

政策評価調書（個別票1）

【政策ごとの予算額等】

政策名		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			評価方式	総合実績・事業	番号	6-19
		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度概算要求額		
予算 の 状 況	当初予算（千円）	289,279,172	469,443,794	330,030,975	351,276,417	364,324,110		
	補正予算（千円）	261,153,394	348,404,706	11,811,473	0			
	繰越し等（千円）	△ 21,882,015	△ 179,412,902	201,533,814				
	計（千円）	528,550,551	638,435,598	543,376,262				
執行額（千円）		527,878,061	631,890,824	535,183,868				
		<0>	<0>	<0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法		達成すべき目標については、添付資料「施策目標個票」に同様の記載があるため省略。目標の達成度合いの測定方法については、別紙参照。						
政策評価結果を受けて改善すべき点		各施策の業績指標については、大半が当初の目標値に向けて順調かつ着実に推移しており、有効かつ効率的に施策を実施したと評価できる。経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるため、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築は一層重要なものとなっている。このため、より効率的な物流システムの構築を目指し、評価・見直しプロセスを重視しながら引き続き各施策を実施していく必要がある。						
政策評価結果の予算概算要求等への反映状況		現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の高まり、中長期的な原油価格の上昇、少子高齢化を背景とする労働力不足の到来等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していくこととし、以上に必要な経費を要求することとした。						

政策評価調書（個別票2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名	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					番号	6-19	予算額		政策評価結果の反映による見直し額合計
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項			23年度 当初予算額	24年度 概算要求額	
対応表において●となっているもの	A	1	一般会計	国土交通本省	総合的物流体系整備推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費	3,841,325	3,885,502	-	
	A	2	一般会計	国土交通本省	東日本大震災復旧・復興総合的物流体系整備推進費	東日本大震災復旧・復興に係る総合的物流体系整備の推進に必要な経費		668,704	-	
	A	3	一般会計	国土交通本省	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	3,200,000	9,181,000	-	
	A	4	一般会計	地方運輸局	地方運輸行政推進費	総合的物流体系整備の推進に必要な経費	10,316	9,812	-	
	A	5	一般会計	地方運輸局	東日本大震災復旧・復興地方運輸行政推進費	東日本大震災復旧・復興に係る総合的物流体系整備の推進に必要な経費		13,354	-	
	A	6	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	港湾事業費	港湾事業に必要な経費	163,398,069	120,921,204	-	
	A	7	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	東日本大震災復旧・復興港湾事業費	東日本大震災復旧・復興港湾事業に必要な経費		44,782,300	-	
	A	8	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	北海道港湾事業費	港湾事業に必要な経費	13,328,031	13,516,480	-	
	A	9	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	離島港湾事業費	港湾事業に必要な経費	3,632,620	3,282,120	-	
	A	10	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	離島港湾事業費	奄美群島港湾事業に必要な経費	1,427,000	920,000	-	
	A	11	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	沖縄港湾事業費	港湾事業に必要な経費	14,200,902	14,167,407	-	
	A	12	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事費	エネルギー・鉄鋼港湾施設工事に必要な経費	380,000	456,000	-	
	A	13	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	埠頭整備等資金貸付金	埠頭整備等資金貸付けに必要な経費	2,202,800	3,169,440	-	
	小計							205,621,063 の内数	214,973,323 の内数	
対応表において◆となっているもの	B	1	一般会計	国土交通本省	港湾整備事業費等社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	129,538,000	105,555,000	-	
	B	2	一般会計	国土交通本省	東日本大震災復旧・復興港湾整備事業費等社会資本整備事業特別会計へ繰入	東日本大震災復旧・復興港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費		28,541,000	-	
	B	3	一般会計	国土交通本省	北海道港湾整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	10,388,000	10,433,000	-	
	B	4	一般会計	国土交通本省	離島港湾整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	港湾整備事業等の財源の社会資本整備事業特別会計港湾勘定へ繰入れに必要な経費	5,118,000	4,270,000	-	
	B	5	社会資本整備 事業特別会計	港湾勘定	収益回収公共事業資金貸付金償還金一般会計へ繰入	一般会計へ繰入れに必要な経費	611,354	551,787	-	
	小計							145,655,354 の内数	149,350,787 の内数	

(千円)

政策評価調書（個別票2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名		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				番号	6-19		(千円)
予 算 科 目						予 算 額		政策評価結果の反映による見直し額合計	
整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	23年度 当初予算額	24年度 概算要求額			
対応表において○となっているもの	C	1				< >	< >		
	小計					の内数	の内数		
対応表において◇となっているもの	D	1				< >	< >		
						の内数	の内数		
合計						351,276,417 の内数	364,324,110 の内数		

政策評価調書（個別票3）

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

政策名	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			番号	6-19	(千円)	
事務事業名	整理番号		予算額				政策評価結果の反映による見直し額(削減額)
			23年度 当初 予算額	24年度 概算要求額	増減		
該当なし							
合計							

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
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。	114 内航貨物船共有建造量	総トン	20,526 (18年度)	23,000 (23年度の過去5か年平均値)	<p>鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ (SES) をはじめとする 効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度 (注1) を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。</p> <p>指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年 (平成16年度～平成18年度) の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。</p> <p>(注1) 共有建造制度: 鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間 (概ね法定耐用年数) 使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取ることで、最終的に100%所有することとなる。</p>
	115 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	約150 (23年度)	<p>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) の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制の効果と相俟って日本籍船舶の太宗を占める国際船舶※について、国際船舶制度創設当時の隻数 (144隻) 程度に回復させることとし、目標を約150隻 (約2倍程度) とした。</p> <p>※平成22年央の日本籍船119隻のうち、117隻が国際船舶。</p>
	116 我が国商船隊の輸送比率	%	概ね12 (17年度)	概ね12 (23年度)	我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成17年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である概ね12%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目指す。
	117 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	件	0 (18年度)	0 (18年度以降毎年度)	<p>インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡 (以下、「マ・シ海峡」という。) は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー (VLCC) などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力 (約147億円) を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。</p>
	118 我が国商船隊における外航日本船舶数	隻	92 (19年度)	約180 (24年度)	<p>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) において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、「最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる」との答申を頂いているところである。</p> <p>一方、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針 (以下「基本方針」) において、外航日本船舶・外航日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、まずは当面の目標を設定し、トン数標準税制の導入と海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画 (以下「計画」) の認定制度の着実な実施により、その達成を目指すことが適切であるとされている。</p> <p>当該基本方針では、外航日本船舶・外航日本人船員の確保に係る当面の具体的な目標は、当該船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とする旨、定められている。</p> <p>上記目標を担保するため、トン数標準税制の適用を受けるために必要な計画の認定基準の一つとして、外航日本船舶の隻数について、「5年間の計画期間内に2倍以上に増加させる計画であること」が規定されているため、業績指標はこの数字を設定している。</p>

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
	119 内航船舶の平均総トン数	平均総トン	574 (17年度)	575 (22年度)	効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。 このため、内航船舶の平成13年度～17年度の5年間の平均総トン数575(平均総トン)の数値の維持を目標とする。
	120 スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム (①港湾コスト低減率、②リードタイム)	%	14年度比約13%減 (18年度)	14年度比約3割減 (22年度)	港湾コスト低減率: 基準となる平成14年度当時に、海外主要港(釜山港、高雄港)程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした。
		日	約2.1 (18年度)	1日程度 (22年度)	リードタイム: 基準となる平成14年度当時に、海外主要港(シンガポール港)のリードタイムが1日程度であったため。
	121 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	%	0 (19年度)	概ね100 (24年度)	貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者(※)において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。 ※主要な港湾管理者: 「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者
	122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	19年度比5%減 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定。 (注)「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である
	123 船舶航行のボトルネック解消率	%	75 (12年度)	95 (22年度)	現在整備中の主要幹線航路整備が概成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。
	124 国内海上貨物輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	19年度比3%減 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定。
	125 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	TEU	約280万 (18年)	約340万 (24年)	「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。 (注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日国土交通省告示第1505号): 港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。
	126 港湾施設の長寿命化計画策定率	%	約2 (19年度)	約97 (24年度)	平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト縮減等の観点から、長寿命化計画(維持管理計画)に基づき適切に維持することを標準とした。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内(平成24年度まで)での長寿命化計画の策定率(目標値)を約97%と算出した。
	127 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	%	50 (18年度)	55 (23年度) ※5年に1度程度の調査	近年における当施策への投資量を基に設定。中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。
	128 リサイクルポートにおける企業立地数	社	188 (19年度)	230 (24年度)	循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率(平成22年循環利用率14%)と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び管理者へのヒアリング結果から推計する。
	129 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	人	約2,400万 (19年度)	約2,700万 (24年度)	地震発生の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
	130 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数	件	0 (21年度当初)	20 (24年度累計)	貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等、物流に係る多様な関係者で構成された協議会において実施する物流の効率化を図る取組みを推進する物流連携効率化推進事業(平成21年度創設)により、物流連携効率化推進計画の策定に関する調査事業(調査事業)及び同計画に基づく物流の効率化を推進する事業(推進事業)に対して支援することとしている。 調査事業に基づき策定された計画に基づく推進事業に対しては、最大3年間の支援が可能であることから、目標年度を平成24年度に設定し、毎年5件程度計画が策定されるものと想定して目標値を設定。
	131 各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	件	8 (18年度累計)	15 (22年度累計)	各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。
		件	4 (18年度累計)	20 (22年度累計)	
	132 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	千㎡	1,500 (19年度累計)	4,000 (22年度累計)	物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設(以下「認定施設」という。)の延床面積(累計面積)を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。 物流総合効率化法の施行(平成17年10月)から約31年間(普通倉庫耐用年数)で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。
	133 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	箇所	1,061 (17年度)	1,406 (22年度)	過去の実績値の年平均増加数(①69箇所、②383者)をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。
		者	22,915 (17年度)	24,830 (22年度)	

施策目標個票

(国土交通省22-20)

施策目標	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>海運に関しては環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップをはじめとする効率的な内航貨物船の整備、また港湾に関しては平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)の選定など、我が国の国際競争力の強化に向けた取組が着実に進められており、多くの業績指標において目標達成に向けた傾向が示されている。</p> <p>平成23年度以降も引き続き、我が国の国際競争力の強化に向け、上記の施策を継続的に取り組んでいく。</p>

	初期値	実績値					評価	目標値
		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		
114 内航貨物船共有建造量	18年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	A-2	平成23年度の過去5カ年平均 23,000 総トン
	20,526	20,526	23,794	34,998	52,681	61,137		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
115 国際船舶の隻数	18年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	B-1	23年度 約150隻
	85隻	85隻	85隻	95隻	106隻	117隻		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
116 我が国商船隊の輸送比率	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	B-2	23年度 概ね12%
	概ね12%	11.4%	11.2%	11.3%	10.6%	10.6%		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
117 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	18年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	A-2	平成18年度以降毎 0件
	0件	0件	0件	0件	0件	0件		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
118 我が国商船隊における外航日本船舶数	19年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	B-1	24年度 約180隻
	92隻	95隻	92隻	98隻	107隻	119隻		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
119 内航船舶の平均総トン数	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	A-2	22年度 575(平均総トン)
	574	596	602	614	618	619		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
120 スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム	18年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	A-1	22年度 平成14年度比約3割低減
	平成14年度比約13%低減	平成14年度比約13%低減	-	平成14年度比2割弱低減	-	-		
	②リードタイム	約2.1日	約2.1日	-	1日程度	-	-	A-1
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
121 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	-	A-2	24年度 概ね100パーセント
	0%	0%	0%	74%	87%	-		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	-	A-2	24年度 平成19年度比5%減
	0	0	0.5%減	1.2%減	2.3%減(速報値)	-		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
123 船舶航行のボトルネック解消率	12年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	A-2	22年度 95%
	75%	84%	94.1%	95%	95%	95%		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
124 国際海上貨物輸送コスト低減率	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	-	A-2	24年度 平成19年度比3%減
	0	0	0.4%減	0.9%減	1.1%減(速報値)	-		
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	

業績指標

125 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	初期値	実績値					評価	目標値
	18年	18年	19年	20年	21年	—		24年
	約280万TEU	約280万TEU	約290万TEU	約300万TEU	約250万TEU	—	約340万TEU	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
126 港湾施設の長寿命化計画策定率	初期値	実績値					評価	目標値
	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	—		24年度
	約2%	約2%	約13%	約58%	約70%	—	約97%	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
127 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	初期値	実績値					評価	目標
	18年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		23年度
	50%	50%	—	—	—	53.8%	55%	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
128 リサイクルポートにおける企業立地数	初期値	実績値					評価	目標値
	19年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		24年度
	188社	178社	188社	208社	220社	218社	230社	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
129 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	初期値	実績値					評価	目標値
	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	—		24年度
	約2,400万人	約2,400万人	約2,410万人	約2,510万人	約2,550万人	—	約2,700万人	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
130 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数	初期値	実績値					評価	目標
	21年度当初	21年度	22年度	—	—	—		24年度累計
	0件	12件	14件	—	—	—	20件	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
131 各地域における国際物流の効率化に関する指標	初期値	実績値					評価	目標値
	18年度累計	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		22年度累計
①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数	8件	8件	15件	17件	17件	19件	15件	
②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数	4件	4件	9件	15件	19件	28件	20件	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
132 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	初期値	実績値					評価	目標
	19年度	20年度	21年度	22年度	—	—		22年度累計
	1,500千㎡	1,740千㎡	2,240千㎡	2,381千㎡	—	—	4,000千㎡	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
133 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標	初期値	実績値					評価	目標値
	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		22年度
①貨物利用運送事業者の海外拠点数	1,061箇所	—	1,116箇所	—	1,097箇所	—	1,406箇所	
②貨物利用運送事業者数	22,915者	23,356者	23,991者	24,526者	25,134者	集計中	24,830者	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段()書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	300,181 <201,699>	277,007 <192,437>	185,088 <145,123>	206,232 <145,044>	
		補正予算(b) <small>(23年度は1次補正まで記載)</small>	35,114 <21,389>	232,718 <140,687>	9,469 <4,662>	11,918 <2,716>	
		前年度繰越等(c) <small>(23年度への繰越は未記載)</small>	53,879 <23,951>	67,230 <32,482>	17,767 <91,456>	0 <0>	
		合計(a+b+c)	389,174 <247,039>	910,079 <365,606>	362,109 <241,241>	365,910 <147,760>	
	執行額(百万円)	321,282 <214,547>	381,004 <275,886>				
	翌年度繰越額(百万円)	67,230 <32,482>	190,448 <88,677>				
	不用額(百万円)	662 <10>	5,503 <1,042>				

国土交通省政策評価会を開催(平成23年7月7日)
【意見等】
指標116と118のように類似の内容の指標が登録されている。また、その数値が適切なのか不明であることから、日本の外航海運が成長しているかどうかの判断ができない。
【対応方針】
ご指摘を踏まえ、指標116を「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」に、指標118を「日本の外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率」に名称を改めるとともに、来年度以降の評価において事業者意見に意見を聴取するなどした上で分析を行い、今後の指標の改善につなげていくこととしたい。

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	物流政策課 (課長 田中 照久)	政策評価実施時期	平成23年9月
-------	-------	--------	---------------------	----------	---------