

政策名	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
基本施策名	01国際・国内海上輸送機能の強化		
個別施策名	01次世代高規格コンテナターミナルを形成する		

### 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、認定運業者、荷主					
	サービスの対象物(何を)	飛島ふ頭南側コンテナターミナル(特定国際コンテナ埠頭)					
	意図(どういう状態にしたいのか)	コスト・サービス水準が向上し、基幹航路(北米・欧州航路)を中心とした十分な活用がされる					
内容	名古屋港は背後のものづくり産業の好調さを反映し、既存コンテナターミナルが大変混雑してきたため、飛島ふ頭南側の次世代高規格コンテナターミナルを早期に供用し、全体のコンテナ取扱能力を高めていきます。また、コスト・サービス水準を向上させて国際競争力のあるコンテナターミナルを形成し、基幹航路の維持拡充を図っていきます。						
	目標	飛島ふ頭南側コンテナターミナルの整備を推進し、当該ターミナルでの外貨コンテナ取扱個数100万TEU(平成20年値:29.5万TEU)を目指します。	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				
成果指標名		単位	実績			目標	指標の説明(式)
			H19年	H20年	H21年		
飛島ふ頭南側コンテナターミナル(計画3バース)の外貨コンテナ取扱個数	実績目標	万TEU	32.4	29.5	32.0	100	H26年目標 伊勢湾スーパー中核港湾育成プログラムに基づく目標値
	達成率	%	32.4	29.5	32.0		
飛島ふ頭南側コンテナターミナル(TS1・TS2)の寄港航路数(2バース体制を基に設定)	実績目標	航路	4(4)	7(7)	8(7)	10(10)	H22年目標 括弧内は「基幹航路」数実績
	達成率	%	40.0	70.0	80.0		

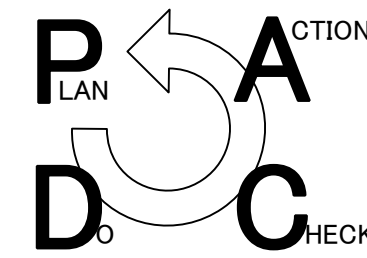
### 2. DO(個別施策を構成する事務事業の今後の方向性)

重点化	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 (目標年度)	21年度 末まで の状況	今後の方向性		判断の理由	
				H19年度	H20年度	H21年度	H22年度			事務事業 の 方向性	取組の方向性		
				実績		目標					成果		コスト
		決算額		決算見込額		予算額							
○	飛島ふ頭南側コンテナターミナル利用促進の支援(1010101)	特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会及び名古屋港分会を開催し、飛島コンテナ埠頭(株)、国、船会社等と、飛島ふ頭南側コンテナターミナルの利用促進を行います。	飛島ふ頭南側CTへの寄港航路数(航路)	4	7	8	10	10(H22) 継続事業	順調	継続	➡ ➡	環境変化を確実に把握し、実効性ある事務事業として実施していくべきものであるため。	
	特定国際コンテナ埠頭認定運業者の支援(1010102)	飛島ふ頭南側コンテナターミナル(特定国際コンテナ埠頭)の認定運業者である飛島コンテナ埠頭(株)に対する岸壁の直接貸付及び荷さばき施設整備にかかる無利子貸付金等について調整を国や飛島コンテナ埠頭(株)等と行います。	無利子貸付執行率(%)(上段:単年度、下段:累計)	23.5 47.6	39.1 86.7	0.9 87.6	4.5 92.1	100 (H23)	やや遅れ	継続	➡ ➡	自動化システムの増強時期を見極めながら実効性ある支援を行っていく必要があるため。	
	飛島ふ頭南側コンテナターミナル第2バース(岸壁)整備事業(10101014)	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調整を行います。	事業進捗率(%)	87.0	100.0			100 (H20)	完了				
◎	飛島ふ頭南側コンテナターミナル整備事業(1010106)	整備主体である国土交通省との予算及び工程管理に関する協議を行います。 規模:延長400m、水深-16m(第1バース)	事業進捗率(%) (上段:単年度、下段:累計)	0.0 81.9	0.9 82.8	0.6 83.4	0.3 83.7	100 (H26)	遅れ	継続	➡ ➡	環境変化と需要をよく踏まえて、関係者調整を図りながら、目標年度に合わせたスケジュールで進めていくことが適切であるため。	
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。				施策コスト(事業費合計)	5,483,539	4,379,570	104,899	285,236					

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年度の間目標として設定しています。

### 4. ACTION(取組)

取組の方向性				
成果	拡大		○	
	維持			
	縮小			
		縮小	維持	拡大
		コスト		
判断の理由				
施設整備に向けた状況が厳しさを増していますが、名古屋港の強みである官民の強い連携、自動化システムを活かして、高水準のコスト・サービスを提供する国内のモデルケースとしての実績を示すことで成果の拡大を図る必要があるため。				



### 3. CHECK(個別施策の実現に向けた今後の展開方向)

現状における課題認識	
<ul style="list-style-type: none"> <li>飛島ふ頭南側コンテナターミナル(以下、「飛島南側CT」)は、スーパー中核港湾のモデルバースとして整備してきましたが、国の国際コンテナ戦略港湾の選定により、国内東西港への国の集中投資で貨物の流動化が懸念されます。</li> <li>21年度の港全体外貨取扱個数は、20年秋以降の世界同時不況の影響で大幅に減少したものの、飛島南側CTでは一時的な落ち込みを除き、貨物量の維持、そして増加を図っています。</li> <li>ただし、これは同ふ頭内東側のCTからの航路シフトによる要因が大きく、構成事務事業の成果と捉えにくく、事務事業の効果による施策実現が目に見える形として現れていません。</li> <li>第1バースの未着工分50mの岸壁整備事業は、26年度に目標年度を延伸して調整中です。</li> <li>第3バースの事業化も未定であり、施策の指標とする3バース体制での100万TEUの取扱達成は、厳しい状況となっています。</li> </ul>	
構成事務事業の適正性 (事務事業の構成内容の妥当性)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>上記のとおり、流動的な状況が多く、現状での具体的な構成事務事業の過不足が測りにくくなっていますが、構成事務事業として概ね妥当と考えます。</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>国の施策展開に比べられる準備をしつつ、国際戦略港湾選定過程のなかで地元関係者と議論してきた施策案について、できる部分について取組を進めていく必要があると考えます。</li> <li>ただし、上記取組は、厳しい財政状況を踏まえて、需要を的確に把握し、過剰な投資が先行しないよう十分配慮します。</li> <li>第1バースで未着工の延長50m部分の岸壁整備により、ターミナル機能の拡充に向けた関係者調整を進めていきます。</li> <li>第3バースについては、現在整備中の鍋田ふ頭の第3バースに続き事業化する計画ですが、需要を見極め、財政状況及び関係者意見を踏まえた慎重な判断を行っていきます。</li> <li>IT自動化ターミナルである飛島ふ頭南側CTの機能を十分発揮し、コスト・サービス水準を向上させていくため、引き続き利用促進を図り、基幹航路の維持・拡充に努めていきます。</li> </ul>	