

1 「公正契約職務執行マニュアル」違反等にかかる所属内調査について

(1) 調査概要

調査対象職員	402名（令和4年4月～令和6年7月末の期間に大阪港湾局に在籍したことがある職員で、契約事務やその発注などに携わり、マニュアルの適用対象となる職員）
聞き取り期間	令和6年8月14日から9月6日
調査方法	個別の聞き取りにより実施
調査内容	マニュアルに明記されている禁止事項（20項目）に「贈答品を渡すこと」を加えた計21項目に該当するもしくはその可能性がある行為の有無 マニュアルの対象外となる港湾事業者や土地売却の契約者等も対象とし、幅広く聞き取りを行った。
調査結果	21項目に該当するもしくはその可能性のある行為として、348件の報告があり、精査の結果は以下のとおり。

(2) 348件のうち21項目に該当しない事案319件について

- 1 調達契約以外の相手方の事案を除外 296件（主な事例は別表1参照）
相手方：船会社、港運事業者など
- 2 業務と関連のない私的な関係の事案を除外 2件（主な事例は別表2参照）
相手方：職場の元同僚
- 3 契約に関係のない社員の事案を除外 15件（主な事例は別表3参照）
相手方：出版社の記者、メーカーの荷主担当（輸送担当）など
- 4 例外的にやむを得ない事案を除外 5件（主な事例は別表4参照）
事由：当初より会食が日程に組み込まれていたもの
- 5 価値の低い宣伝広告用物品や記念品の事案を除外 1件（主な事例は別表5参照）
事由：社名等が印字された升

(3) マニュアルの禁止事項に該当するもしくはその可能性がある事案 28 件について
(詳細は別表 6 参照)

件数及び人数内訳

	マニュアルの禁止事項に該当するもしくはその可能性がある事案の具体的な事例	マニュアルの禁止事項に該当するもしくはその可能性がある事案の人数
① 土産や記念品等の贈答品を受けること (6 件)	<ul style="list-style-type: none"> 元市職員から、イベント時に個人的に差し入れたお菓子を受け取ったもの 元市職員から、業者名の入っていないタオルを受け取ったもの 元本市関係団体や船会社から、広くイベント参加者に配布した、お菓子やタオルを受け取ったもの など 	局長級 1 名 部長級 3 名 課長級 3 名 課長代理級以下 5 名
② 業者名が入ったカレンダー等の事務用品を受けること (5 件)	<ul style="list-style-type: none"> 年末年始などの挨拶時に業者から扇子やカレンダーを受け取ったもの (贈答品は、返却したため是正済) 年末年始などの挨拶時に業者からカレンダーを受け取ったもの 業者からカレンダーが郵送されてきたもの 	局長級 1 名 部長級 1 名 課長級 1 名 課長代理級以下 3 名
③ 会食やパーティーをすること (17 件)	<ul style="list-style-type: none"> 本市主催のイベント参加者等と懇親会を行ったもの 関係業界団体が主催した行事に課長代理級以下の者が参加したもの 研修時に、元本市関係団体の職員と食事を共にしたもの 祝賀会や新年会等の出席について、上司に案件ごとに了承を得てないもの 自費で購入した飲食物を元市職員が所属する事業者の事務所で飲食したもの など 	局長級 2 名 部長級 1 名 課長級 2 名 課長代理級以下 10 名
合計 28 件		26 名

※ 1 件に複数名が該当する場合や、1 名が複数の行為に該当する場合があるため、件数と人数の合計は一致しない。

(4) マニュアルの禁止事項に該当しないが、市民に疑惑を与える可能性がある事案1件について（詳細は別表7参照）

件数及び人数内訳

	マニュアルの禁止事項に該当しないが、市民に疑惑を与える可能性がある事案の具体的な事例	マニュアルの禁止事項に該当しないが、市民に疑惑を与える可能性がある事案の人数
④金品を贈答すること（1件）	・委託の請負業者の窓口であった元市職員に業務完了を労うため、勤務時間外に私費で購入した日本酒を届けたもの	課長級1名
合計 1件		1名

2 当局業務の特色について

(はじめに)

わが国のエネルギーの93%、食料の60%が海外に依存し、貿易量の99.5%は海上輸送であるなど、港湾は市民生活や企業の経済活動に不可欠な食品や日用品、原材料、製品などの流通を支える社会インフラである。

しかしながら近年の港湾を取り巻く状況は、世界のコンテナ取扱量が15年間で約3倍に増加し、コンテナ船の大型化が急速に進むなか、欧州・北米とアジアを結ぶ国際基幹航路の寄港数は中国をはじめ成長著しいアジア主要港湾への頻度が増す一方で、わが国へは減少し、わが国発着の貨物は釜山港等のアジア主要港湾で積み替えられる傾向にある。

このような輸送形態が増え続ければ、積み替えに伴う物流コストや輸送時間の増加により、物価の上昇や企業の競争力低下、さらには雇用機会の喪失等につながることを懸念されることから、国は大阪港を含む戦略港湾（港湾法に定める港格）において、基幹航路寄港の維持・拡大、国際競争力の強化に向けた施策を推進している。

寄港地の選択は、船会社や荷主（もしくはフォワーダー）などの利用者が決定することが主であり、そのため世界の港は、ポートセールス活動を通じて、自港利用の優位性やメリットを広くアピールするとともに、利用者ニーズを幅広く把握し速やかに施策に反映していくことで、国際的な港間競争に打ち勝ち、港勢拡大に努めている。

大阪港においても、世界の利用者から寄港地として“選ばれ続ける港”としてあり続けるために、港湾管理者（大阪市）や港湾運営会社（阪神国際港湾㈱）をはじめ、港運事業者などの関係者が官民連携してポートセールス活動に取り組み、豊かな市民生活や大阪・関西経済の活性化に貢献するため、港としての機能をしっかりと果たしていくことが求められている。

クルーズ船についても、大型ともなれば5,000人程度が下船し、観光や買物・消費だけでなく、船内での食料や船用品等の調達なども含め、その経済効果が大きいものがある。

このため日本各地の港では、国がクルーズ船による訪日外国人旅行者数を2025年にはコロナ禍前と同じ水準の250万人に拡大させることをめざすとするなか、外国人旅行者の増加を地域の活性化につなげようと、誘致に向けた活動が活発になっている。

大阪港においても、他港との競争に打ち勝ち、世界のクルーズ船社から寄港地として選定されるために、港湾管理者（大阪市）だけでなく、大阪観光局や関連団体（大阪港埠頭㈱、大阪港振興協会）、観光事業者など多くの関係者が官民連携して、大阪港の利便性や近隣の魅力的な観光資源を紹介するなど、ポートセールス活動に取り組みしており、大阪・関西のにぎわいのさらなる創出に向け、取り組みを継続していくことが求められている。

この他に、貨物・旅客輸送の両機能を併せ持つフェリー（国際、国内）や鋼材、穀物などのばら貨物を扱う内航海運、さらには港内の舟運やはしけ、タグ（曳船）事業などについても、豊かな市民生活や企業活動を支える大阪港の機能を果たすために重要な役割を担っており、継続的な利用につながるよう、業界全体の動向やニーズの把握が求められている。

(1) 大阪港のポートセールスについて

大阪港は、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」として、西日本・関西圏の産業活性化に貢献するとともに、豊かで安定した市民生活を支える西日本のゲートポートをめざしており、当局の取り組みとして、西日本諸港等から釜山港等に海外フィーダー船で輸送されている貨物や、成長著しい東南アジア地域の貨物などを「阪神港」へ集めるため、港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社や国、神戸市と連携して集貨事業などを行っている。

具体的には、集貨事業にかかる説明会や阪神港セミナーを国内各地で開催するとともに、東南アジア等の海外において大阪港セミナーの開催や企業訪問等を実施するなど、ポートセールス活動を展開し、コンテナ貨物の集貨を図るための取り組みを行っている。

これらポートセールス活動については、荷主や船社、物流事業者など多岐にわたる民間事業者に対して行っていく必要があり、説明会やセミナーにおいて、国際コンテナ戦略港湾政策や集貨インセンティブ等の周知を行うとともに、それぞれの事業者が抱えている諸課題や今後の事業方針などに関して聞き取りや意見交換を行うことにより、事業者の意見を踏まえた港湾整備の実施や制度の見直しなどを行っている。

このように、大阪港はアジアにおける港間競争に晒されている状況であるが、当局としては、これらの活動を通じ、大阪港が国内はもとよりアジアの中で選ばれ、利用の定着や更なる利用の促進を図るとともに、背後圏の経済活動を支える港として発展していけるよう官民が連携した取り組みを行っている。

(2) 客船の誘致について

大阪都市魅力成長戦略において、天保山をはじめとした築港・ベイエリア地区を国際的な魅力ある集客観光拠点にすることをめざしており、当該地区にクルーズ客船が寄港することにより、大きな経済波及効果が期待できるだけでなく、観光都市としての国際的な発信力も強化されることから、当局では、その一環としてクルーズ客船の母港化に取り組んでいる。

クルーズ客船は、船社側の寄港地選定の自由度が比較的高く、港間競争が生じやすいという特性があることから、その誘致にあたっては、岸壁や客船ターミナルなどの港湾施設の整備を行うことはもちろん、船会社、特に寄港地選定に関して企画・決定を行う船社要人との関係性を構築しながら、大阪港の港湾施設及び大阪の寄港地としての魅力を十分にPRするとともに、船社のニーズを的確に把握しながら港湾施設整備の実施や制度の見直しを行っていくことが重要となる。そのため、大阪港では、関係する民間事業者等と十分に連携・協働を行いながら、海外のクルーズ見本市への出展、船会社の本社への個別訪問、船社要人の大阪への招請・案内などを行っているところである。

図

