

個別施策管理シート 対象事業年度 平成 24 年度

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
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。							目標達成に影響する外的要因等	
成果指標	年度 実績等	H20	H21	H22	H23	H24	目標 H24	指標の説明(式)	
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	3,089	目標値は、直近(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		
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 41.3	67.4 37.2	78.3 40.7	79.7 40.0	84.8 40.4	79.0 48.0	
	達成率	%	76.0 86.0	85.3 77.5	99.1 84.7	100.8 83.3	107.3 84.2		

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22年度	平成23年度	平成24年度	目標値 (年度)	平成24年度実施事業に基づく評価結果				
					実績	実績	実績見込み		平成24年度 末までの 状況 ※1	平成25年度以降の取組の方向性 事務事業 ※2	成果 ※3	コスト ※4	備考(判断の理由・目標年次の変更等)
					上段: 指標達成状況								
	(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免額(千円)	216,281	224,612	190,592	224,612 (継続)	順調	継続	➡	➡	他港湾との競争上必要と思われるため。
	(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(%)	78.3	79.7		79.0 (継続)	完了				
	(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)	1.85			1.88 (H22)	完了				
	(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いのあった海外生産の完成自動車の台数(台)		91,051	149,733	100,000 (継続)	順調	継続	↗	➡	目標値を超えているが、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)	48,031	4,310	3,487						

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24年度の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)

平成25年度以降の取組の方向性		平成25年度取組の方向性の判断の理由(本組合財政収支への影響の考察を含む※5)	
区分	成果※3	コスト※4	
拡大維持縮小	↗	➡	・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、成果を拡大としますが、コストは厳しい財政状況を踏まえ維持とします。

	今後の展開方向(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、引き続き他港湾の状況を的確に把握して、必要な施策を実施していくことが必要と思われます。	

前年度の評価結果を踏まえて取り組んだ内容と現状における課題認識	
<ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブ施策については、他港湾においても同様な施策を実施していることを確認するとともに、現施策を引き続き実施しました。 ・タイからの完成自動車の輸入は、24年度半ばからであり、今後の取扱いはさらに増えていくものと考えられます。 	
構成事務事業の適正性(構成される事務事業で個別施策の目標を達成できているかどうか。できていない場合は改善策を記入)	
<ul style="list-style-type: none"> ・事務事業の構成は適正です。 	