

事務事業名		コンテナ定期航路維持促進事業			☒ 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 13		
根拠法令					☐ 単年度のみ ☒ 単年度繰返 (開始 平成19 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				
所属	部課名	港湾経済部港湾経済課							
	係名	運輸振興係	電話	0192-27-3111					
			内線	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) ・平成19年4月からサービスが開始された大船渡港と韓国釜山港を結ぶコンテナ定期航路の運航を維持し、もって大船渡港の振興を図るため、船舶運航事業者がコンテナ航路を運航する場合に要する経費に対し、補助金を交付する。 ・補助対象経費は船舶運航事業者がコンテナ定期航路を運航する場合に要する燃油代等の運航経費で市長が別に定める額としている。 ・補助金交付の流れは次のとおり 申請受付(3月ごと) 申請内容審査 交付決定及び決定通知 補助金請求受理 補助金交付 ・H23.3.11東日本大震災の影響により、コンテナ航路は休止状態(H23.11.30現在)								全体計画(期間限定複数年度のみ) 総投入量(千円) 事業費 財源内訳 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		活動指標(事務事業の活動量を表す指標)	
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 寄港回数	回
補助金の交付		イ	
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		ウ	
補助金の交付			
対象(誰、何を対象にしているのか)*人や自然資源等		対象指標(対象の大きさを表す指標)	
船舶運航事業者		名称	単位
		カ 事業者数	社
		キ	
		ク	
意図(この事業によって、対象をどう変えるのか)		成果指標(対象における意図の達成度を表す指標)	
国際コンテナ定期航路サービスの維持拡充		名称	単位
		サ コンテナ貨物取扱量(実入り+空)	TEU
		シ コンテナ貿易額	千円
		ス	
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)			
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			

(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)
投入量	事業費	単位						
		千円						
投入量	事業費	国庫支出金						
		都道府県支出金						
		地方債						
		その他				16,984	16,984	8,492
		一般財源			113,190	56,440	41,624	28,688
	事業費計(A)		0	0	113,190	73,424	58,608	37,180
	人件費	正規職員従事人数	人		1	1	1	1
		延べ業務時間	時間		12	12	12	12
		人件費計(B)	千円	0	0	48	48	48
	トータルコスト(A)+(B)		千円	0	0	113,238	73,472	58,656
活動指標		ア 回	-	-	45	26	28	23
		イ						
		ウ						
対象指標		カ 社	-	-	1	1	1	1
		キ						
		ク						
成果指標		サ TEU	-	-	2,568	1,832	2,501	2,874
		シ 千円	-	-	2,109,504	1,231,610	1,451,474	1,700,264
		ス						

事務事業ID	1302	事務事業名	コンテナ定期航路維持促進事業
--------	------	-------	----------------

(3) 事務事業の環境変化・住民意見等			
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月に大船渡港と韓国釜山港を結ぶコンテナ定期航路が開設され、翌4月から週1便での運航サービスが開始されたことによる。また、コンテナ船の寄港にあたって輸出入貨物の確保に時間を要すること、船舶運航事業者は多額の経費投入により運航を行っていること等を勘案し、運航経費に対し助成を行うこととしたものである。			
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？			
・航路の維持拡充には何より、コンテナ貨物の安定確保と取扱増加に向けた取組みが重要である。これまで、コンテナ貨物は総じて増加基調にあるが、主力貨物の確保が課題となっている。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東日本大震災の影響によりコンテナ航路は休止状態。			
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？			
・船舶運航事業者から、補助金の交付による航路の維持に頼らず、コンテナ貨物、特にベースカーゴ(主力貨物)の確保を要請されている。 ・議会等から、補助の算定根拠、期間等の提示を求められている。			

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	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]  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？	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が図られ、貿易拡大、経済交流の活性化につながる。
	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]  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？	コンテナ定期航路の開設に向けては、県、商工会議所、民間事業者らが官民一体となって、港湾施設設備の整備やポートセールス活動など取組みを進めてきたことから行政として応分の関わりは必要である。
	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]  対象を限定・追加すべきか？意図を限定・拡充すべきか？	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が図られ、貿易拡大、経済交流の活性化につながる。
有効性 評価	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]  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？	・安定した航路運営により、コンテナ取扱量の増加が図られ、成果向上が期待される。
	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]  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？	コンテナ船の定期運航中止などの支障が出る可能性が高く、利用荷主についても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。
	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]  目的を達成するには、この事務事業以外他に方法はないか？類似事業との統廃合ができるか？類似事業との連携を図ることにより、成果の向上が期待できるか？	航路運営にかかる事業は当事業のみであり、他に類似事業がない。
効率性 評価	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]  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)	取扱い貨物が増加すれば、事業費の減額を図ることが可能。
	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]  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)	業務時間としては、必要最低限のものと考える。
公平性 評価	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]  事業の内容が一部の受益者に偏っていて不公平ではないか？受益者負担が公平・公正になっているか？	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。

事務事業ID	1302	事務事業名	コンテナ定期航路維持促進事業
--------	------	-------	----------------

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) <table border="1"> <tr> <td>目的妥当性</td> <td>☒ 適切</td> <td>☐ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>有効性</td> <td>☐ 適切</td> <td>☒ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>効率性</td> <td>☐ 適切</td> <td>☒ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>公平性</td> <td>☒ 適切</td> <td>☐ 見直し余地あり</td> </tr> </table>		目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	有効性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり	効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり	公平性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	(2) 全体総括(振り返り、反省点) 当該事業は、円滑な航路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、大幅な経費削減が期待できる。 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。H22の貨物量は増加傾向にあったが、H23.3.11東日本大震災の影響によりコンテナ航路は休止状態となっている。									
目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり																					
有効性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり																					
効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり																					
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・現状維持は他と重複不可) ☐ 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) H23.3.11東日本大震災の影響により航路は休止状態になっている。再開に当たっては、荷役機械の整備、貨物量の確保等の課題があり、その動向を注視しながら、当事業の実施について検討していく必要がある。		(4) 改革・改善による期待成果 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 border="1"> <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> <td rowspan="3">成果</td> <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	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 ・コンテナ航路の再開。 ・荷役機械、CY設備の復旧																							

(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 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 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 <table border="1"> <tr> <td>目的妥当性</td> <td>☒ 適切</td> <td>☐ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>有効性</td> <td>☐ 適切</td> <td>☒ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>効率性</td> <td>☐ 適切</td> <td>☒ 見直し余地あり</td> </tr> <tr> <td>公平性</td> <td>☒ 適切</td> <td>☐ 見直し余地あり</td> </tr> </table>	目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	有効性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり	効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり	公平性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり	(3) 評価結果の根拠と理由 コンテナ航路の再開、維持に必要な事業である。 本事業が貿易拡大、経済交流の活性化につながるが、関連する事業と一体的に運用し、航路の安定、貨物量の増加を図り、事業費の削減に努めなければならない。										
目的妥当性	☒ 適切	☐ 見直し余地あり																					
有効性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり																					
効率性	☐ 適切	☒ 見直し余地あり																					
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・現状維持は他と重複不可) ☐ 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) 航路再開・維持に向け、港湾関連施設の整備拡充や効果的なポートセールスなど関連する事業と併せ、一体的に実施する。		(5) 改革・改善による期待成果 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 border="1"> <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> <td rowspan="3">成果</td> <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	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) 行政経営推進会議等での指摘事項
