                  |     |
| 4. 評価手法                                   |     |
| 5. 第三者の知見の活用                              |     |
| 第2章 物流について.....                           | 3   |
| 1. 日本経済における物流の重要性.....                    | 3   |
| 2. 物流とは                                   |     |
| 3. 物流業界の概要                                |     |
| 4. 国際物流を巡る状況                              |     |
| 5. 物流行政の概要                                |     |
| 第3章 総合物流施策大綱（2013-2017）について.....          | 17  |
| 1. 総合物流施策大綱について                           |     |
| 2. 総合物流施策大綱（2013-2017）の概要                 |     |
| 3. 総合物流施策推進プログラムの概要                       |     |
| 第4章 総合物流施策推進プログラムの評価.....                 | 23  |
| 1. 評価の考え方                                 |     |
| 2. 個別施策の進捗状況評価                            |     |
| 3. 評価結果                                   |     |
| 第5章 物流を取り巻く状況変化と今後の物流政策の基本的方向性.....       | 153 |
| 1. 物流を取り巻く状況変化と評価結果の考察                    |     |
| 2. 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）と今後の物流政策の基本的方向性 |     |
| 3. 新たな総合物流施策推進プログラムについて                   |     |



## 第1章 評価の概要

### 1. 評価の目的・必要性

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして平成25年6月25日に閣議決定された「総合物流施策大綱（2013-2017）」（以下「25年大綱」という。）が、今般、目標年次として2017年を迎えた。

また、25年大綱策定後、我が国の物流をめぐる環境は、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足の顕在化や情報通信技術（ICT）等の技術革新等、様々な変化が生じている。

このような状況を踏まえ、本政策レビューでは、25年大綱に基づく「総合物流施策推進プログラム」（平成25年9月20日総合物流施策推進会議決定）の総合的な評価を行い、物流を取り巻く状況変化を踏まえた評価結果の考察と今後の物流政策の基本的方向性を提示する。

### 2. 対象政策

25年大綱に基づき推進すべき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」を対象とする。

### 3. 評価の視点

「総合物流施策推進プログラム」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の進捗状況及び25年大綱策定後の物流を取り巻く状況変化の視点から評価を行う。

### 4. 評価手法

「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている各施策の目標達成状況を、政策チェックアップや交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等において設定されている評価指標を勘案しつつ、定量的・定性的に評価する。

そのうえで、評価結果について物流を取り巻く状況変化を踏まえて考察を行い、今後の物流政策の基本的方向性を提示する。

### 5. 第三者の知見の活用

国土交通省政策評価会（平成28年10月、平成29年5月、10月）における意見及び同評価会担当委員（上山信一氏（慶應義塾大学総合政策学部教授）、加藤浩徳氏（東京大学大学院工学系研究科教授））による個別指導の際にいただいた助言等を活用する。

また、学識経験者等から構成される「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」（図1）において、新たな総合物流施策大綱の策定に向けていただいた議論や意見等を活用する。

図1 「総物流施策大綱に関する有識者検討会」について

| 構成員   | 開催経緯  |
|---|---|
| <p>座長：野尻 俊明 流通経済大学学長</p> <p>座長代理：根本 敏則 敬愛大学教授</p> <p>委員：秋田 進 日本通運株式会社取締役常務執行役員</p> <p>一柳 尚成 トヨタ自動車株式会社物流管理部部長</p> <p>上村 多恵子 京都経済同友会理事</p> <p>内田 明美子 株式会社湯浅コンサルティング</p> <p>圓川 隆夫 職業能力開発総合大学校長</p> <p>苦瀬 博仁 流通経済大学教授</p> <p>小林 友二 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長<br/>(旭化成株式会社取締役)</p> <p>坂本 隆志 味の素物流株式会社取締役常務執行役員</p> <p>佐藤 修司 日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所長</p> <p>神宮司 孝 株式会社日立物流執行役専務兼取締役</p> <p>高松 伸幸 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長</p> <p>竹林 幹雄 神戸大学大学院教授</p> <p>永峰 好美 読売新聞東京本社編集委員</p> <p>新田 秀一 花王株式会社SCM部門ロジスティクスセンターセンター長</p> <p>波多江 淳治 九州農産物通商株式会社代表取締役</p> <p>羽津 元之 株式会社ニチレイロジグループ本社執行役員海外事業推進部長</p> <p>原田 昌彦 三菱UFJリサーチ&amp;コンサルティング上席主任研究員</p> <p>樋口 恵一 川崎陸送株式会社代表取締役社長</p> <p>一柳 創 大和証券株式会社企業調査部副部长シニアアナリスト</p> <p>兵藤 哲朗 東京海洋大学教授</p> <p>藤倉 泰徳 株式会社藤倉運輸代表取締役</p> <p>二村 真理子 東京女子大学教授</p> <p>増井 忠幸 東京都市大学名誉教授</p> <p>村上 敏夫 日本物流団体連合会理事・事務局長</p> <p>山口 緑 イオングローバルSCM株式会社代表取締役社長</p> | <p>○第1回検討会 2月16日(木)</p> <p>○業界団体等ヒアリング 2月～3月中旬頃</p> <p>○第2回検討会 3月22日(水)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・業界団体等ヒアリングの結果について</li> <li>・委員からのプレゼンテーション①</li> </ul> <p>○第3回検討会 3月31日(金)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・業界団体ヒアリングの結果について</li> <li>・委員からのプレゼンテーション②</li> </ul> <p>○第4回検討会 4月20日(木)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・提言の骨子(案)について</li> </ul> <p>○第5回検討会 5月18日(木)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・提言の骨子について</li> </ul> <p>○第6回検討会 6月1日(木)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者検討会提言(素案)について</li> </ul> <p>○第7回検討会 6月15日(木)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者検討会提言(案)について</li> </ul> <p>○提言とりまとめ 6月27日(火)</p> <p>※検討会提言をもとに、政府内で大綱案を検討し、平成29年7月28日閣議決定</p> |

## 第2章 物流について

本章においては、日本経済における物流の重要性、物流とはそもそも何か、物流業界の概要、国際物流を巡る状況及び物流行政の概要について説明する。

### 1. 日本経済における物流の重要性

我が国の産業活動と国民生活は、膨大な量の物資が、必要な場所に必要とされるタイミングで輸送されることで維持されている。例えば、海外から原油が輸送されることで、車が動き、電力が供給され、製品の製造が可能となっており、また、流通加工を行う物流施設と配送網が一体的に機能することで、カット野菜のような加工された生鮮食料品を街なかで購入することが可能となっている。

物流は、一般消費者からは見えにくい活動であるが、産業基幹物資から、機械製品、建設資材、衣類、医薬品、生鮮食料品、日用品、廃棄物などに至るまで、様々な物資が、道路、海上、航空、鉄道を通じ、また、各地の物流施設等での保管や流通加工のプロセスを経て、日々、届けられている。

振り返れば、高度成長期以降、スーパーマーケット、GMS (General Merchandise Store)、さらには、コンビニエンスストアの登場のような大革命も、物流があつてこそ実現した。宅配サービスの実現が国民生活を劇的に変え、冷蔵冷凍輸送・保管により生鮮食料品が各家庭に安心して届けられる姿を多くの国民が目に見ているが、それも物流の力である。

我が国の物流サービスの質については、これまで物流に携わってきた人々の努力の結果もあつて、定時性、安全性、安定性、信頼性、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス内容等、きめ細かく、質の高いサービス水準となっており、欧米の先進物流と比しても、荷主、消費者にとっての利便性の面からは、遜色ないサービスを提供している。

また、近年は海外においても、我が国の物流は、その活動を広げている。

我が国製造業は、海外との熾烈な競争の下で、生産拠点の立地の最適化を図っており、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させ、日本を含めたアジア域内での調達・生産・販売網の拡大を進めている。さらに、我が国の流通業等も、経済成長が著しいアジア市場を取り込むため、アジア各国への進出を拡大している。このような我が国製造業、流通業等の海外展開の進展に伴い、ボーダレスなグローバル・サプライチェーンは深化しており、我が国の物流事業者が、これら企業に対し質の高い物流サービスを提供することを通じて、我が国製造業、流通業等の海外展開を支えていくことが重要となっている。

これに加え、中長期的には国内の人口減少等により国内貨物輸送量の減少も見込まれるが、2017年11月に大筋合意した「包括的及び先進的な環太平洋パートナーシップ協定」(TPP11協定)により、ヒト・モノ・資本・情報の往来が活発化することが見込まれるとともに、急速に拡大しているアジアの物流需要の成長を取り込み、物流事業者自らの成長につなげていくことも重要となっている。

世界銀行による物流のパフォーマンスを示す指標(各国の物流環境に対する他国の物流関係者からの評価(5段階評価))において、我が国は、アジアの中で、シンガポール、香港に次いで高い評価を得ており、2016年は第12位(160カ国中)となっている。さらには、こうした我が国の質の高い物流システムを展開することなどにより、アジア全体の経済成長にも貢献していくことが重要となっている。

このような状況下において、我が国物流事業者は、国際競争力を高め、日系企業の

物流需要及びそれ以外の現地の物流需要を獲得し、物流ネットワークの強化を図り、アジア物流圏全体の効率化に貢献している。

一方で、我が国の物流は、国内において、今、危機的な状況に直面している。

これは、物流分野の労働者の確保が極めて厳しい状況となっていることに起因する。物流分野における労働者の年齢構成が中高年の男性労働者に偏っており（例えば、貨物自動車運送事業者では、就業者の約4割が50歳以上。）、今後、それらの労働者が大幅に退職することが見込まれるとともに、人口減少・少子高齢化により、生産年齢人口が減少していく中で、今後とも労働力確保が厳しい状況が続くと見込まれるためである。

現に、2014年4月の消費税率引き上げ直前の駆け込み需要の増加により、物流需要が高まった同年2～3月においても、物流事業者の一部には、労働力確保を行えなかったため、荷主ニーズに応えられず、物流サービスの提供を行えなかったという事態が発生しており、年末のピーク期に遅配が発生するなど、企業間輸送も含めて特定期間に需要が集中する場合に輸送ニーズに対応できないような状況が、引き続き生じている。

そのような事態が常態的に発生する状況となれば、例えば、我が国製造業の生産活動に支障が生じたり、スーパー等で消費者に提供されるはずの食料品が店頭には並ばなかったり、家庭まで届くべき荷物が届かなかったり、といった事態を招きかねない。これは、日本経済や国民生活を動かし続ける血液が止まる状況と同じであり、極めて深刻なものとして認識しておく必要がある。

繰り返しとなるが、物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現や地方創生を支える社会インフラとなっており、決して途切れさせてはならないものである。先に述べた事態を生じさせないことをまず第一に置いて、現代の物流政策のあり方は議論されるべき状況におかれている。

## 2. 物流とは

そもそも物流とは、物を生産者から消費者へと流通させる上で必要な荷役・輸送・保管・流通加工・梱包やこれらに関する手配・調整・情報管理等の諸活動の全体を指している。

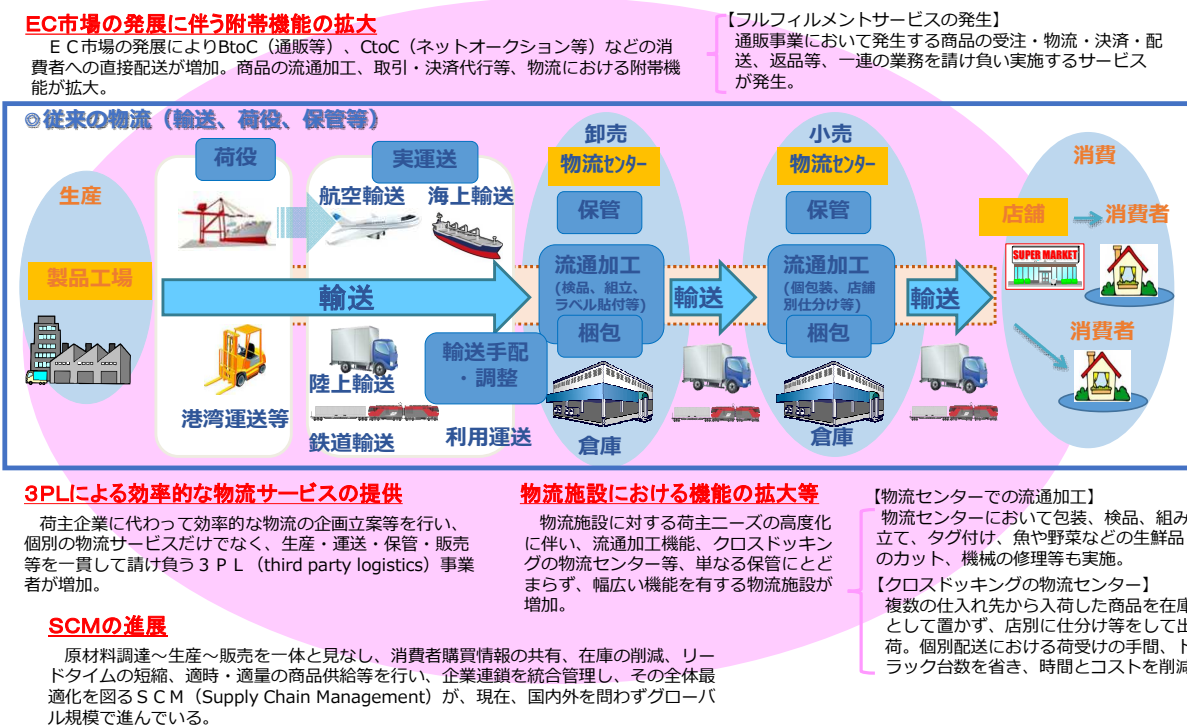
### (1) 従来の物流

従来の物流は、荷役、輸送（実運送）、保管等が、それぞれ別業務として存在していたが、輸送会社が保管事業を実施し、倉庫会社が流通加工を実施するなど徐々に業務の枠を超えて行われるようになっていった。

### (2) 拡大する物流

その後、IT技術の進歩等と相まって、従来の物流業の枠を超えて、生産や販売等、他の産業と一体となって発展が進んでおり、例えば以下のような要素で、物流が担う範囲は現在も拡大している（図2）。

図2 物流とは ～拡大する物流～



### ① サプライチェーンマネジメントの進展

商品供給に関する全ての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図る取組をSCM(Supply Chain Management)という。原材料、調達から生産、販売までを一環したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指している。

特に経済構造のグローバル化が進む中、我が国の企業は、国内を含むアジア市場を一体的にとらえ、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく最適地での生産や販売を目指し、極力無駄な在庫を持たないサプライチェーンマネジメントの徹底をグローバル規模で進めている。

### ② サードパーティロジスティクスの展開

荷主企業に代わって最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつそれを包括的に受託する事業を3PL(third party logistics)という。荷主でもない、単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度な物流サービスを提供する事業を展開している。

### ③ 倉庫業の高度化

物流施設に対する荷主ニーズの高度化に伴い、流通加工機能、クロスドッキングの物流センター等、単なる保管にとどまらず、幅広い機能を有する物流施設が増加。また、物流施設のハード面の設備を担う物流不動産も増加。

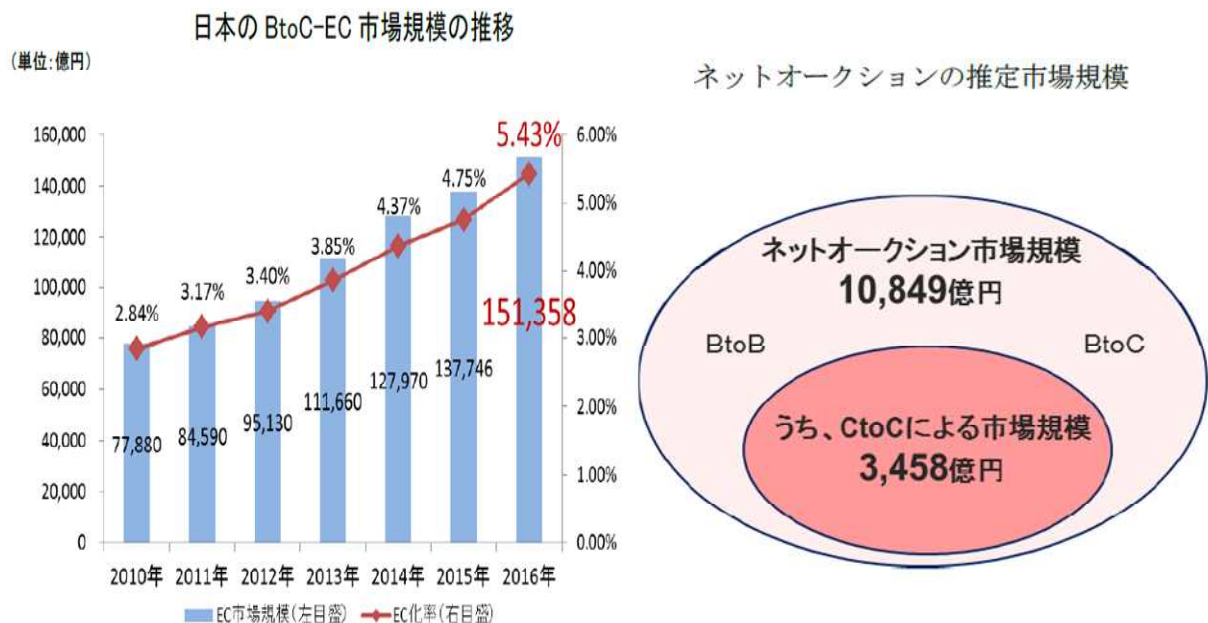
- ・物流センターでの流通加工  
物流センターにおいて、包装、検品、組み立て、タグ付け、魚や野菜などの生鮮品のカット、機械の修理等も実施。
- ・クロスドッキングの物流センター  
複数の仕入れ先から入荷した商品を在庫として置かず、店別に仕分け等をして出荷。個別配送における荷受けの手間、トラック台数を省き、時間とコストを削減。

#### ④電子商取引の発展

EC市場の発展により BtoC(通販等)、CtoC(ネットオークション等)などの消費者への直接配送が増加。商品の流通加工、取引・決済代行等、物流における附帯機能が拡大している。日本の BtoC-EC 市場規模は、2010 年に 7.8 兆円から 2016 年に 15.1 兆円まで拡大し、EC 化率も 2010 年に 2.84%から 2016 年に 5.43%に拡大を続けている。また、日本のネットオークション市場規模は、平成 28 年度に 1.1 兆円に達している。

- ・フルフィルメントサービス  
通販事業において発生する商品の受注・物流・決済・配送、返品等、一連の業務を請け負い実施するサービス

図3 日本のBtoC-EC市場規模の推移、ネットオークションの推定市場規模

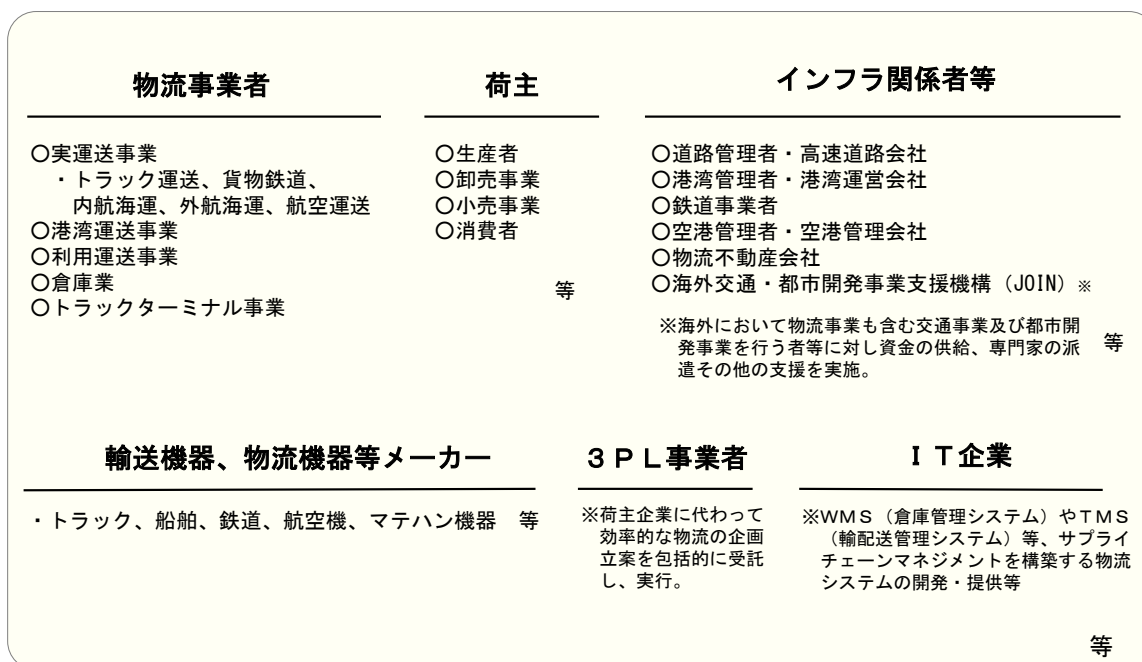


出典: 平成28年度我が国におけるデータ駆動型社会に係る基盤整備(電子商取引に関する市場調査)  
(平成29年4月経済産業省)

### (3) 拡大する物流における多様な物流の担い手

物流は、道路、港湾、鉄道、空港等のインフラネットワーク上を、生産者、メーカー卸売、小売、消費者、物流事業者等の多様な担い手が関与するプロセスであり、さらに、輸送機器や物流機器などのメーカー、3PL、IT企業等、多様な関係者が物流を支えている（図4）。

図4 物流とは ～多様な物流の担い手～





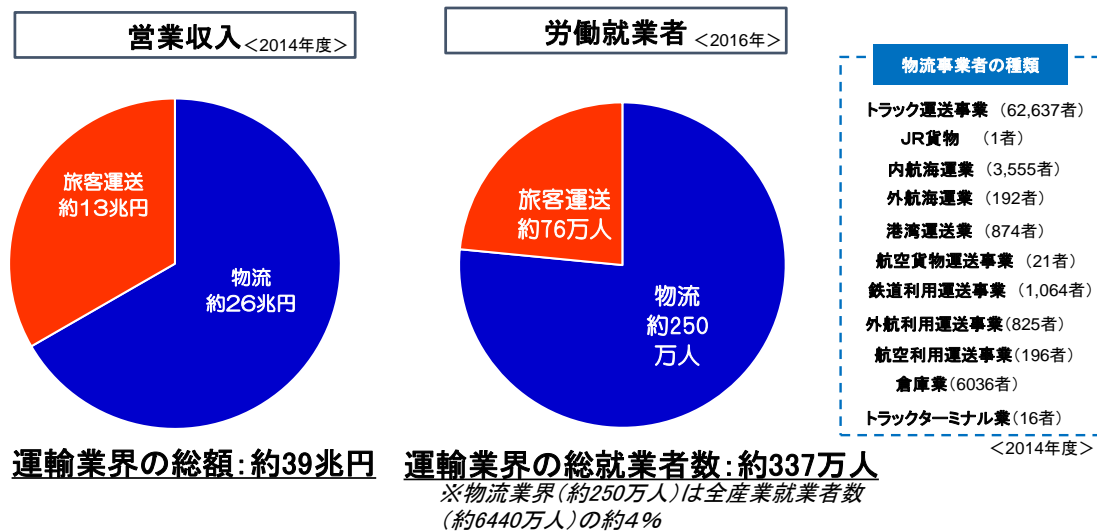
### 3. 物流業界の概要

2. (2) で述べたとおり、物流の範囲は現在も拡大しているが、そのうち物流業界（国土交通省関係分）についての概要は以下の様になる。

#### <物流業界の規模>

物流業界は約 26 兆円の産業規模であり、就業者数も全産業の約 4 % を占めている。

図5 物流業界の概要 ~物流業界の規模~



※営業収入は2014年度事業実績報告書(一部2013年度事業実績報告書)等から、国土交通省物流政策課作成。  
 ※労働就業者数は、総務省「労働力調査」2016年(水運業、航空運輸業は「物流」に算入。)から国土交通省物流政策課作成。  
 ※旅客運送の営業収入については、一部中小事業者を除く。

#### <各物流事業の状況>

物流業界における各物流事業の状況は図6の通りとなっている。

図6 物流業界の概要 ~各物流事業の状況~

| 区分         | 営業収入(億円) | 事業者数   | 従業員数(人)   | 中小企業率 |
|------------|----------|--------|-----------|-------|
| トラック運送業    | 145,449  | 62,637 | 1,850,000 | 99.9% |
| JR貨物       | 1,338    | 1      | 6,000     | -     |
| 内航海運業      | 9,473    | 3,555  | 68,000    | 99.6% |
| 外航海運業      | 50,736   | 192    | 7,000     | 54.7% |
| 港湾運送業      | 11,037   | 874    | 52,000    | 88.7% |
| 航空貨物運送事業   | 3,315    | 21     | 34,000    | 23.8% |
| 鉄道利用運送事業   | 2,597    | 1,064  | 6,000     | 84.8% |
| 外航利用運送事業   | 3,275    | 825    | 4,000     | 74.4% |
| 航空利用運送事業   | 5,256    | 196    | 12,000    | 62.7% |
| 倉庫業        | 16,749   | 6,036  | 94,000    | 91.8% |
| トラックターミナル業 | 291      | 16     | 600       | 93.8% |
| 計          | 249,516  | -      | 2,133,600 | -     |

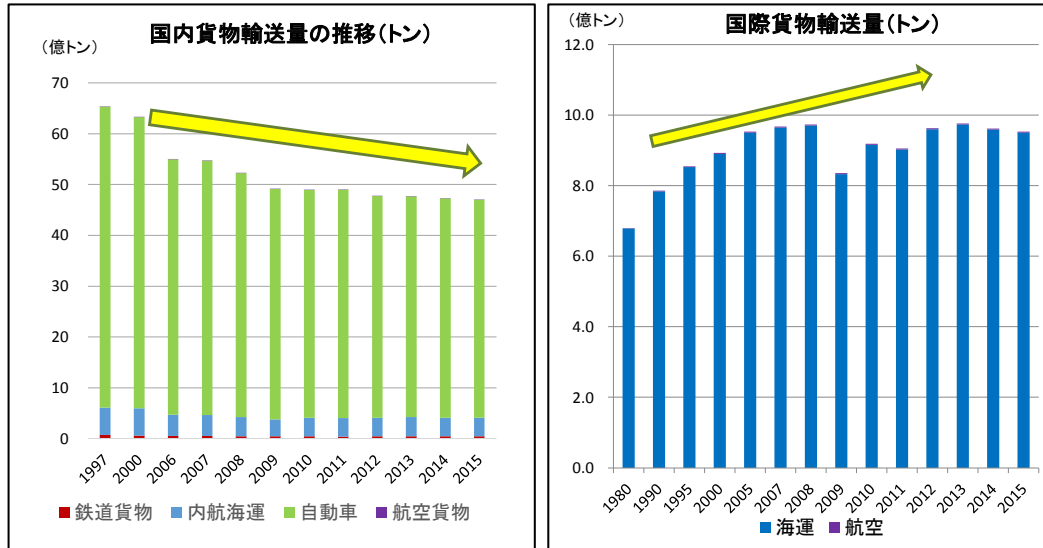
※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。  
 ※ データは平成26年度のもの(一部例外、推計値有り)。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。  
 ※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。



### <貨物輸送量の推移（トン）>

国内貨物輸送量については、長期的に減少傾向。一方、国際貨物輸送量は、リーマンショック後に減少がみられるものの、長期的には増加傾向である。

図7 物流業界の概要 ～貨物輸送量の推移(トン)～

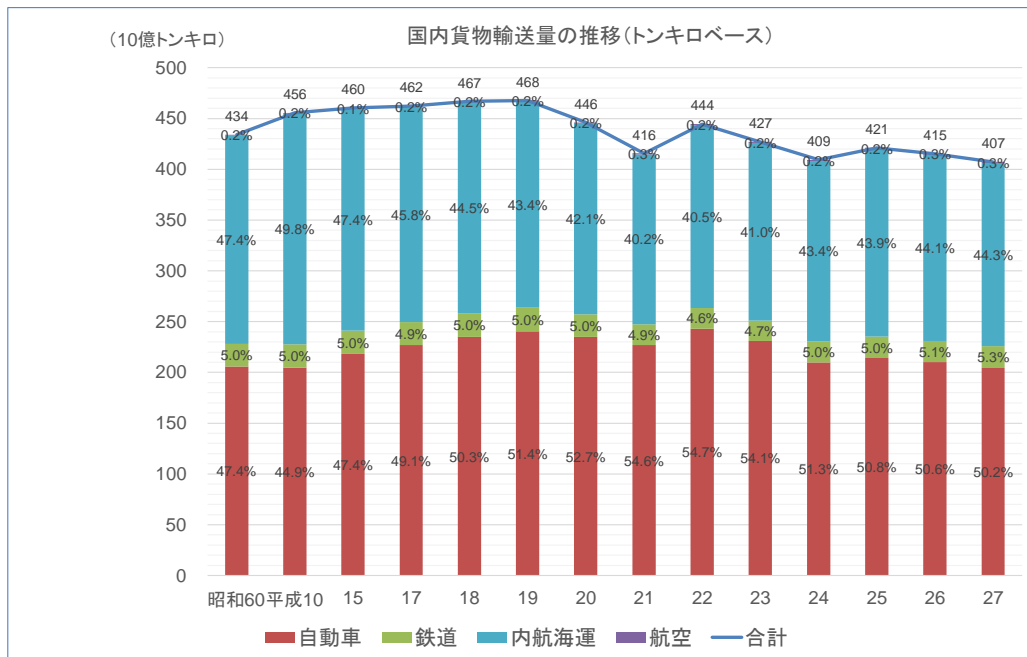


出典：国土交通省「交通輸送統計年報」

### <貨物輸送量の推移（トンキロ）>

近年の国内貨物のモード別輸送トンキロは、自動車が約6割、内航海運が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度である。

図8 物流業界の概要 ～貨物輸送量の推移(トンキロ)～



出典：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

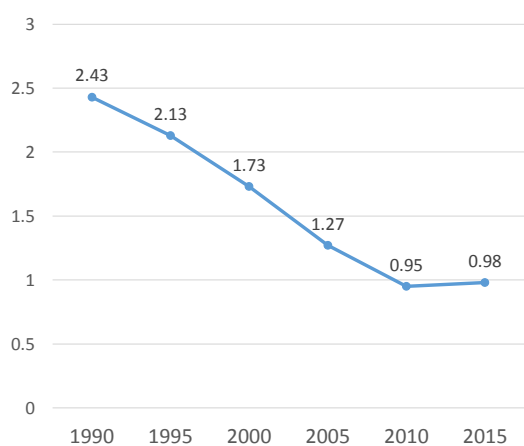
## <貨物輸送の小口化・多頻度化>

貨物輸送の小口化が進行し、1回の輸送で運ばれる貨物の平均重量は大幅に減少しており、1990年に比べ2010年は40%にまで、重量が減少している。

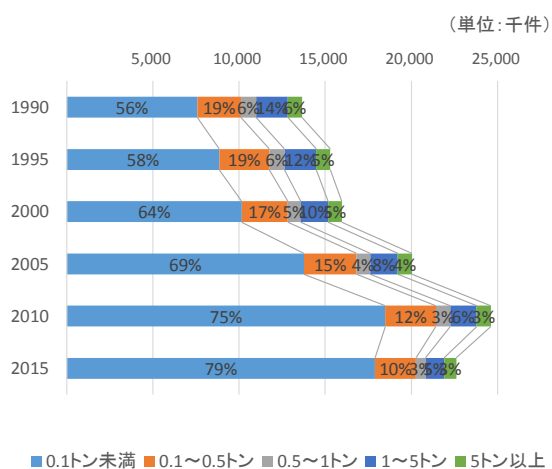
一方で、小口貨物の輸送件数が大幅に増加し、貨物輸送の多頻度化が進行しており、1990年に比べ2015年は1.7倍と件数が増加している。特に0.1トン未満の件数が大きく増加している。

図9 物流業界の概要 ～貨物輸送の小口化・多頻度化～

### 貨物一件あたりの貨物量の推移



### 物流件数の推移 (貨物一件あたりの貨物量別)



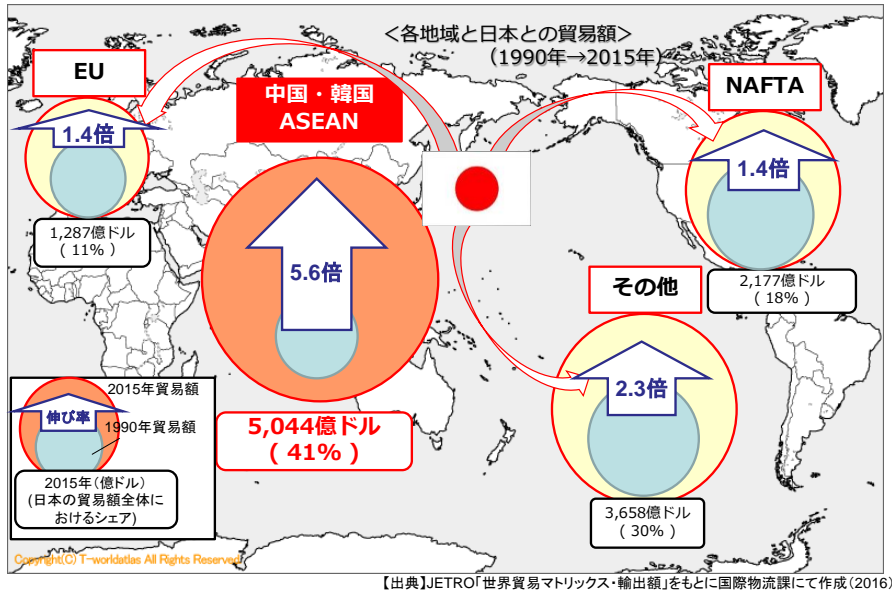
出典: 国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

#### 4. 国際物流を巡る状況

##### <我が国と世界各地域の貿易額の変化>

ASEAN 等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、我が国においても、アジアとの貿易額が急速に拡大している。

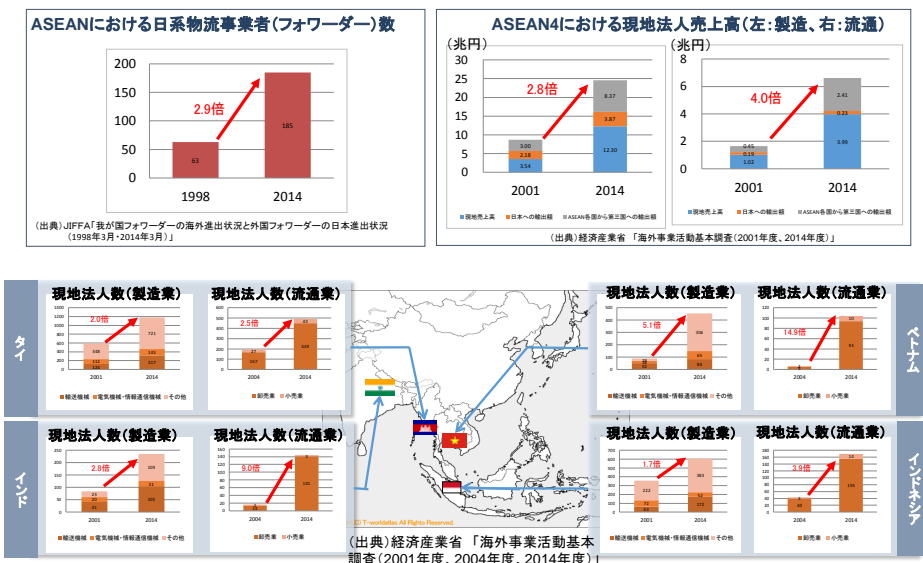
図10 国際物流を巡る状況 ~我が国と世界各地域の貿易額の変化~



##### <国際物流を巡る状況~ASEAN・インドにおける我が国産業の進出状況~>

各国の経済成長、購買力向上、加工貿易優遇制度導入、完成車の域外に対する高関税を背景に、自動車部品、アパレル製品、化粧品等に対する需要が増大。多くの日系の製造業（自動車、電子機械等）、流通業が進出。また、日本への輸出に加え、アジア域内の売上高が増加している。

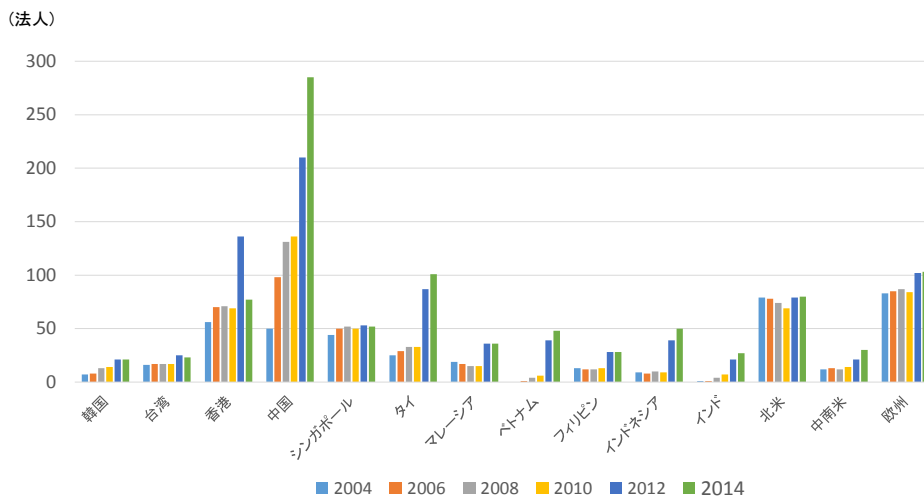
図11 国際物流を巡る状況 ~ASEAN・インドにおける我が国産業の進出状況~



## <国際物流を巡る状況～我が国物流企業の海外展開～>

我が国の製造業等の海外展開に対応して我が国の物流企業進出が進み、特にアジアへの進出が活発となっている。我が国物流企業の現地法人数の地域別推移は、台湾・香港・中国（2004年122法人→2014年385法人）、ASEAN（2004年110法人→2014年315法人）、インド（2004年1法人→2014年27法人）、北米・中南米・欧州（2004年174法人→2014年213法人）となっている。

図12 国際物流を巡る状況～我が国物流企業の海外展開の状況～



(出典) JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況 (2004年3月、2006年3月、2008年6月、2010年6月、2012年3月、2014年3月)」

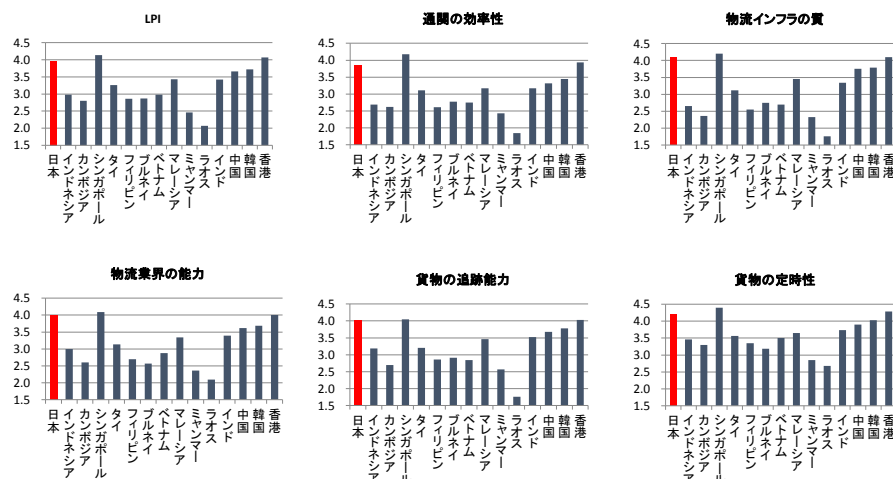
## <国際物流を巡る状況～我が国物流の国際評価～>

世界銀行の調査では、アジア各国の物流環境に対する他国の物流関係者からの評価（5段階評価）において、日本は高評価を得ている。（物流総合評価（LPI [Logistics Performance Index]）は、アジア内では、シンガポールが1位、香港が2位、日本が3位となっている。）

図13 国際物流を巡る状況～我が国物流の国際評価～

### 物流総合評価(Logistics Performance Index)

【5段階評価：望ましい状態が5、望ましくない状態が1】



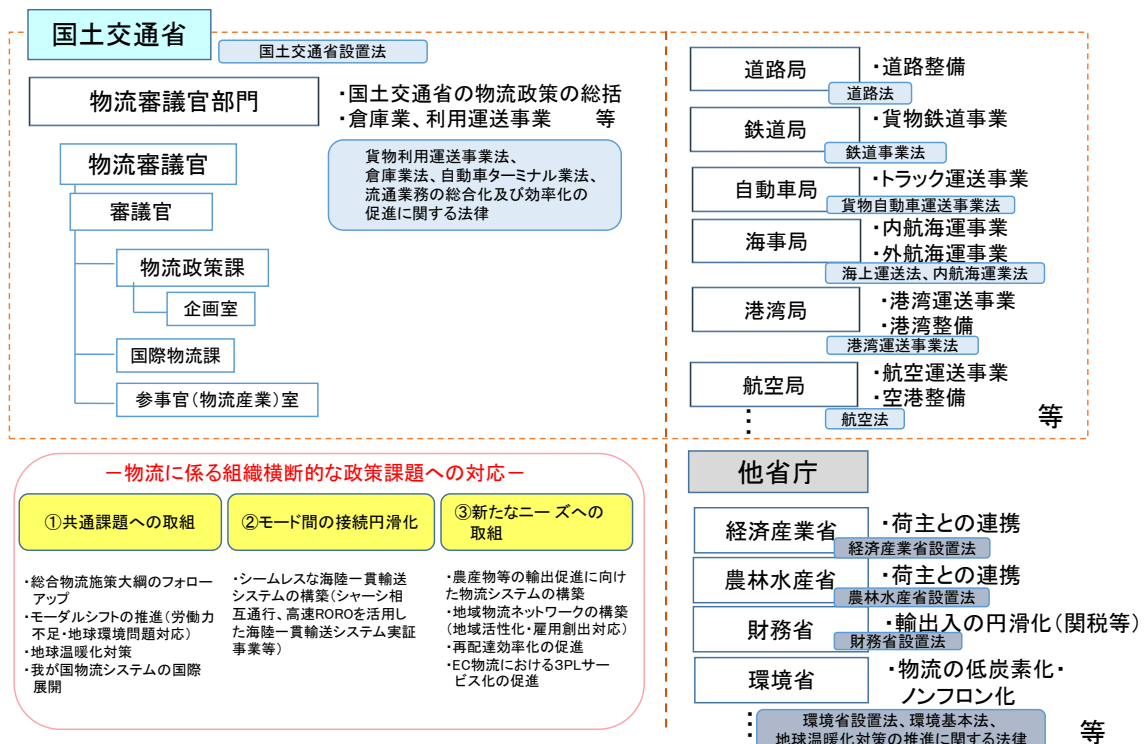
(出典) The World Bank「Logistics Performance Index2016」

## 5. 物流行政の概要

物流行政に関わる国交省と主たる関係省との関係図は図14の通りである。物流行政は、国土交通省（倉庫業、貨物利用運送事業、鉄道等運送事業、道路運送事業、水上運送事業、港湾運送事業、航空運送事業等）、農林水産省（農林水産品等流通）、経済産業省（工業品等流通）、財務省（関税等）及び環境省（温室効果ガス排出抑制等）等の各省にわたっている。施策の実施に当たっては、関係省庁が連携した取組の推進に努めている。

また、国交省と主たる関係省における物流行政に関わる主な関係法令・所掌事務は下記のとおりである。

図14 物流行政の概要～物流審議官部門の施策推進体制～



### <国土交通省>

#### ①主な関係法令

国土交通省設置法、貨物利用運送事業法、倉庫業法、自動車ターミナル業法、道路法、鉄道事業法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法、港湾運送事業法、航空法、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律

#### ②主な所掌事務

- ・貨物流通の効率化、円滑化及び適正化に関する所掌に係る事務に関すること。
- ・倉庫業その他の保管事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・貨物利用運送事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・貨物利用運送事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・鉄道、軌道及び索道による運送並びにこれらの事業の発達、改善及び調整に関すること。

- ・鉄道、軌道及び索道の用に供する車両、信号保安装置その他の陸運機器の製造、流通及び消費の増進、改善及び調整並びにこれらの陸運機器の製造に関する事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・道路運送及び道路運送事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・道路運送及び道路運送車両の安全の確保、道路運送車両による公害の防止その他の道路運送車両に係る環境の保全並びに道路運送車両の使用に関すること。
- ・軽車両及び自動車用代燃装置の製造、流通及び消費の増進、改善及び調整並びにこれらの製造に関する事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・道路運送車両並びにその使用及び整備に必要な機械器具及び物資の流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・水上運送及び水上運送事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・港湾運送及び港湾運送事業の発達、改善及び調整に関すること。
- ・船舶の安全の確保並びに船舶による危険物その他の特殊貨物の運送及び貯蔵に関すること。
- ・船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造、修繕、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・航空運送及び航空に関する事業（航空機及びその装備品の生産（修理については、航空機製造事業者の行うものに限る。）に関するものを除く。）の発達、改善及び調整に関すること
- ・航空機及びその装備品の修理及び改造（航空運送事業者又は航空機使用事業者の行う自家修理及びこれに準ずるものに限る。）並びに流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。

## <経済産業省>

### ①主な関係法令

経済産業省設置法

### ②主な所掌事務

- ・次に掲げる物資の輸出、輸入、生産、流通及び消費（生糸及び繭短繊維の生産、流通及び消費並びに農林畜水産業専用物品の流通及び消費を除く。）の増進、改善及び調整に関すること（航空機の修理については、航空機製造事業者の行うものに限る。）。
- 鉄鋼、非鉄金属、化学工業品、機械器具、鋳造品、鍛造品、繊維工業品、雑貨工業品、鋳物及びその製品並びにこれらに類するもの（油脂製品、化粧品、農水産機械器具、産業車両、陸用内燃機関、航空機、銃砲、医療用機械器具及び木竹製品並びに土木建築材料（木材を除く。）を含み、化学肥料、飲食料品、農薬、鉄道車両、鉄道信号保安装置、自動車用代燃装置、原皮、原毛皮、国土交通省がその生産を所掌する軽車両、船舶、船舶用機関及び船舶用品並びに農林水産省がその生産を所掌する農機具を除く。）
- ・工業塩の流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・物資の流通（輸送、保管及び保険を含む。）の効率化及び適正化に関する所掌に係る事務に関すること。

## <農林水産省>

### ①主な関係法令

農林水産省設置法

### ②主な所掌事務

- ・ 飲食料品（酒類を除く。）及び油脂の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・ 卸売市場の整備及び中央卸売市場の監督に関すること。
- ・ 農畜産物（蚕糸を含む。）の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・ 肥料、農機具、農薬、飼料その他の農畜産業専用物品（蚕糸業専用物品及び林業専用物品を含む。以下この号において同じ。）の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること（経済産業省がその生産を所掌する農畜産業専用物品の生産に関するものを除く。）
- ・ 木材その他の林産物及び加工炭の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・ 水産物の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整に関すること。
- ・ 水産業専用物品及び氷の生産、流通及び消費の増進、改善及び調整並びに水産用石油類その他水産業専用物品以外の水産用資材並びに冷凍及び冷蔵に関すること（水産用資材にあっては、経済産業省の所掌に属するものを除く。）。

## <財務省>

### ①主な関係法令

財務省設置法

### ②主な所掌事務

- ・ 特例輸入者、特定輸出者、認定製造者及び認定通関業者に関すること。
- ・ 関税、とん税及び特別とん税並びに税関行政に関する二国間の協定又は協議に関する事務の調整、並びに関係部局との連絡及び調整に関すること。

## <環境省>

### ①主な関係法令

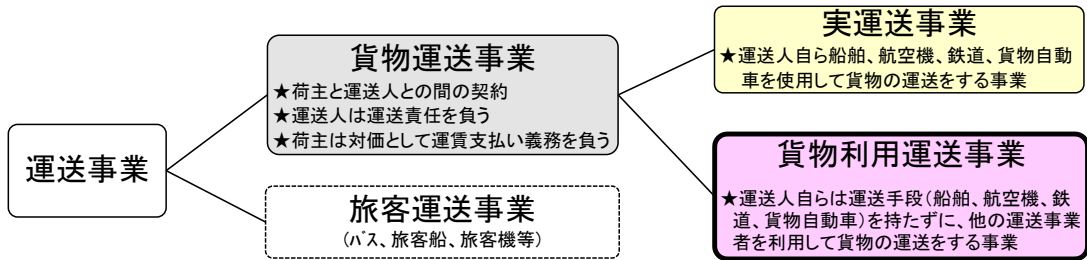
環境省設置法、環境基本法、地球温暖化対策の推進に関する法律

### ②主な所掌事務

- ・ 環境の保全の観点からの次に掲げる事務及び事業に関する基準、指針、方針、計画その他これらに類するものの策定並びに当該観点からのこれらの事務及び事業に関する規制その他これに類するものに関すること。
  - イ 温室効果ガス（大気を構成する気体であって、地表からの赤外線を吸収し、及びこれを放射する性質を有するものをいう。）の排出の抑制  
(以下省略)

また、国土交通省所管の主な関係法令と物流事業の分類は図15の通り。

図15 物流行政の概要 ~国土交通省所管の物流事業分類~



| 貨物運送事業 輸送モード | 実運送事業                     | 利用運送事業               |
|--------------|---------------------------|----------------------|
| トラック         | 貨物自動車運送事業法<自動車局>          | 貨物利用運送事業法<br><物流審議官> |
| 船舶           | 海上運送法<海事局><br>内航海運業法<海事局> |                      |
| 航空機          | 航空法<航空局>                  |                      |
| 鉄道           | 鉄道事業法<鉄道局>                |                      |

(利用運送の対象とならない物流事業)

|          |                   |
|----------|-------------------|
| 港湾運送     | 港湾運送事業法<港湾局>      |
| 倉庫       | 倉庫業法<物流審議官>       |
| 自動車ターミナル | 自動車ターミナル業法<物流審議官> |



### 第3章 総合物流施策大綱（2013-2017）について

#### 1. 総合物流施策大綱について

総合物流施策大綱とは、物流政策の総合的・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、こ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、中間的な物流政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（2013-2017）の概要

総合物流施策大綱（2013-2017）においては、グローバルチェーンの深化への対応、地球温暖化など環境問題への対応、安全・安心の確保等の諸課題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を支えていくため、「国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現」を目指して、我が国物流システムのアジアへの展開、立地競争力強化に向けたハードインフラの整備活用、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）の改正等に基づく荷主、物流事業者等の連携による物流効率化等が進められ、一定の成果を上げてきた。

具体的には、以下を取組項目として、推進してきたところである。

### （1）産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

#### 【我が国物流システムの国際展開の促進】

我が国の質の高い物流システムをアジアに展開することにより、我が国から進出している産業の国際競争力を支え、強化するとともに、アジア物流圏全体の物流の質を高め、アジアの経済成長に貢献する。

#### 【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。

#### 【荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改革】

荷主間、荷主と物流事業者間の連携強化、商慣行の改善等を総合的に実施することにより、我が国物流システム全体の効率化を推進するとともに、併せて規制の見直しを含めた物流事業の構造改革を図る。

#### 【国民生活の維持・発展を支える物流】

多様な消費者ニーズに応え得る質の高い物流の維持・発展を図りつつ、非効率な部分を改善していくとともに、人口減少・少子高齢化、地域構造の変化などによって生じた国民生活を支える物流をめぐる課題の解決を図る。

#### 【物流を支える人材の確保・育成】

物流の多様な現場を支える人材の確保を図るとともに、高度化した物流システムを支える人材を育成し、我が国物流の競争力強化を図る。

### （2）さらなる環境負荷の低減に向けた取組

物流に起因する環境負荷の低減の面からも物流の効率化を推進し、併せて環境性能に優れた自動車の導入等の対策を推進する。

### (3) 安全・安心の確保に向けた取組

#### 【物流における災害対策】

災害時に支援物資を被災者に確実に届けるための体制・システム整備を行うとともに、被災しても早期に復旧できるよう施設の強化や計画策定・事前準備を行うことを推進する。また、被災地以外での流通等の支障を最小化するための取組についても併せて推進する。

#### 【社会資本の適切な維持管理・利用】

社会資本の安全・安心の確保のため、適切な維持管理を行うとともに、適切な利用が行われるよう施策を講ずる。

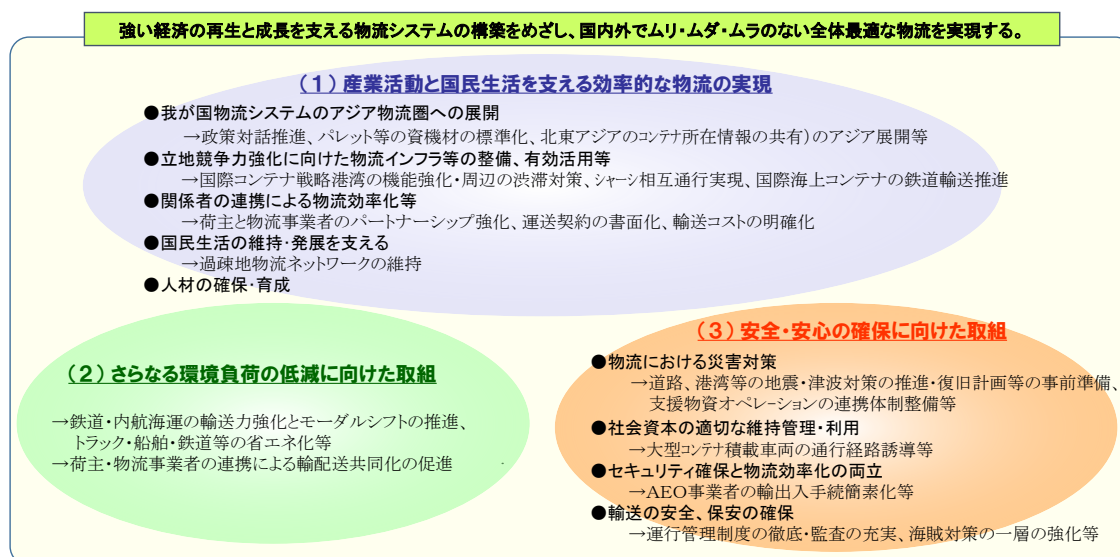
#### 【セキュリティ確保と物流効率化の両立】

近年、国際物流に対するテロ対策の要請が高まっており、物流の効率化を確保しつつ、セキュリティの向上を図るための施策を講ずる。

#### 【輸送の安全、保安の確保】

物流における輸送の安全確保及び保安の確保を図り、安全、安心で信頼性の高い物流システムを構築する。

図16 総合物流施策大綱(総合物流施策大綱(2013-2017))について



### 3. 総合物流施策推進プログラムの概要

「総合物流施策大綱（2013-2017）」に基づく取組の実施に際して、関係省庁により総合物流施策推進会議が設置され、施策の総合的・一体的推進に向けた連携・協働を一層強め、物流施策と物流と関連する諸施策との整合性を図りつつ、今後推進すべき具体的な物流施策として「総合物流施策推進プログラム」が取りまとめられた（平成25年9月20日）。「総合物流施策推進プログラム」については、中長期的な見通しをもちつつ目標を設定し、また、その達成に向けた工程表を作成した上で、毎年度、官民共同で取組の実施状況の検証を行い、その結果を公表するとともに、必要に応じて見直すなど、PDCA方式により進捗管理を適切に行うこととされ、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。

図17 総合物流施策推進プログラムの概要

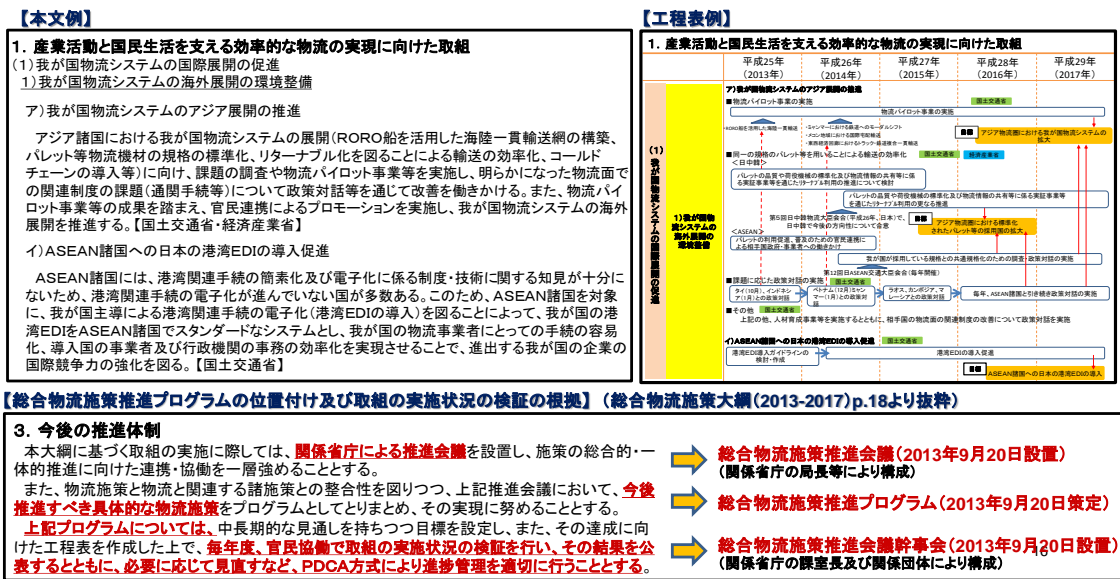


図18 総合物流施策推進会議及び総合物流施策推進会議幹事会について

| 総合物流施策推進会議<br>(関係局長等により構成)  | 総合物流施策推進会議幹事会<br>(関係課長及び関係団体により構成)   |
|---|--|
| 内閣官房内閣審議官<br>内閣府大臣官房総括審議官<br>公正取引委員会経済取引局取引部長<br>警察庁交通局長<br>総務省大臣官房総括審議官<br>外務省経済局長<br>財務省関税局長<br>厚生労働省医薬・生活衛生局<br>生活衛生・食品安全部長<br>農林水産省食料産業局長<br>経済産業省大臣官房商務流通保安審議官<br>国土交通省大臣官房物流審議官<br>国土交通省道路局長<br>環境省水・大気環境局長 | <b>関係省庁</b><br>内閣官房内閣参事官<br>内閣府大臣官房企画調整課長<br>公正取引委員会経済取引局取引部企業取引課長<br>警察庁交通局交通規制課長<br>総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室長<br>外務省経済局政策課長<br>財務省関税局業務課長<br>厚生労働省医薬・生活衛生局生活衛生・食品安全部企画情報課検査所業務管理室長<br>農林水産省食料産業局食品流通課長<br>経済産業省商務情報政策局物流企画室長<br>国土交通省総合政策局物流政策課長<br>国土交通省道路局企画課道路経済調査室長<br>環境省水・大気環境局自動車環境対策課長<br><br><b>関係団体</b><br>日本貨物鉄道株式会社<br>全日本トラック協会<br>日本船主協会<br>日本内航海運組合総連合会<br>日本長距離フェリー協会<br>日本港運協会<br>定期航空協会<br>航空貨物運送協会<br>日本物流団体連合会<br>日本倉庫協会<br>日本冷蔵倉庫協会<br>全国通運連盟<br>国際フレイトフォワードーズ協会<br><br>日本自動車工業会<br>日本貿易会<br>日本機械輸出組合<br>電子情報技術産業協会<br>日本経済団体連合会<br>日本ロジスティクスシステム協会<br>日本労働組合総連合会 |

なお、「総合物流施策推進プログラム」は、下記の内容から構成されている。

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

### (1) 我が国物流システムの国際展開の促進

- ①我が国物流システムの国際展開
- ②我が国物流システムの海外展開に対する支援
- ③物流情報サービスネットワークのアジア地域等への展開
- ④途上国税関における貿易関連制度の高度化

### (2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

- ①港を核とした国際物流網の強化
- ②コンテナターミナル周辺の課題に対する取組
- ③安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現
- ④貨物情報の充実・活用促進
- ⑤高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等
- ⑥航空物流の利便性向上
- ⑦国内・国際複合一貫輸送の実現
- ⑧アジア物流圏における海上運送の効率化
- ⑨鉄道・内航海運の基盤整備等の推進
- ⑩資源の有効活用につながる静脈物流拠点の整備
- ⑪貿易円滑化に向けた取組

### (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

- ①荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等
- ②非効率を招く慣行の是正に向けた取組
- ③物流事業における構造改善の推進
- ④鉄道輸送サービスの改善及び貨物鉄道の利用促進
- ⑤3PL事業者の養成・振興
- ⑥物流施設のハード・ソフト面での整備・改善
- ⑦安定的かつ安価な原材料輸入の実現
- ⑧車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業者（Gマーク）の認定取得推進

### (4) 国民生活の維持・発展を支える物流

- ①食の安全のための卸売市場における品質管理の徹底
- ②物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決
- ③都市部における物流マネジメント等の促進
- ④「買い物弱者問題」への対応
- ⑤条件不利地域等における輸送網の確保・維持

### (5) 物流を支える人材の確保・育成

- ①物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成
- ②物流技術・技能の習熟度認定資格制度の充実
- ③中小物流事業者における人材育成の推進
- ④荷主における物流に精通した人材の育成
- ⑤国民各層における物流知識の普及啓発

2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組
  - ①省エネ法による取組促進と活用
  - ②道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備
  - ③モーダルシフトの推進及び大量輸送モードの輸送力強化
  - ④輸配送における共同化の促進
  - ⑤各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進
  - ⑥物流施設のCO2排出量の削減
  
3. 安全・安心の確保に向けた取組
  - (1) 物流における災害対策
    - ①交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施
    - ②被災時の海上輸送広域連携体制の確立
    - ③災害に備えた支援物資オペレーションの整備
    - ④BCP（事業継続計画）策定支援と実践的な訓練の促進
    - ⑤非常時のエネルギー供給の仕組み構築
    - ⑥港湾における災害対応力の強化
    - ⑦食品の物流における早期回復に向けた協力・連携体制の構築
    - ⑧卸売市場における耐震化の支援
  - (2) 社会資本の適切な維持管理・利用
    - ①貨物車の適正な道路利用の促進
    - ②特殊車両の通行条件の検討
    - ③港湾施設の適正な維持管理
  - (3) セキュリティ確保と物流効率化の両立
    - ①AEO事業者への輸出入手続における簡素化の推進
    - ②効率的な検査制度の確立
  - (4) 輸送の安全、保安の確保
    - ①輸送の安全確保への取組推進
    - ②交通安全施設等の整備の推進
    - ③日本商船隊の安定的な国際海上輸送確保の推進
    - ④国際物流の安全確保に向けた取組推進
    - ⑤港湾における保安対策の推進
    - ⑥出航前報告制度の円滑な導入と運用
    - ⑦海上交通センターの機能向上等に向けた整備の推進

## 第4章 総合物流施策推進プログラムの評価

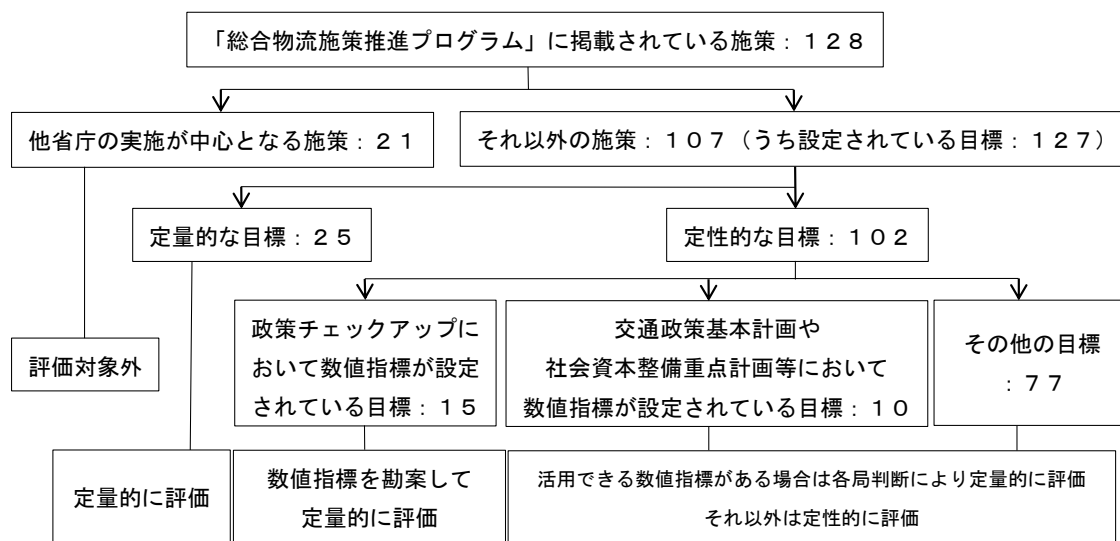
### 1. 評価の考え方

本政策レビューでは、25年大綱に基づき取りまとめられた「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている施策について評価することとする。

ただし、本政策レビューは国土交通省の政策レビューであることから、主として他省庁が実施の中心となる施策については評価対象から外すこととし、「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている128施策のうち、107施策（うち目標数127）について、次の2. で進捗状況の詳細な確認を行っていく。

なお、評価を行うに当たり、定性的な目標のうち政策チェックアップや交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等において関連する数値指標が設定されている目標については、その数値指標を勘案して定量的に評価するなど、施策の達成状況を可能な限り定量的に評価することとする。

図19 評価の考え方



※107施策のうち10施策は再掲、または一部再掲

### 2. 個別施策の推進状況評価

「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている施策について、以下の判断基準に基づき、平成29年9月時点で評価を行うこととする。

[評価判断基準]

- A：目標年次までに達成済み
- B：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  
(評価時点が目標年次に達していないものも含む)
- C：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  
(評価時点が目標年次に達していないものも含む)
- D：全く進捗していない
- NA：データ無し

総合物流施策推進プログラム 施策一覧表

|     |   |  |                       |
|-----|---|--|-----------------------|
| 全施策 | 128                                     | 評価対象施策   | 107 (うち設定されている目標:127) |
| 目標  | ◎:定性的な目標                                | ○:定量的な目標   | 25                    |
| 区分  | △:定性的な目標のうち、政策チェックアップにおいて数値目標が掲げられている目標 | □:定性的な目標のうち、政策チェックアップには数値目標が掲げられていないが、交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等において数値目標が掲げられている目標 | 15                    |
|     | -                                       | 他省庁が実施の中心となる施策(レビュー対象外)  | 21                    |

| 施策概要  |  | 目標・評価指標  |  | 目標区分 | 達成状況(127目標) | 達成状況(107施策) |
|---|--|--|--|------|-------------|-------------|
| 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組   |  |  |  |      |             |             |
| (1) 我が国物流システムの国際展開の促進   |  |  |  |      |             |             |
| 1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備  |  |  |  |      |             |             |
| ア) 我が国物流システムのアジア展開の推進   |  |  |  |      |             |             |
| アジア諸国における我が国物流システムの展開に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかけるとともにパレット等物流機材の規格の標準化、リターンナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーンの導入等の促進を図る。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。  |  | アジア物流圏における我が国物流システムの拡大   |  | ◎    | A           | B           |
|   |  | アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大   |  | ◎    | B           |             |
| イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進   |  |  |  |      |             |             |
| ASEAN諸国を対象に、我が国主導による港湾関連手続の電子化(港湾EDIの導入)を図ることによって、我が国の港湾EDIをASEAN諸国でスタンダードなシステムとし、我が国の物流事業者にとっての手続の容易化、導入国の事業者及び行政機関の事務の効率化を実現させることで、進出する我が国の企業の国際競争力の強化を図る。  |  | ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入   |  | ◎    | A           | A           |
| 2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援   |  |  |  |      |             |             |
| ア) 港湾関連産業の海外展開支援  |  |  |  |      |             |             |
| 質の高いインフラ技術有する我が国の港湾関連産業(港湾物流・インフラ関連産業)の海外展開を支援し、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。<br>①日本の成功ビジネスモデル(ジャパン・モデル)として、臨海部の産業立地と基礎インフラの一体的な開発に資する案件形成を推進<br>②計画から設計、整備、運営までの一貫した取組みへの支援<br>③港湾EDIの導入促進及び港湾関連技術の国際標準化の推進<br>④政府間協議の場を活用したトップセールス<br>⑤海外港湾物流プロジェクト協議会の活動を通じた官民協働スキームの構築<br>⑥個別案件の獲得を目的とした、政府間の合意に基づく官民連携した研修を実施・支援等 |  | 我が国港湾関連産業の海外展開の促進  |  | ◎    | B           | B           |
| イ) 我が国物流システムのアジア展開の推進(再掲)   |  |  |  |      |             |             |
| アジア諸国における我が国物流システムの展開に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかけるとともにパレット等物流機材の規格の標準化、リターンナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーンの導入等の促進を図る。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。  |  | アジア物流圏における我が国物流システムの拡大   |  | ◎    | A           | B           |
|   |  | アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大   |  | ◎    | B           |             |
| 3) 物流情報サービスネットワークのアジア地域等への展開  |  |  |  |      |             |             |
| ア) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開  |  |  |  |      |             |             |
| 日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。  |  | アジア地域等におけるNEAL-NET対象港湾の拡大及び共有情報の充実<br>港湾物流システムを相互連携している国数<br><目標>H32年度に5カ国                       |  | □    | C           | C           |
| 4) 途上国税関における貿易関連制度の高度化等   |  |  |  |      |             |             |
| ア) アジア諸国への税関分野の技術支援等を通じた、途上国税関の貿易関連制度の近代化・高度化と輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)をベースとしたシステムの海外展開   |  |  |  |      |             |             |
| (2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等   |  |  |  |      |             |             |
| 1) 港を核とした国際物流網の強化   |  |  |  |      |             |             |
| ア) 港を核とした国際コンテナ物流網の強化(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)   |  |  |  |      |             |             |
| コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。<br>①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」<br>②国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」<br>③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」   |  | 国際基幹航路の寄港の維持・拡大<br>国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数<br><目標>北米基幹航路 デイリー寄港を維持・拡大(H30年度)<br>欧州基幹航路 週3便(H30年度) |  | △    | B           | B           |
| イ) インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの促進   |  |  |  |      |             |             |
| インランドデポ等の活用により、内陸地におけるコンテナラウンドユースの環境整備を行う。  |  | 空コンテナ輸送の削減による物流の効率化(荷主の物流コスト低減、港に流入するトラック台数の削減による港における渋滞緩和等)及び環境負荷低減                             |  | -    | -           | -           |
| ウ) 港湾における物流機能の強化  |  |  |  |      |             |             |
| 産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図る。   |  | 産業の立地・投資環境の向上  |  | ◎    | B           | B           |
| 2) コンテナターミナル周辺の課題に対する取組   |  |  |  |      |             |             |
| ア) コンテナターミナルのゲート前渋滞解消   |  |  |  |      |             |             |
| 貨物が増加する国際コンテナ戦略港湾においてコンテナ搬出入トラックのゲート前渋滞を緩和するため、総合的な取組を推進する。<br>①ターミナルの拡張・再編<br>②コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の検討<br>③NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進等<br>④情報技術の活用によるゲート処理時間及びコンテナ搬出入に係る荷役時間の短縮の検討等  |  | コンテナターミナル周辺における渋滞解消(特に渋滞が著しいコンテナターミナルにおけるピーク時の待ち時間について、おおむね半減を目指す)                               |  | ◎    | B           | B           |
| イ) ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長  |  |  |  |      |             |             |
| コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、流通業などの国内流通体制及び製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。  |  | コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化   |  | ◎    | A           | A           |
| 3) 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現  |  |  |  |      |             |             |
| ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成等   |  |  |  |      |             |             |
| 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。さらに、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討を行う。  |  | 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成  |  | ◎    | B           | B           |
| 4) 貨物情報の充実・活用促進   |  |  |  |      |             |             |
| ア) NACCSとColinsの機能統合による総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実  |  |  |  |      |             |             |
| 輸出入等関連業務及びこれに関連する民間業務を処理するNACCSの次期システム更改(平成29年10月予定)において、NACCSにColinsの機能を反映し、総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実を図る。  |  | 総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実  |  | ◎    | B           | B           |
| イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進   |  |  |  |      |             |             |
| 現在、コンテナヤード(CY)搬出入関連業務については、事前の事業者間の手続がそれぞれ異なる通信手段・書式により行われており、また、ゲート等における手続が電子化されていないため、事務処理の煩雑化を招いているところである。このため、NACCSを活用したCY搬出入手続の電子化の普及を図り、事務処理の効率化及び迅速化を図る。   |  | NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及   |  | ◎    | A           | A           |



|   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| ウ)北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開(再掲)   |  |   |   |   |
| 日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。  | アジア地域等におけるNEAL-NET対象港湾の拡大及び共有情報の充実<br>港湾物流システムを相互連携している国数<br><目標>H32年度に5カ国   | □ | C | C |
| 5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等   |  |   |   |   |
| ア)効率的な道路ネットワークの整備   |  |   |   |   |
| 迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、重要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進する。  | 迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、重要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進<br>三大都市圏環状道路整備率 <目標>80%(平成32年度)<br>道路による都市間到達性の確保率 <目標>55%(平成32年度) | △ | B | B |
| イ)「次世代ITS」の推進   |  |   |   |   |
| ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。  | ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進  | ◎ | A | A |
| ウ)交通流対策の推進  |  |   |   |   |
| エ)スマートインターチェンジの整備   |  |   |   |   |
| 地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークの有効活用を図る。  | 地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークを有効活用   | ◎ | A | A |
| オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策  |  |   |   |   |
| 深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進する。  | 深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進  | ◎ | A | A |
| 6)航空物流の利便性向上  |  |   |   |   |
| ア)首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化   |  |   |   |   |
| 首都圏空港については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組を最優先に進めているところ。国際航空貨物の大宗を担う成田国際(成田)空港においては、航空物流機能の一層の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等、効率化の取組を進めるとともに、圏央道の整備も踏まえつつ、将来の貨物需要に応えるための方策を検討する。東京国際(羽田)空港においては、平成28年冬ダイヤで米路線の拡大により就航先が増える予定となっている国際航空ネットワークや、国内最大のビジネス拠点かつ一大消費地である都心への近接性等の羽田空港の優位性を生かした貨物の更なる取り込みに向けて、事業者と協力しながら品質の維持と貨物の更なる取り込みに向けた利用促進の取組を推進する。   | 航空物流の利便性向上<br>首都圏空港の空港処理能力<br><目標>74.7万回+最大7.9万回(平成32年度)   | □ | B | B |
| イ)関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進   |  |   |   |   |
| 関西国際空港については、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港化・中継空港化を実現するため、貨物空港ハブ化のための施設整備や、物流コスト低減に資する料金戦略を実施するとともに、フォワーダー・経済界・自治体との連携や特区制度の活用により、物流ルートの呼び込みや新たな航空貨物需要を創出する取組を推進する。   | 航空物流の利便性向上   | ◎ | A | A |
| ウ)中部国際空港の利活用の推進   |  |   |   |   |
| ものづくりの一大拠点である中部圏の国際拠点空港として、地域の需要に対応できる利便性の高い貨物ネットワークの再構築を目指し、貨物便着陸料割引制度の拡充、航空機関連部品等のシー&エア輸送による拠点機能の強化を実施するとともに、関係者による一層の連携を図りつつ、地域一体による総合的な利用促進策の展開を図る。   | 航空物流の利便性向上   | ◎ | A | A |
| エ)那覇空港の機能強化   |  |   |   |   |
| アジアにおける国際航空貨物の拠点として、貨物取扱量が増加する中、平成26年1月に工事着手した滑走路増設については、平成31年末までの工事完了、平成32年3月31日の供用開始を目指し、事業を推進する。   | 航空物流の利便性向上<br>滑走路増設を図った後の滑走路処理能力 <目標>18.5万回  | △ | B | B |
| オ)オープンスカイの戦略的な推進  |  |   |   |   |
| 平成22年10月以降、30カ国・地域との間で首都圏空港を含むオープンスカイに合意し、航空貨物輸送についてもより自由な枠組みを設定してきており、今後もオープンスカイを戦略的に推進する。   | 航空物流の利便性向上   | ◎ | A | A |
| カ)国際貨物チャーターの活用促進  |  |   |   |   |
| チャーターの活用促進に関しては、2度にわたりエアライン・チャーター制度の要件緩和を実施(平成25年5月16日付け及び平成28年3月25日付けで通達を改正)しており、引き続き、国際貨物チャーター等、制度の適切な運用を実施する。  | 航空物流の利便性向上   | ◎ | A | A |
| 7)国内・国際複合一貫輸送の実現  |  |   |   |   |
| ア)日中韓のシャシの相互通行による海陸一貫輸送の推進  |  |   |   |   |
| 日中韓物流大臣会合の枠組みを通じて、一方の国のシャシが海上輸送を経て相手国の国内を通行することを相互に可能にすることにより、国境を越えた効率的でスピーディーな海陸一貫輸送を実現する。日韓間においては、パイロットプロジェクトを推進・拡大し、また、シャシの相互通行実施のための制度構築に向け、両国で協議・検討する。日中間においては、パイロットプロジェクトの実施可能性について、両国で協議・検討する。   | 日韓のシャシの相互通行の実施   | ◎ | A | A |
| イ)鉄道を活用した多様なコンテナ国際・国内複合一貫輸送の推進  |  |   |   |   |
| 国際海上コンテナの国内輸送におけるトラックから鉄道への転換(モーダルシフト)を推進するため、輸出入荷主・物流事業者等に対し貨物駅でのインランドデポ活用など効率化手法の提案に取り組みむとともに、40ftコンテナの利用促進を図る。なお、ハイキューコンテナについては、トンネルの高さ等の制約に対応する低床化した貨車の開発・試験的導入を行い、鉄道輸送を可能とするための実用性等の検証を行う。東アジアとの国際物流の増加に対応し、近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した12ftコンテナについて、鉄道貨物輸送とRORO船、フェリー航路や韓国の鉄道会社と連携し、Sea & Rail, Rail-Sea-Railサービスを推進する。また、国際海上コンテナで輸入された部品等を日本国内各地の工場へ仕分送するニーズに対応し、需要を見極めつつ貨物駅における12ftコンテナへの積替施設の整備を図る。 | 多様な荷主ニーズに対応した国際・国内複合一貫輸送の推進  | ◎ | B | B |
| ウ)特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討   |  |   |   |   |
| 韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を進める。   | 韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を実施  | ◎ | A | A |
| エ)複合一貫輸送のさらなる効率化  |  |   |   |   |
| 物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準を向上する。  | 効率的な国内・国際複合一貫輸送の実現<br>国内海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト)<br><目標> 約3%減(平成32年度)   | △ | B | B |
| 8)アジア物流圏における海上運送の効率化  |  |   |   |   |
| ア)海上輸送拠点の強化   |  |   |   |   |
| 経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアの物流に関し、立地環境等において優位性のある地域を中心とした迅速かつ低廉な輸送体系を戦略的に構築するための港湾施設の整備を進める。   | 東アジアの物流に関し、迅速かつ低廉な輸送体系の構築  | ◎ | B | B |

|  |   |   |     |     |  |
|--|---|---|-----|-----|--|
| 9) 鉄道・内航海運の基盤整備等の推進  |   |   |     |     |  |
| ア) 鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上   |   |   |     |     |  |
| 環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、20ftコンテナ、31ftコンテナ、40ftコンテナ等の大型コンテナ取扱駅の拡充及び鉄道貨物駅のE&S(着発線荷役方式)化、入換の効率化等、駅設備の近代化を推進する。<br>また、IT-FRENS(貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム)を活用し、個々の荷主の需要に応じた輸送枠調整を行うこと等積載率の向上を図る。  | 鉄道貨物輸送の競争力向上<br>貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率:<br>機関車:73.9%<br>貨車:89.1%  | ○ | B   | B   |  |
| イ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進   |   |   |     |     |  |
| 「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による船舶管理サービスの「見える化」を図った。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会とのとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤の更なる推進を図るとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、内航海運の産業としての持続的発展を促進するよう必要な方策の検討を行う(グループ化や集約化についてもこの検討の中で再検証を行う)。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。          | 持続的に良質なサービスを提供できる産業としての発展を促進<br>内航船舶の総トン数 <目標>687トン(毎年度)  | △ | A   | A   |  |
| 10) 資源の有効活用につながる静脈物流拠点の整備  |   |   |     |     |  |
| ア) リサイクルポート施策の推進   |   |   |     |     |  |
| 循環型社会形成推進基本計画等に基づき、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進により、海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与する。  | 海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与   | ◎ | B   | B   |  |
| 11) 貿易円滑化に向けた取組  |   |   |     |     |  |
| ア) 通関関係書類の電子化・ペーパーレス化の促進   |   |   |     |     |  |
| (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善   |   |   |     |     |  |
| 1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等  |   |   |     |     |  |
| ア) 荷主・物流事業者の連携による物流効率化   |   |   |     |     |  |
| 製・配・販連携協議会や食品ロス削減のための商習慣検討ワーキングチームの取組など事業者団体等が主体的に行う商習慣改善等の取組を進めるとともに、グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して荷主・物流事業者者に情報提供を行う。<br>また、荷主と物流事業者が連携して実施する商習慣改善等の優良事例について、グリーン物流パートナーシップ会議を活用して荷主・物流事業者者に普及啓発を行う。<br>さらに、社会資本整備審議会・交通政策審議会物流部会の答申(平成27年12月25日)等を踏まえ、平成28年通常国会で改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」に基づき、荷主・物流事業者や国、自治体等の多様な関係者の中で新たな連携を構築し、社会システムとしての物流システムの更なる効率化・最適化を図るための取組を推進する。 | 荷主と物流事業者の連携強化、荷主・物流事業者の連携による物流の効率化  | ◎ | A   | A   |  |
| イ) トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化の推進   |   |   |     |     |  |
| トラック事業においては、短時間での効率的な輸送、附帯業務(貨物の荷造り、仕分け等)の実施など荷主等の多様化するニーズへの対応が求められている。一方、その運送契約については、いわゆる口頭契約により運送条件をあいまいな形で締結する等、ミスマッチに伴う非効率な取引形態が少なからず見られるため、書面により当事者が諸条件を確認、合意する必要性がある。このため、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の普及啓発等により、運送契約の書面化を図り、トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進めるとともに、トラックの事業の改善を図る。   | トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保<br>書面化普及率: 40%程度 → 80%程度  | ○ | N/A | N/A |  |
| ウ) 共同輸送の促進   |   |   |     |     |  |
| 共同輸送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種の企業間における共同輸送の促進を図る。  | 共同輸送の取組の増加<br>荷主における共同輸送の取組率:<br>30.8%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)  | ○ | C   | C   |  |
| 2) 非効率を招く慣行の是正に向けた取組   |   |   |     |     |  |
| ア) 貨物自動車運送事業法第64条における動告制度の適切な運用  |   |   |     |     |  |
| 安全確保には、荷主等による理解と協力が不可欠であることから、貨物運送事業者に対する荷主等からの安全運行支援や明確な運送状況の提供等の徹底を図る。<br>その上で、一定の場合に荷主への動告を行う制度を適切に運用し、荷主の行為が安全阻害を惹起する事態を防止する。  | トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保   | ◎ | B   | B   |  |
| イ) 物流に係る取引の適正化   |   |   |     |     |  |
| 3) 物流事業における構造改善の推進   |   |   |     |     |  |
| ア) 物流に係る統計データの蓄積   |   |   |     |     |  |
| 効率的な環境にも十分配慮した貨物輸送体系や輸送施設整備計画を検討するために、全国の貨物流動について真の発着地、産業活動と貨物流動との関連等を把握できる「全国貨物純流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。<br>また、主要都市圏における「物流流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。<br>「自動車輸送統計」をはじめとする交通関連の基礎統計については、輸送の効率化に係る指標を作成し、蓄積等を行うため、体系的整備等を行う。また、各輸送統計について、輸送貨物品目分類を統一した上で、各品目の特性に応じた輸送実態(品目別輸送トン数、輸送トンキロ)を把握し、統計データの蓄積を図る。  | 「貨物の出発点から積み替えを経て到着点までの流動(純流動)」の把握<br>物流流動調査を継続的に実施し、都市における貨物流動の実態の着実な把握<br>新たな調査方法等を確立の上、総務省への申請、内閣府統計委員会への答申等、統計調査の承認手続きを行い、新調査に向けた体系的整備の実施<br>統一した輸送貨物品目分類による、品目別輸送量(輸送トン数、輸送トンキロ)の蓄積 | ◎ | A   | B   |  |
| イ) 物流事業者の業務効率化の促進等   |   |   |     |     |  |
| 物流事業者が自らの業務効率を客観的に図る指標(荷役稼働率等)を導入することにより自らの強み・弱みを正確に把握し、現場レベルでの改善を推進するとともに、荷主に対して客観的データに基づき合理的な物流効率化方策を提案できるような仕組みの構築を図る。  | 現場レベルでの改善を通じ、物流事業者の業務効率化を促進   | ◎ | B   | B   |  |
| ウ) 新しい物流サービスの創出の促進   |   |   |     |     |  |
| 宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」を促進し、訪日外国人旅行者の旅行の利便性や満足度を向上させるため、共通ロゴマーク・HP・パンフレット等を活用し、日本政府観光局(JNTO)を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の推進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進する。<br>「日本再興戦略」改訂2016(平成28年6月閣議決定)に基づき、2020年までの農林水産物・食品の輸出額1兆円目標を前倒して達成するため、鮮度保持輸送技術の普及促進等農林水産物・食品の輸出における物流の改善について取組を進める。   | 2020年までに手ぶらカウンターを全主要交通結節点に設置<br>農林水産物・食品輸出の物流の改善  | ○ | B   | B   |  |
| エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援  |   |   |     |     |  |
| 国においては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)の特例業務助定を活用した無利子貸付(平成23年度から29年度まで700億円分)を実施し、老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を講ずる。  | JR貨物の経営自立に向けた基盤強化<br>貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率:<br>機関車:73.9%<br>貨車:89.1%   | ○ | B   | B   |  |
| オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲)   |   |   |     |     |  |
| 「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による船舶管理サービスの「見える化」を図った。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会とのとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤の更なる推進を図るとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、内航海運の産業としての持続的発展を促進するよう必要な方策の検討を行う(グループ化や集約化についてもこの検討の中で再検証を行う)。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。          | 持続的に良質なサービスを提供できる産業としての発展を促進<br>内航船舶の総トン数 <目標>687トン(毎年度)  | △ | A   | A   |  |
| 4) 鉄道輸送サービスの改善及び貨物鉄道の利用促進  |   |   |     |     |  |
| ア) 貨物鉄道輸送サービスの改善及び31ftコンテナを利用した物流効率化の推進  |   |   |     |     |  |
| 鉄道輸送サービスの改善のため、低温物流における新しい温度管理コンテナの開発の推進や、輸送障害時においてIT-FRENS(貨物列車の予約管理システム)を通じて、利用運送事業者に対し、遅延した列車の到着予定時刻を素早く情報提供する体制を構築する。<br>また、31ftコンテナは10トントラックと同等の容積・形状であり、荷主企業にとって工場の生産や出荷体制に大きな変更を加えることなく鉄道利用にシフトすることが可能となることから、31ftコンテナ導入促進のための支援を行うことによりモーダルシフトの促進を図る。  | 物流ニーズに対応した鉄道利用の促進や輸送障害におけるサービス改善が実現されることにより鉄道輸送の競争力を向上  | ◎ | B   | B   |  |

|   |   |   |     |
|---|---|---|-----|
| <b>5) 3PL事業者の養成・振興</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現</b>   |   |   |     |
| 近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。   | 総合的な流通業務を実施する事業者割合の増加   | ◎ | A A |
| <b>6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進</b>   |   |   |     |
| 大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際物流の結節地域である国際戦略港湾等周辺において、物流拠点の整備・再整備へ支援を行う。   | 臨海部の物流施設の更新・機能強化<br>・物流施設のハード面での整備<br><目標>土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数 80地区  | ○ | A A |
| <b>イ) 物流拠点の整備推進</b>   |   |   |     |
| 土地区画整理事業及び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造成事業により物流拠点の整備を推進する。   | 臨海部の物流施設の更新・機能強化<br>・物流施設のハード面での整備<br><目標>土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数 80地区  | ○ | A A |
| <b>ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備</b>  |   |   |     |
| 物流総合効率化法の活用により、近年の貨物の多品種少量化への対応、高速道路IC周辺等における輸送の効率化、3PLの推進、労働力不足に対応するための省力化への取組、環境負荷低減に資する物流施設の立地を促進するとともに、配送センター機能等を有するターミナル施設の整備を図る。  | 高速道路IC周辺等における物流施設の一層の充実、トラックターミナルの機能の一層の向上  | ◎ | A A |
| <b>7) 安定的かつ安価な原材料輸入の実現</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成</b>   |   |   |     |
| 安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等、ソフト・ハード一体となった総合的な施策を実施し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。   | 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成   | ◎ | B B |
| <b>8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 貨物車が通行するの2車線以上の経路の指定等</b>   |   |   |     |
| 「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。   | 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定するとともに、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入                      | ◎ | A A |
| <b>イ) 貨物自動車運送事業者の安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進</b>   |   |   |     |
| 安全性優良事業所(Gマーク)認定制度は、貨物自動車運送事業法に基づいて、国土交通省が指定する全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が事業者に対する巡回指導結果等を基に、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性に係る計38項目を評価の上、認定しているものである。平成28年3月までに、22,242事業所(全事業所の26.5%)が認定を受けている。Gマークの認定取得の促進により、事業者全体の輸送の安全の向上を図るとともに、荷主等による選択に資する情報の充実、Gマーク事業所へのインセンティブの付与等官民一体となって普及に向け対策を進める。                      | 安全性優良事業所(Gマーク)(約18,000事業所)の大幅な増加を実現するとともに、国民や荷主からの評価を踏まえ、制度の拡充を実施<br>安全性優良事業所(Gマーク)の認定率<br><目標> 24,259事業所(全事業所の29%)(平成31年度末)                        | △ | B B |
| <b>(4) 国民生活の維持・発展を支える物流</b>   |   |   |     |
| <b>1) 食の安全のための卸売市場における品質管理の徹底</b>   |   |   |     |
| <b>ア) 卸売市場施設整備の推進(ニーズに対応した卸売市場の整備)</b>  |   |   |     |
| 物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決  |   |   |     |
| <b>ア) 食品ロス削減の総合的な推進</b>   |   |   |     |
| <b>イ) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応</b>  |   |   |     |
| 物流分野における労働力不足が懸念されている中、インターネット通販市場の拡大に伴い宅配便物の不在再配達が増加していることから、「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進に関する検討会」報告書を踏まえ、再配達の削減に向けた対策を促進する。   | 再配達の削減  | ◎ | B B |
| <b>3) 都市部における物流マネジメント等の促進</b>   |   |   |     |
| <b>ア) 都市部の複合ビル等における共同輸送等の促進</b>   |   |   |     |
| 都市部の複合ビル等におけるオーナー、テナント、物流事業者等関係者の連携・協働による共同輸送等を支援するとともに、優良事例について地方自治体を含めた関係者に普及啓発を行う。   | 都市部の複合ビル等における共同輸送等の取組の増加  | ◎ | B B |
| <b>イ) より良好な駐車秩序の確立</b>  |   |   |     |
| <b>ウ) 建築物への荷捌き駐車施設の設置義務化の促進</b>   |   |   |     |
| 地方公共団体が駐車場法に基づき、一定規模以上の建築物に荷捌きのための駐車施設の設置(附置)を義務付ける条例を地域の実情に合わせて定めるよう、地方公共団体に対して会議等を通じて働きかけを行う。これにより、建築物における荷捌き駐車施設を確保する。   | 条例により、荷捌き駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体の増加   | ◎ | B B |
| <b>エ) 貨物車交通のマネジメントの推進</b>   |   |   |     |
| 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。   | 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行うとともに、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を実施  | ◎ | A A |
| <b>オ) 物流を考慮した建築物の設計・運用</b>  |   |   |     |
| 建築物内へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等が図られるよう、円滑で効率的な物流の確保を考慮した設計や運用を促進する。   | 物流を考慮した建築物の設計・運用事例の増加   | ◎ | B B |
| <b>4) 「買い物弱者問題」への対応</b>   |   |   |     |
| <b>ア) 「買い物弱者問題」の改善</b>  |   |   |     |
| <b>5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 離島交通の安定的確保</b>  |   |   |     |
| 離島航路の確保維持に資する公設民営化・省エネ船等への代替建造などの運航・経営効率化の促進、割高水準にある運賃の引下げへの支援を実施する。<br>離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等を推進する。  | 離島航路等の維持・活性化<br>航路が確保されている有人離島の割合 <目標>100%を維持(H32年度)<br>離島における住民生活の安定・安全を確保   | △ | A B |
| <b>イ) 物流事業者と地方自治体等の連携による輸送網確保についての取組促進</b>  |   |   |     |
| 「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」報告書を踏まえつつ、所要の取組を推進する。過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、地域の持続可能な物流ネットワークの構築に関するモデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について整理する。  | 地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例を2020年度までに100事例創出<br>早ければ2018年頃までに、ドローンを使った荷物配送の実現  | ○ | C C |
| <b>(5) 物流を支える人材の確保・育成</b>   |   |   |     |
| <b>1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成</b>  |   |   |     |
| <b>ア) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成</b>  |   |   |     |
| 少子高齢化等の影響による物流分野における労働力不足について、就業環境の改善、業界イメージの改善、人材の確保・育成といった観点から、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」等に基づき、物流分野における総合的な取組を推進する。  | ・労働力不足に起因する輸送能力不足を発生させず、物流サービスを安定的に確保する<br>・物流サービスの労働生産性の向上を図り、労働者の待遇の改善と物流コストの大幅な上昇の抑制の両立を図る。<br>物流事業における労働生産性(人時当たり付加価値額)<br><目標> 2020年度までに2割程度向上 | ◎ | C C |
| <b>イ) トラック運転手の確保・育成</b>   |   |   |     |
| トラック運転手の確保・育成に向けては、労働条件の改善が重要であることから、荷主、運送事業者、関係省庁等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みを活用し、取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組む。また、上記に加え、トラック運転手の確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化する。<br>・学校等との連携の強化により若年層へのアピールの強化<br>・トラガール促進プロジェクトサイト等を活用した業界の魅力のPR・情報発信<br>・ITを活用した中継輸送の導入促進に向けた取組<br>・若者・女性が働きやすい労働環境の構築に向けた、事業者向けのパンフレット等を活用した経営者への啓発強化 等 | 各種安全対策や適正取引の推進などにより、必要なトラック運転手の確保が可能となるよう、トラック事業の経営環境を改善<br>トラック運転手の確保・育成(女性のトラック運転手数については平成32年までに倍増を目標とする(対平成25年比。))                               | ◎ | B C |

|   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
| ウ) 船員の確保・育成   |  |   |   |   |  |
| 日本船舶・船員確保計画を推進する。また、「海の日」や「海の月間」等の機会を通じた練習船の一般公開、海事施設見学会や職場体験会等により青少年を中心に海への興味・関心を喚起し、海の仕事の魅力や重要性について認識を深めてもらうための継続的な取組を推進する。   | 海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員退職規模に見合う採用者数の水準を確保<br>海運業における船員採用者数(1事業者平均) <目標> 2.61人以上(毎年度)   | △ | A | A |  |
| 2) 物流技術・技能の習熟度認定資格制度の充実   |  |   |   |   |  |
| ア) 物流関連の資格・認定制度の改善・充実   |  |   |   |   |  |
| 物流に携わる人材を育成するために、物流に関わる技術・技能の資格についてのニーズ調査及び対応の検討に取り組む。  | 物流に携わる人材の育成に資する資格制度の充実   | ◎ | A | A |  |
| 3) 中小物流事業者における人材育成の推進   |  |   |   |   |  |
| ア) 資格講座等を通じた物流人材育成の促進   |  |   |   |   |  |
| 民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行う。  | 中小物流事業者における高い物流専門知識を有する人材の継続的な育成   | ◎ | C | C |  |
| イ) 3PL事業の促進による物流効率化の実現(再掲)  |  |   |   |   |  |
| 近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。   | 関係業界と連携して3PLに関する講習を実施  | ◎ | A | A |  |
| 4) 荷主における物流に精通した人材の育成   |  |   |   |   |  |
| ア) 物流技術管理士資格制度等による荷主における物流人材の育成   |  |   |   |   |  |
| 5) 国民各層における物流知識の普及啓発  |  |   |   |   |  |
| ア) 物流に関する知識の普及啓発  |  |   |   |   |  |
| 国土交通省が行う事業や施策について、国民各層からの要望に応じて職員が出向き、説明や意見交換を行う「前出講座」において、物流をテーマとした講座の充実を図る。また、大学における寄付講座等への協力や自治体職員、事業者等を対象とした物流研修等の取組を実施する。さらに、民間団体等と連携し、国民各層を対象とした物流の現場見学会等の充実を図る。  | 国民各層への物流に対する認識の浸透  | ◎ | A | A |  |
| 2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組  |  |   |   |   |  |
| 1) 省エネ法による取組促進と活用   |  |   |   |   |  |
| ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等   |  |   |   |   |  |
| 省エネ法により、5年間で中長期的にみて年平均1%以上のエネルギー消費原単位の改善が特定荷主や特定輸送事業者に求められ、CO2排出削減の取組を検討しようとする機運が高まっていることから、引き続き、荷主と物流事業者の企業単位での省エネの取組を促進していく。  | エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減  | ○ | B | B |  |
| 2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備   |  |   |   |   |  |
| ア) 環境負荷の低減に資する道路整備  |  |   |   |   |  |
| 環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進する。  | 円滑な貨物車交通を図り、環境負荷の少ない物流を実現するため、環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進<br>三大都市圏環状道路整備率 <目標> 約80%(平成32年度)<br>道路による都市間到達性の確保率 <目標> 約55%(平成32年度)<br>開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 <目標> 約117万人・時/日(平成32年度末) | △ | B | B |  |
| イ) 「次世代ITS」の推進(再掲)  |  |   |   |   |  |
| ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。  | ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進   | ◎ | A | A |  |
| ウ) 交通流対策の推進(再掲)   |  |   |   |   |  |
| エ) 貨物車交通のマネジメントの推進(再掲)  |  |   |   |   |  |
| 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。   | 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を実施   | ◎ | A | A |  |
| オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備   |  |   |   |   |  |
| 「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことにより、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を進める。   | 国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことにより、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施  | ◎ | A | A |  |
| 3) モーダルシフトの推進及び大量輸送モードの輸送力強化  |  |   |   |   |  |
| ア) モーダルシフト促進のための各種取組の推進   |  |   |   |   |  |
| 優良事例の普及啓発等を通じた荷主と物流事業者の連携強化によりモーダルシフトの裾野の拡大を図る。<br>船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。<br>複合一貫輸送ターミナルの整備等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進し、輸送の効率化を図るとともに、環境負荷の小さい物流体系を構築する。<br>貨物鉄道輸送については、安全・安定及び効率的な輸送の推進のため、老朽機関車・貨車の取替について、鉄道・運輸機構の行う無利子貸付等の支援措置を活用し、設備投資を推進する。また、JR貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で貨物鉄道輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。加えて、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。旅客鉄道を活用し貨物を輸送する新たな物流システムを構築する取組に対し補助を行う。これを通じCO2排出量の削減及び労働力不足対策を図る。 | モーダルシフトの取組の増加<br>荷主におけるモーダルシフトの取組率:<br>31.3%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)<br><br>・CO2排出量の削減<br>・労働力不足の解消  | ○ | C | C |  |
| 4) 輸送における共同化の促進   |  |   |   |   |  |
| ア) 共同輸送の促進(再掲)  |  |   |   |   |  |
| 共同輸送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種企業間における共同輸送の促進を図る。  | 共同輸送の取組の増加<br>荷主における共同輸送の取組率:<br>30.8%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)   | ○ | C | C |  |
| 5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進  |  |   |   |   |  |
| ア) 荷主による物流効率化・環境負荷低減の促進   |  |   |   |   |  |
| イ) トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進   |  |   |   |   |  |
| トラック事業者に対し、環境対応車やCNGトラック等の導入に対する支援やエコドライブ等の普及・推進等により、トラック輸送の省エネ化、低公害化を図る。   | 次世代自動車の普及割合 平成29年度までに17%以上<br>特定貨物輸送事業者の省エネ改善率 前年度比-1%   | ○ | A | A |  |
| ウ) 国際海運からの省エネ・省CO <sub>2</sub> 対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的枠組み作り)  |  |   |   |   |  |
| 国際的な枠組み作りと技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、船舶からの更なるCO <sub>2</sub> 排出量削減を目標とする世界最先端の海洋環境技術開発を推進するとともに、IMO(国際海事機関)におけるCO <sub>2</sub> 排出規制(燃費規制)の段階的強化及び燃料消費実績報告制度(実運航での燃費の「見える化」)等の国際的枠組み作りの議論を主導する。  | 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進  | ◎ | A | A |  |
| エ) 天然ガス燃料船の早期実用化・導入   |  |   |   |   |  |
| 天然ガス燃料船は環境性能に優れその普及拡大が期待されているところであり、我が国の海運・造船事業者においても、その実用化を目指した取組が始まっている。こうした取組を支援し、天然ガス燃料船の構造・機関等のハード面及び燃料供給などのソフト面の安全基準の策定・国際基準化など、天然ガス燃料船の普及に向けた環境整備のための事業を通じて、官民連携の下で天然ガス燃料船の普及を推進する。  | 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進  | ◎ | A | A |  |
| オ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進(一部再掲)   |  |   |   |   |  |
| 船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。<br>内航海運に係る燃料消費量については、より正確なデータを把握できるよう、整備を図る。  | モーダルシフトの取組の増加<br>荷主におけるモーダルシフトの取組率:<br>31.3%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)<br>統計精度を確保した内航海運の燃料消費量の蓄積   | ○ | C | C |  |

|   |  |  |   |   |   |
|---|--|--|---|---|---|
| <b>カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進</b><br>海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、省エネルギー設備等の導入支援や生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場等の造成等に取り組む。   |  | 港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減  | ◎ | B | B |
| <b>キ) 貨物鉄道輸送の更なる省エネ化</b><br>省エネ効果が認められる新型省エネ機関車の導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進する。  |  | 貨物鉄道輸送のCO2原単位の更なる削減<br>HD300の導入状況 <目標> 平成29年度末 32両   | □ | B | B |
| <b>ク) エコレールラインプロジェクト事業</b><br>鉄道は地域の中心に位置するものが多く、また極めて公共性の高い施設であり、災害時や電力逼迫時にも運行を確保し、地域住民の安全や安心を確保する必要があるとともに、帰宅困難者等が一時的に避難する場所として重要な役割を担っている。このような背景から鉄道関連施設低炭素化促進事業、鉄道車両低炭素化促進事業等の実施により、再生可能エネルギーや電力等エネルギーを効率的に使用する省エネ設備等の駅や運転指揮所等の施設への導入や、鉄道車両の省エネ化を促進する。   |  | 集中的にエコレールラインプロジェクトを進めることで鉄道分野の更なる省エネ化・低炭素化を実現  | ◎ | B | B |
| <b>ケ) 物流施設の低炭素化の推進</b><br>物流総合効率化法の活用等により、高速道路IC周辺等における輸配送の効率化、3PLの推進、労働力不足に対応するための省力化への取組、環境負荷低減に資する物流施設の立地を促進する。輸送拠点の併設又はトラック予約受付システムの導入により輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備を促進し、空車でのご回送や待ち時間を削減する。また、物流拠点(営業倉庫・公共トラックターミナル)における低炭素化を促進するため、物流設備の省エネ化と物流業務の効率化の一体的実施による低炭素化を支援する。特に、水銀に関する水俣条約の発効及び水銀による環境の汚染の防止に関する法律により高圧水銀ランプの製造等が原則禁止になることから、高圧水銀ランプが多用されている物流施設のLED照明への転換を促進する。また、燃料電池フォークリフト等の導入を促進する。 |  | 物流総合効率化法や支援事業を活用し、物流施設の更なる低炭素化を推進<br>《物流施設におけるLED照明への転換の達成状況》<br>・目標 45%(平成29年度時点の倉庫及びトラックターミナルにおけるLED化率)<br>※高圧水銀ランプが「水銀に関する水俣条約」で規制される平成32年に100%達成を目標とする。<br>・達成状況 30%(平成26年度時点の物流施設におけるLED照明器具導入率)          | ○ | B | B |
| <b>コ) グリーン経営認証制度の普及拡大</b><br>トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者の環境改善の努力を客観的に証明し、取組意欲の向上等を図り、運輸部門における環境負荷の低減につなげていくための制度である「グリーン経営認証」について、当該制度の普及拡大を図り、運輸部門における環境負荷の更なる低減を目指す。  |  | トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の全事業者の10%の認証取得   | ○ | C | C |
| <b>サ) グリーン物流パートナーシップ会議の推進</b><br>荷主と物流事業者等の関係者の連携による地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組への表彰や優良事例の紹介等を行う。  |  | グリーン物流パートナーシップ会議会員数の増加:3500者   | ○ | B | B |
| <b>6) 物流施設のCO2排出量の削減</b>  |  |  |   |   |   |
| <b>ア) 物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進</b><br>関係団体等を通じて、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置導入促進に関する啓発を行うとともに、施設内の低GWP(地球温暖化係数)化・ノンフロン化が進んでいない物流施設において、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入を促進する。   |  | 冷蔵倉庫における自然冷媒の冷凍・冷蔵機の使用率の向上   | ◎ | A | A |
| <b>3. 安全・安心の確保に向けた取組</b>  |  |  |   |   |   |
| <b>(1) 物流における災害対策</b>   |  |  |   |   |   |
| <b>1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施</b>  |  |  |   |   |   |
| <b>ア) 道路の防災・震災対策</b>  |  |  |   |   |   |
| 緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、東日本大震災の経験を踏まえ、津波被害の想定されるエリアにおいて早期の道路啓開を実現するための計画策定など、道路の防災・減災対策を進める。   |  | 緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、東日本大震災の経験を踏まえ、津波被害の想定されるエリアにおいて早期の道路啓開を実現するための計画策定など、道路の防災・減災対策を推進<br>緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 <目標> 81%(平成32年度)<br>道路斜面や盛土等の要対策箇所対策率 <目標> 75%(平成32年度)                                  | △ | B | B |
| <b>イ) 迅速な道路啓開のための官民での取組の推進</b>  |  |  |   |   |   |
| 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定を締結する。また、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線の選定を進める。   |  | 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定締結<br>道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線を選定  | ◎ | B | B |
| <b>ウ) 港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進</b>   |  |  |   |   |   |
| 東日本大震災の教訓をふまえ、我が国の経済活動の維持・継続の観点から港湾物流機能を確保するため、海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上や粘り強い構造の防波堤による港湾における災害対応力の強化、港湾海岸における海岸保全施設の整備等の港湾における地震・津波対策を推進する。  |  | 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化<br>災害時における海上からの緊急物資輸送の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 <目標> 80%(平成32年度)                                      | △ | B | B |
| <b>エ) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧</b>   |  |  |   |   |   |
| 大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを迅速に確保し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画や港湾BCPの策定の促進等の事前準備の検討を進める。  |  | 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化<br>国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合 <目標> 100%(平成28年度)  | □ | A | A |
| <b>オ) 鉄道施設の耐震対策の推進</b>  |  |  |   |   |   |
| 阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進する。  |  | 阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進<br>首都圏直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 <目標> 概ね100%(平成29年度末) | △ | B | B |
| <b>カ) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)</b>   |  |  |   |   |   |
| <b>キ) 災害時の水産物流通機能の確保</b>  |  |  |   |   |   |
| <b>ク) 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進</b>  |  |  |   |   |   |
| 改正耐震改修促進法に基づき地方公共団体が指定する緊急輸送道路等の沿道建築物について、耐震化に係る支援を行う。  |  | 地震時の緊急輸送道路等の機能確保   | ◎ | B | B |
| <b>2) 被災時の海上輸送広域連携体制の確立</b>   |  |  |   |   |   |
| <b>ア) 広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保</b>   |  |  |   |   |   |
| 地域経済の維持・継続の観点から、港湾における迅速な避難の確保及び被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的な代替性の確保を図る。  |  | 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化<br>航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 <目標> 100%(平成29年度)  | □ | B | B |
| <b>イ) 緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備推進</b>  |  |  |   |   |   |
| 国・地方自治体の防災計画や緊急輸送計画における位置付けと関係者間の役割分担、必要となる船舶の機能・役割やそれらを確保するための課題等を調査し、船舶の具体的な活用促進策を取りまとめた。また、平時事業からの離脱を円滑化する具体的方法及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドラインを策定するとともに、活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築し、運用を開始した。これらの取組を踏まえ、訓練等による継続的な点検・改訂を通じ、自治体等におけるマニュアルや選定プログラムの実行性を随時向上させるとともに、関係者間であらかじめ具体的な協議を行うなど、大規模災害時に船舶を活用するための環境整備を推進する。  |  | 大規模災害時の船舶活用の促進   | ◎ | A | A |

|  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| <b>3) 災害に備えた支援物資オペレーションの整備</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 災害に強い物流システムの構築(円滑な支援物資物流の確保)</b>   |   |   |   |   |
| 国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を引き続き継続的に開催し、支援物資の広域的な受入拠点として物流事業者の施設のリスト化を進めるとともに、地方公共団体と物流事業者等との間の役割分担や発災時の体制等を規定した協力協定の締結を推進する。また、円滑な支援物資物流を確保するために必要となる国・地方公共団体・物流事業者等との連携体制の整備を引き続き実施する。加えて、多様な輸送手段の活用による円滑な支援物資物流の確保に向けた取組を実施する。                 | ・全都道府県における民間物資拠点のリストアップ<br>・平成28年度末までに支援物資の保管に関する協定締結を完了する。<br>・支援物資物流における多様な輸送手段の連携体制の構築<br>首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の地域設置率(交通政策基本計画) < 目標 > 100%(平成29年度) | ◎ | A | B |
|  |   | ◎ | B |   |
|  |   | □ | A |   |
| <b>4) BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の実施</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) 災害に強い物流システムの構築(災害時におけるサプライチェーンの確保)</b>   |   |   |   |   |
| BCP策定事例の紹介やBCP策定のための人材育成等を通して、物流事業者のBCP策定を促進する。また、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの策定のためのガイドライン等を周知することにより、BCPに基づいた関係者による訓練を促進する。   | ・輸送手段の代替性向上<br>・物流事業者のBCPの策定促進  | ◎ | A | A |
|  |   | ◎ | A |   |
| <b>イ) 貨物鉄道事業者のBCP策定の促進</b>   |   |   |   |   |
| 荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用の提案に取り組む。   | 災害時における鉄道貨物輸送の機能維持を図るとともに災害に強い鉄道輸送を構築<br>荷主企業においても、鉄道と他モードとの物流の複線化を図ることにより、物流機能確保が図られ、維持が可能な物流システムを構築   | ◎ | A | B |
|  |   | ◎ | B |   |
| <b>5) 非常時のエネルギー供給の仕組み構築</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) 災害時の石油供給の確保</b>  |   |   |   |   |
| <b>6) 港湾における災害対応力の強化</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧(一部再掲)</b>  |   |   |   |   |
| 大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを確認し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備の検討を進めるとともに、大型船舶の待避場所の確保を推進する。また、民間事業者等が管理するコンビナートの護岸等の港湾施設の適切な維持管理を促進する。   | 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化<br>航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 < 目標 > 100%(平成29年度)   | □ | B | B |
| <b>7) 食品の物流における早期回復に向けた協力・連携体制の構築</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) 災害に強い食品サプライチェーンの構築</b>   |   |   |   |   |
| <b>8) 卸売市場における耐震化の支援</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)(再掲)</b>  |   |   |   |   |
| <b>(2) 社会資本の適切な維持管理・利用</b>   |   |   |   |   |
| <b>1) 貨物車の適正な道路利用の促進</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等(再掲)</b>   |   |   |   |   |
| 「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。  | 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定するとともに、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入  | ◎ | A | A |
| <b>2) 特殊車両の通行条件の検討</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 大型車両の道路利用の適正化</b>  |   |   |   |   |
| 「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき報告徴収権及び立入検査権を活用しつつ、取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して直接指導して改善を求めるとし、一層の取締り・指導の徹底を図る。   | 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、報告徴収権及び立入検査権を活用しつつ、取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して直接指導して改善を求めるとし、一層の取締り・指導を徹底  | ◎ | A | A |
| <b>イ) 特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与</b>  |   |   |   |   |
| 特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方の検討を進める。   | 特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方を検討   | ◎ | A | A |
| <b>3) 港湾施設の適切な維持管理</b>   |   |   |   |   |
| <b>ア) 長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施</b>  |   |   |   |   |
| 港湾施設単位で作成する個々の施設の長寿命化等に資する計画(維持管理計画)や港湾単位で費用の平準化を図りつつ各種施設を更新するための予防保全計画を策定し、活用するとともに、点検方法を明確化し、地方公共団体への技術的支援を行うことにより、適切な維持管理を推進する。   | 長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施<br>個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 < 目標 > 100%(平成29年度)  | △ | B | B |
| <b>(3) セキュリティ確保と物流効率化の両立</b>   |   |   |   |   |
| <b>1) AEO事業者への輸出入手続における簡素化の推進</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) AEO輸出者に対する輸出入手続の改善とAEO相互承認によるAEO事業者の貿易円滑化支援</b>  |   |   |   |   |
| <b>2) 効率的な検査制度の確立</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) 新KS/RA制度の適切な運用</b>   |   |   |   |   |
| RA事業者において適切な保安対策が講じられているか、KSが講じる保安対策の実施状況も含め、RA事業者に対する監査を通じて、指導・監督を図る。具体的には、平成27年度はRA事業者56社に対し監査を実施。平成28年度末までに全RA事業者約160社のうち、145社に対する監査を実施した。平成28年度においては、残りの事業者の他、引き続きRA事業者に対する監査を継続する。また、新制度導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえ、関係者との十分な意見交換の機会を設け、より効率的な検査制度について検討する。        | 新KS/RA制度を通じた効率的な航空貨物保安検査体制の確立   | ◎ | B | B |
| <b>(4) 輸送の安全、保安の確保</b>   |   |   |   |   |
| <b>1) 輸送の安全確保への取組推進</b>  |   |   |   |   |
| <b>ア) 道路交通の安全確保</b>  |   |   |   |   |
| <b>イ) ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策</b>   |   |   |   |   |
| 技術基準の策定、補助制度、税制特例等により、ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策を引き続き実施する。   | ASVの普及促進による大型トラックの安全性向上<br>1年間に生産される大型トラックのうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合:<br>平成32年度 90.0%  | ○ | B | B |
| <b>ウ) 安全運転を支援するシステムの導入・普及</b>  |   |   |   |   |
| <b>エ) 運行管理制度の徹底や監査の充実等による貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上</b>  |   |   |   |   |
| 5両未満事業者の運行管理者選任の義務化等の運行管理制度の徹底、悪質な事業者への集中的な監査と厳格な処分実施などの安全対策を実施することにより、貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上を図る。また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施し、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。 | トラック事業を含めた事業用自動車に係る事故削減目標の設定(事業用自動車総合安全プラン2009)<br>・10年間で死者数半減(平成20年:513人 → 平成30年:250人)<br>・10年間で人身事故件数半減(平成20年:56,305件 → 平成30年:3万件)<br>・飲酒運転ゼロ   | ○ | B | B |
| <b>オ) 国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保</b>  |   |   |   |   |
| 国際海上コンテナを積載したトラックの横転事故等を防止するため、コンテナ情報の確実な伝達・不適切コンテナの発見・是正のための措置等を新たに盛り込んだ「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」に基づく取組が、関係事業者において着実に実施されるよう周知徹底を図る。このため、実施状況のフォローアップを行うとともに、必要に応じて、更なる安全性向上のための措置を講ずる。   | トラック事業を含めた事業用自動車に係る事故削減目標の設定(事業用自動車総合安全プラン2009)<br>・10年間で死者数半減(平成20年:513人 → 平成30年:250人)<br>・10年間で人身事故件数半減(平成20年:56,305件 → 平成30年:3万件)<br>・飲酒運転ゼロ   | ○ | B | B |

|  |  |   |   |   |
|--|--|---|---|---|
| カ) 運輸安全マネジメント制度の推進   |  |   |   |   |
| 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。  | 運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを通して改善<br>運輸安全マネジメント評価実施事業者数<br><目標> 平成32年度までに10,000事業者<br>運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数<br><目標> 平成32年度までに50,000人 | □ | B | B |
| 2) 交通安全施設等の整備の推進   |  |   |   |   |
| ア) 効果的・効率的な交通事故対策の推進   |  |   |   |   |
| 交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境の改善を進める。  | 交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境を改善<br>道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率[第3次社会資本整備重点計画(H24.8)] <目標> 約3割抑止(平成28年度末)  | △ | A | A |
| 3) 日本商船隊の安定的な国際海上輸送確保の推進   |  |   |   |   |
| ア) 安定的な国際海上輸送の確保   |  |   |   |   |
| 安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに日本船舶及び日本人船員の確保を図る。  | 日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保<br><目標> 平成29年 日本船舶を262隻  | ○ | B | B |
| 4) 国際物流の安全確保に向けた取組推進   |  |   |   |   |
| ア) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策   |  |   |   |   |
| マラッカ・シンガポール海峡については、「協カメカニズム」の下で実施されるプロジェクトのうち、航行援助施設の整備に関する協力や、航行援助施設の維持管理に係る人材育成を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、同海峡における航行安全・環境保全対策の充実が図られるよう、利用国、利用者等に幅広く参加を働きかける。   | マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策を行うことにより、同海峡に設定された分離通航帯(TSS)を閉塞するような大規模海難の発生数ゼロ   | ○ | A | A |
| イ) ソマリア周辺海域の海賊対策   |  |   |   |   |
| 凶悪な海賊行為の多発海域であるソマリア沖・アデン湾周辺海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の航行の安全を確保するため、当該海域を航行する日本船舶において小銃を所持した民間武装警備員による警備を行うことを可能とする船舶警備特措法に基づき、民間武装警備員の乗船警備に係る運用を推進する。<br>また、引き続き、海賊対処法に基づく海賊対処のため、ソマリア沖・アデン湾へ派遣される海上自衛隊の護衛艦に海上保安官を同乗させるほか、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する。 | ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の安全を確保<br>ソマリア沖・アデン湾にて司法警察活動等を実施することで、海賊事案発生件数を減少<br>ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の法執行能力向上を図ることにより、海賊事案発生件数を減少                             | ◎ | A | A |
| 5) 港湾における保安対策の推進   |  |   |   |   |
| ア) 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現   |  |   |   |   |
| 国際港湾施設の保安の確保のため、入場の際の身元確認の徹底(全ての入場者に対する本人・所属・立入目的の確認)完全義務化を平成26年7月1日から開始した。<br>一方、主要な国際港湾施設においては、当該措置を円滑かつ確実に行うため、平成27年1月1日から出入管理情報システムの本格運用を開始している。引き続き、同システムの導入を推進するとともに、当システムの効果的な運用に不可欠なPS(Port Security)カードの普及を促進する。  | 管理者からの要望を踏まえながら、順次導入を推進<br><br>PSカードの普及率<br>平成28年 95%  | ◎ | A | A |
| 6) 出港前報告制度の円滑な導入と運用  |  |   |   |   |
| ア) 出港前報告制度の運用  |  |   |   |   |
| 7) 海上交通センターの機能向上等に向けた整備の推進   |  |   |   |   |
| ア) 安全・安心で効率的な海上交通の実現   |  |   |   |   |
| 船舶交通の効率化及び安全対策の充実強化のため、海上交通センターのシステム二重化等の整備を行うとともに、船舶の動静監視及び情報提供体制を整えるために、一元的な海上交通管制を構築する。<br>また、災害発生時においても安定した海上輸送ルートを確保するため、航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施する。   | 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、又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の毎年度ゼロを維持<br>※ 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。))                    | ○ | A | A |

# 総合物流施策推進プログラム

## 施策評価シート

平成 29 年 9 月時点



(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

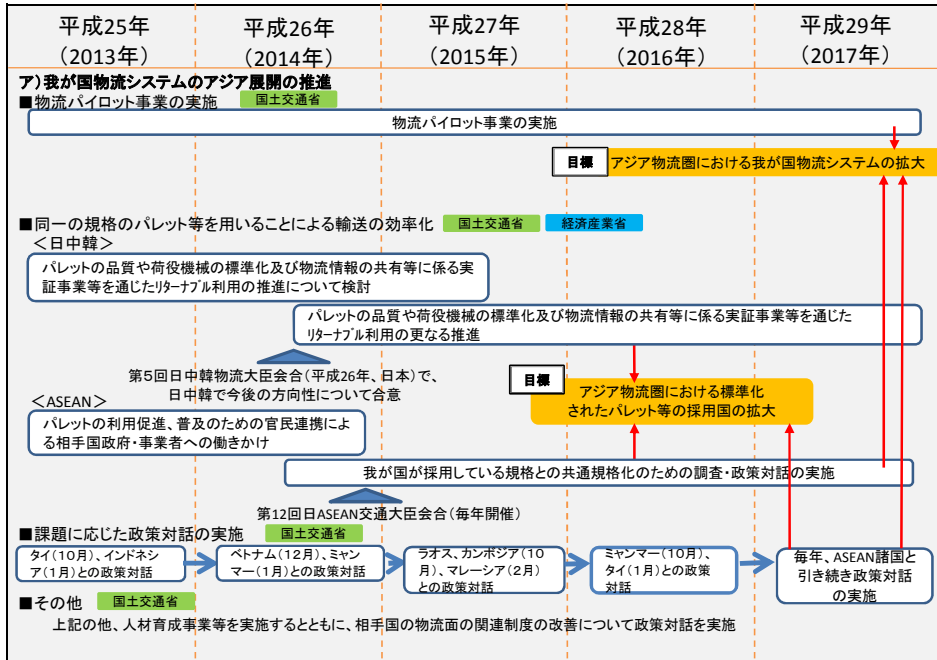
1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備

**ア) 我が国物流システムのアジア展開の推進**

○プログラム本文対応箇所

アジア諸国における我が国物流システムの展開に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかけるとともにパレット等物流機材の規格化・リターンナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーン等の我が国物流システムの国際標準化を推進する。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

**■物流パイロット事業の実施**  
平成28年度において、ミャンマーにおける農産物の物流システム近代化に係る実証事業等2件のパイロット事業を実施した。これらのパイロット事業において明らかとなった課題等について、政策対話を通じて先方政府に働きかけ、課題の解決・改善に取り組んでいる。

**■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化及び物流システムの国際標準の形成・導入**  
 <日中韓>  
パレットの品質(材質、強度)等について、国家規格化を推進し、標準化されたパレットの普及促進に取り組んでいる。  
平成27年度に日韓間においてパレットのリターンナブル利用に向けた実証事業を実施した。H28年度は日中韓におけるリターンナブルな物流資機材の利用実態調査と効果推計を実施し、普及に向けた課題抽出を行った。  
 <ASEAN>  
政策対話にあわせて、コールドチェーン導入や、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施した。

**■課題に応じた政策対話の実施**  
平成28年2月にはマレーシア、10月にミャンマー、29年1月にタイと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行った。平成29年11月にはインドネシア、12月にはフィリピンと政策対話を実施予定。

○進捗評価

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> アジア物流圏における我が国物流システムの拡大</p>  |                             |
| <p><b>■評価指標</b><br/>物流パイロット事業実施による物流面の関連制度の課題抽出と、物流政策対話における課題解決への取組。</p> <p><b>■進捗</b><br/>物流パイロット事業、物流政策対話を着実に実施し、アジア諸国における我が国物流システムの拡大を図っている。</p>                                  | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |
| <p><b>目標</b> アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大</p>  |                             |
| <p><b>■評価指標</b><br/>日韓間におけるパレットのリターンナブル利用に向けた実証事業の実施や、物流政策対話におけるワークショップの開催</p> <p><b>■進捗</b><br/>日韓間における実証事業や、物流政策対話におけるワークショップを着実に実施することにより、アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大を図っている。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (1) 我が国物流システムの国際展開の促進

## 1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備

## イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進

## ○プログラム本文対応箇所

ASEAN諸国には、港湾関連手続の簡素化及び電子化に係る制度・技術に関する知見が十分でないため、港湾関連手続の電子化が進んでいない国が多数ある。このため、ASEAN諸国を対象に、我が国主導による港湾関連手続の電子化(港湾EDIの導入)を図ることによって、我が国の港湾EDIをASEAN諸国でスタンダードなシステムとし、我が国の物流事業者にとっての手続の容易化、導入国の事業者及び行政機関の事務の効率化を実現させることで、進出する我が国の企業の国際競争力の強化を図る。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)     |
|--|------------------|------------------|------------------|----------------------|
| イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進 <span style="float: right;">国土交通省</span> |                  |                  |                  |                      |
| 港湾EDI導入ガイドラインの<br>検討・作成  | 港湾EDIの導入促進       |                  |                  |                      |
|  |                  |                  | 目標               | ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入 |

## ○施策の取組状況

平成25年度は、ミャンマーにおける港湾EDIシステムの導入に係る検討を進め、平成26年1月より海外港湾EDIシステム試行版の運用を開始した。同試行版の運用を通じ、港湾EDI導入に向けた課題を整理するとともに、電子情報処理に係るミャンマー政府職員等の習熟を図っている。

平成26年11月の第12回日・ASEAN大臣会合において、「港湾EDI導入のためのガイドライン」が承認された。

平成27年3月には、ミャンマーに対する無償資金協力「港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画」に関する交換公文(E/N)及び無償資金協力贈与契約(G/A)を締結し、ミャンマーにおいて本格システム導入を進めている。

## ○進捗評価

目標 ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入

## ■評価指標

ASEAN諸国における日本の港湾EDIの導入促進

## ■進捗

日本主導で「港湾EDI導入のためのガイドライン」を策定し、ASEAN諸国に対して、港湾EDIの導入促進を図っている。

評価結果

A

担当省庁: 国土交通省(港湾局港湾経済課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援

## ア) 港湾関連産業の海外展開支援

## ○プログラム本文対応箇所

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業(港湾物流・インフラ関連産業)の海外展開を支援し、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。

- ①日本の成功ビジネスモデル(ジャパン・モデル)として、臨海部の産業立地と基礎インフラの一体的な開発に資する案件形成を推進
- ②計画から設計、整備、運営までの一貫した取組みへの支援
- ③港湾EDIの導入促進及び港湾関連技術の国際標準化の推進
- ④政府間協議の場を活用したトップセールス
- ⑤海外港湾物流プロジェクト協議会の活動を通じた官民協働スキームの構築
- ⑥個別案件の獲得を目的とした、政府間の合意に基づく官民連携した研修を実施・支援 等【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)  | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|---|------------------|------------------|
| ア) 港湾関連産業の海外展開支援 <span style="float: right;">国土交通省</span> |                  |   |                  |                  |
| 港湾関連産業の逐次支援   |                  |   |                  |                  |
| 10月 海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が設立                              |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> 我が国港湾関連産業の海外展開の促進         </div> |                  |                  |

## ○施策の取組状況

ミャンマー、ベトナム、インドネシア等の東南アジアやケニア、モザンビーク等のアフリカ諸国に対して、港湾関連産業の海外展開に向けたトップセールスを実施した。

これまでアジア、アフリカ、中南米、中東地域における案件形成に向けた調査を実施しており、現在、ロシアの案件形成に向けた調査等を実施中。

JICA等の研修において、日本企業の立地や港湾整備・運営への参画を視野に入れた、海外の港湾関係者に対する人材育成を実施・支援した。

平成26年1月に、ミャンマーにおいて、海外港湾EDIシステム試行版(入港届等、基本的な行政手続に限定したもの)の運用を開始した。(平成27年3月、港湾EDIシステム導入に関するE/N、G/A署名)

平成26年3月に、国土交通省とベトナム運輸省との間で、「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書」を締結した。

平成27年10月に、JOINによるベトナム・チャーバイ港整備運営事業への支援が決定した。

平成28年7月に、第7回海外港湾物流プロジェクト協議会を開催した。

平成29年7月に、第8回海外港湾物流プロジェクト協議会を開催した。

## ○進捗評価

**目標** 我が国港湾関連産業の海外展開の促進

## ■評価指標

計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化

## ■進捗

トップセールス、JICA研修等による人材育成、海外港湾物流プロジェクト協議会の開催等を通じ、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を図り、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を推進している。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

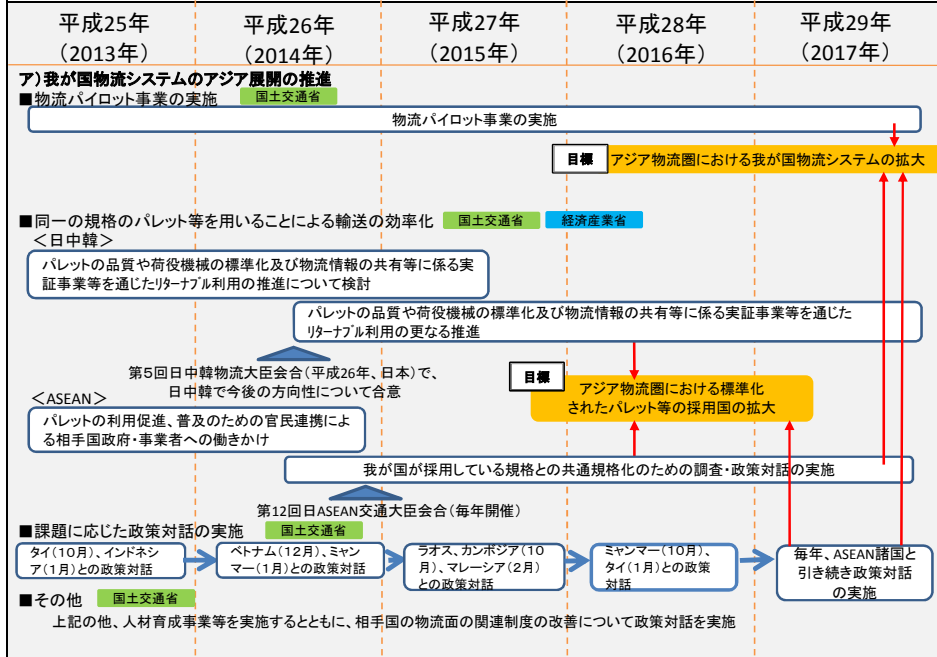
- (1) 我が国物流システムの国際展開の促進
- 2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援

イ) 我が国物流システムのアジア展開の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

アジア諸国における我が国物流システムの展開に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかけるとともにパレット等物流機材の規格化・リターンナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーン等の我が国物流システムの国際標準化を推進する。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

**■物流パイロット事業の実施**  
 平成28年度において、ミャンマーにおける農産物の物流システム近代化に係る実証事業等2件のパイロット事業を実施した。これらのパイロット事業において明らかとなった課題等について、政策対話を通じて先方政府に働きかけ、課題の解決・改善に取り組んでいる。

**■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化及び物流システムの国際標準の形成・導入**  
**<日中韓>**  
 パレットの品質(材質、強度)等について、国家規格化を推進し、標準化されたパレットの普及促進に取り組んでいる。平成27年度に日韓間においてパレットのリターンナブル利用に向けた実証事業を実施した。H28年度は日中韓におけるリターンナブルな物流資機材の利用実態調査と効果推計を実施し、普及に向けた課題抽出を行った。  
**<ASEAN>**  
 政策対話にあわせて、コールドチェーン導入や、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施した。

**■課題に応じた政策対話の実施**  
 平成28年2月にはマレーシア、10月にミャンマー、29年1月にタイと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行った。平成29年11月にはインドネシア、12月にはフィリピンと政策対話を実施予定。

○進捗評価

|   |                  |
|---|------------------|
| <b>目標</b> アジア物流圏における我が国物流システムの拡大  |                  |
| <b>■評価指標</b><br>物流パイロット事業実施による物流面の関連制度の課題抽出と、物流政策対話における課題解決への取組。                              | 評価結果<br><b>A</b> |
| <b>■進捗</b><br>物流パイロット事業、物流政策対話を着実に実施し、アジア諸国における我が国物流システムの拡大を図っている。                            |                  |
| <b>目標</b> アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大  |                  |
| <b>■評価指標</b><br>日韓間におけるパレットのリターンナブル利用に向けた実証事業の実施や、物流政策対話におけるワークショップの開催                        | 評価結果<br><b>B</b> |
| <b>■進捗</b><br>日韓間における実証事業や、物流政策対話におけるワークショップを着実に実施することにより、アジア物流圏における標準化されたパレット等の採用国の拡大を図っている。 |                  |

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

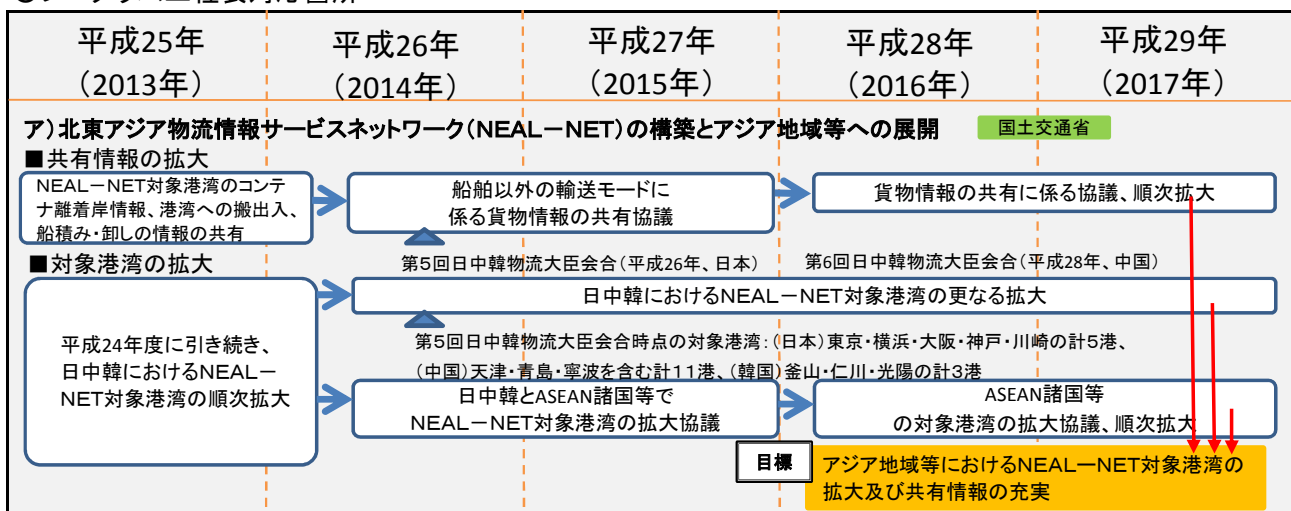
3) 物流情報サービスネットワークのアジア地域等への展開

**ア) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開**

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、平成26年8月にサービスを開始した。  
H28年7月の日中韓物流大臣会合において、NEAL-NET対象港湾の更なる拡大に合意した。  
【平成29年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業10百万円その他25百万円の内数】

○進捗評価

**目標** アジア地域等におけるNEAL-NET対象港湾の拡大及び共有情報の充実

| 評価指標  | 評価結果 |
|---|------|
| <p>■ 評価指標</p> <p>港湾物流システムを相互連携している国数<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt; 2カ国<br/>                     &lt;目標&gt; 平成32年度に5カ国<br/>                     &lt;現状&gt; 2カ国</p> <p>■ 進捗</p> <p>NEAL-NET専門家会合などを通じて、日中韓における対象港湾の拡大及びASEAN諸国、EU、ロシアへの展開を推進している。今後も、日中韓における安定的なサービスの提供の確保を図った上で、専門家会合などを通じて日中韓で対象国の拡大について議論を続ける。</p> | C    |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局国際物流課、港湾局港湾経済課)



(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1) 港を核とした国際物流網の強化

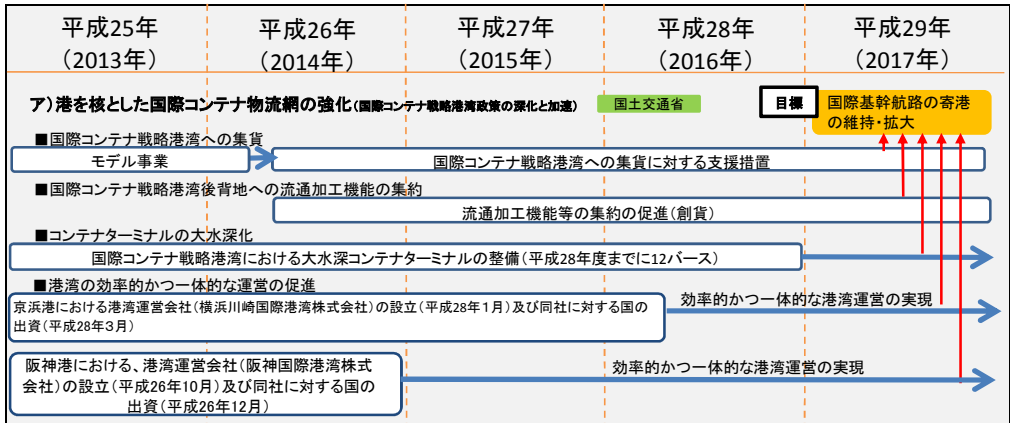
**ア) 港を核とした国際コンテナ物流網の強化(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)**

○プログラム本文対応箇所

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」  
 ②国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」  
 ③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、国、港湾管理者、港湾運営会社、港湾関係者それぞれが取り組むべき課題を明確化し、具体的な取組を加速していくため、平成25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、平成26年1月に、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資等による「競争力強化」を施策の3本柱とする「最終とりまとめ」を公表した。

「集貨」については、平成26年度より港湾運営会社を実施する集貨事業に対して支援を行う「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施している。「創貨」及び「競争力強化」については、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資を可能とするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が平成26年4月に成立し、同年7月に施行された。

また、阪神港においては、「平成27年中」から「平成26年10月1日」に1年前倒して「阪神国際港湾株式会社」が設立され、同年12月には同社に対して国からの出資を実施した。京浜港においても、平成28年1月に「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立され、同年3月には同社に対して国からの出資を実施した。これにより、両港において、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

平成29年度以降は、基幹航路の維持・拡大をより強力に推進するため、これまでの国内からの集貨に加え、高い経済成長等を背景に増大する東南アジア地域貨物等を取り込むべく、アジアからの広域集貨を図ることとしている。

【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数等】

○進捗評価

| 目標  |  | 国際基幹航路の寄港の維持・拡大 |
|---|--|-----------------|
| ■評価指標   |  |                 |
| 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数  |  | 評価結果            |
| <計画当初の実績値>  |  |                 |
| 北米基幹航路 デイリー寄港(H25年度)  |  |                 |
| 欧州基幹航路 週2便(H25年度)   |  |                 |
| <目標> 北米基幹航路 デイリー寄港を維持・拡大(H30年度)   |  |                 |
| 欧州基幹航路 週3便(H30年度)   |  |                 |
| <現状> 北米基幹航路 デイリー寄港を維持(H29年9月時点)   |  |                 |
| 欧州基幹航路 週2便(H29年9月時点)  |  |                 |
| 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備(平成28年度までに12バース)   |  |                 |
| <計画当初の実績値> 3バース   |  |                 |
| <目標> 12バース  |  |                 |
| <現状> 12バース(平成28年度末)   |  |                 |
| ■進捗   |  |                 |
| 北米航路については、目標年次に達していないがデイリー寄港を維持し、欧州航路についても週2便を維持している。引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策に取り組むことで、基幹航路の維持・拡大を図っていく。なお、国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備(平成28年度までに12バース)については目標を達成。 |  |                 |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

## 1) 港を核とした国際物流網の強化

## ウ) 港湾における物流機能の強化

## ○プログラム本文対応箇所

産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図る。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)  |
|--|------------------|------------------|------------------|---|
| ウ) 港湾における物流機能の強化 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |                  |                  |                  |   |
| 産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設の整備等を推進                                     |                  |                  |                  |   |
|  |                  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標</div> <div style="background-color: #FFD700; padding: 5px; display: inline-block;">産業の立地・投資環境の向上</div> |

## ○施策の取組状況

平成29年度は、名古屋港、横浜港において自動車部品や完成自動車等の物流機能の改善等を目的とした事業を行うなど、我が国経済を牽引し、地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進している。

【平成29年度予算(国費)港湾整備事業2,321億円の内数】

## ○進捗評価

目標 産業の立地・投資環境の向上

## ■評価指標

産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設の整備等を推進

## ■進捗

産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設の整備等を着実に推進している。例えば、常陸那珂港における国際物流ターミナルの整備に伴い、完成自動車の輸出台数が急増するとともに、港湾背後に立地する企業の設備投資や雇用の創出が図られた。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

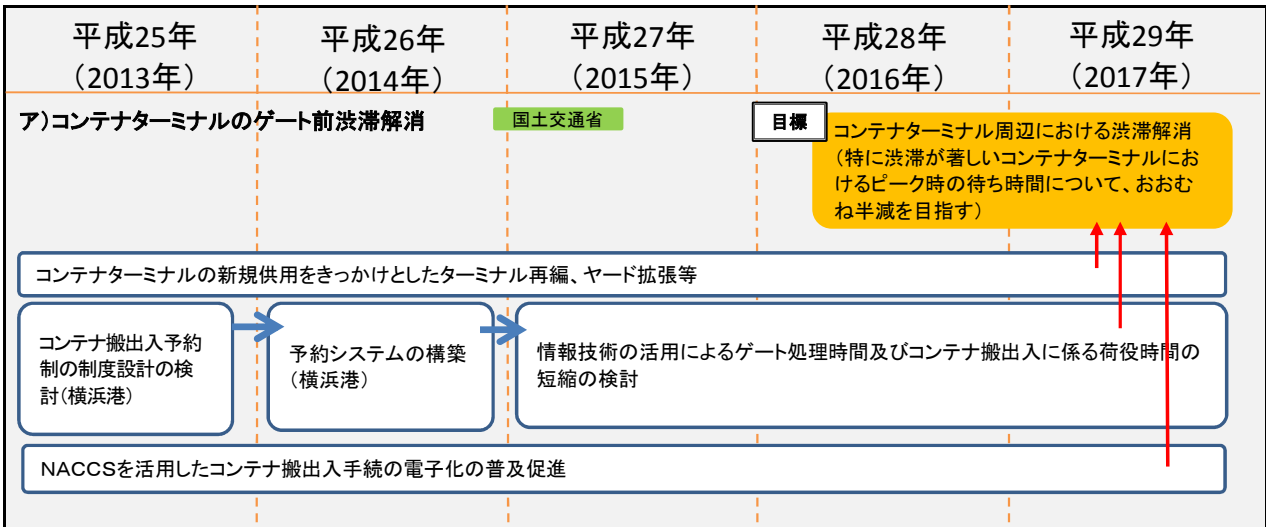
2)コンテナターミナル周辺の課題に対する取組

**ア)コンテナターミナルのゲート前渋滞解消**

○プログラム本文対応箇所

貨物が増加する国際コンテナ戦略港湾においてコンテナ搬出入トラックのゲート前渋滞を緩和するため、総合的な取組を推進する。  
 ①ターミナルの拡張・再編  
 ②コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の検討  
 ③NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進 等  
 ④情報技術の活用によるゲート処理時間及びコンテナ搬出入に係る荷役時間の短縮の検討 等【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

横浜港において、平成25年7月に「コンテナ搬出入予約制」の導入に向けたプレ実証実験を実施した。また、平成26年2月に「コンテナ搬出入予約制」の導入に向けた実証実験を実施した。  
 平成27年度より、情報技術の活用によるゲート処理時間及びコンテナ搬出入に係る荷役時間の短縮の検討を行っている。  
 東京港については、東京都が平成26年2月に「東京港総合渋滞対策」を定め、コンテナふ頭の再編やゲートオープン時間の延長等の取組を行うこととしている。その他にも横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港でゲートオープン時間の延長を行っている。  
 なお、国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルについて、東京港Y2等において整備を実施している。  
 【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数等】

○進捗評価

**目標** コンテナターミナル周辺における渋滞解消  
 (特に渋滞が著しいコンテナターミナルにおけるピーク時の待ち時間について、おおむね半減を目指す)

| 評価指標  | 評価結果 |
|---|------|
| <p>■評価指標<br/>コンテナターミナル周辺における渋滞状況</p> <p>■進捗<br/>各港のピーク時の平均渋滞待機時間は着実に減少しており、引き続き渋滞緩和に向けた取組を実施する。</p> <p>■備考<br/>(一社)トラック協会海上コンテナ部会の調査結果(会員へのヒアリング)や、港湾管理者からの聞き取りをもとに評価を実施。</p> | B    |



(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

2)コンテナターミナル周辺の課題に対する取組

**イ)ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長**

○プログラム本文対応箇所

コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、流通業などの国内流通体制及び製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                             |
|---|------------------|------------------|------------------|--|
| イ)ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長                               |                  |                  | 国土交通省            |  |
| 製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取組を実施 |                  |                  |                  |  |
|   |                  |                  |                  | <b>目標</b> コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化 |

○施策の取組状況

平成21年度～平成23年度に、ゲートオープン時間拡大に向けた環境整備を図るため、ゲートオープン時間を20:00まで延長するモデル事業を6港(東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港)26ターミナルで実施したところであり、その後も5港13ターミナルで継続している。

特に、経営統合した港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社及び横浜川崎国際港湾株式会社が実施する事業の一部を補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用し、阪神港(平成26年度～)及び京浜港(平成28年度～)において、早朝(7:30～8:30)及び昼休み時間帯(11:30～13:00)にゲートオープン時間を拡大する渋滞対策事業が実施されている。

○進捗評価

**目標** コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化

|   |                      |
|---|----------------------|
| <b>評価指標</b><br>コンテナターミナルのゲートオープン時間の延長   | 評価結果<br><br><b>A</b> |
| <b>進捗</b><br>コンテナターミナルのゲートオープン時間は原則的に8:30から16:30までとされているところ、国際戦略港湾のコンテナターミナルでは、ニーズ・需要等を踏まえ、7:30から20:00までに延長されている。 |                      |

担当省庁:国土交通省(港湾局港湾経済課)

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

3)安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現

**ア)資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成等**

○プログラム本文対応箇所

安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。さらに、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ア)資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成等  |                  |                  |                  | 国土交通省            |
| 船舶の大型化に対応した港湾施設の整備、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討等の施策を実施 |                  |                  |                  |                  |
| <b>目標</b> 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成                                   |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成25年12月1日に、ばら積み貨物の輸入拠点となる「特定貨物輸入拠点港湾」に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が施行された。  
 平成25年度に、小名浜港において、石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。  
 平成25年12月19日に、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定した。  
 平成26年度に、釧路港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。  
 平成28年2月24日に、釧路港を特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定した。  
 平成28年度に、徳山下松港において、石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した水深19mの国際物流ターミナルの整備に着手した。  
 平成29年度に、水島港、志布志港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。  
 【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数】

○進捗評価

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>目標</b> 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成  |                             |
| <p>■評価指標<br/>企業間連携や効率的な埠頭の運営体制が整った港湾をバルク貨物の輸入拠点となる港(特定貨物輸入拠点港湾)に指定</p> <p>■進捗<br/>平成29年9月末時点で、石炭を取扱う拠点として小名浜港、穀物を取扱う拠点として釧路港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。また、平成26年12月に小名浜港、平成29年9月に釧路港において輸入ばら積み貨物の海上輸送のソフト・ハードの計画(特定利用推進計画)を作成し、事業完了後の効率的な海上輸送網の形成に向けて取り組んでいる。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

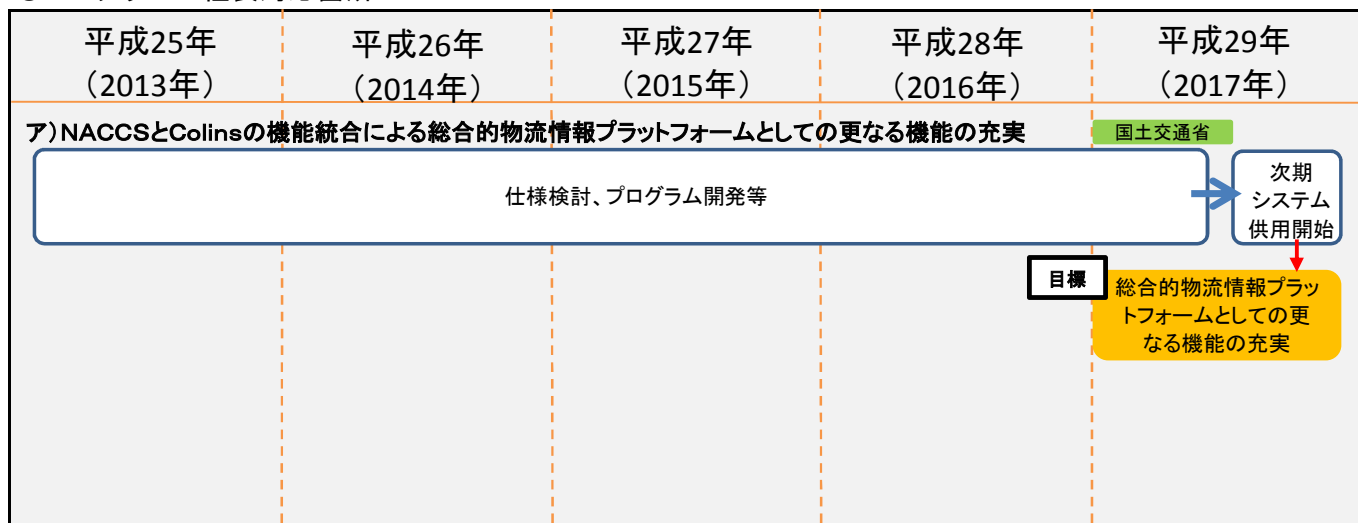
4) 貨物情報の充実・活用促進

## ア) NACCSとColinsの機能統合による総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実

## ○プログラム本文対応箇所

コンテナ物流情報サービス(Colins)は、コンテナ物流業務の効率化を図るため、海貨業者や陸運事業者等の民間事業者間でコンテナ物流情報を共有することを目的に構築したシステムである。輸出入等関連業務及びこれに関連する民間業務を処理するNACCSの次期システム更改(平成29年10月予定)において、NACCSにColinsの機能を反映し、総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実を図る。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

平成29年10月に予定しているNACCSの次期システム更改時に、NACCSとColinsの機能を統合した「総合的物流情報プラットフォーム」を構築すべく関係者間において検討を実施している。

## ○進捗評価

**目標** 総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実

## ■評価指標

NACCSへのColinsの機能の反映による総合的物流プラットフォームとしての更なる機能の充実

## ■進捗

NACCSへのColinsの機能反映に向け、関係者間において検討を実施。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(港湾局港湾経済課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

4) 貨物情報の充実・活用促進

## イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進

## ○プログラム本文対応箇所

現在、コンテナヤード(CY)搬出入関連業務については、事前の事業者間の手続がそれぞれ異なる通信手段・書式により行われており、また、ゲート等における手続が電子化されていないため、事務処理の煩雑化を招いているところである。

このため、NACCSを活用したCY搬出入手続の電子化の普及を図り、事務処理の効率化及び迅速化を図る。  
【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)  |
|---|------------------|------------------|------------------|---|
| イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |                  |                  |                  |   |
| NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及活動  |                  |                  |                  |   |
|   |                  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #FFD700; display: inline-block;"> <b>目標</b><br/>           NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及         </div> |

## ○施策の取組状況

平成26年7月に秋田港、平成26年11月に細島港、平成27年6月に長崎港においてNACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を開始した。

また、平成27年5月に、一部ターミナルにおいて既に電子化を開始していた東京港及び横浜港において導入ターミナルが1ターミナルずつ増加した。

平成29年8月末時点で、9港15ターミナルにおいて、NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を導入している。

## ○進捗評価

**目標** NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及

## ■評価指標

NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及啓発

## ■進捗

各港において、NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及啓発を行っている。

評価結果

A

担当省庁：国土交通省（港湾局港湾経済課）

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

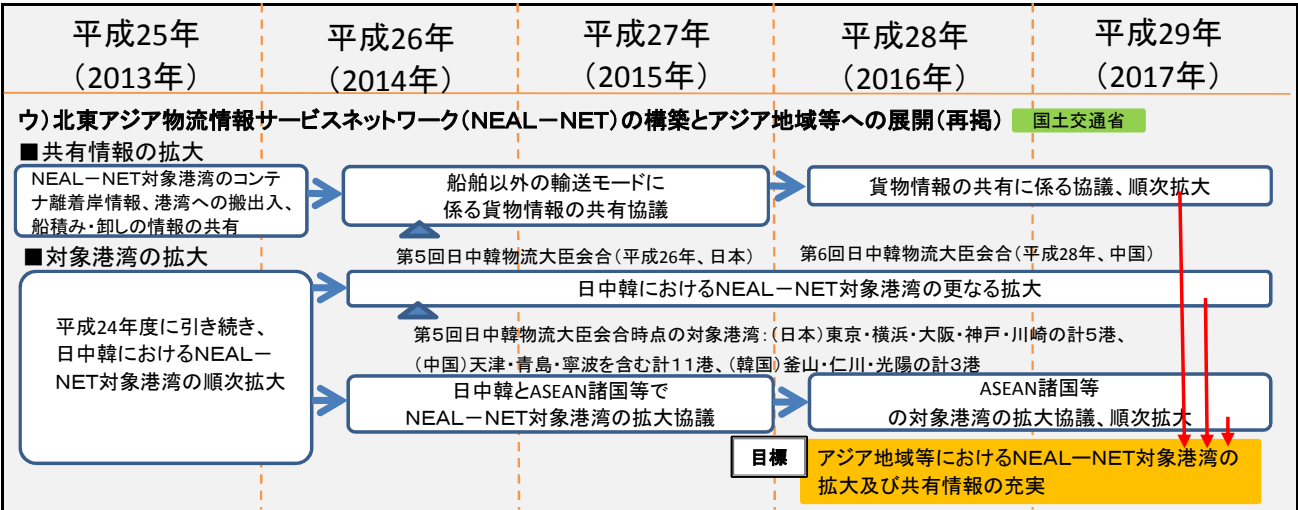
4) 貨物情報の充実・活用促進

**ウ) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開(再掲)**

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、平成26年8月にサービスを開始した。  
 H28年7月の日中韓物流大臣会合において、NEAL-NET対象港湾の更なる拡大に合意した。  
 【平成29年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業10百万円その他25百万円の内数】

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> アジア地域等におけるNEAL-NET対象港湾の拡大及び共有情報の充実</p>   |                             |
| <p>■ 評価指標</p> <p>港湾物流システムを相互連携している国数<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 2カ国<br/>                 &lt;目標&gt; 平成32年度に5カ国<br/>                 &lt;現状&gt; 2カ国</p> <p>■ 進捗</p> <p>NEAL-NET専門家会合などを通じて、日中韓における対象港湾の拡大及びASEAN諸国、EU、ロシアへの展開を推進している。今後も、日中韓における安定的なサービスの提供の確保を図った上で、専門家会合などを通じて日中韓で対象国の拡大について議論を続ける。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>C</b></p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

## ア)効率的な道路ネットワークの整備

## ○プログラム本文対応箇所

迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年)   | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|--|------------------|------------------|------------------|
| ア)効率的な道路ネットワークの整備 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>                                 |  |                  |                  |                  |
| 順次、事業を実施  |  |                  |                  |                  |
| 【参考】<br>○ 三大都市圏環状道路整備率<br>平成23年度末:56% → 平成28年度末:約75%<br>○ 道路による都市間速達性の確保率<br>平成23年度末:46% → 平成28年度末:約50% | <b>目標</b><br>迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進 |                  |                  |                  |

## ○施策の取組状況

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセス道路の整備を実施している。

三大都市圏環状道路整備率:74%(平成28年度末)

道路による都市間速達性の確保率:53%(平成27年度)

【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数、社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数、防災・安全交付金1,105,736百万円の内数】

## ○進捗評価

**目標** 迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進

| 評価指標  | 評価結果     |
|---|----------|
| <b>■ 評価指標</b><br>三大都市圏環状道路整備率<br><計画当初の実績値>68%(平成26年度)<br><目標>80%(平成32年度)<br><現状>74%(平成28年度末)<br><br>道路による都市間速達性の確保率<br><計画当初の実績値>49%(平成25年度)<br><目標>55%(平成32年度)<br><現状>53%(平成27年度) | <b>B</b> |
| <b>■ 進捗</b><br>目標に向けて着実に取組を実施している。  |          |

担当省庁:国土交通省(道路局企画課道路経済調査室、高速道路課)



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

## イ)「次世代ITS」の推進

## ○プログラム本文対応箇所

ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| イ)「次世代ITS」の推進  | 国土交通省            |                  |                  |                  |
| 順次、技術検証等を実施  |                  |                  |                  |                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>目標</b> ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進         </div> |                  |                  |                  |                  |

## ○施策の取組状況

産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路スマートウェイの展開を進めている。

ETC2.0は、これまでのETCと比べて、大量の情報の送受信が可能となる、ICの出入り情報に加えて、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有している。道路利用者はもちろん、道路管理者にも様々なメリットをもたらすため、ITS推進に大きく寄与するシステムであるETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって実施している。また、ETC2.0で期待されるサービス例として、経路上の広域情報や画像提供、特車許可における一括申請や自動更新及び高速料金の経路割引や一時退出等がある。

平成28年1月よりETC2.0搭載車への特車通行許可を簡素化する制度、平成28年2月よりETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験を開始した。

【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数】

## ○進捗評価

**目標** ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進

## ■進捗

平成27年8月より本格導入されたETC2.0を活用して物流効率化を推進するため、平成28年1月よりETC2.0搭載車への特車通行許可を簡素化する制度、平成28年2月よりETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験を開始した。

## 評価結果

A

担当省庁：国土交通省(道路局道路交通管理課ITS推進室、高速道路課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

**エ)スマートインターチェンジの整備**

○プログラム本文対応箇所

地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークの有効活用を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| エ)スマートインターチェンジの整備 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>   |                  |                  |                  |                  |
| 順次、事業を実施  |                  |                  |                  |                  |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <small>※平成29年7月21日現在97箇所が開通<br/>70箇所で事業中(フル化事業中3箇所含む)</small> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">目標</div> <span style="background-color: #FFD700; padding: 2px;">地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークを有効活用</span> </div> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成26年5月28日に成立した「道路法等の一部を改正する法律」(平成26年法律第53号)により、スマートインターチェンジにおいて高速道路会社が整備する高速道路区域内の事業について、事業費の一部を国費により補助する制度を創設した。

平成29年7月21日に、9箇所を新規事業化し、7月末現在、70箇所で事業中(フル化事業中3箇所含む)。  
【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数】

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <b>目標</b> 地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークを有効活用      |   |
| <b>進捗</b><br>平成29年7月21日に、9箇所を新規事業化し、7月末現在、97箇所で供用し、70箇所で事業中(フル化事業中3箇所含む)。 | 評価結果<br><br><span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">A</span> |

担当省庁:国土交通省(道路局高速道路課)



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

**オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策**

## ○プログラム本文対応箇所

深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)  | 平成29年<br>(2017年) |
|--------------------|------------------|------------------|---|------------------|
| オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策 |                  | 国土交通省            |   |                  |
| 順次、所要の施策を実施        |                  |                  |   |                  |
|                    |                  | <b>目標</b>        | 深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進 |                  |

## ○施策の取組状況

深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進している。

また、ETC2.0等のビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策等を実施している。  
【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数、社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数、防災・安全交付金1,105,736百万円の内数】

## ○進捗評価

**目標** 深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進

## ■進捗

全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等から構成される渋滞対策協議会を設置し、地域の主要渋滞箇所を特定した上で、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施している。

ETC2.0等のビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策を推進しており、東名高速道路の海老名JCT(内・外周り)、東名阪自動車道四日市付近(上り)においては既存幅員内での車線の追加、中央自動車道の調布IC付近(上り)においては既存幅員内での付加車線の追加を実施。

評価結果

A

担当省庁:国土交通省(道路局企画課道路経済調査室)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

6)航空物流の利便性向上

**ア)首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化**

○プログラム本文対応箇所

首都圏空港については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組を最優先に進めているところ。

国際航空貨物の大宗を担う成田国際(成田)空港においては、航空物流機能の一層の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等、効率化の取組を進めるとともに、圏央道の整備も踏まえつつ、将来の貨物需要に応えるための方策を検討する。

東京国際(羽田)空港においては、平成28年冬ダイヤで米国路線の拡大により就航先が増加した国際航空ネットワークや、国内最大のビジネス拠点かつ大消費地である都心への近接性等の羽田空港の優位性を生かし、事業者と協力しながら品質の維持と貨物の更なる取り込みに向けた利用促進の取組を推進する。

【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

|  | 平成25年<br>(2013年)                         | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)  | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)              |
|--|--|------------------|---|------------------|-------------------------------|
| <b>ア)首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |  |                  |   |                  |                               |
| 成田   | 年間発着枠を30万回に拡大                            |                  | 首都圏空港の機能強化方策の具体化に向けた協議・方策の実施<br>首都圏空港の機能強化方策の具体化に係る積極的な広報 |                  |                               |
| 羽田   | 年間発着枠を44.7万回(うち国際線9万回)に拡大<br>C滑走路延伸部分の整備 |                  | 双方向の対話  | 環境影響等に配慮した方策の策定  | 引き続きの丁寧な情報提供<br>施設整備<br>防音工事等 |
|  |  |                  |   |                  | <b>目標</b> 航空物流の利便性向上          |

○施策の取組状況

〈2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組について〉

首都圏空港については、羽田・成田両空港での空港処理能力の75万回化を平成26年度に達成した。また、平成26年8月に関係地方公共団体等が参画する首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会を設置し、羽田空港における飛行経路の見直し等の機能強化方策の具体化について協議を行うなど、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力8万回の拡大に向けた取組を最優先に進めているところ。平成28年7月に、関係自治体から、羽田空港機能強化に必要な施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて理解を得たところであり、平成29年度より飛行経路の見直しに必要な施設整備を開始し、今後は空港処理能力の拡大に必要な施設整備や環境対策・安全対策を着実に進めるとともに、引き続き説明会を開催する等、丁寧な情報提供を行っていく。

〈成田空港・羽田空港における貨物需要対応、利用促進の取組について〉

成田空港においては、仮陸揚貨物の増加等により、貨物取扱量が引き続き増加している。成田国際空港株式会社においては、これら国際航空貨物需要の取り込みと成田空港の物流施設の機能向上を図るため、平成29年3月に貨物上屋及びトラックドックを拡張し供用を開始したことにより貨物処理能力が増強したところである。また、平成29年度中に「成田空港温度管理専用上屋」を整備し供用を開始する予定である。

羽田空港においては、平成26年11月より深夜早朝時間帯の国際線に係る着陸料の軽減措置を実施したことや、平成27年度の中国便等の新規就航や平成28年冬ダイヤにおける米国路線の拡大により、着実に取扱貨物量が増加している。東京国際エアカーゴターミナルでは、効率的なオペレーションのための上屋内作業レイアウトの変更や貨物ハンドリングシステムの刷新等、上屋業務体制の強化を実施し、増加する貨物に対して、安全・品質の維持と更なる貨物の取り込みに向けた利用促進の取組を行っている。

○進捗評価

**目標** 航空物流の利便性向上

| 評価指標   | 評価結果     |
|--|----------|
| <p>■ 評価指標</p> <p>首都圏空港の空港処理能力</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 71.7万回 (平成25年度)</p> <p>&lt;目標&gt; 74.7万回 + 最大7.9万回 (平成32年度)</p> <p>&lt;現状&gt; 74.7万回 (平成28年度)</p> <p>■ 進捗</p> <p>航空物流の利便性向上に向け、空港処理能力・貨物施設処理能力の拡大のための取組を着実に進めており、首都圏空港の取扱貨物量は増加してきている。</p> <p>■ 備考</p> <p>平成32年までに、首都圏空港の空港処理能力拡大の目標に向けて取り組んでいく。</p> | <b>B</b> |

担当省庁:国土交通省(航空局航空ネットワーク部首都圏空港課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

6) 航空物流の利便性向上

## イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進

## ○プログラム本文対応箇所

関西国際空港については、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港化・中継空港化を実現するため、貨物空港ハブ化のための施設整備や、物流コスト低減に資する料金戦略を実施するとともに、フォワーダー・経済界・自治体との連携や特区制度の活用により、物流ルートの呼び込みや新たな航空貨物需要を創出する取組を推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)    | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)   |
|--|------------------|---------------------|------------------|--|
| イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span>                 |                  |                     |                  |  |
| 2期島における<br>貨物施設整備  |                  | 「集貨」・「創貨」・「通貨」の取組推進 |                  |  |
| 貨物便着陸料割引制度の活用(～平成28年度末(※))<br><small>※平成28年4月より関西エアポートが運営を開始しており、今後の着陸料については、同社の判断となる。</small> |                  |                     |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標</div> <div style="background-color: #FFD700; padding: 5px; text-align: center;">航空物流の<br/>利便性向上</div> |
|  |                  |                     |                  |  |

## ○施策の取組状況

関西国際空港の貨物ハブ空港戦略の推進のため、以下の取組を実施している。

- ① 国際トランジット貨物の戦略的誘致に資する取組
  - ・平成26年3月末に新関西空会社が整備する延床面積25,000㎡のFedEx専用施設が完成し、平成26年夏スケジュールから運用開始
- ② 深夜貨物便ネットワークの拡充に資する取組
  - ・平成24年7月に国際線貨物便の深夜・早朝割引、同年10月に国際線着陸料引下げを実施(継続中)
  - ・関西国際空港全体構想促進協議会による貨物支援制度の活用
- ③ 関空を核とした国際物流の活性化に資する取組
  - ・平成22年9月から医薬品専用共同定温庫の供用開始
  - ・平成25年3月から関西イノベーション国際戦略総合特区の取組みの一環で薬監証明電子化
  - ・平成27年5月から医薬品輸出梱包対応施設の供用開始
  - ・平成27年8月から定温庫を備えた大規模輸出保税上屋の供用開始
  - ・関西及び日本の食の輸出に係る取組の強化(「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」の設立(平成26年4月)等)
  - ・KIX Pharma コミュニティを形成し、IATAが進める医薬品航空輸送認証制度「CEIV Pharma」の認証取得に向けた取組開始(平成29年8月)

## ○進捗評価

**目標** 航空物流の利便性向上

## ■ 評価指標

「集貨」・「創貨」・「通貨」の取組推進

## ■ 進捗

国際トランジット貨物の戦略的誘致、深夜貨物便ネットワークの拡充に資する着陸料の引き下げ等により、「集貨」・「創貨」・「通貨」の取組を推進し、航空物流の利便性向上を図っている。

※参考 航空貨物取扱量の推移 H25:67万トン → H28:75.3万トン

評価結果

A

担当省庁: 国土交通省(航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室)

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

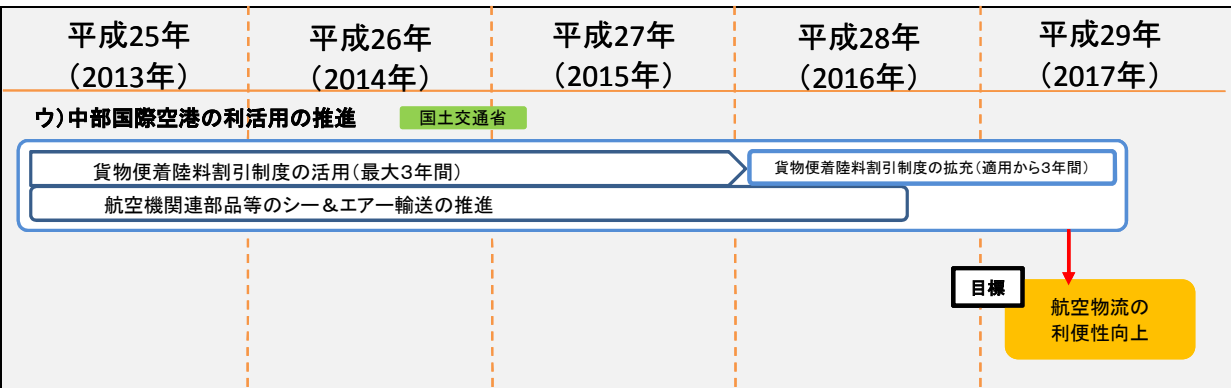
6)航空物流の利便性向上

**ウ)中部国際空港の利活用の推進**

○プログラム本文対応箇所

ものづくりの一大拠点である中部圏の国際拠点空港として、地域の需要に対応できる利便性の高い貨物ネットワークの再構築を目指し、貨物便着陸料割引制度の拡充、航空機関連部品等のシー&エア―輸送による拠点機能の強化を実施するとともに、関係者による一層の連携を図りつつ、地域一体による総合的な利用促進策の展開を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

中部国際空港の利活用を推進するため、以下の取組を実施している。

①国際航空貨物ネットワークの拡充に資する取組  
 中部国際空港株式会社では、中部国際空港利用促進協議会が推進している「フライ・セントレア・カーゴ」事業と一体となって地域の貨物便のネットワーク構築に取り組んでおり、平成23年4月より国際貨物便に対する着陸料割引制度(新規・増量割引)を導入した。  
 また、平成25年4月からは従来の制度に加え、国際線貨物便の拠点化の促進を目指し、新たな割引制度として、国際線貨物便に対する拠点化促進割引を導入することにより、ポ―ラーエアカーゴの新規就航・拠点化が実現した。  
 平成28年4月からは、国際線貨物便に対する拠点化促進割引を引き続き実施するとともに適用期間の拡大を実施している。

②新規航空貨物の開拓に資する取組  
 航空機関連部品等のシー&エア―輸送による拠点機能の強化のため、平成26年3月にドリームリフター・オペレーションズ・センターが本格稼働した。  
 また、航空機月産機数の増加に伴う機能拡充のため、平成28年7月にドリームリフター・オペレーションズ・センター2を隣接地に新たに整備した。  
 中部国際空港では平成28年4月より、国際線貨物便の新たな割引制度として、新規就航増量割引、大型機材割引を実施している。  
 中部国際空港利用促進協議会が推進している「フライ・セントレア・カーゴ」事業では、従来の支援事業に加え、卸売市場輸出拠点化促進プランにより、地域の卸売市場と中部国際空港間での輸送に対して支援を行い、地元農水産物・食品の輸出拡大を図っている。

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <p><b>目標</b> 航空物流の利便性向上</p>   |   |
| <p>■評価指標<br/>                 中部国際空港の物流機能の発展に資する主体的かつ独自性の高い取組みの実施</p> <p>■進捗<br/>                 航空機関連部品のシー&amp;エア―輸送の拠点機能強化(LCF H25:145便⇒H28:215便に増加)、エアライン・フォワーダー等を対象とした支援事業などによる航空貨物輸出の増加に向けた取り組みを推進。<br/>                 ※参考 航空貨物取扱量の推移 H25:18万トン → H28:19万トン</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;"><b>A</b></p> |

担当省庁:国土交通省(航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室)

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

6) 航空物流の利便性向上

**エ) 那覇空港の機能強化**

○プログラム本文対応箇所

アジアにおける国際航空貨物の拠点として、貨物取扱量が増加する中、平成26年1月に工事着手した滑走路増設については、平成31年末までの工事完了、平成32年3月31日の供用開始を目指し、事業を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)            |
|--|------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| <p><b>エ) 那覇空港の機能強化</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <p>滑走路増設事業(～平成31年度)</p> |                  |                  |                  |                             |
|  |                  |                  |                  | <p><b>目標</b> 航空物流の利便性向上</p> |

○施策の取組状況

那覇空港滑走路増設事業については、平成26年1月に工事着手し、平成29年度についても引き続き事業を推進している。  
【平成29年度予算(国費) 330億円】

○進捗評価

|  |   |
|--|---|
| <p><b>目標</b> 航空物流の利便性向上</p>  |   |
| <p><b>■評価指標</b><br/>滑走路増設を図った後の滑走路処理能力<br/>&lt;計画当初の初期値&gt; 13.5万回<br/>&lt;目標&gt; 18.5万回<br/>&lt;現状&gt; 13.5万回</p> <p><b>■進捗</b><br/>平成29年度についても引き続き事業を推進している。</p> <p><b>■備考</b><br/>目標年度(平成31年度)には、滑走路処理能力の目標値を達成予定</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;"><b>B</b></p> |



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

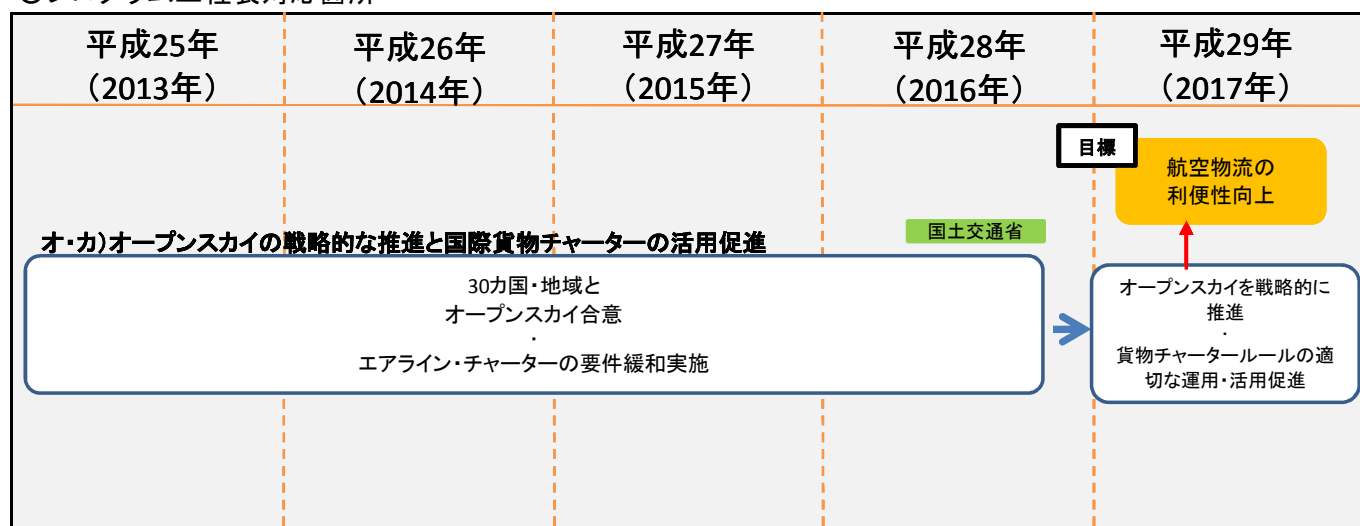
6) 航空物流の利便性向上

**オ) オープンスカイの戦略的な推進**

## ○プログラム本文対応箇所

平成22年10月以降、30カ国・地域との間で首都圏空港を含むオープンスカイに合意し、航空貨物輸送についてもより自由な枠組みを設定してきており、今後もオープンスカイを戦略的に推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

我が国では、平成24年度までに23ヶ国・地域と航空自由化(オープンスカイ)に合意していたところ、平成25年度に4ヶ国、平成28年度に4ヶ国、平成29年度に2ヶ国と新たに航空自由化(オープンスカイ)に合意し、首都圏空港を含むオープンスカイに合意したのは計33カ国・地域となった。

## ○進捗評価

**目標** 航空物流の利便性向上

## ■評価指標

オープンスカイの戦略的推進

## ■進捗

平成25年度はフィリピン、ミャンマー、スイス、オーストリアの4カ国、  
平成28年度はスペイン、ラオス、カンボジア、ポーランドの4カ国、  
平成29年度はパプアニューギニア、インドと新たに合意し、  
首都圏空港を含むオープンスカイに合意したのは計33カ国・地域となった。

評価結果

A

担当省庁：国土交通省(航空局航空ネットワーク国際航空課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

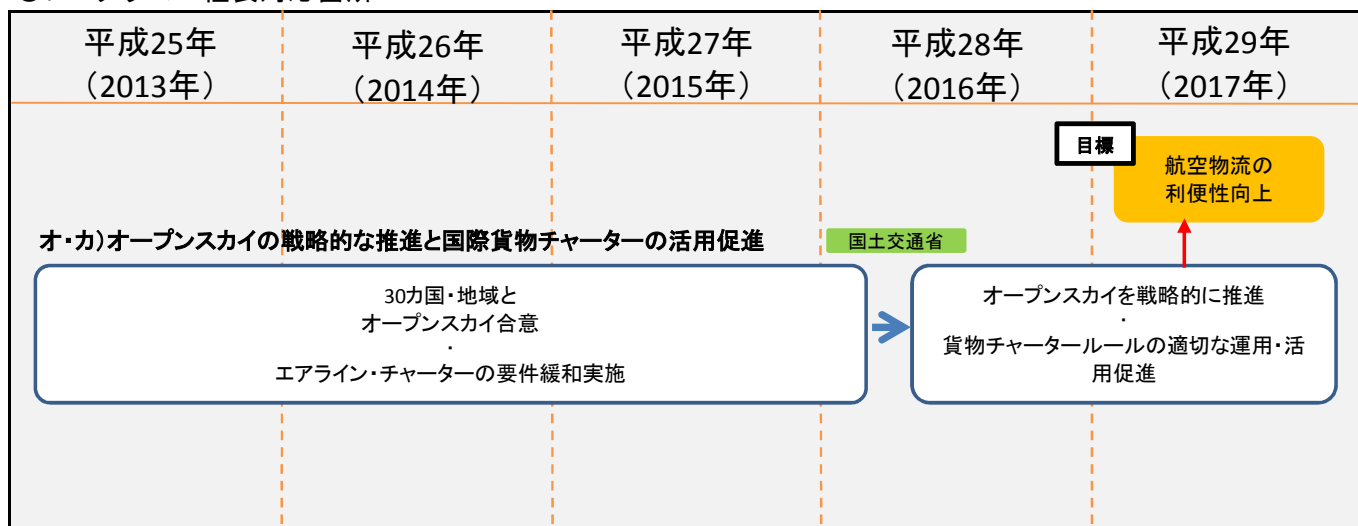
6)航空物流の利便性向上

**カ)国際貨物チャーターの活用促進**

○プログラム本文対応箇所

チャーターの活用促進に関しては、2度にわたりエアライン・チャーター制度の要件緩和を実施(平成25年5月16日付け及び平成28年3月25日付けで通達を改正)しており、引き続き、国際貨物チャーター等、制度の適切な運用を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際貨物チャーターについては、平成25年5月16日付け及び平成28年3月25日付けで改正した通達(エアライン・チャーター制度の要件緩和を実施)に基づき制度の適切な運用を行い、活用の促進を図っている。

○進捗評価

目標 航空物流の利便性向上

■評価指標

チャーター便に係る規制のあり方見直し

■進捗

平成28年3月25日付けでエアライン・チャーター制度の要件緩和を行っており、必要に応じて見直すこととしている。

※参考 当該通達改正に伴い、実績はH28年度3件

評価結果

A

担当省庁:国土交通省(航空局航空ネットワーク部航空事業課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

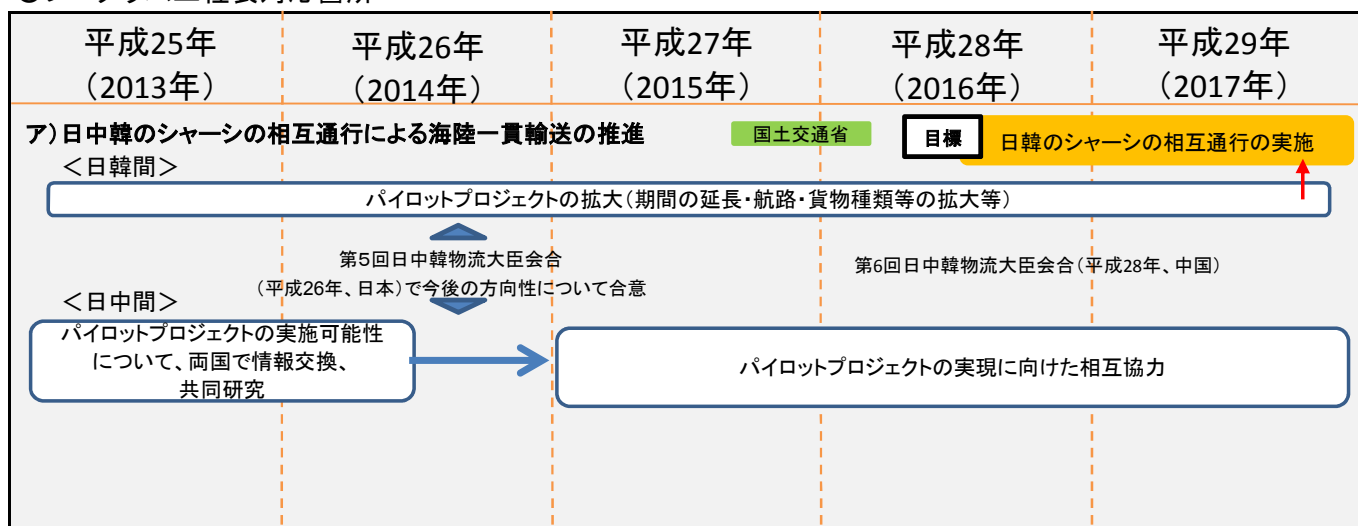
7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

## ア) 日中韓のシャーシの相互通行による海陸一貫輸送の推進

## ○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合の枠組みを通じて、一方の国のシャーシが海上輸送を経て相手国の国内を通行することを相互に可能にすることにより、国境を越えた効率的でスピーディーな海陸一貫輸送を実現する。日韓間においては、パイロットプロジェクトを推進・拡大し、また、シャーシの相互通行実施のための制度構築に向け、両国で協議・検討する。日中間においては、パイロットプロジェクトの実施可能性について、両国で協議・検討する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

## &lt;日韓間&gt;

日韓間においては、パイロットプロジェクトを実施しており、釜山ー下関、釜山ー博多航路を用いて、日本のシングルナンバーシャーシ20台、日韓ダブルナンバーシャーシ32台が運行している。

平成27年12月に専門家会合を開催し、パイロットプロジェクトの拡大について検討した。

また日本のシングルナンバーシャーシの韓国内での走行に関する特例措置の期限について韓国が平成30年12月まで延長した。

## &lt;日中間&gt;

パイロットプロジェクトの実現可能性について、両国で情報交換を実施している。

平成27年10月に日本、中国両方の車両安全基準を満たしたシャーシが完成した。

## ○進捗評価

目標 日韓のシャーシの相互通行の実施

## ■評価指標

パイロットプロジェクトの実施

評価結果

## ■進捗

パイロットプロジェクトの拡大について検討するなど、日韓間のシャーシの相互通行の実施を図っている。

A

担当省庁: 国土交通省(総合政策局国際物流課)



1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

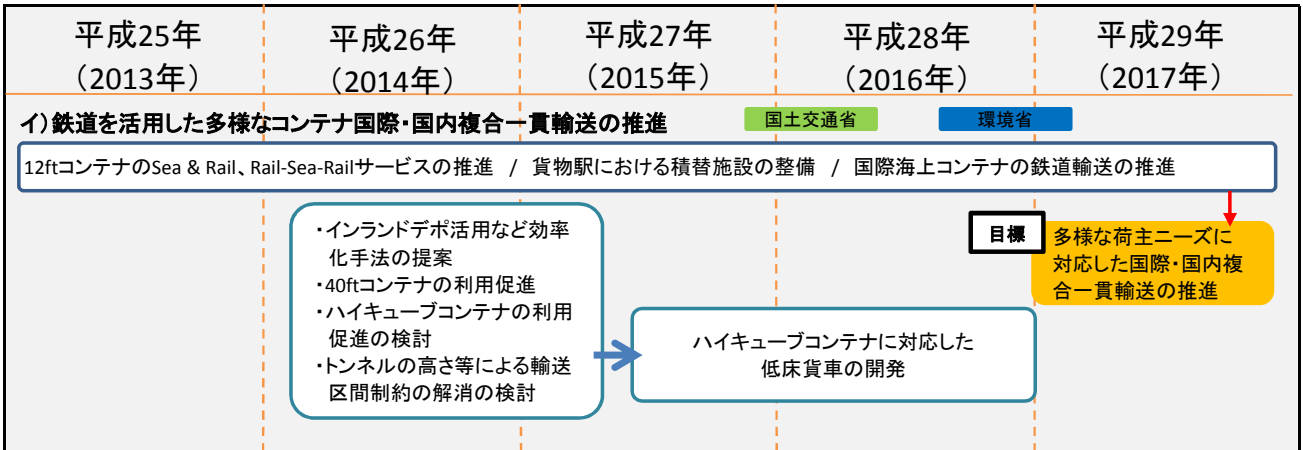
**イ) 鉄道を活用した多様なコンテナ国際・国内複合一貫輸送の推進**

○プログラム本文対応箇所

国際海上コンテナの国内輸送におけるトラックから鉄道への転換(モーダルシフト)を推進するため、輸出入荷主・物流事業者等に対し貨物駅でのインランドデポ活用など効率化手法の提案等に取り組むとともに、40ftコンテナの利用促進を図る。なお、ハイキューブコンテナについては、トンネルの高さ等の制約に対応する低床化した貨車の開発・試験的導入を行い、鉄道輸送を可能とするための実用性等の検証を行う。また、中長期的な課題として、貨物駅と港湾の結節の強化に向けた検討を、引き続き行う。

東アジアとの国際物流の増加に対応し、近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した12ftコンテナについて、鉄道貨物輸送とRORO船、フェリー航路や韓国の鉄道会社とが連携し、Sea & Rail、Rail-Sea-Railサービスを推進する。また、国際海上コンテナで輸入された部品等を日本国内各地の工場へ仕分発送するニーズに対応し、需要を見極めつつ貨物駅における12ftコンテナへの積替施設の整備を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省と環境省が連携し、国際海上コンテナの国内輸送における鉄道輸送の促進に向け、鉄道へのニーズや課題等について調査を実施するとともに、国土交通省において学識経験者・荷主・物流事業者等からなる「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会」を開催し、ショートドレージの効率化やハイキューブコンテナに対応した低床貨車の導入等の具体的方策の方向性について検討し、平成27年3月に報告書を取りまとめた。

これを踏まえ、平成27年度から平成28年度にかけて、国土交通省と環境省との連携によりハイキューブコンテナの鉄道輸送を可能とする低床化した貨車の開発を行い、技術的知見について報告書を取りまとめた。

JR貨物においてRORO船、フェリー各社の接続航路が分かる新規パンフレットを作成し、輸送商品の販売強化を図った。また、ハイキューブコンテナの利用に向け、関係各所と安全問題に関し協議を進めている。

また、国際海上コンテナの貨物駅における12ftコンテナとの積替えについては、東京貨物ターミナル駅及び横浜本牧駅構内のCFS(コンテナ・プレート・ステーション)積替施設を活用し、国際輸出入貨物の取扱いの増大を図った。

○進捗評価

|  |                      |
|--|----------------------|
| <b>目標</b> 多様な荷主ニーズに対応した国際・国内複合一貫輸送の推進  |                      |
| <b>■評価指標</b><br>国際海上コンテナの国内輸送における鉄道輸送の促進に向けた検討やハイキューブコンテナに対応した低床貨車の開発  | 評価結果<br><br><b>B</b> |
| <b>■進捗</b><br>「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会」を開催し、ショートドレージの効率化やハイキューブコンテナに対応した低床貨車の導入等の具体的方策の方向性について検討するとともに、低床化貨車の開発に向けた支援を行った。 |                      |

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

ウ) 特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討

○プログラム本文対応箇所

韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャーシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ウ) 特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討  |                  | 国土交通省            |                  |                  |
| 所要の検討の実施  |                  |                  |                  |                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>目標</b> 韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャーシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を実施         </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成26年10月に大型車の通行を誘導すべき道路の区間(大型車誘導区間)を指定し、当該道路に係る通行許可について、国による一括審査を実施し、許可までの期間を短縮した(20日間→3日程度)。平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。

加えて、平成28年1月より、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。

○進捗評価

**目標** 韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャーシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を実施

■進捗

平成25年6月に道路法等の一部を改正し、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導する大型車誘導区間制度を創設し、大型車誘導区間に係る通行許可について、国が一元的に審査した上で許可を行うことにより、許可までの期間を短縮することとした。平成26年10月に初回指定を行い、平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。また、平成28年1月より大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。

| 評価結果 |
|------|
| A    |

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課、企画課道路経済調査室)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

## エ) 複合一貫輸送のさらなる効率化

## ○プログラム本文対応箇所

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準を向上する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                                     | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)  |
|--|------------------|------------------|------------------|---|
| エ) 複合一貫輸送のさらなる効率化                                    |                  | 国土交通省            |                  |   |
| 物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備を推進 |                  |                  |                  |   |
|  |                  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">目標</div> 効率的な国内・国際複合一貫輸送の実現 |

## ○施策の取組状況

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナル(※)の整備により、輸送のサービス水準の向上に取り組んでいる。  
【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数】

※複合一貫輸送：特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送というが、この場合において、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理の下に届けることを指す。

## ○進捗評価

目標 効率的な国内・国際複合一貫輸送の実現

## ■評価指標

国内海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト)  
 <計画当初の実績値> 0%  
 <目標> 約3%減(平成32年度)  
 <現状> 1.0%(平成28年度速報値)

## ■進捗

複合一貫輸送ターミナルの整備等により、輸送コスト低減の目標達成に向けて着実に進捗している。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

8)アジア物流圏における海上運送の効率化

**ア)海上輸送拠点の強化**

○プログラム本文対応箇所

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアの物流に関し、立地環境等において優位性のある地域を中心とした迅速かつ低廉な輸送体系を戦略的に構築するための港湾施設の整備等を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)  |
|---|------------------|------------------|------------------|---|
| ア)海上輸送拠点の強化 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |                  |                  |                  |   |
| 東アジアの物流に関し立地環境等において優位性のある地域において、国際物流ターミナルの整備等を推進                  |                  |                  |                  |   |
|   |                  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> 東アジアの物流に関し、迅速かつ低廉な輸送体系の構築         </div> |

○施策の取組状況

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存施設を活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を図った。  
【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数】

○進捗評価

|  |          |
|--|----------|
| <b>目標</b> 東アジアの物流に関し、迅速かつ低廉な輸送体系の構築  |          |
| <b>■評価指標</b><br>東アジアの物流に関し立地環境等に優位性のある地域において、国際物流ターミナルの整備等を推進<br><b>■進捗</b><br>東アジアの物流に関し立地環境等に優位性のある地域において、国際物流ターミナルの整備等を着実に推進している。例えば、酒田港における国際物流ターミナルの整備に伴い、コンテナ取扱量が急増し、平成28年においては、過去最高を記録するほか、港湾背後に立地する企業の設備投資や雇用の創出が図られた。 | <b>B</b> |

担当省庁: 国土交通省(港湾局計画課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

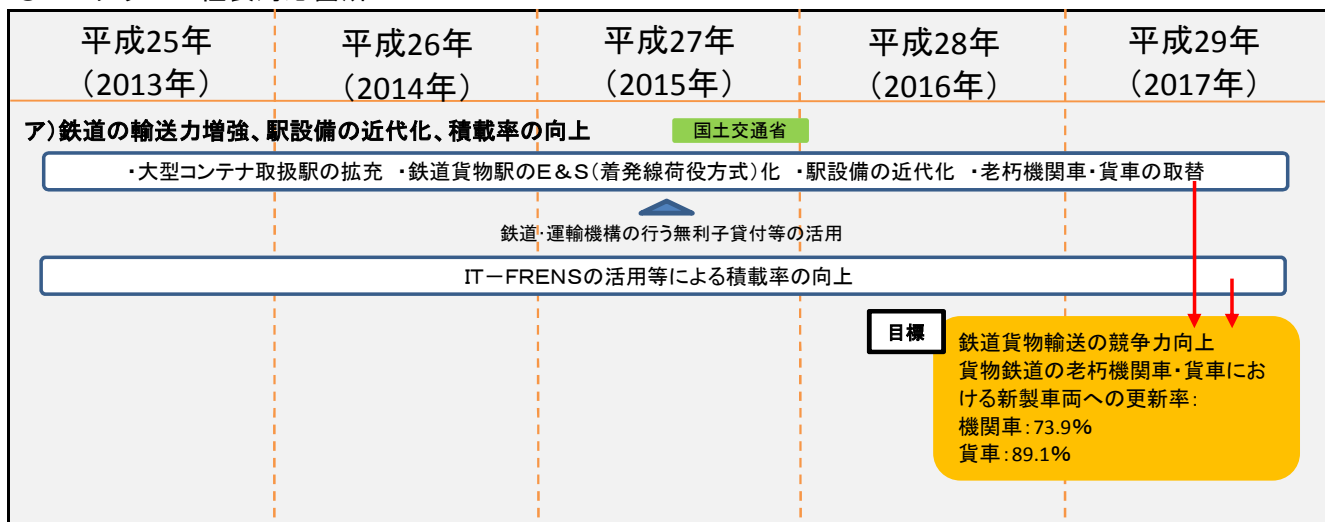
9)鉄道・内航海運の基盤整備等の推進

**ア)鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上**

○プログラム本文対応箇所

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、20ftコンテナ、31ftコンテナ、40ftコンテナ等の大型コンテナ取扱駅の拡充及び鉄道貨物駅のE&S(着発線荷役方式)化、入換の効率化等、駅設備の近代化を推進する。  
また、IT-FRENS(貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム)を活用し、個々の荷主の需要に応じた輸送枠調整を行うこと等で積載率の向上を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより老朽機関車・貨車の更新を支援している。

老朽機関車の更新率: 53.1%(平成24年度) → 66.8%(平成28年度末)

老朽貨車の更新率: 73.2%(平成24年度) → 93.6%(平成28年度末)

また、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車(国鉄から承継した車両の更新に限る)に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)について、平成29年度末まで2年間の延長をしたところ。

JR貨物にあっては、休日の積載率の悪い列車に他駅から発送されるコンテナを誘導し、中継輸送の割合を高めることで、積載率の向上を図った。

○進捗評価

**目標** 鉄道貨物輸送の競争力向上  
貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率: 機関車: 73.9% 貨車: 89.1%

| ■評価指標  | 評価結果     |
|--|----------|
| 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率<br><計画当初の実績値> 機関車: 53.1% 貨車: 73.2%(平成24年度末)<br><目標> 機関車: 73.9% 貨車: 89.1%(平成29年度末)<br><現状> 機関車: 66.8% 貨車: 93.6%(平成28年度末) | <b>B</b> |
| ■進捗<br>概ね順調に老朽車両の更新が行われている。  |          |



(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

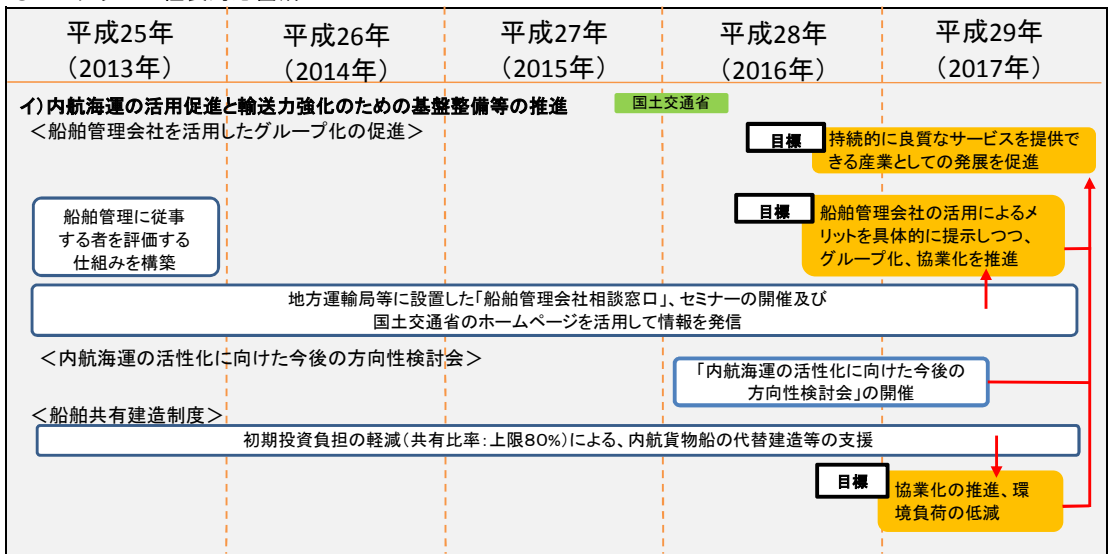
9) 鉄道・内航海運の基盤整備等の推進

**イ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進**

○プログラム本文対応箇所

「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による船舶管理サービスの「見える化」を図った。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤の更なる推進を図るとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、内航海運の産業としての持続的発展を促進するよう必要な方策の検討を行う(グループ化や集約化についてもこの検討の中で再検証を行う)。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

＜船舶管理会社を活用したグループ化の促進＞  
船舶管理会社を活用したグループ化の促進に当たって、地方運輸局等に相談窓口を設置し、内航海運事業者からの相談に適切に対応している。また、平成27年2月には船舶管理会社の団体と、現状の総括や優良事例を踏まえた類型化による整理の方向性等、更なる普及促進に向けた意見交換を実施した。更に、27年7月の交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめにおいて、グループ化の取り組みに向けた方向性として、専門性や相互扶助等、経営上共通の有効性や必要性に即した類型化形態を設定し、その中から効果的な取組みを見出すことが示された。

＜内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会＞  
平成28年4月に設置した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」において、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論を実施。平成29年6月に、今後概ね10年を見据えて内航海運が目指すべき将来像やその実現のための具体的施策について、「内航未来創造プラン」をとりまとめた。

＜船舶共有建造制度＞  
資金調達の一環として財政投融资資金を要求するとともに、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度による代替建造を促進している。なお、平成28年度においては、187億円の財政投融资資金が措置されている。

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> 持続的に良質なサービスを提供できる産業としての発展を促進  |                             |
| <p>■評価指標</p> <p>内航船舶の総トン数<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt;654 (平成23年度)<br/>                     &lt;目標&gt;687トン(毎年度)<br/>                     &lt;現状&gt;715トン(H27年度)</p> <p>■進捗</p> <p>(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度、税制特例措置等を活用し、効率的かつ一定規模の輸送能力(船腹量)の確保を行うとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、船舶管理会社の活用促進等、内航海運が取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論を実施し、平成29年6月に、今後概ね10年を見据えて内航海運が目指すべき将来像やその実現のための具体的施策について、「内航未来創造プラン」をとりまとめた。<br/>                     さらに、船舶共有建造制度の実施により、協業化の推進、環境負荷の低減を着実に推進している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

10)資源の有効活用につながる静脈物流拠点の整備

## ア)リサイクルポート施策の推進

## ○プログラム本文対応箇所

循環型社会形成推進基本計画等に基づき、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進により、海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与する。【国土交通省・環境省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                               |
|--|------------------|------------------|------------------|--|
| ア)リサイクルポート施策の推進  |                  | 国土交通省            | 環境省              |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、物流拠点整備を支援</li> <li>岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進を実施</li> </ul> |                  |                  |                  |  |
|  |                  |                  |                  | <b>目標</b><br>海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与 |

## ○施策の取組状況

岸壁等の港湾施設の確保、積替・保管施設等の整備に対する支援(補助金)、循環資源の取扱いに関する運用等の改善及び官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会の活用など)等の施策を継続的に実施している。

また、平成26年度より、静脈物流のモーダルシフト及び輸送効率化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図るとともに、循環型社会の構築に寄与することを目的として、国土交通省及び環境省が連携し、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業(補助金)を開始した(平成26年度:2件採択、平成27年度:3件採択、平成28年度2件採択)。

【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業3.5億円】

## ○進捗評価

**目標** 海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与

## ■評価指標

海上輸送による静脈物流ネットワークの形成

## ■進捗

岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進等の取組を推進するとともに、環境省と連携してモーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業を実施することで、循環型社会の構築に寄与している。

評価結果

B

担当省庁:国土交通省(港湾局海洋・環境課)、環境省(大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

## 1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

## ア) 荷主・物流事業者の連携による物流効率化

## ○プログラム本文対応箇所

製・配・販連携協議会や食品ロス削減のための商習慣検討ワーキングチームの取組など事業者団体等が主体的に行う商慣習改善等の取組を進めるとともに、グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して荷主・物流事業者者に情報提供を行う。

また、荷主と物流事業者が連携して実施する商慣習改善等の優良事例について、グリーン物流パートナーシップ会議を活用して荷主・物流事業者者に普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省】

さらに、社会資本整備審議会・交通政策審議会答申(平成27年12月25日)等を踏まえ、平成28年通常国会で改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物流総合効率化法)に基づき、荷主・物流事業者や国、自治体等の多様な関係者の間で新たな連携を構築し、社会システムとしての物流システムの更なる効率化・最適化を図るための取組を推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ア) 荷主・物流事業者の連携による物流効率化   |                  | 国土交通省            | 経済産業省            |                  |
| 荷主と物流事業者が連携して実施する商慣習改善等の取組について事例を調査、選定   |                  |                  |                  |                  |
| グリーン物流パートナーシップ会議において、事例を普及啓発   |                  |                  |                  |                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> 荷主と物流事業者の連携強化、荷主・物流事業者の連携による物流の効率化         </div> |                  |                  |                  |                  |

## ○施策の取組状況

平成27年度の製・配・販連携協議会では、返品削減、賞味期限の年月表示化/リードタイム最適化、配送最適化に関する議論を行うため、加工食品/日用品の2つのワーキンググループを設置し、食品ロス原因の一つとして挙げられる小売・卸売からメーカーへの返品に関して実態調査及び返品削減に向けた取組を実施した。加えて、商慣行等の改善に向けた議論も行った。

特に、配送最適化に関しては、商品配送時の人員・トラック手配の最適化の事例や、製・配・販の業務連携のために発注から納品までのリードタイムを最適化した事例等のベタープラクティスを共有し、総会にて公表した。また、コンテナラウンドユースに関する取組事例の共有も実施した。

平成28年度には、加工食品/日用品に関する配送効率化の進め方の手引書を作成するほか、サプライチェーンイノベーション大賞表彰を行い、優良事例の表彰を行うことでサプライチェーン効率化の普及促進を図った。

グリーン物流パートナーシップ会議の表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。

社会資本整備審議会・交通政策審議会答申(平成27年12月25日)を踏まえて成立した「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律」により、様々な取組を同法の対象にできるよう枠組を柔軟化し、二以上の者の連携を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携の取組を推進する。

## ○進捗評価

**目標** 荷主と物流事業者の連携強化、荷主・物流事業者の連携による物流の効率化

## ■評価指標

グリーン物流パートナーシップ会議において、事例を普及啓発

## ■進捗

グリーン物流パートナーシップ会議における優良事例の普及啓発等により、荷主・物流事業者の連携による物流の効率化を着実に推進している。

評価結果

A

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務情報政策局 商務・サービスグループ 物流企画室)



1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

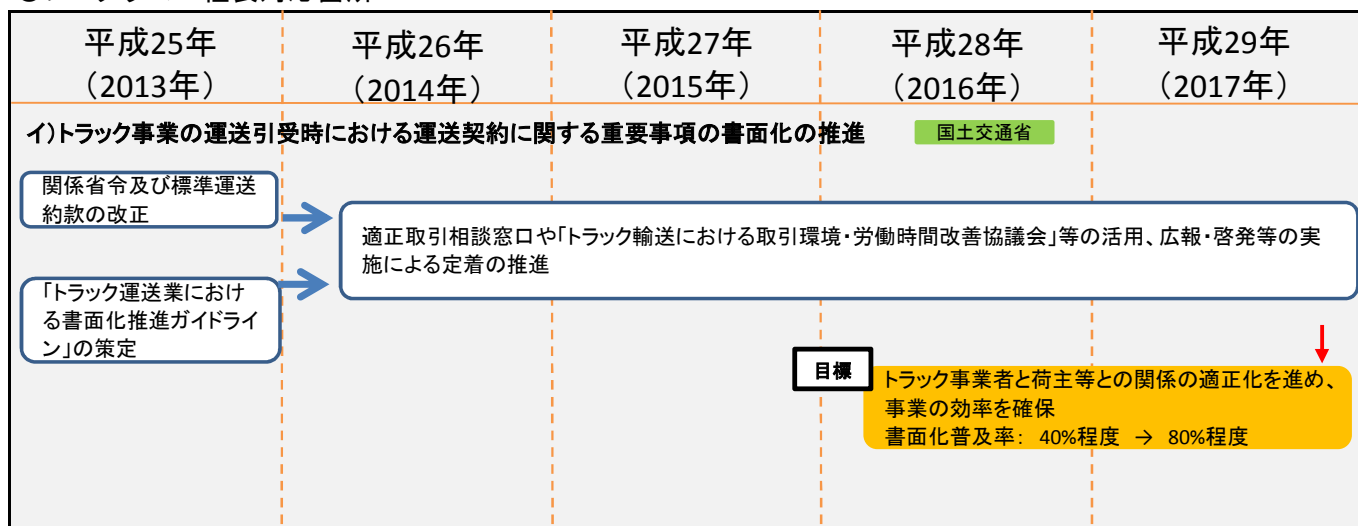
イ)トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化の推進

○プログラム本文対応箇所

トラック事業においては、短時間での効率的な輸送、附帯業務(貨物の荷造り、仕分け等)の実施など荷主等の多様化するニーズへの対応が求められている。一方、その運送契約については、いわゆる口頭契約により運送条件をあいまいな形で締結する等、ミスマッチに伴う非効率な取引形態が少なからず見られるため、書面により当事者が諸条件を確認、合意する必要がある。

このため、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の普及啓発等により、運送契約の書面化を図り、トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進めるとともに、トラックの事業の改善を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

適正取引の確保及び安全を阻害する行為の防止に向け、貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)の改正(平成26年4月1日施行)において、考え方を規定するとともに、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定(平成26年1月22日)し、運送契約に際して、重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面で共有することをルール化した。また、標準貨物自動車運送約款の改正や経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を文書にて要請した。

○進捗評価

**目標** トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保  
書面化普及率: 40%程度 → 80%程度

|   |                       |
|---|-----------------------|
| <p>■評価指標</p> <p>書面化普及率<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 40%程度<br/>                 &lt;目標&gt; 80%程度<br/>                 &lt;現状&gt; 集計中</p> <p>■進捗</p> <p>契約内容の書面化を含む荷主向けリーフレットを作成、周知することにより、荷主側にも契約内容を書面化することについて理解を求め、運送契約の書面化を推進している。</p> | <p>評価結果</p> <p>NA</p> |
|---|-----------------------|

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

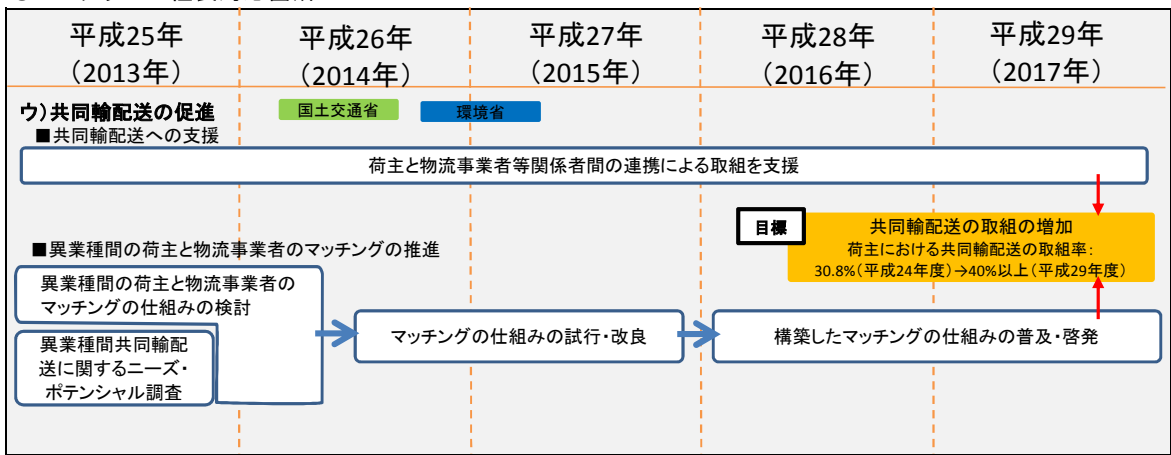
1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

**ウ) 共同輸配送の促進**

○プログラム本文対応箇所

共同輸配送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種の企業間等における共同輸配送の促進を図る。  
 幹線でのトラック輸送について、物流の効率化やトラックドライバー不足対策の観点から、事業者間での共同輸配送の取組を推進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度においては、エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業(物流の低炭素化促進事業)の委託調査により異業種間共同輸配送を促進するためのニーズ・ポテンシャル調査を実施するとともに、異業種間の荷主と物流事業者のマッチングの仕組みの検討を行った。

平成26年度・平成27年度の2か年において、環境省と国土交通省との連携により、学識経験者・荷主・物流事業者からなる「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、マッチング実現のための条件やマッチングシステムに必要な物流情報データベース等について議論を行っている。また、検討内容を踏まえた「検証用マッチングシステム」を開発し、荷主・物流事業者等の協力を得て試行運用することにより、マッチングの促進に向けた課題・運用上の改善点等を整理し、より利便性の高いシステムのあり方を検証した。

平成28年度、3件の共同輸配送の取組に対して、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を行った。

平成28年度、3件の共同輸配送の取組に対して、計画策定経費の補助を行った。  
 【平成29年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円】

○進捗評価

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> 共同輸配送の取組の増加<br/>                 荷主における共同輸配送の取組率: 30.8%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)</p>   |                             |
| <p><b>評価指標</b><br/>                 荷主における共同輸配送の取組率<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 30.8%(平成24年度)<br/>                 &lt;目標&gt; 40%以上(平成29年度)<br/>                 &lt;現状&gt; 30.0%(平成27年度)</p> <p><b>進捗</b><br/>                 目標年次には達していないが、指標はほぼ横ばいである。物流総合効率化法に規定する総合効率化計画の認定や計画策定経費の補助等を通じて、引き続き、輸配送の共同化を推進する。</p> <p><b>備考</b><br/>                 本指標は日本ロジスティクスシステム協会(JILS)調べの数値であるが、調査対象がJILSの会員に限られ、補助事業、優良事業者表彰及び改正物流総合効率化法に基づく計画認定等により広く共同輸配送を推進する施策の結果が必ずしも反映されているものではない。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>C</b></p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

## 2) 非効率を招く慣行の是正に向けた取組

## ア) 貨物自動車運送事業法第64条における勧告制度の適切な運用

## ○プログラム本文対応箇所

安全確保には、荷主等による理解と協力が不可欠であることから、貨物運送事業者に対する荷主等からの安全運行支援や明確な運送状の提供等の徹底を図る。

その上で、一定の場合に荷主への勧告を行う制度を適切に運用し、荷主の行為が安全阻害を惹起する事態を防止する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                                     | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)                                      | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                          |
|--|------------------|---|------------------|---|
| ア) 貨物自動車運送事業法第64条における勧告制度の適切な運用 <small>国土交通省</small> |                  |   |                  |   |
| 関係通達の改正<br>荷主とのパートナーシップ<br>会議等を通じた広報啓発               |                  | 適正取引相談窓口や「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」等の活用、<br>広報・啓発等の実施 |                  |   |
|  |                  |   |                  | <b>目標</b> トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保 |

## ○施策の取組状況

荷主等による輸送の安全阻害行為が明確な場合には、速やかに荷主勧告を発動し公表できるよう関係通達を改正し、所要の措置を講じた(平成26年4月1日施行)。

トラック事業者の法令違反行為の早期改善に向けて、勧告発動の判断基準について、荷主の主体的な関与の具体例を示すなどして明確化するとともに、荷主に対し改善に向けた協力要請を行政処分の前段階を含め、早期に行うなどの新たな運用を適切に実施する(平成29年7月1日施行)。

荷主勧告制度に基づく安全協力要請書の発出件数: 55件(平成28年度)

荷主勧告制度に基づく警告書の発出件数: 0件(平成28年度)

## ○進捗評価

**目標** トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保

## ■評価指標

適正取引相談窓口や「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」やその他荷主関係団体への説明会など、広報・啓発等の実施

## ■進捗

荷主勧告制度の適切な運用のため、随時普及啓発等を実施している。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(自動車局貨物課)

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

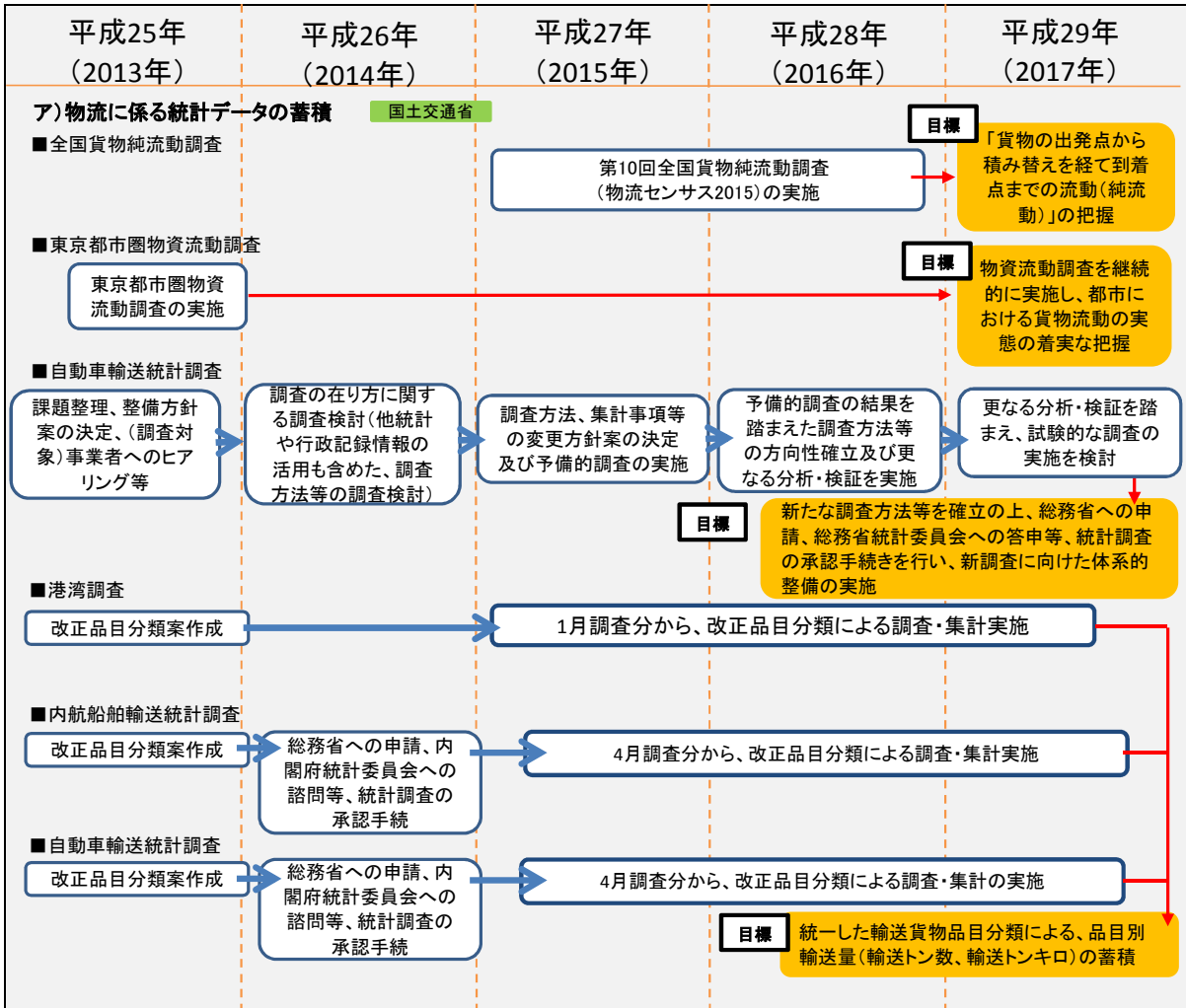
3) 物流事業における構造改善の推進

**ア) 物流に係る統計データの蓄積**

○プログラム本文対応箇所

効率的で環境にも十分配慮した貨物輸送体系や輸送施設整備計画を検討するために、全国の貨物流動について真の発着地、産業活動と貨物流動との関連等を把握できる「全国貨物純流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。  
 また、主要都市圏における「物資流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。  
 「自動車輸送統計」をはじめとする交通関連の基礎統計について、輸送の効率化に係る指標を作成し、蓄積等を図るため、体系的整備等を行う。また、各輸送統計について、輸送貨物品目分類を統一した上で、各品目の特性に応じた輸送実態(品目別輸送トン数、輸送トンキロ)を把握し、統計データの蓄積を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

|  |
|--|
| <p><b>■全国貨物純流動調査</b><br/>「全国貨物純流動調査」は、これまで5年間隔に実施してきており、直近では平成27年度に調査を実施したところであり、最終的な調査結果については、平成29年4月に公表予定としている(なお、中間公表に関しては、平成28年12月に公表済み)。</p> <p><b>■主要都市圏における物資流動調査</b><br/>主要都市圏における「物資流動調査」については、これまで東京都市圏、近畿圏、中京都市圏の三大都市圏で実施している。東京都市圏では、平成25年度に東京都市圏物資流動調査を実施し、平成26年度に調査結果の速報版、平成27年度に調査結果の確報版を公表した。近畿圏では、平成27年度に近畿圏物資流動調査を実施し、平成28年度に調査結果の速報版を公表したところであり、平成29年度に調査結果の確報版を公表予定としている。中京都市圏では、平成28年度に中京都市圏物資流動調査を実施したところであり、平成29年度に調査結果の速報版、平成30年度に調査結果の確報版を公表予定としている。</p> <p><b>■自動車輸送統計調査ほか</b><br/>「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成26年3月25日閣議決定)において、「交通に関する統計の整備」として、輸送貨物品目分類の統一や、自動車輸送統計調査の体系的整備の推進が盛り込まれた。自動車輸送統計調査の体系的整備については、平成26年度に「自動車輸送統計調査の体系的整備等に係る検討委員会」を設置の上、調査方法、集計事項等の変更方針について議論を実施し、その議論を踏まえ、平成27年9月～11月において「自動車輸送統計予備的調査」を実施した。平成28年度は「自動車輸送統計予備的調査」の結果を踏まえ、体系的整備の方針に係る議論を実施している。品目分類の統一については、平成25年度に定性的・定量的な分析や、統計ニーズ等も踏まえ、改定品目分類の作成を行い、港湾調査、自動車輸送統計調査及び内航船舶輸送統計調査において、統一した品目分類での調査を平成27年度から実施している。</p> |
|--|

○進捗評価

|  |  |
|--|--|
| <p><b>目標</b> 「貨物の出発点から積み替えを経て到着点までの流動(純流動)」の把握</p>   |  |
| <p><b>■評価指標</b><br/>「貨物の出発点から積み替えを経て到着点までの流動(純流動)」の着実な把握</p> <p><b>■進捗</b><br/>平成27年度に調査を実施、平成28年12月に速報結果を公表、平成29年5月に最終結果を公表しており、貨物の荷動きを把握し、報告書や集計表等をHP上に公表した。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>目標</b> 物資流動調査を継続的に実施し、都市における貨物流動の実態の着実な把握</p>  |  |
| <p><b>■進捗</b><br/>主要都市圏における「物資流動調査」については、東京都市圏、近畿圏、中京都市圏の三大都市圏で実施しているものであり、平成25年度には東京都市圏物資流動調査、平成27年度には近畿圏物資流動調査、平成28年度には中京都市圏物資流動調査を実施し、統計データの蓄積を行った。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>目標</b> 新たな調査方法等を確立の上、総務省への申請、総務省統計委員会への答申等、統計調査の承認手続きを行い、新調査に向けた体系的整備の実施</p>  |  |
| <p><b>■評価指標</b><br/>自動車輸送統計について、輸送の効率化に係る指標を作成し、蓄積等を図るため体系的整備等を行う</p> <p><b>■進捗(案)</b><br/>平成28年度において一定の結論を得つつも、平成29年度に試験調査の実施、平成30年度に輸送効率化に係る指標の作成を確実にする調査手法を確立、さらに、平成31年度以降に総務大臣への承認申請及び統計委員会への諮問を行う予定であり、体系的整備に向けて着実に進捗。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">B</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>目標</b> 統一した輸送貨物品目分類による、品目別輸送量(輸送トン数、輸送トンキロ)の蓄積</p>  |  |
| <p><b>■評価指標</b><br/>港湾調査、自動車輸送統計調査及び内航船舶輸送統計調査について、輸送貨物品目分類を統一し、当該輸送量の蓄積を図る</p> <p><b>■進捗</b><br/>上記3統計について、比較・検証の上で品目分類を統一し、平成27年度調査分から、当該品目別輸送量を蓄積している。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

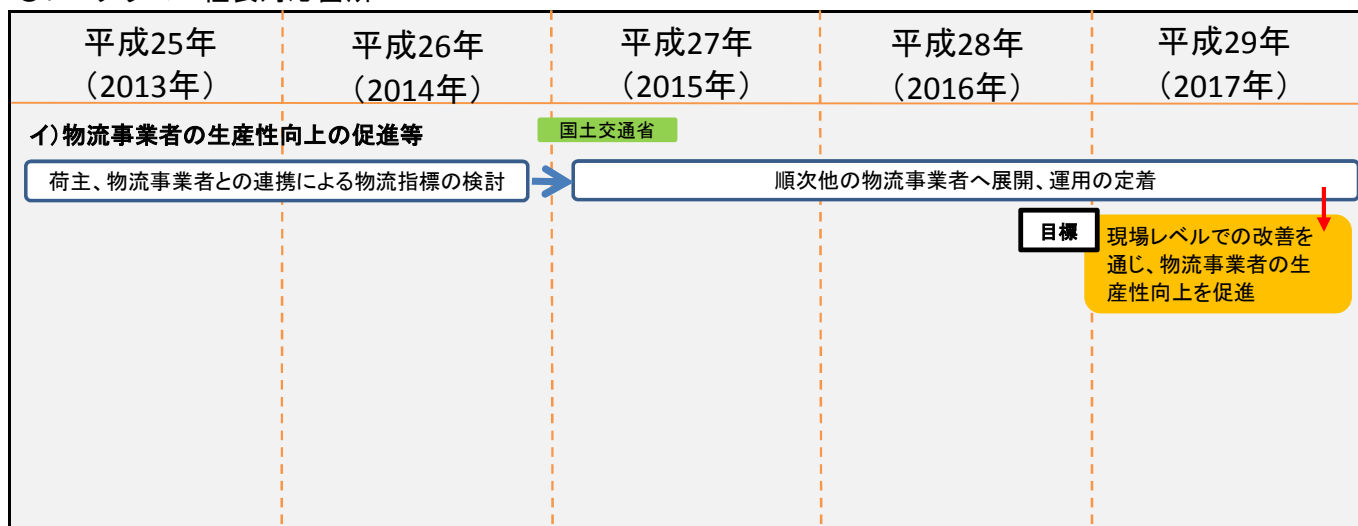
## 3) 物流事業における構造改善の推進

## イ) 物流事業者の生産性向上の促進等

## ○プログラム本文対応箇所

物流事業者が自らの業務効率を客観的に図る指標(荷役稼働率等)を導入することにより自らの強み・弱みを正確に把握し、現場レベルでの改善を推進するとともに、荷主に対して客観的データに基づき合理的な物流効率化方策を提案できるような仕組みの構築を図る。また、潜在的輸送力を活用することにより、物流生産性革命を実現する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

荷主、物流事業者、業界団体から物流指標の導入状況について実態把握を行い、物流指標の導入及び普及促進に関しての諸課題を検討し、物流事業者が活用できる「KPI導入の手引き」を公表。また、2015年度からグリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰の対象に物流KPIを活用したものも含むこととし、普及活動を図っている。

## ○進捗評価

**目標** 現場レベルでの改善を通じ、物流事業者の生産性向上を促進

## ■評価指標

荷主、物流事業者との連携による物流指標の検討・物流事業者への展開、運用の定着

## ■進捗

大手物流事業者やグリーン物流パートナーシップに申請する事業者等に運用されているが、物流業界全体で運用が定着したとまでは言えず、更なる普及活動が必要。

評価結果

B

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

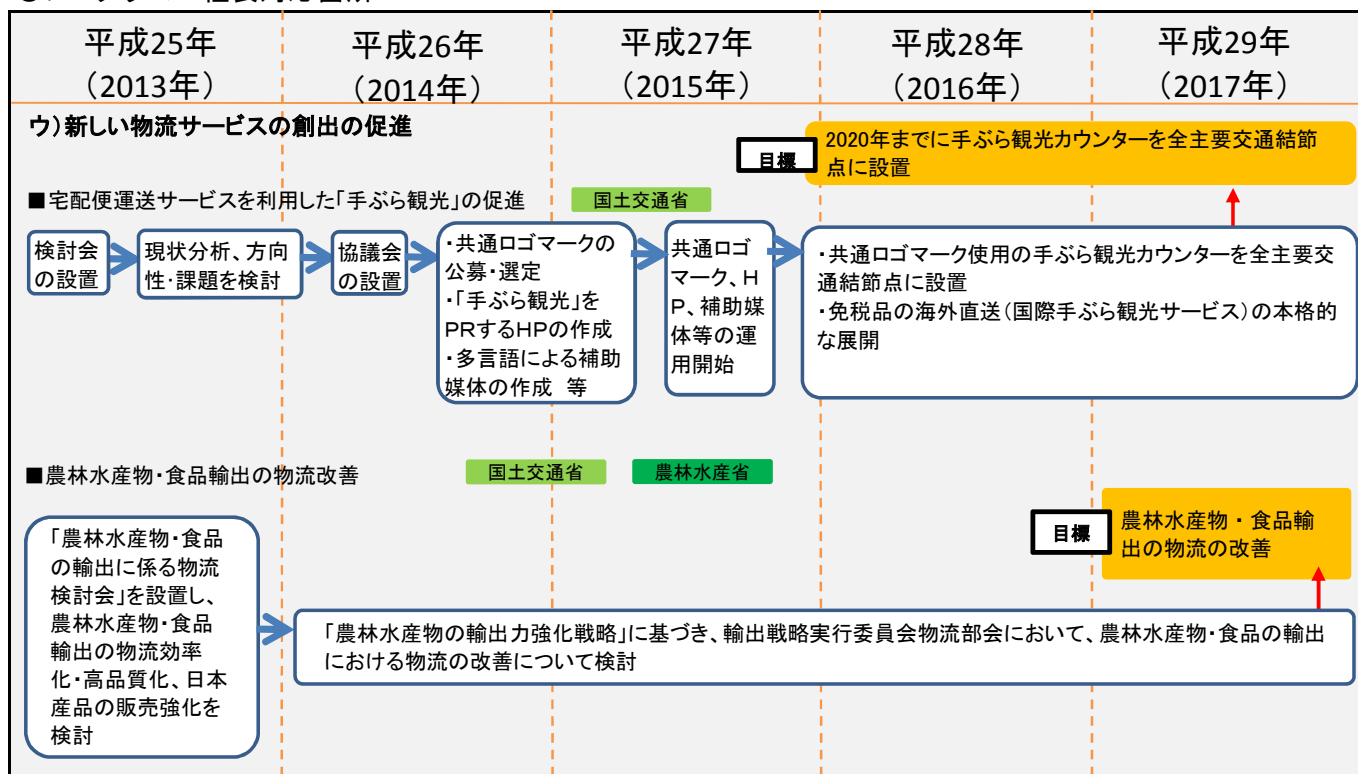
ウ) 新しい物流サービスの創出の促進

○プログラム本文対応箇所

宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」を促進し、訪日外国人旅行者の旅行の利便性や満足度を向上させるため、共通ロゴマーク・HP・パンフレット等を活用し、日本政府観光局(JNTO)を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組み込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動を推進するとともに、商店街等における免税手続と配送手続を一括して行うなど更なるサービスの高度化を図る。【国土交通省】

「未来への投資を実現する経済対策」(平成28年8月閣議決定)に基づき、農林水産物・食品輸出額の平成31年(2019年)1兆円達成に向けて、鮮度保持輸送技術の普及促進等農林水産物・食品の輸出における物流の改善について取組を進める。【国土交通省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所





○施策の取組状況

■宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」の促進

平成27年3月に「手ぶら観光」サービス拠点を分かりやすく明示するための共通ロゴマークを決定し、平成29年9月末現在、全国167(P)カウンターにおいて共通ロゴマークの使用を認定した。また、28年5月から免税品を海外へ直送する場合の免税手続きが簡素化されたことを受け、国内の商業施設等から海外の空港や自宅までの間における「国際手ぶら観光サービス」の本格展開に向けた実証実験を新千歳、成田・羽田、関西国際、那覇の各空港において実施した。さらに共通ロゴマークの運用にあわせて、日本政府観光局(JNTO)と連携し、ホームページやSNS等を利用した情報発信を行い、手ぶら観光の周知・普及を図った。

■農林水産物・食品輸出の物流改善

平成26年1月より、国土交通省・農林水産省が協働し、物流事業者、商社、生産者、関係業界団体等をメンバーとする「農林水産物・食品の輸出に係る物流検討会」を3回開催した。検討会では、農林水産物・食品の輸出における物流の効率化・高品質化、日本産品の販売強化のため、複数事業者間の情報共有の仕組み(マッチングシステム)、産地間連携による多品目周年供給の実現及び重点品目の重点国・地域への積極的な輸出等について検討した。

平成26年度は、引き続き国土交通省・農林水産省が協働して物流事業者、商社、生産者、関係業界団体等をメンバーとする「輸出戦略実行委員会物流部会」を3回開催し、複数事業者間の情報共有の仕組み(マッチングシステム)の構築、海外販路拡大方策について検討し課題を整理した。

平成27年度は、「輸出戦略実行委員会物流部会」を引き続き開催し、輸送時に農林水産物・食品の品質を保持する高度な技術の調査等を行い、「農林水産物・食品輸出の手引き ～国際輸送の鮮度保持技術・事例を中心に～」として取りまとめた。

輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、異なる品目の貨物を積み合わせて大量輸送する取組みの拡大、我が国物流システムの国際標準化に向けた取組の推進等、農林水産物・食品の品質維持やコスト競争力の強化を図る取組みを推進し、平成29年度は、「物流分野におけるCO2削減対策促進事業」(エネルギー対策特別会計)に、鮮度保持機能を有する保冷コンテナの導入補助を新設した。

また、我が国物流システムの国際標準化については、平成29年2月に世界初の小口保冷輸送サービスの規格(PAS1018)が発行され、普及に向けた取組を実施しているとともに、質の高いコールドチェーン物流をASEAN地域へ普及させるため日ASEAN交通連携の枠組みを利用し、新規プロジェクトとしてコールドチェーン物流プロジェクトの立ち上げを提案した。

○進捗評価

|             |   |          |
|-------------|---|----------|
| <b>目標</b>   | 2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置  |          |
| <b>評価指標</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2016年度末までに手ぶら観光カウンター設置箇所数を2015年度末から倍増<br/>&lt;計画当初の実績値&gt;80箇所(2015年度末)</li> <li>&lt;目標&gt;160箇所(2016年度末)</li> <li>&lt;現状&gt;163箇所(2016年度末)</li> <li>・2020年までに手ぶら観光カウンターを全主要交通結節点に設置</li> </ul> | <b>B</b> |
| <b>進捗</b>   | 2016年度末までに手ぶら観光カウンターの設置箇所数は2015年度末から倍増し、地方への展開にも留意しつつ、主要交通結節点へのカウンターの設置は順調に進んでいる。現状のペースで取組が進捗すれば目標は達成する見込み。   |          |

|           |   |          |
|-----------|---|----------|
| <b>目標</b> | 農林水産物・食品輸出の物流の改善  |          |
| <b>進捗</b> | <p>平成29年度は、新設の国内輸送における鮮度保持機能を有する保冷コンテナの導入支援や農水省と連携した鮮度保持技術等を紹介するセミナーを通じて、その技術の普及を図ること等により、当該技術を活用した鮮度保持技術の普及を促進。</p> <p>また、小口保冷輸送サービスの規格の普及や、質の高いコールドチェーン物流サービスのASEAN地域への普及など、我が国物流システムの国際標準化に向けた取組を推進。</p> | <b>B</b> |

担当省庁:国土交通省(総合政策局物流政策課)、農林水産省(食料産業局輸出促進課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

## エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援

## ○プログラム本文対応箇所

国においては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)の特例業務勘定を活用した無利子貸付(平成23年度から29年度まで700億円分)を実施し、老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を講ずる。

JR貨物においては、平成23年度に策定した経営自立計画に基づき、成長戦略の着実な推進、業務効率化、原価・収益分析と管理会計の強化による収益力向上に取り組み、長期持続的に利益を確保することが可能な経営自立を目指す。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)  | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|---|------------------|
| エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援 <span style="float: right;">国土交通省</span> |                  |                  |   |                  |
| 老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を実施                 |                  |                  |   |                  |
| 鉄道・運輸機構の行う無利子貸付等の活用  |                  |                  | <b>目標</b> JR貨物の経営自立に向けた基盤強化<br>貨物鉄道の老朽機関車・貨車における<br>新製車両への更新率:<br>機関車: 73.9%<br>貨車: 89.1% |                  |

## ○施策の取組状況

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより、老朽機関車・貨車の更新を支援している。

老朽機関車の更新率: 53.1%(平成24年度) → 66.8%(平成28年度末)

老朽貨車の更新率: 73.2%(平成24年度) → 93.6%(平成28年度末)

また、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車(国鉄から承継した車両の更新に限る)に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)について、平成29年度末まで2年間の延長をしたところ。

## ○進捗評価

**目標** JR貨物の経営自立に向けた基盤強化  
 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率: 機関車: 73.9% 貨車: 89.1%

## ■評価指標

貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率

<計画当初の実績値> 機関車: 53.1% 貨車: 73.2%(平成24年度末)

<目標> 機関車: 73.9% 貨車: 89.1%(平成29年度末)

<現状> 機関車: 66.8% 貨車: 93.6%(平成28年度末)

評価結果

B

## ■進捗

概ね順調に老朽車両の更新が行われている。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

**オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲)**

○プログラム本文対応箇所

「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による船舶管理サービスの「見える化」を図った。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の更なる推進を図るとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、内航海運の産業としての持続的発展を促進するよう必要な方策の検討を行う(グループ化や集約化についてもこの検討の中で再検証を行う。)。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)  | 平成29年<br>(2017年)                         |
|---|------------------|------------------|---|--|
| <p><b>オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲)</b><br/>                     &lt;船舶管理会社を活用したグループ化の促進&gt;</p> |                  |                  |   |  |
| <p>船舶管理に従事する者を評価する仕組みを構築</p>  |                  |                  | <p>国土交通省</p> <p><b>目標</b> 持続的に良質なサービスを提供できる産業としての発展を促進</p> <p><b>目標</b> 船舶管理会社の活用によるメリットを具体的に提示しつつ、グループ化、協業化を推進</p> | <p>↑</p>                                 |
| <p>地方運輸局等に設置した「船舶管理会社相談窓口」、セミナーの開催及び国土交通省のホームページを活用して情報を発信</p>  |                  |                  |   |  |
| <p>&lt;内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会&gt;</p>  |                  |                  |   | <p>「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」の開催</p>        |
| <p>&lt;船舶共有建造制度&gt;</p> <p>初期投資負担の軽減(共有比率:上限80%)による、内航貨物船の代替建造等の支援</p>                                |                  |                  |   |  |
|   |                  |                  |   | <p><b>目標</b> 協業化の推進、環境負荷の低減</p> <p>↓</p> |

○施策の取組状況

<船舶管理会社を活用したグループ化の促進>  
 船舶管理会社を活用したグループ化の促進に当たって、地方運輸局等に相談窓口を設置し、内航海運事業者からの相談に適切に対応している。また、平成27年2月には船舶管理会社の団体と、現状の総括や優良事例を踏まえた類型化による整理の方向性等、更なる普及促進に向けた意見交換を実施した。更に、27年7月の交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめにおいて、グループ化の取り組みに向けた方向性として、専門性や相互扶助等、経営上共通の有効性や必要性に即した類型化形態を設定し、その中から効果的な取組みを見出すことが示された。

<内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会>  
 平成28年4月に設置した「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」において、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論を実施。平成29年6月に、今後概ね10年を見据えて内航海運が目指すべき将来像やその実現のための具体的施策について、「内航未来創造プラン」をとりまとめた。

<船舶共有建造制度>  
 資金調達の一環として財政投融資資金を要求するとともに、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度による代替建造を促進している。なお、平成28年度においては、187億円の財政投融資資金が措置されている。

○進捗評価

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> 持続的に良質なサービスを提供できる産業としての発展を促進</p>  |                             |
| <p>■評価指標</p> <p>内航船舶の総トン数<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt; 654 (平成23年度)<br/>                     &lt;目標&gt; 687トン(毎年度)<br/>                     &lt;現状&gt; 715トン(H27年度)</p> <p>■進捗</p> <p>(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度、税制特例措置等を活用し、効率的かつ一定規模の輸送能力(船腹量)の確保を行うとともに、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、船舶管理会社の活用促進等、内航海運が取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論を実施し、平成29年6月に、今後概ね10年を見据えて内航海運が目指すべき将来像やその実現のための具体的施策について、「内航未来創造プラン」をとりまとめた。</p> <p>さらに、船舶共有建造制度の実施により、協業化の推進、環境負荷の低減を着実に推進している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

4) 鉄道輸送サービスの改善及び貨物鉄道の利用促進

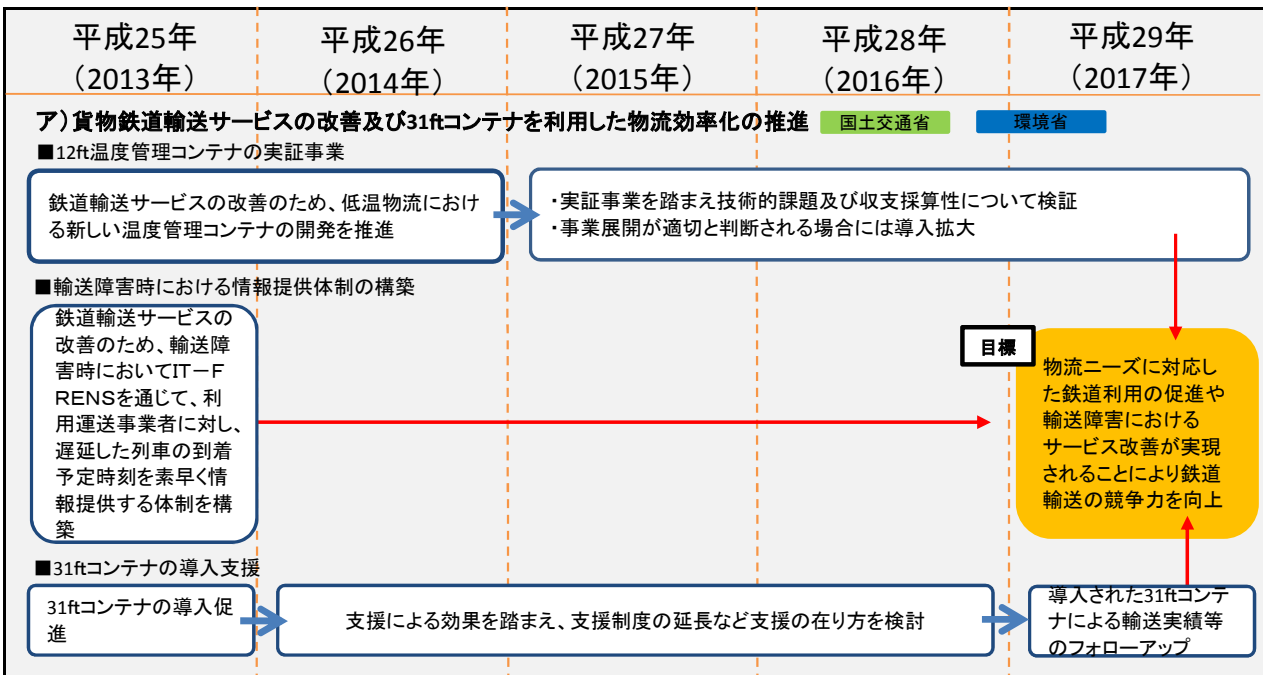
**ア) 貨物鉄道輸送サービスの改善及び31ftコンテナを利用した物流効率化の推進**

○プログラム本文対応箇所

鉄道輸送サービスの改善のため、低温物流における新しい温度管理コンテナの開発の推進や、輸送障害時においてIT-FRENS(貨物列車の予約管理システム)を通じて、利用運送事業者に対し、遅延した列車の到着予定時刻を素早く情報提供する体制を構築する。

また、31ftコンテナは10トトラックと同等の容積・形状であり、荷主企業にとって工場の生産や出荷体制に大きな変更を加えることなく鉄道利用にシフトすることが可能となることから、31ftコンテナ導入促進のための支援を行うことによりモーダルシフトの促進を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省と環境省が連携して、低温物流分野における新しい温度管理コンテナ(冷凍機に替えて外部で冷却した蓄冷剤を搭載し、電池でファンを駆動し冷気を循環させる)の開発に向けた実証事業を実施した。

また、JR貨物にあっては、輸送障害時に利用運送事業者がコンテナ位置をシステム上の「コンテナ位置・状態照会」で照会することにより、そのコンテナを積載している列車の『遅延予定時刻』『遅延事由』が表示されるサービスの提供に向け、体制の構築を図った。

31ftコンテナの導入については、国土交通省と環境省が連携して、JR貨物や利用運送事業者における導入を支援している。

31ftコンテナの導入個数:186個(平成28年度)

【平成28年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策推進事業3,700百万円の内数】

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <p><b>目標</b> 物流ニーズに対応した鉄道利用の促進や輸送障害におけるサービス改善が実現されることにより鉄道輸送の競争力を向上</p>   |   |
| <p>■評価指標<br/>鉄道へのモーダルシフトを促進し、物流の効率化に資する31ftコンテナの導入支援</p>  | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;"><b>B</b></p> |
| <p>■進捗<br/>平成25年度から平成28年度までにおいて、環境省と連携し、589個(平成29年3月時点)のコンテナ導入について支援を行った。今後は、導入した31ftコンテナの輸送実績についてフォローアップをする。</p> |   |

担当省庁:国土交通省(鉄道局鉄道事業課、総合政策局物流政策課)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

5) 3PL事業者の養成・振興

## ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現

## ○プログラム本文対応箇所

近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                           | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                |
|--|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|
| <b>ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現</b>              |                  |                  |                  |                                 |
| 国土交通省                                      |                  |                  |                  |                                 |
| 3PL人材研修の継続的な実施                             |                  |                  |                  |                                 |
| 新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の拡大に向けた取組を実施 |                  |                  |                  |                                 |
|  |                  |                  |                  | <b>目標</b> 総合的な流通業務を実施する事業者割合の増加 |

## ○施策の取組状況

平成27年度においては、中小物流事業者がEC市場に新たに参入することを促進するため、平成26年度に実施したEC市場の実態調査及び参入に必要な物流システム構築方策の検討等について、その成果を広く周知した。また、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進している。

## ○進捗評価

**目標** 総合的な流通業務を実施する事業者割合の増加

## ■評価指標

3PL事業者の拡大に向けた取組の実施状況

## ■進捗

EC市場調査結果の周知及び3PL人材育成研修を通じ、3PL事業者の増加に向けた取り組みを推進している。

評価結果

A

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課参事官（物流産業）室）



1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善

**イ) 物流拠点の整備推進**

○プログラム本文対応箇所

土地区画整理事業及び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造成事業により物流拠点の整備を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)   | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|--|------------------|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>イ) 物流拠点の整備推進</b> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <span style="background-color: #92d050; padding: 2px;">国土交通省</span> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;">                     土地区画整理事業等による物流拠点の整備推進                 </div> |                  |                  |  |                  |
|  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> <b>目標</b> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部の物流施設の更新・機能強化</li> <li>・物流施設のハード面での整備</li> <li>&lt;目標&gt;土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数 80地区</li> </ul> |                  |

○施策の取組状況

主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、社会資本整備総合交付金等の支援制度の活用により物流用地の整備を推進するなど、適切な物流施設の配置と供給に資する取組を実施している。

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造成事業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について、国土交通省の政策評価の仕組みである政策チェックアップの対象とし、測定・評価を行っており、平成28年度の目標値80地区に対し、平成28年度までの実績値は80地区となっている。

【平成29年度予算(国費) 社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数 等】

○進捗評価

**目標** ・臨海部の物流施設の更新・機能強化  
 ・物流施設のハード面での整備  
 <目標>土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数 80地区

|  |   |
|--|---|
| <p><b>■ 評価指標</b><br/>                 土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 63地区(平成23年度)<br/>                 &lt;目標&gt; 80地区(平成28年度)<br/>                 &lt;現状&gt; 80地区(平成28年度)</p> <p><b>■ 進捗</b><br/>                 土地区画整理事業等により整備された物流拠点は、平成28年度末時点で80地区であり、順調に整備が進んでいる。</p> | A |
|--|---|



(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善

**ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備**

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用により、近年の貨物の多品種少量化への対応、高速道路IC、鉄道駅、港湾、空港等の周辺における輸配送の効率化、3PLの推進、労働力不足に対応するための省力化、環境負荷低減に資する物流施設の立地を促進するとともに、配送センター機能等を有するターミナル施設の整備を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)   |
|--|------------------|------------------|------------------|--|
| <p><b>ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備</b> <span style="float: right;">国土交通省</span></p>  |                  |                  |                  |  |
| <p>物流施設のハード面での整備・改善の促進<br/>                     ・物流総合効率化法の活用により、総合効率化計画の認定実績を拡大し、物流施設の高速道路IC、鉄道駅、港湾、空港等の周辺における立地を促進<br/>                     ・また同法の活用により、より高機能な配送センター等を有するターミナル施設を整備</p> |                  |                  |                  |  |
|  |                  |                  |                  | <p><b>目標</b> 高速道路IC、鉄道駅、港湾、空港等の周辺における物流施設の一層の充実、トラックターミナルの機能の一層の向上</p> |
| <p>物流施設の形態やニーズに応じた柔軟な利用等を促進</p>  |                  |                  |                  |  |

○施策の取組状況

平成17年に、多様化する消費者需要に対応し物流の環境負荷の低減を図る物流総合効率化法を制定した。東日本大震災で明らかとなった流通業務機能の早期回復の重要性等を踏まえ、平成25年4月1日に、総合効率化計画の認定要件として、特定流通業務施設が備えるべき設備に、災害発生時における流通業務の早期再開及び当該災害による保管貨物への被害を防止する設備を追加する旨の省令(物流総合効率化法施行規則)改正を行うなど、災害に強い物流システムの構築も推進している。

また、平成27年4月より、さらなる物流の効率化を図るため、規模要件を引き上げ(普通倉庫平屋1,500㎡⇒3,000㎡等)、施設の大型化を推進している。

さらに、物流分野における労働力不足や社会情勢の変化に対応するために物流総合効率化法の改正を行い(平成28年10月1日施行)、特定流通業務施設に係る要件を見直し、輸送と保管の連携した施設の整備の促進を図り、トラック予約受付システムの導入などのソフト面の取組も促進する。

平成25年度より、事業者からの相談案件に対するフォローの充実を図る等により認定申請の促進に取り組んでおり、平成29年9月末までの累計で315件を認定している。

一般自動車ターミナルについて、配送センター機能等を有する施設の整備を促進するにあたり、物流総合効率化法における必要な支援を引き続き継続していく。

○進捗評価

|  |  |
|--|--|
| <p><b>目標</b> 高速道路IC、鉄道駅、港湾、空港等の周辺における物流施設の一層の充実、トラックターミナルの機能の一層の向上</p>   |  |
| <p>■評価指標<br/>物流の効率化、省力化及び環境負荷の低減に資する特定流通業務施設整備の取組状況</p> <p>■進捗<br/>平成25年度から平成29年9月までの間に、物流総合効率化法の認定により、物流の効率化、省力化及び環境負荷の低減に資する特定流通業務施設を124棟整備した。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課参事官(物流産業)室)

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

7) 安定的かつ安価な原材料輸入の実現

**ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成**

○プログラム本文対応箇所

安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等、ソフト・ハード一体となった総合的な施策を実施し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <p>荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送等の促進に係る関係法令の整備</p> |                  |                  |                  |                  |
| <p>大型船に対応した港湾機能の拠点的確保、企業間連携の促進等、ソフト・ハード一体となった総合的な施策を実施</p>  |                  |                  |                  |                  |
| <p><b>目標</b> 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成</p>  |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成25年12月1日に、ばら積み貨物の輸入拠点となる「特定貨物輸入拠点港湾」に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が施行された。

平成25年度に、小名浜港において、石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

平成25年12月19日に、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定した。

平成26年度に、釧路港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

平成28年2月24日に、釧路港を特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定した。

平成28年度に、徳山下松港において、石炭の大型輸送船(ケープサイズ級)に対応した水深19mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

平成29年度に水島港、志布志港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数】

○進捗評価

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成</p>   |                             |
| <p>■評価指標<br/>企業間連携や効率的な埠頭の運営体制が整った港湾をバルク貨物の輸入拠点となる港(特定貨物輸入拠点港湾)に指定</p> <p>■進捗<br/>平成29年9月末時点で、石炭を取扱う拠点として小名浜港、穀物を取扱う拠点として釧路港を特定貨物輸入拠点港湾に指定している。また、平成26年12月に小名浜港、平成29年9月に釧路港において輸入ばら積み貨物の海上輸送のソフト・ハードの計画(特定利用推進計画)を作成し、事業完了後の効率的な海上輸送網の形成に向けて取り組んでいる。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |

担当省庁: 国土交通省(港湾局産業港湾課、計画課)

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

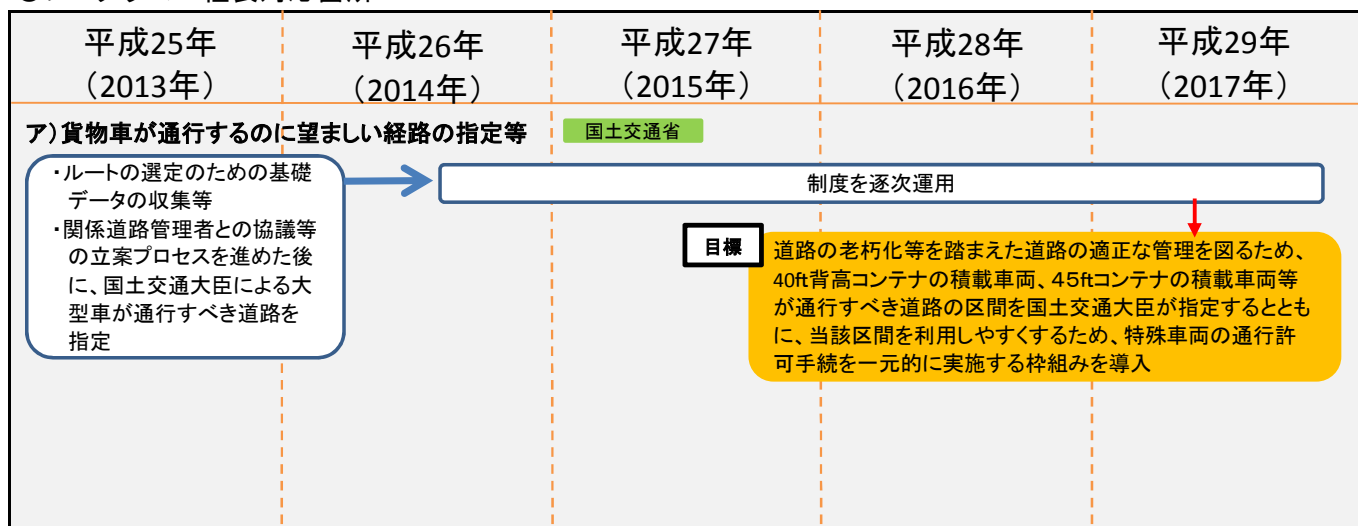
## 8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進

## ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等

## ○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

平成26年10月に大型車の通行を誘導すべき道路の区間(大型車誘導区間)を指定し、当該道路に係る通行許可について、国による一括審査を実施し、許可までの期間を短縮した(20日間→3日程度)。平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。

加えて、平成28年1月より、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。

## ○進捗評価

**目標** 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定するとともに、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入

## ■進捗

平成25年6月に道路法等の一部を改正し、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導する大型車誘導区間制度を創設し、大型車誘導区間に係る通行許可について、国が一元的に審査した上で許可を行うことにより、許可までの期間を短縮することとした。平成26年10月に初回指定を行い、平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。また、平成28年1月より大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。

## 評価結果

A

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課、企画課道路経済調査室)

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

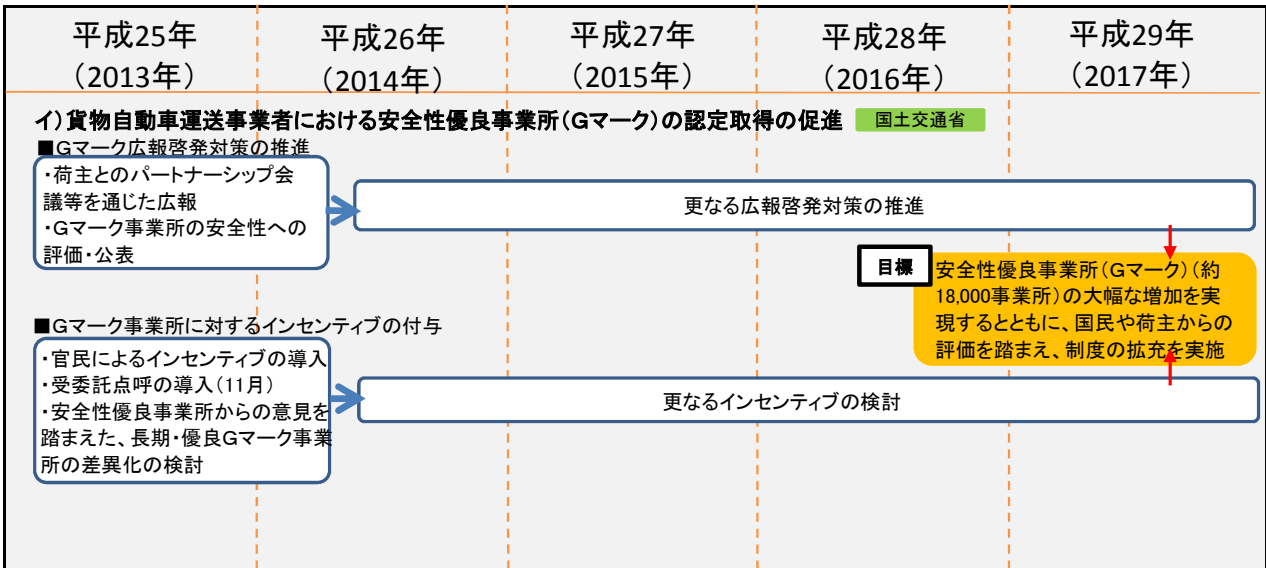
8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進

**イ) 貨物自動車運送事業者の安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進**

○プログラム本文対応箇所

安全性優良事業所(Gマーク)認定制度は、貨物自動車運送事業法に基づいて、国土交通省が指定する全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が事業者に対する巡回指導結果等を基に、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性に係る計38項目を評価の上、認定しているものである。  
 平成28年3月までに、22,242事業所(全事業所の26.5%)が認定を受けている。Gマークの認定取得の促進により、事業者全体の輸送の安全の向上を図るとともに、荷主等による選択に資する情報の充実、Gマーク事業所へのインセンティブの付与等官民一体となって普及に向け対策を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

一般消費者・荷主に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動及び荷主に対するGマーク事業所の利用促進については、Gマーク認定ステッカー等における国土交通省名義の使用等、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)と更なる連携を図り、取り組んでいる。  
 また、より安全性の高い事業者を選びやすくし、市場構造の更なる適正化、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていくために、平成26年度から、Gマーク事業所に対するインセンティブとして、更に一定の高いレベルにあるGマーク事業所に対する表彰制度を開始した。  
 安全性優良事業所(Gマーク事業所)数:  
 約18,000事業所(平成24年12月) → 23,414事業所(全事業所の27.8%)(平成28年12月)

○進捗評価

**目標** 安全性優良事業所(Gマーク)(約18,000事業所)の大幅な増加を実現するとともに、国民や荷主からの評価を踏まえ、制度の拡充を実施

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <p>■評価指標</p> <p>安全性優良事業所(Gマーク)の認定率<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 約18,000事業所(平成24年12月)<br/>                 &lt;目標&gt; 24,259事業所(全事業所の29%)(平成31年度末)<br/>                 &lt;現状&gt; 23,414事業所(全事業所の27.8%)</p> <p>■進捗</p> <p>安全性優良事業所(Gマーク)の認定率は年々増加している。また平成28年7月には遠隔地IT点呼導入することで、Gマーク事業所に対するインセンティブを拡大し、更なる安全性優良事業所(Gマーク)の増加を目指す。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |
|---|-----------------------------|

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

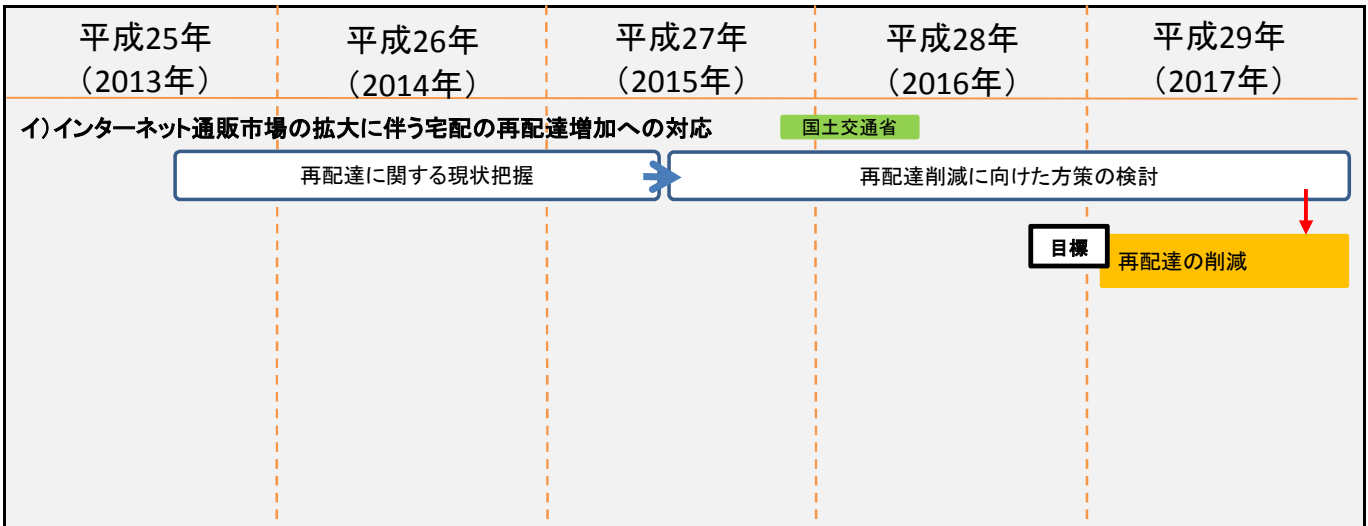
2) 物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決

**イ) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応**

○プログラム本文対応箇所

物流分野における労働力不足が懸念されている中、インターネット通販市場の拡大に伴い宅配貨物の不在再配達が増加していることから、「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進に関する検討会」報告書を踏まえ、再配達の削減に向けた対策を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年6月に「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」を設置。同年8月までに3回議論を重ね、同年9月に報告書を取りまとめた。報告書では、再配達削減に向けた4つの具体策を提示。平成29年度予算では、物流分野におけるCO2削減対策促進事業(環境省連携事業)によって、オープン型宅配ボックスの導入を支援。環境省と連携し、「COOL CHOICE」として宅配便再配達防止プロジェクトを立ち上げ、国民運動を展開。また、政府広報を通じた国民への普及・啓発を実施。

○進捗評価

目標 再配達の削減

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| <p>■進捗<br/>オープン型宅配ボックス導入の支援や、環境省と連携し、「COOL CHOICE」として宅配便再配達防止プロジェクトを立ち上げ、国民運動を展開するなど、再配達削減に向けた取組を推進している。</p> | <p>評価結果<br/><br/><b>B</b></p> |
|--|-------------------------------|

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (4) 国民生活の維持・発展を支える物流

## 3) 都市部における物流マネジメント等の促進

## ア) 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進

## ○プログラム本文対応箇所

都市部の複合ビル等におけるオーナー、テナント、物流事業者等関係者の連携・協働による共同輸配送等を支援するとともに、優良事例について地方自治体を含めた関係者に普及啓発を行う。【国土交通省・環境省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                      | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                    |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|
| ア) 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進             |                  | 国土交通省            | 環境省              |                                     |
| 都市部の複合ビル等における荷主と物流事業者等関係者間の連携による取組を支援 |                  |                  |                  |                                     |
| ↑ ↓                                   |                  |                  |                  |                                     |
| グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して優良事例を普及・啓発      |                  |                  |                  |                                     |
|                                       |                  |                  |                  | <b>目標</b> 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の取組の増加 |

## ○施策の取組状況

平成25年に創設した低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業（物流の低炭素化促進事業）により、共同輸配送を実現するために必要となる設備の導入に対する支援を実施しており、都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進も支援対象としている。

【平成29年度予算（国費） 物流分野におけるCO2削減対策促進事業3,700百万円の内数】

東京スカイツリータウンへの納品の際の館外の施設を活用した納入代行システムの導入について、平成26年度グリーン物流パートナーシップ会議において国土交通大臣表彰を行った。

## ○進捗評価

**目標** 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の取組の増加

## ■進捗

民間事業者間による都市部の複合ビル等における共同輸配送等の取組は増加している。引き続き、都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進を図り、取組の増加を目指す。

評価結果

B

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）、環境省（地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室）

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (4) 国民生活の維持・発展を支える物流

## 3) 都市部における物流マネジメント等の促進

## ウ) 建築物への荷さばき駐車施設の設置義務化の促進

## ○プログラム本文対応箇所

地方公共団体が駐車場法に基づき、一定規模以上の建築物に荷さばきのための駐車施設の設置(附置)を義務付ける条例を地域の実情に合わせて定めるよう、地方公共団体に対して会議等を通じて働きかけを行う。これにより、建築物における荷さばき駐車施設を確保する。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)                 | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|----------------------------------|------------------|
| ウ) 建築物への荷さばき駐車施設の設置義務化の促進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |                  |                  |                                  |                  |
| 各種会議等を通じて、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例制定について働きかけ   |                  |                  |                                  |                  |
|   |                  | <b>目標</b>        | 条例により、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体の増加 |                  |

## ○施策の取組状況

駐車場法に基づく条例による荷さばき駐車施設の附置義務化について、地方公共団体に対して全国駐車場政策担当者会議等を通じて働きかけを実施した。

## ○進捗評価

**目標** 条例により、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体の増加

## ■進捗

平成25年以降、新たに荷さばき駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体は増加していないが、H29.4には、既に条例制定済みの福岡市において、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける対象エリアを拡大する条例改正が行われた他、複数の地方公共団体において条例制定に向けた実務的な検討が進められており、条例制定に向けた指導・助言等を行っている。  
今後も引き続き、地方公共団体の担当者が参加する全国駐車場政策担当者会議や研修会等の場において条例制定の働きかけを行っていく。

評価結果

B

担当省庁：国土交通省(都市局街路交通施設課)



## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (4) 国民生活の維持・発展を支える物流

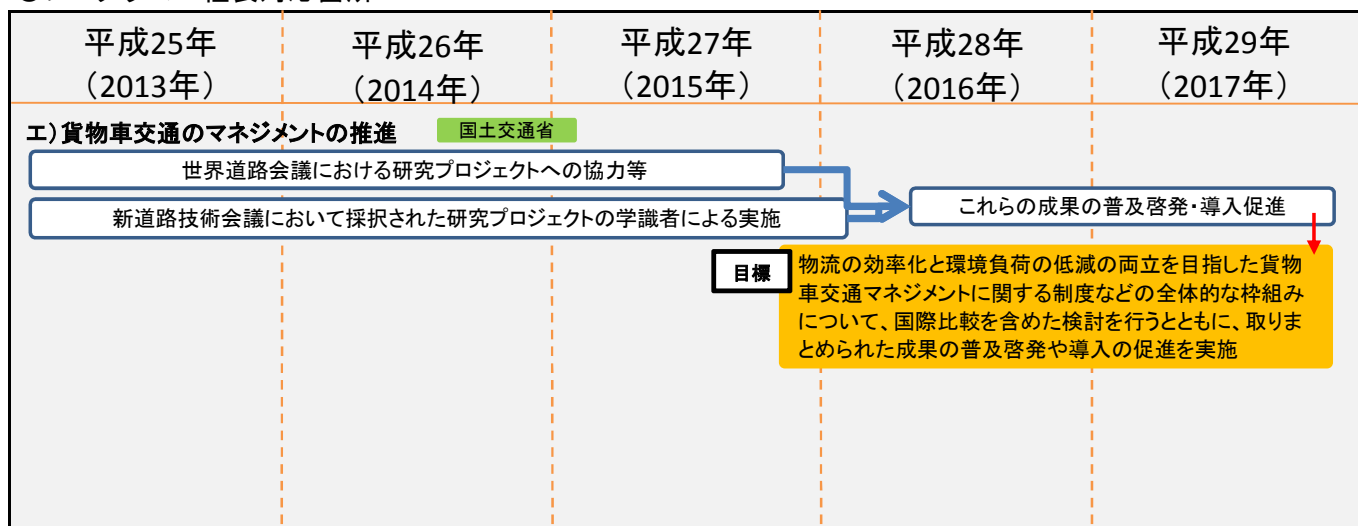
## 3) 都市部における物流マネジメント等の促進

**エ) 貨物車交通のマネジメントの推進**

## ○プログラム本文対応箇所

物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

世界道路会議技術委員会における研究プロジェクトの取りまとめに向け、国内事例の紹介や各国の貨物車交通マネジメント等の情報収集を行った。

また、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおいて、物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した道路政策についての研究を行っている。

## ○進捗評価

**目標** 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行うとともに、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を実施

## ■進捗

貨物車交通マネジメントについて国内外の事例をとりまとめ、平成27年10月の世界道路会議技術委員会において報告した。

評価結果

A

担当省庁: 国土交通省(道路局企画課道路経済調査室)

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

3) 都市部における物流マネジメント等の促進

**オ) 物流を考慮した建築物の設計・運用**

○プログラム本文対応箇所

建築物内へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等が図られるよう、円滑で効率的な物流の確保を考慮した設計や運用を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)    | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)                   | 平成29年<br>(2017年)  |
|---------------------|------------------|------------------|------------------------------------|---|
| オ) 物流を考慮した建築物の設計・運用 |                  |                  |                                    |   |
|                     |                  |                  | 国土交通省<br>物流を考慮した建築物の設計・運用ガイドラインの策定 | 同ガイドラインを踏まえた建築物の設計・運用の促進<br><br>目標<br>物流を考慮した建築物の設計・運用事例の増加 |

○施策の取組状況

平成28年11月より、有識者、関係団体、関係省庁からなる「物流を考慮した建築物の設計・運用検討会」を設置・開催し、平成29年3月29日に「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き」を取りまとめた。平成29年4月以降に(一社)日本経済団体連合会、(一社)不動産協会、(公社)日本建築士会連合等民間・関係団体を通じた広報や、東京都・特別区、横浜市、大阪市等の地方公共団体担当者へ説明を行うなど、幅広い関係者に当該手引きを踏まえた物流を考慮した建築物の設計・運用の促進を図っている。

○進捗評価

|      |  |                      |
|------|--|----------------------|
| 目標   | 物流を考慮した建築物の設計・運用事例の増加  |                      |
| 評価指標 | 物流を考慮した建築物の設計・運用事例の増加  | 評価結果<br><br><b>B</b> |
| 進捗   | 平成29年3月29日に「物流を考慮した建築物の設計・運用について」(手引き)を取りまとめ、4月以降に民間・関係団体、地方公共団体への広報活動等を実施しており、物流を考慮した建築物の設計・運用事例の増加を目指している。 |                      |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持

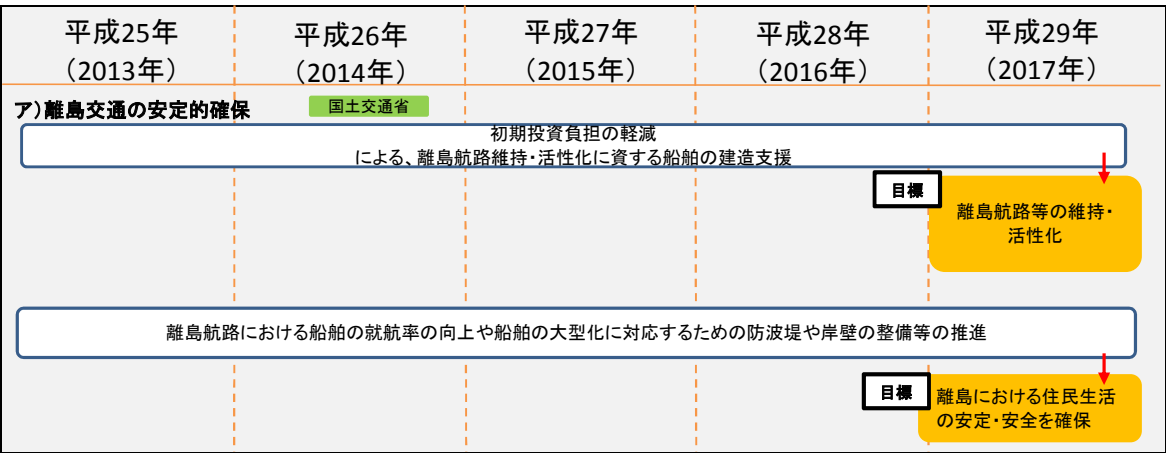
**ア) 離島交通の安定的確保**

○プログラム本文対応箇所

離島航路の確保維持に資する公設民営化・省エネ船等への代替建造などの運航・経営効率化の促進、割高水準にある運賃の引下げへの支援を実施する。

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

離島航路の確保・維持については、地域公共交通確保維持改善事業において、離島航路事業者に対する代替建造等への補助を行うとともに、島民向けの運賃の割引に関する支援を実施した。  
【平成29年度予算(国費) 地域公共交通確保維持改善事業費214億円の内数】

名瀬港、厳原港等において、港内静穏度確保のための防波堤整備、船舶の大型化に対応した岸壁整備等を推進した。  
【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数】

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> 離島航路等の維持・活性化  |                             |
| <p>■評価指標</p> <p>航路が確保されている有人離島の割合<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt;100%<br/>                 &lt;目標&gt;100%を維持(H32年度)<br/>                 &lt;現状&gt;100%(H28年度)</p> <p>■進捗</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業において、離島航路事業者に対する代替建造及び島民向け運賃割引等の支援を実施することにより現状を維持している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> 離島における住民生活の安定・安全を確保   |                             |
| <p>■評価指標</p> <p>離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等の推進</p> <p>■進捗</p> <p>離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するため、防波堤や岸壁の整備等を着実に推進している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |

担当省庁: 国土交通省(海事局内航課、港湾局計画課)

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

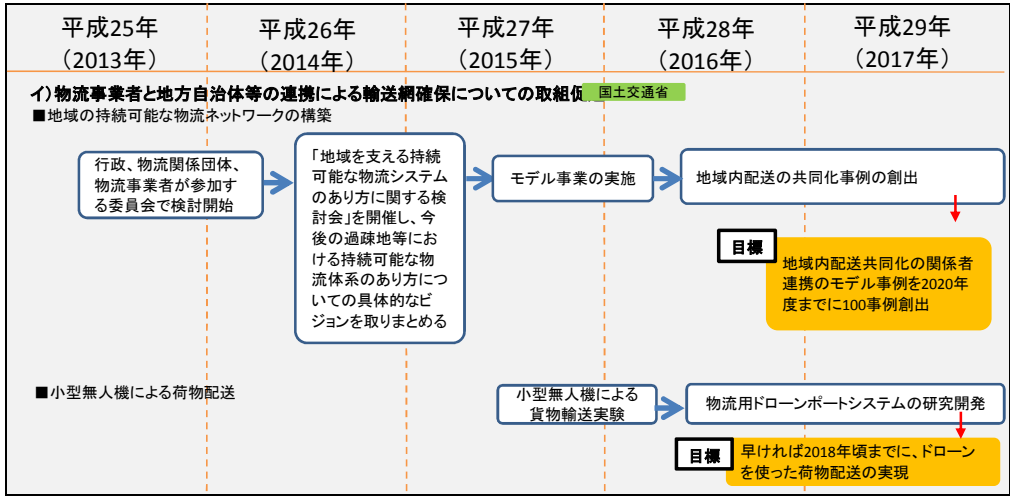
5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持

**イ) 輸送網確保についての取組促進**

○プログラム本文対応箇所

過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを構築するため、「小さな拠点」を核とした貨物輸送の共同化、生活支援サービスとの複合化、公共交通事業者等の輸送力を活用した貨客混載の取組等を促進する。また、関係者の合意形成の円滑化や相互理解を深めるため、自治体の主体的な関与の下、地域の多様な関係者から構成される協議会の設立等を促す。  
また、小型無人機による荷物配送の実現のための環境整備に取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■地域の持続可能な物流ネットワークの構築  
「地域を支える物流システムのあり方に関する検討会」報告書(平成27年3月)を踏まえ、平成27年度に「地域を支える持続可能な物流ネットワークの構築に関するモデル事業」を全国5か所で実施し、各モデル事業の実施を通じて得られた課題や対応策等について実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。  
平成28年10月1日より施行された改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画として、平成29年9月時点で地域内配送共同化の事例を5件認定。

■小型無人機による荷物配送  
小型無人機による荷物配送の早期事業化が期待される過疎地での実験を通じ、事業化に向けた課題の洗い出し等を行うため、平成28年2月に徳島県那賀町において小型無人機による貨物輸送実験及び地区住民への意識調査を行った。また、目視外飛行における安全な自動離着陸を可能とするため、「交通運輸技術開発推進制度」を活用し、行政機関、民間事業者等の関係者とともに、物流用ドローンポートシステムの研究開発に着手し、ドローンポートシステムの機能検証のため2月に神奈川県座間市、9月に長野県伊那市において、またドローンポートを使用した荷物配送の課題の検討等のため3月に長野県伊那市において検証実験を実施した。

○進捗評価

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>目標</b> 地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例を2020年度までに100事例創出  |                  |
| <p>■評価指標</p> <p>地域内配送共同化の関係者連携のモデル事例数<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt; 未実施<br/>                     &lt;目標&gt; 100事例(平成32年度)<br/>                     &lt;現状&gt; 1事例(平成28年度)</p> <p>■進捗</p> <p>目標年次に達しておらず目標は未達成。モデル事業の実施、物流総合効率化法の改正等、目標に向けて取組を実施しているが、引き続き、地域内配送の共同化事例の創出を図る。</p> | 評価結果<br><b>C</b> |

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>目標</b> 早ければ2018年頃までに、ドローンを使った荷物配送の実現  |                  |
| <p>■評価指標</p> <p>物流分野での早期事業化を図るため、2017年度内に物流用ドローンポートシステムの研究開発を行う</p> <p>■進捗</p> <p>物流用ドローンポートシステムの開発に着手しており、ドローンを使った荷物配送の実現に向けて着実に進捗している。</p> | 評価結果<br><b>B</b> |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課)



(5) 物流を支える人材の確保・育成

1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

イ) トラック運転手の確保・育成

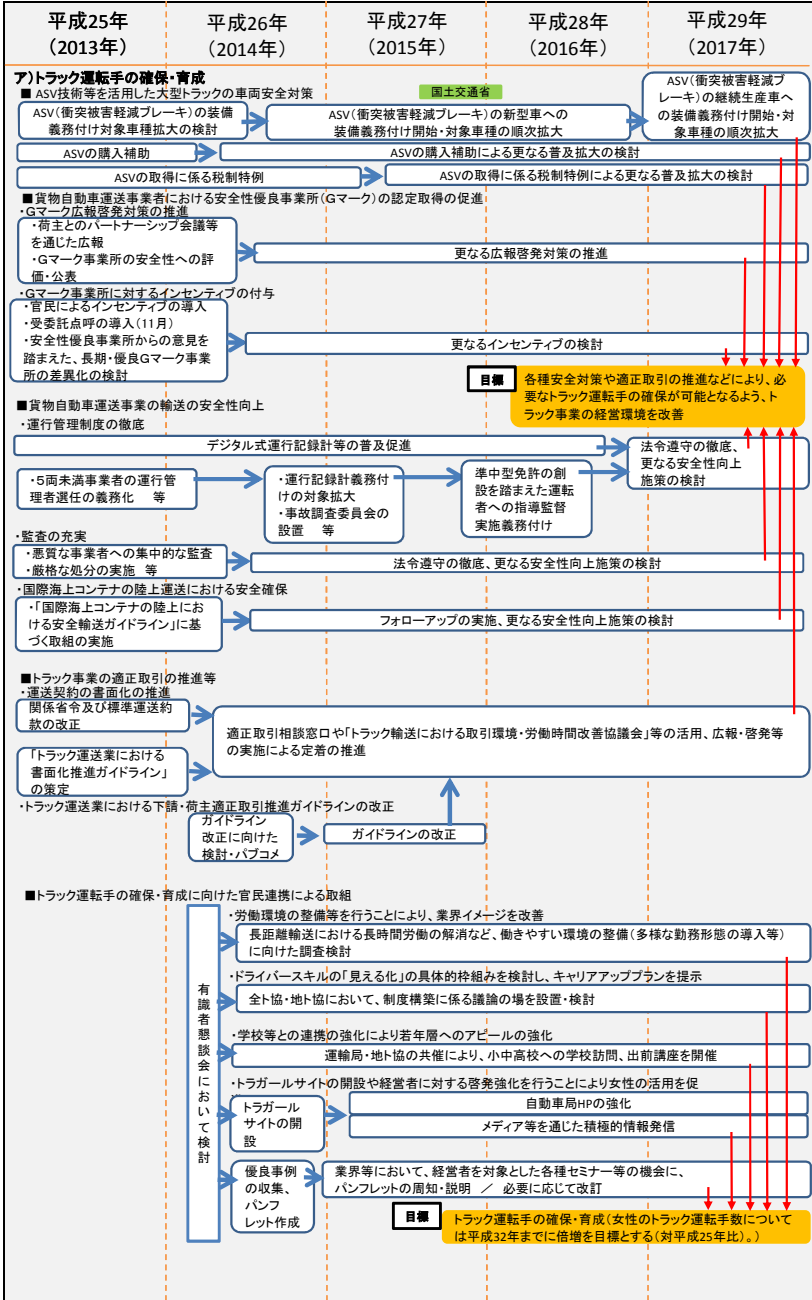
○プログラム本文対応箇所

トラック運転手の確保・育成に向けては、労働条件の改善が重要であることから、荷主、運送事業者、関係省庁等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みを活用し、取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組む。

また、上記に加え、トラック運転手の確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化する。

- ・学校等との連携の強化により若年層へのアピールの強化
- ・トラガール促進プロジェクト等を活用した業界の魅力のPR・情報発信
- ・中継輸送の導入促進に向けた取組
- ・若者・女性が働きやすい労働環境の構築に向けた、事業者向けのパンフレット等を活用した経営者への啓発強化 等 【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所





○施策の取組状況

|  |                      |
|--|----------------------|
| <p>■ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策</p> <p>大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)</li> <li>平成25年11月に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定規則(第131号)を技術基準に採用。(平成26年11月以降順次適用)</li> <li>平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成29年11月以降順次適用)</li> </ul> <p>大型車の車両安定性制御装置について、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年8月に国連の制動装置に関する協定規則(第13号)を技術基準に採用するとともに、大型トラック等に対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)</li> <li>平成26年2月に装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成30年11月以降順次適用)</li> </ul> <p>平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施している。なお、平成28年度の実績は以下のとおり。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ:3,229台(平成28年度)<br/>         ふらつき警報装置:795台(平成28年度)<br/>         車線逸脱警報装置:2,314台(平成28年度)<br/>         車線維持支援制御装置:25台(平成28年度)<br/>         車両安定性制御装置:2,648台(平成28年度)</p> <p>平成24年4月より、大型トラック等に対して、自動車重量税及び自動車取得税の税制特例措置を講じている。</p> <p>■貨物自動車運送事業者における安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進</p> <p>一般消費者・荷主に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動及び荷主に対するGマーク事業所の利用促進については、Gマーク認定ステッカー等における国土交通省名義の使用等、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)と更なる連携を図り、取り組んでいる。</p> <p>また、より安全性の高い事業者を選びやすくし、市場構造の更なる適正化、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていくために、平成26年度から、Gマーク事業所に対するインセンティブとして、更に一定の高いレベルにあるGマーク事業所に対する表彰制度を開始した。</p> <p>安全性優良事業所(Gマーク事業所)数:<br/>         約18,000事業所(平成24年12月) → 23,414事業所(全事業所の27.8%)(平成28年12月)</p> <p>■貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上</p> <p>運行管理制度の徹底を図るため、関係省令を改正し、原則として、営業所における車両数に関わらず、事業用自動車の運行を管理する全ての営業所に運行管理者の選任義務化及び運行記録計義務付けの対象拡大並びに準中型免許の創設を踏まえた指導監督指針の改正を行うとともに、運行管理の高度化を図る観点から、デジタル式運行記録計等の導入支援を実施している。</p> <p>また、トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達の改正によって、効率的・効果的な監査や実効性のある処分を行うとともに、悪質事業者に対して厳格な処分を実施した。</p> <p>さらに、事業用自動車総合安全プラン2009策定以降の事故発生状況や施策の実施状況等を踏まえ、平成30年の事故削減目標達成に向け中間見直しを平成26年に行い、トラックの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策の策定のほか、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るため、事業用自動車の事故調査委員会を設置した。平成29年6月には事業用自動車総合安全プラン2020を策定し、更なる事故削減に向けて取り組んでいる。</p> <p>【平成29年度予算 自動車運送事業の安全総合対策事業 1,140百万円、<br/>         自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 40百万円】</p> <p>国際海上コンテナ陸上運送における安全確保については、全ての関係者が実施すべき事項を取りまとめた新安全輸送ガイドライン等を平成25年6月に策定し、同年8月より運用開始した。運用開始後、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの浸透を図った。</p> <p>また、平成26年7月より「不適切コンテナのモデル発見見正要領検討WG」を開催し、同年12月に、輸入コンテナの構内での不適切コンテナの発見及び是正措置について、横浜港をモデルに、関係者がとるべき項目を明確化したリーフレットを作成した。さらに、新安全輸送ガイドライン等において、平成26年1月に改訂された「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」(国際行動規範)の内容を盛り込む等の一部改訂(平成27年4月)及び平成28年7月に発効される改正SOLAS条約への対応のため一部改訂(平成28年6月)を行い、地方連絡会議等においてガイドライン等の周知徹底を図っている。</p> <p>■トラック事業の適正取引の推進等</p> <p>適正取引の確保及び安全を阻害する行為の防止に向け、貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)の改正(平成26年4月1日施行)において、考え方を規定するとともに、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定(平成26年1月22日)し、運送契約に際して、重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面で共有することをルール化した。また、標準貨物自動車運送約款の改正や経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を文書にて要請した。</p> <p>また、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を平成27年2月12日に改訂し、手待ち時間の改善について新たに項目を建てるとともに、着荷主側(配達先)での手待ち時間の改善についても追記等をおこない商習慣の改善も図った。</p> <p>さらに、こうした取引環境の改善やトラックドライバーの長時間労働の改善を着実に推進するため、平成27年5月以降、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び各都府県に順次設置し、トラックドライバーの長時間労働の実態等を調査した「トラック輸送状況の実態調査」の結果を報告した。</p> <p>■トラック運転手の確保・育成に向けた官民連携による取組等</p> <p>平成26年3月から、学識経験者、トラック事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による有識者懇談会を設置し、トラック産業の健全化及び活性化に向けた議論を進めた。</p> <p>この議論を踏まえ、平成26年9月には、若者や女性の活躍促進に向けた取組の一環として、事業者向けのパンフレットを作成するとともに、「トラガール促進プロジェクト」を立ち上げ、業界の魅力のPRや、働きやすい職場環境の整備に向けた経営者への啓発強化等を行っている。</p> <p>また、平成27年5月28日には、「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、関係省庁とも連携したトラックドライバーの人材確保・育成に向けた対応策を取りまとめた。</p> <p>さらに、平成27年度から28年度にかけて、中継輸送の普及・実用化に向けた実証実験モデル事業を実施し、トラック事業者がマッチングや中継輸送を行う上での課題等を調査・整理した。</p> |                      |
| ○進捗評価  |                      |
| <p>目標 各種安全対策や適正取引の推進などにより、必要なトラック運転手の確保が可能となるよう、トラック事業の経営環境を改善</p> <p>■評価指標</p> <p>適正取引相談窓口や「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」やその他荷主関係団体への説明会など、広報・啓発等の実施</p> <p>■進捗</p> <p>荷主勧告制度の適切な運用のため、随時普及啓発等を実施している。</p>  | <p>評価結果</p> <p>B</p> |
| <p>目標 トラック運転手の確保・育成(女性のトラック運転手数については平成32年までに倍増を目標とする(対平成25年比))</p> <p>■評価指標</p> <p>女性のトラック運転手数<br/>         &lt;計画当初の実績値&gt;約2万人(平成25年度)<br/>         &lt;目標&gt;約4万人(平成32年度)<br/>         &lt;現状&gt;約2万人(平成28年度)</p> <p>■進捗</p> <p>目標年次に達しておらず目標は未達成だが、国土交通省ホームページにおける「トラガール促進プロジェクトサイト」での情報発信や、中継輸送の普及・実用化の促進など、目標に向けて引き続き取組を実施しているところ。</p>   | <p>評価結果</p> <p>C</p> |



(5) 物流を支える人材の確保・育成

1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

**ウ) 船員の確保・育成**

○プログラム本文対応箇所

海運の安定輸送を支える船員の確保・育成は、少子高齢化・人口減少がますます進展する中で、喫緊の課題となっていることに鑑み、事業者の計画的な雇用及び教育訓練への支援や、官労使による船員のキャリア形成訓練及び離職船員の雇用増加に資する訓練機会の提供等を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>イ) 船員の確保・育成</b>  |                  |                  |                  |                  |
| 国土交通省   |                  |                  |                  |                  |
| 事業者の計画的な雇用及び教育訓練への支援や、官労使による船員のキャリア形成訓練及び離職船員の増加に資する訓練機会の提供等を実施する。  |                  |                  |                  |                  |
| <p><b>目標</b> 海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員退職規模に見合う採用者数の水準を確保</p>                              |                  |                  |                  |                  |
| <p>「海の日」や「海の月間」等の機会を通じた練習船の一般公開、海事施設見学会や職場体験会等により青少年を中心に海への興味・関心を喚起し、海の仕事の魅力や重要性について認識を深めてもらうための継続的な取組の推進</p> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

以下のとおり船員の確保・育成に資する取組を実施した。

①若年内航船員確保推進事業  
内航船員の高齢化の進展による船員不足の解消に向け、関係機関と連携し、内航船員に関する情報が乏しいと思われる船員教育機関以外の学生等に対して、就業体験やキャリアパス説明会を実施することによって、内航船員を志向する若年者を増加させる取組を平成23年度から実施している。平成28年度については、全国で水産系高校19校165人の若年者が就業体験に参加する等、内航船員を志向する有効な契機として活用されている。  
【平成29年度予算(国費) 18百万円】

②船員に対する職業紹介支援  
ハローワークとの連携を更に強化することで船員未経験者の内航業界への就職を促すとともに、退職自衛官に対する就職説明会の拡大、海技者セミナー参加者の拡大(海洋系高校、船員未経験者等)を図ることで、船員確保対策を推進する。

③内航船員就業ルート拡大支援事業  
内航船員の就業ルート拡大のため、未経験者が短期で海技資格を取得できる6級海技士短期養成制度の社船実習実施事業者に対してその費用の一部を補助する。平成28年度については、39事業者の社船実習実施に対し助成金を支給した結果、61人を養成した。  
【平成29年度予算(国費) 8百万円】

④船員計画雇用促進等事業  
海上運送法に基づき、国土交通大臣による日本船舶・船員確保計画の認定を受け、船員の計画的な確保・育成に取り組み海運事業者に対する支援制度を平成20年度に創設した。平成28年度は、228事業者が国土交通大臣による認定を受けており、当該計画に従って、船員を計画的に雇用し、訓練する事業者に対して支援を実施した。  
【平成29年度予算(国費) 73百万円】

⑤技能訓練事業  
海技免許、資格のミスマッチを解消することで、船員としての再就職を促す制度であり、受講後の再就職率は約90%と高い割合となっている。今後は先進技術や社会的ニーズを反映させる等、適宜メニューの見直しを図ることで高い再就職率の達成を推進する。  
【平成29年度予算(国費) 8百万円】

⑥外航基幹職員養成事業  
外航船員を目指す若年者を対象に、シミュレータ訓練等による実務教育と民間商船による乗船訓練を通じて、即戦力として活躍できるキャリア形成を支援し、平成28年度については11名が外航船社に就職した。  
【平成29年度予算(国費) 31百万円】

○進捗評価

|   |  |
|---|--|
| <b>目標</b> 海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員退職規模に見合う採用者数の水準を確保   |  |
| <p>■評価指標</p> <p>海運業における船員採用者数(1事業者平均)<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt; 2.29人(平成23年度)<br/>                     &lt;目標&gt; 2.61人以上(毎年度)<br/>                     &lt;現状&gt; 2.90人(平成25年度)、3.45人(平成26年度)、3.22人(平成27年度)、3.66人(平成28年度)</p> <p>■進捗</p> <p>平成23年度から平成28年度まで実績値は順調に推移しており、退職規模に見合う船員採用者数の水準が確保されていると考えられる。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |

## 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

## (5) 物流を支える人材の確保・育成

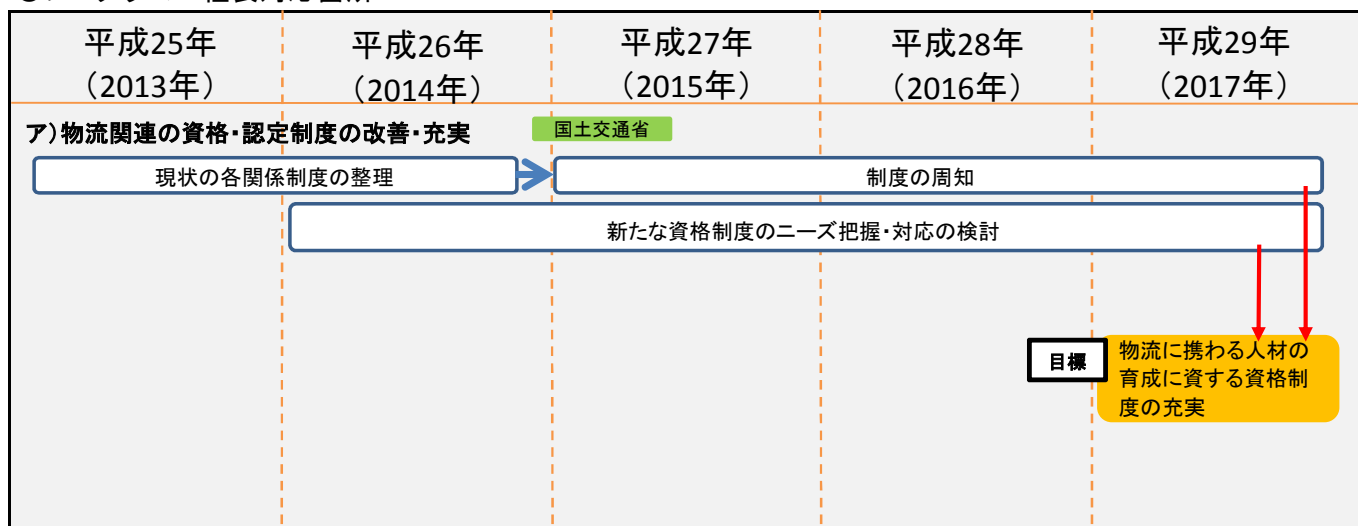
## 2) 物流技術・技能の習熟度認定資格制度の充実

## ア) 物流関連の資格・認定制度の改善・充実

## ○プログラム本文対応箇所

物流に携わる人材を育成するために、物流に関わる技術・技能の資格についてのニーズ調査及び対応の検討に取り組む。【国土交通省】

## ○プログラム工程表対応箇所



## ○施策の取組状況

平成25年度には、物流に携わる人材を育成する上で必要となる物流に関わる技術・技能の資格・制度について検討を行うため、現状の各関係制度の把握・整理を行った。

平成27年度に、全日本トラック協会において冊子の配布やHPへの情報の掲載を行うことにより、女性、高齢者、若者等の雇用や資格取得に対する政府の支援制度について、トラック運送業界に周知した。

平成27年10月に、退職自衛官が物流事業者へ再就職する前に取得しておく有利な資格についてアンケート調査を実施し、分析を行ったうえで、防衛省に結果の提供を行った結果、防衛省において、平成28年度には「運行管理者」、平成29年度には「倉庫管理主任者」「海技士(3～5級(航海・機関))」「海上特殊無線技士(2級)」を退職予定自衛官の資格取得に係る職業訓練課目に追加した。

## ○進捗評価

**目標** 物流に携わる人材の育成に資する資格制度の充実

## ■評価指標

物流関連の資格・認定制度の周知及び新たな資格制度のニーズ把握・対応の検討

## ■進捗

関係機関と連携し、物流関連の資格・認定制度の周知や、退職自衛官が物流事業者へ再就職する前に取得しておく有利な資格の調査を実施。調査結果を防衛省へ提供することで、職業訓練科目の新設を後押し、資格制度の充実に図った。引き続き、資格制度の充実に向けて取組を推進する。

評価結果

A

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(5) 物流を支える人材の確保・育成

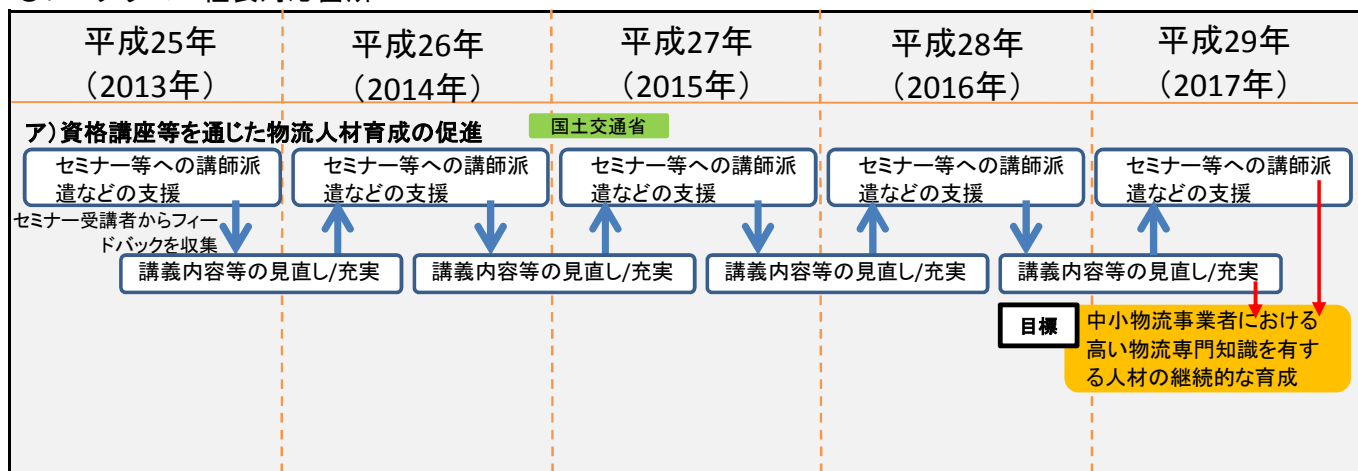
3) 中小物流事業者における人材育成の推進

ア) 資格講座等を通じた物流人材育成の促進

○プログラム本文対応箇所

民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成28年6月末時点までで、以下のとおり民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行い、各種の資格講座等を通じた物流人材育成の促進を図った。

① 資格講座関係のセミナー

- ・公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流技術管理士養成講座」
- ・一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送士資格認定講座」
- ・一般社団法人日本物流団体連合会「物流環境管理士養成講座」
- ・一般社団法人日本3PL協会「3PL管理士講座」

② その他のセミナー

- ・株式会社流通研究社「アジア・シームレス物流フォーラム」
- ・公益社団法人鉄道貨物協会東京支部「夏期貨物セミナー」
- ・公益財団法人九州運輸振興センター「九州運輸コロキアム」
- ・公益社団法人全国通運連盟「鉄道利用運送事業に係る業務研修会」
- ・一般社団法人日本パレット協会「ユニットロードオープンカレッジセミナー」
- ・一般社団法人航空貨物運送協会「国内航空貨物危険物取扱講習会」 等

○進捗評価

**目標** 中小物流事業者における高い物流専門知識を有する人材の継続的な育成

■進捗

セミナー等への講師派遣等の支援を着実に実施しているが、高い物流専門知識を有する人材の育成については、「総物流政策大綱に関する有識者検討会」において更なる対応の必要性が指摘されている。

今後、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取組を促進するとともに、事業主における従業員の人材育成の取組を促進する。

評価結果

C

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課）

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(5) 物流を支える人材の確保・育成

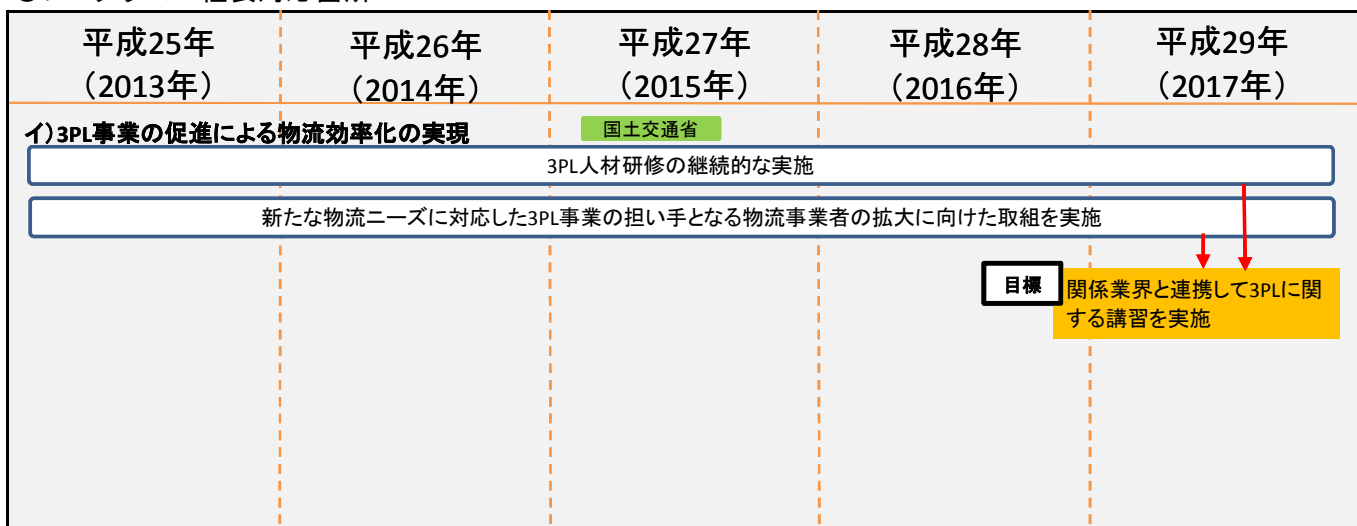
3) 中小物流事業者における人材育成の推進

**イ) 3PL事業の促進による物流効率化の実現**

○プログラム本文対応箇所

近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年度においては、中小物流事業者がEC市場に新たに参入することを促進するため、平成26年度に実施したEC市場の実態調査、参入に必要な物流システム構築方策の検討等について、その成果を広く周知した。また、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進している。

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> 関係業界と連携して3PLに関する講習を実施         </div> |   |
| <b>評価指標</b><br>3PL人材育成研修への参加状況  | <div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">A</div> |
| <b>進捗</b><br>業界団体と連携し3PLに関する人材育成研修へ継続的に参加し、人材育成を推進している。   |   |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課参事官(物流産業)室)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(5) 物流を支える人材の確保・育成

5) 国民各層における物流知識の普及啓発

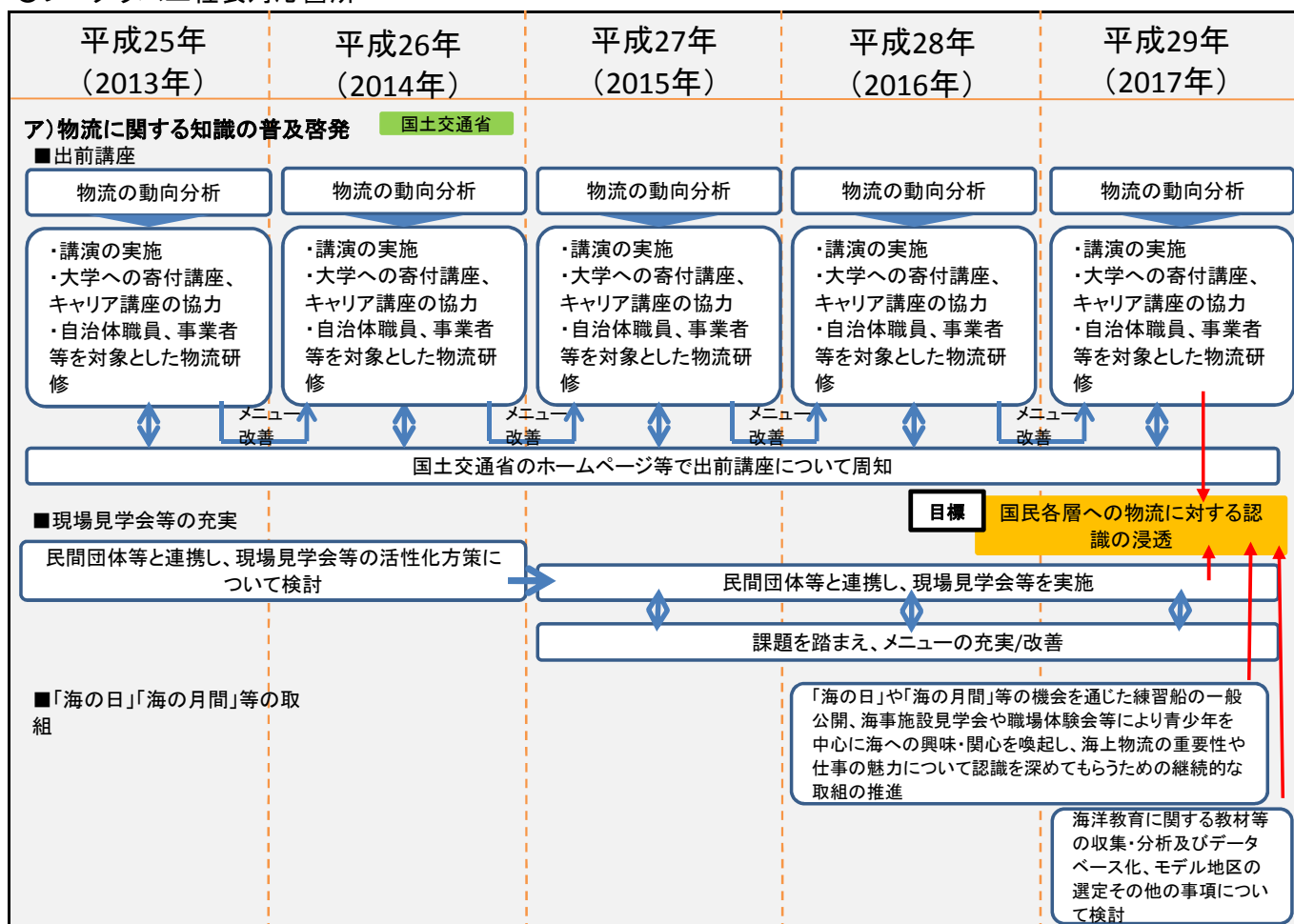
ア) 物流に関する知識の普及啓発

○プログラム本文対応箇所

国土交通省が行う事業や施策について、国民各層からの要望に応じて職員が出向き、説明や意見交換を行う「出前講座」において、物流をテーマとした講座の充実を図る。また、大学における寄付講座等への協力や自治体職員、事業者等を対象とした物流研修等の取組を実施する。さらに、民間団体等と連携し、国民各層を対象とした物流の現場見学会等の充実を図る。

海上物流については、国民各層、特に若年層を対象として「海の日」や「海の月間」等の機会を通じて、国土交通省及び出先機関である地方運輸局が自治体、事業者、関係団体、学校・教育委員会等と協力・連携しながら練習船の一般公開や海事施設見学会等を行い、海上物流の重要性や仕事の魅力について認識を深めてもらうための継続的な取組を推進する。また、初等中等教育レベルにおいて、海洋教育を推進するための取組を進めるよう検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所





## ○施策の取組状況

国土交通省出前講座については、大学生以上向けに物流政策全般に関する講座や物流の国際展開・環境負荷低減・災害対策など政策テーマ別の講座を設けるとともに、小学生以上高校生以下向けに物流の基礎に関する講座を設け、国土交通省のホームページで国民各層に対して周知している。これまで製造業関係の業界団体、経済団体、学校等から申込みを受け付け、出前講座等を実施した（平成25年度は4回、平成26年度は3回、平成28年度は2回）。

また、寄付講座等への協力（平成26年度は3大学、平成27年度は4大学、平成28年度は2大学、平成29年度は4大学（予定含む））を行うとともに、平成28年1月には国土交通省国土交通大学校柏研修センターにて、自治体職員、事業者等を対象とした物流研修を実施した。

また、日本物流団体連合会が、外部機関のサイトと連携しながら、現場見学会のための新たな物流施設の登録を増やすなど受入体制の強化を図っている。

「海の日」の取組については、平成28年に、オールジャパンによる取組であることを意識した「海と日本プロジェクト」として新たに位置づけられたが、平成29年にも平成28年と同様に東京港晴海客船ターミナルにおいて小中高生親子を含む約300名の参加者を迎え、「海の日」行事“海と日本プロジェクト”総合開会式を行った。同日には、“海と日本プロジェクト”海の船一斉公開として、東京港晴海埠頭に6種類7隻の官公庁船や民間商船を集め、船舶の一般公開等を行い、1万人を超える一般の方が来場した。

「海の月間」の取組については、主に7月1日から31日を中心に国土交通省の出先機関である地方運輸局が、自治体、事業者、関係団体、学校等と協力・連携しながら練習船の一般公開や海事施設見学会等全国で660以上の行事・イベントを開催した。「海の月間」の最大のイベントである海フェスタでは、「海の日」本来の意義を再認識し、海に対する関心を持つことを目的として、毎年、海にゆかりのある自治体で開催されており、平成29年は7月15日から8月6日まで神戸市で行われ、100万人を超える一般の方が来場した。

平成28年8月には、(公財)日本海事広報協会が主催者となり、東北運輸局、海事関係団体、東京海洋大学海事普及会等と連携し、山形県南陽市教育委員会の協力を得て、海に隣接しない山形県南陽市の中学生を対象に、海洋キャリア教育の取組として「船との出会い事業～海の仕事へのパスポート～」を開催した。当該事業は、普段、海に接する機会の少ない生徒を対象に、実際に海で働く方々との交流を通じて、我が国の生活・産業を支える海運、造船等の海事産業や海的重要性に対する意識向上を図ることを目的に開催された。山形県南陽市においては、平成28年に引き続き、平成29年8月に市内の中学校3校、計275名の中学生を対象に当該事業を実施した。また、平成29年7月には、(公財)日本海事広報協会が北海道運輸局、苫小牧市教育委員会、海事関係団体と連携し、「海の仕事へのパスポート」事業を北海道苫小牧市においても実施し、市内2校、計210名の中学生が参加した。

「めざせ！海技者セミナー」の取組については、船員を目指す学生等をターゲットとし、企業説明及び就職面接等を実施するとともに、船員志望者の裾野を拡げるために、調理専門学校への開催案内、セミナー当日には海事産業のPR、船員技能訓練、各種助成制度についての説明を行うブース出展等に取り組んでいる。「めざせ！海技者セミナー」は全国7箇所で開催しており、平成28年度実績としては、延べ272社、1,407名（27年度は延べ184社1,160名）が参加した。

## ○進捗評価

| 目標 国民各層への物流に対する認識の浸透  |   | 評価結果 |
|---|---|------|
| <p>■評価指標<br/>出前講座、現場見学会、国民各層への物流に対する認識を深めるための各種イベント等を実施</p> <p>■進捗<br/>出前講座、現場見学会、各種イベント等を着実に実施し、国民各層への物流に対する認識の浸透を図っている。</p> | A |      |

担当省庁：国土交通省（総合政策局物流政策課、海事局海技・振興課海事振興企画室）



1) 省エネ法による取組促進と活用

**ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等**

○プログラム本文対応箇所

省エネ法により、5年間で中長期的にみて年平均1%以上のエネルギー消費原単位の改善が特定荷主や特定輸送事業者に求められ、CO2排出量削減の取組を検討しようとする機運が高まっていることから、引き続き、荷主と物流事業者の企業単位での省エネの取組を促進していく。【経済産業省・国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> <span style="background-color: #4169E1;">経済産業省</span></p> <p>■省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定航空輸送事業者、③特定荷主)</p> <p style="text-align: center;">エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減</p> <p style="text-align: center;"><b>目標</b> エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減</p> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

運輸部門における省エネ対策の普及・促進のため、輸送事業者への指導・助言や省エネ対策の取組に係る点検を実施している。  
 特定貨物輸送事業者のエネルギー消費原単位: 年平均1.1%減(平成23~27年)  
 特定航空輸送事業者のエネルギー消費原単位: 年平均0.67%減(平成23~27年)

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減   |          |
| <p>■評価指標</p> <p>一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者(①特定貨物輸送事業者(鉄道300両~、トラック200台~、船舶2万総トン~)、②特定航空輸送事業者(航空9,000トン(総最大離陸重量)~))のエネルギー消費原単位</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; ①年平均1.1%減(平成21~25年)<br/>                 ②年平均1.3%減(平成21~25年)</p> <p>&lt;目標&gt; 直近5年間のエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減させること</p> <p>&lt;現状&gt; ①年平均1.1%減(平成23~27年)<br/>                 ②年平均0.67%減(平成23~27年)</p> <p>■進捗</p> <p>特定貨物輸送事業者は目標を達成している。特定航空輸送事業者は目標である1%の低減は達成していないものの0.67%の低減を達成しており、目標達成に向けた成果を示している。</p> | <b>B</b> |

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

**ア) 環境負荷の低減に資する道路整備**

○プログラム本文対応箇所

環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>ア) 環境負荷の低減に資する道路整備</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></p> <p style="text-align: center;">順次、事業を実施</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>【参考】○ 三大都市圏環状道路整備率<br/>平成23年度末:56% → 平成28年度末:約75%</p> <p>○ 道路による都市間速達性の確保率<br/>平成22年度末:46% → 平成28年度末:約50%</p> <p>○ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間<br/>平成25年度末:約123万人・時/日 → 平成28年度末:約121万人・時/日</p> </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <p><b>目標</b> 円滑な貨物車交通を図り、環境負荷の少ない物流を実現するため、環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進</p> </div> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を実施している。また、踏切対策の更なる促進のため、踏切道改良促進法の一部改正(H28.3.31)を行っている。

三大都市圏環状道路整備率:74%(平成28年度末)  
 道路による都市間速達性の確保率:53%(平成27年度末)  
 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間:121万人・時/日(平成28年度末)

【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数、社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数、防災・安全交付金1,105,736百万円の内数】

○進捗評価

**目標** 円滑な貨物車交通を図り、環境負荷の少ない物流を実現するため、環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進

| 評価指標   | 評価結果            |
|--|-----------------|
| <p>■ 評価指標</p> <p>三大都市圏環状道路整備率<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt;68%(平成26年度)<br/>                     &lt;目標&gt;約80%(平成32年度)<br/>                     &lt;現状&gt;74%(平成28年度末)</p> <p>道路による都市間速達性の確保率<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt;49%(平成25年度)<br/>                     &lt;目標&gt;約55%(平成32年度)<br/>                     &lt;現状&gt;53%(平成27年度)</p> <p>開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間<br/>                     &lt;計画当初の実績値&gt;約123万人・時/日(平成25年度末)<br/>                     &lt;目標&gt;約117万人・時/日(平成32年度末)<br/>                     &lt;現状&gt;約121万人・時/日(平成28年度末)</p> <p>■ 進捗<br/>                     目標に向けて着実に取組を実施している。</p> | <p><b>B</b></p> |

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

**イ)「次世代ITS」の推進**

○プログラム本文対応箇所

ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)   | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|--|------------------|------------------|
| イ)「次世代ITS」の推進 <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> |                  |  |                  |                  |
| 順次、技術検証等を実施   |                  |  |                  |                  |
|   |                  | <b>目標</b> ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進 |                  |                  |

○施策の取組状況

産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路スマートウェイの展開を進めている。

ETC2.0は、これまでのETCと比べて、大量の情報の送受信が可能となる、ICの出入り情報に加えて、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有している。道路利用者はもちろん、道路管理者にも様々なメリットをもたらすため、ITS推進に大きく寄与するシステムであるETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって実施している。また、ETC2.0で期待されるサービス例として、経路上の広域情報や画像提供、特車許可における一括申請や自動更新及び高速料金の経路割引や一時退出等がある。

平成28年1月よりETC2.0搭載車への特車通行許可を簡素化する制度、平成28年2月よりETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験を開始した。

【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数】

○進捗評価

|             |   |
|-------------|---|
| <b>目標</b>   | ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進            |
| <b>進捗</b>   | 平成27年8月より本格導入されたETC2.0を活用して物流効率化を推進するため、平成28年1月よりETC2.0搭載車への特車通行許可を簡素化する制度、平成28年2月よりETC2.0車両運行管理支援サービスの実証実験を開始した。 |
| <b>評価結果</b> | <b>A</b>  |

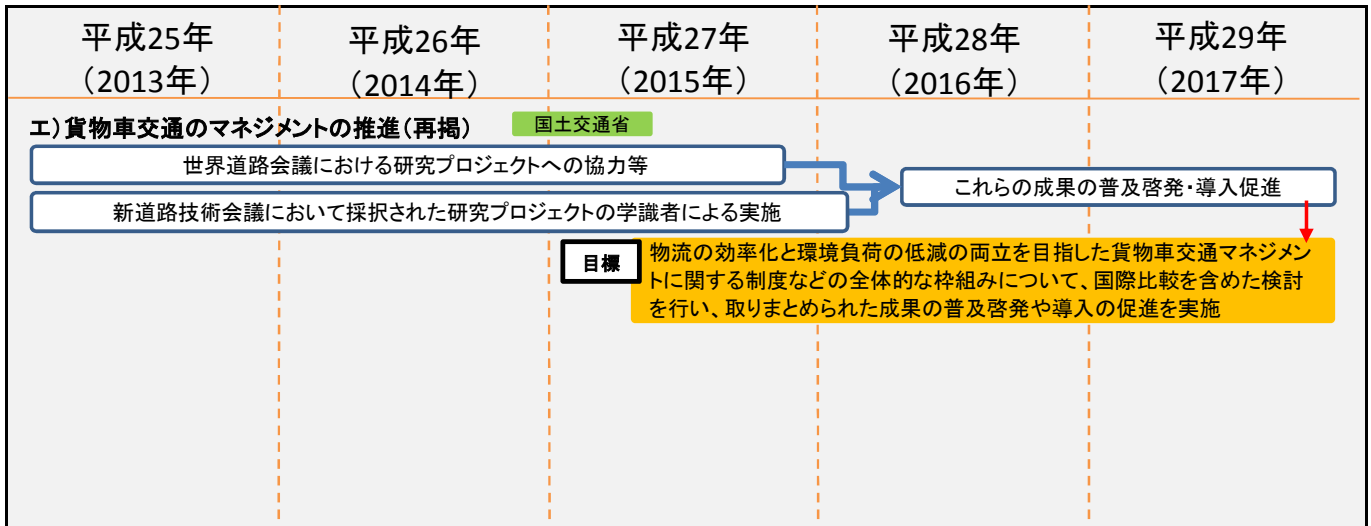
2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

**エ) 貨物車交通のマネジメントの推進(再掲)**

○プログラム本文対応箇所

物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

世界道路会議技術委員会における研究プロジェクトの取りまとめに向け、国内事例の紹介や各国の貨物車交通マネジメント等の情報収集を行った。  
また、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおいて、物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した道路政策についての研究を行っている。

○進捗評価

**目標** 物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を実施

|  |  |
|--|--|
| <p><b>進捗</b><br/>貨物車交通マネジメントについて国内外の事例をとりまとめ、平成27年10月の世界道路会議技術委員会において報告した。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">A</p> |
|--|--|

担当省庁: 国土交通省(道路局企画課道路経済調査室)

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

**オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備**

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                                | 平成26年<br>(2014年)   | 平成27年<br>(2015年)   | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|--|--|------------------|------------------|
| <b>オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備</b>                |  |  |                  |                  |
| 国土交通大臣による大型車が通行すべき道路の指定<br><small>国土交通省</small> | 国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施 |  |                  |                  |
|   | <b>目標</b>  | 国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施 |                  |                  |

○施策の取組状況

平成26年10月に大型車の通行を誘導すべき道路の区間(大型車誘導区間)を指定し、当該道路に係る通行許可について、国による一括審査を実施し、許可までの期間を短縮した(20日間→3日程度)。平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。  
 加えて、平成28年1月より、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。  
 車両の大型化に伴う道路の通行に係る規制の見直し等については、これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラ連結車のみ緩和(10トン→11.5トン)していた駆動軸重の制限を、バン型等のセミトレーラ連結車(2軸トラックに限る。)すべてに統一することとし、また、45フィートコンテナ等の輸送における車両長の基準緩和(17m→18m)を見直し、平成27年6月より運用を開始した。  
 平成28年11月22日より、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの実験を開始した。

○進捗評価

**目標** 国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施

| 進捗  | 評価結果     |
|---|----------|
| 貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施し、平成27年6月に、これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラ連結車のみ緩和(10トン→11.5トン)していた駆動軸重の制限を、バン型等のセミトレーラ連結車(2軸トラックに限る。)すべてに統一することとするとともに、45フィートコンテナ等の輸送における車両長の基準(17m→18m)を緩和した。<br>また、平成28年11月より、フルトレーラーの車両長の緩和(21m→25m)に向けて、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」実験を新東名を中心とするフィールドで実施しているところ。 | <b>A</b> |

3) モーダルシフトの推進及び大量輸送モードの輸送力強化

**ア) モーダルシフト促進のための各種取組の推進**

○プログラム本文対応箇所

優良事例の普及啓発等を通じた荷主と物流事業者の連携強化によりモーダルシフトの裾野の拡大を図る。【国土交通省・経済産業省】

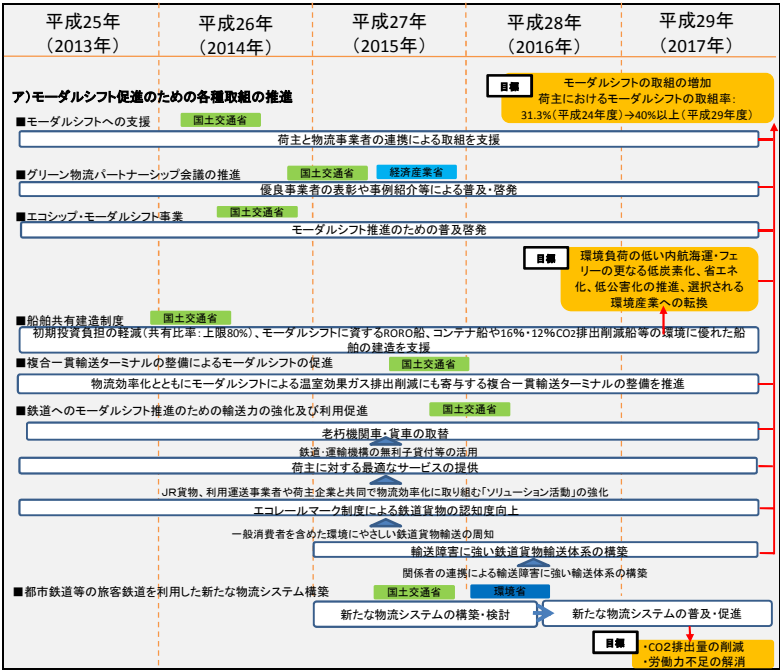
船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。【国土交通省】

複合一貫輸送ターミナルの整備、フェリーによるトラックの無人航送の促進等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進し、輸送の効率化を図るとともに、環境負荷の小さい物流体系を構築する。【国土交通省】

貨物鉄道輸送については、安全・安定及び効率的な輸送の推進のため、老朽機関車・貨車の取替について、鉄道・運輸機構の行う無利子貸付等の支援措置を活用し、設備投資を推進する。また、JR貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で貨物鉄道輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。加えて、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。【国土交通省】

旅客鉄道を活用し貨物を輸送する新たな物流システムを構築する取組や大型コンテナの取扱駅拡大の取組に対し補助を行う。これを通じCO2排出量の削減及び労働力不足対策を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所





○施策の取組状況

|  |
|--|
| <p><b>■モーダルシフトへの支援</b><br/>         平成25年度においては、公募の中からより効果が高いモーダルシフト等推進事業16案件を選定し、補助金を交付した。<br/>         平成26年度においては、特に、複数荷主が連携したモーダルシフト事業について予算の重点化を図るという方針でモーダルシフト等推進事業の公募を行い、8案件を選定し、補助金を交付した。<br/>         平成27年度においては、12案件を選定し、補助金を交付した。<br/>         平成28年度においては、モーダルシフトについて計画策定経費は5案件、運行経費は22案件に対して、補助金を交付した。<br/> <b>【平成29年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円】</b></p> <p><b>■グリーン物流パートナーシップ会議の推進</b><br/>         経済産業省、国土交通省は、2つの団体と共同で開催しているグリーン物流パートナーシップ会議を通じて、荷主と物流事業者等の関係者によるパートナーシップにより実施される物流の改善方を募集し、地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組を実施した事業者に対して表彰を行っている。<br/>         平成26年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、8つの事業との37の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取組について担当者による事例発表を行った。<br/>         平成27年度は表彰の対象とする取組の枠を広げ、地球温暖化対策のための取組に加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に資する取組も対象とした。また、荷主と物流事業者の連携に限定せず、荷主同士、物流事業者同士が連携した取組も対象とし、7つの事業と27の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取組について担当者による事例発表を行った。<br/>         平成28年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、7つの事業との29の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取組について担当者による事例発表を行った。<br/>         表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。</p> <p><b>■エコシップ・モーダルシフト事業</b><br/>         エコシップ・モーダルシフト事業については、海上輸送へのモーダルシフトに対して貢献が認められる荷主企業及び物流事業者に対してエコシップマークの使用を認める制度(エコシップマーク制度)や、モーダルシフトの推進に顕著な功績があった者を表彰する制度を実施している。エコシップマークについては、平成28年度は荷主企業22者、物流事業者21者が認定され、平成20年の制度創設から累計で270者が認定されている。</p> <p><b>■船舶共有建造制度</b><br/>         内航海運のグリーン化に資する船舶を共有建造の対象とするなかで、モーダルシフトに資するRORO船、コンテナ船等CO2の削減率が大きい船舶に対しては軽減利率を設け、環境性能に優れた船舶の建造を促進している。</p> <p><b>■複合一貫輸送ターミナルの整備によるモーダルシフトの推進</b><br/>         物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準の向上に取り組んでいる。<br/> <b>【平成28年度予算(国費) 港湾整備事業2,317億円の内数】</b></p> <p><b>■鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進【鉄道局】</b><br/>         JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務助定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより、老朽機関車・貨車の更新を支援している。<br/>         老朽機関車の更新率:53.1%(平成24年度) → 66.8%(平成28年度)<br/>         老朽貨車の更新率:73.2%(平成24年度) → 93.6%(平成28年度)<br/>         物流効率化を図るため、JR貨物、利用運送事業者及び荷主企業の連携による最適なサービスの提供の推進を図っている。<br/>         エコレールマーク制度が一般消費者に広く認知されるよう、普及促進を行っている。<br/>         エコレールマーク認定商品:188件(213品目)(平成29年9月時点)<br/>         エコレールマーク認定企業:85件(平成29年9月時点)<br/>         平成27年2月に関係者からなる「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」を設置し、6月に課題の対応方策等について取りまとめを行った。</p> <p><b>■都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築</b><br/>         平成27年度より鉄道事業者・物流事業者等の関係者と連携し、具体的な事業内容について検討を行っている。<br/>         平成28年度より、物流分野におけるCO2削減対策促進事業のうち鉄道貨物輸送へのモーダルシフトモデル構築事業として、車両改造経費、荷役機器等の導入経費の一部補助を行っている。<br/> <b>【平成28年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業3,700百万円の内数】</b></p> <p><b>■物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定</b><br/>         平成28年度、8件のモーダルシフトの取組に対して、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を行った。</p> |
|--|

○進捗評価

|  |   |
|--|---|
| <p><b>目標</b> モーダルシフトの取組の増加<br/>         荷主におけるモーダルシフトの取組率:31.3%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)</p> <p><b>■評価指標</b><br/>         荷主におけるモーダルシフトの取組率<br/>         &lt;計画当初の実績値&gt; 31.3%(平成24年度)<br/>         &lt;目標&gt; 40%以上(平成29年度)<br/>         &lt;現状&gt; 31.5%(平成27年度)</p> <p>鉄道貨物による貨物輸送トンキロ<br/>         &lt;計画当初の実績値&gt; 187億トンキロ(平成24年度)<br/>         &lt;目標&gt; 221億トンキロ(平成32年度)<br/>         &lt;現状&gt; 197億トンキロ(平成28年度)</p> <p>内航海運による貨物輸送トンキロ<br/>         &lt;計画当初の実績値&gt; 333億トンキロ(平成24年度)<br/>         &lt;目標&gt; 367億トンキロ(平成32年度)<br/>         &lt;現状&gt; 340億トンキロ(平成27年度)</p> <p><b>■進捗</b><br/>         いずれの指標も増加はしているが目標達成に向けた成果は示していない。上記取組の実施等を通じて、引き続き、モーダルシフトを推進する。</p> <p><b>■備考</b><br/>         指標「荷主におけるモーダルシフトの取組率」は日本ロジスティクスシステム協会(JILS)調べの数値であるが、調査対象がJILSの会員に限られ、補助事業、優良事業者表彰及び改正物流総合効率化法に基づく計画認定等により広くモーダルシフトを推進する施策の結果が必ずしも反映されているものではない。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center;"><b>C</b></p> |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
| <p><b>目標</b> ・CO2排出量の削減 ・労働力不足の解消</p> <p><b>■評価指標</b><br/>         都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築の普及・促進</p> <p><b>■進捗</b><br/>         旅客鉄道を利用した貨客混載の取組について、改正物流総合効率化法に基づく計画として1件の認定を行った。物流総合効率化法に基づく計画の認定及び計画策定経費の補助を通じて、同様の取組の普及・促進に取り組んでいく。</p> | <p>評価結果</p> <p style="text-align: center;"><b>C</b></p> |
|--|---|

担当省庁:国土交通省(総合政策局物流政策課、海事局内航課、総務課企画室、港湾局計画課、計画課企画室、鉄道局鉄道事業課)、経済産業省(商務情報政策局 商務・サービスグループ 物流企画室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

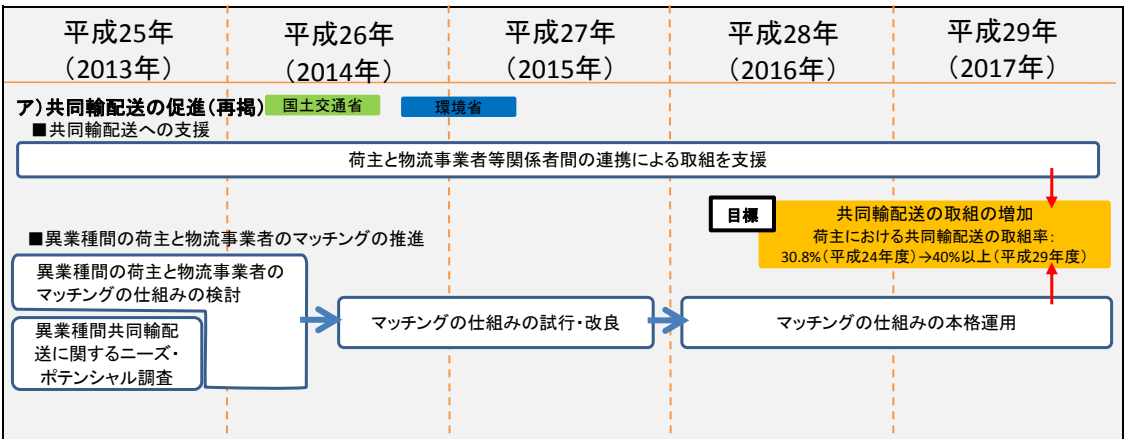
4) 輸配送における共同化の促進

**ア) 共同輸配送の促進(再掲)**

○プログラム本文対応箇所

共同輸配送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種の企業間等における共同輸配送の促進を図る。  
 幹線でのトラック輸送について、物流の効率化やトラックドライバー不足対策の観点から、事業者間での共同輸配送の取組を推進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度においては、エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業(物流の低炭素化促進事業)の委託調査により異業種間共同輸配送を促進するためのニーズ・ポテンシャル調査を実施するとともに、異業種間の荷主と物流事業者のマッチングの仕組みの検討を行った。

平成26年度・平成27年度の2か年において、環境省と国土交通省との連携により、学識経験者・荷主・物流事業者からなる「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、マッチング実現のための条件やマッチングシステムに必要な物流情報データベース等について議論を行っている。また、検討内容を踏まえた「検証用マッチングシステム」を開発し、荷主・物流事業者等の協力を得て試行運用することにより、マッチングの促進に向けた課題・運用上の改善点等を整理し、より利便性の高いシステムのあり方を検証した。

平成28年度、3件の共同輸配送の取組に対して、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を行った。

平成28年度、3件の共同輸配送の取組に対して、計画策定経費の補助を行った。  
 【平成29年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業40百万円】

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 共同輸配送の取組の増加<br>荷主における共同輸配送の取組率: 30.8%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)   |          |
| ■評価指標<br>荷主における共同輸配送の取組率<br><計画当初の実績値> 30.8%(平成24年度)<br><目標> 40%以上(平成29年度)<br><現状> 30.0%(平成27年度)                                    | <b>C</b> |
| ■進捗<br>目標年次には達していないが、指標はほぼ横ばいである。物流総合効率化法に規定する総合効率化計画の認定や計画策定経費の補助等を通じて、引き続き、輸配送の共同化を推進する。  |          |
| ■備考<br>本指標は日本ロジスティクスシステム協会(JILS)調べの数値であるが、調査対象がJILSの会員に限られ、補助事業、優良事業者表彰及び改正物流総合効率化法に基づく計画認定等により広く共同輸配送を推進する施策の結果が必ずしも反映されているものではない。 |          |

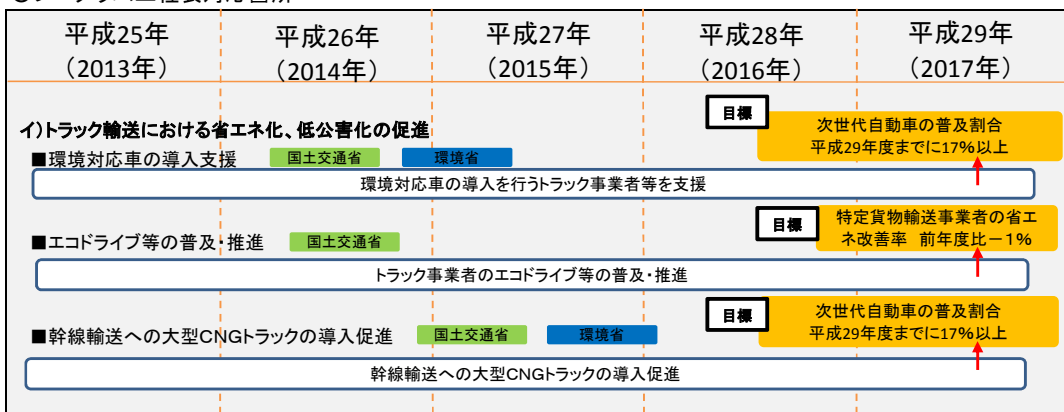
5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**イ)トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進**

○プログラム本文対応箇所

トラック事業者に対し、環境対応車やCNGトラック等の導入に対する支援やエコドライブ等の普及・推進等により、トラック輸送の省エネ化、低公害化を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

CNGトラックやハイブリッドトラックの導入を行うトラック事業者に対して、平成29年9月より予約申請を受け付けて支援を実施することとしている。

【平成29年度予算(国費) 6.4億円の内数】

- また、エネルギー対策特別会計において、以下の事業を実施している。
- ・車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果の実証を行う。  
【平成29年度予算(国費) トラック・船舶等の運輸部門の省エネルギー対策事業費補助金 61.5億円の内数】
  - ・幹線輸送への大型CNGトラックの導入の支援  
【平成29年度予算(国費) 先進環境対応トラック等導入加速事業 10億円】
  - ・中小トラック事業者に対する燃費性能の高い最先端な低炭素型ディーゼルトラックへの導入を支援。  
【平成29年度予算(国費) 低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業 29.7億円】

○進捗評価

|   |                      |
|---|----------------------|
| <b>目標</b> 次世代自動車の普及割合:平成29年度までに17%以上  |                      |
| <b>■評価指標</b><br>次世代自動車の普及割合<br><計画当初の実績値> 14.7%<br><目標> 17%以上(平成29年度)<br><現状> 35.8%(平成28年度)                           | 評価結果<br><br><b>A</b> |
| <b>■進捗</b><br>評価指標の目標は達成しているが、トラックについても乗用車と同様に普及を進めるため、環境対応車やCNGトラック、ハイブリッドトラック等の導入に対する支援を通じて、トラック輸送の更なる省エネ化・低公害化を図る。 |                      |

|  |                      |
|--|----------------------|
| <b>目標</b> 特定貨物輸送事業者の省エネ改善率:前年度比-1%   |                      |
| <b>■評価指標</b><br>特定貨物輸送事業者の省エネ改善率<br><計画当初の実績値> -1.3%<br><目標> 前年度比-1%<br><現状> 前年度比-1.06%(過去5年間平均) | 評価結果<br><br><b>A</b> |
| <b>■進捗</b><br>評価指標の目標を達成している。引き続き、トラック事業者のエコドライブ等の普及・推進を通じて、トラック輸送の更なる省エネ化・低公害化を図る。              |                      |

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室、水・大気環境局自動車環境対策課)

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**ウ)国際海運からの省エネ・省CO2対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的枠組み作り)**

○プログラム本文対応箇所

国際的な枠組み作りと技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、船舶からの更なるCO2排出量削減を目標とする世界最先端の海洋環境技術開発を推進するとともに、IMO(国際海事機関)におけるCO2排出規制(燃費規制)の段階的強化及び燃料消費実績報告制度(実運航での燃費の「見える化」)等の国際的枠組み作りの議論を主導する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)                          | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|---|------------------|
| ウ)国際海運からの省エネ・省CO2対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的枠組み作り)   |                  |                  |   | 国土交通省            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の革新的省エネ技術等の研究開発支援(平成25年度～平成28年度の4ヶ年事業)</li> <li>IMO(国際海事機関)における国際的枠組み作りに関する議論を主導</li> </ul> |                  |                  |   |                  |
|  |                  |                  | <b>目標</b> 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進 |                  |

○施策の取組状況

平成25年度から4ヶ年事業として、船舶の革新的省エネ技術等の研究開発支援に係る補助事業を実施。また、国際海運分野の温暖化対策として、IMOにおける船舶の燃費規制に関する議論を主導した。

○進捗評価

**目標** 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進

| 評価指標  | 評価結果     |
|---|----------|
| <b>国際的な枠組み作りと技術開発・普及促進を一体的に推進する。</b><br><br><b>進捗</b><br>平成25年度から民間事業者等による19件の船舶の革新的省エネルギー技術等の研究開発を支援した。その研究開発を背景に、我が国はIMO(国際海事機関)において、CO2排出規制(燃費規制)の段階的強化に係るレビューや燃料消費実績報告制度(実運航での燃費の「見える化」)の策定のための条約改正等、国際的枠組み作りに関する議論を主導した。 | <b>A</b> |

担当省庁:国土交通省(海事局海洋・環境政策課)

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**エ)天然ガス燃料船の普及促進**

○プログラム本文対応箇所

天然ガス燃料船は環境性能に優れその普及拡大が期待されているところであり、我が国の海運・造船事業者においても、その実用化を目指した取組が始まっている。こうした取組を支援し、天然ガス燃料船の構造・機関等のハード面及び燃料供給などのソフト面の安全基準の策定・国際基準化など、天然ガス燃料船の普及に向けた環境整備のための事業を通じて、官民連携の下で天然ガス燃料船の普及を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)                        | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)                |
|---|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|
|   |                  | 国土交通省            | 目標               | 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進 |
| エ)天然ガス燃料船の普及促進<br>国際基準・標準化等天然ガス燃料船の普及促進 |                  |                  |                  |                                 |

○施策の取組状況

IMOで検討されているIGFコード(天然ガス等を燃料とする船舶に係る国際ガス燃料船規則、平成29年1月1日発効)への議論に積極的に参加した。平成25年度～平成27年度に経済産業省と連携して実施した省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金を活用して、日本初の天然ガス燃料タグボート「魁」が建造され、本船は平成27年8月に就航した。

○進捗評価

|       |   |                      |
|-------|---|----------------------|
| 目標    | 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進   |                      |
| ■評価指標 | 国際基準・標準化等天然ガス燃料船の普及促進に向けた環境整備   | 評価結果<br><br><b>A</b> |
| ■進捗   | 天然ガス燃料船の構造・機関等のハード面及び燃料供給などのソフト面の安全基準の策定・国際基準化を図るとともに、天然ガス燃料船の建造支援を実施し、船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進した。 |                      |

担当省庁:国土交通省(海事局海洋・環境政策課)



5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

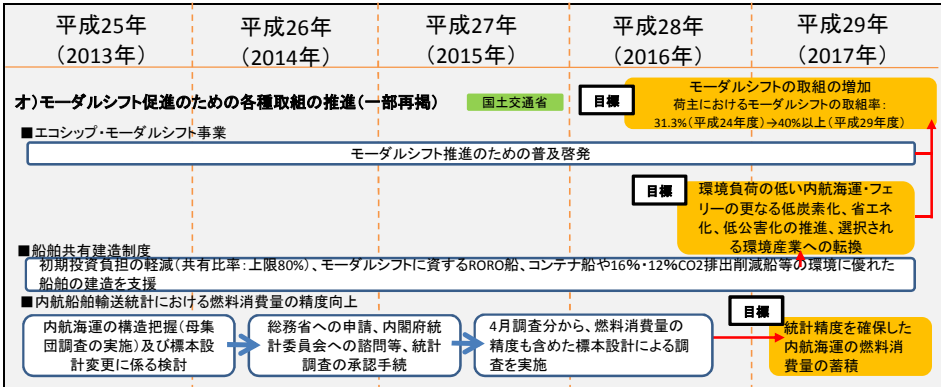
オ)モーダルシフト促進のための各種取組の推進(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。

内航海運に係る燃料消費量については、より正確なデータを把握できるよう、整備を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■エコシップ・モーダルシフト事業  
エコシップ・モーダルシフト事業については、海上輸送へのモーダルシフトに対して貢献が認められる荷主企業及び物流事業者に対してエコシップマークの使用を認める制度(エコシップマーク制度)や、モーダルシフトの推進に顕著な功績があった者を表彰する制度を実施している。エコシップマークについては、平成28年度は荷主企業22者、物流事業者21者が認定され、平成20年の制度創設から累計で270者が認定されている。

■船舶共有建造制度  
内航海運のグリーン化に資する船舶を共有建造の対象とするなかで、モーダルシフトに資するRORO船、コンテナ船等CO2の削減率が大きな船舶に対しては軽減利率を設け、環境性能に優れた船舶の建造を促進している。

■内航船舶輸送統計における燃料消費量の精度向上  
「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成26年3月25日閣議決定)において、「交通に関する統計の整備」として、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上の推進が盛り込まれた。  
平成26年度において、燃料消費量の精度を確保した標本設計の変更案を作成の上、総務省へ申請を行い、内閣府統計委員会の答申を経て、総務省より承認されたことから、平成27年4月調査分より、新たな標本設計による調査を開始し、精度が確保された内航海運の燃料消費量データの蓄積を行っている。

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <p><b>目標</b> モーダルシフトの取組の増加<br/>荷主におけるモーダルシフトの取組率:31.3%(平成24年度)→40%以上(平成29年度)</p>  |   |
| <p>■評価指標</p> <p>荷主におけるモーダルシフトの取組率<br/>&lt;計画当初の実績値&gt; 31.3%(平成24年度)<br/>&lt;目標&gt; 40%以上(平成29年度)<br/>&lt;現状&gt; 31.5%(平成27年度)</p> <p>内航海運による貨物輸送トンキロ<br/>&lt;計画当初の実績値&gt; 333億トンキロ(平成24年度)<br/>&lt;目標&gt; 367億トンキロ(平成32年度)<br/>&lt;現状&gt; 340億トンキロ(平成27年度)</p> <p>■進捗<br/>いずれの指標も増加はしているが目標達成に向けた成果は示していない。上記取組の実施等を通じて、引き続き、モーダルシフトを推進する。</p> <p>■備考<br/>指標「荷主におけるモーダルシフトの取組率」は日本ロジスティクスシステム協会(JILS)調べの数値であるが、調査対象がJILSの会員に限られ、補助事業、優良事業者表彰及び改正物流総合効率化法に基づく計画認定等により広くモーダルシフトを推進する施策の結果が必ずしも反映されているものではない。</p> | C |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>目標</b> 統計精度を確保した内航海運の燃料消費量の蓄積</p>  |   |
| <p>■評価指標<br/>内航海運の燃料消費量について、より正確なデータ把握のため整備を図る</p> <p>■進捗<br/>平成26年度において、内航船舶輸送統計調査における燃料消費量の精度を確保した標本設計を作成し、内閣府統計委員会の諮問・答申を経て、総務省より承認されたことから、平成27年4月調査分より、上記標本設計による調査を実施し、精度が確保された内航海運の燃料消費量データの蓄積を行っている。</p> | A |




5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進**

○プログラム本文対応箇所

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、省エネルギー設備等の導入支援や再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成等に取り組む。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)                     | 平成29年<br>(2017年)  |
|--|------------------|------------------|--------------------------------------|---|
| <p><b>カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> <span style="background-color: #4169E1;">環境省</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネルギー設備等の導入支援</li> <li>・風力発電等の再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用の推進</li> <li>・CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成</li> </ul> |                  |                  |                                      |   |
|  |                  |                  | <p><b>目標</b> 港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減</p> |  |

○施策の取組状況

港湾における総合的低炭素化施策の推進のため、以下の取組を推進している。

① 港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化の推進  
 平成24年度より、国土交通省と環境省が連携して「災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業」を実施し、低炭素化に資する荷役機械等の導入に取り組んでいる(平成24年度:11件採択、平成25年度:7件採択、平成26年度:10件採択、平成27年度:8件採択、平成28年度:14件採択)。  
 平成29年度より、国土交通省と環境省が連携して「船舶・港湾の連携による低炭素化促進事業」を実施し、船舶及び港湾における係船・荷役に係る作業効率化・低炭素化に資する設備・機械の導入に取り組んでいる(平成29年度:2件採択)。

② 風力発電等の再生可能エネルギーの導入円滑化  
 港湾における洋上風力発電の円滑な導入に向け、導入プロセスを示したマニュアルや技術的な判断基準となる技術ガイドライン(案)を策定し公表した。これらを踏まえ、8港湾の港湾計画に導入エリアが位置づけられるなど導入手続きが進められている。平成28年5月には、港湾法が改正(7月1日施行)され、港湾区域等の占用予定者を公募により決定する占用公募制度が創設された。当該制度が適切に活用されるよう、運用指針を策定し、改正港湾法の施行と合わせて公表した。現在は、洋上風力発電施設の構造審査が的確に実施できるよう、経済産業省と連携して検討を進めており、平成29年2月に構造審査のあり方(骨子案)を策定した。

③ CO2の吸収源拡大の取組の推進  
 CO2吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成等を進めている。  
 【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数等、物流分野二酸化炭素削減対策促進事業37億円の内数】

○進捗評価

|  |             |
|--|-------------|
| <b>目標</b> 港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減  | <b>評価結果</b> |
| <p>■ 評価指標<br/>                 港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減に向けた施策を総合的に推進</p> <p>■ 進捗<br/>                 低炭素化に資する荷役機械等の導入支援やCO2吸収に資する港湾緑地の整備及び藻場等の造成等により、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減に向けて取り組んでいる。</p> | <b>B</b>    |

担当省庁: 国土交通省(港湾局海洋・環境課)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室)

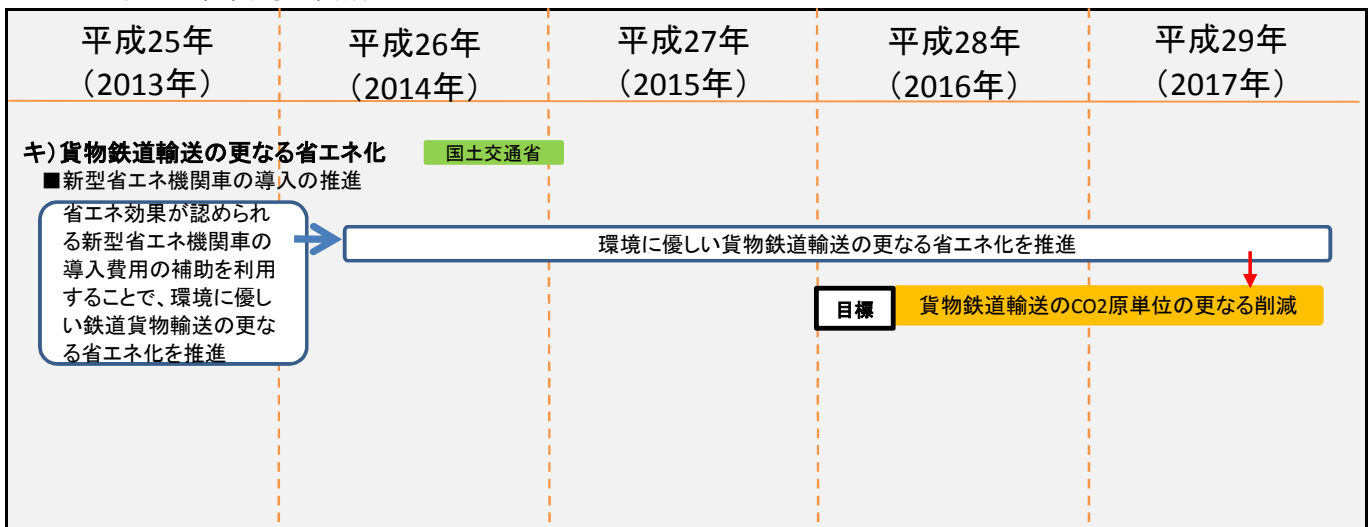
5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**キ)貨物鉄道輸送の更なる省エネ化**

○プログラム本文対応箇所

省エネ効果が認められる新型省エネ機関車の導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

エネルギー使用合理化事業者支援事業を活用し、老朽化が著しい入換機関車の更新を行った。  
 HD300形式ハイブリッド機関車：4両(平成27年度)、5両(平成28年度)

○進捗評価

|  |   |
|--|---|
| <b>目標</b> 貨物鉄道輸送のCO2原単位の更なる削減  |   |
| <p>■評価指標</p> <p>HD300の導入状況</p> <p>&lt;計画当初の実績&gt; 平成24年度末 5両</p> <p>&lt;目標&gt; 平成29年度末 32両</p> <p>&lt;実績&gt; 平成28年度末 29両</p> <p>■進捗</p> <p>平成28年度末時点で29両と、進捗91%となっており、概ね順調にハイブリッド機関車の導入が進んでいる。</p> | B |

担当省庁：国土交通省(鉄道局鉄道事業課)

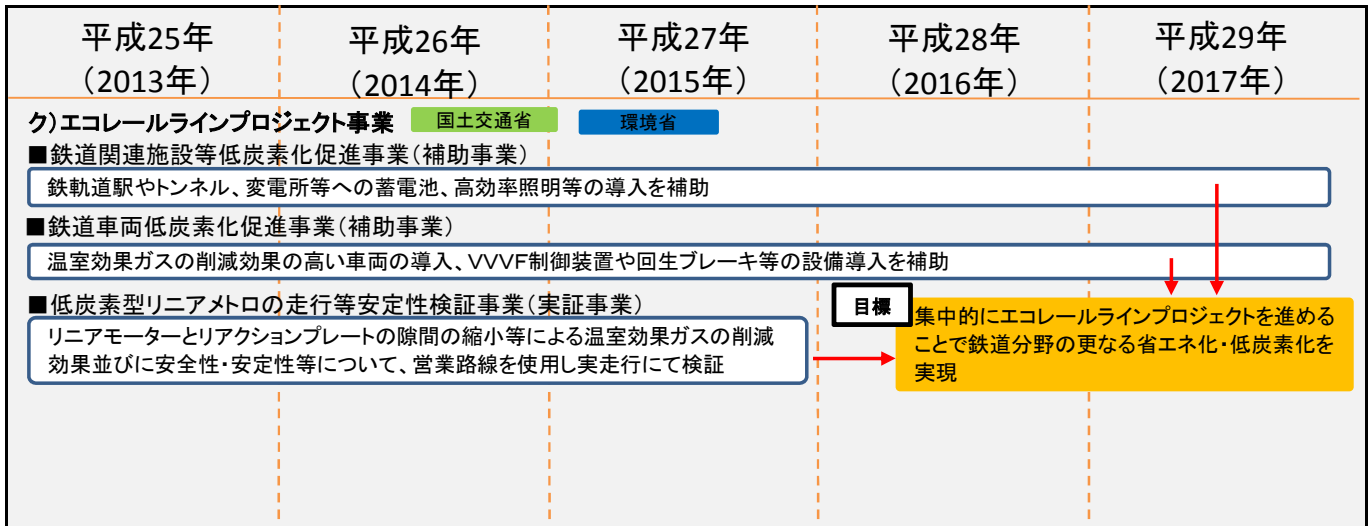
5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**ク)エコレールラインプロジェクト事業等**

○プログラム本文対応箇所

鉄道は地域の中心に位置するものが多く、また極めて公共性の高い施設であり、災害時や電力逼迫時にも運行を確保し、地域住民の安全や安心を確保する必要があるとともに、帰宅困難者等が一時的に避難する場所として重要な役割を担っている。  
 このような背景から、鉄道関連施設低炭素化促進事業、鉄道車両低炭素化促進事業等の実施により、電力等エネルギーを効率的に使用する省エネ設備等の駅・運転指揮所等の施設への導入や、鉄道車両の省エネ化を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

鉄道関連施設低炭素化促進事業、鉄道車両低炭素化促進事業により、鉄道関連施設・鉄道車両への省エネルギー設備等の導入に対する支援を行った。  
 【平成29年度予算(国費) 公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業 2,300百万円の内数】  
 【平成29年度予算(国費) 業務用施設等における省CO2促進事業 5,000百万円の内数】

○進捗評価

|   |   |
|---|---|
| <b>目標</b>   | 集中的にエコレールラインプロジェクトを進めることで鉄道分野の更なる省エネ化・低炭素化を実現 |
| <p>■評価指標<br/>                     エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進することで、鉄道の更なる低炭素化を促進する。</p> <p>■進捗<br/>                     平成25年度から平成28年度までにおいて、環境省と連携し、VVVFインバータ装置、駅舎補助電源装置、電力貯蔵装置、LED等高効率照明、太陽光パネル等の導入について支援を行った。</p> | <b>B</b>                                      |

担当省庁:国土交通省(鉄道局都市鉄道政策課)、環境省(総合環境政策局環境計画課)

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

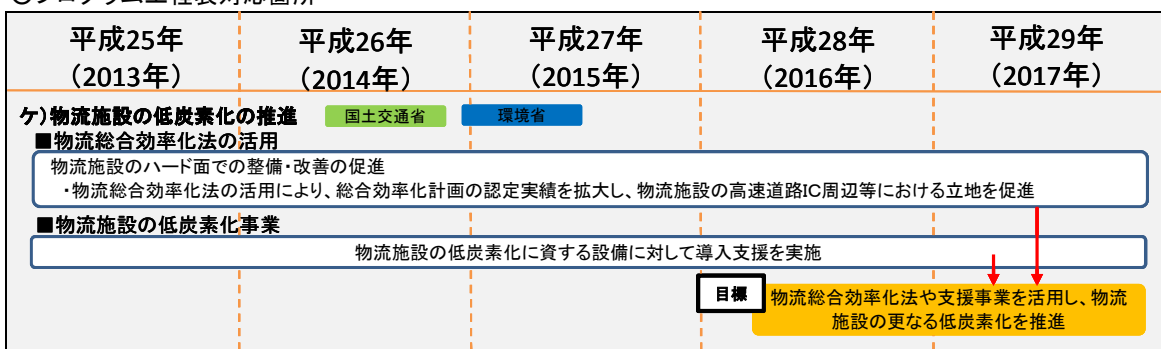
ケ) 物流施設の低炭素化の推進

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用等により、高速道路IC周辺等における輸配送の効率化、3PLの推進、労働力不足に対応するための省力化、環境負荷低減に資する物流施設の立地を促進する。輸送拠点の併設又はトラック予約受付システムの導入により輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備を促進し、空車ででの回送や待ち時間を削減する。

また、物流拠点(営業倉庫・公共トラックターミナル)における低炭素化を促進するため、物流設備の省エネ化と物流業務の効率化の一体的実施による低炭素化を支援する。特に、水銀に関する水俣条約の発効及び水銀による環境の汚染の防止に関する法律により高圧水銀ランプの製造等が原則禁止になることから、高圧水銀ランプが多用されている物流施設のLED照明への転換を促進する。また、燃料電池フォークリフト等の導入を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■ 物流総合効率化法の活用  
平成17年に、多様化する消費者需要に対応し物流の環境負荷の低減を図る物流総合効率化法を制定した。平成27年4月より、さらなる物流の効率化を図るため、規模要件を引き上げ(普通倉庫平屋1,500㎡⇒3,000㎡等)、施設の大規模化を推進している。

さらに、物流分野における労働力不足や社会情勢の変化に対応するための物流総合効率化法の改正を行い(平成28年10月1日施行)、特定流通業務施設に係る要件を見直し、輸送と保管の連携した施設の整備を行い、さらなる環境負荷の低減を図る。

平成25年度より、事業者からの相談案件に対するフォローの充実を図る等により認定申請の促進に取り組んでおり、平成29年9月末までの累計で315件を認定している。

■ 物流施設の低炭素化事業等  
平成25年に創設した「低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業」(※)により、物流の中核となる施設(営業倉庫、公共トラックターミナル)における低炭素化の取組を支援している(物流拠点の低炭素化促進事業)。また、平成28年度から燃料電池フォークリフト等の導入を支援している(水素社会実現に向けた燃料電池化促進事業)。(※平成28年度からは「物流分野におけるCO2削減対策促進事業」)  
【平成29年度予算(国費) 物流分野におけるCO2削減対策促進事業 3,700百万円の内数】

《物流施設におけるLED照明への転換の達成状況》

- ・目標 45%(平成29年度時点の倉庫及びトラックターミナルにおけるLED化率)  
※高圧水銀ランプが「水銀に関する水俣条約」で規制される平成32年に100%達成を目標とする。
- ・達成状況 37%(平成27年度時点の物流施設におけるLED照明器具導入率)

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <p>目標 物流総合効率化法や支援事業を活用し、物流施設の更なる低炭素化を推進</p>   |                             |
| <p>■ 評価指標</p> <p>物流施設における照明のLED照明への転換の取組状況</p> <p>&lt;初期値&gt; 30%(平成26年度)</p> <p>&lt;目標&gt; 45%(平成29年度)</p> <p>&lt;現状&gt; 37%(平成27年度)</p> <p>■ 進捗</p> <p>目標年次には達しておらず目標は未達成だが、支援制度を通じて物流施設の低炭素化を促進することで目標達成は可能と考える。</p> <p>なお、LED照明の他に、太陽光発電設備や垂直搬送機、自動化保管装置等の設備の導入の支援を行っている(平成25年度からの5年間で124件(採択ベース))。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**コ)グリーン経営認証制度の普及拡大**

○プログラム本文対応箇所

トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者の環境改善の努力を客観的に証明し、取組意欲の向上等を図り、運輸部門における環境負荷の低減につなげていくための制度である「グリーン経営認証」について、当該制度の普及拡大を図り、運輸部門における環境負荷の更なる低減を目指す。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>コ)グリーン経営認証制度の普及拡大</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 30%;"> <p>①認知度向上、理解増進、認証取得促進<br/>(地方運輸局等による講習会の開催、ポスター・パンフレット等の配布)</p> <p>②認証取得事業者の取組の支援<br/>(低公害車普及促進対策費補助制度における補助要件の緩和等)</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 40%; text-align: center;"> <p>(公財)交通エコロジー・モビリティ財団と連携し、<br/>更なる制度の普及拡大に向けた活動の実施</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 20%; text-align: center;"> <p><b>目標</b></p> <p style="background-color: #FFD700;">トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の全事業者の10%の認証取得</p> </div> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

「グリーン経営認証」は、平成15年10月からトラック事業、平成16年4月からバス・タクシー事業、平成17年7月から旅客船事業、内航海運業、港湾運送事業及び倉庫事業について開始しており、講習会の開催や講習会参加者に対する認証取得に向けた支援活動等により、これを積極的に推進している。  
 認証登録された事業者は、平成29年2月末時点で3,615社となっている。認証取得率は、平成28年3月末時点で約4%となっている。  
 なお、トラック、バス、タクシーにおける車両台数ベースでは、10%を超える普及率となっている。

○進捗評価

|  |   |
|--|---|
| <p><b>目標</b> トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の全事業者の10%の認証取得</p>  |   |
| <p>■評価指標<br/>                 トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の全事業者の認証取得率<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 4%(平成25年度)<br/>                 &lt;目標&gt; 10%<br/>                 &lt;現状&gt; 4%(平成27年度)</p> <p>■進捗<br/>                 目標には達してはいないが、認証取得率の向上のため、着実に取組を実施しており、今後は、新規認証取得者の増加を図るため、講習会受講者へのモニタリングを継続するとともに、本認証制度に対する理解と協力を頂くための荷主訪問や認証取得助成制度の拡充に向けた自治体等への働きかけを強化する。</p> | <p>評価結果</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">C</p> |



5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

**サ)グリーン物流パートナーシップ会議の推進**

○プログラム本文対応箇所

荷主と物流事業者等の関係者の連携による地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組への表彰や優良事例の紹介等を行う。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)   |
|--|------------------|------------------|------------------|--|
| サ)グリーン物流パートナーシップ会議の推進  |                  | 国土交通省            | 経済産業省            | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> グリーン物流パートナーシップ会議<br/>                     会員数の増加:3500者                 </div> |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px auto; width: 80%;">                         優良事業者の表彰や事例紹介等による普及・啓発                     </div> |                  |                  |                  |  |

○施策の取組状況

経済産業省、国土交通省は、2つの団体と共同で開催しているグリーン物流パートナーシップ会議を通じて、荷主と物流事業者等の関係者によるパートナーシップにより実施される物流の改善方を募集し、地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組を実施した事業者に対して表彰を行っている。

平成26年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、8つの事業との37の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取り組みについて担当者による事例発表を行った。

平成27年度は表彰の対象とする取組の枠を広げ、地球温暖化対策のための取組に加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に資する取組も対象とした。また、荷主と物流事業者の連携に限定せず、荷主同士、物流事業者同士が連携した取組も対象とし、7つの事業と27の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取組について、担当者による事例発表を行った。

平成28年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、7つの事業との29の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取り組みについて担当者による事例発表を行った。

表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。

○進捗評価

| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #ffff00;"> <b>目標</b> グリーン物流パートナーシップ会議会員数の増加:3500者                 </div>  |   |      |   |
|--|---|------|---|
| <p>■評価指標</p> <p>グリーン物流パートナーシップ会議会員数</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 3294者(企業・団体 3,178者、個人 116者)(平成25年4月22日時点)</p> <p>&lt;目標&gt; 3500者</p> <p>&lt;現状&gt; 3372者(平成29年2月13日現在)</p> <p>■進捗</p> <p>平成29年2月13日時点では目標を達成できていないが、グリーン物流パートナーシップ会議会員数は増加傾向。</p> | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="text-align: left;">評価結果</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">B</td> </tr> </table> | 評価結果 | B |
| 評価結果   |   |      |   |
| B  |   |      |   |

担当省庁:国土交通省(総合政策局物流政策課)、経済産業省(商務情報政策局 商務・サービスグループ 物流企画室)



6) 物流施設のCO2排出量の削減

**ア) 物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進**

○プログラム本文対応箇所

関係団体等を通じて、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置導入促進に関する啓発を行うとともに、施設内の低GWP(地球温暖化係数)化・ノンフロン化が進んでいない物流施設において、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)              | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年)  |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|---|
| <b>ア) 物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進</b> |                  | 国土交通省            | 環境省              |   |
| 自然冷媒冷凍機の導入促進の取組を継続的に実施        |                  |                  |                  |   |
|                               |                  |                  |                  | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>目標</b> 冷蔵倉庫における自然冷媒の<br/>冷凍・冷蔵機の使用率の向上                 </div> |

○施策の取組状況

平成27年4月1日に施行されたフロン排出抑制法に基づき、フロン類のライフサイクル全体にわたる排出抑制対策が実施されている。同法により、物流事業者においては、フロン類を使用する第一種特定製品の管理者として、低GWP・ノンフロン製品の使用、点検・整備の記録、フロン類の漏えい量報告等の実施が求められているため、業界団体等を通じ周知・啓発を行っている。

また、平成26年度より、先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器普及促進事業等を通じ物流施設における自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入について、抜本的な支援措置を講じている。

【平成29年度予算(国費) 脱フロン社会構築に向けた業務用冷凍空調機器省エネ化推進事業6,300百万円の内数】

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 冷蔵倉庫における自然冷媒の冷凍・冷蔵機の使用率の向上  |          |
| <b>■評価指標</b><br>冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入状況   | <b>A</b> |
| <b>■進捗</b><br>平成26年度より支援制度を通じて、冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入促進を図っている(平成26年度からの4年間で260件(交付決定ベース)の導入を支援)。 |          |

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課参事官(物流産業)室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課フロン対策室)

(1) 物流における災害対策

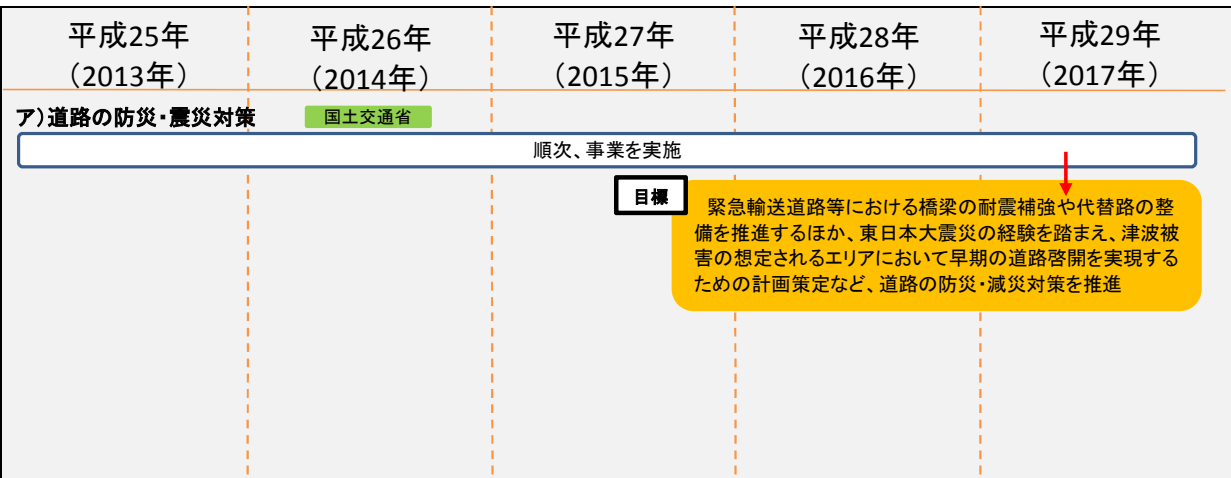
1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**ア) 道路の防災・震災対策**

○プログラム本文対応箇所

緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、東日本大震災の経験を踏まえ、津波被害の想定されるエリアにおいて早期の道路啓開を実現するための計画策定など、道路の防災・減災対策を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

既設橋梁の耐震補強を推進している。  
 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 約77% (平成28年度末時点)  
 道路斜面等の要対策箇所の対策を推進している。  
 道路斜面等の要対策箇所の対策率: 約68% (平成28年度末時点)  
 【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数、社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数、防災・安全交付金1,105,736百万円の内数】

○進捗評価

**目標** 緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、東日本大震災の経験を踏まえ、津波被害の想定されるエリアにおいて早期の道路啓開を実現するための計画策定など、道路の防災・減災対策を推進

| 評価指標  | 評価結果     |
|---|----------|
| <b>緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率</b><br><計画当初の実績値> 75%(平成25年度)<br><目標> 81%(平成32年度)<br><現状> 77%(平成28年度末時点)<br><br><b>道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率</b><br><計画当初の実績値> 62%(平成25年度)<br><目標> 75%(平成32年度)<br><現状> 68%(平成28年度末) | <b>B</b> |
| <b>進捗</b><br>目標年次に達しておらず、目標は未達成だが、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強及び道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策は着実に進捗している。   |          |

担当省庁: 国土交通省(道路局国道・防災課道路防災対策室)

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**イ) 迅速な道路啓開のための官民での取組の推進**

○プログラム本文対応箇所

災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定を締結する。また、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線の選定を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)   | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|--|------------------|
| イ) 迅速な道路啓開のための官民での取組の推進   |                  | 国土交通省            |  |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路啓開のための協定締結の推進</li> <li>道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会の設置</li> </ul> |                  |                  |  |                  |
|   |                  |                  | <b>目標</b> 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定締結、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線を選定 |                  |

○施策の取組状況

道路法を改正し、建設業等の民間団体との協定制度及び道路管理者間の協議会設置について制度化した。  
 平成26年4月、南海トラフ巨大地震対策計画の地域対策計画を策定した。  
 平成27年2月、首都直下地震を想定した道路啓開計画を策定した。  
 平成28年3月、南海トラフ巨大地震を想定した道路啓開計画を策定した。  
 各道路管理者において、民間団体等との災害協定の締結を推進している。  
 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、引き続き、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線の選定を推進する。

○進捗評価

|           |   |                      |
|-----------|---|----------------------|
| <b>目標</b> | 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定締結、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線を選定  |                      |
| <b>進捗</b> | 災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定締結を推進している。また、道路管理者等の連携による協議会を立ち上げ、首都直下地震及び南海トラフ巨大地震については、道路啓開計画を策定し、道路啓開路線を選定した。 | 評価結果<br><br><b>B</b> |

担当省庁: 国土交通省(道路局国道・防災課道路防災対策室)

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**ウ) 港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進**

○プログラム本文対応箇所

東日本大震災の教訓をふまえ、我が国の経済活動の維持・継続の観点から港湾物流機能を確保するため、海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上や粘り強い構造の防波堤による港湾における災害対応力の強化、港湾海岸における海岸保全施設の整備等の港湾における地震・津波対策を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)  | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|---|------------------|
| ウ) 港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進   |                  |                  | 国土交通省   |                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>粘り強い防波堤、防潮堤の整備の推進</li> <li>防波堤・防潮堤を組み合わせた多重防護の推進</li> <li>海岸保全施設の耐震化の推進</li> <li>耐震強化岸壁の整備の推進</li> <li>荷さばき地、臨港道路の液状化対策の推進</li> </ul> |                  |                  | <p><b>目標</b> 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化</p> |                  |
| <p>※巨大な人口・機能が集積する大都市圏の湾域の港湾の防潮堤においては、地域の実情等を勘案しつつ、比較的発生頻度の高い一定程度の津波を超える津波を想定した防護水準の確保を検討</p>   |                  |                  |   |                  |

○施策の取組状況

港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進に向け、以下の取組を実施している。

①ガイドライン等の策定

「防波堤の耐津波設計ガイドライン」を平成25年9月に、「港湾における防潮堤(胸壁)の耐津波設計ガイドライン」を平成25年11月に策定し、粘り強い防波堤、防潮堤の整備を推進している。  
平成25年4月に改訂した「水門・陸閘等管理システムガイドライン」、平成26年2月に策定した現場操作員向けのパンフレット等を示し、現場操作員の安全確保を最優先とする取組を推進している。平成27年度においては、水門・陸閘等の操作委託契約等の円滑な締結を推進するため、契約書の標準案等を作成し、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制の構築を推進している。

②海岸法の改正

平成26年6月に海岸法を改正し、粘り強い構造の防潮堤を海岸保全施設に位置付け、粘り強い防潮堤の整備を推進している。また、海岸管理者等に水門・陸閘等の操作方法、訓練等に関する操作規則の策定を義務付けるなど水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制の構築するための取組を推進している。

③施設整備、維持管理の促進

平成26年度より既存の交付金を拡充し、水門・陸閘等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援し、効果的に自動化・遠隔操作化がなされるよう、海岸管理者の取組を促進している。  
海岸保全施設の耐震改良を進めるとともに、既存の交付金を拡充し平成26年度より耐震性能調査を支援するなど海岸保全施設の耐震化に係る取組を推進している。

・南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化): 約46%(平成28年度末)

海岸保全施設の維持管理マニュアルを平成26年3月に改訂し、海岸管理者に対して技術的助言を行うとともに、既存の交付金を拡充し平成26年度より長寿命化計画の作成を支援するなど海岸保全施設の適切な維持管理を進め、維持管理に要する費用の縮減・平準化を図りつつ、持続的に防護機能を確保するための取組を推進している。また、平成29年12月に「海岸保全施設における水門・陸閘等の維持管理マニュアル策定検討委員会」を設置し、平成29年度中のマニュアル改訂に向け、水門・陸閘等の予防保全型維持管理について検討している。

・個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率: 海岸 18%(平成28年度末)

地震発生時の切迫性が特に高い地域における港湾において、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備を促進している。

・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合: 79%(H28年度末)

国土交通省港湾局及び地方整備局等に平成24年9月に開設した「港湾における液状化相談窓口」を通じ、港湾管理者・民間事業者を対象として、液状化対策に関する相談サービスを提供し、液状化対策を推進している。

○進捗評価

**目標** 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化

| 評価指標  | 評価結果     |
|---|----------|
| <p>災害時における海上からの緊急物資輸送の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; -</p> <p>&lt;目標&gt; 80%(平成32年度)</p> <p>&lt;現状&gt; 79%(平成28年度)</p> | <b>B</b> |
| <p>■進捗</p> <p>地域の実情等を考慮して、港湾における耐震強化岸壁の整備、港湾海岸における海岸保全施設の整備等を着実に推進している。</p>   |          |

(1) 物流における災害対策

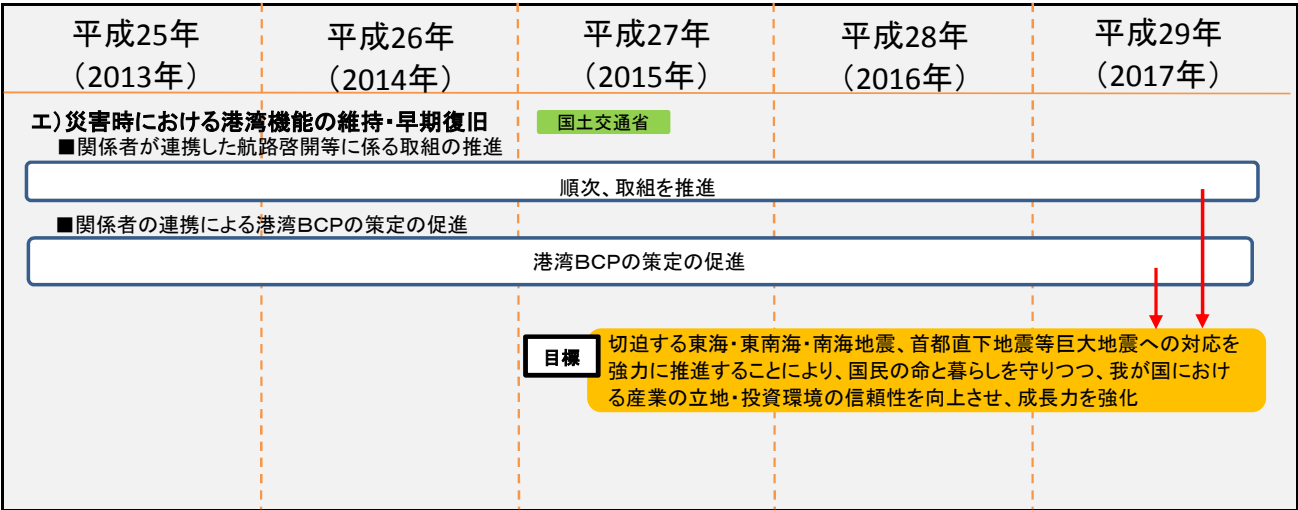
1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**エ) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧**

○プログラム本文対応箇所

大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを迅速に確保し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画や港湾BCPの策定の促進等の事前準備の検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

**(航路啓開計画)**  
 平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始した。東京湾、伊勢湾は計画を作成し、大阪湾においては瀬戸内海も含めた計画について検討を進める。

**(港湾BCP)**  
 平成27年3月に、港湾BCPの策定を支援するため、平成27年3月に「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」を作成した。これを受け、全国の重要港湾以上の港湾のうち、国、港湾管理者、民間事業者といった港湾関係者の連携により、平成29年3月までに重要港湾以上の全ての港湾において港湾BCPを策定した。

○進捗評価

|  |  |
|--|--|
| <b>目標</b> 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化                       |  |
| <b>評価指標</b><br>国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合<br><計画当初の実績値> -<br><目標> 100%(平成28年度)<br><現状> 100%(平成28年度) | 評価結果<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><b>A</b> |
| <b>進捗</b><br>重要港湾以上の全ての港湾において港湾BCPを策定するなど、災害時における港湾機能の維持・早期復旧に向けた取組が着実に進展している。   |  |

担当省庁: 国土交通省(港湾局海岸・防災課)



3. 安全・安心の確保に向けた取組

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**オ) 鉄道施設の耐震対策の推進**

○プログラム本文対応箇所

阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>オ) 鉄道施設の耐震対策の推進</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></p> <p style="text-align: center;">耐震対策の一層推進</p> <div style="border: 1px solid #0070c0; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p><b>目標</b> 阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進</p> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成25年4月に、首都直下地震、南海トラフ地震による大きな揺れが想定される地域を対象に、耐震補強の実施について努力義務を課す省令(耐震省令)を施行し、平成29年度を目標に耐震対策を実施することとしている。また、この省令に基づいて実施した耐震補強について、補助金及び税制優遇を措置し、推進を図っている。  
【平成29年度予算(国費) 1,255百万円】

○進捗評価

**目標**

阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進

| 評価指標   | 評価結果            |
|--|-----------------|
| <p>■ 評価指標</p> <p>首都圏直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 91%(平成24年度末)</p> <p>&lt;目標&gt; 概ね100%(平成29年度末)</p> <p>&lt;現状&gt; 97%(平成28年度末)</p> <p>■ 進捗</p> <p>29年度末の目標値に向けて、順調に耐震対策が行われている。</p> | <p><b>B</b></p> |

担当省庁: 国土交通省(鉄道局施設課)



(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

**ク) 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進**

○プログラム本文対応箇所

改正耐震改修促進法に基づき地方公共団体が指定する緊急輸送道路等の沿道建築物について、耐震化に係る支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ク) 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進 <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span> |                  |                  |                  |                  |
| 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化に係る支援  |                  |                  |                  |                  |
| 改正耐震改修促進法の施行  |                  |                  | 目標               | 地震時の緊急輸送道路等の機能確保 |

○施策の取組状況

耐震改修促進法の確な運用(緊急輸送道路等の沿道建築物等の耐震診断義務付け対象建築物についての、資格者による適切な耐震診断の実施、耐震改修に係る容積率・建ぺい率の緩和、表示制度の利用促進等)及び耐震診断・耐震改修に係る情報提供を行っている。

また、緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化を促進するため、防災・安全交付金等により、沿道建築物の耐震診断・耐震改修に対する支援を行うとともに、平成25年度より、耐震改修促進法に基づき耐震診断義務付け対象となる沿道建築物の耐震診断・耐震改修について、通常の交付金に加え、国による重点的・緊急的な支援(耐震対策緊急促進事業)を実施している。

【平成29年度予算(国費) 防災・安全交付金11,057億円等の内数、耐震対策緊急促進事業120億円】

平成26年度税制改正において、耐震診断義務付け対象建築物について耐震改修工事を行った場合は、特別償却を可能とするほか、固定資産税を減額する(平成29年度税制改正により適用期限を3年間延長)こととしている。

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 地震時の緊急輸送道路等の機能確保  |          |
| <p>■評価指標<br/>緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化</p> <p>■進捗<br/>地方公共団体により、沿道建築物の耐震化を図るべき緊急輸送道路等の指定が順次進んでいる。<br/>(平成29年4月時点: 14都府県、47市町村、指定された緊急輸送道路等の延長の合計約9,000km)</p> | <b>B</b> |

担当省庁: 国土交通省(住宅局住宅政策課)

(1) 物流における災害対策

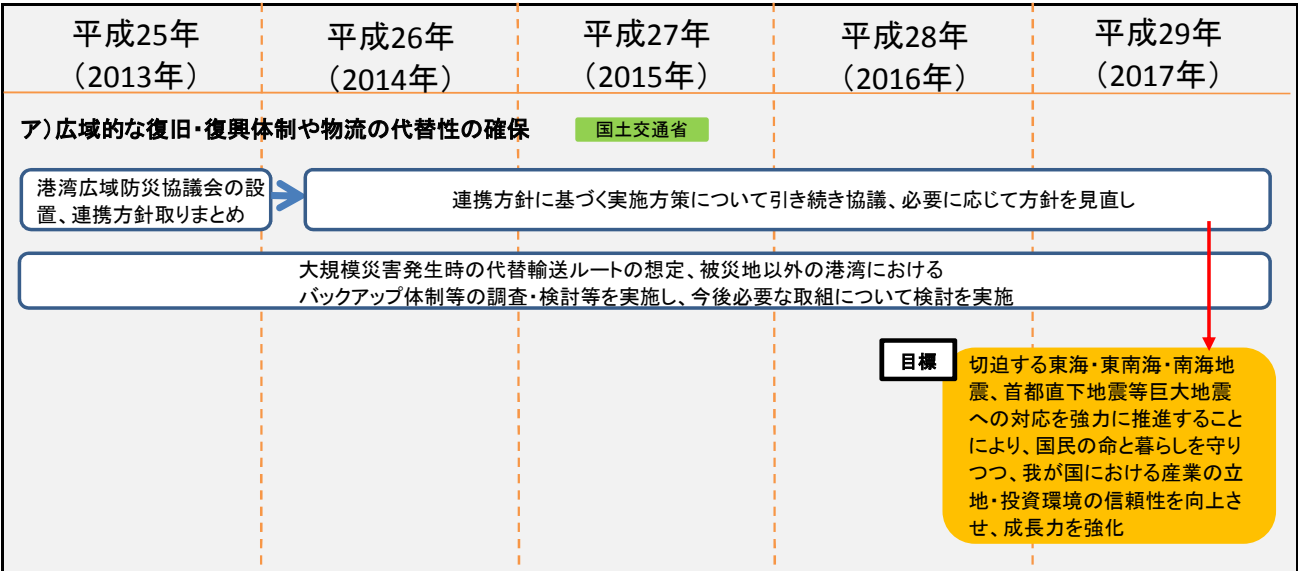
2) 被災時の海上輸送広域連携体制の確立

**ア) 広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保**

○プログラム本文対応箇所

地域経済の維持・継続の観点から、港湾における迅速な避難の確保及び被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的な代替性の確保を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始した。東京湾、伊勢湾は計画を作成し、大阪湾においては瀬戸内海も含めた計画について検討を進める。  
平成25年度より毎年、南海トラフ地震による被災及びこれに伴う太平洋側港湾から日本海側港湾への代替輸送を想定した図上訓練等を実施している。

○進捗評価

**目標** 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化

| 評価指標  | 評価結果            |
|---|-----------------|
| <p>■ 評価指標</p> <p>航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; -</p> <p>&lt;目標&gt; 100% (平成29年度)</p> <p>&lt;現状&gt; 66% (平成28年度)</p> <p>■ 進捗</p> <p>東京湾、伊勢湾においては航路啓開計画の策定が終了し、残る瀬戸内海においても航路啓開計画策定に向けた検討が進んでいる。</p> | <p><b>B</b></p> |

(1) 物流における災害対策

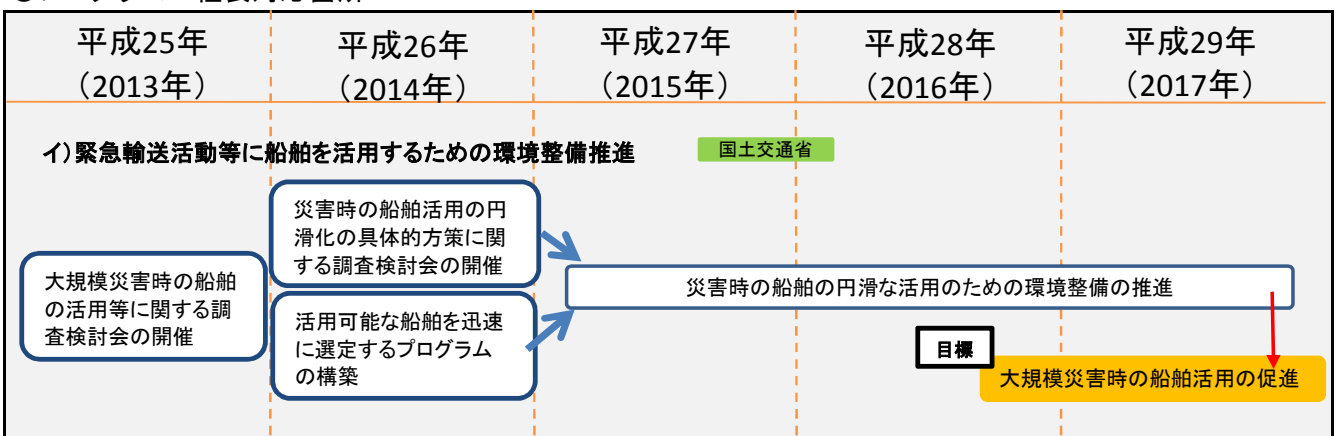
2) 被災時の海上輸送広域連携体制の確立

イ) 緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備推進

○プログラム本文対応箇所

国・地方自治体の防災計画や緊急輸送計画における位置付けと関係者間の役割分担、必要となる船舶の機能・役割やそれらを確保するための課題等を調査し、船舶の具体的な活用促進方策を取りまとめた。また、平事業からの離脱を円滑化する具体的方策及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドラインを策定するとともに、活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築し、運用を開始した。これらの取組みを踏まえ、訓練等による継続的な点検・改訂を通じ、自治体等におけるマニュアルや選定プログラムの実行性を随時向上させるとともに、関係者間であらかじめ具体的な協議を行うなど、大規模災害時に船舶を活用するための環境整備を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度に大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会を設置・開催し、①過去の震災における船舶活用実態、②大規模災害時に船舶が発揮しうる機能・役割、③大規模災害時の活用可能船舶の確保策、④船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策、⑤大規模災害時の防災計画体系における船舶活用の位置づけ、について検討、整理した上で、活用可能船舶の確保策及び船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策については、一定の方向性を示した。さらに、災害時の船舶の活用自体の認知度が必ずしも高いとは言えないこと、また、活用可能な船舶の選定や民間船舶が通常サービスから離脱して災害対応に当たることの調整に時間を要するといった課題があることから、平成26年度に「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」を設置・開催し、平事業からの離脱を円滑化する具体的方策及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドラインの策定や、活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築し、平成27年度より運用を開始するとともに、実際に防災訓練で活用する等、システム内の情報の質の向上や運用の改善を図った。また、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時において、迅速に広域応援部隊を輸送するため、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携して「広域応援部隊進出のための民間フェリー利用に関する問題検討会」を設置し、平成28年12月に「広域応援部隊進出における海上輸送対策」をとりまとめるとともに、広域応援部隊の輸送に係る要請がなされた場合に、通常の輸送に優先して対応するよう、国土交通大臣から民間フェリー事業者等に対し協力を要請した。

○進捗評価

|       |   |                      |
|-------|---|----------------------|
| 目標    | 大規模災害時の船舶活用の促進  |                      |
| ■評価指標 | 大規模災害時におけるフェリー等の船舶を円滑に活用するための方策取りまとめ  | 評価結果<br><br><b>A</b> |
| ■進捗   | 大規模災害時の船舶活用に関する検討会の開催し、大規模災害時におけるフェリー等の船舶を円滑に活用するための方策を取りまとめたほか、災害時に活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築や民間フェリー事業者に対する広域応援部隊の優先的輸送への協力要請を実施する等、大規模災害時の船舶活用の促進を図っている。 |                      |

担当省庁: 国土交通省(海事局内航課)

(1) 物流における災害対策

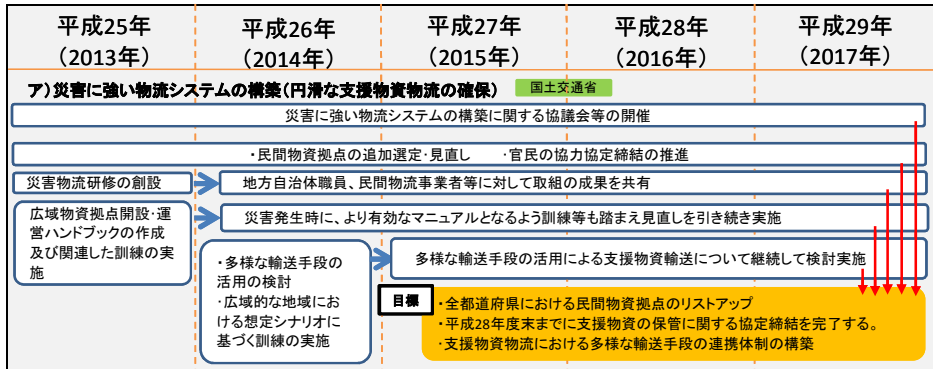
3) 災害に備えた支援物資オペレーションの整備

**ア) 災害に強い物流システムの構築(円滑な支援物資物流の確保)**

○プログラム本文対応箇所

国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を引き続き継続的に開催し、支援物資の広域的な受入拠点として物流事業者の施設のリスト化を進めるとともに、地方公共団体と物流事業者等との間の役割分担や発災時の体制等を規定した協力協定の締結を推進する。  
また、円滑な支援物資物流を確保するために必要となる国・地方公共団体・物流事業者等との連携体制の整備を引き続き実施する。  
加えて、多様な輸送手段の活用による円滑な支援物資物流の確保に向けた取組を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を開催し、民間物資拠点の追加選定・見直し及び官民の協力協定の締結を推進している。また、地方自治体、物流事業者等の災害担当職員等を対象とした災害物流研修を実施している。  
平成25年10月に広域物資拠点開設・運営ハンドブックを作成・公表し、地方自治体・物流事業者団体等へ広く周知を行うとともに、災害物流研修を実施した。  
また、平成26年1月には、中国圏・四国圏において、これまでの取組内容も踏まえ、大規模災害発生時において、広域的な協力体制のもと、円滑な支援物資物流を確保するための訓練を実施した。その他、各自治体が実施する訓練に参画した。  
大規模災害時において、鉄道、内航海運、航空機、トラックといった多様な輸送モードが連携した支援物資輸送を行う体制の構築のため、平成26年度は関東圏にて、平成27年度は中部圏にて多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制に関する協議会を開催し検討を行った。また、平成28年度は中国・四国・九州ブロックにおいて同協議会を開催し、検討を行っているところである。  
【平成29年度予算(国費) 災害に強い物流システム構築事業100万円の内数】

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 全都道府県における民間物資拠点のリストアップ  | 評価結果     |
| <b>■評価指標</b><br>民間物資拠点の追加選定及び見直しによるリストアップの状況<br><br><b>■進捗</b><br>地域ブロックで開催される協議会等を通じて、民間物資拠点のリストアップ(平成28年度末時点で1,400箇所)を推進している。   | <b>A</b> |
| <b>目標</b> 平成28年度末までに支援物資の保管に関する協定締結を完了  | 評価結果     |
| <b>■評価指標</b><br>官民の保管に係る協力協定の締結状況<br><br><b>■進捗</b><br>平成29年9月時点で保管協定の締結は完了しておらず(協定締結件数:44)、目標には達していないが、引き続き、未締結地域の保管協定が締結されるよう、地域ブロックで開催される協議会等を通じて促進を図っている。   | <b>B</b> |
| <b>目標</b> 支援物資物流における多様な輸送手段の連携体制の構築   | 評価結果     |
| <b>■評価指標</b><br>首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の地域設置率(交通政策基本計画)<br><計画当初の実績値>0%(平成25年度)<br><目標>100%(平成29年度)<br><現状>100%(平成29年9月時点)<br><br><b>■進捗</b><br>首都直下や南海トラフ地震で被害が想定される地域において協議会を開催し、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に係る検討を実施している。<br>平成29年度は近畿地方において協議会を開催している。 | <b>A</b> |



(1) 物流における災害対策

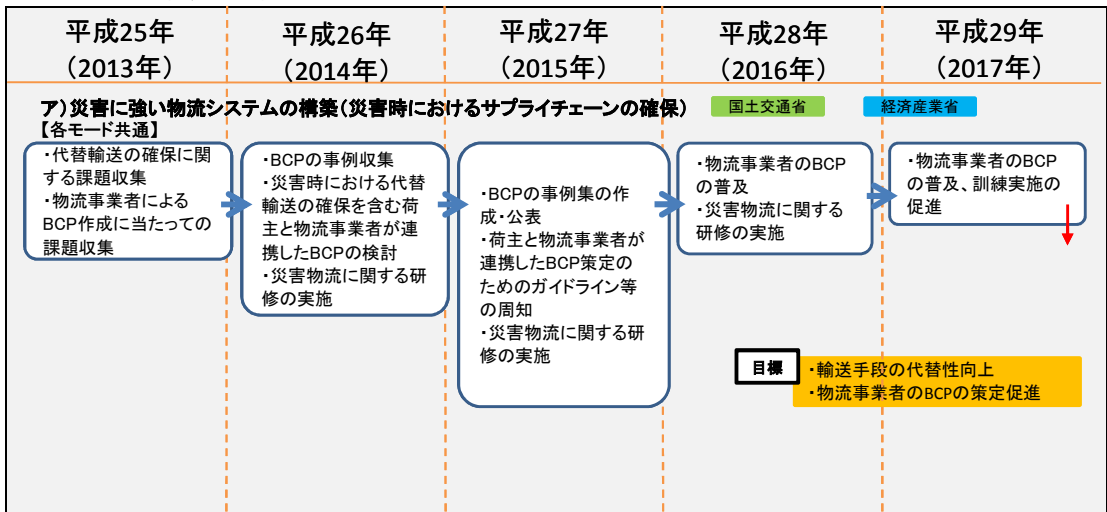
4) BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の促進

**ア) 災害に強い物流システムの構築(災害時におけるサプライチェーンの確保)**

○プログラム本文対応箇所

BCP策定事例の紹介やBCP策定のための人材育成等を通して、物流事業者のBCP策定を促進する。また、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの策定のためのガイドライン等を周知することにより、BCPに基づいた関係者による訓練を促進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度は荷主と物流事業者が連携したBCP策定に係る検討を開始するに当たり、荷主、物流事業者、物流事業者団体等にヒアリングを実施し、課題収集等を行った。  
 平成26年度は、BCPの事例収集を行うとともに、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの策定推進に関する検討会を開催し、荷主と物流事業者の連携したBCPの策定を促進するための検討を実施し、「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」、「荷主及び物流事業者のベストプラクティス集」、「荷主と物流事業者が連携したBCP訓練マニュアル」をとりまとめた。  
 平成27年度は、平成26年度に収集したBCPの事例集の作成・公表を行い、BCP策定のためのガイドライン等の周知を徹底した。  
 また、平成25年度より、BCP策定に係る人材育成等の観点から、物流事業者に対して、災害時における物流に関する知識を習得するための災害物流研修を実施した。

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> 輸送手段の代替性向上  |                             |
| <p><b>評価指標</b><br/>輸送手段の代替性向上に向けた取組状況</p> <p><b>進捗</b><br/>講演や研修等において、BCP策定のためのガイドライン等の周知を行い、輸送手段の代替性向上に向けた取組の推進を図っている。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> 物流事業者のBCP策定促進   |                             |
| <p><b>評価指標</b><br/>物流事業者のBCP策定の促進のための取組状況</p> <p><b>進捗</b><br/>講演や研修等において、BCP策定のためのガイドライン等の周知を行い、物流事業者のBCP策定の推進を図っている。</p> <p>(参考)運輸業・郵便業のBCP策定率(内閣府「企業の事業継続の取組に関する実態調査」より)<br/>平成25年度:26% → 平成27年度:40%</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

(1)物流における災害対策

4)BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の促進

**イ)貨物鉄道事業者のBCP策定の促進**

○プログラム本文対応箇所

荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用の提案に取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>イ)貨物鉄道事業者のBCP策定の促進</b> <span style="background-color: #92d050;">国土交通省</span></p> <p>【鉄道】<br/>&lt;BCP策定を促進&gt;</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>貨物鉄道事業者におけるBCPの策定及び深度化を促進</p> </div> <p style="text-align: right;"><b>目標</b> 災害時における鉄道貨物輸送の機能維持を図るとともに災害に強い鉄道輸送を構築</p> |                  |                  |                  |                  |
| <p>&lt;「分散化・複線化」によるリダンダンシー&gt;</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用を提案</p> </div> <p style="text-align: right;"><b>目標</b> 荷主企業においても、鉄道と他モードとの物流の複線化を図ることにより、物流機能確保が図られ、維持が可能な物流システムを構築</p>                          |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

一般社団法人日本物流団体連合会が作成した「BCP作成ガイドライン」を周知し、BCPの策定を促進した。物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、鉄道がモードの一つとして選択されるよう、JR貨物や物流事業者団体を通じて、荷主企業に対し鉄道利用の提案を促進した。

○進捗評価

|  |                 |
|--|-----------------|
| <p><b>目標</b> 災害時における鉄道貨物輸送の機能維持を図るとともに災害に強い鉄道輸送を構築</p>   |                 |
| <p>■評価指標<br/>貨物鉄道事業者へBCP作成ガイドラインを周知しBCP策定を促進</p> <p>■進捗<br/>各社において、BCP等、事業の継続に必要な事項が策定されており、緊急時の体制は整備されている。</p>  | <p><b>A</b></p> |
| <p><b>目標</b> 荷主企業においても、鉄道と他モードとの物流の複線化を図ることにより、物流機能確保が図られ、維持が可能な物流システムを構築</p>  |                 |
| <p>■評価指標<br/>JR貨物や物流事業者団体を通じて、荷主企業に対し鉄道利用の提案</p> <p>■進捗<br/>JR貨物等において、荷主におけるリダンダンシーの観点も含めて、鉄道へのモーダルシフトを提案しており、近年のトラックドライバー不足とも相まって、鉄道へのモーダルシフトが着実に進展している。<br/>(※)交通政策基本計画(平成27年2月)では、平成24年度から平成32年度にかけて、187億トンキロから221億トンキロをすることを目標としており、近年の実績(平成28年度実績 197億トンキロ)を見る限り、目標達成に向けて、着実にモーダルシフトが進んでいる。</p> | <p><b>B</b></p> |

担当省庁:国土交通省(鉄道局鉄道事業課)



(1) 物流における災害対策

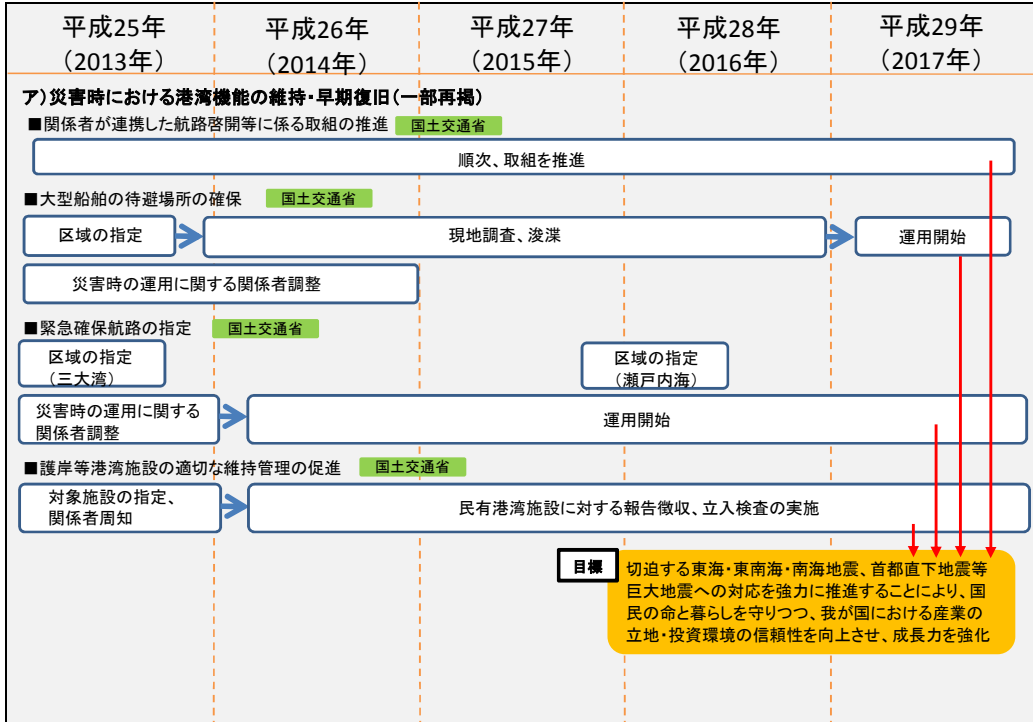
6) 港湾における災害対応力の強化

ア) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所(国土交通省部分抜粋)

大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを迅速に確保し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備の検討を進めるとともに、大型船舶の待避場所の確保を推進する。また、民間事業者等が管理するコンテナの護岸等の港湾施設の適切な維持管理を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■関係者が連携した航路啓開等に係る取組の推進  
平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始した。東京湾、伊勢湾は計画を作成し、大阪湾においては瀬戸内海も含めた計画について検討を進める。

■大型船舶の待避場所の確保、緊急確保航路の指定  
平成26年1月に政令改正を行い、東京湾における大型船舶の待避場所や、東京湾、伊勢湾、大阪湾における緊急確保航路について区域指定を行った。  
平成28年7月に政令改正を行い、瀬戸内海における緊急確保航路の指定を行った。

■護岸等港湾施設の適切な維持管理の促進  
民間事業者が管理する護岸等の適切な維持管理のため、平成26年4月に国土交通省令を改正し、維持管理状況の報告の徴収等の対象となる施設を指定するとともに、平成26年7月に港湾管理者を通じて維持管理状況の報告を依頼した。また、民間事業者による護岸等の改良を促進するため、平成26年に港湾法を改正し、民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度を創設するとともに、税制特例措置(法人税、固定資産税)を創設した。

○進捗評価

**目標** 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化

| 評価指標   | 評価結果     |
|--|----------|
| 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合<br><計画当初の実績値> -<br><目標> 100%(平成29年度)<br><現状> 66%(平成28年度) | <b>B</b> |
| <b>進捗</b><br>東京湾、伊勢湾においては航路啓開計画の策定が終了し、残る瀬戸内海においても航路啓開計画策定に向けた検討が進んでいる。          |          |

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

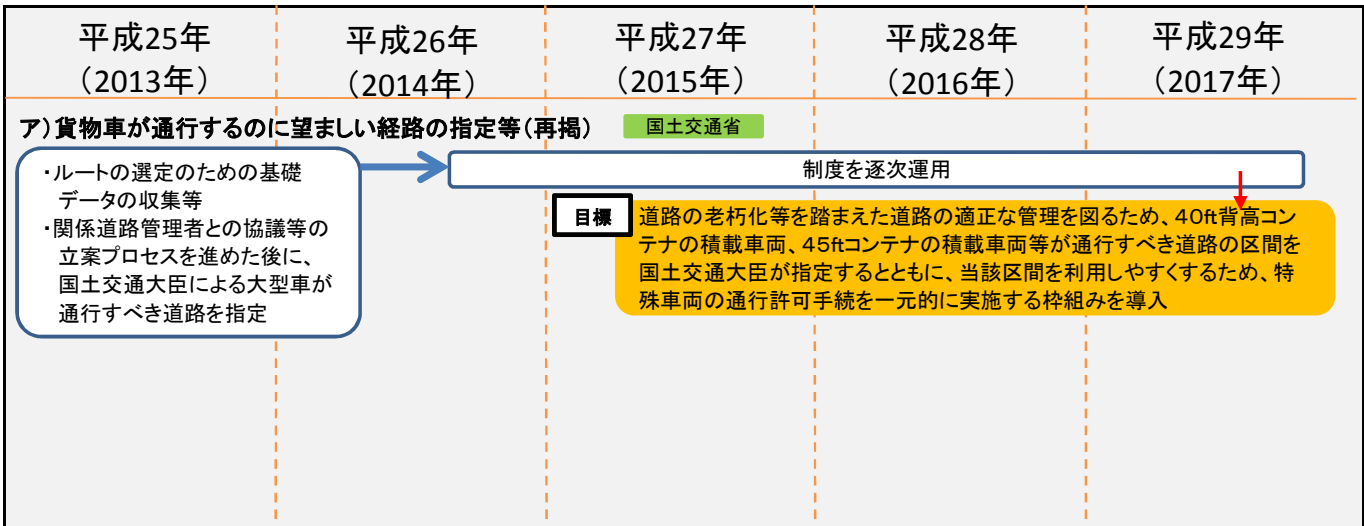
1) 貨物車の適正な道路利用の促進

**ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等(再掲)**

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年10月に大型車の通行を誘導すべき道路の区間(大型車誘導区間)を指定し、当該道路に係る通行許可について、国による一括審査を実施し、許可までの期間を短縮した(20日間→3日程度)。平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。加えて、平成28年1月より、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。

○進捗評価

**目標** 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定するとともに、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入

|   |  |
|---|--|
| <b>進捗</b><br>平成25年6月に道路法等の一部を改正し、大型車両の通行を望ましい経路へ誘導する大型車誘導区間制度を創設し、大型車誘導区間に係る通行許可について、国が一元的に審査した上で許可を行うことにより、許可までの期間を短縮することとした。平成26年10月に初回指定を行い、平成28年4月には、物流の国際競争力の強化を図るため、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを追加した。また、平成28年1月より大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する制度の運用を開始した。 | 評価結果<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><b>A</b> |
|---|--|

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課、企画課道路経済調査室)

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

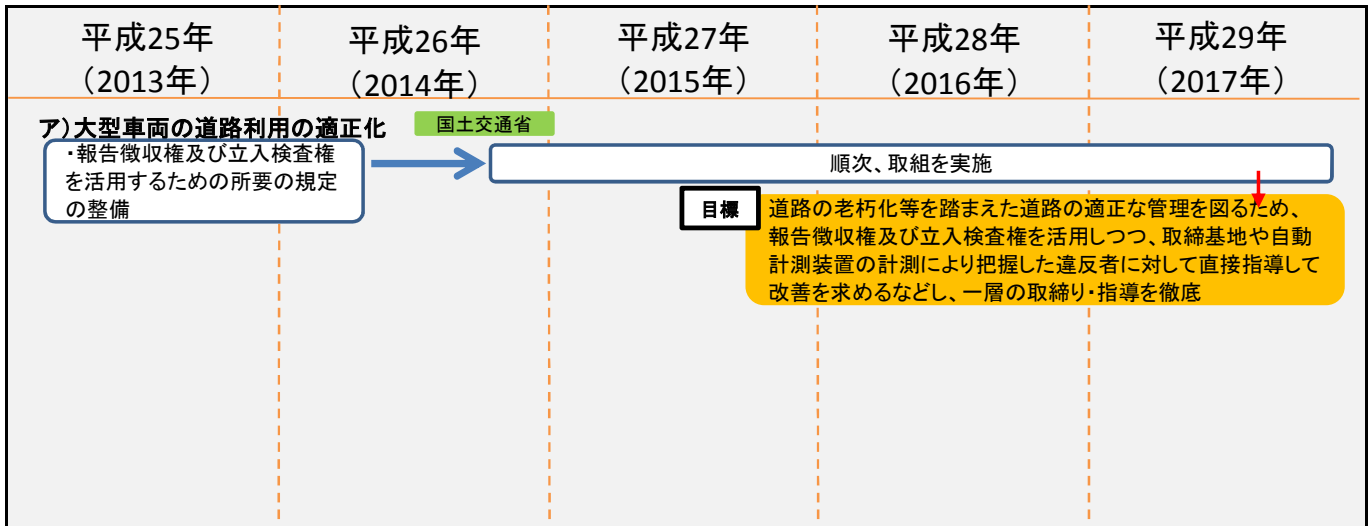
2) 特殊車両の通行条件の検討

**ア) 大型車両の道路利用の適正化**

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づく報告徴収権及び立入検査権を活用しつつ、取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して直接指導して改善を求めるなどし、一層の取締り・指導の徹底を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

各道路管理者が連携した取締りを実施するなど取締りの強化を図っている。また、違反者を国道事務所に呼び出しての是正指導を実施するとともに、是正指導に応じない場合は、名称及び是正指導内容等を公表する。

さらに「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法第72条の2第1項に基づき実施される報告及び立入検査に関し、必要な事項を定め、その適切かつ円滑な実施を確保するための通達を平成26年5月に制定した。これにより、是正指導のための呼び出しにも関わらず、これを拒否する者等に対しては、報告の徴収及び立入検査を実施し、また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発をできることとした。

加えて、平成27年2月には、現地取締りにおいて、基準の2倍以上の重量超過等の悪質な違反者に対しては即時告発をできることとした。

○進捗評価

|             |   |
|-------------|---|
| <b>目標</b>   | 道路の老朽化等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、報告徴収権及び立入検査権を活用しつつ、取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して直接指導して改善を求めるなどし、一層の取締り・指導を徹底   |
| <b>進捗</b>   | <p>取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して、警告書の発出を行うとともに、違反内容に応じて、国道事務所等に呼び出しての是正指導を実施した。</p> <p>加えて、平成27年2月には、現地取締りにおいて、基準の2倍以上の重量超過等の悪質な違反者に対しては即時告発をできることとした。</p> |
| <b>評価結果</b> | <b>A</b>  |

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課)

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

2) 特殊車両の通行条件の検討

**イ) 特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与**

○プログラム本文対応箇所

特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方の検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| イ) 特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与 <span style="float: right;">国土交通省</span>  |                  |                  |                  |                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">検討の実施</p> </div>   |                  |                  |                  |                  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>目標</b> 特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方を検討</p> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

往復経路の特殊車両通行許可申請では、往路・復路毎に積載貨物の有無(実車又は空車)を選択できず、往復とも実車での許可条件が付されるため、往復申請時に往路・復路のどちらが実車であるか申請時に選択できるよう平成26年度にシステム改修を行った。また、一の許可証に対して一の総合通行条件を付している許可発行方法に対し、一の許可証に複数の経路が含まれる場合、経路毎の通行条件を付与することができるよう平成26年度にシステム改修を行った。

○進捗評価

**目標** 特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方を検討

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>進捗</b><br>往復経路の特殊車両通行許可申請では、往路・復路毎に積載貨物の有無(実車又は空車)を選択できず、往復とも実車での許可条件が付されるため、往復申請時に往路・復路のどちらが実車であるか申請時に選択できるよう平成26年度にシステム改修を行った。また、一の許可証に対して一の総合通行条件を付している許可発行方法に対し、一の許可証に複数の経路が含まれる場合、経路毎の通行条件を付与することができるよう平成26年度にシステム改修を行った。 | <b>評価結果</b><br><br><b>A</b> |
|---|-----------------------------|

担当省庁: 国土交通省(道路局道路交通管理課)

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

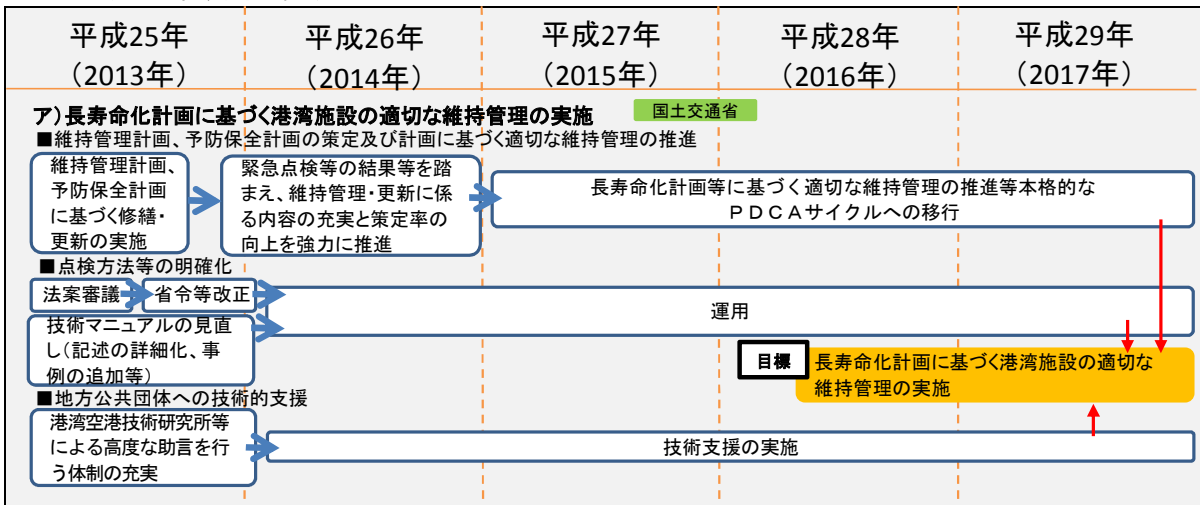
3) 港湾施設の適切な維持管理

ア) 長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施

○プログラム本文対応箇所

港湾施設単位で作成する個々の施設の長寿命化等に資する計画(維持管理計画)や港湾単位で費用の平準化を図りつつ各種施設を更新するための予防保全計画を策定し、活用するとともに、点検方法等を明確化し、地方公共団体への技術的支援を行うことにより、適切な維持管理を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

維持管理計画、予防保全計画の策定及び計画に基づく適切な維持管理の推進を実施した。

平成25年度の港湾法改正等を踏まえ、施設の構造特性等を考慮しつつ、港湾管理者の限られた人員、財源、技術力に鑑み、実行可能かつ必要なレベルの点検診断について明記した「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を平成26年7月に策定した。

港湾管理者が、維持管理計画を策定する際の手引き書となる「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン」を平成27年4月に策定した。

国及び港湾管理者等の連携・支援による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的として、平成26年度末に地方整備局毎に「港湾等メンテナンス会議」を設置した。

平成26年度末に、民間資格登録制度において、海洋・港湾構造物維持管理士及び海洋・港湾構造物設計士資格を大臣認定資格として登録した。

平成26年度から、各地方整備局等の港湾空港部等に設置されている相談窓口の対象を、各港湾管理者から民間企業にも拡大したほか、港湾施設の維持管理制度、施設マネジメント及び維持管理に関する実務事項(点検診断、維持補修工事、維持管理計画等)に係る研修の対象を、維持管理を担当する港湾管理者の職員まで拡大し、当該研修を実施した。

平成28年4月から施設の点検・診断維持管理業務の省力化・効率化に資することを目的とした港湾施設の維持管理情報データベースの運用を開始した。

【平成29年度予算(国費) 港湾整備事業2,321億円の内数等】

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施   |          |
| <p>■評価指標</p> <p>個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 97%(平成26年度)<br/>                 &lt;目標&gt; 100%(平成29年度)<br/>                 &lt;現状&gt; 99%(平成28年度)</p> <p>■進捗</p> <p>各施設の長寿命化計画を策定し、計画を反映しつつ事業の進捗が図られている。</p> | <b>B</b> |

担当省庁: 国土交通省(港湾局技術企画課)



(3)セキュリティ確保と物流効率化の両立

2) 効率的な検査制度の確立

**ア) 新KS/RA制度の適切な運用**

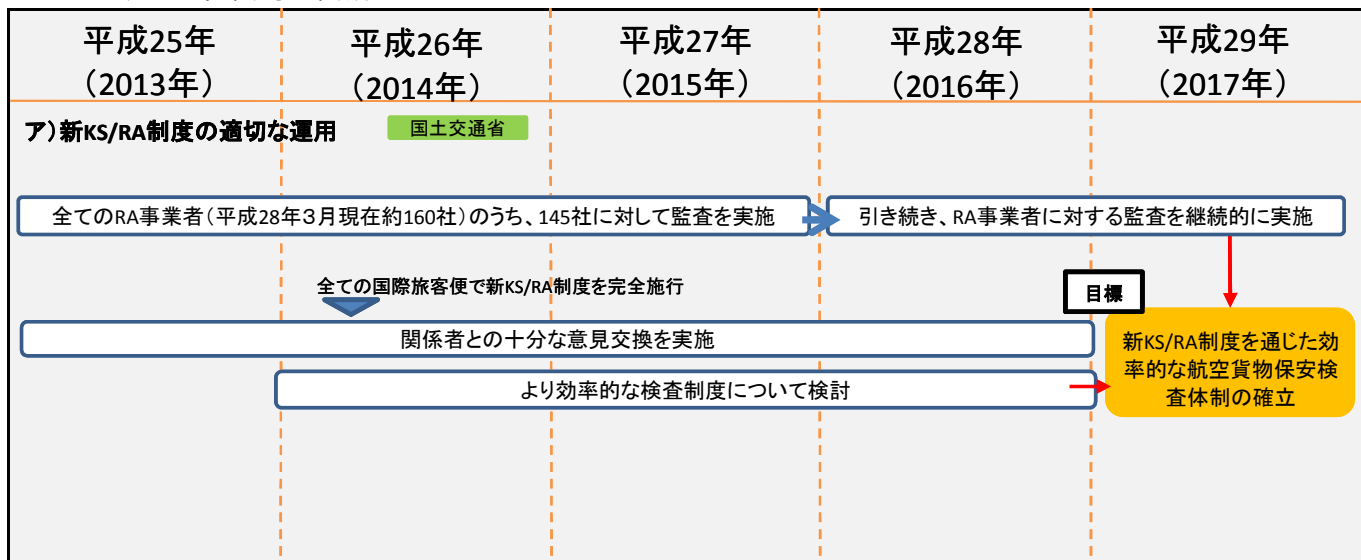
○プログラム本文対応箇所

RA事業者において適切な保安対策が講じられているか、KSが講じる保安対策の実施状況も含め、RA事業者に対する監査を通じて、指導・監督を図る。

具体的には、平成27年度はRA事業者56社に対し監査を実施。同年度末までにRA事業者（平成28年3月現在約160社）のうち、145社に対する監査を実施した。平成28年度においては、残りの事業者の他、引き続きRA事業者に対する監査を継続する。

また、新制度導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえ、関係者との十分な意見交換の機会を設け、より効率的な検査制度について検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年度はRA事業者56社、平成28年度はRA事業者55社に対し適切な保安対策が講じられているか監査を行い、指導・監督を行った結果、当初予定していた160社全ての監査を終了した。今後、すでに監査を実施した事業者を含め、概ね3年ごとの監査を各事業者へ継続して実施していく予定であり、平成29年度は9月末時点で21社に監査を実施したところ。また、KSが講じる保安対策の実施状況については、RA事業者に対する監査を通じ、平成27年度はKS18社、平成28年度はKS26社に対し実地調査を行い、指導・監督を図った。また、平成29年度は9月末時点で7社に対し調査を行ったところ。

関係者との意見交換については、平成29年9月末までに荷主団体、RA事業者団体等が参加する航空物流に関する意見交換会を4回実施し、新KS/RA制度の適正な運用の確保に努めるとともに意見交換等を通じて明らかとなった課題について官民関係者間で認識の共有化を図る等した。

○進捗評価

**目標** 新KS/RA制度を通じた効率的な航空貨物保安検査体制の確立

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p>■進捗</p> <p>RA事業者に対する監査及び当該監査を通じたKSの調査を実施。関係者との意見交換については、継続的に航空貨物保安制度の効率的な運用その他の航空物流の在り方について、課題の検討を実施。</p> <p>KSの実地調査、荷主団体、RA事業者団体等との意見交換会を行うことにより、新KS/RA制度による航空貨物保安検査体制の確立を着実に推進している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |
|--|-----------------------------|

担当省庁：国土交通省（航空局安全部航空保安対策室）



(4) 輸送の安全、保安の確保

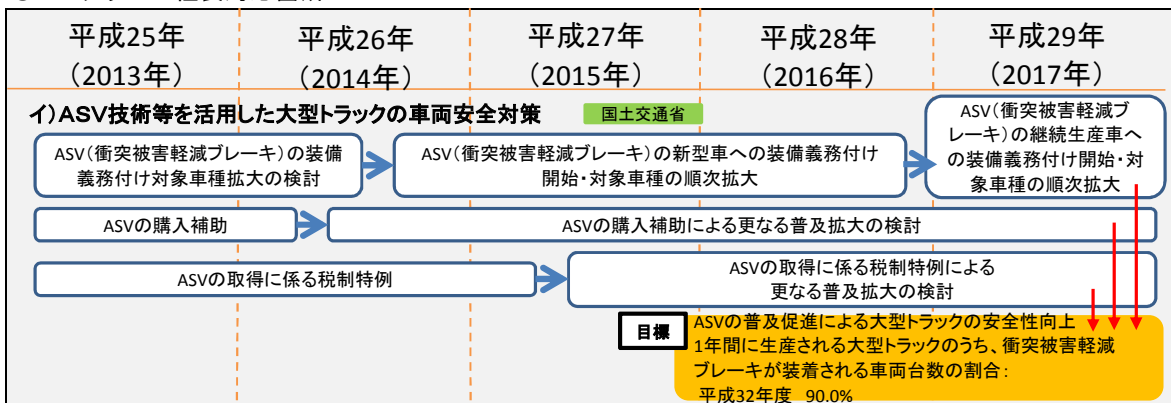
1) 輸送の安全確保への取組推進

**イ) ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策**

○プログラム本文対応箇所

技術基準の策定、補助制度、税制特例等により、ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策を引き続き実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成25年11月に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定期則(第131号)を技術基準に採用。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成29年11月以降順次適用)

大型車の車両安定性制御装置について、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成25年8月に国連の制動装置に関する協定期則(第13号)を技術基準に採用するとともに、大型トラック等に対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成30年11月以降順次適用)

平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施している。なお、平成28年度の実績は以下のとおり。

- 衝突被害軽減ブレーキ: 3,229台(平成28年度)
- ふらつき警報装置: 795台(平成28年度)
- 車線逸脱警報装置: 2,314台(平成28年度)
- 車線維持支援制御装置: 25台(平成28年度)
- 車両安定性制御装置: 2,648台(平成28年度)

平成24年4月より、大型トラック等に対して、自動車重量税及び自動車取得税の税制特例措置を講じている。

○進捗評価

|             |  |          |
|-------------|--|----------|
| <b>目標</b>   | ASVの普及促進による大型トラックの安全性向上<br>1年間に生産される大型トラックのうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合: 平成32年度 90.0%                              |          |
| <b>評価指標</b> | 1年間に生産される大型トラックのうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合<br><計画当初の実績値> 43.8%(平成23年度)<br><目標> 90%(平成32年度)<br><現状> 66.1%(平成28年度) | <b>B</b> |
| <b>進捗</b>   | 上記「施策の取組状況」のとおりに装着率は上昇しており、効果が認められる。   |          |

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

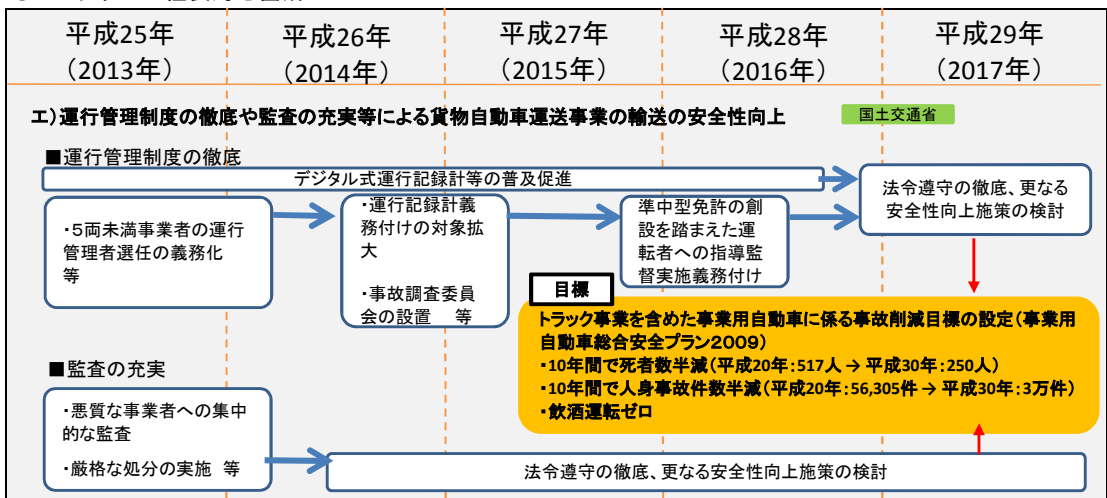
**エ) 運行管理制度の徹底や監査の充実等による貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上**

○プログラム本文対応箇所

5両未満事業者の運行管理者選任の義務化に加え、運行記録計の義務付け対象の拡大、準中型免許の創設を踏まえた指導監督実施の義務付け等の運行管理制度の徹底、デジタル式運行記録計の普及促進等による運行管理の高度化の推進や、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るために、事業用自動車事故調査委員会を設置するとともに、悪質な事業者への集中的な監査と厳格な処分実施などの安全対策を実施することにより、貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上を図る。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施し、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

運行管理制度の徹底を図るため、関係省令を改正し、原則として、営業所における車両数に関わらず、事業用自動車の運行を管理する全ての営業所に運行管理者の選任義務化及び運行記録計義務付けの対象拡大並びに準中型免許の創設を踏まえた指導監督指針の改正を行うとともに、運行管理の高度化を図る観点から、デジタル式運行記録計等の導入支援を実施している。

また、トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達の改正によって、効果的・効果的な監査や実効性のある処分を行うとともに、悪質な事業者に対して厳格な処分を実施した。

さらに、事業用自動車総合安全プラン2009策定以降の事故発生状況や施策の実施状況等を踏まえ、平成30年の事故削減目標達成に向け中間見直しを平成26年に行い、トラックの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策の策定のほか、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るため、事業用自動車の事故調査委員会を設置した。平成29年6月には事業用自動車総合安全プラン2020を策定し、更なる事故削減に向けて取り組んでいる。

【平成29年度予算 自動車運送事業の安全総合対策事業 1,140百万円、自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 40百万円】

○進捗評価

**目標** トラック事業を含めた事業用自動車に係る事故削減目標の設定(事業用自動車総合安全プラン2009)

- ・10年間で死者数半減(平成20年:517人 → 平成30年:250人)
- ・10年間で人身事故件数半減(平成20年:56,305件 → 平成30年:3万件)
- ・飲酒運転ゼロ

| 評価指標   | 評価結果     |
|--|----------|
| <p>事業用自動車による交通事故死者数</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 517人(平成20年)</p> <p>&lt;目標&gt; 250人(平成30年)</p> <p>&lt;現状&gt; 363(平成28年)</p>           | <b>B</b> |
| <p>事業用自動車による人身事故件数</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 56,305件(平成20年)</p> <p>&lt;目標&gt; 30,000件(平成30年)</p> <p>&lt;現状&gt; 33,336件(平成28年)</p>  |          |
| <p>事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 287件(平成20年)</p> <p>&lt;目標&gt; 0件(平成30年)</p> <p>&lt;現状&gt; 54件(平成28年)</p> |          |
| <p>■ 進捗</p> <p>事業用自動車総合安全プラン2009に基づく運行管理制度の強化等により、目標に向け、着実に進捗している。</p>   |          |
| <p>■ 備考</p> <p>事業用自動車総合安全プラン2009は、バス、タクシーの安全対策も含む。</p>   |          |

(4) 輸送の安全、保安の確保

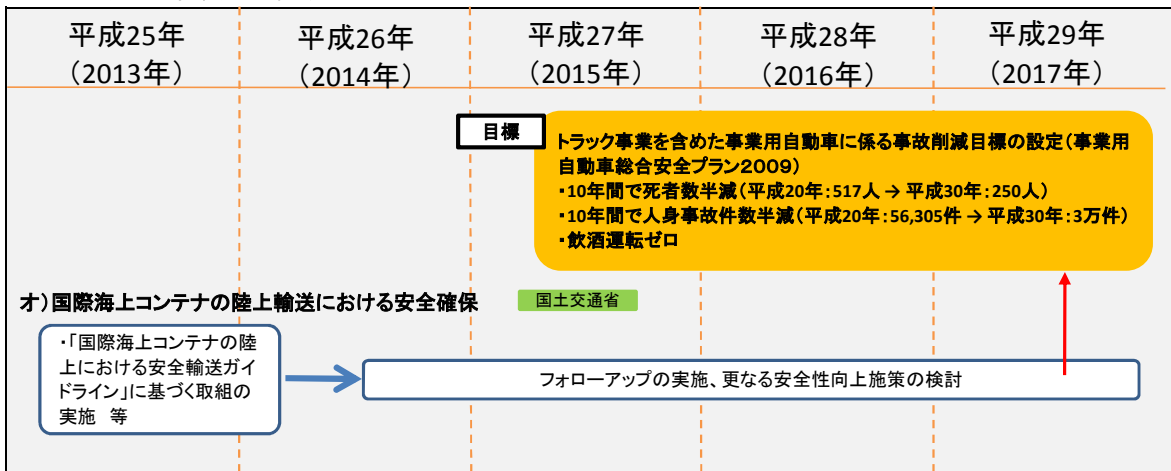
1) 輸送の安全確保への取組推進

**オ) 国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保**

○プログラム本文対応箇所

国際海上コンテナを積載したトラックの横転事故等を防止するため、コンテナ情報の確実な伝達・不適切コンテナの発見・是正のための措置等を新たに盛り込んだ「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」に基づく取組が、関係事業者において着実に実施されるよう周知徹底を図る。このため、実施状況のフォローアップを行うとともに、必要に応じて、更なる安全性向上のための措置を講ずる。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際海上コンテナ陸上輸送における安全確保については、全ての関係者が実施すべき事項を取りまとめた新安全輸送ガイドライン等を平成25年6月に策定し、同年8月より運用開始した。運用開始後、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの浸透を図った。

また、平成26年7月より「不適切コンテナのモデル発見是正要領検討WG」を開催し、同年12月に、輸入コンテナの構内での不適切コンテナの発見及び是正措置について、横浜港をモデルに、関係者がとるべき項目を明確化したリーフレットを作成した。さらに、新安全輸送ガイドライン等において、平成26年1月に改訂された「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」(国際行動規範)の内容を盛り込む等の一部改訂(平成27年4月)及び平成28年7月に発効される改正SOLAS条約への対応のため一部改訂(平成28年6月)を行い、地方連絡会議等においてガイドライン等の周知徹底を図っている。

○進捗評価

**目標** トラック事業を含めた事業用自動車に係る事故削減目標の設定(事業用自動車総合安全プラン2009)  
 ・10年間で死者数半減(平成20年:517人 → 平成30年:250人)  
 ・10年間で人身事故件数半減(平成20年:56,305件 → 平成30年:3万件)  
 ・飲酒運転ゼロ

| 評価指標  | 評価結果     |
|---|----------|
| 事業用自動車による交通事故死者数<br><計画当初の実績値> 517人(平成20年)<br><目標> 250人(平成30年)<br><現状> 363(平成28年)           | <b>B</b> |
| 事業用自動車による人身事故件数<br><計画当初の実績値> 56,305件(平成20年)<br><目標> 30,000件(平成30年)<br><現状> 33,336件(平成28年)  |          |
| 事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数<br><計画当初の実績値> 287件(平成20年)<br><目標> 0件(平成30年)<br><現状> 54件(平成28年) |          |
| <b>進捗</b><br>事業用自動車総合安全プラン2009に基づく運行管理制度の強化等により、目標に向け、着実に進捗している。                            |          |
| <b>備考</b><br>事業用自動車総合安全プラン2009は、バス、タクシーの安全対策も含む。  |          |

担当省庁: 国土交通省(自動車局安全政策課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

**カ) 運輸安全マネジメント制度の推進**

○プログラム本文対応箇所

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。  
【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <p><b>カ) 運輸安全マネジメント制度の推進</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <p>■ 運輸安全マネジメントの継続的実施の推進</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小事業者に対する普及・啓発と効果的な評価手法の開発</li> <li>・ 大手・中堅事業者による取組とこれに対するマネジメント評価の高度化・深度化</li> </ul> </div> <div style="background-color: #FFD700; padding: 5px; margin: 5px 0; display: inline-block;"> <p><b>目標</b> 運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを通して改善</p> </div> |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

平成18年度より、運輸安全マネジメント評価を国土交通省大臣官房運輸安全監理官室及び地方運輸局等にて実施しており、平成28年度においては計932回の評価を実施した。

平成20年度より、事業者の安全管理体制に係る担当者等の知識を深めることを目的とし、「運輸事業者における安全管理の進め方に係るガイドライン」、「内部監査」及び「リスク管理」の3テーマについて、運輸安全マネジメントセミナーを実施している。平成28年度においては、本省と地方運輸局等合わせてセミナーを25回開催し、延べ3,090人が受講した。

中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及・啓発を推進するため、国土交通省、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、平成25年7月に認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国が認定する制度）を構築した。認定セミナーについては、平成28年度において276回開催され、7,079人が受講した。

また、平成27年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」において運輸安全マネジメント制度に関する数値目標が定められた。（評価実施事業者数：平成32年度までに10,000者、セミナー受講者数：平成32年度までに50,000人）

その他、平成18年度より、運輸事業の安全の更なるレベルアップを図る場として、また運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた取組の一環として、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を毎年開催（平成28年度は約1,000人来場）している。

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <p><b>目標</b> 運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを通して改善</p>   |                             |
| <p>■ 評価指標</p> <p>運輸安全マネジメント評価実施事業者数<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 6,015事業者<br/>                 &lt;目標&gt; 平成32年度までに10,000事業者<br/>                 &lt;現状&gt; 8,039事業者(平成28年度末時点)</p> <p>運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; 17,799人<br/>                 &lt;目標&gt; 平成32年度までに50,000人<br/>                 &lt;現状&gt; 51,002人(平成28年度末時点)</p> <p>■ 進捗<br/>                 運輸安全マネジメント評価およびセミナーを着実に実施している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>B</b></p> |



(4) 輸送の安全、保安の確保

2) 交通安全施設等の整備の推進

**ア) 効果的・効率的な交通事故対策の推進**

○プログラム本文対応箇所

交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境の改善を進める。【国土交通省・警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年)                                | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|------------------|---|------------------|
| <p><b>ア) 効果的・効率的な交通事故対策の推進</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span> <span style="background-color: #FF0000;">警察庁</span></p> <p style="text-align: center;">順次、所要の対策を実施</p> |                  |                  |   |                  |
| <p>【参考】・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 平成32年：約3割抑止(平成26年比)<br/>・平成32年度までに実施した事業により抑止されていると推計される死傷事故件数<br/>: 約27,000件/年抑止</p>  |                  |                  | <p><b>目標</b> 交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境を改善</p> |                  |

○施策の取組状況

交通事故死者数の約6割を占めている幹線道路については、「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」により市民参加・市民との協働の下、効果的・効率的に事故対策を推進するなど、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施している。

また、歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路等において、安全な歩行空間の確保等を目的として、都道府県公安委員会と連携し、面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小、路側帯の拡幅、歩道整備、車両速度を抑制するような物理的デバイスの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を推進している。

【平成29年度予算(国費) 道路整備費1,666,194百万円の内数、社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数、防災・安全交付金1,105,736百万円の内数】

道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、社会資本整備重点計画に基づき、信号機、標識・標示等の交通安全施設等の整備を推進した。また、「事故危険箇所」に指定した、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等(3,490か所)において、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の改良等による集中的な交通事故対策を推進した。

【平成28年度予算(国費) 17,717百万円の内数】

○進捗評価

|  |   |
|--|---|
| <b>目標</b> 交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境を改善   |   |
| <p>■評価指標<br/>                 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率[第3次社会資本整備重点計画(H24.8)]<br/>                 &lt;計画当初の実績値&gt; - (平成23年度末)<br/>                 &lt;目標&gt; 約3割抑止(平成28年度末)<br/>                 &lt;現状&gt; 約4割抑止(平成27年度末)</p> <p>■進捗<br/>                 目標達成に向けて着実に成果を示している。また、第4次社会資本整備重点計画(H27.9)でも同指標を重点施策の目標に設定し、順次対策に取り組んでいる。</p> | A |

担当省庁: 国土交通省(道路局環境・安全課)、警察庁(交通局交通規制課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

3) 日本商船隊の安定的な国際海上輸送確保の推進

**ア) 安定的な国際海上輸送の確保**

○プログラム本文対応箇所

安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに日本船舶及び日本人船員の確保を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)  | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年)                                    | 平成28年<br>(2016年)   | 平成29年<br>(2017年) |
|---|------------------|---|--|------------------|
| <p><b>ア) 安定的な国際海上輸送の確保</b> <span style="background-color: #90EE90;">国土交通省</span></p> <p>■トン数標準税制の適用 <span style="float: right;">*毎事業年度明けに認定事業者から前年度の実施報告書の提出を受ける</span></p> |                  |   |  |                  |
| <p>大臣の認定を受けた平成21年から5年間の「日本船舶・船員確保計画」による日本船舶の確保*</p>   |                  | <p>大臣の認定を受けた平成26年から4年間の「日本船舶・船員確保計画」による日本船舶の確保*</p> |  |                  |
|   |                  | <b>目標</b>   | <p>日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保<br/>&lt;目標&gt;平成29年 日本船舶を262隻</p> |                  |

○施策の取組状況

平成27年度末時点において、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた外航船舶運航事業者が確保している日本船舶の隻数は201隻に増加しており、認定事業者以外を含めた外航船舶運航事業者が運航する日本船舶は、28年6月末時点で、219隻になっている。

○進捗評価

**目標** 日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保  
<目標>平成29年 日本船舶を262隻

|   |                 |
|---|-----------------|
| <p>■評価指標</p> <p>外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数<br/>&lt;大綱策定当初の実績値&gt;159隻(平成25年年央)<br/>&lt;目標&gt;262隻(平成29年年央)<br/>&lt;現状&gt;219隻(平成28年年央)</p> <p>■進捗</p> <p>日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援により、日本商船隊における日本船舶数の増加を着実に推進している。</p> | <p><b>B</b></p> |
|---|-----------------|

担当省庁:国土交通省(海事局外航課)



3. 安全・安心の確保に向けた取組

No.123

(4) 輸送の安全、保安の確保

4) 国際物流の安全確保に向けた取組推進

ア) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

○プログラム本文対応箇所

マラッカ・シンガポール海峡については、「協力メカニズム」の下で実施されるプロジェクトのうち、航行援助施設の整備に関する協力や、航行援助施設の維持管理に係る人材育成を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、同海峡における航行安全・環境保全対策の充実が図られるよう、利用国、利用者等に幅広く参加を働きかける。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

| 平成25年<br>(2013年)   | 平成26年<br>(2014年) | 平成27年<br>(2015年) | 平成28年<br>(2016年) | 平成29年<br>(2017年) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>ア) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策</b>  |                  |                  |                  |                  |
| ■ 航行援助施設整備事前調査   |                  |                  |                  |                  |
| マラッカ・シンガポール海峡における浮標等の航行援助施設について調査  |                  |                  |                  |                  |
| ■ 航行援助施設の維持管理に係る人材育成   |                  |                  |                  |                  |
| 沿岸3カ国の政府担当者を対象に人材育成  |                  |                  |                  |                  |
| <b>目標</b> マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策を行うことにより、同海峡に設定された分離通航帯(TSS)を閉塞するような大規模海難の発生数ゼロ |                  |                  |                  |                  |

○施策の取組状況

マラッカ・シンガポール海峡を安全に航行するために、同海峡に設置されている灯台等の航行援助施設のうち、滅失や破損等により正常機能を喪失しているため早急な整備が必要なものを対象とする現地調査を行い、当該施設の修繕や代替工事に要する費用額の積算、代替施設の構造設計等を行うとともに、沿岸3か国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)の航行援助施設の維持管理能力の向上、最新の技術情報の理解、沿岸国間相互理解と協力を図るため、我が国より航行援助施設の維持管理業務等に精通する専門家を派遣し、沿岸国の現場担当者に対して維持管理技術に関するキャパシティビルディング事業を実施している。

○進捗評価

**目標** マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策を行うことにより、同海峡に設定された分離通航帯(TSS)を閉塞するような大規模海難の発生数ゼロ

| 進捗   | 評価結果 |
|--|------|
| ■ 進捗<br>マラッカ・シンガポール海峡に設置される航行援助施設(灯浮標等)の代替に係る事前調査、当該施設を維持管理する沿岸3か国の政府担当者に対する維持管理技術に関するキャパシティビルディング事業等を着実に実施し、同海峡の海上輸送の航行安全対策を推進しており、同海峡に設定された分離通航帯を閉鎖するような大規模海難の発生はない。 | A    |

担当省庁: 国土交通省(海事局外航課)

3. 安全・安心の確保に向けた取組

(4) 輸送の安全、保安の確保

4) 国際物流の安全確保に向けた取組推進

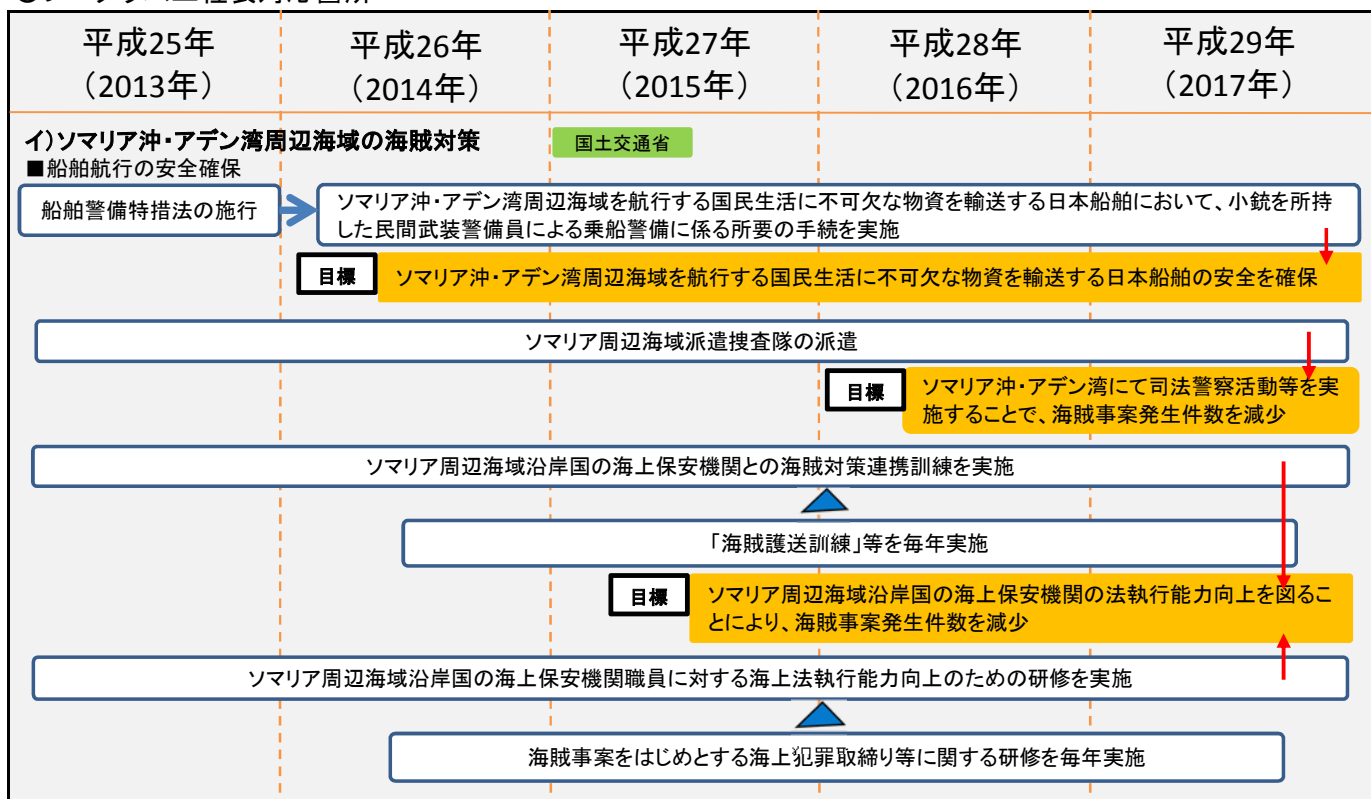
イ) ソマリア沖・アデン湾周辺海域の海賊対策

○プログラム本文対応箇所

凶悪な海賊行為の多発海域であるソマリア沖・アデン湾周辺海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の航行の安全を確保するため、当該海域を航行する日本船舶において小銃を所持した民間武装警備員による警備を行うことを可能とする船舶警備特措法に基づき、民間武装警備員の乗船警備に係る運用を推進する。

また、引き続き、海賊対処法に基づく海賊対処のため、ソマリア沖・アデン湾へ派遣される海上自衛隊の護衛艦に海上保安官を同乗させるほか、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する。

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶において、民間武装警備員の乗船警備を可能とする船舶警備特措法を適切に運用し、日本船舶の航行の安全を確保している。

海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾の海賊対策として、海賊対処のため派遣された海上自衛隊の護衛艦に、海上保安官8名を同乗させ、海賊の逮捕、取調べ等の司法警察活動に備えつつ、自衛官とともに海賊行為の監視、情報収集等を行っている。また、平成29年2月に、国際飛行慣熟を兼ねて海上保安庁の航空機をジブチ共和国に派遣し、海賊護送・引渡し訓練等を実施した。

ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対する、法執行能力向上支援等としては、JICA等と協力し、平成29年1月に、マレーシアにおいて、ソマリア周辺国の職員に対して訓練・研修を実施すると共に、同年7月から8月にかけて、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関職員を招聘して海上犯罪取締り研修を実施した。

○進捗評価

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の安全を確保   |                             |
| <p><b>■評価指標</b><br/>ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する日本船舶における海賊等事案の発生状況</p> <p><b>■進捗</b><br/>日本船舶警備特措法に基づく民間武装警備員による乗船警備に係る所要の手続きを的確に実施し、ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する日本船舶の安全確保を図っており、本取り組み等の結果、近年では同海域の日本船舶に対する海賊等事案の発生件数は0件となっている。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>目標</b> ソマリア沖・アデン湾にて司法警察活動等を実施することで、海賊事案発生件数を減少  |                             |
| <p><b>■評価指標</b><br/>海賊対処法に基づく海賊対処のため、ソマリア沖・アデン湾へ派遣される海上自衛隊の護衛艦に海上保安官を同乗させる</p> <p><b>■進捗</b><br/>平成21年以降、派遣される海上自衛隊の護衛艦に計200名以上の海上保安官を同乗させており、海上自衛官とともに海賊行為、周囲の航行船舶等の監視、情報収集活動等を的確に実施している。また、平成29年2月にジブチに海上保安庁の航空機を派遣し、海賊護送訓練を実施している。本取り組み等により、ソマリア沖・アデン湾における海賊発生件数は低い水準で推移している。<br/>※ソマリア沖・アデン湾における海賊等事案の発生状況(国際商業会議所(ICC)国際海事局(IMB)等による。)<br/>2011年:237件 2012年:75件 2013年:15件 2014年:11件 2015年:0件 2016年:2件<br/>2017年(上半期):7件</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>目標</b> ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の法執行能力向上を図ることにより、海賊事案発生件数を減少  |                             |
| <p><b>■評価指標</b><br/>ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する</p> <p><b>■進捗</b><br/>ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の法執行能力を向上させるため、平成20年以降毎年、本邦開催の海上犯罪取締り研修にソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関職員を招へいしているほか、平成25年以降、ジブチ沿岸警備隊に対するJICAプロジェクトのもと、海上保安官計23名を派遣し、海賊対策に関する訓練等を実施している。また、平成29年11月にはJICA等と協力し、ソマリア周辺国の職員を対象に、国際上級立入検査の研修を実施する等、法執行能力向上を推進している。本取り組み等により、ソマリア沖・アデン湾における海賊発生件数は低い水準で推移している。<br/>※ソマリア沖・アデン湾における海賊等事案の発生状況(国際商業会議所(ICC)国際海事局(IMB)等による。)<br/>2011年:237件 2012年:75件 2013年:15件 2014年:11件 2015年:0件 2016年:2件<br/>2017年(上半期):7件</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |

担当省庁:国土交通省(海事局外航課、海上保安庁警備救難部国際刑事課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

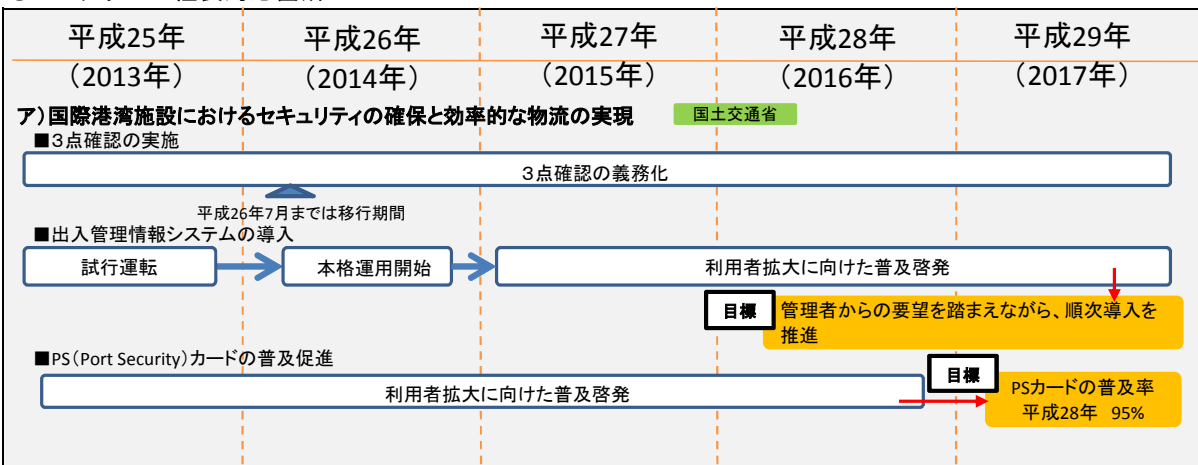
5) 港湾における保安対策の推進

**ア) 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現**

○プログラム本文対応箇所

国際港湾施設の保安の確保のため、入場の際の身元確認の徹底(全ての入場者に対する本人・所属・立入目的の確認)完全義務化を平成26年7月1日から開始した。  
 一方、主要な国際港湾施設においては、当該措置を円滑かつ確実にを行うため、平成27年1月1日から出入管理情報システムの本格運用を開始している。引き続き、同システムの導入を推進するとともに、当システムの効果的な運用に不可欠なPS (Port Security) カードの普及を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際港湾施設の保安の確保のために平成26年7月1日から完全義務化を開始した3点確認を円滑かつ確実にを行うための出入管理情報システムについて、東京港を始めとする13港53ターミナルにおいて導入し、平成27年1月1日から本格運用を開始するとともに、同システムの効果的な運用に不可欠なPSカードの普及を進めている。  
 PSカードの普及率: 79% (平成24年度) → 96% (平成28年度)

○進捗評価

|   |          |
|---|----------|
| <b>目標</b> 管理者からの要望を踏まえながら、順次導入を推進   |          |
| <b>評価指標</b><br>主要港湾(三大湾及び北部九州の10港)のコンテナターミナルへの導入。<br><br><b>進捗</b><br>出入管理情報システムについて、平成27年1月1日から本格運用を開始。三大湾及び北部九州の主要港湾を含め、13港53ターミナルにおいて導入しており、引き続き導入を推進していく。 | <b>A</b> |

|  |          |
|--|----------|
| <b>目標</b> PSカードの普及率: 平成28年 95%   |          |
| <b>評価指標</b><br>国際コンテナターミナルの出入管理情報システムの使用に必要なPSカード(Port Security カード)の普及率<br><計画当初の実績値> 79% (平成25年)<br><目標> 95% (平成28年)<br><現状> 96% (平成28年) | <b>A</b> |
| <b>進捗</b><br>平成28年10月現在、出入管理情報システム導入港におけるPSカード使用率は96%であり、PSカードの普及が進んでいる。   |          |

担当省庁: 国土交通省(港湾局海岸・防災課危機管理室)

(4) 輸送の安全、保安の確保

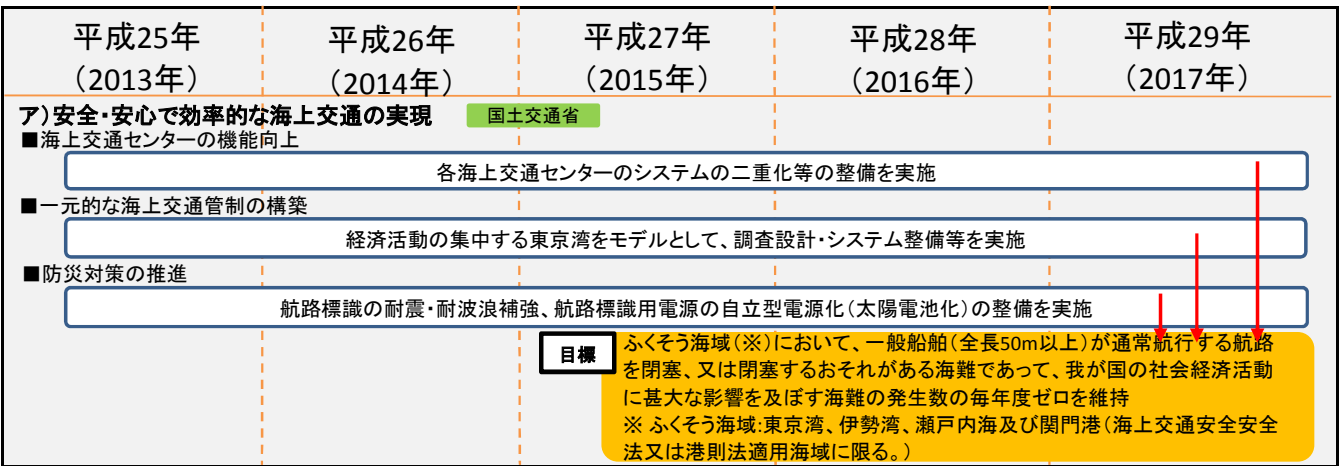
7) 海上交通センターの機能向上等に向けた整備の推進

**ア) 安全・安心で効率的な海上交通の実現**

○プログラム本文対応箇所

船舶交通の効率化及び安全対策の充実強化のため、海上交通センターのシステム二重化等の整備を行うとともに、船舶の動静監視及び情報提供体制を整えるために、一元的な海上交通管制を構築する。  
 また、災害発生時においても安定した海上輸送ルートを確認するため、航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■海上交通センターの機能向上

- ・関門海峡海上交通センターにおいて、電源の二重化、備讃瀬戸海上交通センターにおいて、レーダー不感地帯の解消のための整備を実施した。また、大阪湾海上交通センター、備讃瀬戸海上交通センター及び関門海峡海上交通センターにおいてレーダー装置の高機能化整備を実施した。
- ・平成29年度においては、伊勢湾海上交通センター及び関門海峡海上交通センターにおいてレーダー装置の高機能化整備を実施する。【平成29年度予算(国費) 8,939百万円の内数】

■一元的な海上交通管制の構築

- ・平成29年度も引き続き、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、海上交通機能の維持等のための制度の整備及びレーダーなどの関連施設の整備等を推進する。【平成29年度予算(国費) 8,939百万円の内数】

■防災対策の推進

- ・航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施した。
- ・平成29年度も引き続き、航路標識の耐震・耐波浪補強の整備を実施する。【平成29年度予算(国費) 8,939百万円の内数】

○進捗評価

**目標** 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、又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の毎年度ゼロを維持  
 ※ ふくそう海域:東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全安全法又は港則法適用海域に限る。)

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p>■評価指標</p> <p>ふくそう海域における航路閉塞や多数の死者数が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生数</p> <p>&lt;計画当初の実績値&gt; 0件</p> <p>&lt;目標&gt; 毎年度 0件</p> <p>&lt;現状&gt; 毎年度 0件を維持</p> <p>■進捗</p> <p>ふくそう海域における社会的影響が著しい大規模海難の発生数の毎年度ゼロを維持している。</p> | <p>評価結果</p> <p><b>A</b></p> |
|--|-----------------------------|



### 3. 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

全体の約46%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）一方で、全体の約52%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：BまたはC）。

後者に分類された指標のうち、全体の約43%の指標については、今後の達成見込みがある（評価結果：B）一方で、全体の約9%の指標については、今後の達成見込みがない（評価結果：C）状況である。

その他、全体の約2%の指標については、平成29年9月時点で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。

| 【評価の内訳】(全目標)   | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A：目標年次までに達成済み  | 58  | 46%  |
| B：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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む)    | 55  | 43%  |
| C：評価時点で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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む) | 12  | 9%   |
| D：全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA：評価時点ではデータ無し   | 2   | 2%   |
| 合計   | 127 | 100% |

達成済みの目標が過半数を下回っており、全体として未達成の目標が多くなっているが、この結果は定量的目標の評価結果の影響によるものと考えられる。詳細については(2)で考察を行う。

なお、施策単位で評価を行ったところ、全体の約40%については、目標を達成することができた（評価結果：A）一方で、全体の約59%については、まだ目標を達成できていない（評価結果：BまたはC）。

| 【評価の内訳】(全施策)   | 施策数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A：目標年次までに達成済み  | 43  | 40%  |
| B：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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む)    | 52  | 49%  |
| C：評価時点で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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む) | 11  | 10%  |
| D：全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA：評価時点ではデータ無し   | 1   | 1%   |
| 合計   | 107 | 100% |

施策単位の評価では、複数の目標が設定されている施策については、より低い評価を当該施策の評価としていることから、本評価が一概に施策全体の進捗を表しているわけではないことに留意が必要である。



「総合物流施策推進プログラム」のテーマごとの評価結果は以下の通りである。

### ①産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

本テーマに係る指標の約43%については目標を達成している（評価結果：A）が、約54%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：BまたはC）。

#### 1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

| 【評価の内訳】  | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A：目標年次までに達成済み  | 31  | 43%  |
| B：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<br>（評価時点が目標年次に到達していないものを含む）    | 32  | 44%  |
| C：評価時点で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<br>（評価時点が目標年次に到達していないものを含む） | 7   | 10%  |
| D：全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA：評価時点ではデータ無し   | 2   | 3%   |
| 合計   | 72  | 100% |

第3章2. で示した通り、本テーマは国際物流をはじめ、以下の通り多様な観点の施策から構成されている。

- ・我が国物流システムの国際展開の促進
- ・我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
- ・荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善
- ・国民生活の維持・発展を支える物流
- ・物流を支える人材の確保・育成

上記項目のうち、目標を達成できた施策の比率が最も低い項目は、「国民生活の維持・発展を支える物流」である（Aが22%）。

当該項目は、条件不利地域等における輸送網の確保・維持の取組やインターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応等が盛り込まれているが、近年の人口減少・少子高齢化の進展やライフスタイルの変化に伴う物流に対するニーズの変化への対応等、物流を取り巻く状況に様々な変化が生じていることが、未達成の目標が多くなっている一因と考えられる。

物流を取り巻く状況変化を踏まえた評価結果の考察は第5章で示すこととする。

## ②さらなる環境負荷の低減

本テーマに係る指標の約43%については目標を達成している（評価結果：A）が、約57%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：BまたはC）状況であり、達成済みの目標数は低い割合となっている。

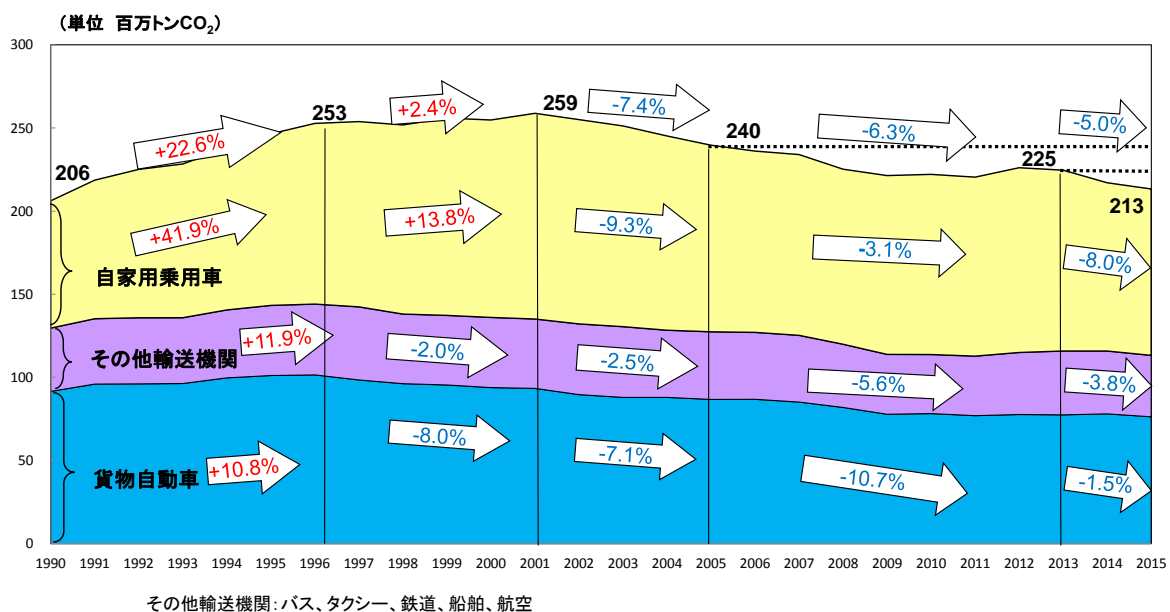
### 2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組

| 【評価の内訳】  | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A：目標年次までに達成済み  | 9   | 43%  |
| B：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<br>（評価時点が目標年次に到達していないものを含む）    | 7   | 33%  |
| C：評価時点で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<br>（評価時点が目標年次に到達していないものを含む） | 5   | 24%  |
| D：全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA：評価時点ではデータ無し   | 0   | 0%   |
| 合計   | 21  | 100% |

我が国における運輸分野のCO<sub>2</sub>排出量は、2001年度から減少を続けており、2013年度から2015年度までで5.0%減となっている（図20）。これは「地球温暖化対策計画」（平成28年5月閣議決定）における運輸部門の排出量削減の目標が2030年度において2013年度比約28%減（年率換算で約1.6%減）（図21）であることから、一定程度の進捗があるといえることができる。

しかしながら、2013年度から2015年度までの貨物自動車や鉄道・船舶を含むその他輸送機関の排出量の削減率（貨物自動車：1.5%減、その他輸送機関：3.8%減）が自家用乗用車（8.0%減）と比較して低いことも踏まえ、今後も、更なる施策の推進を図るとともに、取組の効果をより適切に評価するための指標の設定が必要と考えられる。

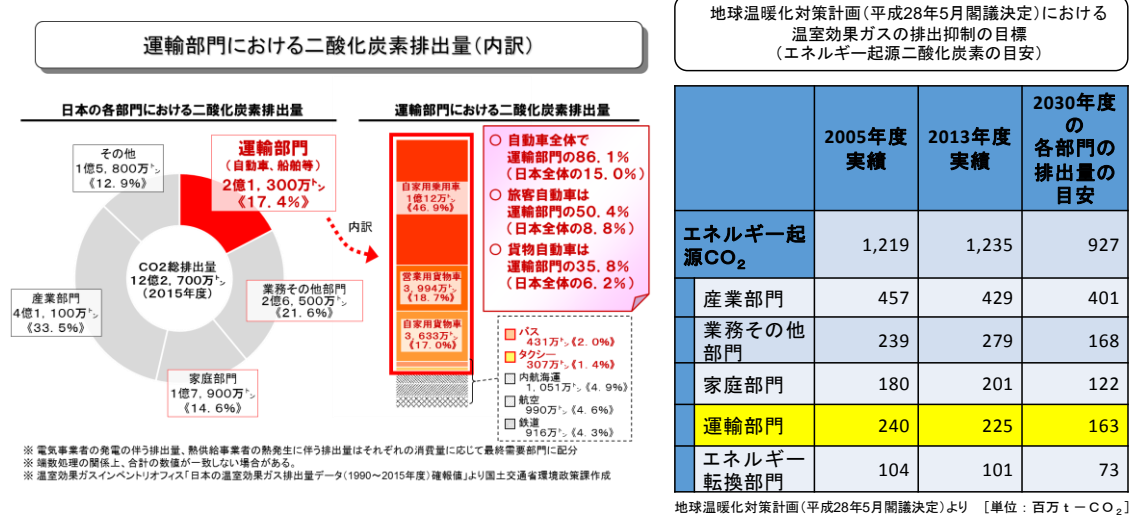
図20 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



出典：国土交通省HP

図21 我が国のCO<sub>2</sub>排出量と削減の国際約束

- 日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、**運輸部門からの排出量は17.4%**。
- **自動車全体では運輸部門の86.1%（日本全体の15.0%）、貨物自動車に限ると運輸部門の35.8%（日本全体の6.2%）を排出。**
- 京都議定書目標は第一約束期間が終了し、COP21で採択されたパリ協定やH27年7月に国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、「地球温暖化対策計画」がH28年5月に閣議決定された。



### ③安全・安心の確保

本テーマに係る指標の約53%については目標を達成している（評価結果：A）が、約47%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：BまたはC）。

#### 3. 安全・安心の確保に向けた取組

| 【評価の内訳】  | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A：目標年次までに達成済み  | 18  | 53%  |
| B：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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む)    | 16  | 47%  |
| C：評価時点で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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む) | 0   | 0%   |
| D：全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA：評価時点ではデータ無し   | 0   | 0%   |
| 合計   | 34  | 100% |

本テーマは達成済みの目標が過半数を超えており、他のテーマと比較すると目標達成済みの施策が多くなっているが、安全・安心の確保は物流政策の大前提となるものであることから、未達成の施策については、達成に向けた更なる取組やより適切な指標の検討等、一層の対応が必要である。

## (2) 定量的目標と定性的目標についての考察

### ①定量的目標について

定量的に評価を実施した目標 50 の内訳を集計したところ、Aが 28%、Bが 50%、Cが 18%、NAが 4%となっており、達成に向けた進捗を示しているが達成できていない目標が多くなっている。

#### 定量的目標の内訳

| 【評価の内訳】  | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A : 目標年次までに達成済み  | 14  | 28%  |
| B : 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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む)    | 25  | 50%  |
| C : 評価時点で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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む) | 9   | 18%  |
| D : 全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA : 評価時点ではデータ無し   | 2   | 4%   |
| 合計   | 50  | 100% |

この結果については、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画等、他の計画から評価指標を流用して評価している目標は目標年次が平成 32 年度となっているものが多いこと、及び、目標年次は平成 29 年（又は年度）であるが、指標の性質上、評価時点（平成 29 年 9 月）では直近の実績を把握できず、実際は目標年次内に達成できる見込みのあるものも含まれていることから、B評価が多くなっていると考えられる。

なお、評価時点で目標年次を迎えており、且つ直近の実績を把握できている定量的目標については、そのうち 78%がA評価となっている。

### ②定性的目標について

定性的に評価を実施した目標 77 の内訳を集計したところ、Aが 57%、Bが 39%、Cが 4%となっており、達成することができた目標が多くなっている。

#### 定性的目標の内訳

| 【評価の内訳】  | 目標数 | 割合   |
|--|-----|------|
| A : 目標年次までに達成済み  | 44  | 57%  |
| B : 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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む)    | 30  | 39%  |
| C : 評価時点で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<br>(評価時点が目標年次に到達していないものを含む) | 3   | 4%   |
| D : 全く進捗していない  | 0   | 0%   |
| NA : 評価時点ではデータ無し   | 0   | 0%   |
| 合計   | 77  | 100% |

本評価において定性的評価を実施した目標は全体の 61%となっており、それらの目標については別途評価指標を設けて評価を行っている。ただし、それらについては、目標を達成するための取組をどの程度行ったか、という定性的な指標を設定しているものが多数を占めているため、A評価の施策においても、引き続きその効果を検証していくべき施策があることに留意が必要である。

### (3) 総合物流施策推進プログラムにおける目標設定の問題点

以上のような評価結果や考察から、「総合物流施策推進プログラム」における目標設定について、以下のような問題点が挙げられる。

- ・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になっており、アウトカム指標になっていない例が散見される。さらに、本評価において定性的評価を実施した目標は、それらの進捗状況を把握するための指標が設定されていない。
- ・交通政策基本計画や社会資本整備重点計画等との整合性を図るため、評価指標における目標年次を平成32年度としたことから、25年大綱の目標年次である平成29年時点では評価できない場合がある。
- ・指標の目標年次は平成29年であるが、指標の性質上、平成29年の調査結果の集計に技術的に時間を要するため、平成29年時点では評価できない場合がある。

このうち2つ目の問題点については、平成29年7月に策定した「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」の目標年次を、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画の目標年次と整合性を図り、例年より1年短縮して2020年度としたことから、解決したものと考えられる。

今後、新たな総合物流施策推進プログラムを策定し、施策をPDCA方式でフォローアップするために目標を設定する際は、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。施策ごとにアウトカム指標を設定することが難しい場合は、テーマごとにアウトカム指標を設定する等、より大きなくくりでの指標設定を検討する。
- ・目標年次の実績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か、速報性のある代替指標を検討する。

などの工夫が必要と考えられる。



## 第5章 物流を取り巻く状況変化と今後の物流政策の基本的方向性

以上のように、25年大綱に基づく「総合物流施策推進プログラム」の各施策の進捗状況の評価してきたが、25年大綱策定後、我が国の物流を取り巻く状況には様々な変化が生じている。本章においては、物流を取り巻く状況変化を踏まえて「総合物流施策推進プログラム」の評価結果について考察を行うとともに、物流政策における課題を整理し、今後の物流政策の基本的方向性を示すこととする。

### 1. 物流を取り巻く状況変化と評価結果の考察

#### (1) ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化

ASEAN 等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、生産拠点としてだけでなく、消費市場としても急成長していくことが予想されている（図21）。我が国産業の現地法人数も大幅に増加しており、このようなアジア地域の生産拠点拡大に伴って、グローバルなサプライチェーンの円滑化・効率化を一層推進することが求められている。

また、第2章で述べた通り、我が国とアジアとの貿易額が急速に拡大している中で、今後 ASEAN 諸国では、経済成長に加え電子レンジ等の耐久消費財の普及等も相まって、冷凍・冷蔵食品の消費が伸びる見込みである（図22）。このため、ワールドチェーン物流の需要が大きく拡大する可能性が高く、我が国の農林水産物・食品等の輸出拡大も期待される。

「総合物流施策推進プログラム」の施策 No. 1 では、我が国物流システムのアジア展開を推進することとしており、これまで、物流パイロット事業の実施や政策対話を通じた課題の改善、物流機材の規格化・リターナブル化や我が国物流システムの国際標準化等を推進している。本政策レビューの評価結果は、アジア物流圏における我が国物流システムの拡大という目標に対してA評価となっているが、今後も増加していくことが予想されるアジア諸国の需要を我が国に取り込んでいくため、我が国の高品質なワールドチェーン物流サービス等の国際標準を一層推進していく必要がある。

図22 アジア諸国の人口と購買力の伸び

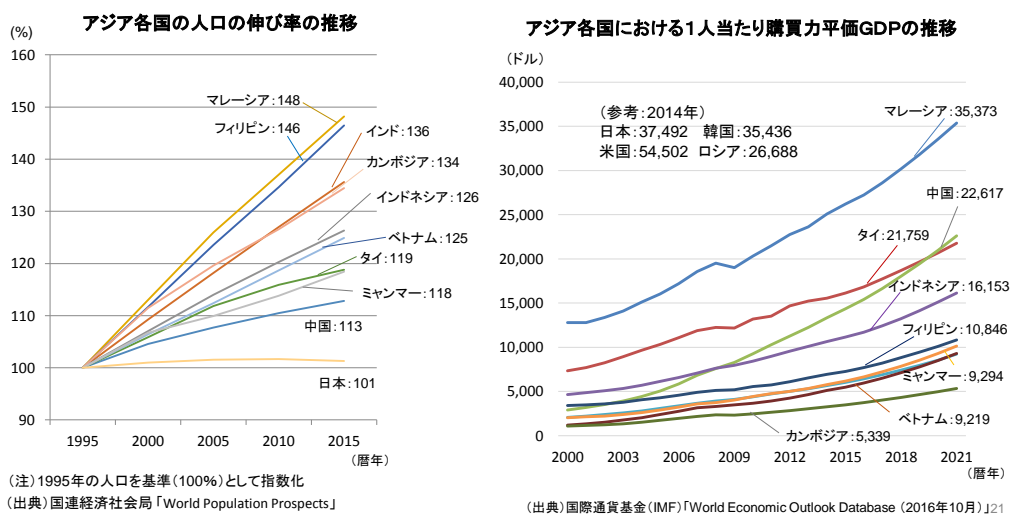
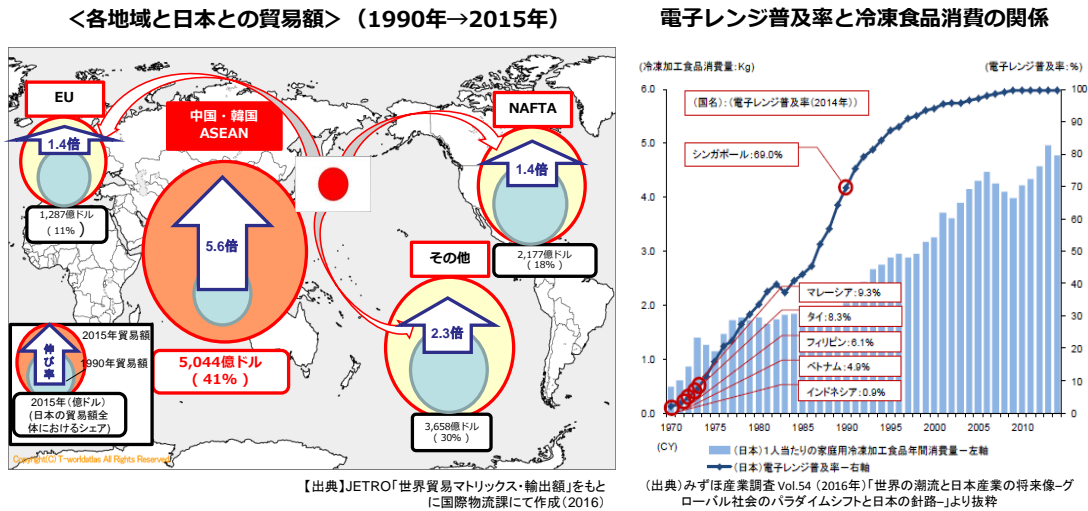


図23 アジアを中心とした貿易額の伸びとアジアで高まるコールドチェーンの需要



## (2) 人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力不足の顕在化とトラック産業の課題

2011年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後も更なる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる(図23)。既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが(図24)、今後、物流の現場を支える労働力に更なる影響が生じるおそれがある。

また、トラック産業は、国内貨物輸送の4割強を担う重要な産業であるが、荷主に比べ立場が弱く、適正な運賃収受が困難であることや荷待ち時間の負担を強いられるなどの課題がある(図25)。トラック産業において取引環境・労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題となっている。

「総合物流施策推進プログラム」の施策 No. 65 では、トラックドライバーの確保のために、①トラック事業の経営環境改善、②トラック運転手の確保・育成(女性のトラック運転手を平成32年までに倍増(平成25年比))を目標に掲げているが、本政策レビューの評価はそれぞれ、B及びC評価となっている。

①トラック事業の経営環境改善については、各種安全対策やトラック事業の適性取引の推進等を図っており、引き続き、取組を推進することとしている。

C評価となっている②トラック運転手の確保・育成(女性のトラック運転手を平成32年までに倍増(平成25年比))については、平成25年度実績が2万人であるのに対し、平成28年度も2万人となっている。指標の目標年次が平成32年度になっていること及び指標の性質上、千人単位での推移が把握できないことから、目標達成に向けた進捗については、引き続き、検証が必要であるが、本評価を踏まえて、深刻化する課題に対して更なる取組が必要である。

現在、政府全体の重要課題である「働き方改革」の一環として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において関係省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画を策定・実施することとされている。

今後、行動計画の策定・実施等により、トラック運送業の労働環境改善、多様な人材の確保・育成等の取組を一層推進する。

図24 我が国の人口推移と今後の予想

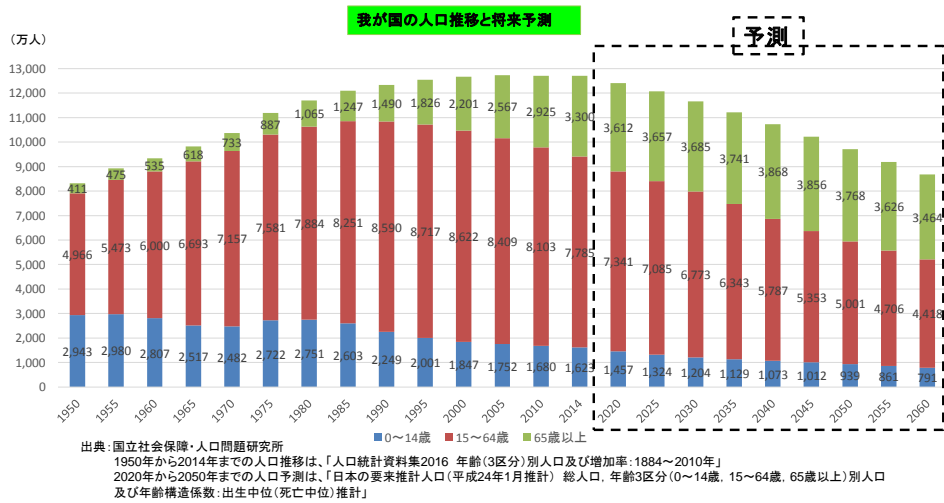


図25 トラックドライバーの高齢化と労働力不足の顕在化

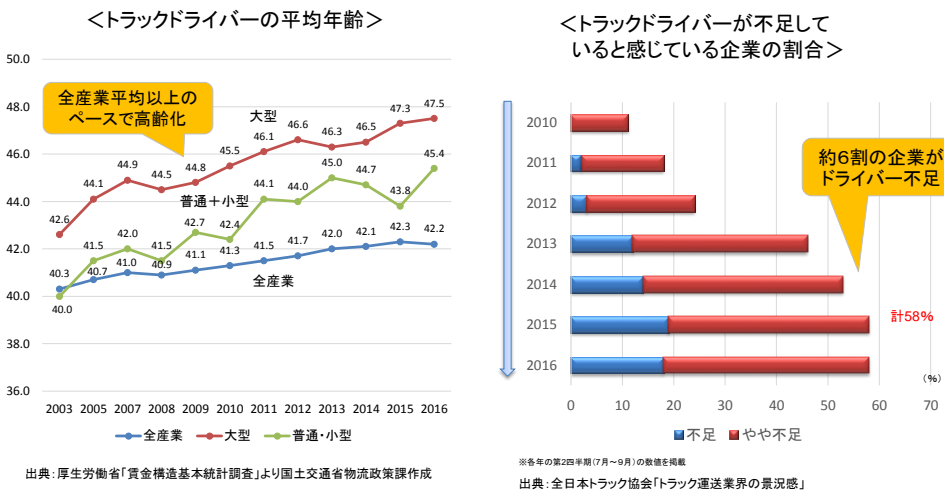
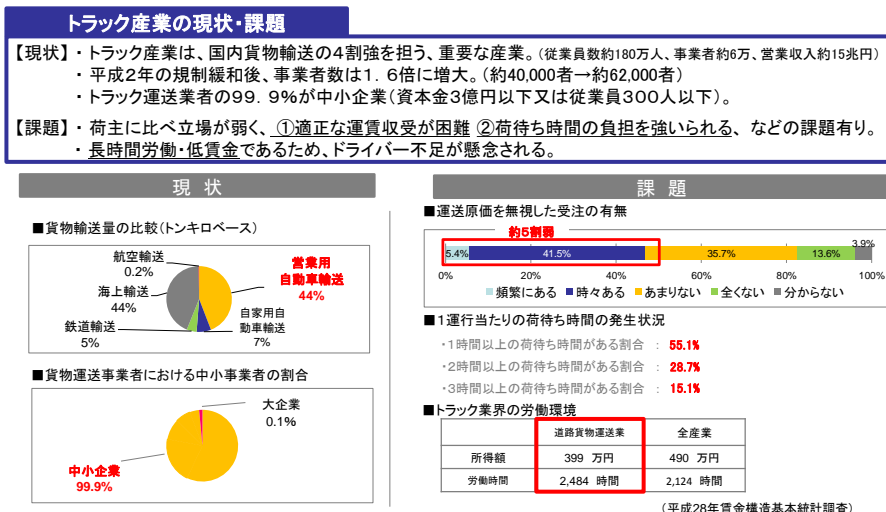


図26 トラック産業の取引環境・労働条件



→ **トラック産業の目標** 荷主等と連携した長時間労働対策や、各種ガイドラインの普及等を通じ、**労働時間の削減**や**適正な運賃収受**に向けた取組を進める  
 (「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」においてその趣旨について合意)

### (3) 社会構造の変化と物流に要求される機能の変化

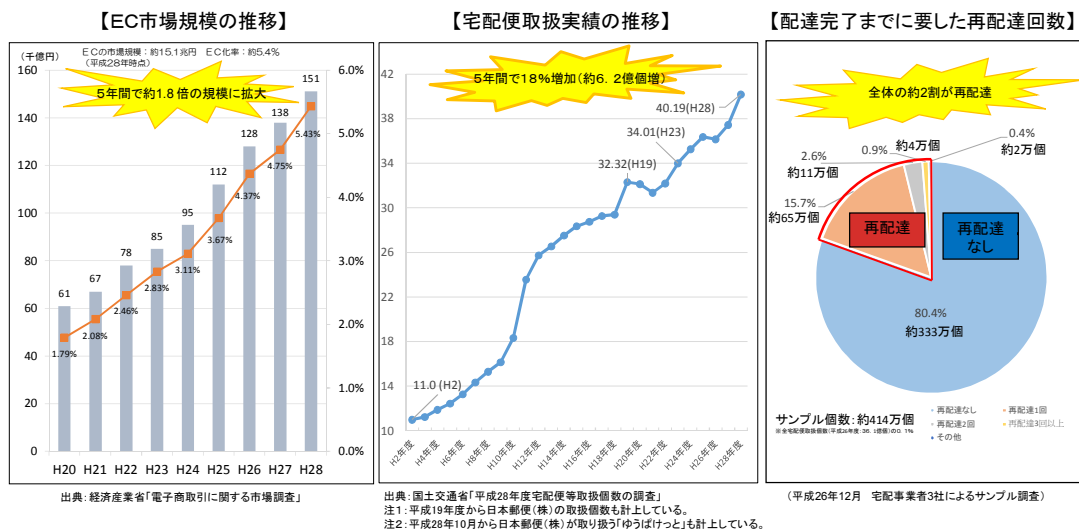
近年、通信販売の利用の一般化により宅配便取扱量が急増するなど、消費者のライフスタイルの変化に応じて、物流に対するニーズも大きく変わってきている。宅配便に関する平成26年のサンプル調査では約2割が再配達となっており(図26)、労働力・環境面での社会的コストが増加している中、通信販売の利用は更に広がることが予想され、輸送の小口・多頻度化による輸送効率の低下や需要集中期の対応が一層困難になることが懸念される。さらに、時間指定、代金收受、荷物の配送先での付随作業など、物流に付随するサービスの範囲が拡大しており、現状のままでは複雑化するニーズに的確に対応できなくなるのではないかと「物流危機」が指摘される状況となっている。

このように、物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。

「総合物流施策推進プログラム」の施策No.38では、共同輸配送の取組の増加を目標に掲げているが、取組状況はマッチングシステムの検証や数件の補助事業の採択にとどまっており、本政策レビューの評価はC評価となっている。

この評価結果は、設定した指標が限られた対象へのアンケート調査によるものであり、広く共同輸配送を推進する施策の結果が必ずしも現れていないことに留意が必要であるが、今後、共同輸配送の取組の増加を図るためには、データや荷姿などに関する事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化の促進等、さらなる施策の推進が必要である。

図27 宅配の再配達削減について



#### (4) ハードインフラの整備の進展

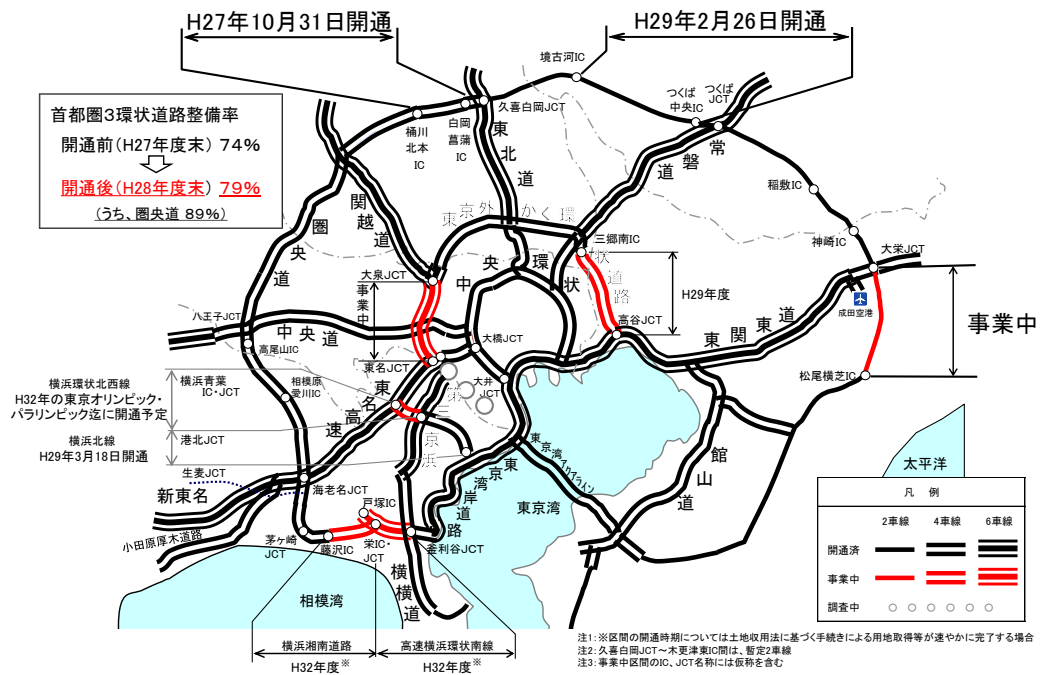
ハードインフラに関しては、トラック輸送の効率化に資するよう、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備が進められてきた(図27)ほか、貨物鉄道の輸送力増強に向けたハードインフラの整備、コンテナ船の大型化に対応するための港湾整備、我が国拠点空港の貨物ハブ化など物流を支えるハードインフラの整備を着実に進めてきた。

「総合物流施策推進プログラム」の1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等(施策 No.7~34)では、物流インフラの整備や運営効率化等を図ることがテーマとなっており、当該項目における本政策レビューの評価結果は、Aが46%、Bが50%、Cが4%となっている。

第4章3.(2)で考察した通り、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画等、他の計画から評価指標を流用して評価している目標は、目標年次が平成32年度となっているものが多いことから、本政策レビューの評価時点ではB評価が多くなっていることを踏まえると、概ね順調に進捗しているといえることができる。

今後は、更なる既存インフラのストック効果の最大化を図るとともに、物流の生産性向上を実現するため、道路、港湾等のハードインフラの機能強化はもとより、インフラ間を繋ぐモーダルコネクタの強化を促進することが重要となっている。

図28 首都圏環状道路の整備



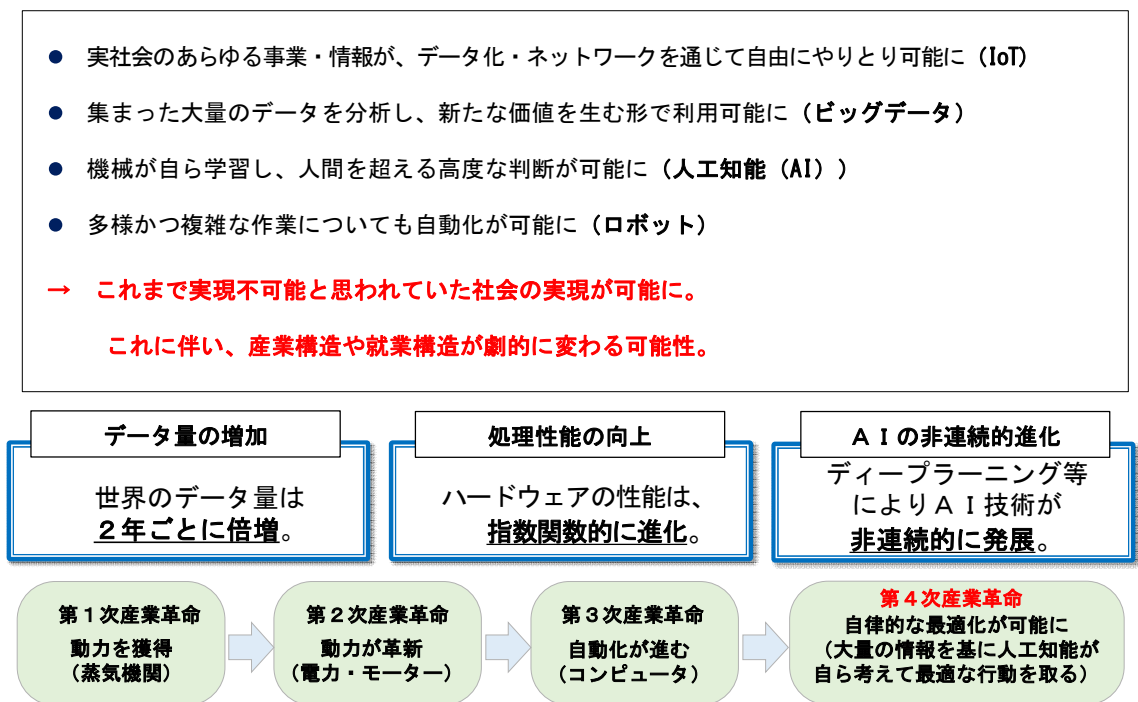


## (5) IoT、BD、AI等の新技術の登場

第4次産業革命時代に入り、データの活用等による大幅な生産性向上が期待される状況となっている(図28)。IoT、BD(ビッグデータ)、AI等の利用については、近年のコンピューターの処理能力の向上、無線通信によるインターネット等への接続の普及等によって、より低コストで高度な情報処理が可能となっている。IoT、BD、AI等を活用して物流分野における膨大なデータを収集・解析し、データを製造、物流、販売等の垣根を越えて総合的に活用することで、サプライチェーン全体の効率性・生産性向上が図られ、物流分野に革命的な変化をもたらすことが期待される。

「総合物流施策推進プログラム」には新技術の活用に関するテーマは盛り込まれていないが、トラック輸送、海上輸送、物流施設内の作業等について人手不足が更に課題となっていく中、新技術の活用はこうした課題の解決を図るために必要であり、今後の物流政策において重要なテーマとなるものと考えられる。

図29 第4次産業革命のインパクト～技術のブレイクスルー～





## (6) 地球環境問題への対応

2016年11月に、2020年以降の温室効果ガス削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が発効され、我が国は2030年度までに26%減(2013年度比)とする削減目標の達成等に向けて取組を行うこととしている。運輸分野は、我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量(電熱配分後)の2割弱を占めており、中でもトラックについては、我が国全体の約6.2%(営業用・自家用計)となっている(図29)。

第4章3.(1)における評価結果のとおり、物流分野におけるCO<sub>2</sub>排出量は減少傾向であるが、国際約束を遵守しつつ、我が国経済の成長を持続させるためには、その基盤となる物流が環境面においても持続可能である必要があり、地球温暖化対策を着実に進めることが重要である。

「総合物流施策推進プログラム」の環境負荷の低減に係る施策では、道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備や、自動車、船舶等の省エネ化の取組についてはA評価が多く、モード毎の対策が順調に進捗していると考えられる。

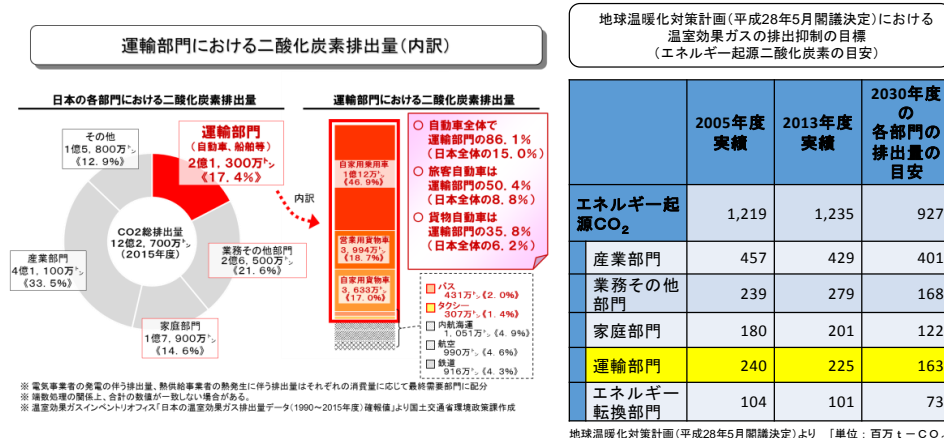
しかし、モーダルシフト促進のための各種取組(「総合物流施策推進プログラム」の施策No.78)についての評価は、補助事業やグリーン物流パートナーシップ会議を通じた普及啓発等の取組を行っているものの、評価指標となっている①荷主におけるモーダルシフト取組率や、②鉄道貨物・内航海運による貨物輸送トンキロの推移が低調であるためC評価となっており、モード間の連携による対応に課題が見られる。

①荷主におけるモーダルシフト取組率については、限られた対象へのアンケート調査によるものであり、広くモーダルシフトを推進する施策の結果が必ずしも現れていないことに留意が必要であり、また、②鉄道貨物・内航海運による貨物輸送トンキロの指標については、目標年次が平成32年度となっているため、目標年次までの目標達成に向けて、今後の取組を一層強化していくことが必要である。

今後は、引き続き、効率的輸送の環境整備や自動車、船舶等の省エネ性能の向上等を進めるとともに、モード間の連携による環境問題への対応をより強力に推進していくことが重要となっている。

図21 我が国のCO<sub>2</sub>排出量と削減の国際約束(再掲)

- 日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、**運輸部門からの排出量は17.4%**。
- **自動車全体では運輸部門の86.1%(日本全体の15.0%)、貨物自動車に限ると運輸部門の35.8%(日本全体の6.2%)**を排出。
- 京都議定書目標は第一約束期間が終了し、COP21で採択されたパリ協定やH27年7月に国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、「地球温暖化対策計画」がH28年5月に閣議決定された。



## (7) 震災等の自然災害への対応

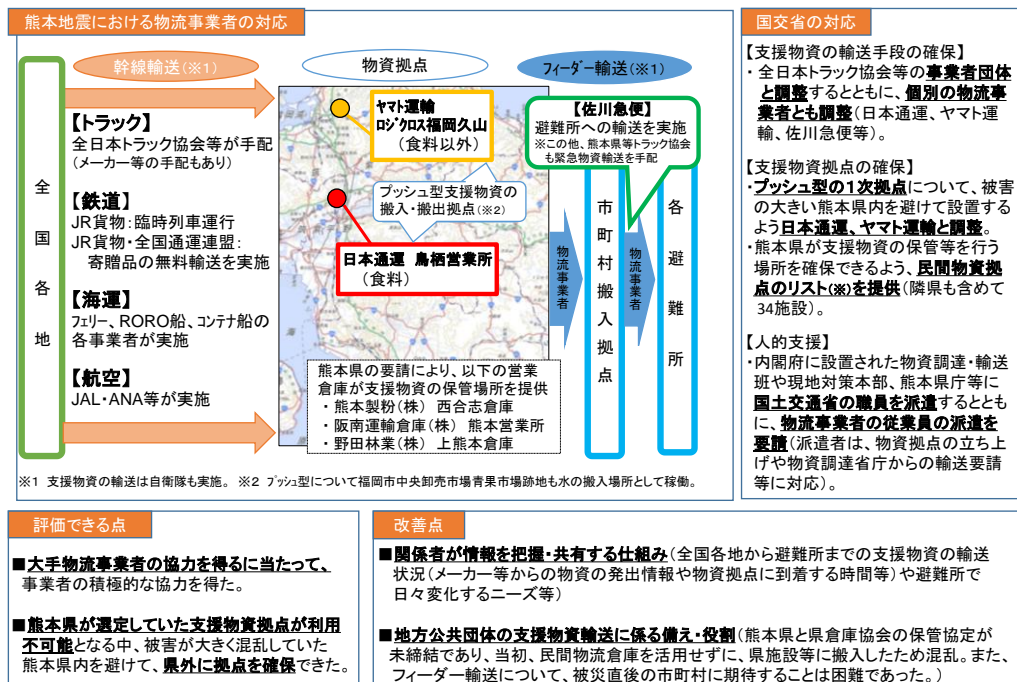
政府はこれまで、東日本大震災等の震災や水害等を踏まえ、被災地において必要となる緊急物資の輸送や保管に関して、地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定等の締結などの対策を講じてきた。平成28年(2016年)熊本地震(以下「熊本地震」という。)では、初めて本格的にプッシュ型支援による物資輸送を実施したが、この際、民間事業者の管理する物流施設2カ所を活用し、災害発生時の物資輸送における民間物流施設の活用の有用性や民間事業者の協力の必要性を再認識することとなった(図30)。

一方、支援物資輸送を担う国、物流事業者、地方自治体、NPO等の多様な関係者の役割分担が明確でなかったことや、物資の輸送状況に関して情報共有が不十分であったこと、輸送拠点から避難所等に至るラストマイルの輸送の混乱が生じたこと等の課題が顕在化したところであり、災害発生時において全体として統制の取れた物流システムを構築することが必要である。

「総合物流施策推進プログラム」の施策No.102では、円滑な支援物資物流の確保の観点から災害に強い物流システムを構築することとしており、①全都道府県における民間物資拠点のリストアップ、②平成28年度末までに支援物資の保管に関する協定締結を完了、③支援物資物流における多様な輸送手段の連携体制の構築、の3点が目標として掲げられている。本政策レビューの評価結果はそれぞれ、A、B、A評価となっており、取組は順調といえることができる。

熊本地震の教訓も踏まえ、今後は緊急物資の輸送や保管に関して地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るほか、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向けた取組やインフラの復旧状況や通行可能なルート等について迅速かつ一元的な情報提供を図ることが必要である。

図30 熊本地震における支援物資輸送の状況



## 2. 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）と今後の物流政策の基本的方向性

上記のような物流を取り巻く状況の変化や新たな課題に的確に対応していくためには、「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」提言で指摘されている通り、物流における生産性の大幅な向上を図り、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある（図31）。そのため、政府は、平成29年7月に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（以下「29年大綱」という。）を策定し、6つの視点から取組を推進していくこととしている（図32）。

本項目では、29年大綱に記載された6つの視点の概要等を示すこととする。

図31 物流をとりまく状況の変化

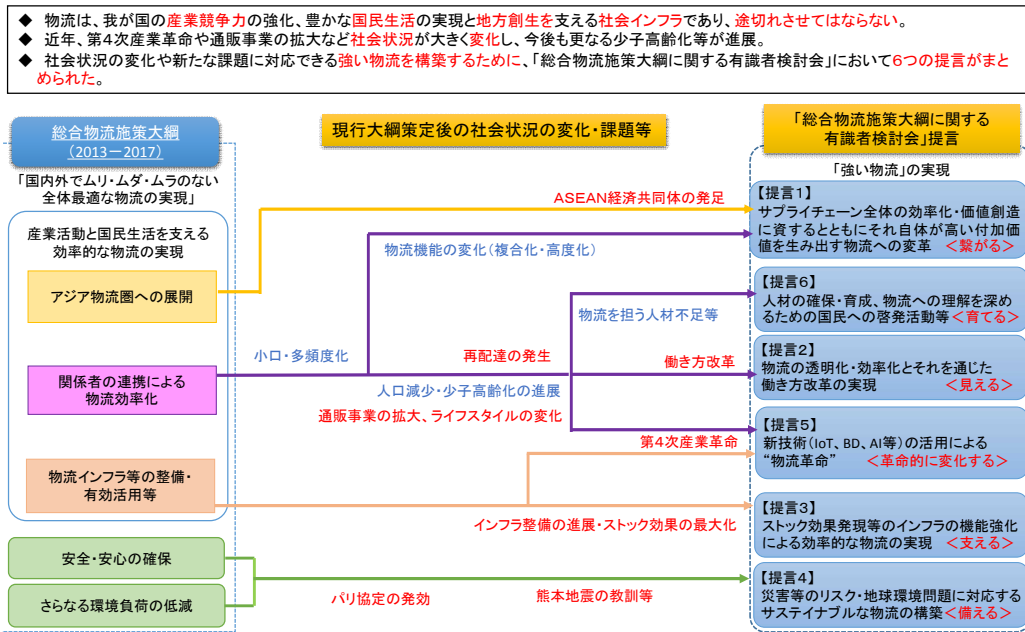
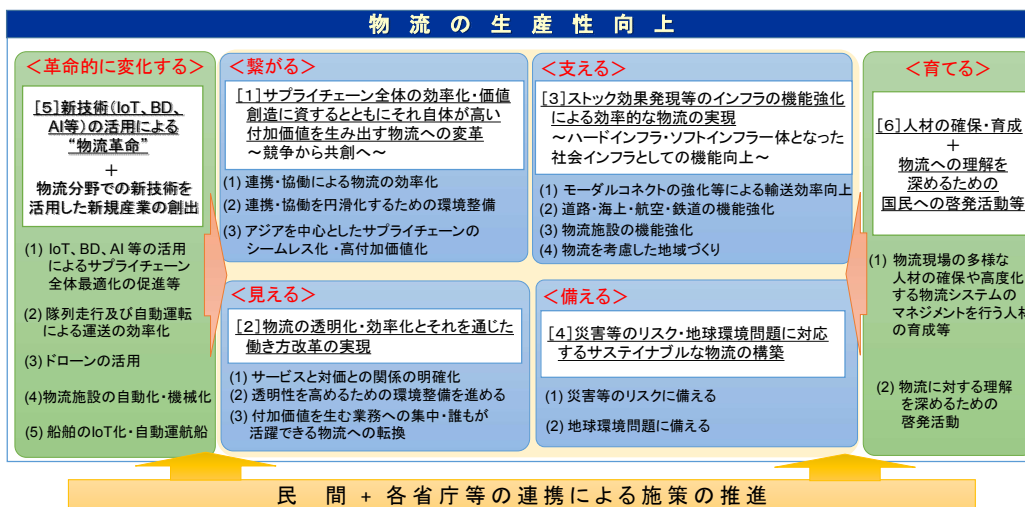


図32 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。





(1) サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～

1つ目の視点は、「繋がる」と題したように、運送事業者間あるいは荷主との連携と協働等による、効率的で価値ある物流の構築である。これには、海外との連結性の強化も含まれる。

1. (3) で述べたように、物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。また、荷主や物流事業者間の連携を図る上で、データや荷姿などの事業者間の相違が相互連携の障害となりかねないことから、事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化を進める必要がある。

また、1. (1) で述べたとおり、アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化も重要な取組である。ASEAN 地域における連結性強化に向けたインフラ整備等、物流の円滑化に資する取組を積極的に行っていくほか、我が国の高品質なコールドチェーン等の国際標準化や、農林水産物・食品の物流効率化、輸出促進等を図る。

今後の物流施策の推進に当たっては、関係者間の連携・協働の促進を図るために、昨年改正された物流総合効率化法（図33）の枠組みの活用や、官民による検討の場を通じた荷姿やデータ・システム仕様の標準化等の取組に向けた検討が必要と考えられる。また、アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化を目指すために、質の高いコールドチェーン物流サービスに関する物流事業者及び政府向けのガイドラインの作成や小口保冷輸送サービスに関する PAS 規格の普及及び ISO 化に向けた取組、「農林水産物の輸出力強化戦略」（平成 28 年 5 月 19 日農林水産部・地域の活力創造本部取りまとめ）等に基づく農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進等に向けた取組の検討が必要と考えられる。

図33 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律(概要)  
(物流総合効率化法の一部改正)



(2) 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現 (=見える)

2つ目の視点は、「見える」と題したように、透明化と効率化による働き方改革の実現とこれによる多様な人材が働きやすい環境づくりである。

1. (2) で述べたとおり、政府全体の重要課題である「働き方改革」に基づき、物流分野においても、商習慣改革や労働者の働きやすい環境づくりを推進する必要がある。トラック運送業は他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強く、これらの労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題である。そのため、法令遵守のもと、これまでの取引慣行を見直し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価の関係を明確化するとともに、荷待ち時間や荷役時間の短縮、宅配便の再配達削減等により、多様な人材が活躍できる働きやすい環境づくりを後押ししていく。

今後の物流施策の推進に当たっては、「働き方改革実行計画」に基づき平成 29 年 6 月に設置した「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、関係省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画を策定・実施するほか、トラック運送業に関する適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化や長時間労働を是正するためのガイドラインの作成等、同連絡会議において取りまとめた「直ちにに取り組む施策」を実施していく。また、トラック運送業における労働者の働きやすい環境づくりを推進するため、トラック予約受付システムの導入促進等の新技術の活用等による荷待ち時間や荷役時間の短縮、受け取り方法の多様化等による再配達削減(図 3 4)、中継輸送方式の普及等に向けた取組について検討することが必要と考えられる。

図34 宅配便の再配達削減



**(3) ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）  
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～**

3つ目の視点は、「支える」と題したとおり、ハードインフラとソフトインフラ（輸送機能等）の双方により発揮される社会インフラとしての物流の機能向上である。

利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた物流を実現するためには、物流インフラを一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、各輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化し、ハードインフラとソフトインフラが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となるよう、輸送効率向上を図る。

また、各輸送モードに係るインフラや物流施設の整備についても、ハード・ソフト一体で進める必要がある。そのほか、都市内における物流や、地域における物流については、それぞれの特性に配慮しつつ、広域的な視点からの物流マネジメントの取組を推進する。

今後の物流施策の推進に当たっては、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進等による「モーダルコネクト」の強化について検討することが必要と考えられる。また、ピンポイント渋滞対策の強化等の道路輸送の機能強化や国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備等による海上輸送の機能強化、物流総合効率化法の枠組み等を活用した物流施設の機能強化等に向けた取組について検討することが必要と考えられる。さらに、物流を考慮した地域づくりを目指すため、都市中心部等における物流の円滑化等に向けた取組等について検討することも必要と考えられる。

**(4) 災害等のリスク・地球環境問題に対するサステイナブルな物流の構築（＝備える）**

4つ目の視点は、「備える」と題したとおり、様々なリスクに対する強靱さや環境面での持続可能性を確保することである。

首都直下地震や南海トラフ地震等、我が国の災害のリスクが高い状況を踏まえ、物流においても災害等へのリスクに対する強靱さを備えておかなければならない。そのためには1.（7）で述べたとおり、災害に強い物流システムの構築（図35）が重要であり、官民連携による支援物資輸送の改善、道路・港湾等における防災・減災対策を引き続き進めていく。さらに、ハードインフラの老朽化やテロ対策等のリスク、大規模なイベントの際のような通常と異なった状況に対して的確に対応していく。

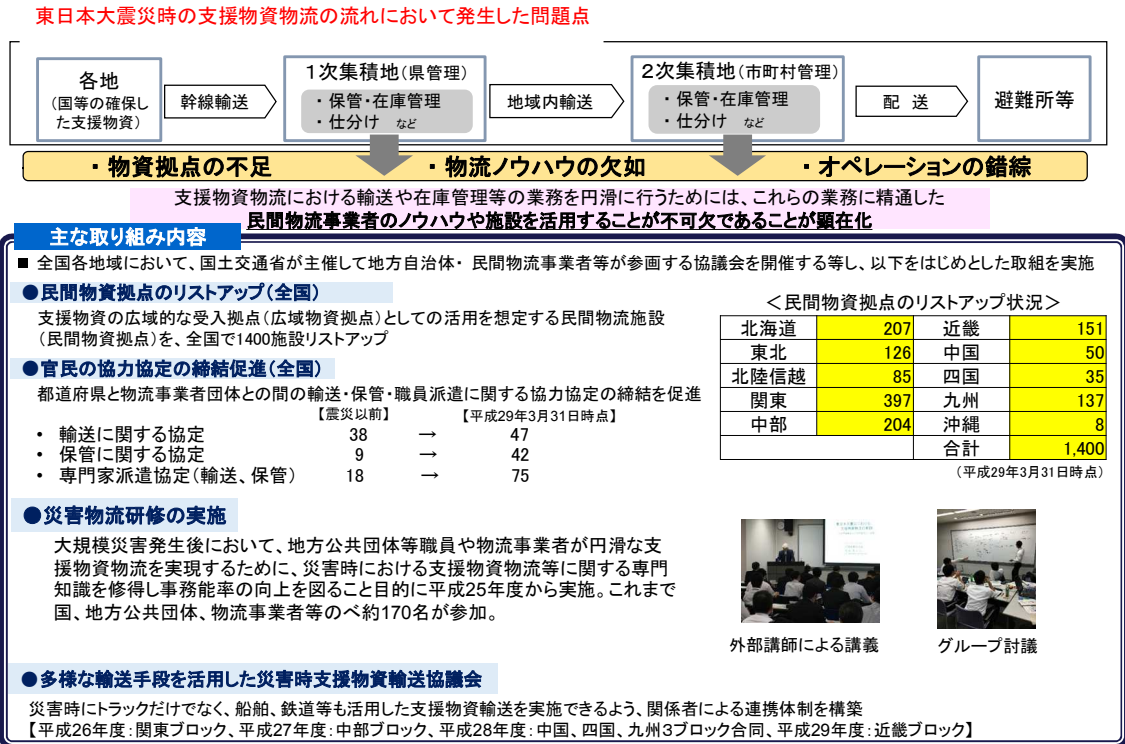
また、1.（6）で述べたとおり、環境面において、パリ協定等、国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ経済成長と国民生活を支えるため、物流分野においてもサプライチェーン全体の環境負荷の低減が必要である。

今後の物流施策の推進に当たっては、災害等のリスクに対しては、ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築のため、緊急物資の輸送や保管に関して地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定等の締結の促進等に向けた取組や、物流事業者によるBCPの策定促進、各インフラの防災・減災・老朽化対策の推進等に向けた取組について検討することが必要と考えられる。また、地球環境問題に対し



では、「地球温暖化対策計画」（平成28年5月13日閣議決定）に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標（運輸部門のエネルギー起源CO2排出量：2013年度225百万tから2030年度163百万t）の達成のために、再配達削減、モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等について検討することが必要であると考えられる。

図35 災害に強い物流システムの構築



以上の4つの視点は、それぞれが物流の生産性向上を図る上で必要な取組であるが、これらを効果的に実施していく上で有効な手段として、以下2つの視点が重要な鍵となる。

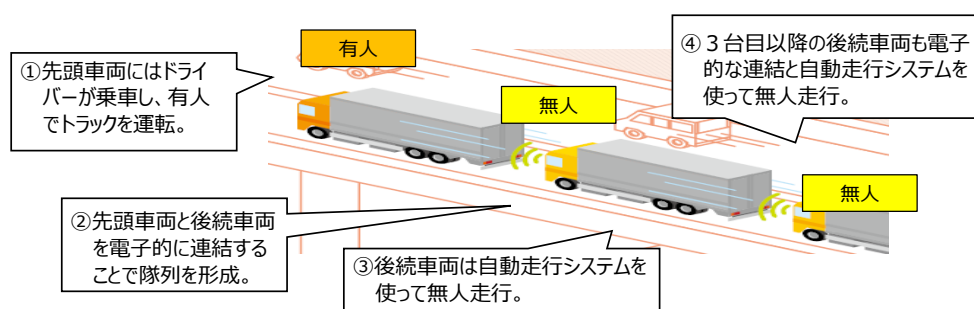
## (5) 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）

5つ目の視点は、新技術の活用による「物流革命」である。

1. (5) で述べたとおり、今後、人材不足が更に課題となる中で、IoT、BD、AI等の新技術の活用は、効率性の飛躍的な向上やサプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たな高い付加価値を生み出す上で重要な取組となる。これらの取組を進める上で必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備等を進め、新技術の積極的活用により「物流革命」を目指していく。

今後の物流施策の推進に当たっては、物流における生産性向上及び省人化等を図るため、トラックの隊列走行（図36）及び自動運転の早期社会実装、小型無人機の物流事業への活用、IoT技術を活用した船舶の開発・普及、物流施設での自動搬送、ピッキング等のロボット機器の活用等に向けた取組について検討を行うことが必要と考えられる。

図36 トラックの隊列走行の実現イメージ



## (6) 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（＝育てる）

最後の視点は、人材の確保・育成及び物流への理解を深めるための国民への啓発である。

物流がその機能を果たしていくためには、現場を支える人材に加え、関係者間の連携を促進し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成が必要不可欠である。こうした人材の重要性についての産業界での認識が高まるとともに、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取組の促進等を図る。

また、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、利用されるよう、啓発活動を行うことも重要となる。

今後の物流施策の推進に当たっては、物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等のため、(2) で述べた自動車運送事業の働き方改革等を通じた環境整備やアジア諸国における物流分野における人材育成支援、物流に関わる技術・技能の資格についての周知等について検討を行う必要があると考えられる。また、国民一人一人の物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解が深まるよう、出前講座における物流をテーマとした講座や宅配再配達削減に向けた国民運動「COOL CHOICE」等の啓発活動の充実に向けた検討を行うことが必要と考えられる。

### 3. 新たな総合物流施策推進プログラムについて

今後、29 年大綱において示された方向性に基づいて、政府が一体となって物流施策を計画的に実施していくため、具体的な施策を取りまとめた新たな総合物流施策推進プログラムを策定する予定である（図 37）。

本政策レビューにおける評価結果や考察を踏まえ、新たな総合物流施策推進プログラムを策定し、引き続き、PDCA 方式により施策の進捗管理を行うとともに、施策の検証を通して必要な修正を行い、施策の効果が発揮されるよう取組を進めていく。

図37 新たな総合物流施策推進プログラムの策定について

