

日時：平成17年2月1日（火）16：00～18：00

場所：東京国際フォーラム 5F G502 会議室

主要意見

- ・供用段階のロジックモデルをみると、計画にうまくフィードバックできていないようなイメージを受ける。計画 施工 供用という切り口ではなく、Plan Do See という切り口で整理したほうがわかり易いのではないか。また、マネジメントサイクルには階層があって、事務所レベルや整備局レベルなど、それぞれにサイクルがあるべきではないか。マネジメントに階層性があることを整理した上で、今回のマネジメントの必要性などを説明すべき。
- ・「現場のマネジメント改革」には2つの重要な意味があり、1つは、施工段階のより効率的な業務実施によって早期の供用を目指すこと、そしてもう1つは、供用後に施設が有効活用されるようにユーザーサイドの視点も取り入れながら業務を遂行することである。
- ・指標については、単位あたりの貨物などといった割り算による指標だけではなく、例えば、トータルで年間この程度の輸送能力になるとか、年間にこの程度の岸壁利用があるといった具合に、隻数×時間などで計算するような掛け算や足し算の発想があっても良いのではないか。
- ・荷主が海運・港湾に求めているサービスは、輸送費用だけではなく多頻度や複数の方面への航路サービスなどもあるのではないか。指標の選定にはこれらの視点も必要なのではないか。
- ・平均船型で評価をしておけば、スーパー・ポスト・パナマックス対応のガントリークレーン、バースなどを整備したが、実際には小さな船の利用しかないといった利用上の課題などを評価できるのではないか。また、平均船型での評価は、たとえばより大型化するほど規模の経済が働くことから、船型の大型化をコストの低減に換算して表現するなどして、国民にわかりやすく示すという方法もあるのではないか。
- ・より安いサービスについては、平均船型などではなく、「船で運ぶから安い海外のワインが飲める」というような、より生活実感のあるものの方が国民にはわかり易いのではないか。また、選択と集中についての取り組みが港湾においてもなされているが、その状況を表すような指標であるとか、施設整備だけではなく整備後の供用段階などの状況を表すような指標などもあるのではないか。
- ・指標については、いろいろな視点から様々な提案もあり、また各指標ともそれぞれ長所・短所があることを勘案すると、はじめから絞り込むのではなく、幅広い選択を許容して試行してもよいのではないか。
- ・現場の改革、国民への説明責任を果たすという観点からは、試行であってもマネジメントを進める意義は大きい。ただし、選定した指標は、例えば貿易額であるとか定期航路の欠航率などについては理解されやすいと思うが、他の指標については、国民にはわかりにくいという危惧もある。一般国民が認識できる効用と指標とのギャップを埋める工夫、表現や説明の工夫などを今後とも継続しつつ、マネジメントを進める必要がある。