

港灣整備事業

港湾整備:事例1

○ 事例名等

事例名	引船事業の廃止
団体名(港湾名)	大阪市(大阪港)
事業名(事業区分)	港湾整備事業
法適用区分	一部適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	2,667,306	行政区域内面積(km ²)	225
事業開始年月日	昭和36年8月8日	港湾区分	国際戦略港湾
施設の種類・数	荷役機械 2基、上屋倉庫 81棟、貯木場 8,404m ² 、埠頭用地 918,081m ² 、引船1隻		
年間使用料収入額(千円)税込み	4,073,237	職員数(人)	31

※表中の計数はH26年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

- ・大阪港は市営港として公共によるポートサービスを実施してきたが、引船事業において経常的に赤字が発生し、港湾整備事業の収支を圧迫していた。
- ・引船事業は、大阪港以外の国内の主要港湾においてはほとんどが民間で実施されており、大阪港においても民間事業者から公共の縮小・撤退が要望されている状況であった。
- ・引船等ポートサービス事業においては、利用実績が低下してきており、経済状況等の影響により全体の仕事量が増減するものであることから、限られた場所でしか事業を行わない公共よりも、大阪港に固執することなく事業が実施できる民間事業者の方が需要動向に柔軟に対応することが可能である。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

- ・港湾事業の抜本的な経営改善を目的として、多面的・効果的な改善検討を行う「大阪市港湾事業経営改善委員会」(外部有識者で構成)を設置し、検討を進めた。(事務局は経営企画担当職員)
- ・同委員会から、平成19年3月31日に引船事業の民間移行を提言された。
- ・上記提言を受け、平成19年度以降、引船の持つ災害対策機能を大阪港で維持しつつ経営改善を図るべく、議会や民間事業者との調整を重ね、乗組員定数の見直しや引船の売却などを継続的に実施することで民間比率を向上させ、平成26年度末には、引船事業から完全に撤退した。

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
収益的収支										
収益	730	534	488	389	399	365	171	132	28	1
営業収益(A)	641	534	486	389	399	365	171	132	28	0
(1) 料金収入	641	534	486	389	399	365	171	132	28	0
(2) その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
営業外収益(B)	89	0	2	0	0	0	0	0	0	1
収入計(C)=(A)+(B)	730	534	488	389	399	365	171	132	28	1
費用	866	664	495	408	371	310	192	164	74	1
営業費用(D)	849	651	483	398	363	303	187	161	72	0
(1) 職員給与費	572	452	305	223	213	183	89	85	32	0
(2) 経費	191	136	115	112	87	57	35	16	8	0
管理費	104	92	73	76	55	51	21	13	7	0
補修費	87	44	42	36	32	6	14	3	1	0
(3) 減価償却費等	86	63	63	63	63	63	63	60	32	0
営業外費用(E)	17	13	12	10	8	7	5	3	2	1
(1) 支払利息	17	13	12	10	8	7	5	3	2	1
(2) その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
支出計(F)=(D)+(E)	866	664	495	408	371	310	192	164	74	1
経常損益(G)=(C)-(F)	△136	△130	△7	△19	28	55	△21	△32	△46	0
特別利益(H)	0	0	70	261	0	103	132	0	177	106
特別損失(I)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
特別損益(J)=(H)+(I)	0	0	70	261	0	103	132	0	177	106
当年度純利益(損失)(K)=(G)+(J)	△136	△130	63	242	28	158	111	△32	131	106
引船所有隻数	8隻	8隻	6隻	4隻	4隻	3隻	2隻	2隻	1隻	0隻

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

・公共として、赤字事業である引船事業から撤退しつつ、民間事業者に事業を実施させ、港湾管理者として必要なポートサービスを確保する。



(2) 効果

・引船事業の見直し前の赤字(H14～H18年度 年平均△197,813千円)が改善した。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

・これまで、直営船(引船)の役割として位置付けられていた津波災害や海難事故発生時における対応を民間事業者が対応可能かといった課題があったが、主要な引船事業者2社と津波来襲時における民間の引船の出動協定を締結することにより対応した。

(2) 今後の課題等

・港湾管理者として、今後も必要なポートサービスの提供がされているか注視していく必要がある。

○問合せ先

担当課	大阪市港湾局総務部経営監理課		
TEL	06-6615-7727	MAIL	na0002@city.osaka.lg.jp

○ 事例名等

事例名	民間活用(指定管理者制度の導入)
団体名(港湾名)	沖縄県(宜野湾港)
事業名(事業区分)	港湾整備事業
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,461,231(沖縄県) 97,509(宜野湾市)	行政区域内面積(km ²)	2,281.12(沖縄県) 19.80(宜野湾市)
事業開始年月日	平成18年4月1日	港湾区分	地方港湾
施設の種類・数	海上係留施設(浮桟橋、物揚場)陸置施設、駐車場施設、給電給水施設など 指定管理区域総面積7.4ha(マリナー用地6.2ha、ふ頭用地1.2ha)		
年間使用料収入額(千円)税込み	61,275	職員数(人)	8

※表中の計数はH17年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

宜野湾港マリナーは、昭和62年に沖縄県で開催された第42回国民体育大会(海邦国体)の夏季大会ヨット競技会場として、また国体後の県民の海洋性レクリエーションの拠点として整備した。宜野湾港マリナーの供用開始後、指定管理者による管理運営までは、維持管理費と施設使用料がほぼ同額で、整備に要した地方債の償還財源に一般会計からの繰入金を充当するなど、苦しい経営状態が続いていた。

そのため、当該特別会計事業の経営改善策(経営改善のための効果的・効率的な行政サービス)が重要課題となっていた。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

公の施設の管理については、これまで公共団体や県が出資している一部の法人等に限られていたが、平成15年6月の地方自治法の一部改正により、多様化する住民ニーズに効果的・効率的に対応するとともにサービス向上と経費の節減等を図ることを目的とした指定管理者制度が導入され、民間事業者を含むその他の団体も指定管理者として公の施設の管理を行うことができるようになった。

そのことから、沖縄県では宜野湾港マリナーの効率的な管理運営とサービス向上を目指し、平成18年度から指定管理者制度を導入することとした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

民間のノウハウを活用した効率的な管理・運営手法による維持管理費の節減、使用者の需要を把握しながら不要不急の施設整備を抑制し、可能な限り一般会計からの繰入れを抑える。

(2) 効果

マリナー施設等類似施設の管理実績を踏まえ、蓄積されたノウハウを活用した効率的な管理や経費の節減、高度に専門的なマリナーの知識・経験を有する人的配置によるサービスの提供等が図られている。

具体的には、供用開始後指定管理者制度導入前までは、管理運営費約5,000万円弱に対し年間約6,000万円前後の使用料収入であったが、指定管理者による管理運営後(平成19年度以降)の管理運営費はほぼ横ばい(消費税納付分除く)に対し、施設使用料収入は1億円を超えてきている。(平成27年度の施設使用料収入は、約1億6,000万円となった。)

指定管理者制度導入後の収容艇数は、指定管理者独自の広報・宣伝活動等の努力もあり着実に増加している。

●H18年度(当初) 241艇 ●H18年度末 331艇(増90艇) ※H27年度末(457艇)

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

供用開始後は、一般会計から繰入金を充当するなど非常に苦しい経営状態であったため、経営改善が重要課題となっていた。そのような中、地方自治法が改正され指定管理者による公の施設の管理運営が可能となった。このことから民間のノウハウを活用した公の施設の管理運営を行うこととなった。

指定管理者による管理運営にあたり、駐車場料金システムを導入し構内の駐車施設を効率的に開放することで施設使用料収入確保の機会を増やした。指定管理者制度を活用することで、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な管理運営を行うことが可能となり一般会計からの繰入金を抑制することができた。

また、施設利用の更なる向上を目指し、第三者による年1回のモニタリング調査を行い利用者ニーズに応えるよう努めている。

(2) 今後の課題等

マリナー施設の整備(設備更新・維持管理)計画を策定した効率的な管理運営。

○問合せ先

担当課	沖縄県土木建築部 港湾課		
TEL	098-866-2395	MAIL	aa062006@pref.okinawa.lg.jp

○ 事例名等

事例名	民間活用(指定管理者制度の導入)
団体名(港湾名)	北九州市(北九州港)
事業名【事業区分】	港湾整備
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	944,722	行政区域内面積(km ²)	491.95
事業開始年月日	昭和39年4月	港湾区分	国際拠点
施設の種類・数	水域施設、外郭施設、係留施設、荷さばき施設等 1,444施設		
年間使用料収入額(千円)税込	3,757,500	職員数(人)	37

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成31年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成30年10月1日時点。それ以外の計数は、H31年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

国内外において港間競争が激化している中、多くの国際戦略港湾や国際拠点港湾では、競争力強化の一環として「港湾運営会社制度」や「指定管理者制度」の導入など、民間活力を取り入れた管理運営体制へと移行が進んでいた。

一方、本市においては、業務委託を含む直営体制による管理運営を行ってきたが、港間競争の激化や更なる行財政改革の推進に対応していかなければならない状況であった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

このような厳しい状況において、これまで以上の港湾施設の適切な維持管理、港湾業務の効率化、利用者サービスの向上を図るためには、民間活力の活用の導入が不可欠であるとの判断から、平成27年度より「港湾運営会社制度」及び「指定管理者制度」の導入検討を開始した。その結果として、北九州港を構成する3地区のうち1地区に平成30年度より指定管理者制度を導入することとした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

① 利用者サービスの向上

荷役機械等専門知識を有し、利用者間の調整から要望等の対応まで一元的に施設を管理することで、利用者サービスの向上につなげる。

② 埠頭運営の経験やノウハウの蓄積

市職員と異なり人事異動の無い指定管理者に任せることで、経験・ノウハウの蓄積による適切かつ効率的な体制を構築し、埠頭運営を実施することが可能となる。

③ 市側組織のスリム化

市職員を指定管理者に置き換えることで、組織のスリム化を図る。

(2) 効果

導入後2年経過した。上記③については、導入当初に当地区に係る組織・人員を整理(2係→1係(1減)、係長2・職員3→係長1・職員1(係長1・職員2減))した。①②の効果については、現在、慎重に精査しているところである。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点
民間のノウハウを活用することで、サービスの向上及び経費削減を実現した。

(2)今後の課題等
・指定管理地区内にある国有岸壁、護岸、泊地など、指定管理の対象外となる施設の運営方法について検討する。

○問合せ先

担当課	北九州市港湾空港局港営部港営課		
TEL	093-321-5932	MAIL	kouwan-kouei@city.kitakyushu.lg.jp

港湾整備:事例4

○ 事例名等

事例名	港湾運営事業の導入
団体名(港湾名)	新潟県(新潟港)
事業名(事業区分)	港湾整備事業
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	2,282,525	行政区域内面積(km ²)	12584
事業開始年月日	昭和54年4月1日	港湾区分	国際拠点
施設の種類・数	荷役機械3基、上屋倉庫16棟、ふ頭用地816,653m ²		
年間使用料収入額(千円)税込	892,099	職員数(人)	21

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成29年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成28年10月1日時点。それ以外の計数は、H29年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

・ 更なる新潟港の振興を図るためには、利用者のニーズに幅広く対応できるサービスの実現が必要であり、コンテナターミナルを運営する運営事業者の組織体制・業務基盤・財務体質の強化が重要であった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

・ 特に、コンテナターミナルの繁栄が運営事業者の利益の増大につながる仕組みの構築が必要であり、これまでのような指定管理者制度による管理業務委託ではなく、港湾運営会社制度により「民の視点」を港湾運営に導入し、課題の解決等に迅速・的確に対応できる港湾運営会社が運営を行うことが適当と考え、以下の取組を実施。

- ① 新潟港コンテナターミナル民営化計画策定委員会開催(平成23年度～)
有識者による委員会を設置し、先進事例調査、関係機関の意見把握などを行い、コンテナターミナルの民営化の基本的な条件等をまとめた計画を策定。
- ② 民営化計画の公表(H24.9)
- ③ 港湾運営会社の公募開始(H25.5)
- ④ 募集要項説明会(H25.6)
- ⑤ 「新潟港・港湾運営会社候補事業者選定委員会」の開催(H25.7～H25.9)
- ⑥ 候補事業者決定、基本協定締結(H25.11)
- ⑦ 港湾運営会社指定申請書の提出(H26.1)
- ⑧ 国への港湾運営会社の指定同意申請(H26.2)
- ⑨ 国による港湾運営会社の指定同意(H26.2)
- ⑩ 県による港湾運営会社の指定(H26.3)
- ⑪ 長期貸付契約の締結(H26.3)
- ⑫ 港湾運営会社の業務開始(H26.4)

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

<p>(1)取組の具体的内容とねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルの民営化の取組により、「対船社交渉力の強化」、「荷主サービスの向上」、「ターミナル運営の合理化・効率化」を図り、利用者にとって使いやすい、荷主・船社に選ばれる競争力の高いコンテナターミナルを実現する。 <p>(2)効果</p> <p>① 狙いを絞ったポートセールス等により集荷促進に努めている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 民営化に伴い新設された営業課では、県港湾振興課と共同し、近隣県(山形、福島 等)貨物の取り込みに向け、重点的なポートセールスを展開し、集荷促進に努めている。(年間200社程度) ・ 営業のノウハウも蓄積してきており、今後更なる集荷促進が期待できる。 <p>② 降雪時のゲートオープン遅延日数が激減した</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 民営化前は、例年、オープン遅延の発生や荷役の遅れに伴う周辺道路での渋滞が発生していた。(H21で年間16日) ・ 民営化後は、除雪機械の増強や消雪ヤードの拡大により改善傾向にある。(H28で年間8日) ・ 今後も順次融雪ヤードを拡大予定である。 <p>③ 独自インセンティブ制度により新規荷主を獲得した</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社独自の取組として、輸入荷主向け報償金制度や岸壁使用料を低減するなどのインセンティブ制度を創設した結果、新規荷主を獲得するなど成果が出ている。(H28年度は5社の新規荷主開拓) ・ 指定管理時代は岸壁使用料が条例で決まっていたが、民営化の結果、それらの弾力的な運用が可能となった。今後も選ばれるコンテナターミナルを目指して取り組んでいくものとする。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

<p>(1)他の自治体の参考となると考えられる点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾運営会社が運営を継続するために見合う貸付料の設定が重要 <p>(2)今後の課題等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 課題としては、コンテナ取扱数量を増やすことが、収入の増に直結することから、集荷の取組が最も重要であると考えている。H29年度に海運業界に精通した者(海運会社経営経験者)を新たに社長に迎え集荷のための体制強化を図ったところ。「民の視点」を持った管理運営者として、利用者へ質の高いサービス提供を図り、コンテナターミナルの競争力を高めることが新規荷主の開拓や集荷促進につながると考えている。県としても、同社と定期的に戦略会議を開催し、集荷促進に向け協力して取り組んでいるところ。 ・ 一方、支出面では、荷役機械の修繕費用等のコスト縮減にも取り組む必要があると考えている。

○問合せ先

担当課	新潟県交通政策局港湾整備課		
TEL	025-280-5466	MAIL	takeuchi.masato@pref.niigata.lg.jp