

【議事録】概要

会議名	プレジャーボート係留施設 専門分科会（第3回）	会場	芦屋町役場 31 会議室			
日時	平成 30 年 3 月 5 日（月） 15:00～17:00					
件名・議題	<p>1 開 会</p> <p>2 議 事</p> <p>（1）第 6 回芦屋港活性化推進委員会について（報告）</p> <p>○専門分科会の中間報告</p> <p>○第 6 回推進委員会会議結果の報告</p> <p>（2）専門分科会のまとめ</p> <p>（3）管理運営方法の検討</p> <p>3 その他</p>					
	会 長	小島 治幸	出	副会長	吉井 健	出
		中西 隆雄	出		北 陽一	出
		河村 拓磨	出		浦川 一徳	出
合意・決定事項	<p>・合意・決定事項はなし</p> <p>・管理運営方法について、直営・管理委託（業務委託）・指定管理者制度等様々な手法におけるメリット・デメリットを整理し、次回の専門分科会で検討する。</p>					



# 平成 29 年度 プレジャーボート係留施設専門分科会（第 3 回）議事録

## 1 開 会

〔会 長〕

○本日は 3 つほど議事がございますので、よろしくお願ひいたします。まずは議事 1 の芦屋港活性化推進委員会について、報告事項になりますけど、事務局より説明をお願いします。

## 2 議事

### (1) 第 6 回芦屋港活性化推進委員会について（報告）

〔事務局〕

2 月 19 日に開催した「第 6 回芦屋港活性化推進委員会」の報告内容について事務局から説明を行った。

- 中間報告の内容について
- 質疑応答内容について
- 芦屋町内マリン事業者へのヒアリング報告
- 芦屋港活性化推進委員会第 6 回会議結果の報告

〔会 長〕

○只今、事務局より説明があったとおり、「第 6 回芦屋港活性化推進委員会」において、専門分科会で検討した内容について報告させていただきました。その時に委員からどのような意見が出たのか、また、推進委員会で近隣のマリン事業者へのヒアリング報告、推進委員会でどのような内容の話しがされているのかについて、特にこの分科会で知っておいていただきたい内容をご説明いただきました。これに関してご質問があればいただきたいのですが、いかがでしょうか。

〔委 員〕

○第 6 回推進委員会の中で、事業課題に対する福岡県の見解と出ていますが、これをクリアしないことには事業を進めることができないのではないですか。

〔事務局〕

○おっしゃるとおり、課題をクリアしていかなければ事業を進めることはできません。しかし、芦屋町としては当初の計画どおり、レジャー港化に向けて事業を進めていくということです。課題をクリアしていくことに時間はかかるとは思いますけど、事業のスピード化を図るのであれば、この課題で止まっていたら先へは進めません。このため、話しは

並行していく必要があります。クリアしなければならない課題は協議を進めていきますが、その間は一時的に物流機能との共存は出てくると思いますので、話を進めながら事業化できるところから進めていくという考え方です。

[事務局]

○委員会の方向性としては、クリアしなければならない課題は沢山あるので、クリアするために福岡県も協力していただけるということで、事業を進めていこうというような形で第6回委員会は終わったという状況です。具体的にはこれからの部分がありますが、一つずつ整理をしていくことになりました。そのあたりはご理解いただきながら、今日は、一時的には砂事業者がいる状況で、段階的に事業を進めていくということを踏まえながら、ご議論いただきたいと思います。

[会長]

○そのほか、何かございませんでしょうか。また何かあれば後ほどご意見をいただきたいと思います。それでは、専門分科会のまとめについて、事務局から説明をお願いします。

## (2) 専門分科会のまとめ

[事務局]

これまでの専門分科会のまとめについて、事務局より説明を行った。

○方向性の整理

(1) 隻数について

- ・最大値：199 隻程度（これを受入可能キャパシティとする）
- ・収支予測における利用隻数のベース（損益分岐点）
  - ※陸上・水上が同料金の場合：約 162 隻
  - ※陸上・水上が別料金の場合：約 168 隻

(2) 利用料金、収益等について

- ・利用料金はあくまでシミュレーション上の設定であり、詳細な料金設定は管理運営者が決めるものである。
- ・周辺施設の利用料金を考慮し、均衡を図ることとする。

⇒陸上と水上の料金を同じにしてもいいのではないかという意見が出たため、どちらを分科会の方向性とするのかを皆さんにご確認したい。

(3) 配置に関して

- 現時点では、8号・9号野積場及び9号野積場の北西側水面を係留施設のゾーンとして検討。
- 水上保管は静穏度確保領域を確保できるエリアとして、場所、隻数について検討。
- 陸上保管については、水上保管の検討結果により柔軟に対応する方向としている。

⇒水上保管については、浮き桟橋の配置（船の配置）の別パターンも検討するべきという意見が出たので、あらためて内容を確認していただき、分科会としての方向性について議論していただきたい。

○各委員からの意見を踏まえた検討課題

- ・地元マリーナのヒアリングを行い、そのうえでサービス内容についての検討を行う。
- ・係留施設への遊漁船に関する取扱いについて検討が必要。
- ・斜路式について、どの程度整備するのか検討が必要。
- ・船を修理するための整備工場（ドック）の設置について検討が必要。
- ・台風時（強風時）の対応について検討が必要。
- ・船の実長について、詳細に調査する必要がある。
- ・駐車場料金については、周辺機能（施設）との兼ね合いもあるので、進捗状況を見ながら検討を進める。
- ・24時間管理は現時点で想定していないが、水上保管については、時間外でも自由に利用できるか検討する。

⇒この中には分科会の中で決定をすることが難しい内容もあるため、皆さんからいただいた意見として、今後の詳細な検討の際に反映させていただく。ただし、この中にも分科会として方向性が出せるというものについてはご意見をいただき、第4回分科会の際に意見をまとめたもので、分科会のまとめを行っていくように考えている。

〔会 長〕

○それでは、浮き桟橋の配置について、先に説明をお願いします。

〔事務局〕

○今回、大きく分けて3つの浮き桟橋の配置方向に分けています。案3は前回と変わっていません。199隻を配置して、配置の方向も前回どおりです。これに対して、案4は前回分科会で意見があったとおり、浮き桟橋の方向を90度回転させてものになっています。簡単に説明すると、海上の隻数を90度回転させた方が、隻数が少なくなったというところですが、案3は斜路で上下架する予定ですが、斜路と陸上保管施設が直線上になるので、斜路で船舶を上げた後の移動が容易であることがメリットとして考えられます。また、ここは現在砂が堆積していて船が泊められるような状態ではないので、浚渫が必要となってきます。浚渫等の維持管理を考えると、斜路側を空けておく方が維持管理を行いやすいこともメリットとして考えられます。デメリットとしては、前回分科会であったとおり、北西の風に対して動揺が大きくなることが懸念される場所でもあります。次に案4ですが、メリットとしては北西の風に対して動揺が軽減されるというメリットが考えられます。デメリットとしては、防砂堤を歩いていかなければならないのですが、幅が3m程度しかないので、ここを歩いていくときに夜間は危険です。また、斜路で船を上げて陸上保管のスペースに持って行くまでに、転回させないといけないので、斜路の上がりきった部分のスペースを大きく確保する必要があるということが考えられます。

また、静穏度領域を十分に活かした配置をするべきではという話しもありました。今は2本浮き棧橋を配置しており、岸壁から手前側を伸ばすことは静穏度領域上出来ませんが、現状砂事業者の船が入ってきておりますので、緩衝しないように配置を決めております。このため、砂事業者と一緒に利用していくうえでは、ここが限界なのかなと考えています。最後に土砂の浚渫が、浮き棧橋がつくことによって、浚渫が困難になります。今後、砂が溜まっていくことを考えると、維持管理のやりにくさが考えられます。以上です。

〔会 長〕

○これまで分科会で議論してきた内容をまとめていただきました。順番に整理していきたいと思いますので、ご意見やご質問があればお願いします。まず隻数について、最大隻数が199隻。収支の予測として損益分岐点で、陸上・海上が同じ料金の場合162隻。陸上を海上より安くした場合168隻になるということですが、これについてご意見やご質問はありませんか。なければ続いて、利用料金についてです。陸上と海上の利用料金を同じにしているのではないかという意見がありまして、それによって損益分岐点が若干変わってくるということですが、これに関してはいかがでしょうか。

〔副会長〕

○そこまで大きくは変わらないと思いますが。陸上の場合、上げたり下ろしたりという手間があったり、シーズンになると同じ時間に一齐に出航することで待ち時間が出るという不便なところのデメリットはあります。メリット、デメリットで考えると、出航回数の頻度に応じて、利用者が陸上にするか海上にするかを選択していけばよいと思います。

〔会 長〕

○最終的には管理者が決めていくことではありますが、この分科会である程度の方向性を示したいと思います。特に収支に関しては、妥当な方法でやっていく必要があります。6隻程度の違いですけれど、陸上・海上同じ料金にする方向で今後も検討していく必要があるのではないのでしょうか。

〔委 員〕

○このような会議があっているということ、船舶所有者や西川から一時的に外に出ている方と話す機会がありました。その中で利用料金について、一番の関心があるようでした。やはり料金は安いほうが良いと。上限はどれくらいかという話しの中で、安く設定しておいて沢山利用していただいたほうが良いのではという話しもあったと思います。柏原の利用料金が限度額というイメージを皆さん持っているようです。できれば、それよりも安いほうが良い。そうすれば、外からの利用も増えるであろうと。そうなれば、全体的な運営について、プラスに動いていくのではないかというご意見でございました。

〔会 長〕

○ありがとうございます。その他よろしいでしょうか。それでは、分科会としては陸上と

海上の料金を同じにして、今後も検討していくという方向でよろしいでしょうか。

〔副会長〕

○収支が 162 隻から 168 隻でバランスがとれるという話しだと思いますが、放置艇対策の係留施設かと思えばそうではないと。背後地に商業施設等を整備して、活性化に繋げるということですので。そうすると、少しグレードの高い係留施設になるのかなと思います。そうすると最大 199 隻で、162 隻から 168 隻の係留数だと大体 8 割の保管率になります。大体どこのマリーナも 7 割の保管率で、その先は苦勞しています。8 割程度の保管率は、放置艇でないのであれば、厳しい気がします。ベースが遠賀川に 200 隻程度残っているという前提からすると、いっぱいになるのかもしれませんが。利用料金は最終的に管理者が決めることでしょうけれど、どのようなイメージで 8 割以上の保管率を出されたのかということが少し気になりました。

〔事務局〕

○先ほど柏原漁港の料金の話しが出ましたが、この係留施設は脇田フィッシャリーナを参考しているので、条件が違います。周辺に活性化のための施設を整備していくということで、脇田フィッシャリーナの方が柏原よりも割高ですけど、その料金で計算すべきということで資料を作成しています。同じような規模の施設を調査したところ、料金的にはそこまで高すぎない料金でした。最大隻数の予測については、難しいところで、西川連合会からいただいた資料も参考にしつつ、できるだけ最大隻数を増やしましたが、199 隻しか数字は出せませんでした。ただ、脇田フィッシャリーナの料金で海上・陸上を同料金にした場合 162 隻でバランスがとれるというのに対して、最大が 199 隻というのは確かに近すぎる数字なので、陸上保管は少しでも柔軟性をもたせて、199 隻以上が来ても受け入れることができるようなスペースの確保が望ましいと考えています。その場合、今のところ管理棟を配置していますが、199 隻以上の需要がでてきても、それ以上受け入れにくいという問題もあります。このため、陸上保管の需要が 199 隻以上出てきたら、さらに受け入れられるように管理棟を小さくしたり、向きを変えるなどを考えるべきだと事務局では考えています。そうすると、既存の資料では 199 隻にしかありませんでしたが、それ以上になることも視野に入れて施設の整備は考えるべきだと思っています。

通常、最大隻数とバランスのいい配隻の数が大体 7 割くらいが一般的なのですか。

〔副会長〕

○一般的かは分かりませんが、開発する際の隻数で想定できる規模となったときに、大体 7 割で見ると当たっています。7 割を超えると収支は合っているという感じで見えています。例えば全隻数で 200 隻のマリーナとして、200 隻で収支が合うようだと、そもそも打ち止めですね。成長性はありません。結果として 7 割程度で運営できるところでやっているといます。西福岡マリーナでいうと、235 隻保管ですけれど実際は 170 隻です。170 隻で収支は合っています。福岡市ヨットハーバーも 188 隻保管ですけれど実際は 130 隻程度で回っています。当然背後地の利用の実態もありますが。

[事務局]

○最終的には、推進委員会でゾーニング等も本格的に検討していきますので、背後地でどこまでをプレジャーボート係留施設用に確保できるのかという問題も出てくると思います。7割を目指すのであれば、料金を上乗せして損益分岐点をもう少し小さい隻数にするのかなど、まだ変化する要素は沢山ありますが、現時点では脇田フィッシャリーナと同料金、スペース的には199隻プラスアルファは確保できるということで、まずは積算させていただいています。

[会長]

○芦屋のポテンシャルとしては非常に高いと思っています。と言いますのは、陸上保管の面積がかなり広大であることと、海上に関しても将来的に完全なレジャー港化を目指すという方向性なので、砂事業者が撤退すれば、ある程度は利用できると思います。しかし、今のところは砂事業者がすぐに撤退することは難しいですし、最初から大きな投資をして失敗するというのも困りますので、段階的な整備をしていくと。その意味で、第一段階として、この隻数と損益分岐点になるのかと思います。地元の方はグレードの高いものを望んでいるような意見を、県が設置した委員会の際に出されたように記憶しています。今後、そのような方向性を目指していくことは確かだと思いますし、それが他の施設と相乗効果になって芦屋町の活性化につながっていくことになっていくことを希望しています。

話しを戻しまして、当初は陸上料金を安くしていましたが、同料金にして検討していくと。料金は脇田フィッシャリーナの海上料金を基にしているということ。7割程度の保管率でバランスがとれるということは課題としてご指摘いただいたということです。

それでは、まだ議事がございますので次に進めさせていただきます。

配置に関してご意見はありますか。

[委員]

○係留方向は北西と北東がありますが、これは棧橋に対してで、船に対してではないです。私は船先が北東方向でイメージしていました。

[事務局]

○棧橋の方向で変更しました。修正いたします。

[委員]

○西川係留船をここに係留するような話しになったときに、波戸を整備するのに5億円程度かかると聞いたことがある。それも2本造れば、波高も50cmが30cmになるらしい。

[事務局]

○漁港の方は、静穏性を確保するために30cm以下の波高と決まっています、港湾の方は50cmという目安がありますが、小さな船に関しては30cmくらいに押えるのがベストだ



と考えています。今回は、係留施設ということで浮き棧橋を造って、ロープもしっかりとれるし、状況としては50cmでもつかどうかを次回設計の時に考えたいと思います。

〔副会長〕

○今日も海岸を見てきましたが、すごく波が高く、これで台風が来たらどうなるのかと少し思いました。それはそうとして、海上に6m未満の船を26隻置くとなっておりますが、なぜ敢えて小さな船を置いているのか。普通、海上には大きな船を置いて、小さな船は陸上に置くという形ですけれど、6mから7mは全部陸上保管ですけど、6m未満というのは特殊な船があるという想定ですかね。

〔事務局〕

○これは配置するうえで、6mの船を置かないと、2本浮き棧柱を設置できない状況です。仮にここに10mの船を泊めると、さらに幅が必要となってきます。そこで制約がかかってしまい、どうしても6mの船を置かざるを得ない状況になっています。

〔副会長〕

○静穏度が確保されるような担保があればいいのですが。波高50cmあるということでしたら、6m未満はいかがなものかとは思いますが。ここはよく検証していただければ助かります。

〔会 長〕

○ありがとうございます。今の配置案でいけば、6m未満の船が波除堤防の影に隠れるようなところで、配置をしているところですね。今のご意見は詳細設計するときには、是非とも確認していただきますようお願いいたします。

それで、配置を2種類出していただきましたが、海上における隻数からいうと、案3が若干ですが多く泊めることが出来ます。使い勝手はいかがでしょう。

〔副会長〕

○使い方からすると、案3が絶対的にいいと思いますが、問題は静穏度の関係ですね。これはバランスだと思います。

〔委 員〕

○利用者からすると、6mの船が場所をとるということが問題だと思います。安全性の問題と、大きな船を陸上に上げるという危険性、上げ下ろしの時間の問題等ですね。案3でいうと、漁協側の陸上ヤードと描いてある延長線上の浮き棧橋の降り口を、もう少し東側に移動させて全体的に6mのエリアを広げていくようにすれば、何とか小さい船を陸上に上げて、大きな船を海上に下ろす方策がとれるのではないかと思います。それから、隻数の関係でいうと、棧橋の短いほうがもう少し延ばせないのかという気がするのですが。

[事務局]

○今おっしゃるような配置を試してはみたのですが、10mの船は確実に置けませんでした。ここに10mの船を置いてしまうと、どうしても浮き桟橋が岸壁から出てしまうので、置けないということがひとつ。それと、2本目の浮き桟橋をもう少し延ばせないかということは、静穏域から外れますので、避けたいというところです。

[会 長]

○6mの箇所はなぜ無理なのですか。

[事務局]

○6m泊めているところに寸法を描かせていただいています。その下には、船の長さの1.5倍を確保しています。仮に10mの船となると、15mの幅を確保しなければならないので、6mずれる事となります。6mずれると岸壁からはみ出してしまうので、それは出来ません。これを仮に可能な限り幅を確保するという事は、今後できるとは思いますが。

[会 長]

○そのあたりの検討は、今後詳細な設計を行うときに考慮していただきたい。安全面でもそうですし、できるだけ大きな船は海上に泊めるという形でお願いします。

[委 員]

○6mエリアのところは、半分は6mの船にして、残りの沖側の半分は10mの船には出来ないのですか。

[事務局]

○寸法の話になりますが、資料に21mと描いております。これが仮に14m上にあげるといときに、ここも1.5倍必要になってきますので、21m確保しないとイケない。仮に10mの船をここにつけるとなると、21m確保するために4m程上にずらすこととなります。ですが、もう少し検討する余地はあるかと思えます。

[会 長]

○この分科会で最終的に決めるわけではないので、いざ詳細な設計をする際に、これらの意見を考慮してご検討していただきたいと思えます。基本的には、当初の利用面や隻数も含めて、計画どおり案3でよろしいですかね。

⇒異議なし

[会 長]

○そうしましたら、次に各委員会の意見を踏まえた検討課題のところですが、これについて、是非とも分科会で方向性を出しましょうというものがありませんでしたらお願いします。

遊漁船については、ここの分科会で決めるのは難しいかと思しますので、遊漁船をやる場合にこういう課題があるということを出すことで収めたいと思います。サービス内容については、ここでは決めづらいことだと思いますので、ヒアリングをした結果、どのような課題があるのかを整理していく必要があります。

斜路についてどの程度整備するのかということについては、何かご意見がありますか。

〔委員〕

○料金的な話しが先ほどから出ていますので、料金を抑えるのであれば、1本でないと無理でしょうね。メンテナンスというサービスを提供する前提で2本という話しをしていたので。係留料金を抑えたいということであれば、上下架のみで利用ということで1本になるかと思えます。漁協もレール式船台を2本持っていますが、2本レール替えるだけでも1千万円、台車1台1千万円かかってしまいます。そのあたりのコストを考えると1本でないと厳しいかと思えます。

〔副会長〕

○敷地が結構広いので、1本の船台で上げて、あとはフォークリフトで引っ張り出して、斜路を使って上下架させる。栈橋が2、3本あるとスタッフも沢山必要ですし、そんなに高い料金は取れないと思います。そうすると少ない人数でまわすというのであれば、1本のほうがいいのかと思いました。

〔事務局〕

○船を整備することになった場合に、複数本必要なのではというご意見が前回あったかと思えます。1本の斜路で船台に上げて、それをフォークリフトで牽引して物揚場まで持っていて、そこでメンテナンスするという事は可能なのですか。

〔委員〕

○スペースがあれば可能かと思えます。漁港にある船台をイメージしたので、レール式と言いましたが。レール式でなく、それぞれにタイヤが付いていて、ウィンチで降ろすだけであれば、それも可能かと思えます。ただ場所を決めておかないと、舟艇塗料が落ちるなど景観の問題が発生することになります。巻取り機も1台だとスペースを確保しても、結局1台でしか作業できないので、その辺りのコストを考えると、1本だろうなと思えます。

〔会長〕

○今の配置だと1本の幅しかとっていないということですね。2本造るとなると、海上に泊められる隻数が少なくなってしまうということですね。そうすると、この課題については当面1本でいくと。将来的に陸上保管が増えた場合に、また考えるということで。

〔委員〕

○お尋ねですが、漁協で持っている船台でレール式とタイヤ式があるかと思えますが、タ

イヤ式の分を、係留者が漁協に申込んで使用するということは迷惑になるのですか。それとも、いくらかでも収益になれば、使用してもいいということになるのですか。

[委員]

○現状はお貸ししていますが、本年度で台車3台ありますが、一番大きいものを整備しました。このため、コストがかかるので、今は事業としてやっていますが、今後継続してやるかは難しいところがあります。上下架施設を借りられる方の感覚にもよりますが、漁協としては、それくらいのお値段でお貸ししているつもりですが、それでも高いと言われることもあります。結局収支を考えると、今の値段では厳しいので、今後継続して事業をしていくのであれば、料金を上げざるを得ない状況です。それで、利用者が少なく、収支の採算が合わなければ、やめてしまうことも考えられます。現状ではお貸しすることは可能です。

[委員]

○利用率が上がれば、維持管理は十分やっていけるのではないかと気がするのですが、利用率は少ないと思います。一時、事故が起こって借りられないという時期がありましたので、計画されているところで、整備を考えるよりも、漁協の施設を貸していただいて、そこで整備やペンキ塗りなどを行った方が、効率的でいいのではないかという気がします。修理があっても、タイヤ車を3つお持ちでしょうから。この規模の船であれば、タイヤ車で全部乗ると思いますので、できれば漁協の上下架施設を貸していただいて、そちらで整備するような形で持っていったほうが、ここの利用としては効率的でいいと思います。是非ご協力いただきたいと思います。

[会長]

○今いただいた意見も加味して、斜路に関しては1本として、漁協が持っているものを可能であれば協力してもらおうということでご検討ください。今の話しで言えば、整備工場も、ペンキを塗るくらいだったら、今の方式でいけますかね。ご検討をお願いします。台風時の対応については、詳細設計をする際に静穏度計算をしていただくということでお願いします。駐車場料金、推進委員会で芦屋港にどのような施設を設置するかということに関係してきますので、この分科会ではなかなか方向性を決めることは難しいと思います。24時間管理に関しては、いかがでしょうか。基本的に海上保管については、自由に利用できるような形にして、24時間管理はしないと。陸上は時間を定めて、管理していくということですが、そのような方向性でよろしいでしょうか。

⇒異議なし。

[会長]

○ありがとうございます。これで2つめの議事は終了となりまして、管理運営方法のご説明を事務局よりお願いいたします。

### (3) 管理運営方法の検討

〔事務局〕

○PB係留施設をどのように管理していくかというところを整理してきました。推進委員会が検討している周辺施設がどうなるかという考えもあって、その中でどのような管理方法かも決まると思いますが、今考えられる案につきまして整理しました。

直営というのは、建設した行政機関が自ら管理していくという形態でございます。港湾管理者である福岡県がPB係留施設を整備して、そのまま福岡県が管理していくというような形態になります。これは行政の管理になるので、ルールを決めて民間活用的な柔軟な対応をしにくいという形態であります。PPP（公民連携）については、行政と民間が協力して盛り上げていくという形態です。まずひとつめが、管理委託ということで民間事業者管理に管理委託して、民間のノウハウを活用しながらPB係留施設を管理していくというやり方です。こちらは契約で、ある程度ルールを決めて委託しますので、民間ノウハウを活用できるのですが、柔軟性が見込めないというものになります。そういう管理委託のデメリットをカバーするものが、指定管理者制度です。最近メジャーになっている管理方法として、PB係留施設をちゃんと管理すれば、付帯のサービス事業をある程度実施して、収入を稼いでいいというものです。例えば、PB係留施設の近くに売店を作る、もしくはメンテナンス工場を作るなど柔軟な管理方法になります。近場の例で言いますと、うみんぐ大島は指定管理者制度で海釣り公園等を管理しています。次にPFIですが、民間事業者がPB係留施設を作って管理運営して、PB係留施設の所有権自体を行政に渡したり、渡さないケースでBTO方式、BOT方式、BOO方式に分かれます。簡単に言うと事業者自ら資金を調達してPB係留施設を造るというものです。これは行政にとって非常にメリットがあって、行政側でインフラ資金を提供しなくてもできるというメリットがあります。次にコンセッションというのですが、運営権を行政が民間事業者にある程度の金額で売却するというものです。売却して買取ったので、民間事業者はある程度裁量を持って、色々なビジネスを展開しながら施設の管理を行うことが可能です。包括的民間委託とありますが、こちらはPPP全体の総称になります。簡単に説明しますと、複数年契約や性能発注方式というものをいって、管理委託や指定管理制度は大体1年契約だということが多いですが、複数年契約をしますと、事業者側も色々な取り組みがやりやすくなるということです。性能発注方式とは、PB係留施設がちゃんと管理されていれば、検査や修理等を何回やるか民間事業者任せるというものです。管理委託の場合は、週に何回点検しなさいというような契約が多いです。それとは違う、ある程度事業者にかかせたものが、性能発注方式です。

DBO方式は、事業者が設計して建設して運営していくというのですが、資金を提供するのは行政側となります。運営事業者が設計の段階から運営しやすいように設計するというやり方です。市場化テストとありますが、いわゆる管理制度ではありませんが、誰が管理運営するかということ进行测试するというもので、市役所の窓口業務等で民間と行政どっちがやった方が、メリットがあるのかなどを決めるようなやり方です。ケースバイケースで誰が建設するか、所有するかが変わってきます。今回のPB係留施設のやり方にはそぐわないかもしれませんが、紹介しておきます。

参考資料も簡単に説明します。ボートパークの管理運営事例ということで整理しています。ボートパーク広島については、B00方式ですね、民間が整備して、所有して、運営しているものです。ここは採算がとれているということです。利用隻数は約8割で、収支は良くなってきたということです。ボートパークのほかに、駐車場経営や燃料販売、貸しボート等、色々なテナント事業を含めて収益を上げています。インフラを整備しているのが民間なので、それなりに稼がないと回収できないということです。

次に鳥取港ボートパークの事例です。鳥取港周辺は港オアシスということで全体的に活性化を考えている地域なのですが、そのうちのひとつにボートパークがあります。ここは行政が直営する事例ですが、利用率は6割です。もともと不法係留船を収容する目的でしたが、結果として6割の利用率のようです。指定管理者も募集はしたのですが、誰も手を挙げなかったとのことでした。近くには商業施設も設置されています。

次が脇田フィッシャリーナです。ひびき海の航路ということで全体的に整備されていて、その中のひとつにフィッシャリーナがあります。108隻が海上ですが、100%利用になっています。隻数が小さく、いわゆる採算がとれないところなので、管理委託という方式で運営されています。新しい施設なので綺麗に整備されています。ビジターバースや栈橋も鍵の管理がされています。そういう意味でも多少コストがかかっています。

最後に九頭竜川ボートパークの事例です。こちらは福井県になりますが、指定管理で運営されています。377隻のうち280隻が入っているので、7割強入っていることとなります。ここは指定管理ということで、メンテナンス等は外部業者が出入りして、その分の手数料をとるなどで稼ぎにしています。年間売り上げは5千万円ですが、係留料が3千万円で、残りは付帯サービスで稼いでいるということです。

#### [会長]

- なかなか専門的な内容なので理解することが難しいですが、直営、管理委託、指定管理、PFI等の方法があるということです。ご質問等がございましたら宜しくお願いします。

#### [副会長]

- 色々な種類の管理運営方法を紹介していただきましたが、海に関しては指定管理者制度が一般的かなと思います。また、PFIで新規に出来るものであれば、民間は相当なお金を持っていないと出来ません。行政が持っていたものを民営化するからPFI事業でとなると、売却価格は償却が終わっていて、そう投資はしなくていいことになる。マリン事業は少子高齢化からすると決して右肩上がりの事業ではないと思います。ですからPFIで手を挙げる事業者があるのかという思いがあります。ですから、業務委託では自由度が低いということであれば指定管理の中で、自主事業の領域を認めていただけるような自由度を与えてもらうというのが一般的かなと思います。

#### [事務局]

- 事務局としても、PFIは難しいという思いもある中で、ひと通り資料を整理しました。まず、できる箇所から事業を進めていくというのが全体の考えでもありますので、この

係留施設が一番活性化事業の中で最初に着手できる可能性が高いと考えています。県が町に協力できる部分がこの係留施設だと思うので、そのための補助金の確保も検討中です。その意味でも、この施設建設の部分は福岡県で整備するよう考えていますので、PFIという可能性は厳しいのかなと考えています。今後、どの形態がいいのか、本日の意見を踏まえながら整理していきたいと思います。

〔副会長〕

○本日の報告を聞いていると、商業施設等も活性化のために整備するという事なので、ボートパークの感覚だけで進めると、マリーナを運営する側からの目線だけで見て、町の開発と全然関係ないということになってしまう。そうではなくて、事業者が町の活性化にむけて提案を行うというようなやり方がいいように思いました。

〔会 長〕

○まさにそのとおりで、芦屋町の活性化のためにどのような施設を整備するか。その施設も管理運営していかなければならないので、できる事であれば一体的に管理運営するのが相乗効果をもたらす可能性が高いのですが、そういう意味では、この分科会で踏み込んだところまで言えないのが残念ですが、今のご意見からすると指定管理制度を活用するのが非常にやりやすいし、一般的ということですね。その他何かございますか。

〔事務局〕

○今のご意見であれば、指定管理の方向性かと感じますが、この分科会では最終的に一番望ましい形がこういう意見にまとまったということで、決定すべき事項ではございませんので、今いただいたご意見を次回まとめさせていただきます。  
一番最初に係留施設が整備されることになるかと思いますが、海の構造物なので時間がかかります。今、検討しているのが直売所やレストランやサイクルステーション等、色々なものを考えているところなので、恐らくスタート地点は同じくらいになるのではという想定は持っておりますので、その辺も考慮しながら指定管理というご意見を尊重しつつ、全体の管理運営方法等は推進委員会であらためて審議いただくということで、次回の資料でまとめさせていただきますが、その方向でよろしいでしょうか。

〔会 長〕

○今の事務局の案でよろしいでしょうか。  
⇒異議なし

〔会 長〕

○なかなか、これらをひとつひとつ比較して検討するのは難しいので、指定管理制度だとこんなメリット・デメリットがあるというようなものをまとめて。特に推進委員会で検討している施設との管理運営も含めて、メリット・デメリットを整理していただければと思います。これを踏まえて次回再度検討させていただきたいと思います。  
全体をとおして何かありますか。

〔事務局〕

○確認ですが、施設料金について、海上・陸上同料金でという話しが出ましたが、資料として同料金を主体としつつも、参考程度に料金に差をつけた案も整理するという事は問題ないですか。

⇒異議なし

〔会 長〕

○その他はよろしいでしょうか。それでは本日の会議は終了いたします。