

## 政策評価調書（個別票①-1）

## 【政策ごとの予算額等】

政策名	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		評価方式	総合・実績・事業	番号	6-20
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	289,279,172 <0>	469,443,794 <0>	330,210,975 <0>	285,728,980 <0>		
（ 補 正 後 ）	550,432,566 <0>	817,848,500 <0>				
前年度繰越額（千円）	77,829,833 <0>	99,711,847 <0>				
予備費使用額（千円）	0 <0>	0 <0>				
流用等増△減額（千円）	0 <0>	0 <0>				
歳出予算現額（千円）	628,262,399 <0>	917,560,347 <0>				
支出済歳出額（千円）	527,878,061 <0>	631,890,824 <0>				
翌年度繰越額（千円）	99,711,848 <0>	279,124,749 <0>				
不用額（千円）	672,490 <0>	6,544,774 <0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	政策評価調書（個別票②）に同様の記載があるため省略					
政策評価結果を受けて改善すべき点	各施策の業績指標については、大半が当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しており、有効的・効率的に施策を実施したと評価できる。経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるため、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築は一層重要なものとなっている。このため、より効率的な物流システムの構築を目指し、評価・見直しプロセスを重視しながら引き続き各施策を実施していく必要がある。					
評価結果の予算要求等への反映状況	現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の高まり、中長期的な原油価格の上昇、少子高齢化を背景とする労働力不足の到来等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していくこととし、以上に必要な経費を要求することとした。					

政策評価調書(個別票①-2)

【政策に含まれる事項の整理】

政策名	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					番号	6-20		(千円)
	予算科目								政策評価結果等による見直し額
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	22年度当初予算額	23年度要求額		
対応表において●となっているもの	A	1	一般	国土交通本省	総合的物流体系整備推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費	2,395,079	2,800,630	120,704
	A	2	一般	国土交通本省	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	1,380,000	3,517,000	
	A	3	一般	地方運輸局	地方運輸行政推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費	26,413	10,417	
	A	4	社会資本整備事業	港湾勘定	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	140,677,520	121,576,147	46,000
	A	5	社会資本整備事業	港湾勘定	北海道港湾事業費	港湾事業に必要な経費	15,637,200	13,156,931	
	A	6	社会資本整備事業	港湾勘定	離島港湾事業費	港湾事業に必要な経費	4,330,349	3,772,600	
	A	7	社会資本整備事業	港湾勘定	離島港湾事業費	奄美群島港湾事業に必要な経費	1,642,499	1,433,000	
	A	8	社会資本整備事業	港湾勘定	沖縄港湾事業費	港湾事業に必要な経費	14,484,888	14,308,932	
	A	9	社会資本整備事業	港湾勘定	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事費	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事に必要な経費	1,406,860	762,000	
	A	10	社会資本整備事業	港湾勘定	埠頭整備等資金貸付金	埠頭整備等資金貸付けに必要な経費	2,243,000	976,600	
	小計							184,223,808 の内数	162,314,257 の内数
対応表において◆となっているもの	B	1	一般	国土交通本省	港湾整備事業費等社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	126,845,000	107,351,000	
	B	2	一般	国土交通本省	北海道港湾整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	12,270,000	10,208,000	
	B	3	一般	国土交通本省	離島港湾整備事業社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	6,008,000	5,255,000	
	B	4	社会資本整備事業	港湾勘定	収益回収公共事業資金貸付金償還金一般会計へ繰入	一般会計へ繰入れに必要な経費	864,167	600,723	
小計							145,987,167 の内数	123,414,723 の内数	
対応表において○となっているもの	C	1					<	>	
	小計							の内数	の内数
対応表において◇となっているもの	D	1					<	>	
	小計							の内数	の内数
合計							330,210,975 の内数	285,728,980 の内数	166,704



政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

担当部局名:政策統括官  
担当者(連絡先):平本(53323)

評価実施時期:平成22年8月

<p>政策名</p>	<p>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</p>		<p>番号</p>	<p>6-20</p>																															
<p>政策の概要</p>	<p>港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。</p>																																		
<p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港湾の振興等に取り組んでいる。 各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。</p> <p>(必要性) 効率的な国際物流システムを構築することは、我が国の国際競争力強化を図る上で緊喫の課題である。そのため、海上輸送コストの削減等を通じて、国際物流基盤の強化や安定的な国際輸送の確保に資する施策を引き続き、推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 物流は、荷主、物流事業者、行政機関、地域住民など多様な関係者が関わる分野であり、民間事業者個々の自主的な取組みのみによっては、効率的な物流体系の構築を期待することは困難である。そのため、国が関係者間の調整を図ることにより、物流効率化を推進しており、例えば、国、地方公共団体、学識経験者等、多様な関係者が連携する枠組みとして設置している国際物流戦略チームについては、地域の創意工夫を活かし、物流効率化に向けた様々な取組みを行うとともに、国が関係者間の調整を図ることにより、高い施策効果を実現するなど、効率的に実施したと評価できる。</p> <p>(有効性) 業績指標の大半が目標値に向かって概ね順調かつ着実に推移していることから、国際海上コンテナターミナル等の整備による海上輸送コストの削減、共有建造制度を通じた良質な船舶への代替促進、地域の創意工夫による国際物流におけるボトルネックの解消等、総合的な物流体系の整備に資する取組みについて、効率的で安定的な国際物流システムの構築に向け、有効に実施したと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の高まり、中長期的な原油価格の上昇、少子高齢化を背景とする労働力不足の到来等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="448 1559 1455 2056"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">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。</td> <td>118 内航海物船共有建造量</td> <td>G/T</td> <td>20,526 (18年度)</td> <td>23,794</td> <td>34,998</td> <td>52,681</td> <td>23,000 (23年度の過去5年平均値)</td> <td>鉄道・運輸機構においては、現職に依り経済的な次世代内航海物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航海物船について、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定的な国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航海物船の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構を以ての建造量の実績を踏まえ、過去3ヶ年(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航海物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は操縦の分担した建造費用について一定期間(買収期間)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取ることであり、最終的に100%所有することとなる。</td> </tr> <tr> <td>119 国際船舶の隻数</td> <td>隻</td> <td>85 (18年度)</td> <td>85</td> <td>95</td> <td>106</td> <td>150 (23年度)</td> <td>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)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準制度と相俟って日本籍船の大半を占める国際船舶について、国際船舶制度(創設当時の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成21年央の日本籍船107隻のうち、106隻が国際船舶。</td> </tr> </tbody> </table>						達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方	19年度	20年度	21年度	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。	118 内航海物船共有建造量	G/T	20,526 (18年度)	23,794	34,998	52,681	23,000 (23年度の過去5年平均値)	鉄道・運輸機構においては、現職に依り経済的な次世代内航海物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航海物船について、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定的な国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航海物船の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構を以ての建造量の実績を踏まえ、過去3ヶ年(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航海物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は操縦の分担した建造費用について一定期間(買収期間)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取ることであり、最終的に100%所有することとなる。	119 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	85	95	106	150 (23年度)	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)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準制度と相俟って日本籍船の大半を占める国際船舶について、国際船舶制度(創設当時の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成21年央の日本籍船107隻のうち、106隻が国際船舶。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値							目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方																							
				19年度	20年度	21年度																													
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。	118 内航海物船共有建造量	G/T	20,526 (18年度)	23,794	34,998	52,681	23,000 (23年度の過去5年平均値)	鉄道・運輸機構においては、現職に依り経済的な次世代内航海物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航海物船について、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定的な国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航海物船の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構を以ての建造量の実績を踏まえ、過去3ヶ年(平成16年度～平成18年度)の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度:鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航海物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は操縦の分担した建造費用について一定期間(買収期間)使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取ることであり、最終的に100%所有することとなる。																											
	119 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	85	95	106	150 (23年度)	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)の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準制度と相俟って日本籍船の大半を占める国際船舶について、国際船舶制度(創設当時の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成21年央の日本籍船107隻のうち、106隻が国際船舶。																											

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
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。	120 我が国商船隊の輸送比率	%	概ね12 (17年度)	11.2	11.3	集計中	概ね12 (23年度)	外航海運発展の環境整備や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17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概ね12%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを旨とする。
	121 マラッカ・シンガポール海峡において航路を開塞する大規模海難の発生数	件	0 (18年度)	0	0	0	0	0 (18年度以降毎年度)
122 我が国商船隊における外航日本船舶数	隻	92 (19年度)	92	98	107	180	180 (24年度)	四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、アジア合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は最も多かった1,580隻(昭和47年度)から95隻(平成18年度)、外航日本人船員は約57,000人(昭和49年)から約2,600人(平成18年)へと大幅に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。こうした海運業界の現状と海洋基本法の施行を受け、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船舶量ベースで全世界の約6割の船舶が適用対象となっているトン数規制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均質化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。
123 内航船舶の平均総トン数	平均G/T	574 (17年度)	602	614	618	575	575 (22年度)	効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。このため、内航船舶の平成13年度～17年度の5年間の平均総トン数575(平均G/T)の数値の維持を目標とする。
124 スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	%	14年度比約13%減 (18年度)	-	14年度比2割弱低減	-	14年度比約3割減 (22年度)	港湾コスト低減率:基準となる平成14年度当時の、海外主要港(釜山港、高雄港)程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした。	
	日	約2.1 (18年度)	-	1日程度	-	1日程度 (22年度)	リードタイム:基準となる平成14年度当時の、海外主要港(シンガポール港)のリードタイムが1日程度であったため。	
125 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	%	0 (19年度)	0	0	74	概ね100 (24年度)	貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者(※)において次世代シングルウィンドウを導入した港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。  ※主要な港湾管理者:「港法」上に定める重要港湾及び「関税法」上に定める開港した地方港湾の管理者	
126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	0	19年度比0.5%減	19年度比1.2%減 (速報値)	19年度比5%減 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回の目標値とは同程度の平成19年度比約5%減を設定  (注)「前回目録値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である	
127 船舶航行のボトルネック解消率	%	75 (12年度)	94.1	95	95	95 (22年度)	現在整備中の主要幹線航路窄瀬が既成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。	
128 国内海上貨物輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	0	19年度比0.4%減	19年度比0.9%減 (速報値)	19年度比3%減 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定。	
129 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	TEU	約280万 (18年)	約290万	集計中	-	約340万 (24年)	「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。  (注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発後全航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日国土交通省告示第1505号)・港湾及び開発後全航路の開発の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。	

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
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。	130 港湾施設の長寿命化計画策定率	%	約2 (19年度)	約2	約13	約58	約97 (24年度)	平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト削減等の観点から、長寿命化計画(維持管理計画)に基づき適切に維持することを標準とした。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約5%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内(平成24年度まで)での長寿命化計画の策定率(目標値)を約97%と算出した。
	131 港湾におけるジャートの適正な係留・保管率	%	50 (18年度)	—	—	—	55 (23年度) ※5年に1度程度の調査	近年における当施策への投資量を基に設定。中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。
	132 サイクルポートにおける企業立地数	社	188 (19年度)	188	208	220	230 (24年度)	循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率(平成22年循環利用率14%)と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はサイクル関連企業数の過去の推移及び管理者へのヒアリング結果から推計する。
	133 大規模地蔵が特に懸念される地域における港湾緊急物資供給可能人口	人	約2,400万 (19年度)	約2,400万	約2,410万	約2,510万	約2,700万 (24年度)	地震発生時の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。
	134 地域との多様な関係者による物流の効率化を推進する計画の策定件数	件	0 (21年度当初)	—	—	12	20 (24年度累計)	貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等、物流に係る多様な関係者で構成された協議会において実施する物流の効率化を図る取組みを推進する物流連携効率化推進事業(平成21年度創設)により、物流連携効率化推進計画の策定に関する調査事業(調査事業)及び同計画に基づく物流の効率化を推進する事業(推進事業)に対して支援することとしている。 調査事業に基づき策定された計画に基づく推進事業に対しては、最大3年間の支援が可能であることから、目標年度を平成24年度に設定し、毎年5件程度計画が策定されるものと想定して目標値を設定。
	135 各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	件	8 (18年度)	15	17	17	15 (21年度)	各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の得意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。
		件	4 (18年度)	9	15	19	20 (22年度)	
	136 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	千㎡	1,500 (19年度)	1,500	1,740	2,240	4,000 (22年度)	物流総合効率化法に基づき認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設(以下「認定施設」という。)の延床面積(累計面積)を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。  物流総合効率化法の施行(平成17年10月)から約31年間(普通倉庫耐用年数)で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。
137 3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者が総合的な業務を行っている割合)	%	29.2 (17年度)	34.2	34.9	集計中	37 (21年度)	「平成18年度 3PL事業の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を調査して設定。  ※3PL(サード・パーティ・ロジスティクス)・・・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構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すると、荷主でなければならぬ運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシングの流れの中で物流部門を代行し、自らの物流サービスを提供すること。	

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	138 国際送達事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	者	0 (20年度)	—	0	1	35 (21年度末累計)	国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、現在、国際的に税関当局が中心となって、優良な貨物管理体制を有する関係事業者を当局が承認し税関手続等について優遇措置を付与するAEO(Authorized Economic Operator)制度の整備が進められているところ、我が国においても、平成18年より財務省が荷主等を対象とする制度整備を促してきたところであるが、国際物流全体を網羅すべく、平成20年4月より、国土交通省と財務省が連携し、国際送達を行う物流事業者(国際送達事業者)を対象とするAEO制度の運用を開始した。 本制度は、関係事業者に対し、国際物流に係るセキュリティ強化への取組みを促すとともに、物流の効率化を推進するものであり、企業活動、国民生活に対する、より安全で効率的な国際物流サービスの提供を推進する効果が期待できる。 なお、当該目標は、関係7都府県にて組織している政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」の下に設定されている「安全かつ効率的な国際物流推進協議会」(関係7都府県および関係23民間団体より構成)において、(社)日本インテグレーション・エア・プロセッサーズ協会及び(社)航空貨物送達協会の傘下会員アンケート結果に基づき、取組みの評価指標として掲げたとされている。
	139 貨物利用迎送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用迎送事業者の海外拠点数、②貨物利用迎送事業者数)	箇所	1,061 (17年度)	1,116	—	集計中	1,337 (21年度)	過去の実績値の年平均増加数(①69箇所、②483者)をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。
		者	22,915 (17年度)	23,991	24,526	集計中	24,447 (21年度)	
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日		記載事項(抜粋)				
	新成長戦略 ～「元気な日本」復活のシナリオ～	平成22年6月18日		○羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。 ○アジア・世界からのヒト・モノ・カネの流れ増進を目指し、羽田の「24時間国際拠点空港化」、首都圏空港を含めた徹底したオープンスカイを進めるとともに、港湾の「選択と集中」を進め、民間の知恵と資金を活用した港湾経営の実現等を図る。				