

施策目標個票

(国土交通省28-⑩)

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	<p>(各行政機関共通区分)</p> <p>④進展が大きくない</p> <p>(判断根拠)</p> <p>業績指標72、75は目標を達成し、73、74、76①、77は、目標達成に向けて順調に進捗しているが、その他の業績指標については、目標達成しておらず、特に主要業績指標70については目標値を達成できていないため「進展が大きくない」と判断した。</p>
	施策の分析	業績指標72については目標を上回って達成しており、業績指標75についても目標を達成するなど大きな進展が見られる。一方、業績指標70については安定的な国際海上輸送の確保等に取り組んでいるものの、海運市況の歴史的低迷による影響もあり、目標を達成していないため一層の推進が必要となる。
	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。平成28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	69 国際船舶の隻数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年央	24年央	25年央	26年央	27年央	28年央		28年央
		135隻	150隻	158隻	179隻	193隻	214隻	B	約230隻
	年度ごとの目標値		—						
	70 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	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		毎年度
		約10%	10.1%	10%	9.8%	9.8%	9.2%	B	約10%
	年度ごとの目標値		約10%	約10%	約10%	約10%	約10%		
	71 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
		24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		29年度
		150隻	150隻	159隻	184隻	197隻	219隻	B	262隻
	年度ごとの目標値		—						
	72 内航船舶の平均総トン数	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		毎年度
654		673	688	704	715	712	A	687	
年度ごとの目標値		—							
73 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*)	初期値	実績値					評価	目標値	
	—	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度	
	①-	—	—	0.1%	0.9%	1.0%(速報値)	A	約3%	
	②-	—	—	0.6%	1.4%	1.7%(速報値)	A	約5%	
年度ごとの目標値		—							
74 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	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度	
	31%	—	—	31%	45%	79%	A	80%	
年度ごとの目標値		—							

業績指標	75 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合	初期値	実績値					評価	目標値
		26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度
		36%	-	-	36%	55%	100%		100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
	76 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)	初期値	実績値					評価	目標値
25年度		24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	30年度		
①デイリー寄港		-	デイリー寄港	デイリー寄港を維持	デイリー寄港を維持	デイリー寄港を維持	デイリー寄港の維持・拡大		
②週2便		-	週2便	週2便	週2便	週2便	週3便		
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
77 訪日クルーズ旅客数	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度	
	41.6万人	-	17.4万人	41.6万人	111.6万人	199.2万人		500万人	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
78 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率	初期値	実績値					評価	目標値	
	25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度	
	28.0%	-	28%	56%	68%	69%		100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参考指標	参52 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	24年度	25年度	26年度	27年度	28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	/	
	参53 全国の港湾・河川区域等における放置艇隻数(万隻)	初期値	実績値					評価	目標値
		26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		34年度
		8.8	-	-	8.8	-	-		0
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
	参54 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在する港湾(重要港湾以上)における避難計画の策定率	初期値	実績値					評価	目標値
		26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		25%	-	-	25%	33%	33%		100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
	参55 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(水深16m以上)のバース数	初期値	実績値					評価	目標値
		24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度
		3	3	3	5	6	13		12
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参56 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度	
	33%	-	-	33%	67%	67%		100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参57 大規模災害発生時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とする全国の作業船保有水準(総トン数)	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年	24年	25年	26年	27年	28年		毎年	
	290万トン	333万トン	315万トン	311万トン	307万トン	-		290万トン	
年度ごとの目標値	/	-	-	290万トン	290万トン	290万トン	/		
参58 直近の3年間に緊急物資輸送訓練が実施された港湾(重要港湾以上)の割合	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度	
	46%	-	-	46%	48%	50%		100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参59 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率	初期値	実績値					評価	目標値	
	25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		29年度	
	0%	-	0%	17%	33%	83%		100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参60 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	初期値	実績値					評価	目標値	
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		毎年度	
	96%	79%	-	96%	96%	96%		95%維持	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		

参61 港湾物流情報システムを相互接続している国数	初期値	実績値					評価	目標値
	26年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
	2カ国	—	—	2カ国	2カ国	2カ国		5カ国
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求額
	当初予算(a)	182,724	183,296	179,832	182,913
補正予算(b)	5,575	13,938	33,141	—	
前年度繰越等(c)	65,801	39,180	38,946	—	
合計(a+b+c)	254,100	236,414	251,919	182,913	
	<0>	<0>	<0>	<0>	
執行額(百万円)	213,309	196,364			
翌年度繰越額(百万円)	39,180	38,859			
不用額(百万円)	1,611	1,191			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(26年度:19,964億円、27年度:19,966億円、28年度:19,986億円、29年度:19,997億円)の内数がある。

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29年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	物流政策課 (課長 英 浩道)	政策評価実施時期	平成29年8月
-------	-------	--------	--------------------	----------	---------

業績指標 69
国際船舶の隻数

評価

B	目標値：約 230 隻（平成 28 年央） 実績値： 193 隻（平成 27 年央） 214 隻（平成 28 年央） 初期値： 135 隻（平成 23 年央）
---	--

(指標の定義)

海上運送法第 4 4 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、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、国際船舶を平成 23 年より約 100 隻増加させることとし、目標を約 230 隻（平成 28 年央）とした。

(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充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）】

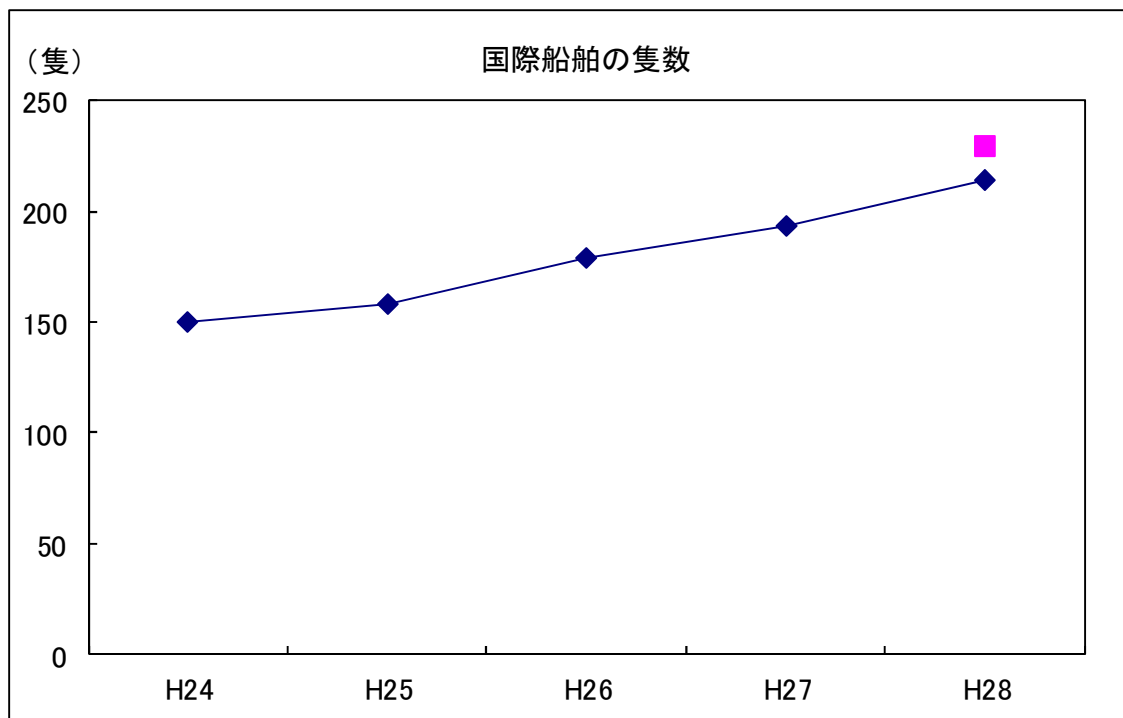
なし

【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）

（単位：隻）

過去の実績値									
（年央）									
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
85	95	106	117	135	150	158	179	193	214



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、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。

登録免許税：税率 本則 4/1000 → 国際船舶 3.5/1000

固定資産税：課税標準 外航船舶 1/6 → 国際船舶 1/18

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、我が国外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にある。こうした外部要因による影響があった中でも、我が国商船隊における平成28年央の国際船舶の隻数は214隻と、初期値である平成23年央に比べ5期連続で増加し79隻増となっており、目標値である約230隻は達成していないものの着実に成果をあげている。

（事務事業等の実施状況）

国際船舶の所有権の保存登記等の特例を延長（登録免許税：平成28年度～29年度、固定資産税：平成27年度～平成29年度）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、平成28年央の国際船舶数は214隻であり、着実に成果をあげているが、目標値である約230隻は達成していないことから、Bと評価した。
- ・一方で、歴史的な海運の低迷による厳しい経営環境下にある中でも、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って、その隻数は平成19年度（85隻）以降継続して増加していることから、安定的な国際海上輸送を確保する上で重要な国際船舶の増加に向け、引き続き、本施策を推進していくことが効果的である。
- ・目標年度が到来したが、本施策を引き続き推進することとし、平成29年度に適用期限を迎える本施策（税制特例措置）の延長等に係る検討を踏まえ、目標値を再設定することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 山田 輝希）

業績指標 70

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

B	目標値：約10%（毎年度） 実績値：9.2%（平成28年度） 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日本の外航海運事業者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18年度から平成22年度までの過去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

(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））
- ・「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）ウ）

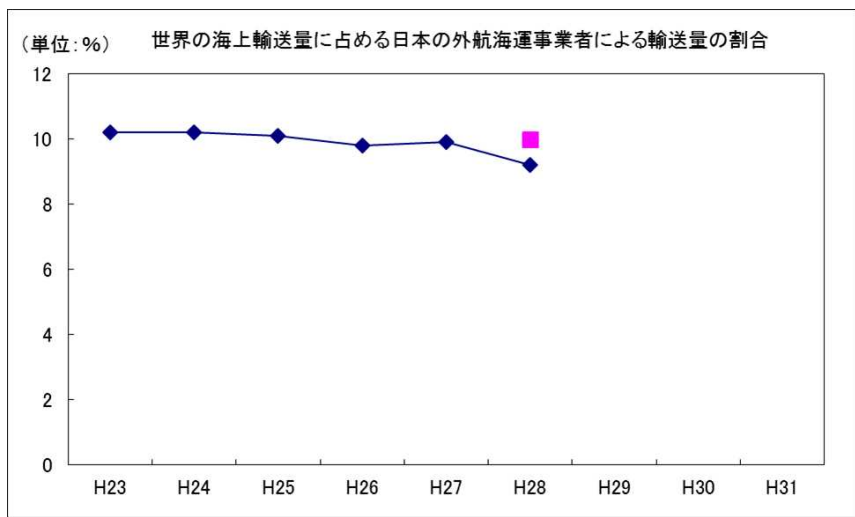
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
10.1%	10%	9.8%	9.8%	9.2%	



主な事務事業等の概要

島国である我が国では、貿易量の99.6%を海上輸送が占め、このうち64%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・シンガポール海峡の航行安全対策

我が国の輸入原油の8割以上が通航する重要なシーレーンであるマラッカ・シンガポール海峡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・管理に係る支援を実施。

予算額：約34百万円（平成27年度） 約33百万円（平成28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64百万円の内数（平成27年度） 約31百万円の内数（平成28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

○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>

外航日本船舶・・・・・・・・・・18/100

外航日本船舶以外の船舶・・・・・・・・16/100

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、我が国外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にある。こうした外部要因による影響を受け、平成28年度は、9.2%となっており、目標の約10%は達成していない。

（事務事業等の実施状況）

○マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

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、沿岸国における同海峡の航行安全対策を支援しており、29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（海運先進18カ国が参加）や日米海事協議等において、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。

○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（税制）

本税制特例措置の必要性を踏まえ、適用期限を3年間（平成29年度～31年度）延長した。

○船舶に係る特別償却制度（税制）

本税制特例措置の必要性を踏まえ、適用期限を2年間（平成29年度～30年度）延長した。

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、目標値の約10%は達成していないため、Bと評価した。
- ・歴史的な海運市況の低迷による影響もあり、平成28年度においては目標値を下回っているが、それ以前は、概ね10%を達成しており、また、我が国商船隊の輸送量で見れば、初期値の平成22年度に比して増加（22年：819百万トン→28年：1,018百万トン）しており、安定的な国際海上輸送が確保されている。
- ・我が国における外航海運の重要性を踏まえ、引き続き、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取組の実施を図る。
- ・なお、現状の目標値は、目標設定から5年以上が経過していることを踏まえ、目標値を平成23年度から平成28年度の平均輸送比率等を踏まえ、再設定することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 山田 輝希）

業績指標 7 1

外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数

評 価	
B	目標値：262隻（平成29年度） 実績値：197隻（平成27年度） 219隻（平成28年度） 初期値：150隻（平成24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）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、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（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倍とすることを目指すこととしている。
- ・ 上記「基本方針」に基づき、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、認定事業者が「基本方針」に基づき策定した計画を踏まえ、トン数標準税制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）】

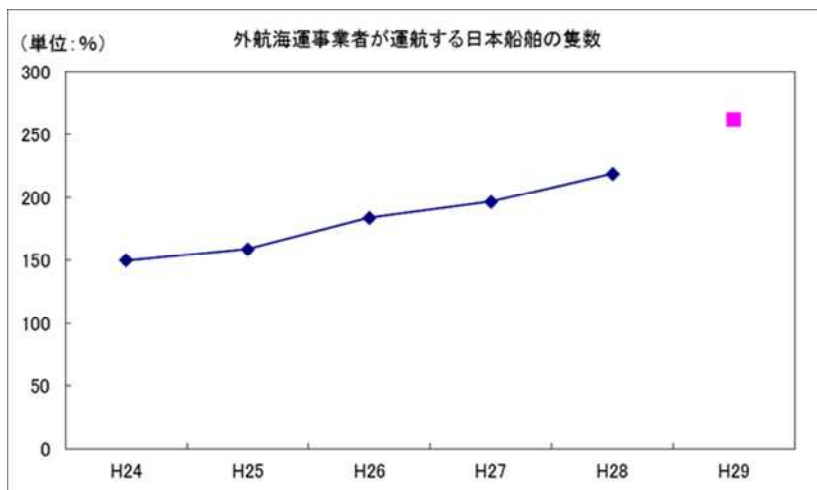
なし

【その他】

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成19年12月）

(単位：隻)

過去の実績値									
(年央)									
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
92	98	107	119	136	150	159	184	197	219



主な事務事業等の概要

- ・日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定制度について、「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・船員確保計画の適切性を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況を把握し、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、当該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）

対外船舶運航事業者が、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、みなし利益課税を選択できる制度（平成20年度より）。

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28年度の日本船舶数は217隻と、初期値である平成23年央に比べ5期連続で増加し81隻増となり、過去の実績値のトレンドを延長すると、目標年度では概ね目標値に近い水準（達成率約90%）となるものの、目標年度での目標値の達成は厳しい状況にある。他方で、中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷を受け、我が国外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にあり、こうした外部要因が影響しているものと考えられるが、このような中でも、実績値は目標に向けて継続して増加しており、施策としては着実に成果を示している。加えて、日本船舶を補完する準日本船舶※が55隻（28年3月末時点）確保されており、日本船舶（219隻：28年年央）及び準日本船舶の合計で274隻となっている。

※準日本船舶：日本船舶を補完するものとして、対外船舶運航事業者が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものとして、海上運送法に基づき認定を受けた船舶（平成25年度制度創設）。

（事務事業等の実施状況）

- ・ 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（認定事業者）は、平成28年3月末時点で8社であり、当該8社合計で日本船舶201.1隻及び準日本船舶55隻となっている。

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、施策の効果により目標に向けて継続して増加し、目標年度では概ね目標値に近い水準となるものの、歴史的な海運市況の低迷等の外部要因による影響もあり、目標年度での目標値の達成は厳しい状況にあることから、Bと評価した。
- ・ なお、近年の我が国周辺海域における情勢の変化等を踏まえれば、経済安全保障の早期確立が急務になっていることから、平成29年度税制改正において、平成29年度に適用期限を迎えるトン数標準税制を拡充・延長（5年間延長）しており、これを受け、準日本船舶に本邦船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国船舶を追加すること等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を今国会に提出し、本年4月に成立したところ。平成30年度以降も、同税制等を活用し、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者による日本船舶の計画的な確保を推進することとしている。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 山田 輝希）

業績指標 7 2

内航船舶の平均総トン数*

評 価

A	目標値：687トン（毎年度） 実績値：712トン（平成28年度） 初期値：654トン（平成23年度） ※それぞれ平均総トン数
---	--

（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）

内航海運の役割は、国内物流の基幹的輸送インフラとして、国民生活や経済活動を支えるとともに、災害時の緊急輸送等を担う機能を確保・充実させることにある。

しかしながら、内航海運の良質な輸送サービスの安定的な提供にあたり、船齢14年以上の船舶が全体の約7割を占める状況が継続しており、代替建造の促進が求められる。この代替建造の促進の指標として、船腹量の維持又は平均総トン数の維持という、主に2つの考え方があるが、船腹量は需給動向に応じて変動するものであるため、内航船舶の平均総トン数を最低限維持していくという目標設定が有効かつ最適である。このため、内航船舶の過去5年（平成23年度～平成27年度）の平均総トン数687（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

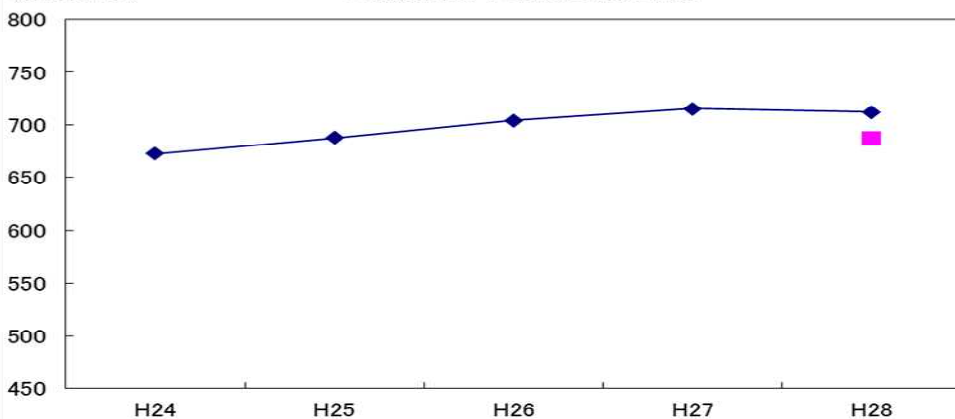
過去の実績値

（年度）

H24	H25	H26	H27	H28
673トン	688トン	704トン	715トン	712トン

（単位：トン）

内航船舶の平均総トン数の推移



主な事務事業等の概要

内航海運は、国内貨物輸送全体の44%割、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、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や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。さらに、内航海運の諸課題への対応に向け、平成28年4月に「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、今後概ね10年を見据えて内航海運が目指すべき

将来像やその実現のための具体的施策について、2017年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめたところであり、今後はこれを踏まえ、内航海運の生産性の向上や安定的輸送の確保に取り組んでいくところである。

【予算額】

○内航海運対策 3百万円（平成28年度）

【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による代替建造の促進
財政投融资計画額 187億円（平成28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

<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%の課税繰り延べ

○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%）

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28年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は712トンであり、目標値の687トンを上回っていることから、順調である。

（事務事業等の実施状況）

船舶共有建造制度（平成28年度：合計16隻）や各種税制特例措置の活用（28年度：集計中）等により、代替建造及び大型化が順調に行われたことに伴い平均総トン数は目標を達成している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は目標値の687トンを上回って推移しており、平成28年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は目標を達成していることから、現在の施策を継続することが適当である。以上よりAと評価した。

平成29年度以降についても、「内航未来創造プラン」（平成29年6月）を踏まえた、各種支援策等により代替建造及び船舶の大型化に向けた環境整備を図り、引き続き内航船舶の平均総トン数の増加に努めていくこととする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局内航課（課長 飯塚 秋成）

関係課： 海事局総務課企画室（室長 小野 雄介）

業績指標 73

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*）

評価

① A ② A	目標値：①約3%減（平成32年度） ②約5%減（平成32年度） 実績値：①1.0%減（平成28年度）（速報値） 0.9%減（平成27年度） ②1.7%減（平成28年度）（速報値） 1.4%減（平成27年度） 初期値：-
------------	---

（指標の定義）

- ① 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を算出し、平成25年度の総輸送コストに対する各年度の輸送コスト削減便益の合計の比率を指標として設定。
- ② 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を算出し、平成25年度の総輸送コストに対する各年度の輸送コスト削減便益の合計の比率を指標として設定。

（目標設定の考え方・根拠）

- 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、平成32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、平成32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。

（外部要因）

- ・輸送コストにかかる原油価格変化
- ・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（事業実施主体）

（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 2016（平成28年6月3日）

社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。（第3章.5.⑤）

- ・日本再興戦略 2016（平成28年6月3日）

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等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とともに、賢く使い・賢く投資する戦略的インフラマネジメントをすすめる、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。（第二. I. 1.1.（2））

- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）

我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。（第2章.基本的方針B.目標①[港湾・海運]）

- ・港湾法の一部を改正する法律（平成26年法律第33号）

- ・総合物流施策大綱（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。

安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの輸送船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。（2.（1））

- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）

我が国と北米・欧州等を直接結ぶ国際基幹航路を維持・拡大するため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備、フィーダー輸送網強化による貨物集約、港湾運営の民営化など、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図る。

る。

資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現を目指し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出及び所得の海外流出防止の観点から、大型船の入港を可能とする拠点となる港湾の確保や企業間連携の促進を図り、国全体として効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成する。(第2部.4.(3)ア)

- ・港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律(平成23年法律第9号)

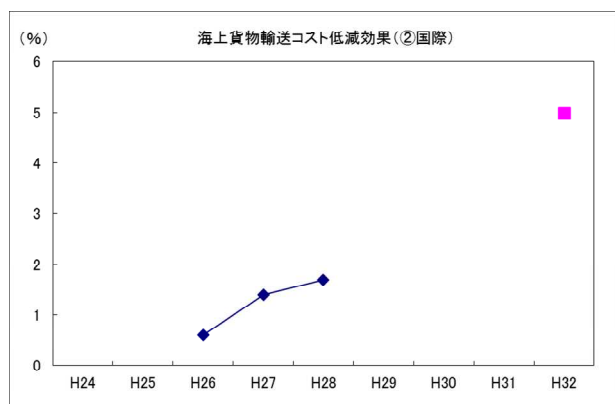
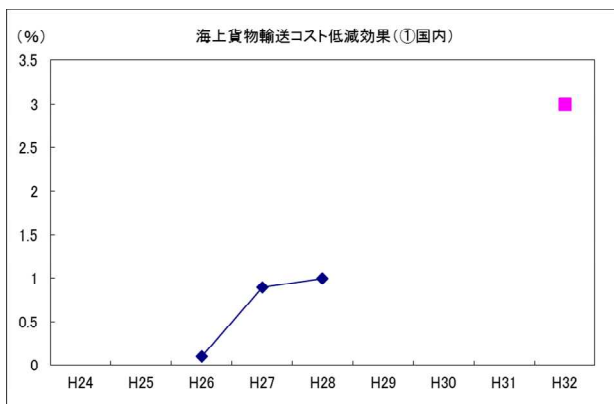
【閣決(重点)】

- ・社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
		平成25年度比 ① 0.1%減 ② 0.6%減	平成25年度比 ① 0.9%減 ② 1.4%減	平成25年度比 ① 1.0%減 (速報値) ② 1.7%減 (速報値)	



主な事務事業等の概要

- ・国際的な動向を見据えた空港・港湾等の既存施設の活用・再編を含めた機能の高度化を図る。特に、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。(◎)

予算額：

港湾整備事業費2,314億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,966億円の内数(平成27年度)

港湾整備事業費2,317億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,986億円の内数(平成28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に係る施策に関するものである。

- ・国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置(固定資産税・都市計画税)

国際戦略港湾及びコンテナ取扱量等の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準(取得後10年間)

- ①国際戦略港湾1/2
- ②国際拠点港湾2/3

- ・資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置(固定資産税、都市計画税)

穀物や石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として指定された港湾において、海上輸送の共同化の促進に資する事業

(特定貨物取扱埠頭機能高度化事業)を実施する者が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準2/3(取得後10年間)

・H25年度予算要求に係る政策アセスメント「資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成」の事後評価

(施策等の効果の測定及び結果)

本施策の実績として、平成28年度(速報値)の国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率(※)は平成22年度比3.1%減であり、我が国の産業や国民生活に必要な資源・エネルギー等の物資を安定的かつ安価に輸入することに貢献している。

スケールメリットを活かした輸送コストの削減を図るべく、世界的に輸送船舶の大型化が進展している。我が国においても大型輸送船に対応した港湾の機能強化を推進しているところであり、現在整備中の施設が供用された際には更なる輸送コスト低減率の上昇が見込まれる。引き続き、効率的かつ安定的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。

※現在は、指標名称を「海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト)(②国際)」としている。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・順調である。平成27年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内0.9%減②国際1.4%減、平成28年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内1.0%減(速報値)②国際1.7%減(速報値)であり、年々コスト低減が図られている。

(事務事業等の実施状況)

・港湾整備事業等により、複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナル、国際海上コンテナターミナル、国際物流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

・業績指標は目標達成に向けて推移しているため、A評価とした。なお、本評価は確定値である平成27年度実績値を踏まえたものである。

・港湾整備事業等の実施により、引き続き複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナル、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの整備を推進し、輸送コストの低減を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局 計画課(課長 堀田 治)

業績指標 7 4

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

評 価

A

目標値：80%（平成32年度）
 実績値：79%（平成28年度）
 初期値：31%（平成26年度）

（指標の定義）

大規模地震対策施設が港湾計画に位置付けられている港湾（重要港湾以上）の数のうち、大規模地震対策施設が存在し、かつ港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

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、平成32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%として目標を設定。

（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】

- ・国土強靱化アクションプラン2016（平成28年5月）

陸・海・空の物資輸送ルートを実実に確保するため、陸上輸送の寸断に備えた海上輸送拠点の耐震化など、輸送基盤の地震、津波、水害、土砂災害、雪害対策等を着実に進めるとともに、複数輸送ルートの確保に向け、輸送モード間の連携等を進める。（第3章 各プログラムの推進計画等）

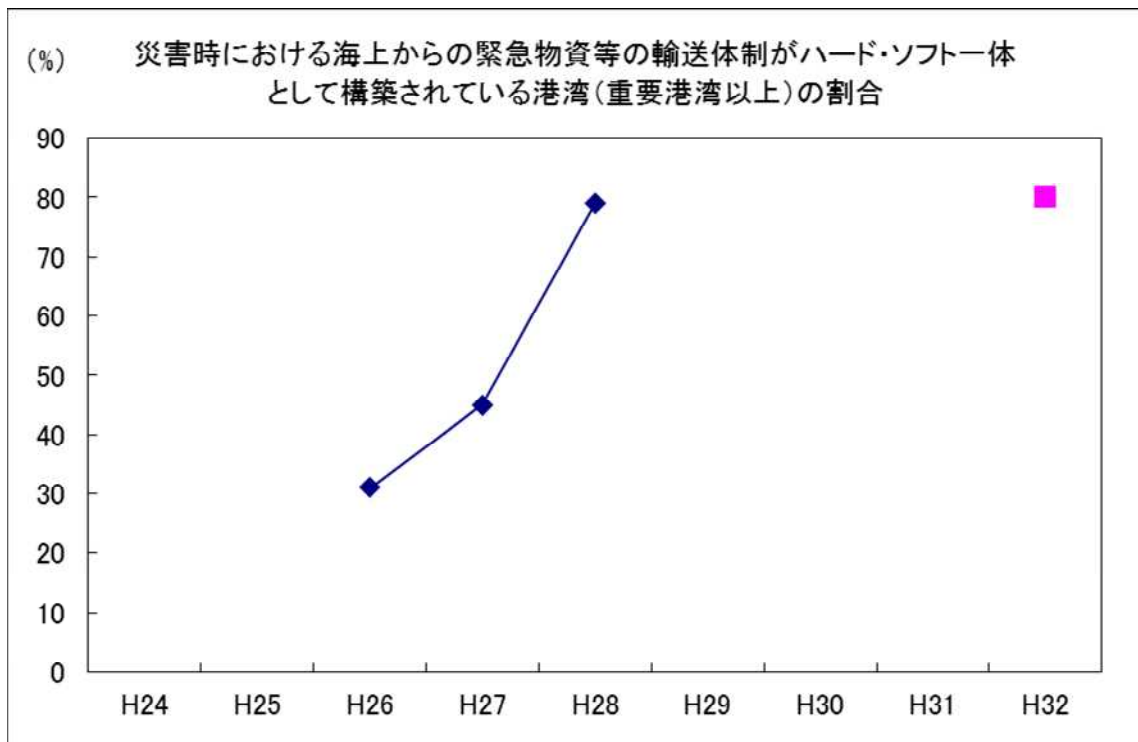
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
-	-	31%	45%	79%



主な事務事業等の概要

○ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る（耐震強化岸壁整備、港湾 BCP 策定、緊急物資輸送訓練の実施等）(◎)

予算額：

港湾整備事業費 2,314 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金等 19,966 億円の内数（平成 27 年度）

港湾整備事業費 2,317 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金等 19,986 億円の内数（平成 28 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に係る施策に関するものである。

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 28 年度の実績値は 79%（86 港／109 港）であり、平成 32 年度の目標値である 80% に向け順調である。

（事務事業等の実施状況）

- ・重要港湾以上の全ての港湾において港湾 BCP の策定が完了した。
- ・平成 28 年 3 月に改訂した臨海部防災拠点マニュアルに基づき、耐震強化岸壁を核とした臨海部防災拠点の整備及び適切な維持管理を促進した。

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、目標達成に向け順調に推移しているため、A と評価した。
- ・ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図るため、策定された港湾 BCP に基づく訓練の実施、臨海部防災拠点マニュアルに基づく臨海部防災拠点の整備及び適切な維持管理を促進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 海岸・防災課（課長 加藤 雅啓）

関係課： 港湾局 計画課（課長 堀田 治）

業績指標 75

国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合

評価

A	目標値：100%（平成28年度） 実績値：100%（平成28年度） 初期値：36%（平成26年度）
---	---

（指標の定義）

重要港湾以上の港湾の数のうち、港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の数の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

国土強靱化アクションプラン2016において重要業績指標（KPI）の一つとして設定されており、これとの整合を踏まえ、平成28年度までに重要港湾以上の全ての港湾において港湾BCPが確実に策定されることを目標として設定。

（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】

- ・国土強靱化アクションプラン2016（平成28年5月24日）
 災害発生時に広域的な連携を通じ港湾の機能を維持するとともに、被災した施設の早期復旧を図るため、国・港湾管理者・港湾利用者等が協同し、港湾BCPの策定による災害時の協力体制の構築等を推進する。

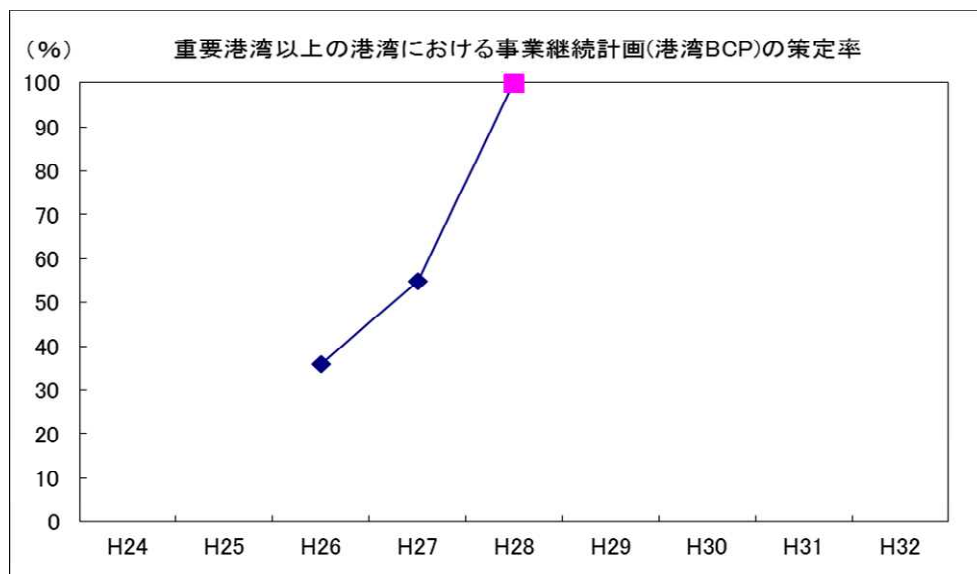
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					（年度）
H24	H25	H26	H27	H28	
—	—	36%	55%	100%	



主な事務事業等の概要

○大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保 (◎)

予算額：

港湾整備事業費 2,314 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 19,966 億円の内数 (平成 27 年度)

港湾整備事業費 2,317 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 19,986 億円の内数 (平成 28 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に係る施策に関するものである

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 26 年度の初期値 (36% = 45 / 125 港) 以降、着実な策定により、平成 27 年度の実績値は 55% (= 69 / 125 港) となり、平成 28 年度には、対象となる重要港湾以上の全ての港湾 (125 港) において策定完了し、目標を達成した。

(事務事業等の実施状況)

重要港湾以上の全ての港湾において港湾 BCP の策定が完了した。

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、目標達成を受け、A と評価した。
- ・港湾 BCP を実効性あるものとするため、防災訓練等を踏まえるなど、必要に応じ内容を見直し、質的向上を図る必要がある。このため、次年度の政策チェックアップより「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」を指標として設定し、その目標を平成 31 年度までに 100% と設定する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 港湾局 海岸・防災課 (課長 加藤 雅啓)

業績指標 76

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)

評価	
①A ②B	目標値：①北米基幹航路：デイリー寄港の維持・拡大（平成30年度） ②欧州基幹航路：週3便（平成30年度） 実績値：①北米基幹航路：デイリー寄港を維持（平成28年度） ②欧州基幹航路：週2便（平成28年度） 初期値：①北米基幹航路：デイリー寄港（平成25年度） ②欧州基幹航路：週2便（平成25年度）

(指標の定義)

・国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路（北米基幹航路、欧州基幹航路）の便数

(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、企業の立地環境を向上させ、我が国経済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26年1月に公表された「最終とりまとめ」に基づき、政策目標として平成26年から概ね5年以内に、「国際コンテナ戦略港湾へ寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する」とされたところ。

(外部要因)

- ・コンテナ船の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

(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】

- ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成28年6月2日）
 社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。（第3章.5.⑤）
- ・日本再興戦略 2016（平成28年6月2日）
 我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等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とともに、賢く使い・賢く投資する戦略的インフラマネジメントをすすめ、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。（第二. I. 1.1. (2)）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）
 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。（第2章. 基本方針 B. 目標①[港湾・海運]）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成26年法律第33号）
- ・総合物流施策大綱（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コ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)）
- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）
 我が国と北米・欧州等を直接結ぶ国際基幹航路を維持・拡大するため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備、フィーダー輸送網強化による貨物集約、港湾運営の民営化など、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図る。（第2部. 4. (3)ア）
- ・港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律（平成23年法律第9号）

【閣決（重点）】

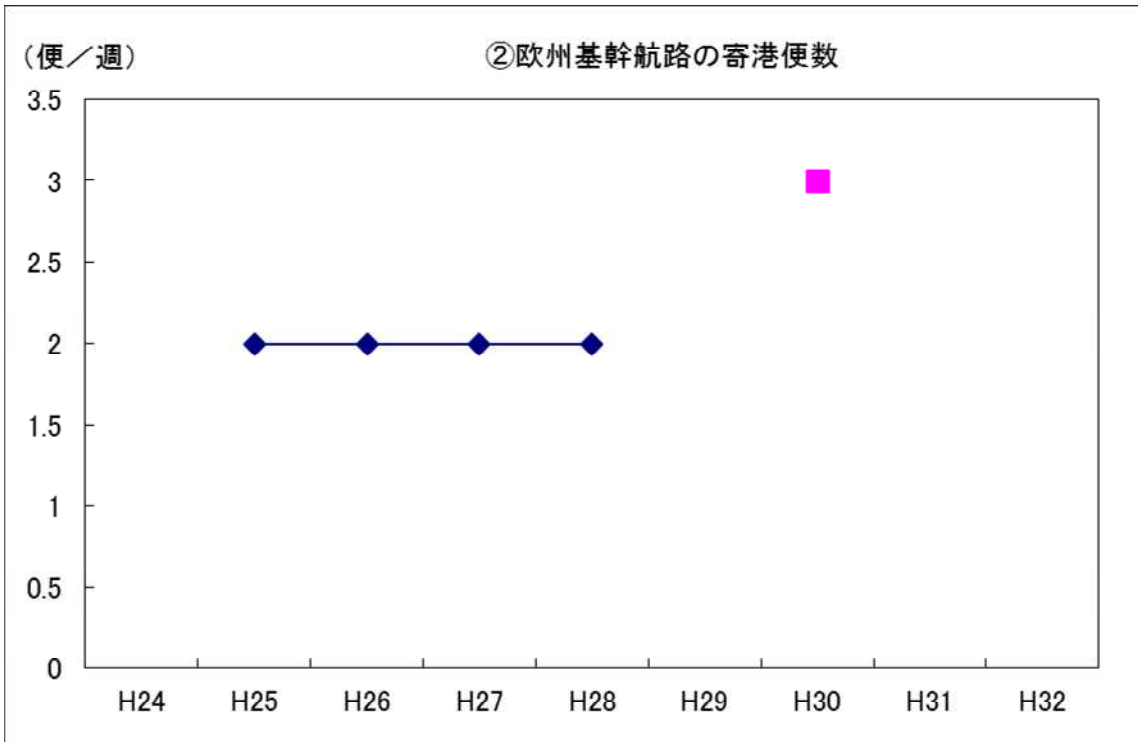
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章に記載あり」

【その他】 なし

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
—	①デイリー寄港 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	

①北米基幹航路

平成 2 5 年度～平成 2 8 年度：デイリー寄港を維持



主な事務事業等の概要

- ・ 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速 (◎)

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国に寄港する基幹航路の維持・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（平成 2 6 年 1 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を深化・加速する。

予算額：7 4 7 億円（平成 2 8 年度国費）、6 8 7 億円（平成 2 7 年度国費）

（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に係る施策である。

- ・ 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置（固定資産税・都市計画税）

国際戦略港湾及びコンテナ取扱量等の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準（取得後 1 0 年間）

- ①国際戦略港湾 1 / 2
- ②国際拠点港湾 2 / 3

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ①我が国に寄港する北米基幹航路については、デイリー寄港を維持しているため、概ね順調に推移している。
- ②欧州基幹航路についても、週2便を維持しており、概ね順調に推移している。

(事務事業等の実施状況)

- ・国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

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（座長：国土交通副大臣）が平成26年1月に公表した「最終とりまとめ」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深化と加速に取り組んでいるところ。

阪神港においては、「阪神国際港湾株式会社」（平成26年10月設立、同年12月同社に対して国から出資）による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が68便/週（平成26年4月時点）から99便/週（平成29年2月時点）へ約5割増加し、神戸港においては、平成28年のコンテナ貨物取扱個数が約280万TEUとなり、平成7年の阪神・淡路大震災以降過去最高を2年連続で更新するなど成果が現れ始めているところである。

京浜港においても、平成27年4月に横浜港南本牧ふ頭において世界最大級のコンテナ船（19,000TEU積級）に対応可能な水深18mの水深コンテナターミナルが供用を開始したほか、平成28年度からは「横浜川崎国際港湾株式会社」（平成28年1月設立、同年3月同社に対して国から出資）による集貨事業が本格的に開始され、平成29年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・政策目標の初期値の開始時点である平成25年度以降も、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（平成29年4月より4大アライアンスが3大アライアンスへ再編・集約）等、国際基幹航路の寄港地の絞り込みの進展による寄港便数の減少が懸念されている厳しい状況が続いているにも拘わらず、我が国に寄港する国際基幹航路については、①北米基幹航路については、デイリー寄港を維持し続けていること、更に平成29年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めていることから、現時点ではAと評価した。②欧州基幹航路については、週2便を維持し続けているものの、目標値である週3便には至っていないため、現時点ではBと評価した。
- ・平成28年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増している。こうした中、国際コンテナ戦略港湾政策の取組を更に強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 港湾経済課（課長 江原 一太郎）

業績指標 77

訪日クルーズ旅客数

評価

A	目標値：500万人（平成32年） 実績値：199.2万人（平成28年） 初期値：41.6万人（平成26年）
---	---

(指標の定義)

年間に我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数

(目標設定の考え方・根拠)

・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。

(外部要因)

経済情勢、国際情勢 等

(他の関係主体)

港湾管理者（地方公共団体等）、クルーズ船社等の民間事業者、CIQ関係省庁

(重要政策)

【施政方針】

- ・第193回国会内閣総理大臣施政方針演説（平成29年1月20日）
「民間資金を活用し、国際クルーズ拠点の整備を加速します。港湾法を改正し、投資を行う事業者に、岸壁の優先使用などを認める新しい仕組みを創設します。」
- ・第192回国会内閣総理大臣所信表明演説（平成28年9月26日）
「岸壁の整備、客船ターミナルの建設など、クルーズ船受入れのための港湾整備を進めます。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成29年3月28日）
「クルーズ船受入れの更なる拡充」（第3 1.（三）①ウ）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成29年3月10日）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日）
「観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、(中略)、クルーズ船受入れの更なる拡充を図る。」（第2章(2)⑤）
- ・日本再興戦略2016（平成28年6月2日）
「訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充」（第2 I 4.（2）iii）④）
- ・ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日）
「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整備するため、(中略)、クルーズ船受入の更なる拡充、(中略)の推進等を実施する。」（6. ⑰）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成28年法律第45号）

【閣決（重点）】

なし

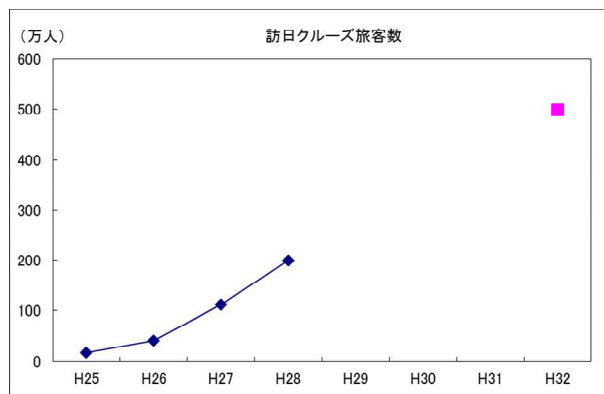
【その他】

- ・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）
「クルーズ船受入れの更なる拡充」において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標を設定

過去の実績値

(暦年)

H24	H25	H26	H27	H28
—	17.4万人	41.6万人	111.6万人	199.2万人



主な事務事業等の概要

- ・既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れるための係船柱・防舷材等の整備を行った。(◎)
- ・旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用などを認める新たな仕組みを創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会に提出した。

予算額：

港湾整備事業費 2,317億円(国費)の内数(平成28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に係る施策に関するものである。

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28年の訪日クルーズ旅客数は前年比78.5%増の199.2万人と過去最高となっていることから順調である。

(事務事業等の実施状況)

既存ストックを活用し、ハード・ソフト両面の取組により、クルーズ船の受入環境の整備を促進するとともに、官民連携による国際クルーズ拠点の形成に向けた取り組みを進めた。

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、平成28年は199.2万人となり、目標に向け順調に推移していることから、Aと評価した。今後も目標の達成を目指し、クルーズ船受入れの更なる拡充を図っていく。

担当課等(担当課長名等)

担当課： 港湾局 産業港湾課(課長 魚住 聡)

業績指標 78

支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率

評 価

B

目標値：100%（平成28年度）
 実績値：69%（平成28年度）
 初期値：28%（平成25年度）

（指標の定義）

地域防災計画等で想定されている避難者数に対し支援物資を円滑に輸送するために必要となる特定流通業務施設（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認定を受けた施設）数に対する協議会で民間物資拠点として選定されている施設数の割合

（目標設定の考え方・根拠）

○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律において認定を受けた特定流通業務施設は、物流の総合化、効率化を図るものであるとともに、災害に対する備えの要件も満たしている。

○これら特定流通業務施設について、災害時の支援物資輸送における広域物資拠点としての活用を促進する観点から、地域毎に設置している「災害に強い物流システムの構築に関する協議会」において民間物資拠点として選定していくことが必要である。

○都道府県の防災計画に示された避難者数等をもとに必要な支援物資を受け入れるために必要な施設数を推計し、88件を目標とする。

（外部要因）**（他の関係主体）**

物流事業者、物流事業者団体、地方自治体

（重要政策）**【施政方針】****【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）

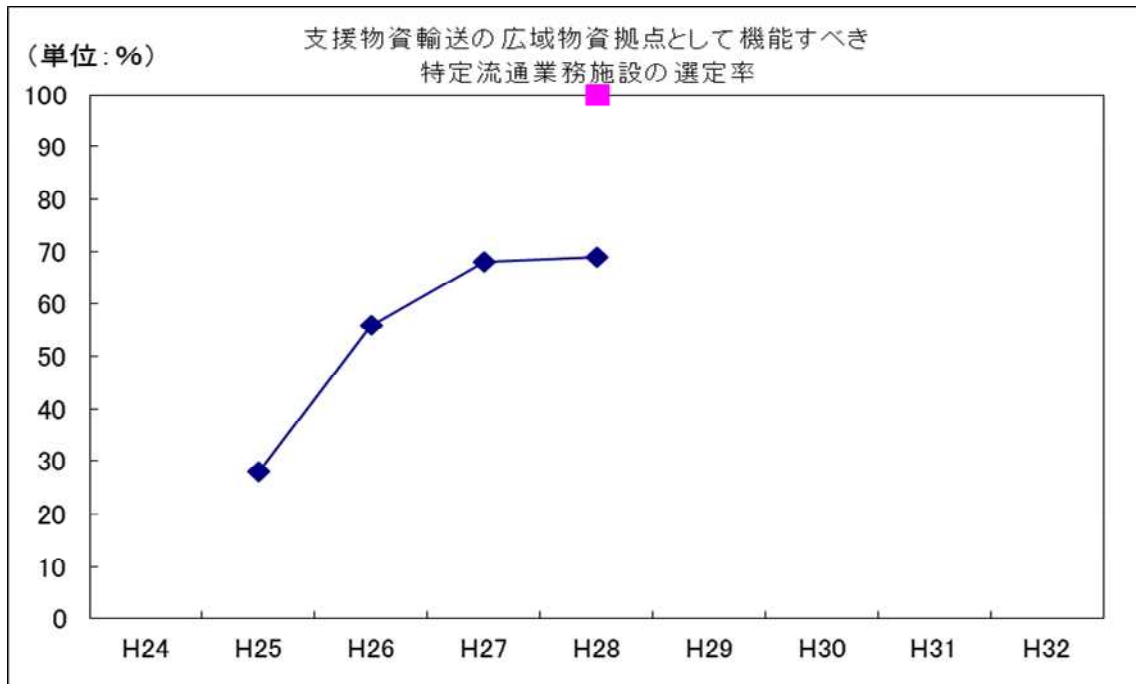
災害発生時に支援物資の輸送や物流施設における仕分けが必要となることを踏まえ、地方自治体と物流事業者との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るとともに、大規模災害発生時の支援物資輸送についての輸送の全体最適化を行い、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向けた取組を行う。【4.（1）①（7）】

・交通政策基本計画（平成27年2月13日）

迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保。訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。【第2章 基本的方針C 目標①】

【閣決（重点）】**【その他】**

過去の実績値				(年度)	
H24	H25	H26	H27	H28	
—	28%	56%	68%	69%	



主な事務事業等の概要

・災害に強い物流システムの構築

国民生活や経済活動を早急に復旧させるためには、避難者への支援物資を確実・迅速に届けることが重要である。このため、民間物資拠点の選定や多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制の確立等、災害に強い物流システムの構築を図る。

予算額：8百万円（平成27年度）、11百万円（平成28年度）

【税制上の特例措置】

・我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る税制特例（所得税、法人税、固定資産税、都市計画税）

物流事業者の初期投資負担を軽減し、我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設の整備を推進。

減収見込み額：9億円（平成27年度）

※上記税制特例については平成28年度税制改正にて以下の特例措置に移行

・新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置（所得税、法人税、固定資産税、都市計画税）

物流事業者等が流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づき認定を受けた総合効率化計画に基づき取得した事業資産等の整備を推進。

減収見込み額：3、4億円（平成28年度・見込）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率は、平成27年度は68%、平成28年度は69%と年々増加したものの、平成28年に発生した熊本地震を受け、支援物資輸送に係る物資拠点のあり方も含めて検討を行うことになり、物資拠点の選定作業を一時ストップしたため、平成28年度においては、目標値を達成しなかった。

（事務事業等の実施状況）

特定流通業務施設は物流の総合化、効率化を図るものとして施設整備されるものであるが、荷崩れ防止装置等の災害に対する備えが施されている。このため、地域毎に設置している「災害に強い物流システムの構築に関する協議会」等を通じ、災害時に広域的な受入拠点として活用できる民間の物流施設（民間物資拠点）に特定流通業務施設が選定されるよう関係者に働きかけを実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・地域毎の協議会等を通じて働きかけを実施したものの、平成 28 年に発生した熊本地震を受け、支援物資輸送に係る物資拠点のあり方も含めて検討を行うことになり、物資拠点の選定作業を一時ストップしたため、平成 28 年度においては、目標値である 100%に達していないことから、Bと評価した。
- ・今般の熊本地震の対応を受け、民間の物流施設の活用の有用性が再認識されたことから、地域ごとの協議会等を通じ、有用性の普及による民間物資拠点の選定促進を図るとともに、機会を捉えて、物流事業者等に対して総合効率化計画の認定取得や、特定流通業務施設の民間物資拠点への選定に向けた働きかけを行う。
- ・平成 28 年度に目標年度が到来したが、引き続き支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定を進めていく必要がある。また実績値に関しては、選定作業をストップしていた昨年度を除いて順調な成果を示していることから、引き続き指標を「支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率」とした上で目標年度の見直しを行い、平成 29 年度における目標値を 100%とする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局物流政策課物流産業室（大臣官房参事官（物流産業） 川上泰司）
関係課：