

指標の候補一覧

【安くて・速いサービスの提供に関する指標案】

指標の候補一覧

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長など (…特長等、…課題等)
安くて・速いサービスの提供	1	大水深ターミナル等における寄港船舶の平均船型 【例】コンテナターミナル 4,800TEU(H15) 5,100TEU(H16) 輸送コストの削減効果:H15比約2%減	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	当該ターミナル取扱貨物の海上輸送コストとリンクできる。規模の経済で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。船型では、国民に海上輸送コストとの関係が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】コンテナターミナル 5,500TEU(H15) 5,500TEU(H16) 多目的 30,000GT(H15) 32,000GT(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	当該ターミナル利用可能な最大級船舶が入港しているかどうかを表すことができる。既に最大クラスの船が入港している際には、ターミナル利用の変化を表現できない。最大船型では、当該ターミナル取扱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、国民に海上輸送コストとの関係が直感的に理解ができるかという課題あり。
	3	寄港1隻あたりの積卸ろしコンテナ貨物量 【例】コンテナターミナル 700TEU(H15) 750TEU(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。港湾コストのうち、入港船舶単位でかかるコストが表現できない。また、海上輸送コスト部分についても表現できない。
	4	大水深ターミナル等におけるコンテナ貨物輸送能力 【例】コンテナターミナル 10,000TEU(H15) 11,000TEU(H16)	・主要コンテナターミナル選定	当該ターミナルに寄港する船舶の積載能力と頻度から、コンテナ貨物の輸送可能量を表すことができる。荷主へのサービス水準を、船型×頻度で表現するものであり、海上輸送コストと密接な船型の大型化については表現できない。
	5	大水深ターミナル等におけるコンテナ航路開設数 【例】コンテナターミナル 10航路/週(H15) 12航路/週(H16)	・主要コンテナターミナル選定	当該ターミナルに寄港する定期航路数から、コンテナ貨物の輸送可能な頻度で表すことができる。荷主へのサービス水準を頻度で表現するものであり、海上輸送コストと密接な船型の大型化については表現できない。
	6	主要な輸入消費物資の価格 【例】A国産ワイン価格 ¥1,000(H15) ¥980(H16) B国産ワイン価格 ¥200(H15) ¥190(H16)	・当該港湾による消費物資毎に集計	当該港湾への海上輸送が新たに開始(または割合が増加)されたことにより、「海上から輸入される主要な消費物資の価格」が、「輸送コストの削減が可能となって」低下したことを表す。価格の決定には基本的な需給関係など様々な要素があり、海上コストの低減がストレートに市場価格に影響を与えるかどうかは不明なところがある。
	7	船舶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)	・港湾単位もしくは主要ターミナル別で集計	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。総届け数として、入出港届けなどを母数にする場合には、港長または港湾管理者の協力などが必要となる。
	8	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 35TEU(H15) 36TEU(H16) 多目的 500t/h(H15) 500t/h(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	船舶の着岸から離岸までの時間における港湾荷役に関わる効率性を表現できる。年間取扱量を船舶の係留時間で除すという定義が想定されるが、入港から出港までの総時間ではないことや荷役を行わない船舶の係留も含まれる問題がある。絶対値が、国民に港湾活動の効率性として直感的に理解ができるかという課題あり。
	9	港湾における船舶の沖待ち回数 【例】コンテナターミナル 3隻/年(H15) 0隻/年(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	施設整備により港湾が混雑している状況が解消されたかを表す。施設整備の不足などを表すことができる。荒天等の不可抗力による場合を除いて、日本での滞船現象は極めて稀になっている。

【安全・安心なサービスの提供に関する指標案】

指標の候補一覧

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長など (…特長等、…課題等)
安全・安心なサービスの提供	10	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 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	港湾のサービス水準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。 外海が荒れているため、入港できない場合をカバーできない。このため、実績による計測でなく港内静穏度の換算に基づく推計とならざるを得ない。
	11	主要ターミナルにおける船舶の欠航等回数 【例】コンテナターミナル 30回(H15) 20回(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	港湾のサービス水準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、入港できない場合の評価などが難しい。
	12	港湾等における海難事故発生件数 【例】A港航路 8件(H15) 5件(H16)	・港湾(航路)単位などで集計	港湾(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馴染まない懸念がある。 港湾(航路)整備が事故の減少にどの程度寄与するかを特定するのは難しい。
	13	港湾等における海難事故による損害額 【例】A港航路 2,000GT級的全損事故5件(H15) 2,000GT級的全損事故4件(H16) 約8億円の損失コストの削減	・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馴染まない懸念がある。 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。 事故の規模や船の大きさについては不明。
	14	国際船舶・港湾保全法に基づく保安措置の実施施設数 【例】A港 20ヵ所(H15) 24ヵ所(H16)	・主要港湾選定	我が国の主要港湾での改正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。
	15	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 【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のうち、海外の港湾で入港拒否された隻数を評価することなどにより、港湾の保安レベルを評価できる。 入港が拒否された理由の発生責任が船舶側にあるのか港湾側にあるのかが特定しづらい。
	16	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状況を表し、住民生活などに及ぼす影響を表現できる指標である。 特定の大規模の港湾における問題であると想定される。

【効率的な投資・効果的な港湾の利用の実現に関わる指標案】

指標の候補一覧

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長など (…特長等、…課題等)
効率的な投資・効果的な港湾の利用の実現	17	係留施設あたりの取扱貨物の増加量 【例】コンテナターミナル - (H15) 3万TEU増 (H16) 多目的Bターミナル - (H15) 1.1倍(H16) [30万ト 33万ト]	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、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の改善、特に前年からの利用増を定量的に把握することが可能となる。 既に、十分効率的に使われている係留施設にとっては、その効率的な利用の状況を表現できない。 絶対値が、国民には直感的に理解しにくい。
	18	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) [20万TEU 23万TEU] 多目的ターミナル - (H15) 1.1倍(H16) [30万ト 33万ト]	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、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の改善を定量的に把握することが可能となる。 既に、十分効率的に使われている係留施設にとっては、大幅なプラス側の目標設定が困難となる。
	19	主要ターミナルのヤードの利用度 【例】コンテナターミナル 30万TEU(H15) 33万TEU(H16) 多目的Bターミナル 20t / m ² (H15) 25t / m ² (H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、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。
	20	船舶のバース占有率 【例】コンテナターミナル 40%(H15) 43%(H16) 多目的Bターミナル 20%(H15) 25%(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	当該ターミナルへの投資効果や、将来の当該港湾での投資ニーズを定量的に把握できる。荷役目的以外の係留を含めた、バースの利用状況を表すものである。 荷役目的以外の係留を含めたバースの利用状況を表すものである。貨物量と直接リンクしない場合がある。また、占有率では国民にどの程度が適正かの理解が困難である。
	21	係留施設の計画対象船型クラス船舶の利用 【例】コンテナターミナル 70%(H15) 80%(H16)	・主要ターミナル選定 ・国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル、内貿ユニットロードターミナル別	計画対象とした大型船が利用しているかを示す指標であり、投資の有効性などの観点から有益である。 計画対象船型クラスの定義が難しいことや、小型の指標の数値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。
	22	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バースで示すことができる。 為替レートや市場動向の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毎の貿易額を推計する必要がある。
	23	主要ターミナルの単位貨物量あたりの港湾資産 【例】A港 ¥15,000 / ト(H15) ¥16,000 / ト(H16)	・主要ターミナル選定	主要ターミナル毎の岸壁、防波堤等の総合的な港湾資産が生み出す価値を定量的に把握できる。 資産は直轄と補助の資産(起債事業含む)であり、取扱貨物量は公共および専用も貨物量を含んでいる。 多様な解釈が可能な指標である。

【透明性の高い行政の実現に関する指標案】

指標の候補一覧

目的	番号	指標(案)	集計単位	特長など (…特長等、…課題等)
透明性の高い行政の実現	24	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	港湾行政への国民の理解の深まりが人数として計測できる。 背後圏の人口や都市の性格等の諸条件の影響が大きくなる可能性がある。
	25	ホームページアクセス件数 【例】A港 8,000件(H15) 1万件(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できる。 国民がHPのどの部分にアクセスしているかなどが把握できない。また、アクセスした者が一般国民か関係者かなどについても判別できない。
	26	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	国民にもわかりやすく、カウントも容易である。 批判的な記事と好意的な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。
	27	パブリック・インボルブメント(PI)の実施回数 【例】A港 10回(H15) 12回(H16)	・港湾単位などで集計	国民や住民の意見を取り入れた事業計画等がなされているかどうかを表すことができる。 実施したPIに住民が何人参加し、どれだけの意見が出て、どの程度事業計画に反映されたかについても評価する必要がある。
	28	「海とみなとの相談窓口」への相談件数 【例】A港 100件(H15) 120件(H16)	・港湾単位などで集計	国民にもわかりやすく、カウントも容易である。 苦情や要望などをどう区別するかという課題あり。
	29	港湾関係者の協議会等の開催回数 【例】A港 2回/年(H15) 4回/年(H16)	・港湾単位などで集計	国、管理者、関係行政団体、港湾利用者、地域住民など港湾の日々の活動に関わる関係主体との協働の度合いを表すことができる。 ホートコミュニティにおける関係者が協働することで、どんな課題が、どのように解決されたのかについては把握できない。

【効率的・効果的な行政への対応に関する指標案】

指標の候補一覧

目的	番号	指標 (案)	集計単位	特長など (…特長等、 …課題等)
効率的・効果的な行政への対応	30	事業計画の達成度 【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である。多年度にわたるプロジェクト全体計画における当該年度の進捗率も考えられるが、事務所の内部のマネジメントには、単年度の進捗管理が適当である。予算執行額で計測するか、施設整備量で見るかという選択もある。(施設整備量の場合は、進捗率の算定には事業費による重み付けなどの処理が必要。)
	31	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性が測定可能である。年度後半の発注の状況等の評価ができない。また、発注が早ければ行政が効率的という訳では必ずしもない。
	32	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、積極的な取り組みへの意識が評価可能である。工事コストの縮減などに包含され得る指標である。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。
	33	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評価することが可能である。目標年次は「おおむね平成 年代半ば」などの記述もあり、厳密な評価が困難である。また、港湾計画の質に対する評価が目標年次の有効性のみではできない。
	34	工事コスト縮減率 【例】A港 7%(H15) 8%(H16)	・港湾単位などで集計	国民からの関心が高い効率的な事業の実施について、把握が可能となる。事業費の見積もりの精度に左右されるため、当初の事業費の想定精度を上げる必要がある。
	35	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。港湾行政への対象が港湾利用者に限定され、エンドユーザーたる国民まで広げるとは困難が伴う。また、調査方法によってはさまざまなバイアスの入り込む恐れもある。
	36	工事事故の発生件数 【例】A港 2件(H15) 0件(H16)	・港湾単位などで集計	工事の安全教育等によるアウトカムが測定できる。工事の規模や難易度については不明。
	37	事務所における平均残業時間 【例】A港 50時間/月(H15) 45時間/月(H16)	・港湾単位などで集計	残業時間の縮減により、行政コストの削減に貢献。快適な職場環境の整備状況についても把握できる。サービス残業を誘発するインセンティブになる恐れがある。残業時間と業務量とは必ずしも一致しない。