

指標選定プロセスにおいて検討した指標

参考資料

1) 安くて・速いサービスの提供

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長	備考(課題など)
より安く	1	大水深ターミナル等における寄港船舶の平均船型 【例】コンテナAターミナル 3500TEU(H15)→3900TEU(H16) コンテナBターミナル 4800TEU(H15)→5100TEU(H16) 多目的8900GT(H15)→9300GT(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・当該ターミナル利用貨物の海上輸送コストとリンクできる。規模の経済で利用貨物がどの程度海上輸送コストが安くなったかを表せる。	・コンテナ(TEU)、貨物船(DWT)、旅客船(GT)などの船型の単位が想定されるが、統計的に集計されているのは、総トン(GT)のみである。 ・複数ターミナルが存在する場合に、指標の公表をターミナル別とするか、達成率の形とするかなどの検討が必要。 ・船型では、国民に直感的に理解ができるかという課題あり。
	2	大水深ターミナル等における寄港船舶の最大船型 【例】コンテナAターミナル 5500TEU(H15)→5500TEU(H16) 多目的30000GT(H15)→32000GT(H16)	同上	・当該ターミナルの最大級の船舶が入港しているかどうかを表すことができ、集計も容易。	・既に最大クラスの船が入港している際には、指標値の向上などがない。 ・最大船型では、当該ターミナル利用の貨物の海上輸送コストの動向すべてを表現できない。 ・船型では、国民に直感的に理解ができるかという課題あり。
	3	寄港1隻あたりの積み下ろしコンテナ貨物量 【例】コンテナAターミナル 700TEU(H15)→750TEU(H16) コンテナBターミナル 900TEU(H15)→1000TEU(H16)	・主要コンテナターミナル選定	・輸送コストのうち、港湾コストに関連する指標であり、1隻あたりの積卸量が多いほど、固定費などが規模の経済で低減されるのを表す。	・港湾コストは、入港船舶の船型などにより入港にかかわるコストも変わるが、その部分が表現できない。また、海上輸送コスト部分についても表現できない。 ・船型では、国民に直感的に理解ができるかという課題あり。

1) 安くて・速いサービスの提供(続き)

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長	備考(課題など)
より速く	4	港湾の入出港等に関わる手続きの電子データ利用率 【例】A港 45%(H15)→ 55%(H16) B港 72%(H15)→ 77%(H16)	・港湾単位もしくは主要ターミナル別で集計	・外航船舶の入出港に関わる入出港届けなどの申請に占める電子データ利用率により、事務手続きの迅速化、簡素化などを表現できる。	・入出港届けなどの総届け数を母数にする場合には、港長の協力などが必要。岸壁利用届けなどは、港湾管理者の協力で集計できるが、専用バースなどの集計ができない等の課題あり。
	5	大水深ターミナル等における港湾貨物の平均荷役速度 【例】コンテナターミナルA 35TEU(H15)→ 36TEU(H16) 多目的 500トン/h(H15)→500トン/h(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・港湾荷役のスピードを表す指標ではあり、荷役に関わるスピードを計測できる指標。	・コンテナのガントリークレーン、穀物などを吸い上げるアンローダーなどの荷役機械の能力である程度のスピードが決まる。 ・年間取扱量を船舶の係留時間で除すという定義も想定されるが、不荷役での係留時間も含めた時間で除したのでは荷役スピードを表すには不適。 ・絶対値が、国民に直感的に理解ができるかという課題あり。
	6	港湾における船舶の沖待ち回数 【例】コンテナターミナルA 3隻/年(H15)→ 0隻/年(H16) 多目的 5隻/年(H15)→ 2隻/年(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・港湾が混雑している状況を解消するために施設整備をした状況などが解消されるかどうかなどを表す指標。適切な施設が整備されているかなどを表すことができる。	・利用があまりされていないターミナルなどでは、有効な指標ではない。

2) 安全・安心なサービスの提供

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長	備考(課題など)
安全・安心	7	主要ターミナルにおける荷役不可能日数 【例】コンテナターミナル 2日(H15)→1日(H16) 多目的Bターミナル 3日(H15)→1日(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・港湾の利用の状況を表現できる指標である。防波堤の整備などを実施している港湾では、その進捗状況を表現できる指標となる。	・湾内ではなく外海が荒れているため、荷役(入港)できない場合の評価などが難しい。また、荷役の不可能状況は、船舶の利用が低調なバースでは、評価が難しくなる。
	8	主要ターミナルにおける定期航路の欠航率 【例】コンテナターミナル 3便(H15)→1便(H16) フェリーターミナル 5%(H15)→3%(H16)	・主要定期航路就航ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、内貿ユニットロードターミナル別	・港湾の利用の状況を表現できる指標である。防波堤の整備などを実施している港湾では、その進捗状況を表現できる指標となる。	・湾内ではなく外海が荒れているため、荷役(入港)できない場合の評価などが難しい。
	9	開発保全航路等における海難事故発生件数 【例】A港航路 8件(H15)→5件(H16) 開発保全航路 12件(H15)→8件(H16)	・港湾単位などで集計	・航路の安全性を表すことができる。	・航路拡幅や障害物撤去などの効果は、整備完了後に発揮されることが多く、整備途上の毎年の評価にはなじまない懸念がある。 ・事故の減少が整備にどれだけ起因するかを特定するのは難しい。
	10	国際船舶・港湾保安法に基づいた保安措置の実施施設数 【例】A港 20カ所(H15)→24カ所(H16)	・主要港湾選定	・我が国の主要港湾にある改正 SOLAS条約に対応した保安措置の実施施設数を表す。 ・国が保安規定を承認するので、確実に数を把握することが可能。	・我が国の主要港湾における要保安措置の施設数を今後把握する予定。
	11	当該港湾から出航した船舶が SOLAS 条約に関わる入港拒否をされる隻数 【例】A港 2隻(H15)→0隻(H16)	・港湾単位などで集計	・当該港湾から出航した船舶が海外の港湾にて入港拒否される数を評価することなどにより、保安レベルを評価できる。	・入港拒否の原因が船側なのか港側なのか特定しづらい。
12	港湾関連車両の DID 地区の道路交通量 【例】A港 100台/日(H15)→80台/日(H16)	・港湾単位などで集計	・港湾関連車両が都市部を通過するのを表し、住民生活などに及ぼす影響を表現できる指標である。	・臨港交通施設の整備がない港湾では、貨物量増大とともに交通量も増えてしまう。また、港湾関連車両の計測が必要。 ・絶対値が、国民に直感的に理解ができるかという課題あり。	

3) 投資の有効性・効果的な利用の実現

目的	番号	指標(案)	集計単位等	特長	備考(課題など)
投資の有効性・効果的な利用	13	係留施設あたりの取扱貨物の増加量 【例】コンテナAターミナル ー(H15)→3万TEU増(H16) 多目的Bターミナル ー(H15)→1.1倍(H16) 【30万トン→33万トン】	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・ターミナルの利用状況、特に前年からの利用増を定量的に把握することが可能な指標。	・現在、効率的に使われている係留施設にとっては増加量であるため不利に働くおそれあり。 ・絶対値が、国民には直感的に理解しにくい。
	14	目標取扱貨物量の伸び率 【例】コンテナAターミナル ー(H15)→1.15倍(H16) 【20万TEU→23万TEU】 多目的Bターミナル ー(H15)→1.1倍(H16) 【30万トン→33万トン】	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・ターミナルの利用状況を定量的に把握することが可能な指標。	・現在、効率的に使われている係留施設にとっては目標設定が過小となるおそれあり。
	15	主要ターミナルのヤードの利用度 【例】コンテナAターミナル30万TEU(H15)→33万TEU(H16) 多目的 20t/m ² (H15)→25t/m ² (H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・ヤードが十分に利用されているかどうかを表す指標。	・どの程度がヤード利用の適正水準であるかが曖昧であり、国民には数字を示されても理解がしにくい。
	16	船舶のバース占有率 【例】コンテナAターミナル 40%(H15)→43%(H16) 多目的 20%(H15)→25%(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・岸壁への投資効果や、将来の投資必要性を定量的に把握でき、戦略的なデータとしても利用可。荷役目的以外の利用を含めた、岸壁の利用状況を表す指標。	・係留のみの船舶が多くても増加する指標であり、貨物の取り扱い量などと直接にリンクはしない。また、占有率では国民に直感的にどの程度が適正化を理解し辛い。
	17	係留施設の計画船型クラス船舶の利用率 【例】コンテナAターミナル 70%(H15)→80%(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナ、多目的国際、内貿ユニットロードターミナル別	・計画どおりの大型船利用があるかを示す指標であり、投資の有効性などの意味では重要。	・計画船舶クラスの定義が難しいのと、利用率を隻数で計測するか、積み卸し貨物量などで図るかなどの課題もあり。 ・計画船舶率が小さくても利用船舶が多いようなターミナルの評価が小さくてよいかという問題あり。
	18	主要ターミナルにおける年間貿易額 【例】A港 200億円(H15)→220億円(H16)	・主要ターミナル選定	・主要ターミナル毎の利用状況を金額ベースで示すことができる。	・為替レートや、背後圏の経済状況によって左右される。また、貨物量などからターミナルごとの貿易額を推計する必要がある。

4) 透明性の高い行政の実現

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長	備考(課題など)
透明性	19	港湾広報活動への年間参加人数 【例】A港 1万人(H15)→1.4万人(H16)	・港湾単位などで集計	・広報活動によるアウトカムが測定可。	・背後圏の人口等の基礎的条件の影響が大きく、絶対値では事務所間比較などには適さない。
	20	ホームページアクセス件数 【例】A港 8000回(H15)→1万回(H16)	・港湾単位などで集計	・魅力あるHPづくりなど広報の積極性が評価可。	・国民がHPのどの部分にアクセスしているのかなどが表現できない。また、アクセス者が一般国民か関係者かなどについても判別できない。
	21	港湾関連記事の新聞掲載件数 【例】A港 6回(H15)→9回増(H16)	・港湾単位などで集計	・国民にもわかり易く、カウントも容易である。	・批判的な記事やよい事例としての紹介などをどう区別するかという課題あり。また、対象を一般紙に限定するか、専門紙まで含めるかなどにより、掲載数が大きく変わる可能性あり。

5) 効率的・効果的な行政への対応

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長	備考(課題など)
効率的・効果的な行政への対応	22	事業計画の予定進捗率の達成度 【例】A港 98%(H15)→100%(H16)	・港湾単位などで集計	・適切な進捗管理をするための目標となる指標。年単位の管理ではなく、四半期単位での進捗管理も可能。	・事業全体計画に占める当該年度の進捗率を表すことも考えられるが、事務所の内部のマネジメントには、単年度の進捗管理が重要となる。 ・予算執行額で計測するか、事業進捗率で図るかという選択もある。(事業進捗の場合は、進捗率の事業費による重み付けなどが必要。)
	23	工事の早期発注率 【例】A港 80%(H15)→85%(H16)	・港湾単位などで集計	・上半期の発注率などにより、早期発注による行政活動の効率化を測定可。	・年度後半の発注の状況等の評価ができない。また、発注が速ければ行政が効率的という訳ではない。
	24	工事への新技術導入件数 【例】A港 2件(H15)→4件(H16)	・港湾単位などで集計	・技術向上への意欲、意識改革が評価可能である。	・工事コストの縮減などにも関わる指標であり、また、工事の実施中に新技術に転換するなどのケースは少なく、事業実施中の目標とはしづらい。
	25	港湾計画の目標年次の有効性 【例】A港 目標年(H15)→改訂実施予定(H16)	・港湾単位などで集計	・港湾管理者への技術的助言、良好なパートナーシップ等について整備局毎に評価することが可。	・目標年次は「おおむね平成〇年代半ば」などとの記述もあり、厳密な評価が困難。また、港湾計画の質に対する評価が目標年の経過のみではできない。
	26	工事コスト縮減率 【例】A港 7%(H15)→8%(H16)	・港湾単位などで集計	・国民からの関心も高い事業費について、把握可。	・当初の事業費の見積り精度にも実績が左右される。
	27	港湾利用者の満足度 【例】A港 8割(H15)→9割(H16)	・港湾単位などで集計	・港湾の利用者について、港湾毎の総合的な評価が把握可能。	・対象が港湾利用者限定されエンドユーザーたる国民までは聞きづらい。また、満足度についての新たな調査が必要であり、調査方法によってはバイアスの恐れもある。