

令和4年度

包括外部監査の結果報告書

東京都包括外部監査人

公認会計士 青山伸一

包括外部監査報告の概要

1 監査の対象とした特定の事件名（監査のテーマ）

港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について

対象局等：港湾局

対象団体：株式会社東京臨海ホールディングス

東京港埠頭株式会社

2 指摘・意見の件数

テーマ	指摘	意見	合計
港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について	17	72	89

目 次

港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について.....	1
第1 包括外部監査の概要.....	3
1 外部監査の種類.....	3
2 選定した特定の事件（監査テーマ）	3
3 監査対象年度.....	3
4 監査対象局等.....	3
5 外部監査の実施期間.....	3
6 包括外部監査人及び補助者.....	3
(1) 包括外部監査人.....	3
(2) 補助者	3
7 特定の事件を選定した理由.....	4
8 外部監査の方法.....	5
(1) 基本的な視点	5
(2) 主な監査手続	6
9 利害関係.....	12
第2 監査対象の事業内容.....	13
1 東京港について.....	13
(1) 東京港について	13
(2) 東京港の歴史	14
(3) 東京港の港湾区域	14
(4) 東京港の性質	16
2 港湾局について.....	17
(1) 組織	17
(2) 会計区分及び予算、決算	19
(3) 港湾計画	21
3 港湾局所管の東京都政策連携団体等について.....	22
(1) 概要	22
(2) 株式会社東京臨海ホールディングス（RHD）	23
(3) 東京港埠頭株式会社（TP T）	24
第3 監査の結果.....	26
I 東京港の管理運営について	26

1	東京港における行為の規制等	26
	(1) 港湾隣接地域について	26
	(2) 臨港地区及び分区について	28
	(3) 公有水面の管理について	30
	(4) 埋立免許事務について	37
	(5) 海岸保全区域について	38
2	港湾施設の現状と管理運営	43
	(1) 客船ターミナル・船客待合所	43
	(2) 港湾厚生施設	55
	(3) 港湾通信施設	59
	(4) ふ頭及び専門ふ頭等について	61
	(5) 港湾施設使用料・入港料について	63
	(6) 港湾環境整備負担金制度について	78
	(7) 東京夢の島マリーナについて	79
	(8) 交通施設	85
	(9) 財産収入（地所賃貸料・浮棧橋賃貸料）について	88
3	東京港の機能強化	89
	(1) 港湾物流効率化の促進について	89
	(2) 施設使用手続の効率化について	98
	(3) 東京港、川崎港、横浜港の広域連携について	106
4	東京港の振興	110
	(1) 水上交通ネットワークの拡充について	110
	(2) 東京港における水辺空間の魅力向上	112
5	港湾施設の危機管理体制の確立	118
	(1) 港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応	118
	(2) 港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止	119
	(3) 改正 SOLAS 条約への対応	121
6	東京港の環境対策	123
	(1) 水面監視業務について	123
	(2) 流出油対策について	123
	(3) 港内清掃について	125
	(4) 汚泥しゅんせつについて	126
	(5) 沈木、木皮の処理について	126
	(6) 沈廃船の処理について	126
	(7) 港湾施設における省エネルギー、CO ₂ 対策について	127
	(8) 船舶の排出ガス対策について	127

(9) 屋形船のし尿処理について	129
(10) 官民協力・協議会について	129
(11) 放置艇対策の取組について	131
(12) 特定外来生物（ヒアリ等）の侵入・定着防止について	134
7 東京港埠頭株式会社との取引について	135
(1) 概要	135
(2) 青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託について	136
(3) 東京港内清掃作業委託について	138
(4) 公共船着場等の開放に向けた実証実験に関する協定について ..	143
II 東京港の港湾計画と整備について	146
1 港湾計画について	146
(1) 概要	146
(2) 港湾計画と実績との比較について	150
2 東京港の整備について	157
(1) 概要	157
(2) 東京港港湾施設等維持管理計画について	162
(3) 日の出ふ頭の再開発について	174
(4) 晴海客船ターミナルの整備について	184
(5) 廃棄物処理場整備事業について	189
3 東京港の防災について	196
(1) 防災事業について	196
III 臨海地域開発と海上公園の整備運営について	206
1 臨海地域開発の推進について	206
2 埋立地の造成と整備について	207
3 埋立地の開発と処分	209
(1) 埋立地の開発について	209
(2) 埋立地の処分について	214
(3) 埋立地開発事業実施計画の策定について	216
(4) 埋立地の価格について	219
4 埋立地の管理について	223
(1) 埋立地の警備について	223
(2) 委託契約について	223
5 臨海副都心の開発について	230
(1) 臨海副都心の開発について	230
(2) 臨海副都心の開発計画について	240

6	豊洲・晴海地域の開発	243
	(1) 豊洲・晴海開発整備計画と現状について	243
	(2) 水辺の歩行者ネットワーク形成について	246
7	新たな海上公園への取組について	248
	(1) 海上公園の整備について	248
8	海上公園事業について	260
	(1) 海上公園の管理について	260
	(2) 委託契約について	304

IV 株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について 310

1	株式会社東京臨海ホールディングスの概要	310
2	株式会社東京臨海ホールディングスの運営ガバナンス	312
	(1) グループ企業戦略の在り方について	312
	(2) グループ人材戦略について	315
	(3) グループ広報戦略について	316
	(4) グループファイナンス戦略について	321
	(5) グループ経営計画の進捗管理について	322
3	東京港埠頭株式会社の概要	324
4	東京港埠頭株式会社の運営ガバナンス	326
	(1) 経営計画について	326
	(2) ITに係る経営管理について	327
5	東京港埠頭株式会社の内部統制について	331
	(1) コンプライアンス活動について	331
6	東京港埠頭株式会社の財産管理について	333
	(1) 有形固定資産の管理について	333
	(2) 現金の管理について	336
7	東京港埠頭株式会社の規程等について	339
8	平成 17 年度包括外部監査結果に基づく措置状況について	340
	(1) 会議室利用について	340

(本報告書における記載内容等の注意事項)

(注1) 指摘及び意見

本報告書では、監査の結論を指摘と意見とに分けて記載している。指摘は、法規の誤った適用や違反等に該当すると考えられるため、適正性や妥当性等の観点から早期に是正すべきと認められる事項である。

また、意見は、事務事業の執行に関して、誤りではないが、地方自治法第2条第14項及び第15項に定められている経済性や効率性、有効性等の観点から、検討が必要と認められる事項である。つまり、住民の福祉の増進に寄与しているかといった視点、最少の経費で最大の効果を上げる努力をしているかといった視点、組織及び運営の合理化・適正化がなされているかといった視点及び規模の適正化を図っているかといった視点に関連して、改善が望まれる事項などに該当するものである。

(注2) 端数処理

報告書の金額は、原則として単位未満の端数を切り捨て、また、%の場合には、小数点以下第2位を四捨五入して表示している。よって、表中の総計と内訳の合計が一致しない場合がある。

また、公表されている資料等を使用している場合には、原則として、その数値をそのまま使用している。

港湾局の事業に関する事務の執行並びに
株式会社東京臨海ホールディングス及び
東京港埠頭株式会社の経営管理について

第1 包括外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件（監査テーマ）

港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について

3 監査対象年度

令和3年度（令和3年4月1日から令和4年3月31日まで）
ただし、必要に応じて他の年度についても監査の対象とした。

4 監査対象局等

港湾局
株式会社東京臨海ホールディングス
東京港埠頭株式会社

5 外部監査の実施期間

令和4年6月22日から令和5年3月31日まで

6 包括外部監査人及び補助者

（1）包括外部監査人

公認会計士 青山 伸一

（2）補助者

公認会計士	宮本 和之	公認会計士	白山 真一
公認会計士	谷川 淳	公認会計士	岩崎 康子
公認会計士	山口 剛史	公認会計士	豊島 成彦
公認会計士	清水 貴之	公認会計士	内野 恵美
公認会計士	橘高 英治	公認会計士	斉藤 将
公認会計士	金 志煥	公認会計士	小林 正和
公認会計士	作本 遠		

7 特定の事件を選定した理由

東京港は、世界の様々な航路の船舶が直接寄港するコンテナふ頭を備えた国際貿易港であり、都民をはじめとする首都圏の生活と経済活動に必要な物資を、国内外から迅速かつ安定的に供給する一大物流拠点として、重要な役割を果たしている。このような物流拠点としての機能を維持するためには、常時、効率的な管理運営が重要となる。さらに、貨物量の増加や船舶の大型化などに対応するためには、既存ふ頭の再編整備や新たなふ頭の整備などの取組の推進によって、東京港の機能強化を図ることが急務ともなっている。港湾局は、平成26年に策定した第8次改訂港湾計画に基づき、物流拠点としての東京港の港湾機能の充実・強化のための取組を推進している。また、現在、災害発生時においても物流機能を維持できる強靱な港湾を構築する必要があるとの認識などの下、2040年代を見据えた長期的な指針となる「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」を基に、第9次改訂港湾計画の策定を進めている。

また、東京港は、伊勢湾台風級の高潮や、想定される最大級の地震による津波等の浸水被害から都民の生命と財産を守り、首都東京の中核機能を確保することが求められており、災害時には、救援物資等の輸送拠点としての役割も担っている。港湾局は、東京港において、防潮堤、水門、内部護岸等の整備・耐震化を図るとともに、災害時における輸送拠点としての役割を維持できるよう、耐震強化岸壁の整備などを推進している。また、公共の安全を保持することを目的とした「水防法」の改正を受け、高潮浸水想定区域図を作成・公表するとともに、高潮特別警戒水位の設定・運用などの取組も推進している。

さらに、東京港は、埋立地を利用することにより、産業基盤や生活基盤といった東京の都市基盤としての機能や、都民の活力とうるおいのある生活に寄与するためのレクリエーションの場としての機能も有している。港湾局は、東京港の埋立地の一部において、臨海副都心の開発に着手し、交通インフラを整備するとともに進出事業者等の誘致を促進し、埋立地を売却・貸付することにより、まちづくりを推進している。

以上を踏まえると、都民にとって重要な東京港の整備・管理運営、防災対策、さらには、臨海副都心開発といった各事業が関係法令に則り適正に実施され、かつ、経済性・有効性・効率性を十分に考慮した上で執行されているか、などについてチェックすることは意義のあるものとする。

また、臨海地域を活動基盤とする各団体を経営統合し、より機動的な事業運営を行うなどの取組を、東京都政策連携団体である株式会社東京臨海ホールディングスが行っている。さらには、東京港のより一層の機能強化を図るため、主要な外貿ふ頭である、大井・青海・品川・中央防波堤外側の各コンテナふ頭の管理・運営を、東京都の事業協力団体である東京港埠頭株式会社が行ってい

る。このことから、港湾局が行う事業を補完する役割を担っている株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社が、関係法令に則り適正に運営され、また、都からの受託業務が、経済性・有効性・効率性を十分に考慮した上で執行されているかどうかについてチェックすることも意義があるものとする。

以上のことから、「港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について」を令和4年度の包括外部監査対象事件として選定した。

8 外部監査の方法

(1) 基本的な視点

監査を実施するに当たっては、法規等準拠性（合規性）に加え、いわゆる 3E（経済性、効率性及び有効性）についても基本的な視点に加え監査を実施する。具体的な内容は以下のとおりである。

法規等準拠性は、港湾局並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社が実施する各種事務・事業の手続が、各種規則や要綱等に沿って適切に行われているかという視点である。例えば、港湾局が、工事等を外部に発注する場合、法規に準拠して実施しているかという視点である。法規等に準拠していない不適正な処理がなされている場合には、都に改善策を提案する。また、株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社については、法人のガバナンス体制や内部統制体制が十分に構築されているか、都によるモニタリングは十分に機能しているかについても確認することとする。

経済性、効率性とは、事務・事業の遂行に当たり、成果に対して最少の経費、労力で事業が執行されているかという視点となる。港湾局の各事業については、一定のコストでより大きな成果を上げているか、又は一定の成果に対してより少ないコストで達成しているかについて検討することとする。

最後に、有効性とは、事務・事業の成果が十分に発現されているかという視点となる。港湾局が行っている事業の中には、成果そのものに、より焦点を当てるべきものもある。例えば、災害対策やエネルギーに関する事業である。これらは、都民の安全に直結するものなので、都が行っているこれら事業について、十分な成果が上がっているか、つまり有効性が高いかについて確認する。

都が、これら事業の成果実績を適切に評価し、その結果を将来の事業にフィ

ードバックしているかといった PDCA サイクルの観点も重要となる。

(2) 主な監査手続

ア ヒアリング

- (ア) 各種事業の内容等について、港湾局の各担当者に対するヒアリングによって確認する。
- (イ) 株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の担当者に対して、業務内容、経営全般の状況、ガバナンスの状況等についてヒアリングを実施する。
- (ウ) 港湾局並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の担当者に対して、港湾局と株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社との関係や、株式会社東京臨海ホールディングスと東京港埠頭株式会社との関係について確認するとともに、港湾局の株式会社東京臨海ホールディングスに対するモニタリングの状況、さらには、持株会社としての株式会社東京臨海ホールディングスによる東京港埠頭株式会社に対するモニタリングの状況について、ヒアリングによって確認する。

イ 資料・文書の閲覧

アのヒアリングに関連する各種資料を閲覧する。

ウ 現場の視察、資産管理状況の確認

(ア) 事務所への訪問

東京港管理事務所及び東京港建設事務所を訪問して、事務所の役割や業務内容、組織体制（所掌、部門別人数）、さらには事務所の課題について、ヒアリング及び書類審査によって確認した。

(イ) ふ頭施設等の視察

船上からコンテナふ頭など港湾局所管の各種施設や公園を視察し、施設の状況を把握した。船上から確認した主な施設は、品川ふ頭（岸壁、荷役機械、コンテナ）、大井ふ頭（岸壁、荷役機械、コンテナ）、中央防波堤外側コンテナふ頭（岸壁、荷役機械、コンテナ）、中央防波堤内側内貿ふ頭（岸壁、コンテナ）、海の森公園、10号地ふ頭東側・西側（岸壁、上屋）、有明西運河、お台場ライナーふ頭（岸壁、上屋）、青海コンテナふ頭（岸壁、荷役機械、コンテナ）、台場地区等である。

青海コンテナふ頭、日の出ふ頭、竹芝ふ頭を訪問して、施設の概要及び

課題を把握した。

(ウ) 臨海副都心の未処分地の視察

青海地区の青海E区画、有明北地区の未処分地を訪問し、概要、今後の予定、課題等について確認した。

(エ) 海上公園の視察

海上公園を訪問して、施設の概要及び課題を確認した。都の担当者と訪問した施設は、葛西海浜公園、海の森公園（海上より）、夢の島緑道公園、晴海ふ頭公園（開園前）、晴海緑道公園（開園前）、有明親水海浜公園である。

監査人又は補助者単独で、海上公園を訪問し、公園の管理状況を確認した。訪問した公園は別途記載。

(オ) 防災施設の視察

港湾局所管の防災施設（高潮対策センター、第二高潮対策センター、芝浦排水機場、高浜水門、辰巳排水機場、周辺内部護岸）を訪問し、施設の概要等を確認した。

(カ) その他港湾局所管の各種施設の視察

東京国際クルーズターミナル、東京夢の島マリーナ、東京ヘリポート、旧晴海鉄道橋、晴海客船ターミナル（閉鎖後）、第三宿泊所（港湾厚生施設）を訪問して、施設の概要等を確認した。

(キ) 港湾局所管の東京都政策連携団体等の訪問

港湾局所管の東京都政策連携団体等のうち、監査の対象とした株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社に訪問し、会社の概要や課題を確認するとともに、社内を視察し、各種資料を閲覧した。

なお、現場視察した施設等は次のとおりである。

視察先		実査日
港湾局		
	東京港管理事務所	令和4年8月1日 9月5日
	東京港建設事務所	8月1日
	船上視察（注）	8月1日
	第二高潮対策センター、芝浦排水機場、高浜水門	8月1日
	高潮対策センター、辰巳排水機場、周辺内部護岸	8月2日
	葛西海浜公園	8月2日
	東京夢の島マリーナ	8月2日
	東京ヘリポート	8月2日
	臨海副都心の未処分地（青海E区画）	8月4日
	東京国際クルーズターミナル	8月4日
	第三宿泊所（港湾厚生施設）	8月4日
	日の出ふ頭、竹芝ふ頭	8月4日
	旧晴海鉄道橋	9月9日
	晴海客船ターミナル（閉鎖後）	9月9日
	晴海ふ頭公園（開園前）、晴海緑道公園（開園前） 有明親水海浜公園（東エリア）	9月9日
	臨海副都心の未処分地（有明北地区）	9月9日
東京港埠頭株式会社		8月4日 9月7日 9月8日
株式会社東京臨海ホールディングス		9月2日

（注）船上視察

8月1日の船上視察のルート及び船上から視察した東京港コンテナふ頭の概要は次のとおりである。

東京港コンテナふ頭の概要



9

監査人又は補助者単独で視察した施設（海上公園）の訪問日時等の状況は次のとおりである。

種別	海上公園名	視察日
海浜公園	お台場海浜公園	令和4年 7月 30日
海浜公園	城南島海浜公園	8月9日
ふ頭公園	コンテナふ頭公園（第1回）	
	みなとが丘ふ頭公園	
	京浜島つばさ公園	
	京浜島ふ頭公園	
	城南島ふ頭公園	
	東海ふ頭公園	
緑道公園	京浜島緑道公園	8月11日
	城南島緑道公園	
海浜公園	海の森公園	
	大井ふ頭中央海浜公園	
ふ頭公園	コンテナふ頭公園（第2回）	
	暁ふ頭公園	
	水の広場公園	
	青海北ふ頭公園	
	青海南ふ頭公園	
	有明西ふ頭公園	
緑道公園	京浜運河緑道公園	
	大井ふ頭緑道公園	
	東海緑道公園	
	東八潮緑道公園	
海浜公園	辰巳の森海浜公園	8月13日
	有明親水海浜公園	
ふ頭公園	芝浦南ふ頭公園	
	春海橋公園	
	晴海ふ頭公園（開園前）	
	青海中央ふ頭公園	
	品川北ふ頭公園	
緑道公園	シンボルプロムナード公園	
	晴海緑道公園	
	青海緑道公園	
	辰巳の森緑道公園	
	有明北緑道公園	
ふ頭公園	晴海ふ頭公園（開園（10月7日）後）	10月8日
	晴海ふ頭公園（官民連携施設「ConnecT HARUMI」オープン（10月29日）後）	10月30日
緑道公園	晴海緑道公園（開園（10月7日）後）	10月8日

視察した施設等の写真（一部）は以下のとおり（監査人撮影）。



中央防波堤外側コンテナふ頭（船上より）
（航空機の安全のためクレーンの高さ制限がある）



青海コンテナふ頭（船上より）
（背後に RHD が入居しているテレコムセンターが見える）



芝浦排水機場



晴海客船ターミナル（令和4年2月閉鎖）



臨海副都心の未処分地（有明北地区）



旧晴海鉄道橋

エ 監査意見の取りまとめ

アからウまでの監査手続を実施することにより、経済性、効率性、有効性、さらには合規性の観点から、監査意見を取りまとめる。

オ 報告書の作成

港湾局は、東京港における効率的な管理運営、更なる機能強化、防災対策、さらには臨海副都心の開発など、その業務は多岐にわたっている。

監査対象とした港湾局の事務事業の状況を踏まえ、報告書においては、「Ⅰ 東京港の管理運営について」として、東京港における港湾施設の管理運営の状況について記載し、「Ⅱ 東京港の港湾計画と整備について」として、東京港の港湾計画の策定状況及び東京港の整備の状況を記載し、次に「Ⅲ 臨海地域開発と海上公園の整備運営について」として、臨海地域開発の推進に向けた取組と海上公園について記載することとする。そして、最後に、「Ⅳ 株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について」として、2法人の運営体制等を記載する。

なお、これ以降の本文中における株式会社東京臨海ホールディングスの名称記載については「RHD」と、東京港埠頭株式会社の名称記載については「TPT」と表記する。ただし、表題においては正式名称を用いる。

9 利害関係

監査の対象とした事件につき、地方自治法第252条の29の規定に定める利害関係はない。

第2 監査対象の事業内容

1 東京港について

(1) 東京港について

東京港は大都市の産業活動や住民の生活に必要な物資の流通を担う都市型総合港湾として整備されてきた港である。取り扱っている貨物の量を入出貨別に見ると、入貨が全体の3分の2を占めており、取扱貨物は雑貨製品類や食料品、紙類、建設資材など、都市の活動に直結する品目の比率が高いことが特徴となっている。

東京の港勢圏は、人口4,000万人を擁する首都圏、信越、南東北など、広大な地域に及んでおり、それらの地域で生産、消費される貨物を国内・海外各地へ円滑に一貫輸送するための海陸の結節点として、広域的輸送ターミナルの役割を果たしている。

昭和25年に日本において港湾管理者の制度が確立されたことに伴い、東京港は、昭和26年11月1日に東京都が港湾管理者となり、以後、東京都が整備に当たってきた。また、東京港は、昭和26年9月22日に「特定重要港湾」に定められていたが、平成23年4月1日に港湾法が改正されたことに伴い、京浜港（東京、横浜、川崎）として、阪神港（大阪、神戸）とともに「国際戦略港湾」に定められた。

昭和40年代には、輸送革新にいち早く対応し、コンテナふ頭、フェリーふ頭、物資別専門ふ頭などを機能的に整備して、港湾の利便性を高めたことで大きく発展した。

各ふ頭背後の埋立地には、ふ頭機能を補完する倉庫や物流センターが立地し、また、物流の円滑化のため、幹線道路などの交通網も整備されている。

表A-1-1 全国の港湾と港湾管理者数一覧（令和4年4月1日現在）

区分	総数	港湾管理者					都道府県 知事
		都道府県	市町村	港務局	一部 事務連合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	-
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	-
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	807	504	303	0	0	807	-
（内 避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	-
小計	932	598	327	1	6	932	-
（内 避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	-
56条港湾	61	-	-	-	-	-	61
合計	993	598	327	1	6	932	61

事業概要令和4年版を基に監査人作成

（２）東京港の歴史

都のホームページによると、東京港の歴史は以下のとおりとなっている。

ア 江戸時代から関東大震災まで

東京港の前身である江戸湊は、江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点として近世海運史上重要な役割を果たしてきたが、幕末、横浜港は国際貿易港として開港したのに対し、東京港の開港は実現しなかった。明治時代に入り、築港が隅田川口改良工事として始まり、水路の浚渫とその浚渫土砂による月島や芝浦の埋立造成が進められた。

イ 関東大震災から終戦まで

大正 12 年の関東大震災を契機に、本格的なふ頭の建設が実施され、大正 14 年に日の出、続いて芝浦、竹芝の両ふ頭が完成し、昭和 16 年 5 月 20 日に開港が実現した。太平洋戦争への突入後は、東京港本来の港湾機能は、戦後の連合軍による接收期間も含め、ほぼ停止状態になった。

ウ 戦後復興から現在まで

戦後、国内産業の復興とともに港湾施設の整備が急務となり、豊洲石炭ふ頭や晴海ふ頭などが建設された。昭和 40 年代に入ると世界的なコンテナ輸送革命の波が湧き起こり、東京港もコンテナ化に対応し、その後、東京港は国際貿易港として飛躍してきた。

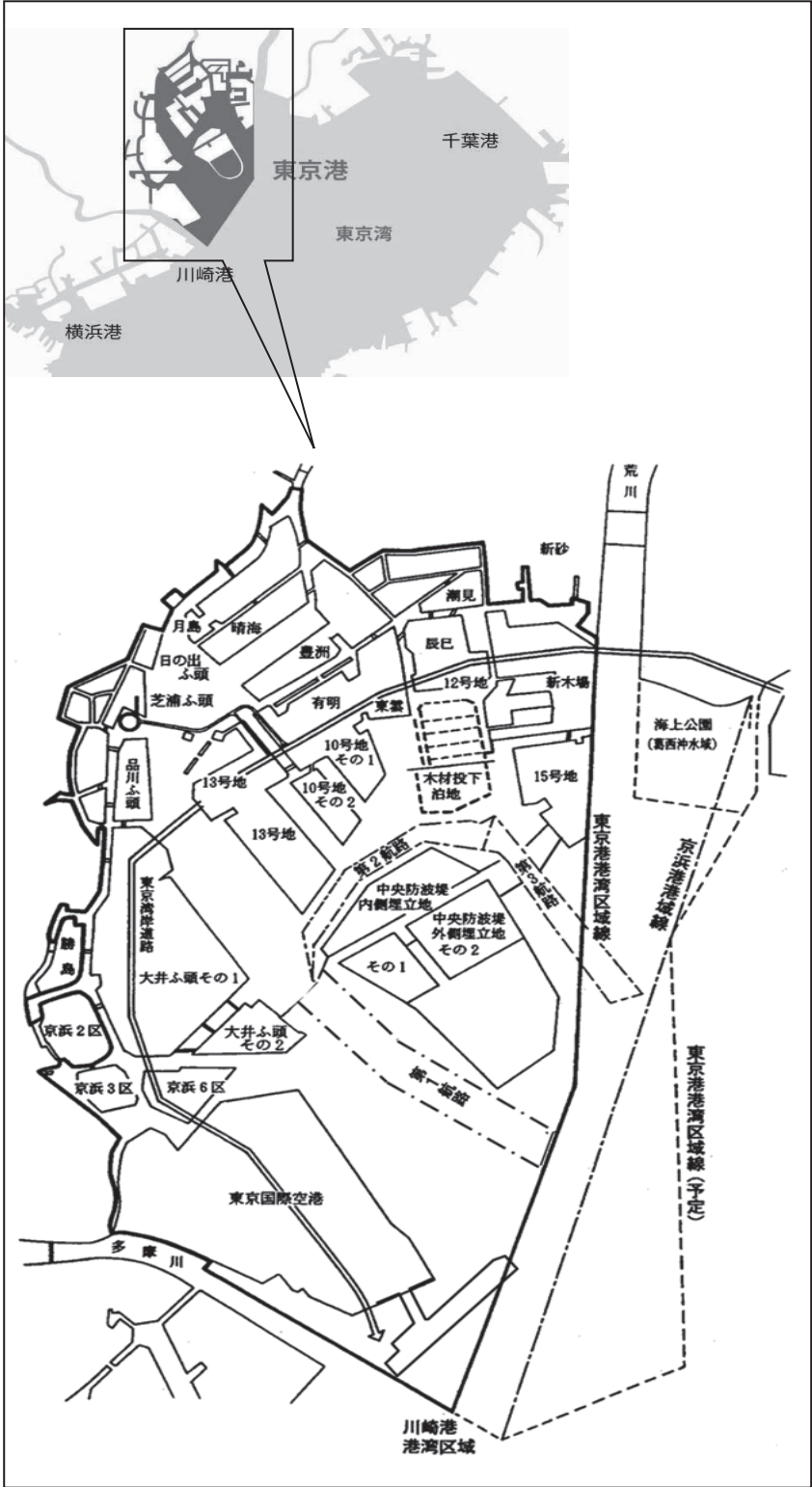
東京港では、その後も物資別専門ふ頭やフェリーふ頭など、時代の新しい要請に応える最新鋭の港湾施設を積極的に整備し、首都圏さらには東日本全域に及ぶ物資流通の要の一つとして貢献してきた。

（３）東京港の港湾区域

東京港の港湾区域（注）は、東京都が港湾管理者になったことに伴って、昭和 26 年 11 月に運輸大臣の認可を受けた。その後、埋立地の造成など情勢の変化に応じて、昭和 40 年 11 月 24 日に運輸大臣の認可を受けて、港湾区域が変更された。

（注）港湾区域…経済的に一体の港湾として管理運営するために最小限度の水域として、港湾法に基づいて港湾管理者が国土交通大臣又は都道府県知事から認可を受けた水域である。

図A-1-1 東京港港湾区域図及び京浜港（東京区）港域図



令和4年3月31日現在

都ホームページ及び事業概要令和4年版より抜粋

（４）東京港の性質

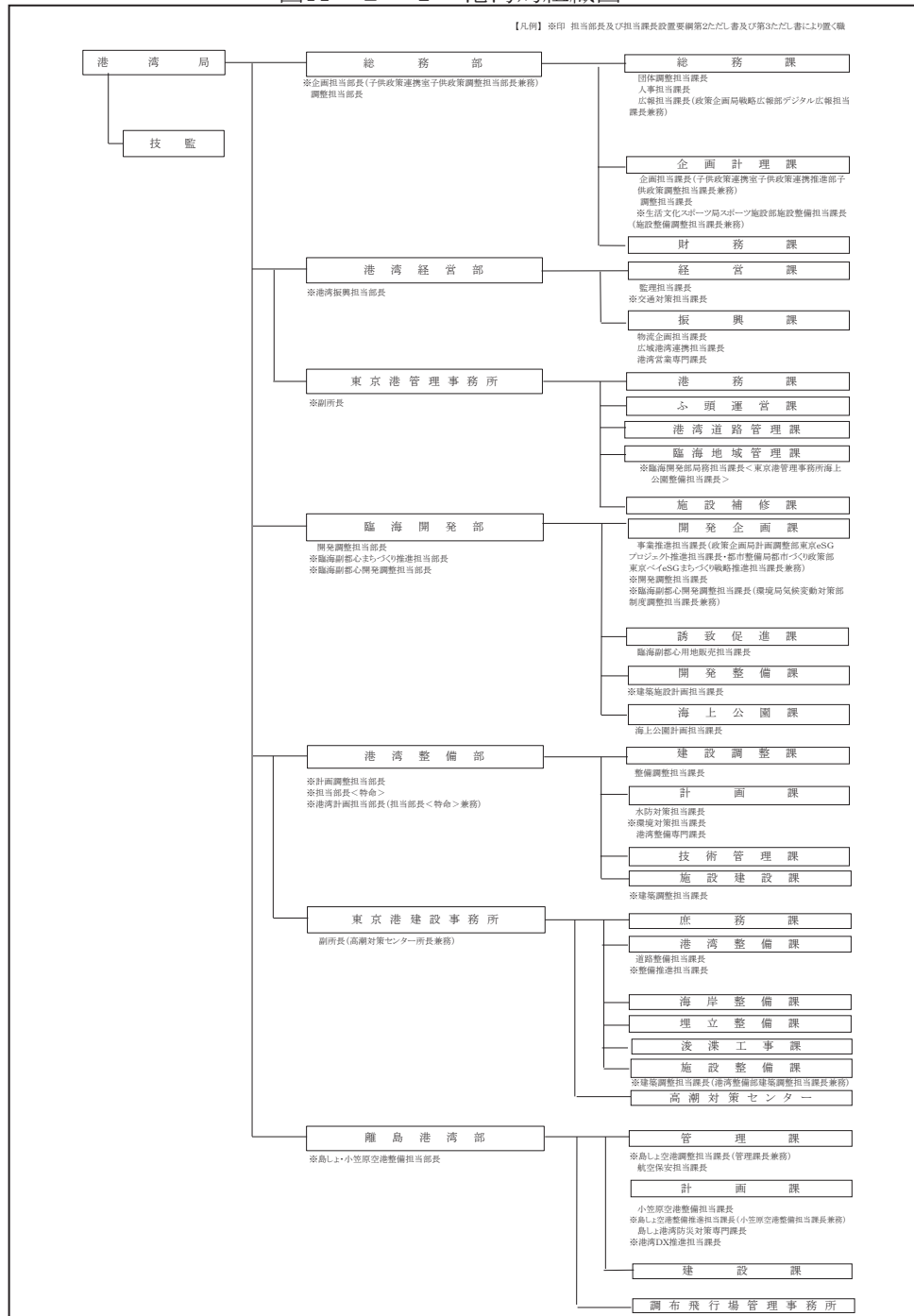
現在、東京港は、国際戦略港湾・京浜港の一翼を担う存在となっており、首都圏 4,000 万人の人口を背後に擁し、国内最多の外貿コンテナ取扱個数の国際貿易港である。東京港から輸出される貨物は、産業機械や自動車部品、電気機械等の比較的付加価値の高い製品が多数を占めている。また、東京港へ輸入される貨物としては、食料品、衣類、日用雑貨などが多く、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に調達する使命を抱えており、首都圏の日常生活を支える港としても、極めて重要な役割を担っている。

2 港湾局について

(1) 組織

港湾局の組織は以下のとおりである。

図A-2-1 港湾局組織図



令和4年8月1日現在

都提供資料

令和4年8月1日現在、港湾局の組織は、5部、16課、101担当で構成されており、さらに出先機関として、東京港管理事務所（5課、27担当）及び東京港建設事務所（1所、6課、33担当）並びに調布飛行場管理事務所（1担当）が置かれている。

港湾局における各部所、職種別の職員定数は以下のとおりである。

表A-2-1 港湾局の部所、職種別の職員定数

部・所 \ 職 種	事務	土木	建築	機械	電気	その他技術	技能系	計
総務部	68	3						71
港湾経営部	48	3						51
臨海開発部	39	10	3			5		57
港湾整備部	6	43	8	5	6			68
離島港湾部	21	48	1		1	1		72
（うち調布飛行場管理事務所）	(4)				(1)			(5)
東京港管理事務所	59	19	3	5	9	8	14	117
東京港建設事務所	18	91	4	18	17		24	172
（うち高潮対策センター）	(1)	(3)		(9)	(13)		(2)	(28)
合 計	259	217	19	28	33	14	38	608

令和4年8月1日現在

都提供資料

ア 東京港管理事務所

港務課、ふ頭運営課、港湾道路管理課、臨海地域管理課、施設補修課の5課で構成されており、職員定数は117で、課ごとの主な業務は以下のとおりである。

表A-2-2 東京港管理事務所の課ごとの主な業務

課	主な業務
港務課	庶務、経理、契約、水面監理、港湾施設保安、ヘリポート管理
ふ頭運営課	港湾施設管理運営、船席指定、入出港届受理、使用料徴収
港湾道路管理課	道路・橋りょう・海底トンネルの管理、補修、占用許可
臨海地域管理課	埋立地等の管理、貸付、測量、海上公園の整備、管理、補修
施設補修課	港湾施設の維持補修計画、補修工事

都提供資料より監査人作成

イ 東京港建設事務所

庶務課、港湾整備課、海岸整備課、埋立整備課、浚渫工事課、施設整備課、高潮対策センターの6課1所（センター）で構成されており、職員定数は172で、課ごとの主な業務は以下のとおりである。

表 A-2-3 東京港建設事務所の課ごとの主な業務

課	主な業務
庶務課	庶務、経理、契約、海岸保全施設管理職員住宅の管理 等
港湾整備課	港湾施設建設工事の設計、施工、監督
海岸整備課	海岸保全施設建設工事（建築、機械及び電気工事を除く）の設計、施工、監督等
埋立整備課	廃棄物処理場建設工事の設計、施工、監督等
浚渫工事課	浚渫工事の設計、施工、監督等
施設整備課	船舶の製造・修繕工事の設計、施工、監督等
高潮対策センター	海岸保全施設の管理計画の策定、実施

都提供資料より監査人作成

（2）会計区分及び予算、決算

地方公営企業とは、地方公共団体が経営する企業を指し、具体的には地方財政法施行令第46条において13事業が指定されているが、その中には、港湾局が所管する事業である港湾整備事業及び宅地造成事業が含まれている。

また、その財政運営については、地方財政法第6条において、公営企業で政令に定めるものについては、その経理は、特別会計を設けてこれを行い、その経費は、原則当該企業の経営に伴う収入をもってこれに充てなければならないとされ、特別会計の設置と適正な経費負担区分を前提とした独立採算の原則が定められている。

一方、港湾整備事業及び宅地造成事業は、地方公営企業法第2条第1項及び第2項に規定する事業ではないので、地方公営企業法を強制的に適用することではなく（法適用企業ではない。）、経理事務は官庁会計方式で行うことになる（法非適用企業）。ただし、地方公営企業法第2条第3項及び地方公営企業法施行令第1条において、地方公共団体は、主としてその経費を当該事業の経営に伴う収入をもって充てるものについて、条例で定めるところにより、法の規定の全部又は財務規定等を適用することができるとしている。

都では、地方財政法及び地方公営企業法に基づき、東京都地方公営企業の設置等に関する条例により、地方公営企業法の財務規定等を一部適用する事業と

して、臨海地域開発事業（宅地造成事業）及び港湾事業（港湾整備事業）を設置している。

港湾局における会計区分と所管事業との関係は以下のとおりである。

表 A-2-4 港湾局の予算の会計区分

会計	事業内容	備考
一般会計	下記の港湾事業及び臨海土地造成事業を除く局所管事業	
臨海地域開発事業会計	臨海土地造成事業（埋立地の造成、整備及び開発）	港湾施設となるものを除く海上公園、道路及び開発事業を含む。
港湾事業会計	港湾事業（上屋、荷役機械、貯木場及び関連事業）	野積場、荷役連絡所、電気施設、自動車はかり、水産物用荷役施設、木材用荷役施設、港湾施設用地、船舶給水等を含む。

事業概要令和4年度版より抜粋

令和3年度における港湾局の会計区分ごとの予算、決算の状況は以下のとおりである。

表 A-2-5 会計区分ごとの予算・決算

一般会計

(単位：千円)

区分	予算	決算	差額
歳入	72,363,286	34,783,671	37,579,614
歳出	107,454,000	73,332,912	34,121,087
収支差引	△35,090,714	△38,549,241	

臨海地域開発事業会計

(単位：千円)

区分	予算	決算	差額
収入	41,023,000	54,455,434	△13,432,434
支出	25,637,000	34,867,517	△9,230,517
収支差引	15,386,000	19,587,916	

港湾事業会計

(単位：千円)

区分	予算	決算	差額
収入	5,418,000	4,802,314	615,685
支出	5,842,000	4,218,830	1,623,169
収支差引	△424,000	583,483	

港湾局合計

(単位：千円)

区分	予算	決算	差額
歳入、収入	118,804,286	94,041,420	24,762,865
歳出、支出	138,933,000	112,419,261	26,513,738

(3) 港湾計画

港湾計画は、その必要性、目的、計画事項、作成の手續等について港湾法に定義されており、港湾管理者である東京都が定めることになっている。内容については「Ⅱ 東京港の港湾計画と整備について」で記載する。

3 港湾局所管の東京都政策連携団体等について

(1) 概要

港湾局所管の東京都政策連携団体等は以下の表のとおりである。

表 A-3-1 港湾局所管の東京都政策連携団体等一覧

団体分類	団体名	設立年月日	設立目的	主要事業	所管部課
東京都政策連携団体	株式会社 東京臨海 ホールディングス	平成19年 1月31日	臨海地域というエリアを活動基盤とする各団体を経営統合し、より機動的な事業運営を行うとともに、相互連携による相乗効果を発揮し、東京港の国際競争力の強化と臨海副都心開発の総仕上げの推進体制を一層充実していくことを目的とする。	1 株式を所有することによるグループ会社の経営管理及びこれに付帯する業務等	総務部 総務課
事業協力団体	東京臨海熱供給株式会社	平成2年 8月8日	東京都が発表した「臨海副都心開発事業化計画」に沿い、地域冷暖房システムの整備、運営を行うことを目的とする。	1 臨海副都心における冷暖房プラント及び熱供給管の建設等 2 同地区への熱供給事業	臨海開発部 開発企画課
	株式会社 ゆりかもめ	昭和63年 4月25日	都心部と臨海副都心を結ぶ新たな交通手段として、新交通システムを都と一体となって整備し、鉄道事業法及び軌道法に基づき、一般運輸業を営むことを目的とする。	1 臨海新交通システムの整備、運行及び経営等	臨海開発部 開発企画課
	株式会社 東京テレポート センター	平成元年 4月26日	臨海副都心を先導する拠点施設としてのオフィスビル等を建設、運営するとともに、インフラ施設の整備、管理を行う。	1 ビル事業 2 施設管理事業	臨海開発部 開発企画課
	東京港埠頭株式会社	平成19年 10月25日	外貿ふ頭の建設、管理を総合的かつ効率的に行うとともに、東京都が行う業務に協力することにより、東京港の機能の強化と振興を図り、もって外国貿易の増進並びに住民の福祉の向上及び地域経済の発展に寄与することを目的とする。	1 外貿ふ頭事業 2 内貿ふ頭事業 3 建設発生土有効利用事業 4 環境保全事業 5 指定管理者関連事業	港湾経営部 経営課
	八丈島空港 ターミナルビル 株式会社	昭和65年 7月24日	空港の持つ公共性を担保し、空港利用者のサービスの充実を図り、地場産業の振興に寄与するため、官民一体となってターミナルビルの建設、運営を行う。	1 貸室及び空港施設の賃貸業 2 航空機、航空旅客、航空貨物等の地上取扱業務 3 レストラン業 4 指定管理者関連事業等	離島港湾部 管理課

都提供資料

上記の団体のうち、監査対象とした株式会社東京臨海ホールディングス（RHD）及び東京港埠頭株式会社（TP T）の概要は、以下のとおりである。

(2) 株式会社東京臨海ホールディングス (RHD)

ア 概要

RHDは、東京港の国際競争力強化と、臨海副都心開発の推進体制を一層充実することを目的に、臨海地域を活動基盤とする持株会社として、平成 19 年 1 月 31 日に設立された。現在、グループ 5 社体制となっている。

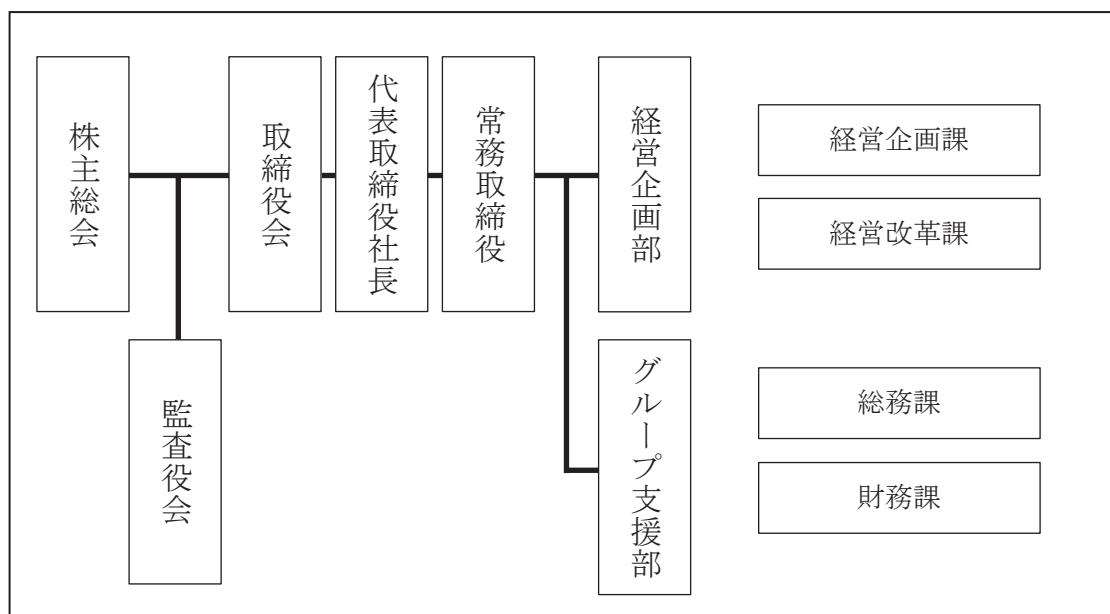
グループ子会社は、表 A-2-6 の都の事業協力団体のうち 4 社と株式会社東京ビッグサイトであるが、RHDのそれぞれのグループ子会社に対する持ち株比率は、東京臨海熱供給株式会社が 100%、株式会社ゆりかもめが 99.9%、株式会社東京テレポートセンターが 100%、株式会社東京ビッグサイトが 75.8%、T P T が 44.7%（東京都 55.3%）となっている。

イ 資本金

資本金は 12,000 百万円であり、東京都が 85.1%の所有となっている。

ウ 組織体制

図 A-3-1 RHDの組織図



令和 4 年 4 月 1 日現在

RHDホームページより抜粋

エ 事業内容

グループ全体の経営計画や、グループファイナンスを通じた資金戦略など

のグループ経営及び都と一体となつての臨海地域のエリアマネジメントを行っている。

(3) 東京港埠頭株式会社 (T P T)

ア 概要

T P Tは、東京港における外貿ふ頭事業を総合的かつ効率的に行うとともに、都が行う業務に協力すること等により、東京港の機能の強化と振興を図っており、以下の事業を行っている。

- 外貿ふ頭事業（外貿ふ頭（大井コンテナふ頭、青海コンテナふ頭、中央防波堤外側コンテナふ頭、品川コンテナふ頭、お台場ライナーふ頭等）の整備、貸付及び管理、運営）
- 内貿ふ頭事業（フェリーターミナルビル及び背後のシャースープール等の貸付及び管理、運営）
- 指定管理者関連事業（東京都などの公共施設及びこれらに附帯する施設等の管理、運営（客船ターミナル管理事業、船舶給水事業、公園管理事業等））
- 建設発生土有効利用事業（都内から発生する公共系の建設発生土の受入等（新海面処分場建設発生土有効利用事業、広域利用建設発生土有効利用事業、水底土砂有効利用事業））
- 環境保全事業（自然環境保全のための浅場維持管理及び海上浮遊ゴミの回収（羽田沖浅場維持事業、海上清掃事業））

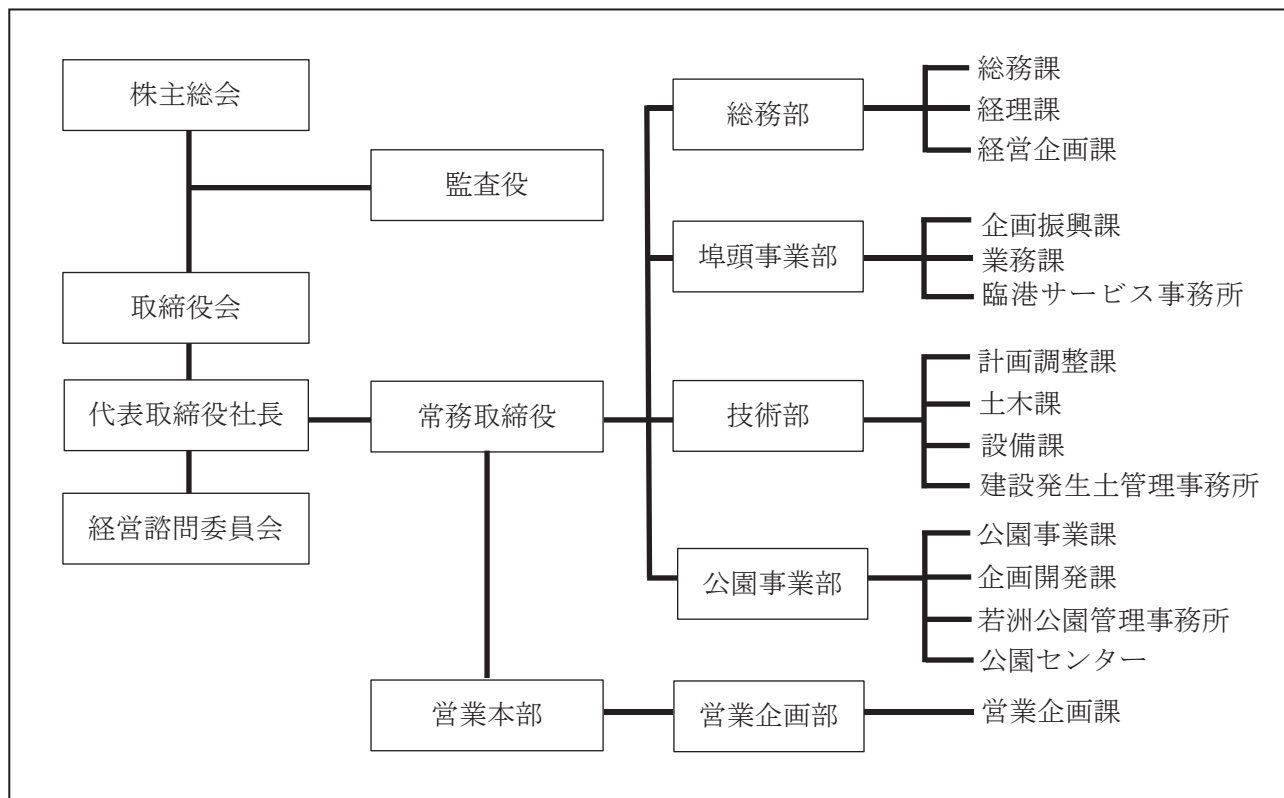
上記より、T P Tは港湾局と一体となり、各事業を実施している。

イ 資本金

資本金は16,855百万円であり、東京都が55.3%、R H Dが44.7%の所有となっている。

ウ 組織体制

図A-3-2 TPTの組織図



令和4年4月1日現在

TPTホームページより抜粋

第3 監査の結果

I 東京港の管理運営について

1 東京港における行為の規制等

(1) 港湾隣接地域について

ア 概要

(ア) 規制概要

港湾区域（水域）を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するためには、積極的に護岸、防潮堤等の施設を建設するとともに、保全に支障のある行為を規制するという措置を執ることが必要である。

このため、港湾法では、港湾区域に隣接する地域で 100m 以内の必要最小限度の区域を、港湾隣接地域として港湾管理者が指定し、護岸等の水際線から 20 m 以内の地域において行う構築物の建設又は改築、公共空地における占用、土砂の採取、その他港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある行為等を規制している。

構築物の建設の規制については、港湾管理者が指定する護岸、堤防、岸壁、栈橋又は物揚場の水際線から 20m（15m 等の地域もある）以内の陸域において建設する構築物で、載荷重が 1 m²につき、護岸は 0.5 トン以上、堤防は 2.0 トン以上、栈橋は 1.3 トン以上、岸壁は 4.0 トン以上、物揚場は 1.0 トン以上となる場合、港湾管理者の許可を受けなければならないとしている。

(イ) 許可手続

港湾隣接地域内における構築物の建設許可に関する手続は、以下のとおりである。

a 事前協議

港湾経営部経営課指導担当まで、許可申請の要否を確認した上で、事前協議の予約を行う。事前協議においては、2～3 か月を目安に、建物及び建物基礎杭と護岸構造物との間に必要な離隔の取り方、その他技術的な課題も含めて協議がなされる。技術的な審査については、港湾整備部技術管理課審査担当により行われる。

b 申請

事前協議を踏まえた上で、申請書並びに目次、概要・位置図、添付図面（平面図・立面図・断面図・杭伏図・基礎梁伏図）、護岸建物関連図、排水系統図、

護岸の現況写真（撮影位置図）、工程表、山留計画図、構造計算書等を添付図書として整え、港湾隣接地域と海岸保全区域が重複して指定されている場合には、東京港建設事務所高潮対策センター防災担当宛て、港湾隣接地域のみ指定されている場合には、港湾経営部経営課指導担当宛てに申請を行う。

c 審査・許可

海岸保全区域が重複して指定されている場合には、東京港建設事務所高潮対策センターが書類審査を行い、副申を作成する。港湾隣接地域のみ指定されている場合には、港湾経営部経営課指導担当が書類審査を行う。書類審査後、港湾経営部経営課指導担当は、港湾整備部技術管理課審査担当に技術審査を依頼し、審査結果に基づき、許可（協議）決定を行い、許可書を交付する。

d 工事監督

海岸保全区域が重複して指定されている場合には、東京港建設事務所高潮対策センターが、港湾隣接地域のみ指定されている場合には、東京港管理事務所施設補修課が、港湾経営部経営課指導担当の依頼に基づき工事監督を行う。工事開始前には、工事監督担当に工事着手届及び施工計画書（所定の様式）の提出が、工事終了後は、速やかに工事監督担当に工事完了届（所定の様式）を提出し、完了検査を受けることが求められている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－1 に関するもの〕 港湾隣接地域における許可申請手続について

令和 3 年度の港湾隣接地域における許可件数 43 件のうち 26 件について、許可手続の関係書類の監査を行った。26 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、無許可による地盤調査が 1 件、工期変更承認申請の遅延が 1 件あった。

① 無許可による地盤調査

事業者は、令和 3 年 4 月 3 日に計画地において、海岸法第 8 条第 1 項第 3 号の掘削行為に該当するにもかかわらず、港湾隣接地域における許可を受けずに地盤調査を行っている。原因は、社内の情報共有不足による許可申請の失念によるものである。港湾局は、今後同じことが起こらないように、周知徹底を行い、再発防止に努めること、また、当該調査に起因して、都が管理する海岸保全施設等への影響が明らかな場合には、必要な措置を講ずる旨の対策を含む顛末書を受理している。

② 工期変更承認申請の遅延

東京都水道局による 2 港経第 581 号の工事（工期は、令和 2 年 11 月 29 日から令和 3 年 8 月 31 日まで）について、工事で使用する材料（水道管）の製作の遅れにより、工期変更の必要性が生じ、本来であれば、工期末の 1 か月前（令和 3 年 7 月 31 日）までに行うべき工期変更承認申請書の提出を水道局が失念し、当初の工期末以降の令和 3 年 10 月 20 日に申請（新たな工期は、令和 2 年 11 月 29 日から令和 3 年 12 月 17 日まで）が行われている。港湾局は、二度とこのようなことがないように再発防止に努める旨を含む顛末書を受理している。

（意見 1－1）港湾隣接地域における許可申請手続について

令和 3 年度の港湾隣接地域における許可手続の関係書類について監査を行った 26 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、無許可による地盤調査が 1 件、工期変更承認申請の遅延が 1 件あった。

両事案ともに、申請漏れについては、港湾局として事前に対応することは困難であるが、工期変更承認申請については、当初の工期における終了日（令和 3 年 8 月 31 日）以後、速やかに完了届が提出されていない時点で、工事監督者より、完了の事実の確認という観点での確認は行えたものと考えられる。また、両事案において再発防止に努める旨の顛末書を入手しているが、再発防止策については、記載されていない。

今後は、工事監督者として、提出された施工計画書及び定期的な進捗確認により、完了届や工期変更承認申請書の提出遅延がないかについて、能動的に確認することを検討されたい。また、顛末書については、特に記載事項に関する定めはないとのことであるが、再発防止に努める旨だけでなく、再発防止策についても記載させるとともに、当該再発防止策が適切なものであるかを関係部署で共有し、不足があれば、更なる指導を行うよう検討されたい。

（2）臨港地区及び分区について

ア 概要

（ア）規制概要

臨港地区とは、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区をいう。

臨港地区の指定によって、港湾法上、次のような範囲を画することになる。

- ① 港湾管理者が行うことができる一定の業務の地域的な範囲
- ② 工場等の新設又は増設等についての届出を行う必要のある地域的な範囲

- ③ 構築物の建設等の制限を行うことができる地域的な範囲
- ④ 港湾施設となるか否かの地域的な範囲
- ⑤ 港湾環境整備負担金を負担させることができる地域的な範囲

港湾管理者は、臨港地区内に分区を指定し、各分区の目的を著しく阻害する構築物の建設等を制限することができる。

東京港では、「東京都臨港地区内の分区における構築物に関する条例」によって、次の7分区を定め、港湾の管理運営上、支障のある構築物を制限し、港湾機能の増進を図っている。

商港区	旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
特殊物資港区	石炭、鉱石その他大量ばら積を通例とする物資又は鉄鋼など大量単一の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
工業港区	工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
漁港区	水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
保安港区	石油類等の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
マリーナ港区	スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット等の利便に供することを目的とする区域
修景厚生港区	港の景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

(イ) 許可手続

臨港地区内における構築物の建設許可についての手続は、以下のとおりである。

a 事前相談

港湾経営部経営課指導担当と申請者により、臨港地区の規制概要手続の確認が行われる。

b 行為の届出

臨港地区内で次の①から③までの行為をしようとする場合は、行為の60日前までに、その旨を都知事に届け出る必要がある。

- ① 工場又は事業場で、作業場の床面積の合計が2,500 m²以上又は工場等の敷地面積が5,000 m²以上の工場等の新設又は増設
- ② 水域施設、外郭施設、係留施設、運河、用水渠、排水渠の建設又は改良

③ その他知事が指定する危険物を取り扱う施設の建設又は改良

これらの届出の内容が、港湾の開発、利用及び保全に著しい支障がある場合は、行為の是正、改善を勧告又は命ずることがある。

c 構築物の検証

構築物の建設（新築、増改築等）に際しては、確認申請書（建築基準法第6条第1項）を建築主事等に提出する前に、確認申請書の正本、副本及び控えの計3部を提出し、検証を受ける必要がある。

イ 監査の結果

〔分析 指摘1－1に関するもの〕臨港地区における構築物の検証手続について

令和3年度の臨港地区における構築物の検証件数17件の全件について、検証手続の関係書類の監査を行った。その結果、分区の定めがあり、禁止構築物の定めのある9件のうち、決裁文書において、港湾法の条文の引用が正確になされていないものが6件あった。

（指摘1－1）臨港地区における構築物の検証手続について

令和3年度の臨港地区における構築物の検証手続の関係書類17件の監査を行った結果、分区の定めがあり、禁止構築物の定めのある9件のうち、決裁文書において、港湾法の条文の引用が正確になされていないものが6件あった。いずれも、「法第2条第5項第○号」と記載すべきところを、項番号が省略され、「法第2条第○号」と記載されていた。17件のうち6件について、同様の誤謬があったことは、文書の作成に当たり、同種内容の従前の文書を参考に作成した際に、改めて内容の確認が十分になされなかったことによる。従前の文書を基礎として新規の文書を作成すること自体は、業務の効率性を向上させる上で否定されるものではないが、従前の誤謬を繰り返す危険性も内在されているため、このような方法で文書を作成する際は、細心の注意を払って作成するよう検討されたい。

（3）公有水面の管理について

ア 概要

(ア) 規制概要

東京港の港湾区域（水域）のうち、航路、泊地等の港湾施設として管理される区域を除いた公有水面については、水際の倉庫業者、港運業者が船着場を作るため一定の水域を必要とする場合等に、港湾の開発と管理運営への影響等について審査、検討の上、その占用を許可している。

なお、占用料については、「東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例」に定めている。また、この許可等に係る諸条件の遵守の指導、監視や無許可占用その他の水域における不法行為の規制のため、監視艇等により日常的に港内巡視を行っている。

(イ) 許可手続

水域占用許可についての手続は、事前協議の整ったものについては、申請が受理された後、1日の形式審査、2日の内容審査、4日の事案決定手続を経て許可がなされる。

a 形式審査

申請書の記載に漏れがないか、添付書類がそろっているか審査する。

b 内容審査

申請書の内容について、法律に定める要件を満たしているか審査する。

c 事案決定手続

認可の可否について、港湾経営部長又は東京港管理事務所長が決定する。

(ウ) 占用料

港湾局が徴収する占用料は、東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例の別表一に以下のとおり定められている。

表 B－1－1 東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料

占用区分	占用場所の区分	単位	金額
いかだ係留のための占用	港湾区域	1 m ² 当たり月額	28 円
飲食店その他の通常陸上に設置される施設を水域に設置するための占用	同上	同上	Aに 0.000625 を乗じて得た額(当該額が 127 円未満の場合は 127 円)
栈橋、起重機、船舶の係留等のための占用	同上	同上	127 円
	港湾隣接地域内の公共空地	同上	190 円
上空の占用又は地下埋設物設置のための占用	港湾区域	同上	60 円
	港湾隣接地域内の公共空地	同上	90 円

東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例別表一より監査人作成

備考

- 1 電柱（本柱、支柱、支線柱及び支線をいう。）並びに底面積は 4 m²未満の鉄塔及び係船くい、各 1 本につき 4 m²を占用するものとみなす。
- 2 ガス管、ケーブル、水道管その他の地下埋設物については、掘削部分の幅に延長を乗じて得た面積を占用するものとみなす。ただし、これにより難いときは、延長 1 m につき 1 m²を占用するものとみなす。
- 3 広告又は看板でその板の面積が敷地の面積より広いものについては、その板の面積を占用面積とみなす。
- 4 占用面積が 1 m²未満であるとき、又は占用面積に 1 m²未満の端数があるときのその面積又は端数は、1 m²に切り上げて計算する。
- 5 1 件の料金が百円未満のものについては、百円を徴収する。
- 6 占用の開始の日の属する月から占用の終了の日の属する月までの月数を占用期間とみなして計算する。ただし、その総日数が 30 日を超えないものは、1 月とみなして計算する。
- 7 Aは、水域占用場所の近傍の土地の固定資産税評価額（地方税法（昭和 25 年法律第 226 号）第 341 条第 10 号に規定する土地課税台帳又は同条第 11 号に規定する土地補充課税台帳に現に登録されている価格をいう。）の 1 m²当たりの額に相当する額とする。

(エ) 占用料の減額

東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例第 3 条において、知事は、特に必要があると認められるときは、占用料を減額し、又は免除することがで

きるとされており、令和 3 年度時点において、以下のような減額措置が取られている。

a 木材関連事業者によるいかだ係留のための占用

平成 12 年 4 月に、港湾法に基づく東京港の港湾区域におけるいかだ係留のための占用料が 19 円／ m^2 から現在の 28 円／ m^2 に改定された際、これまで港湾法に基づくいかだ係留のための占用料が、東京都港湾管理条例（当時の東京都港湾設備条例）の貯木場使用料（22 円／ m^2 ）を上回ったことがなく、今後も同条例との整合性を図る必要があることを理由に、正規の占用料より 6 円／ m^2 減額し、22 円／ m^2 としている（平成 12 年 3 月 31 日 11 港営水第 401 号）。

b いかだ運送事業者によるいかだ、原木係留に関連する船舶等のための占用

平成 12 年 4 月に、港湾法に基づく東京港の港湾区域における栈橋、起重機、船舶の係留等のための占用料が 85 円／ m^2 から現在の 127 円／ m^2 に改定された際、いかだ運送事業は、水面における木材の運送に関わる作業を行うことを目的としており、前述のいかだ係留のための占用と密接不可分であることを理由に、いかだ係留のための減額率と同程度として、正規の占用料より 29 円／ m^2 減額し、98 円／ m^2 としている（平成 12 年 3 月 31 日 11 港営水第 401 号）。

c 暫定係留保管水域における工事作業船のための占用

「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」が平成 15 年 1 月 1 日に施行されたことに伴い、工事作業船等の係留適正化を図るための「適正化区域」等の指定を実施するため、工事作業船の係留保管水域の確保が必要となった。しかしながら、港湾計画では工事作業船の係留保管水域の位置付けが未定のため、未利用の空水面となっている 12 号貯木場の一部を暫定的に活用し、工事作業船の係留水域（約 584,069 m^2 、作業船等約 300 隻）とした。

設定される工事作業船係留水域は、陸地との接面がなく、完全に隔離された水域のため、工事作業船の係留保管には通船の使用が不可欠となり、標準的な後背地のある水面占用とは利便性及び市場性において格段に劣っていること、また、「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」施行に伴う受け皿としての暫定係留施設等は、本来、東京都が整備するものであるが、当該暫定係留水域においては、利用者に係船杭等を整備させ、自主管理により運営させることを理由に、東京港の港湾区域における栈橋、起重機、船舶の係留等のための正規の占用料である 127 円／ m^2 から、いかだ係留のための占用料と同額の 28 円／ m^2 としている（平成 15 年 1 月 1 日 14 港営水第 293 号）。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－2 に関するもの〕水域（公共空地）占用許可申請書における申請書類の不備について

令和 3 年度の水域（公共空地）占用における許可件数 583 件のうち 44 件について、許可手続の関係書類の監査を行った。44 件のうち、以下のような申請書類の不備が発見された。

① 添付書類（平面図）の不備（1 件）

水域（公共空地）占用許可申請書の添付書類に占用料算定の基礎となる占用水域の面積を確認するための平面図が添付されていなかった。本件は、過去からの継続による占用であり、占用条件に変更はないため、過年度の情報により、占用水域の面積については、正しいことが確認されている。

② 申請占用水域内訳書の誤謬（1 件）

水域（公共空地）占用許可申請書に添付された占用料算定の基礎となる占用水域の面積の内訳書に誤謬があった。本件は、過去からの継続による占用であり、占用条件に変更はないため、過年度の情報により、占用水域の面積については、正しいことが確認されている。

③ 水域（公共空地）占用許可申請書の誤謬（2 件）

水域（公共空地）占用許可申請書の占用水域の出幅に誤謬があった。本件は、過去からの継続による占用であり、占用条件に変更はないため、過年度の情報により、占用水域の面積については、正しいことが確認されている。

④ 不要な書類（平面図）の添付（1 件）

水域（公共空地）占用許可申請書の添付書類に占用料算定の基礎となる占用水域の面積を確認するための平面図（調書番号①②③）が添付されていたが、調書番号①については、当該申請書と関係のない図面であった。本件は、過去からの継続による占用であり、占用条件に変更はないため、過年度の情報により、占用水域の面積については、正しいことが確認されている。

（意見 1－2）水域（公共空地）占用許可申請書における申請書類の不備について

令和 3 年度の水域（公共空地）占用における許可手続の関係書類について監

査を行った 44 件のうち、以下のような申請書類の不備が 5 件発見された。

- ① 添付書類（平面図）の不備（1 件）
- ② 申請占用水域内訳書の誤謬（1 件）
- ③ 水域（公共空地）占有許可申請書の誤謬（2 件）
- ④ 不要な書類（平面図）の添付（1 件）

いずれの案件についても、過去からの継続による占有であり、占有条件に変更はなく、過年度の情報により、占有水域の面積については、正しいことが確認されているため、占有料の誤りはないが、過去の情報に誤りがあった場合においては、その誤りを引き継いでしまう危険性がある。継続の場合においても、添付書類との整合性の確認を行う手続に改めるよう検討されたい。

〔分析 意見 1－3 に関するもの〕 水域（公共空地）占有許可申請書における減免時の記載方法について

令和 3 年度の水域（公共空地）占有における許可件数 583 件のうち 44 件について、許可手続の関係書類の監査を行った。44 件のうち、木材関連事業者によるいかだ係留のための占有に係る減免が 1 件、暫定係留保管水域における工事作業船のための占有に係る減免が 3 件あったが、いずれの水域占有許可申請書においても、使用料の減免に関する記載欄があるにもかかわらず、備考欄を含めて減免の根拠についての記載はなかった。

（意見 1－3） 水域（公共空地）占有許可申請書における減免時の記載方法について

令和 3 年度の水域（公共空地）占有における許可手続の関係書類について監査を行った 44 件のうち、木材関連事業者によるいかだ係留のための占有に係る減免が 1 件、暫定係留保管水域における工事作業船のための占有に係る減免が 3 件あったが、いずれの水域占有許可申請書においても、使用料の減免に関する記載欄があるにもかかわらず、備考欄を含めて減免の根拠についての記載はなかった。

申請書上、減免の根拠を明確にするために、使用料の減免欄に減免の根拠について記載するよう検討されたい。

〔分析 意見 1－4 に関するもの〕 水域占有料額改定の検討方法について

港湾局は、水域（公共空地）占有における占有料について、1 件当たり現行

料額を1件当たり原価で除した原価負担率を算定し、その原価負担率及び他団体における同類の施設又はサービスとの比較も行い、料額改定の可否を検討している。

令和3年度予算においては、東京港の港湾区域における栈橋、起重機、船舶の係留等のための占用料（127 円／㎡）に対する原価については、周辺区域の固定資産税評価額等から算出している。

一方、東京港の港湾区域におけるいかだ係留のための占用料（28 円／㎡）や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料（60 円／㎡）については、現行料額に栈橋等の原価率（原価／現行料額）を乗じて算出した額を、それぞれの1件当たり原価としている。

（意見1－4）水域占用料額改定の検討方法について

港湾局は、水域（公共空地）占用における占用料について、1件当たり現行料額を1件当たり原価で除した原価負担率を算定し、その原価負担率及び他団体における同類の施設又はサービスとの比較も行い、料額改定の可否を検討している。

令和3年度予算においては、東京港の港湾区域における栈橋、起重機、船舶の係留等のための占用料（127 円／㎡）に対する原価については、周辺区域の固定資産税評価額等から算出している。

一方、東京港の港湾区域におけるいかだ係留のための占用料（28 円／㎡）や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料（60 円／㎡）については、現行料額に栈橋等の原価率（原価／現行料額）を乗じて算出した額を、それぞれの1件当たり原価としている。

いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料については、栈橋等のための占用料の改定の可否に準じて改定が検討されることから、栈橋等の原価率を乗じて1件当たり原価としている。これは、占用のために費消した原価とは異なるものであり、本来は、栈橋等のための占用と同様に算定されるべきものである。

いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料が、栈橋等のための占用料の改定に連動して行われる旨の明示的な基準がない以上、いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料についても、単位当たり原価を算定し、料額改定の可否を決定するよう検討されたい。

(4) 埋立免許事務について

ア 概要

(ア) 規制概要

公有水面の埋立てを行い、土地を造成し、所有権を取得しようとする者は、公有水面埋立法に基づく埋立免許を受け、その免許条件に従い、指定期限までに工事に着手し、しゅん功し、しゅん功の認可を受けなければならない。

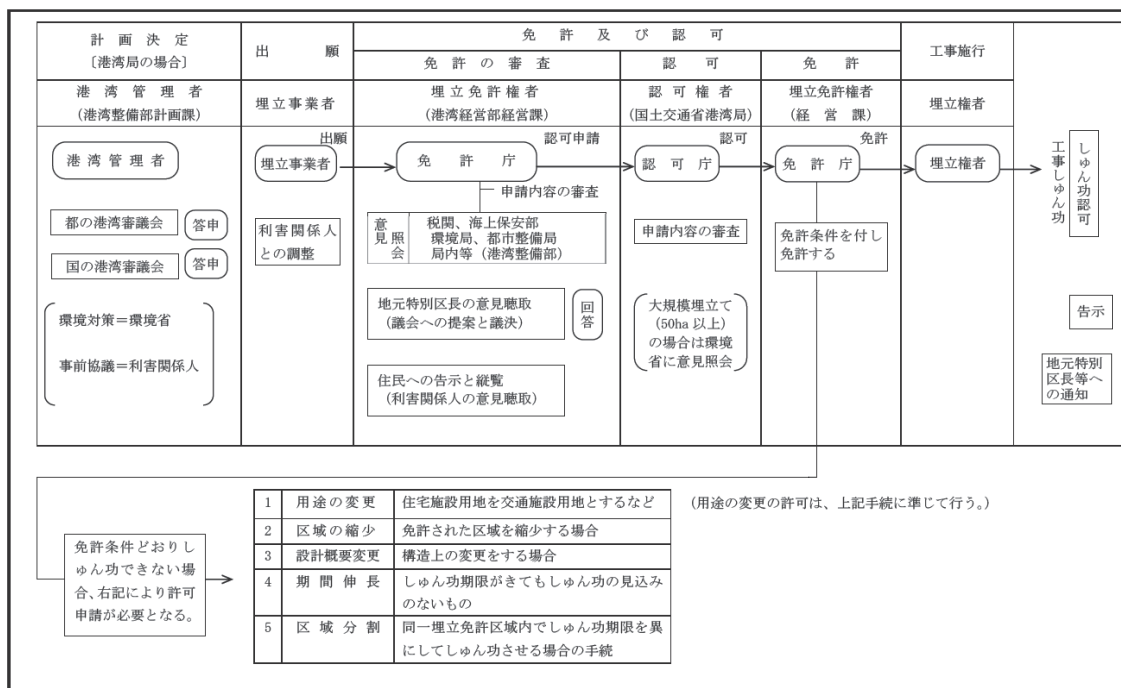
埋立てとは自然現象でなく、人の行為によって一定の水面に土砂、岩石等を投入し、陸地を形成する行為をいう。

なお、栈橋、防波堤などの建設は、陸地を形成することを目的としない工作物の設置であって、埋立てではない（ふ頭の栈橋部分、中央防波堤は水面上に設置されている工作物である。）。

(イ) 埋立免許手続

現在の埋立免許事務手続は、次のとおりである。

図B-1-1 埋立免許事務手続



事業概要令和4年版より抜粋

〔分析〕令和３年度における埋立免許事務手続について

令和３年度現在においては、平成２８年３月に、東京港第８次改訂港湾計画の土地利用計画の一部変更を反映し改訂された、計画面積 2,766ha、事業費 5,905 億円、計画期間を昭和 36 年度から令和 6 年度までとした埋立造成整備計画が進捗しており、昭和 49 年 7 月 22 日に免許取得された 49 港営規第 51 号の「中央防波堤外側その２埋立地 第２工区Ｂ区ロ２分区」19,640.50 m²について、令和 3 年 4 月 9 日付で、公有水面埋立法第 22 条第 1 項の規定により、しゅん功について認可され、告示がなされている。

（５）海岸保全区域について

ア 概要

（ア）規制概要

海岸を防護し、ひいては国土を保全するためには、海岸保全施設を整備していくとともに、海岸保全に支障のある行為等を規制していく必要がある。

海岸法は、この目的を達成するため、陸地においては満潮時の水際線から、水面においては干潮時の水際線から、それぞれ 50m を超えない範囲の必要最小限度の区域を海岸保全区域に指定し、海岸保全施設以外の施設等の新設又は改築、海岸保全施設以外の施設等による占用及び土石の採取その他海岸の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為を規制する権限を海岸管理者に与えている。

東京港においては、現在、おおむね陸域側では 15～20m、水域側では 10m の区域を指定しており、海岸保全区域において、載荷重が 1 m²につき 10 トンを超える施設等の新設等、盛土又は一定の深さを超える土地の掘削等を行う場合は、海岸管理者の許可を受けなければならない。

なお、海岸保全区域が港湾隣接地域と重複して指定されている区域では、港湾法の規定に基づく許可を受けている行為については、海岸法の許可は不要である（海岸法第 10 条）。

（イ）許可手続

海岸保全区域における制限行為に関する許可についての手続は、以下のとおりである。

a 事前協議

港湾経営部経営課指導担当まで、許可申請の可否を確認した上で、事前協議の予約を行う。事前協議においては、２～３か月を目安に、建物及び建物基礎

杭と護岸構造物との間に必要な離隔の取り方、その他技術的な課題も含めて協議がなされる。技術審査については、港湾整備部技術管理課審査担当により行われる。

b 申請

事前協議を踏まえた上で、申請書並びに目次、概要・位置図、添付図面（平面図・立面図・断面図・杭伏図・基礎梁伏図）、護岸建物関連図、排水系統図、護岸の現況写真（撮影位置図）、工程表、山留計画図、構造計算書等を添付図書として整え、東京港建設事務所高潮対策センター防災担当宛に申請を行う。

c 審査・許可

東京港建設事務所高潮対策センターが書類審査を行い、副申を作成する。書類審査後、港湾経営部経営課指導担当は、港湾整備部技術管理課審査担当に技術審査を依頼し、審査結果に基づき、許可（協議）決定を行い、許可書を交付する。

d 工事監督

東京港建設事務所高潮対策センターが、港湾経営部経営課指導担当の依頼に基づき工事監督を行う。工事開始前には、工事監督担当に工事着手届及び施工計画書（所定の様式）の提出が、工事終了後は、速やかに工事監督担当に工事完了届（所定の様式）を提出し、完了検査を受けることが求められている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－5 に関するもの〕 海岸保全区域における許可申請手続について

令和 3 年度の海岸保全区域における許可件数 64 件のうち 25 件について、許可手続の関係書類の監査を行った。25 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、工期変更承認申請の遅延が 2 件、工事完了届の遅延が 1 件、工事着手届の遅延が 1 件、許可された工期外の工事が 1 件あった。

① 工期変更承認申請の遅延（その 1）

工期が、令和 3 年 4 月 18 日から令和 3 年 6 月 30 日までの工事について、工期末の 1 か月前（令和 3 年 5 月 31 日）までに行うべき工期変更承認申請書の提出を失念し、当初の工期末直前の令和 3 年 6 月 25 日に申請（新たな工期は、令和 3 年 4 月 18 日から令和 3 年 7 月 26 日まで）が行われている。港湾局は、

今後は書類の提出が遅れないように、提出日の確認を行う旨を含む顛末書を受理している。

② 工期変更承認申請の遅延（その２）

工期が、令和元年９月２４日から令和３年１月１５日までの工事について、工期末の１か月前（令和２年１２月１５日）までに行うべき工期変更承認申請書の提出を失念し、当初の工期末以降の令和３年５月１９日に申請（新たな工期は、令和元年９月２４日から令和３年５月３１日まで）が行われている。港湾局は、今後は、現場の行程表に許可に対する工期や提出書類等の記載を行い、現場全体で提出物等のフォローを実施することで、再発防止を行う旨を含む顛末書を受理している。

③ 工事完了届の遅延

工期が、令和３年６月１５日から令和３年８月３１日までの工事について、工事完了（令和３年８月３１日）後に速やかに提出すべき工事完了届が、令和３年１０月２９日に提出されている。港湾局は、二度とこのようなことがないように再発防止策に努める旨を含む顛末書を受理している。

④ 工事着手届の遅延

工期が、令和３年７月２７日から令和３年９月３０日までの工事について、工事着手（令和３年８月２日）以前に提出すべき工事着手届が、令和３年９月８日に提出されている。港湾局は、今後は同じような事象が起こらないよう確認作業の徹底を行う旨を含む顛末書を受理している。

⑤ 許可された工期外の工事

工期が、令和４年３月１８日から令和４年４月１３日までの工事について、令和４年４月１４日まで工事が行われていた。工事完了届（令和４年４月２０日付）については、工期が令和４年３月１８日から令和４年４月１５日、工事完了年月日が令和４年４月１４日として提出されている。記載されている工期末の令和４年４月１５日は、令和４年４月１３日の誤りであるが、訂正はされていない。港湾局は、工期の齟齬が１日であったため施設管理上大きな問題はないとして当該工事完了届を受理し、令和４年４月２０日に検査を実施している。

（意見１－５）海岸保全区域における許可申請手続について

令和３年度の海岸保全区域における許可手続の関係書類について監査を行

った 25 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、工期変更承認申請の遅延が 2 件、工事完了届の遅延が 1 件、工事着手届の遅延が 1 件、許可された工期外の工事が 1 件あった。

- ① 工期変更承認申請の遅延（その 1）
- ② 工期変更承認申請の遅延（その 2）
- ③ 工事完了届の遅延
- ④ 工事着手届の遅延
- ⑤ 許可された工期外の工事

申請漏れや、工事完了届や工事着手届の提出遅延については、一義的には、事業者の責任ではあり、港湾局として事前に対応することはできないが、②の工期変更承認申請や③の工事完了届については、当初の工期における終了日以後、速やかに完了届が提出されていない時点で、工事監督者より、工期変更の必要性又は完了の事実の確認という観点での確認は行えたものと考えられる。④の工事着手届についても、当初の工期における始期を 1 か月以上経過した時点で工事着手が行われていないことから、工事着手届の失念についての確認は行えたものと考えられる。

今後は、工事監督者として、提出された施工計画書及び定期的な進捗確認により、着手届、完了届や工期変更承認申請書の提出遅延がないかについて、能動的に確認することを検討されたい。

〔分析 指摘 1－2 に関するもの〕 工事完了届における押印の省略について

令和 3 年度の海岸保全区域における許可手続の関係書類について監査を行った 25 件のうち、工事完了届における押印の省略が 1 件あった。これは、令和 3 年 4 月 1 日に一部改正された、港湾局の「受注者等提出処理基準・同実施細目」に準拠し、押印の省略された工事完了届を受理したものである。「受注者等提出書類処理基準・同実施細目」では、東京都工事施行規程第 18 条の規定に基づく受注者に加え、自費出願工事を行う者も含め受注者等とし、受注者等から提出される書類の様式等を規定しているが、受注者等提出処理基準第 2 には、「この基準は、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用する」とあり、海岸保全区域における許可に係る書類の処理に準用する旨の記載はない。

（指摘 1－2） 工事完了届における押印の省略について

令和 3 年度の海岸保全区域における許可手続の関係書類について監査を行

った 25 件のうち、工事完了届における押印の省略が 1 件あった。これは、令和 3 年 4 月 1 日に一部改正された、港湾局の「受注者等提出処理基準・同実施細目」に準拠し、押印の省略された工事完了届を受理したものである。「受注者等提出書類処理基準・同実施細目」では、東京都工事施行規程第 18 条の規定に基づく受注者に加え、自費出願工事を行う者も含め受注者等とし、受注者等から提出される書類の様式等を規定しているが、受注者等提出処理基準第 2 には、「この基準は、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用する」とあり、海岸保全区域における許可に係る書類の処理に準用する旨の記載はない。

したがって、海岸保全区域における許可手続における工事完了届については、押印の省略ができる旨の基準がない中で、押印の省略が行われていることとなっている。行政手続における不要な押印の省略自体については、推奨されるべきものであるが、実施に当たっては、手続について明文化すべきである。工事完了届以外の書類を含めて、実務的に押印の省略を行っている手続に関しては、基準を作成し、関係者に周知することを検討されたい。

2 港湾施設の現状と管理運営

(1) 客船ターミナル・船客待合所

ア 概要

都では、船客や送迎者の乗下船手続や休憩の場所として、また、都民が港に親しむ場所として、客船ターミナルや、海上バスやレストラン船の乗降客の船客待合所を設置している。都では、客船ターミナルについては、クルーズ船用のターミナルと、公共交通機関の一環として整備した海上輸送システムの基地としてのターミナルに分け、指定管理者制度を導入している、また、日の出ふ頭船客待合所については事業者の使用許可しているため、直営による管理となっている。

(ア) クルーズ船用ターミナル

a 晴海客船ターミナル

晴海客船ターミナルは、外航客船や大型の内航客船が寄航する海の玄関口として平成3年5月に整備し、営業を開始した。その後、老朽化により運営コストが増加したことや、令和2年に東京国際クルーズターミナルが営業を開始したことを受けて、令和4年2月20日に営業を終了し、令和4年4月1日に供用を中止した。なお、晴海客船ターミナルは、解体後、中小型のクルーズ客船が受入れ可能な施設を新規に整備し、東京国際クルーズターミナル第2バース設置まで、当面の間、代替の施設として使用する予定である。また、東京国際クルーズターミナル第2バースが設置された後は、当該施設の跡地は緑地となる計画である。

b 東京国際クルーズターミナル

東京国際クルーズターミナルは、世界的に高まるクルーズ需要を取り込み、更なる東京の観光振興を図っていくため、令和2年度に、新たな海の玄関口として臨海副都心に整備されたクルーズ客船の受入施設である。



東京国際クルーズターミナル全景
監査人撮影

図B-2-1 東京国際クルーズターミナルの位置



都ホームページより監査人作成

c クルーズ船の受入れ状況

東京港におけるクルーズ船は、晴海客船ターミナル及び東京国際クルーズターミナルのほかに、クルーズ船の受入れ用の施設ではないが、大井水産物ふ頭でも受入れを行っている。令和元年度から令和3年度までのクルーズ船の受入れ状況とターミナルの施工費用は、以下のとおりである。なお、晴海客船ターミナルでは、クルーズ船の受入れ以外に、東京2020大会の警備訓練、自衛隊

の行事による利用や国際親善などを目的として、令和元年度に 16 回の係留があった。

表B-2-1 客船ターミナル施設の状況

施設名称	晴海客船ターミナル	東京国際クルーズターミナル
施工費用	約 91 億円	約 101 億円
年度	着岸数	
令和元年度	29 回	-
令和2年度	0 回	5 回
令和3年度	0 回	2 回
開業日	平成3年5月1日	令和2年7月27日
閉鎖日	令和4年4月1日	営業中
※施工費用はターミナル建物の建設費用（岸壁や棧橋の整備費用は含んでいない。東京国際クルーズターミナルは基礎の費用は含んでいない。）		
※開業、閉鎖日は、告示上の供用開始日、供用中止日を記載。		

都提供資料より監査人作成

（イ）離島航路及び小型旅客船用ターミナル等

a 竹芝客船ターミナル

竹芝客船ターミナルは、竹芝再開発事業の一環として、平成3年12月に供用を開始した施設で、伊豆・小笠原諸島航路の基地として利用されており、オフィスビル、ホテル、レストランなどが、海上公園と一体的に整備されている。

b 有明客船ターミナルと青海客船ターミナル

有明客船ターミナルと青海客船ターミナルは、平成8年4月に供用を開始し、既成市街地と臨海副都心とを結ぶ海上輸送システムの基地として利用されている。青海客船ターミナルは、老朽化により令和4年3月31日に営業を終了し、令和4年4月1日に供用を中止した。

c 離島航路及び小型旅客船等の利用状況

竹芝客船ターミナル、有明客船ターミナル及び青海客船ターミナルの令和元年度から令和3年度までの利用状況及びターミナル建設費用は、以下のとおりである。

表B-2-2 客船ターミナル施設の状況

施設名称	竹芝客船ターミナル		有明客船ターミナル		青海客船ターミナル	
施工費用	約 92 億円		約 11 億円		約 2 億円	
年度	着岸数	うち小型船桟橋	着岸数	うち定期便	着岸数	うち定期便
令和元年度	4,399 回	630 回	1,067 回	733 回	77 回	77 回
令和2年度	2,341 回	94 回	112 回	60 回	13 回	2 回
令和3年度	2,634 回	132 回	230 回	152 回	17 回	10 回
開業日	平成3年12月18日		平成8年4月1日		平成8年4月1日	
閉鎖日	営業中		営業中		令和4年4月1日	

都提供資料より監査人作成

(ウ) 各客船ターミナルの管理状況

都では、客船ターミナルの管理については指定管理者制度を導入しており、その状況は以下のとおりである。なお、対象施設については、施設の開設時期や設置目的、特性等を勘案して、東京国際クルーズターミナル、竹芝客船ターミナル等及びその他の客船ターミナル等に分けて指定管理者が指定されている。

表B-2-3 竹芝客船ターミナル等の指定管理の状況

項目	内容
対象施設	竹芝客船ターミナル及び竹芝小型船舶発着所浮桟橋
指定管理者	東京港埠頭株式会社
指定期間	令和3年4月1日から令和8年3月31日まで

都提供資料より監査人作成

表B-2-4 竹芝客船ターミナル等の指定管理料（単位：円）

項目	令和2年度	令和3年度
協定額	273,106,818	332,060,000
決算額	250,014,221	309,476,274

都提供資料より監査人作成

表B-2-5 東京国際クルーズターミナルの指定管理の状況

項目	内容
対象施設	客船ターミナル施設、岸壁及び棧橋
指定管理者	東京国際クルーズターミナルグループ 代表団体：東京港埠頭株式会社 構成団体：株式会社シミズオクト、日本空港ビルデング株式会社
指定期間	令和2年7月1日から令和7年3月31日まで

都提供資料より監査人作成

表B-2-6 東京国際クルーズターミナルの指定管理料（単位：円）

項目	令和2年度	令和3年度
協定額	260,028,000	391,573,000
決算額	227,215,399	342,483,096
利用料金収入	15,012,759	25,711,015

都提供資料より監査人作成

(注) 協定額は、当初協定から変更後の最終的な協定額である。

表B-2-7 その他客船ターミナル施設の指定管理の状況

項目	内容
対象施設	晴海客船ターミナル、青海客船ターミナル、有明客船ターミナル
指定管理者	東京港埠頭株式会社
指定期間	令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

都提供資料より監査人作成

表B-2-8 その他客船ターミナル施設の指定管理料（単位：円）

項目	令和2年度	令和3年度
協定額	302,704,600	392,454,000
決算額	287,218,609	361,289,757

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見1-6に関するもの〕東京国際クルーズターミナルの役割について

(ア) 東京港におけるクルーズ船受入れふ頭の沿革と今後の予定

東京港において、クルーズ船は従来、晴海ふ頭で受け入れてきたが、令和2年度の東京国際クルーズターミナルの営業開始により、今後は東京国際クルーズふ頭で受け入れることになる。東京港のクルーズ船受入れ施設の整備状況は、以下のとおりである。

表B－2－9 東京港のクルーズ受入れ体制

	晴海ふ頭	東京国際クルーズふ頭
平成3年5月	晴海客船ターミナル開業	
平成25年11月		新旅客ふ頭（1バース）を計画
平成29年5月		新旅客ふ頭の計画を2バースに修正
令和2年7月		東京国際クルーズターミナル開業 （1バース）
令和4年2月	晴海客船ターミナル閉鎖 （営業期間30年間）	
令和6年度（予定）	晴海客船暫定ターミナル開業予定	

都提供資料より監査人作成

（注）港湾計画上、東京国際クルーズふ頭の2バース目整備に伴い、晴海ふ頭の旅客船ふ頭は廃止する計画である。

東京国際クルーズターミナルには、クルーズ船の乗下船に利用する2基のボーディングブリッジが設置されており、例えば、大型客船の寄港時に2基同時に使用することを想定している。現在の東京国際クルーズターミナルに着岸できるクルーズ客船は、回頭時の安全性を確保する必要があることや、2隻目の客船に対して出入国審査等を円滑に行えるターミナル構造とはなっていないことから、原則として1隻のみとしている。

東京港への寄港ニーズを確実に取り込んでいくためには、繁忙期に2隻の客船が同時に寄港できるよう、東京国際クルーズターミナルで2バース体制を確保していくこととしている。一方で、東京国際クルーズターミナルに2バース目を整備するためには、岸壁の延伸やターミナル施設の拡大、駐車場空間の確保など、大規模な投資が必要であり、現在、大型客船同士の利用予約の重複が限定的であることに鑑み、当面の間の対応として、晴海ふ頭の既存の係留施設を活用し、東京港で2バース体制を確保することとしている。

（イ）東京国際クルーズふ頭の設置目的

東京国際クルーズふ頭指定管理者募集要項では、東京国際クルーズふ頭の設

置目的として、世界最大級のクルーズ客船の受入れが可能な施設を活用して、首都東京の海の玄関口として、より多くのクルーズ客船を受け入れることにより、国際観光都市東京の更なる発展に寄与するとともに、魅力あふれる臨海副都心のにぎわいを創出するとしている。その上で、管理の基本方針として、指定管理者に対し、創意工夫のある企画や質の高いサービスの提供を図り、東京国際クルーズふ頭利用者の多様なニーズに応え、効果的かつ効率的な管理運営を目指すことを求めている。なお、臨海副都心とは、台場地区、青海地区、有明北地区及び有明南地区をいう。

このため都は、施設の魅力を向上するために、客船寄港時の魅力向上策と客船寄港時以外の魅力向上策について指定管理者に対し提案を求めている。

表B－2－10 審査基準

審 査 項 目				配点
事業計画書	提案課題 1 管理運営の基本方針	施設の管理運営の基本方針		20
	提案課題 2 施設の運営全般に関する業務	1 施設の提供	(1) 開業準備	65
			(2) 利用料金	
		2 組織及び人材	(1) 効果的かつ効率的な組織体制の確保	
			(2) 明確な責任体制の構築	
			(3) 適切な勤務体制	
		3 施設の魅力向上	(1) 客船寄港時の魅力向上策	
			(2) 客船寄港時以外の魅力向上策	
		4 その他	(1) 危機管理及び災害対応	
	(2) 要望対応及び苦情処理			
	提案課題 3 客船受入に関する業務	1 関係者との調整		100
		2 乗客誘導方法		
		3 車両誘導方法		
	提案課題 4 施設、附属設備等の維持管理に関する業務	1 施設、附属設備等の維持管理		25
2 施設の修繕				
提案課題 5 収支計画			70	
関係書類	法人（団体）としての事業遂行能力		(1) 応募者の財務状況	20
			(2) 客船ターミナル施設等の管理運営実績	
合計				300

都提供資料より監査人作成

(ウ) 東京国際クルーズふ頭における指定管理者の事業計画

a 基本方針

指定管理者は、港湾施設管理における豊富な経験と実績を有する事業者を代表団体とし、大型施設の警備・誘導に関する高度な技術と専門性を有する事業者と、客船の寄港時及び寄港時以外における東京国際クルーズふ頭の魅力の向上のために、旅客サービスのノウハウと知見を有する事業者とによるコンソーシアムを結成して業務に当たっている。

指定管理者は、事業計画書において、施設の管理運営のための5つの基本方針を挙げており、その中で、施設の円滑な運営のほかに、下船時の待ち時間に快適なサービスや乗船客のニーズに合った物販等を展開することや、臨海副都心まちづくり協議会をはじめとした地元企業等と情報を共有することで、都民にクルーズ船に親しむ機会を提供するだけでなく、乗船客に対しても臨海副都心地域の魅力を積極的に発信していくこととしている。

b 指定管理者による施設の魅力向上策

指定管理者は、施設の設置目的の一つである、魅力あふれる臨海副都心のにぎわいを創出するために、客船寄港時の魅力向上策として、ニーズに対応した物販展開、日本・東京ならではの魅力あるおもてなしの演出、東京観光の推進や臨海地域全体の活性化及びフライ&クルーズの検討を挙げている。また、客船寄港時以外の魅力向上策として、周辺地域と連携した集客イベントの実施やマルチスペースとして活用することとしている。

(エ) 東京国際クルーズターミナルの課題

東京湾におけるクルーズ船は、主に東京港と横浜港で受け入れている。

東京港では、東京国際クルーズターミナルが開業するまでの間は、晴海ふ頭にある晴海客船ターミナルで受け入れており、晴海ふ頭で対応が不可能な場合は、客船ターミナルを持たない大井水産物ふ頭で対応してきた。

東京国際クルーズターミナルは船の科学館に隣接し、日本科学未来館等が徒歩圏内にある。過去には温泉施設や東京を展望できる観覧車を擁するパレットタウンがあったが、これらは閉鎖した。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、これまで外国籍船などのクルーズが運航を停止してきたが、都は、東京港に対する寄港ニーズは依然として高く、今後の本格的な運航再開を見据えて誘致活動を行っている。なお、今後の誘致目標数については、新型コロナウイルス感染症感染拡大等によるクルーズ客船運航への影響を見極めながら、必要に応じて検討していくこととしてい

る。

（意見 1－6）国際クルーズ船受入れ再開後の対策ときめ細やかな取組について

都は、客船寄港時における施設の魅力向上策として、東京国際クルーズターミナルの設置目的の一つである臨海副都心のにぎわい創出のため、指定管理者が、臨海副都心まちづくり協議会との連携により、臨海地域のマップやイベント情報を発信する計画を有していた。東京国際クルーズターミナルの指定管理者の募集を行った令和元年度においては、施設のある青海地区において高齢者を含む幅広い年齢層の観光客を対象としたパレットタウンや温泉施設が営業しており、船客をこれら徒歩圏内の観光施設に案内することが可能であったが、これらの施設は閉鎖されている。

このような現状においては、クルーズ船の寄港時に船室にとどまるか、ターミナル内や周辺の公園を散歩するか、車両で移動するかを選択となる。乗船客に人気のある観光地は銀座や浅草、皇居等とのことであるが、これらの観光地へ車で移動する場合の所要時間は、銀座まで約 20 分、浅草まで約 25 分、皇居まで約 25 分であり、乗船客が限られた時間の中で観光地を巡ることを踏まえると、東京港からさらに車で 30 分ほどの距離がある横浜港と比べ、東京港の優位性は高いと考えられる。

一方、ターミナル周辺の観光を楽しみたいクルーズ船客に対する取組も重要であるが、ターミナル内の観光案内スペースにおいて、江東区発行の観光案内をはじめ、都内の観光名所を紹介するパンフレットを用意しているほか、ターミナル内の大型ビジョンやサイネージにおいて、臨海副都心をはじめ都内の観光スポットを紹介する映像を放映するなどの取組を実施している。

また、一般利用者向けの取組として、ターミナル内の開放的な大空間を活用し、ファッションショーや日本文化を紹介するイベント等を実施しており、こうしたイベントを通じて施設の認知度向上を図っている。その上で、クルーズが安全・安心で魅力的な旅であることを感じてもらうため、クルーズの安全・安心を PR する映像の発信や、ターミナルを利用したクルーズイベントを実施している。さらに、令和 4 年度には、コロナ禍により中止されていた、通常料金よりも低廉な価格で乗船できる「都民クルーズ」等を再開している。

クルーズ船の利用客は、各クルーズ船や日数によって客層が異なるため、年齢や消費の仕方、寄港時の過ごし方は異なる。寄港時以外の来訪者にとっても、イベント時とそれ以外、イベント時は開催されるイベントによって、施設としての魅力かクルーズ船の魅力か、受け止め方は異なる。令和 4 年 11 月 15 日に、

国土交通省が国際クルーズ船の受入れを再開すると発表したことから、都は、国際クルーズ船の受入れ再開による都の対策の効果を見据えた上で、実際の国際クルーズ船の客層を分析して求められる都の役割を把握し、きめ細やかな取組を行われたい。

〔分析 意見 1－7 に関するもの〕 東京国際クルーズターミナルの管理運営費について

(ア) 令和 3 年度の管理運営に係る収支の内訳

表 B－2－1 1 管理運営に係る収支の内訳

(単位：円)

収入		支出				収支差額	
指定管理料	391, 573, 000	人件費			53, 368, 797		
利用料金収入	25, 711, 015	管理 運 営 費	事業 費	水道光熱費			38, 127, 536
				委託 料	清掃業務委託		42, 542, 852
					警備業務委託		47, 028, 665
					その他委託料		113, 771, 408
					その他事業費		11, 044, 999
			事業費計		252, 515, 460		
			間接費		10, 635, 971		
			消費税		25, 962, 868		
			管理運営費合計		289, 114, 299		
収入合計	417, 284, 015	支出合計			342, 483, 096		74, 800, 919

都提供資料より監査人作成

(イ) 令和3年度の来館者数

表B-2-12 令和3年度来館者数

(単位：人)

区分	来館目的						合計
	船客	一般来館者	多目的エリア	撮影	一般使用	会議室	
4月	0	0	0	0	0	0	0
5月	0	0	0	0	0	0	0
6月	0	230	0	0	0	0	230
7月	0	901	0	37	0	21	959
8月	0	719	0	14	0	10	743
9月	0	1,215	0	76	0	20	1,311
10月	0	1,244	51	275	0	97	1,667
11月	366	5,376	0	74	0	56	5,872
12月	0	1,587	671	98	290	68	2,714
1月	0	370	222	0	0	30	622
2月	0	0	2,040	142	0	180	2,362
3月	0	370	412	15	0	7	804
計	366	12,012	3,396	731	290	489	17,284

都提供資料より監査人作成

(ウ) 来館者アンケート

以下の表は、令和3年度に、指定管理者が来館者に対して実施したアンケートの集計結果である。一般来館者は、館内に設置されたアンケート用紙の回答であり、一般使用及び撮影のための来館者が別途回答したものも含める。

表B-2-13 令和3年度来館者アンケート結果

区分		一般来館者	一般使用・撮影	合計
アンケートの回答数		72	21	93
来館目的	散策・散歩	38	—	38
	撮影	14	13	27
	施設見学	29	2	31
	イベント利用	1	5	6
	その他	5	1	6
	合計	87	21	108

都提供資料より監査人作成

(意見 1－7) 東京国際クルーズターミナルの運営費の削減と効率的な支出について

東京国際クルーズターミナルは、寄港時以外も通年で一般開放しており、散歩等の目的で立ち寄ることもできる。これは、管理運営基準において、一般の利用者が施設を利用する場合は、安全かつ快適に施設や景観を楽しんでもらえるよう努めることと定められているためである。一方で、都が負担する年間の指定管理料は 391 百万円であり、水道光熱費や警備清掃に関わる支出費用は 128 百万円と、指定管理料の 32.6%に相当する。

しかし、近隣に観光施設がなく、クルーズ船の入港頻度の少ない中で、一般開放しても多くの利用は見込めない。クルーズ船の寄港やイベントの利用がない日に来館する者はわずかであり、令和 3 年度については、一日に数十人程度であった。監査人が視察した際も、来館者はまばらで、誰もいない多目的ホールでは大型 LED ビジョンが放映されていた。

これについて、都は、当該施設が令和 2 年 9 月に開業したばかりの新たな施設であり、一般の都民に対して施設が十分に認知されているとは必ずしも言えないと認識していることから、クルーズの振興を図っていくためには、ターミナル施設を常時開放し、都民が実際に施設を見て理解を深めることができる環境を整えることも重要と考えている。また、ターミナルは令和 4 年 3 月から令和 5 年 3 月までの予定で、文化庁主催のメディア芸術作品展示イベントの会場となっており、大型ビジョンは映像作品を放映するために使われている。

一方で、当該施設の情報を公開するホームページには、一般開放について記載はなく、フロアの利用制限をする際のお知らせの中に一般開放エリアがあること、駐車場の案内の中に一般開放時の案内が記載されているにとどまっている。

寄港やイベント以外のときに、施設の大部分を常時一般開放し、LED ビジョンを放映して警備を行い、多額の電気代や警備、清掃の固定的な費用を負担することは経済的合理性を欠くものである。

寄港やイベント等のない日は、一般開放せずに水道光熱費や警備、清掃等の経費の削減に努めるか、当該施設に営業時間内であればいつでも自由に入館できることや、大型 LED ビジョンや送迎デッキなど、イベントのない時期でも立ち寄る価値のある施設であることを積極的に公表して、一般来館者の来訪に力を入れることにより、経費の効率的な支出に努められたい。

(2) 港湾厚生施設

ア 概要

(ア) 港湾厚生施設の整備

都では、港湾法第2条第5項第10号及び第12条第1項第12号に基づき、港湾機能の一環として、船舶乗組員や港湾労働者のために港湾厚生施設を整備し、管理している。また、利用者のニーズやふ頭の整備、開発状況に応じた港湾厚生施設を整備することによって、港湾労働環境の改善を図るとともに総合的な港湾機能の向上に努めている。

都は、施設を使用しようとするためには知事の許可を受けなければならない係留施設等について、上屋や野積場等とともに、港湾法に規定する港湾厚生施設及びこれに準ずる施設として都が設置したものを挙げ、定期使用と一般使用に区分し、使用手続等を定めている。

都は、港湾厚生施設について、知事の指定を受けて福利厚生事業を営む事業者に対し使用許可を行っている。また、係留施設等のうち、船員及び港湾労働者用厚生施設を知事の指定を受けて福利厚生事業を営む者が使用するときは、使用料を徴収しないと定められている。

(イ) 港湾厚生施設の概要

都が設置する港湾厚生施設には、宿泊施設、給食施設、休憩所等がある。都が、施設の設置当初から現在に至るまで、各事業者に対して使用許可を行っており、その概要は以下のとおりである。

なお、東京海員会館は平成21年に、第一宿泊所は平成5年に供用を開始しているが、従前の施設の供用を廃止し、新たに施設を供用したものである。

表B-2-14 令和4年3月現在の宿泊施設の概要

区分	施設名	供用開始	定員	使用者	稼働率		
					令和元年12月	令和2年3月	令和4年3月
宿 泊 施 設	船員 東京海員会館	平成21年11月	282人	(一財)東京船員厚生協会	59.5%	19.2%	28.6%
	港湾労働者 第一宿泊所	平成5年3月	223人	(一財)東京港湾福利厚生協会	84%	85%	82%
	第三宿泊所	昭和48年11月	100人	(一財)東京港湾福利厚生協会	80%	77%	70%
	品川宿泊所	昭和46年5月	88人	(一財)東京港湾福利厚生協会	83%	87%	83%

都提供資料より監査人作成

表B-2-15 その他の厚生施設

区分		施設名	主な施設	使用者
給食施設		港湾労働者給食センター		(一財) 東京港湾福利厚生協会
サービスセンター		大井、大井南部、青海、芝浦、有明、城南島、若洲	食堂、休憩室、会議室、売店	(一財) 東京港湾福利厚生協会
休憩所	独立棟の休憩所	品川、芝浦第一、日の出、晴海客船ターミナル内	食堂、休憩室	(一財) 東京港湾福利厚生協会
	上屋等附属港湾労働者休憩所、品川ふ頭内賃上屋休憩所等計 24 箇所		休憩室	(一財) 東京港湾福利厚生協会 青海流通センター(株)
売店(独立)		港湾労働者芝浦売店	売店	(一財) 東京港湾福利厚生協会
運動施設		城南島ポートグラウンド	フットサル 2 面 (ソフトボール練習用 1 面)	(一財) 東京港湾福利厚生協会

都提供資料より監査人作成

東京海員会館は、船員・海事関係者のみならず、一般の観光客やビジネス客も対象とした宿泊施設であるため、令和元年 12 月と令和 2 年 3 月を比較すると、コロナ禍により稼働率が大きく落ち込み、令和 3 年度も低水準の稼働となっている。一方、港湾労働者のための宿泊施設の稼働率に変化はなく、安定的に高い水準で推移している。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1-8、意見 1-9 に関するもの〕港湾厚生施設の使用許可について

a 港湾厚生施設の使用許可に関する事務

港湾厚生施設の使用許可に関する事務は、東京都港湾管理条例及び東京都港湾管理条例施行規則に定められている。港湾管理条例第 6 条により、港湾厚生施設は、岸壁や船客待合所とともに係留施設等と定義され、これらを使用しようとする者は、知事の許可を受けなければならないとしている。また、係留施設等の使用の区分は、港湾管理条例第 9 条により、定期使用と一般使用に区分され、これらに属する係留施設等の種類及び使用期間は、港湾管理条例施行規則第 6 条、第 7 条及び第 8 条で定められており、同第 3 条では、施設ごとに所定の申請書を知事に提出することとなっている。しかし、これらの規則の該当箇所に港湾厚生施設に関する記載はない。

港湾管理条例施行規則では、港湾厚生施設について以下のように定められている。

- 厚生施設の使用許可を受けることのできる者は、知事の指定を受けて福利厚生事業を営む者に限る。
- 厚生施設の使用許可を受けた者は、施設の利用、収支の内容その他知事が指定する事項について、知事の指示に従い知事に報告しなければならない。
- 厚生施設の使用に伴う光熱水費及び日常的な維持修繕費の負担は使用者が負う。

港湾管理条例及び港湾管理条例施行規則では、報告事項や経費の負担のみが定められているため、使用者は任意の書式により、毎年度、使用許可を申請し、利用状況等を報告している。

以下は、各使用者が提出した許可申請書と都の使用許可書類の内容の一覧である。

表B-2-16 使用者から都に対する申請書及び添付書類の内容

	(一財) 東京船員厚生協会	(一財) 東京港湾福利厚生協会	青海流通センター (株)
使用許可の概要	施設概要表 備品目録	申請概要詳細 備品目録 自動販売機等設置台数一覧表 自費出願工事一覧表	施設概要表 (備品の使用許可はない)
利用者に対する規程類	利用規程 オンライン予約規則 宿泊約款	利用規程 (宿泊所及び同ロッカー、第一宿泊所、休憩所及び同ロッカー、有明サービスセンター、芝浦サービスセンター、グラウンド) 利用心得 (宿泊所、第一宿泊所、グラウンド) 各種利用申込様式 (宿泊所及び同ロッカー、グラウンド)	港湾労働者厚生施設 運営要領・利用心得 休憩所利用規程
図面	施設平面図	施設平面図 自動販売機等設置図	配置図・平面図 自動販売機配置図 自動販売機屋内配線 立体図
料金表	宿泊料金	利用料金表	食堂販売品目及び値段

都提供資料より監査人作成

表B－2－17 都から事業者への許可書及び添付書類の内容

	(一財) 東京船員厚生協会	(一財) 東京港湾福利厚生協会	青海流通センター (株)
許可施設等の内訳	備品目録	使用施設許可一覧表 備品目録 自動販売機等設置台数一覧表 自費出願工事一覧表	施設一覧表 設置許可工作物一覧表
都との間の規程類等	福利厚生施設の管理に伴う物品取扱要領	福利厚生施設の管理に伴う物品取扱要領	—
都への報告様式	物品取扱に関する報告様式	物品取扱に関する報告様式	—
図面	施設平面図	—	—

都提供資料より監査人作成

b 東京湾の他自治体の港湾厚生施設の事務

東京湾には、東京港のほかに、横浜港、川崎港、千葉港などの港がある。これらの港にも同様の港湾厚生施設が設置されている。例えば、横浜港には、港湾厚生関連団体が設置する施設と港湾管理者が設置する施設があり、港湾厚生関連団体が設置した施設については必要な貸付料の減免等を行い、港湾管理者が設置した施設については一部指定管理者制度を導入している。また、千葉港では、港湾管理者が港湾労働者の休憩所等を設置している。

(意見1－8) 港湾厚生施設の使用許可期間について

港湾厚生施設の使用許可は、事務手続が定められていないため、少なくとも昭和46年から半世紀以上にわたり、毎年度、事業者が任意の様式により使用許可を申請し、都がこれらに基づいて許可を行っている。

都は、従来より港湾法に基づき、船舶乗組員や港湾労働者のために、港湾厚生施設を整備しているが、施設を廃止する場合は使用者と調整の上、必要な場合は新しい施設を用意しており、今後も当該事業を中止又は一時停止する予定はないとのことであり、使用期間を1年とすることに根拠はない。このため、使用期間を1年とすることなく、他の定期使用の港湾施設や指定管理期間等に合わせて3年又は5年等の一定の期間とすることにより、都及び使用者の事務負担を軽減されたい。

(意見 1－9) 港湾厚生施設の使用許可申請の添付資料の簡素化について

港湾厚生施設の使用許可は、事務手続が定められていないため、毎年度、事業者が任意の様式により使用許可を申請している。

全ての使用者は、施設の平面図等の図面や使用者が自費で行った工事の一覧である自費出願工事一覧表、備品目録を申請書に添付している。このため、申請書等には膨大な書類が添付されており、とりわけ使用施設の多い東京港湾福利厚生協会は、毎年 100 ページ以上の書類を申請書に添付している。これに対し都は、申請書に添付されているものと同じ図面や備品目録、自費出願工事一覧表、自動販売機等設置台数一覧表等を許可書に添付している。また、都は、使用者が自費で行った工事について施設の返還時に原状回復を求めているが、自費出願工事一覧表には、設備の修繕や更新工事、事故発生の予防措置等の原状回復に適さない工事が多く含まれており、東京港湾福利厚生協会については、20 年以上前のブレーカー取付工事や階段の補修、地盤改良工事等が数ページにわたり記載されている。これらの工事は、当然に原状回復が免除されるべきものであり、申請書と許可書の両方に添付することは経済的合理性に欠ける。申請書と使用許可書について、添付が必要な資料を再確認し、書類を削減し、事務負担を軽減されたい。

(3) 港湾通信施設

ア 概要

港湾通信施設は、国際 VHF と船舶電話から成る。VHF は船舶共通通信システムを意味し、船舶と港湾管理者等との超短波無線による通信施設で世界の主要港湾で設置されており、船舶の移動、安全、港務通信及び非常時における人命の安全を図るために使用される。船舶電話は、超短波を利用して、港内又は航行中の船舶から陸上局を通じて市内普通電話に連絡する施設である。

都では、東京港の外航船舶に対するサービス向上を図るため、都のほかに横浜市、川崎市、横須賀市、千葉県等とともに共同設置しており、基地局と東京港とは、専用線で直結されている。基地局の運営は、昭和 27 年度から特命随意契約によって民間事業者に委託して行われている。当該事業者は、東京湾内各港に独自の情報ネットワークを構築し、船舶運行管理の専門業者として、安定かつ適正に業務を履行する体制を有しており、他の国際戦略港湾においても同様の業務を唯一実施している事業者であって、他にこれらの業務の実施が可能な事業者がいなかったためである。

また、当該契約は、業務の履行確認について、検査員による検査を要しない

契約となっており、主管課長である東京港管理事務所ふ頭運営課長が確認者となり、仕様書に定めた各様式の提出を受け、履行確認を行っている。このほかに、所管している財産について、毎月の検針等の機会を利用して、担当者が適宜点検を行っているとのことである。

令和元年度から令和３年度までの委託料の金額は、以下のとおりである。

表Ｂ－２－１８ 港湾通信施設の委託料

(単位：円)

件名	令和元年度	令和２年度	令和３年度
芝浦ふ頭外 11 か所自家用電気工作物保安業務委託	414, 215	416, 601	416, 601
船舶運航管理業務委託	191, 288, 515	196, 072, 855	207, 886, 195
大井信号所昇降機保守点検業務委託	954, 840	963, 600	963, 600
合計	192, 657, 570	197, 453, 056	209, 266, 396

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見１－１０に関するもの〕 船舶運航管理業務の委託金額について

令和３年度における船舶運航管理業務委託は、船舶運航管理業務と保安確認管理業務に分かれており、その内訳は、当該業務に従事する職員の人件費、VHF無線機等の機器維持運営費、AIS システム使用料等の設備使用料及び一般管理費となっている。

(意見１－１０) 契約金額の検証について

船舶運航管理業務について、都は、専門性が高く委託できる事業者が１者のみであると考えているため、当該事業者に委託している。また、当該業務は検査員による履行確認が必要ないため、書面による履行確認を行っているとのことである。委託金額の検討については、他に事業者がなく、相見積もり等を行うことができないため、委託業務に使用する設備に係る費用（実費）に加え、他港との協議による単価を採用（若しくは参考に）し、受託者の業務実績を踏まえた数量に基づき積算を行っているとしているが、実費であることが分かるもの等は存在しないため、都の検討の有無や妥当性を確認できなかった。また、一般管理費について、契約書に記載された金額と所定の計算に基づく内訳の金額との間に差異が生じている。また、人件費及び設備使用料についても、根拠資料と契約書とで金額が相違している。これらの差額について、契約書等において説明がなされておらず、契約金額の正確性について、都の検討の妥当性を

確認することができなかった。

契約の締結に当たっては、金額の正確性や根拠資料との整合性を確認し、人件費計上金額の根拠となった職員が業務に従事していることや、設備費用の実費を確かめた場合は実費を確かめたことが分かるよう、その旨を記録するか、あるいは領収書等の写しを保管する等により、適切に審査を行った証拠を残されたい。

(4) ふ頭及び専門ふ頭等について

ア 概要

(ア) 12 号地木材投下泊地

12 号地木材投下泊地にはドルフィン 14 基があり、15,000 重量トン級の船舶 7 隻を同時に係留できる。このドルフィンは、原木を泊地に投下し、ここでいかだに結束して、貯木場へ収容するための施設である。

(イ) 貯木場

貯木場は原木の一時保管等を行う施設であり、東京港の貯木場は 5 か所、総面積は約 90 万 m²である。

(ウ) 船舶給水

東京港に入港した船舶に飲料水等の清水を提供するための船舶給水を行っている。船舶給水は、港湾法第 12 条で港務局の業務として、他の者によって適当かつ十分に提供されない場合は、その役務を提供することになっており、東京港では他の者が実施していないため、港湾管理者である東京都が実施している。当該事業は、平成 18 年 4 月から指定管理者制度を導入している。

(エ) 外貿コンテナふ頭

昭和 30 年代の後半に登場した海上コンテナ輸送は、昭和 40 年代に至り、急速に進展した。現在では、世界の主要定期航路はコンテナ化され、しかも、コンテナ船の大型化と高速化も進み、本格的なコンテナ船時代を迎えた。このような貿易貨物量の急増とコンテナ船の就航に対処するために、東京港では、昭和 41 年に策定した「東京港第 2 次改訂港湾計画」を一部変更して、昭和 42 年 9 月、品川ふ頭に重量物ふ頭として公共コンテナふ頭 3 バースを建設し、供用を開始した。

(オ) 物資別専門ふ頭

木材ふ頭は、木材の円滑な流通と価格の安定供給を図ることを目的とし、年間 120 万トンの輸入製材を取扱い可能な施設として、岸壁、野積場荷役連絡所及び労働者休憩所等を整備したものである。現在は、主に製材を取り扱っている。

大井水産物ふ頭は、都民が必要とするたんぱく源の確保と円滑な流通を促進し、価格の安定供給を図ることを目的として、栈橋、冷凍上屋 3 棟、その他の荷さばき地等を整備したものである。このうち、栈橋については、昭和 49 年 10 月、全延長 450m を供用開始し、背後の上屋については、昭和 49 年 12 月から着工し、第 1 棟を昭和 51 年 5 月に、第 2 棟を昭和 52 年 4 月に、第 3 棟を昭和 53 年 5 月にそれぞれ供用開始した。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－1 1 に関するもの〕 木材ふ頭と貯木場の利用状況について

木材ふ頭は製材や鉄道車両等の取扱いがあり、貯木場、12 号地木材投下泊地の取扱実績はないが、現在は、東京港の各種工事を行う作業船の係留等に使用されている。

表 B－2－1 9 貯木場の利用状況

貯木場	面積 (㎡)	取扱可能高 (トン)	取扱高 (トン)				
			H29	H30	R 元	R2	R3
12 号貯木場	561,283	76,507	0	0	0	0	0
14 号地第一貯木場	124,860	53,118	0	0	0	0	0
14 号地第二貯木場	131,747		0	0	0	0	0
新砂貯木場	57,614	10,118	0	0	0	0	0
豊洲貯木場	29,243	5,455	0	0	0	0	0

泊地	利用状況 (トン)				
	H29	H30	R 元	R2	R3
12 号地木材投下泊地	0	0	0	0	0

ふ頭	取扱可能高	品種	取扱高（トン）				
15 号 木材ふ頭	120 トン		H29	H30	R 元	R2	R3
		計	125,603	84,581	34,305	26,963	35,284
		製材	124,669	84,254	34,305	25,531	—
		鉄道車両	752	327	—	—	—
		木製品	182	—	—	—	—
		金属製品	—	—	—	1,432	—

都提供資料より監査人作成

（意見 1－1 1）貯木場及び泊地について

都は、東京港に 5 か所の貯木場と木材投下泊地を設けているが、平成 23 年度から使用されていない。これは、木材の輸入がコンテナ輸送となったことによるものであり、今後、これらの需要が回復する可能性は低いため、周辺環境や社会情勢を踏まえ、今後の対応を検討されたい。

（5）港湾施設使用料・入港料について

ア 事業の概要

（ア）港湾施設使用料・入港料の推移

次表は、係留施設等の使用料又は臨港道路の占用料（以下「港湾施設使用料」という。）で一般会計に計上されているもの、入港料（一般会計に計上）及び港湾施設使用料のうち港湾事業会計に計上されているものの、平成 29 年度から令和 3 年度までの推移である。

表 B－2－2 0 港湾施設使用料と入港料の推移

（単位：千円）

項目	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度
港湾施設使用料 （一般会計）	1,093,761	1,078,003	1,091,714	991,827	1,117,910
入港料 （一般会計）	195,577	178,445	160,885	165,098	153,320
港湾施設使用料 （港湾事業会計）	4,295,993	4,339,366	4,355,125	4,270,085	4,253,692

都提供資料より監査人作成

(イ) 一般会計と港湾事業会計の区分

都は、東京港の港湾管理者として、係留施設等の整備及び管理運営を一般会計により行うとともに、収益事業である荷さばき施設、保管施設等の整備及び管理運営を港湾事業会計により行っている。

- ※ 外貿コンテナふ頭及びお台場ライナーふ頭は、T P Tが整備及び管理運営を行っている。
- ※ 都有施設である青海公共ふ頭、品川公共ふ頭及び中央防波堤外側ふ頭 Y1 の係留施設は、指定管理者制度により T P Tが管理している。
- ※ 国有施設である大井ふ頭（04～06 バース）及び中央防波堤外側ふ頭 Y2 の係留施設は、都の委託等に基づき T P Tが管理している。

(ウ) 港湾施設使用料

港湾管理者が管理する港湾施設は、防波堤等の公用財産を除き、地方自治法に定める公の施設であり、施設の設置、管理については条例で定めることとなっている。港湾施設使用料は、その利用の対価として港湾管理者が徴収するので、東京港においては東京都港湾管理条例（以下「港湾管理条例」という。）を定めて、港湾施設の利用及び使用料の徴収等について規定している。

港湾管理条例は、都が管理する港湾の利用及び管理に関し必要な事項を定めることにより、港湾の効率的な運営を図り、もって都民生活の向上及び地域経済の発展に資するとともに、港湾の適正な利用によって都民の安全を確保することを目的とした条例である。

港湾管理条例において「港湾施設」とは、港湾法第2条第5項及び第6項に規定する港湾施設のうち都が設置したもの及び国から貸付けを受け、又は管理を委託されたもの並びに都が港湾に必要なものとして設置したその他の施設をいう。ただし、港湾法第2条第5項第9号及び第9号の2に掲げるもの並びに他の条例に基づいて管理されるものは除かれる。

なお、平成16年度から、港湾管理条例では港湾施設使用料の上限を定め、実際に適用する料金は、東京都港湾管理条例施行規則（以下「港湾管理条例施行規則」という。）で定めることとしている。

港湾管理条例第18条において、使用料等は、別表第一に定める額の範囲内で知事が定めるとしており、港湾管理条例施行規則第9条において、条例第18条に規定する使用料の額は、別表第一及び別表第二のとおりとすると定めている。

また、港湾管理条例第19条第5項により、次の各号のいずれかに該当する

場合は、使用料は徴収しない。

- 一 別表第一に掲げる岸壁、栈橋、物揚場、船揚場、係船浮標、係船くい、小型油槽船係留施設及び泊地ていけい場を国又は地方公共団体が使用するとき。
- 二 船員及び港湾労働者用厚生施設を知事の指定を受けて福利厚生事業を営む者が使用するとき。

(エ) 入港料

港湾法第 44 条の 2 により、港湾管理者は、当該港湾に入港する船舶から、当該港湾の利用につき入港料を徴収することができる。都では、昭和 51 年 12 月 25 日に東京都入港料条例（以下「入港料条例」という。）を定め、昭和 52 年 1 月 1 日から入港料の徴収を開始している。

入港料は、水域施設、外郭施設、航行補助施設等の建設改良、維持に要する費用、水域の保全に要する費用等その性格上個々の港湾施設又は港湾役務の提供に対する料金として徴収することになじみ難い費用について、入港に当たり、港湾という営造物を利用する対価として徴収するもので、基本的には、港湾施設使用料と同じく使用料としての性格を有している。

入港料の徴収については、入港料条例第 2 条において、東京港に入港する船舶から徴収すると定めているが、入港料条例第 4 条において、港湾法第 44 条の 2 第 1 項ただし書に規定する船舶のほか、総トン数 700 トン未満の船舶又は単に東京港を通過する船舶からは入港料を徴収しないとしている。なお、港湾法第 44 条 2 第 1 項ただし書に規定する船舶とは、警備救難に従事する船舶、海象又は気象の観測に従事する船舶、漁業監視船その他政令で定める船舶である。

入港料の料率は、入港料条例第 3 条第 1 項により、「入港 1 回総トン数 1 トンにつき 2 円 70 銭としている。ただし、内航船舶（本邦の港と本邦以外の地域の港を往来する船舶以外の船舶をいう。）は、これを 2 分の 1 に減じた額に相当する額とする。」を原則としている。

(オ) 港湾施設使用料の減免

港湾管理条例第 20 条により、知事は、公益上の理由その他特別の事由があると認めるときは、港湾施設使用料を減免することができる。

港湾管理条例施行規則には、港湾施設使用料の減免に関する定めはない。

(カ) 入港料の減免

入港料条例第5条第1項により、東京港と川崎港及び横浜港のいずれか一港又は二港とに連続して入港する船舶（川崎港又は横浜港を単に通過する船舶を除く。）で、知事が定めるものについては、入港料を減額することができる。

このことについて、東京港、川崎港、横浜港の京浜三港による広域連携策の一環として、平成20年11月1日から、京浜三港に連続して寄港するコンテナ船の入港料が実質一港分となるよう減額を開始している。

また、入港料条例第5条第2項により、公益上その他特別の理由があると認める船舶については、入港料を減額し、又は免除することができる。

さらに、東京都入港料条例施行規則（以下「入港料条例施行規則」という。）に入港料の減免に関する定めがある。

イ 監査の結果

〔分析〕 港湾施設使用料の計上区分について

入港料条例に基づく入港料は一般会計に計上されている。港湾管理条例に基づく港湾施設使用料は、一般会計に計上されるものと港湾事業会計に計上されるものに区分されている。

都提供資料によると、港湾施設使用料について、一般会計に計上されるものと港湾事業会計に計上されるものの区分は次表のとおりである。

表B-2-21 一般会計と港湾事業会計の区分

条例名	使用料	会計区分	
		一般会計	港湾事業会計
東京都港湾管理条例	岸壁・栈橋・物揚場	●	
	係船浮標・係船くい	●	
	小型油槽船係留施設	●	
	泊地ていけい場	●	
	船舶給水施設		●
	荷役機械		●
	上屋		●
	野積場		●
	冷蔵コンテナ用荷役施設		●
	荷役連絡所		●
	荷役機械器具置場		●
	貯木場		●
	港湾施設用地	●	●
	客船ターミナル施設	●	

条例名	使用料	会計区分	
		一般会計	港湾事業会計
	橋りょう附帯施設	●	
	電気施設	●	●
	コンテナ搬送用台車置場		●
	コンテナ置場		●
	コンテナ用荷役機器整備点検施設		●
	船客待合所	●	
	散水施設		●
	車両乗降用施設	●	
	自動車はかり		●
	木材用荷役施設		●
	水産物用荷役施設		●
	清掃施設		●
	臨港道路	●	
東京都入港料 条例	外航船舶	●	
	内航船舶	●	

都提供資料より監査人作成

〔分析〕 港湾施設使用料の定め方について

(ア) 港湾管理条例と港湾管理条例施行規則の定め

港湾施設使用料は、港湾管理条例別表第一で料金の上限を定め、実際に適用する料金は港湾管理条例施行規則の別表第一若しくは別表第二で定めている。

例えば、荷役機械、上屋、野積場、冷蔵コンテナ用荷役施設、荷役連絡所及び荷役機械器具置場（以下「荷役機械等」という。）の港湾施設使用料の港湾管理条例別表第一と港湾管理条例施行規則別表第一の定めは次のとおりである。

表 B-2-22 荷役機械等の港湾施設使用料の定め（港湾管理条例別表第一）

港湾施設名			単位	使用料
荷役機械	重量物用走行式起重機		1 台 30 分間までごとに	45,000 円
	ばら物用 走行式起重機	アンローダー	1 台 1 時間までごとに	53,000 円
		ベルトコンベアー	1 台 1 時間までごとに	36,000 円
上屋	一般上屋 （自動車上屋、食品上屋及びばら物上屋以外のもの）		1 月 1 ㎡までごとに	750 円
	自動車上屋 （知事が指定する上屋）	屋上部	1 月 1 ㎡までごとに	152 円
		一階部	1 月 1 ㎡までごとに	194 円
	食品上屋（知事が指定する上屋）		1 月 1 ㎡までごとに	2,373 円
	ばら物上屋（知事が指定する上屋）		1 月 1 ㎡までごとに	248 円
野積場	一般野積場（ばら物野積場以外のもの）		1 月 1 ㎡までごとに	365 円
	ばら物野積場（知事が指定する野積場）		1 月 1 ㎡までごとに	274 円

港湾施設名		単位	使用料
冷蔵コンテナ用荷役施設		1日につき	2,060 円
荷役連絡所		1月1㎡までごとに	2,700 円
荷役機械器具置場	定期使用	1月1㎡までごとに	340 円
	一般使用	1日1㎡までごとに	11 円

港湾管理条例別表第一より監査人作成

表B-2-23 荷役機械等の港湾施設使用料の定め（港湾管理条例施行規則別表第一）

港湾施設名	種別		単位	使用料
荷役機械	重量物用走行式起重機		1台30分間までごとに	45,000 円
	ばら物用走行式起重機	アンローダー	1台1時間までごとに	53,000 円
		ベルトコンベアー	1台1時間までごとに	36,000 円
上屋	一般上屋 （自動車上屋、食品上屋及びばら物上屋以外のもの）	特級（知事が指定する上屋）	1月1㎡までごとに	750 円
		一級（知事が指定する上屋）	1月1㎡までごとに	694 円
		二級（知事が指定する上屋）	1月1㎡までごとに	651 円
		三級（知事が指定する上屋）	1月1㎡までごとに	491 円
	自動車上屋 （知事が指定する上屋）	屋上部	1月1㎡までごとに	152 円
		一階部	1月1㎡までごとに	194 円
	食品上屋 （知事が指定する上屋）	貨物を蔵置する区画	1月1㎡までごとに	2,373 円
		その他	1月1㎡までごとに	720 円
	ばら物上屋（知事が指定する上屋）		1月1㎡までごとに	248 円
野積場	一般野積場 （ばら物野積場以外のもの）	特級 （知事が指定する野積場）	1月1㎡までごとに	365 円
		一級 （知事が指定する野積場）	1月1㎡までごとに	152 円
		二級 （知事が指定する野積場）	1月1㎡までごとに	106 円
	ばら物野積場（知事が指定する野積場）		1月1㎡までごとに	274 円
冷蔵コンテナ用荷役施設	長さが6.1m以下の冷蔵コンテナ用		1日につき	1,543 円
	長さが6.1mを超える冷蔵コンテナ用		1日につき	2,060 円
荷役連絡所	特級（知事が指定する荷役連絡所）		1月1㎡までごとに	2,700 円
	一級（知事が指定する荷役連絡所）		1月1㎡までごとに	1,370 円
	二級（知事が指定する荷役連絡所）		1月1㎡までごとに	1,280 円
	三級（知事が指定する荷役連絡所）		1月1㎡までごとに	900 円
荷役機械器具置場	一級（コンクリート造、ブロック造又は鉄骨造のもの）	定期使用	1月1㎡までごとに	340 円
		一般使用	1日1㎡までごとに	11 円
	二級（一級以外のもの）	定期使用	1月1㎡までごとに	240 円
		一般使用	1日1㎡までごとに	9 円

港湾管理条例施行規則別表第一より監査人作成

港湾管理条例施行規則別表第一の網掛けの箇所が港湾管理条例別表第一との相違点であり、港湾管理条例施行規則別表第一は、港湾管理条例別表第一よりも詳細な内容となっている。

(イ) 知事による級の指定

港湾管理条例施行規則別表第一で港湾施設使用料を定めている港湾施設の中には、級が定められており、級ごとに港湾施設使用料を設定しているものが見受けられる。

荷役機械等の一般上屋と荷役連絡所は、特級、一級、二級及び三級の4区分、一般野積場は特級、一級、二級の3区分、荷役機械器具置場は一級と二級の2区分として、級ごとに使用料を設定している。荷役機械等以外では、客船ターミナル施設を一級と二級の2区分として、それぞれ港湾施設使用料を設定している。次表は、港湾管理条例施行規則別表第一での客船ターミナル施設の港湾施設使用料の定めである。

表B-2-24 客船ターミナル施設の港湾施設使用料の定め（港湾管理条例施行規則別表第一）

種別			単位	使用料	
事務室	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）		定期使用	1月1㎡までごとに	5,200円
	二級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1月1㎡までごとに	1,450円
店舗	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1月1㎡までごとに	5,200円
	二級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1月1㎡までごとに	2,300円
食堂		1月1㎡までごとに		2,300円	
駐車場	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1月1台につき	115,000円
	二級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1月1台につき	20,000円
その他	土地、工作物 又は床面。た だし、港湾施 設用地に係る ものを除く。	一級（知事が指 定する客船タ ーミナル施設）		1月1㎡までごとに	5,200円
		二級（知事が指 定する客船タ ーミナル施設）		1月1㎡までごとに	2,300円
	壁面	一級（知事が指 定する客船タ ーミナル施設）		1月1㎡までごとに	2,600円
		二級（知事が指 定する客船タ ーミナル施設）	1月1㎡までごとに	1,150円	

種別			単位	使用料		
ホール			一般使用	午前（午前 9 時から正午まで）	20,000 円	
				午後（午後 1 時から午後 4 時 30 分まで）	40,000 円	
				夜間（午後 5 時 30 分から午後 9 時 30 分まで）	50,000 円	
				全日（午前 9 時から午後 9 時 30 分まで）	100,000 円	
				午前 9 時前又は午後 9 時 30 分後それぞれ 1 時間までごとに	12,500 円	
				正午から午後 1 時まで（午前及び午後を継続して使用する場合を除く。）	8,000 円	
				午後 4 時 30 分から午後 5 時 30 分まで（午後及び夜間を継続して使用する場合を除く。）	8,000 円	
				駐車場	機械精算式駐車場	
1 回 1 台につき 2 時間を超える場合	2 時間までの使用料に 30 分ごとに 100 円を加算した額					
その他	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）	1 日 1 台につき	4,000 円			
	二級（知事が指定する客船ターミナル施設）	1 日 1 台につき	1,000 円			
待合所施設	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）		一般使用	1 日 1 ㎡までごとに	170 円	
				業としての写真等の撮影のための使用	写真の撮影 1 時間までごとに	12,000 円
					映画、テレビ及びビデオの撮影 1 時間までごとに	36,000 円
	二級（知事が指定する客船ターミナル施設）			1 日 1 ㎡までごとに	50 円	
				業としての写真等の撮影のための使用	写真の撮影 1 時間までごとに	1,560 円
					映画、テレビ及びビデオの撮影 1 時間までごとに	6,750 円
旅客乗降用渡橋			一般使用	1 台 24 時間までごとに	30,000 円	

港湾管理条例施行規則別表第一より監査人作成

港湾管理条例施行規則別表第一において級が定められている施設については、その級は知事が指定するとされている。級を指定する際には、知事名による告示が行われており、直近では、令和元年 7 月 5 日に、次のように客船ターミナル施設の級別指定が行われている。

表B－2－25 客船ターミナル施設の級別指定

一級	二級
東京国際クルーズターミナル	晴海客船ターミナル 竹芝客船ターミナル 芝浦ふ頭通船ターミナル 有明客船ターミナル 青海客船ターミナル

都提供資料より監査人作成

(ウ) 港湾施設の級別指定に関する基準

都は、級別指定を行う際には、「港湾施設の級別指定に関する基準」に基づいて指定を行っている。

港湾施設の級別指定に関する基準は次のとおりである。

港湾施設の級別指定に関する基準

1 上屋

- (1) 特級 昭和 58 年以降に建設された延べ面積が 9,000 ㎡以上の外貿上屋
- (2) 一級 昭和 58 年以降に建設された外貿上屋（特級の上屋を除く。）及び平成元年以降に建設された内貿上屋
- (3) 二級 昭和 57 年以前に建設された外貿上屋及び昭和 34 年から昭和 63 年までの間に建設された内貿上屋
- (4) 三級 昭和 33 年以前に建設された内貿上屋

2 野積場

- (1) 特級 重量物用の舗装野積場
- (2) 一級 重量物用以外の舗装野積場
- (3) 二級 未舗装の野積場

3 荷役連絡所

- (1) 特級 昭和 57 年以降に建設され、かつ、エレベーターを設ける延べ面積が 1,500 ㎡以上の中高層建築物である荷役連絡所（上屋附属荷役連絡所を除く。）
- (2) 一級 昭和 57 年以降に建設された荷役連絡所（特級の荷役連絡所を除く。）
- (3) 二級 昭和 56 年以前に建設された上屋附属荷役連絡所及び昭和 40 年から昭和 56 年までの間に建設された荷役連絡所（上屋附属荷役連絡所を除く。）
- (4) 三級 昭和 39 年以前に建設された荷役連絡所（上屋附属荷役連絡所を除く。）

4 客船ターミナル施設

(1) 一級 令和2年以降に建設された延べ面積が19,000 m²以上の客船ターミナル施設

(2) 二級 一級以外の客船ターミナル施設

なお、上屋、荷役連絡所及び客船ターミナル施設の指定に当たっては、施設の状態、立地条件等を勘案して、調整を行う。

上記の級の区分については、例えば大井海貨上屋及びその附属荷役連絡所のように、ふ頭ごとに同種の施設をグルーピングし、各グループの中で最も古い施設の建設年を基準にしている。ただし、基準とした施設が現存していない場合もある。

なお、「港湾施設の級別指定に関する基準」の末尾にあるように、「上屋、荷役連絡所及び客船ターミナル施設の指定に当たっては、施設の状態、立地条件等を勘案して、調整を行う」こととしており、建設年が基準を満たしていても、近傍の同種の施設と同様の級に指定することがある。

〔分析 意見1－12に関するもの〕 港湾管理条例第20条に定める港湾施設使用料の減免について

港湾管理条例第20条では、「知事は、公益上の理由その他特別の事由があると認めるときは、使用料等を減免することができる。」と規定している。

同条に定める「公益上の理由その他特別の事由」については、都の政策等により、個々の事業ごとに判断し、減免を決定している。手続についても、個々の事業ごとに定めた手続や利用者からの申請に基づき処理している。なお、港湾管理条例施行規則には減免に関する規定はない。

次表は、令和3年度に適用されている減免に関する実施基準（以下「実施基準」という。）で、33の実施基準が存在している。実施基準には、永続的に適用されているものと、令和3年度を含む複数年度に時限的に適用されているものがあり、そのことを備考欄に示している。33の実施基準のうち、永続的な実施基準は16基準、時限的な実施基準は17基準である。また、17の時限的な実施基準のうち、7基準は更新を認めている。

表B-2-26 港湾施設使用料の減免に関する実施基準

No.	文書記号	番号	施行日	件名	備考
1	44 港営管発	511	昭和44年12月1日	港湾設備用地使用料の減免基準	永続的
2	58 港営振	68	昭和58年6月7日	大井海貨上屋（第1号）の運営方針	永続的
3	3 港営振	233	平成3年10月14日	密接関連事業用地及び臨時施設用地に係る施設整備期間の使用料の減免（免除）について	時限的
4	4 港営振	94	平成4年6月25日	給水を目的として係留設備を使用する船舶等に対する取扱いについて	永続的
5	4 港営振	238	平成4年9月30日	密接関連事業用地及び青海 C3・C4 用地の港湾設備使用料の減免について	時限的
6	10 港営振	210	平成11年1月13日	都営大井食品上屋（第2号）管理運営方針	永続的
7	10 港営振	223	平成11年1月29日	港内クルーズ船に係る港湾設備（係船岸壁・係船棧橋）使用料の取扱いについて	永続的
8	12 港経振	97	平成12年7月31日	大井コンテナふ頭耐震棧橋使用料等の減免について	永続的
9	18 港経振	232	平成18年12月19日	お台場ライナーふ頭用地の一部公共化に伴う受入財産の管理運営に関する方針について	永続的
10	20 港経振	99	平成20年6月30日	都営大井青果上屋（第1号）の運営方針	永続的
11	23 港経振	115	平成23年7月29日	東京港埠頭株式会社の使用許可する港湾施設用地の取扱方針について	永続的
12	25 港経振	198	平成25年8月26日	10号地その2ふ頭仮設事務所取扱方針	時限的
13	25 港経振	483	平成26年3月31日	公益財団法人東京都島しょ振興公社申請に係る竹芝客船ターミナル店舗、事務室等定期使用料の減免の取扱いについて	永続的
14	25 港経振	483	平成26年3月31日	小笠原村申請に係る竹芝客船ターミナル事務室の使用料の減免の取扱いについて	永続的
15	28 港経振	226	平成28年8月5日	竹芝ふ頭接続デッキの建設及び使用に係る港湾施設（港湾施設用地）使用料の免除について	時限的
16	28 港経振	384	平成28年12月20日	大井第2シャーシープール用地の取扱いについて	時限的
17	29 港経振	331	平成29年10月18日	軌道走行式荷役機械（ガントリークレーン）の設置に関する取扱いについて	永続的
18	30 港経経	114	平成30年5月14日	（仮称）小型船ターミナル及び付帯施設等用地の取扱いについて	時限的
19	30 港経振	615	平成31年3月28日	係留施設使用料の減額について	時限的 （更新あり）
20	31 港経振	579	令和2年3月10日	クルーズ客船の寄港促進に向けたインセンティブ制度の実施基準について	時限的 （更新あり）
21	31 港経経	960	令和2年3月31日	臨港道路占用料減免基準について（東京都港湾管理条例第20条関係）	永続的

No.	文書記号	番号	施行日	件名	備考
22	31 港経振	582	令和2年4月1日	中央防波堤外側ふ頭棧橋（Y2）に係る使用料の減免に関する方針	時限的 （更新あり）
23	31 港経振	800	令和2年4月1日	中央防波堤外側ふ頭棧橋（Y2）に係る使用料減免実施基準	時限的 （更新あり）
24	2 港経振	512	令和3年3月8日	城南島六丁目港湾施設用地の暫定利用方針	時限的
25	2 港経振	485	令和3年3月10日	入港料に係るインセンティブ制度継続及び導入に関する方針	時限的 （更新あり）
26	2 港経振	543	令和3年3月22日	インセンティブ制度の実施基準及び運用基準の策定について	時限的 （更新あり）
27	2 港経経	807	令和3年3月10日	東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の国際映像送信用回線に係る臨港道路等の占用料減免について	時限的
28			令和3年2月5日	東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における都有財産の取扱いに関する方針	時限的
29	2 港経振	502	令和3年3月12日	客船使用に係る港湾施設（船舶給水）使用料の減額措置について	時限的 （更新あり）
30	2 港経振	487	令和3年3月15日	東京港の公共ふ頭における無電柱化実施方針	永続的
31	2 港経振	488	令和3年3月18日	電線類の地中化に係る港湾施設用地使用料の減免基準	永続的
32	2 港経経	806	令和3年3月18日	電線類の地中化に係る臨港道路占用料の減免（東京都港湾管理条例第20条関係）	永続的
33	2 港経振	561	令和3年3月26日	中防内側臨時野積場の取扱いについて	時限的

都提供資料より監査人作成

（意見1－12）港湾管理条例の経過措置への対応について

大井海貨上屋（第1号）の運営方針（以下「運営方針」という。）は、昭和58年6月7日に施行されている。

大井海貨上屋（第1号）は、当時の東京港に不足していた海貨機能の充実を図るための施設として、大井コンテナふ頭から出入りする外国貿易貨物の荷捌きのために使用するものである。

一級上屋の使用料を適用するとしているが、都と民間との共有部分があり、その共有部分は条例規定料金の3分の1としている。3分の1としているのは、都と民間との共有部分の都の持分はほぼ3分の1に当たるため、条例第13条の規定により使用料を減額するとしている。

ここでの条例は、東京都港湾設備条例（以下「港湾設備条例」という。）を指

しているが、港湾設備条例は平成 16 年 3 月に港湾管理条例に改正されている。

また、運営方針のほかにも、港湾管理条例が定められる以前に定められた次の実施基準は、港湾設備条例に準拠している内容となっている。

- 港湾設備用地使用料の減免基準
- 密接関連事業用地及び臨時施設用地に係る施設整備期間の使用料の減免（免除）について
- 給水を目的として係留設備を使用する船舶等に対する取扱いについて
- 密接関連事業用地及び青海 C3・C4 用地の港湾設備使用料の減免について
- 都営大井食品上屋（第 2 号）管理運営方針
- 港内クルーズ船に係る港湾設備（係船岸壁・係船棧橋）使用料の取扱いについて
- 大井コンテナふ頭耐震棧橋使用料等の減免について

港湾管理条例は、経過措置として、「施行日前に、旧条例の規定によりなされた許可その他の行為又はこの条例の施行の際、現に旧条例の規定によりなされている申請その他の手続は、それぞれこの条例の相当規定に基づいてなされた行為又は手続とみなす。」と定めている。しかしながら、現状では、港湾設備条例の条文を確認することが困難となっている。また、港湾設備条例の条文を確認できたとしても、実施基準で言及している港湾設備条例の規定が港湾管理条例のどの規定に相当するのかが明文化されていない。そのため、港湾設備条例の規定に該当する港湾管理条例の規定を港湾局以外の第三者が正確に判断できない可能性がある。

実施基準について、港湾管理条例との関係が明確になるよう見直しを検討されたい。

〔分析〕入港料の減免について

（ア）入港料の減免に関する入港料条例の定め

入港料条例第 5 条は、入港料の減免について次のように定めている。

（入港料の減免）

第 5 条 知事は、東京港と川崎港（法第 33 条第 2 項において準用する法第 9 条第 1 項の規定により公告された川崎港湾区域をいう。以下同じ。）及び横浜港（法第 33 条第 2 項において準用する法第 9 条第 1 項の規定により公告された横浜港湾区域をいう。以下同じ。）のいずれか一港又は二港とに連続して入港する船舶（川崎

港又は横浜港を単に通過する船舶を除く。)で、知事が定めるものについては、入港料を減額することができる。

- 2 前項に定めるもののほか、知事は、公益上その他特別の理由があると認める船舶については、入港料を減額し、又は免除することができる。

(イ) 入港料の減免に関する入港料条例施行規則の定め

入港料条例施行規則第3条は、入港料の減免について次のように定めている。

(入港料の減免)

第3条 条例第5条第1項の規定により知事が定める船舶及び減額する額は、次に掲げるとおりとする。

- 一 東京港（条例第2条に規定する東京港をいう。以下同じ。）と川崎港（条例第5条第1項に規定する川崎港をいう。以下同じ。）又は横浜港（同項に規定する横浜港をいう。以下同じ。）のいずれか一港とに連続して入港するコンテナ船舶（国際規格化された海上コンテナ貨物を輸送するための構造を有する船舶をいう。以下同じ。）は、入港料の2分の1の額

- 二 東京港と川崎港及び横浜港の二港とに連続して入港するコンテナ船舶は、入港料の3分の2の額

- 2 条例第5条第2項の規定により入港料を免除する船舶は、次の各号に掲げる船舶とする。

- 一 離島航路整備法により航路補助金の交付を受け就航している船舶
二 海難その他航行上の支障が生じたことにより入港する船舶
三 国際親善の目的で国又は地方公共団体を公式訪問する船舶
四 暴風雨、その他の災害により港外待避をして再入港する船舶
五 傷病人の手当等のため緊急入港する船舶
六 国又は地方公共団体が所有し、運航する船舶
七 国又は地方公共団体が実施する社会教育活動、通商産業の振興活動等に従事する船舶
八 東京港と川崎港、横浜港及び千葉港（港湾法第33条第2項において準用する同法第9条第1項の規定により公告された千葉港港湾区域をいう。）の間にコンテナ貨物を輸送するはしけ及び押し船で、ともに一体となる構造及び機能を有している船舶
九 前各号のほか、知事が特に必要と認める船舶
(以下、省略)

(ウ) 入港料等の減免項目

東京港は、国際競争力を強化するとともに、港における環境負荷軽減を図るため、入港料等の減免を実施している。

入港料等の減免項目とその概要は次のとおりである。なお、はしけインセンティブは係留施設使用料の減免であり、入港料の減免ではないが、本項で取り扱うこととする。

<京浜3港の入港料一元化>平成21年4月1日からの恒久措置

項目	概要
入港料一元化	京浜三港に連続して複数寄港するコンテナ船について、徴収する入港料が実質1港分となるよう、京浜三港において減免

<国際競争力強化インセンティブ>令和3年4月1日から3年間

項目	概要
ボリュームインセンティブ	入港料の上限額を5万総トン相当額とし、これを上回る入港料を免除
新規航路開設インセンティブ	船会社が外航コンテナ船に係る新規航路を開設した場合に、当該新規航路に係る初回の入港料を免除
フィーダー輸送インセンティブ	登録された内航（国際）フィーダー船の入港料を免除
はしけインセンティブ	コンテナ輸送はしけが、都があらかじめ指定する係留施設を一時的な待機目的で使用した場合に係留施設使用料を75%減額

<環境インセンティブ>令和3年4月1日から5年間

項目	概要
グリーンシップインセンティブ	WPSP (World PortSustainability Program) が認証した船舶の ESI (Environmental ShipIndex) 値に応じて、入港料を減額

<LNG インセンティブ>令和3年4月1日から5年間

項目	概要
LNG インセンティブ	LNG 燃料船及び LNG バンカリング船の入港料を免除

<水素インセンティブ>令和3年4月1日から5年間

項目	概要
水素インセンティブ	水素燃料船及び水素燃料電池船の入港料を免除

(エ) 入港料の減免の事務手続

入港料減免のうち、入港料一元化の事務手続は次のとおりである。

- 提出書類 入港料減免申請書
- 提出期限 京浜三港内を寄港後で、かつ、東京港入港から原則として5開庁日以内。なお、減免申請書は船舶ごとに作成する。
- 申請者 船社又は代理店(入港の届出書類と同一の申請者であること。)

(オ) 減免項目が重複して該当する場合の事務手続

適用できる減免項目が重複した場合の取扱いは次のとおりである。

- 1 入港料一元化と国際競争力強化インセンティブが重複した場合には、一つの減免項目のみを適用し、原則として、申請者からの申請があった方の減免項目を適用する。
- 2 入港料一元化又はボリュームインセンティブとグリーンシップインセンティブが重複した場合には、一つの料金について二つの減免項目を適用する。ただし、二つの減免項目を適用した後の減免合計額が当該インセンティブ適用前の入港料を上回る場合には、入港料を免除する。

(6) 港湾環境整備負担金制度について

ア 事業の概要

(ア) 港湾環境整備負担金制度

港湾環境整備負担金制度は、港湾管理者が、港湾区域又は臨港地区に立地している一定の事業者から、港湾の環境を整備し、又は保全するための工事に要する費用の一部を、港湾費負担金として徴収する制度である。

この制度は、港湾法第43条の5第1項に基づき、昭和55年4月1日、東京都港湾環境整備負担金条例の施行により発足したものである。負担対象事業者は、港湾に立地し、港湾区域又は臨港地区内に工場又は事業場の敷地面積として1万㎡以上を有する者である。

港湾法

(港湾環境整備負担金)

第43条の5 国土交通大臣又は港湾管理者は、その実施する港湾工事（国土交通大臣の実施する港湾工事にあつては、港湾施設を建設し、又は改良するものに限る。）で、港湾の環境を整備し、又は保全することを目的とするもの（公害防止事業費事業者負担法第2条第2項に規定する公害防止事業であるものを除く。）が、港湾区域又は臨港地区内にある工場又は事業場についてその環境を保全し、又はその立地若しくは

その事業活動に伴う当該工場若しくは事業場の周辺地域の生活環境の悪化を防止し、若しくは軽減することに資するときは、政令で定める基準に従い、国土交通大臣にあつては国土交通省令で、港湾管理者にあつては条例で、当該工場又は事業場に係る事業者は、当該港湾工事に要する費用の一部を負担させることができる。

(以下省略)

イ 監査の結果

〔分析〕 港湾環境整備負担金について

(ア) 港湾環境整備負担金の決算額

令和３年度の港湾環境整備負担金の決算額は次表のとおりである。

表Ｂ－２－２７ 港湾環境整備負担金の決算額（令和３年度）

区分	収入額（千円）	件数（件）
環境整備負担金	43,877	75

都提供資料より監査人作成

(イ) 港湾環境整備負担金の決定過程

毎年度、事業者より３月３１日時点の事業場面積届の提出を受け、これを基に負担金額を算出している。

負担金の対象工事については、港湾審議会（港湾環境整備負担金部会）に諮問の上、負担金対象工事の指定の告示をし、事業者が負担する負担金の額を決定している。

(７) 東京夢の島マリーナについて

ア 概要

東京夢の島マリーナは、平成３年３月に制定された東京都マリーナ条例に基づいて設置され、当初「公の施設」として、財団法人東京港埠頭公社が管理を受託していた。しかし、供用開始後６年を経過し、社会情勢の変化への対応や施設利用率の向上及び利用者サービスの向上を図るとして、平成１０年３月末をもって同条例を廃止し、同４月より普通財産として、管理運営主体を株式会社東京レポートセンターに変更した。さらに平成２０年度からは、民間事業者の自主性や創意工夫を活かした効率的運営により、更なる利用者サービスの向上を図るという目的で、運営事業者を公募により選定している。

表B-2-28 東京夢の島マリーナの施設概要

面積	約 25.1ha（陸域約 5.5ha、水域約 19.6ha）
係留施設	専用バース 660 隻、多目的バース等 33 隻
関連施設	マリンセンター（ショップ、レストラン）、 給油バース、修理ヤード、駐車場（4 か所）、緑地

都提供資料

表B-2-29 東京夢の島マリーナ運営形態等の推移

平成3年 3月	東京都マリーナ条例制定
平成4年 1月	東京都マリーナ条例施行
3月	東京都立夢の島マリーナ一部使用開始（266 隻）（財）東京港埠頭公社に管理委託
平成5年 5月	東京都立夢の島マリーナ全面使用開始
平成10年 3月	東京都マリーナ条例廃止
4月	（株）東京テレポートセンターに対し、普通財産の貸付け（3年更新）
平成19年度	平成20～24年度借受者の公募
平成20年 4月	スバル興業（株）に対し、普通財産の貸付け（5年契約）
平成24年度	平成25～29年度借受者の公募
平成25年 4月	スバル興業（株）に対し、普通財産の貸付け（5年契約）
平成29年度	平成30～34年度借受者の公募
平成30年 4月	スバル興業（株）に対し、普通財産の貸付け（5年契約）
令和4年度	令和5～9年度借受者の公募

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見1-13に関するもの〕東京夢の島マリーナの直近の賃貸借契約の状況及び令和3年度の事業の概況について

（ア）契約の状況

a 契約形態及び用途

都と借受者は、民法第601条の規定に基づく「土地、建物及び工作物等賃貸借契約」を締結し、借受者は、貸付物件を公共マリーナとして使用するものとする。

b 貸付期間及び貸付料

貸付期間は5年間であり、更新を行わず、改めて借受者を募集する。貸付料については、基準貸付料（月額）18,600,000円（消費税を含まない。）を下回らない範囲で借受者が応募に当たって提案した額となり、平成30～令和4年度の貸付料は、年間259,200,000円（消費税込み）であり、消費税を含まない月額貸付料は、20,000,000円と試算される。

c 利用料金

マリーナ利用料金は、東京夢の島マリーナ管理運営基準「マリーナ利用料金表」に定める利用料金を限度額として、応募に当たって借受者が提案した額とされている。この限度額となる「マリーナ利用料金表」は、公募を導入する以前の平成19年度の利用料金を上限としている。公募導入以前の利用料金については、当時の借受者である株式会社東京レポートセンターが、他マリーナとの競争性や利用者に対するサービス改善等を勘案し、都と協議の上、定めたものとしている。

利用料収入の大半を占める、係留区画の専用バースの一括払の現在の利用料金は、上限額の91%から99%の額で設定されている（表B-2-30参照）。

表B-2-30 専用バース（一括払）の利用料金の状況

（単位：円）

利用 区分	艇長	艇幅	上限とする利用料 ※		現在の料金 （税込） （Y）	Y/X
			消費税率8%	消費税率10% 換算（X）		
A	6m以下	3.9m以下	410,400	418,000	409,200	98%
B	6mを超え7m以下	3.9m以下	615,600	627,000	607,200	97%
C	7mを超え8m以下	3.9m以下	747,257	761,095	752,400	99%
D	8mを超え10m以下	3.9m以下	960,685	978,475	924,000	94%
E	10mを超え13m以下	4.5m以下	1,280,983	1,304,705	1,188,000	91%
F	13mを超え15m以下	4.9m以下	1,526,400	1,554,667	1,452,000	93%
G	15mを超え18m以下	5.4m以下	1,913,143	1,948,572	1,848,000	95%
H	18mを超え20m以下	5.5m以下	2,224,183	2,265,372	2,244,000	99%

都提供資料より監査人作成

※ 平成29年5月の借受者募集要項の別冊管理運営基準では、消費税率8%で記載されているため、10%に換算した額を試算している。

d 借受者の選定方法

借受者の選定に当たっては、外部委員を含めた選定委員会において、以下の基本方針を踏まえた審査を行っている。

- ① 経営状況が健全
- ② 収支計画が的確に策定されていること
- ③ 管理体制が充実していること
- ④ 利用しやすい利用料金や質の高いサービスが提案されていること
- ⑤ 適切な貸付料を提案していること

借受者については、第1回公募（貸付期間 平成20年度～24年度）で4者、第2回公募（同 平成25年度～29年度）と第3回公募（同 平成30年度～令和4年度）ではそれぞれ2者の応募があったが、いずれもスバル興業株式会社が選定され、公募開始以降、3期連続して借り受けることとなった。

なお、地方自治法の改正により、平成18年度から指定管理者制度が導入され、法の趣旨から、指定管理者の選定に当たっては公募が望ましいとされている。一方、同マリーナは、平成10年度より「公の施設」に該当せず、指定管理者制度の対象外となっている。ただし、選定においては、平成20年度からは、従来の随意契約から運営事業者の公募に切り換え、前述のとおり、外部委員を含めた選定委員会による審査を行っている。このように選定においては、公の施設と同様に、コスト面とサービス面における比較検討がなされていると言える。

e 業務実績の報告等

報告に関しては、管理運営基準「8 業務実施計画書の提出等」によれば、毎年度当初に業務実施計画書を提出し、都の承認を得、四半期ごとのマリーナ利用状況報告書と年度末の業務実施状況報告書の提出が求められる。このほか、都の必要に応じ報告を求め、又は実地調査ができるとしている（表B-2-31参照）。

表B-2-31 借受者が求められる報告等

書 類 等	時 期	報告内容等
業務実施計画書	各年度当初	年間行事計画、補修工事計画等 計画変更の場合も同様
マリーナ利用状況報告書	四半期ごと	係留区画及び施設利用状況等
業務実施状況報告書	各年度終了後	業務実施計画の実施状況(人材育成、安全管理、事業実施状況及び収支状況、施設維持管理等)
報告及び実施調査への協力	必要と認める場合	管理運営状況及び収支状況等
報告内容、実施調査結果等の公表	必要と認める場合	管理運営状況及び収支状況等

都提供資料より監査人作成

以上の報告等の要請はあるが、指定管理者制度のように外部委員を含む評価委員会等での年度評価の取決めは設けられていない。

(イ) 事業実績

借受者の平成30年度以降のマリーナ事業収支実績の推移は、表B-2-32のとおりである。

マリーナ事業収入は、係留区画利用料金が7割超を占めるが、区画利用率(契約隻数/収容可能隻数)は、令和3年度第4四半期実績で94%と高水準を維持していることから、安定した料金収入が得られている。

自主事業であるマリン事業として、ライセンススクールやBBQステーション等を運営しているが、令和3年度の収入は、予算33,650千円に対し、実績41,851千円と上回った。ライセンススクールについては、コロナ禍におけるアウトドア志向の高まり等により、全国的に小型船舶免許取得者数が増加傾向にあることから受講者数が増加し、BBQステーションについては、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う緊急事態宣言等の影響を受けてきたが、令和3年度は、緊急事態宣言等の期間中も、一定の来場者を確保しているとのことである。

以上より、支出を上回る収入は確保できている状況と言える。

表B-2-32 東京夢の島マリーナ事業収支実績推移

(単位：千円)

項 目		平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
マリーナ事業収入（係留区画 利用料金外施設利用料等）	予算	725,104	728,770	734,766	736,384
	実績	767,951	745,984	797,791	780,735
マリン事業収入 （自主事業収入）	予算	25,900	29,220	33,560	33,650
	実績	69,006	89,881	48,447	41,851
収 入 計 (A)	予算	751,004	757,990	768,326	770,034
	実績	836,957	835,865	846,238	822,586
人件費	予算	111,260	112,300	112,860	113,080
	実績	96,272	109,017	93,194	123,488
事業費	予算	169,140	207,530	207,820	208,120
	実績	236,146	217,594	198,065	187,227
貸付料	予算	240,000	240,000	240,000	240,000
	実績	240,000	240,000	240,000	240,000
マリーナ事業収入のうち 作業料金とその他の収入にかかる経費	予算	113,760	119,670	119,670	120,370
	実績	147,409	132,625	113,124	101,605
自主事業費	予算	25,860	32,820	32,820	32,880
	実績	63,492	82,697	44,588	37,857
間接費	予算	35,200	36,100	35,496	36,100
	実績	21,435	24,178	7,114	18,623
支 出 計 (B)	予算	695,220	748,420	748,666	750,550
	実績	804,754	806,111	696,085	708,800
収入－支出 (A－B)	予算	55,784	9,570	19,660	19,484
	実績	32,203	29,754	150,153	113,786

都提供資料より監査人作成

(意見 1-13) 業務実施状況の確認体制の更なる強化について

東京夢の島マリーナは「公の施設」ではなく、指定管理者制度の対象外となっているが、運営事業者の選定においては、平成 20 年度から公募を実施し、外部委員を含めた選定委員会による審査を行い、公の施設と同様の比較検討の機会が確保されていると言える。また、マリーナ事業や自主事業についても、直近年度では、新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、係留区画の高い利用率に支えられ、比較的堅調に推移しており、現状の普通財

産の賃貸借契約でも大きな問題はないと言える。しかし、各年度の業務実施状況について、外部第三者の視点も含めた事後的な評価や結果の公表を行う取決めがない点においては、指定管理者制度と同等の対応がなされているとは言えない。東京夢の島マリーナは、港湾局の指定管理施設と同様の規模と重要性を有する施設であり、事業の状況に関する都民の関心も高いと考えられる。年度単位での外部の第三者も含めた評価の適用等、業務実施状況の確認体制の更なる強化を検討されたい。

(8) 交通施設

ア 事業の概要

(ア) 港湾局所管道路

港湾局所管道路は、港湾法に定める臨港交通施設として整備した道路である「臨港道路」と、埋立地開発のために整備した道路で、将来、都道あるいは区道となる「埋立道路」の2種類に区別される。

港湾局所管道路は、埋立道路が大部分を占めている。埋立道路は、埋立地の開発が進むにつれ、一般車両の交通量が増加し、安全対策、維持補修等の管理面においても、道路法上の道路と同程度の管理水準が求められるようになってきた。そのため、道路管理を一元化し、明確化することを目的として、平成7年4月1日に組織改正を行い、局所管道路の専管組織として、東京港管理事務所に港湾道路管理課を設置し、道路維持管理水準の向上を図っている。

令和3年8月1日現在、港湾局所管道路は、延長約75km、面積約243ha、橋りょう18橋である。

(イ) レインボーブリッジ

レインボーブリッジは、都心部と第一航路を隔てた臨海部とを結び、臨海部の交通を改善すること及び高速都心環状線と高速湾岸線を結び、首都高速道路の機能向上を図ることを目的として建設された。

昭和55年12月に、都と首都高速道路公団（当時）の間で、臨港道路と首都高速道路の併用橋として整備することに合意し、昭和56年12月に、東京港第4次改訂港湾計画において、臨港交通施設として計画決定された。

昭和62年1月に工事に着手、平成5年8月26日に供用開始している。

(ウ) 東京港臨海道路

東京港臨海道路は、東京港の開発整備に伴う新たな交通需要に対処するため、

航路を横断して沖合部で埋立地を相互に連絡させ、増大する東京港の物流の円滑化を図るとともに、臨港道路（青海縦貫線等）や臨海部周辺道路（国道 357 号線）で発生している混雑を緩和し、背後圏とのアクセス向上による物流の効率化及び物流コストの削減を図ることにより、東京港の更なる国際競争力の強化を高めていくために整備されたものである。

イ 監査の結果

〔分析〕交通施設の維持管理について

（ア）港湾局所管道路の維持管理方法

所管道路において、委託業者により 24 時間体制で 1 日 6 回の巡回を行い、落下物の回収や事故対応、警察への連絡等を行っている。路面の損傷等が発見された場合は、適宜補修を実施している。

（イ）港湾局所管道路の維持管理業務の委託

a 契約額の推移

次表は、港湾局所管道路の維持管理業務の委託（契約名：道路等巡回及び埋立地警備業務委託）の令和元年度から令和 3 年度までの当初契約額と最終の契約額、令和 4 年度の当初契約額の推移である。

表 B-2-33 港湾局所管道路の維持管理業務の委託料の推移

（単位：千円）

項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
当初契約額	293,760	446,930	492,690	500,124
最終契約額	296,480	446,930	492,690	—

都提供資料より監査人作成

b 令和 3 年度の業務内容

令和 3 年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託仕様書によると、委託内容は次のとおりである。

- 道路及び埋立地巡回警備
- 遊歩道警備及び年末年始遊歩道警備業務
- 中央監視室での 24 時間監視
- 東京ゲートブリッジの巡回警備等
- 東京港海の森トンネル歩道施設（昇降施設、外構部含む。）の巡回警備

- 青海・台場クロスウォークの1日1回の徒歩点検
- 貸付物件等の管理
- 車道及び歩道の障害物除去
- 災害・交通事故等への対応
- 警備委託物件の軽微な損傷等に対する応急処置
- その他

(ウ) レインボーブリッジの橋りょうの共有部分の管理の委託

次表は、レインボーブリッジの橋りょうの共有部分（芝浦陸上部、吊橋部、台場海上部、台場陸上部）の管理の委託の令和元年度から令和3年度までの当初契約額と最終の契約額、令和4年度の当初契約額の推移である。

表B-2-34 レインボーブリッジの橋りょうの共有部分の管理の委託料の推移

(単位：千円)

項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
当初契約額	54,355	48,847	79,013	109,547
最終契約額	48,618	44,415	70,574	—

都提供資料より監査人作成

(エ) レインボーブリッジの臨港道路（路面部分）の日常管理の委託

次表は、レインボーブリッジの臨港道路（路面部分）のうち、東京臨海新交通臨海線インフラ部の日常管理に関する委託業務について、令和元年度から令和3年度までの当初契約額と最終の契約額、令和4年度の当初契約額の推移である。

表B-2-35 レインボーブリッジの臨港道路（路面部分）の日常管理の委託の委託料の推移

(単位：千円)

項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
当初契約額	14,068	15,322	16,158	16,657
最終契約額	14,091	15,025	15,007	—

都提供資料より監査人作成

(9) 財産収入（地所賃貸料・浮棧橋賃貸料）について

ア 事業の概要

一般会計の財産収入として、地所賃貸料(令和3年度決算額は706,510千円)、浮棧橋賃貸料(令和3年度決算額は259,200千円)がある。これは、東京港内の都有地を、各事業者に貸し付けることで生じた収入である。

主な貸付先としては、東京レポートセンター業務施設用地として株式会社東京レポートセンター、東京夢の島マリーナ施設用地としてスバル興業株式会社、建設土砂仮置き場として東日本高速道路株式会社、同じく中日本高速道路株式会社がある。

施設用事業用地のほか、荷役のための用地貸付けも行われている。

イ 監査の結果

〔分析〕財産収入（地所賃貸料・浮棧橋賃貸料）について

令和3年度の財産収入（地所賃貸料・浮棧橋賃貸料）について、①貸付単価の根拠、②貸付先との取り交わし文書、③滞納管理状況、④減免の状況について調査した。特に記載すべき検出事項はない。

- ① 貸付単価の根拠については、財務局からの通知評価額、土地鑑定評価結果、東京都財産価格審議会への付議等を必要に応じて用いており、土地や道路の利便性も考慮した単価設定が行われている。また、必要に応じて単価が変更されていることを確認した。
- ② 貸付先との取り交わし文書を入手して調査した。
- ③ 滞納管理状況について、直近5年度の不納欠損処分の事例はないことを確認した。
- ④ 減免の状況について、株式会社東京レポートセンターで行われていた減免2件が、令和元年度、令和4年度契約からは解消していることを確認した。

3 東京港の機能強化

(1) 港湾物流効率化の促進について

ア 概要

東京港の機能強化と合わせ、短期的かつ即効性のある港湾物流の効率化策を実施しており、これまでに次の取組を行ってきている。

令和3年度においては、このうち、①違法駐車対策、⑥所要時間等の見える化、⑦東京港物流事業効率化補助金、⑧物流機能（鉄道輸送）強化実証事業において、支出が発生している。

表B-3-1 港湾物流効率化に向けた取組一覧

事業内容	令和3年度 決算額（円）	備 考
① 違法駐車（台切りシャーシー）対策	15,244,034	放置車両監視員人件費（会計年度任用職員）
② 車両待機場の整備	—	
③ 大井コンテナ関連施設 （バンプール・シャーシープール）の整備	—	
④ 東京港ストックヤード（TSY）の開設	—	
⑤ コンテナターミナルのゲート早朝オープン	—	
⑥ 所要時間等の見える化	23,905,448	TPTとの共同事業として事業費の2分の1を負担
⑦ 東京港物流効率化事業補助金	175,815,000	
⑧ 物流機能（鉄道輸送）強化実証事業	8,044,088	

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見1-14に関するもの〕東京港物流効率化事業補助金について

(ア) 概要

東京港の海上コンテナの国内輸送においては、トラックによる輸送を船舶や鉄道による輸送へ転換するモーダルシフトを進めようとしている。港湾局のホームページ（物流効率化に係る補助制度）によれば、モーダルシフトにより、ふ頭周辺の交通混雑緩和が促進されるとともに、主な温室効果ガスであるCO₂の排出削減効果が期待され、同一貨物を等距離輸送する場合、営業トラックの

CO₂排出量と比べ、船舶は約 5 分の 1、鉄道は約 13 分の 1 に減少するとしている（国土交通省 2019 年調査）。

東京港物流効率化事業補助金は、モーダルシフトの促進を図るために、船舶運航事業者等を対象に実施される補助事業であり、根拠規程、対象事業、対象者、補助金の額等は表 B-3-2 のとおりである。

令和 3 年度においては、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催時の東京港の物流効率化を推進することを目的として予算を増額し、制度を東京 2020 大会期間中と期間外で区分している。

表 B-3-2 東京港物流効率化事業補助金の対象事業、補助金額等

項目	内 容		
根拠規程	・令和 3 年度東京港物流効率化事業補助金交付要綱（要綱） ・令和 3 年度東京港物流効率化事業補助金（東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間分交付要綱（東京 2020 大会期間分要綱） ・令和 3 年度東京港物流効率化事業補助金交付実施要領（要領） ・令和 3 年度東京港物流効率化事業補助金（東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間分）交付実施要領（東京 2020 大会期間分要領）		
補助対象事業	フィーダー輸送事業	はしけ横持輸送事業	港内横持輸送事業
	東京港と国内他港との間を内航フィーダー船により輸送する事業	東京港と横浜港、川崎港及び千葉港との間をコンテナバージにより輸送する事業	鉄道輸送を利用するため東京貨物ターミナル駅と東京港コンテナターミナル間をドレージ車両により輸送する事業
補助対象コンテナ	補助対象期間に輸送される国際海上コンテナ（ISO規格） ただし、実入りコンテナについては、東京港で直接輸出入するもの		
補助対象者	東京港を利用する船舶運航事業者	はしけ横持輸送を依頼する者	港内横持輸送を依頼又は営む者
補助金の額 （単位：円）	1FEU 当たり 実入りコンテナ 3,000 空コンテナ 2,000	1FEU 当たり 実入りコンテナ 2,000 空コンテナ 1,000	1 輸送（片道）当たり 2,000
補助対象期間	令和 3 年度は東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流効率化のため、大会期間とそれ以外の期間で区分して交付 大会期間分：令和 3 年 7 月 1 日～9 月 30 日 大会期間外：令和 3 年 4 月 1 日～6 月 30 日 同 10 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日		

項目	内 容
報告・検査	補助事業者は、次の書類を提出 ①令和３年度輸送実績報告書（３か月ごと） ②令和３年度東京港物流効率化事業最終輸送実績報告書（年度分） ③輸送内容を確認できる書類（輸送に対する証明書類） ※コンテナの輸送を実際に確認するため、実地検査を行う場合あり

都提供資料

（イ）令和３年度の支給状況

令和３年度の補助金の支給状況は、表Ｂ－３－３のとおりである。東京 2020 大会期間において、すべての輸送事業の実績総額（確定額）が計画額を下回ったため、その残高については、通常期間分の各輸送事業の計画額に充当されている（東京 2020 大会期間分要綱別表）。また、通常期間のフィーダー輸送事業の計画超過額は、はしけ輸送事業の残額から充当されている（要綱別表）。

表Ｂ－３－３ 令和３年度東京港物流効率化事業補助金確定額

（単位：千円）

			フィーダー 輸送事業	はしけ 輸送事業	港内横持 輸送事業	計
東京 2020 大会期間分	貨物数 (FEU、本)	実入り	8,320	2,070	1,670	—
		空	4,744	1,764		
	確定額		34,448	5,904	3,340	43,692
	事業者数		9	5	2	—
	計画額		46,000	15,000	6,000	67,000
	交付決定額		42,178	8,590	3,974	54,742
上記以外 (通常期間分)	貨物数 (FEU、本)	実入り	25,604	6,601	5,114	—
		空	12,006	7,869		
	確定額		100,824	21,071	10,228	132,123
	事業者数		9	5	2	—
	計画額		100,824	29,324	10,910	141,058
合計	貨物数 (FEU、本)	実入り	33,924	8,671	6,784	—
		空	16,750	9,633		
	確定額		135,272	26,975	13,568	175,815
	事業者数		9	5	2	—

都提供資料より監査人作成

（注）貨物数の単位は、フィーダー輸送事業とはしけ輸送事業が「FEU」、港内横持輸送事業が「本」である。

(ウ) 補助金の支給単価の算定と補助対象経費負担率

補助金支給単価については、トラック輸送から各輸送モードに変更した場合の増加コストについて、事業開始の前年度に調査を実施し、その調査結果に基づき、表B-3-4のとおり、単価を設定している。いずれの事業においても、事業開始以降、再調査は実施されておらず、単価の改定も行っていない。事業者からのヒアリングでは、実勢コストについてズレが大きいなどの意見は出ていないとのことであり、事業者以外からの情報入手は、公表データから見つけることが困難なこともあり、特段行っていないとのことである。

また、毎年度の増加コストを補助対象とするには、実際には行わないトラック輸送の経費を算定する必要があると、実務上困難であるとしている。

表B-3-4 補助額の設定根拠

(単位：円)

事業	調査年度	増加コスト	設定単価	負担割合等
フィーダー輸送	平成 26	1FEU 当たり実入り約 9,000 空 約 6,000	1FEU 当たり実入り 3,000 空 2,000	増加コストの 約 3 分の 1
はしけ横持輸送	平成 23	1FEU 当たり約 6,000	1FEU 当たり実入り 2,000 空 1,000	※ 1
港内横持輸送	平成 22	1 輸送 (片道) 当たり 約 5,000～20,000	1 輸送 (片道) 当たり 2,000	※ 2

都提供資料より監査人作成

※ 1 はしけ横持輸送事業は、国際コンテナ戦略港湾選定申請時の計画書において、横浜港、川崎港と共通の支援策となっており、実入りコンテナについては、東京港から直接輸出入するコンテナの増加コストの約 3 分の 1 を負担し、空コンテナについては、上記 2,000 円を両端港で各々負担するものとしている。

※ 2 増加コストはモデルケースによるもので、物量や荷主によりばらつきが大きいため、最低金額の 3 分の 1 としている。

一方、事業者の最終輸送実績報告書においては、補助対象経費（輸送費）が報告されているが、これに対する補助金額の負担率を試算すると、事業者全体で、フィーダー輸送事業 5.5%、はしけ輸送事業 7.1%、港内横持輸送事業 16.0%となり、東京 2020 大会期間、それ以外の期間も大きな差はないと言える（表B-3-5 参照）。

表B-3-5 補助対象経費に対する負担率

(単位：円)

項 目		フィーダー 輸送事業	はしけ 輸送事業	港内横持 輸送事業
東京 2020 大会期間分	補助金額 (A)	34,448,000	5,904,000	3,340,000
	補助対象経費 (B)	619,989,810	78,779,500	18,156,413
	負担率 (A/B)	5.6%	7.5%	18.4%
上記以外	補助金額 (A)	100,824,000	21,071,000	10,228,000
	補助対象経費 (B)	1,819,490,180	301,418,500	66,723,212
	負担率 (A/B)	5.5%	7.0%	15.3%
合 計	補助金額 (A)	135,272,000	26,975,000	13,568,000
	補助対象経費 (B)	2,439,479,990	380,198,000	84,879,625
	負担率 (A/B)	5.5%	7.1%	16.0%

都提供資料より監査人作成

(エ) 実績報告と検査について

a 実績報告

事業者からは、四半期単位で輸送実績報告書（要領 10）の提出を受け、個別の輸送実績（揚積日、コンテナ番号・サイズ、利用内航船社、輸送貨物に関する情報等）のリストを入手している。年度末にはそれらに加えて、最終輸送実績報告書と輸送に対する証明書類（船荷証券、請求書、運送状等）の提出を求めている。対象となる取引は多数に及ぶため、証明書類との照合は、輸送実績報告書から複数の案件を抽出して行っているとのことである。

通常分と東京 2020 大会期間分のそれぞれにおいて、各事業者の補助金の交付申請から最終輸送実績報告書の提出に至る一連の手続を申請書類及び報告書類により確認したが、不備は見当たらず、それぞれの補助金の確定額と整合していた。

また、そのうち 4 事業者（フィーダー輸送事業 2、はしけ横持輸送事業 1、港内横持輸送事業 1）について、輸送実績報告書と証明書類をサンプルベースで突合したが、整合性に問題は見当たらなかった。また、当該書類には担当者の案件の抽出リストが残されており、抽出件数については、それぞれの事業において 3 件～14 件となっており、東京 2020 大会期間分とそれ以外の分の対象期間の長短やそれぞれの案件数による抽出数の差は、特段見出されなかった。

b 実地検査

実地検査は、要綱第 15 条及び実施要領第 12 その他（1）において、必要が

あると認めるときに行うこととされている。このため、書面検査により疑義等があった場合に実施することとして、令和３年度は、書面検査において特に疑義等がなかったため、実地検査は行っておらず、検査方法については、確認すべき事項等を担当者間で引き継いでいるとのことである。

一方、事業者向けの「令和３年度東京港物流効率化事業補助金及び令和３年度東京港物流効率化事業補助金（東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会）に関するQ&A（令和３年３月）」の実地検査を行う場合の回答として、「東京都が定める規則に基づき、原則として、新たに補助金を申請された方や輸送量が多い方、前回実地検査から間が空いている方に対して、実地検査を行うこととしています。（中略）なお、時期については、申請者の希望に応じて年度途中に分割して実施、または最終輸送実施報告書の提出後にまとめて実施します。」とある。当該補助金の支給を受ける事業者であれば、毎事業年度ではないにしろ、定期的なローテーションで実地検査を行う可能性があるとも読み取れる。なお、「令和４年度東京港物流効率化事業補助金に関するQ&A」においても同様の質問と回答が記載されているが、実地検査の実施について誤解を生む可能性もあるため、今後、文言を修正する予定とのことである。

（意見１－１４）補助金単価に係る調査について

補助金支給単価は、各補助事業の開始前年度に、トラック輸送から各輸送モードに変更した場合の増加コストについて調査を実施し、その調査結果に基づき、増加コストの３分の１として設定されているが、いずれの事業においても、その後の同様の調査は再実施していないとのことであり、単価の改定も行われていない。事業者からのヒアリングでは、実勢コストのズレ等について意見は出ていないとのことであり、直ちに補助金単価の見直しを迫られる状況ではないとも言えるが、本来、単価の変更の要否にかかわらず、事業の効果検証の面から、補助金単価設定の基礎となる増加コスト等の調査は、定期的に行うことが望ましい。いずれの事業においても、８～１２年間、一度も価格調査を実施していないのは、経過年数としては長すぎると言える。また、補助金の対象となる事業者からのヒアリングのみでは、情報の偏りも予想され、可能な限り、複数のチャンネルから情報を得ることが望ましい。このような点を考慮して、事業の効果の検証やコスト、輸送時間、輸送ルートなど、モーダルシフトに係る貨物輸送の実態調査については、定期的に行われたい。

〔分析〕物流機能（鉄道輸送）強化実証事業について

（ア）実証事業の目的

東京港では、モーダルシフト（トラックから貨物輸送への転換）による物流強化を推進するため、鉄道輸送の利用促進に取り組んでいるが、そのままでは輸送区間が一部に限定される国際海上コンテナ（ISO 規格。以下「海上コンテナ」という。）の国内鉄道輸送において国内鉄道用コンテナを活用することが有用として、その検証を協力事業者により行おうとするものである。

（イ）令和３年度の実証事業の実施内容、補助額等

令和３年度の実証事業は、３事業者の協力を得て行われ、補助額として、国内鉄道用コンテナへの詰め替えによる鉄道輸送を行う場合に要した費用（実費）と従来の輸送方法であるトラック輸送を行うとした場合の費用（見積額等）との差額が、都の予算の範囲内で交付された。

1 根拠規程

東京港における物流機能（鉄道輸送）強化実証事業実施要綱（要綱）

東京港における物流機能（鉄道輸送）強化実証事業実施要領（要領）

2 実証事業の内容

東京港で輸出入される外貿コンテナ貨物について、以下の①又は②により鉄道輸送を実施し、トラックで輸送する場合との費用やリードタイムの比較等について検証

①東京港で輸入される国際海上コンテナ貨物を、東京港の CFS 等において国内鉄道用コンテナへと詰め替えを行い、東京貨物ターミナル駅からの鉄道輸送を経て、最終目的地へ輸送

②国内鉄道用コンテナ貨物を最寄駅へ輸送、東京貨物ターミナル駅へ鉄道輸送し、東京港の CFS 等において国際海上コンテナへと詰め替えを行い、東京港から輸出

3 検証内容

鉄道輸送とトラック輸送との比較を行い、下記事項を検証

①費用の分析（鉄道運賃、トラック輸送運賃等の内訳を含む。）

②リードタイムに関する検証

③貨物の詰め替えを行う施設に係る現況

④輸送に係る手続

⑤事業の継続性及び改善点の抽出

⑥その他鉄道を利用した輸送に関する課題

4 補助対象者

東京港を利用する船社、港湾運送事業者、陸運事業者、荷主など

5 補助額

国内鉄道用コンテナへの詰め替えによる鉄道輸送を行う場合に要した費用（実費）と従

来の輸送方法であるトラック輸送を行うとした場合の費用（見積額等）との差額（東京都の予算の範囲内で交付）

6 事業者の決定

効果検証に必要となる十分なデータを取得するため、提出された事業計画に基づき実施本数、輸送エリア、実現性などを踏まえて都が審査を行い、最大3者程度を協力事業者として決定

7 事業報告

事業実績報告書（月次）、事業最終実績報告書（輸送内容を確認できる書類及び金額を証明できる書類を添付）の提出が要請される。

8 その他

①コンテナの輸送を実際に確認するため、実地検査を行う場合がある。

②事業の効果検証を行うに当たり、ヒアリング等を実施（要領12）

（ウ）令和3年度の輸送コンテナ数、補助金確定額等

実証事業の実施による輸送コンテナ数、鉄道使用の輸送費用、トラック使用の輸送費用の見積額、両者の差額としての補助金確定額は、表B-3-6のとおりである。また、1TEU（20フィートコンテナ）当たりで換算した場合、トラック使用の輸送費用見積り42,381円に対し、鉄道使用の輸送費用は168,070円となり、その差額125,689円が1TEU当たり補助金確定額ということになる。

表B-3-6 令和3年度実証事業補助金確定額算定

（単位：円）

項 目		金 額	備 考
鉄道使用の輸送費用（A）		10,756,488	3事業者合計
	鉄道運賃	7,013,600	
	その他	3,742,888	
トラック使用の輸送費用（B）		2,712,400	見積額
補助金確定額（A-B）		8,044,088	
コンテナ本数		38	※1
TEU		64	※2
1TEU 当たり			
	鉄道輸送費用	168,070	
	トラック輸送費用	42,381	
補助金確定額		125,689	

都提供資料により監査人作成

※1 40フィート26本、20フィート12本

※2 20フィートコンテナで換算した単位

協力事業者は、月次単位で事業実績報告書を提出し、対象期間終了後に、最終実績報告書に実証事業の実績を証明できる書類を添付して提出することが要請される。事業実績報告書には、対象となる輸送案件について、コンテナ番号、サイズ、品名、鉄道輸送費用と比較対象の輸送費用など、案件を特定できる情報が記されており、これらを取りまとめたものが最終事業実績報告書となる。補助金額は、最終事業実績報告書における輸送費用の報告内容に従い、決定される。

協力事業者3者から提出された事業実績報告書と最終実績報告書を閲覧したところ、コンテナ本数と各輸送費用については、報告書間で整合性が取れており、最終実績報告書の輸送費用の差額合計が、補助金の確定額に反映されていた。また、3者の事業実績報告書から各1件の輸送案件を抽出し、証明書類（貨物到着案内、料金表、トラック輸送費用の参考となる証憑等）と照合したところ、報告書の記載内容に反映されていた。

（エ）実施結果の公表

事業の実施結果の概要については、港湾局のホームページにおいて、次のとおり公表されている。これらの報告は、協力事業者3者の最終実績報告書のコストの分析やリードタイムに関する検証等5項目（実証実験検証事項）について、定性的な情報としてコメントを得た上、それらを比較、集約して作成されている。

協力事業者3者の最終実績報告書の「実証実験検証事項」と実施結果概要を比較したところ、矛盾する内容は見当たらなかった。

実施結果概要

- | | | |
|---|--------|---|
| 1 | 実施期間 | 令和3年7月1日から令和3年9月30日まで |
| 2 | 協力事業者数 | 3者 |
| 3 | 実施本数 | 38本（64TEU） |
| 4 | 輸送先 | 北関東各県のほか、新潟県、長野県 |
| 5 | 主な検証結果 | <ul style="list-style-type: none">・東京港と目的地との距離が中長距離（おおむね400km圏から）となる輸送において、トラック輸送と鉄道輸送の価格差が縮小・詰め替えに必要な鉄道コンテナ数が増えることでコストが増大するため、詰め替えに最適な荷姿であることが必要・荷物がパレット等で整理されていない場合、梱包サイズを計るなど、鉄道コンテナ数の正確な算出が必要・鉄道輸送の場合、配送の定時性がより確保されるものの、トラック輸送と比べて、配送手配に4～5日（トラック輸送1～2日）、リードタイムは3～4日（トラック輸送2日）かかるため、ターミナルからの受取を早めるなどの対応が必要 |

都ホームページより監査人作成

（オ）令和４年度の補助事業

令和３年度実証事業の検証結果を基に、令和４年度は、補助事業として「東京港における物流機能（鉄道輸送）強化事業」を実施することとなった。補助対象事業と対象貨物は実証事業と同様であるが、補助金額は、１FEU 当たり 20,000 円（１TEU 当たり 10,000 円）、１者当たりの補助額は 2,000,000 円を上限としている。令和３年度の実証事業において、１TEU 当たり補助金額が 125,689 円であったことから、増加コストの８％程度が補助の対象となると試算される。

（２）施設使用手続の効率化について

ア 概要

（ア）施設使用手続の効率化の経緯

東京港では、係留施設等の効率的な管理のため、昭和 63 年 4 月から、東京港港湾情報システムを稼働させている。その後、利用者の利便性向上を目的とした再構築が行われ、現在では、係留施設や冷蔵コンテナ用荷役施設等の港湾施設使用許可申請について、インターネットを通じて行うことが可能となっている。

また、船舶の入港届及び係留施設等使用許可申請については、平成 11 年に、国の運営するEDIシステム（港湾EDI）と連携されている。平成 20 年 10 月にEDIシステムが税関手続のNACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）と統合されたことにより、NACCS及び他省庁の港湾関連手続が、府省共通ポータル（統一電子申請窓口）において一元化されることとなった。

（イ）港湾情報システム利用の概要

東京港港湾情報システム（以下「港湾情報システム」という。）により、事業者は、東京港の港湾施設及び東京ヘリポートに関する諸手続の電子申請及び利用実績の照会を行うことが可能となる。

港湾情報システムを利用する事業者は、事前に登録を受ける必要がある（東京港港湾情報システム利用規約（以下「利用規約」という。）第 1 条）。

電子申請の受付対象は、次のとおりである（利用規約第 2 条（1）～（11））。

- (1) 荷役機械使用許可申請書
- (2) 荷役機械使用実績届
- (3) 電気施設使用許可申請書
- (4) 電気施設使用実績届
- (5) 冷蔵コンテナ用荷役施設使用許可申請書
- (6) 冷蔵コンテナ用荷役施設使用終了届
- (7) 係留施設使用許可申請書・入港船舶届
- (8) 入港料減免申請書
- (9) 空港使用許可申請書（東京ヘリポート）
- (10) 空港使用届（東京ヘリポート）
- (11) 空港使用料減免申請書（東京ヘリポート）

イ 監査の結果

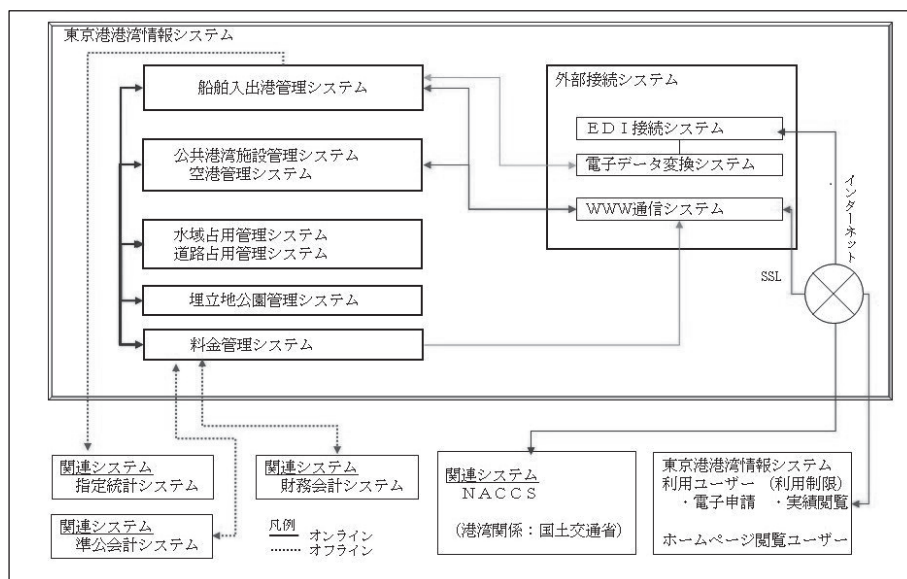
〔分析〕 港湾情報システムについて

(ア) 港湾情報システムの構成

港湾情報システムの構成は、図B-3-1のとおりである。NACCS 又はユーザーからのデータは、インターネットを介して外部接続システム経由で港湾情報の各管理システムに送られ、必要な処理を行い、保存される。また、必要に応じて、統計や財務関係などの関連システムに送られる。

なお、構成図上、オフラインでデータが転送されるもの（破線）は、USB メモリで関連システム（財務会計システム、指定統計システム、準公会計システム）にデータを取り込む。USB メモリは、都で使用を許可されたものでしかシステムにアクセスできず、パスワード管理されている。

図B-3-1 東京港港湾情報システム



都提供資料

港湾情報システムの端末となる業務用パソコンは、管理事務所（４課６か所）とふ頭担当（３地区）、港湾経営部、大井信号所に各１～３台、プリンタとともに設置されている。

（イ）管理事務所のシステムの状況

東京港管理事務所港務課と関連施設について、視察及び聴取した結果は次のとおりである。

- ①管理サーバや保守用パソコンが設置されている部屋への入室については、生体認証とパスワードで管理されている。
- ②業務用パソコンとプリンタは専用となっており、個人用パソコンとは別途管理されている。
- ③業務用パソコンへのアクセスには、港湾情報システム専用の個人用 ID とパスワードが必要とされ、各課の担当業務により、アクセスできる画面は制限されている。

担当者の人事異動後には、アカウントは削除されているとのことである。

（ウ）港湾情報システムの保守管理契約

令和３年度においては、港湾情報システムに関連する事業費として「東京港港湾情報システム運用支援業務委託」が計上されている。同委託契約においては、オンライン申請に係るシステムの開発は実施しておらず、既存システムの維持管理に係る業務のみ実施している。同契約に関する情報は表Ｂ－３－７のとおりである。

表Ｂ－３－７ 東京港港湾情報システム運用支援業務委託（令和３年度）

件名	令和３年度東京港港湾情報システム運用支援業務委託
予算・決算額	予算額 23,420,010 円、決算額 23,249,600 円
委託先	NECソリューションイノベータ株式会社
委託内容	港湾情報システムの維持管理のための運用支援業務（システムの運用・監視、機器及びソフトウェアの維持管理、障害対応等）
契約方法等	特命随意契約（特命理由要旨：同社はシステムの著作権を有し、システム改修及び運用等に関する技術的な知識及び経験の情報を有する事業者であることから、障害発生時の原因把握及び復旧作業を迅速に行うことが可能であるとともに、プログラムの仕様変更等についても全システムを把握した上で影響箇所を的確に把握し、適切な対応ができる唯一の会社である。）

都提供資料より監査人作成

港湾情報システムは、日本電気株式会社が開発、機能改善及び運用支援業務を行ってきたが、同社の事業再編により、令和2年4月1日より、ソフトウェア部門を分社したNECソリューションイノベータ株式会社が事業を継承している。

平成29年度以降の当該委託業務の予算及び決算額は、表B-3-8のとおりであり、おおむね23百万円前後で推移している。このほかに平成29年度には、翌年度の入港料減免申請のオンライン申請への対応に係る改修を別契約で行っており、14,450,400円が計上されているが、当該改修については、運用支援委託業務費用には影響を与えていないとのことである。

表B-3-8 運用支援業務委託契約の推移（平成29年度以降）

（単位：円）

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
予算額	22,966,000	22,966,000	23,267,000	23,452,000	23,244,000
決算額	22,869,000	22,869,000	23,270,500	23,249,600	23,249,600

都提供資料により監査人作成

港湾情報システム運用支援業務委託契約は、長期継続契約を締結することができる契約を定める条例施行規則第2条第2項第2号（電子計算機処理に係るプログラムの保守及び運用に関する契約）の適用対象に該当すると考えられるが、港湾局では、過去に複数年度の契約を検討したことはないとしている。主な理由としては、当該システムは、港湾管理等の制度と密接に関係して条例、規則、運営方針の変更等に対応する改修等を実施しており、これらの制度改正に伴う改修のタイミングは不定期であり、改修による当該システム運用業務に与える影響範囲についても不確定な要素が多くあることを挙げている。これに対して、近年の運用支援委託の契約金額は大きな差異はなく推移しており、平成29年度の入港料減免申請のオンライン化に係る改修についても別契約を締結していることから、運用支援業務の委託額への影響は、結果的には大きくなかったと推察される。

その一方、複数年度の業務委託契約は、通常、契約事務手続の軽減、委託金額の減少、受託者の業務スキルの向上等がメリットとして挙げられるが、当該業務では、システムの著作権を有し、その改修及び運用等に関する技術的な知識及び経験を有する事業者であることを理由として特命随意契約が継続されている。このため、事業者の交替が比較的容易な標準化された業務などと同様のメリットが得られるとは限らず、効果は契約事務面などに限定されとも言

える。

〔分析 意見 1－15、意見 1－16 に関するもの〕申請手続のオンライン化について

(ア) システム対応済の手続

港湾局では、今後は、全ての申請手続についてオンライン化を進め、更なる利便性向上を図っていくとしている。令和 3 年度末においては、9 種類の申請手続が港湾情報システムへ転送又は直接申請されており（システム対応済）、年間申請件数は 46,523 件に達し（表 B－3－9 参照）、全体の申請件数の 9 割以上を占めている。

システム対応済の申請手続は、NACCS 経由で港湾情報システムへ転送される場合と、利用者により WEB 申請される場合がある。

NACCS が受理した申請情報は、都で受信後、承認（受理）され、オンラインで更新される。申請情報の誤り（例：船のトン数の誤り）などは、不受理の情報として港湾情報システム上で表示される。

WEB 申請は、港湾情報システムの利用者 ID とパスワードを登録した者が可能である。業務端末で確認された申請については、申請者からの連絡を受け、申請情報等の誤りがあれば内容を修正することもあるとのことである。

表 B－3－9 システム対応済の申請手続（令和 4 年 3 月現在）

手続	根拠条例等	港湾情報システム利用規約第 2 条	対応完了時期（年度）	令和 3 年度申請件数（件）
係留施設の使用許可申請	東京都港湾管理条例	(7)	平成 11	33,787
荷役機械の使用許可申請		(1)		90
冷蔵コンテナ用荷役施設の使用許可申請		(5)		1,205
電気施設の使用許可申請		(3)		631
荷役機械使用実績届	東京都港湾管理条例施行規則	(2)		12
冷蔵コンテナ用荷役施設の使用終了届		(6)		67
電気施設使用実績届		(4)		355
入出港届	東京都入港料条例	(7)	平成 30	4,550
入港料減免申請	東京都入港料条例施行規則	(8)		5,826
手続数9				計 46,523

都提供資料より監査人作成

(イ) メール対応済の手續

令和3年度末においては、12種類の申請手續において、メール送信により申請が可能であり、年間申請件数は2,876件となっている(表B-3-10参照)。

この中には、港湾施設の一般使用許可申請(船舶給水施設等。No. 1～4を除く。)及び港湾施設の定期使用許可申請(上屋、野積場等)のように、システム対応済とされている手續と同程度の申請件数があるものも含まれている。現状の港湾情報システムのWEB申請では、データファイルを登録する必要のない申請手續を対象にシステムを構築しているため、図面等の添付書類の提出が必要とされる場合には、メール添付によらざるを得ないものがあるとのことである。

メールで送られてきた申請データについては、都の担当者が出力して港湾情報システムに入力し、ファイリングして管理される。

申請データの宛先については、関連部署で共通の取り決め等はなく、管理事務所や各地区の担当部門又は各担当者のメールアドレスで対応していると推察され、データと紙出力された書類のいずれが正本かという取り決めはないとのことである。なお、メール添付データについては、港湾局のサイバーセキュリティ安全管理措置等に従い、ファイルサーバに分類管理した上で保管することとされている。

表B-3-10 メール対応済の申請手續等(令和4年3月現在)

手 続	根拠条例等	令和3年度 申請(件)
港湾施設の一般使用許可申請(船舶給水施設等)	東京都港湾管理条例	1,267
港湾施設の定期使用許可申請(上屋、野積場等)		1,022
港湾施設の使用終了届(冷蔵コンテナ用荷役施設の仕様終了届を除く。)	東京都港湾管理条例施行規則	0
港湾施設用地の使用終了届		0
使用制限貨物の届出		1
入港料還付申請	東京都入港料条例施行規則	0
福利厚生施設の使用許可申請	東京都港湾管理条例	3
行政財産の目的外使用許可申請	東京都公有財産規則	3
臨港道路の占用許可申請	東京都港湾管理条例	326
臨港道路への設備設置の許可申請		6
臨港道路自費工事の承認申請		248
危険物積載車両の水底トンネル通行許可申請		0
手續数 12		計 2,876

都提供資料より監査人作成

(注) 対応完了時期は不明

(ウ) 一部メール対応済又は未対応の手続

令和3年度末において、27種類の申請手続が一部メール対応済、未対応であり、年間申請件数は923件となっているが、そのほとんどが一部メール対応済の申請であり、未対応の申請はこのうち7件である（表B-3-1参照）。これらは、いずれも「東京都の管理する港湾の港湾区域及び港湾隣接地域における工事等の規制に関する規則」、「東京都海岸法施行細則」を根拠条例等とする手続である。一部メール対応済の手続については、申請様式で所定欄への押印を要請していることにより、未対応の手続については、規則や細則で、本人確認、住所確認等の原本の添付書類が必要とされることによる。

オンライン化については、都が申請者に発行する許可書の電子化等といった課題も含め、今後のデジタル技術の進展等を見据えての対応を図っていくとしている。

表B-3-1 一部メール対応済又は未対応の申請手続等（令和4年3月現在）

手続	対応状況	根拠条例等	令和3年度 申請（件）	
水域占用許可申請	一部メー ル対応済	東京都の管理する港湾 の港湾区域及び港湾隣 接地域における工事等 の規制に関する規則	507	
水域内土砂採取許可申請			0	
水域施設等建設（改良）許可申請（水域）			0	
構築物建設許可申請（水域）			0	
廃物投棄許可申請（水域）			0	
水域占用返還届			3	
水域占用許可事項変更許可申請			30	
住所・氏名等変更届（水域）	未対応		4	
権利承継届（水域）			3	
公共空地占用許可申請	一部メー ル対応済		64	
公共空地内土砂採取許可申請			7	
水域施設等建設（改良）許可申請（公共空地）			0	
構築物建設許可申請（公共空地）			36	
廃物投棄許可申請（公共空地）			0	
公共空地占用返還届			0	
公共空地占用許可事項変更申請			0	
住所・氏名等変更届（公共空地）			未対応	0
権利承継届（公共空地）				0
海岸保全区域占用許可申請			一部メー ル対応済	203
海岸保全区域における土石採取許可申請	0			
海岸保全区域における施設新設許可申請	0			
海岸保全区域における掘削の許可申請	58			
海岸保全施設新設工事の設計及び実施計画承認申請	0			
海岸保全区域占用返還届	0			
許可事項変更申請	8			
住所・氏名等変更届（海岸保全区域）	未対応			0
権利承継届（海岸保全区域）			0	
手続数 27			計 923	

都提供資料より監査人作成

（注）「一部メール対応済」の対応時期は不明

(意見 1－15) メール添付により送付された申請データの管理について

メール添付により送付される申請書類の送付先のアドレスについては、関連部署で共通した取決めはなく、管理事務所や各地区の担当部門又は各担当者のメールアドレスへ送信されていると推察され、添付されたデータと紙出力された書類のいずれが正本かという取決めはないとのことである。

本来、メールでのやり取りについては、各部門における申請手続専用のアドレスが望ましいが、都の行政手続のオンライン化の状況を踏まえれば、申請データの宛先については、個人のメールアドレスであっても、担当者が複数人でチェックできる体制の下での確実な運用が求められる。また、入手したデータファイルについては、当該申請手続に関与する担当者がアクセスできる共有フォルダに適切に保管することが必要である。種々の運用方針等に適切な対応方法を各職員で徹底されたい。

(意見 1－16) 申請手続のオンライン化について

都では、施設使用手続の効率化のため、全ての申請手続についてオンライン化を進め、更なる利便性向上を図っていくとしているが、現状において、申請手続のうちシステム対応済とされたのは、ほとんどが港湾情報システムと港湾 EDI が連携された平成 11 年にオンライン化された手続であり、その後は、平成 30 年運用開始の入港料の減免申請手続以外のオンライン化は行われていない。

オンライン化されていない申請手続については、港湾情報システムの WEB 申請では、データファイルを添付する必要のない申請手続を対象にシステムを構築しているためメールに添付せざるを得なかったり、申請様式に押印が必要であったり、本人確認を慎重に行うために、原本書類の添付が要請されたりする場合である。

この中には、公印や申請手続の電子化のように、国や都全体の動向や今後のデジタル技術の進展に実現が左右されると予想されるものもある一方、WEB 申請システムのファイル添付のように、類似の機能が、国税や地方税をはじめ、民間でも相当程度普及しているものもある。

申請件数ベースでは、既に 9 割以上の申請手続が港湾情報システムへの入力で完結していることになり、その点では、オンライン化は既に一定の成果を上げているともいえる。しかし、行政手続全般や民間取引全般において、押印の廃止、紙の書類の見直しなどが行われ、デジタル化、オンライン化は、以前よりもスピードを上げて進んでいる中、利用者からは、あらゆる申請手続において、紙の書類の提出に代えてオンラインによる手続の完了を期待されることになろう。したがって、これまでよりも迅速に申請手続のオンライン化を進めら

りたい。

(3) 東京港、川崎港、横浜港の広域連携について

ア 連携の経緯

東京都、川崎市及び横浜市は、国際競争力を強化するため、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）の連携を一層推進することとし、平成 20 年 3 月 21 日に基本合意を締結し、港湾コストの低減による国際競争力の強化や、港湾利用手続の統一化、簡素化による利便性の向上を推進することとした。

また、三港の連携を一層強化するため、平成 21 年 12 月には、地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」を設立し、平成 22 年 2 月には「京浜港共同ビジョン」を、平成 23 年 9 月には「京浜港の総合的な計画」を策定し、取組を進めている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－17 に関するもの〕 広域連携の在り方について

東京港、川崎港、横浜港の広域連携に向けた取組については、「東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化に係る基本合意書」の締結や、「京浜港連携協議会」の設立、また、「京浜港共同ビジョン」、「京浜港の総合的な計画」の策定によって進めていくとしている。

具体的には、「京浜港共同ビジョン」及び「京浜港の総合的な計画」のいずれにおいても挙げられている基本戦略として、「京浜港の一体的な経営の推進」がある。「京浜港共同ビジョン」においては、「4 【基本戦略Ⅳ】京浜港の一体的な経営の推進」において、「公社・会社の連携の強化」や「人材の育成・確保、人事交流等」によって連携を図ることが記載されており、また、「京浜港の総合的な計画」においては、「10 京浜港の一体的な経営の推進」において、「他のインフラ事業における経営主体のあり方や、これに対する国の関与等も参考にしながら、京浜港として最もふさわしい経営体制のあり方を検討していく。」としている。さらには、都は、連名で国際コンテナ港湾に応募し、平成 22 年 8 月に選定を受けたが、その応募案には、「5. 京浜港の港湾経営主体の確立」として、京浜港の一体的管理の手順が示されている。

また、「京浜港連携協議会」の設立から現在までの開催状況は、以下のとおりである。

表B－3－1 2 京浜港連携協議会の開催状況

	開催日	開催方法・場所	審議事項その他
1	平成 21 年 12 月 25 日	稟議	京浜港連携協議会規程の設置について 平成 21 年度予算について 監事の選任について 会長の職務代理について
2	平成 22 年 3 月 19 日	ワークピア横浜	京浜港連携協議会規程の改正等について 平成 22 年度予算（案）について 国際戦略港湾への対応について
3	平成 22 年 4 月 1 日	稟議	会長の職務代理者の変更について
4	平成 22 年 5 月 31 日	稟議	平成 21 年度決算について
5	平成 23 年 3 月 31 日	稟議	平成 23 年度予算について
6	平成 23 年 5 月 31 日	稟議	平成 22 年度決算について 平成 23 年度補正予算について
7	平成 23 年 9 月 9 日	ワークピア横浜	京浜港の総合的な計画について
8	平成 23 年 12 月 22 日	稟議	監事の選任について
9	平成 24 年 3 月 30 日	稟議	平成 24 年度予算について
10	平成 24 年 4 月 1 日	稟議	監事の選任について
11	平成 24 年 5 月 31 日	稟議	平成 23 年度決算について 平成 24 年度補正予算について
12	平成 25 年 3 月 29 日	稟議	平成 25 年度予算について
13	平成 25 年 5 月 31 日	稟議	平成 24 年度決算について
14	平成 25 年 12 月 24 日	稟議	監事の選任について
15	平成 26 年 3 月 31 日	稟議	平成 26 年度予算について
16	平成 26 年 4 月 1 日	稟議	監事の選任について
17	平成 26 年 5 月 30 日	稟議	平成 25 年度決算について
18	平成 27 年 3 月 31 日	稟議	平成 27 年度予算について
19	平成 27 年 5 月 29 日	稟議	平成 26 年度決算について
20	平成 27 年 12 月 3 日	稟議	監事の選任について
21	平成 28 年 3 月 31 日	稟議	平成 28 年度予算について
22	平成 28 年 4 月 1 日	稟議	監事の選任について
23	平成 28 年 5 月 30 日	稟議	平成 27 年度決算について
24	平成 29 年 3 月 31 日	稟議	平成 29 年度予算について
25	平成 29 年 5 月 31 日	稟議	平成 28 年度決算について
26	平成 29 年 8 月 1 日	稟議	監事の選任について
27	平成 29 年 12 月 4 日	稟議	監事の選任について
28	平成 30 年 3 月 31 日	稟議	平成 30 年度予算について
29	平成 30 年 4 月 2 日	稟議	監事の選任について
30	平成 30 年 5 月 1 日	稟議	監事の選任について
31	平成 30 年 5 月 30 日	稟議	平成 29 年度決算について
32	平成 31 年 3 月 29 日	稟議	平成 31 年度予算について
33	平成 31 年 4 月 1 日	稟議	監事の選任について
34	令和元年 5 月 31 日	稟議	平成 30 年度決算について
35	令和元年 12 月 16 日	稟議	監事の選任について
36	令和 2 年 3 月 31 日	稟議	令和 2 年度予算について
37	令和 2 年 5 月 29 日	稟議	令和元年度決算について
38	令和 3 年 3 月 31 日	稟議	令和 3 年度予算について
39	令和 3 年 4 月 1 日	稟議	監事の選任について
40	令和 3 年 5 月 31 日	稟議	令和 2 年度決算について
41	令和 3 年 12 月 10 日	稟議	監事の選任について

	開催日	開催方法・場所	審議事項その他
42	令和3年12月24日	稟議	会長の選任に関する協議書
43	令和4年3月31日	稟議	令和4年度予算について
44	令和4年4月1日	稟議	監事の選任について
45	令和4年5月31日	稟議	令和3年度決算について

都提供資料より監査人作成

(注) 令和4年8月19日現在

このような東京港、川崎港、横浜港の広域連携に向けた取組に関しては、管理運営の効率化のために、京浜港における港湾運営会社の統合の検討が進められてきた。

その後、平成23年12月に施行された改正港湾法により、港湾運営会社制度が創設され、東京都、横浜市、川崎市と国は、各港のふ頭会社を経営統合する港湾運営会社の設立について協議を重ねていたところ、平成26年7月に施行された改正港湾法において、港湾運営会社への政府出資に関する規定が新設され、港湾運営会社に対する国の関与が強まるなど、京浜港の一体的な経営に関する前提条件が大きく変わることとなった。

こうした状況変化を受け、京浜港における港湾運営会社の統合について、横浜市、川崎市や国と協議を重ねるとともに、都議会での議論を踏まえ、横浜港、川崎港が平成28年1月に、先行して港湾運営会社を設立したのに対して、東京港は当面港湾運営会社に参画せず、京浜三港がそれぞれの役割を果たし、喫緊の課題に取り組んでいくことを三港で合意した。

現時点においても各港の課題に大きな変化はなく、トランシップ港の機能充実を図ることを課題としている横浜港や、背後の高機能物流施設の集積を活用した創貨を課題としている川崎港に対して、東京港においては、輸入港としての目下の喫緊の課題である港湾施設の機能強化を進めるとしている。具体的には、横浜港、川崎港は、港湾運営会社の設立を先行し、国の施策を効果的に活用して京浜港の取扱貨物量を増加させる一方、東京港は、輸入港として、首都圏や東日本の実需に的確に対応し、足下の港湾施設の機能強化を図り、利用者ニーズにきめ細かく対応した、使いやすい港づくりを進めていくこととしている。

(意見1-17) 三港連携の推進について

東京港、川崎港、横浜港の連携に向けた取組については、平成22年2月には「京浜港共同ビジョン」を、平成23年9月には「京浜港の総合的な計画」を策定して、そのビジョン等に沿って進めていくとしているが、その基本戦略の一つとして、「京浜港の一体的な経営の推進」がある。その後、三港による経

営統合については、横浜港、川崎港が港湾運営会社を設立したのに対して、東京港は経営統合には加わらないこととなったが、「京浜港の一体的な経営の推進」という根本戦略を推進することについては、何ら変わらない。

このように、「京浜港の一体的な経営の推進」、言い換えると「三港連携」が必要とされる背景には、京浜港が、世界の主要港と伍していくためには、国内外の事例を調査分析の上、「三港連携」によって、それぞれの取組の結果が京浜港全体に波及するといったシナジー効果を発揮し、結果として、効率性や機動性の高い運営体制を構築していくことが必須であるとの考えがある。

京浜港の一体的な経営、つまり「三港連携」の具体的手段としての経営統合に関して、東京港が港湾運営会社に参加していないことは、当初からの前提条件の変化により問題はないとしても、京浜港が直面している課題を踏まえると、今後も、「京浜港共同ビジョン」及び「京浜港の総合的な計画」のビジョン等に沿って、スケールメリットを活かすため、京浜港の一体的な経営、つまり「三港連携」の更なる推進を志向していく必要がある。

例えば、東京港においては、輸入港としての港湾施設の機能強化を進めるとしているが、この取組自体は「三港連携」には関係なく、当然に進めるべき課題である。「三港連携」において重要な点は、東京港として港湾施設の機能強化を推進することにより蓄積されたノウハウ等について、三港で情報共有することによって京浜港全体に波及効果をもたらすことや、トランシップ港の機能充実などの横浜港や川崎港の機能強化を図る上で、東京港が既に持っているノウハウがあれば、これについても情報共有を行うなど、全体として機動性の高い運営体制の構築を図っていくことにある。

この点、三港のそれぞれの担当部署による更なる情報共有を進めることが重要であり、さらに、一体的な経営に関して重要な連絡調整が必要な局面には、平成 24 年度以降、対面での開催は行われていない京浜港連携協議会を活用することも検討の余地がある。

引き続き、「京浜港共同ビジョン」及び「京浜港の総合的な計画」のビジョン等に沿って「三港連携」を推進されたい。

また、「京浜港共同ビジョン」及び「京浜港の総合的な計画」策定当時から、京浜港の一体的な経営に関する前提条件が大きく変わる事となったとはいえ、国際戦略港湾として世界の主要港と伍していかなければならない状況は変わらないのであり、「京浜港共同ビジョン」や「京浜港の総合的な計画」を改訂する際にも、京浜港の一体的な経営、つまり「三港連携」の推進に向けて、更なる具体的な記載ぶりとなるよう取り組まれない。

4 東京港の振興

(1) 水上交通ネットワークの拡充について

ア 事業の概要

東京港では、東京の臨海部にある多くの観光資源や集客施設へのアクセス手段として、臨海副都心と既成市街地を結ぶ水上バス（定期航路）が運行するほか、江戸文化を継承する屋形船やディナークルーズ等を行う観光船等が不定期で周遊を行っている。

これらの水上交通については、水上ルートや舟運事業者が利用できる船着場が限られるなどの課題がある。このため、国際観光都市としての東京の一層の魅力向上や、水辺のにぎわい創出に向けて、公共船着場の利活用や社会実験等、舟運の活性化のための取組を進めている。

令和3年度においては、公共棧橋や防災船着場の一部の舟運事業者への開放や、都市整備局、建設局、港湾局の3局と民間事業者とで連携した社会実験などの取組を進めている（表B-4-1参照）。

表B-4-1 水上交通ネットワークの拡充に向けた事業（令和3年度）

（単位：円）

事業内容	予算額	決算額
公共船着場等の開放 ※1 各船着場の不定期航路事業者への開放及び予約システムの運用、日の出船着場へのスマートロック及び高機能カメラ導入	78,626,000	72,779,898
護岸式防災船着場の開放 田町駅及び品川駅前への案内サインの設置	5,284,000	589,600
舟運の社会実験（都市整備局・建設局・港湾局の3局事業）※2	2,016,666	5,353,333

都提供資料より監査人作成

※1 TPTとの協定額

※2 令和3年度舟運活性化に向けた取組の実施等に関する協定に基づく協定額の港湾局分

（当初実施を予定していなかった船着場周辺調査分析や社会実験の航路確定に向けた人流分析を執行対応にて実施したため、予算額を上回っている。）

イ 監査の結果

〔分析〕舟運の活性化に向けた取組状況について

舟運の活性化に向けた取組は、新規航路の開拓、認知度や魅力、利便性向上を目的として、都市整備局、建設局、港湾局の3局と民間事業者である一般社

団法人水都創造パートナーズとの間で協定を締結し、平成 28 年度から令和 3 年度までの 5 年間で、新規航路の開拓や認知度及び利便性並びに魅力の向上といったカテゴリーにおいて、様々な取組を実施している（表 B－4－2 参照）。

表 B－4－2 舟運活性化に向けた取組の概要

カテゴリー	取 組 概 要
新規航路の開拓	○航路の検証（社会実験） - 平成 28 年度：浅草～天空橋など 3 航路 - 平成 29 年度：臨海部の循環など 5 航路 ○民間運行事業者の支援（平成 30 年度） ○交通手段としての可能性検討 - 令和元年度：真夏のらくらく船旅通勤 - 令和 2 年度：新型コロナウイルス感染症防止のため 3 航路の調査運航を中止
認知度の向上	○各種 PR 施策の実施（平成 28 年度～平成 30 年度） - ポスター/チラシ、インフルエンサー活用、PR 動画、冊子など ○新たなターゲット開拓（令和元年度、令和 2 年度） - 女性向け冊子、外国人向けフリーペーパーなど ○ポータルサイト「東京舟旅」の開設（平成 29 年度～）
利便性の向上	○利用者視点に立った周辺インフラの整備 - 案内サインの設置（天王洲、吾妻橋など 8 か所） ○WEB による乗船券予約やクレジットカード決済等への対応
魅力の向上	○天王洲や吾妻橋の船着場周辺のイベントとタイアップしたパンフレット配布等（平成 28 年度） ○各種イベントと連携したクルーズ船の運航（平成 29 年度以降）

都提供資料より監査人作成

令和 2 年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により業務の取りやめ又は内容変更が生じ、業務期間も 1 年延長され、令和 4 年度までとなった。この結果、一般社団法人水都創造パートナーズへの委託金額（3 局合計額で港湾局は 3 分の 1 を負担）は、令和 2 年度において、当初金額 103,719 千円から 39,435 千円に変更され、令和 3 年度において、当初金額 206,140 千円から 16,060 千円に変更された。

令和 3 年度の業務中止とそれに伴う委託金額の変更の詳細は、表 B－4－3 のとおりである。委託金額の減額は、そのほとんどが通勤便の社会実験や企画船の運航が中止となったことと、業務期間の 1 年延長に伴う報告書作成の延期

によるものである。一方、ホームページの利用など、PRの実施に係る業務については予定どおり行われており、当初予定していなかった業務として、次年度以降の通勤便の実施に向けて、船着場周辺調査分析及び人流分析を実施している。

令和3年度に取りやめとなった業務のうち、通勤便の社会実験は令和4年10月～11月に、企画船の運航は令和4年度中に実施される予定であり（一部令和5年度の可能性あり）、期間終了に伴う舟運活性化の取組の総括取りまとめ報告書の作成も、同年度に行われる予定である。

表B-4-3 令和3年度舟運活性化に向けた取組の実施等に関する協定の変更

(単位：円)

項 目	変更前	変更後
【新規航路の開拓】水上交通ネットワークの検討に係る業務等 ・交通手段としての社会実験	152,700,000	9,100,000
【認知度の向上】舟運活性化に向けたPRの実施に係る業務等 ・ホームページを活用した効果的な情報の発信	5,500,000	5,500,000
【魅力の向上】船着場周辺のにぎわい創出に係る業務等		
・イベント等に合わせた運航	19,000,000	0
・企画便の運航による水辺等の地域のイベントとの連携	7,200,000	0
【総括】報告書作成に係る業務等 ※1 ・これまでの取組のとりまとめ	3,000,000	0
小 計	187,400,000	14,600,000
消費税額	18,740,000	1,460,000
合 計 ※2	206,140,000	16,060,000

都提供資料

※1 事業を1年延長したことによる。

※2 3局の合計額であり、港湾局負担額は5,353千円（3分の1）。

(2) 東京港における水辺空間の魅力向上

ア 事業概要

東京港内の運河は、かつては物資輸送に欠かすことのできない水路として重要な役割を果たしてきたが、産業構造の変化により、近年の舟運輸送量は低下し、運河の利用も大幅に減少している。また、物流機能の沖合展開の進展により、運河の背後地の土地利用についても、工場や倉庫等、産業基盤としての利

用からオフィスやマンションなどの都市的利用へと変化している。このような状況の中、港湾局では、観光資源としての運河の可能性に着目した取組を進めている。

(ア) 運河ルネサンス

運河ルネサンスとは、東京の水辺の魅力の向上や観光振興に資するため、運河などの水域利用とその周辺におけるまちづくりが一体となり、地域のにぎわいや魅力を創出することを目的とした地元協議会が主体となった取組をいい、「運河ルネサンスガイドライン（実施要綱）」に基づいて実施されている。都は地元協議会で実施するイベントの後援や協議会の運営支援等を行っており、事業予算策定の対象とはなっていない。

(イ) 運河エリアライトアップの推進

都は、運河の水辺空間の資源を活用した良好な夜間景観の創出により、観光資源としての水辺空間の魅力向上や、舟旅の活性化につなげていくために、平成 30 年 3 月に策定された「運河エリアライトアップ・マスタープラン」（以下「マスタープラン」という。）に基づき、地元区や民間事業者等と連携して、水門、橋梁等、運河エリアの施設のライトアップに取り組んでいる。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－18、意見 1－19 に関するもの〕 運河エリアライトアップの推進について

(ア) 運河エリアライトアップ・マスタープラン

a 策定の目的

東京港の運河の水辺空間では、内部護岸の遊歩道としての開放、運河ルネサンス事業によるにぎわい創出を目的としたライトアップの取組が一部の地域で進められてきた。一方、東京 2020 大会を控え、平成 30 年 3 月に「公共施設等のライトアップ基本方針」（政策企画局）が策定され、東京 2020 大会中、大会後も引き続き、夜間景観に磨きをかけていくことを目的として、公共施設等に関するライトアップの基本的な考え方や事業の推進方策が示された。マスタープランは、この基本方針を踏まえて、運河エリアにおいて、区や民間事業者等と連携してライトアップに取り組むための方針として取りまとめられたものである。

b マスタープランの対象施設、具体的推進方策等

マスタープランでは、対象となるエリア、施設、運河エリアにおけるライトアップの進め方についての対応方針や具体的推進方策が取りまとめられており、要旨は表B-4-4のとおりである。これにより、日の出・竹芝、芝浦港南、天王洲3地区が、平成32年度までのライトアップの重点地区とされた。

表B-4-4 マスタープランの対象エリア、具体的推進方策等

項 目	内 容
対象エリア	公共施設等のライトアップ基本方針の重点エリア（隅田川・臨海部エリア）のうち、運河を航行する小型船等の発着拠点を含む運河沿いの水辺空間
対象施設	港湾施設等をはじめとした、インフラ施設及び建築物等
対応方針	①区や民間事業者等と連携し、夜景のブラックスポットを解消 ⇒上屋、水門、橋梁等のインフラ施設等のライトアップ ②周辺の光環境と調和を図り、質の高い夜景を創出 ⇒周辺ビル群や遊歩道照明等、夜景の背景となる光環境との、明るさや色みのバランスに配慮したライトアップ
具体的推進方策	平成32（令和2）年度までのライトアップの重点地区として日の出・竹芝、芝浦港南、天王洲の3地区を設定 設定の理由：民間事業者や区等によるライトアップへの取組が活発 運河遊歩道の整備 舟運拠点としての整備が見込まれること等

マスタープランより監査人作成

港湾局によれば、当該マスタープランは、令和2年度に推進期間が終了しており、更新の予定はないが、ライトアップについては、今後もマスタープランの考え方を生かしていくとのことである。

c 重点地区におけるライトアップ促進体制

（a）協議会の概要

各地区における具体的な取組は、都、区、学識経験者、関係機関、民間事業者等で構成される「ライトアップ促進協議会」（以下「協議会」という。）により検討される。協議会では、都が事務局となり、ライトアップ実施者の企画・計画等について情報共有や調整を行い、水面及び港湾管理者等の関係者との情報共有、観光関連団体等との連携を通じて、ライトアップ実施者の取組を支援する。

（b）協議会の構成と開催状況

協議会の設置要綱（ライトアップ促進協議会設置要綱）は、平成30年度、

令和元年度でそれぞれ制定されている。令和元年度の要綱においては、協議会の対象地区の規定が改定され、日の出・竹芝地区、芝浦港南地区、天王洲地区の3地区（平成30年度要綱第2条）に加え、豊洲地区、朝潮地区、大井・大森地区が対象とされた（令和元年度要綱第2条、第3条）。しかし、令和元年度の協議会は、平成30年度に引き続き、日の出・竹芝地区と2地区を再編・統合した芝浦港南・天王洲地区で設置・開催されている（表B-4-5）。協議会の議事録によれば、令和元年度の第5回の協議会においては、2地区いずれも「ライトアップ推進の基本ルール」が確定され、次年度以降の活動についても議論されている。

令和2年度、令和3年度については、新型コロナウイルス感染防止の観点から協議会を開催していない。令和4年度については、従来の日の出・竹芝及び芝浦港南・天王洲地区に加え、品川・大田（大井・大森）地区での開催を検討中とのことである。

表B-4-5 ライトアップ促進協議会の設置状況

地区 年度		日の出・竹芝	芝浦港南	天王洲
平成30	会員構成	学識（会長）1、専門家2、民間事業者15、行政4、オブザーバー2、事務局2	学識（会長）1、専門家2、民間事業者5、行政4、オブザーバー1、事務局2	学識（会長）1、専門家2、民間事業者12、行政5、オブザーバー2、事務局2
	開催状況	9/12（出席24 欠席2） 10/16（出席22 欠席4） 12/19（出席23 欠席3）	8/29（出席15 欠席1） 10/25（出席12 欠席3） 1/31（出席14 欠席1）	9/7（出席23 欠席1） 10/2（出席21 欠席3） 1/22（出席20 欠席4）
令和元	会員構成	学識（会長）1、専門家1、民間事業者14、行政3、オブザーバー1、事務局2	学識（会長）1、専門家1、民間事業者13、行政6、オブザーバー2、事務局2	
	開催状況	①7/29（出席17 欠席5） ②9/25（出席12 欠席9） ③11/20（出席13 欠席8） ④1/20（出席16 欠席5） ⑤2/25（出席14 欠席8）	①7/25（出席18 欠席5） ②9/12（出席18 欠席6） ③11/6（出席16 欠席8） ④12/19（出席18 欠席6） ⑤2/19（出席20 欠席5）	

都提供資料より監査人作成

（注）会員構成は会員名簿により、開催状況の出欠人数は各回の議事録によるもので代理出席を含んでおり、必ずしも両者の合計は一致しない。

（イ）令和3年度の事業

都においては、令和3年度に運河エリアライトアップの推進事業として「ライトアップ事業推進方策検討調査委託」を実施しており、委託契約の内容は表B-4-6のとおりである。

表B-4-6 ライトアップ事業推進方策検討調査委託契約（令和3年度）

件名	令和3年度ライトアップ事業推進方策検討調査委託
委託先	八千代エンジニアリング（株）
委託内容	ライトアップに関する①施設計画検討、②具体的推進方策検討、③効果検証方法検討
契約金額	13,673,000 円（税込）
契約方法等	公募型競争入札（参加3者、うち辞退1者）
契約日	令和3年11月25日
契約期間	令和3年11月26日～令和4年3月11日
提出書類	委託報告書（製本、電子媒体）

都提供資料より監査人作成

（注）過去に（株）アルメック VPI と、次の関連する委託契約を締結している。

平成 29 年度運河エリアライトアップマスタープラン策定及び社会実験等業務委託（契約金額 61,668,000 円）、平成 30 年度運河エリアライトアップ（天王洲地区）施設計画等策定業務委託（同 8,856,000 円）、令和元年度ライトアップ事業委託推進方策検討調査委託（同 8,327,000 円）

委託報告書によれば、業務の概要は次のとおりである。

- ① 施設計画検討
今後ライトアップが想定される施設の中から1施設（大井ふ頭中央海浜公園）を選定し、ライトアップ施設計画案を作成
- ② 具体的推進方策検討
「マスタープラン」の重点地区以外の運河エリア地区（大井・大森、朝潮、豊洲）に江東地区を追加した4地区を対象に、ライトアップの方向性などについて検討を実施
- ③ 効果検証方法検討
マスタープランに基づき令和3年度までに整備された施設について、効果を検証するための調査方法を検討

ライトアップの効果検証としては、過年度に日の出ふ頭ライトアップ社会実験（平成29年度に2回）と船上見学会（令和元年度）で乗船者へのアンケート調査を行っている。対象者数は、平成29年度第1回124人、同第2回372人、令和元年度161人であり、いずれの回も「ライトアップを勧めたいか」の回答は約8割に達するなど、おおむね好評であることがうかがえるが、対象者数が少なく、人の流れや動きへの影響を図るには、これのみでは不十分な面があると言える。

これに対して、今回の委託報告書の効果検証方法の検討においては、ライトアップ効果をシンボル効果、集客効果、回遊効果、消費効果と捉え、それらの効果を質的に把握するための「アンケート調査」、量的に把握するための「ロ

ケーションビッグデータ分析」を選定している。

以上の委託結果等を踏まえて、令和4年度は、マスタープランの対象となった2地区に対して、上記の2つの方法によるライトアップの効果検証調査を委託している。そのほか、江東地区でのライトアップ協議会開催に向けた調整を進めるとのことである。

（意見1－18）協議会の開催について

令和2年度、3年度の協議会は、新型コロナウイルス感染症の影響により全く開催されていない。確かに、令和元年度末にライトアップ推進の基本ルールが確定し、翌年度に東京2020大会を控えていたことから、過去2年間と同じ頻度で開催する必要はなかったかもしれない。しかし、協議会の議事録からは、行政、民間各分野の関係者のつながりの意義を認め、引き続き開催を求める各会員の声があったことがうかがわれ、2年間の空白期間は惜しまれるところである。

令和4年度に予定される協議会も、新型コロナウイルス感染症の影響が完全に払拭されたとは言えない状況の下での再開となり、従来どおり、会員が一堂に会するリアル型の開催が確実に行えるとは限らない。このような場合も想定して、今後の協議会の開催においては、リアル開催以外にも、オンライン方式や両者のハイブリッド方式での開催も含めて複数の開催方式への対応を行い、会員の参加機会を一層確保された上で開催されたい。

（意見1－19）新しい評価手法による効果測定について

ライトアップの効果の測定については、ライトアップエリアへの集客やエリア内外での回遊といった人の流れを把握することも重要である。この点において、アンケート調査は対象人数が限定されるため、エリアへの来訪理由やライトアップへの評価を得る手段として不可欠である一方、来訪者や人の移動など、全体的な効果を客観的に測る手段としては適当でないと言える。今後は、ロケーションビッグデータ分析など、新しい手法を用いて人流効果を量的に把握していくことが客観的な効果把握には不可欠であり、当面の調査費用の増加は見込まれても、ライトアップを継続するエリアの選定に資することで、中長期的には事業の効率化をもたらすと考えられる。人流調査は、舟運活性化に向けた取組でも既に行われており、その取組も参考に継続して取り組まれない。

5 港湾施設の危機管理体制の確立

(1) 港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

ア 事業の概要

東京港において、船舶からの油流出事故の発生、老朽化や整備不良のため航行不能となった船舶の放置といった事態が発生し、港湾機能が麻痺するおそれはない。こうした事態を未然に防ぐとともに、東京港の適正な管理運営を維持するため、平成 16 年 3 月に改正された港湾管理条例及び同条例施行規則において、以下の船舶等に関して、港湾の管理上、著しい支障が生じると認められるときは港湾施設を使用させないことができることとした。

① 港湾施設を損傷し、又は汚損し、その他管理上支障を来すおそれがある船舶

船舶安全法、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の規定に基づく処分、命令その他の措置を受けたにもかかわらず改善措置を行っていない船舶

② 船舶の事故による損害賠償等を履行しないおそれがある船舶所有者等

次に掲げる損害の賠償義務の履行により生じる損害を補填する保険契約等を締結していない船舶所有者等

- ・ 船舶に積載されていた燃料油等による汚染により生じる損害の賠償義務（総トン数 100 トン以上の外航船舶及び同 1,000 トン超の内航船舶）
- ・ 船舶の座礁、沈没等による難破物除去等の措置に要する費用の負担により生じる損害の賠償義務（総トン数 100 トン以上の外航船舶及び同 300 トン以上の内航船舶）
- ・ 船舶の運航に伴い岸壁等の港湾施設に与えた損害の賠償義務（総トン数 100 トン以上の外航船舶）

イ 監査の結果

〔分析〕 港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応について

港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応として、令和元年度から令和 3 年度において適用対象となった事案の有無を港湾局に確認したところ、適用対象となった事案はないとのことであった。

港湾の管理上、著しい支障が生じると認められる船舶を実際にどのように見極めているのかについては、船舶安全法等の規定に基づく処分、命令その他の

措置を受けたにもかかわらず改善措置を行っていない船舶や不審船等が入港してくる場合、関東運輸局、東京海上保安部、警視庁等から情報が共有されるため、それにより港湾の管理上、著しい支障が生じると認められる船舶かどうかを判断しているとのことである。

(2) 港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止

ア 事業の概要

港湾局では、東京港における密輸・密入国事件を水際で阻止するため、平成 15 年 8 月、東京湾岸の各港湾管理者、各都県警察及び国の関係機関に呼びかけて「東京湾保安対策協議会」を設立している。平成 16 年 5 月、東京湾保安対策協議会の取組として、民間事業者を含めた関係機関が連携して、密輸・密入国等の組織犯罪を想定した水際危機管理対策「合同保安訓練」を、東京港晴海ふ頭で実施している。

また、平成 16 年 1 月、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を水際で阻止するため、東京港の関係行政機関や民間事業者で構成される東京港保安委員会を設置している。平成 16 年 6 月には、この委員会の取組として、東京海上保安部をはじめとする関係機関が連携して「東京港テロ対策合同訓練」を、有明フェリーふ頭で実施している。その後、年一回のペースで東京港テロ対策合同訓練を実施している。

今後も、関係機関との情報の共有化と連携体制の強化を図り、東京港の治安を脅かす密輸・密入国及びテロ等の犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための港湾保安対策を実施するとしている。

イ 監査の結果

〔分析〕 港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止について

(ア) 密輸・密入国及びテロ等の事案の有無

港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止として、令和元年度から令和 3 年度において対象となった事案の有無を港湾局に確認したところ、東京港において、該当の事案はないとのことであった。

(イ) 東京港テロ対策合同訓練の内容

東京港テロ対策合同訓練の内容は次のとおりである。

東京港テロ対策合同訓練について

- 1 主 催 東京港水際危機管理チーム（事務局：東京海上保安部）及び東京港保安委員会（事務局：東京都港湾局）
- 2 目 的 東京港におけるテロ対策の取組の一環として、事案発生時の関係機関の連携・対応等を確認するとともに、より一層の関係機関との連携推進及び治安機関の事案対応能力の向上を図る。
- 3 実施状況
 - ・初回（平成 16 年）有明フェリーふ頭で実施
 - ・以降、年 1 回のペースで実施（年度により実施場所は異なる）
 - ・令和 2、3 年度はコロナ禍のため従前の「実働訓練」を中止し、「情報伝達訓練※」のみ実施

※事案発生時の関係機関への情報伝達体制の維持・確認のため、メールの送受信により実施

【直近（令和元年度第 15 回）の実働訓練実施状況】

- 1 実施日時
令和 2 年 1 月 23 日（木）午後 2 時 00 分から約 1 時間
- 2 実施場所
晴海客船ターミナル 2 階及び晴海ふ頭周辺海域
- 3 参加機関
東京入国管理局、東京税関、東京検疫所、関東地方整備局、関東運輸局、東京消防庁、警視庁月島警察署、警視庁東京湾岸警察署、東京海上保安部、東京都港湾局
参加人員：約 85 名、参加船艇：11 隻
- 4 訓練想定
 - (1) 陸上訓練
「東京港に入港する外航旅客船に、手配中の国際テロリスト数名が身分を偽って乗船し、本邦への入国を企てている」との情報が寄せられたことから事案対応に当たる。
(内容)
 - ・外航旅客船の乗客が偽造された旅券を所持していたことから国際テロリストである疑いが浮上
 - ・テロリストが逃走を図ったことから、入国警備官がテロリストを制圧
 - ・テロリストから逃げる際に負傷した乗客を、東京消防庁の救急部隊が搬送
 - ・乗客の荷物エリアに残された荷物に対し税関の爆発物探査犬が臭気確認し、爆発物があることが判明したことから、警察署員が爆発物初期対応を実施
 - (2) 海上訓練
海上工事業者から「工事作業船から出火しており、さらに 1 隻の作業船が係留場所から無くなっている」との通報を受け事案対応に当たる。
(内容)
 - ・盗まれた小型ボートに銃を所持したテロリストが乗船していることから、巡視船や警備救難艇、警察艇等が小型ボートを追跡し、テロリストを制圧

(ウ) 東京湾保安対策協議会について

港湾局から東京湾保安対策協議会に対して補助金は交付されておらず、港湾局からの委託もない（令和 3 年度の状況）。また、東京湾保安対策協議会の令

和元年度から令和3年度の活動実績を確認したところ、同期間における活動実績はないとのことであった。

(エ) 関係機関との情報の共有化と連携体制の強化を図る仕組み

港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止を図るために、東京湾保安対策協議会の活動以外に、関係機関との情報の共有化と連携体制の強化を図る、次の仕組みが構築されている。

- 国際テロをはじめとする国際組織犯罪を未然に防止するには、行政機関等の連携が必要であるため、政府は、平成15年12月の「空港・港湾における水際対策幹事会」において、「水際危機管理チーム」及び「港湾保安委員会」の設置・活用を決定している。

【東京港水際危機管理チーム】

- 内閣官房の「水際危機管理チーム」の下部の東京港の組織として「東京港水際危機管理チーム」が平成16年1月に設置されている。（事務局：海上保安庁東京海上保安部）
- 直近の「東京港水際危機管理チーム」の会合は、令和4年7月に書面開催されている。

【東京港保安委員会】

- 東京港における関係機関の連携による保安の向上と入出管理の強化を図り、水際対策・危機管理体制を強化する目的で平成16年1月に設置されている。（事務局：東京都港湾局）
- 「東京港水際危機管理チーム」とともに「東京港テロ対策合同訓練」を主催している。

(3) 改正 SOLAS 条約への対応

ア 事業の概要

国際海事機関（IMO）では、船舶や港湾施設に対するテロ攻撃の脅威に備えるため、「海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS 条約）を平成14年12月に改正した。平成16年7月1日に同条約が発効し、国内においては同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行された。東京港では、水際の第一線であるふ頭の出入管理の徹底を図るため、改正 SOLAS 条約に対応して、延長約12kmのフェンス・ゲートや監視カメラ、照明設備等の整備を完了している。平成17年4月には、東京港管理事務所に指令センターを設置し、専任監視員による24

時間の常駐監視を行っている。

また、平成 26 年 7 月からは、セキュリティカード等を使ってゲートでの出入管理を行う手法を導入し、保安対策の強化を図っている。

東京港の港湾施設がテロによる攻撃を受けた場合、首都圏の消費生活に多大な影響が生じることが予想される。また、保安対策が不十分な港湾から出航した船舶は、目的地の外国港湾において入港を拒否される懸念もあり、東京港の国際競争力を確保する上からも、港湾施設の保安対策を着実に推進していくとしている。

イ 監査の結果

〔分析〕改正 SOLAS 条約と国際船舶・港湾保安法について

改正 SOLAS 条約と国際船舶・港湾保安法の概要は次のとおりである。

○改正 SOLAS 条約に対応するため「国際船舶・港湾保安法」が制定された。

○同法は、国の役割は定めているが都道府県の役割は定めていない。

○同法では、危害行為（港湾施設の破壊、武器・危険物等の持込み、不法侵入等）を防止するため、以下の事項を含む埠頭保安規程の策定・実施が国際埠頭施設（国際航海船舶を係留する岸壁など）の管理者の役割となっている。

①埠頭指標対応措置（主な事項）

- ・立入制限区域の設定・管理
- ・施設内外の監視
- ・貨物の管理

②埠頭保安設備の設置・維持

③埠頭保安管理者の選任

④訓練実施

○東京港内に所在する国際埠頭施設のうち、都が管理するものについては都が埠頭保安規程を策定し、同規程に基づき保安対策を実施している。

○上記国際埠頭施設に係る立入制限区域の指定・告示を、東京都港湾管理条例施行規則に基づき行っている。

6 東京港の環境対策

(1) 水面監視業務について

ア 概要

東京港管理事務所所属の監視艇6隻により、常時、港内泊地、運河筋等を巡視し、土砂、じん芥、廃油等の不法投棄防止、発見及び除去、警告、関係機関への通報などを行っている。

監視艇等による処理状況は、以下のとおりである。

表B-6-1 監視艇等による処理状況

年度	出動回数	処理件数				
		油	流沈木	沈廃船	その他	計
平成30	2,499	56	216	0	405	677
令和元	2,416	26	213	8	518	765
令和2	2,444	44	220	8	540	812
令和3	2,578	63	164	0	567	794

都提供資料より監査人作成

(2) 流出油対策について

ア 概要

船舶等からの廃油の不法投棄や、係留中の船舶が給油中に誤って油を流出する事故が後を絶たず発生している。また、港内の臨港地区には、石油類を取り扱う企業が点在し、隅田川筋や江東地区の運河筋には油槽所が多く、港内を通過する小型タンカーの航行も非常に多い。

このため、次のような流出油防除資機材を保有するとともに、官民一体の協力体制を取っている。

(ア) 備蓄資機材の保有状況（令和3年8月1日現在）

a オイルフェンス（2,220m（B型））

流出油の拡散防止、回収のための誘導等のため水面に設置する。

b 油処理剤（18リットル缶48缶）

流出油上に散布し、油を微粒子化させ水中に溶け込ませる。溶け込んだ油の微粒子はバクテリアにより分解される。

c 油吸着マット（50cm×50cm×0.4cm 500枚、65cm×65cm×0.4cm 1,200枚）

など)

流出油回収用。直接投入し回収する。

- d 油処理剤散布船（監視艇 6 隻（うちオイルフェンス展開機能放水銃装備艇 1 隻、放水銃装備艇 4 隻））

油処理剤を散布するための放水銃を搭載した船舶

- e 油回収装置（清掃船用 2 基（第一清海丸、第二清海丸））

清掃船に備えてある回収装置

（イ）応急体制

大量流出油事故等の場合には、各当事者の能力だけでは処理できないので、被害を最小限に食い止めるために、関係官公庁、関連企業の相互協力体制が必要である。

このため、海上保安部を中心に「東京湾排出油防除協議会」が設置され、さらに、地域機構として「東京港排出油防除協議会」がある。港湾局もこれに加入して防災訓練に参加するなど、港湾管理者の立場から応急対策についての協力体制を取っている。

なお、平成 9 年 7 月に起きたダイヤモンド・グレース号の事故を契機に、「大規模流出油災害対策の手引き」を策定し、今後の流出油災害に備えている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－20 に関するもの〕流出油事故の将来的な対策について

令和 3 年度においては、大規模流出油の事案はなかったものの、13 件の流出事故の対応実績があった。大規模か否かの定義については、特に定められていない。流出油事故においては、東京海上保安部が、流出規模や油の種類等の状況を判断した上で、防除活動の要請又は指示を出している。港湾局の役割は、その指示等を受けて流出油の処理を行うことであり、原因の究明や今後の再発防止策の検討については東京海上保安部の役割であり、港湾管理者である東京都においては行われていない。令和 3 年度の 13 件の流出油事故等対応状況報告書において、6 件（46%）が原因について不明と記載されており、事後的な確認も行われていない。

（意見 1－20）流出油事故の将来的な対策について

令和 3 年度においては、大規模流出油の事案はなかったものの、13 件の流出事故の対応実績があった。大規模か否かの定義については、特に定められてい

ない。流出油事故においては、東京海上保安部が、流出規模や油の種類等の状況を判断した上で、防除活動の要請又は指示を出している。港湾局の役割は、その指示等を受けて流出油の処理を行うことであり、原因の究明や今後の再発防止策の検討については東京海上保安部の役割であり、港湾管理者である東京都においては行われていない。令和3年度の13件の流出油事故等対応状況報告書において、6件（46%）が原因について不明と記載されており、事後的な確認も行われていない。

港湾法第12条第1項第2号は、港湾管理者の業務として、港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること（港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。）を定めている。当該規定に基づき、事故発生後の流出油対策は適切に行われていると考えられるが、港湾区域を良好な状態に維持するためには、同様の事故を再度発生させないよう、事故原因を分析するとともに、予防的な再発防止策を検討することもその内容として含まれるものと考えられる。事後的な流出油処理を行うだけでなく、事故後に東京海上保安部等の関係者と事故原因等の必要な情報共有を行い、流出油事故そのものを減少させられるような予防的な施策がないか、港湾管理者としても検討されたい。

（3）港内清掃について

ア 概要

清掃船6隻、運搬母船1隻により、港湾区域内の浮遊じん芥等の収集を行っている。作業は、東京港内清掃作業委託契約書を締結し、TPTに業務委託している。

収集したごみ等は、清掃船で回収し、分別運搬処理をしている。

海面清掃の実績は、以下のとおりである。

表B－6－2 海面清掃実績

年度	収集量（m ³ ）
平成30年度	2,242
令和元年度	2,766
令和2年度	1,564
令和3年度	1,662

都提供資料より監査人作成

(4) 汚泥しゅんせつについて

ア 概要

東京港内、特に運河部に堆積している汚泥は、悪臭を発生し、住民の生活環境を悪化させる原因となっている。こうした状況を改善するため、「東京地域公害防止計画」に基づき、昭和 47 年度から、運河部の汚泥しゅんせつ等を行っている。

令和 3 年度の事業としては、汐見運河底質調査委託、高浜運河ほか 1 箇所底質調査委託、朝潮運河深淺測量、春海運河深淺測量、天王洲運河深淺測量、汐見運河汚泥しゅんせつ及び覆砂工事、高浜運河汚泥しゅんせつ及び覆砂工事、東京港運河部底質調査委託を実施している。

(5) 沈木、木皮の処理について

ア 概要

東京港で取り扱う原木は、年々漸減しているが、輸送、荷役及び製品化に伴い発生する沈木、木皮は、航行障害となるばかりでなく、海底に長年堆積して水質に悪影響を与えることになる。

○ 沈木対策

輸送、荷役に伴う流沈木による被害を未然に防止するため、港湾管理者として原因者に注意を喚起し、清掃等を行わせている。

○ 木皮対策

原木荷役に伴い発生する木皮については、海洋投棄の規制が強いことから、当該木材関連企業から依頼を受けた産業廃棄物処理業者が処理している。

令和 3 年度における沈木撤去本数は、109 本（体積 104.35 m³）、木皮処理量は、386.1 m³であった。

(6) 沈廃船の処理について

ア 概要

港内に放置される沈廃船は、船舶の航行を阻害し、水質を悪化させ、公害を発生させるとともに、港内の美観を損なうこととなるため、これまで所有者不明の沈廃船は、都において撤去している。沈廃船の事案が発生した場合は、東京港管理事務所の監視艇が現場確認した上で、別途、撤去・処分工事を外注して処理するが、令和 3 年度において、沈廃船の事案はなかった。

(7) 港湾施設における省エネルギー、CO₂対策について

ア 概要

環境に配慮した港づくりを進めるため、上屋などの港湾施設に太陽光発電施設の整備や屋上緑化を実施するなど、環境負荷の軽減に取り組んでいる。関係機関や事業者と連携を図り、港湾施設の環境負荷軽減の取組を推進している。

令和3年度に実施した事業は、有明サービスセンター外2か所照明設備LED化工事、東京海員会館照明設備LED化工事、東京夢の島マリーナ外1か所照明設備LED化工事である。

イ 監査の結果

〔分析〕太陽光パネルの設置目標について

太陽光発電の導入に関しては、環境局が、2024年度までに都府県施設への太陽光パネル20,000kW設置（公営企業局を除く。）という全庁的な目標を設定しているが、20,000kWの目標達成に向けて、各局に目標設定はしておらず、港湾局を含む各局においても、独自の目標値を設定している局はない。港湾局としては、新規で建築する上屋等において、太陽光パネルの設置を進めることにより、全庁的な目標達成に取り組んでいる。

これまでの事業としては、辰巳ふ頭雑貨上屋ほか3施設への太陽光パネルの設置により、年間約130tのCO₂の削減効果があり、現在、設計委託中の事業として、10号ふ頭西上屋への太陽光パネルの設置がある。

(8) 船舶の排出ガス対策について

ア 概要

東京港では、都市機能エリアと物流エリアが、主に湾岸道路を境に隔てられているものの、市街地にも近く、周辺で多くの方が生活し、働く場所でもある。このため、大気汚染対策をはじめとした環境改善は不可欠となっている。

加えて、気候変動対策の観点から、脱炭素化に向けた取組についても、積極的に推進していくことが求められている。

特に、東京港では、今後も取扱貨物量の増大が見込まれており、船舶の寄港を妨げない効果的な環境施策の展開が必要となっている。

このような中、世界の港湾では、船舶の排出ガス削減に資する環境対策プログラムが導入され、環境改善のための有力な手段として運用されている。東京

港では、国際的な環境対策プログラムである ESI (Environmental Ship Index) に参加し、入港料減免のインセンティブを導入することで、船舶から排出される窒素酸化物 (NO_x) や硫黄酸化物 (SO_x) 等を削減することとしている。

また、近年、船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、新たな船舶燃料として、従来の重油と比べて環境負荷の小さい LNG (液化天然ガス) への転換が進められており、今後、LNG を燃料とする船舶が増加していくものと予想されている。

東京港では、国際的な環境対策にいち早く貢献するとともに、LNG 燃料船の入港を促進することによる国際競争力強化を図るため、LNG を燃料とする船舶等に対するインセンティブ制度を、令和 3 年 4 月から導入した。

加えて、今後、ゼロエミッション船舶として期待される将来の水素燃料船の早期就航を後押しするため、水素を燃料とする船舶に対するインセンティブ制度を導入した。

イ 監査の結果

〔分析〕 排出ガス対策のためのインセンティブ制度について

港湾局は、排出ガス対策のために、以下のようなインセンティブ制度を導入している。

○ グリーンシップインセンティブ

WPSP (World Port Sustainability Program) が認証した船舶の ESI 値に応じて、入港料を減額する。

減免率は、ESI 値 20.0 から 29.9 の場合 30%、30.0 から 39.9 の場合 40%、40.0 以上の場合 50%となっている。

○ LNG インセンティブ

LNG を燃料とする船舶及び LNG 燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除する。

○ 水素インセンティブ

水素を燃料とする船舶に対し、入港料を免除する。

LNG インセンティブに関しては、令和 3 年 4 月より導入されたばかりであり、令和 3 年度の実績は、1 件 (総トン数 23,040 t、入港料相当額 62,208 円) のみであった。

(9) 屋形船のし尿処理について

ア 概要

船舶からの海域へのごみ、し尿等の廃棄物の排出については、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律で一定の規制がなされている。

しかし、し尿の排出について、定員 100 人未満の屋形船は法規制の対象外となり、港湾区域内の親水施設である海上公園等の閉鎖水域でのし尿垂れ流しに対し、各方面から早急に対処するよう要望が出され、平成 2 年 11 月に、屋形船のし尿処理対策を円滑に進めるため、業界団体及び庁内関係局等の協議の場として「屋形船し尿処理対策連絡協議会」（事務局：環境局）を設置した。

この協議会の協議結果を踏まえ、当面の暫定策として、閉鎖水域へ排出を行わないよう屋形船を改造し、貯留タンクを設け、港内に設置したし尿受入施設（海上係留）で処理するよう行政指導による対応策を講じ、平成 3 年 8 月から実施した。平成 13 年 4 月より、バキューム車で各屋形船の係留場所等を巡回してし尿の回収を行うとともに、平成 22 年度に、セルフ方式によるし尿回収施設を設置し、維持管理を行っている（現在は、芝浦 1 か所のし尿回収施設を管理）。なお、し尿回収施設については、港湾局が管理する施設のほか、建設局が管理する同種の施設が越中島（江東区）及び新今井橋（江戸川区）にも設置されており、都外の事業者も含めて使用することが可能となっている。

令和 3 年度におけるバキューム車によるし尿回収実績は、年間 72 回、延べ隻数 215 隻、回収量 21,100ℓ である。

(10) 官民協力・協議会について

ア 概要

東京港の安全と環境良化の促進を図るため、官民協力体制として港湾局長を会長とする「東京港安全・汚染防止対策協議会」が昭和 50 年 6 月に発足した。主な協議事項は、船舶の航行安全対策、廃棄物、廃油及び廃船等による汚染防止体制の整備並びに清掃体制に関することである。

平成 22 年度からは、東京港における水域利用調整に係る連絡調整を行うことを目的として、水域利用調整協議会（事務局：東京都港湾局、東京海上保安部）を設置している。水域利用調整に係る調整ルールに関すること、その他船舶航行の安全確保及び円滑化に関すること等について協議し、問題の解決を図っている。

東京都区部の港湾・河川における廃船を適正に処理、リサイクルするための検討組織として、平成 11 年 6 月、行政と民間の関係者が連携、協力し「東京都

廃船処理協議会」を設立し、廃船処理の試行を3回行い、平成12年3月に、廃船処理のフローチャート、廃船処理費用等を含む中間報告（ガイドライン）を発表するなど、検討を進めてきた。

その後、平成19年7月に設立された関東地区廃船処理協議会（事務局：関東運輸局）にて、適正処理のシステムが確立された。今後も、その円滑な運用についての協議、調整を行っていくとともに、周知活動等を行っている。

イ 監査の結果

〔分析 意見1－21に関するもの〕水域利用調整協議会の開催方法について

水域利用調整協議会は、令和3年度中は開催されなかったため、直近の令和3年1月27日に開催された協議会（書面開催）について、議案書並びに審議結果の報告の内容を監査した。

令和3年1月27日付で議案書は送付され、2件の議案に対して賛否を問うとともに、それぞれについて意見等を記載させ、その他の質問等についても任意に記載できる回答書を、令和3年2月26日必着で求めるものであった。

結果として、両議案ともに反対はなく、議案に対して懸念を表明する意見もなく全会一致での可決となった。水域利用に関するその他の質問等として、2件の質問と3件の意見があり、これらについては、所管する団体からの回答とともに、審議結果として、令和3年3月25日付で報告がされている。

（意見1－21）水域利用調整協議会の開催方法について

水域利用調整協議会は、令和3年度中は開催されなかったため、直近の令和3年1月27日に開催された協議会（書面開催）について、議案書並びに審議結果の報告の内容を監査した。

令和3年1月27日付で議案書は送付され、2件の議案に対して賛否を問うとともに、それぞれについて意見等を記載させ、その他の質問等についても任意に記載できる回答書を、令和3年2月26日必着で求めるものであった。

結果として、両議案ともに反対はなく、議案に対して懸念を表明する意見もなく全会一致での可決となった。水域利用に関するその他の質問等として、2件の質問と3件の意見があり、これらについては、所管する団体からの回答とともに、審議結果として、令和3年3月25日付で報告がされている。

議案書の送付から1か月程度の十分な検討時間を取るとともに、その他の意見等については、それぞれの所管団体に回答を求めた上で、審議結果の報告がなされており、結果として、慎重かつ適正な審議が行われたものと言えるが、

審議前の可能性としては、審議に当たっての疑問や意見の対立もあり得るものと言える。令和3年度当初には、新型コロナウイルス感染症も1年を経過し、働き方としてのオンライン会議も浸透しつつあり、また、都として緊急事態措置等を発する中において、感染リスクの低いオンライン会議を推進する立場にあったことを考えると、当該協議会をオンラインで開催するべきであったと考ええる。今後は、対面による会議が困難な場合においては、オンライン会議により実施することを検討されたい。

(11) 放置艇対策の取組について

ア 概要

都内の河川や港湾を一体とした公共水域における放置船舶問題について、効率的かつ迅速な解決を目指し、平成14年3月、「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」(建設局と港湾局共管)を制定し、平成15年1月に施行した。

この条例に基づき、係留保管施設の確保及び放置禁止区域の指定による規制の強化により、放置船舶の解消(適正化)に取り組むため、建設局と共同で「東京都船舶の係留保管適正化計画」を策定し、平成22年度に改定、平成31年3月に再度の改定を行っている。

本条例は、係留保管施設整備状況に応じて区域を指定し(適正化区域、重点適正化区域)、その区域内の放置船舶に対する移動措置など、都独自の規制により都市景観を回復し、公共水域における経済活動や生活環境の確保を図ることを目的としており、東京港内における放置船舶問題の解決を図っている。

適正化区域とは、次のいずれかに該当する区域が対象である。

- ①災害時における船舶による円滑な避難、輸送等を確保するために必要な区域
- ②船舶の放置により、騒音、悪臭等が発生し、又は防火、防犯等の面での安全性が低下する等、周辺の地域の住民の良好な生活が阻害されている区域
- ③港湾における船舶を利用した経済活動を確保するために必要な区域

重点適正化区域とは、適正化区域のうち、重要性及び緊急性の面から、船舶の放置を特に排除すべき区域として、次のいずれかに該当する区域が対象である。

- ①災害時における船舶による避難又は応急措置の実施に必要な物資の輸送の拠点又は経路として特に重要であると認められる区域

- ②船舶の放置に起因して、周辺の地域の住民に治安及び防犯の面での危険性が生じており、その是正が特に必要であると認められる区域
- ③正当な権原なく設置された係留保管の用に供する施設に起因して、騒音、悪臭、水質の汚濁等が発生し、生活環境の著しい悪化が生じており、その是正が特に必要であると認められる区域
- ④船舶の燃料、廃油等の違法な貯蔵又は投棄に起因して、周辺の地域の火災発生危険性が生じており、その是正が特に必要であると認められる区域
- ⑤岸壁、栈橋等の前面、泊地その他船舶の航行又は利用が多い区域で、海上保安上特に重要であると認められる区域

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－2 2 に関するもの〕 営業用船舶の放置について

平成 31 年 3 月に再度の改定を行っている「東京都船舶の係留保管適正化計画（改定版）」によれば、適正化の対象とされる放置船舶の数は以下のとおりである。

表 B－6－3 船種及び区域ごとの放置船舶数（各年度 5 月時点）

年度	区域	プレジャー ボート	営業用船舶 (屋形船・遊漁船等)	工事用 作業船等	計
平成 14	河川区域	620 隻	300 隻	130 隻	1,050 隻
	港湾区域	40 隻	20 隻	250 隻	310 隻
	計①	660 隻	320 隻	380 隻	1,360 隻
平成 21	河川区域	338 隻	295 隻	127 隻	760 隻
	港湾区域	4 隻	14 隻	6 隻	24 隻
	計②	342 隻	309 隻	133 隻	784 隻
平成 30	河川区域	61 隻	116 隻	35 隻	212 隻
	港湾区域	2 隻	17 隻	0 隻	19 隻
	計③	63 隻	133 隻	35 隻	231 隻
増減（③－①）		△597 隻	△187 隻	△345 隻	△1,129 隻

東京都船舶の係留保管適正化計画(改定版)より監査人作成

全体の放置船舶数については、1,360 隻から 231 隻へと 83%減少、港湾局の所管する港湾区域に限れば、310 隻から 19 隻へ、94%と大幅に減少している。しかしながら、港湾区域における営業用船舶（屋形船・遊漁船等）については、平成 14 年度から平成 21 年度にかけて 20 隻から 14 隻へと減少したものの、平

成 30 年度には増加に転じ、17 隻となっている。

「東京都船舶の係留保管適正化計画（改定版）」によれば、放置船舶の対策としての係留保管場所として、営業用船舶については、河川区域においては、業務の実態及び周辺環境に対する影響を考慮して係留水域を確保、港湾区域においては、業務形態や地理的条件、周辺環境に対する影響を考慮し、可能な限り集約化できる近傍水域を検討するとある。また、整備に当たっての基本方針として、営業用船舶は、地域の経済、社会及び文化と密接な関わりを持つものであることから、これらの船舶の適正化に当たっては、生業の維持に配慮する必要がある、営業実態・営業船舶の状況を考慮し、整備を行うとした上で、河川区域が活用可能な場合で、護岸工事等と調整が可能な場合は、護岸工事等に併せた整備、貯木場空水面等近傍水域を活用するなど、手法も含めた検討を行った上で整備するとされている。しかしながら、整備時期については、明確に決定されていない状況である。

現在、港湾区域における営業用船舶の放置船舶 17 隻のうち、所有者が判明しているものは、4 名の所有者による 15 隻である。これらの船舶は、主に河川区域の護岸工事に伴い、河川区域に係留していた船舶が港湾区域に移動し、工事後も不法に係留しているものであり、当該放置艇に係留している場所は、適正化区域、重点適正化区域の指定要件に該当しない。多くの事業者は、隣接する河川区域にもまたがって営業していることから、河川区域を所管する建設局と連携して対応している。

（意見 1－22）営業用船舶の放置について

現在、港湾区域における営業用船舶の放置船舶 17 隻のうち、所有者が判明しているものは、4 名の所有者による 15 隻である。これらの船舶は、主に河川区域の護岸工事に伴い、河川区域に係留していた船舶が港湾区域に移動し、工事後も不法に係留しているものであり、当該放置艇に係留している場所は、適正化区域、重点適正化区域の指定要件に該当しない。多くの事業者は、隣接する河川区域にもまたがって営業していることから、河川区域を所管する建設局と連携して対応している。

今後も、河川区域を所管する建設局と連携し、事業者の営業実態等を考慮しながら調整を進め、当該事案の解決に向けて努められたい。

(12) 特定外来生物（ヒアリ等）の侵入・定着防止について

ア 概要

平成 29 年 7 月、東京港で陸揚げされたコンテナ内において、都内で初めてヒアリが確認された。

ヒアリは攻撃性があり、人体への被害等を及ぼす生物であることから、ヒアリが国内に定着した場合、国民の生活に大きな影響を与える可能性がある。

このため東京港では、特定外来生物（ヒアリ等）の水際での対策を徹底するため、「東京港におけるヒアリ等対策連絡会」（事務局：港湾局及び環境局）を設置して関係組織の連携体制を強化するとともに、モニタリング調査や普及啓発の取組を行っている。

7 東京港埠頭株式会社との取引について

(1) 概要

ア T P Tと東京都との取引

T P Tは、その前身を財団法人東京港埠頭公社とし、同社の事業を承継した株式会社である。T P Tの令和元年度の営業収益は18,378百万円であったが、このうち5,341百万円(29%)は都との取引であった。

イ T P Tと東京港の施設の関係

東京港の施設は、岸壁と背後施設(クレーン・ヤード等)に大別すると、まず、岸壁について、その所有者は都、国、及びT P Tである。管理は、都が直接行っているものもあるが、T P Tに管理を委ねているものもある。

次に、背後施設(クレーン・ヤード等)について、その所有者、管理者は、内貿ふ頭は都であるが、外貿ふ頭は全てT P Tである。

このため、T P Tの決算書の貸借対照表には、港湾施設の一部が計上されることとなる。T P Tの令和3年度決算では、有形固定資産59,980百万円が計上されている(T P Tの土地等各種事業資産も含む。)

表B-7-1 東京港の施設の所有者等の状況

【外貿ふ頭】

【外資の域】

施設名		岸 壁			背後施設（クレーン・ヤード等）		
地区名	パス	所有者	管理者	使用者	所有者	管理者	使用者
大井	o1～o3、o7	T P T			T P T		o1～o2：川崎汽船（株） o3～o4：（株）商船三井 o5：ワンハイラインズ（株） o6～o7：日本郵船（株）
	o4～o6	国	都・T P T ※管理運営協定を締結	船社			
青海	A0～A2	都	T P Tへの指定管理	船社	T P T		山九（株）・（株）住友倉庫 伊勢湾海運（株）・日本通運（株） 第一港運（株）
	A3、A4	T P T					A3：再編整備中 A4：エバークグリーンマリン（株）
中防外	Y1 (H29～)	都	T P Tへの指定管理	船社	T P T		（株）上組
	Y2 (H29～)	国	都・T P T ※管理運営委託契約を締結				三井倉庫（株）・日本通運（株） （株）住友倉庫・山九（株）
品川	SC～SF	都	T P Tへの指定管理	船社	T P T		第一港運（株）・（株）住友倉庫 東海運（株）・日本通運（株） 山九（株）

【内貿ふ頭】

中防内	X4、X5	国	都	船社	都	日本通運(株)
-----	-------	---	---	----	---	---------

都提供資料より監査人作成

ウ T P Tの事業活動

T P Tは、所有する港湾施設の港湾事業者への賃貸と維持管理を主たる事業として行うとともに、都が所有する施設の管理業務の受託のほか、都が行う各種港湾事業の実施者として、各種の事業を受託している。

(2) 青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託について

ア 事業の概要

(ア) 青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託

青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託(令和3年度支出額43,293千円)は、都とT P Tが所有する青海・品川公共コンテナふ頭に係る警備外部委託のうち、立哨警備に関するものである。

警備対象は、都とT P Tがそれぞれに所有している施設であるため、その事務処理については、T P Tが一括して契約主体となり、必要な警備委託契約を締結する旨、都とT P T間の覚書により定めている。

立哨警備に要する費用は、それぞれが所有する総面積の比率に応じて(青海公共コンテナふ頭については、都が14.80%、T P Tが85.20%、品川公共コンテナふ頭については、都が14.52%、T P Tが85.48%)、負担することとされている。

すなわち、本件の令和3年度支出額43,293千円は、警備会社(外部委託先)への支払額のうち、都負担分を計上したものである。なお、警備会社への支払額には、業務に係る共通経費等が別途追加される。当該追加分も、覚書所定の負担率で負担している。

(イ) T P Tによる契約手続

警備会社との令和3年度契約は、都とT P T間の覚書のとおり、T P Tにより締結されている。

指名競争入札による入札(入札日:令和3年3月3日)が行われており、指名数は5者(2者応札、2者辞退、1者不参)で、最低価格の入札者に決定している。契約金額は381,150千円であった。

(ウ) T P Tによる契約締結前の都との事前協議

都とT P T間の覚書では、委託契約の締結に際しては、契約締結前に、T P

Tは都に、契約目途額や委託警備内容等を提示し、双方による協議を行うことと定めている。

公共コンテナ施設の警備委託経費及び保安全管理者業務経費の負担に関する覚書
(令和4年3月7日)

東京都を甲とし、東京港埠頭株式会社を乙とし、甲及び乙で次の条項により覚書を締結する。

(経費の定義、事務手続)

第3条 公共コンテナふ頭の警備委託経費及び保安全管理者業務経費の定義及び事務手続は下記のとおりとする。

(1) 警備委託経費

甲及び乙が所有する公共コンテナふ頭の警備委託(立哨警備、巡回警備)に係る費用を警備委託経費とし、その事務処理については一括して乙が契約主体となり、必要な警備委託契約を締結する。なお、公共コンテナふ頭へ立ち入る者に対して実施する3点確認の業務に係る費用については、立哨警備に係る費用に含まれる。

上記の委託契約の締結に際しては、契約締結前に、乙は甲に契約目途額や委託警備内容等を提示し、甲乙双方による協議を行う。

警備委託経費は第4条により按分する。

(略)

イ 監査の結果

(指摘1-3) TPTが行った外部委託契約締結前の都との事前協議について

令和3年度青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託契約については、都とTPTとの間で締結された覚書のとおり、TPTにより契約事務が行われたが、覚書では、委託契約の締結に際しては、契約締結前に、TPTは都に契約目途額や委託警備内容等を提示し、双方による協議を行うことと定めている。この双方による協議の実施状況を確認したところ、実施した記録が残されていないとのことであった。

覚書に定める双方の協議状況が確認できるよう、適切に記録を保存されたい。

(3) 東京港内清掃作業委託について

ア 事業の概要

(ア) 東京港内清掃作業委託

東京港内清掃作業委託（令和3年度支出額 194,383 千円）は、東京港港湾区域において船舶による塵芥類の収集、処理等の海面清掃作業を行う目的で締結された委託契約である。以下、契約内容を契約書に基づき記載する。

契約相手先、業務実施者は、T P Tである。再委託は禁止されている。

清掃は、港湾区域を対象として行われるため、清掃用船舶を用いて作業が行われる。清掃用船舶 10 隻は都が所有しており、このほか、必要な物品も都所有品が貸与される。

作業範囲は、東京港全域であるが、船舶での作業が不可能な場所については「除外区域」とし、船舶による作業を実施しない区域とされている。除外区域では、浮遊物の収集等で都が特に指示した場合には、T P Tは協力することとされている。

作業回数は、通常作業区域では、原則として1日1回以上、運河等塵芥類の集まりやすいところについては、運河等名称とともに、必要な作業回数が定められている。

作業実施が困難な場合については、協議等の定めがある。

(イ) 委託料の支払と精算

委託料は、四半期ごとに概算払で、都からT P Tに支払われる。

概算払であるため精算が必要となるが、これについては、T P Tは、執行状況報告書を四半期末の翌 10 日までに都に提出し、承認を受け、契約期間終了時に生じた残金については、直ちに都に返納することと定められている。

(ウ) 必要経費の発生と負担、報告

本委託業務を実施する際に生じる人件費、燃料等の需要費、軽微な修繕に要する修繕費、関連する事務費等経費は、T P Tの負担で行うことと定められている。

T P Tは、契約締結後、契約のとおり、直ちに年間予算の執行計画書を都に提出し、承認を受けている。また、四半期ごとの概算払を請求する際に実績報告の承認を受け、執行計画についても適宜、実際の状況を反映した計画に修正し、承認を受けている。

イ 監査の結果

〔分析 指摘 1－4、意見 1－2 3 に関するもの〕東京港内清掃作業委託料の精算について

令和 3 年度東京港内清掃作業委託は、委託料が概算払であるため、契約終了時に必要となる精算事務を確認した。

令和 4 年 4 月 19 日付で、差引精算額 8,419 千円が返納されており、同 4 月 21 日に戻入の調定が行われている（概算払合計 202,803,000 円、執行額 194,383,557 円、差引精算額 8,419,443 円）。

T P T が作成した実績報告にある金額と、概算支払額、差引精算額の整合性について確認した。これら手続を実施した結果、検出事項はない。

（指摘 1－4）東京港内清掃作業委託の外部委託について

令和 3 年度東京港内清掃作業委託の実績報告を調査したところ、委託料として 25,460 千円の外部委託料が、T P T から外部に支払われていた。

このことは、本件契約第 20 条の再委託の禁止に抵触することが懸念されたため、内容を確認したところ、委託の内容は、発泡スチロール、廃プラスチック、ガラス、化粧板、ゴム、布団類等の産業廃棄物の運搬・処理、家電の運搬・処理、ドラム缶等の廃油処理、動物死骸処理、採取した海水の輸送のためのバイク便、人材派遣等に要する委託料であった。

これは、本件業務の目的である、船舶による塵芥類の収集、処理等の、海面清掃作業を行う業務を、全体として再委託していることとは異なっており、また、T P T が産業廃棄物等の最終処分をなし得ないことは、契約前から当然に承知していることから、再委託には該当しないものとする港湾局と T P T の判断は、容認し得ると考える。

しかしながら、契約文書と実態が形式的には乖離しているため、実態を反映した文面となるよう、契約文書表現を改められたい。

東京港内清掃作業委託契約書 令和 3 年 4 月 1 日

（再委託の禁止）

第 20 条 乙は、本委託に係る業務を第三者に委託してはならない。

（意見 1－2 3）東京港内清掃作業委託の実績報告分析について

令和 3 年度東京港内清掃作業委託契約では、T P T が四半期ごとの概算払の請求時と契約終了時に、実績報告の承認を受けている。

この承認時の港湾局の検討状況について、都から提出された資料を確認したところ、給料、諸手当、委託料に関する四半期執行額の推移に変動が見られたため、事情を把握しようと試みたが、資料内の情報では不明であった。このため、港湾局職員とのヒアリングの際に、口頭で確認したところ、その際には回答は得られず、後日、文書により回答を得た。

回答内容自体は、おおむね状況に整合するものであり、特段の検出はない。

しかしながら、実績報告の承認時の検討状況が、保管資料から確認できないことは改善すべきである。

本件の実績報告には、各費目の金額欄の横に備考欄が設けられているため、著しい数値変動等については、状況説明を受託者側において記載するよう定めることや、承認時の港湾局での検討内容を、別途、文書で作成し、ファイリングする等、最適な方法を検討し、改善を図られたい。

令和３年度東京港内清掃作業委託での執行額のうち変動が大きい費目及び変動理由

(単位：千円)					
	第１四半期	第２四半期	第３四半期	第４四半期	計
給料	18,861	18,861	18,861	1,716	58,299
諸手当	9,557	1,727	17,372	14,162	42,818
委託料	2,621	3,539	3,539	9,332	19,031

※第４四半期分を概算請求する際にＴＰＴから提出された文書より抜粋して作成した。

給料の増減
 ＴＰＴは、給料の予算額を約４等分にして請求していたが、第３四半期までに受領した委託料と執行見込額等を精査し、不足分だけを第４四半期の計画としたため。

諸手当の増減
 第１四半期は夏ボーナス（４・５月分）及び通勤手当（半年分）、第２四半期は大きな要因なし、第３四半期は冬ボーナス及び通勤手当（半年分）、第４四半期は退職給付引当金及び翌年度夏ボーナス（１２～３月分）を計上しているため。

委託料の増減
 第４四半期に増えた主な理由は、同社総務部で執行管理している人材派遣委託（４名）において、港内清掃と船舶給水で５０％ずつの費用按分としていたが、執行見込みを作成する際に、現場サイドにおいて４名が港内清掃業務に従事していることを確認したため。

〔分析 指摘 1－5 に関するもの〕 使用不能備品の処分について

T P Tと締結している東京港内清掃作業委託契約書を確認したところ、物品の貸付け及び調達等について定める第 10 条第 4 項に、備品が不必要又は使用不能となったときは、直ちに東京港管理事務所へ返還するものとし、不用品への組換え及び売却処分等の権限を有しないものとする規定されているが、令和 3 年 10 月 6 日に溶接機 1 台が、T P Tより使用不能となった旨の報告があったものの、返還はなされず、東京港管理事務所からの口頭指示により廃棄処分がなされている。当該処分に伴う証憑については、処分時には入手されておらず、今回の監査の過程において、産業廃棄物管理票（マニフェスト）を確認したが、その他の廃棄物とともに廃プラスチック類として廃棄されており、適切に処分された否かについては、書類上確認はできなかった。

（指摘 1－5） 使用不能備品の処分について

T P Tと締結している東京港内清掃作業委託契約書を確認したところ、物品の貸付け及び調達等について定める第 10 条第 4 項に、備品が不必要又は使用不能となったときは、直ちに東京港管理事務所へ返還するものとし、不用品への組換え及び売却処分等の権限を有しないものとする規定されているが、令和 3 年 10 月 6 日に溶接機 1 台が、T P Tより使用不能となった旨の報告があったものの、返還はなされず、東京港管理事務所からの口頭指示により廃棄処分がなされている。当該処分に伴う証憑については、処分時には入手されておらず、今回の監査の過程において、産業廃棄物管理票（マニフェスト）を確認したが、その他の廃棄物とともに廃プラスチック類として廃棄されており、適切に処分された否かについては、書類上確認はできなかった。

今回の事案は、使用不能の備品について、委託契約書に定められた手続を取らず、口頭指示により、処分等の権限をT P Tに付与することにより、返還を行わずに処分がなされている。当該行為は、一定の合理性があるが、このような手続を標準的なものと考えるのであれば、委託契約書における手続自体を改めるべきであると考え。なお、その際においても、口頭による指示は、港湾局の処分等の権限を付与するという点において不十分であり、文書により処分の指示を行うべきである。また、備品の除却に当たっては、処分の事実を確認する書類として、対象備品が処分されたことが明確に確認できるような書類を徴することを実施されたい。

〔分析 指摘 1－6 に関するもの〕 物品取扱要領の通知について

東京港内清掃作業委託契約書第 10 条第 6 項に、物品の管理事務については、本契約書に定めるもののほか、別途通知する委託契約に伴う物品取扱要領の定めに従うものとする規定されているが、物品取扱要領については、港湾局より通知がなされていなかった。

（指摘 1－6） 物品取扱要領の通知について

東京港内清掃作業委託契約書第 10 条第 6 項に、物品の管理事務については、本契約書に定めるもののほか、別途通知する委託契約に伴う物品取扱要領の定めに従うものとする規定されているが、物品取扱要領については、港湾局より通知がなされていなかった。

物品の管理事務については、本契約書に定めるものだけでは、不十分であり、より詳細な事務手続を定めた物品取扱要領を通知されたい。

〔分析 意見 1－24 に関するもの〕 T P T の受託業務の検査について

東京港内清掃作業委託契約書を確認したところ、作業の検査等について定める第 14 条に、東京港管理事務所は、T P T の受託業務の執行について随時検査し、又は必要な資料の提出を求めることができるとあるが、T P T によれば、過去において、検査が行われた記憶はないとのことであった。

（意見 1－24） T P T の受託業務の検査について

東京港内清掃作業委託契約書第 14 条に、東京港管理事務所は、T P T の受託業務の執行について随時検査し、又は必要な資料の提出を求めることができるとあるが、T P T によれば、過去において、検査が行われた記憶はないとのことであった。

東京港管理事務所は、同契約書第 15 条に基づき毎月、作業実績の定例報告を、第 18 条第 1 項に基づき四半期ごとに、委託料支出内容を明らかにした執行状況報告書の提出を受けている。東京港内清掃作業委託に関しては、第 18 条第 3 項に契約期間終了時に生じた残金については、直ちに東京港管理事務所に返還するものとするとなっており、実費精算、すなわち収支相償の概念で行うべきものとされている。この考えに従って事業が行われているかを確認するためには、目的内の支出であることや支出額の適正性など、支出内容の確認を行うことが重要である。たとえ不正等を図る危険性が低いと評価されたとしても、事務処理上、誤謬が発生する危険性は常に存在している。少なくとも年に 1 回

程度は、定例報告及び執行状況報告書が、適正に作成されていることを証憑類に当たり、試査であったとしても、定期的な検査を実施されたい。

(4) 公共船着場等の開放に向けた実証実験に関する協定について

ア 事業の概要

(ア) 東京港港湾区域における公共船着場等の開放の取組

東京港内の舟運活性化のため、公共船着場を不定期航路事業者向けに開放する取組を行うこととしている。公共船着場は、定期航路用に整備しているものだが、不定期航路事業者にも開放することで、利用者にとってより利用しやすい環境を提供し、舟運を活性化しようとする取組である。

表B-7-2 不定期航路事業者向けに開放した公共船着場の名称と開放時期

開放時期	公共船着場の名称
平成26年9月	竹芝小型船発着所浮桟橋
平成27年6月	有明小型船発着所浮桟橋
平成29年3月	お台場海浜公園係船施設 ※これのみ試験的開放
令和元年8月	日の出ふ頭小型船発着所浮桟橋その三
令和2年7月	青海小型船発着所浮桟橋

都提供資料より監査人作成

不定期航路事業者向けに開放した公共船着場については、定期航路事業者が運行する船の利用者と同様に、都の施設（待合所、トイレ、食事施設等）を利用することが可能となっている。

(イ) 東京港港湾区域における公共船着場等の開放に向けた実証実験に関する協定

都とTPTとの間で締結している協定である。令和3年度の支出額は、72,779千円である。

協定は、上述の不定期航路事業者向けに開放する取組を円滑かつ効率的に実施するために、東京港港湾区域における公共船着場の開放の取組や予約管理システムを導入する取組等の実証実験を行い、新たな管理体制を検討することを目的としている。

協定は、過年度から継続的に締結されており、TPTには、これまでの取組

を引き継ぐとともに、得られたノウハウを活かし、また、公共船着場内施設の指定管理者としての業務と連携を行うこととされている。

(ウ) 実証実験に要する経費の内容

実証実験に要する経費の内訳を調査したところ、支出の大半は、船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務等の委託料であった。

委託先は次表の4者であり、各者への委託業務内容は、船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務、船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務の監督業務、予約システムの保守管理、スマートロック等の設置、離着棧等検知システムの導入実験である。

これらは主として、船着場の日常的な運営業務の委託であり、実証実験としての性質が強いものは、スマートロック等の設置（令和3年度支出額2,060千円）、離着棧等検知システムの導入（同3,312千円）である。

なお、スマートロックとは、船着場において利用者自身による扉の開閉を可能とするシステムであり、無線、インターネット等を使用して実現するものである。将来的には、施設の無人管理に活用することを目指している。

表B-7-3 実証実験に関する協定に係る再委託

委託先名称	委託業務
(株) トーリツ	船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務
(一社) 水都創造パートナーズ	船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務の監督業務 予約システムの保守管理
(株) ASSURE	スマートロック等の設置
(株) 構造計画研究所	離着棧等検知システムの導入

都提供資料より監査人作成

(エ) 実証実験に関する協定の履行実績報告

TPTは、実証実験終了後、実証実験で得られた実績、データ及び協議会運営を含む実証実験に係る収支等をまとめ、書面により都に報告し、承認を得ることと協定書に定められている。

履行実績報告書には、協議会の運営状況、施設利用状況、施設管理状況、監視カメラやスマートロック等を活用した船着場の利用確認状況、利用者アンケート結果等がまとめられている。

(オ) 実証実験に関する協定の目的と業務内容

協定の目的は、公共船着場の開放に向けた実証実験となっているが、既に公共船着場は、平成 26 年度より、竹芝、有明、お台場（試験的開放）、日の出、青海と順次開放されており、開放に向けた実証実験というよりは、既に開放された船着場の運営や、利用者にアンケートを行い、今後の改善点等課題を模索する事業であると思われる。

協定の目的と実際の業務内容に差があるのではないかと、港湾局に確認したところ、船着場の無人運用に向けた DX 機器の導入など、開放に当たって有効な手段を検討している最中であることや、令和 5 年度末～6 年度にかけて新設、移設予定の船着場があり、開放に向けた取組はまだ途上であるとの説明を受けた。

イ 監査の結果

(意見 1－25) 実証実験に係る経費と日常的な業務経費の区分について

実証実験に係る経費の内容を確認したところ、その大半は、船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務等の委託料であった。

試作や実験等、実証実験の目的に合致した活動が行われていることは認められるものの、船着場予約管理業務、船着場利用時の係員業務、利用者アンケート調査、協議会運営については、通常の業務としての性質も含まれている。

受託者である T P T は、船着場内施設の指定管理者でもあり、指定管理業務との事業重複の関係等から、公共船着場の日常業務経費を把握しておくことは重要である。また、実証実験経費の研究開発的な支出を純粋に把握することは、事業の費用対効果を把握する上で、重要である。

このため、研究開発案件等の実験の性質が強いものと通常の施設維持業務の性質が強いものを区分して収支報告書の作成が行われるよう、T P T との協定文書を見直されたい。

Ⅱ 東京港の港湾計画と整備について

1 港湾計画について

(1) 概要

ア 港湾計画の概要

東京都の港湾計画は、港湾管理者である東京都が、港湾法に基づき、東京港の今後の施設整備計画や空間利用計画、環境施策などを長期的な視点で定める基本計画であり、港湾計画の必要性、目的、計画事項、作成の手續等は、港湾法で定義されている。港湾局によると、港湾計画は「計画」ではあるが、港湾の開発、利用及び保全等に関する基本的な将来の方向性を示した一種の指針（あるべき姿を実現することを目標としたもの）であり、事業の進捗管理は各事業にて行い、港湾計画自体において、具体的な数値目標を定めた上でその成果を示し、管理を求めるものではないとしている。

イ 東京港第8次改訂港湾計画

港湾局は、社会情勢の変化や東京港を取り巻く環境変化を踏まえ、おおむね10年後の「東京港の目指すべき姿」や「求められる取組」を実現するため、平成26年12月に港湾計画を改訂した（東京港第8次改訂港湾計画）。

港湾計画は、港湾法第3条の3第2項の規定により、国の港湾行政の指針となる「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）に適合し、また、同条第3項により、地方港湾審議会の議を経て策定することとなっている。東京港第8次改訂港湾計画においては、基本方針に適合し、第88回東京都港湾審議会（平成26年9月）、交通政策審議会第58回港湾分科会（国土交通省、平成26年11月）を経て、改訂された。

港湾法

第3条の3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画（以下「港湾計画」という。）を定めなければならない。

2 港湾計画は、基本方針に適合し、かつ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関

する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

- 3 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、港湾計画を定め、又は変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。

東京港第8次改訂港湾計画は、以下の方針に基づき、策定されている（東京港第8次改訂港湾計画「Ⅰ 港湾計画の方針」より抜粋）。

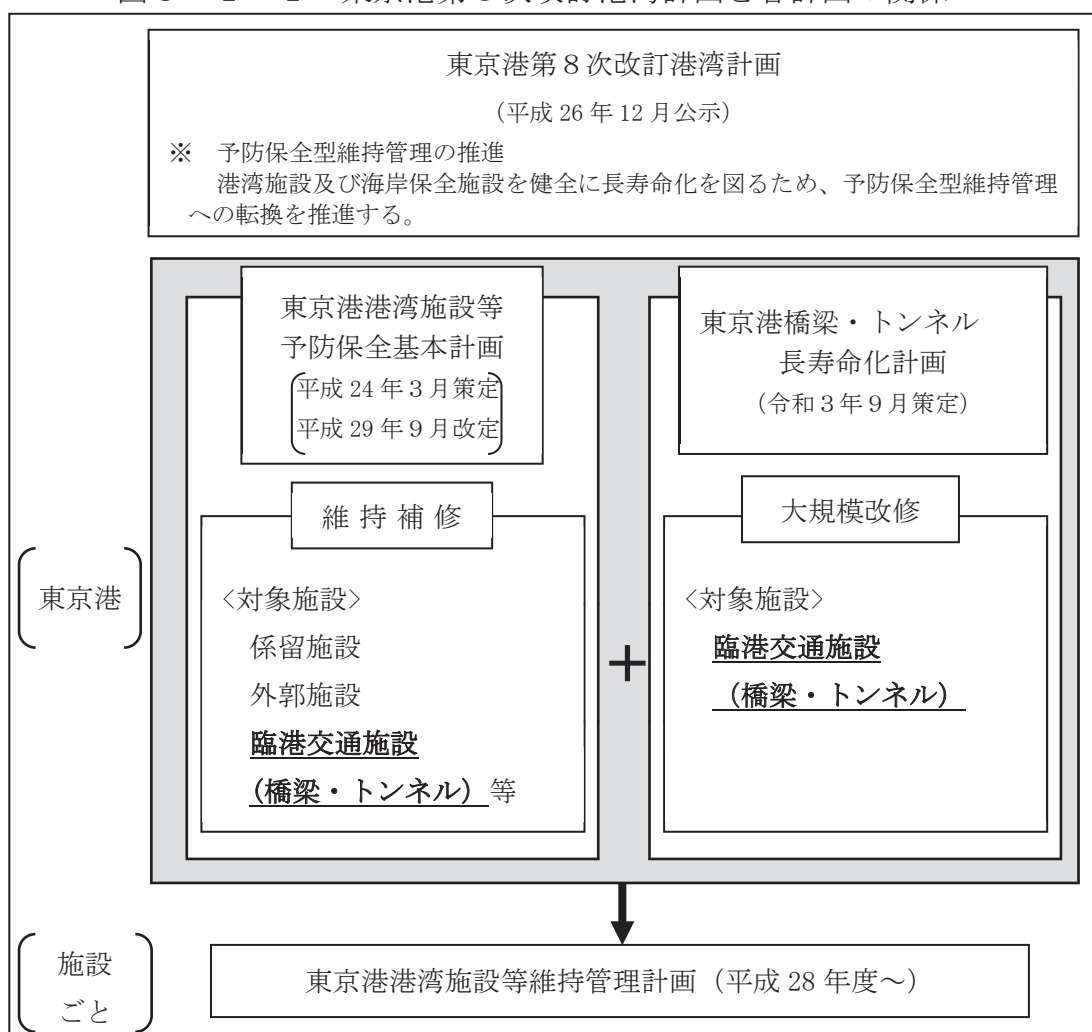
- 京浜港が一体となり、我が国と欧州、北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、京浜港を構成する三港それぞれの特性を踏まえるとともに、港湾管理者が国とも連携し、民の視点の導入等による効率的な港湾運営を実現する。
- これまで以上に施設の新規整備を積極的に推進し、それを種地として既存埠頭の再編・高度化を進める。
- 円滑な交通ネットワークの確保やロジスティクス機能の強化を図り、総合的な物流の効率化を進める。
- 利便性の向上や港湾コストの削減等を進めることで、東京港の更なる国際競争力の強化を図り、欧米との国際基幹航路はもとより、輸出入の太宗を占めるアジア地域との航路の拡充を図っていく。
- 東京港は、国際会議の誘致、観光振興等の取組を推進し、世界に東京の魅力を発信していくことが求められていることから、臨海副都心で、MICE・国際観光拠点化を進めるとともに、新たに大型クルーズ客船埠頭を整備し、世界中の人が訪れる魅力あるみなと・まちづくりを展開していく。
- 地域に住み、働く人々、また、訪れる都民や観光客など、全ての人々にとって重要な環境資産である緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、多様な生物の生息環境の改善を図るとともに、人とみなと・海とのつながりを取り戻す施策を進めていく。
- 大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民を守り、緊急物資や被災者の円滑な輸送を確保し、首都圏経済活動の停滞を回避するための万全な対策を更に進め、また、今後の施設整備に当たっては、災害時における施設の運用にも配慮した上で、防災力の向上を図っていく。さらに、施設が常に健全な状態で機能するよう、効率的、効果的な維持管理や施設改修を行っていく。
- 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向け万全の

準備を進めるとともに、大会終了後は、臨海部を「誰もが、いつでも、どこでも、いつまでもスポーツを楽しみ、スポーツの力で人と都市が活性化する『スポーツ都市東京』の実現」に寄与する地区として、将来に引き継いでいく。

ウ 東京港第8次改訂港湾計画と各計画との関係

東京港第8次改訂港湾計画と関連計画との関係は、以下のとおりである。

図C-1-1 東京港第8次改訂港湾計画と各計画の関係



都提供資料より監査人作成

エ 東京港第9次改訂港湾計画

港湾局は、現在、東京港第9次改訂港湾計画の策定作業を行っている。東京

港を取り巻く情勢は、東京港第8次改訂港湾計画策定以降、大きく変化している。このことを踏まえ、東京港第9次改訂港湾計画策定に先立ち、まず令和2年11月に、「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」について、知事から東京都港湾審議会へ諮問され、専門的見地から検討することとなった。令和4年1月に答申がなされ、今後、この答申を受けて、東京港第9次改訂港湾計画を策定することとなる。

具体的には、令和4年度から5年度にかけて、港湾計画の原案を作成し、令和5年度中に港湾法第3条第3項の規定により、東京都港湾審議会に諮問を行う予定となっている。その後、国土交通大臣に計画書を提出し、同条第2項の規定による基本方針との適合性を確認し、これらの手続を経て、令和5年度中の公示を予定している。

オ 東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想

東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想は、おおむね20年後（2040年代）の東京港の将来像を明らかにし、次期改訂港湾計画を策定するための指針とするものである。東京都港湾審議会の下、長期構想検討部会が設置されて検討が進められ、令和4年1月に、「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想 進化し続ける未来創造港湾東京港～スマートポートの実現～」として、知事に答申がなされた。

本答申においては、基本理念として、「進化し続ける未来創造港湾東京港～スマートポート～」を掲げ、また、目指すべき将来像として、物流の面では世界とつながるリーディングポート、環境の面では未来へつながるグリーンポート、防災・維持管理の面では信頼につなぐレジリエントポート、そして、観光・水辺のまちづくりの面ではにぎわいにつなぐゲートウェイとした上で、この東京港の目指すべき将来像に向けた主な施策の方向性として、以下の点を挙げている。

- 貨物量の増加や船舶の大型化に対応した新規ふ頭の整備、既存ふ頭の再編整備を推進
- 最先端技術を活用した効率的なコンテナターミナルを実現
- 災害時にも物流活動を維持できる強靱な港を構築
- カーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素化の取組を推進

(2) 港湾計画と実績との比較について

ア 東京港第8次改訂港湾計画について

東京港第8次改訂港湾計画の内容は、以下のようになっている。

I 港湾計画の方針
II 港湾の能力
III 港湾施設の規模及び配置
IV 港湾の環境の整備及び保全
V 土地造成及び土地利用計画
VI 港湾の効率的な運営に関する事項
VII その他重要事項

この中で、「III 港湾施設の規模及び配置」～「VII その他重要事項」において、各施設の整備等の計画が記載されている。

イ 監査の結果

〔分析 意見2－1に関するもの〕東京港第8次改訂港湾計画で計画されている事業の令和3年度における進捗について

東京港第8次改訂港湾計画で計画されている事業について、令和3年度末の実施状況（完了、実施中、未着手）をヒアリングしたところ、以下の回答があった。

「Ⅲ 港湾施設の規模及び配置」

1 公共埠頭計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
1-1 内港地区	(1) 外内貿コンテナ埠頭計画	(品川ふ頭)	水深11m岸壁2バース 延長550m (コンテナ船用) [既設の変更計画] S6～S7	未着手
			埠頭用地10ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	完了
	(2) 内貿ユニットロード埠頭計画	(品川ふ頭)	水深8.5m岸壁2バース 延長460m (RORO船用) [既設] (工事中を含む。) S1～S2	完了
			水深8.5m岸壁1バース 延長230m (RORO船用) [既設] S3	完了※耐震工事実施中
			水深8.5m岸壁1バース 延長166m (RORO船用) [既設の変更計画] S4	完了
1-2 南部地区	(3) 外貿埠頭計画	(品川ふ頭)	埠頭用地15ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	完了
			水深10m岸壁1バース 延長195m [既設の変更計画] S5	完了
			埠頭用地4ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	完了
	(1) 外内貿コンテナ埠頭計画	(大井ふ頭その1)	水深15～16m岸壁2バース 延長2,354m (コンテナ船用) [既定計画] o1～o7	未着手
			水深15～16m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既設・既定計画の変更計画] o8	未着手
			埠頭用地139ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	うち97ha完了※42ha未着手
1-3 中部地区	(2) 内貿埠頭計画	(大井ふ頭その2)	水深5m岸壁2バース 延長160m [既定計画] oo8～oo9	未着手
			埠頭用地2ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設]	完了
	(1) 外内貿コンテナ埠頭計画	(13号地)	水深15～16m岸壁2バース 延長700m (コンテナ船用) [既定計画] A3～A4	未着手
			水深15m岸壁1バース 延長350m (コンテナ船用) [既設] A2	完了
			水深13m岸壁2バース 延長520m (コンテナ船用) [既設] A0～A1	完了
			埠頭用地68ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設]	完了
		(10号地その2)	水深9m岸壁6バース 延長1,380m (RORO船用) [既定計画] V1～V6	未着手
			埠頭用地25ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち24ha既設) [既定計画]	うち24ha完了※1ha未着手
1-4 東部地区	(3) 内貿埠頭計画	(10号地その1)	水深8.5m岸壁1バース 延長230m [既定計画] MP2	未着手
			埠頭用地1ha (荷さばき施設用地) [既定計画]	未着手
	(2) 外貿埠頭計画	(15号地)	水深8.5m岸壁1バース 延長260m [既定計画] VA1	未着手
			水深8.5m岸壁1バース 延長270m [既設] (工事中) VA2	実施中
			埠頭用地14ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち13ha既設) [既定計画]	うち13ha完了※1ha未着手
			水深11～12m岸壁2バース 延長500m (コンテナ船用) [新規計画] L2～L3	未着手
	(1) 外内貿コンテナ埠頭計画	(15号地)	埠頭用地29ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [新規計画]	未着手
			水深12m岸壁1バース 延長240m [既設の変更計画] L1	未着手
1-5 中央防波堤地区	(2) 外貿埠頭計画	(15号地)	埠頭用地24ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設の変更計画]	完了
			水深11m岸壁1バース 延長230m (コンテナ船用) [既設] (工事中) Y1	完了
			水深15～16m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既設] (工事中) Y2	完了
			水深16～16.5m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既定計画] Y3	実施中
			埠頭用地58ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち53ha既設) [既定計画]	うち33ha完了※25ha未着手
			水深16～16.5m岸壁1バース 延長420m (コンテナ船用) [既定計画] Z1	未着手
	(1) 外内貿コンテナ埠頭計画	(中央防波堤外側)	埠頭用地48ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち46ha工事中) [既定計画]	未着手
			水深12m岸壁1バース 延長240m [既定計画] X6	未着手
			埠頭用地5ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち3ha既設) [既定計画]	未着手
			水深16～16.5m岸壁1バース 延長420m (コンテナ船用) [既定計画] Z1	未着手

2 旅客船埠頭計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
2-1 内港地区		(日の出ふ頭)	水深7.5m岸壁2バース 延長310m [既定計画] D1～D2	未着手
			埠頭用地4ha (旅客施設用地及び荷さばき施設用地) [既定計画]	未着手
		(晴海ふ頭)	小型桟橋 5基 [既定計画]	うち4基完了
			埠頭用地1ha (旅客施設用地) [既定計画]	完了
		(豊洲ふ頭)	小型桟橋 6基 [既定計画]	未着手
			埠頭用地1ha (旅客施設用地) [既定計画]	未着手
2-2 南部地区・東部地区	南部地区	(大井ふ頭その1)	船揚場 延長10m [新規計画]	完了
		(大井ふ頭その2)	小型桟橋 1基 [既定計画]	未着手
		(京浜6区)	小型桟橋 1基 [既定計画]	未着手
	東部地区	(7号地)	小型桟橋 1基 [既定計画]	未着手
		(14号地その1)	小型桟橋 1基 [既定計画]	未着手
		(15号地)	小型桟橋 1基 [既定計画]	未着手
2-3 中部地区		(13号地)	水深11.5m岸壁1バース 延長430m [既定計画] AP1	完了
			埠頭用地3ha (旅客施設用地) [既定計画]	完了
			船揚場 延長10m [新規計画]	完了

3 木材取扱施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
3－1 東部地区			水深9m ドルフィン2バース [新規計画]	未着手
			水面整理場 水深2.5m 面積1ha [新規計画]	未着手
			12号地水面整理場防波堤 延長500m [新規計画]	未着手

4 専用埠頭計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
4－1 内港地区	水産物等専用埠頭	(豊洲ふ頭)	水深8m 岸壁1バース 延長200m [既定計画] T1	完了
	官庁船専用埠頭	(豊洲ふ頭)	水深8m ドルフィン1バース [既定計画] T2	未着手
4－2 中部地区	官庁船専用埠頭	(13号地)	次の既設の施設を撤去する。[既定計画] 水深7m ドルフィン2バース R2～R3	完了
4－3 中央防波堤地区	セメント専用埠頭	(中央防波堤内側)	水深12m 岸壁1バース 延長200m [既定計画] X7	未着手

5 水域施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
5－1 航路	第一航路		水深16～16.5m 幅員600～740m [既定計画]	一部完了
	第一航路		水深15～16m 幅員600～700m [既定計画]	一部完了
5－2 泊地	内港地区		水深11m 面積3ha [新規計画]	未着手
			水深15～16m 面積12ha [既定計画]	未着手
	南部地区		水深15～16m 面積2ha [既設の変更計画]	未着手
			水深12m 面積2ha [既設の変更計画]	完了
			水深15～16m 面積4ha [既定計画]	未着手
	中部地区		水深11.5m 面積2ha [既定計画]	完了
			水深9m 面積8ha [既定計画]	未着手
			水深8.5m 面積2ha [既定計画]	未着手
			水深8.5m 面積2ha [既定計画]	未着手
	東部地区		水深12m 面積2ha [既設の変更計画]	未着手
			水深12m 面積1ha [既設の変更計画]	未着手
			水深11～12m 面積3ha [既設の変更計画]	未着手
			水深9m 面積2ha [新規計画]	未着手
	中央防波堤地区		水深16～16.5m 面積6ha [既定計画]	未着手
			水深15～16m 面積2ha [既設] (工事中)	完了
			水深11m 面積1ha [既設] (工事中)	完了
5－3 航路・泊地	内港地区		水深11m 面積27ha [新規計画]	未着手
	南部地区		水深15～16m 面積4ha [既設の変更計画]	未着手
			水深12m 面積6ha [既設の変更計画]	完了
	南部地区・中部地区		水深15～16m 面積365ha [既定計画]	未着手
	中部地区		水深11.5m 面積24ha [既定計画]	完了
			水深9m 面積9ha [既定計画]	未着手
			水深8.5m 面積17ha [既定計画]	未着手
			水深8.5m 面積25ha [既定計画]	未着手
	東部地区		水深12m 面積78ha [既設の変更計画]	未着手
			水深12m 面積38ha [既設の変更計画]	未着手
			水深11～12m 面積11ha [既設の変更計画]	未着手
			水深9m 面積3ha [新規計画]	未着手
	中央防波堤地区		水深9m 面積13ha [既定計画の変更計画]	完了
			水深12m 面積15ha [既定計画]	未着手
			水深11m 面積7ha [既設] (工事中)	完了
			水深15～16m 面積17ha [既設] (工事中)	完了
			水深16～16.5m 面積109ha [既定計画]	一部完了

6 外郭施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
6－1 防波堤			沖防波堤 延長200m [既定計画]	未着手

7 小型船だまり計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
7－1 南部地区		(大井ふ頭その1)	防波堤 延長70m (うち40m既設) [既定計画]	うち40m完了※30m未着手
		(大井ふ頭その2)	防波堤 延長80m [既定計画]	未着手
7－2 中部地区		(13号地)	泊地 水深4～5m [既定計画]	完了
			防波堤 (1) 延長260m [既定計画]	完了
			防波堤 (2) 延長635m [既定計画]	一部完了
			小型栈橋 2基 [既定計画]	完了
			小型栈橋 3基 [新規計画]	うち1基完了※2基未着手
7－3 中央防波堤地区		(中央防波堤外側)	小型栈橋 1基 [既定計画]	未着手

8 臨港交通施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
8－1 道路		臨港道路	中防内1号線 [既定計画・既設] 起点 臨港道路青海縦貫線 終点 中央防波堤内側埋立地 4車線	一部完了
			中防内3号線 [既定計画] 起点 臨港道路青海縦貫線 終点 臨港道路中防内5号線 4車線	完了
			中防内4号線 [既定計画] 起点 臨港道路中防内3号線 終点 臨港道路中防内1号線 4車線	完了
			中防内5号線 [既定計画] 起点 臨港道路東京港臨海道路 終点 臨港道路中防内1号線 4車線	完了
			中防外1号線 [既定計画] (工事中を含む。) 起点 臨港道路東京港臨海道路 終点 新海面処分場埋立地 6車線	一部完了
			中防外2号線 [既定計画] 起点 臨港道路東京港臨海道路 終点 新海面処分場埋立地 6車線	未着手
			中防外3号線 [既定計画] 起点 臨港道路中防外1号線 終点 臨港道路中防外2号線 6車線	一部完了
			中防外4号線 [既定計画] 起点 臨港道路中防外1号線 終点 臨港道路中防外2号線 6車線	未着手
			中防外5号線 [既定計画] 起点 臨港道路東京港臨海道路 終点 臨港道路中防外3号線 6車線	一部完了
			中防外6号線 [既定計画] 起点 臨港道路中防外3号線 終点 臨港道路中防外4号線 6車線	未着手
			城南島・大井2号線 [既定計画] 起点 臨港道路東京港臨海道路 終点 臨海道路大井ふ頭その1線 6車線	完了
			大井2号線 [既定計画] 起点 国道357号 終点 臨海道路大井ふ頭その1線 4～6車線	完了
			南北線 [既定計画] 起点 臨港道路有明ふ頭連絡線 終点 臨港道路中防内5号線 4車線	完了

「Ⅳ 港湾の環境の整備及び保全」

1 自然的環境を整備又は保全する区域

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
(1) 良好な景観を形成する区域			中央防波堤地区（海面処分地を除く。）において良好な景観を形成する区域を定める。[既定計画]	完了

2 廃棄物処理計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
中央防波堤地区			海面処分地 245ha [既定計画]	実施中

3 港湾環境整備施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
3-1 自然環境の保全再生		内港地区	緑地 22ha (うち15ha工事中) [既定計画]	うち15ha完了,2ha一部完了,2ha実施中※3ha未着手
		南部地区	緑地 14ha (うち5ha工事中) [既定計画の変更計画]	うち5ha実施中※8ha未着手
		中部地区	緑地 9ha [既定計画の変更計画]	うち7ha実施中※2ha未着手
		東部地区	緑地 26ha (うち25ha工事中) [既定計画]	うち25ha実施中※2ha未着手
		中央防波堤地区	緑地 184ha (うち86ha工事中) [既定計画の変更計画]	うち86ha実施中※98ha未着手
3-2 多様な生物の生息環境の創出		南部地区	海浜 3,200m [既定計画の変更計画]	うち1,700m完了※1,500m未着手
		東部地区	海浜 520m [既定計画]	未着手
		中央防波堤地区	海浜 400m [新規計画]	未着手

「V 土地造成及び土地利用計画」

1 土地造成計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区		(日の出ふ頭)	埠頭用地 3ha	未着手
			交流厚生用地 3ha	未着手
			緑地 2ha	未着手
南部地区		(大井ふ頭)	港湾関連用地 22ha	完了
			交通機能用地 1ha	完了
			緑地 1ha	実施中
中部地区		(10号その2)	埠頭用地 1ha	未着手
東部地区		(15号地)	埠頭用地 29ha	未着手
中央防波堤地区		(中央防波堤内側)	埠頭用地 2ha	未着手
			港湾関連用地 2ha	未着手
			海面処分場用地 245ha	—

2 土地利用計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区		(晴海ふ頭)	都市機能用地 32ha	完了
南部地区		(大井ふ頭その1)	埠頭用地 15ha	未着手
			港湾関連用地 30ha	完了
		(京浜3区)	その他緑地 2ha	完了
		(京浜6区)	産業廃棄物処理施設用地 17ha	完了
			工業用地 0ha	完了
中部地区		(13号地)	交流厚生用地 7ha	完了
			埠頭用地 0ha	完了
		(有明)	都市機能用地 26ha	完了
			緑地 1ha	実施中
東部地区		(15号地)	埠頭用地 30ha	完了
中央防波堤地区		(中央防波堤外側)	港湾関連用地 13ha	未着手
			緑地 38ha	未着手
			港湾関連用地 142ha	うち11ha実施中※131ha未着手
			その他緑地 18ha	未着手
			都市機能用地 17ha	未着手

3 海浜計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
南部地区		(東京港野島公園)	海浜延長 850m [既定計画]	完了
		(城南島海浜公園)	海浜延長 600m [新規計画]	未着手
		(東海ふ頭公園)	海浜延長 900m [新規計画]	未着手
		(京浜運河緑道公園)	海浜延長 850m [新規計画]	完了
東部地区		(辰巳の森海浜公園)	海浜延長 520m [既定計画]	未着手
中央防波堤地区		(海の森公園)	海浜延長 400m [新規計画]	未着手

「Ⅵ 港湾の効率的な運営に関する事項」

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区		(品川ふ頭)	水深8.5m岸壁2バース 延長460m (RORO船用) [既設] (工事中を含む。) S1～S2	完了
			水深8.5m岸壁1バース 延長230m (RORO船用) [既設] S3	完了※耐震工事実施中
			水深8.5m岸壁1バース 延長166m (RORO船用) [既設の変更計画] S4	完了
			水深10m岸壁1バース 延長195m (多目的用) [既設の変更計画] S5	完了
			水深11m岸壁2バース 延長550m (コンテナ船用) [既設の変更計画] S6～S7	未着手
			埠頭用地29ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設の変更計画]	完了
南部地区		(大井ふ頭その1)	水深15～16m岸壁7バース 延長2,354m (コンテナ船用) [既定計画] o1～o7	未着手
			水深15～16m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既設・既定計画の変更計画] o8	未着手
			埠頭用地139ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既定計画の変更計画]	うち97ha完了※42ha未着手
中部地区		(10号地その2)	水深9m岸壁6バース 延長1,380m (RORO船用) [既定計画] V1～V6	未着手
			埠頭用地25ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち24ha既設) [既定計画]	うち24ha完了※1ha未着手
	(13号地)		水深13m岸壁2バース 延長520m (コンテナ船用) [既設] A0～A1	完了
			水深15m岸壁1バース 延長350m (コンテナ船用) [既設] A2	完了
			水深15～16m岸壁2バース 延長700m (コンテナ船用) [既定計画] A3～A4	未着手
			埠頭用地68ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設]	完了
東部地区		(15号地)	水深11～12m岸壁2バース 延長500m (コンテナ船用) [新規計画] L2～L3	未着手
			埠頭用地29ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [新規計画]	未着手
中央防波堤地区		(中央防波堤内側)	水深9m岸壁2バース 延長460m (RORO船用) [既設] X4～X5	完了
			埠頭用地13ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設]	完了
	(中央防波堤外側)		水深11m岸壁1バース 延長230m (コンテナ船用) [既設] (工事中) Y1	完了
			水深15～16m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既設] (工事中) Y2	完了
			水深16～16.5m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既定計画] Y3	実施中
			埠頭用地58ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち53ha既設) [既定計画]	うち33ha完了※25ha未着手
	(新海面処分場)		水深16～16.5m岸壁1バース 延長420m (コンテナ船用) [既定計画] Z1	未着手
			埠頭用地48ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち46ha工事中) [既定計画]	未着手

「Ⅶ その他重要事項」

1 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

計画等	地区等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
[国際海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設]	南部地区	(大井ふ頭その1)	水深15～16m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [新規計画] o8	未着手
	東部地区	(15号地)	水深12m岸壁1バース 延長240m [既設の変更計画] L1	未着手
	中央防波堤地区	(中央防波堤外側)	水深16～16.5m岸壁1バース 延長400m (コンテナ船用) [既定計画] Y3	実施中
		(新海面処分場)	水深16～16.5m岸壁1バース 延長420m (コンテナ船用) [既定計画] Z1	未着手
[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]	東部地区	(15号地)	水深9m岸壁1バース 延長220m (RORO船用) [既設の廃止] 旧 L2	—
[海上輸送網の拠点として機能するために必要な臨港交通施設]	臨港道路		南北線 [既定計画] 起点 臨港道路有明ふ頭連絡線 終点 臨港道路中防内5号線 4車線	完了

2 大規模地震対策施設

計画等	地区等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設	内港地区	(竹芝ふ頭)	水深7.5m岸壁1バース延長155m[既定計画] E1	未着手
		(日の出ふ頭)	水深7.5m岸壁1バース延長155m[既定計画] D1	未着手
		(晴海ふ頭)	水深10m岸壁1バース延長225m[既定計画]	未着手
		(品川ふ頭)	水深8.5m岸壁2バース延長460m[既設](工事中を含む。) S1～S2	完了
			水深8.5m岸壁1バース延長230m[既定計画] S3	実施中
	中部地区	(10号地その1)	水深8.5m岸壁1バース延長230m[既定計画] MP2	未着手
			水深9m岸壁4バース延長920m[既定計画] V1～V4	未着手
		(10号地その2)	水深9m岸壁2バース延長460m[新規計画] V5～V6	未着手
			水深8.5m岸壁1バース延長270m[既設](工事中) VA2	実施中
		(13号地)	水深11.5m岸壁1バース延長240m[既定計画] AP1	完了
(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設	内港地区	(品川ふ頭)	水深11m岸壁2バース延長550m(コンテナ船用)[新規計画] S6～S7	未着手
	南部地区	(大井ふ頭その1)	水深15～16m岸壁4バース延長1,364m(コンテナ船用)[新規計画] o1～o3・o7	未着手
			水深15～16m岸壁3バース延長990m(コンテナ船用)[既定計画] o4～o6	未着手※水深15mは完了
			水深15～16m岸壁1バース延長400m(コンテナ船用)[新規計画] o8	未着手
	中部地区	(13号地)	水深13m岸壁2バース延長520m(コンテナ船用)[新規計画] A0～A1	未着手
			水深15m岸壁1バース延長350m(コンテナ船用)[新規計画] A2	未着手
			水深15～16m岸壁2バース延長700m(コンテナ船用)[新規計画] A3～A4	未着手
	東部地区	(15号地)	水深11～12m岸壁2バース延長500m(コンテナ船用)[新規計画] L2～L3	未着手
	中央防波堤地区	(中央防波堤内側)	水深9m岸壁1バース延長230m(RORO船用)[既設の変更計画] X5	完了
			水深11m岸壁1バース延長230m(コンテナ船用)[新規計画] Y1	未着手
		(中央防波堤外側)	水深15～16m岸壁1バース延長400m(コンテナ船用)[既設](工事中) Y2	完了
			水深16～16.5m岸壁1バース延長400m(コンテナ船用)[既定計画] Y3	実施中
		(新海面処分場)	水深16～16.5m岸壁1バース延長420m(コンテナ船用)[新規計画] Z1	未着手

都提供資料より一部抜粋して監査人作成

(意見2-1) 港湾計画の計画と実績の比較について

都は、港湾計画は「計画」ではあるが、港湾の開発、利用及び保全等に関する基本的な将来の方向性を示した一種の指針(あるべき姿を実現することを目指すとしたもの)であるため、事業の進捗管理は各事業にて行い、港湾計画自体において、具体的な数値目標を定めた上でその成果を示し、管理を行うものではないとしている。

しかし、港湾計画が「計画」とうたっている以上、立案した計画に対する実績・結果が示されるべきである。そうでなければ、計画に対してどれだけの効果があったのか検証することができないからである。そして、検証がなければ本来、次の計画に結び付かないはずである。第9次改訂港湾計画の検討では、現行計画である第8次改訂港湾計画の進捗確認を進めているとのことだが、次期港湾計画策定時には、将来貨物量などの具体的な数値目標を定め、その終了時(第10次改訂港湾計画立案時)に、第9次改訂港湾計画の計画時の数値と実績の数値との対比を行うことを検討されたい。

2 東京港の整備について

(1) 概要

ア 東京港の整備の経緯と現状

第2次世界大戦後、東京都は東京港の本格的な整備にかかり、昭和24年から昭和28年まで、第1次東京港修築5か年計画を実施し、戦争のために荒廃した航路泊地の整備を図るとともに、新たに豊洲石炭ふ頭の建設に全力を注ぎ、昭和25年には一部の供用を開始した。さらに、豊洲ふ頭の全面的な供用を急ぐ一方、昭和27年には晴海ふ頭の整備に着手した。引き続き、晴海、品川ふ頭などの完成を目指して、昭和29年から第2次計画を実施してきたが、昭和31年、検討中であった昭和40年度を目標年次とする「東京港港湾計画」を策定し、建設が進められた。

昭和35年には、航路も幅員200m、水深－10mとなり、晴海、豊洲、芝浦各ふ頭の整備も進んだが、著しい港勢の伸長により、昭和35年の東京港の取扱貨物量は、当初の年次取扱貨物量であった1,400万トンを大きく上回る2,100万トンに上った。

このような状況の下、昭和36年には、目標年次昭和45年の推定貨物取扱量4,750万トンと想定した「東京港改定港湾計画」を策定したものの、昭和39年には、年間取扱貨物量が3,000万トンの大台を超すに至り、これに対処するため、昭和41年に「東京港第2次改訂港湾計画」を策定し、内外雑貨ふ頭の整備を行い、供用を開始した。

一方、コンテナ、フェリー、その他の専用船による新しい輸送方式が急速に進展し、これらに対処するため、貨物を特定して扱う専門ふ頭の要請が強まってきた。このため、民間資金を活用してふ頭の整備を行う方式が導入された。

コンテナについては、当初、この方式が間に合わず、都が品川重量物ふ頭を緊急に整備して対応したが、京浜外貿埠頭公団が設立され、昭和46年から昭和50年にかけて、大井コンテナふ頭8バースが整備された。

フェリーについては、東京港フェリー埠頭公社により、昭和49年から昭和52年にかけて、10号地その2にフェリーふ頭4バースが整備された。

また、その他の専門ふ頭については、特別整備事業として、昭和47年から昭和49年に大井ふ頭その1に水産物ふ頭2バース、昭和47年から昭和52年に15号地に木材ふ頭3バースの2つの物資別専門ふ頭を整備し、流通の合理化に寄与している。

その後、石油ショックや、産業・貿易構造の変化、国際化や情報化の進展など、東京港を取り巻く諸情勢の大きな変化に適切に対応できるよう、昭和51年

に第3次、昭和56年に第4次、昭和63年に第5次、平成9年に第6次、平成17年に第7次改訂港湾計画を策定し、東京港の整備を進めてきた。

平成26年には、目標年次を令和一桁の後半（2023年から2027年）とする東京港第8次改訂港湾計画を策定し、現在、この計画に基づき港湾施設の整備を進めている。なお、令和2年の東京港の年間取扱貨物量は8,086万トンである。

一方、既存の港湾施設は老朽化が進展しており、将来一斉に更新時期を迎えることが想定される。このため、「東京港港湾施設等予防保全基本計画」（平成29年9月策定）に基づき維持管理を行い、施設の延命化、ライフサイクルコストの低減を推進している。老朽化した橋梁やトンネルについては、長寿命化対策を実施している。

イ 現在行っているふ頭と主な臨港道路の整備

（ア）品川ユニットロードの整備

東京港では、貨物のユニットなどの進展及びRORO船・フェリーの大型化（積載量1.5倍）等により、内貿ユニットロード内で扱う貨物が増加し、出入貨物を取り扱うための荷さばき用地などが必要となっている。そこで、品川ユニットロードは、東京港の内航海運における貨物のユニット化や船舶の大型化に対応するため、品川内貿ふ頭の整備を行うものであり、その概要は以下のとおりである。

S1バース：平成23年度完了

S2バース：平成28年度完了予定

S3バース：平成29年度以降整備予定

図C－2－1 品川ふ頭の整備状況



都提供資料より監査人作成

令和３年度は、船舶の大型化や内貿貨物需要の増加に対応するとともに、大規模地震災害時における物資の輸送を可能とするため、引き続き、品川ユニットロードふ頭等の整備を行っている。なお、品川ユニットロードふ頭の内貿貨物の取扱量の推移は以下のとおりである。

表C－2－1 品川ユニットロードふ頭の内貿貨物取扱量の推移

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	1,931,238	1,862,894	1,888,982	1,991,770	2,056,954	2,068,250	2,097,239	2,064,726	1,774,646	1,317,095
移入(トン)	1,514,022	1,314,114	1,464,813	1,503,327	1,532,588	1,529,343	1,395,537	1,397,539	1,217,254	939,244
移出入計(トン)	3,445,260	3,177,008	3,353,795	3,495,097	3,589,542	3,597,593	3,492,776	3,462,265	2,991,900	2,256,339
入港船舶 隻数(隻)	797	722	727	706	724	739	751	785	757	774

都提供資料より監査人作成

(イ) 臨港道路の整備

臨港道路は、中央防波堤地区における交通需要の増大に対応するため、臨港道路南北線及び接続道路の整備を行うものである。令和３年度は、中防外１・３・５号線等の整備（一部供用済）を行っている。

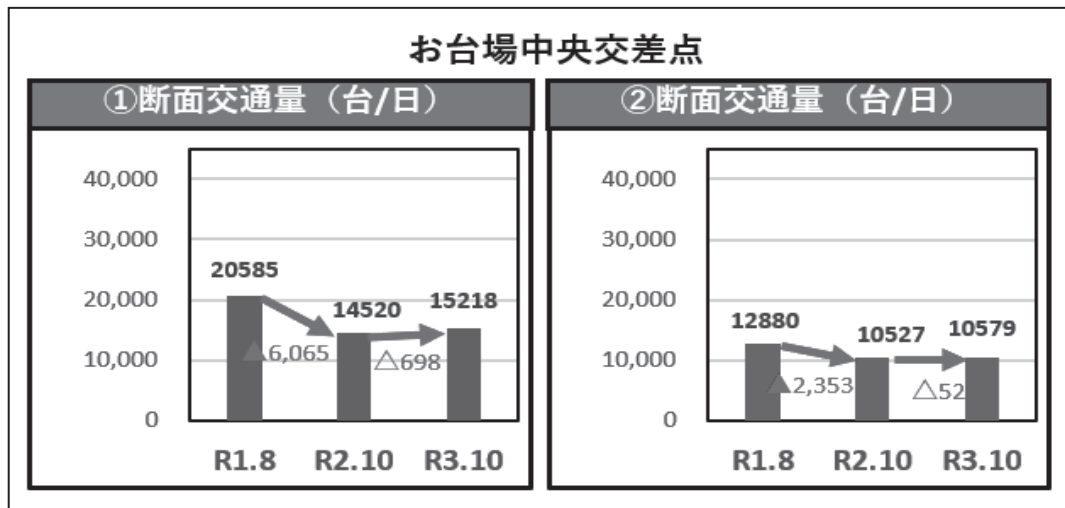
図C－2－2 臨港道路の整備状況

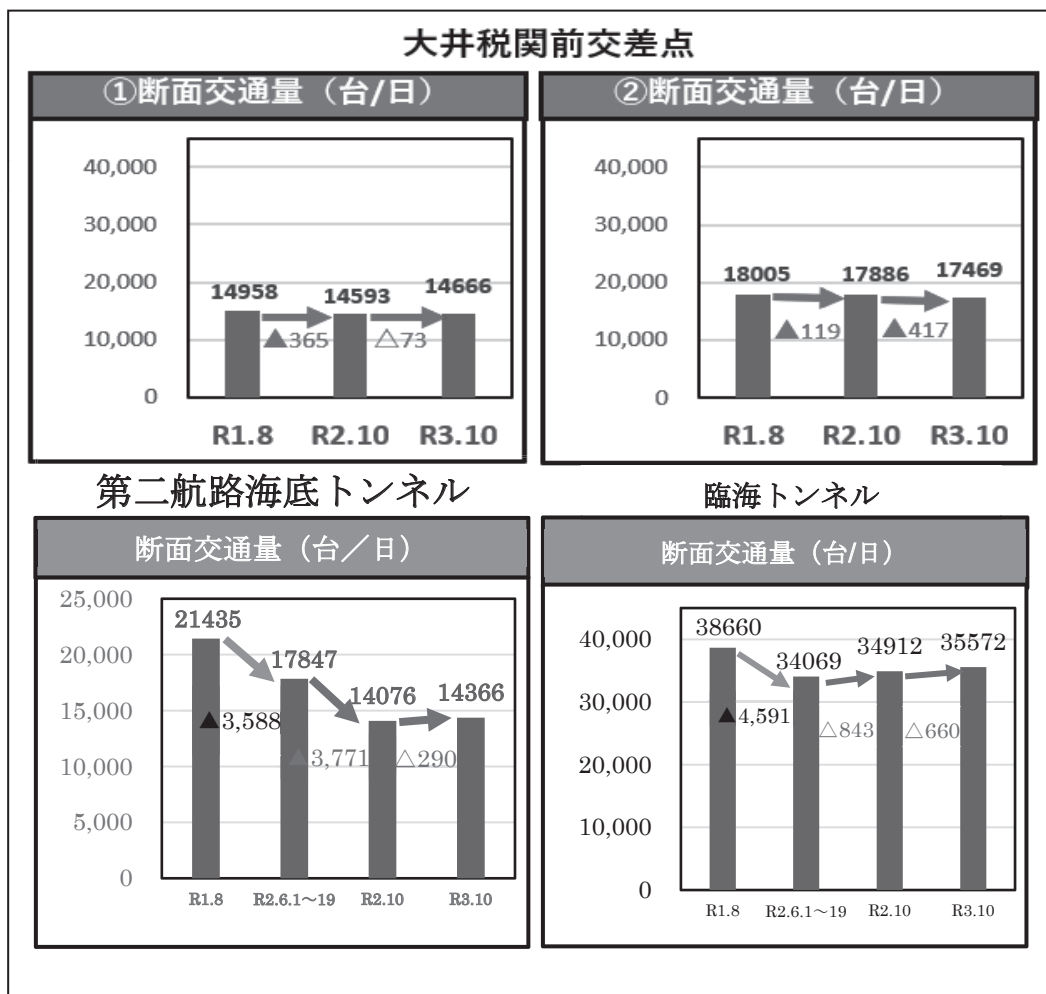


都提供資料より監査人作成

東京港の令和3年度までの過去3年間の主な臨港道路の交通量については、下記のとおりである。

グラフC－2－1 主な臨港道路の交通量





都提供資料より監査人作成

今後の道路の整備予定については、中央防波堤外側 Y3 の供用開始に向け、中防外 1 号線、3 号線、5 号線の整備を推進することとしており、現状では、道路整備について中断又は遅れている案件はないとのことである。なお、臨港道路の維持管理計画は平成 29 年度に作成しているが、橋梁やトンネルと異なり、長寿命化計画に基づく対応ではなく、道路構造物について大規模改修の必要がないことから、事後保全型での対応としている。

ウ 廃棄物処理場整備事業（新海面処分場）

東京都では、活発な諸活動に伴い、膨大な廃棄物が発生している。東京の都市活動を健全に維持していく上で、都民の日常生活に伴って生じる一般廃棄物、各種事業活動に伴って生じる産業廃棄物はもとより、各種公共事業に伴って発

生する建設発生土や、港湾及び河川のしゅんせつ土を適正に処理していく必要がある。

新海面処分場は、中央防波堤外側廃棄物処理場が限界に達しつつあり、廃棄物等の新たな海面処分場を、引き続き、東京港内に確保することが都政の緊急かつ重要な課題となったことから、東京都港湾審議会に「廃棄物等の新たな海面処分場整備の基本方針について」を諮問し、水域環境や船舶航行、河川水理等への影響について十分検討した上で、「東京港第5次改訂港湾計画の一部変更」（平成4年5月）に位置付けている。

この新海面処分場を可能な限り長く使用できるよう、延命化策として、海底地盤を掘り下げて容量を増大させる事業をCブロック、Gブロックで実施してきた。現在はDブロックで進めている。また、Cブロックでは、埋立地盤及び海底地盤等の圧密沈下を促進させて容量を増大させる事業を実施してきた。

さらに、令和2年度以降は、受入済みのしゅんせつ土を改良し、基盤造成材等の土木材料として、有効活用に取り組んでいる。

（2）東京港港湾施設等維持管理計画について

ア 事業の概要

（ア）東京港港湾施設等の維持管理計画の策定状況

東京港には、岸壁等の土木施設、上屋等の建築施設、水門等の機械・電気施設（以下「港湾施設等」という。）が膨大にストックされている。東京港の港湾施設等では、これまでも港湾機能の確保を図るため、必要な補修等の維持管理を実施してきたが、施設の劣化や損傷が顕在化してから対策を講じる従来の対症療法型維持管理では事業費の増加等の課題が生じていた。

このため、港湾局では予防保全型の維持管理手法に転換する必要に迫られて、平成16年度に予防保全計画策定検討委員会を発足し、個別の施設について、東京港港湾施設等維持管理計画（以下「維持管理計画」という。）の策定に着手することとなった。

維持管理計画は、港湾施設等について定期的な点検調査を行い、施設の健全性や劣化状況を把握し、管理水準の見直し等を行うことによりライフサイクルコストの低減と投資の平準化、効果的な施設機能の維持を図るものである。

港湾局は、まず、東京港の施設全体の維持管理の基本方針として、平成23年度に東京港内港湾施設等予防保全基本計画を策定した。そして、個別の施設ごとの維持管理の実施計画として、平成28年度に維持管理計画の策定に着手し、下表のとおり、平成29年度から順次作業を進めてきた。令和3年度は、係留

施設（－7.5m以深）と海岸保全施設（江東地区）について実施している。維持管理計画の対象となる施設は、全体で1,000件程度あり、それを5年間かけて実態調査と予防保全の検討を同時並行で実施しており、5年間のサイクルで、実態調査によって施設の劣化状況を診断し、予防保全の優先順位を毎年度、更新しているものである。

表C－2－2 維持管理計画の策定施設一覧

港湾施設名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
水域施設		航路、泊地			
外郭施設	防波堤	埋立護岸			
係留施設	岸壁（－7.5m以浅）	浮棧橋			岸壁（－7.5m以深）
臨港交通施設	トンネル臨港道路	橋梁	5号線橋梁群		
荷さばき施設	上屋 アソローター（中防内）	上屋			
保管施設	野積場	貯木場			
船舶役務用施設		船舶給水施設			
旅客施設等	ホーディングブリッジ（竹芝）ギャングウェイ・ランプウェイ（フェリー）	ホーディングブリッジ（晴海）	待合所・ターミナル		
廃棄物埋立護岸		廃棄物埋立護岸			
港湾環境整備施設	海上公園	海上公園	人道橋 海上公園	人道橋 海上公園	
航行補助施設			信号所		
港湾管理施設			港湾管理事務所 等荷役連絡所 荷役機械器具置場	東京港建設事務所 荷役連絡所 荷役機械器具置場 受電所	
港湾厚生施設			休憩所 サービスセンター	宿泊所 サービスセンター 休憩所	
海岸保全施設	中央地区・港地区	港南地区、副都心地区東部地区、豊洲・晴海・有明北地区	晴海五丁目防潮堤辰巳排水機場	海岸保全施設関連（港南宿舎）防潮堤（勝どき五丁目、平和島運河（昭和島一丁目）、京浜運河（八潮一丁目））	江東地区

都提供資料より監査人作成

(イ) 維持管理計画と港湾局の各計画の対応関係について

維持管理計画は、東京港第8次改訂港湾計画等に基づき、個別の施設について策定されるものであるが、港湾局の各計画との対応関係は、前述の図C-1-1のとおりである。

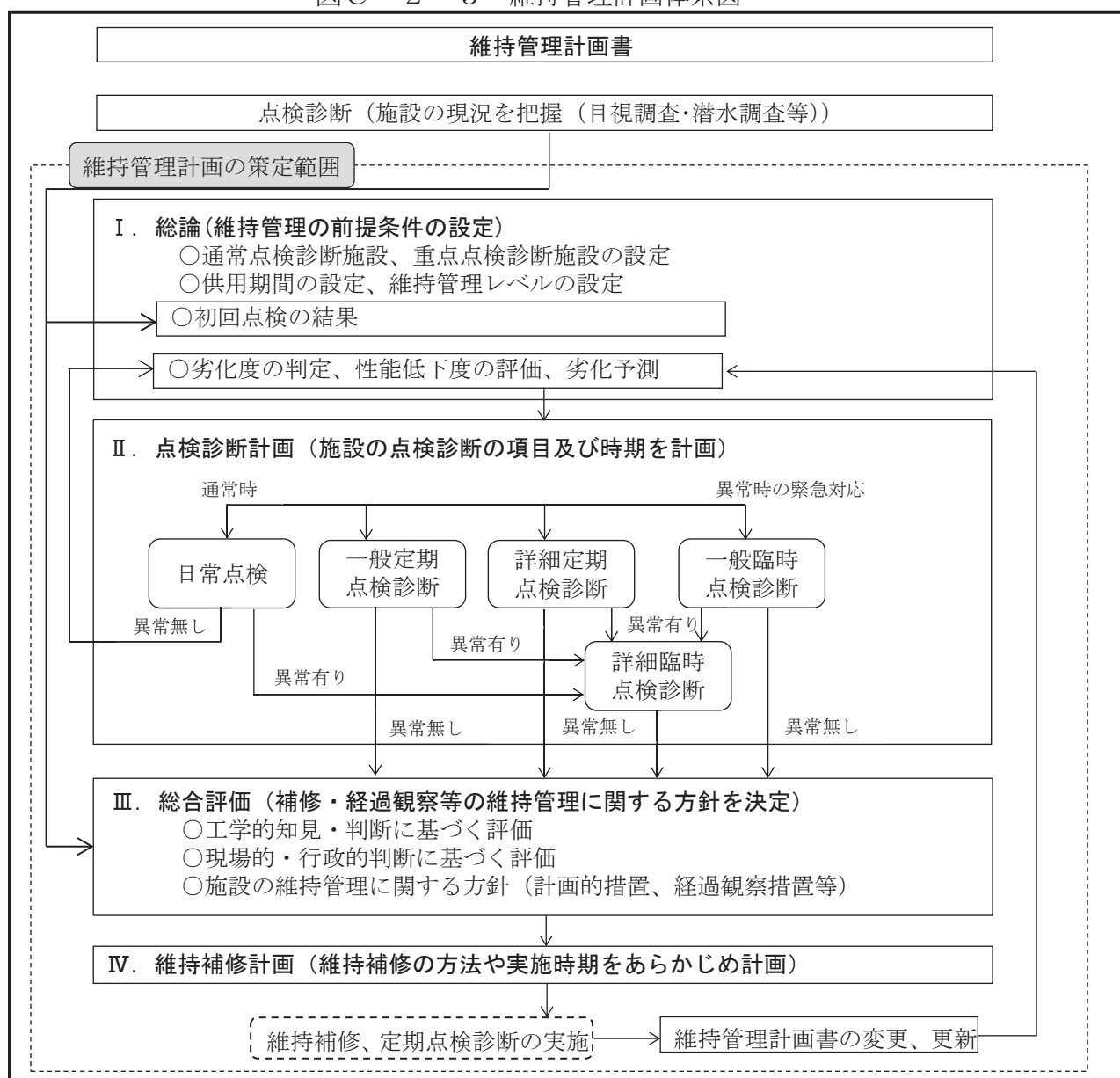
イ 監査の結果

〔分析 意見2-2に関するもの〕 東京港港湾施設等維持管理計画におけるトータルコストの削減について

(ア) 東京港港湾施設等の維持管理計画の体系

維持管理計画は、東京港港湾施設等予防保全基本計画など、東京港の各種計画に基づき、個別の施設について、従来の事後保全型から事前の予防保全型の維持管理手法に舵を切った港湾施設等の長寿命化計画でもある。維持管理計画の体系については以下のとおりであるが、令和3年度に実施した「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画を例に取って、内容を示すこととする。

図 C - 2 - 3 維持管理計画体系図



都提供資料より監査人作成

（イ）「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画の概要

「芝浦ふ頭（B）」は、平成5年度に竣工し、その維持管理計画を平成28年度に策定した既設の施設であり、令和3年度に本維持管理計画を更新している。同計画は、平成29（2017）年度を初年度として、計画目標期間（2017年度～2066年度の50年間）にわたり適切な維持管理を行うものである。

本維持管理計画の基本的な考え方は、芝浦ふ頭（B）を供用期間にわたり適

切に維持することを目標とする。本施設は、地区内に代替施設が存在しない重要な施設であることなどを勘案し、下部工に対して予防保全型の補修を計画し、ライフサイクルコスト低減の観点から施設の維持管理を行うこととしている。

また、各部材等の診断結果について、特に大きな劣化は認められないことから、点検診断結果に基づく総合評価を行っている。その結果、維持管理の方針は、工学的知見・判断に基づく評価を踏まえて経過観察措置とし、部材の維持補修は以下のとおり行うこととしている。

- ・付帯施設、上部工、海底地盤に緊急的な補修の必要性は認められない。
- ・エプロンは、多くのブロック（1～6、8～10BL）で3 cm以上の段差（「b」判定）が認められたが、維持管理レベルⅢの部材であり、経過観察を行い、事後的に対処することとする。
- ・被覆防食工（鋼管矢板）は、令和10（2028）年度以降に既往被覆防食工の中で優位なペトロラタムライニングに改良補修し、補修後は期待耐用年数に基づき、令和40（2058）年度以降に再補修を行う。
- ・電気防食工（鋼管矢板）は、令和14、15（2032、2033）年度に3.5A40年耐用型陽極に更新する。
- ・ライフサイクルコスト縮減に関する基本的な方針として、施設の変状を的確に把握し、予防保全の対策に努める。
- ・新技術の活用等についての方針として、点検診断又は補修工事にコスト縮減が見込まれる新技術の活用を検討する。

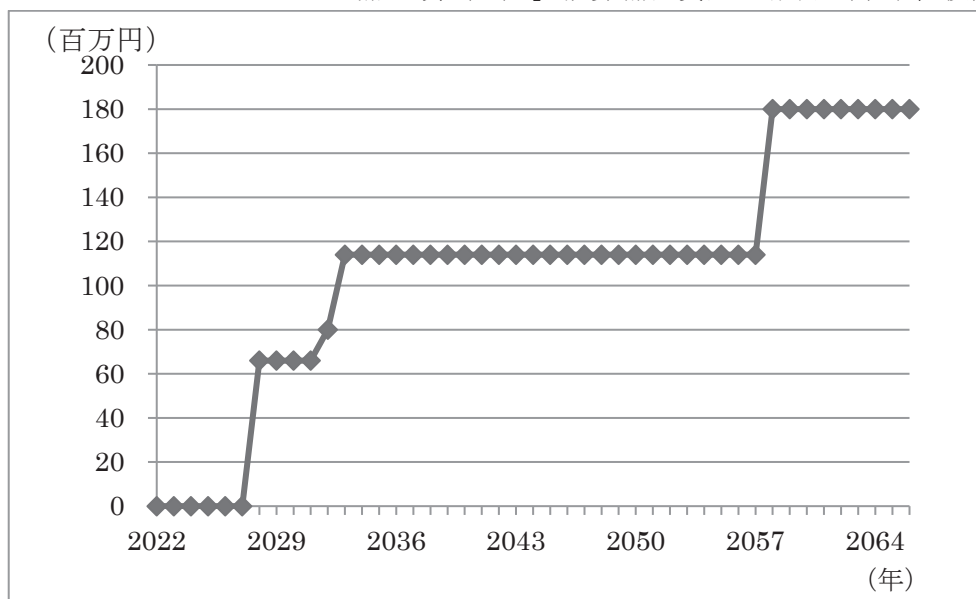
（ウ）「芝浦ふ頭（B）」の維持管理費用の概要

「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画では、維持補修計画における補修工法は、鋼構造物の防食のため、標準工法として被覆防食工（ペトロラタム被覆）と電気防食工（流電陽極方式）を採用するとしている。

前者は、予防保全の観点から計画的措置として、令和10（2028）年度以降に、既往被覆防食工の中で優位なペトロラタムライニングに改良補修する。補修後は期待耐用年数に基づき、令和40（2058）年度以降に再補修を行うものである。後者は、予防保全の観点から計画的措置として、耐用年数の令和10、15（2028、2033）年度に3.0・3.5A40年耐用型陽極に更新する計画とする。

これらの補修にかかる補修費用累計額は、被覆防食工132百万円、電気防食工48百万円、合計180百万円と試算している。これらの補修費用は、現時点で想定される概算費用を推計したものであり、今後、概算工事費は工事費用の実績等を考慮して、適宜見直しを行うこととしている。

グラフC－2－2 「芝浦ふ頭（B）」概算補修費用の推計（平準化後）



都提供資料より監査人作成

また、港湾局は、「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画に記載のとおり、事前保全型の維持管理計画を策定し、施設の長寿命化を図っている。これにより、インフラ施設である港湾施設等のライフサイクルコストの低減と投資の平準化、効果的な施設の機能の維持を図る効果が期待されている。

将来的に更新費用が都財政の負担となることが見込まれる中で、トータルコストの削減が求められるところであるが、「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画における削減金額を確認したところ、以下の効果があるとしている。

表C－2－3 「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画における削減効果額

シナリオ	対策種類	対策内容	施行サイクル (年)	施工数量	単価	費用 (千円)	計 (億円)
対症療法	更新	再整備	50	130 m	7,500,000 円/m	975,000	14.6
		撤去	50	130 m	3,750,000 円/m	487,500	
予防保全	維持管理	被覆防食	30	612 m ²	216,000 円/m ²	132,192	1.8
		電気防食	40	2,027 m ²	24,000 円/m ²	48,648	

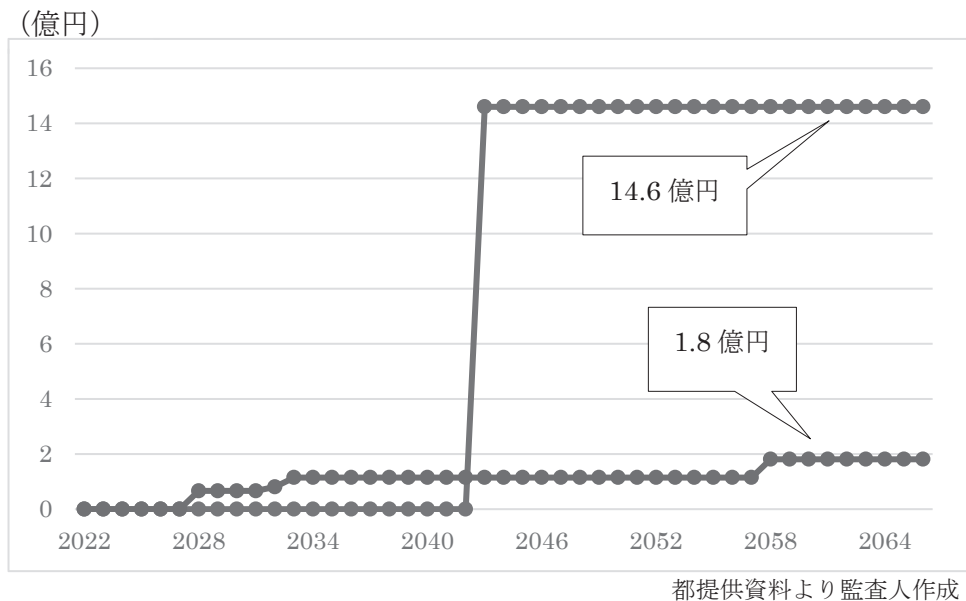
都提供資料より監査人作成

(注1) 再整備費は、施工実績から推定

(注2) 撤去費は、再整備費の50%を計上

(注3) 被覆防食は、2回更新を行うので、2回分計上

グラフC-2-3 芝浦ふ頭（B）ライフサイクルコスト比較



上記の資料からは、従来の事後保全型の施設の更新にかかる経費 14.6 億円と予防保全型の維持管理補修にかかる経費 1.8 億円との差額 12.8 億円の縮減効果が見込まれることが見て取れる。

(意見 2-2) 東京港港湾施設等維持管理計画におけるトータルコストの削減について

「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画における削減効果額は、従来の事後保全型の施設の更新にかかる経費 14.6 億円に対して、予防保全型の維持管理補修にかかる経費が 1.8 億円であり、12.8 億円の削減効果が見込まれている。しかし、この情報は「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画には記載されていない。これは、当該計画が国土交通省港湾局で公表している「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン」に基づき策定されており、このガイドラインには、トータルコストの削減についての記載が求められていないことが一因と考えられる。

維持管理計画の策定目的として、港湾施設等のトータルコストの削減が極めて重要な位置付けであることは明らかであり、その情報の重要性も同様である。そうであれば、港湾局は、当該コスト削減の情報を維持管理計画に反映させる必要がある。

この点、港湾局は、施設の更新時期が来たらトータルコスト削減効果が現れてくるため、各施設について直近 5 年間で削減効果を出すものではないと

のことである。だが、ライフサイクルコストとトータルコスト縮減効果は、一定の前提条件を設定して算定しており、実際の効果金額は更新時期が来るまで現れないとしても、維持管理計画の期間が長期にわたるものであり、その間に新技術の登場や環境変化もあることから、縮減効果の検証は定期的の実施する必要がある。

港湾局は、少なくとも維持管理計画の更新時期に合わせてトータルコスト縮減効果を記載して、当該金額を検証することを検討されたい。

〔分析 意見 2－3、意見 2－4 に関するもの〕東京港港湾施設等維持管理計画における職員の研修制度について

維持管理計画の策定に際して、港湾局は、その作業をコンサルタント会社に委託している。令和 3 年度の維持管理計画も同様であり、港湾局は、コンサルタント会社が作成した報告書を踏まえ、令和 3 年度対象の各施設の維持管理計画書を作成している。

これは、港湾局が限られた人員の中、公共サービスを維持していくために、行政の責任において主体的に関与すべき業務を明確化した上で、民間に任せられる部分について委託化を推進していることによる。本件で言えば、維持管理に関する行政課題の把握とその原因の技術的な分析、施策の立案、都民への説明などの企画・調整業務は港湾局が行うとともに、その他の業務をコンサルタント会社に委託した上で、維持管理計画を策定することになる。

例えば、「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画は、指名競争入札を経て A 社に委託した上で、策定している。なお、港湾局の維持管理計画の対象施設が年間で約 200 件あり、施設数が膨大で、作成に多くの人員と時間を要するため、港湾局の方針に基づきコア業務以外を委託しているとのことである。

維持管理計画策定ガイドラインが施設の設置者による策定を標準とする理由は、効率的かつ効果的な維持管理を行うためには、設計時点において点検や補修の実施の確実性を十分考慮し、設置する施設の点検、補修をどのように行うのかを、対象とする全ての部材に対して検討する必要があり、設計を行う施設の設置者が維持管理計画を策定することが最も合理的であることによる。

港湾局は、コンサルタント会社が作成した維持管理計画案をチェックしているが、それに加えて予防保全型維持管理を円滑に推進するため、計画調整担当部長を委員長とする予防保全型維持管理推進会議（以下「推進会議」という。）を設置している。港湾局は、推進会議の設置要綱において、その目的を「東京港における港湾・海岸保全施設等の予防保全型維持管理を施設管理者が円滑に推進するため、関係部署間の情報共有や連絡調整を行う。」としている。

る。推進会議では、各施設の維持管理計画案の審議を行い、点検診断や補修の進行管理等を行っており、本会議により、維持管理計画を更に良くするべく議論を重ねており、維持管理計画の推進に貢献しているとのことである。

以上のことから、港湾局は、受託者が作成した維持管理計画案を仕様に基づきチェックし、庁内の推進会議によって一定の進捗管理を実施していることが見て取れる。

一方、受託者が作成した維持管理計画案の品質の妥当性を検証確認するためには、港湾局が、維持管理計画の内容について受託者と同等以上の知見を有することが求められる。そうでなければ、維持管理計画の品質が十分に担保できないリスクがあることになる。

国土交通省のガイドラインでは、維持管理に関する技術力の維持・向上を図る必要性に言及している。その中で、「施設の設置者又は港湾管理者等においては、日頃より維持管理に関する技術力の維持・向上に努めることが重要であり、教育及び研修を充実することが望まれる。国土交通省や学協会等が実施する維持管理に関する研修及び講習会に積極的に参加することや、維持管理に関する資格を取得する等、技術力の維持・向上に努めることが重要である。」旨、記載されている。

この点、港湾局全体としては、技術系職員を対象に、「若手」、「準若手」、「中堅」、「ベテラン」ごとの人材育成方針を策定し、その方針に従った「研修受講プラン」を各自策定することにより、計画的に研修を受講するように取り組んでいる。また、研修計画にはDXなど、最新の項目を取り入れ、研修受講プランを更新しているとのことである。

なお、令和3年度に実施した研修と技術系職員の階層や維持管理計画との関連性は以下のとおりである。ただし、民間資格の取得はない。

表C－2－4 令和3年度港湾局研修実績

研修名	主催者	期間	受講者数
デジタル新時代の幕開け～インフラ整備・維持管理の未来像～	一般財団法人首都高速道路技術センター	R3. 5. 28	1
実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	東京都港湾局	R3. 6. 4	18
港湾施設維持管理コース	国土交通省	R3. 9. 14～15	1

研修名	研修内容	研修成果	職員の階層等や維持管理計画との関連性
デジタル新時代の幕開け～インフラ整備・維持管理の未来像～	・社会資本マネジメントにおけるデジタルデータの活用 ・オープン・イノベーションで実現する攻めのDXの取組とデジタル・イノベーション研究所の紹介 ・AIの動向と次世代インフラ維持管理に向けた最先端研究	道路をはじめとする社会インフラの整備・維持管理の現状と課題などについての情報収集	・階層、在籍年数を問わず、維持管理の現状と課題、最先端技術の動向を習得 ・点検、診断補修に関する最新技術に関する知識を習得し、維持管理計画の内容の確認に活用する。
実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	東京港の予防保全計画、維持管理に関する講義	若手技術系職員及び転入職員の維持管理に関する基礎技術の習得	維持管理に係る内容などの局内周知を図っている。
港湾施設維持管理コース	維持管理制度、点検診断、維持補修工事、維持管理計画の策定方法等に関する講義	維持管理に関する技術の習得	・維持管理部署の経験の浅い職員の維持管理に関する技術の習得 ・点検、診断補修に関する最新技術に関する知識を習得し、維持管理計画の内容の確認に活用する。

都提供資料より監査人作成

また、港湾局における維持管理関係の技術系職員の研修参加の状況は、下表のとおりである。

表C－2－5 維持管理関係技術系職員の研修参加比率

年度	研修名	受講者数	技術系職員の参加比率	同若手職員以外の技術系職員の参加比率
令和元年度	港湾施設維持管理コース【基礎編】	2	5%	6%
	港湾施設維持管理コース【応用編】（その1）	3	8%	9%
	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	22（3）	8%	9%
	港湾施設の維持管理実務技術者講習会	7	18%	20%
令和2年度	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について（書面開催）	20（3）	7%	8%
	港湾施設の維持管理実務技術者講習会	7	17%	19%
	インフラメンテナンス先行事例の共有と課題解決に向けて	3	7%	8%
	橋梁の維持管理技術に関する勉強会	1	2%	3%

年度	研修名	受講者数	技術系職員の参加比率	同若手職員以外の技術系職員の参加比率
令和3年度	デジタル新時代の幕開け ～インフラ整備・維持管理の未来像～	1	2 %	3 %
	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	18（3）	7 %	8 %
	維持保全業務講習会	1	2 %	3 %
	港湾施設維持管理コース	1	2 %	3 %
	港湾施設の維持管理実務技術者講習会（オンライン）	2	5 %	5 %
	第1回インフラメンテナンス特選講義講座（オンライン）	1	2 %	3 %
	第26回「橋梁の維持管理技術に関する勉強会」	1	2 %	3 %
	「港湾施設の維持管理について」	16（2）	5 %	5 %

年度	維持管理関係技術系職員数	同若手職員以外の技術系職員数
令和元年度	40 人	35 人
令和2年度	42 人	36 人
令和3年度	42 人	37 人

都提供資料より監査人作成

（注）研修受講者数の括弧内の人数は、維持管理関係技術系職員数を示している。

（意見2－3）東京港港湾施設等維持管理計画における職員の研修制度と今後の委託の在り方について

港湾局は、維持管理計画の仕様に基づく品質管理と推進会議による進捗管理の仕組みを整備運用しているが、その前段として、コンサルタント会社の業務の妥当性を検証するには、コンサルタント会社と同等以上の知見が求められるところであり、職員のキャリアに対応する研修制度の充実が必要と考える。国土交通省のガイドラインでも、維持管理に関する技術力の維持・向上を図る研修制度の充実が不可欠と記載されているのは、当然のことと考えられる。

この点、港湾局が、技術系職員の維持管理計画に関する情報収集や知見を高めるため、階層別人材育成方針を策定し、その方針に従って計画的に研修を受講するように取り組んでいることも評価できる。過去3年間の研修実績を見ると、港湾局の研修制度に基づき、全体的な研修は適切に実施されていることが見て取れる。

しかしながら、維持管理計画における若手職員向けの研修は10数名参加さ

れているものの、それ以外の研修はおおむね数名程度の実績となっており、中堅職員の研修実績は乏しく、民間資格の取得実績はない。また、維持管理関係の技術系職員の研修参加比率は全体的に低く、研修内容や研修時期等により参加が難しいことはあるとしても、受講が少ないことは否めない。このため、港湾局における施設の維持管理の知見習得の仕組みはあるものの、その研修成果の実効性については継続的に検証することが求められる。

今後は、階層別人材育成方針に基づき、職員のキャリアパスとしての研修の成果が上がるように、研修を実施していくことが望まれる。その上で、研修内容や研修時期等を勘案して参加を増やす工夫をするなど、維持管理に関する技術力の維持・向上を図るよう、研修制度の充実の取組を検討されたい。

なお、港湾局の職員の研修成果が更に向上することになれば、職員の専門性はより一層高くなるものと思料される。

港湾局は、維持管理計画の作成作業の委託に際して、研修成果を踏まえた維持管理計画に関する技術力の確保や知見の承継と事務負担のバランスを図る観点から、維持管理計画の進捗管理から得られた知見を仕様に反映させるとともに、維持管理計画がより良いものとなるよう、受託者の履行確認において、その内容をフィードバックすることを検討されたい。

（意見２－４）予防保全型維持管理推進会議の体制と公表について

推進会議は、予防保全型維持管理を施設管理者が円滑に推進するため、関係部署間の情報共有や連絡調整を行う港湾局内の会議体であるため、外部の有識者は入っていない。また、当会議の結果は、港湾局内の課題共有や業務確認のための会議であり、工事発注にも活用されるため、公表していないとのことである。

確かに、推進会議の要綱に記載されているとおり、その目的から港湾局内の会議体であることに一定の理解はできるところであるが、予防保全型維持管理の中心となる維持管理計画の作成作業が全て外部委託されていることを勘案すると、より良い維持管理計画の更新等に向けては、民間の更なる知見やノウハウが求められるところである。また、公平性の観点から、工事発注に係る部分や守秘義務を要する項目など一定の情報の制約はあるものの、外部に公表する意義はあると考えられる。

例えば、推進会議で検討されている資料のうち、予防保全型維持管理推進会議設置要綱、対象施設の維持管理計画の考え方、種別の維持管理レベルなど、工事発注や守秘義務に抵触する部分を除いて、港湾局の維持管理計画の策定において基本となる事項が公開対象になる可能性がある。

これに対して、港湾局は、推進会議は予防保全型維持管理を施設管理者が円滑に推進するためのプロセスであり、当該管理の全体的な情報については、港湾局が公表している東京港港湾施設等予防保全基本計画で足りるとしている。しかし、上記の基本計画は、平成 29 年 9 月に公表された一定時点のものであり、適時に更新されるものではなく、最新の状況を示すものではない。

また、推進会議は、予防保全型維持管理の進捗管理の役割を果たしており、予防保全型維持管理の方針等、基本的な位置付けである基本計画に対して、維持管理計画における実務上の課題や改善の方向性が示されており、実務上の活用ができる情報として有用性があると考えられる。これらのことから、港湾局は推進会議の結果について、内容を精査した上で、必要に応じて適時の公表を検討されたい。

一方、推進会議には、外部の有識者は入っていない。港湾局に一定の予防保全型維持管理の専門性があるのは当然のことだが、維持管理計画の期間が長期にわたり、その間の新技術の登場や環境変化を勘案すると、常に最新の維持管理に係る新技術等の情報収集が必要となる。

そのためには、国土交通省や学協会等が実施する維持管理に関する研修を受講するだけでなく、外部有識者から様々な助言を受けることも有効性があると考えられる。他の地方公共団体においても、公共施設等総合管理計画などの策定に際して、外部の有識者を入れている事例は相当数ある。また、内部で構成されている会議体であっても、他の地方公共団体では必要に応じて会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる旨を規定している事例もある。

これらのことから、港湾局は推進会議の構成員として、必要に応じて外部の有識者を入れる、あるいは外部の有識者の意見を聞くことができるなどの検討をされたい。

(3) 日の出ふ頭の再開発について

ア 事業の概要

(ア) 竹芝・日の出・芝浦地区の開発状況

港湾局は、東京港第3次改訂港湾計画（昭和 51 年）の中で、竹芝・日の出・芝浦地区において、離島との交流の緊密化及び旅客の利便の増進を図るため、ふ頭機能を更新するとともに、地先水面を埋め立て、都民が港に親しみ、かつ、周辺市街地の活性化に寄与する都市機能施設を一体的に整備することを計画した。

このうち、竹芝ふ頭は、ふ頭施設の老朽化と船舶の大型化に対応するため、ふ頭の再整備を実施し、平成7年8月に完了している。現在は、伊豆・小笠原諸島方面への安定的かつ快適な足の便と、島民への生活物資の輸送、島の特産物の受入れの基地として機能している。

竹芝客船ターミナルは、美しい半円形を描く人工地盤などと待合所が一体となった施設として、平成3年12月に中央部分がオープンしている。その南側の人工地盤、竹芝ふ頭の最南端の臨港広場などの憩いの施設、商業施設1階に配置された第二待合室などの南側部分が平成7年9月にオープンし、同ターミナルは全て完成している。現在、下表のとおり、竹芝ふ頭の整備は完了しているが、日の出ふ頭は未了である。

一方、芝浦ふ頭は、東京港第4次改訂港湾計画（昭和56年）において、新たな輸送方式や船舶の大型化に対応するとともに、内貿雑貨ふ頭として再開発することを計画したが、芝浦4号上屋は未了である。港湾局では、日の出ふ頭の再開発状況や利用ニーズ等を踏まえて、今後、整備の検討を行う予定とのことである。

表C-2-6 各ふ頭の施設計画及び土地利用計画

	竹芝ふ頭	日の出ふ頭	芝浦ふ頭
計画面積	6.5 ha	11.9ha	19.3ha
土地利用計画	ふ頭用地 3.0ha 交流厚生用地 2.7ha 緑地 0.8ha 計 6.5ha	ふ頭用地 3.6ha 交流厚生用地 6.1ha 緑地 2.2ha 計 11.9ha	ふ頭用地 13.6ha 交流厚生用地 3.2ha 緑地 2.5ha 計 19.3ha
主な施設	・客船ターミナル、上屋等 ・業務・商業施設等	・客船ターミナル、上屋等 ・業務・商業施設等	・上屋、野積場等 ・海上公園等
整備状況	平成7年8月に全ての施設が完成	未着手	合築上屋は1～3号まで完成。4号については未着手。

都提供資料より監査人作成

（イ）日の出ふ頭の貨物の現況

日の出ふ頭は、舟運の拠点の一つとしての小型客船ターミナルや、内貿の拠点として貨物を取り扱う不定期貨物船が就航するふ頭として利用されている。このうち、貨物を取り扱う機能は、内貿の主力である荷姿が統一されたユニットロード貨物を取り扱う他のふ頭と比べると、年々、減少傾向となっている。日の出ふ頭における貨物取扱量の推移は、以下のとおりである。

表C-2-7 日の出ふ頭における貨物取扱量の推移（東京港港勢より）

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	0	0	0	821	0	0	0	610	0	0
移入(トン)	59,025	47,982	44,116	43,875	39,740	33,343	42,585	39,175	37,290	31,870
移出入計 (トン)	59,025	47,982	44,116	44,696	39,740	33,343	42,585	39,785	37,290	31,870
入港船舶 隻数(隻)	135	116	116	143	104	90	100	91	86	84

(参考) 中防内側内貿ふ頭 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	—	—	—	—	408,770	501,674	494,083	502,571	523,995	509,927
移入(トン)	—	—	—	—	403,344	491,500	479,623	482,807	499,171	465,201
移出入計 (トン)	—	—	—	—	812,114	993,174	973,706	985,378	1,023,166	975,128
入港船舶 隻数(隻)	—	—	—	—	238	296	291	251	245	249

10号西岸壁 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	3,051,534	3,348,010	3,431,300	3,899,308	3,800,718	3,680,226	3,660,145	3,736,580	3,945,363	3,706,610
移入(トン)	2,437,766	2,506,773	2,408,141	2,722,301	2,881,102	2,805,259	2,635,186	2,656,334	2,458,057	2,179,724
移出入計 (トン)	5,489,300	5,854,783	5,839,441	6,621,609	6,681,820	6,485,485	6,295,331	6,392,914	6,403,420	5,886,334
入港船舶 隻数(隻)	897	849	815	849	799	752	759	753	815	777

品川内貿 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	1,931,238	1,862,894	1,888,982	1,991,770	2,056,954	2,068,250	2,097,239	2,064,726	1,774,646	1,317,095
移入(トン)	1,514,022	1,314,114	1,464,813	1,503,327	1,532,588	1,529,343	1,395,537	1,397,539	1,217,254	939,244
移出入計 (トン)	3,445,260	3,177,008	3,353,795	3,495,097	3,589,542	3,597,593	3,492,776	3,462,265	2,991,900	2,256,339
入港船舶 隻数(隻)	797	722	727	706	724	739	751	785	757	774

若洲内貿ふ頭（ユニットロード）

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	461,268	479,200	520,218	522,695	337,326	432,145	472,278	465,712	457,822	446,546
移入(トン)	465,132	476,269	502,043	518,502	182,134	238,437	188,537	182,186	170,042	170,747
移出入計(トン)	926,400	955,469	1,022,261	1,041,197	519,460	670,582	660,815	647,898	627,864	617,293
入港船舶隻数(隻)	237	273	294	290	147	144	145	140	142	140

都提供資料より監査人作成

(ウ) 日の出ふ頭の再開発に向けた取組の状況

日の出ふ頭は、現状では各種施設が未整備となっており、再開発に向けた取組の状況を時系列で示すと、おおむね以下のとおりとなる。日の出ふ頭の現況は、旅客と貨物を取り扱うふ頭であるが、東京港第4次改訂港湾計画（昭和56年）では旅客ふ頭として再開発する計画としており、現時点においてもこの方向性に変更はないとのことである。

表C-2-8 日の出ふ頭の再開発に向けた取組の状況

年度	概要
平成5年度	【再開発の基本方針】 ・旅客を中心とした、新たなふ頭機能の充実 ・多くの人々が訪れる魅力ある海辺ゾーンの形成 ・都市的機能が適切に導入された総合的な港湾空間の形成
平成27年度	【日の出ふ頭の内外の環境変化】 ・周辺の再開発が進み、水際である当該エリアのポテンシャルが向上 ・東京都では水辺空間の魅力向上を目指し、舟運の活性化やにぎわいのある水辺空間の形成を促進 【既存事業者との調整に伴う段階的整備への転換】
令和3年度	【再開発の現状を整理】 ・令和元年8月、東京港の新たな舟運拠点となる日の出ふ頭小型船ターミナル「Hi-NODE」が開業 ・「Hi-NODE」から北側では、船客待合所の老朽化が進むほか、船着場周辺のにぎわいなどに課題あり 【取組の方向性】 ・日の出ふ頭の再開発により、水辺に多くの人を呼び込み、船着場周辺のにぎわいを創出

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見 2－5 に関するもの〕 日の出ふ頭の再開発における貨物機能について

(ア) 日の出ふ頭の倉庫利用者が移転する場合に考えられる影響

日の出ふ頭については、取扱貨物量や岸壁利用頻度は年々減少しているものの、一定規模で利用されている。また、日の出ふ頭の倉庫は堅調に利用されており、再開発を進める上で、倉庫利用者等との調整が喫緊の課題となる。現在の日の出ふ頭の倉庫利用者は複数あり、港湾局が各者に対して、仮に芝浦に移転する場合に考えられる影響等についてヒアリングした結果を鑑みれば、貨物を適切に作業するとともに保管するための十分な面積の上屋と駐車場等の確保が課題と思われる。例えば、交通の利便性、岸壁利用の頻度などが考えられる。

(イ) 芝浦 4 号上屋の整備における課題

芝浦ふ頭は、東京港第 4 次改訂港湾計画以降、内貿雑貨ふ頭という位置付けは変わっていない。芝浦ふ頭の貨物の取扱状況は下記のとおりである。

表 C－2－9 芝浦ふ頭の貨物の取扱量

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	24,314	22,501	22,502	19,674	15,293	20,356	19,204	21,087	19,390	19,096
移入(トン)	931,247	928,831	931,429	949,975	962,850	821,144	845,990	789,449	718,118	702,332
移出入計(トン)	955,561	951,332	953,951	969,649	978,143	841,500	865,194	810,536	737,508	721,428
入港船舶 隻数(隻)	523	502	485	470	496	480	465	411	382	349

都提供資料より監査人作成

芝浦ふ頭の貨物の取扱量はなだらかな減少傾向にあるものの、東京港における中堅規模の内貿貨物の取扱量を有しており、芝浦 4 号上屋の整備における課題が解決すれば、更に貨物の取扱量が増加することが見込まれる。ただし、芝浦 4 号上屋の整備については、日の出ふ頭の再開発との関連で、現時点では未定となっている。

加えて、芝浦 4 号上屋の整備に際して個別の課題もある。芝浦 4 号上屋の整備予定地は、現在、車両整理場になっており、港湾荷役用に使用する車両の駐車場として利用されている。このため、4 号上屋の整備に当たっては、これら

の倉庫利用者若しくは車両整理場利用者へも配慮しながら、検討していく必要がある。

以上のことから、港湾局は、港湾計画を円滑に遂行するためには、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、利用者に対する様々な影響を踏まえて、今後の在り方を検討していかなければならない、非常に難しい課題を背負っていることが見て取れる。

（意見 2－5）日の出ふ頭の再開発における貨物機能の今後の対応について

日の出ふ頭の再開発に際して、貨物機能をどのように整備するかについては、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、現在の利用者の課題解決を図ることが必要であり、多くの関係者の調整を図るには極めて困難な状況が想定される。

港湾局は、こうした状況下においても、現在の日の出・芝浦の利用状況を整理し、内貿ふ頭全体の再編を進める中で、利用者と慎重かつ粘り強い交渉を続けていくとしている。

この点、港湾局が利用者調整を適切に進めるためには、日の出ふ頭の旅客機能を強化する整備方法を明らかにした工程表を策定して、確実に実行することが求められる。特に、日の出ふ頭の貨物取扱量や物流機能の将来見込みを踏まえて、関係者との調整について、スピード感を持って行う必要がある。

今後、日の出再開発に当たっては、日の出ふ頭の利用者等との調整を加速していく必要があり、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、現在の利用者が受入れ可能な整備方法について、4号上屋の整備と併せて一体的に検討することが必要と考える。その上で、例えば、民間事業者との対話やサウンディング調査など、民間の知見やノウハウを活用することを検討されたい。

〔分析 意見 2－6、意見 2－7に関するもの〕日の出ふ頭の再開発における旅客機能について

（ア）日の出ふ頭の棧橋の利用状況

日の出ふ頭には、旅客ターミナルとして、浅草、台場等への水上・海上バスや湾内クルーズ船の発着場がある。港湾局は、日の出ふ頭の再開発において、旅客を中心とした新たなふ頭機能の整備の一環として、令和元年8月、北側エリアに東京港の新たな舟運拠点となる日の出ふ頭小型船ターミナル「Hi-NODE」を開業した。

小型船ターミナルは民設民営、棧橋は直営であり、棧橋は不定期航路事業者（屋形船、小型クルーズ船）への開放などを実施している。過去3年間の

不定期航路事業者による Hi-NODE 棧橋利用回数は下記のとおりである。令和 2 年度の利用回数が減少しているのは、新型コロナウイルス感染症による影響である。

表 C-2-10 Hi-NODE 棧橋利用回数

令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
681 回	353 回	631 回

都提供資料より監査人作成

一方、Hi-NODE 棧橋の過去 3 年間の稼働率（利用回数／能力回数）は下表のとおりである。令和元年度は「Hi-NODE」を開業したこともあり、稼働率は 11.7% となっているが、令和 2 年度、3 年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2～3% 台と低い水準で推移している。なお、現在の不定期航路事業者数は 14 事業者あり、Hi-NODE 棧橋の利用回数は、上位の 3 社で過半を超えている。

表 C-2-11 Hi-NODE 棧橋の過去 3 年間の稼働率

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
利用枠数①	693	382	675
能力枠数②	5,900	17,950	21,540
稼働率（＝①/②）	11.7%	2.1%	3.1%
営業時間	9：30～22：00	9：30～22：00	7：00～22：00
営業日	118 日	359 日	359 日

都提供資料より監査人作成

（注 1）いずれの年度も 15 分の利用を 1 枠と換算（30 分利用は 2 枠と換算）

（注 2）利用延長による利用時間数変更は考慮していない。

（注 3）イベントや公船利用等による利用不可期間は考慮していない。

（注 4）利用前や利用後の船着場利用不可（準備・片付け）期間は考慮していない。

（注 5）営業日は 12/29～1/3 を除く。令和元年度は 8 月から開始している。

港湾局は、現行の稼働率を少しでも改善するために、以下の対策を実施している。

- ・Hi-NODE の利用実績がある事業者に対してヒアリングを実施し、船客待合所内の受付カウンターの利用許可をするなど、より使いやすい船着場に改善することで利用実績を増やし、にぎわいづくりを推進する。
- ・既存の利用事業者にとって利用しやすい船着場へ改善することで、新規参入を検討する事業者にも参入しやすい環境を整備する。
- ・Hi-NODE 開業イベント等と合わせて日の出クルーズなど周遊船を運航し、船着場及び船着場周辺のにぎわい創出として、民間事業者との様々な事業連携をする。

しかしながら、令和2年度以降は、コロナ禍による外出自粛等により舟運事業者の営業活動が縮小し、その影響により桟橋の稼働状況が低迷する状況であった。新型コロナウイルス対策で人流抑制が行われる中で、イベントと連携したにぎわい創出策も実施できないなど、桟橋利用の向上策を講じることが困難な状態が続いていることから、桟橋の稼働率向上の成果が出てくるのは、これからの対策いかににかかっている状況にある。なお、令和3年度に実施したイベントは下表のとおりである。

表C-2-12 令和3年度実施イベント

イベント名	実施日程	概要	実績
芝生で朝活ヨガ	令和3年6月21日（月）、 7月8日（木）	1階店舗主催のヨガイベント。広場で実施	各回8名、合計16名参加
車両展示会	令和3年7月3日（土）、 7月4日（日）	ロールスロイス車両展示会。 1階店舗及び広場で実施	2日合計130名参加
車両展示会	令和3年10月2日（土）、 10月3日（日）	ベントレー車両展示会。1階 店舗及び広場で実施	計128名参加
地球の踊り方ミニフェスタ	令和3年12月12日（日）	子供向けダンスワークショップ。広場で実施	計14名参加
アートギャラリー	令和3年12月4日（土） ～12月26日（日）	Hi-NODE 管理者主催企画。待合 所内に絵画等展示。	12月平均376名/日来場。前月比125%
ライトアップ	令和3年11月28日（日） ～令和4年2月28日（月）	敷地内のライトアップ実施。 SNSにて告知。	フォロワー約4,000人

都提供資料より監査人作成

（イ）日の出ふ頭の再開発

「Hi-NODE」が位置する日の出ふ頭北側の旅客エリアでは、船客待合所の老朽化が進むほか、船着場周辺のにぎわいが少なく、利便性が不十分などの課題があり、これを解決するため、日の出船客待合所等の再整備を進めることとしている。その取組の方向性としては、テラスレストランやオープンカフェ等を誘致することで水辺に多くの人を呼び込み、船着場周辺のにぎわいを創出する。また、様々なクルージングを気軽に楽しめるよう、船着場の再整備を実施し、舟運を活性化することを検討している。

今後は、再整備事業スキームを確定し、準備が整い次第、公募を開始するとともに、舟運事業者との移転調整、地元区との建築協議などを行う予定とのことである。

港湾局では、現在、事業スキーム検討の参考材料とするため、事業規模、望ましい事業スキーム、再開発事業への参画意向などについて、主要な開発事業者に対してヒアリングを行っている。令和4年2月から3月にかけて、開発事業者5者にヒアリングを実施しており、このヒアリングの結果を踏まえ、局内で再開発のコンセプト、整備する公共機能（客船ターミナル施設など）の内容・規模、臨港地区の規制、建築物の高さ制限などの諸条件の整理を進めている。今後、改めて開発事業者に対して諸条件に関するヒアリングを実施し、再開発事業の公募要件等を整理する予定としている。

（意見2－6）日の出ふ頭の棧橋の利用方法の改善と目標値の設定について

日の出ふ頭の棧橋は港湾局の直営であるが、現状では、令和2年度及び3年度はコロナ禍ということもあって低い稼働率となっている。これに対して港湾局は、日の出ふ頭の棧橋は、利用者が利用したいタイミングで営業時間内にいつでも利用できる状態にすることが重要であるとしている。だが、日の出ふ頭の棧橋が旅客ターミナルの施設として利用されることを勘案すると、利用者の利用実態を踏まえて、稼働率を上げる施策を実施することが求められる。

仮に、営業時間内にいつでも棧橋を利用できる状態にすることに意義があるとしても、棧橋を有効活用する指標としての利用回数は重要な指標であり、過去の実績や将来見込みを勘案して目標値を設定する必要があるが、港湾局は目標値を設定していない。

この点、港湾局も棧橋の利用方法の改善策として舟運事業者へのアンケートを実施し、利用回数増加に向けた取組や舟運施策に関する要望などを聴取して今後の対策の参考にしている。また、事業者の意見を踏まえ、予約システムやDX機器の導入等の船着場の利便性向上に向けた設備投資を実施するなど、棧橋

利用回数増加に向けた取組を実施している。

このように、港湾局は一定の対策は講じているが、今後より一層、Hi-NODE 棧橋の稼働率を上げていくためには、日の出ふ頭の船着場の再整備と併せた人流を呼び込む具体的な対応策が必要と考えられる。そのため、港湾局は、必要に応じて追加の設備投資や集客イベントの実施など、民間事業者と積極的な連携をした上で、Hi-NODE 棧橋の利用に係る目標値を設定して進捗管理を行うことを検討されたい。

（意見 2－7）日の出ふ頭の船着場を含めたにぎわいのある水辺空間の形成について

日の出ふ頭の再開発について、港湾局は主要な開発事業者に対して、以下の項目のヒアリングを行っている。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 計画地の事業環境（市場性、収益性、成長性等）<ul style="list-style-type: none">・当該エリアの地域特性等2 想定される用途、施設構成<ul style="list-style-type: none">・ふさわしい用途や機能・本計画地の独自性（近接する再開発事業との用途住み分け）・各用途の施設規模、グレード（想定されるターゲット層）設定3 事業参画意向<ul style="list-style-type: none">・水辺の交通結節点の複合開発への取組姿勢と貴社の強み・ビジターバス等の舟運事業への参画意欲・参画するに当たって望ましいと考える事業スキーム（施設の所有や公共負担を求めたい範囲等）4 その他（意見・要望） |
|--|

これらの項目に対する回答からは、日の出ふ頭が隣接の竹芝ふ頭の客船ターミナルと併せて、JR 浜松町駅からのアクセスが良く、立地環境が魅力的な場所であることが分かる。それだけに、今後の日の出ふ頭の再開発については、様々な再整備の可能性も考えられることから、日の出ふ頭の棧橋利用者を呼び込む旅客ターミナル機能だけではなく、周辺地域を含めたまちづくりの視点で実施することが求められる。

この点、港湾局は上記のとおり、主要な開発事業者にヒアリングするとともに、足元では、民間事業者が運営している Hi-NODE について、平成 30 年 5 月 14 日付「（仮称）日の出ふ頭小型船ターミナル等の整備及び運営に関する協定

書」第 12 条第 1 項に基づき決算資料を入手して、経営状況を把握している。港湾局は、Hi-NODE が最近整備された施設であり、マスコミへの露出等もあり、新たな人流が生まれてきていると評価している。一方で、今後、本格的に実施する日の出ふ頭の再整備について、民間事業者と定期的な協議を行う仕組みはない。

港湾局は、Hi-NODE を運営している民間事業者を重要なパートナーの一つとして位置付け、今後の Hi-NODE の運営に関して、同事業者の事業計画の段階から協議の場を持つなど、多くの人の流れを呼び込めるような取組を連携して進めて行くことが求められる。

これらのことから、Hi-NODE を運営している民間事業者、さらには、地域の再開発事業者やまちづくり事業者などを含む多様な民間事業者と積極的に協議する場を持つことにより、日の出ふ頭の再整備について、様々な情報共有や連携の可能性が考えられる。

港湾局は、今後、実施が見込まれる周辺地域の再開発事業との相乗効果を発揮できるよう、日の出ふ頭の船着場を含めたにぎわいのある水辺空間の形成について、スピード感を持って再開発を進めるため、例えば、民間提案制度やサウンディング調査なども活用しながら多様な民間事業者と積極的に協議する場を持つとともに、工程表を作成し、計画的かつ迅速に対応することを検討されたい。

(4) 晴海客船ターミナルの整備について

ア 事業の概要

近年、世界のクルーズ市場では、クルーズ人口が急増するとともに船舶の大型化が進んでいる。都は、東京港第 8 次改訂港湾計画において、東京港を世界から人が訪れる国際観光港湾として、東京クルーズビジョンに基づき効果的な客船誘致施策を推進し、大型クルーズ船の誘致を図ることとしている。東京クルーズビジョンは、東京港がクルーズ客船の拠点港として、国内外から更に多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心の MICE・国際観光拠点化を推進するため、東京港におけるクルーズ客船の誘致施策の方向性を示したものである。

国境をまたぐ外航クルーズ客船を受け入れるためには、税関、出入国管理、検疫等を実施する必要がある、加えて手荷物の搬出入や乗船客の待合い、駐車場や大型バス等にも対応できる車寄せ空間などが必要となる。

東京港ではこれまで、晴海客船ターミナルでこうしたクルーズ客船に対応する環境を整備し、受入れを行ってきた。世界的にクルーズ客船の大型化が進み、レインボーブリッジを通過できない規模の船舶(おおむね77,000総トン以上)が今後増加していくことが見込まれたことから、都は、令和2年、世界最大のクルーズ客船の受入れにも対応できる東京国際クルーズターミナル(1バース)を整備した。

そして、東京港へのクルーズ客船の寄港ニーズを確実に取り込むためには、繁忙期に2隻のクルーズ客船が同時に寄港できる環境を整える必要があり、将来的には、東京国際クルーズターミナルに2バース目を設ける計画である。一方で現状、東京港に対するクルーズ客船の予約状況を見ると、約5割の船舶がレインボーブリッジを通過できる船舶(おおむね20,000～77,000総トン程度)であることから、当面の間の対応として、晴海に、低層で簡易な構造のコンパクトな客船受入施設を整備し、2バース体制を確保することとしている。

このような状況下で、港湾局は、世界最大の大型クルーズ客船に対応可能な東京国際クルーズターミナルを開業するとともに、東京港における2バース体制を確保するため、令和2年6月に老朽化した晴海客船ターミナルビルを閉鎖し、その代替となる客船受入施設を暫定整備していくことを決定した(「晴海ふ頭の今後の取扱いについて(方針決定)」(以下「方針決定」という。))。その概要は以下のとおりであるが、現在は、晴海客船ターミナルビルの解体設計と暫定施設新築基本設計が完了し、解体工事に着手中であり、現在、暫定施設の実施設設計に取りかかっている。

なお、港湾局は、晴海ふ頭の旅客船ふ頭を廃止後、その背後地は緑地とすることを決定している。これは、平成29年5月の港湾計画変更時において、晴海ふ頭の旅客船ふ頭を廃止の上、大規模地震発生時における緊急物資輸送等に対応するため、耐震強化岸壁としたことによる。耐震強化岸壁の背後には、緊急救援物資や応急復旧資機材等の保管・荷さばきや駐車場のためのオープンスペースを確保するため、地元との調整を経て、背後地は緑地としたものである。

方針決定の背景

- ・ 東京港への寄港需要に的確に対応し、客船誘致を推進するためには、複数バース体制を確保していくことが必要不可欠であることから、東京国際クルーズふ頭に第2バースが整備される間、引き続き晴海ふ頭を使用する。
- ・ 晴海客船ターミナルは老朽化による運営コストの増加が課題であり、この課題を解消するため現行の晴海客船ターミナルを解体後、これに替わる新規施設を可能な限り早期に整備し、引き続き晴海ふ頭で中小型のクルーズ客船を受け入れる。
- ・ 客船の寄港による経済効果を最大化するとともに、更なる東京港のにぎわい創出を目指す。

○ 晴海ふ頭の今後の取扱い（方針決定）

① 複数バース体制の確保

東京港への寄港需要に的確に対応するため、東京国際クルーズふ頭に第2バースが整備されるまでの間、晴海ふ頭を中小型クルーズ客船用のふ頭として活用する。

② 晴海客船ターミナルの取扱い

ア 東京 2020 大会終了後、解体・撤去する。

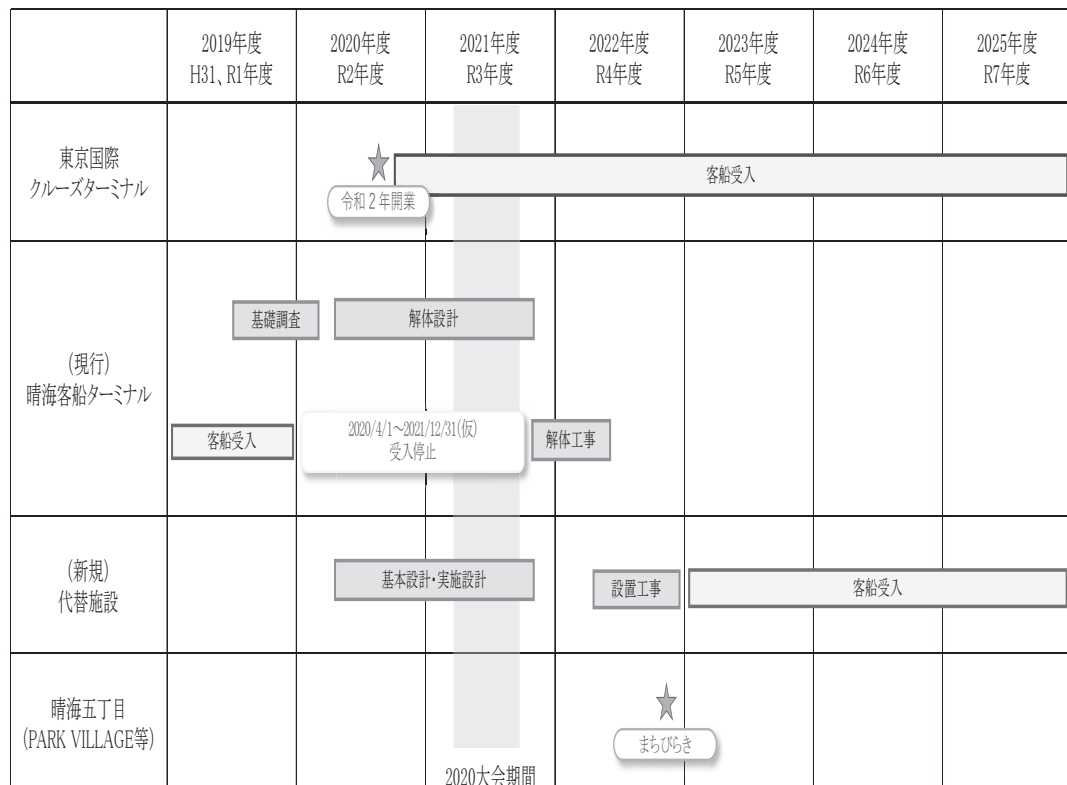
イ アの後、代替施設を整備し、客船受入れを再開する。

③ 代替施設での受入開始時期

令和 5（2023）年度中を目指す。

方針決定時の晴海客船ターミナルビルの解体工事と暫定施設の設置及び客船受入れのスケジュールについては下記のとおりであり、関係者協議等により変更となる場合がある。

図C－2－4 既存施設の解体と暫定施設の設置等進行スケジュール



都提供資料より一部抜粋して監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見2－8に関するもの〕晴海客船ターミナルの閉鎖と暫定施設の設置に係るコストについて

東京クルーズビジョンに基づく東京国際クルーズターミナルの設置の目的は、大型クルーズ船の誘致を図ることが第一義であるが、東京港における2バース体制を確保するとしたのは、中小型クルーズ船の誘致を図ることも意図している。このため、東京国際クルーズふ頭に第2バースが整備されるまでの間、引き続き、晴海ふ頭を使用することとしたものである。

一方、老朽化した晴海客船ターミナルビルを修繕して継続供用するのか、あるいは、解体撤去して暫定施設の設置及びその後の解体を行うかについては、トータルコストの比較をした上で、その判断をする必要がある。方針決定において、晴海客船ターミナルは老朽化による運営コストの増加が課題であることを指摘しているからである。

そこで、これらのコストについて確認したところ、以下のとおりである。

○既存の晴海客船ターミナルの維持管理費

晴海客船ターミナル（延べ床面積約 17,600 m²）は、他施設とまとめて指定管理者制度を活用しており、晴海客船ターミナルのみの指定管理料は確定できないが、実績等を基に経費を按分して算定した年間の維持管理費として、約 2.1 億円を想定。

○既存の晴海客船ターミナルの大規模修繕費

既存の晴海客船ターミナルを引き続き利用することを想定した大規模修繕に必要な費用は算定していない。なお、当時、ターミナルを維持するために必要な補修費は、年平均約 0.7 億円かかっており、加えて、ボーディングブリッジの補修に約 2.2 億円の費用が必要な状況であった。

○既存の晴海客船ターミナルの解体費用

現在契約している解体工事の契約金額は約 6.0 億円

○新たな客船受入施設の整備費用

現在設計中であることから、整備費用については精査中。なお、令和 2 年度に検討した際は、延べ床面積約 3,800 m²の施設を建設するのに約 7.7 億円、外構整備に約 4.3 億円かかると想定。

○新たな客船受入施設の運営管理費用

設計に基づき、今後精査予定。なお、令和 2 年度に検討した際は、新たな施設の延べ床面積が約 3,800 m²と仮定し、維持管理費を年間約 0.6 億円と想定。

（意見 2－8）晴海客船ターミナルビルのトータルコストの比較について

東京国際クルーズターミナルが、中小型船の寄港ニーズに的確に対応していくことは必要であり、当面の間は、晴海ふ頭も活用することで 2 バース体制を確保すること自体は適切と考えられる。だが、暫定施設として、いずれ供用廃止が決まっているものに、相当額の公費を投入することの是非について、港湾局は、その妥当性を適切に判断した材料を示す必要がある。すなわち、既存の晴海客船ターミナルを廃止して、暫定施設を整備することについて、双方の施設のトータルコスト等の比較を行い、費用対効果を見極めて暫定施設の整備に優位性があることを説明しなければならない。少なくとも既存施設の維持管理費用や大規模修繕費用と、当該施設の取り壊し費用や暫定施設の設置に係る費用とを比較して、優位性があることが求められる。

この点、港湾局は、晴海客船ターミナルビルに係るコストについて、方針の意思決定前に試算を行っている。すなわち、東京国際クルーズターミナルに 2 バース目ができるまでの当面の対応として活用する晴海ふ頭の使用期間を 10 年と仮定して、現ターミナルを存続させた場合と暫定施設で客船の受入れを行う場合を比較し、トータルコスト等について暫定施設で客船の受入れを行う場

合の優位性を検討し、その検討結果を考慮して方針の意思決定を行っている。しかしながら、これは検討途上の情報の一つであり、方針決定である起案文書の根拠としての位置付けではない。港湾局の意思決定文書には、暫定施設の整備の結論だけが記載されており、双方の施設のトータルコストの比較を行った上で、暫定施設の整備に優位性があることの過程を示した根拠は認められなかった。

もちろん、暫定施設を何年使用するかでトータルコストの金額は異なるが、少なくとも晴海ふ頭のクルーズ船の需要予測を行い、暫定施設を何年使用するかのシミュレーションは必要と考えられる。こうしたトータルコスト等の比較は一定の前提条件を付けて行われるものであり、その精度について、ある程度の許容範囲を設定するのは当然のことである。港湾局では、東京国際クルーズふ頭の2バース目整備を完成させるまでには、地元関係者等との調整や施設整備に必要な検討調査、設計から工事までを考えれば、最低10年間は必要と考えたとしており、そのこと自体は評価できる。だが、港湾局が説明責任を果たすためには、与えられた条件下で比較をすることにより、少なくとも暫定施設の整備の優位性を判断した過程や根拠を残すことが極めて重要であったと考えられる。

特に、港湾局は、施設の維持管理について長寿命化計画を策定して、トータルコストの削減に舵を切っていることを勘案すると、暫定施設であっても、新たな施設の整備を行う以上、そのトータルコストについては適切に算定することが求められる。

よって、港湾局は今後、このような施設の整備の是非判断を行う際には、必ずトータルコストの比較を行い、その費用対効果を分析した上で、意思決定の根拠を明らかにし、説明責任を果たすことを検討されたい。

(5) 廃棄物処理場整備事業について

ア 事業の概要

(ア) 沿革

東京都で発生する廃棄物、各種公共事業に伴って生じる建設発生土、港湾及び河川のしゅんせつ土の処理をしていく上で、最終処分地の確保は重要な課題である。これらの処理は、潮見、夢の島、若洲、中央防波堤内側埋立地、羽田沖埋立地、中央防波堤外側廃棄物処理場など、海面埋立てに依存しているが、中央防波堤外側廃棄物処理場が限界に達しつつあることから、新海面処分場計画の立案に至った。

表C－2－13 廃棄物の埋立処分計画（平成29年2月改定）

（単位：万m³（万t））

年度	平成29年度 ～令和3年度	令和4年度 ～令和8年度	令和9年度 ～令和13年度	合計
廃棄物	212 (297)	194 (269)	175 (235)	581 (801)
覆土材等	43 (76)	39 (70)	35 (63)	117 (209)
しゅんせつ土	454 (635)	442 (619)	427 (598)	1,323 (1,852)
建設発生土等	200 (360)	190 (342)	180 (324)	570 (1,026)
合計	909 (1,368)	865 (1,300)	817 (1,220)	2,591 (3,888)

令和3年版事業概要より抜粋

新海面処分場は、23区内から発生する一般廃棄物、産業廃棄物、上下水道スラッジ、しゅんせつ土、建設発生土等を処分するため、中央防波堤外側処分場の南側に整備されている。

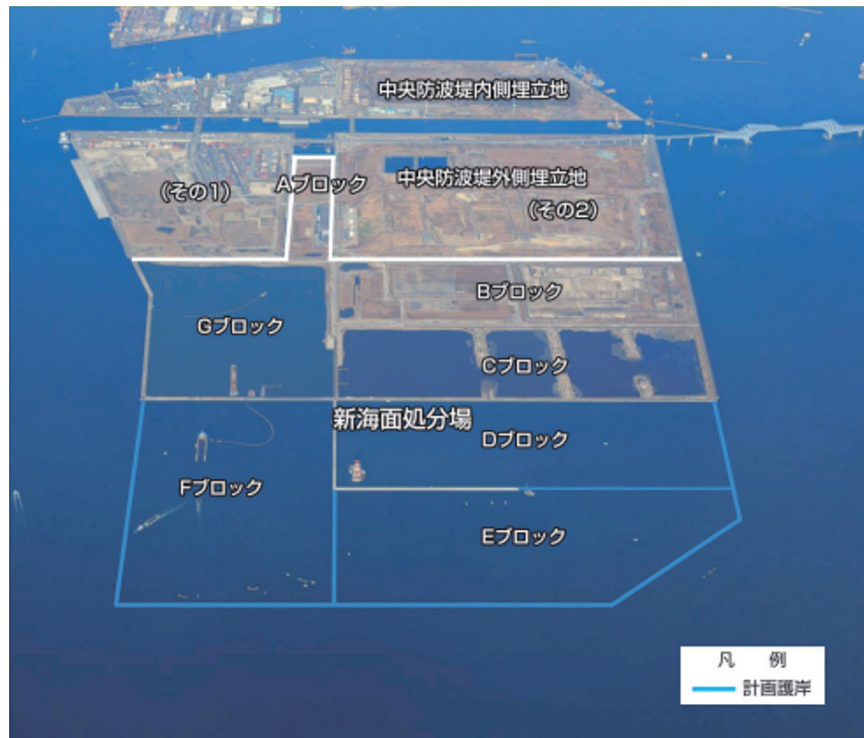
総面積は約480ha、埋立処分量は120,370,000 m³、外海と接する外周護岸の延長は約6,500mあり、A～Gの7つのエリアに分け、段階的に整備を進めている。

表C－2－14 廃棄物処理場の計画概要

	中央防波堤外側廃棄物処理場	新海面処分場
面積	3,139,000 m ²	4,800,000 m ²
護岸延長	外周護岸：10,124m	外周護岸：6,494m 中仕切護岸：7,382m
埋立地盤高	その2：A.P.+6m～A.P.+30m その1：A.P.+5m～A.P.+6m	管理型：A.P.+6m～A.P.+30m 安定型：A.P.+6m
廃棄物処理量	約8,400万m ³	約12,000万m ³
埋立免許	取得：昭和49年7月22日 しゅん功期限：令和12年3月27日	取得：平成8年7月5日 しゅん功期限：令和6年8月19日
護岸建設期間	昭和49年度～平成6年度	平成8年度～整備中
護岸整備費	約1,100億円	約4,500億円

令和3年版事業概要より抜粋

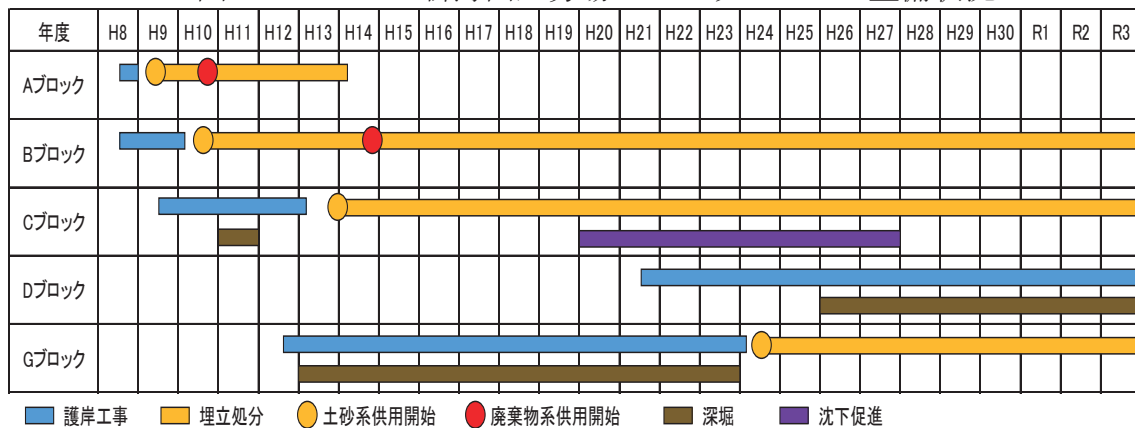
図C－2－5 新海面処分場



新海面処分場パンフレットより転載

新海面処分場のブロックごとの整備状況は、以下のとおりである。

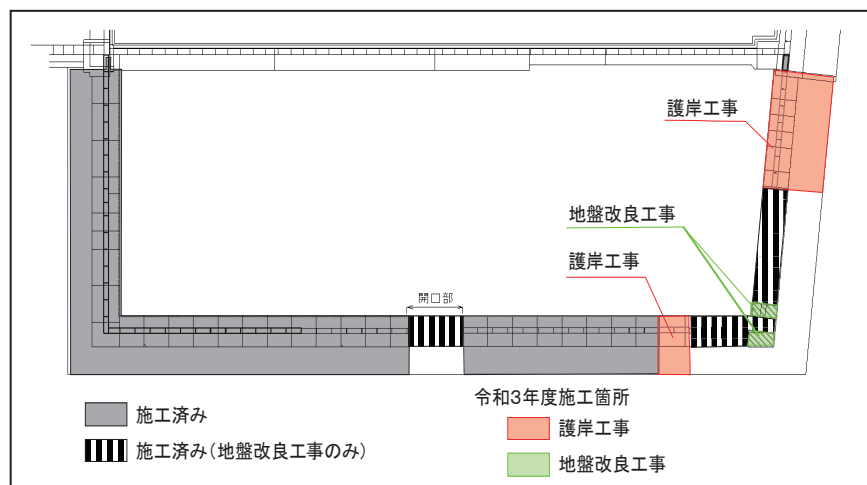
図C－2－6 新海面処分場のブロックごとの整備状況



都提供資料

令和3年度の予算額は16,728,692千円、決算額は13,011,506千円であり、Dブロックの護岸工事、深掘が行われ、護岸工事の施工箇所は、下図のとおりであった（翌債工事は除く。）。

図C-2-7 新海面処分場の令和3年度施工箇所



都提供資料

港湾局は、廃棄物処分場の管理に当たり、総括管理者として、外周護岸の維持管理、周辺水域の水質監視等の総括的な管理を行い、作業管理者として、建設発生土及び海上から搬入されるしゅんせつ土の埋立処分を行っている。

なお、環境局は、作業管理者として、ごみ飛散防止柵及び污水处理施設等の施設整備と維持管理、一般廃棄物及び産業廃棄物等の埋立処分、上下水道スラッジ等の埋立処分の管理を行っている。

中央防波堤外側廃棄物処理場及び新海面処分場の埋立処分の状況としては、以下のとおりである。

表C-2-15 埋立処分状況

区分	地区	埋立開始時期	廃棄物等の種類
中央防波堤外側 廃棄物処理場	その2地区	昭和52年度	一般廃棄物、民間産業廃棄物、上下水道スラッジ
	その1地区	昭和58年度	しゅんせつ土、建設発生土
新海面処分場	Aブロック	平成9年9月	しゅんせつ土、建設発生土、一般廃棄物（焼却灰）
	Bブロック	平成10年8月	しゅんせつ土、建設発生土、一般廃棄物
	Cブロック	平成14年3月	しゅんせつ土、建設発生土
	Gブロック	平成22年6月	しゅんせつ土、建設発生土

令和3年版事業概要より抜粋

イ 監査の結果

〔分析 意見2-9に関するもの〕 しゅんせつ土・建設発生土の埋立処分計画量・実績量について

廃棄物等の埋立処分計画については、おおむね5年ごとに見直していくこととされている。廃棄物等の埋立処分計画（平成29年2月）と5年後の廃棄物等の埋立処分計画（令和4年2月）においては、しゅんせつ土と建設発生土の埋立処分計画量は、以下のように計画されていた。

表C-2-16 しゅんせつ土・建設発生土の埋立処分計画量（平成29～令和3年度）

（単位：千m³）

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	合計
しゅんせつ土	920	910	900	910	900	4,540
建設発生土	700	400	300	300	300	2,000

廃棄物等の埋立処分計画（平成29年2月）より抜粋

表C-2-17 しゅんせつ土・建設発生土の埋立処分計画量（令和4～8年度）

（単位：千m³）

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	合計
しゅんせつ土	890	890	890	890	890	4,450
建設発生土	300	300	300	300	300	1,500

廃棄物等の埋立処分計画（東京都 令和4年2月）より抜粋

廃棄物等の埋立処分計画（令和４年２月）においては、前計画における計画値と過去５年間の実績との比較は記載されていないが、港湾局としては、しゅんせつ土・建設発生土の埋立処分量を把握しており、その数値は以下のとおりである。

表Ｃ－２－１８ しゅんせつ土・建設発生土の埋立処分実績（平成２９～令和３年度）
（単位：千 m^3 ）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	合計
しゅんせつ土	555	820	643	524	620	3,162
建設発生土	698	257	201	159	109	1,424

都提供資料より監査人作成

（意見２－９）計画値と実績値との比較について

前の計画値と実績値との比較は、前の計画が適切であったことの検証及び更新計画が信頼できるものであることの前提となる重要事項である。

そこで、廃棄物等の埋立処分計画の、おおむね５年ごとの見直しに際しては、更新計画の中で、若しくは別途報告書として、前の５か年における計画値と実績値との比較を記載することを検討されたい。

〔分析〕新海面処分場の延命化について

廃棄物等の埋立処分計画（平成 29 年 2 月）によれば、新海面処分場の後、東京港内に新たな埋立処分場を確保することは極めて困難であることから、現在の埋立処分場をできるだけ長期間にわたって使用することが強く求められており、都では埋立処分場の延命化を目的として、埋立廃棄物等の種類、量、期間などを定めた計画を策定してきた。平成 3 年 7 月に「廃棄物等の処理処分の長期的展望について」を策定し、さらに、平成 10 年 5 月に「廃棄物等の埋立処分計画」を策定し、以後、おおむね 5 年ごとに見直すこととし、平成 15 年 1 月改定、平成 19 年 1 月改定、平成 24 年 2 月改定、平成 25 年 12 月一部改定、平成 29 年 2 月改定、令和 4 年 2 月改定を経て、現在に至っている。

廃棄物等の埋立処分計画量については、平成 29 年度以降、５年ごとの数量について、廃棄物、覆土材等、しゅんせつ土、建設発生土等とも、減少させるものとなっている。

表C－2－19 廃棄物等の埋立処分計画量

(単位：万m³ (万t))

年度	令和4年度 ～令和8年度	令和9年度 ～令和13年度	令和14年度 ～令和18年度	合計
廃棄物	175 (250)	162 (226)	156 (215)	493 (691)
覆土材等	36 (66)	32 (58)	31 (56)	99 (180)
しゅんせつ土	445 (623)	435 (609)	435 (609)	1,315 (1,841)
建設発生土等	150 (270)	150 (270)	150 (270)	450 (810)
合計	806 (1,209)	779 (1,163)	772 (1,150)	2,357 (3,522)

廃棄物等の埋立処分計画（令和4年2月）より抜粋

3 東京港の防災について

(1) 防災事業について

ア 概要

(ア) 海岸保全施設の整備・管理

地震、津波、高潮対策の一層の強化を図るため、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を踏まえ、①想定される最大級の地震が発生した場合においても津波による浸水を防ぐこと、②水門、排水機場の電気・機械設備の耐水対策を実施することを目標として、平成 24 年 12 月に「東京港海岸保全施設整備計画」が策定された。当該計画は、平成 24 年度を初年度とする 10 年間の整備計画であり、港湾局では、これに基づいて海岸保全施設（防潮堤、内部護岸、水門、排水機場、陸こう）の整備を進めてきた。

また、既存の海岸保全施設の老朽化・耐震対策、新たな海岸保全区域の指定と当該区域における海岸保全施設の整備、これら施設の機能を確保し続けるための予防保全計画に基づいた維持管理を行っている。

現在、2 拠点の高潮対策センターにより、海岸保全施設の管理を行っている。

(イ) 港湾施設の耐震整備

平成 26 年 12 月に策定した「東京港第 8 次改訂港湾計画」に基づき、大規模な地震等が発生した場合において、緊急物資の輸送や首都圏の物流機能の確保に資する耐震強化岸壁の整備を行っている。令和 3 年度の事業として、品川ユニットロードふ頭及び 10 号地その 2 フェリーふ頭の整備を進めている。

また、緊急輸送道路等の橋りょうの耐震性強化、無電柱化に取り組んでいる。無電柱化は、令和 3 年 2 月に都が打ち出した「無電柱化加速化戦略」を踏まえ、令和 3 年 6 月に「東京港無電柱化整備計画（令和 3 年度～令和 7 年度）」を改定し、東京港の全エリアにおいて推進していく。

(ウ) 東京港防災船着場の整備・管理

平成 28 年 3 月に策定した「東京港防災船着場整備計画」に基づき、災害時に、人や物資を運河等の水上からも輸送できるように、耐震性を考慮した防災船着場及び照明やサイン、スロープ等の付帯施設の整備、改修及び管理を行っている。また、運用マニュアルに基づく訓練の実施、課題の洗い出し、改善策の検討を行って、運用方法を確立していく。

なお、港湾施設の耐震整備に関する事業費のうち、埋立道路の橋りょうの耐震性強化と、臨海土地造成事業の整備において実施する無電柱化に係る事業費は臨海地域開発事業会計、これら以外の事業費は一般会計に計上されている。

イ 監査の結果

〔分析〕海岸保全施設の整備・管理について

(ア) 海岸保全施設の整備について

東京港海岸保全施設整備計画（平成 24 年 12 月）と当該計画の計画期間（平成 24 年度～令和 3 年度）における執行状況の比較を、表 C－3－1 に示す。

表 C－3－1 東京港海岸保全施設整備計画と執行状況の比較

施設	事業費/ 整備箇所・整備延長	整備計画 (平成 24 年 12 月策定)	執行状況 (平成 24 年度～令和 3 年度累計)
水門	事業費（執行率）	23,050 百万円	17,900 百万円（78%）
	整備箇所（整備率）	13 施設	10 施設（77%）
排水機場	事業費（執行率）	16,610 百万円	9,720 百万円（59%）
	整備箇所（整備率）	3 施設	2 施設（67%）
防潮堤	事業費（執行率）	52,560 百万円	35,272 百万円（67%）
	整備延長（整備率）	17.4km	14.6km（84%）
内部護岸	事業費（執行率）	45,793 百万円	29,402 百万円（64%）
	整備延長（整備率）	25.6km	11.6km（45%）
その他	事業費	11,987 百万円	14,753 百万円
海岸保全施設建設費 合計		150,000 百万円	107,047 百万円

都提供資料より監査人作成

港湾局によると、整備計画と執行状況の差異の主な理由は、以下のとおりである。

a 水門

令和 3 年度末までに整備未了の 3 水門のうち、朝潮水門及び浜前水門の工事は、契約不調のため計画よりも遅くなったが、現在は契約済みである。また、新砂水門は、周辺地盤の変状が発生したため、対策工事を実施している。

b 排水機場

令和3年度末までに整備未了の芝浦排水機場については、契約不調のため計画よりも遅くなったが、現在は契約済みである。

c 防潮堤

令和3年度末までに整備未了の防潮堤のうち、ガスミオ運河(0.8km)及び東雲二丁目(0.7km)は、それぞれ、漁業者、水域利用者との調整に時間を要し、勝どき五丁目(0.5km)は、豊海再開発と整備時期を調整したため計画よりも遅くなったが、現在はいずれも着手済みである。また、国道357号線橋下整備等については、防潮堤と橋台を兼用工作部にする等、調整中である。

d 内部護岸

内部護岸の整備率が他の施設と比較して低くなっているのは、護岸の前面水域を占有し、船を使って事業を営んでいる水域利用者が多く存在し、各利用者と個別に交渉を行う必要があるためである。

なお、港湾局は、令和4年度内に、国が定めた海岸保全基本方針に基づき、沿岸ごとに都道府県知事が海岸の保全に関する基本的な計画を定める法定計画である「東京湾沿岸海岸保全基本計画」[東京都区間]の改定を予定している。これは、令和2年11月に海岸保全基本方針が変更され、過去の気象や災害等のデータに加え、将来的な気候変動による影響も踏まえた対策へ転換されたことに対応するものであり、外部有識者を含む検討会を実施し、海岸保全施設の機能強化について検討を重ねてきた。意見公募(パブリック・コメント)を実施するために令和4年11月に公表された当該計画の改定案によると、①最大級の地震を対象とした海岸保全施設の耐震対策を推進するとともに、水門、排水機場の電気・機械設備が浸水しないよう、耐水対策を実施する、②将来の気温が2℃上昇すると想定し、これによる平均海面水位の上昇や台風の強大化に対応するため、防潮堤の嵩上げを実施する、③気候変動の影響により1日当たりの降雨量が1.1倍に増加することを想定し、これによる内水氾濫を防ぐため、排水機場の機能強化を図るとしている。また、海岸保全施設の整備においては、水域利用者等との調整、周辺の景観との調和、生物の生息環境の保全、憩える快適な親水空間の創造等に配慮するとしている。

上記計画を改定後、これに基づいて、海岸保全施設の具体的な整備内容(整備箇所、予算、期間等を含む。)を示した、新たな東京港海岸保全施設整備計画を策定する予定である。

表C-3-1の「その他」には、防潮堤や内部護岸の改修、陸こう、遊歩道、高潮対策センター、防災船着場等に係る設計委託料や工事請負費、各種調査委託料等が含まれる。委託料について、令和3年度に締結した契約のうち、特に金額が大きく（50百万円以上）、かつ随意契約によるものは、表C-3-2のとおりである。

表C-3-2 令和3年度に締結した随意契約による委託（50百万円以上）

件名	受託者	契約期間	契約金額（円）
東京港海岸保全施設計画 検討調査委託 ※1	パシフィックコンサル タnts株式会社	令和3年7月21日～ 令和4年3月31日	137,500,000
水位変動予測検討委託 ※2	株式会社構造計画研 究所	令和3年7月14日～ 令和4年3月31日	97,680,000
高潮防災総合情報システ ム改修業務委託 ※3	株式会社エヌ・テ ィ・ティ・データ	令和3年12月15日～ 令和4年6月30日	79,200,000

都提供資料より監査人作成

※1 東京湾沿岸海岸保全基本計画の改定を行うための調査である。

※2 AI 技術を用いて水位変動を予測し、水門等操作者への判断支援が可能かを検討するための調査であり、建設局と合同で実施した。契約金額には建設局分を含む。

※3 令和3年7月に導入した高潮防災総合情報システムでは、東京港内の海面水位や海面の状況をリアルタイムで発信しており、その利便性や操作性を向上させるための改修である。

港湾局によると、上記3件とも、令和2年度に実施した調査・開発の追加・改修業務であり、先行業務の成果と一貫性や整合性を図る必要があるため、当初の契約の受託者を指定し、契約を締結したとのことであった。また、これらの追加調査又はシステム改修の理由・必要性とともに、成果物（調査委託については報告書、システム改修業務委託については高潮防災総合情報システムが港湾局のホームページにおいて令和4年6月にリニューアルされていること）を確認した。

（イ）海岸保全施設の管理について

令和2年度及び令和3年度の海岸保全施設管理費の内訳を、表C-3-3に示す。

表C－3－3 海岸保全施設管理費の内訳

(単位：百万円)

区分		令和2年度		令和3年度	
		予算	決算	予算	決算
海岸保全 施設管理	遠方監視制御設備	28	25	29	31
	管理経費	23	25	23	16
	水門	59	62	57	38
	排水機場	69	76	96	78
	防災対策経費	74	45	110	89
	防潮堤・内部護岸	72	37	59	37
	陸こう・逆流防止扉	445	421	441	445
建物維持管理		36	28	39	31
海岸保全施設管理費 合計		811	723	858	769

都提供資料より監査人作成

海岸保全施設管理費のうち、10 百万円以上の増減のある管理費について、その理由を港湾局に確認したところ、以下の回答を得た。

a 水門

蓄電池新替工の交換対象施設の容量の違いによる。令和2年度は22 百万円（高潮対策センター、東雲水門外6箇所）、令和3年度は4 百万円（砂町排水機場）であった。また、目黒川水門の塗装面積の違いによって、令和2年度は17 百万円（管理橋及び階段）から令和3年度は10 百万円（階段）に減少した。

b 防災対策経費

令和2年度までは直営で行っていた水門点検整備業務について、今後は当該業務を行う職員が不足するため、令和3年度から一部で委託を開始し、その委託料44 百万円が新たに発生した。

c 陸こう・逆流防止扉

陸こう・逆流防止扉業務委託に関する一般管理費の積算基準が変更になったこと及び設計労務単価が引き上げられたことにより、令和3年度は令和2年度よりも増加した。

また、上記 b と c の委託契約の概要を C－3－4 に示す。

表 C－3－4 令和 3 年度の主な委託契約（海岸保全施設管理費）

件名	契約方式	受託者	契約期間	契約金額（円）
高浜水門外 5 箇所水門点検整備委託	公募型競争入札	水 ing 株式会社	令和 3 年 4 月 1 日～ 令和 4 年 3 月 31 日	44, 000, 000
東京港陸こう等非常時操作及び点検整備委託	随意契約	西田鉄工株式会社	令和 3 年 4 月 1 日～ 令和 4 年 3 月 31 日	445, 170, 000

都提供資料より監査人作成

高浜水門外 5 箇所水門点検整備委託については、非常時に確実に水門を閉鎖できるよう、適切な点検整備を行える技術力と経験を有する者を選定する必要があるため、受託者の条件に、「過去 10 年間に、河川管理施設又は海岸保全施設における、ダム、水門、陸こう、揚水場、排水機場について、点検や整備等の業務委託を自ら受託した実績を有する者」という条件を追加している。

また、東京港陸こう等非常時操作及び点検整備委託の業務内容は、陸こう及び逆流防止扉（計 54 箇所）の非常時操作業務及び点検整備業務であり、東京湾内に津波警報が発せられた場合には、40 分以内に陸こう及び逆流防止扉の閉鎖を完了させること等が求められる。このため、受託者は、①施設の製作設置に関わりその特性を理解し当該業務に十分な実績があること、②365 日 24 時間体制で操作に熟練した職員を配備できる体制を有していること、③衛星携帯電話等災害時に有効な通信機器を有して非常時対応における確実な連絡体制を都との間に既に構築していることから、特命随意契約としている。

〔分析〕港湾施設の耐震整備について

（ア）橋りょうの耐震性強化について

耐震補強が必要な橋りょうと各橋りょうの耐震補強の進捗状況を表 C－3－5 に示す。なお、兵庫県南部地震後の平成 8 年に設計基準（道路橋示方書）が改訂され、それ以降に設計、建設された橋りょうは、耐震性能を有しているため、耐震補強の対象外となっている。

表C-3-5 橋りょう耐震補強の進捗状況

会計区分	橋りょう名	建設時期	耐震補強事業期間	執行額累計 (事業中の場合： 総事業費)
一般会計	有明ふ頭橋（西）	昭和44年	平成8年度～平成12年度	—
	有明ふ頭橋（東）	昭和47年	平成24年度～平成27年度	1,057百万円
	城南大橋（南）	昭和46年	平成17年度～平成22年度	—
	城南大橋（北）	昭和58年	平成17年度～平成22年度	—
	レインボーブリッジ	平成4年	平成8年度～平成21年度	—
	新日の出橋	平成4年	平成21年度～平成26年度	238百万円
	あけみ橋	平成4年	平成25年度～令和7年度	2,212百万円 (4,793百万円)
臨海地域開発事業会計	南海橋	昭和40年	平成25年度～令和5年度	2,179百万円 (3,545百万円)
	大井中央陸橋	昭和46年	平成7年度～令和2年度	2,289百万円
	南千石橋	昭和47年	平成30年度～令和8年度	28百万円 (1,697百万円)
	大井北部陸橋	昭和48年	平成7年度～平成22年度	—
	新曙橋	昭和50年	平成30年度～令和7年度	51百万円 (2,310百万円)
	新末広橋	昭和61年	令和元年度～令和8年度	30百万円 (2,201百万円)
	のぞみ橋	平成3年	平成24年度～令和元年度	2,161百万円

都提供資料より監査人作成

(注) 執行額累計は、平成24年度以降（過去10年間）の累計額を記載している。

港湾局によると、事業中の橋りょうについては、予定どおりに事業が進められているとのことである。

(イ) 無電柱化について

令和2年度及び令和3年度の無電柱化整備に係る事業費並びに令和2年度末及び令和3年度末における整備状況を、それぞれ、表C-3-6と表C-3-7に示す。

表C－3－6 無電柱化整備に係る事業費

(単位：百万円)

会計区分	令和2年度		令和3年度	
	予算	決算	予算	決算
一般会計	914	180	1,571	505
臨海地域開発事業会計	127	95	30	155

都提供資料より監査人作成

港湾局によると、予算と決算との差異は、主に、交通管理者、電線管理者及び埋設企業者との調整状況によって、実際の工事発注が予算策定時の想定より増減するために生じるとのことである。

表C－3－7 無電柱化の整備対象延長と整備状況

(単位：km)

区分	整備対象延長 全体	令和2年度末		令和3年度末	
		整備済	未整備	整備済	未整備
緊急輸送道路 ※1	43.8	20.6	23.2	22.1	21.7
その他の道路 ※2	41.5	16.7	24.8	16.7	24.8
ふ頭敷地等 ※3	—	—	—	—	—

都提供資料より監査人作成

※1 令和7年度までに、全路線において電線共同溝本体工事に着手する。

※2 令和8年度以降の電線共同溝本体工事着手に向け、事業化を検討する。なお、整備済の16.7kmは、臨海副都心地区及び東京2020大会会場周辺であり、未整備の24.8kmは、区移管協議対象路線（約11km）を含み、移管協議の状況により、延長が変更となる場合がある。

※3 ふ頭事業者等との調整が整った箇所から、順次事業着手する。

上記の2つの表が示すように、無電柱化には多くの関係者との調整が必要になることに加え、工事の困難さや複雑さのために、多大な労力、コスト及び時間を要する。都では、新技術の導入による工期短縮やコスト縮減を図る手法の検討・開発を行ってきた。この点に関し、港湾局における取組の一例として、現在工事中の令和3年度大井2号線外無電柱化整備工事において、埋設深さの浅層化による掘削・埋戻し量の減により、起工ベースで約5日/kmが短縮され、加えて、コストについては、新たな管路材料の採用、特殊部のコンパクト化、埋設深さの浅層化により、起工ベースで約9.7百万円/km（直接工事費）が縮減されているとのことである。

〔分析〕東京港防災船着場の整備・管理状況について

平成 28 年 3 月に策定された東京港防災船着場整備計画では、東京港防災船着場が災害時に確実に機能するよう、各主体の主な役割を定めている。このうち、港湾局の発災前の主な役割は、①災害拠点病院や備蓄倉庫等に近接する東京港防災船着場の整備及び管理、②各区や協定締結団体との調整、東京港防災船着場を活用した防災訓練の計画・実施、の 2 点である。

まず、①に関して、上記整備計画策定時に東京都防災計画（平成 26 年修正）において指定されている東京港防災船着場は 13 箇所であり、整備目標とする 38 箇所（新規整備 7 箇所を含む。）のうち、令和 3 年度末では 32 箇所（新規整備 1 箇所を含む。）の整備が完了している。平成 28 年度以降の事業費（決算）の推移と整備未了の 6 箇所の状況を、それぞれ、表 C－3－8 と表 C－3－9 に示す。

表 C－3－8 東京港防災船着場に係る事業費（決算）の推移

（単位：百万円）

区分	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	合計
委託料 ※	13	－	2	6	－	6	28
工事請負費	－	－	－	－	63	98	162

都提供資料より監査人作成

※ 平成 28 年度は防災船着場整備運用検討調査委託料であり、平成 30 年度以降は設計委託料である。

表 C－3－9 整備未了の東京港防災船着場の状況

施設名	整備主体	管理主体	状況
晴海五丁目（仮称）	都	都	整備中
有明一丁目（仮称）	民間	民間	整備中
大森南四丁目（仮称）	都	都	整備中
羽田空港一丁目（仮称）	都	都	設計中
平和島六丁目（仮称）	民間	大田区	設計中
昭和島二丁目（仮称）	調整中	調整中	調整中

都提供資料より監査人作成

港湾局によると、調整中となっている昭和島二丁目については、大田区の計画に基づいて検討されているとのことである。

次に、港湾局の発災前の主な役割の②に関して、平成 30 年度から毎年、防災訓練を実施しており、令和 4 年 3 月 15 日に実施した訓練では、地元区や舟運事業者等と連携し、3つの水上輸送のルートで人や物資の輸送を行い、現地での情報伝達や具体的な役割、手順の確認を行った。訓練終了後には、参加者へのアンケートを実施し、船に物資をどれだけ積載できるのかの検証や、帰宅困難者の乗船までの誘導についても検討が必要である等の課題が挙げられたため、改善策を検討中であり、今後の訓練に反映していくとのことである。

Ⅲ 臨海地域開発と海上公園の整備運営について

1 臨海地域開発の推進について

東京港においては、昭和 36 年以来、港湾計画に基づき、港湾の整備と一体の事業として大規模な埋立てを実施してきた。

東京港の埋立計画は、港湾施設用地の造成のほか、都の人口、産業等の集中化に伴う、住宅、環境、廃棄物の処理など、種々の都市問題に対応するための用地等として活用していくことを基本方針としており、これまでに、清掃工場、住宅団地、新幹線用地等の受入実績を上げている。

さらに、海の自然環境の回復と保全を図り、水と緑に親しむ海上公園の整備やスポーツ・レクリエーション施設の整備を進めている。

平成元年からは、東京の臨海部において、多心型都市構造への転換を推進し、国際化・情報化の進展に対応した、多様な機能を備えた 7 番目の副都心を建設する「臨海副都心開発」を始動させ、取り巻く社会情勢・経済状況の変化に対応しながら、着実に開発を推進してきた。

東京の経済成長に伴い、臨海地域への都市化の拡張が進み、現在では臨海副都心は概成している。

2 埋立地の造成と整備について

東京港の埋立ては、古くは江戸時代から実施されていたが、現在のように計画的に造成を始めたのは明治 30 年代である。明治 39 年から第 1 期隅田川口改良工事を皮切りに、第 2 期、第 3 期、さらには河川改修事業などにより、港区芝浦、江東区東雲、品川区東品川など、約 640ha の埋立地が造成された。

その後、東京港修築事業、京浜運河開さく事業などにより、埋立造成が続いた。しかし、これらの事業は、戦争の影響を受け工事半ばにして中止された。

戦後、東京港は貿易港としての施設の充実を図るため、東京港第 1 次、第 2 次修築 5 か年計画を経て、「東京港港湾計画」（昭和 31 年）を策定した。この計画では、港湾施設用地の造成のほかに、都の人口、産業等の集中化に伴う、住宅、環境、廃棄物の処理など、種々の都市問題に対処するための公共施設用地、都市再開発用地等として埋立地の造成が計画された。

当初は、財政事情や漁業補償問題等で事業は円滑には進まなかったが、昭和 38 年頃から急ピッチで進められ、昭和 47 年頃までに埋立造成はほぼ完了している。この間、昭和 41 年には、「東京港第 2 次改訂港湾計画」を策定したが、埋立地造成には大きな変更はなく、埋立地造成が進められた。

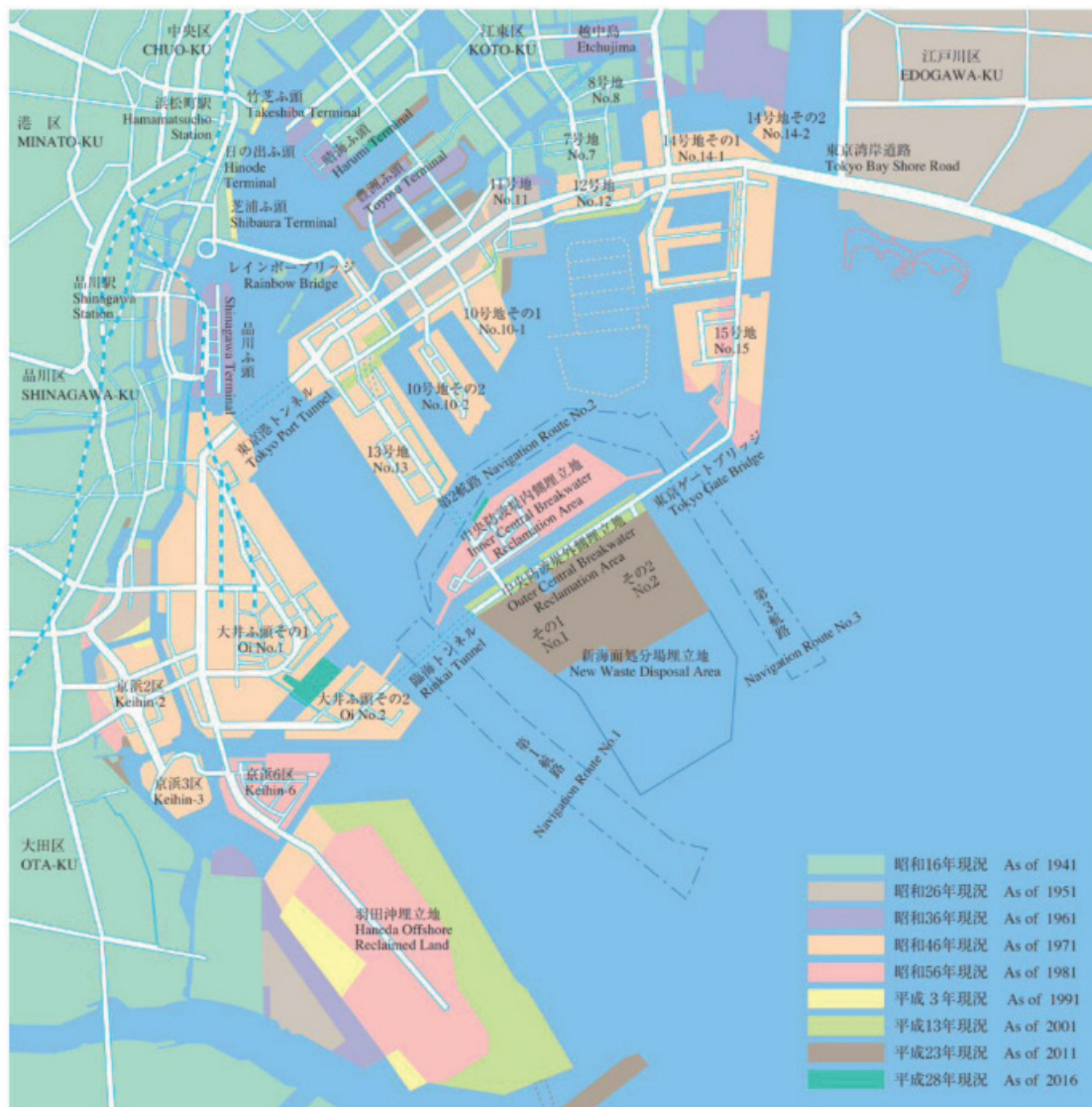
一方では、都市問題である廃棄物の処理は深刻化していた。これを解決するため、東京港に処分地として埋立造成をすることになり、同計画を一部変更し、中央防波堤内側に約 188ha の埋立てを行うこととした。また、昭和 49 年 1 月には、中央防波堤外側（約 314ha）及び羽田沖に廃棄物処理場（約 470ha）を建設することが決定された。

また、東京港を取り巻く経済的社会的情勢の変化に対応すべく、埋立地の開発及び埋立事業経営についていかにあるべきかを、東京都港湾審議会に諮問し、昭和 49 年 2 月に、これについて答申された。この答申を受けて、昭和 51 年 3 月、「東京港第 3 次改訂港湾計画」を策定し、昭和 52 年 3 月には、「東京港における埋立地の開発に関する要綱」を制定した。

その後、これまでの間に、昭和 56 年 10 月、「東京港第 4 次改訂港湾計画」を経て、昭和 63 年 5 月、「東京港第 5 次改訂港湾計画」が策定され、臨海副都心の開発など、東京の都市構造の一点集中型から多心型への転換を図ることとしている。また、平成 4 年 5 月、中央防波堤外側地区に、廃棄物を埋立処理する新海面処分場（480ha）を建設することが決定された。

「東京港第 8 次改訂港湾計画」の策定に基づき、平成 26 年 12 月、適用地域 2,766ha、開発面積 271ha の新要綱を策定した。また、同計画の軽易な変更に合わせ、平成 28 年 1 月と令和 2 年 5 月に、土地利用計画を一部変更した。

図D－2－1 東京港の埋立ての変遷



PORT OF TOKYO 2022 より引用

3 埋立地の開発と処分

(1) 埋立地の開発について

ア 事業の概要

(ア) 適用地域と開発期間について

埋立地の開発は、「東京港における埋立地の開発に関する要綱」（令和2年5月変更）に基づき行っている。本要綱の適用地域は、既定計画に定める2,766haの地域である。このうち、既処分地2,495haを除いた271haの開発期間は、平成27年度から令和6年度までの10か年である。なお、令和4年3月末時点の既処分地は2,578haである。

(イ) 土地利用計画について

埋立地全体計画面積2,766haについては、下記の分類及び実施方針により土地利用が計画されている。

大分類	都市の物流サービスのための用地	
中分類	ふ頭施設用地	既存コンテナふ頭の拡充・機能強化を図る。
	港湾関連施設用地	増大する外貿コンテナ貨物に対応するため、港湾関連の施設用地を整備する。
	流通業務施設用地	ふ頭・港湾関連施設を効率的に利用するための関連施設等を整備する。
大分類	都市交通体系改善のための用地	
中分類	交通施設用地	広域幹線道路及び臨港道路等を整備し、道路交通ネットワークの充実を図る。
大分類	都市再開発・都市施設のための用地	
中分類	供給・処理施設等用地	廃棄物処理施設のための供給・処理施設等を整備する。
	再開発移転等用地	臨海部及び内陸部の公共・再開発事業等をはじめとする都市開発に当たって、事業所等の用地を提供し、地域のまちづくりの推進に貢献していく。また、地域における就業者や来訪者の利便施設を整備する。
大分類	自然の開発・新しい街づくりのための用地	
中分類	住宅施設用地	職住近接を図るため、住宅施設を整備する。
	商業・業務施設等用地	複合的な施設配置を計画している臨海副都心地域等に商業、業務、教育及び文化等の施設を整備する。
	公共空地用地	海上公園等の整備を推進する。

イ 監査の結果

〔分析〕令和３年度の開発と今後の開発状況について

開発計画全体の面積、令和３年度の開発面積、令和４年度以降の開発面積は、表D－３－１のとおりである。

表D－３－１ 令和３年度の開発と今後の開発の状況

(単位：ha)

開発計画	既開発	未開発 (R2 末)	R3 開発	未開発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
271.1	80.9	190.2	7.3	182.9	15.8	70.1	97.0

令和３～５年度埋立地開発事業実施計画 一部変更（令和４年１月）より引用

開発計画の内訳は以下のとおりである。

表D－３－２ 開発計画の内訳

大分類：都市の物流サービスのための用地

中分類：ふ頭施設用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
外貨コンテナ ふ頭用地	品川区八潮二 丁目	大井ふ頭 その１	5.9	0	5.9	5.9	0	0	0	0
外貨コンテナ ふ頭用地	江東区青海三 丁目	13号地	0.3	0	0.3	0.3	0	0	0	0
建設発生 土ふ頭用地	大田区城南一・ 三丁目	大井ふ頭 その２	2.7	0	2.7	0	2.7	0	0	2.7
建材ふ頭 用地	大田区城南一 丁目	大井ふ頭 その２	1.3	0	1.3	0	1.3	0	0	1.3
多目的ふ 頭用地	江東区有明三 丁目	10号地そ の１	0.6	0	0.6	0	0.6	0	0	0.6
フェリーふ 頭用地	江東区有明四 丁目	10号地そ の２	0.5	0	0.5	0	0.5	0	0	0.5
内貿建材 ふ頭用地	江東区若洲一 丁目	15号地	0.4	0	0.4	0	0.4	0	0.4	0
公共ふ頭 用地	江東区海の森 一丁目	中央防波 堤内側	1.4	0	1.4	0	1.4	0	0	1.4
内貿雑貨 ふ頭用地	江東区海の森 三丁目	中央防波 堤内側	8.6	0	8.6	0	8.6	0	0	8.6
大型建材 ふ頭用地	江東区海の森 三丁目	中央防波 堤内側	4.7	0	4.7	0	4.7	0	0	4.7
小計			26.4	0	26.4	0	26.4	6.2	20.2	0

(注) 中央防波堤内側の「江東区海の森一丁目」と「江東区海の森三丁目」は、用途はふ頭用地である。開発計画面積は合計で 14.7ha であるが、今後のふ頭の整備の状況によるので、令和６年度以降の開発になる。

大分類：都市の物流サービスのための用地

中分類：港湾関連施設用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
外貨コンテナふ頭 関連用地	大田区東海六 丁目	大井ふ頭 その1	24.1	22.7	1.4	0	1.4	0	1.4	0
小型船だまり 関連用地	江東区辰巳 一・二丁目	7号地	0.7	0	0.7	0	0.7	0	0.3	0.4
公共ふ頭関連 用地	江東区海の森 一丁目	中央防波 堤内側	2.5	0	2.5	0	2.5	0	2.5	0
内貨メントふ頭 関連用地	江東区海の森 三丁目	中央防波 堤内側	3.5	0	3.5	0	3.5	0	0	3.5
ケーソンヤード 用地	江東区海の森 三丁目	中央防波 堤内側	2.4	0	2.4	0	2.4	0	0	2.4
小計			33.2	22.7	33.2	22.7	10.5	0	10.5	0

大分類：都市交通体系改善のための用地

中分類：交通施設用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
道路用地	-	大井ふ頭 その1	0.7	0.7	0	0	0	0	0	0
道路用地	-	10号地そ の1	1.9	0	1.9	0	1.9	0	0	1.9
道路用地	-	14号地そ の1	0.7	0	0.7	0	0.7	0	0.7	0
道路用地	-	14号地そ の2	1.8	0	1.8	0	1.8	0	1.8	0
道路用地	-	中央防波 堤内側	8.0	4.0	4.0	0	4.0	0	0	4.0
小計			13.1	4.7	13.1	4.7	8.4	0	8.4	0
東京臨海高速鉄 道用地	江東区東 雲二丁目	11号地	0.3	0	0.3	0	0.3	0	0	0.3
東京臨海高速鉄 道用地	江東区辰 巳三丁目	12号地	0.8	0	0.8	0	0.8	0	0	0.8
車両基地用地	江東区有 明三丁目	10号地そ の1	1.5	1.5	0	0	0	0	0	0
小計			2.6	1.5	2.6	1.5	1.1	0	1.1	0
			15.7	6.2	15.7	6.2	9.5	0	9.5	0

大分類：都市再開発・都市施設のための用地

中分類：供給・処理施設等用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
清掃施設用地	大田区京浜島 二丁目	京浜 6 区	0.2	0	0.2	0	0.2	0	0.2	0
産業廃棄物処 理施設用地	大田区城南島 三丁目	大井ふ頭 その 2	4.5	2.4	2.1	0	2.1	0	0	2.1
水門施設用地	江 東 区 辰 巳 一・二丁目	7 号地	1.4	0.3	1.1	0	1.1	0	0	1.1
水門施設用地	江東区夢の島 一丁目	14 号地そ の 1	1.1	0	1.1	0	1.1	0	0	1.1
小計			7.2	2.7	7.2	2.7	4.5	0	4.5	0

大分類：都市再開発・都市施設のための用地

中分類：再開発移転等用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
公共事業関連 移転等用地	大田区京浜島 三丁目	京浜 6 区	2.5	0.1	2.4	0	2.4	0	2.4	0
市場関連施設 等用地	大 田 区 東 海 二・三丁目	大井ふ頭 その 1	1.3	0	1.3	0	1.3	0	1.3	0
公共事業関連 移転等用地	大田区城南島 四丁目	大井ふ頭 その 2	1.0	0	1.0	0	1.0	0	0	1.0
公共事業関連 移転等用地	大田区城南島 七丁目	大井ふ頭 その 2	2.0	1.0	1.0	0	1.0	0	1.0	0
公共事業関連 移転等用地	大田区城南島 二丁目	大井ふ頭 その 2	0.9	0.4	0.5	0	0.5	0	0	0.5
公共事業関連 移転等用地	江東区東雲二 丁目	11 号地	2.2	0	2.2	0	2.2	0	2.2	0
公共事業関連 移転等用地	江東区辰巳三 丁目	12 号地	3.0	0	3.0	0	3.0	0	0	3.0
公共事業関連 移転等用地	江東区新木場 一・二・三丁目	14 号地そ の 1	3.7	0.1	3.6	0	3.6	0	1.6	2.0
公共事業関連 移転等用地	江東区新木場 四丁目	14 号地そ の 1	0.2	0	0.2	0	0.2	0	0.2	0
公共事業関連 移転等用地	江東区夢の島 三丁目	14 号地そ の 1	4.5	0	4.5	0	4.5	0	4.5	0
公共事業関連 移転等用地	江 東 区 若 洲 一・二丁目	15 号地	11.5	0	11.5	0	11.5	0	9.2	2.3
公共事業関連 移転等用地	江東区若洲二 丁目	15 号地	2.2	0	2.2	0	2.2	0	2.2	0
公共事業関連 移転等用地	江 東 区 潮 見 一・二丁目	8 号地	4.6	0.2	4.4	0	4.4	0	4.4	0
公共事業関連 移転等用地	江東区海の森 一・二丁目	中央防波 堤内側	8.5	0	8.5	0	8.5	0	0	8.5
小計			48.1	1.8	48.1	1.8	46.3	0	46.3	0

(注) 中央防波堤内側の「江東区海の森一・二丁目」は、用途は公共事業関連移転等用地である。開発計画面積は合計で 8.5ha であるが、臨海部及び既存市街地の再開発や環境改善のため移転が必要となる事業所等を受け入れるための用地であり、具体的な開発予定は決まっていない。

大分類：自然の回復・新しい街づくり

中分類：住宅施設用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
住宅用地	江東区辰巳一丁目	7号地	0.9	0	0.9	0	0.9	0	0	0.9
住宅用地	江東区有明一・二丁目	有明	8.5	6.3	2.2	0.2	2.0	0	2.0	0
住宅用地	中央区晴海五丁目	晴海	11.3	11.3	0	0	0	0	0	0
小計			20.7	17.6	20.7	17.6	3.1	0.2	2.9	0

大分類：自然の回復・新しい街づくり

中分類：商業・業務施設等用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
商業・業務施設等用地	江東区青海一・二丁目	13号地	27.1	4.3	22.8	0	22.8	0	20.5	2.3
商業・業務施設等用地	江東区有明二・三丁目	10号地その1	4.3	0.2	4.1	0	4.1	2.4	0	1.7
商業・業務施設等用地	江東区有明一・二丁目	有明	12.9	0	12.9	0.9	12.0	4.8	7.2	0
商業・業務施設等用地	江東区有明三丁目	10号地その1	5.3	0	5.3	0	5.3	0	0	5.3
小計			49.6	4.5	49.6	4.5	45.1	0.9	44.2	7.2

大分類：自然の回復・新しい街づくり

中分類：公共空地用地の開発計画の内訳

(単位：ha)

用途	地区名	小分類	開発計画	既開発	未 開 発 (R2 末)	R3 年度 開発	未 開 発 (R3 末)	R4 開発	R5 開発	R6 以降 開発
緑道公園	-	京浜3区	3.8	0	3.8	0	3.8	0		3.8
ふ頭公園	-	京浜6区	0.2	0	0.2	0	0.2	0		0.2
ふ頭公園、緑道公園	-	大井ふ頭その1	4.5	0	4.5	0	4.5	0.3	0.3	3.9
海浜公園、ふ頭公園、緑道公園	-	大井ふ頭その2	2.9	0	2.9	0	2.9	0	1.0	1.9
ふ頭公園、緑道公園	-	13号地	5.8	0	5.8	0	5.8	0	1.4	4.4
緑道公園	-	11号地	0.3	0	0.3	0	0.3	0	0	0.3
海浜公園、緑道公園	-	7号地	5.1	3.7	1.4	0	1.4	0	1.4	0
緑地	-	14号地その1	1.5	0	1.5	0	1.5	0	0	1.5
ふ頭公園、緑道公園	-	15号地	1.6	0	1.6	0	1.6	0	0	1.6
海浜公園、緑道公園	-	有明	14.0	5.7	8.3	0	8.3	8.3	0	0
海浜公園、ふ頭公園	-	中央防波堤内側	30.5	16.0	14.5	0	14.5	0	0	14.5
小計			70.2	25.4	44.8	0	44.8	8.6	4.1	32.1

都提供資料より監査人作成

(注) 公共空地用地の開発面積全体は44.8haである。この開発予定は、令和4年度は、8.6ha、令和5年度は4.1ha、令和6年度以降は32.1haである。これは、海上公園への整備計画の個別の状況によるものである。

（２）埋立地の処分について

ア 事業の概要

埋立地の開発処分は「東京都臨海地域開発規則」に従って行っている。

ただし、埋立地のうち港湾関連施設用地及び流通業務施設用地についての処分は、東京港の振興を図るため、別に定めた「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」に基づいて行っている。

「東京都臨海地域開発規則」による処分手続の概要は次のとおりである。

（１）処分の態様	貸付け、売払い、譲与、交換・信託又は出資の目的等の処分方法がある。通常は売払いによるが、鉄道のトンネル・高架軌道などのように限定した使用に留まる場合には地上権の設定をすることになっている。
（２）埋立地の価格	公正に扱うため、処分を受けるものが特別の利益を受けることがないよう、適正な時価により評定した額とする。
（３）公募	埋立地を処分しようとする場合は、原則として、公正を期すため公募し、その都度、応募の資格及び埋立地の用途等の基本的事項を定める。
（４）処分代金の支払	処分代金は原則として契約締結から１月以内に納入するものとしているが、特別な理由があると認めたときは、５年以内の延納を認めることができる。
（５）全庁的審議機関	貴重な空間である埋立地を有効に活用するため、埋立地の具体的な処分については、全庁的に構成されている東京都臨海地域用地管理運用委員会の議を経ることとなっている。

なお、土地処分を開始した当初、臨海副都心地域では、民間企業等への売却方式は採用されておらず、長期貸付方式を原則としてきたが、臨海地域開発財政基盤強化プラン（平成１４年３月、以下「財政基盤強化プラン」という。）により、売却方式が採用された。

その理由を、財政基盤強化プランは、次のとおり解説する。

その理由としては、開発の始動期において問題となっていた地価の上昇を顕在化させないこと、投機的な土地取引の抑制、継続的な地代収入の確保などのメリットを総合的に勘案しての方針であった。

しかしながら、バブル崩壊後、当初に想定していたような地価対策を必要とする社会経済情勢ではなくなった。

既に臨海副都心に進出している一部の企業からは、現在支払っている地代よりも資産税等の土地保有コストのほうが高いことや、土地建物の証券化や担保権の設定など資産活用を選択肢を多様化する観点などから、底地の売却を求める声が強く上がっているほか、新規に進出しようとする企業も土地の売却については強い関心を持っている。

そこで、これらのニーズに応え、これまで以上に処分を促進するため、臨海副都心地域の土地についても処分方式を多様化し、民間企業等に対する売却を開始する。

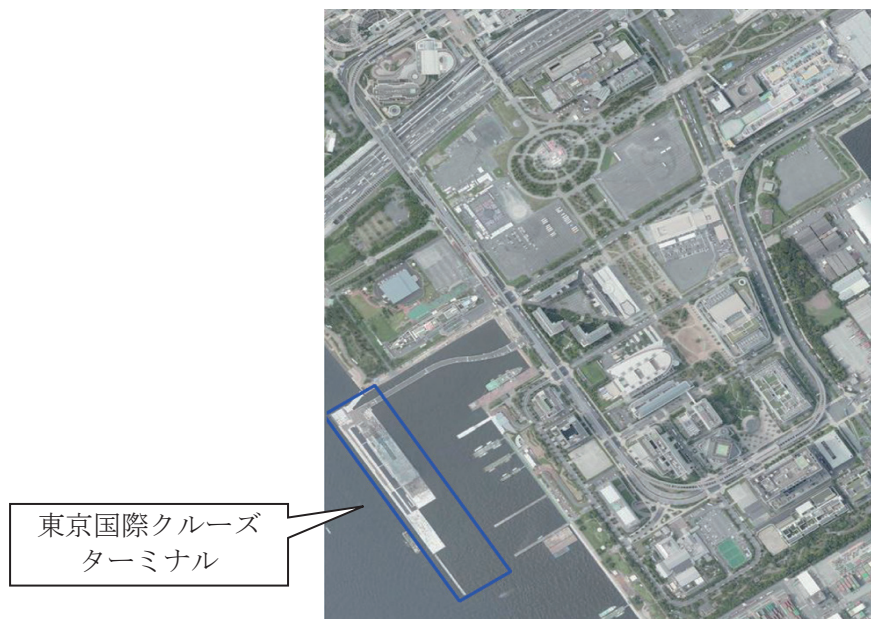
イ 監査の結果

〔分析 意見 3－1 に関するもの〕臨海副都心の未処分地（青海 E 区画）の事業者の選定について

まず、青海 E 区画周辺を航空写真から概観したい。

なお、令和 2 年度に青海地区に開業した東京国際クルーズターミナルの場所も追記している。

図 D－3－1 青海 E 区画周辺航空写真



国土地理院（電子国土 Web）を監査人が加工して作成

臨海副都心の未処分地（青海E区画）の面積は30,801.57 m²である。

それが、東京国際クルーズターミナルの東側にあることが、上記の航空写真から分かる。なお、航空写真には温泉施設の建物が撮影されているが、現在は空地となっている。

臨海副都心は、臨海副都心まちづくり推進計画及び臨海副都心まちづくりガイドラインに基づき開発を進めているが、青海E区画を含む青海地区南側（青海3区域）については、平成28年（2016年）に土地利用計画等の一部見直しを行い、次のとおり定めている。

青海地区南側には、国際研究交流大学村や都立産業技術研究センターなどが立地し、ロボットやバイオに関する複合研究施設、留学生・研究者宿泊施設、国際交流プラザ、放送用スタジオがあり、研究施設や情報発信施設が集積している。

今後も、これら研究機関等の集積を活かし、次世代ロボット技術などを使った新たなイノベーションが創出されるよう国内外から集まる研究者等の中短期滞在に対応した宿泊機能と、国際会議や展示会の開催にも対応した多目的ホールや多様なニーズに応えられる業務スペース等の研究開発やビジネスを支援する機能の整備を誘導し、「研究開発・産業創生のまち」の形成を図っていく。

（意見3-1）臨海副都心の未処分地（青海E区画）の事業者の選定について

都へのヒアリングによると、青海E区画の処分については、「都心に残された貴重な広大地であり、土地利用計画に基づく土地処分を着実に実現することが何よりも重要」と考えているとのことであった。この考えは理解できるものの、貴重な広大地が活用されていない状況の継続は好ましくない。

とりわけ、青海E区画は東京国際クルーズターミナルから見て東側に位置し、クルーズ客にとっては臨海副都心の玄関とも言える。

臨海副都心の未処分地（青海E区画）の事業者を、社会経済状況を注視しつつ早期に選定し、「研究開発・産業創生のまち」の形成を実現されたい。

（3）埋立地開発事業実施計画の策定について

ア 事業の概要

埋立地開発事業実施計画は、「東京港港湾計画」及び「東京港における埋立地の開発に関する要綱」に基づいて、埋立地を多様な開発目的に即して、計画

的かつ総合的に開発（処分）することを目的として、①事業目的、②立地業種、③事業主体、④事業年度、⑤施設概要、⑥その他の必要な事項を策定する。

なお、当該計画の策定に当たっては、必要に応じ、地元自治体等に協議するものとされている。

地元自治体等との協議の中で、都に、次のような要望があった。

「青海で東京国際クルーズターミナルが開業し、今後、多数の観光客の来訪が期待される。来訪客が、豊洲市場をはじめとした本区の主要観光地を周遊できる環境を、積極的に構築されたい。」

イ 監査の結果

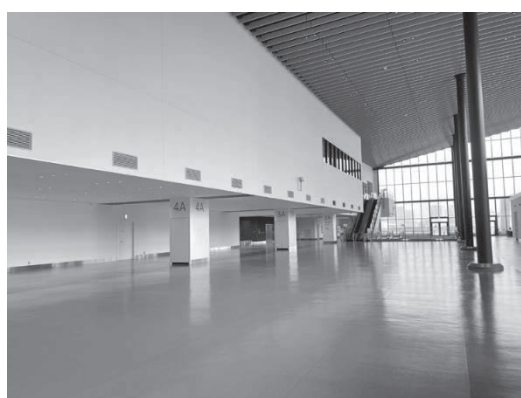
〔分析 意見 3－2 に関するもの〕クルーズターミナルの来訪客の周遊について

上記の地元自治体等の意見に関連し、クルーズ船利用者が都内の観光名所等を周遊できる環境を構築するため、どのように取り組んでいたのか都の担当者にヒアリングすると、以下のとおりであった。

これまでの取組	○ ターミナル内の観光案内スペースにおいて、都内の観光名所を紹介するパンフレットを用意しているほか、ターミナル内の大型ビジョンやサイネージにおいて、臨海副都心をはじめ都内の観光スポットを紹介する映像を放映している。 ○ クルーズの本格的な運航再開を見据え、世界の主要なクルーズ船社が属する業界団体主催の海外向けクルーズオンラインイベント（実績：令和3年度1回）や、世界のクルーズ関係者が集う海外の展示会に出展（実績：令和4年度1回）し、東京寄港により周遊が可能な魅力的な観光地等のPRを積極的に行っている。 ○ インターネットを活用した広報等については、既に東京国際クルーズターミナルのホームページにおいて観光情報を掲載しているほか、産業労働局観光部や東京観光財団等により「GO TOKYO」や「Tokyo Tokyo」等の取組を通じて、東京の観光全般について様々な媒体を活用したPRが行われている。
今後の取組	○ 東京には数多くの魅力的な観光地が所在している。クルーズターミナルの利用促進に伴う観光振興を図るため、クルーズ船社等に対し、クルーズターミナルから容易にアプローチできクルーズ船利用者の関心も高い観光名所等を紹介するなど、クルーズ船誘致の取組を進めていく。

	○ クルーズ船利用者が円滑に観光地等に移動できる環境を整えることである。観光バスを利用して移動する場合、ターミナル敷地内の駐車スペースが限られることから、ターミナル敷地外に約100台分の駐車スペースを確保している。また、これらのバスを順次誘導し、乗船客が次々に乗車して目的の観光地等へ出発できるような体制づくりに取り組んでいる。
--	---

監査人は令和4年8月4日にクルーズターミナルを視察した。その時に撮影した写真は次のとおりである。



クルーズターミナル3階（監査人撮影）

（意見3－2）クルーズターミナルの来訪者の周遊について

クルーズターミナルは、令和2年9月10日にオープンしたものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和4年11月25日までの807日間に入港したクルーズ船は15隻だった。監査人が視察した日もクルーズ船の入港はなかったことから、ターミナル内の大型ビジョンやサイネージの前でも人影は見られなかった。

いずれ新型コロナウイルス感染症が沈静化し、人の動きが活発化した後には、多くのクルーズ船が訪問すると予想される。

外国籍のクルーズ船寄航が再開された折には、既に取り組んでいる乗船客が次々にバスに乗り込んで都内の観光地等へ出発できるような体制が直ちに実現できるよう、積極的に取り組まれない。

(4) 埋立地の価格について

ア 事業の概要

埋立地の公正な処分に当たっては、処分を受けるものが特別な利益を受けることがないよう、適正な時価により評価した額を処分地の価格としている。適正な時価を評価するに当たっては、不動産鑑定士による鑑定評価を求める場合があり、また、港湾施設用地の長期貸付けに係る権利金と貸付料及び埋立地一時貸付料の算定についても、同様に外部鑑定を求める場合がある。

このうち、令和元年度に不動産鑑定士を選任した手続は、以下のとおりであった。

1	公益社団法人東京都不動産鑑定士協会が港湾局所管案件の鑑定評価受任希望者を受け付ける。
2	応募要件は9あるが、うち次の①、②の <u>いずれか</u> を満たすことがポイントとなる。 ①平成30年及び平成31年において、中央区、港区、江東区、品川区、大田区及び江戸川区のいずれかを含む地域を担当する地価公示鑑定評価員として、国土交通省土地鑑定委員会より委嘱されている不動産鑑定士等が所属していること。 ②平成29年度以降、中央区、港区、江東区、品川区、大田区及び江戸川区での大規模画地（地積6,000㎡以上）において、売買若しくは賃貸借に係る鑑定評価実績を有すること（調査報告は除く。）。
3	応募数は33者であり、うち応募基準を満たす者は32者だった。
4	希望した者のうち、港湾局内に設置された不動産鑑定業者推薦委員会が不動産鑑定業者を推薦する。なお推薦基準は、応募要件の① <u>並びに</u> ②を充たす者である。推薦基準を満たす者は17者だった。
5	推薦基準を満たす17者のうち、複数名の鑑定士が在籍する者を抽出すると13者となる。うち過去3年間に港湾局発注の東京都財産価格審議会（以下「財価審」という。）案件の鑑定評価実績を有する者を抽出すると5者となる。それを在籍鑑定士数にて並べ替えしたリストが、原則として港湾局案件のうち財価審による評定を要するものを鑑定できる者のリストとなる。このリストをこの節では「第一分類」という。
6	複数名の鑑定士が在籍する13者のうち、過去3年間に港湾局発注の財価審案件の鑑定評価実績がない者を抽出すると8者となる。それを在籍鑑定士数にて並べ替えしたリストが、原則として港湾局案件のうち財価審による評定が不要なものを鑑定できる者のリストとなる。このリストはこの節では「第二分類」という。

都提供資料より監査人作成

財価審による評定が不要なものとは、売却額又は権利金額の評価額が2億円未満のもの、あるいは、月当たりの貸付料の評価額が2百万円未満のものである。なお、上記5及び6は、年度によって若干条件が異なる。

第一分類に選定された業者は次のとおりである。

表D-3-3 第一分類に選定された業者と鑑定士数 (単位：人)

平成30年度			令和元年度			令和2年度		
No.	業者	鑑定士数	No.	業者	鑑定士数	No.	業者	鑑定士数
1	A ③	269	1	A ③	267	1	A ③	267
2	B ③	109	2	B ③	109	2	B ③	109
3	C ③	75	3	C ③	68	3	C ③	68
4	D ②	35	4	E ②	22	4	D ②	37
5	E ②	21	5	F ②	9	5	I	6
6	F ②	15						
7	G	6						

都提供資料より監査人作成

③を付した業者は、平成30年度から令和2年度の3年間に連続して鑑定実績のある業者、②は3年間のうち、2回鑑定実績のある業者である。

第二分類に選定された業者は若干多かったため、選定された業者に所属する鑑定士数を、多い順に記載することで業者の規模を簡便に把握する(表D-3-4)。

表D-3-4 第二分類の業者に所属する鑑定士数 (単位：人)

平成30年度	令和元年度	令和2年度
13	37	22
9	12	12
8	12	12
3	6	9
3	6	6
2	5	5
	2	2
	2	2

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見 3－3 に関するもの〕 不動産鑑定士の受注機会について

港湾局から外部に発注した鑑定案件の受注実績は、表 D－3－5 のとおりであった。なお、備考に「財」と記載した案件は、財価審案件（原則として第一分類の業者しか選定されない。）であり、備考が空白の案件は、原則として第二分類の業者しか受注できないものである。

表 D－3－5 港湾局発注の鑑定評価案件の 3 年間実績（単位：円）

平成 30 年度			令和元年度			令和 2 年度		
業者	鑑定料	備考	業者	鑑定料	備考	業者	鑑定料	備考
A ③	1,587,600	財	A ③	1,368,400	財	E ②	326,700	
H	682,560		D ②	916,300		A ③	9,998,800	財
A ③	2,207,520	財	C ③	2,924,900	財	B ③	4,128,300	財
C ③	2,991,600	財	B ③	4,957,700	財	C ③	2,612,500	財
I	2,725,920		B ③	5,729,900	財	H	2,835,900	
			H	2,809,400		A ③	985,600	

都提供資料より監査人作成

実績を見ると、平成 30 年度は A が財価審案件を 2 件受注したが、第一分類に選定されている B、D、E、F、G は受注していない。

同様に、令和元年度は、B が財価審案件を 2 件受注したが、第一分類に選定されている E、F は受注していない。

令和 2 年度は、A が財価審案件を 1 件受注、財価審案件でないものも 1 件受注しているが、第一分類に選定されている D、I は受注していない。

なお、本来 A は、財価審案件でないものは受注できないが、当初は評価額が 2 億円以上と見込まれたため、A が発注を受けたものの、最終的な評価額が 2 億円未満だったため、財価審案件から外れてしまったとのことであった。

なぜ、同一業者が同一年内に複数案件を受注するのか、担当者にヒアリングすると、理由は次のとおりである。

- 港湾局案件は、広大地が多く、一般的な業者では評価できず、辞退する場合があること。
- 都の他局から受注している場合、港湾局案件を辞退することがあること。
- 臨海副都心地区内及び中央防波堤内側地区内は、基準地及び公示地がなく、評価が困難なこと。

○鑑定業者の選定に当たっては、上記を踏まえ、分類の中で、順番又は過去の鑑定実績などに照らし合わせて選定しているが、業者側の事情により意図した業者に発注できない場合もあり、結果的に同一業者が同一年内に複数案件を受注する場合もある。

（意見 3－3）不動産鑑定士の受注機会の拡大について

財価審案件を受注できる第一分類に選定された業者は、過去 3 年間（令和元年度の基準）に港湾局の財価審案件を受注した実績がある業者である。したがって、港湾局の財価審案件を受注したことがない業者は、どれだけ多くの鑑定士が所属していても第一分類に選定されない。

港湾局は、令和 2 年度に選定条件を緩和し、過去 1 年間に財務局発注の財価審案件について評価実績を有する者という条件を加えたことで、第一分類に選定可能な業者数が 1 者増加し、5 者となった。

「過去 3 年間に港湾局発注の財価審案件について評価実績を有する者」を第一分類、第二分類の線引きとしたままでは、第一分類に選定された業者に発注が集中してしまう。豊富な評価実績があり、評価の品質は確保されていると思われるが、不動産鑑定士の受注機会が狭まってしまう。

今後、「過去 3 年間に港湾局発注の財価審案件について評価実績を有する者」という条件については、引き続き緩和を検討されたい。

4 埋立地の管理について

(1) 埋立地の警備について

ア 事業の概要

東京港の埋立地は、東京港改訂港湾計画に基づき造成された埋立地と、それ以前に造成された旧埋立地とがある。

この埋立地のうち、利用計画に基づき民間等に処分されたもの、公共用地として移管されたもの及び、ふ頭用地、公園等の局事業用地として利用されているものを除いた埋立地を、未処分地として管理している。

管理中の埋立地の利用については、開発事業の支障とならない範囲で、工事用地、遊び場、運動広場等として、一時貸付けにより活用を図っている。

埋立地の現地管理に当たっては、建設発生土・廃棄物の不法投棄、不法使用の防止、事故防止、火災予防等のため常時監視しているほか、清掃、除草、立入防止柵の設置等の措置を講じている。

なお、不法投棄の防止、管理体制の強化を図るため、民間警備会社に警備を委託し、24 時間体制で監視を行っている。

(2) 委託契約について

ア 委託契約の主な内容

臨海地域開発事業会計の開発事業費用に計上されている、令和 3 年度の管理事務及び埋立地管理の主な委託料は、表 D-4-1 のとおりである。

表 D-4-1 令和 3 年度の管理事務及び埋立地管理の主な委託料

契約名	委託先	委託金額 (千円)	契約方式
計上科目：(款) 開発事業費用 (項) 営業費用 (目) 一般管理費 (管理事務) 抽出基準：200 千円以上			
令和 3 年度東京港視察船運航業務委託	東海汽船 (株)	64,350	①
令和 3 年度東京臨海部広報展示室に係る管理運営業務委託	(一財) 東京都港湾振興協会	49,736	④
令和 3 年度視察船点検整備マニュアル策定調査委託	(一財) 日本造船技術センター	9,372	④
令和 3 年度視察船中長期修繕計画策定調査委託	(一財) 日本造船技術センター	9,138	④
令和 3 年度東京港案内及び接遇業務委託 (単価契約)	(一財) 東京都港湾振興協会	7,508	②
令和 3 年度港湾局準公経理会計及び資産管理システム運用保守支援業務委託	(株) 日立システムズ	2,476	④

契約名	委託先	委託金額 (千円)	契約方式
令和３年度港湾局準公経理会計及び資産管理システム機器入替え支援業務委託	(株) 日立システムズ	1,826	④
令和３年度港湾局文書交換業務委託	ビーエスロジスティクス (株)	364	③
令和３年度予算・決算資料電子化委託	パシフィックリプロサービス (株)	287	①
令和３年度東京港視察船内昇降機点検業務等委託 (単価契約)	(株) 日本リフツエンジニアリング	275	④
港湾局準公会計に係る会計顧問業務委託	有限責任監査法人トーマツ	231	⑤
計上科目：(款) 開発事業費用 (項) 営業費用 (目) 一般管理費 (埋立地管理) 抽出基準：10,000 千円以上			
令和３年度臨海副都心共同溝の管理業務に関する委託契約	(株) 東京テレポートセンター	506,901	④
令和３年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託	テイケイ (株)	492,690	③

都提供資料より監査人作成

(注) 契約方式 ①：一般競争入札、②総合評価による競争入札、③：希望制指名競争入札、④：特命随意契約、⑤少額随意契約

臨海地域開発事業会計の資本的支出に計上されている、令和３年度の開発調査等の委託料は、表D－４－２のとおりである。

表D－４－２ 令和３年度の開発調査等の委託料

契約名	委託先	委託金額 (千円)	契約方式 (注)
計上科目：(款) 資本的支出 (項) 埋立事業費 (目) 臨海副都心諸費 (開発調査等)			
臨海副都心における自動運転技術を活用したサービスの構築に関する業務委託	日本工営 (株)	38,863	①
Digital Innovation City イベント・実証実験企画運営業務委託	(株) エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所	34,089	③
ベイエリア Digital Innovation City 協議会 (仮称) 運営業務委託	(株) エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所	20,112	⑤
臨海副都心有明北地区交通計画検討調査委託	パシフィックコンサルタンツ (株)	9,350	③
臨海副都心有明北地区地区計画都市計画変更等検討調査委託	(一財) 日本開発構想研究所	6,490	①
臨海副都心における来訪者等実態調査委託	(株) 日旅ビジネスクリエイト	5,456	①
人道橋健全度調査委託	(株) アクシス東京支店	3,552	①

契約名	委託先	委託金額 (千円)	契約方式 (注)
臨海副都心まちづくりガイドラインに係る現況調査委託	(株) 都市計画研究所	3,190	①
令和3年度東京港水準測量	昭和 (株)	3,168	①
東京港埋立道路橋梁点検調査委託	日本調査 (株)	1,035	②
臨海副都心就業人口調査業務委託	(株) 日旅ビジネスクリエイト	825	④
令和3年度建築物点検業務委託	(株) エービーコンサルタント	804	①
臨海副都心における滞在人口等のデータ分析委託	(株) ナイトレイ	299	④
港湾道路路面性状解析委託	グリーン・コンサルタント (株)	282	①
令和3年度港湾施設等保全システム運用保守支援業務委託	NEC ソリューションイノベータ (株)	129	③

都提供資料より監査人作成

(注) 契約方式①：希望制指名競争入札、②：指名競争入札、③：特命随意契約、④少額随意契約、⑤一般競争入札

イ 監査の結果

〔分析 指摘3-1～指摘3-3に関するもの〕令和3年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託について

令和3年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託は、東京港臨港道路及び附帯施設・設備並びに埋立地の状況の監視、警備委託物件内における不要、不良行為等を取り締まるとともに利用者の安全を図り、道路（車道、歩道及び附帯施設）、橋梁、橋梁附帯施設及び埋立地の管理に万全を期することを目的とするものである。

監査人は、本件委託に関する仕様書、契約書及び報告書などを閲覧したところ、契約書及び仕様書に記載されていない次の書類が保管されていた。

「委託着手届」 「工程表」 「代理人及び主任技術者通知書」、別添「経歴書」

都の担当者にその理由をヒアリングすると、契約書及び仕様書には該当する記載がないが、「調査委託標準仕様書（平成24年4月東京都港湾局）」4ページの1.1.7 提出書類（1）に基づき、受託者から提出を受けているとのことであった。

上記、調査委託標準仕様書を閲覧したところ、次のとおりであった。

調査委託標準仕様書の一部

1. 1. 7 提出書類	(1) 受託者は、請負者等提出書類処理基準・同実施細目により、関係書類を委託者に遅滞なく提出しなければならない。 (2) 委託者が様式を定めていないものは、受託者において様式を定め、提出するものとする。ただし委託者がその様式を指示した場合は、これに従わなければならない。
-----------------	---

都からは、請負者等提出書類処理基準・同実施細目ではなく、受注者等提出書類処理基準・同実施細目が提出されたが、それを閲覧したところ、次のとおりであった。

なお、両者は同じものであり、公共工事標準請負契約約款が改正されたことに伴い「請負者」の呼称を「受注者」に改めることとなった。

受注者等提出書類処理基準・同実施細目の一部

別表2 委託契約(測量・調査・設計等)に係る書類			別表2 続き		
名 称	様 式	適 用	名 称	様 式	適 用
委託着手届	統一31	P152	() 承諾申請書(その他)	乙第112号 の2	P170
代理人及び主任技術者通知書	統一32	P153	(協議・報告)書	乙第113号	P171
前払金請求書	統一33	P154	代理人、主任技術者及び照査技術者通知書	乙第114号	P172
既済部分検査請求書	統一34	P155	経歴書()	乙第115号	P173
委託完了届(一)	統一35	契約額200万円以上の委託に適用	再委託(変更等)承諾申請書	乙第116号(参考様式)	P174
委託完了届(二)	統一36	契約額200万円未満の委託に適用	再委託先一覧表	乙第116号 の2(参考様式)	P175
種別内訳書(総括書)	乙第101号	P158	履行体系図	乙第116号 の3(参考様式)	P176
種別内訳書	乙第102号	P159	保守点検結果報告書	乙第117号	P177
工程表	乙第103号	P160	設計業務計画書	乙第118号	P178
技術者及び協力会社届 監理業務技術者届	乙第104号	P161	建築士法第22条の3の3の規定に基づく書面	乙第119号	P179
身分証明書発行申請書	乙第105号	P162	変更届	甲第113号	工事と同一様式とする
既済部分出来高種別内訳書	乙第106号	P163	変更理由書()	甲第113号 の2	工事と同一様式とする
既済部分出来高種別内訳書	乙第107号	2回目以降に適用			
承諾書	乙第108号	P165			
納品書	乙第109号	P166			
納品内訳書	乙第110号	P167			
請求書	乙第111号	P168			
() 承諾申請書	乙第112号	P169			

なお、契約書及び仕様書の中には、「契約書及び仕様書に記載がない項目については調査委託標準仕様書が定めるとおりである。」などの記載はない。

(指摘 3 - 1) 契約書及び仕様書に記載がない書類の提出要求について

「委託着手届」、「工程表」及び「代理人及び主任技術者通知書」、別添「経歴書」の提出は、仕様書が定める「受託者の責務」には記載されていない。加えて、調査委託標準仕様書（平成 24 年 4 月東京都港湾局）に従うとの一文も、「受託者の責務」には記載されていない。

しかるに、調査委託標準仕様書を理由にした委託着手届等の提出要求は、根拠がない要求であったと判断せざるを得ない。

今後は、根拠を明確にした上で、受託者の債務の履行を要求されたい。

(指摘 3 - 2) 調査委託標準仕様書について

調査委託標準仕様書 1.1.1 適用範囲及び一般事項は次のとおり定めている。

(1) この標準仕様書（以下「標準仕様書」という。）は、東京都港湾局が施行する**環境調査、気象・海象調査、計画調査及び環境影響評価調査委託**に係る委託契約書（以下「契約書」という。）及び設計図書の内容について統一的な解釈及び運用を図るとともに、その他の必要な事項を定め、もって契約の適正な履行の確保を図るためのものである。

しかし、道路等巡回及び埋立地警備業務委託は、標準仕様書が定めた 4 つの調査委託に含まれているとは判断できない。

したがって、そもそも書類を提出する根拠とはならない標準仕様書に基づいて、書類提出を要求していたと考えられる。

今後、標準仕様書に基づいて受託者の債務を定める場合、適切な標準仕様書に基づくようにされたい。

(指摘 3 - 3) 受注者等提出書類処理基準・同実施細目の適用範囲について

受注者等提出書類処理基準・同実施細目は、次のとおり定めている。

(目 的)

第 1 この基準は、東京都工事施行規程（昭和 46 年東京都訓令甲第 15 号）第 18 条の規定に基づき、受注者等から提出される書類（以下「書類」という。）の様式及び処理方法を定めることにより、工事の円滑かつ適正な施行を図ることを目的とする。

(適用範囲)

第 2 この基準は、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用する。

設計等の委託の範囲は、東京都工事施行規程が次のとおり定めている。

(委託基準)

第 30 条 設計、測量、地質調査、監理その他工事の一部であって当該工事から分離して処理できるものの委託（以下「設計等の委託」という。）は、別に局長が定める委託基準に基づき行なうものとする。

都の見解は、契約書及び仕様書には該当する記載がなく、「調査委託標準仕様書（平成 24 年 4 月東京都港湾局）」4 ページの 1.1.7 提出書類（1）（受注者等提出書類処理基準・同実施細目）に基づき、受託者から提出を受けているとのことであった。

受注者等提出書類処理基準・同実施細目は、その第 2 が定めるとおり、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用される。設計等の委託とは、東京都工事施行規程第 30 条が定めるとおり、設計、測量、地質調査、監理その他工事の一部であって、当該工事から分離して処理できるものの委託である。

したがって、令和 3 年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託は、受注者等提出書類処理基準・同実施細目の適用範囲ではない。

今後、受託者に書類の提出要求をする際は、適切な基準に基づくようにされたい。

〔分析 意見 3－4 に関するもの〕臨海副都心における滞在人口等のデータ分析委託について

臨海副都心における滞在人口等のデータ分析委託の業務内容は、仕様書によると以下のとおりである。

- (1) 臨海副都心（別紙地図参照）を中心に、都と協議の上、調査エリアを設定し、令和 3 年 6 月 26 日（土）と同年 7 月 24 日（土）の滞在人口を分析するとともに、両日の比較分析を行うこと。
- (2) 臨海副都心において投稿された SNS のデータについて、(1) と連携して分析を行い特徴的な SNS 投稿をピックアップすること。
- (3) (1)、(2) の分析結果等について取りまとめ、令和 3 年 7 月 26 日（月）までに都へ報告を行うこと。
- (4) 都と協議の上、本件分析の最終報告書を作成し、令和 3 年 8 月 31 日（火）までに提出すること。

監査人は、本件委託に関する資料を閲覧したところ、最終報告書の提出日付を確認できなかった。

（意見 3－4）最終報告書への提出日付の記載について

臨海副都心地区における滞在人口等のデータ分析の委託業務について、第三者によって履行確認するためにも、最終報告書への提出日付の記載は必要不可欠である。今後、記入を徹底されたい。

5 臨海副都心の開発について

(1) 臨海副都心の開発について

ア 事業の概要

(ア) 臨海副都心における MICE・国際観光拠点の形成について

都は、東京の競争力を強化し、日本の経済成長を牽引するため、臨海副都心において、MICE・国際観光拠点化を推進し、臨海副都心の機能集積を生かしながら、更に充実・発展を図り、魅力あるまちづくりを進めている。拠点形成に当たって、MICE 施設の充実・誘致に向けた取組や、国際観光拠点としての機能を充実するための取組を進めている。

都は、MICE 施設の充実・誘致に向けた具体的な取組として、ホテルなど MICE 施設の誘致を進めており、平成 30 年には有明にホテルが開業した。また、外国企業の誘致に向けて、アジアヘッドクォーター特区による規制緩和や税制優遇などのほか、MICE の誘致に向けて独自の取組も行っている。

平成 24 年度から平成 26 年度には、民間の進出意欲・創意工夫を引き出す仕組みとして、臨海副都心の MICE・国際観光拠点化に資する民間事業者の事業を支援する助成制度「臨海副都心 MICE 拠点化推進事業」を創設し、台場地区における眺望に優れた会議場の整備や、Wi-Fi 環境の整備などを実施している。本事業は、①MICE 機能の充実に資する事業、②アフターコンベンション機能の形成に効果が高いと認められる事業、及び③外国企業の進出促進に資する事業を補助対象としている。

また、国際観光拠点としての機能を充実するための具体的な取組として、東京 2020 大会の成功と MICE・国際観光拠点化の更なる促進に向けて、平成 30 年度から令和 2 年度に、「東京都臨海副都心まちづくり推進事業」として、観光資源開発や外国人・障害者等の多様な来訪者の受入体制環境整備などの事業に対し、助成・支援を行った。本事業は、①多様な来訪者への対応力向上に資する事業、②居心地のよい空間づくりに資する事業、及び③新たな魅力を付加したにぎわいの創出に資する事業を補助対象としている。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大防止に向けた具体的な取組として、アフターコロナの新しい日常に必要な設備を充実させ、安心して来訪できる環境づくりを推進することや、臨海副都心への来訪者の回復を促進するため、令和 3 年度から、「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」及び「東京都臨海副都心にぎわい創出事業」として、感染症拡大防止に関する施設整備や臨海副都心地域での無料の来訪促進事業に対し、助成・支援を実施した。本事業は、①新型コロナウイルス感染症拡大防止に資する事業、②臨海副都心のにぎわい創

出に資する事業を補助対象としている。

加えて、地域のエリアマネジメントを担う東京臨海ホールディングスグループをはじめ、東京臨海副都心まちづくり協議会など、地域の事業者と協力して、イベントの誘致や情報の発信を行い、魅力的なにぎわいの創出に取り組んでいる。

(※) MICE とは、多くの集客交流が見込まれるビジネス交流・イベント等の総称をいう。

- ・ 企業等の会議 (Meeting)
- ・ 企業等の行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)
- ・ 国際機関等が行う国際会議 (Convention)
- ・ イベント、展示会・見本市 (Event/Exhibition)

都は、臨海副都心における国際観光拠点としての機能を充実するための取組として、令和３年度において、新型コロナウイルス感染症の影響によりインバウンドが落ち込む中、民間事業者の創意工夫を活用してアフターコロナの新しい日常に必要な設備を早急に充実させ、安心して来訪できる環境づくりを推進するため、「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」として、非接触機器の導入や三密を回避する施設改修等の促進を実施した。

東京都臨海副都心感染症拡大防止事業の概要は、表Ｄ－５－１のとおりである。

表Ｄ－５－１ 東京都臨海副都心感染症拡大防止事業の概要

目的	民間事業者の創意工夫を活用してアフターコロナの新しい日常に必要な設備を早急に充実させ、安心して来訪できる環境づくりを推進するために資する事業を行う民間事業者に対し、補助金を交付する。
補助対象事業	新型コロナウイルス感染症拡大防止に関すること
補助率と補助限度額	(１) 補助率 １／２ (２) 限度額 １事業２千万円を上限 (３) 予 算 １億円

都提供資料より監査人作成

また、都は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少した臨海副都心への来訪者の回復を目指し、地域のにぎわい創出に資するイベントに対して「東京都臨海副都心にぎわい創出事業」として助成を実施した。

東京都臨海副都心にぎわい創出事業の概要は、表D－5－2のとおりである。

表D－5－2 東京都臨海副都心にぎわい創出事業の概要

目的	新型コロナウイルス感染症の影響で減少した臨海副都心への来訪者の回復を目指し、地域のにぎわい創出に資するイベントに対し、助成金を交付する。
助成対象事業	東京臨海副都心まちづくり協議会において選定された、まち協と複数のまち協会員が臨海副都心内で実施する販売を主目的としない無料イベント
助成率と助成限度額	(1) 助成率 1／2 (2) 限度額 1事業1千万円を上限 (3) 予算 1億円

都提供資料より監査人作成

なお、令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により集客目的のイベント実施が抑制されたため、にぎわい創出に向けたリアルイベントなどの取組は困難となったが、一方でオンライン上では、臨海副都心のポータルサイトである「東京お台場.net」により、臨海副都心の施設情報やイベント情報等の発信がなされた。

(イ) ベイエリア Digital Innovation City の推進について

「スマート東京・TOKYO Data Highway 戦略」において、ベイエリアは「スマート東京」先行実施エリアに選定されており、都は、令和2年2月より、臨海副都心における「デジタルテクノロジーの実装」と「スタートアップの集積」を推進する Digital Innovation City の実現を目指す取組を進めている。

また、5Gなど通信環境整備やスタートアップ企業等を支援するため、「ベイエリア DIC 推進事業補助金」を実施している。補助事業の概要は、表D－5－3のとおりである。

表D-5-3 ベイエリア DIC 推進事業補助金の概要

目的	臨海副都心における 5G など先端技術の導入や企業進出時のオフィス改修等の設備投資を支援し、まちのデジタルテクノロジーの実装とスタートアップの集積を促進する。
補助対象事業	(1) 臨海副都心におけるデジタルテクノロジーの実装に関すること (2) 臨海副都心におけるスタートアップの集積に関すること
補助率と補助限度額	(1) 補助率 1/2 (2) 限度額 1 事業 5 千万円を上限 (3) 予算 1 億円

都提供資料より監査人作成

(ウ) 臨海副都心における事業者誘致について

都は、東京 2020 大会における様々な土地需要に対応するため、平成 27 年 6 月をもって未処分地にかかる公募を中止していたが、大会後速やかに開発が進められるよう、平成 29 年 12 月及び令和 2 年 1 月に、有明南地区の公募を再開した（全て進出事業者は決定済み）。その他の未処分地についても、大会のレガシーや MICE 機能の集積を活かした開発を進めるため、公募の再開や事業者誘致の準備を進めている。

都は、今後の公募に向けて、東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 やカーボンハーフ等の都の他施策の状況も踏まえた公募条件の検討や公募対象地の選定を行っている。

(エ) 臨海副都心の観光まちづくりについて

都は、平成 15 年 6 月に設置された「臨海地区観光まちづくり検討会」での 5 回にわたる検討の結果、「臨海地区観光まちづくり基本構想」を平成 16 年 3 月に発表した。観光まちづくりは、地域が主体となって継続的に取り組んでいくことが重要であるとし、臨海副都心地域にぎわい創出事業に基づくイベント等の連携を通じ、より一層のにぎわい創出を図っている。東京臨海副都心まちづくり協議会や進出事業者と連携を取り、臨海副都心における観光客等の誘致の推進に向け、観光まちづくりを進めていくとしている。

都は、東京都臨海副都心まちづくり推進事業補助を実施しており、補助事業の概要は、表 D-5-4 のとおりである。

表D-5-4 東京都臨海副都心まちづくり推進事業補助の概要

目的	臨海副都心全体のブランド価値を高めるため、多様な来訪者への対応力向上、居心地のよい空間づくり、新たな魅力を付加したにぎわいの創出に資する事業を行う民間事業者に対し、補助金を交付する。
補助対象事業	(1) 多様な来訪者への対応力向上に資する事業 (2) 居心地のよい空間づくりに資する事業 (3) 新たな魅力を付加したにぎわいの創出に資する事業
補助率と補助限度額	(1) 補助率 1/2 (2) 限度額 1事業1億円を上限 (3) 予算 3億円

都提供資料より監査人作成

(オ) 臨海副都心の東京 2020 大会後のまちづくりについて

東京 2020 大会において、臨海副都心には競技会場等が整備され、大会後の取組方針や魅力あるまちづくりに向けて検討が進められている。都は、競技施設が集積する有明北地区において、大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地の形成を図るため、「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン」、「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン」等の見直しを行っている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 3-5 に関するもの〕 補助事業にかかる PDCA の運用について

都は、臨海副都心の開発に関して、「東京都臨海副都心まちづくり推進事業」、「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」、「ベイエリア DIC 推進事業補助金」等の補助事業を実施している。

これらの補助事業に関して、補助金関係書類を確認したところ、補助事業実施後に事業の有効性等を測るための、事業ごとの重要業績評価指標 (KPI) や、具体的な数値目標の設定が見受けられなかった。

(意見 3-5) 補助事業の効果測定のための成果指標の設定と PDCA の運用について

都は、臨海副都心の開発に関して、「東京都臨海副都心まちづくり推進事業」、「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」、「東京都臨海副都心地域にぎわい

創出事業」、「バイエリア DIC 推進事業補助金」等の補助事業を実施しているが、事業ごとの重要業績評価指標（KPI）や具体的な数値目標の設定が見受けられない。

都は、補助事業の進捗状況や成果を、補助対象事業ごとに事業者から事業実施状況報告書の提出を求めることで確認している。引き続き、報告書に基づいて各補助対象事業の進捗状況及び効果を確認されたい。

個別事業単位での効果予測や、あらかじめ設定された目標値との乖離を確認することを通じて問題点を改善していく、いわゆる PDCA サイクルの仕組みが必要である。

PDCA サイクルのうち、「C=Check」をするための KPI を設定して明確化しておくことは、PDCA サイクルの「A=Action」につながることであり、計画を効果的かつ効率的に実現するために必要不可欠である。

KPI の設定に際しては、過去の実績や将来予測を勘案した上で、どのような意図をもって目指す水準を決めるのか、その根拠を明確にしておく必要がある。KPI の形骸化や目標達成に向けた意欲の減退につながらないように、到達が予見できる低い水準に設定されていないか、一方で、実態とかけ離れた高すぎる目標が設定されていないか等に留意しつつ、事業環境を踏まえ、多面的な観点から KPI を検討することが有用である。

また、設定された KPI に関して、事業活動が計画どおりに実施できているかどうか（アウトプット）という観点からの評価に加えて、当該事業活動を実施したことにより実際にどのような成果が得られているか（アウトカム）という観点からの評価も、合わせて実施することが重要である。

補助事業に関しては、その事業の有効性を評価すること、補助金交付によって生じる効果をいかに測定するかが重要であり、そのためには、可能な限り実施件数や進捗率など定量的に測定できる成果指標を設定されたい。また、補助事業のアウトカムは、何らかの直接的な事象や結果を把握・評価できるものを設定し、補助事業の効果を客観的に評価、測定、分析されたい。補助事業は単年度の事業であり、毎年度予算編成の過程で補助制度の見直し、予算要求が行われるものであるが、過年度の効果に基づく PDCA サイクルをより具体的に運用されることを検討されたい。

例えば、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」の目的は、「新型コロナウイルス感染症の影響で減少した臨海副都心への来訪者の回復を目指し、一般社団法人東京臨海副都心まちづくり協議会及びまち協の会員が臨海副都心において実施する地域のにぎわい創出に資するイベントに対し、助成金を交付する。」とあることから、成果指標として、臨海副都心への来訪者数を設定す

ることが一案である。

臨海副都心への来訪者数

(単位：万人)

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
来訪者数	5,590	5,570	5,580	3,110	3,200

都ホームページより監査人作成

(注) 交通機関の利用者数等を集計

上表のように、令和元年から令和 2 年にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響で、臨海副都心への来訪者数が大きく減少したと考えられるが、来訪者の回復を補助事業の目的としているのであれば、成果目標としては、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない年の来訪者数とすることができよう。

また、「バイエリア DIC 推進事業補助金」の目的は、「臨海副都心における「デジタルテクノロジーの実装」及び「スタートアップの集積」を推進する Digital Innovation City の実現に資する事業を行う民間事業者に対し、予算の範囲内において必要な補助金を交付する。」とあり、臨海副都心における 5G など先端技術の導入や企業進出時のオフィス改修等の設備投資を支援し、まちのデジタルテクノロジーの実装とスタートアップの集積を促進することを目的としている。例えば、成果指標として、Wi-Fi 設備の設置施設数や 5G アンテナ基地局の設置数、デジタル環境に関する利用者満足度調査結果の満足者数・割合を設定することができよう。

この事業は、「『未来の東京』戦略ビジョン」における「戦略 9 都市の機能をさらに高める戦略『東京ベイ eSG プロジェクト 東京湾から日本の未来を創り出す』」、「戦略 10 スマート東京・TOKYO Data Highway 戦略」に関連しており、ここに規定されている具体的な取組や年次計画を踏まえて、成果指標を設定されたい。

〔分析 意見 3－6 に関するもの〕新型コロナウイルス感染症の影響による執行率が低迷する補助事業の一層の促進について

「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」は、令和 3 年度の予算額が 1 億円に対して、実績額は 38,477 千円（8 件）であり、執行率は 38.5%となっている。

執行率が 38.5%と低迷したことに関して、都は、新型コロナウイルス感染症の影響による来訪者の低迷で、各施設の収入が減少した結果、補助率が 2 分の

1であっても、民間事業者において事業費を負担することが困難であったこと等が理由として挙げられるとしている。

「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」は、令和3年度の予算額が1億円に対して、実績額は10,525千円（2件）であり、執行率は10.5%となっている。

執行率が10.5%と低迷したことに関して、都は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が年間を通じて発令され、イベントの開催が制限されたことにより、民間事業者に開催の意向はあっても実現に至らなかったこと等が理由として挙げられるとしている。

「バイエリアDIC推進事業補助金」は、令和3年度の予算額が1億円に対して、実績額は9,001千円（1件）であり、執行率は9.0%となっている。

都は、令和3年4月より補助対象事業、補助対象者等の検討を開始し、令和3年8月20日付けで「バイエリアDIC推進事業補助要綱」を制定し、令和3年9月より公募を開始した。当該事業については、DICの将来像の実現に向けた制度を構築する必要があるため、目指すべき将来像については、補助制度構築に当たって重要な指針となるため、協議会構成員との合意形成に向け、丁寧に協議を行ったことから、補助金の公募開始が9月になるなど、準備に時間を要したものである。執行率が9.0%と低迷したことに関しては、こうしたことに加え、昨今の半導体不足による先端機器の高騰により、補助金の対象となるデジタル機器の不足が生じたことが影響しているとしている。

（意見3-6）執行率が低迷している補助事業のより一層の促進について

「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」、「バイエリアDIC推進事業補助金」については、令和3年度の予算額に対して実績額が伸び悩み、執行率も低迷した結果となった。

都は、執行率低迷の原因は、新型コロナウイルス感染症の影響による来訪者の低迷で、各施設の収入が減少した結果、補助率が2分の1であっても、民間事業者において事業費を負担することが困難であったこと、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が年間を通じて発令され、イベントの開催が制限されたことにより、民間事業者に開催の意向はあっても実現に至らなかったこと等であるとしている。

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、執行率を伸ばすには難しい環境下であったと思われるが、補助制度は事業者によって活用されなければ財源を確保した意義が損なわれることになるため、想定される事業者への周知をより一層積極的に行って、制度の利用促進を着実に実行されたい。

〔分析 指摘 3－4、意見 3－7に関するもの〕 バイエリア DIC 推進事業補助金の事務手続について

都は、5G など通信環境整備やスタートアップ企業等を支援するため、「バイエリア DIC 推進事業補助金」を実施しているが、令和 3 年度における事業実績は 1 件のみであった。

その事業に関する収支計画書上の総事業費は 49,897 千円であるのに対し、実績報告書上の総事業費が 18,002 千円であり、計画値と実績値に大きな差額が発生していたが、差額が発生した原因や経緯等の説明や理由付記が実績報告書上に見受けられなかった。

都は、差額が発生した原因や経緯については、「契約締結報告書」及び「バイエリア DIC 推進事業に係る契約締結の経緯」において確認し、本件に関しては、一部、申請したが購入しなかった備品があるものの、申請当初の事業目的に影響が生じていないという事情を口頭で確認しているとし、記録は残されていなかった。

また、その補助金関係書類を確認したところ、補助金交付申請書の記載事項に誤りが認められた。具体には、補助金交付申請書の日付が「2021 年 1 月 14 日」と記載され申請されていたが、正しくは「2022 年 1 月 14 日」と記載されるのが適当であった。単純な記載ミスではあるものの、外観上は適正さを欠いた状況である。

都は、申請書類に対しては、バイエリア DIC 推進事業書類審査基準において定めている「バイエリア DIC 推進事業書類審査チェックリスト（共通）」を使用して確認作業を行っているが、本チェックリストにおいては、申請日付に関するチェック項目がないため、今回の誤りが発生したとしている。

（指摘 3－4） 補助金交付申請書の記載誤りについて

都は、「バイエリア DIC 推進事業補助金」を実施しているが、令和 3 年度の補助金交付申請書の記載事項に誤りが認められた。補助金交付申請書の日付が「2021 年 1 月 14 日」と記載され申請されていたが、正しくは「2022 年 1 月 14 日」と記載されるのが適当であった。申請年月日は、補助金申請者による申請を行った日付であり、申請時点を明確にする上で重要な意味を持つものである。単純な記載ミスではあるものの、外観上は適正さを欠いた状況である。

都は、申請書類に対しては、バイエリア DIC 推進事業書類審査基準において定めている「バイエリア DIC 推進事業書類審査チェックリスト（共通）」を使用して確認作業を行っているが、本チェックリストにおいては、申請日付に関

するチェック項目がないため、今回の誤りが発生したという。

チェックリストを改定し、チェック項目を追加して、より精緻に確認作業を行う方法も一案であるが、チェックリストを増やすことで、かえって事務手続が煩雑となったり、形式的なチェックに終始してしまい、本質的なチェックが行えなくなってしまうては本末転倒である。

従来は、書面に対するチェックであったものが、昨今では、電子データ上でチェックすることが多くなっていると考えられる。その実態にあった、厳格なチェック体制の整備、運用を検討し、有効な内部統制を構築されたい。

（意見 3－7）実績報告の審査段階における文書記録の必要性について

令和 3 年度の「バイエリア DIC 推進事業補助金」に関する収支計画書上の総事業費は 49,897 千円であるのに対し、実績報告書上の総事業費は 18,002 千円であり、計画値と実績値に大きな差額が発生していたが、差額が発生した原因や経緯等の説明や理由付記が実績報告書上に見受けられなかった。

都は、差額が発生した原因や経緯については、「契約締結報告書」及び「バイエリア DIC 推進事業に係る契約締結の経緯」において確認し、本件に関しては、一部、申請したが購入しなかった備品があるものの、申請当初の事業目的に影響が生じていないという事情を口頭で確認しているとし、記録は残されていなかった。

実績報告の段階で、計画値と実績値に大きな差額が発生した場合には、差額が発生した原因や経緯等の説明や理由を正確に保存し、また、他の職員とも情報共有を容易にするためにも、実績報告書等に記録として残されたい。

〔分析 指摘 3－5 に関するもの〕東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業の事務手続について

都は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少した臨海副都心への来訪者の回復を目指し、一般社団法人東京臨海副都心まちづくり協議会及び同協議会の会員が臨海副都心において実施する地域のにぎわい創出に資するイベントに対し、助成金を交付する事業を実施している。

本補助事業に係る関係書類を確認したところ、実績報告書の提出が期限後の日付であった事案が認められた。なお、助成金の交付要項によると、実績報告書は、事業が終了した日から 30 日以内又は令和 4 年 3 月 31 日（木）のいずれか早い日までに提出する必要がある旨が規定されている。

(指摘 3－5) 実績報告書の期限後提出について

令和 3 年度の「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」において、実績報告書の提出が期限後の日付であった事案が認められた。

助成金の交付要項によると、実績報告書は、事業が終了した日から 30 日以内又は令和 4 年 3 月 31 日（木）のいずれか早い日までに提出する必要がある旨が規定されている。

本件補助事業に関しては、事業終了が令和 4 年 2 月 14 日であるので、実績報告書の提出期限は、事業が終了した日から 30 日以内である令和 4 年 3 月 16 日であると考えられるが、実績報告書の日付は令和 4 年 3 月 31 日付で期限後の提出となっていた。

交付要項の定めに従い、提出期限を改めて確認し、期限どおりの適切な運用ができるよう徹底されたい。

(2) 臨海副都心の開発計画について

ア 事業の概要

(ア) 臨海副都心の開発計画

都は、第二次東京都長期計画（昭和 61 年 11 月）において、東京の一点集中型の都市構造を転換するため、臨海副都心を 7 番目の副都心として育成する方針を定めた。この長期計画に基づき、「臨海副都心開発基本構想」（昭和 62 年 6 月）、「臨海副都心開発基本計画」（地区別実施計画Ⅰを含む。）（昭和 63 年 3 月）を策定し、これらの具体策として「臨海副都心開発事業計画」（平成元年 4 月）を取りまとめた。引き続き平成 2 年 4 月に、「臨海副都心まちづくりガイドライン」、「臨海副都心住宅マスタープラン」及び「臨海副都心開発地区別実施計画Ⅱ」を策定した。さらに、社会経済状況の変化等を踏まえ、開発の在り方を見直し、「臨海副都心開発の基本方針」（平成 8 年 7 月）の決定を経て、「臨海副都心まちづくり推進計画」（平成 9 年 3 月）を策定した。

(イ) 開発スケジュール

開発スケジュールは、都市の開発状況や施設の整備状況に合わせて、おおむね 10 年単位に区分し、柔軟で段階的な開発を基本とし、おおむね 5 年ごとに必要に応じて見直しを行うこととしている。

I 期 ～平成 7 年度

- ・都市活動の開始に必要な都市基盤と拠点施設が整備され、まちが活動を開

始

- ・台場地区のまちが概成

Ⅱ期 ～平成 17 年度

- ・臨海高速鉄道の大崎延伸
- ・新交通「ゆりかもめ」の豊洲延伸
- ・晴海通りの延伸
- ・有明北地区の埋立てが完成
- ・有明南地区のまちが概成
- ・青海地区のまちづくりが進展

Ⅲ期 ～平成 27 年度

- ・域内の都市基盤整備が完了
- ・環状 2 号線などの広域的交通基盤の整備がほぼ完了
- ・青海地区及び有明北地区についてまちが概成

Ⅳ期 平成 28 年度～

- ・全ての地区でまちが完成、発展

(ウ) 土地利用計画

開発面積 442ha の内訳と土地利用計画は、以下のとおりである。

公共施設

道路・・・・・・・・・・113ha

公園、緑地・・・・・・・・98ha

シンボルプロムナード・・・・26ha

計・・・・・・・・・・237ha

宅地

業務・商業系・・・・・・・・69ha

住・商・業複合系・・・・52ha

住宅系・・・・・・・・・・5ha

その他・・・・・・・・・・63ha

計・・・・・・・・・・189ha

防災拠点用地・・・・・・・・16ha

合計・・・・・・・・・・442ha

なお、宅地のうち「その他」は、東京ビッグサイト、新交通基地等である。

(エ) 開発フレーム

開発フレームは、表D-5-5のとおりである。

表D-5-5 臨海副都心の開発フレーム

地区名	面積 (ha)	就業人口 (人)	居住人口 (人)
青海地区	117	40,000	1,000
有明南地区	107	19,000	0
有明北地区	141	15,000	28,000
台場地区	77	16,000	5,500
計	442	90,000	34,500

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析〕 臨海副都心の開発フレームと就業人口・居住人口の現状について

開発フレームと就業人口・居住人口の現状は、表D-5-6のとおりである。

表D-5-6 臨海副都心の開発フレームと就業人口・居住人口の現状 (単位: 人)

地区名	就業人口		居住人口	
	開発フレーム	現状	開発フレーム	現状
青海地区	40,000	12,000	1,000	840
有明南地区	19,000	17,000	0	0
有明北地区	15,000	7,000	28,000	12,390
台場地区	16,000	16,000	5,500	5,520
計	90,000	52,000	34,500	18,750

都提供資料より監査人作成

就業人口については、青海地区において、開発フレームの人口4万人に対し、現状は1万2千人である。また、居住人口については、有明北地区において、開発フレームの人口2万8千人に対し、現状は1万3千人である。いずれの地区も未処分地が残されており、新型コロナウイルス感染症の拡大や、東京2020大会開催延期も影響していると考えられる。

6 豊洲・晴海地域の開発

(1) 豊洲・晴海開発整備計画と現状について

ア 事業の概要

(ア) 豊洲・晴海地域の開発計画

豊洲・晴海地域は、戦後の東京の発展を支えてきた港湾物流施設の移転・再配置、ガス・発電などのエネルギー関連施設の機能縮小・停止などにより、既成市街地に比べ大規模な未利用地が多く存在している。また、この地域は、都心と臨海副都心の中間に位置するという特性も有している。

これらの点を踏まえ、この地域において、活力ある複合市街地の形成を目指すこととし、平成2年6月に「豊洲・晴海開発整備計画」が策定された。平成9年4月には、社会経済状況の大きな変化に伴う臨海副都心開発の見直しに合わせて、同計画の改定が行われた。その後、平成13年12月に策定された「第7次東京都卸売市場整備計画」において、築地市場を豊洲地区へ移転することが決定され、これに伴い、豊洲地区の土地利用計画等を変更する必要が生じたため、平成14年9月に、豊洲地区の変更を中心とした同計画の再改定が行われた。

さらに、東京2020大会において、晴海地区に選手村が整備されることとなり、大会終了後は選手村の建物に改装を加えて住宅等として活用することとなった。そこで、晴海地区の開発フレーム及び土地利用計画等について関係機関との協議が行われ、平成26年3月に、選手村が整備される晴海五丁目を対象に一部改定が行われた。また、平成28年3月には、地元地権者等との協議を踏まえ、晴海地区全体を対象に一部改定が行われた。

(イ) 事業の経緯

豊洲地区では、平成9年11月に土地区画整理事業の事業計画が決定され、令和元年6月に換地公告がされた。平成11年8月には防潮護岸整備事業が着手され、平成18年9月に竣工となった。

晴海地区においては、一丁目の市街地再開発事業が平成13年10月に竣工し、二丁目については、土地区画整理事業と都市再生事業による一体的な開発整備が平成24年度に完了した。また、三丁目西地区は、市街地再開発事業が平成30年2月に竣工している。四丁目及び五丁目の一部については、大街区方式の土地区画整理事業が平成18年3月に事業認可され、平成28年1月に換地公告がされた。五丁目については、晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業が平成28年4月に事業認可され、令和元年12月には、東京2020大会時に

必要な部分の整備が完了した。

(ウ) 開発フレーム

開発フレームは、表D－6－1のとおりである。

表D－6－1 豊洲・晴海地区の開発フレーム

地区名	面積 (ha)	就業人口 (人)	居住人口 (人)
豊洲地区	約 110	44,000 程度	13,000 程度
晴海地区	約 107	36,000 程度	43,000 程度
計	約 217	80,000 程度	56,000 程度

都提供資料より監査人作成

イ 監査の結果

〔分析〕豊洲・晴海地区の開発フレームと就業人口・居住人口の現状について

開発フレームと就業人口・居住人口の現状は、表D－6－2のとおりである。
 なお、現状は、就業人口については平成 28 年 6 月 1 日時点（推計）、居住人口については令和 3 年 4 月 1 日時点のデータである。

表D－6－2 豊洲・晴海地区の開発フレームと就業人口・居住人口の現状（単位：人）

地区名	就業人口		居住人口	
	開発フレーム	現状	開発フレーム	現状
豊洲地区	44,000 程度	1,740	13,000 程度	5,143
晴海地区	36,000 程度	32,258	43,000 程度	17,695
計	80,000 程度	33,998	56,000 程度	22,838

都提供資料より監査人作成

就業人口については、豊洲地区において、開発フレームの人口 4 万 4 千人程度に対し、現状として 2 千人を下回る人数が示された。民間地権者の土地で、開発が進んでいない一面があるが、豊洲市場は築地市場の代替施設として建設され、平成 30 年 10 月に取引を開始しているため、令和 3 年度における実際の就業人口はかなり増加していると考えられる。また、居住人口については、晴海地区において、開発フレームの人口 4 万 3 千人程度に対し、現状は 1 万 8 千人に届いていない。現在、五丁目は住宅地として開発中であり、今後 1 万 2 千

人程度の増加が見込まれる。

〔分析〕PCB 引当金について

監査人が、臨海地域開発事業会計の支出予算整理簿（総勘定元帳に相当）を確認すると、次の仕訳が計上されていた。

支出予算整理簿

(款) 開発事業費用					
(項) 営業費用					
(目) 一般管理費					
(節) 環境安全対策引当金繰入額					
(細節)					
記 帳 年 月 日	摘 要	番 号	予 算 額	推 定 額	支 払 額 (決 算 額)
R 4. 3. 31	ポリ塩化ビフェニル (PCB) 廃棄物処理に係る費用 の引当金の計上について 3港経振第00464号	(6)00002		1,552,000	1,552,000

引当金が計上された経緯を担当者にヒアリングすると、次のとおりであった。

晴海エリアについては、晴海ふ頭の港湾施設の老朽化や周辺の市街化の進行に伴い、施設の利用効率が低下してきたため、晴海ふ頭棧橋の廃止及びその背後の港湾施設用地の供用を廃止し、都市化を進めて行くこととしていた。

その後、東京 2020 大会の立候補ファイル（平成 25 年 1 月）において、選手村の一部として利用することが計画された。

一方で、都と A は、本件土地の賃貸借契約を平成 27 年 12 月 22 日の賃貸借期間の満了日をもって終了させることとし、A は、借地契約の終了に伴う借地借家法上（同法 13 条）の建物買取請求権を行使し、都に建物を時価で買い取ることを請求し、都は平成 27 年 7 月 31 日に購入した。

都は、建物内には PCB 廃棄物に該当する変圧器が 3 台あることを、購入時までに認知していた。

PCB 廃棄物は、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法に基づいた適正な処分が必要であり、処分費用が将来発生すること及びその処分費用の概算額も認知していた。

令和 3 年度に建物の解体工事の概算工期等が判明し、PCB の撤去運搬・廃棄に係る費用を専門業者に確認し、その費用を参考に引当金を計上した。

（２）水辺の歩行者ネットワーク形成について

ア 事業の概要

開発が進展する臨海部において水辺の魅力を高め、誰もが憩い楽しめる歩行者ネットワークを形成するため、都は、豊洲地区と晴海地区を結ぶ「旧晴海鉄道橋」を遊歩道化し、エリアの新たなランドマークとして整備を行っている。

旧晴海鉄道橋は、東京港における貨物輸送のために整備した「臨港鉄道東京都専用線晴海線」の一部である。昭和 32 年に晴海線が開通し、主に小麦やロール紙など数多くの貨物を運んでいた。しかし、鉄道輸送からトラック輸送への転換などもあり、平成元年にその役目を終えた。本橋は鉄道橋として日本初の半円状のアーチ構造を持つ橋（ローゼ橋）及び連続 PC 桁で整備された歴史的鉄道遺構である。

都は、整備に当たっては、有識者等の意見を踏まえながら、本橋の歴史的な価値を残しつつ、耐震補強や遊歩道化を進めていくとしている。



旧晴海鉄道橋（監査人撮影）

〔分析 意見 3－8 に関するもの〕幅広い地元住民の意見を事業に反映させるための取組について

都は、有識者等の意見を踏まえながら、本橋の歴史的な価値を残しつつ、耐震補強や遊歩道化を進めていくとしたが、併せて地元区や地元住民の意見の尊重は重要である。彼らの意見を事業に反映させるための取組について、都の担当者にヒアリングしたところ、次のとおりの回答であった。

整備に当たっては、地元区や自治会等の意見を事業に反映させるとともに、港湾局ホームページでの事業概要の掲載や、さらに、現地において事業看板を設置するなど、都民に周知するよう取り組んでいます。

なお、地元区や自治会等の調整先及び主な意見は以下のとおりで、設計に反映させています。

○調整先

- ・江東区
- ・中央区
- ・自治会など

○主な意見

- ・地元のためになる事業であり賛成。できる限り、早く完成させてほしい
- ・遊歩道は、暖かみのある木材を使った歩行空間にしてほしい 等

なお、意見は個別に聴取したとのことであった。

(意見 3－8) 幅広い地元住民の意見も事業に反映させるための取組について

都は、地元区や自治会などから意見を聴取し、その過程で速やかな完成を要望されている。要望に応えるため、当初の工期から1年以上も前倒しで事業を進めている。

事業推進に当たっては、より多くの意見が事業に反映されるよう、幅広い地元住民の意見も事業に反映されたい。

7 新たな海上公園への取組について

(1) 海上公園の整備について

ア 事業の概要

海上公園は、昭和 47 年度の事業開始以来、整備が進められ、令和 3 年 8 月 1 日現在で開園面積が、約 871.7ha（水域約 544.2ha）、計画面積約 1,077.4ha に対して約 81%の進捗率となっている。

また、海浜公園、ふ頭公園、緑道公園に分類される各公園の開園面積は、表 D-7-1 のとおりである。

表 D-7-1 海上公園事業の実施状況と開園面積

令和 3 年 8 月 1 日現在

種別	公園名称	面積（㎡）
海浜公園	大井ふ頭中央海浜公園	454,271.75
	東京港野鳥公園	363,108.79
	城南島海浜公園	199,532.56
	お台場海浜公園	510,809.79
	辰巳の森海浜公園	206,851.25
	若洲海浜公園	830,177.65
	葛西海浜公園	4,117,473.01
	海の森公園	669,006.12
	小計 8 公園	7,351,230.92
ふ頭公園	コンテナふ頭公園	2,383.00
	みなとが丘ふ頭公園	50,265.00
	東海ふ頭公園	22,694.18
	城南島ふ頭公園	7,139.71
	京浜島ふ頭公園	12,577.15
	京浜島つばさ公園	25,037.00
	青海北ふ頭公園	25,812.00
	青海南ふ頭公園	43,760.40
	水の広場公園	78,387.11
	青海中央ふ頭公園	12,450.00
	暁ふ頭公園	15,502.30
	新木場公園	7,596.34

種別	公園名称	面積 (㎡)
	晴海ふ頭公園	24, 513. 27
	春海橋公園	23, 967. 84
	芝浦南ふ頭公園	9, 925. 71
	品川北ふ頭公園	5, 950. 00
	有明西ふ頭公園	10, 288. 00
	小計 17 公園	378, 249. 01
緑道公園	京浜運河緑道公園	81, 649. 19
	大井ふ頭緑道公園	32, 662. 00
	東海緑道公園	43, 890. 31
	城南島緑道公園	19, 959. 95
	京浜島緑道公園	31, 562. 27
	東八潮緑道公園	4, 879. 00
	シンボルプロムナード公園	264, 446. 73
	青海緑道公園	6, 251. 00
	有明北緑道公園	26, 143. 67
	有明テニスの森公園	163, 341. 64
	辰巳の森緑道公園	145, 503. 24
	夢の島緑道公園	104, 335. 30
	新木場緑道公園	63, 074. 10
	小計 13 公園	987, 698. 40
合計 38 公園		8, 717, 178. 33

海上公園の設置及び管理運営に関しては、東京都海上公園条例（以下「条例」という。）において規定されている。

東京都海上公園条例

（目的）

第1条 この条例は、海上公園の設置及び管理運営に関し必要な事項を定め、海上公園の整備の促進及び利用の適正化を図るとともに、自然環境の保全及び回復を図り、もって都民の福祉の増進と緑豊かな都市づくりに寄与することを目的とする。

第2条 この条例において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 海上公園 臨海地域及び水域において東京都（以下「都」という。）が設置する公園（第四号に規定する都立公園を除く。）をいい、都が当該公園に設置する海上公園施設を含む。
- 二 臨海地域 都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 8 条第 1 項第九号に規定する都の臨港地区及び港湾法（昭和 25 年法律第 218 号）第 33 条第 2 項の規定により公告された東京港港湾区域に囲まれた地域をいう。
- 三 水域 臨海地域の周辺の水域をいう。
- 四 都立公園 東京都立公園条例（昭和 31 年東京都条例第 107 号）第 2 条第 1 項に規定する都立公園をいう。
- 五 海上公園施設 海上公園に設けられる都市公園法（昭和 31 年法律第 79 号）第 2 条第 2 項各号に掲げる施設、港湾法第 2 条第 5 項第九号の三に規定する港湾環境整備施設及び海上公園の利用又は管理に必要な施設で東京都規則（以下「規則」という。）で定めるものをいう。（以下、省略）

海上公園には、海浜公園、ふ頭公園及び緑道公園の 3 種類があり、それぞれの海上公園の名称に関しては条例で規定されており、また、別表第一において位置等が示されている。

（海上公園の種類）

第 3 条 海上公園の種類は、海浜公園、ふ頭公園及び緑道公園とする。

- 2 海浜公園は、主として、水域における自然環境の保全及び回復を図るとともに、水に親しむ場所として都民の利用に供することを目的とする公園とする。
- 3 ふ頭公園は、主として、ふ頭内の環境の整備を図るとともに、みなとの景観に親しむ場所として都民の利用に供することを目的とする公園とする。
- 4 緑道公園は、主として、臨海地域における自然環境の回復を図るとともに、緑に親しむ場所として都民の利用に供し、あわせて海上公園の一体的な利用を促進することを目的とする公園とする。

（海上公園の名称等）

第 4 条 海上公園の名称及び位置は、別表第一のとおりとする。

- 2 前項の海上公園の区域及び面積並びに有料施設の名称及び規模その他必要な事項は、知事が定め、告示する。

別表第一（第4条関係）

種別	名称	位置
海浜公園	東京都立お台場海浜公園	東京都港区台場一丁目
	東京都立大井ふ頭中央海浜公園	東京都品川区八潮四丁目 東京都大田区東海一丁目
	東京都立東京港野鳥公園	東京都大田区東海三丁目
	東京都立葛西海浜公園	東京都江戸川区臨海町六丁目、 臨海町六丁目地先
	東京都立若洲海浜公園	東京都江東区若洲三丁目
	東京都立城南島海浜公園	東京都大田区城南島四丁目、城南島五丁目
	東京都立辰巳の森海浜公園	東京都江東区辰巳二丁目
	東京都立海の森公園	東京都江東区海の森三丁目、 海の森三丁目地先
	東京都立有明親水海浜公園	東京都江東区有明一丁目、東雲一丁目
ふ頭公園	東京都立晴海ふ頭公園	東京都中央区晴海五丁目
	東京都立品川北ふ頭公園	東京都港区港南五丁目
	東京都立コンテナふ頭公園	東京都品川区八潮二丁目
	東京都立新木場公園	東京都江東区新木場二丁目
	東京都立みなとが丘ふ頭公園	東京都品川区八潮三丁目
	東京都立春海橋公園	東京都江東区豊洲二丁目
	東京都立青海中央ふ頭公園	東京都江東区青海四丁目
	東京都立青海北ふ頭公園	東京都江東区青海二丁目
	東京都立青海南ふ頭公園	東京都江東区青海二丁目
	東京都立京浜島つばさ公園	東京都大田区京浜島二丁目
	東京都立京浜島ふ頭公園	東京都大田区京浜島二丁目
	東京都立暁ふ頭公園	東京都江東区青海三丁目、青海四丁目
	東京都立城南島ふ頭公園	東京都大田区城南島二丁目
	東京都立東海ふ頭公園	東京都大田区東海二丁目
	東京都立水の広場公園	東京都江東区青海一丁目、青海二丁目、 有明三丁目
	東京都立有明西ふ頭公園	東京都江東区有明三丁目
	東京都立芝浦南ふ頭公園	東京都港区海岸三丁目

種別	名称	位置
緑道公園	東京都立辰巳の森緑道公園	東京都江東区辰巳一丁目、辰巳二丁目
	東京都立東八潮緑道公園	東京都品川区東八潮
	東京都立青海緑道公園	東京都江東区青海四丁目
	東京都立東海緑道公園	東京都大田区東海一丁目、東海二丁目、東海三丁目、東海四丁目、東海五丁目、東海六丁目
	東京都立京浜運河緑道公園	東京都品川区東品川五丁目、八潮一丁目、八潮五丁目
	東京都立大井ふ頭緑道公園	東京都品川区八潮四丁目、八潮五丁目
	東京都立夢の島緑道公園	東京都江東区夢の島一丁目、夢の島二丁目、夢の島三丁目
	東京都立城南島緑道公園	東京都大田区城南島一丁目、城南島二丁目
	東京都立京浜島緑道公園	東京都大田区京浜島一丁目
	東京都立有明テニスの森公園	東京都江東区有明二丁目
	東京都立新木場緑道公園	東京都江東区新木場四丁目
	東京都立シンボルプロムナード公園	東京都港区台場一丁目、台場二丁目、東京都江東区青海一丁目、青海二丁目、有明二丁目、有明三丁目
	東京都立有明北緑道公園	東京都江東区有明一丁目、有明二丁目、
	東京都立晴海緑道公園	東京都中央区晴海四丁目、晴海五丁目

海上公園に関する事業及び計画を定めることについて、条例で規定されている。

(海上公園事業及び海上公園計画)

第5条 知事は、第一条の目的を達成するため、次の事業（以下「海上公園事業」という。）を行う。

- 一 海上公園の整備に関すること。
- 二 海上公園の利用公開に関すること。
- 三 海上公園における都民のレクリエーション活動の援助に関すること。
- 四 前各号に掲げるもののほか、知事が必要と認める事業

第6条 知事は、海上公園に関する計画（以下「海上公園計画」という。）を定めなければならない。

- 2 海上公園計画は、都立公園に関する計画その他の都市計画と調整されたものでなければならない。

- 3 知事は、海上公園計画を定め、又は変更しようとするときは、東京都港湾審議会条例（昭和 28 年東京都条例第 75 号）に規定する東京都港湾審議会の意見を聴かなければならない。
- 4 知事は、海上公園計画を定め、又は変更したときは、その概要を告示しなければならない。
- 第 7 条 知事は、第 5 条の海上公園事業を実施し、又は前条の海上公園計画を定め、若しくは変更するに当たっては、都民の意思が十分に反映されるよう努めなければならない。

海上公園は東京都海上公園条例により管理されており、一方で、都市公園は都市公園法等により管理されている。海上公園と都市公園の違いを要約すると、表 D-7-2 のとおりである。

表 D-7-2 海上公園と都市公園の違い

区 分	海 上 公 園	都 市 公 園
法的位置付け	① 東京都海上公園条例により管理される（法律上の根拠は地方自治法の「公の施設」） ② 原則として、都市公園法の適用を受けない	① 都市公園法により管理される ② 一般に、都市計画法による都市計画施設として決定されている
性 格	臨海部において、積極的な親水性を持った自然に親しむ公園	都市環境の保全と同時に、幅広い利用を受け入れる公園
設置可能な施設	都市公園法に掲げる施設に加え、港湾環境整備施設（港湾法第 2 条第 5 項第 9 号の 3）、干潟など自然環境保全施設、レクリエーション水域、係留施設、旅客施設など	都市公園法第 2 条第 2 項による園路、広場、植栽、花壇、ベンチ、遊具、野球場、植物園、売店、便所など
占用可能な物件	都市公園法に掲げる施設に加え、船客待合所、航路標識、公害観測施設など	電柱、水道管、地下鉄などの公共公益施設、郵便ポスト、公衆電話など生活関連施設、非常災害や博覧会等のための仮設施設など

令和 4 年版事業概要より抜粋

海上公園は、臨海地域及び水域において都が設置する都市公園以外の公園で、都の埋立地に設置された臨海部の特徴を生かした公園である。東京都海上公園条例（都市公園法に基づく都市公園とは異なる法体系）によって、港湾局が整備・管理している公園である。

一方、都立の都市公園は、都市公園法等の関連法令及び東京都立公園条例に基づき、建設局が整備・管理している。

例えば、「葛西海浜公園」は港湾局所管の海上公園であるのに対し、隣接す

る「葛西臨海公園」は建設局所管の都市公園である。また、「お台場海浜公園」が港湾局所管の海上公園であるのに対し、「台場公園」は建設局所管の都市公園である。

イ 監査の結果

〔分析 意見 3－9 に関するもの〕晴海ふ頭公園と新たな晴海客船ターミナルの運用における連携について

都は、晴海地区に関して「豊洲・晴海開発整備計画」に基づき、活力ある複合市街地の形成を目指して、東京 2020 大会で整備された選手村を含め、大会のレガシーを踏まえたまちづくりを進めている。

同計画では、「生活利便性の向上やにぎわいの創出」として、晴海地区に連続したにぎわい空間を形成するため、地区中央に東西方向のにぎわい軸を設定し、にぎわい軸沿いの建物の低層部には商業施設等を誘導すること、地区の利便性を向上させるため船着場を配置すること、また「公園緑地の創出」として、水辺の魅力を最大限に活用するため、晴海ふ頭公園と合わせて、開放的な緑地・広場を拡充するとともににぎわい機能を配置すること、公園緑地を位置付け、水辺の周遊路を確保すること等が示されている。

都は、晴海ふ頭公園を平成 29 年 10 月 1 日より休園とし、東京 2020 大会で選手村エリアとして使用の後、水辺の魅力を活かした開放的な緑地・広場を配置するなど、都民に親しまれる公園へとリニューアルし、令和 4 年 10 月に再開した。

一方、隣接する晴海客船ターミナルは、東京港開港 50 周年を記念し平成 3 年に開業し、東京の海の玄関口となり、送迎デッキや臨港広場からは壮大なクルーズ客船や開放感ある東京港の景観を楽しむことができるスポットであったが、竣工後にクルーズ船の大型化が進んだこと、また、平成 5 年に開通したレインボーブリッジの内側にあることから、超大型クルーズ客船の発着が難しくなる等の理由で、令和 4 年 2 月に閉館した。

（意見 3－9）晴海ふ頭公園と新たな客船ターミナルの運用における連携について

都は、晴海ふ頭公園を東京 2020 大会で選手村エリアとして使用の後、水辺の魅力を活かした開放的な緑地・広場を配置するなど、都民に親しまれる公園へとリニューアルし、令和 4 年 10 月に開園した。

公園内には、「ConnecT HARUMI」という多彩なシーンに応えられる交流拠点

が設置され、新しい交流がまち全体のコミュニティとして広がっていく「住み憩う」まちの交流拠点とされる。ペット同伴で利用できるテラス席やコワーキングスペース、ミーティングルーム等が設置され、民間活力を生かすことで、公園の魅力向上に寄与する施設として導入された。

一方、隣接する晴海客船ターミナルは、東京港開港 50 周年を記念し平成 3 年に開業し、東京の海の玄関口となり、送迎デッキや臨港広場からは壮大なクルーズ客船や開放感ある東京港の景観を楽しむことができるスポットであったが、竣工後にクルーズ船の大型化が進んだこと、また、平成 5 年に開通したレインボーブリッジの内側にあることから、超大型クルーズ客船の発着が難しくなる等の理由で、令和 4 年 2 月に閉館した。東京 2020 大会に合わせて、ゆりかもめで容易にアクセスができる「東京国際クルーズターミナル」が令和 2 年 9 月に開業し、機能の移転が行われた。現在、従来のターミナル施設は解体工事に着手しており、解体工事完了後は、解体した施設の跡地に、現在よりも小規模な客船受入施設が整備される予定である。

晴海ふ頭公園と晴海客船ターミナルは、いずれも港湾局所管の施設で隣接している。

晴海地区はこれまで交通の面で不便だったが、本件リニューアルを機に、晴海地区の一層の魅力アップと来訪者への快適な空間の提供に努めるとともに、マスメディアを通じた情報発信を積極的に行ったり、旅行会社や団体客への積極的な勧誘を行うなど、来訪者数の確保に向けた一層の取組を実施することを通じて、来訪者数の増加を図ることが望まれる。

民間活力を活用し先駆的な事業を実施する晴海ふ頭公園と、新たな客船ターミナルとの相互連携を強化して、それぞれの施設において相乗効果が見込まれる取組を検討されたい。

両施設の連携により施設間のネットワークが構築され、来訪者がそれぞれの施設を相互利用することを促進する仕組みが構築されることにより、更なる集客につなげられるものとする。

魅力ある施設を機能的に連携させることにより、全体としての晴海地区の魅力向上につなげていくことができ、それぞれの施設において相乗効果が見込まれるような取組を検討されたい。

〔分析 意見 3－10、意見 3－11 に関するもの〕 有明北緑道公園について

有明北緑道公園は、平成 28 年 4 月 1 日に開園し、江東区有明一丁目、二丁目に所在する海上公園である。東京タワーやレインボーブリッジ、高層ビル群を一望できる絶景スポットがあり、また、頭上には曲線を描いて架かる首都高

速道路の橋桁があって、都市空間ならではの美しさを備えた公園で、さらに、運河の水面を眺めながら釣りを楽しむことができるといった特徴を有している。

今般の監査で、本公園の利用及び管理の状況を把握するため、現地視察を実施した。

（ア）有明北緑道公園へのアクセス方法について

監査人は視察当日、港湾局が発行する海上公園ガイドとスマートフォン上の地図アプリケーションを片手に、徒歩で豊洲方面から有明北緑道公園を目指した。豊洲地区と有明地区を結ぶ富士見橋を渡ったところで、東雲運河沿いに緑道公園を目視にて確認できた。

さらに、緑道公園への出入口を探して道路を進んでいったが、緑道公園への進入路をなかなか発見することができず、付近の警備員に尋ねることでようやく公園の出入口を知ることができ、公園に到着することができた。

この点、指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、満足度が良くないと回答した利用者の理由として「どこから入るのかわからなかった」、「入口をもっと増やしてほしい」等の声も複数上がっている。



有明北緑道公園への出入口付近の様子
(監査人撮影)

（イ）富士見橋付近における出入口設置について

有明北緑道公園は、図D-7-1のように、公園の先が袋小路となっており、通り抜けることができない。

都によれば、将来的には、先の公園とつながることで通り抜けできるようになるとのことだが、監査人が視察したところ、有明方面から豊洲方面への動線を考えると、富士見橋のたもと付近に出入口が設置されると、より一層、便利

になると感じられた。



富士見橋たもと付近（監査人撮影）

この点、指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、令和元年度調査結果では、総合満足度が不満であると回答した利用者の理由として、「通り抜けできなかった。」という意見があり、また、要望欄においても「通り抜けできるようにしてください。（階段の設置要望）」という要望が複数見受けられた。また、令和2年度調査結果においても、同様に総合満足度が不満であると回答した利用者の理由として、「富士見橋たもと公園内に出入口が無いので、公園内に入った時、行き止まり感があり利用者が少ないのでは」という意見があり、また、要望欄においては、令和元年度と同様に、通り抜けられるような階段設置の要望がなされている。さらに、令和3年度調査結果においても同様の要望が続いている。

図D-7-1 有明北緑道公園の出入口付近（現在地）に設置されている案内図



（意見3-10）有明北緑道公園へのアクセス方法について

監査人が、海上公園ガイドとスマートフォン上の地図アプリケーションを片手に、徒歩で豊洲方面から有明北緑道公園を目指したところ、公園への進入路をなかなか発見することができず、付近の警備員に尋ねることでようやく公園の出入口を知ることができ、公園に到着することができた。

指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、満足度が良くないと回答した利用者の理由として「どこから入るのがわからなかった」、「入口をもっと増やしてほしい」等の声も複数上がっている。

豊洲方面から有明方面への来訪者にとって、この経路は公園への最短経路であって、公園案内板を設置することにより、明示的に公園までのアクセスを示されたい。

（意見3-11）富士見橋付近における出入口設置について

有明北緑道公園は、公園の先が袋小路となっており、通り抜けることができない。

都によれば、将来的には、先の公園とつながることで通り抜けできるようになるとのことだが、監査人が視察したところ、有明方面から豊洲方面への動線を考えると、富士見橋のたもと付近に出入口が設置されると、より一層、便利になると感じられた。

指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、令和元年度調査結果では、「通り抜けできなかった。」という意見があり、また、要望欄においても「通り抜けできるようにしてください。（階段の設置要望）」という要望が複数見受けられた。また、令和2年度調査結果においても、「富士見橋たもと公園内に出入口が無いので、公園内に入った時、行き止まり感があり利用者が少ないのでは」という意見があり、また、要望欄においては、令和元年度と同様に、通り抜けられるような階段設置の要望がなされている。さらに、令和3年度調査結果においても同様の要望が続いている。

直近の複数年の調査結果で、公園利用者から同様の要望や意見があることは、今後の有明北緑道公園の施設整備や運営に関して検討すべき事項である。

有明方面から豊洲方面への動線を確保するため、富士見橋のたもと付近に出入口を設置するなど、検討されたい。また、利用者満足度調査の結果に、「ベビーカー用のスロープを階段に取り付けて欲しい」という要望もあるので、併せて検討されたい。

8 海上公園事業について

(1) 海上公園の管理について

ア 事業の概要

(ア) 海上公園に係る指定管理者制度

海上公園の管理運営に関する業務は、臨海開発部海上公園課が所管し、具体的な海上公園の整備、管理及び補修に関する業務は、東京港管理事務所臨海地域管理課が所管している。海上公園の管理・運営は、東京都海上公園条例に基づいて実施されている。

都は、昭和 49 年度の海上公園事業の開始当初は直営管理を行ってきたが、平成 10 年度には全面的に管理委託制度へ移行し、さらに平成 18 年 4 月より、効果的・効率的な管理運営を目指すため、指定管理者制度を導入している。

都は、「東京都指定管理者制度に関する指針」において、指定管理者の選定は、広く民間のノウハウを活用し競い合いの中で最も適切な事業者を指定管理者候補者として選定することを基本としており、公募によることを原則としている。また、指定管理者の選定は、具体的な選定基準を設定した上で、選定委員会の審査を経て行い、選定委員会は各施設の専門性と業務内容を踏まえる必要があることに加え、事務の効率化を図るため、所管局単位で設置するものとされている。

海上公園の指定管理者の選定に関しては、港湾局内に「海上公園の指定管理者選定委員会」が設置され、東京都海上公園条例第 30 条の 3 第 2 項で定める基準に基づき、「指定管理者選定要項」に定められた審査項目に従い、申請団体から提出された書類を審査し、また、財務状況に関して申請団体から提出された財務関係書類等により調査を行っている。提案書類（事業計画書）の審査に当たっては、申請団体へのヒアリングを実施している。

海上公園は、東部地区、南部地区、臨海副都心地区、葛西海浜公園、若洲海浜公園、東京港野鳥公園及び海の森公園に区分され、地区別海上公園別の指定管理者と指定期間は、表 D-8-1 のとおりである。

表D-8-1 海上公園別の指定管理者及び指定期間

地区	公園名	指定管理者	指定期間
東部地区 (8 公園)	東京都立辰巳の森海浜公園	T P T	平成 28 年度～令和 4 年度 (7 年間) ※晴海緑道公園 は、令和 4 年 10 月 1 日～
	東京都立新木場公園		
	東京都立春海橋公園		
	東京都立晴海ふ頭公園		
	東京都立辰巳の森緑道公園		
	東京都立夢の島緑道公園		
	東京都立新木場緑道公園		
	東京都立晴海緑道公園		
南部地区 (15 公園)	東京都立大井ふ頭中央海浜公園	アメニス海上南部 地区グループ (代表 株式会社 日比谷アメニス)	平成 28 年度～令和 4 年度 (7 年間)
	東京都立城南島海浜公園		
	東京都立品川北ふ頭公園		
	東京都立芝浦南ふ頭公園		
	東京都立コンテナふ頭公園		
	東京都立みなとが丘ふ頭公園		
	東京都立東海ふ頭公園		
	東京都立京浜島ふ頭公園		
	東京都立城南島ふ頭公園		
	東京都立京浜島つばさ公園		
	東京都立京浜運河緑道公園		
	東京都立大井ふ頭緑道公園		
	東京都立東海緑道公園		
	東京都立京浜島緑道公園		
	東京都立城南島緑道公園		
臨海副都心 地区 (12 公園)	東京都立お台場海浜公園	東京臨海副都心グ ループ (代表 RHD)	平成 28 年度～令和 7 年度 (10 年間) ※有明親水海浜公 園は令和 4 年 8 月 1 日～
	東京都立有明親水海浜公園		
	東京都立有明西ふ頭公園		
	東京都立水の広場公園		
	東京都立青海北ふ頭公園		
	東京都立青海南ふ頭公園		
	東京都立青海中央ふ頭公園		
	東京都立暁ふ頭公園		
	東京都立シンボルプロムナード公園		
	東京都立東八潮緑道公園		
	東京都立青海緑道公園		
	東京都立有明北緑道公園		
葛西海浜公 園	東京都立葛西海浜公園	葛西海浜公園パー トナース (代表 西武造園 株式会社)	令和 3 年度～令和 7 年度 (5 年間)

地区	公園名	指定管理者	指定期間
若洲海浜公園	東京都立若洲海浜公園	若洲シーサイドパークグループ (代表 T P T)	令和 2 年度～令和 4 年度 (3 年間)
東京港野鳥公園	東京都立東京港野鳥公園	東京港野鳥公園グループ (代表 T P T)	平成 28 年度～令和 4 年度 (7 年間)
海の森公園	東京都立海の森公園	—	—

都提供資料より監査人作成

指定管理業務の対価となる指定管理料に関しては、サービスの向上と行政の効率化を図る観点から、施設の管理業務の内容を精査の上、必要な経費を負担することとし、利用料金制を導入する施設やその他事業収入等から経費への繰入れを予定している施設については、管理運営に必要と見込む経費から利用料金や繰入金の見込額を控除して積算するものとされている。

公の施設の使用料は、当該施設を使用することの対価としての性質を有するため、原則として地方公共団体に帰属する金銭であり（地方自治法第 225 条）、利用料金制を採用しなければ、これに相当する金銭を指定管理者に帰属させることはできない（同法第 244 条の 2 第 8 項）。都は、利用料金制は公の施設の管理運営に当たって指定管理者の自主的な経営努力を発揮しやすくし、また、地方公共団体及び指定管理者の会計事務の効率化を図るために創設されたものであることから、積極的な導入を図ることとしている。

海上公園の指定管理料に関しては、指定管理者の選定段階において、応募者に、都が示す管理の対象範囲、管理運営業務、維持管理の基準等に基づき算出した単年度ベースの選定基準額を参考に提案させている。その提案のあった金額に基づき、年度ごとに指定管理者と協議を行い、議決された予算額の範囲内で決定し、また、利用料金制を導入している施設では、管理運営に必要と見込む経費から利用料金を見込額を控除して指定管理料を決定している。

なお、指定管理料の精算は行わないこととされ、経費の不足分に関しては、原則として指定管理者の負担とされている。ただし、若洲海浜公園については、利用料金収入で経費を賄うこととされるため、都からの指定管理料の支払はなく、利用料金収入の一部を、都への納付金として納めることとなっている。

海上公園に関する指定管理料の 5 年間の推移は、表 D－8－2 のとおりである。

表D－8－2 指定管理料の5年間の推移

(単位：千円)

公園地区	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
東部地区	186,996	176,268	180,418	182,872	203,492
南部地区	317,046	335,717	348,335	373,672	401,350
臨海副都心地区	537,374	533,670	543,213	596,298	630,604
葛西海浜公園	72,318	104,000	105,107	106,254	132,976
東京港野鳥公園	123,313	125,380	130,898	136,367	134,756
合計額	1,237,047	1,275,035	1,307,971	1,395,463	1,503,178

(参考)

若洲海浜公園	781,584	772,141	695,034	427,017	706,030
--------	---------	---------	---------	---------	---------

都提供資料より監査人作成

(注) 若洲海浜公園は利用料金収入額

令和 3 年度の南部地区の指定管理料は、東京 2020 大会の設営、撤去及び大会開催に伴う施設の利用休止により利用料金収入が減少したこと、また、大会会場として清掃費用を増額したこと等を要因として、過年度に比べ多額になっている。

一方、葛西海浜公園の指定管理料及び管理運営経費の推移は、表D－8－3のとおりであり、葛西海浜公園固有の理由から、令和 3 年度に指定管理料を増額している。

表D－8－3 葛西海浜公園の指定管理料及び管理運営経費の推移

(単位：千円)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
指定管理料 A	72,318	104,000	105,107	106,254	132,976
人件費支出	17,147	16,066	21,789	18,421	36,491
事業費支出	43,169	74,324	66,549	71,739	73,817
間接費支出	5,106	4,995	7,067	6,311	10,200
消費税等	5,234	7,631	8,587	9,647	9,504
支出合計 B	70,656	103,016	103,992	106,117	130,012
収支差額 A-B	1,662	984	1,115	137	2,964

都提供資料より監査人作成

葛西海浜公園では、平成 18 年度以降、隣接する建設局所管の葛西臨海公園

と一体管理を行うため、特命により指定管理者を選定してきていたが、平成 30 年 10 月に、葛西海浜公園が都内初のラムサール条約湿地に登録され、新たに、ラムサール条約登録湿地としての管理の重要性が高まったことから、令和 3 年度指定管理者選定より、葛西海浜公園単独の指定管理者を公募した。

その結果、葛西海浜公園単独管理に伴う人件費、管理費等の増額に加え、令和 3 年 3 月策定の「葛西海浜公園保全活用計画」の下、これまで以上に、自然環境の保全、文化の継承、利活用、魅力の発信を強化していくため、指定管理料を増額している。

イ 監査の結果

〔分析〕海上公園の意義と目的、管理に関する法規等について

海上公園は、「自然環境の保全及び回復を図り、もつて都民の福祉の増進と緑豊かな都市づくりに寄与すること」を目的とし、水や緑、港の景観等に親しむ場所として都民の利用に供することが目的であると規定されている。

都は、海上公園の維持管理及び修繕等に関する管理業務を指定管理者に委ねて実施し（条例第 30 条の 2）、指定管理者は、①関係法令及び条例の規定を遵守し、適正な管理運営を行うこと、②利用者に対して適切なサービスの提供を行うこと、③海上公園施設の維持管理及び修繕を適切に行うこと、④指定管理者が業務に関連して取得した利用者の個人に関する情報を適切に取り扱うこと、といった定めにより、海上公園に関する業務を行うものとされている（条例第 30 条の 6）。

指定管理者は、海上公園の管理に関する基本協定（以下「基本協定」という。）に基づいて公園の管理業務を行う。基本協定は、自然環境の保全及び回復を図り、もつて都民の福祉と緑豊かな都市づくりに寄与するために設置された公園を効果的かつ効率的に管理するために必要な基本的事項を定めることが目的とされている。

基本協定において、指定管理者は、管理業務の実施に当たっては、基本協定のほか、法令等の規定に従って、誠実にその業務を実施し、常に公共性の保持に努めるとともに、公園を善良な管理者の注意をもって管理するものとし、「管理運営指針」に基づき業務を実施し、その状況を記録しておくものと規定されている（基本協定第 10 条）。

また、海上公園を管理する基本方針として、指定管理者は、公の施設である公園の利用者を、平等かつ公平に取り扱わなければならないこと、行政の代行者としての基本姿勢に立ち、公園の適正な管理を行い、都民の信頼に応えなけ

なければならないこと、質の高いサービスの提供を図るとともに、多様なニーズに対応した公園の管理に努めなければならないことが規定されている（基本協定第3条）。

海上公園の管理業務に関して、指定管理者と都との役割分担は、次の表のように規定されている（基本協定別紙2）。

表D-8-4 海上公園の管理運営に関する業務分担

項目	指定管理者	東京都
公園の運営管理 （企画調整、利用指導、案内、警備、苦情対応、都民協働、自然環境保全、利用促進活動、禁止行為に対する注意・指導等）	◎	
広報 （ホームページ、リーフレット作成、メディアへの情報発信等）	◎	○ （東京都の関係媒体に限る。）
公園施設の維持管理 （植物管理、園地保全、安全の確保、清掃、施設保守点検、設備等法定点検、補修修繕、安全衛生管理、光熱費支出等）	◎	
有料施設の利用承認 （受付、承認、料金徴収事務）	◎	
事故対応 （関係機関への報告、被害者対応など）	◎	○ （指示等）
災害時対応 （待機連絡体制確保、被害調査・報告、応急措置）	◎	○ （指示等）
災害復旧 （本格復旧）		◎
公園の法的管理 （占用許可）	○ （写真撮影等の受付業務・占用料の徴収事務等に限る。）	◎
公園施設の整備、大規模改修		◎
包括的管理責任 （管理瑕疵を除く。）		◎

都提供資料を基に監査人作成

上表より、植物管理や園地保全、清掃、施設保守点検、補修修繕等の公園施

設の維持管理に関しては、指定管理者の役割である。

指定管理者は、都が指定管理者に示している管理運営等の基準である「管理運営指針」（以下「運営指針」という。）により、海上公園の維持・管理業務を実施する。運営指針は、主に管理運営の考え方を示すものであり、実際の個別具体的な状況が記載内容と異なる場合には、都からの通知や指示等に従うこと、また、施設や物品等についても、最新の現況を優先して管理運営を行うものとされている。

運営指針の「運営管理に係る業務の内容及び基準」において、運営管理は、公園施設の利用促進と保全、利用者への対応、規制、利用の調整等を通じて、各公園の効用とサービスを最大限に高める業務であることが明示され、公園の効用や一般の公園利用を妨げる次の行為については、都が許可・承認（（１）イ及びウ）したものを除き、指導等を行うものとされている。

（１） 利用（使用）上の規制

ア 禁止される行為

- （ア） 条例第 17 条に定める行為（イに定める行為を除く）
- （イ） ごみの投棄、車両等の放置
- （ウ） 火気の使用
- （エ） 公園内を物品その他の物で占有すること。
- （オ） 犬の放し飼い
- （カ） その他海上公園の管理運営に支障を及ぼす行為

イ 許可を要する行為

- （ア） 植物等の採取
- （イ） 広告宣伝等
- （ウ） 遊泳
- （エ） イベント等催事
- （オ） 物品販売、業としての写真撮影その他の営業行為

ウ 立ち入りの承認を要する行為

占有を伴わないで公園利用目的以外の立ち入りを行う行為

（２） 不法占拠者等への対応

不法占拠などの不適正な公園利用を認識したときは、撤去・退去を指導するとともに、必要に応じて、東京都に協議するものとします。

また、苦情等は日常的に発生することが想定されるので、対応のルールや都への報告等について創意工夫を行うものとされ、公園利用者の利用調整や接遇

等に関しては、次のように規定されている。

- ア 公園利用者に対して、次の事項について指導等を行います。
 - (ア) 禁止事項の説明
 - (イ) 事故防止の注意
 - (ウ) 施設の使用方法的説明
 - (エ) 公園での学習等の指導、アドバイス
- イ 公園利用者間の調整を行い、トラブル等を防止します。
- ウ 公園利用者から質問等があった場合は、丁寧に対応します。
- エ けが人等が発生した場合は、応急手当等を速やかに行い、必要に応じ救急車の手配を行います。
- オ 利用者への接遇状況を管理日誌等により記録し、東京都から提示を求められたときは、それに応じるものとします。

次に、運営指針の「施設維持管理に係る業務の内容及び基準」において、施設維持管理は、公園を構成する様々な施設を本来の機能、美観、安全を有するよう、適正に維持する業務で、保守点検、補修・修繕を含むものであることが明示され、その業務実施に先立ち、年間作業実施計画書を作成し都の承認を得ること、月ごとに作業実施報告書を作成して、各月終了後に遅滞なく都の承認を受けること、実施報告書では具体的な作業実施内容や数量等を取りまとめ、作業確認簿や記録写真を整理し、成果を確認できるようにすること等が規定されている。

写真撮影の頻度（最低月 1 回）や方法等は都と協議することとされ、計画に変更がある場合は、その旨を遅滞なく都に届け出るものとしている。

また、施設補修・修繕の事項として次のように規定されている。

- (ア) 室内電球、公園灯や運動施設の照明灯等の日常的な管理で必要となる消耗品や部品の交換や、利用者が快適に過ごすことができるようベンチの座板の取替えなどを行います。
- (イ) 1 件（基）当たりの予定金額が 30 万円未満の施設修繕（破損又は故障した施設や設備、物品を現状に復旧する行為）を行います。
- (ウ) 東京都と協議の上で、1 件（基）当たりの予定金額が 30 万円以上の緊急性を要する施設修繕を行う場合があります。
- (エ) 東京都と協議の上で、利用者の安全性や利便性等を確保する上で必要な施設修繕等を行う場合があります。

さらに、植物管理業務を実施する際の留意事項及び管理水準として、次のように規定されている。

ア 留意事項

- (ア) 各植栽地の管理に当たっては、来園者の公園利用と安全性を確保しつつ、清掃、病虫害防除、施肥、刈込み、草刈り、支柱撤去・取替、こも巻き、花壇管理等、植物の生育や育成に必要な作業を適切な時期や方法を選び実施するようにします。
- (イ) 除草剤は原則として使用しないでください（使用する場合は事前に東京都と協議してください。）。
- (ウ) 危険防止のため、枯損木や枯れ枝の早期発見と除去をするようにします。
- (エ) 発生した枝葉は所定の場所に集積し、建設リサイクルガイドラインに従い原則として全てリサイクルを行ってください。
- (オ) 全ての作業において、危険防止のため作業エリアをバリケード等で囲い作業中であることを明示するようにします。

イ 管理水準

(ア) 芝生地管理

- a 刈残しやムラがないよう均一に刈り込み、除草を行う際には芝生を傷めないよう丁寧に抜き取るようにします。
- b 必要に応じて刈芝を所定の場所に集積し、適正に処分するようにします。
- c 必要に応じて目土かけやブラッシング、エアレーション、補植等を適切に行うようにします。

(イ) 除草清掃

雑草を繁茂させることないよう、定期的に根ごと除去し、除草跡はきれいに清掃するようにします。

(ウ) 草刈り

- a 均一に刈払い、ツル性雑草は除去するようにします。
- b 必要に応じて刈草を所定の場所に集積し、適正に処分するようにします。

(エ) 樹木剪定

- a 基本剪定、軽剪定等を、剪定の必要性や樹種特性に応じて、最も適切な時期と方法で行うようにします。なお、枯損木や枯れ枝には、常に注意を払い、早期に発見し、除去を行ってください。
- b 公園樹木の剪定は、通常、自由形仕立てとし、原則としてぶつ切りは行わないようにします。

- c 花木類の剪定は、花芽の分化時期や着生位置に注意してください。
- (オ) 生垣手入れ
樹木の特性に応じて切詰め、中透かし等を適切に行うようにします。
- (カ) 株物刈込み
花芽の分化時期に注意し、密生箇所を刈り透かし、刈地原形を考慮しつつ適切に刈り込むようにします。
- (キ) 施肥
施肥を行う際は、樹木特性や施肥の種類（寒肥、追肥等）を配慮し、最も効果的な方法で行うようにします。
- (ク) 病虫害防除
- (ケ) 枯損木撤去
 - a 原則として地上部のみを撤去するようにします。
 - b 支障樹木は原則的に移植により対処するようにします。
 - c 生育不良樹等については、樹勢回復や延命措置を総合的に考え合わせ、真にやむを得ない場合に限り伐採を行うようにします。また、伐採に当たっては来園者等に事前周知を行うようにします。
- (コ) 支柱管理
支障になった支柱は撤去するようにします。
- (サ) 林床整理
利用者に支障となる枯れ木やつる植物等を除去するようにします。
- (シ) 下草刈り
樹木や希少な植物を損傷しないように注意してきれいに刈り取るようにします。

施設管理業務を実施する際の留意事項及び管理水準として、次のように規定されている。

ア 留意事項

- (ア) 安全面、衛生面、機能面の確保がなされるよう各施設を適切に管理するようにします。
- (イ) 日常及び定期的な施設の点検と補修修繕、清掃などの保守管理を適切に行うようにします。
- (ウ) 設備の故障等、緊急時には迅速に対応できる体制を確保するようにします。
- (エ) 小規模な補修等においても、来園者等の安全確保に万全を期するようにします。

イ 管理水準

(ア) 園地清掃

拾い清掃や掃き清掃を適宜組み合わせ、園路や側溝、園地をきれいな状態に保つとともに、ごみは分別を行った上、所定箇所へ集積し、散乱を防ぐようにします。

(以下、中略。)

(ネ) 巡回警備

夜間警備、園内パトロール等公園の必要性に応じて、適切な巡回警備を行います。業務従事者は日赤、消防署等の実施する救急救命訓練を受け、公園管理の知識等を有している者としています。

主な維持管理業務の具体的な基準に関しては、「主な維持管理業務」（以下「維持管理業務基準」という。）として規定されている。

利用者に対する満足度調査（アンケート）の実施に関しては、基本協定において、「指定管理者は、公園利用者へのサービス向上や公園の利用促進を図るため、管理業務の自己評価（利用者満足度調査によるものを含む。）を適宜行い、公園の管理運営等の改善に努めなければならない。」と規定され（基本協定第10条第5項）、加えて運営指針において、以下のとおり規定されている。

(9) 利用者満足度調査

ア 指定管理者は、公園利用者へのサービス向上や公園の利用促進を図るため、アンケートによる利用者満足度調査を実施します。

イ 指定管理者は、この調査による結果を真摯に受けとめ、公園の管理運営等に反映するよう努めるものとします。

指定管理者による事業報告書の提出に関して、以下のとおり規定されている。

指定管理者は、次に掲げる事項を記載した事業報告書を作成し、速やかに東京都に提出するものとします。年度終了後に提出される事業報告書の一部又は全部及び施設の管理運営に関する収支の状況については、都において公表します。

なお、公表用に、事業報告書の内容を表す資料を別途作成することも可能とします。

1 随時報告

- (1) 指定管理者自主事業実施状況
- (2) 事故及び陳情・苦情等の報告
- (3) その他東京都が指示する事項

2 月例報告

- (1) 施設ごとの利用状況
- (2) 利用料、占用料の徴収状況
- (3) 各種調査の実施状況
- (4) その他東京都が指示する事項

3 年度終了後

- (1) 管理運営業務の実施状況報告書
- (2) 管理経費の支出
- (3) 決算報告
- (4) その他東京都が指示する事項

本監査では、都民が海上公園を利用する観点から、以上の条例や指定管理者が準拠すべき運営指針等に基づいて、海上公園の管理が適切になされているかどうかについて検討した。

監査人が、海上公園の現況を把握するため、自主的に現地視察を実施した海上公園は、「第1 包括外部監査の概要」「8 外部監査の方法」に記載したとおりである。なお、自主的な現地視察は監査人が任意に実施したもので、対象は無作為に抽出している。

以下の分析では、都と指定管理者の役割分担に示されている管理種別及び海上公園に関する主な事務事業の実施内容等について考察する。

〔分析 指摘3－6に関するもの〕 海上公園における植物管理について

海上公園は、水や緑、港の景観等に親しむ場所として都民の利用に供することが目的であるとされ、指定管理者には、都民の福祉と緑豊かな都市づくりに

寄与するため、海上公園の適正な管理を行って、都民の信頼に応えられるよう管理していくことが求められている。

今般の監査では、海上公園の植物管理の状況を把握するため、監査人が複数の海上公園への現地視察を実施した。

（コンテナふ頭公園）

コンテナふ頭公園は、近隣の港湾関係者やふ頭関係者、また、トレーラーのドライバー等を主な対象とした休憩の場、憩いの場であり、公園内に遊具やトイレ、自動販売機、駐車場等は設置されておらず、草の広場のみがある。

この公園では、公園全体が雑草に覆われており、公園自体を利用することができない程度に草木が伸びている状態であった。伸びた草木のため、公園案内板を容易に確認することができず、エントランスがどこにあるのかわからない程度であった。



コンテナふ頭公園の様子（監査人撮影）
（公園全体が雑草に覆われている。）

夏季は雑草が伸びやすくなる時期でもあり、日々の植栽地の管理が重要である。

この点、運営指針において、「各植栽地の管理に当たっては、来園者の公園利用と安全性を確保しつつ、清掃、病虫害防除、施肥、刈込み、草刈り、支柱撤去・取替、こも巻き、花壇管理等、植物の生育や育成に必要な作業を適切な時期や方法を選び実施するようにします。」と規定され、また、除草清掃に関しては、「雑草を繁茂させることないよう、定期的に根ごと除去し、除草跡はきれいに清掃するようにします。」と規定されている。

さらに、維持管理業務基準においてはより具体的に、植物管理の植込地管理として低木刈込みは年半数以上、草刈りは年3回以上、樹木剪定は南部地区13公園全体で年950本以上と規定されている。

（東海緑道公園、東海ふ頭公園、京浜島ふ頭公園、京浜島緑道公園、城南島ふ頭公園及び城南島緑道公園）

東海緑道公園、東海ふ頭公園、京浜島ふ頭公園、京浜島緑道公園、城南島ふ頭公園及び城南島緑道公園においては、公園自体が利用できない程度ではないが、エントランス付近が雑草に覆われているため、通行が困難である状態、園内のベンチ付近に雑草等が繁茂しており利用が困難である状態、園内を歩行することが困難な程度に雑草が伸びている状態にある箇所が散見された。

まず、東海緑道公園は、昭和 50 年 12 月 1 日に開園し、首都高湾岸線沿いに横長に作られた散歩道のような公園で、自然観察を楽しみながら、のんびりと散策ができる緑道公園である。

緑道公園は、自然環境の回復や緩衝緑地帯等としての役割を有するため、緑に親しむ場所ではあるが、雑草等がエントランス付近に集中して生えている状況で、次の写真のとおり通行することが困難な状態であった。



東海緑道公園の様子（監査人撮影）
（エントランスが雑草に覆われ、通行が困難。）

また、東海ふ頭公園は、平成 6 年 11 月 1 日に開園し、砂を固めて作った広場が特徴とされ、釣りやバーベキューをすることができ、対岸には京浜島を望む京浜運河に面した傾斜護岸となっていることから、水に親しむことができるという特徴を有するふ頭公園である。

アウトドアには最適な公園であると感じられた反面、雑草等がベンチ付近に集中して生えている場所が見受けられ、このような場所においては、ベンチを利用することが困難な状態であった。



東海ふ頭公園の様子（監査人撮影）
（ベンチ付近が雑草に覆われており、本来の目的での使用が困難。）

次に、京浜島緑道公園は、昭和 57 年 5 月 15 日に開園し、京浜島つばさ公園に隣接しており、緑道の両脇には木々や草花が植えられ、運河の水面を眺めながらのんびりと散策ができるといった特徴を有する緑道公園である。

緑道公園という自然環境の回復や緩衝緑地帯等としての役割を有するため、緑に親しむ場所であるが、園内に設置されているベンチ付近に雑草等が集中して生えている状況が見受けられ、ベンチを利用することが困難な状態であった。また、日常の散歩やジョギング等の利用機能も備えているものと考えられるが、歩行が困難な程度に雑草が伸びている箇所が見受けられた。



京浜島緑道公園の様子（監査人撮影）
（ベンチ付近が雑草に覆われており、本来の目的での使用が困難。）



京浜島緑道公園の様子（監査人撮影）
（歩行が困難な場所が見受けられる。）

次に、京浜島ふ頭公園は、昭和 55 年 4 月 1 日に開園し、京浜大橋を渡ってすぐに芝生が広がっていることを特徴としたふ頭公園である。

この公園では、子連れで園内を散策している人や散歩している高齢者を散見した。一方で、雑草等がベンチや園内通路に集中して生えている箇所が見受けられ、ベンチを利用することや園内通路の歩行が困難な状態であった。



京浜島ふ頭公園の様子（監査人撮影）
（ベンチ付近が雑草に覆われており、本来の目的での使用が困難。）

次に、城南島ふ頭公園は、平成4年11月1日に開園し、ストレッチ用の健康遊具等の施設が設置されており、芝生の上で軽い運動ができるといった特徴を有するふ頭公園である。

この公園はふ頭公園であり、近隣の港湾関係者や公園周辺の工場に勤務する人のほか、子連れで園内を散策している人や散歩している高齢者も散見した。一方で、雑草等が芝生やベンチ、園内に集中して生えている箇所が見受けられ、ベンチを利用することや園内広場を歩行することが困難な状態が見受けられた。



城南島ふ頭公園の様子（監査人撮影）
（園内が雑草に覆われている。）

最後に、城南島緑道公園は、昭和56年4月1日に開園し、城南島海浜公園へと続く緑道公園で、緩衝緑地の役割を有するといった特徴のある緑道公園である。

緑道公園という自然環境の回復や緩衝緑地帯等としての役割を有するため、緑に親しむ場所であるが、園内の通路が、広く雑草等に覆われている状況が見受けられ、日常の散歩やジョギングをすることが困難な程度に雑草が伸びている箇所が散見された。



城南島緑道公園の様子（監査人撮影）
（通路が雑草に覆われている。）

（指摘３－６）海上公園におけるより徹底した植物管理について

コンテナふ頭公園において、公園全体が雑草に覆われており、公園自体を利用することができない状態が認められた。また、他の複数の海上公園において、エントランス付近が雑草に覆われているため、通行が困難である状態、園内のベンチ付近に雑草等が繁茂しており利用が困難である状態、日常の散歩やジョギング等で園内を歩行することが困難な程度に雑草が伸びている状態が散見された。

ふ頭公園や緑道公園は、近隣の港湾関係者や公園周辺の工場に勤務する人だけではなく、子連れで園内を散策する人や散歩する高齢者の利用も見受けられ、さらに、自然環境の回復や緩衝緑地帯等としての役割を有しているが、園内が広く雑草に覆われているため、都民が安心して公園を利用することが困難な状態にあると考えられる。

このような状態では、海上公園を安心して利用できる状態になく、公園の適正な管理が行われていると言えず、不当な事案である。

広く雑草に覆われているため、都民が公園を利用することが困難であるのみならず、通路や階段など、園内に雑草等が生い茂ることにより、利用者の転倒等による事故が発生するおそれがある。また、雑草等が生い茂ることにより害虫が発生したり、ゴミが投げ捨てられたりして、不衛生な状態となり得る。さらに、雑草等が生い茂り影となることから、防犯上も好ましい状態にはない。

植物管理は指定管理者の業務分担で、維持管理基準によれば草刈り等は年３回以上と規定され、指定管理者の創意工夫により策定された年間作業実施計画に基づいて実施されている。

夏季の雑草が伸びやすい時期の草刈り等の頻度が不足したため、このような状態になっていると考えられるが、都は、草刈り時期を夏季に集中させてしまうと、冬前の草刈りが行えず、放火による火災が懸念されるため、ある程度期間を空けて実施せざるを得ないという。

衛生面、防犯上のため、また、不慮の事故を未然に防ぐためにも、このような状態が常態化しないよう、適切な植物管理を一層徹底することにより、都民が安心して利用することができる状態に改善されたい。

〔分析 意見 3－1 2 に関するもの〕 海上公園における園地管理について

海上公園の園地管理の状況を視察したところ、複数の公園において不法投棄と思われる物品や飲食後のごみが確認された。また、プラスチック製のボックスを改良した動物の飼育小屋のようなものが置かれた公園もあった。

複数の公園で確認された不法投棄物の存在は、園内環境を悪化させ、公園管理者として適切な対応が求められる事案である。

視察で確認した不法投棄と思われる案件は、以下のとおりである。

（コンテナふ頭公園）

コンテナふ頭公園では、飲食後のごみやペットケージ等が放置されている状態が見受けられた。不法投棄されているように思われる。



コンテナふ頭公園の様子（監査人撮影）
（ペットケージが放置されていた。）

コンテナふ頭公園は、近隣の港湾関係者やふ頭関係者、また、トレーラーのドライバー等を主な対象とした休憩の場、憩いの場であるが、公園全体が雑草に覆われており、公園自体を利用することができない程度に雑草等が伸びている状態の中に、不法投棄物が認められた。

（大井ふ頭緑道公園）

大井ふ頭緑道公園では、ベンチ上に自動車のバッテリーが放置されていた。不法投棄されているように思われる。道路から程近くに所在するベンチであることから、自動車の運転手が置いていったものとも考えられる。



大井ふ頭緑道公園の様子（監査人撮影）
（バッテリーが放置されていた。）

（東海ふ頭公園）

東海ふ頭公園には、有料駐車場が設置されており、駐車スペース端の部分に白い板状の物品が認められた。不法投棄されているように思われる。物品の内容等は不明であるが、駐車した者が置いていったものであると考えられる。



東海ふ頭公園の様子（監査人撮影）
（白い板状の物が放置されていた。）

運営指針では、ごみの投棄は禁止される行為であるとし、指定管理者が指導等を行うものとされている。また、留意事項として、「安全面、衛生面、機能面の確保がなされるよう各施設を適切に管理するようにします。」と規定され、園地清掃の管理水準として、「拾い清掃や掃き清掃を適宜組み合わせ、園路や側溝、園地をきれいな状態に保つとともに、ごみは分別を行った上、所定箇所へ集積し、散乱を防ぐようにします。」と規定されている。

（意見３－１２）海上公園における園地管理について

複数の海上公園において、飲食後のごみやペットケージ、自動車のバッテリー、白い板状の物品等が放置されている状態が認められた。不法投棄されているように思われる。

都は、指定管理者は日次で巡回点検を実施し、また、隔日でごみ拾いを行う

ことにより、投棄物を適時に除去しているというが、監査人が現地視察した現況として、撤去される前の投棄物が残置されていた。

このような状態は、海上公園の目的である、水や港の景観に親しむ場所として都民が安心して利用することができる状態になく、また、都と指定管理者間の基本協定にある、公園の適正な管理を行い都民の信頼に応えなければならないこと、質の高いサービスの提供を図るとともに、多様なニーズに対応した公園の管理に努めなければならないことが行われているとは言えず、不当な事案であると考ええる。

投棄物の存在は、園内の通行の妨げになるおそれがあり、また、園内の衛生面が害され、環境の悪化につながる。さらに、投棄物が次の更なる不法投棄を呼び込み、園内環境を一層悪化させるおそれがある。

コンテナふ頭公園の事案は、その周辺は雑草等が伸びている状態にあり、その物陰となっている箇所に投棄されているように考えられる。不法投棄された物件を適時に除去することも必要であるが、他方で、そもそも不法投棄されにくい環境や雰囲気があることも重要であると考えられる。

本事案のように、雑草が伸び切っている状態で物陰ができていようであれば、容易に物を投棄して雑草に紛れ込ませることができるであろうし、不法投棄を抑制する心理にはなり難い。植物管理が不十分な公園では、ごみ等が投棄されやすい状況であると思料する。

このような不法投棄の予防的な措置として、適切な植物管理の一層の徹底に努め、良好な公園環境を常態として整えておくことが、不法投棄を防止する一策かと考える。また、不法投棄が犯罪である旨等の看板を設置すること等により、投棄意思をけん制することができると考えられる。

今般の監査で発見された不法投棄物は、指定管理者による日々の回収の前にたまたま発見されたとも考えられるが、今後も投棄された物が別の投棄物を呼び込むことがないよう、適時に除去される必要があることに加え、不法投棄が繰り返されないようにするために、看板や掲示等により、積極的に不法投棄が犯罪であることを警告し、投棄意思をけん制することで、不法投棄の発生を抑制できる具体的な対策を検討されたい。

〔分析 指摘 3－7 に関するもの〕 海上公園における補修修繕管理について

海上公園の補修修繕管理の状況について、大井ふ頭中央海浜公園及び京浜島緑道公園において、木製テーブルやベンチが損壊している状態が認められた。また、みなとが丘ふ頭公園では、公園案内板が破損していた。

大井ふ頭中央海浜公園は、昭和 53 年 4 月 1 日に開園し、スポーツの森やな

ぎさの森、大井ホッケー競技場（生活文化スポーツ局所管）、大田スタジアム（大田区所管）があり、陸上競技場や野球場、テニスコート、スポーツセンター、ドッグラン、広場等の施設が整備された海浜公園である。また、駐車場（第一駐車場（190 台分）、第二駐車場（100 台分））が設置されている。

大井ふ頭中央海浜公園スポーツの森は、第三種公認陸上競技場、野球場 6 面、テニスコート等を有する都内有数規模のスポーツ公園であり、都心からのアクセスもよく、花見ができるさくら広場や犬を遊ばせることができる「しおさいドッグラン」等が整備されている。

大井ふ頭中央海浜公園なぎさの森は、スポーツの森の向かいに位置し、京浜運河に沿って水辺に親しめる公園で、バーベキュー設備が整ったエリアや釣りができる場所があり、また、森と干潟があるため、多くの野鳥がやってくることから、野鳥観察小屋や観察壁を有し、野鳥観察には最適な公園である。また、公園の一角には「自然観察路」という散策路があり、多くの木々に囲われた未舗装の道が続き、自然を満喫することができる。所々に「休み石」が置かれており、疲れた足を休息させることができるようになっている。

また、みなとが丘ふ頭公園は、昭和 52 年 1 月 20 日に開園し、港の背後の小高い丘を中心とした公園で、木々に囲まれ散策やピクニックができるといった特徴を有するふ頭公園である。この公園では、子連れで園内を散策している人や散歩している高齢者が散見された。

（大井ふ頭中央海浜公園）

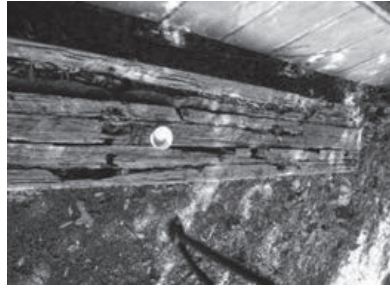
大井ふ頭中央海浜公園なぎさの森を視察したところ、みどりが浜付近に設置されている木製テーブルとベンチが損壊している状態が認められた。



大井ふ頭中央海浜公園の様子（監査人撮影）（木製ベンチが破損しており、安全に使用できない。）

（京浜島緑道公園）

京浜島緑道公園では、園内に設置されているベンチ付近に雑草等が集中して生えている状況であったことに加え、木製ベンチ自体が損壊しているため、ベンチを利用することが困難な状態であった。



京浜島緑道公園の様子（監査人撮影）（木製ベンチが破損しており、安全に使用できない。）

（みなとが丘ふ頭公園）

みなとが丘ふ頭公園では、公園案内板が損壊している状態が認められた。都によると、指定管理者は日次で巡回点検を実施し、補修・修繕の必要のある施設等がないかどうかの保守点検を実施しているとのことである。



みなとが丘ふ頭公園の様子（監査人撮影）（公園案内板が破損している。）

運営指針において、「施設維持管理は、公園を構成する様々な施設を本来の機能、美観、安全を有するよう、適正に維持する業務で、保守点検、補修・修繕を含むもの」であり、「室内電球、公園灯や運動施設の照明灯等の日常的な管理で必要となる消耗品や部品の交換や、利用者が快適に過ごすことができるようベンチの座板の取替えなどを行います。」とされ、さらに、施設修繕（破損又は故障した施設や設備、物品を原状に復旧する行為）を行うものと規定されている。

（指摘３－７）損壊している木製テーブル等の適時な補修修繕について

大井ふ頭中央海浜公園及び京浜島緑道公園において、木製テーブルやベンチが損壊している状態が、また、みなとが丘ふ頭公園では、公園案内板が損壊している状態が認められた。

都は、指定管理者は日次で巡回点検を実施し、補修・修繕の必要のある施設等がないかどうかの保守点検を実施しているというが、監査人が複数の海上公園を訪問した日には、損壊した状態のものが散見された。

このような状態は、海上公園の目的である、水や港の景観に親しむ場所として都民が安心して利用することができる状態になく、また、都と指定管理者間の基本協定にある、公園の適正な管理を行い都民の信頼に応えなければならないこと、質の高いサービスの提供を図るとともに、多様なニーズに対応した公園の管理に努めなければならないことが行われているとは言えず、不当な事案である。

木製のテーブルやベンチ等の状態が、どの程度の損壊をもって補修修繕を実施すべきかという判断を伴うことになるが、少なくとも、それを使用することによって公園利用者が手を挟んだり、トゲが刺さる等の怪我をするおそれがある程度で放置されていることは、好ましいものではない。また、公園案内板は、来園者がその公園の概要を知るために、最初に確認をする所であり、案内板が損壊している状態では、伝達すべき公園情報の内容を把握できないだけでなく、公園の美観が損なわれることにもなり、都民の公園に対するイメージダウンにもつながるおそれがある。

公園に設置されている施設設備に関しては、適時に補修修繕がなされ、公園利用者が安心して公園を利用できるような状態を維持することが重要である。

少なくとも、怪我をするおそれがある程度に損壊している木製テーブルやベンチ等は、可及的速やかに補修・修繕を実施する必要がある、適時に補修修繕を実施されたい。また、来園者が公園情報を把握できない程度に損壊している公園案内板については、伝達すべき公園情報の内容が適切かつ正確に伝達できるよう、案内板としての機能が果たされるよう、適時に補修修繕を実施されたい。

〔分析 指摘 3－8、意見 3－13 に関するもの〕 コンテナふ頭公園における占有許可物件の管理について

海上公園では、知事の許可を受けて、海上公園施設以外の工作物、物件又は施設を設置して占有することができる（条例第 19 条）。コンテナふ頭公園に所在していた小屋の場合、「門衛警備のための警備員小屋の設置及び電源供給のための電柱設置のため」との目的で占有されていた。

今般の監査において、この警備員小屋を確認したところ、小屋の中には、ガソリン缶やカセットボンベ等の危険物を含む多くの物品が保管されており、窓から直射日光が当たる状況では、火災等の重大な事故につながるおそれがある

と感じられた。

都によると、占有者は一時的にガソリン缶等を置いていたとのことであるが、公園を管理する指定管理者による巡回点検は、このような状況を問題として発見し認識する機能が十分でないように思われる。



コンテナふ頭公園の警備員小屋（占有許可物件）の様子（監査人撮影）
（全景と窓越しに見た中の様子。中にガソリン缶等が置かれている。）

（指摘３－８）コンテナふ頭公園における占有許可物件の管理について

監査人が、コンテナふ頭公園を現地視察したところ、当公園内に所在している小屋の中に、ガソリン缶やカセットボンベ等の危険物を含む多くの物品が保管されている状態が見受けられ、窓から直射日光が当たる状況では、火災等の重大な事故につながるおそれがあると感じられた。

当該小屋について許可された占有目的は、「門衛警備のための警備員小屋の設置及び電源供給のための電柱設置のため」となっている。この点、都によると、あくまで一時的な保管であり目的外使用に当たらないとしているが、一時的にせよ、ガソリン缶等の危険物を直射日光が当たる場所に置くなど、安全な状態で保管していなかったことは問題である。このような状態は、海上公園を安心して利用することができる状態ではなく、公園の適正な管理が行われているとは言えず、不当な事案であると考える。

都は、占有者に対し、危険物の保管等安全管理についての指導を徹底されたい。

（意見３－１３）指定管理者による巡回点検の実効性の確保について

指定管理者は、それぞれの海上公園を定期的に巡回点検することが業務となっている。点検の結果、管理上不適切な状況を認識したときは、指定管理者において必要な措置を講じるとともに、必要に応じて都と協議、若しくは都へ報

告することとされている。占有許可を受けた小屋の管理責任は占有者にあるが、公園自体の管理は都及び指定管理者において行われるべきであり、巡回時に外から目視できる状況で、危険物の保管状態に問題があることに気が付かなかった事実は問題である。

指定管理者による日常的な巡回点検の仕組みがあるにもかかわらず、その過程で海上公園内の占有物件の安全管理に問題があったことに気が付かなかったことは、巡回点検の方法、観点等に不足があるように考えられる。また、海上公園の植物管理や園地管理の状況、補修修繕の必要性等の個別の問題や課題が複数認められたことは、指定管理者による巡回点検において問題点や課題の発見が適切に行われているのか、その機能が十分ではないように思われる。

指定管理者による巡回点検がより実効性のあるものになるよう、定期的な巡回点検の内容を、より一層充実されたい。

〔分析 意見 3－1 4 に関するもの〕 東海緑道公園における使用していない案内板について

海上公園は、水や緑、港の景観等に親しむ場所として都民の利用に供することが目的であるとされ、指定管理者には、都民の福祉と緑豊かな都市づくりに寄与するため、海上公園の適正な管理を行って都民の信頼に応えられるよう管理していくことが求められている。

東海緑道公園において、使用していないと見受けられる情報案内板が置かれている状況が認められた。もともと、園内で何らかの情報案内を目的として設置されたと考えられるが、表示部分が外れているため記載内容を判読することができず、無意味な状態で放置されているように見受けられる。



東海緑道公園の様子（監査人撮影）
（使用されていない案内板が置かれている。）

運営指針において、「施設維持管理は、公園を構成する様々な施設を本来の機能、美観、安全を有するよう、適正に維持する業務で、保守点検、補修・修繕を含むもの」であり、「安全面、衛生面、機能面の確保がなされるよう各施

設を適切に管理するようにします。日常及び定期的な施設の点検と補修修繕、清掃などの保守管理を適切に行うようにします。」と規定されている。

（意見 3－14）東海緑道公園における使用していない案内板について

東海緑道公園において、使用していないと見受けられる情報案内板が置かれている状況が認められた。もともと、園内で何らかの情報案内を目的として設置されたと考えられるが、表示部分が外れているため記載内容を判読することができず、無意味な状態で放置されているように見受けられる。

この公園は、エントランス付近が雑草に覆われているため通行が困難であり、園内を歩行することが困難な程度に雑草が伸びている状態にある箇所が散見されたことに加え、エントランスに表示板が外れた情報案内板が置かれていた。園内が多く雑草で覆われているため、足元等の視界が悪い状況にあり、その中で表示部分が外れた金属製の案内板が置かれていることは、公園利用者の通行の妨げになるだけでなく、衝突や転倒等をして怪我をするおそれがあり、都民が安心して利用することができる状態ではない。

利用者に伝達すべき事項があるのであれば、その伝達事項が適切かつ正確に伝達されるよう、早急に案内板を整備されたい。

〔分析 意見 3－15 に関するもの〕海上公園内での地域猫に関する状況について

視察した海上公園のうち、園内の複数の箇所で「ねこの水」と書かれた灰色のバケツが散見された公園があった。このため、都に確認したところ、ボランティアが、地域猫の保護活動の一環として、水やりや餌やりを実施しているとのことであった。

都によると、この場所は、以前、捨て猫が多かったことから、指定管理者が捨て猫禁止の看板を掲出するとともに、ボランティアの人々が地域猫の活動として、水やりや餌やりのほか、避妊・去勢等も行っていたとのことである。

公園利用者から水やりや餌やりについての苦情等が生じていないかを都に確認したところ、そうした声は上がっていないとのことである。また、指定管理者の毎日の園内巡回においても、水や餌が散らかる等といった園内の衛生環境が損なわれるような事例は確認されていないとのことである。

（意見 3－15）海上公園内での地域猫に対する対応について

海上公園内での地域猫に対しては、ボランティアの人々が適切に対応してお

り、また、指定管理者も捨て猫禁止の看板を掲出するなど、現状の対応に問題は認められない。ただし、地域猫がいる以上、今後も糞尿や発情期の鳴き声等のトラブルが生じ得る懸念はあり、また、バケツについても指定管理者は存在を把握しており、特に不法投棄とは認識していないようであるが、これが園内環境を悪化させない程度のものであるとして維持されるかなど、今後も、園内の環境が維持されるよう、地域猫の状況について注視されたい。

〔分析〕路上生活者について

視察した海上公園の中に、路上生活者及びその私的な物品が見受けられた公園があった。この点、都は既に事実を把握しており、近年は、10名以下で推移しているとのことであるが、路上生活者に個別的な声掛けをする等の対策を行っている。

路上生活者の支援に関しては、多方面での取組や広域的な連携・調整が必要であり、行政・民間等の関係者が連携・協力して積極的な対策を推進していくことが重要となる。

海上公園の施設管理者である港湾局は、引き続き、指定管理者を活用するなどして、公園における路上生活者の状況を把握し、関連部署への報告に努めることが重要である。

〔分析 意見3－16に関するもの〕海上公園における喫煙・禁煙について

監査人が青海南ふ頭公園を視察したところ、公園内に灰皿が設置され、その周辺に複数の喫煙者を見受けた。他方で、灰皿からほど遠くない噴水付近を親子連れが散歩しており、子供たちが水辺周りで遊んでいる状況を認めた。この公園では、開園当初から当該灰皿が設置され、現在に至っているとのことである。



青海南ふ頭公園の様子（監査人撮影）
（噴水付近に灰皿が設置されている。）

青海南ふ頭公園は、平成9年4月1日に開園し、陸側は日本庭園風となっており、航路沿いの海側はコンテナバースとすぐ隣り合わせになっているといった、陸側海側で異なっていることを特徴とするふ頭公園である。陸側は、木製の回廊や自然石を配した流れや池がある庭園の落ち着きがあり、壁泉やパーゴラもあって、池にはカモやコイが放されている。また海側では、隣接する青海コンテナふ頭や対岸の大井コンテナふ頭の壮大な港湾の姿や、大型客船や伊豆・小笠原諸島を往来する貨客船など、多くの船舶の航行を見ることができ、空気が澄んだ日には、東京湾アクアラインの風の塔や房総半島を望むことができる。

港湾関係者やふ頭関係者に加え、多くの家族連れやカップル、子供から高齢者までが来訪する公園であるため、園内での喫煙・禁煙に関する運用は、重要なテーマであると考えられる。

日本では、受動喫煙による年間死亡者数は、推定約1万5千人と言われており、受動喫煙により、肺がん等の疾患のリスクが高まることが明らかとなっている。自らの意思で受動喫煙を避けることができる環境の整備を促進することにより、受動喫煙による健康への悪影響を未然に防止することを目的として、健康増進法により、多数の者が利用する施設等の類型に応じて、一定の場所を除き喫煙が禁止されている。また、東京都受動喫煙防止条例では、特に健康影響を受けやすい20歳未満の子供や受動喫煙を防ぎにくい立場である従業員を、受動喫煙から守る観点から、都独自のルールを定めている。

海上公園の喫煙・分煙等の取扱いに関して、都は、東京都受動喫煙防止条例等を踏まえ、屋内施設は原則として禁煙としている。一方、屋外は受動喫煙防止の観点から、また、公園の特性、利用状況、所在区の方針、周辺住民の要望などを踏まえ、公園ごとに禁煙、分煙等の対応を行っている。

例えば、令和4年8月に一部が開園した有明親水海浜公園では、令和4年1月に改正された江東区立都市公園条例や周辺住民の要望等を踏まえて禁煙としている。他方、シンボルプロムナード公園では、周辺に集客施設等があることなどを踏まえ、障壁等を設けた喫煙コーナーを設置し、分煙（受動喫煙の防止）とするなど、公園の特性に合わせ、喫煙場所の配置の調整・集約、また、喫煙場所のサインの改善などを実施し、受動喫煙防止の取組を行っている。

（意見3－16）海上公園における喫煙・禁煙について

監査人が青海南ふ頭公園を視察したところ、公園内に灰皿が設置され、その周辺に複数の喫煙者を見受けた。他方で、灰皿からほど遠くない噴水付近を親

子連れが散歩しており、子供たちが水辺周りで遊んでいる状況を認めた。

海上公園の喫煙・分煙等の取扱いに関して、都は、東京都受動喫煙防止条例等を踏まえ、屋内施設は原則として禁煙としている。一方、屋外は受動喫煙防止の観点から、また、公園の特性、利用状況、所在区の方針、周辺住民の要望などを踏まえ、公園ごとに禁煙、分煙等の対応を行っている。なお、青海南ふ頭公園は、江東区に所在する海上公園であるが、区立公園では全面禁煙となっている。

海上公園において、喫煙とするか禁煙とするかの判断については、受動喫煙を防止する対策が必要とされる反面、喫煙者の煙草を吸う権利も鑑みる必要がある。その意味では、公園全体として一律に喫煙、禁煙を規定するのではなく、公園ごとの特性や利用状況、利用者の意向等を踏まえて検討することが適当であると言える。

公園における灰皿等の設置に関しては、これまでも公園内の灰皿を集約し、また、できる限り利用者の少ない場所へ移設するなどの対応を行ってきているが、公園周辺の開発状況の変化や利用形態の変化などにより、現在の利用実態に合わない場所が生じてきていると思われる。改めて、利用者の公園内の動線の調査やニーズの把握など、各公園の総点検を実施することによって、公園ごとに灰皿等の設置有無や、設置する場合には設置場所を検討し、受動喫煙防止のための取組を継続されたい。

〔分析〕指定管理者間における海上公園の維持管理に関する情報や知見の共有について

監査人が現地視察して海上公園ごとの管理状況を確認した結果、海上公園を管理する指定管理者の違いにより、公園の管理状態の違いが明確になったと考える。

指定管理者制度の下では、指定管理者ごとに独自性のある維持管理や公園運営が実施され、維持管理の手法等が異なるのは当然であるが、指定管理者の有するノウハウや力量の違いを現場において目の当たりにした。すなわち、海上公園の維持管理に関して、指定管理者によって問題や課題の程度に違いが生じている。

今回の監査では、一の指定管理者を訪問し、海上公園の管理手法に関してヒアリング等を実施した。この指定管理者では、都が示している運営指針等に加えて、独自に「維持管理ガイドライン」を制定して、実務上の維持管理の目的や心構え等をマニュアルとして用意していた。このガイドラインでは、維持管理の対象施設に関して優先順位の選別を行い、予防保全管理を実施し、実施後

は第三者による評価を受けることとしており、その結果を改善へ生かし、次の「維持管理ガイドライン」へ反映していくといった、いわゆる PDCA 管理に基づく維持管理の手法が定型化されている。

また、都では、「海上公園指定管理者定例会」を定期的を開催し、指定管理者間での情報共有を図るとともに、指定管理者として必要なノウハウの向上に努めている。

〔分析 意見 3－17 に関するもの〕海上公園ガイドの正確かつ適切な情報発信について

広報誌「海上公園ガイド」（以下「ガイド」という。）は、都民に対して海上公園を身近に感じてもらうため、港湾局が発行しているもので、海上公園の一覧 MAP、海上公園の意義や種類の説明、施設概要、利用方法、交通案内等が掲載されている。ガイドは、インターネット上、「海上公園ガイドダウンロード（PDF 形式）」から閲覧することもできる。

ガイドでは、各公園の特徴などの詳細な情報を確認することが難しいため、港湾局にガイドの位置付けを確認したところ、「海上公園ガイドは各公園の位置付けやアクセスなどの基本情報を掲載することとしており、海上公園全体の概略を知ってもらうための冊子としての位置付けとなっている。主要公園の詳細については、各指定管理者のホームページを参照してもらうように二次元コードを掲載しているほか、それ以外の公園についてもピクトグラムにより、公園の概略を表記している。」とのことであった。

ガイドを実際に利用したところ、その内容や情報発信に関して検討すべき課題が認められた。



広報誌「海上公園ガイド」（表紙）

コンテナふ頭公園に関して、ガイドではマップに加え、開園年月日、開園面積、所在地及び交通アクセスが記載されている。一方で、この公園の特徴や利用するに際しての留意事項等の記載が見受けられない。

この公園は品川区八潮に所在し、草の広場のみがある。主に近隣の港湾・ふ頭関係者やトレーラーのドライバー向けの休憩の場、憩いの場としての公園であると考えられる。

本公園は、徒歩でのアクセスが困難であること、公園に遊具やトイレ等が設置されていないことから、一般の都民は利用しづらい状態にあると考えられる。これらのことは重要な情報であるが、ガイドにおいて説明されておらず、都民に対して情報提供されていない。

有明北緑道公園に関して、ガイドではマップに加え、開園年月日、開園面積、特徴、所在地及び交通アクセスが記載されている。一方で、この公園を利用するに際しての留意事項等の記載が見受けられない。

この公園は、前述したように、公園の先が袋小路となっており、現在は通り抜けることができないが、このことがガイドにおいて説明されておらず、都民に対して情報提供されていない。

(意見 3-17) 海上公園ガイドの掲載内容とより有用な情報発信について

港湾局は、都民に対して海上公園を身近に感じてもらうため、広報誌「海上公園ガイド」（以下「ガイド」という。）を発行している。ガイドには、海上公園の一覧 MAP、海上公園の意義や種類の説明、施設概要、利用方法、交通案内等が掲載されているが、海上公園を利用するに際しての留意事項等の記載が不十分であると考えられる。

例えば、コンテナふ頭公園に関しては、草の広場のみがあり、主に近隣の港湾・ふ頭関係者やトレーラーのドライバー向けの休憩の場、憩いの場としての公園であると考えられる。他の海上公園と異なり、徒歩での公園へのアクセスが困難であることから、一般の都民は、この公園を利用しづらい状態にあると考えられる。これらのことは重要な情報であるが、ガイドにおいて説明されておらず、都民に対して情報提供されていない。

また、有明北緑道公園に関しては、公園の先が袋小路となっており、現在は通り抜けることができない。このことは公園を利用しようとする都民にとって重要な情報であるが、ガイドには記載されておらず、都民に対して情報提供されていない。

他の海上公園とは異なる性格を有する公園や、都民が利用する際に事実上、制約がある場合など、公園を利用しようとする都民にとって重要な情報に関し

ては、ガイドにおいて明示することにより、より正確かつ適切な情報発信をされたい。

〔分析〕海上公園ガイドの在庫管理の必要性について

ガイドについては、インターネット上でPDF ファイルをダウンロードする電子版による方法のほか、管理事務所や観光情報センター等において、紙媒体による配布を行っている。

都は、紙媒体に関しても一定数の需要があることから、引き続き電子版とともに提供していく予定であるという。更新頻度は毎年度であり、紙媒体での提供数については見直しを行っていくとしている。紙媒体の発行状況は、表D－8－5のとおりである。

表D－8－5 海上公園ガイド（紙媒体）の発行状況

令和4年8月31日現在

日本語版		2018 H29 作成 H30 配布	2019 H30 作成 R 元配布	2020 R 元作成 R 2 配布	2021 R 2 作成 R 3 配布	2022 R 3 作成 R 4 配布
印刷部数		28,000	28,000	26,000	22,000	26,000
配布部数		22,765	26,533	20,816	12,138	21,899
内訳	展望室	400	600	400	0	0
	案内コーナー	400	800	400	0	600
	都民情報ルーム	400	700	400	400	400
	観光情報センター	400	800	400	500	600
	特別区	845	920	740	390	50
	東京港管理事務所	500	500	300	300	250
	指定管理者（臨副、野鳥、 東部、若洲）	12,000	12,000	9,700	7,000	12,000
	指定管理者（南部）	7,000	7,000	7,000	2,000	7,000
	指定管理者（葛西）	500	500	1,000	1,000	500
	海上公園課	—	2,393	156	508	499
	その他	320	320	320	40	0
残数		5,235	1,467	5,184	9,862	4,101

英語版		2018 H29 作成 H30 配布	2019 H30 作成 R 元配布	2020 R 元作成 R 2 配布	2021 R 2 作成 R 3 配布	2022 R 3 作成 R 4 配布
印刷部数		3,000	3,000	5,000	2,400	3,000
配布部数		2,837	2,713	3,636	2,280	1,216
内訳	展望室	200	400	200	0	0
	案内コーナー	200	300	200	50	200
	都民情報ルーム	200	300	200	240	0
	観光情報センター	200	275	200	100	100
	特別区	845	90	74	0	5
	東京港管理事務所	30	30	30	30	30
	指定管理者（臨副、野鳥、 東部、若洲）	700	700	2,300	1,500	700
	指定管理者（南部）	400	400	100	50	100
	指定管理者（葛西）	30	30	300	300	30
	海上公園課	—	156	0	10	51
	その他	32	32	32	0	0
残数		163	287	1,364	120	1,784

都提供資料より監査人作成

都は、ガイドを実際に公園利用者等へ配布する指定管理者や観光情報センター、都民情報ルーム等の配布先から、必要部数を確認して印刷している。

一方で、今後、より身近に電子版のガイドへアクセスすることが可能となり、そのユーザー数も増加するようと思われる。そのため、都は現状では、紙媒体によるガイドの提供ニーズが一定数あるとしているが、ガイドの印刷費用や運送費用等のコスト削減も考慮して、将来的な印刷部数には留意が必要である。

〔分析 意見 3－18 に関するもの〕利用者満足度調査の経年比較分析の有用性について

都は、海上公園利用者のニーズを的確に把握し、公園の管理運営に係る問題点の改善と一層の利用促進を図るため、各海上公園の管理に関する基本協定に基づき、指定管理者において利用者の満足度を調査している。アンケートの内容や必要枚数、標準様式等に関しては、「海上公園利用者満足度調査の実施要領」で規定している。

表D－8－6 海上公園利用者満足度調査の調査概要

①アンケートの内容	以下の項目については必須で盛り込むこととする。 (1) 来園目的 (2) 総合的な満足度 (3) 具体的な感想 (4) 公園の良い点、改善点 (5) 来園頻度 (6) 利用交通機関 (7) 滞在時間 (8) 自由意見・要望 (9) 年代 (10) お住まい
②アンケートの必要枚数	海浜公園で年間 100 枚、ふ頭公園及び緑道公園で 40 枚を最低限回収すべき枚数とする。ただし、回収方法の工夫等により取得枚数を増やすよう努めること。また、取得時期については一定期間のみではなく、年度を通して実施することとする。なお、緑道公園のうち他の公園と隣接・連続しているものについては、1 つの公園とみなして調査する。

③アンケートの分析	回収した利用者満足度アンケートの結果を集計・分析し、公園の管理運営に生かしていくこと。また、分析結果について東京都へ四半期毎に報告すること。
(別紙2)	1 (3) 具体的な感想の詳細項目について 具体的な満足度については、以下の項目を必須で設定する。その他指定管理者として必要な項目を追加しても良い。 ① 樹木や草花について（樹木等の少ない公園については、砂浜など別の主たる機能に置き換えても良い） (ア) 全般的な内容 ・樹木の質や量 (イ) 指定管理者の管理面に特化した内容 ・樹木剪定や除草等の日常管理等 ② トイレや休憩所など施設について (ア) 全般的な内容 ・施設の老朽化等 (イ) 指定管理者の管理面に特化した内容 ・清掃状況等 ③ 安全・安心について ④ 接客対応

「海上公園利用者満足度調査の実施要領」より監査人作成

各指定管理者は、回収した利用者満足度調査の結果を集計・分析し、公園の管理運営に生かしていくこととされ、分析結果について、都へ四半期ごとに報告することとされている。都は、調査結果に関して、単年度ベースでの分析を実施している。

直近3か年度分の利用者満足度調査の結果を確認したところ、有明北緑道公園では、総合満足度は4点満点中、令和元年度は3.2点、令和2年度は3.4点、令和3年度は3.4点と高評価が続いているが、前述したように不満を感じている公園利用者も一定数あり、その理由として、公園のアクセスの難しさや通り抜けができない点に関しては、毎年度、同様の要望を受けている。

また、葛西海浜公園においては、総合満足度は4点満点中、令和元年度は3.7点、令和2年度は3.7点、令和3年度は3.7点と高評価が続いているものの、毎年度の改善点として、「売店・自動販売機等のサービスの充実」、「ベンチやテーブル等休憩施設の充実」の要望（令和元年度は計36%、令和2年度は計45%、令和3年度は計43%）が、高い割合で公園利用者から出ている。

表D－8－7 葛西海浜公園における利用者満足度調査結果

公園の改善点	令和元年度		令和2年度		令和3年度	
	回答数	回答率	回答数	回答率	回答数	回答率
樹木や草花の充実	1	3%	0	0%	31	6%
交通アクセス	2	5%	2	11%	33	6%
スポーツ・レクリエーション施設の充実	0	0%	1	6%	49	9%
自然環境の維持・保全	2	5%	1	6%	23	4%
ベンチやテーブル等休憩施設の充実	5	14%	3	17%	147	28%
売店・自動販売機等のサービスの充実	8	22%	5	28%	79	15%
照明・案内板等管理施設の充実	0	0%	0	0%	41	8%
催し・イベントの充実	3	8%	2	11%	62	12%
特になし	21	57%	7	39%	240	47%

利用者満足度調査結果を監査人加工



ラムサール条約湿地に指定された葛西海浜公園の様子
(監査人撮影)

(意見3－18) 利用者満足度調査の経年比較分析について

都は、海上公園利用者のニーズを的確に把握し、公園の管理運営に係る問題点の改善と一層の利用促進を図るため、指定管理者において利用者の満足度を調査している。

各指定管理者は、回収した利用者満足度調査の結果を集計・分析し、公園の管理運営に生かしていくこととされ、分析結果について、都へ四半期ごとに報告し、都は、調査結果に関して、単年度ベースでの分析を実施しているが、複数年度にわたる経年分析が実施されていない。

回答者の性別や年齢等の属性別、設問項目別等に経年比較を実施することで、その公園の本質的な課題発見につながり、中長期や次年度以降の施策の検討に資することができ、海上公園利用者サービスのより一層の向上を図ることができると考えられる。

単年度の調査結果のみでなく、経年比較分析をすることで、個々の公園の課

題や公園利用者の要望等をより精緻に汲み取ることができ、今後の施設整備や運営管理に生かすことができる。回答者の属性別、設問項目別等に経年比較等の分析を実施することで、今後の施設整備や運営管理に生かされたい。

〔分析 指摘３－９に関するもの〕公園の維持管理に関する基本協定業務の事務手続について

都は、晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園において、東京 2020 大会後の再開園までの維持管理を行うため、外部委託を行っている。当該委託業務の実施に当たり、都は受託先と基本協定を締結している。

基本協定書の第 8 条では、受託先は各年度において、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したときは、直ちに書面をもって都に申し出てその検査を受けるものとされ、都は検査により、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したと認められるときは、直ちに受託者に対してその旨を通知するものと規定されている。

本件委託事業に関して関係書類を確認したところ、本業務の完了確認の通知を行うべく都が発出した文書の記載事項に誤りが認められた。具体的には、委託業務の完了に際して、委託先から報告を受け、都は当該業務を完了したものと認めたため、受託先に対して通知をする際、受託先からの報告書に記された「令和 4 年 3 月 31 日付 3 公公第 246 号」と記載すべきところを、「令和 3 年 3 月 31 日付 3 公公第 257 号」と記載していた。

（指摘 3－9）維持管理に関する業務完了通知書の記載誤りについて

都は、晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園において、東京 2020 大会後の再開園までの維持管理を行うため、外部委託を行っており、受託先と基本協定を締結している。

基本協定書の第 8 条では、受託先は各年度において、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したときは、直ちに書面をもって都に申し出てその検査を受けるものとされ、都は検査により、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したと認められるときは、直ちに受託者に対してその旨を通知するものと規定されている。

本件委託関係書類を確認したところ、委託業務の完了に際して、委託先から報告を受け、都は当該業務を完了したものと認めたため、受託先に対して通知をする際、受託先からの報告書に記された「令和 4 年 3 月 31 日付 3 公公第 246 号」と記載すべきところを、「令和 3 年 3 月 31 日付 3 公公第 257 号」と記載していた。

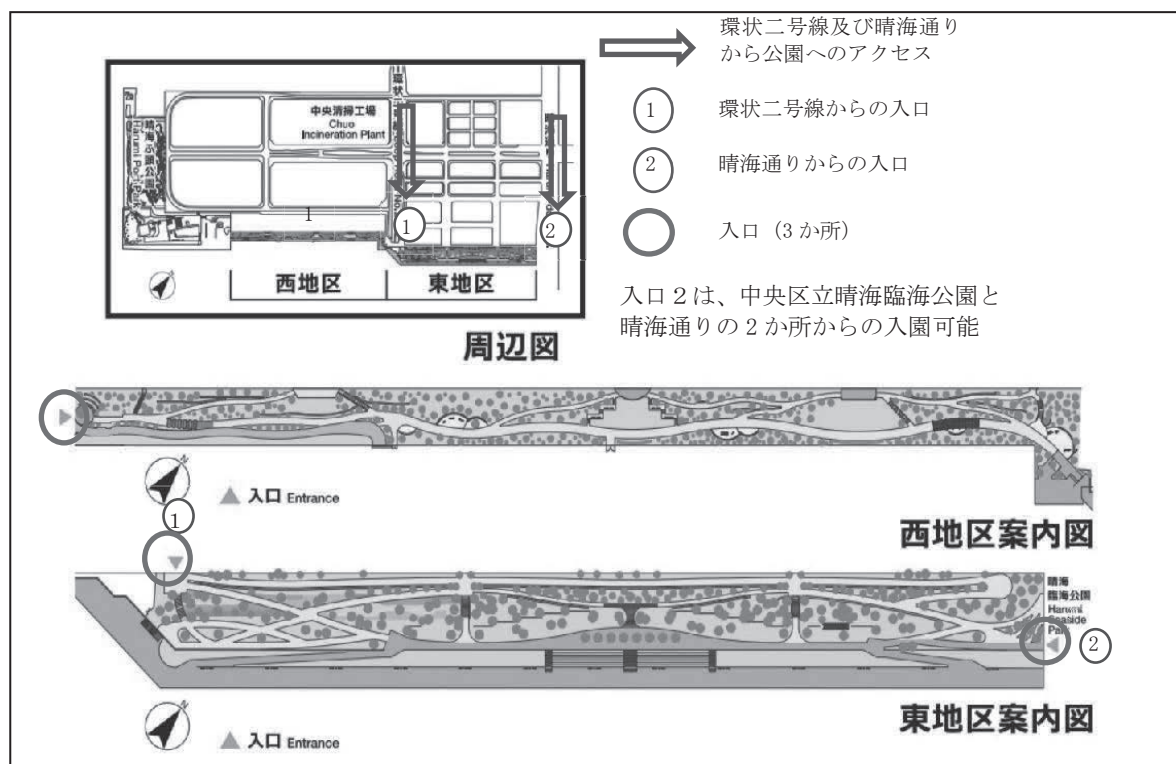
本記載内容は、委託先が報告を行った根拠となる報告書の文書の表示であり、委託先が報告を行ったことを明確にする上で重要な意味を持つものである。単純な記載ミスではあるものの、外観上は適正さを欠いた状況である。

都は、作成した文書に関してダブルチェック体制で確認作業を実施しているが、昨今では、電子データ上でチェックすることが多くなっていると考えられ、その実態にあった、厳格なチェック体制の整備、運用を検討し、有効な内部統制を構築されたい。

〔分析 意見 3－19、意見 3－20 に関するもの〕晴海ふ頭公園及び晴海緑道公園へのアクセスについて

今年度開園した、有明親水海浜公園（東エリア 8 月開園）、晴海ふ頭公園（10 月開園）、晴海緑道公園（10 月開園）は、有明アリーナや東京 2020 大会選手村に隣接していることなどから、住民等の注目度も高い。そのため、例えば有明親水海浜公園では、近隣住民、近隣団体とコミュニケーションを取りつつ開発を進めている。

図 D－8－1 晴海緑道公園の見取り図



監査人作成



環状二号線から晴海緑道公園へのアクセス（側道）
（図D-8-1の①）（監査人撮影）



晴海通りから晴海緑道公園へのアクセス（側道）
（図D-8-1の②）（監査人撮影）

晴海ふ頭公園及び晴海緑道公園を含む晴海地区へのアクセスについては、最寄りの駅から多少距離があることから、公園利用者の誤解を招かないような丁寧な案内が求められる。

晴海地区へのアクセス方法としては、自家用車によるケースと、徒歩か路線バスによることとなるが、自家用車の場合、設置された駐車場の駐車可能台数は、現在、仮の無料駐車場が40台程度で、令和5年3月以降には、有料駐車場が設置されるとしている。

また、徒歩によるアクセスの場合、最寄りのゆりかもめ市場前駅や都営大江戸線勝どき駅から離れており、徒歩20分以上を要している。

アクセスが不便な状況であることも要因として、これまで晴海地区への来訪者数はそれほど多くない状況であったが、今後、晴海地区では、にぎわい空間を創出して商業施設や公園施設の設置が行われることから、多数の来訪者が予想され、駐車待ちによる渋滞も予想される。実際に、晴海ふ頭公園官民連携施設事業者に決定したフロンティアコンストラクション&パートナーズ株式会社は、企画提案として、飲食店に加え、アウトドア体験やスポーツイベント、四季に合わせたイベントなど、年間を通じてにぎわいと交流を創出するイベン

トを開催するとしている。

（意見 3－19）晴海緑道公園の入口へのアクセスについて

晴海緑道公園は、隣接する選手村跡地が開発中のため、現在入り口は、3か所のみとなっている。そのうち、旧晴海客船ターミナル側と中央区立晴海臨海公園側からの入園を除くと、環状二号線又は晴海通りからのアクセスしかない（中央区立晴海臨海公園側と晴海通りからの入り口は同一箇所）。しかしながら、環状二号線、晴海通りからは道に迷う可能性が高く、アクセスし難い状況にある。具体的には、環状二号線、晴海通りのいずれも、公園に向かって左側の側道からしかアクセスできない状況にある。特に、晴海通りからだ公園は向かって右側にあるので、通常であれば右側の歩道からアクセスすると考えられる。また、歩道から側道に分かれる際に公園の案内がないため、側道に入っただけで迷う可能性が高い。晴海緑道公園への入り口が限定されている問題は、選手村跡地の開発が完了するまでであるが、最寄り駅である勝どき駅から公園に向かう場合には、環状二号線、晴海通りのいずれかしかないため、側道に入る場所などに暫定の案内板を設置するなど、対策を検討されたい。

（意見 3－20）晴海ふ頭公園へのアクセス方法について

晴海地区へのアクセス方法としては、自家用車によるケースと徒歩か路線バスによることができるが、自家用車の場合、設置された駐車場の駐車可能台数は、現在、仮の無料駐車場が40台程度で、令和5年3月以降、有料駐車場が設置されるとしているが、周辺駐車場の駐車可能台数が少ない状況にある。

また、徒歩によるアクセスの場合、最寄りのゆりかもめ市場前駅や都営大江戸線勝どき駅から離れており、徒歩20分以上を要している。

アクセスが不便な状況であることも要因として、これまで晴海地区への来訪者数はそれほど多くない状況であったが、今後、晴海地区では、にぎわい空間を創出して商業施設や公園施設の設置が行われることから、多数の来訪者が予想され、駐車待ちによる渋滞も予想される。実際に、晴海ふ頭公園官民連携施設事業者に決定したフロンティアコンストラクション&パートナーズ株式会社は、企画提案として、飲食店に加え、アウトドア体験やスポーツイベント、四季に合わせたイベントなど、年間を通じてにぎわいと交流を創出するイベントを開催するとしている。

晴海地区へは、晴海ふ頭公園と晴海客船ターミナルのそれぞれの施設利用を目的に来訪し、駐車場を利用することが考えられるので、駐車場の設置に関しては、晴海客船ターミナル駐車場と隣接する晴海ふ頭公園の駐車場について、

状況に応じて両施設の利用者が柔軟に駐車可能となるような運用を検討されたい。

公園駐車場の台数増加の一案として、例えば、クルーズ船利用客がいない閑散日などは、自家用車による来園者にも晴海客船ターミナルの駐車場を案内するなど、晴海ふ頭公園及びリニューアルされる晴海客船ターミナルの利用者向けの駐車台数の確保に関して検討されたい。

〔分析〕 今後の海上公園の整備について

海上公園制度の原点は、かつて東京の海は豊富な魚介類に恵まれ、水遊びや釣りなどが楽しめる憩いの場であり、人々の日常生活と深いつながりのある空間であった場所が、昭和 30 年代からの高度経済成長に伴い、大規模な埋立てが進み、工場が立地し、港の拡張が続けられた結果、生活の場としての「東京の海」は忘れられ、都民は身近に海とふれあう場を失ってしまったことから、あらためて都民生活に海が果たしてきた役割を見直し、都民が海や自然とふれあい、スポーツやレクリエーションを楽しめる場として、東京の埋立地に公園を整備していくこととなったことが背景であるとされている。

都は、平成 29 年度に中長期的な指針となる「にぎわいと自然あふれる海辺を目指して―海上公園ビジョン―」を策定し、海上公園のリニューアルや運営面での充実強化を図っている。

昨今では、平成 30 年 10 月に、葛西海浜公園の干潟が国際的に重要な湿地であることが認められてラムサール条約湿地登録簿に掲載され、令和 3 年には、東京 2020 大会において多くの海上公園が競技会場や選手村のエリアとして利用された。令和 4 年 10 月には、晴海ふ頭公園及び晴海緑道公園が開園し、公園周辺では晴海地区のまちづくり工事が進められているなど、都独自の海上公園は更に進化している。

新型コロナウイルス感染症によって、都民の生活環境や東京の都市機能に大きな変化が見られ、今後の東京都は、将来の状況変化を見据えた対応が求められているが、海上公園についても、それぞれの設置目的や地理的特性から、それを利用する都民のニーズは異なってくるものである。時代の変化とともに、公園ごとの多様なニーズに適時にかつ的確に対応し、有効かつ効率的に公園行政を遂行していく必要がある。

新たな海上公園の整備を進めると同時に、既存の海上公園に関しても、今後どのような方針で管理運営していくのかという具体的な検討を進めていく必要がある。

〔分析〕海上公園の管理運営について

海上公園の管理運営は、都と都が指定した指定管理者によって実施されている。今般の現地視察の結果、複数の改善すべき課題が認められた。一部の公園において、植物管理や園地管理、補修修繕管理（安全管理）等に関して、都民が安心して利用することができない状態が見受けられ、必要十分な管理がなされていない状態が散見された。

昨今、問題視されている「ヒアリ」に関しては、平成 29 年に神戸港で発見されて以降、令和 3 年 8 月に東京港大井ふ頭内のコンテナヤードの舗装面で、また令和 4 年 5 月には、青海ふ頭においてコンテナヤードのコンテナと地面の間で存在が確認されている。海外からの貨物等に紛れて国内に侵入したと考えられ、定着はいまだ確認されていないようだが、港湾区域以外に拡散した場合には、広く公園や道路、民有地等で発見される可能性がある。

ヒアリは、暑い時期に活動が活発になると言われているが、ヒアリが確認された大井ふ頭にほど近いコンテナふ頭公園をはじめとする近隣公園を 8 月に監査人が視察したところ、植物の管理が行き届いているとは言い難く、ヒアリによる被害のリスクが高いように感じた。都は、ヒアリが確認された都度、速やかに利用者向けに「ヒアリ注意」の注意喚起を講じているが、ヒアリによる被害のリスクを最小限とするためにも、植物の管理は適正に行う必要がある。

この点、多くの都民が利用する海浜公園においては、優先的にきめ細やかな維持管理がなされている一方、ふ頭公園や緑道公園においては、植物管理や園地管理、補修修繕等が不十分に感じられた。所管する全ての海上公園について、公園としての機能を維持するための最低限の管理レベルは保たなければならず、いかなる事由であれ、公園利用者が怪我をするおそれのある状態や、公園の利用ができない状態がないように管理する必要がある。海上公園として管理するのであれば、最低限、都民が安全に利用できる程度の維持管理をしていく必要がある。

〔分析〕指定管理者による巡回点検の実効性の確保について

指定管理者は、それぞれの海上公園を定期的に巡回点検することが業務となっている。点検の結果、管理上不適切な状況を認識したときは、指定管理者において必要な措置を講じるとともに、必要に応じて都と協議、若しくは都へ報告することとされている。

指定管理者による日常的な巡回点検の仕組みがあるにもかかわらず、その過程で海上公園内の占用物件の安全管理の問題に気が付かなかったことは、巡回点検の方法、観点等に不足があるように考えられる。危険物等が小屋の中の直

射日光が当たる場所に保管されているといった状態が見過ごされていた事実は問題であると言わざるを得ない。また、海上公園の植物管理や園地管理の状況、補修修繕の必要性等の個別の問題や課題が複数認められたことは、指定管理者の巡回点検による問題点や課題の発見が適切に行われているのか、その機能が十分ではないように思われる。

指定管理者による定期的な巡回点検の内容を、より一層充実させるとともに、より実効性のあるものにすることが求められる。

〔分析〕 都と指定管理者の一層の連携による有効な管理体制の構築について

海上公園の管理に関して、都が、公園設置者としての一義的な管理責任を負うわけだが、海上公園の適切な管理のためには、都と指定管理者が連携して実施していく必要がある。現場の運営や維持管理は、直接的には指定管理者の役割だとしても、都は、指定管理者の実施する公園管理の内容をモニタリングする責務がある。仮に、指定管理者の運営や維持管理が及ばないようであれば、管理責任を負う都自らが実施する必要がある。また、都は、指定管理者が作成する年間業務計画書を承認する立場にある。

基本協定や管理運営指針等によれば、指定管理者による都への履行完了の確認は、毎月、「管理運営月報」として行われ、各月に履行することとされている業務に関して報告がなされる。施設維持管理に関しては、具体的な作業実施内容、数量等を取りまとめ、作業確認簿や記録写真を整理し、成果を確認できるように作成した「作業実施報告書」により、毎月終了後に遅滞なく、都の承認を受けることとされている。

また、指定管理者は、施設内において事故又は紛争が発生した場合や、施設の全部又は一部の使用ができない場合又はそのおそれがある場合、管理業務の継続が困難になるおそれが生じた場合等には、その都度速やかに、都に状況等を報告するものとされている。

都の指定管理者に対するモニタリング機能として、都担当者が直接、海上公園を訪れて現場確認を行う頻度を増やしたり、範囲を広げること等の対応が必要であると考ええる。また、現場確認を行う際には、問題意識を持って現場の在り方を話し合うことができるような体制で実施することが望まれる。

都と指定管理者は、より積極的に情報共有を図り、本監査で見られた事案が常態化する前に改善するべきである。海上公園ごとの固有の諸課題を早期に解決するためには、都と指定管理者との連携が必要不可欠である。状況によっては、指定管理者に追加的な役割を加えること、業務の範囲を拡大させることで、適時、適切な管理が実施可能になるだろう。

(意見 3-21) 海上公園の設置意義に沿った管理運営について

海上公園は、「都民に海を取り戻す」というコンセプトの下、整備が進められてきており、現在では海辺の自然との触れ合いのほか、散策やレクリエーションの場を都民に提供する貴重な空間となっている。

平成 30 年 10 月に、葛西海浜公園の干潟が国際的に重要な湿地であることが認められ、ラムサール条約湿地登録簿に掲載された。令和 3 年には、東京 2020 大会において多くの海上公園が競技会場や選手村のエリアとして利用された。令和 4 年 10 月には、晴海ふ頭公園及び晴海緑道公園が開園し、公園周辺では晴海地区のまちづくり工事が進められている。

海上公園は、それぞれの設置目的や地理的特性から、それを利用する都民のニーズは異なってくるものである。時代の変化とともに、公園ごとの多様なニーズに適時にかつ的確に対応し、有効かつ効率的に公園行政を遂行していく必要がある。

この点、都は、海上公園計画は、学識経験者や都民委員などで構成される東京都港湾審議会での議を経て策定しており、従前より、海上公園計画について、環境の変化に合わせた見直しを行う仕組みがあり、かつ、随時の見直しが行われていると言う。

新たな海上公園が開園され、都民に対する公園サービスが充実していくことは望ましいことであるが、一方で、既存の海上公園を今後どのように管理運営し、活用していくのか、という検討も忘れてはならない。

今般の現地視察の結果から、多くの都民が利用する海浜公園においては、優先的にきめ細やかな維持管理がなされているように見受けられたのに対し、ふ頭公園や緑道公園においては、植物管理や園地管理、補修修繕等が不十分であるように感じられた。例えば、コンテナふ頭公園では、公園全体が雑草に覆われ公園自体を利用することができず、また、園内には複数のごみ等が不法投棄されている状態であった。

明らかに管理が行き届いていない状態であり、都は、早急に巡回の在り方の見直しに着手する考えで、引き続き、多くの都民が安心して利用できる施設を目指していくとしている。

予算の制約の中で、維持管理に係る優先順位を付け作業を実施することは、効率的かつ合理的な管理方法だと考えられるが、所管する全ての海上公園について、公園としての機能を維持するための最低限の管理レベルは保たなければならず、いかなる事由であれ、公園利用者が怪我をするおそれのある状態や、公園の利用ができない状態がないように管理する必要があると考える。

海上公園の設置意義に立ち返り、その意義を損なうことのないよう、また、海上公園としての機能が十分に発揮される管理運営をされたい。

（意見３－２２）海上公園における民間事業者のノウハウ等の導入について

都民の多様なニーズに応えるためにも、公園管理の在り方を引き続き検討することは重要である。昨今では、指定管理者制度による管理手法に加え、民間のノウハウや知見、活力等を導入し、経済性を意識した公園の運営、維持管理等が実施されている。晴海ふ頭公園に関しては、民間事業者の柔軟な発想と企画力が発揮されることで、公園や地域の魅力を向上させる事業を行い、誰もが居心地よく過ごせ、多様な人々を惹きつける場の創出を目指し、公園利用者への質の高いサービスを提供する飲食店等の整備・運営及び園内の一画を活用した創意工夫による取組がスタートしている。

その他の海上公園に関しても、民間のノウハウや知見、活力等を導入できないか検討し、経済性を意識した公園の運営、維持管理等を行われたい。

（２）委託契約について

ア 委託契約の主な内容（一般会計）

一般会計に計上されている、令和３年度の委託料（指定管理料及び１,０００千円未満を除く。）は、表Ｄ－８－８のとおりである。

表Ｄ－８－８ 一般会計に計上されている令和３年度の主な委託料

公園	件名	委託金額 (単位：千円)
海上公園整備事業		
海の森公園	海の森公園予定地植樹地管理委託	36,380
	施設整備実施設計	34,127
	船着場管理業務	11,671
	東側沿岸部排水等検討	8,580
	令和３年度海の森公園予定地管理委託その２（単価契約）	6,525
	海の森ビジターセンター兼管理棟（仮称）新築修正設計	6,090
	令和３年度海の森公園予定地管理委託その１（単価契約）	5,019
	樹林地管理委託	4,730
	ビジターセンター兼管理棟その他新築工事監理	3,800
	モニタリング調査委託	3,476

公園	件名	委託金額 (単位：千円)
	ボランティア維持支援活動業務等委託	2,126
	不動産鑑定評価業務委託	1,845
	船着場海図補正測量	1,505
東京港野鳥公園	前浜干潟モニタリング調査委託	5,577
	東京港野鳥公園再整備基本計画調査	3,960
大井ふ頭中央海浜公園	大井ふ頭中央海浜公園修景整備実施設計	7,601
	大井ふ頭中央海浜公園テニスコート更衣棟改築実施設計	2,900
	大井ふ頭中央海浜公園照明設備改修設計	2,365
お台場海浜公園	お台場海浜公園受変電設備更新設計	4,851
	お台場海浜公園海図補正測量	1,574
辰巳の森海浜公園	辰巳の森海浜公園水域自然環境調査・基本計画	8,492
	辰巳の森海浜公園施設改修実施設計	6,325
若洲海浜公園	若洲海浜公園ゴルフ場グリーン改修委託	516,780
	若洲海浜公園総合管理センター等劣化状況調査委託	2,057
葛西海浜公園	葛西海浜公園自然環境調査等委託	9,427
	葛西沖浅場水域環境調査委託	4,180
	葛西海浜公園ラムサール条約湿地関連行催事等	3,014
晴海ふ頭公園	晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園の維持管理委託	11,064
	晴海ふ頭公園修正実施設計	1,804
辰巳の森緑道公園	12号地西側護岸補修設計	4,201
	12号地西側護岸地質調査	3,826
	12号地西側護岸測量	1,149
夢の島緑道公園	14号地その1護岸外1か所補修設計	5,031
その他海上公園	京浜運河緑道公園外樹林地適正化実施設計	10,197
	旧晴海鉄道橋落橋防止システム修正設計	9,240
	京浜島つばさ公園外トイレ改築工事監理等業務	5,720
	海上公園トイレ再整備計画策定業務委託	5,500
	若洲東側廃棄物護岸耐震改良基本補足設計	4,400
	海上公園サイクリングルート実施設計(京浜島緑道)	4,356
	海上公園トイレ改良基本・実施設計(青海南ふ頭公園外1公園)	4,070
	辰巳の森海浜公園外2公園駐車場料金精算設備改修設計	1,238
海上公園管理事業		

公園	件名	委託金額 (単位：千円)
水路等しゅんせつ	葛西海浜公園水路深浅測量	2,134
	葛西海浜公園水路磁気探査	2,123
	葛西海浜公園水路底質調査委託	1,243
事務費	スポレク予約システム	4,673
その他委託	海上公園水質調査委託	5,758
	海上公園基礎資料作成委託	4,950

都提供資料より監査人作成

イ 委託契約の主な内容（臨海地域開発事業会計）

臨海地域開発事業会計に計上されている、令和３年度の委託料（指定管理料及び1,000千円未満は除く。）は、表D－８－９のとおりである。

表D－８－９ 臨海地域開発事業会計に計上されている令和３年度の主な委託料

款	項	目	件名	委託金額（千円）
開発事業費用	営業費用	一般管理費	シンボルプロムナード公園仮設トイレ設置及び管理委託	124,815
			2020 大会コンテンツ設置委託	84,448
資本的支出	埋立事業費	環境整備費	晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園の維持管理委託	6,920
		臨海副都心建設費	晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園の維持管理委託	5,924
		臨海副都心改良費	シンボルプロムナード公園施設改修設計	3,686
			シンボルプロムナード公園夢の大橋暑さ対策検討調査委託	3,256
			シンボルプロムナード公園滝の広場施設改修実施設計	2,728
			シンボルプロムナード公園聖火台設置基本・実施設計	2,530
			シンボルプロムナード公園駐車場B棟南側改修基本・実施設計	1,650

都提供資料より監査人作成

ウ 監査の結果

〔分析 意見３－２３に関するもの〕 「令和３年度海の森公園予定地管理委託

その２（単価契約）」について

令和３年度海の森公園予定地管理委託その２（単価契約）」（以下「委託契約その２」という。）は、海の森公園予定地の維持管理を行うため、令和３年度の下期（令和３年１０月から令和４年３月まで）について、所定の作業箇所において草刈外５７工種を施工するものである。委託契約その２は単価契約で、発注限度額は６,６００千円であった。なお、令和３年度においては、別途、「令和３年度海の森公園予定地管理委託その１（単価契約）」（以下「委託契約その１」という。）があり、これは契約期間（令和３年度の上期（令和３年４月から令和３年９月まで））を除き、本委託契約と同内容であった。これは、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」の趣旨を勘案し、中小企業の受注機会の増大を図るため、年度を２期に分けて発注しているとのことであった。

委託契約その１及び委託契約その２は、いずれも契約方法は随意契約であった。随意契約による方法では、業者から見積書の提出を受け、見積り合わせを行った後で契約が確定する。委託契約その１については、見積り合わせの日は令和３年２月２５日、契約確定日は令和３年４月１日であった。委託契約その２については、見積り合わせの日は令和３年９月３０日、契約確定日は令和３年１０月１日であった。

（意見３－２３）令和３年度における海の森公園予定地管理委託契約の分割方法について

委託契約その１については、見積り合わせの日は令和３年２月２５日であり、契約開始日である令和３年４月１日より１か月程度の期間があるが、委託契約その２については、見積り合わせの日は令和３年９月３０日であり、契約開始日である令和３年１０月１日の前日であった。これは、海の森公園予定地管理委託を含め、年度を２期に分けて発注している案件が集中するため、事務の遅延が生じたことが原因である。

事務の遅延により実施する事業に影響が出ることは、好ましいことではない。海の森公園予定地管理委託事業については、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」及び「官公需についての中小企業・小規模事業者の受注機会の確保等について」（財務局長・産業労働局長連名通知）に基づき、中小企業・小規模事業者の受注機会の増大を図るための施策として、契約期間を分割しての発注が行われている。

「官公需についての中小企業・小規模事業者の受注機会の確保等について」では、中小企業・小規模事業者の受注機会の増大を図るために推進を図るべき

施策として、中小企業・小規模事業者の受注機会増大のための措置がある。この措置の一つが「分離分割発注の推進」であり、下記のとおり記載されている。

物件等の発注に当たっては、価格面、数量面、工程面等からみて分離・分割して発注することが経済合理性・公正性等に反しないかどうかを十分検討した上で、可能な限り分離・分割して発注を行うよう努めること。

また、燃料や原材料等の市況価格の変動が激しい商品等を含んだ物品等の発注に当たっては、経済合理性・公正性等を検討した上で、商品等を種類ごとに分離することや契約期間を一定期間ごとに分割するなどの分離分割発注を行うよう努めること。

なお、平成 12 年 8 月に通知した「適正な発注ロットの設定について」（平成 12 年 8 月 3 日付 12 財経総第 832 号）により、コスト縮減の観点を踏まえ、中小企業者の受注機会の確保を図りつつ、適切なロットの設定に努めることとしているので、この点に留意すること。

また、「分離分割発注の推進」の措置以外に下記の措置についての記載がある。

施工時期等の平準化並びに適正な納期・工期・納入条件等の設定

工事等の発注に当たっては、国が進める「働き方改革」の取組に留意し、また今年 6 月に公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 127 号）等が一部改正され、施工時期の平準化が新たに発注者の責務として位置付けられたことを踏まえ、ゼロ都債や工期 12 か月未満の債務負担行為を積極的に活用しつつ、施工時期等の平準化を図ること。また、中小企業・小規模事業者が十分対応できるよう適正な納期・工期を設定すること。

また、物品等の発注を行うに際しては、納入場所、納入回数をはじめとする納入条件等について、明確なものとするよう努めること。

上記の 2 つの措置の趣旨を勘案し、契約期間を分割して発注を行う上での事務の遅延発生により、経済合理性・公正性等に不安がある場合は、契約期間を分割しての発注以外の分離分割発注の方法を検討されたい。

例えば、契約期間は 1 年とし、管理委託の対象地域を分割する契約、あるいは、工種により契約を分割することが考えられる。契約を上期と下期に分割している場合は、上期末に、上期の委託業務の履行確認及び支払手続と、下期の委託業務の契約手続が重複する期間があり、事務の遅延が発生するおそれがある。契約期間を 1 年とすることで、発注者は上期末の事務の遅延が解消され、受託者は契約期間が半年より長くなり、人材調達をより有利に行うことができ、

業務をより経済的・安定的に行うことができる。

通年契約にはこのようなメリットがあるが、上期と下期に分割していた契約を、単純に2件の通年契約に変更した場合、年度末に既契約の精算業務と次年度の契約手続が重複することから、年度末に事務の遅延が発生する懸念がある。このようなことも考慮し、今後、年間を通じた委託業務に係る事務量の平準化や各委託の具体的内容等も踏まえながら、可能なものから契約期間を1年とすることを検討されたい。

IV 株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の 経営管理について

1 株式会社東京臨海ホールディングスの概要

RHDの会社概要（令和4年3月31日現在）は以下のとおりである。

設立年月日	平成19年1月31日
所在地	東京都江東区青海2-5-10 テレコムセンタービル4階
設立目的及び 使命	東京港の国際競争力の強化と、臨海副都心開発の総仕上げの推進体制を一層充実していくことを目的として設立された持株会社である。臨海地域を支える公共性の高いサービスを提供するグループの中核として、グループを統括するとともに、さらなるまちの成熟に向けて臨海地域のエリアマネジメントを推進する役割を担っており、東京都を支援・補完しながら、臨海地域の発展に貢献することを使命としている。
事業概要	ふ頭事業、交通事業、展示会事業、ビル事業、熱供給事業の5つの主要事業と、にぎわいの創出、環境への取組、防災対策など地域へ貢献する取組による臨海地域のエリアマネジメント
人員	役員数12人（常勤3人、非常勤9人）、常勤職員数22人
資本の状況	資本金12,000,000千円 発行済株式総数 1,127,930株（都持株比率85.1%）
財務概況 （連結ベース）	第16期（令和3年度）（単位：百万円、単位未満切捨て） 売上高60,391、営業利益3,853、経常利益3,508、当期純利益499 資産合計381,384、負債合計136,490、純資産合計244,893

RHD経営改革プラン2022年度改訂版、同第16期連結計算書類より一部抜粋

グループを構成する子会社の事業概要及び出資状況は、以下のとおりである。

子会社名	事業概要
東京港埠頭（株）	外貿ふ頭事業、内貿ふ頭事業、指定管理者関連事業、建設発生土有効利用事業、環境保全事業の実施
（株）ゆりかもめ	都心部と臨海副都心や豊洲地区を結ぶ鉄道である「ゆりかもめ」による輸送サービス事業の実施
（株）東京ビッグサイト	東京ビッグサイトの管理運営事業、展示会の主催・運営事業の実施、臨海地域におけるビル管理運営事業、所有ビルのオフィステナント及び商業テナントの誘致事業

子会社名	事業概要
(株) 東京テレポートセンター	臨海地域におけるビル管理運営事業、所有ビルのオフィステナント及び商業テナントの誘致事業
東京臨海熱供給 (株)	臨海副都心地域への進出事業者に対する冷水・温水を供給する熱供給事業の実施

RHD経営改革プラン 2022 年度改訂版より一部抜粋

(単位：百万円 (単位未満切捨て)、%、令和4年3月31日現在)

会社名	資本金	純資産	総資産	経常利益	親会社持株比率
東京港埠頭 (株)	16,855	62,138	97,981	1,309	44.7 (残りの 55.3%は東 京都が所有) ※議決権等の所有割 合は、RHD、東京都 で 50.0%ずつ
(株) ゆりかもめ	13,756	21,453	40,220	△1,859	99.9
(株) 東京ビッグ サイト	5,571	65,610	82,633	1,833	75.8
(株) 東京テレポ ートセンター	16,066	68,910	129,889	528	100.0
東京臨海熱供給 (株)	10,400	25,271	25,962	1,636	100.0

各社の計算書類等より抜粋

2 株式会社東京臨海ホールディングスの運営ガバナンス

(1) グループ企業戦略の在り方について

ア 事業の概要

RHDの「グループ経営計画 2020～2024 年度」の概要は、以下のとおりである。

まず、グループ経営方針として、東京港第8次改訂港湾計画における東京港の港湾機能と都市機能を有機的に融合させた「都市型総合港湾」の創造及び「未来の東京」戦略ビジョンにおける臨海部の「東京と日本の持続的成長を牽引するエリア」としての発展を実現するため、「1. 現場のニーズを把握し、東京都と連携して、地域の価値を向上させる」、「2. 地域の基盤インフラの管理・運営を通じて、地域の活性化と安全・安心を確保する」としている。

次に、臨海地域のエリアマネジメントについて、地域の価値を向上させる取組として、(ア)的確なエリアマネジメントに資する地域の現状把握等の取組、(イ)地域の賑わい創出、(ウ)環境対策の推進、(エ)地域の防災力強化、(オ)東京2020大会及び大会後に向けた取組を掲げている。

また、基幹事業に係る戦略的な取組としては、(ア)熱供給事業・施設管理事業では、①熱源機器更新、②賑わい創出に向けた水辺と緑を生かした魅力あるイベントの展開、(イ)交通事業では、①施設や車両の安全性の確保・向上、②質の高いお客様サービスの提供、(ウ)ビル事業では、①所有ビルの資産価値の維持・向上、②収益力の強化に向けた取組、(エ)展示会事業では、①展示施設の利用促進、②賑わい創出に向けた地域連携強化、(オ)ふ頭事業では、①物流機能を向上させる取組、②臨海エリアを発展させる取組、③取組を支える組織づくりが掲げられている。

グループ経営に係る取組については、①適正な業務・事業運営の確保、②効果的な情報発信の取組、③グループ全体の人材育成の推進、④グループファイナンスによる資金効率の向上が掲げられている。

イ 監査の結果

〔分析 意見4-1に関するもの〕グループ企業戦略の現状について

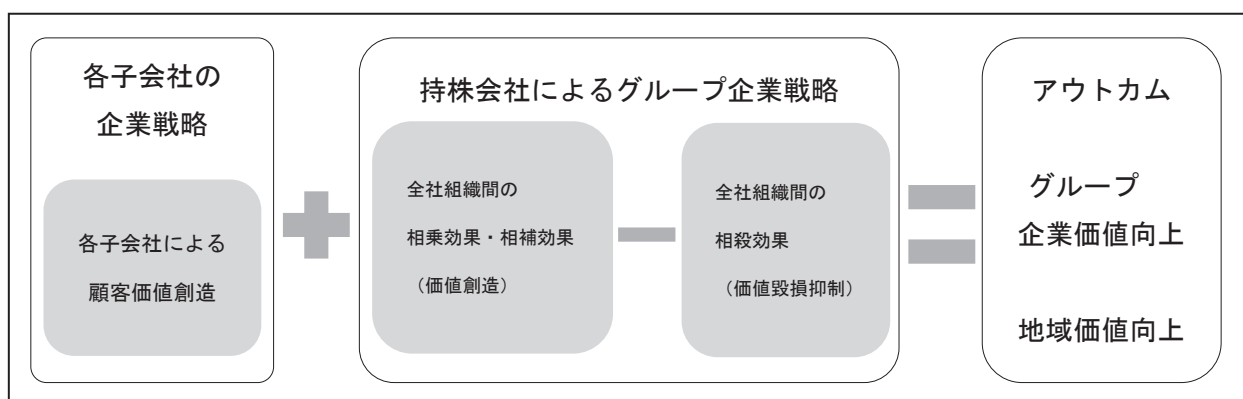
グループ経営計画を分類すると、「グループとしての企業価値向上」と「地域価値向上」の2つに区分される。一般に、これらの価値を向上させる考え方としては、以下のような概念的な整理をすることができる。

グループの価値創造は、①各子会社の個別の事業ごとの企業戦略の実行による収益の獲得、②持株会社の企業戦略としての全社組織間の相乗効果及び相補

効果の追求、③全社組織間の相殺効果の抑制である。

相乗効果の例としては、持株会社主導の各子会社間における共同購買、共同システム開発などがあり、相殺効果の例としては、全社ベースのリスクマネジメント、CSR、SDGs の推進などが挙げられる。

図 E-2-1 グループ価値向上のための戦略概念



伊藤和憲「価値共創のための統合報告—情報開示から情報利用へ—」を基に監査人作成

このような観点から、RHDグループ経営計画の概念を整理すると、次のようになる。

表 E-2-1 RHDのグループ経営計画の概念整理

	価値創造	価値毀損抑制	アウトカム
グループ経営 (グループ経営管理)	①財務・グループファイナンス ②人材確保・育成 ③総合的な広報	①内部統制・コンプライアンス ②リスクマネジメント・クライシスマネジメント（防災対策） ③環境配慮（環境対策） ④業務効率化（シナジーコスト）	グループ企業価値向上
グループ事業運営	①広報（来訪者獲得） ②まちづくり（環境対策、地域全体活性化） ③地域企業等連携 ④地域現状把握と都への提言（アドボカシー） ⑤ベイエリアにおけるDigital Innovation Cityの推進 ⑥クルーズターミナルを活かした地域の活性化 ⑦MICE誘致 ⑧青海地区南側の活性化	①まちづくり（防災対策）	地域価値向上

RHD提供資料より監査人作成

各種資料の閲覧及びRHDへのヒアリング等の結果から考察すると、現状のRHDのグループ企業戦略における価値創造としての相乗効果及び相補効果の現状は、以下のとおりである。

表E－2－2 RHDのグループ企業戦略における相乗効果及び相補効果

相乗・相補効果	具体的な内容
[グループ経営管理に係る相乗効果及び相補効果] 財務管理等の経営管理全般に係る相乗効果及び相補効果	グループ各社に対する共通的な経営目標管理制度の実施、グループ経営管理者の各階層の会議等の実施による管理者・経営者のノウハウなどの情報の共有、グループファイナンスの実施等
[グループの事業運営に係る相乗効果及び相補効果] 提供するサービスの質・量を増大させることや、提供するサービスを効率的に提供すること、さらに、施設整備等に係る効率や効果増大などの相乗効果及び相補効果	具体的には、以下の取組を実施している。 ・安全・安心なまちづくりの取組として、グループ共同の防災訓練 ・地域の特色を生かした観光振興として、グループで連携したにぎわい創出イベント(お台場レインボー花火など)及び来訪者のニーズなどを把握するための調査 ・戦略的な広報として、臨海副都心地区のイベント等を効果的に発信する「東京お台場.net」を活用した情報発信

RHD提供資料より監査人作成

(意見4－1) グループの企業戦略に係る相乗効果及び相補効果について

RHDでは、グループ各社が有する経営資源を活用してグループ全体で効果的な事業展開とエリアマネジメントを推進し、地域の安全性・利便性・快適性の向上に貢献するための取組を行っている。

例えば「お台場レインボー花火」では、グループ各社及び地域企業から協賛金を集めることで開催規模を拡大させ、集客力を高める相乗効果を生み出し、打ち上げ会場に近い海上公園を管理しているTPT等、グループ各社の施設を有効に活用した多彩な観覧場所の提供などにより、更なるにぎわいを創出し、地域価値を向上させている。また、地域との連携として、MICE誘致に向けた取組では、グループ各社が所有しているコンベンション施設等について、地域全体での取組を進めるために、RHDが有機的な活用方策を進めている。さらに、観光情報のPRでは、東京ビッグサイトや海上公園、ゆりかもめ等の情報に加えて、地域の施設の情報を網羅的に収集して発信が可能となるウェブサイトを提供し、地域の知名度の向上にも貢献している。

さらに、グループの企業価値や臨海地域の価値を向上させるために、各子会社の企業戦略に基づく価値創造を基礎に、より一層、相乗効果及び相補効果を発現していくような、グループ全体の価値創造のための企業戦略を策定していく必要があり、このような観点を十分に意識した事業運営を検討されたい。

(2) グループ人材戦略について

ア 事業の概要

社会や地域を取り巻く環境変化に対応し、臨海地域とグループの発展に広い視野を持って貢献できるような知識、能力を備えた人材の育成を目指して、次のような具体的な取組がなされている。

○都や民間企業との人事交流及びグループ会社間の人事交流の実施

○グループ各社の将来を担う固有社員の「課題発見」、「課題解決能力」を育成するため、グループ各社固有社員が一体となって、与えられたテーマについて調査・分析を行い、企画提案する課題解決型プロジェクトの研修など、時宜に応じた多様な研修の実施

イ 監査の結果

〔分析 意見 4－2 に関するもの〕 グループ人材戦略の現状について

グループ全体の企業価値最大化を図るためには、経営資源としての人的資本の開発が重要であり、また、グループ間の相乗効果及び相補効果を発現するためにも、人的資本は重要な基盤である。「グループ経営計画 2020～2024 年度」においても、グループ人事交流の重要性に係る記載がなされている。

しかし、グループ各社の人事交流は、令和元年度に RHD とゆりかもめとの間で 1 名の相互交流がなされたのみである。

その要因についてヒアリングを実施したところ、以下の回答があった。

- ①人事交流の対象となる中核人材の固有社員の数が、子会社によっては相対的に少ないこと
- ②グループ各社において人員の余裕がなく、欠員状態も継続していること
- ③人材の受入側の会社において、受入研修等の環境が十分に整備されていないこと

なお、グループ各社のチームワークやきずなの醸成を目的とし、かつ、若手人材の育成の観点から、各社 1 名の推薦により、管理職以外の若手を数名選び、グループにおける課題を検討する「プロジェクト研修」が過去 3 回実施され、

現在も継続している。

（意見４－２）人事戦略の実効性の確保について

グループ全体の企業価値の最大化を図るためには、経営資源としての人的資本の開発が重要であり、また、グループ間の相乗効果及び相補効果を発現するためにも、人的資本は重要な基盤である。しかし、グループ各社の人事交流は、令和元年度にRHDとゆりかもめとの間で１名の相互交流がなされたのみである。

「グループ経営計画 2020～2024 年度」に記載されたグループ間の人事交流の活性化を実現するため、以下の施策を検討されたい。

- ①各社におけるジョブローテーション制度の延長上に、グループ各社間の人事交流制度を位置付けるなどの工夫
- ②管理職候補者について、昇格までの間に、原則として、グループ他社での業務経験を積むこととする運用の導入
- ③「プロジェクト研修」制度の継続実施による、若手人材等のグループ他社業務の理解増進と中核人材としてのモチベーションの向上

（３）グループ広報戦略について

ア 事業の概要

今後の臨海地域への国内外からの来訪者の増加を想定して、来訪者へ必要な情報を分かりやすく提供するとともに、臨海地域の魅力が幅広く認知されるよう、より効果的な情報発信に取り組んでいる。

現状は、プル型広報戦略である「広告」として、インターネットによるホームページ「東京お台場.net」を中心に実施しているが、社会変化を見据えた効果的な情報発信の推進のため、以下のような媒体を適時に選択して広報業務を実施している。

- ・ホームページ「東京お台場.net」の拡充
- ・施設案内のDVDのリニューアル
- ・会社設備見学案内用モバイルナビゲーションの導入
- ・Twitter の活用
- ・YouTube 等を活用した動画配信
- ・ゆりかもめ各駅へのチラシ・マップの設置及び車内広告の掲載
- ・デジタルサイネージ、案内ディスプレイ等を活用した情報発信

また、広報戦略の一環としてのグループ CSR について、RHD のホームページにおいて、「地域の賑わい創出」、「環境対策の推進」、「地域の防災力強化」の 3 点が開示されている。

イ 監査の結果

〔分析 意見 4－3、意見 4－4 に関するもの〕グループ広報戦略の現状について

一般的に広告とは、マーケティング戦略のうちのプロモーション戦略として位置付けられ、以下のような項目の検討が必要となる。これを RHD の現状と対比すると、次のようになる。

表 E－2－3 マーケティング戦略におけるプロモーション戦略と RHD の現状

広告目的の設定	RHD の現状
ターゲット市場の選定（現在及び将来のターゲットとなる人々、これらに影響を与える人々等の決定）	訪問客への情報提供や進出企業に情報提供・共有することに加え、将来臨海地域への観光を検討する国内外の個人や、将来の進出を検討する企業等をターゲットとしている。
ターゲットの反応の明確化（ターゲットの行動へ向けた意思決定プロセスのどの段階へのアプローチになっているか）及びターゲットへの到達度と到達頻度	ターゲットの行動への意思決定プロセスとして、「情報を収集する段階→行動する段階」へのアプローチを特に重視しており、さらには「行動結果を共有する段階」も想定して広報コンテンツの企画立案を行っている。 具体的には、臨海地域に興味を持ったユーザーが「お台場」と Google 検索をした際に「東京お台場.net」が常にトップ表示されることを重視し、「情報を収集する段階」にあるユーザーに閲覧していただくことを企図しており、コンテンツにおいて、まちの魅力を発見できる観光モデルコースやマップを充実させることで「行動する段階」に進むことを狙ったコンテンツを展開している。 また、情報発信の媒体として様々な SNS を活用することで、観光客が来訪した経験を SNS で展開（リツイート等）されやすいような環境を作り、「行動結果の共有」を広めていくことも目指している。

広告予算の決定	RHDの現状
支出可能法、売上高一定率法、競争相手同等化法、目的・タスク法などによる見積りの実施	予算設定による支出可能法及び広告に係る事業の実施計画に基づく目的・タスク法により予算が決定されている。
メッセージの決定	RHDの現状
メッセージの作成・評価・実行	グループとして、ターゲットに対し海上公園や水辺空間、夜景に加え、共同溝や地盤高等の安全で安心なまちであることを、観光客、企業に対し認知されるよう発信していくことが、グループ全体に共通する「メッセージ」であると考えている。 初めて臨海地域への観光や企業進出を検討する個人・法人にとって、「お台場」というエリアについては認知度は高いものの、多様な施設、イベントがあるかなどの情報の認知度が必ずしも高くない。また、臨海地域の防災機能について不安を抱えている進出企業も多い。 そういった中で、幅広い魅力的な地域資源の認知に加え、防災機能の充実など、「東京お台場.net」をはじめ SNS やデジタルサイネージといった媒体も活用して、グループ全体で展開していている。
メディアの選択	RHDの現状
主要メディアカテゴリーの検討と特定の媒体の選択（メディアに関するターゲット顧客の習慣、ターゲットへの訴求効果、コスト等の検討）	現状はプル型広報戦略である「広告」として、インターネットによるホームページ「東京お台場.net」が中心であるが、社会変化を見据えた効果的な情報発信の推進のため、以下のような媒体を選択して適用している。 ・施設案内のDVDのリニューアル（東京臨海熱供給） ・会社設備見学案内用モバイルナビゲーションの導入（東京臨海熱供給） ・Twitter の活用（RHD、T P T、東京ビッグサイト、ゆりかもめ） ・YouTube 等を活用した動画配信（RHD、東京テレポートセンター、T P T、東京臨海熱供給、東京ビッグサイト） ・ゆりかもめ各駅へのチラシ・マップの設置及び車内広告の掲載（T P T、ゆりかもめ） ・デジタルサイネージ、案内ディスプレイ等を活用した情報発信（RHD、T P T、ゆりかもめ、東京ビッグサイト）

メディアの選択（続き）	RHDの現状
メディア・タイミング（周期的・季節的タイミング、集中あるいは継続的広告等）	「東京お台場.net」を活用した臨海地区・近隣地区のイベントの集約やイベントへのブース出展などの活用
広告の評価	RHDの現状
広告コピーや媒体のテスト（アンケート、グループ・フォーカス・インタビューの実施、想起テスト・認知テスト・行動結果への反応テスト等の事後評価の実施）及び広告費のテスト（広告費の妥当性等のテスト）	地域の強みや様々な来訪者のニーズや実態を把握するため、SNS データを活用した来訪者動態調査等を実施し、結果について関係企業や都との情報共有を行っている。 「東京お台場.net」では月例でアクセス解析会議を実施している。ここでは全体のページビュー数のみならず、コンテンツごとのアクセス数や直帰率など、多角的に分析している。こういった多角的な分析を基に、限られた予算の中で将来の来訪者や企業に対してより訴求効果が期待されるコンテンツを重点的に更新している。 さらに、毎年実施しているグループ各社による広報担当者会において、各社の広報活動の実績を報告、共有して効果検証を行っている。各コーポレートホームページへのアクセス数やSNS への「いいね数」、「フォロワー数」、イベントでの来訪者の反応などを報告、共有することで、より費用対効果の高い広報媒体で重点的に広報活動を行い、グループ各社の相互連携に活用している。

RHD提供資料より監査人作成

また、各子会社における CSR の取組は、各社のホームページで開示されており、その概要は以下のとおりである。

「地域の賑わい創出」の具体的な取組として、お台場レインボー花火、お台場オクトーバーフェスト、大規模プロジェクションマッピングの実施、地域企業と連携したイルミネーションの実施、東京お台場.net の運営、東京お台場 Free Wi-Fi、アウェアネスカラーライトアップが挙げられている。

「環境対策の推進」の具体的な取組として、海上公園における花と緑の豊かな環境づくり、温室効果ガス削減義務率の達成（グループ内における排出量取引の支援など）、自然環境の保全・資源循環の取組（廃車両のマテリアルリサイクルの徹底など）、環境行動支援・地域との連携（「環境インセンティブ」制度（ふ頭貸付料の軽減）の推進など）が挙げられている。

「地域の防災力強化」の具体的な取組として、グループ内外における共同防災訓練の実施、一時滞在施設運営マニュアルの策定、防災備蓄の推進、非常用電話回線・無線機訓練、災害時における電源の確保・増強が挙げられている。

これらの CSR 活動への取組について、各子会社における CSR 広報としての開示レベルには、差異がある。

（意見 4－3）広報の効果に係る総合的な定量評価の拡充について

RHDグループにおける広報活動は、コーポレート広報や提供するサービスの広報以上に、臨海地域の価値を向上させるような広報をすることを目的としている。そのため、「東京お台場.net」を中心とした広報活動が実施されている。「東京お台場.net」の定量評価をするため、アクセス解析に基づく多角的な分析や SNS データを活用した来訪者動態調査等に基づき、都及びグループ企業並びに臨海地域進出企業との情報共有などが実施されている。

一般に、マーケティング戦略のうちのプロモーション戦略では、広報効果の定量的測定は、広報の有効性を高めるための PDCA サイクルにおいて重要なプロセスであるとされている。

そのため、「東京お台場.net」に対する定量評価に加え、例えば、臨海地域への実際の来訪者のニーズを詳細に分析するアンケート調査など、様々な手法により、広報活動に係る定量評価を行う必要がある。

それらの定量評価を基に、広報予算の十分性・妥当性を含め、広報媒体全体について総合的に検討するとともに、臨海地域全体の価値向上に向けて、今後数年間に予定されている大型イベント情報などについて、効果的な広報活動の展開を企画されたい。

（意見 4－4）グループ全体の CSR の統一的な広報について

「東京臨海ホールディングスグループ広報方針」（令和 3 年 4 月 1 日）では、「方針 4 社会的信頼を高める情報公開の推進」として、「CSR 活動や経営情報など、ステークホルダーの求める情報を的確に発信する」としている。

現状では、グループ各社が独自に CSR への取組を実施しているものの、そのレベルは不統一であり、CSR レポートも各子会社及びグループ全体で作成されていない状況にある。

グループ全体としての CSR への取組について、より一層、統一的に連携した広報を図るよう努められたい。

(4) グループファイナンス戦略について

ア 事業の概要

グループ各社の余剰資金や都からの借入金によるグループファイナンスの効率的活用により、グループ各社の資金需要に対応することで、外部負債の最小化を図り、グループ各社の金融費用の低減を進めている。また、資金運用益の一部をエリアマネジメントの財源とし、地域のにぎわい創出や都が講ずる施策の強化等を推進している。

具体的な取組としては、以下のとおりである。

- グループ各社の資金運用ニーズの把握と資金調達力の向上
- 金融市場環境等を踏まえた運用商品の見直し等による収益力向上策の検討
- 資金運用益を活用した地域価値向上に資する情報発信の強化、イベント・調査等の実施

イ 監査の結果

〔分析 意見 4－5 に関するもの〕 グループファイナンス戦略の現状について

グループファイナンスを実施するための各種仕組みの一つとして、グループ各社の余裕資金の運用については、各社から「長期資金収支見積書」を提出してもらい、10年間の損益計画及び資金計画から、グループファイナンスとしての預入金残高を算出している。

グループファイナンスの預入対象資金については、「資金預入要領」に、次のとおり規定している。

- ①資金管理計画において参加会社（グループ各社）と調整の上、預入対象額を定める。
- ②預入対象額は、グループ各社が有する資金から、グループ各社が円滑に事業運営を進めるために必要な資金を除いた額とする。

（意見 4－5） 資金管理計画の更なる精緻化について

資金管理計画の策定に当たっては、グループ各社から「資金収支見積書」の提出を受け、当該見積書の内容について資金動向等のヒアリング、調整をした上で策定している。また、資金運用については、グループファイナンスへの預入金の入出金額及び内訳を明記している「月次資金繰表」をグループ各社から毎月提出させ、各社の運転資金を含めた資金繰り状況を確認し、運用予定を調整している。

このように、当該年度の貸付金額の設定や運用については、グループ各社の

円滑な事業運営に必要な資金額及び毎月の資金繰りの状況を確認することで、運用予定を随時見直し、運用効率を向上させた効率的な資金管理を行っている。

一方で、中長期の資金管理計画の策定に当たっては、10年先までの計画であり、例えば、T P Tに関する中長期の資金管理計画など、年度間によって大きく資金収支に差が生じない前提から、結果的に固定的な計画となっている子会社もある。

そのため、グループファイナンスにおいて、少なくとも翌年度の資金予測などは、余裕運用資金をより精緻に見積もるなどにより、本来のグループファイナンスの目的であるグループ全体の資金効率をより向上することを検討されたい。

(5) グループ経営計画の進捗管理について

ア 事業の概要

グループ経営計画の進捗管理については、グループの経営目標評価制度において、各社の進捗状況を確認している。

また、東京都政策連携団体として、経営改革プランにおいても管理・公表し、要因分析や対処方針等を含め、計画と実績を明確にしている。

さらに、各社の経営動向を把握するため、「グループ経営状況レポート」による月次モニタリングを実施し、月次開催されるRHD幹部会において共有している。

各社の財務的進捗管理としては、上記の「グループ経営状況レポート」に加え、「中間連結決算」報告が実施されている。

〔分析 意見4－6に関するもの〕グループの予算実績管理の現状について

グループ各社の経営動向や財務的進捗管理としては、「グループ経営状況レポート」による月次モニタリング及び「中間連結決算」による報告が実施されている。

グループ各社の予算実績管理について、設備更新工事などは四半期ごとや年度末に一括で支出することが多いこと、維持管理経費は増減が大きいこと等から、毎月の費用の予算実績管理を確認する必要性は少ないものと、RHDでは認識している。そのため、中間期における予算と実績を対比した報告はなされていない。

なお、グループファイナンスにより毎月の支出内容を反映した月次の報告書にて、予算執行等の状況は確認されている。

(意見４－６) グループの予算・実績情報の報告について

グループ経営計画の進捗管理については、グループの経営目標評価制度による進捗状況の確認、東京都政策連携団体としての経営改革プランにおける計画と実績との対比がなされている。

さらに、各社の経営動向を把握するため、「グループ経営状況レポート」による月次モニタリングが実施され、月次開催されるRHD幹部会において共有されている。

また、グループ各社の経営動向や財務的進捗管理としては、上記の「グループ経営状況レポート」に加え、「中間連結決算」報告が実施されている。

しかし、中間期における予算と実績を対比して取りまとめた報告はなされていない。

少なくとも、四半期ごとの予算・実績管理を基に、中間期に予算と実績を対比した概況を取りまとめた上で、RHDの取締役会へ報告を行うことを検討されたい。

3 東京港埠頭株式会社の概要

T P Tの会社概要（令和4年3月31日現在）は以下のとおりである。

設立年月日	昭和56年12月、財団法人東京港埠頭公社設立、その後業務引継ぎにより、平成19年10月、T P T設立
所在地	東京都江東区青海2-4-24 青海フロンティアビル10階
設立目的及び使命	東京港における外貿ふ頭事業を総合的かつ効率的に行うとともに、東京都が行う業務に協力すること等により、東京港の機能の強化と振興を図ることを目的として設立された会社である。東京港が、首都圏の物流基地としてだけでなく、多くの人々に親しまれる憩いのある水辺の都市空間として発展し、世界に誇る「都市型総合港湾・東京港」へと飛躍していくことを目指して全力を尽くすことを使命としている。
事業概要	外貿ふ頭事業、内貿ふ頭事業、建設発生土有効利用事業、環境保全事業、指定管理者関連事業（海上公園、客船施設等の維持管理及び船舶への給水事業等）
人員	役員数7人（常勤3人、非常勤4人）、常勤職員数178人
資本の状況	資本金16,855,000千円 発行済株式総数 536,754株（都持株比率50.0%）
財務概況	第15期（令和3年度）（単位：百万円、単位未満切捨て） 売上高18,032、営業利益1,260、経常利益1,309、当期純利益855 資産合計97,981、負債合計35,842、純資産合計62,138

T P T事業報告及び第5期中期経営計画より監査人作成

T P Tの事業のうち、関わっている指定管理施設は以下のとおりである。

T P T が関与している指定管理施設一覧

指定管理者名／指定期間	施設名	選定方法
東京港埠頭株式会社 ／令和 3 年 4 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日	晴海客船ターミナル 有明客船ターミナル 有明小型船発着所浮桟橋 青海客船ターミナル 青海小型船発着所浮桟橋	非公募
東京港埠頭株式会社 ／令和 3 年 4 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日	竹芝ふ頭船舶給水施設 日の出ふ頭船舶給水施設 芝浦ふ頭船舶給水施設 晴海ふ頭船舶給水施設 月島ふ頭船舶給水施設 辰巳ふ頭船舶給水施設 東京国際クルーズふ頭船舶給水施設 運搬給水施設	非公募
東京港埠頭株式会社／ 平成 29 年 4 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日 ※中央防波堤外側ふ頭桟橋（Y1）については平成 29 年 11 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日	品川ふ頭外貿岸壁 品川ふ頭外貿桟橋 青海ふ頭岸壁 青海ふ頭桟橋 中央防波堤外側ふ頭桟橋（Y1）	非公募
東京港埠頭株式会社 ／平成 28 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日	東京都立辰巳の森海浜公園 東京都立晴海ふ頭公園 東京都立新木場公園 東京都立春海橋公園 東京都立辰巳の森緑道公園 東京都立夢の島緑道公園 東京都立新木場緑道公園	非公募
東京港埠頭・テレポートセンターグループ／ 令和 3 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日	竹芝客船ターミナル 竹芝小型船発着所浮桟橋	非公募
東京国際クルーズターミナルグループ ／令和 2 年 7 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日	東京国際クルーズターミナル	公募
東京港野鳥公園グループ ／平成 28 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日	東京都立東京港野鳥公園	公募
若洲シーサイドパークグループ ／令和 2 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日	東京都立若洲海浜公園	非公募
東京臨海副都心グループ ／平成 28 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日 （グループは R H D 外）	東京都立お台場海浜公園 東京都立青海中央ふ頭公園 東京都立青海北ふ頭公園 東京都立青海南ふ頭公園 東京都立暁ふ頭公園 東京都立水の広場公園 東京都立有明西ふ頭公園 東京都立東八潮緑道公園 東京都立青海緑道公園 東京都立シンボルプロムナード公園 東京都立有明北緑道公園	非公募

令和 3 年 4 月 1 日現在

4 東京港埠頭株式会社の運営ガバナンス

(1) 経営計画について

ア 事業の概要

TPTでは、3年間を期間とする中期経営計画が策定されており、現状は、令和2年度～令和4年度を期間とする第5期中期経営計画が実施されている。また、令和5年度～令和7年度を対象期間とする次期中期経営計画を、現在策定中である。

中期経営計画は、半期に一度開催される「中期経営計画推進委員会」により、進捗状況がチェックされている。当該委員会の構成員等は、以下のとおりである。

委員長	常務（総務部所管）
副委員長	常務
構成員	総務部長、埠頭事業部長、営業企画部長、技術部長、公園事業部長、経理課長、企画振興課長、営業企画課長、計画調整課長、公園事業課長
進行役	総務課長兼経営企画課長
事務局	経営企画係

また、当該委員会における中期経営計画の進捗状況の報告として、各取組別に半期を総括する表が作成されており、当該報告表は、「取組の内容」、「達成状況」、「計画と実績を対比する線表」、「進捗状況の個別報告」から構成されている。

イ 監査の結果

〔分析 意見4－7、意見4－8に関するもの〕中期経営計画推進委員会の構成員及び進捗達成状況の報告について

中期経営計画推進委員会は、常務取締役が委員長、副委員長に就任し、代表取締役社長は当該委員会に出席していない。代表取締役社長には、常務取締役から、委員会での議論等の結果を報告し、代表取締役社長の見解・指示等は、事務局が集約した上で関連各部署へ伝達し、対応改善の実施がなされている。

また、中期経営計画の進捗状況に係る評価について、①計画通り、②計画変更、③計画追加、④達成済みの4区分で進捗状況の評価がなされている。この区分は、現在、試行錯誤しながら常時変更を検討している状況であり、区分の

考え方に係る明文上の定めはない。

なお、令和３年度の推進委員会の議事録によれば、計画と実績の対比の「見える化」をより一層推進すべきことや、外部要因等の理由で「計画通り」ではないものなどが混在した状況となっていることが議論されている。

（意見４－７）中期経営計画の進捗管理に係る代表取締役社長の関与について

中期経営計画推進委員会は、常務取締役が委員長、副委員長に就任し、代表取締役社長は当該委員会に出席していない。代表取締役社長には、常務取締役から、委員会での議論等の結果を報告し、代表取締役社長の見解・指示等は、事務局が集約した上で関連各部署へ伝達し、対応改善の実施がなされている。

中期経営計画の進捗管理は、会社経営の根幹となる PDCA サイクルであり、代表取締役社長が直接関与し、現場で業務を推進するミドルマネジメントと直接に対話を繰り返すことで、実効的な経営管理がなされるものである。

そのため、代表取締役社長が推進委員会に出席して、経営モニタリングを実施されたい。

（意見４－８）中期経営計画の進捗管理方法について

中期経営計画の達成状況の報告に関し、「計画変更」の区分には、①外部要因等の管理不能な要因による計画変更と、②内部要因等の管理可能な要因による計画変更が混在している。これらの区分については、中期経営計画推進委員会における報告時点で、口頭にて補足説明がなされている。

中期経営計画の進捗管理には、①各部署の進捗状況に係る自己認識を反映した適切な評価の実施、②管理可能な要因について必要かつ有効な対応策の構築、③管理不能な要因についてはリスクを削減する対策を構築した上で改善していくことが必要である。

これらを適切に実施していくための前提として、中期経営計画の進捗状況に係る達成区分について、明確にするよう見直されたい。

（２）ITに係る経営管理について

ア 事業の概要

TPTでは、情報セキュリティポリシー第６条（組織体制）に基づいて、常務取締役が、情報セキュリティ担当取締役の位置付けとなっている。

情報セキュリティについては、日常的モニタリングとして、システム業者に

より、ネットワーク保守等の業務委託契約の中においてモニタリング業務が実施されている。また、独立的モニタリングとしては、次の３階層で実施されている。

- ①情報セキュリティポリシー第６章の定めに基づく内部監査（ＴＰＴの内部監査における情報セキュリティ関係に係るチェック）
- ②外部からの攻撃に対する「サイバーセキュリティ脆弱性診断」（東京都デジタルサービス局にて年１回実施）
- ③標的型攻撃メール等に対する評価（ＴＰＴが個別に外部委託により実施）

〔分析 意見４－９、意見４－１０に関するもの〕 社内の IT リテラシー及び情報セキュリティ対応の現状について

ＴＰＴの IT リテラシーに関し、独立行政法人情報処理推進機構が実施する、①IT パスポート試験、②情報セキュリティマネジメント試験、③基本情報技術者試験、④応用情報技術者試験、⑤IT ストラテジスト試験、⑥システムアーキテクト試験、⑦プロジェクトマネージャ試験、⑧ネットワークスペシャリスト試験、⑨データベーススペシャリスト試験、⑩エンベデッドシステムスペシャリスト試験、⑪IT サービスマネージャ試験、⑫システム監査技術者試験、⑬情報処理安全確保支援士試験の有資格者を確認したところ、IT パスポート試験有資格者３名（IT 担当部署の総務部総務課所属１名、IT 担当部署以外の所属２名、うち２名が主任、１名が主事）という現状であった。

また、令和３年度の情報セキュリティ関係の内部監査では、メール未読、迷惑メール未処理、届出のないソフトウェアのインストール、社外私用メールへの転送設定、FAX 誤送信防止策の未設定、PC へのセキュリティワイヤーの未設定、PC デスクトップ上への業務データの保管、私有外付け HDD の接続などが指摘されている。

一方、令和２年度及び令和３年度のサイバーセキュリティ脆弱性診断結果については、プラットフォームの脆弱性については「極めて良好」との結果が出ており、標的型攻撃メール等に対する評価については、現状では特段の指摘事項はない状況であった。

（意見４－９）IT リテラシー及び専門性の向上と IT に係る全般的な経営管理の在り方について

ＴＰＴの IT リテラシーについて、IT システム系専門資格の取得者は「IT パスポート」資格保有者３名である。

この点に関し、①「IT パスポート」は IT システム系専門資格の入門的な位

置付けとしての資格であること、②「IT パスポート」有資格者 3 名のうち 2 名が主任、1 名が主事であり、経営者層及び中間管理職層には IT システム系専門資格の取得者がいないことが、課題として挙げられる。

経営者層及び中間管理職層の IT リテラシー及び専門性は十分ではなく、一般職員層においても必ずしも十分とは言えない。

現代の企業経営において、各種業務運営や経営意思決定に IT が果たす役割は非常に高くなっており、各階層の職能別役割に応じた IT リテラシー及び専門性のより一層の向上に取り組まれない。

(意見 4-10) 情報セキュリティへの総合的な観点からの対応について

現在、実施されているサイバーセキュリティ脆弱性診断は、プラットフォーム診断（インターネットに接続しているネットワーク機器の OS 及びミドルウェア・アプリケーションの脆弱性診断）及びウェブアプリケーション診断（インターネットに公開しているウェブアプリケーションの脆弱性診断）である。

システム上でのセキュリティ対応以外に、ハードウェア、物理的・人的な情報セキュリティ対策としては、次のとおりである。

①ハードウェア面の対策

メール誤送信防止システム、社内データのアクセス権限制御、PC ログイン制御

②物理的対策

執務室入口・キャビネットの施錠管理、PC ワイヤロックなどの実施

③人的対策

社員に対する情報セキュリティに関する悉皆研修、全 PC に対する内部監査（年 1 回実施）

なお、業務データのクライアント端末での保管に対する物理的制限については、サーバーシステムの再構築が必要になり、高額のコストが発生することから実施されていないものの、内部監査が補完している。また、各社員の端末はデスクトップ型で、テレワーク時は、自宅 PC から会社の端末をリモート操作して作業するため、通常業務で外部にデータを持ち出すことは想定されていない。個別のアプリケーションソフトウェアのインストールについては、ウイルス対策ソフト等により一定の制限がかけられている。さらに、メールの社外送信容量は、現状でも 35MB 以内の制限があり、メールの自動転送を設定した際、管理者にアラートが届く仕組みとなっているため、転送機能を利用したメール

の動向は管理者の監視下にある。

このように、情報セキュリティに係る IT 内部統制の仕組みは整備されているが、内部監査における指摘があることから、IT 内部統制の運用の精度を高める方策を検討されたい。

また、T P Tは、港湾インフラストラクチャーを管理運営する会社であり、首都圏の物流を維持するという安全保障上の観点から、今後も外部からの攻撃に対する情報セキュリティ対策等に確実に取り組まれない。

5 東京港埠頭株式会社の内部統制について

(1) コンプライアンス活動について

ア 事業の概要

TPTでは、「令和3年度コンプライアンス年間活動計画」として、以下のよう
なコンプライアンス活動を実施している。

表E-5-1 令和3年度コンプライアンス年間活動計画

実施項目		実施内容	実施予定期間	対象者・ 対象先
監査関係	1 内部監査	内部監査計画に基づき、会社業務の適正かつ合理的な運営と業務改善を目的とする。	—	—
	①業務の実施に関する事項	第5期中期経営計画に基づく中期経営計画推進委員会を開催して各事業の運営状況を確認し、必要に応じ指導・改善を図る。	上半期：令和3年9月 下半期：令和4年3月	常務、各部課長
	②財務及び会計に関する事項	業務における現金出納簿、財産・物品の保管状況等について書類や現物確認を行う。	令和3年10月から12月までの間	本社を含む各事業所
	③その他必要と認める事項	・社員の出勤記録事務、休暇簿、超勤命令簿等の照合を行い、適正な勤怠管理を確認する。 ・情報漏洩事故防止の観点から社内全てのパソコン機器等の確認を行う。 ・交際費やタクシーなどのカード類の確認を行い、不正使用の有無を確認する。	令和3年10月から12月までの間	本社を含む各事業所
	2 職場自己点検	各部で文書、金券、帳簿、パソコン関係について自己点検を実施し、自助努力を促す。	令和3年9月までの間	各部長
研修・周知啓発関係	3 研修計画	研修計画に基づき、コンプライアンスの重要性と法令遵守の励行のため実施	—	—
	①コンプライアンス研修	法令遵守、企業倫理の励行という経営におけるコンプライアンスの意味と重要性の理解	令和3年11月	全社員
	②情報セキュリティ研修	情報セキュリティについての重要性を学び、管理意識の徹底を図る。	令和3年5月	全社員
	③ハラスメント研修	人権侵害並びに社員の名誉や尊厳を傷つける行為や職場環境の悪化防止	年内	全社員
	④安全運転講習	社有車を運転する社員の安全意識の向上を図り、事故防止に努める。	令和3年6月から10月までの間	社内運転登録者
	⑤安全管理研修	ヒューマンエラー等による作業事故の発生を認識させ、作業機械等の安全な使用方法を習得し、安全かつ効率的な作業を実施する。	随時	主に技術系社員
	⑥暴力団対策研修	お客様が安心して施設等を利用できるように、暴力団との対応要領等を習得し、運営管理に役立てる。	令和3年12月	係長級社員

実施項目		実施内容	実施予定期間	対象者・対象先
	4 周知啓発活動等	全社員に対し、社員服務心得及び法令遵守を周知するとともに、自己点検や内部監査時にヒアリングを行い、指導・監督するとともに改善提案について検討する。 また、コンプライアンスに関する相談窓口等当社の体制を周知するとともに、明るく風通しの良い職場づくりの徹底を図る。	令和3年4月と12月	全社員
	5 臨海ホールディングスグループの一員としての取組	臨海ホールディングスグループにおけるコンプライアンスに係る取組推進のため、共通の重点事項や取組状況の共有を図る。	年2回	グループ各社のコンプライアンス担当部長

T P T 提供資料

また、コンプライアンス意識を社員に周知徹底するため、「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」（平成21年4月1日）を作成している。

イ 監査の結果

〔分析 意見4-1-1に関するもの〕「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」について

T P Tで作成されている「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」の現状は、以下のとおりである。

- ①社内のポータルサイト上に手引きのPDFファイルが掲載され、社員に対する周知徹底がなされているが、ハンディな紙ベースの要約版は特段存在しない。
- ②手引きには「情報セキュリティ」項目が含まれておらず、別途「情報セキュリティポリシー」が定められている。
- ③外部弁護士及びRHDなどに対する外部通報窓口やその事務フローなどが定められているが、手引きにはその記載がない。

（意見4-1-1）「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」の改訂について

「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」は、平成21年4月21日に制定以降、改訂されておらず、例えば、「情報セキュリティ」項目や外部弁護士及びRHDなどに対する外部通報窓口及びその事務フロー等の、現状、存在する法令遵守の仕組みに係る記載がなされていない。

そのため、手引きを最新の状況に合わせて改訂されたい。その際には「理解可能性（全ての職員にとって分かりやすいこと）」、「一覧性（この手引きを見れば全てが網羅されていること）」、「適時性（緊急時に適時に対応が可能な記載であること）」などを考慮して、記載項目や事務対応フローを記載するなどの工夫をされたい。

6 東京港埠頭株式会社の財産管理について

(1) 有形固定資産の管理について

ア 事業の概要

T P Tの令和3年度決算では、有形固定資産 59,980 百万円が計上されている。東京港には、岸壁、クレーン、ヤード等の背後施設等が設置されているが、このうち、一部の岸壁と、背後施設の多くは、T P Tが所有者となっていることによる。

T P Tでは、有形固定資産を取得する際には、各部署による起案、所定の決裁、総務部経理課による発注、同課と起案部署立会いによる検収、起案部署による固定資産登録申請、総務部経理課による固定資産登録といったフローで行うこととされている。

有形固定資産の除却についても、各部署による起案から始まり、所定の決裁後に、総務部経理課による固定資産除却登録というフローで行われる。

有形固定資産の実査については、定期的には行っていない。

イ 監査の結果

〔分析 意見4－12に関するもの〕有形固定資産の現物確認について

T P T本社に往査した際、本社に所在する下記の備品 10 件について、有形固定資産管理システム記録と現物との整合性を確認した。

実在性、機能の劣化等、問題点は検出されなかった。

なお、番号2のプロジェクターについては、当期令和4年度中に除却を行っており、適切に処理されていた。

表 E-6-1 現物確認を行った備品

番号	資産台帳 番号	所管部署・所在	取得年月日	名称・規格	価格（円）
1	4041	役員室前	H11. 6. 15	模型木製 17 世紀帆船ヨット帆船 1 隻	285, 715
2	4045	倉庫	H14. 2. 13	プロジェクター日立 CP-S225J	215, 000
3	4050	役員室前	H16. 1. 15	模型大井コンテナ埠頭	2, 400, 000
4	4211	財務会計システム室	H23. 6. 1	電話交換機 NXL 主装置セット「E1」外	916, 800
5	4337	受付	H25. 4. 2	社名サイン	242, 000
6	6026	総務部	H4. 3. 11	収納庫 イトーキ HTM-109HSS-WE	736, 354
7	6572	MTG コーナー	H4. 3. 11	壁面収納庫	123, 488
8	6573	埠頭側・常務室	H4. 3. 11	書庫（木製）	385, 400
9	6574	経理課	H4. 3. 11	耐火金庫 イトーキ	209, 300
10	4811	本社	R2. 7. 31	新キャラクター着ぐるみ製作 ヘッド・ボディ・靴	1, 300, 000

有形固定資産管理システム記録より抜粋

東京港埠頭株式会社会計規程 平成 30 年 7 月 30 日改正

(物品及び不動産の管理)

第 42 条 備品及び不動産等（以下「物品等」という。）は、常に良好な状態において管理し、その用途に応じて最も効率的に運用しなければならない。

2 前項に定める物品等は次に掲げるものをいう。

(1) 物品 現金・預金及び有価証券以外の動産であつて、販売または贈与目的で購入した品物以外のもののうち、次のアからエまでのもの。

ア 備品 取得価格が 10 万円以上、かつ、耐用年数が 1 年以上のもの。

イ 消耗品 ア以外の品物のうち単体で使用されるもの。ただし、別の定めがある品物は除く。

ウ 材料品 ア及びイ以外の品物のうち、工事又は調査に供される物品及び単体では使用することが不可能な材料品。

エ 不用品 不要決定された物品。

(2) 不動産 土地および建物、その他土地の定着物並びにこれらを制作、建築する場合の仕掛状態にある建設仮勘定。

(3) 無形固定資産 電話加入権、ソフトウェア、その他無形固定資産。

3 物品等は、特別な定めがある場合を除き、適正な対価なくしてこれを貸付、使用させ、譲渡し、又は交換してはならない。

(用途の廃止)

第 45 条の 3 物品等をその用途から廃止しようとする場合、当該備品等を所掌する課長等は、出納責任者へ用途廃止の理由及び廃止後の処理方法等を報告しなければならない。

（意見 4－1 2）有形固定資産の現物確認について

有形固定資産の現物確認は、定期的には行われていない。当該資産が実際にあるか否かを定期的に確認するとともに、正しく機能するか否かを確認することは、資産の維持管理上、必要である。現状、施設を使用する取引先との日常的なコミュニケーションや、施設巡回、各部署からの申請に基づき、適宜除却が行われていることから、標準的な管理は行われていることと思われるが、現物確認を定期的に行う仕組みが必要である。

T P Tでは、物品については、会計規程第 42 条で、常に良好な状態において管理し、その用途に応じて最も効率的に運用しなければならないと定めており、同第 45 条の 3 で、物品等の用途の廃止の定めがある。これら規定の実効性を高める観点からも、現物確認を定期的に実施されたい。

〔分析 意見 4－1 3に関するもの〕有形固定資産実査について

T P Tにおける有形固定資産の現物実査についてヒアリングを行ったところ、以下の回答があった。

- ・ 社内で実施している自主監査時に、前年度取得分中、確認可能なものを抽出して実施しており、それ以外の総務部経理課による実査は行っていない。
- ・ 年度末の固定資産管理状況については、各所管部長が経理課の固定資産明細表と各部の固定資産管理台帳を突合し、総務部長宛てに報告することとなっている。
- ・ 固定資産を用途廃止しようとする場合は、除却は工事等に関連して発生することが多いため、工事等を実施する際に除却資産の有無を確認し、ある場合は随時、その所管課長から総務部経理課長宛てに報告を行うこととなっている。

固定資産については、現物の管理上、固定資産台帳と現物資産との突合を行い、その実在性の確認を行うことが望まれる。

この点、現状の管理方法では、以下の問題が生じるおそれがある。

- ・ 当期取得分の固定資産の実在性について

確かに、前年度取得分中、確認可能なものを抽出して実施しているが、固定資産を取得した年度の年度末には、固定資産の実在性を確認していないものが

生じるおそれがある。

- ・ 除却と資産の実在性について

確かに、用途廃止しようとする場合は、工事のタイミングで用途廃止資産の除却を行うことは合理的ではある。しかし、工事対象でない固定資産について、損壊や盗難といった状態の変化が生じた場合、工事のタイミングでの把握は困難である。

また、所管部長から総務部長宛てに報告される「不動産及び甲種備品の期末の管理状況について」には、「貴部より配布された、別紙「令和３年度固定資産明細表」について確認したところ、現状の保有状況と相違ないことを報告いたします」との記載はあるが、各所管部での作業内容としては、各所管部長が経理課の固定資産明細表と各部の固定資産管理台帳を突合し、総務部長宛てに報告することとなっているとのことである。この点、各所管部長から総務部長宛てに報告される各部の固定資産台帳について現物実査が行われていなければ、帳簿と帳簿との付け合わせとなってしまう、固定資産の実在性を、直接検証したことにはならない。

（意見４－１３）当期取得分及び除却の固定資産の実在性について

固定資産を取得及び除却した年度の年度末には、固定資産の実在性を確認することを検討されたい。その際、各所管部長が経理課の固定資産明細表と各部の固定資産管理台帳を突合し、各部の固定資産台帳で固定資産の実在性をチェックした結果についても経理課に提出することで、固定資産の実在性を確認することを検討されたい。

（２）現金の管理について

ア 事業の概要

TPTでは、各部署において必要となる都度、現金を保有し、出納管理を行っている。

各部署では、月次で現金出納簿を作成して保管しており、出納情報は月次で総務部経理課に報告され、経理課において会計報告としてまとめることで、全社的な管理が行われている。

このように、各部署において必要となる都度、現金を保有していることから、全社的には、年間合計 10 冊程度、現金出納簿が作成されることになる。

イ 監査の結果

〔分析 指摘４－１、意見４－１４、意見４－１５に関するもの〕現金の管理について

現金の日常的な管理状況を確認するため、総務部経理課及び総務部総務課が保有する現金実物と、作成されている現金出納簿との整合性を確認した。整合性、現金出納簿作成状況、現金管理状況について、検出事項はない。

東京港埠頭株式会社会計規程 平成30年7月30日改正

(現金の保管)

第18条 収入金は、取引銀行のうちから社長が指定する銀行に預金するものとし、直ちにこれを支払資金に充ててはならない。

2 収入出納員、出納責任者および資金の前渡しを受けた者（以下「収入出納員等」という。）は、業務上必要な手許現金を除き、保管金はすべて取引銀行に預け入れなければならない。

(指摘４－１) 現金出納簿の作成方法について

各部署で保管されている現金出納簿の直近2年度分を入手し、作成状況を確認したところ、月次で作成されている部署と作成されていない部署が混在していた。

この理由を確認したところ、現金出納簿は会計規程上、補助簿の取扱いとなっており（東京港埠頭株式会社会計規程第8条第3項）、この補助簿の具体的な記載方法についての明文規定はないことから、総務部経理課による各部署の期中検査の際に、現金の動きがない月は現金出納簿の作成は不要である旨の口頭通知しているところ、直近の期中検査において、総務部経理課が口頭通知を失念した部署があったことから、当該部署において、現金の動きがない月についても現金出納簿の作成を行ったためである。

現金出納簿の作成方法について、口頭通知による伝達は不確実であり、また、想定外の文書作成実例が生じている現状は妥当ではない。現金出納簿の作成方法について、明文での規定を新設することを検討されたい。

(意見４－１４) 各部署で現金を保有する必要性について

各部署における現金支出状況を確認したところ、現金出納簿への出納記録が少ない事例がある。これらは、収入印紙の購入用として各部署で資金前渡を受けているものが多い。

現金はそれ自体が、盗難、紛失、出金移動時の事故等のリスクがあるため、できるだけ少ない方が望ましい。会計規程でも、手許現金についての制約が定められている（会計規程第 18 条第 2 項）。

小口現金制度の有効活用等により、一時的にも各部署が現金を持つことが減少するよう、見直されたい。

（意見 4－15）売上金の現金出納簿への記帳について

時間貸駐車場業務を行っている部署（大井城南島）が、その売上金について現金出納簿に記帳している。

時間貸駐車場の売上管理は、機械から出力される売上記録及び売上金の日々の突合と、売上金の本社現金入金機への適時入金により行われている（会計規程第 18 条）。

管理としてはこれで十分であると考えられるところ、現状はこれに追加して、売上金収入と本社現金入金機に預け入れる出金行為を、現金出納簿にも記帳して管理している。このことは、業務が重複していると考える。

売上金の現金出納簿への記帳の可否について、効率性の観点から、再度検討されたい。

もし、売上帳簿としての記録簿が必要ということであれば、現金出納簿ではなく、売上帳簿として帳簿を整備するのが適切であると考ええる。

7 東京港埠頭株式会社の規程等について

ア 事業概要

T P Tの内部規程等は、規程・規則、細則、要綱、通知の階層に分かれており、業務区分ごとに、以下のとおり分類されている。

表E－7－1 規程・規則、細則、要綱、通知の区分及び件数について

区分\項目	規程・規則	細則	要綱	通知
01 通則	10	1	1	1
02 組織・文書	10	3	11	7
03 人事	4	8	5	4
04 給与	7	—	—	—
05 財務・会計	2	2	14	10
06 埠頭管理	3	—	—	—
07 厚生	2	—	1	1
08 工事	2	—	—	2
09 監査	1	—	—	—

令和4年9月7日現在

監査人作成

イ 監査の結果

（指摘4－2）東京港埠頭株式会社随意契約要綱における単位の誤記について

東京港埠頭株式会社随意契約要綱第6条第2項第一号に「500 百万円未満のもの。」と記載されていた。しかし、ヒアリングの結果、実際の運用は、「500 万円」で行われているとのことであった。これは、金額の単位について、万円が正しいところを百万円と誤記したことによる。

東京港埠頭株式会社随意契約要綱の第6条第2項第一号に記載されていた「500 百万円未満のもの。」については、「500 万円未満のもの。」と修正された。

8 平成 17 年度包括外部監査結果に基づく措置状況について

(1) 会議室利用について

ア 事業の概要

平成 17 年度の包括外部監査（財団法人東京港埠頭公社の経営管理）において、本社社屋賃借に係る経費節減についての意見が出され、都は、「平成 18 年 3 月 19 日に、本社社屋を江東区青海「青海フロンティアビル」に移転し、賃料は従来の半分以下、面積も 3 分の 2 以下となった」との措置を公表している。また、会場賃借料他の削減についての意見については、「本社会議室の使用を原則」とする旨の措置を公表している。

イ 監査の結果

〔分析〕本社社屋賃料について

T P T は、青海フロンティアビルの 10 階に加え、令和元年 6 月より、新たに 11 階部分を借りて会議室として利用している。会議室として新たに借りた部分が有効に活用されているかについては、会議室の利用率や外部会議室の利用実績の削減によって効果を検証できる。

過去 3 年間の会議室利用率及び平成 29 年度以降の外部会議室の利用実績の推移は、次のとおりである。

表 E－8－1 過去 3 年間の会議室利用率

会議室	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
10 階 A 会議室	479.5 50.4%	1,181.5 60.8%	1,268.0 65.5%
11 階 A 会議室	410.8 43.1%	889.8 45.8%	1011.5 52.2%
11 階 B 会議室	434.8 45.7%	780.5 40.1%	895.5 46.3%
11 階 C 会議室	492.0 51.7%	888.8 45.7%	1,058.0 54.6%
11 階 D 会議室	424.3 44.6%	617.5 31.8%	898.0 46.4%

T P T 提供資料より監査人作成

(注 1) 上段は利用時間、下段は利用率である。

(注 2) 利用率は、予約可能時間に対する利用時間で計算している。また、令和元年度は 10 月より 11 階会議室が追加となったため、予約可能時間も 6 月で計算している。

表 E-8-2 平成 29 年度以降の外部会議室利用実績の推移

令和 3 年度	令和 3 年 11 月 11 日	安全運転講習会	青海フロンティアビル 2 階会議室
令和 2 年度	令和 2 年 10 月 28 日	昇任選考筆記試験	
	令和 2 年 11 月 11 日	昇任選考面接	
令和元年度	令和元年 5 月 17 日	採用面接	
	令和元年 5 月 20 日	採用面接	
	令和元年 5 月 27 日	採用面接	
	令和元年 6 月 14 日	昇任選考筆記試験	
	令和元年 6 月 28 日	昇任選考面接	
	令和元年 8 月 24 日	採用面接	
	令和元年 8 月 25 日	採用面接	
	令和元年 11 月 6 日	昇任選考筆記試験	
	令和元年 11 月 21 日	昇任選考面接	
	令和元年 11 月 27 日	昇任選考筆記試験	
	令和元年 12 月 28 日	昇任選考面接	
平成 30 年度	平成 30 年 6 月 15 日	昇任選考筆記試験	テレコムセンタービル西 棟 8F B 会議室
	平成 30 年 6 月 29 日	昇任選考面接	
	平成 30 年 10 月 24 日	昇任選考筆記試験	
	平成 30 年 11 月 22 日	CS（カスタマーサービス）研修	
	平成 30 年 11 月 28 日	昇任選考面接	青海フロンティアビル 2 階会議室
	平成 30 年 11 月 29 日	昇任選考筆記試験	
	平成 30 年 11 月 30 日	CS（カスタマーサービス）研修	
	平成 30 年 12 月 6 日	CS（カスタマーサービス）研修	テレコムセンタービル西 棟 8F B 会議室
	平成 30 年 12 月 13 日	安全運転講習会	
	平成 30 年 12 月 18 日	昇任選考面接	
	平成 31 年 1 月 19 日	採用面接	
	平成 31 年 1 月 20 日	採用面接	
平成 29 年度	平成 29 年 6 月 9 日	昇任選考筆記試験	青海フロンティアビル 2 階会議室
	平成 29 年 6 月 23 日	昇任選考面接	
	平成 29 年 10 月 31 日	昇任選考筆記試験	
	平成 29 年 11 月 21 日	昇任選考面接	
	平成 29 年 11 月 22 日	CS（カスタマーサービス）研修	
	平成 29 年 11 月 29 日	昇任選考筆記試験	
	平成 29 年 12 月 7 日	CS（カスタマーサービス）研修	
	平成 29 年 12 月 13 日	CS（カスタマーサービス）研修	
	平成 29 年 12 月 18 日	昇任選考面接	
	平成 30 年 1 月 20 日	採用面接	
	平成 30 年 1 月 21 日	採用面接	

T P T 提供資料より監査人作成