

事務事業名		大船渡港高度利用運営費助成事業			☒ 実施計画登載事業		☐ 合併建設計画登載事業				
政策体系	政策名	05 豊かな市民生活を実現する産業の振興			事業期間		予算科目				
	施策名	22 地域経済を支える鉱工業の振興					会計	款	項	目	事業
	基本事業名	03 港湾利活用の促進と条件整備					01	08	04	01	11
根拠法令											
所属	部課名	港湾経済部港湾経済課			☐ 単年度のみ ☒ 単年度繰返 (開始 H18 年度～) ☐ 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						
	係名	運輸振興係	電話内線	0192-27-3111 106							
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 ・大船渡港における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、市内に所在する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。 ・港湾振興団体としては、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荷役機械の設置、管理を行う「大船渡国際港湾ターミナル協同組合」が対象。協同組合が行う事業としては、ハーバークレーン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、組合員への情報提供等がある。 ・補助対象経費は、①港湾施設の拡充及び機能強化に要する経費、②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。 H23.3.11東日本大震災により、ハーバークレーン、リーチスタッカーが被災し、コンテナ航路は休止状態 (H23.11.30現在)						総投入量 (千円)	事業費 内訳	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	
前年度実績 (前年度に行った主な活動)		単位	
補助金の交付		ア 荷役機械の稼働日数	
今年度計画 (今年度に計画している主な活動)		イ	
前年度と同じ		ウ	
② 対象 (誰、何を対象にしているのか) *人や自然資源等		(6) 対象指標 (対象の大きさを表す指標)	
港湾振興団体 (大船渡国際港湾ターミナル協同組合)		名称	
		単位	
		カ 団体数	
		キ	
		ク	
③ 意図 (この事業によって、対象をどう変えるのか)		(7) 成果指標 (対象における意図の達成度を表す指標)	
港の高度利用が推進される。		名称	
		単位	
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)		サ 貨物取扱量 (実+空)	
貿易が拡大し、経済交流が活発化する。		TEU	
		シ	
		ス	

(2) 総事業費・指標等の推移			年度	17年度 (実績)	18年度 (実績)	19年度 (実績)	20年度 (実績)	21年度 (実績)	22年度 (実績)	
			単位							
投入量	事業費	財源内訳	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	0	9,200	23,000	30,000	30,000	30,000	
		事業費計 (A)	千 円	0	9,200	23,000	30,000	30,000	30,000	
	人件費	正規職員従事人数	人		1	1	1	1	1	
		延べ業務時間	時 間		40	12	12	12	12	
		人件費計 (B)	千 円	0	160	48	48	48	48	
		トータルコスト(A)+(B)	千 円	0	9,360	23,048	30,048	30,048	30,048	
⑤活動指標	ア	日	-	1	45	26	28	23		
	イ									
	ウ									
⑥対象指標	カ	団体	0	1	1	1	1	1		
	キ									
	ク									
⑦成果指標	サ	TEU	—	—	2,568	1,832	2,501	2,874		
	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18年1月に大船渡港における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、大船渡国際港湾ターミナル協同組合を設立した。平成18年11月にはハーバークレーン、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。

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？

・当該事業は、大船渡港におけるコンテナ定期航路維持促進に係る支援策の一環である。平成20年度からは原油高騰などの影響により隔週寄港となったほか、前半は中国ギョーザの農産品混入、産地偽装、サブプライムローン問題など、後半にはリーマンショックに端を発する世界同時不況、円高などにより貨物量が伸び悩んだ。平成21年2月からは、運航船の大型化により運航速度が向上し、毎週寄港を再開した。また、船社は世界同時不況のなか、日本航路重視の姿勢を打ち出している。平成21年度は、リーマンショック後の世界的な貨物量の減少から海運業界全体で船腹調整等が進められ、韓国船社間でも“選択と集中”が進む中、H21.7から隔週寄港となった。H22.1には韓国船社間の協調が進み、中国まで航路が延伸された。H23.3.11東日本大震災により、ハーバークレーン、リーチスタッカーが被害を受け、コンテナ航路は休止中。

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？

- ・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。
- ・議会から補助根拠、期間等の提示を求められている。
- ・経済界、荷主等からコンテナ航路の再開を望む声が聞かれる。

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	☐ 見直し余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 結びついている ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 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？
	② 公共関与の妥当性	☐ 見直し余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 妥当である ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 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、達成する目的か？
	③ 対象・意図の妥当性	☐ 見直し余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 適切である ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 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、貿易の拡大、経済交流の活発化につながるから、妥当と考える。
有効性 評価	④ 成果の向上余地	☒ 向上余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☐ 向上余地がない ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 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？
	⑤ 廃止・休止の成果への影響	☐ 影響無 ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 影響有 ⇒ [その内容] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 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。
	⑥ 類似事業との統廃合・連携の可能性	☐ 他に手段がある (具体的な手段、事務事業) ☐ 統廃合・連携ができる ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☐ 統廃合・連携ができない ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 港湾の高度利用についての補助は、当事業のみで、他に類似事業がない。
効率性 評価	⑦ 事業費の削減余地	☒ 削減余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☐ 削減余地がない ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 貨物量が確保され事業運営が軌道に乗れば、補助金の削減は可能と考える。
	⑧ 人件費(延べ業務時間)の削減余地	☐ 削減余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 削減余地がない ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 業務時間としては、最低限のものと考える。
公平性 評価	⑨ 受益機会・費用負担の適正化余地	☐ 見直し余地がある ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 ☒ 公平・公正である ⇒ [理由] → 3 改革・改善方向の部(3枚目シート)に反映 港湾の高度利用促進と、港湾機能の活性化を図る観点から、支援は不可欠であり、公平・公正と考える。

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 評価結果の総括と今後の方向性(次年度計画と予算への反映)(PLAN)

(1) 1次評価者としての評価結果 (2枚目と整合を図ること)		(2) 全体総括(振り返り、反省点)																					
① 目的妥当性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり	当該事業は、対象事業の円滑な運営に資することを重点としており、今後の事業展開によっては、大幅な経費削減も期待できる。しかし、貨物量の増加には、企業動向、経済状況など、外部的要素に起因する側面が大きく、明確な目標設定は困難であるが、知名度の向上、荷主の利便性向上などの方策を継続的に実施していく必要がある。国の港湾施策等の方向性を注視する必要がある。 さらに、H23.3.11東日本大震災により、荷役機械が被災し、コンテナ航路は休止状態となっている。																					
② 有効性	☐ 適切 ☒ 見直し余地あり																						
③ 効率性	☐ 適切 ☒ 見直し余地あり																						
④ 公平性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり																						
(3) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は重複不可)		(4) 改革・改善による期待成果																					
☐ 廃止 ☐ 休止 ☐ 目的再設定 ☐ 事業統合・連携 ☒ 現状維持 事業のやり方改善 (☒ 有効性改善 ☒ 効率性改善 ☐ 公平性改善) (上記方向性に対する具体的な内容) コンテナ航路再開のためには、当補助事業の目的である港湾施設の高度利用を行うための、荷役機械等の設備の復旧が必要不可欠である。荷役機械等の復旧の動向を注視しながら、本事業の存続を検討する必要がある。		左記(3)の改革改善案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。 (廃止・休止の場合は記入不要) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="3">コスト</th></tr><tr><th>削減</th><th>維持</th><th>増加</th></tr><tr><th rowspan="3">成果</th><th>向上</th><td></td><td></td><td></td></tr><tr><th>維持</th><td></td><td>●</td><td>×</td></tr><tr><th>低下</th><td></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		×	×																			
(5) 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																							
・港湾荷役設備の復旧。 ・コンテナ定期航路の再開。																							

(職 名) ※原則として施策の主管課長

4 事務事業の2次評価結果

2次評価者	港湾経済課長
-------	--------

(1) 1次評価結果の客観性と出来具合

- ① 記述水準(1次評価の記述内容を読んだ段階で選択)
- ☐ 記述不足でわかりにくい
☐ 一部記述不足のところがある
☒ 記述は十分なされている
- ② 評価の客観性水準(2次評価を行った後に総合的に判断して選択)
- ☐ 客観性を欠いており評価が偏っている(事務事業の問題点、課題が認識されていない)
☐ 一部に客観性を欠いたところがある
☒ 客観的な評価となっている(事務事業の問題点、課題が認識されている)

(2) 2次評価者としての評価結果		(3) 評価結果の根拠と理由																					
① 目的妥当性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり	コンテナ定期航路の維持促進に不可欠な荷役機械の管理運営を担う協同組合への助成であり、航路再開後も当分の間継続する必要がある。																					
② 有効性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり																						
③ 効率性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり																						
④ 公平性	☒ 適切 ☐ 見直し余地あり																						
(4) 次年度の方向性(改革改善案)・・・複数選択可 (ただし、廃止・休止・現状維持は重複不可)		(5) 改革・改善による期待成果																					
☐ 廃止 ☐ 休止 ☐ 目的再設定 ☐ 事業統合・連携 ☒ 現状維持 事業のやり方改善 (☐ 有効性改善 ☐ 効率性改善 ☐ 公平性改善) (上記方向性に対する具体的な内容) 貨物量が確保され事業運営が軌道に乗れば、助成金の削減が期待できる。 コンテナ定期航路維持促進に係る他の支援策との一体的な運用により貨物量の増加を図る。		左記(4)により期待できる成果について該当欄に「●」を記入する。また、1次評価と内容が異なる場合には、1次評価の結果も「○」で記入する。 (廃止・休止の場合は記入不要) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="3">コスト</th></tr><tr><th>削減</th><th>維持</th><th>増加</th></tr><tr><th rowspan="3">成果</th><th>向上</th><td></td><td></td><td></td></tr><tr><th>維持</th><td></td><td>●</td><td>×</td></tr><tr><th>低下</th><td></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		×	×																			

5 最終評価結果

(1) 政策推進会議等での指摘事項