

第 3 回研究会における主な意見と対応案

	指 摘 事 項	対 応 案	備考
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾行政マネジメントにおける企画立案部門のマネジメントサイクルや事業執行部門のマネジメントサイクルなどの階層構造を再整理した。 	資料-3
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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れ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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共通指標以外にも各事務所がそれぞれの港湾等の特性に応じた様々な独自指標を設定し、適切に港湾行政マネジメントを実施することを明記するとともに指標の候補を追加した。 	資料-4

3	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • エンドユーザーである国民にはあまり馴染みがないような指標については、実感がわくような例示を挙げるなど工夫をした。 	資料-4
4	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 試行に当たってのスケジュールや今後の課題等についてとりまとめた。 	資料-5