

見える化改革「視察船事業」

平成29年9月6日
港 湾 局

《見える化改革にあたって》

○港湾局は、これまで視察船 新東京丸を活用して、東京港、臨海副都心への行政関係者や港湾事業者の視察と、都民等の見学を行ってきた。

○今般、新東京丸の老朽化を機に、「都民ファースト」、「ワイズスペンディング」の観点から、視察船事業の意義、費用対効果など総点検を行った。

目次

第1章 事業の概要

第2章 事業の分析・評価

第3章 現行の視察船事業の改善

第4章 新造船の有効活用

第1章 事業の概要

視察船事業の意義

・視察船事業は臨海副都心に代表される都市機能と、東京港の港湾機能などの開発の歴史や現状、将来図などについて行政関係者、関係事業者、一般都民等に理解を深めてもらい、臨海部への進出・来訪を促すとともに都民に発展を続ける東京港をPRすることを目的としている。

・視察船事業における、乗船対象者ごとの狙いと効果は、以下のとおりである。

(1) 臨海副都心進出事業者、港湾事業者、行政関係者が乗船する「行政視察」
⇒埋立地の処分促進、東京港の利用促進、現場把握等による政策形成への活用

(2) 都民等が乗船する「都民等見学」
⇒事業、税金の使途などの理解促進、臨海副都心への来訪促進、まちのにぎわい創出

利用方法(都民等見学)

・利用対象は、15歳以上の個人・団体である。

・通常の運航日は、月曜日(午前1回)、火曜日～金曜日(午前1回、午後1回)である(企画乗船を除く。)

運航経路

・竹芝の棧橋を発着地とし(火曜日は竹芝発・青海着)、品川ふ頭、大井コンテナふ頭、青海コンテナふ頭、中央防波堤外側コンテナふ頭予定地、新海面処分場埋立地、海の森、臨海副都心等を運航している。

視察船事業の運営(運航体制・事業経費)

・視察船を自ら所有し、視察船の利用案内、申込受付等を港湾局が行い、運航業務、案内業務、定期修繕を委託により実施している。年間の委託費用は、約1億3,500万円である。

第1章 事業の概要

視察船事業の意義

視察船事業
目的

臨海副都心に代表される都市機能と、東京港の港湾機能などの開発の歴史や現状、将来図などについて、行政関係者、関係事業者、一般都民等に理解を深めてもらい、**臨海部への進出・来訪を促す**とともに、**都民に発展を続ける東京港をPR**する。

行政視察

進出事業者・経済団体等

港湾事業者・経済団体等

行政関係者

都民等見学

狙い・効果

埋立地処分の促進・臨海副都心の発展

東京港の利用促進

現場把握等による政策形成への活用

事業・税金の使途などの理解促進
臨海副都心への来訪促進・にぎわい創出

第1章 事業の概要

運航経路



第1章 事業の概要

利用方法(都民等見学)

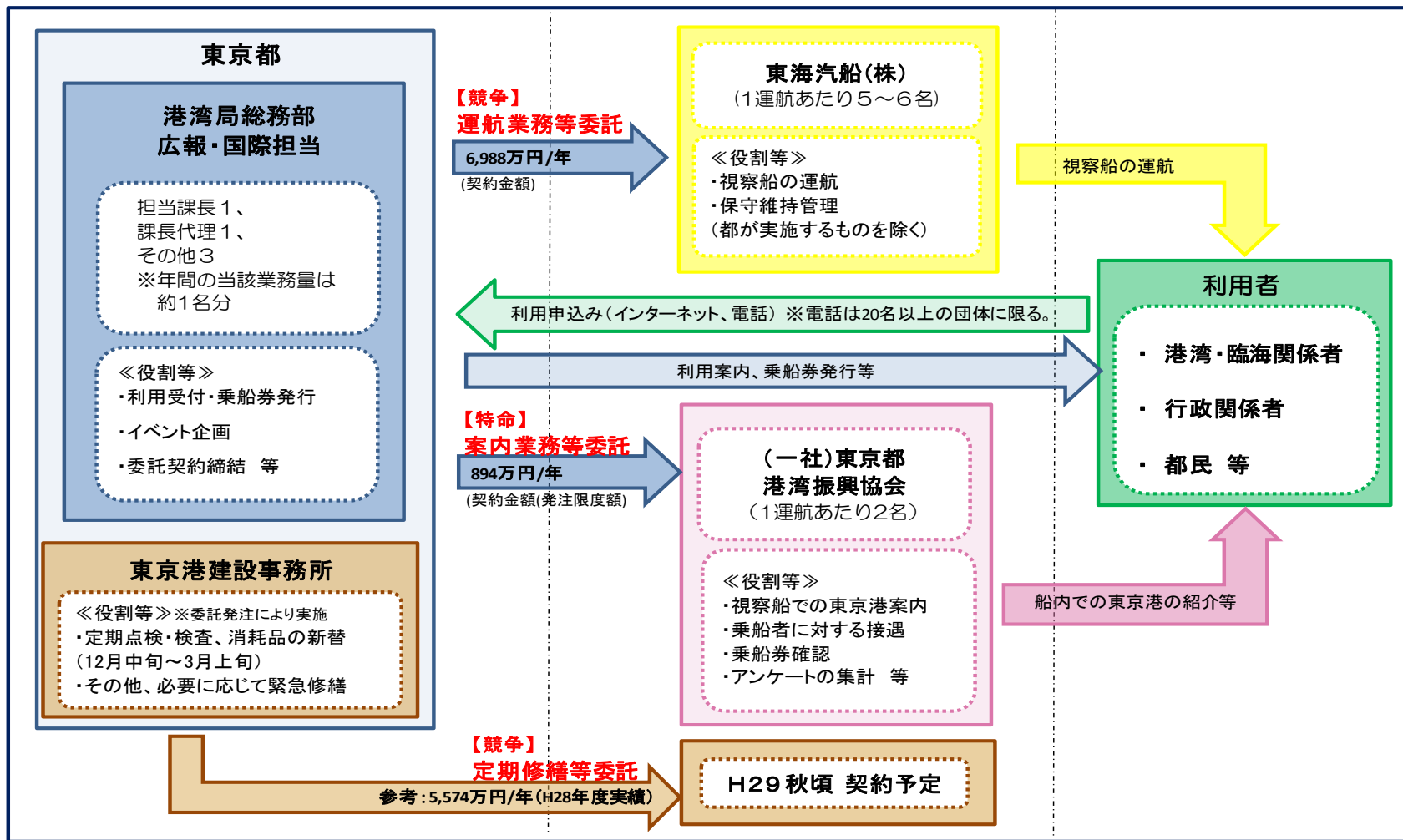
| 項目 | 内 容 |
|-------------------|---|
| 対象者 | 15歳以上の団体もしくは個人 ※都内在住・在勤者以外の方も利用可 |
| 利用人数 | 最低運航人員20名(実席数75席) |
| 利用料 | 無料 |
| 運航日 時 間 | ①月曜日(10:00~11:30) ②火曜~金曜日(10:00~11:30、13:30~15:00) |
| 予約方法 | 利用月の2か月前の1日から先着順に予約受付 (原則インターネット予約、団体は電話予約可) |
| インターネット 予約システム | 東京電子自治体共同運営サービスを活用 |

第1章 事業の概要

視察船事業の運営

- 視察船の運営は、視察船の利用案内、申込受付等を港湾局が行い、運航業務、案内業務、定期修繕を委託により実施
- 年間の委託費用は、約1億3,500万円

視察船業務に係る体制図 (H29年度)



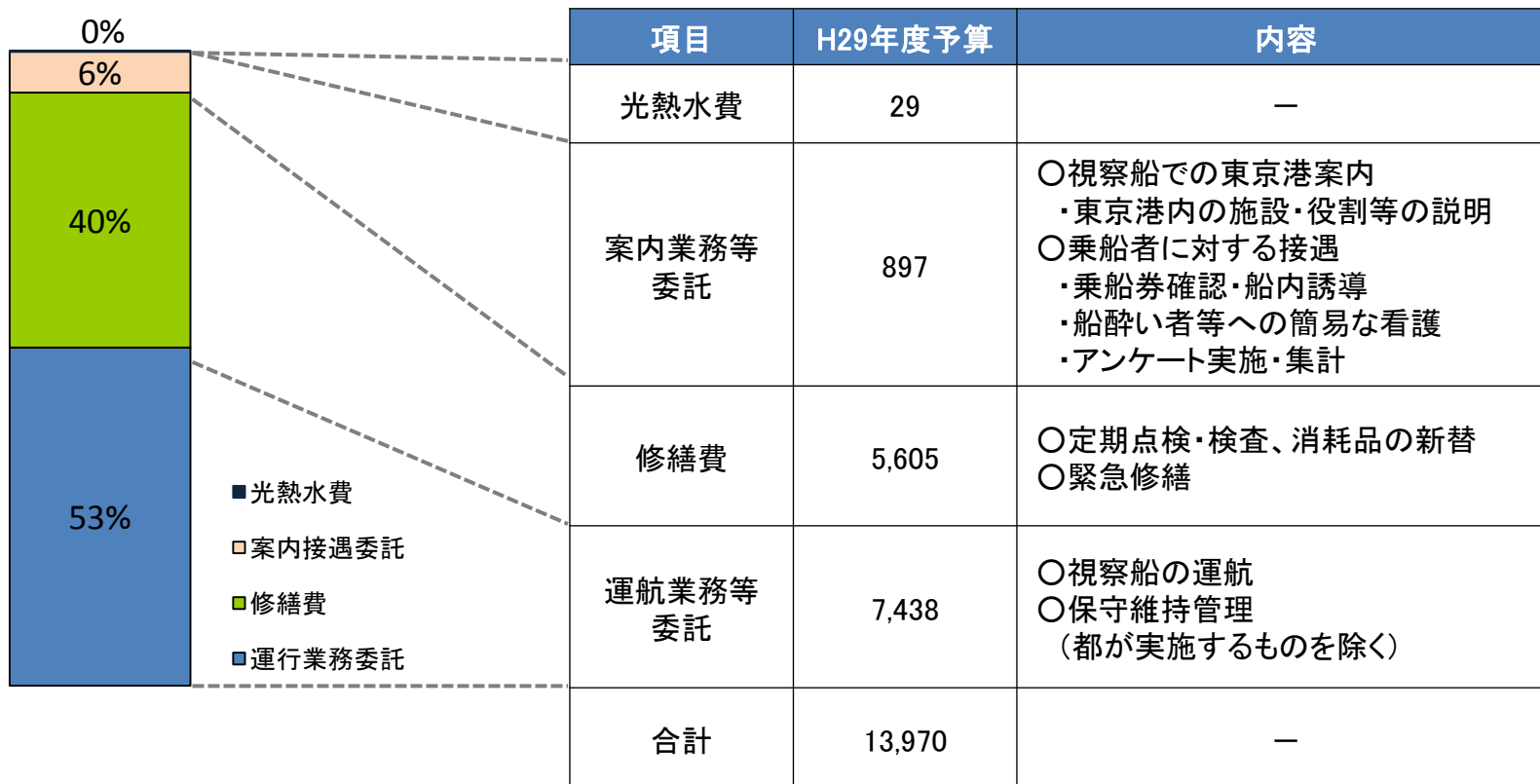
第1章 事業の概要

事業経費の内訳(H29年度予算ベース)

・ 運航業務委託と修繕費で全体の93%を占める。

100%=1億3,970万円

(単位:万円)



第2章 事業の分析・評価

運航実績(H28年度)

- ・運航回数303回、利用者数12,565人(1回当たり平均利用者数41人)
(行政視察:運航回数122回、利用者数3,471人 都民等見学:運航回数181回、利用者数9,094人)

利用者数の増加

- ・10年前と比べて、運航回数は32%増(H19年度230回 ⇒ H28年度303回)、利用者数は35%増(H19年度9,297人 ⇒ H28年度12,565人)

利用者数別運航回数

- ・運航回数1回当たり、50～59名の層が最も多い(実席数75席)。

都民等見学のアンケート結果

- ・回収件数 利用者の声の把握に必要なアンケートの回収件数が非常に多く、回収率も高い。
(H26～28年度合計14,724件:回収率平均56%)
- ・理解の促進 乗船後は東京港の理解が促進。特に「廃棄物処理場の整備」「防災拠点」が大きく増加
- ・課題 平日運航が基本のため、60代以上が75%を占めるなど利用者属性に偏りが見られる。
HP、予約システムに関する苦情・要望が多く、改善が必要である。

事業経費(運航業務等委託、案内業務等委託、修繕費等)

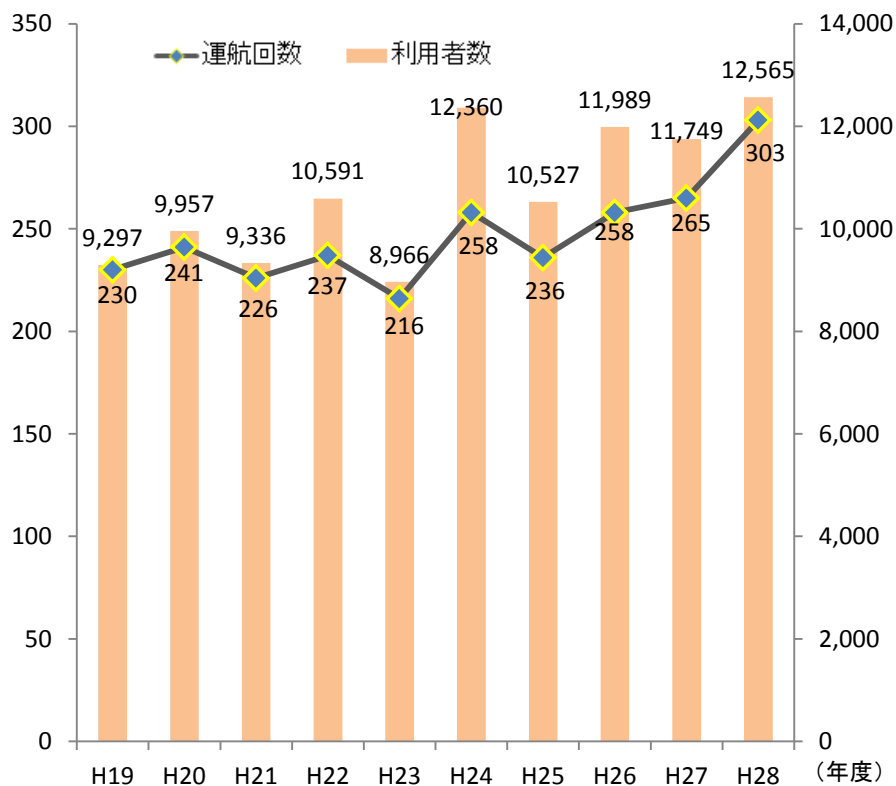
- ・老朽化等の影響により、定期修繕費が経費を押し上げ、突発的な修繕(H27年度)も発生している。
- ・利用者数も増加しているため、利用者一人当たりコストは、ほぼ横ばい(平均12,780円)である。10

第2章 事業の分析・評価

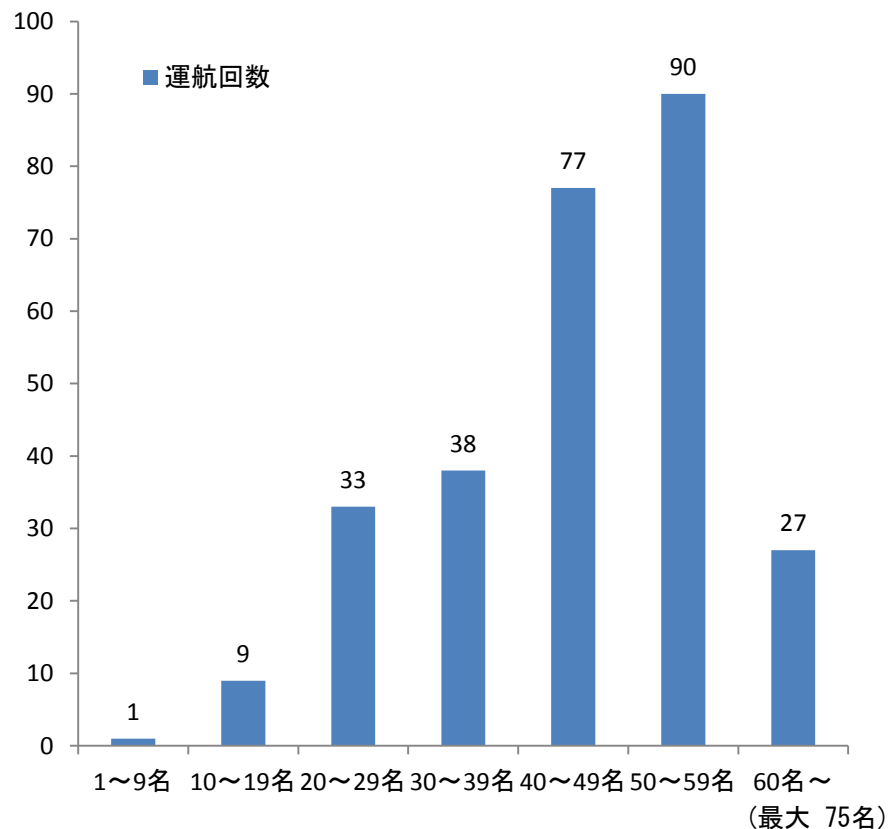
運航実績

- 10年前と比べて、運航回数は32%増（H19年度230回 ⇒ H28年度303回）、利用者数は35%増（H19年度9,297人 ⇒ H28年度12,565人）
- 運航回数1回当たり、50～59名の層が最も多い（実席数75席）。

運航回数(単位:回)と利用者数(単位:人)



利用者数別運航回数(H26～28年度平均)(単位:回)



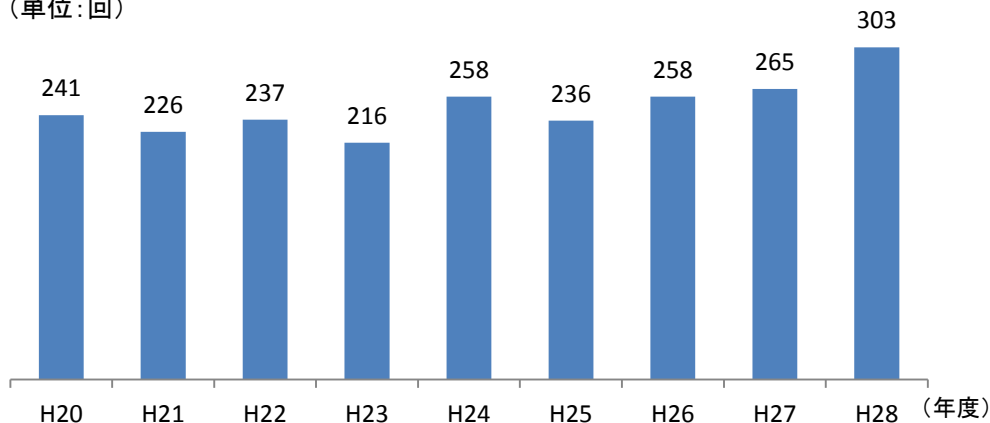
第2章 事業の分析・評価

運航回数・利用者数の推移

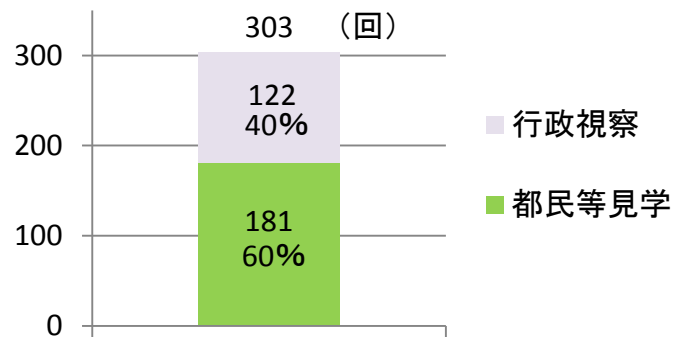
- 運航回数は増加傾向にある。
- 内訳は、行政視察：都民等見学＝4：6

(単位：回)

運航回数
の推移



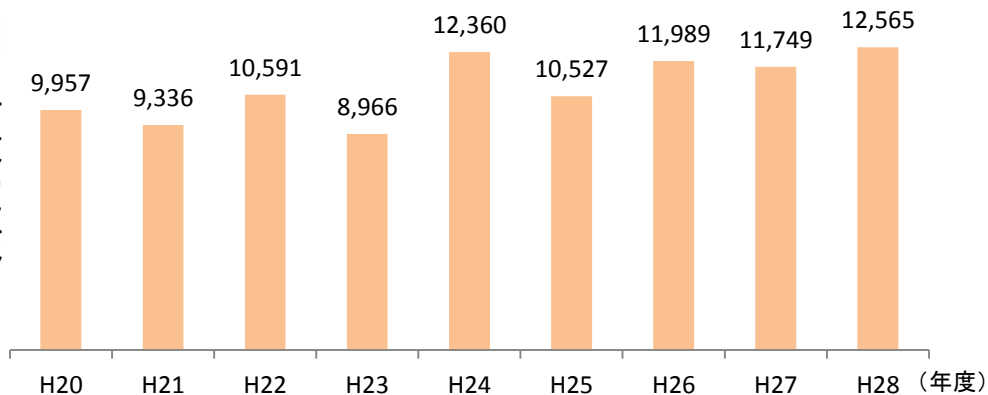
運航回数の内訳(H28年度)



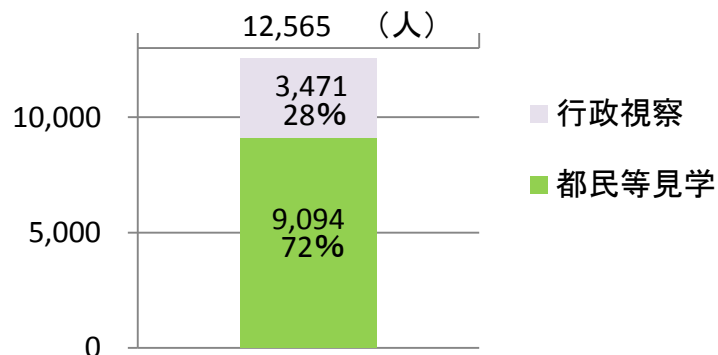
- 乗船者数は増加傾向にある。
- 内訳は、行政視察：都民等見学＝3：7

(単位：人)

利用者数
の推移



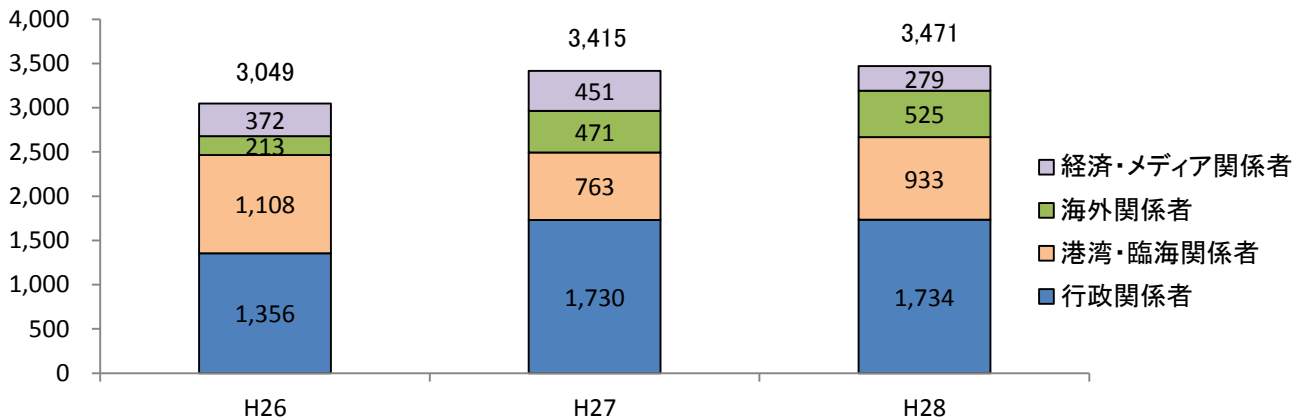
利用者の内訳(H28年度)



行政視察利用者数の内訳

- 行政視察の利用者数は増加傾向にある。
- 特に、海外関係者の利用者数が増加

(単位:人)



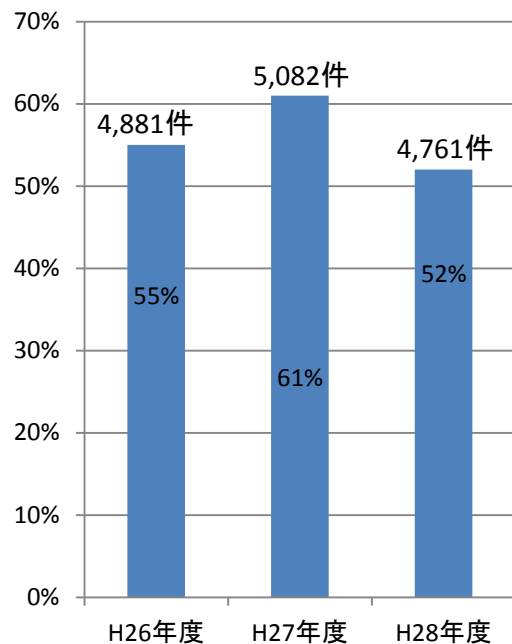
| | H26年度 | | H27年度 | | H28年度 | | 主な団体 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------|
| | 団体数 | 人数 | 団体数 | 人数 | 団体数 | 人数 | |
| 行政関係者 | 51 | 1,356 | 70 | 1,730 | 56 | 1,734 | 国、オリンピック・パラリンピック組織委員会、地元区、防災団体 |
| 港湾・臨海関係者 | 49 | 1,108 | 46 | 763 | 42 | 933 | 船社、港湾運送事業者、臨海副都心進出企業 |
| 海外関係者 | 8 | 213 | 12 | 471 | 21 | 525 | 外貿海運業者、国際支援団体、諸外国港湾管理者・行政 |
| 経済・メディア関係者 | 14 | 372 | 14 | 451 | 12 | 279 | 経済団体、銀行、新聞社 |
| 合計 | 122 | 3,049 | 142 | 3,415 | 131 | 3,471 | |

第2章 事業の分析・評価

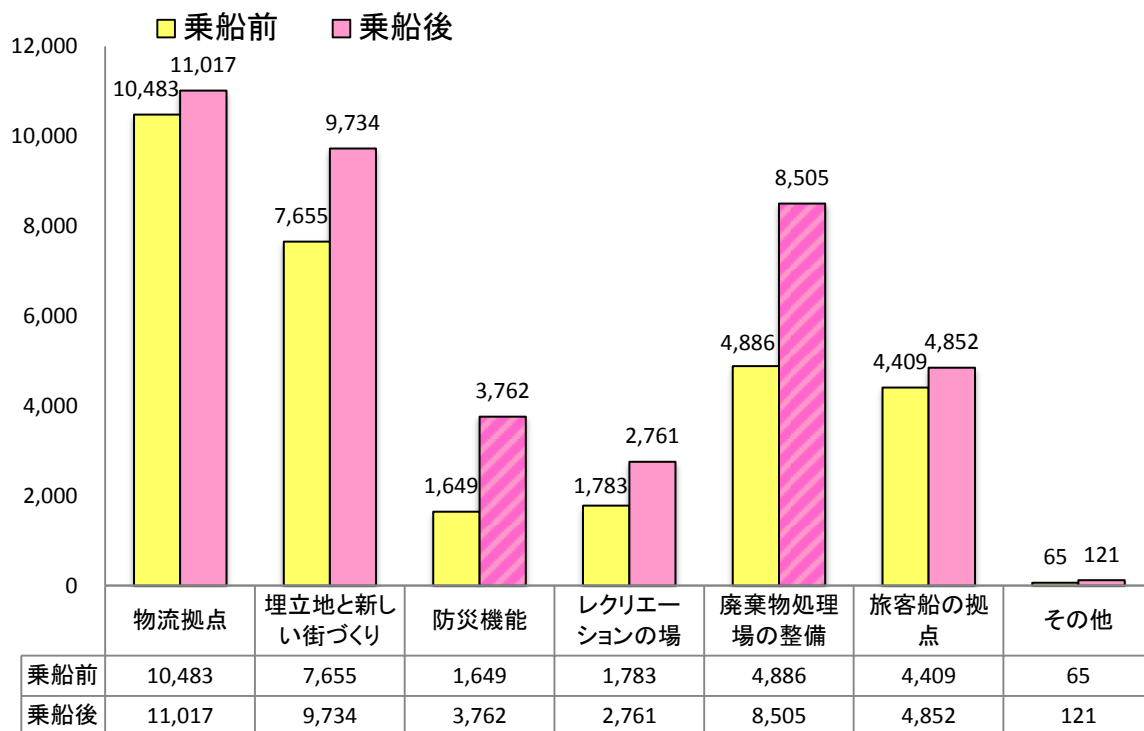
都民等見学のアンケート結果① (H26～28年度)

- 利用者の声の把握に必要なアンケートの回収件数が非常に多く、回収率も高い。
(H26～28年度合計14,724件：回収率平均56%)
- 乗船後は東京港の理解が促進。特に「廃棄物処理場の整備」「防災機能」が大きく増加

都民等見学のアンケート回収件数・回収率
(H26～28年度合計)(単位:件)



乗船前にイメージしていた東京港の役割と、
乗船後に理解できた東京港の役割 (H26～28年度合計)(単位:人)



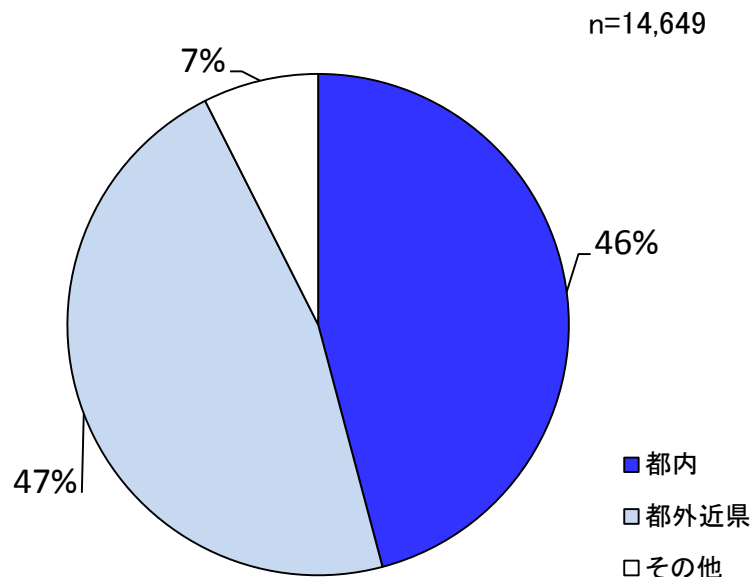
都民等見学のアンケート結果②（H26～28年度）

- アンケートによると、利用者の満足度は非常に高い。
- 利用者の居住地は東京都内が46%、都外からも幅広く利用されている。

感想（H26～28年度より）

- 遊覧の東京港のクルーズは何回か経験があったが、今回新東京丸に乗船し、全く異なり、目からウロコだった。
- めったに見られない港や湾内の様子がよくわかった。
- 行政は都民の為にいろいろ考えて計画されていることが分かった。
- 大井ふ頭が世界中からの物流拠点で、港が自分たちの生活に非常に需要で、役立っていることが感じられた。
- ゴミ問題の大きさ、一人一人の意識を促された。
- 災害時の物資調達拠点として耐震が強化されていることに感動した。
- オリンピックや豊洲など、詳しい説明を聞くと理解度が違う。
- 日本の技術の素晴らしさを実感した。
- ガイドが分かりやすく、大変勉強になった。
- とても良い企画で、もっと大々的に実施すべき。

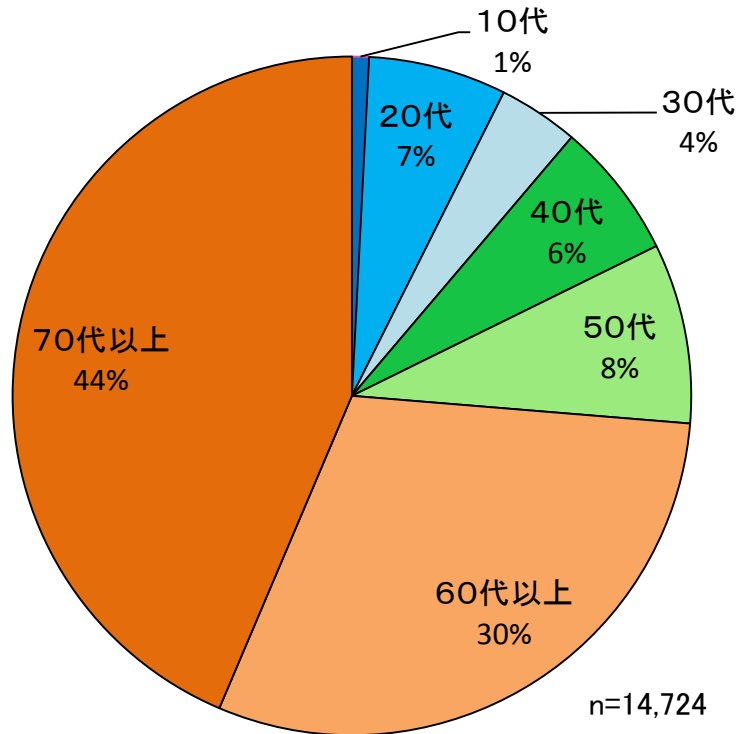
都民等見学利用者の居住地
（H26～28年度合計）



都民等見学のアンケート結果(H26～28年度)から読み取れる課題

- 平日運航が基本のため、60代以上が75%を占めるなど利用者属性に偏りが見られる。
- HP、予約システムの使い方に関する苦情・要望が多く、改善が必要

年代別割合(都民等見学)(H26～28年度合計)



感想(H26～28年度より)

【HP】

- 情報量が多く、見づらい。

【予約システム】

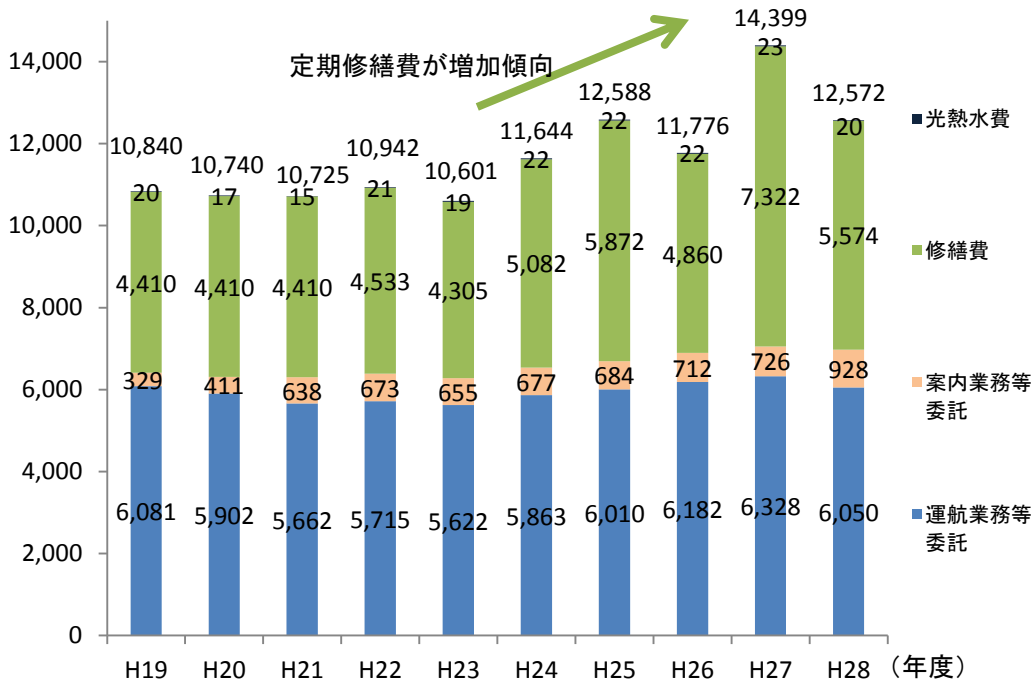
- 予約システムの入力項目・ページ数が多過ぎる。
 - ・ 同じ内容の入力を2回求められる。
- スマートフォン未対応で不便
 - ・ パソコンを持っていない
 - ・ 乗船券の印刷を求められるが、プリンターがない。

第2章 事業の分析・評価

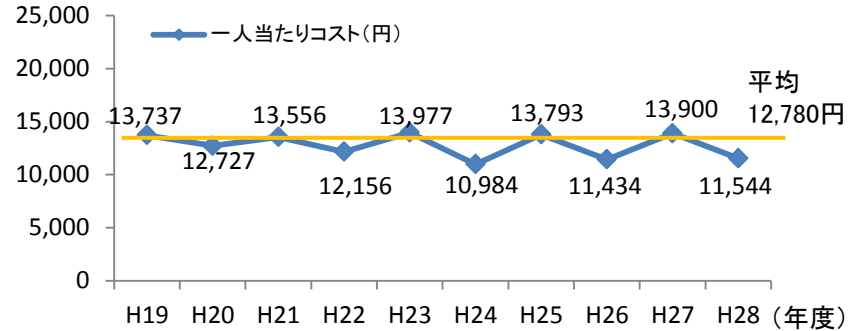
事業経費

- 老朽化等の影響により、定期修繕費が経費を押し上げ、突発的な修繕(H27年度)も発生
- 利用者数も増加しているため、利用者一人当たりコストはほぼ横ばい

ランニングコスト(単位:万円)



利用者一人当たりコスト(単位:円) (イニシャルコスト込)



| 年度 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|---------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 利用者数(人) | 9,297 | 9,957 | 9,336 | 10,591 | 8,966 | 12,360 | 10,527 | 11,989 | 11,749 | 12,565 |

利用者一人当たりコストの算出方法

$$\frac{(\text{ランニングコスト} + \text{イニシャルコスト})}{\text{利用者数}}$$

イニシャルコストの計算

$$\frac{6\text{億}4,400\text{万円}(\text{建造費}) \times 0.9(\text{残存価額1割差引})}{30\text{年}(\text{耐用年数})}$$

$$\approx 1,932\text{万円}$$

| 年度 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 運航回数(回) | 230 | 241 | 226 | 237 | 216 | 258 | 236 | 258 | 265 | 303 |

第3章 現行の視察船事業の改善

分析・評価の結果等を踏まえ、現行の視察船事業における課題を提示するとともに、改善案を検討する。

《都民ファーストの視点》 事業運営の改善

課題① 高齢者層に偏った利用

⇒ユース、ファミリー等への利用者層の拡大、土曜日運航の拡大

課題② HP・予約システムが分かりにくい

⇒スマートフォン対応への改善、利用者視点に立ったわかりやすいページ作り

《ワイズスペンディングの視点》 事業経費の改善

課題③ 視察船の活用ニーズには、いまだ掘り起こし余地あり

⇒関連する他局事業と連携した視察船の有効活用

課題④ 経費節減の取組が不足

⇒案内等業務委託の特命随意契約を競争入札(総合評価方式等)に見直し、修繕業務を精査

⇒経費増の抑制に努める一方で、利用者拡大を図り、一人当たりコストを縮減

第3章 現行の視察船事業の改善

事業運営の改善

- ・対象者を小学生以上に拡大するなど、ユース・ファミリー層が利用しやすい運用とするとともに、土曜などの運航回数を増加
- ・他局事業との連携、臨海副都心に立地する大学等との連携などにより、企画乗船を充実させ、事業の目的・視点を拡大

運用見直しによる
量的拡大

都民等見学

- ①対象者の拡大
 - ・15歳以上→小学生以上
 - 例:親子向け学習会(今年度から試行)
- ②土曜運航の拡大・お盆運休の廃止
 - ・土曜: H28年度36回⇒52回(16回増)
 - ・お盆: 平成28年度0回(運休)⇒7回
- ③使いやすいHP、予約システムへの改善

港湾局事業PR

現行事業

児童養護施設向け企画乗船会
養育家庭向け企画乗船会

他局連携・シティプロモーション(環境先進都市、国際観光都市など)

区市町村連携・魅力発信イベント

多文化・国際交流イベント

大学の物流・土木等教育

目的・視点の質的拡大

目的・視点拡大の例 児童養護施設、養育家庭向け乗船会

東京新聞 夕刊 2017年(平成29年)8月22日(火曜日) ©中日新聞東京本社2017 (日刊)

東京新聞

夕刊

中日新聞東京本社
東京都千代田区千代田二丁目1番4号
〒100-8505 電話 03(6910)2211

夏休みひとりじゃないよ

虐待を受けたなどの事情から、夏休み中もずっと児童養護施設で過ごす子供たちがいる。家族との楽しい時間も、旅行の機会もない。そんな現状を知った東京都の女性職員が発案で、都の視察船を使う子供たちを東京湾の遊覧に招待している。招待を始めて三年、今年子供たちは笑顔で船に乗り、楽しいひとときを過ごした。

(木原育子、森川清志)

都港務局のロッカーに、の手紙は、船の絵を描いた大切に保管されている手紙が貼られていたり、お気に入りのシールがある。「おねがいのけし」が貼られていたり。視察船への招待を発案し「そした」「初めて船に乗ったのは、都職員の浜佳葉子さん(仮)。「施設に帰った後、思い出しながら書いて生懸命に書かれたお礼

子供たちが届いたおの手紙や寄せ書き。一部画像処理

思い出クルーズ出航

都職員 施設の子ら視察船招待

子供たちから届いた手紙や寄せ書きを手にする都職員。木原育子撮影

新東京丸—東京都港務局提供

「夏休みに家へ帰れない子供もいる。博物館などに無料

で、ママの手づかした子供たち。「行政にできること」として何ができるかと悩んだ日々を振り返る。

そんな時、施設職員から「夏休みに家へ帰れない子供もいる。博物館などに無料

里親にも「特別な時間」

八月下旬、養育(里親)家庭の子承を得て、視察船に同乗させてもらった子供たちはしゃべりが印象的だった。

四組十三人の家族が乗る、竹芝桟橋(港区)から、一時間余りかけ、レイクホープリッジなどを見て青海(江東区)で下船し、福祉法の規定により十八

「見て見てママ、パパ。あなたに大きな船が横切っている」。船内中学生二年の女子(仮)が歓声をあげる。母(仮)と父(仮)が笑顔を見せた。

女子が二歳の時、里親に「特別な時間」は忘れられない思い出になる」と話し

木原育子

【児童養護施設向け乗船会】

- ◎H27年度 初開催
- ◎申込人数(累計) 178人

【養育家庭向け乗船会】

- ◎H28年度 初開催
- ◎申込人数(累計) 172人

※東京新聞(2017年8月22日付夕刊) 1面記事より引用

紙面から

遮水壁残り7ヶ所東結開始

心ほぐすヨガ世界に笑顔 ヤクルト真中監督退任へ

皆既日食に

第3章 現行の視察船事業の改善

HP改善の例 東京都港湾局HP『視察船「新東京丸」ご利用案内』抜粋

改善前

文章が冗長、文字数が多い

改善後

| | |
|-------------|---|
| <p>利用案内</p> | <p>☆新東京丸をご利用できる方 東京港に関心のある15歳以上の団体もしくは個人（ただし、中学生は除きます）であらかじめご予約いただいた方（ご予約のない方の乗船はできません。）</p> <p>※ご利用は月1回までとします。 ※都内在住在勤者以外の方もご利用できます。 ※営業・営利目的での利用はできません。また、学校行事での団体利用はできません。 ※その他、当局が利用者として不相当と認める場合には、ご乗船をお断りする場合があります。</p> <p>☆利用人数 20名以上60名までご利用いただけます。（最低運航人員20名）</p> <p>※20名以上の団体予約がある場合には、残席に応じ20名未満の団体や個人の利用も受け付けています。 ※20名未満のご予約はインターネットからのお申し込みのみとなります。</p> <p>※原則、他の団体・個人の方と相乗りになりますので、ご了承ください。（貸切運航はできません。） ※定員60名を超えるご乗船は一切できませんので、ご注意ください。</p> <p>☆利用料 無料でご乗船いただけます。</p> |
|-------------|---|

| | |
|-------------|--|
| <p>利用案内</p> | <p>☆利用条件 ①事前予約制 ②15歳以上（中学生を除く。） ③利用は月1回まで ④営業・営利目的での利用は不可 ⑤原則、学校行事での利用は不可 → 社会科見学船のご案内 ※原則、相乗りです。（貸切運航は不可）</p> <p>☆利用人数 ・定員60名まで ・最低運航人数20名</p> <p>☆利用料 ・無料</p> <p>☆利用案内リーフレット ・ダウンロードはこちら</p> |
|-------------|--|

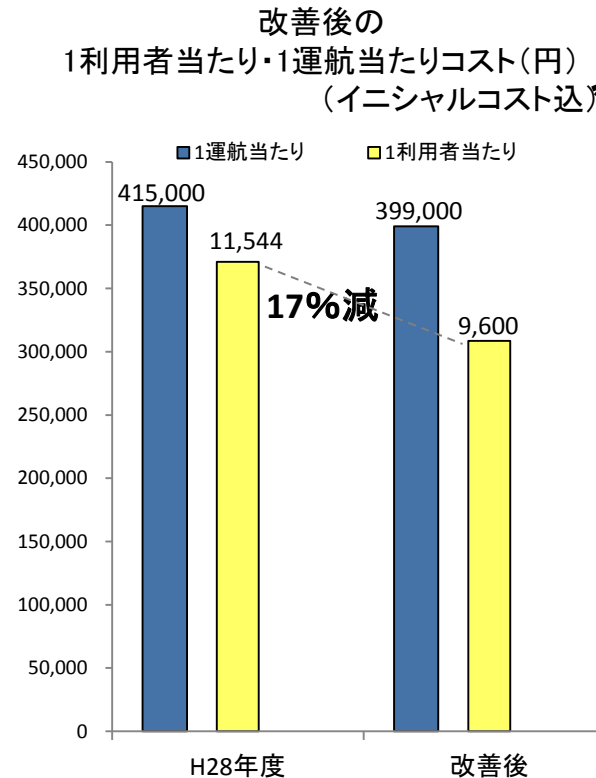
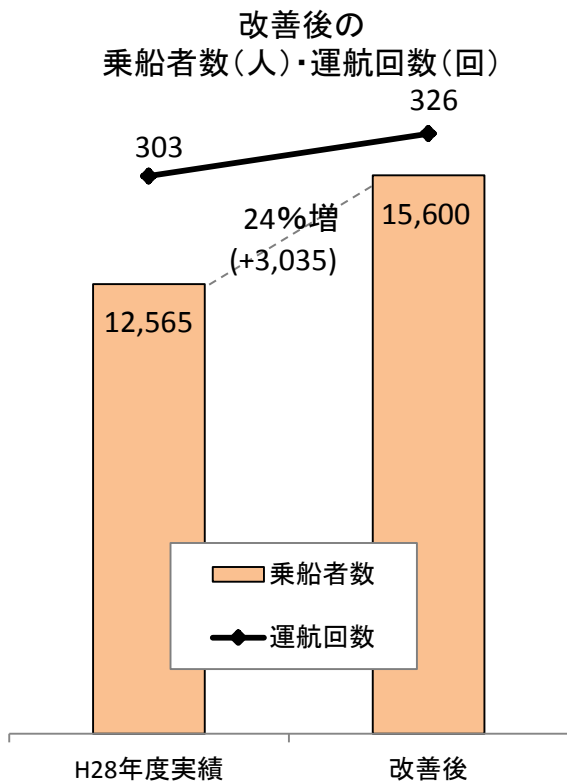
「予約」欄の記載内容と重複

第3章 現行の視察船事業の改善

事業経費の改善

- 修繕業務の精査、案内業務の契約手法の見直し等により経費を抑制
- 一方で、運航回数、乗船者数の増加を図ることで、1利用者当たりのコストは約17%減を目指す。

| | | 改善策 |
|-------|-------------------|---|
| コスト削減 | 定期修繕等業務 《競争入札》 | 数年後の廃船も見据えて、機能の維持に必要な修繕のみを実施し、経費増を抑制(曇ったガラスの取り替えなど、機能向上を目的とした修繕は実施見合わせ) |
| | 案内等業務 《特命随契》 | 契約手法の見直し (特命随意契約⇒競争入札(総合評価方式等)により、ガイドの質・競争性を確保) |



利用者一人当たりコストの算出方法
(ランニングコスト+イニシャルコスト)
利用者数

イニシャルコストの計算

$$\frac{\text{建造費} \times \text{残存価額1割差引}}{\text{耐用年数}}$$

$$= \frac{6\text{億}4,400\text{万円} \times 0.9}{30}$$

$$\approx 1,932\text{万円}$$

(参考) ランニングコスト(万円)

| | H28年度実績 | 改善後 |
|-------|---------|-------|
| 運航業務 | 6,050 | 6,500 |
| 案内業務 | 928 | 1,000 |
| 定期修繕等 | 5,574 | 5,500 |
| 光熱水費 | 20 | 20 |

第4章 新造船の有効活用

数年後の現行視察船の廃船を見据え、以下の通り検討した。検討の結果、新造船を有効活用する。

事業の必要性

- ・運航実績、稼働率、利用者アンケート結果等を分析した結果、視察船事業を継続する。

船の調達

- ・廃船後の視察船事業の調達方法は、3つ考えられるが、「新造船建造」が最適と考える。
（「都民ファースト」、「ワイズスペンディング」の観点で点検）

利用の拡大（量的拡大・質的拡大）

- ・新造船は、現行よりも機能が向上し（レーダー機能強化、喫水が2.9mから約1.3mに改善）、夜間運航や喫水が浅い棧橋への係留が可能となる。

《量的拡大》

- ・夜間運航、運航ルートが多様化が可能になる（運航回数の増加、運航ルートの拡大）

《質的拡大》

- ・羽田への寄港、文化イベントとのコラボレーション、災害時の利用などに活用目的を広げていく。
- ・ニーズを踏まえ、民間への船舶貸付など、収益確保策についても検討する。

経費の縮減努力

- ・ランニングコストの縮減に取り組むとともに、収入確保策を検討する。
- ・試算ベースとして、1利用者当たりのコストを、現行より約25%減を想定した。

⇒今後も、改善の視点を持ちながら、検討内容を具体化し、視察船のより一層の有効活用に取り組んでいく。

第4章 新造船の有効活用

視察船事業の必要性

【事業の評価】

- ・過去10年間の運航実績(運航回数・利用者数)は、直近と10年前を比較して3割増となっており、増加している。
- ・行政視察・都民等見学実席数75席に対し、運航回数1回当たり、50～59名の層が最も多く、稼働率が高い。
- ・都民等見学について、H26～H28年度の利用者アンケート(回収率平均56%)では、利用者の満足度が高く、乗船後における東京港の理解も促進し、学習効果が高い。

【方向性】

- ①今後も、将来計画があり、行政視察は引き続き重要
- ②ニーズが高いことを踏まえ、都民等見学も継続する意義有

以上を踏まえ、視察船事業を継続することとし、「都民ファースト」、「ワイズスペンディング」の観点で、船の調達方法に係る複数の選択肢、コスト削減の検討を行う。

第4章 新造船の有効活用

船の調達方法

- ・廃船後の視察船の調達方法は3つ考えられるが、「新造船建造」が最適と考える。
 (「都民ファースト」「ワイズスペンディング」の観点で点検)

| | 評 価 | |
|--------------------------------|--|---|
| | 運 用 | コ ス ト |
| 都度傭船 東京港内事業者(※1) 70名乗船規模 | ・視察者の希望日時に沿った船舶の確保や、急な日時変更への対応が困難 ・都度傭船で年間300回の運航回数を確保することは困難 | コストが安い 8,500万円/年 |
| 通年傭船 東京港内事業者(※1) 70名乗船規模 | 視察者の希望日時に沿った船舶の確保や、急な日時変更への対応が可能 | コストが最も高い 2億4,900万円/年 (傭船元の人件費、維持費等がかかる) |
| 新造船建造 | 視察者の希望日時に沿った船舶の確保や、急な日時変更への対応が可能 | コストが高い 1億8,500万円/年 (インシャルコスト込み ※2) |

※1 民間事業者からの聴き取りにより、現行の事業規模(H28年度:運航回数300回程度)を基に算出

※2 インシャルコストの計算

$$\frac{19\text{億}6,236\text{万円(建造費)} \times 0.9(\text{残存価額1割差引})}{30\text{年(耐用年数)}}$$

$$\approx 5,887\text{万円}$$

(参考)新造船は、波が高い中央防波堤外側でも船揺れが小さく、バリアフリーにも対応

《他都市の状況》

他都市の港湾(大阪港、神戸港、横浜港)では、視察・見学船を自己所有から傭船、民間乗合に切り替えたが、切り替え後にいずれも利用者数が減少している。

第4章 新造船の有効活用

利用の拡大

- 新造船のスペック向上（※）により、夜間運航・ルートの多様化が可能に。
 - 利用の拡大を図るとともに、羽田への寄港、文化イベントとのコラボレーション、災害時の利用などに活用目的を広げていく。
 - ニーズを踏まえ、民間への船舶貸付など、収益確保策についても検討
- （※）①夜間航行照明、レーダー機能強化
②喫水が2.9mから約1.3mに改善

↑
新造船機能を活かした
量的拡大

- ①夕刻・夜間運航の実施
(2→3回/日:326回→460回/年)
- ②運航ルートの拡大
(浅場の運航可:2棧橋→6棧橋)
例:臨海部イルミネーション、夜間荷役

○運航回数増により、従来の視察・見学機会を損なわずに、**民間事業者等への船舶貸付けを検討**

対象者の拡大等

港湾局事業PR

現行事業

児童養護・
養育家庭向け
企画乗船会

他局連携・シティ
プロモーション等

多文化・国際
交流イベント等

羽田・臨海副都心間等の輸送（国
際会議開催時 等）

文化施設連携・企画展示等（若手芸術
家・写真家）

サブカルチャーの発信（イベント会場、
船のラッピング）

ドラマ・CM撮影

利用棧橋増による災害時の緊急輸
送（医療従事者、緊急物資、帰宅
困難者等の輸送）

国際会議等のサテライト会場

防災訓練

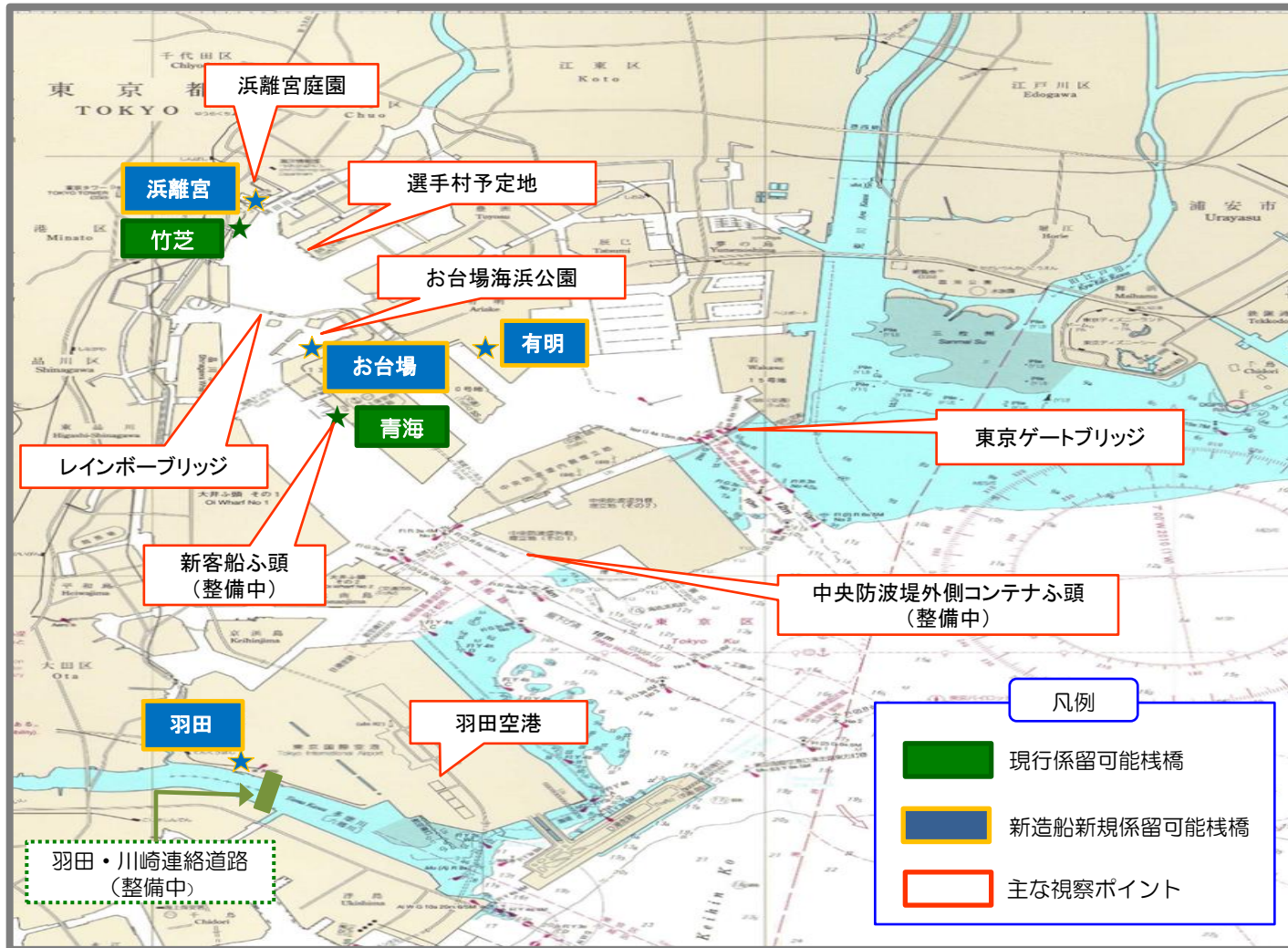
夜景・花火を魅力とするアフターコ
ンベンション会場

目的・視点の更なる質的拡大

第4章 新造船の有効活用

運航ルートの拡大図

・喫水が浅い栈橋への係留が可能となり、利用できる栈橋が2から6へ増加するため、運航ルートが拡大



第4章 新造船の有効活用

経費の縮減努力

- ランニングコストの縮減に取り組むとともに、収入確保策を検討
(試算ベースとして、1利用者当たりのコストを、現行より約25%減を想定)

⇒今後も、改善の視点を持ちながら、検討内容を具体化し、視察船のより一層の有効活用に取り組んでいく。

○更なる乗船者数の増加

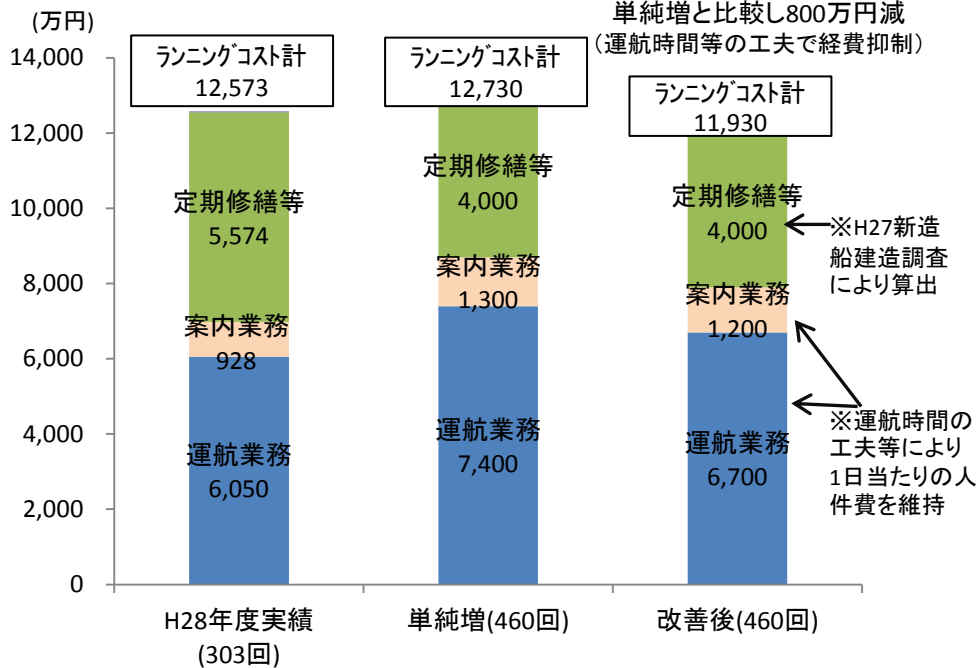
新造船は夜間運航可能となるため、現状の1日2回運航を1日3回運航に増加し、年間乗船者数増
(H28年度:12,565人⇒改善後:20,400人)

○更なる事業運営コストの削減

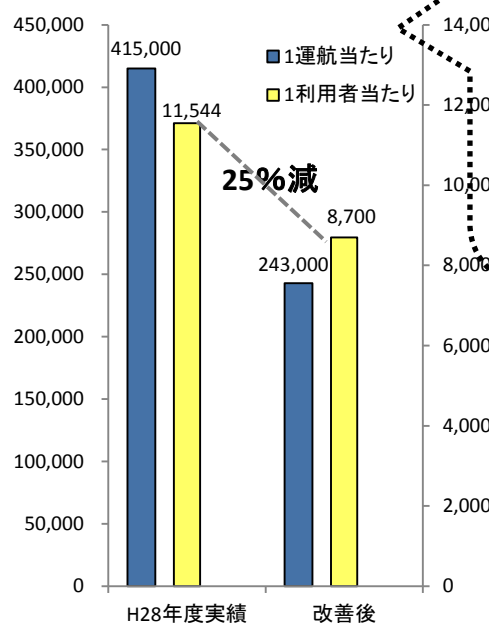
- ①定期修繕費の削減(約5,600万円 → 約4,000万円)
- ②運航時間や運航コースの工夫等により、燃料費等直接的な経費を除き、1運航当たりのコスト増を抑制

H28年度と比較し157万円増
(運航回数増に伴う機械的算出)

単純増と比較し800万円減
(運航時間等の工夫で経費抑制)



1利用者当たりコストの削減(円)
(イニシャルコスト込)



利用者一人当たりコストの算出方法
(ランニングコスト+イニシャルコスト)
利用者数

イニシャルコストの計算

$$\frac{\text{建造費} \times \text{残存価額1割差引}}{\text{耐用年数}}$$

$$= \frac{19\text{億}6,236\text{万円} \times 0.9}{30}$$

$$\approx 5,887\text{万円}$$

収入確保策(案)

- 民間事業者等への船舶貸付(有料)
- ネーミングライツ・有料ラッピング

參考資料

現行船(新東京丸)の仕様

| 項目 | 内容 | 項目 | 内容 |
|-------|-------------------------------|------|--------|
| 竣工年月日 | 1983年3月25日 (今年で34年経過) | 巡航速度 | 13ノット |
| 取得価格 | 6億4,400万円 | 全長 | 31.89m |
| 耐用年数 | 30年 | 型幅 | 7.84m |
| 搭載人員 | 乗組員7名 乗客定員100名 (実席数75席) | 型深さ | 2.90m |
| 総トン数 | 197トン | - | - |

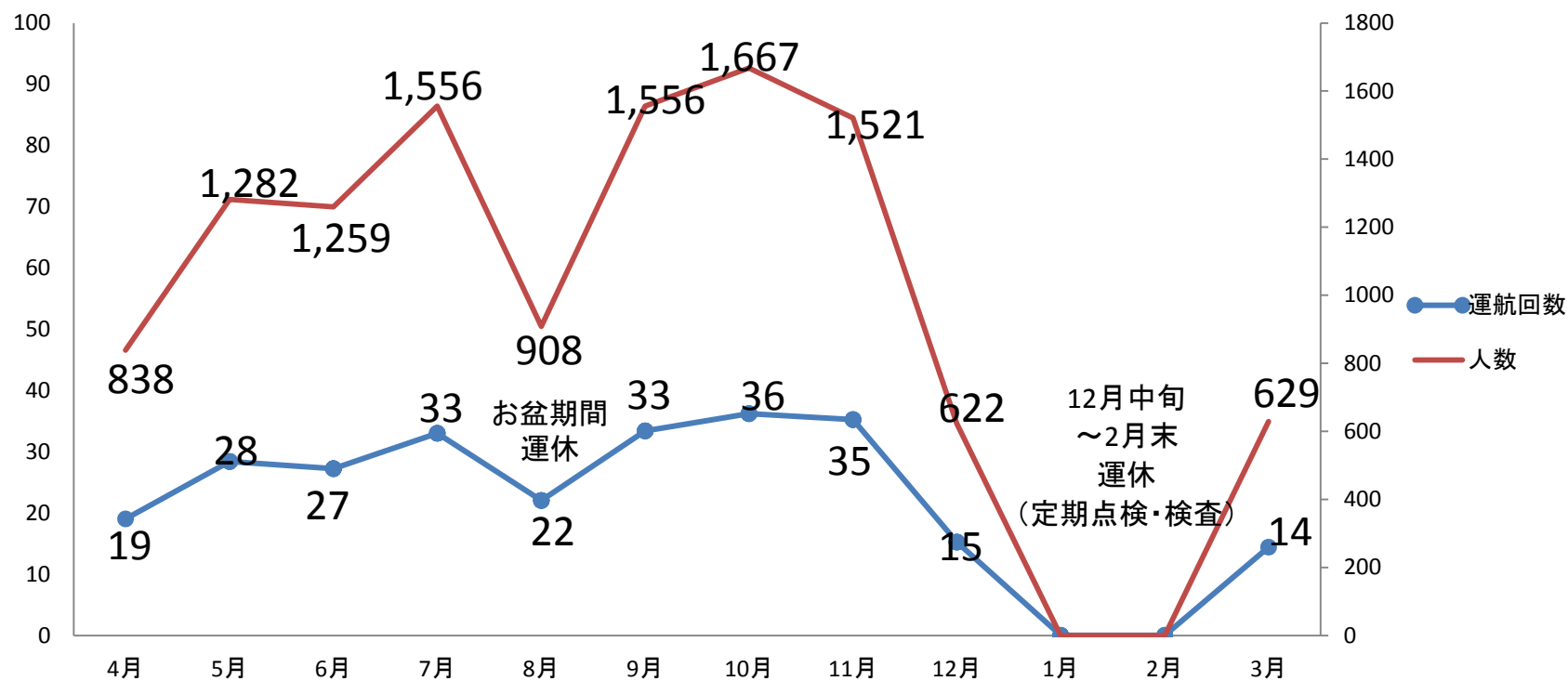
視察船事業の狙い・想定される効果(詳細)

| 区分 | 対象者 | 狙い | 想定される効果 |
|-------|---|--|---|
| 行政視察 | 進出事業者 経済団体 港湾事業者 港湾関係団体 行政関係者 | ○進出事業者等に埋立地の造成・開発事業の状況を海上からの視察により、土地処分や開発を推進する。 | ○埋立地処分の促進、臨海副都心の発展 |
| | | ○船社や荷主等に港湾機能の整備状況の視察により、使いやすい港であることを理解してもらい、東京港の利用促進を図る。 | ○消費地に近い東京港への利用促進による円滑な物流を実現 |
| | | ○行政関係者に、臨海副都心、港湾施設、さらには都民生活に欠かすことができない廃棄物処理場等の現場視察で各事業の理解を深める。 | ○事業への理解を深めることによる政策形成への活用 |
| 都民等見学 | 都民等 | <p>○東京港、臨海部における都の事業(まちづくり、物流のほか、廃棄物処理場整備事業など)を理解してもらう。</p> <p>○臨海副都心への来訪を促す。</p> | <p>○臨海副都心開発、ふ頭施設及び新海面処分場等の整備状況の理解や知識向上</p> <p>○税金の使途などの理解促進</p> <p>○臨海副都心への来訪者を増やすことにより、事業者が進出しやすい環境を整えるとともに、まちのにぎわい創出に寄与</p> |

これまでの視察船と主な視察対象

| 視察船 | 港湾事業 | 臨海開発事業 |
|---------------------------|--|---|
| <p>しのめ丸 1936(S11)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京港開港(S16) (第二次世界大戦～進駐軍による接收) ・ 豊洲石炭ふ頭(一部)完成(S25) ・ 晴海ふ頭(1バース)業務開始(S30) ・ 有明貯木場業務開始(S31) ・ 晴海客船待合所供用開始(S39) | |
| <p>東京丸 1971(S46)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大井ふ頭に欧州定期コンテナ航路開設(S46) ・ 13号地外貨貨物定期船ふ頭完成(S49) ・ 中央防波堤外側埋立事業免許取得(S49) ・ 大井コンテナふ頭全バース供用(S50) ・ 東京港トンネル完成(S51) ・ 第二航路トンネル開通(S55) | |
| <p>新東京丸 1983(S58)</p> | <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>・昭和60年代、東京港は世界屈指の外貿コンテナふ頭を備えた国際貿易港として発展、大都市東京の消費・生活活動を支えることはもとより、広い地域の経済活動にも寄与する物流拠点として重要な役割</p> <p>・産業・貿易構造の変化や背後圏の発展に伴って増大する物流需要やコンテナ化、国際複合一貫輸送など輸送革新の進展等に対応できるよう、物流機能を充実、強化していくことが必要</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ 外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 青海コンテナふ頭第0～4バース(H4～13) ・ 大井コンテナふ頭第1～7バース(H10～16) ○ 効率的、体系的な交通網の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海トンネル(H14) ・ 東京ゲートブリッジ(H24) ・ 大井ふ頭その1・その2間埋立地(H27,29) | <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>・住宅問題、交通問題、ごみ問題など東京が抱える課題が多く、快適で住みやすい都市とするため、更なる都市基盤の整備を進めると同時に、国際都市に相応しい人・モノ・情報の交流拠点の整備が必要</p> <p>・丸の内を中心とする東京の一点集中型の都市構造を多心型の都市構造へ転換するため、臨海副都心を第7番目の副都心として育成が必要</p> </div> <p>環境の変化に応じて計画を見直しつつ、まちづくりを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 臨海副都心開発基本計画(S63) (バブル経済崩壊、世界都市博覧会中止決定) ○ 臨海副都心まちづくり推進計画(H9) (台場地区の完了、有明南地区の概成、交通基盤の充実) ○ 臨海副都心における土地利用等の一部見直し(H18) |

月別の運航回数(単位:回)及び乗船者数(単位:人)の実績(H24~28平均)



行政視察のアンケート結果(詳細)

利用者の声(抜粋)

- 新東京丸は、物流の中心、東京港を知る上でとても役に立つ。
- 海上から自分の施設を見る機会がなかったので興味深く、とても勉強になった。
- 進化を続ける東京港の今の姿を見られる貴重な機会だった。
- スケール感を実感することができた。
- 船舶の大型化が進んでいるということを実際の施設を見ながら、説明が聞けて実感がわいた。
- 業務のため参加し、大変有意義な視察であったが、広く一般の人にも東京港の機能を知らせる良い機会になると思う。
- 実際に建設が進められている現場を見ながら、事業の考え方とその理由を聞いたのが良かった。
- 港の配置・環境が見られ、今までの港の歴史や今後の東京港の整備計画を伺えて勉強になった。
- 説明が丁寧で、各施設に対する理解度が深まった。

※各団体が実施したアンケートの提供を受け、東京都港湾局が作成

予約手順と利用者からの苦情・要望(詳細)

| 予約までの手順 | 利用者からの苦情・要望 |
|---|---|
| <p>《入力》</p> <p>1 港湾局ホームページ「視察船「新東京丸」利用案内」から、東京共同電子申請・届出サービスによる予約画面で、以下の項目を入力・チェック</p> <p>(1)入力:乗船希望日・運航時間、利用団体名、連絡先(氏名、携帯電話、メールアドレス、乗船予定人数等)</p> <p>(2)チェック:乗船者15歳以上(中学生を除く)、乗船にあたっての注意事項確認済</p> <p>2 次ページにて、以下の項目を入力 法人名又は団体名、氏名又は代表者名、電話番号、メールアドレス等</p> <p>《入力確認》</p> <p>3 入力内容を確認の上、送信をクリックして入力完了 ⇒ 到達番号・問合せ番号が表示</p> <p>《確認メール受領》</p> <p>4 局にて申請を確認後、申請者のメールアドレスあて、お知らせメールを送付</p> <p>《最終入力及び乗船券受領》</p> <p>5 申請者にて再度「東京共同電子申請・届出サービス」にログイン、到達番号・問合せ番号を入力後、乗船券をダウンロード</p> | <p>○入力項目・ページ数が多い (・「同じ内容の入力を2回求められる」「途中で申請が完了したと勘違いし、ページを閉じてしまった」等)</p> <p>○スマートフォン未対応で不便 (・「パソコンを持っていない」「乗船券の印刷を求められるが、プリンターがない」等)</p> |

他都市の状況

| | 目的 | 通常用途 | 保有状況 |
|------|-----------|------|--------------|
| 名古屋港 | 見学案内及び視察 | 視察 | 自己所有 |
| 大阪港 | 市民等向け見学案内 | 旅客 | 傭船 (その都度) |
| | 行政等向け視察 | 多目的 | 自己所有 |
| | 行政等向け視察 | 旅客 | 傭船 (その都度) |
| 横浜港 | 市民等向け見学案内 | 旅客 | 民間乗合 |
| | 行政等向け視察 | 多目的 | リース |
| | 行政等向け視察 | 多目的 | 自己所有 |
| 神戸港 | 市民等向け見学案内 | 旅客 | 傭船 (その都度) |
| | 行政等向け視察 | 多目的 | 自己所有 |
| | 行政等向け視察 | 旅客 | 傭船 (その都度) |
| 博多港 | 市民等向け見学案内 | 旅客 | 自己所有 |
| | 見学案内及び視察 | 多目的 | 自己所有 |