

【議事録】概要

<p>会議名</p>	<p>プレジャーボート係留施設 専門分科会（第4回）</p>		<p>会場</p>	<p>芦屋町役場 31 会議室</p>		
<p>日時</p>	<p>平成 30 年 4 月 10 日（火） 16:00~18:00</p>					
<p>件名・議題</p>	<p>1 開 会</p> <p>2 議 事 （1）管理運営方法の検討 （2）専門分科会のまとめ</p> <p>3 その他</p>					
	<p>会 長</p>	<p>小島 治幸</p>	<p>出</p>	<p>副会長</p>	<p>吉井 健</p>	<p>出</p>
		<p>中西 隆雄</p>	<p>出</p>		<p>北 陽一</p>	<p>欠</p>
		<p>河村 拓磨</p>	<p>出</p>		<p>浦川 一徳</p>	<p>出</p>
<p>合意・決定事項</p>	<p>○管理運営方法は指定管理者制度が望ましいとする。</p> <p>○報告書については、今後の検討課題に、これまで出された意見を盛り込み、事務局にて修正を行ったうえで、会長・副会長と調整しまとめる。まとまったものを、各委員に書面で配付し確認してもらうことでした承。</p> <p>○当専門分科会での議論は一区切りとするものの、今後の推進委員会の審議状況によっては再度審議の場合もあることでした承。</p>					

平成 29 年度 プレジャーボート係留施設専門分科会（第 4 回）議事録

1 開 会

2 議事

[会 長]

○管理運営方法の検討、これに関しましてまずは事務局からご説明をお願いします。

(1) 管理運営方法の検討

[事務局]

- 管理運営の方向性としまして、前回の議論を踏まえて方向性を整理してきております。まず係留施設整備の前提条件を整理しております。前提条件というのは、芦屋港の所有者である福岡県が、プレジャーボート係留施設を整備する。整備にあたっては、交付金等の補助金を活用するというやり方で検討しております。
- 次に、どんな管理運営方法があるかというのが2の示すところになります。管理運営方法としまして一般的には指定管理者制度になるのではないかという意見があったんですが、福岡県が整備したとき他にも直営でやるやり方と、管理委託というやり方がありますので、その有力な3つの案についてここでは整理しています。
- 直営というのは福岡県が整備して福岡県が自ら管理運営するという。管理委託というのは福岡県が整備して、福岡県が業務として管理運営してくれる人を募集する。
- 3つ目の指定管理者制度は、福岡県が整備して指定管理者を募集するというやり方。
- 2ページ目は、各管理運営方法のメリット・デメリットを整理している表になります。
- 以上の整理を踏まえ、管理運営方法のまとめですが、指定管理者制度が一番芦屋港周辺の活性化につながって、行政負担を減らせる可能性があるということです。ただし、今後の詳細設計にあたって、直営や管理委託も可能性はあるので、完全に却下するというわけではないですけども、その可能性も見据えたくて今後さらに検討を重ねていく必要があるというように考えております。

[会 長]

- 只今、管理運営方法に関して説明いただきました。この分科会として、特に最後の方向性として指定管理制度が管理運営する方法としては、妥当ではないかという方向性。直営だとか管理委託も残しながら、方向性としては指定管理制度だと思いますが、ご意見ご質問ございましたら宜しくをお願いします。

[副会長]

- 直営で運営をした場合のメリットとあるのですが、表現が逆じゃないかなと思うんです

けど、『直営で運営するため費用を最小限に抑えることができる可能性がある』と。県が運営するということですね。県なのか町なのかわかりませんが、そうするとコストを抑えることができるというのが、意味合いとしてよくわからないのですが。どういうメリットがあるのかというのを教えていただければ助かります。

〔事務局〕

○ここで費用が最小限という表現を使ったのは、直営で例えば港湾管理者の県がそのまま管理する場合、もしくは可能性として県が芦屋町に管理委託をして、芦屋町が直営で管理する場合もあり得るかと考えているのですが、例えば県が管理する場合は、通常の業務委託となったら発注し、その管理業務。指定管理者制度であれば募集を募るといいうことになるのですが、直営の場合は、例えば県の管理系の職員がいろんな管理業務の中の一つとして港の巡視を行う。もしかしたら専属で昼間の時間帯につく職員がいたりなどして、人件費は多少、管理系の人員が少し増えるとかプラスはあるのですが、全体を考えると費用は最小限じゃないかと想定したので、こういう形になりました。県は職員自らのので。

〔会 長〕

○指定管理者制度で行う方向でということなのですが、具体的にどういう管理運営をやることになるのでしょうか。例えば契約を一年ごとにしていくのか、あるいは施設を作るのは県が作っていただいているのですが何年かしたら修繕が必要です。そういうときは指定管理者が修理を行うのかなど、もう少し具体的に説明していただかないと、指定管理だとどう管理なのか。直営だとちょっと違いますが、管理委託でも毎年委託しているのか、あるいはある期間委託をお願いするのか、もう少し具体的な管理の仕方というか、そういうのをご説明いただけますか。

〔事務局〕

○最終的に決定するのは、指定管理者とか具体的な話になってからなのでここで確定みたいな話は当然できないのですが、一つ想定しているのをお伝えすると、いろいろ全国の指定管理者の事例を調べてみたのですが、大体どのくらいの期間で契約しているのか、募集しているのかを調べたのですが、事例が20弱くらい集まって、そのうちの約8割は5年の複数年契約、募集をして管理者が管理するという形がとられておりました。年数的には5年が妥当かなという考えはあります。あとは、長いところで8年とか短いところで2年とか、そういう契約を結んでいる事例もあるのはあったんですが、一般的なものは5年かなと。あまり短いと民間のノウハウを活かす自由度も小さくなると。これはもしわれわれ県が募集公募をする際にも一つの参考にしますし、県が例えば芦屋町に管理委託して、芦屋町が募集となる時も、やはりそういう全国の事例とか、やはりそういうのが一般的な考えかと思います。あとは修繕の話です。それも全国の事例で言うと例えば50万未満の修繕については指定管理者自らが修繕するとか。1件当たり50万未満。それが例えばいくつも修繕が必要になったとしても年度の上限額が50万とかです。そういう上限額も設定して管理運営のやり方を決めている情報がやはり多かったので、やは

り今後本格的に管理運営する段階でその辺も考えながら、指定管理者が補修する部分と、管理者自らが修繕する部分と責任の分担を、決めていく必要があると考えております。ただ、なかなか具体的なそこまで深い検討には現時点では至っていません。

〔事務局〕

○芦屋町では現在 7 施設を指定管理者制度で運営しております。7 施設の中には老人憩いの家や保育所、海浜公園、マリントラス、レジャープールというように、いろんな目的の施設がございますので、一概に同一の取り扱いはできないとは思いますが、芦屋町の現在の指定管理者制度では、民間事業者さんのノウハウが発揮できる期間や一定の利益が出るように努力していただくための期間として、ほとんどの施設で 5 年を採用しています。また、修繕費に関しては、特にマリントラスが観光客対象施設で、今回のものに近いと考えますが、施設には躯体の他に設備や備品など様々な管理するものがあるため、10 万、30 万、50 万などというように町と事業者さんが負担する区分や割合というのはそれぞれ仕様書や協定で定めています。この点は芦屋町では一定のノウハウがございますので、先程あったように全国のポートパークの事例も参考にしながら県と打ち合わせできると考えています。

〔副会長〕

○指定管理者制度は、県や町の方がいらっしゃるので精通されているとは思いますが、デメリットの中で『管理者の意向と地元の意向に差が生じる可能性がある』という点ですが、地元の意向がはっきりしてれば仕様書に織り込むこともできますので、それはあまりないのではないかなと考えます。指定管理者制度で、それほど管理者が自由に判断できるというのはなく、この 3 つの中で唯一自由度がちょっとあるというだけで、民間からしたらかなり窮屈な中で、条例で縛られて運営しますから、すべて申請をして判断を仰いでの活動になるため、ここで地元との意向にそんなに差は出ないのかと思います。また、『公募しても応募してくる事業者がない可能性』も相当まれなケースだろうと思います。よほど経営シミュレーションが悪く、民間から見たらやってけないなということだと来ない場合もあるのですが、これはきちっとシミュレーションをすれば、指定管理者でエントリーがなかったというのは、私たちの経験ではあまりないものです。何件かそういう事例は聞いていますので、広い意味ではやはりデメリットなのでしょうけど、あまり特筆するほどではないのかなと感じています。

〔事務局〕

○なかなかそういう深いところに関わっていないことがないので、わからないことがある中で書かせてもらっているのも非常に参考になりました。少し逆の意見になるのですが、指定管理者のデメリットというとこれ以外であるのかを教えてくださいたいと思います。

〔副会長〕

○それで言うと、収入の部分は価格です。運営している途中で、サービスを付加させるの

であれば、価格を少し上げてもいいのではないかなった場合です。今のサービスは最低限のサービスで料金設定をしています。実際に運営してみた時に、オーナーから「いい施設だね。水道や電気も欲しいね。」となり、水道を通そうとか電気を入れ、料金を上げたいとなっても、料金は全て条例で定めてあるので、運営者側で上げることができない。条例を改正してもら以外に料金設定はできませんので。水道料金や駐車場料金ですら自由度というのは管理者にはありませんので、それからいくとかなり縛りがあります。それがデメリットといえればデメリット。民間の活力をとるのであれば、そこに自由度を付けていただいた方がよいと思います。

[事務局]

○それは募集するときに、条例で自由度をつけるかどうか県とか芦屋町の方である程度決めると思うのですが、実際としてはそこで自由度がないような事例のほうが多いということですか。

[副会長]

○全国の事例を知っている訳ではないのですが、私どもが知っている限りですと、料金を下げるのはいいけど、上げるのはダメというのが多いです。民間では逆で、料金を上げるためにどのようにサービスを提供していこうかと考えるのですが、自主事業の設定の範囲を定めてありますので、例えばイベントを実施しようとしても厳しいです。また、行政に納める費用も決まっております、そこは一切手が出せませんので。ただし、私どもが管理している施設では、仕様書の中で多少柔軟に対応していただいております、そういう特例事項はありますが、民間から見ると堅苦しいところはあります。

[事務局]

○県のイメージとしては、最初の料金設定はある程度自由度を募集段階でまず設け、指定管理者はその範囲内で料金設定を決めるというイメージでいたのですが、なかなかそうではなくて、もう料金も縛られているのが多いと。

[副会長]

○そうですね。今回は新規に立ち上がるということですから、ある程度我々の意見を取り入れて設定する（条例制定する）ことはできるのですが、通常は、もともと行政で運営していた施設を、指定管理に切り替えて、民間に運営を任せようというものですから、既に条例で料金が決められています。今回のように、新たに施設を作り、最初から指定管理でというのは記憶にあまりありません。

例えば、大分のヨットハーバーがそうなのですが、大分県が整備し、県が直営で運営されていて、数年前に指定管理制度に変更された。この場合も、それまでに決まっていた料金は単純に、全てそのとおり受け継ぐということになっています。指定管理者として自由にやっていいというのは、別府のため温泉券を販売や、レンタル自転車をやるとか、物販をやるという程度です。こういう指定管理者にエントリーするところは、やはり海関係の事業者さんの場合が多いですから、物販を通して収益を上げていく方法ぐらいしか

ないという形です。なお、大分県の場合は、メリット政策のようなものがあり、あるハードルを越えると、超えた分に対して指定管理者が収益を折半できるというものがあります。このようなオプションを付けるなど、管理者に意欲を少し高めてもらうという意味で、これから作っていくものなので盛り込んでいくことができるのかと思います。

〔事務局〕

○全国の事例を調べてもいろいろなパターンがやはりあるようですね。収入をそのまま全部指定管理者が収めると条例で定め、収入は指定管理者自らがもらえるなど。やはりいろいろなパターンがある中で、できるだけ私たちが、ここで指定管理者がちょっと自由度を高くということができたらいいのではないかと、という考えはあります。

〔会 長〕

○私が思っていた指定管理者制度というのは、公募する団体がいわゆる計画書を作って、計画書に基づいてその団体に指定管理をお願いするのかと。その計画書の中に料金だとかを記載するのかと。これは港とかではない例なんですけど。そういう意味で私は指定管理者制度だとかなり自由度というか、その応募する側が、自分たちの管理運営をかなりはっきり出せるようなやり方なのかと思っていたら、かなり条例だとかで雁字搦めになっている感じがしたので、そうなのかと感じました。

〔副会長〕

○既存の施設から指定管理制度に移るため、どうしてもそれまでの縛りの中でということになります。だから、今は指定管理から、民営化に移行してきています。上物（建物）だけ民間に売却し、土地は定期借地権のような形で、10年や20年と期間を決めて運営を任せるというように、次のステップにしている施設もあります。

〔委 員〕

○第1回の時に遠賀川河川事務所の資料として提供されている資料の中に、30km圏内に北九州市や福津市が係留施設を運営されているとあったのですが、そういったところも指定管理者制度が多いのでしょうか。管理委託が多いような気もしなくはないのですが。

〔事務局〕

○私が記憶している範囲では、脇田フィッシャリーナ、一番今回の料金の参考にしたところですが、そこはおっしゃる通り業務委託になっています。ただ、指定管理者制度で管理運営したいという思いはあったようです。最終的には、おそらく採算性の問題だと思うのですが、業務委託というようになったとは聞きました。

〔委 員〕

○最終的にそうなるということは、芦屋港も採算性の問題はやはりリアルに上がってくるのだらうと思います。自分の知っている感覚では管理委託業務が多いようなので、そういうことでもあるのかと思いました。

〔事務局〕

○やはり採算性がどうなるのかというのは非常に重要になるので、この分科会の中でも隻数の予測と、料金設定をするときもいたずらに有利になるような高い料金を設定するのではなくて、脇田フィッシャリーナと近隣とどうなる、例えば水上・陸上も同料金のパターンと陸上をより安くするパターン。陸上はメリットもデメリットも両方あると思うのですが、仮に安くした場合どうかと。そこまで考えて大体160隻台で採算は取れるという試算結果が出たので、それは一つの参考として、採算が合わないという結果ではなかったもので、何とか指定管理者制度をできる見込みはあるのかと思っております。

〔会 長〕

○ほかに何か。もしよろしかったら利用者の立場でないでしょうか。

〔委 員〕

○利用者の立場から言えば、料金が安ければ何も言うことはないのですが。

〔委 員〕

○前も出ましたけど、現在ヨットハーバー芦屋さんとかとの兼ね合いがどうしても出てくると、指定管理よりも管理委託のほうが料金設定を抑えることができるのではないかといいところは考えたりはします。指定管理になると当然その請け負う企業の採算性も重視されますので、いたずらに周り合わせてっていうのもなかなか難しくなる。採算性のところで難しくなるのでは。

〔事務局〕

○今周辺が、例えば芦屋マリーナとかヨットハーバー芦屋というのは、陸上保管しかないのですが、サービスもしっかりしたものだと考えているのですが、年間で20万円ぐらい。それに対して、この分科会で試算したときの利用料金は、脇田フィッシャリーナレベルということで約10万円。料金的には半額ぐらいで、すごく料金的には安い料金で試算をさせてもらっています。それで何とか採算性がとれるのが160隻程度ということで、実際は料金をどうするかというと、やはり指定管理者制度の条例をどうするかっていうところにかかってくると思うのですが、周りの周辺施設にもう少し近づけるような料金に上げるとしたらより採算性が良くなるので、そういうことも踏まえて妥当な検討結果かというようには思います。

〔事務局〕

○料金設定に関しては、指定管理者制度でも自主事業のところはやり方で対応できると考えていますし、逆に管理委託となると制約が出るという考え方です。公共施設の場合、料金を取る以上は条例で全て定めないとはいけませんが、指定管理の場合、「いくらを上限とする」というような表現の場合が多く、さらに仕様書にて条例の範囲内で細かく条件を定めることが一般的と感じています。いずれにしても、料金を変更するとなると条例改正が伴い、手続きなども含めハードルが高くなってしまいますので、多少柔軟性のあ

る条例の作り方を研究しないといけません、このような手順があるということや、工夫によって先ほどからの議論の部分は多少なりクリアできる可能性があると考えます。

- 今回は、係留施設を整備するのが行政となり、その財源として国庫補助を活用しようという前提がございますので、これを考慮すると、直営、管理委託、指定管理という3つの選択肢が適切ではないかという導きをしています。逆に言うところの3つしかないだろうという判断になりました。このような中、最も自由度がある、管理をされる事業者さんが利益を出せ、利用される方に多少なりサービスを提供し、他の施設との連携など民間事業者さんならではの発想から相乗効果が産み出されるものとなると考えた場合に、指定管理者制度が現時点では適切ではないかという判断をさせて頂いているという状況です。今後内容によっては管理委託の方が望ましいということもあるかもしれませんが、現時点では、指定管理、管理委託、直営という順番で方向性を示すことでいかがかという提案でございます。このような点を考慮いただきご意見をまとめていただければという提案でございます。

[会長]

- 今ご説明いただいたことに関して、4の方向性のところに『指定管理者制度だと考える』とし、理由を述べていますが、いわゆる自由度に関して記述されていないんです。その辺のところはやはり入れていた方がよろしいのではないかと思います。民間のノウハウを活用する、そこどころである程度自由度を持った制度であるので、どのように活用するのかとか、もちろん自由度という言葉は何回か出てきたんですけども、そういう言葉を入れた形でこの理由を述べたほうがいいのではないかと思います。あるいは理由として、指定管理者から見ると『民間ノウハウを活用するから活性化につながる可能性が高い』と『行政の財政負担も減らせる可能性がある』と、3つ掲げていますが、こういうのもあるのではないかというご意見があればお願いします。

[副会長]

- 上限だけ決めて料金は下げることは可能ということであれば、できれば上限は高いほうに設定していただいた方がよいと考えます。一度下で価格を決めると、ほとんど上げることは不可能ですし、料金が高いというのはサービスをどこまで提供するからです。「ここまでのサービスだからこの料金で受け入れます」と、「だけどこのサービスの場合は、この料金ですよ」というように、数段階の設定がありお客さんが選択できるようにした方がよいと考えます。こちらが値段を決めて売るわけではなく、お客様が選択してくださいたら「さらに倍の料金でいいよ」というようなサービスもあるかもしれない。マリーナというのはおおむねそういうものです。すなわち、「サービスがいくら、笑顔だけが無料よ」というように言うのですが、後は全部有料ですから。できるだけ価格は、きちっとした料金まではできる範囲を管理者に譲っていく。料金が高いのは、地元の同業者の方にも、圧力にはならないです。逆に安い方が圧力になります。今回の施設は半分以上が陸上施設なので、そうすると競合する恐れが大いにあるのです。町の活性化のための施設といいながら、地元の事業者が疲弊しては町の活性化はあり得ないでしょう。
- これだけの施設ですから、サービスのランクがあって、高い料金もある。3段階ぐらい

あってもいいのではないかと思います。そうすると、このレイアウトにもかかわってくる話になってくるのですが、放置艇とボートオーナーの方をマリーナに置く人とが、何となく混在した絵になっていると思うのです。これはこれでありなのですが、その中でも、サービスランクによってすみ分けをされたらいいのではないかと。要は放置艇の方たちの料金設定もある程度考えた施設もあり、そういうゾーンがありつつ、きちんとサービスの対価を反映できるゾーンのお客様もいます。エリアも微妙に違いますというように。ロケーションが非常にいいですし、レストランなど他の施設も整備されるようですから、こういった考え方もあるのではないかと。

- 当初ボートパーク福山の話が出ましたが、あそこの人件費でこちらの人件費を見ると、ちょっと違うのではないかと思います。要は海上に係留してあるやつだけというのは管理がすごく楽です。勝手に行ってらっしゃい、勝手にお帰りなさい、でよい。燃料を売らなければ、たぶん朝の栈橋点検がメインです。ロープが外れている船がないか、変な止め方している人がいたらちょっと指導するとか。だから海上であれば、仕事のボリュームで、プロでなくてもできます。お客さんの自己責任ですから。ところが陸上に船を置くとなると、やはりプロが操作をしないと、たぶん事故につながるというのもあって、今回は少しいいとこ取りのプランじゃないかなという気がしています。ぜひ、次のステップでは、そこを明確にしていだければと思います。これだけを陸上に置くのであれば、サービス栈橋もあまりにも小さいし、位置もどうなのかなと思うところがあります。百数十隻が陸に上がったら、後は人界戦術で揚げ降ろしするのか、クレーンみたいなものを作るかとなります。クレーンを設置するとかかなりのコストがかかりますけど、20年30年の施設で考えると、人が1人減れば人件費で償却できます。例えば5人のところを3人で回るのであれば、クレーンを入れて上下架をするとか、そういう方法もあるということです。ぜひ、次のステップではそこら辺まで検証していただいて、意思を固めて頂ければ、さらにいいものができるのではないかと感じしております。

[事務局]

- 今後、詳細設計に移る段階で今のご意見を参考にいろいろ検討を深めていけたらと思います。クレーンの可能性もないのかももう少し詰めていくとかですね。あとは、200隻程度の絵は作っていますけれども、本当に一気にこの付近を活用して200隻の施設ができるのかというのも、段階的に様子を見ながら行うという可能性もあります。港湾計画も一気に陸上までの変更はなかなか難しい可能性はあるので、例えば水上の保管部分を少し先行して予算をつぎ込むとか。実際お客さんの入りを見ながら陸上は融通を効かせながら満隻にしていくとかですね。200隻を絵に書いたというのは、予想した最大の200隻でもこのスペースに収まるよというチェックの意味も込めて作っていますので。あとは、料金設定とか実際の状況とか判断しながら、この分科会を参考にして、融通を利かせながらしていくべきかと思います。

[会長]

- 吉井副会長から価格とサービスのランク付けという話もありましたので、その辺も今後検討していけたらと思います。他にご意見がなければ次の議題に進もうと思いますけど

もよろしいでしょうか。

(2) 専門分科会のまとめ

[事務局]

- 資料2の1ページですが、前回の本委員会の資料に加筆する形でまとめております。これに今日の議論を踏まえて、4月26日の推進委員会で報告することになります。

[会長]

- ありがとうございます。只今専門分科会のまとめということで、隻数や利用料金・収益、配置、また、先ほど議論しました管理運営方法について、こういう形でまとめたいのではないかと。さらに、各委員からいただいた今後の検討課題、その辺もまとめていただいて、整理していただきます。これらに関しましてご意見ご質問等ありましたらお願いします。

[会長]

- 隻数について、『利用率としては受け入れ可能キャパシティの80%程度を見込むものとする』というのがよくわからないのですが、要は「収支バランスの取れる利用率としては現在200隻程度のキャパシティの8割程度を見込む。」と。そこまで書かないと、我々は議論したのでわかるのだけれども、推進委員会でみんなが見ても「何これ」というようになるので、「利用率80%というのは収支バランスの取れる観点から」というような言葉を入れないと、ちょっとわからないと思うのですが。
- 配置に関して、(見え消しで)消している『水上保管については浮き桟橋の配置の別パターンも検討する』という部分ですが、これは実際に検討し、その結果船舶を北東(南西)方向に配置することが望ましいということになったはずですが、結果ということで消していると思いますが、委員からの意見が出て、いくつかのパターンを検討した結果、防砂堤は利用者の安全性が十分確保できる幅員がない、あるいは海上で停める船舶数でいくと当初案のほうが望ましいということで、今の結果になったので、ここは表現しておくべきと思います。

[事務局]

- この米印の部分は上の文章と繋げた方が説明になるので、修正します。検討した結果これが望ましい形ということで。

[会長]

- 管理運営方法については指定管理者制度による管理運営が一般的であると書くのがよいのでしょうか。分科会では理由をあげ、指定管理が望ましいと方向付けたので、そのように理由を書いてまとめた方がいいのではないのでしょうか。

[副会長]

- 配置についてですが、こういうまとめが、今後もし指定管理になると仕様書に反映され

ていくと思います。そこで、『船を整備する整備工場は漁協から借りることを想定する。』という点ですが、漁協さんから借りるから整備工場を作らない。つまり整備工場はこの施設に入れない（整備しない）ということになりますよね。民間から見ると、指定管理の場合、自主事業の幅が狭くなるので、（自主事業として）やるかやらないかは別としても必要性はあるのではないかと思います。漁協さんの斜路は整備工場というよりも単純にドックですよ。

〔委員〕

○船艇のメンテナンスのみでお貸ししているもので、現状では、機関換装とかではお貸ししていないですね。

〔副会長〕

○漁協さんは船台のドックとしてお持ちで、エンジンがトラブルした場合、修理業者さんがそこに来て、エンジンを外し自分の整備工場に持ち帰り整備をし、また漁協さんの船台まで持って行ってエンジンを積み込むという作業になります。漁協さんの施設は整備工場ではないので、ドックは漁協さんの施設を借りるけれども、整備工場はこの施設内に設けるというのも必要かと。マリーナを管理する側は、「船を売る」か「修理をする」か「たくさん保管する」が収益の三本柱であって、まだ検討段階ではありますが、言葉だけが独り歩きすると、かえって民間事業者さんたちが管理者として手を挙げるときに、管理を受けても甘みがないという判断につながってしまうことが心配です。

〔事務局〕

○確か第1回か第2回の会議で、これぐらいの規模であれば工場は必要ないかというご発言があったと記憶しております。そこで、やはり近郊の民間が運営されているマリーナがございますので、そことの差別化といいますか、経営の圧迫につながることも考慮しつつ、今後は考えていかなければならないのだろうというように考えておりました。本当に最低の設備でいくのか、少しランクを上げて、よりお客さん呼び込んで賑わいの場を作ることに設備を注ぐのか、ここはまた検討させていただきたいと思っております。他から借りるから作らないとか作るとかというところまでは、恐らく今の段階では決め切らないところがございますので、また詳細設計の中で少しくリアしていきたいと思っております。

〔副会長〕

○指定管理の施設の中に修理工場だけ目的外で占有させるというような指定管理もがございます。工業団地のような形で、地元にも2社さんあるのであれば、2社さんでそこに目的外で占有していただく。簡単なプレハブのような工場にするのかどうか形は、事業者の判断でしょうけど、このようにもできますし、今言われたように修理はしないんだということで割り切ることもできますが、提供できるサービスも狭まりますから、そうすると価格もどんどん下がっていくという諸刃の剣みたいなところがございますので、この文言が一人歩きすると（管理者からみると）選択肢はぐっと狭まってしまふのかなとい

う感じはしております。

〔事務局〕

○また冒頭で議論いただいた自由度というところですね、どう組み込むことができるか、というところをご意見参考に考えていこうと思います。

〔副会長〕

○ドックはいずれにしても、漁協さんのところを使わせてもらわないと回らないのではないかなと思います。一般的な船の業界からするとドックと整備工場はちょっと違う認識なので。

〔会 長〕

○議論した私の記憶ではまさにドックを使わせてもらうということであれば、斜路式は1機でいいのではないかという議論だったと思う。だからこのへんは整備工場とドックは違うものだという認識が必要だということです。

〔副会長〕

○上下架施設とドックは漁協さんの施設を使わせてもらう予定ということです。整備工場は、管理者なりが判断をすとかでしょう。もちろん前提として地元との協議は必要でしょうけど。

〔会 長〕

○あとわからなかったのが、検討課題の『収支が均衡する利用率は約7割程度が多いので、詳細設計時には、全体レイアウトの隻数等に留意すること。』と書いてありますが、陸上保管だと隻数としてはかなり広大な敷地があるため確保はできるが、先程の意見のように、陸上だと人員が必要なため、収支バランスはあまりよくないということですよね。しかし、水面の面積は限られているため水域の隻数を増やすのは難しいということで、全体レイアウトの隻数に留意するということなのか、違う意味での隻数に留意するものなのか、もう少し具体的に標記しないとよくわからないとでしょう。マリーナとして一般的には70%ぐらいで収支バランスがとれないと厳しいということだったと思うのです。その場合に詳細設計図にどう全体レイアウトと隻数に留意したらいいのか、もっと具体的に記載しないと、よくわからないのではないのでしょうか。

〔事務局〕

○少し補足説明させていただくと199隻、約200隻配置したときには結構このスペースが広大とはいえかなりの場所を取ります。それに管理棟と利用者の駐車場というのを考えたら、こちらの考えているスペースが、駐車場の向きとかは配慮して、もう少しスペースを開けるといのは可能かもしれないですけど、ほぼいっぱいになるのではないかなと。ですので、その隻数をいたずらに250にすとか300にすとか当然人手の管理のほうにも影響しますし、簡単にいかないのではないかとということで、一つの例としてサ

ービスの水準を考えて料金もそれにプラスして上げるとか、そういう考えを今後詰めていかなければならないかなど。

[会 長]

○だから全体のレイアウトの隻数というよりは、むしろサービスだとか価格の検討が必要、あるいは、それに留意しておかないといけない。

[事務局]

○この表現は少し隻数だけでは対処するのではなくて、そういう言い回しを考える方向でいきます。

[事務局]

○先程ご意見があったように、価格とサービスのことについて記載を修正させていただくよう今後調整させていただければと思います。

[副会長]

○配置図について補足ですが、管理事務所が陸側にあるんですけど、普通マリーナの管理事務所は、一番海に近いところ、この図面だと上側にあって、出港、帰港する方たちをすぐ視認できる位置が一般的です。(議論では) 小さなところかもしれませんが、「ここではないな」という感じはしていますので、ぜひ次の検討段階では変更頂ければと思います。

[事務局]

○例えばこの配置でどの位置が適切でしょうか。具体的に。

[副会長]

○この隻数が入ったらたぶん長い目で見たらクレーンがあるほうが、きっといいのだと思います。そうなったらクレーンをどこに出すかもあるのですが、将来のクレーンのことも考えると、2本の栈橋の真ん中ぐらいが妥当だと思います。まず、オープンしたら栈橋から埋まっていくと思いますので、Aの栈橋とBの栈橋の真ん中ぐらいに管理棟があって、海上の船は絶えず強風が吹いても何かトラブルがないか見える位置がいいと考えます。

[事務局]

○ありがとうございます。ぜひ検討させていただきます。

[委 員]

○ここは季節風が強いので、夏は海に係留して冬になったら陸に上げるということはどうでしょうか。

[事務局]

○恐らくその辺の自由度は持たせたほうが、船の所有者の方にも、そういうのは絶対できないと縛らないほうがいいと思います。特にスペースが空いているうちはですね。

[委員]

○芦屋港の自然条件から考えたら一番それがよい。漁師は一年間でどれだけ風が吹いているのかを一番に考える。強い風がどの方向からかというのを。そのため芦屋港では漁船が沖を向いて係留している。安全性を考えたら、夏は栈橋でよいが冬は陸上に上げるのが一番安全である。

[事務局]

○自由度を持たせたいというはあるのですが、後は料金の設定だとか、どっちにも停めていいような運用にしたときに運用がうまくいくのかとか。
そういう事例があるのでしょうか。ボートパーク等で風が強い時は自由に陸に上げるというような。あまりないでしょうか。やはり決まったところに係留するのでしょうか。

[副会長]

○民間の小さな施設では、先程言われたようなことは行われています。台風とかが来たらクレーンで全部陸に上げてやり過ごす形などです。しかし、この規模になると、ダブル料金を設定し、まさに2つの権利を担保する代わりに高い料金設定ですよ。それは喜ばれる人も間違いなくおられます。

[委員]

○この配置だと結構こたえると思います。特に1月～3月。

[委員]

○ここの季節風は半端じゃない。

[会長]

○その辺も検討課題ということで入れておいてもらえればと思います。これにプラスして、本日いただいた検討課題に入るようなご発言等がありましたので、それも含めてもう一度整理していただければと思います。

[委員]

○（現在の放置艇は）衝突保険は何隻ぐらい入っているのでしょうか。

[委員]

○衝突保険というか、損害賠償保険となりますが、人に怪我をさせたときの賠償といった損害賠償であり、船体についての保険は入ってないです。

[委員]

○船に対するものはないのか。

[委員]

○人に対してだけです。推薦しているのもそうなりますので、民間の保険会社の賠償保険に一部の人が入っていると思います。

[委員]

○まだ管理者はわからないが、衝突保険は100%入ってもらわないといけない。漁師は衝突を一番恐れている。衝突事故の90%が港の付近。特に港の出入口で入出港の際に発生している。衝突保険の加入は漁師の第一条件である。ちなみに、漁船はみんな何億もの保険に入っている。どんな人が乗っているかわからないし、漁船とボートが衝突すれば漁船の方が勝つからである。

○港の出入口付近、100mや200mの範囲内にはアンカーを打って釣りをしないようなルールも必要。漁船が港に入ってくる時、芦屋港の岸壁にレーダーが反射する。プレジャーボートは小さいので映らないことが多い。そうなったときに、アンカーを打っていたらすぐに動けないし、プレジャーボートは漁船がよけてくれると思って動かない場合がほとんどで、事故になる。

○管理者が決まったときには、そのような要件をしっかりと話し合いたいと思っている。

[委員]

○管理者のほうでそういう保険に入ってくださいということを示すしかないだろう。

[副会長]

○そういう条件を付けてから、管理者を募集すれば問題ないと思います。

[委員]

○そのような形でぜひお願いします。

[会長]

○課題の中に、ルール作りを何らかの形で入れておいた方がよいと思います。

[委員]

○それによって指定管理できる業者さんも限られてくる可能性がありますからね。

[小島会長]

○それに関して一言も書いてなかったものですから。ぜひとも課題のところに入れておいてください。

[事務局]

- 本日様々なご意見を頂き、特に課題については膨らませないといけないと考えています。これについては、事務局で内容を精査たうえで、会長、副会長に内容を確認いただき作成していきたいと考えています。
- 26日に開催する推進委員会での報告では、本日議論いただいた資料のほかに、より詳しくまとめた報告書を作成していきたいと考えています。この内容も本日の議論を踏まえまとめていかないといけないため、これについても、事務局と会長、副会長で精査させていただき、委員の皆様には、書面を送付させていただきご確認いただくという形をとらせていただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

[会長]

- よろしいでしょうか。皆さんの意見を可能な限り反映するようにしたいと思いますので。

[委員]

- 大丈夫です。

[事務局]

- この専門分科会の今後についてですが、今回で一区切りとさせていただきますが、現在推進委員会では、直売所やレストランなど芦屋港全体に導入する機能やそのゾーニングを検討しています。今後細かい検討に入った際に、このプレジャーボート係留施設との関連も当然出てくると予想されます。また、今後福岡県において詳細設計に入った際に、本日出た検討課題の検討が必要になることも予想されます。このため、再度お集まりいただくこともありますので、ご理解をお願いします。

[事務局]

- 現在推進委員会で、芦屋港にこういった施設を設けたら一番芦屋港の活性化につながるのかという議論をさせて頂いています。その一つがプレジャーボートの係留施設ではございますが、他にも直売所やレストランといったものも含めて今検討しています。こういったものがまたまとまっていく過程において、また集まっていただく機会というのがあると思いますので、またその際はぜひいろいろなご意見を利用者の立場であったり、運営する側の立場であったりということでご意見を賜ればと思っておりますので引き続きご支援いただければと思います。今後の予定ですが30年度いっぱいには計画を作っていこうと町では考えており、今後の進捗状況に関しまして会議を開く必要がなくても報告というのは皆さまに適宜させて頂こうとは思っております。現状では確定したものは全くない状況ではございますが、今までご議論いただいたものを反映しながら、ぜひ実現できるように我々としましては県さんと国交省さんにご支援いただきながら作ってきたいと思っておりますので、皆様の引き続きのご支援ご協力をよろしく願いいたします。

[会長]

- 先程事務局から言われた今後の進捗状況、これはぜひ分科会があるなしに関わらず教え

て頂ければと思います。これですべて議事を終了させていただきます。

以上