

物流政策における評価指標の現状とその妥当性に関する研究

1823030 野田峻真 (指導教員：黒川久幸)

1. はじめに

組織や個人が目標を達成するために KPI (重要業績評価指標) を定めることは重要であるが、現状を測ればいいというわけではない。目標と KPI の因果関係が妥当か、KPI が複雑すぎず目標達成に向けた課題の状況を容易に図ることが出来るのかなどの検討が必要である。

このような観点から物流政策において用いられてきた評価指標を見てみると、二酸化炭素排出量の削減に関する指標では、間接的な指標であるモーダルシフト化率が用いられ、直接的な指標である二酸化炭素排出量は評価指標として用いられていない。さらには、現在ではモーダルシフト化率は評価指標として用いられていない。

そこで本研究では、過去の物流施策大綱で用いられた評価指標を対象に、問題・課題に対して適切な評価指標となっているのか、また、課題達成に向けた取組を適切に評価できるのかを検討する。そして、昨年 6 月に閣議決定された最新の総合物流施策大綱における各評価指標に対して、得られた知見からの見直しを提言する。

2. 総合物流施策大綱 (2001-2005) における評価指標

日本の物流政策の骨子となる総合物流施策大綱において用いられた評価指標を対象に検討を行う。具体的には、数値目標として掲げられた評価指標のフォローアップが行われた平成 13 年 7 月に閣議決定された総合物流施策大綱 (2001-2005) を対象とする。この大綱では、次に示すような 8 つの評価指標が示されている。

- ①パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率
- ②標準パレット率
- ③複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースの比率
- ④自動車専用道路等の IC から 10 分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合
- ⑤三大都市圏における車両の平均走行速度
- ⑥トラックの積載効率
- ⑦輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間
- ⑧トラックの積載効率

3. 評価指標の妥当性の検討

物流政策で用いられている評価指標を次の 5 つの項目からその妥当性を検討した。

- ・問題解決、課題達成につながるのか
- ・直接評価か、間接評価か

- ・定義は明確であるのか
- ・対象範囲は適切であるのか
- ・課題達成に向けた取組の適切な評価の仕方であるのか

上記の 5 つの項目から総合物流施策大綱 (2001-2005) における 8 つの評価指標の妥当性を検討した結果を表 1 に示す。

例として、①のパレタイズ化率は、パレットの使用が必ずしも適当でない米流通業やセメント製造業等の貨物まで適用されており、その対象範囲が適切ではないことが分かった。

表 1 評価指標チェック表

評価指標チェック表	問題解決	直接 or 間接	定義	対象範囲	評価の仕方
①パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率	×	間接	○	×	×
②標準パレット率	×	間接	×	×	×
③複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースの比率	○	直接	×	○	○
④自動車専用道路等の IC から 10 分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合	○	直接	○	○	○
⑤三大都市圏における車両の平均走行速度	○	直接	○	○	○
⑥トラックの積載効率	×	間接	○	×	×
⑦輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間	○	直接	○	○	○
⑧モーダルシフト化率	○	間接	○	×	×

4. おわりに

本研究では、物流政策における KPI として、総合物流施策大綱 (2001-2005) で用いられた評価指標を対象に、その妥当性を検討した。そして、検討の結果、問題解決と評価指標が対応していないという場合があることや、間接的な評価をした際に対象範囲を絞りにくく、評価の仕方に注意が必要であることなどが分かった。

そして、得られた知見に基づいて最新の総合物流施策大綱 (2021-2025) の評価指標について確認した結果、改善されている指標も存在したが、依然として輸送距離や車両の大きさなどの対象範囲が絞り切れていない指標も存在していることが分かった。

キーワード：評価指標、KPI、総合物流施策大綱