

高知県公報

発行
高知県
高知市丸ノ内
一丁目2番20号
発行日
毎週2回
(火曜日・金曜日)

目次

監査公表	ページ
○包括外部監査の結果に関する報告	1

監査公表

監査公表第11号

平成19年4月27日

高知県監査委員 武石 利彦
同 黒岩 正好
同 坂本 千代
同 奴田原 訂

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定により、包括外部監査人武田裕忠から監査の結果に関する報告の提出があったので、同法第252条の38第3項の規定により、別冊（平成18年度包括外部監査結果報告書）のとおり公表する。

平成18年度 包括外部監査結果報告書 港湾関係事業について

高知県包括外部監査人

武田裕忠

第1 外部監査の概要	4	(2) 平成17年度の港湾整備事業特別会計の概要	9
1. 外部監査の種類	4	(3) 港湾整備事業特別会計(以下港湾特会という)の収入の状況	9
2. 選定した特定の事件	4	(4) 港湾特会の累積債務及び収支予測	9
(1) 外部監査対象	4	・ 監査の結果及び意見	11
(2) 外部監査対象機関	4	1. 港湾施設の利用状況について	11
(3) 外部監査対象期間	4	(1) 高知新港の利用率について	11
3. 事件を選定した理由	4	(2) 高知港における主な港湾施設の利用状況について	12
4. 外部監査の方法	5	荷さばき地の利用状況	12
(1) 監査の観点	5	野積場の利用状況	12
(2) 主な監査手続き	5	荷役機械の利用状況	13
5. 外部監査の実施時期	5	ガントリークレーン及びシップローダーの取得原価、期待貨物量及び実績貨物量	13
第2 外部監査の結果	6	(3) 須崎港における主な港湾施設の利用状況について	14
・ 港湾事業の概要	6	荷さばき地の利用状況	14
1. 高知県の港湾の概要	6	野積場の利用状況	14
(1) 高知県の海岸と港の状況	6	(4) 宿毛港における主な港湾施設の利用状況について	14
(2) 高知県の港湾施設の概況	6	荷さばき地の利用状況	14
高知県の港湾の位置	6	野積場の利用状況	15
高知県の港湾の名称、種類	6	(5) 主な港湾施設の利用状況から見た問題点	15
(3) 高知県の港湾の役割	6	2. 重要港湾の整備に関する事項	15
産業を支え、地域を支える	6	(1) 一期公募価格の決定方法について	15
県民の生命、財産を守る	6	宿毛湾港臨海工業団地の現況について	15
交流空間を作る	7	海域部分の埋立造成費用等	16
環境との共生	7	陸域部分の買収造成費用等	16
(4) 高知県の港湾の管理組織	7	第一期公募価額の決定	16
2. 高知県の重要港湾の概要	7	陸域部分の分譲単価	16
(1) 高知県の重要港湾の港湾計画における位置付け	7	仮に異なる公募価格とした場合のもたらす問題点	16
高知港(平成12年11月 改訂)	7	仮に同一の公募価格とした場合のもたらす問題点	17
須崎港(平成11年3月 改訂)	7	回収可能金額の試算	17
宿毛湾港(平成14年11月 改訂)	8	(2) 宿毛湾港工業用地の買い増しについて	17
(2) 高知県の重用港湾の貨物取扱実績	8	(3) 高知新港の整備の状況について	18
過去3カ年の高知県の重用港湾の貨物取扱量	8	(4) 宿毛湾港(池島地区)の整備の状況について	19
高知港、須崎港の平成17年の主要取扱品目	8	(5) 須崎港における砂利パースについて	20
3. 港湾事業関連収支の概要	8	護岸からの砂利荷揚げについて	20
(1) 港湾空港局の予算体系	8		

適時適切な措置を講じるべきものについて	2 1
大峰パースについて	2 1
(6) 係船ドルフィンの追加整備について	2 1
(7) 池島地区の臨港道路について	2 2
3. 契約に関する事項	2 2
(1) 委託契約の契約締結遅延に対する措置について	2 2
(2) 排水機場運転委託業務契約の契約方法について	2 3
(3) 海上パトロール等の管理業務及び高知港臨港道路維持業務委託契約の契約方法について	2 4
(4) 特命随意契約の契約方法を改善すべきものについて	2 4
高知港種崎海岸清掃・除草・剪定委託業務契約について	2 4
高知港の港湾区域内における清掃業務委託契約について	2 4
(5) 小額の契約について	2 5
公衆便所の清掃委託業務について	2 5
臨港道路の除草委託業務について	2 5
(6) 請書作成の省略の徹底について	2 5
4. 補助金に関する事項	2 5
(1) 補助金の補助効果について	2 5
(2) 補助金交付要綱の補助目的について	2 6
5. 財産管理に関する事項	2 6
(1) 港湾台帳と現地及び告示等との面積、位置の照合について	2 6
高知港	2 6
須崎港	2 7
宿毛港	2 7
(2) 野積場、荷さばき地の利用状況について	2 7
第6埠頭(横浜地区)の物揚場の野積場について	2 7
棧橋の野積場のイベントホールについて	2 8
第4埠頭(北タナスカ地区)の荷さばき場について	2 8
(3) 物品の受入(取得)手続きについて明確にすべきものについて	2 9
(4) 浮き棧橋に係る事務処理について	2 9
6. 収入に関する事項	3 0
(1) 船舶給水に係る給水使用料の根拠を明確にすべきものについて	3 0
(2) 県営上屋等の使用料について	3 0
(3) 上屋付き荷さばき地について	3 1

7. その他の事項	3 1
(1) 港湾特会への貸付金について	3 1
(2) 宿毛市土地開発公社への港湾工業団地の先行取得費のための貸付金について	3 2
(3) 入港船舶集計表等の集計表の作成について	3 2
(4) 本庁と出先機関との権限を合規に行うべきものについて	3 3
(5) プレジャーボートの放置艇問題について	3 3
プレジャーボート放置艇対策の現況	3 3
高知港湾のプレジャーボートの収容能力について	3 4
仁井田ボートパークについて	3 4
第3 利害関係	3 5
包括外部監査の結果に関する報告に添えて提出する意見	3 6
1. 港湾特会収支に対する考え方	3 6
(1) 港湾特会における事業としての意識と責任感の低さ	3 6
(2) 港湾特会の収支を均衡させるには	3 6
(3) 高知新港、宿毛新港という商品自体の魅力	3 6
2. 宿毛新港の今後の事業展開について	3 6
(1) 事業はあきらかに失敗であり、すでに破綻していることを認めること	3 6
(2) 最も悲観的なストーリーを想定すること	3 6
(3) 勇気を持った計画の見直しをすべきである	3 7
(4) 今後の方針	3 7
陸域部分を含めた全体としての分譲単価について	3 7
造成工事はすべて中止し現況で団地全域を分譲対象とする	3 7
建設予定の道路についても今後とりあえず凍結する	3 7
主管課を商工労働部企業立地課に移す	3 7
(5) この意見の主旨	3 7
3. 宿毛新港の臨海工業団地の土地先行取得資金について	3 7
(1) 事業の失敗による負担を県民に求めるべきではない	3 7
(2) 事業の失敗に対する具体的責任の取り方	3 8
(3) 土地先行取得資金は事業資金のほんの一部である	3 8
< 参 考 資 料 >	3 8
参考資料 1 港湾法における港湾の区分及び漁業法による漁港の区分等	3 8
参考資料 2 港湾空港局所管事務	3 9
参考資料 3 港湾空港局予算体系表	4 0
参考資料 4 一般会計と特別会計	4 0

参考資料	5	港湾関係起債事業制度の概要	4 1
参考資料	6	平成17年度使用料歳入一覧表	4 2
参考資料	7	高知港の埠頭及び係留施設の状況	4 2
参考資料	8	高知新港の埠頭及び係留施設の状況	4 3
参考資料	9	須崎港の埠頭及び係留施設の状況	4 3
参考資料	10	宿毛湾港の埠頭及び係留施設の状況	4 4
参考資料	11	宿毛新港の計画図	4 5
参考資料	12	港湾施設の使用料・占有料の状況	4 5
参考資料	13	港湾特会収支シミュレーションの詳細	4 7

包括外部監査の結果報告書

第1 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項および第2項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件

(1) 外部監査対象

港湾関係事業について

(2) 外部監査対象機関

港湾空港局

高知港事務所

幡多土木事務所

須崎土木事務所

(3) 外部監査対象期間

平成17年度(自平成17年4月1日 至平成18年3月31日)

3. 事件を選定した理由

高知県には、高知港、宿毛湾港、須崎港の3港の重要港湾がある。これら3港の整備に要した資金に充てた起債の残高は平成17年度末で12,320百万円である。さらに、宿毛新港の後背地に開発した宿毛湾港工業流通団地の用地は宿毛市土地開発公社により先行取得されているが、この資金4,878百万円は未決済の状態にあり、今後、高知県が負担せざるを得ない。また、起債の償還資金として一般会計から港湾整備事業特別会計への貸し付けは平成17年度末で3,184百万円になっている。この結果、港湾整備事業特別会計の平成17年度末の債務および類似債務は合計で20,382百万円に上っている。

これら累積債務の償還状況は、港湾空港企画課の収支シミュレーションによれば、今後、一切の投資的事業を行わない場合でも、平成30年度末において19,196百万円とわずか1,186百万円(474百万円の宿毛湾港流通工業団地の売却見込み金額を含む)の減少にしかならない。

一方、高知新港では、東工区の売却予定地のうち2haは現在野積場として使用されて

いるが残りの約11.2haは、着工の見込みのない西工区の埋め立て用土砂約65万立方メートルの置き場となっており、今後、売却予定地という本来の計画にそった具体的活用の目処は全くたっていない。

また、宿毛新港では、宿毛市土地開発公社が先行取得した用地買収資金が未決済の状態にあることは先に触れたが、流通工業団地の一部5.84haを平成13年11月に公募を開始したが、5年経過した現在も一区画も分譲の申し込みが無く、今後2.64haを平成19年に公募予定(注)であるが、全予定区画面積24.09haの内公募済みおよび公募予定の8.49haを除いた残りの15.60haについては、具体的造成予定も無い状態にある。

このような、多額の資金を投入して執行される港湾整備事業を含む港湾関係事業が、適切に執行され、計画に即した効果を発揮しているかを監査することは重要性が高いと判断し、平成18年度包括外部監査のテーマとして選定することとした。

(注)本報告書作成中の平成19年2月1日に第2期分譲を開始している。

4. 外部監査の方法

(1) 監査の観点

高知県にある高知港、須崎港、宿毛湾港の3重要港湾に関わる事業について、以下の各項目について、港湾関係事業は適正かつ効率的に実施されているか、またその結果、港湾関係事業は当初の計画で予定していた効果を実現しているかについて監査した。なお、今回の監査においては、事務の執行のみならず、事業の中断や転換を含めた計画の見直しにまで踏み込んで検討の対象とした。

事業計画は適切かつ明瞭に作成されているか。

契約事務は効率性を考慮しながら適切に執行されているか。

収入は適切に計上されているか。

補助金は効率性を考慮しながら適切に運用されているか。

会計処理は適切になされているか。

資産管理は、適切になされているか。

特別会計は設置の趣旨に添って効率的に運営されているか。

(2) 主な監査手続き

定期監査において提出する監査資料と同様の資料(重要契約、工事、資産等)等を入力し、業務の概要を聴取するとともに、管理受託している施設を視察した。

資産の管理状況を検証するため、現地と港湾台帳等との照合確認及び現地の視察を行った。

契約事務の執行状況を検証するため、契約一覧表により、主要契約の概要を把握するとともに、主に契約金額を基準に選定した個々の契約について契約手続きの妥当性、効率性を関係書類の査閲及び担当者からの説明聴取により検討した。歳入歳出個別表より重要な取引についてその内容を調査した。

5. 外部監査の実施時期

平成18年4月11日から平成19年3月23日まで

第2 外部監査の結果

・港湾事業の概要

1. 高知県の港湾の概要

(1) 高知県の海岸と港の状況

高知県の海岸は総延長約 713 kmあり、その地形は中央部を流れる一級河川仁淀川を境にして、東は浦戸湾を除いて出入りの少ない砂浜と段丘の連なる隆起海岸、西は浦の内、須崎湾を始め沈降性の入り江と岩礁の多い山と絶壁が海に迫ったリアス式海岸となっている。この海岸沿線に港湾空港局が所管する重要港湾 3 港、地方港湾 16 港（内 2 港は避難港）及び海洋局が所管する大小 88 の漁港が点在している。

19 の港湾はそれぞれの地域の経済活動を担うとともに、災害時への対応を求められており、さらに交流空間の拠点としての機能など様々な機能を求められている。

88 の漁港は、水産業を支える社会基盤として、国民へ水産物を安定的に供給する役割を果たし、漁港背後の漁村住民の生命や財産の保全、国民への海洋性レクリエーション等の余暇空間の提供、さらには災害時の救援物資の運搬拠点等多面的な機能を有している。

（港湾法における港湾の区分及び漁業法による漁港の区分等は参考資料 1 に記載してある。）

(2) 高知県の港湾施設の概況

高知県の港湾の位置

高知県の港湾・空港位置図



（高知港湾・空港整備事務所ホームページより）

高知県の港湾の名称、種類

名称、種類等は以下のとおりである。

港湾の名称	港湾の種類	備考
高知港	重要港湾	昭和 26 年 1 月政令指定
須崎港	重要港湾	昭和 40 年 4 月政令指定
宿毛湾港	重要港湾	昭和 61 年 6 月政令指定
上川口港	地方港湾(避難港)	昭和 26 年 1 月政令指定
室津港	地方港湾(避難港)	昭和 27 年 2 月政令指定
甲浦港	地方港湾	
佐喜浜港	地方港湾	
奈半利港	地方港湾	
手結港	地方港湾	
久礼港	地方港湾	
上ノ加江港	地方港湾	
佐賀港	地方港湾	
下田港	地方港湾	
下ノ加江港	地方港湾	
以布利港	地方港湾	
清水港	地方港湾	
あしずり港	地方港湾	
三崎港	地方港湾	
下川口港	地方港湾	

(3) 高知県の港湾の役割

高知県においては、平成 15 年に港湾空港局の経営方針として、庁議において高知県における港湾の役割を 産業を支え、地域を支える、 県民の生命、財産を守る、 交流空間を作る、 環境との共生、 という 4 つに分類し、事業を整理するとともに、予算の体系や、パンフレットの表題として使用している。

産業を支え、地域を支える

四国外と本県間の貨物輸送において海運は移入貨物の約 60%、移出貨物の約 80%を受け持ち、重要な役割を果たしている。平成 17 年における港湾取扱貨物は、2,571 万トンで主要品目は鉱産品、化学工業品、特殊品などであり、このうち高知港では 34%、須崎港では 61%、宿毛湾港では 1%を取り扱った。

県民の生命、財産を守る

南海トラフ沿いで巨大地震の発生が予想されるなど、大規模地震発生に伴う津波・地震災害の発生の恐れが高まっており、早急な対策が必要となっている。このため、津波被害の軽減、防災体制の構築、迅速な避難の実施、効率的な緊急物資輸送、災害復旧への早期対応を可能とするハードとソフトの両面対策を行っている。

交流空間を作る

みなとオアシス

国土交通省が制度化したもので、海辺や既存港湾の施設やスペース、地域資源を活用し「みなとのにぎわい空間・拠点」(オアシス)を創り出そうというもの。

客船誘致・科学調査船

外航・内航客船の誘致及び受入に向けて港湾関係や観光関係機関・団体とともに、官民一体となった態勢を整備。

地球深部探査船「ちきゅう」が寄港し、一般公開をおこなった。

環境との共生

プレジャーボートを適切に收容し、水域利用の適正化と安全及び環境上の問題を早急に解消させる。

(4) 高知県の港湾の管理組織

高知県の19港は、平成17年度は、港湾空港企画課、港湾課、海岸課、港湾空港振興課の4課からなる港湾空港局が所管しており、出先機関では、室戸土木事務所、安芸土木事務所、南国土木事務所、高知港事務所、須崎土木事務所、中村土木事務所、宿毛土木事務所及び土佐清水土木事務所の7土木事務所、1港事務所が管理している。

平成18年度は、港湾空港企画課、港湾課、海岸課、港湾空港振興課の4課からなる港湾空港局が所管しており、出先機関では、安芸土木事務所、中央東土木事務所、高知土木事務所、須崎土木事務所、幡多土木事務所の5土木事務所が管理している。

なお、港湾空港局の所管事務一覧は、参考資料2として記載してある。

2. 高知県の重要港湾の概要

(1) 高知県の重要港湾の港湾計画における位置付け

港湾計画における高知県の重用港湾の位置づけは次のとおりである。計画設定から時間が経過しているものもあり、データは、可能な限り直近のものも併記した。

高知港(平成12年11月 改訂)

高知港は、土佐湾の中央部に位置し、古くから京阪神と南四国を結ぶ海上交通の要衝として機能してきており、昭和26年に重要港湾に指定された。

本港は、我が国の鉄鋼産業に不可欠な良質の鉱産資源の産地を背後に有し、その積出基地として、重要な役割を果たしている。本港からの蛇紋岩の移出は、全国の需要量の約70%を占め、また、鉄鋼生産用石灰石の移出は、近接する須崎港と合わせて全国の需要量の約40%を占めている。さらに、本県の基幹産業である園芸農作物の多く

は、フェリー(1)を利用して、首都圏以北へ供給されている。

(1)平成19年1月現在高知港からのフェリーは就航していない。

こうしたことから、本港は我が国における海上輸送網の拠点として、国の利害に重大な関係を有する港湾に位置付けられている。

高知新港(三里地区)については、船舶の大型化等物流の効率化に対応するため、昭和49年に浦戸湾外への展開が計画され、その後、昭和56年に現在の計画に変更された。昭和63年に防波堤整備に着工して平成10年3月に一部供用を開始した。現在、3万D/W級の大型貨物船による輸送が行われるとともに、国際定期コンテナ航路が就航している。

一方、浦戸湾内港は変化に富んだ水際線を有している。この水際線を全国に誇ることのできるウォーターフロントとして、一層、市民に開かれた空間とすることが求められている。

須崎港(平成11年3月 改訂)

須崎港は、土佐湾のほぼ中央に位置し、須崎市をはじめ1市4町4村からなる高幡広域生活圏を背後地域とする高知県の中核港湾として発展し、昭和40年3月に重要港湾に指定されている。

本港は現在、石灰石、セメント等の臨海部立地企業の生産活動を支え、高知県全体の港湾取扱貨物量の約60%(2)を占める県下最大の貿易港として大きな役割を果たしており、平成8年の港湾取扱貨物量は外貿423万トン、内貿1,391万トン(3)に達している。

(2)平成17年においては61.4%

(3)平成17年の港湾取扱貨物量は外貿358万トン、内貿1,219万トン

また、近年、四国横断自動車道等の広域交通体系の整備を背景として、高知中央、幡多広域生活圏との連携により、瀬戸内地域との結びつきを強め、一体的な発展を実現していく「高幡広域生活圏」を背後地域とする流通港湾として、産業の拡充・振興や他の交通体系の整備に伴った港湾機能の充実が望まれている。

一方、本港は、リアス式海岸に開けた天然の良港であるがゆえに、その地理的・地形的条件が時として短所ともなり、外洋からの津波に対して極めて弱く、過去幾たびも津波による被害を蒙り、近年では昭和21年の南海沖地震津波、昭和35年のチリ地震津波により甚大な被害を受けている。このため市民の尊い生命と貴重な財産を守ることがもとより、このことが地域経済の発展に大きな障害となっていることなどから、湾口地区の恒久的な津波対策である防波堤の早期完成が切望されている。

宿毛湾港（平成14年11月 改訂）

宿毛湾港は、四国の西南部、宿毛湾の奥部に位置し、静穏な海域を有する立地条件を活かし古くから天然の良港として、水産品の流通拠点や木材の積出基地の機能を果たしてきた。加えて、昭和46年の定期フェリー航路の開設により、九州との窓口機能を果たすなど、地域経済を支える港として発展してきた。

このように、九州と四国との連携拠点としての機能に加え、平地が乏しく交通体系の整備が立ち遅れているため産業の発展が遅れていた四国西南地域の振興を担うべく、昭和61年6月に重要港湾に指定され、同10月には、地域産業開発港湾として、外内貿埠頭の整備、新規産業立地のための工業用地の造成を基本とする新規の港湾計画を策定した。その後、池島地区を中心に整備が進められ、平成12年12月には水深13m外貿埠頭を水深10mで暫定供用するとともに、平成13年度からは背後の工業用地の第1期分譲を開始している。

(2) 高知県の重用港湾の貨物取扱実績

過去3カ年の高知県の重用港湾の貨物取扱量

(単位：千フレート・トン 未満切り捨て)

3港合計	合計	外買計	輸出	輸入	内買計	移出	移入
平成15年	24,485	2,981	2,113	867	22,504	16,664	5,839
平成16年	25,452	3,794	2,740	1,054	21,657	16,388	5,269
平成17年	25,345	4,206	2,791	1,414	21,138	16,186	4,952
高知港	合計	外買計	輸出	輸入	内買計	移出	移入
平成15年	8,929	226	45	180	8,702	5,698	3,003
平成16年	9,171	310	47	262	8,860	5,893	2,967
平成17年	8,655	619	52	567	8,035	5,632	2,402
須崎港	合計	外買計	輸出	輸入	内買計	移出	移入
平成15年	15,331	2,745	2,067	677	12,585	10,409	2,175
平成16年	16,136	3,484	2,692	791	12,652	10,456	2,195
平成17年	15,781	3,583	2,739	843	12,197	10,068	2,129
宿毛湾港	合計	外買計	輸出	輸入	内買計	移出	移入
平成15年	1,224	9	0	9	1,215	556	659
平成16年	144	0	0	0	144	38	106
平成17年	908	3	0	3	905	484	420

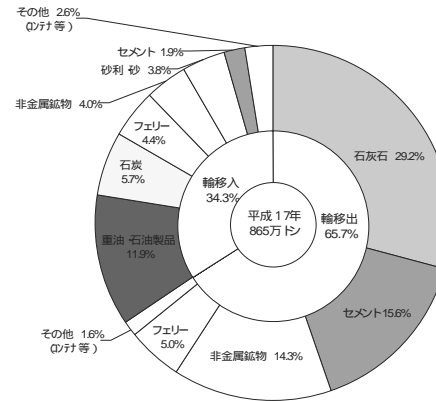
(注) フレートトンとは、港湾統計における貨物のトン数の単位。容積 1,113 立方メートル (40 立方フィート) 重量 1,000 キロを 1 トンとし、容積が重量のどちらか大きい方をもって計

算する。

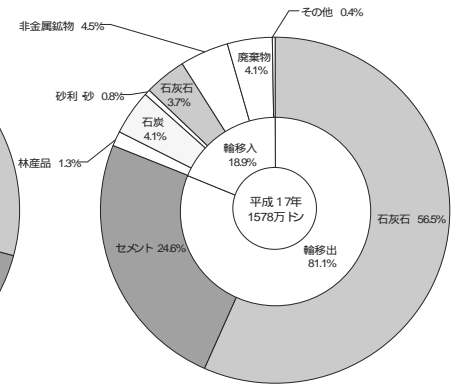
貨物運賃計算の基礎となる貨物の単位で、運賃トンともいう。

高知港、須崎港の平成17年の主要取扱品目

高知港主要取扱品目



須崎港主要取扱品目



3. 港湾事業関連収支の概要

(1) 港湾空港局の予算体系

港湾空港局の業務の概要を現すH18当初予算額の概要は以下のとおりである。なお、H19当初予算額、H18当初予算額、H17決算額の概要は参考資料3として別途添付してある。

(単位：千円)

合計	12,999,963
うち一般会計	12,021,984
うち特別会計	977,979
産業を支え、地域を支える	8,362,790
基盤整備	3,409,154
港湾の整備	2,998,795
港湾の維持管理	394,433
港湾の計画・調査	15,926
産業振興	4,953,636
県民の生命、財産を守る	2,639,382

海岸の整備	2,451,843
海岸の維持管理	184,039
海岸の計画・調査	3,500
交流空間を作る	392,981
海辺の環境整備	210,950
環境との共生	167,808
放置艇対策の推進	43,142
高知龍馬空港の整備	182,031
その他	1,604,810

なお、「産業を支え、地域を支える」の、産業振興に分類されている事業のうち4,883,259千円は用地先行取得費であるが、内容は監査の結果の項目で詳説する。またその他のうち、858,770千円はこれもまた監査の結果の項目でふれるが特別会計の地方債元利償還金である。

また、一般会計と特別会計の関係は参考資料4、港湾関係起債事業の仕組みについては参考資料5として記載してある。

(2) 平成17年度の港湾整備事業特別会計の概要

平成17年度の港湾整備事業特別会計(以下港湾特会という)の概要は以下のとおりである。

(単位：千円 未満切り捨て)

港湾整備事業収入	3,546,091
使用料	139,300
港湾使用料	139,300
財産収入	96,531
土地売却収入	11,217
財産貸付収入	85,313
諸収入	941,425
他会計借入金	820,000
雑入	121,192
過年度収入	216
延滞金	15
県債	2,363,000
港湾整備事業債	60,000

借換債	2,303,000
繰越金	5,834
港湾整備事業費	3,542,475
港湾整備事業費	787,559
港湾施設維持費	31,977
高知新港管理運営費	39,727
地方債元利償還金	715,854
臨海土地造成事業費	2,754,916
宿毛湾港臨海土地造成事業費	13,864
高知新港臨海土地造成事業費	1,979
地方債元利償還金	2,739,071

(3) 港湾整備事業特別会計(以下港湾特会という)の収入の状況

平成17年度の港湾特会の使用料収入の状況は以下の表の通りである。

(単位：千円)

港湾名	種別	合計額	係留	荷さばき	野積場	その他
高知港	使用料	80,276	-	-	50,504	29,772
	占有料	41,288	-	21,032	20,240	16
	合計	121,564	-	21,032	70,744	29,788
須崎港	使用料	11,237	-	-	11,236	1
	占有料	-	-	-	-	-
	合計	11,237	-	-	11,236	1
宿毛湾港	使用料	6,500	-	6,500	-	-
	占有料	-	-	-	-	-
	合計	6,500	-	6,500	-	-
合計	使用料	98,013	-	6,500	61,740	29,773
	占有料	41,288	-	21,032	20,240	16
	合計	139,301	-	27,532	81,980	29,789

なお、一般会計の港湾使用料の港別の状況は、参考資料6として添付してある。

また、係留施設の一覧、港湾施設の使用料及び占有料等は参考資料7から参考資料12として添付してある。

(4) 港湾特会の累積債務及び収支予測

平成17年度末における港湾特会の起債未償還残高は約123億円、起債を償還するため

に港湾特会が借りた一般会計からの借入金は約31億84百万円である。

これに将来高知県が負担すべき、宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地分約48億78百万円を合わせると港湾特会の累積債務は合計約203億62百万円となっている。

平成17年度末港湾特会起債残高内訳 (単位:円)

	高知港	須崎港	宿毛湾港	合 計
機能債	5,923,053,053	241,206,105	909,809,764	7,074,068,922
臨海債	2,589,000,000	-	2,657,000,000	5,246,000,000
合計	8,512,053,053	241,206,105	3,566,809,764	12,320,068,922

特別会計における機能債と臨海債の仕組みは参考資料5として添付してある。

一方、これら債務の償還状況を予測するために、港湾空港局が一定の条件をおいて試算した港湾特会の収支シミュレーション(以下港湾特会収支シミュレーションという。)

の詳細は参考資料13として添付してあるがその概要は以下のとおりである。

港湾特会収支シミュレーション概要

(単位:千円 未満は四捨五入)

年 度	一般会計 借入金	その他 収入	収入合計	公債元金	公債利子	一般会計 返済金	その他 支出	支出合計	地方債残高	一般会計借入 金残高
17									12,320,088	3,184,194
18	421,253	556,726	977,979	599,535	261,085		119,210	979,840	11,774,533	3,605,447
19	953,890	834,633	1,788,523	1,477,743	236,282		74,496	1,788,522	10,296,789	4,559,337
20	539,337	275,740	815,077	535,823	204,757		74,496	815,076	9,760,966	5,088,674
21	527,219	259,463	786,682	520,575	191,609		74,496	786,681	9,240,300	5,625,893
22	529,641	243,156	772,797	519,191	179,108		74,496	772,796	8,721,198	6,155,534
23	1,142,602	231,939	1,374,541	1,133,021	167,023		74,496	1,374,540	7,588,177	7,298,136
24	2,468,897	231,939	2,700,836	2,493,283	133,056		74,496	2,700,835	5,094,894	9,767,003
25	756,181	231,939	988,120	807,691	105,931		74,496	988,119	4,287,202	10,523,214
26	565,481	231,939	797,420	634,106	88,816		74,496	787,419	3,653,036	11,088,695
27	2,719,387	231,939	2,951,326	2,401,867	74,962		74,496	2,551,325	1,251,228	13,808,082
28	339,602	231,939	571,541	477,549	19,495		74,496	571,540	773,679	14,147,684
29	163,750	231,939	395,689	309,573	11,618		74,496	395,688	464,105	14,311,434
30	4,485	231,939	236,424	155,180	6,747		74,496	236,423	308,925	14,315,919
31		231,939	231,939	126,094	4,328	27,019	74,496	231,939	182,830	14,288,899
32		231,939	231,939	107,632	2,330	47,480	74,496	231,939	75,197	14,241,418
33		231,939	231,939	58,640	688	98,113	74,496	231,939	16,557	14,143,305
34		231,939	231,939	16,557	87	140,798	74,496	231,939	0	14,002,506
35		231,939	231,939			157,443	74,496	231,939	0	13,845,063
36		231,939	231,939			157,443	74,496	231,939	0	13,687,620

以下、毎年同額の収入と一般会計返済金として見込んでいる。

なお、港湾特会収支シミュレーションは、地方債の償還等は予定額により、その他の収支については基本的には平成18年度の予算額を基礎として作成したものである。従って、将来予測について港別に個別に収支予測を予測をたてたうえでの積み上げで作成したのではない。

港湾特会収支シミュレーションによれば、起債の償還が終わる平成34年度における一般会計借入金は約140億2百万円で、これに宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地取得費約48億78百万円を合わせて約188億8千万円の累積債務となる。

この後の計画では分譲や貸付をほとんど見込まず、収入も現状より増加しないと仮定し、使用料収入及びその他の収入の見込額約2億31百万円から維持管理費約74百万円を差し引いた約1億57百万円を毎年一般会計に返済していく場合で計算しているが、これによれば平成34年度における一般会計借入金約140億2百万円を完済するのは平成17年度末から約106年先である。

また、この港湾特会収支シミュレーションでは宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地取得費約48億78百万円は含まれていない一方で、平成19年に工業団地の分譲による収入474,075千円を計上している。一般会計借入金にこれらの要素を加味した平成34年度における累積債務約193億54百万円を毎年1億57百万円ずつ返済していくと仮定すると完済には平成17年度末から約140年かかる計算となる。

また、これらの金額は平成17年1月の国勢調査による県民人口796,292人から計算すると、累積債務約193億54百万円は県民一人当たり24,305円の負担になり、そのうちの用地取得費約48億78百万円は県民一人当たり6,126円の負担になる。

・ 監査の結果及び意見

1. 港湾施設の利用状況について

(1) 高知新港の利用率について

港湾課においては、高知新港の - 12m岸壁の利用日数により算定した比率を岸壁利用率として各種港湾関係資料に記載している。また、これら港湾関係資料のなかのH18・12.5 調査の「高知新港 - 12m岸壁の利用実績」においては、この「利用率」を「占有率」と表記している。

高知新港 - 12m岸壁利用率 (県作成資料)

	H13	H14	H15	H16	H17
年間利用隻数	39 隻	33 隻	46 隻	33 隻	57 隻
年間利用日数	108 日	111 日	105 日	95 日	163 日
岸壁利用率	30%	30%	29%	26%	45%

さらに、高知新港の利用度合いについて、他の港湾の岸壁に比較し低いわけではないという説明の資料として、日本港湾協会の機関誌「港湾」1998年11月号に掲載された「港湾豆知識」の八戸港、釧路港、四日市港の岸壁での各々2ヶ月間の占有率(輸送機関が施設を利用している時間の割合)が各々37%、51%、38%であるという数値を示している。

しかし、「港湾」に記載された「占有率」は時間単位での計算であり、日単位で計算した高知新港 - 12m岸壁の計算とはその基準が大きく異なっている。

平成17年度の高知新港 - 12m岸壁の時間及び日による利用状況は以下の表、「高知新港の - 12m岸壁の利用実績(個別詳細データ集計による)」のとおりである。

高知新港 - 12m岸壁の時間を基準とした利用率(占有率)は33.8%となっており、日を基準とした利用率46.5%に比較し著しく低くなっている。(以下この項においては時間を基準とした利用状況を「占有率」、日を基準とした利用状況を「利用率」という。)さらに、上記「港湾」掲載の占有率と比較しても高知新港 - 12m岸壁の時間を基準とした占有率は相当に低い数値を示しており、双方の数値を比較することは全く意味の無いことであると同時に、誤解を与えかねない数値の提示である。

なお、この指摘は、高知県が港湾の利用率を日単位でおこなうことが問題点であるとしているのではなく、異なる基準の数値を適切な注釈なしで比較することの問題を指摘しているものである。

参考までに、時間を基準とした占有率として、国土交通省国会同開発局港湾空港部港湾計画課がおこなった係留施設の評価手法の検討においてサンプルとして選定された苫小牧港、函館港、稚内港の3カ所の岸壁における年間占有時間から算定した占有率はそ

れぞれ34.9%、40.8%、38.8%、となっており、いずれも高知新港 - 12m岸壁の時間を基準とした占有率より高い数値となっている。

なお、県が各種委員会等に資料として公表している平成17年度の利用日数は「高知新港 - 12m岸壁利用率(県作成資料)」に記載のとおり163日であるが、監査の過程で入手した岸壁の利用状況詳細データを別途集計した「高知新港の - 12m岸壁の利用実績(個別詳細データ集計による)」によれば平成17年度の利用日数は170日となった。この差異が発生した理由は、「高知新港 - 12m岸壁利用率(県作成資料)」作成時の集計誤りであり今後のデータの公表に際しては平成17年度の利用日数は170日に訂正するようにした。

高知新港の - 12m岸壁の利用実績(個別詳細データ集計による)

	対象日数	利用日数	利用率	利用可能 総時間	利用時間	占有率
4月	30	17	56.6%	720	351.16	48.7%
5月	31	11	35.4%	744	200.98	27.0%
6月	30	8	26.6%	720	143.16	19.8%
7月	31	14	45.1%	744	259.05	34.8%
8月	31	16	51.6%	744	291.81	39.2%
9月	30	12	40.0%	720	184.00	25.5%
10月	31	16	51.6%	744	283.36	38.0%
11月	30	21	70.0%	720	304.25	42.2%
12月	31	8	25.8%	744	136.75	18.3%
1月	31	21	67.7%	744	403.81	54.2%
2月	28	12	42.8%	672	207.38	30.8%
3月	31	14	45.1%	744	195.61	26.2%
計	365	170	46.5%	8,760	2,961.32	33.8%

さらに、平成17年度の高知新港 - 8m岸壁の時間及び日による利用状況は以下の表、高知新港の - 8m岸壁の利用実績のとおりである。

港湾関係の各種資料において、週1便の韓国からの定期コンテナ船の就航ということ以上には利用度合いの説明がほとんどなされていない - 8m岸壁は、平成17年度においては、延べ51日間、時間による占有率2.9%とほとんど利用されていないのが実態である。

高知新港の - 8m岸壁の利用実績

	対象日数	利用日数	利用率	利用可能 総時間	利用時間	占有率
4月	30	5	16.6%	720	26.25	3.6%
5月	31	3	9.6%	744	17.83	2.3%
6月	30	4	13.3%	720	33.25	4.6%
7月	31	5	16.1%	744	27.33	3.6%
8月	31	4	12.9%	744	20.08	2.6%
9月	30	5	16.6%	720	17.25	2.3%
10月	31	5	16.1%	744	19	2.5%
11月	30	4	13.3%	720	19.16	2.6%
12月	31	5	16.1%	744	22.83	3.0%
1月	31	3	9.6%	744	25.33	3.4%
2月	28	4	14.2%	672	12.58	1.8%
3月	31	4	12.9%	744	16.08	2.1%
計	365	51	13.9%	8,760	256.97	2.9%

(2) 高知港における主な港湾施設の利用状況について

高知新港を含む高知港の主要港湾施設の利用状況を把握した。なお、高知港の埠頭及び係留施設の状況は参考資料7 高知港の埠頭及び係留施設及び参考資料8 高知新港の埠頭及び係留施設として添付してある。

荷さばき地の利用状況

荷さばき地の利用状況を 100%利用された場合の計上可能使用料(最大使用料という。)に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている荷さばき地の総面積から、港事務所作成の図面に記載されている占用面積(407 m²)を控除して計算した。また、最大使用料は簡便的に、料金表に基づき3円10銭×使用可能面積×365日×1.05で計算した。

荷さばき地の使用料は一般会計に計上されているが、新港における使用料の一部は港湾特会に計上されている。

新港以外における荷さばき地の稼働率は19.24%である。うち北タナスカの荷さばき地はほぼ遊休となっており、現場視察の結果、無断駐車や車両の不法投棄が行われている。北タナスカの荷さばき地については項を改めて触れる。

新港における荷さばき地の稼働率は7.73%である。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
第1埠頭(港町・潮江・東潮江)	5,671,060円	23,698 m ²	28,155,001円	20.14%
第3埠頭(弘化台)	5,120,460円	9,621 m ²	11,430,470円	44.80%
第4埠頭(北タナスカ)	20,010円	3,557 m ²	4,225,983円	0.47%
第5埠頭(朝日ヶ丘・新築)	779,950円	14,150 m ²	16,811,261円	4.64%
種崎	284,560円	918 m ²	1,090,653円	26.09%
新港以外計	11,876,040円	51,944 m ²	61,713,367円	19.24%
第7埠頭(新港)	5,104,180円	55,545 m ²	65,991,626円	7.73%
合計	16,980,220円	107,489 m ²	127,704,993円	13.30%

野積場の利用状況

野積場の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料(最大使用料という。)に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている野積場の総面積に修正を加えたものから、港事務所作成の図面に記載されている占用面積(26,980 m²)を控除して計算した。また、最大使用料は簡便的に、料金表に基づき2円10銭×使用可能面積×365日×1.05で計算した。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
第1埠頭(港町・潮江・東潮江)	31,989,650円	53,559 m ²	43,105,622円	74.21%
第2埠頭(中の島・若松町)	4,088,460円	8,067 m ²	6,492,523円	62.97%
第3埠頭(弘化台)	853,100円	1,060 m ²	853,115円	100.00%
第4埠頭(北タナスカ)	10,400,160円	13,547 m ²	10,902,964円	95.39%
第5埠頭(朝日ヶ丘・新築)	701,740円	4,973 m ²	4,002,395円	17.53%
第6埠頭(横浜)	0円	2,298 m ²	1,849,488円	0.00%
新港以外計	48,033,110円	83,504 m ²	67,206,107円	71.47%
第7埠頭(新港)	2,091,100円	31,887 m ²	25,663,455円	8.15%
合計	50,124,210円	115,391 m ²	92,869,562円	53.97%

野積場の使用料は港湾特会に計上されている。

新港以外における野積場の稼働率は71.47%である。うち第1埠頭の野積場における占用貸の一部(株はらみの倉庫1,152 m²)はイベントホールとなっている。第6埠頭(横浜地区)の野積場の占用貸以外の部分は、不法投棄や不法占拠により供用できる状態ではなく、使用料収入は発生していない。なお、第1埠頭の野積場におけるイベントホールに関する事項、及び第6埠頭の野積場不法投棄や不法占拠については、5.

財産管理に関する事項において詳しく指摘する。

新港における野積場の1/3は、高知ファズ(株)の輸入物流ターミナル敷地(15,332㎡)として占用貸されている。占用部分以外の部分の稼働率は8.15%である。

写真左上は、北タナスカ荷さばき内の不法投棄と思われる車両、写真右上は第6埠頭(横浜地区)野積場の不法占拠物件、写真左下は、第6埠頭(横浜地区)野積場のゴミの不法投棄、写真右下は第1埠頭野積場のイベントホール(2006.11.10)である。



荷役機械の利用状況

荷役機械の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料(最大使用料という。)に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能時間は1日8時間稼働可能と仮定し、365日で計算した。ガントリークレーン及びシップローダーの最大使用料は簡便的に料金表に基づき以下のように算出した。

ガントリークレーン 17,700円×2×使用可能時間

シップローダー 13,800円×2×使用可能時間

また、リーチスタッカーについては、すべて減免措置による金額で利用されているため、最大使用料は当該金額に基づき以下のように算出した。

リーチスタッカー (3,400円 - 1,500円) × 2 × 使用可能時間

会計区分	実績使用料(A)	使用可能時間	最大使用料(B)	使用料稼働率 (A) ÷ (B)
ガントリークレーン	6,653,400円	2,920時間	103,368,000円	6.44%
シップローダー	6,549,480円	2,920時間	80,592,000円	8.13%
リーチスタッカー	2,914,670円	2,920時間	11,096,000円	26.27%



新港における荷役機械の使用料のうち、ガントリークレーン及びシップローダーは特別会計、リーチスタッカーは一般会計に計上されている。

ガントリークレーン、シップローダー、リーチスタッカーの利用状況はそれぞれ6.44%、8.13%、26.27%である。

バースがひとつしかないのがネックとなっており、岸壁全体が供用されれば利用率が上昇すると思われる。



高知新港のガントリークレーン(写真上)及びシップローダー(写真下)

ガントリークレーン及びシップローダーの取得原価、期待貨物量及び実績貨物量
次に、ガントリークレーン及びシップローダーの取得原価、期待貨物量及び実績貨物量は下記の表の通りである。

	ガントリークレーン	シップローダー
取得原価	606,729,000円	483,912,000円
耐用年数	45年	20年
年償却費	13,482,866円	24,195,600円
実績使用料	6,653,400円	6,549,480円
期待貨物量	65,000TEU/年	1,542,500t/年
実績貨物量	6,694TEU/年	246,220t/年
実績値の割合(/)	10.29%	15.96%

1 年償却費は残存価格ゼロ、定額法で計算している。

2 期待貨物量は新港計画時に機械の能力計算の基礎とした貨物量

ガントリークレーンの年償却費13,482,866円に対して実績使用料は6,653,400円で6,829,466円の不足、シップローダーの年償却費24,195,600円に対して実績使用料は6,549,480円で17,646,120円の不足となっており、現状では、年償却費分の回収もできていない状態であるといえる。

また、実績貨物量の期待貨物量に占める割合は、ガントリークレーンでは10.29%、シップローダーでは15.96%となっている。

(3) 須崎港における主な港湾施設の利用状況について

須崎港の主要港湾施設の利用状況を把握した。なお、須崎港の埠頭及び係留施設の状況は参考資料9 須崎港の埠頭及び係留施設として添付してある。

荷さばき地の利用状況

荷さばき地の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている荷さばき地の総面積により計算した。また、最大使用料は簡便的に、料金表に基づき3円10銭×使用可能面積×365日×1.05で計算した。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
1万トン岸壁(大峰)	0円	2,000㎡	2,376,150	0.00%

須崎港における荷さばき地の使用料は一般会計に計上されている。

須崎港における荷さばき地の稼働率は0%である。

野積場の利用状況

野積場の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料(最大使用料という。)に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている野積場の面積に修正を加えて計算した。また、最大使用料は簡便的に料金表に基づき2円10銭(大峰砂利パスについては防塵施設付野積場に分類されるため4円20銭)×使用可能面積×365日×1.05で計算した。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
港町	10,762,760円	20,009㎡	16,103,743円	66.83%
大峰砂利パス	473,630円	4,080㎡	6,567,372円	7.21%
高洲	1,263,575円	1,570㎡	1,263,575円	100.00%
合計	12,499,965円	25,659㎡	23,934,690円	52.23%

須崎港における野積場の使用料のうち、港町地区及び大峰砂利パスは特別会計、高洲地区は一般会計に計上されている。

須崎港における野積場の稼働率は52.23%である。

(4) 宿毛港における主な港湾施設の利用状況について

宿毛湾港の主要港湾施設の利用状況を把握した。なお、宿毛湾港の埠頭及び係留施設の状況は参考資料10 宿毛湾港の埠頭及び係留施設として添付してある。

荷さばき地の利用状況

荷さばき地の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている荷さばき地の総面積により計算した。また、最大使用料は簡便的に、料金表に基づき3円10銭×使用可能面積×365日×1.05で計算した。また、池島上屋付きの最大使用料は簡便的に、料金表に基づき8,100円×2区間×365日×1.05で計算した。

なお、一般会計に小筑紫の荷さばき地収入(2,350円)が計上されているが、小筑紫地区には荷さばき地はなく、当該利用は一時的な岸壁利用によるものであるため、荷さばき地利用率の計算からは控除している。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
池島	290,790円	44,771㎡	53,191,306円	0.55%
片島	125,430円	2,411㎡	2,864,449円	4.38%
池島上屋付き以外計	416,220円	47,182㎡	56,055,755円	0.74%
池島上屋付き	6,208,640円	2,417㎡	6,208,650円	100.00%
合計	6,624,860円	49,599㎡	62,264,405円	10.64%

宿毛港における荷さばき地の使用料のうち池島地区は特別会計、その他の地区は一般会計に計上されている。

池島上屋付き荷さばき地の稼働率は100%だが、それ以外の荷さばき地の稼働率は0.74%にすぎない。特に池島地区においてはケーソン製作、小割の仮置き等として0.55%の利用があるのみである。

写真左は、荷さばき地を新港の北から撮影したもの。写真右奥にケーソンが仮置きされている。写真右は池島上屋付き荷さばき地である。(2006.10.23)



野積場の利用状況

野積場の利用状況を100%利用された場合の計上可能使用料(最大使用料という。)に対する実際の使用料の比率で把握した。計算に当たり、使用可能面積は県作成の港湾台帳に記載されている野積場の面積に修正を加えて計算した。また、最大使用料は簡便的に料金表に基づき2円10銭×使用可能面積×365日×1.05で計算した。

岸壁	実際使用料 (A)	使用可能面積	最大使用料 (B)	稼働率 (A)÷(B)
丸島・片島	4,814,340円	11,651㎡	9,377,016円	51.34%
大島	2,093,400円	7,190㎡	5,786,692円	36.18%
小筑紫	3,409,400円	9,748㎡	7,845,434円	43.46%
池島以外計	10,317,140円	28,589㎡	23,009,142円	44.84%
池島(小型船だまり)	0円	9,167㎡	7,377,831円	0.00%
合計	10,317,140円	37,756㎡	30,386,973円	33.95%

宿毛港における野積場の使用料は一般会計に計上されている。

池島地区以外における野積場の稼働率は44.84%である。池島地区における野積場の稼働率は0%である。

(5) 主な港湾施設の利用状況から見た問題点

これら稼働率の数値は単なる数字の羅列に見えるかもしれないが、利用率の著しく低

い施設は、それぞれ何らかの問題を有しており、高知北タナスカ荷さばき場0.47%、高知横浜野積場0.00%、高知新港諸施設、須崎大峰荷さばき場0.00%、須崎大峰砂利パース野積場7.21%、宿毛池島荷さばき場0.68%、宿毛池島野積場0.00%等の場所についてはそれぞれ項を改めて問題点を指摘している。

2. 重要港湾の整備に関する事項

(1) 一期公募価格の決定方法について

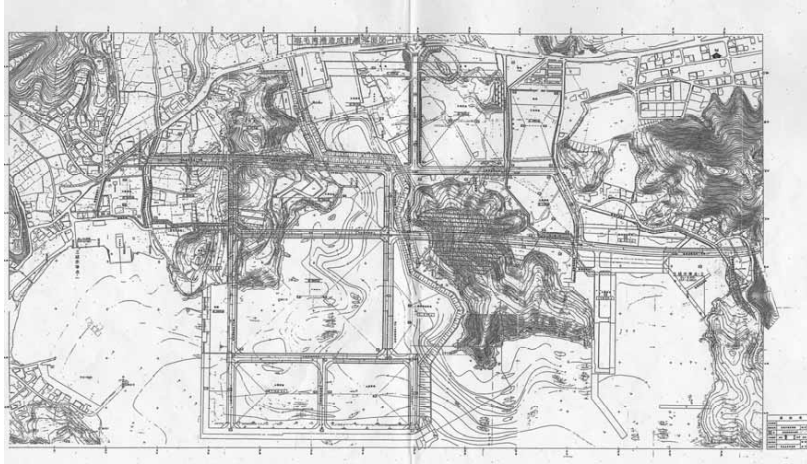
宿毛湾港臨海工業団地の現況について

宿毛湾港臨海工業団地の造成前の地形図の上に工業団地の全体の状況を重ねて表示してあるのが次の図である。この図でも明らかなように、主として南西部分が埋立部分(以下海域部分という。)北東部分が土地自体を買収したことにより埋立の対象とはなっていない部分(以下陸域部分という。)となっている。視察日現在(2005.10.23)の現場の状況は、以下の写真のとおりである。写真においても明らかなように現況においては陸域、海域を区分するものが存在しているとは一切認められない。



左の航空写真は2002.3.19撮影のもの





海域部分の埋立造成費用等

海域部分の埋立造成費用等は、工事費1,286百万円、補償費195百万円(漁業補償費142百万円を含む。)利子等226百万円、合計1,707百万円と算定される。

陸域部分の買収造成費用等

陸域部分の造成費用等は、用地補償費等5,400百万円、工事費等1,400百万円、合計6,800百万円程度と見られている。用地補償費等については、平成18年度の用地取得をもって用地の買収は一応終了しており、現在のところ実額で5,488百万円となっている。造成工事については、一部を除いて今だ未完成の状態にある。従って工事費等については、あくまで見積金額である。

第一期公募価額の決定

県は、普通財産の売払いについては、一般に、財産規則及び契約規則により売払い予定価額取引の事例、需給の状況、履行の難易、数量の多寡、履行期間の長短等により適正価格を決定している。しかし、宿毛湾港臨海工業団地の第一期公募価額の決定に際し、公募地(海域部)の売却価格については、一般的な普通財産の売払いにはなじまないことから、第一期公募の対象となった埋立部分(以下海域部分という。)の造成費用等を基礎として平米あたり21,000円/㎡として決定している。

海域部分の埋立造成費用等	合計1,707百万円
海域部分の面積	8.45ha
海域部分の平米当たり造成費用等	20,201円

なぜ、このような価額決定になったかということについては、当時の決議書によれば明確な理由は記載されておらず、造成単価を分譲単価に設定し、陸域部分については別途考慮する旨の記載のある参考資料が添付されていた。

第一期公募価額の決定に際しては、あくまで海域部分の事業費を基礎にした単価決定であり、陸域部分の工事費を考慮した一体の物件としての評価はしているとは認められない。

陸域部分の分譲単価

陸域部分の分譲単価については、港湾課に対する

「本来埋立部分も陸地造成部分も一つの工業団地であり、別々に分譲単価を決定することは、合理的とは認めにくい、宿毛の場合埋立部分から公募したため、埋立部分と陸上部分の分譲単価が異なる可能性がでてくる。今後どのように調整するのか?」という質問に対し

「公募(海域部分)を行っている売却価格は、造成等により価格決定を行っているが、陸域部分の売却価格については、まだ決定までには至っていない。今後の対応としては

) 評価額を分譲単価とする。この際造成原価割れの場合は一般会計からの支援が必要

) 補助金後の単価を海域部分に合わせた高率補助金を新設

海域部分の分譲状況を考慮し、上記 案をもとに分譲可能な単価設定を財政課と協議検討する。」

という回答を得ている。このことは、今だ陸域部分の分譲単価は決まっていなるとともに、陸域部分と海域部分を一体のものとして評価する発想が全くないということを示している。また、「宿毛湾港臨海工業団地の現況について」で述べたとおり工業団地の現況においては陸域、海域を区分するものが存在しているとは一切認められない。さらに県からは、陸域部分の分譲単価と海域部分の分譲単価が異なる可能性は説明されたが、分譲単価が異なってしまった場合のその異なることの合理性に関する説明は一切なされていない。このように一塊の団地をあたかも恣意的に区分して異なる単価を設定する合理性はどこにも見いだせない。

なお、この際宿毛湾港臨海工業団地全体の収支計画も立てているのであるが、残用地である陸域の売却単価は、38,000円/㎡として収支計画を作成している。

仮に異なる公募価格とした場合のもたらす問題点

異なる公募価額がもたらす問題として、たとえば、陸域の公募価額を海域のものより高く設定しその分多額の補助金を交付して実際に分譲単価の均衡をとった場合同一

の団地内で、実際の状況に何ら差が認められないにもかかわらず異なる補助率の補助金を交付する事態ともなりかねない。

仮に同一の公募価格とした場合のもたらす問題点

また、陸域部分の分譲単価を海域部分と同一に設定することは、事業の当初から原価割れの販売を前提とすることであり「特別会計は、普通地方公共団体が特定の事業を行なう場合その他特定の歳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。」という、特別会計の本来の姿とはかけ離れた実態の運用になってしまう。

回収可能金額の試算

現在、県は宿毛湾港臨海工業団地の土地の分譲に際し、高知県宿毛湾港工業流通団地企業立地促進事業補助金として最大分譲単価のうち35%の補助をおこなっている。このため、補助を満額実施した場合の、高知県の財政全体としての回収可能金額を試算すると、以下のような金額になる。

回収可能金額試算 (単位：千円)

	海域部分と同一	高率補助	35%補助
海域単価	21	21	21
海域補助金単価	7.35	7.35	7.35
陸域単価	21	38	38
陸域補助金単価	7.35	24.35	13.3
海域分譲代金	1,774,500	1,774,500	1,774,500
陸域分譲代金	3,305,400	5,981,200	5,981,200
分譲代金合計	5,079,900	7,755,700	7,755,700
海域補助金	621,075	621,075	621,075
陸域補助金	1,156,890	3,832,690	2,093,420
補助金合計	1,777,965	4,453,765	2,714,495
海域純回収額	1,153,425	1,153,425	1,153,425
陸域純回収額	2,148,510	2,148,510	3,887,780
純回収額合計	3,301,935	3,301,935	5,041,205

なお、条件として、陸域部分の単価についての条件として、

-) 海域部分と同一
-) 38,000円/㎡で高率補助により実質単価海域部分と同一
-) 38,000円/㎡で35%補助

の3種類の単価、補助金で、全てが分譲された場合の試算をおこなった。なお、総事業費は県職員の人件費を含めずに約8,107百万円である。

その結果が回収可能金額試算の表の通りであるが、この結果から

- ・ どのケースにおいても、総分譲代金をもってしても総事業費約8,107百万円を回収できない。
- ・ 陸域部分の実収入を海域部分と同一とした場合(ケース及びケースの場合)譲渡代金から補助金を差し引いた純収入3,301百万円をもっては、宿毛市土地開発公社に支払うべき用地の先行取得代金4,878百万円をまかなえない。

従来の行政の考え方は、特別会計の歳入は特別会計のものであり、産業振興等を目的とした補助金は、特別会計の歳入とは性格を異にする歳出であるから、これを一緒に論ずることはできないとするものであるが、高知県全体を一つの財布で考えない限り誤った結論に達する可能性があるということも指摘しておきたい。

(2) 宿毛湾港工業用地の買い増しについて

宿毛湾港工業用地の年度別の宿毛市土地開発公社による用地の取得の状況は次の表に記載のとおりである。

(千円未満切り捨て)

年度	面積(㎡)	用地費(千円)	補償費(千円)	合計(千円)
63	46,084.08	714,910	0	714,910
2	27,554.25	100,133	8,464	108,597
3	62,420.11	682,541	236,084	918,626
4	37,312.24	264,101	67,230	331,332
5	69,996.03	755,191	332,357	1,087,549
6	20,284.24	426,344	164,500	590,845
7	3,694.10		144,699	144,699
8	19,390.64		461,227	461,227
9	6,527.87		103,416	103,416
10	2,831.83		161,861	161,861
11	11,633.41	184,795	9,778	194,574
12	5,240.00	5,121	8,306	13,428
13	151.00	23,359	1,479	24,838
17	1,400.00	20,776	0	20,776
18	172.00	3,749	0	3,749
合計	314,691.80			4,880,628

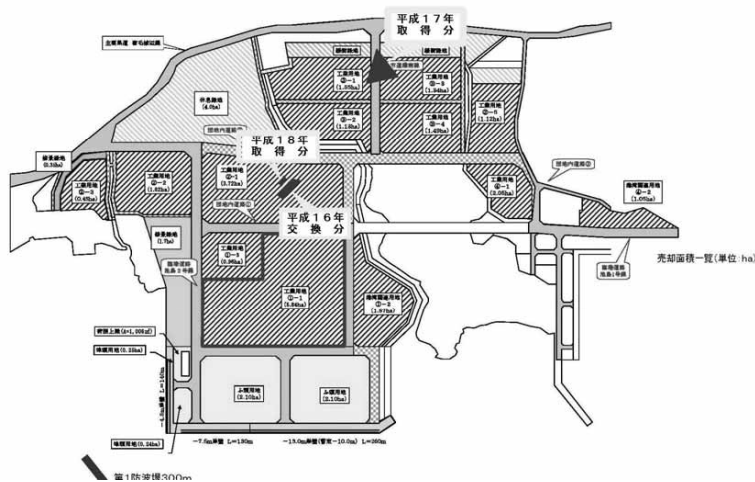
平成7年から10年までは、予算繰越などの按分計算をおこなっているため、用地費、補償費別の集計が困難なため合計表示した。

この取得実績によれば、平成13年度用地を取得した後、平成16年までは用地が取得されていない。高知県と宿毛市土地開発公社の平成13年度の「用地先行取得等に関する覚書」の予定用地買収調査によればこの年の買収予定は12筆6,534.0㎡であったが、最終的には8筆5,235.0㎡を取得している。残り4筆は、交渉が長期化していたが、内2筆について平成16年度に代替地との交換により、1筆については平成18年に買収により取得したものである。

また、平成17年度の買収分は、平成13年の買収予定分とは異なる用地である。

一方、宿毛湾港工業団地の状況は、第1期の分譲開始(平成13年11月)以来5年以上経過しているにもかかわらず、分譲実績は全くない状態にある。さらに、15.7haにのぼる陸域部分については未完成であり、今後の造成費用等に1,400百万円程度の追加支出を要すると見込まれるのであるが、監査時現在着工の見込みすらたっていない。また、埋立部分の公募価額の決定の問題点は、別の指摘事項で指摘したところであるが、指摘したように連続した団地を一塊の団地としてではなく別々のものとして評価することはあまりにもずさんな価額の決定の仕方であり、この時点で、陸域部分の処分は事実上放棄したと見なされてもいたしかたない状態にある。このような陸域部分の事業の継続が困難とも思える状況のなかで上記のように高知県は、宿毛市土地開発公社を通じて、陸部の買い増しを行っている。

追加取得した用地の位置は、次の図のようになる。



平成16年度に地図左上の緑地内の代替地との交換により追加取得された2筆と平成18年に買収により追加取得された1筆の用地は工業用地-1の中央やや東寄りに位置している。また平成17年度に追加取得された2筆の用地は主として工業用地-3の北東部とその東の市道榊南線の一部をなすものである。

この買い増しの理由について港湾課によれば、

宿毛湾港の開発計画自体中断や延期といった決定がなされていない。

長期間に渡る用地買収交渉の結果ようやく地権者の了解を得られたため、等の理由が説明された。

これらの用地の追加取得は事業を完成させるためには、必要な用地であることは理解できる。ただし、それは、完全な形で事業を完成することを前提とした場合である。しかし、陸域部の造成は、中止や延期といった意志決定がされないままに、一方では具体的な実施の見込みが全くない状態で放置されているといっても過言ではない。このような状態の中で、ほとんど実用の見込みのない土地を平成17年から平成18年に渡り延べ25,800千円を支出して買い増していることは、県民の理解が簡単に得られる事業執行とは言い難い。なお、平成13年度の「用地先行取得等に関する覚書」の予定用地買収調査に記載された12筆の内未買収の残り1筆は、緑地内の用地でもあり、買収の困難性等を考慮した結果、買収しない方針を出している。

(3) 高知新港の整備の状況について

昭和45年の台風による高知市内の高潮災害を契機として、浦戸湾全体の高潮対策が検討なされ、これを踏まえて浦戸湾内は5,000D/W級施設を限度とし、大型船は湾外(種崎地区)で対応する方針で港湾計画(S49.6)が策定されている。その後、港湾計画の改訂(S56.6)があり、新港の位置が三里地区に変更されることになって、これを基本にして整備されてきた港が高知新港である。また、船舶の大型化等の視点から計画を見直し、最大水深14mの岸壁を持つ港湾計画(H2.8)が策定されている。昭和63年1月に南防波堤整備着工以来10年間で、平成10年3月、高知新港の西側に岸壁(-12m、延長240m)及び岸壁(-8m、延長240m)が完成し、同時に高知新港の最初の施設として一部供用開始している。また、同港東側に位置する小型船だまりは、早期に事業効果を発現するためとして平成16年4月に供用開始している。

ところで、高知新港予定地は、太平洋の荒波が直接打寄せる外洋に面していて、本来であれば防波堤を先行して岸壁施設を整備するのが合理的、効率的であるが、南防波堤(1,300m)及び東第1防波堤(1,100m)の整備だけで膨大な費用と長期の工程を必要とする。この新港西側埠頭(-12m岸壁、-8m岸壁)を早期に供用するために、南防波堤の整備とともにその埠頭先端部に係留施設等の静穏度を確保するための仮防波堤300mを整備している。

一方、新港南側の埠頭については、東第1防波堤が整備できないことから、平成10



年3月に岸壁構造(-14m岸壁等)を持った防波護岸(総延長735m)として完成している。この岸壁等上部に嵩上げされた巨大なケーソンは、それが背後施設を外洋の高波浪から保護するとともに、将来、東第1防波堤に流用することとしている。この防波護岸は、一見すると、巨大な壁が迫ってくる感じである。

左の写真は、嵩上げされたケーソンの西端であり、下左の写真は、その陸側(北側)であり、下右の写真はその海側(南側)である。(2006.10.16)



しかしながら、新港南側の埠頭は、防波護岸として整備されているものの、その基礎部分は、単に防舷材が付けられていないだけで、完全な岸壁として整備されていることから、長期間、供用しないことは許されないものであり、長期間の内には岸壁の構造物も当然に劣化もする。また、新港整備に着手以来、既に19年、さらに新港の一部供用開始以来8年経過しているにもかかわらず、未だ、防波堤は完成していない。

東第1防波堤に至っては1,100mのうち500mまでしか予定されておらず、平成19年度以降の見込総事業費は29,647百万円にのぼり、このうち県では6,485百万円の負担が見込まれている。南防波堤も西側に一部未施工部分が残っている状態で、これら整備完成には厳しい状況にある。

さらに、これら防波堤整備完成を強力に押し進めるためには、相当の取扱貨物量が必要であるが、目標貨物量1,350万tに対しH17の実績貨物量8,655,575tという取扱貨物量等、港湾需要についても現状では期待薄である。

現在、供用中の新港西側の岸壁(-12m)の施設能力オーバーと云われる面を補うためには、内外の各方面へ向けてのポートセールスを行い、港湾需要のさらなる拡大に努めることによって東第1防波堤の整備完成を促進し、南側の岸壁(-14m)等の供用を図る必要がある。

また、このような新港建設という巨大プロジェクトについては、建設整備に長期間を要することから、その期間中及び建設整備された後で、どの程度地域社会に効果をもたらしたかを評価する仕組みが必要である。

(4) 宿毛湾港(池島地区)の整備の状況について

宿毛湾港は、昭和59年に片島港と小筑紫港を統合してできた港で、四国西南地域の課題であった工業等の導入及び交通体系の整備などに資する地域産業開発港として昭和61年6月に重要港湾に指定されている。これに伴い、内・外貿埠頭整備、新規産業立地のための工業用地造成を基本とする新規の「宿毛湾港港湾計画」(S61.10)が策定されている。その後、池島地区を中心に整備が進められ、平成11年に1・2号岸壁(水深4.5m、延長140m)及び3号岸壁(水深7.5m、延長130m)が供用されている。また、平成12年12月には4号岸壁(水深13m、延長260m)を水深10mで暫定供用するとともに平成13年度からは背後の宿毛湾港工業団地(総面積23.8ha)の第1期分譲(8.3ha)を開始している。

ところで、池島地区の埠頭整備についてみると、3・4号岸壁の総延長390mのうち、通り抜け部分を除き、岸壁エプロン幅の直背後に越流(波)防止用に数100mにわたってケーソンを嵩上げて、その背後の荷さばき地の保護及び土砂の流失を防止している。



このため、本来、一体であるべき岸壁とその背後の荷さばき地との連続性に欠け、荷役作業等効率性を減殺させ、埠頭施設としては不完全な状態である。

左の写真は、エプロン上から越流防止用のケーソンである。(2006.10.23)

これは、池島地区の埠頭前面の沖合に第1防波堤(300m)及び第2防波堤(380m)が計画されているが、未だ、第1防波堤の169.1mしか出来ておらず未完成である

ことによるものである。第1防波堤は平成20年度の完成を目指すとしているものの、

第2防波堤は、国の直轄事業であり、国は、当初予測どおりの貨物量が確実に期待されるなどその整備の効果が見込まれる港湾需要が発生するまではその整備を休止することとしている。

しかしながら、宿毛湾港の取扱貨物量は、次の表のとおり、港湾計画（H14.11）において目標取扱貨物量540万t（目標年次：平成20年代半ば）に対して比較して大幅に下回っている。計画年次より貨物取扱量は減少傾向にある。従って、宿毛湾港（池島地区）防波堤の完成への前途は厳しいものがある。

（表）宿毛湾港における取扱貨物量年次表

項目	平成17年度	平成16年度	平成15年度	平成14年度	平成13年度
宿毛湾港	906,114 t	144,928 t	1,224,950 t	1,400,063 t	1,516,884 t

また、産業振興それに伴う港湾需要を期待された宿毛湾港工業団地は、分譲を開始しているものの応募者がいない状態で、企業誘致には至っておらず、さらに、その他宿毛湾港の港湾整備と関連する西南中核工業団地整備事業及び国営農地開発事業などのプロジェクトについても宿毛湾港における港湾需要を満たす程のものはない。宿毛湾港（池島地区）については、必ずしも、楽観的な展望がある状況にはない。

港湾は、陸上輸送と海上輸送との結節点として物流の拠点であり、物資の移入・移出及び船客の乗降など港湾需要があつて始めてその機能を発揮することから、その背後地の社会経済活動等が非常に重要な意味を持つ。宿毛湾港（池島地区）については港湾計画に沿って地域産業開発港として積極的に港湾整備が図られている。一方、地域産業開発については、ほとんど実現しておらず、港湾工業団地の実現可能性も不確実であることから、今後、地域産業開発について再検討する必要がある。

宿毛湾港（池島地区）の整備の現状をみると、早急に港湾工業団地への誘致活動の推進、さらに観光開発等による観光客の誘致など港湾需要の確保に向けてポートセールスを継続するという方向の検討だけでなく、逆に一切の事業を休止し事実上事業から撤退する方向も考慮しながら今後の方向を選択しなくてはならない状況である。

（5）須崎港における砂利バースについて

土佐湾一帯では、戦前から砂浜から砂の採取が手作業で行われていたが、戦後復興期から地域産業として発展してきた。その後、昭和35年頃から手作業から船（199t型船舶）による採取に変わったが、須崎港には、元々、砂利の荷揚げを目的とする物揚場あるいは岸壁は整備されておらず、砂利業者は約半世紀にわたり港町高洲護岸を利用して荷揚げしてきた。

高知県は、昭和58年8月の須崎港港湾計画書において新たに大峰地区に砂利バースを

計画している。当該大峰砂利バースは、平成7年度に事業着手し、平成13年5月に公共及び起債事業が完了し、同時に告示されているが、その後、一部バース改良工事等を行い、平成16年度末現在1,048,663千円の整備費を要している。

この砂利バース計画以降、その供用開始までの間に、砂利野積場再編成（S60.8）の際にA社に、海砂利採取構造改善（H8.1）により船舶の大型化（499t）でB社に、それぞれ港町岸壁（-7.5m、5,000tバース）での荷揚げが認められている。そして、最終的（H8.12）には、大峰砂利バースが完了するまでの間、C社、D社を含めて4社全てに港町岸壁（-7.5m、5,000tバース）が割振られ、荷揚げ及び野積みが認められ、現在に至っている。須崎港の砂利バース関係について、次のとおり、改善検討すべき事項がある。

護岸からの砂利荷揚げについて



左の写真(2006.10.30)は、港町高洲護岸の、砂利の野積場の付近のものである。元来、港町高洲護岸は、砂利の野積場の前面に位置することから、従来から砂利の荷揚げのために、実際には物揚場のように利用されてきたが、港湾管理者は黙認してきたものである。砂利の野積場については、高知県港湾施設管理条例によって一定の使用料を徴収しているものの、護岸の「係船」使用料は認められていないため、当然徴収

はしていないのは言うまでもない。

ところで、現在でも砂利採取船の大型化等の理由によって基本的には高洲護岸を利用する船舶はいないはずであるが、高洲護岸から少し離れて船から錨をおろし、クレーンで荷揚げしているケースが月当たり数回見受けられる。

しかしながら、高洲護岸は、海岸高潮工事（H2.4）が実施され、高潮から陸域を防護するためのものであり、クレーン等が護岸に接触して破損する恐れがあり、高洲護岸の安全上、この方法による荷揚げは認められず、適正でない。

護岸からの砂利の荷揚げについて、適切な岸壁等がないことを理由に、この慣行が黙認されてきたとしても、不適正なものは元々不適正であり、本来、使用禁止すべきものである。暫定的とは云え、現在、砂利業者には岸壁が提供されていることから改めて護岸からの砂利荷揚げについて禁止すべきである。

適時適切な措置を講じるべきものについて

砂利業者4社に対して港町岸壁(-7.5m、5,000tバース)及び野積場について荷揚げ及び野積みが認められた経緯は異なるが、最終的には平成8年12月に砂利採取業者4社全てに割振られ、当該港町岸壁及び野積場の使用が認められている。

ところで、この岸壁及び野積場における砂利業者4社の使用に関し、高知県監査委員の平成17年度定期監査(H17.5.20実施)で「係留施設及び野積場の使用許可がないまま、長年にわたり不法占用になっている。」として高知県港湾施設管理条例に従った措置が求められている。その措置結果「平成17年5月以降は、砂利採取業者から使用許可申請書を提出させ、係留施設及び野積場とも使用許可を行い、適正な管理を行っています。」を公表(H17.11.11監査公報)している。

一方、企画建設委員会(H17.10.3)において、港湾空港局は砂利業者に徴収方針を示した平成16年2月から同17年4月までの使用料として4業者に計1,886千円を遡及請求する方針を説明し、それ以前の遡及請求は難しいと委員側に理解を求めている。

これは、海砂利採取構造改善によって船舶の大型化(499t)で、平成8年1月に大峰バース完了まで、B社に港町岸壁(-7.5m、5,000tバース)での荷揚げが認められたことから、その他の業者が不公平な取扱いということで問題化した。これを收拾するため、平成8年12月、大峰バースが完了するまでの間、港町岸壁及び野積場を4社に割振り、荷揚げと野積みを認めていながら、係留施設等の使用許可手続きをとるまでに至っていないことによるものである。

しかしながら、当該岸壁(5,000tバース)を4社に割振り、岸壁での荷揚げ及び野積みを認めるということは、取りも直さず、当該管理条例に従って行うということであって、係留施設使用料及び野積場使用料を徴収することを意味している。長期間放置し、黙認してきたことは条例違反であり、適正でない。

仮に、県の海砂利採取構造改善事業によって採取船の大型化が推進され、やむを得ず緊急避難的、暫定的に当該岸壁等を使用させるのであれば、例えば政策的見地から減免措置をとるなど、適時適切な措置を講じるべきである。条例に沿って放置黙認の慣行を改善する必要がある。

大峰バースについて

大峰岸壁(-5m、160m、2バース)は、昭和58年8月の須崎港湾計画書において新たに大峰地区に砂、砂利等内貿貨物を扱う公共埠頭(-5.5m、1バース)として計画され、その後、軽易な変更を経て、砂利専門埠頭(通称：大峰砂利バース)として計画されたものである。

そこで、地元砂利業者を当該専門バースに集め、同業者の協業化や大型採取船の導入を図るため、平成7年、同バースの整備事業に着手し、平成13年5月に整備事業を

完了させているとともに同バースの供用開始の告示(H13.5)を行っている。その後、バース水深等改良工事を行い、平成16年度末現在までの全体の整備事業費は1,048,663千円である。

右の写真は視察日現在の大峰砂利バースの一部である。

(2006.10.30)

ところが、大峰砂利バースの整備に当り、港湾計画、埋立免許及び施設設計の各段階において、これを利用する砂利業者等にヒアリングを行わないで、全て標準設計(港湾法省令)で設計・施工した

ことにより、エプロン幅が狭い、岸壁延長が短い、事務所スペースがない、水深不足等の問題が発生している。一方、地元住民からは砂利の野積高の制限、飛砂発生時の対応窓口等について協議しているが、同バースの計画段階から十分な地元説明がなされなかったことによる県への不信任、バース試験利用時(H15~16)に砂が飛散したこと等から、その調整に時間を要している。このような理由から、整備後5年間、未だ大峰砂利バースは利用されていない。

砂利業者の協業化や大型採取船の導入等を図るため、巨費を投じて建設整備された砂利専門バースが長期間利用されていないことは、大きな経済的な損失であることから、これら問題の早期解決に努め、大峰砂利バースの利用促進を図るべきである。

(6)係船ドルフィンの追加整備について

高知県は、宿毛湾池島4号岸壁(暫定水深-10m、延長260m)の延長線上に海面を隔てて舫い止め用のみの係留施設(係船ドルフィン1基)を県単により設置(平成13年度、建設費概算1億円)している。

右の写真は視察日現在の係船ドルフィンである。(2006.10.23)

これは、幡多地域への観光客の増大を図るため、平成14年度にスタークルーズ社の大型クルーズ船スーパースター・レオ号(76,000t、喫水8.5m、船長264m)の定期クルーズを誘致推進するに当り、既存施設の池島岸



壁 260mでは対応できないことから係留ドルフィン 1 基 (70m) を追加、整備したものである。なお、必要バース長は、船長 + 船長 × 20% (施設基準) であり、これを数値にすると $264\text{m} + 264\text{m} \times 20\% = 316\text{m} > 260\text{m}$ (現有能力) である。

しかしながら、9.11 米国同時多発テロのクルーズ業界への波及により、テロリスト等の紛れ込みの恐れがあることからスタークルーズ社の日韓定期航路等経営戦略の見直しがあって、2002 年 (平成 14 年) ワールドカップに合わせた我が国への大型クルーズ船の就航は実現していない。したがって、当該係留ドルフィンは、建設設置以降 5 年間使用されないまま、現状、資本投下 (税金) が無駄に終わっている。今後、郵船クルーズの飛鳥 (50,142 t、喫水 7.5m、2 船長 41m) の入港が予定されているが、その回数については多くは望めない。

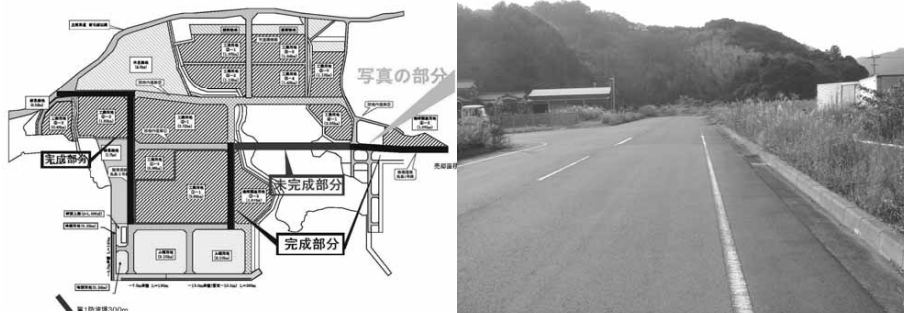
このように使用されなければ無駄となることから当該係留ドルフィンのような追加施設についてはその需要を十分に把握のうえ、整備推進するよう留意すべきである。

勿論、幡多地域における現在ある観光資源の PR と新たな資源の発掘、開発等魅力ある観光資源によってより多くの観光客を誘致するよう観光需要を掘り起こし、港湾施設が使用されることは重要である。

なお、この係留ドルフィンについては、監査日 (H18.12.13) 現在告示されていないが、池島 4 号岸壁が平成 15 年度において告示 (平成 15.4.25 高知県公報第 8544 号) されたときには既に完成していることから告示すべきである。

(7) 池島地区の臨港道路について

宿毛湾港池島地区の臨港道路池島 1 号線 (区間 A = 道路幅員 17m、起点池島埠頭 ~ 終点丸島地区) は、池島地区の段階的整備に対応して既存の市道や県道宿毛城辺線を利用しつつ、漁業関係者や港湾関係者のアクセス確保するものとして、全体計画に沿う範囲で部分的に事業採択されている。



上の写真は地図に記載の位置を東から西に向かって撮影したものである。

(2006.10.23)

臨港道路池島 1 号線 (区間 A) の区間のうち、小型船だまり (泊地) と港湾関連用地 (現状雑草地) との中間の一部、約 100m の区間が道路整備 (H9.10.27 部分完成、建設費 162,220 千円) されている。一部区間の建設であるため、現地で見られる限り、この区間の通行車両はほとんど見受けられない。なお、未完成部分は、写真正面に位置するが、小さな山となっているため、トンネルとするのか北側を迂回するのかについて今のところ決定はされていない。

一方、第 24 回地方港湾審議会 (H9.3) における臨港交通施設計画で池島地区の埠頭用地と背後地との円滑な連絡を図るため、臨港道路池島 2 号線 (道路幅員 17m、起点池島埠頭 ~ 終点県道宿毛城辺線) が新たに計画に追加されている。この道路は、整備 (H12.11.2 完成、建設費 463,200 千円) されており、現状、池島埠頭と一般道路とのアクセスは十分に確保されている。

しかしながら、現在の背後地の工業団地への応募状況 (応募者ゼロ) 及び防波堤等池島地区の港湾整備状況を勘案すると、当該 2 号線の道路整備で十分な状態にあり、当該路線建設の時間的なずれは別にして、当該 1 号線の一部の区間を先取りしてまで先行投資する緊急性、必要性に乏しく、妥当でない。

港湾計画は、マスタープラン (基本計画) であって、短期的な投資を決めた整備計画ではなく、適宜、見直しを必要とするとされている。宿毛湾池島地区については、将来、必ずしも希望的、楽観的な展望があるとは思われず、見直しの可能性も十分あり、当該池島 1 号線が計画どおり実施されるか否か不確実である。当該計画臨港道路の全体的な建設実施方針を明確にして建設に当るべきである。

3. 契約に関する事項

(1) 委託契約の契約締結遅延に対する措置について

高知県は、高知ファズ (株) と特命随意契約で高知港第 7 埠頭三里地区港湾施設の管理運営に係る委託業務契約 (契約額 19,845,000 円、契約期間 H17.4.1 ~ H18.3.31) を締結している。その業務内容は、高知港第 7 埠頭三里地区管理運営施設に掲げる施設の日常点検・清掃・ゲート管理及び施設の使用料等 (係船料は除く。) 収納事務並びにその他港湾管理運営に係る業務である。これら管理運営業務は、年度当初 (4/1) より発生し、年間を通して、その都度港湾としての必要業務を着実に実施しなければならないものである。

ところで、当該管理運営に係る委託業務契約は、委託業務形態の変更等による他課室への合議に時間を要したこと及び保安対策業務の見直し等による事務処理の遅延を理由として契約締結日が平成 17 年 5 月 24 日と非常に遅れている。そのため、契約書の末尾に「この契約の効力は、平成 17 年 4 月 1 日に遡及する。」旨を謳っている。

しかしながら、当該契約は、民法その他の私法規定が適用され、いわゆる契約自由の原則が適用されるものの、地方自治法では「普通地方公共団体が契約につき契約書を作成する場合には、当該普通地方公共団体の長又はその委任を受けた者が契約の相手方とともに契約書に記名捺印しなければ、当該契約は、確定しないものとする。」とし、一定の要式行為を求め、これを規制している。

したがって、契約書に双方が記名捺印した時点で契約が確定することとなるため、給付の開始日が4月1日である契約について4月2日以後の契約書に記名捺印し、遡及させることはできない。当該管理運営に係る委託業務契約のように平成17年5月24日の記名捺印をもって同年4月1日に遡及させることは認められず、適正でない。

契約事務の適正化、迅速化に務めることは勿論、重要なことである。これら継続的業務は、契約締結が遅延したとしても当然必要な業務であることから、特命随意契約であっても安易に流れることなく、前年度の契約を暫定的に一定期間継続させる手続きをとるなど、何らかの形で事前に適切な措置を講じておくべきである。

(2) 排水機場運転委託業務契約の契約方法について

高知県は、高知港湾区域内における竹島川・十津・江の口・堀川・横浜各排水機場について排水機の試運転・点検整備、防塵機試運転、巡回点検等運転業務についてそれぞれ運転委託業務契約を行っている。なお、高潮警戒体制等緊急時には、所長の指示に従い排水機場の設備の保守及び運転(待機も含む。)に従事するものであるが、この業務については別紙協定書の計算方法による実費支払いとなっている。

これら契約の指名競争入札においては、同一の8業者が指名され、予定価格はそれぞれに事前公表されている。

しかしながら、平成17年度の入札状況は、表「平成17年度各排水機場運転管理委託業務契約入札状況調べ」のとおり、いずれも落札率97%~98%と非常に高率で競争性に乏しく、指名業者の中にはいずれの場合も予定価格と同じ価格を入札している業者もあり、競争性を阻害することから、適切でない。

また、これらのうち、竹島排水機場の場合を例に過去4年間の入札状況をみると、表「竹島川排水機場運転管理委託業務契約入札状況調べ」のとおり、平成14年度当時、当該業務を随意契約で受託していた業者が継続して落札している状況を窺うことができる。なお、この傾向は、その他の4排水機場においても同じである。

これら指名競争入札は、従来の随意契約(平成14年度当時)から競争性を発揮するため指名競争入札に契約方法を変更したものと思われるが、現状では、単に契約事務手続きを煩瑣にしているだけで、競争性に乏しく、その効果は認められないことから、契約の原則に立ち返り、一般競争入札とすべきである。

平成17年度各排水機場運転管理委託業務契約入札状況調べ

(単位:千円、%)

項目	竹島川排水機		十津排水機		江の口排水機		堀川排水機		横浜排水機	
	額	率	額	率	額	率	額	率	額	率
予定価格(税抜き)	4,220		4,220		4,200		3,990		3,990	
入札額・入札率	額	率	額	率	額	率	額	率	額	率
大都(株)	4,150	98.3	4,180	99.1	4,150	98.8	3,925	98.4	3,950	99.0
(株)四国ポンプC	4,200	99.5	4,200	99.5	4,180	99.5	3,900	97.7	3,900	97.7
(株)高知日立	4,180	99.1	4,140	98.1	4,180	99.5	3,940	98.7	3,940	98.7
紀和工業(株)	4,170	98.8	4,160	98.6	4,170	99.3	3,920	98.2	3,920	98.2
(株)寿工務店	4,120	97.6	4,200	99.5	4,190	99.8	3,980	99.7	3,970	99.5
東洋電化工業(株)	4,220	100	4,220	100	4,200	100	3,990	100	3,990	100
(株)中島工務店	4,200	99.5	4,200	99.5	4,180	99.5	3,960	99.2	3,950	99.0
西日本工業(株)	4,180	99.1	4,180	99.1	4,180	99.5	3,950	99.0	3,950	99.0

(注)網掛け部分が落札額・落札率である。

竹島川排水機場運転管理委託業務契約入札状況調べ

(単位:千円、%)

業者名	入札回数	平成14年度		平成15年度		平成16年度		平成17年度	
		見積額	見積率	入札額	入札率	入札額	入札率	入札額	入札率
予定価格(税抜き)		4,530		4,770		4,710		4,220	
西日本工業	第1回目			4,500	94.3	4,710	100	4,180	99.1
大都	第1回目	4,500	99.3	4,670	97.9	4,660	98.9	4,150	98.3
紀和工業	第1回目			4,700	98.5	4,690	99.6	4,170	98.8
高知日立	第1回目			4,750	99.6	4,690	99.6	4,180	99.1
四国ポンプC	第1回目			4,750	99.6	4,710	100	4,200	99.5
寿工務店	第1回目			4,754	99.7	4,700	99.8	4,210	99.8
第一商事	第1回目			4,760	99.8	4,700	99.8		
東洋電化工業	第1回目			4,770	100	4,710	100	4,220	100
中島工務店	第1回目							4,200	99.5

(注1)網掛け部分が落札額・落札率である。なお、平成14年度は随意契約で、5回(第1回4,700千円 第5回4,500千円)の減価交渉によって契約金額が決定されている。

(注2)平成15年度においては1番札が契約辞退したため、2番札が落札者となっている。

(3) 海上パトロール等の管理業務及び高知港臨港道路維持業務委託契約の契約方法について
高知県は、高知港における海上パトロール等の管理業務及び高知港臨港道路維持業務について、次の表とおり、指名競争入札により委託業務契約を締結している。これらの指名競争入札には8社が指名され、設計金額はそれぞれに事前公表されている。

指名競争入札及び契約締結状況調べ(平成17年度)

(単位:円、%)

項目	高知港管理委託業務契約	高知港臨港道路維持委託業務契約()	高知港臨港道路維持委託業務契約()
予定価格(税抜)	9,530,000	4,940,000	3,250,000
入札者数	8社	8社	8社
*入札率の範囲	(98.64) - 99.69	(98.18) - 99.60	(96.92) - 99.69
契約者(落札者)	新洋海工(株)	(株)大山建設	(株)清水新星
契約金額	9,870,000	5,092,500	3,307,500
契約期間	H17.4.1-H18.3.31	H17.4.1-H18.3.31	H17.4.1-H18.3.31

(注)*入札率の範囲の欄で()内が落札率である。

しかしながら、平成17年度の入札状況は、表のとおり、いずれも落札率96.92%~98.64%と高率の落札率に終わっており、入札率の範囲も僅かの差(1.05%~2.77%)でしかない。また、設計金額が事前公表されているにもかかわらず、入札額もいずれの入札者も下4桁の数字は0が並んでおり、入札率が僅差にしては指名競争入札における競争性を発揮したとは思われない。

現状では、指名競争入札による競争性はあまり認められないことから、契約の原則に立ち返り、一般競争入札に改善すべきである。

(4) 特命随意契約の契約方法を改善すべきものについて

高知港種崎海岸清掃・除草・剪定委託業務契約について

高知県は、高知港種崎海岸の海岸清掃、植込みの除草等について、特命による随意契約の方法によって、企業組合高知中高年事業団と高知港種崎海岸清掃・除草・剪定委託業務契約(契約額2,594,400円、契約期間H17.4.1~H18.3.31)を締結している。

ところで、その随意契約理由として、「企業組合高知中高年事業団は、事故もなく、誠実に契約を履行し、長年この事業に携わっているので業務内容を熟知している。また、県の標準的な作業員設計単価(11,200円)に比べて、この業者は、県臨時職員(6,900

円)並み低価格で作業員単価を見積りしており、他業者より時価に比して著しく有利な価格で契約することができる。」ことを挙げている。仮に、指名競争入札を執行しても、他業者では予定価格を大幅に上まわり、落札しないことは明白であると断言している。

しかしながら、長年この事業に携わっているので業務内容を熟知していることは、単に他の業者に契約の機会を与えなかったことであるためその理由としては不十分である。また、低価格で見積りをしているためとしているが、昨今の社会経済状況からすると、この種清掃業務の入札においては落札率50%~60%は珍しくもなく、仮に、当該単価差(6,900円/11,200円)をもって見積もり比率(61.61%)とすると、必ずしも落札しないものとも限らず、著しく有利とはならない。

公平性及び透明性の観点から他の業者にも契約に参加する機会を与えられるように競争入札に改善すべきである。

高知港の港湾区域内における清掃業務委託契約について

高知県は、特命による随意契約の方法によって、高知埠頭(株)と高知港の港湾区域内における清掃業務委託契約(契約額18,564,184円、契約期間H17.4.1~H18.3.31)を締結している。その業務内容は、県から使用許可を受けた清掃船「さじま」を使用し、高知港港湾区域内における清掃船の収集可能な浮遊塵埃類の収集を行い、高知市仁井田新築埋立地の県の指定する埠頭用地で荷揚げ作業を行う。そして新築埋立地に荷揚げした塵埃類は、分別・乾燥・切断・集積等の処理を行い、県が別途委託した塵埃類処理業者に引渡しを行うとのことである。

ところで、その随意契約理由として、高知埠頭(株)は、公共性に立脚して設立(資本金10,000千円、うち県出資4,630千円)され、高知港の埠頭における港湾業務を主たる業務としており、委託業務の性質が競争入札に適さないものである、ことを挙げている。

しかしながら、高知埠頭(株)が株式会社である以上、公共性より収益性であり、港湾業務を主たる業務とするものは、この業者のみではないことから、随意契約理由とするには合理性に乏しく、妥当でない。また、予定価格調書作成は、当該委託料と高知埠頭(株)の持ち出し費用により賄われているため省略する(支出負担行為決議書)とされているが、県は、当該業務委託契約について高知埠頭(株)に一部当該費用を負担させるだけの特別の理由はなく、委託の趣旨に反し、適切を欠くもので適正でない。

契約に当たっては、適切で適正価格による予定価格調書を作成するとともに公平性及び透明性の観点から競争入札の方法に改善すべきである。

(5) 小額の契約について

公衆便所の清掃委託業務について

高知県は、高知港湾区域内の3箇所の公衆便所の清掃委託業務について、次の表のとおり、それぞれ随意契約(地方自治法施行令第167条の2第1項第1号該当)を締結している。高知県契約規則(第31条)によると予定価格が100万円を超えないときは小額を理由に随意契約をすることができるとしている。

公衆便所清掃委託業務契約状況

契約名	契約の相手	契約額(変更額)	契約期間
棧橋公衆便所清掃委託業務契約	太平サービス(株)	411,854円 (415,710円)	H17.4.1-H18.3.31
棧橋高知埠頭(株)横公衆便所清掃委託業務契約	太平サービス(株)	700,184円 (584,859円)	H17.4.1-H18.3.31
高知新港公衆便所清掃委託業務契約	太平サービス(株)	468,846円 (459,804円)	H17.4.1-H18.3.31

しかしながら、それぞれ個々の契約をみれば100万円を超えていないのであるが、3つの契約とも港湾区域内の同一内容の公衆便所清掃であり、これらを合計すると1,580,884円となる。県は場所が異なることを理由に随意契約を締結しているが、同一の業務内容、同一業者及び同一期間でそれぞれ随意契約を締結している点を見ると、1の契約に集約できる可能性も残されている。

意図的に小額を理由に契約を分割して、随意契約を締結することは認められるものではないが、集約可能な契約については、逆に積極的にこれらを合算して一括契約とし、指名・一般競争入札を行い、競争性をもたせることも検討すべきである。

臨港道路の除草委託業務について

高知県は、高知港湾区域内の緑地及び臨港道路の除草委託業務について、次の表のとおり、それぞれ随意契約(地方自治法施行令第167条の2第1項第1号該当)を締結している。

緑地及び臨港道路除草委託業務契約状況

契約名	契約の相手	契約額(変更額)	契約期間
高知新港緑地除草委託業務契約	(株)双葉造園	892,500円	H17.9.1-H17.9.22
高知港臨港道路新港1号線除草委託業務契約	(株)清水新星	630,000円	H17.8.29-H17.9.15

高知県契約規則(第31条)によると予定価格が100万円を超えないときは小額を理由に随意契約をすることができることされており、前者については5社の競争見積り、後者については単独見積り(同規則第32条の4)を行い、既契約済みの臨港道路維持委託契約との一体の業務実施となり、経済的であるとしている。

しかしながら、いずれも除草業務であるとともに高知新港及びそこを基点とする臨港道路であり、かつ、契約期間も同時期である点からみると、小額を理由に契約を分割しているものと指摘される可能性もあり、競争性を高めるためにも両随意契約を統合して競争入札とすべきである。

(6) 請書作成の省略の徹底について

高知県契約規則において契約書を省略できる場合として工事、製造等の請負250万円、物品の製造等160万円、その他の契約100万円を超えないときとしている。(第38条第1項第1号)また、担当者は契約書を省略する場合においても適正な履行を確保させるため、請書その他これに準ずる書面を徴するものとしているが、特に軽微な契約等はこの限りでないとしている。(同条第2項)さらに依命通達によって請書作成の範囲について50万円を超えるものとしている。

ところで、高知港事務所においては東洋電化前除草作業委託契約((株)大山建設、266,316円)及び棧橋6丁目ワシントンヤシ剪定委託契約((株)岩村、132,300円)などの50万円未満の小額な契約については、請書その他これに準ずる書面として見積書をもって請書に代えている。一方、宿毛土木事務所ではオイルフェンス及び巻取機の管理委託契約(個人、21,000円)は、内容的には謝礼的なものであるが、これについて契約書を作成し、200円の印紙を貼付しており、事務処理がまちまちである。

契約書(請書)は、当事者間の法律関係を明らかにしておいて後日の紛争を未然に防止するためのもので、みだりにこれを省略することは許されないが、契約事務の簡素化のため規定の範囲で省略化すべきであることから統一的な事務について指導の徹底を期すべきである。

4. 補助金に関する事項

(1) 補助金の補助効果について

「高知県港湾振興協会補助金は、本県重要港湾(高知港、須崎港及び宿毛湾港)において高知港振興協会、須崎港振興協会及び宿毛湾港振興協会が行う企業誘致及び港湾施設の利用促進に関する事業等の事業に対して、県がその経費の一部を助成することにより、港湾の振興を図るとともに、本県産業の発展に資することを目的としている。」(平成17年度高知県港湾振興会補助金交付要綱第2条)

補助率は、補助対象事業に要する経費の2分1以内であり、平成17年度における高知県港湾振興協会補助金は、高知港振興協会600,000円及び宿毛湾港振興協会476,000円で、総額1,076,000円である。なお、須崎港振興協会は補助金の申請をしていない。

ところで、高知港振興協会の平成17年度収支決算書によると前期繰越金2,807,413円及び次期繰越金3,161,103円と繰越金が多く、前期繰越金は当年度の収入額の35.32%、次期繰越金は当該振興会の支出額の66.03%である。次期繰越金は、補助金額の5.27倍になる。また、宿毛湾港振興協会については、平成17年度収支決算書によると前期繰越金267,783円で当年度の収入額の14.46%、次期繰越金612,290円は支出額の49.39%である。次期繰越金は、補助金の1.29倍である。

しかしながら、このように補助金を超える金額を次期に繰越し、しかも高知港・宿毛湾港振興会の企業誘致等事業において自衛隊訪問(高知4/8回、宿毛1/1回)が目立つが、このことが、直接、港湾の振興及び本県産業の振興に資するとは疑問であり、認め難い。

繰越金の多寡を考慮のうえ補助の要否を判断する必要があるとともに誘致活動によってどの程度の利用促進及び産業振興が図られたか(補助効果〔有効性〕)を検証する必要がある。

(2) 補助金交付要綱の補助目的について

「宿毛湾港利用促進事業費補助金は、宿毛湾港(池島地区)の利用促進による地域の振興を図るため、市町村及び宿毛湾港振興協会が行う宿毛湾港又は宿毛湾港周辺の港湾への曳船回航に対する助成に対して予算の範囲内で行う。」(平成17年度宿毛湾港利用促進事業費補助金交付要綱第2条)とされている。平成17年度宿毛湾港利用促進事業費補助金の交付総額は6件999,900円である。

この内、次の2件(333,300円)については客船の「あしずり港」入港に伴う曳船回航に対する補助金である。

入港出港日	船舶名	使用曳船	補助金申請者	最終補助事業者
H17.9.26	客船「にっぽん丸」	金剛丸	土佐清水市	入交海運(株)
H17.10.7	客船「飛鳥」	金剛丸	土佐清水市	入交海運(株)

しかしながら、この補助金は、宿毛湾港(池島地区)の利用促進による地域の振興を図るためとしており、直接的には「あしずり港」の利用促進を目的とするものではない。したがって、土佐清水市からの補助金の申請理由を「あしずり港利用促進事業補助金のため」としているのは、この補助金交付要綱の目的と合致しない。

宿毛湾港利用促進事業費補助金交付要綱には「宿毛湾港又は宿毛湾港周辺の港湾への曳船回航…」とあり、対象港湾という点からみると「あしずり港」が必ずしも適切でないとはいえないが、その必要性があるならば、「あしずり港」の利用促進を含めるなど当該補助金交付要綱を改定し、補助目的に合致させるべきである。

なお、県は本指摘を受けて、補助要綱の変更を検討している。

5. 財産管理に関する事項

(1) 港湾台帳と現地及び告示等との面積、位置の照合について

荷さばき地・野積場の面積について、監査人が現地調査及び告示を基に計算した数値(以下算定数値という。)と県作成の港湾台帳上の記載数値とが異なっていた。

これら港湾台帳及び各図面間に差異が発生していることについて、これらに差異が生じた理由を担当者に確認したところ、港湾台帳及び港湾施設位置図を担当者作成図面と照合したことはないとのことであり、系統的に整合性を保つ制度にはなっていないことが判明した。そのため、港湾台帳及び港湾施設位置図が正しく作成されているかどうかについてのチェックは、担当者がたまたま誤りに気づけば修正する程度のものでできていない状態である。

なお、港湾台帳は港湾法に基づき作成されるもので、平成17年度は1,696,800円の委託費をかけて作成している。業務委託に際し納入される成果品については、いわゆる丸投げとならないよう、その品質についても十分に配慮し、検証する必要がある。

実際の相違点については以下の通りである。

高知港

) 荷さばき地

照合の結果第3埠頭(弘化台)において、台帳上荷さばき地F-4-11として記載された場所について施設番号の記載位置が誤っていた。

上記相違点について県に対して確認。高知土木事務所は台帳を適宜修正する予定である。

) 野積場

第1埠頭(港町・潮江・東潮江)は、台帳において野積場H-2-01として記載された場所の面積が異なっている。このため、稼働率の計算にあたっては、より実際の利用状況に近い担当者図面上の面積(21,394㎡)を利用した。

また、第5埠頭(朝日ヶ丘・新築)は、台帳上野積場としての記載が漏れている。面積については未確認であるため担当者図面上の面積を利用した。

上記相違点について県に対して確認。高知土木事務所は台帳を適宜修正する予定である。

なお、稼働率の計算にあたっては、第3埠頭(弘化台)は台帳上貯木場として記載されているが、港湾施設上は野積場として料金徴収されているため、野積場の面積に含めて計算した。

須崎港

) 野積場

港町は、使用料収入を計上しており担当者図面上も記載されている野積場の一部について台帳上記載がない。このため稼働率の計算にあたっては担当者図面上の面積を利用した。

大峰砂利パースは、台帳上野積場 H-2-10 にあたる部分(3,000 m²)は大峰(-9.0 m)岸壁であり、大峰砂利パースについては記載がない。このため稼働率の計算にあたっては担当者資料による面積(4,080 m²)を利用した。

高洲は、使用料収入を計上しており担当者図面上も記載されている野積場について位置図上記載がないが、H-2-01 の図面誤りの可能性があるとのことである。このため稼働率の計算にあたっては担当者図面上の面積を利用した。

須崎港において台帳が実際の野積場の利用状況を反映していない点が多く、不備であるといえる。上記相違点について県は修正の必要性を認識しているが実際の作業は行われていない。

宿毛港

) 荷さばき地

片島地区における荷さばきについて台帳上記載がされていないため、稼働率の計算にあたっては県による概算数値を利用した。

宿毛港において港湾施設ごとの面積を把握しておらず、台帳が不備である。県は修正の必要性を認識しているが実際の作業は行われていない。

) 野積場

丸島・片島は、告示(平成17年12月26日)において野積場として記載されている部分について台帳上記載がされていない。このため稼働率の計算にあたっては県による概算数値を利用した。

大島は、告示(昭和61年5月13日)において野積場として記載されている部分について台帳上記載がされていない。このため稼働率の計算にあたっては県による概算数値を利用した。

池島は、高知県公報(平成6年3月31日)において野積場として記載されている部分について台帳上記載がされていない。このため稼働率の計算にあたっては県による概算数値を利用した。

宿毛港において港湾施設ごとの面積を把握しておらず、台帳が不備である。県は修正の必要性を認識しているが実際の作業は行われていない。

なお、監査の過程において

「港湾台帳と担当者作成図面、告示について差異があった件について、港湾台帳に

不備が生じていたことは監査の指摘以前に認識していたのか(現場のみ認識していたか、本庁も認識していたか)台帳の整理についてこれまで何らかの対応をとったのか、とていれば、何故ここまで差異が生じているのか、とらなかつたとすればその理由を教えてください。」

という質問に対し、

「港湾施設台帳に全ての港湾施設が記載されていないことは認識していましたが、どの施設が記載されていないかは把握できていませんでした。

港湾課は、毎年の台帳更新作業の際に各土木事務所に対して台帳の記載誤りや登載漏れの修正を随時求めています。

土木事務所としても、管理担当職員としては各施設の状況把握及び台帳登載の必要性は認識しつつも、改めて現地測量を要することなどその作業に要する業務量や費用が多大に上ることから対応が先延ばしされ、現在に至っている。

問題意識は持ちつつも、具体的な対応は取れていなかったため、今後、台帳の登載漏れなどについて再調査をするともに、指摘のあった箇所を含めて来年度の台帳更新作業の際に修正を図っていく予定である。」

という回答を得ている。

(2) 野積場、荷さばき地の利用状況について

野積場、荷さばき地の港湾台帳、港湾施設位置図、担当者作成図面及び告示の差異について高知、須崎、宿毛港湾の港湾台帳、港湾施設位置図、担当者作成図面及び告示を突合し、高知港湾については差異がある場所の現地視察を行った。

第6埠頭(横浜地区)の物揚場の野積場について

高知港湾の第6埠頭(横浜地区)の物揚場にある野積場(3,500 m²)について、漁協が野積場に倉庫や荷さばき施設等として建物を建てている場所は占用許可(1,248 m²)をしていたが、それ以外の部分(2,252 m²)は漁業関係者が使用するためのリーススペースという位置づけで、漁業関係者に使用させているが使用許可をしていなかった。



本来であれば野積場を使用させるには使用許可を行い使用料を徴収しなければならないが、第6埠頭(横浜地区)の物揚場は漁業関係者が利用するために建設されたものであるから野積場を漁業関係者の利用に供することは本来の目的に沿っていること等の理由から、使用許可をせずに野積場を

使用させている状態が現在まで続けられてきている。

前ページの写真(2006.11.10)は、使用許可をしていない野積場内の建造物(プレハブ小屋及びコンテナ)である。建造物を含めた専有面積は約80㎡であり、野積場の工作物の設置に係る占用料月額157円/㎡によれば月額約13,188円、年額約158,256円の占用料になる。この建造物は確認できる範囲では平成15年度より存在しており、4年間分の占用料は633,024円となっている。なお、この他の部分についても使用許可を得ずに貨物置き場や駐車場等として使用されており、現状では使用許可をしていない関係上使用面積等が正確に把握されていないため、この建造物を除いた野積場2,172㎡がすべて使用されていると仮定したうえで野積場の使用料日額2.1円/㎡を適用し試算したところ、これらの部分に係る使用料は、日額は最大で約4,789円、年額は最大で約1,747,985円の使用料となっている。これらを合わせた金額は約1,906,241円となる。高知県では第6埠頭(横浜地区)の物揚場の野積場の利用状況を把握していないながら、港湾施設管理条例に従った処理をしておらず、年間最大で約190万円になる金額の徴収、減免について責任の所在をあいまいにしたままにしておき、極めて不適切な事務処理である。使用料の徴収、減免について港湾施設管理条例に従った適切な処理を行うべきである。

また、右の写真(2006.11.10)は、現地視察日現在(平成18年11月10日)野積場の一部にゴミが不法投棄(約350㎡)されていた状況である。このゴミについて、県は平成18年11月13日、14日に不燃ゴミ(2t車2台)可燃ゴミ(軽トラ2台)の搬出を実施した。ゴミの運搬と可燃ゴミの処理費用は原因者が支払ったが、不燃ゴミについては原因者不明のものもあり、処理費用56,700円を県が支出している。なお、口頭指導による11月14日の期限までに、依然2t車4~5台分のゴミが残っており、全撤去が終了しなかったため、文書による撤去命令をおこなっており、平成19年3月9日、原因者が持ち込んだゴミは、原因者により撤去されている。

また、この野積場では、今回のゴミの撤去がはじめてのことではなく過去においてゴミを2度全量撤去させている。

このゴミに対する県の見解は、不法占用であり、野積場をゴミ置き場として利用させている訳ではないとのことであったが、過去において2度撤去させていながら、今回もまたゴミが発生したのは、野積場の使用料を徴収せずに利用させていながら、適



切な管理業務を行っていなかったことにより、野積場の管理責任があいまいとなっていたこととも無関係ではなく、使用許可を行い使用者の責任を明確にすべきであったと思われる。

なお、県は第6埠頭(横浜地区)の物揚場の野積場の不法占用やゴミの不法投棄といった現状について今後このような利用は認めず、地元の漁協等と野積場の利活用方法を協議し、使用許可を行い使用料を徴収すべきものは使用料を徴収し、撤去すべき物は撤去するとしている。

棧橋の野積場のイベントホールについて

第1埠頭(港町)において野積場の占用許可を与えている倉庫は、コンサート会場等のイベントホールとして使用されていた。(写真 2006.10.10)

このほか、平成17年度における野積場の占用料についてその内容を確認したところ野積場に事務所などの建物を建設しているものがあり、それらの使用料の徴収について、野積場の占有の目的「工作物の設置」を適用し野積場の占用料として徴収していた。

高知県港湾施設管理条例第2条に規定する「占用」の意義とは、工作物を設置して、港湾施設の一部を利用することであり、建物の設置は規定していないため、野積場占用料としてその料金を徴収することは適当でないと思われる。

また、野積場に建設した倉庫をコンサート会場等のイベントホールとして使用することは野積場の本来用途(貨物その他の物品の一時保管)とはかけ離れた用途に使用されているため、施設区分を変更する等してより実態に即した管理を行うべきであると思われる。



第4埠頭(北タナスカ地区)の荷さばき場について

北タナスカ地区の第4埠頭荷さばき場は、使用料の面からの分析では稼働率が非常に低く、ほぼ遊休の状態であることは港湾施設の稼働状況の項で触れたのであるが、北タナスカ地区の北側公共埠頭(第4埠頭-第1号岸壁)自体は、元々大型漁船に対応して整備された埠頭である。この埠頭の利用形態として、対象漁船が国内主要港などで水揚げを行ったのち、次期の就航準備や乗組員の休憩のために利用されることから、一般の貨物船が利用する埠頭とは性格付けが違い、大きく荷揚げ・積み出しに結びつくものでないため、結果的に荷さばき利用が低くなる傾向がある。

現在、漁船の減船などの状況の変化により、漁船の利用は減ってきているが、県の海洋実習船「土佐海援丸」の基地として利用されており、漁船等の利用と合わせて、年間約200日以上この埠頭は利用され、埠頭自体の利用率は高いものとなっている。



ところで、港湾施設の現場視察の結果、ほぼ遊休状態の北タナスカの荷さばき地には相当数の車両が不法に放置されていた。

上及び右の写真は放置されたと思われる車両である。(2005.11.10)



県は平成18年度に入って既に7台の車両を撤去しているが、監査視察時においてなお5台の放置車両があった。これらの車両については、車両の所有者等が分かったものは撤去指導をするとともに、所有者が不明のものは車両にその撤去と処分の方針を示す文書を貼付し、併せて高知県公報にこの内容を公告している。なお、公告で示した期間(14日)を満了した車両は県が処分する。

県は、放置させない対策として、既に看板を設置している。しかし、立入禁止にすることは公共の港湾施設の性格上できないため、マナーの向上に頼らざるを得ない面もあるが、不適切な状況の放置がモラルの敷居値を低下させるということもあり、県の財産内に対する車両の放置あるいは投棄という明らかに不適切な状態に対し迅速な対応をとるようになる必要がある。

なお、この放置車両の処置について県から以下のような回答を得ている。

「外部監査の際には北タナスカに5台の放置車両を確認しましたが、その後の処理状況は次のとおりです。

- 所有者が分かった1台は既に本人が撤去しました。
- 所有者が分かった1台は文書により3月を目処に処分するよう指導中です。
- 所有者が分かった1台は文書で通知はしているが所有者からの反応がなく、今後は直接訪問、内容証明書の送付等により対応する予定です。
- 所有者が不明の2台は県が告示を行い3月16日に処分する予定です。
(外部監査人注 3月16日に処分する予定の車両は2007.3.2に公告をおこなっている。)

(3) 物品の受入(取得)手続きについて明確にすべきものについて

幡多土木事務所において宿毛湾港の池島地区及び片島地区における流出油対策の一つとしてオイルフェンス巻取機がそれぞれ1機(付属品:オイルフェンス)ずつ設置されている。

ところで、財産管理の区分についてみると、池島地区のものについては備品(取得価格1,520,000円)として機械器具台帳に登載され、一方、片島地区のものについては物品台帳には登載されず、土地(公有財産)の一部(工事請負額:9,660,000円)とされ、事務処理の取扱いを異にしている。これは、物品受入(取得)の基準を予算科目によるとして、池島地区のものは「物品購入費」で取得したため物品とし、片島地区のものは「工事請負費」で取得したため物品には区分しない、としていることによるものである。

しかしながら、このように同じ内容の財産(オイルフェンス巻取機)の一方を物品(重要備品)とし、他方を不動産の定着物として一体に取扱うことは、財産の記録管理に統一性を欠くものであるとともに財産に関する調書(決算附属書類)の記録に影響を及ぼすことから適正でない。

オイルフェンス巻取機のように土地に設置され、不動産に定着した施設の類は、単に予算科目の違いによる物品受入(取得)基準ではなく、不動産の従物(公有財産-工作物)であるか否か(物品)を基準とするなど、物品の統括管理を行う出納局において物品の受入(取得)手続きを明確にし、全庁的、統一的に指導すべきである。

(4) 浮き桟橋に係る事務処理について

財産に関する調書(地方自治法施行令第166条第2項)は、地方公共団体が事業を進める過程において種々の財産の変動を生じるが、決算書では年度末における金銭の収支状況が主たる内容であり、財産の変動については不明であることから、この欠点を補うために作成される当年度末における地方公共団体の財産の状態を示す決算の附属書類である。作成様式については同法施行規則(第16条)で定められている。

ところで、平成17年度の財産に関する調書を見ると、動産の区分で船舶、航空機しか表示されておらず、浮標、浮き桟橋及び浮きドックの表示がない。

しかしながら、高知港において堀川浮き棧橋（事業費不明）長浜川浮き棧橋（事業費 57,010 千円）及び二井田地区の浮き棧橋（事業費 220,700 千円）の浮き棧橋という名称の公有財産が港湾施設情報（港湾施設台帳）に表示されているにもかかわらず、財産に関する調書には記載されていない。

このことについて、当該担当課（港湾課）にどのような根拠あるいは理由でこれらを記載しないのか質問したところ、適切な回答は得られなかったが、特別な根拠及び理由のないまま、あるいはその根拠、理由等を認識しないまま記載しないのは適正でない。

金銭の収支状況が中心の決算書の欠点を補い、年度末の財産の変動について明確に表示する決算附属書類であるので、当該調書に記載、未記載を問わずその根拠、理由を正確に把握、認識して事務処理に当る必要がある。

6. 収入に関する事項

(1) 船舶給水に係る給水使用料の根拠を明確にすべきものについて

高知県は、高知新港における船舶給水施設について高知港第 7 埠頭三里地区内港湾施設の管理運営に係る委託業務契約（受託者高知ファズ（株） 契約額 19,845,000 円、契約期間 H17.4.1～H18.3.31）の中に入れて契約している。この中で、委託施設の水道料金については乙（受託者）の負担とするとし、費用等の負担区分（第 12 条）の項で規定している。そして、その業務仕様書で給水施設については、利用者の要求に応じ原則接岸順に給水作業を行い、「給水作業報告書」を作成し、四半期ごとに所長に報告すること、月 1 回の点検を行い、点検記録簿を作成し、特記事項がなければ四半期ごとに取りまとめ所長に提出することとしている。

なお、この給水業務については、高知マリンサービス（株）に外航船舶@10,000 円、内航船舶@7,500 円で再委託（承認済み）されている。

ところで、委託施設の水道料金の水道局請求額及び徴収済給水料金の状況を見ると、次のとおり、徴収済給水料金が受託業者負担となり、精算額が県負担額となる。

高知市水道局請求額合計 A	徴収済給水料金合計額 B	精算額（県負担額）A - B
1,603,283 円	1,563,527 円	39,756 円

このことについて、県港湾課は、現時点では船舶給水料金は徴収しないという判断で、ユーザー（船舶）からの預り金として徴収しているとの説明である。即ち、高知ファズ（株）が水道使用者として一括して水道料金を支払い、その立替分用として各船舶から実費を負担してもらう形式をとっているが、実質的には船舶への給水料金である。

船舶給水施設は、公共用財産である港湾施設（港湾法第 2 条第 5 項第 8 号の 2）として位置づけられており、その使用料は公的性質の負担であって必ず条例の定めるところ

により徴収するものとされている（地方自治法第 228 条第 1 項）。

しかしながら、当該船舶給水については高知県港湾施設管理条例（昭和 29.10.1 条例第 53 号）の使用料の対象としては定められていないため、したがって条例の根拠もないことから、形式の如何を問わず、不特定多数の船舶から使用料を徴収することは適正でない。

船舶給水施設は、船舶に給水し易いように特別に岸壁・棧橋に船舶用の給水栓を設備したもので、本来、船舶に給水することを目的とするものであって、合規性及び透明性の観点、さらに受益者負担の観点からも当該港湾施設管理条例に船舶給水使用料の根拠を明確にし、徴収すべきである。

(2) 県営上屋等の使用料について

高知県は、県営上屋等について高知埠頭（株）と、次の表のとおり、県有財産有償貸付契約という、1 年間ごとに更新する不動産賃貸借契約を締結している。これら県有財産有償契約における貸付額（年額）は 42,757,656 円で、港湾整備特別事業会計の財産貸付収入として歳入されている。

（表）平成 17 年度県有財産有償貸付契約状況

（単位：㎡、円）

件名	貸付面積等		貸付金額	使用目的
	土地	建物等		
県営上屋 5 棟	9,705.48	9,601.46	28,761,799	公共性を考慮した荷物の一時保管業務（転貸し承認）
待合室等フェリー一埠頭施設	2,354.74	190.38、照明設備 8 基	5,591,328	公共性を考慮したフェリー埠頭業務（転貸し承認）
駐車場（東、西）	2,490.76		8,404,529	公共性を考慮した港湾地区周辺自動車利用者の便宜
計	14,550.98	9,791.84、照明設備 8 基	42,757,656	

上屋は、海上運送と陸上運送の中継点にあつて貨物の荷さばき、一時保管のための施設として、また、岸壁、棧橋の背後に位置しており両者一体となつて効率的、合理的に管理運営されるもので埠頭運営上極めて重要な港湾施設である。

ところで、港湾管理者が管理する港湾施設は、公共用、公用財産であつて防波堤等の公用財産を除き地方自治法（第 244 条の 2）に定める公の施設であり、施設の設置及び

管理については条例で定めることとしている。これに基づき高知県港湾施設管理条例(昭和29.10.1条例第53号)が定められている。

しかしながら、このように港湾管理運営上極めて重要な港湾施設であるにもかかわらず、同港湾施設管理条例には上記の表に示す県営上屋等は、港湾施設の一つとして使用料の対象とされず、特定の業者に貸付けているが、公共性及び公平性の確保の観点から適正でない。

また、県営上屋等の有償貸付契約についてみると、駐車場に係る契約を除き、そのほとんどは運送業者、港運業者及び倉庫業者等に転貸し(承認済み)している。借受者の高知埠頭(株)は、単に、取次業者であって、これら県営上屋等の最終の利用者ではなく、最終の利用料金の決定業者であるが、その決定内容等が明確でなく、透明性に欠け、適切でない。

港湾管理者は、一般公衆の利用に供することを要せず、又は自ら運営することを適当としない港湾施設の貸付を行うことになっており(港湾法第12条)、港湾施設の貸付を否定はしていないが、一方、港運業、倉庫業、その他輸送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んでならないものとされている(港湾法第13条)。

現状のままでは、これらの者と競争して事業を営んでいるものと見られないこともないが、県営上屋及び待合室等フェリー埠頭施設は、港湾法上の港湾施設の一つであり、公共性、公平性及び透明性の観点から、港湾施設管理条例において使用料の対象とするよう、改善検討する必要がある。



写真左上は駐車場、写真左下は待合室等の跡であるが、工作物はすでに撤去されてい

る。また写真右は県営上屋である。(2006.11.10)

(3) 上屋付き荷さばき地について

宿毛湾港池島地区の1号岸壁(-4.5m)及び2号岸壁(-4.5m)直背後の上屋付き荷さばき地については、1区画8,100円/日とそれ以外の荷さばき地と異なる港湾施設の使用料が設定されている(高知県港湾施設管理条例第6条-別表第1)。

現在使用許可されているのは上屋床面積504㎡(28m×18m)とその前面の荷下ろし地面積420㎡(28m×15m)の合計924㎡を1区画とした南北2区画である。

視察時(2006.10.23)において写真左のように、使用許可されていない上屋右外側に、利用者の梱包材とおぼしき資材が置かれていた。

上屋の建設自体、背後の工業流通団地への進出誘致対象業者からの要望に対する対応という側面があり、現在の上屋付き荷さばき地の使用者の実態は、海上運送と陸上運送の中継点にあって貨物の荷さばき、一時保管のための施設というより、運搬用車両を上屋に格納しているなど特定の業者に対する専用倉庫といえなくもない。

上屋周辺で、他の者が利用している部分はほとんど無く、許可範囲外の使用が直接障害になっているとは言えない実態ではあるが、黙認している状況が継続すると将来対応が困難になる可能性もあり、この際、使用許可範囲を厳密に取扱い不適切な使用状況を解消すべきである。



7. その他の事項

(1) 港湾特会への貸付金について

平成17年度末における港湾特会の一般会計からの借入金は、3,184百万円となっており、今後平成30年までにさらに11,131,725千円の貸付を要する見込になっている。これらの一般会計借入金は、ピークの平成30年には累積で14,315,919千円になると見込まれている。この、一般会計からの借入金は、先に触れた収支予測によれば平成31年から約90年で完済できることになっている。これに、さらに宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地取得費約48億78百万円を加えた港湾特会の現在の債務は、今後新た

な投資を一切おこなわない場合においても完済までには今後約140年以上かかる見込みである。

港湾空港局が試算した港湾特会収支シミュレーションは、予算をベースにした比較的単純な予測計算ではあるが、宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地取得費を除外しても債務の完済に非常に長期間必要であるという点においては概ね妥当な結論を導き出していると認められる。

特別会計は、原則は特別会計の収入をもってその経費を賄わなければならないこととされている。本来独立採算を原則とする特別会計は、単なる財源不足を一般会計に依存することなく、業務運営の効率化、合理化につとめその健全な運営に努力しなければならない。事業の性格上県民に一定の負担を求める場合には、一般会計からの繰出金は、公共性等の観点からの一定の繰出基準が必要である。

ところで、現在の港湾特会の財源不足に対しての一般会計からの補填は、形式上は貸付金ということでおこなっているが、その償還計画は具体的なものはなく、港湾特会に資金余剰が発生した場合に一般会計に返済するというものであり、予測によれば完済には現有施設の耐用年数の倍以上の超長期間を要する非常に不健全な状態になっている。

このことは、形式上は返済予定のある貸付金であるが、実態は、港湾特会の経営効率等を一切考慮しない、基準のない財源不足の単なる補填といわれても仕方が無い状態にある。公共性等の観点から一般会計が負担する必要のある部分があれば一般会計が負担するとともに、港湾特会が本来負担すべき部分を明確にし、持って特別会計本来の機能の発揮につとめる必要がある。

なお、今回の監査の過程におけるヒアリングや、提示された資料において、港別の収支予測がなされていないなど港湾特会における採算性に関する検証が高知県においてはほとんどなされていないという実態が明らかになった。今後、業務運営の効率化、合理化につとめ、港湾特会事業の健全な運営にも留意する必要がある。

(2) 宿毛市土地開発公社への港湾工業団地の先行取得費のための貸付金について

平成17年度の高知県から宿毛市土地開発公社への港湾工業団地の先行取得費のための貸付金は、平成17年度主要な施策の成果の概要によれば4,895,529,374円にのぼっている。県から同公社への貸付金といえば、一見、県に債権があるように考えがちであるが、これは、単に県が当該用地を再取得(同公社からの買取り)することが困難なため、1年単位に毎年度繰返し貸付けて(いわゆる「ころがし」貸付)いるものである。従って、毎年度、同公社から返還される同額が歳入に計上されることとなる。

これらの取引は、形式は貸付金であるが、実態は土地買収代金であると言わざるを得ない。さらに、公社が期末日前後数日間、県への返済資金として金融機関から有利子で借入をおこなっているのがこの金利は平成元年度分から平成18年度分まで累計

で10,640千円にのぼっており、さらに平成19年度分として2,672千円を見込んでいる。

従来から包括外部監査において指摘を受けているところではあるが、このような不自然で不経済な、不適切な状況は早急に解消する必要がある。

なお、同様のころがし貸付は、宿毛市土地開発公社以外にも高知県土地開発公社に対し実施しており平成17年度末から平成18年度当初の状況は以下のとおりである。

貸付先	高知県土地開発公社	宿毛市土地開発公社
借入期間	H18.3.31～H18.4.3	H18.3.31～H18.4.3
借入金額	6,948,847千円	4,878,123千円
利率	みずほ1.07% 四国1.875%	3.60%
金利負担	1,925千円	977千円

高知県土地開発公社については、みずほ銀行から5,000,000千円 四国銀行から1,900,000千円をまとめて借り入れしている。

(3) 入港船舶集計表等の集計表の作成について

統計法(昭和22年法律第18号)及び港湾調査規則(昭和26年運輸省令第13号)に基づき港湾の利用実績を把握するために、港湾利用者等から港湾調査(甲種港湾 船舶・旅客・貨物調査票)を提出させ入港船舶集計表等の集計を作成しているが、高知港事務所において入港船舶集計表等の集計表は手書きで作成したものだった。

このことについて、高知港事務所における集計表の作成方法、作成に要する時間及び須崎港、宿毛湾港における入港船舶集計表等の集計表の作成状況について確認したところ、「高知港事務所においては、港湾調査の集計は表計算ソフトに数値等を入力して行い、集計結果を25枚程度の集計表に手作業で転記している。この手作業による転記にかかる時間は一月につき約3時間から4時間である。須崎港、宿毛湾港においても同様に転記を手作業で行っている。」との回答であった。

高知港事務所において集計表への転記に要する時間は年間になると36時間から48時間になる。転記の所要時間が48時間で1日の勤務時間が8時間とすると6日分の業務量となり、集計結果を自動的に集計表に反映させるような形式での表を作成してしまえばこの分の転記作業は省略することができ、他港においても同様に転記作業を省略する余地がある。

そのため、業者に依頼して表計算ソフトの集計結果から自動的に集計表が作成できるソフトを作成するなどにより、業務の効率化を図ることを検討されたい。

(4) 本庁と出先機関との権限を合規に行うべきものについて

高知県事務処理規則(第5条-別表2)によると、出先機関の長が共通に所掌する知事の権限に属する事務で委任するもの及び所掌するものを定めており、荷役機械は全て出先機関の所掌に属する公有財産であり、保守管理や予算執行の権限は出先機関の長としている。

ところで、シップローダー、リーチスタッカ及びガントリー・クレーン等の荷役機械保守管理等予算執行については高知港管理事務所において行われているが、包括外部監査において提出された「平成17年度一般会計決算資料」によると、物品について決算年度末現在高として軽自動車、清掃船、機械器具(シップローダー、リーチスタッカ)及び美術工芸品12点について、港湾空港局港湾課の物品として報告されている。ここで報告されているのは、港湾課のものの一部を除き、全て高知港において使用する物品である。

しかしながら、これら物品について、保守管理等の予算執行は高知港事務所で行い、物品の記録、報告等財産管理を本庁港湾課で行うことは同事務処理規則に反し、適正でない。また、これら報告された物品のうち、軽自動車、オイルフェンス巻取機及びオイルフェンスは他の港湾にもあるが、高知港のみを特別に港湾課が取扱う理由が明確でない。

高知県事務処理規則に従って財産管理及び予算執行における本庁と出先機関との事務処理権限を明確にすべきである。

(5) プレジャーボートの放置艇問題について

プレジャーボート放置艇対策の現況

近年のマリンレジャーの振興により、プレジャーボートが増加しており、原則自由係留であったプレジャーボートの係留が、係留場所の私物化及び既得権化、公共施設の破損、沈没船化等、船舶航行の支障や港湾活動の障害となるなどの管理上の問題に加え、違法駐車、騒音、ゴミの不法投棄や船舶からの油の流出等地域の環境保全対策上の問題も引き起こしている。

須崎港の現地視察をおこなった際においても、プレジャーボートをガードレールにロープで係留しているものや荷さばき地に不法投棄された廃船があった。



写真左はガードレールに係留されているプレジャーボート、写真右は荷さばき地に不法投棄された廃船である。(2002.10.30)

プレジャーボートをガードレールにロープで係留しているものは、ガードレールを破損させるおそれがあり、速やかに適切な場所に係留するよう指導する必要がある。なお、これについて県は指導し是正としている。

不法投棄された廃船については、本来であれば所有者自身が処分を行うべきであるが、平成14年度に小型船舶登録法が施行されるまではプレジャーボートの所有者の登録が義務づけられていなかったため、所有者の特定が困難であり、所有者不明のものは県が処分せざるをえない状態である。なお、平成17年度に県が処分した投棄船は14隻でその廃棄費用は約540万円となっている。また、県が平成18年9月に調査した不法投棄船調査票(集計)によれば須崎港の不法投棄船を含めた県下の不法投棄船の数は、全体で117隻、所有者不明のものは111隻である。所有者不明のものについて、これらの処分費用を県が負担した場合の見込金額は約3,330万円(廃船の処理には、一般に引き揚げ、運搬、リサイクル等の費用が必要であり、廃船のある場所、大きさ、素材によって、処理に要する費用は大きく異なってくるが、従来の処理においては1隻当たりの処理に平均30万円程度を要しているため、30万円を単価として費用を算定している。)である。

上記のような状態のためプレジャーボートの係留・保管について、係留者のモラルに頼るだけでは不十分となり、法制度の整備等一定の制限が必要となっており、又、従来港湾の主要な機能とみなされていなかったレジャー面(プレジャーボートの係留等)での機能の向上も要請されつつある。

高知県では、こうしたプレジャーボートの放置艇対策として、平成12年3月に「高知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14年に「プレジャーボートの係留保管の適正化に関する総合的な方針」を定めており、収容施設の確保と法規制を柱とした放置艇対策を実施している。

プレジャーボート収容状況(H18.9.1現在)

管轄	PB隻数	許可隻数	放置艇数	収容率	H18年度中 許可予定数	H18年度末 予定収容率
室戸土木	115	0	115	0.0%	55	47.8%
安芸土木	24	6	18	25.0%	0	25.0%
中央東土木	62	44	18	71.0%	0	71.0%
須崎土木	276	80	196	29.0%	11	33.0%
幡多土木	375	45	330	12.0%	113	42.1%
宿毛事務所	93	78	15	83.9%	15	100.0%

管轄	P B隻数	許可隻数	放置艇数	収容率	H18年度中 許可予定数	H18年度末 予定収容率
土佐清水事務所	42	0	42	0.0%	0	0.0%
高知港	1,135	189	946	16.7%	75	23.3%
合計	2,122	442	1,680	20.8%	269	33.5%

河川区域のプレジャーボートは含んでいない。

高知県におけるプレジャーボートの放置艇の現況は、平成18年9月現在における放置艇は1,680隻、適正収容されているのは平成18年9月現在で442隻(約2割)である。これに対して県では平成19年度の上半期には約1,100隻(約5割)の許可を達成できるよう取り組んでいる。

高知港湾のプレジャーボートの収容能力について

現在の高知港の港湾計画におけるプレジャーボートの係留・保管計画は平成10年度のプレジャーボート隻数を基準に平成20年代前半を目標年次として策定しており、その概要は下記の表となっている。

		プレジャー ボート隻数	放置艇隻数	収容隻数	充足率
現状(H10年度)		1,113	899	214	19.2%
目標年次 (平成20年代前半)	対策前	1,410	1,030	380	27.0%
	対策後	1,410	95	1,315	93.3%

目標年次の対策前の放置艇隻数は放置艇対策が行われなかった場合の見込隻数である。

H10年度の収容隻数の内訳は公的施設114隻、民間施設100隻である。

目標年次の対策後の収容隻数の内訳は公的施設1,135隻、民間施設180隻である。

公的施設について、県では、平成14年度に定めた「プレジャーボートに関する総合的な方針」に基づき漁船だまりの整理、仁井田ボートパークの整備、暫定係留施設の整備等により対応することとしているが、高知港湾内の各地区のプレジャーボートの収容能力及び収容不能分をどの地区に移動させるといったことについて平成13年に県が調査した高知港湾内のプレジャーボートの収容可能数、収容不能隻数及び仁井田ボートパーク完成後の収容不能隻数は下表のとおりである。

高知港湾の収容不能隻数(平成13年時)

区域	収容可能隻数			収容不能 隻数	プレジャー ボート計	ボートパーク建設 による収容可 能増加隻数	差引収容 不能隻数 ()
	物揚場等	暫定係留施設	計				
港湾区域	572	302	874	245	1,119	320	-75
河川区域	-	-	-	191	191	-	191
計	572	302	874	436	1,310	320	116

これによれば、仁井田ボートパーク完成後の高知港湾全体でのプレジャーボートの収容可能隻数は1,194隻、収容不能隻数は116隻となっている。区域ごとにみると、港湾区域では75隻分の空きがあるのに対し、河川区域では191隻が収容不能となっている。

収容不能隻数については、県がその地区でプレジャーボート対策に着手したことによって、所有者自身が他の地区へ移動したり、陸上保管に切り換える、または沈没船もあるため、実際には同数が収容不能となることはないと思込まれる。そのため、平成13年時点で港湾区域では75隻以上の余剰収容能力を有しているといえる。また、平成18年9月1日現在での高知港湾内のプレジャーボート隻数は1,135隻であり、高知港湾区域のプレジャーボートの収容能力1,194隻を59隻下回っているため、現時点においても港湾区域に限れば余剰収容能力を有しているといえる。

仁井田ボートパークについて

県では、プレジャーボートの放置艇対策のため、仁井田ボートパークを約2億9,500万円の事業費をかけて整備し、平成18年度より供用を開始しているが、320隻の枠に対して実際に利用しているのは平成19年1月23日現在で146隻にとどまっている。

利用が低迷している原因は、所有者の特定が困難であるため対策が遅れていることが原因であるが、このまま港湾区域の放置艇の対策が進んだとしても、プレジャーボートの所有者は自らの住居地との距離的問題等から、その区域での係留を望む場合がほとんどであるため、県としても防波堤や護岸の静穏域を確保できる場所を暫定係留施設として、できるだけその区域で収容するようにしていること、高知港湾区域では余剰収容能力を有していることから、仁井田ボートパークに余剰枠が生じる可能性がある。

これについては港湾課によれば、河川域等のどうしても流出の可能性の高い区域などの危険な場所については仁井田ボートパークに移動するよう指導しているとのことであった。

ところで、河川区域に係留しているプレジャーボートについては河川法が適用されるため、港湾空港局港湾課の主管ではなく、土木部河川防災課の主管となっている。

河川防災課によれば、河川区域に係留しているプレジャーボートの放置艇について港湾区域のように放置等禁止区域を設定し許可制により係留を認めていくのか、河川区域の放置艇はすべて締め出すのか、放置艇を収容するための係留施設はどうか、暫定係留施設で対応するのかといった事項について、各河川によりそれぞれ状況が異なるため一括りにできない等の理由により具体的方針は未だ定まっていない。

当然に、現地説明会などの予定もまったくたっていないため、仁井田ボートパークへ移動させる予定年月、予定隻数ともに未定である。また、ボートパークの収容枠をどの程度河川の放置艇に割り当てるかといったことについても港湾課、河川防災課で協議されていない。

以上のことから、河川区域の放置艇対策はまだ端緒についていないため、仁井田ボートパークに余剰枠が生じたまま十分に利用されない可能性がある。施設は未使用であっても、時間の経過とともに陳腐化していきその利用可能年数も短くなることから、一刻も早く施設の有効活用を図られたい。

また、現状では港湾区域のみ放置艇対策が進んでいる状況であるが、港湾課では仁井田ボートパーク以外の係留施設を建設する予定はなく、既存の係留施設、暫定係留施設により放置艇を適正収容していく方針であり、河川防災課でも新規の係留施設を建設する予定はない。

河川区域を含めれば現状の収容能力ではすべての放置艇を収容することはできないことから、港湾区域のみ対策を進めてボートパークの利用が高まれば、一方では河川区域等の流出の可能性の高い区域の移動させる必要のあるプレジャーボートを移動できなくなるおそれもある。

防災上の観点からは、流出等の危険性の高い区域から対策を進めていくべきであり、新規に係留施設を建設せずにボートパークを含めた既存施設で放置艇を収容する予定なのであればなおさら流出の可能性の高い区域などの危険な場所から対策を進めるべきである。関係機関で早急に協議を行い、具体的な方針を定め対策を講じる必要がある。

第3 利害関係

包括外部監査の対象とした事件(テーマ)につき、私は地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

包括外部監査の結果に関する報告に添えて提出する意見

1. 港湾特会収支に対する考え方

(1) 港湾特会における事業としての意識と責任感の低さ

港湾特会収支シミュレーションの結果でも明らかのように港湾特会における事業は、いわゆる事業としての体をなしていない。このことは、異論を差し挟む余地の無いほど明らかなことである。その理由は監査の結果の中でも指摘しているのであるが、事業開始当初において収支の見込み等について経営といった観点からは全く行っておらず、さらに事業の進行過程において収支管理はほとんど行っていないという実態があった。

事業はドンブリ勘定では適切な管理などできるはずがない。三つの重要港湾の個別の収支も不明な状態で、港ごとの起債の償還可能性も検討できておらず、そのような状態からは、基本的に支出を収入をもって充てるという特別会計を他の会計と区分し管理することの本質が十分に尊重されているとは認められない。今一度基本に戻って再確認する必要性を感じるとともに、港湾特会における事業としての意識と責任感の低さを感じる。

(2) 港湾特会の収支を均衡させるには

現在、港湾特会は収支が不均衡であり、その収入をもって支出をまかなうには、新たな投資をしない場合でも今後百数十年必要であることは先に触れた。収支均衡させるための解決方法としては、非常に単純な数式しかない。すなわち収入を増やすか、支出を抑えるかである。

収入を増やすには、分譲の促進や、稼働率の向上といったことが考えられる。一方支出を抑えるには、基本的な節約や、必要最低限のメンテナンスといったランニングコストの削減のほか、事業の停止や、人件費の抑制といった対策がある。

(3) 高知新港、宿毛新港という商品自体の魅力

さらに根本的問題として、果たして、高知新港、宿毛新港は、顧客にとって魅力のある商品なのであるか？県はそのような観点で、両新港を評価したことがあるのであろうか。魅力という言葉は簡単に説明はできないが、あえていえば、低価格が、高付加価値ということに整理できる。

今一度問う。高知新港、宿毛新港は、顧客にとって魅力のある商品なのであるか？

答えは決して魅力があるとはいえない状態だと思う。商品価値がないとまでいうことには、反論があるかもしれないが、あくまで港湾整備と一体で分譲しようとしている工業団地については、港湾施設が未完成ないし不十分である限りは商品価値が発生しないと考えるべきである。

さらに、現状における施設の利用率の向上と港湾施設の整備の進行に関する関係は、まるで鶏と卵のような関係になっている。企業が来てくれて港を利用してければ、国が防波堤の整備をしてくれて、港の利用はしやすくなる。港が利用しやすくなれば利用する企業が増える。

しかしこのことは真実なのであろうか？防波堤が整備されれば果たして商品としての魅力がでる状況にあるのであろうか？県は、宿毛臨海工業団地の現状を自分の素直な感性で率直に直視する必要がある。県はその無限連鎖のような論理に思考を停止している感すらある。

2. 宿毛新港の今後の事業展開について

(1) 事業はあきらかに失敗であり、すでに破綻していることを認めること

宿毛湾港の平成17年度の特別会計の使用料収入は6,500千円であり、一方平成17年度末の港湾特会の宿毛湾港に係る起債残高は3,566,809千円であることは、すでに監査の結果において触れたところである。このことは、債務が年間収入549年分であるということである。さらに、防波堤の整備等の状況も、すでに監査の結果で触れているところであるが、楽観的な情報は全くないと言っていいくらい悲観的な情報の羅列であった。

このような条件を考慮する時、宿毛新港の今後の事業展開を検討する基本的スタンスとして「事業はあきらかに失敗であり、すでに破綻している」ということを認める必要がある。

このことは、事業が持っている景気対策や、雇用面での効果を全く否定するものではない。ただし景気対策としての側面での役割や、雇用面での役割は終了したと総括すべきである。

本報告書で港湾施設別の稼働率や、港の現状をこと細かく指摘してきた真意は、宿毛新港については、明らかに破綻した事業であり、損害を最小限にして撤退するという選択肢も重要なものであることを提示したいがためである。

(2) 最も悲観的なストーリー - を想定すること

あくまで印象であるが、ヒアリングや意見交換に際して、宿毛新港の最も悲観的なストーリーは港湾空港局サイドからはほとんど聞けなかった。

年間で数回しか使用されない岸壁が生きているとはなかなか認められるものではないと思う。将来を予測する時、我が国の産業構造の知識集約型への変化も視野に入れなければならない。すなわち、臨海工業地帯に工場を設置するという需要自体が減少しており、臨空工業地帯への工場立地が増加する傾向に注目する必要がある。また、高知県の主要産品である生鮮食料品についても、大量輸送より、輸送の機動性が重視される傾向

が強まっている。宿毛新港については、後背地の状況からも、この先の経済状態から見ても、宿毛新港が生き返ることは非常に困難な状態であると思う。

宿毛新港の今後の事業展開を検討する際に、「事業はあきらかに失敗であり、すでに破綻している」ということを認めるとともに、「宿毛新港はもう生き返ることはない」という最も悲観的なストーリーを想定すべきである。

(3) 勇気を持った計画の見直しをすべきである

当初の計画で期待された効果の実現が困難だと判断されたら、プロジェクトは、その計画の変更、中断、停止を検討する必要がある。計画よりも大幅に低い効果しか期待できないのであれば、継続を断念する必要がある。停止した後は、再利用等最低限の投資による最大限の効果の発現を検討すべきである。

港湾空港局は、宿毛臨海工業団地へ企業の誘致方針として、監査の過程においてはあくまで港を使用する企業を誘致し、水際からの処分を先行させていくとしているが、まずその立場を放棄し、どうしたら最も処分が順調に行えるかという立場に立ち返るべきである。

(4) 今後の方針

理念的な議論はさておき、宿毛新港の今後の事業展開について具体的にどのようにするかについてのアイデアのひとつとして、以下に記載する。

ただし、これはあくまで一つの試案であり、具体的な方法は、さらに広く民間からも募集して検討すべきである。もし良いアイデアが出てこないなら、最終的には事業を放棄し、安全を確保した上で現状を放置するといった最悪の結果も視野に入れての試案である。

陸域部分を含めた全体としての分譲単価について

分譲価格については、陸域部分も海域部分と同額に設定し、かつ補助金を含めた分譲価格は高知西南中核工業団地と同じレベルかそれ以下に設定する。

先行の高知西南中核工業団地に対し、現在の状態においては、臨海ということがその完成度から決してメリットとはなっておらず、逆に海が近く潮風や越波の影響などがデメリットとなっておりそのような点を考慮した結果である。

造成工事はすべて中止し現況で団地全域を分譲対象とする

現段階で工業団地に対する投資は一切停止する。今後は、現況で団地全域を分譲対象として用地販売を行い、分譲が決定した段階で追加して行わなければならない造成工事は、購入事業者が必要な造成工事を行うとともに、当該費用については県が別途補助金等により措置する。

可能性を求めての先行支出は、排除すべきである。ただし、分譲が実現した場合には、相当の整備を要する可能性がある。そのため、県は未完成部分については造成費用を何らかの形で負担する必要がある。

建設予定の道路についても今後とりあえず凍結する

建設予定の道路については今後とりあえず凍結する。臨港道路池島1号線の未完成部分についても、当然に凍結する。

主管課を商工労働部企業立地課に移す

非常事態であり県庁全体として対応する必要がある。さらに港を利用する企業で、かつ、工業団地という発想を転換する必要もある。そのため、企業誘致においては実績のある企業立地課を販売面の主管課とする。

(5) この意見の主旨

この意見に限らずこの報告は、職員の意気を喪失させようとして行っているものではない。もし県の職員がこの報告でそのような印象を受けたとしたならそれは、私の真意ではないことをここで表明しておきたい。

今回の監査の過程においては、個々の職員といったレベルではなく、いわば県庁全般が公式には港湾事業、中でも宿毛新港の現状の認識、確認を避けているかのように見えるのである。宿毛新港の置かれているような非常に困難な状況を打開していくためには、まず、冷徹なまでの現状の確認が必要である。その現状確認を基に、対策を立てるのである。甘い現状認識では、対策も甘くなる。宿毛新港の置かれている現状は、そのような厳しい現状認識から導き出された対策を、まさに全庁一丸となって遂行しなくては打開できないものである。

3. 宿毛新港の臨海工業団地の土地先行取得資金について

宿毛市土地開発公社への臨海工業団地の先行取得費のための貸付金については、その問題を監査の結果で指摘したところであるが、その解消方法について意見として記載する。

(1) 事業の失敗による負担を県民に求めるべきではない

平成18年度末の宿毛市土地開発公社による用地先行取得資金残高4,884百万円は平成17年1月の国勢調査による県民人口796,292人から計算すると県民一人当たり約6,133円の負担になる。

また、平成15年度に導入された森林環境税は、県民税(個人・法人)均等割を500円上乗せするという超過課税によったのであるが、当初年額140百万円を見込んでいた。平成15年度から平成17年度の実績は3年間合計で411,055千円であった。この金額が

ら推算すると、平成18年度末の宿毛市土地開発公社による用地先行取得資金4,884百万円を回収するには約36年を要する。

しかし、すでに指摘しているように、分譲単価の決定過程に見られるような、まさに「ずさん」としか言いようのない事業遂行姿勢を垣間見る時、事業の失敗による負担を決して県民に求めることはできないと考える。また、このような負担を県民が無条件で認めるかははなはだ疑問といわねばならない。

(2) 事業の失敗に対する具体的責任の取り方

一方、平成18年度の決算見込ベースにおける職員及び議員を含む特別職のボーナスを除いた年間給与は合計で約108,466百万円と見られる。また同様の年間ボーナスは約27,384百万円と見られる。今後、いわゆる団塊世代の退職等により単純に計算はできないのであるが、一応の目処としてこの金額を材料として試算すると、平成18年度末の宿毛市土地開発公社による用地先行取得資金4,884百万円は年間給与の約4.5%に、年間ボーナスの約17.8%に、年間給与と総額の約3.5%にそれぞれ相当している。また、同様の試算で年間ボーナスの3%相当額は約822百万円であり6年分は約4,929百万円となる。

当時の判断に誤りがあったか否かについてここで論じることはできない。しかし、諸般の実態を総合的に判断すれば、宿毛新港に関わる事業は、あきらかに失敗であったと結論付けるべきである考えは前項において示した。そのことを県民に対し明確にするとともに、あくまで判断の当否に関係なく、結果としての失敗に対する責任を高知県庁は負うべきである。

比較的实现の可能性があり、県民あくまで県民の納得のいく方法の一つとしては、6年間を目処に知事、議員を含む特別職及び職員のボーナスの3%をカットするといった方法も検討のステージに乗せる覚悟が必要であると考えられる。

当然に今後用地の売却が進めば、その売却金額に相当する期間はカットを短縮することも考慮はすべきである。

(3) 土地先行取得資金は事業資金のほんの一部である

なお、この金額は、現在不自然な状態となっている、宿毛市土地開発公社に先行取得させた用地を、精算して県が取得するためだけの資金である。

別途指摘している港湾特会の起債元利残高及び一般会計借入金平成18年度末での地方債残高11,774,533千円、一般会計借入金残高3,605,447千円、これに今後支払を要する地方債利息1,426,845千円、合計16,806,825千円については一切考慮していないことを確認しておく。

以 上

< 参 考 資 料 >

参考資料 1 港湾法における港湾の区分及び漁業法による漁港の区分等

1. 港湾法第2条2項による港湾の種類

港湾法第2条2項

この法律で「重要港湾」とは、国際海上輸送網又は国内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政令で定めるものをいい、「特定重要港湾」とは、重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾で政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは、重要港湾以外の港湾をいう。

(1) 特定重要港湾

重要港湾のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾。苫小牧港、室蘭港、千葉港、東京港、四日市港、神戸港など23港が指定されているが、高知県には無い。特定重要港湾の主要な役割は 低廉で効率的な物流のための国際海上輸送網の拠点 必需物資を取り扱う国際海上輸送網の拠点といわれている。

(2) 重要港湾

国際海上輸送網または国内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、特定重要港湾以外に釧路港、酒田港、青森港、高松港、長崎港など105港が指定されている。重要港湾の主要な役割は 低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点 必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点 国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点 その他の政策的な要請への対応といわれている。重要港湾は海上輸送網の拠点と位置づけられているが、後背地に工業地帯を有しているものが多く、重要港湾の整備を促進するため、整備費用に係る国庫補助金は地方港湾のそれと比べて、高率に設定されている。

(3) 地方港湾

重要港湾以外の港湾。江差港、館山港、萩港、下田港など956港が指定されている。

(4) 避 難 港

地方港湾のうち、小型船の避難港として指定された港湾。暴風雨に際し小型船舶が避難のために停泊することを主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。北海道の松前港、奥尻港、静岡県の下田港など全国で35港が指定されている。

重要港湾が国際・国内海上輸送網の拠点として位置づけられているのに対し、地方港湾は当該地域の海上交通拠点としての性格が強い。港湾整備の面から見ると、地方港湾は重要港湾よりも優先度が低いため、整備費用に係る国庫補助金は重要港湾のそれと比べて、低率に設定されている。

地方港湾の中には、漁船の利用が中心となっている港湾も少なくない。

2. 漁港法上の漁港の分類

漁港とは、漁業に必要な物資を供給し、漁獲物の陸揚げ・輸送に関する設備が常設されており、また漁獲物の一部の加工・貯蔵施設を備えた港である。

漁港法では、漁港を4種類に分けており、平成17年7月1日現在、2,924の漁港がある。

(1) 第1種漁港

利用する範囲が地元の漁業を主とするものであり、全国では2,214の港があり高知県には74の港がある。

(2) 第2種漁港

利用範囲が第1種漁港より広く、第3種に属さないもので、全国では495の港があり高知県には9の港がある。

(3) 第3種漁港

利用範囲が全国的な港であり、次に記す特定13港を除き全国では101の港があり高知県には4の港がある。

(4) 特定第3種漁港

第3種漁港のうち、水産業の振興上特に重要な港。全国では13の港が指定されているが、高知県にはない。

(5) 第4種漁港

離島その他の辺地にあって、漁船の避難上特に必要なもの。全国では101の港が、高知県では1の港が定められている。

参考資料 2 港湾空港局所管事務

港湾空港企画課

- 1 局の政策の総合的な企画及び調整に関すること。
- 2 局内の予算、組織及び定数に関すること。
- 3 局内の事務事業全般の見直しに関すること。
- 4 局内の事業評価及び行政経営品質向上システムの推進に関すること。
- 5 局内の事務の総合調整に関すること。
- 6 局内の他の課の主管に属しないこと。

港湾課

- 1 港湾施設の建設及び改良に関すること。
- 2 港湾の管理に関すること。
- 3 港湾の調査及び計画に関すること。
- 4 港湾に係る公有水面の埋立てに関すること。
- 5 前各号に掲げるもののほか、港湾に関することで他の課及び室の主管に属しない事務の処理に関すること。

海岸課

- 1 海岸保全施設の建設及び改良に関すること。
- 2 港湾施設及び海岸保全施設の災害復旧事業に関すること。
- 3 海岸の管理に関すること。
- 4 海岸の調査及び計画に関すること。
- 5 海岸に係る公有水面の埋立てに関すること。
- 6 前各号に掲げるもののほか、海岸に関することで他の課及び室の主管に属しない事務の処理に関すること。

港湾空港振興課

- 1 重要港湾の振興に関すること。
- 2 宿毛湾港工業流通団地の開発計画に関すること。
- 3 高知空港の整備促進に関すること。
- 4 高知空港の整備に伴う地域整備に関すること。
- 5 高知県高知空港対策推進本部に関すること。

参考資料 3 港湾空港局予算体系表

平成19年度 港湾空港局の当初予算体系表

		H19 当初	H18 当初	増減額	H17		
		予算見積額	予算額	増減額	決算額		
港湾空港局合計		12,201,464	(対前年比 96.2%)				
うち一般会計		11,062,122	(対前年比 94.5%)				
うち特別会計		1,139,342	(対前年比 116.5%)				
重要課題予算		1,401,027					
うち南海地震		1,360,000					
うち産業育成		41,027					
1. 産業を支え、地域を支える 8,110,348 (8,362,790)	港湾の整備	重要港湾改修費(公共)	450,000	(670,000)	△220,000	2,100,280	
		地方港湾改修費(公共)	640,000	(455,000)	185,000	678,300	
		港湾施設改良費(公共:改良分)	51,000	(84,000)	△33,000	111,000	
		港湾防災安全対策事業費	0	(90,000)	△90,000	220,700	
		国直轄港湾事業費負担金(公共)	1,401,562	(1,495,625)	△94,063	1,399,668	
		港湾単独改良費	80,300	(84,600)	△4,300	71,200	
		港湾整備特別対策事業費	117,401	(119,570)	△2,169	119,720	
		港湾の維持管理	港湾施設改良費(公共:補修分)	111,000	(102,000)	9,000	94,770
			港湾維持修繕費	95,400	(97,000)	△1,600	121,655
			港湾管理費	125,164	(120,938)	4,226	114,635
港湾施設維持費(特会)	42,990		(37,967)	5,023	31,977		
港湾の計画・調査	高知新港管理運営費(特会)	58,388	(36,528)	19,858	39,728		
	港湾審議会費	328	(338)	△10	0		
	港湾統計調査費	1,750	(1,588)	162	1,588		
産業振興	港湾調査費	11,300	(14,000)	△2,700	18,583		
	フェリー利用促進特別対策事業費	7,020	(4,904)	2,116	14,132		
	フェリー航路維持特別対策事業費				13,106		
	用地先行取得費	4,884,740	(4,883,259)	1,481	4,895,529		
	ホーテール推進事業費	15,417	(15,719)	△302	14,915		
	姉妹港交流促進事業費	12,788	(5,040)	7,748	7,124		
	高知新港臨海土地造成事業費(特会)	27	(18)	9	1,980		
宿毛湾臨海土地造成事業費(特会)	5,775	(44,696)	△38,921	13,865			
2. 県民の生命、財産を守る 2,393,798 (2,639,382)	海岸の整備	海岸高潮対策事業費(公共:漁港、河川、港湾)	1,040,000	(1,280,000)	△240,000	1,539,599	
		海岸侵食対策事業費(公共:河川)	483,000	(724,000)	△241,000	373,300	
		津波・高潮危機管理対策緊急事業費(公共:漁港、河川、港湾)	325,000	(150,000)	175,000	287,513	
		市町村管理漁港海岸保全事業費(公共)	105,000	(90,000)	15,000	105,700	
		国直轄河川海岸事業費負担金(公共)	160,000	(137,000)	23,000	116,679	
		海岸災害関連緊急砂防等事業費(公共:河川)				16,900	
		海岸災害関連事業費(公共:河川)				11,949	
		災害復旧事業費(公共:耕地、漁港)	9,493	(9,493)	0	130,811	
		災害査定事業費(耕地、漁港)	2,350	(2,350)	0	0	
		海岸単独改良費(漁港、河川、港湾)	54,700	(59,000)	△4,300	55,971	
海岸の維持管理	海岸管理費(耕地、漁港、河川、港湾)	42,169	(42,985)	△796	43,266		
	海岸維持修繕費(耕地、漁港、河川、港湾)	55,300	(55,700)	△400	44,489		
	海岸補修事業費(公共:漁港、港湾)	54,000	(36,000)	18,000	52,029		
	高知港排水施設維持管理費	49,986	(49,374)	612	54,090		
海岸の計画・調査	海岸調査費(漁港、河川、港湾)	12,800	(3,500)	9,300	2,029		
3. 交流空間を創る 290,951 (392,981)	海辺の環境整備	港湾環境整備事業費(公共)	30,000	(68,400)	△38,400	106,126	
		港湾美化対策事業費	56,970	(57,071)	△101	45,021	
		地方港湾活性化推進事業費	0	(337)	△337	619	
		港湾海岸環境整備事業費(公共)	39,000	(42,000)	△3,000	139,590	
高知龍馬空港の整備	放置艇対策の推進	プレジャーボート対策事業費	34,669	(43,142)	△8,473	11,843	
	高知龍馬空港整備促進調整費	3,065	(2,552)	513	3,116		
4. その他	高知空港線の広場整備事業費(公共:県庫)	115,247	(91,145)	24,102	134,290		
	国直轄空港整備事業費負担金(公共)	12,000	(88,334)	△76,334	95,488		
	人件費	-	-	0	316,246		
	総合調整費	1,259	(1,575)	△316	2,139		
	港湾整備事業特別会計貸付金	365,944	(421,253)	△55,309	820,000		
市町村事業指導監督事業費(公共)	5,000	(3,700)	1,300	3,320			
地方債元利償還金(特会)	1,034,164	(858,770)	175,394	3,454,927			

※フェリー利用促進特別対策事業費のH17決算額は海上輸送推進事業費の決算額

参考資料 4 一般会計と特別会計

1. 特別会計とは

地方公共団体の会計は、一般会計と特別会計に区分される。(地方自治法 209 条 1 項)

一般会計は、地方公共団体の行政一般の事務を包括的に処理するための会計であり、住民に広く行われる事業における歳入・歳出の会計である。

特別会計とは、特定の事業を行う場合又は特定の収入で事業を行う場合に、経理を他の会計と区別する必要がある場合において条例に基づいて設置しているものである。

国・地方公共団体の会計は、すべての歳入・歳出などを単一の会計で経理することが原則となっているが、この原則に固執すると、かえって個々の事業の損益や資金の運営実績などが不明となり、好ましくない場合がある。そのような場合、特別な事業について、例外的に一般会計から切り離して独立の会計を設けて経理を行うことを認めている。

特別会計に関する法律・条例等の規定

地方自治法(抜粋)

(会計の区分)

第二百九条 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う場合その他特定の歳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。

地方財政法(抜粋)

(公営企業の経営)

第六条 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な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ってこれに充てることができる。

地方財政法施行令(抜粋)

(公営企業)

第三十七条 法第六条の政令で定める公営企業は、次に掲げる事業とする。

- 略 -

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。)

- 略 -

高知県特別会計設置条例

地方自治法(昭和22年法律第67号)第209条第2項の規定に基づき、次のとおり特別会計を置く。

目 的	名 称
港湾施設の整備事業を行うため	高知県港湾整備事業特別会計

- 略 -

参考資料 5 港湾関係起債事業制度の概要

港湾関係起債事業の概要

港湾関係起債事業は、港湾の施設整備において直轄事業(国)補助事業(港湾管理者)等の港湾整備事業(基本施設等を整備する事業)の対象にならない施設の整備や用地の造成を行うにあたって、港湾管理者等の地方公共団体が地方債の発行により所要の資金を賄って実施する事業であり、「港湾機能施設整備事業」と「臨海部土地造成事業」に大別される。

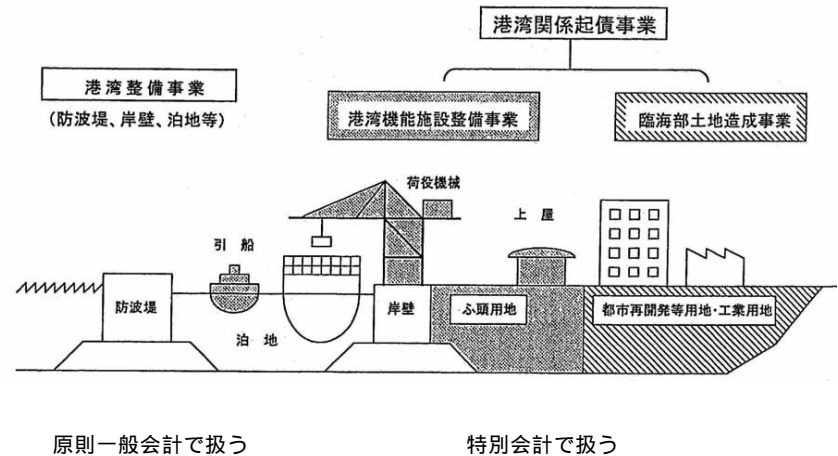
港湾機能施設整備事業

港湾機能施設整備事業は港湾整備事業による岸壁等の基本施設の整備に対応して、港湾の機能を効率的に発揮させるために必要な埠頭用地、上屋、荷役機械、引船等を整備するものである。

臨海部土地造成事業

臨海部土地造成事業は流通施設用地や保管施設用地等物流の効率化に資するもの、環境問題への対応等国民生活の質の向上に資するための用地及び臨海部に立地する工業のため等の土地造成であり、これを土地利用の性格付けから、都市再開発等用地と工業用地に区分している。

港湾整備の事業区分

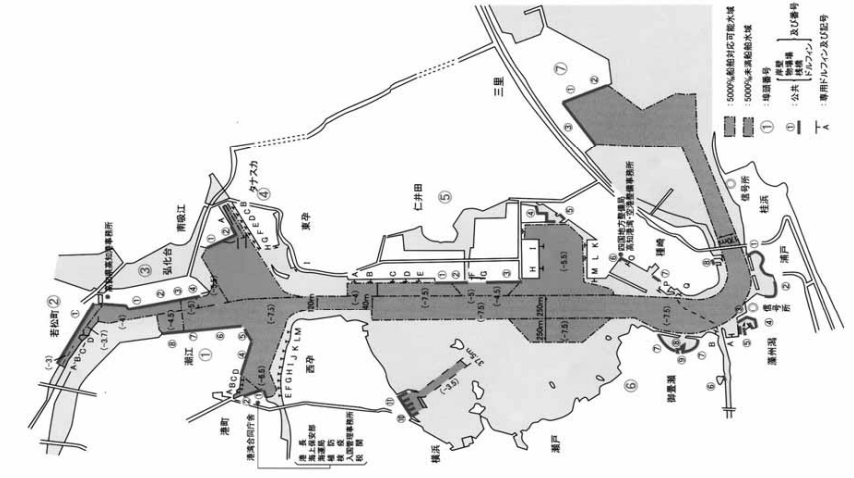


参考資料 6 平成17年度使用料歳入一覧表

平成17年度 使用料歳入(決算)一覧表(最終)

一般会計		単位:円						
土木/港湾名	種別	合計額	けい留施設	内 野泊き	野泊場 その他	フレッシュボート	海岸(※)	普通財産
室戸土木	使用料	4,031,320	229,510	3,656,320	41,490		104,000	
	占用料	3,987,130		1,609,740	2,377,390			
	合計	8,018,450	229,510	5,266,060	2,418,880		104,000	
甲浦港	使用料	1,668,490		1,429,240			104,000	
	占用料	719,490		243,930	475,560			
	合計	2,387,980	135,250	1,673,170	475,560		104,000	
佐喜浜港	使用料	1,759,570	73,850	1,685,720				
	占用料	161,380		1,800	159,580			
	合計	1,920,950	73,850	1,687,520	159,580			
室津港	使用料	603,260		541,360	41,490			
	占用料	3,106,260		1,364,010	1,742,250			
	合計	3,709,520	20,410	1,905,370	1,783,740			
安芸土木	使用料	5,593,230	299,200	5,294,030				
奈半利港	使用料	4,805,760		4,798,010	7,750			
	合計	10,398,990	299,200	10,092,040	7,750			
南国土木	使用料	1,615,075				1,448,790	166,285	
手結港	使用料	1,411,210		479,470	930,840	1,448,790	900	
	占用料	3,026,285		479,470	930,840		167,185	
	合計	4,721,355		958,940	1,861,680	1,448,790	263,465	
高知港事務所	使用料	47,239,050	19,595,490	18,227,630	2,914,670	6,501,260		12,653,534
	占用料	24,984,300		24,984,300				
	合計	72,223,350	19,595,490	43,211,930	2,914,670	6,501,260		12,653,534
高知港(内港)	使用料	34,678,260	9,949,370	18,227,630		6,501,260		760,298
	占用料	24,984,300		24,984,300				
	合計	59,662,560	9,949,370	43,211,930		6,501,260		760,298
高知港(新港)	使用料	12,560,790	9,646,120					11,893,236
	占用料							
	合計	12,560,790	9,646,120					11,893,236
須崎土木	使用料	19,039,190	14,234,060	37,710	1,414,570	456,640	2,896,210	
	占用料	3,607,810	375,190	1,710	42,690	3,188,220		
	合計	22,647,000	14,609,250	39,420	1,457,260	3,644,860	2,896,210	
須崎港	使用料	18,817,390	14,172,680	2,910	1,335,640	409,950	2,896,210	
	占用料	3,216,300	351,420	1,710	39,990	2,823,180		
	合計	22,033,690	14,524,100	4,620	1,375,630	3,233,130	2,896,210	
久礼港	使用料	220,500	61,380	34,800	78,930	45,390		
	占用料	379,650	23,770	2,700	353,180			
	合計	600,150	85,150	34,800	81,630	398,570		
上ノ加江港	使用料	1,300			1,300			
	占用料	11,860			11,860			
	合計	13,160			13,160			
中村土木	使用料	8,533,620	98,870		7,012,210		1,422,540	
	占用料	1,492,790		596,680	331,560	564,550		
	合計	10,026,410	98,870	596,680	7,343,770	564,550	1,422,540	
佐賀港	使用料	96,390	5,250		91,140			
	占用料	597,280		596,680	600			
	合計	693,670	5,250	596,680	91,140	600		
下田港	使用料	7,014,690	93,620		6,921,070			
	占用料	761,190			247,610	513,580		
	合計	7,775,880	93,620		7,168,680	513,580		
上川口港	使用料	1,422,540				1,422,540		
	占用料	134,320		83,950	50,370			
	合計	1,556,860		83,950	50,370	1,422,540		
宿毛土木	使用料	22,255,840	10,483,980	127,780	10,402,140		1,241,940	2,747,085
宿毛湾港	使用料	1,807,080		595,120	738,890	473,070		
	合計	24,062,920	10,483,980	722,900	11,141,030	473,070	1,241,940	2,747,085
土佐清水土木	使用料	1,786,100	824,460		917,040	1,760		
	占用料	7,557,700		1,256,750	5,650,910	650,040		
	合計	9,343,800	824,460	1,256,750	6,567,950	651,800		
下ノ加江港	使用料	42,840				42,840		
	占用料	2,192,790		886,980	1,171,380	134,430		
	合計	2,235,630		886,980	1,171,380	134,430		
以布利港	使用料	8,190	1,050		7,140			
	占用料	2,135,610		183,910	1,820,010	131,690		
	合計	2,143,800	1,050	183,910	1,827,150	131,690		
清水港	使用料	340,810		37,080	155,310	148,420		
	占用料	340,810			155,310	148,420		
	合計	1,735,070	823,410		909,900	1,760		
あしずり港	使用料	2,983,690		148,780	2,504,210	230,700		
	占用料	4,618,760	823,410	148,780	3,414,110	232,460		
	合計	4,800			4,800			
三崎港	使用料	4,800			4,800			
	占用料	4,800			4,800			
	合計	110,093,425	45,765,570	18,393,120	28,696,310	3,414,560	13,553,580	15,400,619
	占用料	49,653,780	375,190	27,434,560	13,651,270	8,191,860	900	
	合計	159,747,205	46,140,760	45,827,680	42,347,580	11,606,420	13,553,580	15,400,619

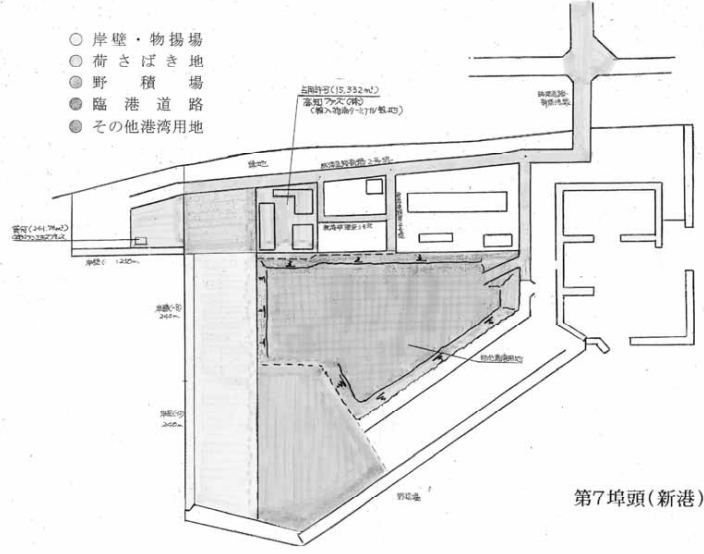
参考資料 7 高知港の埠頭及び係留施設の状況



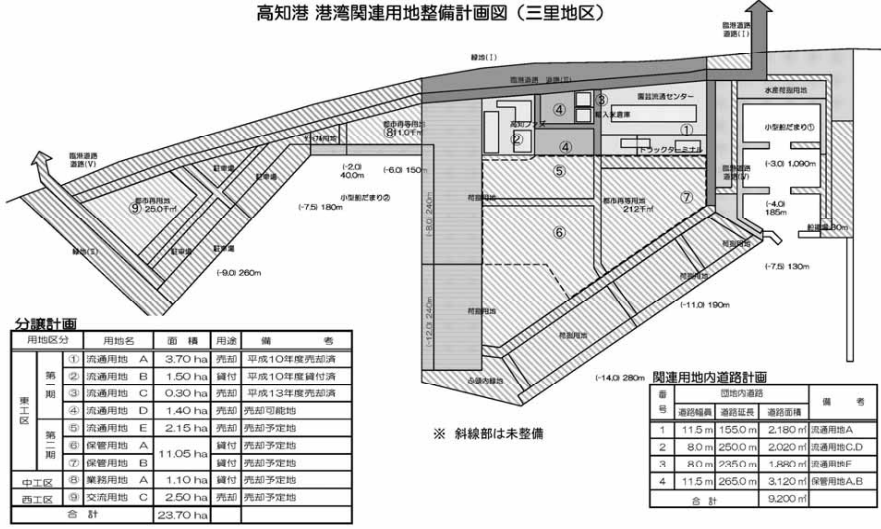
区分	公共	専用	専用者	
			使用可能	使用可能
仁井田	1号	100	A 阿部金剛	1,000
	2号	140	B 株トキヤマ	2,500
	3号	300	C 三菱マテリアル	1,000
須崎	D	750	D 国島山石炭製錬所	5,000
	E	500	E 川原製業	500
	F	500	F 丸和株業	500
	G	12,000	G 紀州産林業	500
	H	10,000	H 今井造船	12,000
	I	10,000	I 新高知重工	10,000
	J		J 新高知重工	
	K	5,000	K 舟中の島造船所	5,000
	L	500	L 大木造船	500
三里	M	500	M 新高知重工	500
	N	68	N 新高知重工	68
	O	12,000	O 高知港海空理設事務所	12,000
舟木	P		P 株野山木造船所	
	Q		Q 高知県	
須崎	R	25	R 高知県造船工業団地	
	S	60	S 高知県造船工業団地	
舟木	T	261	T 高知県造船工業団地	
	U	369	U 高知県造船工業団地	
舟木	V	435	V 高知県	
	W	54	W 高知県	
舟木	X	100	X 高知県	
	Y	705	Y 高知県	
舟木	Z	140	Z 高知県	
	AA	240	AA 高知県	
舟木	AB	190	AB 高知県	
	AC	190	AC 高知県	

区分	公共	専用	専用者	
			使用可能	使用可能
港町	1号	170	A 高知県	1,000
	2号	65	B 高知県保安部	1,000
	3号	412	C " "	1,000
	4号	390	D 南西灘区水産研究所	1,000
須崎	E	5,500	E 大産製業	5,500
	F	5,500	F 田舎製業	5,500
	G	5,500	G 太平洋セメント	5,500
	H	1,500	H " "	1,500
	I	5,500	I " "	5,500
	J	1,000	J " "	1,000
	K	6,000	K " "	6,000
	L	6,000	L " "	6,000
舟木	M	2,000	M 船渠防犯法	150
	N	150	N 船渠防犯法	150
舟木	O	200	O 富士産製業	200
	P	500	P 日和崎石炭	500
舟木	Q	651	Q " "	651
	R	110	R " "	110
	S	140	S " "	140
	T	55	T " "	55
舟木	U	270	U 高知県経済産業局	200
	V	270	V 日本アイルカニル	500
舟木	W		W " "	500
	X		X " "	2,200
舟木	Y		Y " "	2,000
	Z		Z 出光製業	700
舟木	AA		AA 新日本石炭	2,000
	AB		AB " "	1,300

参考資料 8 高知新港の埠頭及び係留施設の状況



高知港 港湾関連用地整備計画図(三里地区)



参考資料 9 須崎港の埠頭及び係留施設の状況

須崎港係留施設名一覧表
大型係留施設

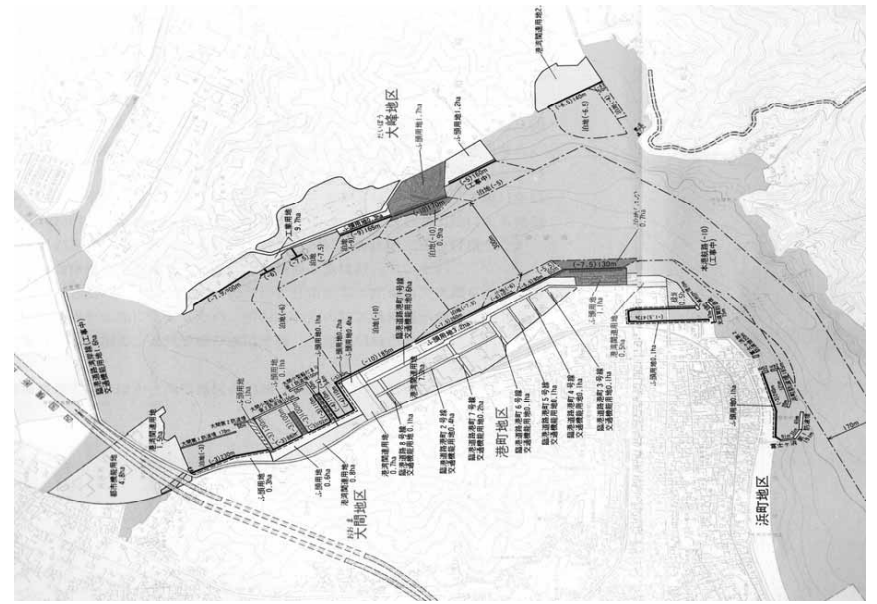
施設名	施設名	管理者	延長 (m)	幅巾 (m)	水深 (m)	重量 トン数	水深
港町	港町(-10m)岸壁	高知県	185	20	-10	15,000	1
	港町(-7.5m)岸壁	〃	260	20	-7.5	5,000	2
	港町(-6m)岸壁	〃	105	15	-6	3,000	1
	港町(-5.5m)岸壁	〃	180	15	-5.5	3,000	2
	港町(-5m)岸壁	〃	80	20	-5	1,000	1
大峰	大峰(-7.5m)岸壁	〃	200	-	-7.5	5,000	1
	大峰(-9m)岸壁	〃	165	20	-9	10,000	1
濱口	日鉄*77(-9m)	民間	-	-	-13.5	60,000	1
	日鉄*77(-7.5m)	〃	-	-	-9	10,000	2
	日鉄*77(-7.5m)	〃	-	-	-7.5	5,000	1
大峰	大坂*77(-6m)	〃	-	-	-7.5	5,000	1
	大坂*77(-6m)	〃	-	-	-6	3,000	1

小型係留施設

施設名	施設名	管理者	延長 (m)	幅巾 (m)	水深 (m)
浜町	物揚場(-3m)	高知県	240	6	-3
大間	物揚場(-4m)	〃	274	10	-4
	物揚場(-3m)	〃	530	10	-3

ケーソン側岸キヤード

施設名	施設名	管理者	延長 (m)	幅巾 (m)	水深 (m)
串の浦	物揚場(-6.5m)	国	140	-	-6.5
	物揚場(-4m)	〃	50	-	-4

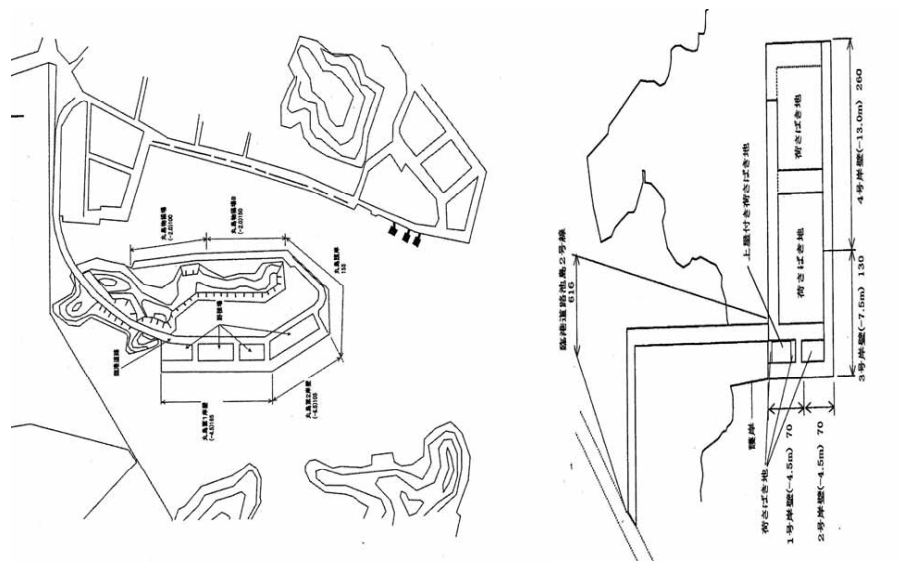
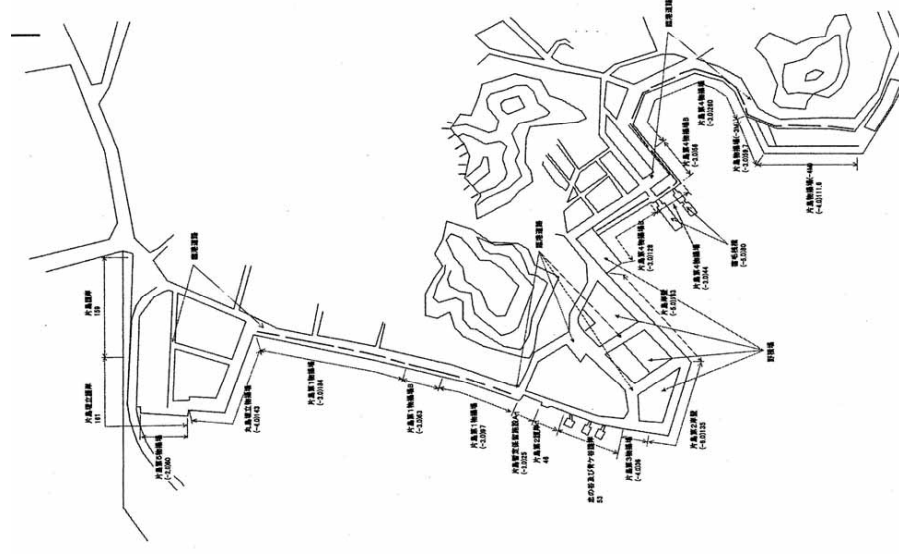
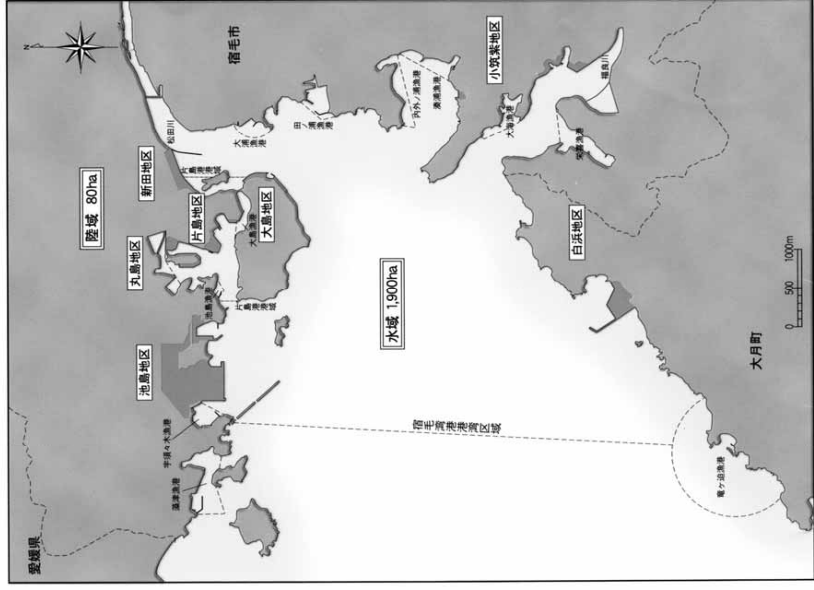


参 考 資 料 10 宿毛湾港の埠頭及び係留施設の状況

宿毛湾港係留施設名一覧表

地区名	施設名	管理者	水深(m)	延長(m)	備考
池島	池島岸壁(-13)	県	-13.0 (-10.0)	260	()書きは暫定水深
	池島岸壁(-7.5)	〃	-7.5	130	
	池島岸壁(-4.5)	〃	-4.5	140	
	池島物揚場(2)	〃	-3.0	210	
	池島物揚場(3)	〃	-4.0	100	
	池島物揚場	〃	-2.0	40	
	丸島第2岸壁	〃	-6.0	105	
	丸島第1岸壁	〃	-4.5	180	
	丸島物揚場	〃	-2.0	250	
	片島	片島第2岸壁	〃	-6.0	105
	片島岸壁	〃	-5.0	160	
	丸島埋立物揚場	〃	-4.0	143	
	片島物揚場(-4m)	〃	-4.0	112	
	片島第1物揚場	〃	-3.0	344	
	片島第2物揚場	〃	-3.0	120	
	片島物揚場(-3m)	〃	-3.0	60	
	片島第5物揚場	〃	-2.0	60	
	立田*377?	民間	-6.0	95	
新田	宿毛棧橋	県	-4.0	80	
大島	新田物揚場(-2)	〃	-2.0	360 (工事中)	
	大島岸壁	〃	-4.5	240	
	大島第2物揚場	〃	-3.0	150	
小筑紫	小筑紫岸壁	〃	-4.5	180	
	間口物揚場	〃	-3.0	264	
	七白島物揚場	〃	-3.0	55	
	大海物揚場	〃	-2.0	110	
白浜	白浜物揚場	〃	-2.0	50	

港湾計画の範囲



備考

- 1 計算単位当たりの占用料の基準を年額で定めたもので占用期間が1年未満のものは許可の日の属する月から占用を終わる日の属する月までの月額計算によるものとし、占用料の計算単位を月額で定めたもので占用期間が1月未満のものは占用期間によるものとし、占用料の計算単位を当該占用期間又は端数を1月として計算する。
- 2 計算単位を1隻の総トン数で定めたもので、1隻の総トン数が1トン未満のもの又は1隻の総トン数に1トン未満の端数のあるものは、当該1隻の総トン数又は端数を1トンとして計算する。
- 3 計算単位当たりの使用料の基準を月額で定めたもので、使用期間が1月未満のもの又は使用期間に1月未満の端数のあるものは、当該使用期間又は端数を1月として計算する。
- 4 計算単位当たりの使用料の基準を日額で定めたもので、使用期間が1日未満のもの又は使用期間に1日未満の端数のあるものは、当該使用期間又は端数を1日として計算する。
- 5 計算単位当たりの使用料の基準を1時間で定めたもので、使用時間が1時間未満のもの又は使用時間に1時間未満の端数のあるものは、当該使用時間又は端数を1時間として計算する。
- 6 計算単位当たりの使用料の基準を30分で定めたものは、許可の期間内に使用した時間の合計を使用時間として計算し、使用時間が30分未満のもの又は使用時間に30分未満の端数のあるものは、当該使用時間又は端数を30分として計算する。
- 7 占用若しくは使用の面積、占用若しくは使用の延長又は使用の体積で、1平方メートル、10平方メートル、1メートル若しくは1立方メートル未満であるもの又は1平方メートル、10平方メートル、1メートル若しくは1立方メートル未満の端数のあるものは、当該面積、延長若しくは体積又は端数をそれぞれ1平方メートル、10平方メートル、1メートル又は1立方メートルとして計算する。
- 8 1件の料金の合計額が100円未満の場合は、100円として徴収する。
- 9 徴収する料金の額に10円未満の端数を生じたときは、その端数を10円に切り上げる。

種 別	高知港福川浮き 棧橋	1隻の総長が6メ ートルのもの	月額	4,300
新 規 場	高知港仁井田 ポートパーク	1隻の総長が6メ ートル以上のもの	月額	4,800
		1隻の総長が6メ ートル以上のもの	月額	5,400
暫 定 係 留 場 設 置	暫定係留施設 A	1隻の総長が6メ ートルのもの	月額	2,800
		1隻の総長が6メ ートル以上のもの	月額	3,400
	暫定係留施設 B	1隻の総長が6メ ートルのもの	月額	2,200
		1隻の総長が6メ ートル以上のもの	月額	2,700
暫 定 係 留 場 設 置	暫定係留施設 C	1隻の総長が6メ ートルのもの	月額	1,800
		1隻の総長が6メ ートル以上のもの	月額	2,200
荷 物 場	上屋付き以外 留毛除排池島上屋付き	10平方メートル	日額	31
		1区画	日額	8,100
		10平方メートル	日額	21
	防塵施設付き以外 防塵施設付き	10平方メートル	日額	42
		10平方メートル	日額	58
		日額	10	8
	荷置き地及び野埋場の用地 以外の港湾施設用地並びに その他の港湾用地	木材の貯木	月額	106
		がけ貨物の積置 み	30分	13800
	水面貯木場 シフトローダー	貨物の積置し	30分	3400
		貨物の積置し	30分	17700
冷凍コンテナ	コンテナ	1口	200	
くん蒸倉庫	くん蒸処理	1立方メートル	570	

