

施策目標個票

(国土交通省2-19)

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>③相当程度進展あり</p> <p>(判断根拠)</p> <p>主要業績指標74は達成、71もおおむね目標に近い実績を示した。一方、主要業績指標73については、目標達成に相当な期間を要すると思われる。その他の業績指標については、75、77が目標を達成し、70、72、79はおおむね目標に近い実績を示した。一方、76、78については目標を達成していない。以上を総合的に勘案して、③相当程度進展が見られたとした。</p>
	施策の分析	海運に関しては、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等がおおむね目標に近い実績を示しており、港湾に関しては、海上貨物輸送コスト低減効果が目標を達成した。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。令和2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。

70 国際船舶の隻数	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年央	H28年央	H29年央	H30年央	R1年央	R2年央		R7年央
	263隻	214隻	231隻	254隻	268隻	263隻	A	313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*	初期値	実績値					評価	目標値
	H28年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		毎年度
	約10%	9.2%	8.6%	8.7%	8.1%	7.7%	B	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	初期値	実績値					評価	目標値
	H29年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R4年度
	237隻	219隻	237隻	261隻	273隻	270隻	A	300隻
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
73 内航船舶の平均総トン数*	初期値	実績値					評価	目標値
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R7年度
	715トン	712トン	727トン	747トン	754トン	763トン	B	858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*)	初期値	実績値					評価	目標値
	-	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①-	1.0%	1.5%	2.2%	2.3%	3.0%(速報値)	A	約3%
	②-	1.9%	2.6%	3.1%	3.9%	5.1%(速報値)	A	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	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	31%	79%	80%	80%	83%	83%	A	80%
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

業績指標	76 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、港湾BCPIに基づく関係機関と連携した訓練の実施割合	初期値	実績値					評価	目標値
		R2年9月	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R4年度
	0%	-	-	-	-	28%	A	100%	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
77 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	初期値	実績値					評価	目標値	
	R元年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R5年度	
	①京浜港週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)	-	-	-	週あたりの輸送力27万TEU	週あたりの輸送力32万TEU	A	京浜港週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)を維持	
	②阪神港週10万TEU((欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)	-	-	-	週あたりの輸送力10万TEU	週あたりの輸送力10万TEU	A	阪神港週10万TEU((欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)を維持	
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	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年	
	41.6万人	199.2万人	252.9万人	245.1万人	215.3万人	12.6万人	B	500万人	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度	
	68%	-	68%	85%	87%	94%	B	100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		
参考指標	参44 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2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	/	
	参45 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R4年度
		8.8	-	-	7.0	-	-	/	0
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
	参46 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		25%	33%	42%	58%	63%	100%	/	100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
参47 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		毎年	
	290万トン	297万トン	287万トン	263万トン	264万トン	-	/	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	/		
参48 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度	
	46%	50%	55%	49%	67%	100%	/	100%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/		

参49 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		毎年度
	96%	96%	96%	96%	96%	95%	95%維持	
	年度ごとの目標値	95%	95%	95%	95%	95%		
参50 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	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2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	

区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
	当初予算(a)	183,703	219,964	220,770	182,544
補正予算(b)	33,963	25,498	85,385	-	
前年度繰越等(c)	49,002	61,508	99,845	-	
合計(a+b+c)	266,668	306,970	406,000	182,544	
	<0>	<0>	<0>	<0>	
執行額(百万円)	204,921	206,564			
翌年度繰越額(百万円)	61,508	99,845			
不用額(百万円)	239	560			

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3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

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 高田公生)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	------------	--------	--------------------	----------	--------

業績指標 70

国際船舶の隻数

評 価

A

目標値：313 隻（令和 7 年央）

実績値：－

初期値：263 隻（令和 2 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：

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）を措置することにより、令和 2 年央の国際船舶の隻数（263 隻）を 50 隻増加させることとし、目標値を 313 隻（令和 7 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、新型コロナウイルス感染症による影響

（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

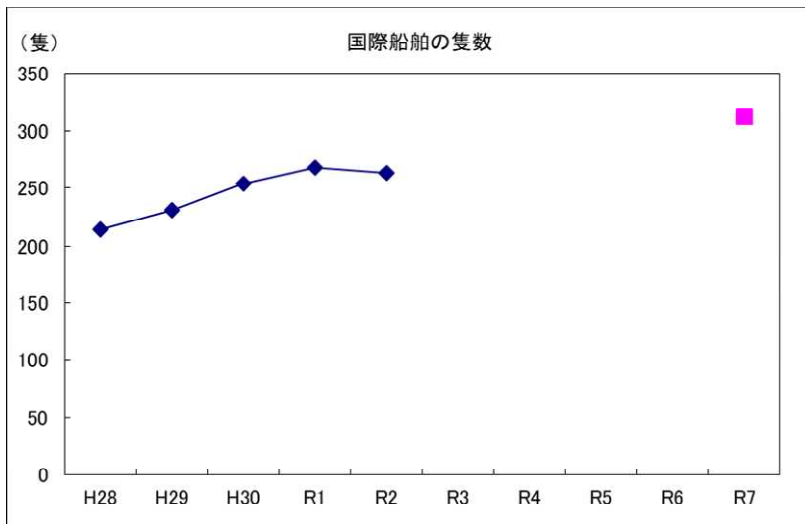
【その他】

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
2 1 4 隻	2 3 1 隻	2 5 4 隻	2 6 8 隻	2 6 3 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提供している日本船舶のうち、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（令和元年度）

- ・登録免許税：68百万円
- ・固定資産税：782百万円

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令和2年央の国際船舶は263隻である。前年（令和元年央）と比べると5隻の減少となったが、過去の実績値（平成28年央）と令和2年央を比べると49隻増加しており、全体としては増加傾向にある。

前年よりも国際船舶が減少した主な要因は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済活動の停滞等を受け、外航海運事業者が実施した売船等による船隊規模の適正化の動きによるものである。国際船舶の隻数については、国際船舶制度として国際船舶の海外への譲渡・貸渡について事前届出制・中止勧告制により、国際船舶の過度な海外流出を事前にチェックすることができる仕組みとする一方で、固定資産税及び登録免許税の軽減措置を講じており、国際船舶の所有コストの軽減を図っている。これらの措置に加え、トン数標準税制等の海運税制による支援により、国際船舶の隻数の増加を促進しているところである。

（事務事業等の実施状況）

和元年度の登録免許税の特例の適用件数は27件、固定資産税の特例の適用件数は190件である。

課題の特定と今後の取組みの方向性

令和2年央の国際船舶の隻数については、令和元年央に比べ5隻の減少となったが、過去の実績値（平成28年央）と令和2年央を比べると49隻増加しており、全体としては増加傾向にある。

令和2年央に国際船舶の隻数が減少した主な要因は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による一時的なものであり、国際船舶制度に加えトン数標準税制等の海運税制による支援の結果、これまでの国際船舶の隻数が増加傾向にあること、主要な外航海運事業者が認定を受けている日本船舶・船員確保計画において、令和3年度から令和4年度までに日本船舶を30隻程度導入する予定とされていることを勘案すると、初期値である令和2年央以降についても国際船舶の隻数は引き続き増加が見込まれるため、目標値の達成は可能であると考えられることから、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 宮沢 正知）

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：10%（毎年度） 実績値：7.7 % (令和 2 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、新型コロナウイルス感染症による影響等

(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)）

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（JAIF108）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

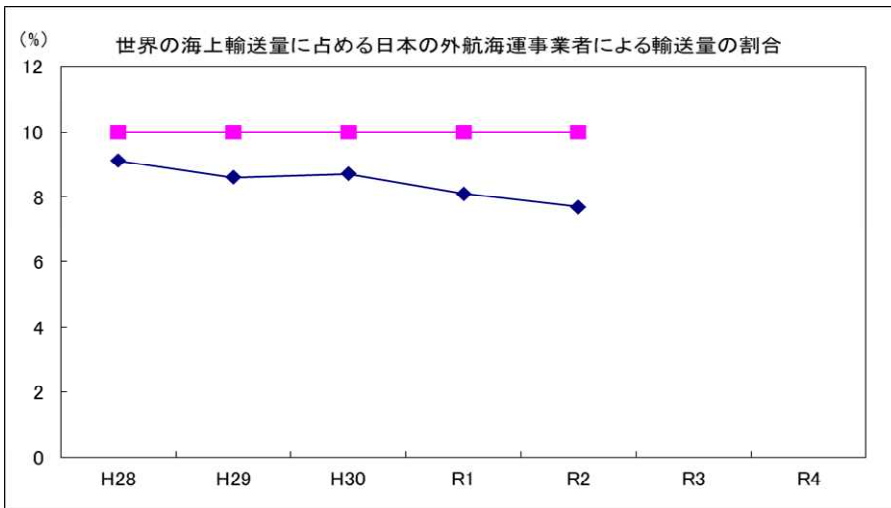
【その他】

なし

過去の実績値 単位：%

(年度)

H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
9.2	8.6	8.7	8.1	7.7



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 60.5%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 33 百万円（令和元年度） 約 31 百万円（令和 2 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 19 百万円の内数（令和元年度） 約 19 百万円の内数（令和 2 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>

先進船舶

・日本籍船・・・・・・・・・・ 20/100

・外国籍船・・・・・・・・ 18/100

環境負荷低減船

・日本籍船・・・・・・・・・・ 17/100

・外国籍船・・・・・・・・・・ 15/100

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、令和2年度の世界の海上荷動き量は前年比3.6%減少し、我が国商船隊の輸送量は前年比7.3%減少した。また、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については前年比0.4%減の7.7%となった。

(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3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3年度～令和4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10%は達成していないため、Bと評価した。
- ・新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、世界の海上荷動き量は前年比3.6%減少した一方で、我が国商船隊の輸送量は前年比7.3%減少したところ。
- ・世界の海上荷動き量の減少率以上に我が国商船隊の輸送量が減少したため、令和2年度においては目標値を達成できなかった。
- ・内訳としては、約5割を占める日本への輸入貨物の輸送において、我が国への輸入量そのものが減少したこと（特に、日本商船隊が約8割の輸送を担っている原油・鉄鉱石等においては輸入量が約2割減少）等を踏まえ、前年比13%減少しているところ。
- ・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 宮沢 正知）

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：300 隻（令和 4 年度） 実績値：270 隻（令和 2 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」の認定を受けた外航海運事業者（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 倍とすることを旨としており、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。

（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、新型コロナウイルス感染症による影響

（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）】

【その他】

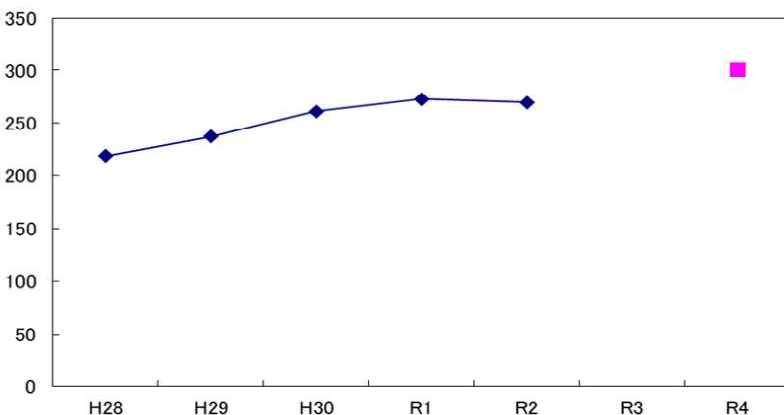
交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成 19 年 12 月）

過去の実績値

(年度)

H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
2 1 9 隻	2 3 7 隻	2 6 1 隻	2 7 3 隻	2 7 0 隻

(隻) 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数



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）。

外航海運事業者が、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、みなし利益課税が適用される制度。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

令和2年度の日本船舶数は270隻であり、令和元年度に比べ3隻減となった。

減少の主な要因としては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済活動の停滞等を受け、外航海運事業者が実施した売船等による船隊規模の適正化の動きによるものである。

また、今後の日本船舶の隻数の増加については、主要な外航海運事業者が認定を受けている「日本船舶・船員確保計画」において、令和3年度から令和4年度末までに日本船舶を30隻程度導入する予定となっているため、目標値を達成することが可能と予想されることから、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、令和元年3月末時点で7社であり、当該7社合計で日本船舶260.0隻となっており、平成30年3月末から5.1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（当時107隻）、令和元年度まで一貫して日本船舶は増加していたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済活動の停滞等を受け、外航海運事業者が実施した売船等による船隊規模の適正化の動きにより、令和元年度と比べ3隻減少しているものの、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 宮沢 正知）

関係課： なし

業績指標 7 3

内航船舶の平均総トン数*

評 価

B

目標値：858トン（令和7年度）
 実績値：763トン（令和2年度）
 初期値：715トン（平成27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)

効率的で安定した国内海上輸送を確保するためには、産業基礎物資の約8割の輸送を担う等の内航海運の特性を踏まえると、船舶を大型化させ、輸送効率を改善することが重要である。そこで、船舶の大型化の指標として、「内航船舶の平均総トン数」を用いることが有効かつ最適である。

内航船舶の平均総トン数は、平成23年から平成27年までの5年間で9%以上増加している。これを踏まえ、平成29年6月にとりまとめた「内航未来創造プラン」及び令和2年9月にとりまとめた「令和の時代の内航海運」(交通政策審議会海事分科会基本政策部会中間とりまとめ)において、今後10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため、平成27年度比で20%増(858トン)という目標値を掲げているところ、本指標においても、同様の値(858トン)を目標値として設定することとする。

(外部要因)

景気の動向、新型コロナウイルス感染症による影響

(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

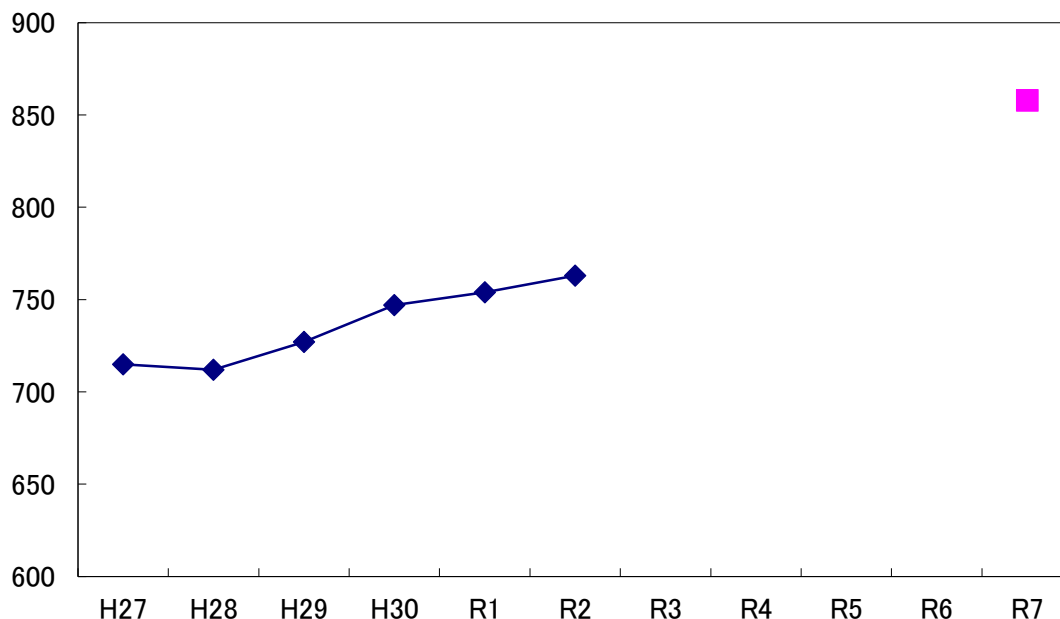
過去の実績値(年度)

単位：平均総トン数

H27	H28	H29	H30	R1	R2
715	712	727	747	754	763

(トン)

内航船舶の平均トン数の推移



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。また、少子高齢化による人口減少等の外部環境の変化に加え、内航海運暫定措置事業の終了等、事業環境が大きく変化する中でも社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるため、令和元年6月より、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運のあり方を総合的に検討し、令和2年9月に、その結果をまとめた「令和の時代の内航海運に向けて」を公表した。本とりまとめでは、内航海運が今後も荷主ニーズに応え、安定的輸送の確保を図るためには、「内航海運を支える船員の確保・育成とそのために必要な船員の働き方改革の推進」、「内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境改善」、及び「内航海運の運航・経営効率化や新技術の活用」に総合的に取り組むことが必要とし、そのための具体的施策が盛り込まれたところ。さらに、本年5月に、造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図る「海事産業強化法」が成立された。

【予算額】

○内航海運対策 17 百万円 (令和2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、特別償却を認める

<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%を上限に課税繰り延べ

○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%)

【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の活用による代替建造の促進

財政投融资計画額：280億円 (令和2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)

新型コロナウイルス感染拡大等の影響により代替建造が例年と比べ大きく低迷しているとともに、大型船(1万トンクラスのRORO船等)の建造が少なかった影響もあり、令和2年度の内航海運における船舶の平均総トン数は763トンと1.2%増加となっているものの、目標達成に至っていない。

(事務事業等の実施状況)

船舶共有建造制度や各種税制特例措置の活用等により、代替建造による船舶の大型化等を推進しており、令和3年度においても引き続き実施予定。

・船舶共有建造制度 (平成30年度：18隻)

・各種税制特例措置の活用 (令和元年度：31隻)

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標である平均の総トン数は、新型コロナウイルス感染拡大等の影響により代替建造が例年と比べ大きく低迷しているとともに、大型船(1万トンクラスのRORO船等)の建造が少なかったため、増加傾向であるものの、目標値である858トンを達成していないことからBと評価した。

令和3年度以降については、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響による代替建造の動向に注視しつつ、「令和の時代の内航海運に向けて」に盛り込まれた具体的施策の推進や「海事産業強化法」に盛り込まれた各種施策等により、代替建造による船舶の大型化等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 小林 基樹)

関係課：海事局総務課企画室 (室長 忍海邊 智子)

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 3. 0 % 減（令和 2 年度）（速報値）
 2. 3 % 減（令和元年度）
 ② 5. 1 % 減（令和 2 年度）（速報値）
 3. 9 % 減（令和元年度）
 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 2020（令和 2 年 7 月 1 7 日）

感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。

- ・海洋基本計画（平成 3 0 年 5 月 1 5 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。（国土交通省）

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。

地域の経済・産業・雇用を支える自動車産業、農林水産業等の基幹産業の特性や輸送ニーズに応じた国際物流ターミナル、内貿ターミナル等の整備を推進する。（第 2 部. 2. (3)ウ）

- ・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）

- ・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の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. 基本の方針B. 目標①[港湾・海運]）

- ・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）

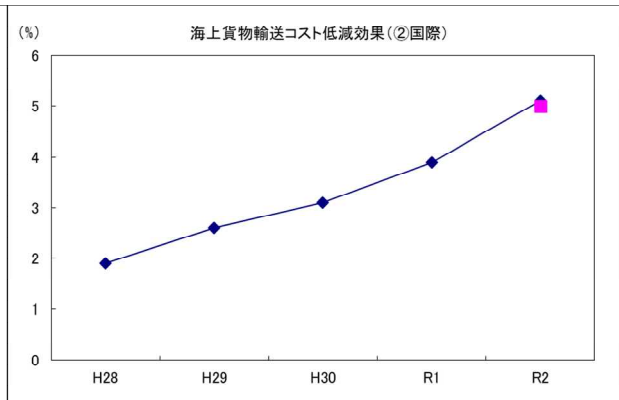
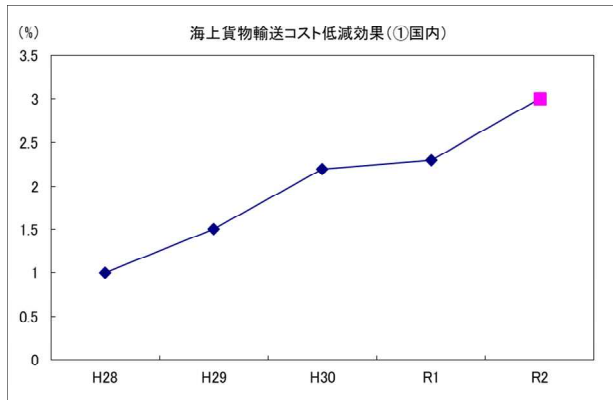
【関決（重点）】

- ・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)
H28	H29	H30	R1	R2	
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 1.0%減	① 1.5%減	① 2.2%減	① 2.3%減	① 3.0%減	① 3.0%減
② 1.9%減	② 2.6%減	② 3.1%減	② 3.9%減	② 5.1%減	② 5.1%減 (速報値)
					② 5.1%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。あわせて、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力強化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推進する。(◎)

予算額：

港湾整備事業費 2,386 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金等 21,887 億円の内数（令和元年度）

港湾整備事業費 2,411 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金等 18,015 億円の内数（令和2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）

特定貨物輸入拠点港湾において、特定貨物取扱埠頭機能高度化事業を実施する者が、国の補助を受けて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）

・令和元年度の海上貨物輸送コスト低減効果は平成25年度比①国内2.3%減、②国際3.9%減、令和2年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内3.0%減（速報値）、②国際5.1%減（速報値）と順調であり、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が着実に推進され、目標年度において目標を達成した。

（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が着実に推進された。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標は目標年度において目標を達成しているため、A評価とした。
- ・目標年度が到来したが、引き続き、港湾整備事業等により、海上貨物輸送コストの低減を推進していく必要がある。実績値に関しては、順調な成果を示していることから、これを踏まえて目標値の見直しを行い、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）及び第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）において、令和7年度の目標値を、平成30年度比①国内約2%減、②国際約5%減と設定する目標を掲げたところであり、それら計画を踏まえ、今後、本業績指標について見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局 計画課（課長 安部 賢）

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：83%（令和2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）

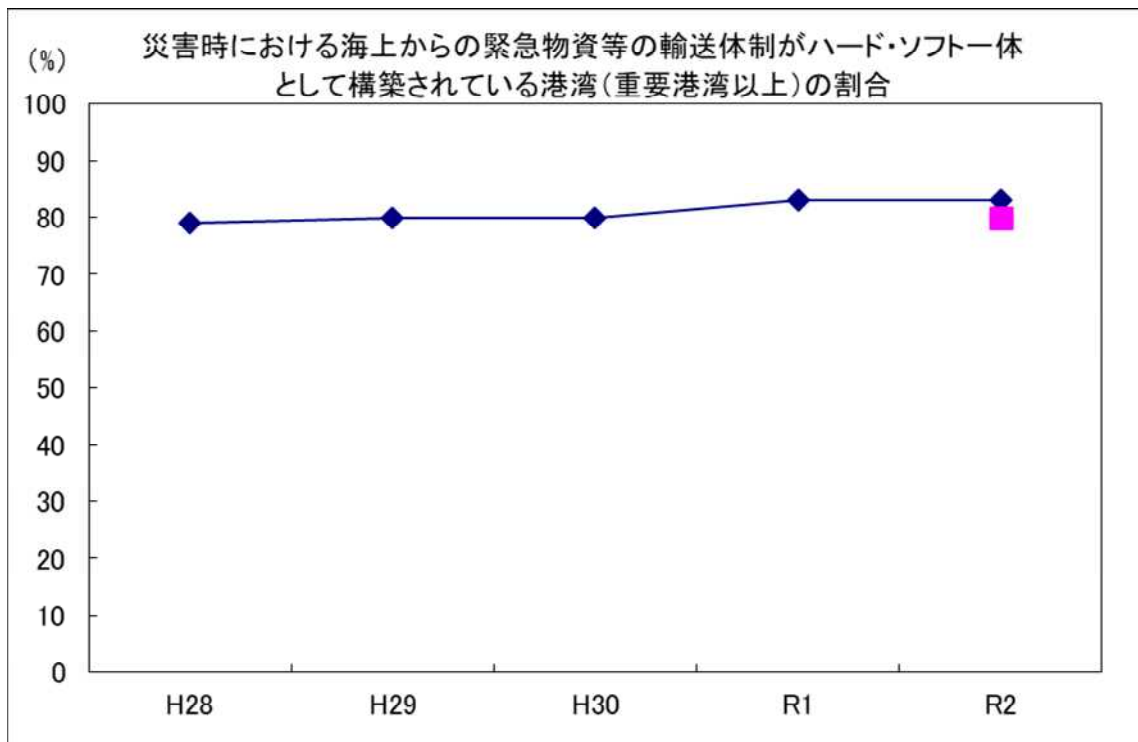
【閣決（重点）】

- ・ 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)
H28	H29	H30	H31	R2
79%	80%	80%	83%	83%



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2,411億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等18,015億円の内数(令和2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)

- ・令和2年度の実績値は83%(93港/112港)であり、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。
- ・最新の地震被害想定等を踏まえ、大規模災害の緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備を推進した。

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。
- ・第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日)では、新たな指標として、2025年度までに大規模地震時に確保すべき海上ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合を47%と設定した。
- ・最新の地震被害想定等を踏まえ、港湾施設の耐震化等を行うことにより、大規模地震発生時においても国民生活・経済を支える海上交通ネットワークの維持や緊急物資輸送機能の確保を早期に実現を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 港湾局 海岸・防災課(課長 西村 拓)

関係課: 港湾局 計画課(課長 安部 賢)

業績指標 76
 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、港湾BCPに基づく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4年度） 実績値：28%（令和2年度） 初期値：0%（令和2年9月）

（指標の定義）
 港湾BCPが策定された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

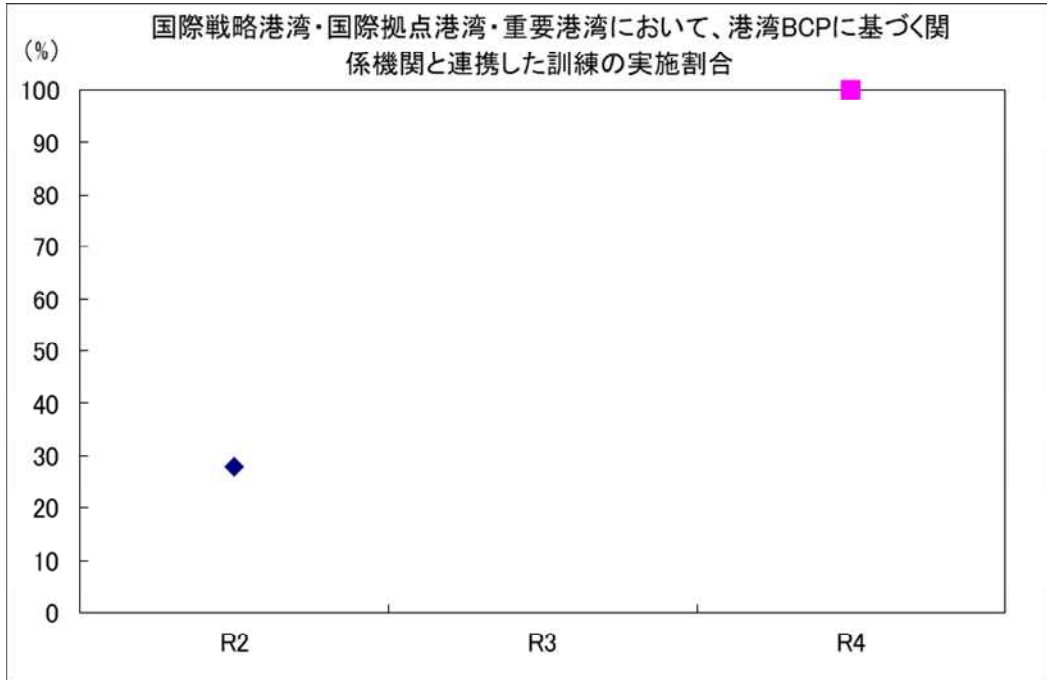
（目標設定の考え方・根拠）
 国土強靱化アクションプラン2018において重要業績指標（KPI）の一つとして設定され、これとの整合を踏まえ、令和4年度までに港湾BCPが策定された重要港湾以上の全ての港湾において関係機関と連携した港湾BCPに基づく訓練が行われるよう目標を設定。

（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)
H28	H29	H30	R1	R2
—	—	—	—	28%



主な事務事業等の概要

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、港湾 BCP に基づく訓練を実施

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和 4 年度の目標値である 100% に向け、令和 2 年度の実績値は 28% (35 港 / 125 港) であった。

(事務事業等の実施状況)

重要港湾以上の港湾(35 港)において関係機関と連携した港湾 BCP に基づく訓練を実施した。

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、目標達成に向け順調に推移しているため、A と評価した。
- ・本施策の初年度では、全国 35 港湾において、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訓練を行った。目標年次までにの目標を達成するためには、令和 3~4 年度に残り 90 港での訓練実施が必要となるが、国土強靱化アクションプラン 2018 における重要業績指標 (KPI) として、確実に達成していくと判断した。
- ・事業の実施に当たっては、昨今の災害事例も踏まえ、P D C A 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 西村 拓)

業績指標 77

我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 (①京浜港週 27 万 TEU、②阪神港週 10 万 TEU)

評価	
<p>①A ②A</p>	<p>目標値：①京浜港週 27 万 TEU (令和 5 年度末) (欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、 中南米・アフリカ・豪州：3 方面・週 12 便) を維持 ②阪神港週 10 万 TEU (令和 5 年度末) (欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、 アフリカ・豪州：2 方面・週 5 便) を維持 実績値：①京浜港週 32 万 TEU (令和 2 年 11 月) (欧州：週 3 便、北米：デイリー寄港、 中南米・アフリカ・豪州：2 方面・週 12 便) ②阪神港週 10 万 TEU (令和 2 年 11 月) (欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、 アフリカ・豪州：1 方面・週 3 便) 初期値：①京浜港週 27 万 TEU (令和元年 7 月) (欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、 中南米・アフリカ・豪州：3 方面・週 12 便) ②阪神港週 10 万 TEU (令和元年 7 月) (欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、 アフリカ・豪州：2 方面・週 5 便)</p>

(指標の定義)

我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 (取扱貨物量、欧州・北米航路、中南米・アフリカ等航路便数)

(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、企業の立地環境を改善させ、我が国産業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 31 年 3 月に公表された「最終とりまとめフォローアップ」に基づき、政策目標として平成 31 年から概ね 5 年以内に、「国際コンテナ戦略港湾において、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で、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する」とされ、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、業績指標として設定した。

(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】

- 成長戦略フォローアップ (令和 2 年 7 月 17 日閣議決定)
感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、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。また、激甚化・頻発化する水災害、切迫化する大規模地震災害、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務であるため、防災・減災、国土強靱化について、デジタル化・スマート化を図りつつ、国・地方自治体をはじめ関係者が一致団結し総力を挙げ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。(6. (2) iv) ①)
- 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策 (令和 2 年 12 月 8 日閣議決定)
今回の感染症の影響により、我が国のサプライチェーンについて、海外における生産拠点の集中度が高い製品等の供給途絶など、その脆弱性が顕在化したことを踏まえ、国内外でサプライチェーンの強靱化支援を継続する。
(略)
加えて、サプライチェーン強靱化や生産性向上に資する観点から、空港や港湾へのアクセス道路の整備や、国際コンテナ戦略港湾の機能強化等を進める。
・サプライチェーンの強靱化や物流の生産性向上に資する道路ネットワークや港湾の整備等の推進等 (国土交通省) (第 2 章 II. 2. (3) ①)
- 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。（第2部. 2. (3)ウ）

- ・港湾法の一部を改正する法律（令和元年法律第六十八号）

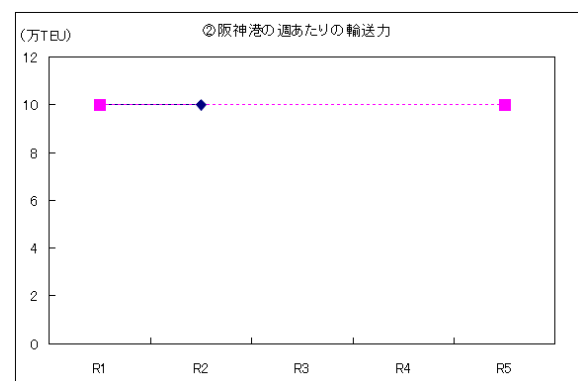
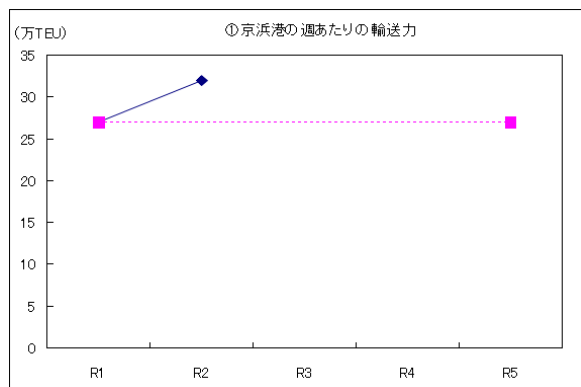
【閣決（重点）】

- ・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)	
H28	H29	H30	R1	R2	
-	-	-	①週あたりの輸送力 27万TEU	①週あたりの輸送力 32万TEU	
			②週あたりの輸送力 10万TEU	②週あたりの輸送力 10万TEU	



主な事務事業等の概要

- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進（◎）

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月）を踏まえ、令和元年から概ね5年以内に、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で、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標として、「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す。このため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。

予算額：446億円（令和2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。

- ・国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置の創設

欧州・北米航路に就航するコンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港）に入港する際のとん税・特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率（純トン数1トンまでごと）を次のとおりとする。

改正前：108円（とん税48円、特別とん税60円）

改正後：54円（とん税24円、特別とん税30円）

※令和2年10月1日より施行

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ①京浜港においては、指標の達成を維持。
- ②阪神港においては、指標の達成を維持。

（事務事業等の実施状況）

- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進

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最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3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の推進に取り組んできた。

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90便/週（令和2年3月時点）へ約3割増加し、創貨については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が2事業で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が2事業で活用されるなどの効果が現れている。

京浜港においても、令和3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2万4千TEU積）に対応可能な水深18mの岸壁を含むコンテナターミナル（MC1～4）の一体利用が開始したほか、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、令和元年5月には、欧州航路が寄港再開するなど、具体的な成果が出ている。

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令和元年以降も、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（令和2年4月よりHMMがザ・アライアンスへ参加）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、①京浜港では、週あたりの輸送能力が32万TEUと目標値を達成していることからAと評価した（便数に関しては、北米航路は、デイリー寄港を維持、欧州航路は2便から3便と増加、中南米・アフリカ・豪州航路は、令和2年5月のアフリカ航路抜港により、3方面から2方面へ減少となった。）。②阪神港については、週あたりの輸送能力が10万TEUと目標値を達成していることからAと評価した（便数に関しては、北米航路は、デイリー機構を維持、欧州航路は、週1便を維持、アフリカ・豪州航路は、令和2年5月のアフリカ航路の抜港等により2方面が1方面へ減少となった。）。

・「最終とりまとめフォローアップ」及び令和3年5月に公表された「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を踏まえつつ、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・効率的な集貨やコンテナターミナルの生産性向上といった「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 港湾経済課（課長 奈良 和美）

関係課：

業績指標 78

訪日クルーズ旅客数

評 価

B

目標値：500万人（令和2年）

実績値：12.6万人（令和2年）

215.3万人（令和元年）

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、新型コロナウイルス感染状況等

（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】

- ・成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日）
「クルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドラインを2020年度を目途に策定する等、再び安心してクルーズを楽しめる環境整備を図る」（6.（2）ix）①）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日）
「クルーズ旅客等の満足度向上とともに、（中略）観光等を推進する。」（第2章3.（2）①）
「国家戦略特区の活用による観光客の利便性向上や、クルーズ船の受入環境を改善する港湾整備、（中略）観光産業の戦略展開や国際物流拠点の形成を進める。」（第2章3.（6））
- ・成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日）
「クルーズ旅客等の満足度向上や消費拡大に向けて、国際旅客船拠点形成港湾をはじめとした寄港地における魅力的な体験プログラムの開発や地元商店街への誘導、クルーズ船社との連携強化等に取り組む。」（Ⅲ8.（2）i）②）
「富裕層の誘致に向けたフライ&クルーズの商品開発やスーパーヨットの受入拡大、離島へのアイランドツーリズムの推進等を図る。」（Ⅲ8.（2）i）②）
- ・安心と成長の未来を拓く総合経済対策（令和元年12月5日）
「クルーズ船の受入に向けた整備」（第2章Ⅲ.3.）
- ・総合的なTPP等関連政策大綱（令和元年12月5日）
「我が国技術等の普及に努めるとともに、（中略）、クルーズ船の受入促進策の拡充等により、訪日外国人観光客の地方誘致や消費拡大を促進する。」（Ⅱ2（3）①）
- ・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. ⑩）
- ・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）】

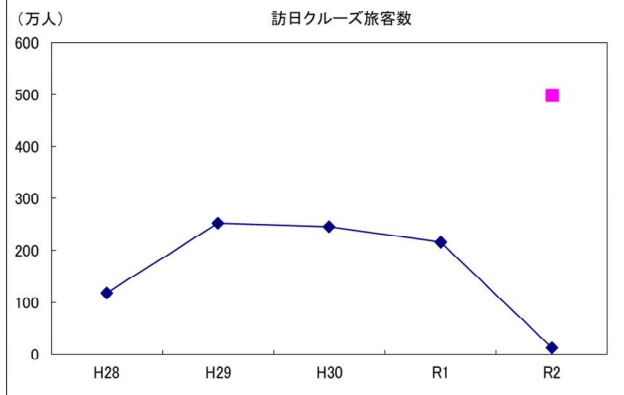
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）
「第2章に記載あり」

【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
 ・感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン（令和2年12月3日 観光戦略実行推進会議）
 「安心してクルーズを楽しめる環境整備を推進する」

過去の実績値					(暦年)
H28	H29	H30	R1	R2	
199.2万人	252.9万人	245.1万人	215.3万人	12.6万人	



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
- ・安心してクルーズを楽しめる環境整備

予算額：

港湾整備事業費 2,386億円(国費)の内数(令和元年)

国際クルーズ旅客受入機能高度化事業費補助 7億円(令和元年)

港湾整備事業費 2,411億円(国費)の内数(令和2年)

国際クルーズ旅客受入機能高度化事業費補助 6億円(令和2年)

(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令和元年に215.3万人、令和2年には12.6万人となっている。
- ・平成30年、令和元年に訪日クルーズ旅客数が減少した主な要因は訪日クルーズ旅客の約8割を占める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ったことによるものと考えられる。
- ・令和2年に訪日クルーズ旅客数が大幅に減少した主な要因は、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止されたことによるものである。

(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、鹿児島港、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な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。

・国土交通省は、令和2年9月に「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を公表し、同時に、日本外航客船協会及び日本港湾協会から、国内クルーズを対象とした感染症対策に係るガイドラインが公表された。クルーズ船の寄港が予定されている港湾においては、中間とりまとめやガイドラインに基づき、旅客ターミナルなどの感染防止対策を講じるとともに、都道府県等の衛生主幹部局を含む協議会等における合意を得た上で受け入れることとし、加えて、地方整備局等が事務局となって、「水際・防災対策連絡会議」を開催し、初期対応を迅速かつ適切に実施するための情報共有体制を構築している。

・平成28年度に実施した政策アセスメント（平成30年度概算要求）である「国際クルーズ旅客受入高度化」の事後評価については、本業務指標をもってその効果を測定したところ、令和2年度は目標値の500万人には及ばないものの、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止されたことによる影響が大きいと判断することはできない。

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、令和2年の訪日クルーズ旅客数が12.6万人と目標値の500万人に及ばないものの、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止されたことによる影響が大きく、目標値に対する達成度について、令和2年実績では政策の効果を正しく評価することができないため、令和元年実績をもって評価を行うと、目標である500万人に到達していないため、Bと評価した

○新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、世界中で船内感染の発生例が相次ぎ、我が国においても多くの乗船者が感染する事案が発生したことを受け、我が国におけるクルーズ市場を再開させるためには、クルーズに対する信頼や安心を取り戻すことが何よりも重要である。

（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組みを推進する。

○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。

○旅客ターミナルなどの感染防止対策をより一層促進するとともに、安全・安心かつ上質で多様な寄港地観光の促進のためのクルーズ旅客と受入側の感染症対策等に係る相互理解に取り組むなど、クルーズを安心して楽しめる環境整備を促進する。

○令和2年以降の具体的な目標は未定であるものの、上記の通り今後も訪日クルーズ旅客数の向上に資する取組を行う予定である。

○以上を踏まえ、本業績指標について見直しを検討する

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 産業港湾課（課長 西尾 保之）

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

B	目標値：100%（令和2年度） 実績値：94%（令和2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】

- ・第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日）

災害発生後、被災地の支援・復旧が迅速に実施できるよう、装備資機材の充実・訓練の実施等による TEC-FORCE の機能拡充・強化、輸送経路の啓開や緊急支援物資の輸送、鉄道の早期復旧等に係る関係機関との枠組み構築・連携強化等を進める。併せて、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した予測精度の向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災気象情報の改善 及び気象 データ利活用促進 や適時的確な提供等を推進する。【第2章 基本の方針C 目標①】

- ・第7次総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（令和3年6月15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間における協定をより高度化するため、物流専門家派遣協定の締結を促進するとともに、支援物資の広域的な受入れ拠点としての活用を想定する民間物資拠点のリストを拡充し、大規模災害発生時の支援物資物流について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物流の円滑化に向けた取組を行う。【第Ⅲ章 3（1）②】

- ・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】

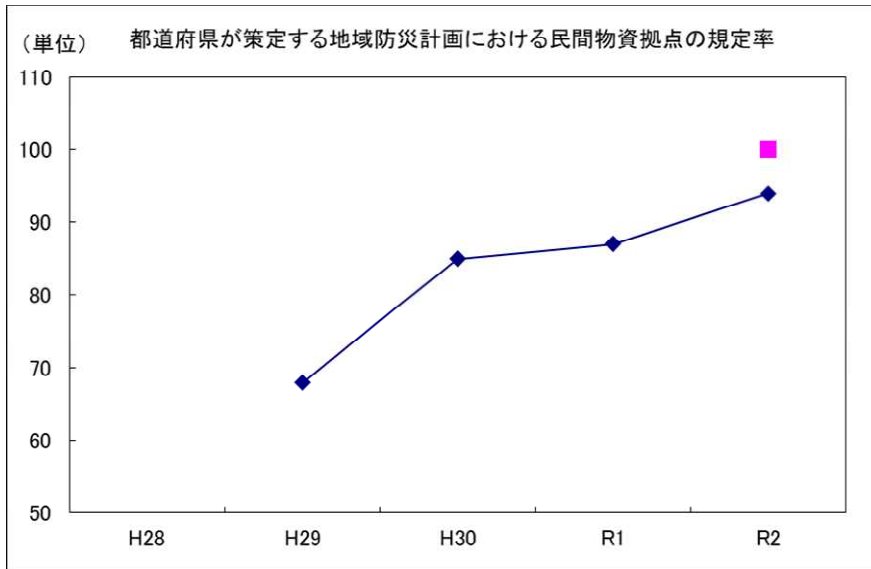
- ・国土強靱化基本計画（平成30年12月14日）

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）	
H28	H29	H30	R1	R2	
-	68	85	87	94	



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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

地域防災計画における民間物資拠点の規定については、各自治体の判断において規定が進められていたところ、目標年度における令和2年度においては94%(44都道府県)という進捗となった。

(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

目標値の100%(47都道府県)は達成していないものの、未規定の3自治体については、県内の広域物資拠点及び市町村の物資拠点を活用する等、支援物資輸送に関する体制の構築を進めている。災害への備えは予断を許さず、今後とも深化が求められることから、引き続き、支援物資輸送に係る体制構築について検討を進めていく。

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) 紺野 博行

関係課：