

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
都との周 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、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おたり、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、とりわけ使用施設が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 年以上前のプ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って記載されている。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、港湾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、川崎市、横浜須賀野市、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。このほかにも、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

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
芝浦ふ頭外11か所目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	196,072,865	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	197,453,066	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試算を行っているが、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ねたい。

（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イン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。このドルフインは、原木を泊地に投下し、ここできかだに結束して、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㎡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、その役割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 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ば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、棧橋、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、棧橋については、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)				
			H29	H30	R 元	R2	R3
15 号 木材ふ頭	120 トン	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、今後の対応を検討したい。

(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、TPT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TPTが管理している。
- ※ 国有施設である大井ふ頭（04～06 ベース）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TPT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、施設の設定、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もので、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、棧橋、物揚場、船揚場、係船浮標、係船くい、小型船舶係留施設及び泊地（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業務の提供に対する料金として徴収することになり、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条第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來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、公益上その他の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-2-2-1 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・棧橋・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		●
東京都港湾管理条例	荷役機械器具置場		●
	貯木場		●
	港湾施設用地	●	●
	各船ターミナル施設	●	

会計区分

条例名	使用料	会計区分	
		一般会計	港湾事業会計
東京都入港料条例	桶りよう付帯施設	●	
	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-2-2-2 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		1台1時間までごとに	53,000円
	ベルトコンベヤー		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		1月1㎡までごとに	340 円
一般使用		1日1㎡までごとに	11 円

港湾管理条例表第一より監査人作成

表B-2-2-3 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	重量物用起行式起重機	1台30分間までごとに	45,000 円
	ばら物用走行式起重機	1台1時間までごとに	53,000 円
	テノローダー	1台1時間までごとに	36,000 円
	ベルトコンベヤー	1台1時間までごとに	750 円
上屋	一般上屋	1月1㎡までごとに	694 円
	(自動車、食品上屋、及びばら物上屋以外のもの)	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)	1月1㎡までごとに	152 円
野積場	一階部	1月1㎡までごとに	194 円
	貨物を搬置する区画	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
冷蔵コンテナ用荷役施設	特級 (知事が指定する野積場)	1月1㎡までごとに	365 円
	一般 (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
荷役連絡所	長さが6.1mを超えない冷蔵コンテナ用	1日につき	1,563 円
	特級 (知事が指定する荷役連絡所)	1月1㎡までごとに	2,060 円
	一般 (知事が指定する荷役連絡所)	1月1㎡までごとに	2,700 円
	二級 (知事が指定する荷役連絡所)	1月1㎡までごとに	1,370 円
荷役機械器具置場	三級 (知事が指定する荷役連絡所)	1月1㎡までごとに	1,280 円
	一般 (コングリート造、フロッツ造又は鉄骨造のもの)	1月1㎡までごとに	900 円
	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
その他	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、一般、二級及び三級の4区分、一般野積場は特級、一般、二級の3区分、荷役機械器具置場は一般と二級の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般と二級の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-2-2-4 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	一般 (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	1,450 円
	一般 (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
店舗	一般 (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
	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	115,000 円
	一般 (知事が指定する客船ターミナル施設)	1月1㎡までごとに	20,000 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	5,200 円
駐車場	一般 (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
	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	2,600 円
	一般 (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
	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		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は除く。）	12,500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は除く。）	8,000円
		1回1台につき2時間まで	8,000円
		1回1台につき2時間まで	400円
機械精算式駐車場	一般使用	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
		1日1台につき	4,000円
		1日1台につき	1,000円
		1日1台までごとに	170円
		業としての写真等の撮影のための使用	1時間までごとに写真の撮影 12,000円 映画、テレビ及びビデオの撮影 36,000円
待合所施設	一級（知事が指定する客船ターミナル施設）	1日1台までごとに	50円
		業としての写真等の撮影のための使用	1時間までごとに写真の撮影 1,560円 映画、テレビ及びビデオの撮影 6,750円
		1台24時間までごとに	30,000円

港湾管理条例施行規則表第一より監査人作成

港湾管理条例施行規則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㎡以上の外質上屋 (2) 一級 昭和58年以降に建設された外質上屋（特級の上屋を除く。）及び平成元年以降に建設された内質上屋 (3) 二級 昭和57年以前に建設された外質上屋及び昭和34年から昭和63年までの間に建設された内質上屋 (4) 三級 昭和33年以前に建設された内質上屋
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㎡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プビングし、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なくても、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	作名	備考
1	44 港湾管振	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 港湾振	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 港湾振	233	平成3年10月14日	密接隣接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）に関す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 港湾振	94	平成4年6月25日	給水を目的として保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 港湾振	238	平成4年9月30日	密接隣接事業用地及び青海（C3・C4）用地の港湾設備使用料の減免について	時限的
6	10 港湾振	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 港湾振	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・係船柱（橋）使用料の取扱いについて	永続的
8	12 港湾振	97	平成12年7月31日	大井コンテナ倉庫前農機庫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人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いについて	永続的
12	25 港経振	198	平成25年8月26日	10号地その2の頭取役事務所取扱方針	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	竹芝ふ頭築港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シーゾーブ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 港経振	114	平成30年5月14日	（仮称）小型船ターミナル及びYH増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	保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 港経振	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市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）使用料の減免措置について	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	中防外側臨港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に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。
一般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に当たするため、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、公益上その他の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航行している船舶 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、道南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。）の間で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
ボリウムインセンティブ	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
フイーダー輸送インセンティブ	登録された内航（国際）フイ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 PortSustain ability 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、パ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
開港日以内。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おおのりである。

- 1 入港料一元化と国際競争力強化イノベーション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つた方の減免項目を適用する。
- 2 入港料一元化又はボリエームイノベーションとグリーンイノベーション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ノベーション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、国土交通大臣にあっては国土交通省令で、港湾管理者にあっては条例で、当該工場又は事業場に係る事業者に、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) 東京夢の島リーナについて

ア 概要

東京夢の島リーナは、平成3年3月に制定された東京都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ター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 東京夢の島ペリーナの施設概要		
面積	約25.1ha（陸域約5.5ha、水域約19.6ha）	
保留施設	専用バス 660 隻、多目的バス等 33 隻	
関連施設	ペリセンタ―（ショッヅ、レストラン）、給油バス、修理ヤード、駐車場（4カ所）、緑地	

都提供資料

表B-2-29 東京夢の島ペリーナ運営形態等の推移

平成 3 年 3 月	東京都ペリーナ条例制定
平成 4 年 1 月	東京都ペリーナ条例施行
3 月	東京都立夢の島ペ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	東京都立夢の島ペリーナ全面使用開始
平成 10 年 3 月 4 月	東京都ペリーナ条例廃止 （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〕 東京夢の島ペ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、貸付物件を公共ペ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

ペリーナ利用料金は、東京夢の島ペリーナ管理運営基準「ペリーナ利用料金表」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「ペリーナ利用料金表」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テレポートセンターが、他ペ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、保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 専用バス（一括払）の利用料金の状況

利用区分	延長	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	448,000	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%

※ 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。
都提供資料より監査人作成

- 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
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)
報告及び実地調査への協力	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、実地調査結果等の公表	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年度以降のリーナ事業収支実績の推移は、表B-2-32のとおりである。

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。

自主事業であるリーナ事業として、ライセンススクールやBQ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、BQ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 東京夢の島リーナ事業収支実績推移

項 目	(単位：千円)			
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
リーナ事業収入(係留区画)	予算 725,104	728,770	734,766	736,384
利用料金外施設利用料等)	実績 767,951	745,984	797,791	780,735
リーナ事業収入	予算 25,900	29,220	33,560	33,650
(自主事業収入)	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
リーナ事業収入のうち	予算 113,760	119,670	119,670	120,370
作業料金その他の収入にかかる経費	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、外部委員会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、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

α 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-2-3-3 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-2-3-4 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-2-3-5 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、東京港内の都用地を、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、東京テレポートセクター業務施設用地として株式会社東京テレポートセクター、東京夢の島アリーナ施設用地としてスバル興業株式会社、建設土砂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有る。

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、株式会社東京テレポートセク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た。
令和3年度においては、このうち、①違法駐車対策、⑤所要時間等の見える化、⑦東京港湾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(台切りシャレーン)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 (バベンター・シャレーン)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グレート早朝オープン	—	
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 東京港湾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	

都港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〕 東京港湾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		
	要 綱		
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）交付実施要綱（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（東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会期間分）交付実施要綱（東京2020大会期間分要綱）		
補助対象事業	・オリンピック輸送事業 ・東京港と国内他港との間 ・及び千葉港との間をコンテナパナマにより輸送する事業		
	・はしけ横持輸送事業 ・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トレーラ車両により輸送する事業		
補助対象	補助対象期間に輸送される国際海上コンテナ（ISO規格）		
コンテナ	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		
補助金の額 (単位：円)	IFEU 当たり 実入りコンテナ 3,000 空コンテナ 2,000	IFEU 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
	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
補助事業者は、次の書類を提出	
報告・検査	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、通常期間のフリ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)

項目		フリーダー輸送事業	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	8,320	2,070	1,670	—
	(FEU、本)	4,744	1,764	—	—
大会期間分	確定額	34,448	5,904	3,340	43,692
	事業者数	9	5	2	—
大会期間分	計画額	46,000	15,000	6,000	67,000
	交付決定額	42,178	8,590	3,974	54,742
大会期間分	貨物数	25,604	6,601	5,114	—
	(FEU、本)	12,006	7,869	—	—
大会期間分	確定額	100,824	21,071	10,228	132,123
	事業者数	9	5	2	—
大会期間分	計画額	100,824	29,324	10,910	141,058
	交付決定額	95,247	24,110	10,647	130,004
大会期間分	貨物数	33,924	8,671	6,784	—
	(FEU、本)	16,750	9,633	—	—
大会期間分	確定額	135,272	26,975	13,568	175,815
	事業者数	9	5	2	—

(注) 貨物数の単位は、フリ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り、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

事業	調査年度	増加コスト	設定単価	負担割合等
フリーダー輸送	平成 26	IFEU 当たり実入り約 9,000 空 約 6,000	IFEU 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	IFEU 当たり約 6,000	IFEU 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

※ 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、フリーダー輸送事業 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

項	目	(単位：円)		
		フリーダー輸送事業	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（フリーダー輸送事業 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