

施策目標個票

(国土交通省4－⑱)

施策目標	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		
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。		
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ④進展が大きくない ※	
		(判断根拠) 業績指標56、58、60は目標年度に目標達成見込みであるものの、その他の指標については目標年度に目標達成が見込まれない状況であり、特に主要業績指標である業績指標57については、目標に向けた進捗を示していないため、④進展が大きくないとした。	
	施策の分析	海運に関しては、外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数等がおおむね目標に近い実績を示しており、港湾に関しては、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策がおおむね目標に近い実績を示している。一方、目標を達成していない指標もあることから、進展に向け引き続き所要の施策を推進していく必要がある。	
	次期目標等への反映の方向性	引き続き我が国の国際競争力の強化に資する所要の施策の推進に取り組んでいくとともに、適切な進捗の把握のため、指標の見直し・改善に向けた検討についても併せて行う。令和4年度で目標年度を迎えた指標については、実績値等を踏まえ新たな指標・目標を設定する。	

業績指標	56 国際船舶の隻数	初期値	実績値					評価	目標値
		R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
		263隻	254隻	268隻	263隻	262隻	272隻		313隻
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	A	
	57 日本商船隊の輸送量*	初期値	実績値					評価	目標値
		R1年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年		R7年
		960百万トン	1032百万トン	960百万トン	889百万トン	883百万トン	集計中		1,100百万トン
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B	
	58 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数	初期値	実績値					評価	目標値
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R4年度
		237隻	261隻	273隻	270隻	273隻	285隻		300隻
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	A	
	59 内航船員1人・1時間当たりの輸送量	初期値	実績値					評価	目標値
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
		4,070	4,019	3,897	3,608	3,918	集計中		4,919
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	B	
	60 港湾における激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策(①大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合、②海上交通ネットワーク維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合、③災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合)	初期値	実績値					評価	目標値
		R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
		①33%	-	-	33%	34%	39%		①47%
		②0%	-	-	0%	1%	2%		②14%
		③0%	-	-	0%	51%	61%		③88%
		年度ごとの目標値		-	-	-	-		

61 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R5年度
	①京浜港週27万TEU(欧州:週2便、北米:デیلیー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)	-	①京浜港週27万TEU(欧州:週2便、北米:デیلیー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)	週あたりの輸送力30万TEU	週あたりの輸送力20万TEU	週あたりの輸送力20万TEU	B	①京浜港週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デیلیー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)
	②阪神港週10万TEU((欧州:週1便、北米:デیلیー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)	-	②阪神港週10万TEU((欧州:週1便、北米:デیلیー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)	週あたりの輸送力10万TEU	週あたりの輸送力9万TEU	週あたりの輸送力9万TEU	B	②阪神港週10万TEU以上((欧州:週1便、北米:デیلیー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)
年度ごとの目標値			-	-	-	-		

参83 サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数 ◆	初期値	実績値					評価	目標値
	-	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	-	-	-	-	244者	623者		約650者
年度ごとの目標値			-	-	-	-		
参84 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の導入港数 ◆	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R5年度
	0港	-	-	0港	1港	3港		3港
年度ごとの目標値			-	-	-	-		
参85みなとオアシス登録数 ◆	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	138	126	138	147	154	157		170
年度ごとの目標値			-	-	144	150	155	
参86マラッカ・シンガポール海峡における航路閉塞を伴う大規模海難の発生数	初期値	実績値					評価	目標値
	H18年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		毎年度
	0	0	0	0	0	0		0
年度ごとの目標値			0	0	0	0	0	
参87 港湾における激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策(①津波対策を緊急的に行う必要のある港湾において、ハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合、②船舶の避泊水域を確保する必要がある港湾のうち、暴風時の安全な避難泊地の確保を実現した割合、③埋塞対策等を行う必要がある港湾及び開発保全航路のうち豪雨等による大規模出水に備えた対策を講じ、航行の安全性を確保した割合)	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①26%	-	-	26%	30%	35%		①50%
	②17%	-	-	17%	22%	23%		②42%
	③0%	-	-	0%	2%	5%		③11%
	年度ごとの目標値			-	-	-	-	
参88 全国の放置艇率	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R4年度
	44%	44%	-	-	-	調査中		0%
年度ごとの目標値			-	-	-	-		

参考指標

参89 災害発生時における港湾機能の維持に向けた港湾BCP等の充実化(①災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(港湾BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合、②直近3年間に港湾の事業継続計画(港湾BCP)に基づく防災訓練の実施された港湾(重要港湾以上)の割合)	初期値	実績値					評価	目標値
	-	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①0% (R2年度)	-	-	0%	81%	90%		①100%
	②95% (R1年度)	-	95%	90%	92%	87%		②100%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-		
参90 漂流物回収に係る海洋環境整備船等の出動可能率	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	87%	-	87%	89.0%	87.0%	87.0%		100%
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-		
参91 海上貨物輸送コスト低減効果(対平成30年度総輸送コスト)(①国内、②国際)	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①0.2%	-	0.2%	0.3%	0.4%	0.4%		2%
	②0.9%	-	0.9%	1.1%	2.4%	2.7%		5%
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-		
参92 セキュリティを確保した「非接触型」のデジタル物流システムの構築(①出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおけるPS (Port Security)カードの使用率、②コンテナ搬出入情報等をPSカードの番号を用いて電子化した港湾数)	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①96% (R1年度)	-	0.2%	95%	95%	94%		-
	②0港(R2年度)	-	-	0港	1港	1港		②3港
	年度ごとの目標値	①95%以上 ②-	①95%以上 ②-	①95%以上 ②-	①95%以上 ②-	①95%以上 ②-		
参93 港湾整備等における3次元データ活用やインフラ情報のデジタル化に関する対策(①港湾工事において3次元データを活用し、工事の効率化を図った割合、②インフラ情報をデジタル化し、円滑なデータ共有を可能とした港湾の割合)	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①10%	-	-	①10%	①38%	①66%		100%(R5年度)
	②0%	-	-	②0%	②0%	②1%		100%(R6年度)
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-		
参94 カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	0港	-	0港	0港	0港	2港		20港
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-		
参95 LNG/バンカリングの供用開始拠点数	初期値	実績値					評価	目標値
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	0港	-	0港	1港	1港	1港		2港
	年度ごとの目標値	-	-	-	-	-		
参96 港湾における防疫対策(①水際・防災対策連絡会議の開催港数、②港湾における感染症BCPの策定数)	初期値	実績値					評価	目標値
	年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	①16港	-	-	16港	125港	125港		125港
	②0港	-	-	0港	16港	33港		125港
	年度ごとの目標値	-	-	①125港 ②-	①125港 ②-	①125港 ②-		①125港 ②-
参97 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)に参加している港数	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	31	27	29	31	31	31		36
	年度ごとの目標値			-	-	-		
参98 日本の協力のもと他国政府又は組織等により策定されたコールドチェーン物流に関する規格の数	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R7年度
	1			1	3	4		5
	年度ごとの目標値			-	-	-		

	参99 災害時協力物資拠点 (基準適合)としてリストアップされた特定流通業務施設の割合	初期値	実績値					評価	目標値
		R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度		R4年度
		11.3%	—	11.3%	34.8%	49.1%	55.3%		50%
	年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度要求額
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	220,770	182,544	186,708	188,345	
		補正予算(b)	85,385	72,254	74,197		
		前年度繰越等(c)	99,845	138,629	132,747		
		合計(a+b+c)	406,000	393,427	393,652	188,345	
			<0>	<0>	<0>	<0>	
	執行額(百万円)		266,397	259,847			
	翌年度繰越額(百万円)		138,629	132,747			
	不用額(百万円)		975	832			

学識経験を有する者の知 見の活用	国土交通省政策評価会(令和5年6月26日)
---------------------	-----------------------

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 (課長 平澤崇裕)	政策評価実施時期	令和5年8月
-------	------------	--------	--------------------	----------	--------

業績指標 5 6

国際船舶の隻数

評 価

A

目標値：313 隻（令和 7 年央）
実績値：272 隻（令和 4 年央）
初期値：263 隻（令和 2 年央）

（指標の定義）

海上運送法第 44 条の 2 に定める船舶（注）の隻数をいう。

（注）国際船舶：

国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。

具体的には、2,000 トン以上の LNG 船、ロールオン・ロールオフ船、承認船員配乗船等の船舶をいう。

（目標設定の考え方・根拠）

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）を措置することにより、令和 2 年央の国際船舶の隻数（263 隻）を 50 隻増加させることとし、目標値 313 隻（令和 7 年央）とした。

（外部要因）

世界経済の動向、海運市況の変動、他国の外航海運政策、新型コロナウイルス感染症による影響

（他の関係主体）

外航海運事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日）

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、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保（外航日本船舶を平成 30 年度から 5 年間で 1.2 倍に増加させるとともに、事業者に対して日本人外航船員を平成 30 年度から 10 年間で 1.5 倍に増加させるための取組の促進）を図る。（第 2 部 2(3)）

【閣決（重点）】

なし

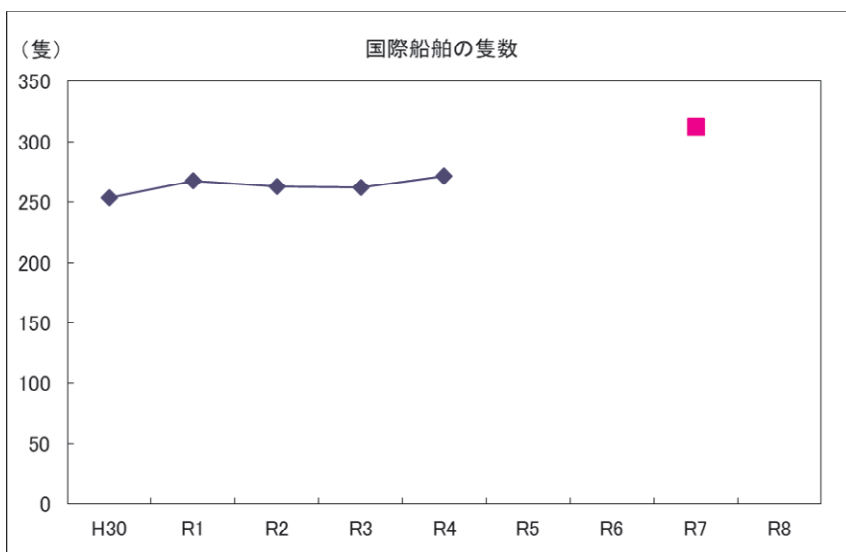
【その他】

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成 19 年 12 月）

過去の実績値

（年度）

H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
2 5 4 隻	2 6 8 隻	2 6 3 隻	2 6 2 隻	2 7 2 隻



主な事務事業等の概要

【税制上の特例措置】

国際船舶の所有権の保存登記等の特例（登録免許税・固定資産税）

我が国商船隊の中核を担い、そのフラッグシップとしての先導的な役割を果たし、質の高いサービスを確実に提供している日本船舶のうち、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。

減収額（令和３年度）

- ・登録免許税： 66 百万円
- ・固定資産税：808 百万円

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

我が国商船隊における令和４年央の国際船舶は272隻と、前年（令和３年央）と比べ10隻の増加となっており、全体として増加傾向にある。

（事務事業等の実施状況）

国際船舶の隻数については、国際船舶制度として国際船舶の海外への譲渡・貸渡について事前届出制・中止勧告制により、国際船舶の過度な海外流出を事前にチェックすることができる仕組みとする一方で、固定資産税及び登録免許税の軽減措置を講じており、国際船舶の所有コストの軽減を図っている。

これらの措置に加え、トン数標準税制等の海運税制による支援により、国際船舶の隻数の増加を促進しているところである。

令和３年度の登録免許税の特例の適用件数は45件、固定資産税の特例の適用件数は19件である。

課題の特定と今後の取組みの方向性

令和４年央の国際船舶の隻数については、令和３年央に比べ10隻の増加となっており、全体として増加傾向にある。

令和５年３月に変更された「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」においては、日本船舶を令和５年度からの５年間で1.25倍とすることとしている。これに向け、主要な外航海運事業者は日本船舶・船員確保計画の認定を受けており、同計画に基づき、令和４年央以降も継続的な日本船舶の増加が予定されている。これに伴う国際船舶の増加により目標年度に目標値を達成することが見込まれることから、Aと評価した。

安定的な国際海上輸送の確保のため、引き続き、国際船舶の確保に向けた取組みを実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 指田 徹）

関係課： なし

業績指標 5 7

日本商船隊の輸送量*

評 価

B

目標値：1,100 百万トン（令和 7 年）
実績値：883 百万トン（令和 3 年）
初期値：960 百万トン（令和元年）

（指標の定義）

日本商船隊：
我が国海外航海運企業が運航する 2,000 総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念。
また、ONE（日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社）を含む。

（目標設定の考え方・根拠）

「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」（令和 3 年法律第 43 号）において、国土交通大臣が認定した計画に基づく、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援する。環境性能の良い船舶の取得を促進することで、燃費性能の改善等により、我が国海外航海運事業者の国際競争力の強化を図る。また、競争力のある運賃の提示が行いやすくなるため、荷主の需要を獲得し、日本商船隊の輸送量の確保に貢献する。

具体的には、日本商船隊による我が国への輸出入貨物の輸送量は横ばいである一方、三国間輸送については、約 100 百万トン（平成 20 年→平成 30 年：+145 百万トン、平成 21 年→令和元年：+77 百万トン）増加していることを踏まえ、今後 5 年において、さらに 100 百万トンの増加を目指し、K P I を設定することとする。

（外部要因）

世界経済の動向、海運市況の変動、他国の外航海運政策等

（他の関係主体）

外航海運事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日）

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、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保（外航日本船舶を平成 30 年度から 5 年間で 1.2 倍に増加させるとともに、事業者に対して日本人外航船員を平成 30 年度から 10 年間で 1.5 倍に増加させるための取組の促進）を図る。（第 2 部 2（3）ア）

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の確保を図るため、官民連携の下、同海峡の協力メカニズムにおいて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、同海峡の航行安全対策等を充実するため、日 ASEAN 統合基金（JAIF108）を活用した沿岸国との共同水路測量及び電子海図の作成を着実に実施する（第 2 部（3）ウ）

【閣決（重点）】

なし

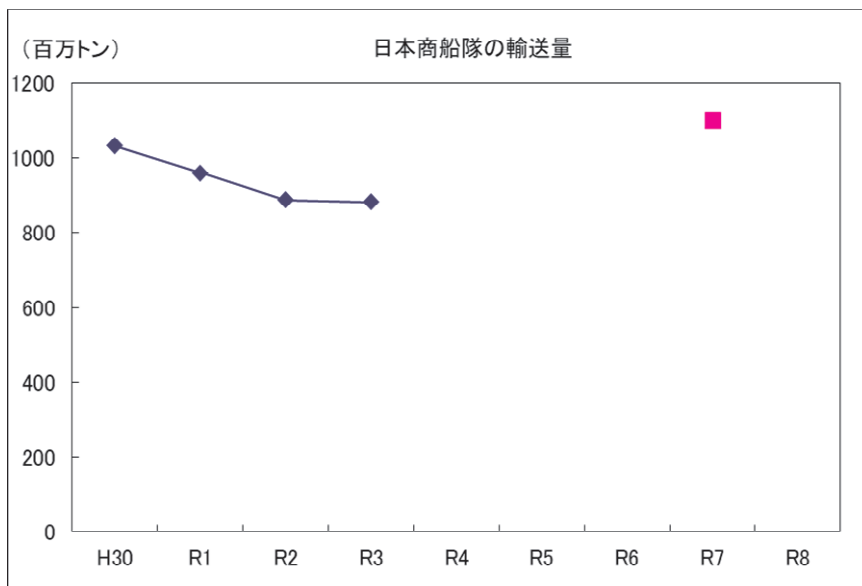
【その他】

なし

過去の実績値

（年）

H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
1032 百トン	960 百トン	889 百トン	883 百トン	集計中



主な事務事業等の概要

島国である我が国では、貿易量の 99.5%を海上輸送が占め、このうち 60.1%の輸送を日本商船隊が担っており、外航海運は我が国経済・国民生活を支える重要な物流基盤であることから、安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要である。このため、安定的な国際海上輸送の確保や、国際競争力の強化のための次の取組を図る。

【マラッカ・シンガポール海峡等の航行安全対策】

我が国の重要なシーレーンであるマラッカ・シンガポール海峡等の航行安全を確保するため、同海峡を管理する沿岸国（シンガポール、マレーシア及びインドネシア）に対して航行援助施設（灯浮標等）の維持・管理に係る支援等を実施。

予算額：約 31 百万円（令和 3 年度） 約 31 百万円（令和 4 年度）

【外航海運対策の強化】

諸外国の海運政策の動向を把握し、自由で公正な競争条件の確保等を図るため、主要海運国との政策対話等を実施。

予算額：約 19 百万円の内数（令和 3 年度） 約 18 百万円の内数（令和 4 年度）

【税制上の特例措置】

○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（所得税、法人税）

多額の資金を要する外航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、計画的かつ安定的に日本商船隊の維持・整備を図るための税制特例措置。

圧縮記帳の比率・・・80/100

適用期間：令和 2 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日（3 年間）

○船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税）

外航海運における 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。

<償却率>

特定先進船舶

・日本籍船・・・20/100

・外国籍船・・・18/100

環境負荷低減船

・日本籍船・・・17/100

・外国籍船・・・15/100

適用期間：令和 3 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日（2 年間）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

世界の海上輸送量は、令和2年に新型コロナウイルス感染拡大等の影響等で減少したが、令和3年は前年より384百万トン増加した。一方で、令和3年の日本商船隊の輸送量は、前年より6百万トン減少した。

（事務事業等の実施状況）

【マラッカ・シンガポール海峡等の航行安全対策】

マラッカ・シンガポール海峡の沿岸国における航行援助施設（灯浮標等）の代替整備を支援するための代替施設の設計等に関する事前調査及び沿岸国の航行援助施設の維持管理に従事する技術者に対するキャパシティ・ビルディング事業等を実施しており、令和5年度においても引き続き実施予定。

【外航海運対策の強化】

海運先進国当局間会議において、海事政策に関する意見交換を実施するとともに、特定国の規制政策への問題意識を共有する等、自由で公正な競争条件の確立に向けて取り組んでいる。

【税制上の特例措置】

○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（所得税、法人税）

一部要件を見直した上で、適用期限を3年間（令和5年4月1日～令和8年3月31日）延長した。

○船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税）

海上運送法を改正して「外航船舶確保等計画」認定制度を創設し、国土交通大臣が認定した本計画に基づいて導入する特定先進船舶又は環境負荷低減船について、特別償却率を日本の対外船舶運航事業者が運航する場合は12/100、外国の対外船舶運航事業者が運航する場合は10/100 上乘せする措置を講じた上で、適用期限を3年間（令和5年4月1日※～令和8年3月31日）延長した。

※拡充部分については、改正海上運送法が施行される令和5年7月1日から適用

課題の特定と今後の取組みの方向性

・業績指標については、目標値の1,100百万トンは達成していないため、Bと評価した。

・令和3年の世界の海上輸送量は、前年より384百万トン増加した一方で、同年の日本商船隊の輸送量は、前年より6百万トン減少した。

・内訳としては、日本の輸出入貨物に係る日本商船隊の輸送量が増加したものの、三国間輸送に係る日本商船隊の輸送量が減少したことで、全体としては前年比微減となった。

・日本商船隊の輸送量の減少の一因として、海外の外航海運企業との激しい国際競争により日本商船隊の輸送シェアが低下していることが考えられることから、令和5年4月に改正した海上運送法に基づく外航船舶確保等計画認定制度等の取組みをはじめとした、安定的な国際海上輸送の確保や、国際競争力の強化に向けた取組みを実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 指田 徹）

関係課： なし

業績指標 58

外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数

評 価	
A	目標値：300 隻（令和 4 年度） 実績値：298 隻（令和 4 年度）（集計中） 初期値：237 隻（平成 29 年度）

（指標の定義）

日本の外航海運事業者が運航する日本船舶をいう。

（目標設定の考え方・根拠）

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」の認定を受けた外航海運事業者（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 倍とすることを目指すこととしており、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。

（外部要因）

世界経済の動向、海運市況の変動、他国の外航海運政策、新型コロナウイルス感染症による影響

（他の関係主体）

外航海運事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日）

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、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保（外航日本船舶を平成 30 年度から 5 年間で 1.2 倍に増加させるとともに、事業者に対して日本人外航船員を平成 30 年度から 10 年間で 1.5 倍に増加させるための取組の促進）を図る。（第 2 部 2(3)）

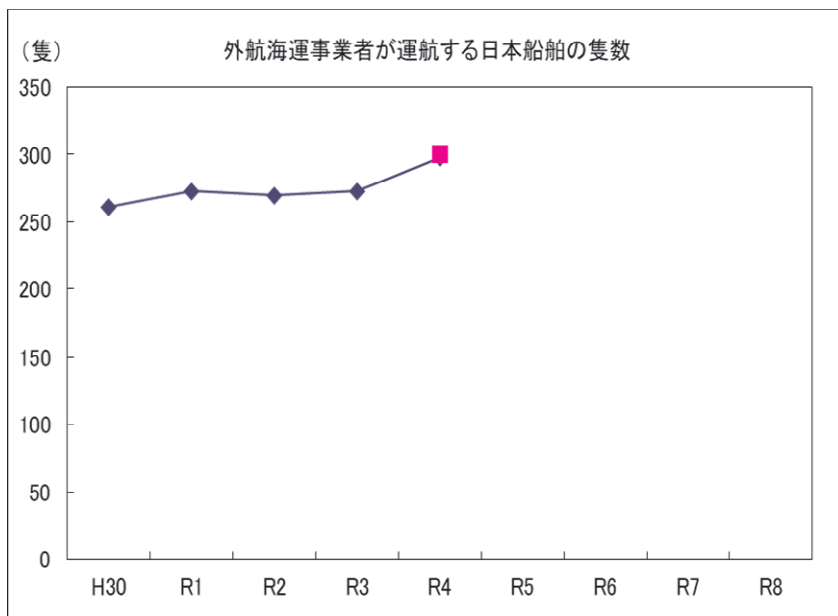
【閣決（重点）】

なし

【その他】

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成 19 年 12 月）

過去の実績値				(年度)
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
2 6 1 隻	2 7 3 隻	2 7 0 隻	2 7 3 隻	2 9 8 隻 (集計中)



主な事務事業等の概要

【税制上の特例措置】

外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）。

外航海運事業者が、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、みなし利益課税が適用される制度。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

令和 4 年度の日本船舶数は 298 隻（集計中）であり、令和 3 年度に比べ 35 隻増となった。

目標値である 300 隻には 2 隻満たないものの、「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者以外の事業者が令和 4 年度に確保した隻数はまだ集計できていないため、例年の実績も勘案すると、令和 4 年度末時点で認定事業者以外の事業者も含めた外航海運事業者全体で目標値を達成することは確実である。

（事務事業等の実施状況）

認定事業者は、令和 4 年度末時点で 7 社であり、当該 7 社合計で日本船舶 298 隻となっており、令和 3 年度末から 35 隻増加している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 20 年度のトン数標準税制導入以降、同税制及び同税制の適用要件である日本船舶・船員確保計画の認定制度の効果により、日本船舶の隻数は 107 隻（平成 20 年度）から 298 隻（令和 4 年度）まで増加している。令和 4 年度内の目標の達成に向け、順調に推移していることから A と評価した。

トン数標準税制については、令和 5 年度から 5 年間延長され、「日本船舶・船員確保計画」も令和 5 年度から新たな計画期間が開始されることから、引き続き、これらの施策を通じて日本船舶の増加に向けた取組みを実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 指田 徹）

関係課： なし

業績指標 59

内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量

評価

B

目標値：4,919 トンキロ（令和 7 年度）
実績値：3,918 トンキロ（令和 3 年度）
初期値：4,070 トンキロ（平成 29 年度）

（指標の定義）

内航船員 1 人・1 時間当たりの内航海運の輸送量（トンキロ）。

（目標設定の考え方・根拠）

内航船員の労働生産性を向上させる観点から、内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているか評価する。具体的には、「日本再興戦略（改訂 2015）」（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）において、サービス産業全体の目標として労働生産性の伸び率を令和 2 年度までに 2 % とするとされていること、これまでの平均伸び率は 1.3 %（平成 27 年時点）であることを考慮し、令和元年度までは毎年 1.3 % ずつ、以降令和 7 年度までは毎年 2 % ずつ伸びることとし、10 年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため、令和 2 年 9 月にとりまとめた「令和の時代の内航海運について（中間とりまとめ）」において、令和 7 年度までに平成 27 年度の内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量の実績値の 1.7 % 増とする指標を掲げているところ、本指標においても、同様の値（4,919 トンキロ）を目標値として設定することとする。

（外部要因）

景気の動向、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響

（他の関係主体）

民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海事業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 43 号）

【閣決（重点）】

なし

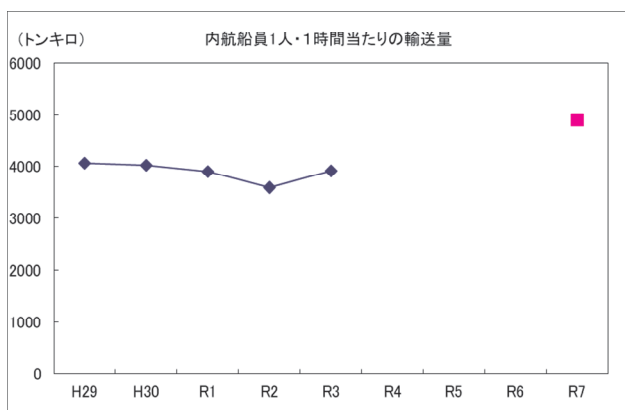
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	R 3
4,070	4,019	3,897	3,608	3,918



主な事務事業等の概要

内航海運は、国内貨物輸送全体の約 4 割、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資の輸送の約 8 割を担う、我が国の国民生活を支える基幹的輸送インフラである。このような内航海運の良質な輸送サービスを安定的に提供し、船舶や船員等の生産手段の能力を最大限発揮させ、輸送量を最大化するためには、老朽化が進んだ内航船舶の代替建造の促進及び船員の安定的・効果的な確保・育成が重要である。このため、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度において、船員の労働環境を改善する設備を有する「労働環境改善船」に対する優遇措置を導入するとともに、船舶の特別償却制度・船舶の買換特例・中小企業投資促進税制等の税制特例措置により船舶の代替建造の促進を図ってきたところ。また、少子高齢化による人口減少等の外部環境の変化に加え、内航海運暫定措置事業の終了等、事業環境が大きく変化する中でも社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるため、令

和元年6月より、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運のあり方を総合的に検討し、令和2年9月に、その結果をまとめた「令和の時代の内航海運に向けて」を公表した。本とりまとめでは、内航海運が今後も荷主ニーズに応え、安定的輸送の確保を図るためには、「内航海運を支える船員の確保・育成とそのために必要な船員の働き方改革の推進」、「内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境改善」、及び「内航海運の運航・経営効率化や新技術の活用」に総合的に取り組むことが必要とし、そのための具体的施策が盛り込まれたところ。さらに、令和3年5月に成立した、造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図る「海事産業強化法」の施行に伴い、内航海運業法、船員法及び船員職業安定法が改正され、令和4年4月に施行した。

【予算額】

○内航海運対策 40百万円（令和3年度）

【税制上の特例措置】

○船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税）

環境低負荷船について、特別償却を認める

<償却率> 高度環境低負荷船・・・18/100

環境低負荷船・・・16/100

○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（所得税、法人税）

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰り延べ

○中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（所得税、法人税、法人住民税、事業税）

内航貨物船を取得した場合に特別償却（30%）または税額控除（7%）

【財政投融资】

○（独）鉄道建設・運輸施設整備機構の船舶共有建造制度の活用による代替建造の促進

財政投融资計画額：320億円（令和3年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

令和3年度実績値においては、新型コロナウイルス感染拡大等の影響が和らいだこともあり、8.6%増加（令和2年度比）と、増加傾向にあるが、目標達成に向けた進捗は順調ではない。

（事務事業等の実施状況）

船舶共有建造制度や各種税制特例措置の活用等により、代替建造及び船員の安定的・効果的な確保・育成を推進しており、令和5年度においても引き続き実施予定。

・船舶共有建造制度（令和3年度：11隻）

・各種税制特例措置の活用（令和3年度：34隻）

また、予算事業として、内航海運業の生産性向上や船員の多様な働き方の実現に向けて、輸送品目や貨物船の種類ごとの特性に着目した課題について調査・検討を行うとともに、企業の壁を越えた優良事例を好事例集として展開することで、内航海運業者の生産性向上及び船員の働き方改革を推進した。更に、内航海運業における「生産性向上」「取引環境改善」「船員の働き方改革」に係る各施策が盛り込まれた「海事産業強化法」が公布されたことに伴い、船員の労務管理の適正化や取引環境改善に係るガイドラインを作成した。加えて、荷主企業・内航海運業者・行政の間で内航輸送に関する情報共有や意見交換等を行うための「安定・効率輸送協議会」及び「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」の開催を通じ、連携強化を図った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

目標年に目標値を達成することは現時点で予断ならない状況のため、Bと評価した。従前からの半導体不足による自動車の生産減少や鉄鋼需要の減少に伴って、輸送量が減少していることが数値が低迷している原因と考えられる。更に、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響もあり、令和2年度実績値はそれまで以上に低下した。

内航海運は、景気動向の影響を受けやすい業種であり、今後もその推移を見守っていく必要がある。令和3年度実績値は、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響が和らいだこともあり増加したものの、現状において目標値には届いていない。

目標達成に向け、令和4年度以降においても、「海事産業強化法」に盛り込まれた各施策の実施、各種ガイドラインの活用促進、内航海運業界と荷主業界との対話を通じた連携強化の継続、生産性向上に係るモデル事業の実証及び横展開等を実施することにより、事業の効果の発現を図っていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局内航課（課長 伊勢 尚史）

関係課：

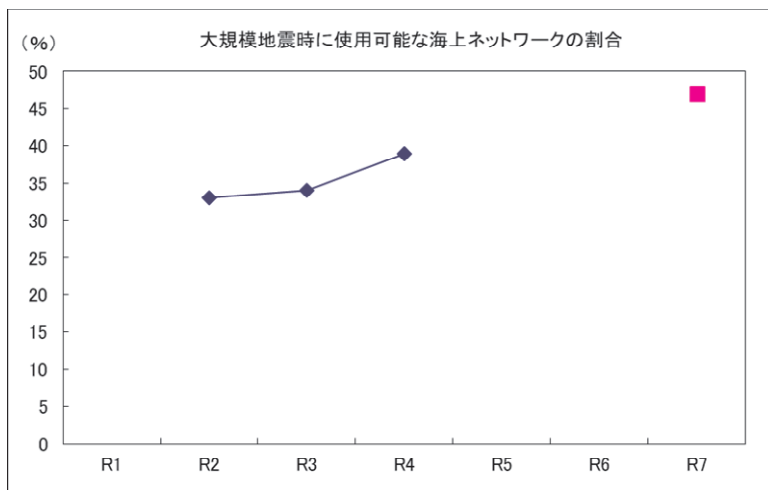
業績指標 60

港湾における激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策（①大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合）

評 価	
A	目標値：47%（令和7年度） 実績値：39%（令和4年度） 初期値：33%（令和2年度）

（指標の定義） 陸路（臨港地区外）から陸上輸送により耐震強化岸壁に輸送し船舶輸送で外洋に至るまでのネットワークのうち、ネットワーク上の臨港道路、岸壁、水域施設、外郭施設の全体が大規模地震時に利用可能であるよう、耐震化や航路水深の維持、静穏度の確保等がなされているものの割合 （目標設定の考え方・根拠） 大規模地震発生時に、海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送の観点から、重要な施設（岸壁、臨港道路等）が、長期間にわたり供用できない事態を防止する。 （外部要因） なし （他の関係主体） ・地方公共団体等（港湾管理者） ・民間事業者（港湾利用者） （重要政策） 【施政方針】 なし 【閣議決定】 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月） 1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策 気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の発生を見据え、洪水・高潮、土砂災害、地震・津波等による人命・財産の被害の防止・最小化のための防災インフラ等の強化を推進するとともに、災害に際し、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、迅速な復旧復興と国民経済・生活を支えるための取組を推進する。 （2）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策 ・港湾の耐災害性強化対策（地震対策、高潮・高波対策、走錨対策及び埋塞対策） 【閣決（重点）】 社会資本整備重点計画 【1-3：災害時における交通機能の確保】 リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを旨とし、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策等の浸水防止対策等を進める。 重点施策 ・海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策 【その他】 なし

過去の実績値	(年度)			
H30	R1	R2	R3	R4
—	—	33%	34%	39%



主な事務事業等の概要

3 か年緊急対策や最新の地震被害想定等を踏まえ、港湾施設の耐震化等を行うことにより、大規模地震発生時においても国民生活・経済を支える海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送機能の確保を早期に実現する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和 7 年度の目標値である 4 7 % に向け、令和 4 年度の実績値は 3 9 % であった。

(事務事業等の実施状況)

大規模災害の緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、目標達成に向けて順調に推移しているため、A と評価した。
- ・令和 7 年度の目標達成に向けて、耐震強化岸壁及びこれに付帯する臨港道路、水域施設、外郭施設の整備を引き続き進めていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海岸・防災課（課長 上原 修二）

業績指標 60

②港湾における激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策（②海上交通ネットワーク維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合）

評 価	
② A	目標値：14%（令和7年度） 実績値：2%（令和4年度） 初期値：0%（令和2年度）

（指標の定義）
海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある約100港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合

（目標設定の考え方・根拠）
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策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7年度までに海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある約100港湾において港湾機能維持・早期再開が可能となるよう目標を設定。

（外部要因）

（他の関係主体）
地方公共団体等（港湾管理者）

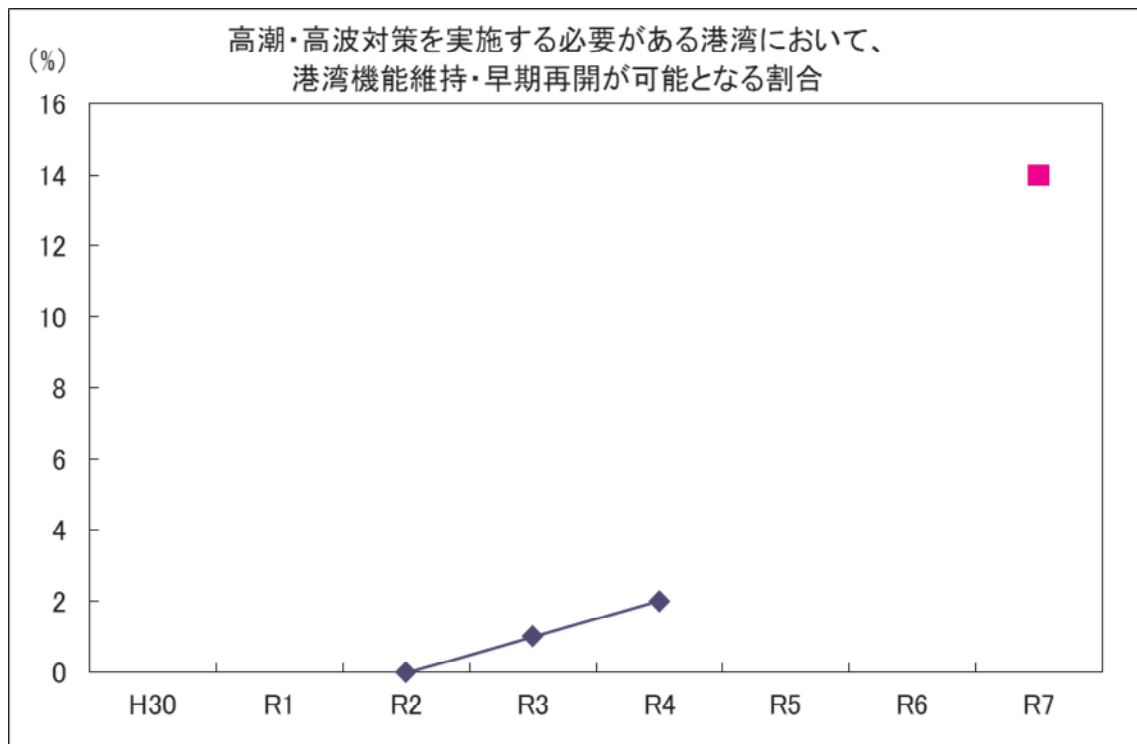
（重要政策）
【施政方針】

【閣議決定】
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月）
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策
気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の発生を見据え、洪水・高潮、土砂災害、地震・津波等による人命・財産の被害の防止・最小化のための防災インフラ等の強化を推進するとともに、災害に際し、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、迅速な復旧復興と国民経済・生活を支えるための取組を推進する。
（2）交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策
・港湾の耐災害性強化対策（地震対策、高潮・高波対策、走錨対策及び埋塞対策）

【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（令和3年5月28日）
【1-3：災害時における交通機能の確保】
リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策等の浸水防止対策等を進める。
重点施策
・海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策

【その他】

過去の実績値				（年度）
H30	R1	R2	R3	R4
—	—	0%	1%	2%



主な事務事業等の概要

令和元年房総半島台風や令和元年東日本台風等で発生した想定外の波浪等による浸水被害や施設損壊等を踏まえ、高潮・高波対策を推進することにより、頻発化・激甚化する台風等による東京湾をはじめとする重要な港湾施設の被害の軽減を図り、海上交通ネットワークを維持する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和7年度の目標値である14%に向け、令和4年度の実績値は2%であった。

(事務事業等の実施状況)

重要港湾以上の港湾（2港）において高潮・高波対策を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、目標達成に向けたペースで事業進捗を複数港湾で同時並行的に実施しているが、対策完了に数年かかるため、現時点では実績値として現れていないが、目標年度である2025年には目標値14%に達する見込みであるため、Aと評価した。
- ・令和7年度の目標達成に向けて、事業の進捗を管理し、継続的な見直しによる改善を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局 海岸・防災課（課長：上原 修二）

業績指標 60

港湾における激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策（③災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合）

評価	
③ A	目標値：88%（令和7年度） 実績値：61%（令和4年度） 初期値：0%（令和2年度）

（指標の定義）

災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等において、遠隔・迅速な現場監視体制を構築することにより、早期の復旧等が可能となった割合

（目標設定の考え方・根拠）

国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月11日）において、災害監視システムを緊急的に導入すべき港湾等における、遠隔かつ早期に現場監視体制を構築することにより、迅速な復旧等が可能となった割合の達成目標年次を令和19年度から令和14年に前倒し、また、初年度から5年後の令和7度においては88%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（令和7年度：88%）を目標値として設定する。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体等（港湾管理者）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月11日）

3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるため、国土強靱化に関する施策のデジタル化を推進するとともに、災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化を図る。

（2）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化

・港湾における災害情報収集等に関する対策

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（令和3年5月28日）第3章に記載あり

【1-4：災害リスクを前提とした危機管理対策の強化】

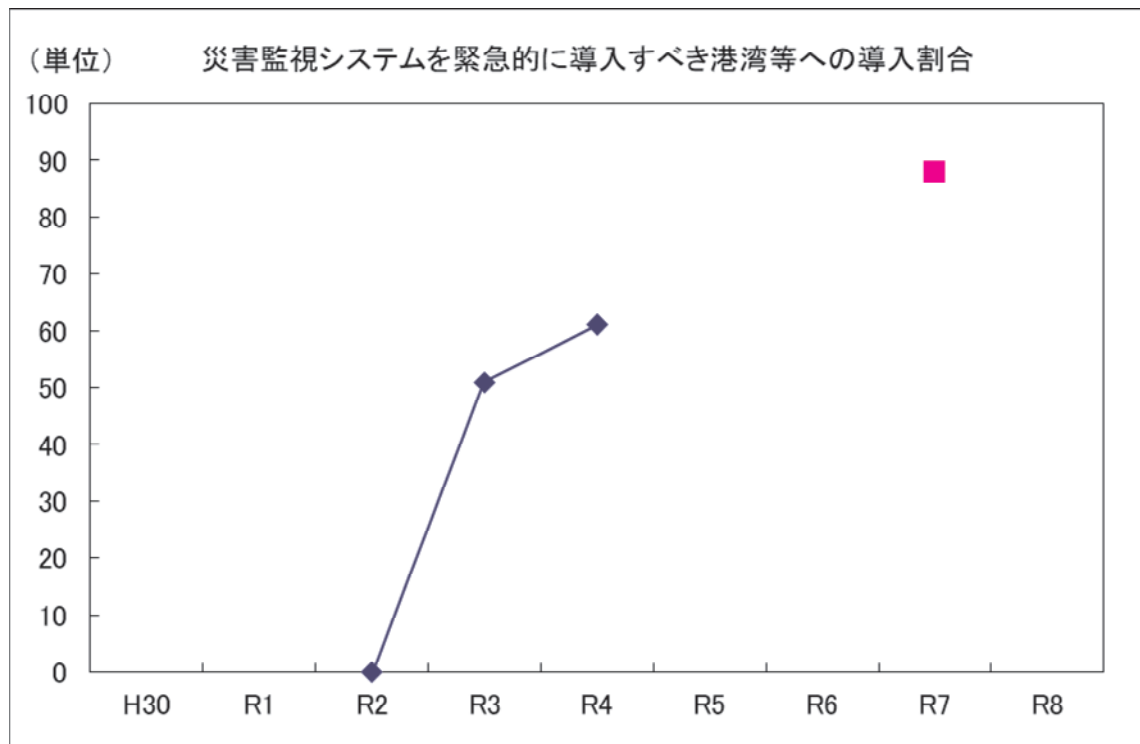
重要施策

・港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H30	R1	R2	R3	R4
—	—	0%	51%	61%



主な事務事業等の概要

衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築するとともに、その分析結果を施設整備に反映する。

予算額：港湾整備事業費 3,242 億円の内数（令和 4 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

令和 4 年度の導入割合は 61%（51 港/83 港）であり、順調に推移している。

（事務事業等の実施状況）

令和 4 年度に導入を予定していた港湾等においてカメラの設置や更新を行い、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、目標達成に向けて順調に推移しているため、A と評価した。

令和 7 年度の目標達成に向けて、災害監視システムを導入予定の港湾等について、引き続き導入を進めていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局海岸・防災課（課長：上原 修二）

関係課：

業績指標 6 1

我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

評 価

① B
② B

目標値：①京浜港週 27 万 TEU 以上（令和 5 年度末）
（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阪神港週 10 万 TEU 以上（令和 5 年度末）
（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）
実績値：①京浜港週 20 万 TEU（令和 4 年 11 月）
（欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、
中南米・豪州：2 方面・週 8 便）
②阪神港週 9 万 TEU（令和 4 年 11 月）
（欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、
豪州：1 方面・週 2 便）
初期値：①京浜港週 27 万 TEU（令和元年 7 月）
（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阪神港週 10 万 TEU（令和元年 7 月）
（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）

（指標の定義）

我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保（欧州・北米航路、中南米・アフリカ・豪州航路平均船腹量、週あたり寄港便数）

（目標設定の考え方・根拠）

- 国際コンテナ戦略港湾政策は、我が国と北米・欧州を結ぶ国際基幹航路の維持・拡大を通じて、企業の立地環境を改善させ、我が国産業の国際競争力を強化し、ひいては雇用と所得の維持・創出を図るもの。
- 同政策の目標については、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（座長：国土交通副大臣）により平成 31 年 3 月に公表された「最終とりまとめフォローアップ」に基づき、政策目標として平成 31 年から概ね 5 年以内に、「国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する」とされている。これに加えて、我が国における国際基幹航路の運航便数の維持又は増加のために官民一体となった取組を強化することを目的として、第 200 回国会（令和元年 11 月）において港湾法が改正され、令和 2 年 2 月に施行されたところ。これらを踏まえ、国際コンテナ戦略港湾へ寄港する長距離航路（欧州・北米・中南米・アフリカ・豪州航路）の輸送力について、令和 5 年度末に令和元年度の水準以上とすることを、業績指標として設定した。

（外部要因）

- コンテナ船の更なる大型化や船社間アライアンスの再編等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況
- 輸出入貨物量に影響する景気動向、為替変動、世界情勢の変化
- コンテナ運賃動向、諸外国港湾の混雑状況
- 新型コロナウイルス感染症の影響

（他の関係主体）

- 特定港湾運営会社
- 港湾管理者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

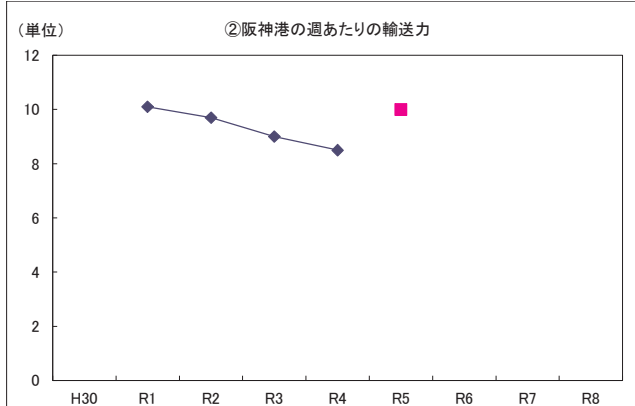
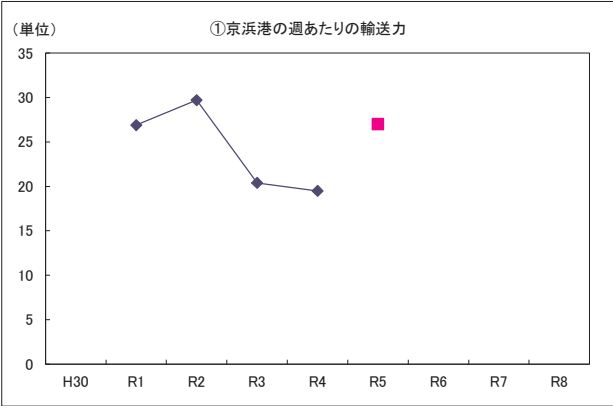
- 新しい資本主義実行計画フォローアップ（令和 4 年 6 月 7 日閣議決定）
感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る。（Ⅲ．１．（３）②）
- デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和 4 年 12 月 23 日閣議決定）
デジタル実装した社会を支え、地域における基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を推進するため、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾等の機能強化に資する港湾施設の整備を行う。（第 4 章．２．（１）④エ ii（d））

【閣決（重点）】

- 社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 28 日）「第 3 章に記載あり」

【その他】

過去の実績値				(年度)
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
-	① 週あたりの輸送力 27 万 T E U	① 週あたりの輸送力 30 万 T E U	① 週あたりの輸送力 20 万 T E U	① 週あたりの輸送力 20 万 T E U
	② 週あたりの輸送力 10 万 T E U	② 週あたりの輸送力 10 万 T E U	② 週あたりの輸送力 9 万 T E U	② 週あたりの輸送力 9 万 T E U



主な事務事業等の概要

- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化
令和元年から概ね5年以内に、多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標として、「Cargo Volume (貨物量)」「Cost (コスト)」「Convenience (利便性)」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現のため、「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を引き続き推進する。
予算額：466 億円（令和4年度）
- 国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置の創設
欧州・北米航路に就航するコンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港）に入港する際のとん税・特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率（純トン数1トンまでごと）を次のとおりとする。
改正前：108 円（とん税 48 円、特別とん税 60 円）
改正後：54 円（とん税 24 円、特別とん税 30 円）
※令和2年10月1日より施行

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- (指標の動向)
新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱に加え、我が国の港湾はアジアの主要港と比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向となっており順調ではない。
- (事務事業等の実施状況)
・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月）に基づき、「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の推進に取り組んできた。
さらに、令和5年度は、「最終とりまとめフォローアップ」に記載されている政策目標の最終年であることに加え、港湾法改正時に設定したKPIの目標年次となることから、これまで国際コンテナ戦略港湾政策をフォローアップしていたWG及び国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会を発展的に解消し、令和4年度2月、新たに「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、政策目標及びKPIのフォローアップと令和6年度以降の国際コンテナ戦略港湾政策の進め方等について検討を行っている。
国際コンテナ戦略港湾への「集貨」については、国内外のフィーダー航路網の充実やトランシップ貨物量の増加による国際コンテナ戦略港湾への集貨を図るため、国の補助を受けて港湾運営会社が集貨事業を実施したこと等により、国際フィーダー航路の寄港便数が、事業実施前と比較して、京浜港で約2割、阪神港で約4割増加した（令和4年11月時点）。
国際コンテナ戦略港湾への「創貨」については、国際コンテナ戦略港湾において物流施設を整備する民間事業者に対して、国費による無利子貸付及び補助を実施し、約2万TEUの新たな貨物需要が創出された。

国際コンテナ戦略港湾への「競争力強化」については、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を目的として国が開発した「CONPAS」を2021年4月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルで本格運用を開始した。また、2022年度に、神戸港PC-18、大阪港夢洲コンテナターミナル、東京港大井ふ頭コンテナターミナルで試験運用等を実施した。また、2021年4月に横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、2023年1月に神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始し、内航コンテナ船も含めたターミナルの柔軟な利用が可能となったことにより、滞船の減少等の効果が発現している。

これらの取り組みの効果もあり、令和5年に入り、北米東岸向け直航輸出航路が京浜港（横浜港）に新規寄港されるなど、具体的な成果が出ている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱に加え、我が国の港湾はアジアの主要港と比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向となっているため、①京浜港、②阪神港ともにBと評価した。

他方で、令和4年以降に釜山港等でのトランシップからの転換が難しいと考えられていた日本海側港湾と阪神港とを結ぶ航路の新規開設といったフィーダー航路網の充実や、京浜港（横浜港）において北米東岸向け直航輸出航路が新たに就航するなど、輸送力回復に係る動きも見られる。

国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標とし、安定した我が国の経済運営や国民生活に不可欠な国際基幹航路の維持・拡大に向けて、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局港湾経済課（課長 澤田 孝秋）

関係課： 港湾局計画課（課長 森橋 真）

参考指標 8 3（社会資本整備重点計画 KPI 指標）
サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数◆

評 価	
A	目標値：650 者（令和 7 年度） 実績値：623 者（令和 4 年度） 初期値：－

（指標の定義）
目標年次までに約 650 者の港湾物流に携わる「港湾関係者（民間事業者）」をサイバーポート（港湾物流）に接続可能な状態とすることを目指すもの。

（目標設定の考え方・根拠）
港湾物流手続の電子化は外貿コンテナ取扱から普及するものと想定し、各港湾物流事業者団体別に外貿コンテナを取扱う事業者数等を踏まえ、「当面利用想定事業者数」を推計し、その合計により算出。

（外部要因）
社会経済環境の変化

（他の関係主体）
民間事業者（物流関係）

（重要政策）
【施政方針】

【閣議決定】

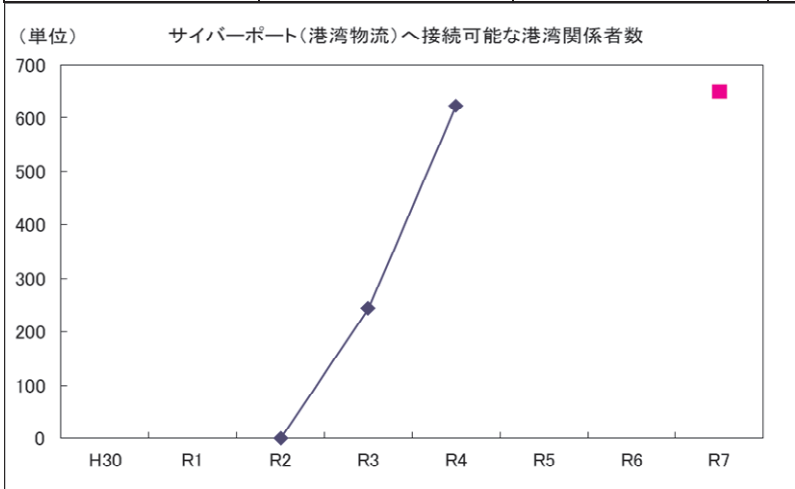
- ・経済財政運営と改革の基本方針（令和 4 年 6 月 7 日）
- ・新しい資本主義実行計画フォローアップ（令和 4 年 6 月 7 日）
- ・デジタル田園都市国家構想基本方針（令和 4 年 6 月 7 日）
- ・デジタル社会の実現に向けた重点計画（令和 4 年 6 月 7 日）
- ・交通政策白書（令和 4 年 6 月 1 0 日）
- ・国土交通白書（令和 4 年 6 月 2 1 日）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 2 8 日）第 3 章に記載あり

【その他】

過去の実績値					(年度)
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4	
－	－	－	244 者	623 者	



主な事務事業等の概要

民間事業者間の港湾物流手続を電子化し、港湾物流の生産性向上等を実現するプラットフォーム。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

令和3年4月の運用開始以降、順調に利用登録が進展しており順調に推移している。

（事務事業等の実施状況）

利用者の利便性向上のため、機能改善の他、令和5年3月にはN A C C S（輸出入・港湾関連情報処理システム）との直接連携機能を実装。

課題の特定と今後の取組みの方向性

指標の推移からすると、目標年度に目標達成が見込まれることからAと評価した。更なる普及に向けて、利用促進、機能改善、商流分野等の他プラットフォームとの連携等を進める。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾経済課港湾情報課企画室（仙崎室長）

関係課：

参考指標 8 4（社会資本整備重点計画 KPI 指標）
「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の導入港数◆

評 価	
A	目標値：3（令和 5 年度） 実績値：3（令和 4 年度） 初期値：0（令和 2 年度）

（指標の定義）
「ヒトを支援する AI ターミナル」の以下の取組みのいずれかが導入された港湾数。
・ AI を活用したターミナルオペレーションの最適化
・ RTG の遠隔操作化・自働化
・ 情報技術の活用によるコンテナ搬出入処理能力の向上
・ コンテナダメージチェックの効率化
・ 外来トレーラーの自働化
・ 熟練技能者の暗黙知の継承
・ 荷役機械の予防保全的維持管理

（目標設定の考え方・根拠）
社重点の目標年次（R5d）において、上記のいずれかの取組みが導入されると考えられる港湾を基に目標値を設定した。

（外部要因）
世界・国内経済の動向（コンテナ貨物需要）、資源価格の高騰 等

（他の関係主体）
港湾管理者、港湾運営会社、港湾運送事業者、荷役機械メーカー 等

（重要政策）
【施政方針】
なし

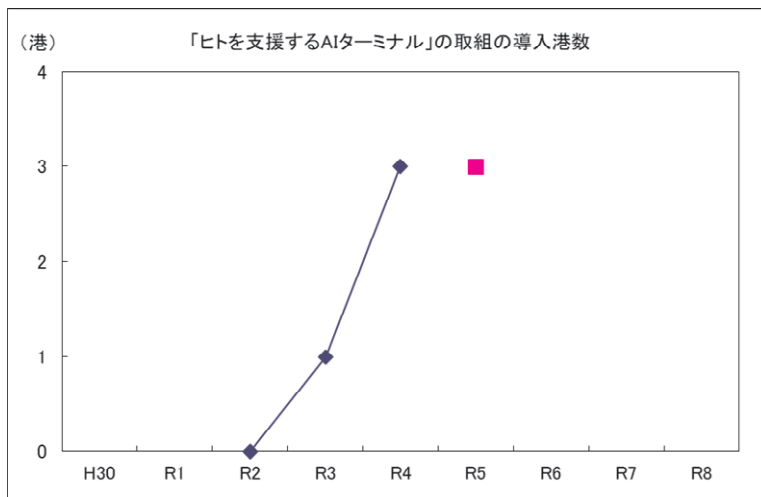
【閣議決定】
・ 経済財政運営と改革の基本方針 2022（令和 4 年 6 月 7 日閣議決定）
我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化に向けた環境整備のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾、漁港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、航空ネットワークの維持・活性化、港湾の 24 時間化も念頭においた AI ターミナルの実現、造船・海運業等の競争力強化等に取り組む。（第 2 章 2.（3））

・ 総合物流施策大綱（令和 3 年 6 月 1 5 日閣議決定）
労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題に対応し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援する AI ターミナル」の各種取組を一体的に推進する。（Ⅲ. 3（1）①）

【閣決（重点）】
・ 社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 2 8 日）「第 3 章に記載あり」

【その他】

過去の実績値				（年度）
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
—	—	0	1	3



主な事務事業等の概要

- ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた取組の推進

労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題が生じている。これら課題に対応するため、我が国コンテナターミナルにおいて、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」の実現に向けた取組を推進する。

予算額：港湾整備事業費 2,439 億円の内数（令和4年度）

国際戦略港湾競争力強化対策事業費等 9 億円の内数（令和4年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

順調に推移し、令和5年度の目標値を令和4年度において早期達成した。

（事務事業等の実施状況）

- ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた取組の推進

「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた取組として、荷繰り最少化のための AI システムの開発や、コンテナダメージチェック支援システムの開発、ゲート前の渋滞解消等に寄与する新・港湾情報システム「CONPAS」の開発等を実施しており、令和3年4月より横浜港南本牧コンテナターミナルにおいて、「CONPAS」の本格運用を開始している。

- ・遠隔操作 RTG の導入促進

遠隔操作 RTG の導入に対する支援制度により導入促進に向けて取り組んでおり、令和元年度から事業化された名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナルでは、令和4年4月より1バースにおいて全10基の遠隔操作 RTG が稼働開始している。

また、清水港新興津地区国際コンテナターミナルでは、令和5年2月より1バースにおいて、2基の遠隔操作 RTG が稼働開始している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

参考指標については、令和5年度の目標値を令和4年度において達成したため、Aと評価した。

新・港湾情報システム「CONPAS」の横展開や遠隔操作 RTG の導入等、「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組の社会実装を進めるとともに、AI ターミナルの取組をさらに深化させて、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を「港湾技術開発制度」等により推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局港湾経済課（課長 澤田 孝秋）

関係課： 技術企画課技術監理室（室長 宮田 正史）

参考指標 8 5（社会資本整備重点計画 KPI 指標）

みなとオアシス登録数◆

評 価	
A	目標値：170 件（目標年度：令和 7 年度） 実績値：157 件（令和 4 年度） 初期値：138 件（令和元年度）

（指標の定義）

「みなとオアシス」の登録数

（目標設定の考え方・根拠）

過年度の登録数の推移に基づき算定した推計値を目標に設定

（外部要因）

社会経済環境の変化

（他の関係主体）

「みなとオアシス」の設置者・運営者（地方公共団体、NPO 団体、協議会 等）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・国土形成計画(全国計画)(平成 27 年 8 月 14 日閣議決定)

外航クルーズ船に多様なサービスを提供する場としての「みなとオアシス」の活用、クルーズふ頭における免税店制度の活用等、クルーズ船の受入環境の改善を進める。

- ・観光立国推進基本計画(令和 5 年 3 月 31 日閣議決定)

港湾の施設整備等のハード施策やみなとオアシスの登録等のソフト施策により、美しい港湾空間の形成を図る。令和 5 年 3 月末までに 157 箇所が登録されているみなとオアシス を通じて、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを引き続き推進していく。

- ・海洋基本計画(令和 5 年 4 月 28 日閣議決定)

「みなとオアシス」や港湾協力団体の活動を通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化を図るとともに、港湾緑地等における民間活力を活用した賑わい空間の創出や「みなとの博物館」等を通じた海洋教育の場の提供など、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進する。

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 2 8 日）「第 3 章に記載あり」

【6－2：人を中心に据えたインフラ空間の見直し】

（重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI））

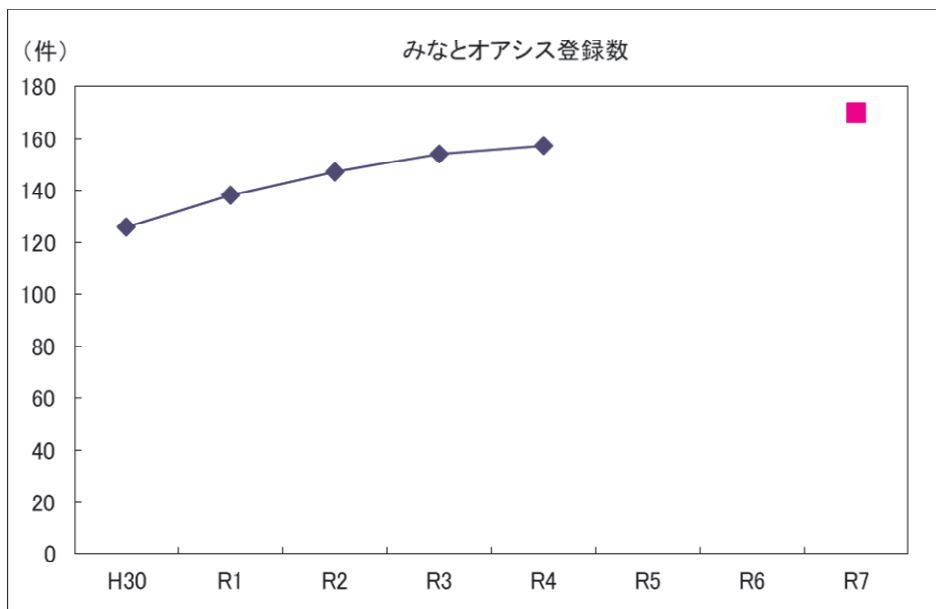
〔44〕＜インフラ利活用により地域の賑わいを作る＞インフラ空間の新たな利活用促進

- ・みなとオアシス登録数 令和元年度 138 → 令和 7 年度 170

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
126	138	147	154	157



主な事務事業等の概要

- ・「みなとオアシス」とは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するものである。地域住民、観光客、クルーズ旅客等が交流するイベントや見学会が開催され、地域の観光や交通に関する情報提供や物産品販売も行われている。
- ・国土地理院が提供する「地理院地図」や(株)ゼンリンデータコムが提供する地図情報サイト「いつもNAV I」など、WEB地図データへ「みなとオアシス」情報を追加する等、知名度の向上に取り組んでいる。地図データに登録されることから、その地図データを活用するカーナビや地図アプリに反映され、更なる知名度向上が見込まれる。
- ・「みなとオアシス」の登録に関し、Webによる情報発信、地方自治体等に対する助言等の支援を行っている。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれ、順調に推移している。

(事務事業等の実施状況)

- ・令和2年度から令和4年度までの3年間で19件が登録された。
- ・「みなとオアシス」の登録に関し、Webによる情報発信、地方自治体等に対する助言等の支援を行っている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・令和4年度末で157件を登録しており、目標値の170件まで残り13件であり、年間約5件の登録が必要であるが、過去の実績値(年間平均約6件登録)から鑑みて令和7年度までに170件登録を達成できる見込みであることから、Aと評価した。
- ・今後、「みなとオアシス」に登録するメリットをWeb等で情報発信するとともに、地方自治体等に対して登録に向けた助言等の支援の取組を引き続き推進していく。

担当課等(担当課長名等)

担当課：国土交通省 港湾局 産業港湾課(課長 久田成昭)
関係課：なし