平成 28 年度
包括外部監査結果報告書

平成 29 年1月
港区包括外部監査人
公認会計士　山崎　愛子

（本報告書における記載内容等の注意事項）

1．端数処理

報告書の数値は、当初予算額を除き、原則として単位未満の端数を四捨五入して表示しているため、表中の総額の内訳の合計が一致しない場合がある。

公表されている資料等を使用している場合には、原則としてその数値をそのまま使用している。そのため端数処理が不明確な場合もある。

2．報告書の数値・表記等の出典

報告書の数値・表記等は、原則として港区が公表している資料、あるいは監査対象とした組織から入手した資料を用いている。

報告書の数値等のうち、港区以外が公表している資料あるいは監査対象とした組織から入手した資料以外の数値等を用いたもの、あるいは他の地方公共団体等の数値等を表示したものについては、その出典を明示している。また、監査人が作成したものについてもその旨明示している。

3．監査の結果及び意見

本報告書では、監査の結論を「指摘」と「意見」に分けて記載している。

「指摘」は、財務に関する事務の執行等において、適当でない事務処理があったと判断された事項（主に合規性に関する事項）に該当する。法令、条例、規則、規程、要綱等に抵触する事項となる。

「意見」は、最少の経費で最大の効果を上げる努力の面で検討が望まれる事項や組織及び運営の合理化の観点から改善が望まれる事項など（経済性、効率性及び有効性に関する事項）に該当する。ただし、経済性、効率性及び有効性に関する事項についても、重要性が高いと判断される場合には「指摘」としている。

監査の指摘及び意見の一覧

	指摘	意見
Ⅰ交通安全対策に関する事業	**0**	**4**
1．交通安全運動	0	4
Ⅱ放置自転車対策に関する事業	**5**	**6**
1．芝地区放置自転車対策事業	0	1
2．放置自転車対策事業	0	5
3．自転車等駐車場管理運営	5	0
Ⅲ駐車場の整備に関する事業	**6**	**8**
1．公共駐車場管理運営	6	6
2．自動二輪車駐車場整備助成	0	1
3．自動二輪車駐車場管理運営	0	1
Ⅳ地域交通体系の整備に関する事業	**7**	**8**
1．コミュニティバス運行	3	3
2．コミュニティバス等福祉事業	1	3
3．台場の地域交通の運行	3	2
Ⅴ自転車シェアリングの推進に関する事業	**1**	**2**
1．自転車シェアリング推進	1	2
合計	**19**	**28**

目　次

第 1 章　包括外部監査の概要 1

1. 外部監査の種類 1
2. 選定した特定の事件（監査テーマ） 1
3. 外部監査対象期間 1
4. 特定の事件（監査テーマ）を選定した理由 1
5. 外部監査の実施期間 2
6. 監査対象部署 2
7. 監査従事者 2
8. 利害関係 2

第 2 章　外部監査の対象 3

1. 港区の交通体系の整備に関する施策の概要 3
2. 港区の交通体系に関連する東京都及び国の計画 5
3. 監査対象とした事業 5

第 3 章　外部監査の総括 8

1. 基本的な視点 8
2. 監査の要点 8
3. 具体的な監査手続き 10
4. 監査の結果及び意見の総括 11

第 4 章　外部監査の結果及び意見 15

Ⅰ　交通安全対策に関する事業 15

1. 交通安全運動 15

Ⅱ　放置自転車対策に関する事業 25

1. 芝地区放置自転車対策事業 25
2. 放置自転車対策事業 26
3. 自転車等駐車場管理運営 48

Ⅲ　駐車場の整備に関する事業 55

1．公共駐車場管理運営 55
2．自動二輪車駐車場整備助成 66
3．自動二輪車駐車場管理運営 68

Ⅳ　地域交通体系の整備に関する事業 70

1．コミュニティバス運行 70
2．コミュニティバス等福祉事業 84
3．台場の地域交通の運行 91

Ⅴ　自転車シェアリングの推進に関する事業 104

1．自転車シェアリング推進 104

Ⅵ　提言 110

1．補助金に係る外部調査について 110
2．指定管理における事業計画書の記載項目について 111

第１章 包括外部監査の概要

１. 外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 27 第 2 項に定める港区との包括外部監査契約に基づく監査

２. 選定した特定の事件（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

３. 外部監査対象期間

原則として平成 27 年度（平成 27 年 4 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日まで）
ただし、必要に応じて平成 26 年度以前及び平成 28 年度の執行分を含む。

４. 特定の事件（監査テーマ）を選定した理由

港区は、東京 23 区の中心部に位置し、地勢的には台地から低地、埋立地、港湾部まで変化に富んでいる。区内には、人々の移動手段として広域交通であるJR、京浜急行、地下鉄、新交通ゆりかもめ、モノレール、都バスなどの交通網が整備されている。さらに東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催やJR山手線及び地下鉄日比谷線の新駅設置、リニア中央新幹線の整備、BRT計画も進行しており、交通結節点として港区の役割は高まっていく見込みである。

港区では、誰もが安全に、安心して、港区の多様な魅力を実感することができる快適で利便性の高いまちづくりを目指して、誰もがまちを容易に移動できる交通基盤の整備に取り組んでいる。具体的な施策として平成 20 年 10 月に「港区地域交通サービス取組方針」、平成 21 年 3 月に「港区地域交通サービス実施計画」が策定されている。これらに基づいて港区の整備するちぃばす、お台場レインボーバスといった公共交通の体系、自転車シェアリングの試み及び放置自転車対策等は、区内在住・在勤者のみならず港区を訪問する多くの人々の足として重要な役割を担っており、また、バリアフリー社会への対応や環境対策の観点からも重要なものといえる。

以上のことから、交通体系の整備に関連する事業の財務事務について、これまでの取組状況や成果、課題を検証することは、今後の港区の区政運営における関連事業の効率的かつ効果的な推進に有用であると判断し、選定した。

５. 外部監査の実施期間

平成 28 年 5 月 27 日から平成 29 年 1 月 25 日まで

６. 監査対象部署

各総合支所
　　まちづくり担当
　　区民課
街づくり支援部
　　土木課
　　土木計画担当
　　交通対策担当
保健福祉支援部
　　高齢者支援課
　　障害者福祉課
　　生活福祉調整課
子ども家庭支援部
　　子ども家庭課

７. 監査従事者

包括外部監査人	公認会計士	山崎　愛子
監査補助者	公認会計士・税理士	内野　恵美
	公認会計士・税理士	加藤　聡
	公認会計士	谷川　淳
	弁護士	山口　準子

８. 利害関係

外部監査の対象とした事件につき、包括外部監査人及び監査補助者は地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載するべき利害関係はない。

第 2 章 外部監査の対象

1. 港区の交通体系の整備に関する施策の概要

（1）港区基本構想・港区基本計画における位置づけ

平成 14 年 12 月に策定された第三次港区基本構想は、総合的・体系的に区行政の基本的方向づけを示したもので、港区基本計画・港区実施計画の指針となるものである。「やすらぎある世界都心・MINATO」を港区の将来像とし、基本的施策の大綱として次の 3 つの重点方向を定めている。

かがやくまち にぎわうまち はぐくむまち

これら 3 つの重点方向について、それぞれ次のような基本政策として分野別計画　平成 27 年度～平成 32 年度（2015 年度～2020 年度）が策定されている。

Ⅰかがやくまち（街づくり・環境） 　1　都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる 　2　環境にやさしい都心をみなで考えつくる Ⅱにぎわうまち（コミュニティ・産業） 　3　地域の課題を自ら解決できるコミュニティをつくる 　4　港区からブランド性ある産業・文化を発信する Ⅲはぐくむまち（福祉・保健・教育） 　5　明日の港区を支える子どもたちを育む 　6　生涯を通じた心ゆたかで健康な都心居住を支援する

交通体系の整備に関連する事業は、分野Ⅰの基本政策1の政策（3）の中の施策④に含まれる。

分野　Ⅰかがやくまち（街づくり・環境） 　基本政策1　都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる 　　政策（3）　世界に開かれた先駆的で活力あるまちの基盤を整備する 　　　施策④　交通まちづくりの推進

（２）港区地域交通サービス取組方針

地域交通サービスを充実するために平成 18 年度に設置した港区地域交通のあり方検討委員会からの提言や、平成 19 年 10 月に行った区民アンケート調査結果を踏まえ、区が取組むべき方針を示したもので、平成 20 年 10 月に策定された。

地域交通について幅広く検討してきた中で、特に区民要望の高いコミュニティバスの新規路線について、導入方針や検討方法、事業の採算性、事業の検証と評価等についてまとめられている。

（３）港区地域交通サービス実施計画

平成 18 年度から段階的に検討を深めてきた港区の地域交通のうち、対象を新たなコミュニティバス路線の導入に絞り、新規路線のルートをはじめ、運行収入、運行時間帯、運行間隔や車両、事業の採算性の考え方、事業の検証・評価と改善方法等について具体的に定め、今後の新たなサービス開始に向けて道筋を示すもので、平成 21 年 3 月に策定された。

（４）第 9 次港区交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）

港区では、交通事故など交通災害から区民の生命を守り、安全で快適な暮らしを確保するため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 48 年以降 8 次にわたり交通安全計画を策定し、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきた。

第 9 次港区交通安全計画は、平成 23 年度から平成 27 年度における港区及び区内を管轄する国及び東京都等が実施する道路交通における交通安全に関する諸施策を定めるものであり、平成 24 年 1 月に発行された。この計画は、交通事業者や道路交通に係る各団体等の交通安全に関する取組みの指針となるものである。コミュニティバスによる地域交通の推進、自転車等駐車場の整備、放置自転車対策の推進等も盛り込まれている。

（５）港区まちづくりマスタープラン

港区まちづくりマスタープランは、港区の都市計画における基本的方針であり、おおむね 20 年後を目標として、区全体のまちの将来像や地域特性に応じたまちづくりの方針を示している。現在のマスタープランは平成 19 年 4 月に策定したもので、まちづくりの 7 つの方針の1つとして「⑤快適な道路・交通体系のあるまちづくり」を掲げ、主な取組みの方向性として、公共交通の利用環境の整備について記載している。

2. 港区の交通体系に関連する東京都及び国の計画

（１） 東京都臨海部地域公共交通網形成計画

東京都臨海部では都市開発による都市機能の集積が進んでいる。また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴い、競技施設立地、選手村整備、さらに選手村跡地の開発による新たな都市機能集積が計画されている。これらの都市づくりと整合した公共交通網を構築するための公共交通マスタープランとして、平成 28 年 6 月に策定された。

計画期間を平成 28 年度から平成 32 年度の 5 年間とし、計画区域として勝どき地区、晴海地区、豊洲地区、臨海副都心等の東京都臨海部及び隣接する都心部を含む。港区の町名では虎ノ門、愛宕、西新橋、新橋、東新橋、台場が含まれる。

（２） 国家戦略特別区域計画（虎ノ門駅南地区地区計画）

環状 2 号線の整備によるアクセス性の向上を契機として、新たな交通拠点となるバスターミナルや、虎ノ門駅における地上・地下駅前広場等の施設整備を誘導し、広域的な交通結節機能の強化を図る。

東京メトロ日比谷線新駅として虎ノ門新駅（仮称）が整備される。

（３） 都市再生緊急整備地域、アジアヘッドクォーター特区（東京都心・臨海地域）

環状 2 号線、首都高速晴海線延伸、都市開発事業を通じた鉄道駅改良やバスターミナルの整備、地上・地下の歩行者ネットワークの拡充を図る。

3. 監査対象とした事業

誰もがまちを容易に移動できる交通基盤の整備のための具体的な施策として、平成 20 年 10 月に「港区地域交通サービス取組方針」、平成 21 年 3 月に「港区地域交通サービス実施計画」が策定されている。これらの施策及び「港区の街づくり 平成 27 年度（2015 年度）事業概要」を参考に、表 1 に掲げる事務事業を監査対象とする。予算執行がなくても、職員が事務として実施しているものを含む。

表 1　監査対象事務事業の一覧

（単位：千円）

小事業名	所管課	平成 27 年度 当初予算額	平成 27 年度 決算額
1　交通安全対策に関する事業			
交通安全運動	交通対策担当	11,562	11,203
2　放置自転車対策に関する事業			
放置自転車対策	交通対策担当	271,645	268,874
撤去自転車リサイクル	交通対策担当	169	168
芝地区放置自転車対策	芝地区総合支所まちづくり担当	1,533	745
麻布地区放置自転車対策	麻布地区総合支所まちづくり担当	4,010	3,601
赤坂地区放置自転車対策	赤坂地区総合支所まちづくり担当	556	451
高輪地区放置自転車対策	高輪地区総合支所まちづくり担当	908	799
芝浦港南地区放置自転車対策	芝浦港南地区総合支所まちづくり担当	2,713	2,268
自転車等駐車場管理運営	交通対策担当	90,041	87,526
自転車利用環境整備推進	土木計画担当	359	131
芝地区自転車利用環境整備推進	芝地区総合支所まちづくり担当	4,330	2,032
麻布地区自転車利用環境整備推進	麻布地区総合支所まちづくり担当	2,490	1,034
赤坂地区自転車利用環境整備推進	赤坂地区総合支所まちづくり担当	1,590	1,417
高輪地区自転車利用環境整備推進	高輪地区総合支所まちづくり担当	4,134	2,243
芝浦港南地区自転車利用環境整備推進	芝浦港南地区総合支所まちづくり担当	3,655	3,425

小事業名	所管課	平成 27 年度 当初予算額	平成 27 年度 決算額
3 駐車場の整備に関する事業			
公共駐車場管理運営	交通対策担当	147,640	141,768
自動二輪車駐車場整備助成	交通対策担当	1,000	-
自動二輪車駐車場管理運営	交通対策担当	-	-
4 地域交通体系の整備に関する事業			
コミュニティバス運行	交通対策担当	227,340	232,824
コミュニティバス等福祉事業	高齢者支援課	139,046	133,306
コミュニティバス乗車券の発行	障害者福祉課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	生活福祉調整課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	子ども家庭課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	芝地区総合支所区民課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	麻布地区総合支所区民課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	赤坂地区総合支所区民課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	高輪地区総合支所区民課	-	-
コミュニティバス乗車券の発行	芝浦港南地区総合支所区民課	-	-
台場の地域交通の運行	交通対策担当	4,094	3,975
バリアフリー化の計画的な促進	交通対策担当	269	81
5 自転車シェアリングの推進に関する事業			
自転車シェアリング推進	交通対策担当	-	71,793
自転車シェアリング事業	芝浦港南地区総合支所まちづくり担当	-	-

第 3 章　外部監査の総括

1. 基本的な視点

包括外部監査は、自治体との間に利害関係のない外部の第三者によって行われる監査である。合規性の観点に加え、経済性（Economy）・効率性（Efficiency）・有効性（Effectiveness）のいわゆる 3E の観点から監査を行う。

（1） 合規性

外部監査の視点として、まず「合規性」があげられる。「合規性」は、事業に係る財務事務の執行や手続き等が、関連する法律・条例・規則等に準拠しているかということである。ここでいう法令等には、区が定めた要綱も含まれる。

（2） 事務事業の経済性・効率性

予算に限りがある中で、事業を経済的・効率的に行うことも重要な視点である。「経済性」「効率性」は、地方自治法第 2 条第 14 項で規定されている、自治体は最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならないということからの観点である。予算の算定が合理的に行われているか、事務事業の実施にあたり非効率が生じていないか、最も経済的となる方法が選択されているか、といった点を検証する。

（3） 事務事業の有効性

「有効性」は、一定の支出により期待される成果の達成度合いである。事業はその目的に沿って行われ、十分に利用されているか又は十分に成果があがっているかということが重要な視点となる。

特に、自治体においては予算制度のもとで事業の有効性は事前に統制されているとされてきたが、予算を執行すること自体が事業ではなく、予算執行を通して達成されるべき目的や目標がある。目標の設定に合理性があるか、そのための手法が適切かといった点にも留意する。

2. 監査の要点

（1） 事業の有効性

事業が有効に機能しているかについて、次のような点に留意して検証する。

1)事業が計画に定める目標と合致しているか

2)事業開始時期の古いものについては陳腐化あるいは役割を終えていないか、現代的なニーズを反映しているか

3)事業の目的に沿った成果の把握が行われているか
4)成果の把握を次に生かす仕組みとなっているか
5)港区及び各地区の特性を踏まえているか

（２）委託について

事業が委託（全部又は一部）で行われている場合、事業そのものの有効性に加え、次のような点が監査の要点となる。

1)委託契約における契約先を決定する過程で競争性は確保されているか

一般に、競争性は、一般競争入札、指名競争入札、随意契約の順に低くなるとされる。随意契約でも、プロポーザル方式を導入している場合には、ある程度競争性は確保されていると考えられる。特に随意契約の場合には十分に公正性・競争性が確保されているか、随意契約とした理由について十分な合理性があるかの検証が必要となる。

2)契約は適正に締結されているか

委託契約が適正に締結されているか、また、契約金額（委託料）が適正に決定されているかについても重要な監査要点となる。

3)委託先が適正に業務を遂行し、区は業務実施に関して適正にモニタリングを行っているか

（３）補助事業・助成事業について

事業が補助事業・助成事業（全部又は一部）で行われている場合、事業そのものの有効性に加え、公金の使途として相応であるか、透明性が確保されているか、次のような点が監査の要点となる。

1)補助や助成の目的は公益性に寄与するか
2)補助の対象・範囲は適切か
3)要綱が適切に制定されているか
4)要綱に従った手続きが行われているか
5)実績報告は適切に行われているか

（４）事業の透明性・公平性

行政への信頼性を確保する上で、「行政の信頼性確保、向上方策に関する調査研究報告書」（平成 22 年 3 月総務省大臣官房企画課）では透明性の確立、説明責任の保証、参加の拡大、公平性の維持という4つの要件をあげている。

港区においても、平成 27 年第 1 回港区議会定例会　区長所信表明（平成 27 年 2 月 18 日）で触れられたように、高い透明性と公平、公正な執行が不可欠であるとし、それが区民の負託にこたえ、信頼される区政につながるとしている。また、今回の監査対象とした交通体系の整備に関連する事業は、区民一般のみならず来街者にも広くその効果が及ぶものであり、インフ

ラとして定着しつつあることから、事業の透明性・公平性が確保されているかは特に重要な観点となる。そこで、次のような点に留意して検証する。

1)事業の実施にあたり、区の意思決定過程、事務処理過程が後日検証可能な形で行われているか

2)事業がその目的に沿って、対象とする人々にあまねく行き渡るような仕組みとなっているか

3)事業の効果・成果について必要な検証が行われ、その後の事業運営に生かされているか

4)情報公開が適時・適切に行われているか

3. 具体的な監査手続き

（1） 監査対象事業の概要把握

監査対象事業について、予算を含む説明資料、事業紹介のパンフレット、「街づくり支援部事業概要」等を閲覧した。

また支援部において、事業の概要につきヒアリングを行った。

（2） 関連資料の閲覧及びヒアリング

主な監査手続きは以下のとおりである。

① 予算執行に関連する書類一式の閲覧等を実施し、関連規則等との照合を実施した。

② 監査対象部署に対してヒアリング及び調査・分析等を行った。

③ 指定管理の対象となっている施設について、指定管理者へのヒアリング及び調査・分析等を行った。

（3） 視察

交通体系の整備に関連する事業の実施施設を視察した。(※)については、イベントの視察を実施した。

東八ツ山自転車等一時保管所
海岸二丁目自転車等一時保管所
海岸三丁目自転車等一時保管所
白金高輪駅自転車一時保管所
品川駅高輪口自転車一時保管所
品川駅港南口公共駐車場
麻布十番公共駐車場
白金高輪駅自転車駐車場
三河台公園自転車駐車場

乃木坂駅暫定自転車等置場
表参道駅前暫定自転車駐車場
浜松町駅北口自転車等駐車場
品川駅港南口自転車等駐車場
港区交通安全のつどい（平成 28 年 9 月 8 日、赤坂区民センター）（※）

（４）監査結果の取りまとめ

上記の結果を取りまとめて、監査報告書を作成した。

4. 監査の結果及び意見の総括

監査の結果、指摘及び意見について、一覧にまとめると表 2 のとおりである。詳細な内容は第 4 章に記述している。

表 2 において、指摘及び意見の属性を「事務手続き」「3E」「透明性・公平性」に分類した。

「事務手続き」：法令、交付要綱、補助・助成制度の運用、支出手続き等に関する監査結果

「3E」：経済性（Economy）・効率性（Efficiency）・有効性（Effectiveness）の3E の観点からの監査結果

「透明性・公平性」：事業の透明性、公平性の観点からの監査結果

第4章の末尾には、特定の事務事業についての監査の結果ではないが、平成28年度包括外部監査を実施した結果、全体を通じて気のついた事項、複数の事業に関連する事項を「Ⅳ提言」として記載した。

表 2 指摘及び意見の項目

項目	事務手続き	3E			透明性・公平性
		経済性	効率性	有効性	
Ⅰ　交通安全対策に関する事業					
1. 交通安全運動					
【意見1】港区交通安全運動のつどいへの参加機会について	○			○	○
【意見2】交通安全啓発用DVDの活用について	○			○	
【意見3】 交通安全協会への補助金の使途確認について	○			○	
【意見4】 交付要綱別表の記載内容について	○				
Ⅱ　放置自転車対策に関する事業					
1. 芝地区放置自転車対策事業					
【意見1】予算執行の内容について	○			○	
2. 放置自転車対策事業					
【意見1】自転車等一時保管所における現金収受について	○			○	
【意見2】自転車等一時保管所の労働環境について			○	○	
【意見3】放置自転車対策事業の他団体との比較		○	○	○	
【意見4】放置自転車対策業務委託の内容について	○	○	○		
【意見5】事業間の連携について	○		○	○	
3. 自転車等駐車場管理運営					
【指摘1】再委託の承諾書について	○				
【指摘2】業務実績報告書の記載方法について	○				
【指摘3】区指定の経費区分による報告について	○				
【指摘4】事業計画書の変更協議について	○				
【指摘5】履行確認の徹底について	○	○	○	○	○

項目	事務手続き	3E			透明性・公平性
		経済性	効率性	有効性	
Ⅲ　駐車場の整備に関する事業					
1. 公共駐車場管理運営					
ア. 品川駅港南口公共駐車場					
【指摘1】自主事業の収支報告について	○	○			
【指摘2】月次の収支報告について	○	○			
【意見1】利用料金の柔軟な見直しについて	○		○	○	
【意見2】自主事業の実施目的の再検討について		○	○	○	
【意見3】収入報告の整合性確認の証跡について	○				○
イ. 麻布十番公共駐車場					
【指摘1】修繕計画の未作成について	○				
【指摘2】再委託の未承諾について	○				
【指摘3】再々委託について	○				
【指摘4】月次の収支報告について	○	○			
【意見1】利用料金の柔軟な見直しについて	○		○	○	
【意見2】収入報告の整合性確認の証跡について	○				○
【意見3】納付金の額の協議について	○	○	○	○	
2. 自動二輪車駐車場整備助成					
【意見1】実績データの蓄積について		○	○	○	○
3. 自動二輪車駐車場管理運営					
【意見1】「港区自動二輪車対策の基本方針」の見直しについて	○			○	
Ⅳ　地域交通体系の整備に関する事業					
1. コミュニティバス運行					
【指摘1】車両の処分について	○	○			○
【指摘2】工事費の分担について	○	○			○
【指摘3】地域公共交通会議部会の開催形態について	○				○

項目	事務手続き	3E			透明性・公平性
		経済性	効率性	有効性	
【意見1】路線別収支率(5路線)について		○	○	○	
【意見2】運行経費補助金の算定方法について	○	○	○		○
【意見3】地域公共交通会議議事録等の公表について	○			○	○
2. コミュニティバス等福祉事業					
【指摘1】利用者確認について			○	○	
【意見1】本人以外の申請について	○				○
【意見2】コミュニティバス乗車券発行申請書について	○		○		
【意見3】乗車券発行業務及びデータ入力業務委託について	○	○			○
3. 台場の地域交通の運行					
【指摘1】収支率の年次推移について	○	○	○	○	○
【指摘2】収支率の算出方法について		○	○	○	○
【指摘3】収支の分析と対策について		○	○	○	○
【意見1】協議会の委員について	○		○	○	○
【意見2】今後の運行について		○	○	○	
V　自転車シェアリングの推進に関する事業					
1. 自転車シェアリング推進					
【指摘1】業務報告書の受領について	○	○	○	○	
【意見1】ポートの設置場所について			○	○	
【意見2】事業の検証について		○	○	○	○

第 4 章 外部監査の結果及び意見

Ⅰ　交通安全対策に関する事業

1. 交通安全運動

（1）事業の概要

① 事業の概要

交通事故防止の徹底を図ることを目的として、区民一人ひとりに交通安全知識を普及し、交通安全思想の高揚を図るとともに、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるよう、各種の運動を展開している。

具体的には、春と秋に区内 6 つの警察署及び同交通安全協会と連携し、歩行者らに啓発品を配る等して交通安全の街頭キャンペーンを行っている。

また、全国の交通安全運動に合わせて、毎年秋に上記警察署及び交通安全協会等と連携し、赤坂区民センター内の区民ホールに区民を招き、「秋の交通安全のつどい」を開催している。

さらに、区内の警察署等と連携し、主に幼児、児童、学生等を対象に交通安全教室を実施しており、中学校等においては、スケアード・ストレイト方式（スタントマンによる衝突実験）の交通安全教室を行う等して交通安全意識の高揚を図っている。

加えて、小中学生を対象に年に一度、交通安全ポスターコンクールも開催し、入賞作品は港区役所 1 階ロビーに展示する等している。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	11,525	11,767	11,562
決算額	10,571	11,409	11,203

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
需用費	4,570	交通安全啓発品の購入 交通安全関係のパンフレット作成費用　等

役務費	10	保険料
委託料	1,962	秋の交通安全運動のつどいの運営委託料 スケアード・ストレイト方式による交通安全教室業務委託
使用料	324	秋の交通安全のつどい、参加者送迎用バス借上げ
負担金	4,337	区内 6 つの交通安全協会への補助金
合計	11,203	

（２）監査の結果

【意見1】港区交通安全運動のつどいへの参加機会について

平成27年9月3日、赤坂区民センター内の区民ホールにて、「港区交通安全のつどい」が開催された。「港区交通安全のつどい」（以下「つどい」という。）は、区の他、区内6つの警察署及び6つの交通安全協会（以下「協会」という。）が、全国秋の交通安全運動の一環として共同で主催している。

表 3　平成 27 年度（第 26 回）港区交通安全のつどい実施概要

項　目	内　　　容
目　的	区民一人ひとりが、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけ、交通事故のない港区の実現を目指すため、秋の港区交通安全運動期間（9 月 21 日～30 日）に先がけ、港区と区内 6 警察署・交通安全協会が協力し、交通安全意識の高揚を図ることを目的とする。
名　称	「第 26 回港区交通安全のつどい」 テーマ～交通事故のない港区をめざして
主　催	1　港区 2　愛宕警察署　三田警察署（幹事署）　高輪警察署 　麻布警察署　赤坂警察署　東京湾岸警察署 3　愛宕交通安全協会　三田交通安全協会　高輪交通安全協会 　麻布交通安全協会　赤坂交通安全協会　東京湾岸交通安全協会
実施日時	平成 27 年 9 月 3 日（木）午後 1 時 30 分から午後 4 時までの間
参 加 者	1　港区民 2　主催者　港区長　港区内 6 警察署長　同交通安全協会長 3　来　賓　警視庁交通部幹部　警視庁第一方面本部幹部

	港区議会議長、同副議長 同交通・環境等対策特別委員会委員長、副委員長
次　第	第一部　式典（13:30～14:07） 第二部　交通安全教室（14:15～14:45） スケアード・ストレイトによる自転車安全教室 第三部　アトラクション（14:55～15:45） 必殺ものまね　坂本冬休み

（出典：区作成の「平成 27 年度・第 26 回港区交通安全のつどい実施要領」から抜粋）

図 1　平成 28 年度（第 27 回）秋の交通安全のつどい会場風景

つどいでは、式典に続き、交通安全教室やタレント・漫談家等によるアトラクション等が行われる。また、帰りには記念品が配られ、しかも会場となる赤坂地区を除く各地区からの参加者はバスによる送迎がなされている。

つどいへの参加者は、以下の方法で決められている。すなわち、幹事署が区内 6 つの警察署に人数を割り当てるとともに、区はつどい開催のポスターを各警察署に配布する。各警察署は、ポスターを掲載し、これを見て参加を希望する者が現れれば原則として参加を認め、自ら参加を希望する人数が割り当て人数に足りない分については、各警察署に対応する協会が、割り当てられた人数の範囲内で任意に参加者を決定しているとのことである。

確かに、ポスターを掲載することで、つどいの開催は公表されているとも言える。しかし、掲載する場所は警察署である。仮に、すべてのポスターが警察建物内に掲載されたのであれば、警察署を訪れる区民は限られることを考えれば、ポスターを目にする区民も極めて限定されたものになる。

従って、各協会が参加者の多数を決めているのが現状であり、そのため参加者は協会の会員、同関係者等に毎年ほぼ限定されている。

しかも、区は、警察署がポスターをどこに何枚掲載したか、またポスターを見て参加を希望した人数と協会が決定した参加者の人数、割合等についても把握していない。

表 3 平成 27 年度(第 26 回)交通安全のつどい実施概要の「目的」欄に記載のとおり、交通安全のつどいは「区民一人ひとりに対する交通安全の啓発」をその目的とする。また、アトラクションや記念品等の利益享受の機会は区民に平等に与えられるべきである。従って、つどいへの参加の機会はすべての区民に等しく与えられるべきである。

この点、区では、会場の収容人数には制限があり、区民が自由に参加できるとすると、会場で混乱が生じる恐れがあるとする。確かに、会場における混乱の防止や参加人数調整の要請は否定できない。

しかし、すべてを各地区(又は協会)に委ねなくても、例えば一定割合を各地区の協会に委ね、その他は予め区の広報やホームページ等で参加者を募り、希望者が多数の場合には抽選で参加可能者を定める等の方法をとれば、当日の混乱を防ぐことができるはずである。

そこで、つどいへの参加機会が区民に平等に与えられるよう、先ずはポスターを見ての参加希望者と各協会割り当ての参加者の割合を把握するとともに、ポスターの掲載場所、区民への周知方法等を再検討する等により、できるだけ区民一人一人につどい開催の情報が届き、参加機会が平等に提供されるよう努めるべきである。

【意見2】交通安全啓発用DVDの活用について

区では、平成 27 年度に交通安全の啓発のためDVD4 本を購入した。交通安全啓発用DVDは需要が少ないため、1 本が 6 万円前後と高額である。

区は、貸出を目的(ただし、幼児用ソフトについては貸出に加え、巡回交通安全教室での使用も目的とする)として、平成 23 年度からDVDソフトを購入しはじめ、現在 30 本のDVDを所持している。その内容は、子供用、高齢者用等、対象者を異にするもの、また自転車の運転に関するものや自動車の飲酒運転に関するもの等、多岐にわたっている。

しかし、次表のとおり、貸出の利用は少なく、高齢者向けDVDに至っては、少なくとも平成 25 年度から同 27 年度の 3 年間は利用が皆無である。

表 4 交通安全啓発用DVD貸出回数一覧(平成 25 年度～平成 27 年度)

番号	題　名 (購入年度(すべて平成))	対 象	貸出回数		
			25 年度	26 年度	27 年度
1	まめうしくんの交通安全 ～宝さがしの旅だっし～(23 年度)	幼児	0	0	1
2	あさりちゃんの自転車安全教室(23 年度他) *1	幼児	0	1	2
3	アラジンと魔法のランプの交通安全(23 年度) *2	幼児	－	－	－
4	とびだしはあぶないぞ！むしむし村の交通安全(24 年度)*2	幼児	－	－	－
5	はなかっぱの交通安全 ケーキを求めて右・左・右(25 年度)	幼児	0	1	1

番号	題　名 (購入年度(すべて平成))	対 象	貸出回数		
			25 年度	26 年度	27 年度
6	ズッコケ三人組のこうつうあんぜん(27 年度)	幼児	―	―	0
7	なぜ？どうして？から考える 小学生の自転車の安全な乗り方(23 年度)	小学生	0	0	1
8	真剣に考えよう自転車のこと(23 年度)	小学生	0	0	0
9	自転車の交通ルールを覚えよう ～小学生の交通安全～(24 年度)	小学生	0	0	2
10	クイズ！危険をさがせ　自転車に乗るとき(25 年度)	小学生	0	0	1
11	ストップ！自転車の危険運転　中学生の事故を防ぐ(23 年度)	中学生	0	0	0
12	あなたの乗り方、大丈夫！？ ～中学生の自転車交通ルール～(24 年度)	中学生	0	0	0
13	ケーシー高峰の交通事故を防ぐ高齢者のための処方箋(23 年度)	高齢者	0	0	0
14	高齢者の自転車と歩行　立場かわれば気も変わる(23 年度)	高齢者	0	0	0
15	ヒヤリ・ハットに学ぶ　高齢者の交通安全(24 年度)	高齢者	0	0	0
16	孫と一緒に再確認！　高齢者と交通ルール(26 年度)	高齢者	―	0	0
17	三遊亭小遊三の高齢者の交通安全(27 年度)	高齢者	―	―	0
18	ドライブレコーダーは見た！ ～危険予測で大切な命を守る～(23 年度)	一般	3	1	0
19	奪われた夢 ～危険への想像力で事故を防ぐ～(23 年度)	一般	2	0	0
20	見落とすな！路上の危険・心の危険(23 年度)*2	一般	―	―	―
21	危険な心が事故を呼ぶ(23 年度)*2	一般	―	―	―
22	ドライブレコーダーの証言　―危険予測を学ぶ―(23 年度)	一般	2	1	0
23	交通事故の悲劇は続く ―重い後遺症を抱えた被害者と家族の苦しみ―(23 年度)	一般	4	0	0
24	無事故の法則(23 年度)	一般	3	1	0
25	飲酒運転　許されない犯罪(23 年度)	一般	3	1	0
26	自転車は車のなかまです　自転車を安全に乗るために(23 年度他)*1	一般	2	0	0
27	今すぐチェック！自転車の交通ルール(25 年度)	一般	1	1	2
28	舞の海秀平と危険予測の技を磨く！(25 年度)	一般	0	2	0
29	飲酒運転の禁止　～周辺者にも厳しくなった罰則～(25 年度)	一般	0	1	0
30	飲酒運転　ひき逃げ事故 ～あと断たぬ家族の悲しみ～(25 年度)	一般	0	2	0

番号	題　名 (購入年度(すべて平成))	対 象	貸出回数		
			25 年度	26 年度	27 年度
31	オトナのための自転車教室(26 年度)	一般	－	0	4
32	ある営業マンの体験から… ドライブレコーダーから学ぶ事故防止のポイント(26 年度)	一般	－	0	3
33	終わりなき悔恨　～飲酒運転の果てに～(26 年度)	一般	－	0	1
34	守っていますか？　自転車のルールとマナー(27 年度)	一般	－	－	0
35	潜む危険を予測・回避せよ！(27 年度)	一般	－	－	0
	合計貸出回数		20	12	18

(出典：区提供データに監査人一部加筆)

(注)「－」は購入前の年度を示す。

*1　購入後貸し出したところ、返却を受けられなかったため、再度購入した DVD である。

*2　購入後貸し出したところ、返却を受けられずにいる DVD である。

所管課では、広報みなとにDVDの貸出の案内を掲載する等して区民に利用を促しているが、反響は低いとのことである。

しかし、広報みなとにおいては紙面等も限られており、具体的内容や対象者等まで掲載することは困難であって、DVDの内容に関する情報を区民に周知する方法として十分ではない。

そこで、一般的に広報みなとに掲載するだけではなく、例えば教育機関や企業、子ども中高生プラザ、いきいきプラザその他行政機関、施設等に、区が保有する交通安全DVDのうち、これら施設の利用者が対象者となるDVDの具体的題名や内容等を知らせ、同施設内で適宜放映してもらう、又は、区内図書館に図書館が保有するものの他、区が所有するDVD等のリスト一覧を備え付け、区民に情報提供する等して、活用を促すべきである。

そして、これら活用の促進を試みても利用がない、又は極めて少ない場合には、子ども安全教室での利用が予定されている場合や、区内の団体や住民からの要請があった場合に限る等、DVDの購入方法自体を再検討するべきである。

また、高齢者向けならば、シルバーパスの更新のため総合支所に集まる高齢者の待合スペースで放映するとか、幼児向けならば子ども家庭支援センターで放映するといった、貸出以外に区の施設で積極的に活用することも検討すべきである。区のホームページで常時視聴できるようにすることも一考の余地がある。

【意見3】交通安全協会への補助金の使途確認について

区では、港区交通安全協会補助金交付要綱(以下「交付要綱」という。)に基づき、区内6つの交通安全協会に補助金を交付している。

港区交通安全協会補助金交付要綱（抜粋）
（目的）
第１条　この要綱は、港区内各交通安全協会に対し補助金を交付することにより、協会の円滑な運営と健全な発展を図るとともに、区民を交通災害から守ることを目的とする。
（補助対象）
第２条　補助対象とする協会は、次に掲げる団体とする。
(1)愛宕交通安全協会
(2)三田交通安全協会
(3)高輪交通安全協会
(4)麻布交通安全協会
(5)赤坂交通安全協会
(6)東京湾岸交通安全協会
（補助対象事業）
第３条　補助対象事業は、前条の協会が行う次に掲げる事業とする。
(1)春・秋全国交通安全運動啓発事業
(2)協会が実施又は協力する交通安全知識の普及、啓発等に関する事業
(3)その他区長が必要と認める事業
（補助金の交付決定）
第６条　区長は、補助金の交付申請があったときは、当該申請に係る書類などを別表「港区交通安全協会補助金の算出基準」に基づき審査し、補助金を交付すべきものと決定したときは、交付決定通知書（第２号様式）により申請者に通知するものとする。
（事業報告書等）
第９条　協会は、年度終了後速やかに次に掲げる書類を添えて区長に提出しなければならない。
(1)事業報告書
(2)収支決算書

【別表】港区交通安全協会補助金の算出基準
１　定額補助
　全ての交通安全協会に共通する活動に要する経費の一定額を補助します。下記各交通安全協会で行う春・秋の交通安全運動に係る経費で、定額 400,000 円とします。（各交通安全協会名の記載は割愛する。）
２　規模による補助（ポイント加算）
　交通安全協会は担当地域面積、協会員の規模、人口等の違いがあり、これに伴う活動経費の差をポイント加算方式により補正します。

平成 27 年度に区内の協会に対して交付された金額は次表のとおりである。

表 5 平成 27 年度に交通安全協会に交付された補助金額

（単位：円）

	交付先	補助金額		
		定額（春・秋の交通安全運動に係る経費、別表1）	ポイント加算（別表 2）	合計金額
1	愛宕交通安全協会	400,000	291,000	691,000
2	三田交通安全協会	400,000	389,000	789,000
3	高輪交通安全協会	400,000	462,000	862,000
4	麻布交通安全協会	400,000	318,000	718,000
5	赤坂交通安全協会	400,000	301,000	701,000
6	東京湾岸交通安全協会	400,000	176,000	576,000
	合　　計	2,400,000	1,937,000	4,337,000

（出典：区提供データ）

区が補助金を支出する以上、補助金がその支出の趣旨に適合するよう利用されたことを確認する必要がある。

そのため、区では交付要綱第 9 条に従い、各協会に、年度終了後、同協会の事業報告書及び収支決算書の提出を求めている。そして交付要綱第 9 条に明記されてはいないが、補助金の使途を明確にするために運用上、補助金にかかる経費の配分表（以下「配分表」という。）の提出も受けている。

配分表のひな形は以下のとおりである。そして、経費内訳の欄には、会議費、通信費、事務費等費目が記載される様式となっている。

平成27年度補助金にかかる経費の配分表

（〇〇交通安全協会）

事業名	経費総額	補助金充当額	経費内訳（総経費）
（例）交通安全運動			（例）会議費　・・・円
			（例）通信費　・・・円
			（例）事務費　・・・円

（出典：区作成のひな形に、（例）として監査人が記載例を記入）

上記のとおり、配分表の経費内訳には明細はなく、また領収書など支出の疎明資料の添付はない。そのため、協会がいつ、何のために、どこに、いくらを支出したのかを区が確認することはできない。

この点、区では、各協会の決算において内部監査が行われ、同手続きにおいて、補助金の使途の確認がなされており、監査報告も収支計算書とともに区に提出されているのだから、区としてさらに全ての内訳の開示を求めることはしていないとする。

しかし、そもそも、区へ提出された報告書の中に、内部監査の報告書が欠けていた協会が一つあった。仮に内部監査が行われたことをもって補助金の使途の確認が可能とするならば、少なくとも、内部監査の報告書は必ず入手すべきである。

また、決算監査は、協会の決算書の内容が正しいことを証するにすぎず、補助金が、対象事業とする①春･秋全国交通安全運動啓発事業、②協会が実施又は協力する交通安全知識の普及、啓発等に関する事業又は③その他区長が必要と認める事業（要綱第 3 条）のために支出されたことを証するものではない。さらに、区は、補助金が適切に使用されているかを確認するために、各協会に対し、運用上、上記配分表の提出を求めているが、先述のとおり、内訳の記載も疎明資料の添付もなく、補助金の具体的使途及び配分表の信用性を確認することはできない。

そこで、補助金の具体的使途を明確にできるよう配分表の形式を変更し、さらに補助金が充当された事業については、少なくともその明細の提出を求める等して、補助金が適切に使用されているかの確認をより厳密に行うべきである。

また、配分表は交付要綱第 9 条において提出を求められているものではないため、提出が要求される根拠をより明確にするためにも、交付要綱において事業報告等に配分表を含めることを明記することも検討するべきである。

【意見4】交付要綱別表の記載内容について

補助金の算出基準を定める、交付要綱別表1　定額補助の条項は、「全ての交通安全協会に共通する活動に要する経費の一定額を補助します。各交通安全協会で行う春･秋の交通安全運動に係る経費で、定額は 400,000 円とします。」と定めている。

別表1の第 2 文の記載のみを見ると、定額補助金 400,000 円は春･秋の交通安全運動に係る経費にのみ充当されるべきと解される。

他方、別表第 1 の第 1 文及び交付要綱第 3 条の規定を踏まえて解すれば、定額補助金は春･秋の交通安全運動のみに限るものではなく、広く交通安全知識の普及、啓発等に関する事業にも充当できると解することもできる。

このように、別表1の記載が一義的に明確でない。そのため、中には、定額 400,000 円の一部を春･秋の交通安全運動以外の教育宣伝費に充当している交通安全協会も見うけられた。

そこで、補助金の使途管理をより適切に行うためにも、別表の記載が一義的に理解されるよ

う、条項の定め方を見直すべきである。

Ⅱ　放置自転車対策に関する事業

1. 芝地区放置自転車対策事業

（1）事業の概要

① 事業の概要

芝地区内における放置自転車対策や陳情対応を行い、暫定自転車等駐車場・置場の管理を行うものである。

各警察署や道路管理者など関係機関と連携して、放置自転車・バイク対策を推進することにより、公共の場所における放置台数を減少させ、自転車等利用者のマナー向上を目的に実施する。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	1,692	1,533	1,533
決算額	1,660	262	745

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
工事請負費	745	放置禁止看板作成・設置工事の支出　他
合計	745	

（2）監査の結果

【意見1】予算執行の内容について

平成 27 年度の予算策定資料によると、本事業の節・細節レベルにおける予算の内容は次表のとおりである。

表 6　芝地区放置自転車対策事業の予算内容

節・細節	金額（千円）	積算内容
一般需用費	536	・ 駐輪場周知用立看板【汐留】 ・ 放置禁止区域用立看板【汐留】 ・ 放置禁止区域用ぶら下がり看板【汐留】
工事請負費	997	・ 暫定自転車置場設置工事一式【汐留】

（出典：所管課提供データ）

しかし、実際に執行された事業の内容は、「放置禁止看板作成・設置工事の支出」（677 千円）及び「放置自転車対策用簡易駐輪スタンド撤去工事の支出」（68 千円）であり、これらの内容は、予算策定時の積算内容とは全く関係ないものであった。この理由は、汐留地区に暫定自転車置場を設置する予定であったが、執行段階に至って適当な土地の確保ができず設置できなかったためである。

予算策定時と状況が変わるということはありうることであるが、土地の確保といった行為は通常不確定要素が大きい上、確保されなかった場合の計画への影響は甚大である。土地の確保などの予算執行上の重要な要素には、予め目途を付けた上で予算化を考えるべきである。

2. 放置自転車対策事業

（1） 事業の概要

① 事業の概要

区内には平成 27 年 5 月末現在で約 2,100 台の自転車等が区内の駅周辺に放置されている。

このような放置自転車は、歩行者環境を悪化させ、消防車や救急車などの緊急車両の活動を阻害するだけでなく、公共の場としての機能や都市景観を著しく損なわせるなど、深刻な弊害を生じさせている。

この対策としては、

- 自転車利用者に「短い距離は歩く」等の日常的な啓発活動
- 放置自転車等の抑制
- 自転車等駐車場の整備

を柱とし、これを交通施策体系の中でバランスよく実施することが重要である。

これを前提として、区が平成 27 年度に実施した主な放置自転車対策事業は次のアからオに記載したとおりである。

ア　警告、撤去活動

各駅周辺、道路上の放置自転車等の整理、警告、撤去を定期的に実施した。

イ　啓発活動

区民、在勤者に自転車等の放置防止を啓発するため、各警察署、道路管理者等関係機関と協力し、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を平成 27 年 10 月 22 日から 10 月 31 日まで実施した。

ウ　自転車等駐車場の設置義務

港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例により、集客施設に自転車等駐車場を設けるよう義務付けている。平成 27 年度の設置義務に関する新設の届出件数は 9 件、設置予定台数は 679 台であった。

エ　放置自転車リサイクル事業

平成 13 年 10 月から、保管期限を過ぎた撤去自転車を公益社団法人港区シルバー人材センター（以下「港区シルバー人材センター」という。）で整備・リサイクルすることで、資源の有効活用を図っている。

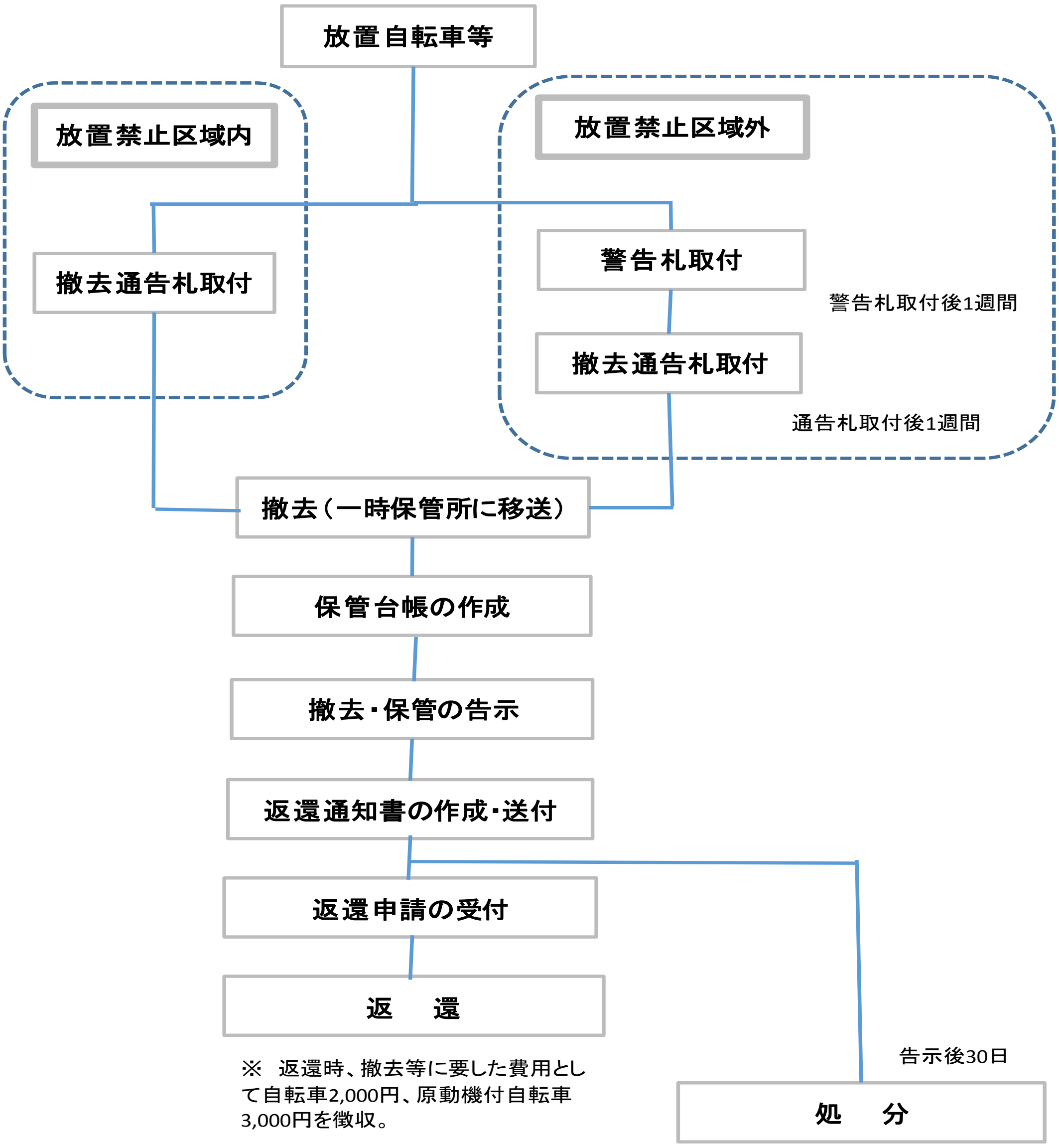
平成 27 年度は保管期限が過ぎた撤去自転車 366 台を区が港区シルバー人材センターに無償譲渡し、港区シルバー人材センターが 343 台を販売した。

オ　自転車等駐車場の整備

自転車等駐車場には、区が条例で設置した本格的な「自転車等駐車場」と、本格的な自転車等駐車場を設置するまでの間の緊急対策として区と協定を締結した民間事業者等が設置・運営する「暫定自転車等駐車場」、駅周辺の遊休地を暫定利用した「暫定自転車等置場」がある。

区が条例により設置した、田町駅東口自転車等駐車場、品川駅港南口自転車等駐車場、白金高輪駅自転車駐車場、浜松町駅北口自転車等駐車場、こうなん星の公園自転車駐車場、三河台公園自転車駐車場は、平成 27 年 4 月現在、指定管理者制度を導入し、運営している。なお平成 28 年度には、桜田公園自転車駐車場、広尾駅自転車駐車場、麻布十番駅自転車等駐車場についても指定管理者制度が導入されている。

図 2　条例に基づく自転車等の撤去・返還・処分の流れ図



（出典：港区の街づくり　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

②　事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	244,237	265,490	271,645
決算額	244,198	254,025	268,874

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
需用費	6,615	放置自転車管理システム導入業務委託　他
委託料	252,687	放置自転車対策業務委託 放置自転車管理システム導入業務委託　他
工事請負費	2,315	自転車等一時保管所非常用照明交換及び簡易止水工事　他
備品購入費	5,806	放置自転車管理システム導入業務委託
その他	1,452	
合計	268,874	

（２）監査の結果

【意見1】自転車等一時保管所における現金収受について

区には自転車等一時保管所（以下「保管所」という。）が 5 ヵ所設置されている。

表 7　区内の保管所

区分		東八ツ山	品川駅高輪口	海岸三丁目	海岸二丁目	白金高輪駅
所在地		港南二丁目 10 番 20 号	港南二丁目 66 番 14 号	海岸三丁目 23 番 3 号	海岸二丁目 4 番 2 号	高輪一丁目 3 番 20 先
平成 27 年度の実績	撤去	1,694 台	532 台	3,076 台	1,338 台	1,226 台
	返還	1,001 台	241 台	896 台	880 台	843 台
	処分	693 台	291 台	2,180 台	458 台	383 台

保管所では、撤去された自転車等を保管し、所有者等の要求によりこれを返還している。返還に際しては、撤去料として、自転車については 2,000 円、原動機付自転車については 3,000 円を納付してもらう。

撤去料の納付は、各保管所に設置されている自動券売機に料金を入れて支払う。自動券売機に料金を入れると納付を証する半券とその領収書が出てくるので納付を証する半券を受付担当者に渡し、必要書類への記入と身分証明書の提示などを経て撤去自転車が返還される。

ここで、保管所を視察したところ、保管所には自動券売機が設置されているにもかかわらず、当該撤去料については受付担当者が所有者から現金を受け取り、これを自動券売機に入れ

て発券するという事務の流れになっていた。ただし、海岸二丁目保管所については所有者自身が自動券売機から納付を証する半券を購入し、受付担当者に渡している。

受付担当者が所有者から現金を受け取り、これを自動券売機に入れて発券するという行為については、便宜上の流れとしては理解できるし、自分の自転車が撤去されたことを不本意に思っている所有者の手間を省く意味もあると考えられる。しかし、この方法では、誤解等に基づく釣り銭の過大支払など現金収受に付随する問題の責任を受付担当者が負うことになりかねない。自動券売機が設置されているのであるから、本来的には所有者自身に発券手続きをしてもらうことに何ら違和感はないのであり、少なくとも、区は管理上、想定しうる上記のリスクについて必要な対策を委託事業者に助言することは必要である。なお、必要な対策としては、例えば高額紙幣受領時の発声による誤解の予防などが考えられる。

写真 1　　自動券売機

【意見2】自転車等一時保管所の労働環境について

区内 5 ヵ所の保管所における受付業務は基本的に 2 人体制で行っており、委託先事業者から再委託を受けた事業者の派遣社員等によって行われている。

保管所を視察したところ、2 人の受付担当者のうち、双方あるいは一方が屋外で待機していなければならないなど、実際に従事している職員にとっては身体的な負担が大きい労働環境なのではないかと見受けられた。

無論、業務によっては、様々な環境で業務を行う必要が発生することは想定されるが、その場合でも対処可能なものについては何らかの措置を講じるのが通常である。この場合でも、屋内業務と屋外業務の交代を頻繁にする、あるいは屋外業務の待機場所に風除けをつけるなど、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。

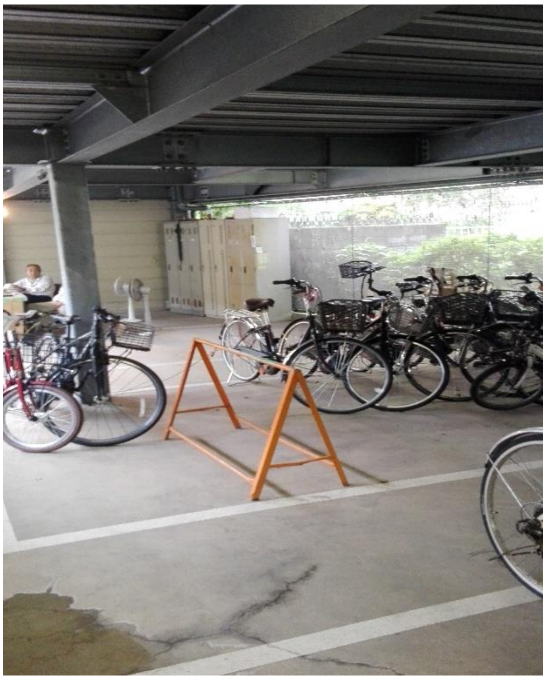


写真 2　東八ツ山自転車等一時保管所

写真 3　品川駅高輪口自転車等一時保管所

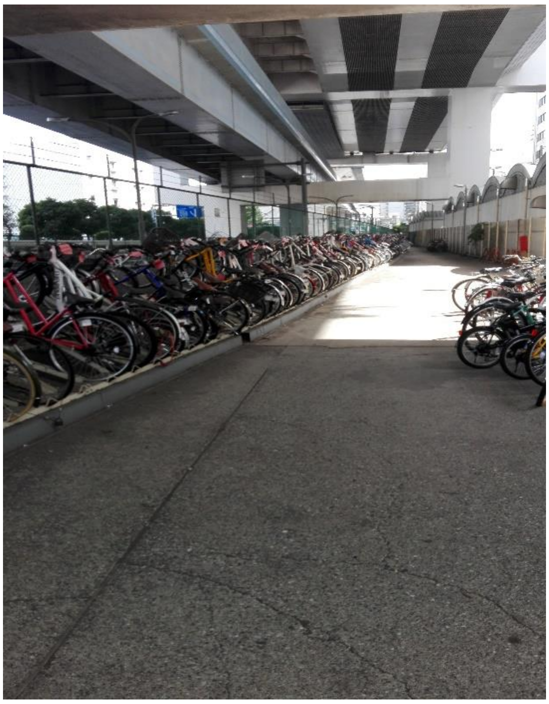


写真 4　海岸三丁目自転車等一時保管所

写真 5　白金高輪駅自転車一時保管所

【意見3】放置自転車対策事業の他団体との比較

東京都が毎年度実施している『駅前放置自転車等の現況と対策』の平成 27 年度調査結果[1]により、港区の実施する放置自転車対策事業を他の団体[2]と比較した。その結果、特徴が見られた項目は以下の 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

なお、特に断りのない場合、表中の数値は『駅前放置自転車等の現況と対策』（平成 27 年度調査結果）からの引用である。

1 調査では原付自転車及び自動二輪も含めているが、ここでは原付自転車及び自動二輪を除いたいわゆる自転車のみの台数で比較している。
2 基本的に東京 23 区と比較している。

① 放置率の状況

放置率とは、乗入台数に占める放置台数の割合である。乗入台数は、放置台数と実収容台数（自転車等駐車場に収容されている自転車の台数）との和である。従って、以下の式が成り立つ。

$$\text{放置率} = \frac{\text{放置台数}}{\text{放置台数} + \text{実収容台数}}$$

次表は東京 23 区における放置台数、乗入台数、平成 27 年度及び平成 26 年度の放置率の数値を記載したものである。なお、ここでは原付自転車や自動二輪車の台数は含めずに比較しているが、一部、原付自転車の台数が含まれる場合もある。

表 8　自転車の放置率

（単位：台）

区分	放置台数	実収容台数	乗入台数	平成 27 年度 放置率	平成 26 年度 放置率
	（A）	（B）	（C）＝（A）＋（B）	（A）/（C）	―
千代田区	3,241	1,768	5,009	64.7%	61.3%
中央区	1,596	1,381	2,977	53.6%	27.4%
港区	**1,881**	**4,207**	**6,088**	**30.9%**	**35.3%**
新宿区	2,393	4,710	7,103	33.7%	38.2%
文京区	961	2,870	3,831	25.1%	37.9%
台東区	2,272	5,085	7,357	30.9%	36.4%
墨田区	1,287	10,722	12,009	10.7%	10,7%
江東区	1,511	15,075	16,586	9.1%	9.2%
品川区	1,165	8,160	9,325	12.5%	12.0%
目黒区	330	5,424	5,754	5.7%	7.6%
大田区	1,368	28,733	30,101	4.5%	4.9%
世田谷区	2,248	39,733	41,981	5.4%	6.3%
渋谷区	535	5,558	6,093	8.8%	9.0%
中野区	836	12,894	13,730	6.1%	5.4%
杉並区	1,187	29,304	30,491	3.9%	4.5%
豊島区	877	11,149	12,026	7.3%	6.9%
北区	1,525	16,112	17,637	8.6%	10.3%

区分	放置台数	実収容台数	乗入台数	平成 27 年度放置率	平成 26 年度放置率
	(A)	(B)	(C)＝(A)＋(B)	(A)/(C)	―
荒川区	502	7,949	8,451	5.9%	6.2%
板橋区	2,321	20,938	23,259	10.0%	10.0%
練馬区	655	36,712	37,367	1.8%	1.8%
足立区	173	38,056	38,229	0.5%	0.5%
葛飾区	618	25,597	26,215	2.4%	2.9%
江戸川区	247	37,210	37,457	0.7%	0.7%
合計	29,729	369,347	399,076	7.4%	8.2%

まず、平成 27 年度の放置率が 20%を超えている区は、千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区の 6 区である。これらの区はいずれも乗入台数については東京 23 区の中でそれほど多い区ではないが、全て都心に位置する区である。従って、自転車等駐車場の確保が難しいという個別事情が原因の一つと考えられる。そこでこれらの区の収容能力について比較すると次のようになる。

表 9　収容能力の比較

（単位：台）

区分	実収容台数	収容能力	実収容台数/収容能力
	(B)	(C)	(B)/(C)
千代田区	1,768	2,290	77.2%
中央区	1,381	4,893	28.2%
港区	**4,207**	**6,375**	**66.0%**
新宿区	4,710	6,973	67.5%
文京区	2,870	3,889	73.8%
台東区	5,085	7,570	67.2%

前表で「実収容台数／収容能力」の数値が低すぎる場合、自転車等駐車場を整備しているにもかかわらず利用率が低いということになり、自転車等駐車場の立地が悪い、あるいは自転車等駐車場の案内不足・周知不足が考えられる。港区の場合、収容能力は6,375 台分である一方、乗入台数は6,088 台である。従って、収容能力の数値のみを考えれば、十分な用意がなされている。しかし、港区の「実収容台数/収容能力」の数値は、他区に比べ著しく低いわけではないが、66.0%であり、依然として自転車等駐車場の利用枠に余地があるといえる。ただし、この数値には調査時点における日時によっては、「定期貸し」の自転車台数がカウントされていない可能性があり、少なくとも港区における表中の数値については、この定期貸しの台数を考慮することにより、

66.0%よりも大きな数値になると考えられる。ちなみに平成28年3月現在、定期貸しの登録率（＝登録者数／設置台数）は90.0%となっている。

② 放置台数が多い駅の変遷

市部も含めた都内の主要駅で放置台数が多いものは次表のとおりである。表中にはそれぞれの年度で上位10駅を記載している。

表 10　放置台数の多い駅の変遷（年度別）

（単位：台）

	平成27年度			平成26年度			平成25年度			平成24年度		
1	赤羽	北区	645	秋葉原	千代田区	872	錦糸町	墨田区	782	赤羽	北区	813
2	秋葉原	千代田区	597	新宿	新宿区/渋谷区	677	新宿	新宿区/渋谷区	760	東京	千代田区/中央区	775
3	新宿	新宿区/渋谷区	572	赤羽	北区	663	秋葉原	千代田区	683	**麻布十番**	**港区**	**766**
4	錦糸町	墨田区	544	錦糸町	墨田区	597	赤羽	北区	646	新宿	新宿区/渋谷区	731
5	東京	千代田区/中央区	461	浅草(TX)	台東区	514	東京	千代田区/中央区	602	秋葉原	千代田区	684
6	高円寺	杉並区	456	王子	北区	467	西新宿	新宿区	583	王子	北区	664
7	王子	北区	405	高円寺	杉並区	442	王子	北区	547	西新宿	新宿区	589
8	蒲田	大田区	359	東京	千代田区/中央区	399	浅草(TX)	台東区	509	大森	品川区/大田区	584
9	千歳烏山	世田谷区	357	千歳烏山	世田谷区	388	押上	墨田区	480	新小岩	葛飾区	575
10	神田	千代田区	352	調布	調布市	381	高円寺	杉並区	463	浅草(TX)	台東区	534

（単位：台）

	平成23年度			平成22年度			平成21年度			平成20年度		
1	赤羽	北区	838	赤羽	北区	922	立川	立川市	983	大塚	豊島区	1,867
2	東京	千代田区/中央区	830	蒲田	大田区	885	赤羽	北区	980	池袋	豊島区	1,156
3	新小岩	葛飾区	820	東京	千代田区/中央区	878	新宿	新宿区/渋谷区	958	赤羽	北区	1,081
4	**田町・三田**	**港区**	793	王子	北区	874	王子	北区	950	王子	北区	1,028
5	王子	北区	756	府中	府中市	781	蒲田	大田区	913	**田町**	**港区**	990
6	蒲田	大田区	704	新小岩	葛飾区	724	大森	品川区/大田区	837	蒲田	大田区	967
7	亀戸	江東区	684	**麻布十番**	**港区**	698	吉祥寺	武蔵野市	808	立川	立川市	931
8	**麻布十番**	**港区**	669	浅草(TX)	台東区	696	新小岩	葛飾区	803	錦糸町	墨田区	889
9	豊田	日野市	631	立川	立川市	693	池袋	豊島区	780	浅草(TX)	台東区	866
10	秋葉原	千代田区	590	大森	品川区/大田区	692	**田町**	**港区**	754	新小岩	葛飾区	845

※　全て自転車の台数のみの記載している。
※　平成23年度調査までは、駅ごとに自転車100台以上の場合のみ計上する方法によっている。

前表から、港区にある駅では、田町（三田）が平成 23 年度まで、麻布十番が平成 24 年度まで放置自転車等の多い駅として挙げられていたが、それ以降は上位 10 駅からは消えている。これは港区の放置自転車対策事業の成果といってよいと思われる。なお、港区の駅で、平成 27 年度に放置自転車が多い駅は、外苑前駅（260 台）及び広尾駅（255 台）であった。

③ 返還率の状況

放置自転車等の返還率とは、撤去台数のうち所有者に返還した割合である。港区の返還率は、平成 27 年度においては 46.6%であった。平成 26 年度の 40.7%と比較すると増加しており区の努力が認められるが、他区と比べても決して高い水準ではなく、未だ半数以上が返還できずにいるのであって、さらに返還率を高める工夫が求められる。

他区で返還率が高いのは、文京区、目黒区、世田谷区、渋谷区、江戸川区である。これらの区の撤去料（返還手数料）は、文京区:4,000 円、目黒区:3,000 円、世田谷区:3,000 円、渋谷区:2,000 円、江戸川区:3,000 円である。一方、港区は 2,000 円であり、手数料が高いために所有者が取りに来ないというわけではない。また、自転車の価格自体が安価になり返還の必要性を感じない所有者が少ないことも原因として考えられるが、それは返還率が高い区においても条件は同じはずである。港区における最大の理由は一時保管所の開所時間が火曜日から土曜日の 13 時から 19 時となっていることと考えられる。

港区は近隣区からの通勤先や通学先になっていることも多い。それゆえ、他区から乗り入れてくる自転車に対しても所有者に返還できるようにするにはどうすればいいかという視点が必要である。保管所の立地の偏りを是正するには土地の確保などが必要になるため容易には対処できないが、返還率の向上策については中長期的には考えておくべきことである。

表 11　返還率の状況

（単位:台）

区分	撤去台数	返還台数	処分台数	平成27年度返還率	平成26年度返還率
	（A）	（B）	（C）	（B）/（A）	—
千代田区	4,776	2,422	2,354	50.7%	48.6%
中央区	4,666	1,113	3,005	23.9%	6.7%
港区	**9,574**	**4,458**	**5,116**	**46.6%**	**40.7%**
新宿区	17,238	7,116	6,970	41.3%	41.9%
文京区	9,107	6,258	2,999	68.7%	70.7%
台東区	10,404	5,306	5,098	51.0%	33.0%
墨田区	13,366	7,418	3,346	55.5%	37.7%
江東区	22,877	12,106	11,602	52.9%	47.9%

区分	撤去台数	返還台数	処分台数	平成 27 年度返還率	平成 26 年度返還率
	(A)	(B)	(C)	(B)/(A)	―
品川区	14,237	9,038	5,368	63.5%	62.6%
目黒区	14,657	10,190	4,615	69.5%	70.2%
大田区	36,451	23,707	12,744	65.0%	63.0%
世田谷区	38,017	25,952	12,011	68.3%	68.3%
渋谷区	20,117	14,684	4,493	73.0%	71.5%
中野区	15,236	8,555	7,238	56.1%	54.6%
杉並区	24,557	14,808	9,045	60.3%	63.2%
豊島区	33,681	21,105	12,576	62.7%	61.1%
北区	18,620	10,192	9,353	54.7%	53.8%
荒川区	7,306	2,716	4,686	37.2%	38.0%
板橋区	17,722	9,881	10,784	55.8%	56.8%
練馬区	17,947	9,802	8,437	54.6%	52.9%
足立区	8,497	3,963	4,984	46.6%	50.9%
葛飾区	18,557	11,753	9,503	63.3%	61.6%
江戸川区	33,048	22,712	11,719	68.7%	65.5%
合計	410,658	245,255	168,046	59.7%	57.5%

④ 処分の状況

東京 23 区において撤去後に返還されなかった自転車の処分は次表のようになる。

東京 23 区全体において処分される自転車のおよそ 62%はリサイクル用途として活用される。港区では、平成 26 年度は全てリサイクル用途として活用されている。

表 12　処分の状況（平成 26 年度）

（単位：台）

区分	廃棄（有償）	廃棄（無償）	資源活用他（売却）	資源活用（無償）	リサイクル用途活用	合計
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(A)～(E)
東京 23 区合計	29,064	14,289	16,808	4,315	103,570	168,046
港区	**0**	**0**	**0**	**0**	**5,116**	**5,116**

港区をはじめ東京 23 区では、リサイクル用途活用が一般的な処理となっているが、リサイクルした自転車を有償で譲渡するか（売却）、無償で譲渡するかは区によって様々である。

表 13　リサイクル用途活用の内訳

（単位：台）

区分	売却	無償	合計
	（A）	（B）	（A）+（B）
千代田区	72	0	72
中央区	612	0	612
港区	**0**	**5,116**	**5,116**
新宿区	5,970	1,000	6,970
文京区	0	150	150
台東区	4,253	753	5,006
墨田区	2,297	201	2,498
江東区	0	2,368	2,368
品川区	0	613	613
目黒区	4,400	0	4,400
大田区	5,897	531	6,428
世田谷区	11,907	104	12,011
渋谷区	3,583	34	3,617
中野区	5,220	800	6,020
杉並区	6,135	811	6,946
豊島区	1,250	1,724	2,974
北区	4,202	329	4,531
荒川区	3,986	700	4,686
板橋区	6,598	384	6,982
練馬区	8,279	158	8,437
足立区	3,333	1,487	4,820
葛飾区	7,033	249	7,282
江戸川区	0	1,031	1,031
合計	85,027	18,543	103,570

リサイクル用途として活用する自転車を全て無償で譲渡しているのは、港区、文京区、江東区、品川区、江戸川区である。その他、豊島区は半々ぐらいの実績である。このように見るとリサイクル用途として活用する自転車の処理としては売却が一般的であり、そのような需要があるということである。港区では平成 28 年度からは資源活用の形で売却する方法を採用している。

⑤ 保管場所の状況

港区の 5 ヵ所の保管所における収容予定台数と敷地面積は次表のとおりである。

表より、設置数、収容予定台数、敷地面積とも他区と比較してそれほど大きな特徴はなく、撤去台数相応の規模の保管所といえる。

しかし、保管所の設置数 5 で収容予定台数及び敷地面積を割ると、いずれの数値も他区より低い数値となり、特に「収容予定台数/設置数」に至っては 23 区中最低の数値となる。これは、1 ヵ所の保管所に収容できる撤去自転車の数が少なく、個々の保管所の規模がかなり小さいことを意味する。現状、自転車等の撤去台数は減少傾向である。それゆえ、今後の保管所のあり方を検討する際には、集約化や効率化も念頭におく必要がある。

表 14　保管場所の状況

（単位：台、㎡）

区分	撤去台数	設置数	収容予定台数	敷地面積	収容予定台数/設置数	敷地面積/設置数
		(A)	(B)	(C)	(B)/(A)	(C)/(A)
千代田区	4,776	4	1,996	1,778	499	444.5
中央区	4,666	2	1,500	2,143	750	1,071.5
港区	**9,574**	**5**	**2,150**	**3,246**	**430**	**649.2**
新宿区	17,238	2	2,700	4,729	1,350	2,364.5
文京区	9,107	2	1,086	1,119	543	559.5
台東区	10,404	6	5,300	8,745	883	1,457.5
墨田区	13,366	4	5,000	5,552	1,250	1,388.0
江東区	22,877	2	5,399	7,726	2,700	3,863.0
品川区	14,237	2	6,000	5,778	3,000	2,889.0
目黒区	14,657	3	3,635	4,900	1,212	1,633.3
大田区	36,451	8	7,466	9,512	933	1,189.0
世田谷区	38,017	9	8,100	16,594	900	1,843.8
渋谷区	20,117	5	2,980	3,915	596	783.0
中野区	15,236	4	2,440	2,694	610	673.5
杉並区	24,557	6	6,356	9,667	1,059	1,611.2
豊島区	33,681	6	5,580	7,688	930	1,281.3
北区	18,620	7	5,170	6,937	739	991.0
荒川区	7,306	4	2,400	2,999	600	749.8
板橋区	17,722	8	5,271	7,951	659	993.9
練馬区	17,947	4	7,980	11,230	1,995	2,807.5
足立区	8,497	5	5,960	7,282	1,192	1,456.4

区分	撤去台数	設置数	収容予定台数	敷地面積	収容予定台数/設置数	敷地面積/設置数
		(A)	(B)	(C)	(B)/(A)	(C)/(A)
葛飾区	18,557	5	6,127	8,778	1,225	1,755.6
江戸川区	33,048	11	8,160	9,960	742	905.5
合計	410,658	114	108,756	150,923	－	－

⑥ 放置自転車対策に係る歳入の状況

放置自転車対策に係る歳入は次表のとおりである。なお、表中「売却による収入」の項目に関しては、本章『④ 処分の状況』に記載したとおりである。また、表中「公営自転車等の駐車場の利用料」の項目については多くの区で歳入を計上しているが、港区の場合、自転車等駐車場は指定管理者制度を採用しており、それに伴って利用料金制を採っているため、徴収された利用料は指定管理者の収入となっている。従って、港区の歳入としては計上されていない。表中「撤去自転車等の返還手数料」の項目は、中央区に次いで港区が下から 2 番目である。他区に比して撤去料(返還手数料)が 2,000 円と低く、また撤去台数も多くないためこのような金額になっている。

表 15　放置自転車対策に係る歳入額の内訳(平成 26 年度決算額)

(単位:千円)

区分	撤去自転車等の返還手数料	売却による収入	公営自転車等の駐車場の利用料	その他の収入	合計
千代田区	12,779	0	32,040	0	44,819
中央区	0	259	13,991	34	14,284
港区	**9,930**	**0**	**0**	**0**	**9,930**
新宿区	22,078	10,015	93,429	915	126,437
文京区	24,342	0	52,661	0	77,003
台東区	26,050	7,595	135,015	0	168,660
墨田区	14,504	3,996	122,920	46	141,466
江東区	47,908	3,245	0	1,195	52,348
品川区	27,013	9,254	272,294	5,000	313,561
目黒区	31,207	10,116	9,960	3,361	54,644
大田区	70,302	12,282	649,816	0	732,400
世田谷区	77,822	22,707	192,171	3,142	295,842
渋谷区	30,272	8,795	0	67,594	106,661

区分	撤去自転車等の返還手数料	売却による収入	公営自転車等の駐車場の利用料	その他の収入	合計
中野区	39,285	9,752	267,026	0	316,063
杉並区	48,154	11,000	651,879	13,843	724,876
豊島区	102,138	4,383	252,312	18,207	377,040
北区	50,960	6,092	336,115	5,000	398,167
荒川区	12,617	6,703	13,300	13,887	46,507
板橋区	40,854	14,063	496,342	9,706	560,965
練馬区	38,876	15,826	173,116	16	227,834
足立区	11,003	16,922	453,674	1,835	483,434
葛飾区	34,110	11,016	108,367	493	153,986
江戸川区	66,523	7,341	1,029,428	40,141	1,143,433
合計	838,727	191,362	5,355,856	184,415	6,570,360

⑦ 放置自転車対策に係る歳出の状況

放置自転車対策に係る歳出は大きく分類して、「投資的経費」と「消費的経費」に分類されている。それぞれの内訳は次表のとおりである。

表 16　放置自転車対策に係る歳出額の内容

<table>
<tr><td>投資的経費</td><td colspan="2">①公営の自転車等駐車場(※1)の建設、増改築に要する経費</td><td colspan="2">②撤去した放置自転車等の公営保管所の建設、増改築に要する経費</td><td colspan="2">③民間の自転車等駐車場の①に準じる経費に対する補助金</td><td>④その他</td></tr>
<tr><td>消費的経費</td><td>①公営の自転車等駐車場(※2)の維持管理経費</td><td>②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費</td><td>③放置自転車等の保管所の維持管理経費</td><td>④放置自転車等の処分･リサイクルに要する経費</td><td>⑤放置自転車のための広報･啓発に要する経費</td><td>⑥民間の自転車駐車場等の①に準じる経費に対する補助金</td><td>⑦その他</td></tr>
</table>

※1:②の保管所を除く。
※2:③の保管所を除く。

投資的経費については、各区が自転車等駐車場及び撤去自転車の保管所を建設あるいは増改築した年度において大きく計上されることになるので単純な比較によってその多寡を議論する意義はあまり大きくない。一方、消費的経費については、各区が独自の方針を定め毎年度おおよそ同程度の金額を計上しているため、東京 23 区間の差異の原因を検討する意義

はあると考えられる。

消費的経費の東京 23 区における内訳一覧は次表のとおりである。

表 17　放置自転車対策に係る消費的経費の内訳（平成 26 年度決算額）

（単位：千円）

区分	①公営の自転車等駐車場の維持管理経費	②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費	③放置自転車等の保管所の維持管理経費	④放置自転車等の処分・リサイクルに要する経費	⑤放置自転車のための広報・啓発に要する経費	⑥民間の自転車駐車場等の①に準じる経費に対する補助金	⑦その他
千代田区	89,739	41,199	957	901	0	264	0
中央区	130,307	0	25,609	2,818	0	0	0
港区	**88,158**	**253,265**	**12,179**	**169**	**111**	**0**	**60**
新宿区	143,022	47,685	58,090	0	198,364	0	0
文京区	68,355	44,342	9,605	1,458	0	0	6911
台東区	187,568	94,856	36,820	1,969	3,196	0	20
墨田区	176,005	78,086	24,202	800	1,715	0	4484
江東区	36,056	80,818	61,721	432	3,382	0	3993
品川区	252,311	(※1) 616	70,313	152	11,866	0	0
目黒区	32,467	46,321	28,106	371	17,289	0	5891
大田区	736,902	155,356	136,224	3,711	146,230	0	32083
世田谷区	93,208	152,976	180,742	324	17,169	0	0
渋谷区	0	(※2) 65,013	(※3) 559	270	0	0	0
中野区	277,334	90,129	47,938	0	1,690	0	4874
杉並区	703,860	20,825	172,625	209	15,671	1194	11989
豊島区	376,981	151,721	88,681	11,094	80	0	0
北区	(※4) 14,245	(※5) 141,688	92,613	1,890	7,019	1050	0
荒川区	39,083	0	91,187	1,776	1,296	0	0
板橋区	593,363	94,021	72,432	1,286	118,485	0	4422
練馬区	650,502	(※6) 228,789	30,778	1,551	0	0	0
足立区	(※7) 586,186	0	0	972	0	6415	0
葛飾区	75,294	117,051	112,629	680	148	0	0
江戸川区	1,264,304	21,867	0	0	0	0	0
合計	6,615,250	1,926,624	1,354,010	32,833	543,711	8,923	74,727

（※1）撤去移送経費は③に分類。（※2）③（光熱水費除く）⑤⑦を含む。（※3）光熱水費のみ。（※4）指定管理者を除く。（※5）自転車整理委託（路上整理）を含む。（※6）③⑤を含む。（※7）②③を含む。

表中「①公営の自転車等駐車場の維持管理経費」の項目は、各区において自転車等駐車場をどのような管理形態で運営しているかでその経費の金額も大きく異なっている。上述したとおり、港区では自転車等駐車場は指定管理者制度を採用しており、それに伴って利用料金制を採っている。これにより、駐輪代が指定管理者の収入となっているため、これと相殺された委託料（指定管理料）しか指定管理者に支払われていない。自転車等駐車場を直営で行っている区に比べ、その分だけ「①公営の自転車等駐車場の維持管理経費」が低く抑えられている。

次に、表中「②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費」の項目は、港区が東京 23 区中最も多額の費用をかけている。ただし、港区の場合、表中「②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費」の項目と表中「③放置自転車等の保管所の維持管理経費」の項目が実質的に同じ委託業務として扱われている。従って、他区と比較する場合には②と③を合わせた数値で比較すべきである。これをまとめたものが次表である。また、撤去自転車 1 台あたりの費用も記載している。

表 18　放置自転車対策に係る消費的経費の比較

（単位：千円）

区分	②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費	③放置自転車等の保管所の維持管理経費	②＋③	撤去台数	撤去自転車 1 台あたりの②	撤去自転車 1 台あたりの②+③
	(A)	(B)	(C)=(A)+(B)	(D)	(A)/(D)	(C)/(D)
千代田区	41,199	957	42,156	4,776	8.63	8.83
中央区	0	25,609	25,609	4,666	0.00	5.49
港区	**253,265**	**12,179**	**265,444**	**9,574**	**26.45**	**27.73**
新宿区	47,685	58,090	105,775	17,238	2.77	6.14
文京区	44,342	9,605	53,947	9,107	4.87	5.92
台東区	94,856	36,820	131,676	10,404	9.12	12.66
墨田区	78,086	24,202	102,288	13,366	5.84	7.65
江東区	80,818	61,721	142,539	22,877	3.53	6.23
品川区	616	70,313	70,929	14,237	0.04	4.98
目黒区	46,321	28,106	74,427	14,657	3.16	5.08
大田区	155,356	136,224	291,580	36,451	4.26	8.00
世田谷区	152,976	180,742	333,718	38,017	4.02	8.78
渋谷区	65,013	559	65,572	20,117	3.23	3.26
中野区	90,129	47,938	138,067	15,236	5.92	9.06

区分	②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費	③放置自転車等の保管所の維持管理経費	②＋③	撤去台数	撤去自転車 1 台あたりの②	撤去自転車 1 台あたりの②+③
	(A)	(B)	(C)=(A)+(B)	(D)	(A)/(D)	(C)/(D)
杉並区	20,825	172,625	193,450	24,557	0.85	7.88
豊島区	151,721	88,681	240,402	33,681	4.50	7.14
北区	141,688	92,613	234,301	18,620	7.61	12.58
荒川区	0	91,187	91,187	7,306	0.00	12.48
板橋区	94,021	72,432	166,453	17,722	5.31	9.39
練馬区	228,789	30,778	259,567	17,947	12.75	14.46
足立区	0	0	0	8,497	0.00	0.00
葛飾区	117,051	112,629	229,680	18,557	6.31	12.38
江戸川区	21,867	0	21,867	33,048	0.66	0.66
合計	1,926,624	1,354,010	3,280,634	410,658	－	－

表より、撤去自転車 1 台あたりで見た場合の「②放置自転車等の撤去、移送及び所有者への連絡に要する経費」と「③放置自転車等の保管所の維持管理経費」を合わせた額（以下「撤去・返還等にかかるコスト」という。）は、東京 23 区中港区が最も高いコストを払っている。港区では、撤去自転車 1 台あたりの撤去・返還等にかかるコストに約 27,000 円かけているが、23 区中 2 番目に高い練馬区では約 14,000 円である。その金額はおおよそ 2 倍の開きがある。

このコスト構造の主な原因は、港区が実施している「放置自転車対策業務委託」の契約内容によるものであり、特に、後述する「地区内巡回等業務」等の予防的な放置自転車対策を区が重視しているため、割高になっている可能性がある。以下、その内容については、『【意見4】放置自転車対策業務委託の単価について』で検討する。

【意見4】放置自転車対策業務委託の内容について

放置自転車対策事業の内容は『（1）事業の概要』に記載したとおりであるが、金額的な比重が最も大きい事業は「放置自転車対策業務委託」である。

表 19　放置自転車対策業務委託の内容

契約件名	契約先	平成 27 年度支出額
放置自転車対策業務委託	日本コンピュータ・ダイナミクス㈱	252,688 千円

『【意見3】放置自転車対策事業の他団体との比較 ⑦ 放置自転車対策に係る歳出の状況』に記載したとおり、港区の撤去自転車 1 台あたりの撤去・返還等にかかるコストは他区に比べて非常に高い水準である。この原因は「放置自転車対策業務委託」が同種の契約に比して割高になっているためである。そこで、この契約の個々の業務にかかる積算単価を明らかにすると次表のようになる。

表 20　放置自転車対策業務委託における個別業務の積算単価

	品名又は業務名	単位	数量	単価	金額（円）
（総価契約分）					
①	自転車等集積所管理室監視等業務 （機器保守点検等）	月	12	150,750	1,809,000
	消費税等				144,720
②	地区内巡回等業務	月	12	3,960,000	47,520,000
	消費税等				3,801,600
③	自転車等駅前乗入台数調査（放置・置場）業務	回	2	463,500	927,000
	消費税等				74,160
				総価契約分合計	54,276,480

（単価契約分）					
1	駅前放置自転車整理等業務（区域 1） （自転車等駐車場利用促進含む）	回	1	11,550	―
2	駅前放置自転車整理等業務（区域 2） （自転車等駐車場利用促進含む）	回	1	2,500	
3	駅前放置自転車整理等業務（区域 3） （自転車等駐車場利用促進含む）	回	1	2,100	
4	撤去自転車等返還業務	日	1	17,400	
5	放置自転車等撤去移送業務 （例月撤去）	台	1	38,000	
6	放置自転車等撤去移送業務 （放置禁止区域内撤去）	台	1	28,000	
7	放置自転車等撤去移送業務 （一時保管所間移送）	台	1	38,000	

区域 1：放置禁止区域内で自転車乗入台数の多い区域（作業時間 7 時間）
区域 2：放置禁止区域内で自転車乗入台数の少ない区域、放置禁止区域外の駅周辺で自転車乗入台数の多い区域（作業時間 2 時間）
区域 3：放置禁止区域外の駅周辺で自転車乗入台数の少ない区域（作業時間 2 時間）
（出典：契約関係資料）

この単価は、平成 25 年度に行われた事業者選定のためのプロポーザルの際に事業者から提示されたものである。区としては、他の事業者から見積り等を徴収して、一定程度の検証はしているとのことである。にもかかわらず、「地区内巡回等業務」については、月に 3,960,000 円、年間 47,520,000 円となっており、固定額であることや業務量から見て本当にこの金額が妥当なものなのかどうかは疑問である。

区の放置自転車対策は、『【意見3】放置自転車対策事業の他団体との比較② 放置台数が多い駅の変遷』にあるように一定の成果を挙げている。しかし、コスト面においては他区と比べて非常に高い水準であることも事実である。今後は、事業の有効性を保ちつつ、如何にして効率性を改善するかを考える段階である。プロポーザルにて事業者を選定する方法による場合であっても、価格の妥当性については、他区の状況やより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。

【意見5】事業間の連携について

自転車の放置場所として、至近距離に自転車等駐車場が整備されているにもかかわらず放置される状況がみられる。

一例として、乃木坂駅地上出口の歩道に放置されている自転車を示す。画面左手の、放置場所からは1分とかからない至近距離に乃木坂駅暫定自転車等置場があり、しかも駐車余地は十分に残されていた。

写真 6 乃木坂駅出口周辺の放置自転車

このように、自転車等駐車場がすぐ近くにあっても放置される理由として、二点が考えられる。

①自転車等駐車場の入口がわかりづらいため、自転車等駐車場の存在に気づかない

②自転車等駐車場の存在は知っているが、面倒なのでつい放置する

①に対しては、自転車等駐車場に誘導するべく目立つ看板を設置する、放置自転車に対し警告票等とともにに近くの自転車等駐車場を案内する札を取り付ける、といった対策が考えられる。

②に対しては、いわば確信犯ともいえるため、撤去の強化で対処することも検討すべきである。例えば、警告から撤去までの期間を短くする、即時撤去するといった方法が考えられる。

①②とも、自転車等の放置禁止区域に指定している区域については、すでに看板を設置し、その看板において最寄りの自転車等駐車場を案内するとともに、放置自転車を即日撤去の対象としている。平成 28 年 4 月 1 日現在、放置禁止区域は次表のとおりとなっている。撤去活動は各地区の総合支所が行う。ただし放置禁止区域以外については即日撤去の対象とはなっていない。

表 21 自転車等の放置禁止区域

放置禁止区域	放置禁止区域を担当する総合支所
浜松町駅、田町駅西口、新橋駅	芝地区総合支所
六本木駅、麻布十番駅、広尾駅周辺	麻布地区総合支所
赤坂見附駅、青山一丁目駅、表参道駅	赤坂地区総合支所
品川駅高輪口、白金高輪駅	高輪地区総合支所
品川駅港南口、田町駅東口	芝浦港南地区総合支所

（出典：区公式ホームページ）

そこで、交通安全運動との連携として、春秋の交通安全キャンペーン期間に撤去を強化することも検討の余地がある。

自転車等駐車場管理運営、交通安全運動とも放置自転車対策事業と同様、街づくり支援部土木課の所管する事業であるから、積極的に連携を図り、事業の相乗効果を狙うべきである。

3. 自転車等駐車場管理運営

（1）事業の概要

① 事業の概要

区は、放置自転車対策の一つとして、自転車等駐車場（「等」は、原動機付自転車を指す。）の整備を行っている。

港区立自転車等駐車場（以下「自転車等駐車場」という。）は、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づき、区民の安全で快適な生活環境を確保するとともに、自転車利用者の利便性の向上と駅周辺の放置自転車の減少を目的とした施設である。

この条例により設置した自転車等駐車場の管理運営は、区が指定した指定管理者が行っている。平成 27 年度時点においては、6 つの施設があり、一括して管理運営を行っている。当該事業（自転車等駐車場管理運営）は、この 6 施設の管理運営に係る事業である。なお、平成 28 年 4 月 1 日に新たに 3 施設が開設されている。

また、条例により設置した自転車等駐車場のほかに、本格的な自転車等駐車場を設置するまでの間の緊急対策として整備した「暫定自転車等駐車場」と駅周辺の遊休地を暫定利用した「暫定自転車置場」がある。

暫定自転車等駐車場は、民間事業者による設置及び管理運営を基本としており、平成 28

年 5 月 31 日現在 15 施設開設されている。暫定自転車置場は、駅周辺の狭い空きスペースを活用した特段の管理を行わない無料の置場として開放しており、平成 28 年 5 月 31 日現在 5 施設開設されている。なお、白金台暫定自転車置場は、区立港郷土資料館等複合施設整備工事に伴い、整備工事に必要な通路等を確保するため平成 28 年 11 月 30 日に廃止する予定であり、それに伴い、区立白台児童遊園内の一部に暫定自転車置場を設置することとなっている。

表 22　自転車等駐車場一覧（平成 28 年 5 月 31 日現在）

施設名	所在地	収容台数	開設日
田町駅東口自転車等駐車場	芝浦 3－3 先	1,250 台	平成 12 年 6 月 1 日
品川駅港南口自転車等駐車場	港南 2－14－6	900 台	平成 13 年 5 月 1 日
白金高輪駅自転車駐車場	高輪 1－3－20 先	270 台	平成 16 年 11 月 1 日
浜松町駅北口自転車等駐車場	海岸 1－2－34	250 台	平成 20 年 2 月 1 日
こうなん星の公園自転車駐車場	港南 1－9－24	1,020 台	平成 22 年 7 月 1 日
三河台公園自転車駐車場	六本木 4－2－27	204 台	平成 25 年 6 月 1 日
広尾駅自転車駐車場	南麻布 5－1－25	195 台	平成 28 年 4 月 1 日
桜田公園自転車駐車場	新橋 3－16－15	408 台	平成 28 年 4 月 1 日
麻布十番駅自転車等駐車場	麻布十番 1－4－14	114 台	平成 28 年 4 月 1 日

（出典：区提供データより監査人作成）

表 23　暫定自転車等駐車場一覧（平成 28 年 5 月 31 日現在）

施設名	所在地	収容台数	開設日
田町駅西口第 1 暫定自転車等駐車場	芝 5－36－5	208 台	平成 24 年 5 月 7 日
田町駅西口第 2 暫定自転車駐車場	芝 5－18－2	45 台	平成 24 年 5 月 7 日
田町駅西口第 3 暫定自転車駐車場	芝 5－18－2	20 台	平成 24 年 5 月 7 日
田町駅西口第 4 暫定自転車駐車場	芝 5－721－1	51 台	平成 27 年 2 月 26 日
田町駅西口第 5 暫定自転車駐車場	芝 5－721－1	19 台	平成 27 年 2 月 26 日
田町駅西口第 6 暫定自転車駐車場	芝 5－18－2	47 台	平成 28 年 4 月 1 日
六本木駅第 1 暫定自転車駐車場	六本木 6－6－2	88 台	平成 24 年 3 月 29 日
六本木駅第 3 暫定自転車駐車場	六本木 3－14 先	52 台	平成 24 年 3 月 29 日
麻布十番第 1 暫定自転車駐車場	麻布十番 1－2 先	334 台	平成 25 年 5 月 15 日
青山一丁目駅前暫定自転車駐車場	南青山 1－1 先	100 台	平成 22 年 3 月 1 日
赤坂見附駅前暫定自転車駐車場	元赤坂 1－2 先	50 台	平成 13 年 3 月 26 日

施設名	所在地	収容台数	開設日
表参道駅前暫定自転車駐車場	南青山 3－13	312 台	不明
品川駅高輪口第一暫定自転車等駐車場	港南 2－66－14	170 台	平成 26 年 4 月 1 日
品川駅高輪口第二暫定自転車等駐車場	高輪 3－13 先	146 台	平成 26 年 4 月 1 日
芝浦ふ頭駅前暫定自転車駐車場	海岸 3－22 先	104 台	平成 22 年 4 月 28 日

（出典：区提供データより監査人作成）

表 24　暫定自転車等置場一覧（平成 28 年 5 月 31 日現在）

施設名	所在地	収容台数	開設日
虎ノ門一丁目暫定自転車置場	虎ノ門 1－4－6	40 台	平成 26 年 5 月 16 日
乃木坂駅暫定自転車等置場	六本木 7－1 先	72 台	平成 10 年 5 月 20 日
松ヶ丘暫定自転車置場	高輪 1－4－35	60 台	平成 19 年 4 月 20 日
白金台暫定自転車置場	白金台 4－6	160 台	平成 21 年 8 月 3 日
お台場海浜公園駅暫定自転車等置場	台場 2－25 先	220 台	平成 17 年 3 月 10 日

（出典：区提供データより監査人作成）

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	100,422	87,649	90,041
決算額	98,352	87,128	87,526

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
需用費	135	自転車等駐車場案内チラシ印刷
委託料	78,576	指定管理料
使用料及び賃借料	6,932	品川駅高輪口自転車等一時保管場所使用料
工事請負費	1,883	浜松町駅北口自転車等駐車場雨避け設置工事
合計	87,526	

（２）監査の結果

【指摘1】再委託の承諾書について

基本協定書第 17 条において、再委託の承認について、以下のとおり規定されている。

基本協定書（抜粋） （再委託の禁止） 第 17 条　乙は、次の各号のいずれかに該当する業務で、事前に甲の承認を受けた場合を除いて、本業務の一部を第三者に委託してはならない。 （1） 施設及び付属設備の保守及び検査業務 （2） 清掃及び警備業務 （3） その他特に甲が必要と認めた事項

区は、指定管理者から申請された業務の再委託を認める場合には、「再委託承諾書」により承認を行っている。しかし、「再委託承諾書」により再委託が承認されていない業務があった。

指定管理者は、自転車等駐車場の整理・利用者誘導業務について、港区シルバー人材センターに委託しているが、当該業務について「再委託承諾書」による再委託の承認がなされていなかった。

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」に漏れがないように承認する必要がある。

【指摘2】業務実績報告書の記載方法について

基本協定書第 26 条第 3 項において、業務実績報告書の記載事項が以下のとおり規定されている。

基本協定書（抜粋） （業務実績報告等） 第 26 条 3　乙は、本施設について毎年度終了後 30 日以内に次の各号に掲げる事項を記載した当該年度の業務実績報告書を甲に提出しなければならない。（中略） （1） 本業務の実施状況 （2） 本業務の収支状況 （3） 本業務の利用状況 （4） 第 15 条第 1 項第 3 号から第 6 号までに掲げる事項の実績 （5） 前各号に掲げるもののほか、甲が特に必要と認める事項

しかし、業務実績報告書の記載をみると、(4)で記載が求められている「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と考える。(この点は、公共駐車場の業務実績報告書が参考になる。)

区は、業務実績報告書の記載方法を改めるよう、指定管理者に指導する必要がある。

【指摘3】区指定の経費区分による報告について

区は、平成 25 年 9 月 24 日付文書「指定管理者制度の運用改善について」により、指定管理料の経費区分を、①職員人件費、②光熱水費、③修繕費、④事業運営費、⑤施設管理経費、⑥その他経費に統一化し、指定管理料の清算もこの経費区分ごとに行うこととしている。

当該事業においては、事業計画書の支出の予算は、この経費区分に従って作成されていたが、業務実績報告書の支出については、次表のとおり、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。

表 25　事業計画書上の予算と業務実績報告書上の実績の比較

(単位:千円)

経費区分	事業計画書上の予算 (A)	業務実績報告書上の実績(B)	執行残 (A)－(B)
①職員人件費	115,771	115,890	△119
②光熱水費	10,300	12,411	△2,111
③修繕費	3,918	4,641	△723
④事業運営費	1,116		
⑤施設管理経費	22,738		
⑥その他経費	6,964		
再委託業務費		18,977	
設備等維持管理費		5,522	
安全対策費		155	
通信費		697	
消耗品・雑費等		589	
その他経費		7,676	
④～⑥相当計	30,818	33,616	△7,676
支出計	160,807	166,559	△5,752

(出典:事業計画書、業務実績報告書より監査人作成)

事業計画(予算)と指定管理者が施設の管理・運営に要した経費の差額(余剰金)の返還が必要な区分については、明確に区分されていたため、清算に不都合はなかったものの、事業計画(予算)の執行状況を明瞭に把握するためにも、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。

【指摘4】事業計画書の変更協議について

業務実績報告書の収支実績表には、予算と実績が記載されている。しかし、次表のとおり、収支実績表上の予算が事業計画書上の予算と一致していない経費区分があった。なお、【指摘4】区指定の経費区分による報告について　で記載したとおり、業務実績報告書の経費区分が事業計画書の経費区分と異なっているため、経費区分④～⑥については、合計額により比較している。

表 26　事業計画書上の予算と業務実績報告書上の予算の比較

(単位:千円)

経費区分	事業計画書上の予算 (A)	業務実績報告書上の 予算(B)	差額 (A)－(B)
①職員人件費	115,771	112,681	3,090
②光熱水費	10,300	10,000	300
③修繕費	3,918	3,918	－
④事業運営費	1,116		
⑤施設管理経費	22,738		
⑥その他経費	6,964		
再委託業務費		18,939	
設備等維持管理費		3,669	
安全対策費		130	
通信費		300	
消耗品・雑費等		1,116	
その他経費		10,054	
④～⑥相当計	30,818	34,208	△3,390
支出計	160,807	160,807	－

(出典:事業計画書、業務実績報告書より監査人作成)

このように、予算合計は変更ないものの、職員人件費ほか経費区分ごとの予算は年度中に変更されている。特に、職員人件費予算は、事業計画書時点から 3,090 千円減額し、その他経費は 3,390 千円増額している状況にある。

事業計画書を変更する場合には、基本協定書第 15 条第 3 項の規定に基づき、区と指定管理者で協議の上決定しなければならないが、変更協議はなされていない。当該事業計画書の変更は、結果として清算への影響はなかったが、通常は、清算に影響する重要な事項である。

従って、事業計画書を変更しようとするときは、基本協定書第 15 条第 3 項の規定に従い、区と指定管理者は協議を行う必要がある。

基本協定書（抜粋）
（事業計画書の提出）
第 15 条
3　甲及び乙は、事業計画書を変更しようとするときは、甲乙協議の上決定するものとする。

【指摘5】履行確認の徹底について

区は、平成 25 年 9 月 24 日付文書「指定管理者制度の運用改善について」により、指定管理業務の履行確認方法について明確化した。具体的には、指定管理者から年度終了時に提出される業務実績報告書の内容について、事業計画書及び添付資料（指定管理者が支出した領収書や契約書の写しなどの根拠資料）により確認することとした。

このように、清算（余剰金の算定）にあたっては、指定管理者が自らその根拠を示すものとし、区は指定管理者から提出される根拠資料を基に算定が妥当であることの確認を行うものとしている。しかし、区は、根拠資料の提出を求めていない。

従って、今後は、区の方針に従い、根拠資料の提出を求め、履行確認を徹底する必要がある。

Ⅲ　駐車場の整備に関する事業

1. 公共駐車場管理運営

（1）事業の概要

① 事業の概要

路上駐車を解消し、道路交通の円滑化と安全性の向上を図ることにより、区民の安全で快適な生活環境を確保することを目的として、港区では港区立品川駅港南口公共駐車場（以下「品川駅港南口公共駐車場」という。）と港区立麻布十番公共駐車場（以下「麻布十番公共駐車場」という。）の二つの公共駐車場が設置されている。

公共駐車場の管理運営は、区が指定する指定管理者が行っている。

公共駐車場の概要は、以下のとおりである。

表 27　品川駅港南口公共駐車場の概要

所在地	港区港南 2 丁目 14 番 17 号(港南ふれあい広場地下)		
指定管理者	タイムズ 24 株式会社･タイムズサービス株式会社グループ		
収容台数	137 台(うち車いす用 2 台)、自動二輪車 9 台		
駐車形式	自走式		
利用時間	24 時間(年中無休)		
駐車料金	区分		金額
	時間利用	午前 8 時から午後 10 時	30 分　250 円
		午後 10 時から翌午前 8 時	30 分　100 円
		1 日上限	2,400 円
	定期利用	1 か月(四輪車)	45,000 円
		1 か月(自動二輪車)	15,000 円

(出典:区公式ホームページ等より監査人作成)

表 28　麻布十番公共駐車場の概要

所在地	麻布十番 1 丁目 4 番 10 号		
指定管理者	一般社団法人日本駐車場工学研究会		
収容台数	347 台(うち車いす用 2 台)		
駐車形式	機械式(一部自走式 22 台)		
利用時間	24 時間(年中無休)		
駐車料金	区分		金額
	時間利用	午前 8 時から午後 10 時	30 分　200 円
		午後 10 時から翌午前 8 時	60 分　100 円
		1 日上限	1,400 円
	定期利用	1 か月	60,000 円
		ナイトパスポート 1 か月 (午後 6 時から翌午前 6 時)	24,000 円

(出典:区公式ホームページ等より監査人作成)

なお、指定管理業務において、公共駐車場の駐車料金(利用料金)を指定管理者の収入とすることができる利用料金制度を採用している。また、区から指定管理者に対する指定管理料の支払いはなく、指定管理者から区に対し納付金が支払われる。納付金の額については、年度協定書において定められる。

② 事業費の推移

(単位:千円)

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	122,553	121,620	147,640
決算額	66,611	103,806	141,768

③ 事業費の主な内訳

(単位:千円)

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
委託料	139,352	品川駅港南口公共駐車場自動火災報知設備交

		換等業務委託 麻布十番公共駐車場機械式駐車設備部品交換等業務委託
工事請負費	2,415	麻布十番公共駐車場止水補修工事
合計	141,768	

（２）監査の結果

ア. 品川駅港南口公共駐車場

【指摘1】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、基本協定書第 37 条第 4 項において、以下のとおり、月次収支報告が求められている。

しかし、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。区は、基本協定書の規定に従い、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。

基本協定書（抜粋） （自主事業） 第 37 条 4　乙は、乙が実施した自主事業の収支を明らかにした書類を、毎月終了後、翌月の 15 日までに甲に提出しなければならない。

【指摘2】月次の収支報告について

基本協定書第 28 条第 1 項において、以下のとおり、月次の事業実績報告が求められている。

しかし、(2) 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。

基本協定書（抜粋） （事業実績報告等） 第 28 条　乙は、毎月終了後、翌月の 15 日までに次に掲げる事項を記載した報告書を甲に提出しなければならない。

(1)本業務の実施状況 (2)本業務の収支状況 (3)本施設の利用状況 (4)前 3 号に掲げるもののほか、甲が特に必要と認める事項

【意見1】利用料金の柔軟な見直しについて

現在、品川駅港南口公共駐車場は、日中の時間帯において、満車が常態化している状況である。指定管理者によると、満車の苦情が出るほか、路上に駐車待ちの列ができることもあるとのことである。このような状況は、いつでもだれでも駐車できるという、公共駐車場としての機能が十分に果たせていないといえる。また、路上駐車を解消し、道路交通の円滑化と安全性の向上を図ることにより、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しても、解消すべき状況である。

そこで、満車状態を解消するための対策の一つとして、駐車スペースの回転率を上げることが考えられる。そのためには、例えば、夜まで出庫しないなどの長時間利用者に対し、必要な時間だけ駐車することを促す方法として、最大料金の見直しが挙げられる。現在は、1 日最大料金は 2,400 円となっており、近隣駐車場並みといえるが、品川駅に直結している立地条件を考慮すると、見直す余地があると思われる。現在の 1 日最大料金は、平成 26 年 10 月 1 日に設定してから、2 年余り経過していることもあることから、見直すタイミングとしても適していると考える。

【意見2】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においては、自主事業として、カーシェアリング事業を 2 台分実施している。自主事業は、基本協定書第 37 条第 1 項に規定されているとおり、「本業務の実施を妨げない範囲において、実施することができる。」ものとされている。

基本協定書(抜粋) (自主事業) 第 37 条　乙は、本施設の設置目的に合致し、かつ、本業務の実施を妨げない範囲において、自己の責任及び費用負担において、自主事業を実施することができる。 なお、公募の際の事業計画書で乙が提案した事業については、甲乙協議の上、遅滞なく実施するものとする。 2　乙は、自主事業を実施する場合には、甲に対して業務計画書を提出し、事前に甲の承認を受けるものとし、必要に応じて甲乙協議する。 3　甲は、乙が自主事業を実施するに当たって、別途自主事業の実施条件等を定めることができる。

4　乙は、乙が実施した自主事業の収支を明らかにした書類を、毎月終了後、翌月の 15 日までに甲に提出しなければならない。

当該カーシェアリング事業は、平成 23 年 3 月の東日本大震災による影響や品川駅港南口周辺の民間駐車場新規開設の増加による影響で売り上げが下落する中で、売り上げの増加を目途とする方策の一つとして、平成 24 年 2 月に開始された事業である。確かに、開始当初においては、売り上げ増加対策として、認知度強化による駐車場の利用促進を図る必要性はあったと思われるが、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いる。

カーシェアリング事業を実施せずとも、現状における品川駅港南口公共駐車場の認知度は十分であり、目途としていた売り上げの増加にもつながり、満車状態の常態化を生む状況となっている。カーシェアリング事業の実施により満たすことのできる、自動車の短時間利用のニーズがゼロとは言わないが、現状においては、いつでも止められるという公共駐車場に本来求められるニーズのほうが高いと思われ、そのニーズにこたえることを優先すべきである。それにより、事業の概要に記載した公共駐車場の設置目的が果たされると考える。

従って、区は平成 29 年度の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、その時点における状況を踏まえながら、慎重に判断する必要がある。

【意見3】収入報告の整合性確認の証跡について

区は、基本協定書第 28 条第 1 項の規定に基づき、月次の収入報告を受けている。収入報告には、精算機から出力されるジャーナル等がその根拠資料として添付されている。区では、収入報告に計上されている金額とジャーナルに記録されている金額との整合性を確認しているとのことであるが、平成 27 年 4 月分、10 月分、平成 28 年 2 月分の月次収入報告を確認したところ、その証跡は残されておらず、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。この点、区によると、監査人に資料提供を行うにあたり、証跡を消したうえで提出したとのことである。なお、監査人において、平成 27 年 4 月分の収入報告とジャーナルを突合したところ、整合していた。

収入は、変動納付金の算定にも影響する重要な項目であることから、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、事後的にも確認したことを明らかにしておくことが望ましい。区の担当者は、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すなどしているとのことであるから、今後は、そのチェックマークを付した書類そのものを決裁に回した後に消すことのないよう、収入報告の整合性を確認したことの証跡として残す必要がある。

イ. 麻布十番公共駐車場

【指摘1】修繕計画の未作成について

仕様書では、指定管理業務開始時点において、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。しかし、修繕計画は策定されておらず、区へ報告されていない。

修繕費の支出予算額については、仕様書に従い、年500万円が計上されているものの、その内容については不明である。

区は、指定管理者に対し、過去の修繕履歴などの情報提供を行うほか、指定管理者との打ち合わせにおいて修繕費予算の内訳を早急に明らかにするよう求めるなどしているが、修繕計画の策定には至らなかった。

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。

仕様書（抜粋） 6　事業運営 （5）施設・設備の保守及び修繕に関する業務 　②　目標 　　ウ　保守及び修繕を実施する際には、次の（ア）～（エ）が含まれる。 　　　（ア）　修繕計画策定 　　　　施設・設備の劣化状況を指定管理業務開始時点において把握するとともに、乙が実施する施設・設備の指定期間内の1件130万円以下における修繕計画を策定し、区へ報告する。 　④　修繕費の基準額 　　　修繕費の支出予算額は、年500万円以上を計上することとする。

【指摘2】再委託の未承諾について

基本協定書第17条の規定にあるとおり、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。

基本協定書（抜粋） （再委託の禁止） 第17条　乙は、次の各号のいずれかに該当する業務で、事前に甲の承認を受けた場合を除いて、本業務の一部を第三者に委託してはならない。 （1）　施設及び付属設備の保守及び検査業務 （2）　清掃及び警備業務

（3） その他特に甲が必要と認めた業務

麻布十番公共駐車場においては、下記のとおり、再委託が承諾されている。

表 29　再委託を承諾した委託業務名及び委託業者名

委託業務名	委託業者名
平面往復式機械駐車機器（定期保守）	三菱重工メカトロシステムズ㈱
平面往復式駐車機器（緊急保守）	石田エンジニアリング㈱
給排水設備保守管理、換気・空調装置等保守管理、遠隔監視システム保守管理、シャッター保守管理、自家用電気工作物保守管理、消防設備保守管理、防虫防鼠駆除、受水槽・排水槽等清掃業務、水質検査業務	太平ビルサービス㈱東京支店
駐車管制設備保守管理	アマノ㈱銀座支店
昇降機設備保守管理	三菱電機ビルテクノサービス㈱ 品川支店
	フジテック㈱

（出典：再委託承諾書）

しかし、再委託の承諾を受けていない、監視カメラ保守・点検業務について、㈱ドットウェル・B・M・S に再委託がなされていた。

区は、指定管理者に対し、再委託の承諾を申請するよう指導する必要がある。

【指摘3】再々委託について

表 29　再委託を承諾した委託業務名及び委託業者名に示すとおり、平面往復式機械駐車機器の定期保守は三菱重工メカトロシステムズ㈱に、緊急保守は石田エンジニアリング㈱に、再委託が承諾されている。

しかし、定期保守は、石田エンジニアリング㈱により実施されていた。定期点検結果総括によると、実施責任者が三菱重工メカトロシステムズ㈱であるが、作業責任者は石田エンジニアリング㈱となっている。

これは、再々委託にあたり、承諾した再委託の内容に従っていない状況となっている。従って、区は、指定管理者に対し、十分な説明を求めるなどしてその内容をよく確認し、再委託が適切に行われるよう指導する必要がある。

【指摘4】月次の収支報告について

基本協定書第 26 条第 1 項において、以下のとおり、月次の事業実績報告が求められている。

しかし、(2)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。

> 基本協定書(抜粋)
> (事業実績報告等)
> 第 26 条　乙は、毎月終了後、翌月の 15 日までに次に掲げる事項を記載した報告書を甲に提出しなければならない。
> (1)本業務の実施状況
> (2)本業務の収支状況
> (3)本施設の利用状況
> (4)前 3 号に掲げるもののほか、甲が特に必要と認める事項

【意見1】利用料金の柔軟な見直しについて

事業の概要で記載したとおり、麻布十番公共駐車場の利用料金は、日中の時間帯が 30 分 200 円、夜間の時間帯が 60 分 100 円、1 日上限が 1,400 円となっている。この利用料金は、近隣の駐車場と比較すると低料金となっている。また、定期利用は 1 か月 60,000 円であるが、1 日最大料金で 31 日間駐車した場合の駐車料金 43,400 円(＝1,400 円×31 日)を上回る状況となっている。

麻布十番駅からおおむね 500m 以内で 10 台以上の規模の駐車場料金は次表のようになっている。平日と休日を区分していないものが多いため、休日料金については表に記載していない。太字(B)が麻布十番公共駐車場であるが、近隣の駐車場と比較して昼間の 1 時間当り料金及び最大料金、夜間の 1 時間当り料金が最安値な水準である。夜間については最大料金を低く、逆に 1 時間当り料金を高く設定している駐車場もある。

表 30 麻布十番付近での駐車場利用料金

(単位:台、円)

		昼間					夜間				
	台数	時間帯	分	単価	1時間当り	最大料金	時間帯	分	単価	1時間当り	最大料金
A	18	8 時～1 時	20	200	600	1,800	1 時～8 時	30	100	200	1,800
B	**347**	**8 時～22 時**	**30**	**200**	**400**	**1,400**	**22 時～8 時**	**60**	**100**	**100**	**1,400**
C	13	7 時～20 時	30	400	800	2,200	20 時～7 時	60	100	100	なし

		昼間					夜間				
	台数	時間帯	分	単価	1時間当り	最大料金	時間帯	分	単価	1時間当り	最大料金
D	26	7 時～0 時	10	300	1,800	3,800	0 時～7 時	10	300	1800	800
E	18	8 時～0 時	20	400	1,200	なし	0 時～8 時	60	100	100	なし
F	137	終日	10	100	600	3,000	終日	10	100	600	3,000
G	14	8 時～18 時	15	400	1,600	3,400	18 時～8 時	15	400	1,600	700
H	16	終日	30	600	1,200	1,500	終日	30	600	1,200	1,500

（出典：インターネットの駐車場検索サイトより監査人作成、平成 29 年 1 月 10 日現在）

このような状況を踏まえると、麻布十番公共駐車場の利用料金について、見直す必要があると考える。現在の利用料金は、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る。

【意見2】収入報告の整合性確認の証跡について

区は、基本協定書第 26 条第 1 項の規定に基づき、月次の収入報告を受けている。収入報告には、精算機から出力されるジャーナル等がその根拠資料として添付されている。区では、収入報告に計上されている金額とジャーナルに記録されている金額との整合性を確認しているとのことであるが、平成 27 年 5 月分、8 月分、12 月分の月次収入報告を確認したところ、8 月分についてはその証跡は残されていたが、5 月分と 12 月分についてその証跡は残されておらず、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。この点、区によると、監査人に資料提供を行うにあたり、証跡を消したうえで提出したとのことである。なお、監査人において、平成 27 年 5 月分の収入報告とジャーナルを突合したところ、整合していた。

収入は、変動納付金の算定にも影響する重要な項目であることから、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、事後的にも確認したことを明らかにしておくことが望ましい。今後は、平成 27 年 8 月分と同様に、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の証跡として残す必要がある。

【意見3】納付金の額の協議について

納付金の額については、基本協定書第 33 条及び年度協定書第 4 条において、下記のとおり規定されている。

基本協定書及び年度協定書より抜粋

基本協定書
（納付金の支払い）
第33条　乙は、公募時に提出した収支計画書で提示した金額を甲に支払うものとする。
2　前項の各年度の納付金の額（消費税を含む。）及び納付の方法等については、年度協定に定めるものとする。

年度協定書
（納付金の額）
第4条　基本協定書第33条第2項に規定する納付金の額は、年額57，800，000円（消費税を含む。）とする。
2　乙は、本業務で得た利用料金の収入が、年額170，000，000円（消費税を含む。）を超えた場合は、その超過した額の80パーセントに相当する額を甲に支払うものとする。

納付金の額は、基本協定書及び年度協定書に従い、適切に計算されていた。しかし、下記に示すとおり、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、両者には大きな違いがある。

表 31　支出計に対する各項目の比率比較

（単位：千円）

項目	麻布十番公共駐車場		品川駅港南口公共駐車場		比率差異
	金額	比率	金額	比率	(ポイント)
職員人件費	39,614	23.7%	31,400	19.1%	4.6
光熱水費	16,665	10.0%	9,128	5.6%	4.4
修繕費	5,003	3.0%	7,704	4.7%	△1.7
事業運営費	5,187	3.1%	799	0.5%	2.6
施設管理費	28,420	17.0%	21,199	12.9%	4.1
その他経費	72,358	43.3%	94,015	57.2%	△13.9
(うち納付金)	59,368	35.5%	88,173	53,7%	△18.2
支出計	167,246	100.0%	164,244	100.0%	—

（出典：平成27年度事業報告書の収支状況より監査人作成）

表 32　利用料金収入に対する納付金の比率比較

（単位：千円）

項目	麻布十番公共駐車場	品川駅港南口公共駐車場	比率差異
	金額、比率	金額、比率	(ポイント)
利用料金収入(A)	171,041	160,853	―
納付金(B)	59,368	88,173	―
比率 (B)/(A)	34.7%	54.8%	△20.1

（出典：平成 27 年度事業報告書の収支状況より監査人作成）

表 33　収支差額の比較

（単位：千円）

項目	麻布十番公共駐車場	品川駅港南口公共駐車場
収入計(A)	171,041	160,853
支出計(B)	167,246	164,244
収支差額 (A)-(B)	3,795	△3,391

（出典：平成 27 年度事業報告書の収支状況より監査人作成）

支出計に対する各項目の比率差を見ると、麻布十番公共駐車場は機械式であり、延床面積も広いことから、機械点検費用などの施設管理費が 4.1 ポイント高く、光熱水費も 4.4 ポイント高くなっている。また、職員人件費も 4.6 ポイント高くなっているものの、各項目の比率差はそれほど大きくはないといえる。しかし、その他経費については、麻布十番公共駐車場が 43.3%、品川駅港南口公共駐車場が 57.2%とその差が 13.9 ポイントと大きくなっている。この要因は、その他経費に含まれる納付金である。納付金の比率を見ると、麻布十番公共駐車場が 35.5%、品川駅港南口公共駐車場が 54.8%とその差は 18.5 ポイントであり、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、品川駅港南口公共駐車場と比較すると著しく低いといえる。

利用料金収入に対する納付金の割合を見ても、麻布十番公共駐車場が 34.7%、品川駅港南口公共駐車場が 54.8%とその差は 20.1 ポイントであり、同様のことがいえる。

また、収支差額については、麻布十番公共駐車場が 3,794,825 円のプラスとなっているのに対し、品川駅港南口公共駐車場は 3,390,515 円のマイナスとなっている。麻布十番公共駐車場の支出予算と決算を比較すると、一般管理費予算が 4,800,000 円であるのに対し、決算が 9,488,823 円と 4,688,823 円多く支出されている。その他の経費を除いた支出計に対する一般管理費の割合を見ても、予算は 5.0%であるのに対し、決算では 10.0%と差が大きくなっている。これでもなお、収支差額が 3,794,825 円のプラスとなっている状況にある。

これらの状況を鑑みると、麻布十番公共駐車場における納付金の額は低めに設定されてい

るといえ、増額する余地が多分にあると考える。従って、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。納付金の額は公募時に示した金額としていることから、変更することは難しい面もあると思われるが、基本協定書第 34 条により、変更について協議する余地はあると思われる。

基本協定書より抜粋

（納付金の変更） 第 34 条　納付金は、乙の運営に起因する収入源があっても、納付金の額の変更は認めないものとする。ただし、甲又は乙から指定期間中に賃金水準又は物価水準及び周辺状況の著しい変動及び甲の指示又は協議等により、当初合意された納付金の額が不適当となったと認めたときは、甲に対して書面をもって納付金の額の変更を申し出ることができるものとする。 2　甲は、前項の申出を受けた場合、協議に応じなければならない。 3　変更の要否や変更金額等については、前項の協議により決定するものとする。

2. 自動二輪車駐車場整備助成

（1） 事業の概要

①　事業の概要

自動二輪車の違法駐車を解消するために、民間の定期貸自動二輪車駐車場の整備に要する費用の一部を助成する事業である。

助成対象費用等は、「港区自動二輪車駐車場整備費助成要綱」に規定されており、1 駐車場あたり 20 台を限度として、1 台分につき 100,000 円の助成を行うものである。平成 17 年度に開始された事業である。

平成 17 年度に開始されて以降の、助成金の支給実績は次表のとおりである。

表 34　自動二輪車駐車場整備助成実績

（単位：件、千円）

年度	件数	金額
平成 17 年度～平成 22 年度	不明	不明
平成 23 年度	1	1,000
平成 24 年度	0	0
平成 25 年度	1	1,520
平成 26 年度	0	0
平成 27 年度	0	0
平成 28 年度（10 月現在）	0	0

（出典：区提供データより監査人作成）

このように、平成 23 年度以降の助成実績をみると、合計 2 件、2,520,000 円とほとんど助成が活用されていない。

自動二輪車の違法駐車の解消を図ることを目的とした助成事業ではあるが、下記のとおり、近年、放置自動二輪車台数は減少傾向にある。また、民間開発事業者による遊休地の活用により自動二輪車駐車場が一定数確保されるなどして、自動二輪車駐車場が増加している状況にある。

表 35　放置自動二輪車台数の推移

（単位：台）

年度	自動二輪車放置台数
平成 25 年度	101
平成 26 年度	60
平成 27 年度	41

（出典：港区の街づくり 平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

このような状況に鑑み、区は、平成 28 年度をもって、当該事業を廃止することとしている。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	1,000	1,000	1,000

決算額	1,520	0	0

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
	執行なし	
合計	0	

（２） 監査の結果

【意見1】実績データの蓄積について

表 33　自動二輪車駐車場整備助成実績に記載したとおり、事業開始時平成 17 年度から平成 22 年度までの助成実績は不明である。区によると、文書保存期間は 5 年間であるため、実績がわからないとのことであった。起案書、助成金申請書、交付決定通知、支出命令書等の文書については、文書保存期間経過後に廃棄するのであろうが、実績データ等については、区として保管し把握しておくべきであると考える。

当該事業に限ったことではないが、各種実績データについては、今後の施策・事業の参考データと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。

3. 自動二輪車駐車場管理運営

（１） 事業の概要

① 事業の概要

平成 16 年度に開設した自動二輪車駐車場「みなと高輪バイクイン」の管理運営事業であった。しかし、品川駅高輪口の放置自転車が非常に多く、早急な対策が必要であったこと、また、近隣に民設バイク駐車場も整備されてきたことから、「みなと高輪バイクイン」を廃止し、暫定自転車駐車場に用途転換することとした。

平成 25 年度及び平成 26 年度の事業費は、この用途転換に要した工事請負費等である。そして、平成 26 年 4 月 1 日に、「みなと高輪バイクイン」は、「品川駅高輪口第二暫定自転車等駐車場」に用途転換された。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	2,525	627	0
決算額	2,517	626	0

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
	執行なし	
合計	0	

（２） 監査の結果

【意見1】「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 3 月に「港区自動二輪車対策の基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定している。この基本方針では、自動二輪車用駐車場整備の推進として、自動二輪車用駐車場整備の推進（重点箇所を中心として）や民間の自動二輪車用駐車場補助制度の拡充・広報などを、重点項目として掲げている。

しかし、自動二輪車駐車場「みなと高輪バイクイン」を廃止し、暫定自転車駐車場「品川駅高輪口第二暫定自転車駐車場」に用途転換したことからもわかるとおり、区にとっては、自動二輪車対策よりも、放置自転車対策のほうが急務である状況にある。

また、「2．自動二輪車駐車場整備助成」に記載したとおり、放置自動二輪車台数は減少傾向にあるし、民間開発事業者による遊休地の活用により自動二輪車駐車場が一定数確保されている状況にもある。

このように、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、区は、基本方針を見直す必要がある。

Ⅳ　地域交通体系の整備に関する事業

1．コミュニティバス運行

（1）事業の概要

① 事業の概要

ア.「ちぃばす」運行事業

コミュティバス（愛称：ちぃばす）は、田町ルート、赤坂ルートの 2 路線（以下「2 路線」という。）と芝ルート、麻布ルート（東、西）、青山ルート、高輪ルート、芝浦港南ルートの 5 路線（以下「5 路線」という。）からなる。

2 路線は都バス路線廃止への対応として平成 16 年 10 月 1 日に運行開始し、平成 19 年 4 月 1 日には車庫発着便（車庫～田町駅東口）の運行も開始した。

5 路線は、地域間の移動を改善するために、新たに選定され、平成 22 年 3 月 24 日から実証運行を開始し、平成 24 年 4 月 21 日から本格運行に移行した。

イ.「ちぃばす」運行概要と利用者数推移

ちぃばすの 2 路線、5 路線の各ルートの起終点、所要時間等の概要は次表のとおりである。

表 36 ちぃばす運行概要

（2 路線）

路線名	田町	赤坂	（車庫発着便）
起点	田町駅東口	六本木ヒルズ	芝浦車庫
終点	田町駅東口	六本木ヒルズ	田町駅東口
所要時間	往路約 26 分 復路約 26 分	1 週約 45 分	往路約 10 分 復路約 10 分
運行間隔	15 分	20 分	不定期 （一部 15 分）
運行車両	中型バス	小型バス	中型バス
運行台数	6 台	3 台	NA
運行時間	7:28～21:26	8:00～20:50	7:20～21:35
運行本数	往路 51 本 復路 49 本	37 本	往路 14 本 復路 15 本
運行距離	約 9.1km	約 9.0km	約 1.3km

（5 路線その 1）

路線名	芝	麻布東	麻布西
起点	新橋駅	港区役所	広尾駅
終点	みなとパーク芝浦	港区役所	広尾駅
所要時間	往路約 50 分 復路約 55 分	1 周約 50 分	1 周約 50 分
運行間隔	平日 20～32 分 土休日 30 分	平日 20 分 土休日 30 分	20 分
運行車両	小型バス	小型バス	小型バス
運行台数	5 台	3 台	3 台
運行時間	7:55～21:06	7:44～20:54	7:51～21:01
運行本数	往路 31 本 復路 31 本	38 本	38 本
運行距離	約 12.8km （神明経由 14.3km）	約 9.2km	約 8.3km

（5 路線その 2）

路線名	青山	高輪	芝浦港南
起点	六本木ヒルズ	品川駅港南口	田町駅東口
終点	赤坂見附駅	浅草線三田駅前	品川駅港南口
所要時間	往路約 42 分 復路約 29 分	往路約 37 分 復路約 37 分	往路約 44 分 復路約 41 分
運行間隔	20 分	20 分	20 分
運行車両	小型バス	中型バス	中型バス
運行台数	5 台	4 台	5 台
運行時間	7:44～21:21	7:50～20:47	7:22～21:30
運行本数	往路 38 本 復路 38 本	往路 38 本 復路 38 本	往路 43 本 復路 42 本
運行距離	約 11.2km	約 13.7km	約 15.8km

（出典：港区の街づくり 平成 28 年度（2016 年度） 事業概要及び区公式ホームページより監査人作成、平成 29 年 1 月 10 日現在）

各ルート別の利用者数の推移は次表のとおりである。

表 37 ルート別利用者数

（単位：人）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
田町	877,129	866,447	872,789
赤坂	320,946	308,609	300,878
2 路線計	1,198,075	1,175,056	1,173,667
芝	328,636	347,911	367,742
麻布東	449,798	139,690	133,457
麻布西		326,983	324,469
麻布計		466,673	457,926
青山	525,141	543,389	536,783
高輪	721,335	727,267	769,609
芝浦港南	571,497	599,520	641,329
5 路線計	2,596,407	2,684,760	2,773,389
合計	3,794,482	3,859,816	3,947,056

（出典：港区の街づくり　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

ウ.運行事業者

2 路線、5 路線いずれについてもバスを運行する事業者（以下「運行事業者」という。）は、運行開始時より、株式会社フジエクスプレス（以下「フジエクスプレス」という。）がプロポーザル方式により選定されている。

2 路線については、区とフジエクスプレスとその親会社である富士急行株式会社との 3 者間で平成 16 年 3 月 31 日に覚書を締結している。覚書第 10 条に基づき、平成 16 年 9 月 30 日に運行に関する具体的な取り決めについて、「コミュニティバス運行協定書」（以下「2 路線協定書」という。）を締結している。

5 路線については、区とフジエクスプレスとその親会社である富士急行株式会社との 3 者間で平成 21 年 12 月 1 日に覚書を締結している。覚書第 10 条に基づき、平成 22 年 3 月 23 日に運行に関する具体的な取り決めについて「コミュニティバス運行協定書」（以下「5 路線協定書」という。）を締結している。

いずれの路線も覚書においては、運行ルート、諸手続、運行開始時期、バス停留所の設置、広告の取扱、富士急行株式会社の責任について同様の規定であり、細目については協定書により規定するものとしているものの、運行経費の取扱について両路線は異なる。

2 路線では購入車両の減価償却費以外の運行経費の負担を区に対して求めない（2 路線覚書第 7 条 1 項）とする一方、5 路線については、車両購入に係る経費相当分（各種補助金を控除した額）と運行経費から運行収入を控除した金額（以下「運行収支」という。）を区が負担

する（5 路線覚書第 7 条第 1、2 項）。なお、運行収入については、企画提案書に基づく金額をフジエクスプレスが保証するとされ（同条第 3 項）、控除される収入金額には下限額が設定されていることになる。

エ.コミュニティバス事業補助金

コミュニティバスの円滑な運行を図り、もって区内の交通の利便性の向上及び地域の活性化に資するために、運行事業者には「港区コミュニティバス事業補助金交付要綱（平成 16 年 9 月　30　日）」（以下「交付要綱」という。）に従い、補助金が交付される。当該補助金は、前述のウ.運行事業者　におけるフジエクスプレスとの覚書及び運行協定書の内容を反映したものとなっている。

交付要綱における補助対象経費・補助金の額・補助期間は次表のとおりである。

表 38　コミュニティバス事業補助金

補助対象経費 （交付要綱第 5 条）	補助金の額 （交付要綱第 6 条）	補助の期間 （交付要綱第 7 条）
(1)CNG 改造経費 ディーゼル車から圧縮天然ガス仕様（CNG）車への改造に係る経費	改造に係る経費の 10%	CNG 改造を完了した日の属する年度
(2)バス車両購入費 バス車両（本体及び車載設備並びに CNG 改造部分）の購入に係る経費	車両購入経費から CNG 改造補助金と国・東京都から受けた補助金を控除した額。さらに EV バス以外は 5 年度に分割して交付	購入日の属する年度から 5 年を限度
(3)EV バス等購入費　(*4) EV バス(電気自動車バス車両本体及び車載設備)の購入並びに EV バスの充電設備の購入に係る経費		購入日の属する年度
(4)運行経費 新規 5 路線の運行経費	運行経費（*1）からバス車内における売券収入、定期券収入及び広告等の収入を控除した額 ただし、上記収入が運行事業者の保証する額を下回る場合は、保証額（*2）を控除した額	運行開始日から 60 か月を限度とし、区長が特に必要があると認める時は延長可能（*3）

補助対象経費 （交付要綱第 5 条）	補助金の額 （交付要綱第 6 条）	補助の期間 （交付要綱第 7 条）
(5)その他区長が特に必要と認める経費		

（出典:港区コミュニティバス事業補助金交付要綱（平成 27 年 10 月 9 日施行）

*1:交付要綱別表（第 5 条関係）によれば次のとおり

	補助金交付対象経費
運行経費	人件費、燃料脂費、修繕費、減価償却費(車両分を除く。)、保険料、車両賦課税、施設使用料、その他区長が認める経費、一般管理費、営業外費用(支払利息)

*2:各年度 222, 560,000 円の運行収入を保証（5路線協定書第7条第3項）

*3:60 か月経過した平成 27 年 4 月以降も延長

*4:平成 27 年度 10 月 9 日から施行

5 路線協定書においては、運行事業者が保証する運賃収入金額（以下「運賃収入保証額」という。）は、222,560,000 円（5 路線協定書第 7 条第 3 項）と規定する一方、運行経費の額は「運行実績に基づいて、甲及び乙が協議の上、定める」としている（同条第 4 項）。

これに対し、フジエクスプレスからの当初の企画提案書においては、年間運賃収入保証額とともに、欠損補助額の上限を 166,660,000 円としており、当初収支計画における平成 22 年度（開業 2 年目）運賃収入額（222,560,000 円）と運行収支（166,593,000 円）とおおむね同額である。

実際の運行経費補助金の算定においては、企画提案書に記載された各年度の当初収支計画上の運行経費に区が認めた経費（以下「追加経費」という。）を加算した額を補助金算定上の運行経費とし、当該金額から運行収入実績額を控除した金額を最終的な交付確定額としている。運行収入実績額は、運賃収入実績額に広告収入等の実績額を加算した額であり、運賃収入については運賃収入保証額が下限となる。

以上より、運行経費補助金の交付額は、その算定構造上、フジエクスプレスの 5 路線の運行収支の実績額とは同額にはならない。

企画提案書における収支計画は開業 5 年目（平成 25 年度）までの作成であることから、平成 26 年度、平成 27 年度は、平成 25 年度の収支計画の運行経費に追加経費を加算した額を補助金算定上の運行経費としている。

平成 27 年度においては、当初収支計画（平成 25 年度）の運行経費 400,939,000 円に対し、追加経費は 37,172,233 円であり、内訳は次表の通りである。当初計画では想定されなかったルート分割や路線変更に伴う人件費増加や燃料費アップ等によるもの以外に、本来運行経費補助金の交付対象外である 2 路線の運賃収入の消費税率上昇に伴う影響額も含まれている。

表 39　平成 27 年度追加経費内訳

（単位：円）

項目	金額	備考（増加理由等）
1.運転従事者人件費	23,145,061	麻布ルート分割、青山ルート路線延長に伴う運転士人件費増、運行管理者増強等
2.燃料費アップ	2,819,398	燃料単価上昇、輸送キロ増加による増加分
3.麻布ルート休憩所	1,569,336	東・西ルート 2 ヵ所の賃料
4.運行改善等費用	2,167,900	車両修繕費、停留所工事費等
5.消費税率変更に伴う減収	3,125,132	平成 26 年 4 月の消費税率変更時に運賃を据え置いたことによる既存 2 路線分の影響額。
6.EV バス運行に伴う運行経費増	4,345,406	車両 2 台増加に伴う経費や人件費の増加分
計	37,172,233	

（出典：「港区コミュニティバス事業補助金　変更交付申請書」（フジエクスプレス　平成 28 年 4 月 15 日）添付書類「平成 27 年度追加経費」より監査人作成）

オ.新規路線選定方法

5 路線のルートは、次の選定方針に基づき、区民の代表、交通事業者、認可権者からなる会議体での合意形成を行うことにより、決定された。

a.新規路線選定方針

「地域交通サービス実施計画（平成 21 年 3 月）」によれば、コミュニティバスの新規路線の具体的な選定にあたっては、区民アンケート（平成 19 年度実施）の結果に基づく、「移動する際に不便を感じることがある地域間の移動」を改善することを中心に、既存交通のサービスレベルの現状、地域の特性、事業の採算性、採択された請願、区役所・支所改革の意義なども考慮して総合的に判断し、絞り込むとしている。

具体的には、新規路線は、以下の条件を満たすことが必要となる。

1. 既存の公共交通との連携も視野に入れ、新たに導入するコミュニティバス路線で、区内の地域交通ネットワークを形成すること
2. 区民アンケート調査の起終点調査で示された移動に不便な地域間の移動を支援すること。ただし、1 を踏まえ、既存の交通機関の改善で対応できるものは除く。
3. 各地区総合支所を地域交通ネットワークに組み入れるとともに、地域間のバランスに考慮すること。

4.	コミュニティバスが安全に走行できる路線条件（原則として道路全幅員 5.5m 以上かつ車道幅員 4.0m 以上、安全に乗り降りできる歩道等）を満たすとともに、既存の路線バスとの重複を考慮すること。
5.	一路線の運行距離は、運行の効率性を考慮し 5～10km 程度とし、運行形態は利便性に考慮し、極力往復方式とすること。ただし、地区の施設配置、道路交通規制（一方通行や右左折禁止等）といった特性によって循環方式が適している場合は除く。
6.	初期投資を除いた運行経費に対する運賃収入の割合（収支率）が将来的に 50％以上見込める路線であること。

b.地域公共交通会議

選定された新規路線を実際に導入するにあたっては、バス事業として国土交通大臣の認可を受けなければならず、交通事業者等（バスの運行事業者、道路管理者、交通管理者）との相互調整や合意形成が必要となる。

このため、道路運送法の規定にもとづき、区民の代表、交通事業者等、運転者が組織する団体の代表、認可権者である国土交通省、学識経験者等により構成される「地域公共交通会議」（以下「交通会議」という。）を平成 20 年 9 月に設置し、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃・料金等、バス等の旅客輸送の提供地域・区間等を協議してきた（港区地域公共交通会議設置要綱（以下「交通会議設置要綱」という。））。

交通会議には、作業部会を置くことができ（交通会議設置要綱第 7 条）、バスの運行路線ごとの交通会議路線別検討部会と交通会議作業部会とが設置されている。

路線別検討部会は、各路線別に区民、バス運行事業者職員、街づくり支援部交通対策担当課長、所管の総合支所協働推進課まちづくり推進担当係長から構成され、運行路線の地域特性に応じてバス利用促進策並びに路線及び収支の改善策、バス事業の検証及び評価等について検討するものとされている（地域公共交通会議路線別検討部会設置要綱第 2 条、第 3 条）。

作業部会は、特定事業担当部長、各総合支所まちづくり担当課長、道路管理者、交通管理者で構成され、バス等の旅客輸送経路等に関して協議するものとされている（港区地域公共交通会議作業部会設置要領第 2 条、第 3 条）。

カ.事業の採算性

「地域交通サービス計画（平成 21 年 3 月）」において提示された 5 路線の事業採算性の考え方は次のとおりである。

a.採算性の評価方法

5 路線の採算性評価については、運行開始当初からコミュニティバス事業の運行経費に対

する運行収入の割合である年度別の収支率を指標とし、5 路線全体を評価単位としている。路線全体を評価単位としたのは、運行区間によっては路線毎に目標値を確保することが当面困難な場合が想定されるとともにコミュニティバスの導入方針から路線全体のネットワークとしての効果や課題を検証していく必要があるからとしている。

b.目標収支率

実証運行期間は原則として 2 年間とし 5 路線の収支率の平均で 40％以上を目指し、完了時点で確保できた場合、本格運行へ移行するものとした。

本格運行移行後の事業の採算性については、収支率の目標値を50％以上に設定し、常にコスト意識を持って検証・評価・改善を繰り返しながらできるだけ高い収支率の達成を目指すものとしている。

c.路線毎の評価

5 路線の中に著しく収支率が低い路線があった場合、その路線をそのまま存置し続けると路線全体の収支に大きな影響を及ぼし、ひいては地域交通ネットワークの維持に支障をきたす可能性がある。周辺の地域特性やまちづくりの動向、他の交通手段との乗り継ぎなども考慮の上、路線毎の確保すべき収支率の基準（最低値、許容期間等）についても、別途定め、基準に満たない路線は、他の交通手段への転換、当該路線と他の路線との統廃合や撤退も視野に入れた対応を実施するものとしている。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	356,567	252,813	227,340
決算額	352,288	236,710	232,824

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
報償費	177	地域公共交通会議委員報酬
需用費	12,847	天然ガス車分燃料費、ちぃばす利用案内印刷
役務費	216	ちぃばす利用案内翻訳

委託料	321	コミュニティバス停留所上家清掃委託
工事請負費	4,685	植樹帯等改修工事、コミュニティバス停留所設置工事等
負担金補助及び交付金	214,578	コミュニティバス事業補助金
合計	232,824	

コミュニティバス事業補助金の内訳

（単位：千円）

	交付要綱 5 条	平成 27 年度
運行経費補助金	(4)	168,415
バス車両購入費補助金	(2)	17,860
EV バス等購入補助金	(3)	28,303
合計		214,578

（２）監査の結果

【指摘1】車両の処分について

小型バス車両 1 台(リエッセ)について、フジエクスプレスから同社グループ企業(富士急山梨バス株式会社)への売却による財産処分の申請があり、平成 28 年 3 月 25 日に承認している。

当該車両は、平成 16 年 10 月に購入し、平成 21 年 10 月の車両更新以降、予備車両として使用していたが、車両の消耗が激しく、「ちぃばす」のように 365 日稼働することは難しいが、運行回数を制限すれば使用可能なため、グループ企業で路線バスとして使用したい旨の申請があったものである。

バス車両の処分については、補助金等交付規則第 17 条(財産処分の制限)による区長の承認を得るための申請書が提出されているが、前述の売却理由と売却先が記載されているのみで、車体の消耗の状況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。

また平成 28 年 4 月 6 日付でフジエクスプレスから提出された「「ちぃばす」車両の財産処分(譲渡)報告書」においては、財産処分が予定どおり実施された旨の報告として、処分対象車両、譲渡日、譲渡先が記載されているのみであり、売却価額や車体の老朽化の情報は明らかにされていない。

所管課の説明では、車両は帳簿価額(314,000 円)で売却されており、売却収入は「平成 27 年度港区コミュニティバス事業補助金変更交付申請書」の変更後収支計画(平成 28 年 3 月)の運行収入のその他(雑収入、車両売却簿価　他　1,285,906　円)に含まれ、補助金の算定に

あたって考慮されているとのことであった。また当該車両は、約 12 年間運行したのち、代車としてやむなく使用していたが、実際の消耗状況について外見上確認できるものはなく、信号と停留所の数が少ない地方のバス路線では運行も可能とのことである。

コミュニティバス車両は、購入金額相当額の補助を受けているものであるから、その処分にあたっては、補助金を交付した区の承認が必要となる。また売却収入が発生する場合は、資産購入代金の一部回収と考えられることからその扱いが問題となる。さらに当該車両については、グループ企業への売却が予定されていることから透明性に疑義をもたれやすく、慎重に判断すべき取引といえる。

従って、決裁権者は、処分の承認にあたって売却予定価格はもとより、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。また所管課が聴取により得た情報については、根拠書類とともに文書として残し、処分承認の際の情報として反映する必要がある。

しかし、当該処分の承認については、売却先と処分理由が総括的に記載された申請書のみが添付文書として残されており、全ての決裁権者が売却予定価額、具体的な処分に至る状況を考慮して承認されたと事後的には推定しがたい。

当該財産の処分においては、グループ会社に残存簿価で売却され、売却収入相当額は補助金算定の基礎となる運行収入に含められていることから、結果として財産の残額は区に返還されたことになるが、その判断の過程においても十分な情報を文書等の事後的に確認できる手段で提供することが必要である。

【指摘2】工事費の分担について

5 路線覚書第 6 条では、バス停留所の設置はフジエクスプレスが実施し、費用を負担するものとし、バス停留所設置に伴う付帯工事は区が実施し費用を負担するものとしている。一方、5 路線運行協定書第 8 条第 2 項第 2 号では、フジエクスプレスの分担事項として「バス停設置及びこれに伴う付帯工事」となっており、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が担当するべきかが相反する規定内容となっている。

所管課の説明によれば、覚書における区の行う付帯工事は、横断抑止柵の取り換え、植樹帯改修、舗装工事等を想定しており、協定書におけるフジエクスプレスの付帯工事は、停留所の設置、廃止、移動に伴う簡易な付帯工事について一括して実施する場合を想定しているとのことである。双方が付帯工事を実施可能にすることで、経費や工期を短縮し、柔軟な対応ができるとのことである。

平成 27 年度においては、区は、コミュニティバス停留所設置工事、コミュニティバス停留所撤去工事、植樹帯等改修工事、バス停上家改修工事等に係る工事負担費を支出している。

効率的な工事の実施のため、区とフジエクスプレスがそれぞれ受け持つ付帯工事の範囲を、工事の内容によって変えざるを得ないことは認めるものの、現行の覚書と協定書の一見相反する記載内容をもって規定されているとするのは、当事者以外には理解しがたいといえよう。ま

た、双方の担当者の変更などを契機として将来的に誤解を生じる可能性もある。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。

【指摘3】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、委員は選任されているものの、交通会議の議事録によれば、同会議と同時に開催されている。また、交通会議路線別検討部会の議事録によれば、各路線別ではなく、5 路線の委員が一同に会した形で開催されている。

確かに交通会議や各部会の委員間の意見交換も必要であるものの、現行の作業部会、路線別検討部会の開催形態は、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。もし各部会の実質的な位置づけが運行開始当初とは異なるものにならざるを得ないため、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。

【意見1】路線別収支率（5路線）について

地域公共交通会議で報告された 5 路線における路線別収支率（運行収入/運行経費）の推移は次表のとおりである。路線別の収支率計算の基礎となる運行経費の額については、経費の項目ごとに運行距離、車両台数、運転士人数等をもとに按分率を設定して算定している。このため、各路線の収支率は、運行距離が長く、車両台数が多いほど按分される運行経費の増加により悪化する一方、乗車人数が増加するほど運行収入の増加をもたらし好転する。

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。

高輪ルートについては、運行距離が比較的短く車両台数が少なくて済む一方、乗車人数が多いため、平成 27 年度想定では運行収支は均衡に近い水準に至っている。

これに対し、麻布ルートについては当初から比較的運行距離が長く、車両台数が多い一方、乗車人数は比較的少ないことから、収支率は低めで推移していた。平成 25 年度からは、ルートを麻布東と麻布西に分割し、麻布西ルートについては、50％以上の収支率を確保するに至ったが、麻布東ルートは分割前より収支率が低下した。これは西ルートで分割前の約 7 割に相当する乗車人員を確保できた一方、東ルートでは分割前の 3 割相当の乗車人員にとどまり、運行収入の大幅な減少をもたらしたためと推察される。

表 40　5路線の路線別収支率

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度（想定）*1
芝	36.9%	44.9%	41.7%	39.0%	45.0%	42.0%
麻布	32.7%	37.6%	40.1%	39.6%	40.0%	41.0%
東	-	-	-	-	26.0%	30.0%
西	-	-	-	-	51.0%	51.0%
青山	57.2%	68.9%	71.4%	68.2%	68.2%	61.0%
高輪	66.6%	79.9%	85.7%	81.8%	96.0%	97.0%
芝浦港南	50.7%	62.0%	65.5%	62.5%	55.0%	59.0%
全体	47.4%	56.9%	59.3%	56.9%	58.0%	58.0%

（出典：平成 23 年度～平成 27 年度地域公共交通会議資料）

*1：4 月～12 月までの実績と前年 1～3 月の運行収支により算定

*2：路線別の収支率計算の基礎となる運行経費の額については、経費の項目ごとに運行距離、車両台数、運転士の人数等をもとに按分率を設定して算定している。

「地域交通サービス計画」においては、5 路線について路線全体を評価単位とする一方で、そのまま存置し続けると路線全体の収支に大きな影響を及ぼし、ひいては地域交通ネットワークの維持に支障をきたすことが懸念されるような、著しく収支率が低い路線については、路線毎の確保すべき収支率の最低値と許容期間等を別途定め、他の交通手段への転換、当該路線と他の路線との統廃合や撤退も視野に入れた対応を実施するとしている。

このような観点からすると、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いえる。

【意見2】運行経費補助金の算定方法について

平成 26 年度以降、運行経費補助金は、平成 25 年度（開業 5 年目）の収支計画上の運行経費に区が認めた追加経費を加算した額を算定上の運行経費とし、当該金額から運行収入実績額（運賃収入＋広告収入等）を控除した額を基礎として算定されている。

運行開始後 6 年が経過し、運賃収入の実績額は、運賃収入保証額を 15％以上上回る水準で推移しており、外部環境に予測できない変化が起こらない限り、当該金額を下回るとは考えづらい。つまり運賃収入保証額は、補助金の算定にあたって今後も実質的には機能しない可能性が高い。

一方、運行経費実績額については、企画時点よりも高水準で推移し、運行収入実績額の伸び率を上回っている。これは、ルート変更や車両構成の変化等に伴う人件費や諸経費の増加によるものであり、当初見込みと異なるのは当然ともいえる。

この増加分は、現行の補助金の算定において、区の承認が必要とはいえ、当初収支計画の運行経費に加算される追加経費の額として影響を及ぼすこととなる。追加経費は、平成 27 年度において、算定基準となる平成25年度の当初収支計画の9%超に達しており、項目も人件費、燃料費、賃料、修繕費と多岐に渡り、本来運行経費補助金の対象外である 2 路線に関わるものまで含まれている。

確かに運行経費補助金の額は、運行収支の実績値よりも少ない額で推移していることから、現行においても補助金の交付額には一定の歯止めはかかっているようにもみえる。しかし、その計算要素である運行経費の算定においては、多数の項目かつ高額の追加経費につき、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再検討する必要があると考えられる。

さらに運行経費補助金はあくまでも5路線を対象とするものである(交付要綱第5条(4))。その中に対象外の 2 路線に関わる経費を含めることは、消費税率の引き上げという当初予測不能な事態に伴うものであったとしても、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。

表 41　5路線の収支状況と補助金額の推移

（単位：千円、％）

	企画書	平成 25 年度		平成 26 年度		平成 27 年度	
	*1	実績	差異*1	実績	差異*1	実績	差異*1
運行収入							
運賃	241,932	246,864	4,932	248,085	6,153	258,759	16,827
その他	10,180	10,073	△107	9,928	△252	10,837	657
運行収入計（A）	252,112	256,938	4,826	258,013	5,901	269,596	17,484
運行経費							
人件費	271,545	299,430	27,885	285,407	13,862	294,834	23,289
経費	114,237	135,759	21,522	146,260	32,023	133,274	19,037
営業費　計	385,782	435,189	49,407	431,667	45,885	428,108	42,326
一般管理費	11,917	13,093	1,176	14,378	2,461	18,767	6,850
営業外費用	3,240	3,242	2	2,696	△544	1,730	△1,510
運行経費計（B）	400,939	451,524	50,585	448,742	47,803	448,605	47,666
運行収支（*3）	△148,827	△194,586	△45,759	△190,728	△41,901	△179,010	△30,183
収支率（A/B）	62.9%	56.9%	△6.0%	57.5%	△5.4%	60.1%	△2.8%
運行経費補助金（*3）		177,423		178,194		168,416	
車両購入費等補助金（*2）		137,314		17,860		46,163	
無料乗車券負担金（*2）		115,240		118,002		117,931	
補助金・負担金交付額計		429,977		314,057		332,509	

（出典：区提供各年度収支データより監査人作成）

*1：平成 26 年度以降の実績値と計画値との差異は企画書の平成 25 年度の収支計画を用いて算出している。

*2：消費税相当額を含む額

*3：運行経費補助金の額は最終的な確定値であるが、補助金の算出過程では、前述の通り変更後運行収支計画値を用いることから、平成 28 年 5 月 18 日受領「コミュニティバス事業実績報告書（新規 5 路線：芝・麻布・青山・高輪・芝浦港南ルート分）」（平成 27 年度のフジエクスプレスからの収支実績報告）の運行収支実績とは一致しない。

【意見3】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については、区のホームページにおいて、平成 20 年度の第 1 回から平成 25 年度の第 14 回（同年 12 月 10 日開催）の議事録及び資料が公開（平成 26 年 6 月 11 日更新）されているが、平成 26 年度の第 15 回（平成 27 年 1 月 21 日開催）、平成 27

年度の第 16 回（平成 28 年 2 月 9 日開催）については、議事録は作成されていたものの、ホームページにおいて公開されていなかった（平成 28 年 11 月 8 日現在）。

所管課の説明によれば第 15 回の資料の分量が多かったため、それ以降、議事録及び資料について公開が遅れていたとのことである。平成 28 年 12 月 5 日現在、第 15 回、第 16 回の議事録及び資料は公表されているが、議事録及び資料は、会議開催後速やかに公表し、閲覧に供するべきである。

２. コミュニティバス等福祉事業

（１） 事業の概要

① 事業の概要

高齢者、障害者、妊産婦、生活保護世帯等に対し、社会参加の機会を増やし、福祉の向上を図るために、平成 16 年 10 月より「港区コミュニティバス乗車券の発行及び利用助成要綱」（以下「助成要綱」という。）に従い、コミュニティバスの乗車券を発行し、乗車運賃を助成している。

当該乗車券を提示することにより、コミュニティバス（ちぃばす）及び台場シャトルバス（お台場レインボーバス）に無料で乗車することが可能となる。

ア.事業内容

a.発行対象者・費用負担・利用期間

コミュニティバス乗車券は区内に住所を有する高齢者、障害者、妊産婦、生活保護世帯等に発行され、具体的な発行対象者、費用負担、有効期間は、次表のとおりである。

なお、区内に住所を有する身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳又は愛の手帳（以下「手帳」という。）を所持する者は、下記乗車券によらなくてもその手帳を提示することにより、無料でバスに乗車できる（助成要綱第 7 条）。

表 42 コミュニティバス無料乗車券発行対象者等

発行対象者		助成要綱第 2 条	費用負担	有効期間
(1)シルバーパス所持者		2 号	無料	10 月 1 日～翌年 9 月 30 日
(2)70 才以上の区民	(住民税非課税者)	1 号	無料	
	(住民税課税者)		1,000 円	
(3)児童扶養手当証書所持者		8 号	無料	
(4)マル親医療証所持者		9 号	無料	
(5)妊産婦		12 号	無料	母子手帳交付以降出産月から 1 年後の月の前月末まで
(6)戦傷病者手帳所持者		10 号	無料	10 月 1 日～翌年 9 月 30 日
(7)被爆者健康手帳所持者		11 号	無料	
(8)身体障害者手帳所持者 精神障害者保健福祉手帳所持者 愛の手帳所持者(知的障害者)		4～6 号	無料	
(9)東京都難病医療費助成の医療券所持者		7 号	無料	
(10)生活保護受給者		3 号	無料	
(11)中国残留邦人等支援給付受給者 または特定配偶者		3 号	無料	

(出典:区公式ホームページ、助成要綱から監査人作成)

b.発行の状況

平成 27 年度の区分別の無料乗車券の発行状況は次表のとおりである。

表 43 無料乗車券発行の状況

（単位：枚）

区分　　年度（平成）		23	24	25	26	27
シルバーパス所持者		10,524	10,187	11,155	11,280	11,403
シルバーパス不所持者*1	住民税課税	861	932	1,099	1,098	1,106
	住民税非課税	645	596	782	802	857
生活保護世帯等*2		727	759	701	693	697
障害者等*3		3,213	3,159	3,539	3,404	3,798
妊産婦等*4		5,936	6,143	6,696	7,065	7,166

（出典：保健福祉支援部　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

*1: 表 42 発行対象者(2)に相当

*2: 表 42 発行対象者(10)及び(11)に相当

*3: 表 42 発行対象者(6)～(9)に相当

*4: 表 42 発行対象者(3)～(5)に相当

イ.事業実施体制

a.乗車券発行業務

コミュニティバス乗車券の発行業務においては、各総合支所の区民課と高齢者支援課、障害者福祉課、生活福祉調整課、子ども家庭課が、乗車券の印刷発注、利用者への乗車券発行業務（新規、更新）等の業務を分担している。

表 44　無料パス発行主要業務分担

	各総合支所　区民課	高齢者支援課	子ども家庭課
7月		乗車券の印刷発注・配布	乗車券の印刷発注・配布
8月	乗車券の必要枚数を高齢者支援課、子ども家庭課より入手。	更新用申請書、ちらし、ポスターの印刷発注と各総合支所への配付	
9月	乗車券の発行（更新開始） 内部監査(前年度分乗車券)	シルバーパス所持者の乗車券一斉更新	
10月	＜新規利用期間開始～翌年9月30日まで＞		
	＜随時＞ ・乗車券の新規発行（窓口） ・福祉総合システムへの入力 ・乗車券の受払管理 ・未使用・書損・回収乗車券の保管 ・発行申請書の保管・管理	＜随時＞ ・乗車状況調査 （高齢者支援課、子ども家庭課、障害者福祉課、生活福祉調整課） ・未使用乗車券の保管	
3月		各総合支所より使用済乗車券、期限切れ乗車券を回収し、廃棄処分	

（出典：所管課ヒアリング、関連書類閲覧により監査人作成）

b.負担金の交付

コミュニティバス乗車券使用者及び手帳で乗車する者（以下「使用者等」という。）の利用料金の助成は、バスの運行事業者に対し、使用者等の利用料金に相当する費用を払って行うとされる（助成要綱第 12 条第 2 項）。

具体的には、コミュニティバスの運行事業者（株式会社フジエクスプレス）及び台場シャトルバスの運行事業者（ケイエム観光バス株式会社）との協定に従い、乗車券及び手帳利用者の人数を、毎月報告を受ける。報告された月間乗車人数に、一人当たりの運賃を乗じた金額が、毎月の助成金額となる。

平成 27 年度のコミュニティバスの乗車人数及び助成金額は、次表のとおりである。

表 45 平成 27 年度コミュニティバス乗車人数及び助成金額

ルート		乗車人数（人） A	一人当たり 乗車運賃(円) B	助成金額 （千円） A×B
ちぃばす	田町	225,006		
	赤坂	99,141		
	芝	91,760		
	麻布	133,399		
	青山	153,339		
	高輪	258,884		
	芝浦港南	217,784		
	小計	1,179,313	100	117,931
台場シャトルバス	田町	34,240		
	品川	26,367		
	小計	60,607	210	12,727
合計		1,239,920		130,659

（出典：バス運行事業会社の無料乗車人員集計表から監査人作成）

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	161,493	162,024	139,046
決算額	129,205	132,257	133,306

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
需用費	692	コミュニティバス乗車券印刷、封筒購入
委託料	1,955	コミュニティバス乗車券発行業務委託及びデータ入力業務委託

負担金、補助及び交付金	130,659	コミュニティバス無料乗車券（ちぃばす乗車分 117,931、台場シャトルバス乗車分 12,727）
合計	133,306	

※この他子ども家庭課で児童手当等事務の（小事業）において、コミュニティバス乗車券の印刷費として需用費決算額 131 千円（予算額 198 千円）が計上されている。

（２）監査の結果

【指摘1】利用者確認について

「港区コミュニティバス運行に伴う乗車券利用者に関する協定書（平成 16 年 10 月 1 日）」第 6 条及び「台場シャトルバス運行に伴う乗車券利用者に関する協定書（平成 25 年 5 月 1 日）」第 6 条には、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おり、運行事業者は、バスの運行業務に支障の出ない範囲において、区の調査に協力することとある。

実際の利用者の確認は、高齢者支援課の指示の下、障害者福祉課、生活福祉調整課、子ども家庭課の担当者が分担して行っている。各担当者は、バスの運転手に通知せずにコミュニティバスに1時間乗車するか、台場シャトルバスのいずれかのルートを 1 循環乗車することで、無料乗車券や手帳による乗車人数を確認して所定の調査報告書に記録し、運行事業者からの乗車人数報告書と照合している。

平成 27 年度においては、実地確認を 5 回行っていたが、実施時期が平成 27 年 7 月 1 回、同 11 月 1 回、平成 28 年 3 月 3 回と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るとは言い難い。また、特に年度末の実施は、万が一異常な差異が発生した際に、原因の調査、必要に応じた追加の調査などフィードバックについて年度内に対応できない可能性もある。従って、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。

【意見1】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は、助成要綱等の明文規定はない。このため各総合支所がそれぞれの運用において、発行対象区分の一部につき、発行申請の際、発行対象者が提示すべき各手帳等（助成要綱第 3 条第 2 項）と合わせて、本人の代わりに申請を行う者の身分証明書等の提示を要請しているとのことである。

また、区公式ホームページの「コミュニティバス無料乗車券の発行について知りたい」（https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsuutaisaku/kuse/kocho/faq/fukushi/190.html　平成 28 年 12 月 8 日現在）においては、コミュニティバス乗車券の発行対象区分ごとの提出書類等（東京都シルバーパス、各種手帳、証書等）に加え、代理人による申請の可否及び必要書類

が示されているが、当該情報は、平成 24 年 3 月以降更新されておらず、現行の各総合支所、高齢者支援課等における取り扱いを反映したものではない。

本来、コミュニティバス無料乗車券の申請は、バスに乗車する対象者自ら来所して申請することが原則とはいえ、対象者に障害者等が含まれることもあり、やむを得ず代わりの者が申請せざるを得ない場合もあると推察される。従って、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。

【意見2】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（シルバーパス所持者、70 歳以上）とそれ以外（障害者等、妊産婦等、生活保護世帯等）の 2 種類の様式がある。各区分により確認書類や代理申請の可否が異なるため、異なる様式や記載項目が発生するのはやむを得ないとしても、本人以外による申請の場合の氏名欄、旧券回収の有無等、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。いずれの区分も本人または本人の承認を得た代理人の申請であることを確認したのち、所定の有効期間の乗車券を発行し、福祉総合システムに発行情報を入力し、旧券はできる限り回収する点においては同様である。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。

表 46 コミュニティバス乗車券発行申請書の記載項目（主要な相違点のみ）

申請書 / 記載欄	高齢者等向け	障害者等・妊産婦等 ・生活保護世帯等向け
代理人住所氏名	有（職員記入）	無
確認書類欄	無（申請者にシルバーパスの有無を書かせる欄はあり）	有（該当欄に○）
旧券回収の有無	無	有

（出典：平成 27 年度の申請書様式より監査人作成）

注：申請区分から当然に相違があるものについては記載していない。

【意見3】乗車券発行業務及びデータ入力業務委託について

シルバーパス所持者に対するコミュニティバス乗車券の一斉更新については、事業開始（平成 16 年 10 月）から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随意契約により委託しており、平成 27 年は 9 月 1 日から 11 月 30 日まで業務が履行されている。

業務委託料は、事業開始当初から一貫して 1,939,572 円であるが、その内訳は次表のとおり、

それぞれの業務の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い。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。

表 47　コミュニティバス乗車券発行業務及びデータ入力業務委託の内訳

（単位：円）

	数量	単価	金額
乗車券発行業務委託	1 式	1,311,600	1,311,600
データ入力業務委託	1 式	484,300	484,300
		小計	1,795,900
		消費税	143,672
		合計	1,939,572

（出典：港区シルバー人材センター平成 27 年度委託業務請求書より監査人作成）

高齢者支援課では、派遣された人員については就業時間報告書の提出を求め、月間の作業時間について確認したうえで委託料を支払っているものの、見積もり作業時間との比較は不可能ということになる。港区シルバー人材センターへの委託はその性質上、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の、それでも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と考えられる。

3. 台場の地域交通の運行

（1） 事業の概要

① 事業の概要

台場の地域交通の運行は、台場シャトルバス（愛称：お台場レインボーバス）の運営に関して、台場シャトルバス運営協議会の事務局として支援する事業である。

【事業の背景】

台場地域（港区台場 1 丁目、2 丁目）は、品川区東八潮地区、江東区青海地区・有明地区と接し、港区内の他地区とはレインボーブリッジのみでつながるという特殊な立地にある。もともとこの地域は、幕府が江戸城防備のため嘉永 6 年（1853 年）から造成した七つの台場のうち、第三台場と第六台場が消滅せずに残ったことに起源を有する。東京港の海底を掘削した際の残土により第三台場とつながる形で埋立が進められ、東京港埋立第 13 号地として造成された。完成当時、13 号埋立地はいずれの区にも属していなかったためその帰属が問題となったが、昭和 57 年（1982 年）10 月に出された調停案に基づいて港区、品川区、江東区の 3 区に分割された。その後東京都の臨海副都心開発が行われ、平成 7 年（1995 年）7 月には台場 1 丁目・

2丁目の住居表示が実施された。同年、世界都市博覧会の中止が決定されたものの、11月に新交通システム・ゆりかもめが開業し、平成8年(1996年)までに台場地域のまちがおおむね完成した。

レインボーブリッジは上下2層構造となっており、上層には首都高速11号台場線、下層には中央部にゆりかもめが、その両側に臨港道路海岸青海線が通る他、下層の両外側には歩道があり、歩いて渡ることが可能である。自転車についてはかつては輪行袋に入れてのみ通行可能だったが、現在は専用の貸し出し台車に載せて手押しでの通行が可能となっている。

台場シャトルバスの運行開始以前において、台場地域の住民が区内の病院、スポーツセンター、芝浦港南地区総合支所等に行くには、自家用車以外にはゆりかもめか都営バスを利用することになり、ゆりかもめは新橋駅まで片道310円(往復620円)かかり、さらに新橋駅からJRに乗り換えるのに時間を要した。都営バスで浜松町に出る場合、田町・港南方面へはJR乗換えとなり、田町駅まで片道330円(往復660円)かかっていた。

こうした状況のもと、港区内他地区では平成16年度にコミュニティバス(ちぃばす)の運行が開始されたこともあいまって、台場地域の住民から区内の移動を容易にするような新しい交通システムの要望が高まった。港区地域公共交通会議において、「港区地域交通サービス実施計画」に基づき、「港区地域交通サービス取組方針」にも合致する新規交通手段として、台場シャトルバスを導入する方針が決定された。

なお、ゆりかもめは平成28年12月現在、初乗り運賃が190円、新橋～お台場海浜公園間の運賃が320円と東京メトロや都営地下鉄に比べて高額である。都営バスは平成28年12月現在、「波01」系統が品川駅港南口と東京テレポート駅前を結び、台場地域に4つの停留所を設けている(お台場海浜公園駅前、台場二丁目、フジテレビ前、台場駅前)が、平日日中でも1時間あたり0～2本と、生活の足としては本数が少ない。

【コミュニティバスとの相違】

コミュニティバスについて明確な定義はないが、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、行政が主体的に計画し、事業者に運行を委託する形のものが一般的である。台場地域と品川駅・田町駅方面を結ぶバスは、住宅と集客施設がコンパクトに集積する台場地域の特性を活かすとともに、レインボーブリッジにバス停を設置できないこと、港南地域に公共施設が少ないこと等から、コミュニティバスでなくシャトルバスを採用することとなった。

【運営主体と運行事業者】

台場シャトルバスは、台場地域の住民の代表、企業の代表、バス運行事業者及び港区で構成する「台場シャトルバス運営協議会(以下「協議会」という。)」が、「台場シャトルバス実施計画(平成24年2月)」の策定をはじめ、運行開始後の事業の検証・評価・改善などを企画・運営している。バス運行事業者は、運行開始時に区がプロポーザル方式で選定した株式会社ケイエム観光である。協議会と株式会社ケイエム観光、kmホールディングス株式会社の3者が

「台場シャトルバス運行協定書」を締結して、平成 24 年 4 月に運行を開始した。株式会社ケイエム観光はその後ケイエム観光バス株式会社に名称変更している。

港区はこれまでに、事業者に対しバス 4 台の購入のための補助金を、平成 24 年度に 25,973 千円、25 年度に 50,479 千円支出している。

「台場シャトルバス実施計画」によると、持続的かつ安定的な事業運営のため、事業の収支率（運行経費と運行収入の割合）を評価指標として、事業の採算性を評価するとしている。評価は毎年度行い、3 年目までに黒字（収支率 100％）を目指し、それが確保できない場合は事業全体を見直して 5 年目まで運行を継続するが、5 年目までに黒字（収支率 100％）が確保できない場合は運営協議会は運行から撤退するとした。

事業の検証は平成 24 年度から継続して港区が委託により実施している。

【運行概要等】

台場シャトルバスは田町ルートと品川ルートの 2 路線あり、運行概要、運賃等及び利用者数の推移は次のとおりである。

表 48　台場シャトルバス運行概要

	田町ルート	品川ルート
起点	田町駅東口（循環）	品川駅港南口（循環）
終点	田町駅東口（循環）	品川駅港南口（循環）
運行距離	約 15.4km	約 18.4km
バス停	12 ヵ所 平成 27 年 10 月 15 日より「芝浦三丁目」バス停留所運用開始	11 ヵ所
所要時間	一周　約 50 分	一周　約 60 分
運行間隔	30 分～60 分	20 分～30 分 平日午前 7 時台は 15 分
運行台数	2 台	4 台
運行時間	平日　7:31～21:15 休日　7:35～21:16	平日　7:00～22:21 休日　7:34～22:21
運行本数	平日及び休日とも 1 周 23 本・半周 2 本	平日 1 周 40 本・半周 3 本 休日 1 周 38 本・半周 2 本
運行車両	中型バス　7 台 定員 58 人（座席 27、立席 31）、ノンステップ仕様、車いす 1 脚対応	

（出典：港区の街づくり　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

表 49　台場シャトルバスの運賃等

乗車券	大人（中学生以上）210 円 小人（小学生）100 円 NTT ドコモのおサイフケータイ「iD」が使用可 東京都シルバーパス、パスモ・スイカは使用不可
定期券	通勤定期券 　1 ヶ月 8,000 円、3 ヶ月 23,000 円 通学定期券 　1 ヶ月 7,000 円、3 ヶ月 19,000 円 小学生通学定期券 　1 ヶ月 3,500 円、3 ヶ月 9,500 円
回数券	一般回数券 　2,000 円券（11 回分／2,310 円分） 　5,000 円券（29 回分／6,090 円分） 小人用回数券 　1,000 円券（11 回分／1,100 円分） 　2,500 円券（29 回分／2,900 円分）
一日乗車券	500 円、台場シャトルバスと km フラワーバスの全路線に乗車可
共通一日乗車券	500 円、台場シャトルバスとちぃばすの全路線に乗車可

（出典：港区の街づくり　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

表 50　台場シャトルバス利用者数の推移

（単位：人）

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
田町ルート	85,610	140,772	150,075	173,232
品川ルート	209,879	283,105	313,867	356,734
合計	295,489	423,877	463,942	529,966

（出典：港区の街づくり　平成 27 年度（2015 年度）事業概要、同平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

田町ルート・品川ルートとも利用者は年々増加している。調査検証によると、田町ルートは台場地域住民の利用が多く、品川ルートは品川駅で新幹線との乗換えが可能なことから台場地

域在勤者、来街者の利用が多くなっている。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	65,550	5,787	4,094
決算額	62,872	5,400	3,975

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度 決算額	主な内容
需用費	249	利用案内(英文)の印刷
委託料	3,726	台場シャトルバス運行に関する調査検証等支援業務委託
合計	3,975	

（２）監査の結果

【指摘1】収支率の年次推移について

平成 24 年度の運行開始から毎年度、区が発注している「台場シャトルバス運行に関する調査検証等支援業務委託」報告書（以下「報告書」という。）によると、各年度の収支率データは次のとおりであった。なおルート別の収支率は示されていないが、第 2 期報告書に、田町ルートと品川ルートの収支率は同水準との記載がある。

表 51 収支率の年次推移

（単位：千円、％）

		平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
平成 24 年度 第 1 期報告書		見込み	試算			
	運行収入	68,175	127,410			
	運行経費	147,073	164,762			
	運行収支	-78,898	-37,352			
	収支率	**46.4%**	**77.3%**			
	※平成 24 年度は運行開始（4 月 19 日）から 9 月末日までの実績を基に試算					
平成 25 年度 第 2 期報告書		実績(*1)	見込み(*2)			
	運行収入	68,175	82,655			
	運行経費	147,073	152,346			
	運行収支	-78,898	-69,691			
	収支率	**46.4%**	**54.3%**			
	(*1)平成 24 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日までの実数 (*2)平成 25 年 4 月 1 日から 12 月 31 日までは実数、平成 26 年 1 月 1 日から 3 月 31 日までは予測					
平成 26 年度 第 3 期報告書		実績	実績	見込み(*3)		
	運行収入	68,175	87,390	93,915		
	運行経費	147,073	146,798	156,172		
	運行収支	-78,898	-59,408	-62,257		
	収支率	**46.4%**	**59.5%**	**60.1%**		
	(*3)平成 26 年 4 月 1 日から 12 月 31 日までは実数、平成 27 年 1 月 1 日から 3 月 31 日までは予測					
平成 27 年度 第 4 期報告書		(*4)	(*4)	(*4)	(*5)	(*5)
	収益	61,718	85,984	94,690	103,531	113,884
	経費	196,110	174,803	151,974	151,004	155,553
	運行収支	-134,392	-88,819	-57,284	-47,473	-41,669
	収支率	**31.5%**	**49.2%**	**62.3%**	**68.6%**	**73.2%**
	(*4)実績か見込みかの記載なし (*5)平成 27 年度、28 年度は見込み					

（出典：各年度報告書より監査人作成）

各年度を比較すると、次のような不整合が見られる。
①集計範囲の変更
平成 24 年度から 26 年度までは運行収入（運賃収入・広告料他）、運行経費（人件費・燃料費・一般管理費）を集計しているが、平成 27 年度は収益（運行収入・広告・補助金他）、経費（人件費、営業経費（燃料・修理修繕・保険・施設他））としており、平成 24 年度から 26 年度までと平成 27 年度で集計範囲が異なっている。
計算の前提が異なれば、計算結果も異なるのが当然である。収支率の計算にあたっては集計範囲や計算方法を各年度で統一しなければ、推移を正確に把握することができない。何らかの理由で集計範囲を変更したのであれば、その内容と理由を明記する必要がある。逆に、実質的に同じ範囲を集計しているとするならば、表記を変更した理由を示す必要がある。
②見込みと実績
第 1 期報告書における 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。
所管課の説明では、第 2 期報告書と第 3 期報告書を作成する際に、24 年度見込みを確定値と誤認し、そのまま実績値として掲載したとのことである。
③数値の不一致（その 1）
第 4 期報告書において、24 年度実績が第 3 期までの報告書の数値と一致せず、24 年度収支率が低くなっている。
所管課の説明では、24 年度収支率について第 1 期から第 3 期まで誤った見込みを記載していたが、第 4 期報告書の作成の際に誤りに気づいて数値を改めた。しかしその際に数値を誤り、計算途中の数値を記載したため、再び誤ったとのことである。
④数値の不一致（その 2）
第 4 期報告書において、25 年度実績が第 3 期報告書の数値と一致せず、25 年度収支率が低くなっている。
所管課の説明では、25 年度実績について、第 3 期報告書の数値が正しい数値であったにもかかわらず、第 4 期報告書の作成の際に計算途中の誤った数値に変えてしまったとのことである。
収支率は事業の評価指標として唯一かつ重要であるところ、所管課ではこのように不適切な取扱いがなされていた。また、委託業務の成果物である報告書の内容について十分な検査が行われたとは言えない。その結果、収支率に対する信頼性が保たれないと言っても過言ではない。
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。

【指摘2】収支率の算出方法について

所管課によると、運行事業者から報告された収支率の数値は、次表のとおり【指摘 1】収支

率の年次推移について　の表51　収支率の年次推移とは異なっている。その理由は一部の費目について消費税や人件費の取扱いが異なるためとのことであるが、計算過程の詳細については把握されていなかった。次表の収支率のうち平成 26 年度の 58.7%については協議会にも提示されているとのことである。

表 52　運行事業者から報告された収支率

（単位：円、%）

損益計算書	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
営業収入	65,988,740	87,390,000	95,100,300	103,658,000
営業経費	153,214,396	146,798,000	161,972,660	153,986,000
営業利益率	43.1%	59.5%	58.7%	67.3%

（出典：所管課提供データ）

後述の【意見2】今後の運行について　に記載した平成 28 年 9 月 1 日の配布資料には、表 52　運行事業者から報告された収支率　の数値（平成 27 年度の 67.3%）が使われている。

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、それだからこそ、計算の前提・集計方法を明示すべきである。そうでなければ混乱を招き、データの信頼性が低いものとなってしまう。

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とのことであるが、両者の連携が不足していたため、協議会で提示された数値と異なる数値が報告書に掲載されてしまったと推定される。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、指導する必要がある。

【指摘3】収支の分析と対策について

第 1 期から第 4 期各年度の検証報告では第 1 期との比較が行われ、運行事業者のプロポーザルにおける当初見込みとの比較がなされていない。

そこで、運行収支について内訳を検討した。差異のうち太字の数字は、運行収支にマイナスの影響となる要因を示す。当初計画では運行開始から 3 年目の平成 26 年度に黒字化することが見込まれていた。

表 53 収支の実績及び計画との差異

（単位：千円、%）

		実績	当初計画	差異（実績－当初計画）
平成 24 年度	年度末車両数*1	7	6	1
	営業収入A	65,989	72,391	**△6,402**
	旅客収入	59,854	70,391	**△10,537**
	その他	6,134	2,000	4,134
	営業経費B	141,215	97,762	**43,453**
	人件費	102,540	53,152	**49,388**
	乗務員	80,379	52,117	**28,262**
	職工員他	22,161	1,035	**21,126**
	営業費	38,675	44,610	△5,934
	本社経費C	11,999	7,928	**4,071**
	経費合計 D＝B＋C	153,214	105,690	**47,524**
	収支　A－D	△87,226	△33,299	53,927
	営業利益率 A÷D	43.1%	68.5%	△25.4%
平成 25 年度	年度末車両数	7	6	1
	営業収入A	87,390	100,851	**△13,461**
	旅客収入	85,106	98,851	**△13,745**
	その他	2,284	2,000	284
	営業経費B	132,668	97,926	**34,742**
	人件費	96,178	53,316	**42,862**
	乗務員	77,256	52,281	**24,975**
	職工員他	18,922	1,035	**17,877**
	営業費	36,490	44,610	△8,120
	本社経費C	14,130	7,928	**6,202**
	経費合計 D＝B＋C	146,798	105,854	40,944
	収支　A－D	△59,408	△5,003	△54,405
	営業利益率 A÷D	59.5%	95.3%	△35.7%

		実績	当初計画	差異 （実績－当初計画）
平成 26 年度	年度末車両数	7	6	1
	営業収入A	95,100	115,679	**△20,579**
	旅客収入	91,027	113,679	**△22,652**
	その他	4,073	2,000	2,073
	営業経費B	147,187	98,090	**49,097**
	人件費	107,691	53,480	**54,211**
	乗務員	87,406	52,445	**34,961**
	職工員他	20,285	1,035	**19,250**
	営業費	39,496	44,610	△5,114
	本社経費C	14,786	7,928	**6,858**
	経費合計 D＝B＋C	161,973	106,018	**55,954**
	収支　A－D	△66,872	9,661	△76,533
	営業利益率 A÷D	58.7%	109.1%	△50.4%
平成 27 年度	年度末車両数	7	6	1
	営業収入A	103,658	130,458	**△26,800**
	旅客収入	100,084	128,458	**△28,374**
	その他	3,574	2,000	1,574
	営業経費B	140,178	118,023	**22,155**
	人件費	102,296	53,480	**48,816**
	乗務員	80,537	52,445	**28,092**
	職工員他	21,759	1,035	**20,724**
	営業費	37,882	64,543	△26,661
	本社経費C	13,808	7,928	**5,880**
	経費合計 D＝B＋C	153,986	125,951	**28,035**
	収支　A－D	△50,328	4,507	△54,835
	営業利益率 A÷D	67.3%	103.6%	△36.3%

（出典:所管課提供データ）

*1:平成 24 年度当初は 6 台

この表から、運行収支が黒字化できない要因として次のことが読み取れる。

①営業収入の実績が計画を下回っていること

②経費の実績が計画を上回っていること

①について、車両台数が一定のもとで利用者数が増加しているにもかかわらず、旅客収入の（実績－当初計画）が 4 年間マイナスであり、かつ継続的に拡大している。これは、当初計画が甘く見積もられている可能性を示唆する。

②については人件費の影響が大きく、人件費以外には本社経費が毎年、赤字要因の一つとなっている。人件費は乗務員、職工員他（整備士等）とも実績が計画を大幅に超過している。そのうち乗務員について所管課では、運行開始直後に関越自動車道で発生した高速バス居眠り運転事故（平成 24 年 4 月 29 日発生）等により法規制が強化されたことと、全国的な運転手不足により、乗務員を確保するため経費が増加したと認識している。一方職工員他については、運行事業者が路線バス事業に不慣れであったため、計画に計上すべき項目の計上が漏れたことが原因であるとしている。

運行改善にあたっては、赤字の要因ごとに分けて予見可能性と事業者の経営努力の二面から詳細に分析し、それぞれに応じた対策をとっていく必要がある。①の収支不足については、運行ダイヤの改訂・運行ルート改善等によって利便性を高め、利用者の増加につなげることも有効と推測される。②の経費過大のうち、乗務員人件費について高速バス事故の影響は運行開始時に予見できなかった要因である反面、職工員他の人件費に関しては運行事業者のミスであり、本来は事業者の経営努力にまつべき部分である。そのような事業者がプロポーザルで選定された以上、協議会としても救済しようがない部分とも言える。例えば平成 27 年度における職工員他の（実績－当初計画）はマイナス 20,724 千円となっているが、これを大人乗車券 210 円で割れば 98,686 回となり、利用者数・利用頻度を高めてカバーするには困難なレベルと考えられる。

各年度の報告書及び協議会の議事録を閲覧した限りでは、事業性の検証として赤字の要因分析に踏み込んだ内容は見られなかった。予見できなかったバス事故の影響については、計画を適時に見直すべきであった点も否定できない。「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（収支率 100%）を目指し、それが確保できない場合は事業全体を見直して 5 年目まで運行を継続するとされており、3 年目に黒字化できなかった時点で少なくとも事業全体の見直しを行うべきであった。平成 26 年度に田町ルート・品川ルートの統合が検討されたが、バス停の移設につき警視庁の了承が得られず実現に至らなかった。また平成 27 年度にもルート変更を含む運行改善が提案されたが、協議会での合意形成ができずに実行されなかった。いずれの場合も、増便により収入の増加を図ろうとしたものである。

結果的に、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。

【意見1】協議会の委員について

「港区台場シャトルバス運営協議会設置要領」によると、委員の構成は次のとおりとなっている。

港区台場シャトルバス運営協議会設置要領（抜粋） （構成） 第 3 条　運営協議会は、次に掲げる 9 人以内の委員をもって構成する。 (1)「台場の地域交通を考える会」の代表者　3 人以内 (2)「臨海副都心まちづくり協議会」を構成する者で、台場地区内に所在する企業の代表者　3 人以内 (3)バス運行事業者の代表者　1 人 (4)芝浦港南地区総合支所まちづくり担当課長 (5)街づくり支援部交通対策担当課長

協議会の委員名簿及び議事録を平成 24 年度から閲覧したところ、(2)企業の代表が毎年度 2 人で、3 人となった年度がなかった。当該 2 人の所属は台場地域の商業施設とホテルである。しかし、台場地域に立地する大手メディア会社に所属する人が 4 年間一度も委員に就任しておらず、平成 28 年度においても就任していないとのことであった。この会社の従業員、関係者は相当数台場シャトルバスを利用して通勤していると推測され、その人々の通勤需要の動向を台場シャトルバスの運行改善に反映させることができていれば、さらに利用者を増やし、収支率の改善に寄与できたのではないかと考えられる。企業が台場地域外からの通勤者に対しゆりかもめや東京臨海高速鉄道りんかい線の定期券を支給している場合には、台場シャトルバスを利用しないこともありうる。しかし、それらと台場シャトルバスとは路線が全く重複しているわけではなく、また定期券でなく回数券を支給する場合も想定されることから、台場シャトルバスへの通勤ニーズは潜在的であっても存在すると考えられる。

現状は港区台場シャトルバス運営協議会設置要領に違反してはいないが、設置の趣旨が全うされているとはいえない。平成 29 年度以降の新たなスキーム（【意見2】今後の運行について　を参照）においては、台場地域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となるような仕組みが必要である。

【意見2】今後の運行について

平成 28 年 9 月 1 日港区長定例記者発表における配布資料として、台場シャトルバスの運行を継続するとの発表がなされた。

それによると、台場シャトルバスは、5 年目にあたる平成 28 年度末までに収支率 100％を確保することを目指していたが、平成 27 年度の収支率が 67.3％で、平成 29 年度以降の運行継

続の条件を満たせないと判断され、協議会は解散し事業から撤退することを平成 28 年 6 月に決定した。

しかし、台場地域の区民からの強い要望に応え、平成 29 年 4 月から新たなスキームで運行を開始する。新たなスキームにおいては、事業主体を民間事業者とし、当該事業者が 5 年以内に黒字化を図り、自主運行できるまでの間の運行経費、車両購入費等を、上限を定めた上で区が補助する。平成 28 年 9 月 1 日から運行事業者をプロポーザル方式により公募している。

台場地域では、平成 29 年 1 月 6 日現在、台場シャトルバスの他に下記 2 路線のバスが運行されている。

①東京ベイシャトル

日の丸自動車興業が東京都の臨海副都心（台場・青海地区）で運行する無料巡回バス

②km フラワーバス

JR・東京モノレール「浜松町」駅と、お台場エリア・国際展示場(東京ビックサイト)を結ぶ都営バス「虹 01 系統」の代替路線として、ケイエム観光バス株式会社が平成 25 年 4 月 1 日より運行

km フラワーバスは定期券・回数券・一日乗車券の台場シャトルバスと共通利用が可能であり、東京都シルバーパスが利用でき、台場地域内に停留所を 4 ヵ所（台場駅前、フジテレビ前、台場二丁目、お台場海浜公園駅前）設置して JR 浜松町駅と結んでいることから、台場地域住民の利便性を高める有力な交通手段といえたが、平成 29 年 5 月 31 日での廃止が決まっている。

また、台場シャトルバスはゆりかもめ及びりんかい線の不通時に振替輸送を受け入れる協定を各運行会社と締結している。

新たなスキームにおいては、このような他路線の状況も踏まえながら、さらに利用者の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。

Ⅴ　自転車シェアリングの推進に関する事業

1. 自転車シェアリング推進

（1）事業の概要

①　事業の概要

自転車シェアリングは、総合的な自転車施策の一環として港区基本計画や港区自転車等総合基本計画に位置づけられている。

港区基本計画では、分野Ⅰ　基本政策1　政策（3）　施策④　交通まちづくりの推進　の中で主な取組として「自転車シェアリングの推進」が示されている。港区自転車等総合基本計画には、自転車等駐車場の整備にあたりレンタサイクル方式を検討すること、並びに自転車走行空間の拡充・整序化を推進するための重点項目としてレンタサイクルシステムを検討することが盛り込まれている。

区では、放置自転車対策、環境負荷の低減、区民の利便性の向上等を目的として、平成 26 年 8 月から港南地区、10 月から環状 2 号線周辺地区、六本木地区で自転車シェアリングのサービスを開始している。区内全域に実証実験の範囲を拡大するとともに、公共的都市交通システムとして位置づけていくため、平成 27 年度に自転車を 500 台増車している。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催を見据え、平成 27 年 3 月 3 日に港区、千代田区、中央区、江東区及び東京都の五者で「自転車シェアリング事業における相互協力に関する基本協定書」を締結し、早期広域化へ向けて検討を進めた結果、特定ポートへの自転車の集中、統一料金の採用、各区事情の調整などの課題について一定の整理ができたことから、平成 28 年 2 月 1 日から相互乗り入れの本格実施に向けて 4 区連携による広域相互利用実験を開始した。平成 28 年 10 月 1 日からは新宿区も参加して 5 区での体制となった。さらに、平成 28 年 10 月 21 日から、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所が、ポートを国道の歩道上に設置（港区内では青山通りの赤坂センタービルディング前）する社会実験を開始している（平成 29 年 3 月 31 日まで）。

自転車シェアリングの運営事業者は株式会社ドコモ・バイクシェアであり、区は同社と「港区自転車シェアリング事業実証実験に関する基本協定書（以下「基本協定書」という。）」を締結している。

【自転車シェアリングとは】

自転車を複数の利用者が時間単位で共有する仕組みである。自転車を有料で貸し出すレンタサイクルの一形態であるが、従来のレンタサイクルが基本的には借りた場所に返却しなければならないのに対し、一定地域内のどこのサイクルポートでも借り出し・返却ができる点で異なっている。観光地だけでなく、都市部での移動手段として注目されている。

公共交通機関の新たな形として都市部に導入された場合は、利用者登録を前提とした特定多数の賃貸借によって運用され、交通渋滞や放置自転車といった都市問題の緩和が期待されるところに特徴がある。

② 事業費の推移

（単位：千円）

	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
当初予算額	－	54,350	－
決算額	－	53,904	71,793

※平成 27 年度補正予算額　79,434 千円

③ 事業費の主な内訳

（単位：千円）

節	平成 27 年度決算額	主な内容
負担金、補助及び交付金	71,793	自転車シェアリング事業者への補助金
合計	71,793	

（２） 監査の結果

【指摘1】業務報告書の受領について

基本協定書に関する仕様書において、事業者に対する完了報告書の提出を求めている。

仕様書（抜粋）
6　事業運営
(8) 区への報告
②完了報告書
　各年度の末日より 20 日後までに提出すること。
③月別報告書
　翌月 20 日（20 日が土日祝日の場合、その翌日）までに提出すること。
④報告書の内容
　②には、以下の内容が含まれているものとし、③の内容は区との協議の上決定すること。
　(ア)事業報告書の作成
　(イ)各種統計資料の作成（登録者数、利用回数、利用料金別売上等）
　(ウ)事故・トラブル報告書の作成（当該事案発生毎）

(エ)緊急連絡網の作成 (オ)関係官公庁及び関係機関との連絡調整 (カ)各種検証の作成(放置自転車削減効果、環境貢献効果、利用者属性・利用履歴分析、事業化に向けた課題、サイクルポート設置個所の効果等) (キ)別に定める管理運営に必要な書類の作成

平成 28 年 3 月に提出されたとする「平成 27 年度『港区自転車シェアリング業務報告書』 平成 28 年 3 月　株式会社ドコモ・バイクシェア(以下「27 年度業務報告書」という。)」を閲覧し、「港区自転車シェアリング業務報告書　平成 27 年 3 月　株式会社 NTT ドコモ」(以下「26 年度業務報告書」という。)と比較検討したところ、次のような問題点・不明点が存在した。なお株式会社 NTT ドコモは株式会社ドコモ・バイクシェアの親会社であり、平成 26 年度の運営事業者である。

表 54　27 年度業務報告書の問題点等

	27 年度報告書の該当箇所	問題点・不明点
①	本文・別紙	誤字が 1 ヵ所、落丁が 2 ヵ所ある
②	Ⅱデータ分析 本文 1 ページ～11 ページ	仕様書6　事業運営(8) 区への報告④カに関し、26 年度報告書においてはⅡデータ分析の中で 3放置自転車対策に関するデータ分析 4二酸化炭素削減量のデータ分析 が記載されているが、27 年度報告書にはこれらの項目・内容とも、目次・本文に含まれていない
③	Ⅲ管理運営報告 1 管理運営状況 本文 12 ページ	26 年度報告書においては、管理運営状況としてポート巡回業務、自転車点検業務等の一覧表が掲載されているが、27 年度報告書にはこれに該当する表がない
④	Ⅲ管理運営報告 1 管理運営状況 2 広報・周知実績 本文 12 ページ～14 ページ	掲載されている写真 7 枚全てが 26 年度報告書 45 ページ～48 ページの写真と同一になっている

	27 年度報告書の該当箇所	問題点・不明点
⑤	Ⅲ管理運営報告 1 管理運営状況 本文 12 ページ	主な問合せ内容と改善実施施策として記載のある 3 件は、26 年度報告書 46 ページの記載と同一となっている（相違は文末の「ですます」体を「である」体に変更したのみ）
⑥	Ⅳまとめ 1　全体の利用傾向 本文 17 ページ	「会員の所在地（≒住所）の・・・区内住所は港南、六本木、虎ノ門の順で多く、上位 3 つで 45％を占めた」とあるが、Ⅱデータ分析の中に会員の区内住所についてのデータが掲載されておらず、根拠が不明

これらの問題点・不明点のうち、①の誤字・落丁については、業務報告書を受領する際の確認が不十分であったとも推察される。②のデータ分析、③の管理運営報告については監査人からの確認に対して所管課から当該部分だけが後日提出され、報告書中の前後のつながりも不明であって、事業者からの業務報告であることの確証は得られなかった。また④⑤の管理運営報告に関しては、業務内容に変更がないためとの説明を受けたが、事業開始初年度である平成 26 年度と 2 年度目である平成 27 年度とで報告事項・内容が同一という状況は不自然である。

軽微な誤植等であれば正誤表によって修正することも可能である。しかし、前表のように問題点・不明点が多数存在する状態では、業務報告書が形式的には存在しても、実質的に内容が伴っていないため、事業者の業務報告書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。むしろ、平成 27 年度においては実質的に業務報告書を適時に受領していないのではないかとの疑義をもたれかねない状態である。

業務報告書は、業務の遂行状況を確認し、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る。所管課は仕様書に基づき、要件を満たしているか内容を十分に確認した上で、次年度以降の活用に支障がないよう、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。

【意見1】ポートの設置場所について

平成 27 年度までにおける事業の成果は次のとおり、拡大している。利用者数、利用回数とも、自転車の増車及び広域化により利便性が向上したことを反映して、大きく伸びている。

表 55 シェアリング用自転車の整備状況

	平成 26 年度		平成 27 年度	
ポート数	環状 2 号線周辺地区	10 ヵ所	芝地区	16 ヵ所
	港南地区	4 ヵ所	麻布地区	6 ヵ所
	六本木地区	3 ヵ所	赤坂地区	7 ヵ所
			芝浦港南地区	9 ヵ所
	計	17 ヵ所	計	38 ヵ所
自転車台数	各地区合計	210	各地区合計	710

※自転車は全て GPS を備えた電動アシスト付である。

（出典：港区の街づくり　平成 27 年度（2015 年度）事業概要、同平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

表 56 自転車シェアリングの利用状況

	種別	平成 26 年度	平成 27 年度
登録会員者数（名）	1 回	3,895	8,610
	月額	255	359
	1 日パス	－	107
	法人	12	26
	計	4,162	9,102
利用回数（回）		29,790	170,982

※平成 26 年度は 10 月から運用開始。

※1 日パスは平成 27 年 10 月 5 日から販売開始。

（出典：港区の街づくり　平成 28 年度（2016 年度）事業概要）

所管課では、ポートの設置目標として1平方キロメートルあたり 9 ヵ所、港区内 170 ヵ所を目指しているが、赤坂御用地や青山霊園等、設置できない場所も存在し、できるだけ多くの利用が見込める場所に設置していきたいとのことである。

自転車シェアリングが放置自転車対策の一環を担う以上、放置自転車の多い場所にポートを優先的に設置することも重要と考えられる。平成 27 年度に放置自転車が多かったのは、外苑前駅（260 台）及び広尾駅（255 台）周辺である。このうち広尾駅については平成 28 年 4 月 1 日に広尾駅自転車駐車場（収容台数 195 台）が開設されたため、個人所有の自転車を利用する人々の利便性が向上し、放置自転車の減少が期待される。そこで、次のポート設置場所の候補として外苑前駅周辺が考えられる。所管課では設置に向けての働きかけを既に始めているとのことなので、早期の設置が望まれる。

【意見2】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いる。実験である以上、効果の検証が求められる。「平成 26 年度港区自転車シェアリング事業検証支援業務委託報告書（平成 27 年 2 月港区）」によると、事業の効果として次の点があげられている。

①事業との関連性は明確でないが、実施後の放置自転車は減少傾向

②二酸化炭素削減量の効果は大きくない

平成 27 年度における効果の検証は、区独自には行われていない。また【指摘1】業務報告書の受領について　で記載したとおり、所管課が運営事業者から提出されたとする業務報告書については信頼性が低いため、効果の検証が有効かつ実質的に行われたかどうか不明である。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。

Ⅵ　提言

1. 補助金に係る外部調査について

コミュニティバス運行及び台場の地域交通の運行については、それぞれちぃばす、台場シャトルバスが地域の足として定着している。事業の実施形態は、いずれもバス車両購入費等の補助、及び上限を定めた上での運行経費の補助という形である。なお台場シャトルバスの運行経費は平成 29 年度以降に補助対象となることが決定されている。

補助金の執行については、交付要綱を定めて補助対象経費の範囲を明らかにし、申請・交付決定・報告・額の確定等の手続を経て支出される。

バス運行事業において、運行経費が多岐にわたるため、交付先からの報告について補助対象経費の範囲内であるかどうかを確認する作業は重要なものである。それだけに、専門的な知識も必要とされ、職員の事務負担が過大となる恐れがある。また人事異動により当該スキルを身につけた職員が交代してしまった場合に、確認作業のレベルの維持が困難となることも懸念される。さらに、万一不適切な報告や請求があった場合、その交付先を他の業者に変更しようとしても、事業の継続性・利用者の利便性等からただちには変更できないといった事態が予想される。そのような事例として、区でも平成 28 年 9 月に私立認可保育所の運営者が区の扶助費を不正受給する事案が発生している。

これらを考慮すると、何らかの形で補助金の請求を適正化する仕組みが有効と考えられる。その一法として、外部調査を導入することに検討の余地がある。外部調査は、補助金交付先からも区からも独立した第三者が、区の要請に基づいて、あらかじめ決められた事項の調査を行い区に報告するものである。何をどこまで、いつ調査するかといった調査範囲については、区が指示する。ちぃばす、台場シャトルバスの場合は、補助金交付先が、補助金交付要綱に準拠して補助対象経費の範囲内で請求額を集計しているかを調査することが可能になる。必要に応じて、運行収入についても調査範囲に含めてもよい。

類似の仕組みとしては、国において防衛省が防衛装備品の調達制度調査を行っている。これは、防衛装備品の多くが高額かつ特注品であることから経費の水増し請求が生じたこと等を受けて、調達額の適正を確保する目的で行っているものである。民間においても、独立行政法人や NPO、NGO の補助金支出がルールに従って行われているかの調査や、取引先から請求された金額が契約上多種多様な内訳から構成され、かつ請求される側のマンパワーが想定的に不十分であるような場合の調査等が行われている。

補助金に係る外部調査には、次表に示すような特徴を考慮することによって成果を挙げることが期待される。

表 57　補助金の外部調査の特徴

主なメリット	留意すべき事項
・補助金執行の透明性確保に資する ・事業の継続性を踏まえた上で、補助金交付先に対する牽制が期待できる	・追加的な予算が必要となる ・調査範囲の限定・確定が必要となる ・調査の範囲外の事項については心証が得られない

2. 指定管理における事業計画書の記載項目について

区を甲とし、指定管理者を乙とする基本協定書において、指定管理者の作成する事業計画書の記載事項が以下のとおり規定されている。条文番号は個々の基本協定書により異なるため、以下では第○条としている。

基本協定書（抜粋）
（事業計画書の提出）
第○条　乙（指定管理者）は、本業務を実施するに当たり、本施設について次に掲げる事項を記載した事業計画書を速やかに甲に提出しなければならない。
（1）　収入支出の予算
（2）　年間計画書
（3）　職員の構成
（4）　職員の履歴及び資格に係る事項
（5）　非常勤職員の雇用に係る事項
（6）　前各号に掲げるもののほか、甲が特に必要と認める事項
2　前項第 1 号及び第 2 号については年度ごとに、第 3 号から第 5 号までについては事項の変更があるごとに提出するものとする。
3　甲及び乙は、事業計画書を変更しようとするときは、甲乙協議の上決定するものとする。

第 1 項は、指定管理者の応募時に提出した書類とは別に、事業の実施に当たって指定管理者がまず区に提出すべき事項である。その内容に変更があった場合には第 2 項により、その都度変更の届出を行うとするものである。しかし現状では、第 3 号から第 5 号までについては変更がない限り何も区に届出がされないことになる。区に届出がない場合に、変更がないため届出がないのか、変更はあるが届出が漏れているのかの区別がつきにくい状態である。

第 3 号から第 5 号までについては第 1 号及び第 2 号の記載とも関連が深い。従って、事業計画書の記載項目として年度ごとに提出することとするよう、基本協定書あるいは年度の協定書の文言を見直す必要がある。