

平成 28 年度

包括外部監査の結果報告書

(指摘・意見一覧)



## 目 次

建設局の事業に関する事務の執行について .....	1
---------------------------	---

### 【防災対策事業の更なる推進について】

(意見 1-1) 防災対策事業の更なる推進について .....	3
---------------------------------	---

### 【組織・業務の役割分担の見直しについて】

(意見 2-1) 建設局と監理団体等の業務とその役割分担の見直しについて ..	4
(意見 2-2) 監理団体の組織の在り方の見直しについて .....	5
(意見 2-3) 動物園・水族園に係る地方独立行政法人化について .....	6
(意見 2-4) 公園緑地事務所の組織・業務の見直しについて .....	6
(意見 2-5) 直営 2 公園への指定管理者制度導入について .....	7
(意見 2-6) 道路巡回点検業務委託の整理について .....	8
(意見 2-7) 路面清掃業務の発注方法の見直しについて .....	8
(意見 2-8) 使用料等の債権回収業務の委託化について .....	9

### 【中長期計画の策定と PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルの必要性について】

(意見 3-1) 建設局における中長期計画の策定とその活用の 必要性について .....	9
(意見 3-2) 監理団体における中長期計画の策定とその活用の 必要性について .....	10
(意見 3-3) 個別事業評価制度の構築について .....	10
(意見 3-4) 道路施設・河川施設に係る長寿命化計画の網羅的な 策定について .....	11
(意見 3-5) 都立公園施設長寿命化計画と PDCA サイクルの構築について ..	11
(意見 3-6) 道路整備に係る中長期計画の策定と PDCA サイクルの 必要性について .....	12
(意見 3-7) 自転車走行空間整備に係る事業の効果検証について .....	12
(意見 3-8) 道路管理に係る中長期計画の策定と PDCA サイクルの 必要性について .....	13
(意見 3-9) 河川整備計画の網羅的な策定について .....	13
(意見 3-10) 中小河川整備の推進について .....	14
(意見 3-11) 土砂災害防止事業及び海岸保全事業等の更なる推進について .	15
(意見 3-12) 霊園に関する中長期計画の必要性について .....	15
(意見 3-13) 公園に関する中長期計画の進捗管理の必要性について .....	16
(意見 3-14) 動物園・水族園の中長期計画の必要性について .....	16

## 【連結情報など建設局事業に係る情報の活用について】

(意見 4-1)	建設局における事業別財務情報の開示について	17
(指摘 4-1)	建設仮勘定等のチェック体制の強化について	17
(意見 4-2)	建設局と監理団体との事業別連結財務情報の必要性について	18
(意見 4-3)	建設局における施設別（連結）財務情報について	19
(意見 4-4)	用地取得に係る進捗情報の発信について	19
(意見 4-5)	道路整備及び河川整備などの事業情報の発信について	20
(意見 4-6)	ホームページ更新に係る諸問題について	20
(意見 4-7)	道路に係る防災対策情報の発信体制の見直しについて	21
(意見 4-8)	外国人に対する情報提供の見直しについて	21

## 【ITのセキュリティ強化、計画的な導入・更新等について】

(意見 5-1)	指定管理者の情報セキュリティ体制に対する建設局の 確認の拡充について	21
(指摘 5-1)	セキュリティを考慮したシステム開発の必要性について	22
(指摘 5-2)	動物園協会におけるセキュリティ診断の網羅性について	22
(意見 5-2)	動物園協会における定期的な自己点検の必要性について	22
(意見 5-3)	動物園協会における個人情報管理の定期的実施の 必要性について	23
(意見 5-4)	道路整備保全公社における定期駐車場顧客情報の削除の 徹底について	23
(意見 5-5)	センターのサーバ室の見直しについて	23
(指摘 5-3)	動物園協会における情報機器管理の徹底について	24
(意見 5-6)	レスキュー・ナビゲーションシステムの計画的な 開発・活用・更新について	24
(意見 5-7)	地理情報システムの計画的な開発・活用・更新について	25
(意見 5-8)	都立公園ガイドシステム変更時の検討について	26

## 【入札・契約に係る制度・業務の見直しについて】

(意見 6-1)	入札・契約案件に対する調査制度の拡充への取組について	26
(意見 6-2)	特命随意契約による発注方法等の見直しについて	27
(指摘 6-1)	緊急起工による工事発注体制の見直しについて	28
(意見 6-3)	契約後の追加手続の新設に向けた取組について	29
(指摘 6-2)	安易な理由による特定（特命随意）契約の見直しについて	30
(意見 6-4)	道路整備保全公社の s-park システムの保守委託費用の 削減について	30
(指摘 6-3)	予定価格を超える契約の締結について	31
(意見 6-5)	飼料の一括調達について	31
(意見 6-6)	契約制度の見直しについて	32
(指摘 6-4)	分割発注の防止について	32

## 【資産の管理徹底、有効活用、料金の見直しなどについて】

(意見 7-1)	道路占用料に係る徴収方法の工夫や改善について	33
(指摘 7-1)	河川占用料徴収における適切な債権管理の運用体制について	33
(意見 7-2)	道路占用料の徴収方法等の見直しについて	34
(意見 7-3)	霊園管理料の滞納者への催告の見直しについて	34
(意見 7-4)	霊園管理料の収納方法の見直しについて	34
(指摘 7-2)	用地取得に伴う折衝記録作成の徹底について	35
(意見 7-5)	移転資金貸付運用基準の見直しについて	35
(意見 7-6)	用地事業の「生活再建支援制度」における代替地のうち、 その機能が見込まれない土地の有効活用について	36
(意見 7-7)	滞留代替地の有効活用について	36
(意見 7-8)	八重洲駐車場等 5 駐車場の今後の在り方について	37
(意見 7-9)	板橋四ツ又駐車場の今後の在り方について	37
(意見 7-10)	都営駐車場「中規模修繕経費枠」の見直しについて	38
(意見 7-11)	都営駐車場・商業施設間送迎サービスのコスト負担について	39
(意見 7-12)	高架下駐車場の公募方法の見直しについて	39
(意見 7-13)	高架下駐車場の民間開放について	40
(意見 7-14)	不法係留船舶対策の見直しについて	40
(意見 7-15)	廃止した排水場の取扱いについて	41
(意見 7-16)	道路アセットマネジメントシステムの有効活用について	42
(指摘 7-3)	橋梁台帳の整備徹底について	42
(指摘 7-4)	トンネル台帳における液状化情報の現況整理について	43
(意見 7-17)	道路台帳の利便性拡大について	43
(指摘 7-5)	河川台帳の整備推進について	44
(意見 7-18)	移動式排水ポンプ車の最適配置について	44
(意見 7-19)	マイクロバスの効率的運用について	45
(意見 7-20)	特種用途車・マイクロバスを除く庁有車の最適配置について	46
(意見 7-21)	有料施設の入場料に係る情報開示について	46
(意見 7-22)	都立公園内の売店・飲食店への民間事業者導入について	47
(意見 7-23)	利用者ニーズへの的確な対応について	47
(意見 7-24)	都立公園ガイドサービスの利用普及に向けた周知について	48
(意見 7-25)	動物園協会の業務・ノウハウのマニュアル化について	48
(指摘 7-6)	恩賜上野動物園のパンダの案内誤表記について	48
(意見 7-26)	恩賜上野動物園の案内看板の設置の見直しについて	49
(意見 7-27)	公園における土壌調査等について	49
(意見 7-28)	雑司ヶ谷霊園の再生計画について	50
(意見 7-29)	埋蔵施設に対する募集数の将来計画の公表について	50
(意見 7-30)	パブリックコメントへの対応状況等の公表について	51
(意見 7-31)	使用料・管理料滞納者に対する墓所使用許可取消と その再貸付について	51
(意見 7-32)	隣接墓所の植木・雑草の苦情処理の見直しについて	52

(意見 7-3 3)	青山霊園での苦情処理の見直しについて .....	52
(意見 7-3 4)	瑞江葬儀所の火葬料の見直しについて .....	52
(意見 7-3 5)	収集した重要資料等の受入管理及び目録作成の 必要性について .....	53
(意見 7-3 6)	重要資料等の不適切な保管場所の見直しについて .....	53
(意見 7-3 7)	重要資料等の適切な現物管理の必要性について .....	53
(指摘 7-7)	図書室蔵書の適切な貸出管理について .....	54
(指摘 7-8)	長期間使用されていない物品の廃棄の必要性について .....	54
(指摘 7-9)	保存年限を経過した文書の取扱いについて .....	54
(意見 7-3 8)	建設局職員研修所とセンター研修室との集約・有効活用 について .....	55
(意見 7-3 9)	センター執務室スペースの有効活用について .....	55

# 建設局の事業に関する事務の執行について



## 【防災対策事業の更なる推進について】

(意見 1 - 1) 防災対策事業の更なる推進について (本文 89 頁)

都は大規模な自然災害などを想定して様々な防災対策事業を実施している。建設局も、防災インフラ整備の面で、その重要な役割を担っているところではあるが、土砂災害防止事業や木造住宅密集地域の不燃化対策(特定整備路線整備)事業などについては整備が遅れており、その進捗率は十分とは言えない状況にある。

しかしながら、大規模な自然災害は現状いつでも起こり得ることから、本来、これに備えた防災インフラの整備率を事業の特性等を踏まえつつ、できる限り早期に 100%を目指すべく、建設局は、都民の安心・安全性の観点から、建設局が担うべき事業の中で何が重要かつ緊急な防災対策事業であるのかを、メリハリをつけて選択し、部単位だけではなく、建設局全体で横断的に調整し決定すること、また、この結果決定した重要かつ緊急な防災対策事業については、過去の経験にとらわれない方策も講じること、さらに、これらの事業・方策については、建設局全体としての中長期計画として策定し、今まで以上に防災対策事業を推進することとされたい。

## 【組織・業務の役割分担の見直しについて】

(意見 2-1) 建設局と監理団体等の業務とその役割分担の見直しについて  
(本文 104 頁)

東京都監理団体活用方針によると、都と監理団体と民間事業者との業務は 3つの区分に分けられる。すなわち、①都が直接実施する業務、②行政補完組織を活用して実施する業務、③民間を活用して実施する業務である。この②の業務は監理団体が実施すべき業務として分類され、③については民間事業者への外部委託が可能な業務として分類されているものである。

このような分類に基づくと、建設局と監理団体等の業務とその役割分担について、徹底されていない部分が存在する。具体的には、次のとおりである。

- ・道路整備保全公社については、本来は「①都が実施する業務」に区分される用地取得業務や無電柱化事業などの業務の一部が監理団体に委託されていること。

- ・動物園に関し、本来「①都が実施する業務」である事業計画において都立動物園マスタープランが策定されているものの、数値目標等を設定した具体的な計画が存在せず、また効果的かつ効率的な運営を実施するために策定したとされる計画も具体性に乏しいことから、建設局がその役割を全うしていると言い難いこと。

- ・公園協会については、直営の 2 公園について監理団体もしくは民間にその業務を移管する余地があること。

- ・同一の業務について、都が直接実施している場合と外部の民間事業者に委託している場合が混在していること(詳細は、意見 2-6 を参照されたい)。

建設局では、人命に直結する防災対策事業のうちインフラ整備の面で重要な役割を担っており、その事業の推進が求められるところであるが、建設局と監理団体の職員数が将来的に大きく増加するとは見込めない状況にある。このような状況下においては、今まで以上に、優先して実施すべき建設局事業ないし個別業務を選択した上で、これに人的資源等を集中的に配分することが必要であることから、建設局は、有効性・効率性の観点から、建設局と監理団体等の業務ないし役割分担を適切に整理し、これを明確に定められたい。

(意見 2-2) 監理団体の組織の在り方の見直しについて (本文 111 頁)

都は監理団体を活用して実施する業務を定期的に見直すとともに、これに伴って、効率的経営等の観点から、監理団体が実施する事業または監理団体そのものの組織の在り方も再検討する必要がある、その際には幅広い選択肢の中から最適な手法を検討し選択することが求められている。

建設局では現在 3 監理団体を所管しているが、都が監理団体を活用する業務は都の施策と社会経済状況の変化に応じて変化すること、また意見 2-1 (建設局と監理団体等の業務とその役割分担の見直しについて) で述べているように、適切に建設局と監理団体等の業務とその役割分担を見直すことが必要であることから、建設局は、監理団体を統合するメリット及びデメリットを考慮しつつ、このまま 3 つの組織を活用していくことが効果的・効率的であるのか、団体統合の手法も含めて検討した上で、監理団体の組織の在り方の検討結果を都民に開示し、どのような監理団体の組織形態が都にとって最適であるかということの説明責任を果たされたい。

特に、建設局の公園事業に関する監理団体には、動物園協会と公園協会の 2 つが存在し、動物園・水族園が併設されている一部の公園施設の指定管理者については、動物園等の部分を動物園協会が、また公園部分を公園協会が選定され、それぞれの施設の管理運営を行っている。しかしながら、動物園及び公園の利用者からみれば、いずれも「都立」という共通性、安らぎやレクリエーションの場となっているという共通性があることから、これらは個々の施設であるとしても、利用者の観点から共通性・統一性を確保することがより好ましい点、例えばホームページにおける同一サイト上の情報提供、現場サービス (看板やガイドサービス等) の統一化、売店・トイレ・ベンチ・柵など物的施設の外観統一化など、利用者の視点によったサービスの利便性や満足度向上の観点から共通性・統一性を確保することがより好ましい点を考慮して、一体的に企画・運営することも有用である。

また、動物園及び公園は、いずれも所管部署が建設局公園緑地部であるという共通性があること、しかも「東京都立公園条例」では動物園を公園施設のうちの教養施設として位置付けていること、また、動物園は動物の飼育という特殊性はあるものの、園内の施設や設備の維持管理という面で公園との類似性が認められる業務も少なからず認められることから、「都立」公園施設という総括的・全体的な観点から、複数の動物園及び公園を一体的に管理・運営することが効率的・効果的なサービス提供に資する。

したがって、監理団体の組織の在り方を検討するに当たっては、これらの点も十分に考慮することとされたい。

(意見 2-3) 動物園・水族園に係る地方独立行政法人化について  
(本文 117 頁)

平成 25 年 10 月に地方独立行政法人法施行令が改正され、「博物館、美術館、植物園、動物園又は水族館」について、地方独立行政法人による設置及び管理が可能となった。この点、建設局は、その内部者で構成される動物園ワーキンググループで、都立動物園の地方独立行政法人化について検討しているものの、地方独立行政法人化になじまないとする結論の理由が地方独立行政法人に対する都の施策の反映が困難であることや法人設立・運営に費用が必要であること、運営資金が都の運営費交付金等に左右されるなど合理的な理由とは言えないこと、また検討結果とその理由を公表していないことから、都民に対する説明責任を十分に果たしているとは言い難い。

したがって、建設局は、都立動物園・水族園の地方独立行政法人化について、外部専門家の意見も踏まえて検討し、その検討結果を都民に開示し、どの組織形態が都にとって最適であるかということの説明責任を果たされたい。

(意見 2-4) 公園緑地事務所の組織・業務の見直しについて (本文 122 頁)

建設局では、東部公園緑地事務所及び西部公園緑地事務所を設置しており、これらに公園緑地部も含めて、公園緑地整備などの事業に取り組んでいる。

しかしながら、現行の 2 公園緑地事務所体制は、指定管理者側から見ると、1 つの指定管理者 (公園協会) に対して 2 つの指導監督系統が存在するという組織デザインになっているため、組織の管理運営上、効率性を阻害している可能性があること、また、西部公園緑地事務所は職員数が一番多い第二建設事務所と比べると職員数が 3 分の 1 であるため、管理費等の間接費を考慮すれば、2 つの公園緑地事務所の統廃合等を行うことで、組織運営上効率的かつ効果的になる可能性があること、さらに、公園緑地事務所は公園に関する用地取得業務などを行っているが、用地に関する業務区分を見直して、公園に関する用地取得と道路・河川の用地取得を同一部署で実施できれば、用地取得の業務全体が効率的になる可能性があること、加えて、意見 2-1 (建設局と監理団体等の業務とその役割分担の見直しについて) でも述べているとおり、建設局は直営の 2 公園 (上野恩賜公園、井の頭恩賜公園) について指定管理者制度の導入など現行の業務や役割分担を見直すことが必要であると考えられるが、その見直しの過程に当たっては、指定管理者などに対する建設局の直接的な指導監督権限を効率的に実施するための組織体制についても同時に見直す必要があることから、建設局は、有効性・効率性の観点から、公園緑地事務所の組織・業務の見直しを図られたい。

(意見 2-5) 直営 2 公園への指定管理者制度導入について (本文 123 頁)

建設局が所管する 81 の都立公園のうち、上野恩賜公園及び井の頭恩賜公園の 2 公園のみが、指定管理者制度を導入せず、建設局が直営で管理・運営している。

この点、建設局は「行政自らも現場経験を積み、職員の育成をし、公園管理のノウハウや技術の伝承をしていく必要がある」と主張するが、そのノウハウや技術は、民間の事業者ではなく、都の監理団体である公園協会に蓄積されること、建設局職員が公園協会に出向して、そのノウハウ等を得ることが可能であることから、その主張に合理性があるとは言い難い。むしろ、公園の整備・管理に関する業務を、①建設局が担うもの、②監理団体が担うもの、③それ以外の者（民間事業者）が担うものに整理・区分した上で、その区分に応じた役割分担を検討すべきであって、直営 2 公園以外の公園は指定管理者に業務を代行させていることから、直営 2 公園も指定管理者に業務を代行させ、現在の直営 2 公園の管理運営に従事している人員を他の業務に配分するなど組織・業務分担の見直しを図られたい。

(意見 2-6) 道路巡回点検業務委託の整理について (本文 131 頁)

建設局は、路面の維持管理業務の 1 つとして、道路巡回点検業務を実施しているが、建設局職員が直轄で業務を実施している工区と民間事業者に委託している工区とが混在している状況にある。

そこで、直轄の場合と委託の場合とでどの程度のコスト差額が発生しているかを把握するために、平成 27 年度における 1 つの工区 (目黒工区) をサンプルとして抽出し、建設局にコスト推計を依頼したところ、直轄の場合のコストの方が委託の場合のコストと比べて約 5 百万円も経済的であるとの回答であった。

しかしながら、建設局のコスト推計は、直轄の場合のコストに間接コスト (現場管理費) の一部しか含めておらず、委託の場合のコスト推計と同水準で比較されたものではなかった。

この回答を受け、監査人は間接コスト (共通仮設費、現場管理費及び一般管理費) については直轄の場合も委託の場合と同様に発生すると仮定し、改めて推定計算を行ったところ、建設局の回答とは逆の推計結果、すなわち委託の場合のコストの方が約 3 百万円も経済的であるという結果になった。

これらの異なる推計結果は、監査日現在、道路巡回点検業務という同一の業務について、直轄にする方が経済性・有効性の観点から有利なのか、委託にする方が経済性・効率性の観点から有利なのかを判断することができないことを示している。もっとも、ここで監査人が着目したのは、道路巡回点検業務のように、同一業務であるにもかかわらず、直轄する場合と委託する場合とが混在している状況は好ましくないことから、直轄の場合と委託の場合を比較して、より経済的・効率的・有効的な方に統一すべきではないかという点にある。

したがって、建設局は、道路巡回点検業務についても、経済性・効率性・有効性など様々な観点から、同一業務に直轄する場合と委託する場合を明確に整理されたい。

(意見 2-7) 路面清掃業務の発注方法の見直しについて (本文 136 頁)

路面清掃業務については、毎年度、競争入札を行い、落札した民間事業者に委託している。この路面清掃業務については、単年度契約で行っている。

建設局の説明によれば、現行における都の契約制度等を踏まえ、適切な発注・契約方法について検討を行った上で手続を実施しているとのことであるが、実際に、国土交通省や他の地方公共団体のように道路清掃業務を複数年度で委託している事例が存在している以上、建設局においても公平性・競争性・経済性・効率性の観点から積極的な検討の必要性が認められる。

したがって、建設局は複数年度契約を利用している他団体事例の情報を収集した上で、単年度契約と複数年度契約とを比較検討などし、発注者及び受注者双方にとってより有益な方法で路面清掃業務を発注することとされたい。

(意見 2-8) 使用料等の債権回収業務の委託化について (本文 139 頁)

道路占用料や河川占用料の交渉記録簿を閲覧すると、滞納債権を処理するために、度重なる電話催告や現地訪問を行うなど、建設局職員が多く時間を割いていることが分かるが、外部委託等の検討を行っていない。

この点、債権管理回収業に関する特別措置法に基づき、一定の要件を充足すれば、占用料等の債権についても、債権回収会社に対して「集金代行業務」のほか、「納付勧奨業務」を委託することが法的に可能であるとされていることから、これまでの業務の在り方に捉われず、業務の効率性を高める観点から積極的に検討することは有用である。また、実際に他県においても、水道料金未収金の回収業務や県営住宅退去者滞納家賃の納付勧奨業務などを債権回収会社に委託している事例が複数存在する。委託の範囲によっては、より効率的かつ効果的な債権回収が可能となり、ひいては、建設局として実施すべき業務により多くの職員を集中させられる可能性がある。また、場合によっては、他局が所管する使用料等とまとめてその回収を外部委託することで、より業務を効率化する可能性がある。

その一方で、未納金額が少額の場合は、外部委託する方が、費用対効果の観点から好ましくない可能性もある。

いずれの結果であったとしても、建設局は、効率性の観点から、債権回収の外部委託の可能性を部単位ではなく、局単位等について十分に検討を重ねるとともに、その検討した結果を広く都民に公表されたい。

## 【中長期計画の策定と PDCA (Plan-Do-Check-Action) サイクルの必要性について】

(意見 3-1) 建設局における中長期計画の策定とその活用の必要性について (本文 144 頁)

建設局は、主に 3 事業 (道路事業、河川事業、公園事業) と 3 つの監理団体 (道路整備保全公社、動物園協会、公園協会) を所管している。また、防災対策事業のように最優先して取り組むべき事業であるが複数の事業に跨るものも存在する。このように複数の事業や関係者が存在する状況において、建設局全体として独自の中長期計画は存在せず、したがって建設局全体をマネジメントする観点からは、適切な PDCA サイクルが構築されているとは言い難い。建設局は、都全体の将来的な目標を建設局のレベルに落とし込みつつ、建設局事業全体の最適化を図るべく、重要性・緊急性に応じた目標・事業・施策として建設局内で調整し、整備事業だけでなく管理事業も含めた事業全体をマネジメントする観点から適切な中長期的な計画を策定した上で、定期的に計画と実績を対比するなどして評価し、対応策を講じるという適切な PDCA サイクルを遂行するための体制を構築されたい。

また、建設局の PDCA サイクルは、単に建設局内部の経営管理のためだけでなく、都民への説明責任のためにも適時・適切に活用されたい。

(意見 3-2) 監理団体における中長期計画の策定とその活用の必要性  
について (本文 146 頁)

監理団体においては、指定管理者事業計画以外の中長期計画を策定している監理団体（道路整備保全公社及び動物園協会）と、策定していない監理団体（公園協会）が存在する。これらの監理団体は、指定管理者制度に基づく施設の管理運営を実施しているほか、いずれも設立経緯が異なることにより、それぞれの監理団体によって異なった経営理念等を有し、独自事業（公益目的事業・収益事業）も実施している。このため、監理団体全体としての画一的な目標を設定することができない。

このような状況にあっては、各監理団体において、指定管理者制度に基づく施設の管理運営と独自事業（公益目的事業・収益事業）とを合わせた全事業を対象として、それぞれの経営理念等を実現するための中長期的な観点をもって、明確に目標を数値化し、財務情報を含む事業計画を策定した上で、計画と実績を対比するなどして評価し、対応策を講じるという適切な PDCA サイクルを遂行するための体制を構築されたい。

また、各監理団体の PDCA サイクルは、単に各団体内部の経営管理のためだけではなく、都民への説明責任のためにも適時・適切に活用されたい。

(意見 3-3) 個別事業評価制度の構築について (本文 148 頁)

建設局では、個別事業について、事業を継続すべきか、中止すべきかという観点から、学識経験者等により構成される事業評価委員会において慎重に審議しているものの、実際に審議がなされた公共事業は、平成 27 年度に 4 事業であった。この点、建設局は情報の公開について一定の取組を実施していることは評価できるものの、建設局が実施している事業は、道路事業以外にも河川事業や公園事業など数多く存在していることからすると、個別事業の効果に関する情報の公開については、いまだ情報の公開が十分になされているわけではない。

したがって、情報が開示されていない事業については、その事業効果がどの程度であって、個別の事業を実施して良かったかどうかの判断材料を都民が知り得ず、個別の事業に対する民意を適切に反映することができない場合が存在する。

本来、近隣住民に身近な個別の事業こそ都民の関心が高い事業であることから、建設局は、公共性・公平性の観点から、これまで以上に個別事業について、新たな PDCA サイクルを構築し、その情報を適時かつ適切に都民に開示されたい。

(意見 3-4) 道路施設・河川施設に係る長寿命化計画の網羅的な策定  
について (本文 151 頁)

平成 25 年 11 月に国土交通省が公表した「インフラ長寿命化基本計画」によると、個別のインフラ管理者である建設局においては、個別施設ごとの長寿命化計画を策定する必要があるとされている。

なお、平成 28 年 3 月 31 日時点において、道路施設である橋梁及びトンネルについては、個別の施設ごとの長寿命化計画が策定されているものの、門型標識等に係る個別施設計画は未策定の状況である。また、河川施設である水門、排水機場や河川構造物のうち地下調節池、分水路については、個別の施設ごとの長寿命化計画が策定されているものの、護岸や堤防、海岸保全施設、砂防関係施設等に係る個別施設計画は未策定の状況である。

この点、インフラ長寿命化基本計画によると、個別のインフラ管理者は、各施設の特長や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を「できる限り早期に策定」するよう求めており、具体的な策定期限は定めていない。

しかしながら、特にインフラの場合は、施設規模の大きさと比例して、予算規模が大きくなる傾向にあることから、建設局は、中長期的なトータルコスト削減の観点から、現在未策定の施設についても、個別施設計画を早急に策定し、今後の対策を早期に立案されたい。

(意見 3-5) 都立公園施設長寿命化計画と PDCA サイクルの構築について  
(本文 153 頁)

建設局では「公園施設長寿命化計画策定指針(案)」(平成 24 年 4 月)に基づき、都市公園別の公園施設長寿命化計画調書を作成している。公園施設長寿命化計画調書では、健全度調査による健全度判定(A, B, C, D の 4 段階)、及び考慮すべき事項を反映して、緊急度判定(高、中、低の 3 段階)を設定し、計画を策定しており、長寿命化に向けた対応策を作成している。

しかしながら、現状では公園管理者による日常点検、有資格者による定期点検を実施し、不具合が発見された場合はその都度対応することとしており、計画調書に基づいた長寿命化に向けた具体的な維持保全・補修等が実行されていない。

建設局は、事業遂行上、必要があつて作成した計画調書であるのであるから、定期的に時点修正するなどして、都市公園のストックマネジメントを的確に行うためのツールとして計画調書を有効に活用されたい。そして、この活用によって、公園施設に対して予防保全型管理の考え方を拡大させるとともに、公園施設長寿命化計画の実効性を担保できる PDCA サイクルを構築されたい。

(意見 3-6) 道路整備に係る中長期計画の策定と PDCA サイクルの必要性  
について (本文 157 頁)

近年の道路投資額は 3,000 億円ほどで推移しており、道路整備事業に多額の都税が投入され、多くの道路整備事業を実施している。しかしながら、建設局が実施している道路整備については、個別の事業単位で中長期計画を策定している事業も存在するものの、現状では道路事業全体の観点から中長期計画を策定していない。

したがって、建設局は、これら個々の事業計画を全体として重要性・緊急性に応じて最適化すべく、道路整備事業全体に係る中長期計画を策定した上で、その達成度合いを定期的に評価し、必要な改善や修正を行う新たな PDCA サイクルを構築するとともに、その情報を、明瞭性・透明性の観点から、都税を負担する都民に対し十分に開示されたい。

(意見 3-7) 自転車走行空間整備に係る事業の効果検証について  
(本文 160 頁)

建設局では、平成 24 年 10 月に自らが策定した「東京都自転車走行空間整備推進計画」に基づき、地域の道路事情に応じた整備手法により、安全で快適な自転車走行空間の整備を進めているが、建設局は平成 20 年 3 月に整備を行った旧玉川水道道路以後については、当該事業の成果について検証していない。この点、建設局からは「自転車走行空間の整備は、本年 12 月に成立した自転車活用推進法案等において、自転車の利活用に必要な事業とされている。また、安全性については、自転車走行空間の整備やルール・マナーの周知などの様々な取組が行われており、その効果もあってか、事故は年々減少傾向にあるが、施策ごとの取組の効果を分離して検証するのは難しい。さらに、事故は、利用者の状態や事故の種類ごとにその背景がそれぞれ異なるので、特定の路線における自転車事故の減少（又は増加）の原因が、果たして走行空間の整備によるものか、自転車利用におけるルール・マナーの周知の効果によるものなのか、判断することが難しい。」との説明を受けた。

確かに、自転車活用推進法案等において自転車走行空間の整備を推進するとされていること、また自転車走行空間整備の有無と自転車関与事故の関係性を特定することが難しいことは理解できる。しかしながら、当該事業は、多額の都税を投入して自転車走行空間を整備する事業であることに鑑みると、少なくとも道路管理者である建設局は、旧玉川水道道路で実施したような整備効果の検証など、実施可能な効果検証の方法を検討し、事業効果を検証した上で、広く一般に情報を公開する必要がある。

したがって、建設局は、当該事業の実施目的を再確認した上で、有効性・効率性の観点から、事業効果の検証と活用を行う仕組みを構築されたい。

(意見 3－8) 道路管理に係る中長期計画の策定と PDCA サイクルの必要性  
について (本文 162 頁)

道路管理のうち路面補修については、管内図(舗装履歴図)などの視覚情報と、3年に1度の路面性状調査等によって得られるデータベース等の調査結果と合わせて総合的に判断することにより、建設局全体として効率的な路面補修を実施しており一定の評価ができる。

しかしながら、例えば、防災対策事業など最優先すべき事業に傾斜した予算配分を実施する必要性が生じた際に、中長期的な建設局全体の戦略との調整がないと、同一路線であっても建設事務所によって補修頻度が異なるなど、都全体の見地から予防保全的な公共サービスの提供を実現できない可能性がある。

もちろん、これまでの管理手法や予算編成などの機会を通じて建設局全体の調整を行うことは有効な手段であるとは言えるが、中長期的な意思決定や事業戦略の立案に当たっては、中長期的な方針と目標を明確にする必要がある。

したがって、建設局はこれまでの管理手法に加えて、様々な視点を取り入れながら、道路管理事業全体に係る新たな中長期計画を策定し PDCA サイクルを講じるよう取り組むとともに、新たな取組方針やその結果を示すなどして、都民に対する説明責任を果たされたい。

(意見 3－9) 河川整備計画の網羅的な策定について (本文 168 頁)

平成9年の河川法改正に伴い、河川管理者は河川整備計画を策定することが定められた。しかしながら、建設局では、この法改正から既に18年以上経過しているものの、平成28年3月31日時点で、いまだに河川整備計画が策定されていない河川が14河川も存在する。そもそも河川事業は長期にわたるものが多く、費用も膨大になることから、各事業を河川ごとに細分化した河川計画を策定することが、PDCA サイクルにおけるスタートとなる。したがって建設局は、地域と連携して河川整備をより一層推進すべく、公平性・有効性の観点から、河川整備計画を網羅的かつ計画的に策定し、公表されたい。

(意見 3-10) 中小河川整備の推進について (本文 172 頁)

建設局は、昭和 61 年度に策定された第二次東京都長期計画において、中小河川の改修にかかわる目標を 1 時間当たり 50mm の降水量に対応できるよう護岸の整備、調整池・分水路の設置等を整備することとしている。しかしながら、この計画では要護岸整備延長を 324km と定め、平成 7 年度までに治水安全度達成率を 80% とする目標を立てているにもかかわらず、平成 28 年 3 月 31 日時点でこの目標がまだ達成されていない。

しかも、近年の集中豪雨の発生を鑑み、建設局は、今後、区部では 1 時間当たり 75mm、多摩部では 1 時間当たり 65mm の降水量にも対応しうるよう、中小河川の整備を進めることとし、また、対策強化流域 (9 流域) を指定するとともに、豪雨対策の確実な達成に向けて、当面達成すべき取組として、平成 36 年までの取組を示している。しかしながら、この取組には目標整備水準達成の期限を定めていないため、優先度の高い箇所から順次対応するにしても、具体的にどこから対応するのか不明確な状況となっている。

過去の事例を見ると、既に区部では 1 時間当たり 75mm、多摩部では 1 時間当たり 65mm を超えた降水量を観測していることから、建設局は、都民の安全性等の観点から、昭和 61 年度に設定した中小河川改修の目標を早急に概成するとともに、新たな取組 (1 時間当たり 75mm 若しくは 65mm 降水量への対応など) についても、優先箇所の具体的な期限を含む整備計画を策定し実行されたい。

(意見 3-1-1) 土砂災害防止事業及び海岸保全事業等の更なる推進について  
(本文 178 頁)

建設局は、砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業、地すべり対策事業の 3 つの土砂災害防止事業と海岸保全事業を実施しており、土砂災害防止事業と海岸保全事業の施設については、整備計画を策定し実施している。しかしながら、これらのハード対策事業について、その進捗状況を監査人が試算したところ、平成 28 年 3 月 31 日時点で計画策定から 13 年が経過しているものの、例えば、急傾斜地崩壊対策事業の進捗率はいまだ 53% である。現状のペースで行くと、流路を除き、計画達成まであと 20 年から 30 年はかかることが想定される。また、海岸保全事業に関しては、200 年超かかると試算された。

また、これらのハード対策事業は長期になる可能性が高いことから、建設局は、ソフト対策事業として、土砂災害の危険性が高い区域を公表することとしているが、この公表に必要な基礎調査が現時点で 7 割程度しか完了しておらず、調査が完了していない地域に対する土砂災害警戒区域の設定及び公表は今後行う予定としている。建設局は、土砂災害警戒区域等の指定に向けた基礎調査を平成 29 年度までに全て実施し、土砂災害警戒区域等への指定を平成 31 年度までに完了するとの目標を掲げている。

しかしながら、土砂等災害は今すぐにでも起こり得ることから、建設局は、都民の安心・安全性の観点から、ハード対策事業（土砂災害防止事業及び海岸保全事業）を更に推進するよう抜本的な対策を講じるとともに、この対策事業を補完するソフト対策事業（基礎調査及び土砂災害警戒区域等の指定）を早急に実施し公表されたい。

(意見 3-1-2) 霊園に関する中長期計画の必要性について (本文 181 頁)

建設局は、動物園及び公園に関する中長期計画を策定しているが、青山霊園、谷中霊園を除き、霊園に関する中長期計画を策定していない。霊園事業は、その事業の実施から具体的な成果が生じるまでに相応の時間を必要とし、また成果を評価することが難しい面もあるが、建設局は、中長期の目標（方針・ビジョン）を設定した上で、これに応じて可能な限り具体的な中長期計画を策定して、その達成度合いを定期的に評価し、PDCA サイクルの中で必要な改善策を実施すること、また、このようなマネジメントについて、都税を負担する都民に対して、適時に分かりやすく説明することを実施されたい。その際には、より客観的な評価や説明を実施するよう、目標（方針・ビジョン）に応じて、定量的な計画ないし評価の指標・基準を設定されたい。

(意見 3-13) 公園に関する中長期計画の進捗管理の必要性について  
(本文 187 頁)

建設局では、公園に関する中長期計画として、パークマネジメントマスタープランを平成 16 年度に策定し、指定管理者選定期間に合わせて平成 26 年度に改定している。前者のプランでは、指標の具体的内容と目標値が定められておらず、PDCA サイクルの定量的評価に基づく施策の見直しは行われていなかったが、後者のプランでは、プロジェクトごとの指標と達成年度及び目標を定めている。

公園事業はその事業の実施から具体的な成果が生ずるのに相応の時間を必要とし、また成果を評価することが難しい面もあるが、中長期計画の適時適切な C (評価) と A (施策の見直し) を行うために、建設局は、適切な PDCA サイクルによるマネジメントを実施されたい。

また、このようなマネジメントについて、都税を負担する都民に対して、適時に分かりやすく説明し、その財源負担についての理解を得ることとされたい。

(意見 3-14) 動物園・水族園の中長期計画の必要性について (本文 190 頁)

都の動物園・水族園の中長期計画として位置付けられている「都立動物園マスタープラン」が示す具体的な方策には、曖昧な目標や費用対効果よりもコスト削減ありきとなっている方策が多く、数値目標等を設定した具体的な中長期計画であるとは言い難い。

建設局の説明によると、予算や年度割を伴う事業計画の策定について調整中であり、現在のところ、こうした具体的な内容が文書化された計画はないとのことである。しかしながら、都立動物園マスタープラン内において、そもそも「これまで以上に魅力ある都立動物園としていくためには、都民の理解と協力が不可欠であり、より効率的・効果的な運営を行っていかねばならない。そのため、都は、指定管理者である動物園協会とともに、都立動物園事業に係る経営改善を一層推進していくため、入園者数の増加を図るとともに、費用対効果を見極めながらコスト削減にも不断に取り組む」としていることから当然に、建設局は、この実現に向けて、将来における具体的な目標ないし中長期計画を可能な限り定量的に策定し公表することとされたい。

## 【連結情報など建設局事業に係る情報の活用について】

(意見 4-1) 建設局における事業別財務情報の開示について (本文 194 頁)

都では、都全体の歳入歳出決算書を作成・開示するとともに、民間の企業会計基準に準拠しつつ、行政ならではの特質なども考慮して策定された「東京都会計基準」に基づいて、貸借対照表、行政コスト計算書、キャッシュ・フロー計算書及び正味財産変動計算書(以下、「財務諸表」という。)を作成・開示している。また、建設局においても、都の一局としての立場から、局単位の財務諸表を作成し、開示している。

しかしながら、建設局が実施する主な事業、すなわち、道路事業、河川事業、公園事業については、事業別の財務諸表を作成しているにもかかわらず、建設局としての立場から、広く一般に開示していない。

建設局は、多額の都税を原資として建設行政を遂行していることから、局単位の決算情報だけでなく、事業別の財務諸表など、より詳細な財務情報を都民に広く開示し、その説明責任を果たされたい。

(指摘 4-1) 建設仮勘定等のチェック体制の強化について (本文 197 頁)

監査人が建設仮勘定の一覧を確認したところ、①平成 28 年 3 月 31 日時点において、該当する工事が完了しているにもかかわらず、振替漏れとなっている建設仮勘定が 3 件(帳簿価額 1 億 1 百万円)、②平成 27 年度において振替を実施しているものの、本来は、その工事の完了が平成 26 年度以前であったため、過年度に振替えるべき建設仮勘定が 120 件(帳簿価額 360 億 12 百万円)、③資産性のない費用が計上されている建設仮勘定が 53 件(帳簿価額 1 億 34 百万円) 検出された。建設局は、インフラ等の建設を所管するため建設仮勘定の金額が多額になることから、適切な固定資産管理及び会計処理の適正性の観点から、建設仮勘定等の計上及び振替について、適時かつ適切にチェックする体制をこれまで以上に強化されたい。

なお、振替漏れとなっている建設仮勘定(3 件、帳簿価額 1 億 1 百万円)及び資産性がない費用(53 件、帳簿価額 1 億 34 百万円)は、過年度に計上すべき費用が適切に処理されていないため、過年度の期間損益が歪められているとともに、平成 27 年度の貸借対照表の固定資産が過大に計上されていることから、建設局は、これらの状況も速やかに是正されたい。

(意見 4-2) 建設局と監理団体との事業別連結財務情報の必要性について  
(本文 200 頁)

建設局が遂行する事業の一部は、都の監理団体である道路整備保全公社、動物園協会及び公園協会が担っている。つまり、都の建設行政は、建設局と3つの監理団体とが一体となって事業運営される仕組みが構築されているのである。

ところが、建設局の財務諸表では、例えば、「指定管理料」が行政コストとして計上されるものの、事業別に区分せず計上されているため、どの事業に対してどの程度の金額がどのような費目から発生したのかなど、その内容が不明である。

また、監理団体については、指定管理者として都の資産を直接的に管理運営することになった場合であっても、都の資産の所有権が監理団体に移転するわけではないことから、監理団体の財務諸表には、都の固定資産情報（固定資産価額や減価償却費など）が掲載されることはない。そのため、建設局と監理団体とが一体となって実施している事業であっても、財務諸表利用者が、どの程度の資産規模をもってどのような事業運営がなされているのかを総合的に把握することができず、したがって、各施設の効率的・効果的な運用管理が行われているかどうかについて判断することができない。

さらに、人員数に関する情報も財務情報と同様、現行制度上は結合（連結）した情報を公表する仕組みが存在しないため、建設局と監理団体とが一体となって実施している事業であっても、どの程度の人員規模をもって事業運営がなされているのかが把握できない状況である。

建設局と監理団体とが一体となって事業運営を行う体制を構築している事業については、その事業運営に必要なストック情報やフロー情報、及び関連する人員情報を結合（連結）しない限り、より有用な情報を把握することができないことから、建設局は、建設行政に関する財源を負担する都民の視点から、建設局の事業別財務等情報と、3 監理団体の事業別財務等情報とを結合（連結）した、いわゆる連結（結合）情報について東京都会計基準等、各制度会計との整合性を図った上で作成及び開示する体制を構築されたい。

(意見 4-3) 建設局における施設別(連結)財務情報について(本文 208 頁)

建設局が所管する施設のうち、公園、動物園、水族園、植物園、霊園・葬儀所、及び駐車場などの施設については、各施設の運営方針や利用者の状況などによって資産や収入・行政費用の発生態様が大きく変化することから、それぞれの施設単位で、資産や収入・行政費用の PDCA サイクル管理が重要となる。

ところが、建設局では、一定の制約があることを理由として施設別の財務情報を作成できないと主張し、施設別財務情報の作成・開示を行っていない。このように、施設別の財務情報を一元化せずに行われる施設管理は、その効率性・有効性に疑念を持たざるを得ないこと、さらには、施設別の財務情報が公開されていないこと自体が、都民一般に対し理解を得るための情報開示としては不十分であると言わざるを得ない。

公園・動物園などといった各施設では、いずれも、各施設単位における業務活動が主要な活動であるため、一部の共通経費を除き、大半の収入や行政費用は、施設単位で発生しており、これらを適切に集計すれば、施設別の財務情報を作成することが可能であること、また共通経費についても、適切な按分基準を設定すれば、施設別に按分が可能であることから、建設局のいう一定の制約は工夫次第で解除することが可能である。

したがって、建設局は、公共施設管理の適切な PDCA サイクルを構築するために、また都民に対しより広く理解を得るための情報開示を行うべく、施設別の財務情報を作成し、これらの目的に活用されたい。

(意見 4-4) 用地取得に係る進捗情報の発信について(本文 229 頁)

用地取得の進捗情報の開示については、国土交通省から各地方整備局長宛て通達(「事業認定等に関する適期申請等について」)が発出されており、この情報公表要領及び公表様式により「事業名称」、「用地幅杭打設終了の時期」、「用地取得率」、「着工予定時期」、「完成見込時期」、「収用手続への移行の状況並びに収用手続に移行していない場合にはその理由及び対応策」の項目を公表することが求められている。この通達は国土交通省の直轄事業が対象であり、都の公共事業に直ちに適用されるわけではないが、神奈川県や千葉県など他県では、この通達の項目について用地取得の進捗情報をホームページで公表している。

しかしながら、建設局の公表項目は「事業箇所」、「事業区間」、「延長」、「事業認可取得」、「取得率」にとどまっている。用地取得は地域住民の理解を基に進められているため、その説明責任の観点からは詳細な情報開示を積極的に行う必要があること、また情報開示によって、事業実施者である建設局自身に適切な進捗管理を促すことから、建設局は、「着工予定時期」、「完成見込時期」、「用地取得に係る現在の状況と今後の方針(事業認定申請手続への移行の状況並びに収用手続に移行していない場合にはその理由及び対応策等)」の項目についても適時かつ適切に情報開示をされたい。

(意見 4-5) 道路整備及び河川整備などの事業情報の発信について  
(本文 244 頁)

建設局では、道路整備に係る事業情報については、主に道路整備着手前の段階と道路整備完了後の段階との 2 回しか発信されない仕組みとなっている。しかしながら、長期大規模な道路整備に関しては、総事業費に大きな乖離が生じていることが通常であることから、都民目線からすると、それぞれの道路整備が計画どおりに進捗しているのかどうか、総事業費はどの程度変化しているのかなどの定期的な進捗情報に対するニーズは一定程度生じている。

また、河川整備の一部については、事業を実施した後の効果について、パンフレットなどを使用して都民に周知している場合もあると建設局から説明を受けているが、このような冊子による情報発信は受け取れる都民が限定的であり、広範な事業情報の発信とはなっていない。

このように現在の建設局による情報発信の仕組みは、不統一な部分が存在し、また発信している内容も不十分な部分が多く存在すること、また、用地取得以外の事業については、情報発信に関する一定の目安となるルールも存在しないことから、建設局は、都民に対する説明責任を十分に果たすために、情報発信の在り方、すなわち情報開示の内容、範囲及びタイミングなど様々な観点から再検討し、適切な情報発信体制を構築することとされたい。

(意見 4-6) ホームページ更新に係る諸問題について (本文 253 頁)

都民に対する説明責任の観点から監査手続を実施した結果、建設局のホームページ更新に関して、いくつかの問題事項が検出された。これらの問題事項を分類すると、①適時な情報の更新がなされていないケース、②計画と実績が容易に比較できないケース、③情報の比較が容易に行えないケースの 3 つのケースに分類される。

まず、①適時な情報の更新がなされていないケースでは、東京都駐車場条例に係る告示の情報が東京都例規集上未更新である点、さらには必要なリンクが適切に設定されていないなどの問題が検出された。

次に、②計画と実績が容易に比較できないケースでは、ある事業の計画情報と実績情報の掲出タイミングが異なることにより、容易に計画と実績とを比較できる状況ではないことが判明した。

さらに、③情報の比較が容易に行えないケースでは、同じ建設事務所でありながら、そこで発信している情報には量・質ともに建設事務所による差が生じており、情報の比較可能性が担保されていない点が検出された。

いずれの事項も、都民に対する説明責任と密接に関係する問題であるため、建設局は、公開する情報の量・質、明瞭性や適時性などを適切に確保しない限り、都民に対する十分な説明責任を果たしたことはないことから、建設局は、ホームページ更新に係る諸問題を早急に解決するとともに、各種情報の発信・更新の在り方、ルールの策定及び運用体制の構築など、情報利用者の視点に立ったホームページの更新体制を構築されたい。

(意見 4-7) 道路に係る防災対策情報の発信体制の見直しについて  
(本文 254 頁)

国土交通省関東地方整備局の情報によると、都内の立体交差点(アンダーパス)の冠水箇所は 133 か所も存在するとのことであるが、建設局のホームページからは当該情報を入手することができない。

近年は、ゲリラ豪雨や台風などの影響で、アンダーパスにおいては急激に雨水等が冠水する可能性があること、また冠水することによる事故も依然として無くないことから、建設局は、都民の安全性等の観点から、発信すべき道路防災対策の情報を整理するとともに、道路管理者としての適切な情報発信体制を構築されたい。

(意見 4-8) 外国人に対する情報提供の見直しについて (本文 255 頁)

建設局の英語版ホームページにおいては、各事業の説明はあるものの、建設局がソフト対策として掲げている浸水予想区域図の公表や水防災総合情報システムでの降雨量や河川水位情報の公表については、日本語版しか存在しない。

都内在住の外国人人口や都への外国人観光客が増加傾向にあることから、建設局は、安全性等の観点から、日本語が理解できない外国人に対しても、積極的な情報提供ができるような情報発信体制を再構築されたい。

## 【ITのセキュリティ強化、計画的な導入・更新等について】

(意見 5-1) 指定管理者の情報セキュリティ体制に対する建設局の確認の  
拡充について (本文 258 頁)

建設局は、指定管理者に対して、その募集要項や仕様書において、「個人情報適正な管理のために必要な措置を講じる」ことを求めているが、指定管理者を選定する前に当該措置を講じるための体制が構築されているか否か確認していない。また、指定管理者の選定後に毎年その業務結果を評価しているということであるが、この評価には当該「必要な措置」の実質的な確認が含まれているとは言い難い事態が生じている(指摘 5-1、指摘 5-2 及び意見 5-2 を参照されたい)。仮に情報セキュリティ体制に不備がある相手方を指定管理者として選定した場合、それは個人情報の漏えいリスクを請け負うことから、建設局は、指定管理者選定前にプライバシーマークや ISO27001 の取得を確認するなどして当該体制を評価するとともに、選定後も当該体制が適切に運用されていることを十分に確認されたい。

(指摘 5-1) セキュリティを考慮したシステム開発の必要性について  
(本文 260 頁)

動物園協会では、動物園・水族園からのお知らせやイベント等の情報を提供する目的で「東京ズーネット」というホームページを管理運営しているが、平成 28 年 7 月 7 日に、外部からの不正アクセスを受けて個人情報を流出させてしまった。この原因となったホームページ上の脆弱性は、システム関連の業界内では既知の攻撃手法であった。

「東京ズーネット」は、その開発・保守・運用を外部の民間事業者に委託しているが、動物園協会において、①システム開発手順が動物園協会において適切に規程化されていなかったため、情報セキュリティを考慮した開発が外部委託先においてなされなかったこと、また、②外部委託先に対してセキュリティに関する情報の提供や収集を依頼していないため、システム稼働後も情報セキュリティの対策がなされなかったことが大きな原因と考えられる。

動物園協会は、システム上の脆弱性など情報セキュリティに関する情報を外部委託先と共有するとともに、セキュリティを考慮したシステム開発が外部委託先において行われるようセキュリティ体制を構築し、今後必要に応じ、セキュリティを考慮したシステムを開発し、もって不正アクセス及び個人情報の流出事故の再発防止を徹底されたい。

(指摘 5-2) 動物園協会におけるセキュリティ診断の網羅性について  
(本文 261 頁)

動物園協会では、建設局の推奨を受け無償のセキュリティ診断を定期的実施していたが、これはホームページ全てを対象としたものではなく、無作為に抽出された一部のみを対象にしたものである。その結果、脆弱性が残存するページが見落とされたため、外部からの不正アクセスによって情報流出を招いたと言わざるを得ない。今後は、例えば、外部からの攻撃が懸念されるサーバについては、リスクの程度に応じた診断の頻度や対象を検討し決定した上で、セキュリティ診断を定期的かつ網羅的に実施されたい。

(意見 5-2) 動物園協会における定期的な自己点検の必要性について  
(本文 262 頁)

動物園協会の「セキュリティ対策指針」には情報システムに関する自己点検を実施することが定められているが、これを実施する頻度が定められていない。しかも、実務上、これを年 1 回程度実施するということであるが、平成 26 年 3 月 31 日に情報機器の総入替を行ったため、平成 25 年度及び平成 26 年度には実施せず、平成 27 年度に実施している。今後は、自己点検の内容とそれに対する点検の頻度、点検体制、点検結果に対応する改善手続などを整備し、これを着実に実施されたい。

(意見 5－3) 動物園協会における個人情報管理の定期的実施の必要性  
について (本文 263 頁)

動物園協会は、平成 25 年度から平成 26 年度の間、顧客に係る個人情報の調査を実施していなかった。

不注意等により個人情報が流出した時に、その流出の経路・原因を早期に特定していなければ更なる被害拡大も懸念されることから、動物園協会は、法人内の「誰が」「どこに」「どのような情報」を管理しているのかを調査し、これを「見える化」するよう、引き続き、定期的な個人情報調査を確実に実施されたい。

(意見 5－4) 道路整備保全公社における定期駐車場顧客情報の削除の徹底  
について (本文 264 頁)

道路整備保全公社は、駐車場定期契約者管理システムによって、定期駐車場に係る顧客情報や契約情報の管理、定期料金の請求や入金管理などを管理している。このシステム上の顧客情報は、顧客が利用を停止してから 7 年後に手作業によって削除することとしているが、システムによる自動削除機能が設けられていないこと、手作業による削除には作業手順が明文化されていないことから、削除の対象や手順を誤り、結果として個人情報が流出するリスクも懸念される。しかも、その利用停止から 7 年間も個人情報を保存するということは、それだけ個人情報流出リスクも長い期間負うことになる。

このシステムは約 4 年前に新システムに移行しているため、現状は定期駐車場利用停止から 7 年を経過している個人情報は存在しないが、今後は削除対象の個人情報が生じることから、道路整備保全公社は、個人情報を確実に削除する方法を明文化するとともに、これを適時かつ適切に運用されたい。

また、この削除対象 7 年ルールについても、個人情報流出リスクを勘案して、道路整備保全公社として適切か再検討することとされたい。

(意見 5－5) センターのサーバ室の見直しについて (本文 265 頁)

センターのサーバ室には地盤情報システムのサーバやネットワーク機器など重要な情報機器が管理されている。このサーバ室は、常時施錠されており、また入退室管理台帳も整備運用されている。しかしながら、庁舎の案内図にサーバ室の位置が明確に示されていること、センターには部外者が比較的自由に出入りする機会が多いことから、建設局は、情報セキュリティの観点から、サーバ室を部外者が近づけない場所に設置するとともに、部外者がサーバ室の場所を特定することができないよう、庁舎案内図からサーバ室の位置を削除することとされたい。

(指摘 5-3) 動物園協会における情報機器管理の徹底について (本文 266 頁)

動物園協会においては、ルーターなどの情報機器が執務室内の棚に、物理セキュリティ対策が講じられることなく設置されている状況である。このような状況では、破損や外部侵入者からの不正アクセスなどに繋がる可能性があると言わざるを得ない。

なぜなら、これが破損した場合にはネットワーク障害により通常業務に影響を及ぼすリスクがあり、また、外部侵入者からの不正アクセスがなされた場合には、社内 LAN に直接アクセスされてしまうなど、個人情報や機密情報が流出するリスクが存在するからである。

したがって、動物園協会は、これらのリスクを低減し安全性を高めるために、情報機器を収納し、かつ施錠管理できるスチール製の収納ボックスなどで、情報機器の現物を管理することを徹底されたい。

(意見 5-6) レスキュー・ナビゲーションシステムの計画的な開発・活用・更新について (本文 268 頁)

レスキュー・ナビゲーションシステムは、被災時に、現場の状況を携帯電話等により情報収集することで、建設局と各建設事務所間、現場と建設事務所間で迅速な情報共有ができることを目指したシステムである。このシステムは、従来はフィーチャーフォンでしか利用することができなかったが、より高機能で利便性の高いスマートフォン用のアプリを平成 26 年度に開発し、現在は、フィーチャーフォンとスマートフォンのアプリとの双方を利用することができる。

しかしながら、道路管理部では、フィーチャーフォンに比べてスマートフォンが 1 割程度しか設置されていないことから、実際に災害が発生した場合、設置台数の多いフィーチャーフォンのアプリを利用せざるを得ず、設置台数の少ないスマートフォンのアプリは、より高機能にもかかわらず、有効に利用することができない。道路管理部の説明によれば、フィーチャーフォンからスマートフォンへの全面的な導入を検討し計画していたが、フィーチャーフォンを継続使用し、故障時に買い替えを行うべきとする予算部局との調整が整わなかったとのことである。

また、フィーチャーフォンとスマートフォンのアプリは、別々のアプリであることから、機能追加費用が二重に発生する可能性がある。

したがって、建設局は、機能追加費用が二重に発生しないよう、フィーチャーフォンのスマートフォン化を進めることとされたい。

(意見 5－7) 地理情報システムの計画的な開発・活用・更新について  
(本文 271 頁)

建設局の地理情報システムは、サーバ機器から GIS ソフトまでの一式を 5 年間の総額 2,700 万円で借り受け、平成 28 年 3 月に稼働を開始した。また、当該システムの年間保守運用費用は 340 万円を見込んでいる。

しかしながら、開発時の導入目的である建設局内での地理情報の一元化は、現時点で達成されておらず、一元化に向けたロードマップも作成されていない。しかも、建設局内の各部署が保有する地理情報について棚卸が一部に留まっており、どの部署がどのような地理情報を保有しているのかも精査されていない。

また、地方自治体の都市計画部門や資産管理部門など複数の部署が保有しているデータを、各部署が共用できる形で整備していく庁内横断的なシステムは「統合型 GIS」と呼ばれており、この統合型 GIS を導入している地方自治体も複数存在しているが、建設局では、局内での利用しか想定しておらず、このような「統合型 GIS」を開発時に検討していない。

この点、建設局はシステム導入によるメリット・デメリットを十分に検討した上で導入すべきであるが、これを実施していない。このような状況は、建設局におけるシステム導入に係る一連の事前検討・評価が不十分であったと言わざるを得ない。

したがって、建設局は、今後新たなシステムを導入する際には慎重に検討を行うこととし、また、既に導入した地理情報システムについては、将来的な必要性を勘案しながら、建設局内の地理情報の棚卸を十分に行った上で、地理情報システムに統合すべき地理情報と単独で管理する地理情報の検討を行い、経済的かつ有効的・効率的な観点から地理情報システムを活用すべく、局内情報の段階的な一元管理化に向けたロードマップを策定するとともに、局外の地理情報についても、局外と連携して地理情報システムを一元的に活用することも検討されたい。

(意見5-8) 都立公園ガイドシステム変更時の検討について(本文274頁)

建設局では、恩賜上野動物園及び浜離宮恩賜庭園の現地でのガイドサービスとして、平成18年度から平成27年度は「ユビキタスサービス」という貸出端末の提供を、また平成28年度からは「Tokyo Parks Navi」というスマートフォンデバイス用アプリの提供を実施している。

「ユビキタスサービス」については、整備・運用費用の合計が約11億円、貸出数の合計が約45万3千件であった。一方、「Tokyo Parks Navi」については、整備・運用費用の合計が約3千万円、アプリダウンロード数の合計が約1万件である。

平成28年度に実施した「ユビキタスサービス」から「Tokyo Parks Navi」へのシステム移行は、従来までの公園ガイド内容を維持しつつ、汎用性・利便性をより向上させる目的で実施したものと観念的には理解することができるが、建設局として過去の事業評価を適切に行わずしてシステム移行を行っている点については疑問を感じざるを得ない。この点、建設局は、「ユビキタスサービス」について汎用性・利便性を向上するような改良を加えた上での新サービスへの移行、あるいはガイドサービス自体の廃止(「ユビキタスサービス」の廃止のみならず、「Tokyo Parks Navi」も導入しないこと)を含め、適切な検討を行うことが必要であったことから、建設局は新システムについての計画(Plan)、評価(Check)、改善計画ないし利用推進計画(Action)の策定を適切に実施する体制を構築されたい。

## 【入札・契約に係る制度・業務の見直しについて】

(意見6-1) 入札・契約案件に対する調査制度の拡充への取組について  
(本文283頁)

建設局の入札・契約案件に対する事後的な調査制度は、低入札価格調査制度のみが整備されているにとどまり、最低制限価格近似値や高落札率といった入札・契約案件を対象としていない。

ところで、都の水道局では、最低制限価格に近い金額をもって締結された契約の中から不適切な情報漏えい事件が発覚し、これを受けて不正防止の観点から、最低制限価格に近い金額で締結された案件及び一定の基準を満たす高落札率の案件について、事後的な調査制度を構築するなどの対応を図っている。

建設局も、都政を担う大規模なインフラを整備・管理しており、多くの事務所や本庁において建設工事など多くの契約案件を抱えていることから、契約行為に係る不正の機会が多く存在する。この点、建設局は直接的に契約制度を所管する部局ではないものの、建設局は、入札・契約に係る不正防止や信頼性確保の観点から、最低制限価格近似値や高落札率の入札・契約案件に対して、事後的な調査制度を構築するために関係部署に対し積極的な働きかけや協議を行うこととされたい。

(意見 6－2) 特命随意契約による発注方法等の見直しについて  
(本文 287 頁)

特命随意契約理由の合理性を確認するため、平成 27 年度の契約一覧から任意に抽出した案件について理由書を閲覧した。その結果、合理性に疑念を持った案件を 3 件、すなわち①放射第 3 号線交通量推計(第二建設事務所)、②隅田川中流部著名橋ライトアップ基本設計(第六建設事務所)及び③納骨袋の購入(東部公園緑地事務所)を検出した。

これらの案件は、いずれも過去の関連する業務実績に着目して、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 6 号(競争入札に付することが不利と認められるとき)を根拠に特命随意契約を締結している。

しかしながら、①は競争入札に付することが不利であるという合理的理由が明確に記載されていないこと、②は公平性・公正性・透明性の観点から契約相手方の選定プロセスを工夫する余地があったこと、③は納骨袋という特殊な物品であったとしても、納骨袋を製造・販売している業者が他にも広く一般に存在しており、同一の仕様をもって複数の業者に発注するなど競争性を確保した方法によって購入できた可能性があることから、特命理由書から特命理由の合理性を十分に読み取れない、もしくは競争入札に付することが不利であると必ずしも断言できない。

特命随意契約は慎重に採用すべき例外的な契約手法であることから、建設局は、特命理由の合理性を明確に記載するとともに、これまで以上に競争性・公正性を十分に確保できるよう、特命随意契約による発注方法等について、案件ごとにその都度協議・検討した上で入札・契約手続を進めるよう再徹底されたい。

(指摘 6-1) 緊急起工による工事発注体制の見直しについて (本文 290 頁)

特命随意契約理由の合理性を確認するため、平成 27 年度の契約一覧から任意に抽出した案件について理由書を閲覧した。その結果、通常の入札工事で施工でき得るのではないかと疑念を持った案件を 1 件 (上野動物園仮設門整備準備工事 (その 2)) 抽出した。

本件はジャイアントパンダの繁殖期を回避すると同時に、恩賜上野動物園の仮設表門の整備工事を完了させるという全体の工程の中で、9 月中旬までに当該工事を完了させる必要があったが、設計・発注期間を確保しつつ、突発的な事態に対応するために緊急起工として取り扱ったものである。

しかしながら、天災が発生した場合など不測の事態を要因とした緊急的な工事の施工を主眼とした東京都工事施行規程第 15 条 (緊急起工の処理) を適用させずに、通常の入札工事で施工できたのではないかという疑問が残る。なぜなら、年度当初には当該工事に係る予算措置がなされておらず、動物の行動変化等が認められたことにより新たに予算措置がなされ、短期間で施工可能な手法であり、かつ不測の事態としての対応方法が緊急起工以外に存在しなかったため緊急起工による工事発注を行ったと建設局から説明を受けたが、予算要求の段階でこの事態を想定し反映していれば回避できたと考えられるからである。

建設局は、動物の安全性や工事による影響やこれを加味した工事発注体制等について、動物園側や関係部署と十分に検討し調整を行うなどの体制を予算要求前の段階で構築すべきである。その結果、適切な予算措置がなされることから、より早い段階から起工準備や契約手続を行うことによって、緊急起工による工事発注を回避できた可能性を否定できない。

以上より、建設局は、工事に関する様々な危険性や可能性、制約をあらかじめ検討した上で予算要求を行い、緊急起工による工事発注を行うことなく、適時・適切な起工・契約を行うことができるよう工事発注体制を見直された。

(意見 6－3) 契約後の追加手続の新設に向けた取組について (本文 294 頁)

建設局では都の定める基準に則り、東京都競争入札参加有資格者として審査・登録されている業者について、指名が制限される場合を除き、指名が可能なものについては入札希望参加者を積極的に指名することとしている。

ここで、指名が制限される事項は、「経営状況が著しく不健全であるもの」とされている。具体的には、①有資格者が、その発行した手形もしくは小切手が不渡りになったとき、②破産法第 18 条の規定により破産手続開始の申し立てを行ったとき、③会社法第 511 条の規定により特別清算開始の申し立てを行ったとき、④弁済期にある債務を弁済することができない状態又は経済活動を続行することが困難な状態を指すとされる。

平成 25 年度から平成 27 年度の 3 年間に於いて、指名競争入札の落札者との間で契約を締結後、資金繰りの悪化等を原因として契約が解除されている事案は 11 件も存在する。自己資本がマイナス (債務超過) となっている場合や、営業キャッシュ・フローがマイナスになっている場合が多数であることからすると、既に財務的な体力が失われているため事業者として存続できる可能性が極めて低い状態にあり、一般的に工期が長期間にわたる可能性が高い公共工事における、施工業者としての評価は著しく低いと言わざるを得ない。また、破産法第 15 条及び第 16 条で「債務超過」は破産開始手続開始の原因であることが明文化されており、法律上も民間事業者が継続して事業を行うことを予定していない。さらに、競争入札後に契約が、工期途中で解除されることによって、予定されていた工事が速やかに実施されないおそれがあり、また、新規の発注に係る諸経費が追加的に発生することにもなる。

したがって、上記①から④のような「経営状況が著しく不健全であるもの」に該当しなければ、仮に入札業者の自己資本がマイナス (債務超過) に陥っている場合であっても指名する可能性があるとする現行の選定基準は、著しく問題であることから、このように資金繰りが悪化している業者を選定し契約する場合、建設局は、建設局事業の継続性等の観点から、重大な工事契約の解除が発生しても工事が滞らぬよう、一定の基準を設けた上で、定期的に財務内容の確認や相手先へのヒアリングなどを行う仕組みを新設できるよう積極的に関係部署に対し働きかけや協議をすることとされたい。

(指摘 6 - 2) 安易な理由による特定（特命随意）契約の見直しについて  
(本文 307 頁)

道路整備保全公社及び動物園協会は、都の監理団体であることから、競争性・透明性を確保した上で契約の締結がなされるべきであり、安易な理由による特定契約の締結は認められるべきものではない。しかしながら、人間ドックの実施委託及び健康診断業務の委託に関する契約は、安易な理由により、道路整備保全公社は直近 10 年間、動物園協会については少なくとも直近 5 年間、特定契約の方法によって契約の締結がなされていた。この点、道路整備保全公社では、一定額以上の随意契約については、厳正に相手方を選定するため、随意契約業者選定委員会において審査を行う体制をとっているが、本契約の金額は審査対象となる金額に満たなかったため、厳正な審査が行われずに契約の締結がなされてしまったものと言える。一方、動物園協会においては、平成 28 年度から競争入札による方法に変更済ではあるものの、長期間に渡り特定契約により契約を締結していたことは、契約の競争性・透明性を確保するという観点からは問題であったと言える。

したがって、道路整備保全公社及び動物園協会は、特定理由の妥当性を慎重に確認するなどして、契約の競争性・透明性を確保できる体制を構築されたい。

(意見 6 - 4) 道路整備保全公社の s-park システムの保守委託費用の削減  
について (本文 309 頁)

道路整備保全公社の s-park システムの保守作業委託費用の内訳のうち、「エンジニア作業対応」及び「社内作業対応」は、年間発生するであろう保守作業の見込み時間から算定されている。

そこで、平成 25 年度から 27 年度の見積もり作業工数を確認したところ、3 年間で作業工数の変更はなかった。しかしながら、これら「エンジニア作業対応」や「社内作業対応」の工数に影響するであろう、直近 3 年の障害の発生状況は非常に少なく、システムは安定稼働しているため、障害対応として稼働した実績は少ないと想定される。

したがって、道路整備保全公社は、毎年度の障害頻度や保守委託先の作業者の稼働状況を把握したうえで、効率性の観点から、今後の保守費用の見積もりを適切に見直すこととされたい。

(指摘 6－3) 予定価格を超える契約の締結について (本文 317 頁)

動物園協会の平成 27 年度における契約台帳を閲覧したところ、落札率が 100%を超える契約が 2 件検出された。このうち、「上野動物園ゴリラ舎前パーゴラ塗装補修工事契約」については、契約台帳に誤った金額を記載してしまったのみであり、契約手続上の問題は存在しなかった。一方、「上野動物園両生爬虫類館国産両生類検疫室循環ろ過装置設置委託契約」については、見積金額が予定価格を上回っていたにもかかわらず、担当者のチェック漏れにより予定価格を上回った金額で契約を締結していた。

結果的に、本監査において、契約台帳を落札率という観点から分析したことにより、予定価格を超えて締結された契約が 1 件検出されたことになる。予定価格は、競争入札における公正性を確保するために重要な意義を有するものであり、予定価格の制限範囲を超えることは競争入札における公正性を害することになりかねない。

したがって、今後は、見積金額が予定価格の制限の範囲を上回ることはないよう、見積金額と予定価格のチェックをより一層慎重に行うこととされたい。

(意見 6－5) 飼料の一括調達について (本文 320 頁)

動物園(上野、多摩、井の頭)の飼料については、動物園協会が指定管理者制度に基づく施設の管理運営の一環として購入しているが、現在、個々の動物園が単独で発注しており、3 園一括による調達を行っていない。その理由は動物の特性、購入先との距離、購入先の規模など課題が多いことにある。しかしながら、全てを一括調達することは無理としても、現状でも同一業者が複数の動物園から同一種類の飼料を別々に受注している場合が存在すること、一括調達を行うことによって規模の経済性原理が働く可能性があること、あるいは競争原理が働く可能性もあることから、動物園協会は、経済性・効率性の観点から、可能な限り、飼料の一括調達を行う仕組みづくりを図られたい。

(意見 6－6) 契約制度の見直しについて (本文 332 頁)

都と公園協会が採用する現行の契約制度を比較してみると、その一部に乖離が見受けられた。具体的には、都においては予定価格 30 万円未満であれば「少額契約」が可能であるのに対して、公園協会においては、予定価格が 50 万円未満であれば「少額契約」として発注することが可能であり乖離が見受けられる。また、公園協会では独自の制度として、110 万円 (又は 80 万円) 未満の工事であれば特約店に発注することが可能となる「緊急契約 (特約店方式)」を採用しており、都の契約制度と乖離が見受けられる。そして、「緊急契約 (特約店方式)」も一者 (単数) の見積書の徴取で足りるという点で、「少額契約」に類似した契約方式であると言える。

ところで、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 1 号及び東京都監理団体指導監督基準第 5 において「少額契約」が一者 (単数) の見積書の徴取で足りるとされたのは、金額が僅少な契約にまで複数の見積書を徴取することを貫くと、事務処理が煩雑となりかえって不経済となるためであると考えられる。もちろん、「少額」の基準の設定が監理団体の自律的な判断にゆだねられていることを根拠として、現行の公園協会における少額契約の範囲が、社会通念上合理的な範囲内であると解釈する余地はあると考えられる。しかしながら、前述の考え方の下では、都の行政を代行又は支援補完する監理団体である公園協会の立場からすると、現行の「緊急契約 (特約店方式)」は、110 万円 (又は 80 万円) まで一者 (単数) の見積書しか徴取しないケースが許容されることとなるため、都が採用する契約制度と比べて競争性・公正性の確保という観点から問題がある。

したがって、公園協会は、監理団体として確保すべき契約の競争性・公正性が実質的に担保されるよう現行の契約制度を見直されたい。

また、道路整備保全公社においては、このような契約方式を採用していないが、動物園協会は、公園協会と類似した契約方式「緊急契約 (指定店方式)」を採用していることから競争性・公正性が実質的に担保されるよう現行の契約制度を見直されたい。

(指摘 6－4) 分割発注の防止について (本文 337 頁)

公園協会において、多くの緊急契約 (特約店方式) 及び少額契約による契約方式で業務等を発注しているが、合理的な理由がなく業務を分割した上で、発注しているケースが散見される。

公園協会は、都の監理団体として、契約の競争性、公正性を確保すべき立場にあることから、業務の発注に当たり、単数見積処理を行うために安易に契約を分割することのないよう契約の事務処理対処を見直し、徹底した分割発注の防止体制を構築されたい。

## 【資産の管理徹底、有効活用、料金の見直しなどについて】

(意見 7-1) 道路占用料に係る徴収方法の工夫や改善について  
(本文 345 頁)

建設局は、道路占用料について、債権管理を適切に実施し、もって効果的かつ効率的な債権徴収事務を遂行できるよう「道路占用料債権管理マニュアル」を策定している。

しかしながら、監査人が交渉記録簿を閲覧した結果、より迅速な督促を行う必要があると認められる案件、滞納者との接触頻度を増やすための何らかの対策を講ずる余地が認められる案件、さらには地道な催告活動の実施方法を改善する余地が認められる案件が検出された。

いずれの案件も、徴収方法の工夫や改善を行うことで一定の解決を図ることができた可能性が存在する。

したがって、建設局は、同様の案件が発生しないように、自ら策定したマニュアル等に従って、効果的かつ効率的な債権徴収事務を遂行し、もって適切な債権管理ができるよう、これまで以上に徴収方法の工夫や改善を図りたい。

(指摘 7-1) 河川占用料徴収における適切な債権管理の運用体制について  
(本文 347 頁)

建設局は、河川占用料について、債権管理を適切に実施し、もって効果的かつ効率的な債権徴収事務を遂行できるよう「河川流水占用料等徴収事務の手引」を策定している。

しかしながら、監査人が交渉記録簿を閲覧した結果、交渉記録簿への記録が適切になされていない案件及び許可の更新漏れにより滞納が発生した案件が検出された。

これらの案件は、建設局自らが債権徴収をより困難にしているものであり、適切な債権管理の観点から早急に改善すべき、もしくは二度と発生させてはならないものであると言える。

したがって、建設局は、同様の案件が発生しないように、自ら策定したマニュアル等の遵守を徹底させ、二重チェック体制を強化するなど、効果的かつ効率的な債権徴収事務を遂行し、もってこれまで以上に適切な債権管理ができる運用体制を構築されたい。

(意見 7-2) 道路占用料の徴収方法等の見直しについて (本文 350 頁)

建設局においては、①地道な催告等を行うこと、②納付の意思のある者に対して占用許可の更新を行うことにより、納付者の意識を高め、将来の適正な占用申請に繋がり、もって不法占用物件の発生を未然に防止できるとの考え方の下、道路占用料の徴収事務を行っている。また、このような考え方に加えて、道路法の規定によるところの他の占用料との差異、国等との均衡を失することによる不公平感の増長及び納付・申請意欲の阻害による不法占用物件発生の防止を目的として、自主納付を行う滞納者に対しては延滞金を課していない。

しかしながら、道路占用料を長期間にわたり滞納している者の中には、多大な人的コストをかけて地道な催告等を行うことに費用対効果の観点から疑問が生じる場合が存在する。また、長期滞納者の存在は、適正に占用料を納付する者との比較において公平性が保たれているかは疑問を呈さざるを得ない。さらに、道路占用に関する現行制度上、占用者が長期間滞納していても自主納付を行う者は延滞金が免除される運用となっていることは、延滞金が課される他の占用料制度の取扱いと不整合であり、不公平感を増長している可能性を否定できない。

したがって、建設局は公平性等の観点から、道路占用料に係る債権徴収方法、占用許可の取消・更新や延滞金の課し方を含め、道路占用料の公平性を意識した運用方法を検討されたい。

(意見 7-3) 霊園管理料の滞納者への催告の見直しについて (本文 353 頁)

収入未済の霊園管理料については、東京都債権管理マニュアル、霊園債権管理マニュアルに基づき、滞納者への催告が実施されている。しかしながら、その中には形式的な催告にとどまり、滞納者に支払を仕向けるような催告が行われていない場合があることから、建設局及び都立霊園の指定管理者である公園協会は、正しく霊園管理料を納付している都立霊園利用者との公平性の観点から、より実効性のある催告を行うことによって、霊園管理料の収入未済件数・金額の削減を推進されたい。

(意見 7-4) 霊園管理料の収納方法の見直しについて (本文 354 頁)

霊園管理料は、納入通知書及び口座振替により収納されている。

ここで、霊園管理料は少額かつ対象者が非常に多いという特徴を有することから、管理料徴収事務の効率化及び収納未済の減少を図るとともに、納付者の利便性の観点からも、口座振替制度の利用拡大、複数年前払制度の採用など、管理料の収納方法の多様化を検討されたい。

(指摘 7-2) 用地取得に伴う折衝記録作成の徹底について (本文 358 頁)

用地取得担当者は、「用地取得に伴う折衝記録様式の改正及び記録の徹底について (通知)」に基づいて、その折衝記録の作成が義務付けられている。局内研修では、用地折衝の経過はその都度整理し、折衝日ごとに折衝記録に記載するよう指導している。

しかしながら、現場を視察した際、用地折衝が長期化している上位 3 件について折衝記録を閲覧したところ、いずれも、平成 15~27 年度の折衝期間のうち折衝記録がない期間が連続して約 5 年間もあることが判明した (いずれも平成 17 年度から平成 24 年度に集中している)。折衝記録は用地折衝の詳細や進行の管理簿となるとともに、人事異動時の引継ぎ文書、収用・裁判等の資料、「記憶」を整理するための「記録」等、その意義が極めて大きい。そのため、建設局は、用地取得に伴う折衝記録について、長期化している案件については時候の挨拶も含め適時かつ適切に作成されるよう、指導監督を徹底されたい。

(意見 7-5) 移転資金貸付運用基準の見直しについて (本文 366 頁)

都が各種政策を進めるに当たって用地を取得するということは、その一方で、用地を供出する側にとって新たな居住地に移転することが必要になることを意味する。この移転に伴う新たな居住地での生活再建を支援するため、都では「貸付金制度」、「代替地制度」及び「公営住宅あっせん制度」を設けているが、この貸付金については、平成 28 年 3 月 31 日時点の残高が 17 億円であり、このうち約 4 割が滞納となっている。

「移転資金貸付運用基準」によれば、償還が可能な年数の判定に際して、基本的には申込時の年収を用いているが、「対象者が希望するとき」は直近 3 年程度の平均年収や、定年退職後の収入変動を加味した最大 20 年までの平均年収を用いることも可能としている。しかしながら、本来はこの判定に際して、将来も現在の資力で推移するのか建設局が保守的に検討することが必要であって、本人の希望の有無に左右されるべき問題ではない。また、資力以上の貸付を行い滞納が発生する状況は、結果的に本人の生活再建を阻害することになり、貸付金制度本来の目的に反することになりかねない。

したがって、建設局は滞納額が増大しないように督促を適時適切に行うことはもちろんのこと、滞納が発生しないように貸付希望者の現在年収のみならず、過去の年収の推移や、今後の定年退職等の収入変動要素を加味するなど、貸付希望者の資力判定をより保守的かつ多角的に行うよう、貸付運用基準を見直されたい。

(意見 7-6) 用地事業の「生活再建支援制度」における代替地のうち、その機能が見込まれない土地の有効活用について (本文 369 頁)  
建設局では、用地事業の「生活再建支援制度」における代替地として、平成 28 年 3 月 31 日時点において約 170 件の用地を保有しているが、その中には代替地としての機能が見込まれない土地 6 件 (190.73 ㎡、取得価格 83,880 千円) が含まれている。

これらの土地は都道の歩道の一部、旧護岸の一部、私道という現況であるため、建設局は、代替地として保有するのではなく、それぞれ道路・河川管理者へ引き継ぐ、あるいは近隣土地所有者に買取りを求める、といった対応策を実施することが必要であるにもかかわらず、その実施が一部にとどまっている。したがって、建設局は、いずれの土地も現に代替地としての機能が見込まれない以上、個別的な課題を解決し、これらの代替地の早期かつ適切な処理を図られたい。

(意見 7-7) 滞留代替地の有効活用について (本文 372 頁)

建設局では、「事業用代替地の引継等予定箇所の選定方針」を設け、原則として具体的な利用計画がなく取得後の保有年数が 20 年を超えた箇所を財務局等へ引継ぎ、資産の有効活用を図ることとしている。この方針に基づき、建設局は、平成 26 年 3 月 31 日に、保有年数が 20 年超となった代替地のうち、22 件を今後も代替地として活用するとして財務局等への引継対象から除外している。

しかしながら、この引継対象から除外されたもののうち、平成 28 年 3 月 31 日までに実際に譲渡に至ったケースは合計 2 件 (1 相手先) に過ぎない。また、直近 5 年間 (平成 23 年度から平成 27 年度) における、関係人への代替地譲渡実績 51 件について、代替地の譲渡を受けた関係人の 96% が、供用開始後 20 年内の土地を選択している実態もある。

したがって、供用開始後 20 年超の代替地は、今後も、関係人から選択されない可能性が高く、しかも管理コストも相当に必要となるため、建設局は、代替地利用計画を厳格に今一度精査し、具体的な利用計画がない場合には、全庁的な資産の有効活用の観点から、財務局等への引継ぎを推進されたい。

(意見 7-8) 八重洲駐車場等 5 駐車場の今後の在り方について (本文 390 頁)

都は、道路交通の円滑化に資するため、道路資産を活用した都営駐車場 6 場を設置し、管理運営を行っている。このうち、昭和通り沿いにある八重洲、日本橋、宝町、新京橋、東銀座の 5 駐車場 (以下、「八重洲駐車場等 5 駐車場」という。) は、昭和 30 年代に道路建設に併せて整備され、開設から 50 年以上が経過し、耐用年数を超過する等設備の老朽化が進行しているため、都施工による大規模改修等を今後行う必要がある。

しかしながら、これら駐車場を整備した時と比べると、東京都の登録自動車数は著しく増加したものの、平成に入ってからはその増加も減少に転じ、道路整備保全公社による「路上駐車実態調査」をみると、ここ数年は銀座駅・日本橋駅周辺で民間駐車場を含む駐車場はピーク時でも供給過多の状況にあることが見て取れる。一方、八重洲駐車場等 5 駐車場に目を転じると、その利用実績も、ここ数年は大きな変化がなく推移し、駐車場スペース 1 台当たり利用可能時間に対する平成 27 年度 (平均) 利用実績は最高水準である東銀座で 10 時間強、最低水準である日本橋で 5 時間弱の状況にある。

八重洲駐車場等 5 駐車場については、今後大規模改修等が予定されているが、このように駐車場を取り巻く諸環境の変化があることから、可能な限り大規模改修を実施する前に、中長期的な有効性・効率性の観点で、規模の縮小、PFI 等を含めた今後の在り方を十分に検討されたい。

その際には、建設局が駐車場政策を担う関係部署と協働して取り組み、その結果を都民に開示されたい。

(意見 7-9) 板橋四ツ又駐車場の今後の在り方について (本文 397 頁)

板橋四ツ又駐車場は、その車室の大部分が定期制利用に供されており、その約半分が車庫として使用されているという実態がある。都市計画駐車場は、不特定多数の駐車需要に応えるための時間制利用が原則であり、そのような需要がない地域であるならば、本来は都営駐車場として設置することの必要性に疑問がある。加えて、板橋四ツ又駐車場は、地下水脈のあった場所に立地しているため、これまで漏水が多く発生しており、これが駐車場施設自体や利用者の車両等に悪影響を及ぼす懸念があるなど施設のハード面で不安要素も抱えている。漏水により車室が度々閉鎖され、毎年のように漏水対応コストを要するとともに、漏水が多いゆえに、他の施設と比べ老朽化も早く、これに伴うコスト増加も懸念される。

建設局は、このような板橋四ツ又駐車場の利用実態や、近隣地域の駐車場需給状況に対して都が果たすべき役割を適切に分析・検証するとともに、常時漏水が発生している施設の状況を踏まえ、規模の縮小・廃止、PFI 等を含め都営駐車場としての在り方を関係部署と協働して検討することとされたい。

(意見 7-10) 都営駐車場「中規模修繕経費枠」の見直しについて  
(本文 401 頁)

駐車場施設の経常的な維持管理に必要な「中規模修繕」については、指定管理者制度導入 1 期目（平成 18～22 年度）では最終的には都が負担していたが、2 期目以降では「中規模修繕経費枠」（八重洲駐車場等 5 駐車場は各年度 60,000 千円、板橋四ツ又駐車場は各年度 3,000 千円）が設けられ、指定管理者が負担することになった。しかしながら、この仕組みには、2 つの問題が存在する。

1 つ目は、指定管理者募集時とその後の契約時の取扱いに不一致がある。すなわち、募集時には、「中規模修繕」と「駐車場営業に伴う修繕」（駐車場営業に係る管理機器の改修やサイン表示の工事等）を明確に区別し、後者については中規模修繕経費枠と別途の支出項目に計上し実施するとされている。それにもかかわらず、選定後には、「駐車場営業に伴う修繕」については、「都の帰属とするものについては指定管理者・都の協議の上、中規模修繕として取り扱うことができる」と扱いが変わっている。実際にも、駐車場営業に伴う修繕（満空システム改修工事等）が中規模修繕として取り扱われている。

2 つ目は、「中規模修繕経費枠」を超過した修繕実績部分は都が原則として負担しないこととしつつ、駐車場営業に伴う修繕についても都と協議の上で中規模修繕として取り扱える仕組みとなっている。この仕組みの導入後、実際の中規模修繕経費は導入前の実績の 8 割程度となっており、施設維持のために必要な本来の意味での「中規模修繕」の実施よりも、自らの売上増加に直結するような駐車場営業に伴う修繕を優先して行うインセンティブがより強く働く仕組みとなっている。八重洲駐車場等 5 駐車場は開設から 50 年以上が経過し、老朽化が進んでいるため、都が平成 28 年度以降に大規模改修工事を予定しており、今後は、駐車場施設の維持に本来必要な「中規模修繕」が実施されていることが重要になる。

したがって、建設局は、「中規模修繕経費枠」について指定管理者募集時と選定後の取扱いを整合させるとともに、選定後は、駐車場施設の維持に本来必要な中規模修繕が確実に実施されるよう、設備維持の有効性等の観点から、都営駐車場「中規模修繕経費枠」の仕組みを見直されたい。

(意見 7-1-1) 都営駐車場・商業施設間送迎サービスのコスト負担について  
(本文 405 頁)

土日祝日等においては、商業施設 A の駐車場への入庫待ちを原因として昭和通りに渋滞が発生するため、商業施設 A は、駐車場待ち利用客の一部を八重洲駐車場等へ誘導し、渋滞を緩和させているほか、八重洲駐車場・商業施設 A 間の送迎車サービスを実施している。このような状況において、土日祝日等の繁忙期は、指定管理者である道路整備保全公社自らがタクシー会社と契約し、そのコストを負担しており、そのコスト負担額は年間 3,000 千円弱(当該サービスを開始した平成 22 年度からの累積で約 18,000 千円)にもなっている。

都の「総合駐車対策マニュアル」では、総合駐車対策の基本的な考え方として、「既存の駐車場を最大限活用するための、有効活用策の実施」や「地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担の下で、駐車対策を実施することが重要」としているものの、行政と民間の役割分担を挙げ、ここで「駐車場の整備については、駐車需要を発生させる原因者が自ら整備することが原則であり、民間が担うべき役割」としている。渋滞の発生の主な原因は商業施設 A にあると考えられることから、渋滞緩和対策コストは本来、商業施設 A が負担すべきであって、都営駐車場の指定管理者が負担すべきものではない。しかも指定管理者が商業施設 A の集客に貢献しているという見方もできる。したがって、指定管理者である道路整備保全公社は、公正性・公平性の観点から、適正なコスト負担について検討されたい。

(意見 7-1-2) 高架下駐車場の公募方法の見直しについて (本文 408 頁)

都道の高架下駐車場については従来、道路整備保全公社のみが占用許可を受けて運営を行ってきた。その後、占用許可基準の改定に伴い一定の条件を満たした民間事業者も占用許可を受けられるようになったことを受け、平成 21 年度の包括外部監査で民間事業者の参入を促す工夫を検討するよう意見がなされた。建設局では、平成 22 年度から民間事業者からの占用希望の機会と公平性を担保する新たな仕組みとして、都道高架下駐車場に関する占用許可情報を局ホームページに掲載し、公募により次期 5 年間の占用予定者の決定を行っている。

しかしながら、第 1 回の平成 23 年度、第 2 回の平成 28 年度、いずれにおいても応募者は同一の 1 社にとどまっている。応募者が 1 社にとどまっている一因として、地理的に離れた対象駐車場 12 場または 9 場を 1 グループとして、1 社に対して占用許可を行う公募方法が挙げられる。民間事業者参入を促すため、より細分化した形での公募も検討する必要がある。

高架下駐車場について、用途を限定しつつ、幅広い事業者を参入させることで、運用形態の多様化を図っていることから、建設局は有効性の観点から、高架下駐車場の民間事業者への占用の公募について、対象駐車場のグルーピングを含む公募方法の見直しをされたい。

(意見 7-13) 高架下駐車場の民間開放について (本文 414 頁)

道路整備保全公社の高架下駐車場については、道路管理上に支障のない範囲で道路法第 32 条に基づき道路占用許可を受けて運営している。

また、高架下の占用の相手先を道路整備保全公社とする理由は、30 分未満無料化や荷捌き駐車場といった公益性の高い施策を実施している点を挙げており、たしかにこれらの取組自体は評価されるべきであるが、これらは今後民間での実施が期待される、もしくは既に民間でも実施しているものであり、民間を排除する理由には当たらない。

さらに、道路整備保全公社が駐車場の運営を行うことで、その利益を広く都民に還元することができるとしているが、他の自治体で実施しているように占有者を公募することで、従来の占用料以上の金額を受領することが可能となり、その一部を必要な公益事業の実施に充てることで、より広く都民へ還元することが可能になる。

建設局は、まずは現状の高架下駐車場の近隣の駐車場需給状況等からその適正配置を見直す必要がある。その後、必要だと判断した高架下駐車場については、改めて道路整備保全公社がその運営を行う意義を検討し、民間開放を検討されたい。

(意見 7-14) 不法係留船舶対策の見直しについて (本文 425 頁)

都では、河川区域における不法係留船舶の削減に向け、東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例を平成 14 年度に制定し、また東京都船舶の係留保管適正化計画を平成 14 年度に策定 (平成 22 年度に改定) しており、その後は係留保管施設の整備等により、不法係留船舶数は徐々に減少している。しかしながら、平成 28 年 3 月 31 日時点において、都内の河川区域に、いまだ約 400 隻の不法係留船舶が存在することから、河川整備計画を踏まえつつ、中長期的に、今後の不法係留船舶の削減数の数値目標を掲げ、この目標実現に向けた取組を行う必要性が認められる。

また、建設局では、不法係留船舶の削減に向け、河川区域内に放置されている船舶を暫定的に保管するために、係留保管施設を整備し、放置船舶を収容させている。しかしながら、建設局の所管する係留保管施設は、収容可能隻数に対して実際の保管船舶の隻数は少なく推移しており、不法係留船舶削減対策と係留保管施設の有効な利用を、計画的に実施する必要性が認められる。

しかも、津波等が発生した場合には、係留船舶が沖合に打ち上げられ、二次災害が発生するリスクがあるが、このリスク対策として建設局が講じているのは、占用許可を受けている船舶については占用者自身で移動するよう指導し、建設局が所管する係留保管施設で保管している船舶については施設を管理する東京都公園協会に指導、注意喚起しているに過ぎない。したがって、不法係留船舶に対して、平時に指導することはもちろんのこと、危険が切迫した場合には、河川法の規定により河川管理者が船舶を処分することが可能である旨が規定されているが、当該規定を適用する具体的な事例を検討する

など、より一層の強力な方策を講じられる仕組みが必要であると考えられる。

以上のことから、建設局は、河川事業における不法係留船舶対策として、津波等緊急時に備えた観点からの指導・警告・強制執行など、今までにない取組に関する協議を、国や隣接する地方公共団体等と実施し、その結果を踏まえ、必要な対策を講じるとともに、中長期的な有効性・効率性の観点から、将来の不法係留船舶削減の数値目標を掲げ、その実現に向け、対策事業の計画を策定し実施されたい。

(意見 7-15) 廃止した排水場の取扱いについて (本文 428 頁)

建設局では、複数の廃止した排水場の土地及び建物について、昭和 50 年 4 月 1 日以降特別区に対し無償貸付を行っているが、現在、未利用のまま区で管理されている状況にある。

「特別区への事務事業移管に伴う公有財産(排水場)の処理について(昭和 50 年 3 月 10 日運用委員会決定)」によると、対象区に無償譲渡するという処理方針は、あくまでも事務事業の移管を円滑に進めるためのものであり、機能を停止した排水場敷地には適用されないと解釈されることから、建設局の立場からは有償譲渡を希望せざるを得ない。一方、対象区は無償譲渡を希望しているため、建設局の立場と相反することとなり、現在、結論に至っていない。また、地下に存置されている構造物撤去に膨大な費用がかかると想定されている点も、調整が難航する原因の一つである。

このように対象区との調整が難航している点は一定の理解ができるものの、これらの排水場については、平成 24 年行政監査にて、対象区及び財務局と調整し方針を定めるべきものとして指摘されているにもかかわらず、依然として各区との調整が進んでいない状況は問題であると言わざるを得ない。

したがって、建設局は、少なくとも、いつまでに調整を終わらせるべきなのか対象区と調整の上、譲与に向けたロードマップを策定し、方針の決定をされたい。

(意見 7-16) 道路アセットマネジメントシステムの有効活用について  
(本文 429 頁)

道路アセットマネジメントシステムは導入後 10 年が経過しており、年間運用保守委託費用に 570 万円を要している。しかしながら、全ての点検データが入力され活用されているのは「橋梁」のみであって、「トンネル」の点検データは完全に入力されておらず、また「街路灯」「舗装」のデータ入力を平成 29 年度に予定はしているが、いまだ点検データは登録されていない。建設局は、有効性の観点から、「街路灯」や「舗装」などについても、本システムへの点検データ登録に関する計画を策定した上で、予防保全管理に活用されたい。また、本システムに登録された道路施設情報は各建設事務所からも参照できるが、現在のところ参照が可能な建設事務所は全 11 建設事務所の中で第一建設事務所から第四建設事務所までの 4 建設事務所に限定されている。本システムは導入後 10 年が経過しており、試行運用段階は既に終了している。各種道路施設の状態を客観的に把握・評価し、計画的かつ効率的・効果的に資産を管理することを目的として導入されたシステムであることから、建設局は、有効性・効率性の観点から、全ての建設事務所での本システムの活用に向けて、その体制を整備されたい。

(指摘 7-3) 橋梁台帳の整備徹底について (本文 431 頁)

建設局は、道路法第 28 条及び道路法施行規則第 4 条の 2 に基づく道路台帳の一種として「橋梁の調書」を組成することが義務付けられているが、この規則よりも詳細な情報を記録するものとして「橋梁台帳」を整備している。この橋梁台帳には、維持管理の履歴として、変状調書、占用物件調書、塗装調書、交通量調書など詳細な情報が記載できる様式となっているが、北多摩北部建設事務所の往査時に橋梁台帳を閲覧したところ、直近 15 年間の定期点検情報の記載が漏れている事案が検出された。

これらの橋梁台帳は、将来の維持管理に有用な情報を記録するための重要な台帳であり、正確に記録する必要があることから、建設局は、記載に不備等が発生しないよう徹底したチェック体制を構築するなど、確実な橋梁台帳の整備体制を構築されたい。

(指摘 7-4) トンネル台帳における液状化情報の現況整理について  
(本文 432 頁)

第五建設事務所の往査時にトンネル台帳を閲覧したところ、液状化の可能性がある又は不明であるにもかかわらず、耐震設計や液状化対策が講じられていない案件が 3 件検出された。この点、建設局の主張によれば、「近年新設されたトンネルや今後長寿命化対策を行うトンネルについては、ボーリング調査など地盤調査の結果をもとに個別具体的に検討及び対策を行っているが、古い時代に建設された一部のトンネルでは、液状化対策及びボーリング調査を行っていない。しかしながら、国内ではこれまで液状化による大きなトンネル被害は生じておらず、また、関係法令や各種技術基準類等における特段の規定もないこと等に鑑みると、早急な対策は必要ないと考えている」とのことである。

しかしながら、地盤調査の結果をもとに、個別具体的に軟弱地盤について検討・対策を行っているのであれば、当該対策の状況について適切にトンネル台帳に記録できるはずであり、これを記録しない合理的な理由とはならないこと、また、国内ではこれまで液状化による大きなトンネル被害は生じていないため対策は必要ないとする主張についても、近い将来、大規模な震災の発生が予想されている昨今においては、防災対策の観点からは不十分であると考えられることから、建設局は、液状化の可能性があるとされるトンネル台帳の現況を整理した上で、必要に応じて適切な対策を講じられたい。

(意見 7-17) 道路台帳の利便性拡大について (本文 434 頁)

現在、道路台帳は、道路台帳支援システムを利用して電子化が進められているが、当該システムは、スタンドアロンにより各建設事務所で設置してある端末機器に導入されているため、建設事務所間でのネットワークは構築されていない。そのため、道路台帳が電子化されても、都民がその電子化された道路台帳データを閲覧できるのは、その建設事務所が管轄する区域のものだけであり、他の建設事務所が管轄する区域の道路台帳は、該当する建設事務所に行かないと閲覧することができない。このような状況は、公共サービスの利便性の観点から改善の必要性が認められる。都費を投入して道路台帳の管理のためにシステムを導入した以上、公共サービスの更なる拡大に繋げるべきであることから、建設局は、公共サービスの利便性の観点から、道路台帳支援システムが都民からどのような役割や利便性を期待されているか整理し改善を図られたい。

(指摘 7-5) 河川台帳の整備推進について (本文 437 頁)

河川法及び河川法施行令において、二級河川について、河川管理者である都道府県知事が河川の台帳を調製し、これを保管することとされている。

建設局では、河川台帳として河川区域図を作成しており、その作成要領により、河川区域図は河川管理を円滑に遂行するために必要であり、河川管理行政にとって欠くことのできない最も重要なものであると位置づけており、その整備は急務であるとしつつも、実際の作成は護岸整備が完了した区間から順次行っている。この作成要領では特に作成期限を設けていないことから、建設局では、整備が完了している箇所は把握しているものの、整備率は把握していない。

しかしながら、建設局は、自らが作成要領によって河川台帳である河川区域図を河川管理行政にとって最も重要なものとしていることから、その作成に中長期的な期限や計画を策定するなどして、河川台帳について適時かつ適切な整備を図られたい。

(意見 7-18) 移動式排水ポンプ車の最適配置について (本文 443 頁)

建設局では、地域特性を十分に把握し、かつ被災地への緊急対応が可能である各建設事務所に移動式排水ポンプ車を配置することが必須であるとの考えの下、山間部を管轄する西多摩建設事務所を除く 10 の建設事務所でそれぞれ 1 台ずつ、移動式排水ポンプ車を保有している。これを有事に備えて保有することの必要性は理解できるが、そうであるならば、建設局は、有事の際に適時かつ適切に対応し得るよう、移動式排水ポンプ車に関して、以下の点について、今一度その保有目的に照らして明確にし、有効性の観点から対応方針を策定されたい。

① 移動式排水ポンプ車について、適切性から見た保有台数の方針

建設局では移動式排水ポンプ車を 10 台保有しているが、直近 15 年間で実質的な出動は 4 回のみである。また、移動式排水ポンプ車の導入は昭和 62 年頃であり、12 年を経過した車両を対象に更新しているが、各建設事務所に保有台数の適切性に関するアンケートを取ったことはなく、また、更新時にその適切性を検討した資料もない。都内で 10 台保有することの適切性について、過不足がないか、根本的な方針を検討し決める必要性がある。

② 適切な保管場所の方針

直近 15 年間の実質的な出動場所を見ると、第一建設事務所、第二建設事務所、第三建設事務所、第六建設事務所がそれぞれ各 1 回ずつとなっている。また、応援要請により出動した事務所は、第一建設事務所が 1 回、第三建設事務所が 2 回、第四建設事務所が 2 回となっている。このように、実際の出動実績を見ると、場所に偏りがあることが分かる。もちろん、出動実績は無くとも、今後出動する可能性がある以上、各事務所で保有する必要性があるが、想定される出動場所に応じて最も適切な保有場所や保有台数の方針を検討する必要性がある。

### ③ 移動式排水ポンプ車を緊急時に運転できる体制の構築

建設局は移動式排水ポンプ車に関する職員の負担軽減及び水防時の運行に要する技術等を勘案して、運行管理業務を委託している。ただし、緊急時に委託運転者が確実に運行できるとは限らないことから、職員も運転ができることとしている。しかしながら、中型免許を保有していないなどの理由により移動式排水ポンプ車を運転できる職員がいない建設事務所も存在しており、また、運転ができる職員が存在する建設事務所であっても、運転の訓練を実施しているのは一事務所に過ぎない。したがって、緊急時に移動式排水ポンプ車を確実に運転できるよう、緊急時の出動体制を検討した上で、職員に対する訓練を実施する必要がある。

### ④ 全ての移動式排水ポンプ車が同一規格であることの適切性

各建設事務所は、大雨や台風による河川からの溢水等や地下・道路アンダーパスの浸水時に、水を排出するために移動式排水ポンプ車を使用することを想定しており、仮に想定を超える事態が生じた場合には、他の事務所からの応援等で対応することとし、全ての移動式排水ポンプ車が同一規格になっている。しかしながら、各建設事務所に1台ずつ保有するのであれば、所管する地域の河川、道路の拡幅、想定される溢水の量、排水を行う場所など、地域の特性に応じて、移動式排水ポンプの規格を変えることを検討する必要がある。

## (意見7-19) マイクロバスの効率的運用について (本文448頁)

建設局では、平成28年3月31日時点において、本庁と多摩部の4つの建設事務所で計5台のマイクロバスを所有しており、主に管内の現場視察(調査・研修等)に使用している。しかしながら、この5台のうち2台については、年間の稼働率が10%程度と低稼働であり、有効性・効率性に疑問がある。この点、建設局は、多摩部の事務所間でのマイクロバスの共有使用は複数事務所で同日にマイクロバスが稼働する可能性があるため難しいと主張するが、マイクロバスの稼働日が重複しないよう更なる調整をすれば、共有使用は可能である。また、そもそもマイクロバスを所有する必要がある理由として、車中で現場担当者から図面・写真等を用いて説明を行う等により短時間での効率的な現場視察を行うためにマイクロバスが必要と建設局は主張しているが、この説明を現場(車外)で行うことが可能な場合には、必ずしもマイクロバス1台で現場視察する必要性はなく、普通車(ワンボックスカー等)で代替可能である。普通車で可能な現場視察については普通車を使用することで、マイクロバスの共有使用を促進することが可能となる。

したがって、建設局は、マイクロバスの効率的運用の観点から、マイクロバスの所有台数の見直しやその運用ルールを定められたい。

(意見 7-20) 特種用途車・マイクロバスを除く庁有車の最適配置について  
(本文 450 頁)

建設局では、平成 28 年 3 月 31 日時点において、本庁及び各事務所に合計 325 台の庁有車を配置している。このうち、マイクロバス 5 台、特種用途車（巡回車、ポンプ車及び除雪車）76 台及び年度途中で取得した車両 11 台を除く普通車 233 台について、監査人が平成 27 年度の稼働率を試算したところ、全体で 65.1%の稼働率であった。言い換えれば、建設局全体として 3 分の 1 以上の普通車が不稼働状況であり、この中には稼働率が 5 割程度の事務所もある。

もちろん、低稼働であったとしても、有事に備えて必要数を確保しておくことは必要であるが、平常時は維持費が発生することから、経済性・有効性の観点で疑問が生じる。ここで問題なのは、建設局として、庁有車の保有台数に関する一定のルールはあるものの、建設局全体の稼働率としてどの程度の稼働率が最適なのか明確ではないことから、庁有車に係るコストが全体として最適となっているか否かについて客観的な判断ができないことにある。したがって、建設局は、庁有車について、各事務所や工区等ごとの最適配置数・稼働率及び融通方法などに関する明確なルールを設定した上で、有効性・効率性の観点から、同一事務所内での課を越えた融通を更に推進することとされたい。

(意見 7-21) 有料施設の入場料に係る情報開示について (本文 459 頁)

有料施設の入場料は、建設局において受益者負担の考えにより、有料施設の人件費、減価償却費等のコストから一般開放公園で通常発生するコストを控除することにより、入園者に負担させるべきコストを見積り、入園予定者数で除することにより算定している。入場料は東京都立公園条例及び東京都立公園条例施行規則で規定されているものの、その算定方法や使用料原価算定調書は公表されていない。

しかしながら、有料公園の有料コストのうち受益者負担（入園料）以外については都民からの都税などで賄われていることから、説明責任の観点からは、その算定の考え方や方法を公表する必要性が認められる。

したがって、建設局は、受益者負担の考えに基づいて、利用者が負担すべき原価と都税で負担すべき原価の分類を適切に行うとともに、情報公開の透明性を確保する観点から、有料施設の利用者及び都民に対して、有料施設の入場料の算定に係る情報をより積極的に開示することとされたい。

(意見 7-22) 都立公園内の売店・飲食店への民間事業者導入について  
(本文 477 頁)

都立公園内の売店・飲食店は公園協会が、また動物園内の売店・飲食店は動物園協会が、都の管理許可又は設置許可を受けて営業している。

都立公園内の売店・飲食店は、原則として、有料公園及び有料施設についてはその指定管理者が、それ以外の公園については公園協会が、管理許可を受けて運営するという方針であり、上野の再整備事業、東京都長期ビジョン等、都の方針に基づき、上野の飲食店、駒沢オリンピック公園の飲食店で、民間事業者の活用が進められつつある。

園内の売店等は、公園という敷地内の一施設であるから、やはり公園と一体となってその機能することを考慮する必要があること、また公園ごとに特性が異なるように、売店等も公園ごとに特色があってもよく、より利便性のある、あるいは特性のある公共的な売店・飲食店を展開することも考慮する必要がある。

したがって、建設局は、公園等の利用者の利便性の観点から、設置の必要性・場所・規模、売店等の特性を含め園内の売店等の在り方について、公園の指定管理者及び利用者である都民の意見も広く取り入れる仕組みを構築されたい。

(意見 7-23) 利用者ニーズへの的確な対応について (本文 485 頁)

指定管理者は公の施設の管理者として業務の効率化のみならず、公共サービスの向上も重要な目的の一つであることから、利用者の意見に注意深く耳を傾け重要なものに対応すること、つまり、利用者ニーズへの的確な対応が重要である。しかしながら、監査人が現場を視察したところ、指定管理者間において、公共サービスの提供に対する取組の姿勢について、民間事業者と監理団体とに温度差があるように見受けられた。すなわち、指定管理者が民間事業者である青山葬儀所においては、きめ細やかなサービスの提供ができるよう利用者ニーズの取込みや様々な業務の工夫を行っており、これまでの減少傾向であった利用者数を増加させるという成果を上げている。これに対して、指定管理者が監理団体である公の施設については、管理施設に提案箱等を設置して利用者からの声を入手しているものの、十分には利用者ニーズを汲み取り、それを適切に反映させる仕組みが構築されておらず、結果的に十分な対応が図られていない可能性が存在する。

もちろん、多数の公の施設における指定管理者として選定されている監理団体にとっては、数多の意見が寄せられるため、全ての意見について完全な対応ができるものではない。しかしながら、監理団体は、施設利用者の利便性等の観点から、その寄せられた意見を貴重な情報として適切に集約・整理し、利用者ニーズに応えるべき案件を一つずつ精査した上で、的確な対応を図るとともに、積極的に利用者ニーズを取り込むよう体制を再構築されたい。

(意見 7-24) 都立公園ガイドサービスの利用普及に向けた周知について  
(本文 489 頁)

都立公園ガイドサービスは建設局が整備しているが、これは来園者が恩賜上野動物園や浜離宮恩賜庭園といった公園内で利用するものであって、その現場を担うのが指定管理者であることから、両者が連携して利用者への周知を行うことが、その利活用の向上につながる場所である。しかしながら、指定管理者である動物園協会や公園協会は建設局から利用普及に向けた施策の検討については指示をされていないことから、建設局は、都立公園ガイドサービスの利用普及に向けて、有効性等の観点から、指定管理者である動物園協会や公園協会と積極的に連携し推進する体制を構築し、サービスの利用普及に向けた周知を徹底されたい。

(意見 7-25) 動物園協会の業務・ノウハウのマニュアル化について  
(本文 490 頁)

動物園協会では、医薬品やカルテの管理について自治体等が作成した規程やマニュアルに準拠していることから、独自の規程やマニュアルを作成しておらず、恩賜上野動物園の動物病院等における現場での慣行もしくは属人的な管理となっている。規程やマニュアルが存在しないと、担当者の交代などがあった場合に、不適切又は非効率な業務運営がなされるおそれがあり、動物園協会全体の業務に支障をきたすおそれがある。現場視察で監査人が検出した事例は動物園病院等における医薬品やカルテに関するものであるが、これら以外にも規程やマニュアルが必要となる業務が存在する可能性もあることから、動物園協会は、網羅性の観点から規程やマニュアルが必要な業務を洗い出し整理した上で、これを規程やマニュアルとして適切に整備し活用されたい。

(指摘 7-6) 恩賜上野動物園のパンダの案内誤表記について (本文 492 頁)

動物園や水族園では、展示動物に関する教育普及のため、案内看板を設置しているが、恩賜上野動物園のパンダ舎前の案内看板に誤った表記があった。園内看板やホームページの情報は、来園者にとって重要であり、教育普及活動を行う動物園協会にとって、看板の誤表記は重大なミスである。動物園協会は、案内看板設置時における原稿作成や校正作業を適切に実施するために必要なルールを整備するなど体制を構築し、これを確実に運用されたい。

また、今回の誤表記は恩賜上野動物園で判明したものであり、他の施設でも同様のことがありうるため、全園における案内看板の重要な表記について、記載に誤りがないか、慎重に再確認をされたい。

(意見 7-26) 恩賜上野動物園の案内看板の設置の見直しについて  
(本文 494 頁)

恩賜上野動物園では、園内に提案箱を設置し、来園者に意見や感想を記入してもらっている。そこで、監査人が提案内容を閲覧したところ、園内案内に対する要望が平成 27 年度において合計 95 件も存在した。このうち、46 件が「園内の表示が少なすぎて非常にわかりにくい」「どの動物をどこで見られるのか、大まかにしか図示していないのでわからない」など園内のルートや動物の位置がわかりにくいという意見であった。恩賜上野動物園は、国内外の各地からの来園者も多いことから、初めて来園する人にとって、わかりやすい園内案内が必要である。

また、園内にいると出口の方向がわかりづらいという、来園者からの意見も多く、したがって大規模災害等の非常時には、職員による誘導が行われるとはいえ、混乱が生じる可能性もある。

したがって、動物園協会は、来園者からの年間 100 件近い園内案内（園内看板や園内マップ）に関する要望を重要視して、これに対応するよう、早急に園内案内を適切に整備されたい。

(意見 7-27) 公園における土壌調査等について (本文 498 頁)

土壌汚染対策法では、一定規模 (3,000 m<sup>2</sup>) 以上の土地の改変を行う場合で、地歴調査等により汚染のおそれがあると認められる時には土壌調査の実施を求め、基準を超えた場合は措置を求めている。

蘆花恒春園では、平成 29 年 4 月に開園を目指す認可保育園の建設予定地から、環境基準のおよそ 16.7 倍にあたる「鉛およびその化合物」が検出されており、過去 5 年間、地歴調査により汚染のおそれがあると認められる公園で実施された土壌調査において、9 公園中 7 公園（うち 3 公園は公園予定地）で基準値を上回る有害物質が検出されている。

これらは、現行の法令に則って、新たな公園整備や施設の改修等一定規模以上の土地改変を行うに際して土壌調査を行った結果、土壌汚染が明らかになったものである。

過去 5 年間に行われた地歴調査により汚染のおそれがあると認められる公園での土壌調査において、開園している 6 公園中 4 公園で基準値を上回る有害物質が確認されていることから、今後は、都民が安心して、やすらぎやレクリエーションの場として都立公園の利用ができるよう、建設局は既存の都立公園についても、地歴調査等を実施し、その結果や対応を公表することの必要性を検討されたい。

(意見 7-28) 雑司ヶ谷霊園の再生計画について (本文510頁)

平成14年12月の公園審議会答申「区部霊園の管理について」において、「区部霊園については、霊園と公園が共存した空間として再生する」という提言がなされ、これについてはできる限り早期に都民の目に見える形で提示すべきである、とされている。しかしながら、雑司ヶ谷霊園については平成14年の答申から既に10年以上を経過しているにもかかわらず、他の区部霊園の再生状況を見てから検討するとの理由で、建設局は、いまだに都民の目に見える形で霊園の再生計画を提示していない。霊園募集の応募者数や申込倍率からすれば墓所の供給数が不足していることも明らかであることから、建設局は早急に雑司ヶ谷霊園の再生計画を提示されたい。

(意見 7-29) 埋蔵施設に対する募集数の将来計画の公表について  
(本文 512 頁)

都立霊園はそれぞれの整備計画に基づいて埋蔵施設の整備を行い、複数年に分割して募集が行われている。新たに整備された埋蔵施設の中には、小平霊園の樹林型合葬埋蔵施設のように、年度ごとの応募体数が収容可能な総体数を大幅に超過しているため絶対的に供給不足のものもあるが、これに対して、例えば八柱霊園の合葬埋蔵施設のように、年度ごとの応募体数が収容可能な総体数を大幅に下回っているものもある。これは、埋蔵施設の安定的・継続的供給の観点から建設局によって計画的に行われているものではあるが、その計画自体は公表されていない。埋蔵施設の募集数について、安定的・継続的供給の観点からどのような計画に基づいて決定されているのか、今後の募集数はどのように推移する計画なのか、という点は、都立霊園に応募を検討している都民にとっては重要な情報であるため、積極的に都民に対して情報公開されたい。

(意見 7-30) パブリックコメントへの対応状況等の公表について  
(本文 515 頁)

「都立霊園における新たな墓所の供給と管理について」の答申(平成 20 年 2 月 20 日)を得るためのパブリックコメントの中で、「都内に永住し納税義務を果たしている者で、一定期間集合墓地に応募しながら、確保できていない一定年齢以上の高齢申込者についての優先枠の設定を検討してほしい(同様意見 14 件)」、とのコメントがあるが、現在のところ優先枠は設定されていない。建設局は、都立霊園の使用の機会の公平を確保する観点から、そのような優先枠を設けていないと説明しているが、その旨の説明は一般に公表されていない。確かに、答申を得るためのパブリックコメントであるが、一定程度都民が関心を持って、審議会に検討を求めている事項について、建設局としてもその対応状況と結論を積極的に公表することは、公園・霊園事業に対する都民の正しい理解を醸成し、議論を活発化させるために有意義なものである。そのため、答申を得るためのパブリックコメントについても、積極的にその対応状況及び結論を公表されたい。

(意見 7-31) 使用料・管理料滞納者に対する墓所使用許可取消と  
その再貸付について(本文 519 頁)

都立霊園において、使用料を納付しないとき、また、管理料を5年間納付しないときには、東京都霊園条例第21条に基づき、知事は使用許可取消、又は原状回復等を命ずることができる。平成27年度については、34名に対して使用許可の取り消し、又は原状回復等を命じている。しかしながら、使用許可の取り消し、又は原状回復等を命じられたにもかかわらず適切に対応しない使用者に対しては、都が代わって原状回復を行う旨の同意書を取りつけることが必要となり、その手続や作業には通常1~2年程度を要するため、すぐに当該墓所が再貸付に回るわけではない。都立霊園全体の墓所供給不足に鑑みれば、使用許可取消等が命ぜられた場合すぐに原状回復が行われ、再貸付に回るべきであることから、建設局は、都が代わりに原状回復を行う旨の同意書の入手などの作業を可能な限り前倒しで実施するとともに、使用許可取消等が命ぜられれば速やかに原状回復を経て再貸付を実行する体制を構築されたい。

(意見 7-32) 隣接墓所の植木・雑草の苦情処理の見直しについて  
(本文522頁)

公園協会が作成している「苦情・要望・事故等の状況と対応」によれば、多くの霊園で隣接墓所の植木・雑草についての苦情があがっている。個人墓所の維持管理は原則として墓所使用者が実施すべきものであることから、公園協会としては、平成21年度以降、例えばチラシの配付、ポスターの掲示、新規使用予定者や承継手続で窓口での説明など継続的かつ積極的に墓所使用者へ自己管理を促す啓発活動を行っている。しかしながら、ここ数年、隣接墓所の樹木・雑草に関する苦情件数は各霊園で横ばいの推移である。したがって、今までと同様の啓発活動のみでは苦情件数を減少させることが困難であると言わざるを得ない。また、墓所使用者の高齢化に伴って、個人墓所管理の必要性を理解していても実際には苦情に対応することが困難な高齢者も増えてきている。引き続き、個人墓所使用者への啓発活動を続けることは必要であるが、それと同時に、法的に問題ないものについては最終手段として公園協会が苦情処理対応を直接行える同意を墓所申込時など墓所使用開始の段階から得ることで、苦情件数の減少ないし早期の苦情処理を推進されたい。

(意見 7-33) 青山霊園での苦情処理の見直しについて (本文525頁)

青山霊園において「苦情処理等一覧表(平成25年度から平成27年度)」「ご意見・ご要望(苦情)等管理シート」を閲覧したところ、墓所使用者からの要望に対して、その対応が完了していないものが散見された。要望を伝えた墓所使用者にとっては、霊園が適切に対応しているか不明であり、不信感が生まれる可能性がある。墓所使用者からの苦情・要望に対し、真摯に対応することは、長期にわたり安定的に墓所を管理する、という都立霊園の重要な役割を果たすことにつながることから、指定管理者である公園協会は、青山霊園において苦情・要望へ対応する体制の見直しを検討されたい。また、併せて、苦情要望案件の定期的な棚卸しと、未解決事項へ早期に対応を行うことも検討されたい。

(意見 7-34) 瑞江葬儀所の火葬料の見直しについて (本文533頁)

瑞江葬儀所は都立の火葬場であるにもかかわらず、公営の臨海斎場はもとより、都内民間火葬場よりも高い火葬料となっている。都の役割として、都民に対して良質かつ低廉な行政サービスを提供することが挙げられるが、現状、民間との比較、他の公営斎場との比較でも低廉な行政サービスを提供できているとは言えないことから、葬儀所を利用する都民に負担させるコストの内容を精査し、火葬料を下げることを検討されたい。

(意見 7-35) 収集した重要資料等の受入管理及び目録作成の必要性  
について (本文535頁)

センターでは、アーカイブ室に整理済で保管中の資料以外について、収集している重要資料等の目録が作成されていない。また、現在のところ、これら重要書類等の入手経緯が記録されていない。センターの役割として、重要資料等を収集・整理し、ライブラリーとして情報提供することがあることから、センターは、アーカイブ室に整理済となっている資料以外の資料についても、その検索可能性及び情報提供力の向上を図る観点から、目録の作成を早急に実施されたい。また、資料の作成経緯を遡及的に検証可能とする観点から、重要等資料の入手経緯の記録も早期に実施されたい。

(意見 7-36) 重要資料等の不適切な保管場所の見直しについて  
(本文 536 頁)

センターの役割の一つとして歴史的に重要な資料等を保管するという役割があるが、監査人が現場に往査したところ、階段下倉庫や電気室のように重要資料等の保管場所として不適切な場所に古い紙の設計図面(勝鬃橋)や過去の事業に関する写真が発見された。これらは、アーカイブ室の整理等の都合で一時的に仮置きしたということであるが、監査人が資料を保管しているプラスチックケースを確認したところ、ケースは埃をかぶっており、長期間その中身を確認していない、すなわち長期間「仮置き」しているとの印象を得た。いずれにせよ、センターは、重要資料等を収集するのみならず、それを適切に整理・保管して情報提供することも役割の一つであることから、これらを適切な場所で保管されたい。

(意見 7-37) 重要資料等の適切な現物管理の必要性について (本文 537 頁)

センターのアーカイブ室及び書庫は、建設事務所等から収集した重要資料等が保管されており、中には歴史的価値のある資料も含まれているが、施錠が行われておらず、しかも定期的な所蔵資料の所在確認も行っていないことから、実際に紛失・盗難がなかったかどうか不明な状況である。重要資料等の収集・整理保管はセンターの役割の一つであることから、アーカイブ室及び書庫を施錠するとともに、定期的な所蔵資料の所在確認など適切な現物管理体制を構築されたい。

(指摘 7-7) 図書室蔵書の適切な貸出管理について (本文 538 頁)

監査人がセンター図書室備付の図書貸出簿を確認したところ、貸出期限(2週間)を超えて、3か月以上返却されていない図書が散見された。また、図書貸出簿には、図書を借りた当事者以外の者が貸出及び返却を確認している証跡がなく、センターが実際に適切な貸出管理を行っているかが不明である。したがって、センターは、蔵書の適切な管理の観点から、貸出期限を過ぎた図書返却の督促を適切に行うとともに、図書貸出簿にセンター側で適切な貸出返却管理を行っているという証跡を残すこととされたい。

(指摘 7-8) 長期間使用されていない物品の廃棄の必要性について  
(本文 540 頁)

センター1階コンクリート実験室、計測室及び化学実験室に、既に使用されていない物品が保管されていた。物品の廃棄処分にはコストがかかるため、ある程度不要物品がまとまってから処分したい、とのセンターの意向ではあるが、本来有効活用されるべきセンターのスペースが不要物品の保管場所となり有効活用されていない点で問題がある。したがって、センターは、不要物品を早期に処分し、その空きスペースを有効活用されたい。

(指摘 7-9) 保存年限を経過した文書の取扱いについて (本文 540 頁)

センターは、東京都文書管理規則第 48 条第 2 項の規定による承認を受けることなく、2階文書倉庫に保存年限を経過した文書を段ボールに入れたまま保管していることから、長期保存する必要がない文書は早急に廃棄されたい。

(意見 7-38) 建設局職員研修所とセンター研修室との集約・有効活用について (本文 545 頁)

建設局には、職員研修所(新宿区大久保)及びセンター研修室(江東区新砂)という2つの研修施設がある。前者は建設局の中核となる研修施設と位置づけられ、主に一般的な研修が実施されているのに対して、後者はセンターの物的・人的施設を活用した技術研修が実施されており、両者の役割を棲み分けている。

しかしながら、このような役割から後者の技術研修をセンターで実施する必要性は理解できるものの、前者で実施されている一般的な研修は特別な設備が必要でないことから、センター研修室で代替できる可能性がある。

平成27年度において、職員研修所の稼働率が32.8%、センター研修室の稼働率が2.9%といずれも低いこと、また両施設の収容可能人数の観点からも両施設を統合することが効率的であると言える。加えて、職員研修所をセンター研修室に統合すれば、施設の維持管理費の削減も可能となるとともに、現在の職員研修所が利便性の高い場所にあるという特性を活かし、この施設を他の用途、すなわち全庁的に優先度・重要度の高い他の用途に転用し活用し得る。

したがって、建設局は、施設活用の有効性・効率性の観点から、現在の職員研修所機能をセンター研修室へ集約するとともに、現在の職員研修所を他の用途に転用し活用する方向で検討されたい。

(意見 7-39) センター執務室スペースの有効活用について (本文 546 頁)

センター職員の執務室は、センター2階に面積245㎡、3階に面積312㎡の部屋がある。この面積は旧芝浦庁舎からの移転時の職員数54名や施設規模を勘案して設定されているが、現在の職員数は36名(平成27年度)であり、試験研究部門の廃止等により移転時の職員数の3分の2に減少している。現在の執務室は職員数に比して余裕のあるスペースであることから、センターは、現在の執務室スペースを人数に応じて縮小するとともに、その結果生じる余剰スペースを他の用途、例えば今後増えるであろう重要資料等の保管・公開スペースとしてアーカイブ室や資料室の拡充など他の有効な用途に利活用をされたい

