

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 港営部長
基本施策名	01国際・国内海上輸送機能の強化		
個別施策名	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)	コンテナ船定期航路					
	意図(どういう状態にしたいのか)	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、名古屋港は世界各地へ積み替え無しにダイレクトに輸送できる国際コンテナ港湾として今後も機能していかなければなりません。そのため、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、コンテナ船定期航路に継続利用されるようにしていきます。						
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					
成果指標名		単位	実績			目標	指標の説明(式)
			H19年	H20年	H21年	H24年	
インセンティブの利用実績	実績目標	隻	3,037	2,916	2,794	3,089	
	達成率	%	98.3	94.4	90.4		
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	実績目標	%	57.8 42.7	60.1 41.3	61 46	65 48	
	達成率	%	89 89	92 86	94 96		

2. DO(個別施策を構成する事務事業の今後の方向性)

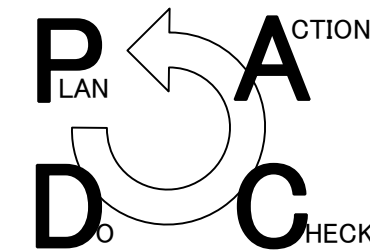
重点化	事務事業名(コード)	事務事業の概要	主な成果指標 又は活動指標 (単位)	成果・事業費(千円・人件費込)				目標値 (目標年度)	21年度 未までの 状況	今後の方向性		判断の理由		
				H19年度	H20年度	H21年度	H22年度			事務事業 の 方向性	取組の方向性			
				実績 決算額	実績 決算見込額	目標 予算額	目標 予算額				成果		コスト	
	港湾施設等使用料の低減化 (1010501)	日曜荷役船や大型船等などに対して、入港料及び係留施設使用料の減免を行います。	インセンティブによる減免額 (千円)	130,918 2,606	156,414 2,631	179,687 2,575	156,414 2,633	156,414 継続事業	順調	継続	→	⇩	収入減となる事業であり、財政負担とのバランスを図りながらコストについて削減していく必要があるため。	
○	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の導入(※)を検討することによって、利用者が手続きをしやすくなり、港湾手続の利便性を向上させます。(※H21.10.30導入済み)	入出港手続のEDIによる申請割合 (%)	57.8 2,606	60.1 2,631	67.4 2,575	68 2,633	68 継続事業	順調	継続	↗	→	利用率をあげるために利用者への積極的なPRや利用の働きかけが必要であるため。	
	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、各種施策を実施しています。	基幹航路における貨物量に対する航路数(航路/10万TEU)	1.88 1,754	2.17 44,858	2.30 43,878	1.88 (H22)	1.88 (H22)	順調	終了	↘	↘	経済、貿易の改善状況に鑑み、22年度にて「緊急対策」としての取り組みを終了することが妥当と見込まれるため。	
			施策コスト (事業費合計)	5,212	7,016	50,008	49,144							

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(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				
競争力強化及び港湾経営の観点から積極的に取り組むべき施策であり、着実な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"> インセンティブ施策の効果は検証がしにくいですが、自主財源である使用料収入が落ち込む中、実質収入減となるその拡充は慎重に取り組む必要があります。ただし、競争力強化の観点から必要な施策であり、他港湾の状況を十分把握し、他港湾よりサービス低下とならないようにする必要があります。 施設の民営化が進む中、港湾管理者の施策が民間ターミナルの経営の障害とならないよう考慮する必要があります。 名古屋港緊急対策については定量的な評価は難しいものの、基幹航路数も維持されており一定の効果を得られていると考えられます。ただし恒久的な実施については本組合の財政状況も勘案する必要があります。 	
構成事務事業の適正性 (事務事業の構成内容の妥当性)	
<ul style="list-style-type: none"> インセンティブ施策には財政的限界もあり、これを主とするだけでは施策目的が十分に実現できない恐れがあるため、港湾管理者単独ではなく関係者とも連携しながらの施策推進を図っていく必要があります。 	
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"> 2008年秋の世界同時不況に端を発する名古屋港緊急対策は、経済、貿易状況に鑑み「緊急対策」としての取り組みを終了予定とします。ただし、急速な円高動向など今後の港湾を取り巻く環境変化を適確に捉えながら、その必要性を見極めつつ対応を図っていきます。 名古屋港がコンテナ、バルク、完成自動車などを取り扱う総合港湾としての国際競争力を強化していくためにも、港湾管理者が行うインセンティブ施策のほか、広く関係者・港内事業者等との連携を図る施策についても積極的に検討、調整していきます。 	