

平成 23 年度

包括外部監査結果報告書

「港湾（特別会計を含む）・漁港整備事業に係る公有財産の管理及び開示について」

(目 次)

第1編 外部監査の概要	1
第1章 監査の概要	1
1 監査の種類	1
2 選定した特定の事件（監査テーマ）	1
3 監査テーマ選定の理由	1
4 監査対象年度	2
5 監査の着眼点及び主な監査手続	2
6 監査実施期間	3
7 監査担当者とその資格	3
8 利害関係	3
第2編 外部監査の結果	4
序 章	5
1 港湾事業と漁港事業の相違及び事業遂行上の関係	5
2 事業遂行における国、県及び市町村の関係	6
3 港湾事業を実施する場合の財源の決め方	8
4 普通会計と特別会計の事業費支出区分	9
第1章 監査対象の概要把握	10
1 鹿児島県の港湾の概要	10
2 所管別・管理者別港湾一覧	11
3 機構図（港湾関係及び漁港関係）	12
4 港湾整備の概要	14
5 収入（調定額）及び支出（支出済額）の状況	16
6 港湾別事業費の推移	19
7 港湾別補助事業、直轄事業及び起債事業の割合	21
8 事業費と財源	23
9 平成22年度歳出予算執行状況	26
10 重要港湾貨物量推移	28
第2章 計画	32
I 設備新設計画及び維持補修計画	32
1 設備新設計画	32
2 維持補修計画	32
3 重要港湾における計画	32
4 港湾事業の進捗状況	34
5 漁港・漁村事業の進捗状況	35
6 漁港整備における計画	36
II 港湾における耐震化、津波及び液状化対策の状況と計画	39
1 耐震化対策	39
2 津波対策	39
3 液状化対策	40
III 漁港における耐震化、津波及び液状化対策の状況と計画	41
1 耐震化・津波対策	41

2 液化化対策	42
IV 橋の長寿命化計画（港湾及び漁港管理分）	43
1 港湾管理の橋梁	43
2 漁港管理の橋梁	44
第3章 システム	45
1 財産の概要	45
2 管理システム	46
第4章 財務事務の執行状況	50
I 鹿児島地域振興局 鹿児島港	50
1 概要	51
2 港湾計画	51
3 本港区ウォーターフロント開発計画	52
4 事業と成果物の状況	53
5 工事契約の執行状況	55
6 委託契約	68
7 観光客船の入港実績	69
<参考資料>	73
II 大隅地域振興局 志布志港	81
1 概要	81
2 事業と成果物の状況	84
3 工事契約の執行状況	86
4 旅客船埠頭（若浜地区内）	94
5 港湾環境施設	95
III 使用料及び利用状況	98
1 港湾施設の使用料及び利用状況	98
IV 特別会計	107
1 概要	107
2 財務事務の執行状況	109
V 漁港事業	122
1 概要	122
2 漁港の整備	123
3 漁港関係費用	125
4 前籠漁港	130
5 山川漁港	134
VI 平成22年度の振興局別執行状況まとめ	144
1 港湾	145
2 漁港	166
第5章 管理	175
I 港湾・漁港における資産管理	175
1 公有財産	175
2 資産管理台帳の整備状況	176
3 行政財産と普通財産の区分	199

4	情報開示制度と台帳整備	203
5	アセットマネジメントと台帳整備	213
II	未利用地等の管理	217
1	未利用地と行政財産及び普通財産の関係	217
2	普通財産の管理状況	229
III	未収債権の管理	232
1	収入未済の状況	232
2	不納欠損の状況	242
第6章	行政評価等	246
1	施策評価	246
2	事業評価	247
3	事業再評価制度	249
第7章	港湾関係起債事業	252
1	概要	252
2	県債残高の推移	252
3	利息支払額の推移	253
第8章	開示	254
I	有形固定資産明細表	254
1	有形固定資産の状況	254
2	作成方法	254
II	公共資産整備収支（普通会計ベース）	257
III	平成22年度増加額	258
1	増加額の算出	258
2	用地補償費内訳書	259
3	土地の取得価額（用地取得費）	260
IV	売却可能資産明細表	263
V	固定資産台帳の段階的整備	265
VI	公会計整備の意義	266
1	地方公共団体を取り巻く社会情勢	266
2	公会計整備の推進	266
	[巻末資料]	269
	包括外部監査の結果に関する報告書に添えて提出する意見	281
1	予算縮減下における連携推進の必要性	282
2	社会資本の老朽化と維持更新	285
3	港湾及び漁港における長期計画への対応	287
4	委員会制度の活用	289
5	公会計整備の推進	290

第1編 外部監査の概要

第1章 監査の概要

1 監査の種類

地方自治法第252条の37の規定に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件（監査テーマ）

「港湾（特別会計を含む）・漁港整備事業に係る公有財産の管理及び開示について」

（監査対象とした機関）

- ・港湾空港課及び関係出先機関（事業の主たる執行機関であるため）
- ・漁港漁場課及び関係出先機関（事業の主たる執行機関であるため）
- ・財産活用対策室（公有財産の統括をしている機関であるため）
- ・財政課（財務諸表等を作成している機関であるため）

3 監査テーマ選定の理由

港湾、漁港関連事業は、多面が海に接し、複雑な地形や多くの離島を抱える鹿児島県にとっては必要で重要な事業のひとつとなっている。県民の生活環境においても安心・安全面に与える影響は広範で大きく、事業実施計画においても県内広域に跨る場合が多いことから、地方自治法第2条第5項にいう①広域にわたるもの（広域事務）、②市町村に関する連絡調整に関するもの（連絡調整事務）、③その規模又は性質において一般の市町村が処理することが適当でないと認められるもの（補完事務）を実施するという県の役割発揮が最大限に求められている事業の場であり、平成23年3月に発生した大震災により、道路、港湾、漁港など公有財産の被害が生じ、特に津波による被害が問題となっていることから、港湾・漁港など公有財産について防災の観点からも整備と管理のあり方については県民の関心も高いと考えられる。

また、事業実施に伴う成果物としての公有資産の「取得」は必然的に以後の行政コストとなる維持管理、改修費用や管理委託費等の「保有経費」を長期間にわたり生じさせる主体ともなるため、ストックとしての「管理」も重要な課題となる。今般の公会計制度の浸透を推進する過程においても、まず、貸借対照表に占める割合の大きい公共資産の管理とその実態に合致した正確な「情報開示」のしくみを整備する必要があるだろう。

このような理由から、当年度の包括外部監査においては港湾、漁港関連事業を対象として、県の役割という観点を念頭に置きながら、港湾計画等の策定状況や進捗状況、平成22年度に実施された港湾、漁港関連事業の中から主要かつ資産取得が見られる事業を抽出し、それに係る財務事務の執行が関係諸法令等に基づいており、同時に対目的有効性をもって、

効率的・経済的に執行されているかどうか、事業全体としてどのような取組みや改善が推進されているか、さらには、事業の成果物として産出された資産が、適正な内容と評価に基づいて台帳登録されているか、どのような管理システムが採用されているか、過去において取得された資産が適切な方法により効果的・効率的に維持管理されており有効に活用されているかどうか等についての公有資産のマネジメントがどのように実施されているのか等について、事業の計画から成果物である資産の管理や情報開示までを一連性を持ったライフサイクルとして検討を行うことは有意義であると判断し、特定の事件として選定した。

4 監査対象年度

原則として平成22年度を対象とした。ただし、監査対象の性格から必要な範囲において過年度及び進行年度以降についても対象としている。

5 監査の着眼点及び主な監査手続

5-1 主な監査着眼点

- (1) 事業計画は現状の経済環境等や財政状況を反映したものになっているか。
- (2) 財務事務の執行は法令・規則等に従って適正に実施されているか。
- (3) 取得資産は関係法令等に基づき、適切な時期に、適切な価額をもって台帳に記録されているか。また、処分・所管換え等は正確に記録されているか。
- (4) 過年度に取得した資産は適切に台帳管理されているか。また、台帳の様式は今後の公会計制度における資産管理に必要な十分な情報を有しているか。
- (5) 用途が終了したと思われる行政財産を普通財産に振替えずにそのまま保有しているものはないか。
- (6) 未利用地売却についてはどのような推進策が採られているか、進捗状況はどうか。
- (7) 未収債権の回収状況は進んでいるか、管理方法に問題はないか。
- (8) 事業評価は適時に実施されているか、評価結果はその後の事業に反映されているか。
- (9) 事業に係る県債残高と利息支払額の現状はどうか、今後どのように推移するのか。
- (10) 公会計制度による情報開示は適切に行われているか。また、段階的整備における進捗状況はどうか。

5-2 主な監査手続

事業遂行において現在作成されている諸資料の閲覧・受領、所管部署のヒアリング、質問による回答の徴求、抽出した監査対象事業場の往査、保有資産や未利用地・施設の現場視察を中心として監査を実施した。

6 監査実施期間

平成23年6月から24年3月まで

7 監査担当者とその資格

包括外部監査人	公認会計士	古川 康郎
補助者	公認会計士	宮脇 和哉
	公認会計士	押越 武彦
	公認会計士	堀下 千鶴
	公認会計士	瀧下 秋宏
	公認会計士	田尻 大志
	公認会計士	木野田 仁

8 利害関係

包括外部監査人の対象としたテーマにつき、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。

第2編 外部監査の結果

(注) 本報告書の記載金額については、原則として単位未満を切り捨てて記載している。

序 章

(注) 本章では、港湾事業と漁港事業の財務事務の執行状況等の内容の前に、事業理解のために質問した事項のうち一部について、県の回答から抜粋して記載している。

1 港湾事業と漁港事業の相違及び事業遂行上の関係

「港湾事業」は、港湾法に基づき、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行う国土交通省所管の事業であり、「漁港事業」は、漁港漁場整備法に基づき、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行う農林水産省所管の事業である。

県内の港湾には、鹿兒島港など県が管理する県管理港湾、喜界港など市町村が管理する市町村管理港湾があり、それぞれの港湾管理者がそれぞれの港湾で港湾事業を行っている。

漁港についても、枕崎漁港などの県管理漁港のほか市町村管理漁港があり、港湾事業と同様に漁港管理者が漁港事業を行っている。

県管理港湾・漁港の整備手法としては、いずれの事業も県単独事業、国庫補助事業、国直轄事業などがある。

国直轄事業については、「港湾事業」では、港湾法第52条により重要港湾などにおいて高度の技術を必要とする港湾工事などについて国と港湾管理者の協議が調ったときに国直轄事業が行われており、鹿兒島県では現在、鹿兒島港、志布志港、名瀬港において実施されている。

また、「漁港事業」では、漁港漁場整備法第4条により、水産物の安定供給上、特に重要な役割を果たす北海道の第3種・第4種漁港における漁港の整備や排他的経済水域における漁場の整備が国直轄事業により行われており、鹿兒島県においては実施されていない。

「港湾事業」と「漁港事業」の主な相違点を示すと次頁のとおりである。

区分	港湾事業		漁港事業	
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として政令で定めるもの	第1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って、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2種漁港	その利用範囲が第1種漁港より広く、第3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って、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	第3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4種漁港	離島その他辺地にあって漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの
			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漁港で政令で定めるもの（本県では枕崎漁港）

港湾区域内に漁港的な施設を有する場合¹の取扱い

港湾に漁船の係留施設などの漁港施設を設置する場合は、港湾法の適用を受け、港湾事業において設置・管理することになる。

2 事業遂行における国、県及び市町村の関係

2-1 港湾事業

港湾事業は、地元の市町村等との連携なしには事業の遂行は難しいが、事業遂行上における関係は次頁のとおりである。

(注) 県または市町村の当該港湾管理者が、防波堤や岸壁などの港湾施設の整備を行っており、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。

国の直轄事業については、国と港湾管理者との協議が調った施設については、国が直轄事業で整備を行っている（港湾法第52条、港湾法施行規則第15条の10～11）。

¹ 「志布志港」を想定した質問である。

段階区分	(具体的な) 地元市町村との調整事項等
在り方検討会等の開催	<p>港湾整備においては、一般的には、<u>国・県・市町村で事業連絡調整会議等を行い、事業計画について協議・調整する。</u></p> <p>在り方検討会等については、鹿児島港の奄美・沖縄航路に関する案件など特定の懸案において開催した事例がある。</p> <p>奄美・沖縄航路に関する在り方懇談会については、管理者である県が主催者となり、学識経験者、自治体関係者（県、市町村）、国（国土交通省）等からなる在り方懇談会を設置し、意見交換を行い、今後の整備方針等について議論を行った。</p>
事業計画案の段階	関係機関（関係市町村等）に <u>事業計画案を照会して意見を求める。</u>
具体的な事業計画策定の段階	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>重要港湾については、港湾法に基づき、その港湾の全体の（長期）計画である港湾計画を作成することとなっている。</u> ・ <u>港湾計画については、計画（案）について、学識経験者、港湾関係者等からなる地方港湾審議会に諮問し、その後、国土交通大臣の審査を受け、決定する。</u> （地方港湾審議会においては、新たな施設の位置付けに伴う計画策定の場合、関係団体等の代表者として、市町村長を臨時委員に選定することがある。） ・ <u>具体の事業については、港湾計画に基づき、地元市町村長の意見を踏まえ、事業計画を作成する。</u> ・ <u>地方港湾については、港湾計画を作成する必要はなく、地元市町村からの意見も踏まえ、具体的な事業計画を作成する。</u>
事業遂行の段階	<u>各年度、事業計画について市町村に説明する。</u>
事業完了後の維持補修に関する段階	管理者である県が、必要に応じて <u>地元市町村、港湾利用者等から意見を伺い、安全性、利便性等を考慮して維持補修を行う。</u>

2-2 漁港事業

同様に、漁港事業の場合は次のとおりである。

段階区分	(具体的な)地元市町村との調整事項等
地元漁協等からの要望	・ <u>地元漁協等</u> が、水産振興上必要とする漁港施設を、市町村へ要望。
地元市町村から要望	・ <u>地元市町村</u> が漁協等要望を踏まえて、漁港施設整備を県出先機関へ要望。
県と市町村、漁協との調整	・ 市町村の意向を踏まえ、 <u>優先度を判断し、県が主体となり</u> 、漁港施設整備について、市町村、漁協と調整を図り、漁港整備計画を立案する。
具体的な事業計画案の段階	・ 県、地元市町村、漁協と協議の整った漁港施設の整備をするにあたり、 <u>県が事業効果を算定し</u> 、事業計画案を作成する。 ・ 地元負担が発生する漁港施設の整備については、事業化にあたり <u>地元市町村の同意</u> を得る。 ・ <u>国へ新規事業の要望</u> を行う。
事業遂行の段階	・ 地元市町村等と各年度毎の <u>地元負担金の負担可能額等</u> により各漁港の当該年度の事業費を調整する。 ・ 事業を遂行する上で要望があった場合、 <u>工法等を含め市町村など関係者と協議</u> しながら進めている。
事業完了後の維持補修に関する段階	・ 施設の延命化を図る機能保全事業については、 <u>地元負担が伴うため市町村と優先順位や各年度事業費等を調整</u> しながら進める。

上表の流れに従って漁港に関する事業が遂行されているが、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、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。

なお、国、県、市町村が同一の漁港において、防波堤、岸壁などの漁港施設を共同で分担して事業を実施することはない。県は、第2種漁港、第3種漁港、第4種漁港、特定第3種漁港を管理し、市町村は第1種漁港を管理しており、それぞれ当該漁港の管理者が漁港施設整備事業を実施している。

3 港湾事業を実施する場合の財源の決め方

補助事業の場合、国の補助率は、地域（内地・離島・奄美）、港湾の区分（重要港湾・地方港湾など）、港湾施設（防波堤・岸壁など）毎に決められている。

補助事業及び県単事業の市町村負担金については、地方財政法第27条の規定に基づき、関係市町村に費用の一部の負担をお願いし、負担額は市町村の意見を聞き同意書を徴し、県議会の議決を経ている。

4 普通会計と特別会計の事業費支出区分

4-1 普通会計と特別会計の事業費（の支出）区分についての規定について

(1) 地方自治法第209条（会計の区分）第2項

2 特別会計は、普通地方公共団体が特定の事業を行う場合その他特定の歳入をもつて特定の歳出に充て一般の歳入歳出と区分して整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。

(2) 港湾整備事業特別会計設置条例

（歳入及び歳出）

第2条 この会計においては、港湾整備事業収入、一般会計繰入金、借入金及び附属諸収入をもつてその歳入とし、港湾整備事業費、借入金の償還金及び利子、一時借入金の利子その他の諸支出をもつてその歳出とする。

港 湾 整 備 事 業	[一般会計事業] ・国の補助金等を活用して、岸壁や防波堤を整備する。
	[特別会計事業] ・ <u>自らの起債によって、埠頭用地、上屋、荷役機械等の港湾機能施設の整備や、臨海土地造成を行う。</u> ・整備した施設の使用料等を財源に、施設の維持管理及び修繕を行う。

4-2 同一の事業遂行において、普通会計の予算と特別会計の予算を合算して支出する場合があるか、それはどのような場合か。

通常では、普通会計(一般会計)の予算と特別会計の予算を合算して支出することはない。ただし、例えば、旅客ターミナル整備において、旅客ターミナル機能のバリアフリー化(高齢者、身体障害者を考慮したエレベータ、トイレの設置)については、国庫補助対象となるため、普通会計(一般会計)で予算化し、特別会計予算(建物本体)と併せて執行する場合がある。

第1章 監査対象の概要把握

1 鹿児島県の港湾の概要

1-1 鹿児島県の港湾の概要（出所：鹿児島県の港湾）

鹿児島県は、総面積は全国10位で、2,643 kmの長い海岸線を持ち、太平洋と東シナ海に囲まれた南北約600 kmにわたる広大な県土を有している。また、種子島、屋久島、奄美大島をはじめとする多くの離島は、県総面積の約27%と大きな比重を占めている。

このことから、港湾数は全国でも最も多い131港となっており、このうち、県管理である重要港湾は5港、地方港湾は41港、市町村管理の地方港湾は85港となっている。

鹿児島県では、社会・経済活動のグローバル化が進むとともに、国際的な相互依存関係が強まっている中で、地理的特性を生かし、「魅力あふれる南の拠点『かごしま』づくり」を目指すため、鹿児島港などの国際・国内交流拠点港湾の整備、志布志港など国際物流拠点港湾の整備を重点的に進めることとしている。

1-2 九州における県別港湾数（平成23年4月1日現在）

平成23年4月1日現在における九州各県の港湾数は次のとおりである。

県名	港湾管理者設立港湾						56条港湾 ²	合計
	国際戦略	国際拠点	重要	地方	計	うち避難港		
福岡	0	2	2	5	9	1	0	9
佐賀	0	0	2	7	9	1	0	9
長崎	0	0	5	77	82	1	22	104
熊本	0	0	3	23	26	0	0	26
大分	0	0	5	13	18	0	2	20
宮崎	0	0	3	12	15	0	1	16
鹿児島	0	0	5	126	131	2	0	131
沖縄	0	0	6	35	41	2	0	41
全国計	5	18	103	810	936	35	61	997

出所：国土交通省港湾局総務課調べ

上表のように鹿児島県内には合計131箇所の港湾がある。県土が南北に長く、多くの離島を有するため、地方港湾が126箇所と九州各県内においては際立って多いことがわかる。

同時に、県民の生活に必要な不可欠な港湾が多いことは、その利便に資するための保有費用である整備費、維持補修費等の費用は必然的に多額にのぼることが想定される。

² 港湾管理者が設けられない港湾で、都道府県知事が水域を告示した（だけの）港湾。港湾法第56条を根拠としている。

2 所管別・管理者別港湾一覧（平成22年3月末現在）

所管部署	所在地	所管港湾名称				
		県管理港湾		市町村管理港湾		
鹿児島地域振興局 建設部	鹿児島市	■鹿児島港、桜島港、喜入港	3	桜島港	1	
	三島村	硫黄島港	1	竹島港、片泊港、大里港	3	
	十島村	中之島港	1	前之浜港、元浦港、やすら浜港、小宝島港、石切港、宝島港、東之浜港、南之浜港、七ツ山交	9	
	いちき串木野市	串木野新港	1			
南薩地域振興局 建設部	指宿市	指宿港、宮ヶ浜港、魚見港	3	瀬崎港	1	
	南さつま市	新川港	1	小浦港、平崎港	2	
	南九州市			松ヶ浦港、西塩屋港、聖ヶ浦港、東塩屋港	4	
北薩地域振興局 建設部	薩摩川内市	■川内港、西方港	2			
	〃	里港、長浜港	2	桑之浦港、江石港	2	
	出水市	米之津港	1			
	阿久根市	黒之浜港	1	高之口港、大滝港、小滝港、八郷港	4	
	長島町	瀬戸港、宮之浦港、片側港、指江港	4	獅子島港、長島港	2	
始良・伊佐地域振興局	始良市	加治木港	1			
	霧島市	隼人港、福山港	2			
大隅地域振興局 建設部	志布志市	■志布志港	1			
	垂水市	垂水港	1	浮津港、二川港	2	
	鹿屋市	鹿屋港、高須港	2			
	肝付町			内之浦辺塚港、大浦港、岸良港	3	
	錦江町	大根占港	1			
	南大隅町	根占港、○大泊港	2	浜尻港	1	
	東串良町、肝付町	波見港	1			
熊毛支庁建設部	建設課	西之表市	■西之表港、田之脇港	2	大久保港、大崎港、伊関港、浅川港、大籠港、馬毛島岬港、椎ノ木港、立山港、上ノ古田港	9
		中種子町	浜津脇港	1	屋久津港、増田港、牧川港、大塩屋港	4
		南種子町	島間港	1	広田港、田尻港、門倉港	3
	屋久島事務所	屋久島町	宮之浦港、上屋久元浦港、安房港、栗生港	4	楠川港、榊川港、湯向港、岩屋泊港、上屋久永田港、尾之間港、小島港、湯泊港、中間港、鯛ノ川港	10
大島支庁建設部	建設課	奄美市	■名瀬港	1	知名瀬港、山間港、赤木名港、大笠利港、屋仁港、和野港	6
		大和村			大和港	1
		龍郷町			龍郷港、戸口港、円港、芦徳港	4
	瀬戸内事務所	宇検村			湯湾港、名柄港	2
		瀬戸内町	○古仁屋港	1	加計呂麻港、請島港、与路港、篠川港、管鈍港	5
	喜界事務所	喜界町	湾港	1	喜界島港	1
	徳之島事務所	徳之島町	亀徳港	1	母間港	1
		天城町	平土野港	1		
	沖永良部事務所	伊仙町			鹿浦港、面縄港	2
		和泊町	和泊港	1	伊延港	1
知名町				住吉港	1	
	与論町	与論港	1	百合ヶ浜港	1	
計			46		85	

重要港湾

避難港

3 機構図（港湾関係及び漁港関係）

3-1 県における港湾関係の機構は次のとおりとなっている。

（管理、工事部門）

	部	課	係
本庁 土木部	港湾対策審議監	港湾空港課 港湾対策監	工事事務係、管理係、調整係、計画係、建設係、防災係、鹿児島港整備係
鹿児島地域振興局	建設部	建設総務課 河川港湾課	管理第一係、管理第三係、業務調整係 港湾漁港係、鹿児島港係
南薩地域振興局	〃	建設総務課 河川港湾課	管理係 港湾漁港係
北薩地域振興局	〃	建設総務課 河川港湾課 出水市駐在 甑島支所	管理係 港湾漁港係 管理係、港湾漁港係 総務用地係、工務第二係
始良伊佐地域振興局	〃	建設総務課 河川港湾課	管理係 河川港湾第一係、河川港湾第二係
大隅地域振興局	〃	建設総務課 河川港湾課 志布志市駐在	管理第二係 港湾漁港係
熊毛支庁	建設部 屋久島事務所 〃	建設課 総務企画課 建設課	用地管理係、港湾空港係 用地管理係 河川港湾第一係、河川港湾第二係
大島支庁	建設部	建設課	管理係、河川港湾係
	瀬戸内事務所	総務課 建設課	用地管理係 河川港湾係
	喜界事務所		総務係、建設係
	徳之島事務所	総務課 建設課	用地管理係 河川港湾係
	沖永良部事務所	総務福祉課 建設課	用地管理係 港湾漁港係

出所：港湾空港課作成資料

3-2 県における漁港関係の機構は次のとおりとなっている。

(管理部門：各欄の最上段、工事部門：各欄の管理担当以外)

	部	課	係
本庁	商工労働水産部	漁港漁場課	管理係、計画係、建設係、漁場開発係
鹿児島地域振興局	農林水産部 建設部	農林水産総務課 河川港湾課	総務企画係 港湾漁港係
南薩地域振興局	農林水産部 建設部	農林水産総務課 河川港湾課	総務企画係 港湾漁港係
北薩地域振興局	農林水産部 建設部 " "	農林水産総務課 河川港湾課 土木建築課(出水市駐在) 甌島支所	総務企画係 港湾漁港係 港湾漁港係 工務第二係
大隅地域振興局	農林水産部 建設部	農林水産総務課 河川港湾課	総務企画係 港湾漁港係
熊毛支庁	農林水産部 建設部	林務水産課 建設課	水産係 港湾空港係
	屋久島事務所	総務企画課 建設課	用地管理係 河川港湾第二係
大島支庁	農林水産部 建設部 瀬戸内事務所	林務水産課 建設課 建設課	水産係 河川港湾係 河川港湾係
	喜界事務所		総務係 建設係
	徳之島事務所	建設課	河川港湾係
	沖永良部事務所	総務福祉課 建設課	用地管理係 港湾漁港係

出所：漁港漁場課作成資料

4 港湾整備の概要

4-1 港湾整備の事業主体と事業内容等

港湾の整備は次のような**事業主体**により実施されているが、その事業内容、国の支援、根拠法及び特別会計に関する法律との関係は次のとおりである。

	事業主体	事業内容	国の支援	根拠法及び特別会計に関する法律との関係
港湾整備	<ul style="list-style-type: none"> ・公共 (国、港湾管理者等) ※大阪湾広域臨海環境整備センターを含む 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾整備事業 泊地、防波堤、岸壁、港湾道路、緑地、廃棄物処分場等の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・直轄、補助等 ・NTT-A,B (無利子)貸付 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾法、広域臨海環境整備センター法 社会資本整備特別措置法(注1) 第198条第7項第10号/広域臨海環境整備センターが施工する廃棄物埋立護岸の建設又は改良の事業
		<ul style="list-style-type: none"> ・港湾機能施設整備事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方債の斡旋 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾整備促進法
		<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部土地造成事業 		
		<ul style="list-style-type: none"> ・地方単独事業 		
	<ul style="list-style-type: none"> ・公社等 (外貨埠頭公社、フェリー埠頭公社、コンテナ埠頭(株式会社)、廃棄物埋立護岸(株式会社)、PFI事業者、特定国際コンテナ埠頭の認定運営者、港湾運営会社) 	<ul style="list-style-type: none"> ・外貨埠頭公社事業 外国埠頭の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方税の特例措置 ・社会資本整備事業特別会計無利子貸付 ・地方債(特別転貸債) 	<ul style="list-style-type: none"> 特定外貨埠頭の管理運営に関する法律 第198条第7項第11号/国土交通大臣が指定した法人が施行する外貨埠頭の建設又は改良の事業
		<ul style="list-style-type: none"> ・特定用途港湾施設整備事業等 コンテナ埠頭の整備※ フェリー埠頭の整備※ マリーナの整備※ 廃棄物埋立護岸の整備※ 特定国際コンテナ埠頭の整備 		<ul style="list-style-type: none"> 港湾法、地方税法 第198条第7項第12号、同13号/港湾法第55条の7第1項及び第55条の8第1項の規定による国の貸付に係る特定用途港湾施設等の建設又は改良の事業
		<ul style="list-style-type: none"> ・特定民間都市開発事業 公共施設の整備を伴う建築物及びその敷地の整備 		<ul style="list-style-type: none"> 民都機構低利融資
	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者 (第三セクターを含む) 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾物流高速化基盤施設整備事業 	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備事業特別会計無利子貸付 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾法 第198条第7項第12号/港湾法第55条の7第1項の規定による国の貸付に係る特定用途港湾施設の建設又は改良の事業
		<ul style="list-style-type: none"> ・4民間活用型社会資本整備事業(PFI事業) 		
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・公共 (国、港湾管理者) 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾公害防止対策事業 浚渫事業、導水事業その他政令で定める事業 	<ul style="list-style-type: none"> 補助
<ul style="list-style-type: none"> ・開発保全航路 港湾区域及び河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するための航路整備 			<ul style="list-style-type: none"> 直轄 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾法 第198条第4項第2号/港湾法第43条の6の規定による開発保全航路の開発及び保全の事業

注1 「日本電信電話株式会社の売払収入の活用による社会資本整備の促進に関する特別措置法」

注2 「民間都市開発の推進に関する特別措置法」

注3 「公害の防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」

注4 ※を付した事業(コンテナ埠頭、マリーナ及び廃棄物埋立護岸)については、PFI事業として実施する場合も支援対象

出所:「数字でみる港湾2011」社団法人日本港湾協会P124~125を参考に作成

港湾整備は上表の事業主体において実施されているようであるが、鹿児島県においては公社等及び民間事業者(第三セクターを含む)により実施されている港湾整備事業はない。

4-2 鹿児島県における港湾施設の整備

鹿児島県では、大型観光船の寄港拠点、南九州の流通拠点としての重要港湾の整備を行うとともに、クルーズ船やコンテナ船の誘致活動を積極的に展開している。また、地方港湾の外郭施設や小型船係留施設等の整備を進めている。

(単位：千円)

主な事業名	22年度 当初予算額	事業内容	箇所
重要港湾改修事業	2,882,600	物流ネットワークの形成、国際交流の促進及び域内海上交通の安全性の向上を図るため防波堤、護岸等の整備を促進する。	鹿児島港、西之表港 など5港
港湾施設改良費統合補助事業	193,633	使いやすい港湾の形成を図るための改良、既存施設の有効活用のための延命化を図る。	鹿児島港、川内港など5港
	503,400		串木野港、安房港、与論港など19港
みなと振興交付金事業	110,000	みなとまちとしての地域の活動を支援する緑地等を整備する。	志布志港
地域自立活性化交付金事業	200,000	港と浜辺をつなぐ緩衝緑地を整備し、景観の調和を図る。	志布志港
港湾整備事業 (起債)	206,000	重要港湾改修事業により整備する岸壁背後のふ頭用地及び道路や上屋整備等を行う。	志布志港など3港
直轄港湾改修事業	1,427,450	国際海上輸送及び国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な防波堤、岸壁等の大規模なものを整備する。	鹿児島港、志布志港、名瀬港
鹿児島港利用促進対策事業	572	鹿児島港における物流の拡大や国内外の観光客船の誘致活動等を実施する。	
国際物流港湾形成促進事業	3,411	国内外の船社・貿易事業者・荷主等に対するポータル活動を実施することにより、志布志港及び川内港の利用促進を図る。	志布志港、川内港
地方港湾改修事業	4,769,160	地域の活力を支える物流、産業空間の形成と離島生活航路における就航率及び輸送の安定性の向上に対応するための岸壁、防波堤などの整備を促進する。	島間港、和泊港など11港
港整備交付金事業	682,000	「地域の特性を活かし、個性に満ちた産業づくり」のため、防波堤等の整備を促進する。	指宿港など6港

5 収入（調定額）及び支出（支出済額）の状況

平成22年度における一般会計及び特別会計それぞれにおける港湾関係の収入（調定額）及び支出（支出済額）の状況は次のとおりであった。

5-1 [一般会計]（調定額）

（単位：百万円）

科目	年度	①18	19	20	21	②22	②-①
07 分担金及び負担金		1,006	889	745	741	658	△ 348
02 06 04 港湾費負担金 ³		949	825	699	703	626	△ 323
08 使用料及び手数料		98	97	97	98	75	△ 23
09 国庫支出金		13,844	10,255	10,025	8,793	7,593	△ 6,251
01 国庫負担金		5,157	3,489	3,345	2,792	1,787	
04 03 港湾費国庫負担金		2,373	2,678	2,737	2,335	1,493	△ 880
02 国庫補助金		8,683	6,761	6,676	5,997	5,802	
07 04 港湾費国庫補助金		7,412	5,585	5,955	5,176	2,027	△ 5,385
10 社会資本整備総合交付金 ⁴		0	0	0	0	3,145	3,145
03 委託金		4	3	3	3	4	
07 土木費委託金		4	3	3	3	4	
03 港湾費委託金		4	3	3	3	4	0
10 財産収入		0	0	4	0	2	
13 繰越金		776	174	144	158	140	
14 諸収入		0	1	0	0	0	
15 県債		5,962	4,698	4,211	5,103	3,481	△ 2,481
01 県債		5,962	4,698	4,211	5,103	3,481	
07 04 港湾債		4,605	4,408	3,947	4,841	3,306	△ 1,299
10 01 災害復旧債		1,139	52	45	0	5	
合計	③	21,689	16,117	15,228	14,895	11,952	△ 9,737
収入済額		21,689	16,117	15,228	15,022	12,096	
歳出合計	④	23,453	17,829	17,206	16,838	13,873	
差引	③-④	△ 1,764	△ 1,712	△ 1,978	△ 1,943	△ 1,921	

注 歳出合計は次頁に記載している。

表のように調定額の減少は大きく、平成18年度と比較して22年度は半減に近い約97億円（44.9%）の減少となっている。

その中でも国からの収入「港湾国庫補助金」が約54億円（72.7%）、「社会資本整備総合交付金」をその代替と考えると約22億円（30.2%）の減少となっており、「港湾国庫負担金」も約9億円（37.1%）の減少となっている。また、県債も発行の抑制が実施されていることもあり、約13億円（28.2%）の減少という状況となっている。

³ 港湾事業に係る市町村等の負担金

⁴ 社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金等を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。

5-2 [一般会計] 支出(支出済額)

(単位:百万円)

科 目	年 度					-
	18	19	20	21	22	
08 土木費	20,199	17,478	17,023	16,824	13,852	
03 河川海岸費	593	571	539	687	402	
04 港湾費	19,606	16,906	16,483	16,137	13,450	△ 6,156
01 港湾管理費	7	3	4	3	4	
02 港湾建設費	18,053	15,483	15,187	14,441	12,148	△ 5,905
02 給料	335	325	294	264	252	△ 83
03 職員手当等	215	212	198	174	165	
04 共済費	100	103	100	86	92	
07 貸金	33	29	25	29	30	
11 需要費	52	22	40	28	25	
13 委託料	267	242	403	538	349	82
14 使用料及び賃借料	38	24	35	10	11	
15 工事請負費	12,882	10,781	10,638	9,328	8,314	△ 4,568
17 公有財産購入費	1	6	16	156	1	
19 負担金補助及び交付金	1,566	1,735	1,572	2,155	1,226	△ 340
22 補償補填及び賠償金	0	75	180	397	162	
23 償還金利子及び割引料	0	15	26	0	0	
26 繰出金 ⁵	2,515	1,868	1,618	1,229	1,491	△ 1,024
03 空港費	1,544	1,419	1,291	1,691	1,297	
11 災害復旧費	3,253	351	183	13	20	
02 土木施設災害復旧費	3,228	332	162	13	20	△ 3,208
02 港湾災害復旧費	3,228	332	162	13	20	
15 工事請負費	2,644	304	139	0	0	
19 負担金補助及び交付金	537	0	0	0	6	
04 県有施設災害復旧費	25	18	21	0	0	
13 委託料	5	5	0	0	0	
15 工事請負費	19	13	21	0	0	
合 計	23,453	17,829	17,206	16,838	13,873	△ 9,580

収入の減少は必然的に支出の減少を伴うことになるが、平成 18 年度と比較して 22 年度の港湾費は約 62 億円 (31.4%) の減少となっている。

その中では「港湾建設費」が約 59 億円 (32.7%) の減少であり、それに含まれる「工事請負費」は約 46 億円 (35.5%) の減少であった。

⁵ 特別会計の資金不足を補うための、一般会計からの繰出金である。

5-3 [特別会計] 収入(調定額)

(単位: 百万円)

科目	年度					
	①18	19	20	21	②22	②-①
01 使用料及び手数料	2,238	2,249	2,247	2,220	2,184	△ 54
01 01 01 港湾使用料	2,169	2,188	2,201	2,177	2,141	△ 28
03 過年度収入	69	61	46	43	42	
02 財産収入	109	98	282	130	381	272
01 財産運用収入	103	97	98	98	96	
01 01 財産貸付収入	103	97	98	98	96	△ 7
02 財産売払収入	0	0	182	28	282	
01 01 不動産売払収入	0	0	182	28	261	261
02 01 物品売払収入	0	0	0	0	21	21
03 過年度収入	1	1	1	4	2	
03 繰入金	2,536	1,890	1,640	1,279	1,513	△ 1,023
01 01 01 一般会計繰入金	2,515	1,868	1,618	1,229	1,491	△ 1,024
02 鹿児島臨海環境整備基金繰入金	20	21	21	21	21	
03 緊急雇用創出事業臨時特例基金繰入額	0	0	0	28	0	
04 繰越金	387	201	137	190	173	
05 諸収入	96	98	239	205	148	
06 県債	4,700	6,040	4,390	2,460	1,161	△ 3,539
01 県債	4,700	6,040	4,390	2,460	1,161	
01 01 埠頭用地造成債	3,897	5,634	3,809	1,609	830	△ 3,067
02 01 上屋建造債	803	406	581	851	331	△ 472
07 国庫支出金	29	0	0	0	0	
01 01 01 港湾費国庫補助金	29	0	0	0	0	
合計	10,098	10,579	8,936	6,486	5,562	△ 4,536
歳出合計	9,819	10,377	8,697	6,266	5,937	
差引	279	202	239	220	△ 375	

継続費及び繰越事業費繰越財源充当額(予算) 7,074 3,838 611 2,711

平成 22 年度の収入面では、特別会計における基本的な収入である「港湾使用料」は 18 年度と比較して約 3 千万円 (1.3%) 減少の約 21 億円、「財産貸付収入」は約 7 百万円 (6.8%) の減少で 96 百万円となっている。

なお、未利用財産等の売却を推進していることもあり、「不動産売払収入」は 261 百万円と最近では最も大きくなっている。

なお、県債の発行抑制は一般会計と同様であり、平成 22 年度の「埠頭用地造成債」は 18 年度と比較して約 31 億円 (78.7%) と大きく減少し、約 8 億円にとどまっている。「上屋建造債」も約 5 億円 (58.8%) の減少である。

5-4 [特別会計] 支出（支出済額）

（単位：百万円）

科目	年度					
	①18	19	20	21	②22	②-①
01 港湾整備事業費						
01 港湾整備事業費	5,088	5,452	3,853	2,090	1,076	△ 4,012
13 委託料	512	577	484	414	359	△153
15 工事請負費	3,959	4,270	2,831	1,050	247	△3,712
02 公債費	4,730	4,925	4,844	4,176	4,321	△ 409
01 元金	3,686	3,930	3,876	3,239	3,446	△240
02 利子	1,043	994	967	936	874	△169
合計	9,819	10,377	8,697	6,266	5,337	△ 4,422

特別会計での支出の内容は、いわゆる事業費としての「港湾整備事業費」と港湾債の償還費等である「公債費」であるが、平成 22 年度においては「公債費」が全体の約 73%の 4,321 百万円であり、港湾整備事業費は約 18%の 1,076 百万円となっている。

平成 18 年度では事業費の方が公債費より多いのと比較すると、状況変化を感じるのと同様に、財政縮減時における公債費負担の重さを再認識させられる。

6 港湾別事業費の推移

港湾空港課における平成 18 年度から 22 年度についての事業費（精算額）は次のとおりである。

なお、当該数値の算出においては 3 月補正後の予算に前年度からの繰越分を加算して算出している。また、平成 23 年度の数値については、23 年度当初予算に 22 年度からの繰越分を加算して算出している。

6-1 [重要港湾]

（金額単位：百万円）

港湾名	①18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	②22 年度	②-①	23 年度
鹿児島港	2,842	2,163	259	746	556	△2,286	1,511
川内港	593	886	479	618	433	△160	484
志布志港	1,576	3,033	3,251	1,388	706	△870	688
西之表港	1,859	2,301	1,759	1,417	894	△965	1,488
名瀬港	505	269	1,105	984	1,217	712	401
計	7,376	8,654	6,854	5,155	3,808	△3,568	4,572

注 所管は、前掲表のとおり、鹿児島港が鹿児島地域振興局、川内港が北薩地域振興局、志布志港が大隅地域振興局、西之表港が熊毛支庁、名瀬港が大島支庁である。

重要港湾に関する事業費は上表のように平成 19 年度を境に通減してきており、22 年度の

事業費は約 38 億円、19 年度と比較すると約 48 億円 (56%) の減少となっており、減少幅は著しく大きい。

6-2 [地方港湾]

(金額単位：百万円)

港湾名	①18年度	19年度	20年度	21年度	②22年度	②-①	23年度		
米之津港	170	2	0	0	0	△170	0		
黒之浜港	170	77	134	0	0	△170	0		
瀬戸港	37	43	4	0	0	△37	0		
宮之浦港(長島)	0	0	0	0	19	19	188		
片側港	0	0	0	0	17	17	190		
指江港	269	127	16	0	0	△269	0		
西方港	16	42	0	0	0	△16	0		
里港	199	153	20	15	27	△172	100		
長浜港	<u>423</u>	119	169	236	25	△398	162		
串木野新港	12	9	30	21	12	0	12		
新川港	0	0	0	0	0	0	0		
指宿港	15	30	134	136	51	36	25		
魚見港	0	0	0	0	0	0	0		
宮ヶ浜港	24	222	0	0	0	△24	0		
桜島港	0	0	0	0	0	0	0		
喜入港	60	63	49	10	16	△44	77		
加治木港	90	21	4	4	2	△88	6		
隼人港	260	40	25	0	0	△260	0		
福山港	125	81	81	63	93	△32	51		
垂水港	102	101	51	49	90	△12	16		
鹿屋港	248	214	158	118	122	△126	141		
高須港	0	0	0	0	0	0	0		
大根占港	68	50	100	50	27	△41	50		
根占港	0	0	0	0	0	0	0		
波見港	45	78	144	216	253	208	135		
田之脇港	0	22	9	65	26	26	25		
浜津脇港	<u>318</u>	290	49	26	0	△318	0		
島間港	96	51	<u>378</u>	<u>911</u>	<u>854</u>	758	530		
宮之浦港	98	<u>926</u>	<u>1,756</u>	<u>841</u>	205	△98	1	△721	808
安房港		<u>525</u>	<u>452</u>	<u>1,158</u>	<u>1,108</u>	<u>680</u>		155	654
栗生港	0	0	0	0	0	0	0		
上屋久元浦港	0	0	0	0	0	0	0		
硫黄島港	500	150	0	0	0	△500	0		
中之島港	<u>828</u>	<u>962</u>	<u>1,078</u>	<u>526</u>	233	△595	300		
湾港	<u>1,142</u>	<u>738</u>	<u>920</u>	<u>740</u>	<u>678</u>	△464	660		

港湾名	①18年度	19年度	20年度	21年度	②22年度	②-①	23年度
亀徳港	1,168	570	793	450	369	△799	294
平土野港	698	540	736	480	503	△195	294
和泊港	967	621	460	507	845	△122	1,455
与論港	265	55	30	22	8	△257	44
縦計	9,864	7,679	7,571	6,154	5,155	△4,709	6,218

注1 線による区分は所管（振興局又は支庁）による区分であり、概ね県北側に位置する振興局等から記載している。

注2 金額の下線は3億円以上の実績金額に参考までに付している。

注3 縦計は表中の百万円単位の金額を加算したものである。

平成22年度までの5年間で、事業費が全く発生していない港湾は、新川港、魚見港、桜島港、高須港、根占港、栗生港及び上屋久元浦港の7港である。

また、表を見る限り、地方港湾においては圧倒的に離島の港湾に関する事業費が多い。事業費は平成22年度まで継続的に逡減してきており、18年度と比較すると約47億円（47.7%）の減少となっている。

6-3 [避難港]

（金額単位：百万円）

港湾名	①18年度	19年度	20年度	21年度	②22年度	②-①	23年度
大泊港	5	0	0	0	0	△5	0
古仁屋港	189	82	269	457	455	266	614
計	195	82	269	457	455	259	614

注 所管は、大泊港が大隅地域振興局、古仁屋港は大島支庁である。

避難港は大泊港と古仁屋港の2港である。

大泊港の事業費は近年では発生していないが古仁屋港では「港湾改修事業」のための事業費が大きく平成22年度では約4億6千万円の事業が実施されている。

7 港湾別補助事業、直轄事業及び起債事業の割合

次に、平成18年度から22年度までの事業費を港湾別に補助事業、直轄事業及び起債事業に区分すると次のとおりである。

(金額単位：千円)

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
[鹿児島港]					
補助事業	684,860	595,043	394,000	626,648	461,030
直轄事業	1,891,550	2,046,820	1,687,760	2,332,849	1,621,490
起債事業	2,155,000	1,322,000	0	0	0
計	4,731,410	3,963,863	2,081,760	2,959,497	2,082,520
[志布志港]					
補助事業	625,000	526,500	557,000	801,914	615,035
直轄事業	2,090,000	2,256,500	2,284,193	3,495,615	1,813,879
起債事業	935,000	2,558,000	2,188,000	411,342	38,000
計	3,650,000	5,341,000	5,029,193	4,708,871	2,466,914
[川内港]					
補助事業	544,314	514,596	445,824	588,204	386,419
直轄事業	0	0	0	0	0
起債事業	50,000	375,000	0	0	27,000
計	594,314	889,596	445,824	588,204	413,419
[西之表港]					
補助事業	1,766,265	2,184,160	1,659,791	1,109,973	887,000
直轄事業	0	0	0	0	0
起債事業	98,000	122,000	115,000	325,000	12,000
計	1,864,265	2,306,160	1,774,791	1,434,973	899,000
[名瀬港]					
補助事業	441,000	255,165	1,106,161	975,964	1,217,389
直轄事業	2,274,104	2,347,029	1,614,557	1,183,065	670,050
起債事業	68,000	0	0	0	0
計	2,783,104	2,602,194	2,720,718	2,159,029	1,887,439
補助事業	4,061,439	4,075,464	4,162,776	4,102,703	3,566,873
直轄事業	6,255,654	6,650,349	5,586,510	7,011,529	4,105,419
起債事業	3,306,000	4,377,000	2,303,000	736,342	77,000
小計	13,623,093	15,102,813	12,052,286	11,850,574	7,749,292
その他港湾	10,036,158	7,257,126	7,353,184	6,860,421	5,432,975
合計	23,659,251	22,359,939	19,405,470	18,710,995	13,182,267

(重要港湾における補助事業、直轄事業及び起債事業の割合)

(単位：%)

補助事業	29.81	26.99	34.54	34.62	46.03
直轄事業	45.92	44.03	46.35	59.17	52.98
起債事業	24.27	28.98	19.11	6.21	0.99

繰り返しになるが、起債事業が大きく減少し、平成22年度では補助事業及び直轄事業も減少しているが、事業に占める割合的には直轄事業が52.98%、補助事業が46.03%となっている。

8 事業費と財源

港湾事業における実施事業別の事業費の財源内訳をみると次のようになっている。

8-1 重要港湾改修事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	3,770	3,929	3,782	3,587	3,147
(財源内訳)					
国庫支出金	2,373	2,535	2,567	2,350	2,090
分担金及び負担金	173	218	168	231	153
繰越金	163	63	26	37	24
県債	1,031	1,090	1,016	936	878
一般	29	22	4	31	0

8-2 地方港湾改修事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	8,686	6,589	6,646	5,667	4,525
(財源内訳)					
国庫支出金	6,903	5,231	5,379	4,624	3,732
分担金及び負担金	17	75	34	21	23
繰越金	193	12	26	0	12
県債	1,569	1,263	1,167	886	751
一般	2	6	39	134	6

8-3 港湾施設改良費統合補助事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	730	676	538	643	340
(財源内訳)					
国庫支出金	261	238	193	255	128
分担金及び負担金	143	134	93	80	58
繰越金	-	-	-	70	-
県債	149	139	67	136	126
一般	176	163	183	99	27

8-4 直轄港湾改修事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	1,562	1,730	1,568	2,151	1,222
(財源内訳)					
分担金及び負担金	307	258	246	230	186
県債	1,253	1,460	1,322	1,919	1,036
一般	1	12	0	0	0

当該事業は事業費に占める県債の割合が大きい。

8-5 港整備交付金事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	376	283	321	351	690
（財源内訳）					
国庫支出金	241	115	227	220	479
分担金及び負担金	35	62	34	29	36
繰越金	9	-	-	8	28
県債	88	102	58	85	146
一般	2	2	1	7	0

8-6 みなと振興交付金事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	-	-	185	180	115
（財源内訳）					
国庫支出金	-	-	155	75	35
分担金及び負担金	-	-	30	9	12
繰越金	-	-	-	22	19
県債	-	-	-	71	44
一般	-	-	-	1	3

8-7 地域自立活性化交付金事業（公共）

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	-	-	-	17	175
（財源内訳）					
国庫支出金	-	-	-	7	74
分担金及び負担金	-	-	-	3	29
繰越金	-	-	-	-	7
県債	-	-	-	5	63
一般	-	-	-	1	0

8-8 県単港湾整備事業

（金額単位：百万円）

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	67	41	197	347	168
（財源内訳）					
国庫支出金	-	-	9	274	83
分担金及び負担金	4	1	1	35	0
繰越金	34	21	24	1	11
一般	28	18	162	36	73

8-9 国際物流港湾形成促進事業

(金額単位：百万円)

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	3	3	3	3	3
(財源内訳)					
一般	3	3	3	3	3

平成20年度から22年度での発生額は3,411千円と同額である。

8-10 鹿児島港利用促進対策事業

(金額単位：百万円)

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	1	1	0.5	0.5	0.5
(財源内訳)					
一般	1	1	0.5	0.5	0.5

平成18年度から19年度までの発生額は1,000千円、20年度以降は572千円と同額である。

8-11 港湾整備事業特別会計への繰出金

(金額単位：百万円)

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	2,515	1,868	1,618	1,229	1,491
(財源内訳)					
国庫支出金	-	-	12	142	6
一般	2,515	1,868	1,606	1,087	1,485

8-12 職員給与費

(金額単位：百万円)

摘要	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	328	358	323	261	266
(財源内訳)					
一般	328	358	323	261	266

8-13 年度別合計

(金額単位：百万円)

	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
年度別事業費(支出済額)	18,053	15,483	15,187	14,441	12,148
(財源内訳)					
国庫支出金	9,785	8,120	8,545	7,950	6,632
分担金及び負担金	858	751	609	642	500
繰越金	225	97	77	141	104
県債	4,094	4,054	3,631	4,041	3,044
一般	3,089	2,459	2,325	1,667	1,867

平成22年度の財源の割合は、国庫支出金54.59%、県債25.06%、一般15.37%、負担金及び分担金4.12%で、繰越金が104百万円、0.86%であった。

9 平成22年度歳出予算執行状況（鹿児島地域振興局、大隅地域振興局）

平成22年度の子算歳出執行状況の様式は次のとおりであり、所属別、現年・繰越別、事業（コード）別、節・細節別に各金額が集計されていた。

所属名	現年・繰越区分	事業	節・細節名	配当額・合達額	支出負担行為額	支出命令額	支払済額	返納済額	更正増減額	執行可能額

現状往査を含めた財務事務の執行状況の監査事業場である鹿児島地域振興局及び大隅地域振興局の「支払済額」の状況並びに全体の同状況を要約して示すと次のようである。

9-1 [鹿児島地域振興局]

(金額単位：千円)

節・細節	一般会計			特別会計			支払済額合計
	事業	区分	支払済額	事業	区分	支払済額	
工事請負費	0004	現	534,025	1000	現	51,392	718,115
					2000	〃	
	0004	繰	28,515	1000	繰	36,082	
					3000	〃	
委託料	0002	現	35,262	3000	現	2,218	339,971
	0004	現	16,586	1000	〃	203,271	
					2000	現	
	0002	繰	48,565	1000	繰	1,010	
補償補填及び賠償金	0004	現	1,388				41,234
	0004	繰	39,846				
その他需要費				1000	現	141,782	
その他			10,169			12,697	
計			745,557			518,413	1,263,971

平成22年度における鹿児島地域振興局の支払済額は約12億6千4百万円であり、一般会計が約59%の7億4千5百万円、特別会計が41%の5億1千8百万円となっている。

内容的には、工事請負費が約57%の7億1千8百万円、委託料が約27%の3億3千9百万円である。移転補償等に要する支出も約4千1百万円が発生している。

また、工事請負費及び委託料に占める前年度繰越額は約1億7千万円であり、16.0%の割合となっている。

9-2 [大隅地域振興局]

(金額単位：千円)

節・細節	一般会計			特別会計			支払済額合計
	事業	区分	支払済額	事業	区分	支払済額	
工事請負費	0002	現	756	2000	現	13,000	1,036,761
	0004	〃	887,538	3000	〃	25,500	
	0004	繰	99,988				
	0004	〃	9,979				

節・細節	一般会計			特別会計			支払済額合計
	事業	区分	支払済額	事業	区分	支払済額	
委託料	0002	現	3,675	1000	現	12,730	50,443
	0004	〃	23,360	2000	〃	300	
				3000	繰	10,378	
その他			4,509			23,597	28,107
計			1,029,805			85,506	1,115,311
※[志布志市駐在機関]							
委託料				1000	現	62,224	62,224
その他			5,010			43,130	48,141
計			5,010			105,355	110,365

平成22年度における大隅地域振興局の支払済額は約11億1千5百万円であり、一般会計が約92%の10億3千万円、特別会計が約8%の8千5百万円となっており、鹿児島地域振興局と比較して、一般会計での支払済額の割合が圧倒的に大きい。

内容的には、工事請負費が約93%の10億3千6百万円、委託料が約5%の5千万円であり、ほとんどが工事請負費となっている。なお、大隅地域振興局の志布志市駐在機関においても委託料6千2百万円が支出されている。

また、工事請負費及び委託料に占める前年度繰越額は約1億2千万円であり、約11%の割合となっている。

9-3 [平成22年度合計]

(金額単位：千円)

節・細節	一般会計		特別会計		支払済額合計
	区分	支払済額	区分	支払済額	
工事請負費	現	6,019,348	現	175,307	6,194,655
	繰	2,295,382	繰	72,082	2,367,464
	計	8,314,731	計	247,389	8,562,120
委託料	現	214,982		348,544	563,526
	繰	133,582		11,388	144,970
	計	348,564		359,932	708,496
補償補填及び賠償金	現	57,073		0	57,073
	繰	105,343		0	105,343
	計	162,416		0	162,416
給料		251,390		68,974	320,365
手当		165,397		35,602	201,000
共済費		92,376		23,881	116,257
負担金補助及び交付金		1,226,254		12,883	1,239,137
繰出金 ⁶		1,491,983		0	1,491,983
公課費		0		21,242	21,242
その他		95,765		306,158	401,924
計		12,148,879		1,076,065	13,224,945

平成22年度における支払済額は約132億2千5百万円の内容は、工事請負費が約65%の85億6千2百万円、委託料が約5%の7億8百万円である。

⁶ 特別会計への繰出金

10 重要港湾貨物量（単位：千ト）推移

県重要港湾における平成8年から21年における貨物量の状況は次のとおりである。（出所は「鹿児島県の港湾」）

10-1 鹿児島港

区分	H8	H10	H12	H14	H16	H18	H19	①H20	②H21	②-①
農水産品	1,852	1,766	1,764	1,706	1,628	1,723	1,630	1,577	1,574	△3
林産品	174	116	119	76	76	52	37	29	28	△1
鉱産品	789	725	802	765	491	327	299	223	259	36
金属機械工業品	934	785	1,229	1,118	997	923	920	975	1,113	138
化学工業品	2,852	2,830	2,843	2,888	2,901	2,985	2,737	2,613	2,536	△77
軽工業品	388	356	304	290	256	231	241	266	251	△15
雑工業品	255	367	206	213	225	202	200	206	188	△18
特殊品	434	428	597	634	651	624	573	601	559	△42
分類不能	117	113	127	103	102	105	103	105	107	2
フェリー貨物	40,627	39,209	38,259	36,921	37,659	37,406	36,518	35,863	34,831	△1,032
計	48,423	46,696	46,250	44,715	44,986	44,579	43,255	42,458	41,447	△1,011

主要な貨物は「フェリー貨物」、「化学工業品」、「農水産品」、「金属機械工業品」などである。産業の盛衰、輸入に伴う国内取引の減少の影響はあると思われるが、全般的な貨物量の減少傾向が見られる。中でも取扱量の大きい「フェリー貨物」の減少が大きく、平成21年の取扱量は8年に比較して5,796千ト（約14.3%）の減少となっている。

10-2 志布志港⁷

区分	H8	H10	H12	H14	H16	H18	H19	①H20	②H21	②-①
農水産品	2,509	2,769	3,104	3,312	2,981	3,245	2,871	3,213	3,159	△54
林産品	349	334	41	30	44	55	64	81	47	△34
鉱産品	229	406	168	120	106	85	87	94	62	△32
金属機械工業品	34	32	42	29	44	45	61	90	42	△48
化学工業品	260	260	252	201	204	242	254	261	224	△37
軽工業品	31	46	35	57	38	70	63	45	66	21
雑工業品	4	2	16	6	23	16	26	38	71	33
特殊品	901	1,285	988	822	945	929	923	868	734	△134
分類不能	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18
フェリー貨物	4,039	3,865	4,471	4,472	5,069	5,604	5,917	5,980	5,282	△698
計	8,352	8,999	9,117	9,049	9,454	10,292	10,267	10,668	9,704	△964

従来から農水産品の取扱量が県内港湾の中で最も多く、鹿児島港の1.5倍以上という特徴を有している。

配合飼料製造業や運送業などの企業が立地する臨海工業団地をもつ若浜地区（竣工昭和

⁷ 志布志港は、志布志港を中心に大阪、沖縄、釜山（韓国）が、また東京と上海（中国）が同じ距離にあるなど、国内外の「中継港」としての立地条件に優れていることから、東京・大阪～沖縄間の内航フェリー航路や釜山、香港、台湾、上海、大連、天津等との外航コンテナ航路が開設されている。

60年、107ha)の整備後は、本州と東南アジアを結ぶ航路上に位置する立地条件を反映して、北米、南米、豪州、アジア等の世界各地及び関東・関西からの大型穀物船や大型コンテナ船が入港するなど取扱貨物量が増加している。

ただ、平成21年の「フェリー貨物」の取扱量も20年に比較して698千トン(約11.7%)減少しており、順調に伸びてきた取扱量にも陰りが出てきたのではないかという状況がみられ、今後の港湾計画への影響が懸念される。

10-3 川内港⁸

区分	H8	H10	H12	H14	H16	H18	H19	①H20	②H21	②-①
農水産品	1	2	2	1	1	3	3	3	11	8
林産品	594	617	681	736	741	727	773	781	521	△260
鉱産品	252	184	262	311	331	347	553	334	292	△42
金属機械工業品	0	0	0	5	0	0	2	1	4	3
化学工業品	349	351	396	318	297	242	291	206	181	△25
軽工業品	130	111	121	98	118	134	138	143	100	△43
雑工業品	0	0	0	3	2	5	2	1	1	0
特殊品	0	2	2	4	8	38	40	33	31	△2
分類不能	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
計	1,326	1,267	1,464	1,475	1,500	1,496	1,803	1,503	1,141	△362

林産品、鉱産品が県内港湾の中では最も多いという特徴がある。

林産品は木材チップが主となっており、外貨貨物においてもオーストラリア及びアメリカ、中国等から輸入される木材チップが大半を占めている。平成20年までは取扱量を伸ばして来ているが、21年は近年では最も少なく、20年と比較して260千トン(約33.3%)の減少となっている。

鉱産品は砂利・砂、石材、原油等であるが、林産品と同様に平成19年までは伸びていたが、それ以降減少傾向となり、21年は19年に比較して261千トン(約47.2%)と大きく減少している。

⁸ 平成元年の港湾計画改定では、物流機能強化のため唐浜地区に公共埠頭が計画され、15年4月には水深7.5m岸壁1バース、水深5.5m岸壁2バースが供用し、多くの砂・石材等が取り扱われている。

10-4 西之表港⁹（種子島）

	H8	H10	H12	H14	H16	H18	H19	①H20	②H21	②-①
農水産品	22	20	28	28	38	38	38	34	36	2
林産品	15	12	6	6	7	6	6	6	10	4
鉱産品	267	131	98	108	85	61	82	79	68	△11
金属機械工業品	24	29	723	700	714	595	583	583	622	39
化学工業品	68	77	76	81	73	93	102	74	64	△10
軽工業品	22	22	19	27	33	31	32	33	34	1
雑工業品	15	17	15	12	13	21	22	19	18	△1
特殊品	20	23	25	39	52	50	48	45	41	△4
分類不能	10	12	12	7	8	12	12	11	12	1
フェリー貨物	617	663	98	76	71	285	377	393	315	△78
計	1,080	1,006	1,100	1,085	1,095	1,192	1,303	1,277	1,219	△58

金属機械工業品が県内港湾の中では鹿児島港に次いで多く、平成21年では当港貨物量の約51.0%を占めている。平成21年においては、鹿児島港等と同様に前年比が増加している。

ただ、フェリー貨物が平成8年～10年に比較すると大きく減少しており、21年においても20年に比較して78千トン（約19.8%）減少している。

10-5 名瀬港（奄美大島）

	H8	H10	H12	H14	H16	H18	H19	①H20	②H21	②-①
農水産品	31	29	27	23	20	15	12	12	13	1
林産品	9	8	8	5	4	3	3	3	2	△1
鉱産品	102	107	59	2	1	1	1	1	0	△1
金属機械工業品	59	46	117	188	253	309	244	234	271	37
化学工業品	61	54	40	40	54	26	24	23	21	△2
軽工業品	93	86	82	74	73	73	81	68	74	6
雑工業品	12	12	17	9	7	12	12	11	12	1
特殊品	45	53	47	73	66	64	64	64	36	△28
分類不能	42	48	44	33	43	47	37	44	34	△10
フェリー貨物	613	748	636	482	484	722	556	479	427	△52
計	1,067	1,189	1,078	929	1,003	1,272	1,034	939	890	△49

金属機械工業品の占める割合が多いのは前記の西之表港と同様である。フェリー貨物も同様に減少しており、平成21年はピークの18年に比較して295千トン（約40.9%）減少している状況がある。

⁹ これまで種子島における人流物流拠点として、重点的な港湾施設整備が続けられている。当港と鹿児島や屋久島を結ぶ高速船、フェリー、各種貨物船は、種子島住民にとって重要な交通手段であり、また生活物資を運ぶライフラインとなっている。

参考資料 港湾の機能

港湾の機能として、一般的には次のようなものがある。

区分	内 容 等
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・外国貿易の拠点(輸出・輸入基地) <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナターミナル(コンテナ貨物) ・多目的国際ターミナル(多品種の外貨貨物) ・物資別専門埠頭(石炭、水産品、木材等) ・総合物流ターミナル
	<ul style="list-style-type: none"> ・国内物流ネットワークの拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル(フェリー、RORO 船、内貿コンテナ船等) ・ポートフリーウェイ、物流ターミナル
	<ul style="list-style-type: none"> ・海上旅客輸送の拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー、旅客船、ジェットフォイル
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・中枢業務空間 <ul style="list-style-type: none"> ・業務、国際会議、情報処理等 ・研究開発 ・商業、アミューズメント
	<ul style="list-style-type: none"> ・生産基地(臨海工業地帯等) <ul style="list-style-type: none"> ・鉄鋼、石油・化学、建材、加工組立等 ・地場産業
	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー供給・備蓄基地 <ul style="list-style-type: none"> ・石油、石炭、LPG、LNG
	<ul style="list-style-type: none"> ・建設資材供給基地 <ul style="list-style-type: none"> ・セメント、砂・砂利、石材等
	<ul style="list-style-type: none"> ・飼料・肥料供給基地
生活	<ul style="list-style-type: none"> ・居住 <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物海面処理場 ・シンボル施設(ランドマーク) ・住居、下水処理施設等用地
	<ul style="list-style-type: none"> ・アメニティ、レクリエーション、リゾート <ul style="list-style-type: none"> ・緑地、マリナ、ビーチ、イベント広場、プロムナード、クルージング基地等
	<ul style="list-style-type: none"> ・環境改善 <ul style="list-style-type: none"> ・底質、水質改善(覆砂、汚泥除去等) ・野鳥公園、ビotope
	<ul style="list-style-type: none"> ・シビリティ <ul style="list-style-type: none"> ・離島フェリー等
	<ul style="list-style-type: none"> ・防災(地震、高潮、津波) <ul style="list-style-type: none"> ・耐震バース、防潮堤 ・防災拠点
新たな展開空間	<ul style="list-style-type: none"> ・沖合人工島、静穏化海域、再開発空間

出所：数字でみる港湾 2011 (社)日本港湾協会 を参考とした。

第2章 計画

設備新設計画及び維持補修計画

1 設備新設計画

重要港湾（鹿児島港^{10,11}、川内港、志布志港、西之表港、名瀬港）は、港湾法に基づき港湾計画を策定し、施設整備を行っている。

地方港湾は、港湾毎の整備計画を作成し、計画的な整備を行っている。

2 維持補修計画

重要港湾、地方港湾とも、港湾施設を計画的かつ適切に維持管理し安全性を確保するとともに、維持・更新費用の縮小化と施設の長期有効活用を図るため、長寿命化計画策定を行っている。

3 重要港湾における計画

重要港湾についての「設備新設及び維持補修計画」を内容別に示すと次頁のとおりである。

川内港の防波堤の新設が29年、泊地が27年の計画となっており期間が長い。

また、表に記載されているものだけではあるが、設備新設計画の金額が約594億円、維持補修計画が約27億円、合計で約620億円となっている。

¹⁰ 鹿児島港中央港区で、全長(501m)、海面から橋桁までの高さ(15m)とも最大となる橋の建設工事が着々と進んでいる。小型船の係留施設が不足していることなどを踏まえ、国が当初の計画より大型化させた同橋は、1月末までに全9基の橋脚が完成。2014年中の開通を目指し、現在、橋本体の建設や取り付け道路付近の地盤改良工事を行っている。国主体で進める臨港道路整備事業は04年、周辺の慢性的な渋滞緩和や物流の効率化を目的に採択。橋と取り付け道路あわせて延長1080mの暫定2車線で整備する。橋の大型化などにより事業費は採択時の約30億円から約69億円に増え、国、県、同市がそれぞれ負担。08年度に着工し、進捗率は、11年度末で72%（事業費ベース）を見込む（平成24年2月7日 南日本新聞から抜粋）。

¹¹ 平成21年度に鹿児島港について「長期構想検討調査委託」が出されているが、この時の調査の目的は「鹿児島港の港湾計画については、計画策定時に比べると社会情勢や県民のニーズ等が変化しており、フェリーシャット対策や臨海部の交通渋滞対策、緑地、海浜等の整備など、鹿児島港全体に関わる港湾計画の見直しが必要となってきた。このことから、港湾計画改定に向けた総合的な業務を行うとともに、その基礎資料を得る事を目的とした。」（社）日本港湾協会 港湾政策研究所 港湾政策研究所年報より抽出

(金額単位：百万円)

地域	区分	港湾名	維持補修, 新設, 廃棄区分	主な計画内容	計画事業費	計画対象年度	
内地	重要港湾	鹿児島港	設備新設	防波堤	95m	164	H22~H26
				埋立護岸	1,956m	15,509	H10~H23
				泊地	10,500m ²	150	H22~H26
				岸壁	130m	920	H22~H26
				物揚場	310m	210	H22~H26
				臨港道路	1,407m	298	H17~H26
				橋梁	56m	340	H22~H26
			緑地	13.7ha	1,400	H24~H27	
維持補修	橋梁	3 橋	330	H12~H26			
内地	重要港湾	川内港	設備新設	防波堤	1,720m	15,025	H1~H29
				泊地	88,000m ²	2,548	H2~H28
			維持補修	防波堤	24m	21	H12~H26
				泊地	20,000m ²	60	
				岸壁	1,260m	159	
				臨港道路	5,570m	498	
橋梁	1 橋	30					
内地	重要港湾	志布志港	設備新設	防波堤	650m	955	H22~H26
				岸壁	390m	450	H22~H25
				臨港道路	2,300m	1,050	H17~H29
				緑地	19.7ha	940	H20~H23
			維持補修	岸壁	1,833m	245	H12~H26
				物揚場	126m	8	
				臨港道路	6,472m	279	
				橋梁	3 橋	312	
離島	重要港湾	西之表港	設備新設	防波堤	1,255m	15,850	H14~H29
				岸壁	260m	1,788	H12~H24
			維持補修	岸壁	360m	101	H12~H26
				物揚場	334m	40	
				浮棧橋	1 式	101	
				臨港道路	1,450m	171	
奄美	重要港湾	名瀬港	設備新設	泊地	102m	42	H22
				岸壁	160m	760	H22~H26
				臨港道路	960m	237	H22~H25
				緑地	2.0ha	715	H18~H26
			維持補修	防波堤	330m	156	H12~H26
				岸壁	185m	119	
物揚場	658m	36					

4 港湾事業の進捗状況

港湾空港課から提出された定期監査調書では平成8年度から25年度までを全体計画としており、当該計画に対する平成22年度末(23年3月末現在)における港湾事業の対計画進捗状況は次のとおりである。

(単位 金額：百万円、進捗率：%)

事業名	全体計画 (自8年度至25年度)		平成21年度までの 実績		平成22年度の 実績		平成23年度の 実施予定		残存事業量		備考
	事業 量	金 額	金 額	進捗 率	金 額	進捗 率	金 額	進捗 率	事業 量	金 額	
重要港湾改修	5	77,553	68,905	88.8	3,066	92.8	3,165	96.9	5	2,415	港湾計画調査を含む
地方港湾改修	29	186,023	145,823	78.4	4,525	80.8	6,033	84.1	12	29,641	
港湾施設改良 費統合補助	28	15,172	13,454	88.7	340	90.9	337	93.1	20	1,040	
港湾環境整備	11	28,482	24,658	86.6	85	86.9	75	87.1	2	3,663	廃棄物処理 施設
港整備みなと 振興地域自立 交付金事業	11	3,838	1,735	45.2	981	70.8	921	94.8	11	199	H17 新規事業 H20 新規事業 H21 新規事業
計	84	311,070	254,576	81.8	9,000	84.7	10,532	88.1	50	36,960	計画年平均 17,282
高潮対策	6	6,011	3,927	65.3	102	67.0	97	68.7	1	1,884	
侵食対策	2	922	645	70.0	54	75.9	15	77.6	1	207	
海岸局部改良	9	1,460	1,460	100	—	—	—	—	—	—	H20 完了事業
海岸補修	1	349	349	100	—	—	—	—	—	—	H19 完了事業
海岸環境整備	6	6,070	5,963	98.2	74	99.5	33	100	—	—	
津波・高潮統合 補助	2	726	210	28.9	179	53.6	87	65.5	2	250	H20 新規事業
海岸堤防等 老朽化対策	3	350	30	8.6	35	18.8	107	49.3	2	177	H21 新規事業
計	29	15,891	12,586	79.2	446	82.0	339	84.1	6	2,519	計画年平均 883
合計	113	326,961	267,162	81.7	9,446	84.6	10,871	87.9	56	39,479	計画年平均 18,164

注1 港湾空港課の定期監査調書では、港湾整備緊急措置法(H15.3.31 廃止)に基づく第9次港湾整備7箇年計画(H8～14)と、社会資本整備重点計画法(H15.4.1 施行)に基づく概ね10年後の将来像を見据えた社会資本整備重点計画(H15～25)により、全体計画としているとのことである。

注2 平成19年度末現在に比較して、22年度末現在の全体計画は「港整備みなと振興地域自立交付金事業」が2,725百万円など3,366百万円増加した計画で遂行されている。

平成22年度までの実績では全体計画の84.6%、2,766億9百万円の事業が実施されている。仮に、18年計画金額の15年分ということで考えると、2,724億6千7百万円(83%)であり、約41億円が先行して実施されている状況になる。

当該全体計画は平成25年度末までの計画となっているが、上表のように「地方港湾改修」、「港湾環境整備」事業は、実績事業費からすると難しい状況が予想される。

進捗率の低いものとして「高潮対策」事業(67.0%)、「津波・高潮統合補助」事業(53.6%)があり、金額的には大きくはないが、事業の残存事業量は執行額に比較すると多い。

大震災の発生の影響もあり、今後の事業推進が急がれる事業であり、計画においても優先して実施されるべき事業であろうと思われる。

5 漁港・漁村事業¹²の進捗状況

(単位 金額：百万円、進捗率：%)

事業名	全体計画（自 14年度至 29年度）		平成 21 年度までの実績		平成 22 年度の実績		平成 23 年度の実施予定		残存事業量		備考
	事業量	金額	金額	進捗率	金額	進捗率	金額	進捗率	事業量	金額	
地域水産基盤整備事業	6	11,523	5,462	47	773	54	690	60	5	4,596	
広域漁港整備事業	25	75,372	46,603	62	4,630	68	4,850	74	15	19,287	
漁港施設機能強化事業	1	650	—	—	—	—	60	9	1	589	H23～知名漁港
漁港施設機能高度化事業	4	826	216	26	—	—	—	—	2	610	H24～大熊、知名漁港予定
漁港環境整備事業	4	949	949	100	—	—	—	—	—	—	H20完了
漁港漁村活性化対策事業	7	359	162	45	146	86	50	100	—	—	H23 颯娃漁港完了予定
水産基盤機能保全事業	44	4,635	82	2	211	5	942	27	44	3,397	
計	91	94,315	53,477	57	5,762	63	6,595	70	67	28,480	計画年平均 5,895

平成 14 年度から 29 年度までの 16 年間の計画事業費は 943 億円であり、前の港湾の事業費の約 29%の事業費により遂行されている。

平成 22 年度では「広域漁港整備」、「地域水産基盤整備」事業を中心に実施されており、23 年度では「水産基盤機能保全」事業が 9 億 4 千 2 百万円と増加してくる予定となっている。

[参考]鹿児島県水産業振興基本計画（平成 23 年 3 月）より抜粋

第 5 章 計画実現の方策

1 計画の推進体制と役割

本計画に掲げた施策を実効性のあるものにしていくためには、漁業者、漁業団体、行政等が、互いに連携・協議し、水産業や漁村振興のために主体的に取り組んでいくことが重要です。

また、国等に対しては、本県の水産業振興施策推進の方針等を明らかにすることにより、この計画実現に向けての必要な主張や提言を行っていきます。

(1) 県の役割

県は、水産業及び漁村の振興を図るため、地域の特性に配慮しながら、国、市町村、漁業者、漁業団体、食品関連事業者、消費者、教育機関等と連携し、総合的に施策を推進します。

(5) 市町村との連携

県は、この計画の内容の実現に向けて、市町村との連携・協力により対応するとともに、市町村に対し、県と市町村、あるいは市町村相互の適切な役割分担の下、地域の水産業及び漁村の振興に関する取組を求めます。

また、県は、市町村が実施する水産業および漁村の振興に関する施策について、情報の提供、助言その他必要な協力を行うよう努めるものとします。

¹² 漁港漁場課の定期監査調査「事業進捗状況調べ」中、「漁港・漁村事業」のみ抜粋している。

6 漁港整備における計画

主要な漁港について、工種別に、全体計画、現在の整備状況、今後の整備予定は次のとおりである。

[内之浦漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤、護岸)	596m	4,126	461m	3,575	135m	550	沖防波堤、小白木防波堤など
係留施設 (岸壁、物揚場)	686m	354	386m	56	300m	299	-4m岸壁、-2m物揚場など
水域施設 (泊地)	7,800m ²	10	0m ²	0	7,800m ²	10	-2m泊地
輸送施設 (道路、道路護岸)	1,205m	143	1,205m	143	0m	0	D道路、E道路など
漁港施設用地 (用地、用地(改良))	14,800m ²	106	8,300m ²	24	6,500m ²	81	用地
事業費計		4,739	事業費計	3,798	事業費計	940	

[海潟漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤、護岸)	492m	2,138	202m	883	290m	1,256	H防波堤など
係留施設 (岸壁、浮棧橋等)	630m	892	210m	763	420m	129	-2m物揚場、浮棧橋など
水域施設 (泊地)	1,286m ²	4	1,286m ²	4	0m ²	0	-2m泊地
輸送施設 (道路、道路護岸)	276m	28	27m	10	249m	18	J道路
漁港施設用地 (用地、用地(改良))	8,276m ²	40	2,000m ²	30	6,276m ²	9	用地など
事業費計		3,102	事業費計	1,690	事業費計	1,412	

[薄井漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤)	393m	18	393m	18	0m	0	竹島防波堤
係留施設 (岸壁(改良)、浮棧橋)	588m	753	465m	523	123m	230	-2m物揚場(改良)、浮棧橋など
事業費計		771	事業費計	541	事業費計	230	

[中甌漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤)	285m	6,622	150m	4,563	135m	2,059	倉妻防波堤など
事業費計		6,622	事業費計	4,563	事業費計	2,059	

[口永良部漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤)	446m	4,290	210m	2,569	236m	1,722	防波堤、内防波堤 など
係留施設 (物揚場、船揚場)	203m	396	120m	237	83m	159	-2m物揚場、船揚場 など
水域施設 (泊地)	6,300m ²	235	3,000m ²	111	3,300m ²	124	-2m泊地
輸送施設 (道路)	600m	246	0m	69	600m	177	道路
漁港施設用地 (用地)	2,250m ²	6	750m ²	1	1,500m ²	4	用地
事業費計		5,173	事業費計	2,987	事業費計	2,186	

[前籠漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤、護岸)	389m	6,716	299m	4,286	90m	2,430	沖防波堤(西)など
事業費計		6,716	事業費計	4,286	事業費計	2,430	

[古仁屋漁港]

(金額単位：百万円)

全体計画			現在の整備状況 (H22迄)		今後の整備予定 (H23以降)		備考 (主な施設)
工種	延長等	事業費	延長等	事業費	延長等	事業費	
外郭施設 (防波堤、護岸)	672m	3,123	649m	3,058	23m	65	大湊東防波堤、下 間原防波堤など
係留施設 (岸壁、物揚場)	390m	1,356	390m	1,356	—	—	-4m岸壁、-2m物揚 場など
水域施設 (防波堤撤去)	63m	17	63m	17	—	—	防波堤撤去
輸送施設 (道路、駐車場)	855m	453	855m	453	—	—	道路、駐車場
漁港施設用地 (用地)	14,150m ²	144	14,150m ²	144	—	—	用地
事業費計		5,093	事業費計	5,028	事業費計	65	

上記7漁港における全体計画事業費約322億円のうち、平成22年度までに約71%の約229億円の事業が実施され、23年度以降において約93億円の事業が計画されている。

港湾における耐震化、津波及び液状化対策の状況と計画

改めて言及するまでもなく鹿児島県は海に面している地域が多く、多くの離島を抱えている。港湾においては東北大震災の経験を踏まえ、また今後想定される南海地震等の震災に可能な限りにおいて対策を実施する必要があるが、現状での対応状況及び今後の計画は次のとおりである（質問に対する回答をまとめたものである）。

1 耐震化対策

1-1 現状で対策済または遂行中の事業

港湾名	内 容
志布志港	・耐震強化岸壁（-7.5m）L=220mの整備が完了
名瀬港	・耐震強化岸壁（-6.5m）L=160mの整備中

1-2 今後の計画における耐震化対策等に対する方針・計画

耐震化計画

港湾名	内 容
鹿児島港 ¹³	・耐震強化岸壁（-9.0m）L=220mの整備を直轄事業で計画(平成23年度から整備中)
名瀬港	・耐震強化岸壁（-7.5m）L=220mの整備を計画

2 津波対策

対象港湾名	内 容
志布志港 ¹⁴	・「九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議」において、 <u>志布志港及び西之表港を対象に、現在検討を進めて</u> おり、検討結果は「九州東岸地域の港湾における地震・津波対策の基本方針」として取りまとめる予定としている。
西之表港	

¹³ 鹿児島市と奄美・沖縄を結ぶフェリーが発着する離島航路の玄関口・鹿児島新港区で、港のリニューアル工事が本格化している。海上には、鹿児島港で初となる耐震強化岸壁の設置に向け、大型地盤改良船の姿も。事業主の国と鹿児島県は、2013年度中の一部完成、15年度中の本格運用に向け、急ピッチで工事を進めている（平成24年1月11日 南日本新聞より転載）。

¹⁴ 東日本大震災の発生を受け、国土交通省九州地方整備局は5日、九州東岸3県（鹿児島・宮崎・大分）にある重要港湾10港の地震・津波対策検討会議を宮崎県庁で開いた。東海・東南海・南海・日向灘地震に備えるもので、鹿児島県では志布志港と西之表港が対象。12月に10港湾それぞれの地震・津波対策の基本方針を定める。会議には、県港湾対策監や志布志市と西之表市の担当者ら、国と3県の関係者約70人が出席。九州大学の研究者らが、大震災の津波被害や港湾の津波対策のあり方などを説明した。将来想定される地震・津波に対して港湾ごとに防災や減災目標を定め、防波堤などの整備や避難対策、被害時の早期復旧策を検討することを決めた（平成23年10月6日 南日本新聞より転載）。

3 液状化対策

対象港湾名	内 容
志布志港	・「九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議」の中で、志布志港及び西之表港を対象に、既設の防波堤や岸壁等の港湾施設で液状化が起こる危険性や液状化した場合の対応策等について検討中である。
西之表港	

漁港における耐震化、津波及び液状化対策の状況と計画

1 耐震化・津波対策

1-1 現状

漁港も所在地、周囲の環境、規模等は異なるが、港湾と同様である。漁港において現状で遂行されている耐震化に関する事業概要についての質問の回答は次のとおりであった。

鹿児島県地域防災計画（震災対策編）において、震災時の緊急物資・資材等及び避難者の海上輸送にあてる漁港施設として、**山川漁港**が位置付けられています。

山川漁港では、-8m岸壁を「耐震強化岸壁¹⁵⁾」として耐震化を行い、平成 22 年度に完成いたしました。

耐震強化岸壁の概要	
施設延長	200m
水深	-8m
設計条件	近傍にある活断層 ¹⁶⁾ の中から、最も大きな地震動を与える地震に関しての設計震度を求め、施設設計をしている。 設計震度 kh=0.23 (震度でいうと6弱程度か)
耐震強化岸壁の構造	栈橋構造であり、作用土圧を低減するため、既設、直立消波ブロック背後の裏込土砂を軽量混合処理土に置き換える「軽量混合処理土工法 ¹⁷⁾ 」を採用している。
事業期間	平成 19 年度から 22 年度

1-2 今後の計画

防波堤や物揚場などの漁港施設は、国の設計基準に基づき、30年に1度の確率で発生する台風などによる波や地震時に作用する力などの外力を考慮した設計を行い、整備を進めている。

国は、今回の東北地方太平洋沖地震を踏まえ、平成 23 年 7 月 8 日付けで「設計津波の設定方法等について」、同 11 月 17 日付けで「平成 23 年東北地方太平洋沖地震及び津波で被災した海岸堤防等の復旧に関する基本的な考え方について」、同 12 月 15 日付けで「海岸堤防等の粘り強い構造及び耐震対策について」を示したところである。

¹⁵⁾ 震災直後の緊急物資や避難者の海上輸送等を考慮し、特に通常の岸壁よりも耐震性を強化した岸壁

¹⁶⁾ 断層のうち近年の地質時代(数十万年間)に繰り返しずれた形跡があり、今後もずれる可能性があるもの。プレートの運動により地殻にひずみが一定の速度で蓄積され、ある限界に達すると断層がずれて、ひずみは解消される。これが地震と呼ばれる現象。

¹⁷⁾ 建設発生土を原料土とし、これに固化剤と軽量化剤(気泡あるいはEPSビーズ)を添加・混合して軽量地盤を造成する方法、なお、後述の「山川漁港」の箇所に図を掲載している。

また、漁港施設の被災施設の被災状況の調査や被災のメカニズムの解析を行っているところである。

県では、国の動向を見ながら、必要な対策等を検討していくこととしている。

2 液状化対策

地震による液状化等の被害は、地盤特性及び地形・地質に大きく左右されると考えられ、県地震被害予測調査（平成7～8年度）（「鹿児島県地震被害予測調査報告書」（平成9年3月 鹿児島県 が作成されている。）によると、本土や島しょ部の市街化が進んだ低地の沖積地盤における液状化の可能性が高いと予測されている。

[参考]平成9年の県北西部地震では、「阿久根漁港」内で液状化が原因と思われる埋立地での噴砂が発生している。

平成11年以前に整備された施設は、国の漁港施設の技術上の基準である「漁港構造物標準設計法」に液状化の判定基準がなかったことから、液状化の判定や対策は行っていない。

平成11年に改訂された国の「漁港の技術指針」では、液状化の予測、判定及び対策の基準が示されており、耐震強化岸壁など、防災上重要度の高い基幹施設については、液状化の予測・判定を行う。

なお、前記の山川漁港にある耐震強化岸壁として整備した-8m岸壁は、液状化の判定を考慮（液状化の対策必要なし）して設計してある。

相手が自然災害であり、発生場所や想定規模等の前提が極めて予測が難しいという面を有する。仮に昨年の東北地方太平洋沖地震規模の地震、津波や液状化等が発生した場合に、これに対する対策を短期的に完璧に実施しておくことは現実的には難しい面がある。

災害対策を着実に進めると同時に、現状の正確な情報把握とそれを基にした減災対策を並行して実施する必要があると思われるが、その場合には県民に対する適時の情報開示と基礎自治体との綿密な連携による事前対策が重要となってくる。

橋の長寿命化計画¹⁸（港湾及び漁港管理分）

1 港湾管理の橋梁

港湾で管理している橋梁は次のとおりである。

	港湾名	種類	名称	完成年	経過年数	延長 m	備考
1	鹿児島港	橋梁	さくら橋	1993	18	45.0	
2		"	第1新港橋	1999	12	18.0	
3		"	第2新港橋	1966	45	15.3	
4		"	第3新港橋	"	45	15.3	
5		"	第4新港橋	"	45	15.3	
6		"	竹原橋	1980	31	52.1	◎
7		"	七ツ島橋	1976	35	55.9	◎
8		"	清泉寺橋	"	35	13.0	
9		"	光山橋	1979	32	52.5	
10	川内港	"	船間橋	1969	42	23.0	
11		"	京泊橋	1982	29	41.0	
12		"	湯島橋	1983	28	30.0	
13	志布志港	"	橋りょう	1980	31	128.0	
14		"	若浜大橋	1985	26	200.0	
15		"	"	1986	25	200.0	
16		"	橋りょうB	"	25	10.0	
17		"	橋りょうC	1984	27	10.0	
18	"	橋りょうD	"	27	10.0		
19	西之表港	"	赤尾木橋	1988	23	92.5	
20		"	城ノ浜橋	2003	8	16.0	
21	名瀬港	"	新港橋	1986	25	21.0	
22		"	名瀬港大橋	1991	20	86.0	
23		"	名瀬臨港大橋	2003	8	260.0	
24		"	佐大熊橋	2001	10	14.0	
25	垂水港	"	港橋	1964	47	5.0	
26		"	第2河崎橋	1982	29	22.0	
27		"	垂水大橋	2001	10	265.0	
28	鹿屋港	"	みなと橋	"	10	22.2	
29	串木野新港	"	新港大橋	1986	25	240.0	
30	黒之浜港	"	渦見橋	1963	48	14.5	
31	隼人港	"	橋梁	2007	4	19.0	
32	根占港	"	根占大橋	1984	27	192.0	
33	西方港	"	みなと橋	1980	31	7.0	
34	片側港	"	どんどん橋	1986	25	10.0	
35		"	橋梁	1992	19	7.0	
36	安房港	"	"	1994	17	8.0	
37	里港	可動橋	可動橋	1986	25	18.0	
38	長浜港	"	"	"	25	18.0	
39	亀徳港	橋梁	亀徳大橋	1996	15	250.0	
40	与論港	"	橋梁	2003	8	32.5	

注1 経過年数（単位：年）は2011から「完成年」を引いて算出している。

注2 ※印は平成22年度改修工事で実施している対象である。

注3 上表の橋梁には名称がないものもあるが、名称は付けるのが良いのではないかと。

注4 ◎印は、「第4章 I 鹿児島地域振興局」において財務事務の執行状況を検討している橋梁である。

¹⁸ 自治体が管理する全国約14万本の橋のうち、老朽化に備えて損傷を早期に補修する「長寿命化修繕計画」が策定されたのは、4月1日時点で都道府県と政令指定都市管理分が94%だったのに対し、政令市を除く市区町村管理分は27%にとどまっていることが4日、国土交通省の調査で分かった。損傷や劣化で通行止めなどを実施中の橋は1301本で、3年前から1.6倍に増えた（平成23年11月5日 南日本新聞から抜粋）。

港湾で管理している橋梁については、防波堤や岸壁等の港湾施設と同様に、港湾施設長寿命化計画策定事業の中で「維持管理計画」を策定し、長寿命化対策を実施している。

県管理港湾は平成26年度迄に全ての港湾の「維持管理計画」を策定する予定であり、その中で「橋の長寿命化修繕計画」を盛り込む予定となっている。

今後は、個々の港湾の「維持管理計画」に基づき橋梁の点検を行い、健全度を調査し、健全度が低下した橋梁については、必要な時期に長寿命化対策を実施することとしている。

2 漁港管理の橋梁

漁港で管理している橋梁は次のとおりである。

	漁港名	種類	名称	完成年	経過年数	延長m
1	浦田漁港	橋梁	小島橋	1983	28	8.0
2	古仁屋漁港	可動橋	可動橋	2007	4	16.0
3		橋梁	古仁屋コーラル橋	1996	15	111.0
4	江口漁港	〃	みなと橋	1986	25	54.4
5	今和泉漁港	〃	橋梁	1974	37	4.1
6		〃	〃	1977	34	5.0
7		〃	〃	1985	26	4.5
8		〃	歩道橋	1987	24	10.5
9	手打漁港	可動橋	可動橋 (a)	1991	20	18.0
10		橋梁	竜宮橋	2000	11	50.0
11	川尻漁港	〃	恵比寿橋	2003	8	33.5
12	大熊漁港	〃	大熊橋	1984	27	47.5
13	中甌漁港	可動橋	可動橋 (a)	1987	24	62.0
14	内之浦漁港	橋梁	戸場下橋	2003	8	24.0
15	薄井漁港	〃	竹島大橋	1996	15	295.0
16	坊泊漁港	〃	深浦橋	1955	56	25.0
17	蘭牟田漁港	可動橋	可動橋 (a)	1991	20	62.0

注1 経過年数(単位:年)は2011から「完成年」を引いて算出している。

注2 上表の橋梁には名称がないものもあるが、名称は付けるのが良いのではないかと。

漁港で管理している橋梁については、防波堤や岸壁等の漁港施設と同様に、水産基盤機能保全事業の中で、「機能保全計画」を策定し、長寿命化対策を実施している。

県管理漁港は、平成24年度までに全ての漁港の「機能保全計画」を策定する予定であり、その中で、「橋の長寿命化修繕計画」を盛り込む。

今後は、個々の漁港の「機能保全計画」に基づき、毎年、橋梁の点検を行い、健全度を調査し、健全度が低下した橋梁については、必要な時期に長寿命化対策を実施することとしている。

第3章 システム

1 財産の概要

1-1 財産の概要

財産とは、「公有財産、物品及び債権並びに基金である」（地方自治法 237 条①）とされている。

公有財産は、普通地方公共団体の所有する財産のうち次のものである（地方自治法 238 条①）。

- 不動産
- 動産
- 用益物権
- 無体財産権
- 有価証券
- 出資による権利
- 財産の信託の受益権

物品とは、普通地方公共団体の所有に属する動産で、現金、公有財産、基金以外のもの、及び普通地方公共団体が使用のために保管する動産である。

1-2 公有財産の分類

公有財産は、行政財産と普通財産とに分類される。行政財産は、普通地方公共団体において公用又は公共用に供している財産であり、普通財産は、行政財産以外の一切の公有財産である。（地方自治法 238 条③、④）

1-3 公有財産台帳の調整

財産事務管理者は、公有財産台帳を備え、その増減等が生じたときは、その都度台帳の調整をしなければならない。

なお、道路、漁港、土地改良財産等の法令によって台帳の作成が義務付けられている場合は、その台帳をもって公有財産台帳に代えることができる。

以下、鹿児島県が保有する公有財産及び物品の台帳等の管理システムについて検討する。

2 管理システム

2-1 公有財産の台帳管理とシステム

鹿児島県は、従来、公有財産の台帳管理のために公有財産に関するコンピュータシステムを構築していたが、平成13年度より、財務会計システムの新規更新に伴い、そのサブシステムである「財産管理」システムとして再構築された。これにより、従前のバッチ処理のシステムからオンラインシステムとなり、各部署において直接入力が可能となった。

なお、道路、漁港、土地改良財産等他の法令によって台帳の作成が義務付けられているものについては、それぞれの台帳を作成しているために、財産管理システムの対象になっていない。

財務会計システムは、クライアントサーバーシステムとして構築されている。サーバー7台、端末機438台（平成22年7月以降）の機器構成となっている。システムの管理については、富士通が管理を行っている。

2-2 公有財産台帳とシステムの関係

公有財産台帳の原本は、台帳として作成された書面であり、システムは、その書面を作成するための道具としての位置づけになっている。そのために、システム上、台帳の作成回数、期間などに制限が加えられている。

ただし、年度の増減などの集計作業などについては、システムのデータを利用して、集計がなされている。

2-3 従前のシステムより財産管理システムへの移行

平成13年度における従前のシステムから財産管理システムへの移行にあたっては、従前の財産データをそのまま移行することを前提としており、また、処理に係るメニュー等の項目も従前のものをそのまま引き継ぐようにしている。

2-4 公有財産の台帳整備関係業務とシステム

公有財産を新規に取得し、台帳を整備する場合の業務の流れは、次のようになっている。

公有財産を新規に取得すると、財産所管課は、財務会計システムの財産管理の入力画面において必要事項を入力し、確認書をアウトプットし、確認を行い、決裁を得る。

月次の入力が終わった段階で、**財産活用対策室**において、確定作業を行うことになる。「入力状況表」を作成、印刷し、財産の登録状況及び内容等をチェックする。財産所管課に対し、登録の修正や、登録データの削除等を依頼する。

一連の確認作業が終了した段階で、財産活用対策室で公有財産の確定処理を行う。確定処理に伴って確定された公有財産について、公有財産台帳の作成が行われる。この作成作業により、システム内に公有財産台帳が作成され、配信可能になる。各財産所管課は、所管する公有財産について、配信されたデータを入力し、手動で公有財産台帳を印刷する。

この印刷作業は1度しかできないようになっている。各財産所管課は印刷された公有財産台帳と関連資料をあわせて保存することになる。

各財産所管課は自主検査として年1回、所管する財産の確認作業を行うことになっている。また、財産活用対策室においても各財産所管課の財産の登録について、実地調査として事後のチェックを実施している。

2-5 システムの特徴等

公有財産台帳は書面が原本となるため、財産管理システムは公有財産台帳を作成するための作成機としての機能と集計作業を行う機能を果たしていることになる。

財産管理システム上、すべての公有財産を共通の形式で一元的に管理するのではなく、公有財産の種類ごとに管理を行う形になっている。入力等の画面も各公有財産別になっており、登録するデータの範囲も公有財産の種類により異なっている。公有財産のデータを記録するデータベースにおいても各公有財産の種類別にテーブルが設定され、それぞれのテーブルごとに格納されている。

データの履歴管理

財産のデータについては、財産の異動、変更が生じた場合に、当初のデータに異動、変更のデータを追加して記録するようになっており、それぞれの財産の履歴が記録されるようになっている。なお、財産に関するデータの inputs は、事後報告にあたるため、事由発生日より前の日付で異動日を入力することはできない。また、ある財産の異動に伴い登録を行った場合には、その異動日以前の日付での異動登録はできないという制限を設けている。

財産の増減と変更

財産管理システムにおいては、公有財産の増減と変更で処理を別にしてしている。既存財産について、数量に係る事項の異動があった場合（処分する場合を含む）には、増減としての処理を行い、数量に係る事項以外の異動事項については、変更としての処理を行うことになっている。財産管理システムのメニュー画面においては、公有財産の種類別、増減と変更関係別の区分があるため、入力メニューの選択上は、かなり煩雑なシステムという印象を受ける。

財産管理システムにおいて対象となる財産の範囲

公有財産については、財産管理システムにおいて管理を行うことになっている。ただし、道路等の他の台帳が作成されている財産については、他の台帳による管理が可能であり、財産管理システムの対象となっていない。

また、公有財産使用許可・貸付については、システム上構築されているが、道路等の他の台帳が作成されている財産については登録が義務付けられておらず、各財産所管課の任意な利用に任されている。

財産の金額の検証

取得した公有財産につき財産管理システムに登録を行うことになるが、現行の制度下において、会計データから作成される貸借対照表が作成されておらず、他の台帳による管理が認容されている現状では、公有財産データの合計額を貸借対照表などの検証の基準となる金額と照合することにより、財産データの正確性を検証することができない。そのため、すべての公有財産が登録され、登録された公有財産の金額が正しいかの検証が、システムとして自律的に検証することが可能な状況になっていない。個々の公有財産の検証の積み上げを行うことによってしか検証することができない。

個々の財産における現物の管理

公有財産台帳の登録は、基本的には各財産所管部署が正しく業務を行うことが原則である。財産管理システムへの異動増減に係る入力、報告が随時行われることになったため、従前の年一回の定期報告については、システム移行に合わせ、平成13年に廃止され、事務の省力化が図られている。

各財産所管課は、自主検査として年1回財産の確認を行うことになっている。

また、財産登録・修正等の事務処理においては、間違い等が多少なりとも発生する可能性があり、財産の取得以後登録内容と乖離する状況も発生する可能性もあるから、財産所管課及び財産活用対策室等によるチェックがなされている。

なお、ヒアリングにおいて、財産活用対策室によるチェックの方法を確認した状況では、書面の確認が主であり、個々の公有財産の現物を実際に視察するなどの確認を行うのは売却予定のもの、所管課から相談のあったものが主となっている。

2-6 物品の管理とシステム

物品の管理については、従来、手作業により台帳を作成していたが、平成13年度の財務会計システムの導入に伴い、「物品管理」システムとしてシステム化された。

対象物品は、平成22年3月時点で、重要物品で7,738件、普通物品で1,606,673件となっている。

2-7 システムの特徴等

物品管理システムは、財務会計システムのサブシステムとして構築されている。クライアントサーバーシステムであり、オンラインで登録等の処理が可能である。

物品管理システムでは、物品の調達業務を取り扱う部分と調達した物品の管理を取り扱う部分からなっている。

調達した物品の登録入力時には、物品の調達業務を行う部分から必要データを参照して登録の入力ができるようになっている。

公有財産の管理システムに比べて、登録内容は簡素なものとなっている。

2-8 修正と異動

修正は、備品登記をした同年度内における、登録内容の誤りの訂正、登録内容の変更があった場合であり、登録した年度の次年度以降からはすべて異動処理となる。

異動は、備品の現況に変更があった場合である。具体的には、重要物品への組み替え、分類番号の変更、取得金額の変動、保管転換、返還、売却、棄却、譲与・譲渡、貸付等があった場合である。

2-9 貸借対照表の作成に向けた固定資産データの整備状況

地方公共団体の財務書類の一つである貸借対照表の作成のために、固定資産データの整備が必要となる。固定資産データの整備については、基準モデルによる方法と総務省方式改訂モデルによる方法がある。基準モデルでは、すべての固定資産について、固定資産台帳を整備して貸借対照表を作成する方法である。総務省方式改訂モデルは、財務書類作成事務の負担を考慮し、既存の決算統計情報等を活用して貸借対照表を作成するが、段階的に固定資産のデータを整備し、最終的に固定資産台帳へ移行する方法である。

鹿児島県においては、総務省方式改訂モデルを採用しており、現在、売却可能資産、土地の整備を行っている。

整備の方法については、現行の公有財産に関する財務管理システムのデータを利用し、Excel で作成・管理を行っている。現状において、固定資産台帳作成のための特別なシステム等の整備については具体化していない。

第4章 財務事務の執行状況

鹿児島地域振興局 鹿児島港



注 鹿児島港 本港区及び新港区

県 HP「鹿児島港本港区ウォーターフロント開発基本計画」から転載

- 所在地 鹿児島市
- 港湾区域の面積 3,639ha（約11百万坪）
- 港湾区域¹⁹ 鹿児島市平川町新崎花（北緯31度26分56秒、東経130度30分1秒）から90度1,700mの地点まで引いた線、同地点から神瀬灯台（北緯31度34分1秒、東経130度35分24秒）まで引いた線、同灯台から鹿児島市吉野町磯9671番の1琉球人松（北緯31度36分31秒、東経130度34分28秒）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに甲突川天保山大橋下流域の河川水面
港湾区域は南北20kmにもおよび、北から本港区、新港区、鴨池港区、中央港区、谷山一区、谷山二区、浜平川港区の7港区に分かれており、それぞれの港区ごとに機能の分担が図られている。

¹⁹ 港湾区域は説明にあるような区域指定が行われており、港湾区域の境界を示すような表示物はない。

1 概要

港区	主な機能（県資料を参考）
本港区	鹿児島港の発祥の地であり、鹿児島市の中心街が隣接し、桜島フェリ、種子・屋久航路、十島・三島航路、喜界航路及び沖縄航路の発着場となっている。
新港区	昭和34年（1959年）～47年にわたり整備され、奄美・沖縄航路及び県外や県内離島への不定期貨物船の発着場となっている。
鴨池港区	昭和47年（1972年）～50年にわたり、旧鹿児島空港跡地に整備され、大隅方面へのフェリの発着場となっている。
中央港区 （旧南港区）	昭和28年（1953年）～41年にわたり整備され、LPG、金属屑等を取り扱っている。
中央港区 （旧木材港区）	昭和40年（1965年）～49年にわたり整備され、金属団地(4号用地)と木材団地に挟まれており、外材(原木)等を専門に取り扱う港区である。
谷山一区	昭和43年（1968年）～46年にわたり造成された臨海工業用地（2号用地）に隣接して昭和60年（1985年）までに整備され、セメント、雑穀貨物等を取り扱っている。
谷山二区	臨海工業用地（1号用地）から発生する貨物と、増大する背後地域の船舶輸送需要に対応するため、1号用地A区、B区の中央部に昭和46年（1971年）から整備が進められ、石油製品、完成自動車、砂利、砂等を取り扱っている。
浜平川港区	昭和42年（1967年）～46年にわたり整備され、47年の太陽国体のヨット競技の会場となった。現在もヨット・プレジャーボート・漁船等の基地として利用されている。

注1 浜平川地区は表のように「漁船等の基地」としても使用されているが「漁港」ではない。

注2 記載順は北側から順に記載している。

表のように、臨海工業用地（2号用地）に隣接して整備された谷山一区を除き、昭和40年代までに整備された港湾が多い。

2 港湾計画

鹿児島港の港湾計画書は平成5年6月に、平成17年を目標年次として港湾計画が改訂されている。

（注）現在の県ホームページでも当該計画が掲載されているが、鹿児島港（本港区、新港区）の離島航路の状況写真及び「鹿児島本港区離島航路集約計画図」は平成19年のものが掲載されている。

その後、平成16年7月に「計画の一部変更」が行われている（参考資料参照）が、内容は「既存道路を有効活用し、各ふ頭を一連で結ぶ臨港道路を計画」したのものである。

平成5年改訂の港湾計画書による「方針」は次のとおりである。

- 1) 貨物量の増大、船型の大型化等に対応しつつ、外内貿流通拠点としての機能を強化する。
- 2) 国際交流の進展に対応するとともに、地域住民の交流の促進を図るため、活気と魅力のある交流拠点の形成を図る。
- 3) 島しょ部との間の人流、物流の玄関口にふさわしい賑わいと憩いのある空間の形成を図る。
- 4) 中央港区西側において再開発を行い、周辺市街地と調和した、快適な環境を創出する。
- 5) 海洋性レクリエーション需要の増大に対応して、 marina を中心とした海洋性レクリエーション基地を整備する。
- 6) 港湾における豊かで潤いのある快適な環境の創造を図るため、親水性に配慮した緑地等を整備する。
- 7) 遊漁船、漁船、官公庁船等の小型船の適切な収容を図るため、小型船だまりを整備する。
- 8) 港湾と背後地との円滑な連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。
- 9) 港湾における諸活動の安全を確保するため、所要の外郭施設を整備する。

- 10) 効率性、安全性、快適性の高い空間を形成するため、陸域 1,200ha と水域 3,600ha からなる港湾空間を以下のように利用する
- ① 本港区東側は、島しょ部等との間のフェリーを中心とした人流・物流ゾーンとする。
 - ② 新港区は島しょ部向け貨物を、中央港区南側、谷山一区及び谷山二区中央部は各種内外貨物をそれぞれ取り扱う物流関連ゾーンとする。
 - ③ 鴨池港区中央部は人流関連ゾーンとする。
 - ④ 本港区西側及び中央港区中央部は交流拠点ゾーンとする。
 - ⑤ 谷山二区北側は危険物ゾーンとする。
 - ⑥ 本港区北側、鴨池港区南側、中央港区西側及び浜平川港区は緑地レクリエーションゾーンとする。

(注) 鹿児島市のホームページでも当該方針を受けて、「鹿児島港港湾計画の基本方針」として要約した形で記載している。

当該計画をみると、現状でもこれに従って港湾事業が実施されているのがわかる。

3 本港区ウォーターフロント開発計画

県では「鹿児島港本港区ウォーターフロント開発基本計画」を策定しているが、その概要は次のとおりであり、ホームページでも公開している（平成20年1月更新）。

1 開発のコンセプト

躍動と南のロマンあふれる「みなと鹿児島」の創造

2 ネーミング

「マリンテラス・鹿児島」

3 導入機能及び施設

導入機能	考えられる導入施設
交通機能	南・北ふ頭旅客ターミナルビル、桜島フェリーターミナル、高速船ターミナルビル
業務・交易機能	複合ビル、展示場、貨物上屋
商業機能	商業施設（フェスティバルマーケット）、複合ビル
余暇機能	緑地、 marina、ホテル
サービス機能	ホテル、複合ビル
文化・交流機能	緑地、水族館、情報文化施設

4 ゾーン別整備方針及び施設配置

ゾーン区分	整備方針	施設配置
北ふ頭ゾーン	奄美・沖縄向け定期航路発着場	・旅客ターミナルビル ・貨物上屋、緑地、駐車場
南ふ頭ゾーン	種子島・屋久島、三島・十島向け定期航路発着場	・旅客ターミナルビル ・貨物上屋、駐車場
水路沿いゾーン	親水性の高い憩いの空間	・水族館 ・桜島フェリーターミナルビル ・緑地 ・駐車場
中央緑地ゾーン	イベント等が開催できる憩いの空間づくり	・緑地
中央ゾーン	商業・サービス・文化活動拠点、憩いと賑わいの	・ホテル、複合ビル

ゾーン区分	整備方針	施設配置
	空間づくり	・情報文化施設 ・商業施設 ・駐車場
マリーナゾーン	海洋性レクリエーション基地	・マリーナ ・緑地 ・駐車場
小川ふ頭ゾーン	離島向け不定期貨物船発着場	・貨物上屋
南ゾーン	種子島・屋久島への高速船や湾内の海上バス等の発着場、交易・業務等の空間づくり	・高速船ターミナル ・展示場 ・駐車場 等
本港区線隣接ゾーン	他ゾーンと連携した街づくり	・商業施設 ・駐車場 等

表の施設配置等をみても特に現状と変わりはない。

4 事業と成果物の状況

鹿児島港の平成18年度から22年度までにおける事業実施内容と補助事業、直轄事業及び起債事業ごとの事業費は次の状況である（「定期監査調書」による。）。

（金額単位：千円）

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
18	本港区	浮き桟橋、道路(G) 1式 191,700		上屋(高速船待合所) 1棟 302,000
				埠頭用地(高速船) 1式 138,000
	鴨池港区	排水機場等 1式 24,000		フェリー上屋(改修) 1棟 39,000
	中央港区	岸壁(-9m) 260m 21,000	防波堤(沖) 39m 897,943	埠頭用地(護岸等) 770m 1,602,000
		廃棄物埋立護岸 1式 319,760	橋梁(B) 0.3基 696,887	
			橋梁 [◎] 0.03基 99,555	
	谷山一区			2号上屋(改修) 1棟 74,000
	谷山二区	物揚場(改良) 380m 88,800	防波堤(南)(改良) 64m 197,165	
	全港区	港湾計画調査 1式 39,600		
	計	684,860	1,891,550	2,155,000

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
19	鴨池港区	排水機場等 1式		
		22,800		
	中央港区	道路 57.5m	防波堤(沖) 180m	埠頭用地(供用関連施設等)1式
		5,768	1,447,520	1,322,000
		緑地 3,380㎡	橋梁(B) 0.02基	
		66,000	49,920	
	谷山二区	廃棄物埋立護岸 1式	橋梁◎ 0.09基	
		300,000	199,690	
谷山二区	物揚場(改良) 380m	防波堤(南)(改良) 91m		
	44,100	349,690		
	橋梁 1式			
	79,800			
浜平川港区	防波堤(改良) 250m			
	76,575			
	計	595,043	2,046,820	1,322,000

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
20	本港区	道路 1式		
	鴨池港区	排水機場等 1式		
	中央港区	廃棄物埋立護岸 1式	防波堤(沖) 50m	
			橋梁(C) 0.09基	
	谷山二区	橋梁 1式	防波堤(南)(改良) 400m	
	計	394,000	1,687,760	0

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
21	本港区	道路 1式		
		泊地 (-5.5) 1式		
	新港区	調査 1式		
	中央港区	廃棄物埋立護岸 1式	防波堤(沖) 235m	
			橋梁(C) 0.15基	
谷山二区	橋梁 1式	防波堤(南)(改良) 446m		
	計	626,648	2,332,849	0

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
22	本港区	道路 1式		
		泊地 (-5.5) 1式		
	新港区	調査 1式		
	中央港区	廃棄物埋立護岸 1式	橋梁(C) 0.25基	
	谷山二区	橋梁 1式	防波堤(南)(改良) 125m	
	浜平川港区	防波堤(北) 1式		
	計	461,030	1,621,490	0

平成19年度まで10億円以上あった起債事業が20年度からゼロになっている点が特徴的と思われる。

(意見) 定期監査調書への記載方法について

上のように、平成19年度までは個別に金額が記載されていたが、20年度以降は合計額しか記載されていない。

定期監査調書への記載であり、監査する立場からは個別の事業金額の記載が必要ではないかと考える。

(提案)

港湾台帳の記載と整合性のとれた金額を記載し、「台帳²⁰」との照合が可能なようにする。

5 工事契約の執行状況

5-1 工事契約の年度別概要

5-1-1 改修工事

(単位：千円)

工 事 名	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
鹿児島港改修工事(1工区)		16,695			①16,332
〃 (2工区)		18,480	18,950		②15,359
〃 (2工区)					③19,197
〃 (3工区)					④16,772
〃 (5工区)	11,392				
〃 (5工区)					⑤16,420
〃 (5工区)					⑤26,710
〃 (合併)6工区)	19,774				
〃 (合併)6工区)	13,220				
〃 (7工区)					⑥15,480
〃 (7工区)					⑥25,224
〃 (合併)7工区)	12,785				
〃 (合併)7工区)	11,150				
〃 (8工区)					⑦49,822
〃 (合併)8工区)	12,346				
〃 (9工区)	14,022				
〃 (10工区)	26,150				
〃 (10工区)	17,220				
〃 (合併)11工区)	13,112				
〃 (合併)11工区)	10,172				
鹿児島港改修(統合補助)工事(1工区)	74,940	13,085		30,400	⑧19,683
〃 (2工区)	10,639			29,720	
〃 (合併)2工区)		11,144			
〃 (合併)2工区)		16,775			
〃 (3工区)		21,970		20,572	
〃 (4工区)		20,522			
〃 (5工区)		28,680			
〃 (6工区)		48,236			
鹿児島港海岸補修(統合補助)工事(1工区)	12,440	11,655			
仮計	259,362	207,242	18,950	80,692	220,999

注1 表中の「工区」の番号は契約ごとに付されている順番であり、したがって、同番号の契約が同一場所の工事を示しているわけではない。

注2 22年度に付記している番号は「2-2 工事別執行状況の検討」に記載している工事の番号である。

²⁰ 「港湾台帳」及び今後整備される予定の地方公会計制度における「有形固定資産台帳」を想定している。

5-1-2 鹿児島港その他工事

(単位：千円)

工 事 名	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
鹿児島港海岸津波高潮危機管理対策緊急工事			24,240	44,520	28,980
〃				69,067	57,960

(意見) 工事名について

上表のように、工事台帳では「工事名」の区分が事業名であり、具体的な工事名称となっていないために、どのような内容の工事がどれくらいの規模の予算をもって実施されているかが一見しただけでは判りにくい。

現在の名称区分は一般的な公共事業で使用されている区分であり、内容をみると分かるし、間違っているわけではない。ただ、特に港湾工事の場合は一般から見た場合には内容が判りにくい要素を有しているため、工事名の段階で、場所、工事内容等が明確になるようなものを付して管理するのが適当ではないかと考える。

また、港湾台帳の整備を考える場合でも、資産管理の行いやすい程度に細分化した場所コードを設定し、その中で工事内容別（耐用年数が異なるような場合区分して）コードを設定するなどして、その場所でどれくらいの事業費が発生し、どのような資産が取得されたかなどが容易に分かるようにしておくことが重要である。

取得後の資産評価を検討する上では、取得に要した事業費（取得価額）と具体的な「物」（＝「港湾台帳」）が容易に結び付けられるようにしておくことに留意する必要もある。

管理目的を明確にして、実際に事業を実施しており、その後の現物管理を行うこととなる各振興局の意見を聞きながら進める必要のある事項である。

5-2 工事別執行状況の検討

工事名：鹿児島港改修工事（1工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市住吉町地内	工期	22.9.30～23.2.21 145日		
工事内容(設計概要)	道路改良 L=220m 土工：一式、車道舗装工 A=395㎡、歩道舗装工 A=477㎡、植樹工 L=180m ※建設リサイクル法対象工事				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	茂建設(株)	入札参加者数	指名決定業者名簿 12社		
請負代金	22,575(込) 21,500 変更後 25,362(込)	支払方法	通常払い 前金払 9,030 完成払 16,332✓		
設計額	23,386	予定価格	22,270	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	22,270 (抜)	落札率	96.54%		
入札執行調書	22.9.22 (抜) 茂建設(株) 21,500、(株)吉屋組 21,600、(株)アタマ技研 21,600、樋口建設(株)21,650、(株)北之園建設 21,700 (株)竹下工務店 21,750、津曲工業(株)21,800、思川建設(株)21,800、(株)末永建設 21,800、(株)川西建設 21,850 牧迫建設(株)21,900、(株)村山組 22,000				
工事変更について	23.2.14 決裁 区分丁 (変更理由) 現地調査の結果、 <u>構造物取壊し工について、埋設舗装版など当初設計にない既設構造物が多数発見され、今回の道路改良に支障となることから撤去を変更計上したい。</u> 現地調査の結果、 <u>隣接地の排水処理のため、No.4付近の集水枡、排水構造物を一部変更したい。</u> 路床対象地盤について、当初設計していた地盤と差異が見られたため、CBR試験を行ったところ、設計値に比べて著しく地盤が悪かったため、区間ごとに設計 CBR 値を決定し、 <u>舗装構成を変更したい。</u>				
下請 金額計 約5,869	22.10.18 A社 施工手間、取付舗装工 A=64㎡、車道舗装工 A=395㎡ 工期 22.12.1～23.2.10 契約 22.10.13 随意契約 B社 施工手間 N=1式、植栽工 N=1式 工期 22.11.1～23.2.10 契約 22.10.13 随意契約 C社 施工手間（一部材料込）、歩道舗装路盤 N=1式、土木 N=1式、排水工 N=一式 流末処理 N=1式、附属施設 N=1式、構造物撤去 N=1式 工期 22.10.21～23.2.10 契約 22.10.13 随意契約				

住吉町の港湾道路 220m の改良工事である。

指名競争入札（電子入札）により 12 社が参加、22,575 千円（落札率 96.54%）で契約、現地調査により契約額を 2,787 千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は 3 社で約 5,869 千円（約 26.0%）であった。

工事名：鹿児島港改修工事（2工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市住吉町地内	工期	22.12.9～23.3.17 99日		
工事内容(設計概要)	舗装工 L=266m 切削ホーロー工 A=3,540㎡、車道表層工 A=1,140㎡、取付舗装工 A=140㎡ 区画線工 1式				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	㈱久保技建	入札参加者数	指名決定業者名簿 12社(1社辞退)		
請負代金	15,102(込) 14,383 変更 15,359✓ 変更 17,652 ※1	支払方法	通常払い		
設計額	17,635(抜)	予定価格	17,635	最低制限価格	不開示
事前公表価格調査	17,630(抜)	落札率	81.58%		
入札執行調査	22.12.2 (抜) ㈱久保技建 14,383、右田建設㈱14,390、日研高压補修㈱14,985、㈱鹿大丸 16,800、坂本建設㈱17,600 (最低制限価格による失格) こうかき建設㈱14,366、㈱村岡建設 14,326、新留土木 14,342、㈱仲野建設 14,369、五月産業㈱14,360、 ㈱江口土木 14,347 (辞退) ㈱島津建設				
工事変更について (変更理由)	・23.3.9 決裁丁 (⇒17,652 への変更理由) 現地調査、図面の照査を行った結果、 <u>施行区間の計画が既設道路(改良済)との取付に支障がある</u> <u>ことが確認できた。</u> このため、道路の計画高等の見直しを行い、見直しに伴う舗装面積等の設計数量を変更したい。 また、区画線について、県警（中央警察署）との現地立会による協議により数量を変更したい。				
下請 金額計 約2,611	23.1.26 受付 A社 路面切削工 工期 23.1.26～23.3.17 契約 23.1.25 随意契約 B社 区画線工 工期 23.1.26～23.3.17 契約 23.1.25 随意契約				

1 増額の2,293千円はH22-36310400 維持修繕事業で特別会計分

住吉町の港湾道路 266m の舗装工事である。

指名競争入札（電子入札）により 12 社が参加、最低制限価格により 6 社が失格、1 社辞退となり、15,102 千円（落札率 81.58%）で契約、現地調査により契約額を約 2,550 千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は 2 社で約 2,611 千円（約 17.3%）であった。

（意見）一般会計と特別会計の予算管理について

変更に係る増額は補助事業ではなく県単独事業の追加として実施されている。当該追加部分は、道路改良計画外における施工となるため、補助事業での施工ができず、やむを得ず単独費を充当したとのことであった。

ただ、予算管理上は、同一契約内の工事における一般会計予算と特別会計予算の混在は望ましくないとされる。

工事名：鹿児島港改修工事（2工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市住吉町地内	工期	22.3.17～22.8.31 ※繰越 ²¹ 168日		
工事内容(設計概要)	道路改良 L=175m 側溝工 第1可変側溝67m、第2可変側溝12m、落蓋側溝64m、L型側溝10m 車道舗装工696m、歩道舗装工619m				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	茂建設㈱	入札参加者数	指名決定業者名簿 13社		
請負代金	26,796(込) 25,520 変更 27,897	支払方法	通常払い 前払8,700 完成払 19,197✓		
設計額	26,567(抜)	予定価格	26,560(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調査	26,560(抜)	落札率	96.08%		
入札執行調書	22.3.11 (抜) 茂建設(株)25,520、植村建設(株)25,600、(株)カタキ建 25,700、(株)川西建設 25,730、樋口建設(株)25,760 思川建設(株)25,820、牧迫建設(株)25,880、(株)吉屋組 25,900、(株)竹下工務店 25,950、津曲工業(株)26,000 (株)北之園建設 26,000、(株)末永建設 26,100、(株)村山組 26,200				
工事変更について (変更理由)	・22.8.23 決裁丁 本工事の着工に先立ち、設計図書の照査、地下埋設物である水道管、雨水路（鹿児島市所管）の試掘調査を行ったところ、雨水路について当初設計した位置で確認できず、その後も調査を行った結果、設計図書と異なる位置で確認された。 当該雨水路は本工事の流末としていたことから、排水処理の再検討（排水施設、集水柵の位置等）を行った結果、排水系統の見直しが必要となったため、その結果にもとづき設計変更を行いたい。 また、車道乗入部への取付をスムーズに行うため、車道部の工事区間を変更したい。 併せて、試掘調査、排水処理の再検討に不測の時間がかかったこと、関連する信号機移設の完了が12月下旬となる見込みであるが、本工事は信号機周りの工事を含むため12月22日まで工期を延長したい。（工事中止期間 H22.6.3～H22.7.25 53日間）				
下請 金額計 約3,397	22.4.28 受付 A社 移植・植栽 工事 工期 22.7.22～22.7.31 契約 22.7.22 随意契約 22.4.22 受付 B社 道路舗装工 工期 22.4.21～22.8.27 契約 22.4.16 随意契約 C社 歩道舗装工 工期 22.4.21～22.8.25 契約 22.4.16 随意契約				

住吉町の港湾道路175mの改良工事である。

指名競争入札（電子入札）により13社が参加、26,796千円（落札率96.08%）で契約、現地調査により契約額を約1,101千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は3社で約3,397千円（約12.7%）であった。

²¹ 翌年度繰越額が発生する工事である。

工事名：鹿児島港改修工事（3工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市住吉町地内	工期	22.10.1～23.1.28 120日		
工事内容(設計概要)	道路照明灯 歩車道照明灯 5基、歩道照明灯 4基 ※建設リサイクル対象工事				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	㈱明興テクノス	入札参加者数	指名決定業者名簿 10社(1社棄権)		
請負代金	23,100(込) 22,000 変更 25,972(込)	支払方法	通常払い 契約保証金 2,310 前払金 9,200、完成払 16,772✓		
設計額	23,755(抜)	予定価格	23,750	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	23,750 (抜)	落札率	92.63%		
入札執行調書	22.9.27 (抜) ㈱明興テクノス22,000、㈱南九州電設 23,280、南栄電機(株)23,290、㈱南電工 23,300、㈱大鹿電業 23,350 中外電工(株)23,500、㈱栄電社 23,500、親栄電設(株)23,510、㈱川北電工 23,700、㈱親和電機 棄権				
工事変更について (変更理由)	・23.1.14 決裁丁 歩車道照明灯基礎工、歩道照明灯基礎工の施工において、当初は安定勾配での掘削を予定していたが、施工期間の1～2ヶ月にわたり現道が3車線→2車線となる。本臨港道路は交通が多く、当初の施工は交通に支障があることから、仮設工（仮矢板等）を追加したい。（基礎工9基） 分電盤移設工についても、当初設計にない電線管、電気ケーブルが配線されていたため、既設分についてもあわせて移設、数量を変更したい。				
下請 金額計 約 4,357	22.10.18 受付 A社 配管布設・道路照明設置に伴う土木工事 工期 22.10.13～23.1.28 契約 22.10.12 随意契約				

住吉町の臨港道路に係る道路照明灯設置工事である。

指名競争入札（電子入札）により10社が参加（1社棄権）、23,100千円（落札率92.63%）で契約、現地調査により契約額を約2,872千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は1社で約4,357千円（約18.9%）であった。

【住吉町地内 道路照明灯】※建物は高速船旅客ターミナル、道路は臨港道路である。



・工事名：鹿児島港改修工事（4工区）

(金額単位：千円)

工事場所	鹿児島市住吉町地内	工期	22.10.1～23.1.28 120日		
工事内容(設計概要)	信号機移設 10基 照明灯移設 1基				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	㈱中島電器	入札参加者数	指名決定業者名簿9社		
請負代金	11,392(込) 10,850	支払方法	通常払い 契約保証金 免除		
設計額	11,743(込)	予定価格	11,180(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	11,180(抜)	落札率	97.05%		
入札執行調書	22.9.27 (抜) ㈱中島電器 10,850、本田電設㈱10,880、㈱日本電業社 10,900、神野商事㈱10,950、㈱協和電気商会 10,970、㈱松栄電業 10,970、栄光電設㈱10,990、マール電工(資)11,000、㈱松葉電設 11,000				
工事変更について (変更理由)	※当該工事においての変更はない。				
下請 金額計 約418	22.11.22 受付<建設工事下請通知書> A社 工期 22.11.18～23.1.28 契約22.11.17 随意契約				

住吉町の臨港道路に係る信号灯（10基）及び照明灯（1基）の移設工事である。

指名競争入札（電子入札）により9社が参加、1社棄権、11,392千円（落札率97.05%）で契約している。なお、随意契約で下請けに出されている金額は1社で約418千円（約3.7%）であった。

工事名：鹿兒島港改修工事（5工区）

(金額単位：千円)

工事場所	鹿兒島市平川町地先	工期	22.7.29～23.1.4 (変更 23.2.3) 変更後 190 日
工事内容(設計概要)	防波堤(北) L=30m 海上地盤改良工 v=1,155 m ³ M、基礎工 L=35.0m、本体工 L=30.0m、 被覆・根固工 異形ブロック製作・据付(仮置)90 個		
入札方法	指名競争入札 (地方自治法第 234 条 2 項同法施行令)	電子入札	
落札者	㈱植村組	入札参加者数	指名決定業者名簿 12 社(7 社失格)
請負代金	41,052(込) 39,097 変更 43,130(込)	支払方法	通常払い、契約保証金 4,105 前払 16,420✓ 完成払 26,710✓
設計額	49,000(込)	予定価格	46,660 最低制限価格 不開示
事前公表価格調書	46,660 (抜)	落札率	83.79%
入札執行調書	22.7.22 (抜) ㈱植村組 39,097、米盛建設(株)39,101、㈱新留土木 39,240、野村建設工業(株)40,970、小牧建設(株)45,000 (最低制限価格による失格) 南生建設(株)39,000、こうかき建設(株)39,019、㈱桑木組 39,048、㈱西園組 38,998、㈱野添組 39,054 山下(善)建設(株)39,004、吉留建設(株)39,060		
工事変更について (変更理由)	・ 22.10.5 決裁丁 本工事は、鹿兒島港(浜平川地区)の防波堤(北)を整備するものであるが、 <u>床掘作業海域において、機雷、爆弾等の爆発物が残存する可能性があることから、潜水探査を追加し工事の安全確保を図りたい。</u> また、 <u>コンクリート打設時の積み込み場所として港内の物揚場を計画していたところ、係留している船舶が多く、また地形的に作業船の入港が困難と判明したため、積み込み場所を浜平川港の南側にある浜平川北護岸に変更し、運搬距離を L=0.3Km から L=0.8km としたい。</u> <u>標識灯設置工(1基)を追加し、付近を航行する船舶の安全確保を図りたい。</u> なお、標識灯については谷山話所に保管してあるものを改造して使用することとしたい。 (主な工期延長理由) <u>標識灯設置について関係機関と調整した結果、保管してある標識灯の規格を変更する必要が生じ、改造に不足の日数を要したことから工期を 30 日間延長したい。</u>		
下請 金額計 約 22,365	22.8.26 受付 A社 コンクリートブロック製作(施工手間のみ) 工期 22.8.30～22.11.10 契約 22.8.23 随意契約 22.10.5 受付 B社 海上地盤改良工、基礎工、本体工、上部工、被覆・根固工 工期 22.10.8～22.12.24 契約 22.10.1 随意契約		

平川町の防波堤(北) 30mに係る防波堤設置工事である。

指名競争入札(電子入札)により 12 社が参加、最低制限価格により 7 社が失格、41,052 千円(落札率 83.79%)で契約、現地調査により契約額を約 2,077 千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は 2 社で約 22,365 千円(約 54.5%)であった。

今回抽出した工事の中では、下請けへの発注率が最も高い。制度的には問題はなく、下請け企業の施工能力に問題はないのであろうが、随意契約でもあることから、過半を下請けに依頼するのは、やはり割合的には多いのではないかと考える。

工事名：鹿児島港改修工事（7工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市七ツ島一丁目地内	工期	22.9.24～23.2.15(変更23.2.25) 145日(変更155日)		
工事内容(設計概要)	七ツ島橋 橋面舗装工（車道部） A=1,360 m ² 、橋面舗装工（歩道部） A=415 m ² 伸縮継手補修工（車道部） L=80.9m、伸縮継手工（歩道部） L=25.9m				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）		紙面入札		
落札者	㈱三竹工業	入札参加者数	指名決定業者名簿 12社		
請負代金	38,703(込) 36,860 変更 40,704	支払方法	通常払い、契約保証金 3,870 前払 15,480✓ 完成払 25,224✓		
設計額	42,078(込)	予定価格	40,070(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	40,070 (抜)	落札率	91.99%		
入札執行調書	・22.9.16 (抜) ㈱三竹工業 36,080、㈱フォレストック 38,200、ショボント [®] 建設(株)38,300、㈱ナリ工業 38,470、キョーエイエス(株)38,500、 (株)大隅機工 38,500、(株)ケイテック 38,500、進和総業(株)38,800、西日本興業(株)38,800、(有)ワフネ建設 38,860、 (株)新栄 38,869、鹿児島道路サービス(株)38,890				
工事変更について (変更理由)	・22.12.15 決裁丁 現地再調査の結果、伸縮継手工の橋台背面側の車道及び歩道の舗装工が沈下し、橋面側と段差が生じており、車道部では車輛通行時の振動が著しく、また歩道側では歩行者がつかまずく恐れがあることから、 <u>擦付舗装を行い、段差解消を図りたい。</u> また、橋台背面側のL型側溝、及び歩車道境界ブロックも沈下していることから、補修を行うことにしたい。 なお、これらの工事の追加に伴い、工期を10日間延長することにした。				
下請 金額計 約 10,552	＜一括下請負に関する点検票（元請実質関与）＞23.1.25 A社、B社、C社、D社（橋面防水工事）、E社、F社、G社				

七ツ島一丁目の橋梁「七ツ島橋」の橋舗装（1,775 m²）及び伸縮継手補修等工事である。指名競争入札（紙面入札）により12社が参加、38,703千円（落札率91.99%）で契約、現地再調査により契約額を約2,001千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は7社で約10,552千円（約25.9%）であった。

当該工事は抽出した契約の中で唯一電子入札では実施されていない契約である。関係はないと思われるが落札率も他の契約に比しても91.99%と高く、最低制限価格との差も大きい。また、入札に参加した企業が（金額的には少ないが）下請けとなっている。

（意見）

当該工事についても、電子入札で実施しないという積極的な理由はないように思われる。可能な限り電子入札の方法で実施するのが適当と考える。

（意見²²）

橋梁工事の場合は、橋が地上に出ている部分も多いと思われるが、変更の理由となっている、沈下、振動、歩行者がつかまずく恐れ等については、工事の要否の判断の段階において把握し、できるだけ当初の設計段階に織り込むような対策が望まれる。

²² [参考]「橋梁点検マニュアル」は、橋梁における構造的な維持管理を目的としたものであり、本体部分の点検について示されている。取付道路は、橋梁マニュアルではなく、道路の巡回パトロールで補修時期等の判断を行っているとのことである。

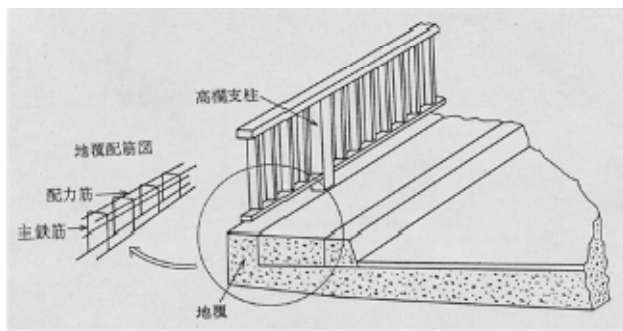
工事名：鹿児島港改修工事（8工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市七ツ島一丁目地内		工期	22.10.1～23.3.17 168日	
工事内容(設計概要)	七ツ島橋 地覆補修工 L=112m、高欄取換工 L=112m、下部工補修・補強工（ひび割れ補修工 L=452m、橋脚補強工 1式）、上部工補修・補強工（ひび割れ補修工 L=36m、主桁補強工（炭素繊維貼付工）A=148㎡、横桁補強工 A=17㎡）				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）			電子入札	
落札者	ショーボンド建設(株)鹿児島	入札参加者数	指名決定業者名簿 13社		
請負代金	44,446(込) 42,330 変更 49,822.(込)	支払方法	通常払い、契約保証金 免除 完成払 49,822✓		
設計額	49,399(込)	予定価格	47,040(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	47,040 (抜)	落札率	89.98%		
入札執行調書	22.9.27 (抜) ショーボンド建設(株)42,330、オエンタル白石(株)43,270、(株)仲田建設 43,700、進和総業(株)44,700、(株)新栄 44,736、(株)フォレストック 44,800、(株)ケイテック 45,159、(有)ワフネ建設 45,180、今別府産業(株)45,200、福地建設(株)45,500、外園建設工業(株)45,600、日本乾溜工業(株)45,960、(株)白拓 46,000				
工事変更について (変更理由)	・22.12.24 決裁丁 下部工及び上部工のひび割れ状況について、 <u>着工前に前面足場を設置し、詳細に調査したところ、当初設計に対し、大幅にひび割れ箇所が発生していることが判明した。</u> このことから、ひび割れ補修については、本年度完了させるように設計変更し、塩害による鉄筋の腐食等の進行防止に努めたい。 なお、これに伴い横桁補強工については、後年度に行うようにしたい。				
下請 金額計 約 19,424	＜一括下請負に関する点検票（元請実質関与）＞23.1.25 A社、B社、C社（地覆、高欄、梁、横桁補強）、D社（足場工）				

七ツ島一丁目の橋梁「七ツ島橋」の地覆²³補修、高欄取換、橋脚補修等工事である。
指名競争入札（電子入札）により 13 社が参加、44,446 千円（落札率 89.98%）で契約、現地詳細調査により契約額を約 5,375 千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は 4 社で約 19,424 千円（約 43.7%）であった。

（参考）地覆及び高欄支柱等の参考図



この工事は電子入札により実施されているが、落札率は他の工事に比較して高く、最低制限価格と落札額との差は大きくなっている。また、契約の変更額も比較的大きい。

²³ 地覆：橋梁幅員最端部に、自動車の視線誘導のため、または自動車が歩道部分や橋面外へ逸脱するのを防ぐために設置される突起状の構造物。

工事名：鹿児島港改修（統合補助）工事（1工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市谷山港一丁目地内	工期	22.8.18～22.11.30(12.20) 105(125)日		
工事内容(設計概要)	竹原橋 橋面舗装工 A=444 m ² 、伸縮継手 ²⁴ 補修工 L=55.6m				
入札方法	指名競争入札（地方自治法第234条2項同法施行令）		電子入札		
落札者	ロートエンタープライズ(株)	入札参加者数	指名決定業者名簿 10社		
請負代金	16,537(込) 15,750 変更後 19,693	支払方法	通常払い(完成払 19,693)✓		
設計額	18,204※	予定価格	17,330(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	17,330 (抜)	落札率	90.88%		
入札執行調書	22.8.13 (抜) ロートエンタープライズ(株)15,750、進和総業(株)16,480、(株)三竹工業 16,500、(株)フォレストック 16,500、キョーエイエステック(株) 16,650、西日本興業(株)16,680、(株)ケイテック 16,700、(株)市坪建装 16,850、(有)ウワネ建設 16,900、ショーボンド ² 建設(株)17,000				
工事変更について	22.11.9 決裁 区分丁 路面切削工 A=444 m ² →A=884 m ² 等更正、車道表層工(擦付舗装工)A=26 m ² 追加 工事期間延長（変更理由） 現地再調査の結果、伸縮継手工の橋台背面側の舗装工が沈下し、段差が生じており、車両通行時、振動や騒音が発生していることから、擦付舗装を行い、段差解消を図りたい。 また、歩道の伸縮継手の劣化が著しいことから、交換・補修を進めることにしたい。 なお、工期について、伸縮継手の材料手配に時間を要することから、工期を20日間延長したい。				
下請 金額計 約 4,016	22.10.15 A社 舗装打換え工（橋面防水工、表層） 工期 22.9.27～22.11.20 契約 21.9.14←22.9.14 随意契約 B社 路面切削工 工期 22.9.27～22.11.20 契約 21.9.14←22.9.14 随意契約 C社 伸縮継手工 工期 22.9.27～22.11.20 契約 21.9.14←22.9.14 随意契約				

※ 実施設計額は19,904千円であり、予定価格調書に記載されている設計額は18,204千円である。差額は事業費のうち事務費1,700千円相当分であった。

谷山港一丁目の竹原橋の橋面舗装444 m²、伸縮継手補修55.6mの工事である。

指名競争入札（電子入札）により10社が参加、16,537千円（落札率90.88%）で契約、現地再調査により契約額を3,155千円の増額となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は3社で約4,016千円（約24.3%）であった。

[参考]伸縮継手

（意見）



上記⑦と同様に、段差、騒音、劣化などが変更理由に記載されているが、現場の状態の詳細な事前把握情報が積算額の正確性、予定価格の正確性を向上させるためにも重要と考える。

²⁴伸縮継手(しんしゅくつぎて)は、構造体間の相互変位による影響を吸収するための部材。橋梁において、上部構造（主桁・主構）と地上構造（橋台や道路等）の間に設置する部材のことである。

・工事名：鹿児島港改修工事（9工区）

（金額単位：千円）

工事場所	鹿児島市平川町地先	工期	23.3.10～23.3.25(変更 8.31) 16日(変更 159日) 繰越明許		
工事内容(設計概要)	防波堤(北)L=25(30)m ※()内は変更後 海上地盤改良工V=803(969)m ² 、基礎工L=25.0(30.0)m、本体工L=25.0(30.0)m、 被覆・根固工 据付(仮置)50(56)個、上部工 L=25.0(30.0)m				
入札方法	指名競争入札(地方自治法第234条2項同法施行令)		電子入札		
落札者	右田建設(株)	入札参加者数	指名決定業者名簿12社		
請負代金	39,065(込) 37,205 変更 42,400 変更 42,563(込)	支払方法	通常払い、契約保証金 3,906 前払 9,916(23.3.31支払) ✓ 完成払 32,647(23.10.7)		
設計額	46,600(込)	予定価格	44,380(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	44,380(抜)	落札率	83.83%		
入札執行調書	23.3.3(抜) 右田建設(株)37,205、(株)新留土木 37,208、(株)百次建設 37,235、(株)鹿大丸 37,257、(株)森建設 37,370 (株)大村工務店 42,160 (最低制限価格により失格) こうかき建設(株)37,196、成武建設(株)37,000、丸久建設(株)37,052 (辞退) (株)林組、(株)原口組、錦江建設(株)				
工事変更について (変更理由)	・23.3.17 決裁 ※1 繰越予算の議会承認に伴い、契約工期を159日間延長し、完成工期を平成23年8月31日までとしたい。 ・23.5.16 決裁丁 台風シーズンを迎えるにあたり、堤体の安定を図る為に、本体工をL=5.0m追加したいそれに伴い基礎工の延長もL=5.0m延長したい。 (当初6函製作→5函据付)→(変更6函製作→6函据付)				
下請 金額計 約 25,830	<一括下請負に関する点検票(元請実質関与)>23.6.21 <建設工事下請通知書> A社 工期:23.4.18～23.8.31 ⇒A社の下請 B社、C社(本体ブロック製作)、D社、E社、F社(潜水作業)、G社(本体ブロック据付)				

注 繰越予算の議会承認を受けて、工期が159日間延長されている工事である。

※1 変更理由には、なぜ工期の延長が必要かについては記載されていないが、年度末に契約する議会承認を受ける工事等は、当初設計時の特記仕様書に予定工期末を明示していることから、工事延長は契約条件であり、変更設計における工期延長理由は不要であるとのことであった。

浜平川港区の防波堤(北)30m(変更後)の新設工事である。

指名競争入札(電子入札)により12社(3社辞退)が参加、最低制限価格により3社が失格、39,065千円(落札率83.83%)で契約、堤体の安定を図るため等の理由により約3,498千円の増額変更となっている。なお、随意契約で下請けに出されている金額は1社(孫請6社)で約25,830千円(約66.1%)であった。

なお下請に関しては、<一括下請負に関する点検票(元請実質関与)>において、元請の直接施工割合(元請実施額13,235千円÷元請負金額39,065千円=33.9%と50%未満のため、<元請実質的関与点検>(様式-5)により11項目の点検を実施、全ての項目について元請が実施ということで、判定結果は「一括下請負の疑義無し」で対応は「適正」という結果となっていた。

(意見) 変更理由について

平成23年5月26日の変更理由に、「台風シーズンを迎えるにあたり、堤体の安定を図るために、～」とあるが、鹿児島県の台風通過回数が多いということは周知の事実であり、当初の設計段階から考慮するような対応が必要と考える。

(意見) 入札辞退について

当該入札については辞退が3社と多くなっている。業者選定方法には問題ないかもしれないが、辞退者についてはその理由を把握し、以後の入札事務の参考に資するような仕組みを作っておくことが有用と思われる。

(意見) 変更理由についてのまとめ

変更理由について何件かについて意見を記載したが、基本的には契約金額の変更は望ましくない。港湾等の工事については、契約の変更が多くの場合見られるところではあるが、これが常習化してしまうのは入札制度の公正化、適正化の面からも好ましくない。

実施設計の段階で現場の情報を可能な限り正確に入手して積算し予定価格を算出する。そうでないと、仮に現状を調査して状況が悪化していることを認識して、これを考慮した価額で入札した業者は、本来適正な価格であるにも拘わらず落札できない可能性が高い。

また、逆に比較的標準的な工事で安価に実施できると認識して低い適正価額で入札した業者は最低制限価格に抵触して失格となる可能性が生じる。

いずれにしても県が積算精度を如何に高められるかにかかっている。

(提案)

変更理由については、変更が容認できる例を具体的に定めておき、それ以外の理由によるものについてはより詳細な、県民の納得できる理由を記載する。

6 委託契約

(金額単位：千円)

場 所	鹿児島市城南町地内	工期	22.2.22～22.3.25(6.30)	32(129)日間	繰越明許費 ²⁵
委託内容(事業名)	鹿児島港改修(県単)地質調査委託(2工区) ボーリング調査(陸上) N=2本、解析等業務 一式 (ボーリング調査、標準貫入試験、PS検層、試料採取、土質試験)				
入札方法	指名競争入札(地方自治法第234条2項同法施行令)			電子入札	
落札者	(株)アステク	入札参加者数	指名決定業者名簿12社		
請負代金	28,140(込) 26,800 調査業務 27,735 解析業務 1,135 変更(△4,576) 23,564(込) 22,441	支払方法	通常払 契約保証金 2,814 前払 8,440 完成払 15,124 (22.8.5) ✓		
実施設計額	28,870(込)	予定価格	27,490(抜)	最低制限価格	設定なし
事前公表価格調書	なし	落札率	97.49		
閲覧期間短縮理由	公告日 22.02.08、指名通知書発行終了 22.02.09 18:00、入札書受付開始予定日時 22.02.16 8:30 入札書受付締切予定日時 22.02.18 9:40、開札予定日時 9:45 本業務は、 <u>新港区改修計画に伴う基礎地盤の調査等を行い、耐震岸壁²⁶設計の検討を行うための基礎資料とするもので、閲覧期間の短縮を行い、早期発注により効果の発現を図るものである。</u>				
指名業者選定理由書	(入札契約手続運営委員会会議録兼指名決定書)出席委員7名 業務内容が、新港区改修計画に伴う基礎地盤のボーリング調査や土質試験等を行い、耐震岸壁設計を行うための基礎資料とする業務であり、地質や土質基礎の技術士もしくは、RCCMの資格を有するコンサルタント業者の中から、実績や技術的水準等、当該業務遂行についての技術的適正等を勘案し、12業者を選定。 ※会議要旨 <u>同一工区を複数区分に分割し、同日中に入札に付するため、いずれかの工区を落札した場合には、他工区の入札には参加できない旨を条件とした。</u>				
入札執行調書	22.2.18 (株)アステク 26,800、川崎技術開発(株)26,920、南九地質(株)27,000、(株)ハウエイ技研 27,050、(株)日本ジブテック 27,100、(株)日本地下技術 27,130、(株)植村地質コンサルタンツ 27,200、アジアテック(株)27,300、(株)第一地研開発 27,300、エヌエチ研(株)27,350、南日本地質調査(株)27,500、(株)九大地質コンサルタント 27,500				
工事変更について(変更理由)	・22.3.11 決裁区分丁 <u>繰越予算の議会承認に伴い、契約工期を97日間延長し、完成工期を平成22年6月30日までとしたい。</u> ・22.6.22 決裁区分丁 当初No.2の基盤層 ²⁷ を深度130.0mと想定し、ボーリング調査を計画していたが、ボーリング調査及びPS検層の結果、深度97.0～103.8mの砂礫層が基盤層と判明した。 また、No.3については、洪積層上面まで確認する計画で、その深度を45.0mと想定し、計画していたが、ボーリング調査の結果、洪積層上面が深度49.0mで確認された。 このことから、ボーリング延長を変更することとしたい。				
完了検査等	・委託業務終了届 22.6.30 受付 22.6.30 ・検査調書 22.7.7 委託業務成績評定通知書 22.7.7 ・成果物引受書 22.7.7 委託業務目的物引渡書 22.7.7				

²⁵ 繰越明許費の繰越は、歳出予算の経費のうち、その性質上又は予算成立後の事由により当該年度内に支出を終わらない見込みがあるものについて、予算の定めるところにより翌年度に限り繰り越して使用することができるものをいう。通常は年度末に補正予算の形で提案される。

²⁶ 耐震強度を高めた係船施設

²⁷ 耐震上の基盤面とは、地震波形の変化が少なく、一様に周囲へ伝播し得るような強度の高い岩盤をいう。本来の地質学でいう基盤層とは、一般にせん断弾性波速度VsがVs≒3km/sの強硬な岩盤を指す。

鹿児島港新港区の陸地に係る耐震岸壁設計の検討を実施するための地質調査（ボーリング、解析）委託である。

指名競争入札（電子入札）により 12 社が参加、28,140 千円（落札率 97.49%）で契約、調査過程におけるにより契約額を 4,576 千円の減額となっている。

入札参加業者は「入札契約手続運営委員会」（出席委員 7 名）において、業務遂行についての技術的適正等を勘案して 12 業者が選定された。また、同一工区を複数区分に分割し、同日中に入札に付するため、いずれかの工区を落札した場合には、他工区の入札には参加できない旨が条件とされた。

当該地質調査のような場合、同一業者が実施した方が、実施方法や精度のばらつきがなく、各工区の比較分析を行う場合には良いようにも思われるが、仕様書どおりに実施することで問題ないのであろう。

7 観光客船の入港実績

平成 22 年 1 月から 12 月までの鹿児島港における観光客船の寄港実績は次のとおりとなっている。

船籍別

	日本	バハマ	イタリア	マーシャル	マルタ	オランダ	計
回数(回)	7	28	14	1	1	1	52
時間	51	269	124	10	8	9	471
平均(時間)	7.3	9.6	8.9	10.0	8.0	9.0	9.1

(注) 52 回の寄港のうち 2 回（バハマ 1 回、イタリア 1 回）は 1 泊している。

船籍別ではバハマが 28 回、イタリアが 14 回、マーシャル、マルタ、オランダがそれぞれ 1 回という実績で、日本は飛鳥 2 が 2 回、にっぽん丸が 3 回であった。

年間合計回数 52 回（54 日）は年間日数の 15%弱であり、稼働率の面からは今後の増加が期待される場所である。なお、滞在時間数の平均は 1 泊した 2 回を除くと 8 時間程度であり、県内における観光地域も限定されてくると思われる。

(参考) 平成 13 年～21 年までの観光船寄港実績（年別）

(単位：隻)

区分	13	14	15	16	17	18	19	20	21
外航船	32	3	28	5	1	8	16	30	22
	40	12	29	16	8	15	25	40	30
内航船	4	5	3	6	7	11	6	14	6
	49	58	62	70	97	82	63	71	62
計	36	8	31	11	8	19	22	44	28
	89	70	91	86	105	97	88	111	92

(注) 上段は鹿児島港、下段は鹿児島県の実績である。

出所：県港湾空港課資料、県 HP

次に、観光客船の月別の状況は次のとおりであった。

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
日	0	0	6	5	3	4	9	13	4	5	2	1	52
時間	0	0	53	37	26	32	65	144	40	47	18	9	471
平均	0	0	8.8	7.4	8.7	8.0	7.2	11.1	10.0	9.4	9.0	9.0	9.1

(注) 平均は1日当たりの滞在時間数

(意見)

観光の季節的影響は大きいと思われるが、シーズンである夏場の7~8月がピークになっている。

鹿児島に住んでいる者からすると、必ずしも観光に適した季節ではないように思われるので、他の月での観光客船の寄港増加策を模索する余地があるようにも思われる。

[資料] 平成22年観光客船寄港実績

船名	船籍	総トン数 (t)	入港日時	出港日時	時間	係船場所	前港	次港	備考
飛鳥2	日本	50,142	3月11日(木) 10:00	3月11日(木) 17:00	7	マリポート かごしま	神戸	高知	
EUROPA (オイローパ)	バハマ	28,710	3月13日(土) 8:00	3月13日(土) 18:00	10	〃	神戸	長崎	
NAUTICA (ノーティカ)	マレーシア	30,277	3月17日(水) 9:00	3月17日(水) 19:00	10	〃	那覇	長崎	
LEGEND OF THE SEAS (レジェント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	3月20日(土) 7:00	3月20日(土) 16:00	9	〃	上海	釜山	初寄港
〃	〃	〃	3月25日(木) 7:00	3月25日(木) 16:00	9	〃	〃	〃	
AZAMARA・QUEST (アザマラ・クエスト)	マルタ	30,277	3月26日(金) 12:00	3月26日(金) 20:00	8	〃	大阪	台北	初寄港
飛鳥2	日本	50,142	4月6日(火) 15:00	4月6日(火) 17:00	2	〃	神戸	香港	
LEGEND OF THE SEAS (レジェント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	4月7日(水) 8:00	4月7日(水) 17:00	9	〃	長崎	福岡	
AMSTERDAM (アムステルダム)	オランダ	62,735	4月9日(金) 8:00	4月9日(金) 17:00	9	〃	濟州島	神戸	
LEGEND OF THE SEAS (レジェント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	4月20日(火) 8:00	4月20日(火) 17:00	9	〃	上海	長崎	
〃	〃	〃	4月28日(水) 11:30	4月28日(水) 19:00	8	〃	那覇	神戸	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	〃	9,975	5月12日(水) 8:00	5月12日(水) 18:00	10	〃	長崎	〃	初寄港
〃	〃	9,975	5月16日(日) 8:00	5月16日(日) 18:00	10	〃	神戸	長崎	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	5月24日(月) 8:00	5月24日(月) 14:00	6	〃	上海	那覇	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	バハマ	9,975	6月21日(月) 8:00	6月21日(月) 18:00	10	〃	長崎	神戸	
LEGEND OF THE SEAS (レジェント・オブ・ザ・シーズ)	〃	69,130	6月22日(火) 7:00	6月22日(火) 13:00	6	〃	上海	〃	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	〃	9,975	6月25日(金) 8:00	6月25日(金) 18:00	10	〃	神戸	長崎	

船名	船籍	総トン数 (t)	入港日時	出港日時	時間	係船場所	前港	次港	備考
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	〃	69,130	6月29日(火) 14:00	6月29日(火) 20:00	6	〃	上海	〃	
〃	〃	69,130	7月6日(火) 7:00	7月6日(火) 13:00	6	〃	〃	神戸	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	7月7日(水) 14:00	7月7日(水) 20:00	6	〃	那覇	上海	
〃	〃	52,926	7月13日(火) 13:00	7月13日(火) 20:00	7	〃	福岡	〃	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	7月13日(火) 8:00	7月13日(火) 17:00	9	谷山1区	上海	長崎	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	7月19日(月) 13:00	7月19日(月) 20:00	7	マリンポート かごしま	福岡	上海	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	7月20日(火) 7:00	7月20日(火) 13:00	6	〃	上海	神戸	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	7月25日(日) 13:00	7月25日(日) 20:00	7	〃	福岡	上海	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	7月27日(火) 7:00	7月27日(火) 17:00	10	〃	上海	福岡	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	7月31日(土) 13:00	7月31日(土) 20:00	7	〃	福岡	上海	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	8月3日(火) 13:00	8月3日(火) 20:00	7	〃	福岡	長崎	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	8月6日(金) 13:00	8月6日(金) 20:00	7	〃	〃	上海	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	バハマ	9,975	8月8日(日) 8:00	8月8日(日) 18:00	10	〃	長崎	神戸	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	〃	69,130	8月10日(火) 8:00	8月11日(水) 12:00	28	〃	〃	釜山	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	8月11日(水) 15:00	8月12日(木) 20:00	29	谷山1区	釜山	上海	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	バハマ	9,975	8月12日(木) 8:00	8月12日(木) 18:00	10	マリンポート かごしま	神戸	長崎	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	〃	69,130	8月17日(火) 7:00	8月17日(火) 17:00	10	〃	長崎	福岡	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	8月18日(水) 13:00	8月18日(水) 20:00	7	〃	福岡	上海	
にっぽん丸	日本	21,903	8月21日(土) 13:00	8月21日(土) 17:00	4	〃	神戸	別府	
COSTA ROMANTICA (コスタ・ロマンチカ)	イタリア	53,049	8月23日(月) 13:00	8月23日(月) 20:00	7	〃	福岡	上海	初寄港
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	〃	52,926	8月24日(火) 13:00	8月24日(火) 20:00	7	〃	〃	〃	
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	バハマ	69,130	8月24日(火) 8:40	8月24日(火) 17:00	9	谷山1区	長崎	福岡	
〃	〃	69,130	8月31日(火) 10:00	8月31日(火) 19:00	9	マリンポート かごしま	福岡	長崎	
COSTA ROMANTICA (コスタ・ロマンチカ)	イタリア	53,049	9月6日(月) 7:00	9月6日(月) 17:00	10	〃	上海	福岡	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	〃	52,926	9月20日(月) 8:00	9月20日(月) 18:00	10	〃	長崎	細島	
SEABOURN PRIDE (シーボーン・プライド)	バハマ	9,975	9月25日(土) 8:00	9月25日(土) 18:00	10	〃	〃	神戸	
〃	〃	9,975	9月29日(水) 8:00	9月29日(水) 18:00	10	〃	神戸	長崎	
HANSEATIC (ハンゼアティック)	〃	8,378	10月2日(土) 8:00	10月2日(土) 17:00	9	〃	鳥羽	石垣	初寄港
LEGEND OF THE SEAS (レジエント・オブ・ザ・シーズ)	〃	69,130	10月3日(日) 7:00	10月3日(日) 17:00	10	〃	長崎	福岡	

船名	船籍	総トン数 (t)	入港日時	出港日時	時間	係船場所	前港	次港	備考
COSTA ROMANTICA (コスタ・ロマンチカ)	イタリア	53,049	10月5日(火) 13:00	10月5日(火) 20:00	7	〃	福岡	上海	
ぱしふいつくびいなす	日本	26,594	10月6日(水) 10:00	10月6日(水) 21:00	11	〃	神戸	長崎	
LEGEND OF THE SEAS (レジェント・オブ・ザ・シース)	バハマ	69,130	10月15日(金) 8:00	10月15日(金) 18:00	10	〃	長崎	那覇	
にっぽん丸	日本	21,903	11月1日(月) 10:00	11月1日(月) 15:30	6	〃	神戸	新宮	※
〃	〃	21,903	11月12日(金) 7:30	11月12日(金) 19:00	12	〃	高知	長崎	
飛鳥2	〃	50,142	12月5日(日) 7:00	12月5日(日) 16:00	9	〃	上海	神戸	
仮計				52回、471時間					

(注)時間は滞在時間数であり、1時間未満の端数は切り上げている。

※ 屋久島抜港による寄港

参考資料 平成23年観光客船寄港実績

平成23年1月～12月の入港実績は次のように公表されている。

船名	船籍	総トン数 (t)	入港日時	出港日時	時間	係船場所	前港	次港	備考
にっぽん丸	日本	22,472	2月26日(土) 10:00	2月26日(土) 18:09	8	マリポート かごしま	神戸	福江	
NAUTICA (ナティカ)	マーシャル	30,277	3月3日(木) 6:50	3月3日(木) 19:00	12	〃	キル ン	長崎	
にっぽん丸	日本	22,472	3月8日(火) 12:00	3月8日(火) 18:00	6	〃	神戸	神戸	※1
AZAMARA QUEST (アザマラ・クエスト)	マルタ	30,277	3月10日(木) 6:25	3月10日(木) 18:00	12	〃	アゼ イ	長崎	
BREMEN (ブレーメン)	バハマ	6,752	6月1日(水) 9:58	6月1日(水) 19:06	9	〃	上海	〃	初寄港
ORION2 (オリオン②)	マルタ	4,077	8月1日(月) 6:42	8月1日(月) 18:20	12	〃	長崎	キル ン	初寄港
ふじ丸	日本	23,235	8月8日(月) 7:15	8月8日(月) 21:30	14	〃	田子の浦	田子の浦	※2
LEGEND OF THE SEAS (レジェンド・オブ・ザ・シース)	バハマ	69,130	8月17日(水) 7:00	8月17日(水) 16:00	9	〃	別府	釜山	
〃	〃	〃	8月24日(水) 7:03	8月24日(水) 16:00	9	〃	〃	〃	
〃	〃	〃	8月31日(水) 7:01	8月31日(水) 16:16	9	〃	〃	〃	
ふじ丸	日本	23,235	9月27日(火) 7:15	9月27日(火) 15:00	8	〃	郷ノ浦	新宮	
ばしふいっくびいなす	〃	26,594	10月2日(日) 9:00	10月2日(日) 19:00	10	〃	神戸	福江	
COSTA CLASSICA (コスタ・クラシカ)	イタリア	52,926	10月5日(水) 11:58	10月5日(水) 20:00	8	〃	福岡	上海	
飛鳥2	日本	50,142	11月3日(木) 7:40	11月3日(木) 22:00	14	〃	横浜	西之表	
〃	〃	〃	11月11日(金) 8:10	11月11日(金) 17:00	9	〃	老岐	神戸	
にっぽん丸	〃	22,472	11月15日(火) 12:30	11月15日(火) 22:00	10	〃	神戸	〃	
〃	〃	〃	11月27日(日) 7:45	11月27日(日) 18:00	10	〃	屋久島	佐世保	
飛鳥2	〃	50,142	12月27日(火) 7:30	12月27日(火) 17:00	10	〃	横浜	香港	
仮計				18回(日本10、外国8)、約179時間					

(注)時間は滞在時間数であり、30分以上の端数は切り上げている。

※1 屋久島抜港による寄港

※2 台風による寄港地変更

平成23年においては、22年には45回あった外航船の寄港が8回に減少しているのが特徴的である。福島県の原子力発電所事故等の影響もあるのであろうか。

なお、平成24年度上期においては計17回が予定されており、外航船15回となっている。

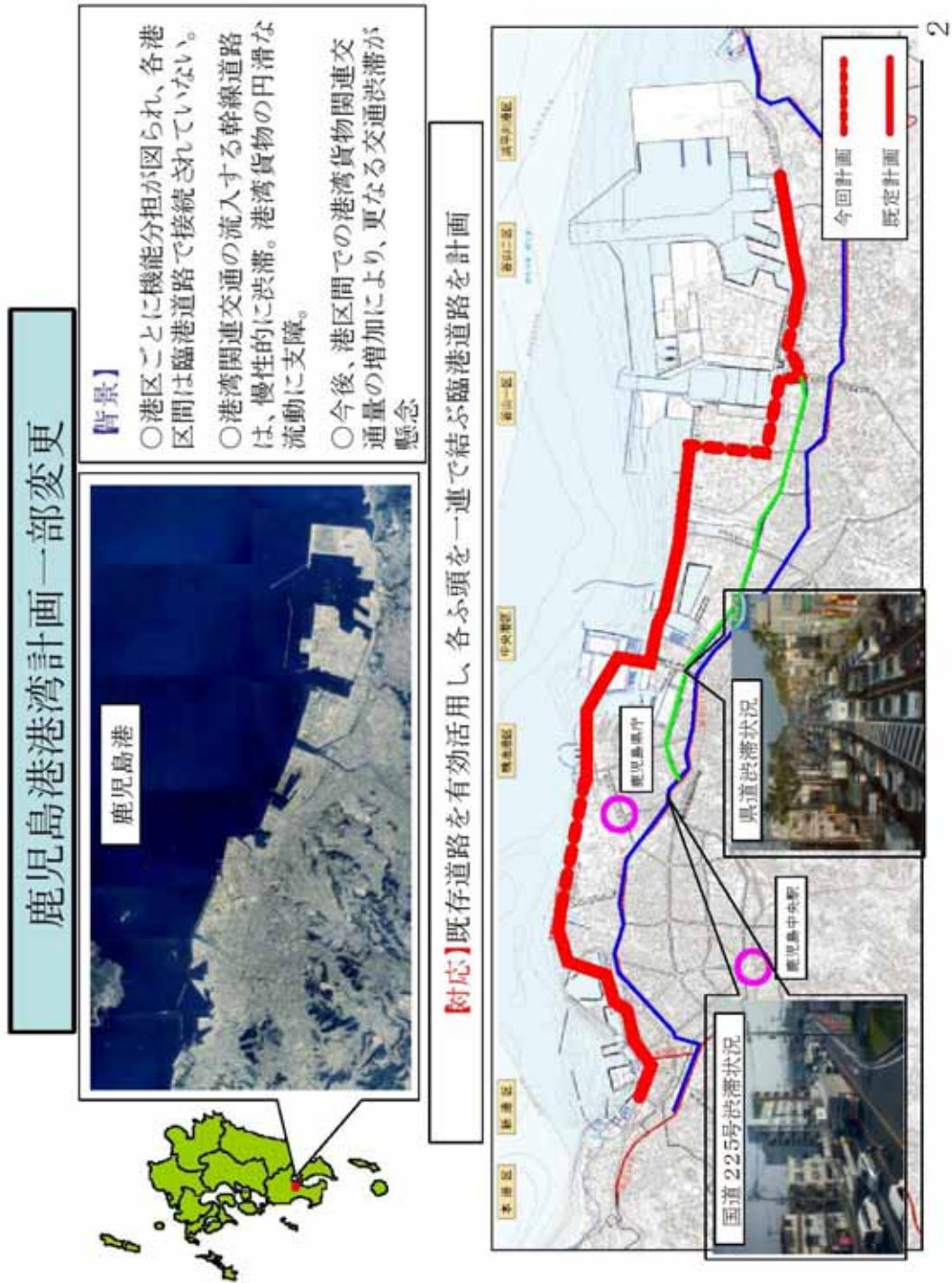
いずれにしろ利用促進は今後の課題であり、諸対策が講じられている。

参考資料 県の所有地（境界）



上記写真の箇所が、鹿児島港護岸の最北部分である。また、護岸の海側から側溝までが県の所有であり、手前は私有地となっている。

参考資料 鹿児島港 港湾計画一部変更（平成16年7月）



今回変更の内容

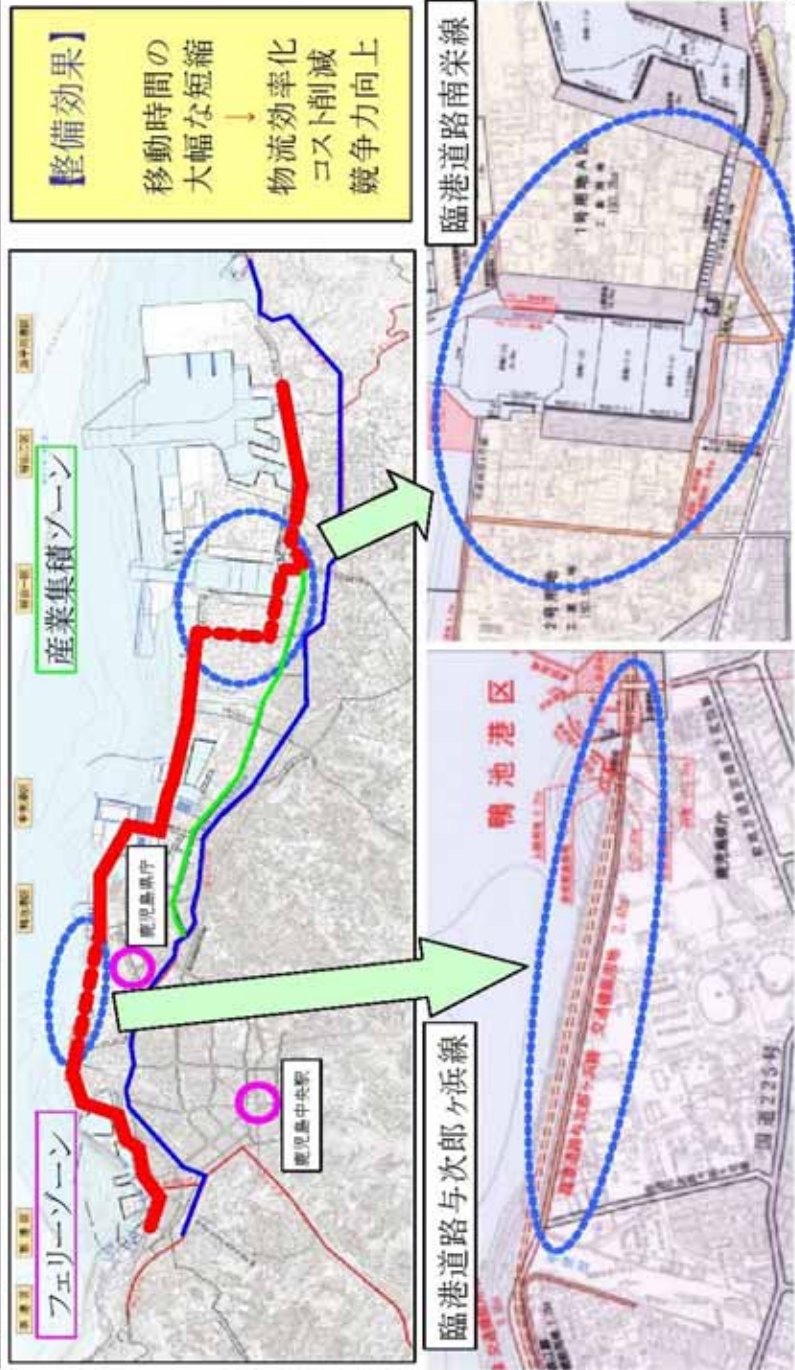
【計画概要】

既存道路を有効活用し、各ふ頭を一連で結ぶ臨港道路を計画

臨港道路与次郎ヶ浜線

臨港道路南栄線

港湾貨物の円滑な流動が確保できる併せて一般道の渋滞緩和が図れる



【整備効果】

移動時間の大幅な短縮
↓
物流効率化
コスト削減
競争力向上

参考資料 鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画 ~鹿児島県の橋を長持ちさせる計画~

1 橋梁の長寿命化修繕計画とは

高度経済成長期（昭和30～40年代）に建設された橋梁の高齢化に伴い、従来の事後的な修繕及び架替えから、予防的な修繕及び計画的な架替えへと転換を図り、橋梁の長寿命化により、修繕や架替えに係る費用の縮減と平準化を図ることを目的に策定するものです。

2 これまでの取り組み及び今後の計画について

平成18年度には、個々の橋を診断するための「橋梁定期点検マニュアル」の作成と「橋梁点検支援システム」の構築を図りました。

このマニュアル等に基づいて、平成19年度から平成20年度にかけて、職員等により全ての橋梁点検を実施し、これらの点検結果を基に、橋梁長寿命化修繕計画を策定しています。この計画の策定にあたっては、有識者等で構成する委員会のなかで、意見を伺いながら計画を策定しました。

今回策定した計画は、県が管理する全ての道路橋について、交通確保の重要性や橋梁の特性により3つに区分し、点検頻度や補修対策の優先度を勘案しながら、予防保全の考え方に立った戦略的な維持管理に取り組み、安心安全な道路ネットワーク機能を維持していくこととしました。

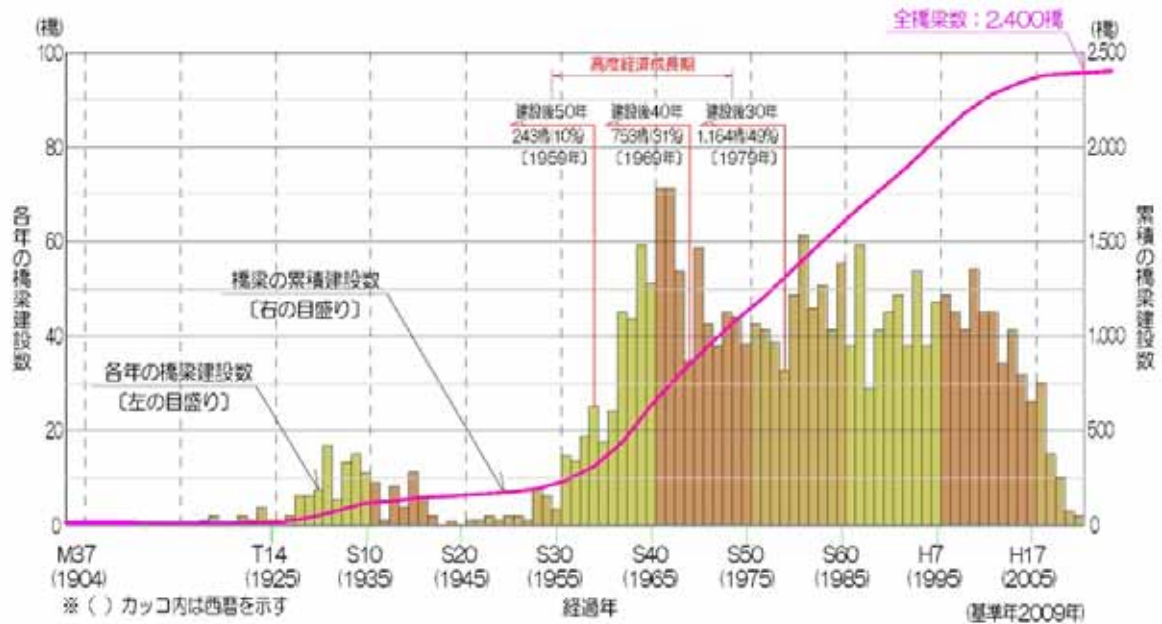
3 橋梁長寿命化修繕計画策定の内容

策定した計画についての内容はPDF文書で掲載しています。

[鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画](#) (1.25MB)

鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画（平成21年3月 土木部 道路維持課）より抜粋 1

橋の建設年次からの経過年数を見ると、以下に示すように一般的に橋梁の設計寿命といわれる50年を経過している橋梁は、全体の約10%の243橋です。10年後には全体の約31%の753橋、さらに20年後には全体の約49%にあたる1,164橋が建設後50年を越えることとなります。県が管理する道路橋は今後急速に高齢化を迎え、大規模な修繕や架替えが同時期に発生することが予想され、多大な財政負担となることが懸念されます。



図一 橋梁の建設年次の分布

建設後50年以上となる橋梁の割合を以下に示します。

※老朽橋の目安は、建設から50年と考える。



図一 建設後50年以上となる橋梁の割合

鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画（平成21年3月 土木部 道路維持課）より抜粋 2

2-4. 維持管理の対策と内容

すべての橋梁について予防保全を行い、橋梁を効率的・効果的に維持管理するために、A、B、Cの3つの管理グループに大別します。

Aグループ ⇒ **海上を跨ぐ橋梁**で、その橋を使えなくなった場合、交通が途絶え、住民生活に著しく影響を及ぼす橋梁を対象として『海上橋』と位置付け、補修対策を他のグループより優先的に実施します。

Bグループ ⇒ 海上橋、石橋以外の橋梁を対象とし、早めの対応を行い橋梁の延命化を図ります。

Cグループ ⇒ 石橋を対象とし、観察・維持管理(日常管理、異常時管理)を行い、見守っていきます。

表一維持管理方針一覧

予防保全 中長期先を見越した 橋の維持管理	管理グループ		維持管理方針
	A	海上橋	補修対策を他の橋梁より優先的に実施
B	海上橋、石橋以外の橋梁	早めの対応を行い長寿命化を図る	
C	石橋	観察・維持管理により見守る	

管理グループの内容を明確にすることにより、点検作業等の効率・効果的な管理を実施し、橋の延命化を図っていきます。さらに、きめ細かな維持管理(見える維持管理)を実施するために橋梁ごとのカルテを作成します。

今後、新設する橋梁については、適切な管理グループに振り分け、管理内容にそった点検の実施や、橋梁のカルテ等を活用した維持管理を行います。

表一維持管理内容一覧

管理グループ	橋梁数 全2,400橋	管理内容	点検			
			日常点検	定期点検		異常時 点検
				概略点検	詳細点検	
A	海上橋 4橋	・概略点検を毎年実施 ・必要に応じて詳細点検 ・対策を優先的に実施	○	◎ 毎年実施	○ 必要に応じて	○
B	海上橋、石橋 以外の橋梁 2,366橋	・概略点検を5年サイクルで実施 ・必要に応じて詳細点検	○	○ 5年サイクル	○ 必要に応じて	○
C	石橋 30橋	・日常点検、異常時点検で対応	○	×	×	○

鹿児島県橋梁長寿命化修繕計画（平成 21 年 3 月 土木部 道路維持課）より抜粋 3

橋梁長寿命化修繕計画の効果

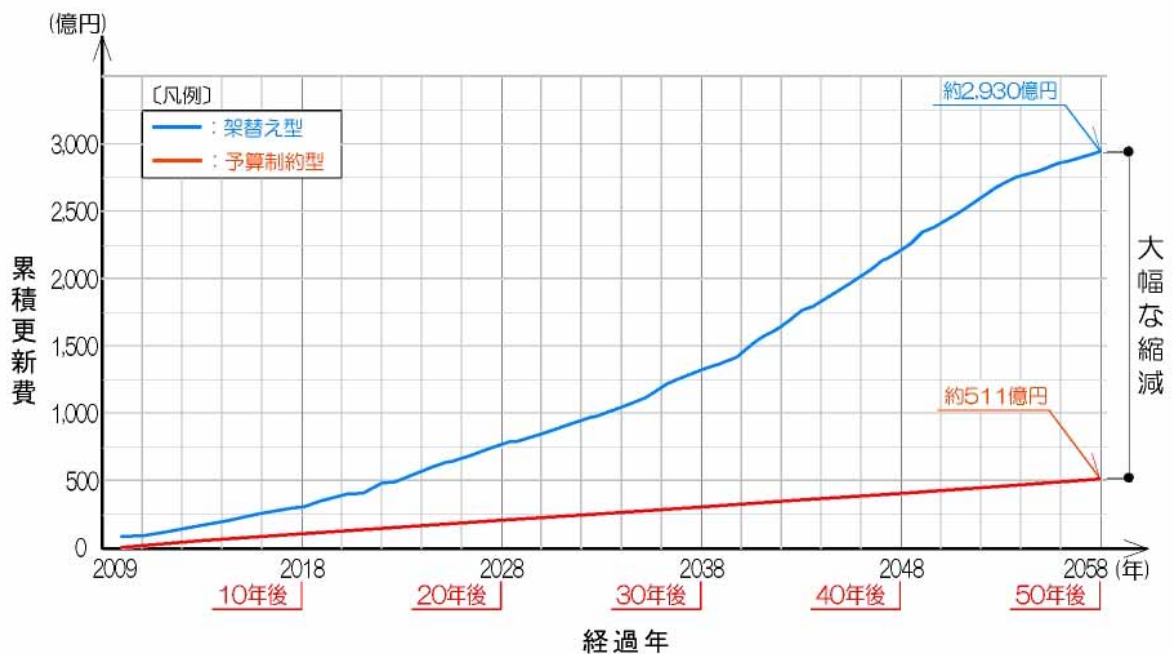
修繕および架替えに要する費用は、予算制約を考慮したシナリオでは、約 511 億円となり、建設後 50 年ですべてを架替えた場合のシナリオに比較して、約 2,419 億円（約 83%）のコスト縮減が見込まれます。

表—シナリオごとのライフサイクルコスト一覧

シナリオ	50年間の総額(億円) 全橋梁2,370橋(石橋を除く)
架替え型	約2,930億円
予算制約型	約511億円 (約2,419億円 [約83%] の縮減)

(1)シナリオ別ライフサイクルコスト算定結果

架替え型と予算制約型、それぞれの50年間で必要となるライフサイクルコストの推移を以下に示します。



図—全シナリオの累積費用

大隅地域振興局 志布志港



(注) 新若浜地区の多目的国際ターミナルは現在の「国際物流ターミナル」である。

1 概要

- ・所在地 志布志市
- ・港湾区域の面積 1,320ha (約4百万坪)
- ・港湾区域 志布志港灯台(北緯31度28分26秒、東経131度6分32秒)から101度1,900メートルの地点から218度6,500メートルの地点まで引いた線、同地点から安楽川左岸先端(北緯31度27分36秒、東経131度4分37秒)まで引いた線及び陸岸に囲まれた海面

志布志港は、九州南東部の志布志湾に位置し、南九州地域を主たる背後圏とする重要港湾である。

昭和44年4月に重要港湾に指定されて以来、本港地区、外港地区、若浜地区と順次整備を行い、昭和62年には貿易港としての開港指定を受けるとともにC(税関)I(出国管理)Q(検疫)を備え、南の拠点である国際物流港としての機能を充実してきた。

臨海工業用地として造成された若浜地区においては、大規模配合飼料工場や関連企業が多数操業しており、背後にある日本有数の農畜産地帯である大隅半島への飼料供給基地としての機能を発揮するのみならず、さらには、陸路にて九州各県へも供給されている。

現在、定期航路としては、国内主要港(東京、大阪、那覇 他)や中国、東南アジア諸港を結ぶ4航路、週8便が就航している。

志布志港は、アジア地域を中心とした海外各地との連携を深め、世界に開かれた港として今後更なる発展が期待されることから、中核国際港湾として位置付けられ、貨物量の増大やコンテナ貨物需要の増大に対応するため、新若浜地区に国際物流ターミナルを整備(平成21年3月一部供用開始)し、国際物流拠点港としての機能を充実を図っている。

また、海洋性レクリエーション・観光需要の高まりへの対応として、若浜地区には緑地と一体となった旅客船埠頭も整備されている。

[志布志港港湾計画] (平成5年6月改定)

方針

- ・ 高度な物流空間の形成
- ・ 外郭施設の整備
- ・ 耐震港湾施設の整備
- ・ 環境保全施設の整備
- ・ 旅客船埠頭の整備
- ・ 小型船だまりの整備
- ・ 臨港交通体系の充実
- ・ 港湾空間の効率的利用

港湾能力

取扱貨物量	外 貿	430 万ト
	内 貿 (うちフェリー)	960 万ト (うち 630 万ト)
	合 計	1,390 万ト
入港最大標準船型		5 万 D/W 級
港湾利用者数	旅客施設利用者	20 万人
	緑地等利用者	40 万人

港湾施設

けい留施設 (省略)、ガントリークレーン

土地利用計画

(単位 : ha)

用途 地区名	埠頭用地	港湾 関連用地	工業用地	都市再開発 用地	交通機能 用地	緑地	合計
本港地区	6 (3)	4			2 (2)	11 (11)	22 (15)
外港地区	20			10	3	6	39
若浜地区	16 (1)	9	55		10 (1)	20 (2)	110 (3)
新若浜地区	42 (42)	25 (25)			8 (8)	20 (20)	95 (95)
計	84 (45)	38 (25)	55	10	22 (10)	57 (33)	266 (113)

注1 ()内は、土地造成を伴う土地利用計画で内数である。

注2 端数処理のため、内数の和は必ずしも合計と一致しない。

当港は前掲の港湾写真の左側(本港地区)から右側(新若浜地区)に向かって港湾が拡大してきており、上の土地利用計画の表では上から順に拡張されてきているので、その整備状況が確認しやすい港湾となっている。

土地利用計画においては、**総面積 266ha (約 806 千坪)**のうち、埠頭用地(約 255 千坪) 31.6%、緑地(約 173 千坪) 21.4%、工業用地(約 167 千坪) 20.7%、港湾関連用地(約 115 千坪) 14.3%、交通機能用地(約 67 千坪) 8.3%、都市再開発用地(約 30 千坪) 3.7%となっている。

ポートセールス等に注力している港湾であり、県内の物流活性化にとって重要な港湾として位置付けられている。

[参考]国際バルク戦略港湾²⁸

・平成23年5月31日、志布志港は「国際バルク戦略港湾」に正式に決まった旨が新聞でも報道された。『志布志港が、「国際バルク戦略港湾」の一つに決まった31日、約1年にわたり同港の構想づくりに携わった鹿児島県や地元・志布志市の経済界などは喜びや安どの声が広がった。しかし、官民の負担問題や施設拡充など課題が山積しているのも事実。今後本格化する具体的計画策定作業を前に、関係者は「決定はあくまで出発点」とし、2012年度からの事業スタートを目指し決意を新たにした。』

『今後県は、具体的計画となる「育成プログラム」の作成に向け、国や他港の情報収集にあたる。企業同士の連携や「民」の視点など、比較的得点が伸びなかった評価項目の分析も必要だという。』

『運ばれてきた飼料原料のトウモロコシを保管する施設は現時点でフル稼働状態だという。このためバルク戦略港になることで輸入取扱量が一気に増えた場合、新たな保管施設の場所を確保し、どう運営するかが喫緊の課題となる。』(以上、6月1日の南日本新聞から抜粋)

・国土交通省が平成23年9月30日発表した2012年度政府予算概算要求で「国際バルク戦略港湾」に選定された志布志港の整備事業費計上が見送られた旨が新聞報道された。

『県港湾空港課は「志布志港もなるべくはやく事業化されるよう、国や関連企業など関係者と協議を重ねて育成プログラムの精度を高め、より良い提案に近づきたい」とした。』(10月1日の南日本新聞から抜粋)

[参考]平成23年度志布志港ポートセールス推進協議会 総会(結果より)

志布志港ポートセールス推進協議会(会長：鹿児島県知事)では、志布志港の定期航路の維持・拡充や港湾貨物の集積を図るため、志布志港の利用促進活動に取り組んでいる。

本協議会では、新若浜地区「国際コンテナターミナル」をはじめとした港湾施設の利用促進を図り、志布志港が国内外の物流拠点港としてさらなる発展を図るため、積極的なポートセールス活動を推進していく計画となっている。

[平成23年度の主な事業計画]

1. 定期航路の維持拡充並びに利用促進に関する事業
 - (1) ポートセミナー(大阪)の開催
 - (2) 国内外の船社等個別訪問
 - (3) 国内外の荷主企業、商社等訪問
 - (4) 関西の関係企業や荷主に対するPR
2. 広報、情報収集活動に関する事業
 - (1) ホームページでの情報発信
 - (2) パンフレット(航路一覧)等の作成・配布
3. その他の事業
 - (1) 各種歓迎セレモニー等の開催

²⁸ 国際バルク戦略港湾は、日本の産業や日常生活に欠かせない食料や石炭などの物資を安定供給するため、大型船舶が接岸できるバルク(ばら積み)貨物拠点を集中的に整備するもの(南日本新聞より抜粋)。

2 事業と成果物の状況

志布志港の平成18年度から22年度までにおける事業実施内容と補助事業、直轄事業及び起債事業ごとの事業費は次のような状況である（「定期監査調書」による。）

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
18	若浜地区	道路(改良) 903m 19,836	防波堤(沖) 27.6m 189,150	
		岸壁(-5.5m)(改良) 1式 4,675	防波堤(沖)(改良) 170.0m 224,990	
	新若浜地区	護岸(防波) 112m 262,840	岸壁(-14m) 280m 581,400	埠頭用地 730,000 m ² 695,000
		道路① 200m 77,494	泊地(-14m) 682,000 m ³ 1,095,120	臨海用地 57,000 m ² 240,000
		道路② 739m 141,425		
		橋梁 A 1式 98,241		
	外港地区	岸壁(-7.5m)(改良) 1式 6,765		
		岸壁(-10m)(改良) 1式 13,724		
	計	625,000	2,090,660	935,000

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
19	若浜地区	橋梁(改良) 96m 37,500	防波堤(沖) 50m 682,000	
			防波堤(沖)(改良) 30m 632,000	
	新若浜地区	護岸(防波) 215m 329,529	岸壁(-14m)保安施設 1式 235,500	埠頭用地 350,000 m ² 1,891,000
		道路① 1,040m 35,451	泊地(-14m) 300,000 m ³ 707,000	臨海用地 58,000 m ² 120,000
		道路② 827m 51,263		荷役機械 2基 547,000
		防波堤(東)(A)(改良)ブロック製作 72,757		
	計	526,500	2,256,500	2,558,000

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
20	若浜地区	道路① 110m	防波堤(沖) 50m	
		道路② 21m	防波堤(沖)(改良) 133m	
		防波堤(東)(A)(改良) 58m	岸壁(-9m)(改良) 83m	
	新若浜地区		泊地(-14m) 145,731 m ³	埠頭用地 6,948 m ²
				臨海用地 2,890 m ²
計	557,000	2,284,193	2,188,000	

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
21	本港地区	防波堤(東)(A)(改良) 115m	防波堤(沖) 75m	
			防波堤(沖)(改良) 80m 岸壁(-9m)(改良) 146m	
	若浜地区	若浜大橋塗装 883 m ²		
	新若浜地区	造成工 45,750 m ² 緑地施設工 1式 植栽工 1式		埠頭用地 1,171 m ² 臨海道路 157m 多目的上屋 1棟
	計	801,914	3,495,615	411,342

(金額単位：千円)

年度	事業実施場所	補助事業	直轄事業	起債事業
22	本港地区	防波堤(東)(A)(改良) 60m		
	若浜地区	岸壁(-8m)(改良) 舗装 883 m ²	防波堤(沖) 25m	
		港湾道路 舗装 2,610 m ²	防波堤(沖)(改良) 84m 航路(-14m) 93,879 m ²	
	新若浜地区	道路① 測量 1式		埠頭用地 1,850 m ²
		造成工 290,500 m ² 緑地施設工、植栽工 1式		臨港道路 調査設計 1式
	外港地区	C岸壁 防舷材 6基		
	計	615,035	1,813,879	38,000

直轄事業は平成21年度をピークに減少、起債事業も19年度と20年度は20億円以上の事業が実施されていたが、22年度では3千8百万円の事業にとどまっている。

(意見)

上のように、平成19年度までは個別に金額が記載されていたが、20年度以降は合計額しか記載されていない。

定期監査調書への記載であり、監査する立場からは個別の事業金額の記載が必要ではないかと考える。

(提案)

港湾台帳の記載と整合性のとれた金額を記載し、台帳との照合が可能なようにする。

3 工事契約の執行状況

3-1 平成22年度工事の概要

受領した工事台帳データからまとめた平成22年度の志布志港に係る事業は次のとおりである。

(金額単位：千円)

事業名称	工事内容等	執行年度2010 の支払額
(一般会計)		
港湾・海岸環境美化推進事業	第8-2～4号(3件) 志布志港港湾・海岸環境美化推進業務委託	10,770
みなと振興交付金事業	・志布志港みなと振興交付金工事(4,7,H21-8工区) ・〃 (1～5工区)	21,648 72,800
地域自立・活性化交付金事業	・志布志港地域自立・活性化交付金工事 ・〃 (1～6工区) ・志布志港地域自立・活性化交付金調査委託(環境監視)	31,300 129,448 3,952
港湾海岸浸食対策事業	・港湾海岸浸食対策工事 3件	50,750
港湾施設改良費統合補助事業	・志布志港改修(統合補助)工事(1～2工区)	30,546
県単港湾整備事業	第206号志布志港県単港湾整備設計委託(落橋防止対策)	2,835
改修事業	・志布志港改修工事(1工区) 注 ・〃 注 ・〃 注 ・〃 (2～6工区) 計 ・志布志港改修測量委託(道路①)	14,530 29,060 29,077 195,232 10,400
一般会計 計		632,349
(特別会計)		
整備(起債)事業	・志布志港整備(起債)臨海計画基本設計委託(物流戦略検討) ・志布志港整備(起債)地質調査委託(臨海用地) ・志布志港整備(起債)上水道設計委託 ・H21 志布志港整備(起債)調査委託(臨海道路)	5,644 2,160 1,974 600
維持修繕事業	・第16回志布志港県単港湾維持修繕工事 ・第9回志布志港港湾維持修繕業務委託(港湾施設管理)	3,000 300
整備(起債)事業	・志布志港整備(起債)工事(ふ頭1工区)	25,500
特別会計 計		39,178
合 計		671,527

注 工事台帳上は1工区が3つに区分して計上される。下の1工区の財務事務の執行状況の検討に記載されているように、支払発生の都度、計上されることによる。

上表のように、志布志港においては、一般会計において改修工事が約2億8千8百万円、地域自立・活性化交付金事業が約1億6千5百万円、みなと振興交付金事業が約9千4百万円などの事業が実施されている。

一方、特別会計においては、起債事業である整備事業約2千6百万円などが実施されているが、金額的に一般会計と比較すると大きくはない。

志布志港における平成22年度の工事概要図と特別会計における「ふ頭1工区」の工事内容を示した図面は次のとおりである。

3-2 平成22年度整備事業の概要図

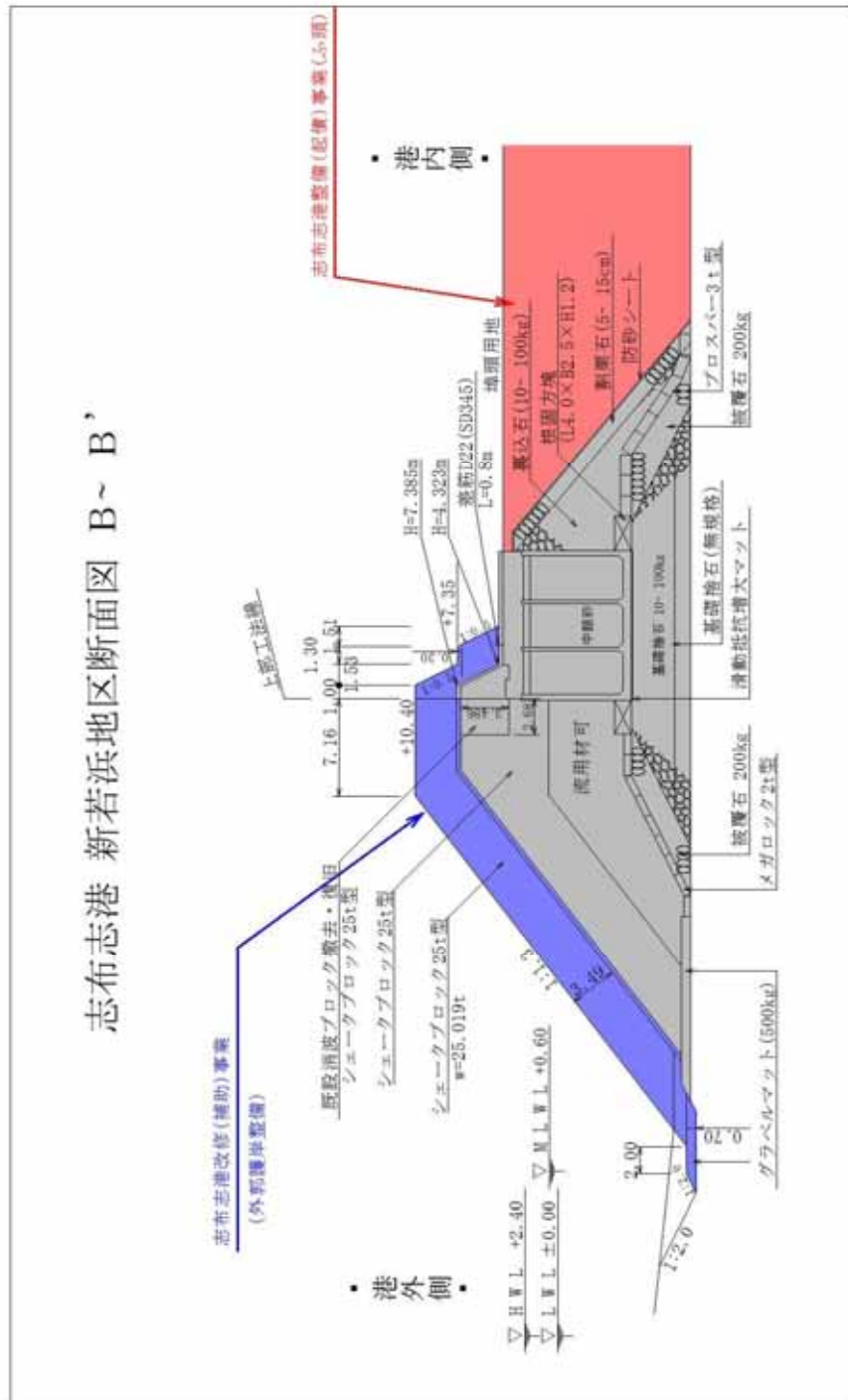
志布志港における平成22年度の事業内容と実施場所の概要は次のとおりである。



3-3 新若浜地区整備事業（埠頭）

下図は港外側が志布志港改修（補助）事業による外郭護岸整備によるものであり、港内側が特別会計において実施された志布志港整備（起債）事業によるものである。

（注）平成19年度事業によるものであるが、工事内容が把握しやすいため記載している。



3-4 財務事務の執行状況

3-1 で記載した改修事業の「志布志港改修工事（1工区）」の工事内容等を検討した結果は次のとおりである。

・志布志港改修工事（1工区）の概要

(金額単位：千円)

工事場所	志布志町本港地内	工期	22.7.23～23.2.7 200日(変更による延長なし)		
工事内容(設計概要)	防波堤(東)(A)(改良) 本體工 L=57.4m 消波ブロック(50t型)製作52個、据付191個 消波ブロック(20t型)製作39個、据付238個				
入札方法	一般競争入札(地方自治法第234条)総合評価方式			電子入札	
落札者	株植村組	入札参加者数	23社		
請負代金	72,667(込) 69,207 変更後 81,800(込)	支払方法	通常払い 前金払 14,530 中間払 29,060 完成払 29,077		
設計額	81,800	予定価格	81,795(込) 77,900(抜)	最低制限価格	不開示
事前公表価格調書	81,795	落札率	88.84%		
入札執行調書	22.7.15 (抜) 株山一建設 69,019、株山本組 69,097、福地建設株69,099、阿久根建設株69,130、株鹿大丸 69,130、株渡辺組 69,200、株植村組 69,207、株斉野建設 69,300、吉留建設株70,000、米盛建設株70,110、株塩田建設 70,200、南生建設株76,500 の12社 (最低制限価格より低いため失格した企業)8社 新光建設株68,863、山下(善)建設株68,833、株野添組 68,850、株長崎組 68,817、山佐産業株68,817、株森建設 68,804、野村建設工業株68,800、鎌田建設株68,485 (入札を辞退した企業)2社 株森組、株鹿兒島グリーン総合建設				
工事変更について	(主たる変更理由) 1 着工前測量結果による施工数量の変更 当初、防波堤改良の本體工 L=57.4m(区間1 L=26.4m、区間2 L=31.0m)を計画していたが、 <u>着工前測量に基づき施工数量の変更</u> を行うとともに事業効果の早期発現を図るために L=59.6m(区間1 L=32.6m、区間2 L=27.0m)に変更したい。 2 ブロック製作ヤード及び陸上運搬距離の変更 当初、ブロック製作については、新若浜地区野積場での製作を計画し積出しヤードまでの陸上運搬 L=0.9kmを計画していたが、 <u>現地詳細調査の結果、地盤が非常に悪く製作ヤードに適さないことが判明したため、製作ヤードを変更することとし併せて陸上運搬距離も L=0.7kmに変更したい。</u> (注)別紙として「指示内訳」が保管されていた。				
下請 金額計 約 35,408	22.8.23、26 受付 A社 消波ブロック製作工事 工期 22.8.20～22.10.31(就労者予定人数220人) 契約22.8.19 随意契約 支給品：生コンクリート、型枠、クレーン B社 クレーンチャーター、消波ブロック陸上運搬工事(就労者予定人数210人) 工期 22.8.20～23.1.25 契約22.8.19 随意契約 単価契約(込) 支給品：消波ブロック(異形ブロック50t型、20t型) C社 消波ブロック据付工事(就労者予定人数260人) 契約22.8.23 随意契約 支給品：消波ブロック(異形ブロック50t型、20t型)				

(注)3-1に記載した数値は、表中の「前払金」「中間払」「完成払」の金額に一致している。

入札執行結果については、入札金額からのみ判断すると落札企業は7番目であるが、総合評価方式による評価値が158.9435であり、2番目の157.5145を上回っていた。

3-5 下請についての検討

当該発注工事については、3社に対して「建設工事下請通知書」が発行されているが、その内容は次のとおりである。

(単位：円)

工事の内容	支給品	工期	契約方法	金額
①・消波ブロック製作工事	生コンクリート、型枠、クレーン	22.8.20～22.10.31	随意契約	
②・クレーンチャーター料 ・消波ブロック陸上運搬 (50t型、20t型)	消波ブロック (異形ブロック50t型、20t型)	22.8.20～23.1.25	〃	
③・消波ブロック据付工事	消波ブロック (異形ブロック50t型、20t型)	22.8.24～23.1.25	〃	
計				35,408,687
工事全体に占める下請工事金額の割合				約48.7%

(注) 上表②の金額は、契約が単価契約であったため実績の金額を記載している。

上表の工事内容、下請工事割合を見ると、生コンクリートと型枠を落札者である元請業者が支給し、消波ブロックの製作工事を①の業者が、運搬を②の業者が、据付工事を③の業者が実施しているようにみえる。

これについては、「下請については工事請負契約第7条(下請人の通知)に基づき、建設工事下請通知書と同時に、下請契約書の内容が建設業法違反になっていないかについて確認できる書類の写しの提出を求めており、また、工事請負契約第6条(一括下請負の禁止)については、施工体制台帳の提出をはじめ、工事監督業務の中で工事中の施工体制点検などにより、元請けの監理技術者が工事全般を掌握し、工事に参画しているかを確認し、指導している。」との回答を得た。

(意見)

現行の法令等に反するものではない。ただ結果論ではあるが、「鹿児島県総合評価方式試行要領」に基づき価格以外の要素を考慮して実施される総合評価方式が採用され、最低制限価格により8社が失格している入札であったという状況を前提に考えると、随意契約で実施する下請業務内容の範囲や下請け金額の割合は、もっと狭く、低い方が適当ではないかと思う。今後、より留意しておくべき点ではないか考える。

消波ブロック据付現場写真（往査時撮影）



（説明）

写真中央部の盛り上がった部分が工場の現場である。

3-6 総合評価方式²⁹による入札事務手続についての検討

当該工事においては「一般競争入札（総合評価方式・特別簡易型³⁰）」が採用されている³¹が、これは「鹿児島県総合評価方式試行要領」に基づき実施されたものであり、海上工事（一般競争入札）に係る「総合評価方式（特別簡易型）」における評価項目、加算点及び評価基準による価格以外の評価項目である「企業の施工能力（4.5点）」、「配置予定技術者の能力（2.5点）」、「地域貢献度（3.0点）」の3項目（合計10.0点）が加味されて技術評価点が算定されている。

「総合評価方式技術評価点内訳表（公表用）」による結果は次のとおりであった。

順位	標準点(A)	加算点				技術評価点 (A)+(B)
		企業の施工能力	配置予定技術者の 施工能力	地域貢献度	合計(B)	
1	100	4.5	2.5	3.0	10.0	110.0
2		4.5	2.5	3.0	10.0	110.0
3		3.5	2.5	3.0	9.0	109.0
4		3.5	2.5	3.0	9.0	109.0
5		3.5	2.5	3.0	9.0	109.0
6		4.5	1.0	3.0	8.5	108.5
7		3.5	2.5	2.0	8.0	108.0
8		3.5	2.0	2.0	7.5	107.5
9		3.0	2.5	2.0	7.5	107.5
10		3.5	1.5	2.0	7.0	107.0
11		2.0	1.0	2.0	5.0	105.0
12		2.0	0.0	1.5	3.5	103.5
失格1	100	4.5	2.5	3.0	10.0	110.0
失格2		4.5	2.5	2.0	9.0	109.0
失格3		4.5	1.0	3.0	8.5	108.5
失格4		3.5	2.5	2.0	8.0	108.0
失格5		4.5	1.0	2.5	8.0	108.0
失格6		2.5	2.0	2.0	6.5	106.5
失格7		2.5	1.5	1.5	5.5	105.5
失格8		2.0	0.5	2.5	5.0	105.0

注1 上記は公表用のものを技術評価点順に並び変えたものであり、様式も公表用とは異なる。

注2 失格（1～8）は最低制限価格未満入札者である。

加算点の項目である「地域貢献度」においては県内の事業者、県外の実業家においては県内在住者20名以上で10年以上の営業等の他に、過去5年間のボランティア活動等による地域貢献の実績、前年度の道路・水辺サポーターとしての活動実績、過去5年間における県内の新規学卒者の雇用実績なども加味して算出されていた。

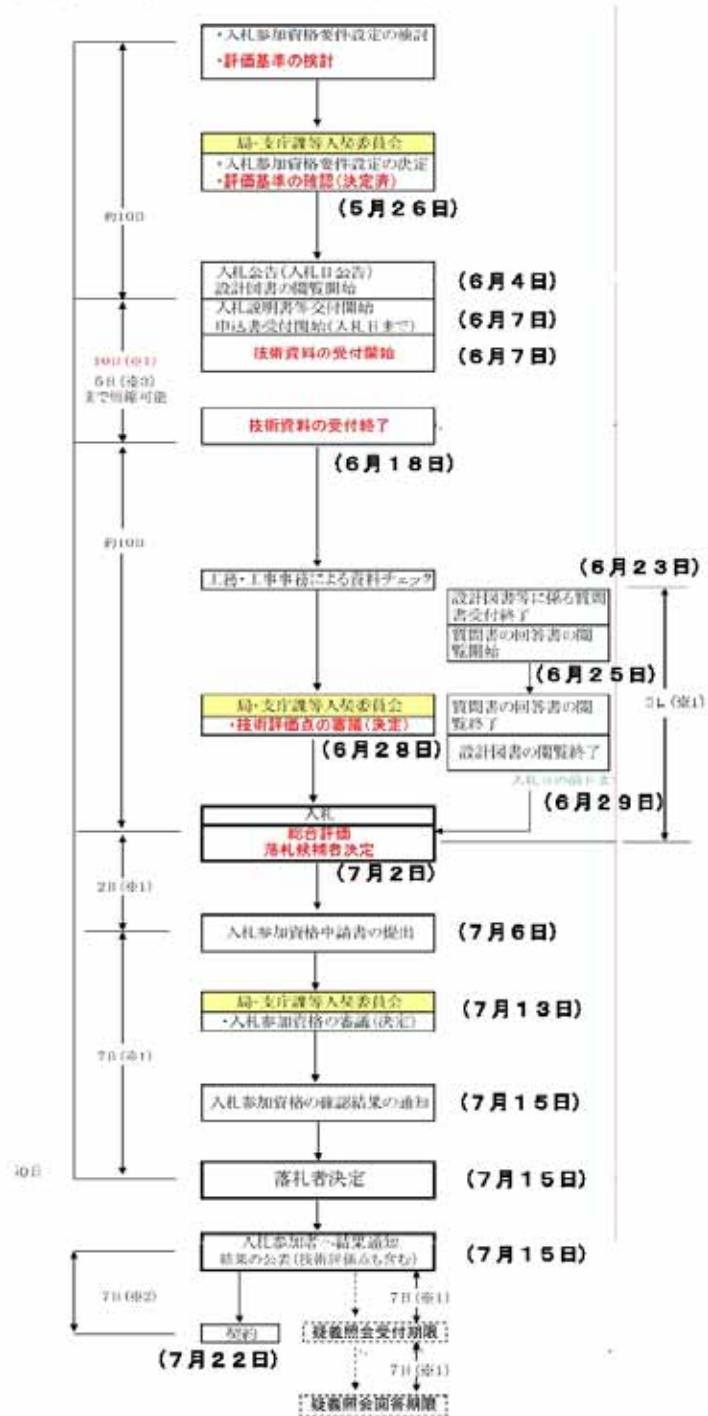
次頁は、当契約において実施された総合評価方式による事務手続のフローを依頼して検討したものである。

²⁹ 鹿児島県総合評価方式試行要領 第2条（定義）この要領に基づき試行する総合評価方式とは、地方自治法施行令第167条の10の2の規定に基づき、県は、競争参加者の技術的能力の審査を適切に行うために、入札に参加しようとする者に価格以外の技術的な要素に係る資料を提出させ、価格及び価格以外の技術的な要素を評価の対象とし、価格と技術の面から最も優れた者を落札者とする方式をいう。

³⁰ 特別簡易型 技術的な工夫の余地が小さい一般的な工事において、簡易な施工計画を要件とせず、表彰実績や工事成績等を評価する方式

³¹ 「平成22年度総合評価方式（特別簡易型）の対象工事の候補選定について（依頼）」において、対象工事として、海上工事（5千万円以上～3億円未満）発注予定の全工事（単体工事）とされていた。

総合評価方式(特別簡易型)の手続きフロー(一般競争入札 事後審査型) 8千万円以上1億円未満の工事の場合



4 旅客船埠頭（若浜地区内）

（南日本新聞2011年11月4日）を参考

貨客船「蘇州号」（14,440 t）が平成23年10月29日に志布志港に寄港し、旅客埠頭で入港セレモニーがあった。志布志港寄港は今回が最後ということで、志布志港の「サヨナラ」ツアー客ら50人余りが乗船し、上海に向けて出港したとの記事が掲載されている。

蘇州号は1995年の初寄港から毎年、同港に複数回入港。2010年度までに65回寄港、乗船者は延べ3,577人に上る。同港寄港を働きかけてきた「志布志港国際航路利用促進協議会（会長・市長）」は「国際港として中国、韓国への航路が整備され、蘇州号寄港も一定の役割を果たした」として、12年3月の解散を決めている。

なお、大阪－上海間は、これまでどおり週1往復運航する。

この「蘇州号」の寄港が終了することにより、現状における若浜地区への旅客船寄港予定（外航フェリー航路）は減少するが、他の航路が入ることも容易ではないため、来年度の寄港が減少することが予想される。

今後の旅客船埠頭の有効活用策ということが課題として浮上してくる。当該旅客船埠頭は、（当然であるが）その仕様で設計されていることから、その外観や公園、ベンチ等の設置など他の埠頭とは施設が異なっているため、仮に転用しようとした場合には、用途の変更のための工事が必要になると思われる。

一方では、物流ターミナルとしての「若浜地区」、現状でも整備進行中の「新若浜地区」があり、旅客船埠頭は規模的にも小さいため、転用という方法も現実的ではないように思われるので、旅客船埠頭の今後の在り方、有効利用策について検討し、明確な方針を決定する必要があると思うが、

これについて、志布志市駐在機関では、

- ①旅客船ふ頭の整備目的の一つに、「日向灘を対象地域とした拠点港である宮崎港の鹿児島県における補完港」として、大規模な地震が発生した場合の全国からの救援物資及び被災地からの住民、観光客等の緊急輸送のための大規模地震対策施設である（耐震岸壁、緊急輸送、避難のためのオープンスペース、道路）。
- ②また、本港に不定期に旅客船が寄港（航行中の故障船も含めて）しても、定期船や貨物船の利用している既存岸壁に制約を与えることなく配船係留できるシフトバースとして必要である。最も多いのは自衛艦等の公官庁船の利用となっている。
- ③このように、旅客船ふ頭は志布志港全体の機能分担として、必要な施設であり、また、背後の緑地は港湾関係者をはじめ、背後市民や志布志港を訪れる人々の憩いの場として定着しているところであり、今後も計画を見直す必要はないと考えている。

なお、本来の目的を果たすためには、ポートセールスをはじめ、地元市とも協力しながら、機会あるごとに志布志港のPRに努めることとしたい。
とのことであった。

（意見）

ある状況に変化が生じた時には、全体計画は維持するとしても、その都度、変化部分を対象とした在り方、有効利用策や方針を決定しておくことは必要ではないかと考える。



5 港湾環境施設

平成23年3月現在における港湾環境施設は次のとおりである（ホームページによる）。

名称		面積	備考
修景緑地		58,006 m ²	
緩衝緑地		113,953 m ²	
レクリエーション緑地	野球場	1面	使用料
	テニスコート	2面	
休憩緑地		56,943 m ²	
計		228,902 m ²	

前掲の「土地利用計画」における緑地は57ha（570,000 m²）であるから、平成23年3月現在の倍以上の緑地計画があることになるが、

これについては、

- ・計画面積57haのうち、平成24年度までに約45.8haが既成見込である。
- ・若浜地区の工業団地周辺の修景緑地と旅客埠頭の休憩緑地（約9.6ha）については、県で管理しているが、緩衝緑地（約15.7ha）については、地元志布志市が譲渡を受け、市民が憩える緑地として利用されている。
- ・また、新若浜地区に整備中の修景・緩衝・休憩を兼ねた緑地（約20.1ha）の整備に当たっては、地元において設置された検討委員会の意見を取り入れて、グランドゴルフやサッカーなど多目的に利用できる広場も備えた緑地として、市の管理のもとに一部供用しているところである。
- ・残る本港区のマリーナ計画に係る緑地（約11.2ha）については、地元の要請をはじめ、

経済、社会情勢を見極めながら、整備時期と併せて検討していくことになると思う。
ということであった。

また、緑地を考える場合でも、例えば鹿児島港における緑地と志布志港における緑地では、周辺の街の状況や人口の集積度が大きく異なることからその施設設置の意義は異なると思われるが、これについては、

- ・志布志港の緑地については、志布志港が日南海岸国定公園に位置し、特に海浜は第2種特別地域に指定されていることから、志布志湾の自然景観への影響を考慮して、国（旧運輸省、環境庁）の指導のもとに、その大半を修景・緩衝緑地として整備している（周辺の街の状況、人口の集積度だけでは比較できない意義と考えている）

とのことであった。

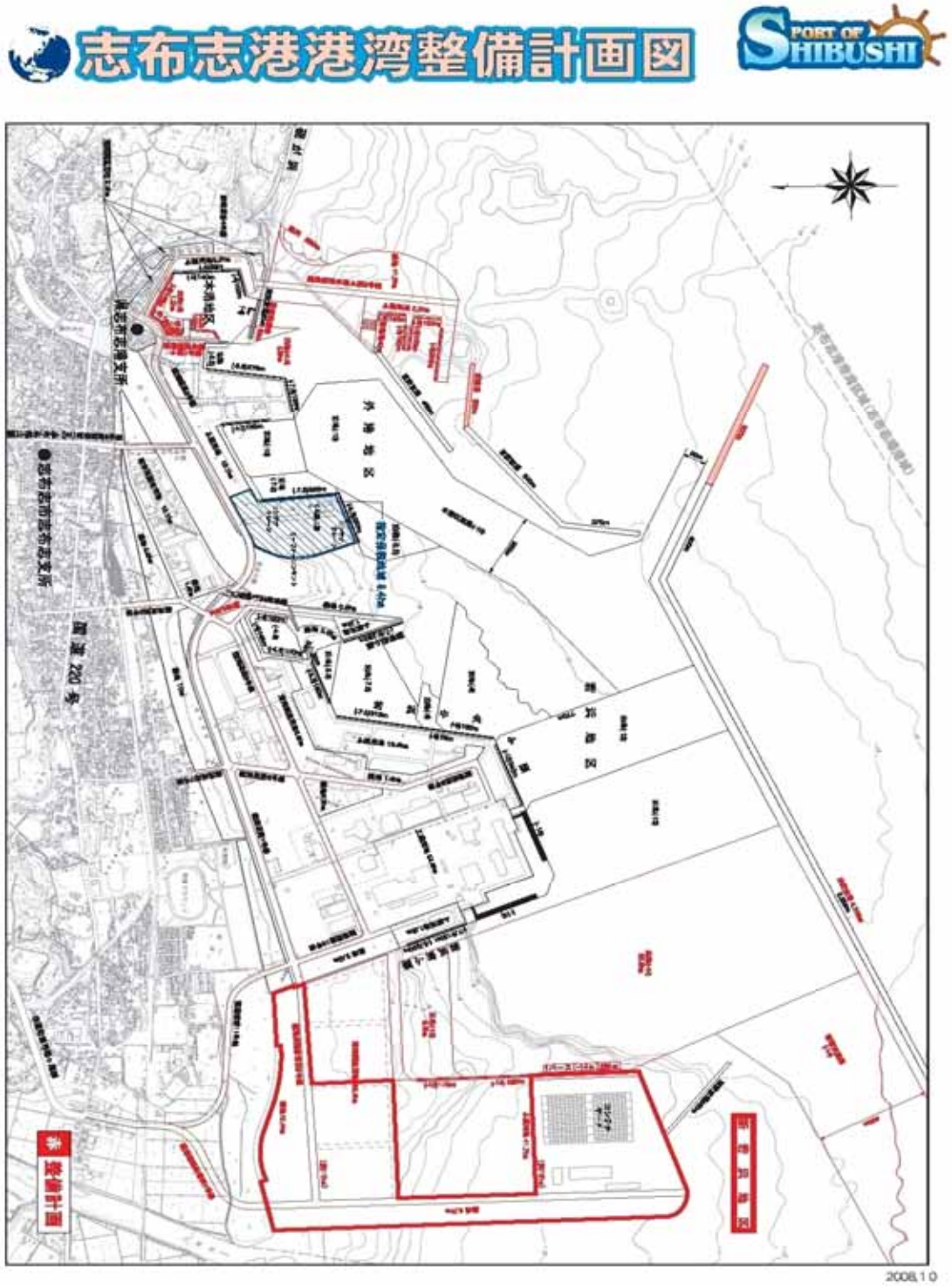
長期の港湾計画に即したものではあろうが、地域諸環境と一体になって推進する必要がある事業でもあり、経済環境や財政状況の影響を大きく受け、また、今後の利用状況の問題も内包している。今後の国際バルク戦略の状況も含め、基礎自治体とより緊密な連携を取りながら在るべき方向を探っていく必要があると考える。

■新若浜地区（港湾写真の右側手前の緑地）



(注) 平成23年11月18日（金曜日）に現状視察を実施した時の写真であるが、当日は強風で土砂降りの天候であった。

[参考資料] 志布志港港湾計画



使用料及び利用状況

1 港湾施設の使用料及び利用状況

1-1 港湾施設の使用料及び利用状況の概要

港湾施設の使用許可及び使用料等は、港湾整備事業（特別会計）の財源となるものであり、各地域振興局及び支庁の定期監査調書から集計した過去5ヶ年の使用料収入の推移は次表のとおりである。

(単位：千円)

項目		平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
港湾使用料	調定額	2,169,132	2,188,559	2,201,032	2,177,385	2,141,757
	収入済額	2,149,324	2,167,793	2,187,062	2,162,151	2,125,495
財産貸付収入	調定額	103,061	97,535	98,071	98,282	96,676
	収入済額	103,061	96,785	95,218	96,562	95,052

係留施設、野積場等港湾施設の使用料については、各施設の種別毎に細かく定められている（鹿児島県港湾管理条例 第7条、別表第2及び第3）。

港湾施設の使用料収入のうち主なものは以下のとおりで、係船料、野積場使用料及び港湾施設用地使用料が大きな割合を占める。

(単位：千円)

項目		平成20年度	21年度	22年度
係船料	調定額	242,169	231,099	250,161
	収入済額	241,744	231,099	250,161
野積場使用料	調定額	430,139	422,710	401,313
	収入済額	425,607	416,674	396,887
荷捌き地使用料	調定額	11,320	10,851	13,228
	収入済額	11,320	10,851	13,228
上屋使用料	調定額	250,694	248,036	255,524
	収入済額	250,694	248,036	255,524
旅客待合所使用料	調定額	69,453	69,470	72,563
	収入済額	69,453	69,400	72,033
荷役機械使用料	調定額	57,124	49,759	52,396
	収入済額	57,124	49,759	52,396
港湾施設用地使用料	調定額	799,030	801,552	781,918
	収入済額	790,015	792,537	772,845
一般駐車場収入	調定額	123,122	130,609	127,118
	収入済額	123,122	130,609	127,118
目的外使用に係る使用料	調定額	63,245	57,490	37,272
	収入済額	63,245	57,490	37,272

平成22年度の各地域振興局又は支庁別の使用料は次表のとおりである。

〔地域振興局又は支庁別収入割合〕

(単位:千円)

項目		鹿児島	南薩	北薩	甌島	出水駐在	姦・伊佐	大隅	志布志
係船料	収入済額	131,668	250	18,032	1,959	715	1,479	10,280	46,822
	割合(%)	52.6	0.1	7.2	0.8	0.3	0.6	4.1	18.7
野積場使用料	収入済額	220,381	1,082	47,190	1,080	2,176	3,119	22,467	57,223
	割合(%)	55.5	0.3	11.9	0.3	0.5	0.8	5.7	14.4
荷捌地使用料	収入済額	371	-	578	-	-	-	-	-
	割合(%)	2.8	-	4.4	-	-	-	-	-
上屋使用料	収入済額	176,145	-	6,774	-	-	-	-	30,688
	割合(%)	68.9	-	2.7	-	-	-	-	12.0
旅客待合所使用料	収入済額	50,922	-	-	2,656	-	-	3,416	3,817
	割合(%)	70.7	-	-	3.7	-	-	4.7	5.3
荷役機械使用料	収入済額	-	-	8,442	-	-	-	-	43,954
	割合(%)	-	-	16.1	-	-	-	-	83.9
港湾施設用地使用料	収入済額	523,912	1,944	51,698	6,350	16,871	15,287	26,823	39,595
	割合(%)	67.8	0.3	6.7	0.8	2.2	2.0	3.5	5.1
項目		熊本	屋久島	大島	瀬戸内	喜界	徳之島	沖永良部	合計
係船料	収入済額	4,972	4,742	13,925	-	1,244	5,221	8,854	250,161
	割合(%)	2.0	1.9	5.6	-	0.5	2.1	3.5	100.0
野積場使用料	収入済額	8,023	7,480	15,163	2	714	10,786	-	396,887
	割合(%)	2.0	1.9	3.8	0.0	0.2	2.7	0.0	100.0
荷捌地使用料	収入済額	630	245	8,217	3,187	-	-	-	13,228
	割合(%)	4.8	1.9	62.1	24.1	-	-	-	100.0
上屋使用料	収入済額	4,955	238	29,985	-	-	6,738	-	255,524
	割合(%)	1.9	0.1	11.7	-	-	2.6	-	100.0
旅客待合所使用料	収入済額	3,899	1,955	1,846	-	28	1,560	1,933	72,033
	割合(%)	5.4	2.7	2.6	-	0.0	2.2	2.7	100.0
荷役機械使用料	収入済額	-	-	-	-	-	-	-	52,396
	割合(%)	-	-	-	-	-	-	-	100.0
港湾施設用地使用料	収入済額	36,742	13,614	29,370	153	3,191	5,209	2,086	772,845
	割合(%)	4.8	1.8	3.8	0.0	0.4	0.7	0.3	100.0

※荷捌地は、使用時間が24時間までは無料であり、使用時間が24時間を超える場合に超える分だけ使用料が発生する。このため、使用許可申請は24時間を超える場合にのみ提出される。したがって、表の使用料は24時間を超えて荷捌地を使用した実績のみである。

港湾施設使用料のうち重要港湾である鹿児島港を有する鹿児島地域振興局及び志布志港を有する大隅地域振興局志布志市駐在の割合が大きくなっている。特に、係船料71.3%（鹿児島52.6%、志布志18.7%）、野積場使用料69.9%（鹿児島55.5%、志布志14.4%）、上屋使用料80.9%（鹿児島68.9%、志布志12.0%）、旅客待合所使用料76.0%（鹿児島70.7%、志布志5.3%）、港湾施設用地使用料72.9%（鹿児島67.8%、志布志5.1%）となっている。

また、平成22年度の地域振興局又は支庁別の港湾施設利用割合は次表のとおりである。

[地域振興局又は支庁別港湾施設利用割合]

項目		鹿児島	南薩	北薩	甌島	出水駐在	始良・伊佐	大隅	志布志
野積場使用料	総面積 (㎡)	546,165	38,959	205,879	45,582	104,958	23,510	139,319	242,667
	使用許可面積 (㎡)	315,078	3,829	126,396	1,218	8,373	10,832	72,952	64,179
	利用割合 (%)	57.7	9.8	61.4	2.7	8.0	46.1	52.4	26.4
	収入済額 (千円)	220,381	1,082	47,190	1,080	2,176	3,119	22,467	57,223
荷捌地使用料	総面積 (㎡)	41,323	4,430	54,191	9,538	-	12,232	4,383	52,150
	使用許可面積 (㎡)	300	16	36,213	-	-	2,780	-	-
	利用割合 (%)	0.7	0.4	66.8	0.0	-	22.7	0.0	0.0
	収入済額 (千円)	371	-	578	-	-	-	-	-
上屋使用料	総面積 (㎡)	39,087	-	1,350	-	-	-	-	4,529
	使用許可面積 (㎡)	34,761	-	1,350	-	-	-	-	4,529
	利用割合 (%)	88.9	-	100.0	-	-	-	-	100.0
	収入済額 (千円)	176,145	-	6,774	-	-	-	-	30,688
旅客待合所使用料	使用許可対象面積 (㎡)	3,674	-	-	184	4	-	199	254
	使用許可面積 (㎡)	2,519	-	-	175	4	-	98	254
	利用割合 (%)	68.6	-	-	95.1	100.0	-	49.2	100.0
	収入済額 (千円)	50,922	-	-	2,656	-	-	3,416	3,817
項目		熊本	屋久島	大島	瀬戸内	喜界	徳之島	沖永良部	合計
野積場使用料	総面積 (㎡)	100,376	57,561	29,606	3,762	13,877	36,995	5,500	1,594,716
	使用許可面積 (㎡)	57,195	57,561	13,510	196	4,794	8,969	-	745,082
	利用割合 (%)	57.0	100.0	45.6	5.2	34.5	24.2	0.0	46.7
	収入済額 (千円)	8,023	7,480	15,163	2	714	10,786	-	396,887
荷捌地使用料	総面積 (㎡)	22,205	7,235	31,119	8,576	6,133	13,267	37,219	304,001
	使用許可面積 (㎡)	18,192	198	13,311	7,114	-	-	2,269	80,393
	利用割合 (%)	81.9	2.7	42.8	83.0	0.0	0.0	6.1	26.4
	収入済額 (千円)	630	245	8,217	3,187	-	-	-	13,228
上屋使用料	総面積 (㎡)	750	54	5,020	-	-	1,020	-	51,810
	使用許可面積 (㎡)	750	54	5,020	-	-	1,020	-	47,484
	利用割合 (%)	100.0	100.0	100.0	-	-	100.0	-	91.7
	収入済額 (千円)	4,955	238	29,985	-	-	6,739	-	255,524
旅客待合所使用料	使用許可対象面積 (㎡)	127	140	108	-	16	166	86	4,958
	使用許可面積 (㎡)	127	140	108	-	16	44	67	3,552
	利用割合 (%)	100.0	100.0	100.0	-	100.0	26.5	77.9	71.6
	収入済額 (千円)	3,899	1,955	1,846	-	28	1,560	1,933	72,033

※荷捌地は、使用時間が24時間までは無料であり、使用時間が24時間を超える場合に超える分だけ使用料が発生する。このため、使用許可申請は24時間を超える場合にのみ提出される。したがって、表の使用料は24時間を超えて荷捌地を使用した実績のみであり、24時間未満の使用実績は含まれない。

各地域振興局又は支庁ごとの港湾施設利用割合については、それぞれ港の規模等により異なる。

重要港湾のうち、鹿児島港は県庁所在地の鹿児島市に所在し、離島航路や湾内航路の発着所としての機能をはじめ南九州の流通拠点として及び海外からの観光船の寄港地としての機能を有している。また、志布志港は、国内・国際物流拠点としての機能を有している。

一方、地方港湾は、離島や地方における生活物資の安定供給や日常の交通手段の確保等の機能を有している。

このように、各港の役割及び機能の相違が、各港湾施設の利用割合等に反映される。

（意見）

上述のとおり、各港の規模や役割等により野積場、上屋等港湾施設の利用割合は相違するが、港湾利用者等の利用者のニーズを掘り起こし、港湾施設の有効利用の観点から使用割合を高めることが必要である。

1-2 鹿児島本港区 旅客施設及び待合所の利用状況

[鹿児島本港区旅客施設]



出所:県 HP

鹿児島本港区には旅客施設が6箇所設けられており、平成22年度における各旅客施設の概要は次表のとおりである。

[各旅客ターミナルの概要]

(単位：千円)

名称	使用可能面積	使用許可面積	使用率	年間使用料収入	建築年
①桜島フェリーターミナル	744 m ²	434 m ²	58.3%	13,928	平成10年
②北ふ頭旅客ターミナル	939 m ²	233 m ²	24.8%	5,651	平成5年
③みしま旅客待合所	25 m ²	25 m ²	100.0%	831	平成13年
④としま旅客待合所	26 m ²	26 m ²	100.0%	864	平成13年
⑤南ふ頭旅客ターミナル	157 m ²	80 m ²	51.0%	2,659	平成14年
⑥種子・屋久高速船旅客ターミナル	269 m ²	269 m ²	100.0%	9,779	平成18年

[現在の北ふ頭旅客ターミナル3階の状況]



昨今、鹿児島本港区の旅客施設の利用状況について有効利用の観点から議論されている。

このうち②北ふ頭旅客ターミナルについては、鹿児島港の奄美・沖縄航路を見据え、平成5年に建設されたものの、平成18年に⑥種子・屋久高速船旅客ターミナルの完成により、種子島及び屋久島航路の乗船所が移動されたため、それまで同航路に利用されていた2階及び3階の待合施設が閉鎖され、さらに21年度には鹿児島新港区において奄美・沖縄航路を集約することになった。

現在においても2階及び3階の待合施設は旅客ターミナルとして利用されることなく、年に数回程度、イベント会場等として短期的、単発的に利用されているのみで、通常は閉鎖されている。

鹿児島地域振興局によると、2階及び3階の閉鎖後における利用状況は次表のとおりである。

[閉鎖後の鹿児島港北ふ頭ターミナルの利用状況]

年度	No	利用者	利用目的	利用面積	利用期間	使用料等
19年度	利用実績なし					
20年度	1	鹿児島県	サマーナイト花火大会優待席		H20.8.23	
21年度	1	第十管区海上保安本部	物品置き場	13 m ²	H21.5.17	免除
	2	第十管区海上保安本部	イベント会場	319 m ²	H21.5.23 ~ 5.24	免除
	3	鹿児島水産高校	実習船体験航海待機所		H21.8.4	使用届
	4	民間企業	映画撮影		H21.7.18	使用届
	5	民間企業	映画撮影		H21.7.29	使用届
	6	鹿児島県	サマーナイト花火大会優待席		H21.8.22	
	7	第十管区海上保安本部	巡視船はやと 式典		H21.11.20	使用届(雨天時)
	8	鹿児島海上保安部	出初式式典		H22.1.5	使用届(雨天時)
	9	NPO 法人	イベント会場	2,751.46 m ²	H22.1.5 ~ 1.29	免除
	10	(財)鹿児島市水族館 公社	ジンベエザメ展示	24.5 m ²	H22.1.30 ~ 4.30	使用料不算定
	11	鹿児島市	イベント会場	513.62 m ²	H22.3.6	免除
	12	鹿児島海上保安部	イベント会場	1,428.96 m ²	H22.4.15 ~ 4.16	免除
22年度	1	(財)鹿児島市水族館 公社	「ジンベエザメ及びイルカ実物大模型の展示」のため	23.49 m ²	H23.2.25 ~ 10.31	免除
	2	第十管区海上保安本部	「JCGクルーズ錦江湾2010」開催に係る会場及び待合場所として	349.00 m ²	H22.5.15 ~ 16	免除
	3	第十管区海上保安本部	「JCGクルーズ錦江湾2010」開催に係る会場及び待合場所として	172.80 m ²	H22.5.15 ~ 16	免除
	4	NPO 法人	事務所	62.76 m ²	H22.4.1 ~ 23.3.31	免除
	5	かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会実行委員会	サマーナイト花火大会優待席	967.09 m ²	H22.8.10	110,146 円

北ふ頭旅客ターミナルの利活用に関して、平成21年11月13日の「鹿児島港(本港区・新港区)の在り方懇談会」において以下のとおり提言がなされている。

すなわち、当該旅客ターミナルは本港区のにぎわいの中心部から離れた北ふ頭の端に位置していることから商業施設としての利用は厳しい条件であり、長期に安定した利用が確実に見込まれない限り多額の投資を伴う大規模な改造は行わず、現在の形状を生かした上で、市民活動や各種グループ活動の場や公共的な展示スペースなどといった活用の方向性を定めて、実際に活用を希望するNPO法人や民間企業を公募し、その活用策を委ねることも一つの方策である、という旨の提言である。

提言を受けて、これまで当該ターミナルについては、サマーナイト大花火大会の特別観覧席や離島の特産品の期間限定アンテナショップの開催等、イベント会場又は待機所として活用を図ってはいるものの、年に数回程度で短期的な利用に留まっており、抜本的な解決には至っていないのが現状である。

一方で、①桜島フェリーターミナル及び⑤南ふ頭旅客ターミナルについても、事務所や売店等の利用スペースに空室が見受けられる。

待合所名	全体		利用スペース		未利用スペース		年間使用料 (円/m ²)	
	部屋数	部屋数	使用料(面積):種類	合計使用料 (千円/年)	部屋数	種類(面積)		合計使用料 (千円/年)
鹿児島港 桜島フェリーターミナル	13	9	8,576千円(259m ²):事務所等 831千円(25m ²):3テナント):売店 665千円(20m ²):4テナント):売店 199千円(20m ²):身体障害者福祉協会で作業 所部分を減免	13,928	4	売店(20m ² ×2, 25m ² ×1, 200m ² ×1)	8,809	33,240
鹿児島港 南ふ頭旅客ターミナル	4	1	1,662千円(50m ²):切符販売	1,662	3	売店(65m ² , 12m ²) 切符売場(30m ²)	3,557	33,240
鹿児島港 高速船待合所	7	7	3,163千円(87m ²):切符販売 3,090千円(85m ²):食堂 1,927千円(53m ²):切符販売 436千円(12m ²):3テナント):売店 291千円(8m ²):コインロッカー	9,779	-	-	-	36,360
合計	24	17	(753m ²)	25,369	7	(372m ²)	12,366	

このうち、種子・屋久高速船旅客ターミナルについては、全体の部屋数7部屋すべてが切符販売、食堂及び売店等に利用されている。

他方で、桜島フェリーターミナルについては、全体の部屋数13部屋に対して、事務所や売店等9部屋のみ利用され4部屋が空室となっており、南ふ頭旅客ターミナルについては、全体の部屋数4部屋に対して1部屋が切符売場として利用されているのみで、3部屋が空室となっている。

全ての部屋が利用された場合と比べて、桜島フェリーターミナル及び南ふ頭旅客ターミナルで各々8,809千円、3,557千円だけ収入が少なくなっている。

(意見)

鹿児島本港区北ふ頭旅客ターミナルについては、本港区北ふ頭全体の役割が「引き続き、奄美・沖縄航路のうち2社の航路の母港として、現在の人流・物流の基本的機能は維持しつつ、桜島の雄大な景観を見渡せるウォーターフロントエリアの中核ゾーンとして」再定義が検討されるなか、当該旅客ターミナルが有効利用されるよう、長期的な活用方針が早期に決定されることが望まれる。

また、桜島フェリーターミナル及び南ふ頭旅客ターミナルについても、空きスペースにかかる積極的なPRの実施、事務所や売店等を有効活用できるように、賃料の見直しや利用対象者の見直しといった施策が必要である。

[参考]

鹿児島市が鹿児島本港区への市電路線新設について、本格的な検討に着手することが15日明らかになった。ウォーターフロント地区向け観光路線との位置づけで、市は2012年度当初予算案に調査検討費用として511万円を計上。関係機関で構成する検討委員会を発足させ、交通問題の処理、費用なども含めて、実現の可能性の高いルートを絞り込む作業に入る(平成24年2月16日 南日本新聞より抜粋)。

鹿児島市が観光路線として鹿児島本港区への新設を検討する市電路線について、同市は20日、新年度に事業化を検討するベースとなる5ルート案を示した。いずれも単線を前提とし、種子・屋久高速船旅客ターミナル、ドルフィンポート、桜島フェリーターミナルの各施設を經由する（平成24年2月21日 南日本新聞より抜粋）。