

事務事業名		大船渡港高度利用運営費助成事業		<input checked="" type="checkbox"/> 実施計画掲載事業	<input type="checkbox"/> 総合戦略掲載事業
政策体系	政策名	04 潤いに満ちた快適な生活環境の創造		事業期間	
	施策名	16 交通・港湾物流ネットワークの充実		区分	
	基本事業名	03 港湾取扱貨物の確保		単年度繰返	
根拠法令		-		※期間欄に開始年度を記入	
所属	部課名	商工港湾部企業立地港湾課		【開始年度】	
	課長名	大和田 達也		平成18 年度～	
	係名	港湾振興係	電話	0192-27-3111	
	担当者	千葉 文弥	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)	
コンテナ定期航路維持促進に係る各種支援策の一環として実施する事業で、大船渡港港湾施設の高度利用を促進し、港湾機能の活性化を図るため、市内の港湾振興団体が行う事業に要する経費に対し、補助金を交付するもの。				総投入量(千円)	
【補助概要】				事業費	
・補助対象: 港湾振興団体(大船渡国際港湾ターミナル協同組合)				財源内訳	
※ターミナル協同組合は、平成18年1月にコンテナ定期航路の開設に不可欠なコンテナ荷役クレーンを整備するため、市内等4市の民間企業16社が連携・協力して設立した団体であり、同組合は、大船渡港野々田地区国際コンテナターミナルにおいて、ハーバークレーン及びリーチスタッカー等の設置及び管理運営、新分野進出及び地域振興に関する調査研究、組員への情報提供等の事業を行っている。				国庫支出金	
・補助対象経費				都道府県支出金	
①港湾施設の高度利用の促進に係る調査、研究及びポートセールス活動に要する経費。				地方債	
②港湾施設の拡充及び機能強化に要する経費。				その他	
				一般財源	
				事業費計(A)	
				0	
				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

① 手段(主な活動)		⑤ 活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
前年度実績(前年度に行った主な活動)		名称	
・荷役機械の運転及び維持管理に必要となる経費の一部に対し、補助金を交付した。		ア	荷役機械の稼働日数
			単位
		イ	
		ウ	
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		⑥ 対象指標(対象の大きさを表す指標)	
・通常の維持管理費用のほか、ハーバークレーンのワイヤー交換に多額の費用が見込まれたため、補助金を増額している。		名称	
		カ	団体数
		キ	
		ク	
② 対象(誰、何を対象にしているのか) * 人や自然資源等		⑦ 成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
・港湾振興団体(大船渡国際港湾ターミナル協同組合)		名称	
		サ	貨物取扱量(実入り)
		シ	
		ス	
③ 意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		単位	
・コンテナ貨物荷役機械を維持管理してもらう。		サ	TEU
		シ	
		ス	
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)			
・コンテナ定期航路が維持され、コンテナ貨物取扱量が増加する。			

(2) 総事業費・指標等の推移

投入量	事業費	財源内訳	年度	2年度(実績)	3年度(実績)	4年度(実績)	5年度(実績)	6年度(目標)	7年度(目標)	
			単位							
投入量	事業費	国庫支出金	千円	0	0	0	0	0	0	
		都道府県支出金	千円	0	0	0	0	0	0	
		地方債	千円	0	0	0	0	0	0	
		その他	千円	0	0	0	0	0	0	
		一般財源	千円	7,500	7,500	7,500	8,500	15,000	7,500	
	事業費計(A)			千円	7,500	7,500	7,500	8,500	15,000	7,500
	人件費	正規職員従事人数	人	1	1	1	1	1	1	1
		延べ業務時間	時間	12	12	12	12	12	12	12
		人件費計(B)	千円	48	48	48	48	48	48	48
		トータルコスト(A)+(B)			千円	7,548	7,548	7,548	8,548	15,048
⑤活動指標			単位							
			ア	日	58	74	76	76	80	82
			イ							
			ウ							
⑥対象指標			カ	団体	1	1	1	1	1	
			キ							
			ク							
⑦成果指標			サ	TEU	2,587	3,323	3,128	3,343	3,360	3,528
			シ							
			ス							

事務事業ID	1268	事務事業名	大船渡港高度利用運営費助成事業
--------	------	-------	-----------------

(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？	平成19年3月に大船渡港・釜山港国際貿易コンテナ定期航路が開設されたことに伴う各種支援の一環として、平成19年4月に、航路開設の円滑な事業運営支援のほか、情勢の変化に柔軟に対応しながら港湾振興団体に対する適切な支援を目的に、高度利用運営費補助金が創設された。
② 事務事業を取り巻く状況(対象者や根拠法令等)は、開始時期あるいは前期基本計画策定時と比べてどう変わったのか？	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年11月に大船渡国際港湾ターミナル協同組合がハーバークレーン、リーチスタッカを購入し、その後、維持管理などを継続して行っている。 平成22年1月には韓国船社間の協力が進み、中国まで航路が延伸された。 平成23年3月の東日本大震災以降、大船渡港・釜山港国際貿易コンテナ定期航路は休止状態となっている。 平成25年9月28日に、国際フィーダーコンテナ定期航路が新たに開設された。 平成30年4月からは邦船3社によるコンテナ船事業が統合し、オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社が国際フィーダーコンテナ定期航路を開設している。 令和5年1月に荷役機械利用料を増額改定。貨物量が増加していることも重なり、収支状況が改善。
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？	<ul style="list-style-type: none"> 対象団体から、情勢の変化に対応した安定的かつ継続的な助成を求められている。 経済界、荷主等からコンテナ航路の継続や、ガントリークレーンの設置及び県営化について要望されている。

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	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 結びついている	理由・内容 港湾振興団体の円滑な事業運営を支援することにより、大船渡港の高度利用と港湾機能の活性化が図られ、貿易の拡大、経済活動の活性化につながる事業であり、港湾貨物取扱量の確保や港湾物流ネットワークの充実につながることから、政策体系に結びついている。
	② 公共関与の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 妥当である	理由・内容 当港は、県内の物流拠点として官民一体となって活用促進を図っているが、コンテナ定期航路の安定継続と、高度利用の促進による港湾機能の活性化を図るためには、港湾施設の適切な維持管理等を担う港湾振興団体への支援が必要なこと、また、本事業の効果によって、当市はもとより、県内陸部などの経済活動の発展にも大きく寄与する事業であることから、妥当である。
	③ 対象・意図の妥当性	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 適切である	理由・内容 港湾振興団体の円滑な事業運営を支援することは、コンテナ定期航路の安定継続が図られ、コンテナ貨物取扱量の増加や経済活動の活発化につながるため、妥当である。
有効性 評価	④ 成果の向上余地	<input checked="" type="checkbox"/> 向上余地がある <input type="checkbox"/> 向上余地がない	理由・内容 コンテナ定期航路の増便などにより、対象の事業運営が安定化し、成果向上が期待される。
	⑤ 廃止・休止の成果への影響	<input type="checkbox"/> 影響がない <input checked="" type="checkbox"/> 影響がある	理由・内容 安定した港湾荷役が不可能となるなど、コンテナ定期航路の維持促進に大きな支障となる。
効率性 評価	⑥ 事業費の削減余地	<input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がある <input type="checkbox"/> 削減余地がない	理由・内容 貨物量が確保され、組合の収支が改善されていけば、補助金の削減は可能と考える。
	⑦ 人件費(延べ業務時間)の削減余地	<input type="checkbox"/> 削減余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 削減余地がない	理由・内容 最小限の業務時間に対応しており、削減の余地はない。
公平性 評価	⑧ 受益機会・費用負担の適正化余地	<input type="checkbox"/> 見直し余地がある <input checked="" type="checkbox"/> 公平・公正である	理由・内容 港湾の高度利用促進と港湾機能の活性化を図るための支援は不可欠であること、また、本事業による市内経済への波及効果が一定程度あることから、公平・公正である。

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	(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																				
2 改革改善(縮小・統合含む)	<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>向上</td> <td>●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持</td> <td></td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>低下</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </table>		コスト				削減	維持	増加	向上	●			維持			×	低下		×	×	<p>補助金削減のためには、コンテナ貨物の安定・増加による港湾荷役機械の稼働率向上が不可欠であることから、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。</p> <p>また、大船渡国際港湾ターミナル協同組合では、令和5年1月から荷役機械(ハーバークレーン、リーチスタッカ)の利用料の見直しを行い増収し、取扱貨物量も増加傾向にあることから、組合の収支は大幅に改善し、令和5年度は予算削減に繋がっている。</p> <p>今後も組合の収支状況等を注視しながら、市補助金の縮減について検討していく必要がある。</p>
	コスト																					
	削減	維持	増加																			
向上	●																					
維持			×																			
低下		×	×																			
<p>※(1)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。(現状維持の場合、コスト及び成果は「維持」)(終了・廃止・休止の場合は記入不要)</p>																						

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
2 改革改善(縮小・統合含む)	港湾振興団体への運営支援によって、コンテナ定期航路の維持とコンテナ貨物取扱量の増加や経済活動の活発化につながっていると捉えているが、コンテナ貨物の増加による港湾荷役機械の稼働率向上が補助金の縮減にもつながることから、より一層のコスト削減と成果の向上に努める必要がある。