

## 港湾物流に関わる指標の選定について(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.効率的な投資・効果的な港湾の利用の実現
- 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

# 指標(案)の選定

共通指標	独自指標(例)
<b>A. 国民への説明責任・成果主義などへの対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大水深ターミナル等における寄港船舶の最大船型</li> <li>・寄港1隻あたりの積卸ろしコンテナ貨物量</li> <li>・大水深ターミナル等におけるコンテナ貨物輸送能力</li> <li>・大水深ターミナル等におけるコンテナ航路開設数</li> <li>・主要な輸入消費物資の価格</li> <li>・大水深ターミナル等における港湾貨物の平均荷役速度</li> <li>・港湾における船舶の沖待ち回数</li> </ul>
(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-2】 船舶の入出港等に関わる手続きの電子データ利用率	
(2)安全・安心なサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要ターミナルにおける荷役不可能日数</li> <li>・港湾等における海難事故発生件数</li> <li>・港湾等における海難事故による損害額</li> <li>・国際船舶・港湾保安法に基づいた保安措置の実施施設数</li> <li>・当該港湾から出航した船舶でSOLAS条約に基づき入港拒否をされた隻数</li> <li>・港湾関連車両のDID地区の道路交通量</li> </ul>
【指標-3】 主要ターミナルにおける船舶の欠航等回数	
(3)効率的な投資・効果的な港湾の利用の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設あたりの取扱貨物の増加量</li> <li>・主要ターミナルのヤードの利用度</li> <li>・船舶のバース占有率</li> <li>・係留施設の計画船型クラス船舶の利用率</li> <li>・主要ターミナルの単位貨物量あたりの港湾資産</li> </ul>
【指標-4】 目標取扱貨物量の伸び率	
【指標-5】 主要ターミナルにおける年間貿易額	
(4)透明性の高い行政の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページアクセス件数</li> <li>・港湾関連記事の新聞掲載件数</li> <li>・パブリック・インボルブメント(PI)の実施回数</li> <li>・「海とみなとの相談窓口」への相談件数</li> <li>・港湾関係者の協議会等の開催回数</li> </ul>
【指標-6】 港湾広報活動への年間参加人数	
<b>B. より効率的な行政への対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の早期発注率</li> <li>・工事への新技術導入件数</li> <li>・港湾計画の目標年次の有効性</li> <li>・港湾利用者の満足度</li> <li>・工事事故の発生件数</li> <li>・事務所における平均残業時間</li> </ul>
(1)効率的・効果的な行政への対応	
【指標-7】 事業計画の達成度	
【指標-8】 工事コスト縮減率	

## (参考) 独自指標の策定について

下記の2つの視点で、独自指標の設定を行う。

国民への説明責任、成果主義などへの対応をより一層図るために、全国的に共通に定めた指標のほかに、港湾の特性やおかれている状況などを踏まえて、地域住民などに成果をわかり易く提示するための指標。

### 指標の設定の必要性

・共通指標のみでは、当該事務所の管轄する港湾の特性やおかれている状況、抱える課題などの状況、整備による成果などを網羅できないことも想定されるため、必要に応じて地域住民などに示すわかりやすい指標を選定する必要がある。

### 指標の選定手順

・所管する港湾のおかれている状況などを勘案し、地域住民などにわかりやすく提示する成果目標としては何が適切かを考慮して、独自指標の候補を選定。  
・指標のフォローアップのデータ取得性等も考慮して、指標を選定し目標値を設定。

#### 【地元が置かれている状況】

船舶の沖待ちが生じている  
外貿ターミナルにおいて保安対策が進んでいない  
港湾関連車両による道路渋滞が発生している



#### 【独自指標のイメージ】

『港湾における船舶の沖待ち回数』  
『国際船舶・港湾保安法に基づいた保安措置の実施施設数』  
『港湾関連車両のDID地区の道路交通量』

効率的、効果的な行政の実現に向け、現場の日々の活動状況を改善するために、事務所毎の戦略に基づき事務所が独自に設定する指標。

### 指標の設定の必要性

・共通指標に設定した事業の進捗状況などの指標のみでは、職員の日々の業務改革などに直結しづらい。  
・事務所毎の戦略により、指標が変わりうるほか、現場において指標自体を検討することにより、改革への意識向上に資する。

### 指標の選定手順

・現状の事務所の課題、事務所ならびに各セクションの今後の業務戦略などを検討し独自指標の候補を選定。  
・指標のフォローアップや、職員の意識改革などへの寄与などを考慮して、指標を選定し、目標値などを設定。

#### 【事務所の内部の状況】

残業時間が長く、モチベーションが下がっている  
ターミナル整備工事で事故が起きた



#### 【独自指標のイメージ】

『残業時間』  
『工事事故発生件数』

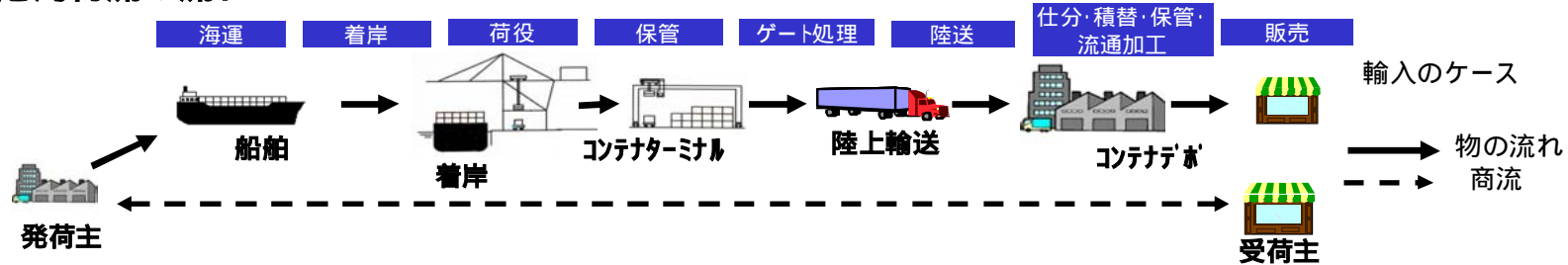
# 1) 安くて・速いサービスの提供

我が国の港湾コストは、アジアの主要港に比べて依然として高い水準にあり、物流コストが製造業に占める大きさ等を踏まえ、競争力を強化するため、さらなる物流コストの削減が求められている。

SCMが浸透する中で、時間コストの低減（リードタイムの短縮）が物流効率化のためには不可欠であり、輸送サービスの更なる高速性、定時性、多頻度サービスなどが求められている。

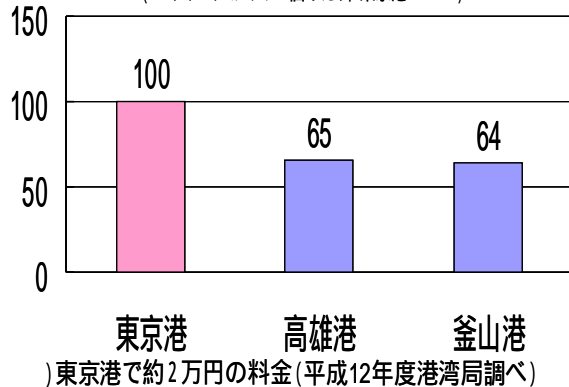
貨物をより安く、効率的に輸送するために、大型船が寄港できるターミナルや航路の整備、情報化の推進（港湾EDIの推進）、24時間フルオープン化など、ハード及びソフト施策を実施。

## 港湾物流の流れ



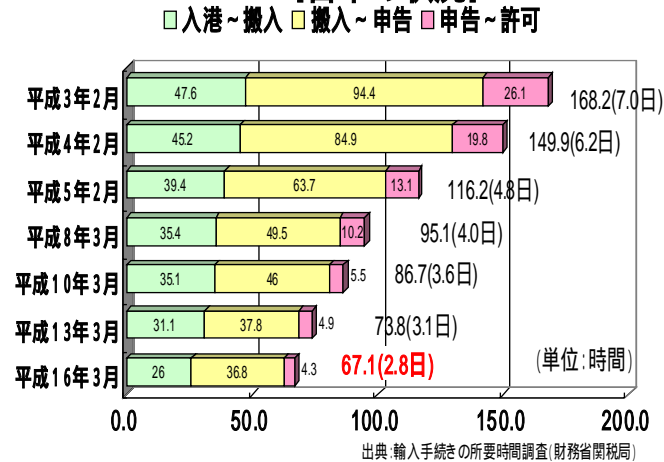
## コンテナ取扱総料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり、東京港=100)



## 輸入貨物の入港から引取りまでの期間

### 【日本の状況】



### 【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

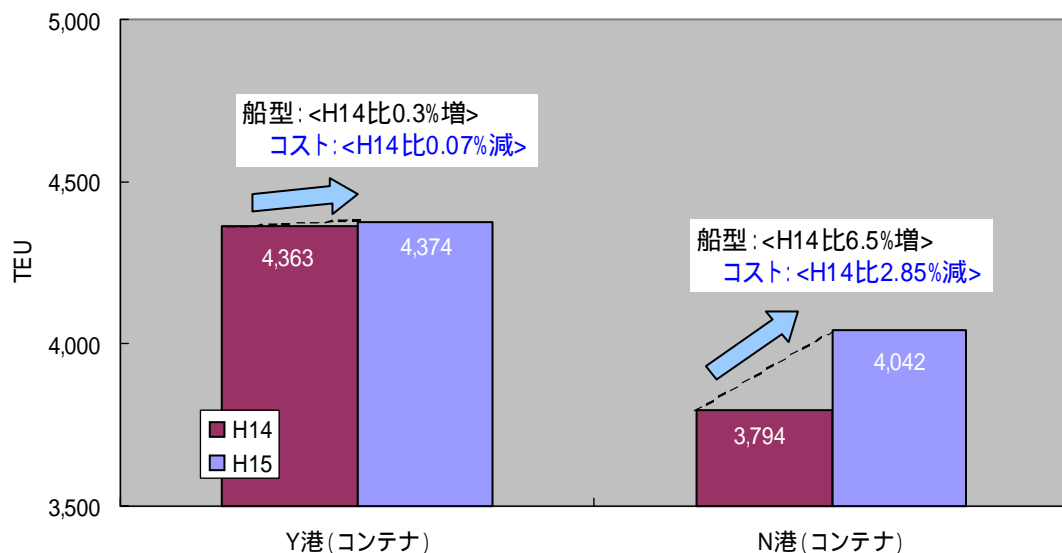
(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料より

# 【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

(例) 『4,800TEU(H15) 5,100TEU(H16)』 (海上輸送コスト:H15比約2%減)

実際のデータによる指標動向の把握

【H14～H15の主要ターミナルにおける「平均船型」の推移】

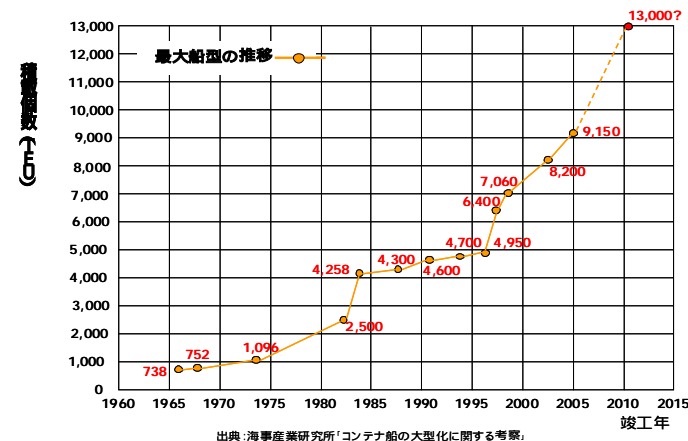


H14～H15の主要ターミナルにおける「平均船型」の集計表

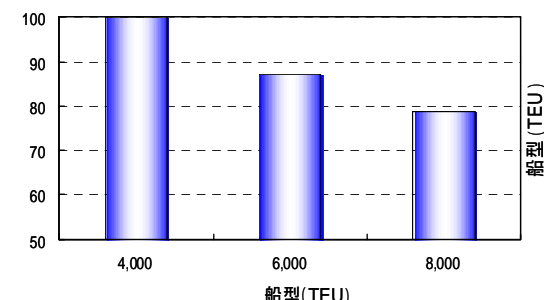
		H14 (TEU)	H15 (TEU)	船型の 伸び率	コスト削減効果 (円/コンテナ1個)
Y港 (コンテナ)	平均船型	4,363	4,374	1.003	H14比 0.07%減
	最大船型	6,600	6,600	1.000	-
N港 (コンテナ)	平均船型	3,794	4,042	1.065	H14比 2.85%減
	最大船型	6,690	6,600	0.987	-

航行日数は10日、20ftコンテナで計算。  
資料: 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル

(参考) コンテナ船の大型化の動向



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)

指標のメリット・デメリット

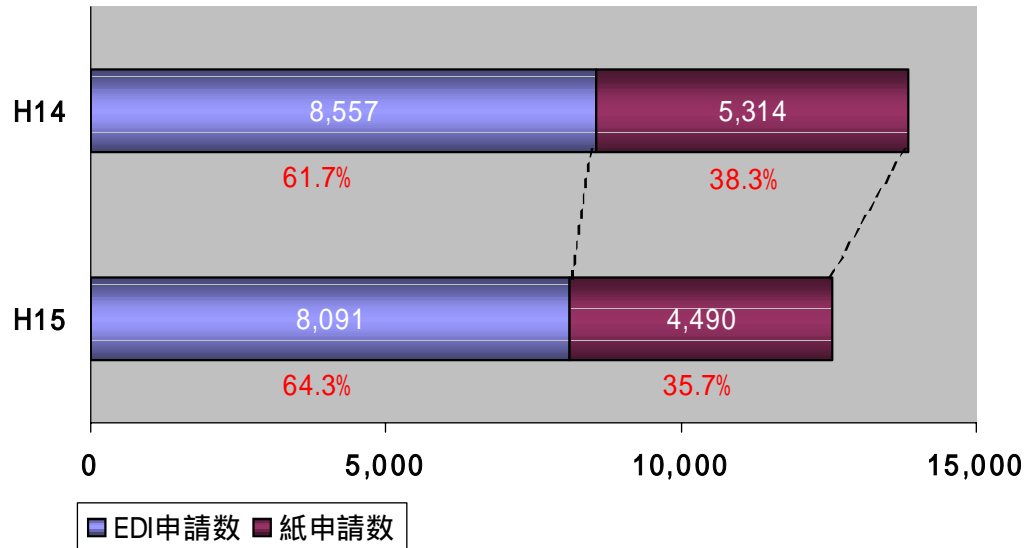
	大水深ターミナル等における寄港船舶の平均船型
メリット	・船舶の大型化を平均的に表す指標。より安いとはリンクする。
留意点	・岸壁の効率的利用のため、空き時間に小さい船を着岸させると指標が下がる。

# 【指標-2】 船舶の入出港等に関する手続きの電子データ利用率

(例) 『A港 45%(H15) 55%(H16)』

実際のデータによる指標動向の把握

【(H14～H15)A港におけるEDI利用率の推移】



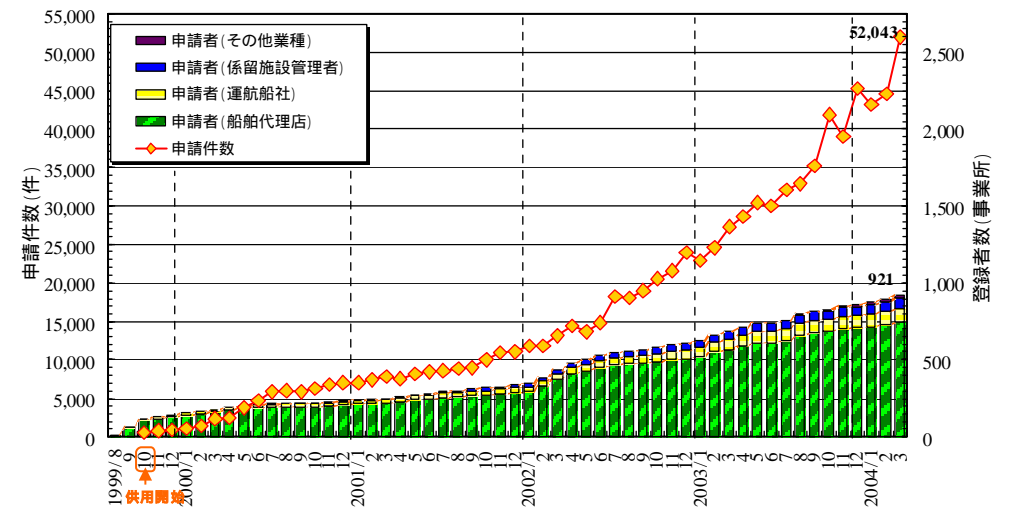
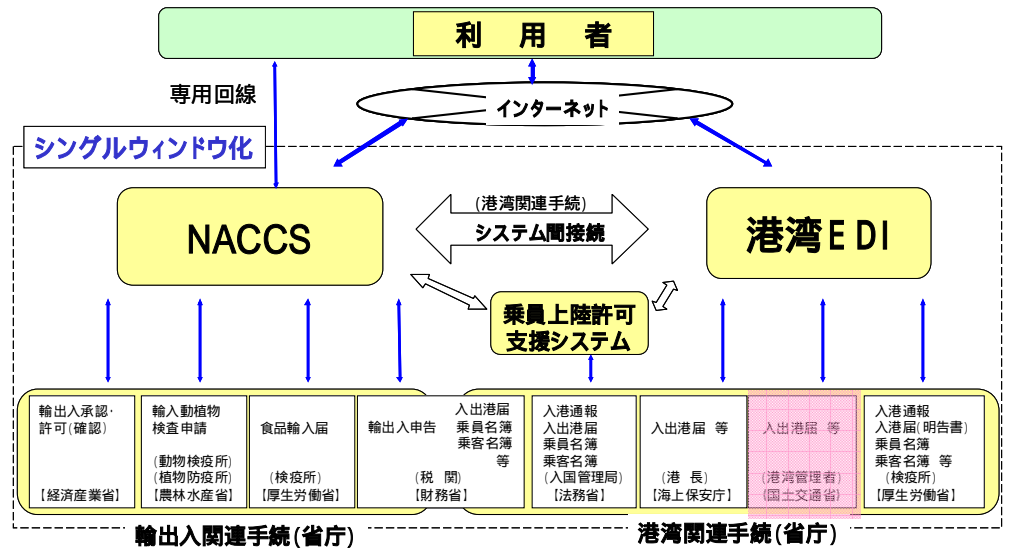
H14～H15のA港における「EDI利用率」の集計表

	EDI申請数	紙申請数	申請数計	EDI利用率
H14	8,557	5,314	13,871	61.7%
H15	8,091	4,490	12,581	64.3%

指標のメリット・デメリット

	港湾の入出港等に関する手続きの電子データ利用率
メリット	・事務手続きの迅速化・簡素化などを表す指標。
留意点	・定期船のEDI利用状況から受ける影響を小さくするため、寄港船舶数を母数にせず、申請件数を母数とする。

《参考》 港湾諸手続きの情報化の推進



港湾EDIシステムの月別申請件数と登録者数の推移

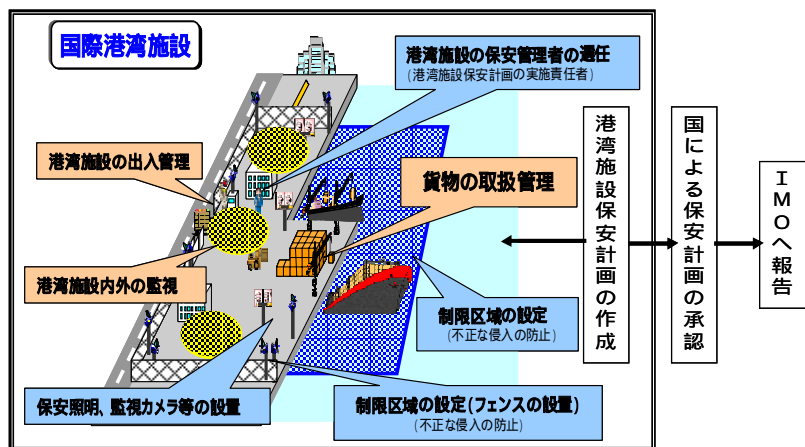
## 2) 安全・安心なサービスの提供

海上輸送ネットワークは、「対アジア輸送の準国内輸送化」、SCMが進展するなかで、極めて重要な役割を果たしていることから、港湾や航路における船舶の安全で円滑な航行及び港湾における諸活動の安全を確保するように、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、海上輸送の信頼性の確保が不可欠である。

港湾を含む国際海上輸送システムの信頼性、安全性の向上が求められており、海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づくハードならびにソフトの保安対策の推進や、港湾における水際対策の徹底などが不可欠である。



港内の静穏度を確保するための防波堤の整備、航路の増深や拡幅、フェンスやカメラ設置などをはじめとする港湾における保安対策の強化などを実施。



国際港湾施設における保安措置

「海難統計」のデータ(イメージ)

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

事故件数 件

防波堤による静穏度向上(イメージ写真)

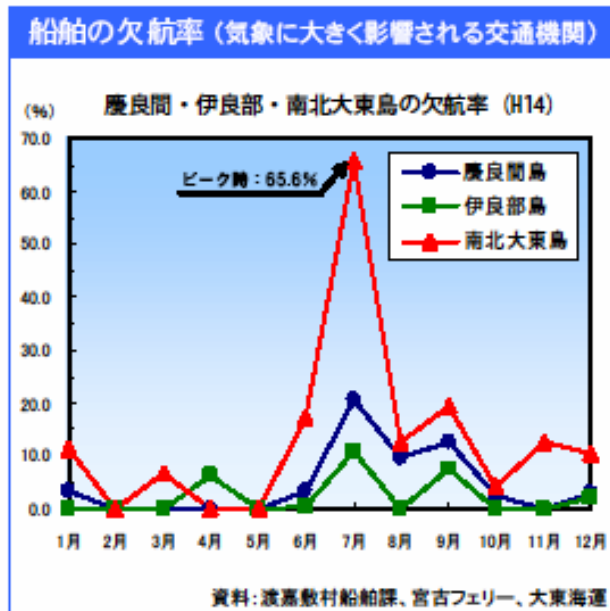


# 【指標-3】 主要ターミナルにおける船舶の欠航等回数

(例) 『A港 航路 20回(H15) 15回(H16)』

実際のデータによる指標動向の把握

【(H14)慶良間・伊良部・南北大東島の欠航率】



(出所) 国土交通省資料「沖縄ブロックの社会資本の重点整備方針」

(例) 観光シーズンにおけるニューとびしま欠航率

■観光シーズンにおけるニューとびしま欠航率

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
平成13年度	6.7%	0.0%	0.0%	3.2%	1.8%	5.0%	16.1%
平成14年度	3.3%	0.0%	4.5%	0.0%	1.8%	2.6%	32.3%

※臨時便就航分は除く。

資料: 酒田市定期航路事業所



(出所) 国土交通省都市・地域整備局資料

【滞船の状況】



指標のメリット・デメリット

	主要ターミナルにおける船舶の欠航等回数
メリット	・港湾の静穏度をわかりやすく評価・説明できる。
留意点	・港内ではなく外海が荒れているため出航できないなど、欠航する原因が、港内の静穏度以外のケースもある。



### 3) 効率的な投資・効果的な港湾の利用の実現

国や地方の財政構造改革が進められているなか、費用対効果分析をはじめとする投資の有効性、効率性に関わる検討が進められているが、従来以上により効率的な投資、有効な利用が不可欠。  
無駄な施設が整備されていないか、整備された施設が有効利用されているかが大事に。



物流ターミナルの整備に関わる必要性、有効性などは十分か。物流ターミナルは有効に利用されているか。

物流ターミナルの利用状況(イメージ写真)



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	前年比	価 額	前年比	構成比	前年比		
全国海港総額	40,284,259	104.1	100.0	38,716,059	105.9	31,636,944	106.4	100.0	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	17.2	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	16.0	4,843,441	100.2
新潟港	67,552	103.8	0.2	65,069	114.0	326,749	112.4	1.0	290,593	98.2
直江津港	30,225	107.5	0.1	28,110	99.9	36,484	94.6	0.1	38,564	99.5
柏崎港	153	全増	0.0	-	全減	538	258.0	0.0	209	3.4
酒田港	47,653	100.8	0.1	47,271	103.9	26,405	114.7	0.1	23,017	82.2
横浜港	6,091,972	104.8	15.1	5,813,120	101.0	2,863,845	99.7	9.1	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	6.5	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	8.7	2,617,045	96.8
名古屋港	7,441,295	106.3	18.5	6,997,829	106.9	2,808,835	106.7	8.9	2,633,582	100.7

輸出価額 百万円

輸入価額 百万円

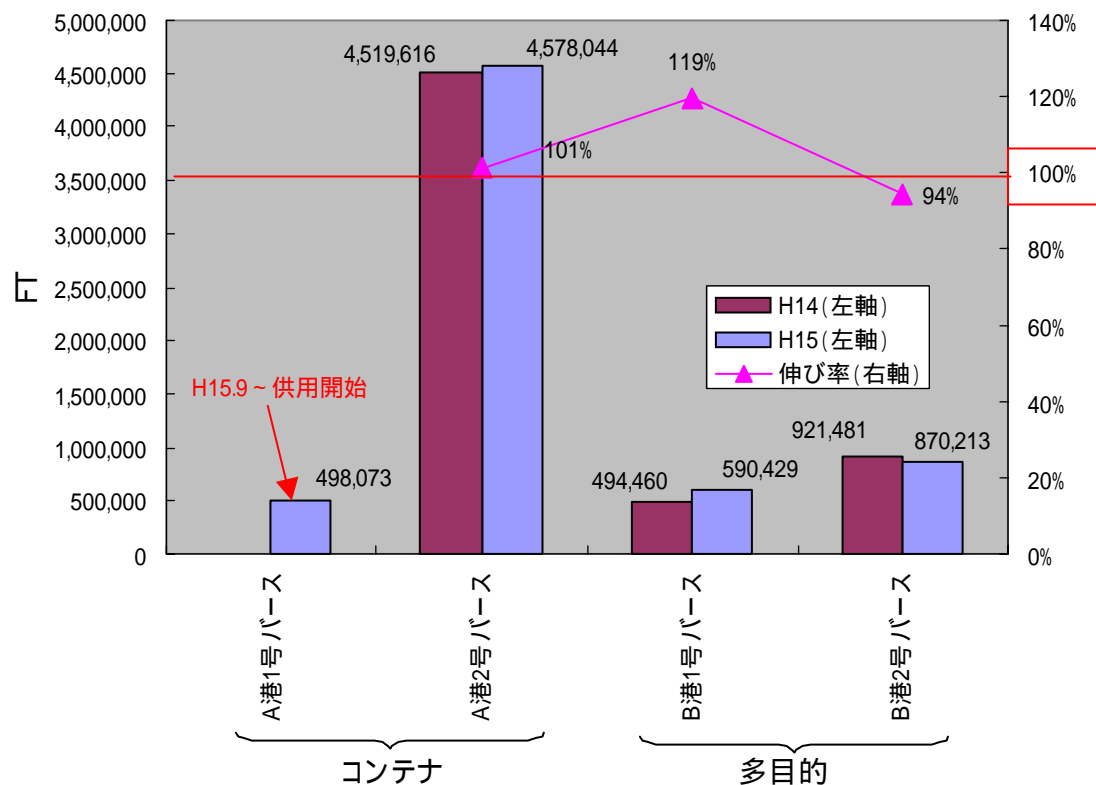
(出所)東京税関管内貿易概要(平成15年度:速報)

# 【指標-4】 目標取扱貨物量の伸び率

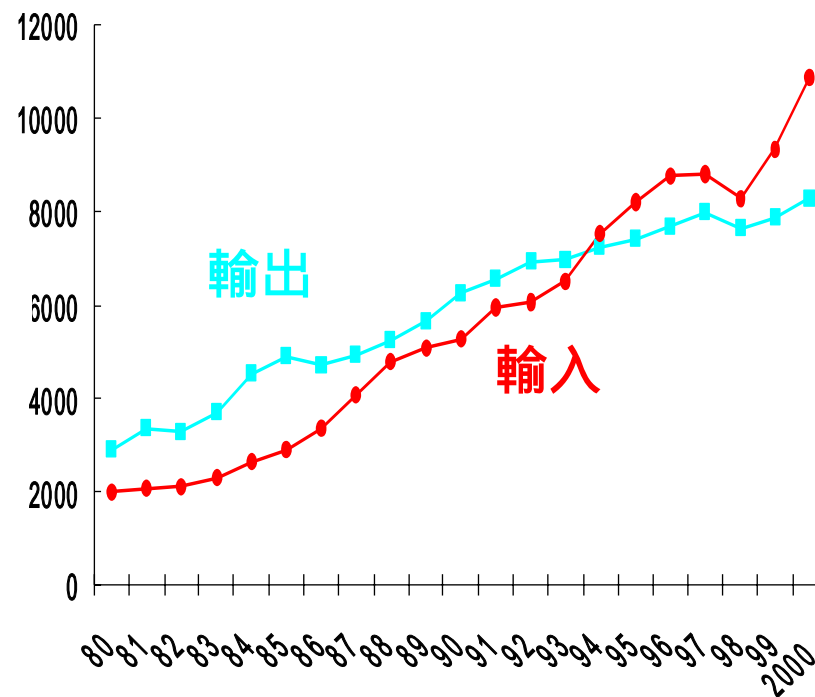
(例) 『コンテナターミナル - (H15) 1.15倍(H16)』

実際のデータによる指標動向の把握

【(H14~H15)多目的ターミナルにおける取扱貨物量の伸び率の推移】



(万トン) 【輸出入別海上コンテナ貨物量の推移】



出典: 国土交通省港湾局監修 「数字で見る港湾2002」より作成

指標のメリット・デメリット

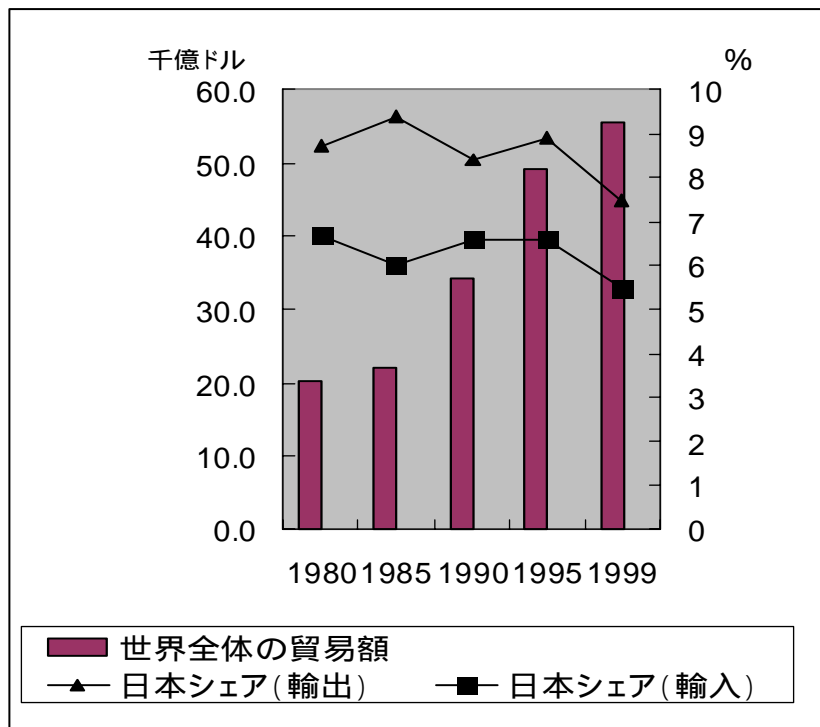
	目標取扱貨物量の伸び率
メリット	・港湾振興活動によるアウトカムを定量的に評価できる。
留意点	・国民が直感的には利用状況について理解しにくい。

# 【指標-5】 主要ターミナルにおける年間貿易額

(例) 『Aターミナル 200億円(H15) 220億円(H16)』

実際のデータによる指標動向の把握

【世界の貿易額とわが国のシェアの推移】



出典: (財)日本海事広報協会「数字で見る日本の海運・造船2002」より作成

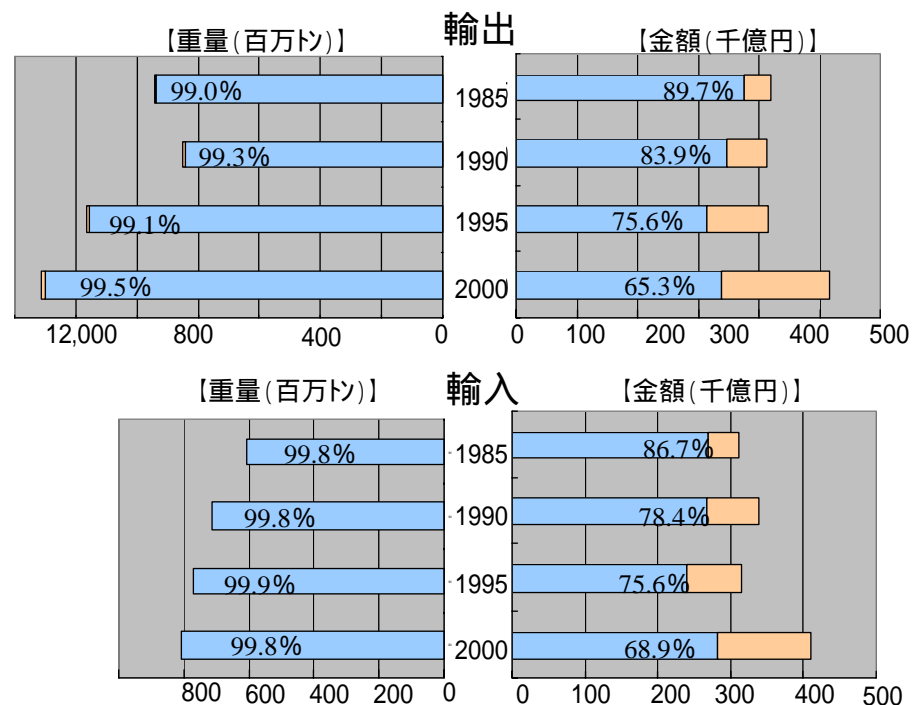
注 1: 世界全体の貿易額は輸出額(FOB価格)を示す。

注 2: 日本のシェアは、輸出についてはFOB、輸入についてはCIF 価格より算定した。

指標のメリット・デメリット

	主要ターミナルにおける年間貿易額
メリット	・港湾施設が生み出す付加価値を評価できる。
留意点	・為替の変動等に左右される。

【わが国の貿易に占める海上貿易シェアの推移】



出典: 国土交通省港湾局監修「数字でみる港湾2002」、総務庁統計局編「日本統計年鑑(平成15年)12-10 外国貿易船(機)入港隻(機)数及び輸出入貨物トン量」より作成

注: 図中の数値(%)は、重量及び金額に関する海運のシェアを示す。

# 4) 透明性の高い行政の実現

どんな整備をどんな目的で実施しているか、整備した施設が有効に利用されているかなど、より透明性の高い行政、開かれた港湾行政が求められている。

行政の実施している内容をもっと市民、地域住民に知ってもらい理解をしてもらうための広報活動などを実施。また、計画段階などから計画などへの参画を求めるなど開かれた行政を実施。

港湾広報活動(イメージ写真)



### 主な施策等

- スーパー中核港湾プロジェクトの推進
- 輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化
- 国際船舶・港湾保安法に基づく埠頭保安規程等の承認
- 安心・安全な地域づくり
- リサイクルポート
- みなとまちづくり
- 里浜づくり
- みなとの技術(港湾技術研究開発)
- 社会資本整備重点計画
- 政策評価
- 港湾行政マネジメントに関する研究会
- 組織
- 予算
- 委員会決定事項、港湾局における新たな取組み等

### News 最新のお知らせ

- 「地震に強い港湾のあり方(案)」に関する意見募集について(2005.3.10)
- 「国際船舶・港湾保安法に基づく埠頭保安規程等の承認について」のページを更新しました(2005.3.6)
- 「港湾空間における風力発電」のページを更新しました(2005.3.3)
- 「港湾の技術開発に係る行動計画 中間評価(案)」に関するご意見募集について(2005.2.28)
- 公共工事の施工体制に関する全国一斉点検の実施結果について(2005.2.21)
- 津波対策検討委員会の第2回委員会の開催について(2005.2.18)
- 「今後の港湾環境政策の基本的な方向について(案)」に関する意見募集について(2005.2.18)
- みなと観光交流促進プロジェクトガイドライン検討委員会(第2回)の開催について(2005.2.10)
- 「港湾国際流通拠点形成方策研究会」第1回の概要について(2005.2.9)
- スーパー中核港湾選定委員会「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」の開催について(第4回部会の開催のお知らせ)(2005.2.2)
- 「第3回港湾行政マネジメントに関する研究会」の議事概要について(2005.2.2)
- 港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律案について(2005.1.31)
- 津波対策検討委員会の第1回委員会の開催について(2005.1.31)
- みなとだより145号を掲載しました(2005.1.31)
- 「第3回港湾行政マネジメントに関する研究会」の開催について(2005.1.28)

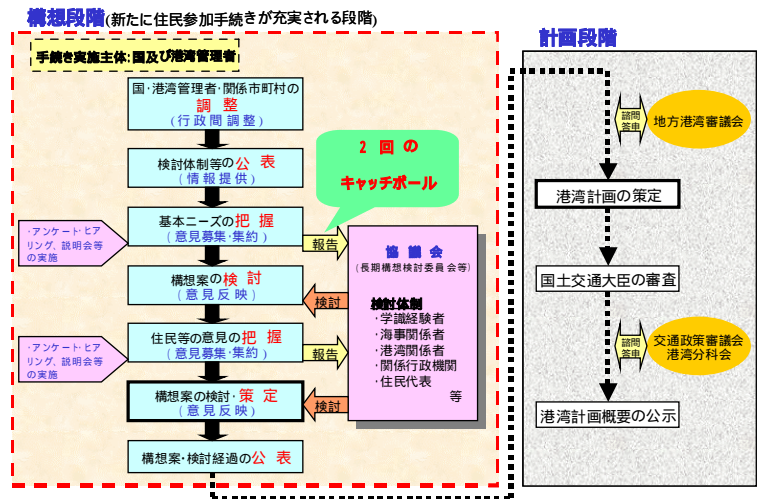


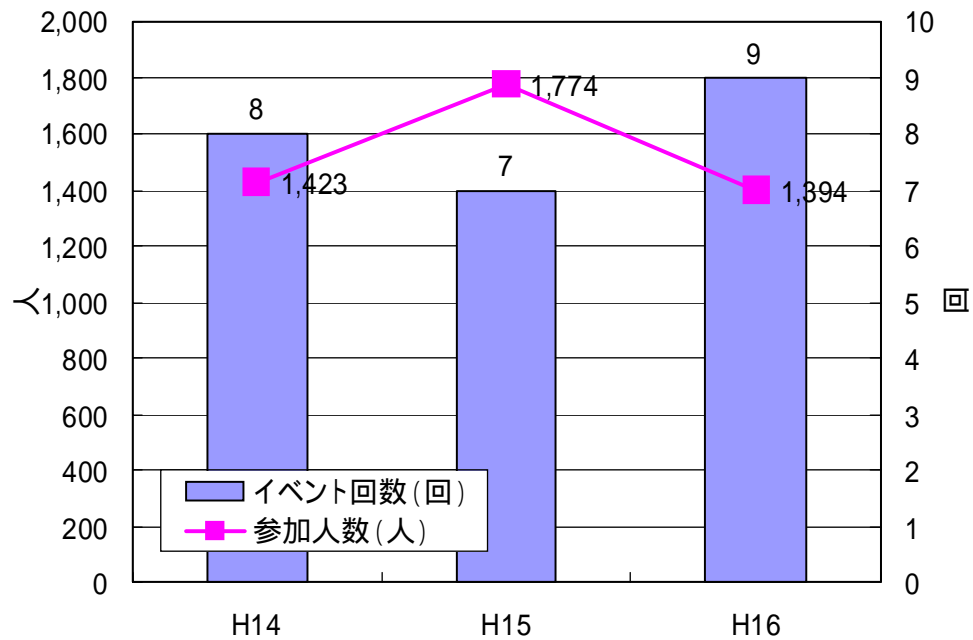
図 港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きフロー(モデルケース)

# 【指標-6】 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)』

## 実際のデータによる指標動向の把握

【(H14～H16)A事務所の港湾広報活動への参加人数の推移】



海辺の自然学校(イメージ写真)



## 指標のメリット・デメリット

	港湾広報活動への年間参加人数
メリット	・港湾広報活動のアウトカムが測定できる。
留意点	・背後圏の人口等の基礎的条件の影響が大。

## 5) 効率的・効果的な行政への対応

事業費の縮減や、工期の短縮はもとより、効率的な行政を実施しているか、無駄なことを実施していないかなど、効率的、効果的な行政が求められている。



事業の工事コストの縮減や工期短縮などに対する取り組み、行政コストの縮減などへの取り組みを実施。

港湾工事(イメージ)



国土交通省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

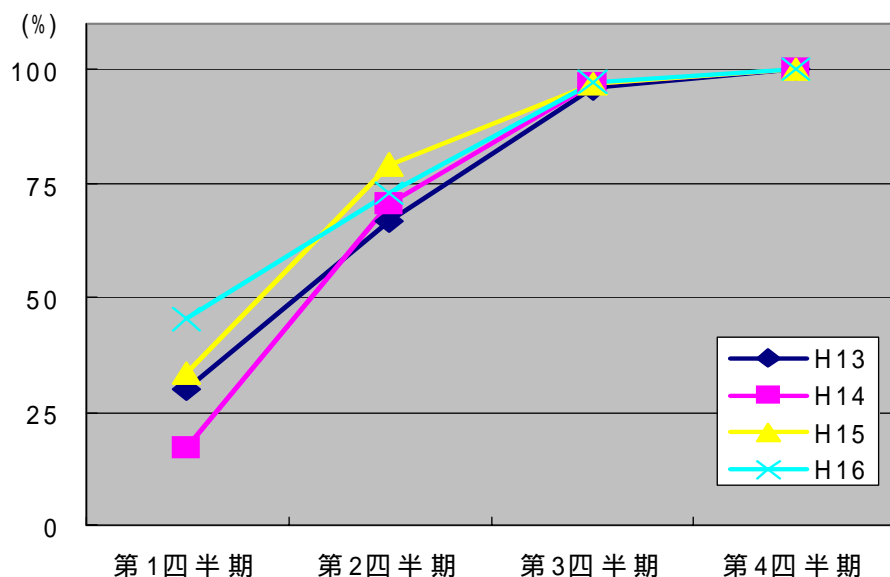
**【指標-7】 事業計画の達成度**  
**【指標-8】 工事コストの縮減率**

(例) 『A港 98%(H15) 100%(H16)』

(例) 『A港 7%(H15) 8%(H16)』

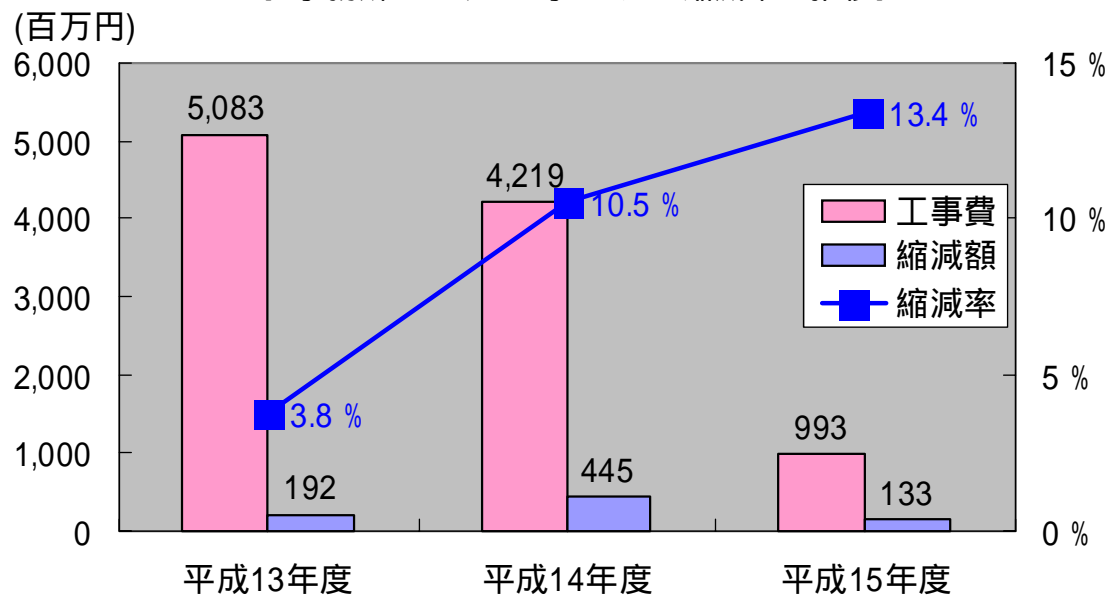
実際のデータによる指標動向の把握

【A事務所における進捗率の推移】



実際のデータによる指標動向の把握

【A事務所における工事コストの縮減率の推移】



指標のメリット・デメリット

	事業計画の達成度
メリット	・適切な進捗管理により、ユーザーのニーズである早期供用の可能性が向上。
留意点	・事務所毎の総合評価には、予算のウエイト付けが必要。

指標のメリット・デメリット

	工事コストの縮減率
メリット	・行政活動の効率性が貨幣単位で把握可。
留意点	・当初予算の見積もりの精度に左右される。