

## 施策目標個票

(国土交通省30-⑱)

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) ③相当程度進展あり	(判断根拠) 業績指標71、77②については目標値を下回っているが、業績指標73、75は目標値を達成し、業績指標70、72、74、76、77①、78、79についても、目標に向けて順調に進捗しているため、「相当程度進展あり」と判断した。
	施策の分析	海運に関しては、内航船舶の平均総トン数等が目標を上回って達成しており、港湾に関しては、港湾BCPが策定された国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における関係機関と連携した訓練の実施割合が大幅に上昇するなど大きな進展が見られる。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。平成30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。	

	初期値	実績値					評価	目標値
		H28年央	H26年央	H27年央	H28年央	H29年央		
70 国際船舶の隻数		H26年央	H27年央	H28年央	H29年央	H30年央	A	R3年央
	214隻	179隻	193隻	214隻	231隻	254隻		約294隻
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
71 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(*)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	B	毎年度
	約10%	9.8%	9.8%	9.1%	8.6%	8.7%		約10%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
72 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	A	R4年度
	237隻	184隻	197隻	219隻	237隻	261隻		約300隻
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
73 内航船舶の平均総トン数(*)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	A	毎年度
	654トン	704	715	712	727	747		687トン
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
74 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*)		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	A	R2年度
	①-	0.1%	0.9%	1.0%	1.5%	1.6%(速報値)		約3%
	②-	0.6%	1.4%	1.9%	2.6%	2.9%(速報値)	約5%	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
75 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		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	A	R2年度
	31%	31%	45%	79%	80%	80%		80%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/
76 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		H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	A	R1年度
	39%	-	-	39%	67%	82%		100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-		/

	初期値	実績値					評価	目標値	
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度		H30年度	H30年度
77 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)	①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	デイリー寄港を維持	デイリー寄港を維持	A	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1便	B	週3便	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
78 訪日クルーズ旅客数	初期値	実績値					評価	目標値	
	H26年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年		R2年	
	41.6万人	41.6万人	111.6万人	199.2万人	252.9万人	245.1万人	A	500万人	
暦年ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
79 都道府県が策定する地域防災計画における民間物資拠点の規定率	初期値	実績値					評価	目標値	
	H29年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度	
	68%	-	-	-	68%	85%	A	100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参考指標	参46 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	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30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	/	
	参47 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
		H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R4年度
		8.8	8.8	-	-	-	-	/	0
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
	参48 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
		H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
25%		25%	33%	33%	42%	58%	/	100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参49 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	
	H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		毎年	
	290万トン	311万トン	307万トン	297万トン	287万トン	-	/	290万トン	
年度ごとの目標値	/	290万トン	290万トン	290万トン	290万トン	290万トン	/		
参50 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	
	H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度	
	46%	46%	48%	50%	55%	49%	/	100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参51 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	
	H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		毎年度	
	96%	96%	96%	96%	96%	96%	/	95%維持	
年度ごとの目標値	/	95%	95%	95%	95%	95%	/		
参52 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	
	H26年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度	
	2カ国	2カ国	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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度要求額
	当初予算(a)	179,832	182,913	183,703	219,964
補正予算(b)	33,141	24,753	33,963	-	/
前年度繰越等(c)	38,946	40,856	49,002	-	/
合計(a+b+c)	251,919	248,522	266,668	219,964	/
	<0>	<0>	<0>	<0>	/
執行額(百万円)	210,858	200,041	/	/	/
翌年度繰越額(百万円)	40,856	47,843	/	/	/
不用額(百万円)	205	638	/	/	/

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等の内数がある。

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(令和元年6月28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 飯塚 秋成)	政策評価実施時期	令和元年8月
-------	------------	--------	---------------------	----------	--------

**業績指標 70**

国際船舶の隻数

**評価**

A

目標値： 約294隻（令和 3年央）  
 実績値： 254 隻（平成 30 年央）  
 初期値： 214 隻（平成 28 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、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）を継続することにより、国際船舶の目標を約294隻（令和3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

**（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）】**

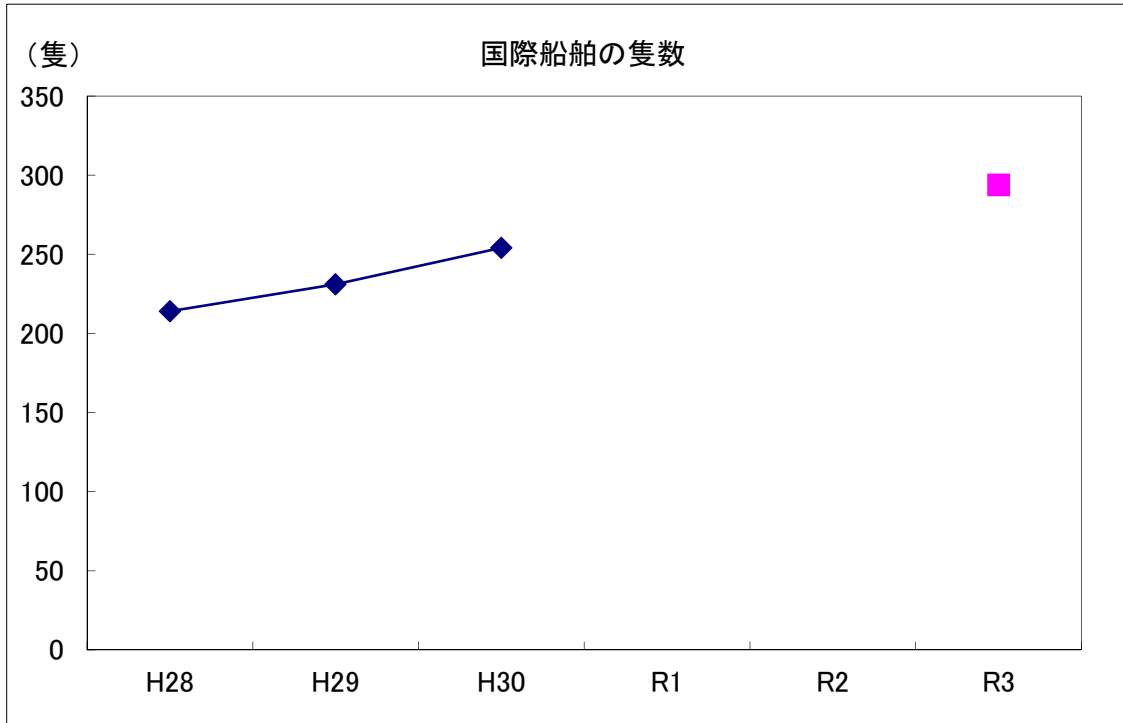
なし

**【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（年央）**

H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	R 3
2 1 4 隻	2 3 1 隻	2 5 4 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（平成 29 年度）

- ・登録免許税：95 百万円
- ・固定資産税：580 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平成 30 年央の国際船舶は 254 隻であり、平成 28 年央に比べ 40 隻増となり、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。

**（事務事業等の実施状況）**

平成 29 年度の登録免許税の特例の適用件数は 36 件、固定資産税の特例の適用件数は 151 件である。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

当該施策は、安定的な国際海上輸送の確保に必要な施策であり、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目標の達成の向け、順調に推移していることから A と評価した。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：海事局外航課（課長 長井 総和）

関係課：なし

**業績指標 7 1**

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：8.7%(平成 30 年度) 初期値：約 10% (平成 28 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。

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)

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29年度時点における過去6年間の世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、その輸送比率を維持することを目標とする。

(外部要因)

世界経済の動向、海運市況の変動、治安情勢等

(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 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)）

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（JAIF<sup>108</sup>）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）】

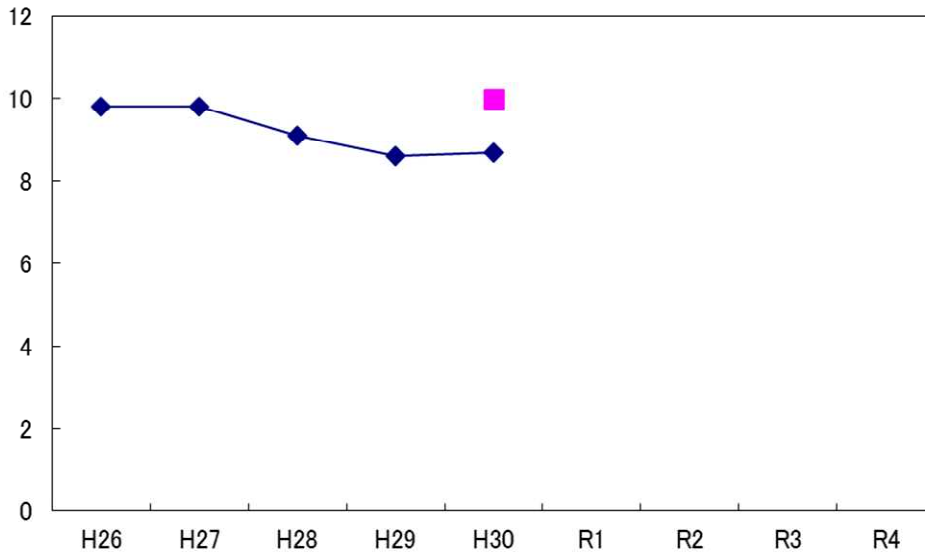
なし

【その他】

なし

過去の実績値 単位：%				(年度)	
H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	
9.8	9.8	9.1	8.6	8.7	

(単位:%) 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



#### 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66.9%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35百万円（平成29年度） 約34百万円（平成30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37百万円の内数（平成29年度） 約19百万円の内数（平成30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)

好調な米国経済や中国の経済成長等を中心とする世界経済の拡大を背景に、世界の海上荷動き量は増加した。また、日本の外航海運事業者の輸送量の増加率は世界の海上荷動きの増加率と比べてやや高かった。それにより、H30年度の世界の海上荷動きに占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合は前年度よりも微増の8.7%となったが、目標の約10%は達成できなかった。

(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、令和元年度においても引き続き実施。

#### 【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。

#### 【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(令和元年度～令和2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。
- ・世界経済の拡大を背景に、世界の海上荷動き量は増加した。また、我が国商船隊の輸送量も微増であったが輸送量の増加率が不十分であったため、H30年度においては目標値を達成できなかった。
- ・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取組みの実施を図る。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局外航課(課長 長井 総和)

関係課：なし



**業績指標 7 2**

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：約300隻（令和 4年度） 実績値： 261 隻（平成 30 年度） 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」の認定を受けた対外船舶運航事業者（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、日本商船隊の国籍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。

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）**

世界経済の動向、海運市況の変動、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 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)）

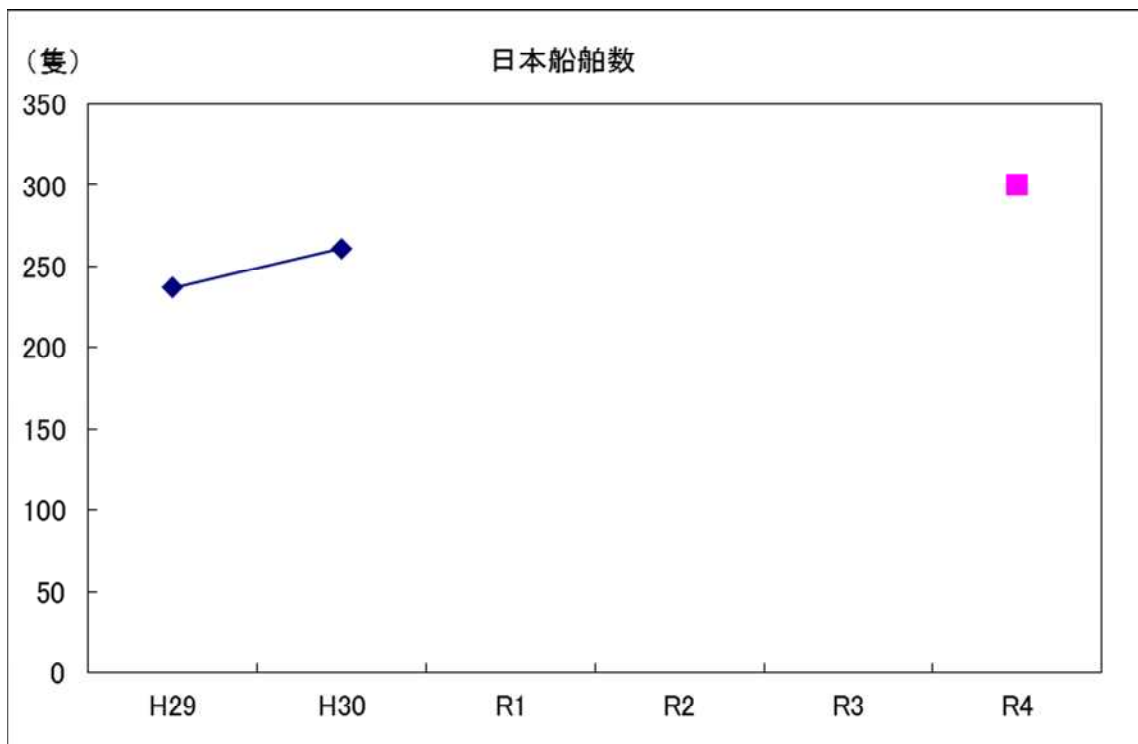
**【閣決（重点）】**

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 単位：隻					(年度)	
H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4	
2 3 7 隻	2 6 1 隻	-	-	-	-	



#### 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）。

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。

#### 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 30 年度の日本船舶数は 261 隻であり、平成 29 年度に比べ 24 隻増となり、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。

（事務事業等の実施状況）

認定事業者は、平成 30 年 3 月末時点で 7 社であり、当該 7 社合計で日本船舶 241.3 隻となっており、平成 29 年 3 月末から 25.1 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、一貫して日本船舶は増加しており、また、同税制等の効果により目標の達成に向け、順調に推移していることから A と評価した。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課 （課長 長井 総和）

関係課： なし

**業績指標 73**

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：727トン（平成29年度） 747トン（平成30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

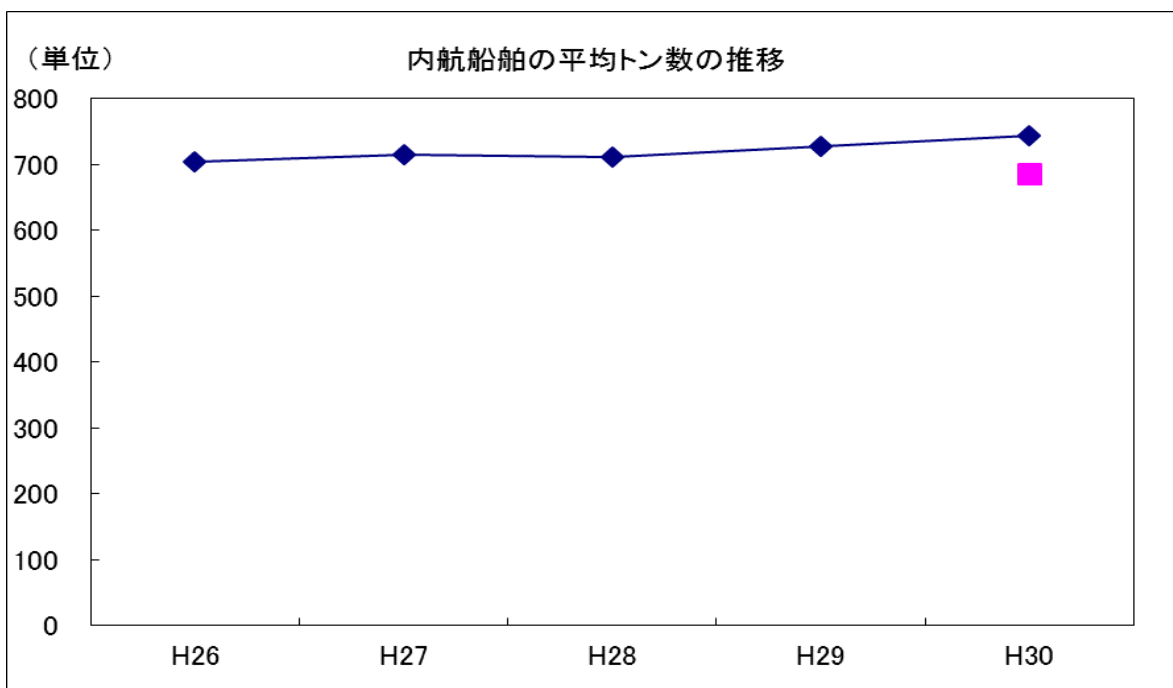
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値				(年度)
H26	H27	H28	H29	H30
704トン	715トン	712トン	727トン	747トン



## 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、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」を開催、検討会の議論の結果として、平成29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。「内航未来創造プラン」では、内航海運の目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点を軸として位置付け、それぞれの実現に向け「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等の観点から盛り込まれた具体的施策を推進している。

### 【予算額】

○内航海運対策 23百万円(平成30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 201億円(平成30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30年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は747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30年度:合計29隻)や各種税制特例措置の活用(平成29年度:71隻)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30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。

令和元年度以降についても、「内航未来創造プラン」に盛り込まれた具体的施策の推進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 秋田 未樹)

関係課: 海事局総務課企画室(室長 三輪田 優子)

**業績指標 7 4**

海上貨物輸送コスト低減効果（対 H2 5 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（令和 2 年度） ②約 5 % 減（令和 2 年度） 実績値：① 1. 6 % 減（平成 3 0 年度）（速報値） 1. 5 % 減（平成 2 9 年度） ② 2. 9 % 減（平成 3 0 年度）（速報値） 2. 6 % 減（平成 2 9 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 2 5 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 2 5 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、令和 2 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、令和 2 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 2018（平成 3 0 年 6 月 1 5 日）  
「社会資本整備重点計画」等に基づき、成長力を強化する分野に社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する。2020 年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。（第 2 章. 5.（2）③）
- ・未来投資戦略 2018（平成 3 0 年 6 月 1 5 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、（中略）、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、（中略）、生産性向上や民間投資の喚起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. [3] . 2）
- ・交通政策基本計画（平成 2 7 年 2 月 1 3 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 2 6 年法律第 3 3 号）
- ・総合物流施策大綱（平成 2 9 年 7 月 2 8 日）  
国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。  
国際バルク戦略港湾において、資源、エネルギー、食糧等のバルク貨物を輸送する大型船が入港できるよう、拠点的な港湾整備を行い、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を促進する。  
その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーや RORO 船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。  
また、モーダルシフト需要を取り込むための内航船の大型化やフェリーや RORO 船等の航路網の充実等に対応するとともに、内航輸送の効率化や静脈物流ネットワークの構築に寄与するため、岸壁等の施設整備やフェリーヤードの高度情報化、下船後の車両待機スペースの確保等の基盤整備等を通じた高規格なユニットロードターミナ

ルの形成等を推進する。(3 (2) ②)

・海洋基本計画(平成25年4月26日)

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取りまとめ」(平成26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。

資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成のため、国際バルク戦略港湾において大型船が入港できる岸壁等の整備を推進するとともに、企業間連携による大型船での共同輸送を促進する。(第2部.3.(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)

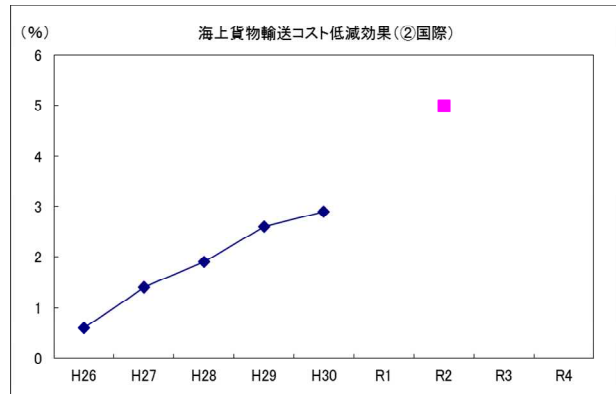
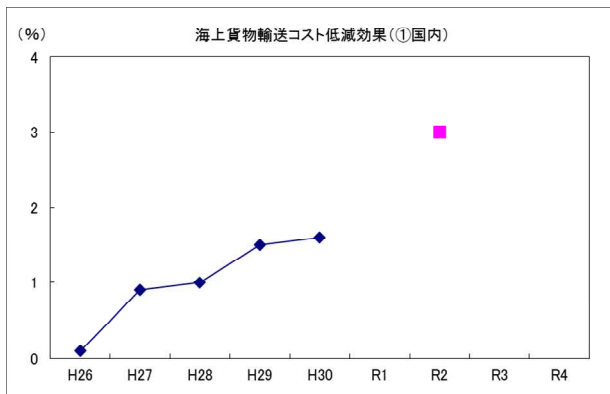
**【関決(重点)】**

・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)
H26	H27	H28	H29	H30	
平成25年度比	平成25年度比	平成25年度比	平成25年度比	平成25年度比	平成25年度比
① 0.1%減	① 0.9%減	① 1.0%減	① 1.5%減	① 1.6%減	① 1.6%減
② 0.6%減	② 1.4%減	② 1.9%減	② 2.6%減	② 2.9%減	② 2.9%減
					(速報値)
					(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2,321億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,997億円の内数(平成29年度)

港湾整備事業費2,328億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等20,003億円の内数(平成30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）

## 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29年度の実績値からは目標年度における目標達成に向けおおむね順調であり、平成30年度以降においても、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、整備が完了した施設の供用を開始している。今後も目標年度に向けて、順次、施設の供用開始を予定しており、更なる輸送コスト低減率の向上が見込まれるため、目標年度において目標達成の見込みがある。

なお、平成29年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内1.5%減②国際2.6%減、平成30年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内1.6%減（速報値）②国際2.9%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29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 中村 晃之）

**業績指標 75**

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%（令和2年度） 実績値：80%（平成30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、令和2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2018（平成30年6月）

陸・海・空の物資輸送ルートを実際に確保するため、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）】**

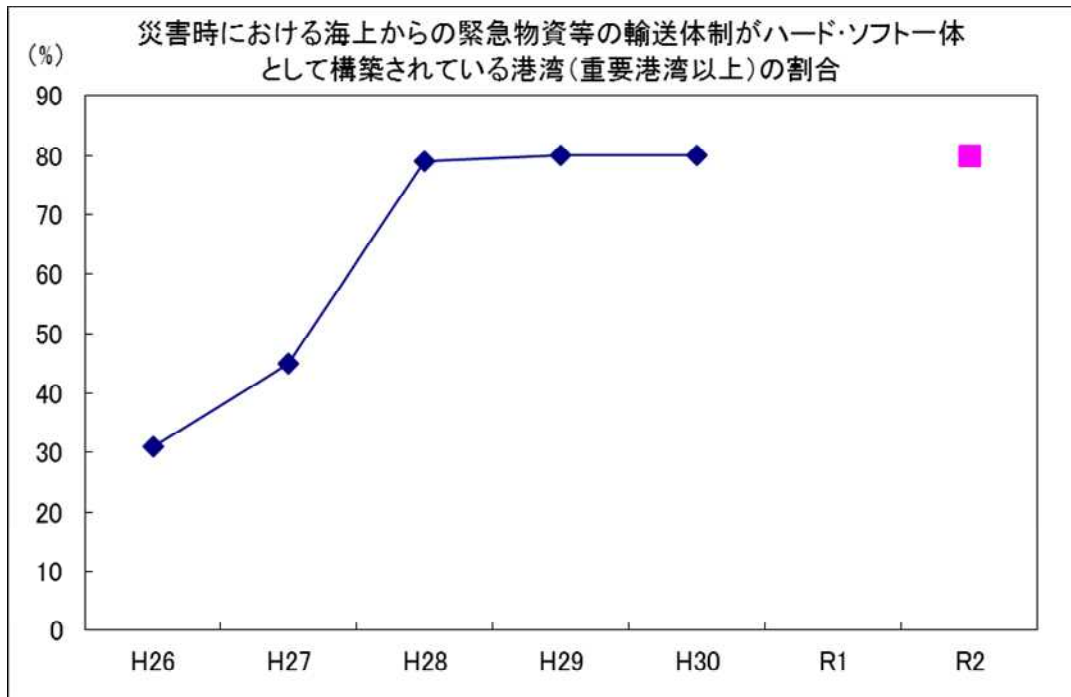
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値				(年度)
H26	H27	H28	H29	H30
31%	45%	79%	80%	80%





**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2,321億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,997億円の内数(平成29年度)  
 港湾整備事業費2,328億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等20,003億円の内数(平成30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30年度の実績値は80%(88港/110港)であり、令和2年度の目標値である80%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。
  - 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、目標達成を受け、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 杉中 洋一)  
 関係課： 港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

**業績指標 76**

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

**評価**

A

目標値：100%（令和元年度）  
 実績値：82%（平成30年度）  
 初期値：39%（平成28年度）

**（指標の定義）**

港湾BCPが策定されている重要港湾以上の港湾（125港）のうち、港湾BCPに基づく関係機関（国・港湾管理者・港湾利用者など）と連携した訓練の実施割合

**（目標設定の考え方・根拠）**

指標の考え方

国土強靱化アクションプラン2018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、令和元年度までに港湾BCPが策定された重要港湾以上の全ての港湾において関係機関と連携した港湾BCPに基づく訓練が行われるよう目標を設定。

**（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2018（平成30年6月）

非常時にも既存の交通ネットワークを出来る限り円滑に活用できるようにするため、道路啓開・航路啓開計画の実効性向上、防災体制確保、海上・航空輸送ネットワークの確保のための体制構築、港湾BCPの策定促進・見直し等の対策について、タイムラインを設定する等時間管理概念を持ちつつ、関係機関が連携して推進する。（第3章 各プログラムの推進計画等）

**【閣決（重点）】**

なし

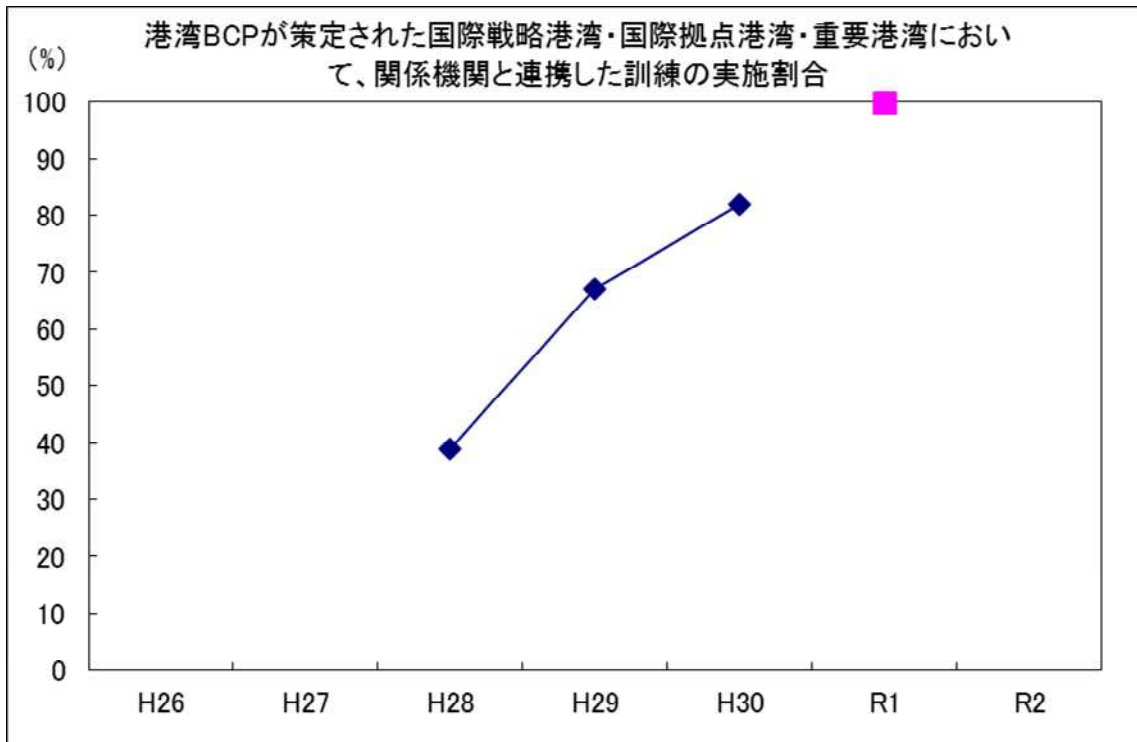
**【その他】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H26	H27	H28	H29	H30
-	-	39%	67%	82%



**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認 (◎)

予算額：  
 港湾整備事業費 2,321 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 19,997 億円の内数 (平成 29 年度)  
 港湾整備事業費 2,328 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 20,003 億円の内数 (平成 30 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 30 年度の実績値は 82% (103 港 / 125 港) であり、令和元年度の目標値である 100% 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。

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。
- ・港湾 BCP が策定された全ての港湾において関係者による訓練を実施し、昨今の災害事例も踏まえ、PDCA サイクルによる継続的な見直し・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 杉中 洋一)

**業績指標 77**

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30年度） ②欧州基幹航路：週1便（平成30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に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。

**（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

**（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 2018（平成30年6月15日）  
2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。（第2章. 5.（2）③）
- 未来投資戦略 2018（平成30年6月15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とともに、「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクト・プラス・ネットワークの取組を進め、生産性向上や民間投資の喚起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. [3]. 2（2））
- 総合物流施策大綱（平成29年7月28日）  
国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。（Ⅲ. 3.（2）. ②（ア））
- 海洋基本計画（平成30年5月15日）  
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26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。（第2部. 2.（3）ウ）
- 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）

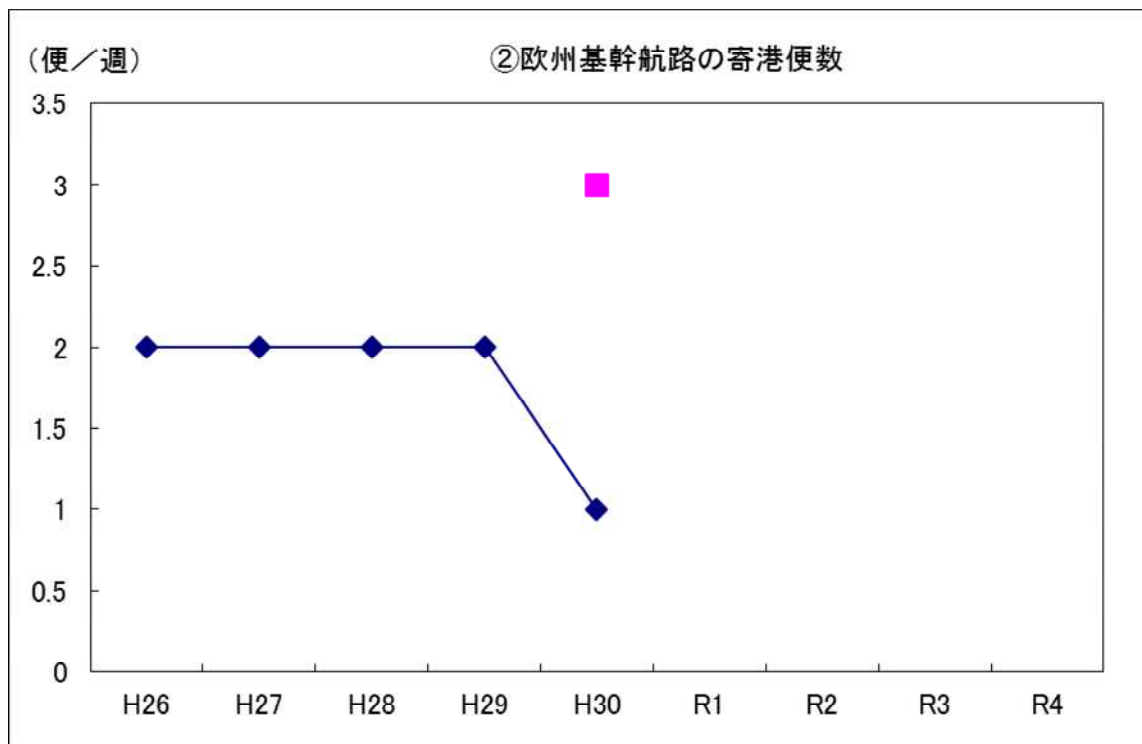
**【閣決（重点）】**

- 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 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0
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 1 便



### 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26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：771億円（平成30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

### 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、目標年度に目標値を達成した。
- ②欧州基幹航路については、週1便となっており、目標値を達成しなかった。

(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きた。

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）が実施す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102便/週（平成30年6月時点）へ約5割増加し、この結果、平成30年の神戸港におけるコンテナ貨物取扱量（外内貿合計）は294万TEUとなり、平成29年を上回り、2年続けて過去最高を更新した。

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（約2万TEU積）に対応可能な水深18mの大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）が実施する集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、平成29年4月、平成30年8月に、相次いで北米航路が、平成30年9月には、中南米航路が新規開設されるなど、具体的な成果が出ている。また、京浜港に寄港する欧州航路は、横浜港への寄港再開により、令和元年5月より週2便となっている。

#### 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）等により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みは依然として進行し、予断を許さない状況にある中、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、平成30年8月に、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出ていることから、Aと評価した。②欧州基幹航路については、目標値である週3便は達成出来ておらず、アライアンスの欧州航路再編に伴い、平成30年5月に週1便に減少したが、日EU・EPAの発効、「国際コンテナ戦略港湾政策」など様々な取り組みを船会社が総合的に検討し、寄港再開を決断、令和元年5月より週2便となっている。このため、Bと評価した。
- ・「最終とりまとめ」以降5年が経過したことから、平成31年3月に、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、AI、IoT、自動化技術の発展等の状況の変化を踏まえて、政策目標と個別施策の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として公表した。今後は、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を政策目標とし、「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を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取り組みを引き続き推進していく。
- ・これを踏まえ、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）の便数について、令和元年度の水準以上を毎年度維持することを、業績指標として新たに設定した。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 港湾経済課（課長 谷口 礼史）

**業績指標 78**

訪日クルーズ旅客数

**評価**

A

目標値：500万人（令和2年）  
実績値：245.1万人（平成30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196回国会内閣総理大臣施政方針演説（平成30年1月22日）  
「沖縄への観光客は、昨年九月までで、ハワイを上回りました。四年前、年間僅か三隻だった宮古島を訪れるクルーズ船は、昨年は四十倍以上の百三十隻となりました。クルーズ船専用ターミナルの二〇二〇年供用開始に向けて、岸壁の整備を本格化いたします」
- ・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）
- ・未来投資戦略2018（平成30年6月15日）  
「クルーズ船受入の更なる拡充」（第2 4. (三) i) ③ウ）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日）  
「国際クルーズ拠点の形成」（第2章5（4）②）
- ・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）】**

- ・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」

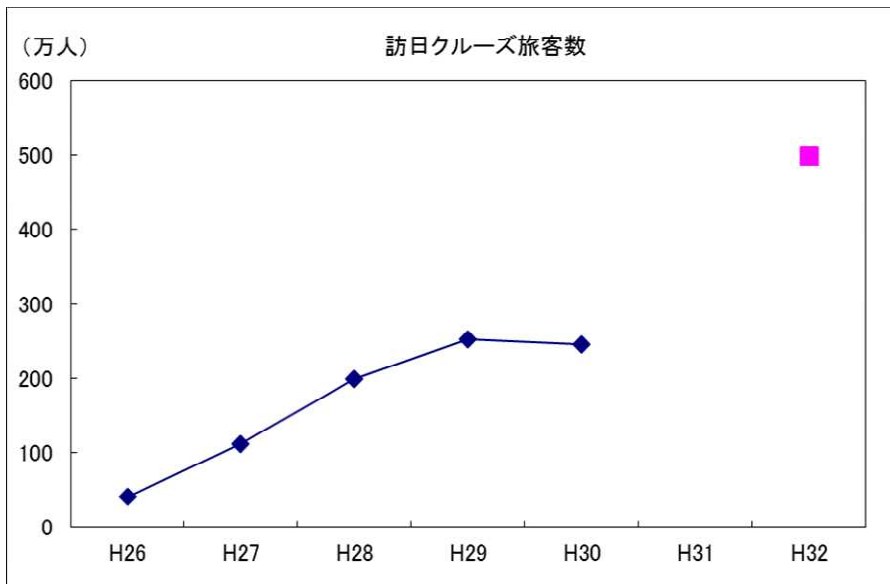
**【その他】**

- ・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）

H26	H27	H28	H29	H30
41.6万人	111.6万人	199.2万人	252.9万人	245.1万人



#### 主な事務事業等の概要

- ・官民連携による国際クルーズ拠点の形成
- ・既存ストックを活用したクルーズの受入環境の整備 (◎)
- ・クルーズ旅客の受入機能の高度化

予算額： 港湾整備事業費 2,328億円 (国費) (平成30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)

- ・訪日クルーズ旅客数は平成29年に252.9万人、平成30年には245.1万人となっている。
- ・平成30年に訪日クルーズ旅客数が減少した主な要因は中国発クルーズの減少であり、中国のクルーズマーケットの急拡大に伴い各社が配船を急増させ、競争が過熱した結果マーケットが軟化し調整局面に入り、各社が供給を絞ったことによるものと考えられる。
- ・一方、調整局面を脱した令和元年度以降、令和2年(2020年)に向けてクルーズ船各社は建造中の船舶の投入など中国のクルーズマーケットへのクルーズ船の大幅な配船増加を表明していることから、クルーズ旅客数の回復が見込まれる。
- ・さらに、本年の後半から、中国以外の国発を含め外国クルーズ船の我が国への寄港が増加し、外国クルーズ船の予約ベースでは本年度は昨年度の実績を上回る見込みであることや令和2年(2020年)に東京オリンピック・パラリンピックの開催を迎えるにあたり、新たなクルーズ需要など今までにない要素の発生が期待されることから、今後のクルーズ旅客数の大幅な増加が見込まれており、目標年に目標値の達成が見込まれる。

###### (事務事業等の実施状況)

- ・国際旅客船拠点形成港湾に指定した横浜港、清水港、下関港、佐世保港、八代港、鹿児島興、本部港、那覇港、平良港の9港において、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推進した。
- ・物流ターミナル等において、クルーズ船の受入に必要となる係船柱や防舷材等の整備を推進した。



- ・クルーズ旅客の利便性や安全性を確保し、受入を円滑に行うため、地方公共団体又は民間事業者が実施する旅客上屋等の改修や屋根付き通路の設置等を促進した。
- ・クルーズ船のターミナルにおいて、多言語化対応や様式トイレの設置、Wi-Fi 環境の充実といった受入環境整備を推進した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

#### (課題の特定)

- 当該業務指標については、目標初期値の平成26年から増加傾向にある一方、平成30年は245.1万人と前年と比べ減少したが、今年の後半からの外国船の我が国への寄港の増加、今後の中国クルーズマーケットの見通し、新造船の投入状況、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催による新たな需要の発生などの要素を踏まえ、クルーズ旅客数は増加する見込みであることから、Aと評価した。
- 寄港地観光ルートに「外資系免税店」などが含まれ、地域経済への効果が限定的となる場合や、限られた観光先に旅客が集中し、混雑するため、旅客の満足度が低い場合がある。

#### (今後の取組みの方向性)

- クルーズ船の受入環境を改善するため、引き続き、官民連携による国際クルーズ拠点の形成、既存ストックを活用した受入環境の整備や受入機能の高度化に向けた取り組みを推進する。
- ※官民連携による国際クルーズ拠点は、2019年以降順次運用開始を予定している。
- 各港湾のクルーズ船誘致の機会の創出、上質な寄港地観光プログラムの造成のため、「全国クルーズ活性化会議」と協力し、クルーズ船社との商談会や意見交換会を実施する。
- クルーズ船のターミナルにおいて、多言語化対応や様式トイレの設置、Wi-Fi 環境の充実といった旅客上屋の改修等の受入環境整備を推進する。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 産業港湾課（課長 石橋 洋信）  
関係課：

**業績指標 79**

都道府県が策定する地域防災計画における民間物資拠点の規定率

**評価**

A	目標値：100%（令和2年度） 実績値：85%（平成30年度） 初期値：68%（平成29年度）
---	---

**（指標の定義）**

民間物資拠点の活用に関して、都道府県が定める地域防災計画において規定された割合

**（目標設定の考え方・根拠）**

災害時におけるラストマイルも含めた円滑な支援物資輸送を実現に向けては、過去の災害時における課題等を踏まえ、関係主体の役割分担等を整理し、その実効性を高めることが必要となっている。

支援物資の保管については、設備状況等を勘案すると、民間物資拠点を広域物資輸送拠点として活用することは有用であり、その活用可能性を高めるため、都道府県が定める地域防災計画において、民間物資拠点の活用に関する規定がなされることを目標とする。

**（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】**

- ・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】

- ・総合物流施策大綱（2017-2020）（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（ア）**

- ・防災基本計画（令和元年5月31日）

地方公共団体は、多重化や代替性・利便性等を考慮しつつ、災害発生時の緊急輸送活動のために確保すべき道路、港湾、漁港、飛行場等の輸送施設及びトラックターミナル、卸売市場、展示場、体育館等の輸送拠点について把握・点検するものとする。また、国〔国土交通省等〕及び地方公共団体は、これらを調整し、災害に対する安全性を考慮しつつ、（火山災害においては、火山活動に伴う二次的な土砂災害を受ける恐れのある区域を考慮しつつ）、関係機関と協議の上、都道府県が開設する広域物資輸送拠点、市町村が開設する地域内輸送拠点を経て、各指定避難所に支援物資を届ける緊急輸送ネットワークの形成を図るとともに、指定公共機関その他の関係機関等に対する周知徹底に努めるものとする。【第2編第1章第6節6】

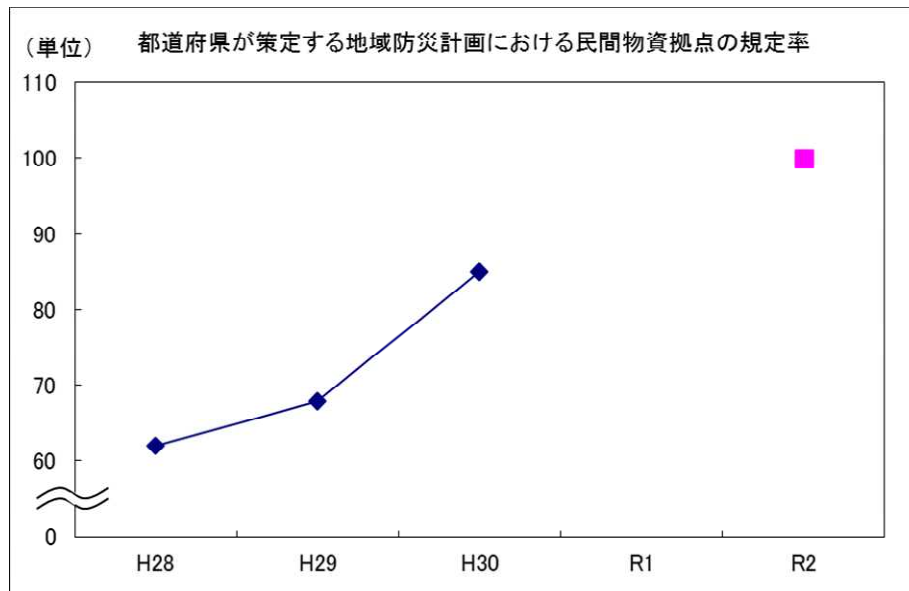
- ・国土強靱化基本計画（平成30年12月14日）

それぞれの交通基盤、輸送機関が早期に啓開、復旧、運行（運航）再開できるよう、人材、資機材の充実、技術開発を含めて災害対応力を強化する。また、南海トラフ地震等の事態に対応した必要な人員・物資等の調達体制を構築するとともに、ラストマイルも含めて円滑に被災地に供給できるよう、船舶を活用した支援の実施や啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等との間の情報共有及び連携体制の強化とともに、既存の物流機能等を効果的に活用するための体制整備を図る。【第3章2（個別施策分野の推進方針）（8）】

**【閣決（重点）】**

**【その他】**

過去の実績値（％）				（年度）	
H26	H27	H28	H29	H30	
—	—	62	68	85	



### 主な事務事業等の概要

#### ・災害に強い物流システムの構築

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な災害が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。被災者の生活の維持のためには、必要な支援物資を迅速・確実に届けることが重要であり、平成 28 年熊本地震等においてラストマイルの輸送の混乱等の課題が顕在化したことを踏まえ、円滑かつ確実な支援物資輸送を実現するための体制の確立・強化を図る。

予算額：10 百万円（平成 29 年度）、8 百万円（平成 30 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）

進捗状況は順調である。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と見込まれる。

##### （事務事業等の実施状況）

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」等において、「広域物資拠点開設・運営ハンドブック」を周知するなど、都道府県が定める地域防災計画における民間物資拠点の活用に関する規定がなされるよう地方自治体等に対する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

業績指標については、目標年度における目標値達成に向けて順調に進捗していることから A と評価した。一部自治体においては、地域防災計画において民間物資拠点の活用に関する規定がなされていないことから、引き続き、地域毎の協議会等を通じてハンドブックを地方自治体等に対して周知するなど、支援物資の保管における民間物資拠点活用の有用性について理解を広めることとする。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局参事官（物流産業）

関係課：