

指標詳細ならびに目標設定等について (案)

- 1.安くて・速いサービスの提供
- 2.安全・安心なサービスの提供
- 3.投資の有効性・効果的な利用の実現
- 4.透明性の高い行政の実現
- 5.効率的・効果的な行政への対応

(1-1) 安くて・速いサービスの提供

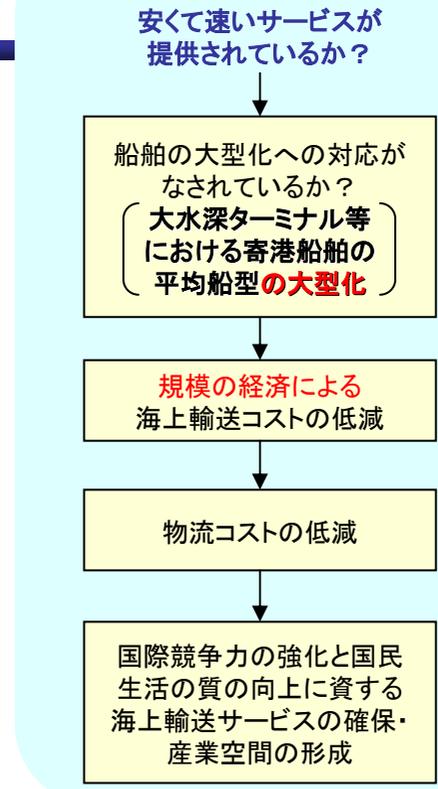
【指標-1】大水深ターミナル等における寄港船舶の平均船型

【指標の概要】

コンテナ船や貨物船、フェリー、RORO船などの大型化などに対応した物流ターミナルの整備により、大型船の就航が可能になる。大型船による貨物の運搬によって、スケールメリットが生まれ、物流コストの低減などが可能になることから、主要ターミナルにおける船舶の平均船型を、利用貨物の輸送コストの低減、安いサービスが提供されているかどうかの代表指標とする。

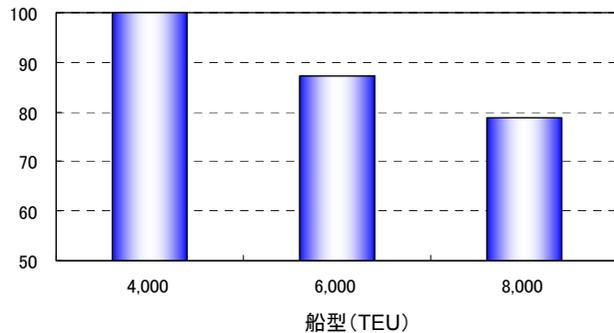
指標の定義	主要ターミナルごとの接岸した船舶の平均船型 (= Σ 主要ターミナルへの寄港船舶の船型 / 主要ターミナルへの寄港隻数)
集計単位	・主要ターミナル別 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードのターミナル別
指標設定イメージ	A港コンテナターミナル: 4,269TEU(H16) → 4,500TEU(H17) B港多目的ターミナル: 35,000GT(H16) → 37,000GT(H17)
データソース	入出港届 等

■対象指標のアウトカムフロー



■船型別の海上輸送費用

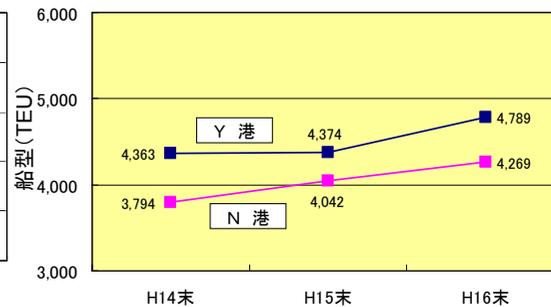
(スケールメリットによるコスト低減)



※航行日数が10日の場合で、4000TEU級船の費用を100とした。
資料: 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)

■コンテナの平均船型の推移

基幹航路(北米西岸航路+欧州航路)



資料: 国際輸送ハンドブック

■コンテナ船の航路別船型データ(イメージ)

航路	運航頻度	船名	船型	運航会社	寄港地
北米航路	weekly	A船	6,000TEU	〇〇社	LA→Seattle→Tokyo→Kobe→Nagoya→...
		B船	5,500TEU	××社	
...
欧州航路	biweekly	C船	4,500TEU	△△社	Hamburg→Rotterdam→Shingapore→Kobe→...

平均船型 〇〇〇TEU

■貨物船の入港データ(イメージ)

船名	総トン数 (G/T)	岸壁	入港日時			岸壁 使用時間	形態	出港時間		
			年	月日	時間			年	月日	時間
A船	53,519	1号岸壁	2004	1101	0900	8.0	バルク船	2004	1101	1700
B船	40,627	1号岸壁	2004	1102	1000	31.0	バルク船	2004	1103	1700
...
C船	42,339	1号岸壁	2004	1105	1000	10.0	バルク船	2004	1105	2000

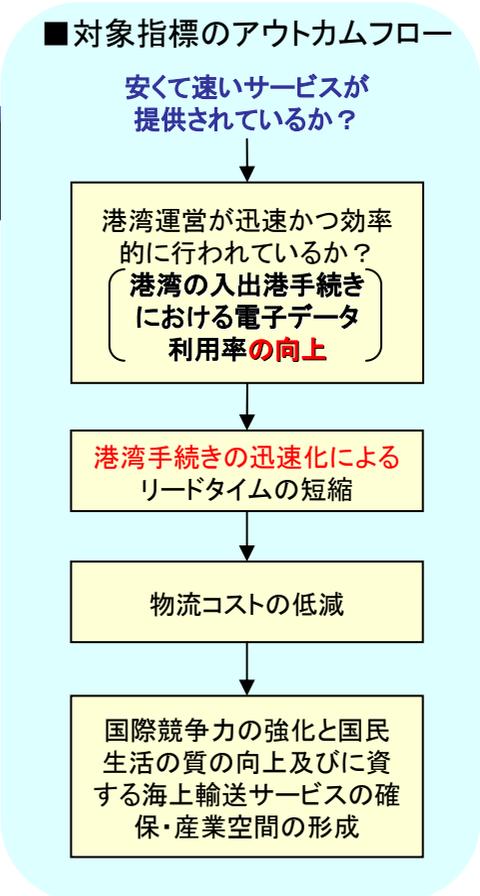
平均船型 〇〇〇GT

(1-2) 安く・速いサービスの提供

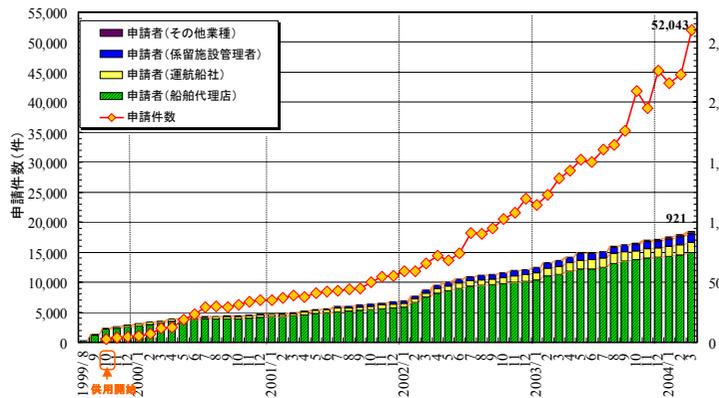
【指標-2】港湾の入出港等手続きにおける電子データ利用率

【指標の概要】
 輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化へのIT情報環境を整備することにより、港湾EDI等の電子データの利用が促進される。電子データの利用によって、港湾諸手続きが簡素化・迅速化され、リードタイムの短縮、荷役コストをはじめとする物流コストの低減にもつながることから、港湾の入出港等手続きにおける電子データの利用率を代表指標とする。

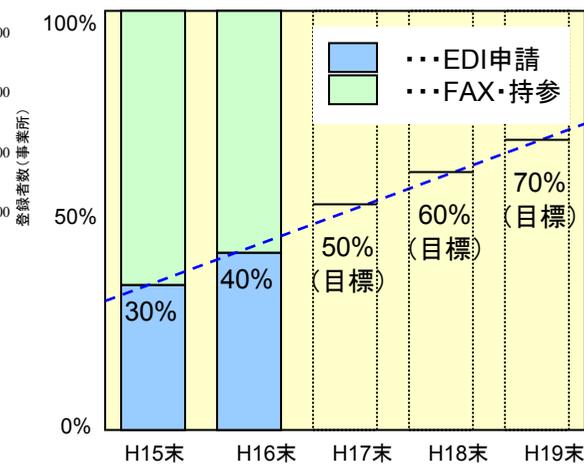
指標の定義	港湾ごとの入出港等手続きにおける電子データ(港湾EDI)の利用率 (= 電子データによる入出港届等の申請件数 / 入出港届等の申請件数)
集計単位	・港湾もしくは主要ターミナル別
指標設定イメージ	〇〇港: 40%(H16) → 50%(H17)
データソース	入出港届 等



■港湾EDIシステムの月別申請件数と登録者数の推移



■目標値の設定例 (電子データの利用率)



■入出港届のデータ(イメージ)

1 船舶の名称	2 定期不定期別	定期航路名	不定期航路
3 船舶の種類	貨物船 貨客船 客船 油槽船 漁船 その他	汽船 機船 機帆船 その他	
4 国籍	5 船籍港		
6 信号符字又は船舶番号	7 総トン数 (Gross Tonnage)	8 純トン数 (Net Tonnage)	

(2-1) 安全・安心なサービスの提供

【指標-3】主要ターミナルにおける定期航路の欠航率

【指標の概要】

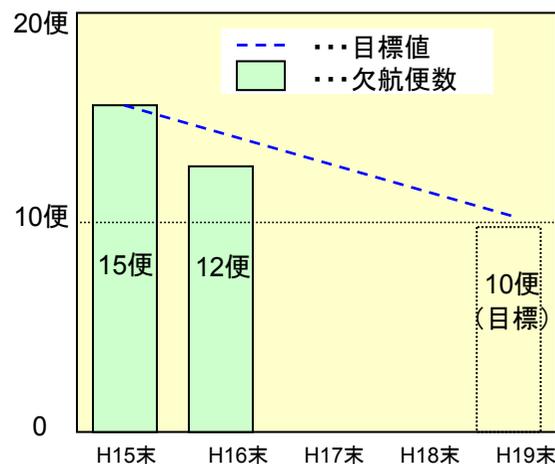
防波堤等を整備、供用することにより、港内の静穏度が向上し、定期航路の欠航率が減少し、船舶の安全・安心なサービスの提供に資することとなる。よって、主要ターミナルにおける定期航路の欠航率を代表指標とする。

指標の定義	定期航路の遅延および欠航率 (= 定期航路の欠航等便数 / 定期航路の就航便数)
集計単位	・内貿ユニットロードターミナルなどの主要ターミナル別
指標設定イメージ	A港内貿ユニットロードターミナル(RORO船): 12便(H16) → 11便(H17) B港内貿ユニットロードターミナル(フェリー): 5%(H16) → 3%(H17)
データソース	定期船の運航会社資料 等

■防波堤による静穏度向上(イメージ写真)



■目標値の設定例 (コンテナ定期航路の欠航率)



■対象指標のアウトカムフロー

安全・安心なサービスが提供されているか?

船舶の円滑な航行が実現しているか?
(主要ターミナルにおける定期航路の欠航率の縮減)

船舶の円滑な航行による安全性の向上

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

(2-2) 安全・安心なサービスの提供

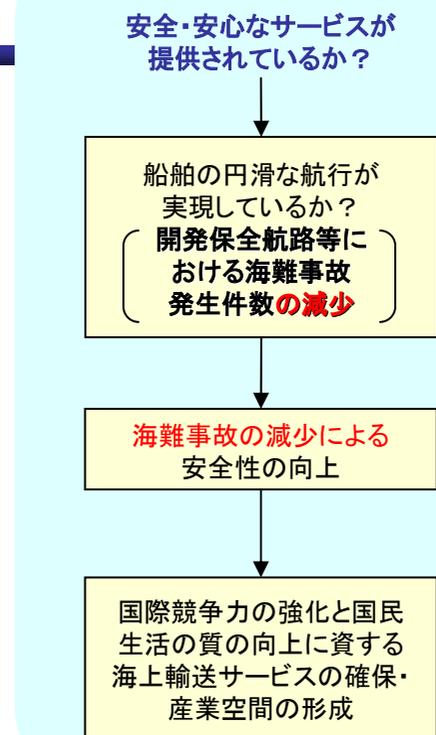
【指標-4】開発保全航路等における海難事故発生件数

【指標の概要】

浅瀬等の存在により航行に支障が生じている開発保全航路や港内航路を整備することにより、船舶航行の安全性が向上し、安全・安心なサービスの提供に資する。よって、開発保全航路等における海難事故発生件数を代表指標とする。

指標の定義	開発保全航路や港内における海難事故発生件数
集計単位	・開発保全航路別、港湾別
指標設定イメージ	〇〇港航路：8件(H16) → 5件(H17) △△開発保全航路：13件(H16) → 11件(H17)
データソース	海難統計 等

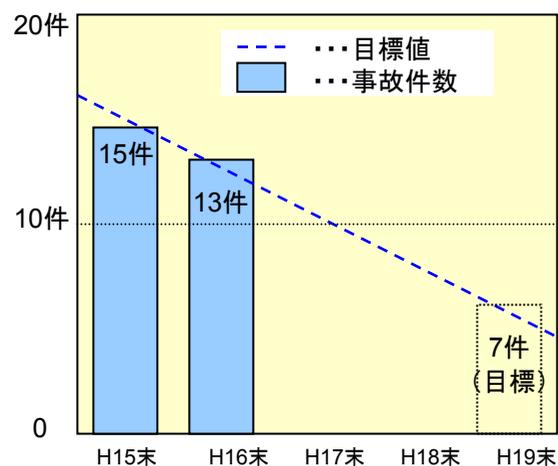
■対象指標のアウトカムフロー



■航路の整備状況(東京湾口航路)



■目標値の設定例 (海難事故の発生件数)



■海難統計のデータ(イメージ)

第4表 海難種類別 発生水域別 隻数表

		合計	衝突(複)	衝突(単)	乗撞	遭難沈没転覆	行方不明
合計		6,477	1,145	699	1,235	2,277	3
北海道沿岸	根室	(1)	0	0	0	0	0
	釧路	(2)	16	2	8	1	2
	花咲	(3)	5	0	1	1	2
	苫小牧	(4)	23	0	6	2	11
	室蘭	(5)	7	0	4	0	2
	函館	(6)	14	0	4	2	3
	小樽	(7)	7	2	5	0	0
	留萌	(8)	2	0	1	0	1
	稚内	(9)	10	0	1	0	6
管内	根室海峡	(200)	9	0	1	2	2
	津軽海峡	(201)	56	6	5	6	34
	雄冬峠～紋別	(300)	40	10	2	6	18
領海内	紋別～十勝川口	(301)	25	2	0	3	11
	十勝川口～白神岬	(302)	39	4	1	1	24
	白神岬～雄冬峠	(303)	49	12	5	3	15

事故件数 ○〇件
(出所)国土交通省情報管理部交通調査統計課HP

(3-1) 投資の有効性・効果的な利用の実現

【指標-5】目標取扱貨物量の伸び率

【指標の概要】

取扱貨物量の増加に対応するために物流ターミナルを整備すると多くの貨物を取り扱うことができるようになる。ポートセールス等により多くの貨物が集まるようになり、港湾施設が効果的に利用されるとスケールメリットが生まれ、物流コストが低減し、投資の有効性・効果的な利用の実現に資することとなる。よって、目標取扱貨物量の伸び率を代表指標とする。

指標の定義	主要ターミナルごとに設定した取扱貨物量の目標値の伸び率 (=主要ターミナルの取扱貨物量 / 主要ターミナルの取扱貨物量の目標値)
集計単位	・主要ターミナル別 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードのターミナル別
指標設定イメージ	A港コンテナターミナル: - (H16) → 1.15倍(H17) 【20万TEU→23万TEU】 B港多目的ターミナル: - (H16) → 1.1倍(H17) 【30万トン→33万トン】
データソース	泊地係船岸及び本船荷役集計表 等

■対象指標のアウトカムフロー

投資の有効性・効果的な利用が実現しているか？

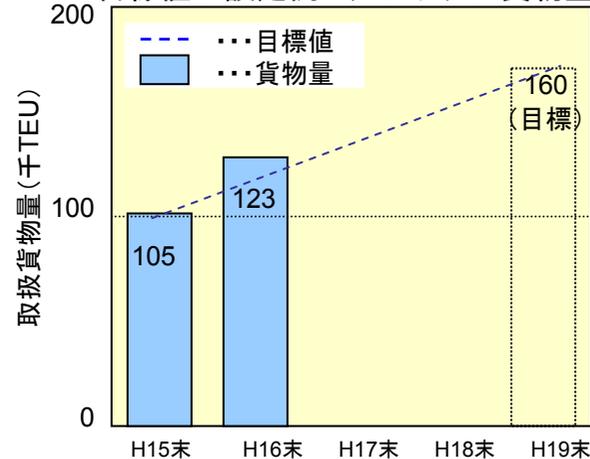
港湾施設が効果的に利用されているか？
目標取扱貨物量の達成

規模の経済による海上輸送コストの低減

物流コストの低減

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

■目標値の設定例（コンテナの貨物量）



■『船舶・旅客・貨物調査票』イメージ

入港船舶						海上出入貨物					
入港日	上段: 船名 下段: 総トン数	航路名	国籍	用途	係留状況			貨物の内容			
					場所	上段: 着岸時刻 中段: 離岸時刻 下段: 係留時間	区分 1.輸出 2.移出 3.輸入 4.移入	仕向港 又は 仕出港	最終船卸港 又は 最初船積港	貨物形態 1.コンテナ 2.シャーシ 3.その他	上段: 品名 又は 車種 下段: 数量 (トン又は台)
05	A船	内国定期	日本	フルコン船	○埠頭	3月5日11時00分	4	横浜	ロッテルダム	1	原木
	3月7日10時00分					360					
	1日23時00分										
...

(3-2) 投資の有効性・効果的な利用の実現

【指標-6】主要ターミナルにおける年間貿易額

【指標の概要】

取扱貨物量の増加に対応するために物流ターミナルを整備すると多くの貨物を取り扱うことができるようになる。ポートセールス等により多くの貨物が集まるようになり、港湾施設が効果的に利用されるとスケールメリットが生まれ、物流コストが低減し、投資の有効性・効果的な利用の実現に資することとなる。よって、主要ターミナルにおける年間貿易額を代表指標とする。

指標の定義	主要ターミナルごとの年間貿易額
集計単位	・主要ターミナル別 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードのターミナル別
指標設定イメージ	A港コンテナターミナル： 2000億円(H16) → 2200億円(H17) B港多目的ターミナル： 30億円(H16) → 33億円(H17)
データソース	貿易統計 等

■対象指標のアウトカムフロー

投資の有効性・効果的な利用が実現しているか？

港湾施設が効果的に利用されているか？
〔主要ターミナルにおける年間貿易額の増加〕

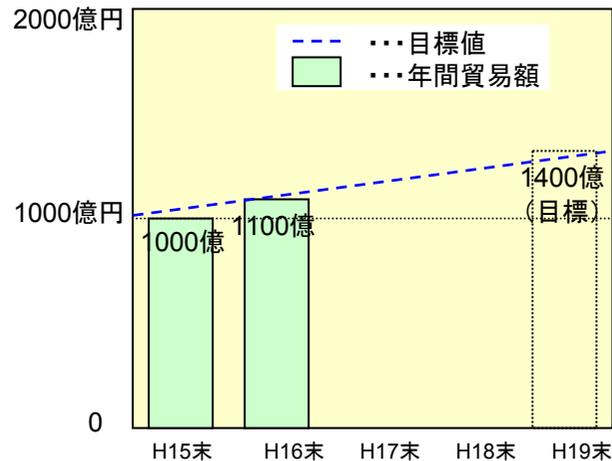
規模の経済による
港湾コストの低減

物流コストの低減

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

■目標値の設定例

(コンテナターミナルの貿易額)



■貿易統計のイメージ

(2) 港別輸出入額 (東京港)

(単位：百万円、%)

港名	輸 出				輸 入				
	平成15年		平成14年		平成15年		平成14年		
	価 額	前年比	構成比	価 額	前年比	価 額	前年比		
全国海港総額	40,284,259	104.1	100.0	38,716,059	105.6	31,636,944	106.4	29,737,142	98.6
管内海港	4,160,014	100.2	10.3	4,151,088	93.5	5,440,193	104.7	5,195,823	99.8
東京港	4,014,431	100.1	10.0	4,010,637	93.0	5,050,017	104.3	4,843,441	100.2
新潟港	67,552	103.8	0.2	65,069	114.0	326,749	112.4	290,593	98.2
直江津港	30,225	107.5	0.1	28,110	99.9	36,484	94.6	38,564	99.5
柏崎港	153	全増	0.0	-	全減	538	258.0	209	3.4
酒田港	47,653	100.8	0.1	47,271	103.9	26,405	114.7	23,017	82.2
横浜港	6,091,972	104.8	15.1	5,813,120	101.0	2,863,845	99.7	2,872,627	95.1
神戸港	4,331,105	101.7	10.8	4,257,793	106.9	2,054,101	101.1	2,030,831	99.3
大阪港	1,782,590	108.3	4.4	1,645,246	102.7	2,758,866	105.4	2,617,045	96.8
名古屋港	7,441,295	106.3	18.5	6,997,829	106.4	2,808,835	106.7	2,633,582	100.7

輸出価額 ○○百万円

輸入価額 ○○百万円

(出所) 東京税関管内貿易概要(平成15年度:速報)

(4) 透明性の高い行政の実現

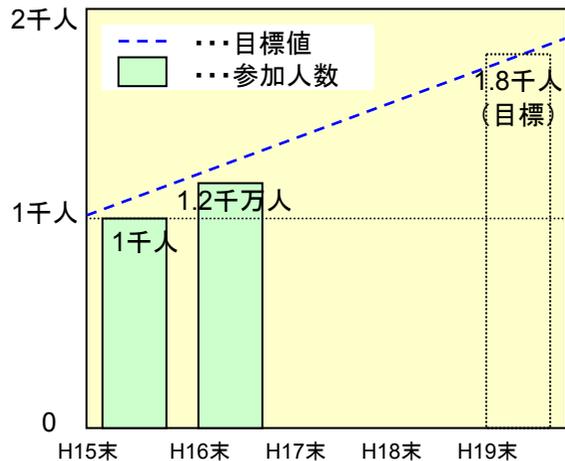
【指標-7】港湾広報活動への年間参加人数

【指標の概要】

国民、地域住民、港湾ユーザー等との効果的なコミュニケーションや情報公開によって、港湾への理解が深まる。それにより、国民、地域住民等への説明責任が果たされ、透明性の高い行政への実現に資することとなる。よって、港湾広報活動への年間参加人数を代表指標とする。

指標の定義	港湾ごとに開催した広報活動に参加した人数
集計単位	・港湾別
指標設定イメージ	〇〇港： 1千人(H16) → 1.4千人(H17)
データソース	事務所の管理データ 等

■ 目標値の設定例



■ 港湾広報活動のイメージ



■ 対象指標のアウトカムフロー

透明性の高い行政が
実現しているか？

国民に開かれた行政運営
が実現しているか？
〔 港湾広報活動への
年間参加人数の増加 〕

広報活動による国民、地域
住民、港湾ユーザー等の港
湾への理解が深まる

効率的・効果的な港湾の利
用が実現することによる
物流コストの低減

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

(5-1) 効率的・効果的な行政への対応

【指標-8】事業計画の予定進捗率の達成度

【指標の概要】

適正な進捗管理による円滑な港湾整備事業を実現し、早期の供用を可能とする。それにより、早期の大型船舶の寄港等が可能になり、大型船による貨物の運搬によって、スケールメリットが生まれ、物流コストの低減などが可能になることから、効率的・効果的な行政への対応に資することとなる。よって、事業計画の予定進捗率の達成度を代表指標とする。

指標の定義	港湾ごとの当該年度の予定進捗率の達成度 (=年度末出来高 / 予定年度末出来高)
集計単位	・港湾別
指標設定イメージ (目標値の設定)	〇〇港: 98%(H16) → 100%(H17)
データソース	事務所の管理データ 等

■対象指標のアウトカムフロー

効率的・効果的な行政への
対応が実現しているか？

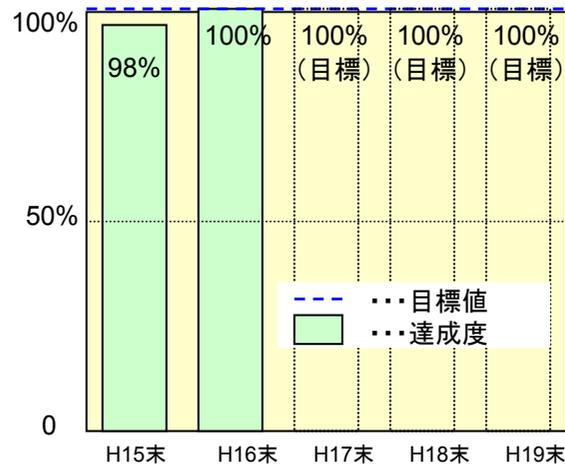
予定通りに工事が
行われているか？
〔事業計画の予定進捗率
の達成度〕

適切な進捗管理による
早期供用の実現

大型船舶の寄港による
物流コストの低減

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

■目標値の設定例



■港湾工事(イメージ)



(5-2) 効率的・効果的な行政への対応

【指標-9】工事コスト縮減率

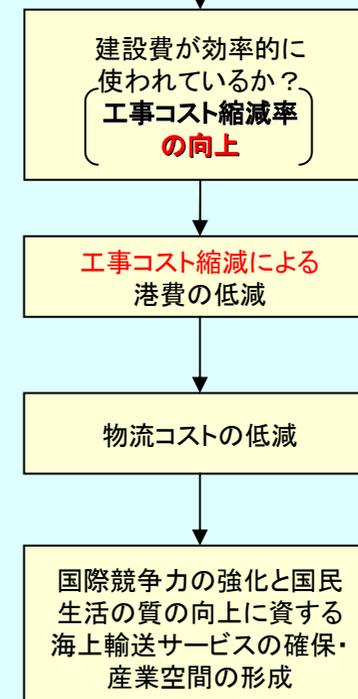
【指標の概要】

より経済的な構造断面の検討や、リサイクル材および新技術の導入によって、建設費用が削減される。建設費用の削減によって、港費が低減され、ひいては物流コストの低減などが可能になることから、効率的・効果的な行政への対応に資することとなる。よって、港湾ごとの工事コスト縮減率を代表指標とする。

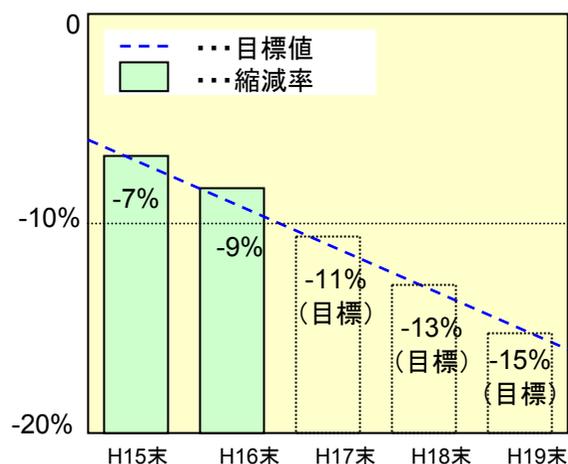
指標の定義	港湾ごとの工事コストの縮減率 (= 港湾ごとのコスト縮減額 / 港湾ごとの当初予算額)
集計単位	・港湾別
指標設定イメージ	〇〇港: $\Delta 7\%$ (H16) \rightarrow $\Delta 8\%$ (H17)
データソース	事務所の管理データ 等

■対象指標のアウトカムフロー

効率的・効果的な行政への対応が実現しているか？



■目標値の設定例



■公共事業コスト構造改革プログラム

毎年度、施策実施状況と数値目標についてフォローアップを実施

数値目標

平成15年度から5年間(社会資本整備重点計画と整合)で、平成14年度と比較して、**15%の総合コスト縮減率**を達成する。

総合コスト縮減率

従来の工事コストの縮減に加え、以下の項目も評価

- ① 工事コストの縮減(規格の見直し分)
- ② 事業便益の早期発現をコスト換算
- ③ 将来の維持管理費の縮減を現在価値に換算