平成 2 1 年度

包括外部監査報告書

(指摘・意見一覽)

平成 22 年 2 月

東京都

本書は、包括外部監査人から提出された「平成 21 年度包括外部監査報告書」の指摘、意見を一覧として、東京都において印刷したものである。

目 次

監理団体の受託業務等及び当該業務に関連する建設局の 事業の管理運営について 1

意見 (1)	東京都駐車場の指定管理者の募集方法について.....	3
意見 (2)	指定管理者等選定委員会の構成について.....	3
意見 (3)	指定管理者の選定基準 (評価項目) について.....	4
意見 (4)	指定管理者の選定基準 (配点基準) について.....	4
意見 (5)	指定管理者の選定委員会の議事録について.....	5
意見 (6)	指定管理者として選定後の年度協定締結の適正化について.....	5
指摘 (1)	年度協定の不適切な修正について.....	6
意見 (7)	業務の履行状況の確認について.....	6
意見 (8)	契約締結手続の透明性について.....	7
指摘 (2)	委託業務の履行状況の確認について.....	8
意見 (9)	起工金額の積算誤りについて.....	8
意見 (10)	日常巡視・定期点検報告書への記録写真の添付について.....	9
意見 (11)	既済部分出来高種別内訳書における出来高の記載方法について..	9
意見 (12)	精算方式による契約及び予算の妥当性について.....	10
意見 (13)	業務の引き継ぎについて.....	11
意見 (14)	日報の記載内容について.....	11
意見 (15)	漏水への対応について.....	12
意見 (16)	無電柱化事業における公社の事務費について.....	13
意見 (17)	無電柱化事業における契約前の電力・通信事業者等との事前交 渉について.....	14
意見 (18)	高架下駐車場の運営について.....	14
意見 (19)	将来の用途が明確でない特定資産について.....	15
指摘 (3)	退職給付積立金について.....	15
指摘 (4)	公社における税務上の利益積立金の計上について.....	15
意見 (20)	公社におけるカフェテリアプラン制度の見直しと互助組合費用 の負担について.....	16
意見 (21)	公社が実施する寄付について.....	16
指摘 (5)	「かちどき 橋の資料館」案内等に係る委託料の支払について	17

意見 (22)	都立公園の指定管理者の選定対象の公園グループの分割について	18
意見 (23)	都立公園等の再委託契約における競争入札の導入について	18
意見 (24)	庭園のライトアップの特命随意契約について	18
指 摘 (6)	上野恩賜公園野外ステージ管理業務委託の特命随意契約について	19
意見 (25)	上野恩賜公園野外ステージの委託内容の見直しについて	19
指 摘 (7)	平成 18 年度の舎人公園トイレ補修工事の契約について	20
指 摘 (8)	遊具の管理について	20
意見 (26)	都立公園等の予算管理について	21
意見 (27)	都立霊園の個人墓所の樹木の苦情処理と適正管理について	21
意見 (28)	都立公園等の指定管理業務における苦情・要望への対応について	22
意見 (29)	河川管理施設の管理及び水上バスの保守管理委託契約の業務内容ごとの分割について	22
意見 (30)	長期的な修繕計画を検討し修理費用を契約に織り込むべきものについて	23
意見 (31)	東京水辺ラインの公益的事業のより強力な振興について	23
意見 (32)	水上バスの運航（東京水辺ライン）の見直しについて	24
意見 (33)	水上バスの運航及び保守業務について、協会から民間事業者への委託契約の透明性及び競争性の確保について	24
指 摘 (9)	河川管理者である建設局が速やかに対処すべき巡回調査報告事項について	25
意見 (34)	土砂災害警戒区域等指定に係わる補助業務委託について	25
指 摘 (10)	協会の請求書発行の遅滞について	26

監理団体の受託業務等及び当該業務に
関連する建設局の事業の管理運営について

意見（１）東京都駐車場の指定管理者の募集方法について（本文 41 頁）

東京都駐車場の指定管理者は、A 中野駐車場・B 三田駐車場・C 八重洲外 4 駐車場の三つのグループに分けて公募されているが、申請書等の配付から応募書類提出期日までは 1 か半月弱の期間が確保されているものの、現地説明会から提出期日までは 1 か月未満、特に施設規模の大きな C の駐車場については、現地説明会から提出期日まで 4 週間弱(休日をはさんで 23 日)という三つのグループのうちで最も短い期間設定となっている。応募書類には指定期間（A・B は 3 年、C は 5 年）の事業計画書が含まれており、特に C 単位の応募者には、他の単独駐車場と異なり五つもの駐車場の指定管理者ということ以外にも地下道路の管理補完業務の委託に係る事業計画書の提出も求められていることを考えると、他の駐車場より検討期間が必要と想定され、「指定管理者制度に関する東京都指針」で述べられている「できるだけ数多くの事業者からの創意工夫を引き出す」という趣旨を満足するための十分な期間が確保されているとは言い難い。

次回の指定管理者の公募の際には、できるだけ数多くの事業者の参入を促すため、適切な応募期間を設定されたい。

意見（２）指定管理者等選定委員会の構成について（本文 43 頁）

「東京都駐車場指定管理者等選定委員会設置要綱」（平成 17 年 7 月 11 日 道路管理部長決定）に基づき、行政委員 3 名と外部委員 3 名が選定されているが、行政委員 3 名は建設局の管理職であり、建設局の管理職 3 名のうち 1 名は指定管理者に応募している財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）の指導・監督部署である道路管理部の道路保全担当部長である。

道路保全担当部長は公社の理事や監事には該当しないため、「東京都指定管理者選定等に関する指針」（平成 17 年 2 月制定）に記載されているような直接的な利害関係者ではないが、建設局と公社の間には、都職員の派遣、都職員 OB の嘱託雇用など多数の人的関係や特命随意契約による支出の関係があり、選定の透明性及び公平性の観点から、選定委員会の委員の半数を建設局の職員で占める状況は望ましくないと考える。

選定委員会の委員の過半数を外部委員とするなど、上記要綱に規定する選定委員会の構成を見直し、選定の透明性・公平性の向上を図られたい。

意見（３）指定管理者の選定基準（評価項目）について（本文 47 頁）

東京都地下駐車場の指定管理者の選定基準は、「①収益性（25 点）」、「②平等・公平な利用の確保（5 点）」、「③効用を最大限に発揮。効率的・安全な管理運営（35 点）」、「④安定的な経営基盤の保持（20 点）」、「⑤利用者サービス向上（10 点）」、「⑥指導・教育体制の整備（5 点）」の 6 項目計 100 点で構成されている。

しかしながら、指定管理者制度導入のそもそもの目的が「住民サービスの向上」と「経費の節減」の 2 本柱であることを考えると、広い意味での「住民サービスの向上」に該当する「③効用を最大限に発揮。効率的・安全な管理運営（35 点）」、「⑤利用者サービス向上（10 点）」及び「⑥指導・教育体制の整備（5 点）」の計 50 点の配点に対し、「経費の節減」に該当する「①収益性（25 点）」の配点は相対的に低くなっていると考えられる。一方で、「②平等・公平な利用の確保（5 点）」及び「④安定的な経営基盤の保持（20 点）」については、指定管理者として選定される者は当然備えておくべき前提となる項目であるため、ある一定水準を確保していれば評点にはあまり差がでないような採点基準とするなどの改善の余地があると考えられる。

指定管理者制度導入の大きな目的の一つである経費の節減効果がより評価結果に反映されるように、選定基準の配点の見直しを検討されたい。

意見（４）指定管理者の選定基準（配点基準）について（本文 47 頁）

地下道路管理補完業務の選定基準は「①効率性（15 点）」、「②道路設備の維持・操作（17.5 点）」、「③地下道路の監視・点検と必要最低限の措置を行うことができること（17.5 点）」の 3 項目計 50 点で構成されており、八重洲外 4 駐車場の評価は、地下駐車場 100 点、地下道路 50 点の計 150 点満点で判断されることとなる。

しかしながら、契約金額で見ると、地下駐車場は平成 18 年度時点で収入基準額約 9 億 2,200 万円、運営経費約 6 億 4,300 万円に対し、地下道路は約 2,400 万円である。

地下駐車場の指定管理者の選定が主たる目的であることと、契約金額の比率で考えると、地下駐車場の 100 点に対し、地下道路の 50 点は配点が過大であるため、契約金額の比率等に基づく重みづけなど、地下駐車場と地下道路の配点基準の見直しを検討されたい。

意見（５）指定管理者の選定委員会の議事録について（本文 48 頁）

東京都駐車場の指定管理者等の選定過程において、一次審査（書面審査）、二次審査（プレゼンテーション）を経て決定される選定委員会による二次審査の議事録が作成されていないことが判明した。議事録が作成されていないということは、二次審査においてどのような審議がなされ、どのような経過で評価結果が得られたのかが明らかではなく不適切である。

指定管理者の選定過程において、事務処理の透明性・公平性の確保及び適切な説明責任を果たすため、選定委員会の議事録を作成されたい。

意見（６）指定管理者として選定後の年度協定締結の適正化について
（本文 55 頁）

選定委員会で事業計画を評価し財団法人東京都道路整備保全公社が指定管理者として選定された後、実際に協定を締結する段階では、選定委員会に提示した事業計画と異なる収支計画に基づき協定を締結している。平成 18 年度から平成 20 年度にかけての各年度の収支計画書協議時点、年度協定締結時点の原議を閲覧しても、事業計画書で都に提示した収支計画との差分についての説明は一切なされていないのが現状であり、当時の記録が残されていないため、差分についての詳細な内容を知ることは出来ない状況である。

年度協定は、建設局の道路管理部長権限で決定できるため、実際の協定締結段階では特に建設局の関係者以外への説明を要することなく事業計画と異なる年度協定を締結することが可能であり、選定委員会による事業計画の評価及び指定管理者の選定プロセスが実質的な統制として機能していない状況が伺える。

実際の都への納入は年度協定に基づき行われるため、年度協定が事業計画に基づき適切に締結されているか、例えば総務局などの建設局以外の部局の確認を経た上で年度協定を締結するなど、協定の締結手続におけるチェック機能を強化するとともに、年度協定締結段階で事業計画と異なる収支計画を提示する際には、収支計画算定の根拠を記録として残すなど、年度協定締結に係る内部統制手続を適切に整備・運用されたい。

指 摘（１）年度協定の不適切な修正について（本文 57 頁）

年度協定は原議により複数の関係者に回付され、建設局道路管理部長決定で締結されるが、複数関係者のチェックを経ているにも関わらず、平成 18 年度の年度協定締結協議における原議に添付された年度協定の案において、各月の納入金額と合計金額が一致しない状況のまま、年度協定の案が承認されている。

実際に締結された協定書では、合計金額を正として各月の納入金額が修正されているが、当該修正に係る承認手続の記録が残されていないため、どのような手続で修正がなされたのか、修正に際し誰の承認を得ているのか不明な状態である。

都への納入は各月の納入金額に基づき実施されるため、各月の納入金額は極めて重要な情報であり、その修正にはしかるべき承認手続の実施とその記録が残されるべきである。

建設局は協定締結手続における協定内容変更に係る統制手続を見直し、適切な運用の実施及び運用状況のチェックを徹底すべきである。

意 見（７）業務の履行状況の確認について（本文 59 頁）

業務の履行状況の報告のため、指定管理者からは、毎月「指定管理者報告書」が建設局に提出されている。「指定管理者報告書」のうち、「履行確認報告書」では駐車場ごとに履行状況を日次で記録し、責任者の確認印が押印されている。本報告書により履行状況が確認されていることが分かるが、周期が隔日の作業（階段等の清掃）にも毎日チェックマークがつけられており、実際にどの日に作業を行ったのか分からない。

また、指定管理者による業務の履行状況については、年度末に都の職員が当該指定管理者駐車場に赴き、実施検査及び現場の職員に対するヒアリングにより履行確認を行っているが、確認表のフォーマットとして、検査実施者、検査実施日、ヒアリング対象者等の実施検査の実施概要を記載する欄が設けられていないため、実際にいつ、誰が、誰に対して確認を行ったチェックリストなのかチェックリストだけでは不明である。財団法人東京都道路整備保全公社への実施検査の事前通知文書により実施検査の実施概要を確認することは出来るが、実際の実施検査の実施証跡はチェックリストであり、検査実施者及びヒアリング対応者の責任を明確にする観点からチェックリストそのものにヒアリングの実施概要を明記すべきである。

履行状況の確認結果の記録方法に一部不適切な点がみられるため、記載方法の統一やフォーマットの改定など、適切な履行確認の記録方法を検討されたい。

意見（８）契約締結手続の透明性について（本文 62 頁）

地下駐車場の指定管理者選定時に財団法人東京都道路整備保全公社より提出された事業計画と実際に締結された地下道路施設管理業務委託契約の契約金額が大幅に乖離している状況である。建設局によると平成 18 年度から平成 20 年度における契約金額の大幅な増加は、監視カメラの増加に起因するものであり、平成 17 年 8 月末の事業計画策定時には、地下道路に監視カメラは設置されていなかったため、事業計画における支出額には監視カメラによる監視業務費が含まれていない。監視カメラは平成 17 年度末から平成 20 年度にかけて設置し、平成 18 年度から監視モニタ画面による地下道路の監視業務を地下道路施設管理業務委託に追加したことから委託費が増加したとのことである。

しかしながら、平成 18 年度から平成 20 年度の 3 年間の地下道路施設管理業務委託契約の起工起案書には、事業計画書で示された内容を大幅に変更する理由等についての記述は一切なされていない。

地下道路の管理補完業務は、地下駐車場と地下道路の総合評価により指定管理者として選定された者が受託することから、指定管理者選定時に提出された事業計画と多額の差がある金額で契約を締結する場合は、事業計画の変更として起工起案書に変更理由を明記するなど契約締結手続の透明性向上を図られたい。

指 摘（２）委託業務の履行状況の確認について（本文 72 頁）

平成 19 年度の新橋地下自動車道における照明設備点検の請求内訳書では 9 月に 6 ヶ月点検が実施されたことになっており請求内容も 6 ヶ月点検の単価で請求されているが、実際の点検記録では 1 ヶ月点検が実施されていた。

また、平成 20 年度においては、排水設備点検の 12 ヶ月点検を年 4 回実施したとして、12 ヶ月点検の単価で 4 回の請求がなされていたところ、そのうち 1 回は 12 ヶ月点検の内容を実施していたが、残りの 3 回は 1 ヶ月点検と同等の内容による点検であることを発見した。同様に平成 20 年度の変電設備点検については、12 ヶ月点検を実施すべきところを 1 ヶ月点検の内容の点検のみ実施し、12 ヶ月点検の単価で請求がなされていることを発見した。

点検記録には財団法人東京都道路整備保全公社の現場代理人の確認印、委託完了届には建設局の監督員 1 名、確認者 2 名の確認印が押印されているが、チェック機能が有効に働いていない状況である。

請求内容と異なる業務の実施は、委託業務の適切な履行に反する行為であり、本来であれば、「建設局監督基準・同解説」に定める指示書に準じて指示し、措置状況等の確認を行うべきであった。

委託業務の履行状況の確認は、例えば請求内容と点検記録の突き合わせを行うなど厳正にチェックし、チェックした記録を残すべきである。また、適切に履行されていない場合は、「建設局監督基準・同解説」に定める指示書に準じて指示し、措置状況等の確認を徹底されたい。

意 見（９）起工金額の積算誤りについて（本文 72 頁）

起工金額の単価算出段階において複数の積算誤りが発見された。

起工金額の単価算出段階においては、起工起案書において複数人のチェックがなされているが、平成 20 年度の起工起案書には、基準変更に伴う点検頻度や単価の変更点について記述がなされておらず、単価の設定根拠にまで踏み込んだチェックがなされていなかった。

過年度から継続した契約において、点検頻度や単価設定を大幅に変更する場合は、起工起案書に前年度からの変更理由を明記するとともに単価の計算根拠を添付するなど、委託料の算出過程の透明性の向上を図られたい。

意見（10）日常巡視・定期点検報告書への記録写真の添付について

（本文 73 頁）

地下道路施設管理業務の実施報告として、月次で日常巡視・定期点検報告書が財団法人東京都道路整備保全公社から東京都第一建設事務所に提出されており、点検が実際に実施された証拠として作業写真が添付されている。作業写真の内容としては、例えば、蛍光灯の交換について「交換前」、「交換中」、「交換後」の3段階で作業の様子を写真に撮るなど詳細な内容となっている。

点検記録として作業写真の添付を求める保守点検内容を精査し、必要性の高い作業写真のみ報告書への添付を求めるなど、点検作業の効率化を図られたい。

意見（11）既済部分出来高種別内訳書における出来高の記載方法について

（本文 74 頁）

毎月末に財団法人東京都道路整備保全公社から第一建設事務所に提出される委託完了届には、「既済部分出来高種別内訳書」と計画・実績が記載された「工程表」が添付されているが、「既済部分出来高種別内訳書」については、当月分の出来高割合を記入する欄はあるが、累計での出来高割合を記入する欄が設けられていない。

累計での出来高割合は、委託業務の進捗状況を把握する重要な数値となるため、履行状況の確認を確実に行うという観点から、出来高割合については、累計での割合についても把握できるようなフォーマットに改定されたい。

意見（12）精算方式による契約及び予算の妥当性について（本文 78 頁）

板橋四ツ又駐車場は、「東京都板橋四ツ又駐車場における徴収事務等の委託に関する協定」により特命で財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）に管理委託されており、支払いは四半期ごとの概算払いにより行われ、委託業務完了後、年度末に精算がなされる。

精算額はほぼ横ばいであるが、概算額の算出過程において、民間企業による駐車場管理コストとの比較や参考見積もりの徴収などによる概算額の妥当性の検証は行われておらず、契約締結時に算出される当初概算額は、平成 18 年度から平成 20 年度にかけて毎年度増加しており、精算残額は平成 19 年度から平成 20 年度にかけて倍増している。多額の精算残額が出ている中で、精算額が 5,000 万円前後の契約に対し、精算額ベースで 1,500 万円もの余裕のある予算額を計上することは、都の歳入が減り、経費削減が求められる現在の財政状況において不適切である。

また、精算額における人件費等は、すべて実費で精算されているため、実際に駐車場に勤務した人員の給与の額に応じて精算額は変動する仕組みになっている。そのため、駐車料金徴収事務における人件費の精算額が平成 19 年度から平成 20 年度にかけて 370 万円程度大きく減額されるような状況が発生しているが、職員の入れ替わりにより、委託費が大きく変動してしまう状況は望ましくない。人件費については、業務内容に求められる職能に応じた基準単価等に基づいて委託費が支払われるべきであると考えます。

建設局としては委託費の算出プロセスを見直し、委託費の見積もりの精度を上げることで委託費の節減を図るとともに、支払い方法については精算方式を改めるなど委託費の節減に最も適した支払い方法の適用を検討されたい。また、現在は「東京都板橋四ツ又駐車場における徴収事務等の委託に関する協定」により特命で公社に委託されているが、建設局において将来的には指定管理者制度への移行が検討されていることを見据えて、更なる委託費節減の努力を図られたい。

意見（13）業務の引き継ぎについて（本文 80 頁）

板橋四ツ又駐車場の駐車料金徴収事務における臨時職員の人件費が年々増加している。

臨時職員の人件費の増加理由は、平成 19 年度から更なる駐車場利用の向上を目指し、駐車券の発券補助や精算補助に取り組んだため、臨時職員の超過勤務が平成 18 年度と比べ年間で 98 時間（月平均 8 時間）増加したことと、平成 20 年度には、設備担当の業務が増大し、電気主任技術者が駐車場業務に携わる時間が減少したことにより、駐車場業務を臨時職員が超過勤務で行ったため、平成 19 年度と比較し年間で 222 時間（月平均 18.5 時間）増加したことによるものである。

設備担当業務増大の主な原因は、係長から一般職の職員への変更に起因するものであり、内容としては、係長から一般職職員への引き継ぎが適切に行われていれば日常業務の中で対応可能であったと考える。特に電気関係のマニュアル等は、業務実施にあたり当然備えておくべきものであり、本来開設当初から配属されている係長が整備しておくべきであった。

団塊の世代の大量退職を控え、財団法人東京都道路整備保全公社のみならず、都全体でベテラン職員の退職に伴うノウハウの喪失が大きな問題となることが予想されるため、ベテラン職員の退職に備え、適切な引き継ぎが行われるように、マニュアルの整備と引き継ぎルールの整備とを日常業務の中で図られたい。

意見（14）日報の記載内容について（本文 81 頁）

板橋四ツ又駐車場では、毎日の駐車台数や収入状況、勤務状況などを記載する「集計表」が日次で作成されているが、下請け業者による作業の実施状況や駐車場内での事故・クレームなどを記録する作業日報のような書類が作成されていない。

下請け業者による作業は、都からの委託業務の一部であり、下請け業者の管理責任は元請けである財団法人東京都道路整備保全公社にあることから、下請け業者による作業の実施状況は、例えば日報のような形で記録すべき事項である。

また、駐車場内での事故やクレームについては、安全管理や顧客満足度に関わる重要情報であるため、発生状況や対応状況についても日報等に適時に記録すべきである。

意見（15）漏水への対応について（本文 83 頁）

板橋四ツ又駐車場における閉鎖車室数は、平成 20 年度 4 月時点で 8 台、平成 21 年 1 月時点で 15 台に増加しており年間通じて漏水への対応がなされていなかったが、平成 21 年 3 月に財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）が漏水対応の簡易補修を施した結果、平成 21 年 10 月に実施した駐車場の往査時には閉鎖車室数は 3 台に減少していることを確認した。板橋四ツ又駐車場の駐車台数は 200 台であるが、うち定期貸しが 140 台、時間貸しが 60 台である。漏水による車室閉鎖の影響を受けるのは主に時間貸しの 60 台であることを考えると 15 台は時間貸しの 25%に該当した。

「東京都板橋四ツ又駐車場徴収事務等委託仕様書」によると、業務内容として「漏水箇所調査及び対応」が含まれているが、具体的には「漏水箇所の確認、車室の閉鎖及び開放」のみ委託業務の範囲とされているため、公社としては、漏水箇所の報告を都に行い、車室の閉鎖を行うこと以上の対応は、仕様上は取れない内容となっている。漏水補修は原則、抜本的な改善は首都高速道路株式会社ないし建設局が対応することとなっているが、抜本的な改善方法が難しいことから、公社で簡易補修を行っているとのことである。

漏水の簡易補修は公社で実施している実態に合わせて仕様書の内容を見直すとともに、迅速な漏水対応を実施し、駐車場の稼働率の向上を図られたい。

意見（16）無電柱化事業における公社の事務費について（本文 88 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）は、都の道路行政を補完するパートナーであること、道路行政に精通し、無電柱化に関するノウハウを豊富に有する団体であることから無電柱化事業を行う事業者となっているものであるが、本事業を独占的に行っている以上、できる限り事務費の削減に努める義務があるものとする。

事業に占める事務費の割合は、変更後協定額でみた場合約 23%となっており、建設局は、他の契約と比較して当該事務費が適正な水準にあるかどうか、検証したうえで、経費削減の観点からも、常に適切に公社を指導監督すべきである。

平成 20 年度の協定変更で事務費が 17,000 千円増額されているのは、無電柱化事業の本格始動により、同事業の管理にかかわる人員が 22 名に増加したため、本社の入居している新宿のビルの一部を借り増したことによるものであるが、22 名のうち 12 名は公社の固有の職員であり、既存の事務スペースの配置替えで済ませることのできた可能性も探るべきであったと考える。また、賃借料の水準は平成 7 年の入居時に比べ大幅に高くなっている。

協定額を変更する際の実情は、単に事務所家賃の変動に伴う協定額を承認しているのみで、そこに至った背景の記載がなく、当時、事務所の増床に関して、経済性の観点から十分な検討が行われたかどうか不明であるが、既存の家賃単価に比べ相当高い金額で事務所の借り増しを行い、それに伴う協定額の変更を行うような場合、建設局は、他に選択の余地がないかどうか、経済性の観点から十分な検討を行い、その際の資料を原議に整理保存しておくべきであったと考える。

委託費の算定において重要な影響を及ぼす公社の賃借料に関しては、次回の賃借料更新の時期において、その時点の近隣の不動産市況を勘案しながらも、重要な検討課題とすべきと考える。

意見（17）無電柱化事業における契約前の電力・通信事業者等との事前交渉について（本文 93 頁）

無電柱化事業には、調整、調査・設計、積算、工事発注、工事監督等の業務があり、そのうち、調査・設計に関しては、財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）から民間事業者へ各業務を委託している。平成 20 年度の事業箇所 30 箇所のうち、契約件数は 28 件であり、増額の変更は 19 件、減額の変更は 8 件、変更なし 1 件であった。

事業の性質上、契約後の変更は常に想定されるものの、契約後の増額変更は、契約の透明性の観点から問題があるのみならず、工期の遅れや事業費の増大などを招くもので、やむを得ないものを除き、できる限り避けるべきものであるが、事前に調整しておけば回避できたと思われるものの中には見受けられた。

例えば、特例都道第 437 号線（大塚三～大塚四）特例都道第 457 号線（千駄木三～西日暮里五）電線共同溝予備設計及び試掘調査委託契約（契約金額：20,800 千円）については、道路の片側から両側への変更により、契約変更金額は 3,589 千円の増加となった。

当該無電柱化の整備にあたっては、対象路線の状況を事前に把握してから、整備対象を設定し、契約すべきであったと思われる。

今後、公社は、地元や電力・通信事業者等との事前調整をできる限り図ることにより、契約金額や工期に大幅な変更が生じないようにさらに留意するべきと考える。

意見（18）高架下駐車場の運営について（本文 97 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社は、高架下駐車場の運営により、当期利益 249,443 千円を計上しており、かつ、本社経費等差引前の粗利益が損失である駐車場はオートバイ専用駐車場など約 1 割しかなく、また、占用許可基準が改定されたことから、民間事業者へ占用許可して任せることが可能と考える。

都は、占用許可基準を改定したことを踏まえ、高架下占有による駐車場運営について、民間事業者の参入を促すための工夫を検討されたい。

高架下駐車場の運営により利益が生じていることを前提とすれば、全ての高架下駐車場の占用料を 2 分の 1 減免する必要もないと考える。よって、2 分の 1 減免については、制度制定から相当の期間経過していることも踏まえて、見直しを検討すべきである。

意見（19）将来の使途が明確でない特定資産について（本文 100 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）の財政調整基金積立金、収益還元公益事業積立金、道路事業還元積立金、先駆的駐車場づくり積立金等の特定資産約 30 億円について、それぞれの使用目的は定められているものの、今後の公益認定次第の部分もあり、必ずしもすべてについて将来の具体的な使途が定められておらず、駐車場の運営等で得た利益を積み立てている状態となっている。

公社の特定資産のうち、将来、公益事業に使用する予定の部分については、都と協議の上、道路及び駐車対策に係る公益事業に使用する計画を明確に立て、適切に使用するようになされたい。

指 摘（3）退職給付積立金について（本文 101 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社の退職給付積立金 681 百万円について、退職給付会計基準の見直しに伴い、負債である退職給付引当金を減額したが、特定資産の退職給付積立金は減額しなかった。そのため、退職給付積立金は 271 百万円だけ、引当金に対して過大となっている。退職給付積立金について特定資産として適当な額を計上されたい。

指 摘（4）公社における税務上の利益積立金の計上について（本文 102 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）における平成 20 年度の法人税務申告書の別表 5（一）利益積立金の計算に関する明細書において、税務上の利益積立金として処理しているものが、46,626 千円ある。

これは、平成 11 年度以前の駐車場内の自動販売機の販売手数料についても公社に移管しておくべきところ、互助組合に現預金として留保していたため、税務上の申告加算をしているものである。

よって、当該資金は、単なる税務上の申告調整で済ませるのではなく、互助組合から公社に資金を移管すべきものとする。

意見（20） 公社におけるカフェテリアプラン制度の見直しと互助組合費用の負担について（本文 104 頁）

互助組合が財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）役職員のために行う福利厚生事業であるカフェテリアプラン制度は、組合員 1 人当たり年間 80,000 円の補助を限度として導入されたが、現在多くの項目が個人の所得とみなされ、課税対象とされている。

互助組合で採用されているカフェテリアプラン制度について、公社において福利厚生費として互助組合に一括支出されたものの一部が、その使用段階において過度な福利厚生であると判断され、個人の給与所得として税務上取り扱われていることから、組合員の負担割合をも含めて、公社としては早急にカフェテリアプラン制度について見直しが必要と考える。

意見（21） 公社が実施する寄付について（本文 106 頁）

財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）の行うべき公益事業は、道路及び駐車対策の公益に資する事業であるが、公社の公益事業費の中には、道路及び駐車対策の公益とは直接的関係の薄い財団法人等への寄付が含まれている。

今後は、公社の設立趣旨に合った、道路及び駐車対策に関する公益に資する寄付かどうか精査したうえで、寄付を行うようにされたい。

指 摘（５）「かちどき 橋の資料館」案内等に係る委託料の支払について
（本文 108 頁）

「かちどき 橋の資料館」案内業務等に係る委託料の支払に関しては、財団法人東京都道路整備保全公社（以下「公社」という。）が作成する四半期ごとの現金計画書に基づき、建設局は、結果報告書で履行内容を確認のうえ、公社からの請求書により支払うこととなっている（協定書第 12 条）。

しかし、これに関して以下の事項が判明した。

- ① 平成 18 年度の第 1 四半期の決定年月日（支払日）が平成 18 年 10 月 31 日と通常年度に比較して遅くなっていた。建設局は協定書に基づき公社から平成 18 年度の第 1 四半期の請求書を平成 18 年 7 月に受領していたが、都の支払い事務遅れのため、支払時期が遅延した。
- ② 協定書によれば、四半期ごとに支払うべきところを、建設局は平成 20 年度分を一括して、平成 21 年 4 月 23 日に支払った。建設局は、公社から平成 20 年度の支払いについて、四半期ごとの請求書を受領していたが、都の支払い事務遅れのため、支払時期が遅延した。

建設局の委託料の支払いについては協定書に記載のとおり、四半期ごとの公社からの請求に基づいて速やかに支払うように、支払い事務の適切な執行を徹底すべきである。また、公社においても請求しても入金がないものについては速やかに督促するような債権管理がなされていなければならない。

意見（２２）都立公園の指定管理者の選定対象の公園グループの分割について
（本文 113 頁）

現状、都市部の公園グループの選定単位については、20 公園（平成 20 年度以降に編入される公園を除く）であり、武蔵野の公園のグループは 17 公園である。協定金額は、年間で、都市部の公園グループは、約 16 億円、武蔵野の公園グループは約 10 億円という大規模の案件となっている。

指定管理期間が 5 年で限りがあることと事業規模を考えると実施負担が大きい
ため、応募可能な事業者は限られることになるものと考えられる。平成 18 年度導入施設の
選定時には一定の応募者数（5 者、6 者）を確保しているが、財団法人東京都公園協
会以外は、いずれも共同企業体での応募である。このため、規模を小さくすること
で、単独企業での応募など、さらに参入事業者を増やすことができると考えられ
る。したがって、規模のメリットからくる経済性は必要であるが、今後はより多く
の民間事業者の参入による競争性の確保という点にも配慮し、上記公園グループに
ついてはいくつかの単位に分割して指定管理者の選定を行うことを検討されたい。

意見（２３）都立公園等の再委託契約における競争入札の導入について
（本文 120 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）が指定管理者として、再委託
契約を結ぶ際に随意契約で行っている契約の中に、競争入札に付すことが可能な契
約が多数あった。

公益的な事業を遂行する協会として、少しでも再委託費の節減に努め、その節減
できた金額を都の委託費の軽減や都民サービスの向上に役立てていくことが必要
なものとする。今後は、契約単位を集約し競争入札による経済性の視点を加え再
委託費の節減に努められたい。

意見（２４）庭園のライトアップの特命随意契約について（本文 122 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）は都の庭園の指定管理者とな
っている。協会における都の庭園のライトアップの事業者は、文化財保護の観点か
らの規制があり、また豊富な経験等も必要とされるため特命随意契約としている。

しかしながら、昨今、ライトアップの事業については、対応が可能である事業者
が増えてきており、従来のように、特命随意契約として特定事業者を継続して選定
する意義に乏しくなっている。

毎年、事業者変更することは、運営上支障があるとしても、経済性の視点等から
も、定期的に何社からかプロポーザルを受けて再選定することに努める必要がある。

指 摘（6）上野恩賜公園野外ステージ管理業務委託の特命随意契約について
（本文 124 頁）

上野恩賜公園野外ステージの可動式屋根は固定式に変更されており、電源の老朽化については、部分補修により対応していることから、特命理由とするのは妥当とは言い難い。また、財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）が、都立公園の管理運営を行ってきた団体であり、管理・運営双方で実績があることを理由として、他の事業者が本業務に関して、履行可能であるのか否かの具体的な検討を全く行わないのは、委託先を決定する際の手続として不十分である。

よって、上野恩賜公園野外ステージ管理業務委託については、通常のイベント会場の管理であることから、協会への特命随意契約を見直されたい。

意 見（25）上野恩賜公園野外ステージの委託内容の見直しについて
（本文 126 頁）

平成 18 年度から、ステージの稼働日数は、少しずつ減少し、また契約金額も年々低下している。しかし、実質的な稼働日数に関わらず、相当の金額で契約されている。特に、平成 20 年度は、結果的には、年間契約日数が 308 日に対し、稼働日数は約 3 分の 1 以下の 98 日（ステージの稼働日のみの日数であり、下見及び注意事項等の説明や事前打ち合わせ、ステージに係る問い合わせ対応、客席の手入れ等の業務に関わる日数は除く）である。

また、上野恩賜公園野外ステージの委託業務内容は、Ⅰ．施設の一般的警備や施設の日常清掃等のステージの稼働に直接かかわらない日常業務と、Ⅱ．施設の当日使用者の確認、施設の利用指導及び不正利用の防止、音響施設等の指導、使用状態の確認調整、保全等一般的維持管理、控室の使用指導等、ステージの稼働に直接かかわる業務に分けることが可能である。

よって、日常業務とステージ関連業務に区分した業務費用の算定、また委託業務の分離等の検討、さらにステージ関連業務については、稼働実績に鑑みた精算方式や契約・委託手法について検討し、委託費の節減に努められたい。

指 摘（7）平成 18 年度の舎人公園トイレ補修工事の契約について（本文 129 頁）
舎人公園のトイレの損壊に伴う補修工事は、緊急対応により C 社によって平成 18 年 7 月 13 日から行われ平成 18 年 8 月 26 日に完了している。

しかし、財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）が作成した起案書・契約書に記載されている工事期間は、平成 18 年 8 月 22 日～平成 18 年 8 月 31 日となっており事実と異なる。

また、A 社に特命随意契約で発注するための特命理由（「9 月 1 日の大規模防災訓練までに間に合わせないといけない（緊急施行案件）」、「東京都を通じた依頼が、8 月中旬であり、急な要請で適合業者に断られてしまった」）の記載内容は正確な表記ではなく、A 社と契約した理由も明確ではない。

また、平成 18 年 8 月 21 日に事案を決定し、平成 18 年 8 月 26 日に工事が完了しているにもかかわらず、協会の特命随意契約起案が平成 18 年 12 月 13 日であり、業者見積徴収、契約締結決定、契約書の作成が平成 18 年 12 月 18 日に行われており、契約書類一式の作成が遅滞している。

さらに、提出が定められている「写真撮影箇所内訳書」に明記された工事实績を示す写真一式が保管されていないため、写真が提出されたことを確認することはできない。

トイレが使用不能となった時点で早急にその補修に着手したことは是としても、起案書・契約書・特命理由書等の文書は、その内容が事実とは異なるものであり、また契約締結も 4 か月も遅滞し、工事の竣工検査の書類にも不備がある。

よって、緊急工事の事務手続きを周知徹底するため、緊急工事を含めた契約手続きの事務処理マニュアルを作成し、事務処理の適正化・迅速化を図られたい。

指 摘（8）遊具の管理について（本文 130 頁）

都立公園の遊具については、都との協定に基づき、各指定管理者が管理公園の遊具の点検を行っており、年間作業実施計画を策定し、それに基づく点検の作業実施報告書にて、点検結果を都に報告している。

財団法人東京都公園協会が管理している公園で、撤去された遊具の情報が都の保有する公有財産台帳と整合性が取れていないものがあつたので、都においては公有財産台帳の内容を実態と合わせ、管理の徹底を図られたい。

意見（26）都立公園等の予算管理について（本文 131 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）の予算管理は、公園グループごとの都との契約ベースでの予算管理が中心で、個々の公園単位にまで細分化して実施されていない。

公園ごとの再委託原価の低減化は、公園ごとの予算管理・原価管理制度が確立して初めて図られ、それによって協会は、より経済性を加味した委託業務の品質管理が可能となる。

協会は、競争入札による委託費の経済性の要求に十分対応できるようになるためにも、公園ごとの予算管理制度と原価計算制度を早期に確立しておくことが必要である。

意見（27）都立霊園の個人墓所の樹木の苦情処理と適正管理について
（本文 133 頁）

管理が行き届いていない墓所は、隣接墓地だけではなく他の使用者にも不快感を与え、霊園全体の美観を損ねている。また、処理依頼の通知文発送件数をみても、管理状態の不適正な墓所による苦情対応業務に係るコストが増加している。

この問題は、既に、平成 14 年 12 月 5 日に東京都公園審議会から出された青山霊園に関する答申において、「良好な管理がなされておらず、使用状態が著しく不適正な墓所については、使用者にその状況を報告し、是正を促すことなどが考えられる。」と指摘され、いくつかの樹木管理の手法例も示されている。

ここで提示されている対策は、不適正管理の墓所への対応コストの削減を目指したものではないが、提案されている制度を実施することにより、適正な墓所管理や樹木管理が行われ、苦情の発生の予防とともに間接的にコストの削減に寄与するものと考えられる。

よって、答申において提案されている制度を実施することで、間接的に苦情処理と樹木管理の再委託にかかるコストの削減につなげ、現状の「都立霊園使用の手引（平成 21 年 5 月）」についても、制度の実施に合わせて、規約の改訂や追記などの見直しを検討されたい。

意見（28）都立公園等の指定管理業務における苦情・要望への対応について
（本文 135 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）は、都立公園等について約 70 億円で都から管理を委託されている。「都民のための公の施設」である都立公園等に寄せられる苦情・要望は、都民の声であることから、その情報を集約し共有化して、苦情の削減に努められたい。また、協会は苦情処理のための特別の対策費が増加しないよう、日常及び定期的実施する業務の中で苦情の発生を未然に防ぐようさらなる改善を実施されたい。

意見（29）河川管理施設の管理及び水上バスの保守管理委託契約の業務内容ごとの分割について（本文 138 頁）

河川管理施設の管理及び水上バスの保守管理業務は、建設局から財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）に特命随意契約で委託されている。平成 20 年度は契約金額 393 百万円を上限とし、実費精算を要する契約であり、精算金額は 319 百万円であった。

当該委託契約は、調節池管理業務、防災船着場等管理業務及び水上バスの保守管理業務の三つの業務を一つの契約にまとめたものである。

このように別個の業務を一括契約で行った理由は、建設局によれば、水辺関連の業務を一つにまとめて契約を締結することで間接費の削減や委託の手間を考慮したことにあるとしている。

しかし、平成 20 年度の管理費精算額は 90 百万円であり、直接事業費 228 百万円の約 40%となっており、他の方法によった場合との比較もできないため、間接費等の削減効果は明らかではないし、個々の業務の作業内容は全く異なるものである。

当該事業は、協会が特命で独占的に行っている業務であることから、常に契約の履行に関し透明性を保ち、経済性、効率性、有効性の観点から自浄努力を払う必要がある。

現在、異なる複数の業務を一つの契約としているが、全く異なる複数の業務を一括して委託することは、契約の透明性を欠く行為であり、異なる業務間での予算流用を可能とすることからも、少なくとも調節池管理業務と防災船着場等管理業務及び水上バスの保守管理業務の二つは分割するなど、個々の業務ごとに契約は分割すべきと考える。

意見（30）長期的な修繕計画を検討し修理費用を契約に織り込むべきものについて（本文 141 頁）

現在は技術上修理費等の長期的予測が困難であるという理由で行われていないが、アセットマネジメントの観点からも、個々の防災船着場や水上バスの状況から今後ライフサイクルにわたって見込まれる修理費用等を長期的に予測してそれに基づいた計画的な支出をしていくことは、資産を更新するか否かの意思決定や、全体として維持費用を抑えるためには必要なことである。今後、蓄積した補修の状況等を分析して、長期的な修繕計画を検討し、それを適切に契約に織り込んでいく必要がある。

意見（31）東京水辺ラインの公益的事業のより強力な振興について（本文 150 頁）

建設局は、保有する水上バス 3 隻を財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）へ貸付け、内航裸備船契約を締結することにより、水上バス事業（以下「東京水辺ライン」という。）を協会に行わせている。

東京水辺ライン事業では、両国・お台場クルーズや宴便などを含め民間と競合する航路の運航に関しても水辺に親しむ機会の提供という意味で、広く水辺ライン事業すべてを公益的な事業ととらえているとの協会の主張はあるものの、より公共性や公益性の強い事業と考えられるリバーガイドボランティア育成、総合学習、テクニカルツアー等の開催は事業規模に比して十分とは言い難い。より公的機関として推進していくべき事業を認識し、盛り上げていくべきと考える。

今後、リバーガイドボランティアやテクニカルツアー等の事業に関して、積極的に告知する等の更なる振興が望まれる。また総合学習の利用に関しては、より多くの学校に利用してもらうため教育庁や教育委員会にも働きかけるなど方策を講じていくべきと考える。

意見（３２）水上バスの運航（東京水辺ライン）の見直しについて
（本文 150 頁）

東京水辺ライン事業全体のコンセプトに公益性はあるというものの、個別には、多くの航路が民間事業者と競合している。また、当該事業のみを切り出してみたときに、都と協会をあわせて相当の負担を強いられているのが現状である。それを踏まえたうえで、水上バスを利用した公益的の事業をより強力に推進するために、収支バランスを考慮しながらどのように事業を展開していくか、建設局は改めて、事業のありかたを検討すべきである。

検討にあたっては、例えば、協賛企業の協力をあおぐこと等による民間資金の活用、より公益性の強い事業の規模拡大や日数の増加、あるいは都の意向をより反映させた水上バスの活用及び災害時の公共使用への迅速な提供が可能となる枠組みづくりなど、多面的に行う必要があると考える。

意見（３３）水上バスの運航及び保守業務について、協会から民間事業者への委託契約の透明性及び競争性の確保について（本文 151 頁）

現状の水上バスの運航と保守管理業務に関し、「船員配乗管理及び船舶管理業務」及び「船舶定期検査業務」の委託契約が、協会から民間事業者の特命随意契約で締結されている。船舶定期検査に関しては、平常時において水上バスの船員配乗管理を行っている団体が一体的に点検・整備する方が、きめ細かく効率的に保守できるという理由により当該事業者が特命されているが、法定の船舶定期検査は日常の船舶管理とは異なり、平常時の船員配乗等を行う者と必ずしも同一の事業者でなければならないということはないため、船舶定期検査業務に関し、委託先を全く見直さないのは契約の透明性及び競争性を欠くものと思われる。

当該船舶定期検査の経費は建設局から協会に随意契約している「河川管理施設の管理及び水上バスの保守管理委託」の実費となることもあり、できる限り経済性を追求すべきことからしても、船員配乗等を行っている事業者に限ることなく、入札等により、定期的に事業者を見直すことが必要である。

指 摘（９）河川管理者である建設局が速やかに対処すべき巡回調査報告事項について（本文 154 頁）

監査において、第五建設事務所管内の巡回調査報告書（月報）を確認したところ、平成 20 年 4 月の報告で金具不良や浮輪無し等の指摘のあった箇所が 30 地区のうち 16 地区あったが、一年後の平成 21 年 3 月の報告までそのほとんどが対処されておらず、30 地区のうち 15 地区は一年間、毎週ほぼ同じ指摘と写真が報告されていた。

隅田川水辺環境保全業務委託での巡回調査の結果、受託者である財団法人東京都公園協会から提出された、救命具等の不備の報告に関し、河川管理者である建設局が速やかな対応を図ることは、水辺の安全確保の観点から強く要請されるものであり、建設局は必要な措置を速やかに講じるべきと考える。

意 見（34）土砂災害警戒区域等指定に係わる補助業務委託について（本文 157 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）の平成 20 年度の土砂災害警戒区域等指定に係わる補助業務委託事業の正味財産増減計算書は、58 百万円の事業収益に対し、43 百万円の事業費が計上され、経常外費用等を差引き 15 百万円の正味財産の増加となっている。

平成 20 年度の正味財産増加の原因は、常勤 7 名、臨時職員 1 名体制の計画で契約がなされているのに対し、常勤 5 名、非常勤 1 名、臨時職員 2 名の体制となり、給与諸手当を含む報酬額が大幅に減少していることによるものである。

土砂災害警戒区域等指定に係わる業務は、本来都が直接実施すべき事務であり、行政の立場で公平性及び公正さを確保しつつ履行されるべき業務であることから協会に特命随意契約されている。このことから、都と協会とは、柔軟に契約変更を行うなど、適切に対応するべきであると考ええる。

指 摘（10）協会の請求書発行の遅滞について（本文 159 頁）

財団法人東京都公園協会（以下「協会」という。）の請求書の発行の遅滞要因として、担当者の異動等により、提出書類の作成・確認等に時間を要したことを挙げている。しかし、担当者の異動によって請求業務等が遅滞することは、内部統制や会計制度が確立していないことであり、都及び協会の双方において、請求書の受付・発行に関わる会計手続やマニュアルの整備等の再検討が必要である。

よって、都では、速やかな履行確認を行い、協会に対し請求書の発行を指示されたい。また、都の担当者による請求受付状況のチェックを行い、協会に対し、遅滞の無い請求を促されたい。

協会では、遅滞なく請求書を発行できるよう、当該業務のマニュアルの整備を行い、周知徹底を図るとともに、適正な会計処理の観点からの指導徹底を図られたい。