

施策目標個票

(国土交通省24-⑱)

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	港湾及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、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>海運に関しては効率的で安定した海上輸送を確保していくための内航貨物船の整備の促進、また港湾に関しては国際コンテナ戦略港湾政策の推進(平成22年8月に阪神港・京浜港を選定)など、我が国の国際競争力の強化に向けた取組が着実に進められており、多くの業績指標において目標達成に向けた傾向が示されている。</p> <p>平成25年度以降も引き続き、我が国の国際競争力の強化に向けて、上記の施策を継続的に取り組んでいく。</p>

業績指標	97 国際船舶の隻数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年央	20年央	21年央	22年央	23年央	24年央		28年央
		135隻	95隻	106隻	117隻	135隻	150隻		約230隻
	年央ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/
	98 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	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度
		約10%	10.6%	10.6%	9.5%	10.6%	10.3%(暫定値)		約10%
	年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/
	99 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度
		51%(92隻)	54%(98隻)	59%(107隻)	66%(119隻)	74%(136隻)	82%(150隻)		100%(184隻)
	年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/
	100 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
		18年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度
		0件	0件	0件	0件	0件	0件		0件
年度ごとの目標値		/	0件	0件	0件	0件	0件	/	
101 内航船舶の平均総トン数	初期値	実績値					評価	目標値	
	22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度	
	619	614	618	619	654	673		610	
年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/	
102 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率	初期値	実績値					評価	目標値	
	22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	0	-	-	-	-	-		平成22年度比 1.2%減(速報値)	平成22年度比 5%減
年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/	
103 国内海上貨物輸送コスト低減率	初期値	実績値					評価	目標値	
	22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	0	-	-	-	-	-		平成22年度比 0.6%減(速報値)	平成22年度比 3%減
年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/	
104 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	初期値	実績値					評価	目標値	
	23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	6%	1%	5%	6%	6%	20%		100%	
年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/	
105 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	初期値	実績値					評価	目標値	
	22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	約54%	-	-	約54%	-	-		約60%	
年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	-	/	

	106 リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業数	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度
		188社	208社	220社	218社	231社	230社	A-2	230社
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/
	107 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		約2,640万人	約2,410万人	約2,510万人	約2,550万人	約2,640万人	約2,700万人	A-2	約2,950万人
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/
	108 日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率	初期値	実績値					評価	目標値
		20年	20年	21年	22年	23年	24年		27年
		10%	10%	-	-	-	-	N-2	5%
		暦年ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/
関連指標	関9 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	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		65%	-	-	-	65%	79%	/	95%
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/
	関10 国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流情報システムと相互連携している港湾数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		0港	-	-	-	0港	2港	/	5港
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/

区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
	当初予算(a)	185,088 <145,123>	206,290 <145,044>	237,810 <152,397>	228,869 <27,969>
補正予算(b)	9,469 <4,662>	26,210 <12,327>	76,791 <46,667>	-	/
前年度繰越等(c)	194,195 <91,456>	55,483 <28,634>	67,954 <36,064>	-	/
合計(a+b+c)	388,752 <241,241>	287,983 <186,004>	382,555 <235,128>	228,869 <27,969>	/
執行額(百万円)	327,687 <209,997>	218,599 <146,017>	/	/	/
翌年度繰越額(百万円)	55,483 <28,634>	67,954 <36,064>	/	/	/
不用額(百万円)	5,582 <2,610>	1,430 <3,924>	/	/	/

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(平成25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	物流政策課 (課長 金井 昭彦)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-------	--------	---------------------	----------	---------

業績指標 97

国際船舶の隻数

評価

A-2	目標値：約 230 隻（平成 28 年央） 実績値： 150 隻（平成 24 年央） 初期値： 135 隻（平成 23 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」：日本船舶のうち、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、近代化船等の船舶をいう。
 平成 8 年創設

(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、「日本船舶・船員確保計画」の平成 21 年～25 年の平均増加隻数をもとに平成 28 年央時点で約 230 隻と算出した。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

（一社）日本船主協会等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海洋基本計画（平成 25 年 4 月 26 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、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて 450 隻体制の早期確立を図る（第 2 部 4（1））

【閣決（重点）】

なし

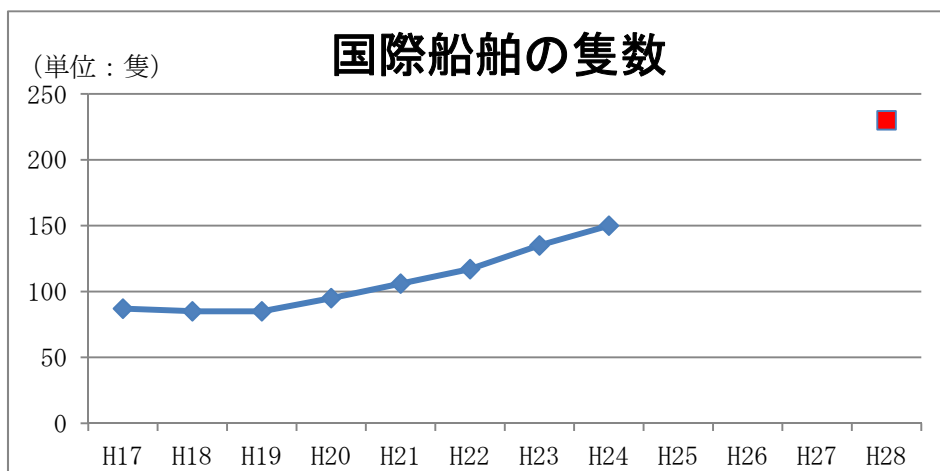
【その他】

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

（年央）

H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
85 隻	85 隻	95 隻	106 隻	117 隻	135 隻	150 隻



事務事業の概要

主な事務事業の概要

【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。

減収額： 37百万円（登録免許税）（平成24年度・速報値）

328百万円（固定資産税）（平成24年度・速報値）

関連する事務事業の概要

該当なし

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平成24年央の国際船舶は150隻であり、平成19年央に比べ65隻増となり、昨年度に続き5期連続で増加している。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蓋然性は相応に認められることから、進捗状況は順調である。

（事務事業の実施状況）

国際船舶の所有権の保存登記等の特例（登録免許税及び固定資産税の軽減）を延長した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標の「国際船舶の隻数」については、国際船舶に係る課税の特例等の外航海運税制の効果により、平成19年度以降増加しているものの、安定的な国際海上輸送の確保には新たな追加施策が必要である。

以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

経済安全保障を早期に確立するとともに、日本商船隊の国際競争力強化を図るため、引き続き外航海運税制の追加施策を検討する。

（平成26年度以降）

同上

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 日原 勝也）

業績指標 98

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

評価

A-2	目標値：約10%（毎年度） 実績値：10.3%（平成24年度）（暫定値） 初期値：約10%（平成22年度）
-----	---

（指標の定義）

世界の海上荷動量に占める我が国商船隊による輸送量の割合

分子：我が国商船隊（※）による輸送量

分母：世界の海上荷動量

（※）我が国商船隊：我が国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。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

（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】

海洋基本計画（平成25年4月26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、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図る（第2部4（1））

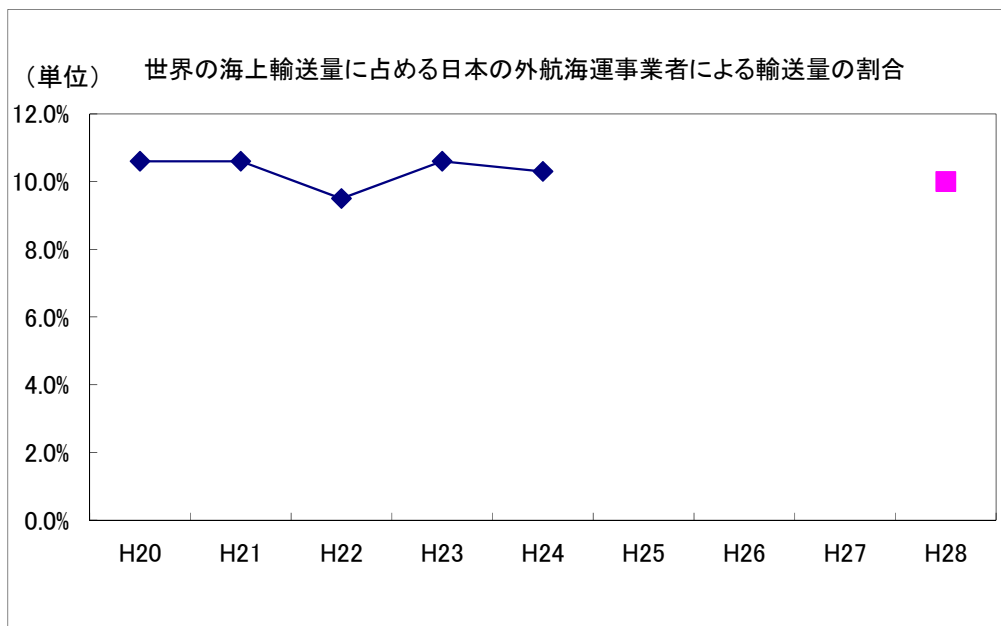
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					（年度）
H20	H21	H22	H23	H24	H24
10.6%	10.6%	9.5%	10.6%	10.3%	（暫定値）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・外航海運対策の強化（予算額：0.1億円）

我が国商船隊の我が国経済・社会に対して負っている重要性に鑑み、国際経済情勢等の変化に即応して、安定した貿易輸送のため、輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況等のトレンドの把握等、また、主要航路における海運活動は米国やEU等の主要航路の関係国の海運政策に左右されるところが大きいことから、これらの海運政策の動きに対し、我が国としても情報収集を行い、国内関係者とも十分協議の上、本邦外航船舶運航事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、国際競争力の強化を図り我が国商船隊の安定的な輸送の確保のため適切な対策を講じる。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成24年度においては、目標値である約10%を達成した。

（事務事業の実施状況）

- ・外航海運対策の強化

輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況等の調査等を実施。また主要航路の関係国の海運政策の動きに対し、情報収集を行い、国内関係者とも十分協議の上、関係国と協議等を行った。具体的には英国、韓国、CSG（海運先進18カ国）とそれぞれ協議を行い、海事政策についての情報及び意見を交換するとともに、外航海運を取り巻く世界的な課題について相互理解を図った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成24年度においては、目標値である約10%維持を達成した。
- ・我が国商船隊による安定的な輸送を確保する観点から、引き続き輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況について調査・分析するとともに、主要航路の関係国の海運政策について情報収集を行う。
- ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 日原 勝也）

業績指標 99

外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率

評 価

B - 1

目標値：100%（184隻）（平成24年度）
 実績値：82%（150隻）（平成24年度）
 初期値：51%（92隻）（平成19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5年間で2倍に増加させるという目標へ向けての各年度の達成状況を割合で示したものをいう。

(目標設定の考え方・根拠)

・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おり、日本船舶は我が国の経済安全保障の確立のため必要不可欠なものである。

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、プラザ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）から95隻（平成18年）へ、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）へと極端に減少し、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況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、船腹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標準税制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡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。

・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。

・一方で、外航海運業界は、業界の総意として、日本船舶を5年間で2倍に増加させることを目標とする旨表明しており、これらを踏まえ、「日本船舶・船員の確保に関する基本方針（以下「基本方針」）」において、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、当面の目標を設定し、トン数標準税制の導入と海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定制度の着実な実施により、その達成を目指すことが適切であるとし、日本船舶の隻数を5年間の計画期間中に2倍以上増加させる旨規定している。

・上記「基本方針」に基づき、平成19年度の日本船舶数92隻を平成24年度までに184隻に増加させることとし、平成19年度の51%を平成24年度までに100%に上昇させることを目標値として設定するものである。

・上記目標値は、「基本方針」に基づく計画認定事業者の増加計画を踏まえ、トン数標準税制、船舶特別償却制度及び買換特例制度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。

・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。

(外部要因)

景気の動向、他国の外航海運政策

(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25年4月26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、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図る（第2部4（1））

【閣決（重点）】

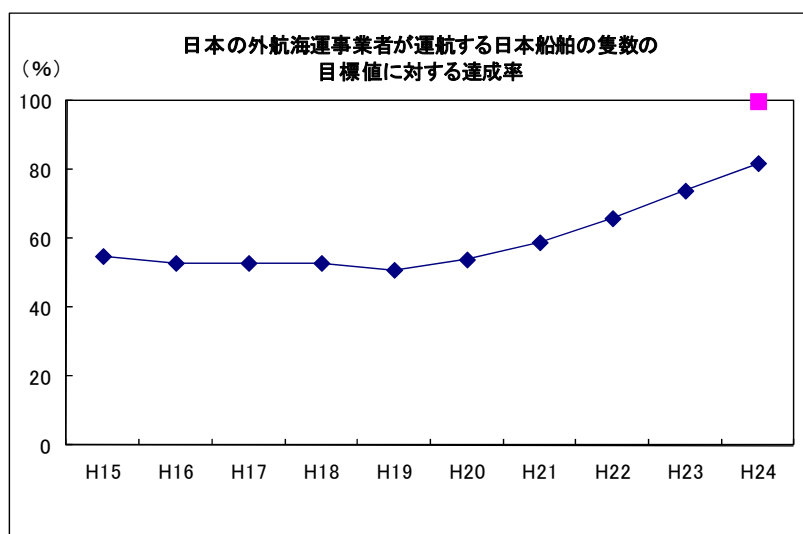
なし

【その他】

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成19年12月）

(年央)

H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
61%	57%	55%	53%	53%	51%	54%	59%	66%	74%	82%
(110隻)	(103隻)	(99隻)	(95隻)	(95隻)	(92隻)	(98隻)	(107隻)	(119隻)	(136隻)	(150隻)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施
安定的な国際海上輸送の確保を図るため、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加について外航海運事業者の自発的な取り組みを促すための環境整備として、国土交通大臣による「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」を定め、それに基づき日本船舶及び船員の確保が図られる計画である旨を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況についての確に把握し、必要な措置を講じていない場合には勧告や認定の取り消しを行うこと等により、認定制度の適切な実施を確保する。
- ・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））
外航船舶運航事業者が、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（平成20年度より）。平成24年度減税額は法人税6,282百万円（速報値）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成24年度の隻数は150隻（目標達成率82%）で、平成19年度に比べ58隻増となり、昨年度に続き5期連続で増加しているが、当初の目標隻数である184隻を下回っており、目標は達成しなかった。

（事務事業の実施状況）

- ・トン数標準税制の適用を受けるために必要な「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者（トン数税制認定事業者）は、合計10社である。
- ・トン数税制認定事業者については、租税特別措置法に基づき、認定を受けた「日本船舶・船員確保計画」に記載された計画期間内の日を含む各事業年度終了時（平成25年度）まで、課税の特例（みなし利益課税）を受けることができる。

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、平成24年度の隻数は150隻（目標達成率82%）で、外航海運税制の効果により、平成19年度以降5期連続で増加しているが、当初の目標隻数である184隻を下回っており、目標は達成しなかった。

・目標年度が到来したが、引き続き、安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の計画的増加を推進していく必要がある。実績値に関しては、目標は達成しなかったものの、5期連続で増加するなど、着実に成果は出ており、また、外航海運業界は、業界の総意として、平成25年に、日本船舶を平成20年度からの9年間で3.2倍程度となるよう全力で対応する旨を表明していることを踏まえ、目標値の見直しを行い、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。

- ・以上から、B-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

トン数標準税制の効果もあり、日本船舶は着実に増加しているものの、適用範囲が日本船舶に限定された現行税制の下では、交通政策審議会答申にて試算された450隻を確保するには、相応の期間を要する。

こうした背景から、日本船舶の増加ベースアップ及びこれを補完する船舶の確保を促進する施策を講じるため、一定の条件を満たす外国船舶（準日本船舶）をトン数標準税制の追加対象とする拡充要望を行った。

平成25年度税制改正大綱において、「平成25年4月1日から平成26年3月31日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定（変更の認定を含む。）を受けた対外船舶運航事業を営む法人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が認定したものによる事業収入について本特例を適用する」ことが盛り込まれ、トン数標準税制の対象を日本船舶のみならず一定の条件を満たす外国船舶（準日本船舶）についても適用とする内容を含む、所得税法等の一部を改正する法律が、平成25年3月29日、第183回通常国会において成立し、同年4月1日より施行されたところである。

「日本船舶・船員確保計画」を作成した事業者を拡充トン数税制等で支援することにより、日本船舶の確保を推進するとともに、併せて他の外航海運税制の追加施策を検討する。

(平成26年度以降)

「日本船舶・船員確保計画」を作成した事業者を拡充トン数税制等で支援することにより、日本船舶の確保を推進するとともに、併せて他の外航海運税制の追加施策を検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 日原 勝也）

業績指標 100

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

評価

A-2	目標値：0件（毎年度） 実績値：0件（平成24年度） 初期値：0件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難の発生数

（目標設定の考え方・根拠）

インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡（以下、「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー（VLCC）などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力（約147億円）を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められるとともに、海洋基本計画においても「協力メカニズム」に参加し、協力を推進することが求められている。

（外部要因）

治安情勢の変動

（他の関係主体）

外務省、(公財)マラッカ海峡協議会（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25年4月26日）

「マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム」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、マラッカ・シンガポール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。（第2部11（3））

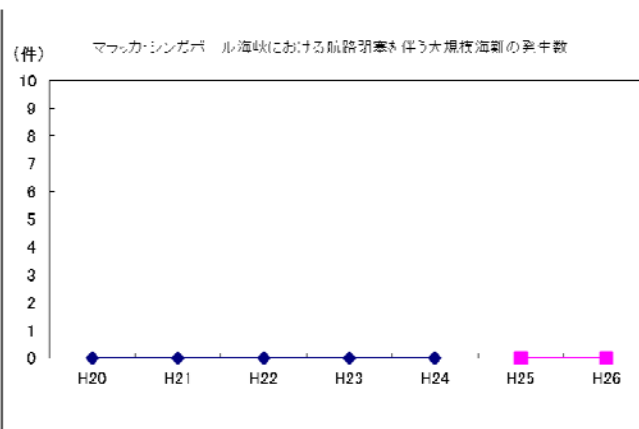
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	H24
0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○マ・シ海峡における航行安全対策（予算額（平成24年度）：0.29億円）
マ・シ海峡の安全確保に必要な国際協力を推進する（早急な整備が必要な航行援助施設に係る調査等）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力を行ってきたこと等により、平成24年度においても、マ・シ海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難はなく、目標を達成しており、順調である。

（事務事業の実施状況）

- マ・シ海峡における航行安全対策
- ・当該海峡の主要な利用国として「協力メカニズム」の下、航行援助施設基金運営委員会等の国際会議の場において、沿岸国と利用国間の利害調整を行うこと等により、新たな国際的協力スキームの早期の実施、円滑な運用に積極的に貢献。
 - ・既存の航行援助施設の維持更新や小型船舶動静把握システムの実証実験、さらに、平成23年度より沿岸国現場担当者の航行援助施設維持管理技術に関するキャパシティ・ビルディングを実施し、沿岸国に対し安全対策に関する支援協力を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 業績指標は、平成18年度以降毎年度の目標値である0件を達成している。
- ・しかしながら、マ・シ海峡は我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であり、当該海峡において大規模海難が発生した場合の我が国経済への影響は計り知れず、また、アジアの経済発展等に伴い、同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されている。
 - ・平成19年7月にはIMO・シンガポール政府の共催によるシンガポール会議において、当該海峡の航行安全対策に関する沿岸国と利用国等の協力の枠組みを具体化した「協力メカニズム」が創設されたところであり、我が国は、当該海峡の第一の利用国であることから、安全対策の支援協力において、今後も国際的に先導的な役割を果たしていくことが必要であり、これまでの貢献で培ってきた沿岸国との信頼関係を基盤として、今後も複雑な関係国間の利害調整等に積極的な活動を行うとともに、関係国や関係業界から幅広い支援を得られるよう働きかける。
 - ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 日原 勝也）

業績指標 101

内航船舶の平均総トン数

評価	
A-2	目標値：610（平均総トン）（毎年度） 実績値：673（平均総トン）（平成24年度） 初期値：619（平均総トン）（平成22年度）

（指標の定義）

内航海運における船舶の平均の総トン数

（注）総トン数：船舶の大きさを示すのに用いる指標。

（目標設定の考え方・根拠）

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18年度～22年度の5年間の平均総トン数610（平均総トン）の数値の維持を目標とする。

（外部要因）

なし

（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】

なし

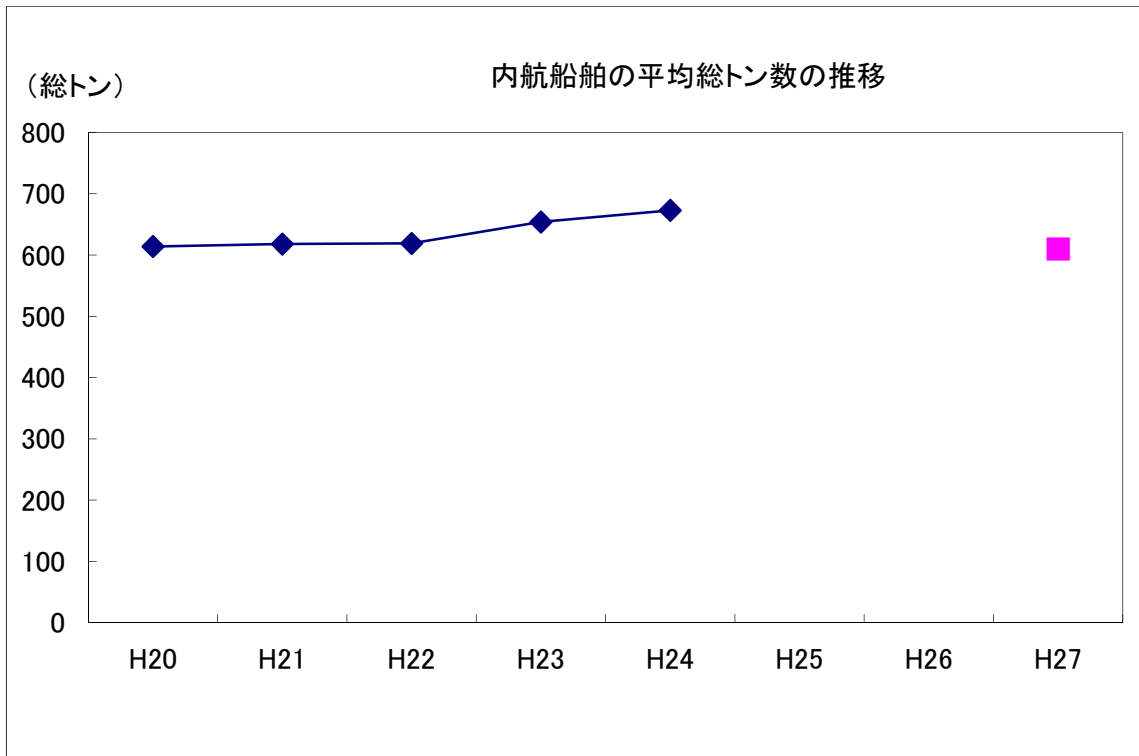
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値							
年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
平均総トン	596	602	614	618	619	654	673



事務事業の概要

主な事務事業の概要

内航海運は、国内物流の約3分の1、特に産業基礎物資（鉄鋼、石油、セメント等）の輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な物流産業である。このような内航海運の効率的で安定した海上輸送を確保し、内航船舶の平均総トン数を維持していくためには、老朽化が進んだ内航船舶の代替建造の促進が重要であり、平成22年11月に「内航海運代替建造対策検討会」を設置し、平成23年3月に「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」を取りまとめた。今後、これを受け、競争力の強化、環境適応型産業への展開、新たな需要構造への対応などの取り組みを具体化していく予定である。

予算額：内航海運対策 3百万円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成24年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は673トンであり、平成27年度における目標値の610トンを上回っていることから、順調である。

(事務事業の実施状況)
「内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関する調査研究」の実施等、「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に沿った施策を関係者が一体となって進めた結果、平成18年度から平成20年度の建造実績は3年連続で100隻を超え、建造量の大幅な増加に伴い平均総トン数も順調に推移した。平成21年度の世界同時不況の影響や平成22年度の輸送需要の低迷、建造船価格の高止まり等による建造量の落ち込みにより、平均総トン数は横ばいであったものの、順調に推移している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については、現在、目標値の610トンを上回っており、目標達成に向けた成果を示していることから、現在の施策を継続することが適当である。以上よりA-2と評価した。

平成25年度以降についても、更なる代替建造推進を図るため、「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」の取りまとめに基づき、海事局をはじめとする関係者が一体となって積極的に行い、引き続き内航船舶の平均総トン数の維持に努めていくこととする。

平成25年度以降における新規の取組と見直し事項

(平成25年度)
なし

(平成26年度以降)
なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 大石 英一郎）

業績指標 102

国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率

評 価

A-2	目標値：平成22年度比 5%減（平成28年度） 実績値：平成22年度比 1.2%減（平成24年度）（速報値） 初期値：0（平成22年度）
-----	--

（指標の定義）

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト＋陸上輸送コスト）の低減割合

- ・海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う国際物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成24年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成22年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成22年度の総輸送コスト）

（目標設定の考え方・根拠）

平成23年度の実績値は平成19年度比3.1%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、引き続き国際海上貨物のコスト削減を推進していくことを踏まえ、平成28年度において前回目標値とほぼ同程度の平成22年度比5%減を設定。

（注）「前回目標値」とは、平成24年度の輸送コストにおいて平成19年度比5%減である

（外部要因）

- ・輸送コストに係る原油価格変化
- ・輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（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～脱デフレ・経済再生～（平成25年6月14日）
 国は、国際競争力を強化するインフラ（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等）、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。また、ハード・ソフト面の選択を踏まえ、関係する予算の適正配分を進める。（第3章3.（2）①）
- ・日本再興戦略 -JAPAN is BACK-（平成25年6月14日）
 国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。（第Ⅱ. 一. 5. ③）
- ・総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）
 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・充実に推進する。（2.（1））

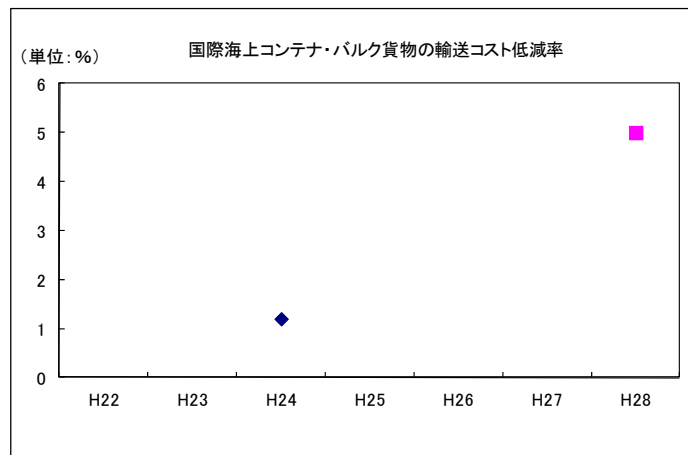
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					（年度）
H20	H21	H22	H23	H24	
—	—	—	—	—	平成22年度比 1.2%減 （速報値）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策 (◎)
 国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備、フィーダー輸送活性化による貨物集約、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営など、国家戦略として様々な施策を総動員することで、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。
- ・国際バルク戦略港湾における総合的な対策 (◎)
 資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつあるなかで、大型船舶の活用等により、これら物資の安定的かつ安価な輸入を実現するため、選択と集中の観点から選定された「国際バルク戦略港湾」において、大型船舶に対応した港湾施設の整備、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運航効率改善のための制限の緩和等の総合的な対策を推進する。
 予算額：港湾整備事業費 1,685 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 13,475 億円の内数（平成 24 年度）
 （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 24 年度のコスト低減率は平成 22 年度比 1.2% 減（速報値）となり、年々コスト低減が図られている。

(事務事業の実施状況)

- ・港湾整備事業等により、国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナルなどの外貿ターミナルの整備を着実に推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成 24 年度のコスト低減率は平成 22 年度比 1.2% 減（速報値）となり、年々コスト低減が図られている。また、港湾整備事業等の実施により、引き続き国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナル等の外貿ターミナルの整備を推進していくこととしており、今後の実績値の上昇が見込まれるため、A-2 と評価した。
- ・平成 24 年度の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標を「国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率」に変更するとともに目標値及び目標年度を平成 24 年度から平成 28 年度に見直した上で、引き続き施策を推進することとする。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 25 年度)

なし

(平成 26 年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局計画課（課長 菊地 身智雄）

業績指標 103

国内海上貨物輸送コスト低減率

評 価

A-2	目標値：平成22年度比 3%減（平成28年度） 実績値：平成22年度比 0.6%減（平成24年度）（速報値） 初期値：0（平成22年度）
-----	--

（指標の定義）

国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト＋陸上輸送コスト）の低減割合

- ・海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成24年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成22年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成22年度の総輸送コスト）

（目標設定の考え方・根拠）

平成23年度の実績値は平成19年度比1.4%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成28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22年度比3%減を設定。

（外部要因）

- ・輸送コストに係る原油価格変化
- ・輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

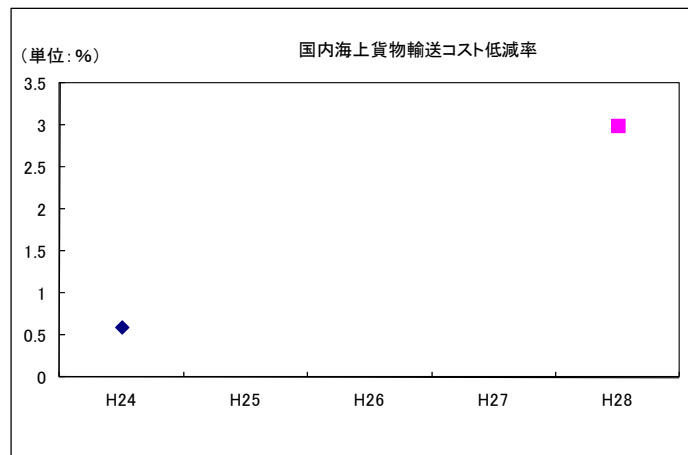
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	—	平成22年度比 0.6%減 (速報値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備 (◎)

環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等を整備する。

予算額：港湾整備事業費1,685億円（国費）及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数（平成24年度）

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比0.6%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。

(事務事業の実施状況)

・港湾整備事業等により、複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備を着実に推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比0.6%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。また、港湾整備事業等の実地により、引き続き複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備を推進していくこととしており、今後の実績値の上昇が見込まれるため、A-2と評価した。

・平成24年度の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直した上で、引き続き国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送等に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 菊地 身智雄)

業績指標 104

長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率

評価

A-2	目標値：100%（平成28年度） 実績値：20%（平成24年度） 初期値：6%（平成23年度）
-----	---

(指標の定義)

重要港湾以上の主要な係留施設について、策定された長寿命化計画に基づき、点検・補修等の対策が実施された施設の割合（重要港湾以上の主要な係留施設における長寿命化計画に基づき対策を実施した数／重要港湾以上の主要な係留施設数）

(目標設定の考え方・根拠)

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）に基づき適切に維持することを標準とした。そのうち、重要港湾以上の主要な係留施設については、港湾施設の中でも特に重要な施設であり、対象期間内に重点的に適切な詳細点検や維持補修等を実施し、対策実施率が100%になるように設定している。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

港湾管理者

(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～脱デフレ・経済再生～（平成25年6月14日）

今後策定する社会資本整備の基本方針に基づき、安全性を確保しつつトータルコストを削減するため、維持管理技術の開発促進と導入、ストック情報の整備とICTの維持管理への利活用、長寿命化計画の策定推進、メンテナンスエンジニアリングの基盤強化とそのため体制整備等を進める。（第3章3.（2）②）

- ・日本再興戦略 -JAPAN is BACK-（平成25年6月14日）

また、基本計画に基づき、国、自治体レベルの全分野にわたるインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定する。これにより、個別施設ごとの長寿命化計画策定の着実な推進を図り、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現する。（第Ⅱ. 二. テーマ3（2）①）

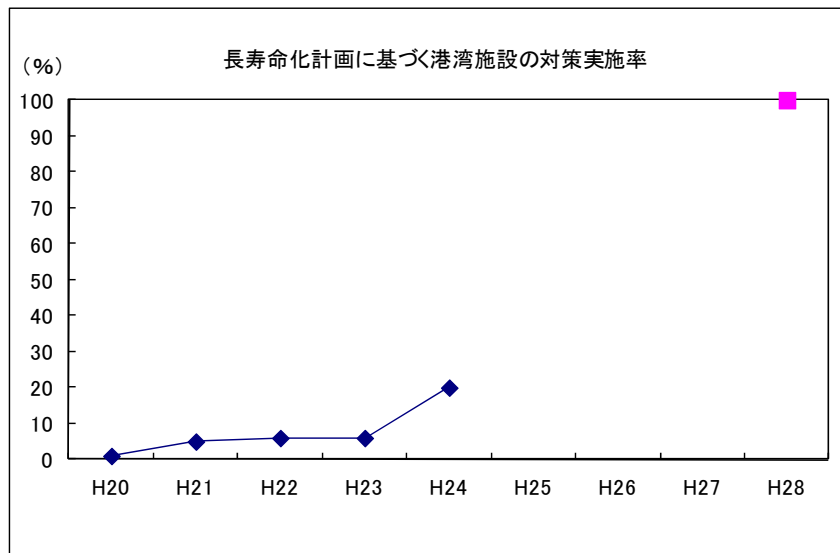
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
1%	5%	6%	6%	20%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・戦略的な維持管理の推進 (◎)
高度経済成長時代に集中投資した港湾施設の老朽化が今後進行することから、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理へ転換を推進する。
予算額：港湾整備事業費 1,685 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金 13,475 億円の内数 (平成 24 年度)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 24 年度における実績値は 20% と現時点では低調な数値であるが、長寿命化計画を策定したばかりで点検時期に達していない施設や未計画の施設 (平成 26 年度までに長寿命化計画策定) もあるため、今後点検時期に達する施設が増加すれば対策実施率が増加すると分析している。
したがって平成 28 年度には計画通り目標を達成すると見込んでいる。

(事務事業の実施状況)

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。

課題の特定と今後の取組みの方向性

事業が計画通り実施されること等により、平成 28 年度において計画目標を達成すると考えているため A-2 評価とする。
国有港湾施設の実地監査、施設の維持管理・利用状況の評価、選択と集中による改良・更新投資への重点化等により、老朽化・劣化の進む港湾施設の安全の確保、維持・更新費 (ライフサイクルコスト) の縮減を推進する。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 25 年度)

なし

(平成 26 年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局技術企画課 (課長 下司 弘之)

業績指標 105

港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

評 価

A-2	目標値：約60%（平成28年度） 実績値：約54%（平成22年度） 初期値：約54%（平成22年度）
-----	--

(指標の定義)

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。
 (57千隻/106千隻(平成22年度))

(目標設定の考え方・根拠)

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。

(外部要因)

- ・プレジャーボートの需要の変動
- ・施設整備に係る地元調整の状況等

(他の関係主体)

地元公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成24年3月30日）

「ボートパークの整備等による収容保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪としてプレジャーボートを円滑に収容し、公共水域の適正な利用促進を図るほか、マリンレジャーや地域活性化の拠点である「海の駅」の設置支援及びネットワーク化を推進し、レンタルボート、チャータークルーズ等の幅広いマリンレジャーの体験機会を創出する。」(P40)

- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）

「プレジャーボートの適正な管理を実現させるため、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした放置艇対策を推進する。」(第2部9(4))

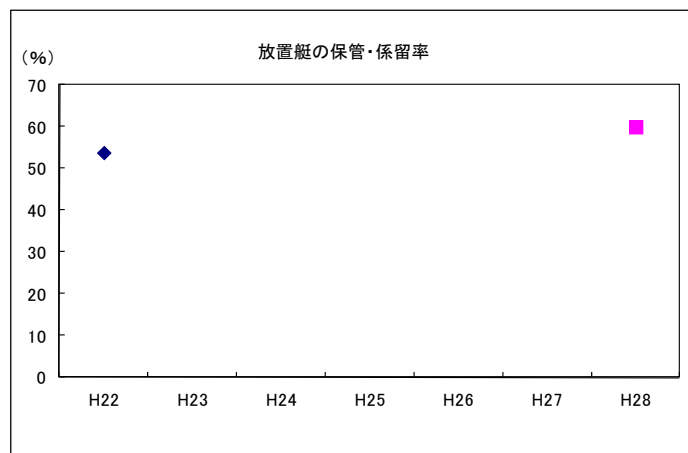
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H20	H21	H22	H23	H24	
—	—	約54%	—	—	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

放置艇を削減するため、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両論とした対策を推進。

① 規制措置

- ・ 放置等禁止区域の指定
港湾管理者による放置等禁止区域の指定を促進。

② 係留・保管能力の向上

- ・ ボートパークの整備
既存の静穏水域を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設など、必要最小限の施設を備えた簡易な係留・保管施設であるボートパークに放置艇の収容を促進。

関連する事務事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成22年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート(確認艇)は、前回調査時(平成18年度)に比べ約1.0万隻減少している。
 - ・ 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設(ボートパーク)への放置艇収容を促進するとともに放置等禁止区域の指定を促進しており、平成22年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約50%とほぼ横ばいとなっている。
 - ・ 平成24年度までにボートパークは40施設が供用され、また、放置等禁止区域は全国37港湾管理者により238港湾(対前年度9増)において告示されている。
- 以上、過去の実績と事業・規制の進捗を勘案すると、平成24年度においても順調に進捗している。

(事務事業の実施状況)

放置等禁止区域等の指定状況

平成24年度末時点で、全国37港湾管理者が告示。

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、平成22年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果より、係留・保管施設の向上と放置等禁止区域の指定による規制措置(指定可能な範囲を水域に加えて陸域まで拡大(平成18年10月施行))により、係留・保管率の向上が見込まれるため、A-2と評価した。
- ・ 今後も継続的な取組みとして、陸域を含めた放置等禁止区域の指定を促進し、簡易な係留・保管施設(ボートパーク)への放置艇収容を促進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

- ・ 放置艇対策の推進計画を策定

(平成26年度以降)

- ・ 平成26年度に「プレジャーボート全国実態調査」を実施予定。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海洋・環境課(課長 津田 修一)

業績指標 106

リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業数

評価

A-2	目標値：230社（平成24年度） 実績値：230社（平成24年度） 初期値：188社（平成19年度）
-----	--

（指標の定義）

リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業の立地企業数を指標とする。

（目標設定の考え方・根拠）

リサイクルポート指定港における静脈物流拠点と海上輸送ネットワークの形成に向けた諸施策を実施することにより、港湾での循環資源取扱量の増加に伴う臨海部産業の活性化が見込まれる。

第1次循環型社会形成推進基本計画の循環利用率の目標値の伸び率と同様の伸び率（平成19年度比22%増）を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び港湾管理者へのヒアリング結果から推計する。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

環境省（廃棄物行政を所管）、経済産業省（リサイクル産業を所管）、港湾管理者、港湾所在自治体

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）
資源の有効活用を促進するための静脈物流拠点を整備し、関連する制度の改善等を行う。（2.（1））
- ・第3次循環型社会形成推進基本計画（平成25年5月31日）
効率的な静脈物流システムの構築も進み、リサイクルポート（総合静脈物流拠点港湾）の整備と利便性向上により、大量・長距離輸送に対応した、環境に配慮した海上輸送が積極的に行われる。（第2章第3節）
静脈物流の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、広域的なリサイクル関連施設の臨海部への立地を推進するとともに、官民連携の促進、港湾施設の整備など総合的な支援を講じることにより国内外の資源循環を促進する。（第5章第2節5（2））
静脈物流の輸送手段を道路輸送から相対的に環境負荷が小さい鉄道・船舶へと転換するモーダルシフトを促進する。（第5章第2節5（2））
国際的な循環資源の移動に当たっては、玄関口としての港湾が果たす役割の重要性に鑑み、円滑な資源輸送に必要な港湾施設の整備や受入体制の確保を図る。（第5章第3節2）
- ・第4次環境基本計画（平成24年4月27日）
廃棄物の処理及び清掃に関する法律（以下「廃棄物処理法」という。）の適正な運用を図りつつ、静脈物流コストの低減を図るための取組の検討を進める。（第2部第1章第6節3.（3）①）
- ・21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日）
総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の整備等を通じた静脈物流システムの検討などを推進する（3.戦略3②）

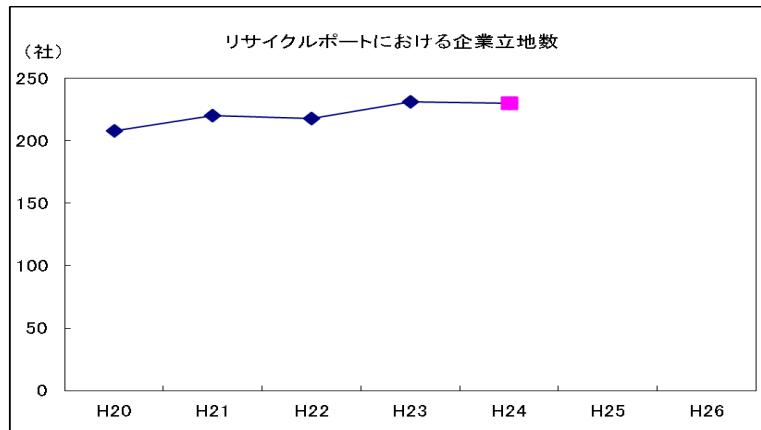
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
208社	220社	218社	231社	230社	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・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循環資源の取扱に関する運用等の改善等を行うことにより、循環資源の物流拠点ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与する。また、静脈物流システムの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたリサイクルポート推進協議会との連携を促進する。

予算額：港湾整備事業費 1,685 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 13,475 億円の内数（平成 24 年度）

関連する事務事業の概要

港湾整備等の公共工事におけるリサイクル製品の利活用を推進することで、リサイクル製品の需要拡大に寄与する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 24 年度の調査結果では、リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業数は社であり、目標値である 230 社を達成している。

(事務事業の実施状況)

平成 23 年 1 月に境港（鳥取県・島根県）を新たにリサイクルポートに指定し、全国にある 22 港の指定港において、重点的に静脈物流基盤の整備を行ってきた。港湾での循環資源の円滑な取扱いを促進するため、平成 22 年に「港湾における循環資源の取扱いに関する指針」を作成し、循環資源の取扱いに関する港湾の管理運営方針として、リサイクルポート指定港の港湾管理者宛てに周知した。

この他、静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等、基盤施設への補助制度を平成 17 年に創設し、積極的な支援を行っている（平成 24 年度末実績：5 港 6 施設）。

また、港湾・空港等工事におけるリサイクル製品の利活用を促進するため、リサイクルポート推進協議会などからの要望を踏まえ、平成 24 年に「港湾・空港等整備におけるリサイクル技術指針」の一部改訂を行った。

さらに、関係主体と連携し、モーダルシフトの推進や物流効率化による静脈物流システムの低炭素化、低コスト化を図るための調査・検討を実施している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 14 年のリサイクルポート第 1 次指定以降、リサイクル関連企業立地数は順調に増加し、目標値を上回ったことから、評価は A-2 とした。

現在の施策を維持するとともに、引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進する。また、リサイクルポート推進協議会と連携し、リサイクルポートを活用した静脈物流システムの構築に向けた検討を進める。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 25 年度)

なし

(平成 26 年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局海洋・環境課（課長 津田 修一）

関係課：港湾局技術企画課（課長 下司 弘之）

業績指標 107

大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

評価

A-2	目標値：約 2,950 万人（平成 28 年度） 実績値：約 2,700 万人（平成 24 年度） 初期値：約 2,640 万人（平成 23 年度）
-----	--

(指標の定義)

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（注 1）、特定観測地域（注 2）並びに東海地震、東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の各地震防災対策推進地域内の港湾（119 港）において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能となる人口。

（注 1）地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の 2 地域。

（注 2）地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない②活構造地域③最近地殻活動が活発④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部、福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等

(目標設定の考え方・根拠)

地震発生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。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

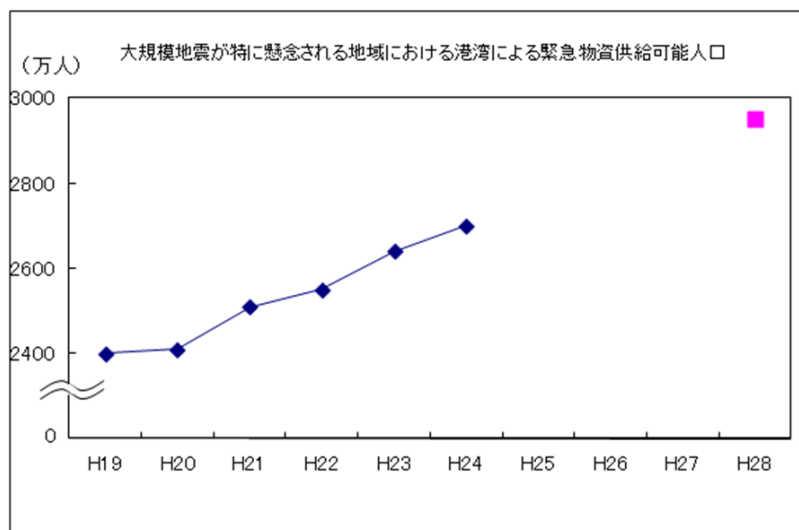
【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日）「第 2 章及び第 3 章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
約 2,410 万人	約 2,510 万人	約 2,550 万人	約 2,640 万人	約 2,700 万人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・耐震強化岸壁の整備 (◎)

人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁を整備する。

予算額：港湾整備事業費 1,685 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金 13,475 億円の内数 (平成 24 年度)

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

基幹的広域防災拠点の整備・運用、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、緑地等オープンスペースの確保

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 24 年度の実績値は 2,700 万人となり、当初に設定した目標 (平成 24 年度：約 2,700 万人) を達成することが出来た。また指標対象である残りの耐震強化岸壁についても全てが整備着手済みであり、昨年度見直した目標 (平成 28 年度：約 2,950 万人) も達成できる見込み。よって「順調である」

(事務事業の実施状況)

- 耐震強化岸壁の整備にあたっては、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に耐震強化岸壁の整備を緊急に進めるために策定された「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」(平成 18 年 3 月) に基づき、計画的な整備の推進を図ってきたところ。
- 平成 24 年度は「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」の見直しに向け、防災拠点の「基本仕様」「整備の考え方」「配置の考え方」などについて東日本大震災から得られた教訓を元に整理し直した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 平成 24 年度実績では、当初に設定した目標を達成し、さらに現在の整備状況から、昨年度見直した目標も達成できる見込みである。以上を勘案し、A-2 と評価する。
- 東日本大震災の被災地域における耐震強化岸壁 (八戸港、釜石港、仙台塩釜港、茨城港) は、緊急物資輸送のみならず、飼料、石炭といった通常の貨物輸送にも利用された。このことから耐震強化岸壁の整備は、被災地の生活再建、産業の復旧・復興にも大きな役割を果たす重要な施策である。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 25 年度)

- 「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」見直しの継続

(平成 26 年度以降)

- 新たな「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」の策定

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

関係課：港湾局計画課 (課長 菊地 身智雄)

業績指標 108

日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率

評価

N-2	目標値：5%（平成27年） 実績値：—（平成24年） 初期値：10%（平成20年）
-----	---

(指標の定義)

- 日本発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率。

(目標設定の考え方・根拠)

- 国際コンテナ戦略港湾政策では、我が国における基幹航路の維持・強化のため、民の視点による港湾経営を実施し、港湾コストの低減等荷物集約のための対策を実施する（注1）。
- 具体的な指標として、平成27年に当該トランシップ率を、現行の半分に縮減することを目指している（注2）。これから、平成27年の目標を現行の半分の5%とする。

注1：新成長戦略（平成22年6月） 別表111-②

注2：国土交通省成長戦略（平成22年5月） 1-1-1）

(外部要因)

- 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
- 釜山港等東アジア主要港の港湾施策

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

該当なし

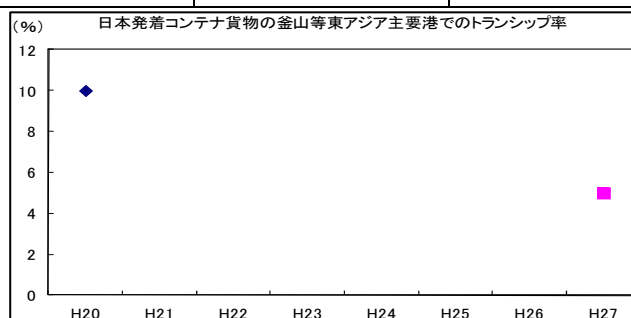
【閣議決定】

- 経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～（平成25年6月14日）
国は、国際競争力を強化するインフラ（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等）、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。（第3章3.（2）①）
 - 日本再興戦略 -JAPAN is BACK-（平成25年6月24日）
国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。このため、現状で5割にとどまっている首都圏3環状道路の整備率を今後5年間で8割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備や、2016年度までに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を現状の3バースから12バースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。（第Ⅱ. 一. 5. ③）
 - 総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）
国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。（2.（1））
- 【閣決（重点）】**
- 社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」
- 【その他】**
- 国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）

過去の実績値

(暦年)

H20	H21	H22	H23	H24
10%	—	—	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策（◎）
国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備、フィーダー輸送活性化による貨物集約、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営など、国家戦略として様々な施策を総動員することで、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。

予算額：359億円（平成24年度）

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

- ・港湾運営会社が取得した上物施設に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
国際戦略港湾又は一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した一定のコンテナ埠頭における上物施設に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置

- ①国際コンテナ戦略港湾 課税標準 1/2（取得後10年間）
 - ②一定の要件を満たす国際拠点港湾 課税標準 2/3（取得後10年間）
- 減収額 0億円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・本指標の実績値は、5年に1度実施される「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の集計結果より算出されるが、次回調査の結果は平成25年度末に得られるため、平成24年度時点では実績値の判断はできない。しかし、国際コンテナ戦略港湾政策として、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港及び京浜港）において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための環境整備を着実に進めてきていると判断できる。

（事務事業の実施状況）

- ・国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策
国際コンテナ戦略港湾政策として、当該年度までに、水深16m以上の岸壁を有するコンテナターミナルの整備の着実な推進、神戸港・大阪港・横浜港3港における特例港湾運営会社の指定、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げの支援などを実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための環境整備を着実に進めてきている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・本指標の実績値は、5年に1度実施される「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の集計結果より算出されるが、次回調査の結果は平成25年度末に得られるため、平成24年度時点では実績値の判断はできない。しかし、国際コンテナ戦略港湾政策として当該年度までに、水深16m以上の岸壁を有するコンテナターミナルの整備の着実な推進、神戸港・大阪港・横浜港3港における港湾運営会社の指定、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げの支援などを実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための環境整備を着実に進めてきている。今後も引き続き、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中することで、目標達成を目指すものとし、N-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化のため、新たな貨物集約策等の支援施策を検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局港湾経済課（課長 河原畑 徹）

関係課：港湾局計画課（課長 菊地 身智雄）

関連指標関9

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

実績値等

目標値：95%（平成28年度）
 実績値：79%（平成24年度）
 初期値：65%（平成23年度）

（指標の定義）

出入管理情報システムを導入している国際コンテナターミナルを利用するトラックドライバーのうちPSカードを所持している者の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

PSカード（Port Securityカード）による物流効率化が最大限発揮されるために必要な普及率として95%を目標値として設定。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

港湾管理者、ターミナル運営者

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）

港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。（2.（3））

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

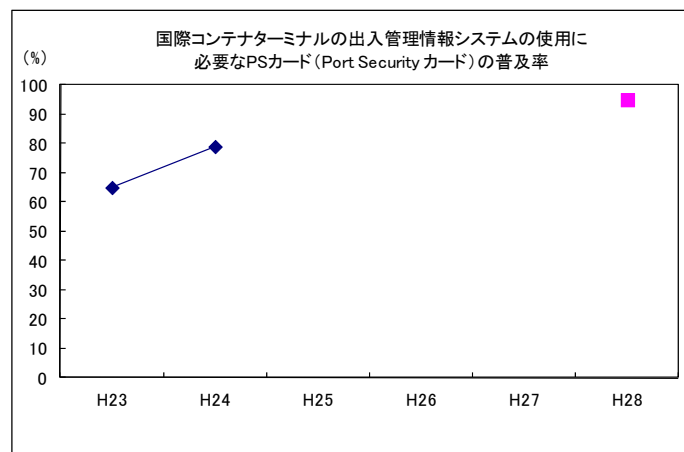
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	65%	79%

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

・ICTを活用した港湾物流の高度化・効率化の推進（◎）

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

なし

達成状況等

目標の達成状況等

(目標の達成状況)

順調である

(事務事業の実施状況)

PSカードの普及に向けた取組を推進した。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課危機管理室 (室長 石橋 洋信)

関連指標 10

国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港湾数

実績値等

目標値：5港（平成28年度）
 実績値：2港（平成24年度）
 初期値：0港（平成23年度）

（指標の定義）

国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港湾数。

（目標設定の考え方・根拠）

北東アジアにおける物流サービスの能力と効率性を向上させることを目的としたNEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）の枠組みにおいて、日中韓3国間で港湾物流システムを連携することとしている。

平成28年度までに国際コンテナ戦略港湾の各港における港湾物流情報システムを中韓主要港のシステムと相互連携させることとして目標値を設定。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

中国政府及び韓国政府、並びに国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

- ・日本再興戦略 -JAPAN is BACK-（平成25年6月14日）
 アジア諸国等との物流情報システムの相互連携を進め、荷物情報のタイムリーな把握を可能とすることで、効率的で円滑な物流を実現する。（第Ⅱ．二．テーマ3②Ⅱ）
- ・総合物流施策大綱（平成25年6月25日）
 日中韓で構築しつつある物流情報を中核とするNEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）をアジア地域等に展開することにより、貨物動静の可視化を推進し、アジア地域等における物流の効率化に寄与する。（2.（1））

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

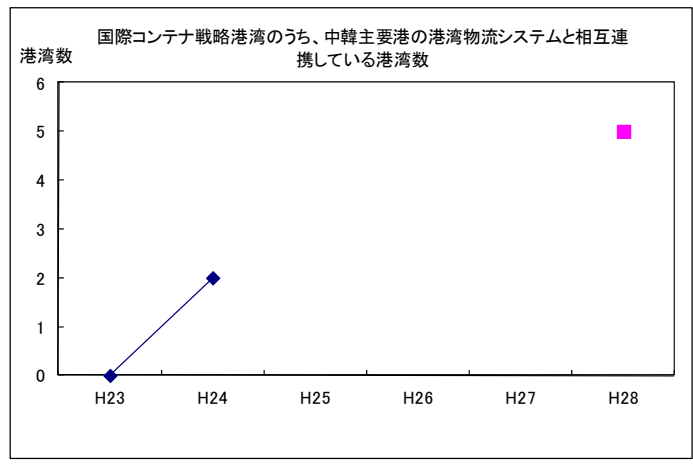
【その他】

- ・国土交通省技術基本計画（平成24年12月10日）
 国際海上コンテナ貨物の位置情報の可視化により、物流業務が効率化され、国際競争力の強化に寄与することが期待されるが、現状では港湾に係る国際貨物の位置情報把握のための情報システムは構築されていない。
 このため、平成24年度に北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の枠組みの下、国内貨物の位置情報データベースを有するコンテナ物流情報サービス（Colins）を海外の港湾物流情報データベースと接続することにより、日中韓での港湾物流情報のネットワークを構築し、我が国産業の国際競争力の向上を図る。（別添資料（2）持③）
- ・新たな情報通信技術戦略 行程表（平成24年7月4日改訂）
 中国・上海羅徑港と連携し、船舶動静情報やコンテナ動静情報について、荷主・物流事業者間でコンテナ物流情報サービス（Colins）を利用し情報共有を図るため、中国・上海とのシステム接続調査を実施。日中韓3国において船舶動静情報に関する共同調査を実施し、国際標準技術の動向や各国の港湾物流情報システムの特性等を踏まえ、船舶動静情報に関する標準インターフェースを開発。（3.（5）ii）

過去の実績値

(年度)

H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	0港	2港



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・国際物流競争力強化に対応した情報ネットワーク構築（◎）
 日中韓3国間におけるコンテナ動静情報共有のためのシステム改修等を行うもの
 （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

達成状況等

目標の達成状況等

（目標の達成状況）
 目標値は平成28年度に5港のところ、最新の実績値（平成24年度）は2港である。
 （事務事業の実施状況）
 平成24年度に東京・横浜、寧波（中国）及び釜山（韓国）を対象に、コンテナ船の離着岸日時の情報について、各国のシステム間で接続試験を実施した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局港湾経済課（課長 河原畑 徹）