

包括外部監査の結果に基づき
知事が講じた措置の通知内容

平成28年2月

東京都監査委員

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の38第6項の規定により、包括外部監査の結果に基づき、又は当該監査の結果を参考として講じた措置について、東京都知事から通知があったので、公表する。

平成28年2月17日

東京都監査委員	山	加	朱	美
同	吉	倉	正	美
同	友	渕	宗	治
同	筆	谷		勇
同	岩	田	喜	美枝

目 次

第1 報告の内容

1 平成25年度 包括外部監査に基づく改善措置状況総括表	1
(1) 高速電車事業の経営管理について	
交通局	2
(2) 東京交通サービス株式会社の経営管理について	
交通局	3 2
(3) 東京地下鉄株式会社の経営管理について	
都市整備局	3 6
(4) 高速電車事業（交通局）と東京地下鉄株式会社に共通する事項	
交通局及び都市整備局	4 8
2 平成18年度 包括外部監査に基づく改善措置状況総括表	6 3
(1) 中小企業対策に関する事業の管理及び財務事務の執行について	
産業労働局	6 4

第1 報告の内容

平成25年度 包括外部監査に基づく改善措置状況総括表

テ ー マ	監査対象(所管局等)	指 摘 等 数	措 置 状 況		
			改 善 済	改 善 中 一 部 改 善 済	未 措 置
高速電車事業の経営管理について	交通局	35	35	0	0
東京交通サービス株式会社の経営管理について	交通局	8	8	0	0
東京地下鉄株式会社の経営管理について	都市整備局	17	17	0	0
高速電車事業（交通局）と東京地下鉄株式会社に共通する事項	交通局 都市整備局	16	16	0	0
合 計		76	76	0	0

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-1 (21)	予防保全型管理のための健全度把握について	<p>現在の長寿命化工事は、暫定的な計画にて実施箇所が決定されており、管理単位である駅間の健全度は定量的に把握されていない。</p> <p>今後長期的な視点に立ち、予防保全型管理を図るため、都営地下鉄の維持管理特性に合致した駅間ごとの健全度について、路線全体に対して定量的に把握し、長寿命化工事の実施優先順位を柔軟に見直していくよう検討されたい。</p>	<p>平成26年度は、浅草線と三田線において、トンネル内画像撮影及び変状図作成を実施した。</p> <p>これにより、変状の量を把握した。</p> <p>健全度を把握するためには、変状の量に加え、質(ABC、α β γ判定)を知る必要があるため、平成27年度秋から、3か年計画で特別全般検査を実施し、区間単位の健全度を確認している。</p> <p>新宿線と大江戸線については、画像撮影及び変状図作成の委託を平成27年5月12日に契約した。平成27年度末までに完了させ、平成28年度から3か年計画で特別全般検査を実施し、区間単位の健全度を確認する。</p>	改善済
意見	1-2 (22)	維持管理計画について	<p>本来、地下鉄構造物の予防保全型管理への移行に際しては、管理単位となる駅間の健全度の把握と同時に、将来維持管理費用の推計を行い、予防保全型管理による費用削減効果を定量的に把握することが望ましいが、推計手法が確立できない状況にある。</p> <p>将来的には、東京都交通局経営計画2013にて示された予防保全型の管理手法イメージ図の、健全度と並ぶ縦軸指標である補修費につながる維持管理計画の仕組みについても、検討することを目指されたい。</p>	<p>画像撮影は、平成26年度に浅草線と三田線で完了、平成27年度に新宿線と大江戸線で実施中である。</p> <p>健全度の把握には特別全般検査による判定が必要なため、今後、平成27年度秋から開始している特別全般検査の結果を踏まえ、将来維持管理費用の推計を行っていく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-3 (25)	これまでの補修実績や弱点情報の予防保全型管理への反映について	<p>交通局では、地下鉄構造物の弱点として、塩害や経年劣化、耐震性等に対する対策が講じられているほか、なんらかの要因で変状が著しい箇所、あるいは何らかの理由で補修費用がかさむ箇所等の特異な弱点についても、通常全般検査や日常の巡視で変状等を把握し、必要に応じた対策を行っている。</p> <p>このような弱点の把握とその対策に関する情報を、予防保全型管理への移行に反映させ、定量的な健全度の把握及び将来の維持管理費用の推計等に活用することが望ましい。</p>	<p>平成26年度は、浅草線と三田線において、トンネル内画像撮影及び変状図作成を実施し、基本システムとなるデータベースを構築した。</p> <p>また、平成26年度の通常全般検査及びトンネル点検の結果をデータベースに入力した。</p> <p>現在、検査や工事に関する情報のデータベースへの反映方法を検討している。</p> <p>新宿線と大江戸線については、データベース作成（画像撮影及び変状図作成）の委託を平成27年5月12日に契約し、平成27年度末までにデータベースを構築する。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容（要約）	措置の概要	措置状況
意見	1-4 (27)	地下鉄構造物に関するデータベース構築について	<p>交通局には、都営地下鉄に関する維持管理に重要な地下鉄構造物の建設時情報、点検記録、補修記録が比較的多く蓄積され、データとして存在しているが、一元的なデータベースとして整備されていない。</p> <p>交通局では、特別全般検査を情報収集の機会ととらえて、画像データの取得と分析を基本とした戦略的な情報収集を計画している。これは、画像データから変状展開図の作成やデジタルデータからの数量の算定等、効果的な収集が期待できるものであり、可能な限り、特別全般検査開始を前倒しして、戦略的な情報収集を進められたい。</p> <p>なお、画像による変状データの取得・分析は、既に東京地下鉄株式会社で実施しており、その効果あるいは課題を熟知している。ヒアリングを実施し、事前に課題を解決するなどして、無駄のない実施を行なわれたい。</p>	<p>平成26年度に撮影したトンネル内画像から、変状数量を把握し、平成27年度から3か年の計画となる浅草線と三田線の特別全般検査に着手した。</p> <p>新宿線と大江戸線については、現在、トンネル内の画像撮影を進めており、平成28年度から3か年の計画で特別全般検査を予定している。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-5 (28)	列車検査の周期について	<p>列車検査の周期については、平成19年度に安全性を損なうことがないという観点から、6日以内から10日以内に変更している。しかし、改定から5年経過した現在においても、運用は変更しておらず6日以内のままである。</p> <p>地下鉄の運行の安全性をおろそかにしないことはもちろんであるが、経済性とのバランスをも考慮して、列車検査の周期の延伸を進められたい。</p>	<p>平成26年度は浅草線、三田線、新宿線において試験的に列車検査の周期を7日から10日以内に延伸し検証を行った。なお、他路線より運転環境の厳しい大江戸線においては、7日以内に延伸し検証を行った。</p> <p>その結果、各路線共に故障発生数は増加せず、消耗部品の摩耗量や交換頻度の増加もなかったため、浅草線、三田線、新宿線においては、平成27年度当初から10日以内の周期で実施している。また、大江戸線においても更に延伸して実施することを検討している。</p>	改善済
意見	1-6 (31)	清掃業務委託等への長期継続契約の導入について	<p>交通局が平成24年度において締結している契約4,249件のうち長期継続契約は21件である。</p> <p>交通局は、契約締結の際には、特性を考慮して、長期継続契約による効果の有無を検討し、効果があるものについては更に積極的に長期継続契約の締結を導入していくことが望ましい。</p>	<p>長期継続契約を導入する場合、年度ごとに、委託内容や数量が大幅に変化しないものを対象としている。</p> <p>他局では、規則等で定める案件以外では、試行的取組も含めると、建物清掃、庁舎警備、寝具の借入れ等について導入実績がある。</p> <p>こうした事例も参考としつつ、コスト縮減効果やコスト縮減効果以外の影響を検証するなど、導入可能な案件の検討を行った。</p> <p>清掃業務を含め、その他の案件について検討を行い、平成27年度から、「一般健康診断業務委託」及び「都庁前駅・地下鉄歩道警備業務委託」について長期継続契約を導入した。</p> <p>今後とも、コスト縮減効果等を踏まえ、引き続き長期継続契約の導入を検討していく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-7 (32)	昇降機保守点検等委託への長期継続契約の導入について	<p>交通局は、東京交通サービス株式会社(以下、「東京交通サービス」という。)と都営地下鉄駅等昇降機設備点検及び保守委託を単年度契約で締結している。</p> <p>交通局は、東京交通サービスが昇降機製造メーカー系列各保守会社と長期継続契約について交渉することを指示し、長期継続契約締結による契約額縮減効果の有無を検証したうえで、導入を検討すべきと考える。</p>	<p>平成26年度に東京交通サービスに対し、都営地下鉄駅等昇降機設備点検及び保守委託における長期継続契約の導入について意見聴取を行った。</p> <p>この結果、東京交通サービスからは、委託先である昇降機製造メーカー系列保守会社各社に対して、長期継続契約によるコスト縮減について打診したところ、「当該契約はフルメンテナンス契約となっており、長期間にわたる昇降機の機能維持を前提として資材や人員を確保しているため、契約期間によるコスト変動はない。」との回答を得たことを理由として、当局との間における長期継続契約の導入によるコスト縮減は困難との意見が示された。</p> <p>また、当該契約が対象とする昇降機設備の基数は毎年増減しており、今後も変動が見込まれることから、仮に当該案件につき長期継続契約を締結したとしても、毎年契約変更手続きが生じると想定される。</p> <p>こうしたことを踏まえて検討した結果、都営地下鉄駅等昇降機設備点検及び保守委託への長期継続契約の導入によるコスト縮減等の効果は見込めないとの結論を得た。</p>	改善済
意見	1-8 (34)	地下鉄駅等施設の清掃等業務委託の競争性確保について	<p>交通局は、都営地下鉄全路線の各駅施設、運輸指令区及び総合庁舎の清掃業務委託に関して、一般財団法人東京都交通協力会(以下、「協力会」という。)と特命随意契約を締結している。</p> <p>清掃業務委託は一般的に競争入札による効果が大いと思われるため、清掃対象の場所をセキュリティ確保の必要度等で分類し、例えば駅出入口等、協力会以外の清掃業者にも委託できる場所を選別したうえで、競争入札の導入を検討すべきである。</p>	<p>地下鉄駅施設等の清掃業務委託については、セキュリティの確保及び一定の清掃レベル維持の観点から検討を行い、以下の見直しを行った。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 駅出入口上屋については、平成26年度より競争入札とした。 2 大島総合庁舎については、セキュリティ確保の必要性を考慮し、平成27年度より競争入札を導入した。 	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
指摘	1-1 (35)	業務量の増加に伴う契約変更について	<p>交通局は、清掃業務委託契約等の業務量の増減に伴う契約変更に際して、当初契約の予定価格の積算に基づき契約変更額を定める場合には、もとの契約の交通局積算額に対する契約金額の比率を考慮するなどの契約変更額の算定ルールを明確化するとともに、周知徹底を図るべきである。</p> <p>組織の内部において自ら、このような改善点を発見し対応することによって、事務処理の適正性を確保する必要がある。</p>	<p>他局の実施状況を踏まえ、取扱指針（「物品等の契約に係る契約変更の取扱指針について（通知）」）を定め、契約事務担当者に周知した（平成26年5月）。</p>	改善済
指摘	1-2 (36)	車両清掃委託契約金額の妥当性の検証について	<p>交通局は、都営地下鉄各線車両の各種清掃業務を特命随意契約により協力会に委託している。平成24年度の予定数量に基づく契約金額は202,969千円である。</p> <p>交通局は、契約金額（単価）の妥当性を検証するため、業務内容から見込まれる作業種別に応じて、見積金額や前年の実績額、更には他事業者の状況等を適正に勘案し、予定価格を算出すべきである。</p>	<p>平成26年度は車両清掃委託契約金額を他都市鉄道事業者（公営企業）と比較し、金額の妥当性を確認した。また、平成27年度の予定価格の算出に当たっては、労務単価等、物価変動を考慮し、予定価格を算出した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
指摘	1-3 (38)	都営地下鉄駅構内店舗の建設に係る諸経費負担について	<p>交通局は、都営地下鉄駅構内店舗の営業について協力会に出店場所の行政財産の使用許可を行い、協力会は出店事業者と業務委託契約を締結している。</p> <p>都営地下鉄駅構内店舗の出店に係る工事に関しては、店舗本体を含む駅構内工事は協力会が施工を実施し、店舗本体工事費は協力会が負担するが、それ以外の調査・設計費、電気工事費、給排水工事費、設備工事費、その他工事費及び協力会諸経費は交通局が負担している。協力会諸経費は交通局が負担する工事費合計額の10%であり、交通局と協力会との確認書により取扱いが定められている。</p> <p>これまでの工事に係る協力会の諸経費の実態を踏まえたうえで、工事費総額に応じて低減するような合理的な諸経費率を定めるべきである。</p>	<p>諸経費率の見直しを行い、工事総額に応じて低減する新たな諸経費率を以下の通り設定した。</p> <p>また、新たな諸経費率について、協力会と確認書を締結した（平成26年9月）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事総額 3,000万円以下 10% ・工事総額 3,000万円超え5,000万円以下 9% ・工事総額 5,000万円超え 8% 	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-9 (39)	使用済み乗車券等のリサイクルに係る契約について	トイレットペーパーの特命随意契約について、回収乗車券を利用し、トイレットペーパーを製造しているリサイクル業者は1社のみでないことから、競争入札を行うようされたい。	平成25年度にA社と覚書の解除について協議を行い、覚書を解除し、平成27年度より競争入札を導入した。	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-10 (42)	ToKoPo会員数増加等の事業促進の必要性について	<p>ToKoPo会員数は、平成25年8月時点で8万人弱となっている。ToKoPo会員が各種イベントに参加したことに対してポイントを付与することで、都営交通の利用促進や環境施策への誘導といった事業目的を振興しようとしているが、その付与者数が少ないイベントがある。</p> <p>事前にキャンペーンが実施されることを告知しているが、更に付与者数を増加するよう促進すべきである。また、ToKoPoポイントが付与されるイベントへの参加の機会を増やすとともに、PR活動を行うことで、会員数が増加する施策を増やすことを検討するべきである。</p> <p>これらの政策誘導に向けて、環境施策とのタイアップを増やし、更なる会員数を増やすことが望まれる。</p>	<p>平成27年5月に、ToKoPoの加入促進キャンペーンとして入会特別ポイント付与を実施した。</p> <p>また、イベント等でToKoPoのポイント付与を実施するほか、都営交通沿線PR紙「びっくあっぷ」等の広報物にToKoPoのPR告知を掲載していく。</p> <p><参考>ToKoPoポイントプレゼントキャンペーン（平成27年5月実施） 新規入会者780名</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-11 (43)	ToKoPo事業に係るシステム利用料金について	<p>ToKoPo事業におけるポイントサービスシステムの基本使用料及び会員サポートセンターの運用費89,331千円に関して、当該契約は基本実施期間をシステム利用開始から5年間としており、実施期間内に契約を解除する場合、残存期間月数を乗じた月額利用料を支払う内容となっている。</p> <p>システム利用料は、会員数が30万人までは定額でのサービス提供を受けられるが、平成25年8月現在の会員数は8万人弱にすぎない。</p> <p>5年間の基本実施期間終了後のToKoPo事業におけるポイントサービスシステムの基本使用料等の利用料金については、より経費削減につながる契約内容を検討されたい。</p>	<p>事業規模に応じた契約内容となるよう次回契約更新に向けて、引き続き協議を行っていく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-12 (44)	会員サポートセンターの運用費について	<p>会員サポートセンターの「受付問い合わせサービス」の運用費については、利用者からの問い合わせに対応するため、平成24年度は9,600件の問い合わせがあることを予定していた。しかし、実績数は1,839件であり、その予定数を大きく下回っている。</p> <p>問い合わせが落ち着き、減少傾向となっているのであれば、予定数の見込みも減少させ、オペレーターの人数を減らすなど実態に即した計画及び予算を策定することが望ましい。サポートセンターへの問い合わせ状況を鑑みて、利用程度に応じた柔軟な会員サポートセンターの運営による経費削減の方法を検討されたい。</p>	<p>会員サポートセンター運用サービス(問い合わせ受付サービス)について、平成27年4月から、これまでの問い合わせ実績に基づく運用体制に即した低額な料金が適用されるよう契約変更を行い、経費削減を図った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-13 (47)	都営交通 お客様セ ンターの 一層の周 知と問い 合わせ実 績に応じ た契約の 締結につ いて	<p>平成25年度に一元化された都営交通お客様センター(以下、「お客様センター」という。)は、業務に必要とされる専門性が高まることに加え、問い合わせが集約化されることから、想定数を大幅に引き上げて、積算額算定及び業者選定を行った。これにより、契約額は平成24年度の61,227千円から平成25年度の97,755千円となった。</p> <p>しかし、平成25年度の実績問い合わせ件数は想定数を大幅に下回っている。</p> <p>交通局は、お客様センターが十分活用されるように一元的な対応窓口としての利便性向上をより一層周知し、お客様サービスの向上の実現を図るべきである。</p> <p>今後の想定数等は実績を踏まえ、適切に見直す必要がある。</p>	<p>1 お客様センターをより多くのお客様にご利用していただくための取組</p> <p>平成26年3月に「お客様センターPRポスター」の車内吊り広告を3,000枚、チラシ20万枚を掲出、配布した。</p> <p>平成27年3月には、「お客様センターPRポスター」の駅貼りポスター310枚、車内吊りポスター3,000枚、チラシ20万枚を掲出、配布した。</p> <p>報道発表においては、お客様からの問い合わせ先としてお客様センターの電話番号を記載し、周知を図った。</p> <p>2 契約の見直し</p> <p>お客様センター開設後の状況を踏まえ、想定件数の見直しを行った。</p> <p>また、オペレーター後処理時間の増加、運賃改定に関する研修の充実、新規業務(団体乗車受付業務)の追加、日常英会話やメール等の英文作成可能なオペレーターの追加など、業務内容の見直しを行った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-14 (52)	スマートフォンアプリ「都営ナビ」の機能及び情報提供内容について	<p>都営交通の情報発信について、スマートフォンアプリを無料で提供しているが、詳細な情報を調べる機能がない。このほか、ほとんどが日本語表記のみとなっているため、外国語対応がなされていない。</p> <p>利用者の利便に貢献する、交通局ならではの情報発信と便利な機能の提供について検討することが望ましい。</p>	<p>「都営ナビ」については、スマートフォン向けの情報提供を交通局ホームページに統合することにより、お客様の利便性の向上を図った。</p> <p>1 統合の周知 平成26年2月22日より、「都営ナビ」とスマートフォン向けホームページの統合の事前周知を行った。</p> <p>2 統合の実施 平成26年3月31日に「都営ナビ」サービスを終了し、4月1日よりスマートフォン向けホームページへの統合を行った。</p> <p><参考> スマートフォン向けホームページのアクセス状況 平成26年4月：約71万PV 平成26年10月：約78万PV 平成27年4月：約91万PV 平成27年7月：約97万PV</p> <p>なお、平成28年度に計画している局ホームページの更新において、外国語ページで運行情報等を発信するなど情報発信を強化することにより、利便性の向上を図る。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-15 (54)	中古車両 の有効活 用につい て	<p>交通局では、耐用年数を経過した車両は全て廃棄処分としており、中古車両の他事業者への提供を行っていない。</p> <p>アスベストを含まない車両であれば、リニア方式を採用している大江戸線を除き、所要の整備を行えば他の事業者でも使用することが可能な車両であるため、他の業者への売却等の可能性があり、処分費用等の軽減と社会的な貢献を検討すべきである。</p>	<p>平成27年1月に開催された地下鉄技術協議会ワーキング、4月に開催された公民鉄車両担当課長連絡会において、他事業者に対して大江戸線の廃車計画の情報提供を行った。</p> <p>情報提供による他事業者からの売却の申入れはなかったが、引き続き他事業者に対して廃車計画の情報提供を行っていく。なお、大江戸線についてはアスベストを含まない車両であるため、有価物として売却を行った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-16 (56)	高金利の 企業債に ついて	<p>平成24年度末で、借入資本金としての企業債残高として486,231百万円、地下鉄特例債として19,052百万円、合計505,284百万円となっている。これらの債権の償還期間は、民間債は10年、その他はおおむね30年であり、利率は、民間債は10年で利率が見直されるが、その他は全期間にわたって固定されている。</p> <p>現状の金利水準からみて財政融資資金等の金利が重くなっている半面、これらについては期限前に償還する場合補償金の支払が生じるため、期限前償還が事実上困難である。</p> <p>交通局は、借換制度の復活及び条件緩和についての要望を国等に行っているが、今後も金利負担の緩和に向けた働きかけを続けていくべきである。</p>	<p>平成26年7月に行った「平成27年度 国の施策及び予算に対する東京都の提案要求」及び平成27年7月に行った「平成28年度 国の施策及び予算に対する東京都の提案要求」において、総務省に対し、政府資金及び旧公営企業金融公庫をもって起こした企業債の公的資金補償金免除繰上償還制度を復活させるとともに、条件を緩和することを要求した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-17 (59)	広告の販売促進について	<p>都営地下鉄における主な媒体別広告掲載率は、中吊りと駅貼りについては2割台であり高くはない水準となっている。</p> <p>交通局は、広告掲載率の向上を図るため、手数料率等、手数料制度を見直すなど、代理店の販売意欲を高める施策を検討されたい。</p> <p>また、広告代理店との一層の連携強化に努め、広告主にとって魅力ある媒体の検討や実効性のある販売促進企画の実施等に積極的に取り組むなど、広告料収入の増加に努められたい。</p>	<p>1 手数料制度等の見直し 広告代理店の販売意欲を高めるため、主要媒体の1次手数料の増率及び2次手数料の区分の細分化等、手数料制度の見直しを行うとともに（平成26年4月）、報奨金を支給する際の支給率の設定の見直しを行った（平成27年4月）。さらに、優れた営業成績を上げた代理店を表彰する報奨式を実施した（平成26年5月、10月、平成27年5月、10月）。</p> <p>2 販売促進企画等の推進 広告代理店各社で構成する広告会の媒体別委員会において意見交換を計画的に実施し、その検討を踏まえて中吊りお試し割などの販売促進企画を実施した。 また、代理店の意見を取り入れて、駅貼りポスターのセット販売の見直しや新たに車両窓ステッカーの販売を行うなど、広告主にとって魅力ある媒体づくりを行った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-18 (63)	駐車場利用されている中小規模用地について	<p>交通局は、地下鉄建設時に要移転者に対する土地の提供を前提に取得した代替地を保有している。</p> <p>その一部について現地調査を実施したところ、以下の問題点が検出されたので、資産の有効活用等を検討されたい。</p> <p>①一部の代替地は準工業地域であり、住宅用地として売却することを視野に入れて、資産の有効活用を検討されたい。</p> <p>②定期契約による駐車場貸しとして活用しているもののうち、空車がある代替地は、空車情報等を駐車場内外に掲示することによって、資産活用の有効性を高められたい。</p> <p>③新河岸代替地（高圧線下）については、協力会とS社との間で、駐車場区画が定められた台数分の契約となっているが、それとは異なる使用方法をしている。このような使用方法を認めるのであれば、それに合致した契約内容により契約締結をする必要がある。</p>	<p>1 新河岸周辺の大型駐車場について、一般会計からの所管替（売却）要請（平成27年7月23日付で取下げ）があったことや福祉インフラ対応用地としての報告を行っていることなどから、福祉インフラ対応用地としての活用を含めた検討を進めている。</p> <p>なお、新河岸代替地No.29については、より収益を増大させるため、砂利敷きをアスファルト敷きにし、車室を3台分増やした。</p> <p>2 「空き」の標示について、平成25年度中に改善を図った。</p> <p>3 本来の目的以外で使用されている駐車場については、実情に合致した契約に変更した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-19 (64)	中小規模 用地の活 用計画等 の見直し について	<p>「中小規模用地の活用計画概要（平成24年度から平成27年度）」のうち34件に関しては、駐車場利用等により暫定的な活用を行っているものの、本格活用を行う具体的な活用等開始年度が定められていない。</p> <p>しかし、直ちに活用することが可能なものも存在するため、実行計画の前倒しを行って早急に処分を含めたより効率的かつ有効性のある資産管理の観点からの活用方法を検討されたい。</p>	<p>利活用案件のうち、貸付けが可能な案件について利活用者の公募を以下のとおり実施した。</p> <p>1 34件の利活用計画のうち、計画年次である平成24年度以降、「用賀職員寮」、「王子変電所」、「住吉停車場(定借地)」等9件について公募を実施し貸付中である。</p> <p>2 「線路用地(三田線延伸部B)」、「牛込柳町停車場(西口)」等4件については局事業用地として使用している。</p> <p>3 「南青山(旧地中線出張所)」については、隣接地権者との共同開発による建物を建設中である。</p> <p>4 「瑞江換気所隣地」、「篠崎停車場東1号」については、駅ビルの駐車場として引き続き活用していく。</p> <p>5 残りの18件について、本格的な利活用が可能な土地について、平成27年度末までに利活用者の公募を実施するとともに、次期「中小規模用地の活用計画」を策定する。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-20 (64)	旧馬込国鉄監督員宿舎用地について	<p>旧馬込国鉄監督員宿舎用地は、浅草線工事の監督員宿舎用として取得したが、工事終了後は未利用地となっている。本件土地は、平成17年度及び平成19年度に公募売却を実施した結果、不調となった後、複数の隣地所有者と個別に売却交渉を行っているものの話はまとまらず、また売却予定であるにもかかわらず、平成20年度以降は公募売却手続を実施していない。</p> <p>売却予定として既に6年間を経過していることを鑑みると、より一層の売却に向けての検討を進め、早期に売却処分がなされるよう努められたい。</p>	<p>当該用地の公募売却に当たっては、隣接地権者等の取得意向を調査し、折衝したものの条件が折り合わなかった。</p> <p>一方、都政の重要課題として都用地の福祉目的利活用が挙げられ、福祉保健局が庁内の情報を取りまとめ、地元区へ情報提供を行うこととなった。</p> <p>そこで、当該用地を候補地とすることとし、貸付条件について調整を進めたが、地元区から活用予定はない旨の回答を受けた。</p> <p>この結果を受け、改めて公募売却に向けた条件整理を進めている。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容（要約）	措置の概要	措置状況
意見	1-21 (65)	飲料自動販売機等の設置について	<p>都営地下鉄各駅の飲料自動販売機は、交通局において設置業者を選定しているのではなく、協力会が公募により選定を行っている。</p> <p>飲料自動販売機の協力会及び交通局の営業料率は、平成12年に設定されてから、現在まで改正されていない。</p> <p>交通局の収入の増加を図る観点から、必要に応じて営業料率の見直しを検討されたい。</p> <p>また、その他の自動販売機の設置も含め、適正配置、商品種別の変更等をより戦略的に検討されたい。</p>	<p>1 営業料率の見直し 飲料自動販売機に関する局と協力会の営業料率について見直しを行い、営業料率を改正した。 また、局の営業料率について、構内営業取扱要領の改正を行った（平成27年3月）。</p> <p>2 自動販売機の増収対策 飲料のほか、都営地下鉄初のバナナ、パン、新聞の自動販売機や、自動販売機型コンビニを設置するとともに、リンゴ、栄養食品の自動販売機を増設した（平成27年6月）。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-22 (68)	東京交通サービスへ担わせる業務の見直しについて	<p>全般・重要部検査等の保守管理業務について、東京交通サービスに委託している業務としていない業務があるが、同種の業務については同様の業務分担が望ましい。</p> <p>今後、東京交通サービスに担わせる業務の考え方に基づき、東京交通サービスが真に準コア業務を担うようにすべきと考える。</p> <p>また、東京交通サービスへの業務移管に当たっては、安全安心の確保や技術継承に留意し、同社の受入体制が構築されたうえで、着実に進めるべきである。</p>	<p>全般・重要部検査の東京交通サービスへの業務移管に向けては、安全・安心の確保や局の技術継承に留意した上で、同社の受入れ体制を構築するために必要な人員数や、業務を履行するのに必要な技術力の確保等について、東京交通サービスと協議を進めた。</p> <p>平成28年4月から浅草線・大江戸線の検査作業の一部を東京交通サービスに委託する予定である。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-23 (69)	グループ 経営の着 実な推進 について	<p>協力は、都営地下鉄の事業を支えるパートナーとして、交通局と同等のノウハウを確保し、安全管理体制を構築しており、さらに役員を含め交通局から職員を派遣していることによつて、安全・安心の確保と質の高いサービスの提供に向けた一体的な事業運営を図っている。</p> <p>しかし、交通局と協力会との間では、実務的な連携が個別業務の受委託の範囲内に留まっているため、都営地下鉄の更なる発展に向けては、団体の事業動向を全般的かつ、継続的に把握するなどの取組が必要である。</p> <p>今後は、東京交通サービスに加え、協力会に対しても、より適切に関与することで、グループ経営の着実な推進に努められたい。</p>	<p>1 経営状況の継続的な把握 平成27年3月18日に平成27年度予算の概要について、6月1日に平成26年度決算の概要と平成28年度からの新経営計画の方針案について、協力会から説明を受けた。</p> <p>2 業務運営調整会議の開催 平成27年8月20日に第1回の業務運営調整会議を開催し、協力会から平成28年度予算編成に当たっての、交通局への予算要望について説明を受け、協力会から交通局への施設等の改善についての意見交換を行った。 あわせて、平成26年度決算を踏まえての今後の課題等について意見交換を行った。</p> <p>3 委託業務の動向管理 協力会の予算要望を踏まえた各部の対応について、平成28年度の協力会への委託事業の状況を集約し、事業動向を把握していく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-24 (72)	内部監査のチェックリスト及び実施内容の記載について	<p>監査員は「情報セキュリティ自己点検チェックリスト」(以下、「チェックリスト」という。)の各項目について監査を行い、その発見事項・問題点等を監査員記入欄に記載しているものの、この記入欄は網羅的に記入されておらず、その記入内容も統一されていないため、この記入方式では、実施した手続、監査した結果、手続の完了・未完了について、事後的に確認することができない。</p> <p>また、内部監査で利用されているチェックリストの記載内容に係る監査員の判定結果をみると、内部監査により情報システムのセキュリティの実効性が十分に監査されているかどうか判断することができないものがあった。</p> <p>チェックリストのフォーマットを変更し、監査員が行った手続の内容及び監査員がその項目に対し手続を完了したことを明確にする必要がある。</p> <p>効果的な内部監査とするためには、確認した監査証拠についての記述を残すことが望まれる。</p>	<p>内部監査で使用するチェックリストの様式を変更するとともに、確認した監査証拠を確実にチェックリストに記入することにより、内部監査の内容が事後的に確認できるよう改善した。</p> <p>具体的にはチェックリストに、監査員が確認した事実及びそれに対して監査員が下した判定を記入する欄を設け、その記入を徹底することにより、監査員が何を確認し、どのような判定を下したのかを事後的に確認できるようにした。 (平成25年度の内部監査から新様式を使用開始)</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
指摘	1-4 (73)	運用体制の調査結果に対する是正措置について	外部監査の指摘事項である特権IDのセキュリティ上の取扱いについて、外部監査人からの指摘に対する対応がなされていない。特権IDは一般のシステム利用者IDに比べ権限が強大で重要性が高いことから、セキュリティの観点から出されている指摘事項については、早急に対応することを検討すべきである。	平成26年2月に改定した情報セキュリティ実施手順に基づき、特権IDを定期的に点検するとともに、パスワードの長さや有効期間の設定を厳しくするなど、セキュリティの強化を図った。	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
指摘	1-5 (74)	サーバ脆弱性診断結果に対する是正措置について	<p>外部監査ではサーバの脆弱性診断も行われており、不正アクセス等、セキュリティリスクを診断している。</p> <p>当該診断において、複数のセキュリティ上の脆弱性が発見され、指摘されているが、外部ネットワークから遮断されているというシステムの仕組み上、外部から不正アクセスを受けるリスクは低いと判断し、対策をしていない。</p> <p>しかしながら、セキュリティリスクは外部のみに留まらず、内部からの脅威も考慮して対策すべきである。</p>	<p>1 物理的セキュリティの向上 平成27年度のサーバ更新に合わせて、すべてのサーバを生体認証などによりセキュリティの強化された外部データセンターに設置することで、更なるセキュリティ向上を図る。</p> <p>2 セキュリティパッチの適用 毎年度実施している業務アプリケーション修正時に、システムの安定稼働に支障がないことを確認した上で、OS及びミドルウェア等のセキュリティパッチ適用を実施していく。</p> <p>3 アクセス制御の強化 平成28年度に更新を予定しているネットワーク機器の更新に合わせて、サーバへの不要な通信を遮断するアクセス制御を実施する予定である。</p>	改善済
意見	1-25 (75)	コンプライアンスの取組の充実について	<p>交通局においては、コンプライアンス研修が実施されており必須研修と位置づけられ、局長を始め、本庁部長級以上は毎年、その他の職員は3年に1回の受講が義務付けられている。</p> <p>コンプライアンスを取り巻く外部環境が絶えず変化することを考慮すると、3年に1回のコンプライアンス研修では、十分にその変化に対応することが難しい。</p> <p>このため、コンプライアンス研修を補完し、組織の構成員各人がコンプライアンスへ理解と対応を適切に行うべく取組の充実を図られたい。</p>	<p>1 コンプライアンス情報の周知 平成26年度から、年2回の汚職・非行事故防止運動期間中に、「コンプライアンス通信」を発行し、最新コンプライアンス事情を全職員に周知した。今後とも、年2回の発行を継続していく。</p> <p>2 研修内容の充実 既存のコンプライアンス研修に、危険ドラッグなどの最新コンプライアンス事情を取り入れ、実施した。今後とも継続して取り組んでいく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-26 (77)	リスクマネジメント体制の整備について	<p>交通局においては、例えば、職員の汚職防止、災害対策等に係わる優先度の高いリスクに対しても、経営計画2013にて課題と認識し、明確な方向性を示しており、各自、必要な組織や各種委員会により管理体制を整えている。</p> <p>しかし、リスクを組織として網羅的に洗い出した上で優先順位を定め対応策を検討し、それが想定どおりに機能しているかを確認し改善を行うという体系的なリスクマネジメントは行われていない。</p> <p>鉄道事業者として懸念されるリスクを中心に、リスクの網羅的な洗い出しを行い、特に重要なリスクに関しては、改めて検証するなど、交通局の経営方針を、リスクへの取組という観点からも実現されたい。</p>	<p>1 リスクマネジメント体制の検討 リスクコンサルティング会社との間で、当局におけるリスクの洗い出し・評価について、ディスカッションを実施した。また、有価証券報告書やその他公表資料により、他の鉄道事業者の取組を分析する一方、局内のリスク管理体制（各種委員会等）を再確認した。</p> <p>2 リスクマネジメント体制の構築 平成27年8月27日、経営会議において「リスクマネジメント委員会」の設置を決定した。 現在、リスク事象の洗い出しを行い、優先順位を付け、進行管理を行うための「リスク管理一覧表」を作成している。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-27 (78)	非常事態発生時の対応の事前周知について	<p>都営地下鉄は、地震・火災などの非常事態発生時の対応について、日頃から利用者に周知されているとは言いがたい。</p> <p>この点、東京地下鉄株式会社(以下、「東京メトロ」という。)においては、大地震や火災が起きた場合に利用者が取るべき行動をまとめた小冊子を配布している。また、企業広告の一環として震災対策の窓上広告及び動画広告を実施している。</p> <p>都営地下鉄、東京メトロとも同じ地下鉄であり、同じ内容を周知しておくことが有効と考える。都営地下鉄においても、非常事態発生時の対応について、あらかじめ周知しておくことを実施されたい。</p>	<p>大地震や火災が発生した場合にお客様が取るべき行動等をまとめた小冊子「防災ハンドブック」を10,000部作成し、平成27年7月から都営地下鉄各駅で配布を開始した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-28 (80)	職員の年齢構成について	<p>高速電車事業に従事する職員の年齢構成は、平成25年3月31日現在、40歳以上が全体の69.2%を占めている。</p> <p>したがって、5年後、10年後も業務量、業務内容、業務構成が変わらないとすると、現在よりも年齢の高い世代を中心とした業務遂行体制を組むこととなる。</p> <p>年齢構成は短期的に変わるものではないため、現状を踏まえて中長期的な取組、対応を考えていく必要がある。業務の見直しの取組において、世代間の業務分担、役割分担の変化に留意しつつ、行われたい。今後顕在化する本問題の解決のためにも、更なるグループ会社の活用を検討されたい。</p>	<p>後年度の年齢構成を平準化するため、採用PRを強化して若年層の積極採用に取り組んでいる。あわせて、グループ会社への現役職員の派遣など、グループ全体での年齢構成の平準化に取り組んでいく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-29 (81)	運輸系職員の人材確保について	<p>運輸系職員の人材確保について、経営計画2013の平成25年度執行計画（年度当初計画）の中で年度別実施事項を記載している。</p> <p>しかし、各年度の実施事項は記載されているものの、実施目標の具体的な取組が記述されていない。実施事項の達成状況を把握するためにも、運輸系職員の人材確保について具体的な取組を定め、計画的に進められたい。</p>	<p>1 採用専用ホームページによるPR活動 平成26年4月1日に新たに採用専用ホームページを開設し、運輸系職員の魅力や仕事の内容などを具体的に発信している（パソコン版とスマートフォン版を設け、利便性に配慮）。 また、上記ホームページに加え、TwitterやFacebookでも選考情報を発信している。</p> <p>2 学校訪問の拡大実施 鉄道高校で仕事内容などを紹介する説明会を開催している。また、工業高校等への学校訪問を実施している。</p> <p>3 職場体験等の実施 鉄道高校の生徒を対象に、駅での職場体験を実施している。あわせて、木場車庫、交通局研修所等の職場見学を実施している。</p> <p>4 各取組の効果検証と改善策の実施 新卒高校生の受験者数・採用者数の推移を分析し、新卒高校生の就職活動時期に合わせた選考日程の前倒しを実施した。 また、所属長への新人職員に関するヒアリングを行った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	1-30 (82)	駅員等の 接遇につ いて	<p>国内外から東京を訪れた方に気持ちよく地下鉄を利用してもらうことは、ホスピタリティを示すために重要であり、そのためにはお客様への案内等を含め、駅員等の接遇をより一層向上させていく必要がある。</p> <p>地下鉄の雰囲気を向上していくために、駅員等の接遇について、現場における研修等の充実を図られたい。</p>	<p>平成27年2月に、各管理所において職員の接遇に関する「お客様の声」を事例とした業務研修を実施した(駅職員1,752名が受講)。引き続きお客様のご意見を踏まえた研修を実施し、より一層の接遇の向上を図っていく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	2-1 (125)	東京交通サービスの契約別損益の管理及び見積基準について	<p>東京交通サービスでは、交通局からの受託業務について、契約によって契約別の営業損益が黒字の契約と赤字の契約がある。</p> <p>委託業務においては、個別の契約ごとに収支相応であることが望ましい。</p> <p>東京交通サービスは、個別の契約の見積を「業務の受託に係る積算基準」を用いて厳密に行い、交通局関与のもと、これまで以上に契約別損益が収支相応することを目指すとともに、交通局は、自律的経営に向けて指導監督することが必要である。</p>	<p>1 平成26年度契約から当社積算基準について (1)各契約ごとの間接費を精査し、所要の額を見積りに反映させた。 (2)一般管理費について事業実態に合わせた配賦率とした。 などの見直しを実施した。</p> <p>2 検証の結果、労務単価等の上昇が見込まれることから、平成27年度以降の契約に向け、適正な労務単価等への反映について、交通局へ要請を行った。</p> <p>3 平成27年度は、事業ごとの損益の不均衡が一定程度縮小する見込みである。 平成28年度以降の契約についても、不均衡の解消に向けて、引き続き交通局と調整していく。</p>	改善済
意見	2-2 (127)	24時間体制の障害対応について	<p>ホームドアについて、ラッシュ時間を含む朝夕の営業時間帯（始発から8時30分、17時15分から終電）や終電から始発の時間帯の障害対応として、三田線に1人、大江戸線に2人待機している。</p> <p>平成24年度の障害発生状況を見ると終電から始発の時間帯では件数が少ないことから、待機者の配置について見直す部分はあると考える。</p> <p>したがって、終電から始発の時間帯における障害対応待機者について、輸送の安全・安定を確保したうえで、合理的な人員の配置を検討されたい。</p>	<p>1 大江戸線ホームドアについては、障害発生時間や原因等の情報を継続的に収集し、統計的な分析・判断を行うための更なる情報の蓄積を図るとともに、その活用に努めている。</p> <p>2 大江戸線の障害発生件数は、三田線の2～3倍程度で推移しているほか、深夜帯（24時以降）における発生も一定程度見られることから、障害への即応体制の確保は必要と判断している。</p> <p>そのため、大門事務所のみに設置していた障害発生監視装置を、平成27年4月1日に新宿詰所にも設置し、即応性を高めるとともに、勤務時間・休憩時間の見直しを行い、両所の待機者2名の障害対応を1名ずつ、始発時対応と終車時対応とに区分した勤務体制に変更した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容（要約）	措置の概要	措置状況
意見	2-3 (128)	共有ファイルサーバシステムの導入について	<p>東京交通サービスの業務は、事業所ごとに整備されたネットワークに繋がったパソコンで行われている。しかし、会社全体の共有ファイルサーバがないため、情報共有の難しさによる業務の非効率性、重要な情報が散逸して管理されるリスク及びバックアップがないことによるデータ喪失リスクといった問題点が存在する。</p> <p>IT導入による業務の効率化の実現や様々なリスクを低減するために、費用対効果を検討のうえ、共有ファイルサーバシステムの導入を検討されたい。</p>	平成26年3月から「TSネット」の愛称で、新情報システムの運用を全社的に開始した。	改善済
指摘	2-1 (129)	コンプライアンス研修に対する取組について	<p>東京交通サービスにおいてコンプライアンス委員会が設置され、コンプライアンスに対する取組が行われている。しかし、その活動内容は内部監査に関することのみであり、社員に対するコンプライアンス意識の普及、啓発に関する取組が十分に行われているとは言いがたい状況である。社員に対する定期的なコンプライアンス研修も実施されていない。</p> <p>社員に対するコンプライアンス意識の普及、啓発に具体的に取り組むために、定期的にコンプライアンス研修を実施されたい。</p>	平成26年12月に全社員を対象としたコンプライアンス研修を「管理職向け（役員を含む）」及び「一般社員向け」に区分して実施した。	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	2-4 (130)	匿名による内部通報について	<p>東京交通サービスにおいて、内部通報制度が整備されている。しかし、匿名による通報を受理しない制度となっており、ひぼう中傷目的等の不適切な通報を防止する効果はあるが、その半面、心理的に通報を抑制するという問題点もある。</p> <p>通報により得られた情報により組織に内在する問題を早い段階で顕在化させ、問題点を解決するという自浄作用の効果を重視し、不適切な通報が多少発生することも織り込んだ上でより多くの有用な情報を得るために、匿名による通報を受け入れる組織が多い。このような状況に鑑み、匿名による通報を受理することを検討されたい。</p>	<p>平成26年3月に、「法令違反行為に関する通報等の処理要綱」を匿名による通報が受理できるように改正するとともに、全社員に周知した。また、平成26・27年度も年度当初に情報システム掲示板により全社員に周知した。</p>	改善済
指摘	2-2 (131)	内部監査の主管組織について	<p>東京交通サービスにおいて「業務内部監査規程」が定められ、それに基づいて内部監査が実施されている。「業務内部監査規程」によれば、内部監査はコンプライアンス委員会の監督下で活動を行っており、独立性の観点から、コンプライアンス委員会やコンプライアンスに関する監査が十分に行われない可能性がある。</p> <p>コンプライアンスに関し十分な内部監査を実施するため社長直属とし、独立性を確保できる内部監査体制を整備する必要がある。</p>	<p>平成26年3月に、「業務内部監査規程」を社長直属の体制とするよう改正し、平成26年10月に新体制で業務内部監査を実施した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	2-5 (133)	一般社員から固有社員へのスキル継承について	<p>東京交通サービスでは固有社員が34.3%、一般社員である交通局OBが51.4%を占める。一般社員は豊富な経験、スキル・知識を有し、それらの効果的な活用が期待されているため、部長級(管理職)、課長級の役職に選任されている。</p> <p>しかし、交通局OBは60歳以上で入社するため、在籍年数は常勤の形態では5年程度となることが一般的であり、その間にスキルやノウハウを固有社員に継承していくことが求められる。</p> <p>東京交通サービスにおいても知識・技能、ノウハウの継承の取組状況を確認し、交通局OBから固有社員へのスキル継承を確実に行われたい。</p>	<p>1 各職場ではOJTによる技術継承を進めるとともに、局OB社員による個別テーマ研修等各職場におけるスキル継承体制を強化した (例：変電技術研修、アーク溶接実習、架線復旧訓練、昇降機保守及び点検研修、隧道内保安立会研修等)。</p> <p>2 固有社員が主体となり、局OB社員の助言を得ながら都営地下鉄駅昇降設備機械に係る管理台帳等、マニュアル類の整備を行っている。</p>	改善済
意見	2-6 (134)	社員意識調査の実施について	<p>東京交通サービスは都の職員アンケート対象に含まれておらず、東京交通サービスとして独自に調査が行われていない。</p> <p>固有社員の職務意欲を向上させるためにも、固有社員の動機づけにつながる人事管理を行っていく必要がある。社員意識調査を行い、社員の特性を把握して適切な人事管理のために活用し、社員の意欲向上を図られたい。</p>	<p>1 平成26年9月に調査票を作成し、平成26年11月に一般社員及び固有社員を対象に意識調査を実施した。</p> <p>2 調査結果を踏まえ、通信教育を活用した研修の改善等、社員のスキルアップ支援につながる自己啓発制度の見直しを図った。</p> <p>3 今後とも、社員の意欲向上に資する施策への反映に向け、人事管理の参考としていく。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-1 (162)	地下鉄構造物の維持管理のあり方について	<p>東京メトロで実施されている地下鉄構造物の長寿命化対策は、定量的な効果が示されていない。従前の維持管理手法と比較した、高水準での構造物健全度の維持及び将来費用の削減と平準化等を、効果として定量的に示すことを今後の研究課題とすることが望ましい。</p> <p>よって、東京メトロの今後30年程度の将来を見据えた、地下鉄構造物の維持管理計画のビジョンを明確化し、そのビジョンに向けた戦略及び目指すべき数値目標を定め、現在実施している各対策の効果を定量的に計測できる仕組みの構築を進められたい。</p>	<p>1 平成15年度以降の通常全般検査記録の電子化が終了した。また、平成15年度以降の一部路線の修繕記録、平成19年度以降の全路線の修繕記録の電子化が終了した。</p> <p>2 平成27年6月30日をもって土木構造物維持管理システムが完成し、翌7月より運用を行っている。また、これに先駆けて、モバイル端末による検査記録システムを平成27年4月より運用している。</p> <p>3 平成26年度末にデータ分析を用いて、トンネル5m区間ごとに算出される維持管理指標を開発した。</p> <p>4 平成27年度から、上記3で開発した維持管理指標の検証プロジェクトを開始した。平成27年度に一般化及びプログラム化を行い、箱型トンネルを対象に全線展開を目指している。</p>	改善済
意見	3-2 (163)	子会社の利益について	<p>東京メトロの連結子会社は計11社あり、このうち、鉄道施設の保守を担う子会社は、東京メトロからの受託業務が事業の多くを占めており、これが子会社の利益に影響を与えている。</p> <p>東京メトロの子会社では多額の利益剰余金を必要とする会社は少ない。子会社への発注における委託費の積算に留意するなど、必要以上の利益が留保されることのないようにされたい。</p>	<p>四半期ごとの子会社決算分析やヒアリングによる子会社の事業活動状況チェックに加え、子会社に設定させた業績評価目標を基に、子会社と当社の経営層による業績評価会議を実施しており、今後も引き続き子会社の経営状況の把握に努めていく(平成26年度の業績報告会は平成27年3月に実施済みである)。</p> <p>また、委託費についても、従前どおり公的な基準を用いるなどして適切な積算を行っている。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-3 (165)	契約期間 の複数年 度化につ いて	<p>現在、東京メトロには複数年度契約についての考え方を示す規程類での定めがないことや契約の透明性を確保するという観点から、見積合せを行うほとんどの契約が単年度の契約となっている。</p> <p>まずは、清掃業務委託等について業務効率化と経費削減の観点から、複数年度契約の締結による効果の有無を確認し、効果があるものについて契約期間の複数年度化を図っていくことが望ましい。</p>	<p>個別案件の発注の際に、効果の有無を確認した結果、多くの手続を必要とする一般競争の案件1件を含む3件について、契約期間の複数年度化を行った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-4 (166)	駅清掃業務の委託費の見直しについて	<p>東京メトロは駅清掃業務委託について、株式会社メトロサービス(以下、「メトロサービス」という。)との間で特命随意契約を締結している。</p> <p>平成24年度の委託料は3,798,174千円であり、その大半を占めるのは日常清掃業務である。</p> <p>東京メトロにおける日常清掃業務に関する予定価格の積算では、そのほとんどが日常清掃に関わる直接人件費であり、予定価格積算上の人件費単価は、メトロサービスの支払実績額(日割額)を採用している。</p> <p>東京メトロは、予定価格積算時の人件費単価について清掃のみの場合に一般的に採用される「建築保全業務労務単価」等も参考のうえ検討されたい。</p>	<p>1 平成27年度契約更新時期に清掃員実態賃金の提出を指示し、人件費単価を把握した。</p> <p>2 平成27年度契約において、建築保全業務労務単価等が上昇していること、雇用環境が厳しく人材確保に苦慮していることを、考慮に入れたものの、賃金上昇の抑止を図り委託費予定価格を決定した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-5 (168)	東京メトロの契約事務について	<p>東京メトロでは、工事請負等契約以外の鉄道本部工務部が所管する役務契約に関しても多くが鉄道本部工務部で予定価格が算定されていたが、「役務契約事務規則」において、予定価格の算定は要求されていない。</p> <p>役務契約に対して行っている予定価格算定の効果と事務の負担を考慮し、どのような役務契約について予定価格を算定するか特定した上で、必要な場合は、「役務規則」等の規程類に予定価格を算定すべき契約の種類等を明記する等、契約事務と規程類を整合させることが望ましい。</p>	<p>役務契約における予定価格を算定すべき契約の種類等について、各部内のマニュアル等において明確化するよう平成26年5月20日に周知した。</p> <p>これを受けて各部で検討した結果、全ての部において、予定価格の算定の必要性が特に認められなかったことから、生産性の観点を踏まえ、今後は役務契約においては予定価格を算定しないこととした。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-6 (170)	営業部の自動更新契約について	平成24年度の営業部の委託契約を確認したところ、契約期間は1年であるが契約解除の申し出がなければ契約が次年度も継続する自動更新条項のある契約があり、これらの多くは契約後の委託料の見直しもされていなかった。自動更新契約については「役務規則」第7条及び「役務規則」第16条の取扱いについて明確にすることが望ましい。	<p>1 営業部の個別案件について</p> <p>(1)平成27年度の自動更新契約の更新時期に、取引先の資力、信用、技術、経験、設備等及び契約金額（建築保全業務労務単価等の市場価格を考慮）の妥当性を検討し、立案課長が確認したものを営業企画課長が承認した。</p> <p>(2)平成27年度契約において、契約金額等、見直しの必要が認められた案件については取引先選定審査会に付議し、取引先に見積書の提出を求め、見積内容等を検討のうえ、契約金額を決定した。</p> <p>(3)平成27年度契約において、自動更新契約の更新後（平成26年度中）に内容等に変更があった案件については、取引先選定審査会に付議の上、決定した。</p> <p>2 役務契約事務規則の取扱いについて</p> <p>既契約の自動更新契約の更新時期には、取引先の資力、信用、技術、経験、設備及び契約金額等の妥当性を検討するとともに、内容等に変更があった場合には取引先選定審査会に付議の上、決定することとしている。</p> <p>上記の考え方を平成26年5月20日に周知した。</p>	改善済
意見	3-7 (171)	古紙収集運搬処理業務委託料から差し引かれる古紙売却費について	平成24年度の排出された古紙の量に応じた古紙売却費において、メトロサービスと運搬専門会社との間で買取差額が1,352千円発生している。東京メトロは運搬収集費の見直しをする際に、東京メトロからメトロサービスへの古紙売却費及びメトロサービスから運搬専門会社への古紙売却費について定期的に実勢価格を反映するように図り、少しでも委託料が抑制できるように検討されたい。	<p>1 平成27年度契約において、主要相場（古紙）回収問屋買値を確認して変動を記録したが、大幅な変動が見られなかったことから、実勢価格に近い平成26年度契約と同単価にて契約を行った。</p> <p>2 今後、一定期間継続して古紙売却費との大幅な差額が認められた場合は、メトロサービスとの契約更新時期に古紙売却費単価の見直しを図るとともに、メトロサービスと運搬専門会社の古紙売却費単価についても大幅な差額が生じないように確認を行う。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-8 (174)	ラッシュ時の遅延対策について	<p>東京メトロ各線では、混雑による停車時間超過、途中駅止り列車の影響を主要因として、朝のラッシュ時に恒常的な遅延が発生している。</p> <p>高密度ダイヤ時に効果のある停車超過時間の減少のための施策を、強化すべきである。各線各駅における戸挟み及び駆け込み防止や、乗降客の流れを一定方向に導く動線確保のための対策を、検討されたい。</p>	<p>1 ダイヤ改正に関する実施状況</p> <p>(1)平成25年11月1日にダイヤ改正を行い、朝ラッシュ時に設定していた上野折り返し列車7本のうちの5本を浅草～上野駅間で延長運転したことにより、約2分の遅延縮小が図れた。</p> <p>(2)平成25年11月1日にダイヤ改正を行い、新宿折り返し列車1本を荻窪へ延長したことにより、新宿三丁目駅ホームの混雑が一部解消でき、8秒の遅延縮小が図れた。</p> <p>(3)平成26年3月14日ダイヤ改正を行い、霞ヶ関折り返し列車1本を小田急線直通列車にしたことにより、30秒の遅延縮小が図れた。</p> <p>(4)平成26年3月に日比谷線北千住方向の信号設備を改良したことにより、27秒の遅延縮小が図れた。</p> <p>(5)平成26年3月に半蔵門線九段下～神保町駅間の信号設備を改良したことにより、6秒の遅延縮小が図れた。</p> <p>2 遅延防止施策</p> <p>(1)副都心線東新宿駅急行通過線の旅客扱化による交互発着機能を付加した（平成27年5月30日に供用開始）。</p> <p>(2)小竹向原駅の立体交差化を実施中である（平成27年度に完成予定）。</p> <p>(3)東西線茅場町駅のホーム延伸を実施中である（平成30年度に完成予定）。</p> <p>(4)東西線木場駅のホーム拡幅を実施中である（平成32年度に完成予定）。</p> <p>(5)東西線南砂町駅の2面3線化を実施中である（平成32年度に完成予定）。</p> <p>3 遅延防止・混雑緩和施策</p> <p>(1)半蔵門線信号設備改良 平成27年7月30日、表参道駅及び青山一丁目駅の信号設備の改良工事を完了した。</p> <p>(2)東西線都心折り返し機能の付加 平成27年5月12日、地元への説明会を実施して理解・協力を求め、折返線設置に向け協議を進めた。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
指摘	3-1 (176)	適切な文書管理の必要性について	<p>文書管理規程第20条では、組織文書は、常にその所在並びに処理の経過及びその状況を明らかにしておくとともに、組織としての管理が適切に行い得る専用の場所で保存するものと規定されているため、必要な状況において直ちにその文書を確認できない管理状況は、文書管理規程に反し不適切な保管方法である。</p> <p>組織文書の使用方法や契約関係書類の重要性について周知徹底するなどして、組織文書の管理体制や意識を改善する必要がある。また、諸規程を順守して、適切な文書管理を行う必要がある。</p>	<p>組織文書や契約関係書類の管理方法について、全社的に周知するために、各部等の管理担当課長が毎月1回集まり、全社的な情報交換をする場として開催されている管理課長打合せにおいて、管理方法の周知を行った(平成26年3月18日)。</p>	改善済
意見	3-9 (177)	駅務業務の全般的な見直しについて	<p>平成25年度のA駅務管区、B線駅務センターの「各担当への改善報告書」をみると、書類の整備に関する事項が23件、単純な作業ミスに関する事項が31件など、業務の運用が適切になされていない事項が多数ある。</p> <p>「各担当への改善報告書」にまとめられている指摘事項のうち、業務の運用について改めて適切な統制が働くように徹底されたい。</p>	<p>指導審査及び本社営業部社員各駅巡回において指摘された事項について、関係部署から原因究明及び対策を含む改善指示を行い、これに対し当該管区から改善報告を受け、改善確認を行った。</p> <p>当該管区外に対しては、指導審査部長報告会に出席させ情報共有・周知徹底をし、現業間の統一を図った。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-10 (181)	内部監査 について	<p>情報処理システムの内部監査では、「金融商品取引法」で求められる内部統制報告制度に基づく経営者による内部統制評価のみが実施されているため、その評価対象とするシステム及び評価範囲は財務報告リスクに関連するものに限定されたものとなっている。</p> <p>重要な役割を担う情報システムは財務系システムに留まるものではないため、事業系システムも監査対象として含めること、また、監査の視点も内部統制を中心とした評価に留まることなくシステム監査基準等による準拠性等、さまざまなテーマで実施されたい。</p>	<p>平成26年度の鉄道本部監査及びグループ会社監査において、単独の部署が所管している事業系システムを対象として内部監査を実施した。</p> <p>平成27年度の鉄道本部監査では、所管が複数部署にわたる事業系システムを対象として内部監査を実施している。</p>	改善済
意見	3-11 (181)	外部監査 について	<p>情報セキュリティ監査などの情報システムに関する外部監査については情報セキュリティマネジメントシステム等により、限定的に実施されているのみである。</p> <p>情報セキュリティや業務の効率性等、さまざまな観点から情報処理システムの外部監査を実施されたい。</p>	<p>1 平成26年度の措置状況</p> <p>(1) 全システム（事業基幹・経営基幹・事業支援・一般管理支援）のシステム外部監査計画書を作成した。</p> <p>(2) 経営基幹システムであるSWANシステムの外部監査を実施した。</p> <p>2 平成27年度の措置状況</p> <p>システム外部監査計画書に基づき、全システムから優先度の高い9システムを選出し、システム外部監査を行うため、外部監査人との契約を締結し、監査を実施している。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-12 (185)	内部監査の高度化について	<p>東京メトロにおいて、「内部監査規程」に基づき監査室による内部監査が実施されている。しかし、内部監査の実施に関連し、以下については十分でないため、改善を行い、内部監査をより高度なものとする取組が必要である。</p> <p>①リスクに対する直接的な対応状況を監査するための内部監査 ②リスクマネジメント委員会との連携 ③プロジェクトに対する内部監査</p>	<p>1 平成26年度は、コンサルタント会社による内部監査の外部評価を受けるとともに、リスクへの対応を監査する手法についての提言を受けた。 平成27年度の鉄道本部監査では、リスクへの対応状況を踏まえて監査テーマを選定し、内部監査を実施している。</p> <p>2 平成26年度から、コンプライアンス・リスクマネジメント委員会との連携策として、監査室内部監査要領に基づく監査主任相当の者が、委員会の定例陪席者として委員会に出席し、議論の内容及び資料を把握している。さらに、その内容を内部監査テーマ及び監査対象部署の選定に活用している。</p> <p>3 平成26年度は、ハノイ市都市鉄道整備事業支援プロジェクトチーム（鉄道本部監査）及び渋谷駅基盤整備プロジェクトチーム（一般管理部門監査）を監査対象として内部監査を実施した。 平成27年度についても、鉄道本部監査において、ハノイ市都市鉄道整備事業支援プロジェクトチームを監査対象として内部監査を実施している。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-13 (187)	インフラ老朽化のリスクマネジメントについて	<p>東京メトロにおいてリスクマネジメント委員会を中心としたリスクマネジメント体制が整備され、経営上重要と思われるリスクに対処するための取組が行われている。</p> <p>しかし、平成24年度と平成25年度のリスクマネジメント委員会に提出された資料に、取り組むべきリスクとしてインフラ老朽化に関するリスクは取り込まれていない。重要なリスクに対し、リスクマネジメントの枠組みの中でどのように対応していくかについての検討が必要である。</p>	<p>平成26年度からインフラ老朽化リスクをリスクマネジメント取組計画の全社リスクに位置づけた。</p> <p>平成27年5月に開催されたコンプライアンス・リスクマネジメント委員会で、平成26年度の進捗について下記の報告があった。</p> <p>土木構築物の検査、修繕記録の電子化が完了した。また、土木構築物検査による維持管理指標算出装置（仮称）を開発し、全線の土木構築物の検査、修繕記録を入力し維持管理指標を構築した。</p> <p>平成27年7月に開催されたコンプライアンス・リスクマネジメント委員会で、第1四半期の進捗について下記の報告があった。</p> <p>平成27年6月に土木構造維持管理システムを構築し、1線をパイロットとして維持管理指標の検証を実施中である。</p> <p>平成27年10月に開催されたコンプライアンス・リスクマネジメント委員会で、上半期のトンネル補修、高架橋劣化対策（表面被覆）の進捗の報告があった。</p>	改善済
意見	3-14 (189)	事業継続計画（BCP）の早期整備について	<p>東京メトロは、その社会的使命から、できるだけ早期に全てのBCPの整備が要求されるため、前倒しでのBCP整備が必要である。また、その他の災害についても、早期にどのようなBCPが必要か検討し、対応が必要である。</p> <p>さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催により、テロリスクが現実の問題となって迫ってきており、テロリスクに対応するBCPの策定も検討が必要である。</p>	<p>1 災害のBCPの策定について</p> <p>(1)大規模地震について平成27年3月経営層へ説明し、平成27年4月に策定した。また、平成27年5月に本社社員を対象とした机上訓練を実施した。</p> <p>(2)大規模水害については大規模地震と同時期に策定を進めていたが、平成26年8月から荒川下流タイムラインの策定が始まり、平成27年5月に公表されたことから、BCPに取り込んだものを10月末に策定した。</p> <p>(3)その他の災害について火山対策（富士山噴火）を進めている他社へ平成27年2月にヒアリングを実施し、その内容を平成27年5月に社内へ周知した。</p> <p>2 テロリスクについて</p> <p>平成27年度からグループ会社を含め、テロ対策の取組状況（訓練の参加など）について報告を依頼し、平成27年7月・11月に社内へ周知した。</p> <p>なお、警視庁と連携を取りテロ抑止対策を安全・技術部が中心となり実施している。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	3-15 (191)	運転士の健康状態の把握とその管理について	<p>東京メトロでは、運転士の健康状態について、点呼及び乗務中の確認、睡眠時無呼吸症候群対応、アルコール検査等により管理を実施している。</p> <p>しかし、数値により把握が可能な管理項目のうち睡眠時間については、点呼の際に乗務その他の運転に直接関係する業務に従事させるか否か判断をする際の客観的な基準は定められていない。</p> <p>「心身状態・睡眠時間確認」に基づき、個人ごとの過去の睡眠時間等を分析し、当日の業務に従事させるか否かについて、個人ごとの特性に応じた基準を定め、それをを用いて判断するようにされたい。</p>	<p>1 パイロット運用の評価 パイロット運用の結果、いくつかの課題があったが若干のプログラムの機能追加をすることで導入可能であると判断し、平成26年6月「睡眠自己管理プログラム」を全乗務管区に展開するため、取引先に最終ヒアリングを実施したところ、同プログラムのバージョンアップの予定がないこと及び弊社の要望（機能追加等）にも対応できないことが判明したため、同プログラムの導入を断念し、現業区を中心としたプロジェクトチームを発足、日常における個人の睡眠管理を推進していくこととした。</p> <p>2 プロジェクトチームの活動状況 プロジェクトチームを中心にハンドブック作成及び睡眠日誌導入に向けてプロジェクト会議を適宜開催し、睡眠自己管理に関する取組を推進した。</p> <p>(1)ハンドブックについては、質の高い睡眠をとるためにはどのようなことに注意すれば良いのかを質問形式による資料として作成し、個人の睡眠に対する意識の向上を図っていくこととした。現在、ハンドブックの製本が完了したため、教育用DVDとあわせて各乗務管区で年度内に教育を実施する。</p> <p>(2)睡眠日誌については、個人の睡眠についてどのように把握していくか、また、記入する際、負担にならないように簡単な様式を検討し、様式の策定が完了した。</p> <p>(3)睡眠日誌の記録、データ整理、フィードバック、自己の睡眠管理の状況把握及び改善、改善状況の評価の行程を策定した。</p> <p>(4)睡眠日誌やハンドブックなどの睡眠自己管理を係員一人一人真摯に取り組んでもらうことを目的に教育用DVDを作成した。</p>	改善済

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容（要約）	措置の概要	措置状況
意見	3-16 (192)	社員意識調査の結果の利用について	<p>健康やストレスに関する問題は、安全・安心で快適なより良いサービスの提供に影響を及ぼすリスクのある項目であるため、更なる向上を目指すべきである。</p> <p>社員意識調査結果は「中期研修基本計画」に反映され、強化すべき分野の研修提供が計画されているが、研修以外にも調査結果の向上につながる施策はあり得るため、調査結果の分析を行い、原因を明らかにして対策を検討するなど、調査結果をより有効に活用されたい。</p> <p>業務分担に関する問題も、安全・安心でより良いサービスの提供に影響を及ぼすリスクの項目であるとともに、社員の士気にも影響を及ぼす項目であることから、原因を分析し早期の改善を図られたい。</p>	<p>1 社員意識調査後の平成25年から定期健康診断時の事前問診票にメンタルに関する分析質問を設定し該当者に医療的対応を行っている。これに加え平成27年度から、全社員を対象としたストレスチェックを新たに導入した。</p> <p>2 各部署ごとに業務量に関する各部ヒアリングを毎年10月～11月に実施するとともに、採用数に関する各部ヒアリングについても毎年12月に実施した。あわせて、業務量の過不足に応じ、その都度各部において適正な要員配置を行った。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-1 (85)	交通局と東京メトロとの共通路線図の普及について	<p>地下鉄の路線図について、交通局と東京メトロとの共通の駅ナンバリング路線図を作成しているが、都営地下鉄の駅の券売機や、印刷物、ホームページ等において、交通局作成の路線図が多く使用されている。また、東京メトロでも、東京メトロの作成する路線図が使用されている。</p> <p>用途を踏まえつつ交通局と東京メトロとの共通の駅ナンバリング路線図を普及促進させていくことが望ましい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】 東京メトロとの共通ナンバリング路線図については都営地下鉄各駅で配布するとともに、平成26年度からは旅行者向け共通乗車券と併せて空港などで配布している。 今後も引き続き、駅等での配布・普及に努めていく。</p>	改善済
				<p>【東京地下鉄株式会社】 1 引き続きTokyo Subway Ticketを発売する際、駅ナンバリング路線図が掲載された「Tokyo Metro Guide」(東京メトロガイド)をお客様に配布した。 2 メトロホームページ多言語ページにおいて、駅ナンバリング路線図の表示箇所を見やすい位置へとしているほか、駅ナンバリングの説明文を表示している。</p>	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-2 (89)	利用者にとって分かりやすい運賃表について	<p>地下鉄の運賃表には、都営地下鉄と東京メトロの各駅に自路線の運賃表と他路線の乗り継ぎ運賃表の2枚が掲示されており、利用者が2枚のいずれに行き先の運賃が表示されているかを知るためには、行き先の駅が都営地下鉄の路線の駅か、東京メトロの駅かを認識する必要がある。</p> <p>地下鉄利用者の視点から、より分かりやすい運賃表とするよう、今後検討すべきである。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】 平成26年度から平成27年12月までの間に、東京メトロと合同で検討会を計10回開催した。 検討会においては課題整理を行った上で、新運賃表(各種運賃を1枚で表示する)を試作し、既存運賃表(都営地下鉄単独運賃表、都営・メトロの連絡運賃表)との比較調査を行った。 その結果、新運賃表案は情報量が多く、目的駅・ルート・路線・運賃が探し難いという利用者からの評価であった。 このことから、今後は既存の2種類の運賃表を利用者にとってより分かりやすいものとするよう、検討を行っていくこととした。</p>	改善済
				<p>【東京地下鉄株式会社】 平成26年度から平成27年12月までの間に、交通局との検討会を計10回開催した。 検討会において課題整理を行い、新運賃表案(東京メトロ単独運賃、都営地下鉄単独運賃、メトロ・都営の連絡運賃を1枚で表示する。)を試作し、既存運賃表との比較調査を行った。結果、新運賃表案は情報量が多すぎる雑然さ、目的駅・ルート・路線・運賃が探し難いという評価であった。よって、今後においては既存運賃表を分かりやすくするための検討を行っていく。</p>	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-3 (92)	終電の延長について	<p>都営地下鉄及び東京メトロの地下鉄の終電車については、地下鉄の終電車が早く、JR東日本の終電車が遅いダイヤになっており、都心からの利用者が、乗り継いで郊外へ帰宅する場合の制約になっている。</p> <p>安全施策の確保、更には、乗り継ぎの各会社とのダイヤの調整における協力を前提とするが、終電の延長ダイヤを検討し、利用者の深夜の乗り継ぎの利便を図ることが望ましい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>お客様の利便性を向上する観点から、終電から始発までの間に実施している、トンネルや設備の保守点検・修繕等の時間には影響を及ぼさない範囲で以下の通り終電の延長を行った。</p> <p>実施時期：平成26年3月15日(土)</p> <p><三田線></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西高島平駅～白金高輪駅間の最終時刻を13分繰り下げ ・白金高輪駅～新板橋駅間の最終時刻を7分繰り下げ <p><大江戸線></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清澄白河駅～(六本木)～都庁前駅間の最終時刻を12分繰り下げ 	改善済
				<p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>平日深夜時間帯の輸送サービスの更なる充実を図るため、以下のとおり終電ダイヤの見直しを行った。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 平成25年11月、丸ノ内線中野坂上駅行き最終列車を荻窪駅へ延長した(荻窪駅でのJR線との接続の改善を図った)。 2 平成25年12月、東西線東陽町駅行き最終列車を妙典駅へ延長した(ネットワークを改善した)。 3 平成26年3月、半蔵門線清澄白河駅行き最終列車を押上駅へ延長した(錦糸町駅でのJR線との接続の改善を図った)。 4 平成26年3月、南北線駒込駅行き最終列車等を赤羽岩淵駅へ延長した(王子駅でのJR線との接続の改善を図った)。 5 平成27年3月 東西線西船橋駅行き最終列車を増発して繰り下げた(西船橋駅でのJR線との接続の改善を図った)。 	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-4 (94)	エレベーター及びエスカレーターの更なる整備について	<p>都営地下鉄の出入口はエレベーターの設置を行っている部分はあるものの、バリアフリーマップ等によると階段のみの構造となっているところが多い。</p> <p>1ルートでは限られた出入口しか利用できない状況であるため、利用者の多い駅については、複数の経路の整備についても中長期における目標を定め、エレベーターの更なる整備を進めていくことが望ましい。</p> <p>また、改札階から地上への経路では、エスカレーターの整備状況は十分とは言えない。</p> <p>さらに、駅の利用状況やエレベーター、エスカレーターの配置状況等を踏まえ、今後のエレベーター整備とあわせて検討を行い、中長期における目標を定めて整備を進めていくことが望ましい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>東京メトロとの乗換駅で国立競技場の最寄駅の一つである大江戸線青山一丁目駅や、JR等との乗換駅である大江戸線新宿西口駅等の駅における、乗換経路等へのエレベーター設置について、6駅では既に設計を完了し、工事発注手続を進めており、平成27年度以降の順次供用開始を目指していく。</p> <p>また、エスカレーターについては、駅に隣接した開発との接続を契機とした整備の可能性を検討しており、平成26年度には、三田線大手町駅及び三田線内幸町駅の2駅において、隣接ビル内にエスカレーターが整備された出入口との接続を実現しており、平成27年度は三田線神保町駅で接続工事を行っている。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-5 (95)	下りエスカレーターの整備の促進について	<p>都営地下鉄は、構造上、防災上等の理由により整備困難な場合が多いため、10駅について下りエスカレーターを整備できていない。</p> <p>交通局は、下りエスカレーターについては、整備計画を未定としているが、今後、整備の促進を検討されたい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>下りエスカレーターについては、駅に隣接した開発との接続を契機とした整備の可能性を検討しており、平成26年度においては、三田線内幸町駅で、隣接ビル内にエスカレーターが整備された出入口との接続を実現しており、平成27年度は三田線神保町駅で接続工事を行っている。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-6 (96)	改札階から地上に向けて上りエスカレーターが設置されているが、途中から階段のみとなる箇所の利用者への告知について	<p>都営地下鉄の駅の中には、改札階から地上に向けてエスカレーターが設置されているものの、途中から階段のみとなる箇所が51駅100出入口ある。</p> <p>高齢者等がエスカレーターに乗る前に容易に判断しうよう、十分な告知の取組を行われたい。</p>	<p>【高速電車事業 (交通局)】</p> <p>平成26年5月から平成27年7月までの間に、東京メトロとの検討会を計8回開催した。</p> <p>その結果を踏まえ、ホームの駅構内案内図にピクトグラムを活用した地上出口の設備の一覧を掲出することとした。</p> <p>平成26年度は4駅で試行実施した。平成27年度は必要な駅に順次展開している。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-7 (97)	出入口階段における渋滞の対策について	<p>都営地下鉄には、階段が狭いことに起因して、ラッシュ時に一時的に階段が渋滞している出入口階段が見受けられる。</p> <p>リスクの発生度合いが高いと想定される場所については、現状の対策に加えて周辺開発と連携して出入口の新設をするなど、ハード面の整備も検討する必要がある。また、こうした対策を講じた場合には、必要に応じてその実効性を確認することが望ましい。</p>	<p>【高速電車事業 (交通局)】</p> <p>事業所との情報交換も踏まえた定期的な改善計画の策定を通じて、リスクの発生度合いが高いと想定される場所を選定し、通行帯の床サイン及びカーブミラーの整備を行った。</p> <p>また、汎用タイプの床貼用矢印シートを必要な箇所に応じて事業所に配付した。</p> <p>今後も引き続き、旅客の動向の変化等を注視しながら、床サインやカーブミラーの設置などの整備を行っていく。</p> <p>(平成26年度実績)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通行帯の床サイン…2駅 (三田、馬喰横山) ・カーブミラー…10駅 (東銀座、人形町、浅草橋、勝どき ほか) <p>なお、新たな出入口については、平成26年度、三田線大手町駅及び三田線内幸町駅の2駅において、エレベーター・エスカレーター等が整備された出入口を隣接ビル内に実現した。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-8 (99)	エレベーター及びエスカレーターの更なる整備について	<p>東京メトロの地下鉄の出入口はエスカレーターやエレベーターの設置を行っている部分はあるものの、階段のみの構造となっているところが多く見受けられる。</p> <p>1ルートでは限られた出入口しか利用できない状況であるため、2ルート目及び特に出入口が多い大きな駅については3ルート目の整備についても、中長期における具体的な数値目標を定め、エスカレーターやエレベーターの更なる整備を進めていくことが望ましい。</p>	<p>【東京地下鉄株式会社】 平成26年度末までに、エレベーター等（エレベーター、適合スロープ、適合エスカレーター、階段昇降機）による1ルート整備（段差解消）を100%整備した。</p> <p>また、階段昇降機などで段差解消された駅へのエレベーターによる段差解消の促進と、2ルート目以降のエレベーター整備について、鉄道統括部・営業部・改良建設部・工務部・管財部・事業開発部によるメンバーで検討を行い、月1回の定例会を実施して中長期の数値目標の具体化を図り、階段昇降機などで段差解消された駅へのエレベーターによる段差解消については、平成31年度までの100%整備を目指すこととした。</p> <p>エスカレーター整備促進については、上記構成員と同様なメンバーにて駅構内の構造、用地確保、旅客流動などの検討を行った。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-9 (99)	下りエスカレーターの整備の促進について	東京メトロの駅のなかには、構造上、用地確保等の理由により整備困難な場合が多いため、13駅について下りエスカレーターが整備されていない。上りエスカレーターの整備に加えて、下りエスカレーターの整備の促進を検討されたい。	【東京地下鉄株式会社】 下りエスカレーター整備促進については、主に月1回の定例会等により鉄道統括部・営業部・改良建設部・工務部・管財部・事業開発部によるメンバーで検討を行っているが、バリアフリー設備として最も効果的な段差解消設備であるエレベーター整備を優先して実施している。	改善済
意見	4-10 (101)	改札階から地上に向けて上りエスカレーターが設置されているが、途中から階段のみとなる箇所について	東京メトロの駅の中には、改札階から地上に向けてエスカレーターが整備されているものの、構造上、防災上等の理由により整備が困難な場合があるため、途中から階段のみとなる箇所が43駅69出入口ある。 高齢者等がエスカレーターに乗る前に容易に判断しうるよう、十分な告知の取組を行われたい。	【東京地下鉄株式会社】 交通局と検討の結果、お客様が電車を降りて利用出口が選択できるホーム上でのご案内が望ましいとの結論に至ったことから、ホームの駅構内案内図にピクトグラムを活用した、出口別エスカレーター・エレベーター一覧表を掲出することとし、平成26年度は22駅でご案内を開始し、平成27年度中に残りの駅に展開することとした。	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-11 (101)	出入口階段における渋滞の対策について	<p>東京メトロには、階段が狭いことに起因して、ラッシュ時に一時的に階段が渋滞している出入口階段が見受けられる。</p> <p>リスクの発生度合いが高いと想定される場所については、周辺開発と連携して出入口の新設をするなど、ハード面の整備も検討する必要がある。また、こうした対策を講じた場合には、必要に応じてその実効性を確認することが望ましい。</p>	<p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>1 出入口階段の整備状況について</p> <p>(1) 当該箇所の調査を実施してその状況を把握するとともに用地取得及び周辺再開発事業との連携を図りながら中長期の改良計画について、平成26年度から調査検討を行い、出入口整備を推進している。</p> <p>(2) 日比谷線築地駅については、混雑対策として出入口2箇所の新設を関係機関及び民地所有者と協議をしながら整備を進めている。</p> <p>(3) 銀座線虎ノ門駅については、周辺再開発事業に伴う混雑対策として出入口1箇所を新設することとし、関係機関と協議しながら整備を進めている。</p> <p>(4) 東西線東陽町駅については、駅中央部に新設出入口1箇所を設け、平成27年度の供用開始を目指している。</p> <p>2 出入口階段整備以外の混雑緩和対策について</p> <p>(1) 東西線・千代田線大手町駅において、自動改札機の配置変更・増設及びホーム階段増設に向け整備を進めている。</p> <p>(2) 日比谷線・東西線茅場町駅において、日比谷線北千住駅方面ホームの一部拡幅、東西線ホーム延伸及び自動改札機の配置変更・増設を図りスムーズな乗換えが出来るよう整備を進めている。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-12 (103)	都営地下鉄と東京メトロとの乗換駅における乗換経路のバリアフリー整備について	<p>都営地下鉄と東京メトロとの乗換駅における乗換経路について、エレベーター、車いす対応エスカレーター及び車いす昇降機付階段のいずれも設置していない駅が5か所となっている。</p> <p>乗換駅についても、具体的な数値目標を定め、乗換経路が階段のみとなっている箇所のバリアフリー整備を早期に進めていくことが望ましい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】 平成26年度における都営地下鉄と東京メトロが共同で実施した検討は3回、現場実査は1回であり、乗換経路におけるバリアフリー化対象駅選定のための協議調整を行った。 平成27年度は対象箇所の選定や整備目標年度について検討を実施しており、5月、9月及び12月に検討会を実施し、平成28年3月にも第4回目の検討会開催を予定している。</p>	改善済
				<p>【東京地下鉄株式会社】 平成26年度における都営地下鉄と東京メトロとの共同で実施した検討は3回、現場実査は1回であり、乗換経路におけるバリアフリー化対象駅選定のための協議調整を行った。 平成27年度は東京メトロと都営地下鉄が共同して乗換経路におけるバリアフリー化、整備目標年度について検討を実施しており、5月、9月、12月に検討会を実施した。</p>	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-13 (106)	「バリアフリーガイド2013」及び「バリアフリー便利帳」について	<p>交通局が発行している、都営地下鉄各駅のバリアフリー設備の設置一覧及び駅立体図をまとめた「バリアフリーガイド2013」及び東京メトロと交通局と共同で発行している、地下鉄全駅のバリアフリー設備の設置一覧をまとめた「バリアフリー便利帳」について、それぞれの良い点を取り込んだ統一的な冊子を作成することが、利用者目線に立った情報提供と考える。また、地上における地下鉄出入口情報が不足しており、分かりにくい状況であるので、地下鉄駅周辺の地図を入れることや、外国語対応等の改善の検討が必要である。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>1 東京メトロとの検討会 平成26年5月以降、東京メトロと統一冊子化の是非、外国語対応の方向性について、3回の打合せを行った。 その結果、ページ数の増加により携帯性が損なわれることを考慮して、冊子の合本化は行わないこととなったが、各々について以下の改善策を行った。</p> <p>2 「バリアフリー便利帳」 新たにホーム上の設備の位置や出入口番号を分かりやすくするなどの改善を実施し、従前どおり共同発行を継続することとした(最新版平成27年6月発行)。</p> <p>3 「バリアフリーガイド」 新たに主要駅の地上における地下鉄出入口情報、乗換え・出口案内(乗車位置情報)を加え、平成26年12月に発行済みである。</p> <p>4 バリアフリー情報の外国語対応 ホームページ等の電子媒体の活用も視野に入れながら、検討していく。</p>	改善済
			<p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>1 交通局との検討会を、平成26年5月以降、全3回(5月、7月、10月)実施した。</p> <p>2 バリアフリー便利帳について、平成27年6月にホーム上の各設備位置やのりば及び出口番号を明確にするなど改善し、発行した。また、東京メトロナビについても平成26年4月に大型化し、見やすく改善した。</p> <p>3 外国語対応については、ホームページ等の電子媒体の活用も視野に入れながら検討を行った。</p> <p>4 案内図に駅周辺地図を追加した。</p>	<p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>1 交通局との検討会を、平成26年5月以降、全3回(5月、7月、10月)実施した。</p> <p>2 バリアフリー便利帳について、平成27年6月にホーム上の各設備位置やのりば及び出口番号を明確にするなど改善し、発行した。また、東京メトロナビについても平成26年4月に大型化し、見やすく改善した。</p> <p>3 外国語対応については、ホームページ等の電子媒体の活用も視野に入れながら検討を行った。</p> <p>4 案内図に駅周辺地図を追加した。</p>	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-14 (107)	ホームドアの整備の促進について	<p>乗降客の安全確保と安定的な運行確保のために、戸袋移動型等の新技術の採用を積極的に検討するとともに相互直通運転を行っている各社と課題解決に向けた協議・検討を重ねることにより、更なるホームドアの整備に努められたい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>1 新宿線について 相互直通運転の相手方である京王電鉄株式会社とホームドア整備に合意し、平成26年度から事業に着手した。今後は車両や信号設備の改修等を進め、平成31年度中の完了を目指す。</p> <p>2 浅草線について 大門駅と泉岳寺駅について、ホームドアを先行整備していくこととした。今後、ホームドアの整備計画を策定する。 他の駅については、技術面や輸送面の課題について解決するとともに、相互直通運転各社の理解と協力を得る必要があることから、引き続き、検討・協議を行っていく。</p>	改善済
				<p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>1 新技術の導入 車両のドア位置及びドア幅が異なる列車が運行されている路線へのホームドアの早期設置に向けて、平成27年3月より東西線妙典駅において、大開口ホームドアの実証試験を実施している。</p> <p>2 未整備路線へのホームドア整備 日比谷線は、整備に向けた設計を実施するとともに、平成28年度より相互直通運転を実施している東武鉄道と車両規格の統一を図った新造車両を導入予定である。 千代田線は、整備に向けた設計を実施するとともに、相互直通他社と詳細な車両改造スケジュールについて協議を引き続き実施している。 東西線及び半蔵門線は、整備に向けた諸課題の整理や課題解決に向けて検討するとともに、相互直通運転各社と協議を引き続き実施している。</p>	

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容(要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-15 (110)	乗車券券売機等の外国語対応について	<p>都営地下鉄と東京メトロの乗車券券売機については日本語と英語の2か国語のみで対応しているが、中国語及び韓国語を含む4言語対応にすることを検討されたい。</p> <p>また、より多くの駅施設等において、多言語表記を実施するなどして、外国人観光客等のより一層の地下鉄路線や駅構内の施設案内等の理解促進に努められたい。</p> <p>一方、外国人観光客に対して交通系ICカードの利用を促進する取組も他の鉄道事業者で進みつつあることから、こうした事例も参考に外国人観光客に対する利便性の向上を図られたい。</p>	<p>【高速電車事業(交通局)】</p> <p>1 券売機については、平成28年度末を目途に、当局が管理する101駅全駅において、少なくとも1台は4か国語対応化を図っていく。 また、外国人対応や操作性向上を目的とした、東京メトロとの券売機仕様共通化等については、引き続き共同で検討を行っており、計画の確実な実行に向けて、今後更に検討を進めていく。</p> <p>2 駅施設等の多言語表記については、多言語対応協議会に参画し、今後の方針策定に協力したほか、JRや東京メトロ等と取組状況の共有等を行った。 これと併せて、平成27年2月に発行された産業労働局による「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針」の策定にも協力した。 さらに、局内で検討会を開催し、今後の対応の方向性について検討を行った。 これらの状況を踏まえて、現行の多言語表記の確認及び表記する範囲等の検討を行っていく。</p> <p>こうした取組を通じて、外国人観光客に対する利便性向上を図っている。</p> <p>【東京地下鉄株式会社】</p> <p>当社における乗車券券売機の多言語対応については、平成27年度末の日本語・英語・中国語・韓国語の4か国語化を目途に準備・調整を行った。 さらに、交通局との券売機の操作性向上を含めた画面共通化については、試作画面を製作し検証を進めた。 また、駅施設等における、外国人観光客への利便性向上を図るため、「国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針(平成27年2月)」を参考にサインシステムの見直しを行い、4か国語表記のサインを現在の6種から10種に拡大するほか、駅ナンバリング及びピクトグラムの表記を拡大する等に取り組んだ。</p>	改善済

平成25年度包括外部監査 高速電車事業(交通局)と東京地下鉄株式会社に共通する事項 交通局・都市整備局

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
意見	4-16 (111)	交通局と東京メトロとの地下鉄構造物の維持管理に関する交流拡充について	<p>交通局と東京メトロは、地下鉄構造物の維持管理に関して、具体的な考え方や手法については異なる点が見受けられる。</p> <p>しかし、両者とも今後の地下鉄構造物の維持管理を、より効率的に進めるため、様々な手法にて実施していることから、お互いの知見の交流を進めていけば、双方の維持管理を更に向上させることが可能と考えられる。</p>	<p>【高速電車事業 (交通局)】 平成26年度は、2回の共同研究会を行い、双方の構築補修方法の比較及び他社の補修方法の調査を行った。 平成27年度は、7月の情報連絡会において年度内の活動方針を検討した。9月30日に共同研究会を開き、メトロと交通局の補修施工における要求性能の整理等を検討した。また、10月28日に双方の試験施工個所の現地調査を実施した。</p> <p>【東京地下鉄株式会社】 平成26年度は、2回の共同研究会を行い、双方の構築補修方法の違いを比較した。 平成27年度は、6月に地下鉄技術協議会を実施、7月に情報連絡会を実施した。 平成27年9月に共同研究会を実施し、双方の構築補修における要求性能の整理等を行うとともに、既にメトロで着手している複数の試験施工の状況を共有した。 また、平成27年10月に千代田線大手町駅、三田線大手町駅において、双方のトンネル部における構築補修個所の現地調査を実施した。</p>	改善済

平成18年度 包括外部監査に基づく改善措置状況総括表

テ ー マ	監査対象(所管局等)	指 摘 等 数	措 置 状 況			
			改 善 済		改 善 中 一 部 改 善 済	未 措 置
			既 通 知 済	今 回 通 知		
中小企業対策に関する事業の管理 及び財務事務の執行について	産業労働局	56	54	2	0	0
観光振興対策に関する事業の管理 及び財務事務の執行について	産業労働局	10	10	0	0	0
雇用就業対策に関する事業の管理 及び財務事務の執行について	産業労働局	16	16	0	0	0
財団法人東京しごと財団の経営管理 について	産業労働局	8	8	0	0	0
合 計		90	88	2	0	0

区分	番号 (頁)	事項	指摘意見の内容 (要約)	措置の概要	措置状況
指摘	1-13 (50)	貸付先が破綻した債権の不納欠損処理について	<p>高度化資金貸付金の平成17年度末残高のうち、B方式によるa及びbに対する貸付金については、次のものは、貸付先が破綻していて回収可能性が全くない。</p> <p>a及びbに対する貸付金は、最終弁済年がそれぞれ平成2年と平成6年であり、現在においては全く回収可能性がないため、不納欠損処理を行う必要がある。</p>	<p>高度化資金貸付金の当該B方式債権は、都が独立行政法人中小企業基盤整備機構（以下「機構」という。）に貸付けを行い、機構がa及びbに対して転貸を行ったものである。</p> <p>本件の都の直接の貸付先である機構との協議の結果、機構が都に対して持つA方式（都が機構から資金を借り入れ、それに都が資金を追加して組合等に貸し付ける方式）の債権と当該B方式債権との相殺を行った。相殺により、不納欠損処理を行ったのと同様に都の債権から削除された。</p>	改善済
意見	1-4 (52)	設備近代化資金貸付金に生じている回収延滞について	<p>産業労働局から提示された資料によると、設備近代化資金貸付金については、224件のうち222件、金額にして928,862千円のうち916,523千円が延滞債権であり、同資金の東京都の新規貸出が平成11年度で終了していること、平成17年度における回収額が25,186千円であることに鑑みると、同貸付金残高の大半が、回収の極めて困難な債権となっている。</p> <p>延滞債権の貸付先の中には、平成17年度末時点では、破綻しているものが相当数あると考えられるが、不納欠損処理は行われていない。</p> <p>産業労働局は、延滞債権の貸付先の状況を十分把握整理して、回収可能性が全く見込めない債権については、当該貸付金の財源の2分の1を東京都に貸し付けている国と協議の上、積極的な不納欠損処理を行う必要がある。</p>	<p>小規模企業者等設備導入資金助成法に基づき都が小規模事業者等に設備近代化資金（この資金の2分の1は、国から都に貸し付けられたもの）を貸し付ける制度は、平成26年度末に廃止された。</p> <p>国からの借入金は、制度廃止後、原則、償還することになる。しかし、償還に関する国の最終的な方針が示されていなかったため、都が不納欠損処理した債権が償還の対象となるのか、国と協議を続けてきた。そのため、不納欠損処理についても保留してきた。</p> <p>今般、国から「都道府県が回収不能として不納欠損処理した債権は、償還の対象外とする」との方針が示されたため、平成27年度より不納欠損処理を着実に実施していく。</p>	改善済