

政策	1 グローバルロジスティクスの港	施策推進 責任者	企画調整室長 港営部長
基本施策	01 国際・国内海上輸送機能の強化		
個別施策	06 船舶の安全かつ円滑な入出港を確保する		

1. PLAN(目的・内容)

目的	サービスの対象者(誰のために)	港内を通行する船舶の運航者
	サービスの対象物(何を)	北航路、東航路、西航路及び中航路
	意図(どうい状態にしたいのか)	安全かつ円滑な船舶航行ができる
内容	現在の名古屋港の航路水深(東航路)は15mですが、大型コンテナ船がコンテナを満載して入出港するには十分ではありません。また、東航路においては大型船の航行が集中することから航行管制時間が長くなっています。このため、航路水深・幅員などのハード面及び管制基準・航行制限などのソフト面の両面から対策を講ずることにより、安全かつ円滑な船舶航行ができるようにしていきます。	
	目標	入港船舶の増加を図ります。

成果指標	実績等	年・年度	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25	目標 平成25	指標の説明(式)
	実績	千トン	239,012	212,615	231,570	232,726	234,680	233,194	242,000	
入港船舶総トン数	達成率	%	98.8	87.9	95.7	96.2	97.0	96.4		目標値は、直近(平成19年)の最高実績値への回復を目指して設定(暦年表記)
	実績	件	0	0	1	0	0	0	0	伊勢三河湾区の1万総トン以上の船舶を対象(年度表記)
大型船舶の海難事故件数	達成度	○/×	○	○	×	○	○	○		
	実績等									目標達成に影響する外的要因等 世界の景気動向による貨物量の減少

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			平成25年度までの状況※1	事務事業※2	成果※3	コスト※4	備考(判断の理由等)
					上段:指標達成状況 下段:事業費(千円・人件費込)												
◎	(企画調整室) 計画担当	航路配置計画の策定(港湾計画の策定)(個06事01)	港湾計画変更に伴う施設配置や、近年の船舶の大型化などに対応した船舶交通を想定し、その安全性や効率性を定量的に検証し、港内の船舶交通を円滑にするために適切な航路配置を検討するものです。	策定進捗率(%)	18.5	21.4	24.3	27.1	35.7	42.9	133,695	100 累計(H25)	遅れ	統合	→	・社会情勢の変化等を踏まえ、これまで取りまとめた基本方針や施策展開等の検証を行っていただくため。(H25→H27に延伸) ・港湾計画の策定に係る事業として統合。	
					3,508	3,433	8,198	8,411	38,683	71,462							
◎	(企画調整室) 事業担当	東航路整備事業(個06事02)	整備主体である国土交通省と、予算及び工程管理に関する協議を行います。規模:増深-15m→-16m、拡幅500m→580m	事業進捗率(%)	59.1	75.6	82.3	85.7	89.4	97.2	6,260,802	100 累計(H26)	やや遅れ	延伸	→	平成25年度において航路増深にかかる関係者調整が必要となったため目標年度を延伸しましたが、引き続き、船舶の大型化に対応して、安全かつ円滑な船舶入出港を確保する必要があるため。(H26→H27に延伸)	
					2,526,449	1,832,087	588,690	302,586	324,233	686,757							
	(港営部) 海務課	船席指定事務(個06事03)	入港する船舶に対し、貨物、船型等に合致した船席指定及び係留位置の調整を行います。	適正な船席指定率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	403,165	100 (継続)	順調	継続	→	適正に業務が行われているため。	
					78,930	77,238	58,943	65,943	62,105	60,006							
	(港営部) 海務課	無線通信事務(個06事04)	名古屋港入出港船舶と国際VHF無線電話(ボートラジオ)により通信を行い、本船動静情報の入手や水先人、タグボート、係留施設、荷役状況等の情報提供を行います。	適正な通信対応回数率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	374,535	100 (継続)	順調	継続	→	適正に業務が行われているが、他港の状況も参考にし、利用者のニーズにあった効率的な対応が必要であるため。	
					63,244	61,941	61,294	62,182	62,796	63,078							
	(企画調整室) 事業担当	庄内川泊地整備事業(個06事05)	整備主体である国土交通省との予算及び工程管理に関する協議を行います。	事業進捗率(%)	99.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	3,132,206	-(継続)	順調	継続	→	引き続き、港湾機能の維持・保全を図る必要があるため。	
					484,560	521,863	433,866	537,396	361,513	793,008							
施策コスト(事業費合計)					3,156,691	2,496,562	1,150,991	976,518	849,330	1,674,311	10,304,403						

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。

※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

「継続」、「統合」、「延伸」の事務事業のみ※3、※4を記入

※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

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	→	→	・現政策体系のもと、航路の増深や拡幅を進めてきましたが、船舶の大型化は進展しており、次期政策体系においても、航路整備等を着実に進める必要があるため。
コスト※4			
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)			
・航路配置計画の策定(港湾計画)については、これまでに取りまとめた基本方針や施策展開の検証などを行い、平成27年度の改訂を目標に取り組んでいきます。 ・大型化する船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、今後も引き続き、関係者調整を図り、着実な整備を図っていきます。			

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"> ・航路配置計画の策定(港湾計画の策定)については、パブリックコメント等を実施し、基本計画の方針、施策展開について検討しましたが、国の新たな成長戦略や総物流施策大綱など、将来動向を見極めながら計画内容を検証していくこととしたため、平成25年度の改訂は行いませんでした。 ・東航路整備事業は、平成22年12月に拡幅工事が完了しました。引き続き、航路の増深整備を行っております。 ・庄内川泊地整備事業につきましては、順調に流入土砂の浚渫を行っております。 ・無線通信事務については、平成23年度から新たに恒常的な混雑が見られる鍋田ふ頭CT利用船舶が航路内及び岸壁周辺海域において、停船することなく安全かつ円滑に航行できるよう定めた特定運用(水域利用調整業務)を開始しました。 ・名古屋港無線局の見直しについては、行財政改革計画2013の中で3ヶ年かけて取り組むものとして整理し、平成25年度は業務委託の方向性を取りまとめました。 	<ul style="list-style-type: none"> ・航路配置計画の策定(港湾計画の策定)については、平成27年度の改訂を目標に取り組んでいく必要があります。 ・東航路や庄内川泊地の整備事業は、安全かつ円滑に船舶の航行ができるよう着実に整備を進める必要があります。
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。	