

広島県広島港地方港湾審議会出島地区・海田地区コンテナターミナル
港湾運営会社選定審査部会 議事録

1 日 時

平成 28 年 5 月 31 日（火） 10：00～12：10

2 場 所

広島市中区基町 10-52 広島県庁本館 602 会議室

3 出席者

広島大学大学院教授	土 田 孝
広島市立大学国際学部教授	寺 田 英 子
広島地区港運協会会長	甲 田 良 憲
山根忠義会計事務所	山 根 忠 義

委員 4 名中 4 名出席

4 議 題

- (1) 国際拠点港湾広島港港湾運営会社申請要項（案）について
国際拠点港湾広島港港湾運営会社申請要項（管理業務説明資料）（案）について
国際拠点港湾広島港港湾運営会社指定申請書作成の手引き（案）について
- (2) 国際拠点港湾広島港港湾運営会社審査基準（案）について

5 担当部署

広島県土木建築局港湾振興課港営グループ
TEL（082）513-4019（ダイヤルイン）

6 内 容

- (1) 開会
- (2) 港湾管理者挨拶
- (3) 委員紹介
- (4) 議事
- (5) 部会長選任
- (6) 閉会

空港港湾
部長 港湾運営会社制度は、平成23年の港湾法改正により創設された制度で、すべての国際戦略港湾で導入済であり、国際拠点港湾においても、新潟、水島、博多、名古屋、四日市、最近では、堺泉北がこの制度を導入済でございます。

本県においても、広島港の国際競争力の更なる強化を図る上で有効な手段と考え、平成29年4月のスタートに向けて、導入手続きを進めているところございます。

本日の部会では、港湾運営会社の候補者の申請に必要な業務内容等をまとめた申請要項と、申請された内容について、港湾運営会社としての適格性を公平かつ適正に審査するための審査基準をご審議いただきます。

委員の皆さまにおかれましては、それぞれのご専門のお立場からご意見をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

事務局 部会長については、部会設置要綱第3条第2項において、「委員の互選」とされており、事務局といたしましては、広島県広島港地方港湾審議会の会長を務めておられる土田委員に部会長をお願いしたいと思いますが、ご意見はございますか。

各委員 (意見・質問なし。)

事務局 会議の議長については、部会設置要綱第5条第1項において、「部会長が行う」とされておりますので、議事進行は、土田委員にお願いします。

議長 本日は、委員4名全員が出席されており、過半数の出席があるということで、部会設置要綱第5条第2項の規定により、会議は有効に成立していることを報告させていただきます。

また、会議の公開の方法については、県の規則において、「傍聴又は議事録の閲覧のいずれかの方法による」とされていますが、審議の過程で取扱貨物目標など、未公表の企業情報に触れる可能性もございますので、傍聴は行わず、主な発言を抜粋した議事録の閲覧にしたいと思いますが、いかがでしょうか。

各委員 (意見・質問なし。)

議長 議事に入る前に、港湾運営会社の選定方法と予定候補者について、事務局から説明をお願いします。

事務局 港湾運営会社の選定方法と予定候補者につきましては、非公募で、株式会社ひろしま港湾管理センターとしたいと考えております。

理由としましては、港湾運営会社に求められる重要な条件として、高い公共

性と確実かつ効率的な業務の遂行能力が挙げられますが、現時点で、このような条件を満たす事業者は、広島県が51%を出資し、指定管理者として広島港の管理を適正に実施してきた実績がある株式会社ひろしま港湾管理センターであると認識しているところでございます。

なお、選定方法は非公募ですが、専門的な知見に基づく審査や、手続きの透明性を確保する観点から、公募と同様の審査手続きとしたいと考えております。

このため、地方港湾審議会にこの選定審査部会を設置させていただき、港湾運営会社としての適格性の審査を行うこととしたものです。

議長 それでは、議題に入ります。はじめに、議題1の申請要項案、申請要項（管理業務説明資料）案、指定申請書作成の手引き案につきまして、事務局から説明をお願いします。

事務局 資料1の港湾運営会社申請要項について、説明させていただきます。

こちらは、申請に関する基本的事項を取りまとめたものです。

1ページをご覧くださいませでしょうか。こちらが、第1章、申請の目的でございませ。

港湾法の改正によりまして、港湾運営会社制度が創設されました。港湾運営の民営化が可能となったことで、広島港におきましても、効率的な運営、港湾サービスの充実、あるいは、物流機能の強化、さらには、本県の雇用と所得を維持、創出することを目的としまして、港湾運営会社の制度を導入することといたしまして、その背景等を記したものでございませ。

3ページからが第2章ということで、申請に当たっての基本的な事項を整理したものでございませ。港湾運営会社制度の概要でありますとか、港湾運営会社に求める、期待する事項につきまして、記したものでございませ。

港湾運営会社制度の概要でございませけれども、これは、港湾法によりまして、国際拠点港湾におきましては、要件を備えた株式会社に対しまして、その申請により埠頭群を運営する者をいわゆる港湾運営会社として指定できると規定されております。

港湾管理者である広島県が港湾運営会社を指定いたしまして、港湾運営会社に対して、行政財産である港湾施設を長期的、一体的に貸し付けていくこととなります。港湾運営会社は、その借り受けました港湾施設の運営を効率的にとり行うこととなります。併せて自立的なポートセールス活動によりまして、コンテナ航路の維持拡充ですとか、コンテナ取扱量の増加を期待するものでございませ。

今回、港湾運営会社制度、いわゆる民営化の対象とする埠頭群の対象が2番でございませ。埠頭としましては、出島埠頭と海田埠頭ということで、出島にございませ国際コンテナターミナルと海田にございませコンテナターミナル、

この二つのコンテナターミナルが、このたびの港湾運営会社の対象区域、行政財産を貸し付けるコンテナターミナルということでございます。

続きまして、3番といたしましては、港湾運営会社の指定に関する基本方針が記載してございますけれども、港湾運営会社の指定に際しましては、申請された運営計画がこの基本方針に適合しているか、基本方針に適合していると認められた場合に、港湾運営会社として適当であると判断したいと考えております。

実際に議題2でも説明しますが、審査基準となっております項目の基となってございますのが、この港湾運営会社の指定に係る基本方針でございます。

主な内容といたしましては、まず、埠頭群の運営の効率化に資する取り組みを港湾運営会社に求めてまいりたいと考えております。港湾運営会社に貸し付けた施設をより効率的に運営していただきたいと考えておまして、荷役機械の相互融通でありますとか、効率的なターミナル運営、あるいは荷主のニーズを踏まえたサービスの提供、集荷サービスの強化といった取り組みを求めたいと考えております。

基本方針の2点目でございますけれども、港湾運営会社としての経営、組織体制でございます。これは、民の視点を導入しまして効率的な運営のために、民間の経営者としての資質でございますとか、民間からの出資等を求めているものでございます。

そのほか、公共施設という側面もございまして、大規模災害時の対応、労働環境の整備、暴力団排除の取組といったものを求めています。

港湾運営会社につきましては、申請された運営計画がこれらの基本方針と適合しているかということをおさめ、この審査部会において審査していただければと考えているところでございます。

続きまして、5ページでございますけれども、これが、実際に港湾運営会社として運営するための提案ということで、具体的な提案を求めている内容でございます。

いわゆる物流基盤の整備ということで、例えば、出島地区でいいますと、大型の荷役機械は整備されておりますが、それを補完するような荷役機械の整備等、あるいは、港湾施設における適切な維持修繕、港湾施設の利用に係る利便性の向上、そういったものを港湾運営会社からの提案として、期待しているところでございます。

5番でございます、取扱貨物量の目標でございますが、広島港全体において、平成31年度において25万TEUとしております。この目標に基づいた申請を港湾運営会社に期待しているところでございます。(2)にあります運営期間、これは、港湾施設の貸付期間でございますけれども、これは、来年度より10年間としております。

行政財産を港湾運営会社に貸し付けることとなりますので、この貸付料を港湾運営会社からいただくこととなりますけれども、貸付料につきましては、最

終章第8章の方で記載しておりますので、そちらの方で、またご説明させていただきます。

続きまして、7ページでございますけれども、これが、申請書類の提出及び審査に関する事項ということで、申請の具体的なスケジュール、あるいは、必要書類について、記載してございます。

申請につきましては、まず、資格審査申請を行っていただくこととなります。いわゆる欠格要件でございます。役員の中に成年被後見人がいないかですとか、県税の滞納がないかといったことなどの欠格要件に該当していないことの確認を、まず、資格審査申請でおこなっていただくこととしまして、その後に、実際の港湾運営会社としての指定申請を行っていただくこととなります。

具体的なスケジュールは、8ページに申請後の日程ということで記載してあります。本日、申請要項と審査基準について、ご承認いただきましたら、その内容につきまして、まず、6月10日の県議会建設委員会の方へ報告させていただきます。

その後、これらの要綱等につきまして、6月13日に県のホームページで公表したいと考えております。その後、6月20日から24日まで申請者からの質問を受け付けまして、7月1日頃には回答を行います。

7月4日から15日に先ほど申しました資格審査申請書を提出していただきまして、7月末には、資格審査の結果を通知いたします。

欠格要件に該当しないということであれば、引き続き、港湾運営会社としての申請書を提出していただくこととなりますが、これが、8月1日から19日、約3週間の間提出していただくこととなります。

申請書につきましては、港湾法におきまして、申請書等につきまして、公告縦覧をすることとされておりますので、提出の後、公告縦覧をいたしまして、さらに、利害関係人からの意見を聴取できることとされておりますので、これが工程上2週間となっております。

これらの意見を踏まえまして、9月の下旬に第2回目の審査部会を開催したいと考えております。この9月下旬の第2回の審査部会におきまして、具体的な申請内容等を審査していただくこととなりますが、当日は、申請者からの申請内容のプレゼンを実施する予定でございますので、申請内容とプレゼンに基づく質疑応答を踏まえて、皆さまにおかれましては、審査をしていただければと思います。

この審査部会におきまして、港湾運営会社としての適格性が認められましたら、実際の港湾運営会社としての指定手続きの方に入っております。

今回のコンテナターミナルは、国有財産が含まれておりますので、港湾運営会社の指定の前に国土交通大臣の同意が必要となりますので、同意申請、同意をいただいた後に、12月の下旬ごろに港湾運営会社としての指定を行いまして、指定の公告をしたいと考えております。

指定後、港湾施設、行政財産の貸付契約の締結を港湾運営会社といたしまして、色々な準備等を経まして、29年の4月には、港湾運営会社としての業務を開始したいと考えているところでございます。

あと、9ページでございますけれども、この表に実際に港湾運営会社に提出していただく書類の概要について、記載してございます。

埠頭群の運営の事業に関する計画ということで、実際の埠頭群において施設又は役務を提供する時間ですとか、建設とか改良を行うものがあれば、そういった施設の概要、あるいは、埠頭群の運営体制といったものを運営計画として提出していただくこととなりまして、その添付資料といたしまして、事業収支見積書ですとか、資金収支見積書、その他貨物の目標等を添付書類として提出していただくこととなります。運営計画が概念的なものでございまして、添付書類が具体的な資料ということとなります。

続きまして、11ページでございます。こちらの第4章としまして、このたびの審査部会の関係を記載させていただいております。審査部会として、この港湾運営会社の適格性を審査していただきますけれども、この結果につきましては、県のホームページ等で公表することを考えております。

続きまして、12ページの第5章でございますけれども、港湾運営会社の指定に関する事項ということで、指定に至るまでの所要の事務について記載しております。港湾運営会社の申請書、申請内容につきましては、港湾法により2週間、公告縦覧することとされております。そして、利害関係人は、この申請書等について、意見を提出できることとなっております。

この意見書がもし提出されましたら、その内容につきまして、意見者の名前を伏せて、申請者に通知するとともに、審査部会におきましても、参考資料として提示させていただきたいと考えております。

意見書については、指定の公示をする際に、合わせて公示したいと考えております。

続きまして、第6章が契約に関する事項ということで、指定後は港湾施設を港湾運営会社に貸し付けるかたちとなります。

14ページの第7章でございますけれども、これは、埠頭群の運営に関する事項ということで、実際に港湾運営会社がコンテナターミナルを運営する際の留意事項等を記載したものでございます。

貸し付けた港湾施設の維持管理につきましては、港湾運営会社が行うこととなりますが、大規模な維持修繕ですとか、改良につきましては、これは、港湾管理者である県が実施することとなります。

なお、港湾運営会社が独自に施設を整備する場合は、その整備費用、改修、維持修繕のための費用等については、運営会社での負担となります。

最後にですね、最終ページ17ページでございますけれども、このたび、港湾施設の貸付に当たりまして、貸付料でございますけれども、まず、29年度

から31年度までの3年分の貸付料を7億9千7百万円という金額を、これを
予定価格とさせていただきます。

港湾運営会社からの申請に当たりましては、この金額を下回るようでしたら、
失格ということになります。最低限、この金額を港湾運営会社から提案してい
ただくこととなります。

2番目の港湾管理者以外の者の料金とありますけれども、港湾法によりまし
て、港湾管理者以外の者が利用料金を徴収しようとする場合は、あらかじめ料
金を定めて、港湾管理者にその料率を記載した書面を提供しなければならない
こととなっております。

港湾運営会社は、県の条例にとらわれずに料金設定できることとなりますが、
この料金の提案も申請の中でしていただくこととなります。

以上が資料1、申請要項の説明でございます。

資料2につきましては、出島地区、海田地区の埠頭のターミナルの貸し付け
るエリアですとか、施設の明細を記載した資料となっております。

あと、料金の方も審査項目となりますので、現行の料金、現在の条例上の料金
を5ページから6ページにかけて参考として記載させていただきます。
こちらが管理業務説明資料でございます。

資料3でございますけれども、こちらが、申請書作成の手引きということで、
これは、実際の申請書の作成に当たっての記載例等の手引きとなっております。

資料1から3の説明につきましては、以上でございます。

議 長 ありがとうございます。ご説明いただいた資料1、2、3について、ご意
見ご質問等はございませんでしょうか。

委 員 取扱コンテナ数の目標ですが、25万TEUというアグレッシブな目標だと
思うんですが、この目標を提示する意味は。

事 務 局 港湾管理者である県としての目標を設けまして、それを念頭において、港湾
運営会社の提案をしていただきたいということでございます。

委 員 貸付料はこれが最低価格で、提案でこれを超えた部分は、別に、差支えない
ということですよ。

事 務 局 もちろんこれ以上の貸付料を払っていただくことは、まったく問題ないです。

委 員 センターのコンテナ取扱量目標をもとに、年間約2.6億程度の貸付用が設
定されているということですか。目標が下回った場合、これを下げるとい
うことでしょうか。

- 事務局 経費との兼ね合い等もございますので、コンテナ取扱量が25万TEUを下回ったら、貸付料がこの金額にならないというものではございません。
なお、この金額は最低金額として提示させていただきますので、これを下回る提案は想定していません。
- 委員 今のお話は、審査基準案の中の1（1）の貸付料の水準のことで述べられたことではないかと思うんですけども、採点審査の中で、申請者から提案のあった貸付料を予定価格で除して得られた数値を評価するということですので、ご質問なされたことは、全部、ここに入っているのではないのでしょうか。
- 事務局 そうです。具体的には、実際の申請書で提案され貸付料は、この計算式で算出して、点数化していただきます。こちらにつきましては、議題2の方で説明させていただきます。
- 委員 3年間で約8億円ということを提示されて、この貸付料を申請者がオファーすることですから、この8億円を仮に提示したとしたら、1.0になるので、採点が3点ということで、一番低い点が付くということですね。
- 事務局 そうですね。最低価格と同額であれば、最も低い採点となります。
- 委員 県が提示された額を貸付料としてオファーされた場合は、最低点の3点で、それを下回る額を提示された場合は、失格ということですね。大家さんとしては、1.2以上だったら一番ありがたいということですね。
- 事務局 はい。それぐらい利益が上げられるくらいの計画を出していただければ。
- 委員 料金提案の審査項目もあるので、貸付料を高く設定しても、その分センターが利用者からいただく利用料金が条例よりも高い金額になったら、低い評価になるということですね。
- 事務局 そうですね。県が定めた現行料金よりも概ね高い設定であれば、最低点、1点となります。
- 委員 利用者に全部押し付けるのではなくて、経営努力で利用料金を下げつつ、貸付料を高く設定してほしいという審査の背景があるんですね。分かりました。
- 委員 借受者にとって、あまりメリットがない契約だと私は思います。効率化をしようにも、結局、単純に言えば、これはメンテナンス会社なんですよ。

メンテナンスで大規模な改修は、管理者である県がなさるので、競争力の源泉というか、利益を生じさせるものは特にはない、と考えて良いのでしょうか。

事務局 利益は経営努力によって、コンテナ貨物の取扱量ですとか施設利用の機会が増えれば、収入が増えることになりますので、それによって、利益が生まれてくることになります。

現在の貸付料の想定が、見込まれる収入から必要経費を差し引いた形となっておりますので、今の料金設定自体が、この貸付料で行くと利益はあまり出ない、トントンぐらいのイメージなんですけれども、逆に言いますと、これから経営努力で運営経費を下げ、利用料収入を上げていただくと、その分が利益になるというものでございます。

委員 利益を上げるのは、お客さんを増やすか、後は、修繕とかの経費をどれだけ落とし切るかですね。

事務局 現在、港湾管理センターは広島港の指定管理者として管理しておりますが、指定管理者の場合は、ある程度、県の基準に則った形の発注方法となりますので、柔軟な価格交渉がしにくい状況にあります。

港湾運営会社となれば、完全な民間の方式で、こうした発注のやり方を変えて、経費の節減等にもつなげることができると考えております。

委員 今ご説明にあった料金の交渉ということは、運営会社はできるんですか。お客さんとの間で、大口のお客さんだ、良さそうなお客さんだという場合に、フレキシブルに料金を変えることができるのでしょうか。

事務局 料金自体は、港湾管理者以外の者が徴収する場合には、あらかじめ届け出が必要となっておりますので、その中でこういった提案をされるかということと思いますが、まず、県の条例の画一的な料金にする必要はなくなりますので、場合によっては、インセンティブを持たせるような料金設定も可能でございます。

委員 条例の料金を付けなくて良いということは、割引とかをできると考えて良いんですか。

事務局 はい。一律な料金設定ではなくて、例えば、大口の方には割り引くといった料金も可能でございます。

委員 それを議会を通さないで済む、柔軟になるのであろうと理解しているのですが、それでよろしいですか。

事務局 はい。その辺については、議会の承認はいりません。ただ、あまりにも不適切な料金設定があると、港湾管理者として指導なりを行う場合があるかとは思っています。それがどういった例かは、まだ提案もないので、何とも言えませんが。

委員 船を着岸するのは、公共岸壁ですよ。

事務局 はい。

委員 公共岸壁ということは、使用料は管理者による設定と考えて良いのですか。

事務局 岸壁、荷役機械、ヤード等は、港湾運営会社に貸付をします。そして、それらの利用料金は、すべて港湾運営会社の収入となる仕組みです。ですから、利用料金は、県には入ってきません。

委員 公共岸壁の使用料は、港湾運営会社が設定できますか。

事務局 はい。

委員 そうすると、着岸の回数が増えると利用料が増えていきますから、その場合には、いいお客さんには割引をとったことができるんですか。

事務局 そうです。

委員 分かりました。あと、行政財産から普通財産に切り替えるものはあるのですか。

事務局 今はないです。行政財産のまま、貸付を行うものです。

委員 それは、普通財産に切り替えると、周辺の価格から影響を受けますから、そうすると、時価が上がって行ってターミナルの使用料が下がらない、そういう理由なんですか。

事務局 そもそも港湾運営の民営化をするために、手続きを簡素化したもの、普通財産に変更することなく、行政財産のまま貸し付けることができるようにしたのが、港湾法の趣旨だと考えております。

委員 行政財産を運営会社にリースするということになりますよね。行政財産をリースするときの効率性って、どういうふうに考えたら良いのでしょうか。

事務局 貸付料の考え方としてでしょうか。

委員 そうですね。それが審査の一番本質的な部分だと思います。

議長 そのあたりが、3ページ基本方針として、なるべく民営化のメリットを生かしつつ、公共性をどうやって担保するかということが書かれてあると思います。
基本的には、港湾管理者としては、港の利用率が上がることで港自身の収益が上がることと、港が活性化することで、地域そのものの経済活動が活性化することが公共財産ではありますが、そうした効果を期待しているということですよ。

事務局 はい。今までの公共がやるよりも、より経費を圧縮するなり、公共ではできない営業活動なり、そういったものによる利用の増加のために、行政財産を使用して、運営していただきたいというものでございます。

議長 委員がおっしゃったように、公共財産を使うといった観点から、公共性が担保された申請要項になっているかは、重要な観点かと思えますけれども。

委員 公共性の中身が良く分からないです。つまり、港湾で言えば、ファースト・カム・ファースト・サブ・バイシズ、先船優先というのを通常、公共性と解釈するので、それ以上に何か深いものを管理者の方で期待しているのであれば、それを具体的に書いた方が良いと思うんです。
公共性という言葉で全部読み取れというのは、ちょっと無理があると感じます。それと、非常に大事なことだと私は考えているんですけど、先ほど質問のあった取扱目標の25万TEUは非常にアグレッシブだと、私もそのように考えます。
例えば、プレゼンテーションの場で、管理者が期待するような数値を申請の段階で出していただいても、それが本当に実現できるのかどうかというのが不確定、良く分からないというのが正直なところだと思います。

委員 それともう一つ。事業上のリスクの分担というのが、申請要項の15ページ、16ページにそれに関連すること、事業の実施が困難になった場合における措置に関する事項、その中の(1)を見ますと、港湾運営会社の責めに帰すべき事由による場合、計画していたけれどもまっく行かなかったというケースで、これはかなり深刻でして、アトイのところ、県が指定を取り消して、契約の解除を行うとありますが、例えばバラ色の計画を出してきて、それが達成できなかったといった場合に、本当に県が指定を取り消したり、契約を解除することができるのでしょうか。

事務局：それは、契約上ですね、そういう契約を結ぶことになろうかと思います。また、今の指定管理の契約も似たような契約になっております。

ですが、実際にそこまで至るかと言いますと、現実的にそうしたケースはないんですけれども。

委員：それは、ないってどうしてですか。

事務局：指定管理の例ではない、ということでございます。

委員：それが港湾運営会社の場合は、極端な場合、指定を取り消し、契約を解除するようなことが有り得るのでしょうか。

事務局：場合によっては、有り得ると考えられます。

委員：それは、公共埠頭で本当にできるのでしょうか。つまり、指定を解除したら、その日からサービスがない訳で、と言うことは、シャットダウンの状態になりますが。

事務局：その場合は、港湾管理者の管理に戻るということですね。港湾運営会社に運営していただく前提だと思うんですけど、それがうまく行かなかったときの話だと思うんですけども、港湾運営会社制度を取りやめて、今の形の指定管理に戻すか、別の事業者の指定管理になるか、あるいは、県の直営になるかということになろうかと思います。

ですから、サービスをストップさせることがないよう、港湾管理者としては、そうした手続きをとっていくことになります。

委員：北九州市のひびきコンテナターミナルでは、これと似たような契約が織り込んであって、万一の場合に、最初に申請されたバラ色の計画がアンダーシュートした段階で、港湾管理者に対しまして、ちょっと達成できそうにありませんとなった時に、指定を取り消して、貸付契約を解除して、それで次の候補者を探しますということができなかったんです。

できなかったので、港湾管理者が全部引き受けて、その間、財源をつぎ込んだということでした。

それは、通常できないです。公共埠頭を運営している以上、一日も休むことはできない。できないことを知っていれば、運営会社は努力しないと考えるのが普通じゃないでしょうか。

事務局：確かに難しい面があろうかと思いますが、県としては、まず、港湾運営会社

に努力していただいて、経営をしていただくと。そうした中で、実際に難しい局面になった場合は、直接的な支援はできないとしましても、コンテナターミナルの運営に影響が出ないように対策をとって行かなくてはならないかと思っております。それを具体的にどうするかについては、今は、ご説明できませんですけれども。

議長 このサービスの継続性については、16ページ(1)の最後にあります、「港湾運営会社は、貨物への影響を最小限にとどめるよう努力し、県による管理に切り替わるまでの間、施設管理者として協力することになります」という、ここがそのことを想定した文言ということですか。

事務局 はい。そうです。

委員 公共埠頭ということをおっしゃるのであれば、1日も休めないということで、当然、申請者はそれを知っている訳で、それを織り込み済みの行動をとるはずですよ。

今、ご指摘いただいた所は、何というか、運営会社によるサービスを指定管理者などが引き取る間まで、それほど長いことのない数日の規定が(1)ウの記載だと思うんですね。

私が気にしているのは、アとイのところの、つまり、運営会社に対して、ペナルティがないということなんです。ペナルティがない以上、努力しませんというのが、合理的な考えといえますか。

委員 一つ、今回特殊なのは、センターの出資比率を見ますと、広島県が51%の出資者になっています。ということは、株主であるということ。

この契約自体にペナルティはないですけど、通常、株式会社であれば、経営が悪ければ、株主が経営者、役員に対して損害賠償責任を問えますよね、任務懈怠なり、放漫経営していれば、それに対して会社に損失が出てくる、その場合に会社法上の損害賠償責任を問うことはできますけれど。

要は、バラ色の計画を作ったとしても、計画倒れになってしまったと、その場合、運営会社の株式会社には損失が出ますけれど、累計損失がどんどん出ていくと、この場合は、経営責任を株式会社の株主として請求はできるかなと。そういった観点からのペナルティはあるのかなと思います。

委員 おっしゃることはごもっともなんですけれど、一方で、管理者が県で運営会社の最大株主が県で、右手がやっていることを左手が褒めるみたいな感じになるので、その意味では、別にペナルティにはならないんじゃないんですかね。

委員 賠償するのは役員ですよね。役員が、計画倒れになっても、代わりに運営できる会社がないから、どうせ続くだろうという見込みを持って放漫経営をする可能性がある、その時に経営を成り立たせるために、例えば新たに県からお金が出ていく可能性も確かにあるにはあるんですけど、その場合は、株式会社として経営責任は問えますよね。

委員 放漫経営ということは申し上げていません。25万TEUが非常にアグレッシブな数値であるということから、最初の冒頭の質問に戻るんですけど、25万TEUの意味ってこれをどう考えたら良いんですか、ということなんです。要するに効率性を引き出せるかどうか、ここにかかっていると思うんですね。コンテナ取扱量の目標設定、その中身、どうやってこの数値が出てきたか、その情報が一番必要です。

委員 私もそれが一番気になっています。コンテナ本数を増やせる努力指標の部分、実は、あまりないんですよ。コンテナ本数のほとんどは、特定企業の本数で決まりますから。そうなんですよ実態は。

したがって、ある特定の会社の経営状況でこの数字が変わってしまうということになるんで、これに縛りを強くすると、かえって経営が難しくなったりするかなど。

放漫経営ということではなく、元々、民営化して、色々な効率化をして行こうというところで、まったくそれができないような数字、例えば、20万TEUだったらどうなるかとかね、そういうことを考えると、少しこの本数の縛りをビシッとされたきれいな縛りではなくて、少しフレキシブルにできるようなやり方というものが、私はあった方が良いという気がするんですよ。

事務局 まず、目標として、25万TEUをもちろん想定しているんですが、それができなかつたらダメという訳ではないんですね。

確かに、経営努力だけでは達成が困難でありまして、経済情勢等もあるんですが、25万TEUに行かなかつたら、必ず赤字になるというものではないと考えているんですけども。

25万TEUは確かに目標値ではあるんですけども、それを達成できなかったらすべてがダメになるという訳ではありませんし、もちろん頑張っていたきたいんですが、達成できなかったからといって、何らかのペナルティを課そうとする思いがある訳ではありません。

委員 その場合は、運営計画を管理者との間で再調整する手続きは入っているんですか。

事務局：それがございますので、貸付契約10年のうち、3年間の貸付料だけを提示しております。その3年間の状況を見て、次の貸付料の設定を考えて行きたいと思っ

ているところがございます。
取扱目標の25万TEUにつきましても、当初3年間の検証を行ったうえで、計画の再修正を含めて、次の目標設定を検討してまいりたいと考えております。

議長：この貸付料の3年間で約8億円というのは、25万TEUを達成することを前提に計算したものではないということですか。

事務局：25万TEUという数値は、ある程度、前提にはしておりますが、ただ、色々とそれだけではない要素がございますので、一概には言えないというのがございます。

委員：きれいに助ける必要はなくて、この会社の努力はもちろん求めなくてはいけないんですけども、ただ、無理な取扱目標に基づく貸付料で最初からこけてしまうと、民営化の目的を達成できないので、フレキシブルな運用にしてあげた方が、私は良いということですか。

事務局：そうですね。それが、繰り返しになりますが、3年後の見直しにつながってくるということですか。

委員：3年ですか。そのことは、書いてあるんですか。

事務局：最後の17ページに貸付料の記載がございますけれども、この1（1）ですね。平成29年度から平成31年度までの3年度分の合計の提示ということにしております。

委員：運営計画の変更手続きについては、どこに書いてあるんですか。

事務局：これは、港湾法上、運営計画は変更できることとなっておりますので、これについては、特に申請要項に記載してなかったんですけども。ですから、計画変更ができないというものではございません。

委員：それは申請要項の中にきちんと書くべきと考えますが。

額面通りに受けると、バラ色のことを要求しているように見えて、特に25万TEUは非常にバラ色だということと、もし、それが達成できなかった場合にはこういう手段がありますよということで、計画変更の手続きを説明の中にきちんと加えないと。これを読んだだけでは分からないですよ。

3年間、その後、計画を変更できるとは読み取れませんので、説明を加えるべきだと思います。

事務局 一応、貸付料に関しましては、(5)で平成32年度以降の貸付料は、平成29年度及び平成30年度の収支実績及び平成31年度以降の収支見込みを勘案したうえで設定するとして、見直しは行うよう記載してございます。

委員 でも、運営計画については、触れてないですよ。

事務局 はい。計画については、確かにここではないですね。

委員 それは説明不足だと、私は思います。

委員 その計画変更を盛り込むとすればですね、変更計画が妥当かどうかを検討する手続きは、このたびのように部会を開いて審査するということになるのか、それとも事務局だけで完結してしまうのか、というところがあります。

議長 逆に、運営計画をフレキシブルに変えられないと、民営化した意味がないみたいなどころもあるかなど。経営状況を見て、少し料金を見直したり、工夫したりするといったことが、どんどん自由にできることに民営化の意味があって、それをいちいち変えるたびに相当手続きが大変だと、時間がかかるということだと、民営化した意味がなくなるので、そういう意味では、工夫できる余地があれば、工夫した方が良く思うんですがね。

委員 計画変更を厳格に審査するという事は、機動性が失われますし、かといって、全部運営会社の方に丸投げするのもどうかとは思いますがね。

事務局 その辺は、内容によって軽重があろうかと思えます。

委員 つまり、計画がどうも、景気が良くないから、もうちょっと見直して、バラ色を縮小しようという場は必要ですよ。それは、運営計画の変更で、運営会社と管理者との間ですれば良いと思うんですけども、変更した後でどういうふうになったか、審査といいますか、モニタリングは継続的にやっていく必要があって、それは分けて考えないといけないと思います。

事務局 そうですね。

委員 それでもダメだったら、もう一回見直すという、そういう段階的な手続きが

ない。少なくともこの中では述べられていない。

事務局　そうですね。計画変更については、この中では。

委員　継続的なモニタリングをして、計画をもうちょっと厳格に見ようとするときは、審査会のような手続きすることの記載が、申請要項の中にあった方が良かったかなと。

議長　3ページに基本方針が書いてあるんですけども、4ページの(5)で「港湾運営会社としてコンテナ貨物取扱量等の明確な目標を設定するとともに、港湾運営の効率性の向上に係る指標（サービスの提供時間や内容等）を定め、それらの着実なフォローアップを行うこと。また、港湾運営会社の経営状況のみならず広く県民に対し港湾の運営の状況に関する情報開示を推進すること」となっているんですが、このコンテナ貨物取扱量の明確な目標設定というのは、確かに、場合によっては見直しをする必要がある、その場合は、手続き等はどのようなのかということでしょうかね。

当初これぐらいの目標でやりますと言ってスタートしても、それが達成できないといった場合に、その目標はどのようなのかといったあたりが、あまりきちっと書かれてないということでしょうかね。

委員　そうですね。リスク分担という意味では、事業者、運営会社が運営上の全責任を負うと、確か説明なされたので。しかし、運営自体は、この会社がコントロールできる変数が少なすぎて、混載貨物なので、努力すればこんな風に利益が上がるよといったような話にはならないと。

専用埠頭でバルクだったら、話は別なんでしょうけども、コンテナはそれがちょっとありえない話なんですよ。となれば、計画が達成できない状況を想定して、その手続きを申請要項の中に織り込んでおいて、申請者が何を提案してくるのかを確認する必要があります。

議長　それと同時に、これは次の議題になりますけれども、審査基準にも関わってくると思うんですけども。

例えば、コンテナ取扱量の目標数値みたいなものが、審査基準の中に入ったりすると、相当それに縛られることが出てくるんですけども、そういった目標を立てるのは大事なんですけれども、運営会社として達成できるかというのが重要なポイントでして、どう書き込むかとどう評価するかというのがリンクしていると思いますんで、これを書き足すとしたら、具体的にどう書くか、つまり、設定した目標を修正せざるを得ないというような場合のやり方について、もう少し記載があった方が良かったのかなとこのことですね。

委員 員 氏は、そのように考えます。

委員 員 氏も、あって良いと思います。

議長 長 氏 それでは、設定した目標が達成できそうにない場合、現実的なものとして、どのように変更するかについての書き込みを少し追加するという事でよろしいでしょうか。

委員 員 氏 申請要項の改訂版ができるということですか。

議長 長 氏 改訂というか、文言の修正をするということで、よろしいですか。この案に対して、追加なり、修正することはできると思うんです。

委員 員 氏 追加したものを、私たちは見ることはできるのでしょうか。

議長 長 氏 それについてはですね、時間的な問題もありますので、後でご相談ですが、修正案を事務局に作っていただいて、それを委員の先生方に意見を伺ったうえで、最終的に私のほうで、時間的な問題もありますので、最後のところは部会長に一任をしていただければと思うんですが、いかがでしょうか。

事務局 事務局で案を作る段階では、各委員の先生方にご意見を伺います。ただ、集まって決めるのは、時間的なこともございますので。

委員 員 氏 特に集まらずにメール審議で、ドロップボックスなんかに入れていただいて。ただし、パスワードをかけていただくようお願いします。

議長 長 氏 事務局の方は、よろしいでしょうか。

事務局 事務局 はい。

議長 長 氏 他に、この計画変更のところで、ご意見はございませんでしょうか。

各委員 員 氏 (意見・質問なし。)

議長 長 氏 それでは、この問題は、議題の2にも関連することですので、議題の2の方もご説明いただいて、場合によっては1に戻りながら、やったらどうかと思います。議題の2の方を説明いただけますか。

事務局 事務局 それでは、議題2の方でございますけれども、資料4をご覧ください。これ

が、第2回の審査部会でお願ひすることになります申請書に対する審査基準の案でございます。

審査基準につきましては、大きく3つに分かれておまして、1点目が1の基本的事項ということで、先ほどもありましたように、貸付料の設定額ですとか料金提案については、県の条例料金とは別に、このたび運営会社が設定できることになりましたので、その利用者に対する料金の提案、あるいは災害発生時の対応でありますとか、労働環境の整備、暴力団排除の取り組みといった項目で合計30点の配点となっております。

2番目が埠頭群の運営の効率化に資する取り組みに関する事項ということで、これは、申請要項にもございました基本方針の中身が主になっておるんですけれども、効率的なターミナルの一体運営の促進ということでですね、ターミナルにおきます利用調整等といった効率的な運営となっているかといったことですか、あるいは、荷主のニーズを踏まえた取り組みが行われているかですか、集荷体制の強化に向けたポートセールスが行われているか等、4番目には、機械とか施設の新たな投資計画が適切であるかという点、5番目につきましては、維持管理が適正な計画となっているか、6番目が先ほどから議論になっておりますコンテナ貨物取扱量の目標設定、7番目が会社としての業務改善に努める体制、PDCAプロセス等の取組が整備されているか、8番目が物流効率化のための迅速な対応を行える組織的な体制が整っているかということ、の全部で8項目がございまして、合計50点の配点で一番大きくなっているところでございます。

3つ目が会社としての経営・組織体制ということで、経営者の資質ですとか、組織の整備、スタッフの状況ですとか、民間からの出資状況等、こういったものについて合計20点の配点で、全部で100点となっております。

なお、配点につきましては、5点の項目と10点の項目がございましてけれども、10点の配点の項目につきましては、5点から1点で評価していただいて、その点数を2倍していただくこととなります。

配点が5点の評価の方法ですけれども、5点が特に優れている、4点が優れている、3点が普通、2点がやや劣る、1点が劣るという評点としております。

なお、委員の皆さまの過半数が評価点の合計点が60点未満の場合、あるいは、各評価項目で最低評価がある場合は、失格ということになります。以上がこの審査基準案の説明でございます。

議 長

ありがとうございました。

それでは、実際の審査はこの資料4の観点とこの配点で行うということで、申請要項の内容とリンクしておまして、申請要項の書かれている内容についてこのような評価を行って、最終的に委員の過半数が60点未満であったらダメ、あるいは、最低評価、5点満点中の1点、10点満点中の2点がある場合

は失格という基準案でございました。こちらについては、いかがでしょうか。

委員 採点なのですが、3点の普通って、これは何点と考えたら良いのでしょうか。採点の3点（普通）と書いてありますけれど、その普通の意味が分からないので、例えば、3点だったら60点と考えて良いのでしょうか。大学のテストの採点と同じように考えて。

議長 全部3点だと60点になるから、ギリギリ合格ということになるのでしょうか。

委員 いわゆるボーダーライン。ということは、3点が100点満点でいう60点とうことで良いんですか。

議長 はい。そうですね。

委員 分かりました。

委員 これは、港湾運営会社を選定するときの審査基準に使うだけですよ。選定だけのためのもので、この後、どこかでこの基準を使うとかいうものではないと。

事務局 はい。そうです。

委員 この審査項目の大きく言うと2番、埠頭群の運営の効率化に資する取り組みのところの多分どれかに関係するのかなとは思いますが、今まで伺った要項のお話の中では、利用者の意見を吸い上げる場って言うんですか、利用者協議会って言うんですか、そういうのが触れられてなかったんですけども、そういうことは考えてないのでしょうか。

つまり、定期的に利用者のご意見とか要望を吸い上げて行って、それを現場のサービス改善につなげていく、フィードバックしていくことが、ここに何も書かれてなかったんで。それをどこで見るんですかね。

事務局 ダイレクトな項目はないんですが、(2)の荷主ニーズを踏まえた取り組み等ですね、あるいは、ある面では別の色々な項目にもかかってくると思うんですけども、ターミナルの一体的な運営の促進でありますとか、集荷体制の強化など、そういった色々な面で利用者の方のお話と言いますか、例えば協議会を作って対応するのであれば、当然、画一的な議題ではなく、多岐にわたる議題について協議することになるかと思しますので、そういう意味では、委

員の言われた協議会については、ダイレクトな項目はございませんが、色々な面で当てはまるものかなと考えております。

委員 博多港が運営会社に移行した時は、利用者協議会というものが要項の中に織り込んでありました。どうして、広島港ではないのかなという点が気になります。

議長 利用者のニーズを把握する取り組みがなされるかと、そういうことですか。

委員 要するにフォーマルな場で、実はこうなんだよとか、こういう風に改善してほしいという意見を吸い上げる場というのがあって良いはずですし、それが定期的に開かれていて、情報を吸い上げて、それをこういうふうに改善して行こうという、それがPDCAサイクルだと私は思うんですけど。

具体的には書かれてないんですね。利用者協議会という言葉は、何も書かれていない。

委員 私もちっとそれを申し上げたかったんですけど、元々民営化の目的は、利用者ニーズに応じたサービスの提供というのがありますよね。一番最初で。

それをどこで評価すれば良いのかなというのが、荷主しか書いてないんで、利用者の項目がいるんじゃないかと。

そういうサービスが提供できる理念を持っている会社であるということと、それを実行できる具体的な計画、取り組みというのがある。まず、会社の理念をチェックしなくちゃいけないと思うんです。

事務局 その点につきましては、港運協会さん等を含めて、色々な場面で協議させていただく中で、ひろしま港湾管理センターもそういう組織が必要だろうという認識でおられますので、例えば、今の2(2)の荷主ニーズを踏まえた取り組みのところを荷主等のニーズを踏まえた取り組みにさせていただいて、ここでそういった協議会的な組織や理念を入れた形で、審査をしていただくのはいかがでしょうか。

委員 利用者って書いた方が良いと思います。

事務局 利用者。

議長 荷主と利用者って、やっぱり違うんですかね。

事務局 荷主も利用者です。

委員 荷主以外についても。例えば、港運事業者なんかは荷主じゃないですね。

事務局 それでは、荷主等利用者という言い方でもよろしいですか。

委員 利用者、荷主、両方書いといていただければ良いかと。

委員 利用者の定義を書いてもらわないと、誰のことを言っているのか分からないですね。

事務局 荷主も利用されているし、当然、港湾で事業をされている方も利用者なわけなんで。

委員 この（２）はターミナルオペレーションの話なので、ターミナルを運営している人々、業者さんたちとなりますと、利用者とした方が正しいのでは。そうじゃなくて、オフィスオペレーションのことで、日ごろから意見を集めましょうというんだったら、別の項目を立てた方が良いと思うんです。

議長 確かにPDCAっていった時には、顧客ニーズというか、利用者のことをきちんと把握しないとサイクルが回りようがないということがありますから、そういう点は、どこかに明確化しておく必要があるという感じがしますね。

委員 それと、２（２）荷主ニーズを踏まえた取り組みのところなんですけれども、申請書作成の手引きの中にそれに関連する記述があって、２７とか２９ページぐらいですね。ここで、定量的なものを示してくださいということで、ゲートオープン時間とかリードタイムの話になってしまうんですね。これを利用者の意見を吸い上げるというふうには読めないですね。

委員 ３３ページに港湾利用者との協議会のことがありますがね。

委員 例は書いてあるんですけど、具体的にどう審査するか。

委員 手続きとしては、今おっしゃった一つ前、３２ページじゃないですか。吸い上げる場があって、それをどういうふうの上に持って行って、ちゃんとトップに届いて、今度は、こういうふう改善しようと下りてきて、そしてサービスが改善されるという、そのループが書いてありますけれども、具体的にどういうふうにするんですかという説明をしていただく必要があると考えます。

議長 確かにこの32ページを見ると、本来は、チェックのところを外からのチェックが入らないとおかしいですね。

サービスに対する満足度がちゃんとされているのかとか、利用者の視点できちんとチェックする、そういう意味では、利用者ニーズの把握とか、外部からの意見を評価するものを取り入れて行くようなことが必要かもしれないですね。

委員 はい。そこまでフォーマルなものじゃなくていいですよ。ルーティンワークの中で、こうゆう風にしてほしいといった改善のアイデアって、出てくると思うので、それを定期的に取り上げて行って、きちんと実施する。

誰かが見ないと、吸い上げただけで、ブラックホールに吸い込まれて終わりということになりますので、やはり、チェックの仕組みは必要だと思います。

議長 それでは、他にございますでしょうか。

委員 一つ気になったんですけれども、集荷体制の抜本的強化って、確か2の(3)のところに出てきますよね。事務局のご説明では、要項のところでは、この集荷体制ではなく、ポートセールスという言葉が使われていたんです。

ポートセールスはどこに出てくるかと言いますと、要項の5ページの(4)のところに出てきます。これと集荷体制って、何か関係があるんでしょうか。

事務局 今は県が中心となって行っているポートセールス活動なんですけれども、それを港湾運営会社の方で自ら自立的に行っていただいて、貨物量の増加ですとか、集荷体制の強化に努めていただきたいということがございます。

委員 4番は、港湾運営会社として効率的な運営を行うための提案で、非常に重要な部分なんです。おそらく、基本的事項に織り込むような内容ではないかと私は考えたんですけれども、ただし、用語がちょっと混乱していて、ここではポートセールスという言葉を使っていて、審査基準にはポートセールスがないんです。

似たような言葉、集荷って言う言葉が似てるのかなって思うんですけれども、そのあたりが良く分からないので、もし、ポートセールスを提案の中で重視しているんだったら、審査基準の中でもポートセールスをチェックする項目があって当然じゃないかと思うんです。

事務局 2(3)にあるポートセールスの推進では、分かりにくいということでしょうか。

先生に事前説明に伺った際のご意見を踏まえて、2(3)のアにポートセー

ルスの推進という項目を新たに追加いたしました。

委員 ここに入れたんですね。
そうすると、これは、運営会社さんが行うポートセールスですか。

事務局 はい。県と共同してやることもあろうかと思えますけれども、それを含めてポートセールスを推進していただきたいということでございます。

委員 ポートセールスはこっちがやるんですよね。今度は、この会社がやるんですよね。

事務局 はい。港湾運営会社を中心となって。

委員 県の方はされないんですか。

事務局 県ももちろんトップセールスもありますし、まったくしないということにはならないかと思えます。

ただ、メインはやっぱり、一番頑張っていたかかないといけないのは、港湾運営会社になろうかと思えます。

委員 港湾運営会社の発意でやるということですね。

委員 それはですね、要項の中の5ページの(4)港湾施設の利用促進に関する取り組みの中にポートセールスっていう言葉が出てくる、これは重要な項目なんです。

議長 ポートセールスといったときに、もうちょっと意味が広いと言いますか、貨物をたくさん集める以外に、県としては、港をもっといろんな形で利用されて、あるいは工場や会社が進出するとか、そういうことを含めた意味でのポートセールスだから、運営会社がやるポートセールスも当然あるけれども、県としても広島港を海外にセールスして、いろんな形で港の利用促進を通じて、経済を活性化していく必要があるんでしょうね。

事務局 はい。

議長 ですから、立場がちょっと違うと言いますか、もっと大きな感じでのポートセールスは県がやって、具体的にこの港としての貨物をいかに集めて、増やすかっていうのを運営会社が細かいところまで、サービスを改善したりしてやって

いく。立場の違いはあるけれど、一緒にやっていくという感じになるんじゃないかと思うんですけども。

委員 一緒にやるのはもちろん構わないんですが、責任分担があいまいになるということですよ。

委員 それ、どこかに書いてあるんですか。

委員 「役割分担を行い」としか書いてないですよ。

委員 それを深読みするのは難しいので、それと、効率的な運営を行うための提案として4本の柱を立てて、その4番目にポートセールスという活動があって、それは、運営会社に期待している大きなことなんでしょう。

となれば、基本的事項の中で、審査基準の基本的事項のところ、その運営会社のポートセールスについて項目を立てて、チェックした方が良く思うんですけど。

議長 2ではなくて、1ではないかということでしょうか。

委員 カテゴリーだと基本的事項に入ってもおかしくないです。

それは、県がやられているセールスとは違うことなんだと。もちろん一緒にやっても構わないんですが、もうちょっとミクロ的と言いますか、そういう意味で、ポートセールスを別立てして、基本的事項の所できちんとチェックできた方が良く考えます。

委員 いかがでございましょうか。

それと、委員の方から基本理念のようなことも審査基準にすべきではないかとおっしゃられたんですけども、そのあたりもう少し具体的に、基本理念というところ。

委員 この民営化の方針に合った、いわゆる利用者ニーズへの対応であるとか、戦略的な営業ができるとか、民営化の目的にあった経営の理念があるかということですね。

すでに作られていると思うんですけど。今までなかったものを作られていると思うんですけど。

議長 その時に気になるのは、経営理念みないなものは、むしろ、個別の項目というよりは、一番上の基本的事項みたいなところで、そもそもこの会社は、どう

いう経営理念でやるんですよと、それが民営化の趣旨に合っているかどうかと
いったようなところがまずないと。

そういうふうに整理して、具体的なところが2であり、3に書いていくと、
その方が確かに分かりやすいかなと。そうすると、経営理念的なところに、一
番の民営化の趣旨を分かっていたかということ整理すれば、委員
がおっしゃったことと、マッチしてくるんじゃないんでしょうか。

委 員 少し意味が分からなかったです。経営理念をどうやって点検するんですかと
いうのがまず一つ心配に思っていて、経営理念があまりはっきりしていなくて
大きくなった会社って、世の中にたくさんありますよね。

だから、それは市場で淘汰されていくので、経営理念の点検は不要じゃない
かなと考えています。私はもうちょっと、ポートセールス、管理者が運営会社
に対して期待しているポートセールスの中身ですよ。それをもうちょっとは
っきり書いて、基本的事項の所でチェックした方がこの取り組みには合ってい
るんじゃないかなと思います。

事 務 局 今のご質問を確認させていただいていいですか。

ポートセールスを基本的事項にとおっしゃったんですけれども、これは、資
料4の審査項目の基本的事項に入れた方がいいという意味なのか、それともこ
の審査内容のところ、1本、ポートセールスを立てて、それで中身の審査を
きちっとした方が良いと、どちらで考えたらよろしいでしょうか。

委 員 1の基本的事項の中にポートセールスを立てた方が良いと考えます。

事 務 局 基本的事項の中に、今(5)までありますけれども、それに(6)のポート
セールスというものをに入れて、審査のポイントはこうですよっていうのを入れ
た方が良いということですね。

委 員 そうです。

それは、管理者がまさしく、どのようにして欲しいと書かないと、評価がで
きないじゃないですか。今の形ですと、ア、ポートセールスの推進、イ、中国・
東南アジアとの輸出入貨物の集荷体制の強化、ウ、港湾管理者と地元経済界と
の連携って、すごく大きいふわーとしたことなんで、それよりちゃんと的を絞
って、基本的事項の中で、6でも7でも構いませんが、ポートセールスでこれ
を期待するとはっきり書いた方が分かりやすいと思います。

事 務 局 逆に例えば、2の埠頭群の運営の効率化に資する取り組みの中で、(8)まで
ある所に例えば、もう一個加えて、そこにポートセールスを入れるのとは、ち

よっと違うという感じですか。

委員 ちよっと違うと思いますね。二番目の埠頭群の運営の効率化って、ターミナルオペレーションの効率化で、機械的なものをイメージしていたので、それとセールスというものは、違うものだと思います。

議長 ただそうすると、ポートセールスをどうやるかっていう項目は、どちらかと言うと、コンテナ貨物取扱量の目標設定ですとか、集荷体制の強化みたいなものと、どちらかと言うと並列的な項目じゃないんですかね。1の方に行く項目というよりは。

委員 2の埠頭群の運営の効率化とていうのは、多分、日ごろから良いサービスを提供すれば、当然お客さんがつきますから、結果として、セールスにつながるというふうに読めると思います。

1番の方は、意図してやるセールスと言うんですかね、これからお客さんを増やしましょうということ、県がぜひ任せたい部分ってあるはずなんで、それを具体的に何をしてもらいますかという項目を立てて、点検してはどうでしょうか。

議長 いかがでしょうか。2の個別的なものを総括したものが1にあるっていうのが良いんじゃないかと思うんですけど。経営方針的なものということで1に入るんであれば、具体的なもの、個別項目に落としたものが2に入っていくということだと、1と2の違いがはっきりして、分かりやすいという感じがするんですが。

1に経営の目標というか、個別目標じゃなくて、大ざっぱな方向性としての、それこそ広島港の国際ターミナルを発展させる方針のようなものを1に入れて、2は具体的な項目ですよというふうにするかどうか。1と2の違いがはっきりすると思うんですけども。

委員 1の基本的事項っていうのは、(1)にはプライシングの話で、(3)、(4)、(5)っていうのは、リスクの話ですよ。

議長 リスクっていうか、公共的な観点から最低限としての。

委員 災害っていうのはリスクですね。

議長 はい。リスクもありますし。

- 委員 港湾労働者もリスクですし、暴力団もリスクと言えぱリスクですよ。
これはリスク系なので、それとは違うものとして、ポートセールスとしては、
こうゆうふうにしてほしいということ具体的に立てた方が、評価の表に出て
くる。そういうことを私は提案したいです。
ですから、遠慮なく、こうゆうことをやってほしいというのを県が書けば、
運営会社はこれではできます、できませんのプレゼンテーションができると思
います。
- 委員 民営化をすることによるメリットを最大限に生かせるような施策方針等が
いると、そういう意味ですか。そういうこととは違いますか。
- 委員 日ごろのこういう事をできますかとか、できませんかという質問で良いか
と思います。
例えば、管理者がよく行っているポートセールス、東京でこういうイベント
をやっています、その下準備ができますかとか、というような事で良いと思
います。
- 事務局 2の所っていうのは、場面としてターミナルが想定された中での色々な効率
化とか何かというお話で、ポートセールスはそこでやるものじゃなくて、も
っと幅広くやるものなので、今回、港湾運営会社制度の導入に際しては、今
まで県がやっていたものをそこに移すということで、ある意味肝になる部分
であるということであれば、基本的な所に入れた方が良いということだと理
解しております。
- 委員 おっしゃるとおりです。
ターミナルって結局、これだけですよね。セールスはもうちょっとヒューマ
ンウェアというか、日ごろのコミュニケーションの中で少しずつ育てていく
ものなので、もちろん会社の考え方もあるでしょうけれど、具体的にこれを
任せたいということを掲げたらどうでしょうか。
- 委員 埠頭の効率化という狭い範囲のことではないということですね。
- 事務局 そうですね。
- 議長 営業そのものということなんですよ。
- 委員 それは多分、管理者が一番苦手としている種目なので、そこを丸めて1番
の基本的な所でしっかりやってくださいというふうに提示した方が。

事務局 その方が管理者の意思がより出ているということになりますね。

委員 今言った、広い範囲でのポートセールスの考え方とか提案とかは、いくらでも計画を立てることはできるんですけども、本当に実行できる組織とか人材がいるかどうかというチェックは、どこでしたら良いんでしょうか。

組織を提案してくれて、こういう人間でやりますというのを、提案してもらうようにするんですけど。3番の(2)で良いんですか？

事務局 はい。

委員 それだと、幅広いですよね。この書き方ですと、組織の整備、スタッフの状況ですと、それぞれ2番全体をみる人とか、2番とは別の所のスタッフがやっているとか、ポートセールスのスタッフがちゃんと機能しているかという、すべてをこの2番で見るということですね、この感じですよ。

委員 結構大変だと思います。ポートセールスをやるのって。これをできる人がいるかないかで、全然違うと思います。

会社を結構左右するような気がするんですけど。

委員 そこはまさに管理者が任せたい部分なはずなので、それはやっぱり1の方に入れて、ポートセールスの項目で、ポートセールス要員はいますかみたいな、そう書けば良いんじゃないですか。

委員 そうですね。それでも良いですね。

経営資源がちゃんと揃っていないと。私は結構大変だと思いますね。任されたら、悩むと思いますね。

委員 ほとんど人的資源のことだと思うので、それを項目を立てて、人的資源はいますかで、○か×で、それで採点したら良いんじゃないでしょうか。

委員 そこは、相談もされるんじゃないですか。

議長 それでは、今のご意見、いかに会社として広島港をセールスしていくかという、営業していくか、あるいは整え方といったところをお聞きするような項目をもう一つ設けて、具体的こと、埠頭群の運営の効率化とか、あるいは、貨物の目標設定と集荷といったことを2にするということで、具体的な文言については、事務局に考えていただき、修正するというにしたいと思います。

委員 修正したものは、拝見できますか。

議長 はい。再度、各委員の方にご意見をいただきます。

委員 お願いします。

議長 それでは、資料4ですが、いかがでしょうか、資料1、2、3も含めて、相互に関係がありますので、ご意見等はございませんでしょうか。

委員 議論が遡ってしまうんですけれども、貸付料の話でちょっと気になったのが、資料1の16ページの県の責めに帰すべき事由による場合っていうのに繋がってくるんですが。

貸付料を3年間設定しますよね。そこで、経営状況を判断したときに、そもそも貸付料が高すぎたというふうになると、県の責めに帰すべき事由ということになりかねませんので、そこをどういうふうにお考えになるのかということとは、検討された方が良いかなと思います。

私も、コンテナに関しては専門家ではないので、目標の25万というのがどれぐらいの規模かというのを把握してなかったんですけれど、お聞きすると、相当な、結構無理している数字なんですよね。そもそも、その設定が間違ってた、そこから想定した貸付料が高すぎて、経営が悪化しているということになると、県の責めに帰すべき事由になるんじゃないかなと、そう考えますよね。

具体的にこの要項を変えるとかどうかという話ではないですが、そこはもう少しお考えになられた方が良いかと。

事務局 最近の貨物動向といたしましては、広島港の場合はだいたい22万から23万TEUぐらいで推移しているところなんですけれど、リーマンショックの時は20万を切るまで落ちてますし、その辺りはわれわれ非常に悩ましいと思ってる所なんです。

ですので、とても10年間は考えられないなというのがまず一つあるのと、31年度に25万としているのは、29年度からずっと25万で行くというのではなくて、目標値なんですけれども、なぜ31年度に25万かという、実は海田のコンテナターミナルで、新しくガントリークレーンの整備をするんです。ガントリークレーンの整備をするということは、当然貨物が増えるから、整備を追加でやるわけなので、その理屈と合うためには、一定程度の貨物量の増が期待されないといけないというところがあるので、そこを25万で設定させていただいているところがございます。

従いまして、3年間は、そこでさせていただきたいというところなんです。

ただ、10年間の見通しを立てるとというのは、非常に、危険性が高いので、ある程度高くした貸付料を設定すると、それこそ破たんする可能性もありますので、そこは3年間の状況を見ながら、次を一定程度の期間でどうして行くかということをもたまた考えて行こうということで、ある意味、苦肉の策のところもあります。

ただ、おっしゃったご意見は、よく理解しておりますので、運営会社にとって、高すぎる目標にならないということも、我々としてもよく理解しているところでございますので。

委員 途中でも見直しをできるということに、一応なってるんですね。

事務局 そうですね。

議長 いわゆる行政が目的とし、目標としている数値の意味合いと、それを経営するという形でやるのでは、ちょっと意味合いが違ってくると思うんですね。

達成できないかもしれないけれども、とりあえず、これくらいの目標を設定したいという、若干、精神論的な目標設定を行政の場合はせざるを得ないとして、する場合もありますので、それをそのまま持ち込んで、経営目標にしてしまうと、それこそ、県がそういうふう目標設定しろって言われたからせざるを得なかったみたいな形になってくると、さっきの議論として。

委員 賃料がもうそれ以下だと失格ですので、そこが経営上、やっぱり経営判断のときにどうしても、これ以下になってしまうともう失格だから、これ以上に設定しなければならない、これは払わなければならないということになると、やっぱり経営を一番苦しめているのは貸付料だという議論につながりかねませんので。

委員 実際ペナルティがないので、約束を下回ってもそれを罰せられるということはおそらくないです。

委員 貸付料が原因と言われて、それがどうなるかは分かりませんよ、そうなる結局、約束を守られなかったことの損失を県が補償するということになりますので、それは逆ですよ。それだと本末転倒になりますので、そこはなかなか。

委員 それは、補償があったら頑張らないので、本来はないはずなんです。

委員 だから、そこは気を付けられた方が。貸付料の最低限を切れば失格となっているところが原因じゃないかということに持って行かれると、結構、そうい

うふうに持って行って、損失は県の損害賠償でまかなっていくと。

議長 例えば、プレゼンテーションをやるときに、貨物の取扱目標が25万を下回っていてもいいんですかね。

少なくとも、貸付料の話はともかくとして、これは、当然払うものとして、31年度に25万というこの方向性に考えている貨物取扱量の見込みがそれにマッチしていなくとも、しなくてはいかんということではないと。

事務局 はい。25万よりも低い目標が出てきたから、失格になるものではございません。

委員 県としては、計画よりも貸付料ですよ。

議長 そうすると貸付料との関係がどうなっているかというところで、貸付料は色々経費の話もあるから、単純に貨物取扱量と比例するものではないと思うんですけれどもね、そここのところは確かにちょっと注意する必要があるかなと思いますね。

県の目標そのものがおかしかったんだという議論になると、かえって責任が不明確になってしまうということですね。

議長 それでは、時間も残り少なくなってまいりましたので、今日の議論をまとめさせていただきます。

一つは、申請要項のところで計画の変更といったところを少し書き込んでおく必要があるんじゃないかということ。

もう一つは、利用者ニーズの把握といった点をもう少し、はっきりとこれをどういうふうにやっていくのかという点を少しきちんと書いて、表に出していただきたいということ。

それから、港湾施設のセールスですね、セールスに関する取り組み方というのを基本的事項の中にひとつ入れるということ。

これが主な変更、修正したらいかがでしょうか、ということですが。この三点でよろしいでしょうか。

それでは、この議論を踏まえまして、今後、事務局に修正案を作っていて、その過程で各委員の先生方にご意見をいただきながら、作っていただきまして、最終的な修正案の細部については、私、部会長に一任をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

各委員 (各委員から意見・質問なし。)

議 長 ご同意いただいたということで、そういう形でまとめさせていただきたいと思
います。それでは、終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたしま
す。

事 務 局 ありがとうございました。
本日ご審議いただきました、申請要項と審査基準の公表スケジュールについ
て、ご説明いたします。
まず、6月10日に開催されます広島県議会建設委員会において、報告を行
う予定でございます。続いて、広島県ホームページに掲載しまして、広く県民
の皆さまに公表いたします。
なお、第2回部会につきましては、9月の下旬を予定しておりますので、ご
協力のほど、よろしくお願いいたします。
最後に、閉会にあたりまして、広島県土木建築局港湾振興課長の村田よりご
挨拶申し上げます。

港 湾 振 興 課 長 委員の皆さま方には、長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、
本当にありがとうございました。いただきましたご意見は、いずれも非常に貴
重なものだったものと認識しております。
今後も、平成29年の4月の港湾運営会社のスタートに向けまして、頑張って
まいりたいと思っておりますので、委員の皆さま方の引き続きのご支援をよ
ろしくお願いしたいと思います。本日は、どうもありがとうございました。

閉会 12:10

7 会議資料

- 資料1 国際拠点港湾広島港港湾運営会社申請要項(案)
- 資料2 国際拠点港湾広島港港湾運営会社申請要項(管理業務説明資料)(案)
- 資料3 国際拠点港湾広島港港湾運営会社指定申請書作成の手引き(案)
- 資料4 国際拠点港湾広島港港湾運営会社審査基準(案)

- 参考1 広島県広島港地方港湾審議会議決結果
- 参考2 広島県広島港地方港湾審議会出島地区・海田地区コンテナターミナル
港湾運営会社選定審査部会設置要綱
- 参考3 株式会社ひろしま港湾管理センターの概要