

令和2年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省2-⑱)

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							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 飯塚 秋成	
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	令和3年8月
業績指標	初期値	目標値設定年度	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			
			27年度	28年度	29年度	30年度	元年度							
70 国際船舶の隻数	214隻	平成28年央	193隻	214隻	231隻	254隻	268隻		294隻	令和3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、国際船舶の目標を約294隻(令和3年央)とした。			
71 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28年度	9.8%	9.1%	8.6%	8.7%	8.1%		10.0%	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29年度時点における過去6年間の世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、その輸送比率を維持することを目標とする。			
72 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数	237隻	平成29年度	197隻	219隻	237隻	261隻	267隻		300隻	令和4年度	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「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」)において、経済安全保障の観点から、日本船舶の必要規模は450隻とされている。上記目標を達成すべく、平成30年2月26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(以下、「認定事業者」という。)が確保する日本船舶数を平成30年度からの5年間で1.2倍とすることを旨としており、第3期海洋基本計画(平成30年5月15日閣議決定)においても、日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、その旨が記載されている。上記「基本方針」に基づき、認定事業者が確保している平成30年の日本船舶数を1.2倍、その他の事業者は横ばいとし、令和4年には約300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。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。			
73 内航船舶の平均総トン数	715トン	平成27年度	715	712	727	747	754		858トン	令和7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、船舶を大型化させ、輸送効率を改善することが重要である。そこで、船舶の大型化の指標として、「内航船舶の平均総トン数」を用いることが有効かつ最適である。内航船舶の平均総トン数は、平成23年から平成27年までの5年間で9%以上増加している。これを踏まえ、平成29年6月にとりまとめた「内航未来創造プラン」において、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため、平成27年度比で20%増(858トン)という目標値を掲げているところ、本指標においても、同様の値(858トン)を目標値として設定することとする。			
74 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- ②-	平成27年度	① 0.9%減 ② 1.4%減	① 1.0%減 ② 1.9%減	① 1.5%減 ② 2.6%減	① 2.2%減 ② 3.1%減	① 2.3%減(速報値) ② 3.8%減(速報値)		①約3%減 ②約5%減	令和2年度	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、令和2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。 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、令和2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。			
75 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	45%	79%	80%	80%	83%		80%	令和2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、令和2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。			
76 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%	82%	100%		100%	令和元年度	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、令和元年度までに港湾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BCPに基づく訓練が行われるよう目標を設定。			

77	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週27万 TEU(欧 州:週2 便、北米: デイリー寄 港、中南 米・アフリ カ・豪州:3 方面・週 12便) ②週10万 TEU((欧 州:週1 便、北米: デイリー寄 港、アフリ カ・豪州:2 方面・週5 便)	令和元年度	-	-	-	-	①①京浜 港週27万 TEU(欧 州:週2 便、北米: デイリー寄 港、中南 米・アフリ カ・豪州:3 方面・週 12便)を維 持 ②阪神港 週10万 TEU((欧 州:週1 便、北米: デイリー寄 港、アフリ カ・豪州:2 方面・週5 便)を維持	①京浜港 週27万 TEU(欧 州:週2 便、北米: デイリー寄 港、中南 米・アフリ カ・豪州:3 方面・週 12便)を維 持 ②阪神港 週10万 TEU((欧 州:週1 便、北米: デイリー寄 港、アフリ カ・豪州:2 方面・週5 便)を維持 (令和5年 度末)	令和5年度	国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、「最終とりまとめフォローアップ」を平成31年3月に公表し、それまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップを行い、現在はこれに基づき、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ航路等を含めた国際基幹航路の多方面・多頻度の直航サービスの充実を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みを進めている。同フォローアップを元に設定された改正港湾法(令和元年11月成立)のKPIを踏まえ、国際コンテナ戦略港湾において現行の運航便数の維持又は増加に努めつつ、基準年度の水準以上の輸送力を毎年維持することを目標とする。
78	訪日クルーズ旅客数	41.6万人	平成26年	111.6万人	199.2万人	252.9万人	245.1万人	215.3万人	500万人	令和2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。
79	都道府県が策定する地域防災計画における民間物資拠点の規定率	68%	平成29年度	-	62%	68%	85%	87%	100%	令和2年度	災害時におけるラストマイルも含めた円滑な支援物資輸送の実現に向けては、過去の災害時における課題等を踏まえ、関係主体の役割分担等を整理し、その実効性を高めることが必要になっている。支援物資の保管については、設備状況等を勘案すると、民間物資拠点を広域物資輸送拠点として活用することは有用であり、その活用可能性を高めるため、都道府県が定める地域防災計画において、民間物資拠点の活用に関する規定がなされることを目標とする。

達成手段 (開始年度)	R2年度 行政事業レビュー 事業番号	予算額計(執行額)			R2年度 当初 予算額 (百万円)	達成手段の概要	関連する 業績指標 番号	達成手段の目標(R2年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)
		29年度 (百万円)	30年度 (百万円)	元年度 (百万円)				
(1) 災害に強い物流システム構築事業(平成23年度)	213	10 (9)	8 (8)	13 (13)	11 -	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、ラストマイルも含めて支援物資輸送を円滑に実施するための取組を行う。	79	-
(2) 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	-	- -	- -	- -	- -	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。	-	-
(3) 我が国物流システムの海外展開支援事業(平成26年度)	214	25 (24)	21 (21)	17 (17)	17 -	荷主、物流事業者等の関係者間の連携・協働によるデータ・システム仕様及びパレット仕様等のユニットロードの標準化、物流システムの国際標準化、国際物流のシームレス化を推進するため、北東アジア物流情報サービスマネットワーク(NEAL-NET)のASEAN等への展開、パレット等の物流機材の国際的なターナブルユースや日中韓の物流機材の標準化、コールドチェーン物流サービスに関する規格の策定及び普及方策等について調査・検討する。	-	-
(4) 海上運送対策に必要な経費(平成21年度)	0215	37 (32)	19 (19)	19 (16)	19	①外航海運分野におけるアジアとの連携強化 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。 ②外航海運対策 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。 ③内航海運・旅客船対策 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。	71 73	-
(5) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策(平成20年度)	0216	35 (33)	34 (32)	33 (31)	31	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「協力メカニズム」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。	71	- マラッカ・シンガポール海峡において航行に影響のある海難の発生件数をゼロとする
(6) 内航海運の効率化に必要な経費(平成29年度)	0217	21 (19)	20 (19)	19 (18)	17	内航海運を巡る諸課題の1つである「内航海運事業者の事業基盤の強化」について対応するため、船舶管理事業者登録制度やモーダルシフト船の運航情報等の一括検索システム等の施策について、推進に必要な調査・検討等を実施する。	-	-

(7)	国際クルーズ旅客受入機能高度化事業 (平成29年度)	218	386 (384)	978 (972)	641 (629)	600 -	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。	78	
(8)	港湾整備事業 (昭和25年度)	219	198,025 (197,403)	201,131 (200,907)	204,707 (204,172)	218,337 -	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。	74~78	
(9)	改正SOLAS条約等を踏まえた総合的な港湾保安対策 (平成17年度)	220	11 (10)	11 (10)	11 (11)	11 -	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。	-	
(10)	港湾広域防災拠点支援施設の維持管理に必要な経費 (平成20年度)	221	35 (35)	45 (45)	46 (46)	46 -	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、発災時において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。	75	
(11)	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 (平成20年度)	222	31 (31)	31 (31)	29 (29)	29 -	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。	75	
(12)	基幹的防災拠点支援施設の復旧に必要な経費 (令和2年度)	223	0 (0)	0 (0)	0 (0)	- -	令和元年房総半島台風により、川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点における首都圏臨海防災センターが被災したため、被災箇所(テント膜体等)の復旧を行い、防災拠点としての機能を回復を図る。	-	
(13)	老朽化化学兵器の廃棄処理に必要な経費 (平成17年度)	224	10 (10)	889 (889)	270 (270)	- -	荻田港においては、旧日本軍が投棄したと思われる致死性の毒ガスを含む老朽化化学兵器が発見されており、港湾活動や地域活動の安全性が脅かされている状況である。荻田港及び地域の安全を確保するため、老朽化化学兵器の探査及び処理業務等を行う。	-	
(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 (平成24年度)	225	25 (25)	27 (27)	24 (24)	28 -	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 (平成26年度)	226	1,581 (1,581)	1,412 (1,411)	484 (484)	562 -	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」「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大することを目的としている。このためには、ハード・ソフト一体の施策を実施する必要があり、本事業ではソフト施策を対象としている。具体的には、国際基幹航路の維持・拡大に必要な貨物の集約を促進することを目的とする。	77	
(16)	AIターミナル高度化実証事業 (令和元年度)	227	0 (0)	0 (0)	387 (383)	670 -	コンテナ船の更なる大型化や船社アライアンスの再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、国際基幹航路の寄港の維持・拡大による我が国の国際競争力強化を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる「国際コンテナ戦略港湾政策」に取り組んでいる。本事業は、「競争力強化」施策の一つとして、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証をはじめとする各種実証事業を行い、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒト」を支援するAIターミナルを実現することを目的としている。	-	
(17)	港湾関連データ連携基盤の構築に必要な経費 (令和元年度)	228	0 (0)	0 (0)	372 (370)	390 -	我が国の貿易手続きは、入出港届等がEDI化され、NACCSIに統合されるなどの電子化が進んできたが、一部の手続きについては紙やメール(PDF)を用いたやり取りが残り、情報の照合に時間を要し、貨物情報への再入力などが発生している。このため、港湾をとりまく諸手続き・取引を電子化することにより、港湾物流の生産性向上等に取り組む。	-	
施策の予算額・執行額			248,523 (220,041)	266,668 (204,921)	306,970	220,770	<ul style="list-style-type: none"> ○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) ○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) ○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) ○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) ○日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定) ○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) ○「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定) ○交通政策基本計画(平成27年2月13日) ○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) ○「日本再興戦略」改訂2015ー未来への投資・生産性革命ー(平成27年6月30日) ○第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日) ○「日本再興戦略」改訂2016(平成28年6月2日閣議決定) ○未来投資戦略2017(平成29年6月閣議決定) ○国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定) ○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) ○国土強靱化アクションプラン2018(平成30年6月5日国土強靱化推進本部決定) ○防災基本計画(平成30年6月29日中央防災会議決定) 		
備考									