



発行
東京都

目次

15

公 告

○包括外部監査の結果に関する報告の公表……………
……………（東京都監査委員）…一

公 告

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定により、東京都包括外部監査人青山伸一から令和4年度包括外部監査の結果に関する報告の提出があったので、同法第252条の38第3項の規定により、次のとおり公表する。

令和5年3月24日

東京都監査委員	伊 藤 ゆ う
東京都監査委員	伊 藤 こういち
東京都監査委員	伊 藤 茂 之 雄
東京都監査委員	岩 田 喜 美 枝
東京都監査委員	松 本 正 一 郎

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

（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ようとするかといった視点、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 橋本 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、伊勢湾台風級の大潮や、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、災害時においては、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保持できるように、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、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考えられる。

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実行している。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考えられる。

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) 基本的な観点

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3B（経済性、効率性及び有効性）についても基本的な観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・事業の手續が、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観点である。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観点である。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観点となる。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観点となる。港湾局が行っている事業の中には、成果そのものに、より焦点を当てていくべきものもある。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)、中央防波堤内側コンテナふ頭(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、東京夢の島パーク、東京ペリポート、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

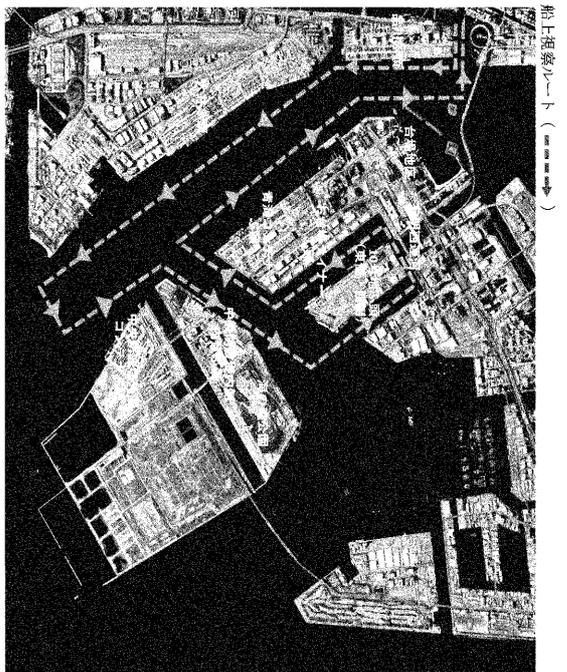
港湾局所管の東京都政策連携団体等のうち、監査の対象とした株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社に訪問し、会社の概要や課題を確認するとともに、社内を視察し、各種資料を閲覧した。

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 (港灣厚生施設)	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)	9月9日
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

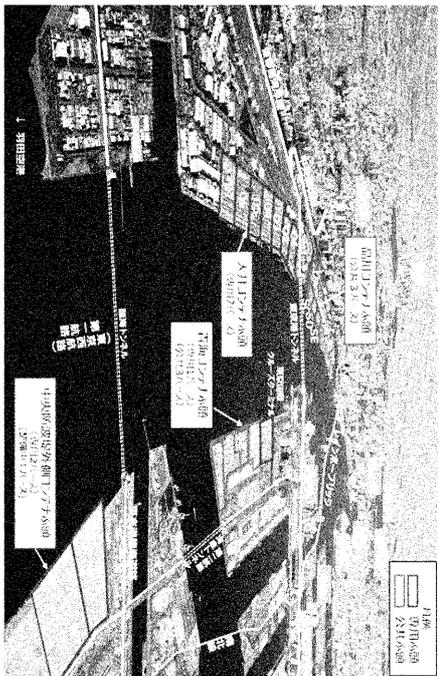
(注) 船上視察

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。



船上視察ルート (→)

都提供資料



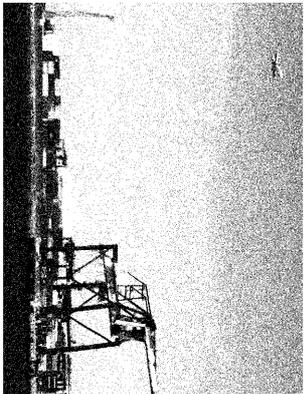
東京港コンテナふ頭の概要

都提供資料

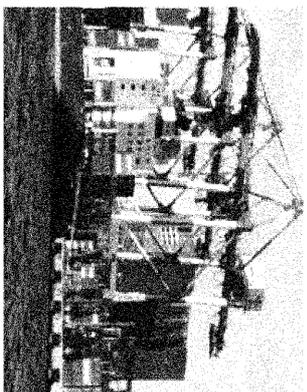
監査人又は補助者単独で視察した施設（海上公園）の訪問日時等の状況は次のとおりである。

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	
	コソテナふ頭公園（第1回）	
	みなとが丘ふ頭公園	
ふ頭公園	京浜島つばき公園	
	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	
	城南島緑道公園	
海浜公園	大井ふ頭中央海浜公園	8月11日
	コソテナふ頭公園（第2回）	
	晴ふ頭公園	
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	8月13日
海浜公園	長巳の森海浜公園	
	有明親木海浜公園	
	芝浦南ふ頭公園	
ふ頭公園	晴海ふ頭公園（開園前）	
	青海中央ふ頭公園	
	品川北ふ頭公園	
	シンボルプロムナード公園	
緑道公園	晴海緑道公園	
	有明北緑道公園	
	長巳の森緑道公園	10月8日
ふ頭公園	晴海ふ頭公園（開園（10月7日）後）	
	晴海ふ頭公園（市民連携施設「Connect HARMU」オープン（10月29日）後）	
緑道公園	晴海緑道公園（開園（10月7日）後）	

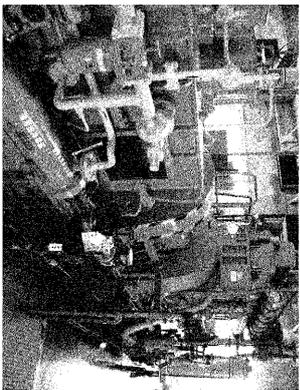
視察した施設等の写真（一部）は以下のとおり（監査人撮影）。



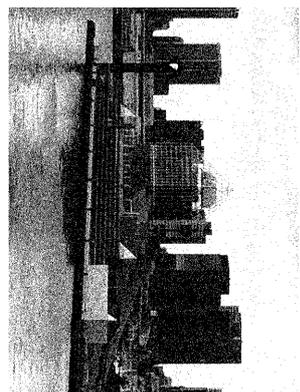
中央防波堤外側コソテナふ頭（船上より）
（航空機の安全のためクレーンの高さ制限がある）



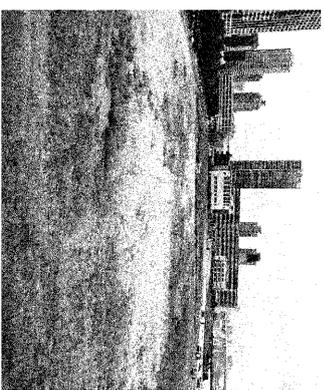
青海コソテナふ頭（船上より）
（背後にRNDが入居しているテレコムセンターが見える）



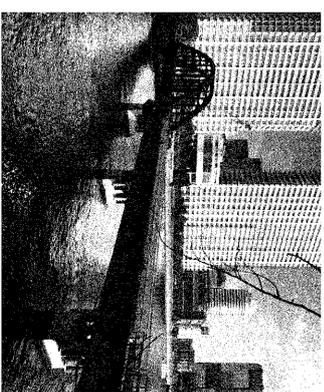
芝浦排水機場



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）



旧晴海鉄索吊橋

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「PT」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賃別に見ると、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、フエリーふ頭、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				計	都道府県知事
		都道府県	市町村	港務局	一部事務連合		
国際拠点港湾	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	(38)	(29)	(6)	(0)	(0)	(38)	-
小計	932	598	327	1	6	932	-
(内) 選定港	(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湾は、江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点として近世海軍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収期間も含め、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。

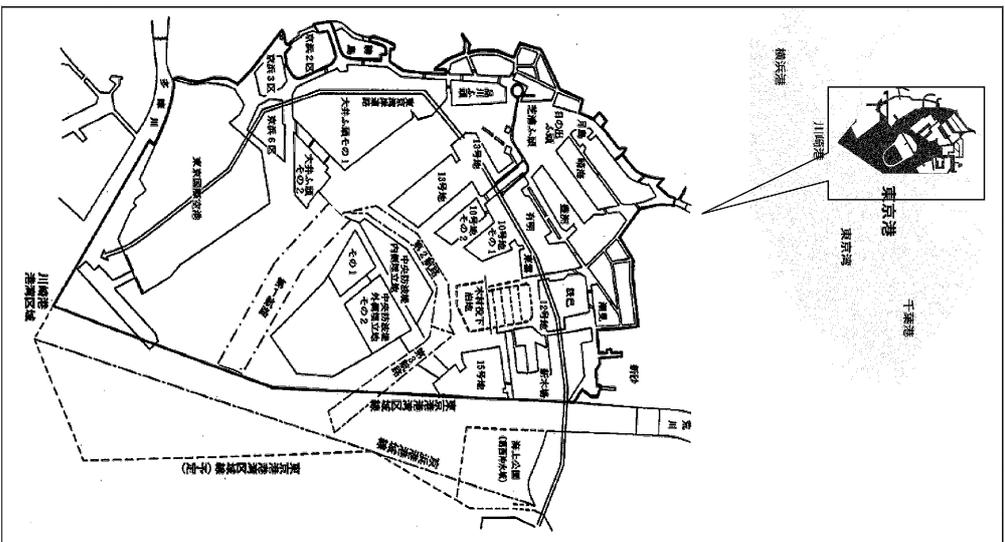
東京港では、その後も物資別専門ふ頭やフェリーふ頭など、時代の新しい要請に応える最新鋭の港湾施設を積極的に整備し、首都圏さらには東日本全域に及ぶ物資流通の要の一つとして貢献してきた。

(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本域として、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本域である。

図A-1-1 東京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。

