

平成26年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省26-19)

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 金井 昭彦	
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推進することで、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27年7月
業績指標等	初期値	目標値 設定年度	実績値					評価結果	目標値	目標年度	業績指標等の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等			
			21年度	22年度	23年度	24年度	25年度							
94 国際船舶の隻数	135隻	平成23年央	106隻	117隻	135隻	150隻	158隻		約230隻	平成28年央	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。			
95 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	10.6%	9.5%	10.8%	10.5%	集計中		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。			
96 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	57% (150隻)	平成24年度	41% (107隻)	45% (119隻)	52% (136隻)	57% (150隻)	61% (159隻)		100% (262隻)	平成29年度	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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、トン数税制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。 ・上記「基本方針」に基づき、トン数税制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。 ・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。 			
97 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	0件	平成18年度	0件	0件	0件	0件	0件		0件	毎年度	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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(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として「協力メカニズム」が創設された。</p> <p>このようなことから、我が国としては、「協力メカニズム」の下で、航行援助施設基金委員会等の協議などを通じて、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。</p> <p>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。</p>			
98 内航船舶の平均総トン数	619	平成22年度	618	619	654	673	688		610	毎年度	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。			
99 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率	—	—	—	—	—	平成22年度比 1.2%減	平成22年度比 1.5%減 (速報値)		平成22年度比 5%減	平成28年度	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年度比約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年度比約5%減である。			
100 国内海上貨物輸送コスト低減率	—	—	—	—	—	平成22年度比 0.5%減	平成22年度比 0.8%減 (速報値)		平成22年度比 3%減	平成28年度	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年度比約3%減を設定。			
101 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	6%	平成23年度	5%	6%	6%	20%	36%		100%	平成28年度	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%になるよう設定。			
102 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	約54%	平成22年度	—	約54%	—	—	—		約60%	平成28年度	過去の実績値の伸び率から、平成28年度における目標値として60%を設定。			

103	国内循環資源取扱量(海運)におけるリサイクルポート指定港の国内シェア	37.5%	平成23年	38.4%	39.2%	37.5%	37.5%	集計中		40%	平成29年	リサイクルポートの取組状況と平成17～23年における国内循環資源取扱量(海運)(実績値)のシェアのトレンドから、平成29年度における目標値として40%を設定。
104	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	約2,640万人	平成23年度	約2,510万人	約2,550万人	約2,640万人	約2,700万人	約2,810万人		約2,950万人	平成28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、平成28年度における目標値として約2,950万人を設定。
105	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ブ率	10%	平成20年	—	—	—	—	集計中		5%	平成27年	国際コンテナ戦略港湾政策の具体的な指標として、平成27年に釜山等東アジア主要港におけるトランシッブ率を現行の半分に縮減することとしていることから、平成27年における目標値として5%を設定。
関10	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	65%	平成23年度	—	—	65%	79%	—		95%	平成28年度	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より、平成28年度における目標値として95%を設定。
関11	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	0港	平成23年度	—	—	0港	2港	2港		5港	平成28年度	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いることから、平成28年度における目標値として5港を設定。

達成手段 (開始年度)	26年度 行政事業レビュー 事業番号	予算額計(執行額)			26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(26年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)
		23年度 (百万円)	24年度 (百万円)	25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)	208	0	379 (333)	216	160	各地域でとりまとめた支援物資物流に関する知見等を基にして、災害発生時に円滑な支援物資物流を確保する上で重要となる考え方や、そのために自治体や物流事業者において取り組むべき事項等を「マニュアル」のようなかたちで統一化し、地方運輸局を通じて、その内容を自治体や物流事業者などに普及する取組を行う。また、地方運輸局を通じてこれまで各地域において取り組んできた民間物資拠点のリストアップや官民の協力協定の締結促進については、引き続きこれを行うとともに、関係者間での連絡体制の整備や対応手順の確定、これらを検証するための訓練など、現場レベルでの具体的な取組を実施。	—	補助事業により交付した広域物資拠点数 非常に設備を設置すべき拠点数に対する実際に非常用設備を設置された拠点数の割合
(2) 海上運送対策に必要な経費 (平成21年度)	209	22 (18)	21 (16)	22	20	本事業は以下の3分野により、構成されている。 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が主導的立場にあり、不合理なルールが数の論理で採択されるケースが見られる。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なうことにより、我が国の海事産業における競争力の強化、安全・環境基準設定のリードを図る。 ②外航海運対策 我が国商船隊が世界で競争していくために必要な施策の立案及び航行の安全確保を行い、外航海運の発展を図る。 ③旅客船対策・内航海運対策 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。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。	94 95 98	—
(3) マラッカ・シンガポール海峡等 航行安全対策 (平成20年度)	210	37 (28)	29 (24)	34	31	①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の発生件数をゼロとする。 ②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ことを目的とする。	97	—
(4) 大規模災害時における船舶の 円滑な活用の推進 (平成25年度)	211	—	—	14	52	大規模災害において、船舶は人員・物資の緊急輸送、陸上交通の代替交通機能、被災者の生活支援など極めて重要な役割を果たすものであることから、今後発生が予想される大規模災害において、船舶による緊急輸送、被災者生活支援等の活動を円滑に実施するために以下の取組を実施。 ①船舶の確保に向けた具体的方策の検討 ②大規模災害時における利用可能船舶の情報管理体制の構築 ③災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化	—	—
(5) 港湾整備事業 (昭和25年度)	212	2,228 (2,228)	6,414 (6,414)	15,643	171,227	国際・国内の海上輸送ネットワークの構築と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。	99～105 関10	—
(6) 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)	214	14 (12)	11 (9)	12	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国際埠頭施設の管理者が定める埠頭保安規程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。	—	—
(7) 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)	215	33 (33)	48 (48)	50	50	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、堺港北港堺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。	104	—

(8)	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)	216	21 (21)	27 (27)	24	24	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。	104	—
(9)	港湾機能の高度化を図るための施設整備事業(平成17年度)	217	644 (556)	1,234 (1,198)	1,007	897	港湾施設の機能の高度化を図るために必要となる施設について、地方公共団体(港湾局を含む)又は民間事業者が実施する事業に要する経費の一部を国が補助することにより、港湾の国際競争力の強化、物流の効率化、港湾の保安、安全の向上等の実現を図る。	99 100 103 105	—
(10)	老朽化化学兵器の廃棄処理に必要な経費(平成17年度)	218	1,127 (1,125)	1,114 (1,113)	889	1,139	苅田港においては、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。苅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。	—	—
(11)	北東アジア港湾局長会議に必要な経費(平成12年度)	220	2 (2)	7 (7)	0	2	我が国、大韓民国及び中華人民共和国の港湾の能力と効率の改善のため、港湾行政、港湾開発及び管理に関して意見交換を行うことを目的とする。	—	—
(12)	港湾整備事業(東日本大震災関連)(平成23年度)	221	5,297 (5,274)	34,117 (33,983)	38,464	—	東日本大震災により被災した港湾の早期復興を図るとともに、東日本大震災の教訓を踏まえ、近いうちの発生が懸念される東海、東南海・南海地震等への対策を推進すべき地域において、港湾の防災・減災機能を強化することを目的とする。	104	—
(13)	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)	222	—	26 (25)	40	40	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等を行う。	関11	—
(14)	国際戦略港湾競争力強化対策事業(平成26年度)	新26-030	—	—	—	1,380	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。	105	—
(15)	国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業(平成26年度)	新26-031	—	—	—	346	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・拡大のために内航船等により集約された貨物を、低コストかつスピーディに外航船に積み替えることで港湾のサービス水準を高めるとともに、関係者調整、外貨・内貨バースの隣接一体設置を目指したターミナル計画についてのガイドラインを策定し、今後の整備等に反映することで、コンテナターミナルの一体運営を促進する。	105	—
(16)	国際戦略港湾等における港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置	—	—	—	—	—	国際戦略港湾及び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荷さばき施設等(上物施設)に係る税制特例を設け、港湾運営の民営化及び港湾運営会社による設備投資を促進する。	—	—
(17)	港湾法の一部を改正する法律(平成26年度)	—	—	—	—	—	国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度を創設するとともに、国際戦略港湾のコンテナターミナルの近傍の倉庫を国の無利子貸付制度の対象に追加する。	—	—
(18)	災害に強く環境負荷低減等に資する物流効率化施設に係る割増償却制度の拡充及び延長	—	—	—	—	—	環境負荷低減等に資する物流効率化施設に係る所得税・法人税の割増償却制度及び固定資産税・都市計画税の軽減措置について、対象施設の要件として一定の防災対策の実施を付加するとともに、最近の物流を巡る状況変化を踏まえた見直しを行った上で、適用期限を2年延長する。	—	—
施策の予算額・執行額 ※下段〈〉書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。			287,983	386,948	406,641	182,724	施策に関する内閣の重要政策 (施策方針演説等のうち主なもの)	○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)第3章3.(2)①、第3章3.(2)② ○経済財政運営と改革の基本方針2014～デフレから好循環拡大へ～(平成26年6月24日)第3章2.(2) ○日本再興戦略-JAPAN is BACK-(平成25年6月14日)第Ⅱ.一.5.③、二.第Ⅱ.一.テーマ3(2)①Ⅱ、第Ⅱ.二.テーマ3(2)②Ⅱ ○「日本再興戦略」改訂2014～未来への挑戦～(平成26年6月24日)第二一.5.5-1.(2)、第二一.5.5-1.(3)、第二二.テーマ3(3) ○総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日)2.(1)、(3) ○観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)P40 ○海洋基本計画(平成25年4月26日)第2部4(1)、9(4)、11(3) ○第3次循環型社会形成推進基本計画(平成25年5月31日)第2章第3節、第5章第2節5(2)、第5章第3節2 ○第4次環境基本計画(平成24年4月27日)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)3.戦略3② ○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 ○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) ○国土交通省成長戦略(平成22年5月17日) ○国土交通省技術基本計画(平成24年12月10日)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)3.(5)ii)	