

平成23年度 個別施策管理シート

個別施策05

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(どういった状態にしたいのか)	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	H19	H20	H21	H22	目標 H24	指標の説明(式)
インセンティブの利用実績	実績 隻	3,037	2,916	2,794	3,017	3,089	・目標値は、直近(H17)の最高実績値への回復を目指して設定
	達成率 %	98.3	94.4	90.4	97.7		
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 %	57.8 42.7	60.1 41.3	67.4 37.2	78.3 40.7	79 48	
	達成率 %	73.1 88.9	76.0 86.0	85.3 77.5	99.1 84.7		

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	事務事業名 (コード)	事務事業の概要	主な成果指標 又は活動指標 (単位)	成果・事業費(千円・人件費込)			目標値 (年度)	H22年度事業に基づく評価結果(及びH23年度評価時点までの状況変化も反映)					
					H21	H22	H23		H22年度 末までの 状況 ※1	H23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)	
					実績 決算額	実績 決算見込額	目標 予算額			事務事業 ※2	成果 ※3	コスト ※4		
	(港営部) 港営課	港湾施設等使用料の低減化(1010501)	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免額(千円)	179,687 2,575	216,281 2,544	216,281 2,630	216,281 継続事業	順調	継続	➡	➡	特殊事例(緊急対策など)を恒常的なインセンティブへ取り込む必要もあり、ある程度のコスト増は不可避であるため。	
	(港営部) 港営課	港湾手続の統一化・簡素化(1010502)	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(%)	67.4 2,544	78.3 848	79.0 877	79 継続事業	順調	継続	➡	➡	ほぼ目標値に達してきているため。	
	(企画調整室) 調整担当	名古屋港緊急対策の実施(1010503)	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)	2.30 44,858	1.85 44,639		1.88 (H22)	完了					
○	(港営部) 港営課	完成自動車輸送の支援(1010504)	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。	インセンティブによる減免額(千円)			44,910 877	49,000 継続事業		継続	↗	➡	新たな物流を名古屋港に定着させるため、積極的な取組が必要であるため。	
				施策コスト (事業費合計)	49,977	48,031	4,384							

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「継続事業」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H24年度の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)

H23年度以降の取組の方向性	平成23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)		
取組の方向性	成果※3	コスト※4	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際間競争のみならず、国内間(地方港含む)での競争も激化しており、入港船舶・取扱貨物確保のために競争力のあるコスト・サービスの提供が必要であるため、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。</li> </ul>
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"> <li>インセンティブ施策については産業ハブ港の進捗を睨みつつ、財政的な限界もあるが、順次コンテナ以外の船舶・貨物についても支援していくことが必要と思われます。</li> </ul>			

3. CHECK(個別施策全体における取組状況と課題)

平成22年度行政評価のACTION(取組の方向性)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"> <li>名古屋港緊急対策の効果および財政負担を検証し、「港湾施設等使用料の低減化」の中に取り込みました。</li> <li>東日本大震災対策として、利用者の要望により、完成自動車輸送の支援を実施しました。</li> <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>	
構成事務事業の適正性(事務事業の構成内容が妥当かどうか。問題がある場合は具体的な修正案を記入)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>事務事業の構成は適正です。</li> </ul>	

