

政策	1 グローバルロジスティクスの港	施策推進 責任者	港営部長 企画調整室長
基本施策	01 国際・国内海上輸送機能の強化		
個別施策	05 港湾のコスト・サービス水準を向上する		

1. PLAN(目的・内容)

目的	サービスの対象者(誰のために)	船社、港運
	サービスの対象物(何を)	名古屋港利用船舶
	意図(どういう状態にしたいのか)	継続利用され寄港しやすい環境となる
内容	我が国が有数のものづくり産業の中核である中部圏が引き続きその役割を担っていくためには、より多くの船舶が名古屋港を利用することが必要です。そのため、利用者には、利用に応じた使用料などの優遇措置であるインセンティブ制度を充実させ、一層の港湾コストの低減とサービスの行き届いた使いやすい港づくりを進め、名古屋港利用船舶の入港を促進させます。	
目標	港湾施設のインセンティブ制度の利用数の増加を図ります。	

成果指標	実績等	年度	年度							目標 平成25	指標の説明(式)
			平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25			
インセンティブの利用実績	実績	隻	2,916	2,794	3,017	3,490	2,935	3,008	3,089	・目標値は、直近(平成17年度)の最高実績値への回復を目指して設定	
	達成率	%	94.4	90.4	97.7	113.0	95.0	97.4			
EDIによる申請の割合 (上段)入港届 (下段)係留施設使用許可申請	実績	%	60.1 42.7	67.4 37.2	78.3 40.7	79.7 40.4	84.8 40.4	87.5 39.4	79.0 48.0		
	達成率	%	76.1 86.0	85.3 77.5	99.1 84.7	100.8 83.3	107.3 84.2	110.8 82.1			

2. Do(個別施策を構成する各事務事業の取組内容と今後の方向性)

重点化	担当課名	事務事業名(コード)	事務事業の概要	主な活動・成果指標	平成20年度～平成25年度							事業費の合計	目標値(年度)	平成25年度実施事業に基づく評価結果			
					実績	実績	実績	実績	実績	実績見込み	備考(判断の理由等)						
					上段:指標達成状況									準備	結果	コスト	
					下段:事業費(千円・人件費込)												
	(港営部)港営課	港湾施設等使用料の低減化(個05事01)	日曜荷役船や大型船等などに対して、入港料及び係留施設使用料の減免を行います。	インセンティブによる減額(千円)	156,414	179,687	216,281	224,612	190,592	190,483	15,579	224,612(継続)	順調	継続	➡	➡	引き続き、寄港船舶の誘致や港湾施設の効率的利用を促進する必要があるため。
	(港営部)港営課	港湾手続の統一化・簡素化(個05事02)	港湾管理者が管理する港湾施設の使用手続きに係る申請様式を、国が定める統一様式に変更するとともに、国の次世代シングルウィンドウを導入し、港湾手続の利便性を向上させます。	入出港手続のEDIによる申請割合(%)	60.1	67.4	78.3	79.7			6,916	79.0(継続)	完了				目標値に達成し、費用対効果の観点からも今後続けていく必要が認められないため。
	(企画調整室)調整担当	名古屋港緊急対策の実施(個05事03)	世界同時不況の影響により国際海上輸送サービス及び背後産業の国際競争力の低下を懸念し、中部圏のゲートウェイの役割を果たす名古屋港として、「コンテナ基幹航路の維持」と「名古屋港の一層の利用促進(貨物量の増大)」を目的に「名古屋港緊急対策会議」を平成21年1月に設置し、各種施策を実施しました。	基幹航路における貨物量に対する航路数(航路/10万TEU)	2.17	2.30	1.86				6,923	1.88(H22)	完了				施策の実施等により一定の効果が見られたため、名古屋港緊急対策会議は平成22年度末をもって解散したが、緊急対策として実施した施策は継続して実施する。
	(港営部)港営課	完成自動車輸送の支援(個05事04)	外航の自動車輸送船の負担を軽減するため、1回の入港で公共岸壁を2回以上使用する際の港湾施設使用料の減免及び完成車のトランシップに係る負担を軽減するため、海外生産の完成自動車の取り扱いに係る港湾施設使用料の減免を行います。	インセンティブを利用して取り扱った海外生産の完成自動車の台数(台)				91,051	149,733	158,913	2,610	100,000(継続)	順調	継続	➡	➡	引き続き、新たな物流(海外生産車のトランシップなど)を名古屋港に定着させる積極的な取り組みが必要であるため。
施策コスト(事業費合計)					7,016	9,441	4,270	4,310	3,487	3,504	32,028						

注)事業費は総事業費から本組合負担分を抽出して計上しています。  
注)目標値欄の「(継続)」は完了年度を定めず行う事業です。この場合の目標値及び目標年度は、原則として平成25年度を中間目標として設定しています。

4. ACTION(個別施策全体の今後の取組の方向性)

次期政策体系への方向性	「次期政策体系への方向性」を判断した理由(本組合財政収支への影響の考察を含む)	
成果※3	コスト※4	
➡	➡	・入港船舶・取扱貨物確保のためには、競争力のあるコスト・サービスの提供が継続的に必要であるため。
次期政策体系への展開(個別施策の構成、新規事業の創出、事務事業の見直し等)		
・インセンティブ施策については、引き続き、物流動向や利用者ニーズ、他港湾の状況を的確に把握し、必要な施策を検討していきます。		

3. CHECK(個別施策全体における取組状況と課題)

現政策体系における主な取組など	現政策体系における課題認識など
<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界同時不況による物流への影響が懸念されていたことから、平成20年度から平成22年度まで名古屋港緊急対策会議を開催しました。その会議において、大型コンテナ船の入港料減免拡大などの各種インセンティブ施策を検討し、実施してきました。</li> <li>・世界同時不況対策として発足した上記インセンティブ施策は、平成23年度も東日本大震災対策として継続し、平成24年度からは、本港の利用促進を図るため、通常のインセンティブとして引き続き、実施しています。</li> <li>・港湾手続の統一化・簡素化の取り組みについては目標値に達し、費用対効果の観点からも必要が認められないため完了としました。(平成23年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インセンティブ施策については、効果の検証が容易ではありませんが、利用者のニーズも十分に把握し、また他港湾の施策の状況を勘案して、迅速・的確に実施することが必要です。</li> </ul>
現政策体系における事務事業の適正性	
・事務事業構成は妥当です。	

※1

記入	内容
完了	前年度以前に完了した事業
順調	80%の進捗度合
やや遅れ	60%以上の進捗度合
遅れ	60%未満の進捗度合

※2

記入	内容
継続	施策の成果向上・維持のため、事務事業を継続することが妥当
完了	目的を達成したため、事務事業を完了することが妥当
延伸	状況を勘案し、目標年度を先送りするもの
統合	他の事業とまとめ、一体的に評価することが妥当
休廃止	終期を設定し事務事業を廃止または休止することが妥当

※3

記入	内容
拡大	何らかの改善策の実施により成果の拡大を必要とするもの
維持	従来どおり進めていくもの
縮小	一定の成果を達成、必要性が薄れているなどの理由で成果を縮小するもの

※4

記入	内容
拡大	成果の拡大(または維持)のためにコストの拡大を必要とするもの
維持	従来どおり進めていくもの
縮小	一定の成果を達成、必要性が薄れているなどの理由でコスト縮減を図るもの