

# 令和4年度 包括外部監査結果報告書

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

広島県包括外部監査人  
安部 貴之



## 目 次

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

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

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

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

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

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



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

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

# 第1 外部監査の概要

## 1 外部監査の種類

地方自治法252条の37第1項に基づく包括外部監査

## 2 選定した特定の事件（監査のテーマ）

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

## 3 特定の事件を選定した理由

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4 監査対象期間**

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

#### **5 監査対象機関**

土木建築局（港湾振興課，港湾漁港整備課）

土木建築局の港湾・漁港事業に関連する地方機関

株式会社ひろしま港湾管理センター

#### **6 監査の実施期間**

令和4年6月6日から令和5年1月10日まで

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

#### **7 補助者の氏名及び資格**

車元晋 弁護士

松浦隆敏 税理士

大野知彦 公認会計士

石橋祥英 公認会計士

## 8 利害関係

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

## 第2 外部監査の方法

### 1 監査に対する取組み方針

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

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

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

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

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

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

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

## 2 監査の要点

主として以下のような観点から監査を行った。

### (1) 合規性，経済性，効率性，有効性

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

### (2) 財務状況

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

### (3) 計画

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

### (4) 広島県港湾特別整備事業費特別会計

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

### (5) 財産

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

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

---

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

③ 滞納債権につき適切な対応がなされているか

(11) 料金

① 法令、要領その他の基準、規程に準拠しているか

② 受益者負担の観点からも妥当な料金設定となっているか

(12) 防災・BCP・放置艇対策

① 緊急時対応は適切に整備されているか

② 計画に基づく訓練等が適切に実施されているか

③ 取組の進捗状況の確認や見直しが適切になされているか

④ PDCAサイクルによる取組の見直しや改善がなされているか

### 3 主な監査手続

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

(1) 予備調査

関連資料を入手、分析するとともに、質問により、事業の現状と課題を把握した。

(2) 本監査

予備調査の結果に基づき、「2 監査の要点」について、以下の手続を実施した。

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

② 担当部署に対してヒアリング及び関連書類の調査・分析等

③ 現場視察及び現地調査

④ その他必要と認めた監査手続

## 第3 監査の結果について

### 1 指摘、意見及びその他

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

---

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



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

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

## 2 数値について

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

## 3 略語、略称

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

## 第4 本外部監査の監査結果及び監査手続の概要

### 1 監査結果の一覧

#### (1) 指摘や意見などの件数

本外部監査の指摘及び意見などの件数は次のとおりである。

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

#### (2) 指摘及び意見などの一覧

本外部監査の指摘及び意見などの一覧は次のとおり。

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

監査の結果（概要）		
	<p>なお、結果として個別対応方式が有利となった場合は、個別対応方式を採用することに伴う事務負担の増加についても考慮して計算方式の採用を決める必要がある点に留意する必要がある。</p>	
【指摘】消費税法に則した帳簿等の保存	<p>課税仕入れなどに関する帳簿及び請求書等が現行のルールでは5年間までの保存とされているが、消費税法では7年間の保存が求められているため、保存期間のルールを見直し、求められる期間適切に保存すべきである。</p>	186
【指摘】消費税申告体制の整備について	<p>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。</p> <p>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。</p>	188
【その他】消費税申告に係る県全体での取組について	<p>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。</p> <p>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。</p>	188
<b>第22 株式会社ひろしま港湾管理センター</b>		<b>191</b>
【意見】海外向けの情報発信	<p>ひろしま港湾は、YouTubeにチャンネルを開設しており、一般の方にも分かりやすいPR動画等を公開している。この中で英語の会社説明動画を公開しているが、映像自体は日本語の会社説明動画のものを流用しており、映像内で映し出される言葉等が日本語のまま、海外向けの映像となっていない。海外向けの動画を作成する以上、最低限映像内の重要な文字の下には英訳を入れる程度の改良を行うことが望ましい。</p>	197
【意見】近年の外部要因の影響を踏まえた計画・	<p>広島港のコンテナ貨物取扱量の目標に関するスローガン「NEXT10」について、新型コロナウイルス感染拡大をはじめとする近年の外部要因の影響</p>	198

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



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

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

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

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

## 2 監査のプロセス

概ね次のような経過で監査を実施した。

令和4年4月～5月 事前ヒアリング

6月6日 テーマ決定、包括外部監査実施計画提出

6月7日 対象部局に概要説明及び資料提供の依頼

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

令和5年1月 対象部局及び監査委員事務局に包括外部監査報告書案を提示

対象部局による事実関係の確認及びこれをふまえた修正

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

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

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

## 第5 対象事業の概要

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

港には、港湾と漁港があるが、両者の区分及び各事業の概要は次のとおりである。

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

### 1 港湾事業について

#### (1) 概要

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

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

---

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

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

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

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

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

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

## (2) 事業遂行

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

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

## 2 漁港事業について

### (1) 概要

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

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

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

---

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

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

## (2) 事業遂行

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

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

---

### <sup>10</sup> 漁港漁場整備法4条

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

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



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

### 3 海岸事業について

#### (1) 概要

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

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

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

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

(2) 事業遂行

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

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

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

#### 4 特別会計

(1) 特別会計の必要性

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

<sup>11</sup> 海岸法6条1項

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

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

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

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

## (2) 港湾事業における特別会計

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

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

---

<sup>12</sup> 地方自治法209条

普通地方公共団体の会計は、一般会計及び特別会計とする。

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

<sup>13</sup> 地方財政法6条

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

<sup>14</sup> 地方財政法施行令46条

法第6条の政令で定める公営企業は、次に掲げる事業とする。

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

十二 宅地造成事業

### (3) 港湾整備特別会計

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

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

### (4) 特別会計の独立採算制

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

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

---

<sup>15</sup> 港湾整備特別会計法1条

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

## 第6 広島県の港湾・漁港の概要

以下、「190頁」までは、広島県の港湾・漁港に関する内容を記載している。

### 1 港湾・漁港の一覧

#### (1) 港湾

令和2年4月時点において、広島県の港湾数は全国6位（44港）である。

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

### 1 広島県の港湾一覧

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

港湾数・・・全国第6位

出典：港湾管理者一覧表（国土交通省港湾局 R02.4.1）

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

#### (2) 漁港

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

# 1 広島県の漁港一覧

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

: 県管理(直轄)   
  : 県管理(委託)  
 : 市管理

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

## 2 利用状況

### (1) 港湾

#### ① 船舶乗降人員数

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

### 15 年間船舶乗降人員数ランキング(令和元年)

(単位:人)

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

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

② 入港船舶隻数

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

## 16 年間入港船舶隻数ランキング(令和元年)

(単位:隻)

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

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

出典:令和元年 港湾統計(年報) 国土交通省

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

## 11 クルーズ船の寄港実績(広島港)

(単位:隻)

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

③ 取扱貨物数等

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

## 2-1 県内港湾取扱貨物量（令和元年）

（単位：千トン）

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

※四捨五入のため、合計値と各数値の計が一致しない場合もあります。

出典：港湾統計 調査港湾取扱貨物量順位表（国土交通省総合政策局）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

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

## 3 コンテナ取扱貨物量ランキング（令和2年速報値）

（単位：TEU）

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

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

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より



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

## 4 コンテナ取扱貨物量の動向 ※純内貿除く

(単位：千TEU)

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

出典：港湾統計（広島県土木建築局港湾漁港整備課）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

### (2) 漁港

#### ① 登録漁船数

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

## 2 登録漁船数ランキング

### 全国県別ランキング

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

### 県内漁港別ランキング

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

出典：漁港港勢の概要（H30年）

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

② 県内魚種別漁獲量

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

## 4 県内魚種別漁獲量・県別かき生産量ランキング

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

広島県農林水産の動き(H30)

農林水産省:漁業養殖生産統計(R01)

(3) その他

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

① プレジャーボート隻数

広島県のプレジャーボート隻数は全国1位で、2位以下を大きく引き離している。

### 12 プレジャーボート隻数ランキング (平成30年度)

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

出典:平成30年度プレジャーボート全国実態調査

② 放置艇数

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

## 13 放置艇数の動向

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

出典：平成30年度プレジャーボート全国実態調査

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

広島県港湾・漁港ポケットブック2021より

### 3 主要な港湾・漁港の概要

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

#### (1) 広島港（国際拠点港湾）

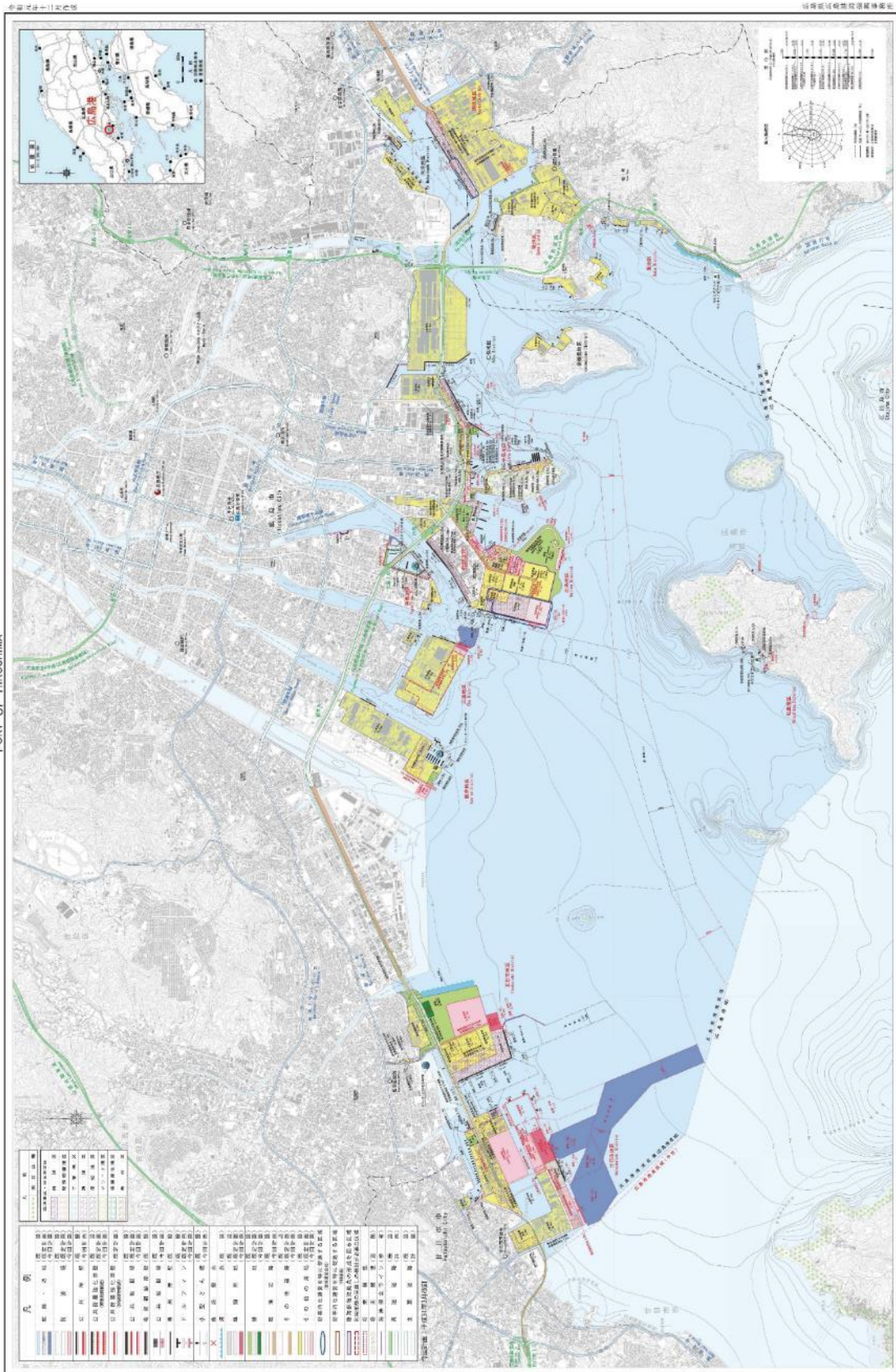
広島港は太田川のデルタに開かれた天然の良港であり、近代においても瀬戸内海における海上交通の要衝としての役割を果たしてきており、現在は、広島市を中心に2市2町を背後に抱える中四国地方の拠点的な港湾として、また、自動車産業を中心とする地域産業の海外との重要な窓口の役割を果たしている。

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

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

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

広島港  
PORT OF HIROSHIMA



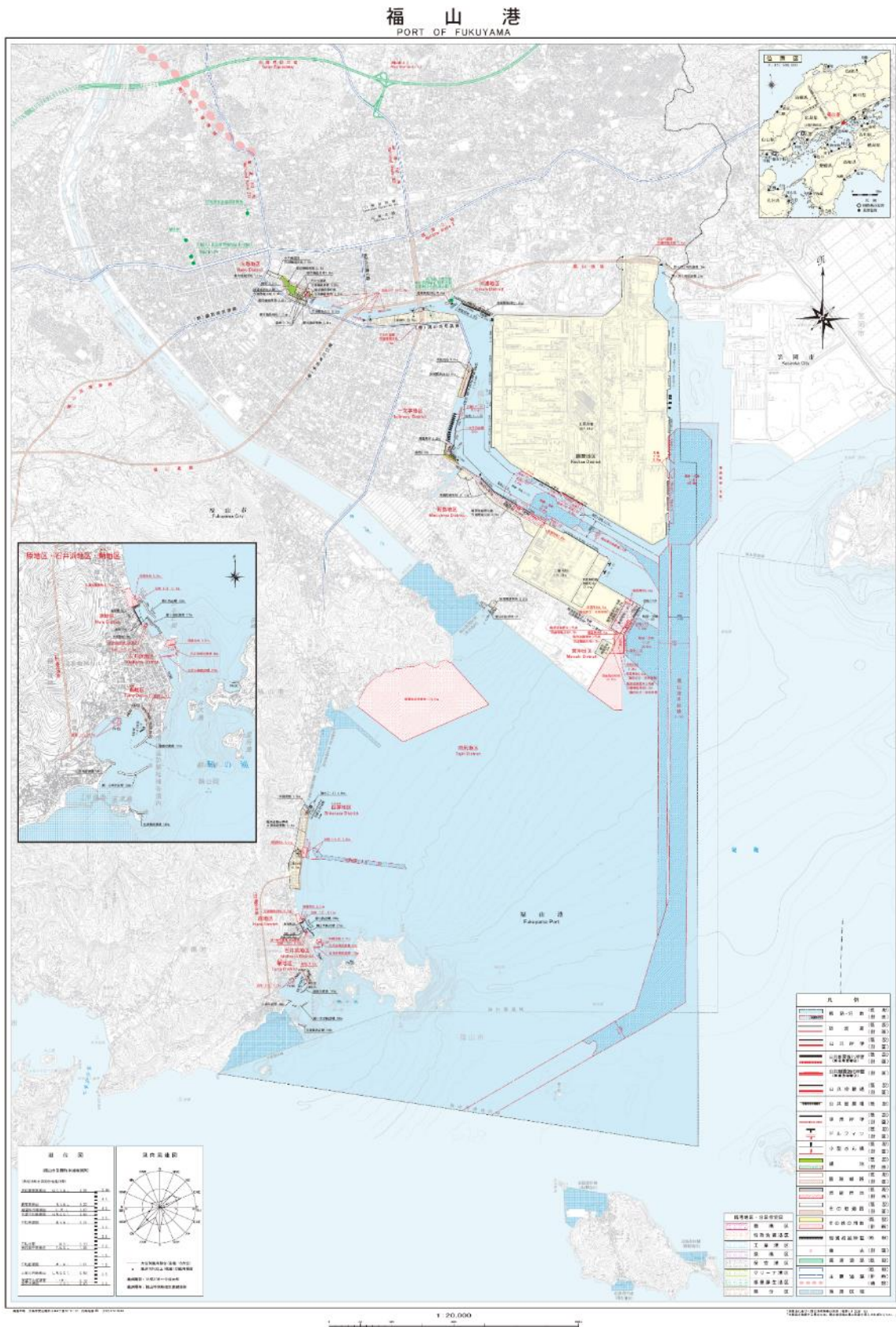
## (2) 福山港（重要港湾（県管理））

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

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

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

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



(3) 尾道糸崎港（重要港湾（県管理））

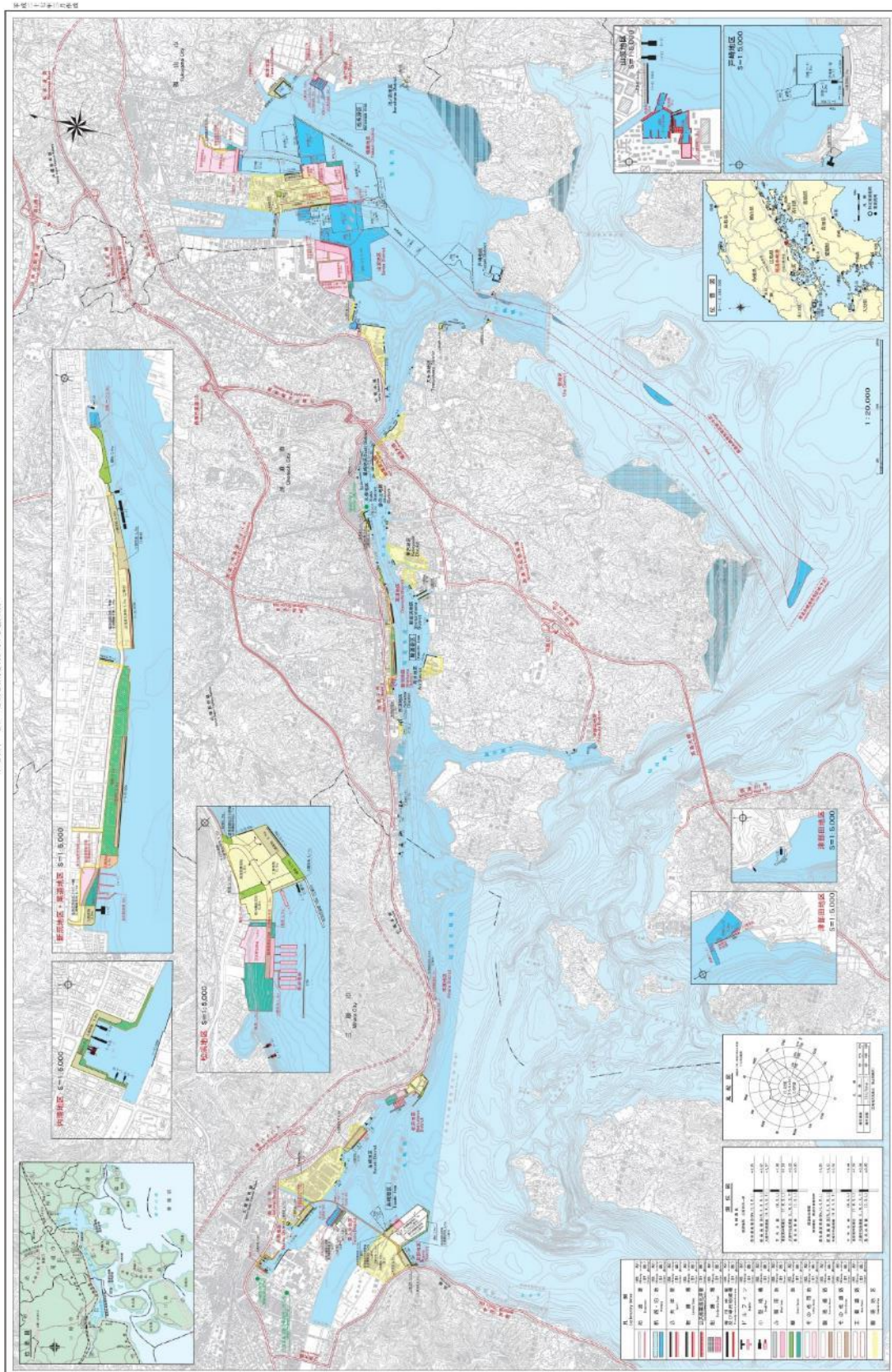
尾道糸崎港は瀬戸内海のほぼ中央に位置し、三原市、尾道市、福山市の3市を背後地として古くから広島県備後地域と四国及び周辺島嶼部とを結ぶ海上交通の要所として栄えてきた。本港は昭和28年に当時の糸崎港及び尾道港が一つの港として重要港湾に指定され、昭和38年に備後地区の工業整備特別地域指定後、昭和39年に松永港が併合されたものであり、東西に19kmと細長く広がる港湾区域を有している。

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

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

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

尾道糸崎港  
PORT OF ONOMICHHI-TOZAKI





(4) 厳島港（地方港湾（県管理））

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

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

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

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



(5) 草津漁港（第3種漁港）

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

### 第3種漁港 草津漁港の概要

県提供資料（令和4年8月）より



## 4 組織及び人員体制

### (1) 組織体制

#### ① 本庁（県土木建築局<sup>16</sup>）

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

各課の所管業務の具体的内容は、以下の通りである。

#### 港湾振興課

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

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

港湾漁港整備課

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

② 地方機関

広島港や草津漁港は、広島港湾振興事務所（振興事務所）が所管している。

他の港については、管轄の地方機関の担当課が所管している。

（例）厳島港…西部建設事務所廿日市支所

福山港…東部建設事務所

尾道糸崎港…東部建設事務所，同三原支所

(2) 人員体制

① 本庁

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

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

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

【課名等：港湾漁港整備課】

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

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

② 地方機関

振興事務所の体制（令和4年4月1日現在）は以下のとおりである。

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

区分	所長	次長 (兼) 政策監	次長	参事 [「工事検査担当」]	課長	参事 [「事業調整担当」]	参事 [「港営調整・放置艇対策担当」]	主幹 [「工事管理担当」]	主査 [「工事管理担当」]	主幹 [「補償業務担当」]	主査 [「補償業務担当」]	主幹(兼) 係長	係長	主査	主任	主任 (エルダー)	主事	技師	会計年度任用職員	合計
令和3年度	1	1	1	1	3	1	1		1		1	1	6	14	2	4	5	4	5	52
令和4年度	1	1	1	1	3	1	1	1		1			7	12	2	4	7	3	5	51
内 訳		1	1	1	1															4
	事業調整特別班					1								1						2
	総務課					1							2	3		1	3			10
	港営課					1		1					3	2		3	4			3
	工務課					1			1		1		2	6	2				3	2

広島港湾振興事務所・管内行政概要（令和4年度）より

## 5 港湾・漁港に係る各種計画

### (1) 県の事業計画

#### ① 安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（令和2年10月策定）

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

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

#### あるべき姿(概ね30年後)

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

#### 目指す姿(10年後)

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

#### 指標

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

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」（令和2年10月策定）より

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

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

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

② 社会資本未来プラン（令和3年3月策定）

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

計画期間は10年間（令和3年度から令和12年度）である。

施策の方向性は，以下のとおりである。

II 施策の方向性

基本的な取組方針

社会資本未来プラン（令和3年3月策定）概要版より

▶ 最適な資源配分による効果的なハード対策の推進

✓ 県民の安全・安心の確保や社会経済活動を維持・発展させていくため，地域の状況や市町のまちづくり計画も勘案しながら優先度を設定し，最適な資源配分による効果的な社会基盤の整備を推進

▶ ハード対策を補完する取組の充実・強化

✓ 既存インフラの更なる有効活用やその機能を高めるハード対策に加え，ソフト対策を一層充実・強化させ，ハード・ソフト対策を相互に関連・補完させながら，より効果的・効率的な取組を推進

▶ 効果的・効率的な維持管理の推進

✓ 老朽化する既存インフラが更に増大する中，既存インフラが持つ機能を適切に維持し，期待される効果を最大限発揮し続けることができるよう，国・市町等と連携して，より効果的かつ効率的な維持管理を推進

▶ 進展するデジタル技術の実装によるイノベーション

✓ 社会情勢の変化に伴う様々な課題に的確に対応していくため，デジタル技術を最大限に活用していくとともに，新たなサービスや付加価値の創出にも，民間企業等と積極的に協働しながら推進

目指す姿

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

施策体系

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

効果を高めるための施策

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

【施策の柱】

施策Ⅰ

【安全・安心な県土づくり】

～安全・安心を支える総合的な県土の強靱化～

施策Ⅱ

【県の強みを生かした県土づくり】

～交流・連携を支えるネットワークの充実・強化～

施策Ⅲ

【魅力ある持続可能な県土づくり】

～魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成～

【県土づくりにおける 共通施策】～社会資本の適切な維持管理の推進～

計画的に推進するための取組

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

③ 広島県みなと・空港振興プラン2021（振興プラン）

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

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

(2) 港湾計画及び長期構想等

① 港湾計画

港湾計画とは、港湾法3条の3<sup>17</sup>に定める「港湾の開発，利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」で，10年から15年後の港湾の姿を描いたマスタープランであり，港湾の整備・管理・運営を行う上での指針となるものである<sup>18</sup>。

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

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

各港の港湾計画図は，42頁，44頁，46頁を参照されたい。

ア 広島港港湾計画

平成31年3月 改訂

イ 福山港港湾計画

平成10年3月 改訂

（その後，令和2年12月までの間に，軽易な変更10回，一部変更3回）

---

<sup>17</sup> 港湾法3条の3

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

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

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

（4以下 略）

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

## ウ 尾道糸崎港港湾計画

平成5年8月 改訂

(その後、平成31年3月までの間に、軽易な変更5回)

## ② 広島港の港湾計画改訂 (平成31年3月)

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

### ア 広島港の将来像 (「広島港長期構想」より)

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

#### ■物流・産業

地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点

#### ■人流・賑わい

瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点

#### ■安全・安心

防災性・安全性が高く環境と共生する港

## イ 港湾計画の方針

#### ■物流・産業

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

#### ■人流・賑わい

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



## ■安全・安心

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

### ③ 長期構想

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

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

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

### ④ その他（「中国地域港湾の中長期構想」検討会へのオブザーバー参加）

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

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

---

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

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

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

(3) その他港湾・漁港に関連する計画

① ひろしま海岸防災プラン2021（令和3年3月）

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

計画期間は5年間（令和3年度から令和7年度）である。

基本方針は以下のとおりである。

**方針1 ハード対策（防災・減災対策の充実・強化）**

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

**方針2 ソフト対策（災害対応力と地域防災力の向上）**

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

**方針3 長寿命化計画に基づく適切な維持管理**

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

ひろしま海岸防災プラン2021（令和3年3月）より

② 放置艇解消のための基本方針（平成30年3月）

詳細は「第18 放置艇対策」で説明する。

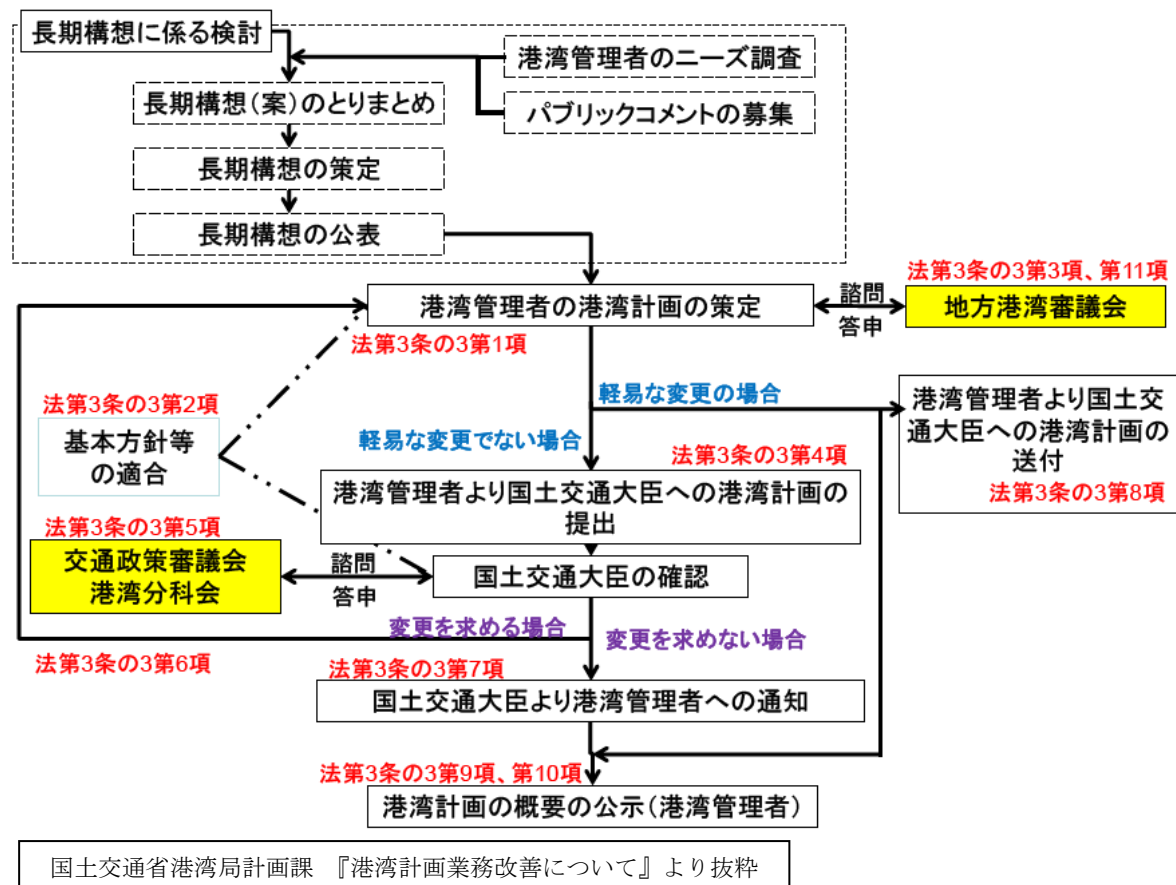
**6 課題・問題点（福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定）**

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

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

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

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



## 7 問題点（県ホームページでの紹介ページのリンク切れ）

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

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

<sup>21</sup> [https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_tk3\\_000042.htm](https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk3_000042.htm)（令和4年度中にとりまとめを行う予定とされている）

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

## 8 意見

### (1) 【意見】 福山港・尾道糸崎港における将来の長期構想の策定

福山港及び尾道糸崎港について長期構想は策定されていない。

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

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

### (2) 【意見】 県ホームページでの紹介ページのリンク切れ

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

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

## 第7 広島県みなと・空港振興プラン 2021

### 1 概要

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

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

振興プランの対象となる港湾・漁港は管理者が県であるものとしている。

---

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



## 2 計画期間

令和3年度から令和7年度まで（5年間）

## 3 前プランの評価

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

### 前プランでの主な取組成果《みなと振興プラン》

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

## 主な成果目標と達成状況

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

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

### ◇ 主な目標値の達成状況

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

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

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

※3 新型コロナウイルス感染症拡大前の運航予定を記載している。

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

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

## 4 プランの方針

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

### ◆方針1 物流・交流を支えるみなとづくり

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

### ◆方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり

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

### ◆方針3 地域活動を支えるみなとづくり

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

### ◆方針4 港湾・漁港施設の有効利用・適切な維持管理の推進

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

## 5 実施計画

### (1) 優先度評価

以下の考えで，優先度を評価するとした。

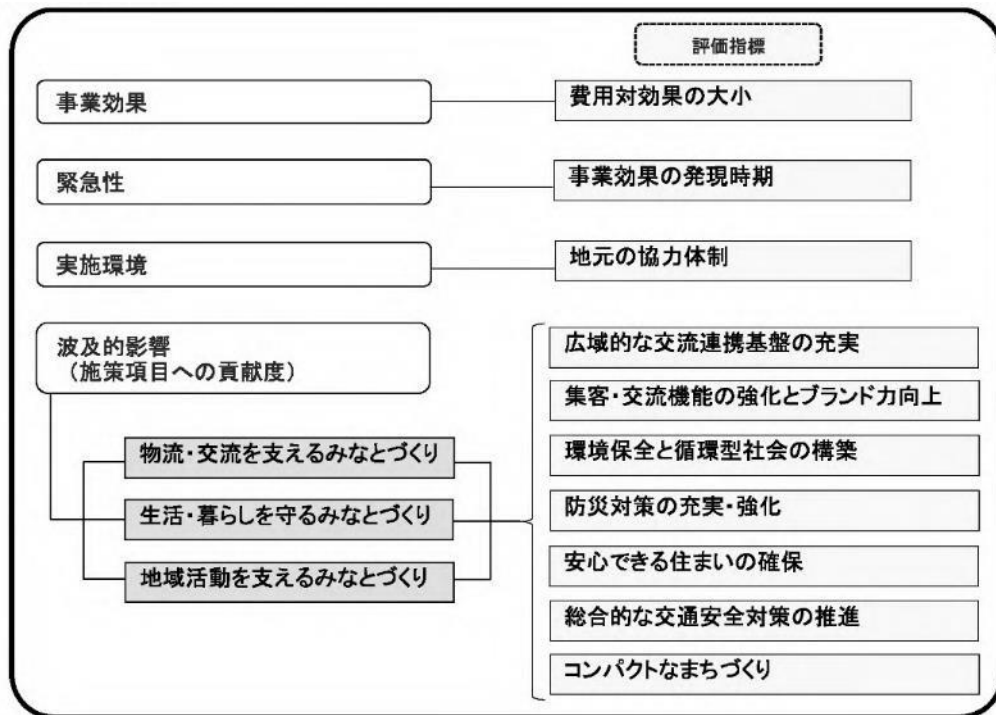
- ・港湾・漁港整備事業については，「選択と集中」による戦略的な整備を推進し，「早期効果の発現」を図るため，客観的な評価基準を用いた優先度評価によりA，Bの段階に分類する。
- ・中でも特に重点的な投資が必要な事業は，優先度Aの最優先事業として評価する。
- ・港湾整備事業と漁港整備事業の優先順位は，区別して評価する。

### (2) 優先度評価指標及びランク付け

事業箇所ごとに各指標別の評価を行っている（港湾・漁港共通）。

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

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



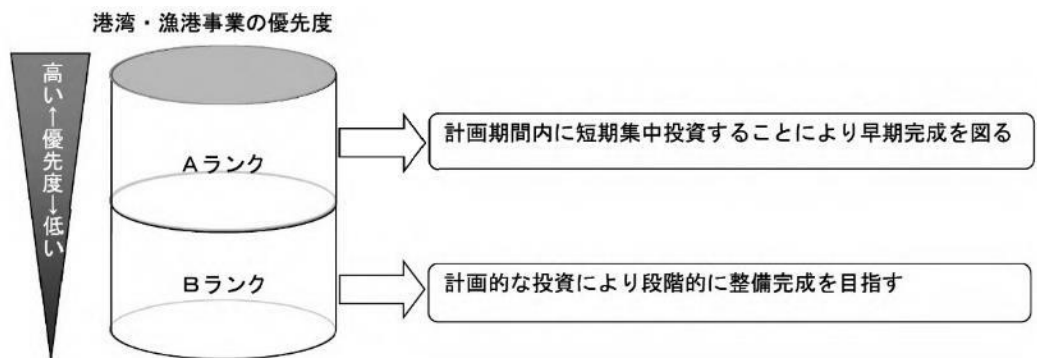
振興プラン p 20より

(3) 優先度ランクごとの対応方針

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

優先度の高いAランクへの短期集中投資による早期計画を図るとしている。

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



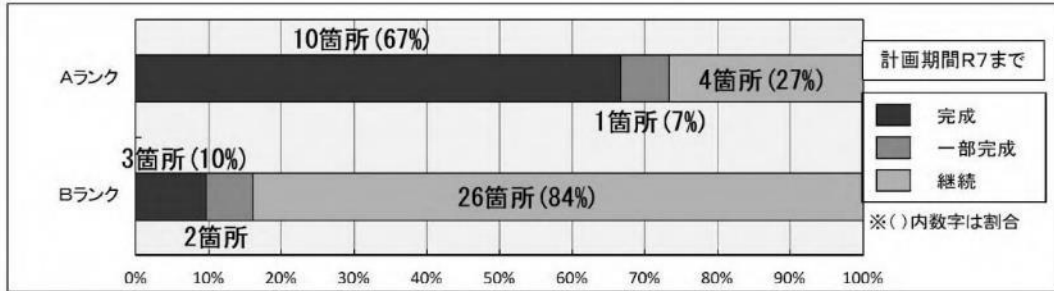
振興プラン p 21より



(4) 実施計画

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

**□実施計画**



主な事業実施箇所は, 次に示すとおりです。

○港湾整備事業

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

○漁港整備事業

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

振興プラン p21より

実施箇所の一覧は, 以下のとおりである。

【港湾】実施箇所一覧（1/2）

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

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

※ランク覧 着色の ■ はAランク, ■ はBランク

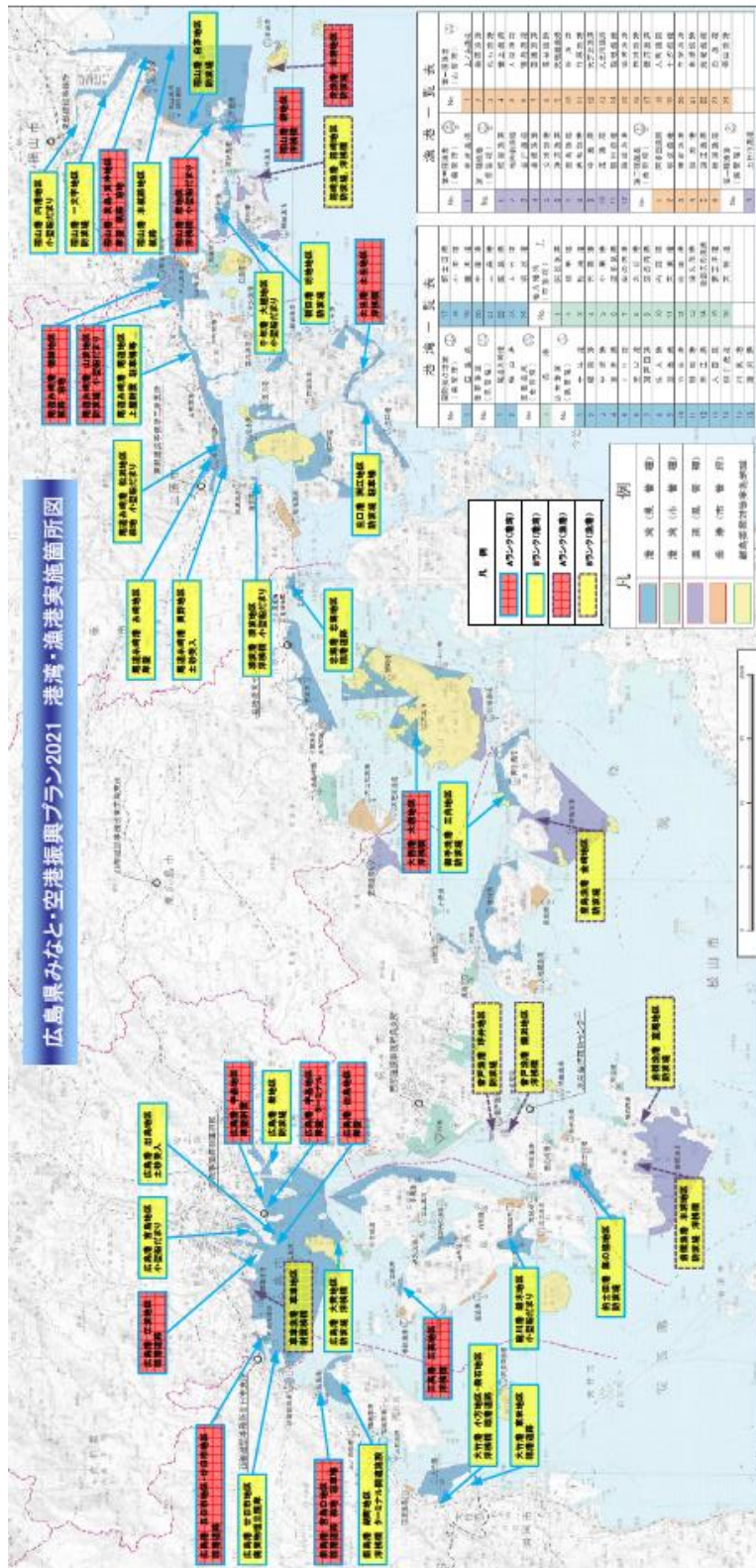
【漁港】実施箇所一覧(2/2)

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

※ランク覧 着色の ■ はAランク, ■ はBランク

■ 実施箇所図

([https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/life/743224\\_7436539\\_misc.pdf](https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/life/743224_7436539_misc.pdf))



(5) 投資予定額

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

■ 投資予定額 : 概ね410億円

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

振興プラン p 22より

6 成果目標

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

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

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

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

### Ⅲ 成果目標

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

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

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

※2 耐震強化岸壁により緊急物資の供給が可能となる人口割合。

※3 利用範囲が全国的な漁港



振興プラン p 35より

## 7 課題・問題点（前プランの評価・検証が不十分である）

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

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

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

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

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

## 8 課題・問題点（計画期間内の進捗管理に係る情報開示について）

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

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

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

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

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

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

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

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

## 9 課題・問題点（放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった）

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



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

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

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

## 10 指摘及び意見

### (1) 【意見】 振興プランの前プランの評価・検証が不十分

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

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

### (2) 【指摘】 計画期間内の進捗管理に係る情報開示について

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

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

(3)【意見】 放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった

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

## 第8 決算

### 1 広島県の損益の状況

過去3年間の港湾事業に係る決算の概要は以下に示すとおりである。

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

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

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

---

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

損益推移

(単位：千円)

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

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

## 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）

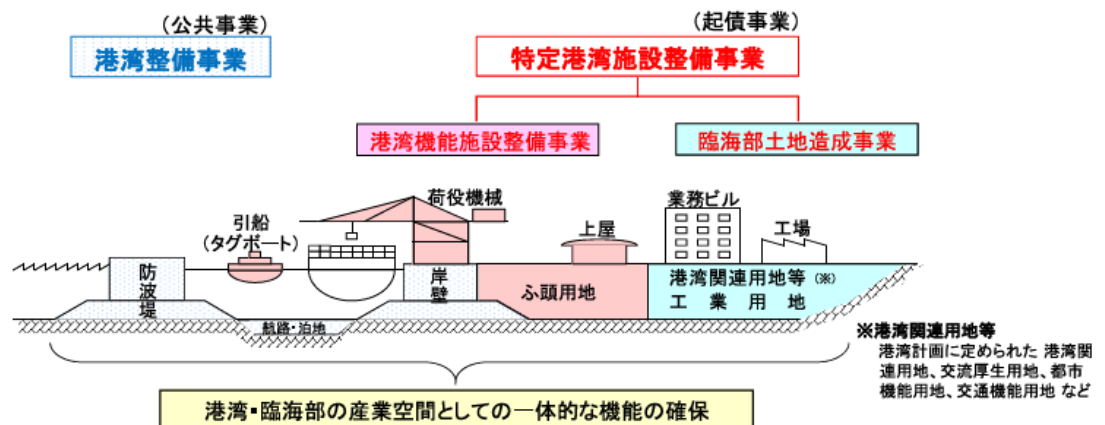
第一条 広島県港湾の整備事業の円滑な運営を図るとともに、その経理を明確にするため、特別会計を設置し、一般会計と区分して経理する。

（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<sup>25</sup>：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。

---

<sup>25</sup> 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<sup>26</sup>が、県管理規則32条1項には「県内」との文言がない。

---

<sup>26</sup> （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かなく、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居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年度以降の収支見直し」）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年度以降の収支見直し」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
		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	H27. 1. 9	3,000.02	223,400,000		
	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		
H29	港湾関連用地	H27. 11. 12	24,749.34	1,485,989,000		
	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	
		H18	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			
			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	3,131.96	216,105,240
			都市再開発用地	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ずつ受取ることにしている。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
<b>【前年度見込時】</b> 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
<b>【前年度見込時】</b> 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<sup>27</sup>。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<sup>28</sup>。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）。

---

<sup>27</sup> 港湾法2条第5項

<sup>28</sup> 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<sup>29</sup>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

---

<sup>29</sup> 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

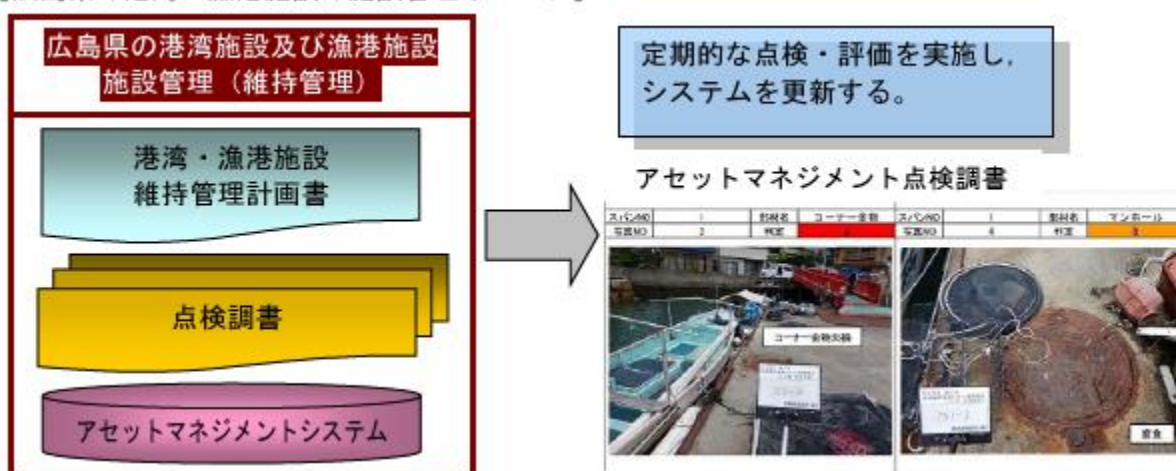
～みなと情報カメラによるリアルタイム情報の提供、UAV（ドローン等）を利用した施設点検、BCPポータルサイトの拡充

### 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。

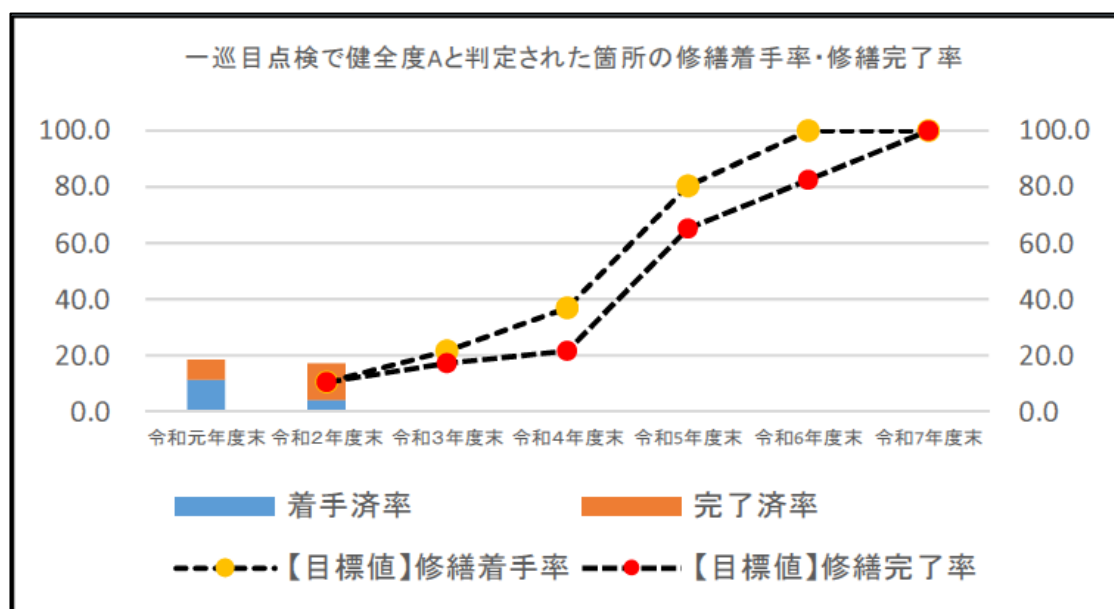
なお、修繕状況については、直近の資料が令和2年度で整理されたものであったため、当該整理資料を確認するとともに、令和3年度での修繕状況についてヒアリングを実施した。

(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

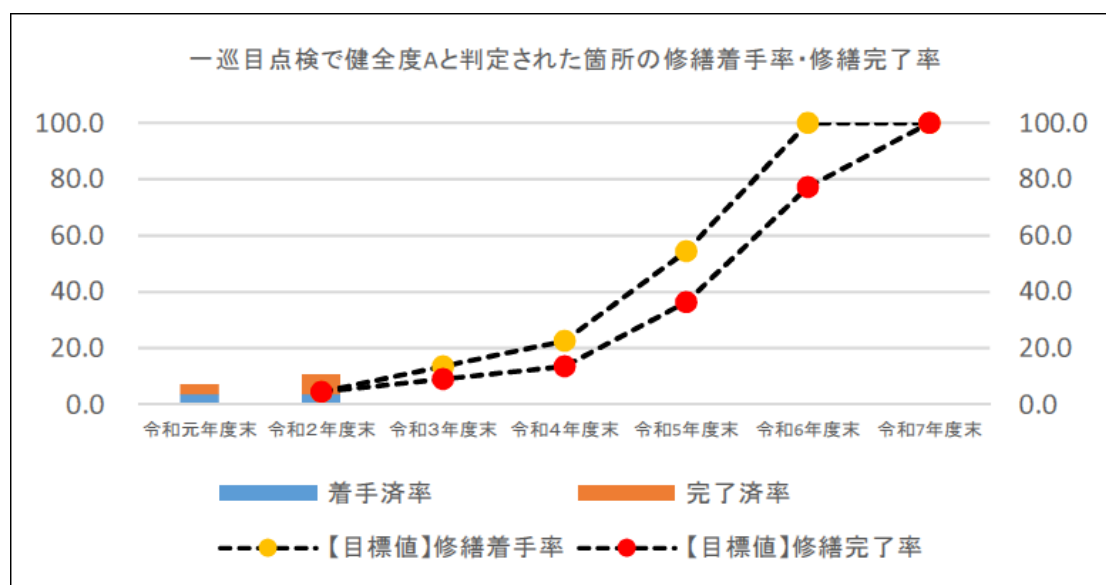
令和3年度では、着手率<sup>30</sup>の目標を21.7%と設定していたところ、実績値は55%であった。また、完了済率<sup>31</sup>は、17.4%を目標としていたのに対し、25%の実績であった。

(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。

<sup>30</sup> 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

<sup>31</sup> 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

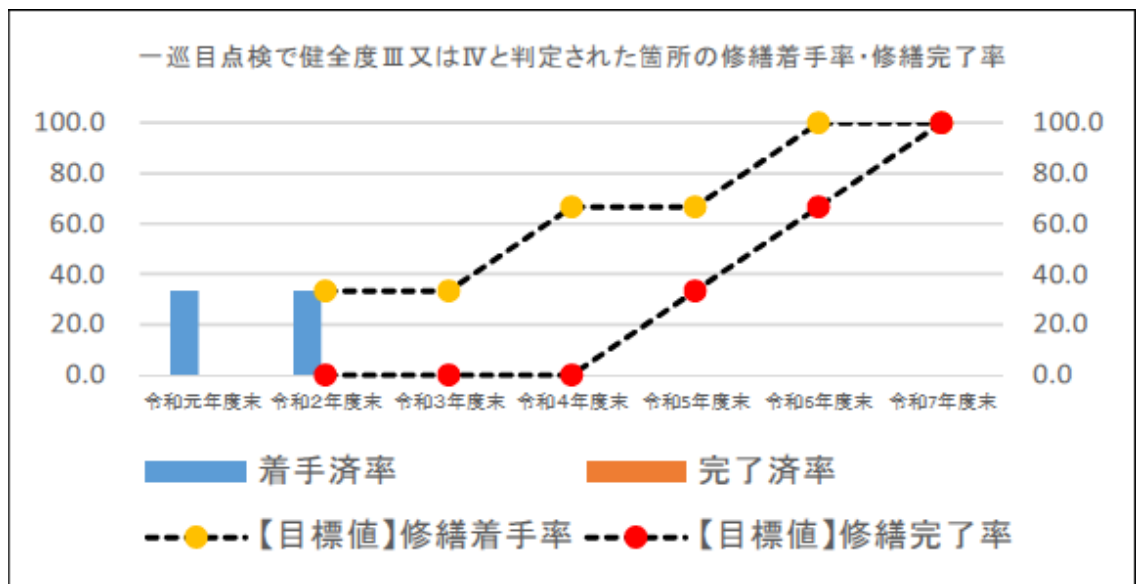
(3) 港湾・漁港（臨港交通施設）

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<sup>32</sup>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<sup>33</sup>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。

---

<sup>32</sup> 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

<sup>33</sup> 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）

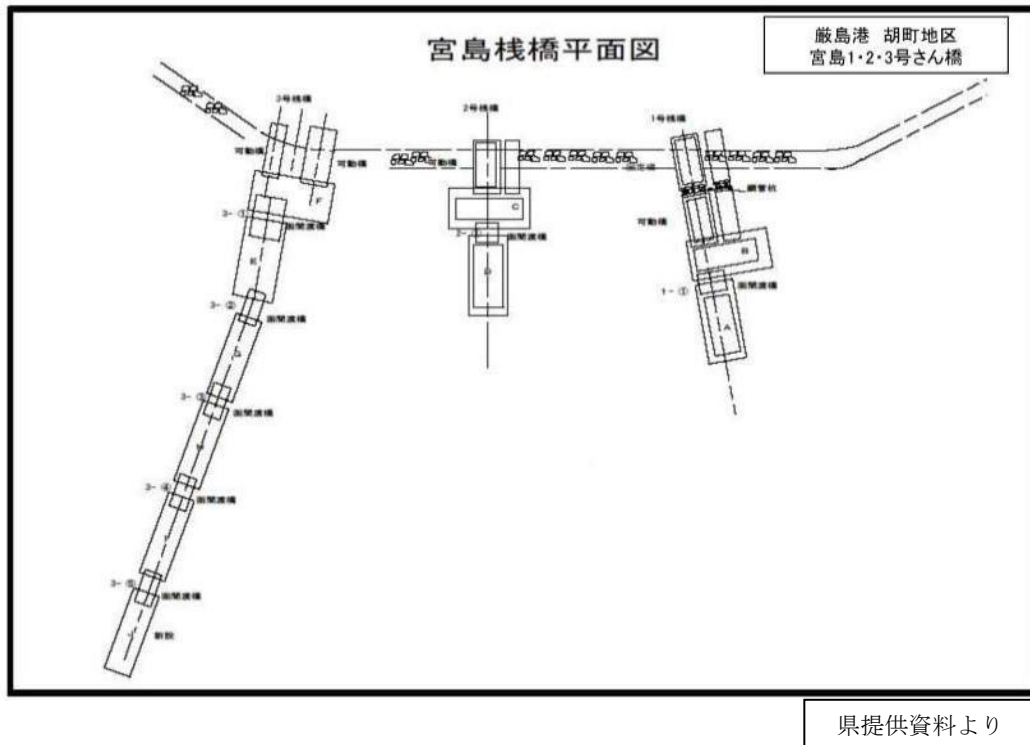
### (1) 現場視察の実施内容

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」<sup>34</sup>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<sup>35</sup>。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、

<sup>34</sup> 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

<sup>35</sup> 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。

胡町地区の宮島1号栈橋の通路部分は、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号栈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、栈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<sup>36</sup>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」<sup>37</sup>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

<sup>36</sup> (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。

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

② 選定方法

非公募<sup>38</sup>。

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発揮する上で、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<sup>39</sup>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<sup>40</sup>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。

<sup>38</sup> 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。

<sup>39</sup> 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発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。

<sup>40</sup> 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㈱

PFI<sup>41</sup>（BOO方式<sup>42</sup>）を採用し施設整備をした。

<sup>41</sup> 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））

<sup>42</sup> 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<sup>43</sup>。

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。

---

<sup>43</sup> 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<sup>44</sup>。

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<sup>45</sup>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」<sup>46</sup>)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。

---

<sup>44</sup> 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。」

<sup>45</sup> 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。

<sup>46</sup> 「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・設置をした業者にのみ保守点検・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<sup>47</sup>。

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<sup>48</sup>，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』

---

<sup>47</sup> 振興プラン「§4 実施箇所【港湾】」No.3

<sup>48</sup> 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

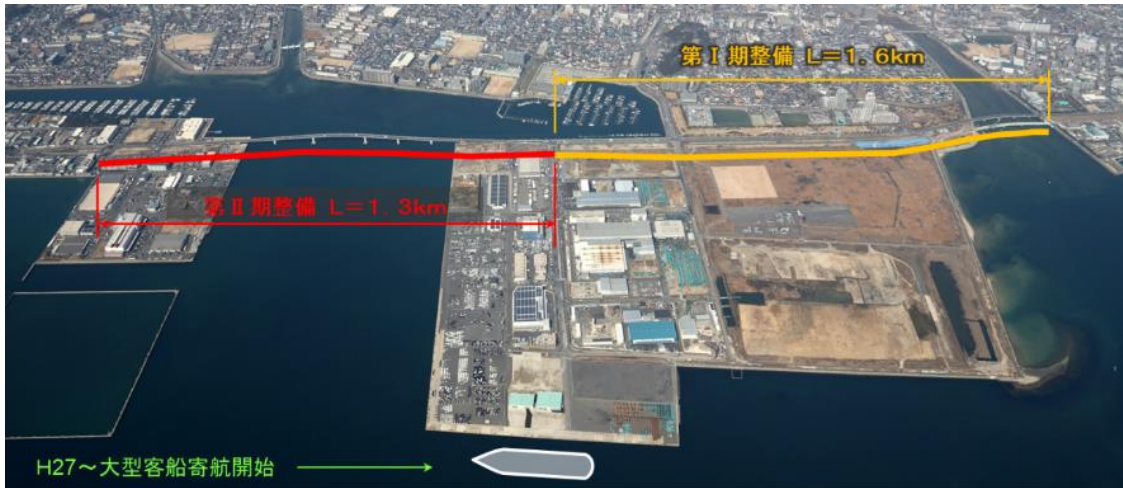
広島港廿日市地区は、広島港西端部にあたる御手洗川と佐方川の間に位置し、臨海部には貯木場、工場、そして住宅及び市街地が立地し、準工業地域、住居地域等に用途指定されている。主な港湾施設は公共岸壁、同浮さん橋、同物揚場、公共・専用ドルフィン等であり、主な取扱貨物は原木、製材、鉄スクラップ等、野菜・果物、LNG、重油等となっている。平成28年1月には、廿日市地区－12m航路の整備が完了したことにより、大型LNG船による大量輸送が可能となり、エネルギー港湾としての国際競争力が強化されている。

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））。

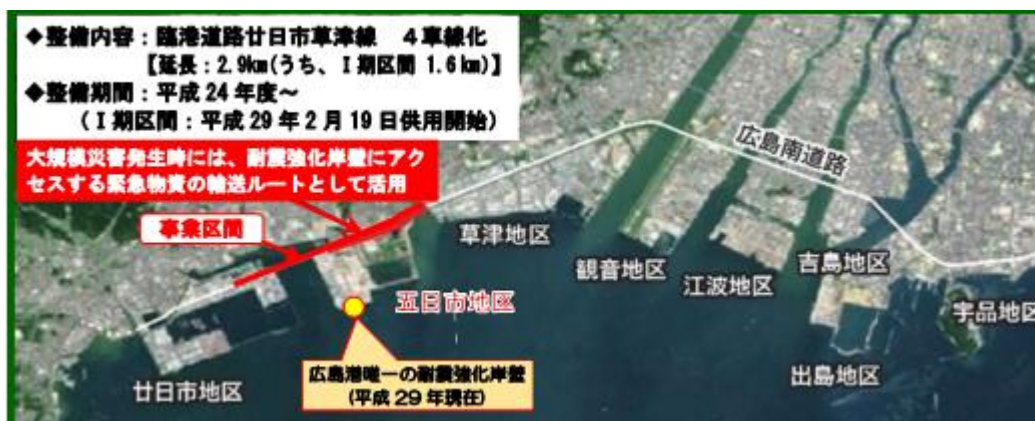
第Ⅰ期は新八幡川橋北・南交差点から広島はつかいち大橋東詰交差点までの1.6kmであり、平成29年2月に開通した。現在は、広島はつかいち大橋に当たる第Ⅱ期の工事を実施している。



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<sup>49</sup>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一部分の床面積の集計を誤ったことから生じたもので<sup>50</sup>、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<sup>51</sup>。

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）。

---

<sup>49</sup> 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

<sup>50</sup> 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。

<sup>51</sup> 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は行っているが、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。

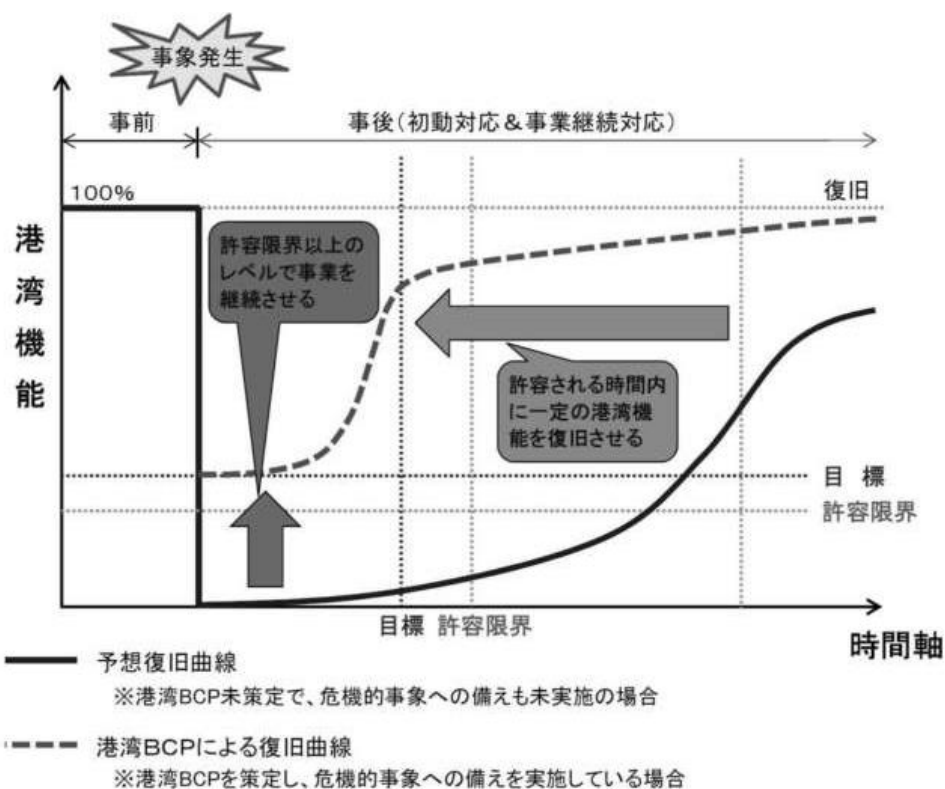


図1-2-1 港湾BCPの概念(地震災害等の場合)

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に、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<sup>52</sup>。

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<sup>53</sup>。

<sup>52</sup> 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

<sup>53</sup> 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<sup>54</sup>（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。

---

<sup>54</sup> <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

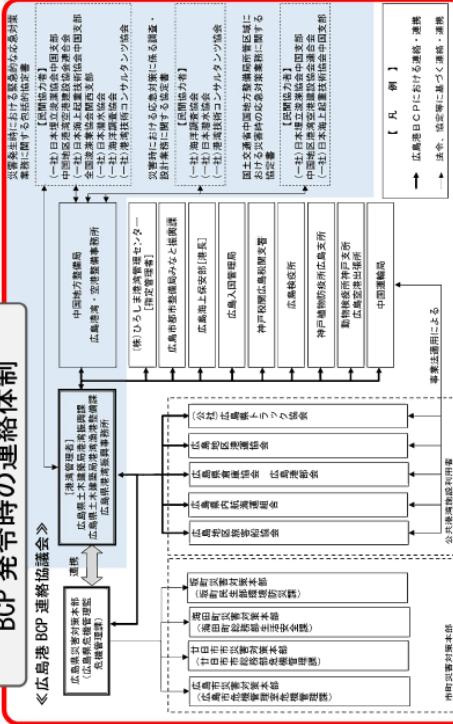
〇五日市断層地震の概要

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

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	地域	タイプ
南海トラフ巨大地震	9.0程度	6弱	プレート間	

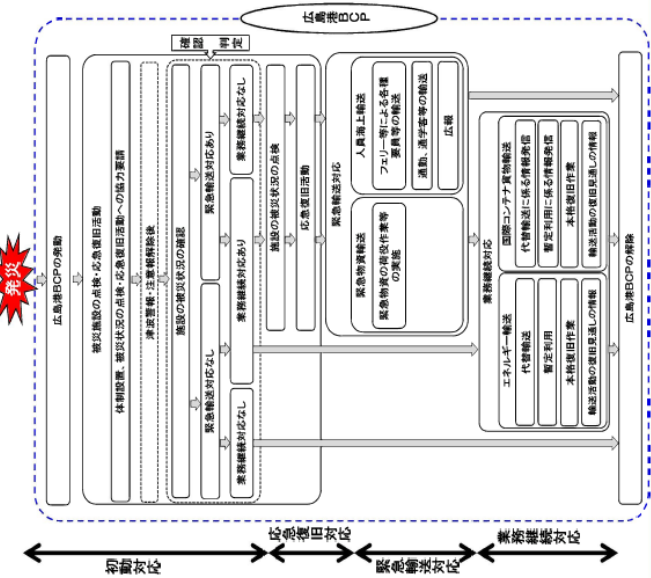
## BCP発令時の連絡体制



## 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
  - 【協議委員会発動】（広島港港湾管理者）
    - ①港湾施設における重大な被災が想定されるとき
    - ②その他協議委員会が必要と認めるとき
- 初動対応
  - ①初動対応
  - ②応急復旧対応に運搬なく移行できるよう、速やかに初動体制を確立する。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。
  - ③初動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委員会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
  - ①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
  - ①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
  - ①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
  - ①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
  - ①施設の被災状況の点検及び応急復旧活動に関する協力を要請、実施する
  - ②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
  - ①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
  - ①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。
  - ②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<sup>55</sup>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。

---

<sup>55</sup> 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<sup>56</sup>。

---

<sup>56</sup> 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<sup>57</sup>。

---

<sup>57</sup> <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>

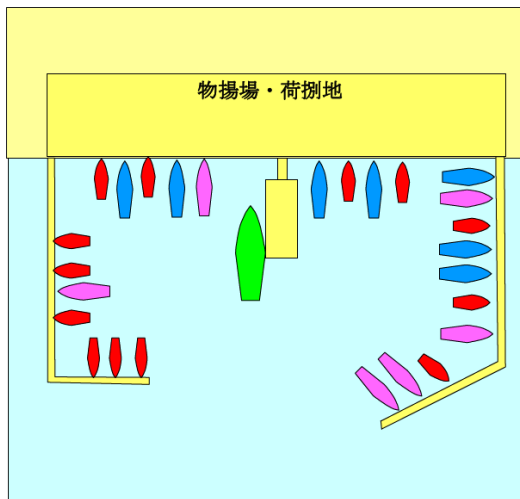
プレジャーボートの船舶登録については、自動車における車庫証明のように保管場所を明確にする制度となっていないことから、保管場所確保の義務化について国に制度改正を要望するとともに、県独自で先行して実施することを検討

放置艇の解消

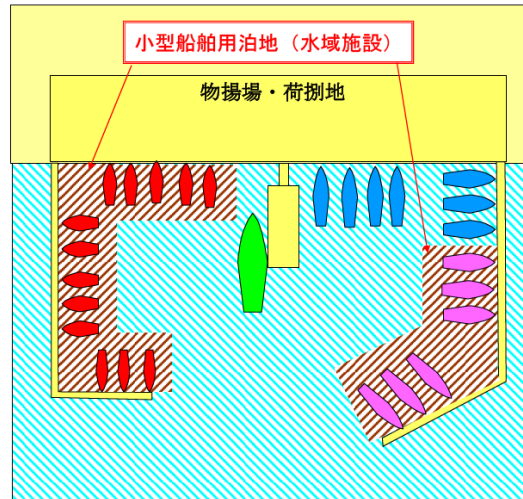
放置艇解消のための基本方針(概要版)より

## 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）<sup>58</sup>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。

---

<sup>58</sup> <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<sup>59</sup>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。

---

<sup>59</sup> 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<sup>60</sup>

※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<sup>61</sup>。

「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

<sup>60</sup> 「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、団体に對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。

<sup>61</sup> 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<sup>62</sup>。

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<sup>63</sup>。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<sup>64</sup>。

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。

---

<sup>62</sup> 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。

<sup>63</sup> 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。

<sup>64</sup> 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<sup>65</sup>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<sup>66</sup>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<sup>6768</sup>。

### 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

<sup>65</sup> 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。

<sup>66</sup> 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。

<sup>67</sup> 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)

<sup>68</sup> 令和3年度以降は減額等を行っていない。

の見積り<sup>69</sup>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<sup>70</sup>。

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<sup>71</sup>、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。

---

<sup>69</sup> 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。）。

<sup>70</sup> 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。

<sup>71</sup> 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<sup>72</sup>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<sup>73</sup>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<sup>74</sup>。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<sup>75</sup>、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<sup>76</sup>、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。

<sup>72</sup> 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。

<sup>73</sup> 民法145条

<sup>74</sup> 民法709条

<sup>75</sup> 改正前民法724条後段（改正前は除斥期間と解されていた）

<sup>76</sup> 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。

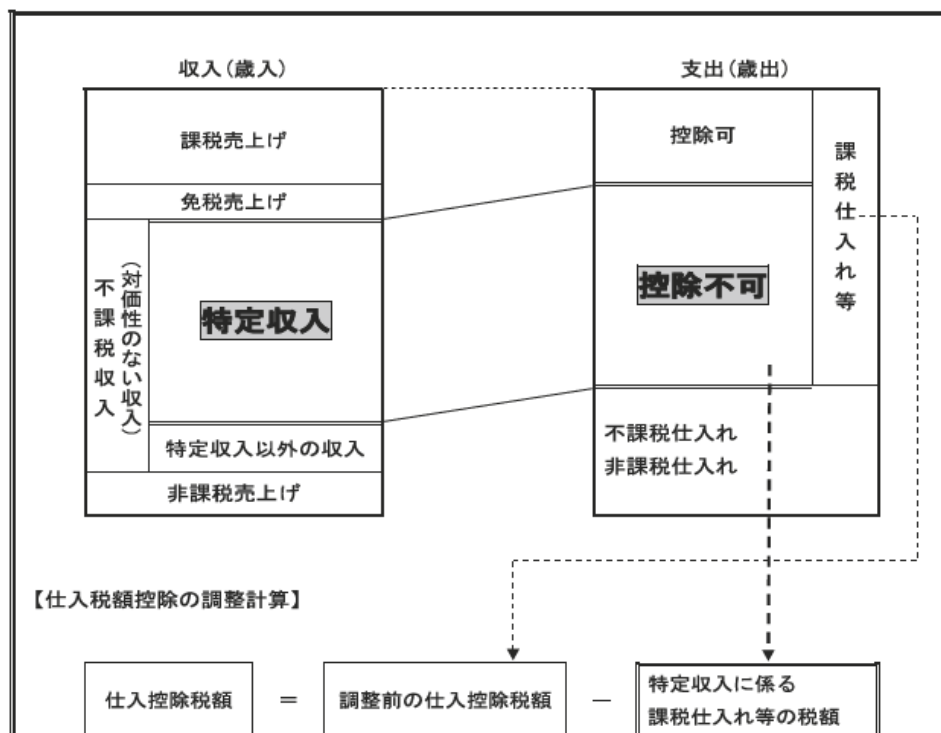
そこで、国や地方公共団体等では、通常の方法により計算される仕入税額控除について、調整を行い、補助金等の対価性のない収入（特定収入）により賄われる課税仕入れ等に係る税額を除外する<sup>77</sup>こととされている。

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

※ 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。

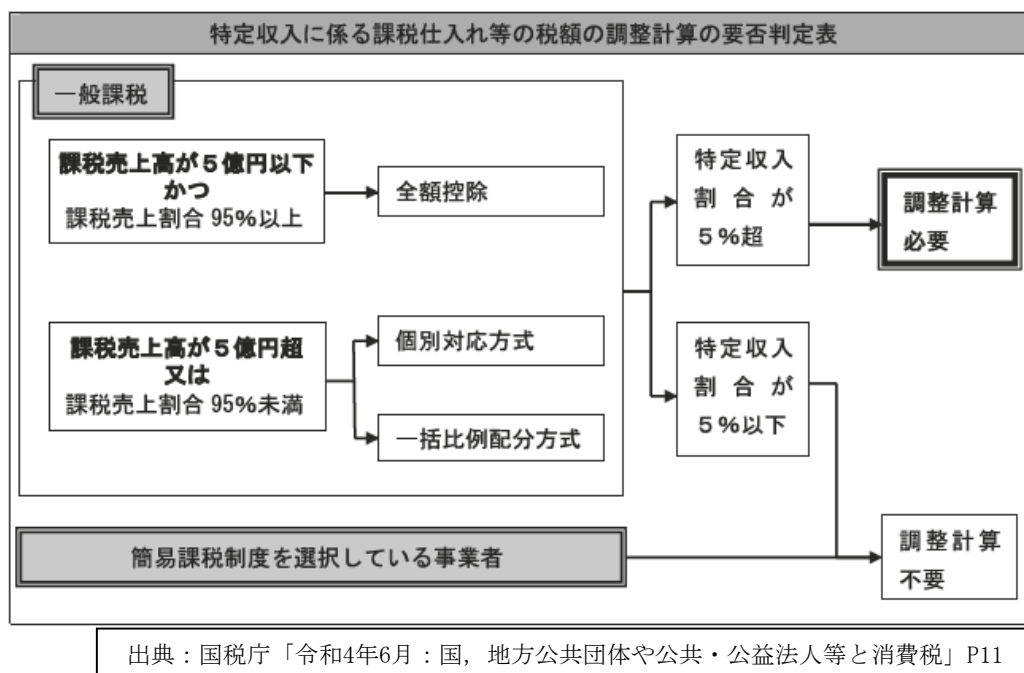
<sup>77</sup> 簡易課税制度を適用する場合、及び、特定収入割合が5%以下である場合は特例計算の対象外



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

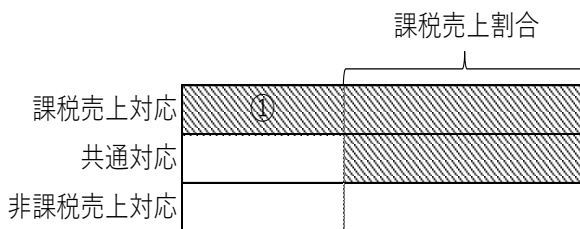
イ 総務、経理部門等事業全体の運営に関する部門・部署における課税仕入れ（光熱水費、消耗品、交際費、広告宣伝費等）

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

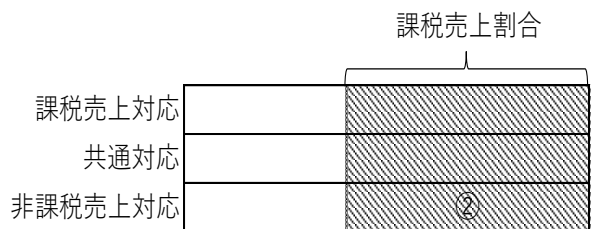
(2) 一括比例配分方式

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<sup>78</sup>）。

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<sup>79</sup>）、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。

---

<sup>78</sup> 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。

<sup>79</sup> 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3<sup>80</sup>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<sup>81</sup>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）。

---

<sup>80</sup> 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。

<sup>81</sup> 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<sup>82</sup>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<sup>83</sup>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円(課税標準額)×7.8/110(消費税率)＝131,664,070円(消費税額)

正) 1,856,801,000円(課税標準額)×7.8/100(消費税率)＝144,830,478円(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円(特定収入に係る仕入税額)×22/78(消費税率)＝8,970,623円

正) 54,763,676円(地方消費税の課税標準となる消費税額<sup>84</sup>)×22/78(消費税率)＝  
15,446,165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。

<sup>82</sup> 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

<sup>83</sup> 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%

<sup>84</sup> 144,830,478円(消費税額)－(121,871,737円(調整前の仕入控除税額)－31,804,935円(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。



## 第22 株式会社ひろしま港湾管理センター

以下、「229頁」までは、株式会社ひろしま港湾管理センターに関する内容を記載している。

### 1 概要

株式会社ひろしま港湾管理センター（以下「ひろしま港湾」という。）<sup>85</sup>は、平成2年4月2日に設立された株式会社（設立時の商号：広島湾海洋開発株式会社）である。株主は広島県、広島市、ヤマハ発動機株式会社等の計15団体である（出資比率：県51%、広島市9%、その他が40%）。

同社は、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を図るため<sup>86</sup>、また、広島アジア大会（平成6年開催）のヨット競技会場として利用するため、観音マリーナを整備することを期に、県の第三セクターとして設立された。

平成9年4月から、広島観音マリーナの管理運営を開始した。

平成13年1月、商号を「株式会社ひろしま港湾管理センター」に変更した。

その後、広島港・福山港・尾道糸崎港（福山市域）（平成13年4月から）、広島港国際コンテナターミナル等（平成15年3月から）の管理を順次受託し、平成18年4月から観音マリーナの、平成20年7月からは五日市漁港フィッシャリーナ（現：広島地域マリーナ）の指定管理者となった。

平成29年4月からは、広島港の港湾管理会社として、広島港国際コンテナターミナルと海田コンテナターミナルの管理運営を開始した。

会社概要及び沿革は、以下の表の通りである。

#### 【会社概要】

会社名	株式会社ひろしま港湾管理センター
本社所在地	〒734-0011 広島市南区宇品海岸一丁目13番13号 TEL：082-250-7160 FAX：082-250-7161
設立	平成2年4月2日
資本金	10億円
株主	広島県 広島市 ヤマハ発動機株式会社 他県内主要企業
代表者	代表取締役 松本幸之

<sup>85</sup> 会社概要より（<https://www.h-port.co.jp/company/>）（令和4年12月14日閲覧）

<sup>86</sup> 広島県マリーナ条例1条

【沿革】（ひろしま港湾提供資料に基づき監査人が作成）

年月日		(株)ひろしま港湾管理センターの沿革
<b>平成2(1990)年</b>		
4月2日		広島湾海洋開発株式会社設立
<b>平成3(1991)年</b>		
9月10日		観音新町地先公有水面の埋立免許取得（埋立面積193,804.07㎡）
<b>平成6(1994)年</b>		
10月2日		（未竣功埋立地を）アジア競技大会のヨットレース会場として暫定使用
<b>平成7(1995)年</b>		
6月26日		観音新町地先公有水面の埋立（第1工区）竣功
<b>平成8(1996)年</b>		
12月12日		広島県マリーナ条例可決
<b>平成9(1997)年</b>		
4月25日		広島観音マリーナ管理運営開始
<b>平成13(2001)年</b>		
1月26日		株式会社ひろしま港湾管理センターに社名変更
4月1日		広島市南区宇品海岸三丁目12番7号へ本店移転
		ポートカンパニー発足
		福山営業所, 廿日市詰所, 松永詰所の開設
		「公の施設(県管理港湾施設)の管理運営業務等委託」契約を締結(利用料金制)
		広島港, 福山港, 尾道糸崎港(福山地域分)の港湾施設の管理運営事務等
		坂プレジャーボートスポット, 柳津ボートパークの管理開始
<b>平成14(2002)年</b>		
10月		国際フェリーポート等管理受託
<b>平成15(2003)年</b>		
3月		広島港国際コンテナターミナル等を管理開始（管理委託）
4月1日		公の施設（県管理港湾施設）の管理事務等委託を締結（委託料制）
		広島港, 福山港及び尾道糸崎港の福山市域における港湾施設の管理事務等
<b>平成16(2004)年</b>		
7月		海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)に基づく広島港, 福山港, 尾道糸崎港（福山地域）の港湾施設警備・監視業務を受託
<b>平成17(2005)年</b>		
1月24日		広島市南区宇品海岸一丁目13番13号（現在地）へ本店移転
<b>平成18(2006)年</b>		
4月		広島観音マリーナ・一般港湾施設の指定管理者として管理開始
<b>平成20(2008)年</b>		
4月1日		五日市漁港フィッシャリーナの指定管理開始
		ベイサイドビーチ坂管理開始（海水浴場開設）
<b>平成21(2009)年</b>		
4月		広島観音マリーナ・一般港湾施設・五日市漁港フィッシャリーナ施設の指定管理者として2期目の管理開始
<b>平成24(2012)年</b>		
		コンテナカンパニー発足
		広島港新国際コンテナターミナル荷役機械共同化事業運営開始
<b>平成25(2013)年</b>		
		広島港新国際CFS供用開始
<b>平成26(2014)年</b>		
4月		マリーナ施設等（広島観音マリーナ, 五日市漁港フィッシャリーナ, ボートパーク施設等）, 一般港湾施設の指定管理者として3期目の管理開始
<b>平成28(2016)年</b>		
4月1日		広島観音マリーナの指定管理開始 （平成28(2016)年4月1日から平成38(2026)年3月31日まで）
		広島地域マリーナ施設の指定管理開始 （平成28(2016)年4月1日から平成38(2026)年3月31日まで）
<b>平成29(2017)年</b>		
4月1日		広島港湾運営会社として, 出島地区埠頭群(広島国際コンテナターミナル)と海田地区埠頭群(海田コンテナターミナル)の運営を開始 （平成29(2017)年4月1日から平成39(2027)年3月31日まで）
<b>平成31(2019)年</b>		
4月1日		広島港, 尾道糸崎港及び福山港の一般港湾施設の指定管理開始(4期目) （平成31(2019)年4月1日から平成36(2024)年3月31日まで）

## 2 役員数, 従業員数, 組織

### (1) 役員数 (令和4年6月17日現在)

取締役11名 (代表取締役社長1名, 常務取締役3名, 取締役7名 (うち県職員1名))

監査役4名 (常勤監査役1名, 監査役3名)

### (2) 従業員数 (令和4年6月10日現在)

常勤職員32名 (うち県職員2名, 元県職員4名) である。非常勤職員はいない。

### (3) 組織

取締役会設置会社, 監査役会設置会社である。

会計監査人設置会社である (監査法人が担当)。

3つのカンパニー制 (ポート, コンテナ, マリーナ) を取っている。

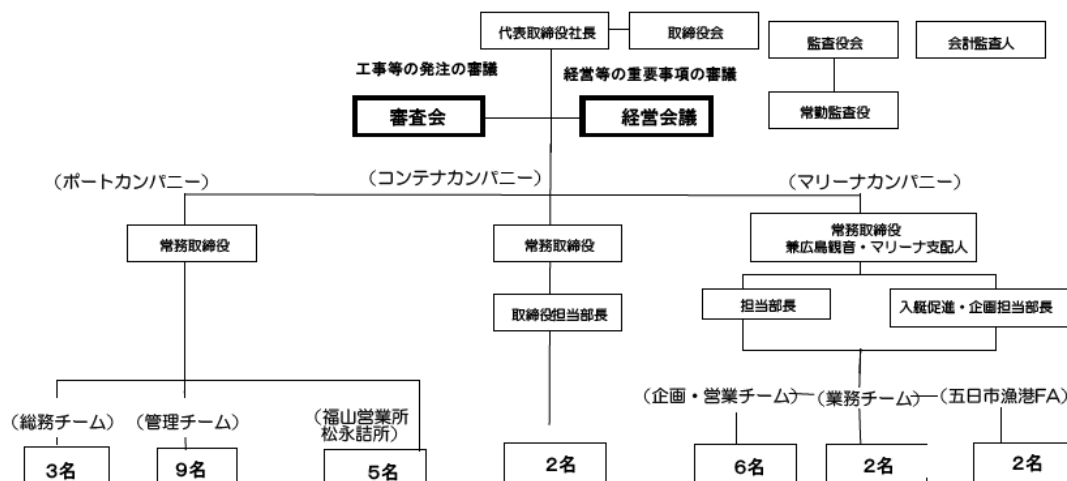
経営等の重要事項の審議をする組織として, 社長, 専務, 常務, 常勤監査役, 常勤の取締役その他で構成される「経営会議」を, 工事等の発注の審議をする組織として「審査会」を置いている。

業務の概要, 組織図, 各カンパニーの主な業務内容は以下の通りである。

### 株式会社ひろしま港湾管理センターの業務の概要

■ 当社の経営ビジョン(当社の目指すべき姿)  
 ・ 広島県の港湾をご利用頂くお客様のニーズの取り込みとこれらニーズを確実に実施して行くことにより顧客満足度の向上を図る。  
 そのことにより、地域経済及び、地域活性化に寄与していく。  
 ⇒ (ポート) 使いやすい港づくりをめざし港湾運営の効率化, 港湾施設の適切な維持管理に努める。  
 ⇒ (コンテナ) 中四国地域の中核的国際拠点港としてコンテナ取扱量を増やし広島県経済の成長に寄与する。  
 ⇒ (マリーナ) 施設等の良好な維持管理に努め安全確保を図るとともに海洋性レクリエーション拠点として海洋性スポーツの振興, 普及に努める。

#### (組織図)



※臨時職員は除く

#### ■各部署の主な業務

##### 1. ボートカンパニー

###### (1) 総務チーム

- ① 全社の統括(総務・人事・事業計画・規程作成・契約等)
- ② 全社の経理・支払事務
- ③ ボートカンパニーの広島県との契約及び事業報告

###### (2) 管理チーム

- ・一般港湾施設の指定管理, 国有港湾, SOLASにかかる以下の業務
- ① 予算要求・執行管理
- ② 使用料調定
- ③ 広島港にかかる維持修繕, 業務委託, 使用料徴収, 給水

###### (3) 福山営業所

- ・福山港にかかる維持修繕, 業務委託, 使用料徴収, 給水

###### (4) 松永詰所

- ・尾道糸崎港(機織地区)にかかる維持修繕, 業務委託, 使用料徴収

##### 2. コンテナカンパニー

###### ア. 広島港湾港運営会社にかかる以下の業務

- ① 広島港のコンテナターミナル施設にかかる管理・運営
- ② 維持修繕, 業務委託, 使用料徴収
- ③ コンテナ貨物集貨活動(ポートセールス)

###### イ. 自主事業

- ① 広島港新国際CFSIにかかる維持修繕, 業務委託, 使用料徴収など
- ② 広島港荷役機械共同化事業にかかる維持修繕, 業務委託, 使用料徴収など

##### 3. マリーナカンパニー

###### (1) 広島観音マリーナ 企画・営業チーム

- ① カンパニー全体の総括(予算管理・執行)
- ② マリーナ施設にかかる入艇促進活動(含むイベント等)
- ③ 広島観音マリーナにかかる契約・使用許可・使用料徴収
- ④ 広島観音マリーナにかかる業務委託
- ⑤ BP・PBSIにかかる契約・使用許可・使用料徴収
- ⑤ BP・PBSIにかかる維持修繕・業務委託

###### (2) 広島観音マリーナ 業務チーム

- ① 広島観音マリーナのヤード業務(上下架, 給油等)
- ② 広島観音マリーナの維持修繕

###### (3) 五日市漁港FA

- ① 五日市漁港フィッシャリーナにかかる入艇促進活動(含むイベント等)
- ② 五日市漁港フィッシャリーナにかかる契約・使用許可・使用料徴収
- ③ 五日市漁港フィッシャリーナにかかる維持修繕・業務委託

### 3 主な事業

#### (1) 一般港湾施設の管理運営(「第13 委託契約(本庁分)及び指定管理」も参照)

##### ① 指定管理者

広島港・福山港・尾道糸崎港(機織地区)の一般港湾施設の管理を受託している(現在4期目)。

##### ② 受託事業

国際埠頭施設保安対策事業や国有港湾施設等管理事業を県から受託している。

#### (2) コンテナターミナル埠頭群の運営

##### ① 広島港(出島地区及び海田地区)

「第14 港湾運営会社」で述べたように,平成29年度以降,港湾運営会社として運営している。

##### ② 福山港

県からの指定管理者として運営している(「第13 委託契約(本庁分)及び指定管理」も参照)。

#### (3) マリーナ施設の管理(「第13 委託契約(本庁分)及び指定管理」も参照)

##### ① 観音マリーナの管理運営(指定管理者)

平成18年4月から観音マリーナの指定管理業務を行っている(現在4期目)。

##### ② 広島地域マリーナ施設の管理運営(指定管理者)

平成20年7月からは五日市漁港フィッシャリーナの指定管理者となった。

現在は、小型船舶特定係留施設（廿日市ボートパーク、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）を含む広島地域マリーナ施設の指定管理業務を行っている（平成28年4月から令和8年3月まで。現在1期目）。

(4) 自主事業

主な自主事業として、以下の事業を行っている。

- ① 広島港国際コンテナターミナル荷役機械等共同化事業
- ② 広島港出島地区上屋（C F S）運営事業

## 4 経営計画と業績

(1) 経営計画、スローガン

① 事業計画（単年度）

毎年度、事業計画を作成し、事業計画の概要や、予想損益計算書（全体、カンパニー別、事業別）を作成している。

令和3年度（令和3年4月1日から令和4年3月31日）は第32期である。

当該年度終了後、事業報告書を作成している。

② 中期事業計画

カンパニー別の中期事業計画を策定している（現行：令和3年～令和7年の5年間）。

その中で、計画期間中（5年間）の年度ごとの損益計算計画、設備投資計画、人員（組織体制）計画、活動計画を定めている。

③ 広島港「NEXT10」

平成29年度から港湾運営会社となったことを契機に掲げたスローガンである。

策定当時のコンテナ貨物取扱量は約27万7000TEU（全国12位）であったところ、「10年以内」に、広島港のコンテナ取扱数量の「10万TEU」増、コンテナ取扱港「全国ベスト10」入りを目指すとしている。

ひろしま港湾にその位置づけを確認したところ、「NEXT10はコンテナカンパニーの経営理念として策定したものであり、数値目標や達成度を問うような具体的なものは中期事業計画を作成しているが、全ては「NEXT10」で掲げた数値目標を達成するためである。」との回答であった。

令和2年（速報値）の広島港のコンテナ取扱貨物量は22.5万TEU（全国13位）であった（「第6 広島県の港湾・漁港の概要」参照）。

## (2) 新型コロナウイルス感染拡大の影響

令和2年以降の新型コロナウイルス感染拡大により、コンテナカンパニー、マリーナカンパニーを中心に、業務に影響が生じている。

### ① 令和2年度（第31期）

事業報告書によると、コンテナカンパニーは、令和2年度のコンテナ数量が新型コロナウイルス感染拡大により対外的なポートセールス活動が抑制される中、自動車関連貨物を中心に輸出が激減したことから223,274TEU（前年度比▲19.7%）まで落ち込んだ。また、広島県に呼応して「新型コロナウイルス対策港湾施設利用者緊急支援事業」を実施し、コンテナターミナルの利用者に対し使用料の減免措置を実施した。

マリーナカンパニーでは、観音マリーナにおいて、一般利用者向けのチャーターボートの利用やイベント会社向けの駐車場の貸出が新型コロナウイルス感染症の拡大の影響で減少したため▲5百万円の減収となった。また、海の祭典など海洋性スポーツの普及・振興を目的としたイベントは、感染拡大の動向を踏まえて中止した。

もっとも、コンテナカンパニーでは県から使用料減免分の補填や貸付料の減額を受けたこと、マリーナカンパニーでは観音マリーナ、広島地域マリーナ共に保有施設の収容数が増加したこと等から、売上・利益ともに、計画比で大きな影響はなかった。

### ② 令和3年度（第32期）

事業報告書によると、コンテナカンパニーの令和3年度のコンテナ数量は、新型コロナウイルス感染拡大によるポートセールス活動の抑制、世界的な国際海上コンテナ物流の低迷により広島港で自動車関連貨物を中心に輸出が2年連続して大きく減少した結果、240,908TEUに留まったが、前年度比では増加した（前年度比＋7.9%）。

マリーナカンパニーでは、令和2年度に引き続き、海の祭典などのイベントは、感染拡大の動向を踏まえて中止した。

なお、ひろしま港湾に確認したところ、令和3年度はコンテナカンパニー関係での使用料の減免・猶予措置はなかったとのことである。

その他、令和3年度の業績の詳細は、「第23 決算（ひろしま港湾）」で説明する。

## (3) 港湾運営会社運営の自己評価

令和3年度末で港湾運営会社の期間（10年間）の半分（5年間）が経過したことを踏まえ、外部監査人がひろしま港湾に対し、港湾運営会社導入の評価を尋ねたところ、以下の回答を得た。

① 県に提供することのできた成果

民営化前の取扱数量は2015年で11.3万TEU/年(民営化前の最大数量)であったが、「つながり革新」＝国内物流も絡めた利用提案活動や荷主・船会社に対するポートセールス、港湾事業者との定期幹事会の開催、民営化以前にはなかった、RTGの投入・RF電源の増設等、利用者の利便性向上に努めた結果、2017年(運営会社初年度)の出島の(海田は出島に比べバースの規模も小さく、実質マツダ関連の貨物が占めているため、利用促進活動による増加は見込めない。)取扱数量は12万TEU/年、2018年～2021年の平均取扱数量(年度によっては新型コロナウイルスの影響あり)は13.5万TEU/年と出島コンテナターミナルの取扱数量の伸長に繋がり、広島港の発展に寄与している。

② ひろしま港湾の業績への貢献

同社の利益のうちの約6割を(直近3年間)計上しており、収益の柱である。

安定した利益を計上することで、社内のシステム更新や新たなシステム導入、社内環境の整備に着手し易くなり、社内の様々な改善に貢献している。また、コンテナターミナルの見学会(小学生の社会科見学含む)やホームページ上に広島港レポート(月1回)を掲載するなど、当社の広告塔の役割も担っている。

(4) その他業績、内部留保の状況

「第23 決算(ひろしま港湾)」で説明する。

## 5 企業統治

(1) 株主総会の開催状況

令和元年度から令和3年度までの開催状況を確認した。

毎年度、定時株主総会が開催され、事業報告や役員を選任がなされた。

役員選任等のため、令和元年度には臨時株主総会が2回開催された。このうち、令和2年3月の株主総会では、電気料金の過少請求の件(「第20 料金」参照)に関連し、県に対し民法709条に基づく損害賠償金を支払う件が上程され、承認された。

(2) 取締役会の開催状況

令和元年度から令和3年度までの開催状況を確認したところ、各年度4～6回開催されている。令和2年度(4回開催)は、いずれも書面決議の方法が取られた。

## 6 課題・問題点(海外向けの情報発信)

ひろしま港湾は、YouTubeにチャンネルを開設しており、一般の方にも分かりやすいPR動画等を公開している。この中で、「Hiroshima Port and Harbor Administrating Center

Co.,Ltd」 という英語の会社説明動画を公開しているが、映像自体は日本語の会社説明動画のものを流用しており、映像内で映し出される言葉等が日本語のまま、海外向けの映像となっていない。ひろしま港湾は新型コロナウイルス蔓延前から海外への積極的なアプローチを行い、広島港の利用拡大に貢献している中で、この点は残念である。海外向けの動画を作成する以上、最低限映像内の重要な文字の下には英訳を入れる程度の改良を行うことが望ましい（【意見】海外向けの情報発信）。



Hiroshima Port and Harbor Administrating Center Co.,Ltd

## 7 課題・問題点（近年の外部要因の影響を踏まえた計画・目標の見直し）

広島港「NEXT10」は、新型コロナウイルス感染拡大前の平成29年度に策定されたものである。「NEXT10」策定当時のコンテナ貨物取扱量が約27万7000TEU（全国12位）であることを前提に、10年後の10万TEU増を目標に掲げていることから、令和9年に約37万7,000TEUを目指すことになる。

しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和3年度のコンテナ貨物取扱量は約24万TEUにまで落ち込んでいる。ひろしま港湾は、出島コンテナターミナルの取扱数量の伸長を港湾運営会社運営による成果として挙げているが、令和9年までに10万TEU増が達成できるのか、疑念が生じる。

この点をひろしま港湾に確認したところ、「新型コロナウイルス収束の目途は立っていないが、「NEXT10」は、2017年（平成29年）に民営化が開始された際に作成したスローガ



ンであり継続する。目標の10年後は2027年（令和9年）になるが、新型コロナウイルス感染拡大前の瀬戸内地域の集荷状況とトラック運転手の時間外労働の上限規制が開始される2024年問題を勘案すると当面は目標のまま貨物量100,000TEU増、コンテナ取扱港全国ベスト10入りを達成するまでは継続する。」との回答であった。

ひろしま港湾によれば、「NEXT10」と中期経営計画との関係は、前者で掲げた数値目標を達成するために、後者において具体的な数値目標や達成度を問うとの関係にある。

そうであれば、「NEXT10」それ自体はスローガンであったとしても、少なくとも、新型コロナウイルス感染拡大をはじめとする近年の外部要因の影響を踏まえ、「NEXT10」で掲げた内容や達成目標時期の変更の要否につき、随時検証を行うことが望ましい（【意見】近年の外部要因の影響を踏まえた計画・目標の見直し）。

## 8 意見

### (1) 【意見】 海外向けの情報発信

ひろしま港湾は、YouTubeにチャンネルを開設しており、一般の方にも分かりやすいPR動画等を公開している。この中で英語の会社説明動画を公開しているが、映像自体は日本語の会社説明動画のものを流用しており、映像内で映し出される言葉等が日本語のまま、海外向けの映像となっていない。海外向けの動画を作成する以上、最低限映像内の重要な文字の下には英訳を入れる程度の改良を行うことが望ましい。

### (2) 【意見】 近年の外部要因の影響を踏まえた計画・目標の見直し

広島港のコンテナ貨物取扱量の目標に関するスローガン「NEXT10」について、新型コロナウイルス感染拡大をはじめとする近年の外部要因の影響を踏まえ、内容や達成目標時期の変更の要否につき、随時検証を行うことが望ましい。

## 第23 決算（ひろしま港湾）

### 1 損益の状況

令和3年度は新型コロナウイルス蔓延に伴い低迷していた海運業界は回復基調にあったが、燃料価格の高騰や人員不足等を背景に物流コストが上昇し、ひろしま港湾も厳しい経営状況が続いている。

令和3年度は前年度に比べ、コンテナ取扱量増加に伴い広島港港湾運営会社事業収入が61百万円増加したこと等により、売上高は51百万円増加の19億28百万円となった。一方で、広

島港港湾運営会社貸付料が増加したこと等に伴い売上原価が48百万円増加したこと、パンフレットの作成等により広告宣伝費等が増加したことに伴い販売費及び一般管理費が17百万円増加したこと等により、経常利益は15百万円減少の37百万円となった。法人税等は3百万円増加、法人税等調整額が10百万円減少したことにより、当期純利益は7百万円減少の25百万円となった。

ポートカンパニーは、収益認識に関する会計基準導入に伴い<sup>87</sup>、福山港の荷捌地賃貸料収入が55百万円減少したこと等により売上高は44百万円減少の8億30百万円となった。売上原価についても上記福山港の荷捌地賃借料が55百万円減少したこと、人件費が7百万円減少したこと等により経常利益は4百万円増加の13百万円となった。

コンテナカンパニーは、上記コンテナ取扱量増加に伴い広島港港湾運営会社事業収入が61百万円増加したこと等により、売上高は72百万円増加の7億22百万円となった。一方で、同様に広島港港湾運営会社貸付料が増加したこと等に伴い、経常利益は25百万円減少の15百万円となった。

マリーナカンパニーは、保管艇の増加に伴う観音マリーナの収入増加により、売上高は23百万円増加の3億76百万円となった。一方で、燃料仕入等が増加したことにより、経常利益は6百万円増加の7百万円となった。

---

<sup>87</sup> 収益認識会計基準導入に伴い、顧客へのサービス提供におけるひろしま港湾の役割が代理人に該当する取引については、顧客からの受取額から、県への支払額を控除した純額で収益認識することに変更している。

ひろしま港湾管理センター 損益推移

(単位：千円)

	20/03期	21/03期	22/03期	前年度差額
売上高	1,997,300	1,877,288	1,928,808	51,520
売上原価	1,787,337	1,622,183	1,670,858	48,675
売上総利益	209,963	255,105	257,949	2,844
役員報酬	37,669	36,867	34,718	△ 2,149
給料	47,394	48,129	52,584	4,455
賞与	5,664	6,454	7,300	846
賞与引当金繰入額	1,597	2,269	2,375	106
退職給付引当金繰入額	1,558	2,723	2,035	△ 688
法定福利費	13,293	13,587	13,983	396
その他人件費	1,803	2,690	2,715	25
広告宣伝費	8,496	2,538	9,605	7,067
業務委託費	12,823	17,662	17,891	229
消耗品費	2,557	2,951	6,833	3,882
租税公課	23,597	23,792	25,342	1,550
減価償却費	13,936	14,887	16,171	1,284
貸倒引当金繰入額	876	△ 291	△ 683	△ 392
その他経費	30,502	27,604	28,064	460
販売費及び一般管理費 計	201,779	201,876	218,949	17,073
営業利益	8,183	53,229	39,000	△ 14,229
受取利息及び配当金	1,170	928	639	△ 289
その他の営業外収益	9,796	14,141	15,447	1,306
営業外収益 計	10,967	15,069	16,086	1,017
支払利息	14,924	15,154	14,114	△ 1,040
支払手数料	50	50	50	0
その他の営業外費用	1,899	662	3,544	2,882
営業外費用 計	16,874	15,867	17,709	1,842
経常利益	2,276	52,431	37,377	△ 15,054
損害賠償金	44,418			0
特別損失 計	44,418			0
税引前当期純利益	△ 42,142	52,431	37,377	△ 15,054
法人税、住民税および事業税	776	11,056	14,688	3,632
法人税等調整額	△ 12,342	8,359	△ 2,330	△ 10,689
当期純利益	△ 30,576	33,015	25,020	△ 7,995

ひろしま港湾管理センター カンパニー損益

(単位：千円)

	ポートカンパニー	コンテナカンパニー	マリーナカンパニー	全社合計
売上高	830,015	722,055	376,740	1,928,808
売上原価	770,514	632,275	268,071	1,670,858
売上総利益	59,501	89,780	108,669	257,949
販売費及び一般管理費	45,539	63,499	109,913	218,949
営業利益	13,962	26,281	-1,244	39,000
営業外収益	1,532	1	14,556	16,086
営業外費用	1,012	10,426	6,269	17,709
経常利益	14,481	15,856	7,043	37,377

## 2 財産の状況

令和3年度末の資産については、県との国際埠頭施設保安対策業務や国有港湾施設管理業務に係る契約を増額変更したこと等により、売掛金は増加したものの、令和2年度にあった緊急支援事業の減免がなくなったこと等により未収入金が減少したため、流動資産は13百万円減少の15億12百万円となった。また、主に減価償却により建物が34百万円、リース資産が34百万円減少したこと等から、固定資産は44百万円減少の12億71百万円となった。

一方で負債については、未払金が24百万円、借入金が38百万円、リース債務が36百万円減少したこと等により、83百万円減少の13億84百万円となった。純資産は、当期純利益による25百万円増加の13億99百万円となった。

結果として、総資産は前年度比58百万円減少の27億83百万円となった。

ひろしま港湾管理センター

(単位：千円)

	20/03期	21/03期	22/03期	前年度差額
現金及び預金	795,343	1,355,591	1,348,096	△ 7,495
売掛金	128,914	90,398	121,222	30,824
有価証券	400,000			0
貯蔵品	14,005	27,452	24,278	△ 3,174
前払費用	9,243	8,780	7,752	△ 1,028
未収入金	7,584	41,842	9,237	△ 32,605
未収法人税等	16,148	398		△ 398
その他流動資産	1,165	963	1,502	539
流動資産合計	1,372,405	1,525,428	1,512,089	△ 13,339
建物	593,463	647,284	612,821	△ 34,463
構築物	27,434	33,529	34,082	553
機械及び装置	3,258	2,329	1,448	△ 881
船舶	10,467	8,995	7,260	△ 1,735
車両運搬具	6,786	4,845	3,459	△ 1,386
工具器具備品	5,993	29,063	30,248	1,185
リース資産	448,303	397,945	363,544	△ 34,401
建設仮勘定	36,419			0
電話加入権	1,555	1,555	1,555	0
ソフトウェア	21,816	18,549	32,068	13,519
ソフトウェア仮勘定		27,500	35,200	7,700
投資有価証券	110,848	110,803	110,758	△ 45
出資金	20	20	20	0
長期営業債権	1,974	1,418	353	△ 1,065
長期前払費用	29,386	26,801	30,506	3,705
保証金	6,344	6,344	6,344	0
繰延税金資産	7,415		1,387	1,387
その他投資その他の資産	19	19	19	0
貸倒引当金	△ 1,370	△ 1,033	△ 56	977
固定資産合計	1,310,139	1,315,971	1,271,021	△ 44,950

	20/03期	21/03期	22/03期	前年度差額
1年以内返済予定長期借入金	38,000	38,000	38,000	0
リース債務	59,834	61,064	60,207	△ 857
未払金	230,434	401,938	377,675	△ 24,263
未払費用	265	242	219	△ 23
未払法人税等	2,839	24,025	7,869	△ 16,156
未払消費税等	6,200	10,670	16,974	6,304
預り金	1,350	2,425	1,540	△ 885
前受収益	119,223	123,249	132,747	9,498
賞与引当金	4,379	5,552	5,930	378
その他流動負債	115	63	97	34
流動負債合計	462,644	667,230	641,261	△ 25,969
長期借入金	266,000	228,000	190,000	△ 38,000
リース債務	407,848	353,476	317,973	△ 35,503
預り敷金	6,351	5,601	5,601	0
預り保証金	96,331	99,600	110,555	10,955
資産除去債務	75,058	76,267	77,496	1,229
退職給付引当金	27,304	36,257	41,179	4,922
繰延税金負債		943		△ 943
固定負債合計	878,894	800,147	742,806	△ 57,341
資本金	1,000,000	1,000,000	1,000,000	0
繰越利益剰余金	341,006	374,022	399,043	25,021
純資産合計	1,341,006	1,374,022	1,399,043	25,021

### 3 課題・問題点（貯蔵品の評価方法について）

ひろしま港湾は棚卸資産として、販促品、修繕用の予備部品、ガソリン等の貯蔵品を24百万円保有しており、計算書類注記の「重要な会計方針」において貯蔵品の評価方法は、「最終仕入原価法による原価法」によるとしている。この点、実際の評価方法を確認したところ、残高2百万円程度のガソリンや軽油などについては最終仕入原価法<sup>88</sup>に基づく評価額を採用しているものの、それ以外の大部分は先入先出法<sup>89</sup>に基づく評価額を採用していた。

<sup>88</sup> 最終仕入原価によって期末棚卸資産の価額を算定する方法

<sup>89</sup> 最も古く取得されたものから順次払い出しが行われ、期末棚卸資産は最も新しく取得されたものからなるとみなして期末棚卸資産の価額を算定する方法

評価方法の注記と実際の評価方法が異なっている理由を質問したところ、ガソリンや軽油など以外の貯蔵品も最終仕入原価法に基づく評価額を採用しているものの、最終仕入原価法と先入先出法の評価額に重要な差がないため、先入先出法に基づく評価額を使用しているとのことであった。

両者の評価額に重要な差がないのであれば、重要性の原則の下、異なる評価方法の評価額を使用することも許容されるが、両者の評価額にいくらの差が生じており、重要な差となっていないことを確認した証拠が残されていなかった。

異なる評価法に基づく評価額を使用する限りにおいては、每期必ず両者の評価額に重要な差がないことを確かめ、その証拠も残しておくべきである。なお、後述（4 課題（最終仕入原価法を適用することの検討について））の課題もあるため、これを機会に各貯蔵品の評価方法を今一度整理することも効果的である（【指摘】貯蔵品の評価方法について）。

#### 4 課題（最終仕入原価法を適用することの検討について）

上述（3 課題・問題点（貯蔵品の評価方法について））のとおり、ひろしま港湾は棚卸資産の評価方法として最終仕入原価法を採用し、収益性低下による簿価切り下げの検討も行っていない。一般的に、棚卸資産の評価方法は、個別法、先入先出法、平均原価法、売価還元法のいずれかによるものとされ、評価基準については、取得原価をもって貸借対照表価額とし、期末における正味売却価額が取得原価よりも下落している場合には、当該正味売却価額をもって貸借対照表価額とするものとされている<sup>90</sup>。

最終仕入原価法とは、最終仕入原価によって期末棚卸資産の価額を算定する方法であり、期末棚卸資産の大部分が最終の仕入価格で取得されているときのように期間損益の計算上弊害がないと考えられる場合や、期末棚卸資産に重要性が乏しい場合においてのみ容認される方法とされている<sup>91</sup>。

確かに、流動性等の観点から最終仕入原価法の採用に一定の合理性はあると考えられるが、最終仕入原価法によると、取得原価とは乖離した金額で資産計上される棚卸資産が生じ得る。また、最終仕入時期から時間が経過した場合など、時価が大幅に下落した場合でも、その実態が反映されないこととなる。

---

<sup>90</sup> 棚卸資産の評価に関する会計基準 6-2, 7

<sup>91</sup> 棚卸資産の評価に関する会計基準 34-4

この点、大部分が外部に販売され<sup>92</sup>、時価も大幅に変動するガソリン等についても、重要性の検討を行わず、無条件に最終仕入原価法を採用することは適切ではない（【意見】最終仕入原価法適用の要否検討）。

## 5 課題（具体的な資金の活用方針がない）

令和4年3月末時点の借入金残高228百万円（支払利息14百万円）に対して、現金預金残高は1,348百万円、投資有価証券は110百万円（受取利息及び配当金6百万円）となっている。投資有価証券は全額満期保有目的の国債である。

借入金に対し多額の現金預金等を保有しているが、これは将来的に自主事業の拡大を見込んでおり、急な設備投資等の資金需要にも対応できるようにするため、そのため、大部分を現金預金として保有し、長期的な運用等も行っていない。

本来、現金預金等の保有・運用については、新規事業なども含めた具体的な資金計画を策定した上で、必要保有資金と余剰資金とに区分し、必要保有資金は現金預金などの流動性の高い安全資産で保有し、余剰資金については、運用又は配当に回すべきである。この点、資金管理指針12条において、資金計画を毎年策定することとなっているが、現状は策定されていない。また、将来的な自主事業に係る具体的な計画の有無を確認したところ、『中期事業計画において投資計画を定めている』との回答を得たが、自主事業の投資時期は明確になっておらず、資金の活用方針策定という点からは計画の具体性が不十分であった。具体的な資金計画を策定する上では、外部要因の影響も踏まえた上で、投資時期も含めた具体的な計画が必要である。

資金運用については、安全面を考慮し、県と同様の運用方針を採用しているが<sup>93</sup>、現在、長期国債の利回りも低く、積極的に運用を行えない状況にある。また、資金管理指針におい

---

<sup>92</sup> 令和3年度の燃料仕入高は18百万円に対し、自社利用分は1百万円である。

<sup>93</sup> ひろしま港湾の資金管理指針（抜粋）

第15条（運用対象とする金融商品等）

資金運用の対象とする金融商品は、経営状況が健全な金融機関の預金商品及び元利金の支払いが確実で流動性の高い債券とし、以下のものとする。

（1）預金運用商品 普通預金，定期預金とする。

（2）債券運用商品

適正なリスク管理を図る観点から、安全性、流動性、効率性が十分に確保できる国債，市場公募地方債，政府保証債に限定する。

第17条（金融商品の運用期間）



て金融専門家への相談体制が整備されているにもかかわらず、過去3年間の相談実績はなく、十分活用されていない。今後の経済情勢にもよるが、より具体的な投資計画等をもとに、将来的な資金の活用方針と余剰資金の運用方針をより具体的に定めていくことが望ましい（【意見】具体的な投資計画の策定と余剰資金の運用方針の決定）。

## 6 課題（配当等の資金還元策が検討されていない）

ひろしま港湾は設立以来、配当を実施していない。県を含め多くの株主も、公共に資する等の目的で株式を保有しており、ひろしま港湾に対して利益追求や配当等の具体的な要請を行っていない。また、県としても少額の配当を受領することが、必ずしも望ましい状況であるとは言い切れない。

しかしながら、ひろしま港湾は営利企業であり、民間のノウハウを活用し、効率的な施設運営をすることを目的としていると考えると、上述の通り、漫然と資金を確保しておくのではなく、資本の払戻や配当などの株主に対する資金の還元等に関する方針を検討することも必要である。

なお、配当政策については、以下の流れでの検討が必要で、その上で、超過額はないが、時期の関係上一時的に資金が余る場合に、運用期間や安全性を考慮して、資金運用に回すという方針にすべきである。

- ① 会社の事業計画を基に将来の必要投資額を算出
- ② 借入金や短期的な緊急支出の必要性などを踏まえ、収支バランスも考慮して、余剰資金の必要額を算出
- ③ 超過額について、配当性向や配当金の水準を考慮して配当する

しかし、現状ではかかる配当政策に関する検討がなされていない。これらの計画・検討をした上で、配当の要否はその結果として算出し、株主とも協議し、配当政策を決めるプロセスを経ることが必要である（【意見】配当政策の検討がされていない）。

---

資金の運用期間は、資金の性格に応じて、資金管理計画で定める。ただし、信用リスク及び金利変動リスクに鑑み、預金商品については2年未満、債券については20年以下の期間で運用する。

第18条（金融商品の満期保有）

満期設定のある預金商品、債券については、その満期または期限まで保有することを原則とする。

## 7 指摘及び意見

### (1) 【指摘】 貯蔵品の評価方法について

計算書類注記の「重要な会計方針」において貯蔵品の評価方法は、「最終仕入原価法による原価法」によるとしているが、実際の評価方法は、最終仕入原価法と先入先出法の評価額に重要な差がないことを理由に、大部分が先入先出法に基づく評価額を使用していた。しかし、最終仕入原価法と先入先出法の評価額にいくらの差が生じており、重要な差となっていないことを確認した証跡が残されていなかった。

異なる評価法に基づく評価額を使用する限りにおいては、每期必ず両者の評価額に重要な差がないことを確かめ、その証跡も残しておくべきである。なお、これを機会に各貯蔵品の評価方法を今一度整理することも効果的である。

### (2) 【意見】 最終仕入原価法適用の要否検討

棚卸資産の評価方法として最終仕入原価法を採用しているが、最終仕入原価法によると、取得原価とは乖離した金額で資産計上される棚卸資産が生じ得る。また、最終仕入時期から時間が経過した場合など、時価が大幅に下落した場合でも、その実態が反映されないこととなる。

この点、大部分が外部に販売され、時価も大幅に変動するガソリン等についても、重要性の検討を行わず、無条件に最終仕入原価法を採用することは適切ではないため、最終仕入原価法適用の可否を適切に検討すべきである。

### (3) 【意見】 具体的な投資計画の策定と余剰資金の運用方針の決定

借入金を大きく上回る現金預金等を保有しているが、投資時期も含めた具体的な投資計画などが策定されておらず、必要保有資金と余剰資金との区分がされていない。

外部要因の影響も踏まえた上で、将来的な新規事業も含めたより具体的な投資計画を策定するとともに、余剰資金の運用方針を検討することが望ましい。

### (4) 【意見】 配当政策の検討がされていない

配当政策に係る会社の方針が適切に検討されていない。配当方針を決めるための計画・検討をした上で、株主とも協議して配当政策を決定すべきではないか。

## 第24 財産（ひろしま港湾）

### 1 概要

「第22 株式会社ひろしま港湾管理センター」に記載したように、ひろしま港湾は、港湾管理者である県より、港湾法43条の11第6項規定の港湾運営会社として、広島港等の運営事業を受託している。

### 2 県有施設及び県有物品の帰属と管理

#### (1) 広島港における埠頭群の運営の事業に関する契約で定める帰属と管理

ひろしま港湾は、港湾法に規定する埠頭群を運営する者（港湾運営会社）として、県との間で、「広島港の埠頭群を構成する行政財産の管理業務に関する契約」を締結している。ひろしま港湾は、管理業務を行うために、同契約に基づき県から行政財産を貸し付けられており、当該貸付施設に対して、改良又は維持修繕のために取り替えた物件については、県の所有に属するものとされている。ひろしま港湾は、契約終了または解除時には、県に貸付施設を原状回復し返還する義務を負う。ただし、県が承認したときは、現状において返還することができるものとされている。

また、ひろしま港湾は、県有物品を善良なる管理者の注意をもって管理しなければならないとされており、そのうち「県有備品」（ひろしま港湾が管理している県有物品のうち、広島県物品管理規則3条第1項第1号に定める備品）に該当するときは、一覧表を備え、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならないとされている。なお、県有物品については、物品マニュアルに従い、取得金額10万円以上のものが「備品」となり、10万円未満のものは「消耗品」とされる。

#### (2) 指定管理に関する基本協定書で定める帰属と管理

ひろしま港湾は、指定管理（広島観音マリーナ、広島地域マリーナ<sup>94</sup>及び広島港・尾道糸崎港・福山港における港湾施設管理）に係る基本協定書で、県の行政財産の管理を受託している。当該業務の実施期間が満了し、引き続き指定管理者とならなかったときは、行政財産である施設等を県に引き渡さなければならないこととされている。

---

<sup>94</sup> 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、ビジター栈橋、上下架施設、駐車場、管理棟等）を指す「令和2年度指定管理者制度導入施設の管理運営状況について」（港湾振興課公表資料）

また、ひろしま港湾は、県有物品を善良なる管理者の注意をもって管理しなければならず、そのうち「県有備品」（広島県物品管理規則3条第1項第1号に定める備品）に該当するときは、一覧表を備え、常に数量、使用場所、使用状況等の把握に努めなければならない、また、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならないとされている。

指定管理者としての管理が終了し、県に施設等を引き渡す際、当該施設等及び県有物品にセンターの費用をもって付加した物件があっても、県に対しその費用を請求しないものとされている。

### 3 自社所有の固定資産管理

前述のとおり、契約書等に示されている事業に使用する一定の資産は、県の所有に属するとされているが、ひろしま港湾の所有となる資産もある。ひろしま港湾所有の固定資産は、勘定科目ごとに固定資産台帳兼減価償却計算書又はリース資産台帳により管理している。

令和3年度の固定資産の内容は、建物、構築物、機械及び装置、船舶、車両運搬具、工具器具備品、リース資産、電話加入権、ソフトウェアおよびソフトウェア仮勘定であり、固定資産の簿価合計は、11億21百万円である。

ひろしま港湾所有の固定資産の管理方法等については経理規程第4章に規定されており、固定資産の定義として固定資産の種類（建物、建物付属設備等）が規定されている。

また、同55条では、有形固定資産については、①固定資産台帳、②図面及び証憑書類を備え付けて管理することとされている。

加えて、同56条では、毎期末又は随時に有形固定資産の現状につき調査し、その過不足・要修理の如何につき各カンパニーの会計責任者に報告しなければならないとされている。この点、会社担当者に実態を確認したところ、定例的に実地棚卸のような現物確認は実施していないが、償却資産申告前と決算期、施設等の改装や修繕があった場合には固定資産となっているものに変動がないか、各事務所に調査依頼をすることで異動を把握しているとのことであった。この点については、「8 課題・問題点（自社所有固定資産の実地棚卸について）」参照。

減価償却方法については、同57条で建物及び建物付属設備については定額法、その他の有形固定資産は定率法、無形固定資産は定額法と定められている。

## 4 棚卸資産

県有物品として管理しているものの他に、ひろしま港湾所有の棚卸資産があり、勘定科目ごとに貯蔵品一覧表や販促品在庫管理表により管理している。

令和3年度の棚卸資産の内容は、ステッカーやパンフレットなどの販促品、施設修繕のための予備部品等であり、貯蔵品簿価合計は、24百万円である。

ひろしま港湾所有の棚卸資産の管理方法等については経理規程第3章に規定されており、同40条では、棚卸資産について補助帳に品種別の受払を継続記録し、その残高を常に明らかにして管理しなければならないとされている。

また、同41条では、半期ごとに又は随時に実地棚卸を行い、帳簿残高と現品残高を照合することとされている。この点、貯蔵品の実地棚卸状況について確認したところ、半年ごとに実地棚卸を実施していた。

なお、収入印紙及び郵便切手は、同29条において、現金に準じて取扱い、整理簿を設けてその受払いを明確にする旨規定されている。

## 5 現場視察（観音マリーナ）

令和4年9月7日に観音マリーナの現場視察を行った。

観音マリーナの収容隻数は、陸上バース112隻、海上バース255隻、ディンギーヤード210隻の合計577隻と瀬戸内海最大のマリーナ施設であり、その他クラブハウス、メンテナンスサービス工場、船具ストックスペース、クレーン、給油施設といった施設が充実しており、多くの固定資産を保有している。

令和3年度の固定資産台帳によると、ひろしま港湾として、建物15件（期末帳簿価額1億4,363万円）、建物附属設備41件（期末帳簿価額3,790万円）、構築物39件（期末帳簿価額2,561万円）、機械装置7件（期末帳簿価額144万円）、車両運搬具3件（期末帳簿価額345万円）、工具器具備品43件（期末帳簿価額952万円）、船舶12件（期末帳簿価額726万円）、ソフトウェア6件（期末帳簿価額1,419万円）の固定資産を観音マリーナで保有している。

一方で、県有備品一覧には、保管場所が観音マリーナとなっている資産は記載されていない。

観音マリーナは平成9年に事業供用を開始しており、20年以上経過した現在では、施設の老朽化も進み、修繕が多く必要となっている。施設の修繕の負担については、250万円以上の比較的大きい修繕は県が負担し、それ以下の修繕はひろしま港湾が負担することとして

いる。この結果、同一の固定資産でも、県負担となる場合とひろしま港湾負担となる場合がある。

## 6 現場視察（出島コンテナターミナル）

令和4年8月29日に出島コンテナターミナルの現場視察を行った。

令和3年度の固定資産台帳によると、ひろしま港湾として、建物2件（期末帳簿価額581万円）、建物附属設備4件（期末帳簿価額12万円）、機械装置4件（期末帳簿価額0万円）、工具器具備品7件（期末帳簿価額1,527万円）、ソフトウェア1件（期末帳簿価額426万円）の固定資産を出島コンテナターミナル（広島港国際コンテナターミナル）で保有している。

また、建物7件（期末帳簿価額4億511万円）、建物附属設備19件（期末帳簿価額1,956万円）、構築物11件（期末帳簿価額847万円）、工具器具備品1件（期末帳簿価額1万円）の固定資産を広島港新国際C F Sで保有している。

この他リース資産として、トランスファークレーンや車輛運搬具、管理システムなども保有している。

一方で、県有備品一覧には、保管先として広島港国際コンテナターミナル他となっている風向風速計のみ記載がある。

出島コンテナターミナルでは、3機のガントリークレーンを有し、ターミナル面積は114,900㎡と広大である。隣接する広島港国際C F Sは約3.8haの敷地を有し、荷さばき地及び2棟の事務所棟があり、屋根には太陽光発電施設を設置している。

出島コンテナターミナルは平成15年に完成しており、20年程度経過しているが、特に施設の老朽化は見られなかった。

## 7 現場視察（本社）

令和4年10月25日に本社の現場視察を行った。

本社で保管している販促品等の貯蔵品在庫及び固定資産について管理状況のヒアリング及びサンプリングによる実査を行った。これらの手続の結果、会社の貯蔵品及び固定資産は適切に管理されており、問題事項は発見されなかった。

販促品については、社会科見学に来る児童向けのものに加え、ポートセールスに利用する文房具等を管理している。近年は、社会情勢等を踏まえ、単価が高額なポートセールス用の貯蔵品の新規購入は差し控えており、過剰在庫等も見られなかった。

現金、預金証書、郵便切手、収入印紙等に加え、会社が管理している駐車券及び海田大橋の通行券について管理状況のヒアリング及び実査を行った。また、金庫の管理状況のヒアリ

ング及び金庫内の観察も実施した。これらの手続の結果、会社の現金及び現金同等物等については、適切に管理されており、問題事項は発見されなかった。

## 8 課題・問題点（自社所有固定資産の实地棚卸について）

経理規程では、毎期末又は随時に有形固定資産の現状につき調査し、その過不足・要修理の如何につき各カンパニーの会計責任者に報告しなければならないとされている。ところが実務では、償却資産申告前と決算期、施設等の改装や修繕があった場合に、固定資産となっているものに変動がないか、各事務所に調査依頼をすることで異動を把握している。

この点、保有する固定資産が網羅的に固定資産台帳に記録されていることを確認するためには、固定資産の変動のみの把握ではなく、全件の实地棚卸が必要であり、定期的を実施することが望ましい。なお、リース資産については、リース契約書等も同時に確認し、資産計上すべきものか否かも併せて検討することが必要である（【意見】自社所有固定資産の实地棚卸）。

## 9 問題点（リース資産の減価償却方法が明示されていない）

経理規程57条において減価償却方法が規定されているが、リース資産に係る減価償却方法については記載がされていない。ひろしま港湾では、所有権移転外ファイナンス・リース<sup>95</sup>について、リース期間定額法<sup>96</sup>を採用している。リース資産については、自己資産と異なる減価償却方法を採用することも認められており、定額法以外の減価償却方法を採用する余地もある。そのため、リース資産についても、経理規程において、減価償却方法を明示することが望まれる（【意見】リース資産の減価償却方法が明示されていない）。

## 10 課題・問題点（固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない）

経理規程45条において、固定資産について資産種別（建物や工具器具備品など）で例示列挙されているが、一定金額以上を固定資産とするかといった、金額的な基準が定義されてい

---

<sup>95</sup> ファイナンス・リース取引とは、リース契約に基づくリース期間の中途において当該契約を解除することができないリース取引又はこれに準ずるリース取引で、借手が、当該契約に基づき使用する物件（以下「リース物件」という。）からもたらされる経済的利益を実質的に享受することができ、かつ、当該リース物件の使用に伴って生じるコストを実質的に負担することとなるリース取引をいう。ファイナンス・リース取引は、リース契約上の諸条件に照らしてリース物件の所有権が借手に移転すると認められるもの（以下「所有権移転ファイナンス・リース取引」という。）と、それ以外の取引（以下「所有権移転外ファイナンス・リース取引」という。）に分類される。ファイナンス・リース取引については、通常の売買取引に係る方法に準じて会計処理を行う。

<sup>96</sup> リース資産の減価償却をリース期間に亘って均等に実施する方法

なかった<sup>97</sup>。この点、会社担当者に確認したところ、耐用年数1年以上、取得金額20万円以上の資産について固定資産として管理をしているとのことであった。

耐用年数や金額を基準とした固定資産の判定は、会計処理上、重要な定義であるため、経理規程や細則等で明示することが望まれる（【意見】固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない）。

## 11 問題点（除却資産に係る注記誤り）

下記に示す通り、計算書類における貸借対照表に関する注記に記載されている、有形固定資産の減価償却累計額に記載された金額と、固定資産台帳等（「リース資産台帳」及び「固定資産台帳兼減価償却計算書」）における償却累計額の合計値とが一致していなかった。

資料名	項目	金額
第32期事業報告書	有形固定資産の減価償却累計額	1,331,040千円
リース資産台帳 [明細表]	償却累計額（会計）	397,521,853円
固定資産台帳兼減価償却計算書	【有形固定資産】償却累計額	933,467,086円
台帳小計		1,330,988,939円

当該差異の内容は、除却済の資産（工具器具備品 5053-02）の減価償却累計額51,190円を誤って含めて記載したため、計算書類注記を作成する際に、固定資産台帳の参照箇所を誤り、その後の上席者等によるチェックでも検出されなかったことにより生じたと思われる。上長等による再計算・再突合の実施や、計算書類作成フローチャート又はチェックリストの導入等により、再発防止に努める必要がある（【指摘】除却資産に係る注記誤り）。

## 12 課題・問題点（リース資産台帳の削除漏れ）

リース資産台帳に期首帳簿価額が0円の資産が計上されていた。いずれも前期末までに償却が済んでいる資産であったが、これらの資産の現状を確認したところ、リース終了により物件を返却したにもかかわらず台帳からの削除を失念したもの、又は、リース終了後再リースにより物件を継続保有しているため台帳に計上し続けているものである、との回答を得た。

<sup>97</sup> 第52条で、固定資産の取得金額は法人税法の規定を十分考慮する旨の規定があるにとどまっている。



資産区分	資産コード 資産名	取得価額	償却累計額 (会計)	台帳記載の理由
車両運搬具	R005 トヨタエンジンフォークリフト	8,934,000円	8,934,000円	再リースのため
工具、器具及び備品	R006-01 広島港国際CTオペレーションシステムHiDECS	51,900,000円	51,900,000円	削除失念
工具、器具及び備品	R011-01 マリーナ管理システム ハード	3,137,000円	3,137,000円	再リースのため
工具、器具及び備品	R013-01 港湾管理システム ハード	7,911,200円	7,911,200円	再リースのため
合計		71,882,200円	71,882,200円	

削除失念は契約期間のトレースや契約書の確認により防げた明らかなミスであり、再発防止に努める必要がある。

ひろしま港湾では、計算書類において、減価償却累計額を取得金額から直接控除して表示する直接法によっている。この場合、注記情報として減価償却累計額を表示することが求められるが、計算書類の貸借対照表注記に記載されている有形固定資産の減価償却累計額に、上記削除失念分を含めており、誤った記載となっている。

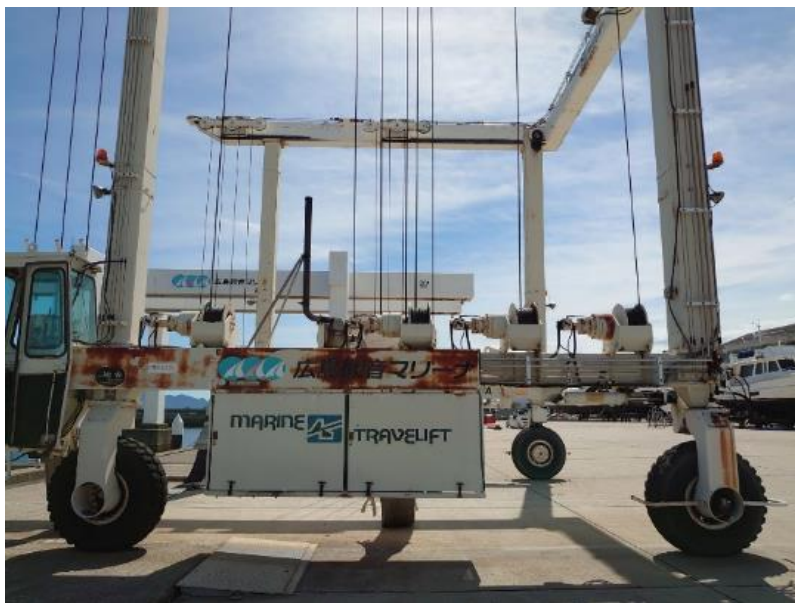
また、再リースで当該資産を使用し続けているため、リース資産台帳に記載されているものについては、再リースとなった時点でリース資産台帳から削除すべきではないかと思われる。同一のリース物件を使用し続けていることを会計上反映させるという意味においては、当初のリース契約が終了しても、再リース契約によりリース物件を返却しないのであれば、除却処理を行わずに台帳上残し続けるという考えにも一理ある。しかし、当初のリース契約と再リース契約は別の契約と考えられ、再リースした場合、当初のリース契約は終了し、リース終了の会計処理をすべきではないかと考える（【指摘】リース資産台帳の削除漏れ）。

### 13 課題・問題点（県有備品の管理について）

ひろしま港湾が管理している県有備品について、現物が確認できない資産が発見された。県有備品一覧を閲覧し、取得から10年以上経過している資産（下表番号1～4）について現物の状況を確認したところ、以下の回答を得た。

番号	品名	取得年月日	取得金額	現状
1	会計機	H16. 3. 24	190,000	現在使用していない。 現地確認を実施したが確認ができなかった。
2	計算機	H19. 9. 19	170,000	最近まで使用していたが故障したため、令和4年9月末に新しい機器と入替を実施する予定。
3	印字機	H20. 2. 8	126,400	現在使用していない。 現地確認を実施したが確認できなかった。 平成22年、海田大橋にETCが導入された際に料金收受システム機器一式を料金收受業者が更新した際に廃棄処分されたものの備品一覧からの削除漏れ。
4	ラック	H22. 3. 3	348,300	現在も使用している。

また、観音マリーナの現地視察の際に、県有備品であるにもかかわらず、県有備品一覧に記載のない資産が見られた。当該資産は、平成8年の観音マリーナ供用開始前に県で購入した資産であるとのことだが、当初受け入れた段階から一覧には計上されていなかったものである。



県有備品については、管理を委託されているものであり、県有備品一覧と現物とは一致している必要がある。県有備品一覧と現物の照合は異動のあった場合だけでなく、全件実施し、不整合の生じない管理体制を構築する必要がある（【指摘】県有備品の管理について）。

#### 14 問題点（県有備品へのシール貼付漏れ）

県有備品については、県との契約において、一覧表を備え、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならない旨規定されている。ところが、現場視察にて備品シール等の貼付がなく、客観的に県有備品とひろしま港湾所有備品とが区別できる状態にない資産（上記リフト等）が発見された。

シール貼付漏れの原因は、県と当初契約開始時、又は、県有備品取得時の貼り忘れであるが、以後においてシールの貼付け状況を定期的に検査していないことに体制上の不備があると考えられる。

県有備品の定期的な棚卸時においてシールの貼付け漏れがないかを同時に検査する体制を設け、契約に沿った物品の管理を徹底する必要がある（【指摘】県有備品シール貼付漏れ）。

#### 15 問題点（一括償却資産の固定資産台帳記帳漏れ）

取得金額が20万円未満であるものを取得し、事業供用した場合に、一括償却資産として3年間にわたり均等償却する方法が法人税法上認められており、ひろしま港湾でも当該一括償却資産を保有している<sup>98</sup>。

ひろしま港湾では、一括償却資産を少額消耗工具器具備品費で費用処理し、固定資産台帳に記載していないが、経理規程55条第2項では、「固定資産台帳には、正規の簿記の原則により生じた簿外資産も含めるものとする」と規定されている。一括償却資産が当該規程に該当するものと考えられるが、固定資産台帳に記載されておらず、規程に即した対応がなされていない。

この点、「正規の簿記の原則により生じた簿外資産」は一括償却資産以外にも存在するが、重要性が低いとして例外的な処理が認められ、簡便的な取扱いが許容されている。そのような資産についてまで原則的な台帳での管理を求めるとするのは、簡便的な取扱いが許容されている点といささか不整合な点もある。

これを機会に、今後の取扱いを整理し、経理規程に従った固定資産台帳の記帳を徹底する必要がある（【指摘】一括償却資産の取扱いが経理規程と整合していない）。

---

<sup>98</sup> 平成31年4月から令和4年3月の3年間に取得した一括償却資産は、合計4,432千円である。

## 16 指摘及び意見

### (1) 【意見】 自社所有固定資産の实地棚卸

経理規程では、毎期末又は随時に有形固定資産の現状につき調査し、その過不足・要修理の如何につき各カンパニーの会計責任者に報告しなければならないとされているにもかかわらず、実務では固定資産となっているものの異動の有無の把握に止まっている。

この点、保有する固定資産が網羅的に固定資産台帳に記録されていることを確認するためには、固定資産の変動のみの把握ではなく、全件の实地棚卸が必要であり、定期的の実施することが望ましい。

### (2) 【意見】 リース資産の減価償却方法が明示されていない

経理規程において減価償却方法が規定されているが、リース資産に係る減価償却方法については記載がされていないため、明示することが望まれる。

### (3) 【意見】 固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない

経理規程において、固定資産につき資産種別（建物や工具器具備品など）で例示列挙されているが、耐用年数や金額を基準とした定義がされていなかった。耐用年数や金額を基準とした固定資産の判定は、会計処理上、重要な定義であるため、経理規程や細則等で明示することが望まれる。

### (4) 【指摘】 除却資産に係る注記誤り

計算書類における貸借対照表に関する注記に記載されている、有形固定資産の減価償却累計額について、除却資産分を含めて記載する誤りがあった。

正確な計算書類の作成を確実にするため、上長等による再計算・再突合の実施、計算書類作成フローチャート又はチェックリストの導入等により、再発防止に努める必要がある。

### (5) 【指摘】 リース資産台帳の削除漏れ

リース資産台帳に削除を失念したものが記載され続け、結果として計算書類の貸借対照表注記に記載されている有形固定資産の減価償却累計額に誤りが認められる。

削除失念は契約期間のトレースや契約書の確認により防げた明らかなミスである。

また、再リースで当該資産を使用し続けているため、リース資産台帳に記載されているものがあったが、再リースとなった時点でリース資産台帳から削除すべきではないかと思われる。

リース契約終了時のリース資産台帳への反映方法を改めて整理するとともに、決算前にリース資産台帳にリースが終了した資産等が残されていないか再度確認する体制を整備すべきである。

(6) 【指摘】 県有備品の管理について

ひろしま港湾が管理している県有備品について、現物が確認できない資産が発見された。また、観音マリーナの現地視察の際に、県有備品であるにもかかわらず、県有備品一覧に記載のない資産が検出された。

県有備品については、管理を委託されているものであり、県有備品一覧と現物とは一致している必要がある。県有備品一覧と現物の照合は異動のあった場合だけでなく、全件実施し、不整合の生じない管理体制を構築する必要がある。

(7) 【指摘】 県有備品シール貼付漏れ

県有備品については、県との契約において、一覧表を備え、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならない旨規定されているが、備品シール等の貼付がない資産が発見された。

県有備品の定期的な棚卸時においてシールの貼付け漏れがないかを同時に検査する体制を設け、契約に沿った物品の管理を徹底する必要がある。

(8) 【指摘】 一括償却資産の取扱いが経理規程と整合していない

ひろしま港湾では、一括償却資産を少額消耗工具器具備品費で費用処理し、固定資産台帳に記載していないが、経理規程では、「固定資産台帳には、正規の簿記の原則により生じた簿外資産も含めるものとする」と規定されている。

一括償却資産が当該規程に該当すると考えられるが、経理規程に従った対応が取られていない。これを機会に今後の取扱いを整理し、経理規程に従った固定資産台帳の記帳を徹底する必要がある。

## 第25 債権回収（ひろしま港湾）

### 1 概要

ひろしま港湾が指定管理者として管理している施設において、使用者から利用料金や売掛金を回収する場面については、令和2年6月15日付で「マリーナ施設等利用料金徴収・売掛金回収規程」（以下「徴収・回収規程」という。）が制定され、同規程に基づき債権管理や回収業務がなされている。

徴収・回収規程の附則は、新規に回収業務を担当する職員への教育（2条）、半期に1回以上の内部監査の実施が定められている。

令和3年度の監査の実施につきひろしま港湾に問い合わせたところ、令和3年度の状況を監査し、以下述べる、県定例監査の措置状況報告として県に報告したとのことであった。

## 2 徴収・回収規程制定の経緯

令和元年度の県監査委員による定例監査において、利用料の長期未納への対応についての監査結果が出され、それに対する措置の内容の1つとして徴収・回収規程が制定された。

監査結果と措置の内容（令和2年度報告分）は以下の表のとおりである。

令和元年度 監査結果（改善を求める事項）					
<b>【長期未納（過年度分）について】</b>					
次の施設の利用料において、長期未納（過年度分）となっているものがあった。債権者等の状況を把握し、徴収促進に努める必要がある。					
施設区分		長期未納（過年度分） [監査日現在確認分]		参考 前回監査時 [平成28年12月]	
広島地域マリーナ施設	廿日市ポートパーク	15人	1,946,430円	0人	0円
	五日市プレジャーボートスポット	2人	171,000円	0人	0円
措置の内容（令和2年度報告分）					
<b>【原因】</b> 利用料徴収の事務処理において、未納者への督促規程が未整備となっており、担当者、担当責任者ともに債権回収業務への取組が不十分であった。					
<b>【措置内容】</b> 監査後からは緊急対策として、担当者及び担当責任者を交代し、部門トップが対応にあたり、集中して未納者への連絡を行い、回収にあたりとともに、令和2年6月15日に督促規程を整備した。 また、担当者及び担当責任者に対して、債権回収業務に係る教育を実施中である。					
区分	未納額 (令和2年9月末)	全額納入額 (令和2年9月末)	部分納入額 (令和2年9月末)	不納欠損処分額 <sup>(※)</sup> (令和2年9月末)	
廿日市ポートパーク	6人 879,150円	9人 1,047,280円	1人 20,000円		
五日市プレジャーボートスポット	1人 108,000円			1人 63,000円	
合計	7人 987,150円	9人 1,047,280円	1人 20,000円	1人 63,000円	
(※) 貸倒引当金として処理を行った。					
なお、未納者7名については、代理人弁護士に委託して、債権回収訴訟を準備している。					

県監査委員事務局「令和元年度 定例監査の結果に基づく措置状況」より

## 3 債権回収の現状

外部監査人がひろしま港湾に対し、現在の長期営業債権の回収状況を確認したところ、『マリーナカンパニーの利用契約者のうち長期滞納者（不法占有を含む）への債権回収を顧問弁護士に依頼し回収を進めた。令和3年度期首長期営業債権残高1,418,107円のうち、和解

7件計771,876円を回収し、支払不能判決2件計293,040円は貸倒引当金を充当した。現在残っているのは観音マリーナ滞納者（死亡）1件であるところ、令和4年年度に相続人が決定したのでこれから債権回収額の確定に入る。』との回答であった。

#### 4 課題・問題点（回収業務の手続に係る規程内容が柔軟性を欠く）

徴収・回収規程によれば、未納者への対応について、支払期限からの経過日数に応じて、①督促（10日経過後、18条）、②未納使用料管理簿の作成（1か月経過後、19条）、③長期未済者への対応（2か月経過後の係船写真撮影や8か月／10か月経過後の勧告書送付等、20条）、④民事訴訟の提起等（1年経過後、21条）という、段階的な対応をすることが定められている。

対応内容につき具体的な対応方法及び対応すべき時期を示して規定することは、基本的には、適切な対応をするために望ましいものである。

もともと、時期が明確に規定されているがために、柔軟性を欠く面は否定できない。

例えば、未納者の経済状況の急激な悪化や所在不明等の事態が発生した場合には、10か月の経過を待たずに法的対応（訴えの提起や保全申立て等）をすべき場合もある。

県とも協議の上、このような例外的な対応をすべき場合もあることを、徴収・回収規程に規定の上、局内で周知すべきではないか（【意見】債権回収における迅速柔軟な対応）。

#### 5 課題・問題点（指定管理業務以外の債権回収に係る規程がない）

徴収・回収規程は、指定管理施設の利用料金・売掛金を対象としている。

それ以外の債権・利用料金の徴収や回収に係る内部規程がないのかをひろしま港湾に問い合わせたところ、①（同社の債権ではないが）ポートカンパニーの徴収、収納事務は広島県との「一般港湾施設使用料徴収事業委託契約書」の港湾使用料未納者に対する事務手続要領に沿って延滞督促事務を行い、1年以上経過したものは県に引き継いでいる、②コンテナカンパニーには規程がないことから、同規程を全社の債権等を対象とする形に改正することを検討する、との回答であった。

この点、特に、コンテナカンパニーの債権は、特定の業者への大口の債権が多く、延滞等も発生していない。しかし、大口の債権であることから、一度延滞等が発生した場合には、ひろしま港湾の損害も大きくなることが予想される。したがって、指定管理業務以外のひろしま港湾の債権回収についても、徴収・回収規程と同様の規程を整備するなどの対応をすべきである（【意見】指定管理業務以外の債権回収に係る規定がない）。

## 6 意見

### (1) 【意見】 債権回収における迅速柔軟な対応

徴収・回収規程において、未納者への対応につき、対応すべき時期が明確に規定されているがために、柔軟性を欠く面を否定できない。

状況に応じて、時期を待たずに法的対応をすべき場合もあると考えられるため、県とも協議の上、例外的な対応をすべき場合もあることを、徴収・回収規程に規定の上、局内で周知すべきではないか。

### (2) 【意見】 指定管理業務以外の債権回収に係る規定がない

徴収・回収規程は、指定管理施設の利用料金・売掛金を対象としているが、指定管理業務以外のひろしま港湾の債権回収についても、徴収・回収規程と同様の規程を整備するなどの対応をすべきである。

## 第26 委託・工事等契約（ひろしま港湾）

### 1 調査の概要

主に、契約の相手方の選定手続（入札等）から契約締結までに着目し調査を行った。

具体的には、執行規程をはじめとする社内規定を確認したほか、ひろしま港湾が用意している契約書の雛形等の書式を確認した。

個別の入札等手続については、令和3年度分の委託・工事等契約のうち、予定価格が100万円以上の業務委託契約及び予定価格が250万円以上の工事契約について、業務・工事名、契約の相手方、契約金額、契約の方法（入札等）、入札等への参加者数、契約後の変更割合の一覧を確認するなどした。

随意契約については、必要に応じて、随意契約理由も確認した。

### 2 委託・工事等契約に関する社内規程、書式

#### (1) 適用される規程

ひろしま港湾では、「建設工事等執行規程」（以下「執行規程」という。）その他の社内規程により、建設工事・業務委託及び物品調達（以下これらをまとめて「工事等」という。）の手続等を定めている。



## (2) 契約者の決定方法

工事等の契約者は、原則として一般競争入札（事後審査型）によるものとし、社長が認めるときは、一般競争入札（事前審査型）、指名競争入札、随意契約等の方法によることができるとしている（執行規程6条1項）。

随意契約の方法によることができる場合についても定めがなされている（同規程6条2項,3項）。随意契約理由として、「競争に付することが不利と認められるとき」（同2項1号）、「契約の性質又は目的が競争に適さないとき」（同2項2号）、「第5条に定める応急工事等のとき」（同2項3号）、「契約に係る予定価格が少額（250万円を超えない工事、100万円を超えない業務委託など）であるとき」（同2項4号,3項）などを定めている。

随意契約を締結する場合には、原則として2者以上から見積書を徴取しなければならないが、工事及び委託の予定価格が100万円未満のときや、履行可能な者が1者しかいないなどの理由により社長がやむを得ないと認めたときは、1者のみからの見積書の徴取が例外的に許容されることとなっている（同規程6条4項）。

## (3) 契約手続

契約を締結する際は、原則として、相手方決定の日から5日以内に、その履行に関し必要な事項を記載した契約書を締結しなければならないとしている。ただし、随意契約において請負金額が150万円未満であるときは、契約書の作成に代えて発注書または注文書及び請書をもって処理できるとしている（執行規程19条1項）。

契約書（委託契約書、工事請負契約書）の雛形も作成している。

## (4) 入札に関する情報の公表

### ① 入札の通知（公告）

一般競争入札（事前審査型又は事後審査型）により契約を締結しようとするときは、その入札期日の前日から起算し、少なくとも10日前にひろしま港湾のホームページへの掲示<sup>99</sup>その他の方法により、所定の事項（競争入札に付する事項／現場説明の場所及び日時／入札を執行する場所及び日時／入札保証金に関する事項等）につき公告を行うものとしている（執行規程10条1項）。

### ② 入札終了後の情報の公表

「入札に関する情報の公表に関する規程」を定めている。

---

<sup>99</sup> [https://www.h-port.co.jp/order/public\\_notice.html](https://www.h-port.co.jp/order/public_notice.html)

一般競争入札または指名競争入札を終了したときは、すみやかに、所定の事項（工事名、業務名又は調達物品名／工事場所、業務場所又は納入場所／入札の日時・場所／入札および契約の方法／入札者や落札者の商号又は名称及び入落札金額等）を公表することとしている。

公表の方法は、閲覧に供する方法（本社、福山営業所及び観音マリーナ）により行うこととしている。加えて、一般競争入札についてはひろしま港湾ホームページへの掲示による公表<sup>100</sup>も行っている。

### 3 個別の入札等手続（令和3年度）の概要

#### (1) 契約の概況

各カンパニーでの契約の概況は以下のとおりである。

##### ① ポートカンパニー

清掃・植栽・警備・設備保守等の業務委託契約や維持修繕に係る工事契約を締結している。

##### ② コンテナカンパニー

港湾運営会社事業、自主事業のそれぞれにつき、消耗品交換、清掃等に係る委託契約や維持修繕に係る工事契約を締結している。

##### ③ マリーナカンパニー

警備・清掃・保守点検等の業務委託契約や修繕・交換等の工事契約を締結している。

#### (2) 入札等手続について

##### ① 一般競争入札

設定した低入札価格調査基準価格よりも入札額が低額の場合の低入札価格調査制度を定めているが、令和3年度に低入札調査を実施した契約はなかったとのことであった。

##### ② 随意契約

随意契約理由は、予定価格が少額であること以外では、「契約の性質又は目的が競争に適さないとき」（執行規程6条2項2号）を理由とするものが多くみられた。

見積書を1者のみから徴取したのは、予定価格が100万円未満の場合（執行規程6条4項(1)）のみであり、それ以外で1者のみから聴取した案件はないとのことであった。

---

<sup>100</sup> <https://www.h-port.co.jp/order/results.html>

随意契約で2者以上の見積がなされている契約で、見積額が最低額ではない業者以外と契約した事案はないとのことであった。

#### 4 問題点（契約書ひな形の内容の不備、不足がみられる）

ひろしま港湾では、契約書の雛形を用意しており（管理委託契約書／建設工事請負契約書）、契約相手とは同雛形を基礎に調整の上契約を締結している。

しかし、同雛形を見ると、①契約相手方が反社会的勢力の場合に契約を解除等する旨の条項（いわゆる反社条項）がない（管理委託契約書）、②合意管轄の定めがない（管理委託契約書／建設工事請負契約書の双方）、との2点で問題が見られる。

①について、ひろしま港湾によると「反社会的勢力の排除に関する誓約書」を、入札後契約前の段階で、一部の取引先（県の入札参加資格を有していない取引先）のみ徴取しているとのことである。

しかし、契約締結前に契約相手方が反社会的勢力でないことの確認をしていたとしても、契約締結後に問題が生じた場合などを手当するためには、管理委託契約書の中に反社条項を入れるべきである。

②については、契約相手方との間で紛争が生じ訴訟となる場合に備え、あらかじめ契約締結時に管轄の合意をしておくことが有益である（【指摘】契約書ひな形の内容の不備、不足）。

#### 5 課題・問題点（一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる）

一般競争入札手続を採用した契約において、1者のみが入札した案件が多数見られる。

一般競争入札に付しても、参加者が1者のみにとどまった場合、入札手続により十分に競争性を図ることができないことから、仕様や入札手続の工夫などにより、入札参加者を増やす取り組みが重要である。

特に、ひろしま港湾は、指定管理者や港湾運営会社などの事業を通じて、県との関わりが深いことから、同社が入札手続の結果が、県の契約に事実上影響する場合があるとの観点からも、一般競争入札への参加者を増やすことが重要である。

その一例として、ベイサイドビーチ坂（ひろしま港湾が指定管理）の管理業務につき、ひろしま港湾が一般競争入札（参加者1者のみ）の上で業者と委託契約しているが、県（港湾振興課）が同契約と関連の強い委託契約（ベイサイドビーチ坂・親水公園緑地駐車場徴収業務）を、業務の性質上指定管理者が自ら実施あるいは再委託によることが難しく、かつ指定管理者（ひろしま港湾）が委託した業者と契約することが妥当であるとして、施行令167条の2第2号を理由に同じ業者と随意契約で委託した事例があった（県が随意契約を取ったこ

と自体は妥当と考えられる)ことを記載しておく(【意見】一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる)。

## 6 問題点(仕様書と契約書との齟齬)

業務委託契約の中で、仕様書では業務の月毎の実施状況を四半期ごとにとりまとめ、四半期末の翌月10日までに報告するとしている一方、契約書では毎月の報告(当月10日までに前月分を報告)をすると定めている案件があった。

業務の実施状況の報告は、契約の履行状況の確認時期や委託料の支払時期に影響するものであるから、仕様書での記載と契約書での定めが異なっていることは適切ではない(【意見】仕様書と契約書との齟齬)。

## 7 指摘及び意見

### (1)【指摘】契約書ひな形の内容の不備、不足

ひろしま港湾では、契約書の雛形を用意しており(管理委託契約書/建設工事請負契約書)、契約相手とは同雛形を基礎に調整の上契約を締結している。

しかし、同雛形を見ると、①契約相手方が反社会的勢力の場合に契約を解除等する旨の条項(いわゆる反社条項)がない(管理委託契約書)、②合意管轄の定めがない(管理委託契約書/建設工事請負契約書の双方)、との2点で問題が見られる。

契約締結前に契約相手方が反社会的勢力でないことの確認をしていたとしても、契約締結後に問題が生じた場合などを手当するためには、管理委託契約書の中に反社条項を入れるべきである。また、契約相手方との間で紛争が生じ訴訟となる場合に備え、あらかじめ契約締結時に管轄の合意をしておくことが有益である。

### (2)【意見】一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる

一般競争入札手続を採用した契約において、1者のみが入札した案件が多数見られるが、参加者が1者のみでは、入札手続により十分に競争性を図ることができない。

ひろしま港湾は、指定管理者や港湾運営会社などの事業を通じて、県との関わりが深いことから、同社が入札手続の結果が、県の契約に事実上影響する可能性があるとの観点からも、一般競争入札への参加者を増やすことが重要である。

### (3)【意見】仕様書と契約書との齟齬

業務委託契約の中で、業務の月毎の実施状況報告につき、仕様書では四半期ごとにとりまとめて報告、契約書では毎月報告と定めている案件があった。

業務の実施状況の報告は、契約の履行状況の確認時期や委託料の支払時期に影響するものであるから、仕様書での記載と契約書での定めが異なっていることは適切ではない。

## 第27 システム（ひろしま港湾）

### 1 ひろしま港湾で使用しているシステムの概要

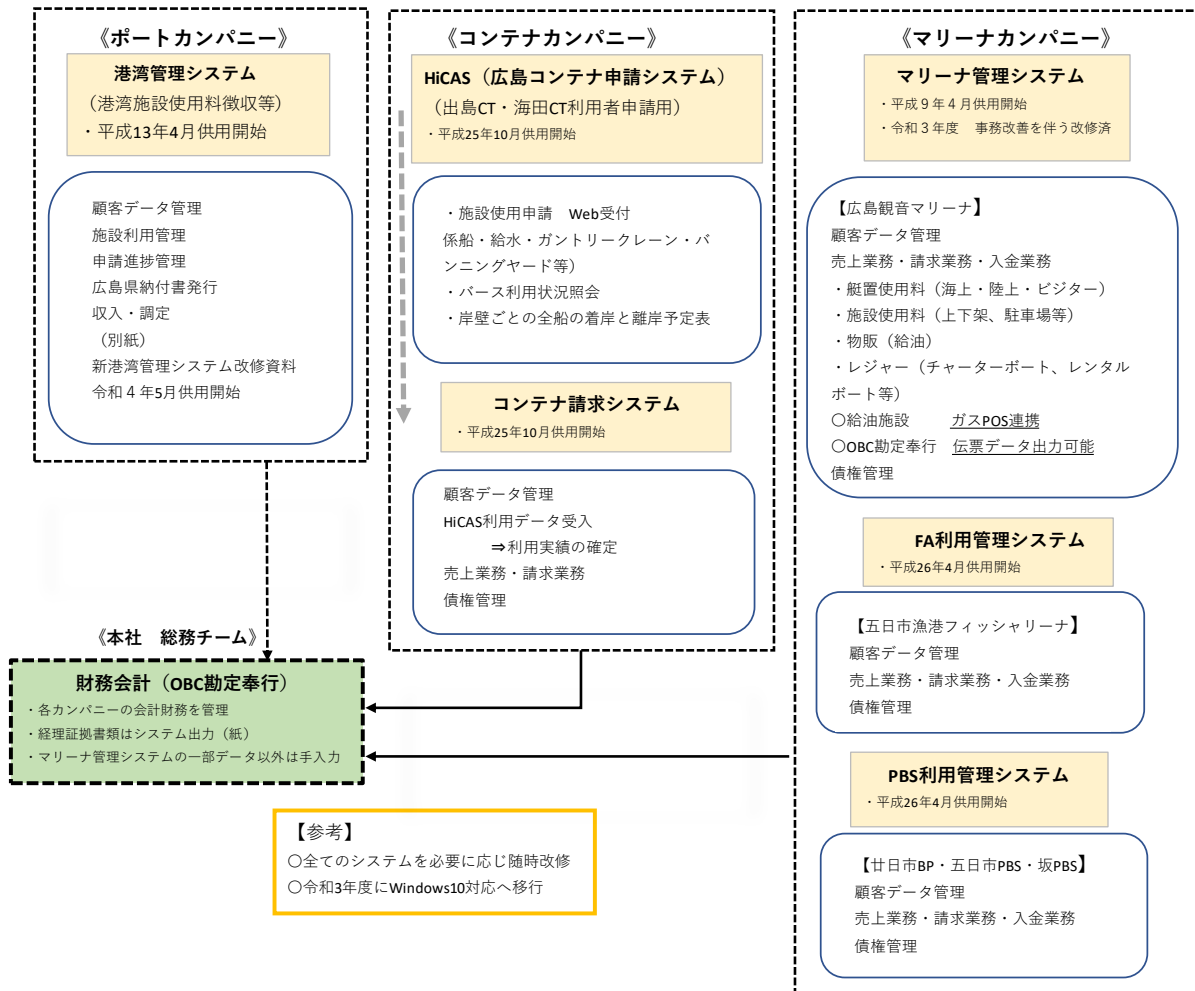
ポートカンパニーでは港湾施設使用料徴収のための『港湾管理システム』を、コンテナカンパニーでは利用者申請等のための『広島コンテナ申請システム（HiCAS）』と『コンテナ請求システム』を、マリーナカンパニーでは顧客・業務管理等のための『マリーナ管理システム（観音マリーナ）』、『FA利用管理システム（五日市フィッシャリーナ）』、『PBS利用管理システム（廿日市BP他）』を主に利用している。また、会計財務管理については、本社総務チームでOBC勘定奉行の『財務会計』を利用している。

過去より重要な障害等は発生していないとのことだが、開業時から利用しているなど全体的に古いシステムが多かった。しかしながら、老朽化に対応するため、令和3年度にWindows10へ対応し、令和4年2月にマリーナカンパニーのシステムを、同年5月にポートカンパニーのシステムを刷新した。その他、グループウェアの導入やサーバーの更新等も行っている。

運用については、個人ごとにIDを付与し、3ヶ月ごとに自動通知を実施、パスワード変更している。毎日、本社サーバーにデータのバックアップを実施するとともに、障害対応等のため別拠点のサーバーにもバックアップを実施している。

㈱ひろしま港湾管理センターシステム概要図

令和4年7月 総務チーム



## 第28 防災・BCP (ひろしま港湾)

### 1 対応体制の整備状況

ひろしま港湾では、内部規程として「危機管理マニュアル」を策定している (ポート・コンテナカンパニー版と、マリナーカンパニー版の2種類)。

また、「防災勤務時における勤務条件等の取扱要領」「当会社管理施設などで事故・事件が発生した場合の対応について」などの規程も策定している。

危機管理マニュアルは、全職員に回覧すると共に、電子データでも閲覧できるよう共有している。

危機管理マニュアルに基づく訓練等の実施状況について、社内での訓練は実施していない。県その他関係機関との間では、BCP情報伝達訓練（「第17 防災・BCP」参照）や保安事案発生時の情報連絡訓練を実施している。

## 2 課題・問題点（港湾BCPの改善のための関係機関との連携）

「第17 防災・BCP」で述べたように、広島港、福山港及び尾道糸崎港につき県が主導して港湾BCPが策定されているが、訓練の種類、内容、研修の検証等に不十分な点が見られる。

ひろしま港湾は、上記3港の管理において、指定管理者・港湾運営会社等の立場から重要な役割を担っており、訓練がより充実したものとなるよう、訓練への協力はもちろん、同社の立場から改善意見を述べるなど、県や当該BCP協議会、その他関係機関と積極的に連携していく必要がある（【意見】港湾BCPの改善のための関係機関との連携）。

## 3 意見

### (1) 【意見】 港湾BCPの改善のための関係機関との連携

広島港、福山港及び尾道糸崎港の港湾BCP（県が主導して策定）における訓練の種類、内容、研修の検証等に不十分な点が見られる。

ひろしま港湾は、上記3港の管理において、指定管理者・港湾運営会社等の立場から重要な役割を担っており、訓練がより充実したものとなるよう、訓練への協力、改善意見を述べるなど、県や当該BCP協議会、その他関係機関と積極的に連携していく必要がある。

## 第29 包括外部監査の県全体への活用方法の検討

### 1 検討の経緯

県の包括外部監査に関して、当方は、平成29年度から令和2年度までの4年間補助者を務め、令和3年度と本年度の2年間については責任者として関与した。

複数年にわたり包括外部監査に関与してきた結果、同様の指摘事項や意見などが複数回検出されることがあることに気付き、検出事項は監査対象となった局や団体特有の問題ではなく、往々にして複数の部局や団体が同様の問題を抱えていると感じた。

包括外部監査については毎年度改善が図られ、効果が高まってきているが、指摘や意見などが活かされるのは、監査対象部局や団体に限定されるのが一般的である。しかし、検出された問題が特定の部局や団体に限定されるものではないことが想定されるのであれば、それらの検出事項を他の部局や団体にも生かしていくべきである。

包括外部監査は制度的にすべての部局や団体を対象にすることは現実的ではない。例えば、小規模な部局や団体は、一度も監査対象とならないことも想定される。包括外部監査で得た気付きを他の部局や団体にも生かすことができれば、一度も監査対象とならないような部局や団体にも展開することができ、包括外部監査制度の不足をカバーできる。

もっとも、他の部局や団体に生かすと言っても、それを実現することは容易なことではない。そこで、本監査において提示した指摘や意見を他の部局や団体に生かす方法について、一つの案を提示したい。

その方法は検出された課題・問題点のチェックリスト化である。検出された問題点などをチェックリストにすれば、当該チェックリストを基に各部局や団体が自組織の問題点の有無を確認できる。そうすることで、自組織を見直す機会となり、問題の予防や早期の発見・改善に繋げていくことができるのである。

県においては、監査委員事務局による監査において、過去から「委託契約等チェックリスト」「随意契約理由等チェックリスト」「出資法人監査チェックリスト」などのチェックリストを作成し、監査手続に活用しており、同様の試みが取られている。「随意契約理由等チェックリスト」については具体的な記述もあり、今回監査人が作成したチェックリストと同様と思われるところもある。しかし、それらのチェックリストは包括外部監査における指摘や意見を主眼に作成されたものではなく、今回の提案は現状の試みの質向上に資するものであり、他の団体が行っている監査にも生かすことができると考えている。



## 2 チェックリストの作成方法案

上述のとおり、包括外部監査の指摘・意見を他の部局や団体に生かす方法として、課題・問題点をチェックリスト化するという方法が考えられるが、課題・問題点をチェックリスト化するには、課題・問題点の一般化・抽象化が必要である。一般化・抽象化を行わないと監査対象部局や団体特有の事象となり他の部局や団体に生かすことができないからである。もっとも一般化・抽象化は容易ではない。一般化・抽象化は必要ではあるが、一方で一般化・抽象化しすぎると気付きに繋がらず、そのバランスが肝となる。

例えば、「第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）」の「(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（144頁）」に対し、「保全施設費（公共事業）の契約につき、変更契約で改修費（公共事業）を追加している契約はないか」というチェックリストを作成したとすると、そのような案件が該当する部局や団体は限定され、他の部局や団体に生かすのが限定的となる。そのため、他の部局や団体にも該当しそうな形でチェックリスト化することが必要となる。

### (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。

しかし一方で、「第15 委託契約及び工事請負契約（地方機関分）」の「(2)【指摘】同種の案件を分割して1号随意契約としている（143頁）」に対し、「随意契約理由として合理的とは認められない契約がないか」というチェックリストを作成したとすると、抽象的過ぎて何をチェックすればいいか判断できない。すなわち、あまり抽象化しすぎると確認対象が広範になり、すべてを詳細に検討することが難しくなるため、結果的に具体的な確認をせずに形式的なチェックだけに終わることが想定される。もしくは、まともに対応しようとする膨大な時間と労力を使うことになり、効率的でなくなる。ある程度具体的にして焦点を絞れば、

その点だけを再確認するという意識も働き、また、具体的であるがゆえに気付きに繋がり、チェックリストが生きてくる。

(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。

具体的なチェックリスト内容になることにより、ものによっては当たり前のことを確認するチェックリストになることも想定されるが、その当たり前のことが盲点としてできていなかったことが外部監査において明らかにされたということである。今回の取組みは、外部監査で検出された課題・問題点を他へ展開し、他の部局や団体で同じ問題が生じないようにすることが目的であり、盲点として明らかにされた課題・問題点を他に展開するという意味では意義があるものとする。

効果的なチェックリスト運用を促す意味では、チェックリスト化の方向性を一定程度示す必要があると考えた。そこで、監査責任者として関与した2年間で検出された課題・問題点を基礎としつつ、補助者として関与した期間に検出された問題点や他県の包括外部監査を調査した際に把握した問題点も参考に、考えられるチェックリストの作成方法案を例示する。234頁以降を参照されたい。

なお、本作成方法案においては、チェックリスト化の方法を具体的に示す意図もあり、外部監査で提示したすべての指摘や意見などを基にチェックリスト化を試みた。しかし、今後、本取組みを実行していく上では効率性を考慮して、チェックリスト化の範囲を指摘事項に限定したり、他への展開がより有益と思われる指摘や意見などに限定したりすることも考えられる。チェックリストは単に数が多ければよいというものではない。チェックリストは組織を改善することが主目的であるが、むやみに範囲を広げるとチェックリストの作成自体が困難となるおそれがある上、形式的なチェックに繋がってしまう可能性もあるため、ポイントを絞って検討を行うなど、効果的な実施方法を検討していただきたい。

また、チェックリストの内容については、定期的な棚卸も必要である。棚卸を行わず、外部監査の度にチェックリスト項目を追加しては数が膨大になり、チェックリストの実施が多大な負担となりかねない。例えば、数年にわたってチェックリストを基に確認し、各部局や団体などで問題が検出されなくなったものは、当該チェックリストの内容が本質的に改善されたと判断し、チェックリストから除外していくことも考えられる。

今後もチェックリスト化の試みを継続していただけるのであれば、これらの点も考慮して取り組んでいただきたい。

### 3 チェックリストの活用案

チェックリストのチェック内容は「2 チェックリストの作成方法案」で示したとおりであるが、当該チェック内容をどのように確認・検証していくかも重要である。

県の監査委員事務局で現行使用しているチェックリストは、監査する側が実施するものとされており、監査される側の局・団体が検討するものとはなっていない。この点、実際に業務を行っている部局や団体の方が当然に、各部局や団体の業務を熟知している。

そのため、まずは監査委員事務局が主体となって全部局や団体に自らチェックさせることが必要で、少なくとも、全部局や団体にチェックリストの内容を周知・理解してもらうことが必要である。その上で、各部局や団体が実施したチェックリストの結果を基に、監査手続においてその妥当性を検証していくことが効果的である。

具体的なチェックリストの例は251頁以降を参照されたい。

#### 4 チェックリスト作成方法例

		包括外部監査	チェックリスト	
No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
1	6	<p>(1) 【意見】 福山港・尾道系崎港における将来の長期構想の策定 福山港及び尾道系崎港について長期構想は策定されていない。 しかし、広島港の港湾計画改訂（平成31年3月）において、長期構想で取りまとめた広島港の将来像等を基礎に改訂がなされたように、港湾計画の改訂において、長期的視野（概ね30年後）に立った構想・ビジョンを前提にすることは重要である。 したがって、福山港及び尾道系崎港についても、将来の港湾計画の改訂時には、長期構想を策定すべきである。</p>		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
2	6	<p>(2) 【意見】 県ホームページでの紹介ページのリンク切れ 県ホームページの「広島県の港湾」ページからのリンクのうち、広島港と尾道系崎港のリンク先が無効となっている。 県のホームページの港湾の紹介は、港の広報の重要部分であり、主要港である広島港及び尾道系崎港のリンク先が切れたままの状態で放置されていることは問題である。</p>	全般	県ホームページの紹介ページにつき、リンク切れが生じていないか（外部へのリンク先は除く）
3	7	<p>(1) 【意見】 振興プランの前プランの評価・検証が不十分 振興プランの冒頭に書かれた前プランの評価には、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、その原因への言及がない。また、前プランで設定していた優先度ランクごとの達成状況が記載されておらず、ランク設定の意義があったのか十分検証できない。 前期プランで予定どおり実施できなかった事柄の原因分析をし、改善方法を考え、次期プランに生かすというPDCAサイクルを回すことが、次期プランの改善につながると考えられる。次期プランで振興プラン（現行）を評価する際には、ランク毎の評価を意識した上で、実施箇所ごとの進捗結果、特に振興プラン（現行）中に実施予定であったにもかかわらずできなかったものの原因を分析し、次期プランに生かすべきである。</p>	計画	プランや計画などの過年度検証に関し、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、実施できなかった原因への言及がなされているか
4	7	<p>(2) 【指摘】 計画期間内の進捗管理に係る情報開示について 振興プラン（現行）の整備事業について、計画期間内（令和3年度から令和7年度までの5年間）の各整備事業の具体的な実施時期は明示されていない。また、前プランの計画期間内に完了していない整備計画につき、前プランの計画期間満了前に事業の遅延が公表されたものはないが、具体的な実施時期を公表しておらず、対外的には計画期間が満了しない限り遅延ではないとの認識になってしまうことが、原因の一つと考えられる。 重要性の高い事業については、スケジュールの延長などの情報を適時に公表すべきである。また、現状の公表資料については、各事業を規模により区分した表や工事期間で区分した表を追加したり、進捗率を記載したりするなど、県民がより事業の進捗状況を実感できるような説明をすべきである。また、県民への事業の見える化の推進のため、今後の具体的なスケジュールについても、同様の区分により公表するなどし、県民への情報開示の充実を図っていただけることを期待したい。</p>	計画	中期計画に対応する個別事業ごとの年度計画が策定されているか
			情報開示	個別事業の進捗率や今後の具体的なスケジュールが明示した情報開示となっているか
			計画	計画期間中の年度ごとの進捗につき、進捗状況が予定通りでない場合で、かつ県民への影響が大きい場合や県民の関心が高い事業については、適宜（最低でも年1回）、進捗状況を公表しているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
5	7	(3)【意見】 放置艇対策の状況がプラン策定に反映されていなかった 振興プランの【具体的な取組】の一つとして放置艇対策の着実な推進を挙げ、その中で「放置艇解消のための基本方針」の策定に触れているが、同基本方針は振興プラン策定時点で目標達成が危惧される状況があったため、基本方針の目標達成が困難である可能性を振興プランの中で考慮すべきであった。	計画	プランや計画などにつき、最低でも年1回の進捗状況確認がなされているか 進捗に遅れがある場合は計画変更の必要性を適宜検討しているか
6	9	(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。	条例・規則など	条例や規則などを改正する際に、改正する条文を引用する他の条例や規則などの改正漏れがないか確認したか
7	10	(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。	監査	監査委員監査や包括外部監査などの過去の監査における指摘・意見など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資料が文書で適切に引き継がれているか
			監査	上記の指摘・意見などを受けて導入した手続きにつき、第三者が確認できるよう証跡を残しているか
8	11	(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を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。	決算など	複数年度に及ぶ事業については、単年度のみではなく、事業実施期間全体を通じた総事業費について、予算実績差異分析をしているか
			情報開示	複数年度に及ぶ事業については、事業実施期間全体を通じた総事業費の推移が把握できるよう、前年度の見積総事業費などとの差異を明示して情報開示しているか  ※「7章(2)指摘」と同様
9	11	(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。		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
10	11	<p>(3)【意見】地区別収支の必要性（臨海債事業）</p> <p>港湾特別会計の臨海債事業については地区別収支管理がなされているが、内部使用目的であり、公表数値として整理がされていないため、公表には至っていない。</p> <p>臨海債事業は機能債事業のように拠点単位的意思決定しかできないものではなく、事業の性質上、より地区別の収支が重要な情報となっている。</p> <p>そのため、内部使用目的としている現状の資料の整理を進め、地区別収支の積極的な公表が望まれる。</p>		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
11	12	<p>(1)【指摘】港湾台帳の記載漏れ</p> <p>港湾台帳に事業費の記載がされていないもの又は不明とされているものが多数存在した。</p> <p>港湾台帳は県全体の県有財産の状況についての情報開示や、統一的な基準による財務書類の作成基礎資料として利用されるもので、港湾台帳の網羅的な事業費の記載は、網羅的で正確な情報公開を担保するとともに、県全体の作業圧縮にも資する。</p> <p>また、記載漏れによる詳細不明については、人為的ミスによる情報の欠落であり、再発防止に努めるべきである。</p>	財産	資産を取得した際の固定資産台帳等への登録につき、運用実態が規程に従ったものとなっているか再確認したか
12	12	<p>(2)【指摘】漁港台帳の記載漏れ</p> <p>漁港台帳でも建設又は取得金額の項目について記載されていないもの又は不明とされているものが多数存在した。その原因としては、上記港湾台帳と同様である。</p> <p>不明資産の取得金額の改めでの評価、及び、再発防止に努めるべきである。</p>		※「12章(1)指摘」と同様
13	12	<p>(3)【意見】各台帳と固定資産一覧表との整合性未確認</p> <p>財政課で作成されている固定資産一覧表と、港湾振興課で管理されている港湾台帳及び漁港台帳の整合性が保たれていない。</p> <p>財政課では、毎年、港湾施設等の異動状況について港湾振興課に確認を行い、その回答を以て固定資産一覧表を更新しているものの、両者の網羅的な照合作業等は行われていなかった。</p> <p>いわゆる一方通行の確認又はフローベースのみでの確認ではなく、情報提供側が提供先作成の固定資産一覧表をチェックするなど、双方向かつストックベースでの網羅的な確認が求められる。</p>	財産	管理しているすべての台帳につき、相互に関連する台帳を特定し一覧化しているか
14	12	<p>(4)【意見】固定資産一覧表が有効活用されていない</p> <p>固定資産一覧表につき、現時点では県土木建築局等においては、具体的な計画を含めて、有効活用されている実態はなかった。</p> <p>固定資産台帳の整備目的には、公共施設マネジメント等への活用などが例示されており、将来的には、耐用年数等のデータを充実させ、効率的な施設の維持修繕等に活用を図ることなどが想定されている。</p> <p>上述の通り固定資産台帳が適正に作成されていない場合には、このような趣旨に基づく利用方法も不可能であり、利用した場合には誤った判断を招くおそれがある。固定資産台帳を作成する趣旨を理解し、県として有効な活用ができるようにすべきである。</p>	財産	相互に関連する台帳につき、それらの台帳が整合しているかを確認したか
				※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
15	12	(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。	老朽化対策	老朽化対策で遅延しているものにつき、災害などによる影響を分析しているか
16	12	(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、漏れない資産管理を行うことが望まれる。	財産	管理する資産のうち、自部署が管理する資産台帳に登録する必要のない資産（埋立て地など）を一覧にしているか
			財産	それらの資産の取得・除却などの情報につき、財政課と各資産の管理課との間で、資産計上が漏れないような連携が図られているか
17	12	(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い。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。	財産	固定資産実査の証跡が適切に残されているか
18	12	(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。同種同類の保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。	財産	工事一式などで取得した資産につき、備品計上ルールが具体的に明記されているか
			財産	工事一式などで取得した資産につき、備品台帳への登録漏れが生じていないか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
19	12	(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、基準を周知徹底する必要がある。		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
20	12	(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。		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
21	13	(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。	財産	県の土地施設内に第三者名義の不動産が存在していないか 存在している場合、適法な使用権原が存在しているか
22	14	(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）未滿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2,500万円未滿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。	指定管理など	指定管理などにつき、県と受託者との間で修繕の負担関係が契約書と実態で整合しているか確認したか
23	14	(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。	指定管理など	指定管理などにつき、5年ないし10年の単位で制度導入効果の検証がされているか 検証結果は文書で残すとともに、情報公開しているか



No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
24	14	<p>(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。</p> <p>現在設定されている貸付料は令和4年度までである。今後の貸付料の設定にあたり、様々な外部要因が新たに発生する中、事前に貸付料設定に織り込み済の事情と、「社会経済情勢の急激な変化」に該当するものとを明確に区別しておくことが、これまで以上に重要となる。</p>		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
25	15	<p>(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。</p> <p>県が現在実施している対策を含め、引き続き、参加者数を増やすための取組が必要である。</p>	契約	入札参加者が1社の契約につき、参加者数を増やすための取組が取られているか
26	15	<p>(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。</p> <p>過去の実績から、令和3年度も複数回の業務が実施され、総契約額が100万円を超えることが予想されたにもかかわらず、複数の100万円以下の随意契約について1号を理由に実施するのは妥当ではない。</p>	契約	同種の案件を分割して1号随意契約としている契約がないか確認したか ある場合、分割していることに合理的な理由があるか
27	15	<p>(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者と一緒に依頼したとのことであった。</p> <p>しかし、本来事前に対応可能であった発注手続きが漏れていることが判明し緊急対応が必要となった事業につき、発注漏れとなっていた事実や原因を明らかにすることなく、関連の薄い事業へ、変更契約により追加するのは、近年出された公共工事の執行に関する通知により緩和された変更基準を前提に考えたとしても適切ではない。</p>	契約	変更契約により、工事種別が異なるものを追加している契約がないか ある場合、変更契約とする理由に合理性があるか
28	15	<p>(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。</p>		※「15章(3)指摘」と同様

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
29	15	<p>(5) 【意見】 指名競争入札の落札者が固定化している</p> <p>振興事務所の「広島港の水門・陸間開閉等業務」につき、1地区（江田島地区、江田島市と随意契約）を除く6つの地区では指名競争入札により業者を選定しているが、指名競争入札手続では、発注する地区に近い地域の業者を指名しており、6地区それぞれにおいて、直近3回の指名業者はほぼ同一であった。そして、入札の結果落札した業者は、直近3回、6地区でそれぞれ同一の業者となっていた。</p> <p>指名競争入札で業者を選定するのであれば、業務の内容や事情にかかわらず、競争性を持たせることが必要で、例えば、指名業者を増やす、変更するといった、競争性を持たせるための工夫がなされていないのは問題といわざるを得ない。</p>	契約	競争入札の参加者・落札者が固定されている契約がないか確認したか されている場合は、競争性を高める対策が取られているか
30	15	<p>(6) 【意見】 当初契約時におけるランニングコストの考慮</p> <p>荷役機械（ガントリークレーン）の保守点検・修繕に係る契約について、機械の特殊性、製品保証及び技術面等から、当該荷役機械を製造・設置した業者に依頼する必要があるとして、施行令167条の2第1項2号を理由に随意契約としている。</p> <p>機械の特殊性等の事情から当該機械の製造・設置をした業者にのみ保守点検・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。</p>	契約	特殊な機械やソフトウェアなど、保守業務を納入・開発業者に随意契約で委託せざるを得ないと思われるものを導入する場合は、導入時に導入後のランニングコストも考慮して委託先の選定が行われているか
31	16	<p>(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</p> <p>令和元年度に完成した宮島口の旅客ターミナルの整備事業につき、令和4年11月に会計検査院から、国から補助金を過大に受給しているとの指摘を受けた。</p> <p>過大受給の原因は、補助の対象となるバリアフリー部分の床面積の集計を誤ったことであるが、本件補助金申請のように、日常的でない複雑かつ特殊な案件については、上長によるチェックに先立ち、別担当者が作成担当者と同様の作業を再実施するとともに、情報の共有を図るなどの対応が必要である。</p>	全般	複雑かつ特殊な案件については、上長による概括的な検証だけでなく、再計算・再実施を行っているか
32	16	<p>(2) 【意見】 整備計画の進捗状況に係る情報開示</p> <p>港湾の整備計画について、振興プランでは、令和3年度から令和7年度の事業費の総額のみが開示され、各整備計画の具体的な実施年度及び個別予算については一切開示されていない。そのため、工事範囲が変更になってもそのような影響が開示されることはなく、最終結果だけ辻褄が合わされてしまうと、県民は問題が生じていてもその状況を一切把握することができないことになってしまう。</p> <p>港湾の社会的重要性、影響が広範にわたることを鑑みると、県民への情報開示という観点から、各整備計画単位の見積りにについても最低限の情報は開示することが望ましい。</p>		※「7章(2)指摘」と同様

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
33	16	<p>(3) 【意見】 予算見積りに必要な調査の実施時期について</p> <p>臨港道路廿日市草津線の第Ⅰ期工事について、事業開始時の総事業予算と実績額との比較を行った結果、大きな差異が生じていた。見積りに必要な専門家による調査実施前に、当該予算を作成する必要があるためとのことであるが、当該予算を基に国に対して整備計画を提出していた。</p> <p>今後の課題として、事業開始時の総事業予算を用いた資料提出や事業判断を行う際は、実施する調査などの前倒しの必要性を検討すべきである点を、今一度意識していただきたい。</p>	計画	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したか
34	17	<p>(1) 【意見】 港湾BCP訓練の内容について</p> <p>主要3港湾の港湾BCPの訓練内容について、BCPで示された訓練のうち特定の種類（情報伝達訓練）しか実施されていないこと、令和3年度実施の訓練について尾道糸崎港・福山港の合同訓練では「震度6弱の地震」とされている以外の具体的な危機的事象は示されていない点は問題である。</p> <p>県は、主要3港湾の港湾管理者として、各港のBCP協議会と連携し、訓練の充実を図る必要がある。</p>	BCP	BCP計画策定後、計画時に想定した訓練の種類がバランスよく実施されているか
35	17	<p>(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</p> <p>主要3港湾のBCP訓練（令和3年度情報伝達訓練）の結果について、情報伝達の結果のとりまとめがない（尾道糸崎港・福山港）、あるいは結果はとりまとめられているが、訓練の結果浮かび上がった課題の有無・内容についての記載がない（広島港）。</p> <p>各港の港湾BCPでは、訓練等を通じて課題の提出を行い、協議会においてPDCAサイクルに基づき、計画の見直し・改善を行い、その結果を協議会に報告するとされているが、かかるPDCAサイクルによる改善の取組みが不十分と考えられる。</p> <p>主要3港湾の港湾管理者たる県は、各港のBCP協議会と共に検証を踏まえた改善の取組を進めるべきである。</p>	BCP	訓練の結果の取りまとめや検証がなされているか
36	17	<p>(3) 【意見】 非常用電源その他資機材の確保</p> <p>令和3年度実施の尾道糸崎港・福山港の合同訓練において、BCP協議会事務局において非常用電源が確保されていることが前提となっているが、非常用電源を保有している県の施設はなく、発災時には業者に手配することになるとのことで、訓練が想定している前提と齟齬が生じている。</p> <p>電源が確保されなければ、上記のメールの送受信ができないことその他、発災後の各種対応に支障が生じることが予想される。また、電気以外にも、必要な資機材が調達できるかの再確認も必要と考える。</p> <p>資機材が確保できるよう対策を講じておくことは、国交省の港湾BCPガイドラインも要請するところであり、この点対策が必要である。</p>	BCP	BCP対策に必要な非常用電源などが確保されているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
37	17	<p>(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に近い対応を行うもの）の整備が必要と考える。</p>		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
38	18	<p>(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、現在の取組みを一層加速していただきたい。</p>		※「7章(3)意見」と同様
39	19	<p>(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は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。</p>	システム	システムにつき作業ログを残しているか
40	20	<p>(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。</p>	料金収入	施設の貸付料や使用料などの収入で、新型コロナウイルスの影響などにより料金を変更している案件につき、次回以降、料金変更が必要な事象が生じた際に迅速に対応できるよう、料金を変更する場合の具体的な基準等を定めているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
41	20	(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ず、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。		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
42	21	(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に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。	消費税 申告	個別対応方式と一括比例配分方式の有利不利判定を行った上で、採用方式を決定しているか
43	21	(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。	消費税 申告	消費税法上、課税仕入れなどに関する帳簿及び請求書等は7年間の保存が求められているが、現行保存ルールは当該年数以上となっているか
44	21	(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。	消費税 申告	消費税申告に際し、上長による過年度との比較・整合性検証を含めた再実施・再計算がなされているか
45	21	(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に関与させることも有効である。	消費税 申告	消費税申告につき、消費税を熟知した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ているか、又は税務の専門家に関与させているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
46	22	(1) 【意見】 海外向けの情報発信 ひろしま港湾は、YouTubeにチャンネルを開設しており、一般の方にも分かりやすいPR動画等を公開している。この中で英語の会社説明動画を公開しているが、映像自体は日本語の会社説明動画のものを流用しており、映像内で映し出される言葉等が日本語のまま、海外向けの映像となっていない。海外向けの動画を作成する以上、最低限映像内の重要な文字の下には英訳を入れる程度の改良を行うことが望ましい。	全般	海外向けにPRしているものがあれば、英訳するなど、利用者目線での対応がなされているか
47	22	(2) 【意見】 近年の外部要因の影響を踏まえた計画・目標の見直し 広島港のコンテナ貨物取扱量の目標に関するスローガン「NEXT10」について、新型コロナウイルス感染拡大をはじめとする近年の外部要因の影響を踏まえ、内容や達成目標時期の変更の可否につき、随時検証を行うことが望ましい。	計画	新型コロナウイルスによる影響を適切に検討しているか 達成目標時期の変更の可否につき、再検討の上、必要があれば見直しを行っているか
48	23	(1) 【指摘】 貯蔵品の評価方法について 計算書類注記の「重要な会計方針」において貯蔵品の評価方法は、「最終仕入原価法による原価法」によるとしているが、実際の評価方法は、最終仕入原価法と先入先出法の評価額に重要な差がないことを理由に、大部分が先入先出法に基づく評価額を使用していた。しかし、最終仕入原価法と先入先出法の評価額にいくらの差が生じており、重要な差となっていないことを確認した証跡が残されていなかった。 異なる評価法に基づく評価額を使用する限りにおいては、每期必ず両者の評価額に重要な差がないことを確かめ、その証跡も残しておくべきである。なお、これを機会に各貯蔵品の評価方法を今一度整理することも効果的である。		※他部局や団体への活用が限定的、又は効果的なチェックリスト化が困難なため、除いた
49	23	(2) 【意見】 最終仕入原価法適用の可否検討 棚卸資産の評価方法として最終仕入原価法を採用しているが、最終仕入原価法によると、取得原価とは乖離した金額で資産計上される棚卸資産が生じ得る。また、最終仕入時期から時間が経過した場合など、時価が大幅に下落した場合でも、その実態が反映されないこととなる。 この点、大部分が外部に販売され、時価も大幅に変動するガソリン等についても、重要性の検討を行わず、無条件に最終仕入原価法を採用することは適切ではないため、最終仕入原価法適用の可否を適切に検討すべきである。	決算など	最終仕入原価法を採用している案件につき、適用の妥当性を検討するとともに、検討した資料が残されているか
50	23	(3) 【意見】 具体的な投資計画の策定と余剰資金の運用方針の決定 借入金を大きく上回る現金預金等を保有しているが、投資時期も含めた具体的な投資計画などが策定されておらず、必要保有資金と余剰資金との区分がされていない。 外部要因の影響も踏まえた上で、将来的な新規事業も含めたより具体的な投資計画を策定するとともに、余剰資金の運用方針を検討することが望ましい。	資金運用など 資金運用など	現金預金を多額に保有している場合、具体的な投資計画を基に、必要保有資金と余剰資金とを適切に区分しているか 余剰資金を有している場合、将来的な新規事業も含めた具体的な投資計画を策定するとともに、余剰資金の運用方針を定めているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
51	23	(4) 【意見】 配当政策の検討がされていない 配当政策に係る会社の方針が適切に検討されていない。配当方針を決めるための計画・検討をした上で、株主とも協議して配当政策を決定すべきではないか。	資金運用など	配当政策を検討し、方針を策定しているか
52	24	(1) 【意見】 自社所有固定資産の実地棚卸 経理規程では、毎期末又は随時に有形固定資産の現状につき調査し、その過不足・要修理の如何につき各カンパニーの会計責任者に報告しなければならないとされているにもかかわらず、実務では固定資産となっているものの異動の有無の把握に止まっている。 この点、保有する固定資産が網羅的に固定資産台帳に記録されていることを確認するためには、固定資産の変動のみの把握ではなく、全件の実地棚卸が必要であり、定期的実施することが望ましい。	財産	固定資産の実地棚卸を年1回以上実施しているか
53	24	(2) 【意見】 リース資産の減価償却方法が明示されていない 経理規程において減価償却方法が規定されているが、リース資産に係る減価償却方法については記載がされていないため、明示することが望まれる。	財産	経理規程に減価償却方法が漏れなく規定されているか確認したか
54	24	(3) 【意見】 固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準の明示がない 経理規程において、固定資産につき資産種別（建物や工具器具備品など）で例示列挙されているが、耐用年数や金額を基準とした定義がされていなかった。耐用年数や金額を基準とした固定資産の判定は、会計処理上、重要な定義であるため、経理規程や細則等で明示することが望まれる。	財産	固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準が、経理規程や細則等で明示されているか
55	24	(4) 【指摘】 除却資産に係る注記誤り 計算書類における貸借対照表に関する注記に記載されている、有形固定資産の減価償却累計額について、除却資産分を含めて記載する誤りがあった。 正確な計算書類の作成を確実にするため、上長等による再計算・再突合の実施、計算書類作成フローチャート又はチェックリストの導入等により、再発防止に努める必要がある。	財産	除却した資産について固定資産台帳からの削除処理がされているか再確認したか
56	24	(5) 【指摘】 リース資産台帳の削除漏れ リース資産台帳に削除を失念したものが記載され続け、結果として計算書類の貸借対照表注記に記載されている有形固定資産の減価償却累計額に誤りが認められる。 削除失念は契約期間のトレースや契約書の確認により防げた明らかなミスである。 また、再リースで当該資産を使用し続けているため、リース資産台帳に記載されているものがあったが、再リースとなった時点でリース資産台帳から削除すべきではないかと思われる。 リース契約終了時のリース資産台帳への反映方法を改めて整理するとともに、決算前にリース資産台帳にリースが終了した資産等が残されていないか再度確認する体制を整備すべきである。	財産	リース契約が終了した契約につき、リース台帳からの削除処理がなされているか確認したか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
57	24	(6) 【指摘】 県有備品の管理について ひろしま港湾が管理している県有備品について、現物が確認できない資産が発見された。また、観音マリーナの現地視察の際に、県有備品であるにもかかわらず、県有備品一覧に記載のない資産が検出された。 県有備品については、管理を委託されているものであり、県有備品一覧と現物とは一致している必要がある。県有備品一覧と現物の照合は異動のあった場合だけでなく、全件実施し、不整合の生じない管理体制を構築する必要がある。	財産	県有備品について毎期現物確認をしているか
58	24	(7) 【指摘】 県有備品シール貼付漏れ 県有備品については、県との契約において、一覧表を備え、ラベルを貼付する等により、ひろしま港湾所有の備品と区別しなければならない旨規定されているが、備品シール等の貼付がない資産が発見された。 県有備品の定期的な棚卸時においてシールの貼付け漏れがないかを同時に検査する体制を設け、契約に沿った物品の管理を徹底する必要がある。	財産	県有備品の実査に際し、備品シールが漏れなく貼られているか確かめたか
59	24	(8) 【指摘】 一括償却資産の取扱いが経理規程と整合していない ひろしま港湾では、一括償却資産を少額消耗工具器具備品費で費用処理し、固定資産台帳に記載していないが、経理規程では、「固定資産台帳には、正規の簿記の原則により生じた簿外資産も含めるものとする」と規定されている。 一括償却資産が当該規程に該当すると考えられるが、経理規程に従った対応が取られていない。これを機会に今後の取扱いを整理し、経理規程に従った固定資産台帳の記帳を徹底する必要がある。	財産	一括償却資産の固定資産台帳などへの登録につき、規程と実態が整合しているか確認したか
60	25	(1) 【意見】 債権回収における迅速柔軟な対応 徴収・回収規程において、未納者への対応につき、対応すべき時期が明確に規定されているがために、柔軟性を欠く面を否定できない。 状況に応じて、時期を待たずに法的対応をすべき場合もあると考えられるため、県とも協議の上、例外的な対応をすべき場合もあることを、徴収・回収規程に規定の上、局内で周知すべきではないか。	債権回収	徴収・回収規定において、未納者への対応時期が明記されている場合、法的な対応期限に支障がない時期に設定されているか再確認したか
61	25	(2) 【意見】 指定管理業務以外の債権回収に係る規定がない 徴収・回収規程は、指定管理施設の利用料金・売掛金を対象としているが、指定管理業務以外のひろしま港湾の債権回収についても、徴収・回収規程と同様の規程を整備するなどの対応をすべきである。	債権回収	債権回収に係る規程やマニュアルが漏れなく整備されているか確かめたか



No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
62	26	<p>(1) 【指摘】 契約書ひな形の内容の不備，不足 ひろしま港湾では，契約書の雛形を用意しており（管理委託契約書／建設工事請負契約書），契約相手とは同雛形を基礎に調整の上契約を締結している。</p> <p>しかし，同雛形を見ると，①契約相手方が反社会的勢力の場合に契約を解除等する旨の条項（いわゆる反社条項）がない（管理委託契約書），②合意管轄の定めがない（管理委託契約書／建設工事請負契約書の双方），との2点で問題が見られる。</p> <p>契約締結前に契約相手方が反社会的勢力でないことの確認をしていたとしても，契約締結後に問題が生じた場合などを手当するためには，管理委託契約書の中に反社条項を入れるべきである。また，契約相手方との間で紛争が生じ訴訟となる場合に備え，あらかじめ契約締結時に管轄の合意をしておくことが有益である。</p>	契約	契約書のひな型に反社条項があるか
63	26	<p>(2) 【意見】 一般競争入札への参加者が1者のみの契約が多くみられる 一般競争入札手続を採用した契約において，1者のみが入札した案件が多数見られるが，参加者が1者のみでは，入札手続により十分に競争性を図ることができない。</p> <p>ひろしま港湾は，指定管理者や港湾運営会社などの事業を通じて，県との関わりが深いことから，同社の入札手続の結果が，県の契約に事実上影響する可能性があるとの観点からも，一般競争入札への参加者を増やすことが重要である。</p>		※「15章(1)意見」と同様
64	26	<p>(3) 【意見】 仕様書と契約書との齟齬 業務委託契約の中で，業務の月毎の実施状況報告につき，仕様書では四半期ごとにとりまとめて報告，契約書では毎月報告と定めている案件があった。</p> <p>業務の実施状況の報告は，契約の履行状況の確認時期や委託料の支払時期に影響するものであるから，仕様書での記載と契約書での定めが異なっていることは適切ではない。</p>	契約	委託業務の実施状況報告につき，仕様書と契約書とに齟齬がないか確認したか
65	28	<p>(1) 【意見】 港湾BCPの改善のための関係機関との連携 広島港，福山港及び尾道糸崎港の港湾BCP（県が主導して策定）における訓練の種類，内容，研修の検証等に不十分な点が見られる。</p> <p>ひろしま港湾は，上記3港の管理において，指定管理者・港湾運営会社等の立場から重要な役割を担っており，訓練がより充実したものとなるよう，訓練への協力，改善意見を述べるなど，県や当該BCP協議会，その他関係機関と積極的に連携していく必要がある。</p>		※他部局や団体への活用が限定的，又は効果的なチェックリスト化が困難なため，除いた

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
		■以下は令和3年度の監査結果から一部を抜粋		
66	8	(1) 【指摘】 新たな水道ビジョンの作成について 従来の水道ビジョンの計画期間が令和2年度で終了し、その後の新たな水道ビジョンが策定されておらず、水道ビジョンのない期間が現に発生している。 県企業局の水道事業の実施に際して、数値等の具体的な目標を設定した上で各取組がなされなければ、取組の結果の検証をすることも困難となるから、水道ビジョンが存在しないことは不適切である。	計画	作成しているビジョンや計画につき、後継のものが作成されていない場合は、作成しないこととした理由が明記され引き継がれているか また、何らかの事情で計画期間の抜けがないか
67	8	(2) 【意見】 新たな水道ビジョンでの具体的取組目標の設定について 従来の水道ビジョンの計画期間のうち、特に平成29年度以降について、具体的取組目標の設定がなく、PDCAサイクルに基づく進行管理の観点から問題である。 新たな水道ビジョン策定に際しては、その計画期間を通じて、数値目標等の具体的な取組目標を設定し、事後に目標の達成度合い等を検証できるようにすることが必要である。	計画	作成しているビジョンや計画につき、事後に目標の達成度合い等を検証できる程度に、具体的な取組目標が設定されているか
68	8	(3) 【指摘】 水道ビジョンの検証及び公開について 前述のように、従来の水道ビジョンの計画期間は令和2年度で終了しているが、本ビジョンの成果等について十分な検証がなされていないことは、PDCAサイクルに基づき事業に取り組む観点から問題である。 また、本ビジョンの検証結果が外部に広く公開されていないことは、県民や県営水道事業の受益者への情報公開の観点から問題である。 計画期間が終了した水道ビジョンの成果等について、十分な検証を行うとともに、当該検証結果を外部に広く公開すべきである。	計画	作成しているビジョンや計画につき、計画期間終了後に成果等を十分に検証するとともに、当該検証結果を外部に広く公開しているか なお、計画事業が完了していない場合であっても、計画期間が終了している場合は成果等の検証が必要であることに留意する
69	15	(1) 【意見】 工事価格算定の基礎となる調査について 地質の想定岩盤図と実際の地質に大きな乖離があり、工事費が増額している。地質の想定岩盤図は平成24年から平成27年に実施された地質調査が基になっているが、当初の地質調査がトンネル崩落事故の生じにくいルートを検査・選定することに主眼が置かれていたことを考慮すると、工事価格算定の基礎として適切な調査であったかを十分に検討すべきであったと考える。 今後は、調査主眼が何であったかなど、基礎資料の性質を適切に評価する視点を持つとともに、必要に応じて追加調査や専門家の関与などの対応をとっていただきたい。特に金額が大きい案件に関しては変動幅が大きくなるため、この判断が非常に重要になる。	その他	過去に実施した調査結果を利用して事業費などの算定を行う場合は、当該調査主眼が何であったかなど、基礎資料の性質を適切に評価する視点を持つとともに、必要に応じて追加調査や専門家の関与などの対応をとっているか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
70	15	<p>(2)【意見】工事費の見通しに係る情報開示について</p> <p>想定した岩盤よりも硬い岩盤が長い区間出現していることを主要因として、二期トンネル工事の工事費は当初契約時より3割強増加している。その後も想定以上に硬い岩盤が長い区間出現しており、これらの工事進捗状況を考慮すると、さらなる増額が見込まれる場合と判断して対処すべきであるが、工事費の見通しに係る情報開示がされていない。</p> <p>今後掘進していくにあたり、どの程度工事費が変わるかについて、概算値などの情報をいち早く集計し、積極的な情報開示をすることが、県民への説明責任という点で肝要と考える。追加の地質調査は実施済みとのことであるため、速やかに概算額を試算し、迅速な開示が行えるような積極的な対応をしていただきたい。</p>	情報開示	大型案件で県民の関心も高い工事につき、工事費が増加傾向にある場合、適時に総工事費の再計算を行い、最低でも年1回の情報開示をしているか
71	19	<p>(2)【意見】第1次管路更新計画の検証</p> <p>計画した管路更新が完了していないことから、第1次管路更新計画の検証がされていない。この点、計画が完了してなくても計画期間が終了したのであれば、第1次管路更新計画の計画・実績差異の検証は行うべきであり、この検証を行うことで、今後の計画をより効果的かつ精度の高いものにできる。</p> <p>また、計画どおりに更新ができなかったことで、計画箇所で漏水被害等が生じていればその点を踏まえて要更新時期を設定すべきであり、何の被害も生じていないのであれば、要更新時期の延長が可能かなどの検討を行うことができるのであり、今後の更新計画策定に活かすべきである。</p>		※「令和3年度包括外部監査結果8章(3)指摘」と同様
72	20	<p>(1)【指摘】将来の不確定要素に対する対応について</p> <p>耐震化対策の実施に際し、広域化との関連で将来的な不確定要素があったとしても、耐震化対策の重要性を踏まえると、すべての対策工事をストップさせる必要はなかったと考えられる。</p> <p>今後、施策の実施に際し、他の施策との関連で将来的な不確定要素があったとしても、安易に全体を不確定と捉え、当該施策に係る事業を全面的にストップするのではなく、不確定な点と確定できる点の区別を詳細に行い、当該事業の一部実施の可否を検討するなど、可能な範囲で当該施策を実施することができないかを十分検討すべきである。</p>	その他	将来的な不確定要素があるとして事業を停止・遅延している案件につき、安易に全体を不確定と捉えていないか 不確定要素についても、不確定な点と確定できる点を詳細に分解し、確定できる部分については適切に事業を進める必要があることに留意する
73	26	<p>(1)【指摘】契約書の作成</p> <p>令和2年度に締結された本郷埜田浄水場等水質検査業務の委託に関して、契約額が高額であるにも拘わらず、契約書が作成されず、注文書と請書の交付のみとなっていたこと、かつ、請書の裏面記載の契約条項が修繕を前提としており、本委託契約の内容と合致していなかったことは、紛争防止・紛争発生時のリスク軽減の観点から不適切である。</p> <p>本業務につき、同種契約（三ツ石浄水場等水質検査業務）と同様の業務委託契約書を締結すべきである。</p>	契約	契約額が高額であるにもかかわらず、契約書が作成されず、注文書と請書の交付のみとなっている契約がないか再確認したか

No	章	検出された指摘・意見など	項目	確認内容
74	26	(2)【意見】請書裏面の契約条項が、契約の種別に沿ったものになっていない 本郷埜田浄水場等水質検査業務の委託において使用された請書裏面記載の契約条項が修繕工事を前提とした条項となっており、同契約のような業務委託を前提とした条項となっていない。 契約書の締結ではなく注文書と請書（裏面に契約条項を記載）の交付の形で契約を締結する場合には、契約の種別（修繕、業務委託、物品購入等）ごとに契約条項を用意し、かつ契約内容に沿った種別の契約条項を記載した請書を用いるべきである。	契約	請書などの裏面記載の契約条項が委託内容に即したのものとなっているか再確認したか
75	28	(1)【意見】緊急電話の設置 宮浦浄水場・宮原浄水場・江田島市前早世浄水場には現状、緊急時の連絡手段がない。水道事業の性質と災害発生の可能性を考慮すると速やかに緊急時の連絡手段を確保していただきたい。	B C P	緊急時の連絡手段がない拠点の有無を確認したか ある場合は、連絡手段の導入を検討したか
76	28	(2)【意見】参集不能時の対応策の検討 災害時の参集人員の検討を行っているが、公共交通機関の運行停止や道路の寸断などに伴う参集不能リスクが適切に検討されていない。 水道事業という性質上、多くの施設は交通網が発達していない場所に位置しており、土砂崩れなどで道路が寸断され、参集不能となる可能性は否定できないため、参集不能時の対応方針も適切に検討しておくべきである。	B C P	災害対応として、公共交通機関の運行停止や道路の寸断などに伴う参集不能リスクを適切に考慮しているか
77	28	(3)【意見】被害想定との情報共有 水みらいにおいて、地震により施設が被害を受ける可能性を事前に検討しているが、当該被害想定につき、県との情報共有が十分に図られていない。 県と指定管理者は一体となって事業の効果的かつ効率的な実施を図るべきであり、被害想定調査の二重投資を防止する上でも、県と指定管理者たる水みらいは、被害想定などにつき緊密な情報共有を図るべきである。	B C P	指定管理などにつき、施設の被害想定調査などが二重投資とならないよう、県と受託者との間で被害想定に係る調査・認識の緊密な情報共有が図られているか

## 5 チェックリスト参考例

No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
例	契約	〇〇の契約を随意契約としていないか	4/1	広島太郎	広島花子	該当契約が2件検出された 業者と契約締結済みであり、契約条項などを検討し、再契約は困難と判断 今後同様のミスが生じないよう関係課に周知した	該当契約を確認した 締結済みの契約状況から再契約困難とした判断の妥当性を確認した ○付で周知文が提出されていることを確認した
1	全般	県ホームページの紹介ページにつき、リンク切れが生じていないか（外部へのリンク先は除く）					
2	全般	複雑かつ特殊な案件については、上長による概括的な検証だけでなく、再計算・再実施を行っているか					
3	全般	海外向けにPRしているものがあれば、英訳するなど、利用者目線での対応がなされているか					
4	資金運用など	現金預金を多額に保有している場合、具体的な投資計画を基に、必要保有資金と余剰資金とを適切に区分しているか					
5	資金運用など	余剰資金を有している場合、将来的な新規事業も含めた具体的な投資計画を策定するとともに、余剰資金の運用方針を定めているか					
6	資金運用など	配当政策を検討し、方針を策定しているか					
7	条例・規則など	条例や規則などを改正する際に、改正する条文を引用する他の条例や規則などの改正漏れがないか確認したか					
8	計画	中期計画に対応する個別事業ごとの年度計画が策定されているか					
9	計画	作成しているビジョンや計画につき、事後に目標の達成度合い等を検証できる程度に、具体的な取組目標が設定されているか					

No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
10	計画	計画期間中の年度ごとの進捗につき、進捗状況が予定通りでない場合で、かつ県民への影響が大きい場合や県民の関心が高い事業については、適宜（最低でも年1回）、進捗状況を公表しているか					
11	計画	プランや計画などにつき、最低でも年1回の進捗状況確認がなされているか 進捗に遅れがある場合は計画変更の必要性を適宜検討しているか					
12	計画	新型コロナウイルスによる影響を適切に検討しているか 達成目標時期の変更の要否につき、再検討の上、必要があれば見直しを行っているか					
13	計画	作成しているビジョンや計画につき、後継のものが作成されていない場合は、作成しないこととした理由が明記され引き継がれているか また、何らかの事情で計画期間の抜けがないか					
14	計画	作成しているビジョンや計画につき、計画期間終了後に成果等を十分に検証するとともに、当該検証結果を外部に広く公開しているか なお、計画事業が完了していない場合であっても、計画期間が終了している場合は成果等の検証が必要であることに留意する					
15	計画	プランや計画などの過年度検証に関し、実施箇所ごとの進捗結果、特に、前プラン中に実施できなかったものについて、実施できなかった原因への言及がなされているか					
16	計画	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したか					
17	決算など	複数年度に及ぶ事業については、単年度のみではなく、事業実施期間全体を通じた総事業費について、予算実績差異分析をしているか					
18	決算など	最終仕入原価法を採用している案件につき、適用の妥当性を検討するとともに、検討した資料が残されているか					

No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
19	財産	管理しているすべての台帳につき、相互に関連する台帳を特定し一覧化しているか					
20	財産	相互に関連する台帳につき、それらの台帳が整合しているかを確認したか					
21	財産	管理する資産のうち、自部署が管理する資産台帳に登録する必要のない資産（埋立て地など）を一覧にしているか					
22	財産	それらの資産の取得・除却などの情報につき、財政課と各資産の管理課との間で、資産計上が漏れないような連携が図られているか					
23	財産	工事一式などで取得した資産につき、備品計上ルールが具体的に明記されているか					
24	財産	工事一式などで取得した資産につき、備品台帳への登録漏れが生じていないか					
25	財産	経理規程に減価償却方法が漏れなく規定されているか確認したか					
26	財産	固定資産の判定に係る耐用年数や金額基準が、経理規程や細則等で明示されているか					
27	財産	固定資産の実地棚卸を年1回以上実施しているか					
28	財産	固定資産実査の証跡が適切に残されているか					
29	財産	資産を取得した際の固定資産台帳等への登録につき、運用実態が規程に従ったものとなっているか再確認したか					
30	財産	除却した資産について固定資産台帳からの削除処理がされているか再確認したか					
31	財産	一括償却資産の固定資産台帳などへの登録につき、規程と実態が整合しているか確認したか					
32	財産	リース契約が終了した契約につき、リース台帳からの削除処理がなされているか確認したか					
33	財産	県の土地施設内に第三者名義の不動産が存在していないか存在している場合、適法な使用権原が存在しているか					
34	財産	県有備品について毎期現物確認をしているか					

No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
35	財産	県有備品の実査に際し、備品シールが漏れなく貼られているか確かめたか					
36	契約	契約書のひな型に反社条項があるか					
37	契約	契約額が高額であるにもかかわらず、契約書が作成されず、注文書と請書の交付のみとなっている契約がないか再確認したか					
38	契約	請書などの裏面記載の契約条項が委託内容に即したものとなっているか再確認したか					
39	契約	委託業務の実施状況報告につき、仕様書と契約書とに齟齬がないか確認したか					
40	契約	競争入札の参加者・落札者が固定されている契約がないか確認したか されている場合は、競争性を高める対策が取られているか					
41	契約	入札参加者が1社の契約につき、参加者数を増やすための取組が取られているか					
42	契約	同種の案件を分割して1号随意契約としている契約がないか確認したか ある場合、分割していることに合理的な理由があるか					
43	契約	変更契約により、工事種別が異なるものを追加している契約がないか ある場合、変更契約とする理由に合理性があるか					
44	契約	特殊な機械やソフトウェアなど、保守業務を納入・開発業者に随意契約で委託せざるを得ないと思われるものを導入する場合は、導入時に導入後のランニングコストも考慮して委託先の選定が行われているか					
45	指定管理など	指定管理などにつき、5年ないし10年の単位で制度導入効果の検証がされているか 検証結果は文書で残すとともに、情報公開しているか					
46	指定管理など	指定管理などにつき、県と受託者との間で修繕の負担関係が契約書と実態で整合しているか確認したか					



No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
47	情報開示	個別事業の進捗率や今後の具体的なスケジュールがを明示した情報開示となっているか					
48	情報開示	複数年度に及ぶ事業については、事業実施期間全体を通じた総事業費の推移が把握できるよう、前年度の見積総事業費などとの差異を明示して情報開示しているか					
49	情報開示	大型案件で県民の関心も高い工事につき、工事費が増加傾向にある場合、適時に総工事費の再計算を行い、最低でも年1回の情報開示をしているか					
50	料金収入	施設の貸付料や使用料などの収入で、新型コロナウイルスの影響などにより料金を変更している案件につき、次回以降、料金変更が必要な事象が生じた際に迅速に対応できるよう、料金を変更する場合の具体的な基準等を定めているか					
51	債権回収	債権回収に係る規程やマニュアルが漏れなく整備されているか確かめたか					
52	債権回収	徴収・回収規定において、未納者への対応時期が明記されている場合、法的な対応期限に支障がない時期に設定されているか再確認したか					
53	システム	システムにつき作業ログを残しているか					
54	B C P	B C P 計画策定後、計画時に想定した訓練の種類がバランスよく実施されているか					
55	B C P	訓練の結果の取りまとめや検証がなされているか					
56	B C P	災害対応として、公共交通機関の運行停止や道路の寸断などに伴う参集不能リスクを適切に考慮しているか					
57	B C P	B C P 対策に必要な非常用電源などが確保されているか					
58	B C P	緊急時の連絡手段がない拠点の有無を確認したか ある場合は、連絡手段の導入を検討したか					
59	B C P	指定管理などにつき、施設の被害想定調査などが二重投資とならないよう、県と受託者との間で被害想定に係る調査・認識の緊密な情報共有が図られているか					

No	項目	確認内容	回答日	回答者	責任者	検出事項（対応状況含む）	監査メモ
60	老朽化対策	老朽化対策で遅延しているものにつき、災害などによる影響を分析しているか					
61	消費税申告	個別対応方式と一括比例配分方式の有利不利判定を行った上で、採用方式を決定しているか					
62	消費税申告	消費税法上、課税仕入れなどに関する帳簿及び請求書等は7年間の保存が求められているが、現行保存ルールは当該年数以上となっているか					
63	消費税申告	消費税申告に際し、上長による過年度との比較・整合性検証を含めた再実施・再計算がなされているか					
64	消費税申告	消費税申告につき、消費税を熟知した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ているか、又は税務の専門家を関与させているか					
65	監査	監査委員監査や包括外部監査などの過去の監査における指摘・意見など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資料が文書で適切に引き継がれているか					
66	監査	上記の指摘・意見などを受けて導入した手続きにつき、第三者が確認できるよう証跡を残しているか					
67	その他	過去に実施した調査結果を利用して事業費などの算定を行う場合は、当該調査主眼が何であったかなど、基礎資料の性質を適切に評価する視点を持つとともに、必要に応じて追加調査や専門家の関与などの対応をとっているか					
68	その他	将来的な不確定要素があるとして事業を停止・遅延している案件につき、安易に全体を不確定と捉えていないか 不確定要素についても、不確定な点と確定できる点を詳細に分解し、確定できる部分については適切に事業を進める必要があることに留意する					

## 第30 総括

島国の日本にとって港湾・漁港は非常に重要で、沿岸県である広島県にとっても、漁業が盛んな上、世界的にも知名度が高い年間船舶乗降人員数1位の厳島港を有するなど、港湾・漁港の重要性は高い。また、令和5年度にはG7広島サミットの開催が予定されており、世界的にも注目を集めている。その玄関口にもなる港湾の運営が滞りなく進められ、他県のお手本となっていくことを期待したい。

今回の監査で、今後の事業運営改善のきっかけになるとと思われる事項を検出した。それは、事業実施累計期間での予算実績差異分析、適時適切な情報開示及び部局間での連携である。

事業実施累計期間での予算実績差異分析に関しては、港湾特別会計の臨海部土地造成事業につき、予算・実績比較が単年度のみでなされており、各事業における実施期間全体の累計ベースでの見積総事業費の比較や推移の把握がされていない事実があった。事業実施期間を通じた総事業費の変動状況は県民の関心も高いため、適切に分析・把握すべきである。

そして、適時適切な情報開示に関しては、上記の見積総事業費の推移が公表されていないことに加え、各事業の今後のスケジュールも公表されていなかった。また、振興プランについても、整備事業の遅延が適時適切に公表されないことに加え、各事業の進捗率や今後のスケジュールの情報開示にも不十分な点があったほか、前プラン中に実施できなかったものに対する原因について言及されていなかった。事業費の推移や事業のスケジュールは県民が特に注目する点であり、これらの情報開示は積極的に行っていただきたい。

包括外部監査を通じて対象部局や団体の方と協議する中で、事業の経過と将来見通しの情報開示が特に重要であると感じたが、県の今の情報開示では、その点はあまり重要視されていないように思われた。今後、当方も一県民として、どのような情報開示をしていただけるか注目していきたい。

また、部局間での連携に関しては、宮島口旅客ターミナル下の埋立て地の取得につき、現に資産を管理する課と、県の固定資産台帳を管理する課との間で適切に情報共有されていない事実が判明した。当該土地は監査対象部局管理の台帳への登録は不要なものであったが、県の固定資産台帳を管理する課の資産台帳にも記載されていなかった。当該土地の管理自体は監査対象部局であるため、監査対象部局と固定資産台帳を管理する課が緊密に連携を取る必要があるが、台帳登録漏れ防止に係る連携は十分ではなかった。また、消費税の申告体制の整備を提案しているが、消費税申告は特殊なため、県全体で管理することも考えられる。現状は各部局で個別対応となっており、部局間での連携に改善の余地が認められた。

これら3点は必ずしも容易に解決できる事項ではないと思われるが、今回の外部監査をきっかけとして、改善を行い、今後のよりよい事業運営に活かしていただけることを期待したい。

県の包括外部監査に関して、当方は、平成29年度から令和2年度までの4年間補助者を務め、令和3年度と本年度の2年間については責任者として関与した。

複数年にわたり包括外部監査に関与してきた結果、同様の指摘事項や意見などが複数回検出されることがあることに気づき、検出事項は監査対象となった部局や団体特有の問題ではなく、往々にして複数の部局や団体が同様の問題を抱えていると感じた。

包括外部監査制度をより効果的なものとしていくために、検出された指摘事項や意見を他の部局や団体に生かすことが必要で、その方法の一つがチェックリストを活用する方法と判断し、監査人がチェックリストの作成方法案を示した。

もっとも、今回の課題・問題点の一般化や抽象化は完全なものではなく、不十分な点やより効果的な一般化・抽象化も考えられると思われる。チェックリストの活用方法についても同様で、今回示したチェックリストの使用が強制されるものではない。

一般化・抽象化の考え方やチェックリストの活用方法については、唯一絶対の答えがあるものではなく、実務を通じて検討し、改善を繰り返していく必要がある。今後も県が継続してよりよい活用の方法を検討し、その結果として、包括外部監査制度がより効果的なものになっていくことを期待したい。

最後に、今回港湾事業や漁港事業の話聞く中で、海に面した県である広島県、島国である日本にとって、港湾や漁港がいかに重要な施設であるかを再認識した。日頃当たり前に感じてしまう豊富な海産物やスムーズな物流も、それを支える港湾・漁港が障害なく機能して初めて実現される。港湾事業や漁港事業に携わる方々が日々、真摯に業務に取り組んでくださっているお陰だということが強く感じられた。

本監査においては、対象部局・団体関係者の方々に、包括外部監査制度の趣旨や本外部監査の方針を初期段階で伝え、県民のためになるあるべき監査の形を協議しながら監査を進めた。新型コロナウイルスの感染拡大やG7広島サミット開催に向けた準備という様々な事象がある中、多大なご協力をいただいた。

また、監査委員事務局の方々には、補助者であった4年間を含め、6年間という期間にわたり、円滑に監査を行うことができるよう、監査事務に大いにご協力いただいた。

関係者の方々に御礼申し上げます。

## 巻末別添資料

### (別添1) 広島県文書等管理規則 別表(第7条関係)

保存年限の区分	文書等の類型
30年	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 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)</li> <li>2 県議会に関するもので重要なもの(議案など)</li> <li>3 法令に基づく事務引継書</li> <li>4 条例、規則その他例規の決裁文書</li> <li>5 争訟に関するもので重要なもの(訴訟、審査請求など)</li> <li>6 事業の計画や実施に関するもので重要なもの</li> <li>7 統計、報告や行政執行上に関するもので重要なもの</li> <li>8 許認可等の行政処分や契約に関するもので法律関係が10年を超えるもの</li> <li>9 職員の人事、福利に関するもので特に重要なもの(職員の人事記録、不利益処分など)</li> <li>10 起債に関するもの</li> <li>11 決算統計に関するもの</li> <li>12 財産に関するもので特に重要なもの(財産の取得、処分など)</li> <li>13 地域行政に関するもので特に重要なもの(市町の廃置分合、境界変更など)</li> <li>14 債権・債務に関するもので特に重要なもの(時効が10年を超えるもの)</li> <li>15 その他30年保存の必要があると認めるもの</li> </ol>
10年	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 表彰に関するもの</li> <li>2 争訟に関するもの(損害賠償など)</li> <li>3 行政組織の運営に関するもの</li> <li>4 監査・検査に関するもの</li> <li>5 事業の計画や実施に関するもの</li> <li>6 統計、報告や行政執行上に関するもの</li> <li>7 許認可等の行政処分や契約に関するもので法律関係が5年を超えるもの</li> <li>8 職員の人事、福利に関するもので重要なもの(定数配分や研修計画など)</li> <li>9 支出に関するもので重要なもの</li> <li>10 財産に関するもので重要なもの</li> </ol>

	11 地域行政に関するもので重要なもの（行財政実地調査など） 12 債権・債務に関するもので重要なもの（時効が10年のもの） 13 その他10年保存の必要があると認めるもの
5年	1 庁内管理に関するもので重要なもの 2 監査・検査に関するもので軽易なもの 3 事業の計画や実施に関するもので軽易なもの 4 職員の人事，福利に関するもの 5 予算に関するもの 6 起債に関するもので軽易なもの 7 許認可等の行政処分や契約に関するもので法律関係が3年を超えるもの 8 収入に関するもので重要なもの 9 支出に関するもの 10 財産に関するもの 11 地域行政に関するもの 12 債権・債務に関するもの（時効が5年のもの） 13 その他5年保存の必要があると認めるもの
3年	1 行事，儀式等に関するもので軽易なもの 2 県議会に関するもの 3 請願・陳情に関するもの 4 個人情報保護に関するもの 5 庁内管理に関するもの 6 広聴に関するもの 7 許認可等の行政処分や契約に関するもので法律関係が1年を超えるもの 8 統計，報告や行政執行上に関するもので軽易なもの 9 職員の人事，福利に関するもので軽易なもの 10 収入に関するもの 11 支出に関するもので軽易なもの 12 財産に関するもので軽易なもの 13 地域行政に関するもので軽易なもの

	14 債権・債務に関するもので軽易なもの（時効が1年から3年のもの） 15 その他3年保存の必要があると認めるもの
1年	1 軽易な照会，回答，報告，通知等に関するもの 2 その他1年保存の必要があると認めるもの
1年未満	1 内部の事務連絡等に関する定例的なもの 2 その他1年以上の保存の必要がないと認めるもの
無期限	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