

令和4年度 包括外部監査結果報告書

（「広島県みなと・空港振興プラン2021」における『みなと振興』に関連する事業
（港湾特別整備事業費特別会計含む。）に係る財務事務の執行及び経営管理について）

広島県包括外部監査人
安部 貴之

目 次

第1 外部監査の概要	1
1 外部監査の種類	1
2 選定した特定の事件（監査のテーマ）	1
3 特定の事件を選定した理由	1
4 監査対象期間	2
5 監査対象機関	2
6 監査の実施期間	2
7 補助者の氏名及び資格	2
8 利害関係	3
第2 外部監査の方法	3
1 監査に対する取組み方針	3
2 監査の要点	4
3 主な監査手続	6
第3 監査の結果について	6
1 指摘，意見及びその他	6
2 数値について	7
3 略語，略称	7
第4 本外部監査の監査結果及び監査手続の概要	8
1 監査結果の一覧	8
2 監査のプロセス	26
第5 対象事業の概要	28
1 港湾事業について	28
2 漁港事業について	29
3 海岸事業について	31
4 特別会計	32
第6 広島県の港湾・漁港の概要	35
1 港湾・漁港の一覧	35
2 利用状況	36
3 主要な港湾・漁港の概要	41
4 組織及び人員体制	48

5	港湾・漁港に係る各種計画	51
6	課題・問題点（福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定）	56
7	問題点（県ホームページでの紹介ページのリンク切れ）	57
8	意見	58
第7	広島県みなと・空港振興プラン2021	58
1	概要	58
2	計画期間	59
3	前プランの評価	59
4	プランの方針	61
5	実施計画	61
6	成果目標	67
7	課題・問題点（前プランの評価・検証が不十分である）	69
8	課題・問題点（計画期間内の進捗管理に係る情報開示について）	69
9	課題・問題点（放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった）	70
10	指摘及び意見	71
第8	決算	72
1	広島県の損益の状況	72
第9	広島県港湾特別整備事業費特別会計	74
1	概要	74
2	会計処理の概要	75
3	港湾特別会計に係る規則等	79
4	問題点（必要な規則改正がなされていない）	79
5	指摘	80
第10	過年度の包括外部監査における指摘・意見に対する措置状況の検討	80
1	過年度の包括外部監査における指摘・意見に対する措置状況	81
2	課題・問題点（過年度措置状況に関する書類の廃棄・未保存）	95
3	指摘	96
第11	広島県港湾特別整備事業費特別会計の現状と現状を踏まえた課題	97
1	特別会計の決算の概況	97
2	債務の状況	100
3	土地造成の状況	101

4	令和4年度以降の収支見通し	102
5	課題・問題点（事業実施期間を通じた予算実績差異分析の必要性和情報開示）	103
6	課題・問題点（機能債事業の地区別収支の必要性）	104
7	課題・問題点（臨海債事業の地区別収支の必要性）	105
8	指摘及び意見	105
第12	財産	106
1	財産管理簿の概況	106
2	港湾台帳	107
3	漁港台帳	108
4	県有財産管理簿	108
5	統一的な基準に基づく財務書類における固定資産一覧表	108
6	課題・問題点（港湾台帳の記載漏れ）	109
7	課題・問題点（漁港台帳の記載漏れ）	110
8	課題・問題点（港湾台帳等と固定資産一覧表との整合性確認）	111
9	課題（固定資産一覧表が有効活用されていない）	111
10	施設の修繕	112
11	現場視察（厳島港－①宮島口旅客ターミナル）	116
12	課題・問題点（宮島口ターミナル埋立地の資産計上の有無について）	117
13	現場視察（厳島港－②宮島栈橋）	117
14	現場視察（草津漁港）	119
15	現場視察（はつかいち大橋）	119
16	現場視察（宇品港）	119
17	現場視察（広島港湾振興事務所）	119
18	問題点（「動産」又は「物品（備品）」などの実査の証跡の不備）	119
19	課題・問題点（備品の範囲が明確になっていない）	120
20	問題点（備品の計上漏れ）	121
21	課題・問題点（宮島栈橋の老朽化対応）	122
22	指摘、意見及びその他	123
第13	委託契約（本庁分）及び指定管理	126
1	概要	126

2 委託契約（本庁分）	126
3 指定管理	127
4 課題・問題点（観音マリーナの建物の所有関係について）	131
5 意見	132
第14 港湾運営会社	132
1 概要	132
2 港湾運営会社の選定手続	132
3 契約及びその後の変更契約	133
4 事業の状況	134
5 課題・問題点（修繕費用の分担の現状が契約書に明確に定められていない）	135
6 課題・問題点（港湾運営会社制度導入の効果検証が十分なされていない）	135
7 課題（次期貸付料設定時の外部要因の影響の評価について）	136
8 指摘及び意見	136
第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）	137
1 概要	137
2 調査方法	137
3 課題・問題点（参加者数が少ない入札が多数ある）	139
4 課題・問題点（同種の案件を分割して1号随意契約としている）	140
5 課題・問題点（関連の薄い事業を追加する変更契約を実施している）	140
6 課題（指名競争入札の落札者が固定化している）	142
7 課題（当初契約時におけるランニングコストの考慮）	143
8 課題・問題点（荷役機械に係る港湾運営会社との修繕費用の分担）	143
9 指摘及び意見	143
第16 整備事業	145
1 広島県みなと・空港振興プラン2021における整備事業	145
2 厳島港の整備事業	145
3 臨港道路廿日市草津線の整備状況	147
4 課題（宮島口旅客ターミナルに係る会計検査院の指摘について）	150
5 課題・問題点（整備計画の進捗状況に係る情報開示）	151
6 課題（臨港道路廿日市草津線第Ⅰ期工事の予算の設定について）	151
7 意見	152

第17 防災・BCP	153
1 BCPの概要	153
2 県管理港湾・漁港でのBCP策定状況	155
3 主要3港湾（広島港，福山港，尾道糸崎港）の港湾BCPの内容	155
4 主要3港湾のBCP訓練の実施状況	160
5 課題・問題点（港湾BCP訓練の内容について）	160
6 課題・問題点（実施した訓練の結果を踏まえた検証が不十分である）	160
7 問題点（非常用電源その他資機材の確保について）	161
8 課題・問題点（厳島港のBCP又は災害時の対応マニュアルの整備）	161
9 意見	162
第18 放置艇対策	164
1 放置艇解消のための基本方針（平成30年3月）	164
2 基本方針に基づく取組の推移	166
3 放置艇対策の見直し（令和4年度）	168
4 課題・問題点（放置艇基本方針の見直し時期について）	171
5 意見	172
第19 システム	173
1 港湾振興課・港湾漁港整備課で使用しているシステムの概要	173
2 課題（作業ログが残されていない）	174
3 意見	174
第20 料金	175
1 料金の概要	175
2 債権の概要	175
3 港湾施設の貸付料及び新型コロナウイルスによる影響	176
4 課題（港湾施設の貸付料及び新型コロナウイルスによる影響）	176
5 臨港道路の利用料	177
6 福山港国際コンテナターミナルの電気料金過少請求	177
7 課題・問題点（福山港国際コンテナターミナルの電気料金過少請求）	178
8 意見	179
第21 消費税税務申告	180
1 消費税の概要	180

2	消費税法の特例	180
3	仕入税額控除	184
4	課題・問題点（仕入税額控除の算定方法の優劣の検討の有無が不明）	185
5	課題・問題点（帳簿や請求書等が税法で求められる期間保存されていない）	186
6	課題・問題点（消費税申告の修正）	188
7	指摘，意見及びその他	190
第22	株式会社ひろしま港湾管理センター	191
1	概要	191
2	役員数，従業員数，組織	193
3	主な事業	194
4	経営計画と業績	195
5	企業統治	197
6	課題・問題点（海外向けの情報発信）	197
7	課題・問題点（近年の外部要因の影響を踏まえた計画・目標の見直し）	198
8	意見	199
第23	決算（ひろしま港湾）	199
1	損益の状況	199
2	財産の状況	202
3	課題・問題点（貯蔵品の評価方法について）	204
4	課題（最終仕入原価法を適用することの検討について）	205
5	課題（具体的な資金の活用方針がない）	206
6	課題（配当等の資金還元策が検討されていない）	207
7	指摘及び意見	208
第24	財産（ひろしま港湾）	209
1	概要	209
2	県有施設及び県有物品の帰属と管理	209
3	自社所有の固定資産管理	210
4	棚卸資産	211
5	現場視察（観音マリーナ）	211
6	現場視察（出島コンテナターミナル）	212
7	現場視察（本社）	212

8 課題・問題点（自社所有固定資産の实地棚卸について）	213
9 問題点（リース資産の減価償却方法が明示されていない）	213
10 課題・問題点（固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない）	213
11 問題点（除却資産に係る注記誤り）	214
12 課題・問題点（リース資産台帳の削除漏れ）	214
13 課題・問題点（県有備品の管理について）	215
14 問題点（県有備品へのシール貼付漏れ）	217
15 問題点（一括償却資産の固定資産台帳記帳漏れ）	217
16 指摘及び意見	218
第25 債権回収（ひろしま港湾）	219
1 概要	219
2 徴収・回収規程制定の経緯	220
3 債権回収の現状	220
4 課題・問題点（回収業務の手続に係る規程内容が柔軟性を欠く）	221
5 課題・問題点（指定管理業務以外の債権回収に係る規程がない）	221
6 意見	222
第26 委託・工事等契約（ひろしま港湾）	222
1 調査の概要	222
2 委託・工事等契約に関する社内規程，書式	222
3 個別の入札等手続（令和3年度）の概要	224
4 問題点（契約書ひな形の内容の不備，不足がみられる）	225
5 課題・問題点（一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる）	225
6 問題点（仕様書と契約書との齟齬）	226
7 指摘及び意見	226
第27 システム（ひろしま港湾）	227
1 ひろしま港湾で使用しているシステムの概要	227
第28 防災・BCP（ひろしま港湾）	228
1 対応体制の整備状況	228
2 課題・問題点（港湾BCPの改善のための関係機関との連携）	229
3 意見	229
第29 包括外部監査の県全体への活用方法の検討	230

1 検討の経緯	230
2 チェックリストの作成方法案	231
3 チェックリストの活用案	233
4 チェックリスト作成方法例	234
5 チェックリスト参考例	251
第30 総括.....	257
巻末別添資料.....	259
(別添1) 広島県文書等管理規則 別表 (第7条関係)	259

第1 外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法252条の37第1項に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件（監査のテーマ）

「広島県みなど・空港振興プラン2021」における『みなど振興』に関連する事業（港湾特別整備事業費特別会計含む。）に係る財務事務の執行及び経営管理について

3 特定の事件を選定した理由

広島県は、穏やかな瀬戸内海に面し、厳島神社や原爆ドームなど観光スポットも多い。国際拠点港湾1港、重要港湾3港を有し、年間船舶乗降人員数、プレジャーボート隻数などで全国1位となるなど、港湾は県にとって重要な施設である。また、県の主要産業である自動車や製鉄などの事業や県民の日常生活における輸入品等が海運に支えられているため、災害等により港湾に損害が生じた場合の県民生活に与える影響も大きい。

港湾の整備・運営には、事業の性質上、多額の費用を要するため、財政に与える影響も大きい。そのため、事業の妥当性を定期的に検討するとともに、予算の執行には効率性、経済性が強く求められる。また、保有資産の金額的重要性も高いことから、資産管理が重要であり、施設の長寿命化や維持管理コストの平準化を図る必要もあるため、保守・修繕の計画も重要である。

県では、港湾事業の効率的・経済的な事業運営のため、「広島県みなど振興プラン」を平成24年1月に策定した。その後、平成28年3月には、これまでの港湾分野での取組みに加え、新たに漁港分野と空港分野の取組内容を盛り込んだ次期計画「広島県みなど・空港振興プラン2016」を策定し、港湾・漁港の整備や活性化を進めてきた。また、令和3年3月には、次期計画の後継である「広島県みなど・空港振興プラン2021」を策定し、令和3年度から当該プランに基づいた取組みを行っている。

これらの計画の中で、民間的経営手法の拡大を積極的に進め、平成23年の港湾法改正により創設された港湾運営会社制度（港湾運営の民営化）を、広島港出島地区・海田地区のコンテナターミナルに導入した。具体的には、平成29年4月から平成39年3月までの10年間を対象に、県や民間企業などが共同で設立した株式会社に港湾運営会社制度を通じて港湾運営に関する業務を一元的に委託している。その港湾運営は令和4年3月でちょうど5年の節目を迎えた。

これらの状況を踏まえ、令和3年度までの取組みを総括するとともに、今後のあり方を検討することが、今後の事業をより効果的なものにする上で重要であると判断した。

また、広島県は水産資源に恵まれた瀬戸内海に面していることから、牡蠣の養殖で全国1位となるなど、漁業も盛んに行われている。利用範囲が全国的な草津港を始めとして多くの漁港があり、広島県にとって重要な施設である。

県では、「広島県みなと・空港振興プラン2021」において、『みなと振興』の中で、港湾に係る事業と漁港に係る事業を一つのプランとして取組んでいる。そのため、本外部監査においても両事業を切り離すのではなく、一体的に確認する意義が高いと判断した。

以上より、令和4年度の包括外部監査において、県の港湾事業及び漁港事業に係る財務事務の執行及び経営管理の状況を具体的に把握して問題点を洗い出し、改善点を提示することは有意義である。また、それらの事業が県財政に与える影響は非常に大きいため、効果的・効率的になされているか否かについては県民の関心も高いものと考えられる。そのため、合規性のみならず有効性・効率性・経済性の観点から総合的に検証することに意義があると判断し、監査対象事件として選定した。

4 監査対象期間

原則として、令和3年度（令和3年4月1日から令和4年3月31日）を対象とし、必要に応じて現年度及び過年度も対象とした。

5 監査対象機関

土木建築局（港湾振興課，港湾漁港整備課）

土木建築局の港湾・漁港事業に関連する地方機関

株式会社ひろしま港湾管理センター

6 監査の実施期間

令和4年6月6日から令和5年1月10日まで

よって、令和5年1月11日以後に生じた事象については、報告書へ反映していない。

7 補助者の氏名及び資格

車元晋 弁護士

松浦隆敏 税理士

大野知彦 公認会計士

石橋祥英 公認会計士

8 利害関係

包括外部監査人及び補助者は、いずれも本件監査対象とした事件（テーマ）について地方自治法252条の29の規定に定める利害関係はない。

第2 外部監査の方法

1 監査に対する取組み方針

包括外部監査制度は、過年度の事業を対象として監査を行う仕組みであるため、進行年度を対象に行う監査のように、適時に助言・指導することで、問題の発生自体を未然に防止することはできず、往々にして、修正のきかない過去の事象に対する単なる指摘となりがちである。そのため、進行年度を対象として実施される監査と比較して、監査される側が必要な情報を提供するインセンティブが働きにくい。

この点、外部監査制度は、地方公共団体が地方自治法2条14項（住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げる）、及び、同15項（組織及び運営の合理化）の趣旨を達成できるように助言・指導していくことが期待されているところ、過去の問題を指摘するだけではこの趣旨を実現することはできない。過去の問題を将来に生かす指摘を行うことで、初めてよりよい事業運営に寄与できるのである。

過去の問題を将来に生かすためには、その発生原因を探求して根本的な原因を特定することが必要であるが、そのためには、監査対象局や団体からの協力が不可欠である。すなわち、必要な情報が開示されない中で問題の原因を探求しても正しい根本原因には結び付かず、誤った原因を特定したがゆえに、不十分な解決となり、本質的な改善に繋がらない。

こういった考えから、包括外部監査を有効活用して、将来の事業運営をより良いものとするという同一の目標を、監査の初期段階で対象局及び団体と共有するとともに、監査人としては、根本原因を可能な限り特定することと、過去の問題を将来にどのように生かせるかを考えることを念頭に監査を行った。

また、複数年にわたり包括外部監査に関わってきた気付きとして、外部監査で抽出された問題は、対象局や団体だけの問題ではなく、県の他の部局なども同様の問題を抱えている可能性が高いと感じた。

包括外部監査をより効果的なものとしていくためには、対象局・団体の改善を図るだけでなく、対象局・団体で抽出された問題について、対象以外の部局などにおいても同様の問題がないかを検討する機会にしていくことが必要である。

そのため、対象局・団体以外の部局などにおいても問題の抽出や改善が行える方法としてどのようなものが考えられるかについても意識した。

2 監査の要点

主として以下のような観点から監査を行った。

(1) 合規性，経済性，効率性，有効性

財務事務の執行及び事業の管理が法令その他の規定に従っているか（合規性），無駄な経費を掛けていないか，または財源確保に努めているか（経済性），同じ費用でより大きな成果が得られないか，または成果に対して最少の費用で事業が執行されているか（効率性），目的に見合った成果が表れているか（有効性）という観点から監査を行った。

(2) 財務状況

- ① 法令，広島県の条例・規則，地方公会計マニュアル等の指針に準拠した会計処理及び開示ができているか
- ② 株式会社ひろしま港湾管理センターについては，企業会計基準，会社計算規則等に従った会計処理及び開示ができているか
- ③ 公共の福祉と経済性の観点から，健全に運営されているか

(3) 計画

- ① 計画の内容や設定目標，期限等が具体的に設定されているか
- ② 計画期間中の進捗状況の確認がなされているか，進捗状況を踏まえた見直しが適切になされているか
- ③ 前期の計画の検証が十分になされ，検証内容が次期の計画に反映されているか

(4) 広島県港湾特別整備事業費特別会計

- ① 過年度の包括外部監査の指摘・意見への対応が適切にとられているか
- ② 赤字事業（該当があれば）に対する赤字縮小に向けた取り組みが十分とられているか
- ③ 事業の採算性に係る県民への情報開示が必要な単位でかつ適時になされているか
- ④ 資金不足への対応策が合理的かつ実現可能なものとなっているか

(5) 財産

- ① 港湾施設の老朽化の現状把握が十分か
- ② 保有財産の管理が規程通りに実施されているか
- ③ 網羅的な固定資産及び貯蔵品の把握は出来ているか
- ④ 不要な余剰資産を抱えていないか

- ⑤ 減損の検討は適宜適切に実施しているか
 - ⑥ 遊休財産の有効活用を図っているか
- (6) 契約
- ① 契約締結までの手続が法令や県の定める要領，手引等に従っているか
 - ② 入札，随意契約，プロポーザル方式等，当該方法を採用した根拠が適切か
 - ③ 不適切な再委託がなされていないか
 - ④ 予定価格が適切に積算されているか
 - ⑤ 見積合わせの場合，参加者の選択，参加者数は適切か
 - ⑥ 契約完了後，契約条件にしたがって完了したか否かを検査しているか
 - ⑦ 必要に応じて現地調査や証憑の確認をしているか
 - ⑧ 出資法人につき，契約手続（特に契約相手方の選定から契約締結まで）につき，法令や法人内部規程等に照らして問題がないか
- (7) 整備事業
- ① 契約締結（変更契約含む）の手続が法令や県の定める要領，手引等に従っているか
 - ② 契約締結（変更契約含む）に係る施工業者との協議記録が適切に管理されているか
 - ③ 工事の進捗管理が適切に行われ，情報が適時に収集できているか
 - ④ 進捗状況と今後の見通しについて，適切な情報開示がなされているか
- (8) 情報システム
- ① 業務システムに係るセキュリティ等の I T 全般統制¹が適切に整備・運用されているか
 - ② システム障害に係る対策は取られているか
- (9) 消費税税務申告
- ① 消費税の税務申告が適切に行われているか
 - ② 消費税の納税額を最少にする申告方法が選択されているか
- (10) 債権管理
- ① 債権管理に係る規程が整備されているか
 - ② 債権管理に係る規程の内容や運用に問題はないか

¹ I T 全般統制とは，I T システムを用いた業務処理を有効に機能させるような仕組みやルールのことであり，具体的には，システムの保守や安全性の確保，セキュリティ対策などの運用業務のことを言う。

③ 滞納債権につき適切な対応がなされているか

(11) 料金

① 法令、要領その他の基準、規程に準拠しているか

② 受益者負担の観点からも妥当な料金設定となっているか

(12) 防災・BCP・放置艇対策

① 緊急時対応は適切に整備されているか

② 計画に基づく訓練等が適切に実施されているか

③ 取組の進捗状況の確認や見直しが適切になされているか

④ PDCAサイクルによる取組の見直しや改善がなされているか

3 主な監査手続

実施した主な監査手続は次のとおりである。なお、監査手続の適用にあたっては効率的な監査を実施するという観点から、重要と判断したものに限定し、原則として試査²により行った。

(1) 予備調査

関連資料を入手、分析するとともに、質問により、事業の現状と課題を把握した。

(2) 本監査

予備調査の結果に基づき、「2 監査の要点」について、以下の手続を実施した。

① 関連法令・条例・規則、予算書、事業に関する各種管理資料・意思決定資料その他必要書類の閲覧・分析、証憑との突合

② 担当部署に対してヒアリング及び関連書類の調査・分析等

③ 現場視察及び現地調査

④ その他必要と認めた監査手続

第3 監査の結果について

1 指摘、意見及びその他

監査の過程で発見された個別検出事項については、「指摘」、「意見」、「その他」に分けており、それらは以下の判断基準によった。

² 試査とは、特定の監査手続の実施に際して監査対象となる母集団からその一部の項目を抽出し、それに対して監査手続を実施することをいう。

区分	根拠規定	根拠条文	監査上の判断基準
指摘	監査の結果	地方自治法 第252条の 37第5項	違法（法令、条例、規則等の違反） 不当（法令等の実質的な違反とは言えないが、 ① 行為の目的が、その法令等の予定するものとは別のものである。 ② 法令等の運用の仕方が不十分である、又は不適切である。 ③ 社会通念上、適切でないもの）
意見	監査の結果に関する報告に添えて提出する意見	地方自治法 第252条の 38第2項	違法または不当なもの以外で、組織及び運営の合理化や、より経済的、効率的、効果的な事業となるよう、改善や検討が望まれる
その他	—	—	事案が監査対象年度に含まれない・監査対象局・団体を超えているもの、又は、指摘や意見とまでは言えないもののうち、今後事業を取組む上で、有意義と監査人が判断したもの

また、指摘や意見などの前提となった課題や問題点を「課題」「問題点」として記載した。指摘や意見などにあたっては、可能な限りその原因を探求して根本原因を探るとともに、考えられる改善策の例示に努めた。

2 数値について

報告書の数値は端数を切捨て又は四捨五入して表示していることがあるため、合計が一致しない場合がある。

3 略語、略称

県	・・・	広島県
自治法	・・・	地方自治法
施行令	・・・	地方自治法施行令
県土木建築局	・・・	広島県土木建築局
ひろしま港湾	・・・	株式会社ひろしま港湾管理センター
振興プラン	・・・	広島県みなと・空港振興プラン2021
振興事務所	・・・	広島港湾振興事務所
観音マリーナ	・・・	広島観音マリーナ

第4 本外部監査の監査結果及び監査手続の概要

1 監査結果の一覧

(1) 指摘や意見などの件数

本外部監査の指摘及び意見などの件数は次のとおりである。

区分	指摘	意見	その他	合計
広島県土木建築局	14件	28件	3件	45件
株式会社ひろしま港湾管理センター	7件	13件	0件	20件
合計	21件	41件	3件	65件

(2) 指摘及び意見などの一覧

本外部監査の指摘及び意見などの一覧は次のとおり。

監査の結果（概要）		
項目	概要	頁
第6 広島県の港湾・漁港の概要		35
【意見】福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定	福山港及び尾道糸崎港について長期構想は策定されていない。 しかし、広島港の港湾計画改訂（平成31年3月）において、長期構想で取りまとめた広島港の将来像等を基礎に改訂がなされたように、港湾計画の改訂において、長期的視野（概ね30年後）に立った構想・ビジョンを前提にすることは重要である。 したがって、福山港及び尾道糸崎港についても、将来の港湾計画の改訂時には、長期構想を策定すべきである。	56
【意見】県ホームページでの紹介ページのリンク切れ	県ホームページの「広島県の港湾」ページからのリンクのうち、広島港と尾道糸崎港のリンク先が無効となっている。 県のホームページの港湾の紹介は、港の広報の重要部分であり、主要港である広島港及び尾道糸崎港のリンク先が切れたままの状態では問題である。	57
第7 広島県みなと・空港振興プラン2021		58
【意見】振興プランの前プランの評価	振興プランの冒頭に書かれた前プランの評価には、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、その原因への言及	69

監査の結果（概要）		
価・検証が不十分	<p>がない。また、前プランで設定していた優先度ランクごとの達成状況が記載されておらず、ランク設定の意義があったのか十分検証できない。</p> <p>前期プランで予定どおり実施できなかった事柄の原因分析をし、改善方法を考え、次期プランに生かすというPDCAサイクルを回すことが、次期プランの改善につながると考えられる。次期プランで振興プラン（現行）を評価する際には、ランク毎の評価を意識した上で、実施箇所ごとの進捗結果、特に振興プラン（現行）中に実施予定であったにもかかわらずできなかったものの原因を分析し、次期プランに生かすべきである。</p>	
【指摘】計画期間内の進捗管理に係る情報開示について	<p>振興プラン（現行）の整備事業について、計画期間内（令和3年度から令和7年度までの5年間）の各整備事業の具体的な実施時期は明示されていない。また、前プランの計画期間内に完了していない整備計画につき、前プランの計画期間満了前に事業の遅延が公表されたものはないが、具体的な実施時期を公表しておらず、対外的には計画期間が満了しない限り遅延ではないとの認識になってしまうことが、原因の一つと考えられる。</p> <p>重要性の高い事業については、スケジュールの延長などの情報を適時に公表すべきである。また、現状の公表資料については、各事業を規模により区分した表や工事期間で区分した表を追加したり、進捗率を記載したりするなど、県民がより事業の進捗状況を実感できるような説明をすべきである。また、県民への事業の見える化の推進のため、今後の具体的なスケジュールについても、同様の区分により公表するなどし、県民への情報開示の充実を図っていただけることを期待したい。</p>	69
【意見】放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった	<p>振興プランの【具体的な取組】の一つとして放置艇対策の着実な推進を挙げ、その中で「放置艇解消のための基本方針」の策定に触れているが、同基本方針は振興プラン策定時点で目標達成が危惧される状況があったため、基本方針の目標達成が困難である可能性を振興プランの中で考慮すべきであった。</p>	70
第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計		74

監査の結果（概要）		
【指摘】必要な規則改正がなされていない	<p>広島県公有財産管理規則を改正する場合、改正の影響を受ける特例規則も同時に改正すべきであるにもかかわらず改正を行わず、規則間の規定の齟齬が放置されていたことは問題である。規則の改廃に際しては、関連する規則との整合性を確認し、後者についても改廃等の適切な対応が同時になされることが必要不可欠である。</p>	79
第10 過年度の包括外部監査における指摘・意見に対する措置状況の検討		80
【指摘】過年度措置状況に関する書類が廃棄・未保存	<p>過去の外部監査からの指摘・意見を受けて検討した内容やその判断過程などの考え方の根底になる書類が破棄されていた。また、指摘・意見を受けて整備した手続きに係る証跡が残っていなかった。</p> <p>これらの書類は考え方の根底になる資料であり、同様の取引自体がなくなるまでは継続して保存したり、マニュアルや作業手順書の中での引継ぎ事項としたりするなどし、申し送りできる体制を構築すべきである。また、検討過程を第三者が確認できるよう証跡を残すべきである。</p>	95
第11 広島県港湾特別整備事業費特別会計の現状と現状を踏まえた課題		97
【指摘】事業実施期間を通じた予算実績差異分析の必要性和情報開示	<p>港湾特別会計の臨海債事業の情報開示につき、現在県が公表している資料では、土地の整備及び売却に係る今後の具体的なスケジュールが明示されておらず、収支についても、直近の決算額と現時点での将来見込額の記載のみで、総事業費の見積額がどのように推移してきたかを把握することができない。</p> <p>この点、県民は、各事業につき、事業開始時点の見積総事業費がいくらで、どのようなスケジュールで実施する計画であるか、また、それらがその後、いくらの見積りになり、スケジュールがどのように変更されているのか、結果としていくらで事業費でいつ完成したのかを流れとして知りたいと思われる。</p> <p>そのため、総事業費の推移が把握できるよう、前年度見積額などとの差異を明示するとともに、差異の要因を開示すべきである。</p>	103

監査の結果（概要）		
	<p>加えて、今後の事業スケジュールについても、県民がより具体的に把握できるように、事業ごとの具体的なスケジュールを明示するなど、情報開示の充実を検討していただきたい。</p>	
【意見】地区別収支の必要性(機能債事業)	<p>港湾特別会計の機能債事業については地区別収支管理がなされていない。</p> <p>地区別収支情報は、資源投入の選択と集中の判断をより客観的・具体的に議論する材料となるため、機能債事業全体の採算性向上のためにも、地区ごとの収支分析は必要である。</p> <p>地区別収支管理を積極的に取り入れ、公表することが望まれる。</p>	104
【意見】地区別収支の必要性(臨海債事業)	<p>港湾特別会計の臨海債事業については地区別収支管理がなされているが、内部使用目的であり、公表数値として整理がされていないため、公表には至っていない。</p> <p>臨海債事業は機能債事業のように拠点単位的意思決定しかできないものではなく、事業の性質上、より地区別の収支が重要な情報となっている。</p> <p>そのため、内部使用目的としている現状の資料の整理を進め、地区別収支の積極的な公表が望まれる。</p>	105
第12 財産		106
【指摘】港湾台帳の記載漏れ	<p>港湾台帳に事業費の記載がされていないもの又は不明とされているものが多数存在した。</p> <p>港湾台帳は県全体の県有財産の状況についての情報開示や、統一的な基準による財務書類の作成基礎資料として利用されるもので、港湾台帳の網羅的な事業費の記載は、網羅的で正確な情報公開を担保するとともに、県全体の作業圧縮にも資する。</p> <p>また、記載漏れによる詳細不明については、人為的ミスによる情報の欠落であり、再発防止に努めるべきである。</p>	109
【指摘】漁港台帳の記載漏れ	<p>漁港台帳でも建設又は取得金額の項目について記載されていないもの又は不明とされているものが多数存在した。その原因としては、上記港湾台帳と同様である。</p> <p>不明資産の取得金額の改めての評価、及び、再発防止に努めるべきである。</p>	110

監査の結果（概要）		
【意見】各台帳と固定資産一覧表との整合性未確認	<p>財政課で作成されている固定資産一覧表と、港湾振興課で管理されている港湾台帳及び漁港台帳の整合性が保たれていない。</p> <p>財政課では、毎年、港湾施設等の異動状況について港湾振興課に確認を行い、その回答を以て固定資産一覧表を更新しているものの、両者の網羅的な照合作業等を行われていなかった。</p> <p>いわゆる一方通行の確認又はフローベースのみでの確認ではなく、情報提供側が提供先作成の固定資産一覧表をチェックするなど、双方向かつストックベースでの網羅的な確認が求められる。</p>	111
【意見】固定資産一覧表が有効活用されていない	<p>固定資産一覧表につき、現時点では県土木建築局等においては、具体的な計画を含めて、有効活用されている実態はなかった。</p> <p>固定資産台帳の整備目的には、公共施設マネジメント等への活用などが例示されており、将来的には、耐用年数等のデータを充実させ、効率的な施設の維持修繕等に活用を図ることなどが想定されている。</p> <p>上述の通り固定資産台帳が適正に作成されていない場合には、このような趣旨に基づく利用方法も不可能であり、利用した場合には誤った判断を招くおそれがある。固定資産台帳を作成する趣旨を理解し、県として有効な活用ができるようにすべきである。</p>	111
【その他】老朽化対策に遅れが生じた際の検討について	<p>県のいずれの施設についても修繕に遅れはなく、その点では老朽化対策の問題は認められなかったが、老朽化対策の遅れは起こり得ることである。その際は、通常の事業の遅れとは別の観点での検討が必要になる。老朽化対策は災害防止の観点も含まれているため、老朽化対策の遅れに伴う災害発生リスクの分析を行い、そのリスクに応じて事業の遅れの解消に取り組む必要がある。</p>	112
【その他】宮島口ターミナル埋立地の資産計上	<p>宮島口の旅客ターミナルの下は県が埋め立てた土地であり、県所有の土地となる。当該埋立て地は現に資産を管理している課が管理する港湾台帳への登録は不要であるが、県の固定資産台帳を管理する財政課への報告なども行われていなかった。その結果、財政課の保管する固定資産台帳一覧等に記載されていない。</p>	117

監査の結果（概要）		
	<p>台帳登録漏れの主要因の一つは、現に資産を管理している課と、固定資産台帳を管理する課との情報共有不足と考えられるが、まずは、現に資産を管理する課の台帳に記載されない資産にどのようなものがあるかを整理することが重要である。その上で、それらの資産の取得・除却などの情報を財政課と共有するルールを明確にし、情報共有を密にすることで、漏れのない資産管理を行うことが望まれる。</p>	
【指摘】「動産」又は「物品（備品）」などの実査の証跡の不備	<p>振興事務所にて「動産」又は「物品（備品）」などの実査状況を確認したところ、実査の証跡等は残されていなかった。実施の結果や不一致の内容や確認状況、責任の所在等を明らかにするためにも、「動産」又は「物品（備品）」などの実査を行った場合には、確認を行った日時や担当者、確認した資産等について、証跡を残す必要がある。</p>	119
【指摘】備品の範囲が明確になっていない	<p>振興事務所において備品台帳に登録されていない小型標識灯が保管されていた。</p> <p>当該標識灯は過去に工事を発注した際に、受託した業者が工事に必要な資産として購入し、契約に基づき工事完了後に県が取得したものであった。</p> <p>同じ標識灯を県が独自に購入した場合には、備品台帳に登録されるにもかかわらず、工事の付随品として取得した場合は備品台帳への登録はされない。同種同類の県有資産にもかかわらず、取得形態によって管理方法等が異なるのは適切ではない。工事の付随品として取得した備品などについても、明確な基準を設けて、備品台帳に登録し、同様の管理を行う必要がある。なお、基準を設ける際は、どのような場合に登録を要し、金額等をどのように入力するのか、具体的に明示する必要がある。</p>	120
【指摘】備品の計上漏れ	<p>福山港の水防倉庫を視察した際に、取得金額が10万円以上であると想定される防災資材（フロートやオイルフェンス）が存在していたが、備品台帳には登録されていなかった。</p> <p>県は指摘を受け、備品としての登録が漏れていることが判明したため、取得時期及び取得金額等について調査を実施しており、確認ができ次第、備品</p>	121

監査の結果（概要）		
	台帳に登録する旨，報告を受けている。単純なミスではあるが，同様のミスが生じないように，基準を周知徹底する必要がある。	
【意見】宮島 栈橋の老朽 化対応	<p>厳島港（胡町地区）の宮島1号～3号栈橋はいずれも昭和50年代に設置されて以降40年以上が経過し老朽化が進んでいることは否めない。</p> <p>厳島港は地方港湾（県管理）ではあるものの，利用者数が全国1位で，県内有数の観光地である。施設損壊時の利用者への直接的な被害，県全体のブランドへの影響の大きさも考慮すると，早期の修繕等の対応が必要である。G7広島サミットの開催も控えていることから，予定通り早期の修繕等を実施していただきたい。</p>	122
第13 委託契約（本庁分）及び指定管理		126
【意見】観音 マリーナの 建物の所有 関係について	<p>観音マリーナを非公募で選定している理由として，主要な施設であるクラブハウス，給油・修理施設などを現指定管理者（ひろしま港湾）が所有している点を挙げているが，県の管理施設内に第三者所有の建築物があることは，本来適切な状態とはいえない。</p> <p>権利関係を明確にした上で，次期の指定管理者選定時に引き続き非公募でひろしま港湾を選定するのであれば，上記のクラブハウス等の権利関係以外の理由に基づき行うべきである。</p>	131
第14 港湾運営会社		132
【指摘】修繕 費用の分担 の現状が契 約書に明確 に定められ ていない	<p>港湾運営会社に係る県とひろしま港湾との契約上，貸付施設の維持及び1件当たりの設計金額が2,500万円（消費税込）未満の修繕は維持修繕としてひろしま港湾が負担するとされているところ，海田ガントリークレーン2号の構造点検業務が2,500万円未満の額となっているにもかかわらず，県（振興事務所）が業者に発注し費用負担している。</p> <p>申請要領への記載にかかわらず，契約上の権利義務は契約書に記載するのが原則であり，申請要領に記載されただけでは契約上の権利義務が発生するのかが不明確である。既存の荷役機械の大規模修繕や更新を県が実施するのであれば，契約書上も，これらを県の負担で行うことを明記すべきである。</p>	135

監査の結果（概要）		
【意見】港湾運営会社制度導入の効果検証が十分なされていない	<p>県は現時点で港湾運営会社制度導入の効果検証を行っていない。</p> <p>貸付期間が終了する令和9年度末を見据え、例えば貸付期間（10年間）の前半5年間の港湾運営会社導入の効果を検証するなど、貸付期間中の制度改善や、期間満了後に同制度継続の適否及び内容等を検討し、現時点から港湾運営会社制度導入の効果を検証することが必要である。</p>	135
【意見】次期貸付料設定時の外部要因の影響の評価について	<p>令和2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、取扱貨物数が大幅に減少するなどの影響が発生した。その後現在までに、ロシアによるウクライナ侵攻、上海のロックダウン等、取扱貨物数に影響を与えうる外部要因が複数発生している。</p> <p>現在設定されている貸付料は令和4年度までである。今後の貸付料の設定にあたり、様々な外部要因が新たに発生する中、事前に貸付料設定に織り込み済の事情と、「社会経済情勢の急激な変化」に該当するものとを明確に区別しておくことが、これまで以上に重要となる。</p>	136
第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）		137
【意見】参加者数が少ない入札が多数ある	<p>いずれの地方機関においても、1者のみ入札など、入札者数が少ない案件が多数みられる。入札手続を取った意味が乏しくなり、望ましくない。</p> <p>県が現在実施している対策を含め、引き続き、参加者数を増やすための取組が必要である。</p>	139
【指摘】同種の案件を分割して1号随意契約としている	<p>令和3年度の契約で、同じ地域で実施する同種の委託業務5件を、近接した時期に、随意契約により、同一の業者に発注している。1件当たりの契約額はいずれも100万円未満であるが、5件の契約額合計は100万円を優に超える。</p> <p>過去の実績から、令和3年度も複数回の業務が実施され、総契約額が100万円を超えることが予想されたにもかかわらず、複数の100万円以下の随意契約について1号を理由に実施するのは妥当ではない。</p>	140
【指摘】関連の薄い事業を追加する変更契約を	<p>振興事務所の「国際拠点港湾広島港江波地区港湾海岸保全施設整備事業に伴う調査設計業務委託」の変更契約がなされているところ、用地測量に係る変更につき、令和3年度までに完了させる必要のある測量調査の発注手続き</p>	140

監査の結果（概要）		
実施している	<p>が漏れていることが判明したが、別個発注する時間的余裕がないため、変更契約により当初契約の受注業者に一緒に依頼したとのことであった。</p> <p>しかし、本来事前に対応可能であった発注手続きが漏れていることが判明し緊急対応が必要となった事業につき、発注漏れとなっていた事実や原因を明らかにすることなく、関連の薄い事業へ、変更契約により追加するのは、近年出された公共工事の執行に関する通知により緩和された変更基準を前提に考えたとしても適切ではない。</p>	
【意見】変更契約の位置付けについて	<p>上記変更契約以外を含め、変更契約の位置づけ、具体的には、当初の契約で予定していなかった業務を発注する場合は別個の契約によるのが原則である（変更契約は変更基準を満たす場合に例外的に認められる）ことを改めて意識する必要があると考える。</p>	140
【意見】指名競争入札の落札者が固定化している	<p>振興事務所の「広島港の水門・陸閘開閉等業務」につき、1地区（江田島地区、江田島市と随意契約）を除く6つの地区では指名競争入札により業者を選定しているが、指名競争入札手続では、発注する地区に近い地域の業者を指名しており、6地区それぞれにおいて、直近3回の指名業者はほぼ同一であった。そして、入札の結果落札した業者は、直近3回、6地区でそれぞれ同一の業者となっていた。</p> <p>指名競争入札で業者を選定するのであれば、業務の内容や事情にかかわらず、競争性を持たせることが必要で、例えば、指名業者を増やす、変更するといった、競争性を持たせるための工夫がなされていないのは問題といわざるを得ない。</p>	142
【意見】当初契約時におけるランニングコストの考慮	<p>荷役機械（ガントリークレーン）の保守点検・修繕に係る契約について、機械の特殊性、製品保証及び技術面等から、当該荷役機械を製造・設置した業者に依頼する必要があるとして、施行令167条の2第1項2号を理由に随意契約としている。</p> <p>機械の特殊性等の事情から当該機械の製造・設置をした業者のみ保守点検・修繕を依頼できないのであれば、将来の荷役機械の新設・入替時に、設</p>	143

監査の結果（概要）		
	置後の保守点検等の費用を考慮しての業者選定，具体的には，契約の方法の中で設置後のランニングコストを考慮するなどの対応をすべきである。	
第16 整備事業		145
【意見】宮島口旅客ターミナルに係る会計検査院の指摘について	<p>令和元年度に完成した宮島口の旅客ターミナルの整備事業につき，令和4年11月に会計検査院から，国から補助金を過大に受給しているとの指摘を受けた。</p> <p>過大受給の原因は，補助の対象となるバリアフリー部分の床面積の集計を誤ったことであるが，本件補助金申請のように，日常的でない複雑かつ特殊な案件については，上長によるチェックに先立ち，別担当者が作成担当者と同様の作業を再実施するとともに，情報の共有を図るなどの対応が必要である。</p>	150
【意見】整備計画の進捗状況に係る情報開示	<p>港湾の整備計画について，振興プランでは，令和3年度から令和7年度の事業費の総額のみが開示され，各整備計画の具体的な実施年度及び個別予算については一切開示されていない。そのため，工事範囲が変更になってもそのような影響が開示されることはなく，最終結果だけ辻褄が合わされてしまうと，県民は問題が生じていてもその状況を一切把握することができないこととなってしまう。</p> <p>港湾の社会的重要性，影響が広範にわたることを鑑みると，県民への情報開示という観点から，各整備計画単位の見積りについても最低限の情報は開示することが望ましい。</p>	151
【意見】予算見積りに必要な調査の実施時期について	<p>臨港道路廿日市草津線の第Ⅰ期工事について，事業開始時の総事業予算と実績額との比較を行った結果，大きな差異が生じていた。見積りに必要な専門家による調査実施前に，当該予算を作成する必要があったためとのことであるが，当該予算を基に国に対して整備計画を提出していた。</p> <p>今後の課題として，事業開始時の総事業予算を用いた資料提出や事業判断を行う際は，実施する調査などの前倒しの必要性を検討すべきである点を，今一度意識していただきたい。</p>	151
第17 防災・BCP		153

監査の結果（概要）		
【意見】港湾BCP訓練の内容について	<p>主要3港湾の港湾BCPの訓練内容について、BCPで示された訓練のうち特定の種類（情報伝達訓練）しか実施されていないこと、令和3年度実施の訓練について尾道糸崎港・福山港の合同訓練では「震度6弱の地震」とされている以外の具体的な危機的事象は示されていない点は問題である。</p> <p>県は、主要3港湾の港湾管理者として、各港のBCP協議会と連携し、訓練の充実を図る必要がある。</p>	160
【意見】実施した訓練の結果を踏まえた検証が不十分である	<p>主要3港湾のBCP訓練（令和3年度情報伝達訓練）の結果について、情報伝達の結果のとりまとめがない（尾道糸崎港・福山港）、あるいは結果はとりまとめられているが、訓練の結果浮かび上がった課題の有無・内容についての記載がない（広島港）。</p> <p>各港の港湾BCPでは、訓練等を通じて課題の提出を行い、協議会においてPDCAサイクルに基づき、計画の見直し・改善を行い、その結果を協議会に報告するとされているが、かかるPDCAサイクルによる改善の取組みが不十分と考えられる。</p> <p>主要3港湾の港湾管理者たる県は、各港のBCP協議会と共に検証を踏まえた改善の取組を進めるべきである。</p>	160
【意見】非常用電源その他資機材の確保	<p>令和3年度実施の尾道糸崎港・福山港の合同訓練において、BCP協議会事務局において非常用電源が確保されていることが前提となっているが、非常用電源を保有している県の施設はなく、発災時には業者に手配することになるとのことで、訓練が想定している前提と齟齬が生じている。</p> <p>電源が確保されなければ、上記のメールの送受信ができないことその他、発災後の各種対応に支障が生じることが予想される。また、電気以外にも、必要な資機材が調達できるかの再確認も必要と考える。</p> <p>資機材が確保できるよう対策を講じておくことは、国交省の港湾BCPガイドラインも要請するところであり、この点対策が必要である。</p>	161
【意見】厳島港のBCP又は災害時の対応マニ	<p>厳島港につき、港湾BCPや災害時の対応マニュアルは策定されていない。</p>	161

監査の結果（概要）		
マニュアルの整備	<p>厳島港は、地方港湾ではあるものの、船舶乗降人員数は全国1位で、橋がない厳島にとって、船舶は、対岸（本州側）との間の唯一かつ必要不可欠な交通手段である。</p> <p>災害発生時に厳島港の事業が継続できない場合の産業や島民の生活への影響が非常に大きいものとなることが想定されることから、県が港湾管理者である港湾のうち、BCP策定が未了のものの中で、策定の優先順位が高く、かつ効果も高いと考えられる。</p> <p>そのため、厳島港においても、早期に港湾BCPを策定することが望ましい。予算等の問題で早期のBCP策定が難しい場合には、当面の対応として、現在の関係機関との災害対応の枠組みも生かし、被害想定や回復目標を共有の上での災害時の対応マニュアルの策定や関係機関との協議体の構築（実質的にBCPに近い対応を行いうるもの）の整備が必要と考える。</p>	
第18 放置艇対策		164
【意見】放置艇基本方針の見直し時期について	<p>放置艇基本方針の見直しは令和4年度に行われている。新型コロナウイルス感染拡大防止のための行動制限などが行われ、収束の時期も見通せない状況であったことから、やむを得ない面もあったものと考えられるものの、取組期間中の進捗状況からは、見直しの公表時期が遅かったのではないかと疑念が残る。</p> <p>今後も新型コロナウイルスの状況は予断を許さないものの、放置艇対策の進捗の現状を反映させるため、また県民への適時開示の観点から、より早期の取組の見直しを検討するとともに、目標期限を再び変更することがないよう、可能な限りの方策を尽くし、期限までの完了を目指して、現在の取組みを一層加速していただきたい。</p>	171
第19 システム		173
【意見】作業ログの記録について	<p>システム上で入力や削除等の作業をした場合には、点検者等の記入欄はあるが、担当者が分かる状態での作業ログ等は残されていないとのことであった。</p>	174

監査の結果（概要）		
	誤った作業等を実施した場合等に備えるため、担当者が分かる状態でのログ等を記録することも検討すべきである。	
第20 料金		175
【意見】 港湾施設の貸付料及び新型コロナウイルスによる影響	<p>ひろしま港湾に対する港湾施設の貸付料に関して、臨時に令和2年度の貸付料の減額を行っているが、新型コロナウイルスの影響は不可避の事象であり、やむを得ない面もあったと考えられる。</p> <p>一方で、近年は災害等も頻発しており、今後も世界情勢の急激な変化が生じる可能性は高いため、社会経済情勢の急激な変化が生じた際に迅速に対応するためにも、今回の経験を生かし、次回以降の契約の際には、損失の補填等を行う場合の具体的な基準等を明確に定めることを検討することが望まれる。</p>	176
【意見】 福山港国際コンテナターミナルの電気料金過少請求	<p>福山港国際コンテナターミナルに設置されている冷凍・冷蔵貨物コンテナ用のコンセントの使用に係る電気料金に関して、ひろしま港湾が検針メーターの読取値をもとに使用者に請求する料金の算定方法を誤っていたため、県が本来請求すべき実際の使用料より過少に電気料金を請求していた。</p> <p>これに伴い発生した未請求額60,505千円について、県は利用者に不当利得の返還を請求、ひろしま港湾に損害賠償請求を行ったが、書類等が保存されていない期間があり、当該期間については誤請求の事実を確認することができないとし、県は当該損失を回収することができていない。ひろしま港湾の過失である以上、損害賠償請求権の除斥期間内であれば損失額を見積り、両者で協議の上で必要な請求を行うべきである。</p>	178
第21 消費税税務申告		180
【意見】 仕入税額控除額算定における計算方式の検討	仕入税額控除額の算定方法につき、個別対応方式と一括比例配分方式のいずれが有利かを検討した事実が不明であった。必要に応じて税務の専門家を関与させるなどして、いずれが有利かの検討を行い、有利な方を採用すべきである。	185

監査の結果（概要）		
	<p>なお、結果として個別対応方式が有利となった場合は、個別対応方式を採用することに伴う事務負担の増加についても考慮して計算方式の採用を決める必要がある点に留意する必要がある。</p>	
【指摘】消費税法に則した帳簿等の保存	<p>課税仕入れなどに関する帳簿及び請求書等が現行のルールでは5年間までの保存とされているが、消費税法では7年間の保存が求められているため、保存期間のルールを見直し、求められる期間適切に保存すべきである。</p>	186
【指摘】消費税法申告体制の整備について	<p>令和2年度の消費税法申告に関して申告の修正がなされていたが、当該申告誤りは申告書作成のダブルチェック体制が不十分であったことが原因と考えられる。</p> <p>消費税法申告書の作成に際し、過年度との比較・整合性検証のダブルチェックを加え、その証跡を残すべきである。</p>	188
【その他】消費税法申告に係る県全体での取組について	<p>消費税法申告業務に係る県全体での取り組みは特になく、各部署で個別対応している。</p> <p>この点、消費税法の申告業務は特殊かつ専門性も高いため、消費税法を熟知した担当者を県全体で配置し、当該担当者が県のすべての消費税法申告書を一元的にチェックする体制を設けることを検討していただきたい。なお、必要に応じて税務の専門家を関与させることも有効である。</p>	188
第22 株式会社ひろしま港湾管理センター		191
【意見】海外向けの情報発信	<p>ひろしま港湾は、YouTubeにチャンネルを開設しており、一般の方にも分かりやすいPR動画等を公開している。この中で英語の会社説明動画を公開しているが、映像自体は日本語の会社説明動画のものを流用しており、映像内で映し出される言葉等が日本語のまま、海外向けの映像となっていない。海外向けの動画を作成する以上、最低限映像内の重要な文字の下には英訳を入れる程度の改良を行うことが望ましい。</p>	197
【意見】近年の外部要因の影響を踏まえた計画・	<p>広島港のコンテナ貨物取扱量の目標に関するスローガン「NEXT10」について、新型コロナウイルス感染拡大をはじめとする近年の外部要因の影響</p>	198

監査の結果（概要）		
目標の見直し	を踏まえ、内容や達成目標時期の変更の要否につき、再検討の上、必要があれば見直しをすべきである。	
第23 決算（ひろしま港湾）		199
【指摘】貯蔵品の評価方法について	<p>計算書類注記の「重要な会計方針」において貯蔵品の評価方法は、「最終仕入原価法による原価法」によるとしているが、実際の評価方法は、最終仕入原価法と先入先出法の評価額に重要な差がないことを理由に、大部分が先入先出法に基づく評価額を使用していた。しかし、最終仕入原価法と先入先出法の評価額にいくらの差が生じており、重要な差となっていないことを確認した証跡が残されていなかった。</p> <p>異なる評価法に基づく評価額を使用する限りにおいては、每期必ず両者の評価額に重要な差がないことを確かめ、その証跡も残しておくべきである。なお、これを機会に各貯蔵品の評価方法を今一度整理することも効果的である。</p>	204
【意見】最終仕入原価法適用の可否検討	<p>棚卸資産の評価方法として最終仕入原価法を採用しているが、最終仕入原価法によると、取得原価とは乖離した金額で資産計上される棚卸資産が生じ得る。また、最終仕入時期から時間が経過した場合など、時価が大幅に下落した場合でも、その実態が反映されないこととなる。</p> <p>この点、大部分が外部に販売され、時価も大幅に変動するガソリン等についても、重要性の検討を行わず、無条件に最終仕入原価法を採用することは適切ではないため、最終仕入原価法適用の可否を適切に検討すべきである。</p>	205
【意見】具体的な投資計画の策定と余剰資金の運用方針の決定	<p>借入金を大きく上回る現金預金等を保有しているが、投資時期も含めた具体的な投資計画などが策定されておらず、必要保有資金と余剰資金との区分がされていない。</p> <p>外部要因の影響も踏まえた上で、将来的な新規事業も含めたより具体的な投資計画を策定するとともに、余剰資金の運用方針を検討することが望ましい。</p>	206

監査の結果（概要）		
【意見】配当政策の検討がされていない	配当政策に係る会社の方針が適切に検討されていない。配当方針を決めるための計画・検討をした上で、株主とも協議して配当政策を決定すべきではないか。	207
第24 財産（ひろしま港湾）		209
【意見】自社所有固定資産の实地棚卸	<p>経理規程では、毎期末又は随時に有形固定資産の現状につき調査し、その過不足・要修理の如何につき各カンパニーの会計責任者に報告しなければならないとされているにもかかわらず、実務では固定資産となっているものの異動の有無の把握に止まっている。</p> <p>この点、保有する固定資産が網羅的に固定資産台帳に記録されていることを確認するためには、固定資産の変動のみの把握ではなく、全件の实地棚卸が必要であり、定期的実施することが望ましい。</p>	213
【意見】リース資産の減価償却方法が明示されていない	経理規程において減価償却方法が規定されているが、リース資産に係る減価償却方法については記載がされていないため、明示することが望まれる。	213
【意見】固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない	経理規程において、固定資産につき資産種別（建物や工具器具備品など）で例示列挙されているが、耐用年数や金額を基準とした定義がされていなかった。耐用年数や金額を基準とした固定資産の判定は、会計処理上、重要な定義であるため、経理規程や細則等で明示することが望まれる。	213
【指摘】除却資産に係る注記誤り	<p>計算書類における貸借対照表に関する注記に記載されている、有形固定資産の減価償却累計額について、除却資産分を含めて記載する誤りがあった。</p> <p>正確な計算書類の作成を確実にするため、上長等による再計算・再突合の実施、計算書類作成フローチャート又はチェックリストの導入等により、再発防止に努める必要がある。</p>	214
【指摘】リース資産台帳の削除漏れ	リース資産台帳に削除を失念したものが記載され続け、結果として計算書類の貸借対照表注記に記載されている有形固定資産の減価償却累計額に誤りが認められる。	214

監査の結果（概要）		
	<p>削除失念は契約期間のトレースや契約書の確認により防げた明らかなミスである。</p> <p>また、再リースで当該資産を使用し続けているため、リース資産台帳に記載されているものがあつたが、再リースとなった時点でリース資産台帳から削除すべきではないかと思われる。</p> <p>リース契約終了時のリース資産台帳への反映方法を改めて整理するとともに、決算前にリース資産台帳にリースが終了した資産等が残されていないか再度確認する体制を整備すべきである。</p>	
【指摘】県有備品の管理について	<p>ひろしま港湾が管理している県有備品について、現物が確認できない資産が発見された。また、観音マリーナの現地視察の際に、県有備品であるにもかかわらず、県有備品一覧に記載のない資産が検出された。</p> <p>県有備品については、管理を委託されているものであり、県有備品一覧と現物とは一致している必要がある。県有備品一覧と現物の照合は異動のあつた場合だけでなく、全件実施し、不整合の生じない管理体制を構築する必要がある。</p>	215
【指摘】県有備品シール貼付漏れ	<p>県有備品については、県との契約において、一覧表を備え、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならない旨規定されているが、備品シール等の貼付がない資産が発見された。</p> <p>県有備品の定期的な棚卸時においてシールの貼付け漏れがないかを同時に検査する体制を設け、契約に沿った物品の管理を徹底する必要がある。</p>	217
【指摘】一括償却資産の取扱いが経理規程と整合していない	<p>ひろしま港湾では、一括償却資産を少額消耗工具器具備品費で費用処理し、固定資産台帳に記載していないが、経理規程では、「固定資産台帳には、正規の簿記の原則により生じた簿外資産も含めるものとする」と規定されている。</p> <p>一括償却資産が当該規程に該当すると考えられるが、経理規程に従った対応が取られていない。これを機会に今後の取扱いを整理し、経理規程に従った固定資産台帳の記帳を徹底する必要がある。</p>	217
第25 債権回収（ひろしま港湾）		219

監査の結果（概要）		
【意見】債権回収における迅速柔軟な対応	<p>徴収・回収規程において、未納者への対応につき、対応すべき時期が明確に規定されているがために、柔軟性を欠く面を否定できない。</p> <p>状況に応じて、時期を待たずに法的対応をすべき場合もあると考えられるため、県とも協議の上、例外的な対応をすべき場合もあることを、徴収・回収規程に規定の上、局内で周知すべきではないか。</p>	221
【意見】指定管理業務以外の債権回収に係る規定がない	<p>徴収・回収規程は、指定管理施設の利用料金・売掛金を対象としているが、指定管理業務以外のひろしま港湾の債権回収についても、徴収・回収規程と同様の規程を整備するなどの対応をすべきである。</p>	221
第26 委託・工事等契約（ひろしま港湾）		222
【指摘】契約書ひな形の内容の不備、不足	<p>ひろしま港湾では、契約書の雛形を用意しており（管理委託契約書／建設工事請負契約書）、契約相手とは同雛形を基礎に調整の上契約を締結している。</p> <p>しかし、同雛形を見ると、①契約相手方が反社会的勢力の場合に契約を解除等する旨の条項（いわゆる反社条項）がない（管理委託契約書）、②合意管轄の定めがない（管理委託契約書／建設工事請負契約書の双方）、との2点で問題が見られる。</p> <p>契約締結前に契約相手方が反社会的勢力でないことの確認をしていたとしても、契約締結後に問題が生じた場合などを手当するためには、管理委託契約書の中に反社条項を入れるべきである。また、契約相手方との間で紛争が生じ訴訟となる場合に備え、あらかじめ契約締結時に管轄の合意をしておくことが有益である。</p>	225
【意見】一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる	<p>一般競争入札手続を採用した契約において、1者のみが入札した案件が多数見られるが、参加者が1者のみでは、入札手続により十分に競争性を図ることができない。</p> <p>ひろしま港湾は、指定管理者や港湾運営会社などの事業を通じて、県との関わりが深いことから、同社の入札手続の結果が、県の契約に事実上影響す</p>	225

監査の結果（概要）		
	<p>る場合があるとの観点からも、一般競争入札への参加者を増やすことが重要である。</p>	
<p>【意見】仕様書と契約書との齟齬</p>	<p>業務委託契約の中で、業務の月毎の実施状況報告につき、仕様書では四半期ごとにとりまとめて報告、契約書では毎月報告と定めている案件があった。</p> <p>業務の実施状況の報告は、契約の履行状況の確認時期や委託料の支払時期に影響するものであるから、仕様書での記載と契約書での定めが異なっていることは適切ではない。</p>	226
<p>第28 防災・BCP（ひろしま港湾）</p>		<p>228</p>
<p>【意見】港湾BCPの改善のための関係機関との連携</p>	<p>広島港、福山港及び尾道糸崎港の港湾BCP（県が主導して策定）における訓練の種類、内容、研修の検証等に不十分な点が見られる。</p> <p>ひろしま港湾は、上記3港の管理において、指定管理者・港湾運営会社等の立場から重要な役割を担っており、訓練がより充実したものとなるよう、訓練への協力、改善意見を述べるなど、県や当該BCP協議会、その他関係機関と積極的に連携していく必要がある。</p>	229

2 監査のプロセス

概ね次のような経過で監査を実施した。

令和4年4月～5月 事前ヒアリング

6月6日 テーマ決定、包括外部監査実施計画提出

6月7日 対象部局に概要説明及び資料提供の依頼

7月～12月 対象部局からの回答、回答に対する質問、資料提供依頼のやりとり、事務所往査・現場視察の実施

令和5年1月 対象部局及び監査委員事務局に包括外部監査報告書案を提示

対象部局による事実関係の確認及びこれをふまえた修正

なお、対象局・団体への主な往査及び現場視察の具体的な実施状況は以下のとおり。

往査場所	事業	実施年月日	作業内容
出島地区国際コンテナターミナル	港湾運営会社	令和4年8月29日	施設の視察、現場事務所職員からのヒアリング、固定資産及び備品の調査
厳島港 宮島口・胡町地区	港湾整備事業	令和4年8月30日	施設の視察、整備事業の視察、現場事務所職員からのヒアリング
観音マリーナ	指定管理業務	令和4年9月7日	施設の視察、現場支配人からのヒアリング
草津漁港	漁港整備事業	令和4年9月7日	施設の視察、整備事業の視察、現場事務所職員からのヒアリング
広島はつかいち大橋	臨港道路整備事業	令和4年9月7日	整備事業の視察、整備事業担当職員からのヒアリング
廿日市船溜まり	放置艇対策事業	令和4年9月7日	放置艇の視察、県放置艇対策担当職員からのヒアリング
広島港宇品地区	岸壁改良・クルーズターミナル(仮称)建設事業 ふ頭再編改良事業	令和4年9月27日	施設の視察、整備事業の視察、現場事務所職員からのヒアリング
広島港出島地区	国際コンテナターミナル整備事業	令和4年9月27日	工事現場の視察、現場事務所職員からのヒアリング
広島港湾振興事務所	地方機関	令和4年9月28日	委託契約書の確認、固定資産及び備品の調査、事務所長などからのヒアリング
ポートパーク福山	指定管理業務	令和4年10月14日	施設の視察、現場責任者からのヒアリング
福山港 箕島・箕沖地区 原地区 鞆地区	港湾整備事業	令和4年10月14日	施設の視察、整備事業の視察、整備事業担当職員からのヒアリング、固定資産及び備品の調査（箕島水防倉庫）
尾道糸崎港 機織地区	港湾整備事業	令和4年10月14日	整備事業の視察、整備事業担当職員からのヒアリング
尾道糸崎港 山波地区	放置艇対策事業	令和4年10月14日	放置艇の視察、県放置艇対策担当職員からのヒアリング
(株)ひろしま港湾管理センター	港湾運営会社・ 出資法人	令和4年10月25日	マネジメントディスカッション、 本社の視察、現金実査、貯蔵品の調査

振興プランにおける優先度評価でAランクに位置付けられた整備事業実施箇所の視察・調査を中心としつつ、港湾については、国際拠点港湾の広島港、県管理の重要港湾である尾道糸崎港及び福山港、漁港については、第3種に指定されている草津漁港の視察・調査を行った。

第5 対象事業の概要

本監査の対象とした「広島県みなと・空港振興プラン2021」における『みなと振興』に関連する事業は、港湾事業と漁港事業で構成されている。

港には、港湾と漁港があるが、両者の区分及び各事業の概要は次のとおりである。

なお、両事業と海岸事業との区分は一般的には理解が難しいところであるため、概要については、海岸事業についても合わせて記載することとした。

1 港湾事業について

(1) 概要

港湾とは、天然の地形を利用、また人工的に外海と隔てるなどして風波の侵入を防ぎ、船舶の出入停泊、旅客の乗降、貨物の積卸しなどを安全・便利に行えるように設備した場所のことをいう。日本では古くから津(つ)、湊(みなと)、泊(とまり)などの語が用いられ、港湾は明治に入ってから作られた言葉であるが、港湾は港湾法の適用を受ける港を指し、漁港漁場整備法の適用を受ける漁港とは区別されている。

港湾は、国際戦略港湾³、国際拠点港湾⁴、重要港湾⁵、地方港湾⁶の4つに区分されており(港湾法2条2項)、港湾局又は地方公共団体が港湾管理者⁷となっている(同法2条1項)。

³ 「国際戦略港湾は、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾」(多賀谷一照著「詳解逐条解説港湾法(三訂版)」(第一法規)27頁)を指す。

⁴ 「国際拠点港湾は、国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾である。成長著しいアジア諸国等との間の国際海上コンテナ輸送網の拠点として、また、バルク貨物の輸出入の大宗を占める国際海上貨物輸送網の拠点として重要な役割を果たすことが求められるため、直轄港湾工事における費用負担において国際戦略港湾や重要港湾と異なる扱いをするほか、港湾運営に民の視点を導入する制度として港湾運営会社制度を導入することとしている。」(同書28頁)

⁵ 「重要港湾は、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾であり、国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、①低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点、②必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点、③国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点、④その他国の政策的な要請への対応、をその役割とするものである」(同書29頁)

⁶ 「地方港湾は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾以外の地方的利害・需要に対応する港湾を指す。」(同書29頁)

⁷ 「港湾を管理する者として、港湾法は独立した法人格である港湾局、地方公共団体(普通地方公共団体(県・市町村)若しくは特別地方公共団体(一部事務組合等))のいずれかであると定めている」(同書24頁)

これらの港湾の整備・維持・管理などを行う事業を港湾事業と呼んでおり、船舶の停泊、旅客の乗降及び貨物の荷役など物流拠点としての機能等の整備を目的としている。港湾事業は港湾法によって規制され、国土交通省が所管している。

(2) 事業遂行

港湾については、港湾管理者となっている県又は市町村が防波堤や岸壁などの港湾施設の整備を行っており、港湾の整備手法としては、県単独事業、国庫補助事業、国直轄事業などがある。

国直轄事業を除き、同一の施設を分担して共同で事業を実施することはなく、国直轄事業については、『国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾において一般交通の利便の増進、公害の発生の防止又は環境の整備を図り、避難港⁸において一般交通の利便の増進を図るため必要がある場合において国と港湾管理者の協議が調ったときは、国土交通大臣は、予算の範囲内で次に掲げる港湾工事を自らすることができる。』（同法52条1項）、とされている。

2 漁港事業について

(1) 概要

漁港とは、天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であって、農林水産大臣などにより指定されたものをいう（漁港漁場整備法2条）。

漁港は、第一種漁港、第二種漁港、第三種漁港、第四種漁港の4つに区分⁹されており（同法5条）、漁港の指定は、漁港漁場整備法6条に従い、関係地方公共団体からの意見聴取や、水産政策審議会の議を経るなどして行われている。

これらの漁港の整備・維持・管理などを行う事業を漁港事業と呼んでおり、漁船の停泊や漁獲物の陸揚げなど水産物流通の拠点としての機能等の整備を目的としている。漁港事業は漁港漁場整備法によって規制され、農林水産省が所管している。

⁸ 「避難港」とは、暴風雨に際し小型船舶が避難のため泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港湾で、政令で定めるものをいう。（港湾法2条9項）

⁹ 第三種漁港のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるものは、特定第三種漁港に区分されている（漁港漁場整備法19条の3第1項）。

(2) 事業遂行

漁港漁場整備事業は、漁港漁場整備法4条¹⁰において、国、地方公共団体又は水産業協同組合が施行する特定の事業とされており、多くは、県が主体となって漁港整備計画を立案し、事業効果を算定して事業計画案を作成している。また、事業遂行の段階や維持補修に関する段階においても市町村との連携と調整が行われている。

国直轄事業を除き、同一の漁港において、防波堤や岸壁などの漁港施設を分担して共同で事業を実施することはなく、水産物の安定供給上、特に重要な役割を果たす漁港の整備のみが国直轄事業により行われている。具体的には、漁港漁場整備法4条で規定されており、第三種漁港や第四種漁港の新築、増築などとされている。

¹⁰ 漁港漁場整備法4条

この法律で「漁港漁場整備事業」とは、次に掲げる事業で国、地方公共団体又は水産業協同組合が施行するものをいう。

- 一 漁港施設の新築、増築、改築、補修若しくは除却、漁港の区域内の土地の欠壊の防止又は漁港の区域内への土砂の流入の防止その他漁港の整備を図るための事業及びこれらの事業以外の事業で漁港における汚泥その他公害の原因となる物質のたい積の排除、汚濁水の浄化その他の公害防止のための事業
 - 二 優れた漁場として形成されるべき相当規模の水面において行う魚礁の設置、水産動植物の増殖場及び養殖場の造成その他水産動植物の増殖及び養殖を推進するための事業並びに漁場としての効用の低下している水面におけるその効用を回復するためのたい積物の除去その他漁場の保全のための事業
- 2 漁港漁場整備事業で国が施行するものは、前項第一号に掲げる事業にあつては第三種漁港又は第四種漁港に係るものに限り、同項第二号に掲げる事業にあつては次に掲げる要件のいずれにも該当する事業であつて政令で定めるものに限るものとする。
- 一 我が国の排他的経済水域において施行されるものであること。
 - 二 漁業法（昭和二十四年法律第二百六十七号）第十一条第二項第三号に規定する特定水産資源のうち、その数量その他の状況を勘案して、その保護及び増殖又は養殖のための措置を緊急に講ずる必要のあるものであつて、保護のための措置が講じられているものを対象とするものであること。
 - 三 その事業が施行されるべき海域において施行される場合に著しい効果があると認められるものであること。

区分	港湾		漁港	
主な目的	物流拠点としての機能		水産物の流通及び生産拠点としての機能	
所管	国土交通省		農林水産省	
適用法律	港湾法		漁港漁場整備法	
港	港湾	天然の地形を利用，また人工的に外海と隔てるなどして風波の侵入を防ぎ，船舶の出入停泊，旅客の乗降，貨物の積卸しなどを安全・便利に行えるように設備した場所のこと	漁港	天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であつて，農林水産大臣などにより指定されたもの
港の種類	国際戦略港湾	長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり，かつ，当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であつて，その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの	第一種漁港	その利用範囲が地元の漁業を主とするもの
	国際拠点港湾	国際戦略港湾以外の港湾であつて，国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの	第二種漁港	その利用範囲が第一種漁港よりも広く，第三種漁港に属しないもの
	重要港湾	国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であつて，海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの	第三種漁港	その利用範囲が全国的なもの
	地方港湾	国際戦略港湾，国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾	第四種漁港	離島その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの

3 海岸事業について

(1) 概要

海岸とは，陸が海と接する地帯のことをいう。一方，海岸保全施設は，都道府県知事により海岸保全区域として指定された区域内に設けられた堤防や護岸などとされており（海岸法2条），海岸保全については，都道府県知事が基本計画を策定して管理していくこととされている（同法2条の3，5条）。

なお，海岸保全区域の指定に関しては，港湾や漁港との管理区域の区分に際し協議が行われることとされており（同法4条），同じ海岸であっても，それぞれが明確に区分され，海岸の種類によって所管も国土交通省と農林水産省に分かれている。

これらの海岸を整備・維持・管理などを行う事業を海岸事業と呼んでいるが，海岸事業は，津波，高潮，波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護することなど

を目的としており（同法1条）、港湾整備を目的としている港湾整備事業とは目的を異にしている。

(2) 事業遂行

海岸の管理者は都道府県知事とされており、その施設の整備も都道府県知事が主体となって行われている。海岸保全施設の整備手法としては、県単独事業、国庫補助事業、国直轄事業などがあるが、国直轄事業を除き、同一の施設を分担して共同で事業を実施することはない。

また、国直轄事業については、『当該海岸保全施設が国土の保全上特に重要なものであると認められるときは、海岸管理者に代つて自ら当該海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事を施行することができる。』（海岸法6条1項¹¹）、とされている。

区分	港湾整備事業		海岸事業	
主な目的	港湾施設の整備		海岸の防護	
所管	国土交通省		国土交通省，農林水産省	
適用法律	港湾法		海岸法	
整備施設	港湾施設	水域施設，外郭施設，係留施設，臨港交通施設，荷さばき施設，旅客施設，等	海岸保全施設	堤防，突堤，護岸，胸壁，離岸堤，砂浜，等

4 特別会計

(1) 特別会計の必要性

県の会計は、毎会計年度における県の施策を網羅して通観できるよう、単一の会計（一般会計）で一体として経理することが、財政の健全性を確保する見地からは望ましいものとされている。これを予算単一の原則（単一会計主義）という。

¹¹ 海岸法6条1項

主務大臣は、次の各号の一に該当する場合において、当該海岸保全施設が国土の保全上特に重要なものであると認められるときは、海岸管理者に代つて自ら当該海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事を施行することができる。この場合においては、主務大臣は、あらかじめ当該海岸管理者の意見をきかなければならない。

- 一 海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事の規模が著しく大であるとき。
- 二 海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事が高度の技術を必要とするとき。
- 三 海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事が高度の機械力を使用して実施する必要があるとき。
- 四 海岸保全施設の新設、改良又は災害復旧に関する工事が都府県の区域の境界に係るとき。

しかしながら、県の行政活動が広範になり複雑化してくると、場合によっては、単一の会計では県の各個の事業の状況や資金の運営実績等が不明確となり、その事業や資金の運営に係る適切な経理が難しくなりかねない。このような場合には、特定の歳入と特定の歳出を一般会計と区分して経理することにより、特定の事業や資金運用の状況を明確化することが望ましい。このように、一般会計とは別に会計を設け、特定の収入と特定の歳出を一般会計と区分して経理する会計を特別会計という。

普通地方公共団体は条例によって、一般会計とは経理を別にする特別会計を設置することができる（自治法209条¹²）。

(2) 港湾事業における特別会計

普通地方公共団体が特別会計として区分すべき事業として、地方財政法6条¹³において『公営企業の経営』が挙げられている。具体的な事業は、地方財政法施行令46条¹⁴で規定されており、港湾事業に関連する事業としては、港湾整備事業（埋立事業並びに荷役機械、上屋、倉庫、貯木場及び船舶の離着岸を補助するための船舶を使用させる事業に限る。）及び宅地造成事業がある。

なお、普通地方公共団体が特別会計を設置する場合、条例でこれを設置しなければならないとされている（自治法209条第2項）。

¹² 地方自治法209条

普通地方公共団体の会計は、一般会計及び特別会計とする。

- 2 特別会計は、普通地方公共団体が特定の事業を行ない、その他特定の収入をもって特定の歳出に充て一般の歳入歳出と区分して経理する必要がある場合において、条例でこれを設置することができる。

¹³ 地方財政法6条

公営企業で政令で定めるものについては、その経理は、特別会計を設けてこれを行い、その経費は、その性質上当該公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費及び当該公営企業の性質上能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難と認められる経費を除き、当該企業の経営に伴う収入（第5条の規定による地方債による収入を含む。）をもってこれに充てなければならない。但し、災害その他特別の事由がある場合において議会の議決を経た時は、一般会計又は他の特別会計からの繰入による収入をもってこれに充てることができる。

¹⁴ 地方財政法施行令46条

法第6条の政令で定める公営企業は、次に掲げる事業とする。

- 七 港湾整備事業（埋立事業並びに荷役機械、上屋、倉庫、貯木場及び船舶の離着岸を補助するための船舶を使用させる事業に限る。）

- 十二 宅地造成事業

(3) 港湾整備特別会計

港湾整備特別会計の歴史は古く、国が施行する港湾整備事業などにつき、一般会計と区分して経理すると定めた、昭和36年公布の港湾整備特別会計法¹⁵に基づく特別会計である。

港湾の基本施設（岸壁、防波堤、航路等）に対し、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要なふ頭用地、上屋、荷役機械などを整備する港湾機能施設整備事業と、港湾物流の効率化に資するための流通施設用地や保管施設用地等の土地を臨海部に造成する臨海部土地造成事業を経理するために使用されている。

(4) 特別会計の独立採算制

公営企業で政令で定めるものについて、その経理は、特別会計として区分されることになるが、『その経費は、その性質上当該公営企業の経営に伴う収入をもつて充てることが適当でない経費及び当該公営企業の性質上能率的な経営を行なつてもなおその経営に伴う収入のみをもつて充てることが客観的に困難であると認められる経費を除き、当該企業の経営に伴う収入（第五条の規定による地方債による収入を含む。）をもつてこれに充てなければならない。』（地方財政法6条）とされている。

『災害その他特別の事由がある場合において議会の議決を経たときは、一般会計又は他の特別会計からの繰入による収入をもつてこれに充てることができる。』（同条）とされているものの、独立採算制を基本として経営することが求められている。

¹⁵ 港湾整備特別会計法1条

港湾整備緊急措置法（昭和三十六年法律第二十四号）第三条に規定する港湾整備五箇年計画の実施に伴い、港湾整備事業（同法第二条に規定する港湾整備事業をいう。以下同じ。）で国が施行するものに関する政府の経理を明確にするため、特別会計を設置し、一般会計と区分して経理する。

第6 広島県の港湾・漁港の概要

以下、「190頁」までは、広島県の港湾・漁港に関する内容を記載している。

1 港湾・漁港の一覧

(1) 港湾

令和2年4月時点において、広島県の港湾数は全国6位（44港）である。

以下の表（左側）の通り、このうち県が港湾管理者である港は、国際拠点港湾1港（広島港）、重要港湾（県管理）2港（尾道糸崎港、福山港）、地方港湾（県管理）24港である。

1 広島県の港湾一覧

国際拠点港湾		3	中浜港	14	御手洗港	重要港湾 (市管理)		6	波多見港
1	広島港	4	重井港	15	川尻港	1	呉港	7	奥の内港
		5	土生港	16	蒲刈港			8	大迫港
重要港湾 (県管理)		6	生口港	17	釣土田港	地方港湾 (市町管理)		9	袋の内港
1	尾道糸崎港	7	瀬戸田港	18	小用港			10	内海港
2	福山港	8	佐木港	19	鹿川港	1	阿伏兎港	11	大須港
地方港湾 (県管理)		9	忠海港	20	中田港	2	福田港	12	鹿田港
		10	竹原港	21	三高港	3	棕浦港	13	津久茂港
		11	鮎崎港	22	厳島港	4	吉悪港	14	鷺部矢の浦港
1	千年港	12	木江港	23	大竹港	5	小用港	15	安芸津港
2	横田港	13	大西港	24	須波港			16	大柿港

港湾数・・・全国第6位

出典：港湾管理者一覧表（国土交通省港湾局 R02.4.1）

①鹿児島県（131港） ②長崎県（104港） ③島根県（89港） ④香川県（67港） ⑤愛媛県（51港）
⑥広島県（44港） ⑥山口県（44港） ⑧北海道（41港） ⑧沖縄県（41港） ⑩岡山県（37港）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

(2) 漁港

以下の表の通り、広島県内には44の漁港がある。このうち県が管理に関与するものとして、第3種漁港（県管理（直轄））1港（草津）、第2種漁港（県管理（直轄））が4港（音戸、安浦、平、走）、同（県管理（委託））が8港（塩屋、地御前、倉橋、沖浦、吉和、豊島、横田、箱崎）、第1種漁港（県管理（委託））1港（五日市）がある。

1 広島県の漁港一覧

第3種					第1種						
1	草津				20	五日市	29	大地蔵	38	大町	
第2種					21	上ノ浜	30	原	39	干汐	
2	阿多田	8	深江	14	吉和	22	梅原	31	竹原	40	立花
3	玖波	9	柿浦	15	豊島	23	丸石	32	大芝北	41	串浜
4	塩屋	10	音戸	16	平	24	世上	33	大芝南	42	海老
5	地御前	11	安浦	17	横田	25	大屋	34	能地	43	泊
6	美能	12	倉橋	18	走	26	情島	35	須波	44	福山
7	畑	13	沖浦	19	箱崎	27	田原	36	西浦		
					28	長谷	37	鏡浦			

第3種: 利用範囲が全国的なもの
 第2種: 利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属さないもの
 第1種: 利用範囲が地元の漁場を種とするもの

: 市管理
 : 県管理(直轄)
 : 県管理(委託)

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

2 利用状況

(1) 港湾

① 船舶乗降人員数

令和元年の年間船舶乗降人員数をみると、厳島港が全国1位、広島港が全国8位となっている。特に厳島港の船舶乗降人員数は、2位以下を大きく引き離している。

15 年間船舶乗降人員数ランキング(令和元年)

(単位:人)

順位	港湾名	都道府県	人員
1	厳島港	広島県	9,395,251
2	鹿児島港	鹿児島県	5,991,367
3	桜島港	鹿児島県	3,240,052
4	高松港	香川県	2,804,744
5	博多港	福岡県	2,800,804
6	石垣港	沖縄県	2,747,453
7	長崎港	長崎県	2,407,557
8	広島港	広島県	2,069,625
9	神戸港	兵庫県	2,046,113
10	那覇港	沖縄県	1,971,533

※船舶乗降人員: 船舶の総トン数に関係なく、すべての船舶に対し、対象港湾に出入した乗降客数
 出典: 令和元年 港湾統計(年報) 国土交通省

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

② 入港船舶隻数

令和元年の年間入港船舶隻数をみると、県内の港が全国上位10港のうちの半分、5港を占めている。

16 年間入港船舶隻数ランキング(令和元年)

(単位:隻)

順位	港湾名	都道府県	隻数
1	土生港	広島県	64,174
2	厳島港	広島県	63,208
3	北九州港	福岡県	53,766
4	広島港	広島県	48,081
5	千葉港	千葉県	47,013
6	石垣港	沖縄県	45,995
7	鹿児島港	鹿児島県	44,893
8	尾道糸崎港	広島県	42,881
9	小用港(江田島市)	広島県	39,134
10	高松港	香川県	34,820

※入港船舶隻数：積載貨物、乗客の有無にかかわらず総トン数5トン以上の入港船舶で、対象船舶が対象水域に入り最初の港湾施設に到着したときの実績隻数。

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

出典:令和元年 港湾統計(年報) 国土交通省

クルーズ船の寄港実績は、近年増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度には激減した。

11 クルーズ船の寄港実績(広島港)

(単位:隻)

	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度
外航客船	12	17	11	25	38	41	40	50	0
日本客船	9	12	7	7	13	7	8	7	2
合計	21	29	18	32	51	48	48	57	2

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

③ 取扱貨物数等

港湾別の取扱貨物数は、令和元年の統計によると、鉄鉱石（輸入）等を扱う福山港が県内1位（全国19位）となっている。

2-1 県内港湾取扱貨物量（令和元年）

（単位：千トン）

全国順位 (前年)	港名	取扱貨物量			主な貨物
		A=B+C	一般 B	フェリー C	
19 (19)	福山港	40,686	40,623	64	鉄鉱石（輸入）
40 (40)	呉港	16,513	15,708	805	鉄鉱石（輸入）
48 (45)	広島港	14,131	11,756	2,375	完成自動車（輸出）
70 (65)	竹原港	7,008	2,328	4,679	フェリー貨物
78 (77)	土生港	5,087	30	5,057	フェリー貨物
81 (84)	鯉崎港	4,913	252	4,661	フェリー貨物
110 (109)	生口港	2,460		2,460	フェリー貨物
112 (118)	厳島港	2,157		2,157	フェリー貨物
113 (117)	尾道糸崎港	2,156	1,755	401	原木（輸入）
123 (122)	小用港（江田島）	1,605	2	1,602	フェリー貨物
127 (127)	大竹港	1,511	1,452	58	化学薬品（移入）
134 (130)	大西港	1,365	299	1,066	フェリー貨物

※四捨五入のため、合計値と各数値の計が一致しない場合もあります。

出典：港湾統計 調査港湾取扱貨物量順位表（国土交通省総合政策局）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

コンテナ取扱数は、令和2年（速報値）で見ると、広島港が全国13位、福山港が24位となっている。

3 コンテナ取扱貨物量ランキング（令和2年速報値）

（単位：TEU）

R2 順位	R1 順位	港湾名	コンテナ取扱貨物量				内貨コンテナ※ C
			A=B+C	B	出 入		
1	(1)	京浜【東京】港	4,747	4,260	1,985	2,275	487
2	(2)	京浜【横浜】港	2,662	2,412	1,280	1,132	249
3	(3)	阪神【神戸】港	2,647	2,040	1,082	959	607
4	(4)	名古屋港	2,471	2,302	1,209	1,093	169
5	(5)	阪神【大阪】港	2,359	2,059	941	1,119	299
6	(6)	博多港	961	832	407	425	129
7	(7)	那覇港	607	85	41	44	522
8	(8)	清水港	514	428	215	213	86
9	(9)	北九州港	473	413	213	200	60
10	(10)	苫小牧港	338	229	111	119	108
11	(11)	仙台塩釜港	270	168	85	83	102
12	(13)	新潟港	233	173	84	88	60
13	(12)	広島港	225	146	75	71	79
14	(14)	四日市港	211	175	93	82	36
15	(15)	水島港	177	130	68	62	47
24	(24)	福山港	75	68	33	36	7

※内貨コンテナ取扱貨物量には、国際フェリーコンテナ取扱貨物量も含まれている。

出典：我が国港湾における2020年のコンテナ取扱貨物量（速報値） 国土交通省港湾局

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

広島港、福山港及び大竹港のコンテナ貨物取扱量の近年の推移は以下の通りである。
令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で大幅に減少した。

4 コンテナ取扱貨物量の動向 ※純内貿除く

(単位：千TEU)

年	広島港		福山港	大竹港
	出島	海田		
平成23年	195	98	82	4
平成24年	180	99	79	2
平成25年	205	111	77	1
平成26年	225	109	83	3
平成27年	222	112	80	6
平成28年	255	119	75	7
平成29年	255	128	77	6
平成30年	276	130	83	7
令和元年	278	139	83	7
令和2年	224	126	75	6

出典：港湾統計（広島県土木建築局港湾漁港整備課）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

(2) 漁港

① 登録漁船数

広島県の登録漁船数（平成30年）は、以下の左側記載のとおり、全国24位である。
県内の漁港別のランキングは、右側記載のとおりである。

2 登録漁船数ランキング

全国県別ランキング

全国順位	県名	隻数
1	北海道	19,785
2	長崎県	13,239
3	岩手県	9,215
4	愛媛県	7,959
5	三重県	7,334
6	青森県	7,293
7	宮城県	7,264
8	山口県	5,919
9	熊本県	5,757
10	鹿児島	4,899
24	広島県	2,733

県内漁港別ランキング

県内順位	漁港名	隻数
1	走	343
2	倉橋	272
3	豊島	183
4	箱崎	172
5	吉和	115
6	深江	112
7	上ノ浜	105
8	横田	102
9	阿多田	101
10	柿浦	90

出典：漁港港勢の概要（H30年）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

② 県内魚種別漁獲量

広島県の漁獲量の特徴として、かきの生産量が多くを占めている(全国シェア:61%)。

4 県内魚種別漁獲量・県別かき生産量ランキング

魚種別漁獲量 (単位: t)			県別かき生産量 (単位: t)		
順位	品目	漁獲量	順位	都道府県名	生産量
1	養殖かき類	104,014	1	広島県	99,144
2	かたくちいわし	10,501	2	宮城県	21,406
3	のり	3,035	3	岡山県	12,166
4	しらす	1,674	4	兵庫県	7,361
5	まだい	606	5	岩手県	6,341
6	たこ類	298	6	北海道	4,075
7	くろだい	205	7	三重県	3,332
8	たちうお	179	8	福岡県	1,770
9	かれい類	118		全国計	161,646
10	その他いか類	106		広島県シェア	61%

広島県農林水産の動き(H30)

農林水産省:漁業養殖生産統計(R01)

(3) その他

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

① プレジャーボート隻数

広島県のプレジャーボート隻数は全国1位で、2位以下を大きく引き離している。

12 プレジャーボート隻数ランキング (平成30年度)

(単位:隻)		
順位	都道府県名	P B 総隻数 (隻)
1	広島県	14,307
2	岡山県	8,256
3	長崎県	7,441
4	兵庫県	7,421
5	神奈川県	7,212

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

出典:平成30年度プレジャーボート全国実態調査

② 放置艇数

放置艇数も全国1位である。県は放置艇の減少に向け取り組んでいるが、引き続き取り組みが必要な状況にある。

13 放置艇数の動向

放置艇数ランキング(H30)			県内放置艇数の推移	
順位	都道府県名	放置艇数 (隻)	年度	放置艇数 (隻)
1	広島県	10,687	H14	15,322
2	岡山県	5,217	H18	15,588
3	愛媛県	5,151	H22	11,903
4	大分県	4,252	H26	11,231
5	長崎県	3,115	H30	10,687

出典：平成30年度プレジャーボート全国実態調査

出典：
マリーナピーチ協会H14集計結果資料
平成26年30年度プレジャーボート全国実態調査

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

3 主要な港湾・漁港の概要

本項では、県が管理に関与する主要な港湾・漁港として、広島港（国際拠点港湾）、福山港及び尾道糸崎港（重要港湾）、厳島港（地方港湾、船舶乗降人数全国1位）、草津漁港（第3種漁港）を紹介する。

(1) 広島港（国際拠点港湾）

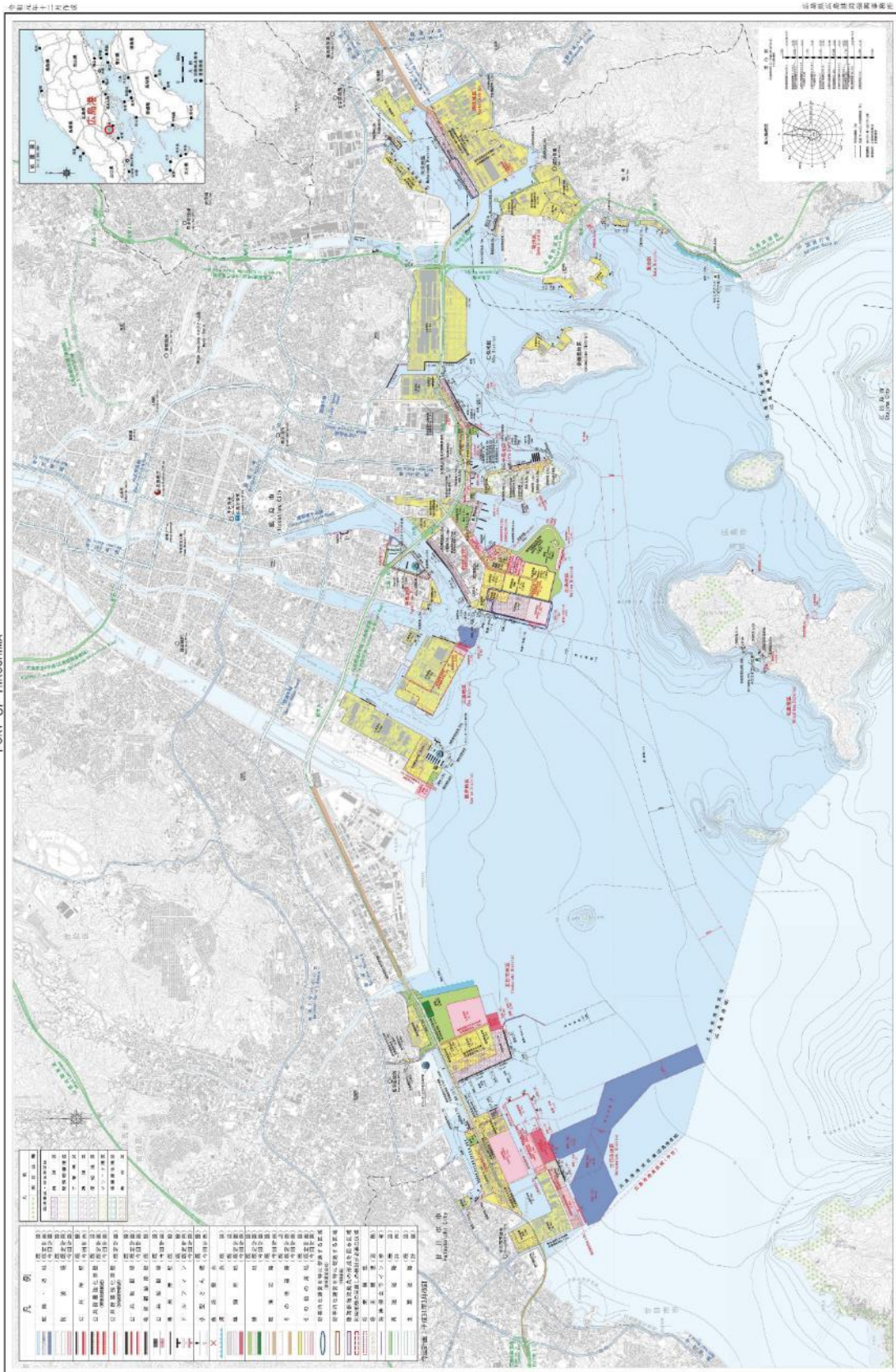
広島港は太田川のデルタに開かれた天然の良港であり、近代においても瀬戸内海における海上交通の要衝としての役割を果たしてきており、現在は、広島市を中心に2市2町を背後に抱える中四国地方の拠点的な港湾として、また、自動車産業を中心とする地域産業の海外との重要な窓口の役割を果たしている。

平成4年には特定重要港湾に指定され、平成23年3月の港湾法の改正により国際拠点港湾として、また中国地域のグローバルゲートウェイとして中国地域の拠点形成のための施設整備が期待されている。

整備状況については、昭和60年代以降、海田大橋や五日市地区における廃棄物処理場など生活環境面の改善、宇品内港地区における都市再開発などを進めており、出島地区に大型コンテナ船が寄港可能な岸壁2バースを平成元年に位置づけ、このうち1バース目を平成15年に供用開始、廿日市地区においては、LNGの安定的な供給を実現するため、航路・泊地の整備を実施し、平成28年1月に供用を開始している（県土木建築局港湾漁港整備課「広島県の港湾」平成30年4月発行）。

■ 広島港案内図 (<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/476870.pdf>)

広島港
PORT OF HIROSHIMA



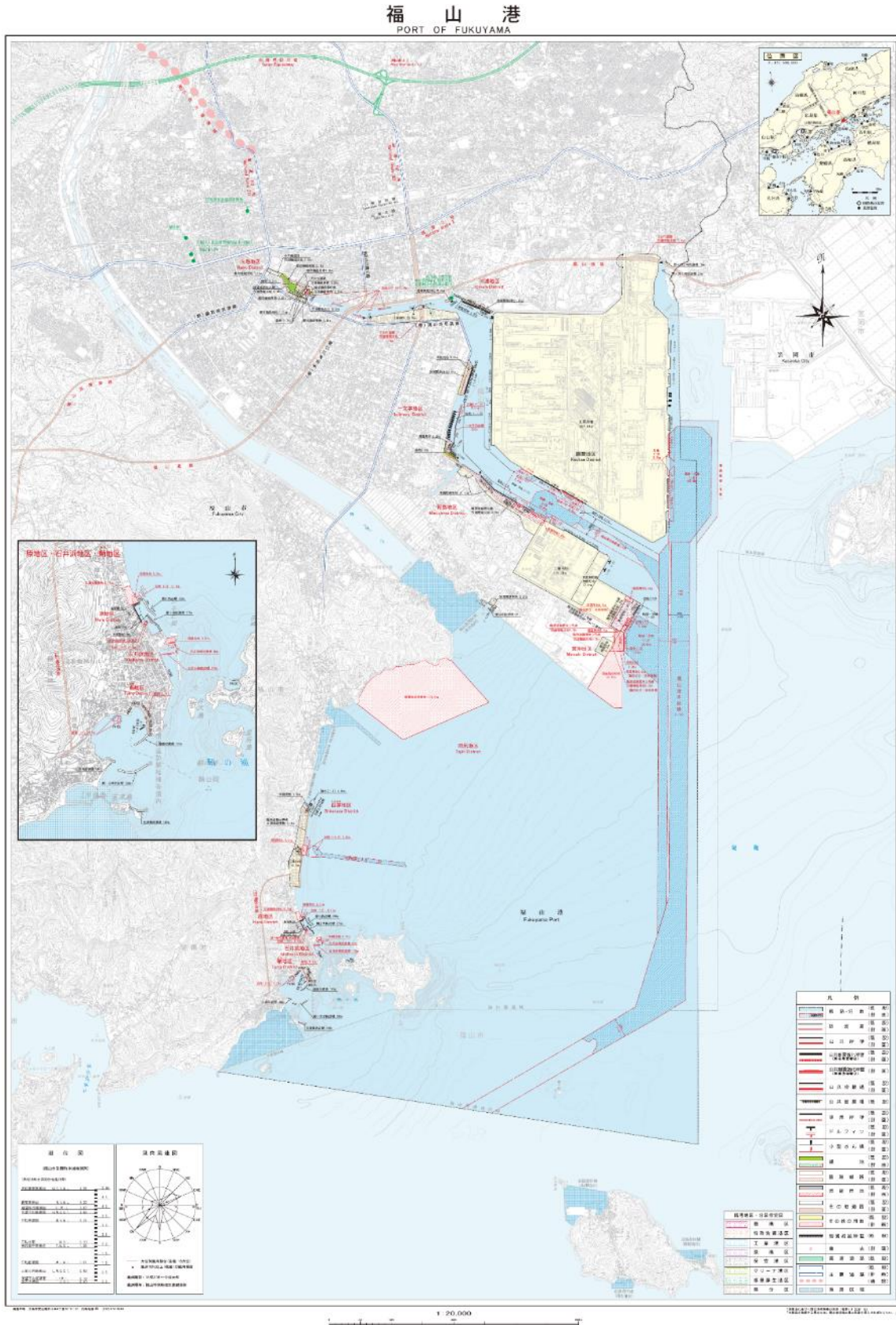
(2) 福山港（重要港湾（県管理））

福山港は、広島県東部に位置し、古くは鞆地区において貿易船の寄泊所や潮待所として栄え、江戸時代の福山城築城以降は城下町の経済文化の進展に重要な役割を果たしてきたが、昭和36年に鞆港を合併し、日本鋼管の誘致決定を契機に、昭和38年の重要港湾指定、昭和39年には、備後工業整備地域特別地域の指定を受け臨海工業用地の造成及び公共ふ頭の整備により工業を中心とする広島県備後地域の産業の中心として発展してきた。

近年、経済の国際化により、背後圏域に立地する企業のアジア地域との貿易が活性化し、平成8年に釜山航路、上海航路がそれぞれ開設され、こうした背景を踏まえ、平成9年度には外貿コンテナ貨物を取り扱う岸壁を2バース位置づけ、平成17年及び平成23年にそれぞれ1バースずつ供用開始を行っている。

また、平成22年には埋没した航路の機能回復に伴う、本航路の浚渫を完了し、更には近年の船舶大型化に伴い、資源の安定的かつ安価な供給のために平成23年5月に国際バルク戦略港湾（鉄鉱石）に選定されている（県土木建築局港湾漁港整備課「広島県の港湾」平成30年4月発行）。

■ 福山港案内図 (<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/474797.pdf>)



(3) 尾道糸崎港（重要港湾（県管理））

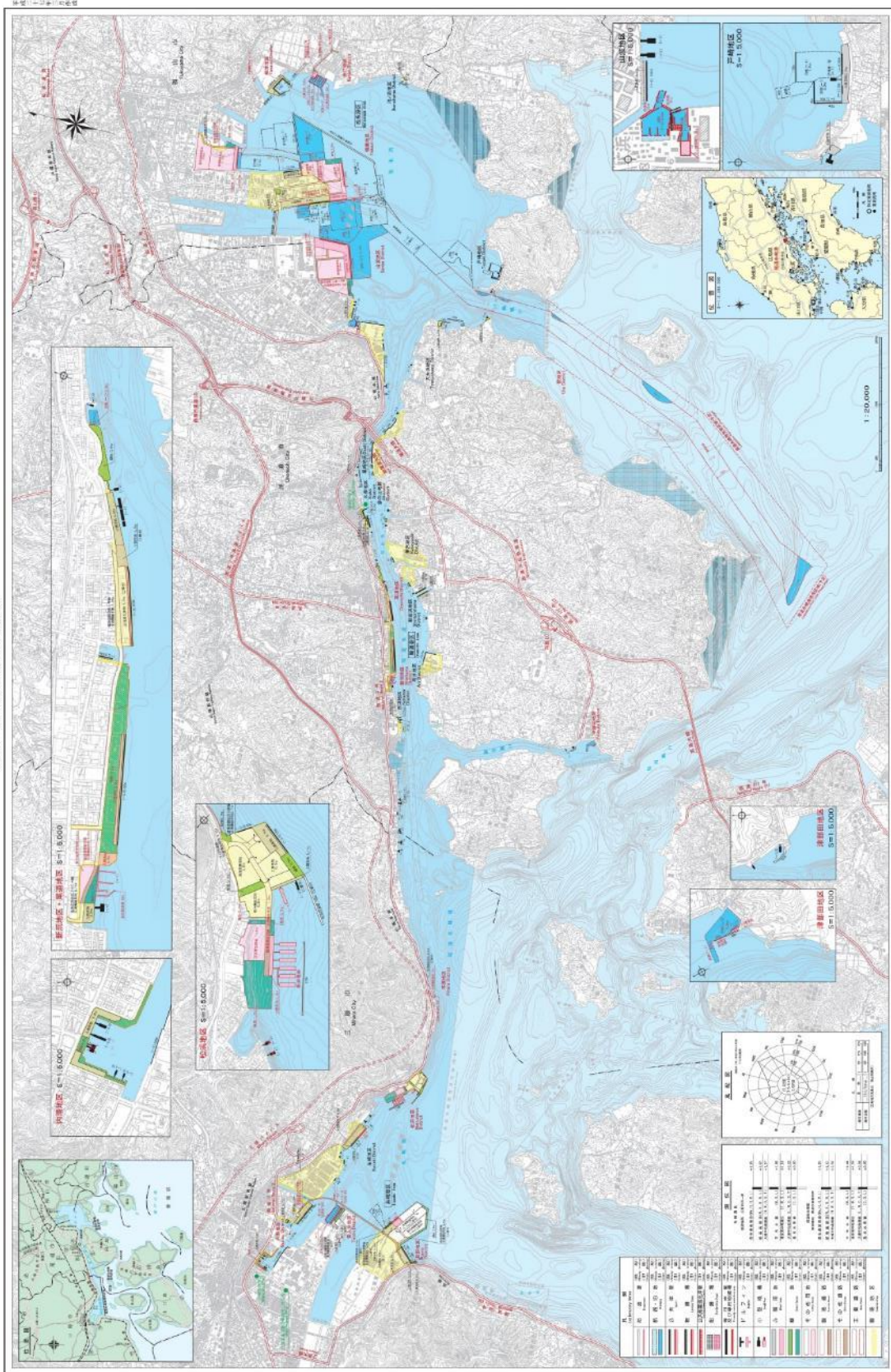
尾道糸崎港は瀬戸内海のほぼ中央に位置し、三原市、尾道市、福山市の3市を背後地として古くから広島県備後地域と四国及び周辺島嶼部とを結ぶ海上交通の要所として栄えてきた。本港は昭和28年に当時の糸崎港及び尾道港が一つの港として重要港湾に指定され、昭和38年に備後地区の工業整備特別地域指定後、昭和39年に松永港が併合されたものであり、東西に19kmと細長く広がる港湾区域を有している。

その沿岸部には、大手製造業が立地し、昭和38年には工業整備特別地域の指定（平成13年4月1日廃止）を受ける等企業の原料や製品の搬出港として発展してきた。昭和43年には機織地区を県東部の木材拠点港として整備する方針を決定し、林産品の取扱を中心とした施設整備が行われている。

平成20年には、機織地区の水面投下バースを水深10mで暫定供用している（県土木建築局港湾漁港整備課「広島県の港湾」平成30年4月発行）。

■ 尾道糸崎港案内図 (<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/476874.pdf>)

尾道糸崎港
PORT OF ONOMICHHI-TOZAKI



(4) 厳島港（地方港湾（県管理））

厳島港は、年間船舶乗降人員数が8,586千人（全国1位）、入港船舶数61千隻（全国2位）（※港湾統計年報H28）を誇る県管理の地方港湾で、日本三景・世界文化遺産の島である宮島の観光港として、住民の生活港として利用されている。

厳島港の歴史は、6世紀の厳島神社の創建とともに始まったといわれており、江戸時代の北前船等の多くの商船が寄港し、大いに繁栄を極めたといわれている。

近年では、明治30年の山陽鉄道厳島駅（現JR西日本宮島口駅）の開業に合わせ、宮島口から宮島への定期航路が就航したことなどにより旅客の利用が増加しており、現在では国内外からの多くの観光客で賑わっている。

平成23年3月の港湾区域の変更により、それまでの厳島港（宮島）に加え、対岸の厳島港（宮島口）も港湾区域に指定された（広島県「厳島港港湾整備事業（宮島口地区）」）。



(5) 草津漁港（第3種漁港）

草津漁港は、広島市西区に接し、県内唯一の第3種漁港である。背後に広島市中央卸売市場があり、流通中心の消費地漁港、近海物生鮮魚の運搬船搬入港、かき養殖の基地港として、集積中枢機能を有する拠点漁港となっている（県土木建築局港湾漁港整備課「広島県の漁港」平成30年4月発行）。

第3種漁港 草津漁港の概要

県提供資料（令和4年8月）より



4 組織及び人員体制

(1) 組織体制

① 本庁（県土木建築局¹⁶）

港湾振興課が港湾予算のとりまとめ、港湾施設等の管理、港湾振興、ポートセールス等を、港湾漁港整備課が港湾施策の企画、港湾・海岸整備、維持補修等を所管している。

各課の所管業務の具体的内容は、以下の通りである。

港湾振興課

- 一 海岸の管理に関する事。 (港湾管理者及び漁港管理者が管理するものに限る。)
- 二 海域の管理に関する事。 (農林水産局農業基盤課及び道路河川管理課の所掌に属するものを除く。)
- 三 港湾及び漁港施設の管理に関する事。 (港湾管理者及び漁港管理者が管理するものに限る。)
- 四 運河の管理に関する事。
- 五 公有水面 (海面に限る。) の埋立てに関する事。
- 六 港湾振興に関する事。
- 七 ポートセールスに関する事。
- 八 広島県港湾整備事業基金に関する事。 (資金の運用に関する事項を除く。)
- 九 広島県広島港湾振興事務所の事業に関する事。 (他局の所掌に属するものを除く。)
- 十 広島県海域利用審査会に関する事。
- 十一 他局及び土木建築局中他課の所掌に属しない港湾及び漁港に関する事。

¹⁶ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/10.html>

港湾漁港整備課

- 一 港湾及び漁港施策の企画、調査及び総合調整に関すること。
- 二 港湾及び漁港施設の整備に関すること。
- 三 海岸の計画及び整備に関すること。（農林水産局農業基盤課及び河川課の所掌に属するものを除く。）
- 四 水産基盤整備事業の推進に関すること。（漁港施設の整備に係るものに限る。）
- 五 港湾調査に関すること。
- 六 津波防災地域づくりに関する法律（平成二十三年法律第二百二十三号）に関すること。
- 七 広島県広島港地方港湾審議会、広島県尾道糸崎港地方港湾審議会及び広島県福山港地方港湾審議会に関すること。

② 地方機関

広島港や草津漁港は、広島港湾振興事務所（振興事務所）が所管している。

他の港については、管轄の地方機関の担当課が所管している。

（例）厳島港…西部建設事務所廿日市支所

福山港…東部建設事務所

尾道糸崎港…東部建設事務所，同三原支所

(2) 人員体制

① 本庁

以下の表のとおり、港湾振興課が合計26人（本庁職員25人，他県・市町等からの受入職員1人，会計年度任用職員除く），港湾漁港整備課が合計18人（会計年度任用職員除く）である（令和4年4月1日現在）。

【課名等：港湾振興課】						
区分	種別	事務職員		技術職員		備考
		本年度		本年度		
現員		25		0		休職者 0人 [代替臨時的任用職員 0人]
		(1)		(0)	(0)	
	うち再任用職員数	1		0		育児休業者 1人 [代替 任期付職員 0人] [臨時的任用職員 1人]
	会計年度任用職員数					港湾振興課事務従事員 1名 公物管理事務従事員 1名
	他県，市町等からの受入職員数					1
	特別職非常勤職員数					0
	新設又は廃止された組織・職等					

合計26人（本庁職員25人＋他県，市町等からの受入職員1人，会計年度任用職員除く）
 役職分け人数：課長：1人，担当監1人，参事2人，主幹1人，主査12人，主任2人，主事7人

【課名等：港湾漁港整備課】

区分	種別	事務職員		技術職員		合計		備考
			本年度		本年度		本年度	
現 員			0 (0)		18 (0)		18 (0)	休職者 0人 [代替臨時的任用職員 0人]
	うち再任用職員数		0		0		0	育児休業者 0人 [代替 任期付職員 0人 臨時的任用職員 0人]
	会計年度任用職員数						2	港湾漁港整備課事務従事員 2名
	他県、市町等からの受入職員数						0	
	特別職非常勤職員数						0	
	新設又は廃止された組織・職等							

合計18人（会計年度任用職員除く）
 役職分け人数：課長：1人，担当監1人，主査9人，主任7人

② 地方機関

振興事務所の体制（令和4年4月1日現在）は以下のとおりである。

なお、その他の地方機関（建設事務所）でも、担当課の職員が港湾・漁港関係の業務
 に関与している。

区分	所長	次長 (兼)政策監	次長	参事 [「工事検査担当」]	課長	参事 [「事業調整担当」]	参事 [「港営調整・放置艇対策担当」]	主幹 [「工事管理担当」]	主査 [「工事管理担当」]	主幹 [「補償業務担当」]	主査 [「補償業務担当」]	主幹(兼)係長	係長	主査	主任	主任(エルダー)	主事	技師	会計年度任用職員	合計
令和4年度	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	7	12	2	4	7	3	5	51	
内 訳		1	1	1	1														4	
	事業調整特別班					1							1						2	
	総務課					1						2	3		1	3			10	
	港営課					1	1					3	2		3	4			17	
	工務課					1		1		1		2	6	2				3	2	18

広島港湾振興事務所・管内行政概要（令和4年度）より

5 港湾・漁港に係る各種計画

(1) 県の事業計画

① 安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（令和2年10月策定）

県の総合計画であり、県行政の全体方針や構想を示すものである。ビジョンの計画期間は10年間（令和3年度から令和12年度）である。

港湾関係については、施策領域「交流・連携基盤」（p 70）に以下の記載がある。

あるべき姿(概ね30年後)

- 国内外の人・モノが、県内の空港・駅・港湾や幹線道路等から円滑かつ安全に出入りし、多様な交通ネットワークによって県内を迅速かつ円滑に移動しています。

目指す姿(10年後)

- ビジネスや観光、日常生活において県内外を移動する人が、快適かつ適切なコストで利用できる交通基盤やMaaS等の多様な交通ネットワークから、それぞれの目的に応じた最適な手段を組み合わせて、便利で快適に移動しています。
- 県内及び周辺地域の立地企業とその相手先企業が、本県の港湾サービスと多様な交通ネットワークなどを組み合わせて利用することにより、それぞれの企業が希望する最適な物流ネットワークを構築しています。
- 国内外から本県を訪れる人が、クルーズ客船で安全かつ快適に寄港し、地域の魅力に触れることで高い満足度が得られています。

指標

	現状値(R1)	10年後の目標値(R12)
広島空港利用者数	297万人	360万人
県内港におけるコンテナ取扱量	36万TEU	48万TEU
年間渋滞損失時間	4,500万時間	3,000万時間

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」（令和2年10月策定）より

「交流・連携基盤」に係る「あるべき姿（概ね30年後）」や「目指す姿（10年後）」を示した上で、港湾に関する「指標」（10年後（令和12年）の目標値）として、「県内港におけるコンテナ取扱量：48万TEU」を掲げている。

また、「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に基づくワーカー一覧（令和3年度）では、事業領域「交流・連携基盤」の取組の方向（ワーク）の中で「93 世界標準の港湾物流の構築とクルーズ客船の寄港環境の整備」が設定されている。具体的な目標として、「県

内港から東南アジア主要港までの外貿コンテナの海上輸送日数（平均）（現状値（令和2年度）：14日）につき，令和7年度の目標を「11日」に設定している。

② 社会資本未来プラン（令和3年3月策定）

①の「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」の目指す県土の将来像を実現するための分野別計画であり，社会資本分野のマネジメントの基本方針として策定されている。

計画期間は10年間（令和3年度から令和12年度）である。

施策の方向性は，以下のとおりである。

II 施策の方向性

基本的な取組方針

社会資本未来プラン（令和3年3月策定）概要版より

- ▶ 最適な資源配分による効果的なハード対策の推進
 - ✓ 県民の安全・安心の確保や社会経済活動を維持・発展させていくため，地域の状況や市町のまちづくり計画も勘案しながら優先度を設定し，最適な資源配分による効果的な社会基盤の整備を推進
- ▶ ハード対策を補完する取組の充実・強化
 - ✓ 既存インフラの更なる有効活用やその機能を高めるハード対策に加え，ソフト対策を一層充実・強化させ，ハード・ソフト対策を相互に関連・補完させながら，より効果的・効率的な取組を推進
- ▶ 効果的・効率的な維持管理の推進
 - ✓ 老朽化する既存インフラが更に増大する中，既存インフラが持つ機能を適切に維持し，期待される効果を最大限発揮し続けることができるよう，国・市町等と連携して，より効果的かつ効率的な維持管理を推進
- ▶ 進展するデジタル技術の実装によるイノベーション
 - ✓ 社会情勢の変化に伴う様々な課題に的確に対応していくため，デジタル技術を最大限に活用していくとともに，新たなサービスや付加価値の創出にも，民間企業等と積極的に協働しながら推進

目指す姿

県民が様々な場面（平時から非常時に至るまで）において，「安全・安心」や「サービス（利便性・快適性・生産性）」等の向上を実感できる社会

施策体系

安全・安心で，広島県の強みを生かした魅力のある持続可能な県土
～社会変化に適応したインフラマネジメントの推進～

効果を高めるための施策

デジタル技術の実装によるイノベーションの推進
（広島デジタル構想）
フォーメーション
デジタルトランス
インベーション

【施策の柱】

施策Ⅰ

【安全・安心な県土づくり】
～安全・安心を支える総合的な
県土の強靱化～

施策Ⅱ

【県の強みを生かした
県土づくり】
～交流・連携を支える
ネットワークの
充実・強化～

施策Ⅲ

【魅力ある持続
可能な県土づくり】
～魅力的で持続可能な
社会を支える
基盤形成～

【県土づくりにおける 共通施策】～社会資本の適切な維持管理の推進～

計画的に推進するための取組

- 事業別整備計画の着実な推進
- 社会資本を支える担い手の確保・育成
- 多様な主体との連携
- 施策の点検

③ 広島県みなと・空港振興プラン2021（振興プラン）

②の「社会資本未来プラン」の港湾・漁港・空港部門の事業別計画として令和3年3月に策定されたものである。

振興プランについては、「第7 広島県みなと・空港振興プラン2021」で後述する。

(2) 港湾計画及び長期構想等

① 港湾計画

港湾計画とは、港湾法3条の3¹⁷に定める「港湾の開発，利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」で，10年から15年後の港湾の姿を描いたマスタープランであり，港湾の整備・管理・運営を行う上での指針となるものである¹⁸。

国際戦略港湾，国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は，港湾計画を定めなければならないとされている（港湾法3条の3第1項）。

県が管理している港では，以下のとおり，国際拠点港湾である広島港と重要港湾である福山港，尾道糸崎港について，港湾管理者である県が，地方港湾審議会等の議を経て，港湾計画を策定・改訂等している。

各港の港湾計画図は，42頁，44頁，46頁を参照されたい。

ア 広島港港湾計画

平成31年3月 改訂

イ 福山港港湾計画

平成10年3月 改訂

（その後，令和2年12月までの間に，軽易な変更10回，一部変更3回）

¹⁷ 港湾法3条の3

国際戦略港湾，国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は，港湾の開発，利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画（以下「港湾計画」という。）を定めなければならない。

2 港湾計画は，基本方針に適合し，かつ，港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項，港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項，港湾の環境の整備及び保全に関する事項，港湾の効率的な運営に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

3 国際戦略港湾，国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は，港湾計画を定め，又は変更しようとするときは，地方港湾審議会の意見を聴かななければならない。

（4以下 略）

¹⁸ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/kouwankeikaku.html>

ウ 尾道糸崎港港湾計画

平成5年8月 改訂

(その後、平成31年3月までの間に、軽易な変更5回)

② 広島港の港湾計画改訂 (平成31年3月)

広島港では、前回の改訂 (平成11年) 以降、計画の前提となった港湾物流の動向等に変化が生じていることから、将来に渡って、背後企業の産業活動を支え、地域経済の発展に貢献する港づくりを推進するため、以下の方針に基づき、平成31年3月に港湾計画を改訂した (「広島港港湾計画改訂 (概要版)」1~3頁より)。

ア 広島港の将来像 (「広島港長期構想」より)

3つの視点 (物流・産業, 人流・賑わい, 安全・安心) から広島港の将来像を目指す。また、長期構想の理念として、『瀬戸内海を牽引するグローバルゲート 広島港 ~HIROSHIMAから世界へ・世界からHIROSHIMAへ~』を掲げる。

■物流・産業

地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点

■人流・賑わい

瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点

■安全・安心

防災性・安全性が高く環境と共生する港

イ 港湾計画の方針

■物流・産業

- ・荷主企業の生産性向上・物流効率化に資する国際競争力の高いコンテナ物流拠点を形成するため、「外貿コンテナ機能の強化」や「国際フィーダー機能の強化」、「コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上」、「交通ネットワークの強化」を図る。
- ・地域産業の持続的発展や競争力強化に資する物流基盤の強化及び産業基盤を形成するため、「外内貿機能の強化」や「産業空間の拡充」を図る。

■人流・賑わい

- ・外国人観光客の増大や、世界的なクルーズ需要の高まりに伴う広島港への寄港数の増加に対応するため、「クルーズ客船受入環境の拡充」を図る。
- ・回遊性及びパブリックアクセス向上により「賑わい機能の増進」を図る。

■安全・安心

- ・大規模地震対策施設を適切な位置に配置し港の「防災・減災対策の推進」を図る。
- ・放置艇対策を推進し、「船舶航行の安全性の向上」を図る。

③ 長期構想

県では、おおむね30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方について、県民へのアンケート調査や学識経験者及び港湾関係者、関係行政機関の意見や要請等をもとに「広島港長期構想」を、平成30年9月に策定している¹⁹。

広島港の長期構想を策定した経緯は、港湾計画の改訂（平成31年3月）を見据え、県民や港湾関係者へのアンケート調査、学識経験者及び港湾関係者、関係行政機関等の意見や要請をもとに、概ね30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとして、目指すべき将来像やその実現に向けた空間利用計画（ゾーニング）、施策などをとりまとめたものである（広島港長期構想「はじめに」より）。長期構想で取りまとめた内容を広島港の将来像、港湾計画の方針（①参照）として、平成31年3月に広島港港湾計画の改訂がなされた。

一方、福山港、尾道糸崎港の長期構想は策定されていない。県によると、長期構想は平成20年頃から港湾計画を改訂するにあたり策定することになったところ広島港と異なり、その後、港湾計画の改訂がなかったためである。両港については、当面港湾計画改訂の予定がないことから、現時点で長期構想を取りまとめる予定もないとのことである。

④ その他（「中国地域港湾の中長期構想」検討会へのオブザーバー参加）

国土交通省港湾局において、2030年頃の将来を見据え、港湾が果たすべき役割や今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を「港湾の中長期政策『PORT 2030』」として、平成30年7月にとりまとめた。

これを受け、同省中国地方整備局は、各港湾の官民関係者が港の将来像及びそれを踏まえた短期的な政策を検討する際の叩き台として活用することを想定し、国内外の状況変化や中国地域港湾の特徴を踏まえつつ、その果たすべき役割やそのために必要な主要施策を「中国地域港湾の中長期構想」（令和3年2月）としてとりまとめた²⁰。

¹⁹ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/hiroshimachoukikousou.html>

²⁰ <https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/chuchoki.html>

その際、県も、中国地方の重要港湾全管理者の1者として、中長期構想における県管理の重要港湾の港湾計画やプランの整合性などを意見する立場より、同中長期構想検討会にオブザーバー参加した。

(3) その他港湾・漁港に関連する計画

① ひろしま海岸防災プラン2021（令和3年3月）

前述の「社会資本未来プラン」及び「2025広島県農林水産業アクションプログラム」（農林水産局）における海岸部門の事業別整備計画である。

計画期間は5年間（令和3年度から令和7年度）である。

基本方針は以下のとおりである。

方針1 ハード対策（防災・減災対策の充実・強化）

事業箇所別の優先度の明確化と集中投資による早期効果の発現及び南海トラフ巨大地震等に対する計画的な対策を実施します。

方針2 ソフト対策（災害対応力と地域防災力の向上）

ハード対策と一体となったソフト対策を一層推進し、「災害死ゼロ」を目指します。

方針3 長寿命化計画に基づく適切な維持管理

計画的な維持管理による既存施設の機能維持とともに、維持管理費の平準化や創意工夫による維持管理コストの削減を図っていきます。

ひろしま海岸防災プラン2021（令和3年3月）より

② 放置艇解消のための基本方針（平成30年3月）

詳細は「第18 放置艇対策」で説明する。

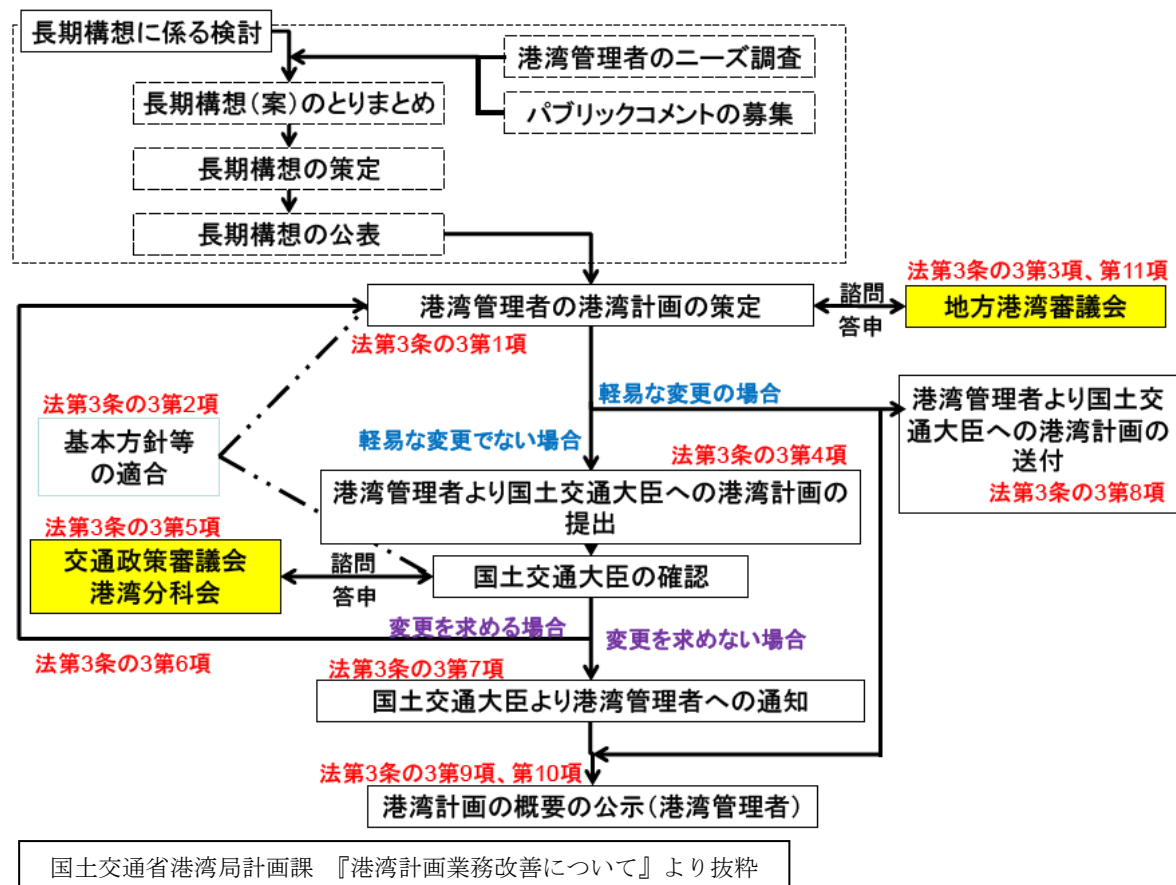
6 課題・問題点（福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定）

前述のように、福山港及び尾道糸崎港については、長期構想の策定がなされるようになった以降港湾計画の改訂がないため、長期構想は策定されていない。

しかし、広島港の港湾計画改訂（平成31年3月）において、長期構想で取りまとめた広島港の将来像等を基礎に改訂がなされたように、港湾計画の改訂において、長期的視野（概ね30年後）に立った構想・ビジョンを前提にすることは重要である。

したがって、将来の港湾計画の改訂時には、両港についても長期構想を策定すべきである（【意見】福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定）。

なお、長期構想の位置づけについては、以下の図も参照されたい（国土交通省「港湾計画業務改善検討会」²¹第1回資料「港湾計画業務改善について」より）。



7 問題点（県ホームページでの紹介ページのリンク切れ）

県ホームページの、「広島県の港湾」ページ²²の「関連情報」として「広島港のご紹介」「尾道系崎港・福山港のご紹介」へのリンクがあるが、リンク先のうち、広島港と尾道系崎港が無効となっている。

県のホームページの港湾の紹介は、港の広報の重要部分である。主要港である広島港及び尾道系崎港のリンク先が切れたままの状態では問題である（【意見】県ホームページでの紹介ページのリンク切れ）。

²¹ https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk3_000042.htm（令和4年度中にとりまとめを行う予定とされている）

²² <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/hiroshimakennkouann/1170982161180.html>

8 意見

(1) 【意見】 福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定

福山港及び尾道糸崎港について長期構想は策定されていない。

しかし、広島港の港湾計画改訂（平成31年3月）において、長期構想で取りまとめた広島港の将来像等を基礎に改訂がなされたように、港湾計画の改訂において、長期的視野（概ね30年後）に立った構想・ビジョンを前提にすることは重要である。

したがって、福山港及び尾道糸崎港についても、将来の港湾計画の改訂時には、長期構想を策定すべきである。

(2) 【意見】 県ホームページでの紹介ページのリンク切れ

県ホームページの「広島県の港湾」ページからのリンクのうち、広島港と尾道糸崎港のリンク先が無効となっている。

県のホームページの港湾の紹介は、港の広報の重要部分であり、主要港である広島港及び尾道糸崎港のリンク先が切れたままの状態で放置されていることは問題である。

第7 広島県みなと・空港振興プラン 2021

1 概要

「広島県みなと・空港振興プラン2021」（振興プラン）は、県の総合計画「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」（令和2年10月策定）の目指す県土の将来像を実現するため、社会資本分野のマネジメントの基本方針として策定している「社会資本未来プラン」（令和3年3月策定）における港湾・漁港・空港部門の事業別計画として令和3年3月に策定された²³。「広島県みなと・空港振興プラン2016」（平成28年3月策定、計画期間は平成28年度から5年間、以下「前プラン」という。）の後継のプランとなる。

なお、振興プランは港湾及び漁港に関する『みなと振興』と『空港振興』で構成されており、前者が港湾・漁港に係る計画であることから、本報告書では同プランの基本的事項のほか、『みなと振興』の部分につき報告する。

振興プランの対象となる港湾・漁港は管理者が県であるものとしている。

²³ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/minatoplan2021.html>



2 計画期間

令和3年度から令和7年度まで（5年間）

3 前プランの評価

振興プランの冒頭で、前プランでの主な取組成果や、主な成果目標の達成状況等について評価がなされている。

前プランでの主な取組成果《みなと振興プラン》

基本方針	方針の柱	主な成果 (■ハード、◇ソフト)	
みなと振興の重点化	強固な経済交流基盤を支える みなとづくり	新たな産業、基幹産業の競争力強化 交流、賑わい機能の強化	■広島港五日市・廿日市地区(臨港道路)部分完成 ■広島港海田地区(岸壁補強・荷役機械)完成 ■厳島港宮島口地区旅客ターミナル完成 ■広島港宇品地区クルーズターミナル事業着手 ◇「瀬戸内クルージングホム・クルーズ」Englishバージョン開設
	生活・暮らしを守る みなとづくり	海域環境の修復	■福山港内港地区(底質改善)
		耐震強化施設の整備	■広島港宇品地区(耐震強化岸壁)着手 ◇港湾BCPの策定(H29.3)
		安心して利用できる施設の充実	■蒲刈港宮盛地区(防波堤) ■草津漁港草津地区(岸壁補強)
		海上交通の安全確保	■千年港岩船地区(小型船舶だまり) ■小用港ウシシ地区(小型船舶だまり)
	地域活動を支える みなとづくり	魅力的なみなとまちづくりの推進	※交流、賑わい機能の強化と同じため省略
		生活交通、漁業活動の円滑化	■鮎崎港垂水地区(浮棧橋) ■横田港家廻地区(浮棧橋)
	港湾施設の有効活用	既存施設の有効活用	◇宮島口旅客ターミナル供用開始(R2.2) ◇走漁港用地への陸上養殖施設の進出(R2.6) ◇みなとオアシス登録件数12件(R2末時点国内最多)
既存施設を最大限活用するソフト施策の展開		◇広島港コンテナ貨物取扱量過去最高(R1) ◇広島港へのクルーズ客船の寄港回数が過去最高(R1) ◇広島港コンテナターミナル運営の民営化(H29.4) ◇インセンティブ制度の創設	
港湾施設の適正な維持管理		◇港湾施設修繕方針の一部改訂(H29.3) ◇港湾・漁港施設維持管理計画書の改訂(H29.4) ◇放置艇解消のための基本方針の策定(H30.3)	

主な成果目標と達成状況

「社会資本未来プラン」に基づいた、客観的な事業評価により、優先順位が高い箇所から、効果的・効率的な整備を進めるとともに、ハード・ソフト一体となって計画的に施策の推進に努めてきました。

目標値の達成は一部困難な状況ではありますが、施設整備については概ね順調に進捗しています。

◇ 主な目標値の達成状況

項目			H26 現況値	R2 末目標値	R2 末見込み
コンテナ航路の維持・拡充	広島港	中国	週6便 (H26d)	現状値を維持	週7便
		東南アジア	週2便 (H26d)	現状値より向上	週1便
	福山港	中国	週6便 (H26d)	現状値を維持	週6便
		東南アジア	週1便 (H26d)	現状値より向上	週1便
運営が民営化された港湾			0 港	1 港	1 港
クルーズ客船の入港回数(1万トン以上)			15 回/年 (H26d)	43 回/年	2 回/年 R1:40 回/年 ※1
ビジター船舶の利用回数(プレジャーボート等)			4,961 隻・日/年 (H26d)	7,200 隻・日/年	4,708 隻・日/年 ※2
放置艇禁止区域内でのプレジャーボート隻数			93 隻 (H26d)	0 隻	23 隻
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率			32% (H27d)	52%	52%
港湾 BCP 策定			0 港	3 港	3 港

※1 クルーズ客船の入港回数は新型コロナウイルス感染症により R2 年度の入港は 12 隻の見込みとなったが、R1 年度の入港は 40 隻と概ね目標を達成している。

※2 ビジター船舶の利用隻数は、新型コロナウイルス感染症による外出自粛や感染拡大防止対策による施設の受入中止などの状況もあり R1 年度のデータを掲載する。

※3 新型コロナウイルス感染症拡大前の運航予定を記載している。

◇ 事業完成箇所（港湾；実績 10 箇所（予定）/計画 11 箇所，漁港；実績 5 箇所/計画 5 箇所）

港湾	主な事業箇所
計画通り完成 (8 箇所)	広島港海田地区(荷役機械)、広島港海田地区(岸壁補強)、小用港ウシイシ地区、蒲刈港宮盛地区、鯉崎港垂水地区、尾道糸崎港西御所地区、生口港洲江地区、福山港内港地区
計跟前倒し完成 (2 箇所)	竹原港北崎地区、千年港岩船地区
完成予定が未完成 (3 箇所)	広島港宇品地区、御手洗港三角地区、福山港内港地区
漁港	主な事業箇所
計画通り完成 (4 箇所)	草津漁港草津地区、豊島漁港丸山地区、沖浦漁港明石地区、横田漁港家廻地区
計跟前倒し完成 (1 箇所)	倉橋漁港須川地区
完成予定が未完成 (1 箇所)	音戸漁港鯛浜地区

4 プランの方針

みなとを取り巻く環境，みなとにおける現状（強みと弱み），漁港・港湾が担う「目指す県土の将来像」，みなとの取り組むべき課題を踏まえ，以下の4つの基本方針が示されている。

◆方針1 物流・交流を支えるみなとづくり

- ・企業活動を支える物流基盤の強化【取組1-1】
- ・交流・賑わい機能の強化【取組1-2】

◆方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり

- ・防災・減災対策の推進【取組2-1】
- ・安全で快適な海上交通機能の維持・充実【取組2-2】
- ・環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出【取組2-3】

◆方針3 地域活動を支えるみなとづくり

- ・生活交通，漁業活動の円滑化や魅力的なみなとまちづくりの推進【取組3-1】

◆方針4 港湾・漁港施設の有効利用・適切な維持管理の推進

- ・既存施設の有効活用【取組4-1】
- ・効果的で適切な維持管理の推進【取組4-2】

5 実施計画

(1) 優先度評価

以下の考えで，優先度を評価するとした。

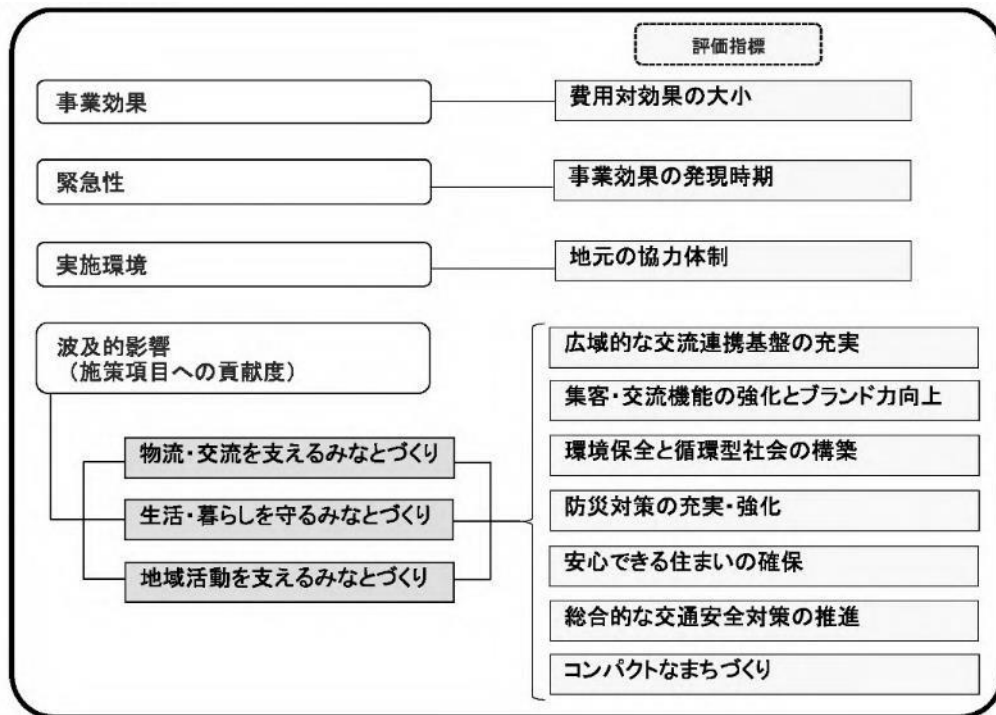
- ・港湾・漁港整備事業については，「選択と集中」による戦略的な整備を推進し，「早期効果の発現」を図るため，客観的な評価基準を用いた優先度評価によりA，Bの段階に分類する。
- ・中でも特に重点的な投資が必要な事業は，優先度Aの最優先事業として評価する。
- ・港湾整備事業と漁港整備事業の優先順位は，区別して評価する。

(2) 優先度評価指標及びランク付け

事業箇所ごとに各指標別の評価を行っている（港湾・漁港共通）。

県に確認したところ，各事業箇所の優先度ランク（A，B）について，評価基準に基づいた評価指標の数値化を行い，ランクの算定基準に応じて優先順位を付けている。

評価基準に基づく評点（100点満点）は，以下の図にある「事業効果（費用対効果）」「緊急性」「実施環境（事業熟度）」「波及的影響（施策項目への貢献度）」の4項目に係る評価指標（図の右側に記載）毎に配点の上で評点している。



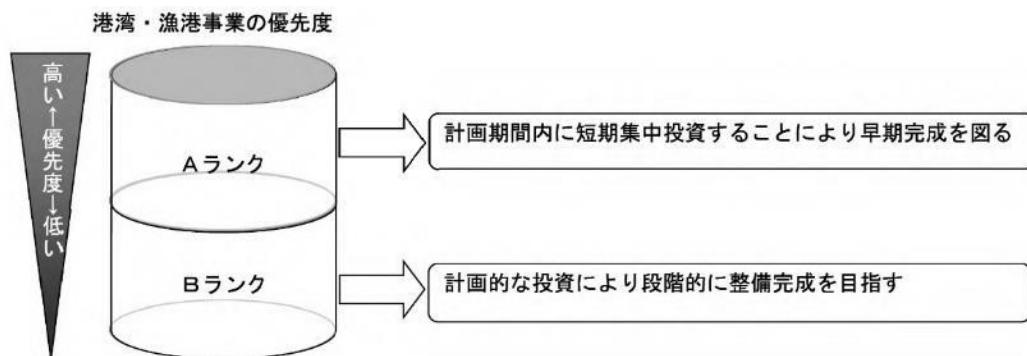
振興プラン p 20より

(3) 優先度ランクごとの対応方針

Aランクは計画期間内に集中投資して整備すべき箇所， Bランクは計画的な投資により段階的に整備すべき箇所である。

優先度の高いAランクへの短期集中投資による早期計画を図るとしている。

ランクを2段階とした理由を県に確認したところ， 振興プランの上位プランである「社会資本未来プラン」において， 評価単位を優先度別に2区分に設定していることに対応しているとのことである。

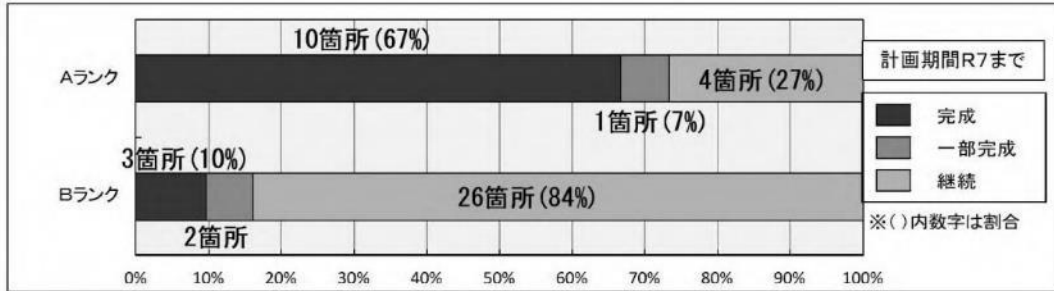


振興プラン p 21より

(4) 実施計画

A・Bランクそれぞれの箇所数及び進捗状況, 主な事業実施箇所は以下のとおりである。

□実施計画



主な事業実施箇所は, 次に示すとおりです。

○港湾整備事業

区分	主な事業箇所				箇所数
完成	広島港	廿日市・五日市地区	臨港道路		(5箇所)
	厳島港	宮島口地区	臨港道路, 緑地等	など	10箇所
一部完成	福山港	箕島・箕沖地区	岸壁, 航路, 泊地		(1箇所)
	大竹港	小方・飛石地区	臨港道路等	など	3箇所
継続	尾道系崎港	機織地区	泊地・航路等		(8箇所)
	釣士田港	藤の脇地区	防波堤	など	25箇所
合計	上段()は新規箇所数				(14箇所) 38箇所

○漁港整備事業

区分	主な事業箇所				箇所数
完成	走漁港	本浦地区	防波堤		3箇所
	音戸漁港	鯛浜地区	浮棧橋	など	
継続	倉橋漁港	本浦地区	防波堤, 浮棧橋		(3箇所)
	倉橋漁港	室尾地区	防波堤	など	5箇所
合計	上段()は新規箇所数				(3箇所) 8箇所

振興プラン p21より

実施箇所の一覧は, 以下のとおりである。

【港湾】実施箇所一覧（1/2）

番号	ランク	港湾名	地区名	主な施設等	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	B	大竹港	東栄地区	臨港道路			●	大竹市	
2	B	大竹港	小方地区・飛石地区	浮棧橋, 臨港道路		●		大竹市	新規
3	A	厳島港	宮島口地区	臨港道路, 緑地, 駐車場	●			廿日市市	
4	B	厳島港	胡町地区	浮棧橋, ターミナル関連施設			●	廿日市市	新規
5	B	広島港	廿日市地区	廃棄物埋立護岸			●	廿日市市	新規
6	A	広島港	廿日市地区・五日市地区	臨港道路	●			廿日市市・広島市	
7	A	広島港	江波地区	臨港道路	●			広島市	新規
8	B	広島港	吉島地区	小型船だまり			●	広島市	
9	A	広島港	出島地区	岸壁(-14m)	●			広島市	直轄新規
10	B	広島港	出島地区	土砂受入			●	広島市	
11	A	広島港	宇品地区	岸壁, ターミナル	●			広島市	
12	A	広島港	宇品地区	岸壁(-12m)耐震			●	広島市	直轄
13	B	広島港	大蔵地区	防波堤, 浮棧橋			●	広島市	
14	B	広島港	坂地区	防波堤			●	坂町	
15	A	三高港	三高地区	浮棧橋	●			江田島市	新規
16	B	鹿川港	鎌木地区	小型船だまり			●	江田島市	新規
17	B	釣士田港	藤の脇地区	防波堤			●	呉市	
18	B	御手洗港	三角地区	防波堤			●	呉市	
19	A	大西港	大西地区	浮棧橋	●			大崎上島町	新規
20	B	忠海港	忠海地区	臨港道路			●	竹原市	
21	B	須波港	須波地区	浮棧橋, 小型船だまり			●	三原市	新規
22	B	尾道糸崎港	貝野地区	土砂受入			●	三原市	
23	B	尾道糸崎港	糸崎地区	岸壁			●	三原市	
24	B	尾道糸崎港	松浜地区	緑地, 小型船だまり			●	三原市	
25	B	尾道糸崎港	尾道地区	上屋耐震, 駐車場等		●		尾道市	

番号	ランク	港湾名	地区名	主な施設等	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
26	A	尾道糸崎港	山波地区	防波堤, 小型船だまり			●	尾道市	
27	A	土生港	土生地区	浮棧橋			●	尾道市	新規
28	B	生口港	洲江地区	防波堤, 駐車場			●	尾道市	
29	A	尾道糸崎港	機織地区	航路, 泊地			●	福山市	直轄
30	B	福山港	内港地区	小型船だまり			●	福山市	
31	B	福山港	一文字地区	防波堤			●	福山市	新規
32	A	福山港	箕島・箕沖地区	岸壁(-12m, -10m), 航路, 泊地		●		福山市	一部直轄
33	A	福山港	原地区	浮棧橋, 小型船だまり	●			福山市	
34	A	福山港	鞆地区	浮棧橋	●			福山市	
35	B	福山港	本航路地区	航路			●	福山市	直轄 新規
36	B	福山港	白茅地区	防波堤			●	福山市	新規
37	B	千年港	大越地区	小型船だまり	●			福山市	新規
38	B	横田港	坊地地区	防波堤			●	福山市	

※ランク覧 着色の ■ はAランク, ■ はBランク

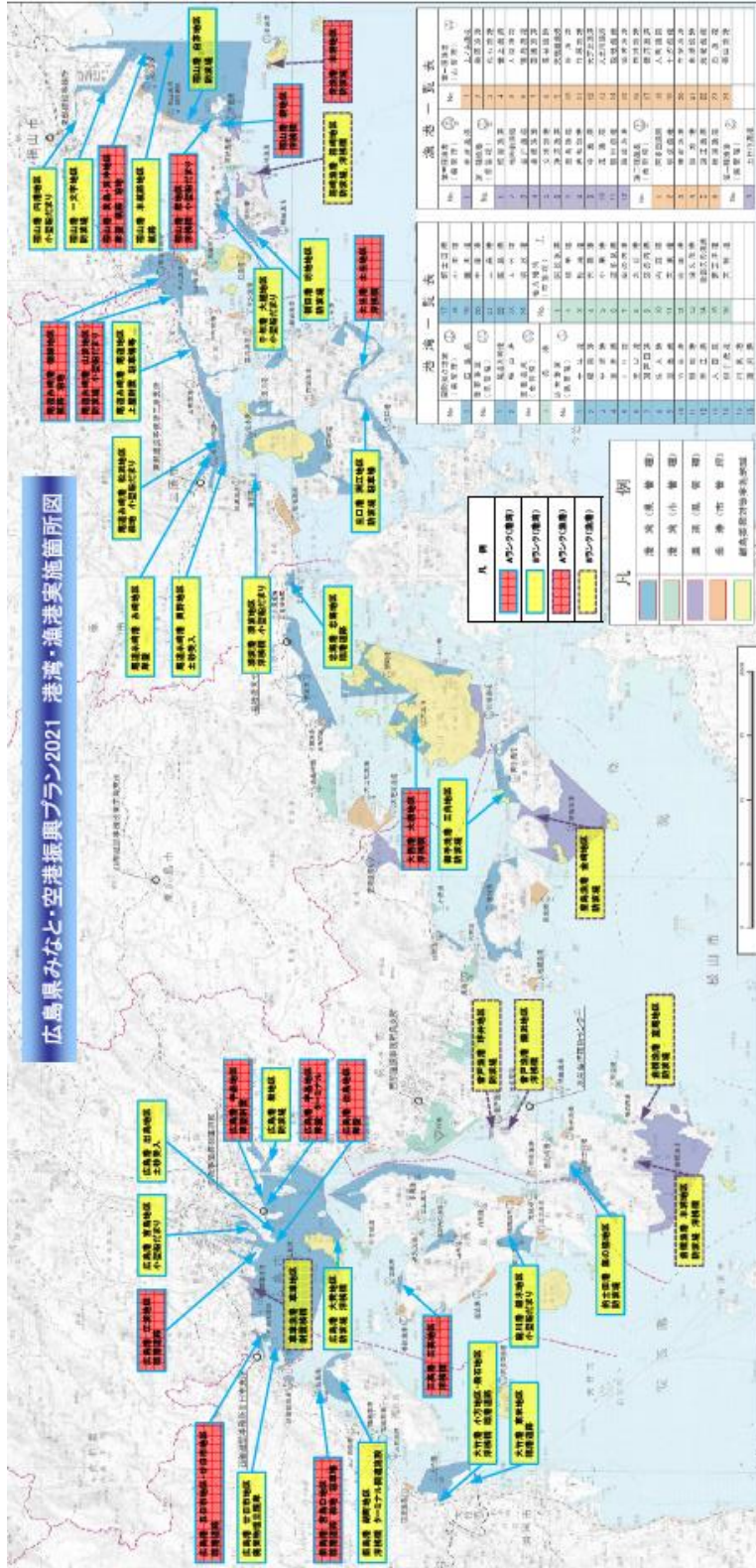
【漁港】実施箇所一覧(2/2)

番号	ランク	漁港名	地区名	主な施設	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	B	草津漁港	草津地区	耐震棧橋			●	広島市	新規
2	B	倉橋漁港	本浦地区	防波堤, 浮棧橋			●	呉市	
3	B	音戸漁港	鯛浜地区	浮棧橋	●			呉市	
4	B	倉橋漁港	室尾地区	防波堤			●	呉市	
5	B	豊島漁港	金崎地区	防波堤			●	呉市	新規
6	B	音戸漁港	坪井地区	防波堤			●	呉市	新規
7	A	走漁港	本浦地区	防波堤	●			福山市	
8	B	箱崎漁港	箱崎地区	防波堤, 浮棧橋	●			福山市	

※ランク覧 着色の ■ はAランク, ■ はBランク

■ 実施箇所図

(https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/life/743224_7436539_misc.pdf)



(5) 投資予定額

概ね410億円（「中期財政運営方針」を前提として、「社会資本未来プラン」における、社会資本整備の優先順位を踏まえて設定している。）

■ 投資予定額 : 概ね410億円

区分	事業別	R3～R7事業費	
港湾	補助公共事業費	約 228 億円	
	単独 公共事業費	建設事業費	約 47 億円
		維持修繕費	約 26 億円
	直轄負担金	約 60 億円	
合計		約 361 億円	
漁港	補助公共事業費	約 42 億円	
	単独 公共事業費	建設事業費	約 8 億円
		維持修繕費	約 3 億円
	合計		約 53 億円
総計		約 414 億円	

振興プラン p 22より

6 成果目標

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の10年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5年後の到達点として次のとおり目標値（9つの成果目標）を設定した。

これら9つの成果目標は、港湾振興課・港湾漁港整備課が、「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の10年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5年後の到達点として目標値を設定したものである。

例えば、振興プランの最上位計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」において、「県内港におけるコンテナ取扱量」を指標として設定しているところ（「第6 広島県の港湾・漁港の概要」参照）、その指標を達成するためのKPIとして、振興プランにおいて、「県内港から東南アジア主要港までの外貿コンテナの海上輸送日数」（目標（令和7年）：平均11日）を成果目標として定めている。

なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえた成果目標の数値変更を検討しているものがないかを県に確認したが、現時点では特にないとのことであった。

Ⅲ 成果目標

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の10年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5年後の到達点として次のとおり目標値を設定します。

指 標 名	現状 (R2)	目標 (R7)
県内港におけるコンテナ取扱量	36万 TEU (R1)	42万 TEU
県内港から東南アジア主要港までの 外貨コンテナの海上輸送日数(平均)	14日	11日
港湾に関連する新たな物流・工業用地の提供 ※1	—	+29ha
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率 ※2	33%	53%
BCP策定漁港数(第3種漁港 ※3)	0%	100%
みなとオアシス登録数	13箇所	15箇所
ピジター船舶係留可能箇所数	18箇所	19箇所
ピジター棧橋の年間利用隻数	約4.7千隻・日 (R1)	6.7千隻・日
放置艇隻数	約11千隻 (H30)	0隻

※1 令和3年度から令和7年度の期間中において、新たに利用や引渡しが可能となる用地面積

※2 耐震強化岸壁により緊急物資の供給が可能となる人口割合。

※3 利用範囲が全国的な漁港



振興プラン p 35より

7 課題・問題点（前プランの評価・検証が不十分である）

振興プランの冒頭に書かれた前プランの評価には、主要指標の達成状況や、取組成果についての記載はあるが、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、実施できなかった原因への言及がない。

県に確認したところ、振興プランに記載された前プランの評価以外に、前プランについて評価をした書面はないとのことであった。

また、前プランでは、優先度ランクを、高い順から、AAランク>Aランク>Bランクの3種に分類していたが、上記の評価では、ランクごとの達成状況（当初の計画との比較）が記載されておらず、優先度ランクを設定したことの意義があったのか十分検証できない。

前期プランで予定どおり実施できなかった事柄に関し、原因分析をし、改善方法を考え、次期プランに生かすこと、いわゆるPDCAサイクルを回すことが、次期プランの改善につながると考えられる。

次期プランで振興プラン（現行）の評価がなされる際には、設定したランク毎の評価を意識した上で、実施箇所ごとの進捗結果、特に前プラン中に実施予定であったにもかかわらずできなかったものにつき実施できなかった原因を分析し、次期プランに生かすべきである（【意見】振興プランの前プランの評価・検証が不十分）。

8 課題・問題点（計画期間内の進捗管理に係る情報開示について）

振興プラン（現行）の整備事業について、優先度のランク分け（A、Bランク）がされた上で、計画期間内（令和3年度から令和7年度までの5年間）の事業実施箇所が明記されているが、各整備事業の計画期間内の年度ごとの具体的な実施時期の計画については、内部資料としては作成しているものの、公表には至っていない。

また、前プランにおいて、同プランが予定していた整備事業の中で計画期間内に完了していないものがあるが、前プランの計画期間満了前に事業の遅延が公表されたものはない。具体的な実施時期を公表しておらず、対外的には計画期間が満了しない限り遅延ではないとの認識になってしまうことが、事前に遅延が公表されなかった原因の一つと考えられる。

計画期間内の具体的な実施時期の計画がない事情を県に確認したところ、事業の性質上、国庫補助金など他機関の負担金を伴うものが多く、それらの予算確保は県ではコントロールできないこと、また、事業箇所によっては用地補償などの利害関係者との交渉が必要となるものがあるが、その交渉時期も県の一存だけで決めることはできないためである、との回

答であった。かかる県の回答は一定程度理解できるが、これでは整備事業が計画通りに進んでいるのかを適時に把握することが難しくなる。

整備事業の実施スケジュールは県民にとっても非常に関心が高く、スケジュール変更などの情報はより注目度が高い。県のみでスケジュールをコントロールできない事情があるとしても、計画通り進んでいないという状況があるのであれば、スケジュール変更の事実そのものは適時に公表されるべきである。

公表の方法や内容は、以後の事業への影響も勘案して、開示の仕方を工夫すべきである。公表の方法について、例えば、土木建築局においては、資料「事業別整備計画に基づく各事業の実施状況について」を令和3年10月に公表しており、この取組を活用していくことが考えられる（この情報開示は、公共事業におけるP D C Aの強化を図ることを目的として県が実施しているもので、評価できるものである）。

公表の内容について、同資料の中で、「港湾」「漁港」という単位で実施箇所の件数単位での進捗状況を記載している。ところが、件数のみの記載であるため、各箇所の規模や工事期間が不明で、全体としての進捗状況が把握できない。また、進捗状況の公表のみであり、今後の具体的なスケジュールが不明な上、進捗状況についても、進捗率などの記載はなく、どの程度進捗しているのかを把握することができない。主な事業箇所についても、別紙で概要を公表しているが、「主な」というのが何を基準にして選定されているのか不明である。

この点、各整備事業の計画期間中の年度ごとの進行管理表や進捗状況の目標設定を具体的に公表することが望ましいが、開示する情報によっては以後の事業への影響も想定される上、事業の性質によっては、度重なる計画の変更によりかえって県民を混乱させる場合もあり得る。そのため、まずは現状の前記資料において公表する情報につき、各事業を規模により区分した表や、工事期間で区分した表を追加したり、進捗率を記載したりするなど、県民がより事業の進捗状況を実感できるような説明を追加すべきである。また、県民への事業の見える化の推進のため、今後の具体的なスケジュールについても、同様の区分により公表するなどし、県民への情報開示の充実を図っていただけることを期待したい（【指摘】計画期間内の進捗管理に係る情報開示について）。

9 課題・問題点（放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった）

「方針4 港湾・漁港施設の有効利用・適切な維持管理の推進」に係る「【取組4-2】～効果的で適切な維持管理の推進～」（プラン32頁以下）の【具体的な取組】の一つに「○プレ

ジャーボート係留保管計画の見直しによる放置艇対策の着実な推進～「放置艇解消のための基本方針」策定」がある。

「放置艇解消のための基本方針」は平成29年度に策定され、令和元年度から現場着手、令和4年度末の放置艇解消を目標としている。

しかし、「第18 放置艇対策」で述べるように、振興プラン策定時点で目標達成が危惧される状況があった。したがって、振興プラン策定時に、基本方針の目標達成が困難である可能性を考慮すべきであった(【意見】放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった)。

10 指摘及び意見

(1) 【意見】 振興プランの前プランの評価・検証が不十分

振興プランの冒頭に書かれた前プランの評価には、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、その原因への言及がない。また、前プランで設定していた優先度ランクごとの達成状況が記載されておらず、ランク設定の意義があったのか十分検証できない。

前期プランで予定どおり実施できなかった事柄の原因分析をし、改善方法を考え、次期プランに生かすというPDCAサイクルを回すことが、次期プランの改善につながると考えられる。次期プランで振興プラン(現行)を評価する際には、ランク毎の評価を意識した上で、実施箇所ごとの進捗結果、特に振興プラン(現行)中に実施予定であったにもかかわらずできなかったものの原因を分析し、次期プランに生かすべきである。

(2) 【指摘】 計画期間内の進捗管理に係る情報開示について

振興プラン(現行)の整備事業について、計画期間内(令和3年度から令和7年度までの5年間)の各整備事業の具体的な実施時期は明示されていない。また、前プランの計画期間内に完了していない整備計画につき、前プランの計画期間満了前に事業の遅延が公表されたものはないが、具体的な実施時期を公表しておらず、対外的には計画期間が満了しない限り遅延ではないとの認識になってしまうことが、原因の一つと考えられる。

重要性の高い事業については、スケジュールの延長などの情報を適時に公表すべきである。また、現状の公表資料については、各事業を規模により区分した表や工事期間で区分した表を追加したり、進捗率を記載したりするなど、県民がより事業の進捗状況を実感できるような説明をすべきである。また、県民への事業の見える化の推進のため、今後の具体的なスケジュールについても、同様の区分により公表するなどし、県民への情報開示の充実を図っていただけることを期待したい。

(3)【意見】 放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった

振興プランの【具体的な取組】の一つとして放置艇対策の着実な推進を挙げ、その中で「放置艇解消のための基本方針」の策定に触れているが、同基本方針は振興プラン策定時点で目標達成が危惧される状況があったため、基本方針の目標達成が困難である可能性を振興プランの中で考慮すべきであった。

第8 決算

1 広島県の損益の状況

過去3年間の港湾事業に係る決算の概要は以下に示すとおりである。

一般会計に係る主な増減内容について、農林水産業費の水産業費については、県営漁港施設の整備にあたる地域水産物供給基盤整備事業などの前年度からの継続費²⁴・繰越事業費等が増加したことにより、漁港建設費の支出額が6億50百万円増加している。土木費の港湾費については、港湾改修費及び厳島港整備に関するみなとの賑わいづくり促進事業が令和3年度に完了したことにより港湾建設費が16億83百万円減少している。

特別会計（特別会計の詳細については「第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計」参照）に係る主な増減内容について、港湾特別整備事業収入については、広島港五日市地区分譲地等の造成地売却契約が成立したことによる土地売却収入が増加したことにより、財産収入が23億29百万円増加している一方で、基金繰入額が減少したことにより繰入金が20億90百万円減少している。借入金償還期限到来に伴う借り換えにより県債収入が67億53百万円増加している。

港湾特別整備事業費については、上記の通り、償還額が増加したことにより公債費が36億99百万円増加している。広島港費及び福山港費については、荷捌施設整備費に係る前年度からの継続費・繰越事業費等が増加したことに伴い、それぞれ11億43百万円と2億40百万円増加している。また、今後の借入金償還額増加に備えて基金を積み増したことに伴い、諸支出金が16億84百万円増加している。

²⁴ 履行に数年度を要するものについて、予算の定めるところにより、その経費の総額及び年割額を定め、数年度にわたって支出することができる経費のこと（決算特別委員会参考資料より抜粋）

損益推移

(単位：千円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	前年度差額
一般会計				
6 農林水産業費				
3 水産業費				
4 漁港管理費	203,787	219,879	89,564	△ 130,315
5 漁港建設費	1,284,206	1,435,075	2,086,040	650,965
8 土木費				
3 河川海岸費				
4 海岸保全費	1,839,413	1,686,416	1,576,676	△ 109,740
4 港湾費				
1 港湾管理費	2,098,449	2,130,884	1,597,313	△ 533,571
2 港湾建設費	6,994,782	8,851,307	7,167,787	△ 1,683,520

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	前年度差額
港湾特別整備事業費特別会計				
1 港湾特別整備事業収入				
1 分担金及び負担金	160,621	159,273	220,334	61,061
2 材料及び手数料	2,681,814	2,317,398	2,439,469	122,071
3 財産収入	1,731,787	397,849	2,726,972	2,329,123
4 繰入金	1,424,437	2,211,509	121,272	△ 2,090,237
5 繰越金	343,108	862,340	357,570	△ 504,770
6 諸収入	499,691	73,712	99,686	25,974
7 県債	6,312,800	5,194,700	11,947,700	6,753,000
1 港湾特別整備事業費				
1 公債費	7,966,427	6,702,052	10,401,445	3,699,393
2 広島港費	3,620,333	2,556,474	3,699,913	1,143,439
3 福山港費	226,945	333,400	574,108	240,708
4 尾道糸崎港費	74,246	139,301	126,063	△ 13,238
5 地方港湾費	227,194	92,034	121,217	29,183
6 諸支出金	163,032	1,018,594	2,703,125	1,684,531
7 漁港費	13,740	17,356	17,184	△ 172