

平成23年度 個別施策管理シート

個別施策06

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	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(どういう状態にしたいのか)	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、超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。						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	
成果指標	年・年度 実績等	H19	H20	H21	H22	目標 H24	指標の説明(式)	
入港船舶総トン数	実績	千 トン	241,784	239,012	212,615	231,570	242,000	目標値は、直近(H19)の最高実績値への回復を目指して設定(暦年表記)
	達成率	%	99.9	98.8	87.9	95.7		
大型船舶の海難事故件数	実績	件	0	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)
	達成度	○/×	○	○	○	○		

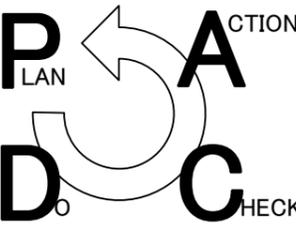
2. Do(個別施策を構成する各事務事業の取組内容と今後の方向性)

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	
○	(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)(1010601)	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(累計)(%)	30	34	54	100 (H25)	遅れ	継続	↖	➡	・物流の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準備する必要があるため。 ・目標年度を23年度から25年度に変更しました。
	(企画調整室) 事業担当	東航路整備事業(1010602)	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(累計)(%)	75.6	82.3	85.7	100 (H26)	順調	継続	➡	➡	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。
	(港営部) 海務課	船席指定事務(1010603)	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	100	100	100 継続事業	順調	継続	➡	➡	適正に業務が行われているため。
	(港営部) 海務課	無線通信事務(1010604)	名古屋港入出港船舶と国際VHF無線電話(ポトラジオ)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	100	100	100 継続事業	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と思われるため。
				施策コスト (事業費合計)	1,977,233	709,775	433,711						

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"> 依然として船舶の大型化傾向は進展しており、航路の増深・拡幅は喫緊の課題であるため、成果を拡大とします。 事務事業にコスト縮小のものがありますが、相対的な割合が小さいため全体としては維持とします。
	↖	➡	
今後の展開方向(新規事業の創出、事務事業の見直し等)			
 <ul style="list-style-type: none"> 航路配置計画の港湾計画の策定に関しては、目標年次を新たに25年度に設定し、準備を進めていきます。 			

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"> 船席指定に関しては、22年度から3名当直を2名当直に移行しました。 名古屋港無線局のあり方について、26年度末を目処に検討を進めています。 航路管制が総トン数から長さ(全長)に変更され、東航路の管制基準が緩和されました。 航路配置計画の策定(港湾計画の策定)については、国の港湾行政の指針となる基本方針が策定されるなど作業環境が整ってきたため、順次対応していく必要があります。 	
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"> 事務事業の構成内容は概ね妥当です。 	