

第7回港湾行政マネジメントに関する研究会議事概要

○日時：平成18年2月2日（木）16：00～18：00

○場所：東京ステーションホテル 2F 松の間

○主要意見

- ・ 往々にして、指標ごとの目標値は、努力しなくても達成できるレベルで設定しているのではないかという疑問を持たれることがあるので、目標値の妥当性については丁寧に分かりやすく説明する必要がある。
- ・ 安くて速いサービスの提供を表す共通指標は、他の指標に比べて港湾行政としての重要度が高いことから、「寄港船舶の平均船型」だけでなく、例えば「船型×隻数」という輸送キャパシティの大きさのような参考指標を追加するなどがあっても良いのではないか。
- ・ 港湾管理者の場合、ポートセールスを行うというアクティビティによるアウトカムとして貨物量が増えるということが言えるが、国の港湾事務所のマネジメントには、そのようなアウトカムに直接繋がる行政的なアクティビティが何であるのかという根本的なところが問題になるので、その因果関係等について十分に整理しておく必要がある。
- ・ 本省版の「港湾行政マネジメントレポート」では、本省の立場で成果を評価しているのと同じく、事務所版のレポートでは事務所の立場から評価を行い、整備局版のレポートでは整備局の立場から評価が行われることになる。このような評価の違いを、本省版のレポートのコラムで取り上げ、事務所や整備局の様々なモノの見方を吸い上げていくことが望ましい。
- ・ 一つの指標で目指しているアウトカムの全ての側面を表すことはできないので、代表指標とアウトカムの隙間、つまり、指標値が悪かったかも知れないが、他の要因も考え総体的に見るとサービスが安く速くなっている可能性もあるという差異のところを詳しく分析すると、港湾行政における新たな課題や成果が見つかるかもしれない。
- ・ 港湾行政マネジメントでは、中長期的な戦略計画に基づき中長期目標と単年度目標という時間軸を持った多重ループのマネジメントサイクルも目指している。単年度のマネジメントに終始しているとの誤解を受けないように、もう少し多重ループのマネジメントがイメージできるようにすべきである。