

| | | | | | |
|-------|--------------------------|--|-----|-----------------|-------|
| 政策名 | 1グローバルロジスティクスの港 | | 責任者 | 企画調整室 計画担当課長 | 連携担当課 |
| 基本施策名 | 02ロジスティクスハブ機能の強化 | | | | |
| 個別施策名 | 10臨海部道路ネットワークを充実する | | 連絡先 | 052-654-7911 | |
| 事務事業名 | 01道路ネットワーク計画の策定(港湾計画の策定) | | | | |

1 PLAN(目的・概要)

| | | | |
|----|--|----------|--|
| 目的 | 道路ネットワーク計画を策定し、港湾計画に位置づけ、事業化につなげます。 | 事業期間 | 平成17~25 [※] 年度 <small>※「その他特記事項」参照</small> |
| 概要 | 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。 | 根拠法令・要綱等 | 港湾法第3条の3 |
| | | 実施義務 | <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 |

2 DO(実施)

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|--------|-------|-------|-------|-------|---------|--|---|
| 22年度の実施内容 【及び23年度の実施予定】 | ・21年度に引続き、道路ネットワークについて港湾計画に位置付けるための検討及び協議・調整を行いました。 | | | | | | | | |
| 活動指標 | 年度 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 最終目標 25 | 備考(指標の算定方法など) | |
| 港湾計画の策定 手続きの進捗管理 | 単位 | 目標 | 1.0 | 1.3 | 0.7 | 2.0 | 1.0 | (累計)5 | 以下の変更手続きにおける実施工程数を合計します。 ①基本計画の作成、②予測・検証、③委員会による合意形成、④名古屋港審議会への諮問・答申、⑤国の交通政策審議会への諮問・答申及び公示 |
| | 工程 | 実績 | 1.0 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | | | |
| | 単位 | 目標 | | | | | | | |
| | | 実績 | | | | | | | |
| 事業費 | 千円 | 24,095 | 0 | 0 | 7,350 | 3,000 | | 事業費については、港湾計画改訂にかかる費用を一式で計上しており、港湾計画の策定にかかる各事務事業シートでは同額を計上しています。 | |
| 人員 | 正規職員 | 人 | 0.30 | 0.30 | 0.20 | 0.30 | 0.30 | | |
| | 嘱託職員 | 人 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | |
| 人件費相当額 | 千円 | 2,606 | 2,631 | 1,716 | 2,544 | 2,630 | | | |
| 事業費・人件費の合計 | 千円 | 26,701 | 2,631 | 1,716 | 9,894 | 5,630 | | | |

3 CHECK(検証)

決算ベース(H22は見込) ← → 予算ベース

| | | | | | | | | | |
|-------|--------------|----------------------------|--|------|------|------|---------|---------------|---|
| 成果指標 | 年度 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 最終目標 25 | 備考(指標の算定方法など) | |
| 策定進捗率 | 単位 | 目標 | 20.0 | 26.0 | 14.0 | 40.0 | 20.0 | (累計)100 | 港湾計画の策定手続きの実施工程を把握することで事業の進捗度をみます。進捗率は手続きの実施工程数÷予定工程数で算出します。 |
| | % | 実績 | 20.0 | 6.0 | 4.0 | 4.0 | | | |
| | 達成率(%) | 100.0 | 23.1 | 28.6 | 10.0 | | | | |
| | 単位 | 目標 | | | | | | | |
| | | 実績 | | | | | | | |
| | 達成率(%) | | | | | | | | |
| 観点 | 課題の有無 | 現状の「見える化」 | | | | | | その他特記事項 | |
| 必要性 | 組合関与の必要性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | ・港湾計画の策定は港湾法により実施が義務付けられている事務事業です。 | | | | | | ※港湾計画の策定については、東日本大震災の影響により、企業活動の将来動向が不透明であることによる貨物推計時期の見極め、改訂作業に考慮すべき事項として港湾運営会社の動向や国際産業ハブ港としての方向性(長期構想の見直し等)の整理が必要であるため。 |
| | 目的・水準の妥当性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | | | | | | | |
| 有効性 | 利用者などの対象者ニーズ | 有・ <input type="radio"/> 無 | ・港湾計画の策定については、東日本大震災の影響から、企業活動の将来動向が不透明であることによる貨物推計時期の見極め、策定作業に考慮すべき事項である港湾運営会社の動向などを見極めるため、成果の目標に達成しておらず、進捗が遅れています。 | | | | | | |
| | 成果の達成度 | 有・ <input type="radio"/> 無 | | | | | | | |
| 効率性 | 内容の妥当性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | ・港湾計画の策定は港湾法により実施が義務付けられており、港湾管理者が定めなければならないことから、実施主体として適正です。 | | | | | | |
| | 実施主体の妥当性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | | | | | | | |
| | 受益者負担の適正性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | | | | | | | |
| | 経済性 | 有・ <input type="radio"/> 無 | | | | | | | |

4 ACTION(取組)

| | | | |
|---------------------------|-----------|-----|---|
| 今後の事務事業の方向性 | 今後の取組の方向性 | | 今後の取組の方向性の判断理由 |
| 継続 | 成果 | コスト | 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。 |
| | 拡大 | 維持 | |
| 今後の取組内容(改善策、スケジュールの建て直し等) | | | |

名古屋港の港湾計画(平成12年改訂)は、目標年次(平成20年代前半)を迎え、取扱貨物量が目標貨物量を大幅に超過したことや、国から港湾計画を策定するための基準となる基本方針が公表されるなど、港湾を取り巻く環境変化に迅速に対応するため、港湾計画改訂の対応が必要となっています。よって、港湾計画の改訂については、手続きの開始時期を関係者と調整し、経済状況を見極めながら、港湾計画改訂調査など、実施可能なものから作業を進め、平成25年度の改訂に向けて取り組んでいく予定です。