

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り、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、定期的に実施することが望ましい。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<br>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）<br>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<br>東京港で輸出入される外資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<br>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QFS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<br>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QFS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<br>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<br>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。）<br>②リードタイムに関する検証<br>③貨物の詰め替えを行う施設に係る現況<br>④輸送に係る手続<br>⑤事業の継続性及び改善点の抽出<br>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<br>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<br>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、1 TEU（20 フォイートコンテナ）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1 TEU 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

| 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 フォイート26本、20 フォイート12本  
※2 20 フォイ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メン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、それらと比較、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   | 令和3年7月1日から令和3年9月30日まで                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 実施期間   | 3者                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2 協力事業者数 | 38本（64TEU）                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 3 実施本数   | 北関東各県のほか、新潟県、長野県                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 4 輸送先    |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 5 主な検証結果 | ・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<br>・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<br>・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<br>・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



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湾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、アクセス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係属して条例、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いかと推察される。

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ることも言

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 | 対応完了時期<br>(年度) | 令和３年度<br>申請件数<br>(件) |
|--------------------|---------------|--------------|----------------|----------------------|
|                    |               | 第２条          |                |                      |
| 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          |               | (２)          |                | 12                   |
| 冷蔵コンテナ用荷役施設の使用終了届  | 東京都港湾管理条例施行規則 | (６)          | (6)            | 67                   |
| 電気施設使用実績届          | 東京都入港料条例施行規則  | (４)          | (4)            | 355                  |
| 入出港届               |               | (７)          | (7)            | 4,560                |
| 入港料減免申請            |               | (８)          | 平成 30          | 5,826                |
| 手続数9               |               |              |                | 計 46,523             |

都提供資料より監査人作成

(イ) メール対応済の手続

令和３年度末においては、12 種類の申請手続において、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続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続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、フア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、フア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続等（令和４年３月現在）

| 手続                                | 根拠条例等         | 令和３年度<br>申請（件） |
|-----------------------------------|---------------|----------------|
|                                   |               |                |
| 港湾施設の一帯使用許可申請(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積終了届を除く。） | 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              |
| 使用開始貨物の届出                         |               | 1              |
| 入港料運付申請                           | 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              |
| 手続数 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-3-11参照)。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-3-11 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                |          |                                         | 507   |
| 水域内土砂採取許可申請             |          |                                         | 0     |
| 水域施設等建設(仮設)許可申請(水域)     |          |                                         | 0     |
| 構造物建設許可申請(水域)           | 一部メール対応済 |                                         | 0     |
| 陸物投棄許可申請(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      | 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 | 4     |
| 権利承継届(水域)               |          |                                         | 3     |
| 公共空地占用許可申請              |          |                                         | 64    |
| 公共空地内土砂採取許可申請           |          |                                         | 7     |
| 水域施設等建設(仮設)許可申請(公共空地)   | 一部メール対応済 |                                         | 0     |
| 構造物建設許可申請(公共空地)         |          |                                         | 36    |
| 陸物投棄許可申請(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            |          |                                         | 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      | 一部メール対応済 |                                         | 58    |
| 海岸保全区域における掘削の許可申請       |          |                                         | 0     |
| 海岸保全施設新設工事の設計及び実施計画承認申請 |          | 東京都海岸法施行細則                              | 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   |

(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EID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、港湾情報システム上のWEB申請では、データファイルを添付する必要がある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

れない。

(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、地方自治法に基づき協議会である「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－3－12 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  | 集議      | 京浜港連携協議会規程の改正等について<br>監事の選任について<br>会長の職務代理について |
| 2 平成22年3月19日   | ワーキング横浜 | 京浜港連携協議会規程の改正等について<br>平成22年度予算（案）について          |
| 3 平成22年4月1日    | 集議      | 国際戦略港湾への対応について                                 |
| 4 平成22年5月31日   | 集議      | 平成21年度決算について                                   |
| 5 平成23年3月31日   | 集議      | 平成23年度予算について                                   |
| 6 平成23年5月31日   | 集議      | 平成22年度補正予算について<br>平成23年度補正予算について               |
| 7 平成23年9月9日    | ワーキング横浜 | 京浜港の総合的な計画について                                 |
| 8 平成23年12月22日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 9 平成24年3月30日   | 集議      | 平成24年度予算について                                   |
| 10 平成24年4月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 11 平成24年5月31日  | 集議      | 平成23年度決算について<br>平成24年度補正予算について                 |
| 12 平成25年3月29日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 13 平成25年5月31日  | 集議      | 平成24年度決算について                                   |
| 14 平成25年12月24日 | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 15 平成26年3月31日  | 集議      | 平成25年度予算について                                   |
| 16 平成26年4月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 17 平成26年5月30日  | 集議      | 平成25年度決算について                                   |
| 18 平成27年3月31日  | 集議      | 平成27年度予算について                                   |
| 19 平成27年5月29日  | 集議      | 平成26年度決算について                                   |
| 20 平成27年12月3日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 21 平成28年3月31日  | 集議      | 平成28年度予算について                                   |
| 22 平成28年4月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 23 平成28年5月30日  | 集議      | 平成27年度決算について                                   |
| 24 平成29年3月31日  | 集議      | 平成29年度予算について                                   |
| 25 平成29年5月31日  | 集議      | 平成28年度決算について                                   |
| 26 平成29年8月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 27 平成29年12月4日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 28 平成30年3月31日  | 集議      | 平成30年度予算について                                   |
| 29 平成30年4月2日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 30 平成30年5月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 31 平成30年5月30日  | 集議      | 平成29年度決算について                                   |
| 32 平成31年3月29日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 33 平成31年4月1日   | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 34 令和元年5月31日   | 集議      | 平成30年度決算について                                   |
| 35 令和元年12月16日  | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 36 令和2年3月31日   | 集議      | 令和2年度予算について                                    |
| 37 令和2年5月29日   | 集議      | 令和元年度決算について                                    |
| 38 令和3年3月31日   | 集議      | 令和3年度予算について                                    |
| 39 令和3年4月1日    | 集議      | 監事の選任について                                      |
| 40 令和3年5月31日   | 集議      | 令和2年度決算について                                    |
| 41 令和3年12月10日  | 集議      | 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 | 基議      | 会長の選任に関する協議書 |
| 43 | 令和4年3月31日  | 基議      | 令和4年度予算について  |
| 44 | 令和4年4月1日   | 基議      | 監事の選任について    |
| 45 | 令和4年5月31日  | 基議      | 令和3年度決算について  |

(注) 令和4年8月19日現在

都建設資料より監査人作成

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、トランジツ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画していないことは、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、トランジツ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こととなったとはいえず、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たい。



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ダイナ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<br>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フォンロケット及び高性能カメラ導入 | 78,626,000 | 72,779,898 |
| 護岸式防災船着場の開放<br>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  |

※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保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。）

都提供資料より監査人作成

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タチリーにおいて、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

| カタチリー   | 取組概要                                                                                                                                                         |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 新規航路の開拓 | ○航路の検証（社会実験）<br>平成28年度：浅草～天空橋など3航路<br>平成29年度：臨海部の循環など5航路<br>○民間運行事業者の支援（平成30年度）<br>○交通手段としての可能性検討<br>令和元年度：真夏のらくらく船旅通勤<br>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）<br>ポスター/チラシ、インフルエンサー活用、PR動画、冊子など<br>○新たなターゲット開拓（令和元年度、令和2年度）<br>女性向け冊子、外国人向けフリーペーパーなど<br>○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<br>案内サインの設置（天王洲、吾妻橋など8か所）<br>○WEBによる乗船券予約やレジック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ペンフレット配布等（平成28年度）<br>○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 | 152,700,000 | 9,100,000  |
| ・交通手段としての社会実験                |             |            |
| 【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 | 5,500,000   | 5,500,000  |
| ・ホームページを活用した効果的な情報の発信        |             |            |
| 【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           | 3,000,000   | 0          |
| ・これまでの取組のとりまとめ               |             |            |
| 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、港務局負担額は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せ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、港務局では、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し、「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) 運河エリアライオアップの推進

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「運河エリアライオアップ・マススタープラン」（以下「マススタープラン」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オ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〕 運河エリアライオアップの推進について

#### (ア) 運河エリアライオアップ・マススタープラン

##### 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オ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「公共施設等のライオアップ基本方針」（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オアップの基本的な考え方や事業の推進方針が示された。マススタープランは、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オ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 バスターランンの対象施設、具体的推進方策等  
バスターランでは、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、目の出・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 バスターランンの対象エリア、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（開田川・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<br>①区や民間事業者等と連携し、夜景のフラスカスボットを解消<br>⇒上屋、木門、橋梁等のインフラ施設等のライトアップ<br>②周辺の光環境と調和を図り、質の高い夜景を創出<br>⇒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 |
| 対応方針    | 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目の出・竹芝、芝浦港南、天王洲の3地区を設定<br>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<br>運河遊歩道の整備<br>舟運拠点としての整備が見込まれること等                                                 |
| 具体的推進方策 | バスターランより監重人作成                                                                                                                                                           |

港湾局によれば、当該バスターランは、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、今後もバスターランの考え方を生かしていくことである。

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、目の出・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、目の出・竹芝地区と2地区を再編した芝浦港南・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症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、従来の目の出・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

| 年度   | 地区      |                                                                                              | 芝浦港南                                                                                         |                                                   | 天王洲                                   |  |
|------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------|--|
|      | 目の出・竹芝  |                                                                                              |                                                                                              |                                                   |                                       |  |
| 平成30 | 合 員 組 成 | 学識（会長）1、専門家2、民間事業者16、行政4、オアザーバー2、事務局2                                                        | 学識（会長）1、専門家2、民間事業者5、行政4、オアザーバー1、事務局2                                                         | 学識（会長）1、専門家2、民間事業者12、行政3、オアザーバー2、事務局2             | 学識（会長）1、専門家2、民間事業者14、行政3、オアザーバー1、事務局2 |  |
|      | 開催状況    | 9/12（出席24 欠席2）<br>10/16（出席22 欠席4）<br>12/19（出席23 欠席3）                                         | 8/29（出席15 欠席1）<br>10/25（出席12 欠席3）<br>1/31（出席14 欠席1）                                          | 9/7（出席23 欠席1）<br>10/2（出席21 欠席3）<br>1/22（出席20 欠席4） |                                       |  |
| 令和元  | 合 員 組 成 | 学識（会長）1、専門家1、民間事業者14、行政3、オアザーバー1、事務局2                                                        | 学識（会長）1、専門家1、民間事業者13、行政6、オアザーバー2、事務局2                                                        |                                                   |                                       |  |
|      | 開催状況    | ①7/29（出席17 欠席5）<br>②9/25（出席12 欠席9）<br>③11/20（出席13 欠席8）<br>④1/20（出席16 欠席5）<br>⑤2/25（出席14 欠席8） | ①7/25（出席18 欠席5）<br>②9/12（出席18 欠席6）<br>③11/6（出席16 欠席8）<br>④12/19（出席18 欠席6）<br>⑤2/19（出席20 欠席5） |                                                   |                                       |  |

(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。
都提供資料より監重人作成

(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   | 八千代エンジニヤリング（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）                         |

（注）過去に（株）アルメックVP1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61,685,000円）、平成30年度運河エリアライトアップ（大井町地区）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）

都提供資料より監査人作成

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（大井町中央海浜公園）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、過年度に目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センソール効果、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つた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、オンライン方式や西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考える。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たこととした。

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くのかについては、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<br>・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）<br>・令和2、3年度はコロナ禍のため従前の「実動訓練」を中止し、「情報伝達訓練※」のみ実施<br>※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）の実動訓練実施状況】                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                    |
| 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                                                                          |
| 4 参加人員                                                                                                                                                                                        | 約85名、参加船艇：11隻                                                                                                                                      |
| 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、本埠への入国を企てている」との情報に基づき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<br>・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止<br>・テロリストから逃げる際に自傷した乗客を、東京消防庁の救急部隊が搬送<br>・乗客の荷物エリアに残された荷物に対し税関の爆発物検査犬が臭気確認し、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                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                    |
| 海上工事作業員から「工事作業員が乗船しており、さらに1隻の作業船が係留場所から無くなった」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、巡視船や警備救護艇、警察艇等が小型ボートを追跡し、テロリストを制止                                                                                                                           |                                                                                                                                                    |

(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出入管理の強化を図り、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 |     |     |     | 計   |
|-------|-------|------|-----|-----|-----|-----|
|       |       | 油    | 漂流木 | 沈没船 | その他 |     |
| 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 |

都港湾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「東京湾排出油防除協議会」がある。港湾局もこれに加え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、港湾区域及び港湾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、陸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 <sup>3</sup> ) |
| 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 m<sup>3</sup>)、木皮処理量は、386.1 m<sup>3</sup>であった。

(6) 沈没船の処理について

ア 概要

港内に放置される沈没船は、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没船は、都において撤去している。沈没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、沈没船の事案はなかった。

(7) 港湾施設における省エネルギー、CO<sub>2</sub>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、有明サードビル外 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、東京夢の島リーナー外 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 CO<sub>2</sub> 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