

令和4年度
包括外部監査報告書
(指摘・意見一覧)

令和5年2月



本書は、包括外部監査人から提出された「令和4年度包括外部監査の結果報告書」の指摘、意見を一覧として、東京都において印刷したものである。

目 次

港湾局の事業に関する事務の執行並びに株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について	1
【東京港の管理運営について】	3
（意見 1－1）港湾隣接地域における許可申請手続について	3
（指摘 1－1）臨港地区における構築物の検証手続について	3
（意見 1－2）水域（公共空地）占有許可申請書における申請書類の不備について	4
（意見 1－3）水域（公共空地）占有許可申請書における減免時の記載方法について	4
（意見 1－4）水域占有料額改定の検討方法について	5
（意見 1－5）海岸保全区域における許可申請手続について	6
（指摘 1－2）工事完了届における押印の省略について	6
（意見 1－6）国際クルーズ船受入れ再開後の対策ときめ細やかな取組について	7
（意見 1－7）東京国際クルーズターミナルの運営費の削減と効率的な支出について	8
（意見 1－8）港湾厚生施設の使用許可期間について	9
（意見 1－9）港湾厚生施設の使用許可申請の添付資料の簡素化について	9
（意見 1－10）契約金額の検証について	10
（意見 1－11）貯木場及び泊地について	10
（意見 1－12）港湾管理条例の経過措置への対応について	11
（意見 1－13）業務実施状況の確認体制の更なる強化について	12
（意見 1－14）補助金単価に係る調査について	12
（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	13
（意見 1－16）申請手続のオンライン化について	13
（意見 1－17）三港連携の推進について	14

(意見 1-18) 協議会の開催について.....	15
(意見 1-19) 新しい評価手法による効果測定について.....	15
(意見 1-20) 流出油事故の将来的な対策について.....	16
(意見 1-21) 水域利用調整協議会の開催方法について.....	16
(意見 1-22) 営業用船舶の放置について.....	17
(指摘 1-3) T P T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.....	17
(指摘 1-4) 東京港内清掃作業委託の外部委託について.....	18
(意見 1-23) 東京港内清掃作業委託の実績報告分析について.....	18
(指摘 1-5) 使用不能備品の処分について.....	20
(指摘 1-6) 物品取扱要領の通知について.....	20
(意見 1-24) T P Tの受託業務の検査について.....	21
(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.....	21
【東京港の港湾計画と整備について】	22
(意見 2-1) 港湾計画の計画と実績の比較について.....	22
(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	22
(意見 2-3) 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と今後の委託の在り方について	23
(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....	24
(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	25
(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	26
(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	26
(意見 2-8) 晴海客船ターミナルビルのトータルコストの比較について	28

(意見 2 - 9) 計画値と実績値との比較について..... 29

【臨海地域開発と海上公園の整備運営について】 30

(意見 3 - 1) 臨海副都心の未処分地（青海 E 区画）の事業者の選定について 30

(意見 3 - 2) クルーズターミナルの来訪者の周遊について..... 30

(意見 3 - 3) 不動産鑑定士の受注機会の拡大について..... 30

(指摘 3 - 1) 契約書及び仕様書に記載がない書類の提出要求について 31

(指摘 3 - 2) 調査委託標準仕様書について..... 31

(指摘 3 - 3) 受注者等提出書類処理基準・同実施細目の適用範囲について 32

(意見 3 - 4) 最終報告書への提出日付の記載について..... 33

(意見 3 - 5) 補助事業の効果測定のための成果指標の設定と PDCA の運用について 33

(意見 3 - 6) 執行率が低迷している補助事業のより一層の促進について 35

(指摘 3 - 4) 補助金交付申請書の記載誤りについて..... 35

(意見 3 - 7) 実績報告の審査段階における文書記録の必要性について 36

(指摘 3 - 5) 実績報告書の期限後提出について..... 36

(意見 3 - 8) 幅広い地元住民の意見も事業に反映させるための取組について 36

(意見 3 - 9) 晴海ふ頭公園と新たな客船ターミナルの運用における連携について 37

(意見 3 - 10) 有明北緑道公園へのアクセス方法について..... 38

(意見 3 - 11) 富士見橋付近における出入口設置について..... 38

(指摘 3 - 6) 海上公園におけるより徹底した植物管理について..... 39

(意見 3 - 12) 海上公園における園地管理について..... 40

(指摘 3 - 7) 損壊している木製テーブル等の適時な補修修繕について 41

(指摘 3 - 8) コンテナふ頭公園における占用許可物件の管理について 42

(意見 3 - 13) 指定管理者による巡回点検の実効性の確保について.. 42

(意見 3-14) 東海緑道公園における使用していない案内板について	43
(意見 3-15) 海上公園内での地域猫に対する対応について	43
(意見 3-16) 海上公園における喫煙・禁煙について	44
(意見 3-17) 海上公園ガイドの掲載内容とより有用な情報発信について	44
(意見 3-18) 利用者満足度調査の経年比較分析について	45
(指摘 3-9) 維持管理に関する業務完了通知書の記載誤りについて	46
(意見 3-19) 晴海緑道公園の入口へのアクセスについて	46
(意見 3-20) 晴海ふ頭公園へのアクセス方法について	47
(意見 3-21) 海上公園の設置意義に沿った管理運営について	48
(意見 3-22) 海上公園における民間事業者のノウハウ等の導入について	49
(意見 3-23) 令和 3 年度における海の森公園予定地管理委託契約の分割方法について	49

【株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について】 51

(意見 4-1) グループの企業戦略に係る相乗効果及び相補効果について	51
(意見 4-2) 人事戦略の実効性の確保について	51
(意見 4-3) 広報の効果に係る総合的な定量評価の拡充について	52
(意見 4-4) グループ全体の CSR の統一的な広報について	52
(意見 4-5) 資金管理計画の更なる精緻化について	53
(意見 4-6) グループの予算・実績情報の報告について	53
(意見 4-7) 中期経営計画の進捗管理に係る代表取締役社長の関与について	54
(意見 4-8) 中期経営計画の進捗管理方法について	54
(意見 4-9) IT リテラシー及び専門性の向上と IT に係る全般的な経営管理の在り方について	54
(意見 4-10) 情報セキュリティへの総合的な観点からの対応について	

.....	55
(意見4-1-1) 「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」の改訂について	56
(意見4-1-2) 有形固定資産の現物確認について.....	56
(意見4-1-3) 当期取得分及び除却の固定資産の实在性について....	56
(指摘4-1) 現金出納簿の作成方法について.....	57
(意見4-1-4) 各部署で現金を保有する必要性について.....	57
(意見4-1-5) 売上金の現金出納簿への記帳について.....	58
(指摘4-2) 東京港埠頭株式会社随意契約要綱における単位の誤記につい て.....	58

港湾局の事業に関する事務の執行並びに
株式会社東京臨海ホールディングス及び
東京港埠頭株式会社の経営管理について

【東京港の管理運営について】

(意見 1 - 1) 港湾隣接地域における許可申請手続について (本文 28 頁)

令和 3 年度の港湾隣接地域における許可手続の関係書類について監査を行った 26 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、無許可による地盤調査が 1 件、工期変更承認申請の遅延が 1 件あった。

両事案ともに、申請漏れについては、港湾局として事前に対応することは困難であるが、工期変更承認申請については、当初の工期における終了日 (令和 3 年 8 月 31 日) 以後、速やかに完了届が提出されていない時点で、工事監督者より、完了の事実の確認という観点での確認は行えたものと考えられる。また、両事案において再発防止に努める旨の顛末書を入手しているが、再発防止策については、記載されていない。

今後は、工事監督者として、提出された施工計画書及び定期的な進捗確認により、完了届や工期変更承認申請書の提出遅延がないかについて、能動的に確認することを検討されたい。また、顛末書については、特に記載事項に関する定めはないとのことであるが、再発防止に努める旨だけでなく、再発防止策についても記載させるとともに、当該再発防止策が適切なものであるかを関係部署で共有し、不足があれば、更なる指導を行うよう検討されたい。

(指摘 1 - 1) 臨港地区における構築物の検証手続について (本文 30 頁)

令和 3 年度の臨港地区における構築物の検証手続の関係書類 17 件の監査を行った結果、分区の定めがあり、禁止構築物の定めのある 9 件のうち、決裁文書において、港湾法の条文の引用が正確になされていないものが 6 件あった。いずれも、「法第 2 条第 5 項第〇号」と記載すべきところを、項番号が省略され、「法第 2 条第〇号」と記載されていた。17 件のうち 6 件について、同様の誤謬があったことは、文書の作成に当たり、同種内容の従前の文書を参考に作成した際に、改めて内容の確認が十分になされなかったことによる。従前の文書を基礎として新規の文書を作成すること自体は、業務の効率性を向上させる上で否定されるものではないが、従前の誤謬を繰り返す危険性も内在されているため、このような方法で文書を作成する際は、細心の注意を払って作成するよう検討されたい。

(意見 1 - 2) 水域 (公共空地) 占用許可申請書における申請書類の不備について (本文 34 頁)

令和 3 年度の水域 (公共空地) 占用における許可手続の関係書類について監査を行った 44 件のうち、以下のような申請書類の不備が 5 件発見された。

- ① 添付書類 (平面図) の不備 (1 件)
- ② 申請占用水域内訳書の誤謬 (1 件)
- ③ 水域 (公共空地) 占用許可申請書の誤謬 (2 件)
- ④ 不要な書類 (平面図) の添付 (1 件)

いずれの案件についても、過去からの継続による占用であり、占用条件に変更はなく、過年度の情報により、占用水域の面積については、正しいことが確認されているため、占用料の誤りはないが、過去の情報に誤りがあった場合においては、その誤りを引き継いでしまう危険性がある。継続の場合においても、添付書類との整合性の確認を行う手続に改めるよう検討されたい。

(意見 1 - 3) 水域 (公共空地) 占用許可申請書における減免時の記載方法について (本文 35 頁)

令和 3 年度の水域 (公共空地) 占用における許可手続の関係書類について監査を行った 44 件のうち、木材関連事業者によるいかだ係留のための占用に係る減免が 1 件、暫定係留保管水域における工事作業船のための占用に係る減免が 3 件あったが、いずれの水域占用許可申請書においても、使用料の減免に関する記載欄があるにもかかわらず、備考欄を含めて減免の根拠についての記載はなかった。

申請書上、減免の根拠を明確にするために、使用料の減免欄に減免の根拠について記載するよう検討されたい。

(意見 1 - 4) 水域占用料額改定の検討方法について (本文 36 頁)

港湾局は、水域 (公共空地) 占用における占用料について、1 件当たり現行料額を 1 件当たり原価で除した原価負担率を算定し、その原価負担率及び他団体における同類の施設又はサービスとの比較も行い、料額改定の要否を検討している。

令和 3 年度予算においては、東京港の港湾区域における栈橋、起重機、船舶の係留等のための占用料 (127 円/㎡) に対する原価については、周辺区域の固定資産税評価額等から算出している。

一方、東京港の港湾区域におけるいかだ係留のための占用料 (28 円/㎡) や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料 (60 円/㎡) については、現行料額に栈橋等の原価率 (原価/現行料額) を乗じて算出した額を、それぞれの 1 件当たり原価としている。

いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料については、栈橋等のための占用料の改定の要否に準じて改定が検討されることから、栈橋等の原価率を乗じて 1 件当たり原価としている。これは、占用のために費消した原価とは異なるものであり、本来は、栈橋等のための占用と同様に算定されるべきものである。

いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料が、栈橋等のための占用料の改定に連動して行われる旨の明示的な基準がない以上、いかだ係留のための占用料や上空の占用又は地下埋設物設置のための占用料についても、単位当たり原価を算定し、料額改定の要否を決定するよう検討されたい。

(意見 1－5) 海岸保全区域における許可申請手続について (本文 40 頁)

令和 3 年度の海岸保全区域における許可手続の関係書類について監査を行った 25 件のうち、事後的な確認、許可手続は行われているものの、工期変更承認申請の遅延が 2 件、工事完了届の遅延が 1 件、工事着手届の遅延が 1 件、許可された工期外の工事が 1 件あった。

- ① 工期変更承認申請の遅延 (その 1)
- ② 工期変更承認申請の遅延 (その 2)
- ③ 工事完了届の遅延
- ④ 工事着手届の遅延
- ⑤ 許可された工期外の工事

申請漏れや、工事完了届や工事着手届の提出遅延については、一義的には、事業者の責任ではあり、港湾局として事前に対応することはできないが、②の工期変更承認申請や③の工事完了届については、当初の工期における終了日以後、速やかに完了届が提出されていない時点で、工事監督者より、工期変更の必要性又は完了の事実の確認という観点での確認は行えたものと考えられる。④の工事着手届についても、当初の工期における始期を 1 か月以上経過した時点で工事着手が行われていないことから、工事着手届の失念についての確認は行えたものと考えられる。

今後は、工事監督者として、提出された施工計画書及び定期的な進捗確認により、着手届、完了届や工期変更承認申請書の提出遅延がないかについて、能動的に確認することを検討されたい。

(指摘 1－2) 工事完了届における押印の省略について (本文 41 頁)

令和 3 年度の海岸保全区域における許可手続の関係書類について監査を行った 25 件のうち、工事完了届における押印の省略が 1 件あった。これは、令和 3 年 4 月 1 日に一部改正された、港湾局の「受注者等提出処理基準・同実施細目」に準拠し、押印の省略された工事完了届を受理したものである。「受注者等提出書類処理基準・同実施細目」では、東京都工事施行規程第 18 条の規定に基づく受注者に加え、自費出願工事を行う者も含め受注者等とし、受注者等から提出される書類の様式等を規定しているが、受注者等提出処理基準第 2 には、「この基準は、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用する」とあり、海岸保全区域における許可に係る書類の処理に準用する旨の記載はない。

したがって、海岸保全区域における許可手続における工事完了届については、押印の省略ができる旨の基準がない中で、押印の省略が行われていることとな

っている。行政手続における不要な押印の省略自体については、推奨されるべきものであるが、実施に当たっては、手続について明文化すべきである。工事完了届以外の書類を含めて、実務的に押印の省略を行っている手続に関しては、基準を作成し、関係者に周知することを検討されたい。

(意見 1 - 6) 国際クルーズ船受入れ再開後の対策ときめ細やかな取組について (本文 51 頁)

都は、客船寄港時における施設の魅力向上策として、東京国際クルーズターミナルの設置目的の一つである臨海副都心のにぎわい創出のため、指定管理者が、臨海副都心まちづくり協議会との連携により、臨海地域のマップやイベント情報を発信する計画を有していた。東京国際クルーズターミナルの指定管理者の募集を行った令和元年度においては、施設のある青海地区において高齢者を含む幅広い年齢層の観光客を対象としたパレットタウンや温泉施設が営業しており、船客をこれら徒歩圏内の観光施設に案内することが可能であったが、これらの施設は閉鎖されている。

このような現状においては、クルーズ船の寄港時に船室にとどまるか、ターミナル内や周辺の公園を散歩するか、車両で移動するかを選択となる。乗船客に人気のある観光地は銀座や浅草、皇居等とのことであるが、これらの観光地へ車で移動する場合の所要時間は、銀座まで約 20 分、浅草まで約 25 分、皇居まで約 25 分であり、乗船客が限られた時間の中で観光地を巡ることを踏まえると、東京港からさらに車で 30 分ほどの距離がある横浜港と比べ、東京港の優位性は高いと考えられる。

一方、ターミナル周辺の観光を楽しみたいクルーズ船客に対する取組も重要であるが、ターミナル内の観光案内スペースにおいて、江東区発行の観光案内をはじめ、都内の観光名所を紹介するパンフレットを用意しているほか、ターミナル内の大型ビジョンやサイネージにおいて、臨海副都心をはじめ都内の観光スポットを紹介する映像を放映するなどの取組を実施している。

また、一般利用者向けの取組として、ターミナル内の開放的な大空間を活用し、ファッションショーや日本文化を紹介するイベント等を実施しており、こうしたイベントを通じて施設の認知度向上を図っている。その上で、クルーズが安全・安心で魅力的な旅であることを感じてもらうため、クルーズの安全・安心を PR する映像の発信や、ターミナルを利用したクルーズイベントを実施している。さらに、令和 4 年度には、コロナ禍により中止されていた、通常料金よりも低廉な価格で乗船できる「都民クルーズ」等を再開している。

クルーズ船の利用客は、各クルーズ船や日数によって客層が異なるため、年齢や消費の仕方、寄港時の過ごし方は異なる。寄港時以外の来訪者にとっても、

イベント時とそれ以外、イベント時は開催されるイベントによって、施設としての魅力かクルーズ船の魅力か、受け止め方は異なる。令和4年11月15日に、国土交通省が国際クルーズ船の受入れを再開すると発表したことから、都は、国際クルーズ船の受入れ再開による都の対策の効果を見据えた上で、実際の国際クルーズ船の客層を分析して求められる都の役割を把握し、きめ細やかな取組を行われたい。

(意見1-7) 東京国際クルーズターミナルの運営費の削減と効率的な支出について (本文54頁)

東京国際クルーズターミナルは、寄港時以外も通年で一般開放しており、散歩等の目的で立ち寄ることもできる。これは、管理運営基準において、一般の利用者が施設を利用する場合は、安全かつ快適に施設や景観を楽しんでもらえるよう努めることと定められているためである。一方で、都が負担する年間の指定管理料は391百万円であり、水道光熱費や警備清掃に関わる支出費用は128百万円と、指定管理料の32.6%に相当する。

しかし、近隣に観光施設がなく、クルーズ船の入港頻度の少ない中で、一般開放しても多くの利用は見込めない。クルーズ船の寄港やイベントの利用がない日に来館する者はわずかであり、令和3年度については、一日に数十人程度であった。監査人が視察した際も、来館者はまばらで、誰もいない多目的ホールでは大型LEDビジョンが放映されていた。

これについて、都は、当該施設が令和2年9月に開業したばかりの新たな施設であり、一般の都民に対して施設が十分に認知されているとは必ずしも言えないと認識していることから、クルーズの振興を図っていくためには、ターミナル施設を常時開放し、都民が実際に施設を見て理解を深めることができる環境を整えることも重要と考えている。また、ターミナルは令和4年3月から令和5年3月までの予定で、文化庁主催のメディア芸術作品展示イベントの会場となっており、大型ビジョンは映像作品を放映するために使われている。

一方で、当該施設の情報を公開するホームページには、一般開放について記載はなく、フロアの利用制限をする際のお知らせの中に一般開放エリアがあること、駐車場の案内の中に一般開放時の案内が記載されているにとどまっている。

寄港やイベント以外のときに、施設の大部分を常時一般開放し、LEDビジョンを放映して警備を行い、多額の電気代や警備、清掃の固定的な費用を負担することは経済的合理性を欠くものである。

寄港やイベント等のない日は、一般開放せずに水道光熱費や警備、清掃等の経費の削減に努めるか、当該施設に営業時間内であればいつでも自由に入館で

きることや、大型 LED ビジョンや送迎デッキなど、イベントのない時期でも立ち寄る価値のある施設であることを積極的に公表して、一般来館者の来訪に力を入れることにより、経費の効率的な支出に努められたい。

(意見 1 - 8) 港湾厚生施設の使用許可期間について (本文 58 頁)

港湾厚生施設の使用許可は、事務手続が定められていないため、少なくとも昭和 46 年から半世紀以上にわたり、毎年度、事業者が任意の様式により使用許可を申請し、都がこれらに基づいて許可を行っている。

都は、従来より港湾法に基づき、船舶乗組員や港湾労働者のために、港湾厚生施設を整備しているが、施設を廃止する場合は使用者と調整の上、必要な場合は新しい施設を用意しており、今後も当該事業を中止又は一時停止する予定はないとのことであり、使用期間を 1 年とすることに根拠はない。このため、使用期間を 1 年とすることなく、他の定期使用の港湾施設や指定管理期間等に合わせて 3 年又は 5 年等の一定の期間とすることにより、都及び使用者の事務負担を軽減されたい。

(意見 1 - 9) 港湾厚生施設の使用許可申請の添付資料の簡素化について (本文 59 頁)

港湾厚生施設の使用許可は、事務手続が定められていないため、毎年度、事業者が任意の様式により使用許可を申請している。

全ての使用者は、施設の平面図等の図面や使用者が自費で行った工事の一覧である自費出願工事一覧表、備品目録を申請書に添付している。このため、申請書等には膨大な書類が添付されており、とりわけ使用施設の多い東京港湾福利厚生協会は、毎年 100 ページ以上の書類を申請書に添付している。これに対し都は、申請書に添付されているものと同じ図面や備品目録、自費出願工事一覧表、自動販売機等設置台数一覧表等を許可書に添付している。また、都は、使用者が自費で行った工事について施設の返還時に原状回復を求めているが、自費出願工事一覧表には、設備の修繕や更新工事、事故発生の予防措置等の原状回復に適さない工事が多く含まれており、東京港湾福利厚生協会については、20 年以上前のブレーカー取付工事や階段の補修、地盤改良工事等が数ページにわたり記載されている。これらの工事は、当然に原状回復が免除されるべきものであり、申請書と許可書の両方に添付することは経済的合理性に欠ける。申請書と使用許可書について、添付が必要な資料を再確認し、書類を削減し、事務負担を軽減されたい。

(意見 1-10) 契約金額の検証について (本文 60 頁)

船舶運航管理業務について、都は、専門性が高く委託できる事業者が 1 者のみであると考えているため、当該事業者に委託している。また、当該業務は検査員による履行確認が必要ないため、書面による履行確認を行っているとのことである。委託金額の検討については、他に事業者がなく、相見積もり等を行うことができないため、委託業務に使用する設備に係る費用（実費）に加え、他港との協議による単価を採用（若しくは参考に）し、受託者の業務実績を踏まえた数量に基づき積算を行っているとしているが、実費であることが分かるもの等は存在しないため、都の検討の有無や妥当性を確認できなかった。また、一般管理費について、契約書に記載された金額と所定の計算に基づく内訳の金額との間に差異が生じている。また、人件費及び設備使用料についても、根拠資料と契約書とで金額が相違している。これらの差額について、契約書等において説明がなされておらず、契約金額の正確性について、都の検討の妥当性を確認することができなかった。

契約の締結に当たっては、金額の正確性や根拠資料との整合性を確認し、人件費計上金額の根拠となった職員が業務に従事していることや、設備費用の実費を確かめた場合は実費を確かめたことが分かるよう、その旨を記録するか、あるいは領収書等の写しを保管する等により、適切に審査を行った証拠を残されたい。

(意見 1-11) 貯木場及び泊地について (本文 63 頁)

都は、東京港に 5 か所の貯木場と木材投下泊地を設けているが、平成 23 年度から使用されていない。これは、木材の輸入がコンテナ輸送となったことによるものであり、今後、これらの需要が回復する可能性は低いため、周辺環境や社会情勢を踏まえ、今後の対応を検討されたい。

(意見 1-12) 港湾管理条例の経過措置への対応について (本文 74 頁)

大井海貨上屋 (第 1 号) の運営方針 (以下「運営方針」という。) は、昭和 58 年 6 月 7 日に施行されている。

大井海貨上屋 (第 1 号) は、当時の東京港に不足していた海貨機能の充実を図るための施設として、大井コンテナふ頭から出入りする外国貿易貨物の荷捌きのために使用するものである。

一級上屋の使用料を適用するとしているが、都と民間との共有部分があり、その共有部分は条例規定料金の 3 分の 1 としている。3 分の 1 としているのは、都と民間との共有部分の都の持分はほぼ 3 分の 1 に当たるため、条例第 13 条の規定により使用料を減額するとしている。

ここでの条例は、東京都港湾設備条例 (以下「港湾設備条例」という。) を指しているが、港湾設備条例は平成 16 年 3 月に港湾管理条例に改正されている。

また、運営方針のほかにも、港湾管理条例が定められる以前に定められた次の実施基準は、港湾設備条例に準拠している内容となっている。

- 港湾設備用地使用料の減免基準
- 密接関連事業用地及び臨時施設用地に係る施設整備期間の使用料の減免 (免除) について
- 給水を目的として係留設備を使用する船舶等に対する取扱いについて
- 密接関連事業用地及び青海 C3・C4 用地の港湾設備使用料の減免について
- 都営大井食品上屋 (第 2 号) 管理運営方針
- 港内クルーズ船に係る港湾設備 (係船岸壁・係船棧橋) 使用料の取扱いについて
- 大井コンテナふ頭耐震棧橋使用料等の減免について

港湾管理条例は、経過措置として、「施行日前に、旧条例の規定によりなされた許可その他の行為又はこの条例の施行の際、現に旧条例の規定によりなされている申請その他の手続は、それぞれこの条例の相当規定に基づいてなされた行為又は手続とみなす。」と定めている。しかしながら、現状では、港湾設備条例の条文を確認することが困難となっている。また、港湾設備条例の条文を確認できたとしても、実施基準で言及している港湾設備条例の規定が港湾管理条例のどの規定に相当するのかが明文化されていない。そのため、港湾設備条例の規定に該当する港湾管理条例の規定を港湾局以外の第三者が正確に判断できない可能性がある。

実施基準について、港湾管理条例との関係が明確になるよう見直しを検討されたい。

(意見 1-13) 業務実施状況の確認体制の更なる強化について (本文 84 頁)

東京夢の島マリーナは「公の施設」ではなく、指定管理者制度の対象外となっているが、運営事業者の選定においては、平成 20 年度から公募を実施し、外部委員を含めた選定委員会による審査を行い、公の施設と同様の比較検討の機会が確保されていると言える。また、マリーナ事業や自主事業についても、直近年度では、新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、係留区画の高い利用率に支えられ、比較的堅調に推移しており、現状の普通財産の賃貸借契約でも大きな問題はないと言える。しかし、各年度の業務実施状況について、外部第三者の視点も含めた事後的な評価や結果の公表を行う取決めがない点においては、指定管理者制度と同等の対応がなされているとは言えない。東京夢の島マリーナは、港湾局の指定管理施設と同様の規模と重要性を有する施設であり、事業の状況に関する都民の関心も高いと考えられる。年度単位での外部の第三者も含めた評価の適用等、業務実施状況の確認体制の更なる強化を検討されたい。

(意見 1-14) 補助金単価に係る調査について (本文 94 頁)

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、定期的を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、複数のチャン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、事業の効果の検証やコスト、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。

(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 (本文 105 頁)

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順専用のアドレスが望ましいが、都の行政手順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、当該申請手順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) 申請手順のオンライン化について (本文 105 頁)

都では、施設使用手順の効率化のため、全ての申請手順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、申請手順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 EDI が連携された平成 11 年にオンライン化された手順であり、その後は、平成 30 年運用開始の入港料の減免申請手順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順については、港湾情報システムの WEB 申請では、データファイルを添付する必要のない申請手順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、公印や申請手順の電子化のように、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 割以上の申請手順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、行政手順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、あらゆる申請手順において、紙の書類の提出に代えてオンラインによる手順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順のオンライン化を進めら

りたい。

(意見 1-17) 三港連携の推進について (本文 108 頁)

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、トランシップ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事となったとはいえ、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ない。

(意見 1-18) 協議会の開催について (本文 117 頁)

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できるとは限らない。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、オンライン方式や両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 (本文 117 頁)

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言える。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。

(意見 1 - 2 0) 流出油事故の将来的な対策について (本文 124 頁)

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、港湾区域及び港務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、廃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。

(意見 1 - 2 1) 水域利用調整協議会の開催方法について (本文 130 頁)

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、審議に当たって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。

(意見1-22) 営業用船舶の放置について (本文133頁)

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、当該放置艇に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。

今後も、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。

(指摘1-3) T P T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 (本文137頁)

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T P Tとの間で締結された覚書のとおり、T P T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、T P T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。

(指摘 1 - 4) 東京港内清掃作業委託の外部委託について (本文 139 頁)

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、T P T 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バイク便、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とは異なっており、また、T P T 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 T P T の判断は、容認し得ると考える。

しかしながら、契約文書と実態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 (本文 139 頁)

令和 3 年度東京港内清掃作業委託契約では、T P T 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、ファイリングする等、最適な方法を検討し、改善を図られたい。

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	計
給料	18,861	18,861	18,861	1,716	58,299
諸手当	9,557	1,727	17,372	14,162	42,818
委託料	2,621	3,539	3,539	9,332	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、現場サイドにおいて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。

(指摘 1 - 5) 使用不能備品の処分について (本文 141 頁)

T P T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 日に溶接機 1 台が、T P Tより使用不能となった旨の報告があったものの、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 (マニフェスト)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T P T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するのであれば、委託契約書における手続自体を改めるべきであるとする。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。

(指摘 1 - 6) 物品取扱要領の通知について (本文 142 頁)

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う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。

(意見 1-24) T P T の受託業務の検査について (本文 142 頁)

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とあるが、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へ返還するものとするとなっており、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。この考えに準じ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。

(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 (本文 145 頁)

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 T P 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、T P T との協定文書を見直されたい。

【東京港の港湾計画と整備について】

(意見 2-1) 港湾計画の計画と実績の比較について (本文 156 頁)

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その成果を示し、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っ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。

(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 (本文 168 頁)

「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縮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ことである。だが、ライフサイクルコストとトータルコスト縮減効果は、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縮減効果を記載して、当該金額を検証することを検討されたい。

(意見 2 - 3) 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と今後の委託の在り方について (本文 172 頁)

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(本文 173 頁)

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、公表していないとのことである。

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の制約はあるものの、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、国土交通省や学協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。

(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 (本文 179 頁)

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。

港湾局は、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、港湾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。

(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 (本文 182 頁)

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もいつで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、営業時間内にもいつで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、必要に応じて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 (本文 183 頁)

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。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 計画地の事業環境 (市場性、収益性、成長性等)<ul style="list-style-type: none">・当該エリアの地域特性等2 想定される用途、施設構成<ul style="list-style-type: none">・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
- ・ビジターバ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。港湾局は、Hi-NODE が最近整備された施設であり、マ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。

港湾局は、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。

港湾局は、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。

(意見 2-8) 晴海客船ターミナルビルのトータルコストの比較について (本文 188 頁)

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くことは必要であり、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、双方の施設のトータル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、トータルコスト等について暫定施設で客船の受入れを行う場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、双方の施設のトータル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トータル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のシミュレーションは必要と考えられる。こうしたトータル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 年間が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をすることにより、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、トータルコストの削減に舵を切っていることを勧告すると、暫定施設であっても、新

たな施設の整備を行う以上、そのトータル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、必ずトータル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。

(意見 2-9) 計画値と実績値との比較について (本文 194 頁)

前の計画値と実績値との比較は、前の計画が適切であったことの検証及び更新計画が信頼できるものであること的前提となる重要事項である。

そこで、廃棄物等の埋立処分計画の、おおむね 5 年ごとの見直しに際しては、更新計画の中で、若しくは別途報告書として、前の 5 か年における計画値と実績値との比較を記載することを検討されたい。

【臨海地域開発と海上公園の整備運営について】

(意見 3-1) 臨海副都心の未処分地(青海E区画)の事業者の選定について(本文 216 頁)

都へのヒアリングによると、青海E区画の処分については、「都心に残された貴重な広大地であり、土地利用計画に基づく土地処分を着実に実現することが何よりも重要」と考えているとのことであった。この考えは理解できるものの、貴重な広大地が活用されていない状況の継続は好ましくない。

とりわけ、青海E区画は東京国際クルーズターミナルから見て東側に位置し、クルーズ客にとっては臨海副都心の玄関とも言える。

臨海副都心の未処分地(青海E区画)の事業者を、社会経済状況を注視しつつ早期に選定し、「研究開発・産業創生のまち」の形成を実現されたい。

(意見 3-2) クルーズターミナルの来訪者の周遊について(本文 218 頁)

クルーズターミナルは、令和2年9月10日にオープンしたものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和4年11月25日までの807日間に入港したクルーズ船は15隻だった。監査人が視察した日もクルーズ船の入港はなかったことから、ターミナル内の大型ビジョンやサイネージの前でも人影は見られなかった。

いずれ新型コロナウイルス感染症が沈静化し、人の動きが活発化した後には、多くのクルーズ船が訪問すると予想される。

外国籍のクルーズ船寄航が再開された折には、既に取り組んでいる乗船客が次々にバスに乗り込んで都内の観光地等へ出発できるような体制が直ちに実現できるよう、積極的に取り組まれない。

(意見 3-3) 不動産鑑定士の受注機会の拡大について(本文 222 頁)

財価審案件を受注できる第一分類に選定された業者は、過去3年間(令和元年度の基準)に港湾局の財価審案件を受注した実績がある業者である。したがって、港湾局の財価審案件を受注したことがない業者は、どれだけ多くの鑑定士が所属していても第一分類に選定されない。

港湾局は、令和2年度に選定条件を緩和し、過去1年間に財務局発注の財価審案件について評価実績を有する者という条件を加えたことで、第一分類に選定可能な業者数が1者増加し、5者となった。

「過去3年間に港湾局発注の財価審案件について評価実績を有する者」を第一分類、第二分類の線引きとしたままでは、第一分類に選定された業者に発注が集中してしまう。豊富な評価実績があり、評価の品質は確保されていると思

われるが、不動産鑑定士の受注機会が狭まってしまう。

今後、「過去3年間に港湾局発注の財価審案件について評価実績を有する者」という条件については、引き続き緩和を検討されたい。

(指摘3-1) 契約書及び仕様書に記載がない書類の提出要求について(本文227頁)

「委託着手届」、「工程表」及び「代理人及び主任技術者通知書」、別添「経歴書」の提出は、仕様書が定める「受託者の責務」には記載されていない。加えて、調査委託標準仕様書(平成24年4月東京都港湾局)に従うとの一文も、「受託者の責務」には記載されていない。

しかるに、調査委託標準仕様書を理由にした委託着手届等の提出要求は、根拠がない要求であったと判断せざるを得ない。

今後は、根拠を明確にした上で、受託者の債務の履行を要求されたい。

(指摘3-2) 調査委託標準仕様書について(本文227頁)

調査委託標準仕様書 1.1.1 適用範囲及び一般事項は次のとおり定めている。

(1) この標準仕様書(以下「標準仕様書」という。)は、東京都港湾局が施行する環境調査、気象・海象調査、計画調査及び環境影響評価調査委託に係る委託契約書(以下「契約書」という。)及び設計図書の内容について統一的な解釈及び運用を図るとともに、その他の必要な事項を定め、もって契約の適正な履行の確保を図るためのものである。

しかし、道路等巡回及び埋立地警備業務委託は、標準仕様書が定めた4つの調査委託に含まれているとは判断できない。

したがって、そもそも書類を提出する根拠とはならない標準仕様書に基づいて、書類提出を要求していたと考えられる。

今後、標準仕様書に基づいて受託者の債務を定める場合、適切な標準仕様書に基づくようにされたい。

(指摘 3-3) 受注者等提出書類処理基準・同実施細目の適用範囲について (本文 227 頁)

受注者等提出書類処理基準・同実施細目は、次のとおり定めている。

(目的)

第 1 この基準は、東京都工事施行規程 (昭和 46 年東京都訓令甲第 15 号) 第 18 条の規定に基づき、受注者等から提出される書類 (以下「書類」という。) の様式及び処理方法を定めることにより、工事の円滑かつ適正な施行を図ることを目的とする。

(適用範囲)

第 2 この基準は、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用する。

設計等の委託の範囲は、東京都工事施行規程が次のとおり定めている。

(委託基準)

第 30 条 設計、測量、地質調査、監理その他工事の一部であって当該工事から分離して処理できるものの委託 (以下「設計等の委託」という。) は、別に局長が定める委託基準に基づき行なうものとする。

都の見解は、契約書及び仕様書には該当する記載がなく、「調査委託標準仕様書 (平成 24 年 4 月東京都港湾局)」4 ページの 1.1.7 提出書類 (1) (受注者等提出書類処理基準・同実施細目) に基づき、受託者から提出を受けているとのことであった。

受注者等提出書類処理基準・同実施細目は、その第 2 が定めるとおり、港湾局が施行する工事、設計等の委託並びに単価契約に係る書類の処理に適用される。設計等の委託とは、東京都工事施行規程第 30 条が定めるとおり、設計、測量、地質調査、監理その他工事の一部であって、当該工事から分離して処理できるものの委託である。

したがって、令和 3 年度道路等巡回及び埋立地警備業務委託は、受注者等提出書類処理基準・同実施細目の適用範囲ではない。

今後、受託者に書類の提出要求をする際は、適切な基準に基づくようにされたい。

(意見 3-4) 最終報告書への提出日付の記載について (本文 229 頁)

臨海副都心地区における滞在人口等のデータ分析の委託業務について、第三者によって履行確認するためにも、最終報告書への提出日付の記載は必要不可欠である。今後、記入を徹底されたい。

(意見 3-5) 補助事業の効果測定のための成果指標の設定と PDCA の運用について (本文 234 頁)

都は、臨海副都心の開発に関して、「東京都臨海副都心まちづくり推進事業」、「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」、「バイエリア DIC 推進事業補助金」等の補助事業を実施しているが、事業ごとの重要業績評価指標 (KPI) や具体的な数値目標の設定が見受けられない。

都は、補助事業の進捗状況や成果を、補助対象事業ごとに事業者から事業実施状況報告書の提出を求めることで確認している。引き続き、報告書に基づいて各補助対象事業の進捗状況及び効果を確認されたい。

個別事業単位での効果予測や、あらかじめ設定された目標値との乖離を確認することを通じて問題点を改善していく、いわゆる PDCA サイクルの仕組みが必要である。

PDCA サイクルのうち、「C=Check」をするための KPI を設定して明確化しておくことは、PDCA サイクルの「A=Action」につながることであり、計画を効果的かつ効率的に実現するために必要不可欠である。

KPI の設定に際しては、過去の実績や将来予測を勘案した上で、どのような意図をもって目指す水準を決めるのか、その根拠を明確にしておく必要がある。KPI の形骸化や目標達成に向けた意欲の減退につながらないように、到達が予想できる低い水準に設定されていないか、一方で、実態とかけ離れた高すぎる目標が設定されていないか等に留意しつつ、事業環境を踏まえ、多面的な観点から KPI を検討することが有用である。

また、設定された KPI に関して、事業活動が計画どおりに実施できているかどうか (アウトプット) という観点からの評価に加えて、当該事業活動を実施したことにより実際にどのような成果が得られているか (アウトカム) という観点からの評価も、合わせて実施することが重要である。

補助事業に関しては、その事業の有効性を評価すること、補助金交付によって生じる効果をいかに測定するかが重要であり、そのためには、可能な限り実施件数や進捗率など定量的に測定できる成果指標を設定されたい。また、補助事業のアウトカムは、何らかの直接的な事象や結果を把握・評価できるものを設定し、補助事業の効果を客観的に評価、測定、分析されたい。補助事業は単

年度の事業であり、毎年度予算編成の過程で補助制度の見直し、予算要求が行われるものであるが、過年度の効果に基づく PDCA サイクルをより具体的に運用されることを検討されたい。

例えば、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」の目的は、「新型コロナウイルス感染症の影響で減少した臨海副都心への来訪者の回復を目指し、一般社団法人東京臨海副都心まちづくり協議会及びまち協の会員が臨海副都心において実施する地域のにぎわい創出に資するイベントに対し、助成金を交付する。」とあることから、成果指標として、臨海副都心への来訪者数を設定することが一案である。

臨海副都心への来訪者数

(単位：万人)

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
来訪者数	5,590	5,570	5,580	3,110	3,200

都ホームページより監査人作成

(注) 交通機関の利用者数等を集計

上表のように、令和元年から令和 2 年にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響で、臨海副都心への来訪者数が大きく減少したと考えられるが、来訪者の回復を補助事業の目的としているのであれば、成果目標としては、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない年の来訪者数とすることができよう。

また、「バイエリア DIC 推進事業補助金」の目的は、「臨海副都心における「デジタルテクノロジーの実装」及び「スタートアップの集積」を推進する Digital Innovation City の実現に資する事業を行う民間事業者に対し、予算の範囲内において必要な補助金を交付する。」とあり、臨海副都心における 5G など先端技術の導入や企業進出時のオフィス改修等の設備投資を支援し、まちのデジタルテクノロジーの実装とスタートアップの集積を促進することを目的としている。例えば、成果指標として、Wi-Fi 設備の設置施設数や 5G アンテナ基地局の設置数、デジタル環境に関する利用者満足度調査結果の満足者数・割合を設定することができよう。

この事業は、「『未来の東京』戦略ビジョン」における「戦略 9 都市の機能をさらに高める戦略『東京ベイ eSG プロジェクト 東京湾から日本の未来を創り出す』」、「戦略 10 スマート東京・TOKYO Data Highway 戦略」に関連しており、ここに規定されている具体的な取組や年次計画を踏まえて、成果指標を設定されたい。

(意見 3－6) 執行率が低迷している補助事業のより一層の促進について (本文 237 頁)

「東京都臨海副都心感染症拡大防止事業」、「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」、「バイエリア DIC 推進事業補助金」については、令和 3 年度の予算額に対して実績額が伸び悩み、執行率も低迷した結果となった。

都は、執行率低迷の原因は、新型コロナウイルス感染症の影響による来訪者の低迷で、各施設の収入が減少した結果、補助率が 2 分の 1 であっても、民間事業者において事業費を負担することが困難であったこと、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が年間を通じて発令され、イベントの開催が制限されたことにより、民間事業者に開催の意向はあっても実現に至らなかったこと等であるとしている。

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、執行率を伸ばすには難しい環境下であったと思われるが、補助制度は事業者によって活用されなければ財源を確保した意義が損なわれることになるため、想定される事業者への周知をより一層積極的に行って、制度の利用促進を着実に実行されたい。

(指摘 3－4) 補助金交付申請書の記載誤りについて (本文 238 頁)

都は、「バイエリア DIC 推進事業補助金」を実施しているが、令和 3 年度の補助金交付申請書の記載事項に誤りが認められた。補助金交付申請書の日付が「2021 年 1 月 14 日」と記載され申請されていたが、正しくは「2022 年 1 月 14 日」と記載されるのが適当であった。申請年月日は、補助金申請者による申請を行った日付であり、申請時点を明確にする上で重要な意味を持つものである。単純な記載ミスではあるものの、外観上は適正さを欠いた状況である。

都は、申請書類に対しては、バイエリア DIC 推進事業書類審査基準において定めている「バイエリア DIC 推進事業書類審査チェックリスト (共通)」を使用して確認作業を行っているが、本チェックリストにおいては、申請日付に関するチェック項目がないため、今回の誤りが発生したという。

チェックリストを改定し、チェック項目を追加して、より精緻に確認作業を行う方法も一案であるが、チェックリストを増やすことで、かえって事務手続が煩雑となったり、形式的なチェックに終始してしまい、本質的なチェックが行えなくなってしまっは本末転倒である。

従来は、書面に対するチェックであったものが、昨今では、電子データ上でチェックすることが多くなっていると考えられる。その実態にあった、厳格なチェック体制の整備、運用を検討し、有効な内部統制を構築されたい。

(意見 3-7) 実績報告の審査段階における文書記録の必要性について (本文 239 頁)

令和 3 年度の「バイエリア DIC 推進事業補助金」に関する収支計画書上の総事業費は 49,897 千円であるのに対し、実績報告書上の総事業費は 18,002 千円であり、計画値と実績値に大きな差額が発生していたが、差額が発生した原因や経緯等の説明や理由付記が実績報告書上に見受けられなかった。

都は、差額が発生した原因や経緯については、「契約締結報告書」及び「バイエリア DIC 推進事業に係る契約締結の経緯」において確認し、本件に関しては、一部、申請したが購入しなかった備品があるものの、申請当初の事業目的に影響が生じていないという事情を口頭で確認しているとし、記録は残されていなかった。

実績報告の段階で、計画値と実績値に大きな差額が発生した場合には、差額が発生した原因や経緯等の説明や理由を正確に保存し、また、他の職員とも情報共有を容易にするためにも、実績報告書等に記録として残されたい。

(指摘 3-5) 実績報告書の期限後提出について (本文 240 頁)

令和 3 年度の「東京都臨海副都心地域にぎわい創出事業」において、実績報告書の提出が期限後の日付であった事案が認められた。

助成金の交付要項によると、実績報告書は、事業が終了した日から 30 日以内又は令和 4 年 3 月 31 日 (木) のいずれか早い日までに提出する必要がある旨が規定されている。

本件補助事業に関しては、事業終了が令和 4 年 2 月 14 日であるので、実績報告書の提出期限は、事業が終了した日から 30 日以内である令和 4 年 3 月 16 日であると考えられるが、実績報告書の日付は令和 4 年 3 月 31 日付で期限後の提出となっていた。

交付要項の定めに従い、提出期限を改めて確認し、期限どおりの適切な運用ができるよう徹底されたい。

(意見 3-8) 幅広い地元住民の意見も事業に反映させるための取組について (本文 247 頁)

都は、地元区や自治会などから意見を聴取し、その過程で速やかな完成を要望されている。要望に応えるため、当初の工期から 1 年以上も前倒して事業を進めている。

事業推進に当たっては、より多くの意見が事業に反映されるよう、幅広い地元住民の意見も事業に反映されたい。

(意見 3-9) 晴海ふ頭公園と新たな客船ターミナルの運用における連携について (本文 254 頁)

都は、晴海ふ頭公園を東京 2020 大会で選手村エリアとして使用の後、水辺の魅力を活かした開放的な緑地・広場を配置するなど、都民に親しまれる公園へとリニューアルし、令和 4 年 10 月に開園した。

公園内には、「Connect HARUMI」という多彩なシーンに応えられる交流拠点が設置され、新しい交流がまち全体のコミュニティとして広がっていく「住み憩う」まちの交流拠点とされる。ペット同伴で利用できるテラス席やコワーキングスペース、ミーティングルーム等が設置され、民間活力を生かすことで、公園の魅力向上に寄与する施設として導入された。

一方、隣接する晴海客船ターミナルは、東京港開港 50 周年を記念し平成 3 年に開業し、東京の海の玄関口となり、送迎デッキや臨港広場からは壮大なクルーズ客船や開放感ある東京港の景観を楽しむことができるスポットであったが、竣工後にクルーズ船の大型化が進んだこと、また、平成 5 年に開通したレインボーブリッジの内側にあることから、超大型クルーズ客船の発着が難しくなる等の理由で、令和 4 年 2 月に閉館した。東京 2020 大会に合わせて、ゆりかもめで容易にアクセスができる「東京国際クルーズターミナル」が令和 2 年 9 月に開業し、機能の移転が行われた。現在、従来のターミナル施設は解体工事に着手しており、解体工事完了後は、解体した施設の跡地に、現在よりも小規模な客船受入施設が整備される予定である。

晴海ふ頭公園と晴海客船ターミナルは、いずれも港湾局所管の施設で隣接している。

晴海地区はこれまで交通の面で不便だったが、本件リニューアルを機に、晴海地区の一層の魅力アップと来訪者への快適な空間の提供に努めるとともに、マスメディアを通じた情報発信を積極的に行ったり、旅行会社や団体客への積極的な勧誘を行うなど、来訪者数の確保に向けた一層の取組を実施することを通じて、来訪者数の増加を図ることが望まれる。

民間活力を活用し先駆的な事業を実施する晴海ふ頭公園と、新たな客船ターミナルとの相互連携を強化して、それぞれの施設において相乗効果が見込まれる取組を検討されたい。

両施設の連携により施設間のネットワークが構築され、来訪者がそれぞれの施設を相互利用することを促進する仕組みが構築されることにより、更なる集客につなげられるものと考ええる。

魅力ある施設を機能的に連携させることにより、全体としての晴海地区の魅力向上につなげていくことができ、それぞれの施設において相乗効果が見込まれるような取組を検討されたい。

(意見3-10) 有明北緑道公園へのアクセス方法について (本文258頁)

監査人が、海上公園ガイドとスマートフォン上の地図アプリケーションを片手に、徒歩で豊洲方面から有明北緑道公園を目指したところ、公園への進入路をなかなか発見することができず、付近の警備員に尋ねることでようやく公園の出入口を知ることができ、公園に到着することができた。

指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、満足度が良くないと回答した利用者の理由として「どこから入るのかわからなかった」、「入口をもっと増やしてほしい」等の声も複数上がっている。

豊洲方面から有明方面への来訪者にとって、この経路は公園への最短経路であって、公園案内板を設置することにより、明示的に公園までのアクセスを示されたい。

(意見3-11) 富士見橋付近における出入口設置について (本文258頁)

有明北緑道公園は、公園の先が袋小路となっており、通り抜けることができない。

都によれば、将来的には、先の公園とつながることで通り抜けできるようになるとのことだが、監査人が視察したところ、有明方面から豊洲方面への動線を考えると、富士見橋のたもと付近に出入口が設置されると、より一層、便利になると感じられた。

指定管理者が毎年度実施している利用者満足度調査の結果によると、令和元年度調査結果では、「通り抜けできなかった。」という意見があり、また、要望欄においても「通り抜けできるようにしてください。(階段の設置要望)」という要望が複数見受けられた。また、令和2年度調査結果においても、「富士見橋たもと公園内に出入口が無いので、公園内に入った時、行き止まり感があり利用者が少ないのでは」という意見があり、また、要望欄においては、令和元年度と同様に、通り抜けられるような階段設置の要望がなされている。さらに、令和3年度調査結果においても同様の要望が続いている。

直近の複数年の調査結果で、公園利用者から同様の要望や意見があることは、今後の有明北緑道公園の施設整備や運営に関して検討すべき事項である。

有明方面から豊洲方面への動線を確保するため、富士見橋のたもと付近に出入口を設置するなど、検討されたい。また、利用者満足度調査の結果に、「ベビーカー用のスロープを階段に取り付けて欲しい」という要望もあるので、併せて検討されたい。

(指摘 3-6) 海上公園におけるより徹底した植物管理について (本文 276 頁)

コンテナふ頭公園において、公園全体が雑草に覆われており、公園自体を利用することができない状態が認められた。また、他の複数の海上公園において、エントランス付近が雑草に覆われているため、通行が困難である状態、園内のベンチ付近に雑草等が繁茂しており利用が困難である状態、日常の散歩やジョギング等で園内を歩行することが困難な程度に雑草が伸びている状態が散見された。

ふ頭公園や緑道公園は、近隣の港湾関係者や公園周辺の工場に勤務する人だけではなく、子連れで園内を散策する人や散歩する高齢者の利用も見受けられ、さらに、自然環境の回復や緩衝緑地帯等としての役割を有しているが、園内が広く雑草に覆われているため、都民が安心して公園を利用することが困難な状態にあると考えられる。

このような状態では、海上公園を安心して利用できる状態になく、公園の適正な管理が行われていると言えず、不当な事案である。

広く雑草に覆われているため、都民が公園を利用することが困難であるのみならず、通路や階段など、園内に雑草等が生い茂ることにより、利用者の転倒等による事故が発生するおそれがある。また、雑草等が生い茂ることにより害虫が発生したり、ゴミが投げ捨てられたりして、不衛生な状態となり得る。さらに、雑草等が生い茂り影となることから、防犯上も好ましい状態にはない。

植物管理は指定管理者の業務分担で、維持管理基準によれば草刈り等は年 3 回以上と規定され、指定管理者の創意工夫により策定された年間作業実施計画に基づいて実施されている。

夏季の雑草が伸びやすい時期の草刈り等の頻度が不足したため、このような状態になっていると考えられるが、都は、草刈り時期を夏季に集中させてしまうと、冬前の草刈りが行えず、放火による火災が懸念されるため、ある程度期間を空けて実施せざるを得ないという。

衛生面、防犯上のため、また、不慮の事故を未然に防ぐためにも、このような状態が常態化しないよう、適切な植物管理を一層徹底することにより、都民が安心して利用することができる状態に改善されたい。

(意見3-12) 海上公園における園地管理について (本文278頁)

複数の海上公園において、飲食後のごみやペットケージ、自動車のバッテリー、白い板状の物品等が放置されている状態が認められた。不法投棄されているように思われる。

都は、指定管理者は日次で巡回点検を実施し、また、隔日でごみ拾いを行うことにより、投棄物を適時に除去しているというが、監査人が現地視察した現況として、撤去される前の投棄物が残置されていた。

このような状態は、海上公園の目的である、水や港の景観に親しむ場所として都民が安心して利用することができる状態になく、また、都と指定管理者間の基本協定にある、公園の適正な管理を行い都民の信頼に応えなければならないこと、質の高いサービスの提供を図るとともに、多様なニーズに対応した公園の管理に努めなければならないことが行われているとは言えず、不当な事案であると考えられる。

投棄物の存在は、園内の通行の妨げになるおそれがあり、また、園内の衛生面が害され、環境の悪化につながる。さらに、投棄物が次の更なる不法投棄を呼び込み、園内環境を一層悪化させるおそれがある。

コンテナふ頭公園の事案は、その周辺は雑草等が伸びている状態にあり、その物陰となっている箇所には投棄されているように考えられる。不法投棄された物件を適時に除去することも必要であるが、他方で、そもそも不法投棄されにくい環境や雰囲気は園内にあることも重要であると考えられる。

本事案のように、雑草が伸び切っている状態で物陰ができているようであれば、容易に物を投棄して雑草に紛れ込ませることができであろうし、不法投棄を抑制する心理にはなり難い。植物管理が不十分な公園では、ごみ等が投棄されやすい状況であると思料する。

このような不法投棄の予防的な措置として、適切な植物管理の一層の徹底に努め、良好な公園環境を常態として整えておくことが、不法投棄を防止する一策かと考える。また、不法投棄が犯罪である旨等の看板を設置すること等により、投棄意思をけん制することができると考えられる。

今般の監査で発見された不法投棄物は、指定管理者による日々の回収の前にたまたま発見されたとも考えられるが、今後も投棄された物が別の投棄物を呼び込むことがないよう、適時に除去される必要があることに加え、不法投棄が繰り返されないようにするために、看板や掲示等により、積極的に不法投棄が犯罪であることを警告し、投棄意思をけん制することで、不法投棄の発生を抑制できる具体的な対策を検討されたい。

(指摘 3 - 7) 損壊している木製テーブル等の適時な補修修繕について (本文 281 頁)

大井ふ頭中央海浜公園及び京浜島緑道公園において、木製テーブルやベンチが損壊している状態が、また、みなとが丘ふ頭公園では、公園案内板が損壊している状態が認められた。

都は、指定管理者は日次で巡回点検を実施し、補修・修繕の必要のある施設等がないかどうかの保守点検を実施しているというが、監査人が複数の海上公園を訪問した日には、損壊した状態のものが散見された。

このような状態は、海上公園の目的である、水や港の景観に親しむ場所として都民が安心して利用することが

できる状態になく、また、都と指定管理者間の基本協定にある、公園の適正な管理を行い都民の信頼に応えなければならないこと、質の高いサービスの提供を図るとともに、多様なニーズに対応した公園の管理に努めなければならないことが行われているとは言えず、不当な事案である。

木製のテーブルやベンチ等の状態が、どの程度の損壊をもって補修修繕を実施すべきかという判断を伴うことになるが、少なくとも、それを使用することによって公園利用者が手を挟んだり、トゲが刺さる等の怪我をするおそれがある程度で放置されていることは、好ましいものではない。また、公園案内板は、来園者がその公園の概要を知るために、最初に確認をする所であり、案内板が損壊している状態では、伝達すべき公園情報の内容を把握できないだけでなく、公園の美観が損なわれることにもなり、都民の公園に対するイメージダウンにもつながるおそれがある。

公園に設置されている施設設備に関しては、適時に補修修繕がなされ、公園利用者が安心して公園を利用できるような状態を維持することが重要である。

少なくとも、怪我をするおそれがある程度に損壊している木製テーブルやベンチ等は、可及的速やかに補修・修繕を実施する必要がある、適時に補修修繕を実施されたい。また、来園者が公園情報を把握できない程度に損壊している公園案内板については、伝達すべき公園情報の内容が適切かつ正確に伝達できるよう、案内板としての機能が果たされるよう、適時に補修修繕を実施されたい。

(指摘 3-8) コンテナふ頭公園における占有許可物件の管理について (本文 283 頁)

監査人が、コンテナふ頭公園を現地視察したところ、当公園内に所在している小屋の中に、ガソリン缶やカセットボンベ等の危険物を含む多くの物品が保管されている状態が見受けられ、窓から直射日光が当たる状況では、火災等の重大な事故につながるおそれがあると感じられた。

当該小屋について許可された占有目的は、「門衛警備のための警備員小屋の設置及び電源供給のための電柱設置のため」となっている。この点、都によると、あくまで一時的な保管であり目的外使用に当たらないとしているが、一時的にせよ、ガソリン缶等の危険物を直射日光が当たる場所に置くなど、安全な状態で保管していなかったことは問題である。このような状態は、海上公園を安心して利用することができる状態ではなく、公園の適正な管理が行われているとは言えず、不当な事案であると考える。

都は、占有者に対し、危険物の保管等安全管理についての指導を徹底されたい。

(意見 3-13) 指定管理者による巡回点検の実効性の確保について (本文 283 頁)

指定管理者は、それぞれの海上公園を定期的に巡回点検することが業務となっている。点検の結果、管理上不適切な状況を認識したときは、指定管理者において必要な措置を講じるとともに、必要に応じて都と協議、若しくは都へ報告することとされている。占有許可を受けた小屋の管理責任は占有者にあるが、公園自体の管理は都及び指定管理者において行われるべきであり、巡回時に外から目視できる状況で、危険物の保管状態に問題があることに気が付かなかった事実は問題である。

指定管理者による日常的な巡回点検の仕組みがあるにもかかわらず、その過程で海上公園内の占有物件の安全管理に問題があったことに気が付かなかったことは、巡回点検の方法、観点等に不足があるように考えられる。また、海上公園の植物管理や園地管理の状況、補修修繕の必要性等の個別の問題や課題が複数認められたことは、指定管理者による巡回点検において問題点や課題の発見が適切に行われているのか、その機能が十分ではないように思われる。

指定管理者による巡回点検がより実効性のあるものになるよう、定期的な巡回点検の内容を、より一層充実されたい。

(意見 3-14) 東海緑道公園における使用していない案内板について (本文 285 頁)

東海緑道公園において、使用していないと見受けられる情報案内板が置かれている状況が認められた。もともと、園内で何らかの情報案内を目的として設置されたと考えられるが、表示部分が外れているため記載内容を判読することができず、無意味な状態で放置されているように見受けられる。

この公園は、エントランス付近が雑草に覆われているため通行が困難であり、園内を歩行することが困難な程度に雑草が伸びている状態にある箇所が散見されたことに加え、エントランスに表示板が外れた情報案内板が置かれていた。園内が多く雑草で覆われているため、足元等の視界が悪い状況にあり、その中で表示部分が外れた金属製の案内板が置かれていることは、公園利用者の通行の妨げになるだけでなく、衝突や転倒等をして怪我をするおそれがあり、都民が安心して利用することができる状態ではない。

利用者に伝達すべき事項があるのであれば、その伝達事項が適切かつ正確に伝達されるよう、早急に案内板を整備されたい。

(意見 3-15) 海上公園内での地域猫に対する対応について (本文 285 頁)

海上公園内での地域猫に対しては、ボランティアの人々が適切に対応しており、また、指定管理者も捨て猫禁止の看板を掲出するなど、現状の対応に問題は認められない。ただし、地域猫がいる以上、今後も糞尿や発情期の鳴き声等のトラブルが生じ得る懸念はあり、また、バケツについても指定管理者は存在を把握しており、特に不法投棄とは認識していないようであるが、これが園内環境を悪化させない程度のもので維持されるかなど、今後も、園内の環境が維持されるよう、地域猫の状況について注視されたい。

(意見3-16) 海上公園における喫煙・禁煙について (本文287頁)

監査人が青海南ふ頭公園を視察したところ、公園内に灰皿が設置され、その周辺に複数の喫煙者を見受けた。他方で、灰皿からほど遠くない噴水付近を親子連れが散歩しており、子供たちが水辺周りで遊んでいる状況を認めた。

海上公園の喫煙・分煙等の取扱いに関して、都は、東京都受動喫煙防止条例等を踏まえ、屋内施設は原則として禁煙としている。一方、屋外は受動喫煙防止の観点から、また、公園の特性、利用状況、所在区の方針、周辺住民の要望などを踏まえ、公園ごとに禁煙、分煙等の対応を行っている。なお、青海南ふ頭公園は、江東区に所在する海上公園であるが、区立公園では全面禁煙となっている。

海上公園において、喫煙とするか禁煙とするかの判断については、受動喫煙を防止する対策が必要とされる反面、喫煙者の煙草を吸う権利も鑑みる必要がある。その意味では、公園全体として一律に喫煙、禁煙を規定するのではなく、公園ごとの特性や利用状況、利用者の意向等を踏まえて検討することが適当であると言える。

公園における灰皿等の設置に関しては、これまでも公園内の灰皿を集約し、また、できる限り利用者の少ない場所へ移設するなどの対応を行ってきているが、公園周辺の開発状況の変化や利用形態の変化などにより、現在の利用実態に合わない場所が生じてきていると思われる。改めて、利用者の公園内の動線の調査やニーズの把握など、各公園の総点検を実施することによって、公園ごとに灰皿等の設置有無や、設置する場合には設置場所を検討し、受動喫煙防止のための取組を継続されたい。

(意見3-17) 海上公園ガイドの掲載内容とより有用な情報発信について (本文290頁)

港湾局は、都民に対して海上公園を身近に感じてもらうため、広報誌「海上公園ガイド」(以下「ガイド」という。)を発行している。ガイドには、海上公園の一覧MAP、海上公園の意義や種類の説明、施設概要、利用方法、交通案内等が掲載されているが、海上公園を利用するに際しての留意事項等の記載が不十分であると考えられる。

例えば、コンテナふ頭公園に関しては、草の広場のみがあり、主に近隣の港湾・ふ頭関係者やトレーラーのドライバー向けの休憩の場、憩いの場としての公園であると考えられる。他の海上公園と異なり、徒歩での公園へのアクセスが困難であることから、一般の都民は、この公園を利用しづらい状態にあると考えられる。これらのことは重要な情報であるが、ガイドにおいて説明されておらず、都民に対して情報提供されていない。

また、有明北緑道公園に関しては、公園の先が袋小路となっており、現在は通り抜けることができない。このことは公園を利用しようとする都民にとって重要な情報であるが、ガイドには記載されておらず、都民に対して情報提供されていない。

他の海上公園とは異なる性格を有する公園や、都民が利用する際に事実上、制約がある場合など、公園を利用しようとする都民にとって重要な情報に関しては、ガイドにおいて明示することにより、より正確かつ適切な情報発信をされたい。

(意見 3-18) 利用者満足度調査の経年比較分析について (本文 295 頁)

都は、海上公園利用者のニーズを的確に把握し、公園の管理運営に係る問題点の改善と一層の利用促進を図るため、指定管理者において利用者の満足度を調査している。

各指定管理者は、回収した利用者満足度調査の結果を集計・分析し、公園の管理運営に生かしていくこととされ、分析結果について、都へ四半期ごとに報告し、都は、調査結果に関して、単年度ベースでの分析を実施しているが、複数年度にわたる経年分析が実施されていない。

回答者の性別や年齢等の属性別、設問項目別等に経年比較を実施することで、その公園の本質的な課題発見につながり、中長期や次年度以降の施策の検討に資することができ、海上公園利用者サービスのより一層の向上を図ることができると考えられる。

単年度の調査結果のみでなく、経年比較分析をすることで、個々の公園の課題や公園利用者の要望等をより精緻に汲み取ることができ、今後の施設整備や運営管理に生かすことができる。回答者の属性別、設問項目別等に経年比較等の分析を実施することで、今後の施設整備や運営管理に生かされたい。

(指摘 3-9) 維持管理に関する業務完了通知書の記載誤りについて (本文 296 頁)

都は、晴海ふ頭公園、晴海緑道公園及び有明親水海浜公園において、東京 2020 大会後の再開園までの維持管理を行うため、外部委託を行っており、受託先と基本協定を締結している。

基本協定書の第 8 条では、受託先は各年度において、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したときは、直ちに書面をもって都に申し出てその検査を受けるものとされ、都は検査により、対象施設の維持管理の一部又は全部が完了したと認められるときは、直ちに受託者に対してその旨を通知するものと規定されている。

本件委託関係書類を確認したところ、委託業務の完了に際して、委託先から報告を受け、都は当該業務を完了したものと認めたため、受託先に対して通知をする際、受託先からの報告書に記された「令和 4 年 3 月 31 日付 3 公公第 246 号」と記載すべきところを、「令和 3 年 3 月 31 日付 3 公公第 257 号」と記載していた。

本記載内容は、委託先が報告を行った根拠となる報告書の文書の表示であり、委託先が報告を行ったことを明確にする上で重要な意味を持つものである。単純な記載ミスではあるものの、外観上は適正さを欠いた状況である。

都は、作成した文書に関してダブルチェック体制で確認作業を実施しているが、昨今では、電子データ上でチェックすることが多くなっていると考えられ、その実態にあった、厳格なチェック体制の整備、運用を検討し、有効な内部統制を構築されたい。

(意見 3-19) 晴海緑道公園の入口へのアクセスについて (本文 299 頁)

晴海緑道公園は、隣接する選手村跡地が開発中のため、現在入り口は、3 か所のみとなっている。そのうち、旧晴海客船ターミナル側と中央区立晴海臨海公園側からの入園を除くと、環状二号線又は晴海通りからのアクセスしかない (中央区立晴海臨海公園側と晴海通りからの入り口は同一箇所)。しかしながら、環状二号線、晴海通りからは道に迷う可能性が高く、アクセスし難い状況にある。具体的には、環状二号線、晴海通りのいずれも、公園に向かって左側の側道からしかアクセスできない状況にある。特に、晴海通りからだ公園は向かって右側にあるので、通常であれば右側の歩道からアクセスすると考えられる。また、歩道から側道に分かれる際に公園の案内がないため、側道に入ってよいか迷う可能性が高い。晴海緑道公園への入り口が限定されている問題は、選手村跡地の開発が完了するまでであるが、最寄り駅である勝どき駅から公園に向かう場合には、環状二号線、晴海通りのいずれかしかないため、側道に入

る場所などに暫定の案内板を設置するなど、対策を検討されたい。

(意見 3-20) 晴海ふ頭公園へのアクセス方法について (本文 299 頁)

晴海地区へのアクセス方法としては、自家用車によるケースと徒歩か路線バスによることができるが、自家用車の場合、設置された駐車場の駐車可能台数は、現在、仮の無料駐車場が 40 台程度で、令和 5 年 3 月以降、有料駐車場が設置されるとしているが、周辺駐車場の駐車可能台数が少ない状況にある。

また、徒歩によるアクセスの場合、最寄りのゆりかもめ市場前駅や都営大江戸線勝どき駅から離れており、徒歩 20 分以上を要している。

アクセスが不便な状況であることも要因として、これまで晴海地区への来訪者数はそれほど多くない状況であったが、今後、晴海地区では、にぎわい空間を創出して商業施設や公園施設の設置が行われることから、多数の来訪者が予想され、駐車待ちによる渋滞も予想される。実際に、晴海ふ頭公園官民連携施設事業者に決定したフロンティアコンストラクション&パートナーズ株式会社は、企画提案として、飲食店に加え、アウトドア体験やスポーツイベント、四季に合わせたイベントなど、年間を通じてにぎわいと交流を創出するイベントを開催するとしている。

晴海地区へは、晴海ふ頭公園と晴海客船ターミナルのそれぞれの施設利用を目的に来訪し、駐車場を利用することが考えられるので、駐車場の設置に関しては、晴海客船ターミナル駐車場と隣接する晴海ふ頭公園の駐車場について、状況に応じて両施設の利用者が柔軟に駐車可能となるような運用を検討されたい。

公園駐車場の台数増加の一案として、例えば、クルーズ船利用客がいない閑散日などは、自家用車による来園者にも晴海客船ターミナルの駐車場を案内するなど、晴海ふ頭公園及びリニューアルされる晴海客船ターミナルの利用者向けの駐車台数の確保に関して検討されたい。

(意見 3-21) 海上公園の設置意義に沿った管理運営について (本文 303 頁)

海上公園は、「都民に海を取り戻す」というコンセプトの下、整備が進められてきており、現在では海辺の自然との触れ合いのほか、散策やレクリエーションの場を都民に提供する貴重な空間となっている。

平成 30 年 10 月に、葛西海浜公園の干潟が国際的に重要な湿地であることが認められ、ラムサール条約湿地登録簿に掲載された。令和 3 年には、東京 2020 大会において多くの海上公園が競技会場や選手村のエリアとして利用された。令和 4 年 10 月には、晴海ふ頭公園及び晴海緑道公園が開園し、公園周辺では晴海地区のまちづくり工事が進められている。

海上公園は、それぞれの設置目的や地理的特性から、それを利用する都民のニーズは異なってくるものである。時代の変化とともに、公園ごとの多様なニーズに適時にかつ的確に対応し、有効かつ効率的に公園行政を遂行していく必要がある。

この点、都は、海上公園計画は、学識経験者や都民委員などで構成される東京都港湾審議会での議を経て策定しており、従前より、海上公園計画について、環境の変化に合わせた見直しを行う仕組みがあり、かつ、随時の見直しが行われていると言う。

新たな海上公園が開園され、都民に対する公園サービスが充実していくことは望ましいことであるが、一方で、既存の海上公園を今後どのように管理運営し、活用していくのか、という検討も忘れてはならない。

今般の現地視察の結果から、多くの都民が利用する海浜公園においては、優先的にきめ細やかな維持管理がなされているように見受けられたのに対し、ふ頭公園や緑道公園においては、植物管理や園地管理、補修修繕等が不十分であるように感じられた。例えば、コンテナふ頭公園では、公園全体が雑草に覆われ公園自体を利用することができず、また、園内には複数のごみ等が不法投棄されている状態であった。

明らかに管理が行き届いていない状態であり、都は、早急に巡回の在り方の見直しに着手する考えで、引き続き、多くの都民が安心して利用できる施設を目指していくとしている。

予算の制約の中で、維持管理に係る優先順位を付け作業を実施することは、効率的かつ合理的な管理方法だと考えられるが、所管する全ての海上公園について、公園としての機能を維持するための最低限の管理レベルは保たなければならない、いかなる事由であれ、公園利用者が怪我をするおそれのある状態や、公園の利用ができない状態がないように管理する必要があると考える。

海上公園の設置意義に立ち返り、その意義を損なうことのないよう、また、海上公園としての機能が十分に発揮される管理運営をされたい。

(意見 3-2-2) 海上公園における民間事業者のノウハウ等の導入について (本文 304 頁)

都民の多様なニーズに応えるためにも、公園管理の在り方を引き続き検討することは重要である。昨今では、指定管理者制度による管理手法に加え、民間のノウハウや知見、活力等を導入し、経済性を意識した公園の運営、維持管理等が実施されている。晴海ふ頭公園に関しては、民間事業者の柔軟な発想と企画力が発揮されることで、公園や地域の魅力を向上させる事業を行い、誰もが居心地よく過ごせ、多様な人々を惹きつける場の創出を目指し、公園利用者への質の高いサービスを提供する飲食店等の整備・運営及び園内の一面を活用した創意工夫による取組がスタートしている。

その他の海上公園に関しても、民間のノウハウや知見、活力等を導入できないか検討し、経済性を意識した公園の運営、維持管理等を行われたい。

(意見 3-2-3) 令和 3 年度における海の森公園予定地管理委託契約の分割方法について (本文 307 頁)

委託契約その 1 については、見積り合わせの日は令和 3 年 2 月 25 日であり、契約開始日である令和 3 年 4 月 1 日より 1 か月程度の期間があるが、委託契約その 2 については、見積り合わせの日は令和 3 年 9 月 30 日であり、契約開始日である令和 3 年 10 月 1 日の前日であった。これは、海の森公園予定地管理委託を含め、年度を 2 期に分けて発注している案件が集中するため、事務の遅延が生じたことが原因である。

事務の遅延により実施する事業に影響が出ることは、好ましいことではない。海の森公園予定地管理委託事業については、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」及び「官公需についての中小企業・小規模事業者の受注機会の確保等について」(財務局長・産業労働局長連名通知)に基づき、中小企業・小規模事業者の受注機会の増大を図るための施策として、契約期間を分割しての発注が行われている。

「官公需についての中小企業・小規模事業者の受注機会の確保等について」では、中小企業・小規模事業者の受注機会の増大を図るために推進を図るべき施策として、中小企業・小規模事業者の受注機会増大のための措置がある。この措置の一つが「分離分割発注の推進」であり、下記のとおり記載されている。

物件等の発注に当たっては、価格面、数量面、工程面等からみて分離・分割して発注することが経済合理性・公正性等に反しないかどうかを十分検討した上で、可能な限り分離・分割して発注を行うよう努めること。

また、燃料や原材料等の市況価格の変動が激しい商品等を含んだ物品等の発注に当たっては、経済合理性・公正性等を検討した上で、商品等を種類ごとに分離することや契約期間を一定期間ごとに分割するなどの分離分割発注を行うよう努めること。

なお、平成12年8月に通知した「適正な発注ロットの設定について」（平成12年8月3日付12財経総第832号）により、コスト削減の観点を踏まえ、中小企業者の受注機会の確保を図りつつ、適切なロットの設定に努めることとしているので、この点に留意すること。

また、「分離分割発注の推進」の措置以外に下記の措置についての記載がある。

施工時期等の平準化並びに適正な納期・工期・納入条件等の設定

工事等の発注に当たっては、国が進める「働き方改革」の取組に留意し、また今年6月に公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号）等が一部改正され、施工時期の平準化が新たに発注者の責務として位置付けられたことを踏まえ、ゼロ都債や工期12か月未満の債務負担行為を積極的に活用しつつ、施工時期等の平準化を図ること。また、中小企業・小規模事業者が十分対応できるよう適正な納期・工期を設定すること。

また、物品等の発注を行うに際しては、納入場所、納入回数をはじめとする納入条件等について、明確なものとするよう努めること。

上記の2つの措置の趣旨を勘案し、契約期間を分割して発注を行う上での事務の遅延発生により、経済合理性・公正性等に不安がある場合は、契約期間を分割しての発注以外の分離分割発注の方法を検討されたい。

例えば、契約期間は1年とし、管理委託の対象地域を分割する契約、あるいは、工種により契約を分割することが考えられる。契約を上期と下期に分割している場合は、上期末に、上期の委託業務の履行確認及び支払手続と、下期の委託業務の契約手続が重複する期間があり、事務の遅延が発生するおそれがある。契約期間を1年とすることで、発注者は上期末の事務の遅延が解消され、受託者は契約期間が半年より長くなり、人材調達をより有利に行うことができ、業務をより経済的・安定的に行うことができる。

通年契約にはこのようなメリットがあるが、上期と下期に分割していた契約を、単純に2件の通年契約に変更した場合、年度末に既契約の精算業務と次年度の契約手続が重複することから、年度末に事務の遅延が発生する懸念がある。このようなことも考慮し、今後、年間を通じた委託業務に係る事務量の平準化や各委託の具体的内容等も踏まえながら、可能なものから契約期間を1年とすることを検討されたい。

【株式会社東京臨海ホールディングス及び東京港埠頭株式会社の経営管理について】

(意見4-1) グループの企業戦略に係る相乗効果及び相補効果について(本文314頁)

RHDでは、グループ各社が有する経営資源を活用してグループ全体で効果的な事業展開とエリアマネジメントを推進し、地域の安全性・利便性・快適性の向上に貢献するための取組を行っている。

例えば「お台場レインボー花火」では、グループ各社及び地域企業から協賛金を集めることで開催規模を拡大させ、集客力を高める相乗効果を生み出し、打ち上げ会場に近い海上公園を管理しているTPT等、グループ各社の施設を有効に活用した多彩な観覧場所の提供などにより、更なるにぎわいを創出し、地域価値を向上させている。また、地域との連携として、MICE誘致に向けた取組では、グループ各社が所有しているコンベンション施設等について、地域全体での取組を進めるために、RHDが有機的な活用方策を進めている。さらに、観光情報のPRでは、東京ビッグサイトや海上公園、ゆりかもめ等の情報に加えて、地域の施設の情報を網羅的に収集して発信が可能となるウェブサイトを提供し、地域の知名度の向上にも貢献している。

さらに、グループの企業価値や臨海地域の価値を向上させるために、各子会社の企業戦略に基づく価値創造を基礎に、より一層、相乗効果及び相補効果を発現していくような、グループ全体の価値創造のための企業戦略を策定していく必要があり、このような観点を十分に意識した事業運営を検討されたい。

(意見4-2) 人事戦略の実効性の確保について(本文316頁)

グループ全体の企業価値の最大化を図るためには、経営資源としての人的資本の開発が重要であり、また、グループ間の相乗効果及び相補効果を発現するためにも、人的資本は重要な基盤である。しかし、グループ各社の人事交流は、令和元年度にRHDとゆりかもめとの間で1名の相互交流がなされたのみである。

「グループ経営計画2020～2024年度」に記載されたグループ間の人事交流の活性化を実現するため、以下の施策を検討されたい。

- ①各社におけるジョブローテーション制度の延長上に、グループ各社間の人事交流制度を位置付けるなどの工夫
- ②管理職候補者について、昇格までの間に、原則として、グループ他社での業務経験を積むこととする運用の導入
- ③「プロジェクト研修」制度の継続実施による、若手人材等のグループ他社業

務の理解増進と中核人材としてのモチベーションの向上

(意見 4-3) 広報の効果に係る総合的な定量評価の拡充について(本文 320 頁)

RHDグループにおける広報活動は、コーポレート広報や提供するサービスの広報以上に、臨海地域の価値を向上させるような広報をすることを目的としている。そのため、「東京お台場.net」を中心とした広報活動が実施されている。「東京お台場.net」の定量評価をするため、アクセス解析に基づく多角的な分析や SNS データを活用した来訪者動態調査等に基づき、都及びグループ企業並びに臨海地域進出企業との情報共有などが実施されている。

一般に、マーケティング戦略のうちのプロモーション戦略では、広報効果の定量的測定は、広報の有効性を高めるための PDCA サイクルにおいて重要なプロセスであるとされている。

そのため、「東京お台場.net」に対する定量評価に加え、例えば、臨海地域への実際の来訪者のニーズを詳細に分析するアンケート調査など、様々な手法により、広報活動に係る定量評価を行う必要がある。

それらの定量評価を基に、広報予算の十分性・妥当性を含め、広報媒体全体について総合的に検討するとともに、臨海地域全体の価値向上に向けて、今後数年間に予定されている大型イベント情報などについて、効果的な広報活動の展開を企画されたい。

(意見 4-4) グループ全体の CSR の統一的な広報について(本文 320 頁)

「東京臨海ホールディングスグループ広報方針」(令和 3 年 4 月 1 日)では、「方針 4 社会的信頼を高める情報公開の推進」として、「CSR 活動や経営情報など、ステークホルダーの求める情報を的確に発信する」としている。

現状では、グループ各社が独自に CSR への取組を実施しているものの、そのレベルは不統一であり、CSR レポートも各子会社及びグループ全体で作成されていない状況にある。

グループ全体としての CSR への取組について、より一層、統一的に連携した広報を図るよう努められたい。

(意見4-5) 資金管理計画の更なる精緻化について (本文 321 頁)

資金管理計画の策定に当たっては、グループ各社から「資金収支見積書」の提出を受け、当該見積書の内容について資金動向等のヒアリング、調整をした上で策定している。また、資金運用については、グループファイナンスへの預入金の入出金額及び内訳を明記している「月次資金繰表」をグループ各社から毎月提出させ、各社の運転資金を含めた資金繰り状況を確認し、運用予定を調整している。

このように、当該年度の貸付金額の設定や運用については、グループ各社の円滑な事業運営に必要な資金額及び毎月の資金繰りの状況を確認することで、運用予定を随時見直し、運用効率を向上させた効率的な資金管理を行っている。

一方で、中長期の資金管理計画の策定に当たっては、10年先までの計画であり、例えば、TPTに関する中長期の資金管理計画など、年度間によって大きく資金収支に差が生じない前提から、結果的に固定的な計画となっている子会社もある。

そのため、グループファイナンスにおいて、少なくとも翌年度の資金予測などは、余裕運用資金をより精緻に見積もるなどにより、本来のグループファイナンスの目的であるグループ全体の資金効率をより向上することを検討されたい。

(意見4-6) グループの予算・実績情報の報告について (本文 323 頁)

グループ経営計画の進捗管理については、グループの経営目標評価制度による進捗状況の確認、東京都政策連携団体としての経営改革プランにおける計画と実績との対比がなされている。

さらに、各社の経営動向を把握するため、「グループ経営状況レポート」による月次モニタリングが実施され、月次開催されるRHD幹部会において共有されている。

また、グループ各社の経営動向や財務的進捗管理としては、上記の「グループ経営状況レポート」に加え、「中間連結決算」報告が実施されている。

しかし、中間期における予算と実績を対比して取りまとめた報告はなされていない。

少なくとも、四半期ごとの予算・実績管理を基に、中間期に予算と実績を対比した概況を取りまとめた上で、RHDの取締役会へ報告を行うことを検討されたい。

(意見 4－7) 中期経営計画の進捗管理に係る代表取締役社長の関与について (本文 327 頁)

中期経営計画推進委員会は、常務取締役が委員長、副委員長に就任し、代表取締役社長は当該委員会に出席していない。代表取締役社長には、常務取締役から、委員会での議論等の結果を報告し、代表取締役社長の見解・指示等は、事務局が集約した上で関連各部署へ伝達し、対応改善の実施がなされている。

中期経営計画の進捗管理は、会社経営の根幹となる PDCA サイクルであり、代表取締役社長が直接関与し、現場で業務を推進するミドルマネジメントと直接に対話を繰り返すことで、実効的な経営管理がなされるものである。

そのため、代表取締役社長が推進委員会に出席して、経営モニタリングを実施されたい。

(意見 4－8) 中期経営計画の進捗管理方法について (本文 327 頁)

中期経営計画の達成状況の報告に関し、「計画変更」の区分には、①外部要因等の管理不能な要因による計画変更と、②内部要因等の管理可能な要因による計画変更が混在している。これらの区分については、中期経営計画推進委員会における報告時点で、口頭にて補足説明がなされている。

中期経営計画の進捗管理には、①各部局の進捗状況に係る自己認識を反映した適切な評価の実施、②管理可能な要因について必要かつ有効な対応策の構築、③管理不能な要因についてはリスクを逡減する対策を構築した上で改善していくことが必要である。

これらを適切に実施していくための前提として、中期経営計画の進捗状況に係る達成区分について、明確にするよう見直されたい。

(意見 4－9) IT リテラシー及び専門性の向上と IT に係る全般的な経営管理の在り方について (本文 328 頁)

TPT の IT リテラシーについて、IT システム系専門資格の取得者は「IT パスポート」資格保有者 3 名である。

この点に関し、①「IT パスポート」は IT システム系専門資格の入門的な位置付けとしての資格であること、②「IT パスポート」有資格者 3 名のうち 2 名が主任、1 名が主事であり、経営者層及び中間管理職層には IT システム系専門資格の取得者がいないことが、課題として挙げられる。

経営者層及び中間管理職層の IT リテラシー及び専門性は十分ではなく、一般職員層においても必ずしも十分とは言えない。

現代の企業経営において、各種業務運営や経営意思決定に IT が果たす役割は非常に高くなっており、各階層の職能別役割に応じた IT リテラシー及び専

門性のより一層の向上に取り組まれない。

(意見 4-10) 情報セキュリティへの総合的な観点からの対応について (本文 329 頁)

現在、実施されているサイバーセキュリティ脆弱性診断は、プラットフォーム診断 (インターネットに接続しているネットワーク機器の OS 及びミドルウェア・アプリケーションの脆弱性診断) 及びウェブアプリケーション診断 (インターネットに公開しているウェブアプリケーションの脆弱性診断) である。

システム上でのセキュリティ対応以外に、ハードウェア、物理的・人的な情報セキュリティ対策としては、次のとおりである。

①ハードウェア面の対策

メール誤送信防止システム、社内データのアクセス権限制御、PC ログイン制御

②物理的対策

執務室入口・キャビネットの施錠管理、PC ワイヤロックなどの実施

③人的対策

社員に対する情報セキュリティに関する悉皆研修、全 PC に対する内部監査 (年 1 回実施)

なお、業務データのクライアント端末での保管に対する物理的制限については、サーバーシステムの再構築が必要になり、高額のコストが発生することから実施されていないものの、内部監査が補完している。また、各社員の端末はデスクトップ型で、テレワーク時は、自宅 PC から会社の端末をリモート操作して作業するため、通常業務で外部にデータを持ち出すことは想定されていない。個別のアプリケーションソフトウェアのインストールについては、ウイルス対策ソフト等により一定の制限がかけられている。さらに、メールの社外送信容量は、現状でも 35MB 以内の制限があり、メールの自動転送を設定した際、管理者にアラートが届く仕組みとなっているため、転送機能を利用したメールの動向は管理者の監視下にある。

このように、情報セキュリティに係る IT 内部統制の仕組みは整備されているが、内部監査における指摘があることから、IT 内部統制の運用の精度を高める方策を検討されたい。

また、TPT は、港湾インフラストラクチャーを管理運営する会社であり、首都圏の物流を維持するという安全保障上の観点から、今後も外部からの攻撃に対する情報セキュリティ対策等に確実に取り組まれない。

(意見 4-1-1) 「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」の改訂について (本文 332 頁)

「東京港埠頭株式会社法令遵守の手引き」は、平成 21 年 4 月 21 日に制定以降、改訂されておらず、例えば、「情報セキュリティ」項目や外部弁護士及び RHD などに対する外部通報窓口及びその事務フロー等の、現状、存在する法令遵守の仕組みに係る記載がなされていない。

そのため、手引きを最新の状況に合わせて改訂されたい。その際には「理解可能性 (全ての職員にとって分かりやすいこと)」、「一覧性 (この手引きを見れば全てが網羅されていること)」、「適時性 (緊急時に適時に対応が可能な記載であること)」などを考慮して、記載項目や事務対応フローを記載するなどの工夫をされたい。

(意見 4-1-2) 有形固定資産の現物確認について (本文 335 頁)

有形固定資産の現物確認は、定期的には行われていない。当該資産が実際にあるか否かを定期的に確認するとともに、正しく機能するか否かを確認することは、資産の維持管理上、必要である。現状、施設を使用する取引先との日常的なコミュニケーションや、施設巡回、各部署からの申請に基づき、適宜除却が行われていることから、標準的な管理は行われていることと思われるが、現物確認を定期的に行う仕組みが必要である。

TPT では、物品については、会計規程第 42 条で、常に良好な状態において管理し、その用途に応じて最も効率的に運用しなければならないと定めており、同第 45 条の 3 で、物品等の用途の廃止の定めがある。これら規定の実効性を高める観点からも、現物確認を定期的実施されたい。

(意見 4-1-3) 当期取得分及び除却の固定資産の実在性について (本文 336 頁)

固定資産を取得及び除却した年度の年度末には、固定資産の実在性を確認することを検討されたい。その際、各所管部長が経理課の固定資産明細表と各部の固定資産管理台帳を突合し、各部の固定資産台帳で固定資産の実在性をチェックした結果についても経理課に提出することで、固定資産の実在性を確認することを検討されたい。

(指摘 4-1) 現金出納簿の作成方法について (本文 337 頁)

各部署で保管されている現金出納簿の直近 2 年度分を入手し、作成状況を確認したところ、月次で作成されている部署と作成されていない部署が混在していた。

この理由を確認したところ、現金出納簿は会計規程上、補助簿の取扱いとなっており (東京港埠頭株式会社会計規程第 8 条第 3 項)、この補助簿の具体的な記載方法についての明文規定はないことから、総務部経理課による各部署の期中検査の際に、現金の動きがない月は現金出納簿の作成は不要である旨の口頭通知しているところ、直近の期中検査において、総務部経理課が口頭通知を失念した部署があったことから、当該部署において、現金の動きがない月についても現金出納簿の作成を行ったためである。

現金出納簿の作成方法について、口頭通知による伝達は不確実であり、また、想定外の文書作成実例が生じている現状は妥当ではない。現金出納簿の作成方法について、明文での規定を新設することを検討されたい。

(意見 4-1 4) 各部署で現金を保有する必要性について (本文 337 頁)

各部署における現金支出状況を確認したところ、現金出納簿への出納記録が少ない事例がある。これらは、収入印紙の購入用として各部署で資金前渡を受けているものが多い。

現金はそれ自体が、盗難、紛失、出金移動時の事故等のリスクがあるため、できるだけ少ない方が望ましい。会計規程でも、手許現金についての制約が定められている (会計規程第 18 条第 2 項)。

小口現金制度の有効活用等により、一時的にも各部署が現金を持つことが減少するよう、見直されたい。

(意見 4-15) 売上金の現金出納簿への記帳について (本文 338 頁)

時間貸駐車場業務を行っている部署 (大井城南島) が、その売上金について現金出納簿に記帳している。

時間貸駐車場の売上管理は、機械から出力される売上記録及び売上金の日々の突合と、売上金の本社現金入金機への適時入金により行われている (会計規程第 18 条)。

管理としてはこれで十分であると考えられるところ、現状はこれに追加して、売上金収入と本社現金入金機に預け入れる出金行為を、現金出納簿にも記帳して管理している。このことは、業務が重複していると考える。

売上金の現金出納簿への記帳の要否について、効率性の観点から、再度検討されたい。

もし、売上帳簿としての記録簿が必要ということであれば、現金出納簿ではなく、売上帳簿として帳簿を整備するのが適切であると考ええる。

(指摘 4-2) 東京港埠頭株式会社随意契約要綱における単位の誤記について (本文 339 頁)

東京港埠頭株式会社随意契約要綱第 6 条第 2 項第一号に「500 百万円未満のもの。」と記載されていた。しかし、ヒアリングの結果、実際の運用は、「500 万円」で行われているとのことであった。これは、金額の単位について、万円が正しいところを百万円と誤記したことによる。

東京港埠頭株式会社随意契約要綱の第 6 条第 2 項第一号に記載されていた「500 百万円未満のもの。」については、「500 万円未満のもの。」と修正されたい。