

平成28年度包括外部監査テーマ：交通体系の整備に関連する事業の財務事務の執行について

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
意見	港区交通安全運動のつどいへの参加機会について	「港区交通安全のつどい」の開催に伴い、参加者を募るポスターが基本的に警察署内に掲載されていたため、参加者は協会の会員、関係者等に毎年ほぼ限定されている。そのため区は、ポスターの掲載場所、区民への周知方法等を再検討することにより、区民一人一人に参加の機会が平等に提供されるように努めるべきである。	平成29年の「港区交通安全のつどい」は、7月21日号の広報みなどで周知したほか、赤坂地区管内のいきいきプラザ、介護予防総合センター（ラクっちゃ）にチラシを設置しました。	令和元年5月20日
意見	交通安全啓発用DVDの活用について	交通安全の啓発のためにDVDを貸出しているが、貸出回数を調べたところ利用は少ない状況であるため、区民に情報提供等して活用を促すべきである。活用の推進を試みても利用がない、又は極めて少ない場合にはDVDの購入方法自体を再検討するべきである。	DVDの貸し出しについては、広報紙での周知や交通安全教室の際に貸し出しが可能であることを呼び掛けています。外部監査の指摘を受け、警察署へも貸し出しが可能であることを周知しました。また、交通安全教室の開催回数は年々増えており、DVDの利用回数も令和元年度は55回と増えています。従来は民間企業や保育園など、外部への周知が中心でしたが、令和2年度からは区の内部へも周知を行い、活用の拡充を図りました。	令和3年5月17日
意見	交通安全協会への補助金の使途確認について	区は交通安全協会に補助金を交付しており、その補助金にかかる経費の配分表を各協会から提出を受けているが、経費内訳には明細がなく、協会がどのように支出したのかを確認することはできない。そこで区は配分表の形式を変更する等して、補助金が適切に使用されているか厳密に確認を行っていくべきである。	区では、補助金の使途を明確にするため、平成28年度から各交通安全協会に対し領収書の提出を求めて、補助金の使途を確認するようにしました。	令和元年5月20日
意見	交付要綱別表の記載内容について	補助金の算定基準を定める、交付要綱別表1 定額補助の条項の記載が一義的に明確でなく、補助金の使途管理をより適切に管理するためにも、区は条項の定め方を見直すべきである。	定額補助と規模による加算補助の算出方法は、地域ごとに異なる地域特性を踏まえると妥当な算出方法と考えており、条項の見直しは考えておりません。	令和3年5月17日
意見	予算執行の内容について	平成27年度の予算策定資料の内容と、実際に執行された事業の内容は予算策定時の積立内容とは全く関係ないものであった。予算策定時と状況が変わることはあり得ることはあるが、土地の確保などの予算執行上の重要な要素には、予め目的を付けた上で予算化を考えるべきである。	平成30年度の予算要求においては、予算執行上の重要な要素について実現可能性を十分に精査しました。今後は、次年度の要求までに実施計画を確定し、正確な予算要求を行います。	令和元年5月20日
意見	自転車等一時保管所における現金収受について	区内の自転車保管所における撤去料の納付は、所有者が自動券売機に現金を入れて支払うのが基本であるが、受付担当者が所有者から現金を受け取り自動券売機に入れて発券するという流れになっていた。この方法では、釣り銭の過大支払などのリスクを受付担当者が担うことになりかねないため、区は必要な対策を委託業務者に助言することが必要である。	事業者に対して、平成29年から受付担当者が現金受領を行わないよう指導し、現在は行っていません。	令和3年5月17日
意見	自転車等一時保管所の労働環境について	区内の自転車保管所の受付業務は基本的に二人体制であり、従事している職員は屋外待機を必要とするなど身体的な負担が多い労働環境だと見受けられた。そのため区は、屋内業務と屋外業務の交代を頻繁にしたり、待機場所に風除けを付けるなどの一定の措置を講じるよう委託事業者を指導すべきである。	事業者に対して、平成29年度から業務の進捗状況に応じて、随時屋内業務と屋外業務の交代を行うよう指導し、現在は現地で交代による業務を行っています。	令和3年5月17日

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
意見	放置自転車対策事業の他団体との比較	東京都が毎年実施している『駅前放置自転車等の現況と対策』の平成27年度調査結果により、港区の実施する放置自転車対策事業を他の団体と比較し、その結果、特徴が見られた項目は次の7項目である。 ①放置率の状況 ②放置台数が多い駅の変遷 ③返還率の状況 ④処分の状況 ⑤保管場所の状況 ⑥放置自転車対策に係る歳入の状況 ⑦放置自転車対策に係る歳出の状況	③返還率については、所有者に引き取りを要請する等の対応により平成28年は51.9%、平成29年は53.5%、平成30年は54.8%と改善しました。	令和2年5月19日
			7項目全てを参考とする中で、特に「⑤保管場所の状況」については、他区と比較して保管場所が満杯になるケースが多かったため、平成29年度から早期の放置自転車の処分を強化しました。また、令和2年度に新たに台場に自転車一時保管所を設置したため、他の保管場所の状況に応じて、放置自転車を移設することも視野に入れるなど、適切な保管業務を行います。	令和3年5月17日
意見	放置自転車対策業務委託の内容について	区の放置自転車対策は一定の成果を上げているが、自転車1台当たりの撤去・返還にかかるコストは他区に比べて非常に高い水準になっており、その原因は「放置自転車対策業務委託」が割高になっているためである。今後は事業の有効性を保ちつつ、価格の妥当性については他区の状況や幅広く事業者見積りを徴収するなどして検討する必要がある。	本業務は、プロポーザル方式により業者選定を行い、落札金額は業務全体の履行能力を評価したものです。価格の妥当性については、総合支所ごとにきめ細かい放置自転車対策やサービスを導入することに伴い、業務に係る人員が必要であることから、他区と比較しても適切な水準であると考えています。	令和3年5月17日
意見	事業間の連携について	「入口がわかりづらい」、「面倒」といった理由から、至近距離に駐輪場が整備されているのにも関わらず自転車が放置される状況が見受けられる。放置禁止区域では対策がなされているが、放置禁止区域以外では十分な対策がなされていないため、春秋の交通安全キャンペーン期間に撤去を強化したり、街づくり支援部土木課と積極的に連携を図るなどして、事業の相乗効果を狙うべきである。	毎年秋に実施している放置自転車クリーンキャンペーン等の機会を通じて、区の関係各課や警察署、民間事業者等と協力して、事業の相乗効果を図るなど、適切に対応しました。平成29年以降も六本木駅、白金台駅、芝公園駅、お台場海浜公園駅などに駐輪場を設置し、放置禁止区域を広げ、国道や都道の管理者と協力するなど、事業の相乗効果を高めました。	令和3年5月17日
指摘	再委託の承諾書について	「再委任承諾書」により再委任が承認されていない業務があった。指定管理者から提出された再委託申請書に記載がなかったことが原因と考えられるが、区は再委託業務について、「再委託承諾書」に漏れないように承認する必要がある。	再委託の申請について、平成29年1月に指導し、平成29年3月に申請を受け、承認しました。今後も、再委託の手続について徹底します。	令和元年5月20日
指摘	業務実績報告書の記載方法について	業務実績報告書の記載を見ると、「職員の履歴及び資格に係る事項」のうち職員の履歴が記載されていなかった。また、職員の構成等については、氏名など具体的に記載することが必要である。区は、業務実績報告書の記載方法を改めるように指定管理者に指導する必要がある。	令和2年度の業務実績報告書から「職員の履歴及び資格に係る事項」として職員の履歴を、職員の構成等については、氏名などを具体的に記載するようにし、今後は変更内容に応じて適切に報告書に記載するよう指導しました。	令和3年5月17日
指摘	区指定の経費区分による報告について	区は「指定管理者制度の運用改善について」の文書に基づいて指定管理料の清算を行うこととしているが、業務実績報告書の支出については、この経費区分に従っておらず指定管理者独自の区分により作成されていた。清算に不都合はなかったものの、事業計画の執行状況を明確にするためにも、区指定の経費区分により報告するよう指定管理者に指導する必要がある。	業務実績報告書の支出について、区指定の経費区分で報告するように平成29年1月に指導し、平成29年度分からは正された経費区分で報告書の提出を受けています。	令和元年5月20日
指摘	事業計画書の変更協議について	事業計画書を変更する場合には、基本協定書第15条第3条の規定に基づき区と指定管理者で協議の上、決定しなければならないが、変更協議がされていないため、区と指定管理者は協議を行う必要がある。	今後事業変更する場合は直ちに変更協議を行うよう指導しました。	令和3年5月17日

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
指摘	履行確認の徹底について	指定管理業務の履行確認は、年度終了時に提出される業務実績報告書の内容を事業計画書及び根拠資料により確認することとしているが、根拠資料の提出を求めていなかった。今後は、根拠資料の提出を求め、履行確認を徹底する必要がある。	平成29年度分報告からは根拠資料の提出を求め、提出を受け、履行確認をしています。	令和元年5月20日
指摘	自主事業の収支報告について	品川駅港南口公共駐車場においては、自動販売機設置とカーシェアリング事業の二つの自主事業を実施している。自主事業については月次収支報告が求められているが、自主事業のうちカーシェアリング事業にかかる月次の収支報告がなされていない。そのため区は、自主事業（カーシェアリング事業）の収支報告を行わせる必要がある。	カーシェアリング事業の月次報告書提出について、指定管理者には平成28年12月に指導し、平成29年3月分から提出を受けています。	令和元年5月20日
指摘	月次の報告収支について	基本協定書において月次の事業実績報告が求められているが、本業務の収支状況については、収入の報告はあるものの支出の報告がなされていない。区は基本協定書の規定に従い、本業務の月次の収支状況報告を行わせる必要がある。	月次実績報告について、収入だけではなく支出についてもあわせて報告するように平成28年12月に指導し、平成29年3月分から提出を受けています。	令和元年5月20日
意見	利用料金の柔軟な見直しについて	品川駅港南口公共駐車場は満車が常態化しており、路上に駐車待ちの列ができることもある。区民の安全で快適な生活環境を確保するという公共駐車場の設置目的から見ても、解消すべき状況である。そのために、駐車スペースの回転率を上げることや、最大料金を見直す余地があると言える。	当該駐車場の利用状況については、意見をいただいた後、周辺環境の変化により満車状態が緩和され、駐車待ちが発生する状況は脱しています。現在、最大料金等の利用料金の見直しを判断する状況にないと判断できますが、今後も状況を注視していきます。	令和元年5月20日
意見	自主事業の実施目的の再検討について	品川駅港南口公共駐車場では自主事業としてカーシェアリング事業を実施しているが、満車状態が常態化している現状においてはその必要性は低下しており、公共駐車場に本来求められるニーズにこたえることを優先すべきである。区はカーシェアリング事業の申請があった場合には、承認の可否について慎重に判断すべきである。	カーシェアリングは、公共駐車場の設置目的である道路の安全かつ円滑な利用の促進に大きく貢献する事業です。また、カーシェアリングは低炭素化に資する事業であり国も推進しているため、申請の際には実証データ等の提出を求めるなど、公共駐車場の効果を最大限発揮できるよう指定管理者制度の自主事業の範囲内で引き続き適切に対応します。	令和3年5月17日
意見	収入報告の整合性確認の証拠について	区は月次の報告を受けているが、証拠が残されていない期間があり、区が整合性を確認したことを確かめることはできなかった。今後はそのチェックマークを付した書類そのものを決済に回した後に消すことのないように収入報告の整合性を確認したことの証拠として残す必要がある。	収入報告については、平成28年12月から意見内容のとおり書類に証拠を残すようにし、整合性確認を改善しました。	令和元年5月20日
指摘	修繕計画の未作成について	仕様書では、指定管理者が修繕計画を策定し、区へ報告しなければならないと規定されているが、修繕計画は策定されおらず、区へ報告されていない。そのため区は、指定管理者に対し、仕様書に従い修繕計画を策定するよう指導する必要がある。	指定管理者に対し平成29年1月に修繕計画の策定を指導し、平成29年3月に提出を受けました。	令和元年5月20日
指摘	再委託の未承諾について	原則として指定管理業務の再委託は禁止されているが、事前に区の承諾を受けた場合には再委託することができる。麻布十番公共駐車場においては再委託が承諾されているが、その中でも再委託の承諾を受けていない業務について再委託がなされていた。区は指定管理者に対し、再委託の承認を申請するよう指導する必要がある。	指定管理者に対し平成29年1月に再委託の申請を指導し、平成29年3月に申請を受け、適切な審査のもとに承認しました。	令和元年5月20日

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
指摘	再々委託について	定期保守は三菱重工メカトロシステムズ(株)に、緊急保守は石田エンジニアリング(株)に再委託が承諾されているが、定期保守は石田エンジニアリング(株)により実施されていた。これは承諾した内容に従っていない状況となっているため、区は指定管理者に対し、再委託が適切に行われるよう指導する必要がある。	指定管理者に対し平成29年1月に再々委託の申請を指導し、平成29年3月に申請を受け、適切な審査のもとに承認しました。	令和元年5月20日
指摘	月次の収支報告について	月次の事業実績報告が求められているが、本業務の収支状況については収入の報告はあるものの支出の報告がなされていない。そのため区は本業務の月次の収支状況報告を行わせる必要がある。	指定管理者に対し平成29年1月に支出報告の提出を指導し、平成29年2月から月次の収支状況報告をさせています。	令和元年5月20日
意見	利用料金の柔軟な見直しについて	麻布十番公共駐車場の利用料金は、平成25年4月2日に1日最大料金を改定しているものの、長年にわたり変更されていない。今後は、公共駐車場としての役割を踏まえつつも、近隣駐車場の動向等を把握するなどして、年に1回程度は、利用料金を柔軟に見直すことが必要であると考えられる。	当駐車場については、現在近隣駐車場の料金状況との整合性を鑑みた結果、公共駐車場として誰もが利用できるよう、最大料金等の利用料金の見直し協議を進め、令和3年4月に改定します。今後も毎年度、民間の駐車場の利用料金等も鑑みて調査、見直しを検討します。	令和3年5月17日
意見	収入報告の整合性確認の証跡について	区は月次の収支報告を受けているが、その証跡が残されていない期間があった。収入は計上漏れ等がないように慎重に確認する必要があるとともに、今後は収入報告の金額が確認できたものにチェックマークを付した書類そのものを決裁に回し、収入報告の整合性を確認したこと証跡として残す必要がある。	収入報告については、平成28年12月から意見内容のとおり書類に証跡を残し、整合性確認を改善しました。	令和元年5月20日
意見	納付金の額の協議について	品川駅港南口公共駐車場と麻布十番公共駐車場の納付金の額等を比較すると、麻布十番公共駐車場における支出計に占める納付金の割合は著しく低いと言え、増額する余地があると考えられる。区は、次回の年度協定を締結する際には、納付金の額の増額について協議することが望まれる。	公共駐車場は、景気動向や周辺道路環境の変化等により利用状況が大きく変化します。納付金は指定管理者選考時の提案に基づき、事業者と協議の上、決定しています。令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大を加味し、年度協定の変更協議を行いました。	令和3年5月17日
意見	実績データの蓄積について	事業開始時の平成17年度から平成22年度までの助成実績が不明であることから、区は各種実績データについては今後の施策・事業の参考データになることもあるので、文書保存期間にかかわらず、蓄積し把握しておく必要がある。	自動二輪車駐車場整備助成は平成28年度で終了しましたが、今後も「港区文書管理規定」に基づき文書保管することとし、必要に応じて補助金等の経年データとして保存します。	令和3年5月17日
意見	「港区自動二輪車対策の基本方針」の見直しについて	区は平成20年に基本方針を策定しており、自動二輪車対策を重点項目として掲げている。しかし、区にとっては放置自転車対策のほうが急務な状況にあり、基本方針に重点項目として掲げた事項は現状においては重要性が低下していることから、基本方針を見直す必要がある。	民間活力による自動二輪車駐車場の整備が進み、一定数の駐車台数が確保され放置自動二輪車数が減少していること等により、平成29年4月から区による整備費助成を廃止しました。今後は、類似する助成事業の利用について周知する一方、区は、放置自転車対策の充実を、港区基本計画に計上し、本計画に基づいて取り組んでいくこととしました。	令和3年5月17日
指摘	車両の処分について	バス車両の処分について、フジエクスプレスから申請書が提出されているが売却理由と売却先が記載されているのみで、車体の消耗の状態や売却予定価額が具体的に判明する書類は添付されていない。処分の承認にあたっては、売却予定価額はもとより、処分に至る具体的な状況を考慮する必要があり、判断根拠となる情報は極力文書として入手する必要がある。	申請書に走行距離数や消耗状況、売却する場合には予定価格等の記載をするように平成29年4月に改めました。また、平成29年6月に売却先との売買契約書の写しの提出を受けました。	令和元年5月20日

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
指摘	工事費の分担について	現行の覚書と協定書において、バス停設置に伴う付帯工事については一見して区とフジエクスプレスとのいずれかが担当するべきかが相反する規定内容となっている。将来的に誤解が生じる可能性があり、覚書、協定書双方で齟齬がないような規定に改めることが望まれる。	平成30年度からの新しい覚書及び協定書には齟齬が無いよう、内容を修正しました。覚書の第5条 にお互いの分担を明記し、協定書においては付帯工事について区が実施することを明確にするために削除しました。	令和元年5月20日
指摘	地域公共交通会議部会の開催形態について	交通会議作業部会は交通会議と同時に開催されており、各路線ではなく5路線の委員が一同に会した形で開催されている。このような開催形態はそれぞれの設置要綱で想定されているものとは言い難い。やむなくこのような開催形態になるのであれば、各部会の設置要綱で他部会との同時開催等を規定することが必要である。	地域公共交通会議作業部会は、必要に応じて地域公共交通会議と同時に開催できるよう平成29年4月に「港区地域公共交通会議作業部会設置要領」を改正しました。	令和元年5月20日
意見	路線別収支率（5路線）について	路線別収支率によると、平成22年から一貫して収支率は高輪ルートが高く、麻布ルートが低い。個々の路線別の収支率の具体的な目標値は策定されていないが、芝ルート、分割後の麻布東ルートについては、運行開始後相当期間収支率は低水準で推移しており、もはや何らかの有効な改善を行うべき時期にきていると言える。	目標収支率（新規5路線の平均収支率60%）の達成に向け、区と運行事業者が協力し、利用促進策や経費削減等の収支率向上のための改善策を講じています。 麻布東ルートは、令和3年4月1日から現状利用が少ない芝公園周回部分を、利用者が見込める東京タワーや神谷町駅を往復経由するルートへの変更と、利用実態に合わせたダイヤ適正化により、令和3年度の収支率は、対前年で5%程度改善する見込みです。 また、芝ルートについては、令和3年度に運行体制を見直し、経費を削減したことで、令和3年度の収支率は対前年で2%程度改善する見込みです。さらに令和4年度からEVバスを更新することで、さらなる運行効率の向上を図り、収支率の向上を図りました。	令和4年5月16日
意見	運行経費補助金の算定方法について	運行経費の算定においては、多数の項目かつ高額な追加経費につき、内容及び金額の妥当性を確認することが要請され、限られた時間のもとで、適切に承認を行うことは困難と言わざるを得ない。これ以上追加経費の額が過大にならないように今後の運行収支計画そのものを検討する必要があると考える。また、運行補助金は5路線を対象とするもので、その中に対象外の2路線に関わる経費を含めることは、交付要綱の本旨や各路線の覚書や協定書に従った処理とはいえない。交付要綱第5条（5）に定める「その他区長が特に必要と認める経費」に該当するとして区が負担する場合であっても、本来は別途交付要綱等でその旨を定めるべきものである。	運行収支計画については、区の要望により経費が増加している点や新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響にも配慮し、ルート改善について、令和2年度に事業者と協議しました。令和3年4月から麻布東ルートの経路変更及びダイヤ改正（減便）、芝浦港南ルートの経路変更、赤坂ルートのダイヤ改正（減便）、車庫からの回送車両を活用した田町ルート車庫発着便の平日早朝増便を行うことを決定しました。 また、2路線に係る経費については、令和元年11月「港区コミュニティバス事業補助金交付要綱」を改正し、消費税の引き上げに伴う運賃収入の減収分は、全路線分を補助金の対象とすると明記しました。	令和3年5月17日
意見	地域公共交通会議議事録等の公表について	地域公共交通会議の議事録がホームページにおいて公開されていなかった時期があった。所管課の説明によると、その回は資料の分量が多く、公開が遅れていたとのことで現在は公開されているが、議事録および資料は会議後速やかに公表し、閲覧に供するべきである。	意見をいただいた第15回分を公開して以降は、速やかに公開しています。	令和元年5月20日
指摘	利用者確認について	協定書には、区が定期的に乗車券及び手帳利用者を調査し、利用人数を確認することとしているが、担当者がバスに乗り行う実地確認の時期が平成27年度においては一部年度末に集中していた。特定の時期に偏って実施することは調査の目的に叶っていないとは言い難く、利用者の確認の実施時期について見直しを図る必要がある。	平成28年度から、年内に調査を分散し完了するよう改善しました。	令和元年5月20日



指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
意見	本人以外の申請について	コミュニティバス乗車券発行における対象者本人以外の申請について助成要綱等の明文規定はなく、各総合支所がそれぞれの運用において身分証明書等の提示を要請している。本人以外の申請の可否及び必要書類については、窓口となる各総合支所での対応が異なることがないように運用方針を統一することが望まれる。	本人以外の申請の可否及び必要書類については、窓口となる各総合支所での対応が異なることがないように「コミュニティバス乗車券交付の代理人手続について」のマニュアルを平成29年2月に作成し、平成29年4月から運用方針を統一しました。	令和元年5月20日
意見	コミュニティバス乗車券発行申請書について	乗車券の発行申請書は高齢者とそれ以外の2種類の様式があり、本人以外による申請の場合の共通の項目についても設定内容が統一されていないことは問題である。具体的な確認書類、本人以外の申請の有無、共通の手続きに係る部分の様式の設定は統一することが望ましい。	「代理人住所氏名」「確認書類欄」「旧券回収の有無」欄につきましては、設定内容を統一できるよう平成29年4月から実施要綱を変更しました。	令和元年5月20日
意見	乗車券発行業務及びデータ入力業務委託について	乗車券発行業務及びデータ入力業務を港区シルバー人材センターに委託しているが、その業務委託料は総額のみが記載され、所要人員や業務日数あるいは時間については明らかではなく、契約開始当初の見積もりの前提等は不明とのことである。民間企業への委託と同様のコスト計算に馴染まない面があるもの、見積もりの前提となる所要日数、派遣人員については最低限把握すべきである。	平成30年度から、「乗車券発行業務」と「データ入力業務」に分けた委託契約としました。「乗車券発行業務」については、所要日数及び費用の内訳を明確にするとともに、「データ入力業務」については、単価契約とし実績払いに変更しました。	令和元年5月20日
指摘	収支率の年次推移について	収支率は事業の評価指標として重要であるが、集計範囲の変更や数値の誤りにより不適正な取扱いがなされていた。各年度を比較すると、次のような不整合が見られる。①平成24年度から26年度までと平成27年度まで集計範囲が異なっている。②第1期報告書の24年度見込みが、第2期報告書と第3期報告書において24年度実績となっている。③第4期報告書の24年度実績が第3期までの報告書の数値と一致していない。④第4期報告書の25年度実績が第3期報告書の数値と一致していない。平成28年度の収支率は、集計範囲と計算方法を明確にした上で正確に計算したものでなければならない。	平成26年度までと平成27年度の収支報告書での違いは、項目名称の表記の違いであり、集計方法や集計対象範囲は同一であることを運行事業者を確認済み。平成28年度の収支報告書には、各項目のうち平成26年度までと平成27年度で名称表記が異なっている項目について、断り書きで実質同一の数値であることが分かるように明記するよう運行事業者へ依頼し、是正を確認したうえで報告書を受理しました。平成29年度以降についても同様の扱いとします。	令和元年5月20日
指摘	収支率の算出方法について	収支率の計算・集計方法により複数のデータが存在することはやむをえないが計算の前提・集計方法を明示すべきである。また、報告書を作成する委託先はバス運行事業者から入手したデータを報告書に記載しているが、協議会で提示された数値と異なる数値が報告書に記載してしまったと推定されるため、報告書を作成する委託先とバス運行事業者とが連携を十分にとるように指導する必要がある。	平成29年度からは、毎月15日頃に、区と、委託先、運行事業者の三者で定例会を開催し、その場で実績報告や数値等を全者で情報共有を図っています。	令和元年5月20日
指摘	収支の分析と対策について	台場シャトルバス実施計画では運行開始から3年目までに黒字を目指していたが、黒字化を達成するための抜本的かつ有効な手段がとられないまま経過し、平成29年度以降は運行継続のため区から補助金を支出する決定に至った。このことにつき、厳密な検証を行って今後の事業運営に生かしていく必要がある。	台場シャトルバスは、平成29年度からの5年間で黒字化の達成を目指しており、令和元年度の収支率は89.0%と、平成29年度から13.1ポイントの伸びとなりました。また、令和元年度にはOD調査や利用者アンケートなど、厳密な検証を行い、事業運営に活かしました。	令和3年5月17日
意見	協議会の委員について	シャトルバスを頻りに利用する人が委員に一度も就任しておらず、その人々の通勤需要の動向を運行改善に反映されることができていれば収支率の改善に寄与できたのではないかと考えられる。今後においては、台場地域以外からの通勤者の有するニーズを運行改善に反映させることが実質的に可能になるような仕組みが必要である。	台場シャトルバス運営協議会は平成29年3月に解散し、4月から新しいスキームで今後の黒字化を目指しています。平成29年9月に、台場地域以外からの通勤者等も含めた利用者アンケートを実施し、バス停の新設やダイヤの改定を実施したことで田町・品川方向から通勤者の利用が増え、収支率では平成30年度は前年度からの伸び率が10.5%と改善し、86.4%となりました。	令和2年5月19日
意見	今後の運行について	台場シャトルバスは区民からの強い要望に応え、新たなスキームで運行を開始する。事業主体を民間事業者とし、5年以内に黒字化を図り、経費等を上限を定めた上で区が補助する。このスキームにおいては、他路線の状況を踏まえながら、さらに利便性向上に努めるとともに適格性ある運行事業者を選定し、適時適切なモニタリングを行うことが望まれる。	現在の運行事業者はプロポーザル方式で選定しました。事業の実施状況は定例会等の機会にモニタリングを実施し、バス停の新設やダイヤの改定に関して改善指導するなど、利便性の向上を図り、収支率については、平成30年度は前年度からの伸び率が10.5%の86.4%と改善しました。	令和2年5月19日

指摘・意見	項目	指摘・意見の内容	改善内容	改善措置公表日
指摘	業務報告書の受領について	事業者に対する完了報告書の提出を求めているが、平成27年度の業務報告書には問題点・不明点が多数存在するのが現状である。これでは、事業者の業務報告として信頼性がなく、基本協定書の趣旨が全うされたとはいえない。業務報告書は、次年度以降にフィードバックする手段として重要なものであり、所管課は瑕疵のない完成された業務報告書を受領しなければならない。	平成27年度に、瑕疵のない業務報告書の提出をするよう事業者を指導し、平成28年度から提出された報告書は、区で内容を精査し、完成された業務報告書として提出させるよう改めました。	令和3年5月17日
意見	ボートの設置場所について	自転車シェアリングは平成27年度までに成果は拡大しており、利用者数、利用回数ともに大きく伸びている。広尾駅では広尾駅自転車駐車が開設されたため、今後放置自転車の減少が期待されている。そこで、次のボートの設置場所の候補として外苑前駅周辺が考えられ、所管課での早期の設置が望まれる。	区では区内全域にわたり170か所のボート設置を進めています。特に高輪地区総合支所管内や外苑前を含めた青山地区にはボートが少なく、今後重点的にボートを設置すべき地区として、引き続きボート設置を進めていきます。	令和元年5月20日
意見	事業の検証について	自転車シェアリングは広域実験として実施されており、実験である以上効果の検証が求められるが、区独自には行われていない。平成28年度以降、5区連携によりさらに自転車シェアリングは広域化しているが、港区としての効果の検証が確実に行われるような仕組み作りとその運用が必要である。	平成28年2月から、毎月の利用回数、登録会員数、会員属性、利用時間帯等の実績報告により、広域利用と港区の双方の効果を確認するようになりました。 また、令和元年度に港区における実証実験の効果検証を行い、令和2年4月から本格実施に移行することとしました。今後も、毎月の利用状況、広域での利用状況や会員状況等について実績報告を受け、毎年度検証を行うこととしました。	令和2年5月19日