

事務事業名		コンテナ定期航路利用促進事業		<input checked="" type="checkbox"/> 実施計画登録事業	<input type="checkbox"/> 総合戦略登録事業
政策体系	政策名	04 潤いに満ちた快適な都市環境の創造		事業期間	
	施策名	21 交通・港湾物流ネットワークの充実		<input type="checkbox"/> 単年度のみ <input checked="" type="checkbox"/> 単年度繰返 (開始 H26 年度～) <input type="checkbox"/> 期間限定複数年度 【計画期間】 ↓ 年度～ 年度 ※全体計画欄の総投入量を記入	
	基本事業名	03 港湾取扱貨物の確保		予算科目 会計 款 項 目 事業 01 08 04 01 10	
根拠法令				事務事業区分	
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課		A 政策事業 B 施設整備	
	課長名	伊藤 喜久雄		C 施設管理 D 補助金等	
	係名	港湾振興係	電話 0192-27-3111	E 一般(A～D以外)	
	担当者	新沼 篤	内線 118		

事務事業の概要(具体的なやり方、手順、詳細。期間限定複数年度事業は全体像を記述)		全体計画(※期間限定複数年度のみ)	
・コンテナ定期航路を利用する荷主企業、コンテナ陸上輸送を行う集荷業者、コンテナ定期航路を運航する船舶運航事業者に対し補助金を交付する。 ・補助内容は、 [利用奨励]新規利用荷主に対し、コンテナ1個あたり2万円の補助金を交付する。(1荷主、年間60万円を限度とする) [利用拡大]利用荷主に対し、年度内の利用について50TEUを1口とし、1口あたり10万円、1年度あたり10口まで交付する。 [ベスカーゴ利用奨励補助]利用荷主に対し、年度内の利用について500TEUを1口とし、1口あたり150万円、1年度あたり4口まで交付する。 [集荷促進]大船渡港と他市町村間の実入りコンテナ輸送取扱数に応じ、補助金を交付する。 [定期航路維持促進] 船舶運航事業者に対し、運航に要する経費の一部を補助する。		総投入量(千円) 事業費 国庫支出金 都道府県支出金 地方債 その他 一般財源 事業費計(A) 0 人件費 正規職員従事人数 延べ業務時間 人件費計(B) 0 トータルコスト(A)+(B) 0	

1 現状把握の部(DO)

(1) 事務事業の目的と指標		⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
① 手段(主な活動)		名称 単位	
前年度実績(前年度に行った主な活動)		ア 補助金利用コンテナ個数(荷主) 個	
補助金の交付		イ 補助金利用集荷コンテナ個数(集荷業者) 個	
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		ウ 寄港回数 回	
前年度と同じ		⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)	
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等		名称 単位	
コンテナ航路の利用荷主、集荷業者、船舶運航事業者		カ コンテナ航路利用コンテナ個数 個	
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		キ コンテナ航路利用荷主企業 社	
大船渡港に係るコンテナ定期航路を利用してもらう。		ク 船舶運航事業者数 社	
④ 結果(基本事業の意図: 上位の基本事業にどのように貢献するのか)		⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
貿易が拡大し、大船渡港背後圏域の経済交流が活発化する。		名称 単位	
		サ コンテナ貨物取扱量(実入り) TEU	
		シ	
		ス	

(2) 総事業費・指標等の推移

投入量	事業費	財源内訳	年度	27年度(実績)	28年度(実績)	29年度(実績)	30年度(実績)	元年度(実績)	2年度(実績)
			単位						
投入量	事業費	国庫支出金	千円						
		都道府県支出金	千円						
		地方債	千円						
		その他	千円						
		一般財源	千円	12,755	15,548	12,623	13,486	14,057	12,177
	事業費計(A)	千円	12,755	15,548	12,623	13,486	14,057	12,177	
	人件費	正規職員従事人数	人	1	1	1	1	1	1
	延べ業務時間	時間	108	108	108	108	108	108	
	人件費計(B)	千円	432	432	432	432	432	432	
	トータルコスト(A)+(B)	千円	13,187	15,980	13,055	13,918	14,489	12,609	
⑤活動指標	ア	個		253	324	300	192	206	191
	イ	個		644	536	452	444	132	0
	ウ	回		50	51	51	52	51	58
⑥対象指標	カ	個		831	858	943	1,003	1,406	1,395
	キ	社		20	23	26	21	18	22
	ク	社		1	1	1	1	1	2
⑦成果指標	サ	TEU		1,636	1,692	1,860	2,005	2,808	2,587
	シ								
	ス								

事務事業ID	1217	事務事業名	コンテナ定期航路利用促進事業
--------	------	-------	----------------

- (3) 事務事業の環境変化・住民意見等**
- ① この事務事業を開始したきっかけは何か？いつ頃どんな経緯で開始されたのか？
 H19に外資コンテナ航路の定期運航が開始された。これに伴い、集荷力の強化のため利用奨励補助金を創設した。H20、11月には制度を拡充し、利用拡大補助金、ベースカーゴ利用奨励補助金を創設した。H25.9月の国際フィーダーコンテナ航路の開港の際は、市外の貨物獲得のため、集荷促進補助金を創設した。また、H19の航路開設時に、船舶運航事業者の運航経費に対しても助成を行うこととしたものである。
- ② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは後期基本計画策定時と比べてどう変わったのか？
 震災前から、ベースカーゴの獲得が課題となっていた。当初、創設した利用奨励補助金は、トライアル利用や一定数量までの利用荷主には効果的であったが、ベースカーゴ獲得には効果が薄く、獲得に至っていない。このため、利用拡大補助金、ベースカーゴ利用奨励補助金を創設し、ポートセールスの強化を図ることとした。平成27年度に初めてベースカーゴ利用奨励補助金を交付し、コンテナ貨物集荷につながっている。集荷業者に対しては、集荷促進補助金を創設し、集荷意欲の向上を図っているが、交付対象に年数制限があることから、令和2年度の対象者は無しとなっている。船舶事業者に対しては、震災前に引き続き運航経費の一部を補助することにより、航路の安定化を図った。令和2年度には、新たに県内唯一の国内輸送項となる「内航コンテナ静脈輸送航路」が運航を開始している。
- ③ この事務事業に対して関係者(住民、議会、事業対象者、利害関係者等)からどんな意見や要望が寄せられているか？
 荷主等からは、東北地区のコンテナ航路が開港されている他港湾より有利な助成を求められている。船舶運航事業者からは、コンテナ貨物の確保を要請されている。

2 評価の部(SEE) * 原則は事後評価、ただし複数年度事業は途中評価

目的 妥当性 評価	① 政策体系との整合性 この事務事業の目的は当市の政策体系に結びつくか？意図することが結果に結びついているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている ⇒【理由】	定期航路の利用促進と、貨物の確保が図られ、また、コンテナ船運航の根幹をなす船舶運航事業者への支援を行うことにより、航路の維持安定が図られ、大船渡港の利用促進と港湾機能の活性化により、貿易拡大、経済活動の活性化につながる。
	② 公共関与の妥当性 なぜこの事業を当市が行わなければならないのか？税金を投入して、達成する目的は何か？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である ⇒【理由】	利用奨励・集荷促進については、貨物確保を図るため定期航路を開港している港湾の多くが採用している事業であり、他港湾との競争力を高めるためにも、港湾所在市として実施すべき事業と考える。航路維持促進についても、コンテナ定期航路の再開に向けて官民一体となって港湾施設設備の復旧やポートセールス活動などの取組みを進めてきたことから、航路の安定化のため行政として応分の関わりは必要である。
	③ 対象・意図の妥当性 対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 適切である ⇒【理由】	コンテナ航路の利用荷主が大船渡港の利用を拡大し、コンテナ貨物の取り扱い量を増やすことにより、経済活動が活発化するので妥当である。
有効性 評価	④ 成果の向上余地 成果を向上させる余地はあるか？成果の現状水準とあるべき水準との差異はないか？何が原因で成果向上が期待できないのか？	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある ⇒【理由】 <input type="checkbox"/> 向上余地がない ⇒【理由】	当該事業の実施のほか、定期的なポートセールス活動による、利用貨物の掘り起こし、確保が重要である。
	⑤ 廃止・休止の成果への影響 事務事業を廃止・休止した場合の影響の有無とその内容は？	<input type="checkbox"/> 影響無 ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 影響有 ⇒【その内容】	他港湾の多くが実施している事業であり、事業の廃止・休止は貨物の確保を図る上で支障となる。また、コンテナ船の定期運航中止になった場合、利用荷主は新たな物流ルートの開拓が必要となるなど混乱が生じることが予想される。
効率性 評価	⑥ 事業費の削減余地 成果を下げずに事業費を削減できないか？(仕様や工法の適正化、住民の協力など)	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】	コンテナ定期航路の利用促進、維持安定には、貨物の確保、航路の安定化が不可欠であることから、事業費の削減余地はないと考える。交通の利便性で他港と比較して不利となるケースも多いことから、貨物量増加のためにはコストを増加してでも企業への補助内容を充実させる必要がある。
	⑦ 人件費(延べ業務時間)の削減余地 やり方を工夫して延べ業務時間を削減できないか？成果を下げずに正職員以外の職員や委託でできないか？(アウトソーシングなど)	<input type="checkbox"/> 削減余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない ⇒【理由】	最低限の業務時間と考えられる。
公平性 評価	⑧ 受益機会・費用負担の適正化余地 事業の内容が一部の受益者に偏っていないか？不公平ではないか？受益者負担が公平・公正になっているか？	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある ⇒【理由】 <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である ⇒【理由】	広く利用企業を募り、貨物の確保、貿易拡大を図る観点から公平・公正と考える。また、運航サービスの維持安定という根幹を成す事業として不可欠と考える。

3 今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)

(1) 改革改善の方向性	(2) 改革・改善による期待成果																		
1 現状維持 ② 改革改善(縮小・統合含む) 3 終了・廃止・休止	左記(1)の改革改善を実施した場合に期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。(終了・廃止・休止の場合は記入不要)																		
(3) 改革改善を実現する上で解決すべき課題とその解決策又は特記事項等 コンテナ貨物取扱量の拡大を図り、利用促進に向けた他の事業と一体的に運用しながら、効果的なポートセールス活動による利用貨物の掘り起こしや確保に努める。	<table border="1"> <tr> <td></td> <td colspan="3">コスト</td> </tr> <tr> <td></td> <td>削減</td> <td>維持</td> <td>増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">成果</td> <td>向上</td> <td></td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>		コスト				削減	維持	増加	成果	向上		●	維持		×	低下	×	×
	コスト																		
	削減	維持	増加																
成果	向上		●																
	維持		×																
	低下	×	×																

4 課長等意見

(1) 今後の方向性	(2) 全体総括・今後の改革改善の内容
1 現状維持 ② 改革改善(縮小・統合含む) 3 終了・廃止・休止	今後、安定した航路運営のためには貨物の獲得は必須であり、荷主等に対し、大船渡港をコスト面でアピールするため本事業を継続するほか、引き続き関係機関とともに大船渡港のPR活動等に努めていく必要がある。