

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

1. 全般の動き

〈総合物流施策推進プログラムに掲げる取組の実施状況の検証と同プログラムの見直しについて〉
〔平成26年12月25日 総合物流施策推進会議決定〕

・「総合物流政策大綱2013-2017」に基づき策定された本プログラムの施策の取組状況の検証・見直し
→資料1-1

〈平成27年度税制改正大綱〉 〔平成27年1月14日閣議決定〕

・成長戦略の推進、産業・交通インフラの機能強化につながる減税の提示
→資料1-2

2. 各分野の動き

(1) 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の変更について
→資料1-3

(2) 平成27年度国土交通省予算のポイント 〔平成27年1月14日閣議決定〕
→資料1-4

I. 総合物流施策推進プログラムに掲げる取組の実施状況の検証結果概要

- 平成25年9月、「総合物流施策大綱(2013-2017)」(平成25年6月25日閣議決定)に基づき今後推進すべき具体的施策を「総合物流施策推進プログラム」(以下「プログラム」という。)として取りまとめたところであり、今年が1回目の取組の実施状況の検証。
- 全127施策について官民協働で取組の実施状況の検証を行い、各施策ともプログラムに従い、概ね着実に実施されていることを確認。
- 取組内容や工程に変更が必要な施策については、プログラムを改定し、最新(平成26年11月末時点)の状況を反映。

【主な施策の進捗状況】

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

- アジア海陸一貫輸送網の構築のため、インドネシア政府との政策対話に基づき、平成26年2月～3月にインドネシア・シンガポールでのRO-RO船運航実験を実施。
- 日中韓三国の輸送効率化のため、平成26年8月の日中韓物流大臣会合でパレットのリターナブル利用実証実験を平成27年度に実施することを合意。
- アジア諸国税関の通関手続改善に向けた、我が国NACCSシステムの海外展開の一環として、平成26年6月にベトナムで新システム全国展開が完了。ミャンマーについても、平成28年中運用開始に向け平成26年4月に無償資金協力案件として合意。

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度創設、無利子貸付制度の対象施設追加等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が成立(平成26年4月23日)。同年10月1日に阪神港の特例港湾運営会社が経営統合。

(3) コンテナラウンドユースの促進

- コンテナラウンドユースを促進するため、平成26年11月に官民連携によるコンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会を設置し、取組を推進していく上での課題や施策につき検討。

(4) 効率的な道路ネットワークの整備等

- 三大都市圏環状道路については、平成25年度末時点で整備率63%(平成23年度末時点では整備率56%)となるなど、高規格幹線道路や重要な空港・港湾へのアクセス道路の整備を実施。
- 40ft背高コンテナの積載車両などの大型車が通行すべき道路区間(大型車誘導区間)を指定し、当該区間を通行する大型車の許可手続において、国が一元的に審査することにより許可までの期間を短縮する制度の運用を平成26年10月より開始。

(5) トラック運転手の確保・育成

- トラック運転手確保・育成のため、平成26年7月7日、中継輸送の導入や女性の活躍のための環境整備を始めとする制度改善に総合的に取り組むこととした「自動車運送事業等の人材確保・育成対策」を策定するなど、労働者の育成・確保を推進。

総合物流施策推進プログラムに掲げる取組の実施状況の検証と同プログラムの見直しについて

2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組

(6) モーダルシフトの促進

- **モーダルシフト等推進事業による支援**として平成25年度は16案件を選定。平成26年度は、特に**複数荷主が連携したモーダルシフト事業**を中心に8件を選定。
- **船舶共有建造制度**の活用によりスーパーエコシップ等の建造を推進。平成26年6月末までに25隻の船が建造決定。

3. 安全・安心の確保に向けた取組

(7) 災害に強い物流システムの構築

- 災害に強い物流システムの構築に向け、地方ブロック毎に国、地方公共団体、物流事業者等からなる協議会を開催し、**民間物資拠点の選定**（平成25年3月時点で934施設だったところ、平成26年3月時点で1169施設に増加）や**官民の協力協定の締結**（平成25年3月時点で88件だったところ、平成26年3月時点で120件に増加）を推進。平成25年10月、「**広域物資拠点開設・運営ハンドブック**」公表。
- 荷主と物流事業者が連携した**災害時における代替輸送の確保を含む事業継続計画（BCP）**の策定に向けた検討を実施。

II. 総合物流施策推進プログラムの見直し

【プログラムに追加する主な施策の例】

(1) 我が国物流システムのアジア展開の促進

- **日中韓でのパレットのリターナブル利用の実証実験**（平成27年度）及び**ASEANでのパレットの普及**等を含め、我が国物流システムの海外展開に向け、課題に応じた政策対話を進展。

(2) 農林水産物・食品輸出の物流改善

- **農産物等輸出促進**のため、関係省庁の連携により、複数事業者間の情報共有の仕組みの構築、海外販路拡大に向けた取組を開始。

(5) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成

- 物流業界における労働力不足の状況を踏まえ、**物流政策アドバイザー会議**や**物流問題調査検討会**を設置し、対応方策を検討。あわせて、トラック運転手確保・育成のため、平成26年7月7日、中継輸送の導入や女性の活躍のための環境整備を始めとする制度改善に総合的に取り組むこととした「**自動車運送事業等の人材確保・育成対策**」を策定するなど、労働者の育成・確保を推進。

Ⅲ. 施策のさらなる強化について

- 総合物流施策大綱(2013-2017)及びプログラム策定以降も、**グローバル・サプライチェーンのさらなる深化、人口急減・超高齢化、労働力不足の顕在化など、物流を取り巻く状況は絶えず変化**してきており、これらを背景に、物流分野においても、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、過疎地等における宅配サービスの維持、モーダルシフトの推進、物流総合効率化法による効率的な物流拠点の整備促進など、様々な施策を通じて経済社会の変革に適時適切に対応していくことが求められている。
- このため、今回のプログラムの見直しに際しても、2. に掲げるように、プログラムに新たな施策を追加する等、**新たな政策課題への対応を盛り込んだところ**である。
- 今後も物流を巡る環境は益々変化すると考えられ、このような中で、**我が国の成長及び国民生活の向上を支える物流のさらなる強化を図るため**には、国際コンテナ戦略港湾への後背圏域からの集貨・創貨、農産物輸出の促進、我が国物流業の海外展開の促進、災害時の代替輸送ルート確保、過疎地物流の維持といった課題を含め、状況の変化に適切に対応した取組が特に重要となってくるものと考えられる。
- このため、引き続きプログラムの適時適切な見直し等を行いつつ、諸課題の解決に強力に取り組むとともに、加えて、その際には**個々の荷主や物流事業者だけでなく、地方自治体、商工会等の地域主体など、多様な関係者が協力し、各主体の取組の連携を図ることにより、相互にWIN-WINの関係を築く仕組みを構築していくことが重要**となっていることも踏まえ、このような観点からの施策のさらなる強化についても今後検討していく必要がある。

国際物流に関する主な税制改正 （平成27年度国土交通省税制改正概要より抜粋）

Ⅱ. 成長戦略の推進・日本経済の再生

2. 産業・交通インフラの機能強化

- ・国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾に係る固定資産税等の特例措置の延長
- ・船舶に係る特別償却制度及び国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長
- ・物流効率化施設に係る特例措置の延長（法人税・固定資産税）

Ⅲ. クリーンで安全・安心な社会の実現

1. 自動車の車体課税の見直し

- ・先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の延長・拡充（自動車重量税・自動車取得税）

2. 災害に強い国土・地域づくり

- ・港湾の耐震対策の推進のための固定資産税の特例措置の創設

3. 地球温暖化対策の推進等

- ・鉄道、船舶、建設機械等の動力用軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

国際戦略港湾等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の延長(固定資産税・都市計画税)
 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の荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

世界的なコンテナ船の大型化や国際基幹航路の再編に対応するため、戦略的かつ効率的な港湾運営を実現することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。また、新興国の経済成長に伴う資源等の需要の急増等に対応するため、大型船に対応した港湾機能の確保や企業間連携の促進により、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。これらを通じて、我が国の産業競争力の強化、国民の雇用と所得の維持・創出を目指す。

施策の背景

- ▶ 基幹航路の我が国港湾への寄港の維持・拡大を図るためには、国による大水深岸壁の整備だけでなく、効率的な港湾運営などを進めることが必要であることから、国際戦略港湾等において、民の視点での港湾の一体運営を行う港湾運営会社制度を創設。
- ▶ 港湾運営会社による効率的な港湾運営を進めるにあたっては、港湾運営会社が、港湾管理者に代わって高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させる等、港湾コストの低減を図る必要があることから、本税制特例措置が不可欠。

要望の結果

国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の(特例)港湾運営会社が取得した一定の荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

対象埠頭: 国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭

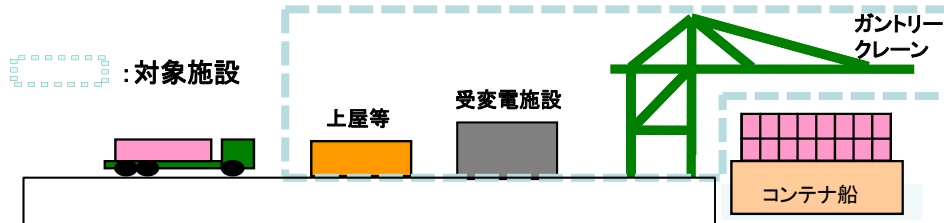
対象施設: 国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等

年 限: 取得後10年

特 例: ①国際戦略港湾(阪神、京浜) → 課税標準 1/2

②一定の要件を満たす国際拠点港湾(苫小牧、仙台湾、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多) → 課税標準 2/3

特例期間: 平成27~28年度



施策の背景

- ▶ 大型船を活用した一括大量輸送のメリットを国全体で享受するためには、ばら積み貨物(バルク貨物)の輸入拠点となる港湾(特定貨物輸入拠点港湾)を指定し、重点的に大型船に対応した港湾機能を確保するとともに、複数の荷主が連携し、海上運送の共同化を進めることにより、複数港寄りや二次輸送等による効率的な海上輸送網を形成することが必要。
- ▶ 特定貨物輸入拠点港湾において、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸し、荷さばき等が求められ、高能率な荷さばき施設等の整備を促進する必要があることから、本税制特例措置が不可欠。

要望の結果

企業間連携の促進に資する埠頭運営を行う者が取得した一定の荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

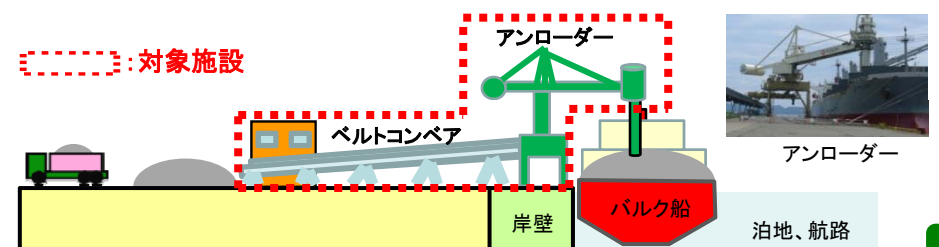
対象埠頭: 特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭

対象施設: 国の補助を受けて取得した荷さばき施設等

年 限: 取得後10年

特 例: 課税標準 2/3

特例期間: 平成27~28年度



船舶に係る特別償却制度の延長（所得税・法人税） 国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長（固定資産税）

船舶に係る特別償却制度の延長

要望の結果

- 適用期限：2年間延長
 （外航）環境低負荷船（日本籍船）：18/100
 環境低負荷船（外国籍船）：16/100
 （内航）環境低負荷船：16/100
 （うち環境負荷低減が著しい船舶：18/100）

○対象船舶の一部見直し

船舶建造に必要なキャッシュフローを生み出す

- ・船舶特償の主たる利用者は地方船主
- ・船舶建造費は数億～数十億と巨額
- ・船舶建造の頭金（船価の1～2割）に充当

省エネ性能の高い船舶建造の促進

- ・日本商船隊の国際競争力強化
- ・建設資材等の内航輸送は、地域経済や東北の復興に大きく貢献
 → 経済と国民生活を支える物流基盤

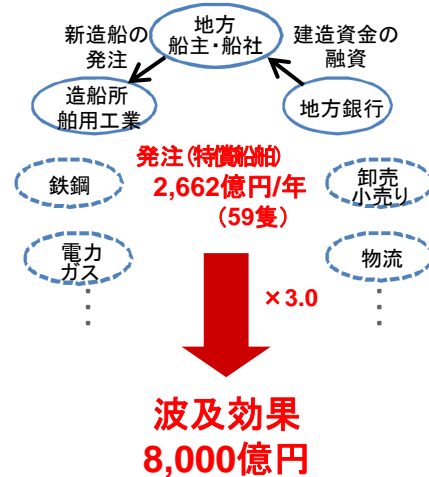
地方の経済・雇用を支える

- ・船主、船社、造船所、金融等による地方経済の循環・波及（海事クラスター）
- ・船舶の9割は日本各地の造船所で建造 → 地方創生に寄与

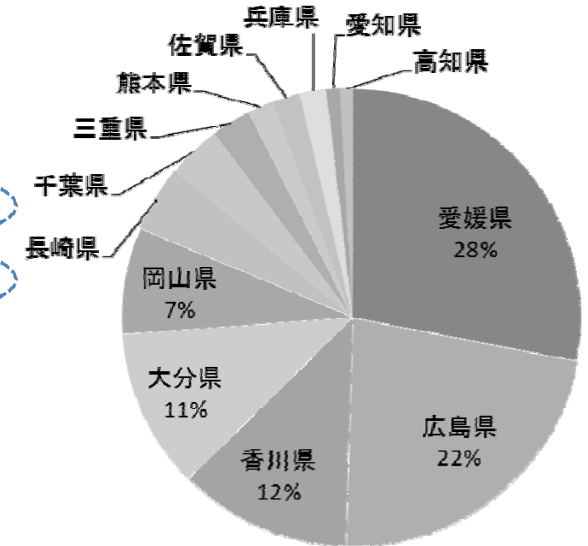
造船業、海運業、船用工業、金融等による海事クラスターの形成

船舶の約9割は国内各地の造船所で建造

▼地域経済への波及効果



▼特償船舶の建造造船所(国内所在地)



国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長

要望の結果

- 適用期限：3年間延長
- 国際船舶の課税標準：1/18
 （その他の外航船舶：1/6（期限なし））

（※）日本籍船であって、海上輸送の確保上重要な船舶。例えば、2,000 総トン以上の船舶であって、自動操舵装置など高度な設備を有する船舶など。

- ・経済安全保障の観点から重要な日本籍船は増加に転じているが、いまだ159隻にとどまる。
- ・日本籍船の大半は、安定的な国際海上輸送の確保上重要な「国際船舶（※）」と位置付けられており、その保有を促進していくことが必要。
- ・諸外国の多くは固定資産税が非課税。

主要海運国では、固定資産税は非課税

イギリス	非課税	ノルウェー	非課税
フランス	非課税	台湾	非課税
ドイツ	非課税	シンガポール	非課税
デンマーク	非課税	中国(香港)	非課税

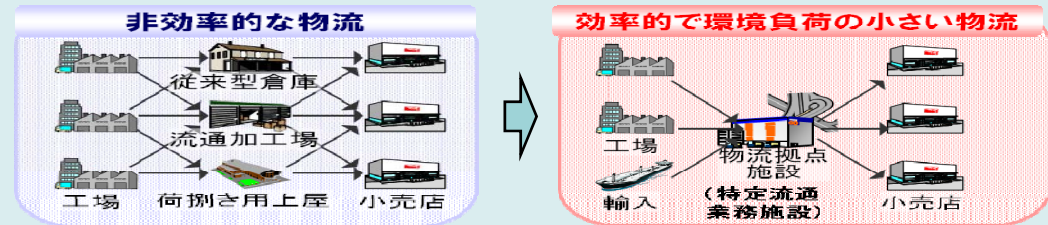
※主要海運国で課税されているのは、日本と米国の一部の州。

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の延長 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

施策の背景

- 我が国産業の国際競争力の強化(コスト削減)
- 物資の流通に伴う環境負荷低減(CO₂削減)
- 災害に強い倉庫の構築 (平成25年度に付加)

⇒物流総合効率化法により認定された
倉庫等に対する税制特例措置



〔物流総合効率化法の政策のイメージ〕

物流を取り巻く課題

- 経済のグローバル化の下での我が国の産業立地競争力強化
- トラック運転手の不足、燃料費高騰
- 災害時の物流機能の維持

⇒税制特例の対象を大型施設に重点化した上で期間を延長し、
物流の更なる効率化を推進していく



要望の結果

- 規模要件: 普通倉庫 1,500㎡→3,000㎡以上、冷蔵倉庫 3,000m³→6,000m³等
- 立地要件: 高速道路ICから5km以内、特定臨港地区(28港)、臨港地区(120港)
- 設備要件: 物流効率化に資する設備(流通加工機能、垂直型連続運搬装置等)
災害対策に資する設備(非常用電源・通信設備、荷崩れ防止装置等)

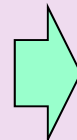
垂直型連続運搬装置



非常用電源設備



- ◆ 倉庫等の割増償却(所得税、法人税) 5年間 10%
- ◆ 倉庫等に係る課税標準の特例(固定資産税、都市計画税)
5年間 1/2(倉庫) 3/4(附属設備)



規模要件を引き上げた上で、
適用期間を平成29年3月31日まで
2年間延長

先進安全自動車(ASV)に係る特例措置の延長・拡充（自動車重量税・自動車取得税）

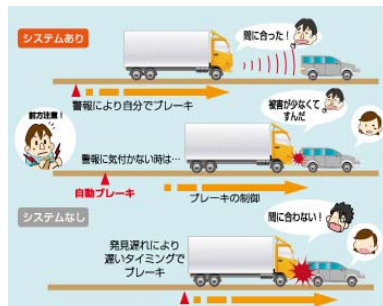
先進安全自動車(ASV)技術を備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等を行った上で、**自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。**

施策の背景

- 交通事故死者数4,373人、負傷者数約78万人(平成25年)など、交通事故情勢は依然として厳しい状況。特に、関越道におけるバス事故(平成24年4月)、北陸道におけるバス事故(平成26年3月)に見られるとおり、バス、トラック等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれ。
- 先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援する「ASV装置」は、高い事故削減効果が期待される一方、価格が高額で購入者の負担大。
- バス・トラックに対するASV装置の基準化・義務化を進めるとともに、義務化までの間、税制上の特例を講じることにより、装置の早期普及を促進。

衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御



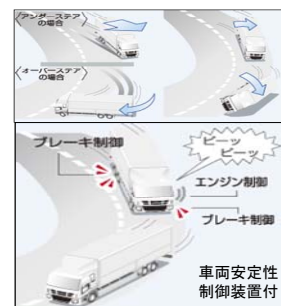
事故削減効果

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,863件	894,281件
事故低減効果	350件(7.2%)	51,241件(5.7%)

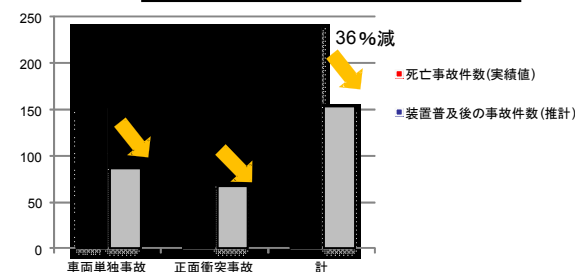
※1 平成22年事故件数より試算
 ※2 事故件数は全車種区分の総計
 ※3 減速制御によって車両速度が20km/h減少とすると仮定し、減少後の速度帯における事故発生比率から低減件数を算出

車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止



事故削減効果



要望の結果

衝突被害軽減ブレーキを備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等(対象装置に車両安定性制御装置を、対象車両に車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック及び5トン以下のバスを追加することなど)を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間^(※)延長

※消費税10%への引き上げ時(平成29年4月予定)まで

特例の内容

	自動車重量税(国税)	自動車取得税(地方税)
1装置装着	50%軽減(初回のみ)	取得価額から350万円控除
両装置装着	75%軽減(初回のみ)	取得価額から525万円控除

特例の対象

対象車両	車両総重量	ASV装置	
トラック	8トン超22トン以下 3.5トン超8トン以下(拡充)	衝突被害軽減 ブレーキ	車両安定性 制御装置 (拡充)
バス	5トン超12トン以下 5トン以下(拡充)		

※車両総重量20トン超22トン以下のトラックについて、1装置装着の特例期間は平成28年10月31日まで

平成28年11月1日以降は両装置装着に限り、自動車重量税:50%軽減(初回のみ)、自動車取得税:取得価額から350万円控除

※車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、衝突被害軽減ブレーキに限る

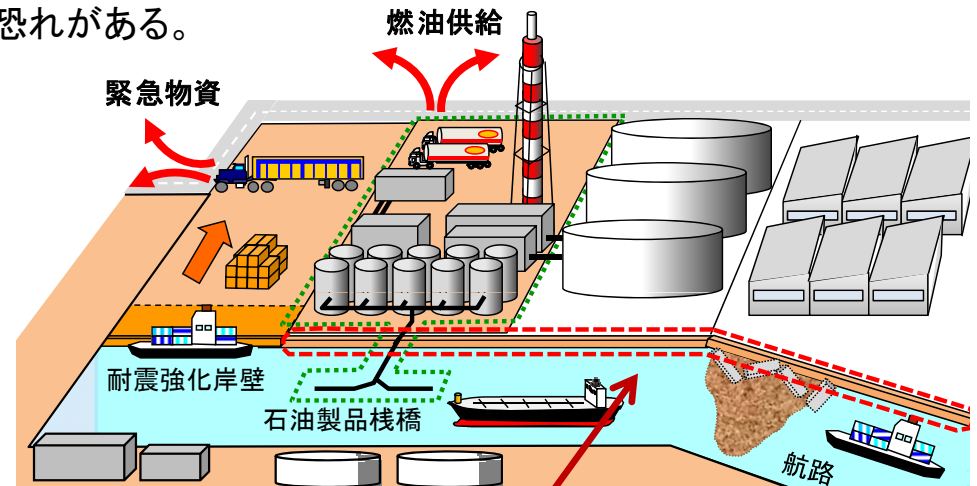
緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための課税標準の特例措置の創設(固定資産税)

民間事業者が所有する護岸等の耐震改修を促進し、大規模地震発生時の航路機能を確保するため、民間事業者が国の無利子貸付制度を活用し、特別特定技術基準対象施設(護岸等)を耐震改修する場合における地方税の特例措置を創設する。

施策の背景

- 東日本大震災では、航路沿いの民有護岸等が損壊し、航路内に土砂が流出する等、船舶の航行にも支障を及ぼした。
- 首都直下型地震等が発生した場合、耐震強化岸壁等に至る航路沿いの民有護岸が損壊し、土砂等の流出により長期間にわたり緊急物資等の輸送が困難となる等、港湾機能が麻痺する恐れがある。
- このため、平成26年度税制改正により、特定技術基準対象施設の耐震改修に対する法人税の特例措置が創設された。
また、平成26年4月に港湾法が改正され、耐震強化岸壁等に至る民有護岸等(特別特定技術基準対象施設)の改良に対する無利子貸付制度が創設された。
- 一方、南海トラフ沿いの地域におけるM8～9クラスの地震、南関東におけるM7地震の発生確率はともに30年以内に70%とされる[※]など、更なる対策を講じる必要性が高まっている。

※平成26年4月地震調査研究推進本部公表



要望の結果

- 国の無利子貸付制度を活用し、**特別特定技術基準対象施設[※]**を耐震改修する民間事業者に対する地方税の特例措置を創設。
 - ・特例措置の内容：取得後5年間、固定資産税の課税標準 2/3
 - ・特例期間：平成27年度～平成29年度
 - ・対象施設：無利子貸付制度の適用を受けた特別特定技術基準対象施設(護岸、岸壁及び物揚場)

[※]外郭施設(防波堤・岸壁など)など、非常災害により損壊した場合において、船舶の交通に支障を及ぼすおそれのあるもの。
(港湾法第56条の2の21、国土交通省令で定められる)

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

税制改正要望の結果

船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に使用される軽油に係る軽油引取税の課税免除
(下記1～9(3年間延長))

1. 船舶運航事業者等の船舶の動力源

○施策の背景

船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の3割近くを占める燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、特に離島住民の移動手段の確保や生活物資の安定供給等、地域交通網の維持に重大な影響を及ぼすため、本特例措置の延長が必要。また、内航貨物船、外航日本船舶、官用船、訓練船、自家用船舶等についても本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

離島航路等の小型旅客船などの地域交通網の維持、安全かつ安定的な国内海上輸送の確保 国際競争力・経済安全保障の確立、船員の確保・育成、船舶交通の安全確保、海洋に関するレクリエーションの普及。



2. 港湾整備等に従事する作業船の動力源

○施策の背景

港湾整備等には、浚渫船など各種作業船が不可欠である。中でも主に軽油を利用する中小型作業船は、この10年弱の間に全国の保有隻数は3分の2まで減少している。このままでは地方部において作業船の確保が困難になり、国や地方の行う港湾等の整備や維持管理が困難となる恐れがあることから、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展。



3. 鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

○施策の背景

輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者及び厳しい経営状況下にある貨物鉄道事業者の経営の安定化とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図るためには、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

非電化地方鉄道ネットワークの維持とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトを推進する。



4. 建設機械の動力源

○施策の背景

これまで続いた建設投資の急激な減少や受注競争の激化により、地域社会を支えている建設企業が疲弊。住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持のためにも、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工工事業者の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持を図る。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用を促進し、大気環境の保全を図る。



5. 港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械及び船舶の動力源

○施策の背景

物流分野におけるモーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の強化は、日本経済にとって喫緊の課題。そのためには、港湾における荷役作業の効率化を図るための高能率の荷役機械及びはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持が不可欠であることから、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

モーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の強化。



6. 倉庫業及び鉄道利用運送事業のフォークリフト等の動力源

○施策の背景

倉庫業者の約9割及び鉄道利用運送事業者の約8割が中小企業で占められており、当該事業は収益性の低い事業であることから経営基盤が極めて脆弱であり、本特例措置を延長して適用することが必要。

○政策の目標

物流コストの低減を図ることにより円滑な物流が確保され、もって国民生活及び産業経済活動の安定化を図り、さらに、鉄道利用運送については、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもってモーダルシフトの推進を図る。



7. 空港内において使用される特殊車両の動力源

○施策の背景

現在、緩やかな景気回復基調にあるものの、航空運送事業においては円安による燃料費高騰等によるコスト増要因が存在する状況であり、本免除措置が廃止された場合、航空機支援業務に関して更なるコストの増加が発生し、結果として、航空路線の更なる廃止・減便につながるおそれがあることから、航空ネットワークの維持又は拡充のためには、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

低廉かつ安定した航空サービスの提供を図ることにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。



8. スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

○施策の背景

スキー場の振興はリフトを運行する索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域の経済にも重要な役割を果たしているが、スキー場の運営者のほとんどが経営の厳しい索道事業者であり、スキー場を抱える地域の観光振興及び地域経済の活性化を図るためには、本特例措置の延長が必要。

○政策の目標

スキー場を運営する索道事業者の経営環境の改善を図るとともに、スキー場を抱える地域の観光振興及び地域経済の活性化を図る。



9. 海上保安庁の船舶等の動力源

○施策の背景

海上保安庁は、国の根幹的・恒久的な業務を遂行しており、尖閣諸島等の遠方海域における巡視警戒の強化、東日本大震災を踏まえた災害対応能力の強化等、広域的な海上保安業務の重要性が増加している。軽油は所属船艇の8割を超える344隻の燃料に使用されており、本特例措置の延長が海上保安業務遂行に必要不可欠。

○政策の目標

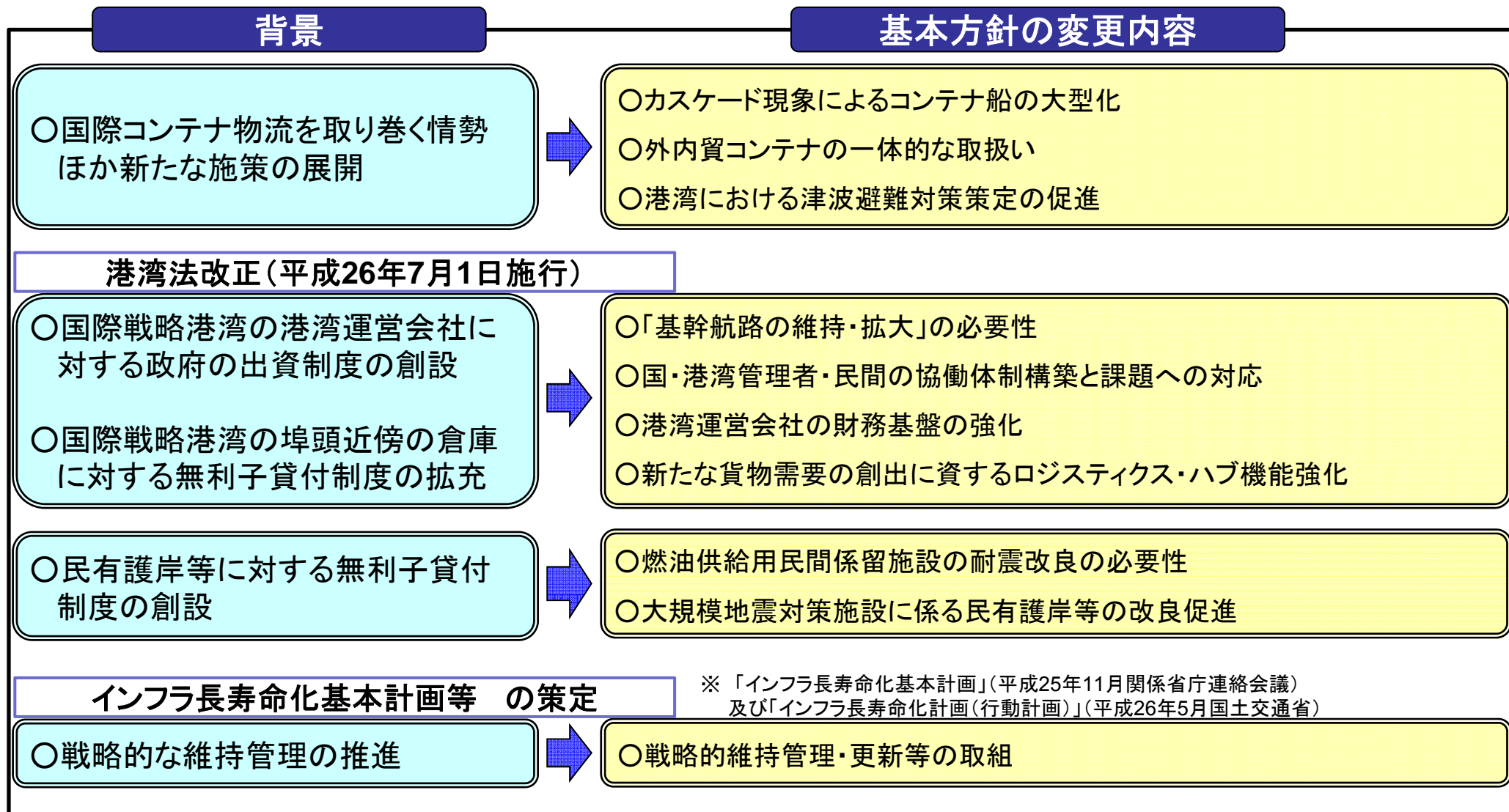
海上における治安の確保や人命救助等、国が確実に行うべき根幹的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施。



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の変更について (平成26年12月19日 国土交通省港湾局告示)

資料1-3

「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(以下、「基本方針」という。)」は、国の港湾行政の指針として、並びに港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法第3条の2第1項の規定に基づき、国土交通大臣が定めるものであり、社会経済情勢の変化や制度変更等を踏まえた見直しを行い、平成26年12月19日、新たに告示された。



※ 「インフラ長寿命化基本計画」(平成25年11月関係省庁連絡会議)及び「インフラ長寿命化計画(行動計画)」(平成26年5月国土交通省)

(全体方針)

○ 昨年8月の広島県豪雨災害に見られるような大規模化・激甚化する水害・土砂災害や大規模地震等に備えるための防災・減災対策とともに、高度成長期以降に整備されたインフラの老朽化対策が喫緊の課題である。さらに、政府全体で取り組んでいる「地方の創生」や、成長著しいアジア諸国との都市間競争に勝ち抜くための成長戦略の具体化が重要な課題である。

○ こうした認識の下、平成27年度予算については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「地域の活性化」及び「成長戦略の具体化」の4分野に重点化し、施策の効果の早期実現を図る。

○ 具体的には、国民の命と暮らしを守り、国土強靱化の取組を推進するため、再度災害防止のための集中投資や防災情報の強化などハード・ソフトを総動員した防災・減災対策、戦略的なインフラ老朽化対策を進めるとともに、我が国の領土・領海を守るため、戦略的海上保安体制を構築する。

○ 活力ある地域を形成するため、「コンパクト＋ネットワーク」の推進、地域の観光や産業の振興、子育て世代や高齢者等が豊かに暮らせる生活環境の整備等を図る。また、成長戦略の具体化に向け、国際競争力の強化に必要な基盤・環境の整備、建設業・運輸業・造船業における人材確保・育成対策、観光立国を推進する。こうした取組により、デフレからの脱却や経済の好循環の実現を図る。

国際物流に係わる具体の事業・施策(例)

- － 災害時における人流・物流の確保
- － インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進
- － 道路ネットワークによる地域・拠点の連携とインフラを賢く使う取組の推進
- － 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
- － 効率的な物流ネットワークの強化
- － 首都圏空港等の機能強化
- － 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化

平成27年度国土交通省予算に関する近畿地方整備局の事業概要

■一般国道24号京奈和自動車道(大和御所道路)

京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の拠点都市を結び京阪神都市圏の外郭環状道路を構成する高規格幹線道路である。京都・奈良・和歌山間の移動時間を短縮することにより観光振興を支援するとともに、地域の活性化に資する路線として期待されている。このうち大和御所道路は、一般国道24号の慢性的な交通混雑の緩和、交通事故減少などを目的とした道路であり、平成28年度に一部区間の新たな開通を予定している。

一般国道24号 京奈和自動車道



写真
 至和歌山 (出屋敷高架橋)
 至京都
 <大和御所道路>

出典：平成26年度近畿地方整備局公表資料を元に国際物流戦略チームが作成

平成27年度国土交通省予算に関する近畿地方整備局の事業概要

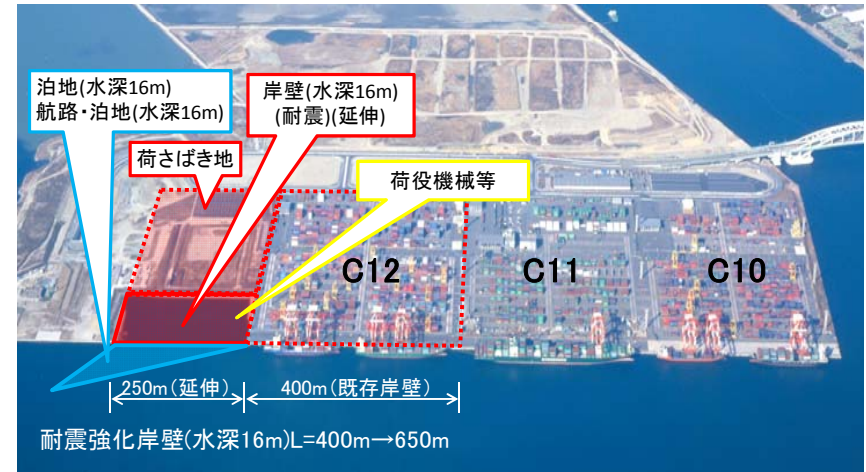
■神戸港・大阪港 国際海上コンテナターミナル整備事業

神戸港及び大阪港において、基幹航路の維持・拡大を図るため、コンテナ船大型化の進展に対応した国際標準の水深、広さを有する大水深コンテナターミナルの整備を推進する。

神戸港六甲アイランド地区



大阪港夢洲地区



■舞鶴港 複合一貫輸送ターミナル整備事業

日本海側拠点港である舞鶴港の前島地区において、国内定期フェリーの大型化に対応するため、既存の複合一貫輸送ターミナルの航路・泊地の増深改良を推進する。

舞鶴港前島地区



出典：平成26年度近畿地方整備局公表資料を元に国際物流戦略チームが作成