

第1回 港湾行政マネジメントに関する研究会

日時：平成16年10月14日（木）10：00～12：00

場所：大手町サンスカイルーム（朝日東海ビル27階）

議 事 次 第

1. 開会
2. 委員／出席者紹介
3. 議事
 - (1) 資料説明
 - (2) 討議
4. 連絡事項
5. 閉会

港湾行政マネジメントに関する研究会 委員名簿

区 分	氏 名	所 属 ・ 役 職
委員	石黒 一彦	神戸大学 海事科学部講師
委員	大津 光孝	静岡県土木部 港湾総室長
委員	岡本 直久	筑波大学 社会工学系助教授
委員	小林 潔司	京都大学大学院 工学研究科教授
委員	永田 潤子	大阪市立大学大学院 創造都市研究科助教授
委員	松川 孝一	アイ・ビー・エム ビジネスコンサルティングサービス(株) ハートナー・公益事業部長
○ 委員	山本 清	国立大学財務・経営センター研究部教授
行政委員	長田 太	国土交通省港湾局 管理課長
行政委員	林田 博	国土交通省港湾局 計画課長
行政委員	小原 恒平	国土交通省港湾局 建設課長
行政委員	北澤 壮介	国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾研究部長

○は委員長

(委員は五十音順)

(敬称略)

港湾行政マネジメントに関する研究会について

1. 背景・経緯
2. 港湾行政マネジメントに関する課題
3. 港湾行政マネジメントに関する研究会の位置付け
4. 港湾行政マネジメントに関する研究会の検討事項とスケジュール

1. 背景・経緯

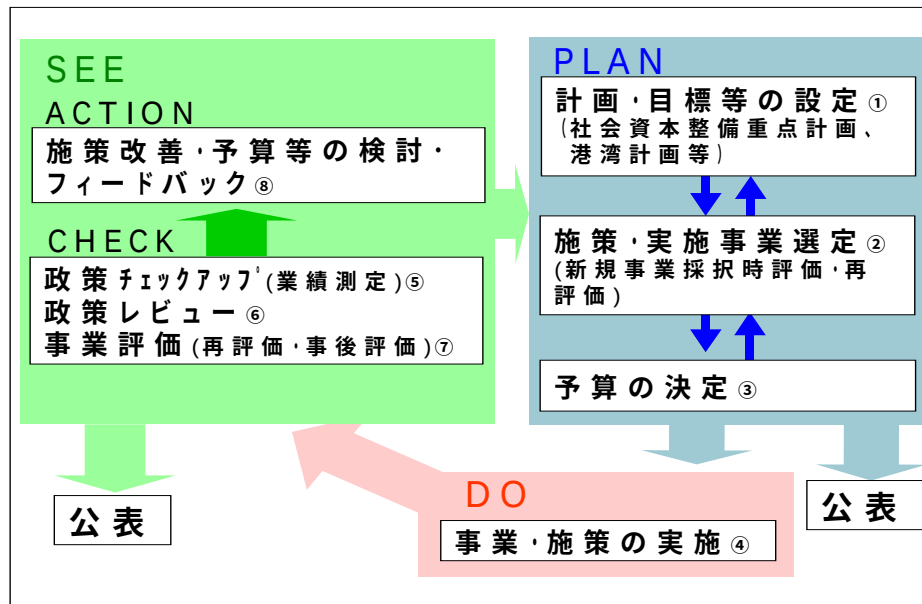
【国民的視点にたった成果重視の行政への転換】

- ・国民に対する行政の説明責任(アカウンタビリティ)の徹底
- ・国民本位の効率的で質の高い行政の実現

国土交通省でもNPM (New Public Management)の考え方を取り入れた行政マネジメント・サイクルの確立を目指して取り組み中

【国土交通省の政策のマネジメント・サイクル】

◎ NPM (New Public Management)
とは、民間の経営手法を公的部門に応用した公的部門の新たなマネジメント手法



2. 港湾行政マネジメントに関する課題

【現状】

業績測定、施策の評価、個別事業評価などに取り組んでいる。

【視点】

1. 使う側（国民・ユーザー等）にたった行政、国民への説明責任を十分に果たしているか？
2. 効率的な行政の実施が十分になされているか？

【具体課題】

1. 利用者、国民の視点を反映し、一般の国民にもわかりやすい成果の指標となっているか。
2. 効率的な行政の実現に向け、現場のマネジメント改革に資する指標作り、業績評価がなされているか。
3. Check（業績測定等）からAction（予算、施策見直し等）、さらにPlanへのフィードバックなどが十分となっているか。

3. 港湾行政マネジメントに関する研究会の位置付け

NPM(New Public Management)の考え方を取り入れた港湾行政マネジメントのあり方について、具体的に検討するための港湾局長の私的研究会。

〔国土交通省による検討体制〕

	行政マネジメント	個別事業
全省的な 取組み	国土交通省 政策評価会 (座長：金本良嗣 東京大学大学院教授)	公共事業評価 システム研究会 (委員長：中村英夫 武蔵工業大学教授)
港湾局におけ る取組み	港湾行政マネジメント に関する研究会 (委員長：山本清 国立大学 財務・経営センター研究部教授)	港湾事業評価手法 研究委員会 (委員長：森杉壽芳 東北大学大学院教授)

(参考) 政策評価会とシステム研究会

	国土交通省政策評価会	公共事業評価システム研究会
目的	国土交通省の政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点から助言をするための学識経験者等からなる評価会。	国土交通省の公共事業の評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について検討するための学識経験者等からなる研究会。
メンバー	◎金本良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授 石田東生 筑波大学社会工学系教授 上山信一 慶応義塾大学教授 (大学院 政策・メディア研究科) 工藤裕子 早稲田大学教育学部助教授 田辺国昭 東京大学大学院法学政治学研究科教授 松田美幸 麻生総研ディレクター 森田祐司 監査法人トーマツ パートナー (公認会計士) 山本 清 国立大学財務・経営センター研究部教授	◎中村英夫 武蔵工業大学教授 家田 仁 東京大学大学院工学系研究科教授 石田東生 筑波大学社会工学系教授 金本良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授 小林潔司 京都大学大学院工学研究科教授 根本敏則 一橋大学商学部教授 森杉壽芳 東北大学大学院情報科学研究科教授 森地 茂 東京大学大学院工学系研究科教授

出所)「国土交通省政策評価会」資料より作成

出所)「公共事業評価の基本的考え方(平成14年8月)」より作成

4. 港湾行政マネジメントに関する研究会の検討事項とスケジュール

1. 港湾行政マネジメントに関する基本的な方向性の検討

- 1) 研究会の目的と進め方の検討
- 2) NPMの考え方の整理
- 3) 港湾行政マネジメントに関する基本的な方向性の検討

第1回研究会

(10月)

2. 港湾行政マネジメントに関する基本的な枠組みの検討

- 1) 港湾行政マネジメントに関する基本的な枠組みの検討
 - ①現状の取組み状況の整理
 - ②港湾行政マネジメントに関する枠組みの検討
- 2) 港湾行政マネジメントの指標の方向性等の検討

第2回研究会

(11月)

3. 港湾行政マネジメントの指標の検討

- 1) 港湾行政マネジメントの指標の検討
- 2) 港湾行政マネジメントに関するケーススタディの検討

第3回研究会

(1月)

4. 本格的な導入に向けた諸課題の検討

- 1) 検討の取りまとめ
- 2) 今後の取組みなど

第4回研究会

(3月)

(平成17年度)

NPM(New Public Management)について

1. NPM (New Public Management) とは
2. NPMの**基本コンセプト**
3. NPM**導入により期待される効果**
4. NPMの**導入事例 (海外事例)**
5. NPMの**導入事例 (国内事例)**

1.NPM(New Public Management)とは

- **NPMとは、民間の経営手法を公的部門に応用した公的部門の新たなマネジメント手法**
 - 1970年代以降、行政実務の現場主導で形成されたマネジメント論
- **NPM論の背景**
 - 財政赤字の増大と公的部門のパフォーマンス低下

		'80						'85							'90						'95							'00					
米 国	社会経済 の動き	地方自治体の財政危機(1970年代後半)																															
	地方の 動き	サニーバール市PAMS導入(70年代)								■オレゴン州ベンチマーキング導入												■テキサス州戦略予算制度導入								■オレゴン州ムルトマ郡 ベンチマーキング導入			
	中央の 動き																	■GPRA法成立															
英 国	社会経済 の動き	新保守主義の台頭(80年代)「小さな政府」「よりよい政府」の追求																															
	中央の 動き	■強制競争入札制度導入								■市民憲章制度開始												■業績情報公開制度開始								■自治体監査委員会発足			

GPRA法: Government Performance and Results Act(政府のパフォーマンスと成果に関する法律)
PAMS: Planning and Management System(計画と運営システム)

2.NPMの基本コンセプト:プロセス管理から目標管理型の経営へ

1.定量的な目標の設定と成果主義に基づく経営

ex. ある時点の成果の確約(コミットメント)と業績による評価

2.競争原理の導入による効率化

ex. 指標による他組織との比較による自己の位置の確認と、よりすぐれた業務の進め方に関する情報の共有(ベンチマーキング)

3.顧客主義

ex. 顧客満足度(CS)調査の実施とCSを尺度とした目標設定/成果の公表

4.現場主義

ex. カンパニーごとの独立採算制の導入(カンパニー制)

※上記事例は、民間における手法例

3. NPM導入により期待される効果

コンセプト

1. 成果主義

2. 競争原理

3. 顧客主義

4. 現場主義

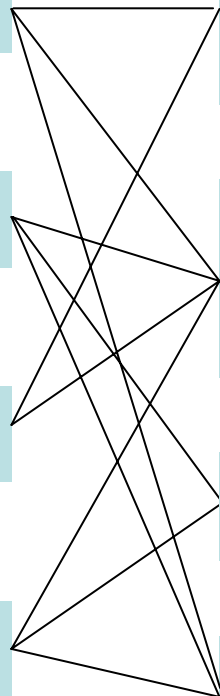
期待される効果

1. 国民・利用者に向けたアカウント
タビリティの向上

2. 現場の創意工夫による業務の
効率化・サービスの質の向上

3. 現場の“やる気”の向上

4. 組織の自律的進化



4.NPMの導入事例(海外事例)

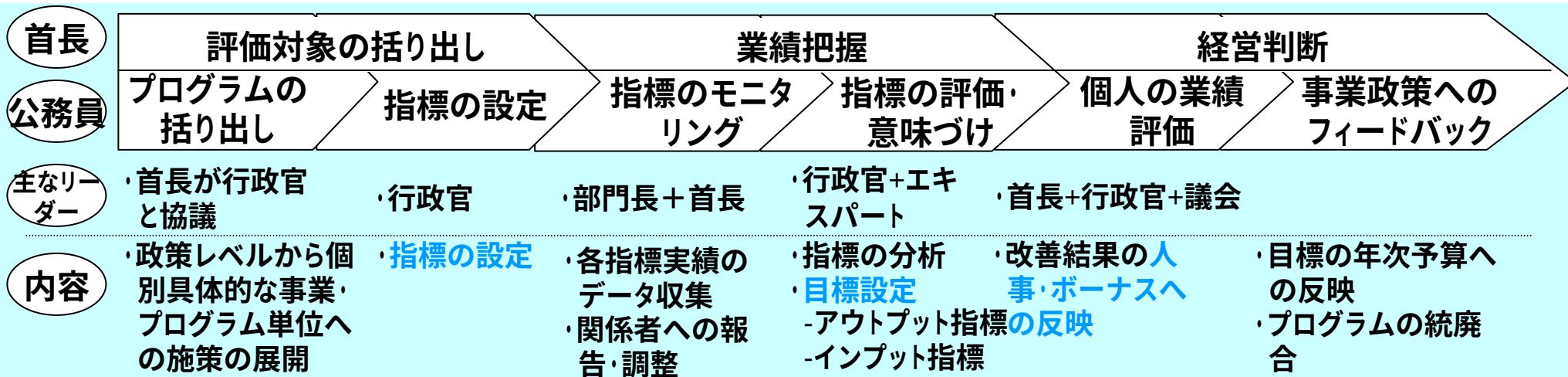
機関		サニーバール市 (カリフォルニア州)	オレゴン州	英国自治体	バルセロナ港 ポートオーソリティ
時代		1970年代～	1987年～	1980年代～	1993年～
背景		・連邦政府からパイロット自治体に指定された	・行政計画の未達事例の増加 ・林業・農業の低迷 ・財政危機	英国病 ・行政の肥大化 ・高福祉・高負担 ・経済の低生産性	・顧客ニーズの顕在化 ・責任を持つ主体の不在 ・港湾の状況に関する情報不足
手法	目標設定と成果主義	・成果目標の設定と指標による業績評価 ・成果の事業計画への反映	・92の成果指標を用いて州の現状と将来像を提示 ・成果の評価結果を政策に反映		・指標を設定し、成果を確認
	競争原理	・成果と人事・報酬制度のリンク		・自治体監査委員会による全自治体の監査 ・行政情報公開制度の導入 (全自治体の業績を毎年公表)	
	顧客主義		・成果を毎年評価して公表	・市民憲章の制定と遵守 ・行政機関による市民への便益の説明	・指標によるオペレーションの状況の把握と開示(月次) ・オペレーション悪化による損失の補償制度
	現場主義	・マネージャークラスによる自らの業務の見直し		・民間の徹底的な活用	
成果		・行政の労働生産性が44%増加(88～97年) ・市政サービスコストが33%低下 ・行政官のやりがい・充実感が増大	改善目標の達成 ・人件費の削減: 全米8位から34位に ・失業保険のコスト: 全米4位から最下位に (産業発展分野の例)	・他の自治体との比較で自分の自治体の位置付けが分かり現場の士気が上がる	・貨物量の増大 ・港湾収入・利益の拡大

注) 各種関連資料などをもとに港湾局作成

NPM導入の海外事例-1

米国カリフォルニア州・サニーベール市

(1970年代から導入)



テーマ別の指標例

出所)上山信一「行政評価の時代」

	インプット	アウトプット指標	アウトカム指標
渋滞解消	- 道路拡張への投入予算 - 乗入れ規制、専用車線整備への投入マンパワー	- 道路拡張状況 - 乗入れ規制の実施頻度 - 専用レーンの整備量・専用レーン通行台数	通勤時間帯の市内中心部から10km以内の通勤車両の平均走行時間が45分以内
ボランティアの促進	- ボランティア講習の開催への投入マンパワー 	- 講習会の開催頻度 - 受講者の人数 	講習会受講後に実際にボランティア活動に参加した人数・割合

導入の効果

出所)上山信一「行政評価の時代」

- ・行政の労働生産性が44%増加(88年～97年)
- ・行政官のやりがい・充実感が増大
- ・市政サービスコストが33%低下→減税へ

英国

英国における主な改革(1980年代より導入)

- 民間に任せられることは極力民間に任せる
 - 強制競争入札(官が独占的に行なってきた事業も民間を交え強制的に入札にかける)
 - エージェンシー制(現業部門に国から独立した法人格を持たせ、企業会計方式などを導入し、効率的で質の高いサービス供給を目指す)
- 国・地方双方のレベルでの監査機能の大幅な強化
 - 会計検査院機能の抜本強化(国)
 - 自治体監査委員会設置(民間人スタッフ／会計検査機能+効率検査機能)(国が設置し地方を監査)
- 市民憲章の制定(市民に対する宣言)
 - 国が市民憲章の基本行動指針を制定し、国の機関・自治体はこれに沿って具体的な憲章を定める。憲章に沿って成果を上げた機関を表彰することにより、実行を担保する。
- 行政機関による市民への便益の説明の義務化
 - 業績情報公開制度(全ての自治体の業績を毎年公開)

導入の効果

- 自治体監査委員会の業績公表により、競争環境、総合学習環境、自治体毎の自発的な改革などが可能に。
- 行政部門の効率化 など

(参考) 英国における市民憲章の基本行動指針

1 サービス基準

個人が合理的に期待しうるサービスの明確な基準を設定し、モニターし、公表するとともに、これらの基準に対する実際の成果を公表する。

2 情報公開原則

公共サービスがどのように行われ、費用がどれほどかかり、どの程度適切に実施しているか、責任者は誰であるかということについて、完全、正確な情報が平易な言葉で書かれ、容易に入手できなければならない。

3 選択と協議

公共機関は、可能であればいつでも選択の機会を提供しなければならない。さらに、サービスを利用する者と定期的な協議を行わなければならない。基準の最終決定においてはサービスに関するユーザーの意見を考慮に入れなければならない。

4 礼儀正しさと有用性

礼儀正しく行き届いたサービスが、通常、名札をつけた公務員から平等に提供されること。

5 物事の是正

物事が間違っていれば、謝罪、完全なる説明、速やかで実効的な救済がなされなければならない。また、利用しやすく、十分に周知された苦情処理手続きが保証される。

6 効率的運営

資源の許す限り効率的かつ経済的な公的サービスの提供が行なわれる。また、基準に照らしたパフォーマンスについての、独立した実証調査が行なわれる。

(参考) 英国における特許庁(The Patent Office)の市民憲章(抜粋)

1 サービス標準の設定

ユーザーが期待し得る明確なサービス標準を設定し、パフォーマンスをモニターし、またレビューし、そして、独立した機関による承認の後、可能な限りその結果を公表する。

2 開かれた組織とし、全ての情報を提供する

開かれた組織とし、人々が公的サービスを利用することを助けるために、分かりやすい言葉で、明快かつ効率的に会話をする。そして、サービスとそのコスト、それがどのように実施されるのか、に関する全ての情報を提供する。

3 相談と参加

業務に直接携わっている者だけでなく、現在と将来の公的サービスのユーザーにも相談し、参加を求める；そして彼らの意見を供給されるサービスの改良に活かす。

4 利用と選択の強化

サービスを必要としている全ての人のために利用しやすくする。そしてそれは、提供される選択肢を可能な限り提供するための技術の活用を含む。

5 公平な扱い

全ての人々を公平に扱う、彼らのプライバシーと尊厳を尊重する、親切で礼儀正しく行動する、そしてそれらの実行にあたっては特別なニーズをもって、格別の注意を払う。

6 必要があれば正す

すばやく効果的に正す、苦情から学ぶ、そして公正でよく知られ、使いやすい苦情受付システムとし、できる限り独立した機関による承認を得る。

...

10 ユーザーに満足を提供する

ユーザーに満足のいくサービスを提供する。

スペイン・バルセロナ港

(1993年から導入)

- 1993年バルセロナ港の物流に関する公・民の全ての主体が協定を結び、Quality Systemの運用を開始
- これはバルセロナ港における物流の効率を、迅速性、安全性、コストなどの指標で測定し、月次で公表するものである。

採用指標例

- | | |
|---------------------|---------------|
| ・実施された検査の回数 | ・コンテナの留置時間の長さ |
| ・国境チェックポイントにおける検査時間 | ・苦情件数 |
| | 等 |

導入の効果

- 港湾のサービスを“トータルなシステム”として捉え、利用者の満足度を向上させる取り組みを多くの官庁や民間の港湾事業者が一丸となって提供し、精力的に展開したことにより、貨物量の拡大、港湾収入・利益の拡大をもたらしている。

5.NPMの導入事例(国内事例)

機関		三重県	静岡県	国土交通省道路局
時代		1995年～	1997年～	2003年～
背景		・新たな知事の就任に伴う、職員の意識改革職場の文化・組織風土改革	・地方分権型社会に適応した行政運営システムの必要性が高まってきている	・国民の期待と道路整備効果との間にギャップが生じる等の課題があり、成果重視の行政への転換が求められてきている。
手法	目標設定と成果主義	・一つひとつの施策と基本事業について数値目標を設定し、指標により成果を確認	・業務棚卸表により目標を管理	・毎年の成果目標の設定と一部成果買取型予算の導入
	競争原理		・業務棚卸表の公表による組織間競争の導入	・都道府県ごとの目標と達成率を公表
	顧客主義	・評価結果の公表により県民への説明責任を全うする	・業務棚卸表の公表により県民への説明責任を全うする	・業績評価結果の公表
	現場主義		・静岡県独自の規制緩和 ・市町村への権限委譲	・「地方道路整備臨時交付金制度への成果主義」の導入
成果		・数値目標を設定し、成果を確認することによる行政の効率性の向上 ・評価結果の公表による行政の透明性の向上	・「業務棚卸表」の活用による行政の効率性の向上 ・徹底した予算のスクラップ＆ビルド ・職員の能力開発と人材活用等を図る勤務成績評価の推進 ・目標達成への職員の参加意識の高まり	・職員の意識改革 ・道路行政の透明性の向上

注) 各種関連資料などをもとに港湾局作成

NPM導入の国内事例-1

三重県 (1995年度から導入)

みえ政策評価システム

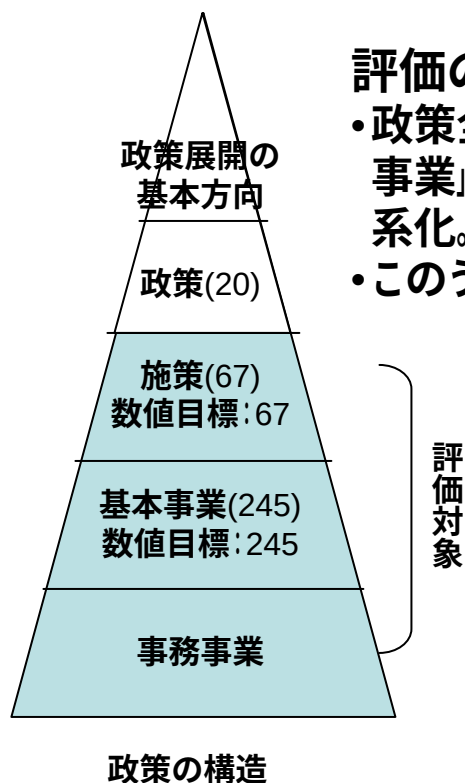
～施策・事業ごとに目標を設定

導入の目的

- I 政策や行政活動の質を向上させる
 - (1) 評価の結果を次の意思決定に反映する
 - (2) マネジメントツールとして活用する
 - (3) 意識改革、政策形成能力の向上につなげる
- II 行政の説明責任(アカウンタビリティ)を果たす

評価指標の考え方

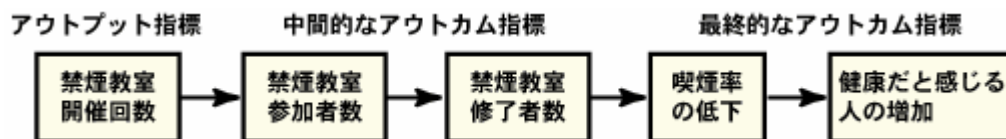
- (1) 施策の評価指標
施策とアウトカム指標是一对一の対応とする
対応するアウトカム指標は県民にとっての最終的な成果をあらわす指標とする
- (2) 基本事業の評価指標
基本事業とアウトカム指標是一对一の対応とする
指標は中間的なアウトカム指標、またはアウトプット指標となる
- (3) 事務事業の評価
アウトプットまたはインプットを指標とする



評価の体系

- ・政策全体を「政策」「施策」「基本事業」「事務事業」の4段階で体系化。
- ・このうち「施策」以下を全て評価。

アウトカム指標、アウトプット指標の例示



導入の効果

- ・ひとつひとつの施策と基本事業に対応した数値目標を設定し、施策・事業実施の成果を確認することによる行政の効率性の向上
- ・評価結果の公表による行政の透明性の向上

(参考) みえ政策評価システムにおける採用指標例(港湾関連)

政策課題の基本方向： V 人と地域の絆づくりと魅力あふれるふるさと創造
 政策： 5. 交流・連携を広げ社会を支える基盤の整備

港湾関連指標

	施策・基本事業	成果指標	2003年度 実績値	2004年度 目標値
施策	554 港湾の整備	入港船舶総トン数(5万トン以上の船舶)(万t)	7,960	8,000
基本事業	55401 人の交流を支える港湾ネットワークの形成	接岸可能旅客船舶トン数(t)	1,936	2,236
	55402 物流機能の充実・強化	接岸可能貨物船舶トン数(t)	521,200	526,200
	55403 快適な水辺空間の整備	港湾緑地の整備面積(ha)	21.1	27.0

道路関連指標(参考)

	施策・基本事業	成果指標	2003年度 実績値	2004年度 目標値
施策	552 道路網の整備	幹線道路における移動時間数(平均移動距離40kmあたり)(分)	56.5	56.4
基本事業	55201 道路ネットワークの形成	県管理道路改良率(%)	69.0	69.3
	55202 渋滞対策・総合交通対策の推進	県管理道路整備率(%)	48.0	48.2
	55203 安全・快適で情報化に対応したみちづくり	道路情報提供装置設置台数(台)	223	231
	55204 適切な道路資本の維持管理	舗装の維持管理指数	5.3	5.0

NPM導入の国内事例-2

静岡県

(2002年度から導入) 目的指向型行政運営システム(トップシステム)

静岡県の目的指向型行政運営システム(トップシステム)

～部局ごとに目標を設定

全庁的な方針管理を確立し、明確な成果目標のもとで、計画－実施－評価・改善を的確、着実に繰り返す行政運営の体系を構築

主な構成要素		
計画	新しい総合計画 「2010年戦略プラン」	長期数値目標と基本方向を明確化
	戦略展開システム	トップダウンの基本方針を指示予算編成に反映
	業務棚卸表	数値目標と当該年度の施策の実施方向を明確化
実施	フラットな組織	目的指向型組織で効率的実践
	電子県庁	高度情報化による業務支援
	ひとり1改革	職員一人ひとりが自ら改革・改善を実施
評価・改善	戦略プラン進行管理	分野ごとの数値目標を基準に評価
	業務棚卸表の活用	成果に基づく施策・事務事業の評価と改善

成果の主な現れ	
予算改革	徹底したスクラップ&ビルド (注)
人事改革	能力開発と人材活用等を図る勤務成績評価
意識改革	目的達成への参加意識 (ひとり1改革 8,000件超)

(注) 平成10～14年度当初予算 見直し計 約1,900億円

成果主義：業務棚卸表による
目標管理

競争原理：業務棚卸表の公表
による組織間競争の
導入

顧客主義：業務棚卸表の公表

権限委譲：静岡県独自の規制
緩和

市町村への権限委譲

導入の効果

- ・「業務棚卸表」を活用して「2010年戦略プラン」の進行を管理し、施策・事業実施の成果を確認することによる行政の効率性の向上
- ・徹底した予算のスクラップ&ビルド
- ・職員の能力開発と人材活用等を図る勤務成績評価の推進
- ・目標達成への職員の参加意識の高まり

(参考) 静岡県トップシステムにおける採用指標例(港湾関連)

組織	目的(最終的に実現しようとする状態)	総合計画指標／管理指標
港湾総室 港湾企画室	県民経済の健全な発達と県民生活の向上に寄与するため、快適に人やものが行き交い、個性豊かな地域が結び合う海上交通の発達をめざします。	県内発着貨物に対する県内港湾の輸出取扱シェア (%)
		県内発着貨物に対する県内港湾の輸入取扱シェア (%)
		港湾施設使用料収入額 (百万円)
		コンテナ貨物取扱量 (千トン)
		コンテナ定期航路数 (航路)
港湾総室 港湾整備室	県民経済の健全な発達と県民生活の向上に寄与するため、快適に人やものが行き交い、個性豊かな地域が結び合う海上交通の発達をめざします。	放置プレジャーボート隻数
		県内発着貨物に対する県内港湾の輸出取扱シェア (%)
		県内発着貨物に対する県内港湾の輸入取扱シェア (%)
		東海地震の死者数 (定性的目標)
		コンテナ定期航路数 (航路)
	大規模な地震による災害から県民の生命、身体及び財産を保護するため、被害をできる限り軽減する「減災」をめざします。	大型岸壁の整備数 (対象船舶5,000トﾝ以上)
		耐震強化岸壁の整備数 (バース)
		係船岸充足率(下田港) (%)
	県民の健康を保護するとともに生活環境を保全するため、ダイオキシン類等の化学物質による環境の汚染の防止等をめざします。	泊地静穏度 (熱海港) (%)
		化学物質に係る環境基準 (大気、水質、土壌中のダイオキシン類) の達成率 (%)
		臨港地区面積に占める緑地面積率累計 (%)
		環境汚染防止未達成港 (港)
		緑地面積累計 (千m ²)
河川砂防総室 河川海岸整備室	台風、洪水、高潮等による風水害を防除し、その被害を軽減することをめざします。	港湾における底質ダイオキシン類対策土量 (万m ³)
		海岸整備率(%)

出所 静岡県庁ホームページより作成

NPM導入の国内事例-3

国土交通省道路局

(2003年度から導入)

道路局の成果指標と現況・目標値

■渋滞を減らす～道路交通の円滑化～

	基準実績(H14)	H15目標	H15実績	H16目標
道路渋滞による損失時間	6.1億人時間/年	約5.9億人時間/年	約5.9億人時間/年	約5.7億人時間/年
路上工事時間	201時間/km年	193時間/km年	186時間/km年	185時間/km年
ETC利用率	5%	約15%	16%	30%

■地域を結ぶ～地域間の連携～

規格の高い道路を使う割合	13%	13% (210万台キロ)	13% (－20万台キロ)	13% (290万台キロ)
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61% (青森港へのアクセス)	61%	61% (中部国際空港へのアクセス)
隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連結されている割合	72%	73%	73%	74%
日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	約64%(約80万人増加)	約64%(約64万人増加)	65%

■道路を守る～道路の維持管理～

道路構造物保全率	橋梁	86%	約87%	87%	89%
	舗装	91%	現状の水準を維持	93%	現状の水準を維持
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合		66%	68%	68%	70%

■環境を改善する～環境の保全～

NO2環境目標達成率	64%	約67%	67%(新指標:53%)	(新指標:77%)
SPM環境目標達成率	—	約1割	9%(新指標:78%)	(新指標:現在の水準を維持)
夜間騒音養成限度達成率	61%	約63%	64%	65%
CO2排出削減量	261百万t-CO2	における二酸化炭素排出量を約250百万t-CO2まで削減		

■交通事故を減らす～安心・安全な道づくり～

道路交通における死傷事故率	118.4件/億台キロ	約116件/億台キロ	119.9件/億台キロ	約114件/億台キロ
1日あたりの平均利用車数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	約17%	約21%	約25%	約30%

■電柱・伝染をなくす～美しい景観の創造～

市街地等の幹線道路の無電柱化率	約7%	約8%	約9%	約10%
-----------------	-----	-----	-----	------

■道路行政の改革～アカウンタビリティの向上～

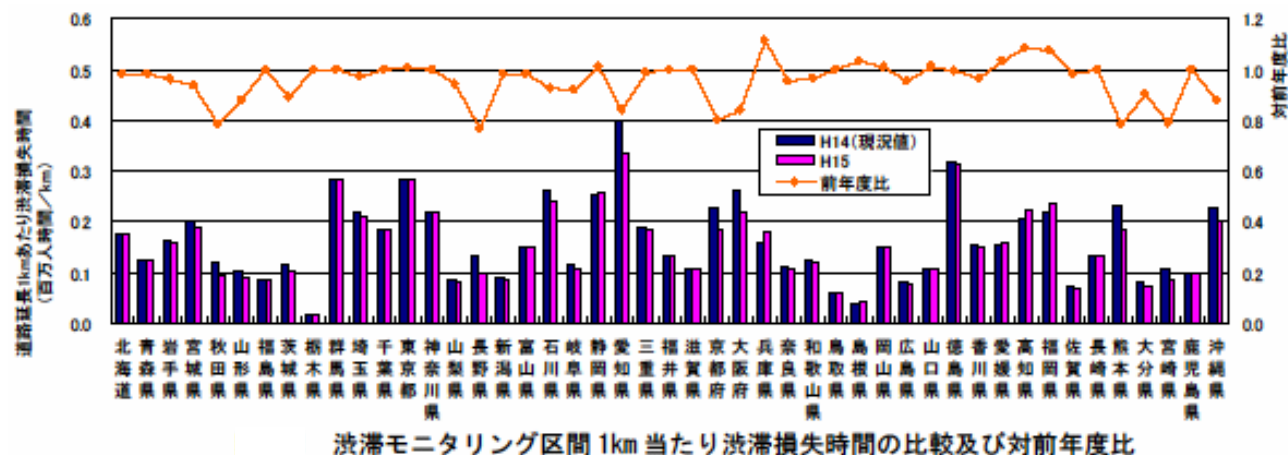
道路利用者満足度	2.6点	約2.7点	2.6点	約2.8点
ホームページアクセス数	1,546万アクセス/年	約2,600万アクセス/年	約2,350万アクセス/年	約4,300万アクセス/年

■新しい成果指標(H16年度新指標)

路線番号の認識できる交差点の割合	—	—	—	—
踏切遮断による損失時間	—	—	—	—
「防災上課題のある市街地」の割合	—	—	—	—

(参考) 道路局における指標の公表・取り組み事例

●さらなる渋滞対策の推進に係る指標動向の公表例

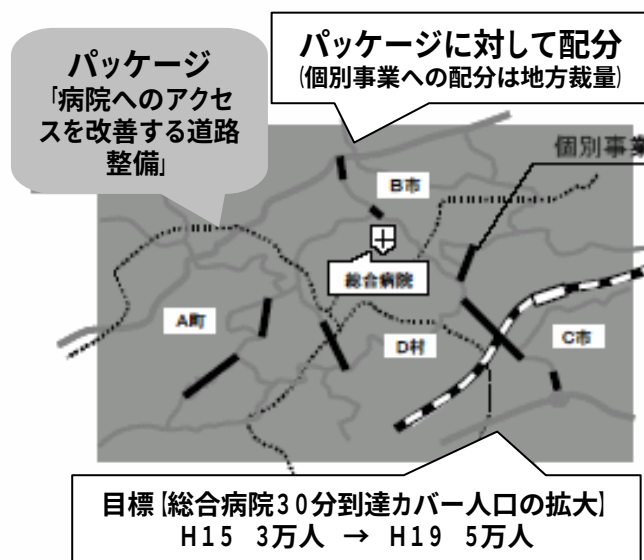


●地方道路整備臨時交付金制度への成果主義の導入

従来型	○毎年度、個別事業内容を審査 ・個別事業の事業規模要件（個別事業の全体事業費の下限1億円等）への適合等 ○国が個別事業に対して配分
-----	---



目標達成型	○地方がパッケージごとに整備目標、B/Cを公表し、国は目標の達成度を事後評価 ○毎年度、国はパッケージ全体の目標達成に要する事業費により配分し、個別事業については地方が自由に配分
-------	--



港湾行政マネジメント改革の取り組み状況

1. 行政マネジメント改革に向けた国・国土交通省の動き
2. 国土交通省における政策のマネジメント・サイクル
3. 国土交通省の政策評価
4. 国土交通省の事業評価

1. 行政マネジメント改革に向けた国・国土交通省の動き

政府全体において、中央省庁等改革の大きな柱として、「**政策評価**」の導入が図られる。(2001年)

「政策評価」の法律上の明確な枠組みとして…

政府全体において、「**行政機関が行う政策の評価に関する法律**」(行政評価法)が施行される。(2002年)

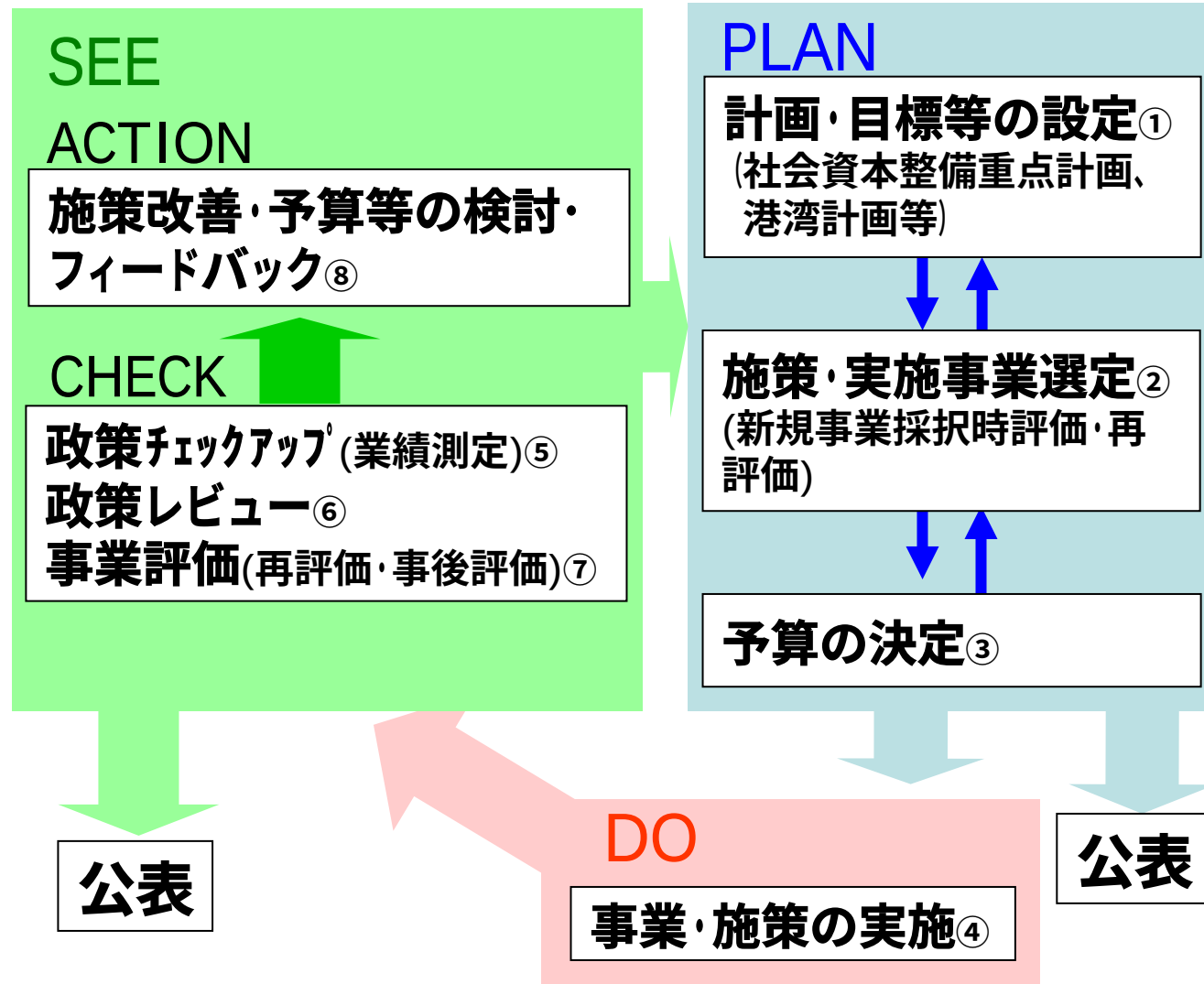
「行政評価法」の第6条*の規定に基づいて…

国土交通省において、「**国土交通省政策評価基本計画**」が省議決定される。(2002年省議決定、2003年一部改正)

注) 第6条とは…行政機関の長は、基本方針に基づき、当該行政機関の所掌に係る政策について、三年以上五年以下の期間ごとに、**政策評価に関する基本計画**を定めなければならない。

2. 国土交通省における政策のマネジメント・サイクル

国土交通省では、NPMの考えに基づく政策のマネジメント・サイクルの確立を目指している



3. 国土交通省の政策評価

国土交通省では、政策アセスメント、政策チェックアップ、政策レビューなどを実施することにより、「政策のマネジメント・サイクル」の確立を目指している。

〔国土交通省の政策評価の進め方〕

			3月	6-7月	8月 予算要求	12月 予算内示	3月 予算決定
政策 の 評 価	政策 アセスメント	新規施策（予算要求、税制改正要望、規制、法令改正等）について、 <u>必要性、有効性、効率性をチェック</u> し、企画立案に活かす。		☆	☆		
	政策 チェックアップ	国土交通省の27の政策目標ごとに <u>行政指標とその目標値を設定し、その指標の値を定期的に測定・分析</u> することにより、政策の見直しや改善につなげる。		☆			
	政策 レビュー	既存政策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、 <u>施策の実施とその効果との関連性・外部要因を踏まえた施策の効果等を詳細に分析・評価</u> し、政策の見直しや改善につなげる。	☆				
個別公共事業評価					☆	☆	☆

☆は、評価結果の公表時期

(参考1) 政策アセスメント実施施策例 (港湾局関係)

年度	政策アセスメント対象施策 (港湾局関係)
平成13年度	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
	臨海部低未利用地の利用転換の促進
	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
平成14年度	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
	観光振興に資する海岸事業の拡充
	スーパー中樞港湾 (国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾) の育成
	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
	港湾諸手続の電子情報処理システム (港湾EDIシステム) の設置及び管理に係る制度の創設
平成15年度	放置座礁船対策の推進
	景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充
	海岸事業における災害弱者対策の推進
	総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充
	スーパー中樞港湾の育成 (次世代高規格コンテナターミナルの形成)
	港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充
	国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化

(参考2) 政策チェックアップの指標 (港湾局関係)

平成15年10月に閣議決定された社会資本整備重点計画の指標を含め、国土交通省全体で27の政策目標、116の指標を定め、毎年チェックアップを実施。港湾局関係の指標は下記のとおり。

政策テーマ	業績 (アウトカム) 指標 [港湾局関係]	初期値		H15d末値		目標値
暮らし	1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 (旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック)	[段差] 39% (H14) [誘導] 72% (H14)	→	集計中 集計中	→	7割強 (H19) 8割強 (H19)
	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km(H14)	→	約6,760km	→	約6,800km(H19)
	都市域における水と緑の公的空間確保量	12m2/人(H14)	→	約2%増 (速報値)	→	13m2/人(H19) H19までに約1割増
安全	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約15万ha(H14)	→	約13.4万ha	→	約10万ha(H19)
	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	約13,000ha(H14)	→	約12,300ha	→	約10,000ha(H19)
	港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人(H14)	→	約2,000万人	→	約2,600万人(H19)
	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	45%(H8)	→	44% (H14d)	→	55% (H18)
	重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合	0%(H15)	→	0%	→	100%(H17)
環境	失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0割 (H14)	→	6%	→	約2割 (H19)
	失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	約2割 (17.1%) (H14)	→	約2割 (18.4%)	→	約3割(H19)
	湾内青潮等発生期間の短縮	0(H14)	→	集計中	→	H14年度比約5% 減(H19)
	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	100%(H14)	→	100% (H14d)	→	100% (H15年度以降毎年)
	循環資源国内輸送コスト低減率	0(H14)	→	H14年度比約2%減	→	H14年度比約1割減 (H19)
活力	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0(H14)	→	H14年度比1.2%減	→	H14年度比5%減 (H19)
	船舶航行のボトルネックの解消率	75%(H12)	→	79%	→	90%(H18)
	複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	75%(H12)	→	79%	→	80% (H18)
	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0(H14)	→	H14年度比0.7%減	→	H14年度比4%減 (H19)
共通の政策課題	港湾EDIシステムの普及率	22.0%(H13)	→	72.4%	→	100% (H17)
	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長	28,140km(H13)	→	集計中	→	32,000km(H15)

(参考3)「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」のチェックアップ (H15)

施策の概要

必要性：我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資するため、国際海上貨物について、輸送コスト低減を目指す必要がある。

指標：国際海上貨物の総輸送コスト（海上輸送コスト＋港湾コスト＋陸上輸送コスト）の低減率（平成14年度比）

主な施策：①国際海上コンテナターミナル等の適正な配置

→陸上輸送コストの低減

②船舶の大型化に対応した大水深バースの整備等

→海上輸送コストの低減

③ターミナルの経営環境の改善など

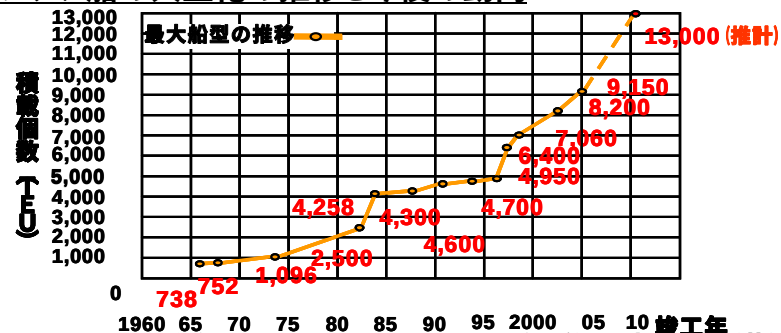
→港湾コストの低減

初期値	実績値	目標値 (H19)
—	H14年度比1.2%減	H14年度比5%減

主な課題

①今後も船舶の大型化が予想されるため、その動向等を踏まえターミナル整備などハード施策を実施する必要がある。

コンテナ船の大型化の推移と今後の動向



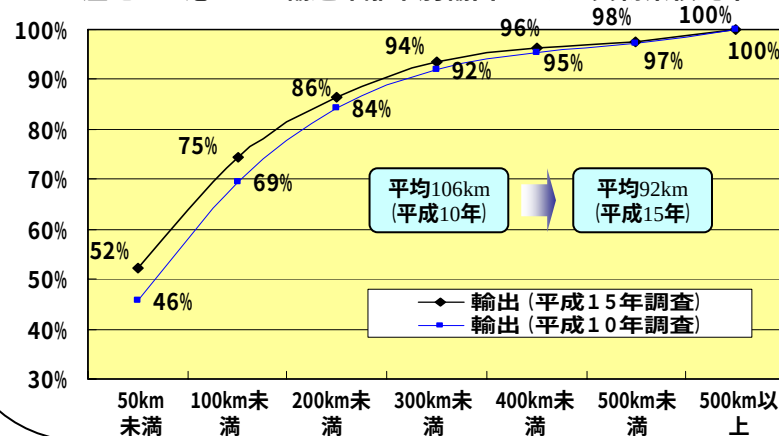
②さらなるコスト低減のために、ターミナルの経営環境改善、港湾物流情報化の推進などソフト施策も併せて実施する必要がある。

現状分析

- ・平成15年度は4箇所の国際海上コンテナターミナル等が供用
- ・陸上輸送距離の短縮などにより輸送コスト低減率は、平成14年度比1.2%減と進展
- ・目標達成に向け、ハード・ソフト両面からさらなる対策が必要

陸上輸送距離の低減状況

生産地から港までの輸送距離帯別輸出コンテナ貨物累積比率



今後の取組み

- ①スーパー中枢港湾プロジェクトの推進
- ②バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現する多目的ターミナルの整備
- ③港湾諸手続きの簡素化 (FAL条約対応等)、港湾物流情報プラットフォームの構築 など

(参考4) 政策レビューテーマ一覧 (港湾局関係)

	テ ー マ	担 当 部 局
H14 取りまとめ (実施済み)	国際ハブ港湾のあり方 ―グローバル化時代に向けて―	港湾局 海事局
	総合保養地域の整備 ―リゾート法の今日的考察―	都市・地域整備局 総合政策局 観光部 港湾局
H15 取りまとめ (実施済み)	海洋汚染に対する取り組み ―大規模油流出への対応―	総合政策局 港湾局 海事局 気象庁 海上保安庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ―地域と市民のみなとの実現に向けて―	港湾局
H16 取りまとめ 予定	今後の物流施策の在り方 ―新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて―	政策統括官(貨物流通) 道路局 官房 総合政策局 国土計画局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局 北海道局 政策統括官(国土・国会等移転) 海上保安庁 国土交通政策研究所
H17 取りまとめ 予定	バリアフリー社会の形成 ―交通バリアフリー法等の検証―	総合政策局 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ―建設リサイクル法の検証―	総合政策局 官房 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 港湾局 航空局
	プレジャーボートの利用改善 ―放置艇対策等の総合的な取り組み―	総合政策局 河川局 港湾局 海事局 海上保安庁
	港湾関係手続のワンストップ化の推進 ―港湾EDIシステムに関する検証―	港湾局 政策統括官(貨物流通) 海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(政策統括官(危機管理) 取りまとめ)
H18 取りまとめ予定	行政行動の改革 ―改革はどこまで進んだか―	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価) 取りまとめ)
H19 取りまとめ 予定	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について ―ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取り組み―	海上保安庁 港湾局
	環境政策・省エネルギー政策の総合点検 ―環境行動計画を踏まえて―	全部局等(総合政策局 取りまとめ)

4. 国土交通省の事業評価

○事業の各段階において、事業評価を厳格に実施

【事業評価の目的】

○新規事業採択時評価

事業実施の可否に係る方針を決定

○再評価

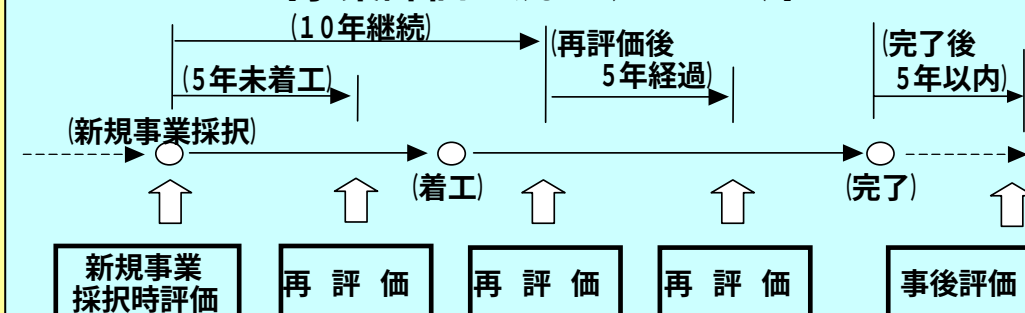
事業の**継続・中止**に係る方針を決定

○事後評価

改善措置、再事後評価の方針を決定

必要に応じて**同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し**に反映

【事業評価の流れ（イメージ）】

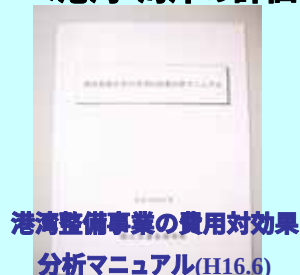


【第三者の知見の活用】

- 新規事業採択時評価、再評価、事後評価の評価手法の策定に当たり、**学識経験者等からなる委員会**から意見聴取。

- 地方整備局、公団、地方公共団体等ごとに**第三者からなる委員会（事業評価監視委員会）**を設置し、全ての再評価・事後評価対象事業について審議。

＜港湾・海岸の評価マニュアルの改訂版策定＞



【事業評価結果の活用と積極的な公表】

- 各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう平成16年度より**事業評価カルテ**として一括整理。これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。
- 評価結果は、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。

【再評価結果の推移（港湾整備事業）】

	対象数	継続	中止	休止
H10年度	77	50	1	26
H11年度	26	21	1	4
H12年度	209	154	55	-
H13年度	148	140	8	-
H14年度	81	71	10	-
H15年度	89	82	7	-
合計	630	518	82	30

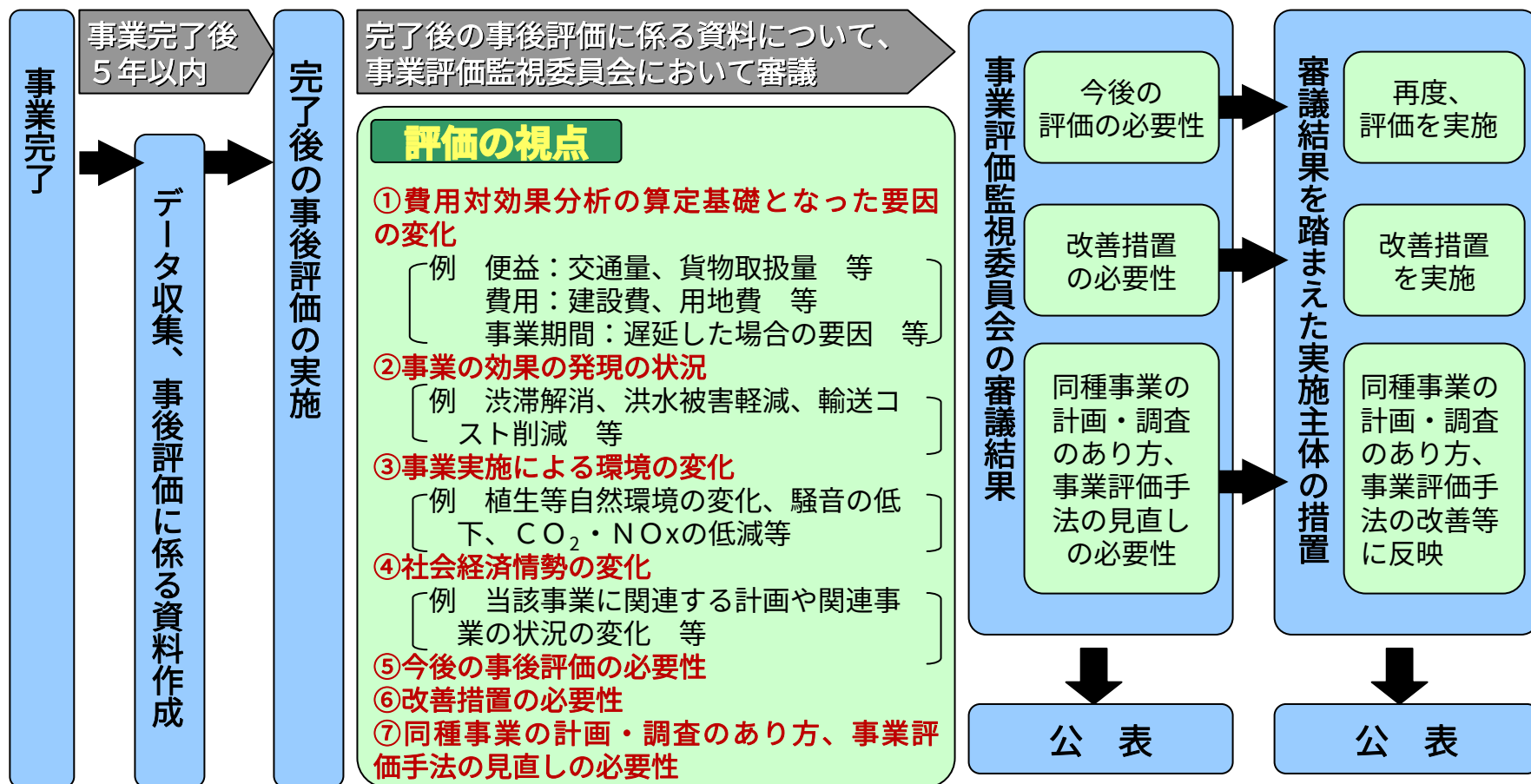
(参考) 事後評価について

目的

- 事業完了後の事業の効果、環境影響等を確認し、必要に応じ改善措置を検討
- 同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の改善等に反映

対象事業及び実施主体

- 直轄事業：地方支分部局等
- 公団等施行事業：公団等
- 補助事業等：地方公共団体等
- ※補助事業等は実施を期待。



港湾行政マネジメントに関する基本的な方向性について

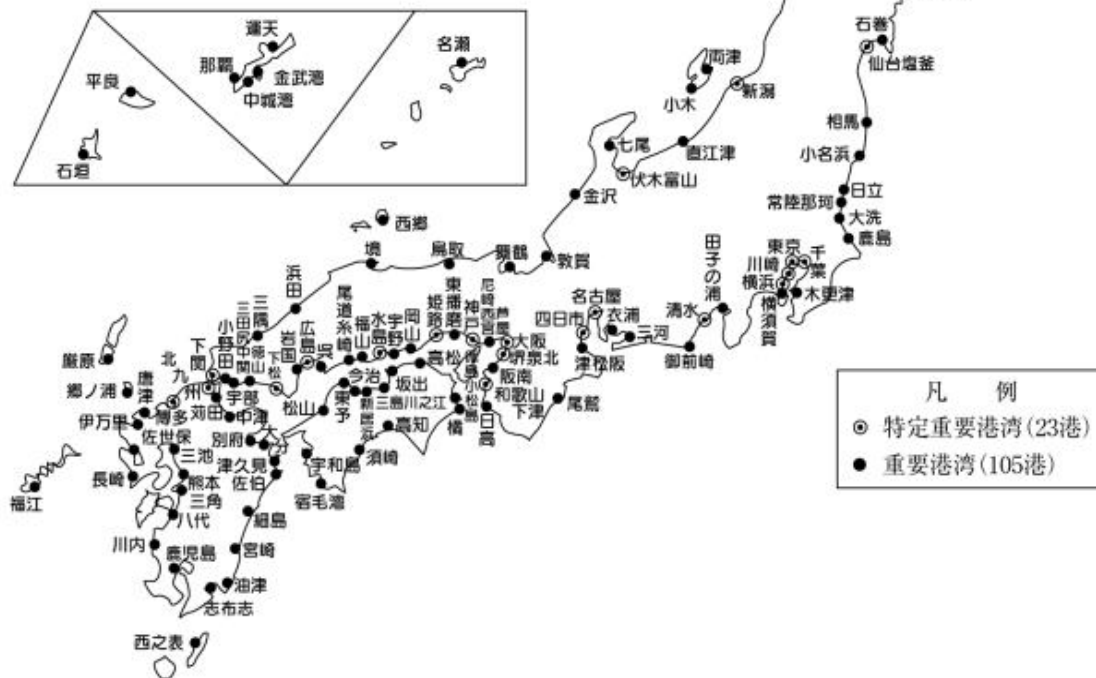
1. 港の概要と港湾行政
2. 港湾行政マネジメントの基本的な方向性 (案)

1-1. わが国の港湾

【港湾の位置】

区分	総数	港湾管理者					56条 港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
重要港湾	128	97	24	1	6	128	－
(うち特定重要港湾)	(23)	(12)	(8)	(－)	(3)	(23)	(－)
地方港湾	953	522	366	－	－	888	65
計	1,081	619	390	1	6	1,016	65
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(－)	(－)	(35)	(－)

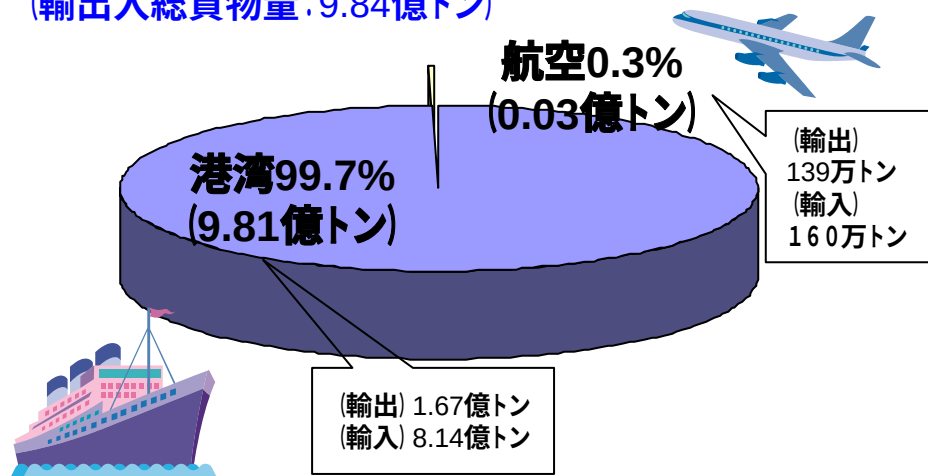
☆「56条港湾」とは、港湾区域の定めのない港湾で、港湾法第56条に基づき、都道府県知事が水域を公告した港湾。



1-2. 我が国の輸出入貨物量と貿易額

[輸出入貨物の取扱量(2003年)]

(輸出入総貨物量: 9.84億トン)



我が国は資源小国なので
海外への依存率が高い

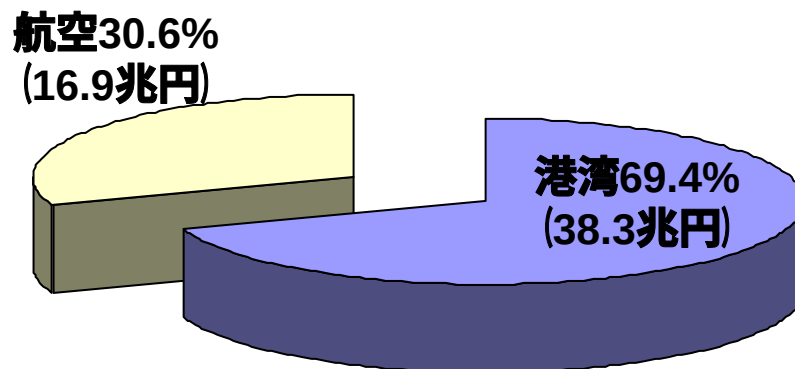
○輸出における製造業のシェアは約9割

- エネルギーの96%を海外に依存
- 食料の60%を海外に依存

出所) 日本関税協会「外国貿易概況」(2003年)、農林水産庁「食料自給表」、資源エネルギー庁「日本のエネルギー2003」及び日本銀行国際局「国際収支統計月報」

[輸出貨物の貿易額(2003年)]

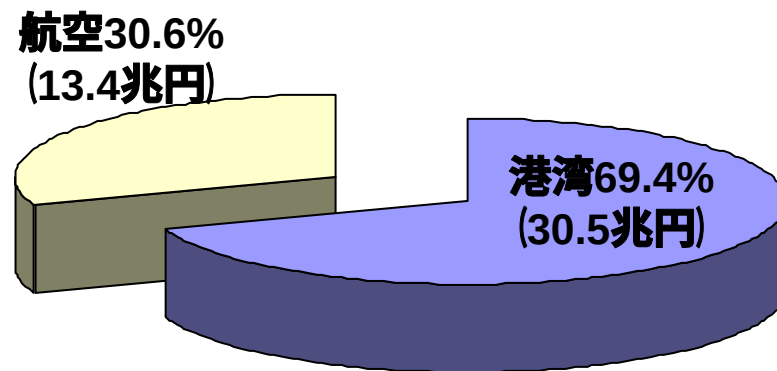
(総輸出額: 55.1兆円)



出所) 財務省「貿易統計」

[輸入貨物の貿易額(2003年)]

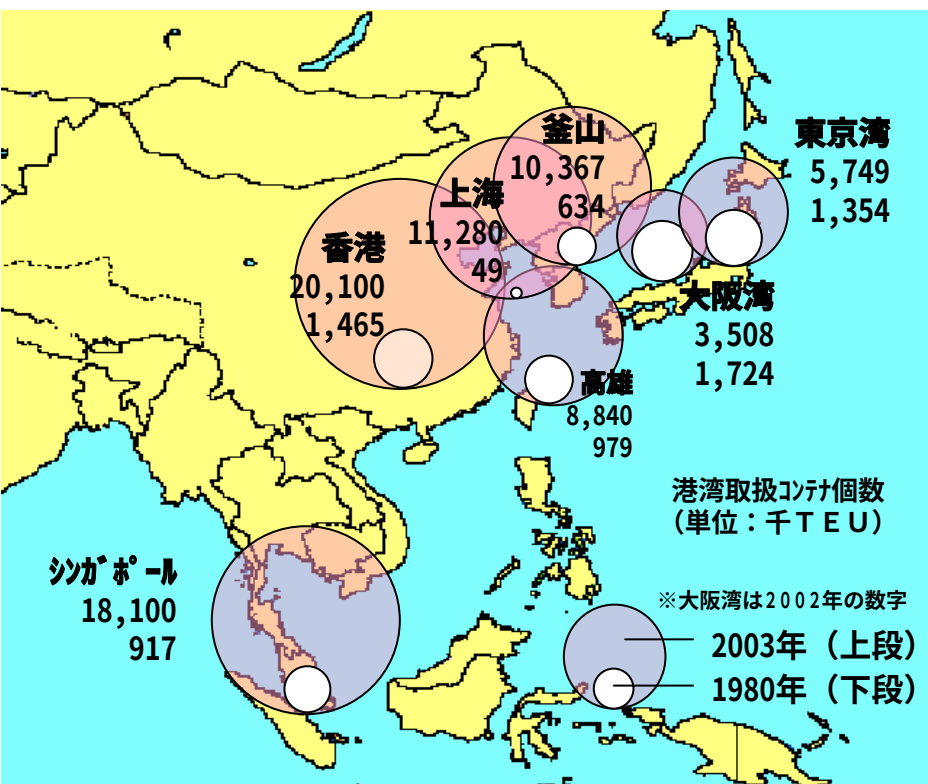
(総輸入額: 43.9兆円)



出所) 財務省「貿易統計」

1-3. 港湾のコンテナ取扱貨物量

[アジア主要港のコンテナ取扱量]



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年)
March 2004 Containersation International (2003年)

日本の港湾におけるコンテナ取扱個数
約1,387万TEU (2003年速報値)

[我が国の主要港の相対的地位の低下]

(単位：千TEU)

1980年

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782

12	横浜	722
----	----	-----

16	釜山	634
----	----	-----

18	東京	632
----	----	-----

46	名古屋	206
----	-----	-----

2003年

	港名	取扱量
1(1)	香港	20,100
2(2)	シンガポール	18,100
3(4)	上海	11,280
4(6)	深圳	10,610
5(3)	釜山	10,367
6(5)	高雄	8,840
7(8)	ロサンゼルス	7,180
8(7)	ロッテルダム	7,100
9(9)	ハンブルク	6,138
10(10)	アントワープ	5,445

17(20)	東京	3,280
--------	----	-------

28(26)	横浜	2,469
--------	----	-------

※(--)	名古屋	注1) 2,074
-------	-----	-----------

※(29)	神戸	注2) 1,993
-------	----	-----------

※は、31位以下のため、具体的順位は不明

()内は2002年の順位

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK (1980年及び2002年)
March 2004 Containersation International (2003年)

注1) 名古屋港のコンテナ取扱量は、港湾局計画課調べ

注2) 神戸港のコンテナ取扱量は、2002年の数字

1-4. 港湾の役割

活 力

◆国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保・産業空間の形成

- 国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成
- 産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの拠点的再配置
- 複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成
- 港湾及び航路における安全と海上輸送における信頼性の確保



安 全

◆安全で安心な地域づくり

- 津波、高潮、波浪、海岸浸食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減
- 大規模地震時等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保
- 海洋性レクリエーション活動等の安全性の確保
- 港湾におけるテロ等に備えた保安レベルの向上



環 境

◆循環型社会の構築など環境問題への対応

- 港湾を拠点とする広域的な静脈物流システムの構築
- 港湾、海域における干潟等の保全・再生・創造
- 良好な海洋環境の形成
- 廃棄物処理対策の推進

◆自然環境の調和した海岸環境の保全

- 人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復

◆みなとまちづくりの推進

- 地域交流拠点としてのみなとまちづくりの推進
- 港湾空間における良好な環境の実現



暮らし

1-5. 港湾を構成する施設



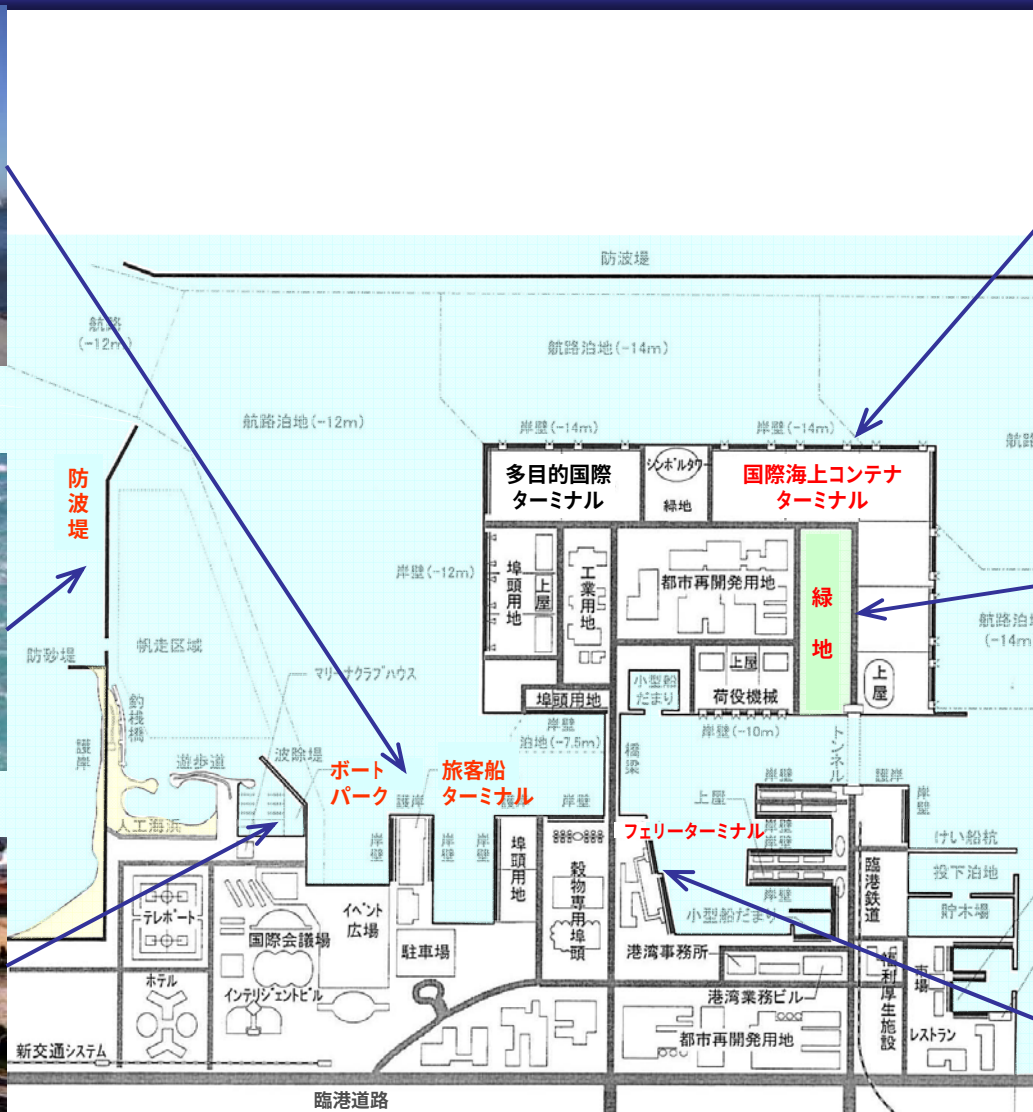
【旅客船ターミナル】(横浜港:神奈川県)
出所) 横浜市港湾局資料



【防波堤】(名瀬港:鹿児島県)



【ボートパーク】
(津名港:兵庫県)



【国際海上コンテナターミナル】
(名古屋港:愛知県)



【緑地】(三河港:愛知県)
出所) 愛知県三河港務所資料



【フェリーターミナル】
(宮之浦港:鹿児島県)

1-6. 港湾の整備主体と管理・運営主体

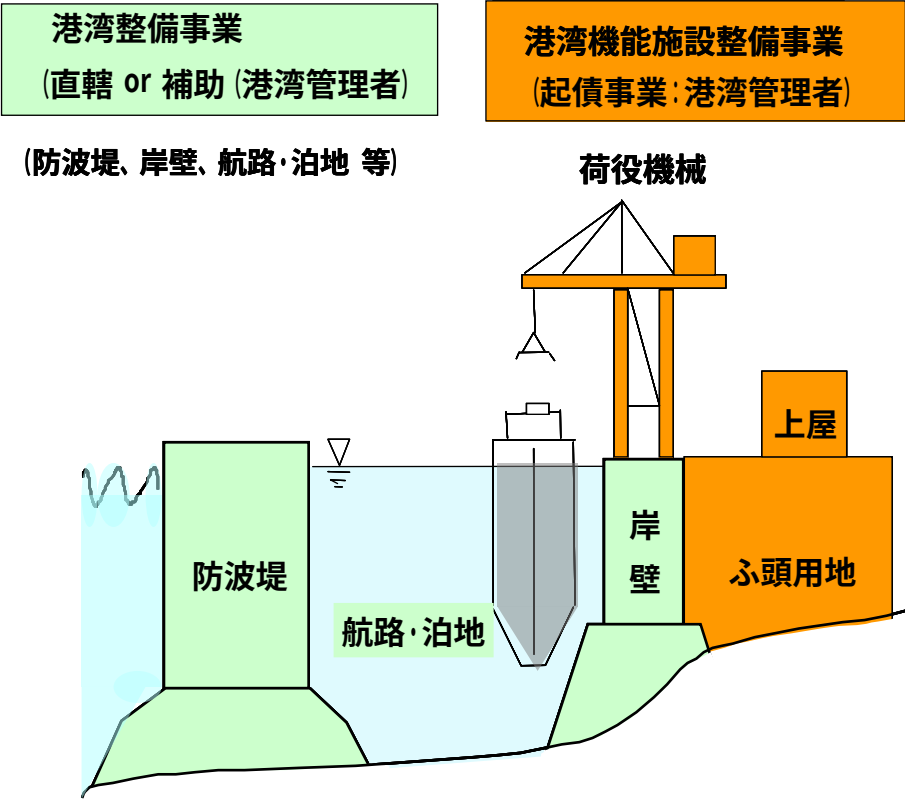
港湾の管理・運営主体は港湾管理者が一元的に担うが、港湾を構成する施設の整備主体は施設ごとに異なる。

[港湾における整備・管理主体 (多目的国際ターミナルのケース)]

	主要構成施設	整備主体	管理・運営主体
多目的国際ターミナル	岸壁 航路・泊地 防波堤	港湾整備事業 直轄 (国) or 補助 (港湾管理者)	港湾管理者等
	ふ頭用地 荷役機械等	起債事業 (港湾管理者)	

(参考) 道路の整備・管理主体等

道路種別		整備主体	管理主体
国道	指定区間	国	国
	指定区間外	都道府県	都道府県
都道府県道		都道府県	都道府県
市町村道		市町村	市町村



1-7. 港湾物流における関係主体

貨物の輸出入には、港湾ユーザー（船主、港湾事業者、陸運事業者、荷主等）や、国の機関（税関、検疫、出入国管理等）など多様な関係者が関与する。

[海外から国内へのコンテナ輸送の例]



輸出入承認・許可（確認） (経済産業省)	輸入動植物検査申請 (動物検疫所) (植物検疫所)	食品輸入届 (検疫所)	輸出入申告 (税 関)	入出港届 乗員名簿 乗客名簿 等 (港 長)	入港通報 入出港届 乗員名簿 乗客名簿 (入国管理局)	入出港届 等 (港湾管理者)	入港通報 入港届（明告書） 乗員名簿 乗客名簿 等 (検疫所)
輸出入関連手続（省庁）				港湾関連手続（省庁）			

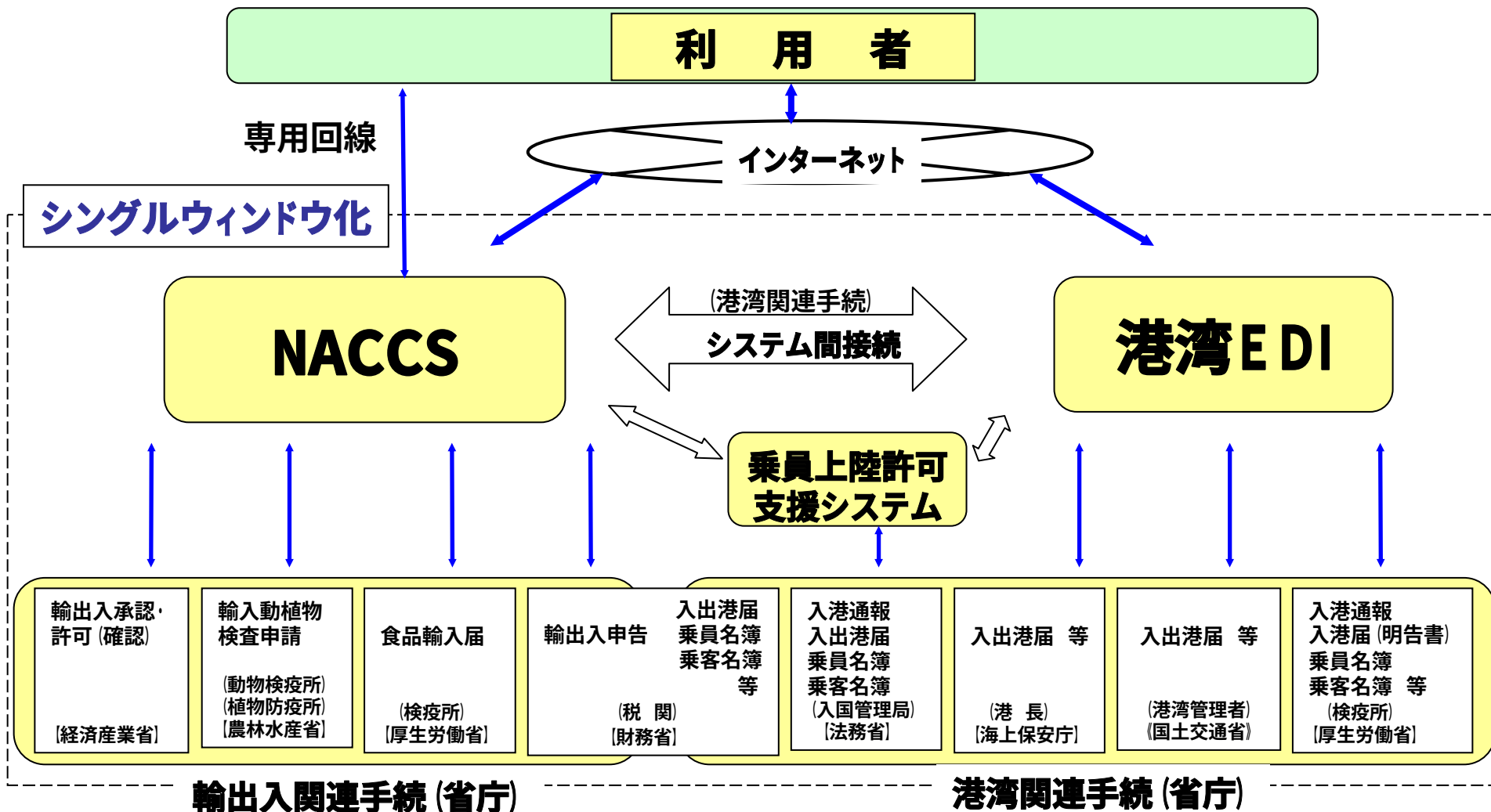
(参考) 輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス (シングルウィンドウ化) の概要

■ 平成11年10月 港湾EDIの運用開始

- ・ 港湾管理者、港長への手続きを電子化

■ 平成15年 7月 輸出入・港湾諸手続きのシングルウィンドウ化

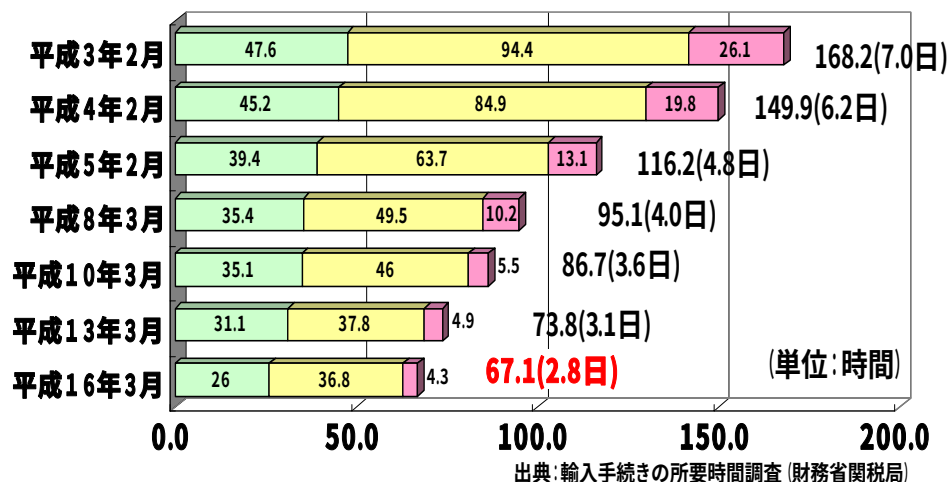
- ・ 港湾EDI、Sea-NACCSなど、関係6省の手続きをシングルウィンドウ化



1-8. 港湾サービスの国際比較

【輸入貨物の入港から引取りまでの期間】

【日本の状況】 ■ 入港～搬入 ■ 搬入～申告 ■ 申告～許可



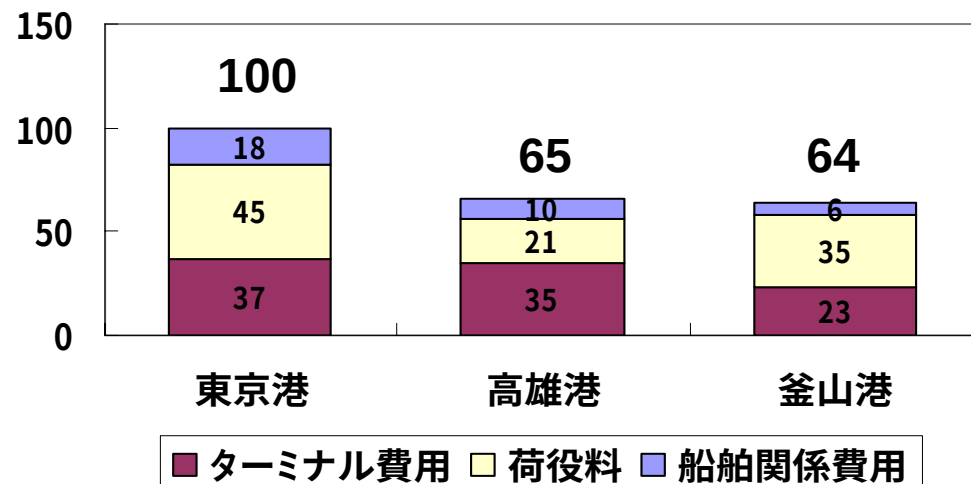
【諸外国の状況】

米国 : 1～2日程度
 英国・オランダ : 2～3日
 ドイツ : 2日
 シンガポール : 24時間以内
 韓国 : 2日以内

(社) 日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料より

【コンテナ取扱総料金の国際比較】

(40フィートコンテナ1個あたり、東京港=100)



出典: 港湾局資料

2. 港湾行政マネジメントの基本的な方向性

2-1. 港湾行政マネジメントの基本的な考え方 (案)

1. 成果主義

港湾行政の使命、政策目標の実現に繋がるアウトカム指標および目標値の設定、**アウトカムに基づく評価、および評価結果の予算への反映**というサイクルの確立を目指す。

2. 顧客主義

国民を「最終顧客」、港湾ユーザーを「中間顧客」として捉え、顧客のニーズを反映したアウトカム指標の作成と、行政活動に関する**サービスの質とアカウントビリティの向上**を目指す。

3. 競争原理

関係主体ごとにベンチマーキングを行い、**競争原理による“やる気”の向上**を目指す。

4. 現場主義

現場の創意工夫を活かし、**組織の活性化や自律的進化**を目指す。

2-2. 港湾行政マネジメント・サイクルの確立に向けた検討事項 (案)

検討①: 行政の効率化、説明責任の履行、現場の改革に資するアウトカム指標の検討

- 誰 (国民、ユーザー、現場等) にとってのどのような指標とするか？
- マネジメントの単位や評価の単位をどのように考えるか？
- 指標の目標値設定や実績値のデータ取得体制はどうあるべきか？

検討②: アウトカム指標の達成度評価とマネジメントサイクル確立に向けた検討

- 指標の達成度や未達成の状況をどう評価するか？
- 評価結果の予算などへのフィードバックをどう行うか？
- 評価の関連主体 (国、港湾管理者、関係省庁等) 応じた評価はどうあるべきか？

SEE ACTION

施策改善・予算等の検討・フィードバック

⑧ ⑫

CHECK

政策チェックアップ (業績測定) ⑤

政策レビュー ⑥

事業評価 (再評価・事後評価) ⑦

マネジメント評価 ⑪

PLAN

計画・目標等の設定 ① ⑨
(社会資本整備重点計画、港湾計画等)

施策・実施事業選定 ②
(新規事業採択時評価・再評価)

予算の決定 ③

導入済みプロセス

- ① 計画目標等の設定
- ② 施策・実施事業選定
- ③ 予算の決定
- ④ 事業・施策の実施
- ⑤ 業績測定
- ⑥ 政策レビュー
- ⑦ 事業評価
- ⑧ 施策改善・予算等の検討

新たな導入プロセス (案)

- ⑨ 国民および使う側に立った指標の整備 (アウトカム指標)
- ⑩ 現場におけるマネジメント改革 (日々の改善)
- ⑪ マネジメント評価
- ⑫ 組織・予算・人事等へのフィードバック

公表

DO

事業・施策の実施 ④

現場におけるマネジメント改革 ⑩

公表

検討① 行政の効率化、説明責任の履行、現場改革に資する指標の検討方向

- 方向①:** 関係主体が国、港湾管理者、港湾利用者（船社、港運、通関業者、荷主等）、エンドユーザーである国民まで多岐にわたる点を考慮し、**港湾行政における各主体の関わりを検討。**
- 方向②:** **各主体にとってのアウトカム指標、アウトプット指標**はどのようなものが想定されるか、既存の指標（チェックアップ指標等）の課題は何かなどを掘り下げて検討。
- 方向③:** 港湾行政のマネジメント指標として関係主体別にどのような指標が適切かを検討し、**目標の設定のあり方**（目標値、達成時期等）と**実績値のデータ取得体制**（ソース、時期、頻度等）を検討。

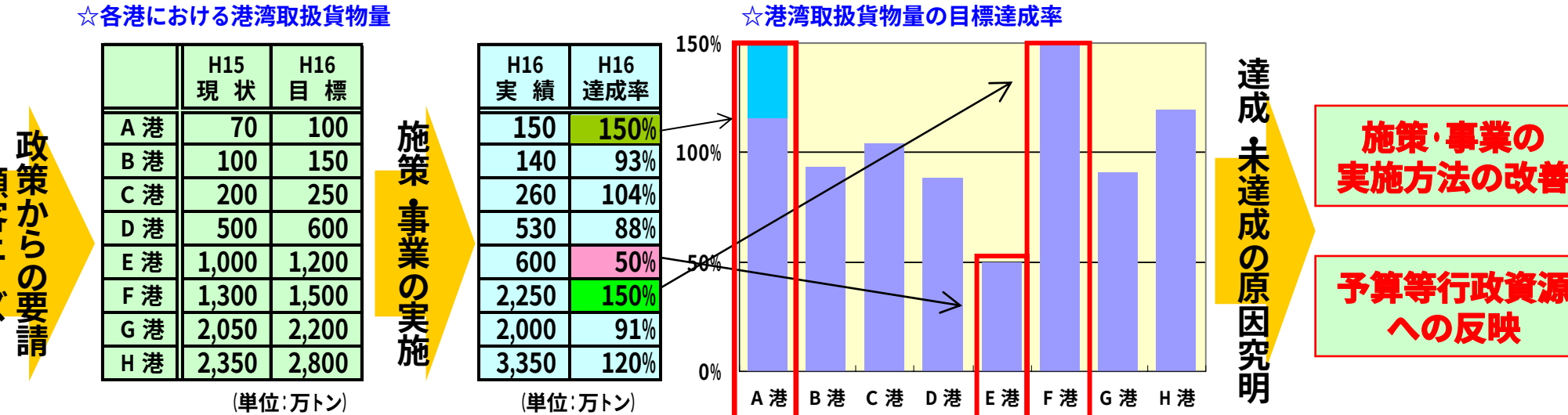
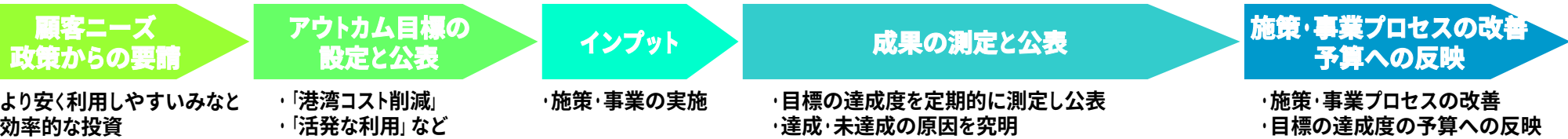
【例】指標の関係主体と特性等（検討イメージ）

	アウトプット指標 業績（アウトカム）指標	関係主体						指標の特性など	実績値フォローのための 関連データ等
		国	港湾 管理者	関係 行政機 関	港湾 の利用者	地域 住民等	国民 等		
既存 指標	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率						○	・全国的な貨物背後圏変化については5年毎。 ・国民にとって実感のわかない指標との批判あり。	・コンテナ流動調査、陸上出入貨物調査等
	船舶航行のボトルネックの解消率				○			・進捗率は上昇しても、工事完了しないとユーザーのメリットがでないケースあり。 (第三海ほ撤去など)	・施工実績等
	⋮								
	⋮								
新指標 (案)	岸壁の取扱貨物量	○	○					・無駄な投資でないか等の簡単なチェックが可能。	・港湾統計
	ホームページアクセス数	○	○					・ホームページのアクセス数は、顧客への情報公開がどれだけ進んでいるかの把握が可能。	・アクセスカウンター
	寄航コンテナ船の滞船時間	○	○					・船社等の港湾ユーザーにとって、利用しやすい港か否かを判断する材料になる。	・滞船時間調査等
	⋮								
	⋮								

検討② アウトカム指標の達成度評価とマネジメントサイクル確立に向けた検討

- 方向①: 設定した指標の達成度評価をどのように実施し、効率的な行政、説明責任の履行、現場の改革等に活用するか具体的な評価方法の検討。**
- ◆計画、整備、供用の各段階での行政活動に対してどのように評価を行うべきか？
 - ◆プロジェクトに国、港湾管理者など多くの関連主体が関与することを踏まえてどのような評価とすべきか？
- 方向②: 予算をはじめ、PDCAサイクルにどのように活用するか検討。**
- ◆指標の達成度・絶対量などをどう評価すべきか？
 - ◆複数の指標に関する総合的な評価をどのように行うべきか？

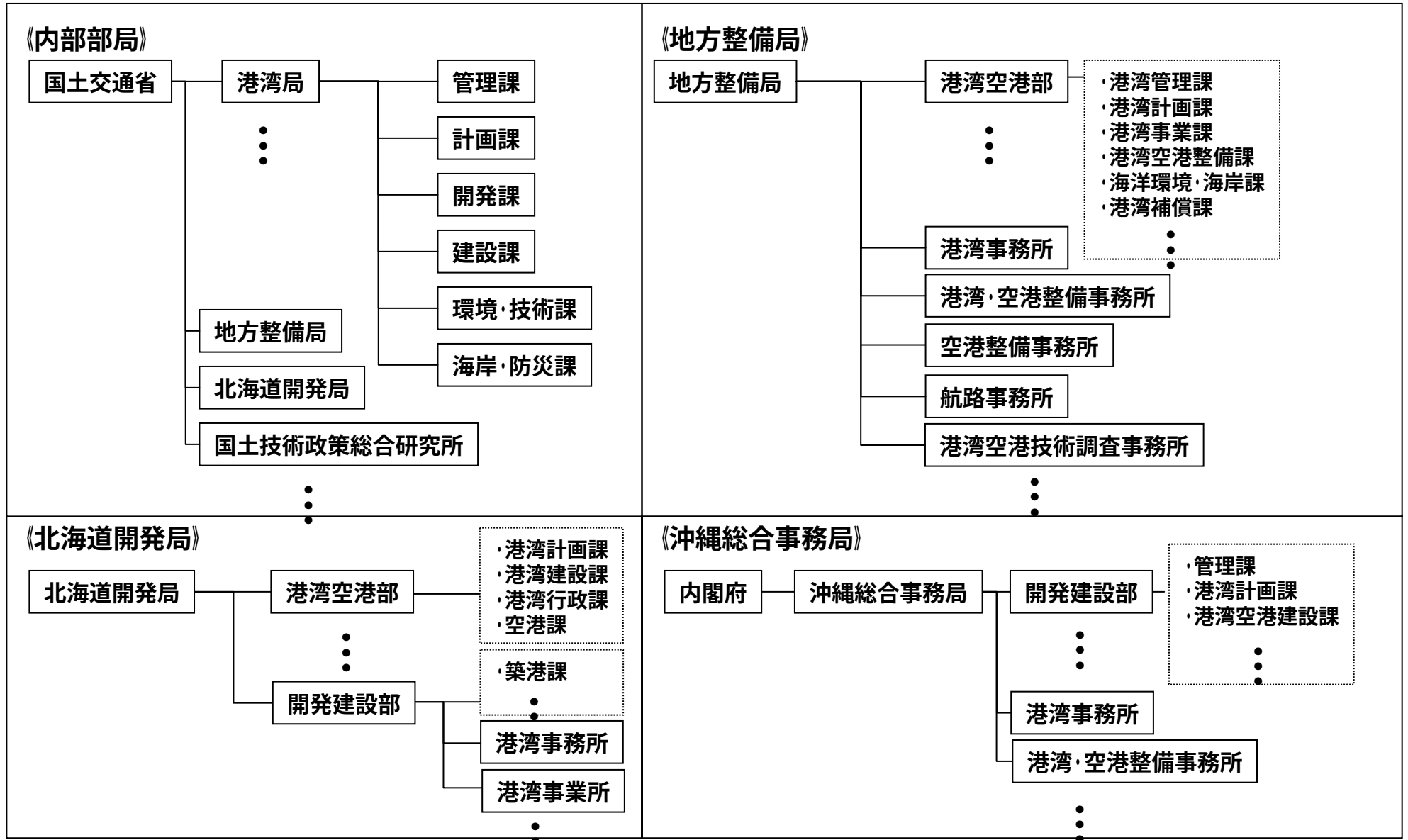
【例】アウトカム目標の達成度に基づくマネジメントのイメージ



《競争原理の導入による効率性の向上》

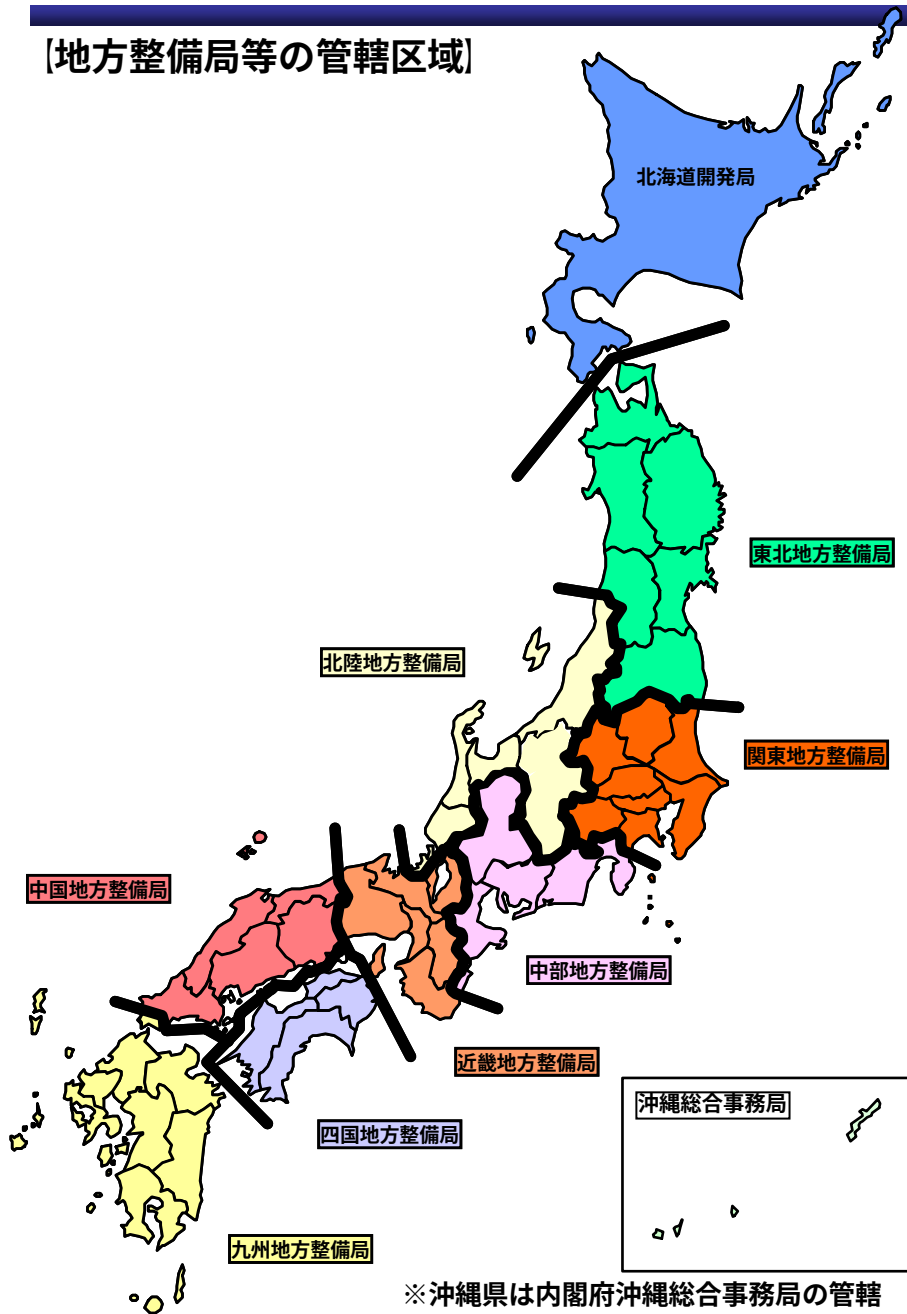
(参考) 国土交通省港湾局の組織

[国土交通省港湾局関係組織図]



(参考) 地方整備局等の管轄図 (港湾空港関係)

[地方整備局等の管轄区域]



[港湾空港関係事務所一覧]

地方整備局	港湾事務所 (22箇所)	港湾・空港 整備事務所 (21箇所)	航路 事務所 (2箇所)	港湾空港 技術調査 事務所 (8箇所)
東北 (仙台)	青森、釜石、秋田、 酒田、小名浜	八戸、塩釜		仙台
関東 (横浜)	千葉、東京、京浜	鹿島、東京 (空港)	東京湾口	横浜
北陸 (新潟)	伏木富山、敦賀	新潟、金沢		新潟
中部 (名古屋)	清水、三河、四日市	名古屋		名古屋
近畿 (神戸)	舞鶴、神戸、和歌山	大阪		神戸
中国 (広島)	宇野、宇部	広島、境		広島
四国 (高松)		小松島、高松、松 山、高知		高松
九州 (下関)	下関、苅田、唐津、 志布志	北九州、博多、長 崎、熊本、別府、 宮崎、鹿児島	関門	下関

[北海道開発局関係事務所・事業所一覧]

開発建設部	小樽	函館	室蘭	留萌	稚内	網走	帯広	釧路
港湾事務所	小樽	函館、江差	室蘭、浦河、 苫小牧	留萌	稚内	網走、紋別		釧路
港湾事業所	岩内			羽幌	香深、 沓形		十勝	根室

[沖縄総合事務局関係事務所一覧]

沖縄総合事務局	港湾事務所	港湾・空港整備事務所
沖縄	平良、石垣	那覇

※沖縄県は内閣府沖縄総合事務局の管轄

(参考) 国土交通省港湾局各課の所掌事務

港湾局	所 掌 事 務 内 容
管理課	○港湾局の所掌業務に関する総合調整に関すること。 ○港湾及び航路の管理に関すること。 ○港湾整備特別会計の経理に関すること。 ○港湾内の公有水面の埋立て及び干拓の認可に関すること。 等
計画課	○港湾の整備、利用及び保全並びに航路の整備及び保全に関する計画に関すること（他課の所掌に属するものを除く。）。 ○港湾及び航路の整備及び保全に関する事業の事業計画に関すること（他課の所掌に属するものを除く。）。 等
開発課	○港湾に係る国土の総合的な開発及び一定の地域の開発に関する事務に関すること。 ○臨海工業地帯の開発のために必要な土地の造成及び整備並びにこれに伴う護岸、岸壁及び物揚場の整備、利用及び保全に関する計画に関すること。 ○レクリエーション港湾の整備、利用及び保全に関する計画に関すること（環境・技術課及び海岸・防災課の所掌に属するものを除く。）。 等
建設課	○港湾等の整備及び保全に関する工事の実施に関すること（環境・技術課及び海岸・防災課の所掌に属するものを除く。）。 ○港湾局の所掌事務に係る国際機関との連絡及び国際協力に関すること。 ○独立行政法人港湾空港技術研究所の組織及び運営一般に関すること。 ○独立行政法人評価委員会港湾空港技術研究所分科会の庶務に関すること。 等
環境・技術課	○港湾の環境の整備及び保全並びに航路の環境の保全に関する計画（廃棄物処理施設に関するものを含む。）に関すること（海岸・防災課の所掌に属するものを除く。）。 ○国が行う海洋の汚染の防除に関する業務に関すること（建設課の所掌に属するものを除く。）。 ○港湾の施設に関する技術上の基準に関すること。 等
海岸・防災課	○港湾に係る海岸の整備、利用、保全その他の管理に関すること（工事に係る補償及び工事の検査に関するものを除く。）。 ○港湾及び航路に関する災害（地盤変動及び鉋害を含む。）の防止及び復旧に関すること（工事に係る補償及び工事の検査に関するものを除く。）。 等