

平成 30 年度
下関市包括外部監査結果報告書
「道路、港湾の整備事業に係る事務の執行について」

平成 31 年 3 月

下関市包括外部監査人

公認会計士 山田 尚宏

目 次

I	外部監査の概要	1
1	外部監査の概要	1
(1)	外部監査の種類	1
(2)	選定した特定の事件	1
(3)	外部監査の実施期間	2
(4)	外部監査従事者の資格および氏名	2
(5)	利害関係	2
2	主な監査手続および監査の範囲	3
(1)	監査の主な要点	3
(2)	主な監査手続	3
(3)	監査結果の記載	3
II	外部監査の対象の状況	4
1	下関市の概況	4
2	市の公共交通の整備状況	4
(1)	市の公共交通に係る現状と課題	4
(2)	市の公共交通の現況	6
3	市の道路の整備状況	9
(1)	市の道路整備に係る現状と課題	9
(2)	市の道路の現況	10
4	市の港湾の整備状況	12
(1)	市の港湾整備に係る現状と課題	12
(2)	市の港湾の現況	15
(3)	物流関係港湾施設の概況	18
(4)	客船関係港湾施設の概況	25
III	監査の結果および意見	27
1	公共交通	27
(1)	交通対策課の業務	27
(2)	バス交通	27
(3)	公共交通のバリアフリー化について	43
2	道路・橋りょう等	56
(1)	道路河川建設課および道路河川管理課の業務	56
(2)	道路計画	57
(3)	道路・橋りょう等の維持管理等に要するコスト分析	57

(4) 道路橋りょう費における委託料、工事請負費	61
(5) 橋りょうの維持管理.....	66
(6) 横断歩道橋およびトンネルの維持管理	76
3 都市計画.....	81
(1) 都市計画課の業務.....	81
(2) 歳出費目に関する3年推移	82
(3) 道路計画	83
(4) 下関北九州道路.....	88
4 港湾等.....	93
(1) 港湾局経営課、振興課、および施設課の業務.....	93
(2) 市の港湾の現状について.....	94
(3) 下関港港湾計画.....	99
(4) 財政収支報告書について	106
(5) 下関港の貨物取扱量の変遷について	107
(6) 沖合人工島計画(長州出島).....	112
(7) あるかぼーと地区開発	113
(8) ポートセールス.....	116

報告書の数値は、原則として千円単位(切捨て)で表記を行っている。ただし、出所等の関係により百万円(切捨て)単位で表記を行っている箇所もある。また、小数点については、原則として小数点以下第2位を四捨五入し、小数点以下第1位まで表記している。そのため、本報告書の本文、図表に記載されている合計数値は、その内訳の単純合計と一致しない場合がある。

<指摘事項>

指摘 1_現地調査に伴う指摘事項について.....50

<意見>

意見 1_廃止路線代替バスの見直しについて.....32

意見 2_地方バス路線維持費補助金の見直しについて.....36

意見 3_アンケート調査結果の有効利用について.....40

意見 4_生活バスの見直しについて.....40

意見 5_生活バス運行の見直しを行う際における収支状況の利用について.....42

意見 6_現地調査に伴う改善提案について.....51

意見 7_エスカレーターへの点字ブロック誘導について.....52

意見 8_下関市橋梁長寿命化修繕計画の改定について.....73

意見 9_建設年度不明の橋りょうについて.....73

意見 10_対策優先度が同点となった橋りょうの対策順位の決定について.....74

意見 11_点検調書の正確性について.....75

意見 12_要望収集のための適切な体制について.....87

意見 13_市民の要望に対する回答について.....87

意見 14_下関北九州道路の今後の取組みについて.....92

意見 15_港湾計画の適時な計画の見直し、および情報の開示について.....105

意見 16_ポートセールスに関する具体的な目標値等について.....117

意見 17_大規模な計画事業についての組織体制の強化について.....117

I 外部監査の概要

1 外部監査の概要

(1) 外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項、第 2 項および第 4 項の規定に基づく包括外部監査

(2) 選定した特定の事件

① 監査する事件(監査テーマ)

「道路、港湾の整備事業に係る事務の執行について」

② 監査する事件(監査テーマ)として選定した理由

道路、港湾の重要なインフラは、日本の高度経済成長期に整備してきたこともあり、近い将来において大規模な補修や更新等が予定されており、市では、下記の 3 つの観点から様々な事業に取り組んでいる。

- ◆ 「第 2 次下関市総合計画」の中で、「効率的で活動しやすい都市機能を備えるまち」、「誰もが安全で安心して暮らせるまち」を将来像として掲げており、公共交通の整備、道路の整備、港湾の振興、道路・橋梁等老朽化対策を推進すること。
- ◆ 「下関市公共施設等総合管理計画」に基づき、社会インフラの長寿命化を図ること。
- ◆ 「財政健全化プロジェクト(Ⅱ期計画)」に基づく財政健全化を図ること。

これらの取組みの中、道路、港湾に係る事業は、予算規模が比較的多額となることから、市の財政に大きな影響を及ぼす可能性が高いものと考えられる。

したがって、市の道路、港湾の整備に係る事務の執行について、法令等に対する合规性、経済性、効率性および有効性の観点から総合的に検討することは十分な意義があると判断し、特定の事件として選定した。

③ 監査対象部局

港湾局 経営課	建設部 道路河川建設課	都市整備部 都市計画課
港湾局 振興課	建設部 道路河川管理課	都市整備部 交通対策課
港湾局 施設課		

なお、道路、港湾の整備事業に関連する他の部課においても必要に応じてヒアリングを行った。

I 外部監査の概要

1 外部監査の概要

④ 外部監査の対象年度

平成 29 年度

なお、必要に応じて他の年度についても監査の対象とした。

(3) 外部監査の実施期間

平成 30 年 6 月 1 日より平成 31 年 3 月 25 日まで

(4) 外部監査従事者の資格および氏名

包括外部監査人	公 認 会 計 士	山 田 尚 宏
外部監査人補助者	同	長 谷 部 丈
同	同	中 村 秀 樹
同	同	村 上 純 一
同	同	井 村 亮 介
同	同	矢 田 部 博 之
同	公認会計士試験合格者	岩 切 崇 彦
同	同	末 松 大 資
同	同	田 中 悠 貴

(5) 利害関係

包括外部監査人および外部監査人補助者は、いずれも監査対象事件につき地方自治法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

2 主な監査手続および監査の範囲

(1) 監査の主な要点

- ① 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行の合规性
 - ◆ 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行について、市の規則等が関係法令および条例に準拠しているか。
 - ◆ 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行が関係法令、条例、規則等に準拠して適切に実施されているか。
- ② 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行に関する経済性・効率性・有効性
 - ◆ 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行が経済性、効率性および有効性の観点から、合理的かつ適切に実施されているか。
- ③ 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行の公平性
 - ◆ 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行が公平性の観点から、合理的かつ適切に実施されているか。

(2) 主な監査手続

- ① 関連書類一式を閲覧し、合规性の検証のための関連規則等との照合を実施した。
- ② 経済性・効率性等の検証のために、どのような事務処理や業務改善等がなされているかについて、担当課に対してヒアリングおよび関連書類の調査・分析等を行った。
- ③ 必要と考えた施策等が実施されている現場の視察を行った。

(3) 監査結果の記載

本報告書は、地方自治法第 252 条の 37 第 5 項に定められている『監査の結果に関する報告』であり、監査の結果に関しては、「指摘事項」および「意見」に区分して記載している。本報告書において、両者は下記のように定義している。

指摘事項 法令または規則等に照らして改善を要する必要があると判断したもの。

意見 将来のために改善・改良していくことが望ましいと判断したもの。

II 外部監査の対象の状況

1 下関市の概況

II 外部監査の対象の状況

1 下関市の概況

旧市は、1889年4月に赤間関市として山口県内で唯一の市制を開始し、1902年6月に赤間関市から下関市に名称が変更されている。2005年2月に下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町の1市4町が合併し、同年10月に中核市に移行しており、2015年10月の国勢調査では、市の面積715.89km²、人口268,517人となっている。

本州の最西端に位置し、関門海峡を境として西を日本海、東を瀬戸内海に接しており、市内のほとんどを山間部が占め、旧市内と呼ばれる市街地部分は稜線が海岸線に接近し、平地が少ない地形を形成している。

2 市の公共交通の整備状況

(1) 市の公共交通に係る現状と課題

第2次下関市総合計画によれば市の公共交通に係る現状と課題を次のように記載している。

『公共交通は、地域住民とりわけ自らの交通手段を持たない学生や高齢者等にとって、なくてはならない交通手段であるとともに、健康増進や環境の質の向上に寄与することから、その果たすべき役割への期待も高まっています。

また、人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能なまちづくりを進めるため、都市拠点や各地域における生活拠点内及び各拠点間を結ぶ、公共交通の利便性向上が求められています。

本市においては、山陽新幹線、山陽本線、山陰本線が結節しており、鉄道交通の要衝となっているものの、連携・連絡時間の問題や、自家用車の増加にともない、利用者は年々減少しており、利用の促進が課題となっています。

路線バスについても、利用者の減少が続いており、不採算路線の増加などにより日常生活に不可欠な生活交通路線の維持・確保が困難な状況が生じています。一方、バス路線のない交通の不便地域においては、市生活バスの運行をしていますが、利用促進に向けた対策や効率的な運行などを行い、生活路線を維持・確保する必要があります。また、地域住民が主体となるコミュニティ交通など、住民自らが地域の移動手段を確保しようとする動きもあります。

六連島、蓋井島を連絡する離島航路が整備されており、離島における必要不可欠な移動手段となっています。』

これらの課題に対して、鉄道利用者の利便性向上、バス交通等の対策、海上交通として離島航路の安定運航を基本方向とし、個々の具体的な方向を下記のように掲げている。

① 鉄道利用者の利便性向上

市民の通勤、通学等の交通手段である鉄道の利便性向上を図り、利用を促進するため、既存施設の有効利活用や新駅(中間駅)設置の検討、山陰本線における乗換え環境の向上、さらには運行本数の維持・確保に努めます。また、新幹線「ひかり」、「のぞみ」、「さくら」の新下関駅停車や本市と北九州地域の交流を促進するため、両地域を結ぶ鉄道ネットワークの充実について、関係鉄道会社へ要請します。

また、主要駅における他の交通機関との安全かつ快適な乗り継ぎなど、交通環境の充実に取組みます。

② バス交通等の対策

バス交通については、市民の移動手段として必要不可欠なバス路線を維持・確保していくとともに、地域住民等の意見を聞きながら、利用率の低い路線では運行の見直しを随時行い、バス交通維持のため住民意識の醸成に努め、利用促進を図ります。

また、拠点内や各拠点間における利便性を向上させるために、安全かつ快適な乗り継ぎなど、交通環境の充実に取組みます。

市内における生活バス路線の対象外となっている交通の不便地域において、地域住民が主体となるコミュニティ交通の導入における計画策定や運行事業に対して支援を行い、地域住民の日常生活に必要な移動手段の確保と利便性向上を図ります。

③ 離島航路の安定運航

離島住民の本土往来のための生活の足を確保するため、六連島航路、蓋井島航路の安定運航の維持を図ります。

④ 主要な事業

事業	事業概要	事業主体
鉄道交通	鉄道利用者の利便性向上	民間・市
バス交通等	バス交通等の対策 <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用環境の整備促進 ・バス路線の維持・確保 ・生活バスの運行 ・コミュニティ交通への支援 	民間・市 民間・市 市 民間・市
海上交通	離島航路の安定運航 <ul style="list-style-type: none"> ・六連島航路 ・蓋井島航路 	市 市

II 外部監査の対象の状況
2 市の公共交通の整備状況

(2) 市の公共交通の現況

① 鉄道事業の概況

市内の鉄道交通として、長門栗野－幡生間を結ぶ JR 山陰本線と小月－長府－新下関－幡生－下関駅の区間を走る JR 山陽本線がある。下関駅は本州の西の終着駅であり、山口県内で最大の乗降客数を有し、新下関駅には山陽新幹線が発着している。

また、下関駅は貨物における国際複合一貫輸送基地としての機能も有しており、釜山港及び蘇州(太倉)港などから下関港を経由して、関東・関西地区をはじめ全国へ JR コンテナを輸送している。

② バス事業の概況

市内の路線バス事業はサンデン交通株式会社(以下「サンデン交通」)とブルーライン交通株式会社(以下「ブルーライン交通」)が運行しており、主にサンデン交通が旧市内を運行し、ブルーライン交通が豊田町、豊浦町、豊北町を運行している。また、路線バスで補えない地域(菊川町、豊田町、豊北町の一部地域)については、市が運行管理業者と業務委託契約を締結して生活バスを運行している。

i 民間バス事業の概況

サンデン交通、ブルーライン交通は同一のグループ事業会社であり、山口県一円と北九州市門司区を事業区域とし、中国・四国・九州一円を主に運行している(サンデン交通ホームページより引用)。各社の輸送状況は下記のとおりである。各社ともに経常収益は減少傾向にあり、赤字路線、廃止路線代替バスについては補助金により賄っている状況にある。

図表II-2-(2)-1 各社の輸送状況

(単位:千km、千人、両)

会社名	年度	走行距離	輸送人員	車両数
サンデン交通	2017 年度	10,651	12,633	231
	2016 年度	10,783	13,403	232
	2015 年度	10,950	13,681	233
	2014 年度	11,135	13,611	232
	2013 年度	11,256	14,018	237
ブルーライン交通	2017 年度	1,217	239	25
	2016 年度	1,217	234	25
	2015 年度	1,240	226	25
	2014 年度	1,235	201	25
	2013 年度	1,251	204	25

(出所:サンデン交通株式会社 有価証券報告書)

(注:上記数値には高速バスおよび、下関市以外の地域で運行している乗合バスの情報が含まれている。)

ii 生活バス事業の概況

路線数は計 13 路線あり、内訳は定時定路線が 8 路線、デマンド路線が 5 路線から構成される(デマンド路線とは電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態をいう。)

2017 年度における生活バスの輸送状況は下記のとおりである。

図表II-2-(2)-2 各地区の輸送状況

(単位:km、人、両)

地区名	走行距離	輸送人員	車両数
菊川地区	191,057	13,240	4
豊田地区	32,641	1,832	4
豊北地区	45,033	1,599	1

(出所:交通対策課提出資料に基づき作成)

③ コミュニティタクシーの概況

市内における生活バス路線の対象外となっている交通の不便地域において、地域住民が主体となって運行するコミュニティ交通であり、地域住民の日常に必要な移動手段の確保と地域の利便性向上を図るため、豊北町の栗野地区コミュニティタクシーが栗野地区振興協議会により運行されている。

④ 離島航路の概況

市では、離島居住者の移動手段を確保する目的から竹崎-六連島、吉見-蓋井島間を結ぶ市営渡船を運行している。各路線の乗船者数の推移は下記のとおりである。

図表II-2-(2)-3 海上渡船乗船者数推移

(単位:人)

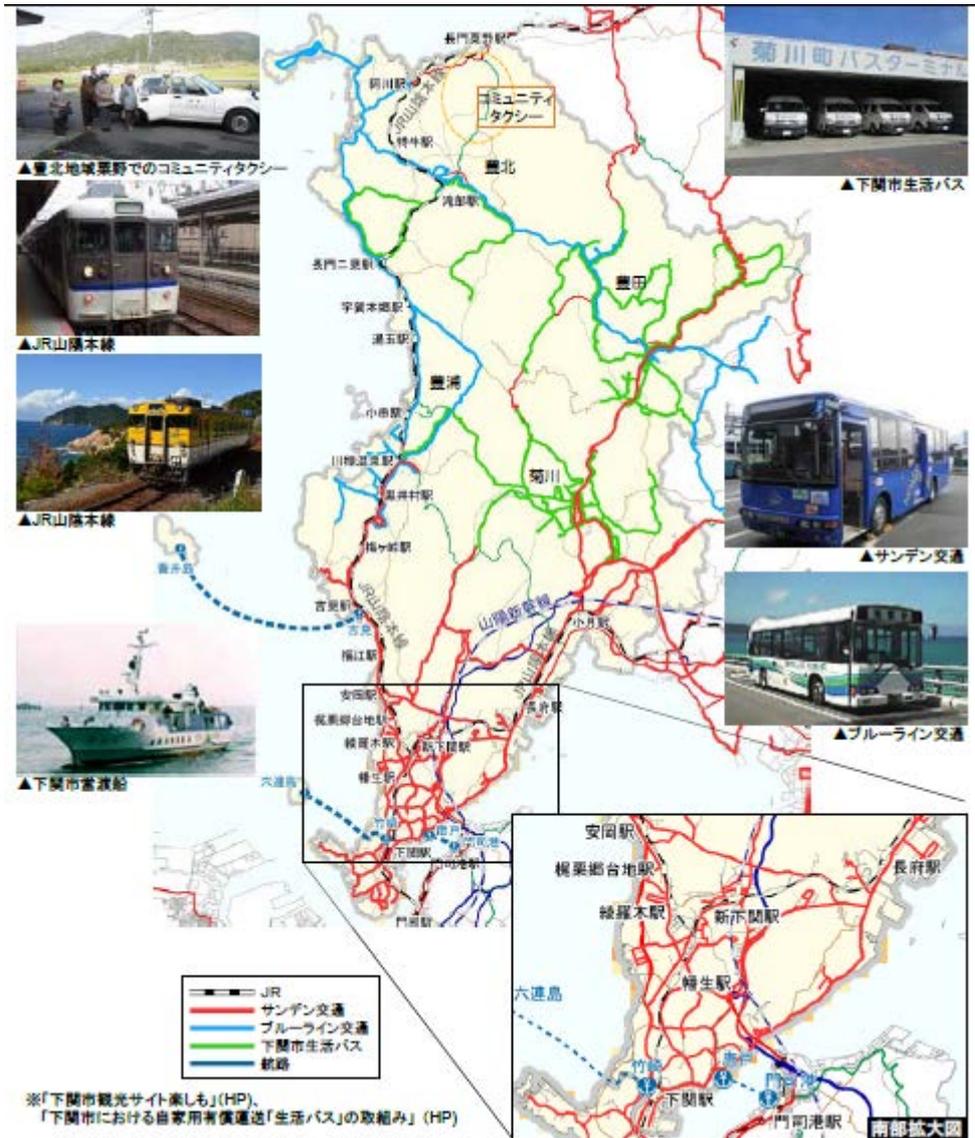
航路名	年度	乗船者数(注)
竹崎～六連島	2017 年度	27,733.0
	2016 年度	30,867.5
	2015 年度	31,956.0
	2014 年度	31,964.0
	2013 年度	31,387.0
吉見～蓋井島	2017 年度	14,218.0
	2016 年度	14,609.5
	2015 年度	15,420.0
	2014 年度	15,306.0
	2013 年度	14,736.0

(出所:港湾局提出資料に基づき作成)

(注:子どもの乗船は往復で 1.0 とカウントしているため、端数が生じている。)

II 外部監査の対象の状況
2 市の公共交通の整備状況

下関市における交通インフラをまとめると下記のような状況になる。



(出所: 下関市総合交通戦略【下関市地域公共交通網形成計画】資料より抜粋)

3 市の道路の整備状況

(1) 市の道路整備に係る現状と課題

第 2 次下関市総合計画によれば市の道路整備に係る現状と課題を次のように記載している。

『本市は、市内各地域や山陽・山陰・九州方面の諸都市との連携強化による産業促進など、広域・地域連携を図る必要があります。また、災害に強い国土・地域づくりが求められており、経済の再生を支える幹線交通ネットワークの強化や災害時の代替性・多重性の確保が喫緊の課題となっています。現在、市街地に国内外への物流機能が集中しており、国道や県道などに混入した大型車などの影響により、慢性的な交通渋滞を引き起こし経済活動に影響を及ぼしています。特に、国道 2 号長府印内周辺における渋滞は、経済活動の発展を阻害し、また、渋滞を回避する車両が生活道路を通行し歩行者の安全が脅かされるなど市民生活への影響も多大となっています。』

こうした状況において、都市の利便性を高め、機能的な都市活動を確保するためには、主要な都市を結ぶ幹線道路網や各地域の拠点連携を図る道路の整備を進めることによる道路交通体系の強化が必要です。』

これらの課題に対して、広域的な連絡網である高規格幹線道路等の整備、地域の連携道路である国道・県道等の整備、地域における通学や買い物等で利用する生活道路の整備を基本方向とし、個々の具体的な方向を下記のように掲げている。

① 広域交通連絡網の整備

九州方面、山陽・山陰方面等の周辺地域との広域的な新たな交流・連携を促進・強化し、市民生活や産業・経済を支え、交通機能等の向上及び幹線道路ネットワークを形成するため、山陰道、下関北九州道路や下関西道路などの整備について、関係機関と連携の上、調査及び要望等に取り組めます。

② 地域連携道路の整備

市内の主要渋滞ポイントの解消、市民の移動における定時性や確実性、安全性、快適性の確保のため、本市の主要国道 2 号・9 号・191 号をはじめ、その他国道や主要地方道及び一般県道等の整備を促進します。

③ 生活道路の整備

市民の買い物等日常生活の安全性や快適性の確保を図るため、地区内の道路ネットワークの形成状況や、国・県道の整備状況を踏まえ、市道の整備を推進します。

また、現行道路法では対応できない私道について、舗装や安全施設の設置等に対し適切に助成します。

図表II-3-(2)-1 認定市道の状況

(単位:km,本、橋)

区分	施設数等	
道路	路線数	7,170
	総延長	2,158
	実延長	2,121
橋りょう	橋りょう数	1,514
	延長	13
トンネル	本数	2
	延長	0.07
道路付属物	横断歩道橋	6

(出所:建設部道路河川建設課・道路河川管理課提示資料に基づき作成。2018年3月31日時点)

なお、改良済延長(道路構造令の規定に適合するように改築された道路)は 1,327km、改良率(路線実延長に対する比率)は 62.5%であり、舗装済延長(道路構造令の規定に適合するように舗装された道路)は 1,940km、舗装率(路線実延長に対する比率)は 91.4%となっている。

4 市の港湾の整備状況

(1) 市の港湾整備に係る現状と課題

第2次下関市総合計画によれば市の港湾整備に関する現状と課題を次のように記載している。

『グローバル化が進展する中、経済発展の著しい中国や韓国等東アジア諸国とわが国の交流は、ますます重要度を増し、地域レベルにおける国際化は活発化しています。しかしながら、競合する航路や航空路との競争激化等にもなう下関港の優位性の低下や、アジア域内での生産拠点のシフトなどを背景に下関港を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後、下関港の競争力を維持・強化していく必要があります。』

こうした中、新港地区長州出島や長府地区・本港地区などにおいて、さらなる港湾機能の強化を図り、市内企業と諸外国の積極的な商取引環境を整備することは、国際港湾都市「下関」の経済を活性化し、グローバル化を進める上で重要な取組みです。

一方、既存の港湾施設においては、老朽化により機能低下が進んでいることから、機能の維持・強化を図るため、適正な維持管理とより計画的な整備が必要です。

また、新港地区長州出島へのコンテナターミナル機能移転後の岬之町地区や、あるかぼーと地区から唐戸地区にかけてのウォーターフロントについては、優れた景観を活かし中心市街地と一体となった魅力あるにぎわい空間の形成が求められています。』

これらの課題に対して、グローバルな活動を支える国際物流拠点等の整備、中心市街地と一体となった魅力ある憩いのウォーターフロントの形成、貿易促進を図るための「つかいやすい港づくり」を推進し、国内・海外における航路誘致や集荷対策活動に努めることを基本方向とし、個々の具体的な方向を下記のように掲げている。

① 港湾機能の強化

i 国際物流拠点の整備

東アジア等のゲートウェイとしての役割を高め、物流機能の強化及び産業振興を図るため、新港地区長州出島や長府地区において船舶の大型化、貨物のコンテナ化、荷役の機械化及び産業誘致に対応した国際物流拠点の形成を推進します。

また、モーダルシフトを推進し下関港の物流機能の強化を図るため、JR 下関貨物駅の利用促進及び鉄道貨物ターミナル構想を推進し、海上輸送と鉄道輸送などが結びついた国際複合一貫高速輸送ネットワークの構築を図ります。

ii 港湾施設の維持・改良・再編

本港地区における既存岸壁や上屋の老朽化、コンテナ荷捌き地不足、西山地区における施設の老朽化・遊休化等の課題を解消するため、港湾施設の維持・改良・再編を推進します。また、地方港湾の施設利用促進のため、維持・改良を推進します。

iii まちづくりと一体となったウォーターフロント開発

新港地区長州出島へのコンテナターミナル機能移転後の岬之町地区や、あるかぼーと地区から唐戸地区にかけてのウォーターフロントについては、優れた景観を活かした市民が憩い多くの来訪者で賑わう交流拠点の形成を推進します。

② つかいやすい港づくり

i 規制緩和の推進

特区制度などを活用して規制緩和を進め、民間事業者の活動を支援するとともに国際的な複合一貫高速輸送の港湾物流システムの構築を図り、スピーディー、フレキシブルかつ低コストでつかいやすい港づくりを進めます。

ii 諸手続きの簡素化・情報化の推進

下関港の港勢拡大を図るため、貿易にかかわる貨物の小口化や物流の多頻度化、スピード化等に適切に対応し、港湾 EDI の普及促進等の港湾諸手続き ICT 化に取組み、諸手続きの簡素化・情報化を推進します。

iii 港湾サービスの向上

港湾保安対策の推進に努めるとともに、ユーザーの多様なニーズにきめ細やかに、かつ迅速に対応できるように民間の視点を取り込んだ港湾運営を行い、競争力の強化と利用の効率化を図ります。

③ 集貨推進及び国際航路の充実

i 航路誘致及び集貨対策

本市の港湾関連産業及び観光を中心に地域経済の活性化を図るため、官民一体となって国内外においてポートセールス、ポートセミナーを実施し、船社・荷主・港湾関連業者等に下関港の利点を PR することにより、さらなる集貨や、クルーズ客船を含めた新たな航路誘致に努めます。

ii 国際経済交流の推進

本市はこれまで、ジェトロ山口や山口県国際総合センター等の貿易関連機関と共同で貿易振興を図っており、今後も引き続き、国際的な経済交流を推進し、貿易関連事業者を支援します。

また、山東省青島市をはじめとする東アジア地域各都市への経済ミッションの派遣及び受入を推進します。

II 外部監査の対象の状況

4 市の港湾の整備状況

④ 主要な事業

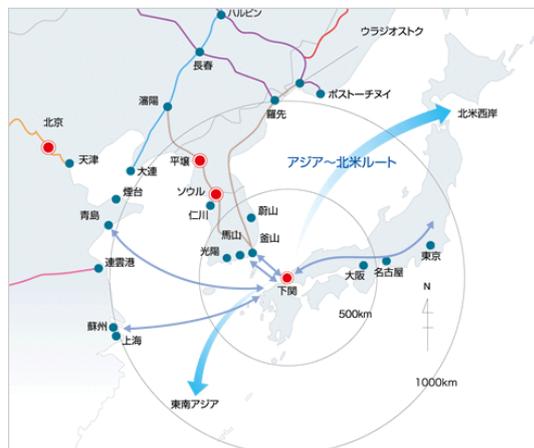
事業	事業概要	事業主体
港湾機能の強化	<p>国際物流拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流・産業拠点の整備 新港地区長州出島、長府地区 ・モーダルシフトの推進 JR 下関貨物駅、幡生地区 <p>港湾施設の維持・改良・再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設の維持・改良 長府地区、本港地区 西山地区、福浦地区 地方港湾 <p>まちづくりと一体となったウォーターフロント開発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流拠点となるウォーターフロント整備 岬之町地区、東港地区 	<p>国・市</p> <p>国・県・市</p> <p>国・県・市</p> <p>民間・市</p>
つかいやすい港づくり	<p>規制緩和の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際複合一貫高速輸送の推進 <p>諸手続きの簡素化・情報化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾 EDI の普及促進等 <p>港湾サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「民」の視点を取り込んだ港湾運営の効率化 ・港湾保安対策の推進 ・下関港の将来ビジョンの策定 	<p>民間・市</p> <p>市</p> <p>民間・市</p> <p>市</p> <p>市</p>
集貨推進及び国際航路の充実	<p>航路誘致及び集貨対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内・海外ポートセミナー、 ポートセールス及びクルーズ客船誘致 <p>国際経済交流の推進</p>	<p>民間・市</p> <p>県・民間・市</p>

(2) 市の港湾の現況

下関港は立地等の条件により、また、訪日客数の増加に伴い船舶乗降人員数は上昇傾向にある。

① 地理的条件

本州の最西端でアジア大陸までの海上輸送距離が最短であり、韓国・中国へ2航路週9便の国際フェリー、韓国へ週1便のコンテナ航路、韓国・中国へ週3便のRORO航路等が就航している。釜山まで220km、約8時間、中国の主要商業港蘇州まで1,019km、約29時間、青島港まで1,078km、約28時間で結ばれている(2018年3月末現在)。



(出所: 下関市港湾局ホームページ)

② 交通アクセス



(出所: 下関市港湾局ホームページ)

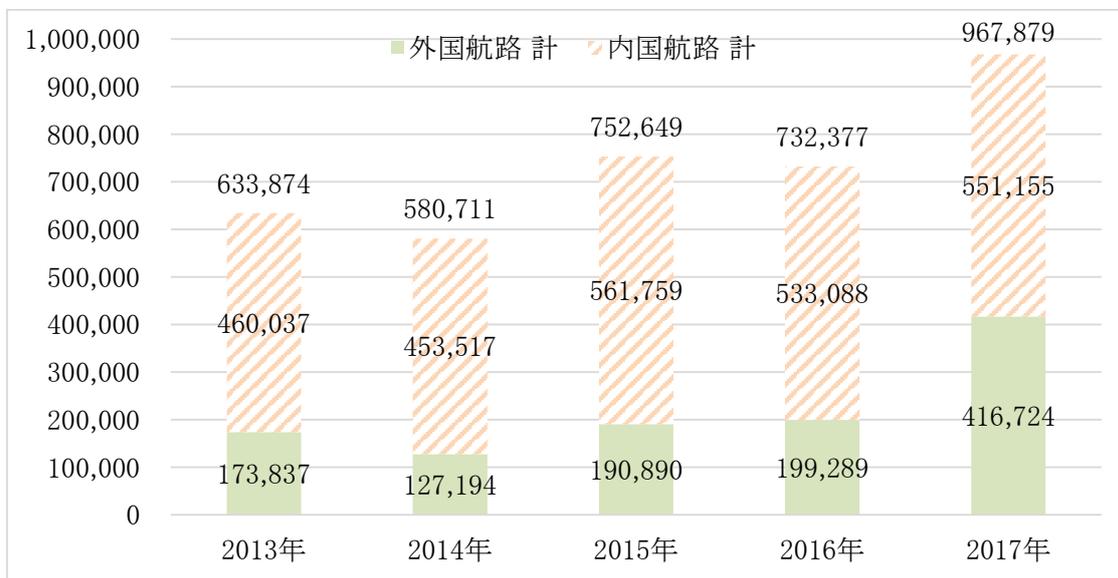
本州と九州の結節点に位置しており、山陽自動車道、中国自動車道を經由して関西・関東へ、また関門橋を經由して九州各地へトラック輸送による物流ネットワークが構築されている。鉄道面では、下関港に隣接したJR貨物下関駅から発着するコンテナ列車が全国各地を結んでおり、国際フェリーやコンテナ航路を組み合わせた国際複合一貫輸送が行われている。

更に、新門司フェリーターミナル、砂津フェリーターミナル、北九州空港なども近く幅広い輸送サービスが選択できる。

II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

図表II-4-(2)-1 船舶乗降人員

(単位:人)



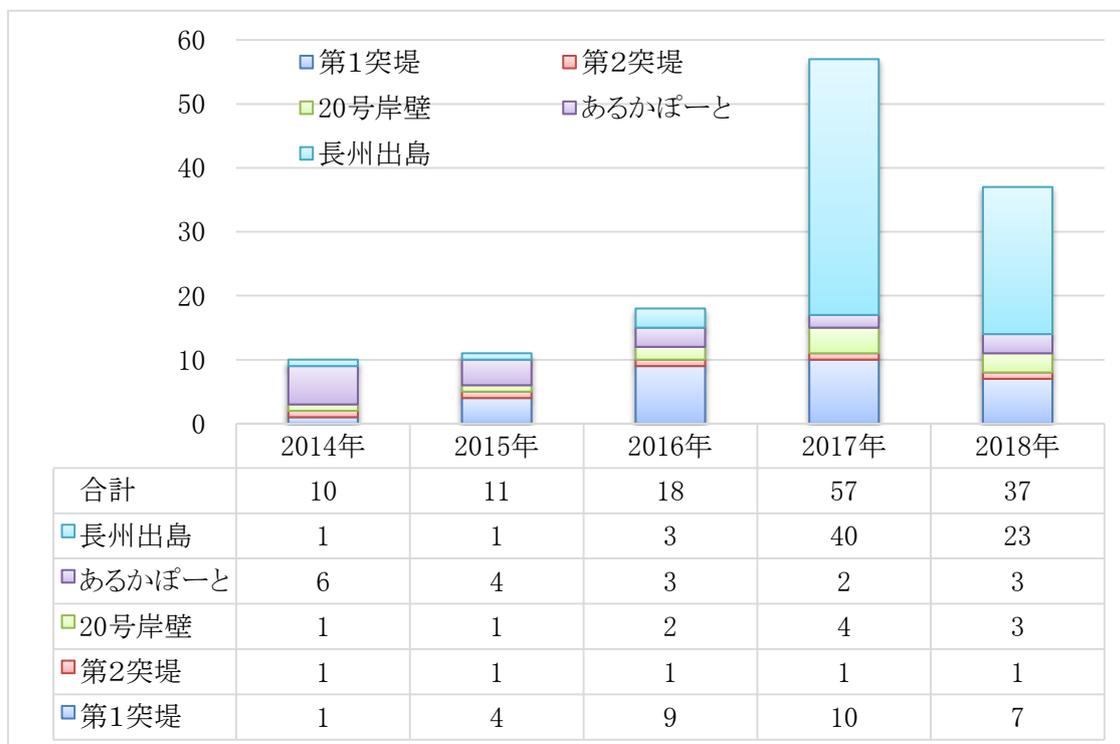
(出所: 下関市港湾局ホームページ「下関港統計年報」)

(注: 2018年の開示情報が示されていないため、2017年までの情報となる。)

2014年以降のクルーズ船寄港数推移は下記のとおりである。2017年は中国を起点とする東アジアのクルーズ市場が急激に拡大したことを背景に、他の九州地域の港湾と同様、大きく寄港数が増加した。また、博多港中央ふ頭クルーズバースの改良工事に伴い、キャパシティ超過部分が下関港へ移管したこともひとつの要因である。2018年はクルーズ船の大型化や博多港の改良工事の完成等により減少する傾向にある。

図表II-4-(2)-2 クルーズ船寄港数

(単位:船)



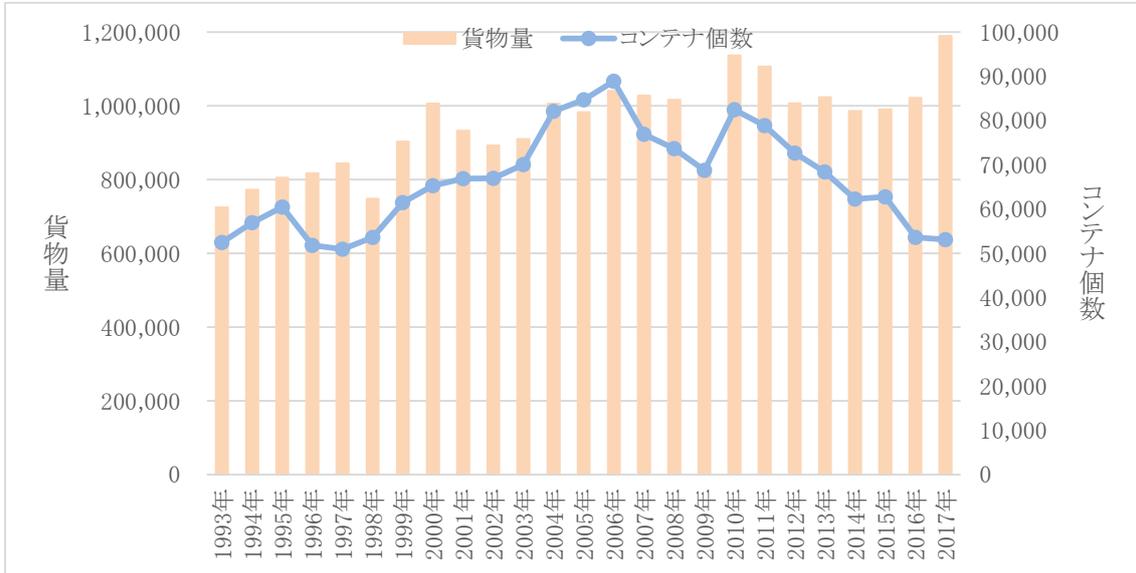
(出所: 下関市港湾局ホームページ)

貨物量については、中国、韓国等アジア圏の発展とともに、下関港の地理的条件もあるため、取扱貨物量が増加している。一方、コンテナ取扱個数については、岬之町にあったガントリークレーンが2014年4月に故障したこともあり、コンテナ自体の個数は減少している。

II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

図表II-4-(2)-3 貨物量およびコンテナ取扱個数の推移

(単位:トン、TEU)



(出所: 下関市港湾局ホームページ「下関港統計年報」)

(3) 物流関係港湾施設の概況

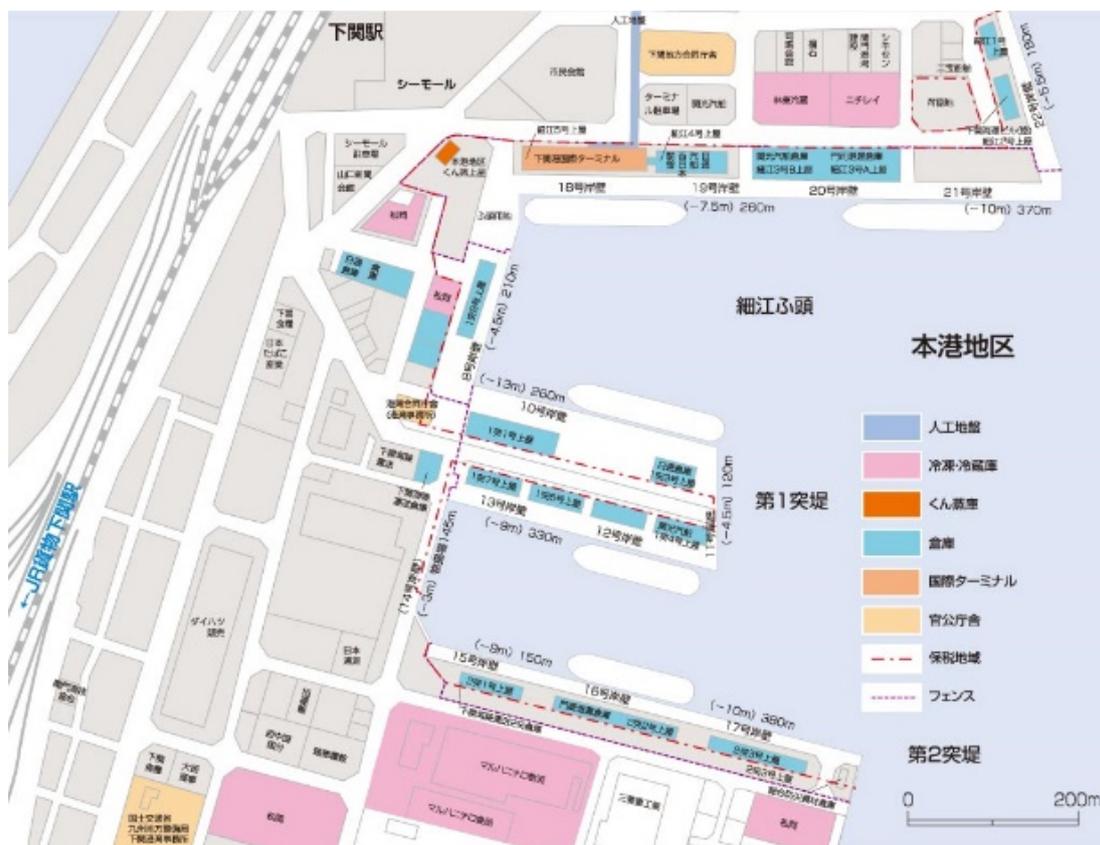
下関港における物流関係港湾施設は、本港地区、岬之町地区、長府地区、新港地区沖合人工島(長州出島)、西山・荒田・福浦地区から成り立つ。

各地区の概況は下記のとおり。



① 本港地区

第1・2 突堤、細江ふ頭によって形成されている本港地区には、税関をはじめとする海事官公庁、釜山、蘇州(太倉)フェリー・RORO 航路の発着施設である下関港国際ターミナルがあり、農林水産省総合食糧局指定の倉庫や冷凍冷蔵倉庫、くん蒸庫上屋など多様な貨物に対応できる施設もある。各ふ頭およびくん蒸庫の状況は下記のとおりである。



図表II-4-(3)-1 各ふ頭の状況

(単位:m、トン、隻)

ふ頭名	岸壁名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
第1 突堤	8 号岸壁	180	30	- 4.5	500	2
	10 号岸壁	260	36	- 13.0	20,000	1
	11 号岸壁	120	-	- 4.5	700	2
	12 号・13 号岸壁	330	-	- 9.0	10,000	2
第2 突堤	15 号岸壁	150	-	- 9.0	10,000	1
	16 号・17 号岸壁	382	10	-10.0	15,000	2

II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

ふ頭名	岸壁名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
細江	18号・19号岸壁	260	30	-7.5	5,000	2
	20号・21号岸壁	370	30	-10.0	15,000	2
	22号岸壁	180	33	-5.5	2,000	2

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

図表II-4-(3)-2 各くん蒸庫上屋の状況

(単位: m², m³, °C)

くん蒸庫名	床面積	収容能力	温度
定温くん蒸庫 A	156	800	0~20
定温くん蒸庫 B	78	400	0~20

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

② 岬之町地区
CFS2棟、上屋1棟およびくん蒸庫、民間自社倉庫等があり、主に定期コンテナ航路のコンテナ取扱に関連するコンテナヤード内作業(チェックゲート、スケール、構内荷役作業等)等で利用されている。ターミナル総面積は45,000 m²、蔵置能力は1,000個、CFS面積は3,024 m²有する。各ふ頭およびくん蒸庫の状況は下記のとおりである。



(CFS: Container Freight Station 混載貨物専用倉庫)

図表II-4-(3)-3 ふ頭の状況

(単位: m, トン, 隻)

ふ頭名	岸壁名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
岬之町	23号岸壁	180	15	-5.5	2,000	2
	24・25号岸壁	370	68	-10.0	15,000	2
	26号岸壁	130	31	-7.5	5,000	1

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

図表II-4-(3)-4 各くん蒸庫上屋の状況

(単位: m²、m³、℃)

くん蒸庫名	床面積	収容能力	温度
定温くん蒸庫 C	108.8	632	5~20±2
定温くん蒸庫 D	57	315	5~20±2

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

③ 長府地区

市東部の臨海工業地帯の充実を図ることを目的とし、主にゴム製品の大型タイヤや鋼材、アルミ等の非金属の貨物を取り扱っており、北米航路と東豪州航路の定期貨物船が就航している。各ふ頭の状況は下記のとおりである。



図表II-4-(3)-5 ふ頭の状況

(単位: m、トン、隻)

ふ頭名	岸壁名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
長府	長府 1 号岸壁	180	90	-5.5	2,000	2
	長府 2 号岸壁	180	50	-7.5	5,000	1
	長府 3 号岸壁	190	35	-11.0	30,000	1

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

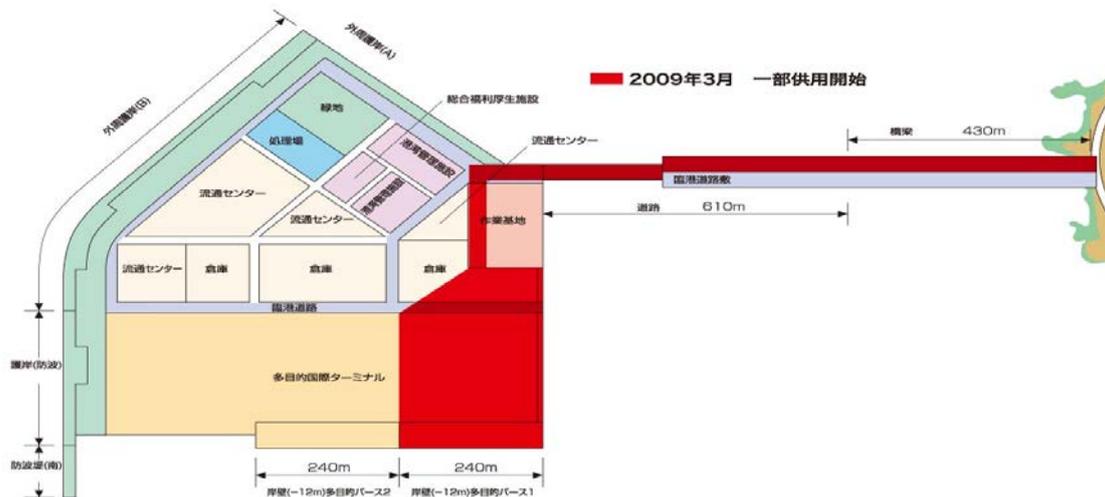
II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

④ 新港地区沖合人工島(長州出島)

関門海峡沿いの港湾整備は、背後地の不足や船舶航行上の制約等により限界があり、国際コンテナ貨物数の増大や船舶の大型化に対応するため、市は関門海峡内に比べて制約が少なく、将来への発展可能性が高い新港地区の整備を進めている。

1995年度より、全体計画約147haのうち第I期整備工事として、主に外国貿易貨物を取り扱う多目的国際ターミナルを核とする運輸・物流ゾーンの整備に着手しており、2009年3月には沖合人工島(長州出島)多目的国際ターミナル施設として、岸壁(-12m)1バース240m(接岸延長300m)やふ頭用地(エプロン背後260m)、港湾関連用地の併せて約8haが整備され、一部供用を開始している。また、ゲートや上屋・CFS、くん蒸庫、リーファー施設(冷凍コンテナ用の施設)を整備し、迅速な検査を行うため2箇所に分けた検査場を確保している。このほかにもスピーディな荷役作業を行うために、下関港の特徴を活かした荷役機械の導入や雨天時でも作業の効率化を図るため、上屋等の庇を長く整備するように工夫している。この沖合人工島(長州出島)の稼働に伴い、既存の岬之町コンテナターミナルよりも時間短縮、コスト縮減、作業スペースの確保が可能となり、今まで以上の検査体制を確保することで、下関港の持つ魅力を高めていくとともに、「東アジアのゲートウェイ」としての役割を果たしている。長州出島の全体地図、各エリアの区分および面積は下記のとおりである。

図表II-4-(3)-6 長州出島の全体地図、各エリアの区分および面積



(出所: 下関市港湾局ホームページ)

図表II-4-(3)-7 エリア区分および面積

(単位:ha)

区分	運輸・物流ゾーン (第 I 期整備工事)	多目的国際ターミナル (左記の内、一部供用を 開始した部分)
ふ頭用地	22	7
港湾関連用地	22	1
交通機能用地	9	3
緑地	10	-
合計	62	11

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

沖合人工島(長州出島)は、北部九州地域の中核国際港湾の一翼を担う国際港湾として、また、時代のニーズに対応した、東アジアとの高速 RORO 船やコンテナ船によるシャトル航路の基地としての活躍が期待されている。

ヤード面積は 72,000 m²、蔵置能力は 500TEU(平積)、リーファー電源を 55 口保有している。沖合人工島(長州出島)のふ頭の状況は下記のとおりである。

図表II-4-(3)-8 ふ頭の状況

(単位:m、トン、隻)

ふ頭名	施設名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
新港	新港 1 号岸壁	410	60	- 12.0	30,000	1

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

⑤ 西山・荒田・福浦地区
西山ふ頭地区は-12m岸壁1バース、-5.5m・-4.5m岸壁各1バース、木材用野積場(53,000 m²)が整備され、外材輸入基地としての機能に加え、工業地帯を控えるという立地特性を活かした多目的な利用が可能である。

福浦地区には、2004年度に、プレジャーボートの海上係留施設や陸上保管施設などを備えたポートパークが完成したが、2005年の台風により被災し、陸上施設のみの利用となっている。「下関港長期構想」では、未利用の港湾施設(福浦ドルフィン)を廃止する方針にある。

荒田地区は関門海峡フェリーの廃止に伴い、現在利用されていない。各ふ頭の状況は下記のとおりである。



図表II-4-(3)-9 各ふ頭の状況

(単位:m、トン、隻)

ふ頭名	施設名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					重量	船席数
西山	西山3号岸壁	240	62	-12.0	30,000	1
	西山4号岸壁	150	47	-5.5 /-4.5	2,000 /1,000	1
福浦	福浦けい船くい	14	-	-7.5	5,000	1
西山	西山けい船くい	290	-	-10.0	15,000	1

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

(4) 客船関係港湾施設の概況

下関港における客船関係港湾施設は東港地区(あるかぼーと下関・唐戸)、本港地区(下関国際港ターミナル)から成り立つ。各地区の概況は下記のとおりである。



① 東港地区(あるかぼーと下関・唐戸)

全国的にも類稀な関門海峡の優れた景観と自然を活かしたウォーターフロント開発エリアとなっている。対岸の門司港レトロ地区とあわせて「海峡まるごとテーマパーク」を基本コンセプトに、多くの人が集い、憩い、賑わう魅力的な海辺空間づくりを進めている。2001年4月には海響館(市立しものせき水族館)が開館し、その後港の賑わいをさらに高めるような民間開発を進めている。また、本地区には5万総トンの客船が寄港できる水深-12mの旅客船専用岸壁も整備されており、多くのクルーズ船の寄船港として利用されているほか、帆船などの一般公開などのイベント等にも利用されている。東港のふ頭の状況は下記のとおりである。



II 外部監査の対象の状況
4 市の港湾の整備状況

図表II-4-(4)-1 ふ頭の状況

(単位:m、トン、隻)

ふ頭名	施設名	施設延長	取付部延長	水深	けい船能力	
					総トン数	船席数
あるかぼーと	あるかぼーと岸壁	300	35	-12.0	50,000	1

(出所: 下関市港湾局ホームページ)

② 本港地区(下関港国際ターミナル)
CIQ 施設などを完備した日本最初の外国航路用旅客ターミナルとして 1988 年 3 月に完成し、1 階はフェリー貨物の荷捌地に、2 階は乗船券の購入や税関・出入国手続き等を行う施設となっている。ふ頭の情報は本港地区の細江ふ頭参照。



(CIQ 施設:税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫所(Quarantine)施設)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

(1) 交通対策課の業務

バス事業については都市整備部内、交通対策課が担っており、交通対策課が担当する事務内容は下記のとおりである。

- ◆ 自転車等の駐車対策の総合的推進に関すること
- ◆ 市営の駐車場の管理運営に関すること
- ◆ 市営の自転車駐車場の管理運営に関すること
- ◆ 交通円滑化対策の推進に関すること
- ◆ 駐車場法(昭和 32 年法律第 106 号)に関すること
- ◆ 所属課の庶務に関すること
- ◆ 所属課内他係の所管に属しないこと
- ◆ 総合的な交通体系に関する企画、立案及び調整に関すること
- ◆ 公共交通に係る調査及び対策に関すること
- ◆ 交通機関との連絡調整に関すること

このうち、今回の監査に関連する事業は、総合的な交通体系に関する企画・立案・調整、公共交通、生活バスに関する事業であり、下記では当該事業についての検討を行う。

なお、2018 年 3 月 31 日現在において交通対策課の人員は 9 名(非常勤職員 2 名含む)である。

(2) バス交通

① 民間バス交通の環境整備に対する補助金

市では、バス利用環境の整備促進およびバス路線を維持・確保するため補助金を交付している。

i バス活性化システム整備費等補助金

a 制度概要

バス活性化システム整備費等補助金の 5 年予算実績推移および補助金の内容は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

図表III-1-(2)-1 バス活性化システム整備費等補助金

(単位:千円)

補助額	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
予算額	1,838	2,063	2,800	1,400	(注)4,800
決算額	1,838	2,063	1,306	1,400	3,147
趣旨	地域住民の生活の足に不可欠なバス路線の維持・整備を図るとともに、交通渋滞の緩和、省エネルギー、地域の環境保全及びバスを利用した移動の利便性・安全性の向上等に寄与するため、路線バス事業者等が行う路線バス事業の活性化のためのシステムの整備事業等に係る補助。				
補助対象	路線バス事業者が行う事業で、バス輸送需用の喚起、路線バス事業者の経営の合理化等に効果的と認められるもの。 カードシステム、バスターミナル、バス総合案内システム、運賃個別精算システム、バスロケーションシステム、車内外デジタル音声放送システム、低床スロープ付きバス及びコミュニティバスの整備事業。				
補助額	国の補助対象となった経費に補助率(1/10 もしくは 1/8)を乗じて得た額の範囲内。				

(出所: 下関市バス活性化システム整備費等補助金交付要綱、交通対策課作成資料に基づき作成)

(注: 4,800 千円のうち 700 千円は翌年度繰越分である。)

当補助金により、路線バス事業者は 2016 年度にノンステップバス 2 両の購入、2017 年度にバスロケーションシステムの導入を行っており、デジタルサイネージを下関駅と唐戸バス停留所に設置している。市およびバス事業者としては、今後は乗降者数が多い駅やバス停留所を中心に、新たなデジタルサイネージの設置についても検討している。

デジタルサイネージの設置については、路線バス事業者が病院などの施設に設置要望を行っているが、デジタルサイネージ 1 か所あたりの設置費は約 278 万円、維持費は年間 17 万円要し、各施設における設置は進まない状況にある。短期的には乗降客数の多いバス停留所を中心に設置しデジタルサイネージの有効性を広め、認知度を高めることで施設への設置につなげていきたいと考えている。

b 実施した監査手続

2017 年度におけるバス活性化システム整備費等補助金に係る関連資料をサンプルで閲覧し、また事務の執行状況について市の担当者に対してヒアリングを行った。

手続の結果、バス活性化システム整備費等補助金に係る手続について検出事項はなかった。

ii 廃止路線代替バス運行事業費補助金

a 制度概要

廃止路線代替バス運行事業費補助金の5年予算実績推移および補助金の内容は下記のとおりである。

図表III-1-(2)-2 廃止路線代替バス運行事業費補助金

(単位:千円)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
予算額	100,460	104,730	104,128	105,178	106,926
決算額	100,460	104,730	104,128	105,178	106,926
趣旨	地域住民の生活に不可欠なバス路線の維持および確保に係る補助。				
補助対象	路線バス事業者が運行するバス路線の廃止に伴い、市が運行を依頼する路線であって、道路運送法第4条(旧21条)許可を受けたもの。 対象は10月から翌年9月までにかかる期間の事業費である。				
補助額	補助対象期間に補助対象事業者が実施する補助対象路線における乗合バスの運行事業の経常欠損額。				

(出所:下関市廃止路線代替バス運行事業費補助金交付要綱、交通対策課作成資料に基づき作成)

当補助金が対象とする路線システムの概要は下記のとおりである。市では、収益性が悪化している路線、利用者数が減少している路線についてバス事業者と協議を行い、路線の再編を協議している。

図表III-1-(2)-3 補助申請路線の輸送実績

(単位:人)

起点	主な経由地	終点	系統区間		輸送人員		
			キロ程		2016年10月から2017年9月まで		
			往路	復路	定期	その他	計
黒井	川棚・二見	肥中	30.0	-	0	5,953	5,953
川棚温泉	二見駅	肥中	26.0	-	0	2,948	2,948
豊田町 西市	一の俣・滝部・ 豊北中	尾山 憩の家	47.1	46.1	300	5,930	6,230
豊田町 西市	一の俣・豊北中・ 島戸	尾山 憩の家	49.1	-	5,940	287	6,227
豊田町 西市	病院・一の俣・ 豊北中・島戸	尾山 憩の家	50.1	-	0	2,025	2,025
豊田町 西市	病院・ホーム・ 豊北中・島戸	尾山 憩の家	52.1	51.1	11,490	3,342	14,832

III 監査の結果および意見

1 公共交通

起点	主な経由地	終点	系統区間		輸送人員		
			キロ程		2016年10月から2017年9月まで		
			往路	復路	定期	その他	計
豊田町 西市	西教寺	滝部駅	20.8	-	3,150	2,908	6,058
豊田町 西市	病院・西教寺	滝部駅	21.8	-	960	682	1,642
滝部駅	ホーム・一の俣	豊田町 西市	29.0	-	0	1,131	1,131
滝部駅	病院・ホーム・ 一の俣	豊田町 西市	30.0	-	2,250	678	2,928
豊田町 西市	御注連	美祢駅	18.0	-	4,230	3,300	7,530
豊田町 西市	奥畑	美祢駅	18.7	-	4,710	4,085	8,795
島戸	肥中	阿川駅	7.8	-	90	1,546	1,636
肥中	矢玉	二見駅	11.4	-	270	3,864	4,134
瀬崎公園		尾山 憩の家	4.5	3.5	0	332	<u>332</u>
特牛駅		尾山 憩の家	13.8	-	0	267	<u>267</u>
特牛駅	島戸	尾山 憩の家	-	14.8	0	233	<u>233</u>
滝部駅		尾山 憩の家	18.5	17.5	0	223	<u>223</u>
滝部駅	島戸	尾山 憩の家	20.5	19.5	0	553	553
滝部駅	豊北中・島戸	尾山 憩の家	22.1	21.1	1,620	1,003	2,623
西教寺	殿居	豊田町 西市	10.5	-	0	198	<u>198</u>
豊田町 西市		西市高校	1.0	-	0	109	<u>109</u>
黒井		豊洋台 3丁目	2.2	1.9	0	524	524

起点	主な経由地	終点	系統区間		輸送人員		
			キロ程		2016年10月から2017年9月まで		
			往路	復路	定期	その他	計
室津		黒井	3.2	-	0	1,508	1,508
川棚温泉	黒井	豊洋台 3丁目	6.2	5.9	0	635	635
川棚温泉	黒井	室津	7.2	-	3,540	5,305	8,845
川棚温泉	川棚駅	小田	5.4	-	0	235	235
川棚温泉	黒井・室津上	室津	12.4	-	0	1,559	1,559
川棚温泉		黒井	4.0	-	0	512	512
川棚温泉	豊浦病院	川棚温泉	37.1 (注1)	-	8,320	14,048	22,368
川棚温泉	豊浦病院	肥中	30.4	-	12,000	5,733	17,733
川棚温泉	涌田・松谷漁協・ サンパル(丸和前)	川棚温泉	11.1	-	0	533	533
川棚温泉	松谷入口・涌田・ サンパル(丸和前)	川棚温泉	11.3	-	0	2,386	2,386
川棚温泉	サンパル(丸和前)・ 涌田・松谷漁協・ サンパル(丸和前)	川棚温泉	11.5	-	0	1,608	1,608
川棚温泉	サンパル(丸和前)・ 松谷漁協・涌田・ サンパル(丸和前)	川棚温泉	13.1	-	120	1,326	1,446
川棚温泉	松谷漁協・涌田	黒井	8.3	-	0	266	266
黒井	涌田・松谷入口	川棚温泉	6.9	-	0	233	233
合計					58,990	78,008	136,998

(出所: 交通対策課提示資料に基づき作成)

(注1: 大河内循環線を含む。)

(注2: 意見に関連する数値について太字、下線を付している。)

b 実施した監査手続

2017年度における廃止路線代替バス運行事業費補助金に係る関連資料をサンプルで閲覧し、また事務の執行状況について市の担当者に対してヒアリングを行った。

手続の結果、下記の事項を除き廃止路線代替バス運行事業費補助金に係る手続について検出事項はなかった。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

意見1 廃止路線代替バスの見直しについて

一部の路線については利用者数が少なく1日当たり1人を下回る路線が散見される。2016年10月から2017年9月まで運行した路線のうち、1日当たりの輸送人員が1人を下回る路線の過去4年の利用実績は下記のとおりである。

図表III-1-(2)-4 輸送人員数が少ない路線

(単位:人)

起点	主な 経由地	終点	輸送人員			
			2013年10月 ～2014年9月	2014年10月 ～2015年9月	2015年10月 ～2016年9月	2016年10月 ～2017年9月
瀬崎公園		尾山憩の家	<u>237</u>	<u>264</u>	431	<u>332</u>
特牛駅		尾山憩の家	<u>189</u>	<u>207</u>	<u>347</u>	<u>267</u>
特牛駅	島戸	尾山憩の家	396	<u>184</u>	<u>333</u>	<u>233</u>
滝部駅		尾山憩の家	<u>146</u>	<u>278</u>	<u>364</u>	<u>223</u>
西教寺	殿居	豊田町西市	<u>146</u>	<u>138</u>	<u>161</u>	<u>198</u>
豊田町西市		西市高校	<u>89</u>	<u>84</u>	<u>98</u>	<u>109</u>
川棚温泉	川棚駅	小田	<u>310</u>	<u>343</u>	382	<u>235</u>
川棚温泉	松谷漁協・ 涌田	黒井	<u>347</u>	390	379	<u>266</u>
黒井	涌田・ 松谷入口	川棚温泉	<u>350</u>	387	<u>331</u>	<u>233</u>

(出所:交通対策課提示資料に基づき作成)

(注:意見に関連する数値について太字、下線を付している。)

これらの路線について、定期利用者や経常的に利用する市民が少なく、将来的に増加する見込みが乏しい場合、廃止路線代替バスではなく、デマンドバス等運行費用を削減した運行手段を検討する、もしくは、路線自体の継続の必要性を検討する必要があると考えられる。

また、利用者は多いが赤字路線となっている「川棚温泉～豊浦病院～川棚温泉:22,368人」、「川棚温泉～豊浦病院～肥中:17,733人」路線は、遠方地域まで運行することが運行費用を増大させ赤字につながっている。そのため、利用者が限られてくる遠方地域についてはデマンドバスやコミュニティタクシー等へ振り替えるなど、運行費用を削減した運行手段を検討することも必要であるとする。

iii 地方バス路線維持費補助金

a 制度概要

地方バス路線維持費補助金の5年予算実績推移および補助金の内容は下記のとおりである。

図表III-1-(2)-5 地方バス路線維持費補助金

(単位:千円)

補助額	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
予算額	212,884	223,008	200,000	186,822	188,586
決算額	212,884	223,008	198,566	182,298	188,586
趣旨	過疎現象等による輸送人員の減少により地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状に対する生活交通路線の確保に係る補助。				
補助対象	市の区域内を運行する乗合バス事業者に対するもので、生活交通路線を運行することによって得た経常収益の額が当該生活交通路線の経常費用に達していない路線。 対象は10月から翌年9月までにかかる期間の事業費である。				
補助額	1)国庫補助減額適用路線(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の適用を受ける路線) 補助対象期間における当該バス路線の運行に要した補助対象経常費用の額と当該運行に係る経常収益の額の差額から国庫補助金を除いた額に相当する額 2)特別維持路線(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の適用を受けない路線)であって、市長が地域住民の生活上特にその運行が必要と認める路線) 補助対象期間における当該バス路線の運行に要した補助対象経常費用の額と当該運行に係る経常収益の額の差額に相当する額				

(出所: 下関市地方バス路線維持費補助金交付要綱、交通対策課作成資料に基づき作成)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

当補助金が対象とする路線系統の概要は下記のとおりである。

図表III-1-(2)-6 補助申請路線の輸送実績

(国庫補助減額適用路線)

(単位:km、人)

起点	主な経由地	終点	系統区間 キロ程	輸送人員		
				2016年10月から2017年9月まで		
				定期	その他	計
下関駅	唐戸	川棚温泉	27.9	28,462	104,589	133,051
下関駅	豊洋台 3丁目	川棚温泉	29.6	21,130	69,098	90,228
彦島営業所	小月駅	宇部中央	53.3	12,033	76,610	88,643
下関駅	小月駅	宇部中央	48.3	18,784	155,002	173,786
下関駅	小月駅	小野田駅	36.5	9,978	41,288	51,266
下関駅	下大野	豊田町西市	37.4	20,544	114,783	135,327
合計				110,931	561,370	672,301

(出所:交通対策課提示資料に基づき作成)

図表III-1-(2)-7 補助申請路線の輸送実績

(特別維持路線)

(単位:km、人)

起点	主な経由地	終点	系統区間 キロ程	輸送人員		
				2016年10月から2017年9月まで		
				定期	その他	計
小月駅	小野田駅	宇部中央	30.3	3,522	16,055	19,577
豊田町西市	下大野	小月駅	19.2	11,879	10,648	22,527
下関駅	小月駅	俵山温泉	53.8	2,054	12,255	14,309
小月駅	豊田町西市	大泊	57.3	1,468	3,822	5,290
小月駅	下大野	御注連	25.3	2,348	5,589	7,937
下関駅	小月・田部	豊田町西市	35.1	13,206	28,697	41,903
小月駅	田部バイパス	豊田町西市	16.9	0	4,706	4,706
下関駅	ゆめタウン 長府・下大野	御注連	45.5	880	5,845	6,725
小月駅	肥田	ニュージー ランド村	10.0	0	970	970
小月駅	木屋中	ニュージー ランド村	10.9	0	1,033	1,033

III 監査の結果および意見

1 公共交通

起点	主な経由地	終点	系統区間 キロ程	輸送人員		
				2016年10月から2017年9月まで		
				定期	その他	計
下関駅	トンネル	河原	22.0	9,098	17,205	26,303
下関駅	勝谷新町	下関駅	25.0	39,967	103,416	143,383
下関駅	前八幡	四王司	12.1	1,175	14,044	15,219
下関駅	満珠台	四王司	13.1	9,687	77,407	87,094
新下関駅	高磯	下関駅	25.3	11,967	56,938	68,905
下関駅	東駅	河原	24.5	22,891	69,588	92,479
小月駅	木屋中	小月駅	10.9	0	1,796	1,796
小月駅	肥田	湯谷温泉	8.4	1,467	753	2,220
小月営業所	唐戸	市民病院	20.5	9,455	37,499	46,954
下関駅	金屋浜	新下関駅	15.3	13,394	50,766	64,160
下関駅	浜浦南町	新下関駅	16.9	17,861	47,112	64,973
横野	市道	マリンランド	16.5	11,787	61,173	72,960
下関駅	東駅	新下関駅	20.0	6,278	89,054	95,332
下関駅	東駅	ヘルシー ランド	17.6	9,340	14,646	23,986
下関駅	江の浦	弟子待 3丁目	5.3	35,716	59,708	95,424
新下関駅	済生会病院	河原	15.2	0	143	143
マリンランド	前八幡・ 満珠台	四王司	5.3	2,106	2,530	4,636
マリンランド	前八幡	四王司	4.3	913	2,104	3,017
石原車庫前	前八幡	長府駅	6.6	1,333	2,179	3,512
安岡	県道	マリンランド	16.0	1,451	7,305	8,756
安岡	市道	マリンランド	15.9	668	2,977	3,645
新下関駅	医療 センター	マリンランド	7.5	2,251	6,092	8,343
合計				244,162	814,055	1,058,217

(出所:交通対策課提示資料に基づき作成)

(注:意見に関連する数値について太字、下線を付している。)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

b 実施した監査手続

2017 年度における地方バス路線維持費補助金に係る関連資料をサンプルで閲覽し、また事務の執行状況について市の担当者に対してヒアリングを行った。

手続の結果、下記の事項を除き地方バス路線維持費補助金に係る手続について検出事項はなかった。

意見2 地方バス路線維持費補助金の見直しについて

市の担当者に対して地方バス路線維持費補助金の対象となる路線の見直し方法について質問を行った。その結果、補助対象路線は補助金を設定した当初の路線を踏襲し、新路線の設定、既存路線の廃止等は、バス会社からの提案等による路線の見直しを除いて実施されておらず、また、補助対象路線を選定するための基準も設けていないとの回答を受けた。

2013 年 10 月から 2017 年 9 月までにおける補助対象路線の輸送人員数を確認したところ、「新下関駅～済生会病院～河原」路線については 2015 年 10 月から 2016 年 9 月までの期間（輸送人員 1,067 人）を除き、輸送人員が 338 人、424 人、143 人と少なく、1 日当たりの輸送人員が 1 人を下回る年が生じている。

地方バス路線維持費補助金は、過疎現象等による輸送人員の減少のため地域住民の生活に必要なバス路線の維持を目的としているため、輸送人員が少ないことをもって補助金投入の是非を判断すべきではないが、輸送人員数が極めて少ない場合には、その効果は少なくなる。

2019 年度に「下関市地域公共交通再編実施計画」の策定を行う予定であるため、補助金の目的とそれにより得られる効果を比較考量し、路線バス事業における補助対象路線の見直し等を検討することが必要であると考えます。

図表III-1-(2)-8 補助対象路線輸送人員数推移

(単位:人)

起点	主な経由地	終点	2013 年 10 月 ～2014 年 9 月	2014 年 10 月 ～2015 年 9 月	2015 年 10 月 ～2016 年 9 月	2016 年 10 月 ～2017 年 9 月
新下関駅	済生会病院	河原	338	424	1,067	143

(出所:交通対策課提示資料に基づき作成)

② 過疎地域における生活バスの運行

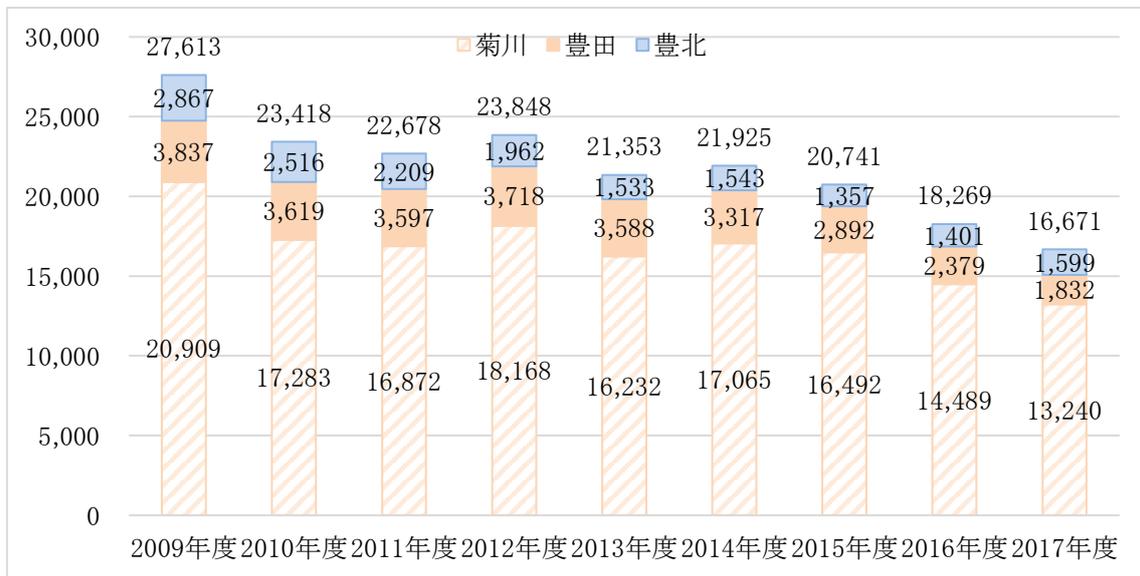
i 制度概要

生活バスは主に菊川町、豊田町、豊北町を対象とし、運行については、市が外部事業者に対して運行を委託している。菊川町の乗車人数が最も多い状況にあるが、各地域の少子化、高齢化に伴い生活バスの利用者は継続して減少傾向にある。生活バス全体の乗車人数の推移および、各地域の運行状況および収支状況は下記のとおりである。市では、生活バス運行に伴う収支状況は運行に関連する部分、その他の支出部分に区分して把握しており、下記では運行に関する収支状況について説明を行っている。

なお、車両購入費は購入年度に全額がその他の支出部分に区分計上されている。

図表III-1-(2)-9 生活バス乗車人数推移

(単位:人)



(出所: 下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)に基づき作成)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

図表III-1-(2)-10 生活バス運行概況 菊川地区

項目	2015 年度	2016 年度	2017 年度
年間走行距離数 (km)	196,085	193,318	191,057
1 日当たり走行距離数(km)	667	660	652
路線数(定時定路線)(本)	6	6	6
路線数(デマンド)(本)	1	1	1
運行日数(定時定路線)(日)	294	293	293
運行日数(デマンド)(日)	277	260	254
車両数(台)	4	4	4
年間乗車人員数(人)	16,492	14,489	13,240
年間乗車料収入(千円)	2,671	2,432	2,410
年間運行経費 (千円)	28,904	28,643	28,715
うち委託料(千円)	28,437	28,218	28,380
収支率(注)(%)	9.2	8.5	8.4
1 人あたり乗車料収入(円)	162.0	167.9	182.1

(出所: 交通対策課作成資料に基づき作成)

(注: 収支率 = 乗車料収入 ÷ 運行経費)

図表III-1-(2)-11 生活バス運行概況 豊田地区

項目	2015 年度	2016 年度	2017 年度
年間走行距離数 (km)	43,732	38,415	32,641
1 日当たり走行距離数(km)	213	197	188
路線数(定時定路線)(本)	-	-	-
路線数(デマンド)(本)	4	4	4
運行日数(定時定路線)(日)	-	-	-
運行日数(デマンド)(日)	205	195	174
車両数(台)	4	4	4
年間乗車人員数(人)	2,892	2,379	1,832
年間乗車料収入(千円)	1,249	1,050	766
年間運行経費 (千円)	16,280	15,949	16,198
うち委託料(千円)	16,095	15,743	15,995
収支率(注)(%)	7.7	6.6	4.7
1 人あたり乗車料収入(円)	432.0	441.4	418.3

(出所: 交通対策課作成資料に基づき作成)

(注: 収支率 = 乗車料収入 ÷ 運行経費)

図表III-1-(2)-12 生活バス運行概況 豊北地区

	2015 年度	2016 年度	2017 年度
年間走行距離数 (km)	44,075	44,593	45,033
1 日当たり走行距離数(km)	150	152	154
路線数(定時定路線)(本)	2	2	2
路線数(デマンド)(本)	-	-	-
運行日数(定時定路線)(日)	294	293	293
運行日数(デマンド)(日)	-	-	-
車両数(台)	1	1	1
年間乗車人員数(人)	1,357	1,401	1,599
年間乗車料収入(千円)	374	393	449
年間運行経費 (千円)	4,011	2,557	3,851
うち委託料(千円)	3,978	2,524	3,819
収支率(注)(%)	9.3	15.4	11.7
1 人あたり乗車料収入(円)	276.1	280.7	281.0

(出所: 交通対策課作成資料に基づき作成)

(注: 収支率 = 乗車料収入 ÷ 運行経費)

生活バスの利用状況は 2009 年度以降多少の増減はあるものの減少傾向にあり、利用状況を把握し利便性の向上を図るため、2011 年に生活バス利用者を対象にアンケートを実施している。

2011 年に行われたアンケートのうち生活バスの改善点として下記の事項が挙げられた。

- ◆ 運行本数の増加
- ◆ 運行経路の変更
- ◆ 他の交通機関との連携接続を含むダイヤの改善
- ◆ バス停留所以外の場所での自由乗降
- ◆ 料金の低廉化
- ◆ 日曜、祝祭日の運行

その後も生活バスの利用者数は、人口減少などにより減少し、サービス水準の維持・確保が難しくなってきた。そのため、市では、生活バスの使いやすい環境を構築し、利用者数の増加を図る目的から、2018 年 4 月 2 日より生活バスの料金を距離に関係なく 1 回 100 円で乗車できる施策を実施している。

従前は、収支率を運行の指標として用い、収支率が 10% に満たない生活バス路線については、地域のニーズを踏まえ、運行経路や運行本数、車両の大きさ等の見直しを行っていたが、上記施策の実施に伴い収支率は低く推移することが想定される。そのため、今後は利用人数の状況を注視し、生活バスの再編を図ることを検討している。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

ii 実施した監査手続

生活バスの運行状況、市の取組み等について市の担当者に対してヒアリングを行った。手続の結果、下記の事項について対応を図る必要があると考える。

意見3 アンケート調査結果の有効利用について

市に対し上記アンケート調査結果に基づき市が実施した取組みを質問した。その結果、市では市議会総務委員会に対してアンケート調査結果の報告を行うとともに、上記の改善点を検討したが、具体的な改善対応には至っていないとの回答を得た。

市民からの要望については、予算的な制限のなかで対応する必要があるため、すべての要望を受け入れることはできないが、予算的な制限を伴わない範囲で要望に応える必要はあると考える。

2018年3月に策定された「下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)」においてバスのフリー乗降制度の導入検討が示されているが、2011年に行われたアンケートにおいてバス停留所以外の場所での自由乗降が市民からの要望として挙がっているため、本来であれば2011年の段階で導入検討について協議を行う必要があったと考えられる。

バス利用者の利便性向上を図るためにアンケートを実施し、市民も改善を望んでアンケートに回答しているため、市としてアンケートの内容を十分に吟味し、検討を行うことが必要であると考える。

意見4 生活バスの見直しについて

2017年度の生活バス運行に際して市は、年間48,196千円の委託費用を計上しており、利用1回当たり2,891円となる。

下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)に記載されている「市民が感じる移動に関する問題」として、公共交通整備検討委員会や市民に対して行われた地元説明会、公共交通に関するアンケート調査結果から得られた市の公共交通の問題点が示されている。アンケートにおける主な問題点は下記のとおりである。

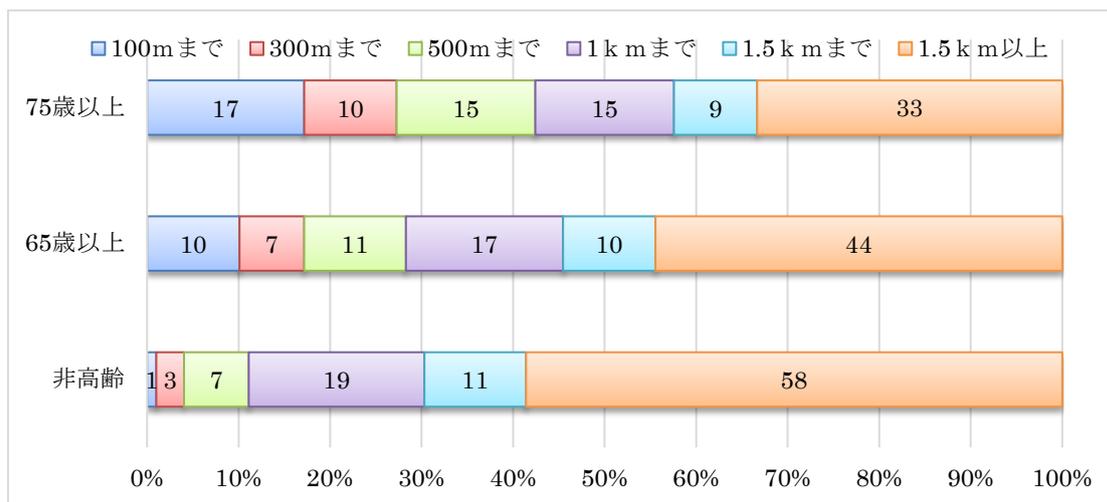
- ◆ 中山間地域では、高齢化比率が50%を超えた。特に女性においては高齢化比率が60%となっており、買い物難民や医療難民が非常に多く、独居の方はどうしようもない状況である。
- ◆ 家からバス停留所まで2~3kmあるため非常に困っている。
- ◆ バス停留所まで歩いて20分~30分かかる人が多い。
- ◆ 高齢者や障害者が公共交通で移動する際、低床バスでない場合、困った状態になるときもある。

市民の移動手段として生活バスの運行は重要であるが、生活バス路線の範囲の拡大やバス停留所までのアクセスの改善には多くの資金を要し、現実的ではない。

国土交通省の調査によれば「高齢非高齢別にみた私事目的の活動別平均外出頻度」では、主たる移動の目的は日用品の買い物であり、「高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離」では、年齢の上昇に伴い無理なく休まずに歩ける距離は短くなっていることがわかる。

図表III-1-(2)-13 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離

(単位:%)



(出所:国土交通省「高齢者の生活・外出特性について」)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

上記の表を見てわかるように高齢者が移動できる範囲は狭いため高齢化が進む地域においては生活バスの運行で対応することは難しい状況にあり、居住エリアで用を足せるように対応する方が望ましいともいえる。そのような地域に対しては、定期的な移動式店舗や出張医療等を斡旋することで、通常の生活における煩わしさを取り除き、市民の利便性を高めることができると考えられる。

2018年7月から9月までの間に生活バスの利用者の目的についてアンケート調査を実施されているため、アンケートの内容を勘案するとともに、費用的な面からも生活バスに代わる代替策として移動式店舗や出張医療等の斡旋についても検討することは有用であると考ええる。

意見5 生活バス運行の見直しを行う際における収支状況の利用について

現在、生活バス運行における評価の指針としては、乗車人数の状況を利用しているが、事業を行う上で収支状況の把握は必要である。現在、車両購入費は購入年度に一括して計上されているが、車両購入費は生活バスの運行に際して必要なものであるため、管理会計上の観点より、車両購入費は購入年度に一括して計上するのではなく、経済的耐用年数に応じて各年度に減価償却費として計上し、各年度の収支状況を把握、評価することが適切であると考ええる。

③ コミュニティ交通運行事業の概況

i 制度概要

豊北町栗野地区と滝部地区において運行管理業者とコミュニティタクシー運行業務委託契約しており、市は栗野地区振興協議会へ補助金を支出している。過去3年におけるコミュニティタクシーの乗車人数、営業日数および収支状況は下記のとおりである。

図表III-1-(2)-14 コミュニティタクシー乗車人数、営業日数および収支状況

(単位:人、日、千円)

項目	2015年	2016年	2017年
乗車人数	424	317	282
営業日数	108	99	88
1日当たり乗車人数	3.9	3.2	3.2
総収入額	1,990	1,972	1,938
収入等	334	255	214
補助金	1,656	1,717	1,724
総費用	1,990	2,019	1,938

(出所:交通対策課提示資料)

ii 実施した監査手続

2017 年度におけるコミュニティ交通運行事業補助金に係る関連資料をサンプルで閲覧し、また事務の執行状況について市の担当者に対してヒアリングを行った。手続の結果、コミュニティ交通運行事業補助金に係る手続について検出事項はなかった。

なお、コミュニティタクシーは、2010 年より地域住民の意向により導入されていたが、乗車人数の減少や運行維持費用等を勘案し、2018 年 5 月に廃止されている。廃止後は親族や近隣住人の送迎等により移動手段を代替し、買い物支援策としてコンビニエンスストアに移動車販売を依頼し同年 5 月より移動販売が開始されている。

(3) 公共交通のバリアフリー化について

① バリアフリー法成立までの経緯

1994 年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(平成 6 年法律第 44 号。以下「旧ハートビル法」という。)が制定され、不特定多数の人々や、主に高齢者や身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化について定められた。

2000 年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成 12 年法律第 68 号。以下「旧交通バリアフリー法」という。)が制定され、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化について定められた。

2005 年に「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、施策の一つとして「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」がとりあげられた。

これらにより進められたバリアフリーは施設等ごとにバリアフリーが独立し、一体的なバリアフリー化が進められず、また、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまるなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化がなされなかった。そのため、旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を一体化した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。)が 2006 年 6 月に公布され、同 12 月に施行されている。同法は 2010 年時点での目標値の設定を行っている。

その後、2010 年までのバリアフリー整備目標の期限が到来したことに伴い、2011 年 3 月にバリアフリーの整備目標の期限到来に伴う改正がなされている。この改正では旅客施設において地方への展開を図るため、整備目標の対象を 1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上から 3,000 人以上の施設に拡大し、ホームドアおよび可動式ホーム柵の整備を行うことが重要であるため、優先的に整備すべき旅客施設を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する旨が明記された。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

② バリアフリー法の概要

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。法の目的とする施策の対象者は、高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者を指し、妊婦、けが人も含むため、旧ハートビル法、旧交通バリアフリー法で定めていた「高齢者、身体障害者等」より広い範囲となっている。

③ バリアフリー法における責務

i 国の責務

高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化（高齢者又は障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。以下同じ。）の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。また、教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない。

ii 地方公共団体の責務

国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

iii 施設設置管理者等の責務

施設設置管理者（公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等をいう。）その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

iv 国民の責務

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めなければならない。

④ 市における基本方針

市は、2005年2月に策定した「下関市交通バリアフリー基本構想」(以下、「基本構想」)において、高齢者や身体障害者をはじめとして全ての人の移動を円滑にすることにより、だれもが自立と社会参加のもとに、地域でいきいきと活動することができるまちづくりを目指し、『誰もが安心して快適に移動できる活動的なまちづくり』を基本理念として掲げ、2010年を目標として下記の基本方針を策定している。

- i 人にやさしい歩行空間を確保するためのバリアフリーを推進します。
- ii 関係事業者との連携によりバリアフリー化を一体的に促進します。
- iii 市民参画型のバリアフリーのまちづくりを進めます。
- iv 継続的なバリアフリー化を推進します。
- v 「心のバリアフリー」社会の実現を目指します。

バリアフリーのまちづくりを実現するためには、ハード面の施設整備だけではなく、手助けがしやすい環境づくりを行う必要があります。このため、バリアフリーに関する啓発・広報活動や福祉教育など、ソフト面の取組みを通じて、市民一人一人のバリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者・身体障害者等に対し自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指します。

市は、当基本構想において「特定旅客施設」及び「重点整備地区」の設定を行うと共に、中期的、長期的な整備計画を立案している。JR 下関駅、下関駅バスターミナル、JR 新下関駅を特定旅客施設とし、各特定旅客施設周辺の高齢者や身体障害者等がよく利用する主要施設を含んだ地区を重点整備地区として短期的な整備を行う地区として位置づけられている。

また、JR 幡生駅、JR 長府駅周辺地区についてはバリアフリー化にあたって駅舎改築等整備計画との整合を図る必要があることから中長期的な整備を行う地区として位置づけられている。重点整備地区および整備予定地区は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

旅客施設	地区指定	整備期間	目標年次
JR 下関駅 下関駅バスターミナル JR 新下関駅	重点整備地区	短期	平成 22 年度
JR 幡生駅 JR 長府駅	中長期的整備地区 駅舎改築等整備計画の進捗状況に応じて指定を検討	中期	駅舎改築等整備計画の進捗状況に応じて設定
上記以外の旅客施設	整備の必要性や効果等を考慮しながら指定を検討	長期	整備の必要性や効果等を考慮しながら設定

(出所: 下関市交通バリアフリー基本構想に基づき作成)

⑤ 実施した監査手続

市が指定している重点整備地区、駅舎改築等整備計画対象としている駅および、2010 年のバリアフリー法改正に伴い対応が必要となる利用者数が 3,000 人以上/日の旅客施設を対象施設として現地調査を行った。現地調査による結果は下記のとおりである。

図表III-1-(3)-1 現地調査結果

駅、バス停留所名 (乗降客数) (設立年月)	エレベーター		エスカレーター		車椅子対応トイレ		点字 ブロック	備考
	改札外	改札内	改札外	改札内	改札外	改札内		
重点整備地区								
JR 下関駅 (20,850 人)(注 1) (1942 年 11 月)	○	○	○	○	○	○	○	エレベーター、エスカレーターの設定、点字ブロックの整備は適切になされている。
下関駅バス ターミナル (17,414 人)(注 2) (2015 年 3 月)	-	-	-	-	○	-	△	駅前整備において点字ブロックの整備等は一部を除き適切になされている(指摘 1 参照)。 バスターミナルとしての整備ではないが、国道 9 号に設けられている横断歩道について、横断区間が長いいためエスコートゾーンの設置が望ましいと考えられる。
JR 新下関駅 (9,944 人)(注 1) (1901 年 5 月)	-	○	-	△ 上りのみ (一部)	△	×	△	エレベーターは設置されている。エスカレーターは一部の乗り場に上りエスカレーターは設置されているが、下りエスカレーターは設置されていない。 トイレは改札外において設置されているが、改札から遠く案内板が小さいため、より分かりやすく案内表示を行う等の工夫が必要(意見 6 参照)。点字ブロックの整備等は一部を除き適切になされている(指摘 1 参照)。 駅南口付近に放置自転車があり、歩行者の通行を妨げている状況が見受けられる(意見 6 参照)。

III 監査の結果および意見

1 公共交通

駅、バス停留所名 (乗降客数) (設立年月)	エレベーター		エスカレーター		車椅子対応トイレ		点字 ブロック	備考
	改札外	改札内	改札外	改札内	改札外	改札内		
駅舎改築等整備計画対象								
JR 幡生駅 (5,684 人) (注 1) (1901 年 5 月)	×	×	×	×	×	×	○	バリアフリー化の工事について市と JR で協議がなされているが、バリアフリー化はなされていない。 そのため、ホームまでの経路にはエスカレーターやエレベーターの設備はなく、トイレも車椅子対応とはなっていない。 バス停留所から駅までの経路に長めの横断歩道があるため、音響式信号や、エスコートゾーンを設けるなどの対応が必要と考える。
JR 長府駅 (3,562 人) (注 1) (1901 年 5 月)	○	○	×	×	○	×	○	改札内に車椅子対応トイレがなく、エスカレーターの設置もなされていない。 その他の設備については適切に整備されている。
乗降客数が3,000人以上/日の旅客施設								
唐戸バス停留所 (5,758 人) (注 2) (不明)	-	-	-	-	-	-	○	唐戸⑦の乗り場は、陸橋の下に位置しており、上屋は整備されていない。風の影響を受け、雨風を防ぐ環境としては対応が必要と考える。その他のバス停留所については上屋、ベンチが整備されている。
JR 小月駅 (3,768 人) (注 1) (1901 年 5 月)	-	○	-	×	×	○	△	改札内における点字ブロックの整備必要箇所には敷設されているが、駅前の歩道には点字ブロックが敷設されていない。 ホームまでの経路にはエスカレーターの設置がなされていない。

III 監査の結果および意見
1 公共交通

駅、バス停留所名 (乗降客数) (設立年月)	エレベーター		エスカレーター		車椅子対応トイレ		点字 ブロック	備考
	改札外	改札内	改札外	改札内	改札外	改札内		
東駅バス停留所 (3,481 人)(注 2) (不明)	-	-	-	-	△	-	△	上屋、ベンチについては適切に整備されている。トイレについては、使用中止の状態になっている。

(注 1:2017 年度 国土交通省国土政策局国土情報課作成「国土数値情報」に基づく。)

(注 2:2017 年度 交通対策課提示データに基づく。)

III 監査の結果および意見

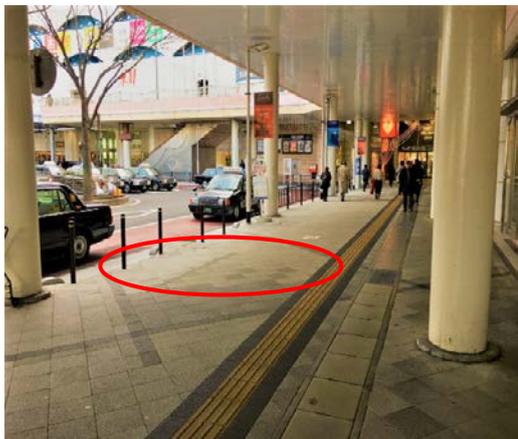
1 公共交通

指摘1 現地調査に伴う指摘事項について

公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等を、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準」(以下「基準」)に適合させなければならない(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第8条第1項)。また、地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努める必要がある(同法第5条)。しかし、同基準を定める省令である「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(以下「省令」)に基づき整備されていない箇所が、現地調査において確認された。対象となる状況は下記のとおりである。

◆下関駅バスターミナル

バスの乗降口については、一般的に点字ブロックの敷設はなされているが、2Aバス停留所(右)およびタクシー乗り場(下)においては、点字ブロックの敷設がなされていない。

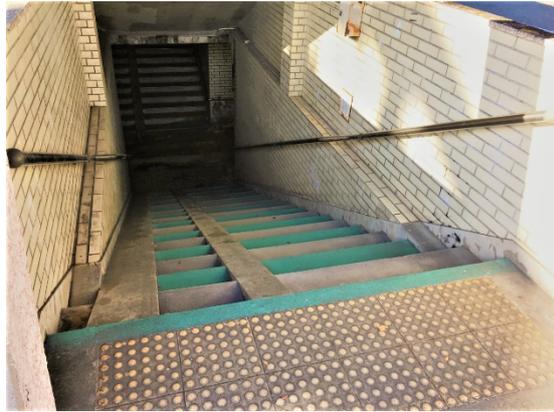


公共用通路と車両の乗降口との間の経路については視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、または音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない(省令第9条第1項)。視覚障害者にとって点字ブロックは歩行する上での命綱であるため、早期に対応することが必要である。

◆JR 新下関駅(手摺用点字表示版)

東口に位置する地下通路の傾斜は急で、手摺用点字標示板が設置されていない。

東駅バス停留所近くの下通路についても同様の状況が確認されている。階段の手摺の端部付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付ける必要がある(省令第8条第1項第2号)。



◆JR 新下関駅(点字ブロック)

駅前については点字ブロックの敷設はなされているが、駅からバス停留所までの通路の一部区間においては点字ブロックが敷設されていない。

視覚障害者にとって点字ブロックは歩行する上での命綱であるため、早期に対応することが必要である。

JR 新下関駅については、省令施行日以降に新たに建設、もしくは大規模な改良がなされた施設ではないため、省令の適用対象にはならないが、バリアフリーの観点から早期に対応するのが望ましいため、意見ではなく指摘としている。

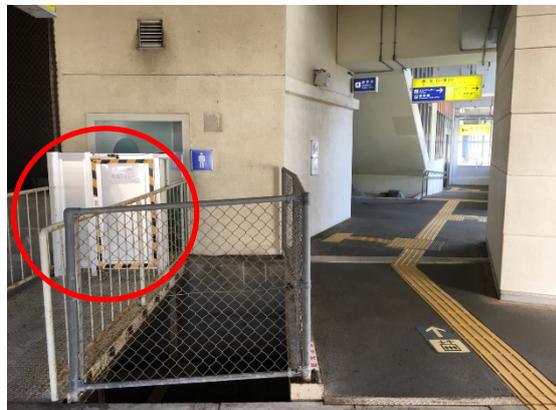


意見6 現地調査に伴う改善提案について

◆JR 新下関駅 (トイレ)

トイレの案内板までの点字ブロックは敷設されているが、トイレ自体までの点字ブロックが敷設されていない。

また、男子トイレについては、手前に扉があるが点字等によるアナウンスはないため、視覚障害者が安全に利用できる環境にはない。視覚障害者が安心して快適に移動できる活動的なまちづくりを行う上で改善が必要と考える。



III 監査の結果および意見

1 公共交通

◆JR 新下関駅（南口出口付近）

多くの自転車が放置されている。放置されている箇所は JR 用地であるが、JR の駐輪場と駅をつなぐ歩行スペースにもなっており、放置車両が歩行を妨げている状況にある。この状況は基本構想においても記載されており、約 11 年経過した今日でも同様の状況がみられる。市と JR は



放置車両に対して張り紙、注意文書および口頭による駐輪場への誘導や定期的に放置車両の撤去を行い、放置車両の解消に努めているが、抜本的には改善されていない。市と JR は放置車両の対策について継続的に協議を行っているが、駐輪場の新設については予算上の制約などもあり実行には至っていない。今後も市と JR は協力して駅利用者の安全、利便性の観点から改善対応を図る必要があると考える。

意見7 エスカレーターへの点字ブロック誘導について

社会福祉法人日本盲人会連合が 2011 年 2 月に実施したアンケートによると 36% の視覚障害者がホームから転落した経験を有しており、ホームからの転落を防止するには、ホームドアの設置等ハード面での対応が望ましい。もしくは、視覚障害者がホームを歩く距離を少しでも短くすることが有効と考えられる。

駅構内に設置されているエレベーターはホームの端に位置していることが多く、エスカレーターよりも奥に位置することが多くみられる。そのため、エスカレーターまでの点字ブロックの敷設を行うことで視覚障害者がホームを歩く距離は短くなりホーム転落リスクを少しでも下げられると考える。

この点について、現在の点字ブロックの敷設状況は、エレベーターや階段については点字ブロックによる誘導敷設はなされているが、エスカレーターについては点字ブロックの敷設はなされていない。

これは、バリアフリー法に基づいて必要な設備の目安を示す国のガイドラインにおいて、視覚障害者が駅構内で上下移動する際の具体的な手段までは明記されておらず、設備の状況に応じて施設管理者の判断に委ねられているからである。そのため、多くの施設においてエスカレーターは「昇り降りの方向を間違えると危険」といった理由から、階段かエレベーターへの点字ブロック誘導となっている。

「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」(2014 年 3 月 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)(以下「報告書」)によると大部分の視覚障害者がエスカレーターの利用を望んでおり、エスカレーターまでの誘導点字ブロックの敷設を望んでいる。同報告書では視覚障害者の方 5 名程度のグループにインタビュー形式でヒアリング調査を実施している。東京で 5 回、大阪で 4 回の計 9 回の調査を実施し、計 42 名の方に対してアンケート

を行っている。なお、アンケート対象は普段から駅を利用する方や単独歩行している方を中心に行われている。各アンケートの結果は下記のとおりである。

図表III-1-(3)-2 エスカレーターの利用状況

(単位:人、%)

	よく利用する駅		慣れていない駅	
	回答数	割合	回答数	割合
単独で利用	41	97.6	29	69.1
介助者がいれば利用(注1)	0	0.0	13	30.9
利用しない(注2)	1	2.4	0	0.0
合計	42	100.0	42	100.0

(出所:「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」)

(注1:エスカレーターの位置がわかる場合には単独で利用する者も含まれる。)

(注2:自分が通るルートにエスカレーターが設置されていれば利用する者を含む。)

図表III-1-(3)-3 エスカレーター、エレベーター、階段で利用したいと思うもの

(単位:人、%)

	回答数	割合
エスカレーター	31	72.1
エレベーター	1	2.3
階段	11	25.6
合計(注)	43	100.0

(出所:「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」)

(注:エスカレーターと階段を重複して選択した方がいる為、合計が43人となっている。)

図表III-1-(3)-4 エスカレーター利用における事故・怪我の状況

(単位:人、%)

	回答数	割合
事故・怪我の経験あり	0	0.0
事故・怪我の経験なし	42	100.0
合計	42	100.0

(出所:「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」)

III 監査の結果および意見

1 公共交通

図表III-1-(3)-5 点字ブロックの敷設について

(単位:人、%)

	回答数	割合
敷設した方がよい	23	54.7
どちらとも言えない	18	42.9
敷設しない方がよい	1	2.4
合計	42	100.0

(出所:「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」)

報告書によると、エスカレーター、エレベーター、階段のメリット、デメリットは下記のとおりである。

	メリット	デメリット
エスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> ・身体的な負担が少ない ・早く移動することができる ・方向感覚がつかみやすい ・乗った後はスピードが一定で安全 	<ul style="list-style-type: none"> ・誤進入をしたことがある ・エスカレーターは探すのが困難
エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な乗り物と考えている 	<ul style="list-style-type: none"> ・不便な場所に設置されていることが多い、待ち時間が長い ・ボタンを探して押すことが困難 ・ドアの開閉が分からないことがある ・混雑時にドアに挟まる危険性がある ・1人で乗っている時に、停止すると不安 ・方向感覚がつかめない ・意図しない場所に出ることがある
階段	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導用ブロックが敷設しているので階段まで迷うことがない ・手すりに点字が貼付しているため行先等が把握しやすい ・健康のため 	<ul style="list-style-type: none"> ・身体的な負担が大きい ・歩くスピードが異なるため前を歩く高齢者との接触の危険性がある ・対向してくる人と接触する危険性がある ・階段は目の錯覚を起こすことがある

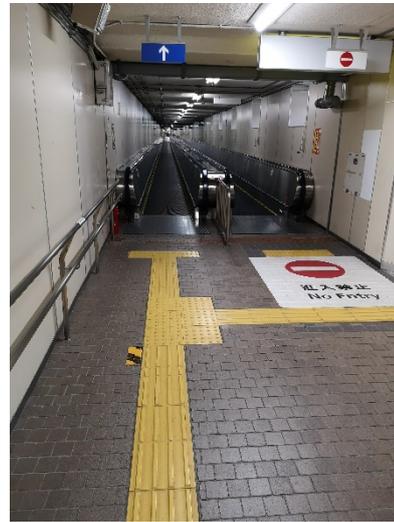
(出所:「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」)

アンケート結果より、視覚障害者はエスカレーターの利用を望んでおり、エスカレーターについても点字ブロックを敷設し誘導することが視覚障害者にとって望ましいことが言える。

しかしながら、施設管理者や事業者は安全性が確保できない状況で視覚障害者をエスカレーターへ誘導することを避けると考えられる。そこで、下記のような施策(報告書より引用)を

図り視覚障害者が安全にエスカレーターを利用できる環境を施設管理者に促すことが必要であると考える。

- ◆ エスカレーターの何メートルか手前から位置を知らせる為のアナウンス、音情報を示す。
- ◆ エスカレーターの入口において行先についてのアナウンスを行う。上り、下りでアナウンスする性別を変える(上りは男性、下りは女性など)。上りエスカレーターのみ点字ブロックを敷設し、下りエスカレーターについては一定区間スペースを空けて点字ブロックを敷設するなど(右:新下関駅 動く歩道における点字ブロック)。
- ◆ エスカレーターの誤侵入を防ぐため、エスカレーター自体に設定されている機能以外にアナウンスによる呼びかけなどを行う。
- ◆ アナウンススピーカーは共通して同じ場所に設置することで、空間認識をしやすくする(天井に吊るすスピーカーは音が拡散するので認識しづらい)。
- ◆ 時間帯によって進行方向が変わるエスカレーターについては、対応が困難であるため、対象には含めない。



III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

2 道路・橋りょう等

(1) 道路河川建設課および道路河川管理課の業務

道路・橋りょう等の維持管理等に関する業務については建設部内、道路河川建設課および道路河川管理課が担っており、それぞれが担当する事務内容は下記のとおりである。

道路河川建設課

- ◆ 道路、河川及び急傾斜事業の企画並びに調整に関すること
- ◆ 交通安全施設等の計画及び実施に関すること
- ◆ 所属部及び所属課の庶務並びに所属部内の連絡調整に関すること
- ◆ 街路事業の計画及び実施に関すること
- ◆ 所属部内他課及び所属課内他係の所管に属しないこと
- ◆ 河川、海岸及び水路の計画並びに実施に関すること
- ◆ 道路及び橋りょうの新設及び改良の計画並びに実施に関すること
- ◆ 急傾斜事業の計画及び実施に関すること
- ◆ 橋りょうの長寿命化に関すること
- ◆ 道路関連施設(交通安全施設に係るものを除く。)の管理及び補修に関すること

道路河川管理課

- ◆ 道路及び河川の占用及び使用に関すること
- ◆ 道路、河川及び急傾斜地の境界に関すること
- ◆ 準用河川の管理に関すること
- ◆ 道路の認定、変更及び廃止に関すること
- ◆ 公有水面(河川区域)の埋立てに関すること
- ◆ 準用河川の指定、変更及び廃止に関すること
- ◆ 所属課の庶務(上席検査監及び検査監に係る庶務に関するものを除く。)に関すること
- ◆ 道路台帳、河川台帳及び橋りょう台帳の調製に関すること
- ◆ 所属課内他係の所管に属しないこと
- ◆ 道路、河川及び急傾斜地の管理並びに補修に関すること
- ◆ 道路、河川及び急傾斜地の用地の管理に関すること
- ◆ 道路巡視に関すること

このうち、今回の監査に関連する事業は道路・橋りょう等の維持管理等に関する事業であり、下記では当事業についての検討を行う。

なお、2018年4月1日に機構改革が行われており、4月1日現在における道路河川建設課の人員は32名(非常勤職員2名含む)、道路河川管理課の人員は31名(非常勤職員5名含む)である。

(2) 道路計画

① 市の道路管理マネジメント方針

下関市公共施設等総合管理計画によると、市は今後 50 年間にわたり、毎年度 17 億 34 百万円の更新費用が一樣に発生するとの仮定をしており、市道の更新費用は長期継続的に必要であると考えている。

市は、維持・整備が必要な市道について、整備を行い、安全安心な生活道路の整備を行っている。具体的には道路河川管理課が市道の維持・更新を行うにあたり本庁管内の道路パトロールを年 2 回程度、各総合支所の建設農林(水産)課が総合支所管内の道路パトロールを年 1 回程度行っている。また、自治会からの要望や市民からの通報等により、現状を把握し、そのうち早期に対策が必要な危険箇所は、委託業務にて緊急対応を行い、それ以外の箇所は、順次、修繕工事を行っている。

市は、今後も引き続き道路パトロールによる目視点検、自治会からの要望や市民からの通報等による現状把握を行い、維持補修を行うこととしている。

② 市民からの要望の受入れおよび市の対応について

市は地元団体(自治会や商工会議所等)から総合支所等(菊川総合支所、豊田総合支所、豊浦総合支所、豊北総合支所、本庁管内 12 支所)に提出される要望書により、市民から地域の要望として受け入れている。また、年に 1 回「市民実感調査」として第 2 次下関市総合計画に沿ったアンケートを市民に対して実施している。当アンケートでは市民の生活実感に基づいた評価や、満足度を確認することができ、アンケート結果についてはホームページで公表している。

(3) 道路・橋りょう等の維持管理等に要するコスト分析

① 道路橋りょう費の目科目別の推移

市が作成している「平成 29 年度 下関市決算書」において、道路・橋りょう等の維持管理等に関連するコスト(支出)は、「第 8 款 土木費」の中の「第 2 項 道路橋りょう費」(以下「道路橋りょう費」)に計上されている。

道路橋りょう費は、道路維持に関連する道路橋りょう総務費、道路維持費、橋りょう維持費、(以下「維持費」と)、道路改良・整備に関連する道路新設改良費、交通安全施設整備事業費(以下「改良・整備費」)に区分される。

次表は、2005 年度から 2017 年度までの 13 年間の道路橋りょう費の推移を目科目別に示したものである。なお、2005 年 2 月 13 日に旧下関市と旧四町(菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町)が合併したため、2004 年度以前の道路橋りょう費は分析対象外としている。

2005 年度以降の道路橋りょう費の目科目別推移は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

図表III-2-(3)-1 道路橋りょう費の目科目別推移

(単位:百万円)

年度	道路橋りょう費							
	維持費				改良・整備費			
	道路 橋りょう 総務費	道路維持費	橋りょう 維持費		道路新設 改良費	交通安全施設 整備事業費		
2005	494	294	25	815	1,359	133	1,492	2,307
2006	490	276	68	834	1,836	202	2,038	2,873
2007	520	262	34	816	1,678	198	1,876	2,693
2008	515	272	83	871	2,385	309	2,695	3,566
2009	536	273	16	825	1,765	357	2,122	2,948
2010	540	179	126	846	1,173	511	1,685	2,531
2011	561	177	9	748	1,791	440	2,232	2,980
2012	570	183	24	778	838	382	1,220	1,998
2013	538	247	108	895	1,122	256	1,379	2,274
2014	560	235	198	994	1,033	313	1,346	2,341
2015	488	320	325	1,134	1,013	283	1,296	2,431
2016	486	371	131	989	718	266	985	1,975
2017	486	678	443	1,607	634	599	1,233	2,841

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

道路橋りょう費は、2008年度を境に減少傾向にあったが、2017年度は増加に転じている。その内訳として、改良・整備費は2008年度以降減少傾向にあり、維持費は2013年度まで安定的に推移していたが、2014年度以降増加し、2017年度に大きく増加している。道路維持費、橋りょう維持費について道路橋りょう費に占める割合を示した表は下記のとおりである。

図表III-2-(3)-2 道路維持費、橋りょう維持費が道路橋りょう費に占める割合の推移

(単位:%)

年度	道路維持費 /道路橋りょう費	橋りょう維持費 /道路橋りょう費	道路・橋りょう維持費 /道路橋りょう費
2005	12.8	1.1	13.9
2006	9.6	2.4	12.0
2007	9.7	1.3	11.0
2008	7.6	2.4	10.0
2009	9.3	0.5	9.8
2010	7.1	5.0	12.1
2011	6.0	0.3	6.3
2012	9.2	1.2	10.4
2013	10.9	4.8	15.7
2014	10.1	8.5	18.6
2015	13.2	13.4	26.6
2016	18.8	6.7	25.5
2017	23.9	15.6	39.5

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

当変動について市の担当者に対して質問を行った。その結果、主に道路、市道等に架かる橋りょう、横断歩道橋およびトンネルの老朽化対策に伴う点検や補修工事の着手により維持費が増加しているとの回答を得た。市は、2013年5月に「下関市橋梁長寿命化修繕計画」を公表しており、橋りょうの延命および維持の重要性が増していることが分かる。

② 道路橋りょう費の節科目別の推移

2005年度から2017年度までの13年間の道路橋りょう費の節科目別推移は下記のとおりである。

図表III-2-(3)-3 道路橋りょう費の節科目別の推移

(単位:百万円)

年度	人件費 (注1)	委託料	工事 請負費	公有財産 購入費	負担金 補助及び 交付金	その他 (注2)	合計
2005	427	319	1,317	110	75	57	2,307
2006	440	502	1,293	350	71	215	2,873
2007	458	553	1,069	257	45	308	2,693

III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

年度	人件費 (注 1)	委託料	工事 請負費	公有財産 購入費	負担金 補助及び 交付金	その他 (注 2)	合計
2008	461	393	1,264	223	46	<u>1,177</u>	3,566
2009	451	325	<u>1,612</u>	183	35	339	2,948
2010	455	286	1,446	165	10	167	2,531
2011	452	750	1,217	127	17	414	2,980
2012	433	327	885	227	18	105	1,998
2013	420	445	1,002	232	30	142	2,274
2014	430	699	939	92	19	159	2,341
2015	420	577	1,161	51	48	171	2,431
2016	425	444	809	90	27	177	1,975
2017	425	472	<u>1,603</u>	52	26	260	2,841

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

(注 1:「報酬」、「給料」、「職員手当等」および「共済費」を合計した金額である。)

(注 2:表示科目以外の科目の合計である。)

(注 3:意見に関連する数値について太字、下線を付している。)

年度推移の中で大きく増減している 2008 年度のその他、2009 年度の工事請負費、2017 年度の工事請負費について市の担当者に対して質問を行った。その結果、下記の回答を受けた。

2008 年度のその他の増加は、長府駅舎移転に係る移転補償費 959 百万円の執行がなされたことが要因である。

2009 年度の工事請負費の増加は、事業費の平準化を図るため、2008 年度に上記移転補償費の発生に伴う工事費抑制により 2009 年度に繰り越されたことが要因である。

2017 年度の工事請負費の増加は、社会資本総合整備計画を山口県の整備計画へ移行し、特に、安定的に国費を確保するため、防災・安全交付金の重点配分事業として道路ストック老化対策および通学路対策を位置付け事業進捗を図ったことが要因である。

(4) 道路橋りょう費における委託料、工事請負費

① 概要

2017 年度における道路橋りょう費(項)の目別内訳は下記のとおりである。

図表III-2-(4)-1 道路橋りょう費(項)の目別内訳

(単位:千円)

	道路 橋りょう 総務費	道路維持費	橋りょう 維持費	道路新設 改良費	交通安全 施設整備 事業費	合計
人件費(注1)	375,583	15,006	12,751	4,826	16,922	425,090
委託料	66,321	184,076	151,106	36,705	34,528	472,739
工事請負費	-	472,001	278,909	470,516	382,143	1,603,571
公有財産費	-	-	-	28,114	24,339	52,453
負担補助金	716	-	-	25,905	-	26,621
その他(注2)	43,396	6,946	944	67,962	141,589	260,840
合計	486,017	678,032	443,712	634,031	599,523	2,841,316

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

(注1:「報酬」、「給料」、「職員手当等」および「共済費」を合計した金額である。)

(注2:表示科目以外の科目の合計である。)

② 監査結果および意見

2017 年度における委託料、工事請負費のうち、30,000 千円以上の案件について関連資料の通査を行い、事務処理の内容について市の担当者に対して質問を行った。なお、30,000 千円未満の契約については、その他として集約している。

i 道路維持費(目)

道路維持管理業務は、道路ストック総点検の結果、下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画に基づき、人工地盤、横断歩道橋およびトンネルの改修工事等をはじめ、市道の維持管理業務に必要な工事や委託を行っている。道路維持費(目)における委託料、工事請負費の内訳は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

図表III-2-(4)-2 道路維持費-委託料

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	道路維持管理業務	平成 29 年度市道整備業務 (旧市内地区)	44,499	44,499	-
2	道路維持管理業務	平成 29 年度市道整備業務(山陰地区)	41,998	41,998	-
3	道路維持管理業務	平成 29 年度市道整備業務(山陽地区)	30,996	30,996	-
4	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度竹崎町自歩道 4 号線 ほか 2 線(下関駅前人工地盤) 昇降機等改修詳細設計業務	52,356	15,000	37,356
5	道路維持管理業務	その他	49,281	49,281	-
6	社会資本整備総合 交付金事業	その他	2,300	2,300	-
合計			221,432	184,076	37,356

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

図表III-2-(4)-3 道路維持費-工事請負費

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 東駅・金比羅線 (向山歩道橋)横断歩道橋補修工事	78,692	25,870	52,822
2	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 竹崎町自歩道 4 号線ほ か 2 線(下関駅前人工地盤)補修工事	136,128	136,128	-
3	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 竹崎町自歩道 4 号線 ほか 2 線(下関駅前人工地盤) 補修工事(その 2)	131,127	131,127	-
4	社会資本整備総合 交付金事業	平成 28 年度 竹崎町自歩道 4 号線ほ か 2 線(下関駅前人工地盤)補修工事	108,837	108,837	-
5	道路維持管理業務	その他	25,002	25,002	-
6	社会資本整備総合 交付金事業	その他	45,036	45,036	-
合計			524,823	472,001	52,822

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

手続の結果、委託料、工事請負費に係る事務手続について検出事項はなかった。

ii 橋りょう維持費(目)

橋りょう維持管理業務は市道に架かる道路橋およびトンネルの定期的な点検を行うとともに、道路ストック総点検の結果および下関市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、橋りょうの補修工事等を行っている。橋りょう維持費(目)における委託料、工事請負費の内訳は下記のとおりである。

図表III-2-(4)-4 橋りょう維持費-委託料

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	橋りょう 長寿命化事業	平成 28 年度 道路橋定期点検業務 (その 3)	37,258	37,258	-
2	橋りょう 長寿命化事業	その他	113,847	113,847	-
合計			151,106	151,106	-

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

図表III-2-(4)-5 橋りょう維持費-工事請負費

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	橋りょう 長寿命化事業	平成 29 年度 下保木～上大野線 (城光寺橋)橋りょう補修工事	88,215	30,960	57,255
2	橋りょう 長寿命化事業	平成 28 年度 東駅・金比羅線 (金比羅橋)橋りょう補修工事	58,421	58,421	-
3	橋りょう 長寿命化事業	平成 29 年度 オヶ瀬安土場線 (オヶ瀬橋)橋りょう補修工事	32,424	32,424	-
4	橋りょう 長寿命化事業	その他	224,681	157,103	67,578
合計			403,743	278,909	124,834

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

手続の結果、委託料、工事請負費に係る事務手続について検出事項はなかった。

III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

iii 道路新設改良費(目)

道路改良事業は、幹線道路および市民生活に密着した生活関連道路・舗装の改良工事とこれに伴う調査、測量、設計委託を行っている。また、市道における舗装、安全施設整備の助成等も行っている。道路新設改良費(目)における委託料、工事請負費の内訳は下記のとおりである。

図表III-2-(4)-6 道路新設改良費-委託料

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	道路改良事業、 社会資本整備総合 交付金事業、 地域道路整備事業	その他	36,705	36,705	-
合計			36,705	36,705	-

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

図表III-2-(4)-7 道路新設改良費-工事請負費

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	道路改良事業	平成 29 年度 市道吉母・御崎線道路 整備(第 1 工区その 4)工事	36,052	36,052	-
2	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 延行・郷線道路 改良工事	52,972	52,972	-
3	地域道路整備事業	平成 29 年度今出ヶヶ埜線道路 改良工事(第 1 工区)(過疎)	39,915	15,720	24,195
4	地域道路整備事業	平成 29 年度今出ヶヶ埜線道路 改良工事(第 2 工区)(過疎)	49,723	18,570	31,153
5	地域道路整備事業	平成 29 年度中村長正司線道路 改良工事(過疎)	33,264	17,010	16,254
6	地域道路整備事業	平成 29 年度 角島大橋線道路 改良工事(第 1 工区)	49,248	49,248	-
7	地域道路整備事業	平成 29 年度 角島大橋線道路 改良工事(第 2 工区)	103,248	61,930	41,318
8	地域道路整備事業	平成 29 年度 角島大橋線道路 改良工事(第 3 工区)	43,248	17,290	25,958
9	道路改良事業	その他	135,557	135,557	-
10	道路舗装事業	その他	40,884	40,884	-

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
11	社会資本整備総合 交付金事業	その他	25,621	11,210	14,410
12	地域道路整備事業	その他	13,824	13,824	-
13	地方特定道路 整備事業	その他	246	246	-
合計			623,806	470,516	153,290

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

手続の結果、委託料、工事請負費に係る事務手続について検出事項はなかった。

iv 交通安全施設整備事業費(目)

交通安全施設整備事業は交通安全対策事業として、歩道の新設、防護柵、区画線、道路標識、道路反射鏡等の設置および補修等を行っている。交通安全施設整備事業費(目)における委託料、工事請負費の内訳は下記のとおりである。

図表III-2-(4)-8 交通安全施設整備事業費-委託料

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	交通安全施設整備 事業、 社会資本整備総合 交付金事業、 地方特定道路整備 事業	その他	48,568	34,528	14,040
合計			48,568	34,528	14,040

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

図表III-2-(4)-9 交通安全施設整備事業費-工事請負費

(単位:千円)

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
1	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 壇の浦・高尾線 交通安全施設等整備工事	87,775	34,560	53,215
2	社会資本整備総合 交付金事業、 地方特定道路 整備事業	平成 29 年度 市道高尾・幡生線 道路改良工事	106,669	106,669	-

III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

No.	小事業	件名	契約金額	支出金額	繰越額
3	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 上新地町 25 号線 交通安全施設等整備工事	48,173	19,560	28,613
4	社会資本整備総合 交付金事業	平成 29 年度 内日下 37 号線 交通安全施設等整備工事	56,926	20,170	36,756
5	社会資本整備総合 交付金事業	平成 28 年度 市道高尾・幡生線 道路改良工事	78,223	78,223	-
6	交通安全施設 整備事業	その他	40,515	40,515	-
7	社会資本整備総合 交付金事業	その他	105,545	79,081	26,464
8	地方特定道路 整備事業	その他	3,364	3,364	-
合計			527,194	382,143	145,050

出所：建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

手続の結果、委託料、工事請負費に係る事務手続について検出事項はなかった。

(5) 橋りょうの維持管理

① 橋りょうの点検状況

i 概要

第 2 次下関市総合計画において、橋りょうについては、「下関市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、継続的に橋りょう点検を行うとともに、損傷状況と架橋位置や交差物などの環境状況を指標とした優先度評価を行い、優先度の高い橋りょうから補修を順次進めるとしている。そこで、個別計画の概要と橋りょう維持管理・点検の状況を確認した。

市は、2013 年 5 月に下関市橋梁長寿命化修繕計画を公表している。

市は、三方を海で囲まれるとともに、南部は平野部、中北部は山地部という地形状況であり、内陸部から海岸部に向かって多数の河川が市内全域を流れている。このような地形状況から、橋りょうは道路網の形成において重要な役割を担っている。

特に、戦後から高度経済成長期に至る時期に整備された橋りょうは、その殆どが架橋後 50 年以上経過しようとしており、今後一斉に老朽化を迎えることとなるため、その補修費や架け替え費用が大きな財政負担になることが懸念されることから、今後、如何に効率的・効果的に橋りょうを維持管理するかが、重要な課題となっている。

下関市橋梁長寿命化修繕計画は、点検や補修対策を計画的に進めることにより橋りょうの機能を確実に維持すること、また、橋りょうの維持管理手法をこれまでの事後的な維持

管理(損傷が深刻化した後に対応)から予防的な維持管理(損傷が軽微なうちに対応)に転換し、橋りょうを長寿命化(建設後 100 年間程度)するとともに、維持管理コストの平準化と縮減を図ることを目的として策定されたものである。

下関市橋梁長寿命化修繕計画では、計画の基本方針として長寿命化修繕計画を策定することにより、計画的な補修対策の実施、補修予算の平準化およびライフサイクルコスト(以下「LCC」)の縮減を実現するとともに、PDCA サイクルを確立し、実施することとしている。また、PDCA サイクルによるデータの蓄積により、長寿命化修繕計画の改定を行い、計画内容の高度化およびさらなる LCC の縮減を図るものとしている。

- ◆ Plan(計画)・・・長寿命化修繕計画の策定(計画的な補修計画、補修費用の平準化、LCC の最小化)
- ◆ Do(実行)・・・補修計画に基づき優先度の高い橋りょうから計画的に補修対策を実施
- ◆ Check(評価)・・・補修対策の経過観察、橋りょう定期点検の実施、橋の健全度の把握・評価
- ◆ Action(改善)・・・長寿命化修繕計画の見直し

ii 現況

a 橋りょうの状況

下関市橋梁長寿命化修繕計画によれば、市が管理している橋りょう(橋長 2m 以上)は 1,520 橋であり、計画対象は橋長 15m 以上の 146 橋(全体の 9.6%)としている。

橋長別の橋りょう分類は下記のとおりである。

図表III-2-(5)-1 橋長別の橋りょう数および構成割合

(単位:橋、%、m)

	2m 以上 15m 未満	15m 以上 50m 未満	50m 以上 100m 未満	100m 以上	15m 以上 小計	合計
橋りょう数	1,374	121	20	5	146	1,520
構成割合	90.4	8.0	1.3	0.3	9.6	100.0
構成割合 (15m 以上)		82.9	13.7	3.4	100.0	
橋長 (15m 以上)		3,074.8	1,427.0	215.5	4,717.3	
構成割合 (15m 以上) (橋長)		65.2	30.2	4.6	100.0	

(出所:下関市橋梁長寿命化修繕計画に基づき作成)

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

2m以上 15m未満の橋りょうが 1,374 橋で全体の 9 割強を占めている。また、15m以上 50m未満が 121 橋であり、15m以上の橋りょうの 82.9%を占め、中規模橋りょうの割合が高い状況にある。計画対象である 146 橋の経過年数別内訳は下記のとおりである。

図表III-2-(5)-2 架設経過年数別の橋りょう数および構成割合

(単位:橋、%)

	30 年未満	30 年以上 40 年未満	40 年以上 50 年未満	50 年以上	合計
橋りょう数	53	32	30	31	146
構成割合	36.3	21.9	20.6	21.2	100.0

(出所:下関市橋梁長寿命化修繕計画に基づき作成)

計画対象の橋りょうのうち、全体の 21.2%が 50 年以上経過しており、全体の約 63.7%が 30 年以上経過しているため、老朽化した橋りょうの長寿命化が喫緊の問題として顕在化している。

b 管理橋りょうの損傷状況

市では、2007 年から 2012 年にかけて実施した橋りょう点検結果に基づき、管理橋りょうの損傷状況を「a: 損傷なし又は軽微、b: 損傷が発生している、c: 損傷が著しい」として区分して評価している。

地区ごとの損傷状況を集計した表は下記のとおりである。

なお、市からの提出資料では、一部の橋りょうについて、橋りょうを細分化して損傷区分を設定しており、細分化した単位ごとに区分が異なるものがある。該当する橋りょうについては、損傷状況がより悪い区分に含めて作成している。

図表III-2-(5)-3 損傷区分別の橋りょう数および構成割合

(単位:橋、%)

区分	本庁	菊川	豊田	豊浦	豊北	合計	構成割合
a	0	0	0	0	2	2	1.4
b	18	8	9	5	8	48	32.9
c	33	11	25	7	20	96	65.7
合計	51	19	34	12	30	146	100.0

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

全ての地区において、区分 c の割合が高くなっている。

市では、多様な橋りょうを管理するため、橋りょうの特性による類型化(グルーピング)を行い、管理手法を設定している。また、橋長が 15m 未満の比較的規模の小さな橋りょうについては、事後的な維持管理を行うのに対し、橋長が 15m 以上の比較的規模の大きな橋りょうについては、予防保全的な維持管理による対策を行っている。グルーピング別の管理手法は下記のとおりである。

区分	設定項目		管理手法	代表的な橋りょう	備考	橋りょう数
①	15m 未満の橋りょう		事後的な維持管理	-	-	-
②	15m 以上の橋りょう	跨線橋	予防的な維持管理	こんぴら橋 稗田大橋	第三者被害を防ぐため	7 橋
③		跨道橋		稗田橋 辻ヶ橋	第三者被害を防ぐため	7 橋
④		塩害影響地域の橋(海岸線から 200m 以内)		緑江橋 四間戸橋	塩害による急激な劣化進行を防ぐため	8 橋
⑤		その他の一般橋りょう		-	-	124 橋

(出所: 下関市橋梁長寿命化修繕計画より抜粋および建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

c 橋りょうの健全度の把握および日常的な維持管理に関する基本的な方針

下関市橋梁長寿命化修繕計画によれば、市では、橋りょうの点検を「山口県橋梁点検要領(案)平成 20 年 8 月」を参考に定期的に行うとしている。橋りょうの点検実施間隔は下記のとおりであり、損傷評価と管理手法グループにより区分されている。

図表III-2-(5)-4 定期点検の実施間隔

		管理手法グループ			
		橋長 15m 未満	橋長 15m 以上		
			路線橋 跨道橋	塩害影響地域の橋りょう	その他の一般橋りょう
		①	②、③	④	⑤
損傷評価	a	10 年～15 年	10 年～15 年	10 年～15 年	10 年～15 年
	b	10 年～15 年	5 年～10 年	10 年～15 年	10 年～15 年
	c	5 年～10 年	5 年～10 年	5 年～10 年	5 年～10 年

(出所: 下関市橋梁長寿命化修繕計画より抜粋)

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

d 計画橋りょうの対策優先度の点数化

市では、下関市橋梁長寿命化修繕計画策定時に計画対象となった 15m 以上の橋りょう 146 橋について、「山口県橋梁長寿命化修繕計画」に準拠した対策優先度の点数化を実施している。すなわち、限られた予算で効果的な維持管理を実行する趣旨から、対策優先度の評価として、橋りょうの重要性を 30 点(安全性 10 点、社会的影響度(緊急輸送道路等)10 点、社会的影響度(交通量)10 点)、損傷の深刻度を 70 点(損傷の進行度 21 点、損傷部位の重要性 49 点)として点数化を行っており、点数の高い橋りょうの修繕を優先している。

道路河川建設課より提示された 2018 年 3 月末時点の橋りょう定期点検状況によれば、点数が最も高い橋りょうは「66」、最も低い橋りょうは「2」である。

なお、15m 未満の橋りょうについては、対策優先度の点数化は実施していない。これについて市に質問を行った。15m 未満の橋りょうについては、早期に修繕することが望ましいと判断した場合には、優先して対策を行っており、また、地域防災計画の重要道路に指定されている場合や、通学路に指定されている場合等にも優先して工事が行われる場合があるとの回答を得た。また、2019 年度に実施予定としている橋梁長寿命化修繕計画の改定作業に併せて 15m 未満の橋りょうも含めた計画の取りまとめを行う予定であり、15m 以上未満の区分を無くし、一律の手法で優先順位を決定し、維持修繕をすることも必要な要素の一つであると考えているとの回答を得た。

② 点検実施結果

2013 年 5 月の下関市橋梁長寿命化修繕計画公表後、2014 年 3 月に国土交通省より「道路法施行規則の一部を改正する省令」および「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する公示」が公布(2014 年 7 月施行)され、定期点検の実施頻度を 5 年に 1 回とすることを基本とし、健全性の診断結果を 4 段階に分類するように変更されている。

当該施行に基づき、山口県橋梁点検要領(案)は 2015 年 3 月、2017 年 3 月に変更されており、市でも同要領に準拠し、健全性の診断結果を 4 段階に分類している。各健全度の診断区分は下記のとおりである。

区分		説明
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない場合
II	予防保全段階	道路橋の機能に支障は生じていないが、予防保持の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

(出所:山口県橋梁点検要領(案)より抜粋)

2018年3月の段階で1,390件の定期点検が実施されており、各地区における診断区分は下記のとおりである。

なお、定期点検は、一部の橋りょうについて、橋りょうを細分化して健全性の診断区分を行っており、下表は細分化した件数で記載している。実際の橋りょう数は1,387橋である。

図表III-2-(5)-5 健全性の診断区分ごとの件数および構成割合

(単位:件、%)

区分	本庁	菊川	豊田	豊浦	豊北	合計	構成割合
I	120	5	8	17	17	167	12.0
II	513	86	151	90	151	991	71.3
III	105	17	43	21	45	231	16.6
IV	1	0	0	0	0	1	0.1
合計	739	108	202	128	213	1,390	100.0

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

予防保全の観点から措置すべき区分「II」が全体の71.3%を占め、また、早期に措置を講ずべき区分「III」は全体の16.6%を占めており、区分「IV」を含め、健全性の対応が必要となる橋りょうが全体の88.0%を占めていることがわかる。

なお、定期点検は5年に1度の周期で実施することを予定しており、2018年度には全ての橋りょうで定期点検が完了する予定である。

架設から2018年までの経過年数ごとの診断区分は下記のとおりである。

図表III-2-(5)-6 経過年数ごとの診断区分および構成割合

(単位:件、%)

区分		I	II	III	IV	合計	割合
10年未満	件数	3	8	0	0	11	0.8
	構成割合	27.3	72.7	-	-	100.0	
20年未満	件数	4	32	2	0	38	2.7
	構成割合	10.5	84.2	5.3	-	100.0	
30年未満	件数	8	50	3	0	61	4.4
	構成割合	13.1	82.0	4.9	-	100.0	
40年未満	件数	8	109	18	0	135	9.7
	構成割合	5.9	80.7	13.3	-	100.0	
50年未満	件数	5	112	33	0	150	10.8
	構成割合	3.3	74.7	22.0	-	100.0	

III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

区分		I	II	III	IV	合計	割合
50 年以上	件数	13	155	51	0	219	15.8
	構成割合	5.9	70.8	23.3	-	100.0	
不明	件数	126	525	124	1	776	55.8
	構成割合	16.2	67.7	16.0	0.1	100.0	
合計	件数	167	991	231	1	1,390	100.0
	構成割合	12.0	71.3	16.6	0.1	100.0	

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

架設年度が不明である橋りょうを除くと、経過年数が 50 年以上の橋りょうの構成割合が最も高くなっており、また、経過年数が経過すると区分が悪化する傾向となる。

③ 点検後の対応

2018 年 3 月の段階で定期点検が完了している 1,390 件について、工事済みもしくは工事計画等が行われている件数は下記のとおりである。

全体の対応件数は 62 件であり、全体の 4.5%の対応実績となっている。このうち区分Ⅲの対応割合は 19.0%、区分Ⅳの対応割合は 100.0%となっており、緊急度の高い区分から優先的に実施されている。

図表Ⅲ-2-(5)-7 点検件数、対応件数

(単位:件)

区分		I	II	III	IV	合計
本庁	点検件数	120	513	105	1	739
	対応件数	2	4	18	1	25
菊川	点検件数	5	86	17	0	108
	対応件数	0	2	4	0	6
豊田	点検件数	8	151	43	0	202
	対応件数	1	4	9	0	14
豊浦	点検件数	17	90	21	0	128
	対応件数	2	0	5	0	7
豊北	点検件数	17	151	45	0	213
	対応件数	2	0	8	0	10
合計	点検件数	167	991	231	1	1,390
	対応件数	7	10	44	1	62

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

④ 監査結果および意見

2017 年度における橋りょうの点検状況に係る関連資料についてサンプルでの閲覧および実施状況について市の担当者に対して質問を行った。

手続の結果、下記の事項を除き橋りょうの点検状況に係る手続について検出事項はなかった。

意見8 下関市橋梁長寿命化修繕計画の改定について

道路法施行規則の一部を改正する省令およびトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する公示が 2014 年 3 月に公布され(同 7 月より施行)、健全性の診断結果を 4 段階に分類することとなっている。市が点検に際し準拠している山口県橋梁点検要領(案)も上記省令および公示に伴い 2015 年 3 月、2017 年 3 月に変更され、市は同要領に基づき健全性の診断結果を 4 段階に分類している。また、定期点検の実施頻度も架設後 2 年以内に初回点検を行い、2 回目以降は 5 年に 1 回の頻度で定期点検を実施することを基本としている。

しかし、市は下関市橋梁長寿命化修繕計画において、点検の実施方法を変更した旨を市民に開示していない。この理由として、市は 2018 年度に定期点検を完了し、すべての橋りょうにおいて、近接目視による点検結果が取りまとめられることとなり、この点検データに基づいた全橋りょうを対象とした修繕計画とするため、2019 年度に下関市橋梁長寿命化修繕計画の改定を行い、合わせて点検実施方法も明記する予定としている。今後は、適切な情報開示を行う観点から速やかに橋梁長寿命化修繕計画の改定もしくは、点検方法の改定を市民に対して開示することが望ましいと考える。

意見9 建設年度不明の橋りょうについて

市より提出を受けた 2018 年 3 月末時点での 1,390 橋の橋りょう定期点検結果では、過年度資料を確認したものの建設年度が不明となっている橋りょうが全体の 55.8%を占める。国土交通省ホームページ「道路メンテナンス年報」によれば、2018 年 3 月の全国の建設年度不明橋りょうは約 23 万橋であり、全国の橋りょう数約 73 万橋に対する割合は 31.5%となっており(全国の市区町村が管理する橋りょう数約 47.7 万橋に対する割合は 40.5%)、市の割合は、全国の割合を上回っている。地区別における建設年度が不明となっている橋りょうの割合は下記のとおりである。

図表III-2-(5)-8 地区別における建設年度不明橋りょう割合

(単位:橋、%)

地区	橋りょう数	建設年度不明数	割合
本庁	739	594	80.4%
菊川	108	5	4.6%
豊田	202	31	15.3%
豊浦	128	55	43.0%

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

地区	橋りょう数	建設年度不明数	割合
豊北	213	91	42.7%
合計	1,390	776	55.8%

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

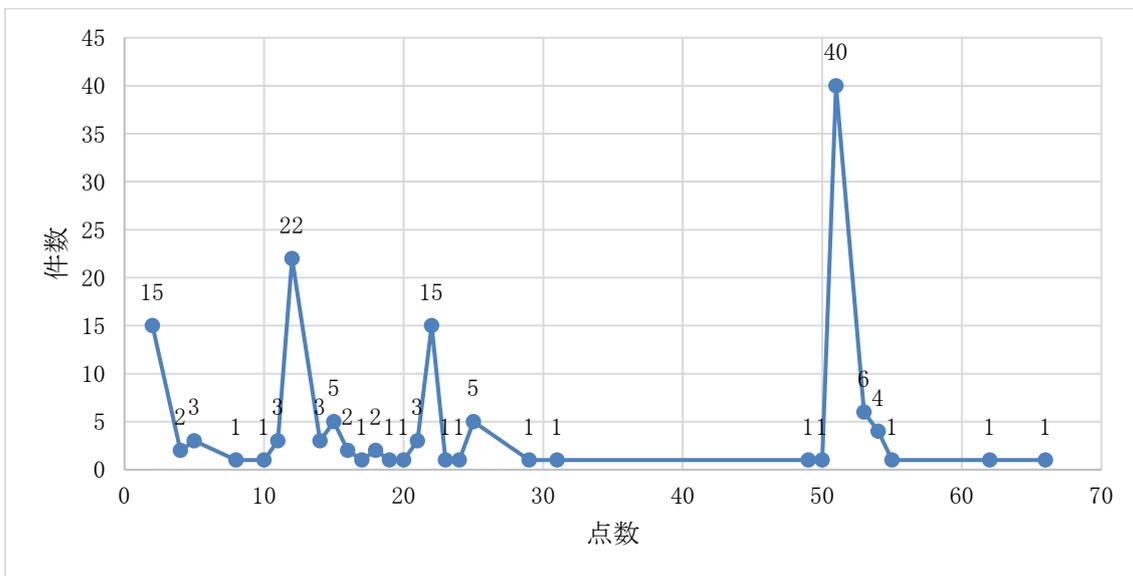
特に本庁地区において建設年度が不明となっている橋りょうの割合が 80.4%と極端に高くなっている。

市では、建設年度の記録がない橋りょうについても定期点検を行っており、点検の結果、補修を行う必要があると判断した場合は、橋りょう補修設計にて、コア採取やその他必要となる物性試験を実施し、適切な補修工法を選定して補修工事に取り組んでいる。今後は、橋りょうの新設や修繕を行う際は、適切に記録整備を行い、維持管理を行うことが望ましいと考える。

意見10 対策優先度が同点となった橋りょうの対策順位の決定について

市では橋長 15m 以上の橋りょうについて、山口県橋梁長寿命化修繕計画に準拠した対策優先度の点数化を実施しているが、道路河川建設課より提出を受けた 2018 年 3 月末時点の橋りょう定期点検状況において定期点検が完了している 144 件(141 橋)について、点数が同一である橋りょうが散見された。点数別の橋りょう件数は下記のとおりである。

図表III-2-(5)-9 点数別橋りょう件数



(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

特に点数が 51 点の橋りょうが 40 件あり、点数化が行われている件数全体の 27.8%を占めており、これらの橋りょうは点数による差別化が行われていない。この理由として、市は山口県システムを使用して、対策優先度の点数を算定しており、既存システムを活用することにより経済的かつ効果的な対策優先度の算定が行えるものと考えており、対策優先度の点数が同点となった橋りょうについては、対策優先度の点数算定要因以外となる、事業費平準化に伴う予算措置

や各地区の設計から工事監督を行うこととなる市職員の配置状況等を総合的に考慮、調整した上で、対策順位を決定しているとの回答を得た。実務上同点となった工事案件について、点数算定要因以外となる要素に基づき判断を行うことも一つの方法であるが、同点となる工事案件について追加で何件かの確認事項を設け、重要度を細分化する方法であれば、より客観的に工事案件の順位を決定することができると思う。

意見11 点検調書の正確性について

市は、2014年7月の「道路法施行規則の一部を改正する省令」の施行以降に点検を実施した道路橋については、山口県橋梁点検要領(案)に準拠し、通常点検(定期点検)を実施している。

山口県橋梁点検要領(案)によれば、通常点検は橋りょうの保全区分に基づき「職員点検」、「委託B点検」、「委託A点検」に点検を区分している。保全区分は下記のとおりである。

保全区分	特性	内容
1	長大橋等	離島架橋及び橋長500m以上の橋りょう
2	特殊橋	特殊な構造(斜張橋・吊橋・トラス橋・アーチ橋)を持つ橋りょう(保全区分1を除く)
3	跨線橋、跨道橋	跨線橋、跨道橋(保全区分1,2を除く)
4	中規模橋りょう (緊急輸送道路上の橋りょう)	橋長10mを超える緊急輸送道路上の橋りょう(保全区分1,2,3を除く)
5	中規模橋りょう (緊急輸送道路上の橋りょう等以外)	橋長10mを超える橋りょう (保全区分1,2,3,4を除く)
6	小規模橋りょう	橋長10m以下の橋りょう (保全区分3を除く)
7	溝橋	土被り1m未満のカルバート

(出所:山口県橋梁点検要領(案)より抜粋)

また、通常点検の区分は下記のとおりである。職員点検と委託B点検において保全区分4,5,6,7が重複しているが、1~3径間で桁下へのアクセスが可能で容易に近接目視による点検が可能な橋りょうが職員点検の対象となり、4径間以上の橋りょう又は桁下へのアクセスが容易でない橋りょうが委託B点検の対象となっている。また、委託B点検と委託A点検において保全区分3が重複しているが、高速道路や鉄道会社等の特定の敷地に架かる橋りょうが委託A点検の対象となっている。

点検区分	保全区分	目視点検方法	調査対象径間	記録単位	損傷図
職員点検	4,5,6,7	近接目視	全径間	橋	なし(写真)
委託B点検	3,4,5,6,7	近接目視	全径間	径間	なし(写真)
委託A点検	1,2,3	近接目視	全径間	部位・部材	あり

(出所:山口県橋梁点検要領(案)より抜粋)

III 監査の結果および意見 2 道路・橋りょう等

このうち、委託点検 A については、「橋梁定期点検要領」(2014 年 6 月国土交通省道路局 国道・防災課)に基づき、点検調書(その 1~11)に記録・保存することとされている。

当該点検調書を閲覧し、市の担当者に対して質問を実施した。その結果、第 2 道森橋に関する点検調書の対策区分判定結果の一部に記載誤りが確認され、健全度としてⅡとすべきところをⅢと記載されていた。

委託点検 A の点検調書の作成は、委託先により作成され、市に納品されたのち、市内部でも確認が行われるが、国へ提出する点検表記録様式に記載される健全性の診断の判定を重点的に確認しており、点検調書については一部にチェック漏れがあった旨の回答を得ている。

橋梁定期点検要領によれば、点検調書は、維持・補修等の計画を立案する上で参考とする基礎的な情報であり、適切な方法で記録し、蓄積しておかなければならないとされており、正確かつ慎重な作成が必要となる。そのため、管理体制の整備や実質的な運用の徹底が必要と考える。

(6) 横断歩道橋およびトンネルの維持管理

① 横断歩道橋およびトンネルの点検状況

i 概要

市が供用している横断歩道橋およびトンネルについて、老朽化により架け替えまたは全面改修を行う時、その費用は当初の整備費用と比較し多くの費用がかかることが考えられ、限られた公共投資の中で全ての道路構築物を一斉に更新することは困難である。このため、今後、如何に効率的・効果的に横断歩道橋およびトンネルを維持管理するかが、重要な課題となっている。そこで、市は「下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画」を 2018 年 2 月に策定している。

下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画は、点検や補修対策を計画的に進めることにより横断歩道橋およびトンネルの機能を確実に維持すること、また、横断歩道橋およびトンネルの維持管理計画を策定し、維持管理コストの平準化と縮減を図ることを目的として策定された。

下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画では、計画の基本方針として長寿命化修繕計画を策定することにより、計画的な補修対策の実施、補修予算の平準化及び LCC の縮減を実現するとともに、PDCA サイクルを確立し、実施することとしている。また、PDCA サイクルによるデータの蓄積により、長寿命化修繕計画の改定を行い、計画内容の高度化及びさらなる LCC の縮減を図るものとしている。

- ◆ Plan(計画)・・・長寿命化修繕計画の策定(計画的な補修計画、補修費用の平準化、LCC の最小化)
- ◆ Do(実行)・・・補修計画に基づき優先度の高い構造物から計画的に補修対策を実施
- ◆ Check(評価)・・・補修対策の経過観察、定期点検の実施、健全度の把握・評価
- ◆ Action(改善)・・・長寿命化修繕計画の見直し

ii 現況

a 横断歩道橋の現況

市が保有する横断歩道橋は 6 橋ある。市の環境として、海に近いため塩害により老朽化が進みやすい状況にある。そのため、市は下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画において、6 橋ある横断歩道橋のうち、4 橋の横断歩道橋について 2015 年度から補修事業を実施している。残り 2 橋については定期点検を行い健全性の診断に基づき修繕計画を立案する予定である。

下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画策定の時点で、完成から 30 年以上経過している横断歩道橋は 3 橋あり、全体の 50%を占める。市が管理している横断歩道橋の概要は下記のとおりである。

図表III-2-(6)-1 市が管理する横断歩道橋の一覧

(単位:m)

構造物名称	所在地	延長	完成年
垢田口跨線橋	幡生宮ノ下町	52.8	1966
向山歩道橋	向山町、羽山町	64.5	1976
小月歩道橋	小月小島 1 丁目、小月西の台	44.3	1976
下関駅前人工地盤	竹崎町 2、4 丁目	843.3	1989
梶栗郷台地駅跨線橋	大字綾羅木	47.5	2009
長府駅自由通路	長府松小田本町、長府松小田北町	45.7	2012

(出所: 下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画より作成)

b トンネルの現況

市が保有するトンネルは 2 本あり、両トンネルとも 1930 年に完成し、下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画策定の時点で、完成から 80 年以上経過しているため、老朽化が進行している。養治隧道は、2015 年度にひび割れ補修等による延命化工事を実施し、水垂トンネルについては老朽化が著しく、また堀進工法による素掘のため、落石の危険もあることから、トンネル内を立入禁止としている。市は今後の方針として、橋りょう同様、点検により老朽化状況を確認し、必要に応じて対策を講じることとしている。市が管理するトンネルの概要は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見
2 道路・橋りょう等

図表III-2-(6)-2 市が管理するトンネルの一覧

(単位:m)

構造物名称	所在地	延長	完成年
養治隧道	本町2丁目	40.1	1930
水垂トンネル(通行止め)	豊北町大字神田	29.6	1930

(出所: 下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画より作成)

c 横断歩道橋およびトンネルの管理手法

下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画によれば、市が管理している横断歩道橋およびトンネルについては、架け替えや全面改良による長期間の交通規制による社会的影響が甚大であるため、まず、予防的な維持管理である補修を検討するとしている。

また、横断歩道橋については、通学路の指定状況や地域性等を総合的に判断し、将来的に撤去する可能性も含めて修繕等の方法を検討するとしており、トンネルについても、将来的な利便性と費用対効果、撤去(閉塞や迂回路整備等)も含めて修繕等の対策方法を検討するとしている。

d 市の横断歩道橋およびトンネルの健全度の把握および日常的な維持管理に関する基本的な方針

下関市横断歩道橋及びトンネル長寿命化修繕計画によれば、健全度把握の考えとして、横断歩道橋について、構造物毎・径間毎・部材毎に健全度を把握し、定期的・系統的にその結果を蓄積するものとしている。また、トンネルについては、「道路トンネル定期点検要領」(2014年6月国土交通省 道路局)をもとに点検を行い、定期的・系統的にその結果を蓄積するものとしている。

また、日常的な維持管理に関する基本方針として、市では横断歩道橋およびトンネルを良好な状態に保つために、パトロールや清掃などの日常的な維持管理を実施するとしている。

② 点検実施結果および対応

市では、横断歩道橋について「横断歩道橋定期点検要領」(2014年6月国土交通省 道路局)に基づき定期点検を実施し、健全性の診断結果を4段階に分類している。各健全度の診断区分は下記のとおりである。

区分		説明
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない場合
II	予防保全段階	構造物の機能に支障は生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

(出所:横断歩道橋定期点検要領より抜粋)

4段階に基づく定期点検は、2017年度時点で5件実施しており、定期点検が完了していない横断歩道橋についても2018年度に点検が進行中である。

各横断歩道橋の診断区分および対応状況は下記のとおりである。定期点検が完了している5件のうち、早期措置段階Ⅲに区分された3件については、既に工事が完了、もしくは設計等の対応が実施されている。

構造物名称	区分	対応状況
垢田口跨線橋	Ⅲ	工事設計等 対応中
向山歩道橋	Ⅲ	工事完了済
小月歩道橋	Ⅲ	工事設計等 対応中
下関駅前人工地盤	未了	工事設計等 対応中
梶栗郷台地駅跨線橋	I	-
長府駅自由通路	I	-

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

III 監査の結果および意見

2 道路・橋りょう等

また、市では、トンネルについて、道路トンネル定期点検要領に基づき定期点検を実施し、健全性の診断結果を4段階に分類している。各健全度の診断区分は同要領に基づき定められているが、内容としては横断歩道橋定期点検要領と同じであるため、記載は省略する。

各トンネルの診断区分および対応状況は下記のとおりである。市が管理しているトンネルのうち現在供用しているトンネルは養治隧道であり、対策工事もなされている。また、水垂トンネルは2018年度に点検が進行中である。

構造物名称	所在地	完成年	区分	対応状況
養治隧道	本町2丁目	1930	I	工事完了済
水垂トンネル	豊北町大字神田	1930	未了	通行止め

(出所:建設部道路河川建設課提出資料に基づき作成)

③ 監査結果および意見

2017年度における横断歩道橋およびトンネルの点検状況に係る関連資料についてサンプルでの閲覧および実施状況について市の担当者に対して質問を行った。

手続の結果、横断歩道橋およびトンネルの点検状況に係る手続について検出事項はなかった。

3 都市計画

(1) 都市計画課の業務

都市計画事業については都市計画課が担っており、都市計画課が担当する事務内容は下記のとおりである。

- ◆ 土地取引利用に係る届出等の処理に関すること
- ◆ 遊休土地の調査等に関すること
- ◆ 地価公示法(昭和 44 年法律第 49 号)及び国土利用計画法(昭和 49 年法律第 92 号)に基づく標準地の価格等の閲覧に関すること
- ◆ 公有地の拡大の推進に関する法律(昭和 47 年法律第 66 号)に基づく届出等の処理に関すること
- ◆ 所属部及び所属課の庶務並びに所属部内の連絡調整に関すること
- ◆ 所属部内他課並びに所属課の課内室及び他係の所管に属しないこと
- ◆ 都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)の施行に関すること
- ◆ 都市計画施設等の区域内における建築等の規制に関すること
- ◆ 幹線道路の企画及び調整に関すること
- ◆ 幹線道路の整備促進に係る関係機関との連絡調整に関すること
- ◆ 都市施設の整備に関すること
- ◆ 景観の形成及び保全等の推進に関すること
- ◆ 屋外広告物の規制に関すること
- ◆ 民間まちづくり事業の指導に関すること
- ◆ 夜間景観形成の推進に関すること
- ◆ まちなかの魅力向上等の情報発信に関すること
- ◆ 国土調査法(昭和 26 年法律第 180 号)に基づく地籍調査に関すること

2018 年 3 月 31 日現在において都市計画課の人員は 23 名(非常勤職員 1 名含む)である。このうち、今回の監査に関連する事業は幹線道路の企画・調整であり、下記では当事業についての検討を行う。

III 監査の結果および意見

3 都市計画

(2) 歳出費目に関する3年推移

国道等整備促進事業に関わる都市計画総務費の節別年度推移は下記のとおりである。

図表III-3-(2)-1 都市計画総務費の節別年度推移

(単位:千円)

科目	2015 年度	2016 年度	2017 年度
旅費	270	716	847
消耗品費	-	37	12
食糧費	-	2	3
印刷製本費	-	135	93
通信運搬費	-	-	5
委託料	-	498	-
使用料及び賃借料	-	14	29
負担金	2,225	2,225	5,725
補助金	1,441	-	-
合計	3,936	3,630	6,718

(出所:都市計画課提出資料に基づき作成)

2016 年度と比較して 2017 年度の負担金が 3,500 千円増加している。市の担当者に対し質問を行った結果、主として地域高規格道路、幹線道路の調査にかかる負担金によるものと回答を受けた。具体的には、2017 年に山口県、福岡県、北九州市、下関市、中国経済連合会、九州経済連合会、中国地方整備局、九州地方整備局が合同で「下関北九州道路調査検討会」を設立し、下関北九州道路の概略ルート、構造形式、整備手法についての調査を民間業者に委託しており、当該委託に係る業務費用の一部について、山口県からの要請で下関市が負担したものである。(後述 3.(4)下関北九州道路 参照)

旅費が 2015 年度から 2016 年度にかけて 445 千円増加し、消耗品費、食糧費、印刷製本費、委託料、使用料及び賃借料が 2016 年度から一斉に支出が発生する一方で、補助金が 2016 年度以降発生していない。当該事象について、市の担当者に質問を行った結果、これは、市が一般国道建設整備促進期成同盟会へ補助金を交付し、同会が主導し雑費を支払っていたが、同会への補助金を 2016 年度に廃止し、市自らが主導し支出を行い始めたためとの回答を受けた。

(3) 道路計画

① 基本方針

i 国道および県道に係る情報の収集及び提示について

市は、維持・整備が必要な国道および県道について、都市計画課に市民の要望が連絡され、同課が要望内容を国および県に対する要望書として取りまとめて、随時提出している。

② 市の道路改善に係る計画

i 市民からの要望の受入れおよび市の対応について

市は地元団体(地元企業や商工会議所)から総合支所(菊川総合支所、豊田総合支所、豊浦総合支所、豊北総合支所)等に提出される要望書により、市民からの要望を受け入れている。そのうち、国道および県道に関する要望内容は都市計画課へ連絡され、要望書への落とし込みを通じて、国および県に伝達される。

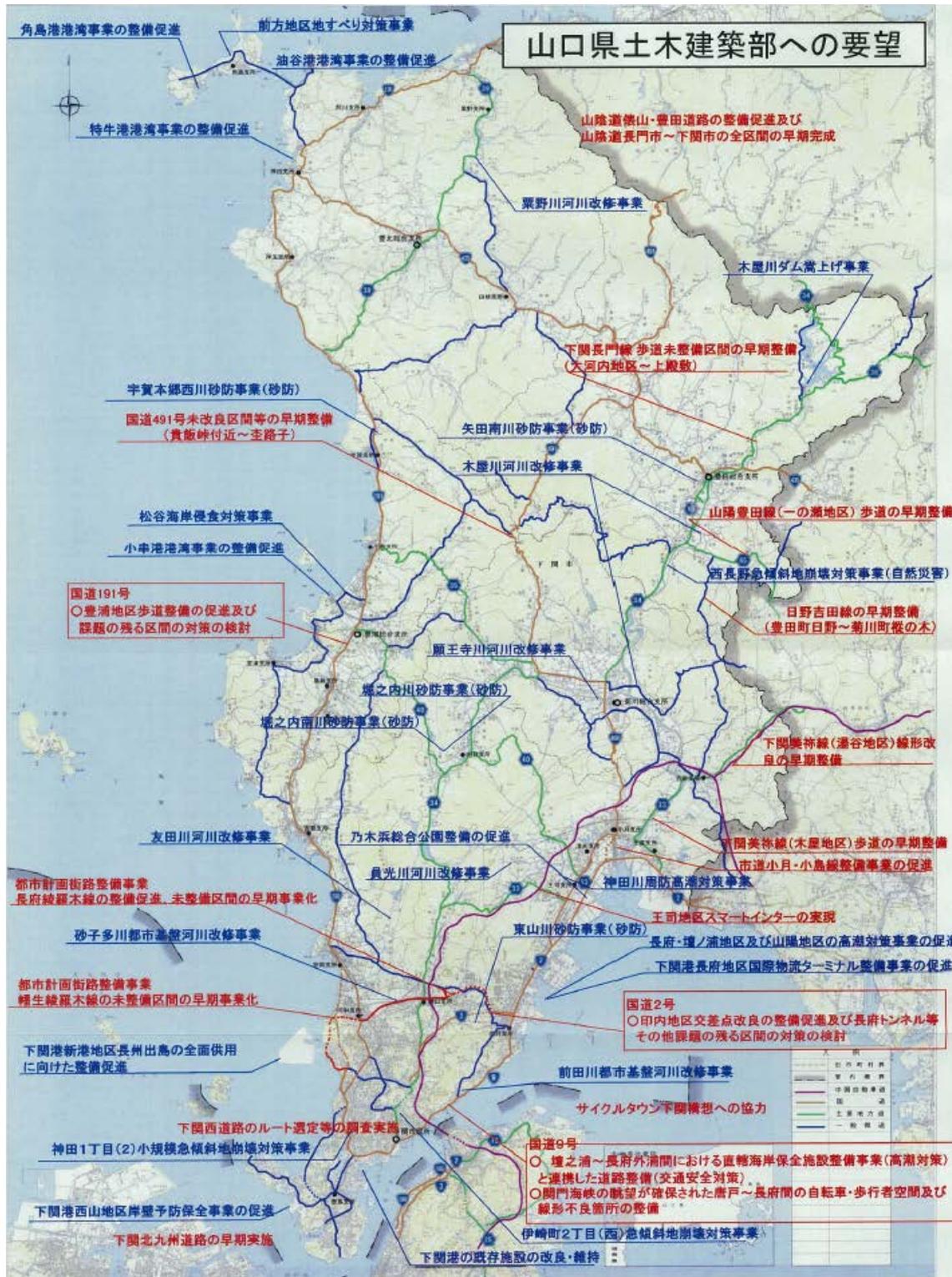
ii 県に対する要望の提出について

市では、毎年度7月から8月にかけて、直轄道路事業、補助国道・地方道等の整備促進等に関する要望について要望書に取りまとめ、山口県土木建築部へ提出し、老朽化道路施設の改築・更新、歩行者安全確保、交通安全施設整備等の改善要望を図っている。

2017年8月に提出した山口県土木建築部への要望一覧は下記のとおりである。

III 監査の結果および意見
3 都市計画

図表III-3-(3)-1 山口県土木建築部への要望



(出所:2017年8月 山口県土木建築部への要望書)

(※山口県土木建築部への要望一覧に過ぎず、近年中に記載のある事業が実行されることを保証するものではない。)

図表III-3-(3)-2 山口県土木建築部への要望の変遷

要望書掲載年	要望名称	うち、道路に関するもの
2015年7月 以前	下関北九州道路の早期実現	○
	下関港の既存施設の改良・維持	
	下関西道路のルート選定等の調査実施	○
	(国道9号)壇之浦～長府外浦間における直轄海岸保全施設整備事業(高潮対策)と連携した道路整備(交通安全対策)	○
	サイクルタウン下関構想への協力	
	前田川都市基盤河川改修事業	
	下関港新港地区長州出島の全面供用に向けた整備促進	
	都市計画街路整備事業、長府綾羅木線の整備促進未整備区間の早期事業化	○
	友田川河川改修事業	
	東山川砂防事業(砂防)	
	長府・壇ノ浦地区及び山陽地区の高潮対策事業の促進	
	員光川河川改修事業	
	乃木浜総合公園整備の促進	
	神田川周防高潮対策事業	
	下関美祢線(湯谷地区)線形改良の早期整備	○
	堀之内南川砂防事業(砂防)	
	堀之内川砂防事業(砂防)	
	願王寺川河川改修事業	
	日野吉田線の早期整備(豊田町日野～菊川町縦の木)	○
	砂子多川都市基盤河川改修事業	
	西長野急傾斜地崩壊対策事業(自然災害)	
	小串港港湾事業の整備促進	
	松谷海岸浸食対策事業	
	山陽豊田線(一の瀬地区)歩道の早期整備	○
	木屋川河川改修事業	
	矢田南川砂防事業(砂防)	
	国道491号未改良区関東の早期整備(貴飯峠付近～柵路子)	○
宇賀本郷西川砂防事業(砂防)		
下関長門線歩道未整備区間の早期整備	○	

III 監査の結果および意見

3 都市計画

要望書掲載年	要望名称	うち、道路に関するもの
	(大河内地区～上殿敷)	
	木屋川ダム嵩上げ事業	
	栗野川河川改修事業	
	山陰道俵山・豊田道路の整備促進及び 山陰道長門市～下関市の全区間の早期完成	○
	特牛港港湾事業の整備促進	
	角島港港湾事業の整備促進	
	前方地区地すべり対策事業	
	油谷港港湾事業の整備促進	
2016年8月	関門海峡の眺望が確保された唐戸～長府間の自転車・歩行者空間及び線形不良箇所の整備	○
	国道2号印内地区交差点改良の整備促進及び長府トンネル等その他課題の残る区間の対策の検討	○
	王司地区スマートインターの実現	○
	国道191号豊浦地区歩道整備の促進及び課題の残る区間の対策の検討	○
2017年8月	伊崎町2丁目(西)急傾斜地崩壊対策事業	
	下関港西山地区岸壁予防保全事業の促進	
	神田1丁目(2)小規模急傾斜地崩壊対策事業	
	下関港長府地区国際物流ターミナル整備事業の促進	
	市道小月・小島整備事業の促進	○
	都市計画街路整備事業幡生綾羅木線の未整備区間の早期事業化	○
	下関美祢線(木屋地区)歩道の早期整備	○

(出所:山口県土木建築部への要望書に基づき作成)

iii 国に対する要望

市は国に対して、下関北九州道路や山陰道といった高規格幹線道路などの広域交通連絡網の整備や、国道やバイパスなどの地域連絡道路の整備について、年に1回定期的に要望書を提出している。

国へ要望を行う規模の道路は、県や市をまたがる場合が多く、近隣の他市や山口県、その他の県とともに連携を行なっている。その目的は渋滞解消や交通安全の確保、都市間のネットワークの強化、空港港湾新幹線駅等の交通拠点や地域振興拠点と高規格幹線

道路の連結による地域活性化など多岐にわたる。市は、要望の実現と道路関係予算の確保に努めている。

iv 実施した監査手続

市の計画に関する手続きの規定の状況やフローの確認を行い、関連する事項について市の担当者に対して質問を行った。手続の結果、下記に示す事項を除き、道路事業の要望のとりまとめに係る手続についての検出事項はなかった。

意見12 要望収集のための適切な体制について

市民からの要望を適時網羅的に把握するための体制を整備する必要がある。現状、市では毎年度当初に総合支所等(菊川総合支所、豊田総合支所、豊浦総合支所、豊北総合支所、本庁管内 12 支所)から市民の要望を連絡し、国や県への要望事項として整理している。しかし、具体的な収集方法に関するきまりはなく、要望の回収方針、回収方法、実施時期等は総合支所等に委ねられている。したがって、多様化する個々の市民の要望や期待を的確かつ網羅的に把握し、国や県への要望につなげるために、統一的な体制・ルールを整備すべきであると思料する。

また、市民からの要望の回収から要望書の提出、事業推進の流れを視覚化し、市民へ公開することが望ましい。すなわち、市民の要望・苦情・意見の受付から要望の取りまとめおよび要望書の提出、対応の進捗状況、結果までをワークフローとして見える化することで、庁内における適切な役割分担、部署間の確実な連携、対応漏れの防止を実現するとともに、市民の声をより着実かつ効果的に市政に反映できるものと思料する。

他県の事例(佐賀県)では、道路事業における合意形成の進め方として、道路事業についての県民、地域などの関係者に対する情報提供、意見を聞くなどの事業推進の合意を得る過程に関するフローチャート図を作成し、ホームページ上で県民に向けて開示している。

意見13 市民の要望に対する回答について

市は、地元の企業や団体の要望書を通じて市民からの要望を受け入れている。市では要望に対する回答について要望を出した団体に対して書面ですべて回答を提示しているものの、ホームページ上で公開するなど、市民に対する開示は行っていない。

市民からの要望に対し解決や改善に向けた活動および活動の見通し、今後の予定や、市民の要望に対する市の考え方を明確に開示することで、市民からの市の業務への理解が深まるものと考えられる。実施主体が異なる国道・県道に対する要望について、市として見通しや今後の予定を提示することは不可能であるものの、国や県に対して要望書を提出している、もしくは提出する予定であるなど、取りまとめた市民の要望に対し、今後どのように対応していく見通しであるか明確に市民へ公開することが望ましいと思料する。

他市の事例(山口市)では、市民からの要望内容とそれに対する回答を毎年詳細にホームページ上で市民に向けて開示している。

(4) 下関北九州道路

① 事業内容、建設目的

下関北九州道路は、本州と九州を繋ぐ新たな幹線道路ネットワークとして、また関門地域を一体化する都市間連絡道路として広域的な連携を支えるとともに、アジアとの交易を中心とした国際物流拠点の形成に大きく寄与する道路として「地域高規格道路」の候補路線に位置づけられている。地域高規格道路は、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路として整備することが望ましい路線として国土交通省より指定された道路のことを指し、この地域高規格道路の候補路線に指定されている下関北九州道路について、市は国・2 県 2 市・経済界と一体となって、早期事業化を目指している。

現在、関門橋(1973 年開通)や関門国道トンネル(1958 年開通)は、供用開始から年月が経過し、老朽化による補修工事等のため渋滞や通行止めが度々発生している。

関門橋は全長 1,068m、一日平均の交通量は 38,253 台(2017 年度)の中国九州地方間を結ぶ生命線の 1 つであるが、下記のとおり、毎年断続的に通行止めが生じている。

日付	原因	影響
2014 年 2 月 8 日	積雪	上下線 約 4 時間半通行止め
2015 年 8 月 25 日	台風	上下線 約 14 時間通行止め
2015 年 10 月 11 日	事故	下り線 約 2 時間半通行止め
2015 年 11 月 07 日	事故	上り線 約 2 時間通行止め
2016 年 1 月 24 日～25 日	積雪	上下線 約 38 時間半通行止め
2016 年 8 月 6 日～ 7 日	火災	上り線 約 4 時間半通行止め 下り線 約 2 時間半通行止め
2017 年 2 月 11 日	積雪	上下線 約 8 時間通行止め
2018 年 2 月 11 日～12 日	積雪	上下線 約 11 時間通行止め

(出所:「関門地域(下関市・北九州市)の未来をつなぐ下関北九州道路平成 30 年 7 月」)

関門国道トンネルは、全長 3,461m に及び、一日平均の交通量は 27,920 台(2017 年度)の下関門司間を結ぶ重要な道路の 1 つであるが、下記の表のとおり、約 2 日に 1 回程度の頻度で事故や落下物による通行止めが生じており、かつ、開通から長年経っていることからリフレッシュ工事(定期的なメンテナンス・補修工事)により長期間の通行止めが定期的に行われる状況となっている。

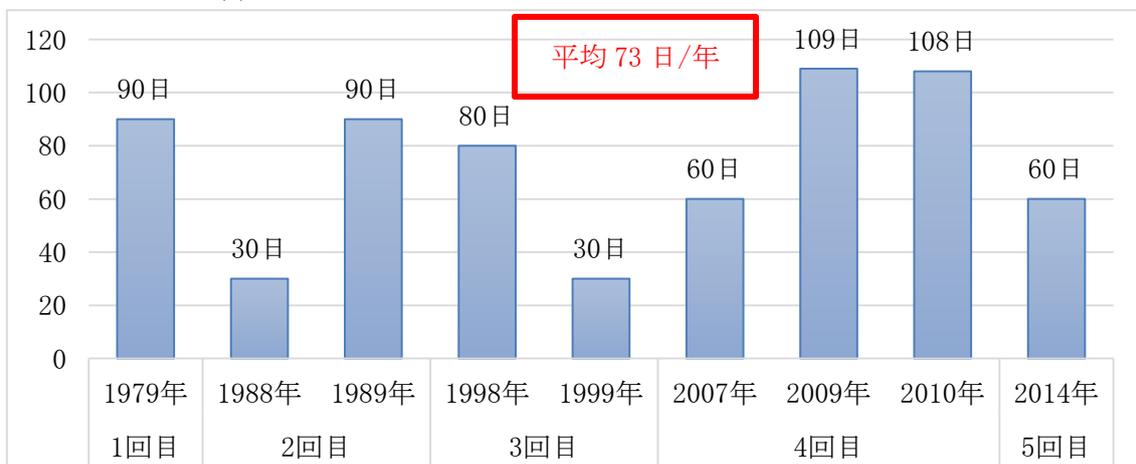
図表III-3-(4)-1 関門国道トンネルの事故・落下物等による通行止め回数

(単位:回)

年度	通行止め回数
2013 年度	175
2014 年度	226
2015 年度	289
2016 年度	235
2017 年度	207

(出所:「関門地域(下関市・北九州市)の未来をつなぐ下関北九州道路平成 30 年 7 月」)

図表III-3-(4)-2 関門国道トンネルリフレッシュ工事による全面通行止めの状況



(出所:「関門地域(下関市・北九州市)の未来をつなぐ下関北九州道路平成 30 年 7 月」より抜粋)

(注:日数は延べ日数で算定されている)

以上のとおり、下関北九州を結ぶ交通は通行止めになり渋滞をもたらす状況があり、下関北九州道路にはこのような状況を解消する効果が期待されている。

また、関門橋や関門国道トンネルのリダンダンシー(大規模災害時における代替機能)確保の観点からも、重要な役割を果たすことが期待されている。

III 監査の結果および意見

3 都市計画

② 沿革

下関北九州道路は1991年に「関門海峡道路整備促進期成同盟会」が成立し、以後数回の協議が図られ、現在は、「下関北九州道路調査検討会」において「概略ルート等」、「構造形式」、「整備手法」の3つのワーキンググループを設け検討が進められている。過去の沿革については下記のとおりである。

年度	沿革
1991年	「関門海峡道路整備促進期成同盟会」を設立
1992～2007年	海峡横断プロジェクトとして必要な調査を実施
2006年	下関地域と北九州地域の連携プロジェクトについて調査・研究し、実践的に取り組むことを目的として中国経済連合会及び九州経済連合会の合同委員会として「関門連携委員会」を設立
2009～2012年	個別調査や啓発活動を実施(2県2市(福岡県、山口県、北九州市、下関市))※個別の要望活動は継続中
2013年	関門海峡道路建設促進協議会(現在の「下関北九州道路建設促進協議会」)が総会・特別講演会を開催(7年ぶり) 下関北九州道路整備に伴う経済影響調査を実施(山口県と福岡県が外部業者に委託業務を発注し、下関市と北九州市が費用の一部を負担している)
2014年	関門海峡道路整備促進期成同盟会の名称を「下関北九州道路整備促進期成同盟会」に変更するとともに、促進協議会・連携委員会との共催による「下関北九州道路整備促進大会」を開催(10年ぶり)
2017年	山口県、福岡県、北九州市、下関市、中国経済連合会、九州経済連合会、中国地方整備局、九州地方整備局が合同で、「下関北九州道路調査検討会」を設立
2018年	下関北九州道路整備促進期成同盟会などの主催により「下関北九州道路整備促進大会」を北九州市で開催

(出所:下関北九州道路要望書に基づき作成)

③ 下関北九州道路のルート案

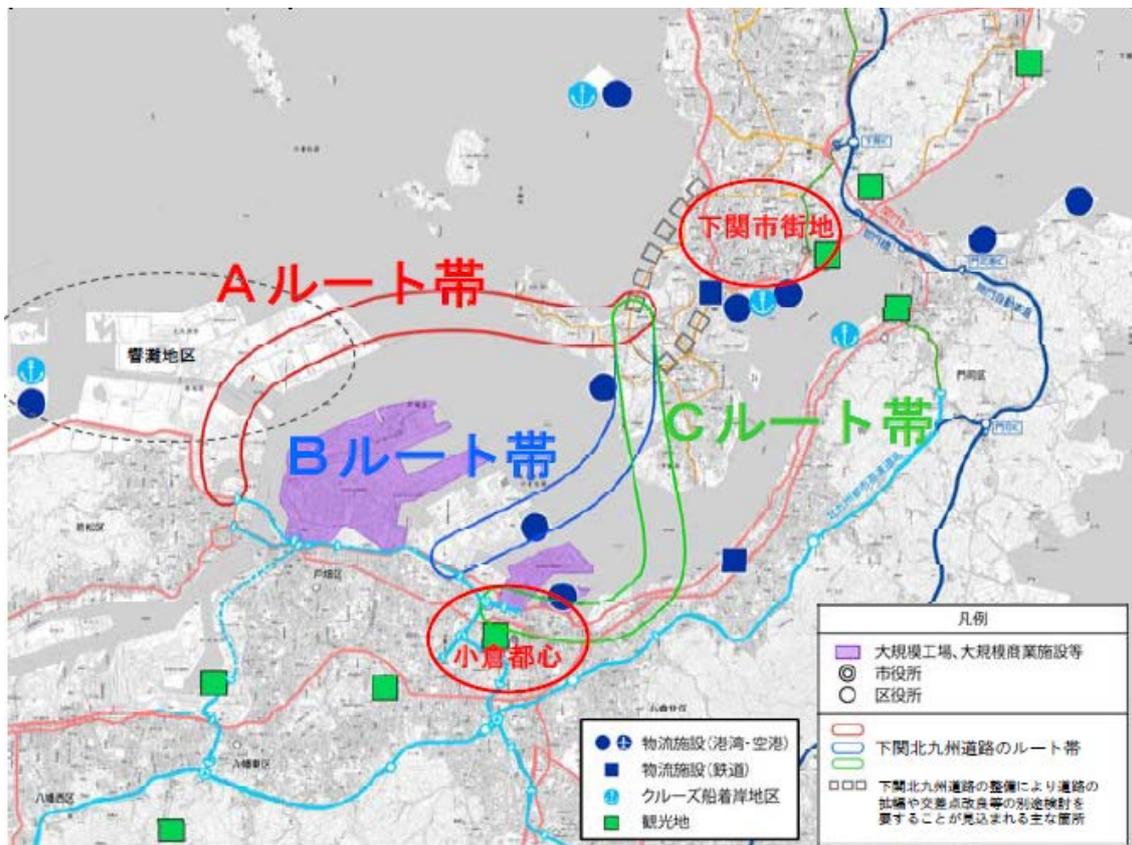
下関北九州道路のルートは下記の3案が、下関北九州道路調査検討会により提案されている。ルート帯およびルート帯の概要は下記のとおりである。

図表III-3-(4)-3 ルート帯およびルート帯の概要

ルート帯	ルート帯の概要
A ルート帯	次世代産業拠点である響灘地区等から下関市街地・彦島地区の連絡性を重視し、両市中心部(下関市街地、小倉都心)間の連絡性に配慮したルート 起点部:旧彦島有料道路、終点部:北九州都市高速 (約 12km)
B ルート帯	両市中心部間の距離を重視し、小倉都心へ西側からアクセスするルート 起点部:旧彦島有料道路、終点部:北九州都市高速 (約 8km)
C ルート帯	両市中心部間の距離を重視し、小倉都心へ東側からアクセスするルート 起点部:旧彦島有料道路、終点部:北九州都市高速 (約 10km)

(出所:下関北九州道路要望書より作成)

図表III-3-(4)-4 各ルート帯の鳥瞰図



(出所:「下関北九州道路要望書」)

下関北九州道路調査検討会が、下関北九州道路では、以上の3つのルートを想定し、ルート帯別の暮らし、産業・物流、観光に与える影響を予測している。

III 監査の結果および意見
3 都市計画

2018年3月に国に提出された下関北九州道路要望書(ルートの基礎的検討)によると、3ルート帯を下関北九州道路調査検討会が比較評価した結果、両市を最短で結び、産業・物流・観光における効果も最も大きいBルート帯が最も望ましいとされている。また、今後の課題として、下関北九州道路の実現に向けては、多様なニーズなどを幅広く汲み取るとともに、地域の理解を高め、合意形成を図るため、地元住民や産業界などの多くの関係者への意見聴取を進める必要があるとされている。

図表III-3-(4)-5 下関北九州道路のルート案評価

評価項目		評価指標	A	B	C
暮らし	両都市間のアクセス	下関市街地～小倉都心間の移動時間の短縮	×	◎	○
	交流人口の拡大	交流可能人口の増大	△	◎	○
産業・物流	物流拠点間の連絡性	主な物流拠点の連絡性の向上	×	○	○
	次世代産業集積の進むエリアへのアクセス	響灘地区等～下関市街地、彦島地区間の移動時間の短縮	◎	○	△
観光	周遊ルートの形成	主な観光施設の連絡性の向上	×	◎	○
	インバウンド観光増大	大型クルーズ船の寄港地(注1)から観光地へのアクセス性の向上	×	◎	○
混雑の緩和		地域の混雑緩和	○	◎	△
既存市街地等への影響			△	◎	△
事業費			△	◎	○

(注1:長州出島、ひびきなだコンテナターミナル)

(注2:◎他の2案より優位、○他の1案より優位、△他の案より劣る、×未整備時と変わらない)

意見14 下関北九州道路の今後の取組みについて

市は、福岡県、山口県、北九州市とともに「下関北九州道路整備促進期成同盟会」の一員として、民間企業を中心に組織される「下関北九州道路建設促進協議会」と協力しながら、下関北九州道路の早期実現を目指して、国に対して強い要望を続けていくことが下関市の発展のみならず、本州と九州をつなぐ幹線道路ネットワークの新規構築となり、様々な観点における日本国の安全・防災や経済発展にも大きく寄与することにつながると思う。

4 港湾等

(1) 港湾局経営課、振興課、および施設課の業務

下関港の管理運営、振興および港湾施設の整備並びに埋立て地の造成、整備開発事業等は港湾局、経営課、振興課および施設課が担っており、それぞれが担当する事務内容は下記のとおりである。

経営課

- ◆ 下関港管理委員会に関する事
- ◆ 渡船事務所に係る事
- ◆ 所属局及び所属課の庶務並びに所属局内の連絡調整に関する事
- ◆ 所属局内他課の所管に属しない事
- ◆ 港湾計画に係る調査及び企画に関する事
- ◆ 港湾計画の策定に関する事
- ◆ 海岸保全基本計画及び海岸保全区域の指定に関する事
- ◆ 臨港地区の分区の指定に関する事
- ◆ 港湾施設及び海岸保全施設の長期整備計画に関する事
- ◆ 公有水面(漁港区域及び河川区域を除く。)の埋立てに関する事

振興課

- ◆ 港湾振興に係る調査及び企画に関する事
- ◆ 定期航路及び貨物の誘致に関する事
- ◆ 旅客船の誘致及び集客に関する事
- ◆ 港湾に係る国際交流に関する事
- ◆ 海事思想の普及及び港湾の宣伝に関する事
- ◆ 港湾に関する各種統計及び資料の収集に関する事
- ◆ 造成地の処分に係る調査及び企画に関する事
- ◆ 長州出島の利用促進に関する事

施設課

- ◆ 港湾施設及び海岸保全施設の管理運営(保守点検及び修繕を除く)に関する事
- ◆ 港湾施設の使用料(港湾事務所の所掌に係るものを除く)の徴収に関する事
- ◆ 港湾料率の作成及び公表に関する事
- ◆ 港湾台帳の調整に関する事
- ◆ 臨港地区の分区内の規制に関する事
- ◆ 臨港地区内における行為の届出の受理に関する事
- ◆ 港湾環境整備負担金に関する事
- ◆ 港湾の環境保全に関する事
- ◆ 港湾管理者情報システムの運営に関する事
- ◆ 港湾区域内及び港湾隣接地域内における工事等の規制に関する事
- ◆ 海岸保全区域内における工事等の規制に関する事
- ◆ 所管の普通財産の管理に関する事
- ◆ 港湾事務所に係る事
- ◆ 所属課の庶務に関する事
- ◆ 港湾施設及び海岸保全施設の建設及び改良工事に関する事
- ◆ 港湾区域内における水面の埋立て並びに臨港地区内における土地の造成及び整備に関する事

III 監査の結果および意見

4 港湾等

- ◆ 港湾施設整備及び海岸保全施設整備の年次計画に関すること
- ◆ 港湾施設及び海岸保全施設の維持補修(保守点検及び修繕を含む。)に関すること
- ◆ 港湾工事及び海岸工事に係る調査及び企画に関すること
- ◆ 受託工事に関すること
- ◆ 維持管理計画の策定及び実施に関すること

長州出島経営推進室

- ◆ 長州出島に係る港湾計画に関すること
- ◆ 長州出島に係る土地利用計画に関すること

下関港ウォーターフロント開発推進室

- ◆ あるかぼーと及び周辺地域の長期構想に関すること
- ◆ あるかぼーと及び周辺地域の開発推進に係る関係機関、周辺事業者及び地元住民との連絡調整に関すること
- ◆ あるかぼーと及び周辺地域における事業者の誘致に関すること
- ◆ その他あるかぼーと及び周辺地域の開発推進に関すること

クルーズ振興室

- ◆ クルーズ旅客船の誘致及び集客に関すること

このうち、今回の監査に関連する事業は、下関港の管理運営、振興および港湾施設の整備並びに埋立て地の造成、整備開発事業等であり、下記では当事業についての検討を行う。

なお、2018年3月31日現在において経営課の人員は20名(渡船事務所(9名)含む)、振興課の人員は10名、施設課の人員は23名(港湾事務所(5名)含む)である。

(2) 市の港湾の現状について

① 国際拠点港湾としての下関

港湾はその重要性の観点から、港湾法第2条第2項において『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』として国際戦略港湾が定められ、『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』として国際拠点港湾、『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』として重要港湾が定められている。下関港は、本州最西端に位置し、九州はもちろん大陸(朝鮮半島)への玄関口として重要な役割を担っており、1951年に、近隣の北九州港とともに「関門港」として特定重要港湾の指定を受けている。その後、「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」(2011年4月施行)による港湾の種類

(港格)の見直しを受けて、同年4月に下関港は国際拠点港湾として位置づけられている。国際拠点港湾に指定されると直轄港湾工事の国費負担率の引き上げと、直轄港湾工事の対象となる施設が拡大される等、港湾としての国際競争力をより強化することができる。

港湾法第3条の3では、『国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」)を定めなければならない。』とされている。また、多面的であった港湾行政を港湾法の施行により一本化し、港湾の管理を地方公共団体などの港湾管理者に委ねている。下関港では、市が港湾管理者となっている。

港湾の港格は下記のとおりである。

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(港湾法第2条第2項)。 日本の港湾の国際競争力の強化を図ることを目的とし、従来の特定重要港湾を廃止し、新たに港のランクとして最上位に位置づけられたもの。京浜(東京港、横浜港、川崎港)、阪神(大阪港、神戸港)の計5港を設定している。
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(港湾法第2条第2項)。全国の18港が指定されている。
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として政令で定めるもの(港湾法第2条第2項)であり、102港を指定している。
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をいう(港湾法第2条第2項)。
56条港湾	港湾区域の定めのない港湾を港湾法第56条により都道府県知事が水域を定めて公告した港湾である。

図表III-4-(2)-1 港湾管理者の内訳

(単位:件)

区分	総数	港湾管理者					都道府 県知事
		都道府県	市町村	港務局	事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	-
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	-
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	808	504	304	0	0	808	-
56条港湾	61	-	-	-	-	-	61
合計	994	598	328	1	6	933	61

(出所:「港湾管理者一覧表」国土交通省 2018 年 4 月)

港湾管理者の業務内容は、港湾法第 12 条第 1 項に定められており、これを大別すると、①港湾の整備およびこれに附帯する業務、②港湾の管理運営およびこれに附帯する業務、③港湾計画の作成、④港湾の環境保全に関する業務、⑤その他の業務に分けられる。下記では、今回の監査対象に関連する業務である①港湾の整備およびこれに附帯する業務、②港湾の管理運営およびこれに附帯する業務、③港湾計画の作成についての業務内容を説明する。

i 港湾の整備およびこれに附帯する業務

港務局施設課が担当しており、港湾計画(後述 4.(3)下関港港湾計画 参照)に沿って、港湾の整備および維持補修を行っている。

港湾法における港湾施設とは、港湾区域および臨港地区内における水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、航行補助施設、荷さばき施設、旅客施設、保管施設、船舶役務用施設、港湾情報提供施設、港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設、港湾厚生施設、港湾管理施設、港湾施設用地並びに港湾の利用又は管理に必要な移動式施設、港湾役務提供用移動施設、港湾管理用移動施設、その他港湾区域内および臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によつて認定したものをいう(港湾法第 2 条第 5 項、第 6 項)。

港湾工事は原則として港湾管理者が行うが、重要港湾以上の港湾の工事は、一定の条件のもとに国土交通大臣が自ら行うことができ、これを「直轄工事」という。大規模な港湾工事は国が保有している技術力と機械力を用いた方が経済的であるため、多くの場合、直轄工事として国土交通省の組織に属する九州地方整備局港湾空港関係組織およびその下部機関の港湾事務所が工事を施工している。直轄工事で造営された港湾施設の所有権は国にあるが、管理は港湾管理者が行うこととなる。

III 監査の結果および意見

4 港湾等

ii 港湾の管理運営およびこれに附帯する業務

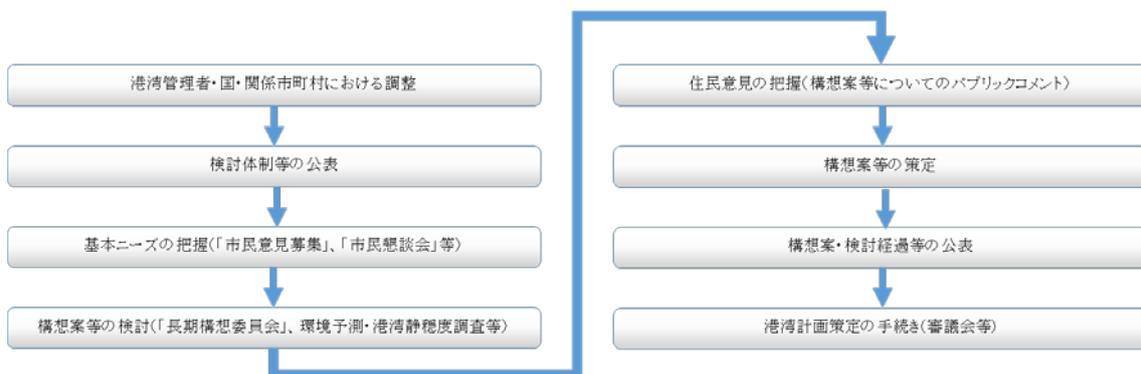
港湾局施設課が担当しており、港湾を良好な状態に維持するため、港湾の管理を行うとともに、下関港の振興に努め、港湾施設の管理運営を行っている。港湾管理者が管理する港湾施設は、地方自治法に定める公の施設であり、港湾局は、港湾施設の利用に当たっては条例に規定する港湾施設使用料を徴収している。港湾管理者が港湾の管理運営を行うにあたっては、公共性、公平性の確保を第一に考えながら、施設を効率的に運営することが重要である。

iii 港湾計画の作成

港湾局経営課が担当しており、港湾計画の作成にあたっては、国土交通大臣の定める「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(以下「基本方針」)に適合しなければならない。

港湾計画とは、一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用および保全を行うにあたっての基本的な計画となるものである。港湾は当該地域の生活に重要な役割を占めるだけでなく、国家レベルにおいても、産業(商業、工業)、防災、防衛などの面で極めて重要な存在である。そのため港湾計画では、通常 10 年から 15 年程度の将来を目標年次として計画を策定するが、策定にあたっては、まず 20～30 年の長期的視点から、港湾や土地等の空間利用の基本的方向である「長期構想」を策定し、そのうち短期的な施策として港湾計画を策定する流れとなっている。

図表III-4-(2)-2 長期構想策定までの基本的な流れ



(出所:「港湾の公共工事の構想段階における住民参加手続きガイドライン」国土交通省 2003 年 8 月に基づき作成)

港湾管理者は、上記長期構想を踏まえ、国土交通大臣が定めるわが国の港湾のグランドデザインである基本方針に沿った港湾計画を作成しなければならない。

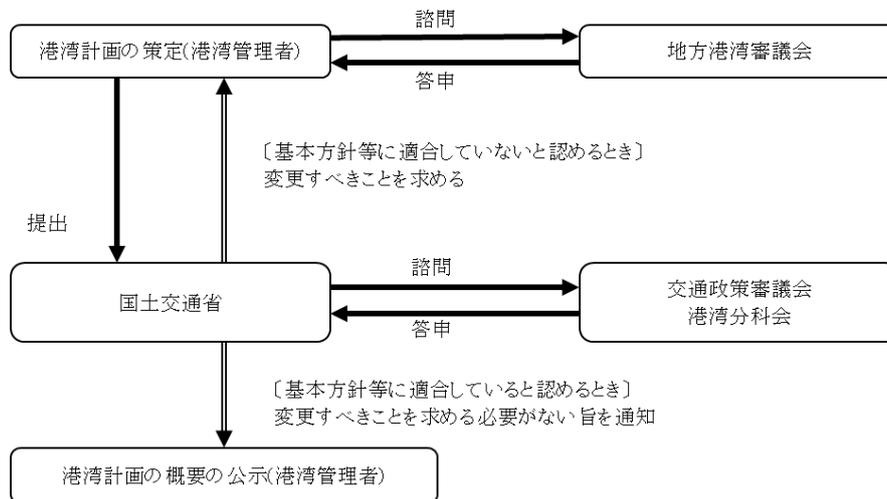
港湾計画において定める事項は下記のとおりである(港湾法施行令第 1 条の 4)。

- ◆ 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- ◆ 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項

- ◆ 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- ◆ 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
- ◆ 港湾の効率的な運営に関する事項
- ◆ その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

港湾管理者の策定した港湾計画については、地方港湾審議会、国土交通大臣、交通政策審議会港湾分科会のそれぞれの承認確認を受け、最終的に計画として承認を受けることとなる。

図表III-4-(2)-3 港湾計画策定までの基本的な流れ



(出所:「港湾計画の変更について」国土交通省 2015 年 1 月 30 日に基づき作成)

(3) 下関港港湾計画

① 1999 年策定港湾計画時の下関港の現状

1991 年策定の下関港港湾計画は、その前提として下関港長期整備計画策定調査報告書(1990 年 11 月 社団法人 日本港湾協会)を受けて策定されたものであるが、計画策定以後、下記のような課題と市民からの期待を受けていた。

◆課題

- ◆ 下関港既存の港湾施設について、前面の関門航路、背後の市街地に挟まれるといった地理的制約から、船舶の大型化、コンテナ化等に充分に対応できず、取扱貨物量については、平成の時代に入ってからほぼ横ばいに推移している。

◆期待

- ◆ 本港地区は、アジアにおける流通拠点都市として発展していくための大型化、コンテナ化等に対応できるよう、外貿物流機能のより一層の充実が期待されている。
- ◆ 沿岸域に対する要請は、地域住民が海や港を親しむための賑わいと潤いのある空間の形成、さらには、安全かつ健全な海洋性レクリエーション活動の場の確保等が要請されており、特に関門海峡沿いは類稀なる景観を有しているため、対岸の門司港と一体となったウォーターフロント開発が期待されている。

このような状況に対処するため、1991年に策定した港湾計画について、2013年度から2017年度までを目標とした改定を1999年3月に行い、改定後の計画に基づき事業を行っている。

② 1999年策定下関港港湾計画

i 港湾計画の基本的な方針

1999年の港湾計画では下記の方針を定め、港湾計画を改定している。

- ◆ 物流の近代化の進展に対応するとともに、海に開かれた魅力ある空間の静穏な海域の創出を図るため、制約条件の少ない北浦海域において港湾空間の展開を図る。そして、わが国と東アジア諸国との交易の拡大に対処する拠点港湾として、コンテナをはじめ多目的の外貿貨物を取り扱う物流空間を形成する。
- ◆ 市街地や関門航路に隣接した、制約条件の多い既存の港湾施設の利用形態を見直し、集約化を図る。また、再開発により機能の転換を行い、ウォーターフロント整備を推進することにより、賑わいと潤いある魅力的な港湾空間の創出を図る。
- ◆ 関門航路および下関港の整備に伴い発生する浚渫土砂等を処分するため、廃棄物処理空間を確保する。
- ◆ 近年の海洋性レクリエーション需要の高まりに対応するとともに、地域住民や観光客が憩い、海に親しむ魅力的な場の創出を図るため、マリーナ等を核としたレクリエーション空間を形成する。
- ◆ 効率性、安全性、快適性の高い空間を形成するため、陸域600haと水域5,100haからなる港湾空間を下記のように利用する。
 - 新港地区では、廃棄物処理空間を確保し、南部は物流関連ゾーン、北部は緑地レクリエーションゾーンとして活用する。
 - 西山地区、荒田地区、福浦地区、弟子待地区、江の浦地区、本港地区南部および長府地区は、物流生産ゾーンとする。
 - 本港地区北部、巖流島地区、岬之町地区、東港地区および唐戸地区は、交流拠点ゾーンとする。

1991年、1999年に改定した港湾計画の目標能力および2017年の下関港港湾の能力は下記のとおりである。

なお、1991年の計画は2003年を目標年次としており、1999年の計画は2013年から2017年までを目標年次としている。

図表III-4-(3)-1 下関港港湾の能力

(単位:千トン、万人)

種別		1991年港湾計画 目標能力	1999年港湾計画 目標能力	2017年実績
取扱 貨物量	外貿	5,300	3,500	2,780
	内貿	11,500	7,100	1,850
	合計	16,800	10,600	4,640
入港最大標準船型		4万載貨 重量トン数級	4万載貨 重量トン数級	4万載貨 重量トン数級
港湾 利用者数	旅客施設利用者	180	80	21
	マリーナ利用者	10	10	-

(出所:「下関港港湾計画書」下関港港湾管理者 1991年3月、1999年3月、「下関統計年報」下関市港湾局)

ii 港湾計画の具体的な方針

前述の港湾計画の基本的な方針を受けて、港湾の能力に適切に応ずるとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、既存の港湾施設の良好な維持管理とその有効利用を図りつつ、新たな港湾施設の個別具体的な規模および配置を計画している。下記では各地区の各港における計画時と2017年時点の機能比較を行っている。

a 港湾の規模および配置

ア 公共ふ頭計画

図表III-4-(3)-2 公共ふ頭計画 新港地区

(単位:個、m、ha)

区分		1999年計画時	2017年度実績
新港地区岸壁	個数	2	1
	水深	12	12
	延長	480	410
新港地区ふ頭用地	広さ	22	7
	用途	荷捌き施設用および保管施設用地	荷捌き施設用および保管施設用地

(出所:「下関港港湾計画書」下関港港湾管理者 1999年3月、港湾局ホームページおよび提出書類に基づき作成)

III 監査の結果および意見
4 港湾等

1991年、1999年の港湾計画では、岸壁、ふ頭用地ともに外貿コンテナ貨物およびフェリー貨物等の外貿貨物を取り扱うための公共ふ頭を計画しており、1999年の改定では、多目的国際ターミナルを核とする運輸・物流ゾーン、マリーナなどからなる交流レクリエーションゾーンおよび土砂処理ゾーンの3つのゾーンが計画されていた。

しかし、2017年度時点では1999年の計画から15年以上が経過しているものの、第I期計画の運輸・物流ゾーンは完成しておらず、第II期計画においても、当初予定していた拠点マリーナ計画(1,000隻収容可能)は、社会経済状況の変化にともない十分な利用が見込まれないことから2018年改定の計画から除外されている。

また、船舶等の利用についても、当初は東アジアの玄関口、物流拠点として、コンテナ船等の利用を想定していたが、コンテナ船のほかに当初計画にはなかったアフリカ向け自動車運搬船や、アジア諸国を起点とする大型クルーズ船の利用が増加したため、岸壁やふ頭用地を調整し使用している。

図表III-4-(3)-3 公共ふ頭計画 西山地区

(単位:個、m、ha)

区分		1999年計画時	2017年度時点
西山地区岸壁	個数	3	3
	水深	4.5、5.5、12	4.5、5.5、12
	延長	390	(注)499
西山地区ふ頭用地	広さ	7	6
	用途	荷捌き施設用および保管施設用地	荷捌き施設用および保管施設用地

(出所:「下関港港湾計画書」下関港港湾管理者 1999年3月、港湾局ホームページ、提出書類に基づき作成)

(注:取付部を含む)

西山地区は水面貯木場として1979年に港湾計画に位置付けられたが、その後の輸入原木の取扱減少に伴い、水面貯木場としての利用を終了し、1991年に物流生産ゾーンとして改定され、また、1999年には原木、砂・砂利等の外貿貨物を取り扱うため、木材取扱施設を公共ふ頭に変更している。

図表III-4-(3)-4 公共ふ頭計画 本港・岬之町地区

(単位:個、m)

区分		1999年計画時	2017年度時点
本港地区岸壁	個数	9	9
	水深	4.5、9、10、13	4.5、9、10、13
	延長	1,270	(注1)1,378
岬之町地区岸壁	個数	2	2
	水深	10	10
	延長	370	(注1)438
細江地区岸壁	個数	6	6
	水深	5.5、7.5、10	5.5、7.5、10
	延長	810	(注1)903

(出所:「下関港港湾計画書」下関港港湾管理者 1999年3月、港湾局ホームページ、提出書類に基づき作成)

(注1:取付部を含む)

(注2:岬之町地区は港湾計画において交流拠点ゾーンとされ現在はコンテナターミナル跡地として利用。)

岬之町地区については、老朽化したコンテナターミナル機能(コンテナ荷捌き・保管機能含む)を新港地区に移転し、港湾物流機能の集約化を図る予定であり、現在は、物流施設として利用されているが、港湾計画に基づく交流拠点としての活用内容が具体化され次第、順次所用の機能移転を進めることとしている。また、本港地区については、フェリーの発着を新港地区に移動させる予定であったが、移転計画は変更となり、新港地区と本港地区とで、港湾施設のすみわけが行われている。

イ 旅客船ふ頭計画

図表III-4-(3)-5 旅客船ふ頭計画 東港地区

(単位:個、m、ha)

区分		1999年計画時	2017年度時点
東港地区岸壁	個数	1	1
	水深	12	12
	延長	300	(注)335
東港地区ふ頭用地	広さ	1	1
	用途	旅客施設用地	旅客施設用地

(出所:「下関港港湾計画書」下関港港湾管理者 1999年3月、港湾局ホームページ、提出書類に基づき作成)

(注:取付部を含む)

III 監査の結果および意見
4 港湾等

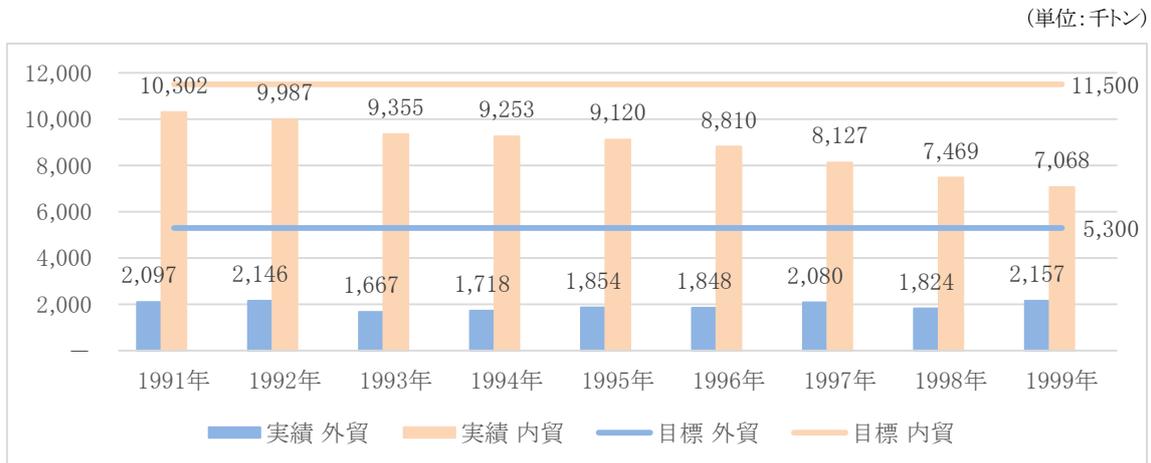
1991 年の港湾計画では交流拠点ゾーンとして計画され、1999 年の計画でもクルージング需要の増大に対応し、港における賑わい空間を形成するため、東港地区を上記の内容で計画していた。その後、入港するクルーズ船が大型化し、また関門航路については潮流などの影響により総トン数 5 万トン以上の入出港制限が設けられているため、大型クルーズ客船は新港地区で受け入れを行っている。

③ 下関港の取扱貨物量の推移

港湾管理者である市の港湾局は、1991 年に 2003 年を目標年次として計画を立案し、遂行されてきたが、1991 年の改定以降取扱貨物量について内貿は継続的に減少しており、当初の目標数値を大幅に下回った状態となっている。

1991 年から 1999 年までの外貿、内貿の取扱貨物量の推移は下記のとおりである。

図表III-4-(3)-6 外貿、内貿取扱貨物量推移



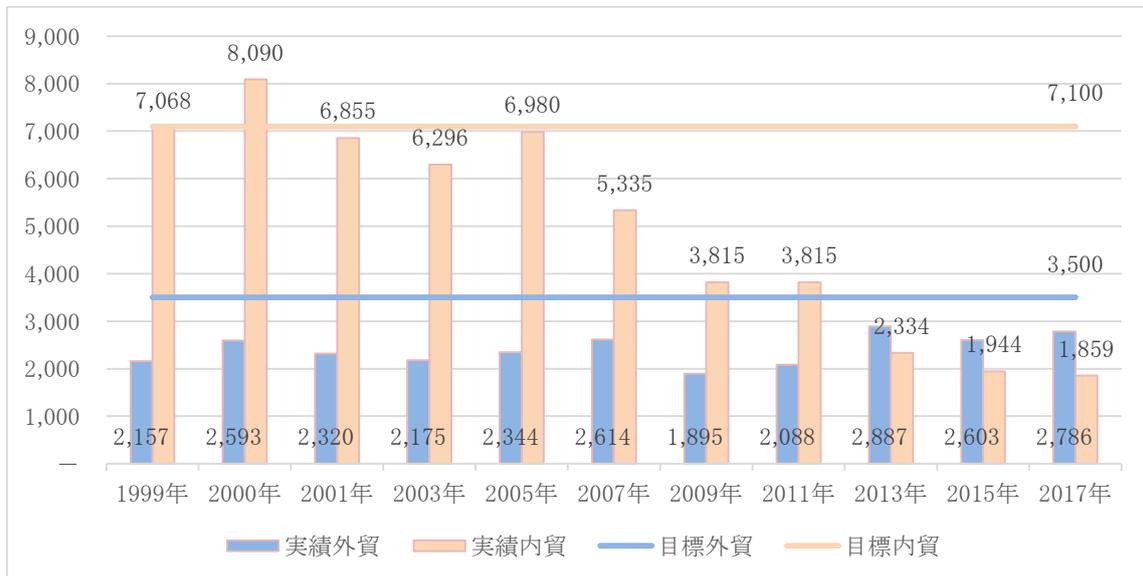
(出所:「下関港港湾計画書」1991年3月、1999年3月、「下関港統計年報」下関市港湾局)

市は 1999 年に 2013 年から 2017 年までを目標年次とする港湾計画に改定しており、目標年次における取扱貨物量を 10,600 千トンとし、新たな岸壁等の施設を整備している。

1999 年から 2017 年までの外貿、内貿の取扱貨物量の推移は下記のとおりである。

図表III-4-(3)-7 外貿、内貿取扱貨物量推移

(単位:千トン)



(出所:「下関港統計年報」下関市港湾局)

1999年の改定以降、内貿取扱貨物量は減少傾向にあり、当初の目標数値を上回ったのは2000年のみである。その他の年においては内貿、外貿実績ともに目標値を下回っており、2013年以降は内貿について目標値の50%を下回っている。また、港湾計画目標年次最終年の2017年における取扱貨物量の外貿、内貿合わせた全体としての実績値は4,645千トン、目標取扱量の43.8%にとどまっている。

意見15 港湾計画の適時な計画の見直し、および情報の開示について

1991年の港湾計画策定後、下関港を取りまく内外の環境変化に適切に対応するため、また、人工島(長州出島)の開発を行うため1999年に港湾計画の改定がなされているが、その後、2019年度に予定されている港湾計画の改定まで港湾計画の改定は行われていない。

港湾局経営課担当者に対し1999年度以降、目標値と実績値の比較を行い、計画の見直し等の検討がなされたか質問を行った。その結果、取扱貨物量や港湾利用者数等の目標値と実績値の比較分析や、港湾施設の利用方法の変更に伴う港湾計画の軽微な変更は行われているが、当該分析結果については関係者以外の市民に公表していないとの回答を得た。その理由としては、港湾計画に位置付けた施設は、それを具体的な整備事業として進める際、改めて真に整備が必要な施設か否かを確認することとしており、施設を過剰に整備することのないよう一定程度の担保が確保されているためとの回答を得た。

国土交通省が示す基本方針では、『港湾の開発等について広く理解を得られるように、港湾の役割等について積極的に情報を発信していく。また、計画の段階から開発の目的や効果等について明らかにするとともに、事業の実施に当たっては費用対効果分析等の事業評価を実施し、その実施過程について公表する等、透明性の向上に努める。』とし情報公開によ

III 監査の結果および意見

4 港湾等

る透明性の向上を求めている。

港湾計画は10年を超える長期計画であり、一般的に公共事業は投資額が巨額になる一方で、必ずしもその効果がすぐに発現するものではないことから、長期的な視点で考える必要がある。しかしながら、後述の財政収支報告書に記載のとおり、港湾の収入については港湾施設使用料および国・県市町村支出金が大部分を占め、外部要因の変化に伴う影響を強く受けるものであるため、需要の動向等を踏まえて、適時にその現状分析を行い、目標の達成が困難な状況にあるのであれば、その状況を改善する追加の施策を適時に行う必要がある。

市は現状分析と追加の施策を行っているが、その検討過程について、市民に対して十分な公表はなされていない状況にある。そのため、市として計画策定後一定期間経過した段階で、計画値と実績値の比較分析、原因分析および市としての対応策等の検討を行い、それらの過程を市のホームページ等で公表するなどの対応が必要と考える。

(4) 財政収支報告書について

国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾における港湾管理者の財政状況は財政収支状況報告として毎年1回作成の上、国土交通大臣宛に提出する必要がある(港湾法第49条および同法施行規則第13条)。財政収支状況報告のうち、港湾施設の管理運営その他港湾の経営に関する収支を記載した経営関係収支報告の過去5年間の状況は下記のとおりである。なお、港湾としての正常収益力を測定する観点から、便宜的に業務損益勘定および業務外損益勘定およびその他損益勘定を設定している。

図表III-4-(4)-1 財政収支報告書

(単位:千円)

科目	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
業務損益	51,202	52,165	76,151	-44,997	-70,358
施設使用料および 役務利用料	817,442	999,292	696,804	642,235	680,568
占用料等	64,075	64,112	64,101	46,460	44,289
経営関係管理費	-1,041,809	-1,234,814	-896,336	-941,673	-996,841
国庫支出金	15,754	15,850	10,832	12,556	10,704
県・市町村支出金	195,740	207,725	200,750	195,425	190,922
業務外損益	54,270	59,879	10,695	6,938	27,792
財産売払収入	9,237	49,960	209	-	20,000
その他	45,033	9,919	10,486	6,938	7,792
その他損益	-105,472	-112,044	-86,846	38,059	42,566
受益者負担金等	-	-	-	-	0
公債	100	1,600	-	-	0

一般会計からの	-102,713	-110,784	-85,114	39,791	44,386
繰入分(-繰出分)					
経営関係	-2,859	-2,860	-1,732	-1,732	-1,820
公債償還費					

(出所:「財政収支状況報告書」下関市港湾局)

下関港の財政状況については、上記図表に示すとおり直近2年について赤字状態となっている。

港湾局の歳入として、その収入の大半を港湾施設の使用料から賅っているため、コンテナ船や客船の利用数を高めるための誘致活動を行うことは極めて重要である。また、国際的な競争の中で、船舶を誘致するためには、近隣港の動向も踏まえ、コスト削減、スピードアップ、サービス向上などによって、競争力を強化する必要がある。

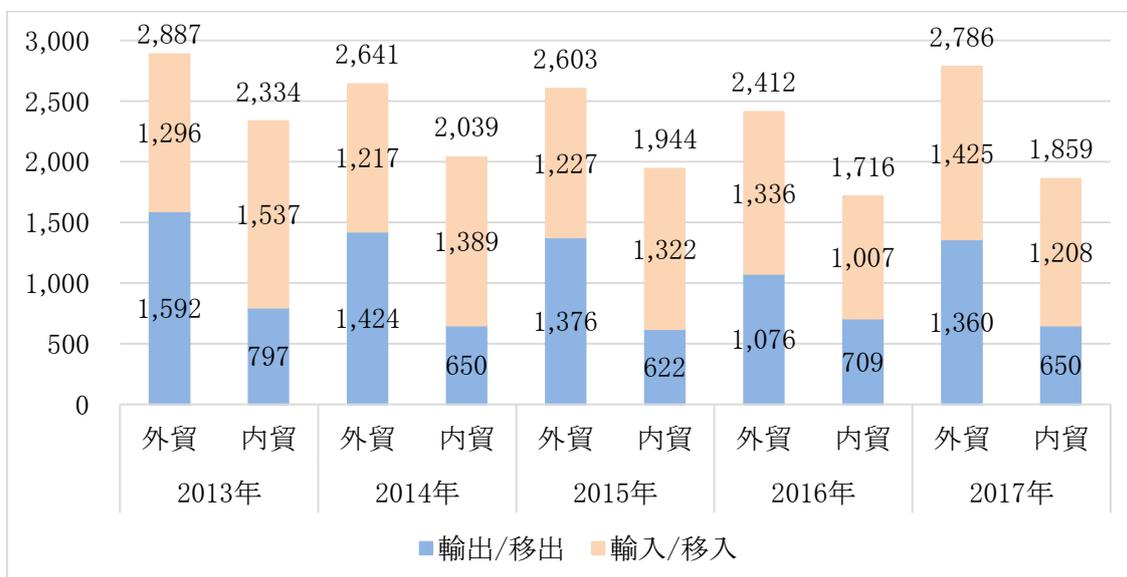
(5) 下関港の貨物取扱量の変遷について

① 海上貨物取扱量

過去5年間の海上出入貨物取扱量の推移は下記のとおりである。

図表III-4-(5)-1 海上出入貨物取扱量推移

(単位:千トン)



(出所:「下関港統計年報」下関市港湾局)

海上貨物には、外国との貿易による輸出・輸入貨物の他、国内での貨物の移動に伴う移出・移入の区別がある。上記図表に示す通り、下関港における全体の貨物量については近年減少傾向にあったものの、2017年度は一転増加に転じている。

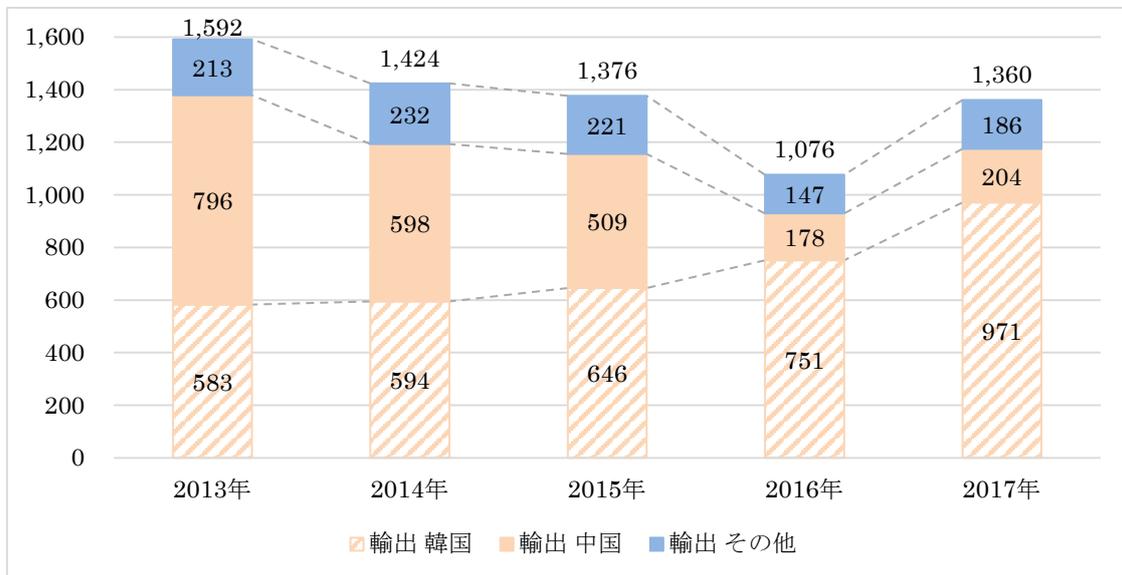
III 監査の結果および意見
4 港湾等

2017年度の実績として、総取扱貨物量は4,645千トンで前年比517千トンの増加(+12.5%)となっており、外貿貨物が374千トンの増加(+15.5%)、内貿貨物が143千トンの増加(+8.3%)であり、外貿貨物の増加が大きく影響している。

外貿貨物の国別の取引としては中国、韓国が主な取引国であり、その他の国との取引量も含めた2013年から2017年の取引量は図表のとおりである。中国との取引量は減少傾向にあるが、韓国との取引は増加傾向にあり、2016年度から2017年度にかけての取引量の増加は、輸出(220千トン)、輸入(171千トン)であり、ともに増加している。増加品種は金属機械工業品であり、その主な増加品目は完成自動車(輸出:89千トン、輸入:112千トン)、産業機械(輸出:123千トン、輸入:50千トン)である。

図表III-4-(5)-2 国別貿易取引量過年度推移 輸出

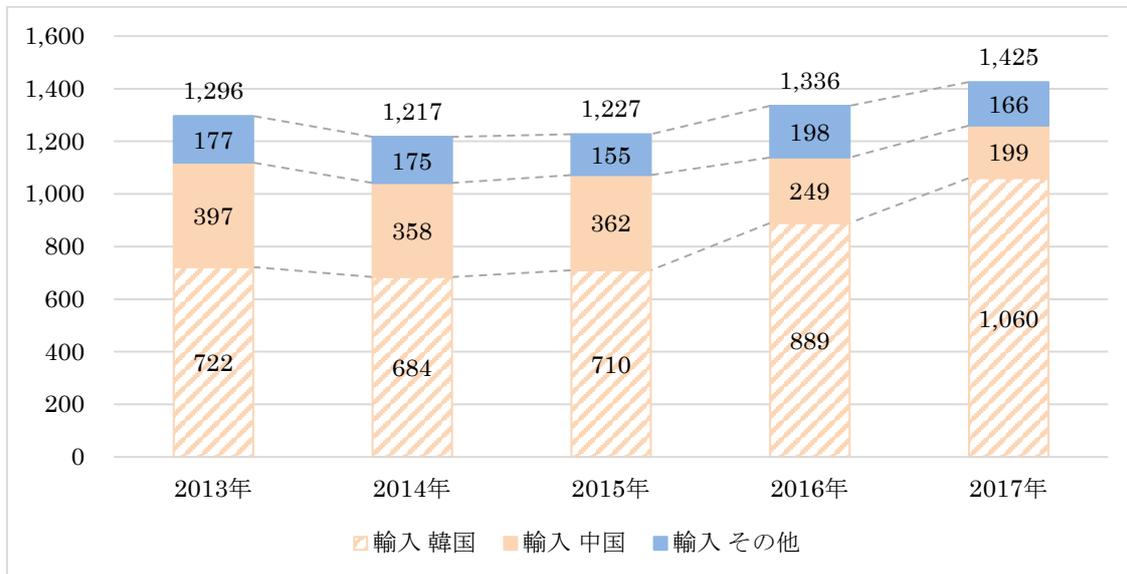
(単位:千トン)



(出所:「下関港統計年報」下関市港湾局)

図表III-4-(5)-3 国別貿易取引量過年度推移 輸入

(単位:千トン)



(出所:「下関港統計年報」下関市港湾局)

② 海上出入貨物品種別貨物量

2017年における海上出入貨物品種別の貨物量は下記のとおりである。

図表III-4-(5)-4 海上出入貨物品種別貨物量

(単位:千トン)

品目	外国貿易			内国貿易		
	輸出	輸入	計	移出	移入	計
農水産品	23	172	196	-	11	11
林産品	0	0	0	-	3	3
鉱産品	0	134	134	133	543	676
金属機械工業品	1,146	882	2,028	48	148	196
化学工業品	57	130	187	289	500	790
軽工業品	6	13	20	44	-	44
雑工業品	115	76	191	135	0	135
特殊品	10	15	26	-	0	0
合計	1,360	1,425	2,785	650	1,208	1,858

(出所:「下関港統計年報」下関市港湾局)

III 監査の結果および意見

4 港湾等

2017年の品種別取扱量では、外国貿易のうち輸出、輸入ともに金属機械工業品が大半を占め、金属機械工業品(輸出)の主な内訳としては、完成自動車(うちフェリー貨物406千トン)、産業機械が317千トン、その他輸送機械が118千トンとなっている。金属機械工業品(輸入)の主な内訳としては、完成自動車(うちフェリー貨物419千トン)、産業機械が220千トンとなっている。

上記貨物は、下関港と韓国釜山との間で関釜フェリーが毎日運航しており、またコンテナ定期船も週2日運航していることから、韓国航路が輸出で71.3%、輸入で74.3%と取扱貨物量の3分の2以上を占めている。

内国貿易のうち、移出は化学工業品が主であり、内訳としては石油製品176千トン、化学薬品が63千トンとなっている。移入は鉱産品および化学工業品が大半を占めており、鉱産品の主な内訳としては、石炭475千トンであり、化学工業品の主な内訳としては重油177千トン、化学薬品163千トンとなっている。

③ 下関港の強みと弱み

i 地理的優位性 ー強みー

下関港の外貿コンテナ貨物は関西以東の貨物が多く、2013年度に国土交通省が実施した「全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果」によれば、輸出の約34%、輸入の約49%が下関港から500km以上離れた関西以東の貨物となっている。これは、下関港が本州で中国・韓国等の東アジアに最も近いという地理的優位性を有し、高速道路やJR貨物等良好な陸上アクセス、全国の港湾で最初に開始された年中無休の通関体制、植物検疫、週6日の動物検疫・食品検査体制等の物流の好条件が整っていることにより、海上輸送でありながら、航空貨物に匹敵するスピードで東アジアと関西・関東との間の物流サービスを提供しているためである。主に韓国との間で就航している国際フェリーが他の経由地のないシャトル便の貨客船であり、定時性、安定性が高いため輸入では生鮮食品などを中心としながら、輸出では電子部品や生産機械等の貨物が取り扱われ、トン当たり単価の高い貨物が選択的に下関港を利用している。

国土交通省が5年おきに各船積港における貨物量、単価を調査しており、直近の調査結果である2013年度における貨物量および件数・トン数当たりの価格は下記のとおりである。

図表III-4-(5)-5 2013 年度における貨物量および件数・トン数当たりの価格

(単位:トン、万円)

船積港	輸 出			船卸港	輸 入		
	貨物量 /件	価格 /件	価格 /トン		貨物量 /件	価格 /件	価格 /トン
下関	7.4	1,683	226.8	長崎	30.1	1,753	58.2
大分	108.5	7,633	70.4	下関	13.8	425	30.7
小樽	9.8	549	56.1	宇部	90.8	2,596	28.6
神戸	22.9	948	41.5	三池	10.3	275	26.7
福山	24.4	1,003	41.1	函館	23.1	584	25.3
細島(宮崎)	33.2	1,306	39.4	境港	49.1	1,241	25.3
名古屋	48.9	1,877	38.4	石狩湾(新港)	19.8	486	24.5
三河	55.1	2,092	37.9	室蘭	130.2	3,010	23.1
清水	52.2	1,956	37.5	神戸	39.4	872	22.1
川崎	106.4	3,871	36.4	東京	37.2	810	21.8
全国平均	65.2	1,112	20.2	全国平均	61.3	880	14.4

(出所:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省)

下関港の 1 件当たりの貨物量は輸出、輸入ともに全国平均を下回るものの、貿易貨物の 1 トン当たりの価格は全国平均と比較して輸出で約 11 倍、輸入で約 2 倍の価格となっており、輸出については全国 1 位、輸入についても長崎に次ぐ全国 2 位の水準となっている。

ii 本港地区の狭小に伴う機能の低下 - 弱み -

a 狭隘な後背地による作業の輻そう

下関港は岸壁背後地が狭隘であり、荷役・運送においてこれ以上効率化が望めないため、国際フェリーターミナルの機能改善が求められている。具体的にはフェリー・RORO 船にはシャーシに乗せた貨物や活魚車、完成自動車積載されており、転回や荷役のための背後用地が必要となるが、本港地区は岸壁と上屋の間が狭く、まとまった岸壁背後用地が確保できていない。

また、エプロン部分でシャーシの積替え、荷卸し等を行っているため荷役作業車両と通過車両が輻そうし、利用者からはふ頭内での安全確保が求められている。

III 監査の結果および意見

4 港湾等

b ふ頭内の非効率な荷役・輸送の発生

フェリー貨物は細江ふ頭・第一突堤・第二突堤に点在する上屋や倉庫などの保管施設に輸送し、荷役作業を行っているため、一般道を経由した他地区への横持ちが必要となり、荷役待ちの車両が一般道に留まることで、通行を妨げ、荷役効率を引き下げている。

これらの問題点を解消すること等を目的として、長州出島への機能移転が求められている。また移転後の岬之町地区については、東港地区と合わせてウォーターフロント開発が計画されている。

(6) 沖合人工島計画(長州出島)

① 開発の経緯

長州出島開発プロジェクトは「下関港 沖合人工島整備事業」として、1991年より、開発計画が港湾計画として位置づけられている。関門海峡沿いの港湾整備は背後地の不足や船舶航行上の制約等により限界があることから、将来における国際コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応するため、関門海峡内に比べて制約が少なく、今後発展の可能性が高い下関市垢田沖の新港地区に関門海峡の航路整備に伴い発生する土砂を利用して、沖合人工島を整備するものである。

1991年策定の港湾計画においては、『我が国と東アジア諸国との交易拡大に対処する拠点港湾として、コンテナをはじめ多目的の外貨貨物を取り扱う物流空間を形成する。』とし、ガントリークレーンを岬之町から移転させ、さらには国際フェリーの人工島移転、および国際コンテナによる国際拠点港湾の建設を予定していた。

1999年に改定した港湾計画において国際フェリーの移転計画は見直された。2018年策定の下関港長期構想においては、PCC船(自動車専用船 PCC、Pure Car Carrier)利用による中古自動車やコンテナ・RORO貨物、大型クルーズ客船の新たな拠点とし、1999年の港湾計画改定時には想定されていなかった、中古自動車輸出および大型クルーズ船誘致を大きな柱としている。

供用開始後の、長州出島の入港実績は下記のとおりである。

図表Ⅲ-4-(6)-1 長州出島入港実績

(単位:隻、トン)

年度	客船		貨物船		PCC 船		コンテナ船		合計	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
2009 年度			2	24,901					2	24,901
2010 年度			40	75,510					40	75,510
2011 年度			7	48,385					7	48,385
2012 年度			14	33,718					14	33,718
2013 年度			7	29,348					7	29,348
2014 年度	1	22,472			12	414,443			13	436,915
2015 年度	1	22,472	1	14,021	13	410,748	122	613,624	137	1,060,865
2016 年度	5	368,914			21	628,568	133	691,192	159	1,688,674
2017 年度	40	3,237,123			19	605,424	101	500,074	160	4,342,621

(出所: 下関市港湾局作成資料に基づき作成)

(7) あるかぼーと地区開発

① 開発の経緯

東港地区・唐戸地区のウォーターフロント開発計画は、1989年の港湾計画変更を端緒としており、下関港内の浚渫工事で出される土砂を利用し、旅客船専用岸壁や緑地、交流拠点用地を整備するものであり、1996年に造成工事は完了している。

過去立案されたあるかぼーと地区におけるウォーターフロント開発計画の経緯は下記の表のとおりである。

現在、2001年にオープンした市立しものせき水族館(海響館)をはじめ、唐戸市場カモンワープの整備や、2013年度より10年間の期限付利用の形ではあるが、観覧車・メリーゴーラウンドを設置した「はい！からっと横丁」が開業し、市の観光地の核として、多くの来訪者を引き寄せている。

しかし、あるかぼーと地区におけるウォーターフロントの開発計画は、近隣住民や商店街等との合意形成不足や経済情勢の悪化等により計画が2回見直しになるなどの経緯があり、構想から30年近く経過した現在においても、はい！からっと横丁の南西に広がる広大な区画がいまだに臨時駐車場とされたままなど、ウォーターフロントが潜在的に持つ魅力を十分に活かせるような空間を実現できていない。

III 監査の結果および意見
4 港湾等

1999年12月～2007年5月 (第1回公募)	2008年2月～2010年8月 (第2回公募)	2010年11月～現在 (短期計画)
1998年度 「下関港ウォーターフロント開発検討調査 報告書」に基づき、開発事業者が決定	2008年度 民間事業者公募し、第1優先事業者決定	2011年度 短期的な活用計画を提示
2005年度 近隣自治会・商店街連合会が景観 眺望が損なわれ、また大規模店舗が出店されることで、商店街の衰退化を危惧し、事業計画に反対を表明	2010年3月 経済情勢悪化により、第1優先事業者の撤退表明 2010年5月 次点事業者に意向確認	2013年4月 西側地区をくつろぎ交流のゾーンとして、ふ頭用地を芝生化し供用開始 実施期間 10年
2007年5月 事業計画、市議会否決、計画白紙	2010年8月 次点事業者の事業実施の意思表明がないものとして、計画白紙	2013年7月 国道側地区を賑わい・交流支援ゾーンとして、飲食店を誘致し、営業開始 実施期間 20年
		2013年9月 東側地区を賑わい創出のゾーンとして、アミューズメント施設を誘致し「はい！からっと横丁」として営業開始 実施期間 10年



(出所: 下関市港湾局提示資料)

このような状況のもと、市では2015年3月に第2次下関市総合計画を掲げ、その中で岬之町地区やあるかぼーと地区から唐戸地区にかけてのウォーターフロントについて、『優れた景観を活かした市民が憩い多くの来訪者で賑わう交流拠点の形成を推進』していくことを明確にした。この方針のもと、岬之町地区については、老朽化が進んでいたガントリークレーンを撤去し、コンテナターミナル跡地としての現在の機能は将来的に本港地区や新港地区に完全に移転することが決定するなど、ウォーターフロント地区の開発は進められている。

岬之町地区からあるかぼーと地区および唐戸地区にかけてのウォーターフロント開発は、市の賑わい創出にとって最重要項目のひとつとされており、実効性のある施策を計画的に進めていく必要がある。また、市が下関市内の企業・団体6者と全国区企業26社の計32者へのサウンディング調査を行った結果、66%の21者が関心を示しており、市の内外からの注目度も比較的高い事業のひとつである。サウンディング調査の内容は下記のとおりである。

◆対象者	
不動産業、建設業、娯楽業、宿泊業、生活関連サービス業、経済団体、技術サービス業(計32者)	
◆提示資料	
<ul style="list-style-type: none"> 下関市の一般的な情報(まちの成り立ち、人口、特徴等) あるかぼーと開発の対象となる地区の概要 	<ul style="list-style-type: none"> これまでの開発の経緯 開発の方向性
◆聴取した情報	
<ul style="list-style-type: none"> 実現可能性のある事業の内容 事業化の対象となり得る検討エリア 	<ul style="list-style-type: none"> 事業化を検討するにあたっての課題 その他、開発の成功のための提案

(出所:あるかぼーと開発推進協議会第1回資料に基づき作成)

市としてウォーターフロント開発に関する実効性のある施策を進めるためには、関連部局間の連携や主体的かつ積極的な事業推進が求められる。そのため、市は、あるかぼーとや岬之町地区等の魅力あふれるハイクオリティなウォーターフロント開発を早期に実現させるため、2017年10月に「下関港ウォーターフロント開発推進室」を設置し、あるかぼーとや周辺地域の在り方や施設などに関する長期構想の検討、民間事業者の誘致、開発推進にかかわる関係機関や周辺事業者、地域住民との連絡調整などを行い、2018年度までに改定を目指している市港湾計画との整合性を持たせる方針である。

さらに、市は、2018年5月に「あるかぼーと開発推進協議会」を設立し、市内に本社を置く企業2社及び大阪に本社を置く1社、下関市立大学、下関観光コンベンション協会、下関商工会議所の計6社からの各1名を委員として構成された産学の有識者による意見を踏まえ、ウォーターフロント開発の推進に関する合意形成に取り組んでいる。また、ウォーターフロント開発についてのパブリックコメント等に寄せられた意見等を踏まえ、市が全体コンセプトを決定するとともに、開発を実際に行う事業者の公募、決定等を行う予定である。

III 監査の結果および意見
4 港湾等

なお、国土交通省港湾局は2018年7月に「港湾の中長期政策『PORT 2030』」を公表し、その中でブランド価値を生む空間形成を掲げ、ウォーターフロントを魅力ある空間とし、地域への経済効果を最大化することを求めている。市においても、市の資源である海峡という立地を活かし、対岸の北九州市門司地区とも相乗効果を打ち出しながら都市としての一体的な開発運営を行っていくため、行政区域を越えて、各関連部署等との積極的な情報共有や意見交換ができるような体制や協力関係の構築が求められている。下関市と北九州市では観光地としてのポテンシャルをもつ関門エリアを滞在型・宿泊型の観光地としてさらに発展させていくように2016年に「関門地域連携推進協議会」を設置し、積極的な情報交換を行っている。

(8) ポートセールス

ポートセールスとは、港湾への船舶や貨物を誘致することを目的として、海外を含め、航路の船社や荷主等を港湾振興関係者が訪問して港湾の売り込みを図り、あるいは国内の本社・支社機能の集中する大都市を中心とした説明会や見学会等の開催により船社や荷主等を集め、港湾のもつメリットや魅力をアピールし、あわせて船社や荷主等のニーズや港湾の課題を把握し、港湾施設の整備や管理運営面の改善に反映させていく活動をいう。港湾施設の収益はその利用者である船社や荷主等の施設使用収入が大部分を占めるため、港湾の利便性等をアピールして潜在的な需要を掘り起こすことが極めて重要とされている。

過去5年間のセミナー形式でのポートセールスの実施概要については下記のとおりである。

図表III-4-(8)-1 ポートセールス(セミナー形式)実施概要

(単位:回、千円)

年度	実施回数		開催経費	実施回数		開催経費
	国内セミナー			国外セミナー		
2013	2	東京	2,676	2	ソウル	1,764
		大阪	1,400		上海	2,557
2014	2	東京	2,544	1	青島	1,464
		大阪	1,499			
2015	2	東京	2,563	1	釜山	1,170
		大阪	1,505			
2016	2	東京	2,710	1	蘇州	1,030
		大阪	1,487			
2017	2	東京	3,051	1	上海	2,070
		名古屋	1,448			

(出所:下関市港湾局作成資料に基づき作成)

セミナー形式では、下関港の特徴である独自の高速輸送サービスや長州出島、サプライチェーンの利便性といったアピールを行い、下関港の利用事例の紹介や優位性について官民一体となった PR 活動を行っている。また、懇親会では、港湾振興関係者と招待者の意見交換や情報交換が行われ、下関港の整備計画等に活かされている。

意見16 ポートセールスに関する具体的な目標値等について

市が行うポートセールスに関する事業評価は、ポートセールスの実施と集貨の拡大や新規航路誘致の獲得との因果関係が必ずしも直接紐づくものではないという理由から、事業の目標指標としては外貨貨物取扱量を設定している。

外貨貨物取扱量の変動をポートセールスによる結果を評価する指標として利用することは良いが、ポートセールスの目的である下関港の認知度を広げることを評価するための指標も加味することがより望ましいと考える。

そこで、ポートセールスでは下関港の特長を企業訪問やセミナーの開催により広め、下関港の認知度を高めているため、年間の企業訪問数やセミナーへの参加企業数を加えて計画指標とすることが、事業評価指標として必要であると考え。

意見17 大規模な計画事業についての組織体制の強化について

前述のとおり、市の将来を担う大規模な事業計画(人工島(長州出島)の開発計画、クルーズ船就航計画、あるかぼーとの開発計画)が存在している。該当地区の発展のみではなく、近隣地区もともに開発し、近隣地区への回遊性を高め、地域経済の活性化を図る必要がある。

各事業計画の投入予算額、中長期計画および構成人員数については下記のとおりである。

事業計画	投入予算額	中長期計画	構成人員数
人工島 (長州出島)	第 I 期事業エリア:755 億円 (見直し予定)。 国際クルーズ拠点事業:約 90 億円。	第 I 期事業エリア:2030 年代半ばの完成 を目標。 国際クルーズ拠点事業:2023 年 3 月の完 了を目標	室長(兼務)1 名
クルーズ 船就航計画 (注 1)	調査中	2019 年度以降:国際クルーズ拠点港とし て官民一体となった寄港地の形成 2019~2022 年度:岸壁整備(国)、ふ頭用 地整備(市) 2021 年度:旅客ターミナル整備(MSC 社) 2023~2053 年度:協定に基づく事業展 開	室長 1 名 主任 1 名 職員 2 名 計 4 名

III 監査の結果および意見
4 港湾等

事業計画	投入予算額	中長期計画	構成人員数
あるかぼーと開発計画(注2)	陸地部分(A,B,D):埋め立て事業は完了しているため、追加公共投資は少額。 船だまり部分(C,E):2019年度に調査し予算化を目指す。	A地区:2026年より運用開始 B地区:2011年より運用開始。 C~E地区:他地区の開発状況を勘案し進捗する。	室長(兼務)1名 技術主任(兼務)1名 港湾事業専門監1名 計3名

(出所:下関港湾局提示資料)

(注1:拠点港に指定された場合を前提としている)

(注2:各地区の説明は下記地図を参照)

図表III-4-(8)-2 あるかぼーとおよび岬之町エリア地図



(出所:下関市港湾局提示資料)

各事業は、市の将来に大きな影響を及ぼすほどの大規模な事業計画であり、事業計画の内容として、港湾のみの開発ではなく、近隣地域の開発にも影響をおよぼし、下関市全体として活性化する必要があると考えられる。

そのため、担当部署については、各部課と横断的に情報共有を図り協力、対応できる部署である必要があり、各事業計画に対する責任の所在を明確にする必要があると考える。また、構成人員について、各事業計画への専任もしくは、支障がない程度の兼務とすることが望ましいと考える。