

個別施策管理シート 対象事業年度 平成 24 年度

個別施策10

| | | | |
|------|---------------------|-------------|--------|
| 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 |
| 基本施策 | 02 ロジスティクスハブ機能の強化 | | |
| 個別施策 | 10 臨海部道路ネットワークを充実する | | |

1. PLAN(目的・内容)

| | | |
|----|--|--|
| 目的 | サービスの対象者(誰のために) | 港運、荷主、トラック事業者 |
| | サービスの対象物(何を) | 名古屋港周辺の幹線道路、臨港道路 |
| | 意図(どういう状態にしたいのか) | 渋滞が緩和され、円滑に貨物輸送ができる |
| 内容 | 名古屋港周辺の幹線道路では、西部地区における交通量の増加により、慢性的な交通混雑が発生しています。また、臨港道路においては、コンテナターミナルを利用する大型トレーラーの渋滞が顕著となっています。このため、周辺の幹線道路ネットワークの構築や港内における交通混雑の緩和により円滑に貨物輸送ができるようにしていきます。 | |
| 目標 | 西部地区における主要交差点での渋滞緩和を図ります。 | 目標達成に影響する外的要因等 世界の景気動向による 貨物量の増減 |

| 成果指標 | 実績等 | 年度 | | | | | | | 目標 H26 | 指標の説明(式) |
|-------------------------|-----|-----|-----|------|-------|-------|------|-----|---|----------|
| | | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | | | | |
| 桜木大橋北交差点の渋滞長 (北向き左折) | 実績 | m | - | 420 | 250 | 1,350 | 330 | 250 | ・目標値は1回の青信号の通行量から設定 ・達成率は19年度値(上段から590、420、550)を基準とした目標値に対する解消率 ・実績値は翌年度当初に計測 | |
| | 達成率 | % | - | 50.0 | 100.0 | - | 84.6 | | | |
| 桜木大橋北交差点の渋滞長 (東向き直進) | 実績 | m | - | 280 | 20 | 350 | 240 | 210 | | |
| | 達成率 | % | - | 66.7 | 190.5 | 33.3 | 85.7 | | | |
| 楠1交差点の渋滞長(北向き右折) | 実績 | m | - | 150 | 200 | 750 | 340 | 120 | | |
| | 達成率 | % | - | 93.5 | 81.4 | - | 48.8 | | | |

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 | 備考(判断の理由・目標年次の変更等) | | |
| | | | | | 上段: 指標達成状況 | | | | | | | 事務事業※2 | 成果※3 |
| ○ | (企画調整室) 計画担当 | 道路ネットワーク計画の策定(港湾計画の策定)(個10事01) | 交通のボトルネックの解消や、コンテナ貨物の増加による港湾関連車両の分散化など、既存施設の有効活用を含めた効率的な道路ネットワーク体系の調査・検討を行います。 | 策定進捗率(累計)(%) | 34.0 | 38.0 | 50.0 | 100 累計 (H25) | やや遅れ | 継続 | ↗ | ➡ | 環境変化に対応した港湾のマスタープランである港湾計画の改訂に向けて着実に取り組むため。 |
| | (企画調整室) 計画担当 | 広域幹線道路網整備の支援(個10事02) | 関係機関と連携し、国への要望活動に参加します。 | 要望道路の事業化(件) | 0 | | | - (継続) | 休廃止 | | | | |
| | (企画調整室) 事業担当 | 飛島ふ頭道路(改良)整備事業(個10事03) | 円滑な車両走行を確保するとともに飛島ふ頭へのアクセスの定時性を確保するため、臨港道路を整備します。 | 事業進捗率(%) | | | | 100 累計 (H20) | 完了 | | | | |
| ○ | (企画調整室) 事業担当 | 鍋田ふ頭道路(進入)整備事業(個10事04) | 鍋田ふ頭における物流の効率化を図るため、臨港道路を整備します。 整備内容: 道路整備(延長2.3km、幅員3.5m×4車線) | 事業進捗率(累計)(%) | 45.0 | 51.0 | 58.3 | 100 累計 (H27) | 順調 | 継続 | ➡ | ➡ | 貨物量の増加に伴い交通量が増加しており、引き続きコスト削減に留意しながら事業を進めるため。 |
| | | | | 施策コスト(事業費合計) | 480,708 | 467,251 | 576,941 | | | | | | |

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 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑な貨物輸送の実現に向けて成果を拡大としますが、コストについては、計画通りに進める必要があるため維持とします。 |
| 拡大維持縮小 | ↗ | ➡ | |
| 今後の展開方向(新規事業の創出、事務事業の見直し等) | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 飛島ふ頭と鍋田ふ頭間の渋滞の緩和を図るため、新たな道路機能の拡充などの道路ネットワーク計画の港湾計画の策定に関しては、早期に関係者との調整を行い、25年度を目標に取り組んでいきます。 鍋田ふ頭道路(進入)は、27年度の完成を目標に、引き続きⅡ期線の整備に着手に取り組みます。 | | | |

3. CHECK(個別施策全体における取組状況と課題)

| | |
|--|--|
| 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"> 道路ネットワーク計画の策定(港湾計画の策定)については、計画素案の検討を行いました。関係者との調整が整っていないため、引き続き25年度の改訂を目標に取り組んでいく必要があります。 円滑な貨物輸送の実現を目指し、鍋田ふ頭道路(進入)は、Ⅰ期線事業(暫定2車線)が24年度に完成しました。 成果指標における各交差点の渋滞長は、24年度末の鍋田ふ頭進入道路の供用の効果も考えられ、23年度に比べ全体的に渋滞長は減少しているものの、まだ依然として目標値には達していないため、渋滞緩和の新たな対策が必要と考えられます。 | |
| 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"> 事務事業の構成内容は概ね適正です。 | |