

港では、国際的な環境対策プログラムである ESI (Environmental Ship Index) に参加し、入港料減免のインセンティブを導入することで、船舶から排出される窒素酸化物 (NOx) や硫黄酸化物 (SOx) 等を削減することとしている。 また、近年、船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、新たな船舶燃料として、従来の重油と比べて環境負荷の小さい LNG (液化天然ガス) への転換が進められており、今後、LNG を燃料とする船舶が増加していくものと予想されている。 東京港では、国際的な環境対策にいち早く貢献するとともに、LNG 燃料船の入港を促進することによる国際競争力強化を図るため、LNG を燃料とする船舶等に対するインセンティブ制度を、令和3年4月から導入した。 加えて、今後、ゼロエミッション船舶として期待される将来の水素燃料船の早期就航を後押しするため、水素を燃料とする船舶に対するインセンティブ制度を導入した。 イ 監査の結果 〔分析〕 排出ガス対策のためのインセンティブ制度について 港湾局は、排出ガス対策のために、以下のようなインセンティブ制度を導入している。 ○ グリーンシップインセンティブ - WPSP (World Port Sustainability Program) が認証した船舶の ESI 値に応じて、入港料を減額する。 - 減免率は、ESI 値 20.0 から 29.9 の場合 30%、30.0 から 39.9 の場合 40%、40.0 以上の場合 50%となっている。 ○ LNG インセンティブ - LNG を燃料とする船舶及び LNG 燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除する。 ○ 水素インセンティブ - 水素を燃料とする船舶に対し、入港料を免除する。 LNG インセンティブに関しては、令和3年4月より導入されたばかりであり、令和3年度の実績は、1 件 (総トン数 23,040 t、入港料相当額 62,208 円)のみであった。	(9) 屋形船のし尿処理について ア 概要 船舶からの海域へのごみ、し尿等の廃棄物の排出については、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律で一定の規制がなされている。 しかし、し尿の排出について、定員 100 人未満の屋形船は法規制の対象外となり、港湾区域内の親水施設である海上公園等の閉鎖水域でのし尿垂れ流しに対し、各方面から早急に対処するよう要望が出され、平成2年11月に、屋形船のし尿処理対策を円滑に進めるため、業界団体及び庁内関係局等の協議の場として「屋形船し尿処理対策連絡協議会」(事務局：環境局)を設置した。 この協議会の協議結果を踏まえ、当面の暫定策として、閉鎖水域へ排出を行わないよう屋形船を改造し、滞留タンクを設け、港内に設置したし尿受入施設(海上保留)で処理するよう行政指導による対応策を講じ、平成3年8月から実施した。平成13年4月より、バキータム車で各屋形船の係留場所等を巡回してし尿の回収を行うとともに、平成22年度に、セルフ方式によるし尿回収施設を設置し、維持管理を行っている(現在は、芝浦1か所のし尿回収施設を管理)。なお、し尿回収施設については、港湾局が管理する施設のほか、建設局が管理する同種の施設が越中島(江東区)及び新今井橋(江戸川区)にも設置されており、都外の事業者も含めて使用することが可能となっている。 令和3年度におけるバキータム車によるし尿回収実績は、年間72回、延べ隻数215隻、回収量21,100kgである。 (10) 官民協力・協議会について ア 概要 東京港の安全と環境良化の促進を図るため、官民協力体制として港湾局長を会長とする「東京港安全・汚染防止対策協議会」が昭和50年6月に発足した。主な協議事項は、船舶の航行安全対策、廃棄物、廃油及び廃船等による汚染防止体制の整備並びに清掃体制に関することである。 平成22年度からは、東京港における水域利用調整に係る連絡調整を行うことを目的として、水域利用調整協議会(事務局：東京都港湾局、東京海上保安部)を設置している。水域利用調整に係る調整ルールに関すること、その他船舶航行の安全確保及び円滑化に関すること等について協議し、問題の解決を図っている。 東京都区部の港湾・河川における廃船を適正に処理、リサイクルするための検討組織として、平成11年6月、行政と民間の関係者が連携、協力し「東京都
--	--

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

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

イ 監査の結果

〔分析 意見1－2.1に関するもの〕水域利用調整協議会の開催方法について水域利用調整協議会は、令和3年度中は開催されなかったため、直近の令和3年1月27日に開催された協議会（書面開催）について、議案書並びに審議結果の報告の内容を監査した。

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

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

（意見1－2.1）水域利用調整協議会の開催方法について

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

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

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

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

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

(11) 放置艇対策の取組について

ア 概要

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

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

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

適正化区域とは、次のいずれかに該当する区域が対象である。

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

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

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

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

イ 監査の結果

〔分析 意見 1－2 2 に関するもの〕 営業用船舶の放置について

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

表 B－6－3 船種及び区域ごとの放置船舶数（各年度 5 月時点）

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

東京都船舶の係留保管適正化計画（改定版）より監査人作成

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

成 30 年度には増加に転じ、17 隻となっている。

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

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

（意見 1－2 2） 営業用船舶の放置について

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

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

(12) 特定外来生物（ヒアリ等）の侵入・定着防止について
ア 概要

平成 29 年 7 月、東京港で陸揚げされたコンテナ内において、都内で初めてヒアリが確認された。
ヒアリは攻撃性があり、人体への被害等を及ぼす生物であることから、ヒアリが国内に定着した場合、国民の生活に大きな影響を与える可能性がある。
このため東京港では、特定外来生物（ヒアリ等）の水際での対策を徹底するため、「東京港におけるヒアリ等対策連絡会」（事務局：港湾局及び環境局）を設置して関係組織の連携体制を強化するとともに、モニタリング調査や普及啓発の取組を行っている。

7 東京港埠頭株式会社との取引について

(1) 概要

ア TPTと東京都との取引

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

イ TPTと東京港の施設の関係

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

次に、背後施設（クレーン・ヤード等）について、その所有者、管理者は、内覧ふ頭は都であるが、外覧ふ頭は全てTPTである。

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

表B-7-1 東京港の施設の所有者等の状況

【外覧ふ頭】			
地区名	施設名	岸壁	
	パース 01～03、07	所有者	管理者
大井	04～06	国	都・TPT ※管理運営協定を締結
	07	都	TPTへの指定管理
青海	A0～A2	都	TPT
	A3、A4	都	TPTへの指定管理
中防外	Y1 (H29～)	都	TPT
	Y2 (H29～)	国	都・TPT ※管理運営協定契約を締結
品川	SC～SF	都	TPTへの指定管理
【内覧ふ頭】			
中防内	X4、X5	都	都
		船社	都
		船社	日本通運（株）

都提供資料より監査人作成

ウ TPTの事業活動

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

(2) 青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託について

ア 事業の概要

(ア) 青海・品川公共コンテナふ頭立哨警備委託

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

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

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

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

(イ) TPTによる契約手続

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

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

(ウ) TPTによる契約締結前の都との事前協議

都とTPT間の覚書では、委託契約の締結に際しては、契約締結前に、TPT

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

公共コンテナ施設の警備委託経費及び保安管理者業務経費の負担に関する覚書

（令和4年3月7日）

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

（経費の定義、事務手続）

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

(1) 警備委託経費

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

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

警備委託経費は第4条により按分する。

（略）

イ 監査の結果

（指摘1ー3） TPTが行った外部委託契約締結前の都との事前協議について

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

覚書に定める双方の協議状況が確認できるよう、適切に記録を保存されたい。

(3) 東京港内清掃作業委託について

ア 事業の概要

(ア) 東京港内清掃作業委託

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

契約相手先、業務実施者は、TPTである。再委託は禁止されている。

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

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

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

作業実施が困難な場合については、協議等の定めがある。

(イ) 委託料の支払と精算

委託料は、四半期ごとに概算払で、都からTPTに支払われる。

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

(ウ) 必要経費の発生と負担、報告

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

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

イ 監査の結果

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

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

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

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

(指摘 1－4) 東京港内清掃作業委託の外部委託について

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

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

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

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

東京港内清掃作業委託契約書 令和3年4月1日

(再委託の禁止)

第20条 乙は、本委託に係る業務を第三者に委託してはならない。

(意見 1－2 3) 東京港内清掃作業委託の実績報告分析について

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

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

回答内容自体は、おおむね状況に整合するものであり、特段の検出はない。しかしながら、実績報告の承認時の検討状況が、保管資料から確認できないことは改善すべきである。

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

令和3年度東京港内清掃作業委託での執行額のうち変動が大きい費目及び変動理由

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

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

給料の増減

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

諸手当の増減

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

委託料の増減

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

〔分析 指摘1～5に関するもの〕使用不能備品の処分について

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

（指摘1～5）使用不能備品の処分について

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

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

〔分析 指摘 1－6 に関するもの〕物品取扱要領の通知について
東京港内清掃作業委託契約書第 10 条第 6 項に、物品の管理事務については、本契約書に定めるもののほか、別途通知する委託契約に伴う物品取扱要領の定めに従じるものとする規定されているが、物品取扱要領については、港湾局より通知がなされていなかった。

〔指摘 1－6〕物品取扱要領の通知について

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

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

〔分析 意見 1－2 4 に関するもの〕T P T の受託業務の検査について

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

〔意見 1－2 4〕T P T の受託業務の検査について

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

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

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

(4) 公共船着場等の開放に向けた実証実験に関する協定について
ア 事業の概要

(ア) 東京港港湾区域における公共船着場等の開放の取組

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

表 B－7－2 不定期航路事業者向けに開放した公共船着場の名称と開放時期

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

都施設資料より監査人作成

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

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

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

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

協定は、過年度から継続的に締結されており、T P T には、これまでの取組

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

(ウ) 実証実験に要する経費の内容

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

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

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

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

表B-7-3 実証実験に関する協定に係る再委託

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

都健供資料より監査人作成

(エ) 実証実験に関する協定の履行実績報告

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

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

(オ) 実証実験に関する協定の目的と業務内容

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

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

イ 監査の結果

(意見1-25) 実証実験に係る経費と日常的な業務経費の区分について
実証実験に係る経費の内容を確認したところ、その大半は、船着場予約管理業務や船着場利用時の係員業務等の委託料であった。

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

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

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

II 東京港の港湾計画と整備について

1 港湾計画について

(1) 概要

ア 港湾計画の概要

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

イ 東京港第8次改訂港湾計画

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

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

港湾法

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

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

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

3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。

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

○京浜港が一体となり、我が国と欧州、北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、京浜港を構成する三港それぞれの特性を踏まえるとともに、港湾管理者が国とも連携し、民の視点の導入等による効率的な港湾運営を実現する。

○これまで以上に施設の新規整備を積極的に推進し、それを種地として既存埠頭の再編・高度化を進める。

○円滑な交通ネットワークの確保やロジクス機能の強化を図り、総合的な物流の効率化を進める。

○利便性の向上や港湾コストの削減等を進めることで、東京港の更なる国際競争力の強化を図り、欧米との国際基幹航路はもとより、輸出入の大宗を占めるアジア地域との航路の拡充を図っていく。

○東京港は、国際会議の誘致、観光振興等の取組を推進し、世界に東京の魅力を発信していくことが求められていることから、臨海副都心で、MICE・国際観光拠点化を進めるとともに、新たに大型クルーズ客船埠頭を整備し、世界中の人が訪れる魅力あるみなと・まちづくりを展開していく。

○地域に住み、働く人々、また、訪れる都民や観光客など、全ての人々にとって重要な環境資産である緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、多様な生物の生息環境の改善を図るとともに、人とみなと・海とのつながりを取り戻す施策を進めていく。

○大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民を守り、緊急物資や被災者の円滑な輸送を確保し、首都圏経済活動の停滞を回避するための万全な対策を更に進め、また、今後の施設整備に当たっては、災害時における施設の運用にも配慮した上で、防災力の向上を図っていく。さらに、施設が常に健全な状態で機能するよう、効率的、効果的な維持管理や施設改修を行っていく。

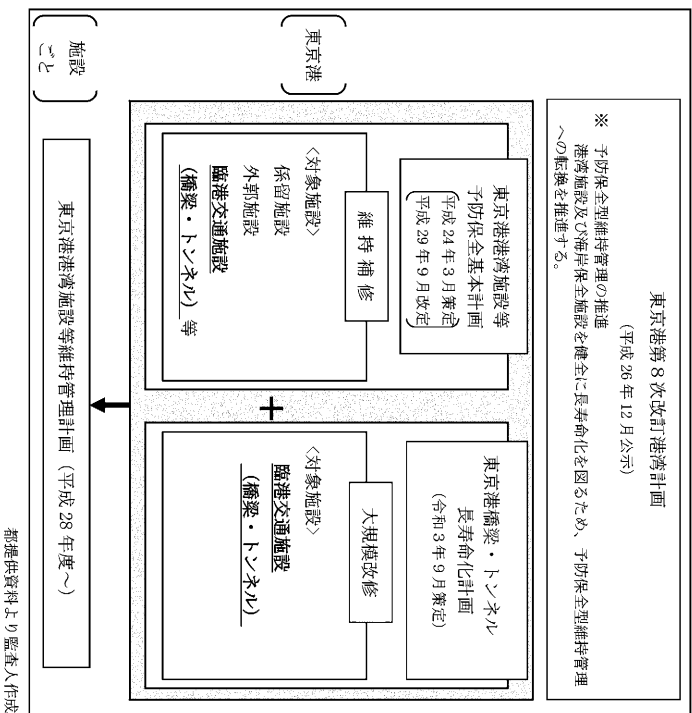
○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向け万全の

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

ウ 東京港第8次改訂港湾計画と各計画との関係

東京港第8次改訂港湾計画と関連計画との関係は、以下のとおりである。

図C-1-1 東京港第8次改訂港湾計画と各計画の関係



エ 東京港第9次改訂港湾計画

港湾局は、現在、東京港第9次改訂港湾計画の策定作業を行っている。東京

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

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

オ 東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想

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

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

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

東京港第8次改訂港湾計画の内容は、以下のようになっている。

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

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

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

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

1 公共埠頭計画

[illegible]

2 旅客船埠頭計画

[illegible]

3 木材取扱施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
3-1			
内港地区		木材取扱場	水深9m ドック・クレーン・スループ（新築計画）
		木材運手	水深2.5m 面積1ha（新築計画）
		木材手	12号内水面防波堤防波堤延長500m（新築計画）

4 専用埠頭計画

地区等	計画等	場所等	計画内容	進捗状況(令和3年度末)
4-1 内港地区	水産物集荷田増築	(優先区)	水深8m 防波堤1.5km 延長200m(新築計画)1	完了
4-2 中港地区	官庁船着岸増築	(優先区)	水深8m ドック・クレーン・スループ(新築計画)12	完了着手
4-3 中港地区	官庁船着岸増築	(13号地)	水深9m 防波堤増築等を含む。[既設計画]水深7m ドック・クレーン・スループ22-43	完了
南岸地区	セメント貯留増築	(新築区等9地)	水深1.2m 岸壁1.5km 延長200m(既設計画)47	完了着手

5 水城施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
5-1	第一防波堤	第一防波堤	水深16～18.5m 延長600～740m（新築計画）
内港地区	水深13～15m 延長600～740m（新築計画）		
中港地区	水深15～16m 延長12ha（新築計画）		
南岸地区	水深15～16m 延長2ha（新築計画）		
5-2	第二防波堤	第二防波堤	水深15～16m 延長2ha（新築計画）
中港地区	水深15～16m 延長2ha（新築計画）		
南岸地区	水深15～16m 延長2ha（新築計画）		
5-3	第三防波堤	第三防波堤	水深15～16m 延長2ha（新築計画）
中港地区	水深15～16m 延長2ha（新築計画）		
南岸地区	水深15～16m 延長2ha（新築計画）		

6 外郭施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
6-1	防波堤	防波堤	水深2.00m（新築計画）

7 小型船だまり計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
7-1	第一防波堤	第一防波堤	水深2.00m（新築計画）
7-2	第二防波堤	第二防波堤	水深2.00m（新築計画）
7-3	第三防波堤	第三防波堤	水深2.00m（新築計画）

8 臨港交通施設計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
8-1	第一防波堤	第一防波堤	水深2.00m（新築計画）
8-2	第二防波堤	第二防波堤	水深2.00m（新築計画）
8-3	第三防波堤	第三防波堤	水深2.00m（新築計画）

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 自然的環境を整備又は保全する区域

地区等	計画等	場所等	計画内容
1-1	第一防波堤	第一防波堤	水深2.00m（新築計画）

2 陸域物処理計画

地区等	計画等	場所等	計画内容
2-1	第一防波堤	第一防波堤	水深2.00m（新築計画）

3 港湾環境整備施設計画

地区等	計画等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区	堤防等	緑地 22ha (うち15ha工事等) [既定計画]	進捗(令和3年度末) うち15ha完了、残り一部 7.2haの造成(計画)は着工
南岸地区	緑地 14ha (うち5ha工事等) [既定計画の変更計画]		うち5haの造成(計画)は着工
3-1 自然環境の保全等	緑地 9ha [既定計画の変更計画]		うち9haの造成(計画)は着工
中港地区	緑地 26ha (うち25ha工事等) [既定計画]		うち25haの造成(計画)は着工
東部地区	緑地 184ha (うち81ha工事等) [既定計画の変更計画]		うち81haの造成(計画)は着工
3-2 多様な生物の生息環境の創出	緑地 3,200m [既定計画の変更計画]		うち3200mの造成(計画)は着工
中部地区	堤防 920m [既定計画]		完了
中部防波堤地区	堤防 400m [新設計画]		完了

「V 土地造成及び土地利用計画」

1 土地造成計画

地区等	計画等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区	堤防等	堤防用地 31ha 交通等用地 3ha 緑地 2ha	完了 完了 完了
南岸地区	交通等用地 27ha 交通等用地 1ha		完了 完了
中部地区	緑地 1ha		完了
東部地区	堤防用地 1ha (10等その他)		完了
中部防波堤地区	堤防用地 2ha (4等防波堤)		完了

2 土地利用計画

地区等	計画等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区	堤防等	都市機能用地 32ha (4等防波堤) (4等防波堤) 交通等用地 15ha 緑地 2ha その他緑地 2ha	完了 完了 完了 完了
南岸地区	交通等用地 17ha (4等防波堤)		完了
中部地区	交通等用地 7ha (13等防波堤)		完了
東部地区	交通等用地 2ha (4等防波堤)		完了
中部防波堤地区	交通等用地 13ha (15等防波堤)		完了

3 海浜計画

地区等	計画等	計画内容	進捗(令和3年度末)
南岸地区	堤防等	堤防用地 850m [既定計画]	完了
中部地区	堤防等	堤防用地 900m [新設計画]	完了
東部地区	堤防等	堤防用地 900m [新設計画]	完了
中部防波堤地区	堤防等	堤防用地 500m [既定計画]	完了

「VI 港湾の効率的な運営に関する事項」

地区等	計画等	計画内容	進捗(令和3年度末)
内港地区	堤防等	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了
南岸地区	堤防等	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了
中部地区	堤防等	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了
東部地区	堤防等	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了
中部防波堤地区	堤防等	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了

「VII その他重要事項」

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

計画等	地区等	計画内容	進捗(令和3年度末)
国際海上輸送網	南岸地区	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了
国内海上輸送網	中部地区	堤防用地 25ha (うち15ha工事等) [既定計画]	完了

2 東京港の整備について

(1) 概要

ア 東京港の整備の経緯と現状

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

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

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

一方、コンテナ、フェリー、その他の専用船による新しい輸送方式が急速に進展し、これらに対処するため、貨物を特定して扱う専門ふ頭の要請が強まってきた。このため、民間資金を活用してふ頭の整備を行う方式が導入された。コンテナについては、当初、この方式が間に合わず、都が品川重量物ふ頭を緊急に整備して対応したが、京浜外貿埠頭公団が設立され、昭和46年から昭和50年にかけて、大井コンテナふ頭8バースが整備された。

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

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

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

2 大規模地震対策施設

計画等	地区等	場所等	計画内容	進捗(令和3年度末)
(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設	内港地区	(付芝ふ頭)	水深7.5m岸壁1バース延長15.5m(既定計画)E1	未着手
		(日の出ふ頭)	水深1.0m岸壁1バース延長15.5m(既定計画)D1	未着手
		(備前ふ頭)	水深1.0m岸壁1バース延長22.5m(既定計画)	未着手
		(品川ふ頭)	水深8.5m岸壁2バース延長46.0m(既設)(工事を含む。)S1-S2	完了
		(10号地その1)	水深8.5m岸壁1バース延長23.0m(既定計画)SP2	用地中
	中港地区	(10号地その2)	水深9m岸壁2バース延長27.0m(既定計画)V1-V4	未着手
			水深9m岸壁2バース延長46.0m(新設計画)V5-V6	用地中
		(13号地)	水深11.5m岸壁1バース延長27.0m(既設)(工事)VA2	完了
			水深11.5m岸壁1バース延長27.0m(既定計画)A1	未着手
			水深11.5m岸壁2バース延長50.0m(新設計画)S5-S7	未着手
(2) 特殊貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設	内港地区	(品川ふ頭)	水深15~16m岸壁3バース延長99.0m(新設計画)A1-A4	未着手
			水深15~16m岸壁2バース延長52.0m(新設計画)A5-A8	未着手
			水深15.5m岸壁1バース延長35.0m(新設計画)A9-A1	未着手
			水深15.5m岸壁1バース延長35.0m(新設計画)A2	未着手
			水深15.5m岸壁1バース延長70.0m(新設計画)A3-A4	未着手
	中港地区	(13号地)	水深11~12m岸壁2バース延長50.0m(新設計画)B1-B3	完了
			水深9m岸壁1バース延長23.0m(RORの既設)同様の要請計画X5	完了
			水深11m岸壁1バース延長23.0m(新設計画)Y1	未着手
			水深13~16m岸壁1バース延長40.0m(新設計画)Y2	完了
			水深13~16m岸壁1バース延長40.0m(新設計画)Y3	完了
中港地区	(新設計画)		水深18~16.5m岸壁1バース延長42.0m(新設計画)Z1	未着手
			水深18~16.5m岸壁1バース延長42.0m(新設計画)Z2	未着手

都港供資料より一部抜粋して監理人作成

(意見2-1) 港湾計画の計画と実績の比較について

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

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

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

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

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

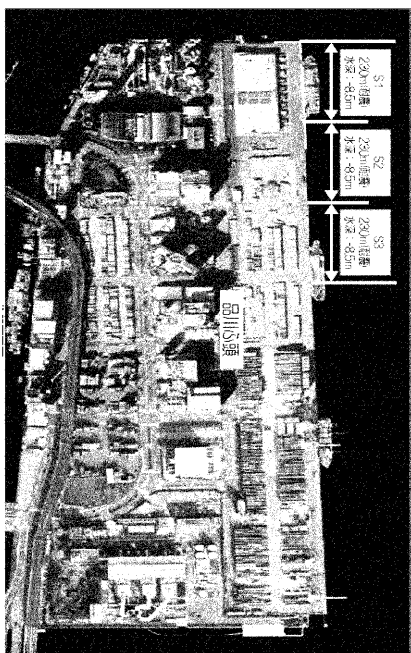
イ 現在行っているふ頭と主な臨港道路の整備

(ア) 品川ふ頭と品川ふ頭周辺の整備

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

S1バース：平成23年度完了
S2バース：平成28年度完了予定
S3バース：平成29年度以降整備予定

図C-2-1 品川ふ頭の整備状況



都提供資料より監査人作成

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

表C-2-1 品川ユニットロードふ頭の内貿貨物取扱量の推移

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	R30	R1	R2
移出(トン)	1,931,238	1,862,894	1,888,982	1,991,770	2,056,954	2,068,250	2,097,239	2,064,726	1,774,646	1,317,095
移入(トン)	1,514,022	1,314,114	1,464,813	1,503,327	1,532,588	1,529,343	1,395,537	1,397,539	1,217,254	939,244
移出入計(トン)	3,445,260	3,177,008	3,353,795	3,495,097	3,589,542	3,597,593	3,492,776	3,462,265	2,991,900	2,256,339
入港船舶隻数(隻)	797	722	727	706	724	739	751	785	757	774

都提供資料より監査人作成

(イ) 臨港道路の整備

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