

第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計

1 概要

(1) 広島県港湾特別整備事業費特別会計の概要

港湾事業に係る特別会計として、県では、広島県港湾特別整備事業費特別会計条例（以下「港湾特別会計条例」という。）を制定して、広島県港湾特別整備事業費特別会計（以下「港湾特別会計」という。）を設け、一般会計と区分して経理している。

広島県港湾特別整備事業費特別会計条例

（設置）

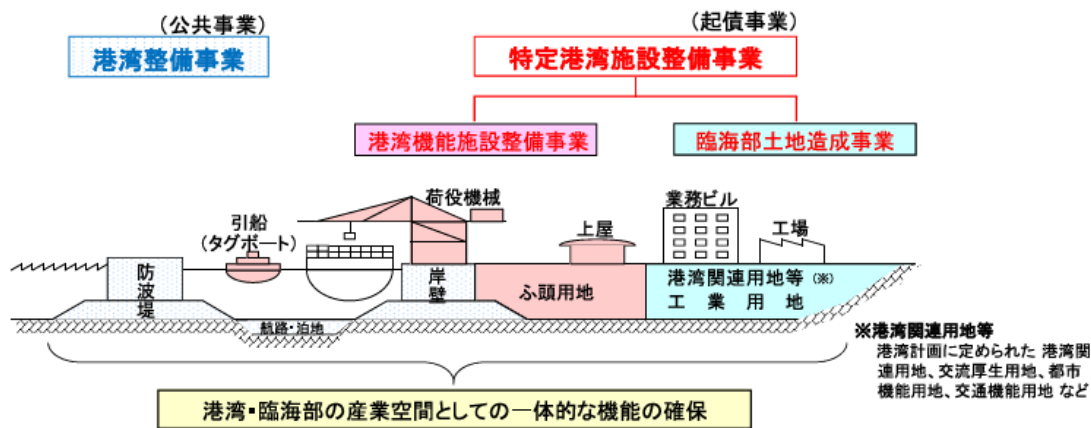
第一条 広島県港湾の整備事業の円滑な運営を図るとともに、その経理を明確にするため、特別会計を設置し、一般会計と区分して経理する。

（歳入及び歳出）

第二条 この会計においては、地方債、土地売却代金、土地、施設等の使用料、負担金、一般会計又は基金からの繰入金、広島県港湾整備事業基金から生ずる収入、繰越金及び附属諸収入をもって歳入とし、整備事業に要する経費、地方債の償還金及び利子、一般会計又は基金への繰出金その他の諸支出をもって歳出とする。

なお、港湾特別会計は、地方債をもって港湾施設を整備し、使用料等をもって維持管理経費（運営費）や起債償還（公債費）に充て、港湾施設の管理運営を行う事業である「港湾機能施設整備事業（以下「機能債事業」という。）」と、地方債をもって港湾関連用地等の造成や買収を行い、売却代金をもって地方債の償還に充てる事業である「臨海部土地造成事業（以下「臨海債事業」という。）」の2つで構成されている。

【各事業対象箇所(イメージ)】



出典：国土交通省「令和3年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）の概要について」

(2) 機能債事業の概要

機能債事業として整備される港湾施設は、基本的に使用料等が発生するもののうち、港湾整備促進法に基づく地方債による資金調達が可能であり、かつ、国庫補助の対象施設とならないものであり、概ね次の施設が対象となる。

施設区分	内容
荷さばき施設	固定式荷役機械，軌道走行式荷役機械，荷さばき地，上屋
旅客施設	旅客乗降用固定施設，手荷物取扱所，待合室，宿泊所
保管施設	倉庫，野積場，貯木場，貯炭場，危険物設置場，貯油施設
船舶役務用施設	船舶のための給水施設，給油施設，給炭施設，船舶修理施設，船舶保管施設
移動式施設	移動式荷役機械，移動式旅客乗降用施設

なお，補助対象施設である係留施設（岸壁等），臨港交通施設（道路，駐車場等），港湾環境整備施設（緑地）などについては，一般会計で整備されている。

(3) 臨海債事業の概要

臨海債事業は，造成地を港湾関連用地，都市機能用地，交通施設用地，製造業用地等として利用する目的で，海面を埋め立てあるいは用地を買収する方法により土地を造成する事業である。

地方債を発行して調達した資金等をもって土地を造成し，土地を売却した収入をもって造成費や公債費に充てられている。

また，臨海債事業は，通常単独で行われることはなく，公共事業等で整備される基本施設（岸壁等）の整備に合わせて整備される。したがって，臨海土地造成にあたっては土地の必要性のみならず，特定港湾施設整備事業基本計画にある公共事業や機能債事業の事業内容に沿って事業計画を策定する。

2 会計処理の概要

(1) 機能債事業の会計

機能債事業では，地方債で調達した資金をもって施設の整備を行い，整備完了後，施設使用料等の収入から地方債の元利償還を行う事業である。なお，収入には一般会計からの繰入も含まれる。

① 使用料及び手数料，貸付収入等

「広島県港湾施設管理条例」及び「広島県マリーナ条例」に基づき，港湾施設及びマリーナ施設の利用者から，所定の使用料又は利用料金を徴収している。

港湾施設の使用料等については，特別会計で整備されたものに限らず，一般会計で整備されたものについても，すべて特別会計の歳入としており，歳入項目の「使用料及び手数料」に計上している。

一方で，使用料等を徴収する施設に係る維持管理経費は，大規模な修繕工事を除き，基本的に特別会計の歳出として区分しており，対象施設ごとに歳出項目の「施設運営費」に計上している。

また，港湾施設の運営事業を委託している場合，委託先に対して港湾施設を貸し付ける契約となっており，当該施設貸付料は，歳入項目の「財産貸付収入」に計上している。

そのほかに，県が負担した施設整備費を毎年の施設の利益から負担金として収受している場合，歳入項目の「分担金及び負担金」に計上している。

② 機能債

機能債事業において港湾施設を整備する場合には，港湾整備促進法に基づき，施設整備費の全額又は一部を地方債（機能債）で調達することができる。

機能債の償還期限は，区分ごとに次のように定められている。

整備内容	財政融資資金（政府資金）	地方公共団体金融機構資金（機構資金）
ふ頭用地	5年据置40年償還	5年据置30年償還
上屋	3年据置31年償還	3年据置30年償還
荷役機械	3年据置17年償還	3年据置17年償還
貯木場	3年据置20年償還	3年据置30年償還
引船	3年据置15年償還	3年据置17年償還

出典：国土交通省HP「港湾局 産業港湾課【臨海部土地情報】：港湾関係起債事業の貸付条件」

地方債の償還に係る公債費は，特別会計の歳出として取り扱われ，歳出項目の「公債費」に計上している。なお，地方債の償還は，基本的に使用料等収入や市町負担金などの歳入で賄われる。

また，金融機関が新規に公債の引き受け等を行った際の手数料（役務費）は対象施設ごとに歳出項目の「施設整備費」に計上している。

③ 基金

「広島県港湾整備事業基金条例」に基づき、広島県が行う港湾整備事業に要する経費の財源に充てるため、「広島県港湾整備事業基金」が設置されている。

基金として積立てる額は毎年度の予算で定められ、積立時に歳出項目の「基金積立金」に計上し、取崩し時に歳入項目の「基金繰入金」に計上している。

④ 負担金、補助及び交付金

港湾施設の運営管理をするにあたって、市町と共同施設の運営や、業務委託を実施する際、運営収支の精算を交付金等の名称で計上している。なお、市町との契約等ごとに事業費負担や所有、運営主体、精算方法などは異なっている。

その他、清掃業務や利用促進事業を実施する団体への補助金や、新型コロナウイルス対策に関連する補助金も計上される。以下に示す歳入及び歳出の推移では、各施設運営費又は整備費の科目で表示される。

(2) 臨海債事業の会計

臨海債事業は、地方債を起債して資金を調達し、土地造成の工事費に充てることによって整備を進め、基本的には、地方債の償還期限内に造成を完了し、造成した土地を処分した収入をもって、地方債の元利償還金に充てるものである。

したがって、地方債の償還期限より前に土地を整備し、造成が完了した土地を売却する過程で剰余金を基金として積立て、地方債の満期償還時に、元利償還金の支出をその年度の土地売却収入で賄いきれないときには、基金を取崩してこれに充てることになる。このようにして、臨海土地造成事業終了後、基金の残高がある場合には、最終的に一般会計に繰り入れられることとなる。

① 財産収入等

造成した土地の処分価格の算定方式には、造成原価（事業費と売却面積により算出）により算出する場合と、時価（周辺地価との比較により算出）による場合とがある。県では後者の方式をとり、造成した土地の鑑定評価額により売却価格を決定しているため、事業計画時に見込んでいた土地の売却額は、その後の経済情勢の変化により売却時の時価と大きく異なる可能性もある。

臨海債事業では、バブル崩壊後の平成2年以降に大規模整備事業が次々と着手され、上記でいう売却損が多額に生じたことが、今日に至ってもなお、臨海債事業の収支状況悪化の要因となっている。

臨海債事業では、造成した土地を処分することにより、その売却収入をもって地方債の元利償還金に充てるが、一部では定期借地制度を導入している。

土地の売却にかかる収入は、歳入項目の「財産売却収入」に計上し、土地を定期借地契約により貸し付けている場合の賃貸料は、「財産貸付収入」に計上している。

② 造成費

造成にかかる支出には以下のようなものがあり、対象施設ごとに歳出項目の「施設整備費」に計上している。

ア 本工事：護岸，埋立，盛土，敷地等

イ 測量試験費：測量，調査，設計委託等

ウ 附帯工事：上下水道設備，電気設備，排水設備，緑地等

エ 用地補償費：用地補償，物件補償，漁業補償等

オ 建設利息²⁵：当該事業を行うにあたり地方債を借りたために生ずる利息

カ 事務費

③ 臨海債

臨海債事業において土地を整備する場合には、その整備資金を地方債で調達している。臨海債事業については、一般的に政府資金は充てられず、銀行等引受地方債又は公営企業金融公庫により調達されており、県においても同様に資金を調達している。

臨海債の償還期限に係る法令や内部規程等はなく、状況に応じて決定できる。県の場合、例年、総務省の起債発行同意基準の上限である、30年（満期一括）で調達できるよう借入先と協議している。

臨海債の償還については、機能債と同様、歳出項目の「公債費」に計上している。また、金融機関の引き受け等を行った際の手数料（役務費）も同様に、歳出項目の「施設整備費」に計上している。

④ 基金

臨海債事業においても、機能債事業と同様に「広島県港湾整備事業基金」が設置されており、基金として積立てる額は、毎年度の土地売却収入等から地方債の元利償還金他の支出額を差引いた剰余金を原資としている。

²⁵ 土地の造成が竣工するまでは建設利息として造成費に含まれるが、竣工後は公債費として経費処理される。

なお、基金として積立てる額は毎年度の予算で定められ、積立時に歳出項目の「基金積立金」に計上し、取崩し時に歳入項目の「基金繰入金」に計上している。

また、平成31年4月に「広島県土地造成事業等債務処理基金」が設置された。これは、土地造成事業会計及び港湾特別整備事業費特別会計のうち臨海土地造成事業を対象としており、造成原価を下回る価格での分譲をしてきたために、経営状況が悪化したことで、地方債の償還等に必要な資金が不足することへの対応として積立てが実施されているものである。

3 港湾特別会計に係る規則等

港湾特別会計に関連する規則等としては、前記の港湾特別会計条例の他、「広島県港湾整備事業基金条例」「広島県土地造成事業等債務処理基金条例」において前述の両基金の積立て、管理、運用益金の処理等につき定められている。

上記「2 (1) ④負担金、補助及び交付金」で記載した他の市町との間の事務委託に関しては、県と当該市町との間で規約が定められている（「広島県と広島市との間における港湾管理事務の事務委託に関する規約」など）。

また、「広島県港湾特別整備事業費特別会計に属する普通財産の貸付け及び譲渡に係る広島県公有財産管理規則の特例に関する規則」（以下「特例規則」という。）が制定されている。特例規則は、港湾特別会計に属する普通財産のうち、「処分を目的として造成した臨海部の土地、当該土地に隣接する土地であって当該土地と併せて処分することが必要と知事が認めた土地及び港湾施設用地でその用途を廃止した土地」の貸付け及び譲渡に関し、広島県公有財産管理規則（以下「県管理規則」という。）の特例を設けるとともに、必要な事項を定めるものである（特例規則1条）。具体的には、造成地等の貸付けを行う場合の連帯保証人の特例（特例規則2条）、造成地等に係る売払い代金の延納の特約をする場合の延納利息の特例（特例規則3条）が定められている。

4 問題点（必要な規則改正がなされていない）

特例規則2条において、県管理規則32条1項の「県内」を「国内」と読み替える旨の規定がある²⁶が、県管理規則32条1項には「県内」との文言がない。

²⁶ （連帯保証人の特例）

第二条 造成地等の貸付けを行う場合の連帯保証人に関する管理規則第三十二条の規定の適用については、同条第一項中「県内」とあるのは「国内」と読み替えるものとする。

この点を県に問い合わせたところ、県管理規則の改正(令和3年7月30日)で、同規則32条1項から「県内」の文言が削除されたことに伴い、特例規則も改正(2条の削除)が必要であるが、改正が未了であるとの回答であった。結果的に、1年以上にわたり、両規則間の定めとの齟齬が生じている。

県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。

今回の改正の遅れによる実害自体は大きくないと考えられるものの、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。それにもかかわらず、県管理規則改正後1年以上にわたり特例規則を改正せず、規則間の規定の齟齬が放置されていることは問題である。

速やかに特例規則の改正(2条の削除)がなされるべきである(【指摘】必要な規則改正がなされていない)。

5 指摘

(1) 【指摘】 必要な規則改正がなされていない

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。

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

本年度の包括外部監査の監査対象とした港湾事業については、広島県港湾特別整備事業費特別会計に関して、平成15年度の包括外部監査において監査対象に選定されている。

当該外部監査の結果、指摘事項又は意見が15件出され、平成17年3月25日付の「広島県報号外第51号」において、上記のうち14件に対する県土木建築局の措置状況が開示されている。

以下、項目別に、過年度の包括外部監査での指摘・意見の内容、県土木建築局の措置状況、今回の包括外部監査での検証結果を記載する。また、過年度の外部監査における指摘事項及び意見を踏まえて、広島県港湾特別整備事業費特別会計の問題を把握し、本年度の外部監査の視点及び手続に反映させている。

なお、当該外部監査は約20年前のものであり、広島県文書等管理規則に定める書類の保存年限を超過していることから当時の資料は基本的に廃棄されていた。そのため、当時の措置

状況についてはヒアリングを主として確認することともに、外部監査における指摘や意見に係る現在の改善状況を確認することとした。

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

■ 平成15年度 包括外部監査結果報告書

項目	内容	措置状況	対応
事業費の算定 根拠の保管	事業費計画の算出根拠や、事業計画資料が適切に保管されていないものがある。	—	A
長期事業費計画の見直し	毎期の実績に基づいた長期事業費計画の見直しが適時に行われていない。また、短期収支計画の見直し結果が長期事業費計画の見直しへとつながっていない。 大規模長期事業に係る総事業費について、毎年の年度実績や事業計画の見直しを踏まえた総事業費の見直しを適時に行うこと。	毎年度の起債申請の際、毎年の年度実績に基づき事業計画の見直しを行い、総事業費を適時見直すこととした。	B
当初予算の精度	実績が予算を3～4割下回っているものもあり、当初予算の精度を高めておくべきだった。また、予算と実績の比較は年度ごとしがなく、累計ベースや単価レベルでは行われていない。 過去のデータの蓄積・分析に基づいた予算を作成するなど、当初予算の精度を高めること。	①過去のデータの分析や類似事例等を活用し、当初予算見積精度の向上を図った。 ②現在、事業計画の策定時点で徹底した精査を行っている。	C
予算統制の頻度	年度途中の実績に基づき年度予算の修正見通しを早期に把握し、予算管理レベルの向上・支出削減に努めること。	①平成15年度から導入した中間決算制度の定着を図る。 ②引き続き、予算・決算事務を通じて、職員1人1人のコスト意識を醸成する。	D

項目	内容	措置状況	対応
<p>【港湾機能整備事業】 収支管理</p>	<p>事業別・地区別の収支管理が不十分であり、収支見込も立てられていない。適切な事業評価を行うためには、明確な事業目標の設定と体系的な収支管理が不可欠である。</p>	<p>①平成15年度末に策定した県政中期ビジョン第4期実施計画において地区別にこれまでのコンテナ貨物取扱量などを基にした行動目標を策定した。 ②中間決算や当初予算編成時に地区別の収支見込を策定し、実績額と対比分析するなど収支管理を徹底する。 ③分析を踏まえた利用促進策について、ポートセールスとも連携を図りながら実施する ④社会情勢や環境の変化等による事業計画の見直しを適時行い、機能債事業全体の事業の方向性に確実に反映させる。</p>	E
<p>【港湾機能整備事業】 事業の採算性</p>	<p>受益者負担・独立採算・収支均衡といった特別会計の目的に照らして、不採算事業（広島港宇品旅客ターミナル、観音マリーナ等）に係る収支改善に本格的に取り組むこと。その上で能率的な経営を行ってもなお、不足が生じる事業について、一般会計の負担方法の検討を行うこと。</p>	<p>①平成16年度に広島港宇品旅客ターミナル入居率向上に向け、不動産業者の仲介業務委託を広島市と共同で事業化するなど、テナント誘致活動を強化した。 ②観音マリーナの経営健全化計画を現在策定中である。入艇率向上に向けた営業活動を強化することなどを検討している。 ③収支改善策の実施等を行ってもなお不足が生じる場合は、今後、広島港宇品旅客ターミナル事業に対する特別会計と一般会計との負担関係を再度検討する。</p>	F
<p>【港湾機能整備事業】 資金不足への対応策</p>	<p>懸念される資金不足に対して機能債の借換えにより対応を図ろうとしているが、合理的な借換えの基準を持たないまま借換えを行うことは、赤字補填のための起債が行われるおそれがある。 港湾施設の耐用年数に比べ、償還期間が短いことを勘案し、予想される資金不足に対して早い段階で借換えを開始することも検討に値する。 機能債事業の収支見込からみて、すでに「機能債事業に係る借換え債等」の具体的な基準を検討すべき段階にあり、合理的で明確な借換えの基準を持つこと。</p>	<p>具体的な借換え基準として、港湾機能施設整備事業のうち、港湾施設の耐用年数に比べ償還期間が短い「ふ頭用地造成事業」について、地方財政法（昭和23年法律第109号）第5条及び第5条の2の趣旨に従って、減価償却相当額の元金を除く起債元金償還額の一部が借換えられるよう、総務省へ借換え制度の新規創設を要望している。</p>	G

項目	内容	措置状況	対応
【臨海土地造成事業】 収支管理	収支管理のための会計制度の整備が不十分である。 港湾特別会計が機能債事業と臨海債事業に区分されていないし、臨海債事業では地区ごとに区分されていない。 事業毎にかつ継続的に予算・実績分析できる帳簿や資料整備が不十分である。 地区別に予算と実績が分析できる帳簿や資料を整備するなど、正確な収支管理、採算管理を徹底すること。	帳簿や資料の共有化により地区別の収支管理を徹底し、採算性について再検証を行う。	H
【臨海土地造成事業】 収支管理	支出超過事業の原因を明らかにし、まずは臨海債事業内で解決し、次に港湾特別会計内で解決すべく処理のルールを明文化すべき。 地区別の収支を明確にしたうえで、特別会計の財務ルールを制度化すること。	地区別の収支管理と臨海債事業全体の財務状況の再検証を行う。 採算割れの地区については、地区の収支状況も含めた具体的な対応策を策定する。	I
【臨海土地造成事業】 収支管理	借換債を利用した臨海債事業の延命策について、採算性の確保は困難であり、「建設元金起債措置」の起債要件（元利金債による利子増加分を売却価格等で吸収できることにより採算性が確保されると認められる事業であること）に適合するかに重大な疑義がある。 借換債の起債適用条件を詳細に検討すること。	借換債を適用する対象地区を決定し、具体的な借換額について検証する。 地区別の収支管理の徹底により、事業費・有利子負債の更なる圧縮を図る。	J
【臨海土地造成事業】 収支管理	財務状況からみて、一般会計からの赤字補填は必須であるにもかかわらず、それを踏まえた事業の見直しが十分に行われていない。 一般会計からの補填等も含めた事業清算の制度のルール化を図ること。	借換債の活用により増大する借換債利息に対応するため、一般会計も含めた中長期的な事業収支スキームの検討を行う。	K
【臨海土地造成事業】 資金不足への対応策	借換債の増大は収支悪化を招くことになるため、完成土地の早期売却について一刻も早い対応策が望まれる。	①完成土地の早期売却については、引き続き県庁を挙げて取組む ②地区別の分譲方針・分譲先・土地利用計画等について、必要に応じて適時見直しを行う。 ③造成中の地区については、分譲の確約が取れる場合は、事業進度を早めるなど、機動的な土地造成事業を行う。	L
【臨海土地造成事業】 土地活用方法としての定期借地制度	定期借地制度については、採算性の確保や一般会計の補填などの財源措置を見極めた上、本来の目的ではないことに鑑み、慎重かつ十分な検討が望まれる。	①定期借地料をふまえた地区別の収支見込の再検証を行う ②一般会計の補填方法、時期などについて今後さらに検討を行う	M

項目	内容	措置状況	対応
【事業評価】 現実的で正確な事業評価の検討	B/C（費用対効果の分析）は国が定めたガイドラインにしたがって算出されているが、事業採択時の便益の算出の基礎となる需要数値については、将来のリスク（人口減少や過疎化）を織り込んだ、より現実的な数値を用いて評価すること。	①客観的な評価による需要見込数値の採用により堅実な費用対効果予測を行う。 ②事業評価制度の見直しについて国の制度改正の動向も見極めつつ検討する。	N
【事業評価】 独立した査定機関の設置	事業採択時の費用対効果の分析・評価については、執行機関から独立した査定機関を設置して行うことが望ましい。	①独立した査定機関の設置は、直ちには困難である。 ②費用対効果の分析・評価に用いるデータの算出にあたっては、行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成13年法律第86号）に基づいて国及び本県で実施している事業評価制度に従って、引き続きデータの確実性・客観性・透明性の確保向上に努める。	O

『A』『B』

（本年度監査手続）

指摘を受けて実施した事業費計画の見直しに係る資料を確認するとともに、平成15年度以降の毎年の事業費計画と長期収支計画の作成状況について確かめる。

（結果）

当時の事業費計画の見直しを行った際の資料は、保存年限の関係から残っていなかった。現在は、機能債・臨海債別で適宜収支見通しを公表しているとのことで、直近では、令和3年2月、令和4年2月と年1回経営状況が公表されていた。しかし、総事業費の計画の見直しはしていないとのことで、事業費計画の見直しに係る資料の提供はなかった。

過年度の外部監査人は、少なくとも年1回程度の計画見直しを提案しているところ、見直しの検討及び当該検討資料が保存されていないことは問題である。

（結論）

定期的に経営状況が公表されていることは大きな改善と言えるが、過年度の包括外部監査における指摘・意見にもかかわらず、総事業費の計画見直し検討がされていないこと、見直し検討に係る資料が保存されていないことは問題である。この点については、下記「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）」にて述べる。

『C』(本年度監査手続)

指摘を受けて実施した予算策定に係る資料を確認するとともに、平成15年度以降の見積の精度向上状況と、そのためのデータ活用状況について確かめる。

(結果)

保存年限の関係から指摘直後の資料は確認できなかったため、現在の予算策定における過去データの分析や類似事例等の活用状況に係る資料を確認するとともに、予算精度の向上状況を確かめるため、直近3年分の予算実績差異の分析表を確認した。

県としては、当初予算時点では、過去事例等を参考に執行可能なものとして精緻な予算組みをしており、年度内で適宜予算の見直しも行っているとのことであったが、過去データの分析や類似事例等の活用状況が分かる資料の提供はなく、活用状況を確認することができなかった。

一方で、予算実績差異の分析表を確認したところ、令和元年度で当初予算及び最終予算と決算額との差異は3%程度、他の年度では1%程度であり、予実差異は大きくなかった。

また、単年度のみではなく、各事業の実施期間全体の累計ベースでの実績と予算の比較をすべきとした指摘に対しては、現在も対応されていなかった。

(結論)

直近3年分の予算実績差異は小さくなく、予算精度向上については一定の成果が出ているものと思われた。

ただし、予算精度の見直しにかかる資料が確認できる形で保存されていないことは改善を要する。この点については、下記「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)」にて述べる。

また、予算と実績の比較が単年度のみで、各事業の実施期間全体の累計ベースでの実績と予算の比較はされていなかった点については現状の課題であり、「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」の「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と情報開示)」にて述べる。

『D』(本年度監査手続)

当初予算の年度内修正の実施状況を確認する。

(結果)

予算は年3回見直しを行い補正しており、全体の予算修正については、2月議会の前後で毎年港湾特別会計の今後の見通しを出しており、そこに見直し時点でのデータを織り込んでいる。具体的な見直し作業は、年間事業費の見通しを精査し、その時点で予算（資源投入）が必要か、又は、減らすことが可能かを改めて判断することで行っている。

(結論)

年度内見込み及び将来収支見通しを適宜予算に反映させており、改善は図られているものとする。

『E』（本年度監査手続）

事業別・地区別の収支管理状況を確認し、機能債事業の事業目標及び収支見込を確認する。

(結果)

事業別（機能債事業及び臨海債事業の別）での収支見通しは公表されているが、機能債事業では地区別収支管理は実施していない、との回答を得た。

機能債事業につき地区別収支管理をしていない理由は、地区別収支を確認する意義が薄いと判断しているためとのことであったが、この点は現状の課題であり、「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」の「6 課題・問題点（機能債事業の地区別収支の必要性）」にて述べる。

(結論)

機能債事業の地区別収支見通しは作成されておらず、措置状況で示された改善はなされていなかった。この点については、「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」の「6 課題・問題点（機能債事業の地区別収支の必要性）」参照。

『F』（本年度監査手続）

機能債事業について不採算事業の収支改善状況を確認するとともに、一般会計の負担方法について確認する。

(結果)

機能債事業の地区ごとの収支管理は行われていないため、広島港宇品旅客ターミナルや観音マリーナのみでの収支状況は確認できなかった。また、平成16年度以降の収支改善

状況の推移等も作成しておらず改善推移も確認できなかったため、現時点における機能債事業全体での収支状況を確認したところ、資金不足は生じない見通しである。

(2) 収支見通し

令和3年度決算見込み及び令和4年度当初予算案を反映した長期収支見通しでは、資金不足は生じない見込みである。

なお、令和3年度当初予算編成時と比較すると、海田大橋通行料の見直し等により、令和11年度時点の剰余金は11億円程度悪化する見込みである。

(単位：億円)

区 分	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
収入 ①	66	84	63	56	43	31	33	29	30	29
支出 ②	62	72	59	39	35	29	42	28	46	38
単年度収支 ③=①-②	4	13	4	17	7	2	▲9	0	▲16	▲9
前期末剰余金 (繰越金+基金残高) ④	17	21	33	36	55	62	64	55	55	39
当期末剰余金 (単年度収支+前年度剰余金) ⑤=③+④	21	33	36	55	62	64	55	55	39	30
【前年度見込時】 当期末剰余金	17	26	31	41	50	54	46	50	37	41

※R2は決算額、R3は決算見込、R4以降はR4当初予算をベースに継続事業や既存施設の更新を反映した内容

※収入：港湾施設における使用料や貸付料、整備費における県債、広島市からの負担金などの総額

支出：港湾施設の更新工事などによる整備費や指定管理委託料などの運営費、元金償還などの公債費の総額

※端数処理のため、合計が一致しない場合がある。

なお、引き続きテナント増加や入廷率向上に向けての誘致活動は継続している。

また、本指摘を受けて、特別会計と一般会計の負担関係については、港湾整備実施によりテナント料や利用者利用料だけでなく、テナントからの県税収入や周辺地域の活性化などにより一般会計の増収効果も実現することから、基金を通じた一般会計からの繰入（「第11 4 令和4年度以降の収支見通し」参照。）を前提として、港湾整備事業の計画や収支管理がなされるよう整理されている。

(結論)

機能債事業の不採算事業につき、機能債事業全体では収支状況は良好であると思われる。ただし、地区ごとに有効・効率的な事業運営となっているかは、地区別収支管理がなされていないため判断できなかった。

この点、上記『E』と同様、現状の課題であり、「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」の「6 課題・問題点（機能債事業の地区別収支の必要性）」にて述べる。

『G』（本年度監査手続）

機能債事業の借換に係る基準の整備状況を確認する。

（結果）

機能債事業の借換について、国土交通省では平成18年度に港湾関係起債事業における資本費平準化債の創設を行っている。ふ頭用地等の整備に充当した地方債の償還にかかる元金償還期間と減価償却期間との差により構造的に生じる資金不足を補うため、所要の地方債措置が講じられるようになっており、措置状況記載の要望が叶った形である。

また、県では、具体的な規程とはなっていないものの、国土交通省の資本費平準化債制度の起債可能額計算に則して毎年の起債可能額を算定し、それを上限として借換を行っている。

（結論）

機能債の借換については、合理的な借換えの基準が整理されており、改善は図られていると考える。

『H』（本年度監査手続）

臨海債事業の令和3年度地区別収支の管理状況及び予算実績分析の実施状況を確認する。

（結果）

歳入歳出決算書の特別会計については事業別での表示とはなっていないが、収支管理は機能債事業と臨海債事業とで区分されている。また、臨海債事業については地区ごとに収支管理している。

しかし、いずれの収支管理も内部使用目的での作成であり、公表数値としての整理はなされていないため、収支管理状況を確認できる資料の提示はなかった。この点は現状の課題であるため、「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」の「7 課題・問題点（臨海債事業の地区別収支の必要性）」にて述べる。

（結論）

臨海債事業の地区別収支の管理状況及び予算実績分析の実施状況は確認できなかった。この点は現状の課題であり、「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」の「7 課題・問題点（臨海債事業の地区別収支の必要性）」参照。

『I』(本年度監査手続)

臨海債事業で支出超過となっている事業の把握とその対応状況について確かめる。

(結果)

平成16年度以降の財務状況の再検証資料や具体的な対応策が分かる資料は残されていなかったため、確認できなかった。

機能債事業と臨海債事業は明確に区分しており、一方の資金不足を他方で補填することは想定しておらず、事業間での補填に係る特別な財務ルールは現在も定めていない。臨海債事業については、現在においても資金不足が生じる見込みである(「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」の「4 令和4年度以降の収支見通し」)が、現状の資金不足は過去の不採算事業に係る借入金返済負担によるものであり、県の見込みによれば、現在進行中の事業で採算割れの事業はないとのことであった。

また、これらの資金不足は、後述「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」の「4 令和4年度以降の収支見通し」の一般会計からの補填で担保している。

(結論)

現在進行中の事業で採算割れの事業は認められず、また、資金不足は一般会計からの補填で担保することとされているため、この点での問題は認められないと判断した。

『J』(本年度監査手続)

臨海債事業にて借換債を適用する対象地区の決定及び借換額の検証状況を確認するとともに、有利子負債額の圧縮状況を確認する。

(結果)

平成18年度に国土交通省によって創設された資本費平準化債制度を利用し、制度上の起債可能額を上限として借換を実施している。そのため、起債適用条件の検討は、当該制度に則り実施されている。

また、平成19年度以降の臨海債について、宇品内港、出島及び五日市地区の当初借入額と対応する借換額の実績を確認したところ、地区ごとに差はあるものの、すべての地区で当初借入額に対し借換額が減少するとともに、全体では半額程度に抑えられていた。

(結論)

起債適用条件の検討が適切になされるとともに、有利子負債額の圧縮が図られており、改善はなされているものと判断した。

『K』(本年度監査手続)

臨海債事業の事業計画及び収支見通しにおいて、一般会計からの補填も考慮されたものとなっているか確かめる。

(結果)

平成27年度において、中期財政運営方針の中で臨海債事業の資金不足への対応策として、平成31年度から基金の積立てを行うことを決定した。具体的には、令和元年度から毎年30億円の基金積立を実施し、令和13年度以降での取崩しを予定している。

これにより、臨海債事業の資金不足は回避できる見込みであり、事業計画及び収支見通しには、一般会計からの補填分も含めたうえでの検討がされている。詳細は、「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」の「4 令和4年度以降の収支見通し」参照。

(結論)

改善は図られているものと判断した。

『L』(本年度監査手続)

前回の包括外部監査で指摘を受けた以降の臨海債事業の売却実績を確認するとともに、開発中の土地については早期売却実現のためにどのような対応策が取られているかを確認する。

(結果)

土地売却実績

港	地区	年度	用途	契約年月日	売却面積 (㎡)	売却金額(円)
広島港	元宇品地区	H19	企業移転用地	H20. 3. 27	332. 43	38, 428, 908
		H21	企業移転用地	H21. 9. 28	1, 063. 41	146, 431, 557
		H22	企業移転用地	H23. 3. 14	4, 493. 93	527, 542, 442
		H25	企業移転用地	H25. 8. 22	1, 428. 11	177, 269, 866

港	地区	年度	用途	契約年月日	売却面積 (㎡)	売却金額(円)
広島港	宇品内港地区	H15	公園用地	H16. 1. 14	1,186.38	189,702,162
		H16	公園用地	H17. 1. 11	702.77	103,799,129
		H17	公園用地	H17. 12. 20	696.86	94,145,786
		H18	道路用地	H19. 3. 19	1,469.48	202,788,240
			道路用地			
		H19	商業・業務施設用地	H19. 7. 19	3,588.60	552,644,400
			高層商業・業務施設用地	H19. 9. 19	977.72	218,031,560
			高層商業・業務施設用地			
			高層商業・業務施設用地	H20. 3. 5	11,940.97	1,850,850,350
		高層商業・業務施設用地				
		H20	商業・業務施設用地	H20. 7. 8	22,000.06	2,904,007,920
		H21	高層複合住宅用地	H22. 2. 5	3,465.56	625,928,653
		H22	高層複合住宅・商業用地	H22. 5. 21	2,000.00	380,000,000
			高層複合住宅・商業用地	H22. 8. 26	5,291.95	947,001,112
		H25	教育施設用地	H25. 6. 10	9,250.00	872,645,000
			教育施設用地			
		H28	商業施設用地	H28. 4. 28	1,862.02	431,839,678
			商業施設用地			
		H28	高層商業・業務施設用地	H29. 2. 22	15,264.63	3,291,817,459
			高層商業・業務施設用地			
	高層商業・業務施設用地					
	高層商業・業務施設用地					
	出島地区	H15	窯業・土石製品製造業用地	H15. 7. 14	7,636.69	916,400,000
			窯業・土石製品製造業用地	H15. 7. 14	4,604.31	561,720,000
		H22	産業廃棄物取扱用地	H23. 3. 14	5,913.69	526,803,332
		H25	保管施設用地	H26. 2. 3	10,623.21	820,324,276
		五日市地区	H16	港湾関連用地	H17. 3. 15	3,300.03
	港湾関連用地			H17. 3. 15	21,759.99	1,477,503,321
	港湾関連用地			H18. 1. 6	1,044.08	86,241,008
	港湾関連用地			H19. 3. 30	9,280.43	695,104,207
	H20		企業移転用地	H21. 3. 17	100,059.86	7,144,274,004
	H22		港湾関連用地	H23. 2. 23	7,000.14	522,462,449
			港湾関連用地	H23. 2. 23	15,000.03	1,107,632,215
	H23		港湾関連用地	H23. 5. 17	15,000.02	1,107,631,476
			港湾関連用地	H23. 7. 26	10,274.09	734,186,471
	H25		港湾関連用地	H25. 11. 1	16,922.43	1,128,404,554
	H26		港湾関連用地	H27. 1. 9	4,000.10	327,000,000
			港湾関連用地	H27. 1. 9	12,500.06	887,800,000
			港湾関連用地	H27. 1. 9	2,500.01	191,915,727
			工業用地	H27. 1. 9	5,000.00	363,650,000
		工業用地	H27. 1. 9	4,000.11	285,250,000	
		工業用地	H27. 1. 9	9,405.08	650,464,737	
工業用地		H27. 1. 9	2,500.02	180,100,000		
H27	工業用地	H28. 1. 15	4,464.89	325,282,000		
	港湾関連用地	H27. 11. 12	8,250.68	561,035,240		
	港湾関連用地	H27. 11. 12	24,749.34	1,485,989,000		
H29	工業用地	H29. 11. 9	2,500.00	254,825,000		

港	地区	年度	用途	契約年月日	売却面積 (㎡)	売却金額(円)
広島港	廿日市地区	H15	港湾関連用地	H15. 4. 17	2, 546. 97	194, 333, 811
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地	H15. 10. 4	1, 386. 08	106, 728, 160
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地	H16. 1. 9	19, 036. 12	1, 130, 745, 528
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地			
			港湾関連用地	H16. 8. 9	5, 000. 00	340, 000, 000
			港湾関連用地	H16. 11. 22	2, 000. 00	144, 200, 000
			港湾関連用地	H16. 12. 24	1, 600. 01	115, 360, 721
			港湾関連用地	H17. 3. 25	1, 161. 40	85, 362, 900
			港湾関連用地	H17. 4. 28	3, 118. 27	217, 343, 419
			港湾関連用地			
		港湾関連用地	H17. 6. 17	3, 000. 03	211, 202, 112	
		港湾関連用地	H18. 4. 19	10, 363. 49	585, 537, 185	
		港湾関連用地	H18. 6. 27	9, 129. 47	573, 330, 716	
		港湾関連用地	H18. 8. 30	5, 000. 00	348, 500, 000	
		港湾関連用地				
		港湾関連用地				
		H19	港湾関連用地	H19. 10. 17	18, 452. 17	1, 068, 380, 643
		H21	港湾関連用地	H22. 1. 26	4, 437. 77	293, 478, 605
		H22	港湾関連用地	H22. 8. 26	3, 049. 79	192, 880, 918
		H25	港湾関連用地	H25. 5. 14	1, 218. 56	373, 461, 150
			港湾関連用地		1, 214. 55	
			港湾関連用地		4, 029. 05	
港湾関連用地	H25. 9. 18		8, 408. 79	469, 210, 482		
港湾関連用地	H26. 1. 24		5, 774. 13	336, 054, 366		
港湾関連用地						
港湾関連用地						
港湾関連用地						
港湾関連用地	H26. 1. 24		2, 870. 08	175, 648, 896		
H26	港湾関連用地		H26. 9. 8	10, 414. 00	524, 865, 600	
H28	港湾関連用地	H29. 2. 16		101, 260, 000		
大竹港	晴海地区	H16	企業用地	H17. 1. 12	2, 001. 01	100, 850, 904
		H17	企業用地	H17. 11. 8	740. 05	36, 262, 450
		H18	企業用地	H18. 5. 2	1, 016. 13	49, 790, 370
			企業用地	H18. 11. 24	12, 435. 46	535, 968, 326
			企業用地			
			企業用地			
			企業用地			
			企業用地			
		企業用地	H19. 2. 22	2, 644. 30	124, 810, 960	
		企業用地	H19. 3. 6	2, 741. 17	131, 302, 043	
		企業用地	H19. 3. 12	1, 819. 18	85, 865, 296	
		H20	企業用地	H20. 5. 30	2, 305. 83	110, 910, 423
		H25	商業用地	H26. 1. 31	16, 528. 98	18, 182, 532
H26	商業用地	H28. 1. 5	26, 580. 01	25, 516, 800		
R1	商業施設用地	R2. 3. 17	46, 412. 74	928, 254, 800		

港	地区	年度	用途	契約年月日	売却面積 (㎡)	売却金額(円)
尾道糸崎港	松浜地区	H21	食料品製造業用地	H22. 3. 12	7,904.14	214,834,525
		H23	港湾関連用地	H24. 3. 9	11,031.41	284,091,901
		H26	港湾関連用地	H26. 9. 1	4,167.00	100,658,052
		H26	輸送用機械器具製造業用地	H26. 12. 5	7,223.97	156,875,732
		H29	水産物卸売業用地	H29. 5. 26	661.14	16,708,330
		H29	水産物卸売業用地	H29. 11. 14	991.74	24,219,282
		H29	水産物卸売業用地	H29. 12. 27	669.89	23,000,000
		R3	保管施設用地	R3. 6. 30	3,332.29	73,970,173
福山港	内港地区	H15	交通機能用地	H15. 12. 1	670.13	60,311,700
		H16	交通機能用地	H17. 3. 28	11,944.00	914,910,400
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
			都市再開発用地			
		都市再開発用地				

土地造成完了済みの土地については、全て分譲又は定期借地契約により売却している。
また、臨海債事業では、開発計画段階で周辺環境やニーズを調査し、売却の実現可能性が高い土地となるように事業計画を策定している。具体的には、開発予定地に係る企業の進出ニーズを事前に調査するとともに、近隣土地相場と売却予定価格との比較検討を行うことで、売却の実現可能性が高いものだけを開発する計画としている。

(結論)

完成土地についてはすべて売却済みであり、また開発中の土地についても周辺環境及びニーズを把握したうえで開発を進めていることから、改善が図られていると判断した。

『M』(本年度監査手続)

分譲ではなく定期借地制度を採用している案件につき、事業採算性の検討状況を確認する。

(結果)

県では、各地区の造成計画策定時点で分譲に関する方針を策定しており、最も重要視しているのは企業への誘致の成功である。そのために、分譲ではなく、定期借地という選択肢を採用する場合がある。定期借地については、まとまったキャッシュインが見込めないデメリットはあるものの、長期的な利用が見込まれる上、契約終了時には原状回復により県に返還されるため、次の活用先への移行がスムーズであるというメリットもある。

この点、定期借地制度の採用に当たって県は、メリットとデメリットを把握しており、早期売却実現のための選択肢の一つとして総合的に判断していた。また、適宜見直ししている地区別収支見込にて定期借地料の収支結果を把握しており、新たな定期借地制度採用の際の判断資料として活用していた。

(結論)

定期借地制度の活用については適切な検討を行っており、検討状況は良好であると判断する。

『N』（本年度監査手続）

事業性評価について、令和3年度での事業採択時の需要見込数値がどのように決定・活用されているか確かめる。

(結果)

B/C（費用対効果の分析）の分析事例はないとの回答を得た。

この点、事業採択時の需要見込数値等の予測方法について確認したところ、価格については、他の港湾施設の使用料を勘案した競争力のある価格を設定しているとのことであった。また、需要予測については、港湾整備を実施した後の人口減少や過疎化といった予測可能な影響については加味する方法に変更されていた。一方で、企業や民間が生み出す具体的な経済効果については予測することが困難であることから、周辺環境の変化による予測は含んでいないとのことであった。

(結論)

人口減少による需要の低下など、予測可能性が高い項目については、適切に需要見込みに反映させる方法に変更されていた。一方で、事業採択時の需要見込の方針として、堅実な費用対効果予測という観点から、予測不能な経済効果は織り込まないとする判断は妥当であると考える。

『O』（本年度監査手続）

指摘に対して独立した査定機関設置が「直ちには困難である」と判断した根拠について確認するとともに、現状の設置状況を確認する。

(結果)

独立した査定機関の設置が直ちには困難であると回答した際の判断根拠については、資料保存期間が過ぎており確認できなかったが、現時点の県の見解を伺ったところ次のような回答を得た。

『本県においては、事業再評価委員会は設置されているものの、現状で独立した査定機関は設置されていない。費用対効果の分析・評価については、単なる行政機関の収支に留まらず、様々な切り口があることが想定され、港ごとの価値やサービスが利用者である民間事業者のコスト軽減などに、どのようにつながっているかを評価するなど、技術的に難しい側面も含まれていると推察しており、広い視点からの検討が必要なものであると考えている。引き続き、国や他の港湾管理者の動向等を踏まえながら、適切な取組について、研究してまいりたい。』

(結論)

新規事業がない既存事業進行途中で、独立した査定機関による査定を急遽実施するのは、事態の混乱を招くだけで、現実的ではないとも思われるため、直ちに独立した査定機関を設けて、既存事業を評価することは困難であるとの見解は理解できる。ただし、独立した査定機関を設置しないと結論づけた検討資料等が残されていないことについては、今後の課題であると考え。この点については、下記「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）」にて述べる。

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）

過去の包括外部監査において指摘・意見され、県における考え方を整理したものが保存年限を経過したとして廃棄されていた。また、指摘・意見を受け、整備した手続きに関連する証跡が残されていなかった。

文書保存年限については、広島県文書等管理規則で定められており、別表（「巻末別添資料」参照。）にて文書等の類型ごとに保存年限が決められている。保存年限には、30年、10年、5年、3年、1年、1年未満の6つの区分があり、その他に無期限のものがある。また、同規則では、当該別表を基に、文書等に係る事務を所掌する課が、詳細な整理文書ごとの保存年限を定めたファイル管理表を作成することとされており、港湾振興課及び漁港漁場整備課（以下「対象課」という。）においても、同規則に規定されたファイル管理表を作成している。

この点、同規則では特に重要なものだけが30年の保存年限とされており、それ以外のものは基本的に10年を経過すれば廃棄されることとなっている。対象課もこの考えに従って、ファイル管理表を作成しており、上記の資料もこのファイル管理表に当てはめて10年で廃棄していた。

無期限保存文書等は、『随時に追記又は更新される台帳、帳簿等であって常時使用するもののうち継続的に保管する必要があると認めるもの』とされており、また、30年保存文書等も、『行事、儀式等に関するもので重要なもの（褒賞、叙位叙勲など）』など、非常に重要なもののみである。そのため、本件がこれらに該当するとは言えず、10年で廃棄されたことはやむを得ない点もあるが、過去の外部監査で指摘を受けて検討した内容やその判断過程などの書類は、考え方の根底になるものであり、同様の取引が存在する限りにおいては、一定期間経過したからと言って不要となるものではなく、同様の取引自体が無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。

一方、検討過程の証跡が残されていないことは内部統制上の不備であり、手続の過程を第三者に証明できるような体制を構築しておくべきである。これらの体制の整備が内部統制の改善に繋がるものと思われる。本年度の監査の結果に対しても、真摯に対応するとともに、措置結果を適切に引き継いでいただきたい（【指摘】過年度措置状況に関する書類が廃棄・未保存）。

3 指摘

(1) 【指摘】 過年度措置状況に関する書類が廃棄・未保存

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。

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。

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

1 特別会計の決算の概況

港湾特別会計の決算推移は以下のとおり。なお、事業ごとの決算書は作成していない。

(1) 歳入及び歳出の推移

(単位：千円)

科目	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
歳入					
分担金及び負担金	371,428	188,660	160,621	159,273	220,334
使用料及び手数料	2,657,394	2,635,234	2,681,814	2,317,398	2,439,469
財産収入					
財産貸付収入	476,749	478,668	484,490	396,702	504,716
利子及び配当金	466	796	551	779	206
財産売払収入	464,705	317,688	1,246,746	367	2,222,049
繰入金					
他会計繰入金	177,566	83,834	933	448,341	121,272
基金繰入金	0	1,902,934	1,423,504	1,763,168	0
繰越金	2,831,743	314,384	343,108	862,340	357,570
諸収入	143,730	206,735	499,691	73,712	99,686
県債	3,584,900	9,618,900	6,312,800	5,194,700	11,947,700
歳入計	10,708,682	15,747,836	13,154,261	11,216,785	17,913,005
歳出					
基本施設運営費	596,653	518,464	550,492	667,621	696,557
機能施設運営費	438,053	464,404	427,194	469,088	433,281
共同施設運営費	376,610	413,116	417,126	422,513	426,359
荷捌施設整備費	937,239	2,241,650	2,753,906	1,561,986	2,965,106
基金積立金	1,336,321	796	100,793	954,786	2,632,349
消費税	174,499	134,313	62,239	63,808	70,776
漁港費	0	0	0	0	0
利用調整施設運営費	12,482	13,740	13,740	17,356	17,184
公債費	6,522,437	11,618,242	7,966,427	6,702,052	10,401,445
歳出計	10,394,297	15,404,728	12,291,920	10,859,214	17,643,060

広島県港湾特別整備事業費特別会計歳入歳出決算書を基に作成

(2) 決算の概況

令和3年度の歳出に係る概要は以下のとおり。

① 公債費

令和3年度の公債費支出の内訳は、以下のとおりである。

元利返済合計科目内訳 (単位：千円)

荷捌施設整備費	17,636
基本施設運営費	63
公債費	10,401,445
合計	10,419,146

拠点別内訳 (単位：千円)

拠点	元金返済	利子及び割引料	元利返済合計 (償還金、利子及び割引料)
広島港	8,809,595	358,029	9,167,624
尾道糸崎港	284,521	10,282	294,803
福山港	512,191	24,184	536,375
その他地方港	405,868	14,476	420,344
総計	10,012,175	406,971	10,419,146

② 基金積立金

令和3年度では、「広島県港湾整備事業基金」に26億3,234万円の積立を実施している。

③ 負担金、補助及び交付金

令和3年度に計上された負担金、補助及び交付金（科目の概要については「第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計」の「2 会計処理の概要」参照。）の主な内容は以下のとおり。

項	目	節	金額（円）
広島港費	基本施設運営費	負担金、補助及び交付金	64,706,699
	機能施設運営費	負担金、補助及び交付金	63,021,800
	共同施設運営費	負担金、補助及び交付金	212,028,931
福山港費	基本施設運営費	負担金、補助及び交付金	17,547,000
	機能施設運営費	負担金、補助及び交付金	38,251,758
尾道糸崎港	基本施設運営費	負担金、補助及び交付金	95,674,371
	機能施設運営費	負担金、補助及び交付金	148,560
地方港湾費	荷捌施設整備費	負担金、補助及び交付金	121,217,942
		合計	612,597,061

ア 令和3年度広島港共同施設運営費余剰金交付金

広島港における広島市域内のふ頭用地造成事業、上屋建設事業などの一部について、県と広島市との間で、次の内容の覚書を締結している。

(1) 県と広島市は、それぞれ、整備事業費の2分の1を負担する。

(2) 県は、整備事業によって建設された港湾施設などの所有権を有し、当該施設などの管理運営（収入・支出）を行う。

(3) 県は当該施設などに係る運営収支を精算し、その損益は県と広島市で折半する。

令和3年度の計上額は1億9,343万円の支出であるが、令和3年度分の運営収支を精算したところ剰余金が生じたため、広島市に剰余金の1/2を交付したものである。

イ 令和3年度厳島港宮島口地区立体駐車場整備事業負担金

厳島港に建設中の駐車場について、県は全体の1/3を所有しており、工事の施主である広島電鉄株式会社に、県所有分の建設を委託する関係にある。

建設費の県負担額の支払いをこの科目で処理しており、令和3年度の計上額は1億2,121万円の支出である。

ウ 令和3年度新型コロナウイルス対策港湾施設利用者緊急支援事業交付金

新型コロナウイルス感染症の拡大により、港湾施設を使用して事業を行う事業者への港湾施設使用料の減免制度に関係する交付金である。

支出先は、広島市・竹原市・三原市・尾道市・廿日市市・江田島市・大崎上島町の7市町。福山市は、令和3年度は減免実績がなかったため、県からの支出はない。

令和3年度の計上額は、1億570万円の支出である。

エ 令和3年度港湾振興事業補助金（一般社団法人広島県清港会）

港湾施設の清掃業務や利用促進事業を実施する団体への補助金である。広島港、尾道糸崎港及び福山港にあり、令和3年度の計上額は、6,241万円の支出である。

オ 令和3年度五日市漁港フィッシャリーナ整備事業交付金

五日市漁港フィッシャリーナの整備事業費においては、県と広島市で覚書を締結し、管理運営費の剰余金を県と市で1/2ずつとすることとしている。令和3年度の計上額は1,423万円の支出であるが、令和3年度の管理運営費を精算したところ剰余金が生じたため、その1/2を広島市に交付したものである。

カ 広島観音マリーナ資本費回収相当額交付金

広島観音マリーナの整備費を県と広島市で折半していることから、県と広島市で基本協定書を締結し、管理運営費についても折半し、管理運営費に剰余金が発生した場合も1/2ずつ受取ることとしている。観音マリーナの指定管理は利用料金制のため、指定管理者からは定額の納付金を県が一括して受領することになるが、当該納付金

が管理運営費を超過し、剰余金が発生したために、県がその1/2を広島市に交付したものである。令和3年度の計上額は950万円の支出である。

キ 「港湾管理事務の事務委託に関する規約」に基づく交付金

港湾施設の管理事務を市町に委託しており、使用料等の収入及び経費は委託先である市町が収受・負担することとなっている。ただし、委託事務の執行に係る歳入歳出の決算において、不足額が生じた場合は、当該不足額の2分の1を県が負担する。この負担額を交付金として計上している。

令和3年度の計上額は706万円の支出であり、支払先は呉市及び福山市である。

一方、委託事務の執行に係る歳入歳出の決算の結果、剰余金が生じた場合は、当該剰余金の2分の1を県が市町から受取る。

令和3年度の実受額は862万円の収入であり、広島市からの入金である。

④ 荷捌施設整備費（一部、上記「③負担金、補助及び交付金」との重複あり）

港湾施設や企業用地などの整備にかかる費用で、各拠点の内容は以下のとおり。

（単位：千円）

項	事業名	支出内容及び金額		合計金額
		内容	金額	
広島港費	臨海土地造成事業費	委託料	244,702	2,216,636
		工事請負費	1,901,363	
		事務費	52,932	
		償還金及び利子	17,636	
広島港費	荷役機械整備事業費	委託料	4,750	260,000
		工事請負費	255,249	
福山港費	ふ頭用地造成事業費	委託料	17,123	289,251
		工事請負費	229,735	
		公有財産購入費	42,280	
		補償補てん及び賠償金	111	
福山港費	荷役機械整備事業費	委託料	1,023	78,000
		工事請負費	76,976	
地方港湾費	上屋建設事業費（厳島港宮島口地区立体駐車場整備事業）	負担金、補助及び交付金	121,217	121,217
計				2,965,106

2 債務の状況

令和3年度の借入、償還及び残高の状況を確認するため、「予算決算の比較表」、償還に係る「支出負担行為整理書兼支出調書」、及び「臨海債・機能債令和3年度末残高」から、監査人が集計した債務の状況は以下のとおり。

(単位：千円)

拠点	令和3年度借入 (県債)	元金返済	令和3年度末残	利子及び割引料
広島港	10,585,500	8,809,595	8,943,318	358,029
ふ頭			1,847,404	
荷役			847,085	
上屋			250,728	
臨海			5,998,100	
尾道糸崎港	225,300	284,521	304,174	10,281
ふ頭			232,374	
臨海			71,800	
福山港	713,300	512,191	1,261,972	24,183
ふ頭			710,551	
荷役			416,779	
上屋			134,641	
その他地方港	423,600	405,868	1,549,059	14,475
ふ頭			1,145,165	
上屋			403,894	
総計	11,947,700	10,012,176	12,058,525	406,970

3 土地造成の状況

令和3年度末時点での臨海土地造成事業の状況は以下のとおりである。

(単位：ha)

		整備済面積			整備中面積 (予定)	
			分譲面積			
			売却済面積	定期借地中面積		
広島港	宇品内港地区	15.5	15.5	15.5	0.0	0
	元宇品地区	1.7	1.7	1.7	0.0	0
	出島地区	18.3	18.3	13.4	4.9	25.7
	五日市地区	29.5	29.5	28.0	1.5	23.1
	廿日市地区	13.0	13.0	13.0	0.0	0
福山港	内港地区	4.9	4.9	4.9	0.0	0
尾道糸崎港	松浜地区	3.6	3.6	3.6	0.0	0
大竹港	晴海地区	13.3	13.3	9.0	4.3	0
五日市漁港		1.0	1.0	1.0	0.0	0
全地区計		100.8	100.8	90.1	10.7	48.8

4 令和4年度以降の収支見通し

令和4年2月14日付で公表された「港湾特別整備事業費特別会計における経営の状況について」に示された収支見通しは以下のとおりである。

(1) 機能債事業

令和3年度決算見込み及び令和4年度当初予算案を反映した長期収支見通しでは、資金不足は生じない見込みである。

なお、令和3年度当初予算編成時と比較すると、海田大橋通行料の見直し等により、令和11年度時点の剰余金は11億円程度悪化する見込みである。

(単位：億円)

区 分	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
収入 ①	66	84	63	56	43	31	33	29	30	29
支出 ②	62	72	59	39	35	29	42	28	46	38
単年度収支 ③=①-②	4	13	4	17	7	2	▲9	0	▲16	▲9
前期末剰余金 (繰越金+基金残高) ④	17	21	33	36	55	62	64	55	55	39
当期末剰余金 (単年度収支+前年度剰余金) ⑤=③+④	21	33	36	55	62	64	55	55	39	30
【前年度見込時】 当期末剰余金	17	26	31	41	50	54	46	50	37	41

※R2は決算額、R3は決算見込、R4以降はR4当初予算をベースに継続事業や既存施設の更新を反映した内容

※収入：港湾施設における使用料や貸付料、整備費における県債、広島市からの負担金などの総額

支出：港湾施設の更新工事などによる整備費や指定管理委託料などの運営費、元金償還などの公債費の総額

※端数処理のため、合計が一致しない場合がある。

上記のとおり、機能債事業につき資金不足は生じない見込みであり、かつ、今回の見込みでの剰余金額は前年度見込みでの剰余金額を概ね超過している。令和11年度では逆転しているものの、海田大橋の通行料引き下げなどに伴う影響であり、収支予測が不十分であったと思われるような状況でもなく、問題は認められない。

(2) 臨海債事業

令和3年度決算見込み及び令和4年度当初予算案を反映した長期収支見通しでは、令和13年度に資金不足となる見込みである。

なお、令和3年度当初予算編成時と比較すると、現在造成中の出島地区の地価上昇による収入見込みの増等により、令和25年度時点の剰余金は8億円程度改善する見込みである。

(単位：億円)

区 分	R2	R3	R4	～	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	～	R25
収入 ①	20	111	97		13	2	2	2	2	2	23		2
支出 ②	37	101	65		7	89	102	67	87	8	16		1
単年度収支 ③=①-②	▲17	10	32		6	▲87	▲100	▲65	▲85	▲6	7		2
前期末剰余金 (繰越金+基金残高) ④	31	13	24		170	176	89	▲10	▲75	▲160	▲166		▲126
当期末剰余金 (単年度収支+前年度剰余金) ⑤=③+④	13	24	56		176	89	▲10	▲75	▲160	▲166	▲159		▲124
【前年度見込時】 当期末剰余金	13	12	44		125	13	▲51	▲98	▲177	▲184	▲172		▲132
臨海債残高	354	389	411		410	325	227	163	79	72	57		0

※ R2は決算額、R3は決算見込、R4以降はR4当初予算をベースに継続事業や既存施設の更新を反映した内容

※ 端数処理のため、合計が一致しない場合がある。

※ 令和元年度から積立を開始した土地債務処理基金による対応は反映していない。

※ 令和3年度までに発行した臨海債を全て償還し終える令和25年度までの収支を試算している。

上記のとおり、臨海債事業については令和13年度から資金不足が発生する見込みであり、令和13年度から令和16年度にかけて、最大166億円（前年度見込みでは184億円）の資金不足が見込まれている。この資金不足に対応するため、「第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計」の「2 会計処理の概要」に記載のとおり、県では、「広島県土地造成事業等債務処理基金」を設置し、令和元年度から毎年30億円ずつ積立てを実施し、令和13年度までで362億円の積立てを計画している。

そのため、資金不足の観点からは必要な対応が取られており、問題は認められない。

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）

港湾特別会計のうち、整備にかかる事業については、周辺環境や他の公共事業との兼ね合いから、予算通りの実行ができず、予算と実績の乖離が起きやすい。こうした中、現在県では、各年度における予算と実績の比較分析を行い、予算と実績の差異を予測可能なものと予測不能なものに区分するとともに、将来の収支にも影響するものとそうでないものに区分している。その上で、将来の収支にも影響するものについては、適宜必要な調整を収支予算に反映させることで、予算精度を高めている。

しかし、予算と実績の比較は単年度のみなされており、各事業の実施期間全体の累計ベースでの予算と実績の比較はされていない。

また、情報開示については、上述（4 令和4年度以降の収支見通し）のとおり、毎年「港湾特別整備事業費特別会計における経営の状況について」を公表している。この中で、臨海債事業については、土地の整備状況と分譲状況を面積で記載するとともに、将来収支見通しや資金不足の状況を記載している。ところが、現状の資料では、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、総事業費の見込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（剰余金については前年度における見込額が合わせて記載されている）。

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（以下「開始時見積」という。）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、結果としていくらの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。特別会計は独立採算性が取られており、各事業で収支が適切に賄われているかが重要となるため、総事業費の推移を把握したい要望はより大きくなる。

そのため、総事業費の推移が把握できるよう、総事業費を明示した上で、前年度見積額などとの差異を明示し、差異の要因を開示すべきである。また、今後新規の事業を開始する際は、開始時見積の情報を適切に引継ぎ、開始時見積との差異及び要因も開示することで、総事業費が事業開始時からどのように推移してきたかを、県民が把握できるよう情報開示すべきである。

加えて、将来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、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（【指摘】事業実施期間を通じた予算実績差異分析の必要性と情報開示）。

6 課題・問題点（機能債事業の地区別収支の必要性）

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、機能債事業ではされていない。

機能債事業で地区別収支管理を行っていない理由を確認したところ、①機能債事業は物流拠点施設そのものの整備運営であり、意思決定として特定の拠点を廃止するという判断は考えられないこと、②使用料の設定に関しても、原価の積上げというよりは、他の港に対して競争力のある価格に設定することが重要であり、港湾施設全体でお互いをカバーし、各地区の需要向上・維持を実現していくことが事業目標であると考えていることから、地区別

収支を確認する意義は低く、機能債事業全体での収支状況の把握で足りるため、とのことであった。

この点、機能債事業は特定の拠点のみを廃止するという判断は取れず、拠点全体で廃止・継続の意思決定をすることになるため、事業全体の採算性を重視する考え方は理解できるが、そのことをもって、地区別収支の把握が不要ということにはならない。収支改善などは全体的な対応よりも、焦点を絞った対応の方が効果は高いことが多く、機能債事業全体の採算性をさらに向上させるためにも、地区ごとに有効・効率的な事業運営となっているかの分析は必要である。

また、新規投資や大規模修繕などの投資判断の際に各地区別の収支状況があれば、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。地区別の収支を把握した上で、拠点の廃止などは全体で判断すればよいのであり、機能債事業についても地区別収支の把握は必要と考える。

機能債事業についても収支別管理を積極的に取り入れ、公表することが望まれる（【意見】地区別収支の必要性（機能債事業））。

7 課題・問題点（臨海債事業の地区別収支の必要性）

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。

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。

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（【意見】地区別収支の必要性（臨海債事業））。

8 指摘及び意見

(1) 【指摘】事業実施期間を通じた予算実績差異分析の必要性と情報開示

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。

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、結果としていくらの事業費でいつ完成したのかの流れとして知りたいと思われる。

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。

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、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。

(2) 【意見】 地区別収支の必要性（機能債事業）

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。

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。

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。

(3) 【意見】 地区別収支の必要性（臨海債事業）

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。

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。

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。

第12 財産

1 財産管理簿の概況

港湾は、水域部分の港湾区域と陸域部分の臨港地区及び港湾隣接地域から構成されており、港湾には主に以下のように様々な施設が設けられている²⁷。①～④の基本施設に関しては、国が一定の割合で負担又は補助を行っている²⁸。国庫負担や補助の対象とされていない⑥～⑧の機能施設については、基本的に県債を発行し、特別会計を設定して整備を行っている（詳細は、「第9 広島県港湾特別整備事業費特別会計」参照）。

²⁷ 港湾法2条第5項

²⁸ 港湾法42～43条

①	水域施設	航路，泊地，船だまり
②	外郭施設	防波堤，防潮堤，水門，閘こう門，護岸，堤防，突堤等
③	係留施設	岸壁，係船浮標，係船くい，棧橋，浮棧橋，物揚場，船揚場
④	臨港交通施設	道路，駐車場，橋梁等
⑤	航行補助施設	航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設，照明施設及び港務通信施設
⑥	荷さばき施設	固定式荷役機械，軌道走行式荷役機械，荷さばき地，上屋
⑦	旅客施設	旅客乗降用固定施設，手荷物取扱所，待合所等
⑧	保管施設	倉庫，野積場，貯木場，危険物置場，貯油施設等
⑨	船舶役務用施設	給水施設，給油施設，船舶修理施設，船舶保管施設等
⑩	港湾情報提供施設	案内施設，見学施設等
⑪	港湾公害防止施設	汚濁水の浄化のための導水施設，公害防止用緩衝地帯等
⑫	廃棄物処理施設	廃棄物埋立護岸，廃棄物受入施設，廃棄物焼却施設等
⑬	港湾環境整備施設	海浜，緑地，広場，植栽，休憩所等
⑭	港湾厚生施設	休泊所，診療所等
⑮	港湾管理施設	港湾管理事務所，港湾管理用資材倉庫等
⑯	港湾施設用地	上記施設の敷地
⑰	移動式施設	移動式荷役機械，移動式旅客乗降用施設
⑱	港湾役務提供用移動施設	船舶の離着岸の補助や船舶のための給水等の用に供する船舶及び車両等
⑲	港湾管理用移動施設	清掃船，通船等

港湾振興課及び港湾漁港整備課では、港湾台帳、漁港台帳といった港湾施設等の管理に関する法令等で要請されている台帳により財産管理をしている。また、財産管理課で県有財産全体を管理しており、その中には、港湾振興課が財産主管課・財産管理者となっているものもある。

2 港湾台帳

港湾管理者である県は、自らが管理する港湾施設の状況及び当該港湾施設管理に利用するための情報として、また、港湾利用者等に港湾施設に関する情報を開示するため、港湾法49条の2第1項に基づき、管理する港湾について、港湾台帳を調製することとされている。同台帳は、同法施行規則14条により、帳簿及び図面をもって組成することとされている。

港湾台帳は、港湾法施行規則14条第2項において様式が規定されており、①港湾管理者の名称、港湾区域及び国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾又は地方港湾の別、②港湾にお

ける潮位，③港湾施設の種類，名称，管理者名又は所有者名その他当該港湾施設の概要を把握するために必要な事項，④港湾に関する条例，規則等を記載することとされている。

また，同規則14条の2において，港湾管理者は，港湾台帳をその事務所に備えおき，その閲覧を求められたときは，正当な理由がなければこれを拒むことができないとされている。

3 漁港台帳

漁港管理者である県は，港湾台帳と同様に，自らが管理する漁港の状況及び施設管理に利用するための情報として，また，漁港利用者等に漁港施設に関する情報を開示するため，漁港漁場整備法36条の2第1項に基づき管理する漁港について，漁港台帳を調製することとされている。

同台帳は，漁港漁場整備法施行規則9条において記載すべき事項が規定されており，①漁港の名称，種類，所在地及び区域，②漁港施設の種類，名称，所在地，構造及び規模又は能力，③漁港施設の所有者及び管理者，④漁港施設の建設又は取得の年月日，⑤漁港施設の建設又は取得の価格，⑥その他漁港の維持管理上必要な事項等を記載することとされている。

また，同規則10条において，漁港管理者は，漁港台帳をその事務所に備えおき，関係者の請求があった場合には，これをその閲覧に供しなければならないとされている。

4 県有財産管理簿

県有財産のうち普通財産²⁹については，財務会計システムで県有財産管理簿を作成，管理している。同管理簿は，財産主管課・財産管理者が入力し，財産管理課が管理している。港湾振興課が財産主管課・財産管理者となっている台帳には，土地台帳，建物台帳，樹木台帳，工作物台帳，用益物権台帳及び出資による権利台帳があり，これらの台帳には，財産名称，所在地，会計区分，取得事由，取得日，面積，取得金額，異動内容，地目等の情報を記載するものとされている。

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

総務省では，各地方公共団体において，財政マネジメント強化のために平成26年4月30日に固定資産台帳の整備と複式簿記の導入を前提とした財務書類の作成に関する統一的な基準を示し，平成27年1月23日に「統一的な基準による地方公会計マニュアル」としてとりまとめた。当該マニュアルを参考にして，統一的な基準による財務書類等を，原則として全て

²⁹ 行政財産（公用又は公共用に供し，又は供することと決定した財産）以外の一切の公有財産のこと（地方自治法238④）。

の地方公共団体において平成27年度から平成29年度までの期間で作成し、予算編成等に積極的に活用すべき旨の通達を出している。

広島県では、平成20年度決算から、地方公会計制度に基づく財務書類を作成・公表しており、平成20～22年度決算は「総務省方式改定モデル」、平成23～27年度決算は「基準モデル」、平成28年度決算からは上記「統一的な基準」に基づいて、財務書類を作成している。

港湾振興課及び港湾漁港整備課では、期中に取得した固定資産の取得金額や耐用年数などの基礎データを財政課に提出し、財政課で減価償却などの計算処理等を実施、その結果をもとに財務書類を作成している。

6 課題・問題点（港湾台帳の記載漏れ）

港湾台帳の記載事項は、上述の通り港湾法施行規則で定められている。近年引き渡しを受けた施設については、管理事務引継処理要領（平成5年4月制定）や港湾台帳調製要領（平成6年3月制定）に基づいて、港湾台帳への記載事務が行われている。一方で、港湾台帳に記載が求められている項目のうち、事業費や建設開始年度及び建設終了年度等について、記載のないものや不明とされているものも多数存在した。

特に、事業費の記載漏れの主な原因としては、①用地造成、護岸や岸壁の整備を一体的に発注するため、施設別に工事費の算定がされていなかったことや、②寄付や港湾法施行前に建設された施設が多数あることなどが挙げられる。

以下に、国際拠点港湾及び県直轄で管理している重要港湾の港湾台帳について、事業費が0円又は空白とされている件数を集計した。

■ 事業費の記載のないもの

港湾名	総件数 (A)	うち県が管理者 (B) ※	(B) のうち 事業費の記載なし
広島港	1,114	718	642
尾道糸崎港	834	499	374
福山港	526	265	210

※市町との共同管理も含む

港湾台帳の記載項目は、法定されているもので、事業費も様式に含まれていることから、当然に記載すべき事項である。加えて、県有財産の状況についての情報開示や、上記統一的な基準による財務書類の作成基礎資料として、また、県有財産を全庁的視点から有効活用するためにも、資産管理担当課が把握している情報が重要であると考えられる。この点、港湾施設に係る資産管理担当課である港湾振興課では、主に港湾台帳を用いて資産の網羅的な

把握を行っているところであり、事業費の情報は、上記視点からも重要な項目のひとつである。また、老朽化した資産を適切に把握する観点からは、建設開始年度及び建設終了年度等についても重要な項目であると考えられる。

港湾台帳に網羅的な事業費の情報を記載しておくことで、県全体の公開情報の網羅性、正確性が担保され、資産管理課ではない部署による資産状況の把握作業を省力化することで、県全体の効率化にも資する。

取得時期が古いため事業費が追跡できないものへの対応については、統一的な基準による財務書類作成時の固定資産台帳情報を活用することも考えられる。県は、統一的な基準による財務書類を作成する段階で固定資産台帳を整備しており、当該台帳整備時に県有財産の取得金額を評価・整理しているものと思われる。このため、当該台帳上の取得金額を直接利用する、もしくは取得金額の評価方法を活用することができると考えられる。

また、記載漏れが生じている項目は、主に人為的ミスにより情報が欠落したものである。今後は管理引継事務の徹底や工事費算定方法について、会議の場などを通じて周知するとともに、定期的なチェックを実施する等により再発防止に努める必要がある（【指摘】港湾台帳の記載漏れ）。

7 課題・問題点（漁港台帳の記載漏れ）

漁港台帳においても、記載事項は上述の通り漁港漁場整備法施行規則で定められている。県作成の漁港台帳には港湾台帳同様、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や不明とされているものが多数存在し、その原因も、上記港湾台帳と同様である。

以下に、県直轄で管理している漁港の漁港台帳について、建設又は取得金額が0円又は空白とされている件数を集計した。

■ 建設又は取得金額の記載のないもの

港湾名	総件数 (A)	うち県が管理者 (B) ※	(B) のうち 事業費の記載なし
草津漁港	64	54	32
音戸漁港	113	95	70
平漁港	45	36	16
安浦漁港	62	43	21
走漁港	139	118	38

※市町との共同管理も含む

港湾台帳と同様に、不明資産の取得金額の評価及び記載漏れの発生原因の追究と再発防止に努めるべきである（【指摘】漁港台帳の記載漏れ）。

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）

財政課で作成している固定資産一覧表と港湾振興課で管理している港湾台帳及び漁港台帳間の整合性について、監査人が個別に照合を試みたが、記載項目のみでは両者の整合性を確認することができなかった。この点、港湾台帳等で記載されている資産数に比べ、固定資産一覧表に記載されている資産が明らかに少なく、全体として両者の整合性は保たれていないものと推察される。

どちらも県が保有・管理する行政資産情報が記載される帳簿であり、当然相互に整合していなければ、情報としては不完全であり、県が公表している財務書類の信頼性に疑義が生じることとなる。

毎年、財政課より港湾振興課に港湾施設等の異動状況についての確認があり、その回答を以て固定資産一覧表が更新されているが、財政課及び港湾振興課共に、台帳間の網羅的な照合作業等は実施していない。

いわゆる一方通行の報告のみでの確認やストックでの確認を行わないフローベースのみでの確認の場合、記載漏れや除却資産等の削除漏れが発生することが想定される。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、ストックベース、かつ、双方向での網羅的な確認をすることが必要である（【意見】各台帳と固定資産一覧表との整合性未確認）。

9 課題（固定資産一覧表が有効活用されていない）

総務省が作成している「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」では、固定資産台帳の整備目的として、公共施設マネジメント等に活用することなどが例示されている。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得るとするものの、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。

また、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。作成に多くの時間と手間がかかっているにもかかわらず、単純に国から要求された形式を満たすのみでは、全庁的なアセットマネジメントに活用することはできない。民間企業と同様の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ることが重要である（【意見】固定資産一覧表が有効活用されていない）。

10 施設の修繕

県は、「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」等に基づき、デジタル技術も活用した効果的・効率的な維持管理を推進していく方針としており、具体的な取組及び修繕方針の策定を以下のとおりとしている（振興プラン【取組4-2】（効果的で適切な維持管理の推進）に係る具体的取組の一つである）。

【具体的な取組】

○修繕方針の策定

～効果的かつ効率的に施設を維持するため、アセットマネジメントシステムを活用した、着実な予算確保による計画的な維持管理を推進

○デジタル技術を活用した維持管理の推進

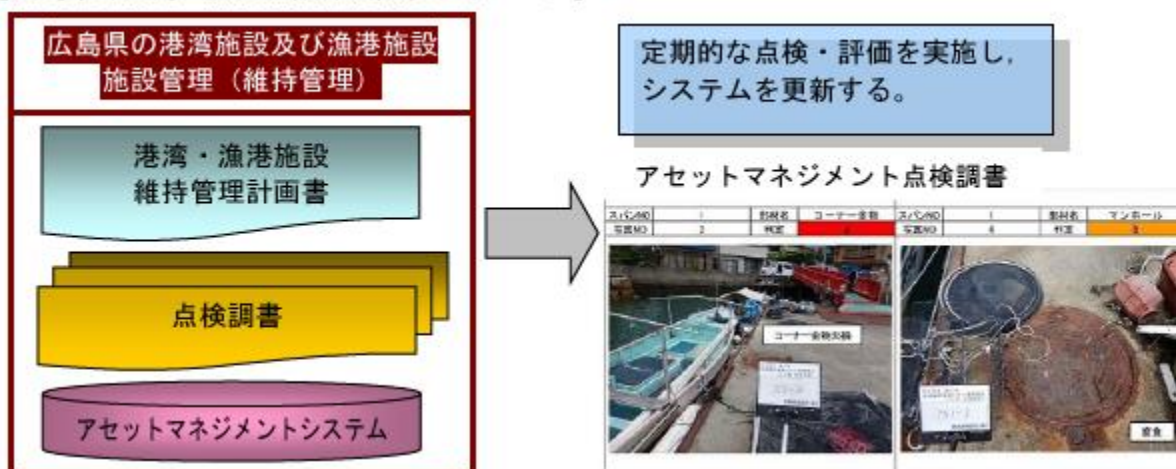
～みなと情報カメラによるリアルタイム情報の提供、UAV（ドローン等）を利用した施設点検、BCPポータルサイトの拡充

修繕方針の策定

【修繕方針の5つの基本的な考え方】

- 1 変状および劣化の発生を前提
⇒全ての施設は劣化する
- 2 事後保全から予防保全への転換
⇒変状および劣化による性能低下を事前に防止する「予防保全」に
- 3 主要部材とその他部材等の区分および維持管理レベルの設定
⇒部材を区分し、それぞれの特性に合った維持管理レベルの設定
- 4 劣化の予測と実態の乖離を前提
⇒将来予測と現状は乖離するため予測の更新と乖離した場合の対応
- 5 総合評価の実施
⇒問題点の整理や代替案の検討、維持補修の基本方針を定める

【広島県の港湾・漁港施設の施設管理イメージ】



そのような方針の元、県が管理する港湾・漁港施設については、5年に1回の頻度で定期点検を実施しており、その結果から施設ごとの健全度を評価している。当該評価結果に基づき、評価の低い施設から優先的に修繕を実施している。

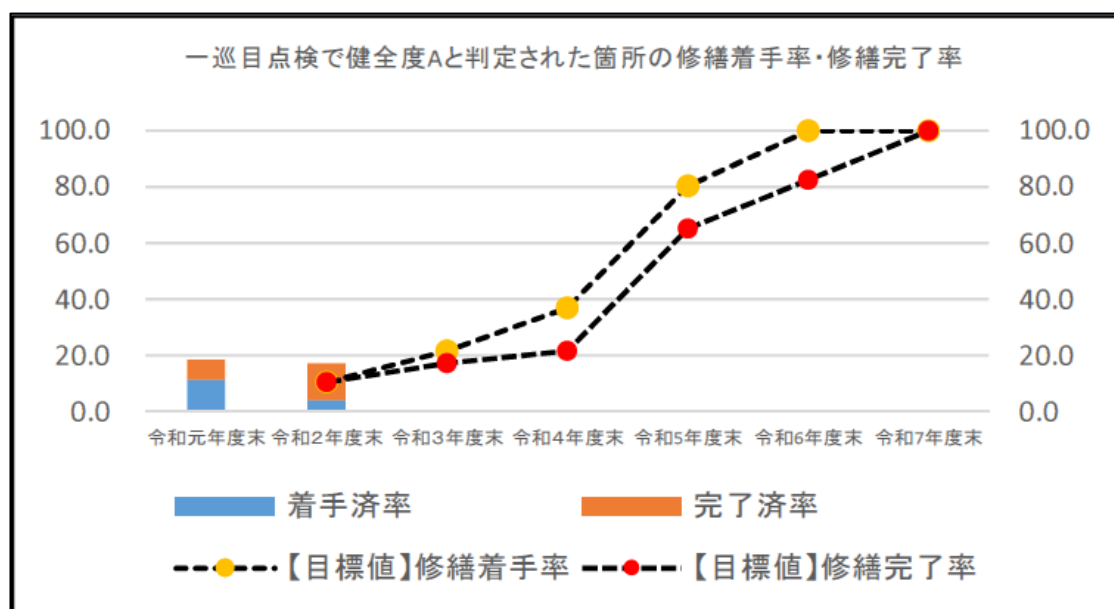
なお、修繕状況については、直近の資料が令和2年度で整理されたものであったため、当該整理資料を確認するとともに、令和3年度での修繕状況についてヒアリングを実施した。

(1) 港湾・漁港（係留施設）

- ① 点検対象：港湾・・・704施設，漁港・・・392施設
- ② 健全度区分：A～D

良 ↓ 悪	健全度区分	健全度評価の内容	係留施設の健全度区分
	5	劣化や変状がほとんどなく，施設の機能上問題はない。	D
	4	軽微な劣化や変状が見られるが，施設の機能低下はなく，経過観察を行う。	C
	3	劣化や変状が進行しており，施設の機能低下を起こさないよう対策を行う必要がある。（健全度区分3の段階で修繕することにより，修繕費を抑えることができる。）	B
	2	劣化や変状が広範囲に進行し，施設の機能が低下しているため，速やかに対策を行う必要がある。	A
1	劣化や変状が著しく進行し，施設の機能が大きく低下しているため，緊急に対策を実施する必要がある。		

③ 令和2年度修繕率



港湾振興課の資料によると、5年に1回の法定点検が義務付けられた後の平成26年度から平成30年度までの1巡目の点検において、全体の約6%が健全度A（速やかに対策を

行う必要がある)と判定されている。当該健全度Aと判定された施設のうち、令和2年度末時点では、15.7%の施設しか修繕に着手しておらず、このうち12.9%の施設しか修繕が完了していない状況にある。

④ 令和3年度の状況

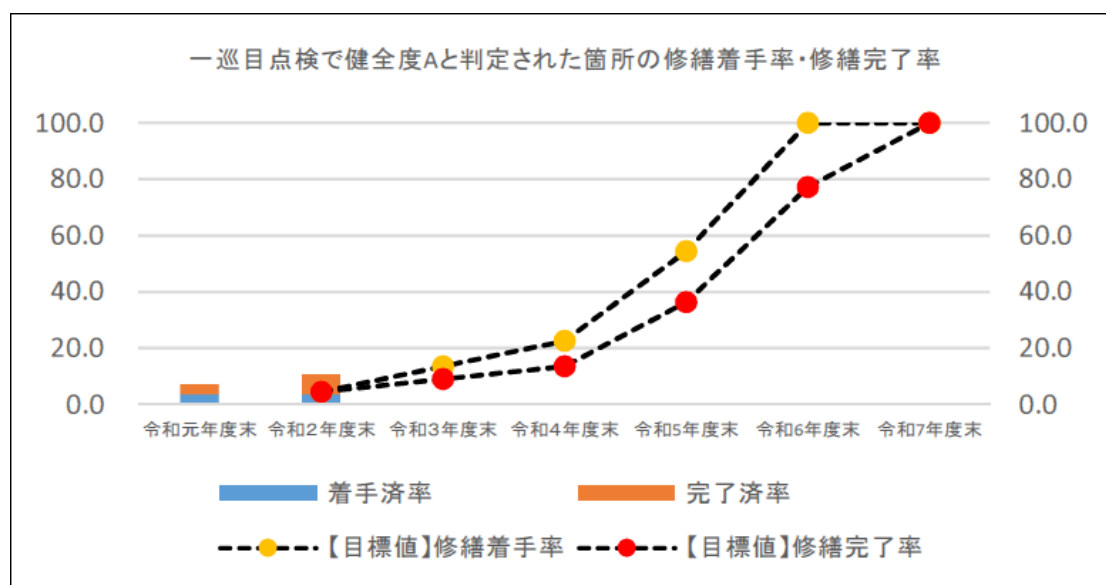
令和3年度では、着手率³⁰の目標を21.7%と設定していたところ、実績値は55%であった。また、完了済率³¹は、17.4%を目標としていたのに対し、25%の実績であった。

(2) 港湾・漁港（外郭施設）

① 点検対象：港湾・・・402施設，漁港・・・209施設

② 健全度区分：A～D（係留施設と同様）

③ 令和2年度修繕率



港湾振興課の資料によると、上記同様1巡目の点検において、全体の約5%が健全度Aと判定されており、健全度Aと判定された施設のうち、令和2年度末時点で、7.2%の施設が修繕に着手している状況にある。

④ 令和3年度の状況

令和3年度では、着手率の目標を13.6%と設定していたところ、実績値は20%であった。また、完了済率は、9.1%を目標としていたのに対し、10%の実績であった。

³⁰ 健全度Aと判定されたすべての施設に対して、修繕工事に着手した施設の割合

³¹ 健全度Aと判定されたすべての施設に対して、修繕工事が完了した施設の割合

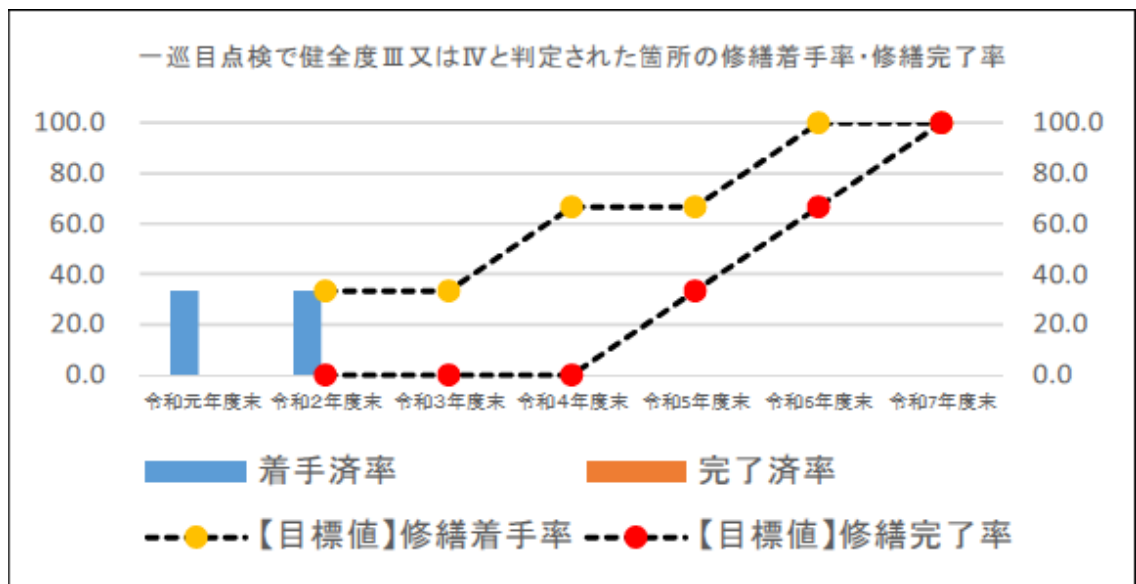
(3) 港湾・漁港（臨港交通施設）

① 点検対象：港湾・・・171施設，漁港・・・18施設

② 健全度区分：Ⅰ～Ⅳ

良 ↓ 悪	健全度区分	健全度評価の内容	橋梁の健全度区分
	5	劣化や変状がほとんどなく，施設の機能上問題はない。	Ⅰ
4	軽微な劣化や変状が見られるが，施設の機能低下はなく，経過観察を行う。		
3	劣化や変状が進行しており，施設の機能低下を起こさないよう対策を行う必要がある。（健全度区分3の段階で修繕することにより，修繕費を抑えることができる。）	Ⅱ	
2	劣化や変状が広範囲に進行し，施設の機能が低下しているため，速やかに対策を行う必要がある。	Ⅲ	
1	劣化や変状が著しく進行し，施設の機能が大きく低下しているため，緊急に対策を実施する必要がある。	Ⅳ	

③ 令和2年度修繕率



港湾振興課の資料によると，上記同様1巡目の点検において，全体の約16%が健全度Ⅲ又はⅣと判定されている。健全度ⅢまたはⅣと判定された施設のうち，令和2年度末時点では，33%の施設で修繕に着手している。しかしながら，修繕が完了した施設はなかった。

④ 令和3年度の状況

令和3年度では、着手率³²の目標を33%と設定し、実績値も33%であった。完了予定については、令和3年度でも完了済率³³は、0%で目標設定されており、実績も0%となっている。

以上のとおり、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に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も必要となる。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（【その他】老朽化対策に遅れが生じた際の検討について）。

11 現場視察（厳島港—①宮島口旅客ターミナル）

(1) 宮島口旅客ターミナルの概要

整備状況については、「第16 整備事業」の「2 厳島港の整備事業」にて詳細を記載している。

(2) 現場視察の実施内容

令和4年8月30日に厳島港宮島口旅客ターミナルの現場視察を行った。

厳島港の港湾施設のうち県有財産は、泊地船だまり4件、防波堤・防砂堤等24件、係留岸壁係留浮標等8件、臨海交通5件、旅客手荷物取扱所1件、船舶給水施設3件、海浜緑地5件、その他（事業用定期借地権契約・貸付地）1件という内容であった。

宮島口旅客ターミナルは、県が埋め立てた土地に建設されており、ターミナル部分が県所有、隣接している駅ビルettoは広島電鉄(株)が所有している。

ターミナル建物内には、廿日市市所有の案内所（1F）や情報センター（2F）、県所有の会議室（2F）等がある。

また県所有部分で、テナント貸している部分がある。例えば松大汽船の券売所（1F）、JRフェリー券売所（1F）、JR事務所（2F）、アクアネット券売所（1F）である。

³² 健全度Ⅲ又はⅣと判定されたすべての施設に対して、修繕工事に着手した施設の割合

³³ 健全度Ⅲ又はⅣと判定されたすべての施設に対して、修繕工事が完了した施設の割合

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）

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が、港湾台帳への登録はされていない。この点、県土木建築局が管理している港湾台帳については、国土交通省が定めている港湾台帳調製要領に従うと、旅客上屋の底地については記載すべきものとはされていないため、港湾台帳への登録がないことは問題ない。しかし、当該埋立て地も県所有の土地であるため、県有資産としての登録は必要である。

この点、県の固定資産台帳を管理している財政課への、当該埋立て地取得に伴う情報共有をどのように行っているかをヒアリングしたところ、特に決められた手続はなく、本件埋立て地取得に伴う情報共有を行った記憶はないとのことであった。今回、財政課の保管する固定資産台帳一覧等を入手したところ、当該埋立て地は記載されていなかった。管轄が監査対象外の部局となるため詳細な確認まではできなかったが、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が適切に図られていないことが主要な原因の一つと考えられる。

県の固定資産台帳を管理する財政課は、各資産を現に管理している部局との情報共有が適切に図られたほうが、県有資産を網羅的に把握することが容易になる。土地情報の漏れは県の資産管理等の観点からも大きな問題であるため、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（【その他】宮島口ターミナル埋立地の資産計上）。

13 現場視察（厳島港一②宮島栈橋）

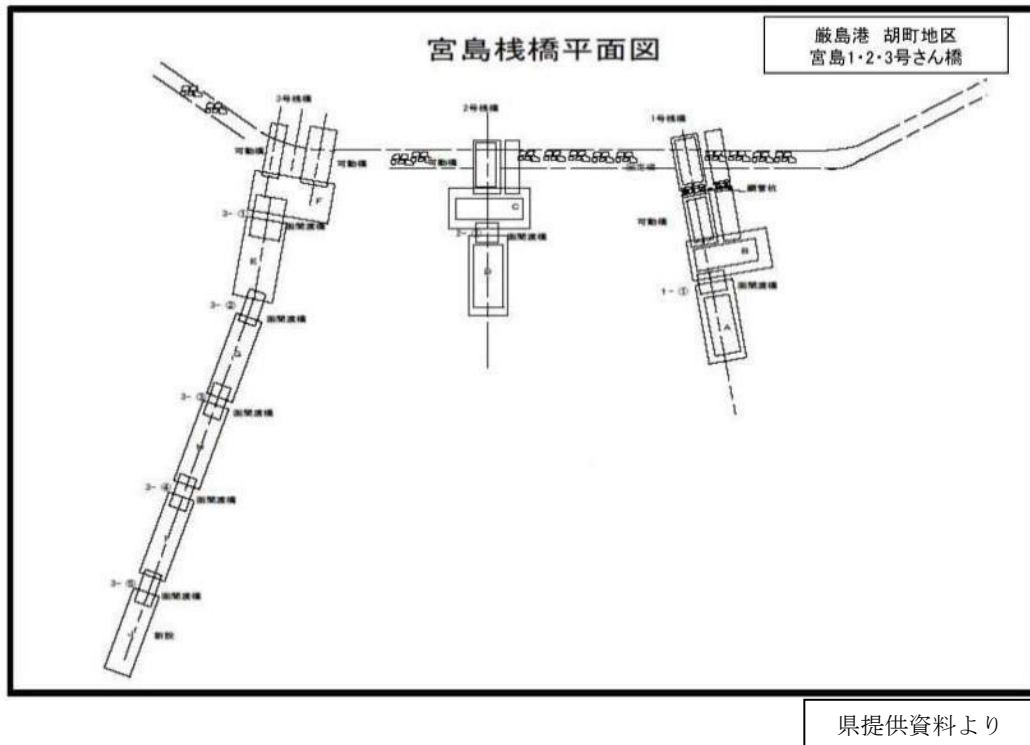
(1) 現場視察の実施内容

令和4年8月30日に宮島栈橋の現場視察を行った。

(2) 宮島栈橋の概要

以下の図の通り、厳島港（胡町地区）には宮島1号～3号の栈橋が設置されている（図の右端が1号、中央が2号、左端が3号）。いずれも鉄筋コンクリート製の浮栈橋である。

1号及び2号栈橋は昭和50年度に、3号栈橋は昭和56年度に整備されたものである。



(3) 直近の宮島栈橋点検状況（平成29年9月実施，けい留施設定期点検調書より）

① 宮島1号栈橋（同月19日点検）

点検項目（34項目，施設無（非該当）の項目を含む）のうち，判定基準（a～d，a判定に近い方がより重度）がc以上のものが17項目見られた。特に鋼管杭鋼材部が腐食による開孔や変形，その他著しい損傷があるとしてa判定を受けている。また，係船環が破損，損傷等により使用できない状態であるとしてa判定を受けた箇所が2か所あった。

② 宮島2号栈橋（同月20日点検）

点検項目（34項目）のうち，判定基準がc以上のものが17項目見られた。a判定はなかったものの，浮函外面にさび汁が部分的に発生しているとしてb判定，コーナー金物が損傷，腐食等が著しいとしてb判定を受けている。

③ 宮島3号栈橋（同月21日点検）

点検項目（34項目）のうち，判定基準がc以上のものが11項目見られた。a判定はなかったものの，浮函外面にさび汁が部分的に発生しているとしてb判定，敷鉄板が損傷，腐食等が著しいとしてb判定を受けている。

(4) 各栈橋の耐震性について

県に確認したところ，海上に浮遊している栈橋の性質上，耐震性の評価は不要なため実施していないとのことであった。

14 現場視察（草津漁港）

令和4年9月7日に草津漁港の現場視察を行った。

草津漁港の漁港施設のうち県有財産は、防波堤12件、護岸・胸壁・岸壁10件、物揚場2件、棧橋・浮棧橋5件、船揚場・泊地4件、道路11件、照明1件、漁港施設用地9件という内容であった。

15 現場視察（はつかいち大橋）

令和4年9月7日にはつかいち大橋の現場視察を行った。

現場視察時点では、第Ⅰ工区のみ完成しており、第Ⅱ工区は橋脚のみ完成した段階で、視察時点では、橋梁にかかる工事業者との契約手続中であった。

はつかいち大橋全体としては、まだ完成していないため、港湾台帳には記載されていない。

16 現場視察（宇品港）

令和4年9月27日に広島港宇品外貿及び出島地区の現場視察を行った。

現地では、岸壁の強化・延伸及び維持の状況並びに埋立地区の進捗状況について確認を行った。

17 現場視察（広島港湾振興事務所）

令和4年9月28日に広島港湾振興事務所の現場視察を行った。

現地では、「動産」又は「物品（備品）」などの管理状況のヒアリングと現物確認を実施した。

18 問題点（「動産」又は「物品（備品）」などの実査の証跡の不備）

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、実施時期は特に決まっていないものの、年1回実査を行っているとのことであったが、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（【指摘】「動産」又は「物品（備品）」などの実査の証跡の不備）。

19 課題・問題点（備品の範囲が明確になっていない）

振興事務所において「動産」又は「物品（備品）」などの管理状況を検証するため、現物確認にあわせて、併設する備品庫内を視察したところ、備品台帳に登録されていない小型標識灯（写真参照）が保管されていた。

当該標識灯は海上における工事等の際に利用するもので、県の所有物であり、通常、備品として管理すべき金額基準（10万円以上）を上回るものである。

この点、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。こ



のように工事の付随品として取得した場合、備品台帳に登録すべき資産であるか否かを判断する取得金額等が分からず、備品台帳に登録されないこととなる。同じ標識灯を県が独自に購入した場合には、備品台帳に登録し、管理されるべきものとなるが、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であるにもかかわらず、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。また、備品台帳において管理がなされていない場合、盗難や紛失等のリスクも高くなると考えられるため、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。

このような備品の範囲について、平成28年度の包括外部監査「県有施設の運営及び維持管理について」³⁴においても、同様の指摘がなされていた。当該指摘に対して、県会計管理部総務事務課長は平成30年1月5日付で「備品の適正な管理について」とする通知を发出し、対応はなされている³⁵。しかしながら、当該通知では工事請負費、委託料等で取得した備品で、

³⁴ 平成28年度 包括外部監査報告書（和泉年昭）

P.23「第3 全般的事項に関する意見（1）備品の範囲について」参照

³⁵ 平成28年度 包括外部監査の結果に基づく措置状況P.3

『一層の備品管理の適正化に向けて、備品の金額基準変更に伴う管理運営方法及び工事請負費等で取得した備品の台帳登録について、平成30年1月5日付けで全庁通知を行い、備品の適正な管理について、周知徹底を図った。

備品に該当するものについては、財務会計システムに備品登録する旨の記載がなされているのみであり、登録を要する「備品」について具体的な定義がされていなかった。

通知に実効性を欠いていたため、現場では登録を要する「備品」に該当しないと判断され、備品台帳への登録がなされていない状況が継続していた。同様の事例を防ぐためにも、例えば、工事後に受け入れる資産がある場合には、積算上の価格等に基づき取得金額が10万円以上となる場合には受入処理を行うなど、どのような場合に登録を要し、具体的な金額等をどのように入力するのか、明示する必要がある（【指摘】備品の範囲が明確になっていない）。

20 問題点（備品の計上漏れ）

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おらず、消耗品として処理されていた。県が備品の定義を定めている物品マニュアルによると、取得金額が10万円以上であるものは備品として備品台帳に登録し、管理する必要があるものとされているため、当該資材は備品台帳への登録漏れと考えられる。

なお、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（【指摘】備品の計上漏れ）。



今後は、平成30年度の会計・物品実地指導検査において、これらの内容を重点検査項目に指定するとともに、会計・物品担当者研修において、前記通知内容に基づく指導等を徹底し、備品管理の適正化を図っていく。』

21 課題・問題点（宮島棧橋の老朽化対応）

厳島港（胡町地区）の宮島1号～3号棧橋はいずれも昭和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。

胡町地区の宮島1号棧橋の通路部分は、長年の波による浸食でもろくなっており、従来の柱にH鋼を追加して海底から支えている状態であった。また、宮島2号棧橋の柱についても浸食が進んでいる状態であった。



宮島口地区については、旅客ターミナルの整備が完了し、現在、臨港道路や駐車場、公園等の整備が進んでいるのに対し、受け入れる側の胡町地区については、棧橋等の老朽化が進んでいる。



胡町地区については、振興プランにおいて、ランクBとして改修を計画しており、プランの5年内での完了も予定している。ただし、具体的な改修方針については未定であり、現状のまま補修するか、新たなものに取り換えるか等は決まっていない。安全面での問題まではない状況とのことであったが、早急に改修を行うべきである。

平成29年度の定期点検では、特に1号栈橋については、橋脚の鋼管杭鋼材部の開孔や孔食等、使用できない係船環があること、連絡橋・架道橋、チェーンホール、マンホール等の損傷腐食の進行など、A判定を受けた箇所が複数みられる。

県に栈橋の修繕への対応方針を確認したところ、『健全度評価（総合評価）はC評価であるため経過観察をしている』との回答であった。

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位であり、安全面の対策は特に重要である。また、厳島港は県内有数の観光地であり、一般の港利用者数が他の港に比べ圧倒的に多い港である。老朽化により施設の損壊が起きた場合、利用者への直接的な被害数や、県全体のブランドへの影響も大きいものと考えられることから、早期の修繕等の対応が必要である。修繕に際しては、災害時の厳島港の事業継続（「第17 防災・BCP」の「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）」参照）の視点を踏まえた修繕がなされるべきである（【意見】宮島栈橋の老朽化対応）。

22 指摘、意見及びその他

(1) 【指摘】港湾台帳の記載漏れ

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。

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。

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。

(2) 【指摘】漁港台帳の記載漏れ

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。

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。

(3) 【意見】各台帳と固定資産一覧表との整合性未確認

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。

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。

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。

(4) 【意見】 固定資産一覧表が有効活用されていない

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。

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。

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。

(5) 【その他】 老朽化対策に遅れが生じた際の検討について

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に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。

(6) 【その他】 宮島口ターミナル埋立地の資産計上

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。

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。

(7) 【指摘】「動産」又は「物品（備品）」などの実査の証跡の不備

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。

(8) 【指摘】備品の範囲が明確になっていない

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。

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。

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。

(9) 【指摘】備品の計上漏れ

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。

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。

(10) 【意見】宮島栈橋の老朽化対応

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。

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。

第13 委託契約（本庁分）及び指定管理

1 概要

本庁では、令和3年度を含む契約として、港湾振興課が14件（指定管理5件を含む）、港湾漁港整備課が8件の委託契約を締結している。

2 委託契約（本庁分）

(1) 確認方法

各契約につき、ア) 事務事業名、イ) 契約目的及び内容、ウ) 契約の相手方、エ) 委託契約、オ) 設計金額（予定価格）、カ) 契約額、キ) 落札率（カ/オ）、ク) 契約方法（契約種別（一般競争入札、指名競争入札、随意契約等）、入札見積人数、入札見積回数）を確認した。契約の種別が随意契約の場合はケ) 随意契約理由を確認した。

また、契約の変更があった場合は、コ) 変更後の契約額、サ) 変更回数、シ) 変更割合（カ/コ）を確認した。

上記の確認の中で生じた疑問点については、当該地方機関に対し個別に照会し、資料を入手するなどして確認した。

(2) 各契約の締結状況

① 港湾振興課

令和3年度が委託期間に含まれる委託契約が9件あった（指定管理者との間での指定管理と関連する契約を含む）。契約の内容は、施設の管理委託、利用料金の徴収等委託、ヒアリ対策、クルーズ客船受入に係る業務委託等である。

契約方法は、一般競争入札が2件、随意契約が7件であった。随意契約理由は、いずれも施行令167条の2第1項2号であった。指定管理者（ひろしま港湾）との間で関連性の高い委託契約を締結している業者であることを随意契約理由（同2号）の一つとしていた事例があった（「第26 委託・工事等契約（ひろしま港湾）」の中で説明する）。

県出資法人であるひろしま港湾と締結した委託契約が2件ある（港湾施設の管理等に関する業務委託／国際ふ頭施設保安対策業務）。

契約したものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響（クルーズ客船寄港）のため委託予定の業務が発生せず、支払が0円又は低額に止まった契約が以下の2件あった。

ア 広島港五日市埠頭における客船受入事業実施業務

当初契約額3,025万円→変更後0円

イ 客船寄港時の港湾上屋における物販の運営管理業務

当初契約額495万円→契約変更後4万3,428円

② 港湾漁港整備課

令和3年度が委託期間に含まれる委託契約が8件ある。契約の内容は、調査業務の委託、システムの改修や保守管理、ポータルサイトの運営委託等である。

契約方法は、指名競争入札と随意契約が各4件である。随意契約理由は、施行令167条の2第1項1号及び同2号³⁶が各2件であった。

ひろしま港湾と締結した契約が1件ある（クルージングコンシェルジュ業務）。

3 指定管理

現在、以下の5つの施設に指定管理者制度が導入されている（担当課：港湾振興課）。

(1) 観音マリーナ（指定管理者：ひろしま港湾）

① 概要（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」³⁷より）

施設名	広島観音マリーナ		
所在地	広島市西区観音新町四丁目		
設置目的	海洋性スポーツの振興及びレクリエーション活動の普及		
施設・設備	マリーナ施設(艇置施設, 上下架施設, 駐車場等)		
指定管理者	4期目	H28. 4. 1～R8. 3. 31	(株)ひろしま港湾管理センター
	3期目	H26. 4. 1～H28. 3. 31	(株)ひろしま港湾管理センター
	2期目	H21. 4. 1～H26. 3. 31	(株)ひろしま港湾管理センター
	1期目	H18. 4. 1～H21. 3. 31	(株)ひろしま港湾管理センター

³⁶ (随意契約)

第六十七条の二 地方自治法第二百三十四条第二項の規定により随意契約によることができる場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 売買、貸借、請負その他の契約でその予定価格（貸借の契約にあつては、予定賃貸借料の年額又は総額）が別表第五上欄に掲げる契約の種類に応じ同表下欄に定める額の範囲内において普通地方公共団体の規則で定める額を超えないものをするとき。
- 二 不動産の買入れ又は借入れ、普通地方公共団体が必要とする物品の製造、修理、加工又は納入に使用させるため必要な物品の売払いその他の契約でその性質又は目的が競争入札に適しないものをするとき。

³⁷ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/13/shiteikannrikanriunneizyoukyou.html>

② 選定方法

非公募³⁸。

県によると、観音マリーナの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）が所有しており、マリーナ施設としての効用を發揮する上で、これらの同社所有施設が必要不可欠であることから、同社が管理することが適当であると判断したため非公募としたとのことである。

③ 管理経費の状況（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

利用料金制³⁹が採用されており（令和3年度の料金収入額は約1億2,761万円）、県から指定管理者への委託料の支払はない。

指定管理者から県に対し、資本金相当額⁴⁰の納付がなされている（令和3年度：1,900万円）。

(2) 広島地域マリーナ施設（指定管理者：ひろしま港湾）

① 概要（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

施設名	広島地域マリーナ施設		
所在地	廿日市市木材港北4番地先等4地区		
設置目的	広島湾地域における放置艇対策の推進並びに海洋性レクリエーション活動の普及・振興 漁業と海洋性レクリエーションの共存、漁業の振興等		
施設・設備	廿日市ポートパーク、五日市プレジャーボートスポット、坂プレジャースポット(海上艇置施設、駐車場等) 五日市漁港フィッシャリーナ(陸上艇置施設、海上艇置施設、ビジター棧橋、上下架施設、駐車場、管理棟等)		
指定管理者	1期目	H28.4.1～R8.3.31	(株)ひろしま港湾管理センター
		H26.4.1～H28.3.31	小型船舶特定係留施設(廿日市ポートパーク、五日市プレジャーボートスポット、坂プレジャーボートスポット)：(株)ひろしま港湾管理センター
			五日市漁港フィッシャリーナ：(株)ひろしま港湾管理センター

五日市漁港フィッシャリーナについては、平成25年度に農林水産局から土木建築局に移管され、マリーナ施設の一体的な管理のあり方を検討した結果、委託料制で指定管理しているマリーナ施設等をグルーピングして、利用料金制を導入することになった。

³⁸ 広島県公の施設における指定管理者の指定手続等に関する条例施行規則2条3項により、「知事は、公の施設の性質若しくは目的又は整備の手法に照らして、公募しない公の施設を別に定めることができる。」とされている。

³⁹ 公の施設の使用料について、指定管理者が直接使用料等を収入することができる制度。指定管理者の自主的な経営努力を發揮しやすくする効果が期待され、地方公共団体及び指定管理者の会計事務の効率化が図られる、とされる。

⁴⁰ 県が負担した施設の整備費を収益から負担金として納付されているもの。

このことにより、五日市フィッシャリーナは広島地域マリーナの一施設として管理することになったとのことである。

② 選定方法

公募（プロポーザル方式）

③ 管理経費の状況（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

利用料金制が採用されており（令和3年度の料金収入額は約2億395万円）、県から指定管理者への委託料の支払はない。

指定管理者から県に対し、資本金相当額の納付がなされている（令和3年度：9,000万円）。

(3) 福山地域マリーナ施設（指定管理者：福山地域ボートパーク運営共同企業体）

① 概要（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

施設名	福山地域マリーナ施設		
所在地	福山市新湍町2丁目23-1等2地区		
設置目的	プレジャーボートの適正な係留保管の促進		
施設・設備	山根木材ボートパーク福山(以下「BP福山」という。)(海上艇置施設, 駐車場, トイレ) 柳津PBS(海上艇置施設, 駐車場)		
指定管理者	1期目	H28.4.1~R8.3.31	福山地域ボートパーク運営共同企業体
		H26.4.1~H28.3.31	ボートパーク福山:シダックス大新東ヒューマンサービス・ ベルボート共同企業体 柳津プレジャーボートスポット: 韓ひろしま港湾管理センター

(2)で述べた、五日市漁港フィッシャリーナの移管に合わせたマリーナ施設の一体的な管理のあり方の検討の結果、委託料制で指定管理しているマリーナ施設等をグルーピングして、利用料金制を導入することになり、柳津プレジャースポットを福山地域マリーナの一施設として管理することになったとのことである。

② 選定方法

公募（プロポーザル方式）

③ 管理経費の状況（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

利用料金制が採用されており（令和3年度の料金収入額は約5,589万円）、県から指定管理者への委託料の支払はない。

指定管理者から県に対し、資本金相当額の納付がなされている（令和3年度：1,520万円）。

(4) 一般港湾施設（国際拠点港湾広島港ほか）（指定管理者：ひろしま港湾）

① 概要（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

施設名	一般港湾施設(国際拠点港湾広島港, 重要港湾福山港, 重要港湾尾道糸崎港(機織地区))		
所在地	広島港, 福山港及び尾道糸崎港(機織地区)一円		
設置目的	港湾施設の適正な利用及び管理に資する		
施設・設備	岸壁, 荷捌地, 保管施設, 臨港交通施設, 荷役機械, 緑地等		
指定管理者	4期目	H31.4.1~R6.3.31	(株)ひろしま港湾管理センター
	3期目	H26.4.1~H31.3.31	(株)ひろしま港湾管理センター
	2期目	H21.4.1~H26.3.31	(株)ひろしま港湾管理センター
	1期目	H18.4.1~H21.3.31	(株)ひろしま港湾管理センター

② 選定方法

非公募。

県によると、物流・人流機能を有し、極めて公共性の高い施設であり、厳格な公平性の確保や、不審船対策など安全性確保への即応といった側面を持つ重要な施設であることから、管理運営に当たっては、直営又は県の関与が確保される現法人（ひろしま港湾）による管理が適当な施設であるため、非公募にしたとのことである。

③ 管理経費の状況

県から指定管理者に対し委託料が支払われている（令和3年度：6億6,150万円）

(5) ボートパーク広島（指定管理者：株式会社WAKOフロンティア）

① 概要（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

施設名	ボートパーク広島		
所在地	広島市中区南吉島1丁目1番		
設置目的	プレジャーボートの適正な係留保管の促進及び県民の海洋性レクリエーション活動の普及		
施設・設備	プレジャーボートの保管係留施設(516艇), 管理棟, 駐車場等		
指定管理者	1期目	H19.10.1~R9.9.30	(株)WAKOフロンティア
			※H26.10.1 ㈱WAKOフロンティアに商号変更 ※H26.3.7 ㈱WAKO広島ボートパークに商号変更 ※H25.2.25 WAKO広島ボートパーク㈱に商号変更 ※H19.10.1 広島ボートパーク㈱

PFI⁴¹（BOO方式⁴²）を採用し施設整備をした。

⁴¹ PFI (Private Finance Initiative) : PFI法に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法（内閣府民間資金等活用事業推進室「PPP/PFI手法導入優先的検討規程運用の手引」（平成29年1月））

⁴² BOO (Build-Own-Operate) : PFIの手法の1つで、民間事業者が公共施設等を設計・建設し、維持管理・運営等を行い、事業終了時点で施設等を解体・撤去するなど公共側への施設の所有権

平成18年2月、P F I 事業者として選定された業者（広島ボートパーク株式会社（当時））と県との間で「ボートパーク広島整備事業契約書」を締結し、同社において施設を整備した。

併せて同年10月から、上記業者を指定管理者に指定した。

② 選定方法

公募（プロポーザル方式）

③ 管理経費の状況（「令和3年度指定管理者導入施設の管理運営状況について」より）

利用料金制が採用されており（令和3年度の料金収入額は約1億5,920万円）、P F I（B O O方式）を用いているため県から指定管理者への委託料の支払はない。

④ 補足事項

契約期間終了後の施設の扱いにつき県に問い合わせたところ、上記業者とのP F I 契約書上、原則として原状回復することとなるが、県の同意により現状有姿にて県に無償譲渡できるとしているとのことである。

現時点では、契約終了時の施設の扱いについて、特に取り決めをしていないとのことである。

4 課題・問題点（観音マリーナの建物の所有関係について）

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、そもそも、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。

将来の権利関係を明確にすべき（少なくとも、将来ひろしま港湾が指定管理者でなくなった際のクラブハウス等の扱いにつき協議をすべき）である。

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を明確にした上で、それ以外の理由に基づき行うべきである（それ以外の理由がないのであれば、原則どおり公募の手続を取ることも検討すべきである）（【意見】観音マリーナの建物の所有関係について）。

移転がない方式（内閣府民間資金等活用事業推進室「P P P / P F I 手法導入優先的検討規程運用の手引」（平成29年1月）

5 意見

(1) 【意見】 観音マリーナの建物の所有関係について

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。

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。

第14 港湾運営会社

1 概要

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、港湾法43条の11以下）が広島港出島地区・海田地区のコンテナターミナルに導入された（振興プラン【取組1-1】（企業活動を支える物流基盤の強化）に係る具体的取組の一つである）。

概要は以下のとおりである。

- ① 対象地区 広島港出島地区・海田地区のコンテナターミナル
- ② 貸付期間 平成29年4月～平成39年3月（10年間）
- ③ 貸付料 運営に係る収入見込額から維持管理経費等の支出見込額を控除した額
（収入見込額を上回る収入については、港湾運営会社のインセンティブとなる）

2 港湾運営会社の選定手続

平成28年度、非公募により、株式会社ひろしま港湾管理センター（ひろしま港湾）を選定した。

非公募とした理由につき、県は「港湾運営会社として求められる重要な条件は、高い公共性と確実かつ効率的な業務遂行能力であり、このような条件を満たす者は、現時点でひろしま港湾以外にない」としている。同社が条件を具備している具体的理由として、①県が51%出資する第三セクターであり公共性を担保できること、②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こと、③同社が港湾運営会社となることについて港湾関係者の合意形成が図られていることを挙げている。

審査方法は、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、広島県広島港地方港湾審議会に有識者による部会（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）を設置し、申請要項・審査基準を公表の上、同部会で審査を行った⁴³。

具体的な手続としては、ひろしま港湾からの港湾運営会社の申請（港湾法43条の12）を受け、県が上記審査を行い、国土交通大臣の同意（同法43条の11第11項）を得た上で、ひろしま港湾を港湾運営会社に指定した。

3 契約及びその後の変更契約

(1) 当初の契約締結（平成29年3月）

平成29年3月29日付で、県とひろしま港湾との間で、「広島港における埠頭群の運営の事業に関する契約書」を締結した。契約の概要は以下のとおりである。

【概要】

① 貸付期間（13条）

平成29年4月1日から平成39年（注：令和9年）3月31日まで（10年間）

② 貸付料（14条，15条）

当初3年間につき、1年度目が286,848,000円，2年度目及び3年度目が各286,956,000円（消費税込）とする。

4年目以降は別途協議する。

社会情勢の急激な変化，大規模災害の発生，大口利用者の施策転換等により取扱貨物量が大幅に減少し，貸付料の額を変更する必要があるときは，契約の相手方に対し，貸付料の変更を申し出ることができ，両者で協議するものとする。

③ 物品の管理（11条）

県有備品につき，ひろしま港湾が数量等の把握，善管注意義務，自己所有の備品との区別等の義務を負う。

④ 費用の負担（9条）

1件当たりの設計金額が2,500万円（消費税込）以上の修繕は県が負担し，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。

⁴³ 港湾振興課「広島港における港湾運営会社制度の導入について」（H28.5.19建設委員会資料）

⑤ 維持修繕（24条）

貸付施設の維持修繕により取り換えられた新たな物件の所有権は県に帰属する。

⑥ 報告等（27条，28条）

ひろしま港湾は，翌年度分の事業契約書を前年度の1月末までに県に提出する。

また，各年度の業務報告書を翌年度の5月末日までに県に提出する。

(2) 変更契約

以下の変更契約がなされた。

① 平成30年5月22日（貸付施設（ガントリークレーン）の追加）

② 平成31年4月1日（消費税増税に伴う貸付料の変更）

③ 令和2年4月1日（令和2年度から4年度の貸付料の合意）

④ 令和3年3月31日（新型コロナウイルス感染拡大に伴う貸付料の減額）

令和2年度から4年度までの貸付料は一旦年310,200,000円とされたが（変更契約③），その後の新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け，令和2年度分の貸付料が201,572,808円に減額された（同④）。令和3年度の貸付料の減額はなされていない。

4 事業の状況

平成29年3月の当初契約締結時，貸付料は，毎年の貨物量の見込みに応じ，コンテナ貨物取扱量から見込まれる「収入見込額－維持管理経費等の支出見込額」により設定することとされた。設定期間は，貨物動向が不透明であり長期的な貨物量の推移を見通すことが困難であったことから，当面3年間（平成29年度～令和元年度）の設定に止めた。

その後，令和2年4月の変更契約（上記変更契約③）において，令和2年度から4年度の貸付料につき定めた。貸付料の設定につき当初契約時と同様の考え方を採用しつつ，これまでの港湾運営会社の経営努力により増加した貨物量を考慮するとした。設定期間は，現在造成工事中の広島港出島地区完成後の企業立地等による貨物量の動向が不透明であるため，貨物量の大きな増減要素が少ない令和2年度～令和4年度の3年間の設定がなされた（上記変更契約③）。

しかし，令和2年度の新型コロナウイルス感染拡大による影響により，広島港出島地区・海田地区コンテナターミナルの取扱貨物量が大幅に減少した（令和2年度上半期は，前年比で36.3%減少）。かかる影響は港湾運営会社の責めに帰すべきでない事由（イベントリスク）であり，契約15条の「社会経済情勢の急激な変化」に該当するものと考えられることから，

港湾運営会社から申出があった新型コロナウイルスの影響によるものと認められる貨物量の減少分に対応して減額することとした（上記変更契約④）。

令和3年度は、令和2年度のような減額は実施していない。

令和3年度末で、貸付期間（10年間）の前半の5年間で終了したが、県に確認したところ、現時点で港湾運営会社制度導入の効果検証（例：コンテナ貨物取扱量の増加、経費の節減効果等）は特に行っていないとのことであった。

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）

前述のように、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（費用の負担（9条））。

しかし、海田地区にある、海田ガントリークレーン2号の構造点検業務（「第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）」の「2 調査方法」の表の3番参照）は当初契約額が約1,156万円（変更契約後は約1,414万円）で、2,500万円未満の額となっているが、県（振興事務所）が業者に発注し費用負担している。

この点の契約書との整合性を県に問い合わせたところ、『港湾運営会社選定に際し、申請要領内で、「基本的には、既存の荷役機械（ガントリークレーン）の大規模修繕や更新は県が実施しますが、自立的な整備等、積極的な提案を期待します。」と定めており、今回の構造点検業務は、県が行うものとした大規模修繕や更新に含まれていると判断した。』との回答であった。しかし、契約書9条の文言から、かかる解釈をするのは困難である。

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ている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（【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）。

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）

前述のように、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（ひろしま港湾による自己評価は「第22 株式会社ひろしま港湾管理センター」参照）。

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、貸付期間中の制度の改善に生かすことはもちろん、貸付期間が終了する令和9年度末を見据え、期間満了後に同制度を継続するの可否か、継続するのであれば契約相手方の選定方法や貸付料の額の設定その他改善点等につき検討すべく、現時点より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（【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）。

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）

現在の貸付料は、上記貸付契約締結時に、新型コロナウイルス感染拡大前の実績から、順調に取扱量が伸びるとの想定の下設定されている。

しかし、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。令和2年度の新型コロナウイルス感染拡大は想定外のイベントリスクであり、契約15条「社会経済情勢の急激な変化」に該当するとして同年度の貸付料を減額したことは不当ではない。

新型コロナウイルス感染拡大の影響は次第に落ち着いてきているが、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。

現在設定されている貸付料は令和4年度までである。今後の貸付料の具体的な額を設定するにあたり、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（【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）。

この他、県による損失補填のあり方については、「第20 料金」を参照されたい。

8 指摘及び意見

(1) 【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

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。

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。

(2) 【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

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。

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。

(3) 【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

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。

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。

第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）

1 概要

地方機関（振興事務所や建設事務所）においても、港湾振興や港湾漁港整備に係る委託契約（例：調査・設計・補修の業務委託、警備、保守等）、工事請負契約（例：土地造成、岸壁改良、修繕等）が締結されている。

主に令和3年度に係る契約につき、以下の通り調査した。

2 調査方法

以下2つの方法により、調査を実施した。

(1) 委託契約・工事請負契約全般に対する調査

① 調査対象

港湾振興や港湾漁港整備に係る全ての契約を確認するのは、件数が非常に多く困難であることが予想された。

そこで、広島県の主要な港湾・漁港を調査すべく、地方事務所のうち、広島港（国際拠点港湾）及び草津漁港（第3種漁港）を所管する振興事務所、福山港及び尾道糸崎港（重要港湾）を所管する東部建設事務所及び同事務所三原支所に係る契約を調査した。

また、厳島港（宮島口）整備計画が振興プランの主要事業であることから、同整備計画に係る契約（西部建設事務所廿日市支所が所管）も調査した。

時期は、原則として令和3年度に係る契約としたが、必要がある場合には令和2年度以前の契約も確認した。厳島港（宮島口）整備計画については、近年段階的に整備されてきた経緯を踏まえ、令和元年度以降の契約を調査した。

金額について、契約金額が一定額以上のものを調査した。具体的には、委託契約は原則として年間契約額（単価契約の場合は年間合計額）50万円以上のもの（建設工事に係る調査・測量・設計の委託は契約額100万円以上のもの）を、工事請負契約は契約額が1,000万円以上のものを調査した。

② 調査の方法

委託契約（本庁）の場合と同様に、各契約のア）事務事業名、イ）契約目的及び内容、ウ）契約の相手方、エ）委託契約、オ）設計金額（予定価格）、カ）契約額、キ）落札率（カ／オ）、ク）契約方法（契約種別（一般競争入札、指名競争入札、随意契約等）、入札見積人数、入札見積回数）を確認した。

契約の種別が随意契約の場合はケ）随意契約理由を確認した。

契約の変更があった場合は、コ）変更後の契約額、サ）変更回数、シ）変更割合（カ／コ）を確認した。

上記の確認の中で生じた疑問点については、当該地方機関に対し個別に照会した。

問題があった契約については、「課題・問題点」の中で後述する。

(2) 抽出による調査（振興事務所）

振興事務所の契約の中から、以下の表記載の10件（委託契約6件、工事請負契約4件）を抽出し、振興事務所において、契約書等の帳票類の確認や、疑問点の担当者への質問を行った。

抽出に際しては、令和3年度に係る委託契約・工事請負契約の各々について、事業の種類（補助事業／単独事業）、振興事務所内の所管部署（総務課／港営課／工務課）、契約形態（単年度契約／長期継続契約）、契約方法（一般競争入札／指名競争入札／随意契約）別に分類の上、各々の契約の中から、契約額（例：高額であるもの）、入札見積人数（例：1者のみであるもの）、落札率（例：100%または100%に近いもの／落札率が著しく低いもの）、随意契約理由（例：随意契約理由の確認が必要と思料されたもの）、契約の変更割合

(例：割合が大きいもの)、落札状況(例：競争入札を実施しているが複数年連続して同一業者が落札しているもの)といった視点から抽出した。

問題があった契約については、「課題・問題点」の中で後述する。

【委託契約】

番号	事業の名称	年度	契約方法	参加者数 (指名者数)	契約金額 (円)	落札率	変更契約 (変更回数・変更後の額)	変更割合	所管部署	備考 (変更理由・随意契約理由等)
1	国際拠点港湾 広島港・第三種漁港 草津漁港外 港湾・漁港・海岸構造 物年間補修業務委託(補助事業)	R3	指名競争 入札	5(10)	96,690,000	98%	有(3回) (170,945,500)	1.77	総務課 工事係	みなと公園ゴムチップ舗装を取り止めた為の事業費減額。その他現地精査の結果による
2	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(補助事業)	R3	指名競争 入札	10(12)	44,550,000	89.8%	有(3回) (87,632,600)	1.97	総務課 工事係	ボーリング本数及び用地測量面積を増加したことによる委託料の増額及び工期延伸
3	国際拠点港湾 広島港 海田地区 荷役機械(ガントリークレーン)構造 点検業務	R3	随意契約	1	11,561,000	97.4%	有(3回) (14,146,000)	1.22	総務課 工事係	施行令167条の2第1項2号 走行給電ケーブルの絶縁調査追加による増額及び工期延伸
4	庁舎警備業務	H31 ~R3	一般競争 入札	7	11,080,800	51.6%	有(1回) (11,251,800)	1.02	総務課 庶務係	長期継続契約 消費税増税に伴う契約変更
5	水門・陸開閉等業務(出島・元宇 品地区)	R3	指名競争 入札	3(8)	2,805,880	98.5%	無		総務課 庶務係	契約期間：R3.6.1~R4.5.31 単価契約
6	広島港五日市・廿日市地区総括航行 安全管理業務	R3	随意契約	1	4,137,079	92.6%	無		港営課	施行令167条の2第1項2号

【工事請負契約】

番号	事業の名称	年度	契約方法	参加者数 (指名者数)	契約金額 (円)	落札率	変更契約 (変更回数・変更後の額)	変更割合	所管部署	備考 (変更理由・随意契約理由等)
7	国際拠点港湾 広島港 臨港道路廿 日市草津線 広島はつかいち大橋 海上部下部工工事(9工区)(補助 事業)	R3	一般競争 入札	1	1,414,600,000	99.9%	有(2回) (1,414,600,000)	1.00	工務課 調整係	総合評価方式入札(技術評価1 型) 工期：R2.10.7~R4.3.31
8	国際拠点港湾 広島港 出島地区 荷役機械(ガントリークレーン)修 繕工事	R3	随意契約	1	125,249,000	99.9%	無		工務課 工務係	施行令167条の2第1項2号
9	国際拠点港湾 広島港 臨港道路廿 日市南線 舗装補修工事	R3	指名競争 入札	6(8)	9,130,000	99.3%	有(1回) (17,714,000)	1.94	工務課 工務係	アスファルト舗装面積追加、区 画線延長の追加、既設側溝の清 掃追加による工事費増
10	国際拠点港湾 広島港 江波地区 外 浚渫工事	R3	一般競争 入札	1	57,860,000	89.9%	有(1回) (92,687,000)	1.60	工務課 工務係	総合評価方式入札(実績評価1 型) 事前測量の結果により浚渫量が 増加したことによる工事費増

3 課題・問題点(参加者数が少ない入札が多数ある)

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。

地方機関からは、その理由はケースバイケースであるとの回答であったが、全体を見て、1者入札が多いことは否めない。入札手続を取った意味が乏しくなり、望ましくない。

県側からは、対策として施工時期の平準化による計画的な受注環境の整備や応札時の事務負担の軽減、工事（業務）着手日選択型契約方式の導入などを実施していると回答を受けているが、引き続き、参加者数を増やすための取組が必要である（【意見】参加者数が少ない入札が多数ある）。

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）

令和3年度の元宇品海岸漂着ゴミ処理業務（振興事務所，「2 調査方法－(1)委託契約・工事請負契約全般に対する調査」の中で検討）について，1号（予定価格100万円以下）を理由に，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（委託期間が令和3年7月7日～10月13日の間）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，539,000円～748,000円であった（5件の契約額合計は100万円を優に超える）。

令和2年度も同様に，5回に分けて同一の業者に随意契約で発注していた。

この点につき振興事務所に別個の契約で発注した経緯を問い合わせたところ，「漂着ゴミは，地元町内会やボランティア・企業活動等で不定期に回収・集積されており，放置しておくとは漂着ゴミ以外の一般ゴミが捨てられるおそれがあるため，早急に収集運搬業務を発注する必要がある」との回答を得た。

しかし，令和2年度にも同種業務を発注していることから，令和3年度も実施する方針が固まり次第，予め入札手続により業者を選定し単価契約を締結し，地元の漂着ごみの回収活動が行われるごとに対応させる方法があったのではないかとの疑問が残る。

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（【指摘】同種の案件を分割して1号随意契約としている）。

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）

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」（表の2番）について，ボーリング本数及び用地測量面積の増加を理由に，変更契約がなされている。その結果，変更後の契約額（87,632,600円）は，当初契約額（44,550,000円）の1.97倍となっている。

変更契約に至る経緯を確認したところ，当初契約では1事業（令和2年度港湾海岸保全施設費（公共事業））に係る契約であったが，その後，同事業の追加（詳細な地盤状況の把握のためのボーリング本数の追加）に加えて，別の2事業（令和2年度港湾改修費（公共事業），令和2年度臨海土地造成事業費）に係る追加分（当該海岸保全施設設計により江波三菱共同

事業に係る寄付範囲の協議が整ったことに伴い、三菱重工業株式会社より早期の土地の寄付要望があり用地測量を実施)も一緒に、変更契約で委託業務に追加していた。

後者の変更(用地測量)の具体的事情を振興事務所往査時に監査人が確認したところ、当時、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、上記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。上記変更は、『次年度以降に新たに執行する予定のなく、当該年度に一定区間が完了する工事に係る2億円未満の増額』(「令和3年度の公共工事の執行に係る特例措置」)の変更契約基準を満たすとしている。

当初契約で競争に付した趣旨が没却することのないよう、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り、変更契約を認めるべきやむを得ない理由がある場合に限り、変更契約が認められる⁴⁴。

この点、建設工事及び業務委託(地質調査・測量・設計)において、「設計変更に伴う契約変更基準」(平成10年1月20日付土木建築部長通知)により別途契約の原則⁴⁵が定められているが、近年、公共事業の円滑かつ効率的な推進が重要な課題となっていることを踏まえ、各年度の公共工事の執行に関する通知(例えば、上記「令和3年度の公共工事の執行に係る特例措置」⁴⁶)により、変更基準が緩和されている。

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、上記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。

⁴⁴ 委託契約の場合であるが、県の「委託・役務業務契約事務の手引」(令和4年4月)15頁に以下の記載がある。変更契約に係る考え方は工事請負契約の場合にも同様にあてはまる。

「競争によって当初契約を締結したものについては、契約変更は、原則として許されないものと解されている。なぜなら、当初契約の内容はすべて競争の条件となったものであるから、これを契約締結後に変更することは、競争に付した趣旨に反するからである。」

⁴⁵ 建設工事において、変更見込金額が当初請負契約の30%を超える建設工事、又は増加金額が3,000万円を超える建設工事は、追加建設工事を別契約とすることが原則であるなどとしている。

⁴⁶ 「別途契約の原則」にかかわらず、変更契約が認められる基準として以下①～③を定める。

- ① 増額となる請負代金が当初請負代金額を超えない範囲かつ2億円未満のもの
- ② 次年度以降に新たに執行する予定のなく、当該年度に一定区間が完了する工事に係る2億円未満の増額
- ③ 当初、別途工事として発注を予定していたものの、既発注工事と一体で施工し効用を発現させる必要があるものに係る2億円未満の増額

本事業での測量面積の追加は、別個独立に契約を締結する（競争入札が原則であるが、随意契約理由（例えば、要急であれば施行令167条の2第1項5号）があれば随意契約とする）のが妥当であった。

人為的なミスにより実施すべき手続きを失念する事態は当然に避けるべきであるが、人間が行っている以上、完全には避けられないものでもある。これを組織の仕組みで防止していくのであるが、本件のようにそれでも避けられなかった場合は、その際の対応が非常に重要になる。起こった事実は事実としてその内容を明らかにすべきで、本件のように見えづらい形で対処するのは避けるべきである。そのためにも、人為的なミスによる漏れなどを必要以上に糾弾することは慎むべきで、人為的なミスによる事態への対応方針を事前に決めておくことも有効である。必要以上にミスが許されない組織は事実の隠ぺいという組織風土を醸成することに繋がり、その方が組織としての問題が大きくなるからである。（【指摘】関連の薄い事業を追加する変更契約を実施している）（【意見】変更契約の位置付けについて）。

6 課題（指名競争入札の落札者が固定化している）

振興事務所の「広島港の水門・陸閘開閉等業務」（表の5番（出島・元宇品地区）の他、7つの地区に分けて委託、契約期間1年）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。これら6地区の直近3回の指名競争入札手続を確認したところ、発注する地区に近い地域の業者を指名しており（例えば、表の5番の契約では、広島市中区及び同南区の業者を指名）、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。

この点につき振興事務所に問い合わせたところ、各地区で指名競争入札の結果同一の業者となっている理由は不明であるとのことであった。ただ、業務内容（警報・注意報等に伴う防潮扉の開閉等業務）は、業者にとって負担が大きく（作業の種類が多く、突発的な作業があること等）、収益性の高いものではない、また当該水門の扱いに慣れた業者のほうが作業を実施しやすいといった事情もあるように伺われた。

業務の特殊性等から随意契約とすべき特段の事情があればさておき、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ある。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（【意見】指名競争入札の落札者が固定化している）。

7 課題（当初契約時におけるランニングコストの考慮）

振興事務所の「国際拠点港湾広島港海田地区荷役機械（ガントリークレーン）構造点検業務」（表の3番）や「国際拠点港湾広島港出島地区荷役機械（ガントリークレーン）修繕工事」（表の8番）など、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。

機械の特殊性等の事情から、当該機械の製造・設置をした業者によるのみ保守点検・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（例えばプロポーザル契約の採点項目）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（【意見】当初契約時におけるランニングコストの考慮）。

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）

港湾運営会社（ひろしま港湾）との荷役機械（ガントリークレーン）の費用負担に係る課題・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）は「第14 港湾運営会社」を参照されたい。

9 指摘及び意見

(1) 【意見】参加者数が少ない入札が多数ある

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。

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。

(2) 【指摘】同種の案件を分割して1号随意契約としている

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。

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。

(3) 【指摘】 関連の薄い事業を追加する変更契約を実施している

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。

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。

(4) 【意見】 変更契約の位置付けについて

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。

(5) 【意見】 指名競争入札の落札者が固定化している

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。

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。

(6) 【意見】 当初契約時におけるランニングコストの考慮

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。

機械の特殊性等の事情から当該機械の製造・設置をした業者へのみ保守点検・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

1 広島県みなと・空港振興プラン 2021 における整備事業

「第7 広島県みなと・空港振興プラン2021」で記載した通り，振興プランでは令和3年度から令和7年度の5年間に取り組むべき港湾・漁港整備事業を計画しており，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，優先度評価によりA，Bの2段階に分類している。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している。投資予定額は，「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。

整備事業の詳細については，上記優先度等をもとに選定した現地調査箇所から，社会的にも影響度の高い厳島港の整備計画と，広島港のうち，はつかいち大橋の整備計画を検討した。

2 厳島港の整備事業

「第6 広島県の港湾・漁港の概要」に記載の通り，宮島は厳島神社に代表される日本三景・世界文化遺産の島として，国内外で知名度が高く，年間400万人を超える観光客が訪れている広島県を代表する観光地となっている。このため，厳島港についても宮島の玄関口としてふさわしい機能の確保が必要となってきている。

宮島来訪に便利で快適な港を実現するため，宮島口地区では平成23年3月から埋め立てを行い，宮島口の旅客ターミナルや緑地（公園）用地を確保するとともに，新たにバリアフリー対応の栈橋を整備する港湾整備事業を推進している。現在は，臨港道路，緑地，駐車場の整備を進めている⁴⁷。

一方で，対岸の宮島にある胡町地区では，浮栈橋とターミナル関連施設の整備を進めており⁴⁸，平成31年4月にターミナルビルと宮島3号栈橋を結ぶ連絡通路が完成した。

振興プランにおいては，厳島港宮島口・胡町地区の旅客栈橋等整備を，『瀬戸内海や県内の魅力を活かした観光振興に資するみなと環境の整備など』の一つとして，厳島港胡町地区の主要施設のバリアフリー化の推進を，『島嶼部を結ぶ生活航路の維持，利用環境の充実』

⁴⁷ 振興プラン「§4 実施箇所【港湾】」No.3

⁴⁸ 振興プラン「§4 実施箇所【港湾】」No.4

の一つとして、具体的な取組に掲げている（振興プラン【取組1-2】（交流・賑わい機能の強化）、【取組2-2】（安全で快適な海上交通機能の維持・充実））。

現状と課題

1. 棧橋

厳島港（宮島口）の棧橋は、民間の2社がそれぞれ所有し管理しています。各社の棧橋へのルートが分かりにくく、屋根が無いため雨天時の利用にも支障があり、施設の老朽化も進んでいます。

課題 観光・生活航路の維持 | 観光・生活航路の利便性向上

対策 大棧橋（84m×30m）整備

2. 旅客ターミナル

旅客ターミナルも民間2社によって運営されているため、初めての利用者にとっては券売所や乗り場等が別々で分かりにくく、また、待合スペースが狭いことから、混雑時には背後の歩道まで利用者が溢れ出ている状況にあります。

課題 旅客ターミナルの機能充実

対策 旅客ターミナル整備

3. 護岸

旅客ターミナル付近の護岸は、昭和38年の埋立時に整備されたものであり、老朽化が著しく、災害に対して機能が脆弱な状況にあります。

課題 観光・生活航路の維持

対策 埋立整備

4. アメニティ空間

旅客ターミナル付近には、建築物や広告・案内看板が無秩序に設置されていることから、景観や厳島（神の島）を歩き交う船の眺望を阻害しているとともに、土地が狭隘であるため、海辺を散策し憩う空間が不足している状況にあります。

課題 旅客ターミナルの機能充実

課題 海辺の散策道、憩いの場の提供

対策 旅客ターミナル整備

対策 護岸及び緑地整備

5. 交通渋滞

宮島口周辺には、駐車場が点在していますが、海側駐車場に利用者が集中しているため、駐車待ち車両による渋滞が発生しています。また、観光バスの一時乗降スペースがないため、旅客ターミナル前のロータリーには渋滞が発生し、国道2号にまで影響が及ぶ状況となっています。

課題 円滑な交通誘導

対策 国道2号からのアクセス道路整備

広島県 厳島港港湾整備事業（宮島口地区）より抜粋

振興プラン策定時に担当部局内で検討した、厳島港に係る整備計画に係る進捗と事業費の見積り（振興プランに記載している投資予定額228億89百万円の内訳）は開示されていない。そこで、県に進捗状況を確認したところ、新型コロナウイルス感染症の蔓延による影響や用地補償等の交渉については見積りが困難という問題もあるが、当初の予定より宮島口の臨港道路の進捗は大幅に遅れているとのことであった。当初は令和4年度に完了する予定であったところ、現時点では令和6年度以降も整備が進められる予定になっている。

この点、これらの進捗予定については、振興プラン等では一切開示されておらず、最終的に工事が完成もしくはプランの期間が経過するまで判明しない状況であり、総必要額が変

動した場合であっても、その詳細は把握が困難な状況にある。この点については、「5 課題・問題点（整備計画の進捗状況に係る情報開示）」で後述する。

3 臨港道路廿日市草津線の整備状況

広島港廿日市地区は、広島港西端部にあたる御手洗川と佐方川の間に位置し、臨海部には貯木場、工場、そして住宅及び市街地が立地し、準工業地域、住居地域等に用途指定されている。主な港湾施設は公共岸壁、同浮さん橋、同物揚場、公共・専用ドルフィン等であり、主な取扱貨物は原木、製材、鉄スクラップ等、野菜・果物、LNG、重油等となっている。平成28年1月には、廿日市地区－12m航路の整備が完了したことにより、大型LNG船による大量輸送が可能となり、エネルギー港湾としての国際競争力が強化されている。

一方、五日市地区は、八幡川と佐方川の間に位置し、臨海部の旧埋立地は昭和3年から昭和30年代にかけて三角州を埋立てたもので、工場、学校、住宅等が混在立地し、住居系地域を中心に幹線道路沿いには商業地域に用途指定されている。また、旧埋立地の先は、既定港湾計画にもとづき埋立造成工事が進められており、現在大手産業機械メーカーや物流施設等が立地している。海老園地先から岡の下川に至る海域は五日市漁港区域に指定されており、平成20年7月には、五日市漁港フィッシャリーナ（五日市メイプルマリーナ）が供用され、その対岸には五日市PBS（プレジャーボートスポット）も供用されている。また、平成26年より五日市地区岸壁でクルーズ客船の受入を開始しており、平成27年8月には広島港過去最大船型となる船舶が初入港した。主な港湾施設は公共岸壁で、主に輸送機械、産業機械、砂利・砂、石灰石、再利用資材を取扱っている。

臨港道路廿日市草津線は、広島湾岸を結ぶ広島南道路の一部を構成する道路であり、広島西部都市圏の都市機能改善や地域発展に寄与し、広島港五日市地区と廿日市地区を結ぶ港湾物流の効率化に重要な役割を有している。これまで広島南道路の概成や製造業・商業施設の立地などにより交通混雑が生じており、今後も企業立地の進展に伴い、さらなる交通量の増加が見込まれている。このため、広島港の広域的な物流の効率化や企業活動の活性化及び大規模災害時における物流機能の維持や緊急輸送経路の確保を図るため、臨港道路廿日市草津線の4車線化を進めている。

振興プランにおいては、県西部の物流拠点における広島市東西を結ぶ物流交通基盤の充実に向けて、臨港道路廿日市草津線を、『生産性向上など企業活動を支える臨港道路整備や物流用地造成の推進』の一つとして具体的な取組に掲げている（振興プラン【取組1-1】（企業活動を支える物流基盤の強化））。

第Ⅰ期は新八幡川橋北・南交差点から広島はつかいち大橋東詰交差点までの1.6kmであり、平成29年2月に開通した。現在は、広島はつかいち大橋に当たる第Ⅱ期の工事を実施している。



第Ⅰ期の工事の概要は以下の通り。

■事業概要

工事延長	1.6 km (広島市西区商工センター八丁目～広島市佐伯区五日市港二丁目)	
車線数	2車線 (4車線化の完了)	
工事概要	新八幡川橋	下部工：橋台2基，橋脚4基 上部工：橋長282.5m (5径間連続非合成鋼箱桁)
	平面部	道路拡幅工事：約1.3 km
事業期間	平成24年度～平成28年度	
全体事業費	約32億円	





※1本目：323m，2本目：282m

当該第Ⅰ期工事の工期は長期にわたっているが、計画額と実績額との差額については開示されておらず、工事ごとに差異は発生しているものの、最終的に工事が完了するまで総額に及ぼす影響も不明な状況にあった。

一方、第Ⅱ期の工事では、令和4年9月に広島はつかいち大橋の海上部上部工工事(11工区)に係る契約を締結している。第Ⅱ期の工事についても、現状では、各年度における工事の計画に対する進捗状況や工事費の増減の状況について開示等されておらず、差異の発生状況等について詳細を把握することができない状況にある。この点については、「5 課題・問題点（整備計画の進捗状況に係る情報開示）」で後述する。

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）

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⁴⁹について、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。当該指摘は、事業において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から生じたもので⁵⁰、今後、国土交通省との調整のうえ、交付額を最終確定した後に返還を行う予定となっている⁵¹。

当該指摘は、算定結果の確認が不十分であったため発生したものであり、県としては、補助制度の適切な理解及び対応について、局内部の関係者に周知を徹底するとともに、チェック体制を強化し、再発防止を図るものとしている。

この点、一般的に上長によるチェックは担当者とは異なる方法、例えば全体的な視点等からのチェックが求められ、すべての事項に担当者と同様の作業を再実施することは想定されていない。しかし、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、多段階のチェックを行っていても、上長によるチェックのみでは漏れなく誤りを発見することは極めて難しい。そのため、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と考えられる（【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）。

⁴⁹ 地方港湾厳島港港湾機能高度化施設整備事業

設計業務並びに建設工事及び電気設備工事を含む5工事を事業費計24億32百万円（補助対象事業費計4億円、国庫補助金等交付額約2億円）で実施

⁵⁰ 補助対象事業費は、バリアフリー構造としているトイレ、授乳室、通路等の床面積を、ターミナル施設全体の延べ床面積で除した割合を算出し、業務委託費又は工事費に乗ずる等の方法で算出する。

⁵¹ 会計検査院の試算によると返還予定額は24,853千円

5 課題・問題点（整備計画の進捗状況に係る情報開示）

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を開示している。整備時期については、当該期間内で実施することとされており、それぞれの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。

県土木建築局においては、振興プラン策定のため、個別の整備計画単位で年度ごとの事業費の試算等を行っているが、前述（「第7 広島県みなど・空港振興プラン2021」の「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）」）の通り、整備計画単位のミクロの視点から見ても、計画段階と比較した進捗状況及び工事費の変動状況を把握・分析することは困難であった。

また、当該内部の試算における整備計画の工事範囲及び実施期間については、あくまで当初の見積りに過ぎない。この点、実施年度が振興プランの期間を少し前後するだけで大幅な差異が生じてしまうにもかかわらず、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い。これでは、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。

「第7 広島県みなど・空港振興プラン2021」においてもマクロの視点から記載しているが、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、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。予算と実績については差異が発生するのが通常であり、実績との比較分析を行い、適切な対応を行うことが県民への情報開示という観点から望ましい（【意見】整備計画の進捗状況に係る情報開示）。

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）

臨港道路廿日市草津線の第Ⅰ期工事について、計画額と実績額との比較を行った結果、事業開始時の総事業予算（以下「開始時予算」という。）47億5百万円に対し、実績額は31億12百万円となっており、大きな差異が生じていた。この点、差異の要因を県に確認したところ、当初は既存の並行する橋と同じ長さの橋を計画していたが、橋の長さを短くすることができたため、実績額が大きく下回ったとのことであった。既存の橋完成後に、国により橋下の一部が埋め立てられたため、道路部分を延長できたことが要因となっている。

第Ⅰ期の当初計画時点で埋め立ては終了していたが、埋め立て部分を実際に道路として利用し、その先から橋とすることができるかは、専門家の判断が必要であったため、開始時予算にその点を反映することができなかったとのことであった。しかしながら、当初計画時

から専門家による調査を行い、その結果を反映すべきだったのではないかという疑問が残る。

この点、開始時予算については公表されておらず、本格的な工事着手が先だったこともあり、各年度の予算にも影響はなく、県にとっての弊害は限定的と思われる。しかし、国に対して「社会資本総合整備計画」として開始時予算を提出していたため、その点での影響がなかったとは断言できない。

もっとも、第Ⅰ期工事の事業開始時期が平成24年度であったのに対し、当該「社会資本総合整備計画」の国への提出時期は平成21年度以前と、事業開始時期より大幅に前であるため、この時点で専門家による調査まで実施するのは難しい側面もあったと思われる。また、10年以上前の事象であるため、当時の検討状況などの詳細までは確認できなかった。

今後の課題として、開始時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（【意見】予算見積りに必要な調査の実施時期について）。

7 意見

(1) 【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

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。

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。

(2) 【意見】 整備計画の進捗状況に係る情報開示

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。

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。

(3) 【意見】 予算見積りに必要な調査の実施時期について

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。

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。

第17 防災・BCP

1 BCPの概要

(1) BCP策定の意義

BCP（事業継続計画, Business Continuity Plan）とは、企業等が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のことをいう。

突如発生する緊急事態に対して、危機的な状況に遭遇した時に損害を最小限に抑え、重要な業務を継続し早期復旧を図ることが重要となる。

我が国は、世界でも有数の地震大国であるが、特に平成23年（2011年）3月11日に発生した東日本大震災は多くの人命や多くの経済を失った。特に地震はその地震のみならず、それに伴う津波や火災等の被害も及ぼす。また、近年では平成28年（2016年）4月に発生した熊本地震（震度7を2回）も多くの企業等が活動中断あるいは困難となった。

広島県においても、平成26年8月、平成30年7月の豪雨災害で大きな被害が発生したことは記憶に新しい。

このような災害のリスクに備えるべく、BCPは、緊急時の被害を最小限に抑えるために必要な対策を行うものである。

振興プランにおいても、【取組2-1】（防災減災の対策の推進）に基づきBCP策定等の取組がなされている。

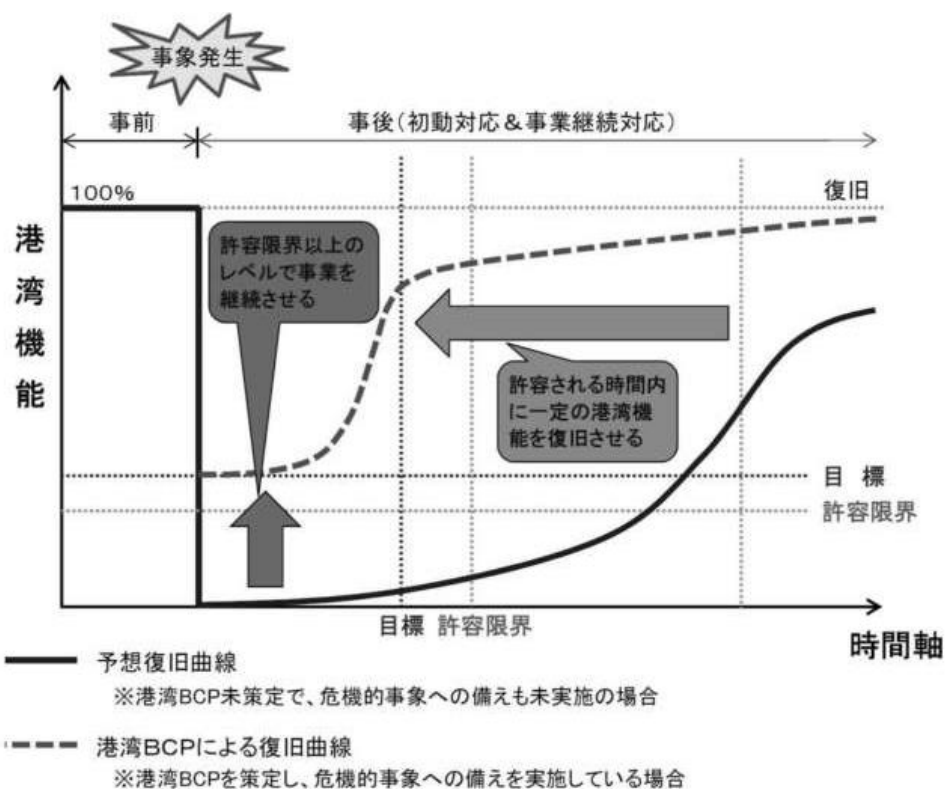


図1-2-1 港湾BCPの概念(地震災害等の場合)

国土交通省港湾局「港湾の事業継続計画策定ガイドライン(改訂版)」(令和3年3月)より

(2) 港湾BCP

「港湾の事業継続計画(港湾BCP)」とは、危機的事象による被害が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、危機的事象の発生後に行う具体的な対応(対応計画)と、平時に行うマネジメント活動(マネジメント計画)等を示した文書のことである⁵²。

国土交通省港湾局は、「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」を作成し、主に重要港湾以上の港湾を念頭に、港湾BCPの策定を推進している。

(3) 漁港BCP

漁港についても、水産庁が「漁業地域における水産物の生産・流通に関するBCPガイドライン」を作成し、BCPの策定を推進している⁵³。

⁵² 国土交通省港湾局「港湾の事業継続計画策定ガイドライン(改訂版)」(令和3年3月)より

⁵³ 水産庁漁港漁場整備部「漁業地域における水産物の生産・流通に関するBCPガイドライン(改訂版)【策定編】」(平成31年4月)

2 県管理港湾・漁港でのBCP策定状況

(1) 港湾

① 国際拠点港湾・重要港湾

振興プラン（前プラン）において、国際拠点港湾・重要港湾3港（広島港，福山港，尾道糸崎港。以下「主要3港湾」という。）のBCPの策定が成果目標に設定された。

そして，前プランの期間中の平成29年3月に主要3港湾のBCPが策定された⁵⁴（具体的内容は後述する）。

② 地方港湾

県管理の地方港湾のBCPは策定されておらず，かつ現時点で策定の予定もない。

例えば，厳島港（地方港湾）では，港湾BCPはなく，同計画を代替するような災害時の対応マニュアルも策定されていない。

監査人が県に対し，厳島港につき災害時対応に関し関係機関との協議体がないかを確認したところ，『平成30年7月豪雨災害時の対応を踏まえ，中国運輸局（海事振興部）を事務局とした「災害時における海上輸送対応に関する連絡会」が令和元年に設置され，運輸局，広島県，中国旅客船協会等が会員として，年一回以上定期的に情報交換を行っている。』『これまで豪雨災害時の航路啓開（海域ゴミ撤去）や旅客ターミナル内秩序維持等の対策と緊急時の関係機関同士の情報共有，支援体制の構築が為されており，厳島港に航路を有する事業者を含め，緊急時の体制を構築している。』との回答であった。

(2) 漁港

振興プラン（現行）にて，『漁港において，「大規模災害などで被害を受けても重要業務（水産物の生産・流通）が中断しないこと」，「中断しても可能な限り短い期間で再開すること」を目的とした水産物の生産・流通に関するBCPの策定を進める。』とし，第3種漁港（草津漁港）のBCP（漁港における水産物の生産・流通に関する業務継続計画）の策定が成果目標に設定されている。

草津漁港以外の県管理漁港につき，BCP策定の予定はない。

3 主要3港湾（広島港，福山港，尾道糸崎港）の港湾BCPの内容

主要3港湾の港湾BCPは別個独立に策定されているが，以下まとめて説明する。

⁵⁴ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/bcp-sakutei.html>

(1) 基本方針

主要3港湾は、それぞれ背後圏の経済活動を支える海運・物流・貿易と本土から島嶼部を結ぶ人流・物流機能等そして地域の産業・生活において重要な役割を担っている。しかしながら、大規模地震等の危機的事象が発災した場合に、港湾施設が被災することで平常時の港湾機能を発揮することができないことが想定される。

主要3港湾のBCPは、大規模地震等の危機的事象より被災が生じた際に、港が担う港湾機能を、最低限維持若しくは早期に復旧できるよう、危機的事象発生時に行う具体的な対応（対応計画）と、平素から継続的に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を整理、明確化し、その実効性を確保することを目的とする。

各港湾の関係機関・団体を会員とする各港「BCP連絡協議会」による議論を踏まえ、「危機的事象発生後に緊急物資及び人員の輸送を確保するとともに、国際コンテナ貨物輸送（広島港及び福山港）、エネルギー輸送（広島港）及び国際バルク貨物輸送（尾道糸崎港）の機能低下抑制及び早期機能回復を最優先に対応すること」を基本方針としている。

(2) 実施主体

各港のBCP策定主体及びBCPに基づくマネジメント活動の実施主体として、官民の港湾関係者（関係団体、行政、指定管理者）による協議会を設置し、継続的に運営する。

(3) 被害想定

各港において、以下の危機的事象を前提に、想定地震の概要（マグニチュード及び最大震度、海溝型地震の場合の最高津波水位等）ごとに、具体的な被害として、建物被害、死傷者数、ライフライン被害、液状化危険度面積、港湾被害等が想定されている。

① 広島港

直下型地震（五日市断層地震）、海溝型地震（南海トラフ巨大地震）

② 福山港

直下型地震（福山市直下地震）、海溝型地震（南海トラフ巨大地震）

③ 尾道糸崎港

直下型地震（三原市直下・尾道市直下・福山市直下地震）、海溝型地震（南海トラフ巨大地震）

(4) 対象となる港湾施設

各港において、対象となる港湾施設（係留施設、荷役施設）が特定されている。

(5) 港湾機能の回復目標

応急復旧等により重要機能を維持しつつ、大きく被災した施設であっても遅くとも発災後2年以内に本格復旧することを目標とする。

各重要機能の回復目標を緊急輸送対応と業務継続対応に分けた上で、以下のように設定している。

① 緊急輸送対応

緊急物資輸送活動，人員海上輸送活動の双方につき，発災後3日以内。

② 業務継続活動

ア 広島港

エネルギー輸送活動（回復目標の時期は，在庫量・被災状況等を考慮し調整）

国際コンテナ貨物輸送活動（発災後7日以内）

イ 福山港

国際コンテナ貨物輸送活動（発災後7日以内）

ウ 尾道糸崎港

国際バルク貨物輸送活動（発災後1ヶ月以内）

(6) 対応計画

① 発動基準

各港周辺において，震度6弱以上を観測したとき，気象庁が「大津波警報」を発表した場合には港湾BCPを発動する（自動発動）。

港湾施設における甚大な被災が想定されるとき，その他協議会会長が必要と認めたときにも発動する（協議会会長発動）。

② 初動対応

各港のBCPが発動された場合，協議会会員は，応急復旧以降の対応に遅滞なく移行できるように，速やかに初動体制を確立する。また，各会員の組織において職員等の安否確認，通信等設備の確保，被災状況を確認するとともに，各組織の被災状況等について，使用可能な通信手段（電話，携帯電話，メール，FAX等）を用い，BCP連絡協議会の連絡体制に従って，協議会事務局に報告する。

ただし，初動の段階において早期に津波警報・注意報が解除され，港湾施設に被災がなく，港周辺で緊急輸送対応の見込みがないと判断される場合には，通常の港湾活動に戻るものとし，その判断は協議会会長が行い，各会員に発信する。

③ 緊急輸送対応，業務継続対応

(5)に記載した各重要機能の回復目標を達成すべく，緊急輸送対応と業務継続対応ごとに，具体的に実施する対応内容（体制設置，協力要請，被災状況の点検，応急復旧活動，荷役作業や要員輸送等）を定めている。

(7) マネジメント計画

① 事前対応

港湾機能の早期回復を図るための事前対策として取り組む項目を示している。

② 災害協定等の整備状況

港周辺の自治体に関係する主な災害協定等の整備状況を示している。

③ 教育・訓練

計画の実効性の向上と災害に対する意識向上を図ることを目的に，定期的（年1回程度）な訓練等を実施する。

訓練等の具体的内容は，ア）教育や啓発の方策として，計画の内容を円滑に対応可能とするための仕組みや仕掛けづくり，平時における関係者を対象とした教育・啓発，イ）訓練内容として「情報伝達訓練」「D I G (Disaster Imagination Game) による災害図上訓練」「ロールプレイング方式による訓練」が考えられるが，訓練等の内容，時期，順番については適宜調整の上実施するものとし，他の訓練等と合同で行うことでより実態に即した内容とすることも考慮する。

④ 見直し・改善

計画の実効性を高めるため，定期的な訓練等を通じて課題の抽出を行い，協議会においてP D C A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ものとする。

以上が各港の港湾BCPの概要であるが，具体的一例として，以下，広島港BCPの概要図を紹介する。

広島港湾事業継続計画（広島港BCP）の概要

基本方針等

【基本方針】
「広島港BCP 連絡協議会」による議論を踏まえ、「危機的事象発生後に緊急物資及び人員の輸送を確保するとともに、国際コンテナ貨物輸送・エネルギー輸送の機能低下抑制及び早期機能回復を最優先に対応すること」を基本方針とする。

- 対象とする危機的事象
 - 直下型地震（五日市断層地震）
 - 海溝型地震（南海トラフ巨大地震）
- 対象とする重要機能
 - 緊急輸送対応（緊急物資輸送活動、人員海上輸送活動）
 - 業務継続対応（国際コンテナ貨物輸送活動、エネルギー輸送活動）
- 対象範囲
 - 緊急輸送対応及び業務継続対応を実施するために必要な水域（航路・泊地）から岸壁や棧橋等の係留施設を経て、緊急輸送道路に指定されている道路に至るまでの区間
- 対象期間
 - 発災後から緊急輸送対応及び業務継続対応を本格的に開始するまでの期間

想定する最大規模の危機的事象

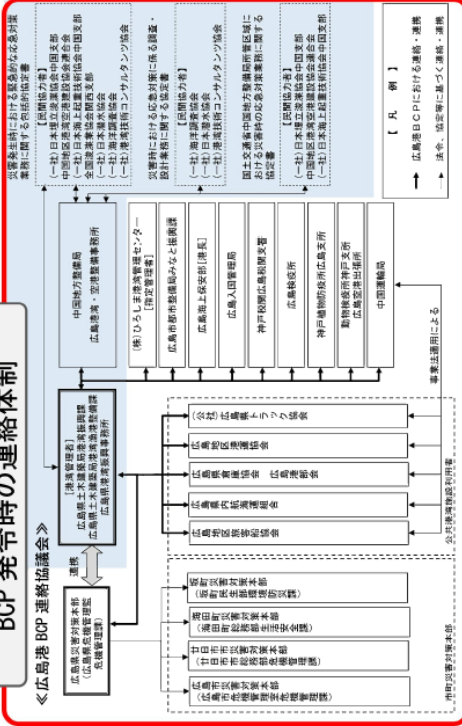
〇五日市断層地震の概要

想定地震	マグニチュード	予想最大地震	震度	地域	タイプ
五日市断層地震	7.0程度	6弱	6弱	地域内	地震

〇南海トラフ巨大地震

想定地震	マグニチュード	予想最大地震	震度	地域	タイプ
南海トラフ巨大地震	9.0程度	6弱	6弱	プレート間	地震

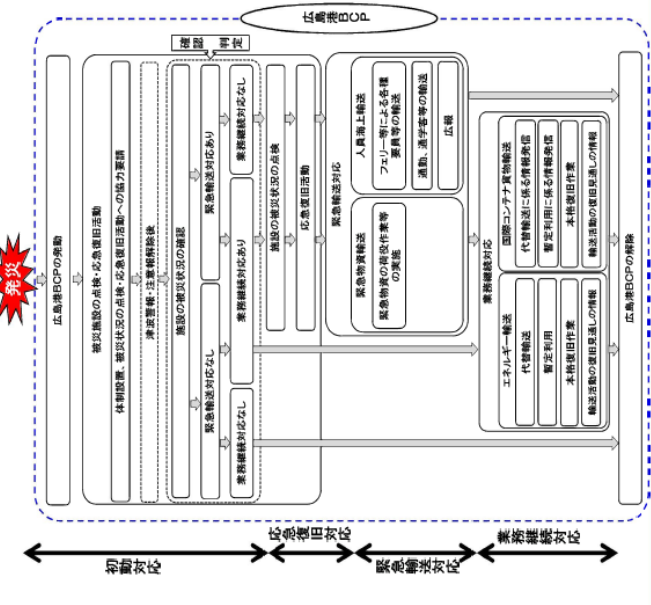
BCP発令時の連絡体制



対応計画

- 発動基準
 - 【自動発動】
 - ①震度6弱以上を観測したとき
 - ②気象庁が「大津波警報」を発表したとき
 - 【協議会長発動】（広島港湾管理庁）
 - ①港湾施設における甚大な被災が想定されるとき
 - ②その他協議会発令が必要と認めるとき
- 初動対応
 - ①初動対応
 - ◎応急復旧体制を確立する。また、被災状況等について、広島港BCP連絡協議会の連絡体制に従って協議会事務局に報告する。
 - ◎初期の段階において港湾施設に被災がなく、緊急輸送対応の見込みがないと協議会発令が判断した場合には、通常の港湾活動に戻る。

港湾機能回復の流れ



マネジメント計画

- 事前対応
 - ◎災害時の対応を迅速かつ的確に行い、港湾機能の早期回復を図るための事前対策として取り組む。
- 災害協定等
 - ◎緊急的な応急対策業務の支援に関し、被災の拡大防止と被災施設の早期復旧を目的とする包括協定等を締結している。
- 教育・訓練
 - ◎本計画の実効性の向上と災害に対する意識向上を図ることを目的に、定期的（年1回程度）な訓練等を実施する。
- 員直し・改善
 - ◎本計画の実効性を高めるため、定期的な訓練等を通じて課題を抽出し、PDCAサイクルに基づき、計画の見直し・改善を行う。

- 応急復旧対応
 - ◎施設の状態の点検及び応急復旧活動に関する協力を要請、実施する
 - ◎会員は、各組織固有の災害対応の進捗に応じて、可能な範囲で協力する。
- 緊急輸送対応
 - ◎発災後3日以内に耐震強化岸壁、係留施設及び道路の啓開、復旧並びに水域啓開を行い、緊急輸送ルートを確認する。
- 業務継続対応
 - ◎国際コンテナ貨物輸送については発災後7日以内に暫定的な輸送ルートを確認する。
 - ◎エネルギー輸送に関しては在庫・被災状況等を考慮し、暫定的な輸送ルートを確認する。

4 主要3港湾のBCP訓練の実施状況

平成29年度、各港のBCP連絡協議会の主催により、広島港・尾道糸崎港・福山港でそれぞれ、港湾BCP訓練を実施した。具体的には、各港の港湾BCPに基づき、関係機関⁵⁵が一同に会した初動から応急復旧までの対応の流れを確認する「情報伝達訓練」を実施した。

令和3年度は、令和4年2月4日に尾道糸崎港及び福山港（合同開催）、同月7日に広島港で、関係機関と共に情報伝達訓練を実施している。

5 課題・問題点（港湾BCP訓練の内容について）

主要3港湾の港湾BCPでは、BCPに係る訓練内容として、「情報伝達訓練」「DIG（Disaster Imagination Game）による災害図上訓練」「ロールプレイング方式による訓練」の3つの方策を提示しているが、実施された訓練は「情報伝達訓練」のみである。

また、定期的（年1回程度）な訓練等を実施するとしているが、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、実施できなかった。

令和3年度実施の訓練について、県から関係機関宛の実施通知によると、広島港の訓練では想定する危機的事象の内容（訓練日の未明に、南海トラフを震源とするマグニチュード9.0の地震で、広島港で震度6弱、1.5メートルの津波が発生したもの）が示されている。一方で、尾道糸崎港・福山港の合同訓練では「震度6弱の地震」とされているが、それ以外の具体的な危機的事象は示されていない。

BCPで示された訓練のうち特定の種類の訓練しか実施されていないこと、尾道糸崎港・福山港の合同訓練について危機的事象の内容がやや不特定であることは問題といわざるを得ない。

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（【意見】港湾BCP訓練の内容について）。

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）

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、広島港では、関係機関とのメールを利用した情報伝達の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はない。

⁵⁵ 参画機関：県，地元市町，中国地方整備局，中国運輸局，広島入国管理局，神戸税関，広島検疫所，神戸植物防疫所，動物検疫所神戸支所，第六管区海上保安本部，広島県旅客船協会，広島県内航海運組合，広島県倉庫協会，中国地方港運協会，広島県トラック協会，ひろしま港湾

尾道糸崎港・福山港の合同訓練においては、情報伝達結果のとりまとめもなされていない。
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が不十分と考えられる。

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（【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）。

7 問題点（非常用電源その他資機材の確保について）

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発動後にBCP協議会事務局から協議会会員に送付されたメールの内容が、事務局で非常用電源が確保されたことを前提とする内容となっている。

しかし、県に問い合わせたところ、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回答であり、訓練が想定している前提と齟齬が生じている。

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、この点につき見直しが必要と考える。

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。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る（【意見】非常用電源その他資機材の確保）。

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）

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。

この点、港湾BCPに関する国交省のガイドライン（国土交通省港湾局「港湾の事業継続計画策定ガイドライン（改訂版）」（令和3年3月））では、港湾BCPの策定の対象として重要港湾以上の港湾を念頭に置いている。しかし、同ガイドラインも、地方港湾も含めた全ての港湾で積極的に港湾BCPの策定に取り組むことが望まれるとしている⁵⁶。

⁵⁶ 国土交通省港湾局「港湾の事業継続計画策定ガイドライン（改訂版）」（令和3年3月）3頁「本ガイドラインは、重要港湾以上の港湾を念頭においているが、地方港湾における港湾BCPの策定についても適用可能である。我が国の国土強靱化を図るためには地方港湾における港湾BCPの策定も重要であるため、本ガイドラインを参考に、地方港湾も含めた全ての港湾において、積極的に港湾BCPの策定に取り組むことが望まれる。」

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、取扱貨物数も県内8位（県管理港湾中7位）の港湾である。日本三景の1つで、厳島神社（世界文化遺産）を有する厳島は、全国でも屈指の観光地である。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。

このような状況下、災害発生時に厳島港の事業が継続できず、厳島と対岸との間の観光客や島民等の往来が阻害された場合、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。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。

県によると、現在の厳島港の災害対応の枠組みとして、前述の「災害時における海上輸送対応に関する連絡会」や「緊急時の関係機関同士の情報共有、支援体制の構築」があるとのことだが、具体的な被害想定の下、港湾の回復目標を関係機関が共有し、平時から訓練等を通じて連携を図ることが重要である。

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、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（【意見】厳島港のBCP又は災害時の対応マニュアルの整備）。

9 意見

(1) 【意見】 港湾BCP訓練の内容について

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。

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。

(2) 【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

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）。

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。

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。

(3)【意見】非常用電源その他資機材の確保

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。

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。

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。

(4)【意見】厳島港のBCP又は災害時の対応マニュアルの整備

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。

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。

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。

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。

第18 放置艇対策

1 放置艇解消のための基本方針（平成30年3月）

広島県は「第6 広島県の港湾・漁港の概要」で述べたように、プレジャーボート総数、放置艇数がいずれも全国1位である。

これを踏まえ、県では、平成10年に「広島県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」（以下「プレジャーボート条例」という。）を制定し、その後、放置艇の集積が著しい広島港及び福山港地域において、「係留保管施設の整備」と「放置等禁止区域の指定による規制」を両輪とした方策を進めてきた。これによって、県内の放置艇数は減少してきているものの、依然として放置艇数全国ワーストの状況から抜け出せていない。

また、平成25年5月に国土交通省及び水産庁から提示されている「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」の中で示された、平成34年度末までに放置艇をゼロ隻にするとともに、新たな放置艇発生 of 未然防止を図るとする目標の達成は、当県海域においては、これまでの方策だけでは、非常に困難であることが見込まれる。

このため、平成29年11月に受けた広島県海域利用審査会の答申を踏まえ、従来の施設整備と放置規制による対策を補完して、これまで対策が遅れてきた地方部の港湾・漁港を含めた県全体の放置艇の解消方策を定める「放置艇解消のための基本方針（以下「基本方針」という。）」を策定したものである（基本方針p1）。

なお、放置艇対策は、振興プランの【取組2-2】（安全で快適な海上交通機能の維持・充実に係る具体的取組の一つである。

基本方針の概要は以下のとおりである⁵⁷。

⁵⁷ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/102/houchiteikihonhoushin.html>

放置艇解消のための基本方針【概要版】

【策定の趣旨】

「広島県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」(平成10年)の制定以後、これまで都市部を中心に進めてきた「係留保管施設の整備」と「放置等禁止区域の指定による規制」を両輪とした放置艇対策を補完し、地方部においても対策を加速させ、県全体の放置艇の早期解消を図るための基本方針として策定

現 状

- ◆ 本県は瀬戸内海に面し、小型船舶の係留が容易な静穏な海域が多い
⇒ 多くのプレジャーボートの放置艇が存在 ～ H26:約11,000隻(全国最多)
- ◆ 広島港などの都市部における放置艇対策により一定の成果

課 題

- ◆ 都市部のみならず地方部においても放置艇対策を加速していくことが必要
- ◆ 放置艇数が全国最多である現状を是正し、年次目標を掲げた放置艇対策を講じることが必要(国の目標年次:平成34年度末)

【目 標】 平成34年度末までに県内の放置艇数をゼロ隻にする

基本方針の概要

<方向性>・既存ストック(港湾・漁港の水域施設や設置済みの棧橋、係留環等の係留設備)を柔軟に活用し、係留保管施設以外にも係留可能場所を確保して、放置艇に係留許可を付与・係留可能場所を確保すると同時に、放置等禁止区域を指定し、無許可プレジャーボートの所有者に対する撤去指導を徹底することにより、放置艇を解消

主な対応方針

<類型別対応方針～全県的な放置等禁止区域の指定の推進>
各港・各地区で類型別に対応を分類し、平成34年度までに全県的に放置等禁止区域を指定

- [A類型] 全ての船舶(漁船含む)の係留を禁止
～ 都市部の港湾など航行障害や環境悪化等の影響が生じている箇所
- [B類型] 漁船を除く船舶の係留を禁止
～ 漁業活動に支障が生じている箇所
- [C類型] 漁船・遊漁船を除く船舶の係留を禁止
～ 漁船のほか遊漁船の係留を認めても漁業活動に支障がない箇所
- [D類型] 積み分けにより漁船、遊漁船、モーターボート等の係留を認める
～ 地方部などで積み分けにより漁業活動等に支障が生じない箇所
- [E類型] 積み分けすることなく漁船、遊漁船、モーターボート等の係留を認める
～ 地方部などで隻数が比較的に少なく漁業活動等に支障が生じていない箇所

既存ストックの活用

<既存ストックを活用したプレジャーボートの係留可能場所の確保>(C・D・E類型)
平成34年度までに小型船舶用泊地を順次指定し、係留許可を付与

- [小型船舶用泊地の指定]
漁業活動や周辺環境に支障がない範囲で、港湾・漁港内にプレジャーボートの係留を可能とする水域を「小型船舶用泊地」として指定
- [施設の使用許可]
指定した小型船舶用泊地への係留は、施設の使用として係留を許可し、正当な権原を付与
- [料金徴収]
施設使用の反対給付として使用料を徴収し、施設の適正な維持管理費等に充当
料金は、他の係留保管施設や他県事例等を考慮して適正な額を設定
小型船舶用泊地の指定を段階的に進めていくため、平成35年度から一斉に徴収を開始
- [利用者団体等の活用]
既存のローカルルールを尊重し、施設の利用調整を円滑に行うため、団体への許可や施設管理業務の委託などを検討

<廃船処理>

相当数が存在すると見込まれる所有者不明船について、廃船とみなす定義を明確にし、法に定める処理手続を迅速化するとともに、計画的に処理を推進 ～ 積極的な売払いも検討

<保管場所確保の義務付け>

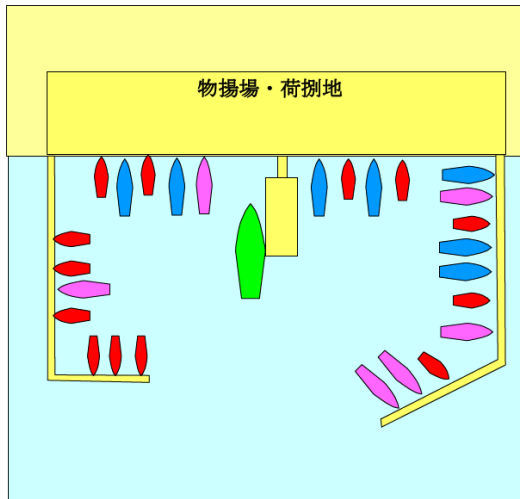
プレジャーボートの船舶登録については、自動車における車庫証明のように保管場所を明確にする制度となっていないことから、保管場所確保の義務化について国に制度改正を要望するとともに、県独自で先行して実施することを検討

放置艇の解消

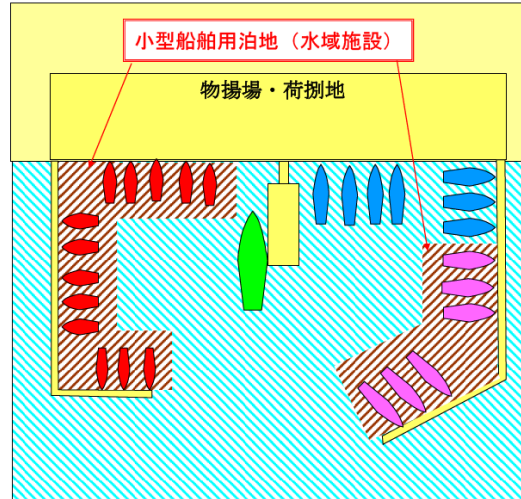
放置艇解消のための基本方針 (概要版) より

小型船舶用泊地の指定イメージ

対応前の状態



対応後の状態



<凡例>

- … 貨物船・旅客船
- … 漁船
- … 遊漁船
- … モーターボート・ヨット類

- … 放置等禁止区域
- … 小型船舶用泊地

放置艇解消のための基本方針 (概要版) より

2 基本方針に基づく取組の推移

(1) 進捗状況（「放置艇解消のための基本方針【改定版】」（令和4年10月改定）⁵⁸より）

平成30年度には、基本方針に基づき、実態調査で把握した放置艇が現存する地区ごとに具体的な対応方針を定めた地区別実施計画の作成、行政及び民間の関係機関で構成する広島県放置艇対策協議会の立ち上げなどを行った。

令和元年7月には、広島県港湾施設管理条例及び広島県漁港管理条例の一部を改正し、既存ストックを活用した柔軟な対策の具体策として、従来は認めていなかった県管理港湾・漁港の余裕水域において、安全性などの要件を満たす場合に係留を認め、令和5年度から使用料を徴収する新たな制度を創設した。

この制度に基づき、令和元年度の後半から現地での放置艇対策に着手し、地方部の港湾・漁港を含めた県全体の地区別実施計画の現場ごとの取組を進め、順次、禁止区域及び小型船舶用泊地の指定を行い、一定数の放置艇解消が図られた。

また、市管理港湾・漁港においても同様に放置艇対策を推進するため、臨海部の市に対して基本方針の説明を行い、県と同様の制度創設による取組を依頼していった結果、全ての対象市で県と同様の手法による新たな取組が開始されるに至っている。

基本方針で検討課題とされた県独自の保管場所の届出の義務化及び保管場所の登録制度の先行実施については、令和2年3月にプレジャーボート条例の一部を改正し、当該制度について罰則を伴う形で創設した。これにより、令和3年4月1日以降にプレジャーボートを新規取得した者については令和3年度から、令和3年3月31日以前からプレジャーボートを所有している者については、令和5年度から、保管場所の届出義務を課すこととした。

一方、令和2年度からの約2年間は、新型コロナウイルス感染症の影響により関係者との交渉機会を十分に確保できなかったことに加え、実際の交渉に臨んだ現場において想定以上に多様で困難な地域課題に直面し、その解決には更に相当程度の時間を要する状況となっている。

(2) 令和2年度時点の取組の成果状況（「令和2年度主要事業の成果」（県土木建築局）より）

令和2年度の予算執行状況は、「放置艇撤去指導」「禁止区域及び小型船舶用泊地の指定」の最終予算比の執行率がいずれも約半分に留まっていた。

⁵⁸ <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/102/houchiteikihonhoushin.html>

(単位：千円)

区 分	内 容	当初 予算額	最終 予算額	予算 執行額
放置艇撤去指導	○ 放置艇所有者に対する撤去指導等 ○ 強制的移動措置（行政代執行）	2,640	1,442	749
禁止区域及び小型 船舶用泊地の指定	○ 禁止区域及び小型船舶用泊地指定に 必要な測量図面及び指定調書の作成 ○ 現地説明会の実施	3,096	3,096	1,599
公物占使用許可シ ステム改修業務 【新規】	小型船舶用泊地使用許可に伴う許可事務 及び使用料徴収事務等の支援のためのシ ステム改修	20,162	20,162	20,017
合 計		25,898	24,700	22,365

令和2年度主要事業の成果（県土木建築局）より

令和2年度のワーク目標や事業目標の達成状況は、以下のとおり、実績値が目標値を大幅に下回っている状況であった。

令和2年度実績

[ワーク目標]

指 標 名	基準値 (平成30年度)	目標値 (令和2年度)	実績値 (令和2年度)
県管理水域の放置艇数	8,538 隻	5,568 隻	7,492 隻

[事業目標]

指 標 名	基準値 (平成30年度)	目標値 (令和2年度)	実績値 (令和2年度)
禁止区域指定	0 箇所	50 箇所	18 箇所
小型船舶用泊地指定	0 箇所	50 箇所	12 箇所

[放置艇撤去指導]

放置艇所有者に対する撤去指導等 30 隻撤去（廿日市地区、三原地区他）

強制的移動措置（行政代執行） 0 件

令和2年度主要事業の成果（県土木建築局）より

(2) 令和4年6月時点での放置艇数

令和4年6月30日現在、地方機関別の放置艇数、平成30年調査時点比での減少数は以下の表のとおりである。

残 放 置 艇 数 整 理 表

R4.6.30

	事務所	残 放 置 艇 数				減 少 数 (A-B)	減少数の内訳				今年度の減少要因
		基準値(A) (H30調査時点)	海 域 (河川重複を含む)	河 川 単 独	計(B) (海域+河川単独)		元年度	2年度	3年度	4年度	
1	西部	113	27	40	67	46	17	29	0	0	
2	呉	1,827	1,388	37	1,425	402	198	△ 11	211	4	現地調査を行い、放置艇の減少を確認したこと及び令和3年度下半期実施地区分(蒲刈港)の許可による。
3	廿日市	538	472	0	472	66	61	25	55	△ 75	令和3年度上半期実施地区分(厳島港)の許可による。
4	東広島	995	569	6	575	420	0	101	271	48	令和3年度下半期実施地区分(竹原港・忠海港)の許可による。 沖浦漁港・大西港の許可による。
5	東部	1,364	1,178	24	1,202	162	36	53	73	0	現地調査を行い、放置艇の減少を確認したことによる。
6	三原	2,532	1,773	79	1,852	680	△ 32	457	222	33	令和2・3年度実施地区分(重井港・中浜港・土生港)の許可による。
7	広島港湾	1,169	951	0	951	218	27	107	59	25	令和3年度下半期実施地区分(小用港・鹿川港)の許可による。 三高港・中田港の許可による。
合 計		8,538	6,358	186	6,544	1,994	307	761	891	35	

県提供資料より

3 放置艇対策の見直し（令和4年度）

(1) 基本方針の見直し（令和4年度）

前述のように、基本方針に基づき令和元年度後半から現地での放置艇対策に取り組んでいるが、泊地指定に必要な漁協との交渉が難航するケースが多い中、新型コロナウイルス感染症の影響により関係者との交渉機会を十分に確保できなかった事情が重なり、令和3年度末時点で、県管理水域における放置艇の削減は1,959隻（削減率23%）、泊地の指定は累計45地区（進捗率35%）に留まっている。

【県管理水域における放置艇削減・泊地指定実績】

		H30	R元	R2	R3	累計
各年度の放置艇削減数		—	307隻	761隻	891隻	1,959隻
内 訳	泊地使用許可	—	0隻	376隻	589隻	965隻
	自主撤去等	—	307隻	385隻	302隻	994隻
放置艇数 A (削減率) (8,538-A)/8,538		8,538隻 (0%)	8,231隻 (4%)	7,470隻 (13%)	6,579隻 (23%)	—
各年度の泊地指定数		0地区	5地区	12地区	28地区	45地区
泊地指定数(累計) B (進捗率) B/要指定泊地130地区		0地区 (0%)	5地区 (4%)	17地区 (13%)	45地区 (35%)	—

「放置艇解消のための基本方針の見直しについて」(令和4年7月19日) より

目標最終年度である令和4年度末においても、計画している泊地の指定を全て終える事は困難な見通しであり、泊地指定がほぼ完了してから一斉に料金徴収を開始（料金徴収の

公平性を確保)する観点から、現行条例で予定している使用料の徴収開始時期等を延長せざるを得ない状況にある。

そこで、令和4年7月、県は取組期限の延長等、以下のとおり基本方針の見直しを行うこととし、令和4年度に協議会で市町等関係機関への説明や関連する条例（プレジャーボート条例等）の改正を行うこととなった。

① 放置等禁止区域及び泊地の指定完了

令和4年度末 → 令和6年度末（2年間延長）

② 放置艇解消

令和4年度末 → 令和7年度末（3年間延長）

令和6年度末の泊地指定完了後、申請から係留許可までの事務手続期間や、督促等に従わない者に対する監督処分や代執行等の集中取組期間として、更に1年間を充てる。

③ 使用料の徴収開始時期

令和5年度 → 令和7年度（2年間延長）

計画している泊地のほぼ全ての指定を完了し、収容対象隻数見合いの泊地が確保できる見込みの年度まで、使用料の徴収開始時期を延長する。

④ 係留保管場所等の届出期間

泊地指定完了の2年間延長に伴い、令和3年3月31日以前からプレジャーボートを所有する者（令和5年4月1日から係留保管場所確保が義務化）の係留保管場所等の県への届出期間を、次のとおり2年間延長する。

令和5年4月1日～令和5年9月30日 → 令和5年4月1日～令和7年9月30日（2年間延長）

（以上、令和4年7月19日「放置艇解消のための基本方針」の見直しについて」（港湾振興課）より）

(2) 基本方針の改定（令和4年10月）

(1)の方針に基づき、県は、令和4年10月、基本方針の【改定版】を策定した。

改定の趣旨⁵⁹は、これまでの成果や諸課題を踏まえ、引き続き、禁止区域と小型船舶用泊地の指定等を強力に継続していくことになるが、現在の基本方針で設定した放置艇解消の目標年度や使用料の徴収開始時期等を改めて設定する必要があるため改定を行うものである。

⁵⁹ 基本方針【改定版】p3より

なお、改定に当たっては、基本的な方針は変更しないことから、平成30年策定の構成・内容はそのままに、変更を要する個所をその趣旨を明らかにして書き換えることとした。改定後の各対策のスケジュールは以下のとおりである。

放置艇対策のスケジュール

		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	放置艇の解消
放置艇実態調査											
地区別実施計画の作成											
都市部	係留保管施設の整備	[Hatched bar from H29 to R7]									
	禁止区域の指定	[Hatched bar from H29 to R6]									
	撤去指導・代執行	[Hatched bar from H29 to R7]									
地方部	小型船舶用泊地の指定 使用許可手続	[Hatched bar from R1 to R6]									
	禁止区域の指定	[Hatched bar from R1 to R6]									
	撤去指導・代執行	[Hatched bar from R1 to R7]									
廃船処理		[Hatched bar from R1 to R7]									
保管場所届出 (R3.4.1以降の新規取得者)		[Hatched bar from R3 to R7]									
保管場所届出 (R3.3.31以前からの所有者)		[Hatched bar from R5 to R7.9/30]									
料金徴収		[Hatched bar from R7 to R7.9/30]									

(3) 基本方針見直しの要因分析

監査人が県に対し、基本方針を延長せざるを得なくなった要因を尋ねたところ、『小型船舶用泊地の指定に必要な漁協等との交渉が多い中、新型コロナウイルス感染症の影響により関係者との交渉機会を十分に確保することができず、交渉が予定通り進められなかったことが主な要因の一つと考えている』との回答であった。

(3) 基本方針見直し後の今後の取組について

今回の見直し後、さらに進捗が遅れて再度の見直しに陥ることのないよう、今後の対策をどのように考えているかを県に問い合わせたところ、泊地指定の障害となっている各地区の個別課題に応じて、以下①～③のとおり対応する予定との回答であった。

- ① ゴミ投棄や路上駐車等プレジャーボートの係留に対する環境悪化への懸念への対応
係留申請の現地相談会等の機会における係留ルールの周知徹底
- ② 船舶航行や漁業活動等への支障からの泊地範囲の縮小要求への対応

周辺の泊地の新規指定による移転先の確保及び公共・民間マリーナへの誘導

③ 泊地指定そのものを拒否する場合の対応

漁協による小規模係留保管施設の提案⁶⁰

※令和6年度上半期までに漁協同意が得られない地区については、泊地指定を見送り
放置等禁止区域のみを指定する。

また、監査人が、主要3港湾を管轄する、東部建設事務所、同事務所三原支所、振興事務所の3事務所管轄分の放置艇（令和4年6月末日時点）の今後の解消方法の予定・見込艇数を方法別に確認したところ、以下の回答であった⁶¹。

「小型船舶用泊地」への収容の進捗が目標達成のために特に重要となっている。

(隻数)

	東部建設	三原支所	広島振興
係留保管施設への収容	0	0	0
小型船舶用泊地への収容	960	1,470	820
廃船処理	90	150	10
その他	150	230	120
小計	1,200	1,850	950

放置艇解消の手段の大部分が小型船舶用泊地の確保となっているところ、前述のとおり、今回の基本方針改定（期限延期）の主な理由は、漁協等関係者との調整が進まず、小型船舶用泊地の指定が目標を大きく下回ったことにあると考えられている。

泊地指定の障害となっている各地区の個別課題への対応（前述）などを進め、泊地指定を進展させることが目標達成のためには必要不可欠である。

4 課題・問題点（放置艇基本方針の見直し時期について）

放置艇基本方針の見直しは令和4年度に行われている。

しかし、取組期間中の進捗状況、例えば、令和2年度の取組成果の内容（前述）や、令和3年度末時点での放置艇の削減率（23%）及び泊地の指定率（35%）から見て、令和4年度よ

⁶⁰ 「小型船舶用泊地への係留許可事務の効率化のため、通常個人単位での許可手続の他、団体に
対する許可手続を導入することや、既存のローカルルールを尊重し、利用調整を円滑に行うため、
これを適正に行うことができる団体に小型船舶用泊地に係る管理業務の一部を任せることなどを
検討していく」（基本方針改定版 p12）としている。

⁶¹ 方法別のおおよその見込隻数である（令和4年6月末日時点の放置艇隻数と完全には一致しない）

りも前、令和3年3月に策定された振興プラン（現行）の策定時点で、基本方針に基づく取組の完了はすでに困難であったとの疑念が残る。

この点を県に問い合わせたところ、『放置艇対策が本格的に始まったのは令和元年度後半で、振興プラン策定を検討していた令和2年度当時は、小型船舶用泊地の指定という新たな方策による取組みが緒についたばかりで、漁協等との交渉が本格化し始めた時期であった。また、方針の見直しには検討や整理が必要となるが、それには少なくとも半年程度の時間を要する。令和2年度当時は新型コロナウイルス感染症の将来的な影響度合を見通すことができない中、感染症の影響が沈静化し次第、早期に交渉を加速して取組を進めていくこととしていたことから、この時点での見直しは行わなかった。そのため、振興プラン（現行）策定時点の令和3年3月までに基本方針を見直すことは困難であった。』との見解であった。

当時の状況を勘案すると令和2年度までに基本方針を見直すことが困難であった点は理解できるが、新型コロナウイルス感染拡大前から取組の進捗の遅れが認められた点なども考慮すると、令和4年10月の見直しとなっている点については、県民への適時開示の観点から、より早期に取組の見直しを行うべきではなかったかとの疑念が残る（【意見】放置艇基本方針の見直し時期について）。

5 意見

(1) 【意見】放置艇基本方針の見直し時期について

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の疑念が残る。

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、現在の取組を一層加速していただきたい。

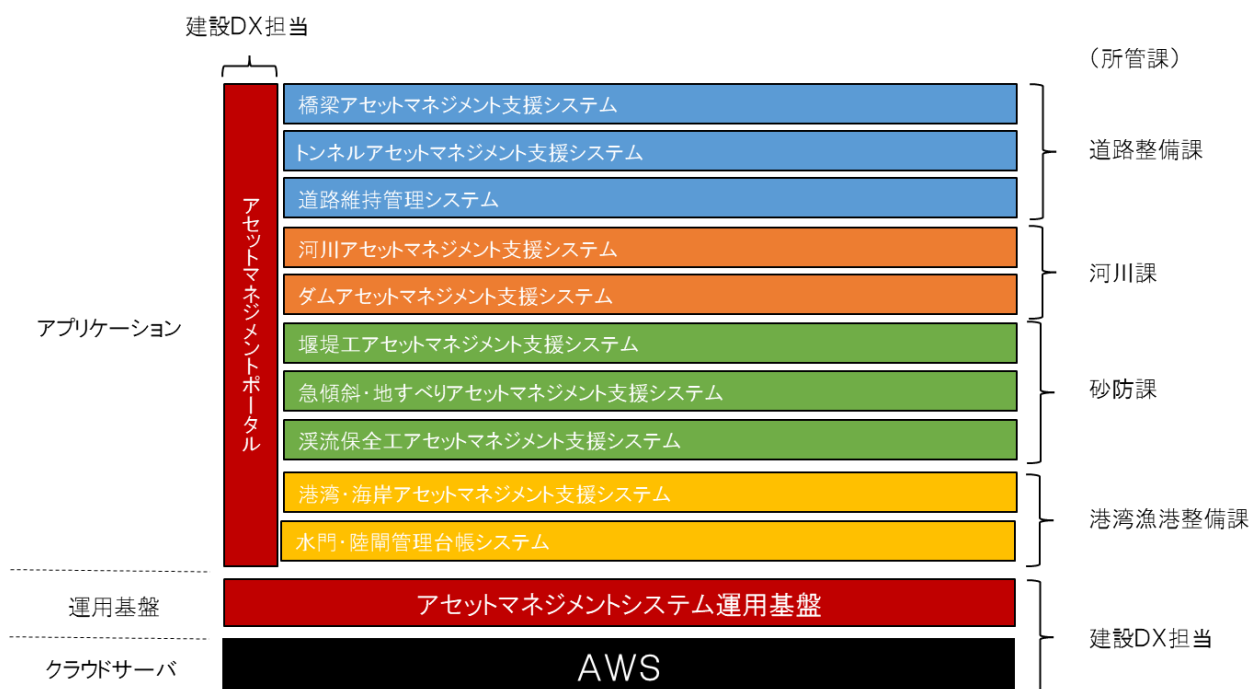
第19 システム

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

広島県では、各公共土木施設の基本情報や点検情報、補修情報等を管理するため、建設DX担当が所管しているアセットマネジメントシステム（AMS）を利用している。港湾漁港整備課では、当該システムのアプリケーションである『港湾・海岸アセットマネジメント支援システム』と『水門・陸閘管理台帳システム』を利用している。また、道路・河川・砂防・港湾等の公物管理に関する事務処理を支援するため、道路河川管理課が所管している『広島県公物占使用許可システム』を使用し、申請の受付から許認可、占用料金の調定処理等を行っている。

AMSは技術企画課で保守管理を行っており、ポータルサイトである県土木建築局アセットポータル上で担当者ごとの設定がされている。ポータルサイトの各担当が広島県情報セキュリティポリシーに基づきパスワードの設定・変更をしている。

『港湾・海岸アセットマネジメント支援システム』と『水門・陸閘管理台帳システム』は、運用開始年度が異なることや点検手法等が異なること、水門陸閘の施設数が多いことから、新たなシステムを構築する必要があり、競争入札によりシステム開発をしている。



情報システムの概要

システム名	港湾・海岸・漁港アセットマネジメント支援システム
システム概要	管理施設の定期点検結果等の入力、健全度把握等を支援する
所管課	港湾漁港整備課
利用者	本庁（土木建築局）・各建設事務所（支所）の職員
利用者数	県職員数百人程度
稼働開始年月	平成21年4月
開発業者	中電技術コンサルタント(株)

システム名	水門陸閘管理台帳システム
システム概要	水門・陸閘等に係る定期点検結果等の入力、健全度把握等を支援する。
所管課	港湾漁港整備課
利用者	本庁（土木建築局）・各建設事務所（支所）の職員
利用者数	県職員数百人程度
稼働開始年月	平成26年4月
開発業者	中電技術コンサルタント(株)

2 課題（作業ログが残されていない）

上述の各システムにおいては部署ごとのIDのみが設定されており、ポータルサイトにおいて担当者ごとのIDが付与されている。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が残されていないとのことであった。

現時点で、重大なミス等は生じていないが、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（【意見】作業ログの記録について）。

3 意見

(1) 【意見】作業ログの記録について

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が残されていないとのことであった。

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

1 料金の概要

港湾施設の使用料としては、岸壁や物揚場等の係留施設に係る係船料、臨港道路（海田大橋）の通行料、駐車場（広島港棧橋駐車場等）の駐車料、荷役機械等の荷捌施設使用料、待合所等の旅客施設の使用料、野積場等の保管施設の使用料、給水施設の使用料などがあり、具体的な料金については広島県港湾施設管理条例等で定められている⁶²。

このうち、広島港等の施設管理については、指定管理者に行わせることができることとされている⁶³。指定管理者に管理を委託した場合については、基本的に、上記利用料金は指定管理者の収入となる⁶⁴。

また、地方港湾等に係る港湾管理事務については、広島市等の自治体に委託している。

港湾施設使用料等については、金額的に最も重要な指定管理者であるひろしま港湾に対する貸付料と、はつかいち大橋整備にも関連し、ひろしま港湾が事務委託を受けている海田大橋の通行料、及び、過年度問題となったひろしま港湾が事務委託を受けている福山港の電気料金過少請求の問題について検討を行った。

2 債権の概要

港湾に関連する主な債権の状況については、以下の通りであり、異常な変動は見られなかった。

⁶² 第5条（使用料又は利用料金の納付）

港湾施設を使用する者（以下「使用者」という。）は、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める金額の使用料又は利用料金を納付しなければならない。

⁶³ 第15条（指定管理者による管理）

- 1 港湾施設の管理は、指定管理者に行わせることができる。
- 2 前項の規定により知事が指定管理者に管理させることができる港湾施設は、広島港、福山港及び尾道糸崎港に所在する港湾施設のうち、指定小型船舶特定係留施設その他知事が別に定めるものとする。ただし、水域施設、外郭施設及び港湾法第五十四条第一項の規定により県が管理受託している施設については、この限りでない。

⁶⁴ 第16条（利用料金の収入等）

前条の規定により港湾施設を指定管理者に管理させた場合において、使用者が第五条第一項の規定により納付する利用料金は、当該指定管理施設を管理する指定管理者の収入とする。

(単位：円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
港湾特別整備事業収入 使用料及び手数料			
不納欠損額	194,480	642,000	968,108
収入未済額	5,435,976	5,149,842	3,297,944

(単位：千円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
貸付金その他			
港湾施設貸付	0	620,400	310,200

港湾施設使用料等に係る債権については、広島県債権管理事務取扱規則等に基づき管理され、滞留債権についても交渉を行い、必要に応じて執行停止や差押等も含めた対応がなされている。また、不納欠損額⁶⁵についても、適切に処理がなされていた。

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

広島港の国際コンテナターミナルについて、平成29年から令和8年までの10年間、ひろしま港湾へ貸付けを行っている。当該貸付料については、コンテナ取扱量の見込みをもとに設定し、3年ごとに見直しを行っている。ひろしま港湾はポートセールスを積極的に行っており、当該企業努力により増加した貨物量については考慮したうえで、令和2年以降の改定を実施している。

これらのひろしま港湾への貸付施設に関して、ひろしま港湾は、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、港湾施設利用者緊急支援事業を実施して利用者の使用料を減免するとともに、自動車部品等に係るコンテナ貨物取扱量自体も減少していた。これに対して県は、契約第15条⁶⁶に定める「社会経済情勢の急激な変化」による取扱貨物量の大幅な減少と認め、ひろしま港湾から申出があった貸付料の減額に応じ、臨時に令和2年度の貸付料の減額を行っている⁶⁷⁶⁸。

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）

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、当初のコンテナ貨物取扱量

⁶⁵ 欠損処分とは、時効により消滅した債権等について、弁済を受けないままその徴収権を消滅させる手続をいい、歳入決算においてその債権額を不納欠損額として表示するものである。

⁶⁶ 広島港における埠頭群の運営の事業に関する契約第15条(貸付料の変更)

甲(県)又は乙(港湾運営会社)は、社会経済情勢の急激な変化、大規模災害の発生、現行の大口利用者の施策転換等により取扱貨物量が大幅に減少し、貸付料の額を変更する必要があると認めるときは、相手方に貸付料の変更を申し出ることができ、相手方は、その申出に応じ、当該変更について両方で協議するものとする。

⁶⁷ 令和3年3月31日 変更契約書(310,200千円から201,572千円への減額)

⁶⁸ 令和3年度以降は減額等を行っていない。

の見積り⁶⁹の前提が成り立たない中で、港湾運営会社に過度の負担をかけず、港湾施設を適切に運営し続けるためには、やむを得ない面もあったと考えられる。

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。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(【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)。

5 臨港道路の利用料

県は、はつかいち大橋のような港湾法に基づく臨港道路について、基本的にその通行料を無料としている。しかしながら、海田大橋については、広島港東部の港湾物流の円滑な流通と背後の都市交通の緩和を図るため、総事業費約410億円をかけて建設した臨港道路で、他の臨港道路に比べて非常に大規模な施設となっており、維持管理に多額の費用を要するため、維持管理費用の一部を利用者に負担してもらう必要があると考え、有料としている⁷⁰。

高速道路との接続状況、上述の整備事業の規模や多額の維持管理費が発生するという違いはあるが、海田大橋についても、はつかいち大橋と同様に生活道路として多くの県民が利用しているため、広く県民、利用者等の意見を聞き、今後の維持管理費の負担について検討していく必要があると考えられる。県としても、利用状況や料金体系の推移を注視し、段階的な値下げも行っており、今後も、県民、利用者等の声を踏まえて、海田大橋の利用者負担のあり方を検討していくものとしている。

6 福山港国際コンテナターミナルの電気料金過少請求

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⁷¹、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。

⁶⁹ ひろしま港湾が県に支払う貸付料は、目標280,000TEUに相当する金額として設定しているのに対し、検討を行った令和2年11月時点での広島港出島地区・海田地区コンテナターミナルの令和2年度取扱貨物量は、推計で212,267TEUまで大幅に減少するものと見込まれていた(令和2年度の最終実績は223,274TEUであった。)

⁷⁰ 広島県港湾施設管理条例 別表第二より、広島県で有料としている臨港道路は海田大橋のみとなっている。

⁷¹ 各コンセントに設置していた検針メーターについて、読取値に倍率120を乗じて電気料を算定する機種であったものの、当該倍率を乗じないまま算定していた。当該検針メーターの有効期限切

これに伴い発生した未請求額60,505千円について、県は利用者から不当利得の返還を請求したが、平成18年4月検針分⁷²から平成26年5月検針分までの料金については、利用者から消滅時効の援用⁷³があり、県に44,418千円の損害が生じた。これを受けて、県はひろしま港湾に対し、令和2年2月7日付で損害賠償請求を行った⁷⁴。ひろしま港湾は過失を認めており、損害賠償請求権の除斥期間は20年とされていたため⁷⁵、令和元年度に請求額全額を県に対し支払っている。

本件を契機に、県及びひろしま港湾は、以下の再発防止策を実施している。

- ① ひろしま港湾は、検針メーターの設置場所や倍率の有無等を整理した管理台帳を作成する。
- ② ひろしま港湾が利用者へ送付する電気料金の明細書に、算定過程を記載する。
- ③ 県は、検針・算定・請求の事務が適切に行われているか、定期的に確認する。

単純なミスではあるが、このような人為的なミスを完全に排除することは困難である。検針作業のように継続的になされる業務の場合、途中でミスを発見することはさらに難しくなる。このようなミスが生じると、港湾利用者の利益を損なうとともに⁷⁶、県にも損害が発生することとなる。当該再発防止策を徹底するとともに、新たな設備等を導入する際には研修等を徹底し、担当者のミスを排除することが必要である。

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）

上述の電気料金過少請求については、平成17年3月から同18年3月までにおいても、同様に誤請求があった蓋然性は極めて高いと考えられる。しかしながら、当該期間については、書類等が保存されていないため、誤請求の事実を確認することができず、県は当該損失を回収することができていない。

れに伴い、更新した検針メーターの読取値の倍率が10倍に変わり、算定した数値が急増したため調査を行い、誤りが発覚したものである。

⁷² 当該コンセントは平成17年3月から供用しているが、平成18年3月検針分までのデータは、保存年限の経過により破棄されているため、誤請求の事実が確認できず、損害賠償請求をしていない。

⁷³ 民法145条

⁷⁴ 民法709条

⁷⁵ 改正前民法724条後段（改正前は除斥期間と解されていた）

⁷⁶ 利用者（2社）は、突然16,086千円の請求を受けることとなり、支払を行っている。

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。それにもかかわらず、データがないことをもって損失額を全額県が負担するというのは避けるべきである。

この点、ひろしま港湾に対して損害賠償請求を行った期間と金額をもとに単純に年換算額を算定すると、5,495千円/年となる。まず、電力会社や使用者等に調査を行い、それでも金額が確定しないのであれば、以降の期間をもとに概算で損失額を試算し、損害額を請求、回収する努力をすべきである（【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）。

8 意見

(1) 【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

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。

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。

(2) 【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

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。

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。

第21 消費税税務申告

1 消費税の概要

消費税法では、国内において資産の譲渡等を行う個人事業者及び法人を納税義務者としており、国、地方公共団体、公共・公益法人等も国内において資産の譲渡等を行う限り、民間企業と同様に納税義務者となる。

しかし、国、地方公共団体、公共・公益法人等については、その事業活動内容が公共性の強いものであるため、法令上各種の制約を受け、財政的な援助を受けるなど、通常の営利法人と比較して特殊な面が多いことから、消費税法上特例が設けられている。

下表のとおり、地方公共団体においては一般会計の申告義務は免除されているが、特別会計については申告義務がある。当該ルールに従い、県においても消費税申告が行われているが、本監査の対象とした港湾・漁港に関しては、広島県港湾特別整備事業費特別会計が消費税申告の必要な事業である。

国、地方公共団体、公共・公益法人等に適用される特例

	適用される特例			
	会計単位 (P2)	資産の譲渡等 の時期 (P3)	仕入控除税額 の計算 (P4~P14)	申告(納付)期限 (P15)
国(一般会計)	○	○	課税標準額に対する消費税額と仕入控除税額を同額とみなす	申告義務なし
地方公共団体(一般会計)	○	○		
国(特別会計)	○	○	○	○
地方公共団体(特別会計)	○	○	○	○
消費税法別表第三に掲げる法人※	—	△(要承認)	○	△(要承認)
人格のない社団等	—	—	○	—

出典：国税庁「令和4年6月：国、地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P1

2 消費税法の特例

(1) 会計単位

消費税法においては、会社等の営利法人はもちろん、公共・公益法人等も法人ごとに納税義務者となるが、国又は地方公共団体が一般会計に係る業務として行う事業又は特別会計を設けて行う事業については、その行う事務の性質・内容が異なるため、一般会計又は個々の特別会計ごとに申告を行うこととされている。

(2) 資産の譲渡等の時期

消費税法上、国内取引に係る納税義務は、課税資産の譲渡等をした時（または特定課税仕入れをした時）に成立する。この「課税資産の譲渡等をした時」とは、原則として、①資産の譲渡については引き渡しのあった日、②資産の貸し付けについては使用料等の支払いを受けるべき日、③役務の提供については目的物の全部を完成して引き渡した日または役務の提供の全部を完了した日、としている。

一方、国や地方公共団体は、予算決算及び会計令または地方自治法施行令により、会計における歳入または歳出の所属会計年度が定められており、一定の収入支出については、発生年度の基準として年度経過後の一定期間（出納整理期間）内の収入支出をその発生年度の決算に計上し、これにより得ないものについては、現金の収支が行われた会計年度の所属として整理している。そのため、資産の譲渡等の時期を原則通りに適用することは会計処理の実情とかけ離れたものになる。そこで、消費税法では、以下のような特例が設けられている。

区 分	歳入・歳出の会計年度所属区分の法令		特 例 の 内 容
	国	地方公共団体	
資産の譲渡等の時期	予算決算及び会計令第1条の2《歳入の会計年度所属区分》	地方自治法施行令第142条《歳入の会計年度所属区分》	左記法令の規定によりその対価を収納すべき会計年度の末日に行われたものとする事ができる。
課税仕入れ等の時期	予算決算及び会計令第2条《歳出の会計年度所属区分》	地方自治法施行令第143条《歳出の会計年度所属区分》	左記法令の規定によりその費用の支払をすべき会計年度の末日に行われたものとする事ができる。

出典：国税庁「令和4年6月：国、地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P3

(3) 仕入控除税額の計算の特例

① 特例の概要

通常、消費税の納税額は、課税期間の課税標準額に対する消費税額から課税仕入れ等に係る税額（仕入税額控除）を控除して算出する。しかしながら、国や地方公共団体は、市場経済の法則が成り立たない事業を行っていることが多く、対価性のない収入を財源としている。

このような対価性のない収入によって賄われる課税仕入れ等は、課税売上のためのコストとして構成しない。消費税の計算上、仕入税額控除が単なる消費税の累積を控除

するためのものであるから、対価性のない収入を原資とした課税仕入れ等の税額をそのまま課税売上に係る消費税額から控除することは合理性がない。

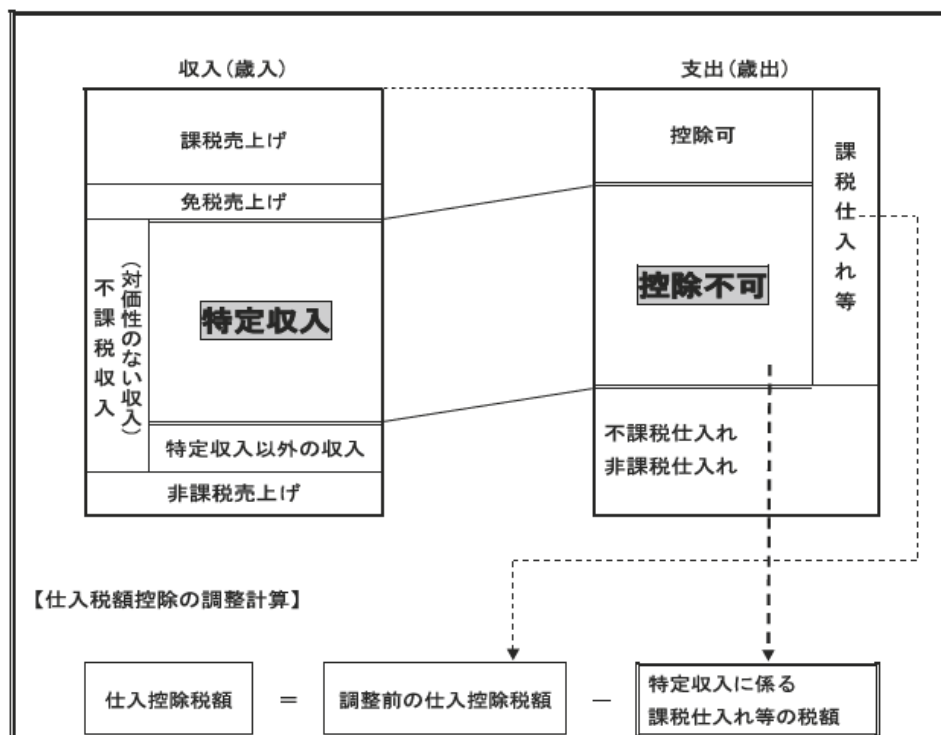
そこで、国や地方公共団体等では、通常の方法により計算される仕入税額控除について、調整を行い、補助金等の対価性のない収入（特定収入）により賄われる課税仕入れ等に係る税額を除外する⁷⁷こととされている。

$$\text{特定収入割合} = \frac{\text{特定収入の合計額}}{\text{資産の譲渡等の対価の額の合計額} * + \text{特定収入の合計額}}$$

※ 資産の譲渡等の対価の額の合計額 = 課税売上高(税抜き) + 免税売上高 + 非課税売上高 + 国外売上高

出典：国税庁「令和4年6月：国，地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P4

【仕入控除税額の計算の特例のイメージ】



出典：国税庁「令和4年6月：国，地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P5

③ 特定収入

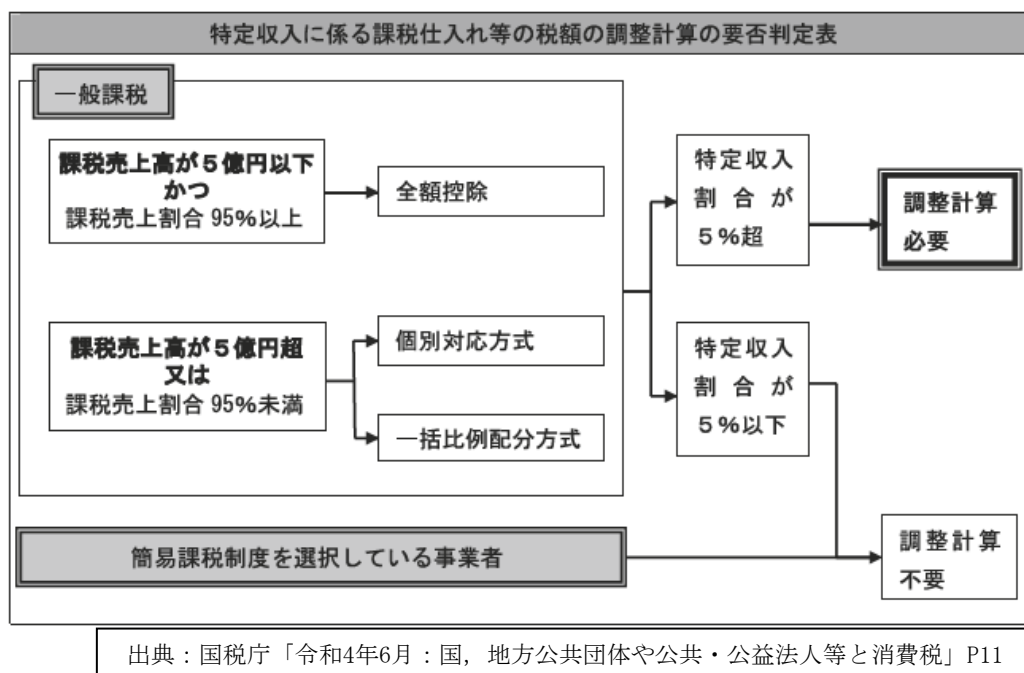
特定収入とは、資産の譲渡等の対価以外の収入のことをいう。例えば、租税・補助金・交付金・寄付金・保険金・損害賠償金・出資に対する配当金・負担金や他会計からの繰入金・会費等である。

⁷⁷ 簡易課税制度を適用する場合、及び、特定収入割合が5%以下である場合は特例計算の対象外

④ 特定収入割合が5%超える場合

一般課税により特定収入割合が5%を超える場合は、特定収入に係る課税仕入れ等の税額は仕入れ等の税額の対象とならない。この場合、仕入税額控除の計算は、調整前の仕入控除税額または個別対応方式若しくは一括比例配分方式の区分に応じて計算した調整前の仕入控除税額から、特定収入に係る課税仕入れ等の税額を控除しなければならない。

その控除して算出された税額が仕入控除税額となる。



※調整割合

調整割合とは、その課税期間において、次の算式により計算した割合をいいます。

$$\text{調整割合} = \frac{\text{課税仕入れ等に係る特定収入以外の特定収入の合計額 (使途不特定の特定収入)}}{\text{資産の譲渡等の対価の額の合計額※ + 課税仕入れ等に係る特定収入以外の特定収入の合計額 (使途不特定の特定収入)}}$$

※ 資産の譲渡等の対価の額の合計額=課税売上高(税抜き)+免税売上高+非課税売上高+国外売上高

◆ 調整割合が著しく変動した場合には該当するときは、特定収入に係る課税仕入れ等の税額について別途調整が必要となります。詳しくは最寄りの税務署にお尋ねください。

出典：国税庁「令和4年6月：国，地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P12

(4) 申告・納付期限の特例

消費税の申告期限及び納付期限については、原則課税期間の末日から2か月以内とされている。しかしながら、国・地方公共団体等は法令の定めにより、決算の処理方法や時期

等が決められており、原則とおりの申告・納付期限が困難であることから以下のように定められている。

区分	申告・納付期限
国	5か月以内
地方公共団体(下記の地方公営企業を除きます。)	6か月以内
地方公営企業※	3か月以内

※ 地方公営企業とは、地方公営企業法第30条第1項《決算》の規定の適用を受ける地方公共団体の経営する企業をいいます。
 具体的には、水道事業(簡易水道事業を除きます。)、工業用水道事業、軌道事業、自動車運送事業、鉄道事業、電気事業、ガス事業、病院事業及び条例等により地方公営企業法を適用している事業を行っている企業をいいます。

出典：国税庁「令和4年6月：国、地方公共団体や公共・公益法人等と消費税」P15

3 仕入税額控除

消費税の納税額の計算は、「預かった消費税(仮受消費税)」から「支払った消費税(仮払消費税)」を差し引いて計算されるが、この支払った消費税の全額は控除できない場合がある。具体的には、「課税売上高が5億円超、または課税売上割合が95%未満の事業者」であり、この控除できない消費税額を「控除対象外消費税等」という。

この控除対象外消費税等の計算方法は、個別対応方式と一括比例配分方式の選択方式となっている。

(1) 個別対応方式

① 概要

個別対応方式とは、その課税期間中の課税仕入れ等に係る消費税額の全てを、「課税売上げにのみ要する課税仕入れ等に係るもの(以下「課税売上対応」という。))」、「非課税売上げにのみ要する課税仕入れ等に係るもの(以下「非課税売上対応」という。))」、「課税売上げと非課税売上げに共通して要する課税仕入れ等に係るもの(以下「共通対応」という。))」、に区分し、仕入税額控除を計算する方法のことをいう(消費税法30条2項1号)。

個別対応方式

	区分	内容	控除について
①	課税売上対応	課税売上に対応する課税仕入れ	全額控除
②	非課税売上対応	非課税売上に対応する課税仕入れ	控除不可
③	共通対応	①と②以外の課税仕入れ	課税売上割合の部分控除

② 課税売上げと非課税売上げに共通して要する課税仕入れ等に係るもの

個別対応方式の計算では、前述のように3つに区分して控除対象消費税額を計算するが、その区分が難しいものがある。この場合、課税売上対応と非課税売上対応のいずれにも該当しないものは、すべて共通対応に区分されると解されている（消費税法基本通達11-2-16）。

③ 「課税売上げと非課税売上げに共通して要する課税仕入れ等に係るもの」の具体例
共通対応と解される費用の具体例は以下のとおり。

ア 共用資産（庁舎等）の取得、借受け、維持管理に係る課税仕入れ

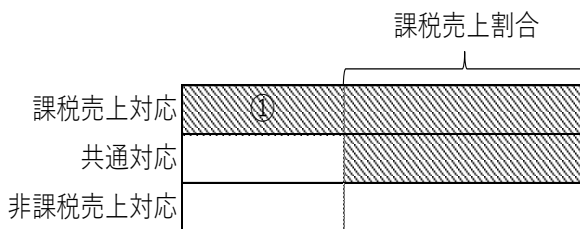
イ 総務、経理部門等事業全体の運営に関する部門・部署における課税仕入れ（光熱水費、消耗品、交際費、広告宣伝費等）

ウ その他、資産の譲渡等に該当しない取引に要する課税仕入れ

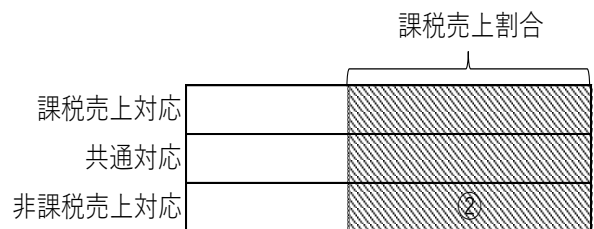
(2) 一括比例配分方式

一括比例配分方式とは、前述のように3区分せず、その課税期間中の課税仕入れ等に係る消費税額のすべてに対して課税売上割合をかけて、一括して仕入税額控除を計算する方法である。

■個別対応方式



■一括比例配分方式



(3) 個別対応方式と一括比例配分方式の優劣

上図の斜線で塗られている部分が両方式における仕入税額の対象額となるが、個別対応方式では課税売上対応が全額仕入税額の対象となる一方で、一括比例配分方式では非課税売上対応も課税売上割合分が仕入税額の対象となる。結果として、①部分と②部分のどちらが大きいかでいずれの方式が有利になるかが決まることになり、非課税売上に対応した課税仕入が多額な場合などに一括比例配分方式が有利となる。

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）

仕入税額控除の算定方法につき、県の港湾特別会計では一括比例配分方式を採用しているが、個別対応方式と一括比例配分方式とでどちらの方が有利かを県に確認したところ、過去どのような経緯で現在の方式を採用するに至ったかの経緯及び検討過程資料は残ってい

ないとの回答を得た。どちらの方式を採用するかで実際に消費税の納税額が異なる結果となるため、どちらが有利かの検討を行うことは非常に重要である。

なお、個別対応方式では、すべての課税仕入を課税売上対応、非課税売上対応、共通対応の3つに区分する必要があるが、一括比例配分方式ではその必要がなく、その分事務負担は軽くなる。そのため、個別対応方式の方が金額的に有利となっても、それだけをもって個別対応方式を採用すべきとはならず、それらの事務コストも考慮して決定することが重要である（【意見】仕入税額控除額算定における計算方式の検討）。

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）

消費税の納税額の計算は、「預かった消費税（仮受消費税）」から「支払った消費税（仮払消費税）」を差し引いて計算されるが、この「支払った消費税」を控除する要件として、課税仕入れなどに関する帳簿及び請求書等（以下、「帳簿等」という。）の保存が求められている（消費税法30条第7項⁷⁸）。

当該帳簿等は原則、課税期間の末日の翌日から2月を経過した日から7年間の保存が求められおり（消費税法施行令50条第1項⁷⁹）、適切に保存していなかった場合は、消費税の控除を受けられないこととなるため、帳簿等の保存は非常に重要である。

⁷⁸ 消費税法30条第7項

第一項の規定は、事業者が当該課税期間の課税仕入れ等の税額の控除に係る帳簿及び請求書等（同項に規定する課税仕入れに係る支払対価の額の合計額が少額である場合、特定課税仕入れに係るものである場合その他の政令で定める場合における当該課税仕入れ等の税額については、帳簿）を保存しない場合には、当該保存がない課税仕入れ、特定課税仕入れ又は課税貨物に係る課税仕入れ等の税額については、適用しない。ただし、災害その他やむを得ない事情により、当該保存をすることができなかつたことを当該事業者において証明した場合は、この限りでない。

⁷⁹ 消費税法施行令50条第1項

法第三十条第一項の規定の適用を受けようとする事業者は、同条第七項に規定する帳簿及び請求書等を整理し、当該帳簿についてはその閉鎖の日の属する課税期間の末日の翌日、当該請求書等についてはその受領した日（前条第七項の電磁的記録にあつては、当該電磁的記録の提供を受けた日）の属する課税期間の末日の翌日から二月（清算中の法人について残余財産が確定した場合には一月とする。次項及び第三項において同じ。）を経過した日から七年間、これを納税地又はその取引に係る事務所、事業所その他これらに準ずるものの所在地（次項において「納税地等」という。）に保存（前条第七項の電磁的記録にあつては、財務省令で定める方法による保存に限る。以下この項において同じ。）をしなければならない。ただし、財務省令で定める場合に該当する法第三十条第七項に規定する帳簿又は請求書等については、同日から五年間を超えて保存をすることを要しない。

この点、消費税法施行令50条第1項の但し書きにおいて、特定の場合、帳簿又は請求書等は5年間を超えて保存しなくてもよいとされている。具体的な場合は、消費税法施行規則15条の3⁸⁰に規定されており、請求書等が保存されている場合、又は、帳簿が保存されている場合とされている。

結果として、1から5年目までは帳簿と請求書等をそれぞれ、6年目と7年目に関しては帳簿又は請求書等のいずれかを保存しておけばよいこととなる。

この点、広島県文書等管理規則7条第2項⁸¹において、『文書等の保存年限は、別表に定める基準に基づき、当該文書等に係る事務を所掌する課の文書事務取扱主任が決定するものとする。』とされており、港湾振興課及び漁港漁場整備課においても当該別表に基づき管理表を作成している。

一方、広島県文書等管理規則7条第3項において、『前項の規定にかかわらず、法令に保存年限の定めのある文書等の保存年限については、当該法令に定めるところによる。』とされているため、消費税申告に関連する文書については、消費税法の規程に準拠した保存年限の設定が必要となる。

ところが、港湾振興課及び漁港漁場整備課においては、消費税法に特化した特別な取扱いはなく、消費税申告に関連する文書についても通常の取扱いの中で運用されている。具体的には、当該別表において、『支出に関するもの』は5年、『支出に関するもので軽易なもの』は3年と規定されており、当該規則に従い、『消費税』と『支出・支出証拠書類』は5年の保存がなされている。

結果として、消費税申告に関連する文書もルール上は5年で廃棄されることとされており、消費税法に従ったルールになっていない（【指摘】消費税法に則した帳簿等の保存）。

⁸⁰ 消費税法施行規則15条の3

令第五十条第一項ただし書に規定する財務省令で定める場合は、法第三十条第七項に規定する帳簿（以下この条において「帳簿」という。）にあつては当該帳簿に記載された事項に係る同項に規定する請求書等（以下この条において「請求書等」という。）を令第五十条第一項本文の規定に基づいて保存する場合とし、請求書等にあつては当該請求書等に記載された事項に係る帳簿を同項本文の規定に基づいて保存する場合とする。

⁸¹ 広島県文書等管理規則7条第2項

文書等の保存年限は、別表に定める基準に基づき、当該文書等に係る事務を所掌する課（以下「主務課」という。）の文書事務取扱主任（以下「主務取扱主任」という。）が決定するものとする。この場合において、保存年限を無期限と決定した文書等があるときは、当該主務取扱主任は、別に定めるところによりその措置について総務課長に報告しなければならない。

6 課題・問題点（消費税申告の修正）

港湾特別会計の令和2年度に係る消費税申告につき、申告書の訂正が行われていた。

(1) 申告書訂正の概要

消費税の納税額の計算は、「預かった消費税（仮受消費税）」から「支払った消費税（仮払消費税）」を差し引いて計算されるが、この「預かった消費税」は課税標準額⁸²に消費税率を乗じた金額となる。課税標準額は税抜額であるため、消費税額を算出するには、消費税率を乗じるのみでよいが、課税標準額を税込額と誤認して消費税額を算出したことにより、納税額を過少に申告した事案である。

また、地方消費税額⁸³の計算上、乗じるべき基礎の金額を誤認したことにより、地方消費税の納税額も過少となっていた。

① 消費税額（国税）の誤り

誤) $1,856,801,000\text{円}(\text{課税標準額}) \times 7.8/110(\text{消費税率}) = 131,664,070\text{円}(\text{消費税額})$

正) $1,856,801,000\text{円}(\text{課税標準額}) \times 7.8/100(\text{消費税率}) = 144,830,478\text{円}(\text{消費税額})$

⇒ 申告差額は、13,166,408円。

② 地方消費税額（地方税）の誤り

誤) $31,804,935\text{円}(\text{特定収入に係る仕入税額}) \times 22/78(\text{消費税率}) = 8,970,623\text{円}$

正) $54,763,676\text{円}(\text{地方消費税の課税標準となる消費税額}^{84}) \times 22/78(\text{消費税率}) = 15,446,165\text{円}$

⇒ 申告差額は、6,475,542円

③ 申告の修正に伴う影響額

申告の修正による追加納税額は以下のとおり。

合計	本税※	延滞税
19,760,200円	19,641,900円	118,300円

※①と②の差異の合計額は19,641,950円であるが、申告納税額は端数処理の関係でズレが生じている。

⁸² 消費税が掛かる資産やサービスを譲渡・提供した際に受取る税抜きの対価の額である「課税資産の譲渡等の対価の額」を千円未満切り捨てた金額

⁸³ 消費税は、国税たる消費税と地方税たる地方消費税で構成されており、10%の消費税は、消費税の7.8%と地方消費税の2.2%

⁸⁴ $144,830,478\text{円}(\text{消費税額}) - (121,871,737\text{円}(\text{調整前の仕入控除税額}) - 31,804,935\text{円}(\text{特定収入に係る仕入税額}))$

延滞税の計算方法は以下のとおり。

延滞期間	納付すべき本税の額	延滞税の割合	期間（日数）	金額	合計金額
R3. 10. 1～ R3. 12. 27	19,641,000	2.50%	88	118,384	118,300
<small>納付期限R3. 9. 30の翌日からカウント</small>		<small>一万未満の端数切捨て</small>		<small>一円未満の端数切捨て</small>	<small>百円未満の端数切捨て</small>

(2) 申告書作成体制

県での消費税申告については、申告書の基礎となる計算資料はすべてエクセルで作成し、申告についても会計ソフトなどは使用せず、計算資料の結果を国税局の電子申告システムに入力することで申告を行っている。

また、申告業務に関しては、計算資料及び申告書の作成をすべて1名の担当者が行い、当該資料を複数人で確認するという体制をとっている。

(3) 問題点

今回の申告誤りは、税法改正や新規取引に伴う新たな注意点の発生ではなく、従前と同様の申告における単純ミスである。そのため、過年度との整合性を確認していれば防ぐことができたはずであるが、上述のとおり消費税申告に係る組織的なチェック体制があったにもかかわらず、当該チェック機能が働かず、申告を誤ってしまったという事象である。

この点、複数人による確認での具体的な確認方法を確認したところ、計算資料との一致確認などしか行われておらず、過年度との整合性の確認はしていなかった。人間である以上、単純ミスを完全になくすことは難しく、そのためにもミスを検出する仕組み作りが重要である。その一つが過年度との整合性確認である。

県では再発防止策として、過去の申告額と比較して極端な増減がないかの確認を行うとしているが、増減だけではなく、各項目につき、根拠資料からの数字の取り方について過年度との整合性を確認する必要がある。また、内部統制という観点からはそれらの確認を行ったということを形として残す必要があるため、過年度との比較表を作成するとともに、確認証跡を残すなどして組織的なチェック体制を向上させる必要がある（【指摘】消費税申告体制の整備について）。

(4) 課題

消費税申告は特殊な業務であり、県でも複数部局で申告が行われている。そこで、消費税申告における県全体での取り組みの有無を確認したところ、特になく、各部局が独自に申告業務を行っているとのことであった。

この点、消費税申告は専門性も必要なことから、県全体で取り組むことが効率的かつ効果的である。そのため、消費税を熟知した担当者を県全体で配置し、当該担当者が県において消費税申告を行っているすべての部署の消費税申告書を一元的にチェック、又は税務の専門家を関与させる体制を設けることが有効と思われる（【その他】消費税申告に係る県全体での取組について）。

7 指摘、意見及びその他

(1) 【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。

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。

(2) 【指摘】 消費税法に則した帳簿等の保存

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。

(3) 【指摘】 消費税申告体制の整備について

令和2年度の消費税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。

消費税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。

(4) 【その他】 消費税申告に係る県全体での取組について

消費税申告業務に係る県全体での取り組みは特になく、各部局で個別対応している。

この点、消費税の申告業務は特殊かつ専門性も高いため、消費税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。