

事務事業名		コンテナ定期航路利用促進事業		<input checked="" type="checkbox"/> 実施計画掲載事業	<input checked="" 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26 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)		
コンテナ定期航路の利用を促進し、大船渡港の振興を図るため、航路を利用する荷主企業、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もので、全ての大船渡港利用荷主に対して利用奨励補助金を交付するほか、大口利用荷主に対しては利用拡大補助金を上乗せして交付する。 【補助概要】(国際フィーダーコンテナ定期航路分に適用) ・利用奨励: 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、最大100万円を限度) ・利用拡大: 利用荷主に対し、コンテナ51個目以降、50個を1口とし、1口あたり100万円、1年度あたり4口まで交付する。 ・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)	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	
				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	
・補助金の交付事務。 ・補助金の交付企業数: 延べ13社 (利用奨励: 9社、利用拡大: 3社、定期航路: 1社)		ア	補助金利用コンテナ個数(定期航路)
今年度計画(今年度に計画している主な活動)		イ	補助金利用集荷コンテナ個数(集荷業者)
・前年度と同様。		ウ	寄港回数
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)	
・コンテナ定期航路の利用荷主 ・コンテナ定期航路の船舶運航事業者		名称	
		カ	コンテナ航路利用コンテナ個数
		キ	コンテナ航路利用荷主企業(内航含む)
		ク	船舶運航事業者数
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)	
・コンテナ定期航路を利用するとともに貨物量を増大してもらう。 ・船舶運航事業者にコンテナ定期航路を維持してもらう。		名称	
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	コンテナ貨物取扱量(実入り)
・コンテナ航路利用が拡大し、大船渡港背後圏域の経済交流が活発化することが、航路の安定化や市内経済の活性化につながる。		シ	
		ス	

(2) 総事業費・指標等の推移

投入量	事業費	財源内訳	単位	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)	
投入量	事業費	国庫支出金	千円	0	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	12,177	24,377	20,530	20,000	20,000	20,000	
	事業費計(A)		千円	12,177	24,377	20,530	20,000	20,000	20,000	
	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	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	12,609	24,809	20,962	20,432	20,432	20,432
⑤活動指標		ア	個	191	241	148	303	310	330	
		イ	個	0	0	0	0	0	0	
		ウ	回	58	74	76	85	90	90	
⑥対象指標		カ	個	1,395	1786	1,660	1,845	2050	2100	
		キ	社	22	18	15	13	15	17	
		ク	社	2	2	2	2	2	2	
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	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？	
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い、平成19年4月に集荷力を強化するための「利用奨励補助金」と、定期航路の安定化を図るための、「航路運航費補助金」を創設した。	
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"> 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だったが、ベースカーゴ獲得には効果が薄く、荷主の獲得に至っていなかったため、平成20年11月に制度を拡充し、「利用拡大補助金」、「ベースカーゴ利用奨励補助金」を追加した。 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、平成25年9月に国際フィーダーコンテナ航路が開設。 令和2年度には、新たに県内唯一の国内輸送航路となる「内航コンテナ静脈輸送航路」が運航を開始し、それまで取り扱いの無かった国内貨物の獲得につながった。 令和3年度には大口荷主の新規獲得や継続利用を目的として補助金額を引き上げた。 集荷業者に対しては、集荷促進補助金により集荷意欲の向上を図ってきたが、交付対象に年数制限があることから、令和2年度以降の対象者は無い。 令和5年度に補助金額等の見直しを行い、ベースカーゴ補助金を利用拡大補助金に統合した。 	
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"> 荷主等からは、東北地区のコンテナ航路が開設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、実入りコンテナ貨物取扱量の増大を要請されている。 	

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	<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 この事務事業の目的は当市の政策体系に結びつか？意図することが結果に結びついているか？ コンテナ定期航路の利用促進と航路の維持安定に寄与する事業であり、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 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？ 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、定期航路を開設している他港の多くには利用奨励等の助成制度があるため、当港の競争力を高めるためにも同等以上のインセンティブが欠かせないこと、また、本事業の効果によって、当市はもとより、県内陸部など背後圏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 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、コンテナ貨物の取扱量を増やすことによって、航路の維持や経済活動の発展につながることから、対象・意図とも妥当である。
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 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はないか？何が原因で成果向上が期待できないのか？ 企業訪問やセミナー等において、当該事業を積極的にPRするなど、新規荷主獲得に向けたポートセールスや知名度向上の取組を、官民一体となって一層強化するなどにより、成果の向上を図る。
	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 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？ 廃止・休止すれば、他港との競争力が低下し、取扱貨物量が大きく減少する恐れがあり、そうなれば、当市の経済活動に大きな影響が生じるとともに、県内陸部など背後圏の荷主や運送事業者等にも多様な影響を与える恐れがある。
効率性 評価	⑥ 事業費の削減余地	<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 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) 当港は、取扱貨物量の増加に向け、官民一体となって取組んでいるところであり、事業費の削減は、取扱貨物量の減少や定期航路の廃止に直結することになるため、当面は事業費の削減余地はない。
	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 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きないか？(アウトソーシングなど) 最小限の業務時間で対応しており、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 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？ 助成対象となる荷主企業は複数社あること、また、ポートセールスやセミナー等で広く周知を図っているが、コンテナ定期航路の船舶運航事業者は2社しかないこと、さらには、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) ※(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)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <th colspan="3">コスト</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <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		×	×	コンテナ貨物取扱量の拡大を図るため、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。令和5年度から、中堅荷主の掘り起こしによる取扱貨物量の増加につなげていくため、コンテナ補助金を改定した。
		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
2 改革改善(縮小・統合含む)	コストの削減に留意しつつ、本事業を有効に活用して安定した航路運営と貨物取扱量の増加を図るため、官民一体となったポートセールス等に積極的に取組む必要がある。