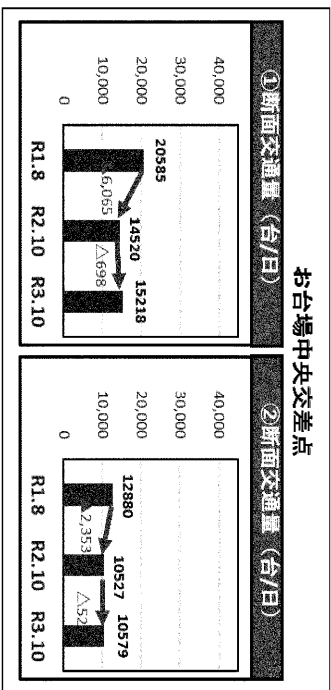


[illegible]

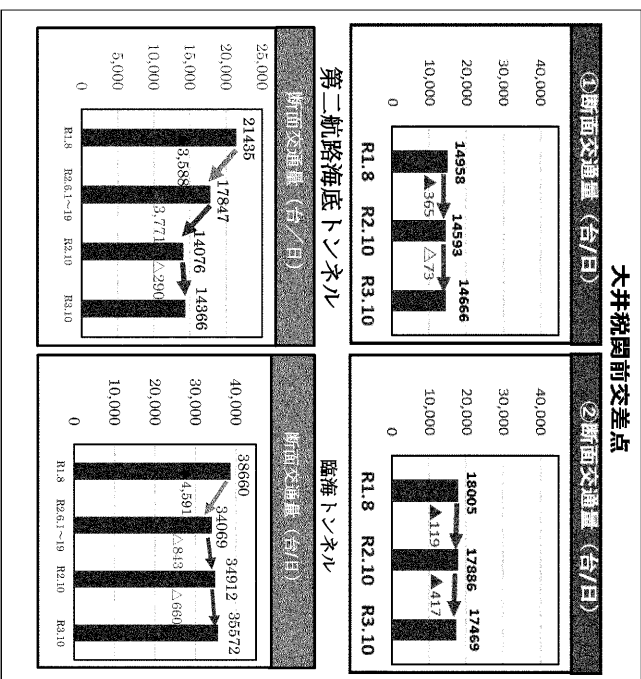
都提供資料より監査人作成

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

グラフC-2-1 主な臨港道路の交通量



大井税関前交差点



都提供資料より監査人作成

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

ノ 廃棄物処理場整備事業(新海面処分場)

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

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

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

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

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

(2) 東京港湾施設等維持管理計画について

ア 事業の概要

(ア) 東京港湾施設等の維持管理計画の策定状況

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

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

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

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

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

表C-2-2 維持管理計画の策定施設一覧

港湾施設名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
水域施設		航路、泊地			
外郭施設	防波堤	埋立護岸			
係留施設	岸壁（－7.5m以浅）	浮桟橋			岸壁（－7.5m以深）
臨港交通施設	トンネル臨港道路	橋梁	5号線橋梁群		
荷さばき施設	上屋 （中防内）	上屋			
保管施設	野積場	貯木場			
船舶役務用施設		船舶給水施設			
旅客施設等	ボート（竹芝） フェリー・クルーズ（七尾）	ボート（竹芝） フェリー（晴海）	待合所・ターミナル		
廃棄物埋立護岸		廃棄物埋立護岸			
港湾環境整備施設	海上公園	海上公園	人道橋	海上公園	
航行補助施設			信号所		
港湾管理施設			港湾管理事務所 等荷役連絡所 荷役機械器具置場	東京港建設事務所 等荷役連絡所 荷役機械器具置場 受電所	
港湾厚生施設			休憩所 シャワー・更衣室	宿泊所 シャワー・更衣室 休憩所	
海岸保全施設	中央地区・港地区	港南地区、副都心地区、東部地区、豊洲・晴海・有明北地区	晴海五丁目防潮堤 辰巳排水機場	海岸保全施設関連（港南地区） 五丁目、平和島運河（昭和島一丁目）、京浜運河（八潮一丁目）	江東地区

都提供資料より監査人作成

（イ）維持管理計画と港湾局の各計画の対応関係について

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

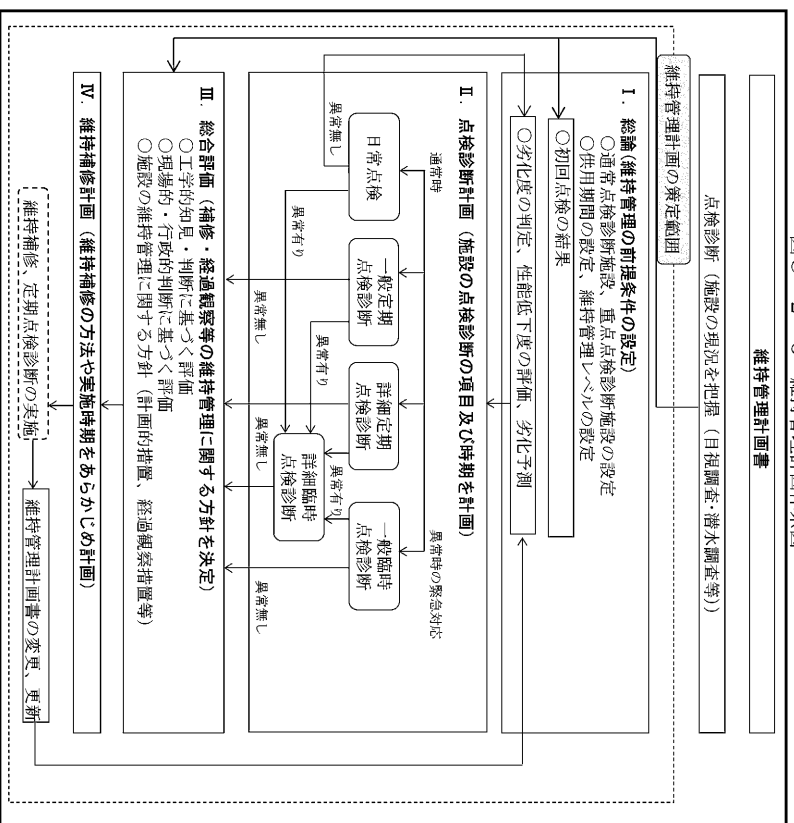
イ 監査の結果

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

（ア）東京港港湾施設等の維持管理計画の体系

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

図C-2-3 維持管理計画体系図



（イ）「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画の概要

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

本維持管理計画の基本的な考え方は、芝浦ふ頭（B）を供用期間にわたり適

切に維持することを目標とする。本施設は、地区内に代替施設が存在しない重要な施設であることなどを勘案し、下部工に対して予防保全型の補修を計画し、ライフサイクルコスト低減の観点から施設の維持管理を行うこととしている。また、各部材等の診断結果について、特に大きな劣化は認められないことから、点検診断結果に基づく総合評価を行っている。その結果、維持管理の方針は、工学的知見・判断に基づく評価を踏まえて経過観察措置とし、部材の維持補修は以下のとおり行うこととしている。

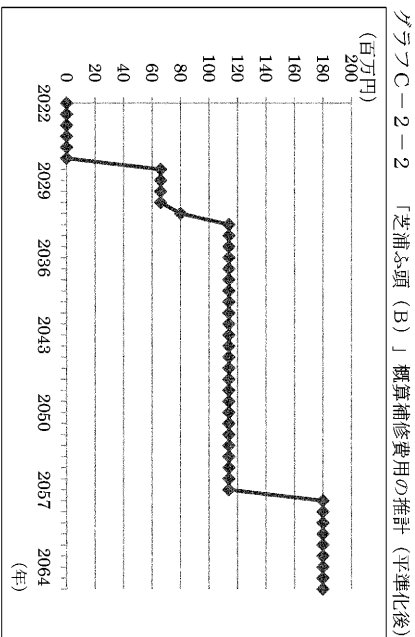
- ・付帯施設、上部工、海底地盤に緊急的な補修の必要性は認められない。
- ・エプロンは、多くのアロック（1～6、8～10B）で3cm以上の段差（「b」判定）が認められたが、維持管理レベルⅢの部材であり、経過観察を行い、事後対応することとする。
- ・被覆防食工（鋼管矢板）は、令和10（2028）年度以降に既往被覆防食工の中で優位なベトロタムライオニングに改良補修し、補修後は期待耐用年数に基づき、令和40（2058）年度以降に再補修を行う。
- ・電気防食工（鋼管矢板）は、令和14、15（2032、2033）年度に3.5A40年耐用型陽極に更新する。
- ・ライフサイクルコスト縮減に関する基本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

(ウ) 「芝浦ふ頭（B）」の維持管理費用の概要

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

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

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



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

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

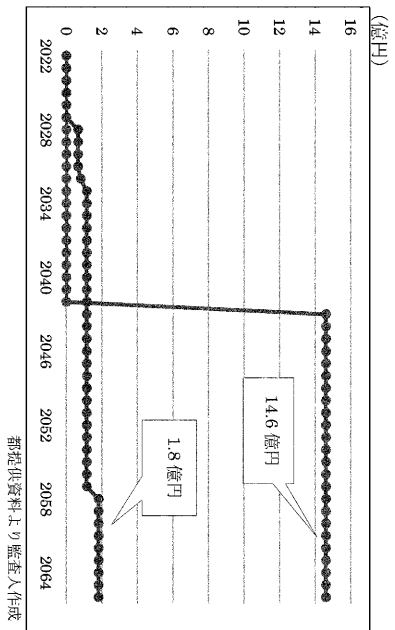
表C-2-3 「芝浦ふ頭（B）」の維持管理計画における削減効果額

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

都提供資料より監査人作成

(注1) 再整備費は、施工実績から推定
(注2) 撤去費は、再整備費の50%を計上
(注3) 被覆防食は、2回更新を行うので、2回分計上

グラフＣ－２－３ 芝浦ふ頭（Ｂ）ライフサイクルコスト比較



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

一方、受託者が作成した維持管理計画案の品質の妥当性を検証確認するためには、港湾局が、維持管理計画の内容について受託者と同等以上の知見を有することが求められる。そうでなければ、維持管理計画の品質が十分に担保できないリスクがあることになる。

国土交通省のガイドラインでは、維持管理に関する技術力の維持・向上を図る必要性に言及している。その中で、「施設の設置者又は港湾管理者等においては、日頃より維持管理に関する技術力の維持・向上に努めることが重要であり、教育及び研修を充実することが望まれる。国土交通省や学協会等が実施する維持管理に関する研修及び講習会に積極的に参加することや、維持管理に関する資格を取得する等、技術力の維持・向上に努めることが重要である。」旨、記載されている。

この点、港湾局全体としては、技術系職員を対象に、「若手」、「準若手」、「中堅」、「ベテラン」ごとの人材育成方針を策定し、その方針に従った「研修受講プラン」を各自策定することにより、計画的に研修を受講するように取り組んでいる。また、研修計画には DX など、最新の項目を取り入れ、研修受講プランを更新しているとのことである。

なお、令和3年度に実施した研修と技術系職員の階層や維持管理計画との関連性は以下のとおりである。ただし、民間資格の取得はない。

表C-2-4 令和3年度港湾局研修実績

研修名	主催者	期間	受講者数
デジタル新時代の幕開け～インフラ整備・維持管理の未来像～	一般財団法人首都高速道路技術センター	R3.5.28	1
実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	東京都港湾局	R3.6.4	18
港湾施設維持管理コース	国土交通省	R3.9.14～15	1

研修名	研修内容	研修成果	職員の階層等や維持管理計画との関連性
デジタル新時代の幕開け～インフラ整備・維持管理の未来像～	・社会資本マネジメントにおけるデジタルデータの活用 ・オープン・イノベーションで表現する攻めのDXの取組とデジタル・イノベーション研究 ・AIの動向と次世代インフラ維持管理に向けた最先端研究 ・研究所の紹介	道路をはじめとする社会インフラの整備・維持管理の現状と課題などについての情報収集	・階層・在籍年数に関わらず、維持管理の現状と課題、最先端技術の動向を習得し、維持管理計画の内容に活用する。 ・点検・診断補修に関する最新技術に関する知識を習得し、維持管理計画の内容の確認に活用する。
実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	東京港の予防保全計画、維持管理に関する講義	若手技術系職員及び輸入職員の維持管理に関する基礎技術の習得	・維持管理部署の経験の浅い職員の維持管理に関する技術の習得 ・点検、診断補修に関する最新技術に関する知識を習得し、維持管理計画の内容の確認に活用する。
港湾施設維持管理コース	維持管理制度、点検診断、維持補修工事、維持管理計画の策定方法等に関する講義	維持管理に関する技術の習得	・維持管理に関する技術の習得 ・点検、診断補修に関する最新技術に関する知識を習得し、維持管理計画の内容の確認に活用する。

都提供資料より監査人作成

また、港湾局における維持管理関係の技術系職員の研修参加の状況は、下表のとおりである。

表C-2-5 維持管理関係技術系職員の研修参加比率

年度	研修名	受講者数	技術系職員の参加比率	同若手職員以外の技術系職員の参加比率
令和元年度	港湾施設維持管理コース【基礎編】（の1）	2	5%	6%
	港湾施設維持管理コース【応用編】（の1）	3	8%	9%
	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	22（3）	8%	9%
	港湾施設の維持管理実務技術者講習会	7	18%	20%
	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について（書面開催）	20（3）	7%	8%
令和2年度	港湾施設の維持管理実務技術者講習会	7	17%	19%
	インフラメンテナンス先行事例の共有と課題解決に向けて	3	7%	8%
	橋梁の維持管理技術に関する勉強会	1	2%	3%

年度	研修名	受講者数	技術系職員の参加比率	同若手職員以外の参加比率
令和3年度	デジタル新時代の奮闘～イノベーション整備・維持管理の未来像～	1	2%	3%
	実務研修「港湾技術科（東京港計画編）」東京港の予防保全計画について	18（3）	7%	8%
	維持保全業務講習会	1	2%	3%
	港湾施設維持管理コース	1	2%	3%
	港湾施設の維持管理実務技術者講習会（オンライン）	2	5%	5%
	第1回イノベーションテナンス特選講義講座（オンライン）	1	2%	3%
	第26回「橋梁の維持管理技術に関する勉強会」	1	2%	3%
「港湾施設の維持管理について」		16（2）	5%	5%

年度	維持管理関係技術系職員数	同若手職員以外の技術系職員数
令和元年度	40人	35人
令和2年度	42人	36人
令和3年度	42人	37人

（注）研修受講者数の括弧内的人数は、維持管理関係技術系職員数を示している。
都提供資料より監査人作成

（意見2－3）東京港湾施設等維持管理計画における職員の研修制度と今後の委託の在り方について

港湾局は、維持管理計画の仕様に基づく品質管理と推進会議による進捗管理の仕組みを整備運用しているが、その前段として、コンサルタント会社の業務の妥当性を検証するには、コンサルタント会社と同等以上の知見が求められるところであり、職員のキャリアに対応する研修制度の充実が必要と考える。国土交通省のガイドラインでも、維持管理に関する技術力の維持・向上を図る研修制度の充実が不可欠と記載されているのは、当然のことと考えられる。

この点、港湾局が、技術系職員の維持管理計画に関する情報収集や知見を高めるため、階層別人材育成方針を策定し、その方針に従って計画的に研修を受講するように取り組んでいることも評価できる。過去3年間の研修実績を見ると、港湾局の研修制度に基づき、全体的な研修は適切に実施されていることが見て取れる。

しかしながら、維持管理計画における若手職員向けの研修は10数名参加さ

れているものの、それ以外の研修はおおむね数名程度の実績となっており、中堅職員の研修実績は乏しく、民間資格の取得実績はない。また、維持管理関係の技術系職員の研修参加比率は全体的に低く、研修内容や研修時期等により参加が難しいことはあるとしても、受講が少ないことは否めない。このため、港湾局における施設の維持管理の知見習得の仕組みはあるものの、その研修成果の実効性については継続的に検証することが求められる。

今後は、階層別人材育成方針に基づき、職員のキャリアパスとしての研修の成果が上がるように、研修を実施していくことが望まれる。その上で、研修内容や研修時期等を勘案して参加を増やす工夫をするなど、維持管理に関する技術力の維持・向上を図るよう、研修制度の充実の取組を検討されたい。

なお、港湾局の職員の研修成果が更に向上することになれば、職員の専門性はより一層高くなるものと思料される。

港湾局は、維持管理計画の作成作業の委託に際して、研修成果を踏まえた維持管理計画に関する技術力の確保や知見の承継と事務負担のバランスを図る観点から、維持管理計画の進捗管理から得られた知見を仕様に反映させるとともに、維持管理計画がより良いものとなるよう、受託者の履行確認において、その内容をフィードバックすることを検討されたい。

（意見2－4）予防保全型維持管理推進会議の体制と公表について

推進会議は、予防保全型維持管理を施設管理者が円滑に推進するため、関係部署間の情報共有や連絡調整を行う港湾局内の会議体であるため、外部の有識者は入っていない。また、当会議の結果は、港湾局内の課題共有や業務確認のための会議であり、工事発注にも活用されるため、公表していいということである。

確かに、推進会議の要綱に記載されているとおり、その目的から港湾局内の会議体であることに一定の理解はできるところであるが、予防保全型維持管理の中心となる維持管理計画の作成作業が全て外部委託されていることを勘案すると、より良い維持管理計画の更新等に向けては、民間の更なる知見やノウハウが求められるところである。また、公平性の観点から、工事発注に係る部分や守秘義務を要する項目など一定の情報制約はあるものの、外部に公表する意義はあると考えられる。

例えば、推進会議で検討されている資料のうち、予防保全型維持管理推進会議設置要綱、対象施設の維持管理計画の考え方、種別の維持管理レベルなど、工事発注や守秘義務に抵触する部分を除いて、港湾局の維持管理計画の策定において基本となる事項が公開対象になる可能性がある。

これに対して、港湾局は、推進会議は予防保全型維持管理を施設管理者が円滑に推進するためのプロセスであり、当該管理の全体的な情報については、港湾局が公表している東京港港湾施設等予防保全基本計画で足りるとしている。しかし、上記の基本計画は、平成 29 年 9 月に公表された一定時点のものであり、適時に更新されるものではなく、最新の状況を示すものではない。

また、推進会議は、予防保全型維持管理の進捗管理の役割を果たしており、予防保全型維持管理の方針等、基本的な位置付けである基本計画に対して、維持管理計画における実務上の課題や改善の方向性が示されており、実務上の活用ができる情報として有用性があると考えられる。これらのことから、港湾局は推進会議の結果について、内容を精査した上で、必要に応じて適時の公表を検討されたい。

一方、推進会議には、外部の有識者は入っていない。港湾局に一定の予防保全型維持管理の専門性があるのは当然のことだが、維持管理計画の期間が長期にわたり、その間の新技術の登場や環境変化を勘案すると、常に最新の維持管理に係る新技術等の情報収集が必要となる。

そのためには、国土交通省や学会等が実施する維持管理に関する研修を受講するだけでなく、外部の有識者から様々な助言を受けることも有効性があると考えられる。他の地方公共団体においても、公共施設等総合管理計画などの策定に際して、外部の有識者を入れている事例は相当数ある。また、内部で構成されている会議体であっても、他の地方公共団体では必要に応じて会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる旨を規定している事例もある。

これらのことから、港湾局は推進会議の構成員として、必要に応じて外部の有識者を入れる、あるいは外部の有識者の意見を聞くことができるなどの検討をされたい。

(3) 日の出ふ頭の再開発について

ア 事業の概要

(ア) 竹芝・日の出・芝浦地区の開発状況

港湾局は、東京港第3次改訂港湾計画（昭和 51 年）の中で、竹芝・日の出・芝浦地区において、離島との交流の緊密化及び旅客の利便の増進を図るため、ふ頭機能を更新するとともに、地先水面を埋め立て、都民が港に親しみ、かつ、周辺市街地の活性化に寄与する都市機能施設を一体的に整備することを計画した。

このうち、竹芝ふ頭は、ふ頭施設の老朽化と船舶の大型化に対応するため、ふ頭の再整備を実施し、平成 7 年 8 月に完了している。現在は、伊豆・小笠原諸島方面への安定的かつ快適な足の便と、島民への生活物資の輸送、島の特産物の受入れの基地として機能している。

竹芝客船ターミナルは、美しい半円形を描く人工地盤などと待合所が一体となった施設として、平成 3 年 12 月に中央部分がオープンしている。その南側の人工地盤、竹芝ふ頭の最南端の臨港広場などの憩いの施設、商業施設 1 階に配置された第二待合室などの南側部分が平成 7 年 9 月にオープンし、同ターミナルは全て完成している。現在、下表のとおり、竹芝ふ頭の整備は完了しているが、日の出ふ頭は未了である。

一方、芝浦ふ頭は、東京港第 4 次改訂港湾計画（昭和 56 年）において、新たな輸送方式や船舶の大型化に対応するとともに、内貿雑貨ふ頭として再開発することを計画したが、芝浦 4 号上屋は未了である。港湾局では、日の出ふ頭の再開発状況や利用ニーズ等を踏まえて、今後、整備の検討を行う予定のことである。

表Ｃ－２－６ 各ふ頭の施設計画及び土地利用計画

	竹芝ふ頭	日の出ふ頭	芝浦ふ頭
計画面積	6.5 ha	11.9 ha	19.3 ha
土地利用計画	ふ頭用地 交流厚生用地 緑地 計	ふ頭用地 交流厚生用地 緑地 計	ふ頭用地 交流厚生用地 緑地 計
主な施設	・客船ターミナル、上屋等 ・業務、商業施設等	・客船ターミナル、上屋等 ・業務、商業施設等	・上屋、野球場等 ・海上公園等
整備状況	平成 7 年 8 月に全ての施設が完成	未着手	合築上屋は 1 ～ 3 号まで完成。4 号については未着手。

都提供資料より監査人作成

(イ) 日の出ふ頭の貨物の現況

日の出ふ頭は、舟運の拠点の一つとしての小型客船ターミナルや、内貿の拠点として貨物を取り扱う不定期貨物船が就航するふ頭として利用されている。このうち、貨物を取り扱う機能は、内貿の主力である荷姿が統一されたユニツトローード貨物を取り扱う他のふ頭と比べると、年々、減少傾向となっている。日の出ふ頭における貨物取扱量の推移は、以下のとおりである。

表Ｃ－２－７ 日の出ふ頭における貨物取扱量の推移（東京港港勢より）

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	0	0	0	821	0	0	0	610	0	0
移入(トン)	59,025	47,982	44,116	43,875	39,740	33,343	42,585	39,175	37,290	31,870
移出入計(トン)	59,025	47,982	44,116	44,696	39,740	33,343	42,585	39,785	37,290	31,870
入港船舶隻数(隻)	135	116	116	143	104	90	100	91	86	84

(参考) 中防内側内貿ふ頭 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	－	－	－	－	408,770	501,674	494,083	502,571	523,995	509,927
移入(トン)	－	－	－	－	403,344	491,500	479,623	482,807	499,171	465,201
移出入計(トン)	－	－	－	－	812,114	993,174	973,706	985,378	1,023,166	975,128
入港船舶隻数(隻)	－	－	－	－	238	296	291	251	245	249

10号西岸壁 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	3,051,534	3,348,010	3,431,300	3,899,308	3,900,718	3,690,226	3,660,145	3,736,580	3,945,363	3,706,610
移入(トン)	2,437,766	2,506,773	2,408,141	2,722,201	2,581,102	2,805,259	2,635,186	2,656,334	2,458,057	2,179,724
移出入計(トン)	5,489,300	5,854,783	5,839,441	6,621,009	6,481,820	6,485,485	6,295,331	6,392,914	6,403,420	5,886,334
入港船舶隻数(隻)	897	849	815	849	799	752	759	753	815	777

品川内貿 (ユニットロード)

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

若洲内貿ふ頭 (ユニットロード)

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(トン)	461,268	479,200	520,218	522,695	337,326	432,145	472,278	465,712	457,822	446,546
移入(トン)	465,132	476,269	502,043	518,502	182,134	238,437	188,537	182,186	170,042	170,747
移出入計(トン)	926,400	955,469	1,022,261	1,041,197	519,460	670,582	660,815	647,898	627,864	617,293
入港船舶隻数(隻)	237	273	294	290	147	144	145	140	142	140

都提供資料より 監査人作成

(ウ) 日の出ふ頭の再開発に向けた取組の状況

日の出ふ頭は、現状では各種施設が未整備となっており、再開発に向けた取組の状況を時系列で示すと、おおむね以下のとおりとなる。日の出ふ頭の現況は、旅客と貨物を取り扱うふ頭であるが、東京港第4次改訂港湾計画（昭和56年）では旅客ふ頭として再開発する計画としており、現時点においてもこの方向性に変更はないとのことである。

表Ｃ－２－８ 日の出ふ頭の再開発に向けた取組の状況

年度	概要
平成5年度	【再開発の基本方針】 ・旅客を中心とした、新たなふ頭機能の充実 ・多くの人が訪れる魅力ある海辺ゾーンの形成 ・都市的機能が適切に導入された総合的な港湾空間の形成
平成27年度	【日の出ふ頭の内外の環境変化】 ・周辺の再開発が進み、水際である当該エリアのポテンシャルが向上 ・東京都では水辺空間の魅力向上を目指し、舟運の活性化やにぎわいのある水辺空間の形成を促進 【既存事業者との調整に伴う段階的整備への取組】 【再開発の現状を整理】 ・令和元年8月、東京港の新たな舟運拠点となる日の出ふ頭小型船ターミナル「Hi-NODE」が開業 ・「Hi-NODE」から北側では、船客待合所の老朽化が進むほか、船着場周辺のにぎわいなどに課題あり 【取組の方向性】 ・日の出ふ頭の再開発により、水辺に多くの人を呼び込み、船着場周辺のにぎわいを創出
令和3年度	

都提供資料より 監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見２－５に関するもの〕 日の出ふ頭の再開発における貨物機能について

(ア) 日の出ふ頭の倉庫利用者が移転する場合に考えられる影響

日の出ふ頭については、取扱貨物量や岸壁利用頻度は年々減少しているものの、一定規模で利用されている。また、日の出ふ頭の倉庫は堅調に利用されており、再開発を進める上で、倉庫利用者等との調整が喫緊の課題となる。現在の日の出ふ頭の倉庫利用者は複数あり、港務局が各者に対して、仮に芝浦に移転する場合に考えられる影響等についてヒアリングした結果を鑑みれば、貨物を適切に作業するとともに保管するための十分な面積の上屋と駐車場等の確保が課題と思われる。例えば、交通の利便性、岸壁利用の頻度などが考えられる。

(イ) 芝浦４号上屋の整備における課題

芝浦ふ頭は、東京港第４次改訂港湾計画以降、内貿雑貨ふ頭という位置付けは変わっていない。芝浦ふ頭の貨物の取扱状況は下記のとおりである。

表Ｃ－２－９ 芝浦ふ頭の貨物の取扱量

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
移出(ト>)	24,314	22,501	22,502	19,674	15,293	20,356	19,204	21,087	19,390	19,096
移入(ト<)	931,247	928,831	931,429	949,975	962,850	821,144	845,990	789,449	718,118	702,332
移出入計(ト>)	965,561	951,332	953,951	969,649	978,143	841,500	865,194	810,536	737,508	721,428
入港船舶隻数(隻)	523	502	485	470	496	480	465	411	382	349

都提供資料より監査人作成

芝浦ふ頭の貨物の取扱量はなかなか減少傾向にあるものの、東京港における中堅規模の内貿貨物の取扱量を有しており、芝浦４号上屋の整備における課題が解決すれば、更に貨物の取扱量が増加することが見込まれる。ただし、芝浦４号上屋の整備については、日の出ふ頭の再開発との関連で、現時点では未定となっている。

加えて、芝浦４号上屋の整備に際して個別の課題もある。芝浦４号上屋の整備予定地は、現在、車両整理場になっており、港湾荷役用を使用する車両の駐車場として利用されている。このため、４号上屋の整備に当たっては、これら

の倉庫利用者若しくは車両整理場利用者へも配慮しながら、検討していく必要がある。

以上のことから、港務局は、港湾計画を円滑に遂行するためには、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、利用者に対する様々な影響を踏まえて、今後の在り方を検討していかなければならない、非常に難しい課題を背負っていることが見て取れる。

(意見２－５) 日の出ふ頭の再開発における貨物機能の今後の対応について
日の出ふ頭の再開発に際して、貨物機能をどのように整備するかについては、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、現在の利用者の課題解決を図ることが必要であり、多くの関係者の調整を図るには極めて困難な状況が想定される。

港務局は、こうした状況下においても、現在の日の出・芝浦の利用状況を整理し、内貿ふ頭全体の再編を進める中で、利用者と慎重かつ粘り強い交渉を続けていくとしている。

この点、港務局が利用者調整を適切に進めるためには、日の出ふ頭の旅客機能を強化する整備方法を明らかにした工程表を策定して、確実に実行することが求められる。特に、日の出ふ頭の貨物取扱量や物流機能の将来見込みを踏まえて、関係者との調整について、スピード感を持って行う必要がある。

今後、日の出再開発に当たっては、日の出ふ頭の利用者等との調整を加速していく必要があり、日の出ふ頭と芝浦ふ頭の双方で、現在の利用者が受入れ可能な整備方法について、４号上屋の整備と併せて一体的に検討することが必要と考える。その上で、例えば、民間事業者との対話やサウンディング調査など、民間の知見やノウハウを活用することを検討されたい。

〔分析 意見２－６、意見２－７に関するもの〕 日の出ふ頭の再開発における旅客機能について

(ア) 日の出ふ頭の棧橋の利用状況

日の出ふ頭には、旅客ターミナルとして、浅草、台場等への水上・海上バスや湾内クルーズ船の発着場がある。港務局は、日の出ふ頭の再開発において、旅客を中心とした新たなふ頭機能の整備の一環として、令和元年８月、北側エリアに東京港の新たな舟運拠点となる日の出ふ頭小型船ターミナル「Hi-NODE」を開業した。

小型船ターミナルは民設民営、棧橋は直営であり、棧橋は不定期航路事業者(屋形船、小型クルーズ船)への開放などを実施している。過去３年間の

不定期航路事業者による Hi-NODE 棧橋利用回数は下記のとおりである。令和2年度の利用回数が減少しているのは、新型コロナウイルス感染症による影響である。

表C-2-10 Hi-NODE 棧橋利用回数

令和元年度	令和2年度	令和3年度
681回	353回	631回

都提供資料より監査人作成

一方、Hi-NODE 棧橋の過去3年間の稼働率（利用回数／能力回数）は下表のとおりである。令和元年度は「Hi-NODE」を開業したこともあり、稼働率は11.7%となっているが、令和2年度、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2～3%台と低い水準で推移している。なお、現在の不定期航路事業者数は14事業者あり、Hi-NODE 棧橋の利用回数は、上位の3社で過半を超えている。

表C-2-11 Hi-NODE 棧橋の過去3年間の稼働率

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
利用枠数①	693	382	675
能力枠数②	5,900	17,950	21,540
稼働率（＝①/②）	11.7%	2.1%	3.1%
営業時間	9：30～22：00	9：30～22：00	7：00～22：00
営業日	118日	359日	359日

都提供資料より監査人作成

（注1）いずれの年度も15分の利用を1枠と換算（30分利用は2枠と換算）
（注2）利用延長による利用回数変更は考慮していない。
（注3）イベントや公船利用等による利用不可期間は考慮していない。
（注4）利用前や利用後の船着場利用不可（準備・片付け）期間は考慮していない。
（注5）営業日は12/29～1/3を除く。令和元年度は8月から開始している。

港務局は、現行の稼働率を少しでも改善するために、以下の対策を実施している。

- ・Hi-NODEの利用実績がある事業者に対してヒアリングを実施し、船客待合所内の受付カウンターの利用許可をするなど、より使いやすい船着場に改善することで利用実績を増やし、にぎわいづくりを推進する。
- ・既存の利用事業者にとって利用しやすい船着場へ改善することで、新規参入を検討する事業者にも参入しやすい環境を整備する。
- ・Hi-NODE開業イベント等と合わせて目の出クルーズなど周遊船を運航し、船着場及び船着場周辺のにぎわい創出として、民間事業者との様々な事業連携をする。

しかしながら、令和2年度以降は、コロナ禍による外出自粛等により舟運事業者の営業活動が縮小し、その影響により棧橋の稼働状況が低迷する状況であった。新型コロナウイルス対策で人流抑制が行われる中で、イベントと連携したにぎわい創出策も実施できないなど、棧橋利用の向上策を講じることが困難な状態が続いていることから、棧橋の稼働率向上の成果が出てくるのは、これからの対策いかんにかかっている状況にある。なお、令和3年度に実施したイベントは下表のとおりである。

表C-2-12 令和3年度実施イベント

イベント名	実施日程	概要	実績
芝生で朝活ヨガ	令和3年6月21日（月）、 7月8日（木）	1階店舗主催のヨガイベント。広場で実施	各回8名、合計16名参加
車両展示会	令和3年7月3日（土）、 7月4日（日）	ロールスロイス車両展示会。1階店舗及び広場で実施	2日合計130名参加
車両展示会	令和3年10月2日（土）、 10月3日（日）	ベントレー車両展示会。1階店舗及び広場で実施	計128名参加
地球の踊り方ミニフェスタ	令和3年12月12日（日）	子供向けダンスワークショップ。広場で実施	計14名参加
アートギャラリー	令和3年12月4日（土） ～12月26日（日）	Hi-NODE管理者主催企画。待合所内に絵画等展示。	12月平均376名/日来場。前月比125%
ライトアップ	令和3年11月28日（日） ～令和4年2月28日（月）	敷地内のライトアップ実施。SNSにて告知。	フォローワー約4,000人

都提供資料より監査人作成

(イ) 日の出ふ頭の再開発

「Hi-NODE」が位置する日の出ふ頭北側の旅客エリアでは、船客待合所の老朽化が進むほか、船着場周辺のにぎわいが少なく、利便性が不十分などの課題があり、これを解決するため、日の出船客待合所等の再整備を進めることとしている。その取組の方向性としては、テラスレストランやオーブンカフェ等を誘致することで水辺に多くの人を呼び込み、船着場周辺のにぎわいを創出する。また、様々なクルージングを気軽に楽しめるよう、船着場の再整備を実施し、舟運を活性化することを検討している。

今後は、再整備事業スキームを確定し、準備が整い次第、公募を開始するとともに、舟運事業者との移転調整、地元区との建築協議などを行う予定とこのことである。

港湾局では、現在、事業スキーム検討の参考材料とするため、事業規模、望ましい事業スキーム、再開発事業への参画意向などについて、主要な開発事業者に対してヒアリングを行っている。令和4年2月から3月にかけて、開発事業者ら者にヒアリングを実施しており、このヒアリングの結果を踏まえ、局内で再開発のコンセプト、整備する公共機能（客船ターミナル施設など）の内容・規模、臨港地区の規制、建築物の高さ制限などの諸条件の整理を進めている。今後、改めて開発事業者に対して諸条件に関するヒアリングを実施し、再開発事業の公募要件等を整理する予定としている。

(意見2-6) 日の出ふ頭の棧橋の利用方法の改善と目標値の設定について

日の出ふ頭の棧橋は港湾局の直営であるが、現状では、令和2年度及び3年度はコロナ禍ということもあって低い稼働率となっている。これに対して港湾局は、日の出ふ頭の棧橋は、利用者が利用したいタイミングで営業時間内においても利用できる状態にすることが重要であるとしている。だが、日の出ふ頭の棧橋が旅客ターミナルの施設として利用されることを勘案すると、利用者の利用実態を踏まえて、稼働率を上げる施策を実施することが求められる。

仮に、営業時間内においても棧橋を利用できる状態にすることに意義があるとしても、棧橋を有効活用する指標としての利用回数は重要な指標であり、過去の実績や将来見込みを勘案して目標値を設定する必要があるが、港湾局は目標値を設定していない。

この点、港湾局も棧橋の利用方法の改善策として舟運事業者へのアンケートを実施し、利用回数増加に向けた取組や舟運施策に関する要望などを聴取して今後の対策の参考にしている。また、事業者の意見を踏まえ、予約システムやDX機器の導入等の船着場の利便性向上に向けた設備投資を実施するなど、棧橋

利用回数増加に向けた取組を実施している。

このように、港湾局は一定の対策は講じているが、今後より一層、Hi-NODE 棧橋の稼働率を上げていくためには、日の出ふ頭の船着場の再整備と併せた人流を呼び込む具体的な対応策が必要と考えられる。そのため、港湾局は、必要に応じた追加の設備投資や集客イベントの実施など、民間事業者と積極的な連携をした上で、Hi-NODE 棧橋の利用に係る目標値を設定して進捗管理を行うことを検討されたい。

(意見2-7) 日の出ふ頭の船着場を含めたにぎわいのある水辺空間の形成について

日の出ふ頭の再開発について、港湾局は主要な開発事業者に対して、以下の項目のヒアリングを行っている。

- | |
|--|
| 1 計画地の事業環境（市場性、収益性、成長性等） |
| ・当該エリアの地域特性等 |
| 2 想定される用途、施設構成 |
| ・ふさわしい用途や機能 |
| ・本計画地の独自性（近接する再開発事業との用途住み分け） |
| ・各用途の施設規模、グレード（想定されるターゲット層）設定 |
| 3 事業参画意向 |
| ・水辺の交通結節点の複合開発への取組姿勢と貴社の強み |
| ・ビザターベース等の舟運事業への参画意欲 |
| ・参画するに当たって望ましいと考える事業スキーム（施設の所有や公共負担を求めたい範囲等） |
| 4 その他（意見・要望） |

これらの項目に対する回答からは、日の出ふ頭が隣接の竹芝ふ頭の客船ターミナルと併せて、JR浜松町駅からのアクセスが良く、立地環境が魅力的な場所であることが分かる。それだけに、今後の日の出ふ頭の再開発については、様々な再整備の可能性も考えられることから、日の出ふ頭の棧橋利用者を呼び込む旅客ターミナル機能だけではなく、周辺地域を含めたまちづくりの視点で実施することが求められる。

この点、港湾局は上記のとおり、主要な開発事業者者にヒアリングするとともに、足元では、民間事業者が運営している Hi-NODE について、平成 30 年 5 月 14 日付「（仮称）日の出ふ頭小型船ターミナル等の整備及び運営に関する協定

書」第12条第1項に基づき決算資料を入手して、経営状況を把握している。港務局は、Hi-NODEが最近整備された施設であり、バスコミへの露出等もあり、新たな人流が生まれてきていると評価している。一方で、今後、本格的に実施する日の出ふ頭の再整備について、民間事業者と定期的な協議を行う仕組みはない。

港務局は、Hi-NODEを運営している民間事業者を重要なパートナーの一つとして位置付け、今後のHi-NODEの運営に関して、同事業者の事業計画の段階から協議の場を持つなど、多くの人の流れを呼び込めるような取組を連携して進めて行くことが求められる。

これらのことから、Hi-NODEを運営している民間事業者、さらには、地域の再開発事業者やまちづくり事業者などを含む多様な民間事業者と積極的に協議する場を持つことにより、日の出ふ頭の再整備について、様々な情報共有や連携の可能性が考えられる。

港務局は、今後、実施が見込まれる周辺地域の再開発事業との相乗効果を発揮できるよう、日の出ふ頭の船着場を含めたにぎわいのある水辺空間の形成について、スピード感を持って再開発を進めるため、例えば、民間提案制度やサウンディング調査なども活用しながら多様な民間事業者と積極的に協議する場を持つとともに、工程表を作成し、計画的かつ迅速に対応することを検討されたい。

(4) 晴海客船ターミナルの整備について ア 事業の概要

近年、世界のクルーズ市場では、クルーズ人口が急増するとともに船舶の大型化が進んでいる。都は、東京港第8次改訂港湾計画において、東京港を世界から人が訪れる国際観光港湾として、東京クルーズビジョンに基づき効果的な客船誘致施策を推進し、大型クルーズ船の誘致を図ることとしている。東京クルーズビジョンは、東京港がクルーズ客船の拠点港として、国内外から更に多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心のMICE・国際観光拠点化を推進するため、東京港におけるクルーズ客船の誘致施策の方向性を示したものである。

国境をまたぐ外航クルーズ客船を受け入れるためには、税関、出入国管理、検疫等を実施する必要があり、加えて手荷物の搬出入や乗船客の待合い、駐車場や大型バス等にも対応できる車寄せ空間などが必要となる。

東京港ではこれまで、晴海客船ターミナルでこうしたクルーズ客船に対応する環境を整備し、受入れを行ってきた。世界的にクルーズ客船の大型化が進み、レインボーブリッジを通過できない規模の船舶(おおむね77,000総トン以上)が今後増加していくことが見込まれたことから、都は、令和2年、世界最大のクルーズ客船の受入れにも対応できる東京国際クルーズターミナル(1バース)を整備した。

そして、東京港へのクルーズ客船の寄港ニーズを確実に取り込むためには、繁忙期に2隻のクルーズ客船が同時に寄港できる環境を整える必要があり、将来的には、東京国際クルーズターミナルに2バース目を設ける計画である。一方で現状、東京港に対するクルーズ客船の予約状況を見ると、約5割の船舶がレインボーブリッジを通過できる船舶(おおむね20,000～77,000総トン程度)であることから、当面の間対応として、晴海に、低層で簡易な構造のコンパクトな客船受入施設を整備し、2バース体制を確保することとしている。

このような状況下で、港務局は、世界最大の大型クルーズ客船に対応可能な東京国際クルーズターミナルを開業するとともに、東京港における2バース体制を確保するため、令和2年6月に老朽化した晴海客船ターミナルビルを閉鎖し、その代替となる客船受入施設を暫定整備していくことを決定した(「晴海ふ頭の今後の取扱いについて(方針決定)」(以下「方針決定」という。))。その概要は以下のとおりであるが、現在は、晴海客船ターミナルビルの解体設計と暫定施設新築基本設計が完了し、解体工事に着手中であり、現在、暫定施設の実施設計に取りかかっている。

なお、港務局は、晴海ふ頭の旅客船ふ頭を廃止後、その背後地は緑地とすることを決定している。これは、平成29年5月の港湾計画変更時において、晴海ふ頭の旅客船ふ頭を廃止の上、大規模地震発生時における緊急物資輸送等に対応するため、耐震強化岸壁としたことによる。耐震強化岸壁の背後には、緊急救援物資や応急復旧資機材等の保管・荷さばきや駐車場のためのオーブンスペースを確保するため、地元との調整を経て、背後地は緑地としたものである。

方針決定の背景

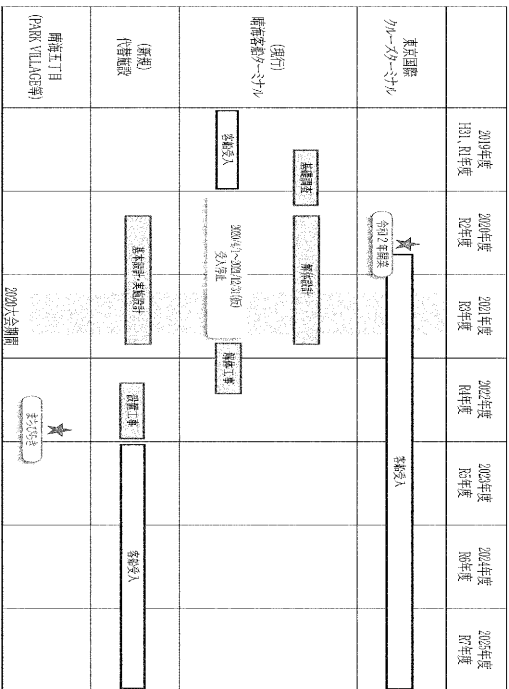
- ・東京港への寄港需要に的確に対応し、客船誘致を推進するためには、複数パース体制を確保していくことが必要不可欠であることから、東京国際クルーズふ頭に第2パースが整備される間、引き続き晴海ふ頭を使用する。
- ・晴海客船ターミナルは老朽化による運営コストの増加が課題であり、この課題を解消するため現行の晴海客船ターミナルを解体後、これに替わる新規施設を可能な限り早期に整備し、引き続き晴海ふ頭で中小型のクルーズ客船を受け入れる。
- ・客船の寄港による経済効果を最大化するとともに、更なる東京港のにぎわい創出を目指す。

○ 晴海ふ頭の今後の取扱い（方針決定）

- ① 複数パース体制の確保
東京港への寄港需要に的確に対応するため、東京国際クルーズふ頭に第2パースが整備されるまでの間、晴海ふ頭を中小型クルーズ客船用のふ頭として活用する。
- ② 晴海客船ターミナルの取扱い
ア 東京 2020 大会終了後、解体・撤去する。
イ アの後、代替施設を整備し、客船受入れを再開する。
- ③ 代替施設での受入開始時期
令和 5（2023）年度中を目指す。

方針決定時の晴海客船ターミナルビルの解体工事と暫定施設の設置及び客船受入れのスケジュールについては下記のとおりであり、関係者協議等により変更となる場合がある。

図 C-2-4 既存施設の解体と暫定施設の設置等進行スケジュール



都提供資料より一部抜粋して監査人作成

イ 監査の結果

〔分析 意見2-8に関するもの〕 晴海客船ターミナルの閉鎖と暫定施設の設置に係るコストについて

東京クルーズビジョンに基づく東京国際クルーズターミナルの設置の目的は、大型クルーズ船の誘致を図ることが第一義であるが、東京港における2パース体制を確保することとしたのは、中小型クルーズ船の誘致を図ることも意図している。このため、東京国際クルーズふ頭に第2パースが整備されるまでの間、引き続き、晴海ふ頭を使用することとしたものである。

一方、老朽化した晴海客船ターミナルビルを修繕して継続利用するのか、あるいは、解体撤去して暫定施設の設置及びその後の解体を行うかについては、トータルコストの比較をした上で、その判断をする必要がある。方針決定において、晴海客船ターミナルは老朽化による運営コストの増加が課題であることを指摘しているからである。

そこで、これらのコストについて確認したところ、以下のとおりである。

○既存の晴海客船ターミナルの維持管理費
晴海客船ターミナル（延べ床面積約17,600㎡）は、他施設とまとめて指定管理者制度を活用しており、晴海客船ターミナルのみの指定管理料は確定できないが、実績等を基に経費を按分して算定した年間の維持管理費として、約2.1億円を想定。

○既存の晴海客船ターミナルの大規模修繕費
既存の晴海客船ターミナルを引き続き利用することを想定した大規模修繕に必要な費用は算定していない。なお、当時、ターミナルを維持するために必要な補修費は、年平均約0.7億円にかかっており、加えて、ボーディングブリッジの補修に約2.2億円の費用が必要な状況であった。

○既存の晴海客船ターミナルの解体費用
現在契約している解体工事の契約金額は約6.0億円

○新たな客船受入施設の整備費用
現在設計中であることから、整備費用については精査中。なお、令和2年度に検討した際は、延べ床面積約3,800㎡の施設を建設するのに約7.7億円、外構整備に約4.3億円かかると想定。

○新たな客船受入施設の運営管理費用
設計に基づき、今後精査予定。なお、令和2年度に検討した際は、新たな施設の延べ床面積が約3,800㎡と仮定し、維持管理費を年間約0.6億円と想定。

（意見２－８）晴海客船ターミナルビルの特長コストの比較について
東京国際クルーズターミナルが、中小型船の寄港ニーズに的確に対応していることは必要であり、当面の間は、晴海ふ頭も活用することで２バース体制を確保すること自体は適切と考えられる。だが、暫定施設として、いずれ供用廃止が決まっているものに、相当額の公費を投入することの是非について、港湾局は、その妥当性を適切に判断した材料を示す必要がある。すなわち、既存の晴海客船ターミナルを廃止して、暫定施設を整備することについて、双方の施設の特長コスト等の比較を行い、費用対効果を見極めて暫定施設の整備に優位性があることを説明しなければならない。少なくとも既存施設の維持管理費用や大規模修繕費用と、当該施設の取り壊し費用や暫定施設の設置に係る費用とを比較して、優位性があることが求められる。

この点、港湾局は、晴海客船ターミナルビルに係るコストについて、方針の意思決定前に試算を行っている。すなわち、東京国際クルーズターミナルに２バース目ができるまでの当面の対応として活用する晴海ふ頭の使用期間を１０年と仮定して、現ターミナルを存続させた場合と暫定施設で客船の受入れを行う場合を比較し、特長コスト等について暫定施設で客船の受入れを行う場合

合の優位性を検討し、その検討結果を考慮して方針の意思決定を行っている。しかしながら、これは検討途上の情報の一つであり、方針決定である起案文書の根拠としての位置付けではない。港湾局の意思決定文書には、暫定施設の整備の結論だけが記載されており、双方の施設の特長コストの比較を行った上で、暫定施設の整備に優位性があることの過程を示した根拠は認められなかった。

もちろん、暫定施設を何年使用するかで特長コストの金額は異なるが、少なくとも晴海ふ頭のクルーズ船の需要予測を行い、暫定施設を何年使用するかとのシミュレーションは必要と考えられる。こうした特長コスト等の比較は一定の前提条件を付けて行われるものであり、その精度について、ある程度の許容範囲を設定するのは当然のことである。港湾局では、東京国際クルーズふ頭の２バース目整備を完成させるまでには、地元関係者等との調整や施設整備に必要な検討調査、設計から工事までを考えれば、最低１０年間は必要と考えたとしており、そのこと自体は評価できる。だが、港湾局が説明責任を果たすためには、与えられた条件下で比較することにより、少なくとも暫定施設の整備の優位性を判断した過程や根拠を残すことが極めて重要であったと考えられる。

特に、港湾局は、施設の維持管理について長寿命化計画を策定して、特長コストの削減に舵を切っていることを勘案すると、暫定施設であっても、新たな施設の整備を行う以上、その特長コストについては適切に算定することが求められる。

よって、港湾局は今後、このような施設の整備の是非判断を行う際には、必ず特長コストの比較を行い、その費用対効果を分析した上で、意思決定の根拠を明らかにし、説明責任を果たすことを検討されたい。

（５）廃棄物処理場整備事業について

ア 事業の概要

（ア）沿革

東京都で発生する廃棄物、各種公共事業に伴って生じる建設発生土、港湾及び河川のしゅんせつ土の処理をしていく上で、最終処分地の確保は重要な課題である。これらの処理は、潮見、夢の島、若洲、中央防波堤内側埋立地、羽田沖埋立地、中央防波堤外側廃棄物処理場など、海面埋立てに依存しているが、中央防波堤外側廃棄物処理場が限界に達しつつあることから、新海面処分計画の立案に至った。