

平成 21 年度
包括外部監査の結果報告書
自転車駐車場等に係る事務の執行について

平成 22 年 1 月

八王子市包括外部監査人
公認会計士 川 口 明 浩

目 次

	頁
第1 外部監査の概要	1
1 . 外部監査の種類	1
2 . 選定した特定の事件	1
3 . 事件を選定した理由	1
4 . 外部監査の方法	2
5 . 外部監査の実施期間	3
6 . 外部監査の補助者	3
第2 自転車対策事業に関する概要	5
1 . 自転車対策事業の現状説明について	5
2 . 自転車対策事業の各種説明データについて	6
3 . 有料自転車駐車場の収支状況について	10
第3 外部監査の結果	12
1 . 総括的意見	12
(1) 八王子市の放置自転車対策取組みの評価について	13
(2) 自転車駐車場の整備・運営方式の見直しについて	17
2 . 個別事項に対する監査結果について	21
(1) 自転車駐車場の整備状況について	21
(2) 自転車駐車場別収支分析について	36
(3) 平成 20 年度実施アンケート調査等の効果について	63
(4) めじろ台駅自転車駐車場等の運営期間延伸に係る覚書について	68
(5) 放置自転車対策業務委託について	71
第4 利害関係	76

第1 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件（テーマ）

（1）外部監査対象

自転車駐車場等に係る事務の執行について

（2）外部監査対象期間

自 平成20年4月1日 至 平成21年3月31日

但し、必要があると判断した場合には、平成19年度以前に遡り、また、平成21年度予算の執行状況についても対象とした。

3. 事件を選定した理由

八王子市（以下、「市」という。）は、自転車等の安全利用の促進及びその駐車対策の総合的推進のために必要な配慮をしなければならず、また、通勤、通学、買物などのために自転車等の利用が増大することに伴い、自転車等の駐車需要が著しい地域などでは、市民の利用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとされている。

このような責務に対応して市は、平成19年度末現在、有料駐車場を37カ所、無料駐車場を19カ所市内に設置し、約3万台の自転車等を収容できる体制をとっている。また、通行機能を確保し、歩行者の安全を図るために放置禁止区域を指定し、放置自転車の即日撤去を行うと共に放置の抑制や整理を行っている。

このような事業を行うために、平成20年度予算では、自転車駐車場の管理運営として約6,220万円、放置自転車対策として約1億6,236万円、自転車駐車場整備として約5億3,067万円が支出予算として設定されている。また、その財源として、特定財源が約4億4,436万円、残り約3億1千万円は一般財源で対応することとなっている。

予算規模は他の主要事業と比較して決して大きくないが、その原因のひとつは、自転車等駐車場の管理運営方式が他市と違った手法を採用していることにもある。また、自転車等駐車場の一時利用の料金が他市の料金に比べて高い状況を把握することもできる。さらに、放置自転車対策の推進で放置自転車の台数は減少しているが、買物などで一時的に放置される自転車等の対策が現在課題となっている。

このように一定の成果を挙げながらも、課題が残されている自転車駐車場等に関する事務が、関連する条例・規則等に従って執行されているかどうかについて検証し、併せてこれらの事務の効果的、効率的な実施がなされているかどうかなどについて、外部監査を実施する意義は大きいものと判断されるため、特定の事件として選定するものである。

4．外部監査の方法

(1) 監査の視点

自転車駐車場等に係る事務の執行に関する主な監査の視点は次のとおりである。

自転車駐車場等に係る事務の執行が、関連する法令及び条例・規則等に従い処理されているかどうかについて

自転車駐車場等に係る事務の執行が、経済性・効率性及び有効性を考慮して実施されているかどうかについて

有料自転車駐車場の管理について、市担当課は効果的な関与を実施しているかどうかについて

(2) 主な監査手続

まず、自転車駐車場等に係る事務の執行を監査するために、市担当課に対して、必要と考えられる資料依頼とその分析結果としての質問を行った。

次に、自転車駐車場及び保管所等を視察し、利用状況や管理体制等を把握した。

自転車駐車場等の予算・決算の状況及び利用実績等について、市担当課から説明を受け、必要な質疑応答を実施した。監査に必要と考えられる資料を依頼し、閲覧分析することで、当該事務の執行が規則等に基づいて執行されているかどうかを確認した。

自転車駐車場等の管理及び放置自転車撤去・運送・保管等業務について、経済性・効率性等の面からの検証を行うため、これらの管理業務において、どのような事務処理や業務改善等がなされているかについて、市担当課に対してヒヤリング及び調査・分析等を行った。

また、平成12年度に実施された土地関連の監査において、土地の有効活用の観点からの監査結果であることを確認し、今回の監査では、交通対策である放置自転車対策の一環として位置づけ、放置自転車撤去・運送・保管等の業務との連携の状況や個別の自転車駐車場の収支状況に係る問題点の検証を実施し、いずれ譲渡されるこれらの施設の維持管理の視点から、現在、市担当課で実施しなければならない事項を検討し、提案した。

必要と考えた自転車駐車場及び保管所については、施設等を視察し、必要に応じて現物確認等を行った。

このような監査の実施過程で、業務の経済性・効率性等に関する各種の指導等についても併せて実施した。

(3) 監査対象

監査対象項目

自転車駐車場等に係る事務の執行を監査対象とした。

監査対象部署

道路事業部 交通事業課

5. 外部監査の実施期間

自 平成21年6月23日 至 平成22年1月20日

6. 外部監査の補助者

後 藤 貞 明 (公認会計士)
久 保 睦 江 (公認会計士)
飯 田 律 (公認会計士)

須 田 徹 (弁護士)

豊 田 泰 士 (弁護士)

第2 自転車対策事業に関する概要

1. 自転車対策事業の現状説明について

市担当課は、自転車対策事業の現状について、次のように説明を行っている。

近年、自転車は、日常生活における簡便で、省資源・無公害型の交通手段であるとともに、1997年に開催された地球温暖化防止京都会議を機に、環境に優しい交通手段として益々大きくクローズアップされてきている。しかも廉価で手に入り健康的でもあることが再評価されている。しかし、こうしたことで利用者の急増により駅周辺のみならず商店街をも含む地域で多くの自転車が放置されるという大きな社会問題ともなっている。本市においても、JR及び私鉄駅周辺の道路並びに商店周辺等に放置自転車等が増加し、一般市民の通行は言うまでもなく、体の不自由な方の通行の妨げや緊急車両、ゴミ収集車両、都市美観保持等の面などの障害にもなっている。

こうした放置自転車問題を解消するためには、適切な自転車駐車場の整備が必要なため、昭和50年5月開設の西八王子駅北口自転車置場を皮切りに、自転車駐車場の整備を行い、平成5年3月には本市で最大規模の八王子駅北口旭町自転車駐車場及び同ミニバイク駐車場を開設した。平成17年度は、自転車駐車場が設置されていなかった京王高尾線めじろ台駅に2カ所の自転車駐車場を整備し、同駅周辺に放置されていた約1,000台の自転車・バイクの一掃を図った。平成19年度には、八王子駅北口と南口及び京王相模原線南大沢駅にバイク駐車場を新設し、さらに小宮駅南口自転車駐車場を拡張することによって、収容台数を240台増やすことができた。

また、平成20年度には、道路交通法の改正を受けて設置可能となった駐輪帯（自転車駐車器具）を八王子駅北口周辺の歩道上に81台設置したほか、西八王子駅北口については、地元商店会と協力して、本市では初めてサービス券が利用できる、収容台数130台の短時間利用者専用駐輪場を新設し短時間の放置自転車対策を推進した。

これまでの自転車駐車場の整備状況は、鉄道事業者及び関係諸機関の協力を得て、(財)自転車駐車場整備センター運営の38ヶ所及び公営の17ヶ所で、合計55ヶ所、27,355台収容となっている。

自転車駐車場の整備と併せ、本市においては、通行機能の確保及び歩行者の安全を図り、市民の良好な生活環境を保持することを目的とした「八王子市自転車等の放置の防止に関する条例」を平成3年4月12日に制定して以来、

放置禁止区域を指定し放置自転車の即日撤去を行うとともに放置の抑制及び整理を行ってきているところである。

今後においては、施設用地の確保や財政上の制約はあるものの、引き続き自転車駐車場整備を図り、また、自転車利用者のモラル向上のための啓発活動を強化し、地域住民と連携を図りながら放置自転車の解消を目指し対策事業を推進していく。

2. 自転車対策事業の各種説明データについて

(1) 駅周辺の自転車等台数調査結果について

(単位：台)

区分	18年度						19年度						20年度						
	6月		10月		2月		6月		10月		2月		6月		10月		2月		
	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	放置	駐車場	
八王子	北口	698	3,514	582	3,450	978	3,237	660	3,501	672	3,638	330	3,444	321	3,879	300	3,618	253	3,701
	南口	186	1,382	156	1,302	119	1,220	104	1,381	130	1,148	40	923	77	1,112	73	1,236	62	530
西八王子	北口	373	2,069	345	2,083	171	1,906	343	2,198	257	2,139	153	1,907	126	2,239	83	2,254	53	1,893
	南口	96	1,570	62	1,466	56	1,352	81	1,619	48	1,550	32	1,469	19	1,658	18	1,571	13	1,347
高尾	北口	16	1,000	10	926	9	837	7	978	5	947	6	808	8	1,042	3	953	4	819
	南口	116	1,119	61	1,143	49	1,014	40	1,229	30	1,137	10	1,022	44	1,167	12	1,175	13	1,031
片倉		72	322	76	317	43	277	47	332	33	335	4	262	2	298	3	290	0	259
八王子みなみ野		20	1,873	29	2,256	8	1,493	11	1,800	52	1,753	16	1,401	81	1,733	55	1,766	41	1,493
北八王子		412	109	437	140	425	151	451	155	511	163	417	132	468	150	496	172	401	149
小宮		91	350	82	407	87	345	102	424	91	381	80	295	107	380	110	357	71	279
京王八王子		263	2,052	242	1,944	277	1,829	207	2,070	142	1,940	107	1,593	78	1,961	71	1,971	30	1,809
北野		147	500	109	438	104	396	83	464	107	442	71	411	80	456	68	471	42	408
めじろ台		131	608	29	550	14	538	12	576	30	568	10	498	15	580	9	584	34	452
長沼		28	92	21	78	6	79	17	105	24	91	7	71	19	80	0	76	4	83
京王片倉		17	210	17	194	17	172	15	202	18	192	9	163	11	180	16	186	15	163
山田		0	185	0	185	0	158	0	187	0	193	0	157	0	198	0	207	0	168
狭間		179		135		126		130	47	144	50	109	43	126	36	11	147	2	122
高尾山口		4	92	6	79	3	82	10	79	3	64	0	71	0	75	1	63	3	48
京王堀之内		349	1,043	294	987	218	939	349	1,017	465	989	117	997	27	1,168	27	1,177	13	1,001
南大沢		570	832	533	798	499	774	415	955	98	972	70	890	22	1,147	26	1,068	17	1,038
松が谷		1	120	1	111	0	109	0	109	1	111	2	114	0	109	0	107	1	94
大塚・帝京		131	309	132	310	70	404	73	410	23	500	19	341	22	393	13	392	0	367
中央・明星		20	323	26	243	13	140	34	334	51	260	19	117	22	271	35	296	20	136
川原宿大橋		0	179	0	141	0	76	4	144	2	129	0	92	0	118	0	96	0	65
合計		3,920	19,853	3,385	19,548	3,292	17,528	3,195	20,316	2,937	19,692	1,628	17,221	1,675	20,430	1,430	20,233	1,092	17,455

(2) 放置自転車等撤去・返還台数について

年 度	回 数	種 別	撤去台数	返還台数	返還率(%)
18	195	自転車	21,177	11,398	53.8%
		原 付	726	621	85.5%
		合 計	21,903	12,019	54.9%
19	227	自転車	21,432	12,284	57.3%
		原 付	1,040	930	89.4%
		合 計	22,472	13,214	58.8%
20	231	自転車	23,362	14,648	62.7%
		原 付	981	889	90.6%
		合 計	24,343	15,537	63.8%

(3) 自転車駐車場からの移動・返還台数について

年 度	回 数	種 別	移動台数	返還台数	返還率(%)
18	適宜	自転車	654	77	11.8%
		原 付	6	3	50.0%
		合 計	660	80	12.1%
19	適宜	自転車	1,177	178	15.1%
		原 付	28	10	35.7%
		合 計	1,205	188	15.6%
20	適宜	自転車	1,355	459	33.9%
		原 付	31	22	71.0%
		合 計	1,386	481	34.7%

(4) 自転車等処分などの台数について

年度	処分台数		海外供与等	
18	自転車	9,993	フィリピン共和国	130台
	原付	124	タイ王国	560台
	合計	10,117		
19	自転車	9,840	フィリピン共和国	280台
	原付	160	タイ王国	430台
	合計	10,000		
20	自転車	10,559		
	原付	150	なし	
	合計	10,709		

海外供与とは技術研修のために処分対象の自転車を解体し、(財)自転車駐車場整備センターを通じて海外に送るものである。

(5) 平成20年度開設自転車駐車場について

名称	収容定数 (台)	延床面積 (㎡)	構造	開設年月日	土地所有者
八王子駅北口駅前駐輪帯	桑並木通りブロック・スクエアビル前ブロック 合計81台 (内増設分3台)		ラック式	平成20年4月28日開設 平成20年10月29日増設	八王子市
八王子駅南口臨時第二	550	805	平面式	平成20年7月8日開設 平成20年11月14日閉鎖	民有地
八王子駅南口臨時第三	535	670	平面式	平成20年11月15日開設 平成21年3月28日閉鎖	民有地
八王子駅南口臨時第四	140	351.73	ラック式	平成21年3月29日開設	民有地
西八サイクルパーク50	130	75.2	ラック式	平成20年11月21日開設	民有地
みなみ野駅仮設バイク	200	500.13	平面式	平成20年4月26日開設 平成21年3月26日閉鎖	国有地
大塚・帝京大学駅臨時自転車置場(モノレール)	50	42	平面式	平成20年8月24日閉鎖	東京都
大塚・帝京大学駅(モノレール)	140	273	平面式	平成20年9月12日拡張	東京都

(6) 自転車保管所設置状況について

保管所名	所在地	電話番号	設置者 または 管理者	収容台数 (台)	開設年月日	用 地		
						所有者	面積 (㎡)	賃貸料
榑原町	榑原町1306-1	628-0202	八王子市	5,305	H 3.10.1	(財)八王子市住宅 ・都市整備公社	6,292	有 償
長沼町	長沼町338-1	636-0196	八王子市	850	H17.9.1	京王電鉄	880	無 償
堀之内	堀之内3-24-2	677-7344	八王子市	550	H 5.4.1	京王電鉄	500	無 償
合 計 3ヶ所				6,705			7,672	

3. 有料自転車駐車場の収支状況について

(1) 有料自転車駐車場の収入状況について

【平成19・20年度自転車駐車場収入状況比較】			(単位：千円)
区 分	平成19年度	平成20年度	増 減
西八王子駅北口	45,514	46,611	1,097
西八王子駅南口2	951	1,002	51
西八王子駅南口	35,985	37,277	1,292
高尾駅南口	27,239	26,630	△ 609
長沼駅	3,794	3,452	△ 342
北野駅西口	8,325	8,672	347
八王子駅北口旭町	28,898	31,995	3,097
南大沢駅	27,159	28,632	1,473
北野駅東口	8,056	7,440	△ 616
高尾駅北口	16,664	16,133	△ 531
八王子駅南口	21,683	29,717	8,034
堀之内	33,561	40,032	6,471
西八王子駅北口西	22,434	21,727	△ 707
西八王子駅南口臨時	18,595	18,049	△ 546
高尾駅北口臨時	14,926	14,645	△ 281
片倉駅	10,640	10,063	△ 577
八王子駅南口臨時	16,420	0	△ 16,420
八王子駅北口地下	38,798	46,947	8,149
京王八王子駅南・中央・東	67,595	70,742	3,147
八王子駅北口東	31,246	32,077	831
八王子駅北口旭町バイク	35,640	35,495	△ 145
めじろ台駅・バイク	23,357	21,655	△ 1,702
小 計	537,480	548,993	11,513
固定資産税	0	0	0
合 計	537,480	548,993	11,513
赤字自転車駐車場 計	142,582	110,182	△ 32,400
黒字自転車駐車場 計	394,898	438,811	43,913

(2) 有料自転車駐車場の支出状況について

【平成19・20年度自転車駐車場支出状況比較】			(単位：千円)
区 分	平成19年度	平成20年度	増 減
西八王子駅北口	28,934	29,969	1,035
西八王子駅南口2	2,217	356	△ 1,861
西八王子駅南口	17,076	17,220	144
高尾駅南口	20,116	14,923	△ 5,193
長沼駅	6,041	6,033	△ 8
北野駅西口	6,083	6,187	104
八王子駅北口旭町	28,924	28,979	55
南大沢駅	24,950	26,346	1,396
北野駅東口	11,626	11,619	△ 7
高尾駅北口	8,051	8,096	45
八王子駅南口	11,384	26,102	14,718
堀之内	15,923	16,970	1,047
西八王子駅北口西	12,409	12,371	△ 38
西八王子駅南口臨時	9,301	9,211	△ 90
高尾駅北口臨時	9,964	12,496	2,532
片倉駅	22,386	15,307	△ 7,079
八王子駅南口臨時	10,448	0	△ 10,448
八王子駅北口地下	31,428	33,538	2,110
京王八王子駅南・中央・東	59,450	60,894	1,444
八王子駅北口東	33,356	33,707	351
八王子駅北口旭町バイク	39,903	40,858	955
めじろ台駅・バイク	56,515	56,759	244
小 計	466,485	467,941	1,456
固定資産税	14,384	14,006	△ 378
合 計	480,869	481,947	1,078
赤字自転車駐車場 計	186,428	164,283	△ 22,145
黒字自転車駐車場 計	280,057	303,658	23,601

第3 外部監査の結果

1. 総括的意見

八王子市の放置自転車対策は、平成20年度を境に飛躍的な効果をあげたことがわかる。市担当課は交通事業課であるが、平成20年度に実施した主要駅での「アンケート調査票付駐車場案内マップ」の配布などの施策は、着実に成果として実感できるようになり、また、実績データにより確認することも可能である。総括的意見の冒頭で、今年度の外部監査の意見として、まず、その成果に触れないわけにはいかない。なぜなら、監査テーマである「自転車駐車場等の事務の執行」の結果として、放置自転車の台数が飛躍的に減少していることが確認され、その主要な原因は、市担当課が試みた複数の施策に求められることにあると認識したためである。総括的意見では、そのような施策の内容を概括的に紹介し、積極的に評価をしたい。ただし、後半部分では、それでもなお課題が残されていることについて、意見を述べることにする。

もとより、包括外部監査の本旨は財務監査にあることは認識している。外部監査の過程では、市担当課が、その所管する事務の執行において会計事務手続や財産管理手続などの諸規則等にしがたって、個別の支出負担行為等の事務処理を実施しているかどうかを外部監査手続に基づいて詳細に検証したことは、この包括外部監査の本旨を重要なものと考えているからである。しかし、このような監査手続の結果は、監査委員監査の結果と重複することも多々経験している。公認会計士等、外部の監査人が市の監査を行う実質的な意義は、市の事務の執行過程で経済性・効率性等の視点に欠ける事務処理がなされていないかどうか、その原因には内部統制上の問題などは存在しないか、どのように従来からの仕組み等を変えればその問題は解消するかなどを専門性の裏付けの基に、意見を形成することにあるものと確信する。ちなみに、地方自治法には地方公共団体が事務処理を行うに当たって、「住民の福祉の増進に努めるとともに、最小の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない」と規定している（地方自治法（以下、「法」という。）第2条第14項）。また、「財務に関する事務の執行」や「経営に係る事業の管理」の監査に当たって、上記の「最小の経費で最大の効果」や「団体の組織及び運営の合理化」（法第2条第15項）が意識されて事務執行等がなされているかどうか特に意を用いることが規定されている（法第252条の37第2項）。

したがって、財務監査的な合規性の監査を行う過程で、経済性・効率性等についても特に意を用いて監査した結果、まず、市担当課が行った事業の適

切性とその効果を十分に評価するものである。以下のような問題に対して、市担当課職員の現場重視の姿勢や問題把握・分析力と解決策の策定に向けた情報収集力などが優れていたことも大きな成果を挙げた要因のひとつである。

このような成果に関連して、平成17年4月1日付でセンターと締結した「覚書」について、「2. 個別事項に対する監査結果について」の「(4) めじろ台駅自転車駐車場等の運営期間延伸に係る覚書について」の項で述べるとおり、その覚書の内容を見直すべき時期に来ているものと考えられる。

(1) 八王子市の放置自転車対策取組みの評価について

① 放置自転車撤去計画の見直しについて

市担当課は、従来からの放置自転車の撤去計画について次のような問題点を認識していた。

- ア. JR八王子駅・京王八王子駅周辺の撤去区域は従来4つに分けられており、撤去計画の立案やその実施において複雑さが課題となっていた。
- イ. 自転車保管所（以下、「保管所」という。）の空きスペースの状況次第では、駅周辺の撤去回数を増やすことができない駅もあった。
- ウ. 放置自転車抑制のための業務委託を請け負っていた事業者と市民との間で問題が発生することもあった。
- エ. 放置自転車の単調な撤去等だけでは市民感情に悪影響を与える場合もあるため、他の手段による放置自転車対策の実施が求められていた。

このような課題に対して、市担当課としては次のような対応をとっている。

- ア. 効率的な撤去を実施するために、撤去区域を見直し、市担当課嘱託員である放置自転車対策業務指導員（以下、「指導員」という。）や当該業務委託を請け負っている事業者の人員配置を変えて、撤去回数の増加(1日3回以上)や複数駅での同日撤去の実施可能体制を整備した。
- イ. 保管所内に搬入される自転車の配置を工夫することにより、収容可能台数を最大化できるような整理の仕方にした。このように受け入れ側である保管所の収容能力を実質的に増やした結果、全駅での放置自

転車撤去回数を増加させることができ、一時的に撤去台数が増加した。このような放置自転車撤去を繰り返したことにより、放置台数は大きく減少し、1日当たり撤去台数も減少することになった。

- ウ. 請負業者従業員である放置自転車整理員（以下、「整理員」という。）の意識向上のために、JR八王子駅・京王八王子駅周辺での整理員全員による朝礼や夕礼を実施した。また、整理員全員に蛍光のジャケットやベストの着用を請負業者に申し入れ、現場での視覚によるアピール度を高める効果を狙った。
- エ. 自転車放置多発箇所での、整理員による声掛けやそれによる自転車駐車場への誘導を強化した。また、専門の研究者からのアドバイスを受けて、自転車放置箇所へベンチを設置し、自転車放置の抑制と市民の休憩スペースの確保を実施した。

② 放置自転車防止パトロールカーの導入について

指導員について、次の通り、従来からの課題があった。

すなわち、当該指導員の制服は作業着であり、指導のための移動や巡回には公用ライトバンを使用していたために、自転車放置防止のアピール性が低かった。

これに対して、指導員の制服を警備員式制服とし、常時制服着用で放置自転車への対策業務の指導に当たることとした。また、従来の移動手段であった公用ライトバンから、放置自転車防止パトロールカー（白・黒塗装の軽乗用車）を導入し、指導員の移動・巡回に使用することとした。その巡回中は、放置自転車防止パトロールカーに装備したスピーカーで放置防止アナウンスを流すこととした。

③ 地元商店街との協働について

一部の地元商店及びその周辺の路上には、放置自転車が多い場所があり、その放置する自転車利用者も当該商店の自転車駐車場と勘違いしている状況があった。また、当該商店のほうでも、自前の自転車駐車場を用意していない場合や準備した自転車駐車場の収容能力が少ないため、結果として路上に放置されてしまう場合があった。

このような問題に対して、市担当課は次のような対策を実施した。

- ア. 自転車の放置が多い特定の商店及びその周辺では、複数の整理員による声掛け案内・自転車駐車場への誘導を行った。決して急に放置自

転車の撤去を強化することはしなかったという。従来からの放置箇所が歩行空間としての公共スペースであることを、整理員の持つプラカード（放置禁止区域が明記されたもの）により周知させて自転車利用者に認識しやすいようにした。

- イ．買物客が多い八王子駅北口東急スクエア前に、駐輪帯（2時間まで利用無料で、以後2時間ごとに100円の課金）を設置し、劇的な効果を挙げた（個別意見あり。31頁参照。）。また、商店主への働き掛けを強化し、一部商店では利用者用の自転車駐車場の拡充やガードマンの配備（商店利用者用自転車駐車場への整理・誘導のため）を実現した。
- ウ．買物客用の自転車駐車場対策について、中心市街地の商店会と会合を継続している。

④ 駐車場案内マップの配布などによる駐車場周知活動の効果について

自転車を放置し撤去された利用者からは、従来から苦情等が多く寄せられていたが、その受付のための専用ダイヤルがなかった。また、自転車を撤去された利用者からの声として、自転車駐車場がわかり辛いという意見が多く出されていたが、市担当課としても自転車駐車場の周知不足があったことを認識した。また、自転車を放置する市民からの意見を積極的に聴取していないことも事実であった。

このような問題点を解決するために市担当課としては、次のような対策を実施した。

- ア．自転車コールセンター・ダイヤルを設置し、現場で実際に放置自転車の撤去に従事する指導員を交代で配置した。これは、市清掃事業所のごみ総合相談センターの受付手法に習ったものである。
- イ．放置自転車の専門研究者からアドバイスを受け、「アンケート調査票付駐輪場案内マップ」の配布などの手法を順次実施していった。

⑤ 業務委託契約の見直しと散田町保管所の閉鎖について

以上のように通勤・通学時間帯の放置自転車問題には一定の目途が立ったものと考えられる。しかし、放置が増加する午後の時間帯への対応が十分にはなされていなかった。また、放置自転車保管所は月曜日を定休日としており、引取者の利便性に問題があった。

このような問題に対して、市担当課は次のような対応を実施した。

- ア．放置対策等の業務委託請負業者と十分に調整を行い、1日の撤去スケ

ジュールを大きく変更して、自転車の放置が多くなる昼以降の撤去にも対応できるように作業体制を整備した。

イ. 撤去台数の減少が顕著になった段階で従来 4 か所の保管所のうち、散田町保管所を閉鎖することができ、そこでの人員を他の 3 つの保管所へ配置転換することで開所時間の延長を図り、引取者の利便性に配慮した。

以上のような取り組みにより、主要駅を中心として以前の自転車放置状況と大きく状況が好転している。特に放置の現場で厳しく撤去を行うことも重要かもしれないが、まず、市担当課がとった解決策の発見手法は、自転車の放置を行う市民に直接意見を聞くという手法であり、また、専門の研究者にそれを踏まえて対策を相談するなどという手法であった。利用者の声の聴取というマーケティングの基本を実践したことが成功の一步であったとも考えられる。

今後は、繁華街などにおける一部商店前で、夜間の放置対策が求められているのではないかと。これについては、市担当課の指導員による効果的な指導を粘り強く行うことなどや一部の商店主のさらに積極的な対応が求められる。

なお、それらの実績例を示すと次のとおりである。これらの地域については監査の実施過程で視察を行うことで、結果的に確認することができたものである。

【京王堀之内駅周辺平成 19 年 10 月】⇒【京王堀之内駅周辺平成 21 年 11 月】



【西八王子駅ロンロン市場以前】



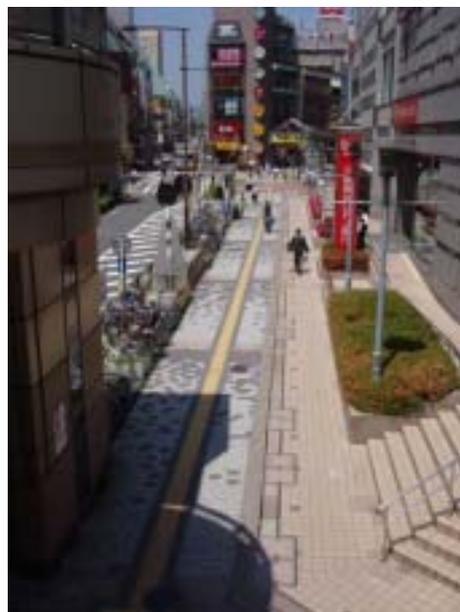
⇒ 【西八王子駅ロンロン市場改善後】



【東急スクエア前駐輪帯設置前】



⇒ 【東急スクエア前駐輪帯設置後】



(2) 自転車駐車場の整備・運営方式の見直しについて

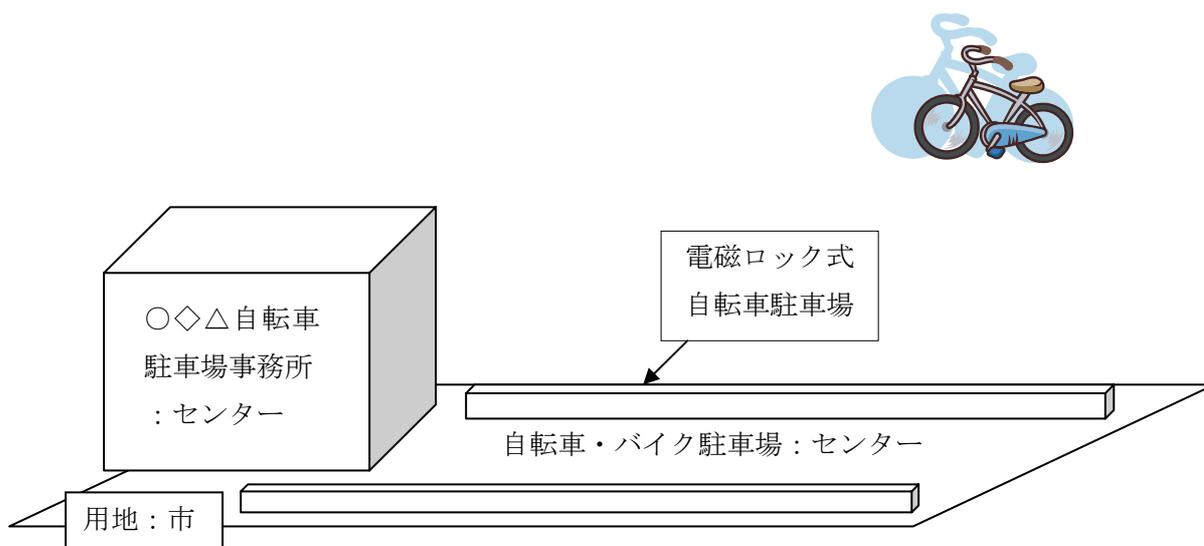
以上のような市担当課の努力と周辺商店街や商店主及び放置対策業務委託の請負事業者の協力により、放置自転車対策に劇的な効果が挙げたことが認められる。今後もさらに自転車放置の解消に努力されることを期待するものである。

一方で、市の有料自転車駐車場のあり方に関しては次のような総括意見を述べることとする。それらの詳細については、「2. 個別事項に対する監査結果について」を参照されたい。

① (財)自転車駐車場整備センターとの協定について

市内の有料自転車駐車場の管理・運営は、市担当課が行っているのではなく、(財)自転車駐車場整備センター（以下、「センター」という。）が行っている。市とセンターが取り交わした「自転車等駐車場施設の設置及び運営に関する基本協定書（以下、「基本協定書」という。）」及び「自転車等駐車場施設の設置及び運営に関する協定書（以下、「協定書」という。）」によると、その仕組みは次のとおりである。

- ア. 自転車駐車場の整備が必要と認められる地域に、放置自転車等の解消を図るため、市とセンターは十分な協議のもと、自転車駐車場を整備する。
- イ. 自転車駐車場建設用地は、市がセンターに無償で貸与することとなっている。センターは、その用地に自転車駐車場を建設整備し、管理・運営を行っている。



- ウ. 自転車駐車場建設に当たっての整備資金は、センターが算定した収支予測に基づく資金構成によりセンターが、金融機関から借り入れるか、建設補助金を申請し手当するか、センターの自己資金から手当するかなどで準備し、併せて市の負担も求める方式により調達している。
- エ. センターは建設整備した自転車駐車場を所有して有料で運営し、常に良好な状態に保つ努力が求められ、利用者の利便を考慮して適正な管理を行うこととなっている。

- オ. センターは、当該自転車駐車を一定期間所有したのち、市へ譲渡することができるとし、その一定期間とは、自転車駐車の収支状況及び収支予測を総合的に勘案して、市とセンターが協議のうえ決定するものとする。なお、整備時点で市とセンターが覚書を取り交わし、その際に作成された収支計画に基づいて、各自転車駐車の償還期間が決定され、上記の一定期間の目安とされている。
- カ. その譲渡は原則無償であるが、譲渡条件等については協議のうえ決定する。

このような基本協定書に基づきセンターは、市内の有料自転車駐車を管理運営しているが、次のような問題点を指摘せざるを得ない。なお、平成17年4月に市とセンターが覚書を取り交わして決定した自転車駐車の延伸については、(4)で述べることとする。

- ア. センターが管理運営する駐車の一時利用料金は、概ね近隣他都市の利用料金と比較して、1.5倍の料金設定をしている。その設定根拠と収支実績に対する分析の結果等については、個別事項の監査結果で意見を述べているが、値下げの余地があるものとする。
- イ. センターが管理する自転車駐車はその償還期限を経過した時点で、十分な収支状況及び収支予測等の検討がなされず、また運営期間の延伸後の期間も定めずに、自転車駐車の延伸がなされている。
- ウ. センターが管理・運営する自転車駐車の収支状況について、翌年度の相当な期間が経過したのち、前年度の実績の提出を受けている。今後は収支実績の報告については、自転車駐車ごとの利用実績とともに、少なくとも四半期に一度、センターに依頼して入手し必要な分析を行って、放置自転車対策の施策立案等に役立てる必要がある。

② 指定管理者制度との比較の必要性について

市内の有料自転車駐車は、上記のようなセンターの管理・運営方式をこれまでのところ採用しているが、指定管理者制度に基づく自転車駐車の管理・運営と比較すると次のような問題点があることがわかる。

- ア. 市担当課の駐車の管理・運営方針を直接展開することができない。
- イ. 駐車の管理・運営に対する利用者の評価や苦情などについて、直接収集することができないため、市担当課の駐車管理に係る知識の

蓄積が十分にできない状況がある。

- ウ. 駐車場の管理・運営に対する市担当課のモニタリングが指定管理者制度のように直接実施できない状況にある。
- エ. センターの管理運営であっても、現場での実際の管理は、センターから外部の業者に委託されているため、利用者に対する接遇や苦情処理などにおいても、市担当課として指定管理者制度での管理運営であれば可能な指導が十分になされえない状況にある。
- オ. 市が市内の放置自転車の解消対策について、包括的に担っている責務を効果的に遂行するためには、自転車駐車場との有機的な連携が強く求められるところである。しかし、個別事項の監査結果で述べているとおり、センターが管理する自転車駐車場の職員の協力を求めて、駅前等の放置自転車解消に向けた実質的に連携を行える状況にはない。

以上のような問題点について、基本協定書及び個別の協定書などの内容を精査して、センターに対しても次のような要望をさらに積極的に行うことが期待される。

- ア. 自転車駐車場を常に良好な状態に保ち、利用者の利便性を高めるために、施設の管理運営に関する利用者アンケート調査をタイムリーに実施し、市への報告をお願いすること（基本協定書第7条関連）。
- イ. 平成19年度に実施した「アンケート調査票付駐輪場案内図」の配布などのような放置自転車対策を市担当課が実施する場合、センターとして可能な協力を協議し、有効な連携のもと自転車駐車場も含めた全体の施策として、放置自転車対策を効果的に実施すること（基本協定書第1条関連）。
- ウ. 有料自転車駐車場の管理・運営状況に係る利用者実績や収支状況等のデータをタイムリーに提出して、その分析等に基づき、利用者の視点に立った、経済的・効率的で効果的な自転車駐車場の管理・運営を協議すること（基本協定書第6条第3項）。

2. 個別事項に対する監査結果について

(1) 自転車駐車場の整備状況について

概要

市における自転車駐車場の整備状況は、第2.でも記載した通り、市が直接運営している17カ所(無料)とセンターが運営している38カ所(有料)の合計で55カ所である。

市内の主要な駅周辺において通勤・通学等の利用者が多く、高い利便性が求められる場所に、有料の自転車駐車場が設置されており、センターが管理運営を行っている。これらセンターが運営する自転車駐車場以外で、市民の利便に資するために市が設置した自転車駐車場は無料で市民に開放されている。

ア. 有料の自転車駐車場の仕組みについて

有料自転車駐車場の整備については、従来から、市が所有する土地または鉄道事業者等から賃借した敷地を、センターに対して無償で提供し、市がセンターに依頼し、施設整備を行うことにより、有料の自転車駐車場を建設整備していく仕組みを採用している。また、そのようにして整備した自転車駐車場の施設については、センターが管理運営している。実際にはセンターも管理の業務委託を外部事業者(市内では2社)に対して行っており、センターが直営で管理している施設はない。

このように管理運営している施設については、建設費を金融機関から借入し、その償還期間に見合った「一定期間」を過ぎると、原則として市へ譲渡することが予定されている。ただし、後述するが、いわゆる「プール制」という制度をセンターは市との間で合意し、赤字施設の穴埋めに黒字施設の管理運営期間の延伸を事実上行っているため、市へ譲渡された施設は現在まではない状況である。

イ. センターの役割について

このような仕組みの中で、センターの役割としては、市が自ら自転車駐車場を建設する際の建設整備資金の負担をセンターが自己資金が

補助金または金融機関からの借入によって負担することで一時的に軽減することができる場所に見出すことができる。すなわち、一時的な建設資金の負担をセンターが肩代わりし、償還期間にわたって施設の管理運営を行った後に、施設の譲渡を行うことを予定している点で、市に対して金融効果を提供しているものと考えられる。

ウ．市担当課の関与について

このような仕組みの中で、市担当課は施設の建設整備時点で建設費の一部を負担することもある。また、センターが管理している自転車駐車場の利用状況の把握と評価を行い、利用者が自転車駐車場を利用する際の利便性を高める方策を協議することや施設改善等の要望を伝えて、センターが「修繕積立金」で積み立てた資金を計画的に施設改善に充当することができるように協議を行うことが期待されているものと考えられる。

手 続

当該事項に係る監査の実施に当たっては、外部監査人が必要と考えた全般的監査手続及び個別業務等に係る監査手続に従った。それらの監査手続の概要は次のとおりである。

当該事項に係る事務事業の内容について、市担当課である交通事業課の課長及び担当主査等から説明を受け、必要な質問を行った。

当該事務事業に係る協定書、個別の自転車駐車場の収支計画・実績に関する監査資料等を入手し、閲覧・分析することにより、当該事務事業の透明性、効率性・効果性について検証を行った。その過程で、市担当課を通してセンターに対して、有料駐車場の管理運営に係る質問を行った。また、他市の自転車駐車場の整備状況について、公表データを入手し、比較・検討の監査資料として活用した。

日々の事務事業の執行を把握し、合規性等の検証・評価に資する監査資料を現場において収集するために視察を行った。

結 果

上記の監査手続を実施した結果、会計事務手続については特に指摘す

ることはなかった。ただし、次のとおり指摘事項及び意見を述べることにする。なお、指摘事項は個別の法令等に事務の執行等が違反しているものではないが、市民の経済的な負担が合理的ではないと判断した状況を今日まで継続してきたことに対する指摘も含まれている。

ア．利用料金の状況について（指 摘）

センターが施設を建設整備し、管理運営する自転車駐車場の料金は、駐車場設置当初にセンターと市が協議を行い決定したとされている。自転車及びバイクの一時利用料金や定期利用料金については次のとおりである。

（ア）自転車の一時利用料金体系

一部を除き、@150 円が多い状況である。

（イ）バイクの一時利用料金体系

バイク小型：200 円が多いが 250 円の場所もある。

バイク中型：200 円が多いが 300 円の場所もある。

バイク大型：300 円

（ウ）自転車の定期利用料金体系

1 カ月定期：2,000 円が多い状況である。

3 カ月定期：5,700 円が多い状況である。

6 カ月定期：10,800 円が多い状況である。

（エ）バイク（小型の場合）の定期利用料金体系

1 カ月定期：2,500 円または 3,000 円が多い状況である。

3 カ月定期：7,200 円または 8,500 円が多い状況である。

6 カ月定期：13,800 円または 16,200 円が多い状況である。

このような料金体系の中で特徴のひとつは、自転車の一時利用料金が他の都市に比較して、高いことである。たとえば、近隣市である M 市の自転車等の一時利用料金は「100 円」で均一である。ちなみに、50 cc バイクの一時利用料金は、「150 円」である。また、A 市の自転車等の一時利用料金は「100 円」で均一である。これらの市に限らず、自転車の一時利用料金が「100 円」より高い市は見つけることが難しい。利用者である市民の経済的な利便性に対して、過大な負担を課しているものと考えられる。

自転車駐車場は、一般的に公の施設であるため、指定管理者制度を

導入している市が多い。前述のM市やA市も市内の自転車駐車場については、指定管理者制度を導入し、指定管理者が管理している。

なお、指定管理者制度を自転車駐車場に導入している他市の収支状況については、一般的に自転車駐車場の管理費（指定管理料を含む）と当該駐車場手数料収入の金額とは、ほぼ均衡している状況である。したがって、施設建設に当たって起債を行った場合には、その償還経費が市税等一般財源で賄われているものと考えられる。

市は、センターに対して従来から自転車駐車場の建設整備やその後の管理運営を、協定締結により委ねてきた経緯があることから、現在でも有料の自転車駐車場の全て（38ヵ所）を管理させている。歴史的な経緯から言えば、施設建設の費用負担がより軽減されるセンターの整備・管理方式には一定のメリットが認められてきた。自転車駐車場の整備の際に、センターが建設補助金を申請し、または民間金融機関から長期的に借入を行うことにより、市の建設負担金が軽減されてきた事実は率直に評価しなければならないものとする。このような歴史的な経緯を踏まえてもなお、自転車駐車場という市民の利便施設に係るサービスの優劣を、さまざまな制度における現実と比較し議論することは、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮」が求められる地方公共団体にとって、重要な検討事項であるとする（「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第3条）。

したがって、自転車駐車場の管理のノウハウや経済的なメリットを追求する指定管理者制度との比較を行うことも重要であり、センターとの協議を通して、料金体系の是正を早急に進めることが市民にとっての利便性の向上に寄与するものとする。その際に考慮すべき事項については、「(2) 自転車駐車場別収支分析について」で具体的に詳述する。

イ．利用状況について（意見）

有料自転車駐車場の利用状況については、市担当課はセンターから少なくとも年度に1回、自転車駐車場別、月次の利用状況入手して決算分析や事業計画に活用している。また、市担当課が作成する『交通安全対策事業概要』には、「駅周辺の自転車等台数調査」として、毎年度「6月」、「10月」及び「2月」における放置自転車数と自転車駐車

場利用数を駅ごとにまとめて掲載し公表している。

また、次の表は、センターが取りまとめた駐車場ごとの利用状況一覧表を基に、各自転車駐車場等の利用率を一覧表にしたものである。

【有料駐車場利用状況年度推移】			(単位：%)	
自転車駐車場等	平成18年度	平成19年度	平成20年度	評価
めじろ台駅	87.3	88.4	82.6	
めじろ台駅バイク	85.4	79.4	76.9	
京王八王子駅中央	95.6	94.9	95.4	
京王八王子駅中央第2	139.3	129.3	137.4	
京王八王子駅東	101.3	100.7	102.5	
京王八王子駅南	98.8	98.2	99.3	
高尾駅南口	94.4	92.1	90	
高尾駅南口ミニバイク	66.8	63.1	61.5	
高尾駅北口	76.7	84.5	82.1	
高尾駅北口第2	97.4	98.3	96.8	
高尾駅北口臨時	89.5	83.6	69.3	
高尾駅北口臨時第2	-	60.2	102.2	
西八王子駅南口第1	67.7	-	-	-
西八王子駅南口	76.6	82	85.1	
西八王子駅南口第2	43.8	88.6	89.2	
西八王子駅南口臨時	97.1	98.9	97	
西八王子駅北口	99.9	100.4	100.1	
西八王子駅北口西	95.7	97.1	96.4	
西八王子駅北口第2	93.3	96.9	94.2	
西八サイクルパーク50	-	-	41.5	
注：「評価」欄の記号は平成20年度の利用率で区分した。				
：利用率が90%以上の駐車場。				
：利用率が70%以上90%未満の駐車場。				
：利用率が50%以上70%未満の駐車場。				
：利用率が50%未満の駐車場。				

【有料駐車場利用状況年度推移】			(単位：%)	
自転車駐車場等	平成18年度	平成19年度	平成20年度	評価
京王長沼駅	33.3	34.2	31.3	
南大沢駅第1バイク	-	62.3	-	-
南大沢駅第2バイク	-	31.8	44.4	
南大沢駅中央	11.3	18.7	18	
南大沢駅北	52.1	62	68.6	
南大沢大橋	75.1	75.5	72.9	
八王子駅仮設第1	-	44.8	-	-
八王子駅子安町バイク		98.8	94.9	
八王子駅南口	77	91.6	92.6	
八王子駅南口第2	79	85.9	88.2	
八王子駅北口駅前駐輪帯	-	-	98.3	
八王子駅南口臨時	103.8	92.7	-	-
八王子駅南口臨時第2	96.7	94	91.8	
八王子駅南口臨時第3	-	-	61.7	
八王子駅北口旭町	58.7	62	71.1	
八王子駅北口旭町ミニバイク	86.3	87.4	87.7	
八王子駅明神町バイク	-	41.7	87.2	
八王子駅北口地下	122.2	118.6	120.9	
八王子駅北口東	-	97.8	99	
片倉駅	31.2	31.6	30.9	
片倉駅ミニバイク	25	24.8	18.6	
北野駅西	95.4	99.4	101.8	
北野駅東	26.5	26	24.3	
京王堀之内駅	82	83.1	94.2	

このような資料を閲覧した結果、次のような傾向を把握できた。

主要駅であるJR八王子駅、京王八王子駅及び京王堀之内駅に設置されている自転車駐車場の利用率は、概ね高いことが把握することができる。しかし、主要駅の中でも、南大沢駅の自転車駐車場の利用率は決して高くなく、後述するが、「南大沢駅中央自転車駐車場」や「南大沢駅北自転車駐車場」の一部には、その施設構造に問題を抱えている可能性もあり、センターにその分析等を促すことも検討すべきである。

ただし、これらの主要駅に設置されている自転車駐車場の中にも、利用率が低い駐車場の一部分が存在しており、市有地の有効活用から問題があると判断されるものも一部存在する。これについては、「ウ．視察の結果について(意見)」を参照されたい。

市有地ではなく賃借している土地に設置された自転車駐車場等の利用率が極めて低い場所が存在する。

これらの中で、以下の「ウ．視察の結果について（意見）」の項で述べること以外の事例について、意見を記載する。

上記の については、片倉駅自転車駐車場及び片倉駅ミニバイク駐車場が該当する。

【片倉駅自転車駐車場全体】



【片倉駅自転車駐車場全体内部】



まず、片倉駅自転車駐車場の利用率の推移は次の通りであり、概ね30%台の利用率である（なお、利用率は一時利用と定期利用の全体に対する利用率である。）。

<u>平成 18 年度</u>	<u>平成 19 年度</u>	<u>平成 20 年度</u>
31.2%	31.6%	30.9%

次に、片倉駅ミニバイク駐車場の利用率の推移は次のとおりであり、概ね20%前後である。

<u>平成 18 年度</u>	<u>平成 19 年度</u>	<u>平成 20 年度</u>
25.0%	24.8%	18.6%

このミニバイク駐車場の土地が鉄道事業者から市が有償で賃借している土地である。写真でも確認できる通り、自転車駐車場の中はまばらな利用状況である（なお、視察日は平成21年11月2日であった。）これに対してセンターと市は一時利用の利用料金を見直し、平成21年度期中から自転車利用料金を@150円から@100円に改定している。その効果については注意深く見守る必要があるが、その結果や近隣の駐車場の利用状況の推移を分析することにより、有償の土地の賃借について、返還を含めて検討する段階に入るものと期待する。

ウ．視察の結果について（意見）

（ア）八王子駅北口旭町自転車駐車場について

八王子駅北口旭町自転車駐車場及びミニバイク駐車場は、平成 5 年 3 月に開設され、その後、平成 11 年 4 月（ミニバイク駐車場は 10 月）に改築された施設である。施設規模では、八王子市内の駐車場の中でも最大の施設である（収容定数：前者=2,224 台、後者=1,335 台）。なお、視察日は平成 21 年 11 月 2 日であった（以下、同様。）

【八王子駅北口旭町自転車駐車場】

【八王子駅北口旭町ミニバイク駐車場】



a．利用状況について

当該施設は、八王子駅に近接しているにもかかわらず、利用率がよくない。直近の利用率の推移を示すと次のとおりである。

まず、八王子駅北口旭町自転車駐車場の利用率の推移は次の通りである。

平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
58.7%	62.0%	71.1%

次に、八王子駅北口旭町ミニバイク駐車場の利用率の推移は次のとおりである。

平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
86.3%	87.4%	87.7%

平成 18 年度と平成 19 年度における自転車駐車場の利用率は、概ね 60%前後であったが、平成 20 年度には約 10%利用率が上昇し、71.1%となった。その原因は後述の(3)でも述べているが、市担当課の努力の成果であると判断することが妥当であろう。それでも利用率が 70%台前半であることは、施設の有利な立地条件を考慮すると未だ低すぎるものと考えられる。土地の有効利用の観点からも利用率が低いことは問題であり、市担当課としては、センターに対して、自転車駐車場の利用率向上の努力を強く求められるよう要望する。

市担当課は、当該施設の利用者のうち女性客が少ない理由として、歓楽街との近接性も指摘している。視察時点で目に付いたことは、施設の雰囲気の暗さである。民間の経営感覚からいえば、女性や子どもが利用しやすいように、清潔感・明るさのある内装に変更することではないかと感じられた。施設修繕の引当は毎年度行われていることは、後述の(2)・イ・(イ)でも把握できるものである。そのような引当が現在のところ、施設運営に十分に活用されていないのではないかと疑われる。

b. 管理要員の配置について

当該施設に限らず、管理要員の配置についてはセンターに対して資料の提出を求めている。建設当初の収支計画によると約 10 名の管理要員を配置する計画になっている。実際には当該施設に限らず、センターの配置計画としては、管理要員の配置は時間帯ごとに利用状況に応じて人員配置を工夫するような、きめ細かい計画にはなっていないようである。

適正な人員配置、コスト意識及び行政サービスの質の向上などが

市では求められている現状で、このような管理要員の配置状況でよいのかどうか、事実の確認も含めてセンターと協議することを要望する。

(イ) 南大沢駅中央自転車駐車場について

南大沢駅中央自転車駐車場は、平成 5 年 7 月 1 日に開設されて現在に至っている。収容能力は 631 台であるが、その利用率は次の通り、極めて低い状況である。

<u>平成 18 年度</u>	<u>平成 19 年度</u>	<u>平成 20 年度</u>
11.3%	18.7%	18.0%

視察の結果として、二層構造のうち、二層目の自転車駐車場は利用状況が極めて高いが、一層目の自転車駐車場（低い場所に設置されている駐車場）の利用状況は極めて悪いことがわかった。利用率の低い原因分析をセンターに求め、利用料金の改定など働きかける必要があるかどうか、検討することも考えられたい。有効な改善策のために、センターの職員が現場の声を積極的に収集するよう、働きかけることも必要ではないか。市担当課としても市有地の有効活用の観点から、多角的な原因分析を実施することが求められているものと考えられる。

【南大沢駅中央自転車駐車場：二層目】【南大沢駅北自転車駐車場の上側】



(次の項参照。)

(ウ) 南大沢駅北自転車駐車場について

南大沢駅北自転車駐車場は、平成 6 年 6 月 1 日に開設されて現在に至っている。収容能力は 1,587 台であるが、その利用率は次の通り、低い状況である。

<u>平成 18 年度</u>	<u>平成 19 年度</u>	<u>平成 20 年度</u>
52.1%	62.0%	68.6%

当該施設の利用状況としては、通行のメインが歩道橋のため 2 階部分は常に満車状況となっているが、1 階部分(バイクが入っている)については、半分の面積が使用されていないため、有効活用の協議・検討が必要である。センターに早急に対策を策定するように申し入れを行い、改善策を提示していただくよう要望する。

【南大沢駅北自転車駐車場 1 階入口】【同自転車駐車場 1 階の未利用部分】



(エ) 八王子駅北口駅前駐輪帯の設置状況について

平成 19 年度において、市担当課は、JR 八王子駅北口に自転車駐輪帯を整備した。開設日は平成 20 年 4 月 28 日である。これは、買物客などが短時間歩道上に自転車を放置し、通行の障害になっていたことに対する対策の一環である。当該駐輪帯を設置する前と設置後では放置自転車の数が激減している。

【JR八王子駅北口の現在の状況】



当該駐輪帯の整備手法としては、センターに建設と管理運営を委ねる方法とされた。協定書は平成20年3月6日付で締結され、センターが一定期間所有したのちに、基本的には市への譲渡が予定されている。ここで「一定期間」というのは、収支計画によると概ね10年程度であることが推定できる。また、譲渡に当たっては、「甲（センター）の定めるところにより」という文言が規定されており（第8条第1項）、他の駐車場と相違している（「乙（市）の定めるところにより」と文言上も実質的にも相違がある。）

まず、収支計算書によると、駐輪帯の「建設費」は936万円であり、市が850万円の建設費を支出していることから、計画上、当該施設の90%超は市が負担していることになる。形式的にはセンターの所有する施設となっている。一方、年間の業務費は約1,820千円で、収入見込みは約2,670千円である。したがって、年間の剰余金は約850千円となるが、センターではこの剰余金を償還金と位置付けている。しかし、当該施設の建設整備資金はほぼ市が負担しているため、センターは外部からの借入を行っていないものと考えられる。いずれにしろ、償還財源の必要はないものであり、少なくとも当該剰余金は当初からセンターの剰余金となることが予定されているものと判断される。

また、市への譲渡のタイミングについても「一定期間」として概ね10年と推定されるが、その根拠は、建設整備に際しての外部借入金の償還期間が一般には考えられているが、上記のとおり、当該施設の負担はほぼ市が行っているため、償還期間の設定理由がない。

市としてはこのような収支計画を認めているが、償還期間については、財団法人であるセンターの、公益法人としての性格を考慮するときに、再考の余地があるものと考えらるべきである。

次に、当該駐輪帯の設置場所を勘案すると、多数の利用者が予想される。収支計画の一時利用収入の積算にあるように、時間単価@100円に対して、1日の回転率を1回転と判断しているが、その収支見通しは保守的でありすぎるようにも感じられるため、実績を確認する必要がある。また、支出項目の積算に当たっては、管理要員として0.5人を配置する計画であることや「現場経費」及び「一般管理費」の積算根拠として、台数当たりの積算単価@150円が妥当であるのかどうか、実際の剰余金の発生状況をセンターから求めることが重要である。

【駐輪帯の利用条件を周知する掲示版】【視察時点の利用状況】



さらに、指定管理者制度の利用料金制度を採用する場合、コスト削減と利用者への還元を提案しないと評価されない状況が現状である。現実には、時間制の駐車料金であり、センターの収益になり、減価償却費についても実質的には負担する必要がないものとなっている。このような管理運営の体制を根本的に見直すことが求められているものとする。

エ．いわゆる「プール制」の根拠及び実態について（意見）

（「基本協定書」第4条第2項、「覚書：平成18年3月1日付」）

現在の駐車場整備の仕組みの中で、個別の自転車駐車場等の収支が赤字になった場合に、センターは市と協議をしてセンターが管理運営する他の駐車場の運営期間を延伸する等の方策により、収支の均衡を図ることができるとしている（平成18年3月1日付「覚書」3）。このような覚書の内容の根拠となっている合意文書は、センターと市が

締結している基本協定書である。そこには、次のように記載されている（基本協定書第4条（整備資金））。

「第4条 駐車場の整備資金は、収支予測に基づき算出された資金構成により、乙の資金（自己資金又は金融機関からの借入金とし、補助金又は助成金を受けられる場合にはそれらの補助金又は助成金を含む）及び甲の負担金を充てる。

2 前項の資金に不足が生じる場合は、甲乙協議のうえ、乙がその不足額を補い、乙の運営する他の八王子市内の駐車場の運営期間を延伸する等の方策により資金の回収を図ることができるものとする。」

このような仕組みを以下では、本来の意味での「プール制」と呼ぶ。

このような規定を根拠に延伸されていることが判明している駐車場は、「西八王子駅北口自転車駐車場」及び「高尾駅南口自転車駐車場」であることが把握できた。前者は、平成7年10月18日付のセンターからの文書により確認ができる（「自転車駐車場の改修及び改造について」）。

しかし、後者についてはセンターからの協議の文書は確認できなかった。

まず、当該プール制の根拠としている前述の「覚書」は、平成18年3月1日に締結されたものであり、それ以前には明文の合意書はなかったのではないかと監査人としては認識している。そもそもの根拠とする基本協定書第4条第2項については、自転車駐車場等を建設整備する際の不足額に係る文言であり、センターが主張するプール制の根拠になるものとは判断できない。その点について、センターに対して文書にて質問をした結果、次のような回答を受けている。

質問事項「市の施設整備負担金に不足が生じる場合とは？（基本協定第4条第2項）」

センター回答：

「提示条件の市負担金額を市が捻出することができない場合」

「市が新たに駐車場を整備しようとセンターに提案させたところいくらかの市負担金が条件となったときに、何らかの理由（予算・財政上の理由が多い）で市が負担金を出せない状況のなかでどうしても施設整備をしたい場合」

質問事項「市の施設整備負担金の性格：建設補助か？」

センター回答：

「広い意味では市の放置対策を行うための費用であり、自転車

「駐車を建設及び管理運営するための負担金と考えている。」

このような解釈が可能であるかどうかについて疑問を感じるが、実際には、後付けであっても平成 18 年度にセンターと市は、実質的にはプール制に関する覚書を取り交わしている。プール制の効力としては、認めざるを得ない状況である。

ただし、このような運用が当初から合意されていたものであるかどうかについて、再検討することは必要であり、平成 18 年に取り交わした「覚書」の見直しを含めて、施設の譲渡の具体的な判断を再検討するよう要望する。

次に、自転車駐車場等を延伸する際に、「個別駐車場及び全駐車場の収支状況及び収支予測を総合的に勘案し、運営期間を延伸する駐車場及びその期間を決めることとする」と当該「覚書」の 1 では規定されている。しかし、少なくとも上記 2 つの駐車場の延伸の際に「個別駐車場及び全駐車場の収支状況及び収支予測」がどのように作成され検討されているのか不明である。市担当課としては、センターに対して延伸の際に作成されたであろう当該資料を提出するように依頼することが求められる。

次に、当該「覚書」では、延伸の決定を行う際に「収支の状況確認及び予測」を行う必要があることを規定しており、「予測については、八王子市内の自転車利用動向について意見交換を行うとともに、人口予測等の基本的要素について、共通の認識に立ったうえで、甲乙各々が作成した予測結果を相互に検証するといった過程を経て行うこととする」とされている（「覚書」2）。当該文書が従来からのプール制の確認規定であるという性格であれば、過去の延伸事例について、このような予測作業等がなされたのかどうか、確認する必要がある。

以上のような検討が不十分なため、市担当課は、剰余金や補修積立金の帰属の問題などを早急にセンターと協議することが求められている。

(2) 自転車駐車場別収支分析について

概 要

平成 20 年度及び平成 19 年度における自転車駐車場の収支状況は、次の表のとおりである。なお、出典はセンターが毎年度終了後、市へ提出している「八王子市内自転車駐車場別収支内訳」である。

平成 20 年度自転車駐車場別収支状況

【平成20年度自転車駐車場収支状況】			(単位：千円)
区 分	収入	支出	収支差額
西八王子駅北口	46,611	29,969	16,642
西八王子駅南口2	1,002	356	646
西八王子駅南口	37,277	17,220	20,057
高尾駅南口	26,630	14,923	11,707
長沼駅	3,452	6,033	2,581
北野駅西口	8,672	6,187	2,485
八王子駅北口旭町	31,995	28,979	3,016
南大沢駅	28,632	26,346	2,286
北野駅東口	7,440	11,619	4,179
高尾駅北口	16,133	8,096	8,037
八王子駅南口	29,717	26,102	3,615
堀之内	40,032	16,970	23,062
西八王子駅北口西	21,727	12,371	9,356
西八王子駅南口臨時	18,049	9,211	8,838
高尾駅北口臨時	14,645	12,496	2,149
片倉駅	10,063	15,307	5,244
八王子駅南口臨時	0	0	0
八王子駅北口地下	46,947	33,538	13,409
京王八王子駅南・中央・東	70,742	60,894	9,848
八王子駅北口東	32,077	33,707	1,630
八王子駅北口旭町バイク	35,495	40,858	5,363
めじろ台駅・バイク	21,655	56,759	35,104
小 計	548,993	467,941	81,052
固定資産税	0	14,006	14,006
合 計	548,993	481,947	67,046
赤字自転車駐車場 計	110,182	164,283	54,101
黒字自転車駐車場 計	438,811	303,658	135,153

平成 19 年度自転車駐車場別収支状況

【平成19年度自転車駐車場収支状況】			
			(単位：千円)
区 分	収入	支出	収支差額
西八王子駅北口	45,514	28,934	16,580
西八王子駅南口2	951	2,217	1,266
西八王子駅南口	35,985	17,076	18,909
高尾駅南口	27,239	20,116	7,123
長沼駅	3,794	6,041	2,247
北野駅西口	8,325	6,083	2,242
八王子駅北口旭町	28,898	28,924	26
南大沢駅	27,159	24,950	2,209
北野駅東口	8,056	11,626	3,570
高尾駅北口	16,664	8,051	8,613
八王子駅南口	21,683	11,384	10,299
堀之内	33,561	15,923	17,638
西八王子駅北口西	22,434	12,409	10,025
西八王子駅南口臨時	18,595	9,301	9,294
高尾駅北口臨時	14,926	9,964	4,962
片倉駅	10,640	22,386	11,746
八王子駅南口臨時	16,420	10,448	5,972
八王子駅北口地下	38,798	31,428	7,370
京王八王子駅南・中央・東	67,595	59,450	8,145
八王子駅北口東	31,246	33,356	2,110
八王子駅北口旭町バイク	35,640	39,903	4,263
めじろ台駅・バイク	23,357	56,515	33,158
小 計	537,480	466,485	70,995
固定資産税	0	14,384	14,384
合 計	537,480	480,869	56,611
赤字自転車駐車場 計	142,582	200,968	58,386
黒字自転車駐車場 計	394,898	265,517	129,381

平成 19・20 年度自転車駐車場科目別収支状況比較

【自転車駐車場収支状況年度比較】			
			(単位：千円)
区 分	平成19年度	平成20年度	増減
収 入	537,480	548,993	11,513
業務委託費	196,775	197,718	943
借入金元利償還	124,163	121,879	2,284
固定資産税	14,384	14,006	378
保守点検料	8,451	9,446	995
土地使用料	914	914	0
センター経費	45,426	45,183	243
現場経費	32,723	33,988	1,265
補修積立金	32,438	32,672	234
消費税	25,595	26,141	546
支出合計	480,869	481,947	1,078
収支差額	56,611	67,046	10,435

ア．収支状況の概況

平成 20 年度における各自転車駐車場収支状況の概況を列挙すると次のとおりである。

固定資産税の負担も含めた全体の収支状況では、総収入が 548,993 千円であるのに対して、総支出が 481,947 千円であり、その差引としての収支差額は 67,046 千円の剰余金が、センター側に発生していることが分かる。平成 19 年度の収支状況と比較すると、総収入で 11,513 千円の増加に対して、総支出では 1,078 千円の増加に抑えられているため、収支差額では 10,435 千円もの剰余金が増加したことになる。このような収支差額の増加については、後述するが、市担当課が平成 20 年度に実施したアンケート調査票付自転車駐車場配置図の配布などの効果がセンターの剰余金増加に繋がっていることを確認することができる。

個別の自転車駐車場の収支状況を分析すると、平成 20 年度におけるいわゆる黒字の自転車駐車場は 15 ヶ所（135,153 千円）であるのに対して、いわゆる赤字の自転車駐車場は 6 ヶ所（54,101 千円）であった。これらの状況を平成 19 年度と比較すると、黒字の自転車駐車場は 1 ヶ所増加し、赤字の自転車駐車場は 2 ヶ所減少した。ただし、平成 19 年度までは設置されていた八王子駅南口臨時自転車駐車場は平成 20 年度には存在しないため、黒字の自転車駐車場は実質的に 2 ヶ所増加したことを意味する。

剰余金が 1 千万円台である自転車駐車場は、平成 20 年度及び平成 19 年度ともに 5 ヶ所であるが、2 千万円台の剰余金を記録している自転車駐車場は、平成 20 年度のみで 2 ヶ所であった。平成 20 年度において、1 千万円以上の剰余金を記録した駐車場は次のとおりである。

駐車場名	収支差額	参考：平成 19 年度収支差額
1) 西八王子駅北口	16,642 千円	16,580 千円
2) 西八王子駅南口	20,057 千円	18,909 千円
3) 高尾駅南口	11,707 千円	7,123 千円
4) 京王堀之内	23,062 千円	17,638 千円
5) 八王子駅北口地下	13,409 千円	7,370 千円

なお、高尾駅南口自転車駐車場の剰余金が増加した理由は、借入金に対する償還が済んだことによる支出の減少（約 500 万円）という明確な理由がある。

赤字が一番大きい自転車駐車場は、めじろ台駅・バイク自転車駐車場である。その赤字の主たる原因は、センターの収支内訳によると、「借入金元利償還」支出によるところが大きい。平成 20 年度における「借入金元利償還」の額は、37,487 千円が計上されている（平成 19 年度も同額。平成 18 年度では、34,363 千円であり、平成 17 年度以前には存在していない。）。この点に関しては、意見を後述する。

イ．実績資料の入手状況

各自転車駐車場の実績データを市担当課がセンターから入手する時期は、年度終了後 7 月以降であり、前年度の利用状況とともに収支状況についても入手することが慣例になっている。

ウ．収支内訳に記載された決算項目の確認状況

収支内訳に関連する説明資料については、協定書に添付された資料以外に、特に必要とする場合のほかには詳細な資料はセンターから提出を受けていない。監査人としては、更なる詳細な資料を強く求めるべきであると考えます。

手 続

当該事項に係る監査の実施に当たっては、外部監査人が必要と考えた全般的監査手続及び個別の業務等に関する監査手続に従った。それらの監査手続の概要は次のとおりである。

当該収支状況等の内容について、市担当課である交通事業課の課長及び担当主査等から説明を受け、必要な質問を行った。

当該事項に係る基本協定書及び覚書並びに個別協定書及びその覚書等を入手し、協定書及び覚書の条項の文言を精査した。また、各自転車駐車場の決算データとして「八王子市自転車駐車場別収支内訳」を複数年度分入手し、それらの内容を分析し、必要な質問を行った。

センターへの質問等については、「関係人の出頭」という手続（地方自治法第 252 条の 38 第 1 項）を踏むまでもなく、交通事業課が協定上の権利として有している「施設の運営状況の報告」請求権を活用した（「基本協定書」第 6 条第 3 項）。

結 果

上記のような監査手続を実施した結果、会計事務手続については特に指摘する事項はなかった。ただし、次のとおり指摘事項及び意見を述べることとする。なお、指摘事項は個別の法令等に事務の執行等が違反しているものではないが、公益法人に自転車駐車場の整備及び管理運営を委ねてきた市が本来実施すべきであった財務的検証についての指摘である。

ア．収支項目の精査（収入・支出・収支差額）について（意 見）

平成 16 年度から平成 20 年度までの収支実績に係る年度推移は次のとおりである。

なお、市担当課に過去に遡ってこれらの収支実績表を入手依頼したが、平成 16 年度までしか遡れないという回答（市担当課としては 5 年の保存年限と考えている。）を受けたため、下記の通り年度推移は平成 16 年度からとなったものである。市担当課としては、以下に述べる意見を検討し、収支実績表の重要性に対する認識を改めるのであれば、これらの資料の十分な分析の実施と資料保存等について、その分析手法の明確化や保存年限の延長など格別な配慮をするよう要望する。

この年度推移からわかる特徴を列挙すると、次のとおりである。

「収入」については、平成 18 年度に大幅に増加している（約 33 百万円、6.6%の増加。）これは、平成 18 年度にめじろ台駅自転車駐車場・バイク駐車場が供用されたことによるものである（当

該施設の収入は24,638千円であった。)

それに対して、センターから外部運営会社への業務委託費はそれほど増加していないことがわかる。たとえば、「業務委託費」の伸びは、約3.4%の伸びでしかない。

これに対して、著しく増加した支出項目としては「借入金元利償還」支出が把握できる。めじろ台駅自転車駐車場・バイク駐車場の建設するにあたって、センターは相当額の外部借入を行ったものと推測することができる。その影響として、単年度の償還経費が、平成18年度は前年度と比較して、約28百万円増加している。

「収支差額」について、平成17年度が前年度と比較して、約26百万円の増加となっている。その内訳は、収入が約14百万円増加し、支出が約12百万円減少したことによる。支出の減少の原因は、「借入金元利償還」が約8百万円の減少及び「現場経費」が約2百万円の減少などにある。具体的には、償還経費が西八王子駅北口で約4百万円、高尾駅北口臨時で約5百万円の減少となったことが大きく影響している。

区 分	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	合 計
収 入	493,665	507,480	540,867	537,480	548,993	2,628,485
業務委託費	191,798	190,267	196,669	196,775	197,718	973,227
借入金元利償還	108,200	99,914	127,945	124,163	121,879	582,101
固定資産税	15,431	14,965	13,395	14,384	14,006	72,181
保守点検料	7,252	7,640	7,913	8,451	9,446	40,702
土地使用料	863	1,082	914	914	914	4,687
センター経費	46,212	44,885	45,830	45,426	45,183	227,536
現場経費	33,007	31,102	32,658	32,723	33,988	163,478
補修積立金	28,429	28,517	32,713	32,438	32,672	154,769
消費税	23,506	24,167	25,754	25,595	26,141	125,163
支出合計	454,698	442,539	483,791	480,869	481,947	2,343,844
収支差額	38,967	64,941	57,076	56,611	67,046	284,641

これらの収支項目のうち、実績金額との照合や施設の移譲時点で重要な意味を持つ項目について、推察されることなどを述べることとする。

(ア)「業務委託費」について

この項目は、センターが自転車駐車を管理運営するに当たり直接現場で業務を請け負う業者（八王子市内の場合は概ね 2 社で S 社と Y 社である。）に業務委託を行う際の実際の実費であると考えられる。この項目は、センターが作成し市へ提出する「収支計画表」の「業務費」・「管理人件費」にほぼ該当するものと考えられ、計画と実績の比較を行う上で重要な項目である。個別の自転車駐車場ごとの比較分析は、イ.(イ)で述べることにするが、少なからざる計画・実績の差額が発生していることが分かる。それらの差額は、センターの剰余金の一部となっているものと考えられる。

(イ)「借入金元利償還」について

センターが市との基本協定書に基づいて、自転車駐車場施設の建設整備を行う際に、資金調達のひとつとして金融機関からの借入を行うことも前提としている（基本協定第 4 条第 1 項）。外部からの資金の借入を行う際には、収支計画表の「財源」・「借入金」の欄に予定金額が表示されている。ただし、収支計画表は施設建設整備時点での予定であって、実際に借入を行っているかどうかは実績確認を行わない限り不明である。平成 20 年度の工事案件の中で、「西八王子駅北口第 3 自転車駐車場（無蓋、電磁ロック式管理システム）」の収支計画書では、「借入金」が「12,564,525」円と表示されているが、センターから今回提出を受けた回答書によると、実際には借入は行っていないことがわかった。

このような例も可能性としてはあり得るものであるため、市担当課としては、収支計画に対する実績金額はセンターから必ず入手することが必要である（44 頁イ（ア）参照）。

(ウ)「センター経費」について

この「センター経費」は、収支計画書には明示されていないが、個別の自転車駐車場ごとに分析を行った結果、「業務費」・「一般管理費」に該当するものと判断した。その算定根拠は、市内の自転車駐車場はほぼすべて、自転車の収容台数に 1 台あたり @150 円を乗じた

金額を基礎に算定されている。これは、市内の自転車駐車場の 1 日当たりの一時利用料金単価がほぼ 150 円と設定されていることに合わせた積算単価であるものと判断され、割高な積算単価であると考えられる。一時利用料金を@150 円から他市並みの@100 円に適正化する際に、この「センター経費」の積算単価も見直すことになることが容易に想像することができる。

個別の自転車駐車場ごとに、実績としての「センター経費」の金額と収支計画書上の「一般管理費」の金額を比較すると、少なからざる計画・実績の差額が発生していることが分かる。それらの差額は、センターの剰余金の一部となっているものと考えられる。

(エ)「現場経費」について

この「現場経費」は、センターの回答によると実費であるとされる。平成 20 年度の実績一覧をこの経費だけは個別に入手することができた。内容としては次のとおりである。

「水道料金」、「電気料金」、「銀行手数料」、「電話代」、
「修繕費」、「消耗品費」、「雑費」

今回入手できた実績一覧表によると、平成 20 年度実績と計画の比較では、年間で約 18 百万円の有利差異がセンター側に発生していることがわかる。

(オ)「補修積立金」について

この「補修積立金」は、センターが自転車駐車場の管理運営期間中に「施設を良好な状態に維持し、また、譲渡後もある一定期間駐車場として機能するよう」設定されたものとされている（センターからの第 3 回目回答書 8 .「補修積立金」）。実際の算定では、「工事費の 1%」を積算しているようである。

しかし、前記の(エ)「現場経費」には、現場での「修繕費」が含まれており、施設の機能維持の工事として位置づけられていることがわかる。これに対して、「補修積立金」の設定根拠は、一部機能維持的工事もあり得るかもしれないが、工事費の 1%を毎年度積み立てることや実際にその積立年度で工事を実施していないことなどを勘案すると、5 年から 10 年に一度の、ある程度大規模な工事が想定されているものと判断できる。その工事の性格としては、機能維持

工事もまた新たな機能付加工事もあり得るものと考えられる。

このような内容の「補修積立金」の管理状況について、センターから報告を受けることが必要である。施設ごとに取り交わした覚書に記載されている「一定期間」後には、センターが所有している自転車駐車場は市へ無償譲渡されることになっているが、その際、施設ごとに積み立てられた「補修積立金」が目的に沿って取り崩されている実績はあるのか、それとも積立金として別段預金または国債等の金融資産に投資され運用されているのか、明確に把握することが、市へ譲渡された後の自転車駐車場の施設維持管理の面で重要であるからである。その際、センターで当該積立金の運用を行っている場合には、その運用益の取り扱いについても、基本協定第 9 条に基づき協議を行う必要があるものと考えられる。市担当課の立場として、市民の利便に資する当該積立金及び運用益の取り扱いが、センターとの協議では求められているものとする。したがって、この点に関してセンターとの間で早急に協議を行うよう要望する。

なお、市内有料自転車駐車場の収支実績表から集計すると、平成 16 年から平成 20 年までの決算ベースで、当該「補修積立金」は、154,769 千円である。

イ．収支計画及び年度実績等の比較検討について

(ア) 自転車駐車場の収支計画と実績の照合作業について（指 摘）

既に述べた通り、市担当課は、従来から市内で自転車駐車場を設置しようとする場合は、センターに土地を無償で提供して、センター主導での自転車駐車場の建設整備及び管理運営を委ねてきた経緯がある。センターは市と協議を行い、適切な需要予測等に基づき、適切な規模の自転車駐車場の建設整備を行い、管理運営を現在まで実施している。

自転車駐車場を建設整備する際に、協定書やその覚書などとともにセンターから提出された、個別施設ごとの「収支計画表」について、市担当課は、実績ベースの財務的な検討をこれまで行ってきていない。この「収支計画表」には次のような項目が記載されているが、市担当課としては、実績金額を確認することができる工事費の内訳金額、補助金の申請・決定状況及び借入金の有無の実績などについて、契約書及び補助金申請書類並びにセンターの事業計画書及

び決算報告書の該当部分等、客観的な資料及び証憑類をセンターに対して依頼することが必要であったものとする。これらの資料や証憑類を確認しない限り、センターが市に対して請求する負担金の根拠を確認することができないからであり、また、施設建設に当たって、センターが金融機関から借り入れる借入金の償還期限が検証できないからである。

【「収支計画表」の記載項目】

「自転車／バイク別収容台数・利用料金」

「借入の際の金利」、「工事費」、「補助金」、「管理人数」、「利用率」及び「運営年数」などの基本的事項

駐車施設建設に当たっての「建設費」の内訳（工事費、設計費、事務費）及び「その財源」の内訳（補助金、借入金、自治体負担金など）

運営経費等の計画値として、「業務費」（ア．「収支年度推移」の「支出項目」の内容）及び「収入見込み」（「月極収入」及び「一時利用収入」）

「償還金」

この「償還金」は、当該自転車駐車場の整備建設に当たって、外部からの借入を行う場合、年度の元利償還金額に対応するものと考えられる。

（イ）自転車駐車場ごとの計画・実績の比較結果について（意見）

・西八王子駅南口自転車駐車場の収支状況について

次の表は、西八王子駅南口自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成7年4月1日から供用されている。

なお、実績について、表中では「実績」としたのは、センターから提出された自転車駐車場別収支実績をそのまま使用しているためである。また、固定資産税の項目は、センターからの収支実績には個別施設別に記載されていなかったため、空欄とした。一方、計画の列の金額については、ア．でも説明した通り、施設建設整備の当初に作成される「収支計画表」の記載項目を分析・検討した結果として、収支実績の表示科目に対応させ、もともと月額での金額表示

を年間金額に算定し直した結果で表示したものである。したがって、計画の金額は、試算としての性格を持っている。以下、各自転車駐車場の個別分析において、同様の取り扱いをしている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	西八王子駅南口		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	36,300	37,277	977
業務委託費	9,640	8,602	1,038
借入金元利償還 ^{注2}	16,069	0	16,069
保守点検料	0	274	274
土地使用料	0	0	0
センター経費	3,329	3,089	240
現場経費	3,328	2,007	1,321
固定資産税	230	0	230
補修積立金	2,857	1,473	1,384
消費税	576	1,775	1,199
支出合計	36,029	17,220	18,809
収支差額	271	20,057	19,786
注1：一時利用料金@150円			
注2：償還済			
注3：「増減」について、「収入」は「実績」-「計画」で、支出項目はその逆となっている。また、「固定資産税」の「実績」金額は個別金額情報が把握できないため、便宜的に「0」と表示している。 以下、同様。			

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

-) 収入は、実績のほうが100万円だけ計画額を超過している。
-) 支出は、計画額に比べて約19百万円の減少となっている。その主要な理由としては、建設整備当初の金融機関借入の償還が終了したことによる減少(約16百万円)が考えられる。
-) 「業務委託費」及び「現場経費」で合わせて、約240万円の実績ベースの削減がなされている。
-) 「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。しかし、センターが提出した収支実績表によると、大きなかい離が存在することが認められる。当該施設では、約140万円実績ベースで減少させている。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約 2,000 万円の剰余金が発生していることがわかる。もちろん計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロに近似させているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度 2,000 万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

当該施設は、平成 7 年 4 月に供用を開始しているが、平成 20 年度現在で借入金が償還済となっており、その分の収支差額が発生している。供用開始から 13 年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されているものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないか。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められているものと考えられる。

また、業務委託費等の削減の分析も必要であり、さらなるコスト削減の余地はないか、センターに対して働きかける必要がある。なぜなら、当該業務委託費の設計基礎には、自転車 1 台当たりの単価として、@150 円が算定基礎数値に採用されているからである。この単価は割高ではないかどうか検討することを怠ってはならない。1 日当たりの一時利用料金が現在も@150 円であることに大きく関係しているためである。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられるからである。

・西八王子駅北口西自転車駐車場の収支状況について

次の表は、西八王子駅北口西自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は平成7年9月1日から供用されている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	西八王子駅北口西		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	18,480	21,727	3,247
業務委託費	9,641	6,933	2,708
借入金元利償還 ^{注2}	3,420	0	3,420
保守点検料	0	233	233
土地使用料	0	0	0
センター経費	1,829	1,733	96
現場経費	1,829	1,229	600
固定資産税	520	0	520
補修積立金	1,082	1,208	126
消費税	152	1,035	883
支出合計	18,473	12,371	6,102
収支差額	7	9,356	9,349
注1：一時利用料金@150円			
注2：償還済			

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

）収入は、実績のほうが300万円だけ計画額を超過している。

）支出は、計画額に比べて約6百万円の減少となっている。その主要な理由としては、建設整備当初の金融機関借入の償還が終了したことによる減少(342万円)と業務委託費の減少(270万円)が考えられる。

）当該施設の「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられ、実際にも収支計画表と実績は概ね相違していない。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約900万円の剰余金が発生していることがわかる。もちろん計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロに近似させているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度900万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

当該施設は、平成7年9月に供用を開始しているが、平成20年度

現在では借入金償還済となっており、その分の差額(342万円)が発生している。供用開始から13年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されているものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないか。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められているものと考えられる。

また、業務委託費について、その計画値と実績値では270万円の減少が把握される。この業務委託費等の削減の分析も必要であり、その差額の発生原因についても把握する必要がある。また、さらなるコスト削減の余地はないか、センターに対して働きかける必要がある。なぜなら、当該施設についても、業務委託費の設計基礎には、自転車1台当たりの単価として、@150円が算定基礎数値に採用されているからである。この単価は割高ではないかどうか検討することを怠ってはならない。1日当たりの一時利用料金が現在も@150円であることに大きく関係しているためである。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられる。

・高尾駅南口自転車駐車場の収支状況について

次の表は、高尾駅南口自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成9年10月1日から供用されている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	高尾駅南口		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	24,720	26,630	1,910
業務委託費	9,888	8,001	1,887
借入金元利償還 ^{注2}	8,424	0	8,424
保守点検料	0	302	302
土地使用料	0	0	0
センター経費	2,064	2,369	305
現場経費	2,064	1,370	694
固定資産税	638	0	638
補修積立金	1,330	1,613	283
消費税	312	1,268	956
支出合計	24,720	14,923	9,797
収支差額	0	11,707	11,707
注1：一時利用料金@150円			
注2：償還済			

平成 20 年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

) 収入は、実績のほうが 190 万円だけ計画額を超過している。

) 支出は、計画額に比べて約 980 万円の減少となっている。その主要な理由としては、建設整備当初の金融機関借入の償還が終了したことによる減少 (842 万円) と業務委託費の減少 (190 万円) が考えられる。

) 「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は 133 万円に対して、「実績」は 161 万円とされており、計画額よりも約 30 万円多く積み立てている。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約 1,200 万円の剰余金が発生していることがわかる。もちろん、計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロにしているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度 1,200 万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

当該施設は、平成 9 年 10 月に供用を開始しているが、平成 20 年度現在では借入金が償還済となっており、その分の差額 (842 万円) が発生している。供用開始から 11 年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されているものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないかと。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められてくるものと考えられる。

また、業務委託費についても、その計画値と実績値では 190 万円の削減が把握される。その業務委託費等の削減の分析も必要であり、その差額の発生原因についても把握する必要がある。また、さらなるコスト削減の余地はないか、センターに対して働きかける必要がある。なぜなら、当該施設についても、業務委託費の設計基礎には、自転車 1 台当たりの単価として、@150 円が算定基礎数値に採用されているからである。この単価は割高ではないかどうか検討することを怠ってはならない。1 日当たりの一時利用料金が現在も @150 円であることに大きく関係しているためである。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられるから

である。

・八王子駅北口旭町自転車駐車場の収支状況について

次の表は、八王子駅北口旭町自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成5年3月10日に開設され、平成11年4月1日に改築されている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	八王子駅北口旭町		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	48,000	31,995	16,005
業務委託費	19,666	10,844	8,822
借入金元利償還	12,430	4,222	8,208
保守点検料	0	587	587
土地使用料	0	0	0
センター経費	4,820	4,043	777
現場経費	4,820	2,494	2,326
固定資産税	1,928	0	1,928
補修積立金	4,464	5,265	801
消費税	54	1,524	1,470
支出合計	48,182	28,979	19,203
収支差額	182	3,016	3,198
注1：一時利用料金@150円			

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

- ）収入は、計画額を実績が16百万円も下回っている。
- ）支出は、計画額に比べて19百万円の減少となっている。その主要な理由としては、建設整備時点の金融機関借入の償還が一部終了したものと考えられること(820万円の減少)と業務委託費の減少(882万円)及び現場経費の減少(233万円)が考えられる。
- ）「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は450万円に対して、「実績」は530万円とされており、計画額よりも約80万円多く積み立てている。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約 300 万円の剰余金が発生していることがわかる。もちろん、計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロにしているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度 300 万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

当該施設は、平成 5 年 3 月に開設され、その後、平成 11 年には改築されている。改築後、10 年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されてくるものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないかと。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められてくるものと考えられる。特に、当該施設は八王子駅に近接しているにもかかわらず、利用率は決して高くない（平成 20 年度 71.1%）。その理由は施設の構造や雰囲気、または、周辺環境などにあるのかどうか、利用者の意識調査を行う必要がある。このような調査及び原因分析の結果、施設の改修などの対応が求められる場合も考えられる。

【八王子駅北口旭町自転車駐車場】



【八王子駅北口旭町ミニバイク自転車駐車場】



また、業務委託費について、その計画値と実績値では 880 万円の削減がなされているようである。この業務委託費等の削減の分析も必要であり、その差額の発生原因についても把握する必要がある。また、さらなるコスト削減の余地はないか、センターに対して働きかける必要がある。なぜなら、当該施設についても、業務委託費の設計基礎には、自転車 1 台当たりの単価として、@150 円が算定基礎数値に採用されているからである。この単価は割高ではないかどうか検討することを怠ってはならない。1 日当たりの一時利用料金が現在も @150 円であることに大きく関係しているためである。近隣他都

市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられるからである。

・八王子駅北口地下自転車駐車場の収支状況について

次の表は、八王子駅北口地下自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成 11 年 4 月 1 日に開設されたものである。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	八王子駅北口地下		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	25,800	46,947	21,147
業務委託費	10,080	13,204	3,124
借入金元利償還	8,190	9,171	981
保守点検料	1,241	2,710	1,469
土地使用料	0	0	0
センター経費	1,770	2,073	303
現場経費	2,041	1,694	347
固定資産税	0	0	0
補修積立金	1,856	2,450	594
消費税	568	2,236	1,668
支出合計	25,746	33,538	7,792
収支差額	54	13,409	13,355

注1：一時利用料金@150円

平成 20 年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

）収入は、実績のほうが 21 百万円だけ計画額を超過している。

）支出も、計画額に比べて約 780 万円の超過となっている。その主要な理由としては、業務委託費の超過（約 300 万円）及び保守点検料の超過（約 150 万円）が考えられる。

）「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は 186 万円に対して、「実績」は 245 万円とされており、計画額よりも約 60 万円多く積み立てている。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約 13 百万円の

剰余金が発生していることがわかる。もちろん、計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロに近似させているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度 13 百万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

当該施設は、平成 11 年 4 月に供用を開始している。供用開始から 11 年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されてくるものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないかと。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められてくるものと考えられる。

また、収益の実績額は約 47 百万円であり、計画額（約 26 百万円）より 21 百万円増加している。それに伴って、業務委託費についても、その実績値が計画値を 300 万円超過していることが把握される。その業務委託費が超過していることの分析も必要である。結果として、約 13 百万円の剰余金が発生していることを勘案すると、コスト削減の余地とともに、1 日当たりの一時利用料金である @150 円の値下げも検討することが課題となっているのではないかと。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、現在の利用料金は、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられる。

・京王八王子駅南・中央・東自転車駐車場の収支状況について

次の表は、京王八王子駅南・中央・東自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。これらの施設のうち、京王八王子駅南自転車駐車場は、平成 11 年 7 月 1 日に開設されたものであり、また、京王八王子駅中央自転車駐車場は、昭和 63 年 12 月 1 日に開設された後、平成 11 年 9 月 1 日に改築されたものである。さらに、京王八王子駅東自転車駐車場は、平成 3 年 4 月 10 日に開設された後、平成 11 年 9 月 1 日に改築されたものである。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	京王八王子駅南・中央・東		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	55,363	70,742	15,379
業務委託費	22,680	24,499	1,819
借入金元利償還	18,006	18,603	597
保守点検料	0	1,435	1,435
土地使用料	0		0
センター経費	4,622	5,202	580
現場経費	4,622	4,641	19
固定資産税	1,472	0	1,472
補修積立金	2,844	3,145	301
消費税	1,116	3,369	2,253
支出合計	55,362	60,894	5,532
収支差額	1	9,848	9,847

注1：一時利用料金@150円

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

- ）収入は、実績のほうが15百万円だけ計画額を超過している。
- ）支出も、計画額に比べて約550万円の超過となっている。その主要な理由としては、業務委託費の超過（約180万円）及び保守点検料の超過（約140万円）が考えられる。
- ）「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は284万円に対して、「実績」は314万円とされており、計画額よりも約30万円多く積み立てている。

以上のような分析の結果、実績ベースの剰余金は、約1,000万円の剰余金が発生していることがわかる。もちろん、計画ベースでは、借入金元金の返済分も含めた収支差額はゼロに近似させているが、実績ベースで当該自転車駐車場だけでも、毎年度1,000万円の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

これらの現在の施設は、平成11年度に供用を開始している。供用開始から11年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されてくるものと推測されるが、そろそろ施設修繕の計画を検討する必要があるのではないか。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められてくるものと考えられる。

【京王八王子駅南自転車駐車場】



また、収益の実績額は約 70 百万円であり、計画額（約 55 百万円）より 15 百万円増加している。それに伴って、業務委託費についても、その実績値が計画値を 180 万円超過していることが把握される。その業務委託費が超過していることの分析も、人員配置の計画と実際との関係でも必要である。ちなみに、当初の収支計画によると京王八王子駅南自転車駐車場の管理人件費は 6.5 人で積算されているが、視察時点では実際には 5 名の配置となっていた。また、京王八王子駅中央自転車駐車場は当初の収支計画では 1.5 人の配置を、同中央第 2 自転車駐車場では 0.5 名を予定しており、さらに、京王八王子駅東自転車駐車場では 2 名を予定していた。つまり、京王八王子駅の利用客等のために設置されている 4 つの自転車駐車場の管理要員としては計画上、10.5 名を予定していたが、実際の管理要員数は少ない可能性がある。にもかかわらず、業務委託費は 180 万円の超過となる理由を分析すべきではないか。

結果として、約 1,000 万円の剰余金が発生していることを勘案すると、コスト削減の余地とともに、1 日当たりの一時利用料金である @150 円の値下げも検討することが課題となっているのではないか。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、現在の利用料金は、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられる。

・京王堀之内駅自転車駐車場の収支状況について

次の表は、京王堀之内自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成 2 年 7 月 2 日に開設され、その後、平成 6 年 10 月 1 日に改築された。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】			(単位:千円)
区 分	京王堀之内駅		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	24,840	40,032	15,192
業務委託費	12,917	9,437	3,480
借入金元利償還 ^{注2}	2,566	246	2,320
保守点検料	0	0	0
土地使用料	0	0	0
センター経費	3,054	2,965	89
現場経費	3,054	2,083	971
固定資産税	240	0	240
補修積立金	337	333	4
消費税	170	1,906	1,736
支出合計	22,338	16,970	5,368
収支差額	2,502	23,062	20,560
注1：一時利用料金@150円			
注2：償還済			

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

-) 収入は、実績のほうが15百万円だけ計画額を超過している。
-) 支出も、計画額に比べて約540万円の削減となっている。その主要な理由としては、業務委託費の削減(約350万円)及び借入金元利償還経費の減少(約230万円)が考えられる。
-) 「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は337千円に対して、「実績」は333千円とされている。

以上のような分析の結果、平成20年度においては、実績ベースの剰余金が約2,300万円発生していることから、毎年度同規模の剰余金が発生する可能性があることがわかる。

この施設は、平成2年度に供用を開始している。供用開始から18年程度経過しているため、これから減価償却費の負担も軽減されてくるものと推測されるが、施設修繕の計画を検討する必要があるのではないかと考えられる。市担当課としては利用者である市民の満足度を考慮して、センターに対して施設補修等の要望を行うことが求められてくるものと考えられる。

また、収益の実績額は約40百万円であり、計画額(約25百万円)

より15百万円増加している。それに対して、業務委託費については、逆に350万円削減していることが把握される。その業務委託費が削減されていることの分析も必要である。結果として、約2,300万円の剰余金が発生していることを勘案すると、上記のようなコスト削減の原因分析とともに、1日当たりの一時利用料金である@150円の値下げも検討することが課題となっているのではないかと。近隣他都市の利用料金が八王子市における利用料金より低いことを考慮すると、現在の利用料金は、当該施設の利用者である市民の利便性等に反していることも考えられる。

・片倉駅自転車駐車場の収支状況について

次の表は、片倉駅自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成10年5月1日に開設されている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	片倉駅		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	24,000	10,063	13,937
業務委託費	10,080	9,144	936
借入金元利償還 ^{注2}	7,615	648	6,967
保守点検料	0	206	206
土地使用料	0	0	0
センター経費	2,015	2,369	354
現場経費	2,015	1,437	578
固定資産税	605	0	605
補修積立金	1,200	1,024	176
消費税	470	479	9
支出合計	24,000	15,307	8,693
収支差額	0	5,244	5,244

注1：一時利用料金@150円
注2：償還済

平成20年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

- ）収入は、実績が約10百万円であり、計画額(24百万円)を大きく下回っている。
- ）支出は、計画額に比べて約9百万円の減少となっている。その主要な理由としては、建設整備当初の金融機関借入の償還が終了したことによる減少(約7百万円)が考えられる。
- ）「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定

されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は 120 万円に対して、「実績」は 100 万円とされている。

以上のような分析の結果、実績ベースで 5 百万円の赤字となっている。

業務委託費について、その計画値(1,000 万円)と比較して実績値(900 万円)では 100 万円削減されている。しかし、収入の大幅な減少を考慮すると、この業務委託費等の削減の必要性も検討する必要性が高いと考えられる。さらなるコスト削減の余地はないか、センターに対して働きかける必要がある。なぜなら、当該施設についても、業務委託費の設計基礎には、自転車 1 台当たりの単価として、@150 円が算定基礎数値に採用されているからである。この単価は割高ではないかどうか検討することを怠ってはならない。

また、当該施設の中には、ミニバイクを収容する施設がある。その土地は、鉄道会社から有償で賃借しているものである。現在の利用率は、ミニバイク部分が約 20%前後で推移している。ちなみに、自転車部分の利用率は、ここ数年 30%前後で推移している。つまり、自転車駐車の面積部分(市有地)にも、相当程度の余裕があることを意味している。近隣の自転車駐車場等の利用率の状況を注意深く分析する必要があるにしても、当該土地の賃借については、見直す時期に来ているものと考えられる。

・めじろ台駅自転車駐車場（バイク含む）の収支状況について

次の表は、めじろ台駅自転車駐車場の収支計画とその実績の比較表である。当該施設は、平成 18 年 3 月 31 日に開設されている。

【平成20年度主要自転車駐車場計画・実績比較】		(単位:千円)	
区 分	めじろ台駅・バイク		
	計画	「実績」	増減
収 入 ^{注1}	23,752	21,655	2,097
業務委託費	10,332	8,915	1,417
借入金元利償還	3,023	37,487	34,464
保守点検料	0	557	557
土地使用料	0	0	0
センター経費	1,837	1,721	116
現場経費	1,837	2,227	390
固定資産税	3,994	0	3,994
補修積立金	2,378	4,821	2,443
消費税	351	1,031	680
支出合計	23,752	56,759	33,007
収支差額	0	35,104	35,104

注1：一時利用料金@150円

平成 20 年度における収支に係る計画と「実績」との比較を行った結果、次のことがわかった。

）収入は、実績が約 22 百万円であり、計画額（約 24 百万円）を 2 百万円ほど下回っている。ちなみに、平成 20 年度における自転車駐車場及びバイク駐車場の利用率は、それぞれ 82.6%と 76.9%であり、決して高くない。

）支出は、実績が約 57 百万円であり、計画額（約 24 百万円）を大きく超過している。その主要な原因としては、建設整備当初の金融機関借入の償還経費が年間で 37 百万円も発生しているためである。

）「補修積立金」は、建設整備した施設の規模・構造等により決定されるべきものと考えられるため、収支計画表と実績は概ね相違しないものと考えられる。当該施設については、計画額は 240 万円に対して、「実績」は 480 万円とされており、240 万円も超過して積み立てられている。

以上のような分析の結果、実績ベースで 35 百万円の赤字となることが把握される。

当該施設は、平成 17 年度末に開設された比較的新しい施設であるが、約 10～15 年間で借入金償還される計算となっている（収支計画表）。工事費約 462 百万円のうち、当初の収支計画では市の負担額はなかったためセンターが金融機関から借り入れたようである。その償還経費が大きく収支差額を悪化させている。

市担当課としては、当初の収支計画表では把握できない財源調達状況をセンターから、早急に入手することが重要である。当該施設の収支状況が市全体の自転車駐車場の収支に与える影響が大きいためである。そもそも、計画上の収益で賄いきれない規模の施設を建設することに建設当時、どのように合理性を見出していたのであろうか不明である。建設の趣旨と実際の施設規模との間に十分な合理性があったのかどうか、詳細に検討すべきである。

また、業務委託費や現場経費のコスト削減の可能性については、常にセンターに求めていくべきである。さらに、補修積立金の金額が当初計画から 240 万円も多く積み立てられた経緯について、合理的な説明をセンターに求めることを要望する。

この件については、「(4)めじろ台駅自転車駐車場等の運営期間延伸に係る覚書について」において、意見を詳述している。

・西八サイクルパーク 50（無蓋・電磁ロック式管理システム）の収支状況について

西八サイクルパーク 50 は、西八王子駅地区の放置自転車対策として、平成 20 年度に設置された施設である。

【西八サイクルパーク 50】



設置以前には、駅前の放置自転車が問題になっていたが、近隣の商

店街と提携し（視察時点では「西八王子ロンロン内全店舗」及び「ダイエーグルメシティ西八王子店」でサービス券（2時間無料券）発行の対応）、現在では放置自転車問題がほぼ解消されていることが現地でも確認することができた。市担当課の努力が実った事例のひとつである。

当該施設の構造としては、次のとおりである。

- 1) 自転車収容台数：130 台
- 2) 施設の構造：平面式、無蓋、電磁ロック式管理システム

一方、センターから提出された収支計画表によると、建設費が全体で12,571千円の規模であり、財源については、当初計画ベースで、ほぼ借入金による調達を予定していた。月額業務費用は212千円であり、収入見込は351千円であった。それらの差引として、139千円の剰余金が償還経費に充てられることになっている。したがって、8年間の償還期間を設定し、その後、市へ当該施設の譲渡が予定されている（覚書：平成20年10月7日付）。

さて、財務管理の面では、当初、センターから入手した収支計画表に対して、最終的には建設費及び財源調達に次のような変更があったことがわかった。

区 分	計 画 額	実 績 額
1) 工事費	11,300,000 円	11,613,000 円
2) 設計費	791,000 円	0 円
3) 事務費	480,000 円	460,000 円
建設費合計	<u>12,571,000 円</u>	<u>12,073,000 円</u>
1) 借入金	12,564,525 円	0 円
2) 自治体負担金	6,475 円	0 円
3) センター負担金	0 円	12,073,000 円
財源合計	<u>12,571,000 円</u>	<u>12,073,000 円</u>

このような最終的な変更を加味した収支計画を市担当課としては必ず入手されることを要望する。なぜなら、財源調達がセンターによる外部の金融機関からの借入金であるか、センターの負担金であるかを把握する必要が償還期間との関係で生じるためであり、また、計画上予定していた設計費が実際には生じていなかったことなど、経理の透明性の面で問題があり、実績を計画と照合することが極めて重要であるからである。

(3) 平成20年度実施アンケート調査等の効果について

概 要

市担当課は、平成20年度に「アンケート調査票付自転車駐車場案内マップ」(以下、「アンケート付案内マップ」という。)を配布することにより、従来からの放置自転車を激減させている。平成20年度の決算書には、その印刷経費や人件費などを特に表示しなければならないほど大きな金額ではなかったものと推察されるが、その効果は極めて大きなものであったことが、統計データとしての放置自転車の推移の分析、当時の写真との比較及び現場視察等により確認することができた。

この「アンケート付案内マップ」の配布は、専門研究者(東京工業大学大学院藤井教授)からのアドバイスに基づくものであった。

【JR八王子駅・京王八王子駅周辺で配布されたアンケート付案内マップ】



当該「アンケート付案内マップ」の配布場所は、市内の主要な駅の周辺であり、当時、放置自転車対策業務を委託していた事業者の方々の協力を得て実施された(センターは含まれず)。その主要な駅周辺とは次のとおりである。

ア．JR 八王子駅・京王八王子駅周辺

イ．西八王子駅周辺

ウ．南大沢駅周辺

エ．京王堀之内駅周辺

その配布時期と配布部数及び印刷製本費等の経費については、次のとおりである。

ア．配 布 期 間： 平成20年5月実施

イ．配 布 部 数： 96,000枚(上記駅周辺に24,000枚)

ウ．印刷製本費等経費： 383千円

手 続

当該事項に係る監査の実施に当たっては、外部監査人が必要と考えた全般的監査手続及び個別の科目等に関する監査手続に従った。それらの監査手続の概要は次のとおりである。

当該事項の内容について、担当課である交通事業課の主査等から説明を受け、必要な質問を行った。

当該事項に係る「アンケート付案内マップ」を入手し、内容を閲覧分析した。

主要な駅周辺での放置自転車対策の効果を確認するために、当該複数の主要な駅周辺に発生する放置自転車の発生数の推移と駐車場の利用者数の増加の推移を分析した。

これらの結果を現場で把握するために主要駅周辺に設置されている自転車駐車場の視察を行った。

結 果

上記のような監査手続を実施した結果、会計事務手続については特に問題はなかった。なお、次のとおり監査意見を述べることとする。

ア．放置自転車対策の実施体制について（意 見）

市担当課が「アンケート付案内マップ」の配布を実施した契機は、次のような反省からであったという。

放置自転車を撤去された所有者から、駐車場の所在がわかり辛いという指摘を多くもらっていたこと。

自転車を放置する市民からその放置の理由を積極的に聞いてこなかったこと。

このような現状を踏まえ、市担当課としてどのような対策を行うべきか検討し、概要でも記載した専門の研究者から有用な意見をいただき、「アンケート付案内マップ」の配布に踏み切ったということである。

このような実施の過程及びその結果は、民間企業のマーケティングにおけるマーケット・リサーチの実施に似ており、問題となっている事象の原因分析の模索過程で、市担当課の担当職員は的確な判断を行

い、効果的な手段を選択して、極めて大きな効果を生み出した成功例のひとつであると高く評価されるべきものとする。地方自治法でも規定されている「最小の経費で最大の効果を挙げる」ことができた事例である（地方自治法第2条第14項）。

このような効果にもかかわらず、監査人として意見を述べる必要性を感じたことは、これらの一連の実施過程の中に、自転車駐車を管理しているセンターがその役割を実際に担っていなかったことである。すなわち、センターは所定の自転車駐車場の中に駐輪する市民が直接のお客様であり、自転車を放置する市民（彼らは潜在的なお客様であるのだが）に対しては、ほとんど関与していない実態が存在していることである。今回の「アンケート付案内マップ」の配布対象は、将来自転車駐車場を利用するであろう潜在的なお客様に対する、一種の営業活動的な業務の実施であったことを考慮すると、市担当課としてもセンターに対して任意に協力していただくように強力に働きかけることが必要であったのではないだろうか。次の項で述べるが、自転車駐車場の利用者の増加の大きな部分は、この一連の活動の成果でもあると分析・評価することが可能である。

今回の監査を通じて、センターは放置自転車に対する対策の一環として自らの施設を位置付けていることが監査人としても理解できた。さらに、八王子という地域で活動する財団の地域的な存在意義を高めていただくことは、センターの今後の発展のためにも寄与するものとする。このような視点から、今後、市担当課が放置自転車対策の具体的な行動を起こす際には、その協力団体として積極的にセンターを位置付け、その体制の中にセンターを組み込むことが戦略的な放置自転車対策として必要になるものと考えられる。

イ. 「アンケート付案内マップ」配布の実施結果分析について（意見）

平成19年度と平成20年度の放置自転車の減少件数やその周辺に設置されている自転車駐車場の利用件数の伸びなどを分析すると、「アンケート付案内マップ」配布の効果を把握することが可能である。

たとえば、「駅周辺の自転車等台数調査」によると、八王子駅北口及び南口の放置自転車数が平成18年度から平成20年度にかけて、どのように推移したかを分析すると、次のようなことがいえる。

八王子駅北口及び南口における放置自転車数について、平成18年度及び平成19年度はそれぞれ884台と764台であったが、平成20年度

になると 398 台に激減している。ちなみに、平成 21 年 10 月及び 2 月の調査結果としては、それぞれ 375 台と 315 台であり、さらに減少している。

市担当課は、毎年 6 月、10 月、2 月をサンプル月として放置自転車数等の調査を実施した実績データを収集しており、これらの台数はそのうち 6 月の実績データである。

同じく、西八王子駅北口及び南口における放置自転車数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 469 台 454 台であったが、平成 20 年度になると 145 台に激減している。また、京王堀之内駅における放置自転車数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 349 台と 349 台で同数であったが、平成 20 年度になると 27 台に激減している。さらに、南大沢駅における放置自転車数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 570 台と 415 台であったが、平成 20 年度になると 22 台に激減している。

一方、「アンケート付案内マップ」が配布された主要駅周辺に設置されている自転車駐車場の利用者数は、逆に増加していることがわかる。

たとえば、八王子駅北口及び南口における自転車駐車場利用者数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 4,896 台と 4,882 台であったが、平成 20 年度になると 4,991 台と 100 台前後増加している（いずれも 6 月調査結果。以下同様。）。同じく、西八王子駅北口及び南口における自転車駐車場利用者数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 3,639 台と 3,817 台であったが、平成 20 年度になると 3,897 台にしている。また、京王堀之内駅における自転車駐車場利用者数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 1,043 台と 1,017 台であったが、平成 20 年度になると 1,168 台に激増している。さらに、南大沢駅における自転車駐車場利用者数について、平成 18 年度及び平成 19 年度はそれぞれ 832 台と 955 台であったが、平成 20 年度になると 1,147 台に激増している。

特に、後者の自転車駐車場の利用者数増加は、センターの収益増加に大きく寄与しているものである。今回の「アンケート付案内マップ」配布にはセンターは関与していないようであるが、自転車駐車場の収益の増加及び剰余金の増加の恩恵を受けているものである。

次の 3 つの表は、「アンケート付案内マップ」配布の効果を分析するために、センターが集計し、市担当課へ提出している収支実績表から関連する主要駅の収入・支出の状況を把握したものである。この表によると、平成 19 年度と平成 20 年度の主要 4 つの駅の自転車駐車場の

収入の増加は 1,582 万円であったこと、収入から支出を差し引いた収支差額の増加は、約 500 万円であったことがわかる。支出の増加については詳細な分析が必要であるが、センターは財団法人という団体であることを考慮すると、そのような分析にはおのずと限界がある。

少なくとも市担当課は、毎年度センターが作成する収支実績表に対する分析を行い、必要があればセンターに対してもその原因分析を求めることが必要である。平成 20 年度決算ベースの収支実績表については、特に、増収部分についての原因分析をセンターに求めることが必要であろう。

【アンケート調査票付自転車駐車場周知の効果】			(単位:千円)
平成19年度	収入	支出	収支差額
八王子駅・京王八王子駅	240,280	214,893	25,387
西八王子駅	123,479	69,937	53,542
南大沢駅	27,159	24,950	2,209
京王堀之内駅	33,561	15,923	17,638
合 計	424,479	325,703	98,776

			(単位:千円)
平成20年度	収入	支出	収支差額
八王子駅・京王八王子駅	246,973	224,078	22,895
西八王子駅	124,666	69,127	55,539
南大沢駅	28,632	26,346	2,286
京王堀之内駅	40,032	16,970	23,062
合 計	440,303	336,521	103,782

			(単位:千円)
平成19・20年度増減比較	収入	支出	収支差額
八王子駅・京王八王子駅	6,693	9,185	2,492
西八王子駅	1,187	810	1,997
南大沢駅	1,473	1,396	77
京王堀之内駅	6,471	1,047	5,424
合 計	15,824	10,818	5,006

監査人としては、このようなフリーライダー的収益の増加とも認識することができる収益及び剰余金の増加について、八王子市及び市民への何らかの還元策を期待するにとどめる。仮に他の団体が実施しているような自転車駐車場に対する指定管理者制度の導入の管理運営において、このような予期せぬ増収が発生した場合には、その取扱いについて双方協議することも考えられる事例のひとつではないかと考える。しかも、今回の場合は市担当課及び協力した民間事業者の努力の成果が認められるものである。

(4) めじろ台駅自転車駐車場等の運営期間延伸に係る覚書について

市とセンターとの間に平成 17 年 4 月 1 日付で「覚書」が交わされている。その内容は次のとおりである。

すなわち、市とセンターが行う次の新規事業に伴い、市が建設資金等を負担できないことから、32 ヲ所の自転車駐車場等について、センターによる管理運営期間の延伸を行っている。

【新規事業】

めじろ台駅自転車駐車場の設置及び運営

南大沢駅中央自転車駐車場及び南大沢駅都立大学前自転車駐車場のスロープ階段設置

高尾駅北口臨時自転車駐車場の増設

西八王子駅舎のバリアフリー工事に伴う西八王子駅北口第 2 自転車駐車場及び西八王子駅南口第 2 自転車駐車場の一部撤去

【延伸年度別延伸対象施設数】

平成 20 年 3 月末日までの延伸施設

高尾駅北口臨時自転車駐車場の 1 施設

平成 21 年 3 月末日までの延伸施設

八王子駅南口第 2 自転車駐車場を含む 4 施設

平成 29 年 3 月末日までの延伸施設

八王子駅北口旭町自転車駐車場を含む 27 施設

めじろ台駅自転車駐車場の整備経費について（指 摘）

平成 17 年 4 月における大幅な管理運営期間延伸の原因は、主としてめじろ台駅自転車駐車場の整備経費の増額にあった。当初の整備経費は基本計画ベースで約 1 億 8 千万円と見込まれていたが、詳細設計をセンターが実施したところ、約 4 億 3 千万円に増額された（いずれも消費税等抜き）。この増額に対して、市は予算上対応できないということで、上記の大幅な延伸に係る「覚書」となったものと考えられる。

仮に市が自転車駐車場を直接建設する場合には、整備経費の莫大な増額について、多大なる説明資料の作成が要求されるものと考えられる。当時の市担当課としては、整備経費に関しては少なくとも次のような資料を入手していたことがわかった。

ア．「めじろ台駅自転車駐車場基本計画概算工事金額」（平成 15 年 9 月）

183,549,978 円（消費税等抜き）

イ.「基本計画時と異なる主な工事費（増額分）」（平成 16 年 9 月）

201,160,000 円（消費税等抜き）

ウ.「見積書（概算） めじろ台駅自転車駐車場建設工事」（平成 17 年）

426,100,000 円（消費税等抜き）

これらの資料の整合性に係る検証を行ったが、それぞれの間に対応関係があることを確認する資料が不十分であった。また、市担当課としても、資料そのものの管理状況に問題があり、また、重要な資料であるにもかかわらず、十分な分析を行っていなかった。

本来であれば、これらの整備経費を市が直接負担しないことで、市内の有料自転車駐車場のほとんどが、管理運営期間を延伸するという事態となったことの意味を慎重に検討する必要があると考える。

今後、このような重要な資料の取扱いについては、正式に公文書として受け入れ、内容を精査し、その結果を文書として少なくとも課内で共有すべきである。また、これらの文書は、市担当課において自転車駐車場等の事務の執行に係る重要な文書として、適切に管理し引継ぎを行うことが求められる。

「補修積立金」の状況について（意見）

平成 17 年 4 月の「覚書」締結当時に「平成 35 年度まで延伸運営した場合の収支予測（年度別）」を市とセンターで実施している。当該資料のコスト項目のひとつに、「補修積立金」が設定されており、その実績が昭和 57 年度から平成 15 年度まで示され、平成 16 年度以降は予測値とされている。このうち、昭和 57 年度から平成 15 年度までの「補修積立金」の累積値は、約 2 億 58 百万円であった。

当時の資金収支予測結果の算定に当たって、この「補修積立金」の取崩状況並びに内部留保及び運用の状況が何ら検討されていないものと判断した。過去の資金留保について検討せずに、将来の収入のみを当てにする対応は適切ではない。今後、このような収支予測を検討する際には、十分に過去の留保金についても検討されるよう要望する。

平成 20 年度の大幅な増収の状況について（意見）

前述のとおり、平成 20 年度に実施した「アンケート付案内マップ」配布の実施結果は、4 つの各施設における放置自転車の減少とセンターが管理運営する自転車駐車場の増収につながった。

たとえば、京王堀之内駅における平成 19 年度の放置自転車数は 349 台であったが、平成 20 年度には 27 台にまで減少している。それに伴い、収入は平成 19 年度で 3,356 万円であったものが平成 20 年度では 4,003 万円と 647 万円増加している。また、南大沢駅における平成 19 年度の放置自転車数は 415 台であったが、平成 20 年度には 22 台にまで減少している。それに伴い、収入は平成 19 年度で 2,716 万円であったものが平成 20 年度では 2,863 万円と 147 万円増加している。

平成 17 年当時の収支状況の予測の前提として、京王堀之内駅及び南大沢駅について、それぞれ次のとおりの条件を付していた。

ア．京王堀之内駅について

当時の放置自転車数 500 台を 10 年後に 400 台とする。それによる増収見込みは毎年度 228 千円の増加としていた。

しかし、上記のとおり平成 20 年度の実績をみると、放置自転車は 27 台まで減少しており、平成 20 年度増収も 647 万円となっており、当時の見込みを大幅に上回っている。

イ．南大沢駅について

当時の放置自転車数 770 台を 10 年後に 620 台とする。それによる増収見込みは毎年度 342 千円の増加としていた。

しかし、上記のとおり平成 20 年度の実績をみると、放置自転車は 22 台まで減少しており、平成 20 年度増収も 147 万円となっており、当時の見込みを大幅に上回っている。

このような改善状況から判断して、平成 17 年 4 月に締結した「覚書」の状況と、平成 20 年度の自転車駐車を巻き取る状況は、大きく変化しているものと判断される。当該「覚書」にも規定されているとおり、「毎年確認する収支状況が今回の予測と相違した場合は、協議のうえ、その期間を短縮・延伸するものとする」ということであるため、当時延伸された自転車駐車の管理運営期間短縮の可能性について、早急に検討し、センターとの協議を行うよう要望する。

(5) 放置自転車対策業務委託について

概要

監査実施時点である平成21年度において、市担当課が採用している放置自転車対策としては、大きな転換点を迎えていると考えられる。なぜなら、当該業務委託の方法について、平成21年6月までの委託方式と比較して、平成21年7月からの現在の委託方式では、大きくその内容を変更しているからである。今回の外部監査の対象年度は平成20年度であるが、平成20年度に採用していた業務委託の方法は平成21年7月以降すでに過去のものとなっているため、過去のものを監査対象として、監査意見を述べることは、市担当課にとっても、直接には有用な意見として受け入れられない可能性が高い。したがって、平成21年7月からの業務委託方式に基づく契約案件を中心に監査を実施し、必要な意見を述べることにした。

ア．これまでの委託方式の特徴

平成21年6月までの業務委託方式は次の3つの業務内容ごとに、契約が締結され、民間事業者が業務委託ごとの有機的な関連性を直接担保することが難しい状況の中で当該業務を実施していた。

放置自転車等整理他作業

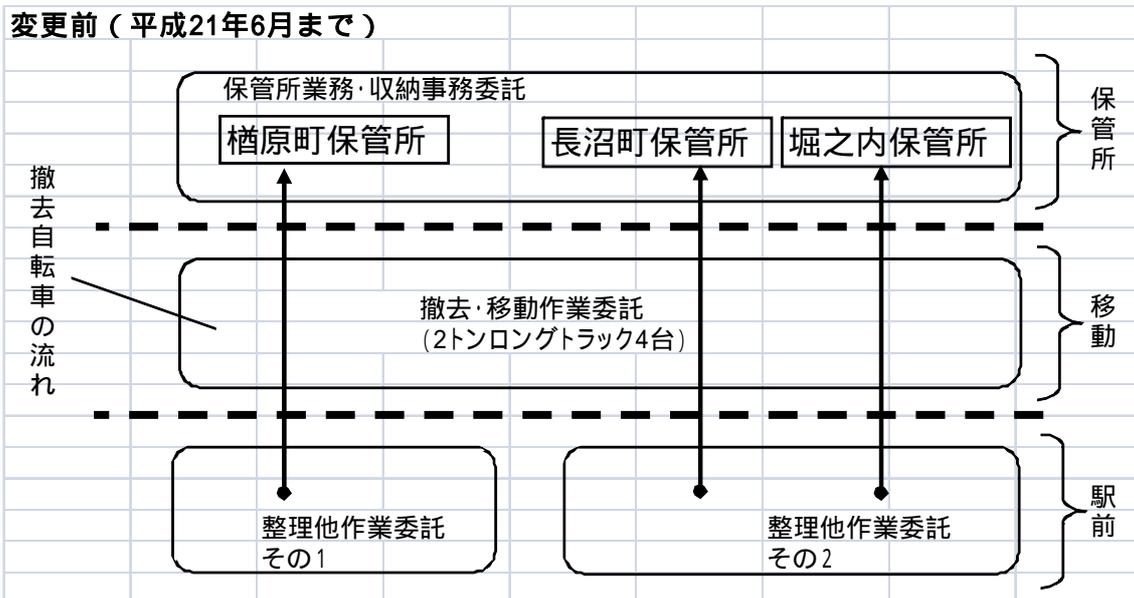
-) 放置自転車の整理・放置抑制作業
-) 放置自転車の整理・誘導作業
-) 巡回指導作業

放置自転車等撤去・移動作業

-) 駅周辺等からの放置自転車の撤去
-) 当該撤去自転車を保管所へ搬入する作業

自転車保管所業務及び収納事務委託

-) 撤去・移動した自転車等を整理・保管する業務
-) 当該自転車等を所有者に返還する一連の業務
-) 自転車保管所での収納事務



イ．平成 21 年 7 月からの委託方式の特徴

平成 21 年 6 月まで採用していた一定業務単位の委託方式にはさまざまな弊害（業務ごとの連携の希薄さによる整理・誘導・撤去・搬入・保管所管理の一連の業務の非効率性など）が発生していたため、平成 21 年 7 月から平成 22 年 3 月までは試行期間という位置づけで、次のような委託方式へ変更している。

「市内を 3 分割し、各保管所に担当地区を割り当て、撤去・搬送・保管業務を一連の業務として委託する方法」

このような委託方法への変更により、従来の契約方法と比較して次のような変更となった。

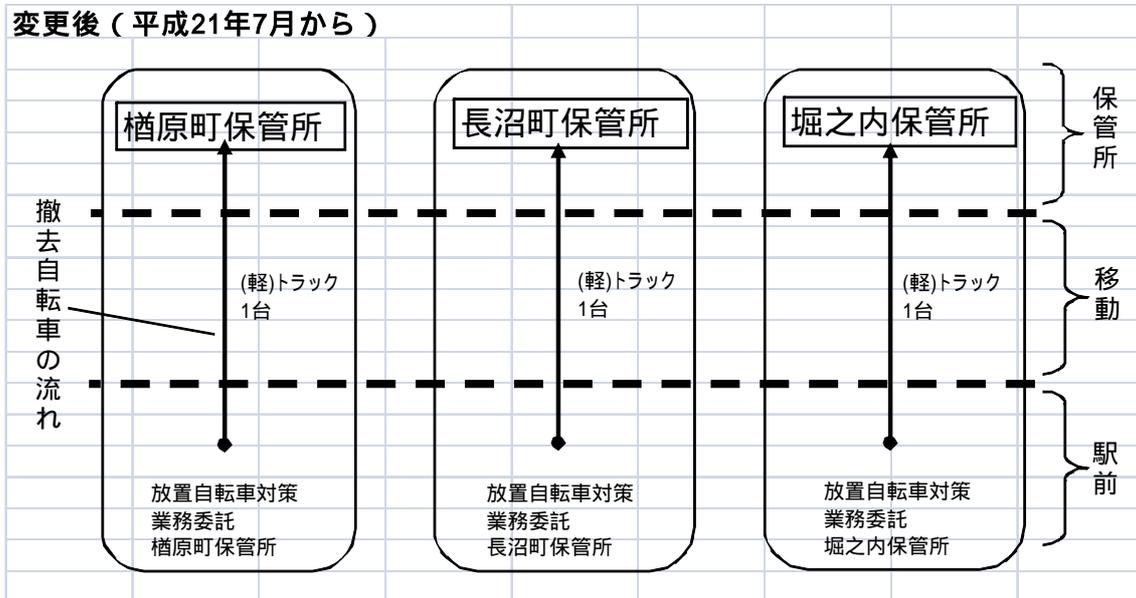
契約件数：4 件から 3 件となった。

契約年数：3 年間から 1 年間となった。ただし、初年度である平成 21 年度は、変則的に平成 22 年 3 月までの 9 カ月契約としている。

委託費（設計ベース）：4 委託合計で約 89 百万円から 3 委託合計で約 67 百万円とした。

事業者トラック：（2 トン車のロングトラック 4 台）から（原則として 3 つの保管所ごとに 1 台のトラックで、放置自転車数の激減から軽トラックでも可能）へと変更した。

委託業務：業務日数及び業務時間の延長（年末年始を除く。）通年と午前11時～午後7時の保管所の開所時間延長により利便性を拡大した。



このような業務委託方式の変更については、放置自転車が減少していることもあり、業務委託変更の結果、自転車の放置の状況がどのように推移するかについて1年ごとに検証し、それに基づいて契約も1年ごとに見直しを図り、「適正かつ効率的な委託体制」を確立することを市担当課としては目指している。

手 続

当該事項に係る監査の実施に当たっては、外部監査人が必要と考えた全般的監査手続及び委託業務に関する監査手続に従った。それらの監査手続の概要は次のとおりである。

- ア．平成21年6月を終期とする3つの業務委託の内容について、担当課である交通事業課の課長及び担当主査等から説明を受け、必要な質問を行った。
- イ．平成21年6月を終期とする上記3つの業務委託に係る契約書一式を入手し、仕様書と設計書を閲覧し、業務内容の明瞭性や両者の対応関係等について、その合理性を検証した。

- ウ．平成 21 年 7 月からの業務委託については、それ以前の業務委託方式と大きな違いがあることが判明したため、監査対象である平成 20 年度を含む従来の業務委託方式だけではなく、平成 21 年 7 月からの業務委託に関しても閲覧することにした。
- エ．これらの業務委託関連の契約書一式を閲覧・分析し、担当課に対して質問等を行うことで、合規性に関する検証を行った。
- オ．併せて、当該業務委託の経済性及び効率性についても検証した。

結 果

上記の監査手続を行った結果、会計事務手続について、特に指摘する事項はなかった。なお、当該業務委託の経済性及び効率性について、次のような意見を述べることとする。

ア．業務委託の範囲の見直しについて（意 見）

市内における放置自転車の整理・誘導・撤去・搬入・保管所管理の一連の業務を有機的に連携する現在の方法に変更したことは、放置した自転車の所有者に対する対応をより効率よく実施する観点から、評価できる変更である。また、業務委託の範囲を放置禁止区域以外にも指定地区を設けて、従来から発生していた当該区域の苦情に適切に対応できるようになったことも評価できる業務範囲の見直しである。

今回の見直しの背景には放置自転車数の激減が存在している。その影響は、事業者が準備するトラックにも及んでいる。つまり、従来は事業者が使用する必要があるとして、仕様書で規定していた「2 トン車ロングトラック」は、放置自転車の台数が減少したことから必要なくなり、軽トラックでも可能である旨を規定している。今後も、放置自転車が減少することが期待されることから、3 つの保管所を中心として 3 つの契約事業者ごとに、最小限の台数のトラックを高い稼働率で稼働させることが必要になる。

このような事態に至れば、さらに現在の業務委託方法を見直す必要が生じるものと考えられる。すなわち、現在の 3 つの保管所を中心として 3 つの範囲に分けて業務委託を実施している方法から、市内を 1 つの地域としてひとつの業務委託とする方法へと変更することがより効率的な業務委託方法になるものとする。このように市全体の業務を一本化することにより、使用トラックや人員の柔軟な対応が可能と

なり、また地域的な区分がなくなるため、より効率的な一連の業務の連携が期待できる。

イ．設計見積りのあり方について（意見）

現在の設計見積りは、3つの保管所ごとに、人件費や交通費、諸経費等を実際の人員、作業日数等に合わせて、全体として積算する方法を採用している。このような方法は、3つの業務委託の中に、放置自転車の整理・誘導・撤去・搬入・保管所管理という個別の業務が存在することを無視した積算方法である。実際にも、仕様書では業務ごとに詳細にサービスレベルを指示している内容と設計見積書が対応しないという不合理な状況にある。

今回、3つの業務委託について2社と契約しているが、当該2社の業務遂行状況を作業量とともにコスト面からも、モニタリングすることが求められているものと考えられる。委託した業務のトータルな評価は、事業者が実施する業務の質や機能と併せてコストを総合的に評価することで達成されるものである。その評価の定式は次の式で表すことができるものである。

業務委託の評価=（事業者が遂行する業務の機能）/（実施コスト）

したがって、設計見積書の作成に当たっては、業務ごと（放置自転車の整理・誘導・撤去・搬入・保管所管理等）に詳細に見積もることが求められているものとする。

第4 利害関係

包括外部監査の対象としての特定の事件につき、私には地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上