

平成30年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省30-19)

| 施策目標   | 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する |        |                |                    |                    |                    |                              | 担当部局名     | 総合政策局物流政策課        |            |   | 作成責任者名 | 物流政策課長 英 浩道 |         |  |
|--|--|--------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|-----------|-------------------|------------|---|--------|-------------|---------|--|
| 施策目標の概要及び達成すべき目標   | 港湾および海上等における総合的な物流体系の整備を促進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。     |        |                |                    |                    |                    |                              | 施策目標の評価結果 |                   | 政策体系上の位置付け | 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化  |        | 政策評価実施予定時期  | 平成31年8月 |  |
| 業績指標   | 初期値  | 実績値    |                |                    |                    |                    |                              | 評価結果      | 目標値               | 目標年度       | 業績指標の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等   |        |             |         |  |
| 69 国際船舶の隻数   | 214隻   | 平成28年央 | 158隻           | 179隻               | 193隻               | 214隻               | 231隻                         | /         | 約294隻             | 平成33年央     | 安定的な国際海上輸送の確保のため、国際船舶に関する課税の特例(登録免許税・固定資産税の軽減)を継続することにより、国際船舶を平成28年より約80隻増加させるとし、目標を約294隻(平成33年央)とした。   |        |             |         |  |
| 70 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合*                        | 約10%   | 平成22年度 | 10%            | 9.8%               | 9.8%               | 9.1%               | 8.6%                         | /         | 約10%              | 毎年度        | 我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成22年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目指す。  |        |             |         |  |
| 71 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数                                     | 150隻   | 平成24年度 | 159隻           | 184隻               | 197隻               | 219隻               | 237隻                         | /         | 262隻              | 平成29年度     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申(平成19年12月)において、非常時において一定規模の国民生活・経済活動水準を維持するために最低限必要な、日本の外航海運事業者が運航する日本船舶(以下「日本船舶」)の隻数は「約450隻」と試算されたところである。</li> <li>・しかしながら、日本船舶450隻を短期間で達成することは困難であることから、平成25年3月30日に改正した「日本船舶・船員の確保に関する基本方針」において、当面の目標として、海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた対外船舶運航事業者(認定事業者)が所有する日本船舶数を平成20年度からの9年間で3.2倍とすることを旨とするとしている。</li> <li>・上記「基本方針」に基づき、認定事業者が所有している平成20年度の日本船舶数74隻を3.2倍、その他の事業者は横ばいとし、平成29年には262隻に増加させることを目標値として設定するものである。</li> <li>・上記目標値は、認定事業者が「基本方針」に基づき策定した計画を踏まえ、トン数標準規制等の税制特例措置の効果により、達成すべき目標値として設定している。</li> <li>・上記目標値の達成により、非常時における一定規模の国民生活・経済活動水準を維持するために最低限必要な外航日本船舶450隻の早期確保等の効果が期待出来る。</li> </ul> |        |             |         |  |
| 72 内航船舶の平均総トン数*  | 654トン  | 平成23年度 | 688            | 704                | 715                | 712                | 727                          | /         | 687トン             | 毎年度        | 効率的で安定した国内海上輸送を確保するためには、産業基礎物資の約8割の輸送を担う等の内航海運の特性を踏まえ、代替建造の促進により、効率的かつ一定規模の輸送能力(船腹量)の確保が求められる。この代替建造の促進の指標として、船腹量の維持又は平均総トン数の維持という、主に2つの考え方があり、船腹量は需給動向に応じて変動するものであるため、内航船舶の平均総トン数を最低限維持していくという目標設定が有効かつ最適である。このため、内航船舶の過去5年(平成23年度～平成27年度)の平均総トン数687(平均総トン)の数値の維持を目標とする。   |        |             |         |  |
| 73 海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト)(①国内*、②国際*)                  | ①-<br>②-   | -      | ①-<br>②-       | ① 0.1%減<br>② 0.6%減 | ① 0.9%減<br>② 1.4%減 | ① 1.0%減<br>② 1.9%減 | ① 1.0%減(速報値)<br>② 2.0%減(速報値) | /         | ①約3%減<br>②約5%減    | 平成32年度     | <ul style="list-style-type: none"> <li>①国内海上貨物のコスト削減を着実に推進していく必要があるため、船舶の大型化に対応した港湾施設等の整備や効率的な施設配置等により、平成32年度までに発現が見込まれる海上輸送コスト低減効果である3%を、目標として設定。</li> <li>②国際海上貨物のコスト削減を着実に推進していく必要があるため、船舶の大型化に対応した港湾施設等の整備や効率的な施設配置等により、平成32年度までに発現が見込まれる海上輸送コスト低減効果である5%を、目標として設定。</li> </ul>  |        |             |         |  |
| 74 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) | 31%  | 平成26年度 | -              | 31%                | 45%                | 79%                | 80%                          | /         | 80%               | 平成32年度     | 各港湾における大規模地震対策施設の整備状況及び港湾BCPの策定状況を踏まえ、平成32年度までに施設整備及び港湾BCP策定が見込まれる港湾の割合を80%として目標に設定。  |        |             |         |  |
| 75 港湾BCPが策定された国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、関係機関と連携した訓練の実施割合      | 39%  | 平成28年度 | -              | -                  | -                  | 39%                | 67%                          | /         | 100%              | 平成31年度     | 国土強靱化アクションプラン2017において重要業績指標(KPI)の一つとして設定され、これとの整合を踏まえ、平成31年度までに港湾BCPが策定された重要港湾以上の全ての港湾において関係機関との連携した港湾BCPIに基づく訓練が行われるよう目標を設定。   |        |             |         |  |
| 76 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数(①北米基幹航路、②欧州基幹航路)                 | ①デイリー寄港②週2便  | 平成25年度 | ①デイリー寄港を維持②週2便 | ①デイリー寄港を維持②週2便     | ①デイリー寄港を維持②週2便     | ①デイリー寄港を維持②週2便     | ①デイリー寄港を維持②週2便               | /         | ①デイリー寄港を維持・拡大②週3便 | 平成30年度     | 我が国経済の国際競争力強化に資する基幹航路の直接寄港を維持・拡大することを目的として、国際コンテナ戦略港湾において、①北米航路については現状のデイリー寄港を維持・拡大し、②欧州航路については現状週2便の寄港便数を週3便にすることを目標とする。   |        |             |         |  |
| 77 訪日クルーズ旅客数   | 41.6万人   | 平成26年  | -              | 41.6万人             | 111.6万人            | 199.2万人            | 252.9万人                      | /         | 500万人             | 平成32年      | 明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標を設定。   |        |             |         |  |
| 78 支障物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率                       | 28%  | 平成25年度 | 28%            | 56%                | 68%                | 69%                | 76%                          | /         | 100%              | 平成29年度     | 都道府県の防災計画に示された避難者数等をもとに必要な支援物資を受け入れるために必要な施設数を推計し、88件を目標とする。  |        |             |         |  |

| 達成手段<br>(開始年度)                                | 30年度<br>行政事業レビュー<br>事業番号 | 予算額計(執行額)            |                      |                      | 30年度<br>当初<br>予算額<br>(百万円) | 達成手段の概要  | 関連する<br>業績指標<br>番号 | 達成手段の目標(30年度)<br>(上段:アウトプット、下段:アウトカム)   |
|---|--------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|--|--------------------|---|
|   |                          | 27年度<br>(百万円)        | 28年度<br>(百万円)        | 29年度<br>(百万円)        |                            |  |                    |   |
| (1) 物流産業イノベーションの推進<br>(平成26年度)                | 0214                     | 25<br>(24)           | 41<br>(39)           | 16<br>(24)           | 25<br>-                    | 産業活動と国民生活の基盤であり、我が国社会経済にとって不可欠の構成要素である物流を官民一体となって強い産業構造に改革していくこと(物流産業イノベーション)により、我が国の経済成長を確実に実現していくことが重要になっている。このため、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進、北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への展開等に向けて必要な調査・検討を実施するなど、物流産業イノベーションの実現に寄与する取組の総合的な推進を図る。   | -                  | -                                       |
| (2) 海上運送対策に必要な経費<br>(平成21年度)                  | 0215                     | 64<br>(61)           | 31<br>(27)           | 37<br>(32)           | 19                         | ①外航海運分野におけるアジアとの連携強化<br>国際海事機関(IMO)においては、海事に関する国際ルールの策定に関してはEUが主導的立場にある。このため、我が国を国際海事活動の拠点としたアジアにおける連携協調体制を確立し、国際海事活動への積極的貢献を行うことにより、我が国海事産業の競争力強化、我が国主導の安全・環境基準の策定を図る。<br>②外航海運対策<br>我が国商船隊の国際競争力及び航行安全対策の強化を推進するために必要な施策の企画・立案により、外航海運の発展を図る。<br>③内航海運・旅客船対策<br>内航海運について近代化を促進し、事業の安定を確保するとともに、その健全な発展を図る。また、旅客船事業について実態を把握し、必要な施策を立案する。 | 70<br>72           | -                                       |
| (3) マラッカ・シンガポール海峡等<br>航行安全対策<br>(平成20年度)      | 0216                     | 34<br>(33)           | 33<br>(30)           | 35<br>(32)           | 34                         | マラッカ・シンガポール海峡は、我が国の輸入原油の約8割が通過することから、我が国経済・国民生活にとって極めて重要な海峡である。最大の海峡利用国である我が国としては、国連海洋法条約に基づき、海峡沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協カメカニズム」の下、海峡沿岸国提案の支援要請プロジェクトを推進し、同海峡の安全確保等に貢献する。   | 70                 | マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難事件の発生件数:0件 |
| (4) 内航海運の効率化に必要な経費<br>(平成29年度)                | 0217                     | -                    | -                    | 21<br>(19)           | 20                         | 新規荷主が海上輸送を利用しやすいよう、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行い、その効果を検証する。   | -                  | -                                       |
| (5) 海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置(昭和45年度)  | -                        | -                    | -                    | -                    | -                          | 多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して、環境負荷低減を図りつつ船舶の代替を促進し、外航海運における計画的かつ安定的な日本商船隊の維持・整備、内航海運における安定的な輸送サービスの確保を図るための税制特例措置。<br>圧縮記帳の比率:80/100  | 70<br>72           | -                                       |
| (6) 船舶に係る特別償却制度(昭和26年度)                       | -                        | -                    | -                    | -                    | -                          | 外航・内航海運におけるCO2排出削減にかかる国際的な動向を踏まえ、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊拡大のための投資を促進するための税制特例措置。<br>(外航) 外航日本船舶:18/100 (内航) 高度内航環境低負荷船:18/100<br>外航日本船舶以外:16/100 内航環境低負荷船:16/100  | 70<br>72           | -                                       |
| (7) 国際船舶に係る課税標準の特例措置(平成8年度)                   | -                        | -                    | -                    | -                    | -                          | 我が国商船隊の中核を担い、質の高いサービスを確実に提供している日本籍船のうち、安定的な国際海上輸送の確保上、特に重要な船舶である国際船舶の安定的な確保を図るための税制特例措置。<br>登録免許税:税率 本則4/1000 → 国際船舶 3.5/100<br>固定資産税:課税標準 外航船舶1/6 → 国際船舶1/18  | 69                 | -                                       |
| (8) 国際船舶の所有権登記等に係る課税の軽減措置(平成8年度)              | -                        | -                    | -                    | -                    | -                          |  |                    |   |
| (9) 対外船舶運航事業を営む邦人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置(平成21年度) | -                        | -                    | -                    | -                    | -                          | 対外船舶運航事業者が、海上運送法に基づき、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶・準日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度。  | 71                 | -                                       |
| (10) 港湾整備事業<br>(昭和25年度)                       | 0219                     | 188,021<br>(187,265) | 206,753<br>(206,622) | 198,025<br>(197,403) | 180,801<br>-               | 国際・国内の海上輸送ネットワークの構築による国民経済の健全な発展や国民生活の質の向上等を図ることを目的として、国又は港湾管理者が一般公衆の用に供する港湾施設の整備等を行う。   | 73~77              | -                                       |
| (11) 改正SOLAS条約等を踏まえた総合的な港湾保安対策<br>(平成17年度)    | 0220                     | 11<br>(11)           | 13<br>(13)           | 11<br>(10)           | 11<br>-                    | 2001(H13)年9月11日に勃発した米国同時多発テロを契機に改正SOLAS条約が2004(H16)年7月より発効した。同条約に規定された締約政府の義務を果たすため、国は全国統一的な観点から各国際埠頭施設の管理者が定める埠頭保安規定の承認や立入検査等を行い、同施設の管理者は当該施設に係る保安対策を実施している。このような中で、国による保安対策の確実な実施及び迅速な情報伝達体制の維持等を図ることにより、我が国の国際港湾において全国的に一定の保安水準を確保し、危害行為の防止に努めることを目的とする。  | -                  | -                                       |
| (12) 港湾広域防災拠点支援施設の維持管理に必要な経費<br>(平成20年度)      | 0221                     | 56<br>(56)           | 45<br>(45)           | 35<br>(35)           | 45<br>-                    | 大規模災害発生時に基幹的広域防災拠点の機能が早急に発揮されることを目的とした「港湾広域防災拠点支援施設」を国において整備しており、川崎港東扇島地区においては平成20年度から、堺泉北港堺2区においては平成24年度から供用開始しているところ。当該施設が、発災時に有効に活用されるため、日常の維持・管理を適切に実施しているものである。   | 74                 | -                                       |
| (13) 基幹的広域防災拠点における広域輸送訓練に必要な経費<br>(平成20年度)    | 0222                     | 30<br>(30)           | 32<br>(32)           | 31<br>(31)           | 31<br>-                    | 首都直下地震や近畿圏直下地震等の大規模災害時に、川崎港東扇島地区及び堺泉北港堺2区の基幹的広域防災拠点が首都圏及び近畿圏における物流コントロール機能を担い、緊急物資等の輸送を迅速かつ円滑に実施できるように、広域輸送訓練を実施する。  | 74                 | -                                       |
| (14) 国際物流競争力強化に対応した情報ネットワーク構築等経費<br>(平成24年度)  | 0224                     | 37<br>(36)           | 37<br>(37)           | 25<br>(25)           | 27<br>-                    | 近年の国際分業の進展により、製造業や流通業においては、効率的な国際物流ネットワークの構築による、高度なサプライチェーンの形成が不可欠となっており、ICTの活用による物流体系全体の効率化が求められている。このため、本事業では、国内のコンテナ物流情報を一元的に情報提供する「コンテナ物流情報サービス(Colins)」の中でコンテナ動静情報をインターネット上で共有するシステムを用いた国際物流競争力強化に対応した情報ネットワーク構築・運営等を行う。  | -                  | -                                       |

|            |                                      |         |                          |                          |                          |             |   |  |  |
|------------|--------------------------------------|---------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------|---|--|--|
| (15)       | 国際戦略港湾競争力強化対策事業<br>(平成26年度)          | 0225    | 1,375<br>(1,375)         | 1,616<br>(1,615)         | 1,581<br>(1,581)         | 1,462<br>-  | コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大することを目的としている。このためには、ハード・ソフト一体の施策を実施する必要がある、本事業ではソフト施策を対象としている。具体的には、国際基幹航路の維持・拡大に必要な貨物の集約を促進することを目的とする。 | 76   | -  |
| (16)       | 港湾整備事業<br>(平成26年度)                   | 復興庁 141 | 31,467<br>(31,025)       | 33,061<br>(33,054)       | 33,861<br>(33,821)       | 30,415<br>- | 東日本大震災からの早期復興のため、地域経済活動の再生等に必要岸壁、防波堤の整備、がれきや津波による堆積土砂を受け入れるための廃棄物埋立護岸の整備等を行う。   | -  | -  |
| (17)       | 国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業<br>(平成28年度)   | 0227    | -<br>-                   | 423<br>(422)             | 437<br>(435)             | 510<br>-    | コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の国際戦略港湾におけるコンテナターミナルの高度化に取り組み、効率化・コスト削減を推進することで、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・創出に必要な我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図る。   | 76   | -  |
| (18)       | 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業<br>(平成29年度)        | 0218    | -<br>-                   | -<br>-                   | 386<br>(384)             | 700<br>-    | 訪日クルーズ旅客数500万人の実現に向けて、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るための事業を実施する者(地方公共団体又は民間事業者)に対し、その経費の一部を国が補助する。   | 77   | -  |
| (19)       | 災害に強い物流システム構築事業<br>(平成23年度)          | 0213    | 224<br>(96)              | 11<br>(10)               | 10<br>(9)                | 8           | 災害時における円滑な支援物資物流を確保するため、地方ブロック毎に設置された国、地方公共団体、物流事業者等の関係者が参画する協議会において、地方公共団体と物流事業者団体との協力協定の内容の高度化促進や災害時に支援物資拠点として活用可能な民間物流施設の選定等を実施するとともに、熊本地震等で顕在化した課題を踏まえ、ラストマイルを中心とした支援物資輸送訓練等を行う。  | 78   | -  |
| (20)       | 物流効率化のための計画に基づき取得した特定流通業務施設に係る税制特例措置 | -       | -<br>-                   | -<br>-                   | -<br>-                   | -           | 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による総合効率化計画の認定を受けた倉庫業者が一定の防災機能を持ち、物流効率化に資する特定流通業務施設を取得する場合に、当該施設に対して、法人税等の割増償却や固定資産税等の課税標準の特例を講じる。   | 78   | -  |
| (21)       | 社会資本整備総合交付金<br>(平成22年度)              | 0381    | 873,313<br>(871,085)     | 866,058<br>(864,909)     | 884,548<br>(882,356)     | 823,318     | 地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図るため、地方公共団体が作成した社会資本整備総合計画(社会資本整備総合交付金)に基づき、政策目的を実現するための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援する。  | 73<br>77   | 社会資本整備総合計画(全国ベース)<br>社会資本整備総合計画中の成果指標目標の達成度(全国ベース) |
| (22)       | 防災・安全交付金<br>(平成24年度)                 | 0382    | 1,146,342<br>(1,142,974) | 1,215,699<br>(1,212,518) | 1,194,711<br>(1,192,793) | 1,058,887   | 地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、国民の命と暮らしを守るインフラの再構築及び生活空間の安全確保が図られるため、地方公共団体が作成した社会資本整備総合計画(防災・安全交付金)に基づき、政策目的を実現するための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援する。   | 74   | 社会資本整備総合計画(全国ベース)<br>社会資本整備総合計画中の成果指標目標の達成度(全国ベース) |
| 施策の予算額・執行額 |                                      |         | 236,414<br><br>(196,364) | 251,919<br><br>(210,858) | 248,523                  | 183,703     | 施策に関する内閣の重要政策<br>(施策方針演説等のうち主なもの)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○東日本大震災からの復興の基本方針(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定)</li> <li>○観光立国実現に向けたアクション・プログラム2016(平成28年5月)</li> <li>○防災対策推進検討会議 最終報告(平成24年7月31日防災対策推進検討会議決定)</li> <li>○海洋基本計画(平成25年4月26日)、海洋基本計画(平成30年5月15日)</li> <li>○日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)</li> <li>○総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日)、総合物流施策大綱(2017年度~2020年度)(平成29年7月28日閣議決定)</li> <li>○国土強靱化基本計画(平成26年6月3日)</li> <li>○「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)</li> <li>○交通政策基本計画(平成27年2月13日)</li> <li>○経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月閣議決定)</li> <li>○「日本再興戦略」改訂2015-未来への投資・生産性革命-(平成27年6月30日)</li> <li>○第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)</li> <li>○国土強靱化アクションプラン2017(平成29年6月6日国土強靱化推進本部決定)</li> <li>○「日本再興戦略」改訂2016(平成28年6月2日閣議決定)</li> <li>○防災基本計画(平成29年4月11日中央防災会議決定)</li> <li>○未来投資戦略2017(平成29年6月閣議決定)</li> </ul> |  |
| 備考         |                                      |         |                          |                          |                          |             |   |  |  |

※複数の施策に係る事業の予算額について、「予算額計」当初予算額」欄に記載されている数字は複数施策の合計額である。