

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	<b>海岸高潮事業</b>						施策番号			
							Ⅱ-1-(4)-③			
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	5,650 千円 (備考)	担当局	港湾空港局		
		226,222 千円	80,000 千円		課長	0.1 人	職員	0.4 人	担当課	整備課
					係長	0.2 人			課長名	牛島

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	台風時の高潮などによる災害から市民生活や企業活動を守るため、護岸の嵩上げなどによる高潮対策を行います。			<b>成果実績</b>	当事業の成果実績を数値で表すことは困難ですが、施設完成時において、これまでの最大規模の高潮に対しても、人々が安全で安心な生活を送れる状態を目指します。		
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【成果の状況】</b>		
	台風や高波などの災害時に人々が安全で安心な生活を送れる状態	—	台風や高波などの災害時に人々が安全で安心な生活を送れる状態を目指します	—		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック		
	「台風や高波などの災害時に人々が安全で安心な生活を送れる状態」を数値で表すことは困難だと考えています。 (最終目標と目標年度) 平成25年度 護岸整備完了			— %				
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>順調</b>		

<b>活動計画</b>	災害対策の重要性の高まりを受け、平成25年度の完成に向けて護岸整備を実施します。				<b>活動実績</b>	下記の活動指標のとおりです。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【活動の状況】</b>			
	海岸高潮事業の護岸整備延長			1,330 m		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック			
	全体の護岸の整備延長を指標として設定しました。	1,280 m	1,790 m	74.3 %					
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>順調</b>			

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	新門司北地区東護岸の成果及び活動の状況については、全体計画1,790mのうち、1,330mが完成し、事業が予定通り進んでいるため、順調としています。平成24年度も引き続き護岸の整備を行うこととしており、平成25年の完了を目標として整備を進めます。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	護岸の断面について、安全性や経済性などに関する比較検討を行い、消波ブロックの大きさを決定するなど、安全かつ経済的な構造を採用し、コスト縮減に努めています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	平成24年度も順調に護岸整備事業が進捗しています。昨今の災害対策の重要性の高まりを受け、整備中の新門司北地区東護岸に加え、過去に高潮の被害を受けた箇所について早急な事業実施が必要とされている状況です。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	
	次年度は、新門司北地区東護岸に加えて、白野江地区護岸の護岸整備を実施します。	高潮災害に対し、人々が安全で安心な生活を送れる状態を目指します。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	臨海部防災拠点整備事業					施策番号	
						II-1-(4)-④	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 333,816 千円	平成24年度当初予算額 117,000 千円	人件費の目安	金額 1,450 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
				課長 0.1 人 職員 0.1 人		担当課	計画課
				係長 0.1 人		課長名	児島

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	臨海部の防災拠点を整備することにより、地震などによる大規模災害時に、市及び周辺地域の経済や生活を支える物資等の海上輸送機能が確保されている状態を目指します。				<b>成果実績</b>	平成23年度より、新門司南地区において2バース目の耐震化に着手しており、平成25年度に完成する予定です。
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】	
	臨海部防災拠点を構成する耐震化岸壁の数	1 バース	単年度の目標設定はありません	1 バース	→	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック	
	「大規模災害時における物資等の海上輸送機能が確保されている状態」を表す代替の指標として、臨海部防災拠点を構成する岸壁の耐震化の進捗状況で検討を行います。平成30年度前半までに岸壁5バースの耐震化を目指します。 (最終目標と目標年度) 岸壁5バースの耐震化(30年度前半)			— %			
(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調		

<b>活動計画</b>	臨海部防災拠点を形成する耐震強化岸壁の適切な配置・整備について見直しを行い、今年度予定している港湾計画の改訂に位置づけ(既設を含む5箇所を予定)を行うとともに、位置づけた耐震強化岸壁の整備を、国等と協力して進めていきます。	<b>活動実績</b>	港湾計画に5バースの耐震強化岸壁を位置づけるとともに、国と協力して新門司南地区の耐震強化岸壁の整備を進めました。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	必要な耐震強化岸壁の位置づけ	—	5 バース	5 バース	→	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	港湾計画の改訂において位置づける耐震強化岸壁の数を指標としました。			100.0 %		
耐震強化岸壁の整備	—	68 %	68 %	→	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	
北九州港で2つ目の耐震化岸壁の事業の進捗率を指標として設定しました。			100.0 %			

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	活動の状況、成果の状況ともに、港湾計画の改訂が順調に進んだこと、現在実施中の新門司南地区の耐震強化岸壁の整備事業が予定通りに進んでいるため、順調としました。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	耐震強化岸壁の整備にあたっては、設計段階より、工法の検討などのコスト縮減について、整備を行う国直轄事務所と協議を行っており、今後も引き続きコスト縮減に取り組んでいきます。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題		
	平成24年1月に行った港湾計画の改訂において、大規模地震が発生した場合の緊急物資や幹線貨物(会場コンテナ)の輸送に供する耐震強化岸壁5バース(既設1バースを含む)の位置づけを行いました。今後、それらの整備を進めていきます。		
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)	
	2つ目の耐震強化岸壁の次年度完成へ向けて、事業費の拡充を行います。	北九州港で2つ目の耐震化岸壁が完成します。(100%)	

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	<b>新・海辺のマスタープラン推進事業</b>						施策番号	
							Ⅲ-1-(2)-③	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 4,763 千円	平成24年度当初予算額 3,300 千円	人件費 の目安	金額 15,375 千円 (備考)	担当局	港湾空港局	
					課長 0.25 人 職員 1 人	担当課	総務経営課	
					係長 0.5 人	課長名	田島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 多くの人々が、海辺を舞台に憩い、学び、遊ぶことのできる魅力ある海辺を目指します。	<b>成果実績</b>	モニタリング結果によると、海辺や港について不満と答えた割合(14.8%)を大きく上回っており、計画初年度の実績としては、順調であると判断しました。
-----------	---	-------------	---

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	市民が、北九州市の海辺や港について満足している割合	—	単年度の目標設定はありません	35.6 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	市民意識調査で、市民が、北九州市の海辺や港について満足している割合をモニタリングします。(調査は、毎年度行います) ※最終目標は、市民の4分の3以上が満足していることを目指します。 (最終目標と目標年度) 75% (平成32年度)			—		
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	平成23年5月に「新・海辺のマスタープラン」を策定したため、計画及びその概要パンフレットの制作、周知を図るための講演会を行います。 新たなマスタープランの広報及び、現在の本市の魅力ある海辺のPRを実施するため、市民向けに市内の海辺の情報を詳細に発信するウェブサイトの制作を行います。	<b>活動実績</b>	下記実績のとおり
-------------	--	-------------	----------

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	ウェブサイトを活用した海辺の情報発信の実施	—	ウェブサイト制作	実施	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	市民向け海辺情報サイト「海ナビ」のリニューアルを実施し、市民向けに市内の海辺の情報を詳細に発信するウェブサイトの制作を行います。			100.0 %		
	「新・海辺のマスタープラン」に関する講演の聴講者数			300 人		
	「新・海辺のマスタープラン」の策定を踏まえ、市民等への周知を図るため講演会等で市民等に新たなマスタープランの概要を説明します。	—	250 人	120.0 %		大変順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	平成23年度に策定したばかりであるため、前年度等との比較はできませんが、モニタリング結果によると、海辺や港について満足と答えた割合(35.6%)が不満と答えた割合(14.8%)を大きく上回っており、計画初年度の実績としては、順調であると判断しました。 また、現在の本市の海辺の魅力等をきちんと広報するウェブサイトを作成するなど、短期的に取り組む施策としては、有効性の高い活動を行っていると考えています。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	講演については、趣旨の近い講演・研修会などともに行うなど、コストの削減に努めました。 今後も同様に、他の事業との連携を視野に入れつつ、効率の良い事業の推進に努めます。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 「新・海辺のマスタープラン」の計画初年度としては、概ね順調な成果を上げていますが、最終目標達成のためには市民が海や港に接する機会を増やし、魅力を感じるきっかけづくりなど、幅広い施策に取り組んでいく必要があると考えます。 次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標) 市民が、北九州市の海辺や港について満足している割合は、計画どおり平成32年度までに75%を目指します。
---------------	--	--

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	市民参加による洞海湾の環境修復検討事業							施策番号
								Ⅲ-1-(2)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 7,745 千円 (備考)		担当局	港湾空港局
		4,234 千円	3,996 千円		課長 0.13 人 職員 0.5 人	担当課	総務経営課	
					係長 0.25 人	課長名	田島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	北九州市の環境改善のシンボルである洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むため、ムラサキガイを使った市民参加型環境修復手法(マイロープ・マイ堆肥)を小学校や市民団体、NPO法人と実施するとともに、干潟、藻場などを活用した新たな環境修復手法の検討を進め、市民が気軽に親しむことのできる水辺環境を実現します。	<b>成果実績</b>	平成23年度は洞海湾周辺にある若松中央小学校、牧山小学校、修多羅小学校の5年生を対象に「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」を実施し参加者数は当初計画を達成しました。
-----------	---------------------	--	-------------	--

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	環境修復事業に参加する人数	洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むためには、「洞海湾におけるムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」など本事業に多くの市民に参加してもらい、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど学習効果を高めていきます。	656 人	600 人	629 人  104.8 %	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」については、洞海湾沿岸の小中学生の参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど学習効果を高めていきます。	<b>活動実績</b>	今年度より、NPO法人里山を考える会のボランティア(環境学習サポーター)が参加し、小中学生の学習活動のサポートを行っています。
-------------	---	-------------	---

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	NPO団体や民間企業等と協働開催回数	今年度から、環境教室における学習効果を高めるため、NPO団体に学習活動のサポーターとして参加してもらい、運営について協働作業を行なっていきます。	0 回	3 回	3 回  100.0 %	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	当該事業については、洞海湾沿岸の小中学生の継続的な参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど学習効果を高めていく必要があります。
	「経済性」 「効率性」 の分析	「同じ成果をより低いコストで」 「同じコストでより高い成果を」 得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	当該事業については、現在、港湾空港局が運営主体となっていますが、今後の運営については、NPO団体や民間企業等に段階的に移行していく検討を行います。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題	
	「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」の参加者数は当初計画を達成し、洞海湾に対する市民の愛着心は、着実に地域に定着しつつあります。現在は地元小学生を対象に体験教室を実施しており、一定の成果をあげています。今後は、この体験教室の対象を一般市民に広げ、効果を高めることが必要と考えます。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	運営についてNPO団体や民間企業等と協働を進め、体験教室の学習効果を高めると共に、市民が参加できる機会を創出する施策に取り組めますが、これまでの活動成果を踏まえ、事業内容や経費の見直しを行いました。	地元小学生の参加人数については、児童数の影響を受けるため、平成25年度については約530人の見込みです。それに加えて、市民の参加を進めることにより、目標参加人数は600人となります。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	企業誘致活動事業						施策番号		
							IV-1-(2)-①		
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	50,750 千円 (備考)	担当局	港湾空港局	
		9,240 千円	13,076 千円		課長	0.5 人 職員 3.2 人	担当課	立地促進課	
			係長		2.1 人			課長名	光武

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか 港湾インフラの優位性と、「環境未来都市」「グリーンアジア国際戦略総合特区」の強みを活かした、環境・エネルギー産業や自動車関連産業の集積を図ります。	<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。
-----------	---	-------------	--------------------

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	臨海部産業用地への企業立地件数	6 件	6 件	7 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	臨海部産業用地の売却や港湾インフラの利用促進のため、企業の立地促進に努めます。リーマンショック以降経済状況が低迷する中、年間5件以上を維持し、5年間で34件の企業立地を目標とします。 (最終目標と目標年度) 34件(平成21~25年度)			116.7 %		
	(最終目標と目標年度)			大変順調		

<b>活動計画</b>	港湾インフラを活用した物流拠点、環境・エネルギー産業の製造拠点の集積を軸とした企業立地を進めます。	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	企業訪問件数	500 件	300 件	360 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	本市の強みを活かした提案や既存企業への事業拡張の提案を行うなどの企業訪問を行います。			166.7 %		
				大変順調		

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析 活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。		為替リスクによる製造業の海外進出が加速する中、本市の強みを活かした企業立地が成功し、立地件数は7件、土地売却額は約8億1千万円となりました。これらの企業進出により、土地売却額を含め企業の投資総額は約30億円を越えました。 (企業立地件数【21~23年度累計】=18件)
<b>「経済性」「効率性」の分析</b>	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。		臨海部産業用地に本市の強みや政策を活かした企業立地を促進することで、雇用創出や経済振興等を進めることができるため、信頼性・公平性を持った自治体が継続して行うべき取り組みです。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題	
	臨海部リスクや電力供給不安等により、企業の国内への投資計画は以前として低迷しています。そうしたなか、昨年度は、内需型産業の企業立地により目標件数は達成したものの、こうした経済状況が続くことによって、企業の臨海部産業用地への事業計画に影響を及ぼすことが懸念されます。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	事業費は減額します。「環境未来都市」「総合特区」である本市臨海部産業用地の強みを生かした環境・エネルギー産業や自動車関連産業、物流産業の集積を図るために、関係企業や団体との交渉を継続して企業立地を進めます。	環境・エネルギー産業や自動車関連産業、物流関連産業等を対象に、6件の企業立地を目指します。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	響灘地区への企業立地推進事業						施策番号	
							IV-1-(2)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	28,050 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
		2,000 千円	2,000 千円		課長	0.2 人 職員 1.7 人	担当課	立地促進課
					係長	1.3 人	課長名	光武

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	響灘地区開発推進協議会の設立趣旨は響灘地区の民間埋立地権者と連携し同地区の調和のとれた開発を目的としています。				<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。		
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】			
	響灘地区への企業立地件数	1 件	2 件	1 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック			
	民間埋立地権者との連携強化・円滑化により立地件数の確保に努めます。リーマンショック以前は年間3件程度の企業立地がりましたが、H21年以降は大幅に企業投資が冷え込んだことから年間2件の目標に設定しました。 (最終目標と目標年度) 10件(H21年度～H25年度)			50.0 %					
	(最終目標と目標年度)						やや遅れ		

<b>活動計画</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間埋立地権者との連携強化</li> <li>企業立地の促進</li> <li>市と共催した事業「北九州市風力発電シンポジウムin東京」の開催、「第5回新エネルギー世界展示会」への出展</li> </ul>					<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。		
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】			
	民間埋立地権者との連携強化(会議等開催回数)	8 回	6 回	8 回	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック			
	会議の開催等を通じて、各社との連携を強めます。			133.3 %					
	企業接触件数	202 件	200 件	210 件	105.0 %	順調			
企業訪問、分譲地視察、展示会等の訪問を通して、企業との接触の機会を増やし、響灘地区分譲地の積極的な売り込みに努めます。									

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<p>【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析</p> <p>活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。</p>	<p>ターゲット業種を広げれば立地件数の上積みは可能であったかもしれませんが、当協議会の設立趣旨から、市の政策に合致するターゲット業種に絞り誘致を行っています。本年度はターゲット業種である物流企業の立地があったこと、また、積極的な企業接触に努めたことにより次年度の立地に繋がる手ごたえを得たことなどから、「順調」と評価しました。 (企業立地件数【21～23年度累計】=5件)</p>	<p>響灘地区への企業誘致は同地区の発展にとって重要な課題です。これには、地元地権者が協力した調和のとれた開発と市の施策との整合性や補助金が必要となります。このようなことから、民間と市が密接に連携した響灘地区開発推進協議会は、民間地権者の協力を最大限引き出し、市の政策に沿った開発を進めることができる効率の高い事業と評価できます。</p>
	<p>「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。</p>		

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題				
	<p>本年7月に「再生可能エネルギー特別措置法」が施行されたことにより、当協議会の会員分譲地へ4件の企業進出があり、そのうち2件が環境・エネルギー関連産業でした。本市と共同で行っているグリーンエネルギーポートひびき事業の成果もあらわれていると考えられます。しかしながら、物流関連産業は地方に比べ首都圏の方が活発化しており、自動車関連産業は国内投資が減少している状況にあります。</p>				
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)			
	<p>事業費は維持します。本市の施策や会員企業の事業との整合を図りながら、新たに国の予算・制度を活用したグリーンエネルギー事業の取り組みなどを行い、響灘地区の調和の取れた開発に取り組んでいきます。</p>	<p>会員企業と連携した企業訪問活動のほか、セミナーの開催や展示会への出展などを行うことで、響灘地区に2件の企業立地を目指します。</p>			

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	グリーンエネルギーポートひびき立地促進事業						施策番号		
							IV-1-(2)-①		
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費の目安	金額	29,800 千円 (備考)	担当局		
		4,528 千円	13,000 千円		課長	0.2 人 職員 1.8 人	担当課	立地促進課	
			係長		1.4 人			課長名	光武

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	港湾力と環境力を備える響灘地区を『グリーンエネルギーポートひびき』として、風力発電関連産業をはじめとする環境・エネルギー産業の集積を図ります。			<b>成果実績</b>	成果実績は下記のとおりです。	
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【成果の状況】</b>	
	風力発電関連産業など環境・エネルギー産業に係る工場や施設の集積数			1 件		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック	
	環境・エネルギー産業の企業立地により、雇用機会の創出、港湾施設の利用促進、税収の確保等につながるため、同産業に係る工場や施設の集積に努めます。目標数値については、再生可能エネルギーの固定価格買取制度の設立に合わせた、関連産業の動きの活発化及び設備投資の増加の可能性を見込み、設定しました。 (最終目標と目標年度) 平成24年度までに、関連企業を7件誘致	1 件	2 件	50.0 %			
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	やや遅れ	
	(最終目標と目標年度)						

<b>活動計画</b>	「再生可能エネルギー特別措置法」の成立により、国内再生可能エネルギーの導入拡大とともに、関連産業の投資へ向けた動きが出てくると思われるため、本市立地の優位性を広くPRします。			<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。		
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【活動の状況】</b>	
	「第6回再生可能エネルギー世界展示会」展示ブースへの来場者数			2,254 人		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック	
	多くの関係企業が集まる本展示会において、本市ブースへの来場者を増やすことにより、ターゲットを絞った効果的なPRを行います。	3,672 人	3,000 人	75.1 %			
	「北九州港セミナー」への来場者数			605 人		大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	
首都圏にて北九州港の利用促進を目的に開催する本セミナーにおいて、「国際戦略総合特区」「環境未来都市」への指定をトピックスに、できる限り多くの方々へ事業のPRを行います。	548 人	550 人	110.0 %				
						順調	

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	環境・エネルギー産業の集積を進めるため、直接の企業訪問や展示会・セミナーといったPRを行うことで、業界内でも本市の取り組みは認知されてきたと思います。しかしながら、長引く円高により製造業を取り巻く環境は悪化しており、新たな投資を控えたり、拠点を海外へ移転したりなどといった状況が続いています。また、再生可能エネルギーの導入を促進するはずであった「再生可能エネルギー特別措置法」につきましても、法案は成立したものの、具体的な買い取り価格等はまだ検討状況であるため、企業が投資に踏み出せない状況にあります。(工場・施設の集積数【22～23年度累計】=2件)
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	前年度は、「北九州港セミナー」とは別に「風力発電産業シンポジウム」を首都圏にて開催していましたが、今年度は、物流関係企業も含めた幅広いPRを行うため、2つのイベントを合同にて開催することで、イベント開催経費を削減するとともに、より多くの関係者へPRを行うことができました。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 事業は3年目を迎え、これまでのプロモーション活動及び企業訪問活動の成果により、関連企業から大きな関心が寄せられています。エネルギー政策の不透明感が影響し、目標としていた企業集積数には及びませんでしたが、本年7月の「再生可能エネルギー特別措置法」の施行や「グリーンアジア国際戦略総合特区」の選定等、立地環境は改善してきております。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	次年度の活動計画(見直し内容) 本事業は今年度をもって終了することとします。今後は、これまでに築いたネットワークを活用しながら、引き続き環境・エネルギー関連産業の集積を進めるとともに、再生可能エネルギーや基幹エネルギーといった発電施設もターゲットに企業立地を図る予定です。	-

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	アジア貨物等物流拠点化効果促進事業						施策番号	IV-1-(2)-①
	<b>コスト</b>	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 5,400 千円 (備考)		担当局	港湾空港局
0 千円		8,200 千円	課長 0.1 人 職員 0.3 人		担当課	立地促進課		
		係長 0.2 人	課長名		光武			

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	国の「社会資本総合交付金」の効果促進事業を活用し、成長著しいアジアへの輸出貨物、アジアからの輸入貨物(環境・エネルギー関連産業、自動車関連産業)を北九州港に誘導することで、アジア貨物の拠点形成を図ります。				<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。	
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段:指標名 下段:指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】		
	アジア貨物の拠点誘致数	—	1 件	0 件		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック		
	長引く円高により国内投資が低迷する中、当補助金をインセンティブに、アジアとの近接性を活かした拠点形成を図ります。毎年度1件の拠点誘致を目標とします。 (最終目標と目標年度) 3件 平成25年度(平成23年度～)			0.0 %				
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	遅れ		

<b>活動計画</b>	今年度は、アジア貨物等物流拠点化効果促進事業の制度化を実施し、補助金の交付による支援によって、北九州港の利用及び製造・物流拠点化の促進を行います。					<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。	
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段:指標名 下段:指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】		
	アジア貨物等物流拠点化効果促進補助金の交付件数	—	3 件	0 件		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック		
	本市において製造・物流拠点化を目指す企業に対し、北九州港とアジアの港間の海上輸送費について補助金を交付します。			0.0 %				
	事業提案を行った企業数	—	10 件	10 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調		
北九州港の製造・物流拠点化へ向けた企業訪問等を行い、拠点化形成を促進します。			100.0 %					

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	当該事業の対象となる企業への立地促進を図ったものの、長引く世界的な不況、円高の影響のため企業の投資マインドが低下し、平成23年度内の事業活用には至りませんでした。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	北九州港の利用、市産業用地への企業立地の促進による物流拠点化形成を行うという事業の性質から、引続き市が実施主体となって行う事業と考えます。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  臨海部リスクと電力供給不安等により、企業の国内・臨海部への投資計画は低迷しています。当該事業の活用には、本市への進出表明が条件となるため、こうした経済状況のなかでは、企業が国内への積極的な事業計画を立てることが難しい状況となっています。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)  当該事業をインセンティブとして活用することにより、本市への製造・物流拠点の設置を実現します。(企業立地目標件数:1件)。
	次年度の活動計画(見直し内容)	
	事業費は維持します。環境・エネルギー産業を中心に交渉を進めてきましたが、国際水平分業化が進む自動車産業へも幅を広げることで、早期の企業立地につなげます。	



## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州港港湾計画改訂事業						施策番号			
							V-1-(3)-③			
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	3,650 千円 (備考)	担当局	港湾空港局		
		14,905 千円	0 千円		課長	0.1 人	職員	0.2 人	担当課	計画課
					係長	0.1 人	課長名		児島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか	現在の港湾計画は、平成8年に改訂したものであり、計画策定から10年以上が経過しています。北九州市の経済の活性化、雇用の創出、市民に親しまれる港づくり等を目指して、社会・経済情勢の変化や企業・市民の港湾に対するニーズを反映させながら、北九州港全体で計画を見直し、新しい計画を策定します。	<b>成果実績</b>	平成24年1月に目標どおり北九州港港湾計画を改訂しました。
-----------	--------------------	--	-------------	-------------------------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		港湾計画改訂手続き 北九州港における港湾施設整備のマスタープランである港湾計画を平成23年度中に改訂することが目標であり、これを数値で表すことは困難だと考えています。 (最終目標と目標年度) 平成23年度内計画策定	—	平成23年度内の港湾計画の改訂を目指します。	H24年1月改訂	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	今年度中の港湾計画改訂に向け、パブリックコメントの実施及び北九州港長期構想検討委員会での検討を経て策定された港湾計画改訂(案)を北九州市地方港湾審議会及び国の交通政策審議会港湾分科会における審議を受け港湾計画が策定されます。その後、北九州港港湾計画の公告でもって改訂手続きが完了します。	<b>活動実績</b>	平成24年1月に目標どおり北九州港港湾計画を改訂しました。
-------------	---	-------------	-------------------------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		港湾計画改訂手続き 平成23年度中の改訂を目標としているため、その活動状況を数値で表すことは困難だと考えています。	—	平成23年度内の港湾計画の改訂を目指します。	H24年1月改訂	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	平成24年1月に港湾計画を改訂したことにより、計画どおり目標を達成しましたので、成果及び活動の状況は順調としました。
	「経済性」 「効率性」 の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	今年度の活動は、国土交通省などの関係者との協議や審議会などの手続きが主でしたが、前年度に技術的な検討などを済ましていたため、円滑な業務遂行が可能となり、効率的に業務を進めることができました。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題		
	平成24年1月に目標どおり港湾計画を改訂しましたので、本事業は完了しています。		
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)	
	本事業は、平成23年度に完了しました。	—	

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	物流拠点都市づくり推進事業						施策番号
							V-1-(3)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 10,421 千円	平成24年度当初予算額 11,980 千円	人件費 の目安	金額 3,650 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
				課長 0.1 人	職員 0.2 人	担当課	物流振興課
				係長 0.1 人		課長名	相良

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	本市の物流マスタープランである「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針(H18～H22)」に基づき、社会経済状況の変化を捉えた先進的な物流システムについて調査研究を進めています。また、企業ニーズに応えるため、本市が有する物流施設の利活用について、官民一体となった創貨と集貨の取組みによる複合型物流拠点を目指すもので、それらの実現により本市の活性化に寄与していきます。			<b>成果実績</b>	当該事業の成果の検証を数値で検証することは困難です。次期基本方針は素案を策定しましたが、今後策定される関連計画との整合を図る必要があるため、再調整のうえ、平成24年度までに策定を目指します。	
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【成果の状況】</b>	
	複合型物流拠点都市の形成	—	地域産業の活性化や市民生活の向上	—		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック	
	ハードとソフトインフラの整備が進むことにより、市内企業の生産及び物流の円滑な活動を推進し、雇用創出や税収増加、及び低炭素社会の実現を図ります。 (最終目標と目標年度)					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>やや遅れ</b>
	(最終目標と目標年度)						

<b>活動計画</b>	今年度中の「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針」の次期基本方針策定に向け、当該基本方針の素案の作成及び物流対策本部を開くなどの意見調整を行っています。加えて、先進的な物流システムの調査研究や、物流人材育成講座を実施します。	<b>活動実績</b>	次期基本方針の策定については、上記「成果実績」とおなじです。他の事項については、下記の活動指標のとおりです。				
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【活動の状況】</b>	
	「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針」の次期基本方針策定	—	次期基本方針の策定	素案を策定した		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック	
	北九州港における物流改善に関する調査	—	調査・検討	実施	100.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>やや遅れ</b>
	国際複合一貫輸送において、貨物の積替え作業を不要とし、輸送コストの低減・リードタイムの短縮を図るため、日中韓におけるシャーン相互乗入れの実現に向けた調査・検討を行います。						

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	次期基本方針の策定については、特区や日本海側拠点港で提案した施策などを盛り込み、素案を策定しましたが、他の関連計画との整合を図る必要があるため、引き続き平成24年度中の策定に向け、関係部局との調整を図っていきます。また、北九州港におけるシャーン相互乗入れに関する調査は終了し、メリット・デメリットについても検討が行えました。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	企業ヒアリングから荷主・物流事業者等のニーズを確認していくと、物流事業に対するインセンティブの要求が大きくなってきています。これまで整備した北九州市の物流基盤の更なる利用促進を図るため、現在委託費で予算化している事業を、新規物流事業を後押しする補助金交付事業等に置き換える等、検討の必要性があります。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題	北九州市の物流基盤の更なる利用促進に向けて、集貨を図るための物流施策が必要です。「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針」の次期基本方針策定については、他局の関連計画との調整を図りながら、本年度の策定に向けて進めています。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)	
	北九州市の物流機能を活性化させるため、企業ニーズの適切な把握を行った結果を踏まえ、北九州港の利用促進につながる物流改善をテーマとした施策として、新規物流事業を後押しする手法への転換を図りながら、事務の見直し等の経費節減を行い、事業費は縮小します。	北九州市の物流基盤の更なる利用促進に向けて、取扱貨物量の増加を目指します。	

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港航空貨物拠点化推進事業						施策番号	V-1-(3)-③
	<b>コスト</b>	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 12,450 千円 (備考)	担当局	港湾空港局	
	95,691 千円	128,495 千円		課長 0.1 人 職員 0.7 人 係長 0.7 人	担当課	空港企画室	課長名 井上	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州空港の貨物拠点化を推進するためには、航空貨物を集める仕組みを構築しつつ、大型貨物機が就航できるように滑走路を延伸し、貨物施設を充実するといった空港の機能拡充が欠かせません。 本事業では、航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物を集めるとともに貨物定期便やチャーター便を就航させます。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。			
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	航空貨物取扱量	t / 年	t / 年	13,542 / 年 96.7 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物取扱量を増加させます。 (最終目標と目標年度) 平成25年度 貨物取扱量30,000t/年	12,357 / 年	14,000 / 年			
(最終目標と目標年度)					<b>順調</b>	

<b>活動計画</b>	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、以下の支援を行います。 ・貨物定期便の就航及び輸送量の確保(北九州空港利用促進協議会) ・貨物チャーター便の就航(北九州空港国際航空貨物推進協議会) ・北九州空港から国際貨物輸送の流れを作るためにトラック輸送費用(北九州空港国際航空貨物推進協議会)	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、貨物の取扱重量に応じて、航空会社及びフォワーダーに助成を行っています。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	貨物チャーター便就航数	5 便	5 便	13 便 260.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	北九州空港への就航時に、他空港に比べ割高となる荷役の費用について助成を行い、貨物チャーター便の就航を促します。					
トラック輸送便数	126 便	130 便	124 便 95.4 %		<b>順調</b>	
	北九州空港までの横もち費用(トラック輸送費用)に対して助成を行うことで、北九州空港から国際貨物輸送へつなぐ輸送の流れをつくります。					

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析 活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、貨物便の誘致活動や、既存路線支援を行い、着実に貨物拠点化が進展しています。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析 「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	行政と民間とで協力して航空会社、荷役業者に対する貨物便の誘致活動等の結果、貨物便が就航し、効率的に事業を行っています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 今後の貨物拠点化の促進には、空港島内にCIQ施設や物流企業の拠点施設が進出し、北九州空港に貨物の集まる仕組みが構築されることが必要です。	
	次年度の活動計画(見直し内容) 安定した貨物チャーター便運航を目指し、航空会社等への誘致活動を強化することで北九州空港の貨物拠点化を推進します。 貨物拠点化に向けた実績づくりが着実に推進されていることから、平成25予算額は、前年度と同規模としています。	その結果目指す成果(次年度の成果目標) 貨物チャーター便が長期安定的に運航され、航空貨物取扱量が増加することを目指します。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港国際線誘致推進事業						施策番号	V-1-(3)-③
	<b>コスト</b>	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	8,550 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
24,333 千円		34,000 千円	課長		0.2 人 職員 0.3 人	担当課	空港企画室	
		係長	0.4 人		課長名	青木		

【Plan】計画 →				【Do】実施 → 【Check】評価		
<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州空港における国際定期路線の維持・拡充を図るため、航空会社に対するインセンティブ(奨励策)として、路線の収益が安定し定着するまで、空港施設利用料の半額を助成します。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。			<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。	
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	国際定期路線を就航させる航空会社を維持・拡大	1 社	1 社	1 社	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	国際定期路線を就航させる航空会社の維持・拡大を図ります。 (最終目標と目標年度) 国際定期路線の拡充			100.0 %		
	(最終目標と目標年度)					順調

<b>活動計画</b>	国際定期便である北九州一仁川路線を維持するために航空会社に対する助成を行います。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。			<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。	
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	国際定期便就航につなげるために国際チャーター便を誘致します。	148 便	80 便	50 便	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	国際チャーター便を誘致するために、その運航経費の一部を補助します。 (※なお、目標数値は、震災・円高の影響が続いているため、前年度以外の過去最高数値(平成21年度: 70便)を基準としている。)			62.5 %		
	(最終目標と目標年度)					やや遅れ

【Check】評価(分析)			
<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】 【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	国際定期便である北九州一仁川(ソウル)便が就航しています。しかし、新規国際定期便誘致のための、国際チャーター便就航数は、東日本大震災、円高等の影響で前年を大きく下回る結果となりました。そのため、チャーター便実施による定期便の誘致にはつながりませんでした。
<b>「経済性」 「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	市が路線の維持・拡充を行うことで、空港の利用促進を図り、本市経済への波及につなげます。	

以下、予算案作成時に記入

【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入	
<b>見直し状況等</b>	課題
	定期便誘致のメインターゲットは近距離アジアとしており、中国・韓国が中心となります。平成24年8月以降は、日中・日韓問題により定期便及びチャーター便誘致が厳しい状況となりました。10月以降、韓国とのチャーター便に回復傾向が見られますが、中国とのチャーター便については、依然厳しい状況が続いています。
	次年度の活動計画(見直し内容)
	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	平成24年度12月末までのチャーター実績は60便を越えており、国際定期便化促進チャーター便事業の予算をほぼ執行してしまいました。平成25年度は、定期便の誘致にむけたチャーター便実施のため、チャーター便に係る予算を拡充する一方、空港施設利用料の算定方法変更により、全体の予算としては減額します。
	平成25年度のチャーター便については、チャーター便事業予算分64便を含めた80便を目標とします。チャーター便の実績などにより、新たな国際便就航を目指していきます。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港高度化推進事業						施策番号
							V-1-(3)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 8,087 千円	平成24年度当初予算額 9,000 千円	人件費 の目安	金額 4,230 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
					課長 0.02 人 職員 0.2 人	担当課	空港企画室
					係長 0.3 人	課長名	井上

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	福岡空港の将来の混雑問題への対応等北九州空港を取り巻く情勢の変化に伴い、予想される航空需要及び貨物需要の伸びを把握し、これらに対して切れ目なく対応し、貨物拠点化を進めるための調査を行い、北九州空港の機能拡充につなげていきます。	<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。		
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	北九州空港の貨物拠点化	—	北九州空港の機能拡充 (旅客、貨物)	—		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	大型貨物専用機の就航に必要な貨物ターミナル地区の拡張及びエプロン、スポット等の整備並びに滑走路の3,000m化等を実現し、貨物拠点空港としての機能拡充を図ります。 (最終目標と目標年度) 北九州空港の機能拡充 (旅客、貨物)					
(最終目標と目標年度)						

<b>活動計画</b>	北九州空港の将来拡張、機能拡充に向けた対応策を検討するために、下記のとおり調査を実施します。 ・北九州空港における貨物ターミナル施設配置計画策定業務 ・北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査業務 ・北九州空港における貨物受入体制整備に関する調査業務		<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。		
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	北九州空港の機能拡充のための調査	—	調査	実施		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	北九州空港の機能拡充に向け、貨物取扱量増加に対応できる施設をつくるための調査及び北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査を行います。			100.0 %		

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	北九州空港の現状を把握・分析し、機能拡充に向けた基礎調査を行うことで、今後の方向性を定めることができました。  それぞれの調査・研究において、豊富なデータや経験のある事業者に調査を委託することで、効率を上げています。
------------------	---	---	--

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  旅客、貨物ともに航空業界は、景気等社会情勢や国の施策に大きく左右されます。その時々々の社会情勢や各航空会社の動向等を的確に把握し、優先順位をつけながら、機能拡充に向けた検討を行う必要があります。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	次年度の活動計画(見直し内容)	
	緊急性の高い調査項目がないため、H25年度については事業を休止します。	—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港航空貨物拠点化推進事業						施策番号
							V-2-(1)-①
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 95,691 千円	平成24年度当初予算額 128,495 千円	人件費 の目安	金額 12,450 千円 課長 0.1 人 職員 0.7 人 係長 0.7 人	(備考)	担当局 港湾空港局 担当課 空港企画室 課長名 井上

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州空港の貨物拠点化を推進するためには、航空貨物を集める仕組みを構築しつつ、大型貨物機が就航できるように滑走路を延伸し、貨物施設を充実するといった空港の機能拡充が欠かせません。 本事業では、航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物を集めるとともに貨物定期便やチャーター便を就航させます。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。
-----------	---	-------------	-----------------

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	航空貨物取扱量			13,542 t / 年		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物取扱量を増加させます。 (最終目標と目標年度) 平成25年度 貨物取扱量30,000t/年	12,357 t / 年	14,000 t / 年	96.7 %		
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、以下の支援を行います。 ・貨物定期便の就航及び輸送量の確保(北九州空港利用促進協議会) ・貨物チャーター便の就航(北九州空港国際航空貨物推進協議会) ・北九州空港から国際貨物輸送の流れを作るためにトラック輸送費用(北九州空港国際航空貨物推進協議会)	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、貨物の取扱重量に応じて、航空会社及びフォワーダーに助成を行っています。
-------------	--	-------------	---

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	貨物チャーター便就航数			13 便		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	北九州空港への就航時に、他空港に比べ割高となる荷役の費用について助成を行い、貨物チャーター便の就航を促します。	5 便	5 便	260.0 %		
	トラック輸送便数			124 便		大変順調 順調 やや遅れ 遅れ
	北九州空港までの横もち費用(トラック輸送費用)に対して助成を行うことで、北九州空港から国際貨物輸送へつなぐ輸送の流れをつくります。	126 便	130 便	95.4 %		

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析  <b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、貨物便の誘致活動や、既存路線支援を行い、着実に貨物拠点化が進展しています。  行政と民間とで協力して航空会社、荷役業者に対する貨物便の誘致活動等の結果、貨物便が就航し、効率的に事業を行っています。
------------------	--	---

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  今後の貨物拠点化の促進には、空港島内にCIQ施設や物流企業の拠点施設が進出し、北九州空港に貨物の集まる仕組みが構築されることが必要です。  次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)  貨物チャーター便が長期安定的に運航され、航空貨物取扱量が増加することを目指します。
---------------	---	--

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港国際線誘致推進事業						施策番号	V-2-(1)-①
	<b>コスト</b>	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 8,550 千円 (備考)		担当局	港湾空港局
24,333 千円		34,000 千円	課長 0.2 人 職員 0.3 人		担当課	空港企画室		
		係長 0.4 人	課長名		青木			

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	北九州空港における国際定期路線の維持・拡充を図るため、航空会社に対するインセンティブ(奨励策)として、路線の収益が安定し定着するまで、空港施設利用料の半額を助成します。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。
-----------	---------------------	---	-------------	-----------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		国際定期路線を就航させる航空会社を維持・拡大  国際定期路線を就航させる航空会社を維持・拡大を図ります。 (最終目標と目標年度)国際定期路線の拡充	1 社	1 社	1 社  100.0 %	
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	国際定期便である北九州一仁川路線を維持するために航空会社に対する助成を行います。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		国際定期便就航につなげるために国際チャーター便を誘致します。 国際チャーター便を誘致するために、その運航経費の一部を補助します。(※なお、目標数値は、震災・円高の影響が続いているため、前年度以外の過去最高数値(平成21年度: 70便)を基準としている。)	148 便	80 便	50 便  62.5 %	

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  国際定期便である北九州一仁川(ソウル)便が就航しています。しかし、新規国際定期便誘致のための、国際チャーター便就航数は、東日本大震災、円高等の影響で前年を大きく下回る結果となりました。そのため、チャーター便実施による定期便の誘致にはつながりませんでした。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」 「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。  市が路線の維持・拡充を行うことで、空港の利用促進を図り、本市経済への波及につなげます。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  定期便誘致のメインターゲットは近距離アジアとしており、中国・韓国が中心となります。平成24年8月以降は、日中・日韓問題により定期便及びチャーター便誘致が厳しい状況となりました。10月以降、韓国とのチャーター便に回復傾向が見られますが、中国とのチャーター便については、依然厳しい状況が続いています。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)  平成24年度12月末までのチャーター実績は60便を越えており、国際定期便化促進チャーター便事業の予算をほぼ執行してしまいました。平成25年度は、定期便の誘致にむけたチャーター便実施のため、チャーター便に係る予算を拡充する一方、空港施設利用料の算定方法変更により、全体の予算としては減額します。
	平成25年度のチャーター便については、チャーター便事業予算分64便を含めた80便を目標とします。チャーター便の実績などにより、新たな国際便就航を目指していきます。	

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港高度化推進事業						施策番号	
							V-2-(1)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 8,087 千円	平成24年度当初予算額 9,000 千円	人件費 の目安	金額 4,230 千円 (備考) 課長 0.02 人 職員 0.2 人 係長 0.3 人		担当局	港湾空港局
						担当課	空港企画室	
							課長名	井上

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか 福岡空港の将来の混雑問題への対応等北九州空港を取り巻く情勢の変化に伴い、予想される航空需要及び貨物需要の伸びを把握し、これらに対して切れ目なく対応し、貨物拠点化を進めるための調査を行い、北九州空港の機能拡充につなげていきます。	<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。
-----------	---	-------------	--------------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		北九州空港の貨物拠点化 大型貨物専用機の就航に必要な貨物ターミナル地区の拡張及びエプロン、スポット等の整備並びに滑走路の3,000m化等を実現し、貨物拠点空港としての機能拡充を図ります。 (最終目標と目標年度)北九州空港の機能拡充(旅客、貨物)	—	北九州空港の機能拡充(旅客、貨物)	—	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	北九州空港の将来拡張、機能拡充に向けた対応策を検討するために、下記のとおり調査を実施します。 ・北九州空港における貨物ターミナル施設配置計画策定業務 ・北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査業務 ・北九州空港における貨物受入体制整備に関する調査業務	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		北九州空港の機能拡充のための調査 北九州空港の機能拡充に向け、貨物取扱量増加に対応できる施設をつくるための調査及び北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査を行います。	—	調査	実施 100.0 %	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析 活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	北九州空港の現状を把握・分析し、機能拡充に向けた基礎調査を行うことで、今後の方向性を定めることができました。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析 「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	それぞれの調査・研究において、豊富なデータや経験のある事業者に調査を委託することで、効率を上げています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 旅客、貨物ともに航空業界は、景気等社会情勢や国の施策に大きく左右されます。その時々社会情勢や各航空会社の動向等を的確に把握し、優先順位をつけながら、機能拡充に向けた検討を行う必要があります。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	緊急性の高い調査項目がないため、H25年度については事業を休止します。	—



## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州港集貨・航路誘致事業						施策番号		
							V-2-(1)-②		
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 60,250 千円 (備考)		担当局	港湾空港局	
		37,296 千円	83,111 千円		課長 1 人 職員 4.1 人		担当課	物流振興課	
					係長 1.8 人		課長名	岡島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 国内外の荷動きや物流事業について、企業訪問などにより情報収集を行うとともに、セミナーの開催や様々な媒体を利用してのPR及び官民一体となったポートセールス活動などを通じて、北九州港への集貨・航路誘致を行います。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。			
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【成果の状況】</b>
	【集貨】北九州港貨物取扱量	9,884 万t	単年度の目標設定はありません	9,998 万t	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	様々な物流振興により効率的に貨物を集貨することで、港湾貨物取扱量の増加を図ります。この目標値は、平成20年の実績をもとに、将来の経済成長予測や過去10年の推移などを踏まえ推計し、「北九州港港湾計画」に定めています。 (最終目標と目標年度) 12,060万トン(平成30年代前半)			82.9 %		
	(最終目標と目標年度)					<b>順調</b>

<b>活動計画</b>	荷主・船社のニーズの把握や、そのニーズに即応する体制を強化するとともに、北九州港利用促進のため、創貨の観点も踏まえ引き続き集貨や航路誘致を着実に進めます。	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、北九州港利用促進のために、ホームページ、マスコミ・業界紙への情報提供などのPR活動を行いました。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	<b>【活動の状況】</b>
	船社、荷主等への企業訪問件数	332 件	300 件	373 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	行政としてより積極的な企業訪問を実施し、荷主や船社の動向を把握すると同時に、関係する企業との信頼関係を構築していく。その結果、北九州港における貨物量の増加や航路拡充の実現を目指します。			124.3 %		
	北九州港プロモーション活動参加者数	772 人	800 人	747 人		<b>順調</b>
視察会や港湾セミナー等のプロモーション活動を展開し、北九州港に興味を持つあるいは利用の可能性がある企業に北九州港の認知度を高め、貨物量の増加や航路誘致実現へと結び付けていきます。	93.4 %					

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	特に自動車関連物流において、内航フェリーやコンテナターミナル利用のセールスを行った結果、新たに利用を開始した企業が発生するなどの効果も表れており、有効な取り組みであると判断しています。
	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	効率的な出張計画やPR経費の見直しを行い、コストを削減しながらこれまで以上の効果が得られるよう活動しています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 平成23年における北九州港海上出入貨物取扱量は、9,998万トン(前年比101.1%)、また、コンテナ貨物取扱量51万2千TEU(前年比106.6%)と順調に成果が表れています。 今後も最終目標である海上出入貨物取扱量12,060万トンに向け、事業を進めていきます。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	荷主訪問件数やプロモーション活動参加者数に関しては、北九州港を利用した物流モードの改善方策など、より具体的な提案型の企業訪問やプロモーション活動を重視した手法への見直しを行うとともに、効率化により経費を節減し、事業費は縮小します。	単年度の成果目標は設定していませんが、最終目標値に向け着実に事業を推進します。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州港港湾計画改訂事業						施策番号	
							V-2-(1)-②	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 14,905 千円	平成24年度当初予算額 0 千円	人件費 の目安	金額 3,650 千円	(備考)	担当局	港湾空港局
					課長 0.1 人 職員 0.2 人		担当課	計画課
					係長 0.1 人		課長名	児島

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか	現在の港湾計画は、平成8年に改訂したものであり、計画策定から10年以上が経過しています。北九州市の経済の活性化、雇用の創出、市民に親しまれる港づくり等を目指して、社会・経済情勢の変化や企業・市民の港湾に対するニーズを反映させながら、北九州港全体で計画を見直し、新しい計画を策定します。	<b>成果実績</b>	平成24年1月に目標どおり北九州港港湾計画を改訂しました。
-----------	--------------------	--	-------------	-------------------------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		港湾計画改訂手続き 北九州港における港湾施設整備のマスタープランである港湾計画を平成23年度中に改訂することが目標であり、これを数値で表すことは困難だと考えています。 (最終目標と目標年度) 平成23年度内計画策定	—	平成23年度内の港湾計画の改訂を目指します。	H24年1月改訂	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	今年度中の港湾計画改訂に向け、パブリックコメントの実施及び北九州港長期構想検討委員会での検討を経て策定された港湾計画改訂(案)を北九州市地方港湾審議会及び国の交通政策審議会港湾分科会における審議を受け港湾計画が策定されます。その後、北九州港港湾計画の公告でもって改訂手続きが完了します。	<b>活動実績</b>	平成24年1月に目標どおり北九州港港湾計画を改訂しました。
-------------	---	-------------	-------------------------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		港湾計画改訂手続き 平成23年度中の改訂を目標としているため、その活動状況を数値で表すことは困難だと考えています。	—	平成23年度内の港湾計画の改訂を目指します。	H24年1月改訂	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析 活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	平成24年1月に港湾計画を改訂したことにより、計画どおり目標を達成しましたので、成果及び活動の状況は順調としました。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析 「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	今年度の活動は、国土交通省などの関係者との協議や審議会などの手続きが主でしたが、前年度に技術的な検討などを済ましていたため、円滑な業務遂行が可能となり、効率的に業務を進めることができました。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 平成24年1月に目標どおり港湾計画を改訂しましたので、本事業は完了しています。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	本事業は、平成23年度に完了しました。	—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	国際RORO航路誘致事業						施策番号
							V-2-(1)-②
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 0千円	平成24年度当初予算額 20,000千円	人件費 の目安	金額 6,400千円 (備考)	担当局	港湾空港局
					課長 0.1人 職員 0.3人	担当課	物流振興課
					係長 0.3人	課長名	相良

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	「多頻度」「定時性」「高速性」「特殊輸送への対応可能」などの特徴を持つシームレス輸送であり、地域産業の国際競争力を支える輸送モードとして期待の高まる国際RORO航路を北九州港に誘致します。	<b>成果実績</b>	下記の成果指標のとおりです。
-----------	---------------------	--	-------------	----------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		国際フェリー・RORO航路数  RORO船輸送に適した輸出入貨物を北九州港で取り扱えるようにするため、国際定期RORO航路の開設を目指します。 (最終目標と目標年度) 2航路(27年度)	0 航路	1 航路	0 航路  0.0 %	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	

<b>活動計画</b>	国際RORO航路を運航する船会社等に対し、運航経費の一部を補助することによって、積極的な国際RORO航路の誘致を行います。	<b>活動実績</b>	下記の活動指標のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		誘致対象事業者訪問回数  国際フェリー・RORO船を運航する外航船社および関係者を訪問し、北九州港への就航判断に必要なデータの提供や、補助を含むメリット等を案内することで航路の就航を目指します。	0 回	50 回	55 回  110.0 %	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	活動の状況は概ね計画どおりで、北九州港への寄港を前向きに検討する船社も数社でてきましたが、燃料油の高騰、震災の影響など、海運業界を取り巻く環境は依然として非常に厳しく、成果としては就航には至りませんでした。
	「経済性」「効率性」の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	燃料油の高騰、震災の影響など、海運業界を取り巻く環境は依然として非常に厳しい中、当補助は船社の就航決定の誘因となるには充分ではなかったと考えられます。予算額および交付対象について再考の余地があると考えます。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  補助対象や内容を見直し、船社への誘致を継続してきた結果、就航に向けた具体的な動きができました。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	2航路目の開設に向けた具体的な動きもあり、今後も船社への働きかけは継続しますが、一定の成果を得られたので、補助制度としての事業は廃止します。	—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	モーダルシフト促進事業					施策番号
						V-2-(1)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 9,057 千円	平成24年度当初予算額 10,000 千円	人件費の目安	金額 3,075 千円 (備考) 課長 0.05 人 職員 0.2 人 係長 0.1 人	担当局 港湾空港局
						担当課 物流振興課
						課長名 相良

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか 北九州港を利用したモーダルシフト(貨物トラック等から内航コンテナ、フェリー、鉄道等環境に優しい輸送手段への転換)を推進することで、運輸・物流部門でのCO2削減します。また、環境未来都市・北九州市の認知度を高め、北九州港の利用促進を図ります。	<b>成果実績</b>	下記の成果指標のとおりです。
-----------	--	-------------	----------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		CO2削減量 環境未来都市計画において、運輸・物流部門におけるCO2削減の主要施策であるため、その主目的であるCO2の大幅な削減を目指します。単年度目標は、過去五年間の平均とします。 (最終目標と目標年度) 本指標は必要充分量の設定に馴染まないため設定しない	7,400 t	7,000 t	11,300 t 161.4 %	
	フェリー、鉄道輸送等に移行した貨物量 本市の充実した環境配慮型の輸送モード(フェリー、RORO、貨物鉄道)を活かしたモーダルシフトを行うことで、CO2削減と併せて北九州港の取扱貨物の増加を目指します。(※20tシャーシ=2TEU換算)単年度目標は、過去五年間の平均とします。 (最終目標と目標年度) 本指標は必要充分量の設定に馴染まないため設定しない	9,350 TEU	8,000 TEU	6,000 TEU 75.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	北九州港を利用したモーダルシフト(貨物トラック等から内航コンテナ、フェリー、鉄道等環境に優しい輸送手段への転換)に対して補助金を交付することで、モーダルシフトの促進を図ります。また、ホームページやメディアを通じて本施策を広くPRするとともに、北九州港の利用促進を図ります。	<b>活動実績</b>	下記の活動指標のとおりです。
-------------	--	-------------	----------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		外部へのPR機会 ホームページ・DM・各セミナーなどを通じ、本制度を広く外部に周知します。	7 回	8 回	10 回 125.0 %	
	チラシ配布人数 チラシの配布により、本制度を広く外部に周知します。	1000 人	1,000 人	1,600 人 160.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	大変順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	成果指標である、CO2削減量、また、活動指標であった外部へのPR機会の目標をとともにクリアしており、活動は有効であったと判断します。
	「経済性」 「効率性」 の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	少額の経費で大幅なCO2削減・集貨を実現しており、費用対効果の高い事業です。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 平成24年度も、例年と同程度の補助申請があり、CO2削減量、モーダルシフト貨物量ともに上記成果指標を達成する見込みです。PR活動の効果もあって、企業のモーダルシフトへの関心も高まりつつあります。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	当事業を契機としてモーダルシフトした貨物は、そのまま継続されているケースが多く、当初の目標がある程度達成されつつあることを考慮して、補助制度の見直しを図り、事業費を縮小します。	さらなるCO2削減と北九州港の利用促進を図ります。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	フェリーを活用したCO2削減推進事業						施策番号
							V-2-(1)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 39,682 千円	平成24年度当初予算額 0 千円	人件費 の目安	金額 750 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
					課長 0 人 職員 0.1 人	担当課	港営課
					係長 0 人	課長名	小川

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	「北九州市環境モデル都市行動計画」を推進するため、公共施設である港湾施設を積極的に活用し、事業者と連携した公共交通機関の利用促進を図る取り組みの一環として、海の公共交通機関であり、環境にやさしい特性を持つフェリーへの利用転換を図ります。				<b>成果実績</b>	成果の状況は下記の通りです。
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】	
	乗用車の高速道路からフェリーへの利用転換台数	—	3,200 台	6,522 台		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック	
	平成23年10月～12月間に、乗用車のフェリー利用台数について、対前年同期間に比べて、3,200台の増加を目指します。 (※平成23年7月～8月の乗用車の延び率は、103%・104%(対前年同期間比)であり、フェリーへの利用転換の流れをつくるため、105%の延び率で目標台数を設定しました。)			203.8 %			
	(最終目標と目標年度)				大変順調	<b>大変順調</b>	
(最終目標と目標年度)				順調 やや遅れ 遅れ			

<b>活動計画</b>	高速道路の「休日上限1,000円」料金制度の影響により、本市を発着するフェリー航路では、並行する高速道路を利用する流れが定着しています。 こうした状況に対し、フェリーへの利用転換を図るため、フェリー事業者が事業期間中に実施する運賃の値下げや利用促進のための新たな取り組みに対し、補助金の交付による支援という方法で実施します。	<b>活動実績</b>	活動実績は下記のとおりです。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	フェリー事業者の事業申請(実施)件数	—	4 社	4 社		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	本事業は、フェリー事業者が主体なり、利用転換を図る取り組みを実施していただく必要があります。			100.0 %		
						大変順調
					順調 やや遅れ 遅れ	

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	成果の状況については、目標に対し200%を超える実績があったことから大変順調としました。 活動の状況については、対象とする全てのフェリー事業者からご協力いただき、目標達成の成果が得られたことから大変順調としました。
<b>「経済性」「効率性」の分析</b>	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	フェリー事業者は、利用者の増加を図るため、1) 運賃の値下げ、2) 臨時便の運航、3) 船内ゆっくりステイ・ミニコンサートなどの新たな船内サービスなどを試験的に実施しました。こうした取り組みは、民間の視点で計画・実施されたものであり、加えて、事業者からは今後も継続して実施するとの意見も伺っており、本市の補助は、必要最低限であったと考えています。	

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 平成23年度は本事業により、実施期間中の乗用車輸送実績は約6,500台増加しており、全体の台数でも前年度と比較して約9%増加しました。そのため、フェリーの利用転換の流れが定着していると判断し、平成23年度をもって本事業は廃止しています。なお、平成24年度上期の乗用車輸送実績については、前年度と比較して3.7%増加しており、昨年的高速道路「休日上限1,000円」割引制度の廃止などにより、フェリーを選択する利用者が増加したものと考えています。 ただし、今後、事業者の経営努力を超えるような国の制度改正や不況などの状況になれば、CO2削減という環境施策の観点から、必要な対策を検討します。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	次年度の活動計画(見直し内容) 本事業は、フェリーへの利用転換を図るという目的の達成に向けて、一定の役割を終えたと考えており、平成23年度をもって終了しています。	—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州港集貨・航路誘致事業					施策番号	
						V-3-(2)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 37,296 千円	平成24年度当初予算額 83,111 千円	人件費の目安	金額 60,250 千円 (備考) 課長 1 人 職員 4.1 人 係長 1.8 人	担当局	港湾空港局
						担当課	物流振興課
							課長名

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	国内外の荷動きや物流事業について、企業訪問などにより情報収集を行うとともに、セミナーの開催や様々な媒体を利用したPR及び官民一体となったポートセールス活動などを通じて、北九州港への集貨・航路誘致を行います。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。		
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	【集貨】北九州港貨物取扱量	9,884 万t	単年度の目標設定はありません	9,998 万t	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	様々な物流振興により効率的に貨物を集貨することで、港湾貨物取扱量の増加を図ります。この目標値は、平成20年の実績をもとに、将来の経済成長予測や過去10年の推移などを踏まえ推計し、「北九州港港湾計画」に定めています。 (最終目標と目標年度) 12,060万t(平成30年代前半)			82.9 %		
(最終目標と目標年度)					順調	

<b>活動計画</b>	荷主・船社のニーズの把握や、そのニーズに即応する体制を強化するとともに、北九州港利用促進のため、創貨の観点も踏まえ引き続き集貨や航路誘致を着実にまいります。	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、北九州港利用促進のために、ホームページ、マスコミ・業界紙への情報提供などのPR活動を行いました。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	船社、荷主等への企業訪問件数	332 件	300 件	373 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	行政としてより積極的な企業訪問を実施し、荷主や船社の動向を把握すると同時に、関係する企業との信頼関係を構築していく。その結果、北九州港における貨物量の増加や航路拡充の実現を目指します。			124.3 %		
北九州港プロモーション活動参加者数	772 人	800 人	747 人	93.4 %	順調	
視察会や港湾セミナー等のプロモーション活動を展開し、北九州港に興味を持つあるいは利用の可能性がある企業に北九州港の認知度を高め、貨物量の増加や航路誘致実現へと結び付けていきます。						

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<p>【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析</p> <p>活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。</p>	<p>特に自動車関連物流において、内航フェリーやコンテナターミナル利用のセールスを行った結果、新たに利用を開始した企業が発生するなどの効果も表れており、有効な取り組みであると判断しています。</p>	<p>「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。</p> <p>効率的な出張計画やPR経費の見直しを行い、コストを削減しながらこれまで以上の効果が得られるよう活動しています。</p>
------------------	---	---	--

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	<p>課題</p> <p>平成23年における北九州港海上出入貨物取扱量は、9,998万トン(前年比101.1%)、また、コンテナ貨物取扱量51万2千TEU(前年比106.6%)と順調に成果が表れています。今後も最終目標である海上出入貨物取扱量12,060万トンに向け、事業を進めていきます。</p>	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	<p>荷主訪問件数やプロモーション活動参加者数に関しては、北九州港を利用した物流モードの改善方策など、より具体的な提案型の企業訪問やプロモーション活動を重視した手法への見直しを行うとともに、効率化により経費を節減し、事業費は縮小します。</p>	<p>単年度の成果目標は設定していませんが、最終目標値に向け着実に事業を推進します。</p>

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港航空貨物拠点化推進事業						施策番号		
							V-3-(2)-①		
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額	12,450 千円	(備考)	担当局	港湾空港局
		95,691 千円	128,495 千円		課長	0.1 人 職員 0.7 人		担当課	空港企画室
			係長		0.7 人	課長名		井上	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州空港の貨物拠点化を推進するためには、航空貨物を集める仕組みを構築しつつ、大型貨物機が就航できるように滑走路を延伸し、貨物施設を充実するといった空港の機能拡充が欠かせません。 本事業では、航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物を集めるとともに貨物定期便やチャーター便を就航させます。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。
-----------	---	-------------	-----------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	航空貨物取扱量	航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物取扱量を増加させます。 (最終目標と目標年度) 平成25年度 貨物取扱量30,000t/年	12,357 t / 年	14,000 t / 年	13,542 t / 年 96.7 %	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

<b>活動計画</b>	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、以下の支援を行います。 ・貨物定期便の就航及び輸送量の確保(北九州空港利用促進協議会) ・貨物チャーター便の就航(北九州空港国際航空貨物推進協議会) ・北九州空港から国際貨物輸送の流れを作るためにトラック輸送費用(北九州空港国際航空貨物推進協議会)	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、貨物の取扱重量に応じて、航空会社及びフォワーダーに助成を行っています。
-------------	--	-------------	---

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	貨物チャーター便就航数	北九州空港への就航時に、他空港に比べ割高となる荷役の費用について助成を行い、貨物チャーター便の就航を促します。	5 便	5 便	13 便 260.0 %	
トラック輸送便数	北九州空港までの横もち費用(トラック輸送費用)に対して助成を行うことで、北九州空港から国際貨物輸送へつなぐ輸送の流れをつくります。	126 便	130 便	124 便 95.4 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析 活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	北九州空港の航空貨物拠点化を推進するために、行政及び民間で組織する北九州空港利用促進協議会及び北九州空港国際貨物推進協議会の活動を通じて、貨物便の誘致活動や、既存路線支援を行い、着実に貨物拠点化が進展しています。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析 「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	行政と民間とで協力して航空会社、荷役業者に対する貨物便の誘致活動等の結果、貨物便が就航し、効率的に事業を行っています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 今後の貨物拠点化の促進には、空港島内にCIQ施設や物流企業の拠点施設が進出し、北九州空港に貨物の集まる仕組みが構築されることが必要です。
	次年度の活動計画(見直し内容)
	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	安定した貨物チャーター便運航を目指し、航空会社等への誘致活動を強化することで北九州空港の貨物拠点化を推進します。 貨物拠点化に向けた実績づくりが着実に推進されていることから、平成25予算額は、前年度と同規模としています。
	貨物チャーター便が長期安定的に運航され、航空貨物取扱量が増加することを目指します。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港国際線誘致推進事業						施策番号	
							V-3-(2)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 24,332 千円	平成24年度当初予算額 34,000 千円	人件費 の目安	金額 8,550 千円 (備考)		担当局	港湾空港局
					課長 0.2 人 職員 0.3 人		担当課	空港企画室
					係長 0.4 人		課長名	青木

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州空港における国際定期路線の維持・拡充を図るため、航空会社に対するインセンティブ(奨励策)として、路線の収益が安定し定着するまで、空港施設利用料の半額を助成します。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。
-----------	--	-------------	-----------------

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		国際定期路線を就航させる航空会社を維持・拡大  国際定期路線を就航させる航空会社を維持・拡大を図ります。  (最終目標と目標年度)国際定期路線の拡充	1 社	1 社	1 社  100.0 %	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	

<b>活動計画</b>	国際定期便である北九州一仁川路線を維持するために航空会社に対する助成を行います。また、国際定期路線の拡充に向け、国際チャーター便の誘致を図るために、国際チャーター便の運航経費の一部を補助します。	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		国際定期便就航につなげるために国際チャーター便を誘致します。  国際チャーター便を誘致するために、その運航経費の一部を補助します。(※なお、目標数値は、震災・円高の影響が続いているため、前年度以外の過去最高数値(平成21年度: 70便)を基準としている。)	148 便	80 便	50 便  62.5 %	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析  <b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  国際定期便である北九州一仁川(ソウル)便が就航しています。しかし、新規国際定期便誘致のための、国際チャーター便就航数は、東日本大震災、円高等の影響で前年を大きく下回る結果となりました。そのため、チャーター便実施による定期便の誘致にはつながりませんでした。  市が路線の維持・拡充を行うことで、空港の利用促進を図り、本市経済への波及につなげます。
------------------	--	---

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  定期便誘致のメインターゲットは近距離アジアとしており、中国・韓国が中心となります。平成24年8月以降は、日中・日韓問題により定期便及びチャーター便誘致が厳しい状況となりました。10月以降、韓国とのチャーター便に回復傾向が見られますが、中国とのチャーター便については、依然厳しい状況が続いています。  次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)  平成25年度のチャーター便については、チャーター便事業予算分64便を含めた80便を目標とします。チャーター便の実績などにより、新たな国際便就航を目指していきます。
---------------	---	--



## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州空港高度化推進事業						施策番号	
							V-3-(2)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 8,087 千円	平成24年度当初予算額 9,000 千円	人件費 の目安	金額 4,230 千円	(備考)	担当局	港湾空港局
					課長 0.02 人 職員 0.2 人		担当課	空港企画室
					係長 0.3 人		課長名	井上

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 福岡空港の将来の混雑問題への対応等北九州空港を取り巻く情勢の変化に伴い、予想される航空需要及び貨物需要の伸びを把握し、これらに対して切れ目なく対応し、貨物拠点化を進めるための調査を行い、北九州空港の機能拡充につなげていきます。	<b>成果実績</b>	下記の代表的な成果指標のとおりです。
-----------	--	-------------	--------------------

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	北九州空港の貨物拠点化	—	北九州空港の機能拡充 (旅客、貨物)	—	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	大型貨物専用機の就航に必要となる貨物ターミナル地区の拡張及びエプロン、スポット等の整備並びに滑走路の3,000m化等を実現し、貨物拠点空港としての機能拡充を図ります。 (最終目標と目標年度)北九州空港の機能拡充(旅客、貨物)			順調		
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	北九州空港の将来拡張、機能拡充に向けた対応策を検討するために、下記のとおり調査を実施します。 ・北九州空港における貨物ターミナル施設配置計画策定業務 ・北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査業務 ・北九州空港における貨物受入体制整備に関する調査業務	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。
-------------	---	-------------	----------------

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	北九州空港の機能拡充のための調査	—	調査	実施	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	北九州空港の機能拡充に向け、貨物取扱量増加に対応できる施設をつくるための調査及び北九州空港の利用圏域における航空利用の実態に関する調査を行います。			100.0 %		順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析  <b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  北九州空港の現状を把握・分析し、機能拡充に向けた基礎調査を行うことで、今後の方向性を定めることができました。  それぞれの調査・研究において、豊富なデータや経験のある事業者者に調査を委託することで、効率を上げています。
------------------	--	--

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  旅客、貨物ともに航空業界は、景気等社会情勢や国の施策に大きく左右されます。その時々々の社会情勢や各航空会社の動向等を的確に把握し、優先順位をつけながら、機能拡充に向けた検討を行う必要があります。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	緊急性の高い調査項目がないため、H25年度については事業を休止します。	—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	市民参加による洞海湾の環境修復検討事業						施策番号				
							VI-1-(1)-③				
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費の目安	金額	7,745 千円	(備考)	担当局	港湾空港局		
		4,234 千円	3,996 千円		課長	0.13 人		職員	0.5 人	担当課	総務経営課
					係長	0.25 人			課長名	田島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか	北九州市の環境改善のシンボルである洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むため、ムラサキガイを使った市民参加型環境修復手法(マイロープ・マイ堆肥)を小学校や市民団体、NPO法人と実施するとともに、干潟、藻場などを活用した新たな環境修復手法の検討を進め、市民が気軽に親しむことのできる水辺環境を実現します。	<b>成果実績</b>	平成23年度は洞海湾周辺にある若松中央小学校、牧山小学校、修多羅小学校の5年生を対象に「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」を実施し参加者数は当初計画を達成しました。
-----------	--------------------	--	-------------	--

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段:指標名 下段:指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	環境修復事業に参加する人数	656 人	600 人	629 人	→	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むためには、「洞海湾におけるムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」など本事業に多くの市民に参加してもらう必要があります。「体験教室」は、地元小学校3校の5年生を対象に年4回実施しており、当該年度の3校の児童数の合計が約150人であることから、目標参加人数を150人/回×4回=600人とします。			104.8 %		
	(最終目標と目標年度)			大変順調 順調 やや遅れ 遅れ		
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」については、洞海湾沿岸の小学生の参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど学習効果を高めて行きます。	<b>活動実績</b>	今年度より、NPO法人里山を考える会のボランティア(環境学習サポーター)が参加し、小学生の学習活動のサポートを行っています。
-------------	--	-------------	--

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段:指標名 下段:指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	NPO団体や民間企業等と協働開催回数	0 回	3 回	3 回	→	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	今年度から、環境教室における学習効果を高めるため、NPO団体に学習活動のサポーターとして参加してもらい、運営について協働作業を行なっていきます。			100.0 %		
				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ		

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	【成果の状況】 【活動の状況】 を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	当該事業については、洞海湾沿岸の小学生の継続的な参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど経済性や効率性を高めて行く必要があります。
	「経済性」「効率性」の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	当該事業については、現在、港湾空港局が運営主体となっていますが、今後の運営については、NPO団体や民間企業等に段階的に移行していく検討を行います。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題	
	「ムラサキガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」の参加者数は当初計画を達成し、洞海湾に対する市民の愛着心は、着実に地域に定着しつつあります。現在は地元小学生を対象に体験教室を実施しており、一定の成果をあげています。今後は、この体験教室の対象を一般市民に広げ、効果を高めることが必要と考えます。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	運営についてNPO団体や民間企業等と協働を進め、体験教室の学習効果を高めると共に、市民が参加できる機会を創出する施策に取り組みますが、これまでの活動成果を踏まえ、事業内容や経費の見直しを行いました。	地元小学生の参加人数については、児童数の影響を受けるため、平成25年度については約530人の見込みです。それに加えて、市民の参加を進めることにより、目標参加人数は600人とします。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	グリーンエネルギーポートひびき立地促進事業						施策番号	
							VI-2-(2)-②	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 4,528 千円	平成24年度当初予算額 13,000 千円	人件費 の目安	金額 29,800 千円 (備考)	担当局	港湾空港局	
					課長 0.2 人 職員 1.8 人	担当課	立地促進課	
					係長 1.4 人	課長名	光武	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 港湾力と環境力を備える響灘地区を『グリーンエネルギーポートひびき』として、風力発電関連産業をはじめとする環境・エネルギー産業の集積を図ります。	<b>成果実績</b>	成果実績は下記のとおりです。			
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	風力発電関連産業など環境・エネルギー産業に係る工場や施設の集積数	1 件	2 件	1 件 50.0 %		代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	環境・エネルギー産業の企業立地により、雇用機会の創出、港湾施設の利用促進、税収の確保等につながるため、同産業に係る工場や施設の集積に努めます。目標数値については、再生可能エネルギーの固定価格買取制度の設立に合わせた、関連産業の動きの活発化及び設備投資の増加の可能性を見込み、設定しました。 (最終目標と目標年度) 平成24年度までに、関連企業を7件誘致				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	「再生可能エネルギー特別措置法」の成立により、国内再生可能エネルギーの導入拡大とともに、関連産業の投資へ向けた動きが出てくると思われるため、本市立地の優位性を広くPRします。	<b>活動実績</b>	活動結果は下記のとおりです。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	「第6回再生可能エネルギー世界展示会」展示ブースへの来場者数	3,672 人	3,000 人	2,254 人 75.1 %		活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	多くの関係企業が集まる本展示会において、本市ブースへの来場者を増やすことにより、ターゲットを絞った効果的なPRを行います。				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	
	「北九州港セミナー」への来場者数	548 人	550 人	605 人 110.0 %		
首都圏にて北九州港の利用促進を目的に開催する本セミナーにおいて、「国際戦略総合特区」「環境未来都市」への指定をトビックスに、できる限り多くの方々へ事業のPRを行います。						

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】 【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	環境・エネルギー産業の集積を進めるため、直接の企業訪問や展示会・セミナーといったPRを行うことで、業界内でも本市の取り組みは認知されてきたと思います。しかしながら、長引く円高により製造業を取り巻く環境は悪化しており、新たな投資を控えたり、拠点を海外へ移転したりなどといった状況が続いています。 また、再生可能エネルギーの導入を促進するはずであった「再生可能エネルギー特別措置法」につきましても、法案は成立したものの、具体的な買い取り価格等ははまだ検討状況であるため、企業が投資に踏み出せない状況にあります。(工場・施設の集積数【22～23年度累計】=2件)
	<b>「経済性」 「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	前年度は、「北九州港セミナー」とは別に「風力発電産業シンポジウム」を首都圏にて開催していましたが、今年度は、物流関係企業も含めた幅広いPRを行うため、2つのイベントを合同にて開催することで、イベント開催経費を削減するとともに、より多くの関係者へPRを行うことができました。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">課題</td> <td>事業は3年目を迎え、これまでのプロモーション活動及び企業訪問活動の成果により、関連企業から大きな関心が寄せられています。エネルギー政策の不透明感が影響し、目標としていた企業集積数には及びませんでした。本年7月の「再生可能エネルギー特別措置法」の施行や「グリーンアジア国際戦略総合特区」の選定等、立地環境は改善してきております。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">次年度の活動計画(見直し内容)</td> <td>その結果目指す成果(次年度の成果目標)</td> </tr> <tr> <td>本事業は今年度をもって終了することとします。今後は、これまでに築いたネットワークを活用しながら、引き続き環境・エネルギー関連産業の集積を進めるとともに、再生可能エネルギーや基幹エネルギーといった発電施設もターゲットに企業立地を図る予定です。</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </table>	課題	事業は3年目を迎え、これまでのプロモーション活動及び企業訪問活動の成果により、関連企業から大きな関心が寄せられています。エネルギー政策の不透明感が影響し、目標としていた企業集積数には及びませんでした。本年7月の「再生可能エネルギー特別措置法」の施行や「グリーンアジア国際戦略総合特区」の選定等、立地環境は改善してきております。	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)	本事業は今年度をもって終了することとします。今後は、これまでに築いたネットワークを活用しながら、引き続き環境・エネルギー関連産業の集積を進めるとともに、再生可能エネルギーや基幹エネルギーといった発電施設もターゲットに企業立地を図る予定です。	-
課題	事業は3年目を迎え、これまでのプロモーション活動及び企業訪問活動の成果により、関連企業から大きな関心が寄せられています。エネルギー政策の不透明感が影響し、目標としていた企業集積数には及びませんでした。本年7月の「再生可能エネルギー特別措置法」の施行や「グリーンアジア国際戦略総合特区」の選定等、立地環境は改善してきております。						
次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)						
本事業は今年度をもって終了することとします。今後は、これまでに築いたネットワークを活用しながら、引き続き環境・エネルギー関連産業の集積を進めるとともに、再生可能エネルギーや基幹エネルギーといった発電施設もターゲットに企業立地を図る予定です。	-						

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	モーダルシフト促進事業					施策番号	
						VI-2-(3)-①	
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 9,057 千円	平成24年度当初予算額 10,000 千円	人件費の目安	金額 3,075 千円 (備考)	担当局	
				課長 0.1 人 職員 0.2 人		港湾空港局	
				係長 0.1 人		担当課	物流振興課
						課長名	相良

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたのか 北九州港を利用したモーダルシフト(貨物トラック等から内航コンテナ、フェリー、鉄道等環境に優しい輸送手段への転換)を推進することで、運輸・物流部門でのCO2削減します。また、環境未来都市・北九州市の認知度を高め、北九州港の利用促進を図ります。	<b>成果実績</b>	下記の成果指標のとおりです。
-----------	--	-------------	----------------

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	CO2削減量	7,400 t	7,000 t	11,300 t	161.4 %	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	環境未来都市計画において、運輸・物流部門におけるCO2削減の主要施策であるため、その主目的であるCO2の大幅な削減を目指します。単年度目標は、過去五年間の平均とします。 (最終目標と目標年度) 本指標は必要充分量の設定に馴染まないため設定しない					
	フェリー、鉄道輸送等に移行した貨物量	9,350 TEU	8,000 TEU	6,000 TEU	75.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ
本市の充実した環境配慮型の輸送モード(フェリー、RORO、貨物鉄道)を活かしたモーダルシフトを行うことで、CO2削減と併せて北九州港の取扱貨物の増加を目指します。(※20tシャーン=2TEU換算)単年度目標は、過去五年間の平均とします。 (最終目標と目標年度) 本指標は必要充分量の設定に馴染まないため設定しない						

<b>活動計画</b>	北九州港を利用したモーダルシフト(貨物トラック等から内航コンテナ、フェリー、鉄道等環境に優しい輸送手段への転換)に対して補助金を交付することで、モーダルシフトの促進を図ります。また、ホームページやメディアを通じて本施策を広くPRするとともに、北九州港の利用促進を図ります。	<b>活動実績</b>	下記の活動指標のとおりです。
-------------	--	-------------	----------------

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	外部へのPR機会	7 回	8 回	10 回	125.0 %	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	ホームページ・DM・各セミナーなどを通じ、本制度を広く外部に周知します。					
	チラシ配布人数	1000 人	1,000 人	1,600 人	160.0 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ
チラシの配布により、本制度を広く外部に周知します。						

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  成果指標である、CO2削減量、また、活動指標であった外部へのPR機会の目標をともにクリアしており、活動は有効であったと判断します。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。  少額の経費で大幅なCO2削減・集貨を実現しており、費用対効果の高い事業です。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  平成24年度も、例年と同程度の補助申請があり、CO2削減量、モーダルシフト貨物量ともに上記成果指標を達成する見込みです。PR活動の効果もあって、企業のモーダルシフトへの関心も高まりつつあります。	
	次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	当事業を契機としてモーダルシフトした貨物は、そのまま継続されているケースが多く、当初の目標がある程度達成されつつあることを考慮して、補助制度の見直しを図り、事業費を縮小します。	さらなるCO2削減と北九州港の利用促進を図ります。

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	フェリーを活用したCO2削減推進事業						施策番号	VI-2-(3)-①
	<b>コスト</b>	平成23年度執行額	平成24年度当初予算額	人件費 の目安	金額 750 千円 (備考)		担当局	港湾空港局
39,682 千円		0 千円	課長 0 人 職員 0.1 人		担当課	港営課		
		係長 0 人	課長名		小川			

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	「北九州市環境モデル都市行動計画」を推進するため、公共施設である港湾施設を積極的に活用し、事業者と連携した公共交通機関の利用促進を図る取り組みの一環として、海の公共交通機関であり、環境にやさしい特性を持つフェリーへの利用転換を図ります。				<b>成果実績</b>	成果の状況は下記の通りです。
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】	
	乗用車の高速道路からフェリーへの利用転換台数	—	3,200 台	6,522 台	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック	
	平成23年10月～12月間に、乗用車のフェリー利用台数について、対前年同期間に比べて、3,200台の増加を目指します。 (※平成23年7月～8月の乗用車の延び率は、103%・104%(対前年同期間比)であり、フェリーへの利用転換の流れをつくるため、105%の延び率で目標台数を設定しました。) (最終目標と目標年度)			203.8 %			
(最終目標と目標年度)				大変順調			

<b>活動計画</b>	高速道路の「休日上限1,000円」料金制度の影響により、本市を発着するフェリー航路では、並行する高速道路を利用する流れが定着しています。 こうした状況に対し、フェリーへの利用転換を図るため、フェリー事業者が事業期間中に実施する運賃の値下げや利用促進のための新たな取り組みに対し、補助金の交付による支援という方法で実施します。	<b>活動実績</b>	活動実績は下記のとおりです。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	フェリー事業者の事業申請(実施)件数	—	4 社	4 社	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	本事業は、フェリー事業者が主体なり、利用転換を図る取り組みを実施していただく必要があります。			100.0 %		
(最終目標と目標年度)				大変順調		

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<p><b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析</p> <p>活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。</p>	<p>成果の状況については、目標に対し200%を超える実績があったことから大変順調としました。 活動の状況については、対象とする全てのフェリー事業者からご協力いただき、目標達成の成果が得られたことから大変順調としました。</p>
<b>「経済性」「効率性」の分析</b>	<p>「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。</p>	<p>フェリー事業者は、利用者の増加を図るため、1) 運賃の値下げ、2) 臨時便の運航、3) 船内ゆっくりステイ・ミニコンサートなどの新たな船内サービスなどを試験的に実施しました。こうした取り組みは、民間の視点で計画・実施されたものであり、事業者からは今後も継続して実施するとの意見を伺っています。 本市の補助は、運賃の値下げ部分の50%を限度とし、また、臨時便や新たな船内サービスについては、運航に係る人件費等を対象外として、燃料費等最低限の実費のみに限定しており、本事業を実施する上で必要最低限であったと考えています。</p>

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	<p>課題</p> <p>平成23年度は本事業により、実施期間中の乗用車輸送実績は約6,500台増加しており、全体の台数でも前年度と比較して約9%増加しました。そのため、フェリーの利用転換の流れが定着していると判断し、平成23年度をもって本事業は廃止しています。なお、平成24年度上期の乗用車輸送実績については、前年度と比較して3.7%増加しており、昨年的高速道路「休日上限1,000円」割引制度の廃止などにより、フェリーを選択する利用者が増加したものと考えています。 ただし、今後、事業者の経営努力を超えるような国の制度改正や不況などの状況になれば、CO2削減という環境施策の観点から、必要な対策を検討します。</p>	<p>次年度の活動計画(見直し内容)</p> <p>その結果目指す成果(次年度の成果目標)</p>	
	<p>本事業は、フェリーへの利用転換を図るという目的の達成に向けて、一定の役割を終えたと考えており、平成23年度をもって終了しています。</p>		—

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	新・海辺のマスタープラン推進事業						施策番号
							VI-4-(1)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 4,763 千円	平成24年度当初予算額 3,300 千円	人件費 の目安	金額 15,375 千円 課長 0.25 人 職員 1 人 係長 0.5 人	(備考)	担当局 港湾空港局
							担当課 総務経営課

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 多くの人々が、海辺を舞台に憩い、学び、遊ぶことのできる魅力ある海辺を目指します。	<b>成果実績</b>	モニタリング結果によると、海辺や港について不満と答えた割合(14.8%)を大きく上回っており、計画初年度の実績としては、順調であると判断しました。
-----------	---	-------------	---

	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
<b>代表的な成果指標</b>	市民が、北九州市の海辺や港について満足している割合	—	単年度の目標設定はありません	35.6 %	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	市民意識調査で、市民が、北九州市の海辺や港について満足している割合をモニタリングします。(調査は、毎年度行います) ※最終目標は、市民の4分の3以上が満足していることを目指します。 (最終目標と目標年度) 75%(平成32年度)			—		
	(最終目標と目標年度)					

<b>活動計画</b>	平成23年5月に「新・海辺のマスタープラン」を策定したため、計画及びその概要パンフレットの制作、周知を図るための講演会を行います。 新たなマスタープランの広報及び、現在の本市の魅力ある海辺のPRを実施するため、市民向けに市内の海辺の情報を詳細に発信するウェブサイトの制作を行います。	<b>活動実績</b>	下記実績のとおり
-------------	--	-------------	----------

	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
<b>活動指標</b>	ウェブサイトを活用した海辺の情報発信の実施	—	ウェブサイト制作	実施	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	市民向け海辺情報サイト「海ナビ」のリニューアルを実施し、市民向けに市内の海辺の情報を詳細に発信するウェブサイトの制作を行います。			100.0 %		
	「新・海辺のマスタープラン」に関する講演の聴講者数			300 人		
	「新・海辺のマスタープラン」の策定を踏まえ、市民等への周知を図るため講演会等で市民等に新たなマスタープランの概要を説明します。	—	250 人	120.0 %		大変順調

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析  <b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  平成23年度に策定したばかりであるため、前年度等との比較はできませんが、モニタリング結果によると、海辺や港について満足と答えた割合(35.6%)が不満と答えた割合(14.8%)を大きく上回っており、計画初年度の実績としては、順調であると判断しました。 また、現在の本市の海辺の魅力等をきちんと広報するウェブサイトを作成するなど、短期的に取り組む施策としては、有効性の高い活動を行っていると考えています。  講演については、趣旨の近い講演・研修会などともに行うなど、コストの削減に努めました。今後も同様に、他の事業との連携を視野に入れつつ、効率の良い事業の推進に努めます。
------------------	--	---

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  「新・海辺のマスタープラン」の計画初年度としては、概ね順調な成果を上げていますが、最終目標達成のためには市民が海や港に接する機会を増やし、魅力を感じるきっかけづくりなど、幅広い施策に取り組んでいく必要があると考えます。  次年度の活動計画(見直し内容)	その結果目指す成果(次年度の成果目標)  計画や海辺に関する情報発信には引き続き取り組みますが、一定の活動成果を上げたことを踏まえ、事業内容や経費の見直しを行いました。今後は、市民が直接海辺の魅力に触れることのできる機会を創出する施策に取り組みます。
---------------	--	---

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	市民参加による洞海湾の環境修復検討事業						施策番号
							VI-4-(1)-③
<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 4,234 千円	平成24年度当初予算額 3,996 千円	人件費の目安	金額 7,745 千円 課長 0.13 人 職員 0.5 人 係長 0.25 人	(備考)	担当局 港湾空港局
							担当課 総務経営課
							課長名 田島

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか 北九州市の環境改善のシンボルである洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むため、ムラサキイガイを使った市民参加型環境修復手法(マイロープ・マイ堆肥)を小学校や市民団体、NPO法人と実施するとともに、干潟、藻場などを活用した新たな環境修復手法の検討を進め、市民が気軽に親しむことのできる水辺環境を実現します。	<b>成果実績</b>	平成23年度は洞海湾周辺にある若松中央小学校、牧山小学校、修多羅小学校の5年生を対象に「ムラサキイガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」を実施し参加者数は当初計画を達成しました。
-----------	--	-------------	---

代表的な成果指標	指標 (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
		環境修復事業に参加する人数  洞海湾に対する市民の愛着心を育み、市民と協働で環境改善に取り組むためには、「洞海湾におけるムラサキイガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」など本事業に多くの市民に参加してもらう必要があります。「体験教室」は、地元小学校3校の5年生を対象に年4回実施しており、当該年度の3校の児童数の合計が約150人であることから、目標参加人数を150人/回×4回=600人とします。  (最終目標と目標年度)	656 人	600 人	629 人  104.8 %	
	(最終目標と目標年度)				大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>順調</b>

<b>活動計画</b>	「ムラサキイガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」については、洞海湾沿岸の小学生の参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど学習効果を高めて行きます。	<b>活動実績</b>	今年度より、NPO法人里山を考える会のボランティア(環境学習サポーター)が参加し、小学生の学習活動のサポートを行っています。
-------------	---	-------------	--

活動指標	指標 (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
		NPO団体や民間企業等と協働開催回数  今年度から、環境教室における学習効果を高めるため、NPO団体に学習活動のサポーターとして参加してもらい、運営について協働作業を行っていきます。	0 回	3 回	3 回  100.0 %	
					大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	<b>順調</b>

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析  <b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。  「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	当該事業については、洞海湾沿岸の小学生の継続的な参加により、着実に地域に定着しつつあります。但し、運営方法については、NPO団体や民間企業等と協働するなど経済性や効率性を高めて行く必要があります。  当該事業については、現在、港湾空港局が運営主体となっていますが、今後の運営については、NPO団体や民間企業等に段階的に移行していく検討を行います。
------------------	--	---	---

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題  「ムラサキイガイを使った洞海湾の環境修復体験教室」の参加者数は当初計画を達成し、洞海湾に対する市民の愛着心は、着実に地域に定着しつつあります。現在は地元小学生を対象に体験教室を実施しており、一定の成果をあげています。今後は、この体験教室の対象を一般市民に広げ、効果を高めることが必要と考えます。  次年度の活動計画(見直し内容) <span style="float: right;">その結果目指す成果(次年度の成果目標)</span>  運営についてNPO団体や民間企業等と協働を進め、体験教室の学習効果を高めると共に、市民が参加できる機会を創出する施策に取り組みますが、これまでの活動成果を踏まえ、事業内容や経費の見直しを行いました。 <span style="float: right;">地元小学生の参加人数については、児童数の影響を受けるため、平成25年度については約530人の見込みです。それに加えて、市民の参加を進めることにより、目標参加人数は600人とします。</span>
---------------	--

## PDCAチェックシート (平成23年度実績評価)

<b>事業名</b>	北九州港集貨・航路誘致事業						施策番号	VII-2-(1)-②
	<b>コスト</b>	事業費	平成23年度執行額 37,296 千円	平成24年度当初予算額 83,111 千円	人件費 の目安	金額 60,250 千円 (備考)	担当局	港湾空港局
					課長 1 人 職員 4.1 人	担当課	物流振興課	
					係長 1.8 人	課長名	岡島	

### 【Plan】計画 → 【Do】実施 → 【Check】評価

<b>目的</b>	何を(誰を)どのような状態にしたいのか	国内外の荷動きや物流事業について、企業訪問などにより情報収集を行うとともに、セミナーの開催や様々な媒体を利用したPR及び官民一体となったポートセールス活動などを通じて、北九州港への集貨・航路誘致を行います。	<b>成果実績</b>	成果の状況は下記のとおりです。		
<b>代表的な成果指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、目指している状態を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明と目標設定の考え方)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【成果の状況】
	【集貨】北九州港貨物取扱量	9,884 万t	単年度の目標設定はありません	9,998 万t	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	代表的な成果指標の実績などを参考に、成果の状況をチェック
	様々な物流振興により効率的に貨物を集貨することで、港湾貨物取扱量の増加を図ります。この目標値は、平成20年の実績をもとに、将来の経済成長予測や過去10年の推移などを踏まえ推計し、「北九州港港湾計画」に定めています。 (最終目標と目標年度) 12,060万t(平成30年代前半)			82.9 %		
	(最終目標と目標年度)					順調

<b>活動計画</b>	荷主・船社のニーズの把握や、そのニーズに即応する体制を強化するとともに、北九州港利用促進のため、創貨の観点も踏まえ引き続き集貨や航路誘致を着実に進めます。	<b>活動実績</b>	下記の活動のほかに、北九州港利用促進のために、ホームページ、マスコミ・業界紙への情報提供などのPR活動を行いました。			
<b>活動指標</b>	<b>指標</b> (数値化できない場合は、活動内容を文章で記載) (上段: 指標名 下段: 指標の説明)	前年度実績	目標	実績 (達成率)	→	【活動の状況】
	船社、荷主等への企業訪問件数	332 件	300 件	373 件	大変順調 順調 やや遅れ 遅れ	活動指標の実績を参考に、活動の状況をチェック
	行政としてより積極的な企業訪問を実施し、荷主や船社の動向を把握すると同時に、関係する企業との信頼関係を構築していく。その結果、北九州港における貨物量の増加や航路拡充の実現を目指します。			124.3 %		
	北九州港プロモーション活動参加者数	772 人	800 人	747 人	93.4 %	順調
視察会や港湾セミナー等のプロモーション活動を展開し、北九州港に興味を持つあるいは利用の可能性のある企業に北九州港の認知度を高め、貨物量の増加や航路誘致実現へと結び付けていきます。						

### 【Check】評価(分析)

<b>分析及び課題の整理</b>	<b>【成果の状況】</b> <b>【活動の状況】</b> を踏まえた分析	活動や成果は予定通りだったのか、成果を得るための活動は有効だったのかなど、分析し課題を整理する。また、影響を及ぼした外的要因の分析も行う。	特に自動車関連物流において、内航フェリーやコンテナターミナル利用のセールスを行った結果、新たに利用を開始した企業が発生するなどの効果も表れており、有効な取り組みであると判断しています。
	<b>「経済性」</b> <b>「効率性」</b> の分析	「同じ成果をより低いコストで」「同じコストでより高い成果を」得られないか。また、民間活力導入による「経済性・効率性」の向上はできないか。	効率的な出張計画やPR経費の見直しを行い、コストを削減しながらこれまで以上の効果が得られるよう活動しています。

以下、予算案作成時に記入

### 【Action】 上記の評価結果と、予算案作成時点までの事業の状況を踏まえて記入

<b>見直し状況等</b>	課題 平成23年における北九州港海上出入貨物取扱量は、9,998万トン(前年比101.1%)、また、コンテナ貨物取扱量51万2千TEU(前年比106.6%)と順調に成果が表れています。今後も最終目標である海上出入貨物取扱量12,060万トンに向け、事業を進めていきます。	その結果目指す成果(次年度の成果目標)
	次年度の活動計画(見直し内容)	単年度の成果目標は設定していませんが、最終目標値に向け着実に事業を推進します。
	荷主訪問件数やプロモーション活動参加者数に関しては、北九州港を利用した物流モードの改善策など、より具体的な提案型の企業訪問やプロモーション活動を重視した手法への見直しを行うとともに、効率化により経費を節減し、事業費は縮小します。	