

第4 港湾局

I 港湾計画等

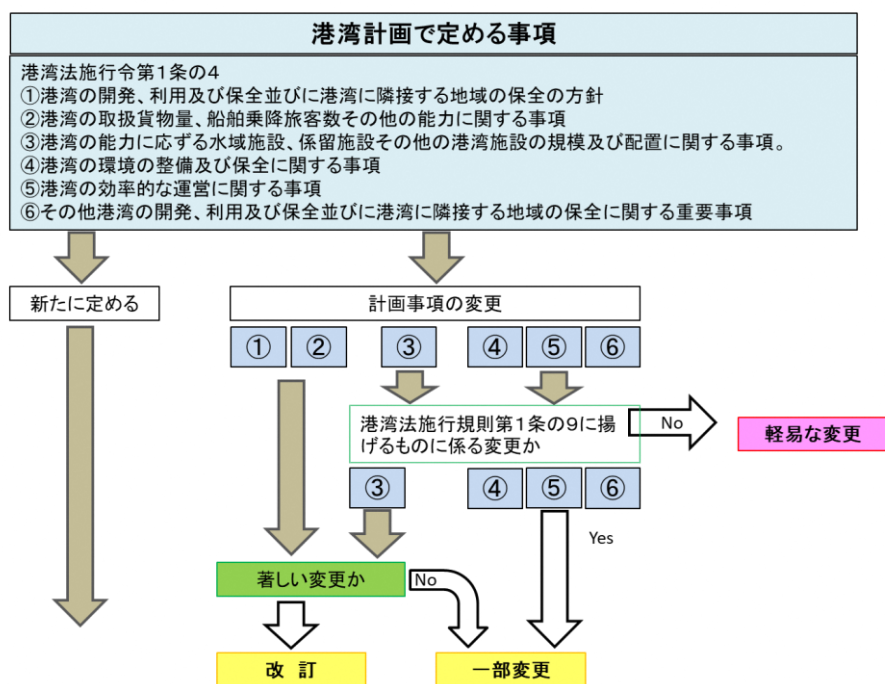
1 港湾計画の合理性

1.1 港湾計画の策定及び改訂状況

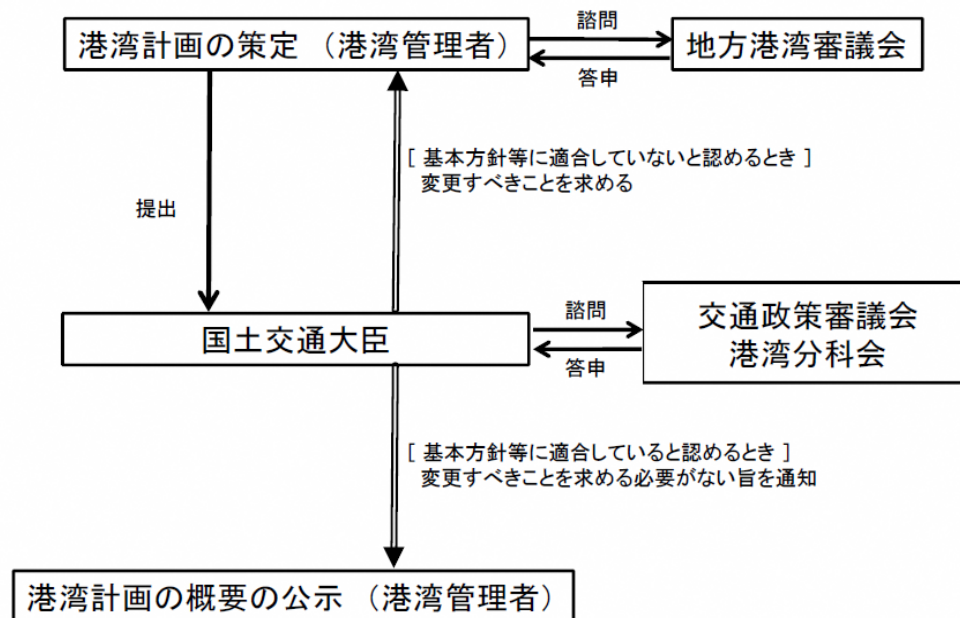
港湾計画は港湾空間において、開発、利用及び保全を行うに当たっての指針となる基本的な計画であり、港湾法では第3条の3において「国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画を定めなければならない」と規定されており、昭和26年1月より重要港湾に指定されている舞鶴港の港湾管理者である京都府は舞鶴港の港湾計画を策定している。

港湾計画は長期計画であり10年程度の将来推計や環境への影響等を調査し社会情勢に見合った港湾機能を計画するものである。また、計画事項の変更がある場合には、【図表 1.1-1】のとおり「軽易な変更」、「一部変更」、「改訂」という区分に応じて必要な手続に基づき変更を行っている。

【図表 1.1-1】 港湾計画で定める事項とその変更区分



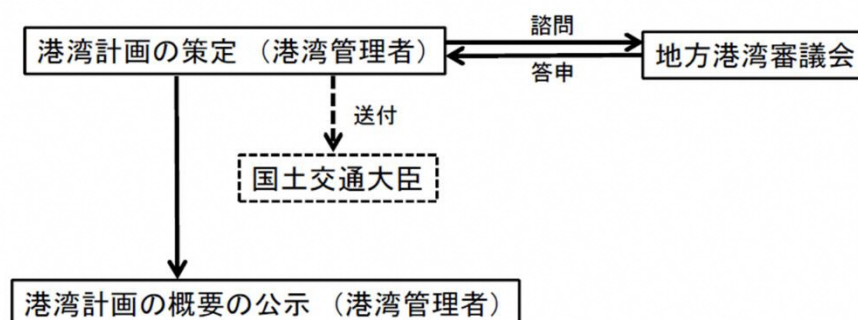
【図表 1.1-2】 港湾計画の変更手続フロー（軽易な変更以外）



【図表 1.1-3】 港湾計画の変更手続フロー（軽易な変更）

<次に掲げるもの以外のものに係る変更>

- 水域施設：水深及び配置からみて当該港湾において主要と認められる航路
直轄対象施設の係留施設のための泊地
上記2つを結ぶ航路
 - 係留施設：外国貿易船に係留する水深12m以上の岸壁
内国貿易船に係留するコンテナ船、フェリー、RORO船用の岸壁
 - 土地利用計画：面積20ヘクタール以上
- 等



平成 25 年 12 月の港湾計画は、平成 8 年 11 月以来の改訂であり、平成 29 年 7 月、平成 30 年 11 月、令和元年 8 月は軽易な変更がなされている。

過去の港湾計画の策定及び改訂の状況は、以下のとおりである。

【図表 1.1-4】

計画年月	計画名
昭和 34 年 10 月	港湾審議会第 7 回計画部会
昭和 43 年 11 月	港湾審議会第 34 回計画部会（一部変更）
昭和 47 年 12 月	港湾審議会第 53 回計画部会（一部変更）
昭和 49 年 5 月	港湾審議会第 61 回計画部会（一部変更）
昭和 51 年 3 月	港湾審議会第 73 回計画部会（改訂）
昭和 52 年 11 月	港湾審議会第 80 回計画部会（一部変更）
昭和 54 年 11 月	港湾審議会第 88 回計画部会（一部変更）
昭和 56 年 6 月	港湾審議会第 93 回計画部会（一部変更）
昭和 57 年 11 月	軽易な変更
昭和 60 年 8 月	港湾審議会第 110 回計画部会（改訂）
平成 3 年 11 月	軽易な変更
平成 4 年 8 月	港湾審議会第 142 回計画部会（一部変更）
平成 5 年 4 月	軽易な変更
平成 7 年 3 月	港湾審議会第 153 回計画部会（一部変更）
平成 8 年 11 月	港湾審議会第 161 回計画部会（改訂）
平成 18 年 11 月	交通政策審議会第 20 回港湾分科会（一部変更）
平成 25 年 12 月	交通政策審議会第 54 回港湾分科会（改訂）
平成 29 年 7 月	軽易な変更
平成 30 年 11 月	軽易な変更
令和元年 8 月	軽易な変更

1.2 平成 25 年 12 月港湾計画の概要

舞鶴港は、平成 22 年 4 月に多目的国際ターミナルが供用を開始され、平成 23 年 11 月には日本海側拠点港に選定された。また、舞鶴若狭自動車道の延伸や、京都縦貫自動車道の整備等により基幹的な交通ネットワークの充実が進んでい

る。このような中で平成 25 年 12 月港湾計画は、北東アジア等との地理的優位性を活かして、「日・中・韓・露等の人・もの・情報が交流する関西経済圏の日本海側ゲートウェイ」を目指し、「物流・人流」「観光・交流」「連携」「地域振興」「安全・安心」「環境」の 6 つ将来像の実現に向け、概ね平成 30 年代半ばを目標年次として改訂されたものである。その概要は、下記のような港湾計画の方針のもと、【図表 1.2】のとおり地区別に施設の整備が計画されている。

港湾計画方針

- (1) 【物流・人流】北東アジア等との近接性など地理的ポテンシャルを活かした人ともものが集まるみなとづくり
- (2) 【観光・交流】港の景観・環境を活かし、広域的観光拠点ともなる交流・憩い・潤いのあるみなとづくり
- (3) 【連携】日本海側諸港との連携や官民の連携など連携と協働によるみなとづくり
- (4) 【地域振興】新規産業誘致と港湾機能の充実等による京都北部圏の活性化につながるみなとづくり
- (5) 【安全・安心】日本海側のみならず対岸諸国の支援機能を有する災害に強く安全で秩序あるみなとづくり
- (6) 【環境】豊かな自然環境を育み、モーダルシフトの推進や新エネルギー・リサイクル産業の集積等により地球環境に寄与するみなとづくり
- (7) 港湾空間のゾーニング

【図表 1.2】地区別施設の整備計画概要

和田地区		
施設	計画	計画内容
岸壁	公共埠頭計画	水深 14m 2 バース (1 バース既設) 延長 560m
		水深 12m 1 バース 延長 240m
埠頭用地		19ha (うち 11ha 工事中)
泊地	水域施設計画	水深 14m 面積 2ha(うち 1.3ha 既設)
航路・泊地		水深 14m 面積 45ha(うち 30ha 既設)

臨海道路	臨港交通施設計画	臨港道路上安久線（西舞鶴道路） 2 車線
		臨港道路上安久線 2 車線
		臨港道路和田北吸線 2 車線
小型船だまり	小型船だまり計画	防波堤 延長 145m 物揚場 水深 2m 延長 40m 船揚場 延長 25m 埠頭用地 面積 1ha
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha

平地区		
施設	計画	計画内容
岸壁	公共埠頭計画	水深 12m 1 バース 延長 240m
埠頭用地		5ha（うち 5ha 工事中）
泊地	水域施設計画	水深 12m 面積 1ha
航路・泊地		水深 12m 面積 20ha
臨海道路	臨港交通施設計画	臨港道路平埠頭線 2 車線
小型船だまり	小型船だまり計画	小型栈橋 6 基 交流厚生用地 面積 1ha

前島地区		
施設	計画	計画内容
岸壁	フェリー埠頭計画	水深 9m 1 バース 延長 286m
埠頭用地		1ha（うち 1ha 工事中）
泊地	水域施設計画	水深 9m 面積 1ha
航路・泊地		水深 9m 面積 25ha（うち 20ha 工事中）
臨海道路	臨港交通施設計画	臨港道路前島埠頭線 2 車線
小型船だまり	小型船だまり計画	物揚場 水深 2m 延長 223m

第 2 埠頭地区		
施設	計画	計画内容
岸壁	旅客埠頭計画	水深 10m 1 バース 延長 330m 既設 水深 9m 1 バース 延長 330m の変更
埠頭用地		7ha 既設 7ha の用途変更
泊地	水域施設計画	水深 10m 面積 2ha 既設 水深 9m 面積 2ha の変更
航路・泊地		水深 10m 面積 9ha 既設 水深 10m 面積 4ha の変更

小型船だまり	小型船だまり計画	物揚場 水深 4m 延長 130m 既設 水深 7.5m 岸壁 1 バース 延長 130m の変更
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha 海浜 延長 154m

浜地区		
施設	計画	計画内容
物揚場	旅客埠頭計画	水深 3m 延長 120m
埠頭用地		1ha
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 2ha

喜多地区		
施設	計画	計画内容
物揚場	木材取扱施設計画	水深 2m 延長 320m
埠頭用地		2ha
水面貯木場		水深 2.5m 8ha
土地造成	廃棄物処理計画	海面処分・活用用地 5ha
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha

雁又地区		
施設	計画	計画内容
専用埠頭	専用埠頭計画	水深 6.5m 小型栈橋 1 基 延長 40m 既設 水深 6.5m 小型栈橋 1 基 延長 40m の用途変更

北吸地区		
施設	計画	計画内容
専用埠頭	専用埠頭計画	水深 8m 岸壁 1 バース 延長 128m 水深 11m 係船浮標 2 バース 4 基 既設 水深 5m 岸壁 1 バース 延長 125m の変更 水深 7.5m 係船浮標 1 バース 2 基の変更 水深 8.8m 係船浮標 1 バース 2 基の変更
泊地	水域施設計画	水深 8m 面積 1ha

大波下地区		
施設	計画	計画内容
専用埠頭	専用埠頭計画	水深 11m ドルフィン 1 バース 延長 324m

吉田地区		
施設	計画	計画内容
小型船だまり	小型船だまり計画	防波堤 延長 100m

大君地区		
施設	計画	計画内容
小型船だまり	小型船だまり計画	防波堤 延長 220m 物揚場 水深 3m 延長 140m 小型栈橋 5 基 交流厚生用地 1ha(うち 1ha は既設) 既設 防波堤 延長 240m の変更 物揚場 水深 3m 延長 130m の変更 埠頭用地 1ha の変更

第 4 埠頭地区		
施設	計画	計画内容
小型船だまり	小型船だまり計画	水深 10m 岸壁 1 バース 延長 185m 物揚場 水深 4m 延長 300m 埠頭用地 3ha 既設 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 185m の変更 水深 5.5m 岸壁 3 バース 延長 300m の変更 埠頭用地 4ha の変更
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha 海浜 延長 57m

第 3 埠頭地区		
施設	計画	計画内容
小型船だまり	小型船だまり計画	水深 10m 岸壁 1 バース 延長 185m 既設 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 185m の変更
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha

第1 埠頭地区		
施設	計画	計画内容
小型船だまり	小型船だまり計画	物揚場 水深 2m 延長 408m 泊地 水深 2m 面積 1ha 埠頭用地 面積 1ha

大野辺地区		
施設	計画	計画内容
緑地	湾岸環境整備施設計画	緑地 1ha 海浜 延長 156m

1.3 監査の対象とした計画

平成 25 年 12 月港湾計画の中で、和田地区の【舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業】及び前島地区の【前島地区フェリー埠頭整備事業】並びに平地区の【平地区整備事業】を監査の対象とした。これらの計画は、舞鶴港が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設として計画されたものである。

監査は下記の 4 つの視点により行った。

- ①港湾計画概要の把握
- ②港湾計画資料の閲覧による港湾計画策定根拠の把握
- ③港湾計画で策定された事業の事業評価の有無とその内容の把握
- ④港湾計画策定後の PDCA サイクルの実施状況

【図表 1.3】 監査の対象とした地区の施設整備計画

和田地区 【舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業】		
施設	計画	計画内容
岸壁	公共埠頭計画	水深 14m 2 バース (1 バース既設) 延長 560m
		水深 12m 1 バース 延長 240m
埠頭用地	公共埠頭計画	19ha (うち 11ha 工事中)
泊地	水域施設計画	水深 14m 面積 2ha (うち 1.3ha 既設)
航路・泊地	水域施設計画	水深 14m 面積 45ha (うち 30ha 既設)
臨海道路	臨港交通施設計画	臨港道路上安久線 (西舞鶴道路) 2 車線
		臨港道路上安久線 2 車線
		臨港道路和田北吸線 2 車線

前島地区 【前島地区フェリー埠頭整備事業】		
施設	計画	計画内容
岸壁	フェリー埠頭計画	水深 9m 1 バース 延長 286m
埠頭用地		1ha (うち 1ha 工事中)
泊地	水域施設計画	水深 9m 面積 1ha
航路・泊地		水深 9m 面積 25ha(うち 20ha 工事中)
臨海道路	臨港交通施設計画	臨港道路前島埠頭線 2 車線

平地区 【平地区整備事業】		
施設	計画	計画内容
岸壁	公共埠頭計画	水深 12m 1 バース 延長 240m
埠頭用地		5ha (うち 5ha 工事中)
泊地	水域施設計画	水深 12m 面積 1ha
航路・泊地		水深 12m 面積 20ha

1.4 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業

1.4.1 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の概要

舞鶴港和田地区は舞鶴港における外貿コンテナ貨物の取扱い拠点としての機能を担っている。平成 22 年 4 月に、舞鶴港和田地区で 5 万トン級の船舶が接岸可能な水深 14m の岸壁及び背後の荷捌地を有する多目的国際ターミナル「舞鶴国際埠頭一みずなぎ埠頭」が整備され供用を開始し、ここにコンテナ貨物が集約された。舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業は「舞鶴国際埠頭一みずなぎ埠頭」の整備を含み、今後も舞鶴港が北東アジア等との地理的優位性を活かし中国や韓国とのコンテナ貨物利用による貿易を促進するため国際物流ターミナルのさらなる整備を進める計画である。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の必要性は下記のとおり説明されている。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の必要性

①増加するコンテナ貨物への対応

- ・舞鶴港は、近畿圏北部における日本海側の唯一の国際物流ターミナルであり、北東アジアと我が国の窓口として極めて重要である。
- ・当国際物流ターミナルの整備、供用（平成 22 年）に伴い、コンテナ取扱

量が増加しており、背後圏の貨物需要への対応が求められている。

- ・平成 26 年 7 月に舞鶴若狭自動車道が開通し、京都縦貫自動車道が平成 26 年度中に供用予定であり、近畿圏北部における舞鶴港へのアクセスが向上。

②大型化する外航船舶への対応

- ・舞鶴港の主要バルク貨物であるけい砂の輸送船は大型化の傾向であり、5 万トン級の船が入港している。

- ・岸壁水深よりも必要水深が大きい大型船が入港する際には、喫水調整等、非効率な輸送形態となっている。

③大規模地震発生時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保

- ・大規模地震発生時に阪神港で取り扱うことが出来ないコンテナ貨物が発生するため、阪神港を補完するリダンダンシー機能が必要

④ターミナル背後の道路状況への対応

港湾貨物関係車両が一般道を通行することにより、渋滞の発生、安全性の低下等の恐れがある。

⑤ロシア向け中古自動車の物流効率化への対応

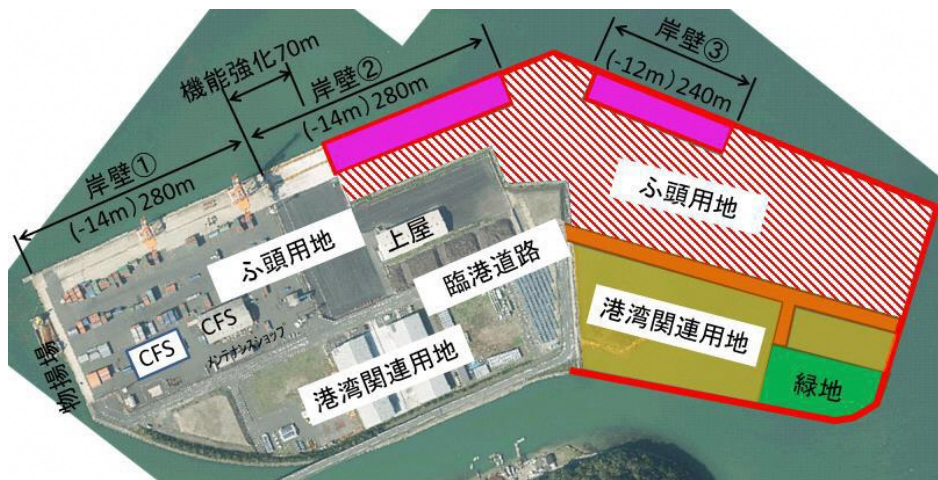
ロシア向け輸出中古自動車は、かつて原木船等の帰り荷として輸出されていたが、港湾での荷役効率性の高い RORO 船利用へ転換されており、岸壁に近接したモータープールの配置等、荷役効率性の高い埠頭が求められている。

なお、計画のうちコンテナ船・バルク船が同時着岸するための岸壁(14m)の 70m 延伸工事は平成 25 年度から実施され埠頭用地(1.6ha)とともに平成 29 年 10 月に供用されている。さらに平成 30 年 3 月に 2 基目のクレーンの設置工事も完了し供用開始している。舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備の現状は、下記のとおりである。

【図表 1.4.1-1】舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備現状

施設	計画	整備済	未整備	備考
岸壁（水深 14m）	280m	280m	—	H22.4 供用開始
岸壁（水深 14m）	280m	70m	210m	H29.10 供用開始
岸壁（水深 12m）	240m	0m	240m	
埠頭用地	19.1ha	10.1ha	9.0ha	荷捌地・野積場
港湾関連用地	10.2ha	6.1ha	4.1ha	貸付・譲渡

【図表 1. 4. 1-2】 舞鶴国際埠頭の岸壁及び埠頭用地整備計画図



【図表 1. 4. 1-3】 舞鶴国際埠頭の道路整備計画図



舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の投資額は【図表 1. 4. 1-4】のとおりである。平成 29 年度事業評価時の投資額は約 518 億円で、国の直轄事業約 273 億円、府事業約 245 億円となっている。また、京都府は府事業のほかに直轄事業の京都府負担金として 45%が必要となる。なお、関連用地の事業費 75 億円に関しては売却が予定されているため平成 29 年度事業評価から除かれている。

未整備の事業に関しては第 2 期事業として平成 31 年度以降の予算要求に関して検討されることになるため最終の全体投資額は現段階では不明である。

【図表 1.4.1-4】 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の投資額

(単位:百万円)

主体	施設		平成 29 年度事業評価		平成 22 年度 I 期供用開始公表値
			全体事業費	残事業費	全体事業費
直轄 (国)	岸壁①	-14×350m	11,207	0	8,388
	泊地①		2,873	183	2,350
	岸壁②	-14×210m	—	—	—
	泊地②		—	—	—
	岸壁③	-12×240m	—	—	—
	泊地③		—	—	—
	道路	トンネル等	13,302	7,674	5,317
	小計		27,382	7,857	16,055
京都府	道路	和田下福井線	11,844	683	9,310
	物揚場・波除堤		1,816	112	1,704
	埠頭	一期(防衛)	3,979	0	3,979
	埠頭	一期(起債)	3,964	0	3,883
	埠頭(機能強化)	一期(起債)	718	0	—
	関連用地	一期(起債)	—	—	7,593
	埠頭	二期(起債)	—	—	—
	関連用地	二期(起債)	—	—	—
	緑地	二期(補助)	—	—	—
	上屋	7棟 (H22:6棟)	874	0	430
	荷役機械	2基 (H22:1基)	1,306	0	570
	小計		24,501	795	27,469
	合計		51,883	8,652	43,524

1.4.2 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の事業評価

港湾計画に定められた事業が実施される際には以下①～③の手順を踏み各施設の整備が決定される。

①港湾計画に定められているかの確認

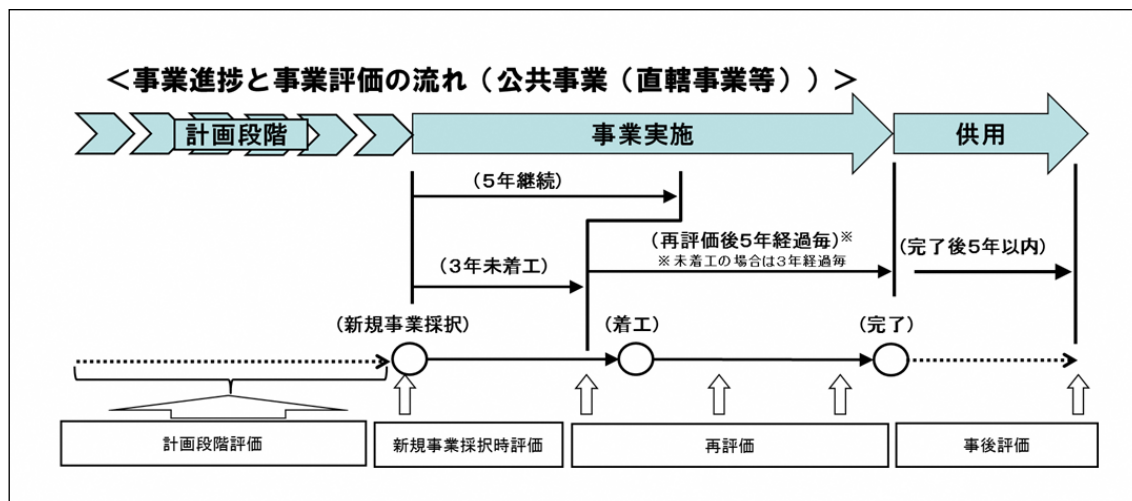
②需要の確認を行い公共事業として実施するかどうかの予算議論

③事業評価委員会による投資効果の評価（事業評価）

事業評価委員会による投資効果の評価に当たっては、港湾事業が国と京都府が一体となって実施する事業が多いことから京都府と国がそれぞれ事業評価を行うことは不合理であるため、現在、国の事業評価に一本化され、国の事業評価結果が京都府の事業評価委員会に報告される方式がとられている。

国の事業評価は、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（平成 23 年 6 月 国土交通省港湾局）に基づき行われ便益(B)と費用(C)との比較分析により行われる。また、国土交通省のホームページによれば事業評価は【図表 1.4.2-1】のとおり行われることとなっている。

【図表 1.4.2-1】



国は舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の事業評価として平成 26 年度における事業の投資効果を $B/C=1.2$ 、つまり便益(B)が費用(C)の 1.2 倍あるとして投資継続すべき事業と評価している。

さらに、平成 29 年度の再評価でも事業の必要性等に関する視点等から平成 26 年度評価時点と大きな変動がなく投資継続すべき事業と評価された。

なお、平成 26 年度の B/C 判定と平成 29 年度再評価の指標は【図表 1.4.2-2】及び【図表 1.4.2-3】のとおりとなっている。

【図表 1.4.2-2】近畿地方整備局事業評価監視委員会平成 26 年度の B/C 判定

「全体事業」

便益(B)	輸送コスト削減便益	輸送・移動コスト、交通事故減少便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	386 億円	483 億円	7 億円	875 億円	1.2
費用(C)	事業費	運営管理費	総費用		
	750 億円	1 億円	751 億円		

※1 便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（平成 23 年 6 月 国土交通省港湾局）に基づき「輸送コストの削減」、「震災後の輸送コストの削減」、「輸送・移動コストの削減、交通事故の減少」、「残存価値」について本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出している。

※2 費用(C)

本プロジェクト整備に係る総事業費及び運営管理費を算出している。

「算定条件」

基準年	平成 26 年度
検討期間	供用開始後 50 年間
現在価値算出のための社会割引率	4%
推計に用いた資料	港湾統計、道路交通センサス
適用した費用便益マニュアル	平成 23 年 6 月版
事業費	485 億円
運営管理費	5 百万円/5 年（岸壁）

※3 「費用便益の概要」

「便益」

項目	区分	単位当たりの便益			便益（代表年）	
			単位	備考		単位
利用者	輸送コス	46	千円/	陸上及び海上輸送における輸送費	11.7	億円/年

便益	トの削減		TEU・年	用及び輸送時間削減によるコスト削減（コンテナ）		
		2	千円/トン・年	陸上輸送における輸送費用削減によるコスト削減（中古自動車）	4.1	億円/年
		3	千円/トン・年	陸上輸送における輸送費用削減によるコスト削減（風力発電機）	0.7	億円/年
		2	千円/トン・年	船舶大型化による海上輸送費用削減によるコスト削減（けい砂）	2.7	億円/年
震災時便益		1	千円/TEU・年	陸上及び海上輸送における輸送費用及び輸送時間削減によるコスト削減（震災時貨物）	0.6	億円/年
移動便益	輸送・移動コスト削減	17.3	億円/年	走行時間短縮・走行費用削減	17.3	億円/年
	交通事故削減	0.1	億円/年	事故損失額の減少	0.1	億円/年

「費用」

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁（-14m）、泊地（-14m）、臨海道路 等

【図表 1.4.2-3】近畿地方整備局事業評価監視委員会平成 29 年度の投資継続すべき事業と評価した指標

再評価の視点		現在の状況	備考
事業の必要性等に関する視点			
	①事業を巡る社会情勢等の変化	前回再評価時点（平成 26 年 11 月）から大きな変化なし	港湾統計に基づく便益対象貨物量は順調に推移している。
	②事業の整備効果	前回再評価時点（平成 26 年 11 月）から大きな変化なし	B/C の算定方法に変化がない。
	③事業の投資効果	社会経済情勢等に大きな変化がないため算出を省略	前回 全体 B/C=1.2 残事業 B/C=2.2

	④事業費の変化	前回評価時点（平成 26 年 11 月）からの事業費の増加が 10%以内	前回 485 億円 今回 519 億円 34 億円増加
	事業の進捗の見込みの視点	進捗率（事業費）約 83%	平成 29 年度末までの投資額：約 432 億円 （残事業費：約 87 億円）
	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点	前回再評価時点（平成 26 年 11 月）と変化なし	

1.4.3 舞鶴港港湾計画平成 25 年 12 月策定時の推計と実績との対比

1.4.3.1 取扱貨物量

平成 25 年 12 月港湾計画改訂時において、計画目標年度である平成 35 年度の外貿取扱量の推計値を 6,265 千トンとしており、その中でも公共コンテナは 438 千トンで 32,315TEU を見込んでいる。これに合わせて舞鶴国際埠頭の必要規模の設定も行われている。

舞鶴港では、平成 22 年 4 月に、舞鶴港和田地区で 5 万トン級船舶が接岸可能な水深 14m の岸壁及び背後の荷捌地を有する多目的国際ターミナル「舞鶴国際埠頭一みずなぎ埠頭」が整備され、供用を開始して以降順調に外貿コンテナ貨物の取扱量が増加しており、【図表 1.4.3.1-2】のとおり平成 29 年度には 265 千トン・19,272TEU と過去最高を記録し、平成 30 年度においても 18,623TEU となっている。しかし平成 35 年度の推計 32,315TEU とは大きな乖離がある状況である。

国の事業評価である平成 26 年度の B/C 判定は、「輸送コスト削減便益」・「輸送・移動コスト、交通事故減少便益」により便益を評価している。外貿コンテナ取扱量の計画乖離は便益の算定に大きな影響を与えると思われるが、平成 29 年度の再評価では社会経済情勢等に大きな変化がないとして算出が省略されている。

港湾計画は長期計画であり、舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業に

においても、すべての岸壁が整備された際の推計値が設定されている。しかし、年度別の達成見込みなど、計画の見直しのメルクマールになるようなものは設定されていない。また、事業評価は便益(B)という数値で評価されるが、内容は輸送コストの削減便益等であり、計画と実績の対比がしづらい指標である。このような状況により、外貿コンテナ取扱量の推計値と実績との比較分析及びそれが港湾計画に与える影響などの分析は実施されていない。

【図表 1.4.3.1-1】平成 25 年 12 月港湾計画策定時における取扱貨物量の推移

(単位:千トン)

外内別	種別		実績値					推計値
			H19	H20	H21	H22	H23	H35
外貿	公共バルク 計		609	649	253	305	380	1, 187
		輸出	268	381	53	81	131	308
		輸入	341	269	201	224	248	880
	公共コンテナ 計		101	68	71	80	126	438
	(TEU)		7, 844	5, 160	5, 592	5, 691	8, 441	32, 315
		輸出	30	14	22	25	32	120
		(TEU)	3, 915	2, 407	2, 700	2, 681	4, 036	8, 870
		輸入	72	54	49	54	94	317
		(TEU)	3, 929	2, 753	2, 892	3, 010	4, 405	23, 445
	公共フェリー 計		0	0	0	0	0	225
	(TEU)		0	0	0	0	0	28, 029
		輸出	0	0	0	0	0	64
		(TEU)	0	0	0	0	0	7, 959
		輸入	0	0	0	0	0	161
		(TEU)	0	0	0	0	0	20, 069
	専用 計		1, 603	2, 424	1, 638	3, 586	3, 790	4, 415
		輸出	0	0	0	0	35	35
		輸入	1, 603	2, 424	1, 638	3, 586	3, 755	4, 380
内貿	公共バルク 計		220	232	208	242	249	425
		移出	117	144	123	160	149	231
		移入	104	89	85	82	100	194
	公共フェリー 計		6, 035	5, 183	4, 593	4, 734	5, 261	5, 969
		移出	2, 962	2, 515	2, 235	2, 334	2, 588	2, 643
		移入	3, 074	2, 668	2, 358	2, 400	2, 673	3, 326
	専用 計		884	975	843	1, 196	1, 120	1, 256
		移出	385	453	328	651	651	713
		移入	499	522	515	545	470	543
合計			9, 452	9, 531	7, 605	10, 144	10, 927	13, 916
		外貿	2, 313	3, 141	1, 962	3, 971	4, 296	6, 265
		内貿	7, 140	6, 390	5, 644	6, 172	6, 630	7, 650

※公共コンテナの取扱貨物量には空コンテナ含む

【図表 1.4.3.1-2】取扱貨物量の実績推移

(単位:千トン)

外内別	種別	実績値						
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
外貿	公共バルク 計	356	366	312	246	222	278	337
	輸出	166	169	125	77	72	103	104
		190	197	187	169	150	175	233
	公共コンテナ 計	126	145	184	176	232	265	264
	(TEU)	8,706	9,133	11,985	11,703	14,826	19,272	18,623
	輸出	41	59	70	69	97	108	112
		(TEU)	4,501	4,602	5,900	5,963	7,338	9,442
		輸入	85	85	114	108	135	153
		(TEU)	4,205	4,531	6,085	5,740	7,488	9,519
	公共フェリー 計	0	0	0	0	0	0	0
	(TEU)	0	0	0	0	0	0	0
	輸出	0	0	0	0	0	0	0
		(TEU)	0	0	0	0	0	0
		輸入	0	0	0	0	0	0
		(TEU)	0	0	0	0	0	0
	専用 計	4,873	4,192	4,087	4,392	4,246	4,757	3,592
	輸出	49	52	53	64	59	73	53
		輸入	4,824	4,140	4,034	4,328	4,187	3,539
内貿	公共バルク 計	198	208	179	176	187	199	184
	移出	101	111	95	84	95	107	94
		移入	97	97	84	92	92	90
	公共フェリー 計	5,142	4,988	4,826	4,912	4,906	5,057	5,495
	移出	2,532	2,432	2,340	2,365	2,409	2,494	2,652
		移入	2,611	2,557	2,486	2,546	2,497	2,843
	専用 計	1,302	1,182	1,163	1,138	1,027	1,056	952
	移出	798	661	620	643	590	644	514
		移入	504	521	543	437	412	438
合計		11,998	11,081	10,752	11,039	10,822	11,612	10,825
	外貿	5,356	4,703	4,584	4,813	4,701	5,300	4,194
	内貿	6,642	6,378	6,168	6,226	6,121	6,311	6,631

※公共コンテナの取扱貨物量には空コンテナ含む

1.4.3.2 公共埠頭の必要規模

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業では、国際コンテナ貨物に対応した埠頭を整備することによって、コンテナ船の複数同時着岸を可能とし、コンテナ航路増便に対応することを計画している。公共埠頭の種類別取扱量は【図表 1.4.3.2-1】のとおり設定された。さらに舞鶴港の主要バルク船であるけい砂の

輸送船は大型化の傾向であり、5万トン級の船が入港するが、岸壁水深よりも必要水深が大きい大型船が入港する際には、喫水調整等、非効率な輸送形態となるため、これに対応するため、55,000DWT級の貨物船による砂・砂利（輸入）、非金属鉱物（輸入）の輸送に対応するため岸壁の必要水深は14mと計画されている。

【図表 1.4.3.2-1】にある公共埠頭の必要規模設定時の種類別取扱量と【図表 1.4.3.2-2】の平成30年度実績を比較した場合、外貿合計では設定値1,850千トンに対して平成30年度実績は601千トンであった。なお、砂利・砂・石材は500千トンに対して46千トンと大きく乖離しており、中でも平成30年度におけるけい砂の輸入は44千トンと少ない状況にある。

取扱量の設定値は平成35年度を想定しているが平成30年度の実績と比較すると大きく乖離している状況にある。

【図表 1.4.3.2-1】 公共埠頭の必要規模設定時の外貿種類別取扱量の設定

(単位：千トン)

外内	種類			取扱量の 設定 値	既存施 設の設 定値	計画施 設の設 定
外貿	一般貨物			1,187	149	1,039
	主要品目	林産品	原木	250	100	150
		鉱産品	砂利・砂・石材	500	0	500
			その他の非金属 属鉱物	49	49	0
		金属機械工業品	輸送機械	294	0	294
		特殊品		9	0	9
	主要品目 以外			86	0	86
	コンテナ			438	350	88
	フェリー			225	0	225
	外貿計			1,850	499	1,352

【図表 1.4.3.2-2】 公共埠頭の必要規模設定時の外貿種類別取扱量と平成 30 年度実績の比較

(単位：千トン)

外内	種類			取扱量の 設定値	平成 30 年度実績	差異
外貿	一般貨物			1,187	337	△850
	主要品目	林産品	原木	250	41	△209
		鉱産品	砂利・砂・石材	500	46	△454
			その他の非金属 鉱物	49	15	△34
		金属機械工 業品	輸送機械	294	138	△156
		特殊品		9	67	58
	主要品目 以外			86	30	△56
	コンテナ			438	264	△174
	フェリー			225	0	△225
	外貿計			1,850	601	△1,249

【図表 1.4.3.2-3】によると外国商船が大型化している傾向がうかがえる。外国商船 5,041 千トンを隻数 244 で除した平均は 20 千トンである。しかし【図表 1.4.3.2-4】の船種別入港実績を見ると、外国商船のうち石炭船が平均 48 千トンであり、原木船及び石炭船以外の商船は平均 14 千トンである。石炭船は専用埠頭に着くため、公共埠頭に着く石炭船以外の船は想定よりも大型化していないといえる。これは、前述したけい砂の輸入量が少なく、さらには、けい砂船自体の大型化も想定とは異なっていたことも影響している。これは、55,000DWT 級の貨物船を想定した岸壁計画が実態と乖離している状況にあることを示している。この状況が港湾計画に与える影響については分析評価されていない。

【図表 1.4.3.2-3】 港湾計画策定時の入港船舶隻数推計値と平成 30 年度実績値

	平成 35 年度推計		平成 30 年度実績	
	隻数（隻）	総数(千トン)	隻数（隻）	総数(千トン)
合計	3,636	15,538	3,101	12,108
外航コンテナ船	312	2,467	135	1,056
外航商船	357	4,729	244	5,041
内航商船	591	1,453	468	932
外航フェリー	104	1,768	0	0
内航フェリー	299	5,075	299	5,026
漁船	1,973	47	1,955	51

【図表 1.4.3.2-4】 平成 30 年度外航船舶の船種別入港実績

原木船		石炭船		以外の商船		外国商船計	
隻数	総数 (千トン)	隻数	総数 (千トン)	隻数	総数 (千トン)	隻数	総数 (千トン)
8	125	45	2,161	191	2,754	244	5,041

1.5 前島地区フェリー埠頭整備事業

1.5.1 前島地区フェリー埠頭整備事業の概要

前島地区では、小樽―舞鶴間のフェリーが毎日就航している。フェリー取扱貨物量は、平成 23 年度で 526 万トンであり、品目は雑貨・野菜（移出）、食品・野菜（移入）などである。

京都府内の代表企業は、精密機器製造業、衣服製造業、食品製造業である。これらの貨物の多くは、原材料の調達や製品の出荷において、速達性や定時性を求められる貨物であるが、舞鶴港にはその機能がないため、フェリー・RORO 船による輸送需要が高まっている。

京都府としては、これらの京都府内の企業をコスト縮減及び利便性の向上により下支えを行うことを目的として、港湾計画において国際フェリーターミナルを計画した。

前島地区では 17,000GT 級のフェリーに対応する岸壁と、外航フェリー就航時に必要な施設として、貨物ヤード及び旅客ターミナルの配置が計画された。

前島地区フェリー埠頭整備事業の必要性は下記のとおり説明されている。

前島地区フェリー埠頭整備事業の必要性

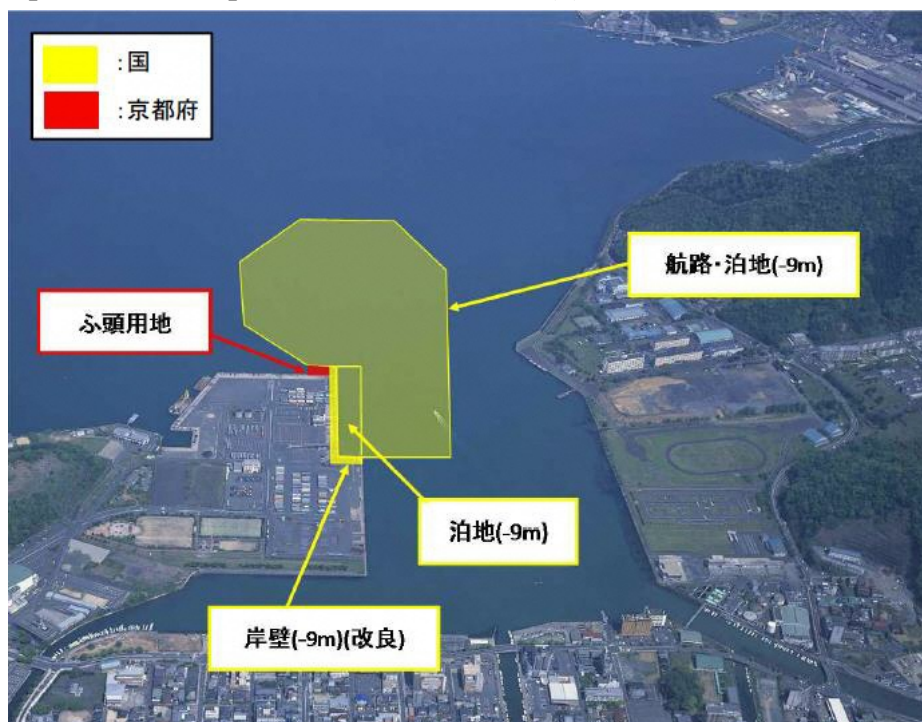
①フェリー貨物の動向

舞鶴港の前島地区に舞鶴～小樽航路の定期フェリーが就航しており、近畿圏と北海道を結ぶ重要な輸送の拠点となっている。また、フェリー貨物及び旅客はリーマンショックの影響により減少したが、今後は横ばいで安定推移する見込みである。

②船舶の大型化

船舶の老朽化や日本海側の荒天時における航行の安全性の向上等に対応するため、平成 16 年 7 月に大型船を導入した。大型化した船舶に必要な岸壁諸元は、水深 9m で岸壁延長は 250m である。現在、暫定的な利用を行っているため、舞鶴港入出港時に喫水調整を実施しており所要時間が片道約 25 分延びている。

【図表 1.5.1-1】 前島地区フェリー埠頭整備事業計画図



【図表 1.5.1-2】 前島地区フェリー埠頭整備事業の投資額

(単位:百万円)

主体	施設		平成 26 年度事業評価	
			全体事業費	残事業費
直轄 (国)	岸壁(-9m) (改良)	-9×286m	1,000	0
	航路(-9m)		3,400	1,000
	泊地(-9m)		200	20
	小計		4,600	1,020
京都府	埠頭用地		400	400
	小計		400	400
	合計		5,000	1,420

1.5.2 前島地区フェリー埠頭整備事業の事業評価

港湾計画に定められた事業が実施される際には以下①～③の手順を踏み各施設の整備が決定される。

- ①港湾計画に定められているかの確認
- ②需要の確認を行い公共事業として実施するかどうかの予算議論
- ③事業評価委員会による投資効果の評価（事業評価）

事業評価委員会による投資効果の評価に当たっては、港湾事業が国と京都府が一体となって実施する事業が多いことから京都府と国がそれぞれ事業評価を行うことは不合理であるため、現在、国の事業評価に一本化され、国の事業評価結果が京都府の事業評価委員会に報告される方式がとられている。

国の事業評価は、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（平成 23 年 6 月 国土交通省港湾局）に基づき行われ便益(B)と費用(C)との比較分析により行われる。

国は前島地区フェリー埠頭整備事業の事業評価として【図表 1.5.2】のとおり平成 26 年度における事業の投資効果に関して $B/C=1.4$ としており投資継続すべき事業と評価している。

【図表 1.5.2】近畿地方整備局事業評価監視委員会平成 26 年度の B/C 判定

「全体事業」

便益(B)	輸送コスト削減便益		残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	69.0 億円		0.5 億円	69.4 億円	
費用(C)	事業費	運営管理費	総費用		
	50.9 億円	0.2 億円	51.1 億円		

※1 便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成 23 年 6 月 国土交通省港湾局)に基づき「輸送コストの削減」、「残存価値」について本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出している。

※2 費用(C)

本プロジェクト整備に係る総事業費及び運営管理費を算出している。

「算定条件」

基準年	平成 26 年度
検討期間	供用開始後 50 年間
現在価値算出のための社会割引率	4%
推計に用いた資料	港湾統計
適用した費用便益マニュアル	平成 23 年 6 月版
事業費	50 億円
運営管理費	5 百万円/5 年 (岸壁)

※3 「費用便益の概要」

「便益」

項目	区分	単位当たりの便益			便益 (代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	70.2	円/トン・年	海上輸送の効率化によるコスト削減	3.5	億円/年

「費用」

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(改良)(-9m)、航路・泊地(-9m)、泊地(-9m)、埠頭用地

1.5.3 舞鶴港港湾計画平成25年12月策定時の推計と実績との対比

1.5.3.1 内貿取扱貨物量

平成25年12月港湾計画改訂時において【図表1.5.3.1-1】のとおり平成35年度の内貿公共フェリーの推計値は5,969千トンと見込んでおり、平成30年実績も【図表1.5.3.1-2】のとおり5,495千トンであることから推計値と比較して大きな乖離はない。

【図表1.5.3.1-1】平成25年12月港湾計画策定時における取扱貨物量の推移
(単位：千トン)

外内別	種別		実績値					推計値
			H19	H20	H21	H22	H23	H35
内貿	公共バルク 計		220	232	208	242	249	425
		移出	117	144	123	160	149	231
		移入	104	89	85	82	100	194
	公共フェリー 計		6,035	5,183	4,593	4,734	5,261	5,969
		移出	2,962	2,515	2,235	2,334	2,588	2,643
		移入	3,074	2,668	2,358	2,400	2,673	3,326
	専用 計		884	975	843	1,196	1,120	1,256
		移出	385	453	328	651	651	713
		移入	499	522	515	545	470	543
合計			7,140	6,390	5,644	6,172	6,630	7,650

【図表1.5.3.1-2】取扱貨物量の実績推移

(単位：千トン)

外内別	種別		実績値					
			H24	H25	H26	H27	H28	H29
内貿	公共バルク 計		198	208	179	176	187	199
		移出	101	111	95	84	95	107
		移入	97	97	84	92	92	92
	公共フェリー 計		5,142	4,988	4,826	4,912	4,906	5,057
		移出	2,532	2,432	2,340	2,365	2,409	2,494
		移入	2,611	2,557	2,486	2,546	2,497	2,563
	専用 計		1,302	1,182	1,163	1,138	1,027	1,056
		移出	798	661	620	643	590	644
		移入	504	521	543	495	437	412
計			6,642	6,378	6,168	6,226	6,121	6,311

1.5.3.2 外貿取扱貨物量

前島地区フェリー埠頭整備事業では、京都府内の代表企業である精密機器製造業、衣服製造業、食品製造業のため、原材料の調達や製品の出荷において、速達性や定時性を求められる貨物輸送需要の高まりに対応するため国際フェリーターミナルを計画している。

平成 25 年 12 月港湾計画改訂時において【図表 1.5.3.2-1】にあるように平成 35 年度の外貿公共フェリーの推計値は 225 千トン(28,029TEU)と見込んでいる。

【図表 1.5.3.2-2】のとおり現状は整備されていないため外貿の公共フェリーの取扱い実績はない。

前島地区フェリー埠頭整備事業での国際フェリーターミナル計画では【図表 1.5.3.2-3】を舞鶴港背後圏としており、このエリアの事業者の動向が特に重要となる。平成 25 年 12 月港湾計画改訂時では【図表 1.5.3.2-4】で示す地域別製造品出荷額の推移などエリアの動向分析が行われている。監査時においてこのような動向分析は実施されていなかった。その他、現状で平成 35 年の外貿の公共フェリーの推計値 225 千トン(28,029TEU)が妥当な数値か否かを評価する指標はない。

【図表 1.5.3.2-1】 平成 25 年 12 月港湾計画策定時における取扱貨物量の推移

(単位：千トン)

外内別	種別		実績値					推計値
			H19	H20	H21	H22	H23	H35
外貿	公共バルク 計		609	649	253	305	380	1,187
		輸出	288	381	53	81	131	308
		輸入	341	269	201	224	248	880
	公共コンテナ 計		101	68	71	80	126	438
	(TEU)		7,884	5,160	5,592	5,691	8,441	32,315
		輸出	30	14	22	25	32	120
		(TEU)	3,915	2,407	2,700	2,681	4,036	8,870
		輸入	72	54	49	54	94	317
		(TEU)	3,929	2,753	2,892	3,010	4,405	23,445

	公共フェリー 計		0	0	0	0	0	225
	(TEU)		0	0	0	0	0	28,029
		輸出	0	0	0	0	0	64
		(TEU)	0	0	0	0	0	7,959
		輸入	0	0	0	0	0	161
		(TEU)	0	0	0	0	0	20,069
	専用 計		1,603	2,424	1,638	3,586	3,790	4,415
		輸出	0	0	0	0	35	35
		輸入	1,603	2,424	1,638	3,586	3,755	4,380
合計			2,313	3,141	1,962	3,971	4,296	6,265

【図表 1.5.3.2-2】取扱貨物量の実績推移

(単位：千トン)

外内別	種別		実績値						
			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
外貿	公共バルク 計		356	366	312	246	222	278	337
		輸出	166	169	125	77	72	103	104
		輸入	190	197	187	169	150	175	233
	公共コンテナ 計		126	145	184	176	232	265	264
	(TEU)		8,706	9,133	11,985	11,703	14,826	19,272	18,623
		輸出	41	59	70	69	97	108	112
		(TEU)	4,501	4,602	5,900	5,963	7,338	9,753	9,442
		輸入	85	85	114	108	135	157	153
		(TEU)	4,205	4,531	6,085	5,740	7,488	9,519	9,181
	公共フェリー 計		0	0	0	0	0	0	0
	(TEU)		0	0	0	0	0	0	0
		輸出	0	0	0	0	0	0	0
		(TEU)	0	0	0	0	0	0	0
		輸入	0	0	0	0	0	0	0
		(TEU)	0	0	0	0	0	0	0
	専用 計		4,873	4,192	4,087	4,392	4,246	4,757	3,592
		輸出	49	52	53	64	59	73	53
		輸入	4,824	4,140	4,034	4,328	4,187	4,684	3,539
合計			5,356	4,703	4,584	4,813	4,701	5,300	4,194

【図表 1.5.3.2-3】舞鶴港背後圏

背後圏	地域圏	市区町村
第一次背後圏	丹後地域	宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町
	中丹地域	福知山市、舞鶴市、綾部市
第二次背後圏	中部地域	亀岡市、南丹市、京丹波町
	京都市域	北区、上京区、左京区、中京区、東山区、山科区、下京区、南区、右京区、西京区、伏見区
	乙訓地域	向日市、長岡京市、大山崎町
	山城中丹地域	八幡市、京田辺市、宇治市、城陽市、久御山町、井手町、宇治田原町
	相楽地域	木津川市、笠置町、和束町、精華町、南山城村

【図表 1.5.3.2-4】地域別製造品出荷額の推移

(単位：百億円)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
第一次背後圏	65	60	63	67	67	70	76	74	58	60
丹後地域	11	11	11	11	12	12	13	13	10	11
中丹地域	54	49	52	55	55	58	63	60	48	50
第二次背後圏	456	402	399	415	420	462	537	492	410	423
中部地域	23	23	24	25	25	27	33	34	26	31
京都市域	237	202	214	223	223	225	281	245	211	220
乙訓地域	71	66	63	64	61	71	71	69	57	61
山城中丹地域	121	107	95	100	106	135	148	139	112	108
相楽地域	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4
背後圏計	521	462	461	482	487	532	613	565	468	483
全国	28,667	26,936	27,341	28,353	29,535	31,483	33,676	33,558	26,560	28,911

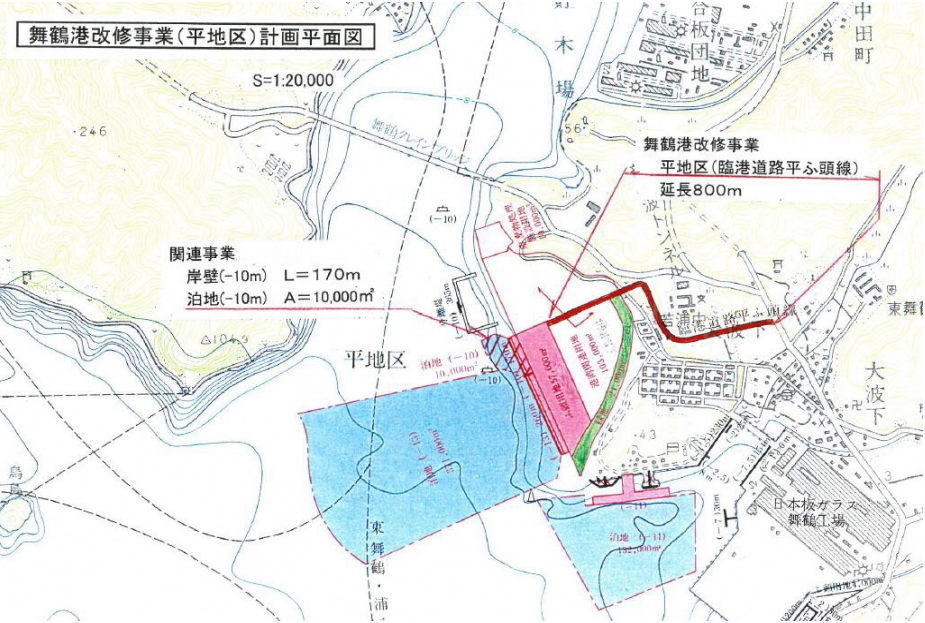
1.6 平地区整備事業

1.6.1 平地区整備事業の概要

舞鶴港における木材取扱企業は、広い港の東西に分散し存在するため、その横持ちコストが企業競争力の足枷となっており輸送コスト減少が求められている。これに関して立地企業の競争力強化を目的とした横持ちコストの減少を図るため、木材に関して喜多地区・平地区の2拠点で対応を行うこととした。

平地区では、木材及びリサイクルボートに対応した再利用資材の取扱い岸壁として計画取扱貨物量を考慮した岸壁及び埠頭用地が計画された。

【図表 1.6.1-1】 平地区整備事業計画図



【図表 1.6.1-2】 平地区整備事業の投資額

(単位:百万円)

主体	施設		平成 12 年度事業評価	
			全体事業費	残事業費
直轄	岸壁・泊地	-10m×170m	1,970	1,850
京都府	道路	6.5m×800m	650	600
	合計		2,620	2,450

※なお、岸壁に関しては、平成 25 年 12 月の改訂港湾計画により-12m×240m に変更されている。

1.6.2 平地区整備事業の事業評価

港湾計画に定められた事業が実施される際には以下①～③の手順を踏み各施設の整備が決定される。

①港湾計画に定められているかの確認

②需要の確認を行い公共事業として実施するかどうかの予算議論

③事業評価委員会による投資効果の評価（事業評価）

京都府の事業評価は、平成 12 年度において輸送コスト削減額を便益として B/C を 1.47 とした。しかし、総合評価として、当面の最重点施設である和田埠頭整備に集中投資を図るため休止された。

なお、【図表 1.6.2】原木輸入量の推移を見ると平成 12 年度の原木の輸入は 344 千トンであるが平成 30 年度は 37 千トンであり状況は大きく異なるため、整備の必要性（需要）について詳細な調査を実施し、港湾計画の改訂により対応すべきと考える。

【図表 1.6.2】原木輸入量の推移

(単位：千トン)

年	北洋材	米材	南方材、その他	合計
平成 12 年度	299	26	17	344
・	・	・	・	・
平成 23 年度	15	83	－	99
平成 24 年度	7	56	－	63
平成 25 年度	7	74	－	82
平成 26 年度	4	75	－	80
平成 27 年度	5	51	－	56
平成 28 年度	－	29	－	29
平成 29 年度	－	50	－	50
平成 30 年度	10	27	－	37

1.7 港湾計画の課題

1.7.1 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業計画に関する問題点

(1) 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業計画について、適時に計画対比分析を行い、計画見直しの要否を検討する必要がある。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業計画に関して、1.4.2 に記載のとおり、国の事業評価委員会が実施され、その評価結果が京都府の事業評価委員会に報告されている。国の事業評価は平成 26 年度と平成 29 年度に再評価を行っており、平成 29 年度は社会経済情勢等に大きな変化がないことから事業の投資効果の算出は省略され、事業継続と評価されている。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業において、1.4.3.1 取扱貨物量で記載のとおりコンテナ取扱貨物量が平成 30 年度における 18,623TEU となり、平成 35 年度の推計値 32,315TEU と大きく乖離している状況にある。また、1.4.3.2 公共埠頭の必要規模で記載のとおり、公共埠頭での外貿取扱量が平成 30 年度は 601 千トンで平成 35 年度の推計値 1,850 千トンと大きく乖離しているうえ、大型船として想定したけい砂の取扱量は 500 千トンの推計値に対して平成 30 年度 44 千トンと少量なうえ、55,000DWT 級の貨物船を想定した岸壁計画に対して公共埠頭を利用する外国商船は平均 14 千トンと想定よりは大型化していない状況にある。

港湾計画は長期計画であり、平成 25 年 12 月港湾計画も平成 30 年代半ばを想定した長期の計画であるが、PDCA サイクルにより計画見直しの要否を検討すべきものとする。

京都府は、国の事業評価とは別に、港湾計画策定者として港湾計画と実績の乖離状況を定期的に分析し、事業評価の上で必要に応じ事業計画を見直さなければならない。現状はこのような仕組みはなく、事業毎に国の事業評価委員会が行われる形になっている。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業に関して、上述のように平成 25 年 12 月港湾計画改訂時の状況と大きな乖離状況があるため、これらの状況を適時に分析し港湾計画の見直しの要否を検討すべきである。

(2) 売却予定の関連用地については、売却損相当額をコストとして評価する仕組みを構築する必要がある。

京都府の事業評価は、国の事業評価委員会が実施され、その評価結果を京都府の事業評価委員会に報告される形で行われている。

【図表 1.4.1-4】舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の投資額に記載のとおり、売却又は貸付予定の関連用地の整備費用 7,593 百万円について事業評価のコストから除かれている。これら関連用地に関しては、海中の整備によることから陸上の土地に比べ整備費用が高い一方で、陸上の土地と同等の評価で売却された場合、特に舞鶴港という地域性から相当程度の売却損が発生すると考えられる。

これら売却損については、埠頭整備事業に必然の費用であることから、国の事業評価とは切り離し、京都府で評価する仕組みを構築する必要があると考える。

1.7.2 前島地区フェリー埠頭整備事業に関する問題点

前島地区フェリー埠頭整備事業について、適時に計画対比分析を行い、計画見直しの可否を検討する必要がある。

前島地区フェリー埠頭整備事業に関して、1.5.2 に記載のとおり、国の事業評価委員会が実施され、その評価結果が京都府の委員会に報告されている。国の事業評価は、平成 26 年度の新規事業採択時に行われている。

前島地区フェリー埠頭整備事業において、1.5.3.2 外貿取扱貨物量で記載のとおり、外貿の公共フェリーの推計値を平成 35 年度の推計値 225 千トン (28,029TEU) と見込んでいるが、その見込みに重要な影響を与える舞鶴港背後圏の事業者の動向分析は実施されておらず、当該推計値が妥当か否かの分析が行われていない。

港湾計画は、長期計画であり、平成 25 年 12 月港湾計画も平成 30 年代半ばを想定した長期の計画であるが、PDCA サイクルにより計画見直しの可否を検討すべきものとする。

京都府は、国の事業評価とは別に、港湾計画策定者として、港湾計画と実績の乖離状況を適時に分析し、事業評価の上で必要に応じ事業計画を見直さなければならぬと考える。

1.7.3 平地区整備事業に関する問題点

平地区整備事業について、適時に計画対比分析を行い、計画見直しの要否を検討する必要がある。

平地区整備事業に関して、1.6.2に記載のとおり、国の事業評価委員会が実施され、その評価結果が京都府の事業評価委員会に報告されている。国の事業評価では、平成12年度において当面の最重点施設である和田埠頭整備に集中投資を図るため休止とされた。

【図表 1.6.2】原木輸入量の推移を見ても、平成12年度の原木の輸入は344千トンであるが、平成30年度は37千トンであり、状況は明らかに計画策定時とは異なっている。

港湾計画は、長期計画であり、平成25年12月港湾計画も平成30年代半ばを想定した長期の計画であるが、PDCAサイクルにより計画見直しの要否を検討すべきものとする。

平地区整備事業についても、港湾計画に事業として計画されているため、休止という理由で事業の現状分析及び評価が実施されていないのは適切ではなく、次期港湾計画の改訂に当たり事業計画の要否を検討する必要がある。

1.7.4 各事業に共通する問題点

(1) 港湾計画による事業について、適時に計画対比分析及び見直しを行うための年度計画と評価指標の設定が必要である。

港湾計画は、長期的な視点で策定されている。平成25年12月改訂の舞鶴港湾計画に関しても、平成30年度半ばを想定した長期の計画が策定されている。

港湾計画が長期的な視点で策定されるものとしても、現状分析及びそれに伴う計画見直しの要否の検討は定期的に行われる必要がある。計画見直しを定期

的に行うためには評価の指標が必要となるが、港湾計画では全ての施設が整備された際の推計値の設定はあるが、年度別の到達数値等の計画見直しのメルクマールとなる指標が設定されていない。

例えば、舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業でも、コンテナ取扱貨物量が平成 30 年度において 18,623TEU となり平成 35 年度の推計値 32,315TEU と大きく乖離している状況にあると推測はできるが、平成 30 年度の評価指標がないため 18,623TEU の評価ができない状況である。

長期の港湾計画に対して、年度計画の策定と評価の基準とするメルクマールの設定が必要である。

(2) 投資効果の測定に当たっては、利用料収入や税収増など収入による回収計算の視点についても導入を検討すべきである。

国の事業評価は、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（平成 23 年 6 月 国土交通省港湾局）に基づき行われ便益(B)と費用(C)との比較分析により行われており投資効果に関して B/C という指標が採用されている。

ここで便益(B)は「輸送コスト削減便益」、「輸送・移動コスト、交通事故減少便益」などにより測定され、利用料収入や税収増による回収など収入による回収計算は行われていない。

【図表 1.4.1-4】舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の投資額に示したとおり、京都府として平成 29 年度事業評価時の投資額は府事業約 245 億円となっており、このほかに直轄事業の京都府負担金として 45%が必要となる大規模な投資事業である。この大規模な投資額は、一義的には港湾施設利用料により利用者から回収され、さらには輸送コスト削減便益を受けた舞鶴港背後圏企業からの税収の増加により回収される。回収されない部分に関しては、京都府関係者・団体が広く便益を受けていることの検証が必要となり、便益を受けるものの範囲が狭いと判断された場合には公共的な意味合いが薄れるため、より施設利用料と税収増により回収することが要望されるものとなる。この点から、投資効果の測定に当たって、利用料収入や税収増による収入により回収できているか

否かの視点は重要である。

さらに、事業計画時の事業評価は便益(B)と費用(C)との比較分析により行われているが、実施結果を示す京都府の決算報告は歳入と歳出により行われており、計画時の評価指標と結果を示す指標が異なるため投資とその効果の事後的評価が行えない。また便益(B)という指標は事後的に実績を評価しづらい指標であると思われる。

【図表 1.7.4】舞鶴港収支状況によると、施設利用料収支を示す経営管理収支は平成 23 年度から常にマイナスであり、平成 30 年度までの 8 年間累計で▲494 百万円となっている一方で、建設収支は平成 30 年度までの 8 年間累計で▲6,448 百万円となり、経営管理収支による投資の回収は一切できていない結果を示している。また、施設使用料及び役務利用料に関しても、平成 23 年度 283 百万円で平成 30 年度 304 百万円であることから、投資に比して利用料の伸びは低い状況にある。しかし、投資時に利用料収入や税収の増加による回収など、収入による投資の回収計算は行われていないことから、現在の歳入実績により過去の投資効果を評価することはできない。

事業計画時の事業評価に当たり、投資効果の測定に利用料収入や税収など収入による投資回収を考慮し、事後的に歳入による投資効果の測定及び説明を可能とする仕組みを構築すべきである。また、港湾事業の特質から資産の耐用年数は長く投資の回収期間は長期にわたるため、歳入・歳出という単年度収支によるのではなく、発生主義に基づく損益計算を行う公営企業会計の導入も同時に検討する必要がある。

【図表 1.7.4】舞鶴港収支状況

(千円)

		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
【経営関係収支報告】									
施設使用料及び役務利用料	①	283,437	277,501	275,363	284,718	284,616	293,733	303,998	304,539
占用料等	②	8,978	8,980	8,928	9,060	9,168	9,117	8,831	8,812
国庫支出金	③	10,704	7,204	722	751	968	778	778	778
その他	④	3	1,393	2	3	5		7,859	50,433
一般会計からの繰入分等	⑤	17,960	46,037	65,874	52,635	5,712	159,036	105,971	41,707
歳入合計		321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
経営関係管理費	⑥	321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
歳出合計		321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
経営関係収支	⑦	▲ 17,960	▲ 46,037	▲ 65,874	▲ 52,635	▲ 5,712	▲ 159,036	▲ 105,971	▲ 41,707
【建設関係収支報告】									
国庫支出金	⑧	76,866	110,129	180,021	130,478	184,549	173,998	111,856	357,501
県市町村支出金	⑨	64,000	20,000	20,000	36,000	21,000	50,000	40,000	57,200
公債	⑩	276,000	369,000	829,693	1,197,000	701,000	1,051,000	921,000	947,000
その他	⑪			9,755	69,458				
一般会計からの繰入分等	⑫	1,144,846	1,938,963	1,262,683	1,245,584	1,424,146	1,196,281	1,420,299	1,439,993
歳入合計		1,561,712	2,438,092	2,302,152	2,678,520	2,330,695	2,471,279	2,493,155	2,801,694
建設関係管理費	⑬	94,139	108,325	103,754	96,899	105,721	106,148	93,756	90,061
基本施設整備費（直轄事業）	⑭	226,309	255,189	523,491	646,290	522,055	612,829	448,845	513,545
基本施設整備費（補助事業）	⑮	155,299	272,492	461,178	344,398	472,682	398,848	346,588	960,528
基本施設整備費（単独事業）	⑯			67,755	81,458	119,542	10,721	28,779	0
運営施設整備費（直轄事業）	⑰	0	0						
運営施設整備費（補助事業）	⑱	26,000	97,000						
運営施設整備費（単独事業）	⑲			12,000	452,000	118,000	356,000	318,000	0
建設関係公債償還金	⑳	1,059,965	1,705,086	1,133,974	1,057,475	992,695	986,733	1,257,187	1,237,560
歳出合計		1,561,712	2,438,092	2,302,152	2,678,520	2,330,695	2,471,279	2,493,155	2,801,694
建設関係収支	㉑	▲ 360,881	▲ 602,877	▲ 888,402	▲ 921,109	▲ 894,909	▲ 893,827	▲ 737,333	▲ 1,149,433

⑦＝①＋②＋③＋④－⑥

㉑＝⑧＋⑨－⑬－⑭－⑮－⑯－⑰－⑱－⑲

2 港湾関連事業者の誘致と活用

舞鶴港では、舞鶴国際埠頭や国際フェリーターミナルの整備など日本海側拠点港として相応しい投資が行われている。そのため、投資に見合った貨物取扱量が必要であり、舞鶴港の利用を促すさまざまな取組が行われており、今後もその取組を続けていくことが必要となる。そのため、近隣他港との競争力をいかに向上させるかが重要となる。

この点、民間の港湾関連事業者の誘致と活用が重要と考えられる。埠頭など関連施設の指定管理による民間企業の活用や、旧来より 3 社の体制が続いている荷役業務に関して、今後舞鶴港の整備が進められる過程で新たな事業者の誘致活動を行い、荷役事業者間のサービスや価格の競争を促すことが必要である。

3 舞鶴港経営関係収支の黒字化

舞鶴港では【図表 3.1】のとおり、平成 23 年度から平成 30 年度にかけて貨物取扱量は 10 百万トンを超え比較的安定して推移している。また、外貿の公共コンテナ取扱量も平成 29 年度に 19,272TEU という過去最高を記録し、舞鶴国際埠頭の投資も寄与している。一方で、【図表 3.3】舞鶴港経営関係収支の推移に示すとおり、施設使用料及び役務利用料を中心とした経営関係収入から経営関係管理費を差し引いた経営関係収支が平成 23 年度から平成 30 年度にかけて赤字となり、毎年一般会計からの繰入により補填されている状況である。

施設利用料に関しては、取扱量を確保する観点から他港とのバランスを見て慎重に設定され、その結果、過去から大きくは改定が行われていない。【図表 3.2】使用料改正履歴を見ると、消費税が導入された平成 4 年の全面改正により、消費者物価指数の上昇分の引き上げが実施された以降は使用料単価引き上げが実施されていない。その一方で、取扱量の増加がそれに見合っていないことが考えられる。

舞鶴港では日本海側拠点港に相応しい設備投資が継続して行われているが、経営関係収支はその投資の回収原資となるものであり、早期の黒字化が望まれる。

経営関係収支の黒字化に当たって、設備投資に見合った施設使用料及び役務利用料の設定の見直しと、不必要な経営関係管理費があればその削減が必要である。

【図表 3.1】 舞鶴港取扱量の推移

(単位：千トン)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
取扱量	10,927	11,998	11,081	10,752	11,039	10,822	11,612	10,825
外貿	4,296	5,356	4,703	4,584	4,813	4,701	5,300	4,194
内貿	6,630	6,642	6,378	6,168	6,226	6,121	6,311	6,631

【図表 3.2】使用料改正履歴

改正年	改正内容	使用料改訂の考え方、内容	改訂内容①	改訂内容②	改訂内容③
昭和25年	新規				
昭和28年	一部改正				
昭和40年	全面改正	昭和27年運輸省告示第146号による使用料をそのまま適用したまま、据置きとなっていたため、実情に合わせる。尺貫法→メートル法に改める。	ほとんど現行料金額に変動無し。 港湾施設の整備拡充に伴う所要項目の新設。不要項目の削除。	尺貫法→メートル法の変更に伴う端数整理。	
昭和48年	一部改正	上屋、起重機、野積場使用料改訂	使用料金表の適用に際し、実情に合わせた改正を行う。		
昭和51年	全面改正	昭和28年以降、施設新設に伴う改正以外は基本的に料金据置きとなっていたため、使用料の適正化を図る。	物価上昇率、他港との比較を基準とし、S40以前の施設は3倍、それ以後の施設は2倍とすることを基本とした。	起重機は現行料金で償還可能であり、料金を上げると利用が困難になるため据え置き。	
昭和53年	一部改正	上屋、荷さばき地 新設に伴う料金設定	他港との比較を勘案しつつ、建設費、償還利息、維持修繕費等を基に耐用年数により算定。		
昭和54年	一部改正	駐車場 新設に伴う料金設定	借地料、整備費、維持管理費を基に耐用年数により算定。		
昭和57年	一部改正	宮津港鶴賀岸壁 供用開始に伴う料金設定	建設費、維持管理費を基に耐用年数により算定。		
昭和59年	全面改正	昭和51年以来改訂されていない使用料の適正化を図る。	物価上昇率を基本として他港との均衡を考慮して算定。	上屋、起重機、駐車場：当該施設の建設改良、維持管理に要する経費を基礎	係船浮標：徴収方法を他港に合わせる
昭和62年	一部改正	前島フェリー関連施設の新設に伴う改正（車両乗降用可動橋、旅客乗降用施設 追加）	建設費、償還利息、修繕費等を基に耐用年数により算定		
平成3年	一部改正	C F S 新設に伴う料金設定	建設費、償還利息、人件費、耐用年数、維持修繕費及び電気代を基に算定。		
平成4年	全面改正	社会情勢の変化に伴う改正。	消費者物価指数の上昇分の引上げ、消費税導入による改訂。		
平成5年	一部改正	テニスコート新設に伴う料金設定			
平成5年	一部改正	移動式起重機 新設に伴う料金設定			
平成7年	一部改正	2ふ頭甲種上屋新設、移動式起重機 単価区分	建設費、償還利息、人件費、耐用年数、維持修繕費及び電気代を基に算定。（上屋）	建設経費×50%（舞鶴港振興）×83%（稼働率）：（クレーン）	
平成9年	全面改正	消費税法改正、地方消費税の導入に伴う改正。	現行使用料×103分の105	府民に直接影響のある小型船舶係留施設、緑地（テニスコート）は据置き	
平成16年	一部改正	2ふ頭ガントリークレーン 新設に伴う料金設定	既設多目的クレーン等の積算方法に準じて算定		
平成21年	全面改正	国際ふ頭整備に伴う条文整備。 使用料単価は変更無し。			
平成26年	全面改正	消費税率の引き上げに伴う単価改定。内税→外税			

【図表 3.3】舞鶴港経営関係収支の推移

(千円)

		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
【経営関係収支報告】									
施設使用料及び役務利用料	①	283,437	277,501	275,363	284,718	284,616	293,733	303,998	304,539
占用料等	②	8,978	8,980	8,928	9,060	9,168	9,117	8,831	8,812
国庫支出金	③	10,704	7,204	722	751	968	778	778	778
その他	④	3	1,393	2	3	5		7,859	50,433
一般会計からの繰入分等	⑤	17,960	46,037	65,874	52,635	5,712	159,036	105,971	41,707
歳入合計		321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
経営関係管理費	⑥	321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
歳出合計		321,082	341,115	350,889	347,167	300,469	462,664	427,437	406,269
経営関係収支	⑦	▲ 17,960	▲ 46,037	▲ 65,874	▲ 52,635	▲ 5,712	▲ 159,036	▲ 105,971	▲ 41,707

⑦＝①＋②＋③＋④－⑥

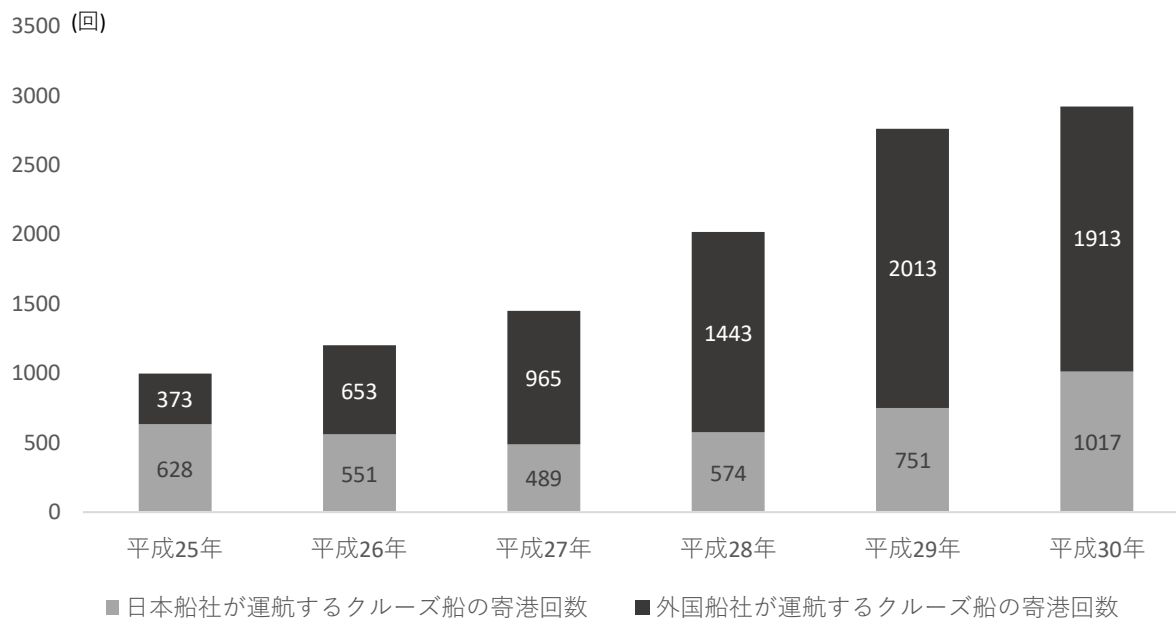
Ⅱ クルーズ船誘致事業等

1 京都舞鶴港におけるクルーズ船誘致事業

1.1 我が国におけるクルーズ船寄港に関する状況

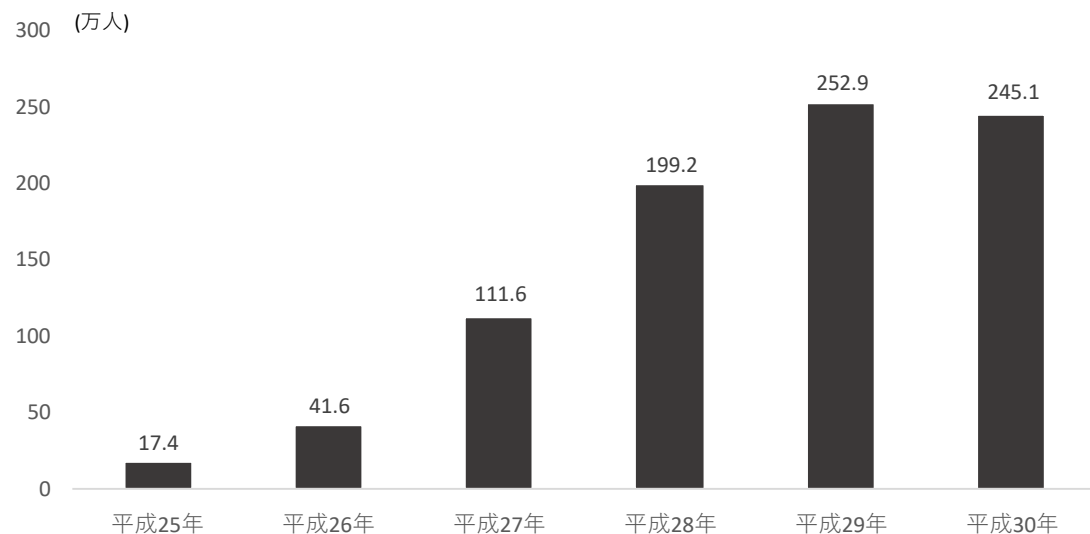
平成 28 年 3 月 30 日、政府から「明日の日本を支える観光ビジョン」が示された。この中で、クルーズ船寄港については「2020 年に訪日クルーズ旅客を 500 万人に」との目標が掲げられた。外国客船による日本発着クルーズは、かつてはゴールデンウィーク時期などにチャーター運航される程度であったが、平成 25 年以降、複数の国際クルーズ船社が順次進出するようになった。

【図表 1.1-1】日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数推移(*3)



³ 「2018 年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数等について (<http://www.mlit.go.jp/common/001296027.pdf>)」より作成 (2020 年 2 月 15 日時点)

【図表 1.1-2】 クルーズ船による外国人入国者数推移(*3)



我が国の観光ビジョンでは、クルーズ船受入拡充による地域振興に大きな期待が寄せられており、日本を含むアジアのクルーズ市場の急速な拡大が見込まれる中で、国内の各港湾においてクルーズ船の誘致・受入体制の強化が推進されているところである。

平成30年は国別で最大のシェアを持つ中国発の訪日クルーズ旅客数が203.6万人（対前年比6.3%減）と減少した影響で、対前年比で微減の結果となっている。中国発クルーズの減少は、中国のクルーズマーケット急拡大に伴い、各社が配船を急増させ競争が過熱した結果、マーケットが軟化し調整局面に入ったことによるものと考えられている。各クルーズ船社の計画によれば、平成31年も引き続き調整局面が続くことが見込まれているが、各社は販売価格回復に向けた取組を進めており、令和2年に向けて中国マーケットへのクルーズ船の配船増加を表明しているとのことである。このような背景から、我が国においては官民連携による国際クルーズ拠点の形成やクルーズ船寄港回数の増加に向けた取組を進めることが必要であるとされている。

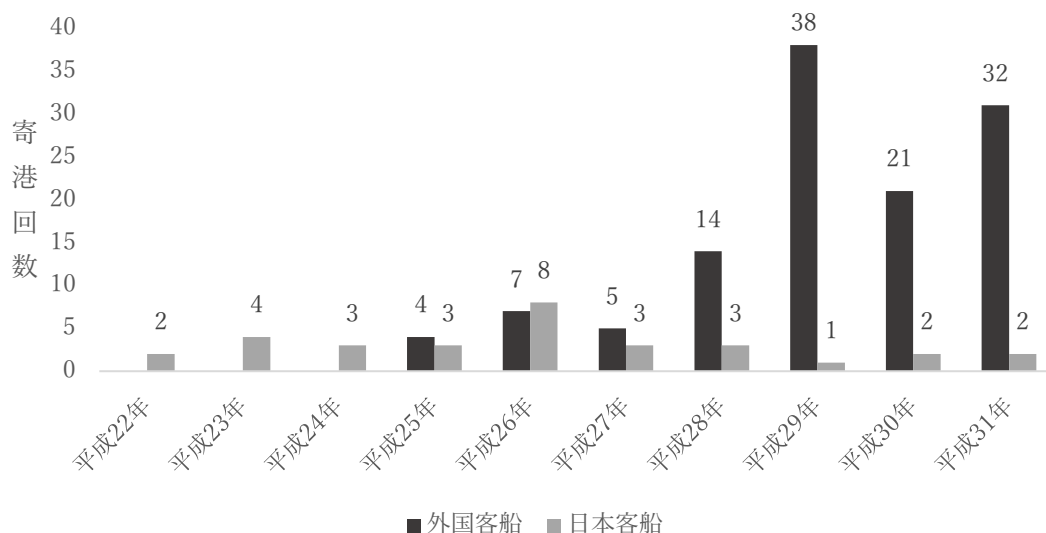
1.2 京都舞鶴港におけるクルーズ船寄港の状況

京都舞鶴港においてもクルーズ船の誘致活動には継続的かつ主体的に取り組

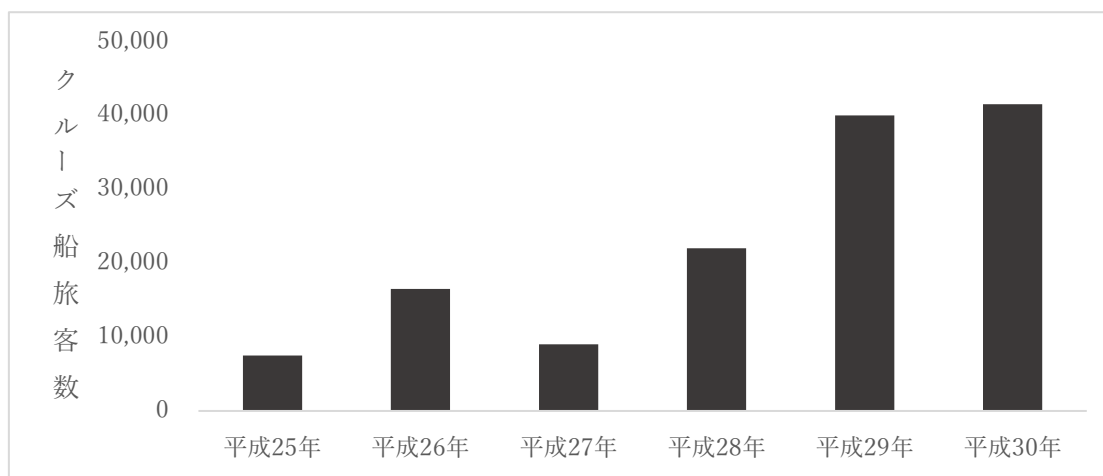
んでいる。平成 25 年に初の外国客船となるサン・プリンセスの寄港を皮切りに、平成 29 年には過去最高の年間 38 回の外国客船の寄港実績となっており、大きく増加している状況が認められる。

これは、コスタクルーズ社など大手クルーズ船社が日本発着のクルーズを催行するようになった影響が大きく、京都舞鶴港においてもコスタネオロマンチカ（コスタクルーズ社）の寄港は年間 14 回（平成 31 年）を占めている。

【図表 1.2-1】 京都舞鶴港クルーズ船寄港実績推移



【図表 1.2-2】 京都舞鶴港クルーズ船客数（推定値）実績推移



【図表 1.2-3】 平成 29 年京都舞鶴港クルーズ客船寄港一覧

	船名	入港日	時間	時間	定員	岸壁
1	ロストラル	4 月 9 日(日)	7:00	19:00	264	第 2
2	ドーン・プリンセス	4 月 10 日(月)	6:00	20:00	1,998	第 2
3	ロストラル	4 月 25 日(火)	7:00	18:00	264	第 2
4	コスタネオロマンチカ	4 月 27 日(木)	13:30	22:00	1,572	第 2
5	コスタネオロマンチカ	5 月 2 日(火)	13:30	22:00	1,572	第 2
6	コスタネオロマンチカ	5 月 7 日(日)	13:30	22:00	1,572	第 2
7	コスタネオロマンチカ	5 月 12 日(金)	13:30	22:00	1,572	第 2
8	コスタビクトリア	5 月 16 日(火)	8:00	17:00	1,928	第 2
9	プレーメン	5 月 17 日(水)	7:00	19:00	164	第 2
10	コスタネオロマンチカ	5 月 17 日(水)	13:30	22:00	1,572	第 2
11	コスタネオロマンチカ	5 月 22 日(月)	13:30	22:00	1,572	第 2
12	コスタネオロマンチカ	5 月 27 日(土)	13:30	22:00	1,572	第 2
13	コスタネオロマンチカ	6 月 3 日(土)	13:30	22:00	1,572	第 2
14	コスタネオロマンチカ	6 月 8 日(木)	11:30	22:00	1,572	第 2
15	コスタネオロマンチカ	6 月 13 日(火)	13:30	22:00	1,572	第 2
16	コスタネオロマンチカ	6 月 18 日(日)	13:30	22:00	1,572	第 2
17	コスタネオロマンチカ	6 月 23 日(金)	13:30	22:00	1,572	第 2
18	コスタネオロマンチカ	6 月 30 日(金)	13:30	22:00	1,572	第 2
19	コスタネオロマンチカ	7 月 5 日(水)	13:30	22:00	1,572	第 2
20	コスタネオロマンチカ	7 月 10 日(月)	13:30	22:00	1,572	第 2
21	コスタネオロマンチカ	7 月 15 日(土)	13:30	22:00	1,572	第 2
22	コスタネオロマンチカ	7 月 22 日(土)	13:30	22:00	1,572	第 2
23	コスタネオロマンチカ	7 月 27 日(木)	13:30	22:00	1,572	第 2
24	コスタビクトリア	7 月 30 日(日)	8:00	16:00	1,928	第 2
25	コスタネオロマンチカ	7 月 31 日(月)	13:30	22:00	1,572	第 2
26	コスタネオロマンチカ	8 月 11 日(金)	13:30	22:00	1,572	第 2
27	コスタネオロマンチカ	8 月 16 日(水)	13:30	22:00	1,572	第 2
28	コスタネオロマンチカ	8 月 23 日(水)	13:30	22:00	1,572	第 2
29	コスタネオロマンチカ	8 月 28 日(月)	13:30	22:00	1,572	第 2
30	コスタネオロマンチカ	9 月 2 日(土)	13:30	22:00	1,572	第 2
31	コスタネオロマンチカ	9 月 7 日(木)	13:30	22:00	1,572	第 2
32	コスタネオロマンチカ	9 月 12 日(火)	13:30	22:00	1,572	第 2
33	にっぽん丸	9 月 14 日(木)	8:00	18:00	398	第 2
34	コスタネオロマンチカ	9 月 20 日(水)	13:00	22:00	1,572	第 2
35	コスタネオロマンチカ	9 月 24 日(日)	13:30	22:00	1,572	第 2
36	コスタネオロマンチカ	9 月 29 日(金)	13:30	22:00	1,572	第 2
37	コスタネオロマンチカ	10 月 4 日(水)	13:30	22:00	1,572	第 2
38	コスタネオロマンチカ	10 月 9 日(月)	13:30	22:00	1,572	第 2
39	スーパースターヴァーゴ	10 月 28 日(土)	12:00	23:00	1,870	第 2

【図表 1.2-4】 平成 30 年京都舞鶴港クルーズ客船寄港一覧

	船名	入港日	時間	時間	定員	岸壁
1	シルバー・ディスカバラー	4 月 2 日(月)	7:00	20:00	120	第 2
2	コスタ ネオロマンチカ	4 月 10 日(火)	7:00	15:00	1,572	第 2
3	ロストラル	4 月 17 日(火)	7:00	18:00	264	第 2
4	ロストラル	5 月 3 日(木)	7:00	18:00	264	第 2
5	MSC スプレディダ	5 月 10 日(木)	7:00	19:00	3,274	国際
6	チャイニーズ・タイシャン	5 月 14 日(月)	8:00	20:00	836	第 2

7	コスタ ネオロマンチカ	7月1日(日)	15:30	23:00	1,572	第2
8	コスタ ネオロマンチカ	7月6日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
9	コスタ ネオロマンチカ	7月11日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
10	オペーション・オブ・ザ・シーズ	7月13日(金)	7:00	21:00	4,180	国際
11	コスタ ネオロマンチカ	7月15日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
12	コスタ ネオロマンチカ	7月22日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
13	コスタ ネオロマンチカ	7月27日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
14	コスタ ネオロマンチカ	7月31日(火)	13:30	22:00	1,572	第2
15	コスタ ネオロマンチカ	8月7日(火)	13:30	22:00	1,572	第2
16	オペーション・オブ・ザ・シーズ	8月9日(木)	7:00	21:00	4,180	国際
17	コスタ ネオロマンチカ	8月12日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
18	コスタ ネオロマンチカ	8月17日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
19	コスタ ネオロマンチカ	8月21日(火)	13:30	22:00	1,572	第2
20	スーパースター・ヴァーゴ	8月22日(水)	6:00	16:00	1,870	第2
21	飛鳥Ⅱ	8月25日(土)	7:00	17:30	872	第2
22	オペーション・オブ・ザ・シーズ	8月29日(水)	7:00	21:00	4,180	国際
23	ぱしふいっくびいなす	9月14日(金)	9:00	12:00	476	第2

【図表 1.2-5】平成31年（令和元年）京都舞鶴港クルーズ客船寄港一覧

	船名	入港日	時間	時間	定員	岸壁
1	ル・ソレアル	4月15日(月)	16:00	22:15	264	第2
2	シルバー・ミューズ	4月23日(火)	7:00	翌 23:59	596	第2
3	エクスプローラー・ドリーム	4月25日(木)	8:00	17:00	1,856	第2
4	クェンタム・オブ・ザ・シーズ	4月29日(月)	9:00	19:00	4,180	国際
5	ル・ソレアル	5月1日(水)	7:00	19:00	264	第2
6	シルバー・ミューズ	5月6日(月)	7:00	翌 23:59	596	第2
7	飛鳥Ⅱ	5月15日(水)	6:30	17:00	872	第2
8	ル・ソレアル	5月17日(金)	7:00	19:00	264	第2
9	エクスプローラー・ドリーム	5月19日(日)	8:00	17:00	1,856	第2
10	エクスプローラー・ドリーム	6月2日(日)	8:00	17:00	1,856	第2
11	シルバー・エクスプローラー	6月9日(日)	7:00	20:00	132	第2
12	クェンタム・オブ・ザ・シーズ	6月27日(木)	7:00	19:00	4,180	国際
13	コスタ ネオロマンチカ	6月30日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
14	コスタ ネオロマンチカ	7月5日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
15	コスタ ネオロマンチカ	7月10日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
16	コスタ ネオロマンチカ	7月14日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
17	コスタ ネオロマンチカ	7月19日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
18	クェンタム・オブ・ザ・シーズ	7月22日(月)	7:00	21:00	4,180	国際
19	コスタ ネオロマンチカ	7月24日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
20	コスタ ネオロマンチカ	7月28日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
21	コスタ ネオロマンチカ	8月2日(金)	12:15	22:00	1,572	第2
22	コスタ ネオロマンチカ	8月6日(火)	13:15	翌 21:00	1,572	第2
23	コスタ ネオロマンチカ	8月11日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
24	クェンタム・オブ・ザ・シーズ	8月13日(火)	7:00	17:00	4,180	国際
25	コスタ ネオロマンチカ	8月17日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
26	コスタ ネオロマンチカ	8月21日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
27	コスタ ネオロマンチカ	8月25日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
28	コスタ ネオロマンチカ	8月30日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
29	飛鳥Ⅱ	9月10日(火)	10:00	19:00	872	第2
30	スペクトラム・オブ・ザ・シーズ	9月11日(水)	6:00	18:00	4,246	国際

31	ダイヤモンド・プリンセス	9月13日(金)	7:00	17:00	2,706	第2
32	セレブリティ・ミレニアム	9月27日(金)	10:30	23:00	2,034	第2
33	シルバー・ミューズ	10月15日(火)	7:00	22:00	596	第2
34	ル・ラペルーズ	10月18日(金)	7:00	19:00	184	第2

【図表 1.2-6】令和2年京都舞鶴港クルーズ客船寄港予定一覧

(令和2年1月末現在)

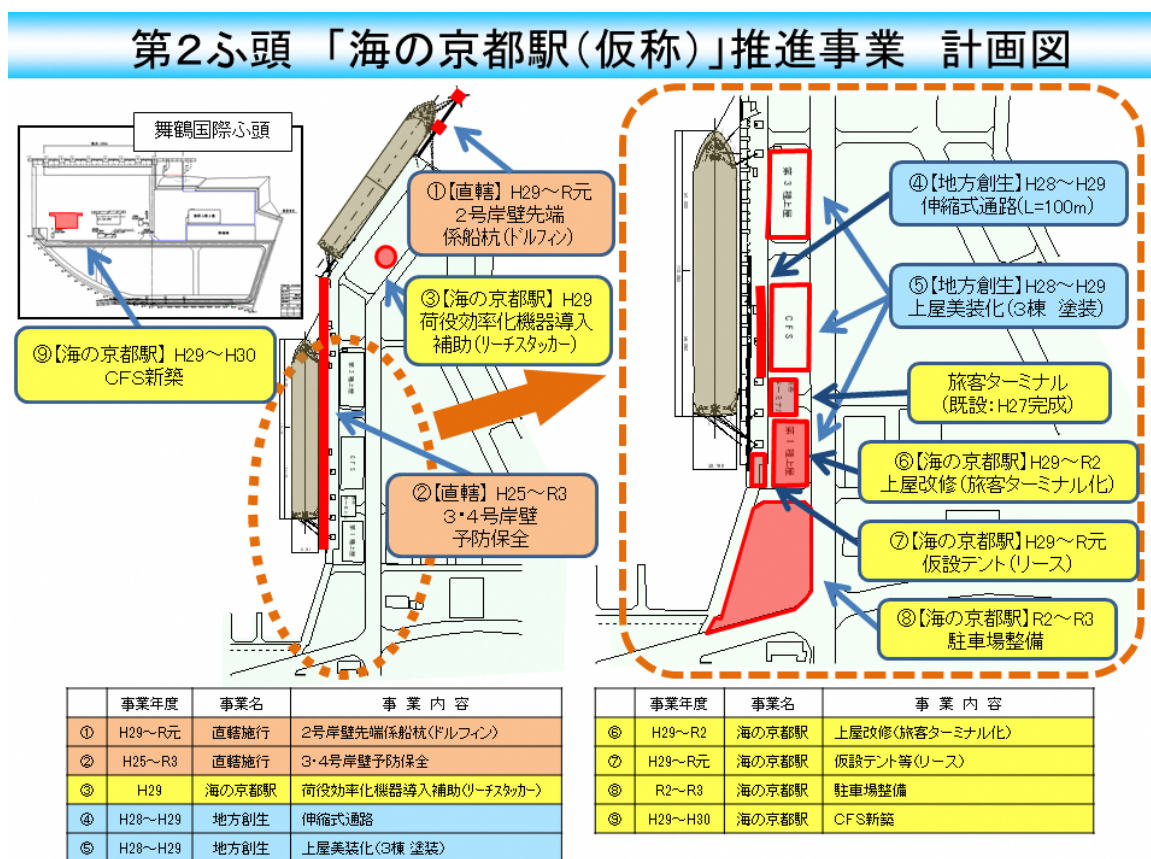
	船名	入港日	時間	時間	定員	岸壁
1	コスタ ベネチア	4月3日(金)	13:00	21:00	5,260	国際
2	ル・ソレアル	4月29日(水)	7:00	19:00	264	第2
3	につぼん丸	5月1日(金)	11:00	18:00	398	第2
4	スペクトラム・オブ・ザ・シーズ	5月7日(木)	6:00	18:00	4,246	国際
5	クイーン・エリザベス	5月10日(日)	7:00	19:00	2,081	第2
6	ル・ソレアル	5月15日(金)	7:00	19:00	264	第2
7	プレーメン	5月18日(月)	7:00	19:00	169	第2
8	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	6月3日(水)	7:00	21:00	4,180	国際
9	ル・ソレアル	6月7日(日)	7:00	19:00	264	第2
10	コスタ ネオロマンチカ	6月13日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
11	サファイア・プリンセス	6月14日(日)	7:00	17:00	2,678	第2
12	コスタ ネオロマンチカ	6月20日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
13	コスタ ネオロマンチカ	6月27日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
14	ダイヤモンド・プリンセス	7月1日(水)	7:00	18:00	2,706	第2
15	コスタ ネオロマンチカ	7月4日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
16	コスタ ネオロマンチカ	7月11日(土)	13:30	22:00	1,572	第2
17	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	7月15日(水)	7:00	21:00	4,180	国際
18	コスタ ネオロマンチカ	7月15日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
19	コスタ ネオロマンチカ	7月20日(月)	13:30	22:00	1,572	第2
20	コスタ ネオロマンチカ	7月24日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
21	コスタ ネオロマンチカ	7月28日(火)	13:30	22:00	1,572	第2
22	コスタ ネオロマンチカ	8月2日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
23	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	8月5日(水)	7:00	21:00	4,180	国際
24	コスタ ネオロマンチカ	8月9日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
25	コスタ ネオロマンチカ	8月14日(金)	13:30	22:00	1,572	第2
26	コスタ ネオロマンチカ	8月19日(水)	13:30	22:00	1,572	第2
27	コスタ ネオロマンチカ	8月23日(日)	13:30	22:00	1,572	第2
28	飛鳥Ⅱ	8月30日(日)	8:00	18:00	872	第2
29	ばしふいっくびいなす	9月19日(土)	8:00	17:00	476	第2
30	ル・ラペルーズ	10月13日(火)	7:00	19:00	184	第2

1.3 「海の京都駅（仮称）」推進事業

このような近年のクルーズ船の寄港増加に対し、京都府では旅客者の受入環境整備を図るため「海の京都駅（仮称）」推進事業を進めてきた。

クルーズ船が寄港する第2ふ頭及び国際ふ頭における、岸壁改修、ターミナル機能増強、上屋美装などにより、クルーズ船旅客に対するハード面での受入対応力を向上させることを目的とした取組であり、令和3年4月の供用開始を予定しているとのことである。

【図表 1.3-1】



【図表 1.3-2】



舞鶴国際ふ頭及び第2ふ頭におけるクルーズ船の受入体制の全体像は、【図表 1.3-3】のとおりである。舞鶴国際ふ頭は13万トン以上、第2ふ頭では11万トン以下のクルーズ船を受け入れている。

現状のところ、クルーズ船寄港のほとんどの場合において第2ふ頭を利用しているが、年に数回は舞鶴国際ふ頭を利用しての大型クルーズ船の受け入れが行われている。舞鶴国際ふ頭は、通常はコンテナターミナルとして利用されているため、クルーズ船対応として、旅客の安全確保を目的とした仮設バリケード等の設置等の取組がなされている。

【図表 1.3-3】



先述のとおり、クルーズ船の受入能力を増強していくことは、我が国の観光ビジョンに示されている方針及び施策であるが、クルーズ船誘致のポートセールスはその特性として、各港湾単独ではなく日本海側の各港湾の連携により寄港誘致を進めていく必要がある。

また、旅客の安全性と快適性を高めることを目的としたハード面の整備にも計画的に取り組んでいるが、これらの整備事業については相応の予算が必要となる。国庫を財源とした補助があるものの、京都舞鶴港「海の京都駅（仮称）推進事業」として累積で437,500千円の予算を計上している。

以下は、京都府よりクルーズ船誘致・受入環境整備等に関連した事業の予算を聞き取り整理したものである。

【図表 1.3-4】

年度	事業内容	最終予算額
平成 28 年度	国際クルーズ誘致事業	11,608 千円
平成 29 年度	国際クルーズ誘致事業	24,105 千円
	京都舞鶴港利用促進事業費（の一部）	5,000 千円
	京都舞鶴港「海の京都駅（仮称）推進事業」	359,500 千円
平成 30 年度	国際クルーズ誘致事業	26,702 千円
	京都舞鶴港クルーズ誘致強化事業費	2,000 千円
	京都舞鶴港「海の京都駅（仮称）推進事業」	78,000 千円
令和 元年度	国際クルーズ誘致事業※	59,347 千円
	京都舞鶴港クルーズ誘致強化事業※	2,000 千円

※ 令和元年度分のみ、当初予算額

2 クルーズ船寄港の経済効果

2.1 京都府の観光振興施策におけるクルーズ船寄港

京都舞鶴港のクルーズ船寄港に関連する京都府の施策として、平成 25 年に策定された「海の京都」構想・プランがある。これは日本海に面する京都府北部地域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）を中心とした新たな観光圏を形成し、地域経済への波及効果を期待するものである。

この具体的実現のために、海の京都 DMO（以下「DMO」という。）が設立され、クルーズ船旅客に対する観光振興についても DMO と連携した取組が実際に行われている。

また、令和元年 10 月に策定された「京都府総合計画」中丹地域振興計画においても、「クルーズ船の京都舞鶴港への寄港に当たって、DMO 等との連携による船社への現地ツアープランの提案や、港周辺部のまちなか滞在プログラムの創出・提供等を通じて、クルーズ客の地域への回遊を促進」していくことが明示さ

れており、令和 5 年にクルーズ船寄港回数 50 回の数値目標が設定された。

【図表 2.1】「京都府総合計画」中丹地域振興計画より抜粋

指標名称	単位	基準値 (平成 30 年)	目標数値 (令和 5 年)
クルーズ船寄港回数	回	23	50

目標設定の考え方	出典	参考年間目標
基準設定年における日本海側の港での 1 位（金沢港：44 回）を上回ることを目 標に設定	京都府港湾局に よる実態把握	平成 31 年：33 令和 2 年：37 令和 3 年：41 令和 4 年：45

2.2 クルーズ船寄港が及ぼす経済効果

2.2.1 経済効果と旅客消費

クルーズ船寄港についての経済効果の算出方法や結果については所論あるが、岸壁使用料等の収入のほか、クルーズ旅客が消費することによる地域への経済効果が期待されるところである。

我が国のクルーズ船寄港の経済効果に関する研究としては、いくつかの例がある(*4, *5, *6)。概ねいずれの研究においても、旅客 1 人当たりの消費単価を推定・把握し旅客数を乗じた結果に、岸壁使用料等を加味することで直接効果を算出し、さらに波及効果を加味する方法がとられている。

⁴ 高田和幸・藤生慎・田島規雄(2012)：外航クルーズの旅客と乗組員の消費による経済波及効果の推計，日本クルーズ&フェリー学会論文集第 2 号

⁵ 国際旅客船拠点形成港湾 八代港(2017)：八代港における国際旅客船拠点形成計画書，
https://www.pref.kumamoto.jp/kiji_21575.html，2020 年 2 月 15 日時点

⁶ 内閣府沖縄総合事務局(2015)：外国クルーズ客船の那覇港寄港による経済効果について（クァンタム・オブ・ザ・シーの事例）

【図表 2.2.1-1】クルーズ船寄港に係る経済効果の算出方法の例

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{直接効果} \\ \hline \text{岸壁使用料等} + (\text{消費単価} \times \text{乗客数}) \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{一次波及効果} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{二次波及効果} \\ \hline \end{array} = \text{経済効果}$$

直接効果の大部分は、消費単価に旅客数を乗じた額（消費額）から構成されており、これらは主にアンケート調査等による消費単価の把握により消費額を推定している。各港湾の立地条件や特性により、旅客1人当たり約1万円～10万円超と幅広い。伴って、算出されるクルーズ船1寄港当たり経済効果についても数千万円から数億円まで幅広い結果が算出されている。

京都舞鶴港においては、福知山公立大学の佐藤(2018) (*7) が平成28年にクルーズ旅客の消費動向に関する調査を実施しており、その結果は約0.4万円から約0.9万円の一人当たり消費額であった。

【図表 2.2.1-2】調査の実施状況

	調査日時	配布数	回収数	回収率	調査対象者数	一人当たり観光消費額	備考
第1回	2016/8/20	109	73	67	299	4,290	コスタビクトリア
第2回	2016/9/9	147	102	69.4	267	4,722	コスタビクトリア
第3回	2016/10/4	116	95	81.9	219	9,322	飛鳥II
合計		372	270	72.6	795	—	

ただし、クルーズ客を対象としたアンケート調査は、母集団の良い縮図となるような標本抽出や回答標本数の確保が困難であると思われ、この舞鶴での調査も調査対象者を非オプションルツアー観光客に絞っており、オプションルツアー参加者及び外国人観光客は対象から除外した上で、限られた標本数に基づいて算出された観光消費額の数値である。そのため、これらは京都舞鶴港に寄港するクルーズ客全体の消費動向を統計的な手法で結論付けたものではなく、【図表

⁷ 佐藤 充 篠原正人 Eric Hawkinson 江上直樹 張明軍(2018)「舞鶴港に寄港するクルーズ船観光客の回遊状況および消費動向の推定 - クルーズ船受入機能の強化とインバウンド観光の推進に向けて -」

2.2.1-3】の他港湾における経済効果の算出値との単純な比較分析を行えるものではないことに留意が必要である。

なお、舞鶴市は、平成 28 年の京都舞鶴港へのクルーズ船寄港について、直接効果が約 1 億 6,000 万円、波及効果を含め約 2 億 7 千万円の経済効果があったと公表している。当年の旅客数の推定数が約 2 万人であったことを前提とすると、単純計算で 1 億 6,000 万円÷2 万人=8,000 円となり、概ね調査結果の範囲内には入る。

【図表 2.2.1-3】各港湾における経済効果の算出値比較(*8)

港名	GT クラス	旅客消費単価	発表年	出所
	[万 GT]	[万円/人/日]		
那覇港	4	3.5	2010	高田(2018)
神戸港	5	1.4	2009	高田(2018)
那覇港	7	0.9	2010	高田(2018)
室蘭港	12	1.2	2010	高田(2018)
八代港	17	1.2	2017	国際旅客船拠点形成港湾(2017)
那覇港	17	13.8	2015	内閣府沖縄総合事務局(2015)*4

各港湾における立地・条件や算定前提が異なることから、これらの試算結果を単純に比較するべきものではないが、振興効果を検討・検証するための参考指標になり得るものと考ええる。

また、参考として【図表 2.2.1-1】に示される直接効果を構成する岸壁使用料等の明細を以下に掲載する。

クルーズ船 1 寄港当たりの岸壁使用料収入の平均単価は約 25 万円前後であり、クルーズ船寄港における経済効果の大部分がクルーズ旅客の消費額によりもたらされることが確認できる。

⁸ 佐々木友子・赤倉康寛・杉田徹(2018)「我が国に寄港するクルーズの需要動向とその効果に関する分析」国土技術政策総合研究所資料 No.1041

【図表 2. 2. 1-4】岸壁使用料の実績明細(平成 30 年)

(単位：円)

	ふ頭名	使用料金
1	第 2 ふ頭	232, 180
2	第 2 ふ頭	44, 760
3	第 2 ふ頭	44, 760
4	第 2 ふ頭	232, 180
5	第 2 ふ頭	232, 180
6	第 2 ふ頭	232, 180
7	第 2 ふ頭	232, 180
8	第 2 ふ頭	232, 180
9	第 2 ふ頭	232, 180
10	第 2 ふ頭	232, 180

	ふ頭名	使用料金
11	第 2 ふ頭	232, 180
12	舞鶴国際ふ頭	689, 840
13	第 2 ふ頭	232, 180
14	第 2 ふ頭	232, 180
15	第 2 ふ頭	232, 180
16	第 2 ふ頭	221, 480
17	第 2 ふ頭	308, 130
18	舞鶴国際ふ頭	689, 840
19	第 2 ふ頭	117, 470

合計	4, 902, 440
平均	258, 023

※初寄港時など一定の場合に岸壁使用料を免除とする定めであることから、岸壁使用料の実績明細の合計数は、寄港回数の総回数より少ない。

【図表 2. 2. 1-5】岸壁使用料の実績明細(平成 29 年)

(単位：円)

	ふ頭名	使用料金
1	第 2 ふ頭	44, 760
2	第 2 ふ頭	44, 760
3	第 2 ふ頭	232, 180
4	第 2 ふ頭	232, 180
5	第 2 ふ頭	232, 180
6	第 2 ふ頭	307, 420
7	第 2 ふ頭	232, 180
8	第 2 ふ頭	232, 180
9	第 2 ふ頭	232, 180
10	第 2 ふ頭	232, 180
11	第 2 ふ頭	232, 180
12	第 2 ふ頭	232, 180
13	第 2 ふ頭	232, 180
14	第 2 ふ頭	232, 180
15	第 2 ふ頭	232, 180
16	第 2 ふ頭	232, 180
17	第 2 ふ頭	232, 180
18	第 2 ふ頭	232, 180
19	第 2 ふ頭	232, 180

	ふ頭名	使用料金
20	第 2 ふ頭	232, 180
21	第 2 ふ頭	307, 420
22	第 2 ふ頭	232, 180
23	第 2 ふ頭	232, 180
24	第 2 ふ頭	232, 180
25	第 2 ふ頭	232, 180
26	第 2 ふ頭	232, 180
27	第 2 ふ頭	232, 180
28	第 2 ふ頭	232, 180
29	第 2 ふ頭	232, 180
30	第 2 ふ頭	99, 260
31	第 2 ふ頭	232, 180
32	第 2 ふ頭	232, 180
33	第 2 ふ頭	232, 180
34	第 2 ふ頭	232, 180
35	第 2 ふ頭	232, 180

合計	7, 769, 020
平均	221, 972

※初寄港時など一定の場合に岸壁使用料を免除とする定めであることから、岸壁使用料の実績明細の合計数は、寄港回数の総回数より少ない。

【図表 2.2.1-6】岸壁使用料の実績明細(平成 28 年)

(単位：円)

	ふ頭名	使用料金
1	第 2 ふ頭	307,420
2	第 2 ふ頭	117,470
3	第 2 ふ頭	307,420
4	第 2 ふ頭	307,420
5	第 2 ふ頭	307,420
6	第 2 ふ頭	307,420
7	第 2 ふ頭	307,420
8	第 2 ふ頭	307,420
9	第 2 ふ頭	307,420
10	第 2 ふ頭	307,420
11	第 2 ふ頭	307,420
12	第 2 ふ頭	221,480
13	第 2 ふ頭	44,760

合計	3,457,910
平均	265,993

※初寄港時など一定の場合に岸壁使用料を免除とする定めであることから、岸壁使用料の実績明細の合計数は、寄港回数の総回数より少ない。

2.2.2 経済効果に関する京都府の計画

京都府としては、令和 5 年までにクルーズ船の寄港数を年間 50 回まで増進させることを目標値としており、昨年に策定された「京都府総合計画」中丹地域振興計画にも具体的な数値目標として記載されている。

京都府では南の関西空港、京都駅等と対比し、京都舞鶴港を京都府北部の玄関口として、京都府北部振興の人的交流の核と位置付けている。一般に、クルーズ船は午前中に寄港し、当日夜には出発するため、宿泊消費にはつながらないが、飛行機や新幹線等を利用した観光客と異なり、京都府北部までの移動に多くの時間を費やすことがないため、京都府北部エリアを中心とした周遊が可能となる。同地域には優れた観光資源があるが、周遊促進にはその魅力発信や知名度向上に力を入れる必要があり、地域としての連携した取組が必要であるとの認識のもと、DMO 等と連携した周遊観光促進のための取組が実施されているところである。

また、クルーズ客の消費額の調査に関して、京都府では、クルーズ船の乗客一人当たりの消費単価は、寄港するクルーズ船のクルーズ旅行価格、客層、寄港時間、当日の天候等によっても異なってくることから、一律の消費単価を推定することは困難であること、乗客へのアンケート調査では、偏りのない標本抽出、標本数の確保及び回答における正確な数字の聞き取りが困難なこと、また、店舗に対するヒアリングでも、クルーズ客かどうかの判別をしていないため、正確な実態の把握が困難であることから、これらの算定方法をもって消費額を計算したとしても、一つの指標にはなり得るが、消費額の算定根拠とすることは不適當と考えているとのことである。また、クルーズ船の寄港は現在、年間 30 回程度に限られているため、クルーズ客に特化した消費額を目標に掲げても地域振興につながるものではないと考えているとのことである。したがって、京都府総合計画においても、「海の京都エリアの観光入込客数」や「海の京都エリアの観光消費額」を目標に掲げられているところであり、クルーズ船における消費拡大については、実際に「クルーズ客が地元に来てお金を落としている」という成功例作りや、それに伴い地元がクルーズ船寄港により地元消費を増やす努力をしようという気運醸成にまずは取り組んでいくとのことである。

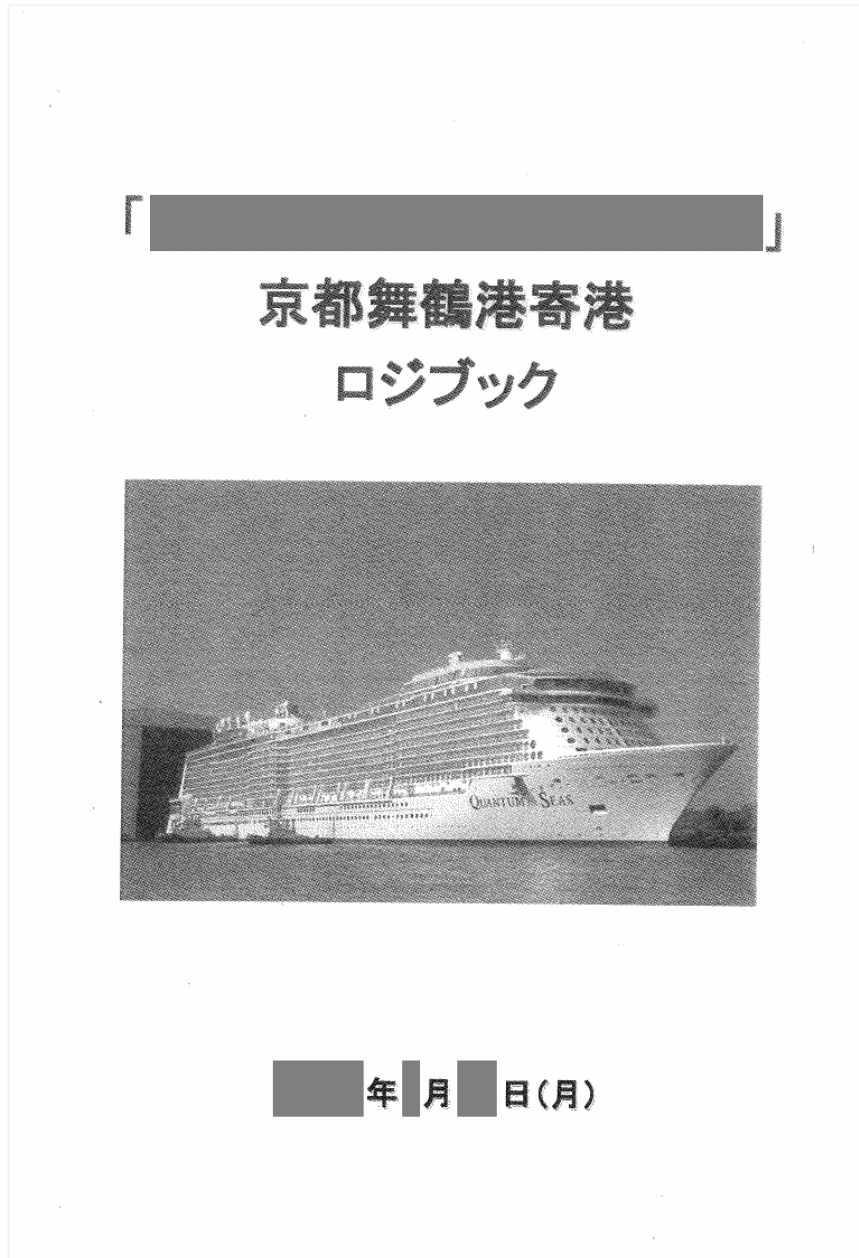
3 クルーズ船寄港に関する業務

3.1 クルーズ船寄港に係る業務の概要

クルーズ船受入れのための各種事前調整・準備は多岐にわたり、各関係機関や民間事業者との事前調整が必要となる。これらの調整は、経済交流課が中心となって取り組んでいるが、受入計画（ロジブック）の策定などの事前準備をクルーズ船の寄港毎に対応する必要がある、特に負荷が高い状況がうかがえる。

【図表 3.1-1】受入計画（ロジブック）の内容（抜粋）

表紙



※寄港するクルーズ船の日程・規模・イベントに応じた、寄港毎のロジブックを作成

受入体制表

受入体制（京都舞鶴港）

項 目	担 当	業務内容 等
全体総括	京都府経済交流課	全体の総括
歓迎式典・報道総括	京都府経済交流課	報道対応 出欠確認、誘導・調整等 ※警察、消防との連絡
駐車場・警備総括	京都府経済交流課	車両誘導、安全管理 ※警察との連絡 テントの準備
観光案内所総括	舞鶴市観光商業課	観光案内
出港セレモニー総括	京都府中丹広域振興局	＜パフォーマンス・見送り＞ 出演者との調整、セレモニーの 進行、キューだし

<消防関係>

【体 制】

- 初期消火班（火元に対する初期消火）
班長 ■■■ 室長
班員：振興局
- 避難誘導班（ふ頭内の来場者誘導）
班長 ■■■ 課長
班員：舞鶴市
- 連絡班（警察、消防、港湾関係者へ連絡）
班長 ■■■ 総括担当課長
班員：経済交流課、港湾局、振興会

※寄港当日の担当割（京都府経済交流課、舞鶴市観光商業課、京都府中丹広域振興局）及び責任者の配置表を作成

連絡網

[] 寄港時連絡網			
所属	職・名	電話番号	備考
京都府 075-414-4844			
中丹広域振興局			
港湾局			
舞鶴市			
京都舞鶴港振興会			
宮津市			
天橋立観光協会			
伊根町			
伊根町観光協会			
大阪入国管理局			
大阪税関 舞鶴税関支署			
神戸植物防疫所 大阪支所			
動物検疫所 神戸支所			
舞鶴警察署			
舞鶴市消防本部(119)			
舞鶴西消防署(119)			
飯野港運 (代理店)			
舞鶴倉庫			
日本通運 舞鶴支店			
日本通運 舞鶴海運支店			
JTBGMT			
京都交通(株)			
日本交通(株)			
舞鶴赤十字病院			療機関
JR西日本			
京都丹後鉄道			

※関係各機関及びツアー等の旅行会社の各担当者及び連絡先を作成

クルーズ船により旅客数、滞在時間及びオプションツアーの差配が異なることから、寄港毎の調整・更新が必要となる。

職員業務概要

職員業務概要(案) 月 日 ツアーバス発車完了まで

【中國語・英語】英・中辭書、英・中辭典、英・中辭海、英・中辭林、英・中辭庫、英・中辭典、英・中辭海、英・中辭林、英・中辭庫

[illegible]

【その他スタッフ】

[illegible]

※各担当業務の詳細に、府職員等担当者の分担を示した資料を作成

寄港対応表

月 日 (月) 寄港対応

【概要】

- ・ 所属： (米国)
乗客定員（1室2人使用時）：4,180人、（全ベッド使用時）4,905人
総トン数：168,666トン、全長：347.08m、乗組員数約1,500人、船籍：パナマ

【今回の寄港状況】

- ・入港 09:00 出港 19:00 (日没 18:42) ・船舶代理店

・運航スケジュール

8泊9日：■(金)上海～■(土)(終日航海)～■(日)下関～■(月)舞鶴
～■(火)新潟～■(水)函館～■日(木)・■日(金)(終日航海)
～■日(土)上海

【シャトルバス等】

- シャトルバス（地元手配、計8台）
・無料 ※国際ふ頭立入規制のため、クルーズ関係者のみ乗車可
国際ふ頭⇄西舞鶴駅 8台（ふ頭始発 9:30、10 分間隔）
※ピーク時（往 10:30～12:00、復 14:30～16:00 を想定）には、2 台と 1 台を
交互に運行

【鉄道】

- 丹後鉄道増結 (1両→2両)
・増結対象便 西舞鶴発 10:37 天橋立着 11:23

【タクシー】

- ・ふ頭で随時待機

【ふ頭での催し】

- 物販、飲食ブース (15:00～18:00)
- ・物販 [7事業者]: (置物、コスメ)、 (和雑貨)、 (ちりめん雑貨)、 (木工品)、 (煮干し)、 (着物)、経済交流課(菓子類)
 - ・飲食 [3事業者]: (お好み焼き)、 (いか焼き)、 (カルビ串焼き)

○ウェルカムイベント(予定)

【一般市民向け船内見学会】

- ・なし

※寄港当日全体の流れ、セレモニー、バス・タクシーの台数・配置、ふ頭での催しの内容等を確認したうえで、整理した資料を作成

現在、これらの事前準備の多くを京都府経済交流課の職員が中心となり差配しており、当日の旅客対応に関しては京都府中丹広域振興局や舞鶴市の職員と連携し、業務を遂行している。

【図表 3.1-2】 港湾局及び経済交流課への聴取結果

＜マニュアル等の整備状況＞

経済交流課にて、クルーズ船寄港ごとに、寄港する船の情報、各受入関係機関の準備・手配状況等を記した「ロジブック」を作成し、全体の流れの共有、役割分担の明確化を図っている。

それらを積み上げた全体的なマニュアル等の作成は必要性を認識しているが、ほぼ未着手とのこと。

＜外部委託の状況＞

港湾局と経済交流課にて、バリケードの設置、伸縮式通路の設置、警備員の配置、CIQ、待合スペース、駐車場、道路案内看板等の設営（役務）を委託している。また、舞鶴市において、観光案内の一部及びシャトルバスの運行を業務委託しているとのこと。

＜港湾局と経済交流課の職務分掌状況＞

（港湾局）

所掌事務：ふ頭内の安全管理、湾内の安全管理（着岸予定1時間前（大型船は2時間前）から離岸1時間後まで待機）等

労務管理：全て時間外命令を実施し、時間外手当の支給及び振替休日取得を徹底。担当に偏りが生じないよう港湾局員が全員で当番制にて対応。

（経済交流課）

所掌事務：全体統括、乗客誘導、安全管理、CIQ 手続サポート、関係機関調整等

労務管理：船の特性（初寄港、乗客数、入・出国手続の有無等）に応じ、課全体で適切な人員配置を実施。舞鶴駐在の人員を主軸に、本庁（京都市）からも動員。船の入港時間によっては、前泊で対応している。その上で、週休日の振

替、時間外勤務手当の支給を徹底。

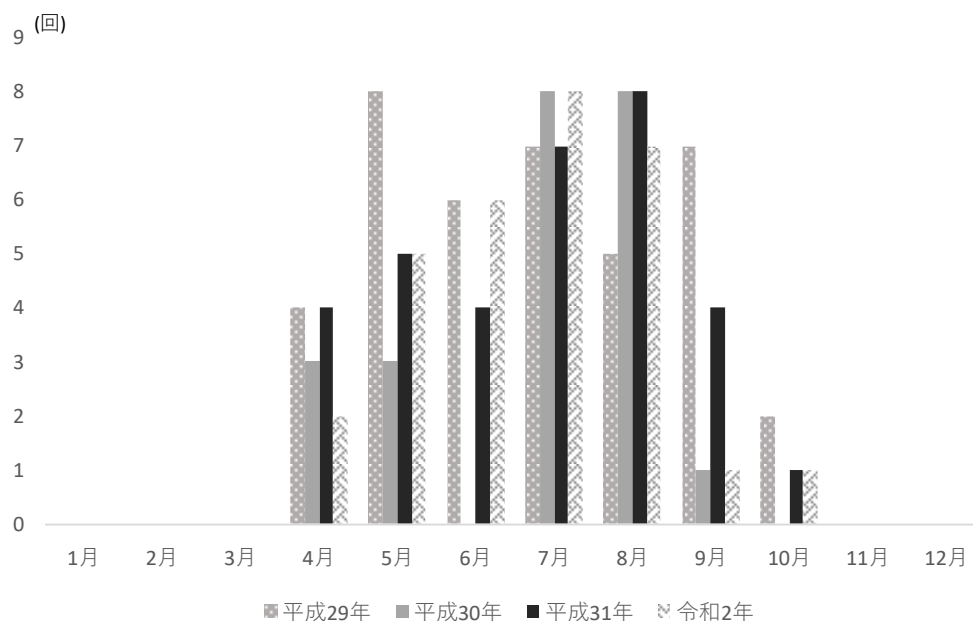
ただし、クルーズ船の寄港は、日本海周遊クルーズを中心に夏季に偏っており、代休取得や夏季休暇取得計画にもクルーズ船の受入準備事務等が影響するため、その点からも負担となっている。

※上記以外にも、京都府中丹広域振興局職員、舞鶴市職員なども多数対応している状況である。

3.2. 京都府職員の業務負荷の状況

【図表 3.2】のとおり、京都舞鶴港に寄港しているクルーズ船は朝頃の時間帯での入港、深夜時間帯での出港の旅程となる場合も少なくなく、加えて、時期としても夏季シーズンでの寄港に集中している状況である。結果として、早朝深夜の時間外出勤及び休日出勤対応が常態化しつつある。今後、さらにクルーズ船寄港数の増加が計画されているが、対応リソースの増強又は指定管理者制度の導入による一部業務の外部委託など具体的な対応策を検討すべき状況にあると考えられる。

【図表 3.2】 クルーズ船寄港回数（月別）



4 港湾 BCP

4.1 概要

国土交通省が定める「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針」は、港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法に基づき国土交通大臣が定めるものであるが、この中に港湾の事業継続計画（港湾 BCP）について以下の記載がある。

＜災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築＞

- ・民間企業等との協働による港湾の事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）（以下「港湾 BCP」という。）の策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善

- ・港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾 BCP の策定と継続的な改善

- ・港湾関連データ連携基盤等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築

- ・IoT 等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築

港湾 BCP の具体的策定に当たり、国土交通省は「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」を策定しており、各港湾における港湾 BCP の検討・策定のための指針とされている。京都舞鶴港においてもこのガイドラインに基づいて、平成 27 年 7 月に京都舞鶴港港湾 BCP 協議会を設立し、平成 29 年 3 月に「京都舞鶴港 港湾 BCP」を策定している。

さらに、令和元年 10 月には災害対応計画の行動指針を追加策定している。

【図表 4.1】 港湾 BCP の目次

目次
I 京都舞鶴港の現況
1. 京都舞鶴港の概要
2. 地震等災害による京都舞鶴港の被害（想定）
II 京都舞鶴港港湾 BCP（事業継続計画）
1. 基本方針
2. 実施体制
（1）実施主体
（2）災害時における連絡（情報共有）体制
3. 災害対応計画
（1）初動時対応
（2）緊急物資輸送対応
（3）幹線貨物輸送対応
4. 事前対策
5. 教育・訓練
6. 見直し・改善
7. 広域連携について

4.2 港湾 BCP とクルーズ船寄港

「京都舞鶴港 港湾 BCP」の目的は、災害時における初動時対応及び緊急物資輸送、幹線貨物輸送への対応を迅速かつ的確に行うことにより、港湾施設の早期復旧と港湾機能等の中断・低下に伴う影響を最小限に抑えることとしている。特に、二次災害の発生抑止、緊急物資輸送における海上輸送量の確保、地域のニーズに応じた港湾物流機能の早期回復を重点事項としている。

この中では、クルーズ船に関する特別の記載はなく、緊急事態時における連絡網図等にもクルーズ船社等への連絡ルートは記載されていないものの、京都舞鶴港港湾 BCP 協議会においてはフェリーの運行会社も、BCP 計画の策定・運用についての協議等に参加しているとのことである。

4.3 クルーズ船寄港と災害対策

京都舞鶴港では、平成 29 年 9 月 2 日にクルーズ船社（コスタクルーズ社）と連携した災害訓練を実施しており、これは日本海側の港湾としては初の取組であったとのことである。

京都府（港湾局、中丹広域振興局）、舞鶴海上保安部、舞鶴市消防本部、コスタクルーズ社の各職員が参加する内容で、緊急時の情報伝達ルートの検討・確認が実施されたとのことである。

災害発生時の経済的な影響に着目した場合、京都舞鶴港の機能全体としては物流面の重要性が高いと考えられるが、大型のクルーズ船は旅客数が 2 千名超となり（平成 31 年に寄港したクアンタム・オブ・ザ・シーズは 4 千名超である）、人流面での影響は甚大となる恐れがある。また、舞鶴市の人口が約 8 万人であることを考えると、特別な対処方針や留意が必要になる可能性も考えられる。

Ⅲ 結果要約（港湾局）

1 指摘事項

1.1 港湾計画に対する適時の計画対比分析と計画見直しの要否の検討及び年度計画の策定とメルクマールの設定（港湾計画の合理性）

平成 25 年 12 月港湾計画の「舞鶴港和田地区国際ターミナル整備事業」及び「前島地区フェリー埠頭整備事業」並びに「平地区整備事業」に関して、港湾計画改訂時の状況と現状が乖離している状況があるにも関わらず、乖離の有無の分析やこれを受けての港湾計画の見直し要否の検討が適時になされていない。

港湾計画は、長期の計画であるが、PDCA サイクルにより計画見直しの要否を検討すべきものとする。したがって、京都府は、港湾計画策定者として港湾計画と実績の乖離状況を定期的に分析し、必要に応じて港湾計画を見直す仕組みを構築する必要がある。

また、計画見直しを定期的に行うためには評価の指標が必要と思われるので、長期の港湾計画に対して年度計画の策定と評価の基準とするメルクマールの設定が必要である。

1.2 売却予定用地の事業評価における取扱（港湾計画の合理性）

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業に関して、売却又は貸付予定の関連用地の整備費用 7,593 百万円が国の事業評価のコストから除かれている。これら関連用地に関しては、海中の整備によることから陸上の土地に比べ整備費用が高い一方で、陸上の土地と同等の評価にて売却された場合、舞鶴港という地域性から相当程度の売却損が発生すると考えられる。これら売却損については埠頭整備事業に必然の費用であることから、国の事業評価とは切り離し、京都府で事業評価する仕組みを構築する必要がある。

1.3 舞鶴港経営関係収支の黒字化（港湾計画の合理性）

舞鶴港では、平成 23 年度から平成 30 年度にかけて貨物取扱量は 10 百万トンを超え、外貿の公共コンテナ取扱量でも平成 29 年度に 19,272TEU という過去最

高を記録した。一方で、舞鶴港経営関係収支では、施設使用料及び役務利用料を中心とした経営関係収入から経営関係管理費を差し引いた経営関係収支が、平成 23 年度から平成 30 年度にかけて赤字となっている。

舞鶴港では、日本海側拠点港に相応しい設備投資が継続して行われているが、経営関係収支はその投資の回収原資となるものであるもので、早期の黒字化が望まれる。

経営関係収支の黒字化に当たっては、設備投資に見合った施設使用料及び役務利用料の設定の見直しと不必要な経営関係管理費がある場合その削減が必要である。

1.4 指定管理者制度の検討（クルーズ船寄港に関する業務）

クルーズ船受入れのための各種事前調整・準備は多岐にわたり、また寄港当日の労働集約的な負荷の高い業務にも府職員が従事している状況である。この数年の間に、クルーズ船寄港数は急増しており、さらに今後も増加していく見込・計画であることから、業務の整理及び仕分けについても喫緊の検討が必要な状況に直面していると考えられる。

クルーズ船受入れの事前準備及び当日対応業務の内容についてマニュアル化を図るとともに、指定管理者制度の導入も視野に入れた業務の外部委託も具体的に検討すべきであるとする。

2 意見

2.1 平地区整備事業に関する港湾計画の改訂（港湾計画の合理性）

平地区整備事業に関しては、当面の最重点施設である和田埠頭整備に集中投資を図るため休止とされている。しかし、原木輸入量の推移を見ても平成 12 年の原木の輸入が 344 千トンであるのに対し平成 30 年は 37 千トンと状況は明らかに計画策定時とは異なっている。次期港湾計画の改訂に当たっては、事業計画の可否を検討する必要がある。

2.2 投資効果の測定における利用料収入・税収増等収入による回収計算の導入 (港湾計画の合理性)

事業計画策定時の事業評価に当たり、投資効果の測定に利用料収入や税収など収入による投資回収を考慮するとともに、事後的に歳入による投資効果の測定及び説明を可能とする仕組みを構築することが有用であると考ええる。

なお、投資の効果が相当長期に及ぶ港湾事業という特質から、発生主義により測定する公営企業会計の導入も検討に値すると考える。

2.3 京都府舞鶴港港湾審議会の活用（港湾計画の合理性）

長期計画である港湾計画について、PDCA サイクルにより計画の見直しの要否を検討する仕組みを構築する必要がある。この点、港湾計画全体の進捗や港湾関連用地の処分方法や投資効果について、京都府舞鶴港港湾審議会条例設置の地方港湾審議会である京都府舞鶴港港湾審議会を活用することが考えられる。

2.4 港湾関連事業者の誘致と活用（港湾関連事業者の誘致と活用）

舞鶴港では、舞鶴国際埠頭や国際フェリーターミナルの整備など日本海側拠点港として相応しい投資が行われている。そのため、投資に見合った貨物取扱量が必要であり舞鶴港の利用を促すさまざまな取組が行われており、今後もその取組を続けていくことが必要となる。そのためには近隣他港との競争力をいかに向上させるかが重要となる。

この点、民間の港湾関連事業者の誘致と活用が有用と考えられる。埠頭など関連施設の指定管理による民間企業の活用や、旧来より 3 社の体制が続いている荷役業務に関して、今後舞鶴港の整備が進められる過程で新たな事業者の誘致活動を行い、荷役事業者間のサービスや価格の競争を促すことが必要である。

2.5 観光消費額増加の施策の検討（クルーズ船寄港の経済効果）

京都府北部地域には優れた観光資源があるものの、その地理的な特性から観光客の誘致・流入に際して一定の課題を抱えている。

その点、クルーズ船の寄港は人流面で大きな効果が得られていると考えられる。これを観光消費額の増加を伴った地域活性化に繋げていくことで、「京都府総合計画」で掲げられている「海の京都エリアの観光入込客数」や「海の京都エリアの観光消費額」の目標達成に大きく寄与する可能性がある。

クルーズ船旅客の海の京都エリアでの観光消費額を増やすことができるよう、さらに積極的な施策を計画・実施・検証されたい。

2.6 災害対応計画策定の検討（クルーズ船誘致事業等）

クルーズ船寄港中における災害発生は、影響を受ける旅客数が数千名単位と甚大になる可能性があることから、BCP 計画等においてクルーズ船寄港における災害対応についての具体的記載を検討されたい。

また、クルーズ船社と共同で実施する災害訓練について、定期的に実施することを検討されたい。

第5 舞鶴 21

1 舞鶴 21 の概要

1.1 設立の趣旨及び根拠法

1.1.1 FAZ 法

舞鶴 21 は、平成 4 年 7 月に施行された FAZ 法により、京都舞鶴港が平成 6 年に「輸入促進地域」（以下「FAZ 地域」という。）の指定を受けたことから、その事業主体として平成 7 年に設立された第三セクターである。

FAZ 法は、全国の港湾・空港の中から一定の要件を満たすものを FAZ 地域として設定し、輸入関連インフラの整備等により FAZ 地域へ輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させ、集積のメリットを最大限活用することによって効果的に輸入の促進を図ることを目的としている。

FAZ 法の立案当時、拡大傾向にあった日本の経常収支黒字への対処のため、輸入の促進を図っていく必要性があったという状況が立法の背景にある。

なお、FAZ 法は、当初平成 8 年までの時限法であった。その後、各種支援策の効果の発現には中期的な期間が必要との判断から延期されたのち、平成 18 年 5 月に廃止されている。

FAZ 法 第一条 （目的）

この法律は、最近における我が国を取り巻く国際経済環境の変化等に対応して、港湾又は空港及びその周辺の地域において行われる輸入の促進に寄与する事業を支援するための措置等を講ずるとともに、対内投資事業者の事業の実施を円滑に進めるための措置を講ずることにより、国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和のある健全な発展を図り、あわせて国民生活の向上及び国際経済交流の促進に寄与することを目的とする。

また、総務省資料平成 15 年 1 月「地域輸入促進に関する政策評価書」によると FAZ 法の効果は、①FAZ 計画により FAZ 施設が整備され、②FAZ 施設に輸入貨物を扱う業者が集積することで様々なメリットが発揮され、③その結果輸入が促進されるという 3 過程を通じてもたらされることが想定されている。

第 1 過程

FAZ 計画に主務大臣が同意し、必要に応じ支援措置を利用しつつ、輸入促進基盤整備事業を行う者により計画に掲げる FAZ 施設が整備される。

このほか、税関・検疫手続等の体制についても、FAZ 施設の整備に合わせて整備される。

第 2 過程

FAZ 施設の入居・利用等により、輸入貨物を扱う輸入貨物流通促進事業を行う者が集積する。これにより、物流コストの軽減や共同企業行動の発現等を通じて集積のメリットが発揮され、輸入貨物の流通が円滑化する。

第 3 過程

以上により、輸入が促進され、ひいては国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和のある健全な発展等がもたらされる。

1. 1. 2 京都府地域輸入促進計画

輸入促進基盤整備事業を行う都道府県は、FAZ 法第 5 条により「輸入促進基盤整備事業及び輸入貨物流通促進事業の支援に関する計画」（以下「地域輸入促進計画」という。）を作成して主務大臣の承認を受けることが前提となっている。

京都府は、舞鶴港湾地域を輸入促進地域とし、平成 7 年 11 月に地域輸入促進計画を策定した。そして、輸入促進基盤施設（すなわち物流倉庫及び舞鶴 21 ビル）を建設し、その運営主体として第三セクター（すなわち舞鶴 21）を設立し、輸入貨物取扱事業者を支援する各種事業を行うこととした。

なお、舞鶴 21 の設立趣意書には、「舞鶴港に物流機能や貿易関連機能を集積させるため、京都府、舞鶴市、民間企業等が協力して輸入促進基盤施設の建設、管理・運営等を行うことを目的に、FAZ 事業の実施主体となる舞鶴 21 を設立」とある。

京都府地域輸入促進計画（設置される施設）

舞鶴港の輸入貨物の流通の付加価値を高めるための、保管、荷さばき及び流通加工施設を集約した物流棟並びに輸入貨物や物流に関する情報センター、

海外の有望商品の発掘のための展示施設、輸入関連支援事業者・団体等が入居するオフィス等を持つ支援センター棟から構成される輸入促進基盤施設を、平成9年度の開業を目指して整備する。

京都府地域輸入促進計画（施設の設置・運営の方法）

輸入促進地域における輸入貨物の流通の円滑化を図るために以上のような輸入促進基盤施設の整備等が行われることとなるが、施設の設置・運営を効率的かつ効果的に実施していくため、本地域において輸入貨物を取り扱う事業を行っている運輸業者、卸・小売業者、製造業者等の経営能力及び資金を広範囲に活用する第3セクターを設立し、施設の設置・運営を効果的かつ効率的に実施する。

1.2 他のFAZ 第三セクターの状況

FAZ 法により、FAZ 地域として認可された地域は、17 の港湾及び6 の空港である。そのうち港湾地域について、HP での公表資料もしくは官報を元にまとめると【図表 1.2.1】のとおりである。FAZ 第三セクターの半数以上が累積損失を抱えている。舞鶴 21 も含め、営業損失を計上している第三セクターもある。

このように一部の第三セクターの厳しい財務状況がうかがわれる。

なお、㈱八戸港貿易センターは、平成 15 年に累積損失の解消のため、無償減資を実施し、ビルの所有を八戸市に移管したのち、平成 28 年 3 月末で解散している。また、くまもとファズ㈱は、事業規模を縮小するため平成 18 年に減資を行っている。㈱仙台港貿易促進センター及び㈱北九州輸入促進センターは、所有する FAZ 施設の一部をそれぞれ宮城県、北九州市に売却している。

【図表 1.2】FAZ 第三セクターの状況

(単位：千円)

FAZ地域	FAZ施設	事業主体		事業年度	営業利益	繰越利益剰余金
八戸港	八戸港貿易センター	第三セクター	㈱八戸港貿易センター		解散	
塩釜港	仙台国際貿易港ターミナル	第三セクター	㈱仙台港貿易促進センター	H30年度	13,856	▲856,972
常陸那珂港	ひたちなかFAZ物流サイト	第三セクター	㈱茨城ポートオーソリティ	H30年度	197,000	1,958,000
川崎港	かわさきファズ物流センター	第三セクター	かわさきファズ㈱	H30年度	863,058	▲301,152
横浜港	横浜国際流通センター	第三セクター	㈱横浜港国際流通センター	H30年度	688,000	▲1,499,000
新潟港	新潟東港コンテナターミナル	第三セクター	㈱新潟国際貿易ターミナル	H30年度	20,355	▲163,670
清水港	興津国際流通センター	第三セクター	清水港振興㈱	H30年度	88,039	579,063
舞鶴港	舞鶴21ビル	第三セクター	㈱舞鶴21	H30年度	▲8,547	▲400,871
大阪港	アジア太平洋トレードセンター	第三セクター	アジア太平洋トレードセンター㈱	不明		
神戸港	神戸港国際流通センター	第三セクター	神戸航空貨物ターミナル㈱	H30年度	不明	400,175
境港	ビジネス支援施設（夢タワー内）	第三セクター	㈱さかいみなと貿易センター	H29年度	▲1,319	▲486,050
下関港	海峡メッセ下関	第三セクター	㈱山口県国際総合センター	不明		
松山港	愛媛国際貿易センター	第三セクター	愛媛エフ・イー・ゼット㈱	H30年度	▲7,981	44,912
高知港	高知新港輸入物流ターミナル	第三セクター	高知ファズ㈱	H30年度	30,192	▲361,063
北九州港	アジア太平洋インポートマート	第三セクター	㈱北九州輸入促進センター	H30年度	255,000	▲946,000
熊本港	熊本港コンテナターミナル	第三セクター	くまもとファズ㈱	不明		
大分港	大分国際貿易センター	第三セクター	㈱大分国際貿易センター	H30年度	21,813	156,190

1.3 京都舞鶴港の状況

平成30年の京都舞鶴港の輸入取扱貨物量は392万トンと平成20年度と比べると約1.4倍、平成10年度と比べると約6.5倍の規模に拡大している。また、令和元年には、京都舞鶴港のコンテナ取扱量（空コンテナを含む）が過去最高を更新している。

この点、当初FAZ法により期待された「輸入の促進」という効果は、一定の成果を上げていると考えられる。

また、舞鶴港湾地区においても、国際ふ頭の岸壁の機能強化、多目的クレーンの設置、CFSの新築、第2ふ頭の老朽岸壁の保全、積極的なポートセールスによるコンテナ取扱量の増加、クルーズ船の寄港数の増加等、舞鶴21を取り巻く環境も変化してきている。

【図表 1.3】 京都舞鶴港の外国貿易貨物取扱量

(単位：トン)

	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
輸出	20,833	21,171	24,628	44,900	39,806	30,715
輸入	603,187	676,864	678,078	555,850	635,509	577,688

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
輸出	32,736	47,201	273,547	297,691	394,694	74,861
輸入	2,182,862	2,717,945	2,228,096	2,015,123	2,746,688	1,886,969

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
輸出	106,951	198,214	256,716	281,194	248,109	209,117
輸入	3,864,194	4,098,087	5,099,234	4,421,899	4,335,416	4,604,134

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
輸出	228,126	284,522	269,408	290,155
輸入	4,472,766	5,015,898	3,924,614	4,609,607

1.4 舞鶴 21 の主要施設の状況

1.4.1 施設概要

舞鶴 21 ビルは、JR「西舞鶴駅」より徒歩約 30 分、車で約 6 分、近畿自動車道敦賀線舞鶴西 IC から車で約 13 分の国道 175 号線沿いの舞鶴港西港の下福井地区に位置する。この下福井地区は、舞鶴港西港の第 4 埠頭地区に隣接し、多目的クレーンが整備されている第 2 埠頭地区から 1.5 キロメートルの位置にある。

また近畿自動車道敦賀線により阪神方面へのアクセス、京都縦貫自動車道により京都市方面へのアクセスは、舞鶴 21 ビル開業当時と比較して飛躍的に向上している。

【図表 1.4.1-1】 立地



舞鶴 21 の保有する主な施設の状況は以下のとおりである。

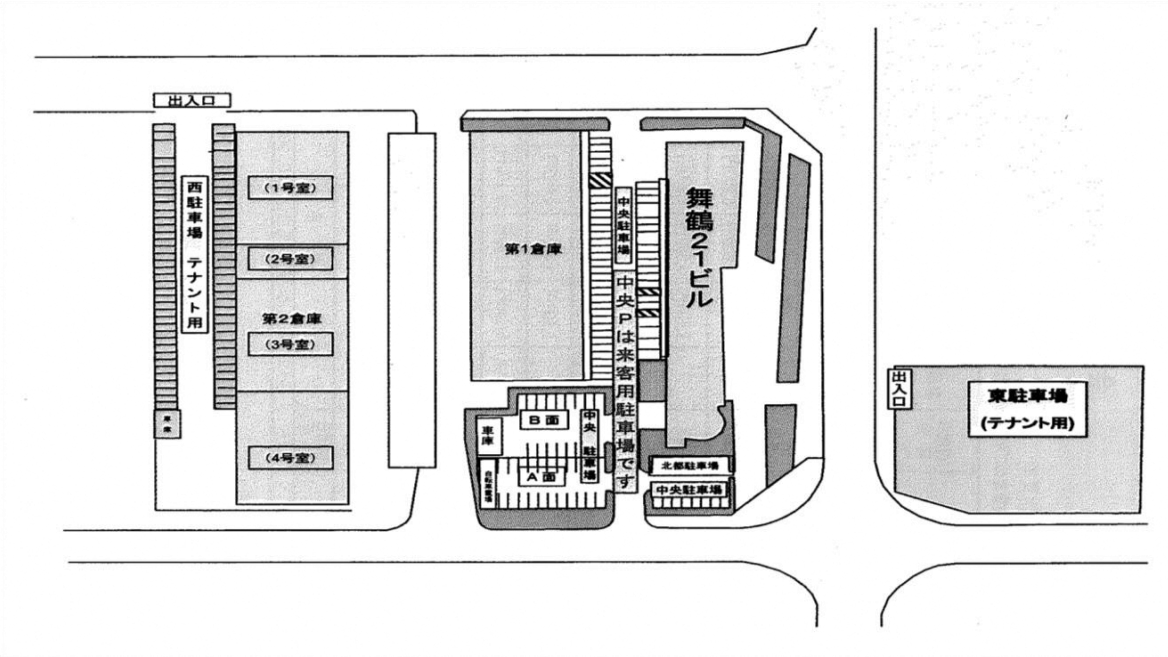
舞鶴 21 ビルの敷地は京都府港湾関連用地に指定されており、舞鶴 21 は、京都府から敷地面積 22,761 m²を年額約 760 万円(消費税込)で賃借している。賃借料は「京都府港湾施設の管理及び使用に関する条例」により定められている。

なお、平成 30 年 5 月に京都府から駐車場用地として借地していた東駐車場の敷地の約半分を民間港湾事業者の倉庫建設のため京都府に返還した。それにより、現行の東駐車場 139 台のうち 76 台減少することになるが、新たに京都府から港湾関連用地を借地し、57 台分の駐車場を確保している。

【図表 1.4.1-2】施設

	名称	床面積 (m ²)	建物	機能
ビル	舞鶴21ビル	6,756	高層棟：コンクリート充填 鋼管造8階建（高さ37m）	3階～8階オフィス及び会議室
			低層棟：鉄筋コンクリート 造2階建	1階金融機関店舗、デイサービスセンター 2階 カフェ、会議室4室（282m ² ）
倉庫	第1倉庫	2,200	鉄骨造平屋建 高さ9.16m	一般倉庫
	第2倉庫	3,301		
	1号室	1,000	鉄筋コンクリート造平屋建 高さ7.7m	くん蒸倉庫
	2号室	301		定温高速くん蒸倉庫
	3号室	1,000		定温くん蒸倉庫+エチレングス濃度制御装置
	4号室	1,000		定温くん蒸倉庫+エチレングス濃度制御装置

【図表 1.4.1-3】敷地図



【図表 1.4.1-4】 舞鶴 21 ビル



【図表 1.4.1-5】 第 1 倉庫



【図表 1.4.1-6】 第 2 倉庫



1.4.2 施設の事業費と資金調達

舞鶴 21 ビルは、平成 8 年 9 月から平成 9 年 9 月までに建築工事が行われ、平成 9 年 10 月 1 日に供用開始となった。

舞鶴 21 の「COMPANY PROFILE2019」によると、当初の総事業費は、26 億 1,900 万円であり、【図表 1.4.2-1】の内訳で調達したとの記載がある。なお、日本政策投資銀行からの借入金 10 億円は、平成 24 年 10 月に返済が完了している。

【図表 1.4.2-1】調達資金

(単位：千円)

補助金	国庫補助金	66,460
	京都府補助金	34,236
	舞鶴市補助金	34,236
長期借入金	日本政策投資銀行	1,000,000
自己資金		1,484,068
		2,619,000

また、平成 30 年度の固定資産台帳から平成 9 年 9 月に供用された固定資産をピックアップすると【図表 1.4.2-2】のとおりである。すなわち当初の事業費のほとんどは、舞鶴 21 ビルを中心とする固定資産の取得に充てられている。

【図表 1.4.2-2】当初の固定資産

(単位：千円)

NO	資産名	取得価額	耐用年数	H30年度簿価
1	舞鶴21ビル建物	1,114,341	45	616,496
2	展示場内装工事	52,405	15	0
3	レストラン内装工事	110,680	15	0
4	第1倉庫建物	129,843	35	56,699
5	第2倉庫建物	412,984	35	180,340
6	車庫	4,006	20	200
7	建物計	1,824,260		853,736
18	建物附属設備計	261,590		1,943
28	構築物計	227,704		31,178
53	工具器具備品計	11,936		0
54	合計	2,325,490		886,857

1.5 会社概要

1.5.1 主要業務

舞鶴 21 は「京都舞鶴港の振興支援、地域経済の活性化のため」【図表 1.5.1】の事業を定款目的としているが、現時点では行っていない事業も複数ある。

また、平成 14 年には定款目的に「舞鶴港振興会の会計・経理事務の受託業務」

が追加され、平成 27 年には、「見本市、翻訳業・通訳業、出版物の発行及びたばこの販売」を定款目的から削除し、「舞鶴市及び一般社団法人京都舞鶴港振興会等関係機関・団体からの受託業務」及び「京都舞鶴港における外国人観光客に対する外貨両替業務」を追加するなど過去において見直しが行われている。

定款目的本文の「京都舞鶴港の振興支援、地域経済の活性化のため」という文言は、平成 27 年 6 月 30 日に追記された。

【図表 1.5.1】定款目的

	定款目的	実施状況
1	不動産の賃貸業	○
2	荷役機械その他の貨物取扱のための機械装置の貸与	○
3	展示会、各種イベントの企画・実施及び誘致	×
4	貿易、経済に関する情報の提供	×
5	損害保険の代理業務	○
6	輸出入業者の委託による木材等の輸出入の代行業	×
7	飲料水、収入印紙及び切手の販売	○
8	舞鶴市及び一般社団法人京都舞鶴港振興会等関係機関・団体からの受託業務	○
9	京都舞鶴港における外国人観光客に対する外貨両替業務	×
10	前各号に付帯関連する一切の業務	○

1.5.2 株主の状況

令和元年 6 月末時点の株主は、以下のとおりである。京都府及び舞鶴市で合わせて、67.8%の持ち株比率を保有しているため、京都府及び舞鶴市で株主総会における特別決議の要件を満たしている。

発行済株式数は 35,700 株であり、一株 5 万円で発行され、会社の資本金の額 1,785,000 千円と一致している。

【図表 1.5.2】株主構成

出資団体・会社名	株数	持株比率
京都府	16,000	44.8%
舞鶴市	8,200	23.0%
独立行政法人中小企業基盤整備機構	3,740	10.5%
舞鶴商工会議所	100	0.3%
その他民間39社	7,660	21.5%
合計	35,700	100.0%

舞鶴 21 は、株式の譲渡の申出があった場合、譲渡の斡旋はしていないことを説明した上で、引き続き保有してもらうようお願いしているとのことである。それでも、株主が株式を手放すことを決定した場合には、譲渡先を自社で見つけてもらうことを原則としているとのことである。

ただし、過去に株主が倒産したときに、舞鶴 21 が既存の株主をお願いして当該株式を引き受けてもらった事例はあるとのことである。なお、舞鶴 21 の株式譲渡には、定款により取締役会の承認が必要である。

なお、自社株の買取は繰越利益剰余金のマイナスがあるため会社法の財源規制上できない。また、過去に繰越利益剰余金のマイナスを解消する手段として、無償減資について、平成 26 年度の「舞鶴 21 あり方検討会」でも議論したが、そのメリットが十分に想定できず、減資は行わない方針となったとのことである。

1.5.3 主な役員の状況

令和元年 6 月末時点の主な役員は以下のとおりであり、取締役 14 名、監査役 4 名から構成される。なお、役員のうち 8 名は、京都府もしくは舞鶴市の関係者（OB 含む）となっている。

【図表 1.5.3-1】役員構成

代表取締役社長	錦織隆	株式会社日進製作所 代表取締役会長
取締役副社長	多々見良三	舞鶴市長
取締役副社長	舟本浩	京都府副知事
常務取締役	古川和弘	常勤：京都府OB
常任監査役	本田安志	舞鶴市OB

平成 30 年以降の取締役会の開催状況は、以下のとおりである。会社法上は、3 か月に 1 回以上の取締役会開催が義務付けられており、舞鶴 21 では、それ以上の頻度で取締役会が開催されている。また、会社は定款にて、取締役会の「みなし決議」の規定を設けており、【図表 1.5.3-2】の 16 回のうち 8 回は、みなし決議となっている。また、取締役会の日程に合わせて監査役会も開催されている。

【図表 1.5.3-2】取締役会の開催状況

年	月 日		取締役			監査役		
		みなし決議	総数	出席数	出席率	総数	出席数	出席率
H30	3月5日		14	10	71%	4	3	75%
	3月29日	●						
	4月24日	●						
	5月29日		12	10	83%	4	2	50%
	5月30日	●						
	6月27日		14	11	79%	4	3	75%
	9月7日	●						
	10月1日	●						
H31	11月26日		14	11	79%	4	3	75%
	3月5日		14	12	86%	4	4	100%
	3月29日	●						
R1	4月25日	●						
	6月5日		13	8	62%	4	2	50%
	6月28日		14	10	71%	4	3	75%
	9月27日	●						
	11月20日		14	8	57%	4	4	100%

【図表 1.5.3-3】監査役会の開催状況

年	月 日	総数	出席数	出席率
H30	3月5日	4	3	75%
	5月29日	4	2	50%
	6月27日	4	3	75%
	11月26日	4	3	75%
H31	3月5日	4	4	100%
R1	6月5日	4	4	100%
	6月28日	4	3	75%
	11月20日	4	4	100%

1.5.4 人的体制

舞鶴21の人員体制及びその役割は以下のとおりである。

【図表 1.5.4】組織体制

番号	役職	所属	出身	担当している主要な業務
1	常務取締役	(一社) 京都舞鶴港振興会より派遣	京都府OB	○業務の総括、人事等 ○株主総会、取締役会、監査役会等に関する業務
2	総務・営業部部长	(一社) 京都舞鶴港振興会より派遣	舞鶴商工会議所OB	○舞鶴21ビル及び倉庫の維持管理全般 ○テナント、会議室等の運営及び入居者等の対応業務
3	総務・営業部次長	非常勤嘱託	京都北都信用金庫OB	○予算・決算関係全般及び株式(株主、株券)関係業務 ○減損会計等事業計画の作成
4	総務・営業部社員	正社員(プロパー採用)	公募	○会計関係業務及び総務関係業務全般 ○舞鶴市からの受託事業関係業務
5	総務・営業部社員	非常勤嘱託	公募	○舞鶴港振興会からの受託業務(予算・決算関係及び会計帳簿の管理等)
6	臨時社員	(一社) 京都舞鶴港振興会より派遣	公募	○舞鶴港振興会職員の給与及び旅費等関係業務 ○舞鶴港振興会の庶務関係業務全般

2 決算の状況

2.1 財政状態

2.1.1 資産及び負債・純資産の状況

過去の利益の蓄積を表す繰越利益剰余金は、平成30年度決算で400百万円余りのマイナスを抱えている。一方で、資本金が1,785百万円あるため、資本金の額は割り込んでいるものの、純資産は1,384百万円のプラスとなっている。

また、開業時の借入金10億円の返済は平成24年に完了しており、自己資本比率は、90%超と良好な財務健全性指標を示している。

なお、舞鶴21は、資本金が5億円以上であるため、会計監査人の監査を受けている。

【図表2.1.1】貸借対照表の推移

(単位：千円)

項目／決算期	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
現金及び預金	258,915	319,088	358,883	374,866	447,330
貯蔵品	672	704	592	813	326
前払費用	747	771	883	891	827
未収入金	14,246	4,041	3,965	3,515	7,127
未収還付法人税等	—	—	—	2,200	—
未収収益	25	39	36	36	14
繰延税金資産	844	992	6,805	—	—
流動資産	275,448	325,636	371,165	382,322	455,624
建物	1,077,958	1,035,677	994,202	951,909	911,092
建物附属設備	100,216	107,688	116,292	102,683	91,486
構築物	50,902	46,222	42,756	40,350	35,890
機械・装置	16,985	15,179	13,373	11,567	9,761
車両・運搬具	—	—	—	—	24,700
工具・器具及び備品	751	601	990	762	589
建設仮勘定	—	—	—	31,860	—
有形固定資産	1,246,812	1,205,367	1,167,612	1,139,131	1,073,518
電話加入権	291	291	5	0	0
無形固定資産	291	291	5	0	0
保証金	270	270	270	270	270
繰延税金資産	1,166	5,911	13,707	—	704
投資等	1,436	6,181	13,977	270	974
固定資産	1,248,540	1,211,839	1,181,593	1,139,401	1,074,492
資産合計	1,523,988	1,537,475	1,552,758	1,521,723	1,530,117
未払金	8,252	3,962	4,686	4,819	5,517
前受金	11,628	12,129	11,741	11,879	11,407
未払法人税等	6,242	7,280	6,136	4,539	7,937
未払消費税等	4,256	1,606	1,071	1,447	—
預り金	—	7	—	—	—
預り保証金	7	—	—	—	—
流動負債	30,384	24,984	23,634	22,684	24,862
預り保証金	52,106	53,988	49,437	50,878	46,072
長期借入金	—	—	—	—	1,200
退職給付引当金	3,444	3,755	3,832	5,346	5,687
修繕引当金	47,537	53,127	58,717	58,177	68,167
固定負債	103,087	110,870	111,986	114,401	121,126
負債合計	133,471	135,854	135,620	137,085	145,988
資本金	1,785,000	1,785,000	1,785,000	1,785,000	1,785,000
繰越利益剰余金	▲394,483	▲383,378	▲367,861	▲400,362	▲400,871
純資産合計	1,390,517	1,401,622	1,417,139	1,384,638	1,384,129
負債・純資産合計	1,523,988	1,537,475	1,552,758	1,521,723	1,530,117

2.1.2 資金の状況

現預金は、平成 30 年度決算で 447 百万円保有しており、営業キャッシュフローは安定して確保されている。每期一定の投資支出があるものの、現預金は順調に増加している。現状においては、特段のキャッシュフロー上の問題はないと判断できる。

【図表 2.1.2】キャッシュフローの推移

(単位：千円)

項目/決算期	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
営業キャッシュ・フロー	80,500	80,830	70,732	48,816	74,165
投資キャッシュ・フロー	▲10,957	▲20,657	▲30,937	▲32,832	▲2,902
財務キャッシュ・フロー	—	—	—	—	1,200
ネットキャッシュ・フロー	69,543	60,173	39,796	15,983	72,464
現預金期首残高	189,372	258,915	319,088	358,883	374,866
現預金期末残高	258,915	319,088	358,883	374,866	447,330

2.2 経営成績

2.2.1 損益の推移

直近 5 年間に於いて、営業利益段階では、平成 27 年度を除いて每期営業赤字となっているが、経常利益段階では、平成 29 年度を除いて黒字となっている。これは、京都舞鶴港振興会からのポートセールス活動事業の補助金が営業外収益に計上されているためである。

平成 29 年度の経常赤字は、修繕引当金繰入額を 5,590 千円から 21,000 千円に大幅に増加したことがその主たる要因と考えられる。また、平成 30 年度では、再度修繕計画を見直し、修繕引当金繰入額を 12,000 千円に減額したことも影響し、再度経常黒字に転換している。

なお、いずれの期も減価償却前営業利益は確保されており、営業による資金上の流出過多の状態にはなっていない。

なお、舞鶴 21 は、資本金が 1 億円を超えているため外形標準課税が課されている。

【図表 2.2.1】損益計算書の推移

(単位：千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
売上高	136,297	146,639	147,698	150,602	146,362
売上原価	101,764	103,924	107,134	112,138	109,480
(うち減価償却費)	61,986	61,707	61,827	61,388	62,379
売上総利益	34,532	42,715	40,564	38,464	36,882
売上総利益率	25.3%	29.1%	27.5%	25.5%	25.2%
販売費及び一般管理費	37,033	36,629	41,665	59,467	45,429
(うち減価償却費)	1,308	1,329	1,367	1,367	1,328
(うち修繕引当金繰入)	5,590	5,590	5,590	21,000	12,000
営業利益	▲2,501	6,086	▲1,101	▲21,003	▲8,547
営業外収益	11,459	8,768	9,667	10,751	10,350
営業外費用	52	181	—	700	—
経常利益	8,906	14,673	8,565	▲10,952	1,803
特別利益	—	—	—	—	46,000
特別損失	489	948	1,234	4	46,000
税引前当期純利益	8,417	13,725	7,332	▲10,957	1,803
法人税等・法人税調整額	4,813	2,621	▲8,185	21,544	2,312
当期純利益	3,604	11,105	15,517	▲32,501	▲509
減価償却費	63,294	63,036	63,193	62,755	63,708
減価償却前営業利益	60,793	69,122	62,092	41,752	55,160
修繕引当金繰入	5,590	5,590	5,590	21,000	12,000
償却+引当金繰入前利益	66,383	74,712	67,682	62,752	67,160

2.2.2 繰越利益剰余金の推移

過去の利益の蓄積である繰越利益剰余金は、平成30年度決算で400百万円余りのマイナスを抱えている。【図表 2.2.2】のとおり、第3期から第5期に合計で約300百万円の当期純損失が計上されており、その期間の損失が繰越利益剰余金のマイナスの主たる要因となっている。

その主な要因としては、第3期は、施設建設並びに開業にかかる費用負担の影響が大きく、大幅な赤字を計上した。また、第3期及び第4期は、レストラン部門でそれぞれ約54百万、約38百万の損失を計上した。そのため、第4期は、直営レストランをテナントとしての賃貸契約に切り替えた。また、第5期の損失は、下水道供用開始に伴う浄化槽設備除去損を62百万円計上したことが影響しているとのことである。

一方、平成27年度を除いて営業利益はすべての期において赤字になっている

ものの、償却前の営業利益は、第 4 期以降は継続してプラスとなっている。また、24 期通算して約 17 億円の減価償却費が計上されていることを鑑みると、主たる営業赤字の要因は減価償却費の負担といえる。言い換えると、法定耐用年数での減価償却費負担を回収できるだけの収益を上げることはできていないという状況がうかがえる。

なお、舞鶴 21 ビル建物の償却は、法定耐用年数 45 年の定額法で償却しているが、会社に質問したところ、経済的耐用年数は 70 年程度と考えているとのことである。仮に、法的耐用年数 45 年となっている舞鶴 21 ビル建物を経済的耐用年数 70 年で計算すると、現状よりも減価償却費は每期約 800 万円減少する。

【図表 2.2.2】各段階利益の状況及び繰越利益剰余金の推移

(単位：千円)

	1期	2期	3期	4期	5期	6期	7期	8期	
	H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	
営業利益	▲9,478	▲37,621	▲148,805	▲75,881	▲36,281	▲34,456	▲34,562	▲45,204	
経常利益	▲3,045	▲13,572	▲135,621	▲66,936	▲23,197	▲21,635	▲14,571	▲16,045	
当期純利益	▲3,389	▲14,604	▲136,653	▲67,968	▲96,812	▲23,156	▲15,988	▲16,997	
繰越利益剰余金	▲3,389	▲17,992	▲154,646	▲222,614	▲319,426	▲342,582	▲358,570	▲375,567	
減価償却費	—	—	51,666	89,546	91,142	89,072	88,858	88,442	
償却前営業利益	▲9,478	▲37,621	▲97,139	13,665	54,861	54,616	54,296	43,239	
	9期	10期	11期	12期	13期	14期	15期	16期	
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	
営業利益	▲39,014	▲47,290	▲38,440	▲32,086	▲32,966	▲36,224	▲41,005	▲14,021	
経常利益	▲9,231	▲17,885	▲2,106	5,138	4,414	▲1,420	▲7,083	▲149	
当期純利益	▲10,263	21,083	▲9,072	6,926	3,732	▲9,637	▲20,007	▲2,777	
繰越利益剰余金	▲385,830	▲364,747	▲373,819	▲366,894	▲363,161	▲372,798	▲392,805	▲395,582	
減価償却費	87,125	93,707	88,131	87,717	87,814	82,823	82,263	81,699	
償却前営業利益	48,111	46,417	49,691	55,630	54,849	46,599	41,259	67,678	
	17期	18期	19期	20期	21期	22期	23期	24期	合計
	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	
営業利益	▲11,191	▲6,168	▲457	▲2,501	6,086	▲1,101	▲21,003	▲8,547	▲748,217
経常利益	▲1,856	2,977	9,312	8,906	14,673	8,565	▲10,952	1,803	▲289,515
当期純利益	▲6,132	1,341	2,286	3,604	11,105	15,517	▲32,501	▲509	▲400,871
繰越利益剰余金	▲401,714	▲400,373	▲398,087	▲394,483	▲383,378	▲367,861	▲400,362	▲400,871	
減価償却費	82,353	82,832	68,823	63,294	63,036	63,193	62,755	63,708	1,740,001
償却前営業利益	71,161	76,664	68,366	60,793	69,122	62,092	41,752	55,160	991,784

2.3 舞鶴 21 ビル修繕計画

会社は、舞鶴 21 ビル及び倉庫について、下記のとおり修繕計画を策定している。

【図表 2.3-1】修繕・保全計画（当初：平成 28 年度作成）

(単位：千円)

			当初計画											
			年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	
			経過年数	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
場所	工事内容	当初工事費	緊急性	D	C			B			A			
高層棟屋上	防水工事(屋上アスファルト防水 コンクリート押え、塔屋シート 防水及び防水付帯工事)	11,902	D	11,902										
	屋上設備機器置場フェンス等の 補修及び塗装工事(手摺りの防 錆塗装等を含む)	5,832	B							5,832				
高層棟関係 (支援セン ター)	南面カーテンウォール(目地シー ル更新…H18済み・水抜き穴カ バー取付)	10,119	C		10,119									
	北面・西面・南面外壁(ALC板ア クリル系吹付タイトルの再塗装) …H20年済み	24,840	A										24,840	
	東面外壁(ALC板ミラーコート目 地・サッシ廻りシールの更新) …H18済み	11,880	A									11,880		
低層棟屋上	展望広場・デッキ下部防水工事 (アスファルト防水コンクリー ト押え)	17,820	B					17,820						
	レストラン給気・排気ダクト	2,832	C		2,832									
低層棟周囲	展望広場手摺りのメッシュ・フ レーム共交換及び塗装	11,033	B					11,033						
	レストラン壁面補修(ひび割 れ)	7,668	B						7,668					
	れんが 外部入口 上 鉄骨塗 りかえ	864	B							864				
ビル外周	れんが 外部入口 タイル舗装 の割れ	540	B							540				
	東駐車場区画線修復工事費	1,080	A								1,080			
	出入り口床煉瓦手直し	270	B					270						
倉庫	外部大階段 塗り替え	4,320	B							4,320				
	外部大階段 水はけ工事	819	B							819				
	第2倉庫 4号室 小扉 密閉 用ハンドル修繕	216	B					216						
	第2倉庫屋根の破断部補修及び 塩ビシート防水工事	37,260	C	18,630	18,630									
倉庫	エキスパンションジョイント アルミ笠木ジョイントシールの 更新	432	C				432							
	バラベット ウレタン塗膜防水	3,240	C				3,240							
	第2倉庫屋根裏発砲ウレタン吹 付の詳細調査・漏水調査	540	D	540										
	第2倉庫第3・4号室天井の補 修	54,000	C				27,000	27,000						
	第2倉庫気密扉パッキン・ ジャッキ交換・防錆処理の上再 塗装	3,780	C				3,780							
	第2倉庫外壁目地シール更新	9,180	A								9,180			
	L E D照明玄関正面E V前	194	B					194						
共用部	会議室(第1～3)天井照明取 り換え(LED化)	2,592	D	2,592										
	計	223,253		33,664	31,581	432	34,020	56,339	7,862	12,375	10,260	11,880	24,840	
	累計	223,253		33,664	65,245	65,677	99,697	156,036	163,898	176,273	186,533	198,413	223,253	

【図表 2.3-2】修繕・保全計画（見直し：平成 30 年度作成）

（単位：千円）

場所	工事内容	修正工事費	緊急性	実績		変更計画									
				年度	経過年数	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度
				D		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
				D	C					B			A		
高層棟屋上	防水工事(屋上アスファルト防水コンクリート押え、塔屋シート防水及び防水付帯工事)	11,902	D→C					11,902							
	屋上設備機器置場フェンス等の補修及び塗装工事（手摺りの防錆塗装等を含む）	5,832	B									5,832			
高層棟関係 (支援センター)	南面カーテンウォール（目地シール更新…H18済み・水抜き穴カバー取付）	10,119	C→B							10,119					
	北面・西面・南面外壁（ALC板アクリル系吹付タイルの再塗装）…H20年済み	0	A⇒外												
	東面外壁（ALC板ミラーコート目地・サッシ廻りシールの更新）…H18済み	11,880	A											11,880	
低層棟屋上	展望広場・デッキ下部防水工事（アスファルト防水コンクリート押え）	17,820	B								17,820				
	レストラン給気・排気ダクト	1,220	C			1,220									
	展望広場手摺りのメッシュ・フレーム共交換及び塗装	11,329	B	296								11,033			
低層棟周囲	レストラン壁面補修（ひび割れ）	1,270	B⇒外	1,270											
	れんが 外部入口 上 鉄骨塗りかえ	864	B								864				
	れんが 外部入口 タイル舗装の割れ	0	B⇒外												
ビル外周	東駐車場区画線修復工事費	1,080	A										1,080		
	出入口口床煉瓦手直し	270	B							270					
	外部大階段 塗り替え	4,320	B→C					4,320							
	外部大階段 水はけ工事	916	B→C	97				819							
倉庫	第2倉庫 4号室 小扉 密閉用ハンドル修繕	216	B							216					
	第2倉庫屋根の破断部補修及び塩ビシート防水工事		C→D												
	エキスパンションジョイントアルミ笠木ジョイントシールの更新	21,600	C→D	21,600											
	バラベット ウレタン塗膜防水		C→D												
	第2倉庫屋根裏発砲ウレタン吹付の詳細調査・漏水調査	540	D→C				540								
	第2倉庫第3・4号室天井の補修	14,040	C					14,040							
	第2倉庫気密扉パッキン・ジャッキ交換・防錆処理の上再塗装	3,888	C			648		3,240							
	第2倉庫外壁目地シール更新	9,180	A→B						9,180						
共用部	LED照明玄関正面EV前	194	B→C		194										
	会議室（第1～3）天井照明取り換え（LED化）	2,592	D→C		2,592										
	計	131,072		23,263	4,654	12,442	22,419	19,785	18,684	16,865	1,080	11,880	0		
	累計	131,072		23,263	27,917	40,359	62,778	82,563	101,247	118,112	119,192	131,072	131,072		

当初の修繕・保全計画は、舞鶴 21 ビルを建設した業者が目視により、修繕必要な個所を確認し、概算で上げた数字を舞鶴 21 の職員が積み上げて作成した計画であるとのことである。

その後、修繕実績を踏まえて修繕計画を見直したところ、平成 28 年度作成の計画がかなり前倒しの計画となっていることが判明した。当初の計画では、今後 10 年で必要な修繕を網羅的に行う計画で策定されており、実際よりもかなり保守的なものになっていたため、平成 30 年度に再度適正な修繕計画に見直しを行ったとのことである。

この見直しに当たっては、長年、営繕業務に携わってきた職員が新たに担当することになった結果、修繕が既に完了した個所の実績も勘案して見直され、これを元に修繕引当金繰入額を年額 21,000 千円から年額 12,000 千円に変更したとのことである。

このように、修繕計画は修繕引当金繰入額に影響し、会社の営業利益に大きく影響する。

舞鶴 21 は、償却費を負担できる営業利益は確保できていないものの、収益は安定しており、急激な利益及びキャッシュフローの悪化はないと想定される。

ただし、舞鶴 21 ビルは、建築後 20 年を経過しており、今後さらに老朽化が進み、大規模な修繕が必要となる可能性は否定できない。

今後の修繕コストの多寡が、繰越利益剰余金のマイナスの解消、営業利益の確保、キャッシュフローの想定に大きく影響を与えることになる。

なお、不動産取引において、その不動産を適正に評価するための手続がデュー・ディリジェンスであり、その中で物理的な現状の調査結果をまとめた報告書がエンジニアリング・レポートである。

精緻かつ客観的な修繕計画を中心とした不動産状況の把握は、舞鶴 21 が今後の方向性について見定めた上で長期経営計画を策定する際には必要になるため、長期経営計画の策定時には、多少のコストがかかったとしても中立な第三者である専門家に調査を依頼されたい。

2.4 中・長期経営計画

京都府では、バブル崩壊後の厳しい財政状況の中で、行政運営全般において徹底した行財政改革を進める必要があったことから、外郭団体についても統廃合を含めた積極的な見直しに取り組んだ。

さらに、統廃合をはじめとする見直しの進捗状況を踏まえ、京都府では「見直し」から「自主的・自立的経営の確立」へと取組の軸足を移す目的で「ガイドライン」が、平成 27 年 6 月に策定された。ガイドラインによれば外郭団体に中期経営計画の策定を求め、以下のように記載している。

外郭団体では、経営責任者である役員や事務局長の就任期間が、現状においても民間企業と比べて短い傾向にあるため、計画的な経営に努めるという意識の保持が難しい場合が見受けられ、それに伴って、外郭団体職員の経営に対する無関心を誘い、営業活動意欲や責任感・使命感をもった勤労意欲を削ぐおそれもある。

このため、事業年度ごとの具体的な数値目標設定によって、経営責任を明確化するとともに、中長期的な視点を持った自主的・自立的な経営に資するため、中期経営計画の策定、実行及びその適切な進捗管理に取り組む必要がある。

また、京都府においても、外郭団体の健全な経営が維持されるよう、経営状況を把握するとともに、中期経営計画の進捗状況を点検する必要がある。

ガイドラインでは、舞鶴 21 も対象となっていることから、中期経営計画の提出を求めたが、中期経営計画に該当する計画は現時点では作成していない、との回答であった。

一般論として中期経営計画は企業の経営理念、ビジョン、経営課題等をもとに、今後の事業活動や経営戦略を示す指針として 3 年から 5 年の期間で設定される計画であり、利益目標など具体的な係数が設定される。またそれを達成するための行動目標として、単年や月次、事業部門ごとといった単位で行動目標や利益計画等が設定される。

中期経営計画は一度作成されると終わりということではない。その時の進捗具合や外部経営環境に応じて每期見直しが行われるローリング制度が採用される場合もある。中期経営計画においては経営計画の策定自体も大事だが、計画と実績を比較することにより、法人の実態を再認識し、次の計画へとつなげていく、いわゆる PDCA サイクルが重要なのである。

舞鶴 21 の現状からすれば、中期経営計画は営業赤字の解消を目標に作成される必要がある。当該中期経営計画から毎事業年度の事業計画及び資金計画への落とし込みが行われ、そして計画と実績の差異を分析するといった実効性のあ

る PDCA サイクルを構築する必要がある。

よって、舞鶴 21 においては、まず中期経営計画を策定し、10 年以上先を見越した長期経営計画も策定されたい。ただし、「京都府の港湾振興の中で、舞鶴 21 がどのような役割を果たすかが明確にならないと、長期経営計画の策定が困難」という事情もあるため、舞鶴港港湾計画の改訂等の状況等を踏まえつつ、舞鶴 21 のあり方について検討し、長期経営計画を策定することが必要不可欠であると考ええる。

3 舞鶴 21 の事業

3.1 舞鶴 21 ビル・倉庫・会議室の賃貸管理事業

3.1.1 事業内容及び収益構造

舞鶴 21 の主要な業務は、舞鶴 21 ビル及び倉庫の賃貸・管理業務であり、売上全体の約 8 割を占める。

具体的管理業務として、賃料・共益費の徴収、施設修繕の管理、テナントの募集、テナントの入退居の手続、会議室の利用促進及び貸出管理を行っている。そして、舞鶴 21 ビルの設備管理・清掃・環境衛生管理等のビルの総合管理業務、警備業務、空調管理業務、廃棄物処理業務については外部の民間業者に業務委託している。

個々の委託業者とは、随意契約により、継続して同じ業者にほぼ同額で依頼しており、見積合わせは行っていないとのことである。これは、地域的に、委託業務に対応できる業者が限定されるため、業者の変更が現実的に困難なためとのことである。確かに、地域的な事情は理解できるが、管理諸費の額は【図表 3.1.1-2】のとおり大きい。コスト管理のためには、少なくとも委託内容の見直し、参考価格としての他の業者への見積依頼など、委託金額の妥当性の検証体制を構築されたい。

また、舞鶴 21 ビルテナント、倉庫、会議室の売上の推移は【図表 3.1.1-1】のとおりである。

平成 30 年度に舞鶴 21 ビル賃借料が減少している理由は、主に舞鶴市に賃貸

していた舞鶴市国際交流コーナーの退居による。また、平成 29 年度から 1 階テナントの撤退により 1 階賃借料も減少している。平成 27 年度に第 2 倉庫の賃借料が減少している理由は、それまで倉庫設備負担を分割で賃料に含めていた期間が終了したことが要因である。

【図表 3.1.1-1】賃貸管理事業売上高推移

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
21ビル賃貸料 3 階～	48,730	53,022	52,114	52,924	47,419
同共益費	13,694	15,059	16,257	16,894	17,781
1 階賃貸料	15,673	15,673	15,353	11,833	11,833
2 階賃貸料	1,800	1,800	1,650	1,755	1,800
駐車場使用料	4,660	7,972	6,399	6,779	6,253
舞鶴21ビル小計	84,557	93,527	91,774	90,185	85,086
第1倉庫賃貸料	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
第2倉庫賃貸料	30,811	29,315	29,136	29,136	29,136
倉庫小計	40,411	38,915	38,736	38,736	38,736
会議室使用料	2,874	2,804	2,969	2,887	3,306
音響・OHP使用料	235	221	267	336	327
会議室小計	3,109	3,025	3,236	3,223	3,634
合計	128,076	135,466	133,745	132,144	127,456

一方、賃貸事業に対応する原価としては、建物等の減価償却費、建物の固定資産税、土地の賃料、ビルの施設管理等に係る外部委託料が主な項目であり、毎期約 1 億円程度で推移している。

【図表 3.1.1-2】賃貸管理事業原価推移

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
賃貸部売上原価(減価償却費)	61,986	61,707	61,827	61,388	62,379
租税公課(固定資産税)	12,454	12,309	12,277	12,929	12,144
地代家賃(敷地料)	7,036	7,036	7,036	7,037	6,632
保険料(建物・RS関係)	1,312	1,318	1,416	1,519	1,982
管理諸費(委託契約分)	18,226	18,101	18,746	19,150	18,571
賃貸原価小計	101,014	100,470	101,302	102,023	101,707

3.1.2 舞鶴 21 ビル賃貸事業

舞鶴 21 ビルのテナント賃料等の条件は、【図表 3.1.2-1】のとおりである。平成 28 年に改定し、賃料 1 m²当たり 2,550 円から 2,200 円へ減額した一方、共益費は 700 円から 850 円へ増額した。賃料の改定に当たっては、専門家の意見、舞鶴市の市場価格等を参考にしたとのことである。

なお、改定時の調査では、舞鶴駅前のオフィスビルで 1 m²当たり 2,400～2,500 円が最も高い相場の価格帯であり、共益費を合わせた賃料では、調査した限りにおいて舞鶴 21 ビルが舞鶴地域で最も高い賃料であるとのことである。

また、平成 23 年度にも、3 階以上の賃料は 15%減額、共益費は 200 円増額及び駐車場使用料の有料化を実施している。

過去において、主要なテナントが撤退したタイミングで賃料の見直しをしてきたとのことであり、今後も定期的に賃料の見直しを行っていく方針とのことである。

【図表 3.1.2-1】テナント入居条件

内容	条件等（平成28年4月1日以降）
賃料	2,200円/m ² (消費税別)
保証金	月額賃料 の6ヵ月分
共益費	月額850円/m ² (消費税別)
駐車場	1台1ヵ月2,000円(消費税別)、来客用無料駐車場有
契約期間	3年間
個別料金	各オフィス内の電気料金は、使用量に応じて賃借人負担
電話・ネット等	個別に賃借人が直接契約
その他	入居の皆様には、会議室を1割引きの使用料で利用可能、フリーレント期間2ヵ月

【図表 3.1.2-2】のとおり舞鶴 21 ビル内には、貿易・港湾業務に関係のないテナントが多く入居しており、平成 30 年度の港湾関係者比率は 30.0%である。

舞鶴 21 からは、「貿易・港湾関係者の入居が望ましいが、現状では、港湾関係企業の事務所等のニーズは低く、経営の安定のためには職種を問わず入居者を募集している」とのことである。

貿易・港湾関係者への入居の働きかけを主眼としながらも、経営内容の改善に向け、幅広い業種を対象に入居テナントの確保を目指すとする方針には一定の

理解はできる。

しかし、当初から港湾関係者比率が 50%を超えた年度はなく、「輸入関連インフラの整備等により FAZ 地域へ輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させ、集積のメリットを最大限活用する」という FAZ 法の目的からは乖離していると言わざるを得ない。

そもそも第三セクターは、地方公共団体から独立した事業主体として、公共性、公益性が高い事業を行う法人である。この点、賃貸管理事業自体は、民間でも十分に行える事業であり、民間ノウハウの活用と活力・創造性の発揮ができる分野でもある。

そのため、今後、長期経営計画を策定する際には、ビルのあり方を踏まえて、抜本的に検討することが望ましい。

【図表 3.1.2-2】テナント入居状況

		入居率（面積ベース）	テナント入居数（年度末）	うち港湾関係者数（年度末）	港湾関係者比率 比率	テナント賃料 千円
第 3 期	平成 9 年度	82.3%	20	9	45.0%	62,214
第 4 期	平成 10 年度	87.8%	20	9	45.0%	150,905
第 5 期	平成 11 年度	84.1%	20	9	45.0%	94,155
第 6 期	平成 12 年度	84.1%	20	9	45.0%	87,847
第 7 期	平成 13 年度	89.3%	20	8	40.0%	93,428
第 8 期	平成 14 年度	87.1%	20	8	40.0%	94,722
第 9 期	平成 15 年度	81.9%	20	8	40.0%	98,368
第 10 期	平成 16 年度	83.6%	20	7	35.0%	94,204
第 11 期	平成 17 年度	83.7%	20	8	40.0%	98,082
第 12 期	平成 18 年度	86.6%	21	8	38.1%	103,927
第 13 期	平成 19 年度	88.0%	21	7	33.3%	106,127
第 14 期	平成 20 年度	83.7%	18	8	44.4%	103,354
第 15 期	平成 21 年度	78.3%	16	7	43.8%	94,341
第 16 期	平成 22 年度	75.0%	16	5	31.3%	90,573
第 17 期	平成 23 年度	75.0%	15	5	33.3%	91,430
第 18 期	平成 24 年度	83.1%	17	4	23.5%	90,666
第 19 期	平成 25 年度	81.9%	19	5	26.3%	87,257
第 20 期	平成 26 年度	85.5%	18	5	27.8%	84,557
第 21 期	平成 27 年度	89.5%	19	5	26.3%	93,527
第 22 期	平成 28 年度	72.1%	18	6	33.3%	91,774
第 23 期	平成 29 年度	84.1%	19	6	31.6%	90,185
第 24 期	平成 30 年度	83.7%	20	6	30.0%	85,086

令和元年 12 月現在、下記の 4 スペースが空室となっている。合計で 483 m²であるため、仮にすべて埋まると、共益費込みで月額 1,473 千円、年額 17,678

千円の売上増が見込め、決算書をベースにすると営業利益段階での黒字が見込まれることになる。

テナントの募集は、「港湾関係者に限定せず、京都、大阪、東京の大手テナント仲介不動産会社や地元の不動産業者に斡旋依頼している他、入居見込みのある事業所等に直接訪問し、個別営業も行っている。」との回答を得ている。しかし、大手テナント業者や不動産業者からの斡旋で成約に至ったケースはほぼなく、これまでは、舞鶴 21 の関係者のつてを頼った個別営業からの入居がほとんどとのことである。

既存のテナントの入居維持を図りつつ、営業活動により入居率を上げることが、収益改善の最大の肝となる。

このため、不動産仲介業者の拡大、スモールオフィス・サテライトオフィスへの対応、貿易物流業者への DM、貿易港湾関係者に対する入居条件の弾力的適用、舞鶴 21 の役員・株主の企業への入居者紹介の積極的な依頼など、既に取り組んでいるが、今後、さらに取組を継続して進めることで、入居率向上により一層の努力をされたい。

【図表 3.1.2-3】 空室状況

階数	面積 (㎡)	月賃料(千円)	年賃料(千円)
1	262	799	9,589
3	87	265	3,184
4	82	250	3,001
4	52	159	1,903
合計	483	1,473	17,678

3.1.3 会議室の賃貸事業

舞鶴 21 は、スペースの一部を会議室として賃貸している。【図表 3.1.3-1】のとおり全日賃料での収入可能額をベースとした会議室の実績利用率は 20%を割っている低迷状態が継続している。

舞鶴 21 としても、WiFi 設備の導入による利用者の利便性向上、LED 照明による環境改善を行った上で、会議室利用者には利用機会があるごとに利用の呼びかけを行うなど利用促進に向けて努力しているとのことである。

また、利用率低迷要因の一つとして、昼間の利用率は 30%程度あるものの、夜間の利用率が 5%程度と夜間に苦戦している状況があった。そのため、令和元年 9 月の取締役会決議で、【図表 3. 1. 3-2】のとおり、夜間の料金を午後の料金と同一に変更している。なお、この料金改定は、過去の利用者には郵送等で案内を送付されているとのことである。

既に会議以外にもセミナー会場、試験会場、塾の夏期講習などの様々なニーズに対応しているとのことだが、会議室の利用率は継続して低迷しているため、引き続き利用率の改善に向けた積極的な取組が望まれる。

【図表 3. 1. 3-1】会議室利用率

月	平成28年度			平成29年度			平成30年度		
	収入可能額	売上額	利用率	収入可能額	売上額	利用率	収入可能額	売上額	利用率
4月	1,405,000円	281,680円	20.05%	1,405,000円	123,280円	8.77%	1,405,000円	251,820円	17.92%
5月	1,473,500円	113,890円	7.73%	1,460,500円	135,150円	9.25%	1,447,500円	200,720円	13.87%
6月	1,379,000円	295,770円	21.45%	1,379,000円	475,010円	34.45%	1,392,000円	491,120円	35.28%
7月	1,460,500円	127,040円	8.70%	1,460,500円	114,990円	7.87%	1,447,500円	265,700円	18.36%
8月	1,434,500円	521,710円	36.37%	1,434,500円	489,130円	34.10%	1,421,500円	503,630円	35.43%
9月	1,405,000円	189,740円	13.50%	1,405,000円	184,200円	13.11%	1,431,000円	236,100円	16.50%
10月	1,460,500円	272,150円	18.63%	1,447,500円	415,090円	28.68%	1,434,500円	374,120円	26.08%
11月	1,405,000円	331,260円	23.58%	1,405,000円	290,470円	20.67%	1,392,000円	305,990円	21.98%
12月	1,307,000円	290,130円	22.20%	1,294,000円	265,170円	20.49%	1,307,000円	175,140円	13.40%
1月	1,307,000円	84,210円	6.44%	1,307,000円	97,800円	7.48%	1,307,000円	130,920円	10.02%
2月	1,294,000円	170,150円	13.15%	1,307,000円	153,290円	11.73%	1,307,000円	154,290円	11.80%
3月	1,434,500円	291,670円	20.33%	1,447,500円	143,900円	9.94%	1,460,500円	216,940円	14.85%
計	16,765,500円	2,969,400円	17.71%	16,752,500円	2,887,480円	17.24%	16,752,500円	3,306,490円	19.74%

【図表 3. 1. 3-2】会議室利用料金

室名	使用日 区 分	室面積	料 金				改 定	
			9時～12時	13時～17時	18時～21時	全 日	18時～21時	全 日
第1会議室 (机：12)	平日	75.85㎡	2,600円	3,500円	5,300円	11,400円	3,500円	9,600円
	土日祝		3,400円	4,600円	6,900円	14,900円	4,600円	12,600円
第2会議室 (机：18)	平日	75.86㎡	2,600円	3,500円	5,300円	11,400円	3,500円	9,600円
	土日祝		3,400円	4,600円	6,900円	14,900円	4,600円	12,600円
第3会議室 (机：12)	平日	75.87㎡	2,600円	3,500円	5,300円	11,400円	3,500円	9,600円
	土日祝		3,400円	4,600円	6,900円	14,900円	4,600円	12,600円
第4会議室 (机：8)	平日	55.44㎡	1,900円	2,600円	3,800円	8,300円	2,600円	7,100円
	土日祝		2,500円	3,400円	4,900円	10,800円	3,400円	9,300円
804号会議室	平日	87.21㎡	2,600円	3,500円	5,300円	11,400円	3,500円	9,600円
特別会議室	平日	87.21㎡	6,000円	8,100円	12,100円	26,200円	8,100円	22,200円

3.1.4 第1倉庫及び第2倉庫の賃貸管理事業

(1) 倉庫の利用状況

倉庫棟の利用状況は、【図表 3.1.4-1】のとおり、A 社及び B 社の 2 社へ賃貸している。2 社以外の業者が倉庫を利用する可能性はあるが、新規参入や業者変更についての問い合わせはこれまでのところないとのことである。

第 1 倉庫は、製材専用倉庫として建設し、当初は舞鶴港輸入木材協議会へ賃貸していたが、平成 15 年に退居したため、B 社と協議し入居が決まったとのことである。

第 2 倉庫 1 号室は、平成 12 年まで C 社へ賃貸していたが、退居したため、A 社と B 社へそれぞれ 2 分の 1 ずつ賃貸している。

第 2 倉庫 2 号室は倉庫としての利用ではなく、定温高速くん蒸施設としての利用を目的とした施設であるため、特定の業者との賃貸借契約は結んでおらず、B 社と管理委託契約を締結している。そして、2 号室を利用する場合は、利用希望者に、くん蒸設備の利用及び物品の保管について 1 回（1 日）ごとの利用料で貸し出している。

【図表 3.1.4-1】 倉庫の利用状況

倉庫		㎡	機能	利用状況	月額賃料(千円)	坪単価 (円)
第1倉庫		2,200	一般倉庫	B社	800	1,200
第2倉庫	1号室	1,000	くん蒸倉庫	A社及びB社がそれぞれ1/2	600	1,980
	2号室	301	定温高速くん蒸倉庫	B社		
	3号室	1,000	定温くん蒸倉庫+エチレンガス濃度制御装置	A社	756	2,495
	4号室	1,000	定温くん蒸倉庫+エチレンガス濃度制御装置	B社	756	2,495

【図表 3.1.4-2】のとおり契約賃料は減少傾向にある。契約更新時に経済情勢の変化等を考慮して見直しているとのことである。第 2 倉庫 3 号室及び 4 号室は、平成 24 年 10 月のエチレングス濃度制御装置の新設に伴い、令和元年 9 月まで賃料加算を行うこととなっているため、賃料が増加している。

また、近隣の倉庫の相場は、1 坪当たり 2,000 円程度とのことであり、付帯設備を考慮すると相場よりもリーズナブルな価格になっている。これは、当初、製

材専用倉庫として建設したものであり、構造上密閉されておらず、他の倉庫に比べ簡易なつくりとなっているため、とのことである。

【図表 3.1.4-2】 倉庫賃料変遷

	第1倉庫	第2号倉庫			
		1号室	2号室	3号室	4号室
H9.10.1	1,100	1,000		1,000	1,000
H12.4.1	935	750		900	900
H15.3.1	800	600		800	800
H16.7.1				750	750
H25.7.1				756	756

(2) 倉庫の設備

①くん蒸設備について

くん蒸設備は、【図表 3.1.4-1】にあるように第2倉庫に設置されている。また、第2倉庫2号室においては、くん蒸時間を大幅に短縮するため、平成16年に定温高速くん蒸設備へと約37百万円かけて改修している。

そもそも、植物防疫法、食品衛生法により、害虫が発生した場合には、くん蒸処理が義務付けられているが、害虫が発生しない限りくん蒸処理の必要はない。そのため、実際には平成16年を最後にくん蒸設備の使用実績はないとのことである。すなわち、輸入品の多くが適切な処理を受けているため、くん蒸する機会が少なくなっており、その間は通常の倉庫として活用されてきた。

また、第2倉庫のくん蒸処理には、臭化メチルガスを利用する設備となっている。しかし、国によっては、臭化メチルガスではなく、リン化アルミニウムくん蒸や青酸ガスくん蒸が必要となる場合がある。

京都舞鶴港は、今後、農産物輸入の促進も図っていくとのことであるが、他のくん蒸設備等を導入した方が取扱貨物量を増やせるとも考えられる。

現状のくん蒸設備について使用頻度が少なく、種類の異なったくん蒸施設や新たな設備を備えた施設を導入することによって取扱貨物量を増やすことができるのであれば、利用者のニーズ、舞鶴21倉庫の役割を踏まえた上で、利用の

促進、設備の変更を含め、多方面からの検証を行い、舞鶴 21 倉庫棟のあり方について根本的に再検討することが必要と考える。

②エチレングス濃度制御装置について

エチレングス濃度制御装置は、第 2 倉庫 3 号室及び 4 号室に平成 24 年 10 月設置された。発芽抑制機能のあるエチレングス噴霧により、ジャガイモの発芽を抑制し、ジャガイモを通年貨物として取り扱うことができるようになった。エチレングス濃度制御装置は導入以来毎年継続して使用されている。

3.2 リーチスタッカーの賃貸事業

舞鶴 21 は、平成 30 年度からリーチスタッカー賃貸事業を開始している。

【図表 3.2-1】リーチスタッカー



【図表 3.2-2】リーチスタッカー賃貸事業売上

(単位:千円)					
	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
リーチスタッカー使用料	—	—	—	—	3,000
計	—	—	—	—	3,000

リーチスタッカーとは、大型のコンテナを吊り上げて移動又は積上げし、コンテナ輸送用車両に積み下ろしする荷役機械である。

舞鶴 21 は、京都府・舞鶴市の財政支援（京都府より 23,000 千円、舞鶴市より 23,000 千円）を受け、リーチスタッカーMR4531-3（ロジスネクストユニキャ

リア) 1 台を 72,000 千円で購入し、平成 30 年 4 月 1 日付で、C 社を幹事会社とする港湾荷役業者 3 社 (A 社、B 社、C 社) との間で賃貸借契約を締結している。

リーチスタッカーの賃貸借契約の主な契約内容は、【図表 3.2-3】のとおりであり、幹事会社である C 社を賃借人とした 20 年間の賃貸借契約が締結されている。また、大規模修繕を含むメンテナンス費用は、賃借人の負担となっている。一方、対人対物等の保険料は、舞鶴 21 が、受け取った賃借料の中から支払う契約となっている。

なお、固定資産台帳によるとリーチスタッカーの法定耐用年数は 20 年となっている。

【図表 3.2-3】 主な契約内容

第3条	賃貸借契約期間	機械の賃貸借期間は、平成30年4月1日から平成50年3月31日までの20年間とする。期間満了1か月前までに、甲乙双方から変更または異議申し立てがない場合1年更新とするものとし、その後の期間満了についても同様とする。
第5条1項	賃借料	機械の賃借料は、平成30年度から平成48年度が年額300万円（消費税別）、月額25万円（消費税別）、最終年度（平成49年度）が269万3,000円（消費税別）、月額22万4,000円余（消費税別）とする。
第5条2項		甲（賃貸人）は、機械の月額の賃借料について、月初めに前月の使用時間記録簿をもとに機械の使用業者毎の使用時間で按分した額を算出し、乙（賃借人）及び機械の使用業者へ請求する。
第6条1項	メンテナンス費用	タイヤ交換、オーバーホール等の大規模修繕のほか、燃料の補給、機械の修理、部品、油脂類の交換、毎月及び1年の定期点検等維持・修繕に必要なメンテナンスは、甲が乙に委託する。
第6条2項		メンテナンス費用は、乙及び機械の使用業者の負担とする。このうち、オーバーホール、タイヤ交換等の大規模なメンテナンスに備えて、予め乙及び機械の使用業者は、月額10万円の積み立てを行い、必要な時に取り崩し充当するものとする。
第9条	保険の付保及び負担	甲（賃貸人）は、不測の事故に備えて、次の通り自賠償保険及び損害賠償責任保険に加入する。その費用は、乙及び機械の使用業者が機械の賃借料の一部として負担する。

3.3 その他事業

3.3.1 会計・経理事務の受託

舞鶴 21 は、京都舞鶴港振興会の会計・経理事務を平成 15 年度から継続して受託している。

【図表 3.3.1】会計・経理事務受託売上

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
会計・経理受託業務	732	732	732	732	732
計	732	732	732	732	732

3.3.2 切手・印紙の販売、保険代理店業務

舞鶴 21 は、切手・印紙の販売業務を平成 11 年から行っている。また、保険代理店業務は、開業当初の平成 9 年度から継続して行っている。

【図表 3.3.2】切手・印紙販売、保険代理店業務売上

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
印紙・切手販売手数料	480	452	508	499	393
保険取扱手数料	22	23	35	41	37
計	501	475	543	539	430

3.3.3 舞鶴市からの業務受託事業

舞鶴 21 は、舞鶴市から国際交流活動推進事業及び企業誘致推進事業並びに東京オリンピックホストタウン推進事業の業務受託を行っている。

【図表 3.3.3-1】舞鶴市からの業務受託事業売上

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
国際交流事業、企業誘致、東京五輪	794	3,589	6,094	10,623	8,197
計	794	3,589	6,094	10,623	8,197

【図表 3.3.3-2】 舞鶴市からの業務受託事業収支

(単位:千円)

		22期	23期	24期
		平成28年度	平成29年度	平成30年度
収入	国際交流事業	5,169	7,382	5,621
	企業誘致	926	926	463
	東京五輪	—	2,315	2,113
	計	6,094	10,623	8,197
支出	国際交流事業	4,971	7,022	5,368
	企業誘致	861	861	431
	東京五輪	—	2,232	1,974
	計	5,832	10,115	7,773
差引	国際交流事業	198	360	253
	企業誘致	65	65	32
	東京五輪	—	83	138
	計	262	508	424

国際交流活動推進事業は、「姉妹・友好都市等をはじめとする海外各都市とのネットワークを活用し、経済・文化等の交流拡大、舞鶴港の利用促進を図ることを目的として、代表団・訪問団等の受入・派遣を行う」事業である。

企業誘致推進事業は、「舞鶴市内において、企業の新規立地の促進を図るため、工業団地や各種補助制度等の情報を企業に提供するとともに、展示会への出席及び意見交換会等を実施」する事業である。

東京オリンピックホストタウン推進事業は、「東京オリンピックホストタウン事業の推進のため、ウズベキスタン共和国レスリング・柔道関係者で組織された合宿団の受入を実施するとともに、市民との交流を図る」事業である。

これら事業は、そもそも舞鶴 21 の設立趣旨、事業目的との関係が不明確とも思える。そのため、舞鶴 21 に、これらの舞鶴市からの受託事業を受けている理由を質問したところ、「これらの事業の交流先に港がある国、地域があり、舞鶴港振興のため側面的に関係があると考えている」との回答を得た。

3.3.4 ポートセールス活動事業

舞鶴 21 は、京都舞鶴港振興会からポートセールス活動事業の補助金を開業当初の平成 9 年度から継続して受けている。また、補助金であるため営業外収益に計上しているとのことである。

【図表 3.3.4-1】 ポートセールス活動事業

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
補助金収入 (ポートセールス活動事業ほか)	9,587	8,615	8,494	8,530	8,551
計	9,587	8,615	8,494	8,530	8,551

補助金は、「舞鶴港ポートセールス活動事業補助金交付要綱」に従って交付されており、主な要綱の内容は【図表 3.3.4-2】のとおりとなっている。なお、当該補助金を受けている先は舞鶴 21 のみである。舞鶴 21 がこの補助金に関連してどのような業務を行っているかを質問したところ、「京都舞鶴港振興会が行っているポートセールス活動について、会議室の手配や資料の整備など総務面からバックオフィスとしてサポートしている」との回答を得ている。

また、京都舞鶴港振興会からの会計受託は、業務委託としての契約であるため、売上計上しているが、ポートセールスに係るものは補助金として受け取っているため、営業外収益としているとのことである。

【図表 3.3.4-2】 ポートセールス活動事業

第1条	趣旨	舞鶴港における既存航路の活性化、新規航路の開拓等貿易の振興に資するため、民間団体が行う非営利のポートセールス活動事業に要する経費について、この要綱に定めるところにより、予算の範囲内で舞鶴港ポートセールス活動補助金を交付する。
第2条	補助対象者	補助金の交付の対象となる民間団体は、舞鶴市内に本社を置く商法法人で、国及び地方公共団体の出資又は出捐割合が50パーセントを超えるものとする。
第3条	補助対象事業	補助金の交付の対象となる事業は、補助対象者が行う非営利ポートセールス活動事業で、次の各号に掲げるものとする。 （１）既存定期航路の活性化及び新規定期航路の開拓のためのポートセールス活動事業 （２）貿易又は経済に関する情報の収集及び提供に関する事業 （３）その他舞鶴港振興会会長が舞鶴港の貿易振興のために必要と認める事業
第4条	補助対象経費	補助金の対象となる経費は、補助対象事業に要する人件費、旅費、会議費、消耗品費、通信運搬費、賃借料その他の経費とする。

3.3.5 その他の収入

舞鶴 21 は、上記以外に【図表 3.3.5】の収入がある。

機械警備料は、倉庫等の警備（SECOM）に係る費用を利用者から徴収している収入である。

携帯通信会社アンテナ賃貸料は、携帯電話の基地アンテナの使用料である。

また、看板使用料は広告塔への社名看板設置使用料であり、車庫・倉庫代は敷地内に舞鶴 21 が設置した車庫・倉庫の使用料である。

【図表 3.3.5】 その他収入

(単位:千円)

	20期	21期	22期	23期	24期
	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
機械警備料	540	540	540	540	540
携帯通信会社アンテナ賃貸料	3,000	3,046	3,240	3,242	3,242
機器設置料	15	9	15	12	12
看板使用料	1,320	1,430	1,440	1,440	1,440
車庫・倉庫代	900	900	938	960	960
ポスト敷地料、シャワー、ATM、他	1	1	1	1	1
自販機手数料（飲料・たばこ）	301	316	301	278	255
LPガス手数料、公衆電話	99	102	96	78	81
車庫証明手数料、イベント	15	33	12	12	15
株券取扱手数料、ほか	2	—	—	—	—
計	6,193	6,377	6,583	6,564	6,547

4 舞鶴 21 あり方検討会

4.1 設置趣旨

舞鶴 21 から入手した資料によると「あり方検討会」設置の趣旨は下記のとおり、舞鶴 21 の今後の方向性等について、会社存立のあり方や必要性等について抜本的に検討を行う会として設置されている。

そして、あり方検討会は、平成 26 年度に 4 回、平成 30 年度に 4 回開催されている。

(省略)

株式会社舞鶴 21 は、今日まで貿易関係事業所等の舞鶴 21 ビルテナントと

しての入居や倉庫賃貸による物流事業などを通じて、京都舞鶴港の振興はもとより、地域経済の発展に貢献している。

この間、平成 18 年 5 月には当社の存立根拠である輸入・対内投資法（FAZ 法）が廃止され、平成 24 年 10 月には、会社開業当時の借入金 10 億円の返済が完了した。

しかしながら、開業時からの累積損失は、平成 29 年度決算で 4 億円余を抱えており、そのうえ、経年劣化による建物・設備の補修・改修に多額の費用が必要となるなど、大変厳しい経営を余儀なくされている。

こうした中、会社の行く末を考えたとき、さきに総務省が示した経営改革等に関するガイドラインとしての「第三セクター等の経営健全化等に関する指針（平成 26 年 8 月 5 日策定）」をもとに、当社がこれまでに果たしてきた一定の役割のほか、会社存立の根拠法令の廃止や貿易・港湾業務にかかわりのないテナントの入居等の現状を踏まえて、公益性、採算性の観点から会社存立の在り方や必要性等について検討することが不可欠である。

については、京都府や舞鶴市の関係機関や、金融機関、団体等から成る「舞鶴 21 あり方検討会議」を設置して、会社の今後の方向性等について、抜本的に検討を行うものである。

4.2 平成 26 年度あり方検討会

平成 26 年度のあり方検討会は、京都府、舞鶴市、京都府港湾事務所、京都舞鶴港振興会、舞鶴 21 を構成員として 4 回開催された。その結論として、「舞鶴 21 は、経営上の課題を解決しつつ、主たる業務の事務所及び倉庫棟の不動産管理を通じて物流支援と観光振興など、地域経済の活性化及び京都舞鶴港の振興につながる新たな事業に取り組む」こととなった。

そして、具体的には、新たな事業として、①クルーズ船の旅客ターミナルの管理受託、②外国人観光客に対する外貨両替業務、③免税登録店からの免税手続の受託、④第 2 倉庫 1 号室を付加価値の高い施設に改良の 4 点が提案された。

提案を受けた 4 事業は【図表 4.2】に記載した理由により、現時点では実現に

は至っていない。

【図表 4.2】新たな事業の状況

	新たな事業	現状での実行状況
①	クルーズ船の旅客ターミナルの管理受託	未実施。当該業務は、観光客の受入業務、誘導、観光案内、物販などを想定していたが人員不足のため対応困難と判断した。なお、受入業務は現在、京都府と舞鶴市がやっている。
②	外国人観光客に対する外貨両替業務	未実施。収益性とリスクの面から実施していない。
③	免税登録店からの免税手続の受託	未実施。現時点では、免税店は独自に対応できる大規模チェーン店が中心であり、当社が免税手続を受託しようとしていた小規模店舗の免税登録店が増えていないためニーズがなく、実施していない。
④	第2倉庫1号室を付加価値の高い施設に改良	未実施。施設の改良を検討したが、利用者である港湾運送事業者との協議がまとまらず、結論が出なかった。

4.3 平成 30 年度あり方検討会

平成 26 年度に続いて、平成 30 年度にも、舞鶴 21 の今後のあり方を検討する「舞鶴 21 あり方検討会」が、京都府、舞鶴市、金融機関、京都舞鶴港振興会、舞鶴 21 の関係者を構成メンバーとして設置された。

また、平成 30 年度の主たる検討事項として以下の 3 点とした。

- ①舞鶴 21 の事業の意義（必要性、公益性）、採算性等について
- ②会社の存廃を含めた事業継続の是非、事業手法の選択について
- ③会社の今後の方向性について

舞鶴 21 あり方検討会の議事録を閲覧したところ、下記の日程、時間にて 4 回にわたって議論がされていた。

【図表 4.3-1】開催状況及び検討内容

回数	日時	時間	主たる内容
第1回	平成30年6月20日	13:00～15:00	○座長選出 ○検討会立ち上げの趣旨説明 ○現在の主要業務及び財務状態について説明 ○舞鶴港の貨物量、クルーズ船寄港の状況及び岸壁設備増等を説明
第2回	平成30年7月17日	13:30～15:00	○全国のFAZ施設の状況について説明 ○舞鶴21の設立時から現在までの財務状況等を説明 ○舞鶴21のあり方について3案程度にまとめ、メリット・デメリットを検討した上で、最終の方向性を出したい。
第3回	平成30年8月17日	15:30～17:00	○他港の三セクの累積損失の状況、指定管理者等の状況を報告 ○全国の重要港湾の指定管理状況等について説明
第4回	令和元年7月2日	14:00～15:50	○舞鶴21の現況と、これまでのあり方検討会議の開催状況について再確認 ○舞鶴21ビルについては、この先10年程度は大規模修繕が不要で活用可能なこと、施設整備面でも、物流・人流のソフト面でも大きく変化している現況から考えて、舞鶴21が担う役割を検討するには、港全体の機能がどうあるべきかを見極める必要があるとの分析を報告。

また、検討会での議論を受けて、「舞鶴21の今後のあり方について（中間まとめ）」が報告されている。

「中間まとめ」によると、前提として舞鶴21の財政状況は、今後10年間は問題がなく、現預金残高は10年後の平成40年度（令和10年度）に最大化が想定されている。不動産業者によると資産価値も10年後も同程度の価値であるとのことである。また、港湾局等港湾関係者にとっても、京都舞鶴港の近くでの業務を行うことが重要であるという状況がある。

外部環境では、物流面で貨物量が増加し、従事者不足が見込まれ、人流面でも、クルーズ船寄港が増加し、海の京都駅（仮称）が供用開始されるため増加が見込まれる。また、京都府においても港のハード面での整備の一層の推進が必要になることが予測されるが、その状況に対応する職員数の不足も予想される。

このような状況のもと、舞鶴21は、①倉庫や荷役機械等の管理受託、②クルーズ客等のニーズに応じた常設テナントの誘致、サテライトオフィスの設置、③府業務のアウトソーシング先としての想定など、今後果たすべき新たな役割が

あると考えている。

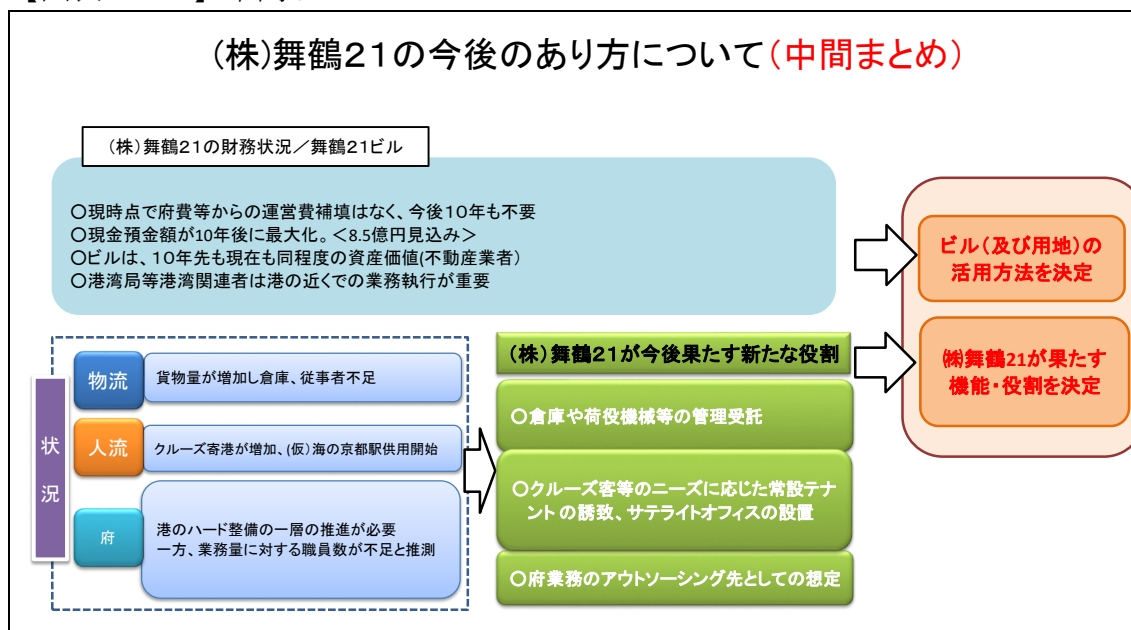
そのため、中間まとめとしては、舞鶴 21 の存続を前提として、今後、「舞鶴ビルの活用方法を決定」し、「舞鶴 21 が果たす機能・役割を決定する」とまとめられている。

その上で、今後京都府で予定されている舞鶴港港湾計画の改訂等を待って、舞鶴 21 の果たすべき機能・役割を考えていきたいとのことである。

なお、現行の港湾計画は平成 25 年に策定されており、概ね 10 年のスパンで見直されているとのことである。

港湾局からは、「港湾局では、平成 29 年度から北部港湾利用推進会議を開催している。そこでは、物流、人流、エネルギーの 3 分野にわたり意見交換中である。平成 31 年度から長期構想についても検討し、3 年程度で計画を作り上げる方針である。」との回答を得ている。

【図表 4.3-2】 中間まとめ



あり方検討会「中間まとめ」では、舞鶴 21 に新たな役割を持たせた上で事業存続が方向付けられている。

これは、京都府、舞鶴市等の関係者を中心としたメンバー構成で、1.5 時間～

2時間の会議をトータルで4回実施して出された結論である。

しかし、「会社の今後の方向性等について、抜本的に検討を行う」という、今後の舞鶴21の方向性を左右する重要な本会の設置趣旨から考えると、回数的にも時間的にも、十分な議論と検討がなされたとは言い難い。

5 課題の要約

舞鶴21は、開業時からの累積損失は、平成30年度決算で4億円余を抱えており、営業利益も設立後平成27年度決算以外は全ての期において赤字となっている。今後さらに、経年劣化による建物・設備の補修・改修コストの増加も予想される。

一方、平成24年10月には、会社開業当時の借入金10億円の返済が完了し、資本金の額1,785百万円は割り込んでいるものの純資産が1,384百万円あるため、自己資本比率は90%超と良好な財務健全性指標を示している。

そして、舞鶴21の有する現預金は、平成30年度決算で447百万円であり、每期一定の投資支出があるものの順調に増加してきており、舞鶴21の試算によると、10年後の平成40年度（令和10年度）に現預金残高の最大化が想定されている。また、不動産業者からは資産価値も10年後も同程度との評価がされている。

さらに、直近5年間の営業利益は、平成27年度を除いて每期赤字となっているが、経常利益段階では、平成29年度を除いて黒字となっている。また、いずれの期も減価償却前営業利益は確保されており、今後急激な財政状態や収支の悪化に陥る可能性は低いと考える。

ただし、将来の収支の適切な判断には、当然に、今後の修繕・保全計画が肝となるため、その客観的かつ精緻な情報の入手が不可避であると考ええる。

また現在、舞鶴21ビル内には、貿易・港湾業務に関係のないテナントが多く入居しており、平成30年度では、港湾関係者比率は30%となっている。舞鶴21の根拠法であるFAZ法は、平成18年5月に廃止されているものの、「輸入関連インフラの整備等によりFAZ地域へ輸入貨物流通促進事業を行う者を集積させ、

集積のメリットを最大限活用する」という本来の FAZ 法の目的からは乖離していると言わざるを得ない。

そもそも第三セクターは、地方公共団体から独立した事業主体として、公共性、公益性が高い事業を行う法人である。舞鶴 21 の売上の 8 割を占める主たる事業である賃貸事管理業は、民間の業務とも競合し、民間のノウハウの活用と活力・創造性の発揮が期待できる業務でもある。

仮に、現状は累積赤字があれども、将来的には収支が均衡し、継続的に自立した経営を行う見込みがあるのであれば、ビルのあり方を抜本的に見直す経営手法も十分に検討すべきと考える。

一方、京都舞鶴港においては、国際ふ頭の岸壁の機能強化、多目的クレーンの設置、CFS の新築、第 2 ふ頭の老朽岸壁の保全、積極的なポートセールスによるコンテナ取扱量の増加、クルーズ船の寄港数の増加、海の京都駅（仮称）の整備等、舞鶴 21 を取り巻く環境も変化してきている。

そのような環境変化の中、平成 27 年 6 月 30 日に追記した定款目的本文の「京都舞鶴港の振興支援、地域経済の活性化のため」という文言に集約されるように、舞鶴 21 が、今後京都府から公表が予定されている舞鶴港港湾計画の改訂の中で、新たな存在意義を見出し、新たな役割を担う可能性もあると考える。

あり方検討会「中間まとめ」では、舞鶴 21 が今後果たすべき役割として、①倉庫や荷役機械等の管理受託のほかに、②クルーズ客等のニーズに応じた常設テナントの誘致、サテライトオフィスの設置、③府業務のアウトソーシング先としての想定がされている。

「ガイドライン」によると、京都府の取組として、事業の委託について以下の方針が示されており、舞鶴 21 もその対象団体となっている。

外郭団体への事業の委託にあたっては、以下の検討を行う。その際、継続事業であっても、より一層効果的・効率的な事業委託となるよう不断に検討する。また、存在の意義が乏しくなった外郭団体については、統廃合を検討する。

- (1) 京都府が直接実施するよりも効率的に事業が実施でき、簡便かつ有効に機能すると認められるものについては、積極的に事業の委託を検討

する。

- (2) 事業実績が低迷し、回復の見込みのないものについては、事業の廃止や縮小を検討する。また、当初の目的と大きな乖離が生じたり、実施意義が低下しているものについては、事業の廃止を検討する。
- (3) 市町村において同種・類似の事業が行われ、京都府として担う先駆的な役割を終えたと認められるものについては、事業の廃止を検討する。
- (4) 民間において類似の事業が行われ、競合しているものについては、事業の廃止を検討する。

こうした中、会社の行く末を考えたとき、舞鶴 21 ビルのあり方、あるべき姿を含め、舞鶴 21 の存在意義を再考する時期に来ていると考える。

そして、公益性、採算性の観点から舞鶴 21 の会社存続のあり方や存在意義について、適切かつ客観的な判断を行うためには、まずは、中期経営計画及び長期経営計画の策定が必要不可欠であると考ええる。

長期経営計画の策定は、港湾計画の改訂等の進捗状況を見ながら、京都府の港湾振興において舞鶴 21 の果たす役割が明確になってからになるものの、舞鶴 21 ビルの賃貸管理業務に固執することなく、舞鶴 21 ビルのあり方を含めて検討していくべきと考える。そして、京都舞鶴港振興会を始めとした他の組織との関係整理を行い、賃貸管理事業以外の面で「京都舞鶴港の振興支援、地域経済の活性化」の役割が果たせるかが舞鶴 21 の存在意義の前提と考える。想定されうる複数のプランについて数値計画も含めたシミュレーションを行った上で、徹底的な議論を経て、舞鶴 21 の方向性の判断がなされることが望まれる。

6 結果要約（舞鶴 21）

6.1 指摘事項

6.1.1 中・長期経営計画の作成（決算の状況）

平成 27 年 6 月に京都府が策定している「ガイドライン」によれば、舞鶴 21 を含む外郭団体に中期経営計画の策定、実行及び進捗管理が求められている。しかし、舞鶴 21 ではいまだに中期経営計画が策定されていない。中期経営計画の策定は、舞鶴 21 の営業黒字化に向けた経営改善に資するものであるから、早期に作成すべきである。

また、併せて長期経営計画の策定も必要になってくる。そのため、港湾計画の改訂の進捗状況を見ながら、長期経営計画の策定にも努力されたい。

なお、長期経営計画にかかる部分において、次の 2 点も密接に関連するところであり、策定に当たっては留意されたい。

①適正かつ客観的な長期修繕計画の作成（決算の状況）

長期経営計画を策定するに当たっては、長期修繕計画が必須となる。舞鶴 21 ビルは、建築後 20 年を経過しており、今後さらに老朽化が進み、大規模な修繕が必要となる可能性は否定できない。そして、今後の修繕コストの多寡が、繰越利益剰余金のマイナスの解消、営業利益の確保、キャッシュフローの想定に大きく影響を与える。そのため、修繕コストの精緻な見積もりが経営判断、舞鶴 21 の方向性の判断には不可欠と考える。長期経営計画を策定する際には、多少のコストがかかったとしても中立な第三者である専門家に調査を依頼されたい。

②舞鶴 21 あり方検討会の活性化（舞鶴 21 あり方検討会）

平成 30 年度の「あり方検討会」は、京都府、舞鶴市等の関係者を中心としたメンバーで構成され、1.5 時間～2 時間の会議をトータルで 4 回実施し「中間まとめ」が提出されている。

しかし、「会社の今後の方向性等について、抜本的に検討を行う」という検討会の設置趣旨からすると、議論の時間的にも十分とは言えず、メンバーも舞鶴 21

の関係者が集っている。有識者や専門家などの利害関係のない第三者もメンバーに入れた上で、会議の時間、回数をしっかり確保して議論をすべきである。

「あり方検討会」は、舞鶴 21 の今後の方向性を検討する上で重要な会議である。中・長期経営計画の策定に当たっては、港湾計画の改訂等の進捗状況を見ながら、再度「あり方検討会」を開催し、そこでの議論を踏まえて一定の方向性を決定されたい。

6.2 意見

6.2.1 テナントの入居率向上（舞鶴 21 の事業）

舞鶴 21 ビルのテナントは、令和元年 12 月現在 4 スペースが空室となっている。空室は合計で 483 ㎡であり、共益費込みで月額 1,473 千円、年額 17,678 千円の機会損失となっている。

既存のテナントの入居維持を図りつつ、営業活動により入居率を上げることが、収益改善の最大の肝となるため、これまでの取組も踏まえ、入居率向上により一層の努力をされたい。

6.2.2 会議室利用率向上（舞鶴 21 の事業）

会議室の利用率は継続して 20%以下と低迷しているため、利用率の改善のため、これまでの取組も踏まえ、より一層の努力をされたい。

6.2.3 業務委託契約の検証（舞鶴 21 の事業）

舞鶴 21 ビルの設備管理・清掃・環境衛生管理等のビルの総合管理業務、警備業務、空調管理業務、廃棄物処理業務については外部の民間業者に業務委託している。個々の委託業者とは、随意契約で依頼しており、委託業務に対応できる業者が限定されるため、継続して同じ業者にほぼ同額で依頼し、見積合わせは行っていない。

確かに地域的な事情は理解できるが、管理諸費の額は年間 18 百万円と多額である。少なくとも委託内容の見直し、参考価格としての他業者への見積依頼など、

委託金額の妥当性の検証体制を構築されたい。

6.2.4 倉庫のくん蒸設備の検討（舞鶴 21 の事業）

第 2 倉庫第 1 号室～4 号室にはすべて臭化メチルガスくん蒸設備が設置されている。しかし、平成 16 年を最後にくん蒸設備としての利用はない。種類の異なったくん蒸施設や新たな設備を備えた施設を導入した方が、京都舞鶴港の取扱貨物量の増加につながる可能性もあるため、くん蒸設備を含めた倉庫のあり方について利用者のニーズ、舞鶴 21 倉庫の役割を踏まえ、設備の変更も含めてあるべき姿を検討されたい。

以上