

千葉市監査委員告示第4号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定により、包括外部監査人から監査の結果に関する報告の提出がありましたので、同法第252条の38第3項の規定により別冊のとおり公表します。

平成19年3月20日

千葉市監査委員	小川	清
同	大島	有紀子
同	森	茂樹
同	立石	悟

千 葉 市

(平成 18 年 度)

包 括 外 部 監 査 の 結 果 報 告 書

千 葉 市 包 括 外 部 監 査 人

公 認 会 計 士 今 井 靖 容

平成18年度千葉市包括外部監査

自転車駐車場
(放置自転車対策を含む。)
について

目 次

監査テーマ： 自転車駐車場（放置自転車対策を含む。）について

第1．監査の概要	1
1．監査の種類.....	1
2．選定した特定の事件.....	1
3．特定の事件を選定した理由.....	1
4．監査対象期間.....	1
5．監査対象機関.....	1
6．監査の視点と方法.....	1
7．監査の実施期間.....	2
8．外部監査人及び補助者.....	2
9．利害関係.....	2
第2．監査対象の概要	3
1．千葉市の自転車駐車場の設置の目的と事業の概要.....	3
（1）自転車の利用とその社会的基盤整備.....	3
（2）放置自転車等の防止のための自転車駐車場.....	3
（3）千葉市第2次5か年計画と自転車駐車場.....	4
2．自転車駐車場の事業費の3年間の推移.....	5
3．千葉市の自転車駐車場の整備状況.....	6
4．利用料設定について他市の自転車駐車場との比較.....	7
第3．監査の結果	9
1．自転車駐車場全体総括.....	9
（1）自転車駐車場の管理方法について統一すべきもの.....	9
（2）委託料の概算払い及び精算の契約形態を実態に適合させるべきもの.....	9
（3）自転車駐車場施設について、より効果的な仕組みについて検討すべきもの.....	10
（4）自転車駐車場施設の広報について、見直しを検討すべきもの.....	11
（5）自転車駐車場内の安全管理について、見直しを検討すべきもの.....	11
（6）回数券、一時利用券の現物管理について見直しすべきもの.....	12
（7）保管自転車等の引取率向上の施策を検討すべきもの.....	12
（8）利用状況に応じて検討すべきもの.....	14
（9）先行取得用地の千葉市買戻しについて.....	16
2．JR千葉駅東口自転車駐車場.....	18
（1）一時利用等の利用料金の現金管理について厳密にすべきもの.....	18
（2）料金の精算について正しく統一した扱いにすべきもの.....	18
（3）一時利用の利用料金の回収について厳密に処理すべきもの.....	19
3．JR千葉駅東口地下自転車駐車場.....	20
（1）指定自転車駐車場利用票の取り扱いについて厳密にすべきもの.....	20
（2）定期駐輪利用台帳の管理情報について検討すべきもの.....	20
4．JR千葉みなと駅自転車駐車場.....	21
（1）夜間の現金保管について厳密にすべきもの.....	21
（2）現金過不足の処理について見直しすべきもの.....	21

(3) 売上現金とつり銭について分けて管理・保管すべきもの	22
(4) 複数の出入口がある場合に対応を検討すべきもの	22
(5) 原動機付自転車と自転車の区分管理を徹底すべきもの	22
(6) 一時利用券等の現物管理について厳密にすべきもの	23
(7) 一時利用券等の払出処理について厳密にすべきもの	23
(8) 指定自転車駐車場利用票の現物管理について厳密にすべきもの	24
(9) 一時利用券の処理について検討すべきもの	24
(10) 一時利用券の適正な保管在庫数について検討すべきもの	24
(11) 指定自転車駐車場利用票の作成方法について検討すべきもの	25
5 . 京成稲毛駅自転車駐車場	26
(1) 一時利用券の管理手続きを明確にすべきもの	26
(2) 業務日報を作成すべきもの	26
6 . 未広保管場	27
(1) 保管場の開所時間の見直しを検討すべきもの	27
(2) 自転車等移動保管手数料の管理について厳密にすべきもの	27
(3) 放置自転車の「未登録」区分への仕分け基準の具体化が要されるもの	28

<p>報告書中における合計数値等の表示は、端数処理の関係から合計数値等とその内訳の合計が一致しない場合がある。</p>

包括外部監査の結果

第 1 . 監査の概要

1 . 監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項の規定に基づく包括外部監査

2 . 選定した特定の事件

自転車駐車場（放置自転車対策を含む。）について

3 . 特定の事件を選定した理由

自転車駐車場は、市民の生活に密接に関係したものであり、快適な生活環境を整え、道路交
通環境の改善をはかるために、公共交通網整備の補完的施設として設置され、都市の生活住空
間を円滑ならしめるための重要なインフラである。

有料・無料の公共サービスとしての自転車駐車場が、効率的に管理運営されているか、市民
により有効に利用されているか等について監査することが必要と考えた。

また、自転車駐車場の設置が、その周辺の不法駐輪・放置自転車を解消し、都市の生活住空
間の円滑化に資しているかについて監査することが有用と判断した。

4 . 監査対象期間

平成 17 年度

ただし、必要がある場合は、平成 18 年度に拡大及び過年度に遡及する。

5 . 監査対象機関

建設局

ただし、必要がある場合は、他部局等において執行された関連事務についても、その範囲と
する。

6 . 監査の視点と方法

(1) 監査の視点

自転車駐車場事業に関する手続きは法令条例規則要綱に準拠しているか。

自転車駐車場の利用管理手続きは適切か。

各種契約については、適切に行われ、契約書等の根拠資料は適切に保存されているか。

契約における業者の選定方法は適正に行われているか。
自転車駐車場の管理は効率的に行われているか。
利用料金の設定は妥当か。
自転車駐車場事業の制度趣旨に即して有効に市民に利用されているか。
自転車駐車場事業の広報は適切に行われているか。
自転車駐車場事業に関する収入の記録は適時・適切か。
定期利用及び一時利用の管理手続きは適切におこなわれているか。
人件費、委託事業費、施設費等の支出の記録は適時・適切か。
予算管理は妥当か。
各自転車駐車場における、現金等の資産管理は適切か。
放置自転車対策は、不法駐輪・放置自転車解消に役立っているか。
自転車駐車場の安全管理は十分に行われているか。
自転車駐車場に関する利用者からのクレームは適切に対応処理されているか。

(2) 監査の方法

この監査の実施にあたっては、委託事業の管理手続きが、関係法令等に基づき適正かつ効率的に執行されているかどうかの主眼をおき、財務事務に係わる監査のほかに、経済性・効率性・有効性の観点を加味し、関係諸帳簿及び証拠書類との照合ならびに必要な監査手続を実施した。

7. 監査の実施期間

平成 18 年 8 月 1 日から平成 19 年 3 月 20 日まで

8. 外部監査人及び補助者

外部監査人	公認会計士	今井 靖容		
補助者	公認会計士	澤田 勲	田中 昌夫	狩野 茂行
		庄司 末光	山口 悦子	舟本 孝史
		芳川 昌大	海上 大介	
	会計士補	柳 昭駒	米田 恵美	宮井 康行

9. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件について、地方自治法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

第 2 . 監査対象の概要

1 . 千葉市の自転車駐車場の設置の目的と事業の概要

(1) 自転車の利用とその社会的基盤整備

自転車は、通勤・通学のみならず、買い物等には便利な「のりもの」であり、自動車等の代替的交通手段のみならず、交通混雑等の解消や自動車の排出ガスによる環境への負荷の低減に役立つ効果が期待できる。

都市間移動を確保する鉄道網、鉄道ターミナルとその周辺整備は都市計画における重要課題であり、ターミナルと近郊住宅地を結ぶバス、モノレール、自動車等による道路交通網と駐車場等は重要な都市基盤である。そのため自治体はこれらの都市基盤整備に多額の予算を投入してきた。

しかし、補完的移動手段である自転車・原動機付自転車（以下「自転車等」という。）による交通インフラは後追的に整備されてきたきらいがある。

千葉市においても、近郊住宅地の拡大にともない通勤・通学等のための自転車等の利用が増大し、自転車駐車場の拡大整備等が必要となり、新 5 か年計画（平成 13 年度から平成 17 年度）においても整備を推進してきた。

地方自治体が、自転車の通行及び自転車駐車場も含めた都市交通ネットワークを整備することは、社会的基盤整備事業の重要な構成要素の構築となる。

(2) 放置自転車等の防止のための自転車駐車場

他方で、放置自転車等は歩行者の通行障害や交通事故の遠因等になるという問題がある。駅前広場や道路に自転車等を放置すると、通行の妨げになるだけでなく、救急車や消防車等の緊急車両の通行に支障をきたし人命に影響する場合がある。

放置自転車等とは、千葉市自転車等の放置防止に関する条例第 2 条第 7 号に「利用者等（自転車の利用者及び所有者）が、自転車を離れて直ちにこれを移動することができない状態にあることをいう。」と規定され、放置の状態にあるかどうかは自転車等の利用目的やその時間で決められるものではない。

また、放置禁止区域に放置状態にある自転車等は即時に撤去できることとなっている。したがって、通勤・通学用の駅前の放置自転車等だけではなく、買物などで店舗の前の道路に置いた自転車等も含まれる。

千葉市では駅周辺の道路を条例第 9 条第 1 項に基づき「自転車等放置禁止区域」に指定し、放置禁止区域に放置されている自転車等は、保管場に移動される。なお、放置禁止区域の区域外においても放置自転車等は移動される。

このように、放置自転車等の防止のためにも、自転車駐車場の整備は必要となっている。

(3) 千葉市第2次5か年計画と自転車駐車場

千葉市は、第2次5か年計画(平成18年度から平成22年度)の第4部「生活環境のゆとりと安全を確保する」第1章「快適な生活環境を整える」第2節「人と車と地域が共生する道づくりの推進」のなかで交通安全対策として、自動車の違法駐車防止とともに、交通環境の改善を図るため、平成17年4月より道路を自転車駐車場として暫定的に利用できることにしたため、新たに路上自転車駐車場の整備を推進するとともに、利用者のマナー啓発、放置自転車等の撤去などの放置自転車対策を進めるとしている。

具体的に以下の事業を計画している。

自転車等駐車対策総合計画の策定

路上自転車駐車場5か所の整備

鎌取駅、千葉駅、稲毛駅、新検見川駅、稲毛海岸駅

既設の自転車駐車場の立体化

千葉駅、新検見川駅

サイクルゲート5か所の整備

千葉駅、幕張本郷駅、稲毛駅、海浜幕張駅、検見川浜駅

新規自転車駐車場1か所の整備

千葉みなと駅

また、既存の駅前の自転車駐車場の管理の効率化と有効活用としての立体化、路上自転車駐車場の設置等に取り組んでいる。

2. 自転車駐車場の事業費の3年間の推移

自転車駐車場に係る事業収支と設備収支は以下のようになっている。

(表1) 自転車駐車場管理費の推移

(単位：千円)

区 分	平成15年度		平成16年度		平成17年度	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率
事業歳入歳出						
使用料及び手数料						
手数料	366,578	71%	372,562	74%	371,715	100%
行政財産目的外使用料	73	0%	78	0%	173	0%
財産収入(財産運用収入)	3	0%	3	0%	3	0%
諸収入(雑入)	358	0%	4	0%	49	0%
県支出金：県補助金						
緊急地域雇用創出特別基金	152,177	29%	127,754	26%		0%
事業収入 計	519,189	100%	500,401	100%	371,940	100%
自転車駐車場維持管理費	365,253	70%	379,583	76%	385,566	104%
放置自転車対策費	56,753	11%	57,033	11%	72,916	20%
緊急雇用創出特別基金事業費	152,177	29%	127,754	26%	0	0%
事業費 計	574,183	111%	564,370	113%	458,482	123%
事業収支差額	54,994	-11%	63,969	-13%	86,542	-23%
設備歳入歳出						
市債	315,000	61%	0	0%	949,000	255%
設備歳入 計	315,000	61%	0	0%	949,000	255%
指導安全施設等整備費	633,209	122%	2,625	1%	345,992	93%
公共用地取得事業へ繰出し						
土木費	285,000	55%		0%	759,000	204%
諸支出金	61,941	12%	49,686	10%	49,686	13%
設備歳出 計	980,150	189%	52,311	10%	1,154,678	310%
設備収支差額	665,150	-128%	52,311	-10%	205,678	-55%
収支差額合計	720,144	-139%	116,280	-23%	292,220	-79%

事業収支に関しては、平成15年度、平成16年度の事業収入・事業費に比して、平成17年度は1億円超の減少となっているが、これは、国の失業対策に関連した千葉県補助金の緊急地域雇用創出特別基金事業が平成15年度で152百万円、平成16年度で127百万円執行されたためである。

設備収支に関しては、平成15年度の市債は幕張第4自転車駐車場、土気第3自転車駐車場の整備費対応であり、平成17年度の市債は幕張本郷駅第1自転車駐車場、京成稲毛駅第1自転車駐車場の整備費対応である。また、公共用地取得事業への繰出しは市債の償還費であり、土木費は市債の元金償還費、諸支出金はその支払利息である。

3. 千葉市の自転車駐車場の整備状況

駅前の自転車駐車場の整備状況を各鉄道別に示すと以下のようになっている。

(表 2-1) 整備状況と利用状況

鉄道会社名	駅数	整備 駅数	箇所数	面積 m ²	収容台数	利用台数	収容率 /
J R 東 日 本	18	18	72	55,843	51,424	32,118	62.5%
京 成 電 鉄	13	12	13	4,415	3,152	1,361	43.2%
千葉都市モノレール	18	15	14	4,047	3,760	2,291	60.9%
計	49	45	99	64,305	58,336	35,770	61.3%

(平成 18 年 4 月 1 日現在、利用台数は平成 18 年 6 月 1 日調査時現在)

未整備駅は、京成電鉄では新千葉駅、千葉都市モノレールでは市役所前駅、葭川公園駅、県庁前駅となっている。これらは、周辺施設の市庁舎等に自転車駐車場が整備されている、または、利用のニーズがないので整備対象外としている。

収容率は、各駅で異なるが京成電鉄は比較的低い。これに平成 18 年 6 月 1 日調査の放置自転車等の数を加算した数との比較は、以下のようになる。

(表 2-2) 放置自転車等と収容の充足率

鉄道会社名	収容台数	利用台数	放置台数	計 = +	過不足 -	余裕率 /
J R 東 日 本	51,424	32,118	10,882	43,000	8,424	16.4%
京 成 電 鉄	3,152	1,361	1,663	3,024	128	4.1%
千葉都市モノレール	3,760	2,291	1,233	3,524	236	6.3%
計	58,336	35,770	13,778	49,548	8,788	15.1%

(平成 18 年 4 月 1 日現在、利用台数及び放置台数は平成 18 年 6 月 1 日調査時現在)

各駅及びその自転車駐車場と駅との距離等により利便性が異なり、利用率が低いところもあるが、一応充足しているとみられる。

表 2-2 の利用台数と放置台数の合計に対する放置自転車等の割合は以下の表 2-3 のように 4 分の 1 を上回り高い水準となっており、放置自転車等の自転車駐車場の利用促進を図る必要がある。

(表 2-3) 放置自転車等の割合

鉄道会社名	利用台数	割 合	放置台数	割 合	計 = +
J R 東 日 本	32,118	74.7%	10,882	25.3%	43,000
京 成 電 鉄	1,361	45.0%	1,663	55.0%	3,024
千葉都市モノレール	2,291	65.0%	1,233	35.0%	3,524
計	35,770	72.2%	13,778	27.8%	49,548

4 . 利用料設定について他市の自転車駐車場との比較

千葉市は、利用料設定について住民と住民でない者に区分しており、このような区分は県内（船橋市・八千代市など）ではあるが、他の政令指定都市にはない料金設定である。

定期利用は1ヶ月間と1年間の区分を設定しているが、利用期間は年度内の任意の利用月数で申請できるので、利用者の利便は考慮されている。

また、他市は屋根有り、屋根無しで価格差別をおこなっているケースが多い。

特異なのは、神戸市は駅からの距離で区分し、福岡市は地下鉄定期券と連動して設定していることが挙げられる。

また、川崎市は利用率等をもとに各施設別で設定している。

このように、他市もそれぞれ工夫して利用料金を設定している。

(表3) 他都市の有料自転車等駐車場料金一覧 (平成18年4月1日現在 単位:円)

都市名	区分	1回	定期 1月		定期 1年		備 考
			一般	学生	一般	学生	
千葉市	千葉市住民	100	700	350	7,700	3,850	定期は年度内で任意の月数が可能
	千葉市住民外		1,400	700	15,400	7,700	
さいたま市	上 限	150	3,150	2,360			上限と下限の間で設定 3ヶ月、6ヶ月がある
	下 限	100	1,050	780			
横浜市	屋根有	100	2,000				
	屋根無	80	1,500				
川崎市	屋根有	100					利用率等で各施設別に設定
	屋根無	80					
札幌市	屋根有	100	1,500	1,000	9,000		3ヶ月がある
	屋根無		1,000	700	6,000		
仙台市	屋根有	50	1,000				3ヶ月、6ヶ月がある
	屋根無	40	800				
静岡市		100	2,030	1,010	17,120	8,560	6ヶ月がある
名古屋市		100	2,000	1,500			3ヶ月がある
京都市		150	2,700		2,500		
大阪市 注1	一線区画	150	2,000	1,700			3ヶ月がある
	特定区画		1,200	1,000			
神戸市 注2	屋根有	100	1,500	1,300			250m未満6ヶ月あり
			1,000	800			250m以上6ヶ月あり
	屋根無	80	1,200	1,000			250m未満6ヶ月あり
			800	600			250m以上6ヶ月あり
広島市		100			12,000		
北九州市		100	2,000	1,300			3ヶ月がある
福岡市 注3	一 般	100	1,900	1,200			3ヶ月、6ヶ月がある
	共 通		1,450	900			

(注1) 特定区画とは、駅周辺の放置自転車数概ね300台以上、当該ブロック利用率30%以下

(注2) 駅からの距離が250mで区分

(注3) 共通とは地下鉄定期券と自転車駐車場との共通定期券による割り引きである。

第3．監査の結果

1．自転車駐車場全体総括

(1) 自転車駐車場の管理方法について統一すべきもの

【概要及び問題点】

千葉市の自転車駐車場業務は、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」に従って実施されているが、自転車駐車場利用管理手続に関するマニュアル等は作っていないとのことである。

自転車駐車場の管理について、千葉市は複数の業者に同じ仕様書により同じ業務内容を委託しているが、受託業者によって運用方法がそれぞれ異なっており、例えば料金の回収処理方法や、料金の銀行への出納の処理方法が異なっている。

【意見】

自転車駐車場の大小や、管理要員の人数等も違うため、一律のルールにもとづいて管理を実行するのは難しい面もあると思われるが、自転車駐車場自体の数も増えていることや、市民にほぼ同じレベルのサービスを提供するといった趣旨からも、統一的な自転車駐車場利用管理手続に関するマニュアルを作成し、ほぼ統一した運用、管理体制を各自転車駐車場で取るべきと考える。

(2) 委託料の概算払い及び精算の契約形態を実態に適合させるべきもの

【概要及び問題点】

自転車駐車場管理に関するシルバー人材センターへの委託料は、「自転車駐車場整理業務委託料積算表」「自転車駐車場整理事務従事者配置一覧表」「整理員1日あたりの必要人員計算表」「平成18年度業務カレンダー」等の資料にもとづき当期1年分の必要な人員の時間数が積算され、1時間当たりの委託料780円で算定した金額が「自転車等整理業務及び手数料収納事務委託契約書」に記載されている。

また、委託料の支払いは、千葉市が概算払により委託料を先に支払い、後で精算する精算条項付であるが、シルバー人材センターからの報告書「自転車等整理業務及び手数料収納事務委託について(報告)」では、大半が概算額と実績額が同一であり、勤務時間も大半の自転車駐車場で予定勤務時間と実績時間が同一であることから、精算差額は実質的に生じないことになる。

実際には、利用者等の個別事情によっては残業等が生じ勤務時間が予定より長くなるようなこともあると思われるが、これについては、当初の執行予定どおり業務が行われ、業務予定と実績が一致しているとのことである。また時間外に発生する業務については、市職員が対応しているため、シルバー人材センターから派遣されている人員の残業は発生していないとのことである。

しかしながら、これは机上の論理であり、実際には終了時間間際に利用者等の要望に応えるため残業が必要とされる事態も考えられる。

当期に必要な人員の算定は、年度開始前に行われているが、委託料を決めた後、近隣の商業施設、住宅、マンション等の増加、もしくは減少により当初予定していた自転車駐車場利用者数に比べ、利用者が増加もしくは減少することも考えられる。

しかしながら、現状は、年度開始前に1年分の必要な人員を算定し、人員を派遣しているため、自転車駐車場の利用者が増減し、整理業務等が増減したとしても、それに対して、人員の配置の見直しが定期的に行われておらず、利用者が当初より増加した場合にはサービスの低下に繋がる恐れがある。

反対に利用者が当初より減少している場合には、必要な整理作業等に対して、人員が過大に派遣され、コストを必要以上にかけていることも考えられる。

【意見】

現状では、年間の見込の業務量の積算により委託料を決めているが、自転車駐車場施設を有効かつ効率的に管理するという観点からは、例えば、年に2回、自転車駐車場の利用状況を定期的に見直し、それに対して整理業務等に必要な人員を再計算し、業務委託料の見直しや、残業時間の発生を考慮した委託契約内容の見直しを行うことを検討されたい。

(3) 自転車駐車場施設について、より効果的な仕組みについて検討すべきもの

【概要及び問題点】

放置自転車については、特にJR千葉駅東口周辺で多数見受けられたが、近隣の自転車駐車場もほぼ満車のような状況である。

【意見】

千葉市としては、レンタサイクルの導入や、立体自転車駐車場施設(地下自転車駐車場を含む)の建設を検討しているとのことだが、JR千葉駅周辺にある自転車駐車場のうち、特にJR千葉駅東口自転車駐車場のように利便性も良く、利用者に人気が高い自転車駐車場で、かつ周りに放置自転車が多いような地区では、自転車を互い違いに設置することができるスタンドの整備や、3階建ての高架式にする等、より多くの台数を収容できるような仕組みや施策の検討も必要であると考えられる。

(4) 自転車駐車場施設の広報について、見直しを検討すべきもの

【概要及び問題点】

京成電鉄千葉中央駅には190台収容できる民間施設の自転車駐車場があるが、千葉市のホームページの自転車駐車場の案内には京成電鉄経営の千葉中央駅自転車駐車場の記載がない。

【意見】

自転車駐車場の利用希望者の中には、インターネットを利用して、千葉市のホームページから目的地の近隣に自転車駐車場があるかどうかを検索している人も多いと思われる。路上駐車を防止するためにも、京成電鉄という民間事業者の自転車駐車場であったとしても、190台もの自転車駐車場があることを伝達することは公共的サービスのプラスになると考えられるため、千葉市のホームページ等や他の媒体により広報することを検討されたい。

(5) 自転車駐車場の安全管理について、見直しを検討すべきもの

【概要及び問題点】

自転車等整理業務及び手数料収納事務委託仕様書（シルバー人材センターを対象とする）の第4条に、「自転車駐車場で、盗難、破壊行為等が発生した場合には、速やかに最寄りの警察に通報するとともに、詳細を千葉市に報告する」と記載されているが、千葉市では事故や盗難等の発生件数や内容を把握していない。

さらに、事故や盗難等の発生する頻度が高い自転車駐車場の把握やその理由等の分析についても特に実施していない。

千葉市は駐車場の職員が直接、盗難・破壊行為を発見した場合は、警察への通報や千葉市への報告を要求しているが、職員の不在時に利用者が発見し警察への通報等を行った場合は、千葉市は駐車場内における盗難等については責任を負わないため、利用者からの連絡についても千葉市への連絡を義務付けてはいない。その結果、現在まで利用者からの報告を受けていないとのことである。

【意見】

自転車駐車場の安全管理は、千葉市として最も重視しなければならない事項であり、職員が常駐しているときは当然のこと、職員が不在時に起こった事故や盗難等であっても、管理受託者は、利用者や警察から事故の内容を聴取し、それを速やかに千葉市へ伝達するようすべきである。また、千葉市は自転車駐車場施設の保管・管理の主体として、管理受託者から報告を受けた場合には、盗難や事故等の発生状況を把握し、必要な分析を実施し、それを安全管理や安全対策に生かすべきである。至急対応されたい。

(6) 回数券、一時利用券の現物管理について見直すべきもの

【概要及び問題点】

各委託業者から各自転車駐車場に払い出す回数券や一時利用券の現物に関して、払い出し管理簿「自転車回数券受払簿」「自転車・一時利用券受払簿」を使って行っているが、払い出しが連番で行われていないものがある。

【指 摘】

回数券や一時利用券のような現金同等物については内部の不正防止の観点から連番で払い出しを管理し、盗難や紛失等が発生した場合に、即時に当該対象物を明確に把握できるように連番の番号順に払い出すのが基本である。連番管理を徹底するように指導されたい。

(7) 保管自転車等の引取率向上の施策を検討すべきもの

【概要及び問題点】

千葉市内の放置禁止区域の放置自転車については保管場へ移動し、利用者等に「自転車等引取通知書」により通知する。千葉市の引取率は平成16年度22.9%、平成17年度19.1%であるが、以下の表4のとおり、他の政令指定都市は札幌市を除き、27.0%から64.4%（平成16年度）となっており、千葉市の引取率が他に比べて低いことがわかる。

(表4) 各政令指定都市の放置自転車撤去台数及びその引取台数・引取率(平成16年度)

自治体名	撤去台数(台)	引取台数(台)	引取率(%)
千 葉 市	20,175	4,615	22.9
札 幌 市	21,310	1,787	8.4
仙 台 市	26,688	15,515	58.1
さいたま市	46,732	25,074	53.7
横 浜 市	131,892	84,945	64.4
川 崎 市	78,044	38,508	49.3
静 岡 市	8,692	4,852	55.8
名 古 屋 市	75,575	20,432	27.0
京 都 市	68,851	35,763	51.9
大 阪 市	282,000	119,000	42.2
堺 市	39,375	19,730	50.1
神 戸 市	47,657	22,626	47.5
広 島 市	34,130	14,233	41.7
福 岡 市	43,565	12,207	28.0
北 九 州 市	4,909	1,751	35.7

保管場の収容自転車台数は1ヶ所当たり数千台と大規模であり、引取率が低いということは、引き取り手のない保管自転車台数が多くなり、保管スペースの確保や管理に伴う機会費用が追加でかかることになる。

表4に記載されているとおり、引取率が高い他の市では放置自転車の撤去台数自体も千葉市に比べて多い傾向にある。これは、放置禁止区域に放置している自転車はもちろん、放置禁止区域外の放置自転車に関しても、撤去頻度が高く、持ち主の必要度の高い自転車も撤去されるために、引取率が高くなるが、反対に、放置禁止地域であっても撤去頻度が低い場合や、放置禁止区域外において警告用の札を取り付けてから撤去までの期間が長い場合には、持ち主の必要度が低い自転車が残し、それが撤去されるために、引き取りに来る人も少なくなるのではないかとと思われる。

千葉市の場合、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」第11条、第12条及び「同条例施行規則」第5条により、放置禁止区域内では直ちに、また、放置禁止区域外では注意札を取り付け、7日以上経過したものを保管場へ移動させるとのことであるが、他の放置禁止区域や区域外の放置自転車撤収の緊急度が高い場合には、そちらを優先し、撤去の時期を遅らせて調整することもあるとのことであった。

なお、JR千葉駅周辺は放置禁止区域のところが多く、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」では直ちに撤去することと規定されているが、長期間放置されているのか、自転車のカゴにゴミが山程入れられている自転車が散見された。これは美観上の問題以上に通行妨害の問題となる。

さらに、保管場の開所時間につき、近隣の市と千葉市を比べてみたところ、以下の表5のように千葉市は引き取りに来易いであろう休日である日曜日の開所時間が3時間と短く、さらに午前中3時間の開所で閉鎖するなど、閉鎖時間も早めであり、引取者にとっては、利便性が悪いのではないかと考える。

(表5) 保管場の開所時間の比較

名 称	曜 日	開所時間	1日の開所時間	1週間の総開所時間
千 葉 市	火曜～土曜(月曜休み) 日曜	午前 9 時～午後 5 時 午前 9 時～ 12 時	8 時間 3 時間	43 時間
さいたま市	月曜～日曜	午前 9 時～午後 5 時	8 時間	56 時間
横 浜 市	月曜～金曜 土曜、日曜	午前11時～午後7時 午後 1 時～午後 5 時	8 時間 4 時間	48 時間
川 崎 市	火曜～日曜(月曜休み)	午後 0 時～午後 7 時	8 時間	48 時間

【意見】

千葉市の引取率が低い理由、例えば保管場が不便なところにあるために、引取率が低いのかどうか等の理由を調査し、引取率を上げるために何をすべきかを検討した上で、必要な対応を実施されたい。

また、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」では放置禁止区域では直ちに放置自転車を撤去することと規定されていることから、保管場の新規開設や拡充を検討し、放置自転車の撤去をより頻繁に実施することを検討されたい。

(8) 利用状況に応じて検討すべきもの

【概要及び問題点】

千葉市内における自転車駐車場は平成 18 年 6 月末現在、49 駅中 45 駅に整備されており、その総数は 99 か所である。

JR 東日本の駅は 18 駅 72 か所あり、そのうち有料は 63 か所であり、京成電鉄では 12 駅 13 か所あり、そのうち有料は 1 か所である。千葉都市モノレールは 15 駅 18 か所あり、そのうち有料は 1 か所である。

有料定期利用率の状況は、定期利用の募集台数に対する利用者の登録台数の率すなわち利用率で算定され、以下のとおりである。利用率が 100% の自転車駐車場が 30 か所ある。

(表 6 - 1) 駐輪場の利用状況

利 用 率	自転車駐車場施設数
0% ~ 50%	17
51% ~ 79%	7
80% ~ 99%	10
100%	30
計	64

利用率が低い自転車駐車場は、場所が駅から遠い等の理由や、放置可能な場所の存在（逆にいえば放置禁止区域の状況）などの原因が考えられるが、利用率が30%以下の自転車駐車場は以下のようになっている。

（表6-2）定期利用者の利用率が低いもの

	自転車駐車場名	募集台数	登録台数	利用率	駅からの距離
1	稲毛海岸駅 第3	400	4	1%	廃止
2	西千葉駅 第2	1,100	57	5%	200m
3	稲毛海岸駅 第7	1,500	83	6%	120m
4	本千葉駅 第2	150	11	7%	50m
5	浜野駅 第1	1,800	322	18%	10m
6	新検見川駅 第2	300	64	21%	260m
7	稲毛海岸駅 第2	700	152	22%	100m
8	都賀駅 第2	800	181	23%	290m
9	海浜幕張駅 第3	1,183	268	23%	100m
10	千城台	1,400	394	28%	60m
	計	9,333	1,536	16%	

これらの利用率の低い原因は、

西千葉駅等のように駅からの距離が遠いと考えられる

本千葉駅は、そもそも駅の利用者が少ない

浜野駅は今後増加すると思われるが周辺住民が少ないため

などが考えられる。

また、無料自転車駐車場の収容率の低いものは、以下のようになっている。

（表6-3）無料自転車駐車場の収容率の低いもの

	自転車駐車場名	収容率	駅からの距離
1	東千葉駅 南口	0%	20m
2	おゆみ野駅	0.6%	100m
3	千葉寺駅	14.4%	100m
4	学園前駅	16.0%	100m

東千葉駅の南口は、道路整備の関係で利用中止中のものである。その他の自転車駐車場は、駅からの距離が遠く利便性が低いことが原因と考えられる。

【意見】

千葉市の自転車駐車場の整備は計画的に進められてきたが、各駅の周辺住宅地の拡大状況等と利用者数の見込みと実際のニーズの相違や、千葉市が確保した自転車駐車場の場所が駅からの距離が遠いなどの理由により、利用率や収容率が低い所が発生している。

千葉市は、稲毛海岸駅第3のように平成17年度をもって廃止したところもあるように、見直しを行っているところもある。

従って、利用率が常に100%を超えているところは、道路等の暫定利用等で対策をおこなう一方で、利用率の著しく低いところは、その原因等を明らかにし、廃止や他への転用もしくは売却等を検討されたい。

(9) 先行取得用地の千葉市買戻しについて

【概要及び問題点】

(表7) 先行取得用地買戻し明細

事業所	買戻し価格	買戻し相手先	取得年度	取得価格
幕張駅第2自転車駐車場	135,060千円	(財)千葉市都市整備公社	昭和43年度	11,028千円

千葉市は、予算措置の関係で用地の先行取得を(財)千葉市都市整備公社の前身である、(財)千葉市開発財団に委託(代行買収)していたものが過去にあり、その買戻しの購入をした。

幕張駅第2自転車駐車場の場合は、千葉市からの依頼により(財)千葉市都市整備公社の前身である(財)千葉市開発財団が、昭和43年度に土地区画整理事業用地として先行取得したものを、昭和56年から無償で使用許可を千葉市は受けていたところ、(財)千葉市都市整備公社から譲渡もしくは賃貸借の申し入れにより、平成17年度予算措置で、買戻しすることになった。

この買戻しは、債務負担行為によるものではないが、価格条件は、債務負担行為を伴う先行取得物件と同一の取得価格+諸経費+利息相当額+事務費で算定する取り扱いとした点に問題があると考えられる。

幕張駅第2自転車駐車場については、取得価格11,028千円+利息相当額120,098千円+事務費3,933千円の合計額となっている。

【意見】

用地の先行取得は、購入の損益リスクを（財）千葉市都市整備公社等に負担させず、千葉市がすべて負う形の債務負担行為によることが通常である。この場合、千葉市に後年度に金利相当分を含めた多額の資金負担が生じることになる。よって、先行取得に伴う債務負担行為について議会の承認が必要とされる。しかし、幕張駅第2自転車駐車場用地は債務負担行為とした取り扱いではない。一方で、買戻し条件は、債務負担行為による場合と同一の取り扱いとしている。このため千葉市に与える負担額は同じとされる。このことは先行取得当初に議会承認の必要性を問うことになる。

また、有効活用していたものの先行取得約38年経過後の買戻しのため、幕張駅第2自転車駐車場の場合取得価格11,028千円に対して借入金の利息相当額120,098千円は40年近い期間の複利計算のためではあるが、常識的には異常値と考えられる。

ただし、地価の変動により、買戻し価格の135,060千円は現在の時価相当額に近似であると考えられる。

なお、現在、千葉市では、（財）千葉市都市整備公社からの先行取得に係る買戻しの対象となる用地はない。

2 . JR 千葉駅東口自転車駐車場

(1) 一時利用等の利用料金の現金管理について厳密にすべきもの

【概要及び問題点】

自転車駐車場利用者から徴収した一時利用の利用料金について、紙幣は自転車駐車場内にある管理棟の机の中に保管していたが、小銭は机の上に置いてあるトレーに入れ、現金が剥き出しのまま置いてあった。

また、自転車駐車場の管理棟には小型金庫を配布しており、一時利用及び定期利用の受付で徴収した現金はその場で金庫に入れ、かつ事務機の引き出しに保管するように千葉市から管理受託者へ指示しているとのことであったが、適切に運用されていない。

【指 摘】

紛失や盗難の危険もあり、一時利用の利用料金は、利用者から徴収する毎にその場で金庫に入れ、かつ事務機の引き出しに保管するように管理受託者及び自転車駐車場の担当者に周知徹底し、適正な現金の保管・管理を行われたい。

(2) 料金の精算について正しく統一した扱いにすべきもの

【概要及び問題点】

一時利用の利用者で2日以上駐車していたとしても、誤って1日分の一時利用料金しか徴収していなかった。他の自転車駐車場では利用日数に対する総額の料金を徴収しているところもあり、自転車駐車場間で料金の精算に対する取り扱いが徹底されていない。

【指 摘】

「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」には、一時利用券の利用上の注意の箇所に、「利用日が翌日等にまたがる場合には、お帰りの際、ご精算していただくこととなります」と明記されていることから、利用日数に応じて料金を利用者から徴収されたい。

複数日数利用者の精算方法について、具体的に自転車駐車場の担当者向けのマニュアル等に記載するとともに、自転車整理業務受託業者を通して、自転車駐車場の担当者に指導し、各自自転車駐車場で正しく統一した運用を行うよう改善されたい。

(3) 一時利用の利用料金の回収について厳密に処理すべきもの

【概要及び問題点】

料金未納の自転車が、自転車駐車場内に保管されていた場合には、自転車駐車場の担当者が、料金未納の旨が記載された「白札」を自転車に貼る。利用者が自転車を自転車駐車場から出す時に、白札を担当者に渡して、利用料金を支払うが、料金を支払ったときに、担当者が、支払った利用料金に相当する一時利用券をその場でゴミ箱に捨て、廃棄していた。

【意見】

一時利用券は回収代金の領収書や金券と同様のものであり、料金を支払った本人に渡すか、もしくは、料金を支払った本人が受け取らない場合には、内容がわかるように一時利用券に領収印等を押印する等の処理をした上で、一時利用券を保管されたい。

3 . JR 千葉駅東口地下自転車駐車場

(1) 指定自転車駐車場利用票の取り扱いについて厳密にすべきもの

【概要及び問題点】

定期利用で契約している利用者には、利用期限、契約自転車駐車場名、契約番号が記載された指定自転車駐車場利用票が交付され、定期契約している自転車か否かがわかるように、自転車の後部に貼付することになっており、利用票は指定自転車駐車場ごとに駐車場名と募集台数分の契約番号をあらかじめ印刷して用意しているとのことである。

しかしながら、定期利用は任意の月単位での利用が可能であり、これに対応するため指定自転車駐車場利用票の利用期限等を手書きで書き直しができるようにしているものや、また、利用票に青いシールを貼り、その上から利用期限等を手書きで訂正ができるようにしているものがある。

【意見】

利用票の不正使用防止の観点から、利用期限等は「3月」(既印刷済)を除き、予め印刷した数字シールを貼る等の対応を検討されたい。

(2) 定期駐輪利用台帳の管理情報について検討すべきもの

【概要及び問題点】

定期利用で契約している利用者には利用期限、契約自転車駐車場名、契約番号が記載された指定自転車駐車場利用票を交付すると同時に、定期駐輪利用台帳上の該当契約番号に契約日を記載し、利用票の管理を行っている。しかしながら契約期間はまちまちであるため、定期駐輪利用台帳上では、契約日は把握できても契約期間はわからない状況となっている。

【意見】

定期駐輪利用台帳による契約番号と契約内容の連動管理は、利用状況の把握だけでなく、利用票上の契約期間の事務処理を効率的に実施するために有用であると考え。現状では、指定自転車駐車場利用票は台帳管理がなされているものの、収納管理の実効性を確保するためには、管理情報として、契約日のみならず契約期間まで範囲を広げる必要があると考え。

4 . JR 千葉みなと駅自転車駐車場

(1) 夜間の現金保管について厳密にすべきもの

【概要及び問題点】

一時利用等の利用料金について、夜間は自転車駐車場の管理棟の施錠された机の中にしまっており、翌日の朝、銀行に預け入れている。管理受託者であるシルバー人材センターでは、収納事務を扱う自転車駐車場毎に当日の収納金を預け入れる口座を開設し、業務終了後、銀行ATMに入金するように指示しているとのことだが、千葉みなと駅自転車駐車場の運用は指示とは異なっている。他の自転車駐車場では、管理業務受託者がその日の利用料金徴収額を銀行のATMから入金しているところもあり、自転車駐車場間で運用が異なっている。

【意見】

JR 千葉みなと駅自転車駐車場の管理棟は仮設であり、防犯面で十分とは言い難い。管理受託者であるシルバー人材センターは、収納事務を扱う各自転車駐車場毎に当日の収納金を仮に預け入れる口座を開設し、業務終了後、銀行ATMに入金するように周知徹底し、極力現金は管理棟に残さないように指導を徹底されたい。さらにシルバー人材センターは各自転車駐車場がルールに従って運用しているかどうかを定期的に調査し、指導すべきである。

(2) 現金過不足の処理について見直しすべきもの

【概要及び問題点】

千葉市は利用料の収納事務を管理受託団体であるシルバー人材センターに委託しているが、実務上不可避免的に生ずる現金過不足の処理が問題となる。

千葉市と管理受託団体で交わしている自転車等整理業務及び手数料収納事務委託契約書の仕様書第7条第2項では「収納金額の内容に疑義を発見した場合は、速やかに報告すると共に、その経過報告を書面にて、甲(千葉市)に報告すること。」と規定されている。しかし、現金の過不足が生じた場合において、管理受託者内での処理にとどまり、市への報告がされていなかった。

【指 摘】

現金過不足が発生した場合に、その過不足額を自転車駐車場の担当者個人に負担させることは問題である。

現金過不足が発生した場合には差額の理由を追求し、不明なものについては現金過不足として、仕様書に基づき管理受託団体の責任において処理するよう市は指導を徹底されたい。

(3) 売上現金とつり銭について分けて管理・保管すべきもの

【概要及び問題点】

両替用のつり銭と一時利用の利用料金徴収等による売上現金が混在して保管されていた。

【指 摘】

両替用のつり銭は、利用料金を徴収したときに、つり銭として払うべき貨幣がないときに、売上金の紙幣と両替用つり銭を交換し、つり銭を支払うことが出来るように、予め固定額で管理受託者より支給されているものである。

つり銭と売上金を混在して管理していると、売上金が足りない場合に、つり銭から補填され、本来固定額であるべきつり銭が、減少してしまう可能性がある。

公金である売上現金と、管理受託者が用意したつり銭は別のものであり、明確に区分し、管理・保管されたい。

(4) 複数の出入口がある場合に対応を検討すべきもの

【概要及び問題点】

千葉みなと駅自転車駐車場は、出入口が複数あり、管理棟の前を通らなくても、出入りができるため、管理棟から離れた出入口から料金を払わないで出てしまう人がいる。

【意 見】

出入口が複数設置されている場合には、自転車駐車場利用者にとっては使いやすいかもしれないが、一時利用の利用料金の徴収等の管理面や自転車盗難予防等の観点からは、出入口は管理棟の横に集約し、他の出入口は鎖等を使って閉め、出入りできないようにした方がよいと思われる。

もしくは、複数の出入口のうち、どの出入口が多くの利用者にとって、利用し易い場所にあるのかを調査、検討し、出入口を最も利便性の良いところに集約し、管理棟をその出入口の横に移動する等の対応も検討されたい。

(5) 原動機付自転車と自転車の区分管理を徹底すべきもの

【概要及び問題点】

原動機付自転車と自転車は分けて置くように、現場に置き場の区分はされていたが、実際には原動機付自転車と自転車は混在して置かれていた。出入口に近い自転車保管区分のところに、原動機付自転車利用者が置いているものが多いように見受けられた。

【指 摘】

安全上の観点からも原動機付自転車と自転車は分けて置くように徹底すべきである。

原動機付自転車利用者に正しい設置区分に置くように担当者が声を掛ける、さらに自転車保管区分に置いた場合には、担当者が注意して、移動させる等の対応を徹底されたい。

(6) 一時利用券等の現物管理について厳密にすべきもの

(参照 第 3 . 監査の結果 1 . 自転車駐車場全体総括)

【概要及び問題点】

千葉みなと駅自転車駐車場の担当者からシルバー人材センターに、一時利用券や回数券の残高を毎週報告しているが、一時利用券や回数券の管理台帳上の数字を転記しているだけであり、現物の利用券や回数券の残高と管理台帳上の残高を定期的に照合していない。

シルバー人材センターに毎週報告しているのは、一時利用券や回数券残高が少なくなったときに、早めに補充してもらうためとのことである。

【指 摘】

一時利用券や回数券は金券と同じであり、市はシルバー人材センターに、現物管理には十分注意し、払い出しや発行ミス、盗難や紛失があった場合にも早めに発見できるように、定期的に管理台帳上の残高と現物残高を担当者が照合し確認するように指導するべきである。

(7) 一時利用券等の払出処理について厳密にすべきもの

(参照 第 3 . 監査の結果 1 . 自転車駐車場全体総括)

【概要及び問題点】

一時利用券や回数券の残高管理は、利用券等の枚数単位で台帳管理しており、1冊毎の一時利用券や回数券の払出管理が十分に行われておらず、利用券や回数券1冊毎の表紙に通し番号が振ってあるだけである。

【指 摘】

一時利用券や回数券等の簿冊管理を徹底し、千葉市から受け入れた毎に、台帳に1冊毎に何番から何番までの管理番号のものをいつの日付で受け入れたのかわかるように記載し、使用するときも、一時利用券や回数券に記載された管理番号の若いものから、1冊ずつ順番に連番で払い出し、いつの日付で払い出したのかわかるように徹底されたい。

(8) 指定自転車駐車場利用票の現物管理について厳密にすべきもの

【概要及び問題点】

定期利用で契約している利用者には、利用期限、契約自転車駐車場名、契約番号が記載された指定自転車駐車場利用票が交付され、定期契約している自転車かどうかがわかるように、自転車の後部に貼付することになっているが、指定自転車駐車場利用票が管理台帳上の枚数と実際の枚数とが合致していなかった。

【意見】

指定自転車駐車場利用票は金券になり得るものであり、盗難や、紛失等があった場合に、早めに発見できるように、定期的に管理台帳上の枚数と現物の枚数を担当者が照合・確認するように指導すべきである。

(9) 一時利用券の処理について検討すべきもの

【概要及び問題点】

自転車駐車場の一時利用券について、数日間継続して利用する予定者について、先日付の領収日を捺印した一時利用券を事前に用意していたものがあつた。

【指 摘】

一時利用券に押されている領収印の日付は、現金を回収した日を示すものである。従って、当該処理では、利用日毎に日付を変えて、領収印を押しているが、一時利用の利用料金は、後からまとめて徴収するため、現金の実際の領収日と、領収印の日付が合致しなくなる。

このような複数日に渡る一時利用の処理については、利用日及び領収日を明確にするため領収書（控）、領収書、一時利用券の余白部分に利用日を記載し、かつ領収印は領収日とする等の、統一した方法により対処、運用されたい。

(10) 一時利用券の適正な保管在庫数について検討すべきもの

【概要及び問題点】

平成 18 年 8 月 10 日現在、原動機付自転車の一時利用券が、JR 千葉みなと駅自転車駐車場に 1,913 枚保管されていた。1 日の原動機付自転車の一時利用台数から判断して、在庫数が多いと思われる。

【意見】

一時利用券や回数券は金券と同じであり、現物を必要以上に置いておくことは、盗難や紛失、不正使用等の危険が増すことになる。各自転車駐車場の平均利用者数から、適正な在庫数を算定し、各自転車駐車場に保管する一時利用券や回数券の目安とされたい。

(11) 指定自転車駐車場利用票の作成方法について検討すべきもの

【概要及び問題点】

定期利用で契約している利用者には、利用期限、契約自転車駐車場名、契約番号が記載された指定自転車駐車場利用票が交付され、定期契約している自転車かどうかがわかるように、自転車の後部に貼付することになっている。この特定自転車駐車場利用票は内容をあらかじめ印刷して用意しているとのことである。

しかしながら、指定自転車駐車場利用票に利用番号、利用自転車駐車場名が無記名のものを貼付している自転車が見受けられた。

【指摘】

指定自転車駐車場利用票はあらかじめ用意されているが、連番号を超えた駐車場では年度途中に利用申請する者に対して交付するために無記名利用票を作成しているとのことである。今回、利用票の利用番号、利用自転車駐車場名が無記名となっていた自転車は、自転車駐車場の管理担当者が巡回用の自転車に添付したものであり、目的外に使用していたとのことである。

利用票の保管管理に十分注意するとともに、このような目的外に使用することがないように注意徹底されたい。

5 . 京成稲毛駅自転車駐車場

(1) 一時利用券の管理手続きを明確にすべきもの

【概要及び問題点】

一時利用については、料金を徴収するとともに、領収書を兼ねた一時利用券を発行し、領収書控を切り離して現金と共に保管することになっている。

しかし、JR 稲毛と京成稲毛の自転車駐車場において平成 18 年 8 月 8 日から 10 日までの一時利用券の控えを実査したところ、京成稲毛駅自転車駐車場で 1 件の領収書控え券を切り離さずに渡し、この領収書控え券の代わりになるものが保管されていた。また、JR 稲毛駅自転車駐車場で回数券の 1 件について領収書控がなかった。

しかし、このような場合に対応する適切な処理要領がない。

【指 摘】

一時利用における、現金収入の根拠証憑となる利用券発行手続きについて、厳格に処理すべきであるが、業務上のミスに対処方法を統一すべきである。業務上の発券手続きのミスが発生した場合の代替手続きについても、適切な処理要領を作成すべきである。

(2) 業務日報を作成すべきもの

【概要及び問題点】

JR 稲毛駅自転車駐車場では、業務担当者が業務日報を作成し、午前 7 時から午後 1 時の担当者と午後 1 時から午後 6 時までの担当者との間で業務と収納料金の引継ぎをおこなっている。

しかし、京成稲毛駅自転車駐車場では毎日の利用料金集計表および非定期の連絡ノートがあるが業務日報はなかった。

【指 摘】

事故・トラブル等の発生にそなえて必要事項を記載し、業務報告の基礎及び業務交替の引継ぎに資するために業務日報を作成することは必要であるので受託業者に指導されたい。

6. 未広保管場

(1) 保管場の開所時間の見直しを検討すべきもの

(参照 第3. 監査の結果 1. 自転車駐車場全体総括)

【概要及び問題点】

未広保管場の日曜日の業務時間は午前9時～12時の3時間となっており、それ以降は閉鎖されている。

千葉市での保管場の放置自転車の引取率は他の市に比べると低めであるが、他の都市に比べて、保管場の開所時間が短く、閉鎖する時間も早めである

【意見】

市民の多くは日曜日が休みの仕事に従事しており、日曜日に引き取りを希望する人が多いのではないかと思われる。市民にとって、保管場への引き取りの利便性や、引取率のアップのためにも、引取者へのアンケート等を実施し、開所時間帯の見直しや、開所時間の延長を市民の利便さを第一として検討されたい。

(2) 自転車等移動保管手数料の管理について厳密にすべきもの

【概要及び問題点】

未広保管場の引取手数料は、回収日の翌日以降、3日毎に管理受託業者の担当者が回収に来るが、その間、現金は未広保管場の担当者が保管し、担当者の自宅等へ持ち帰っており、長い場合には、1週間くらい担当者が現金を携帯することもあるとのことであった。

現金を担当者の管理のもとに保管する場合、盗難や紛失、ひったくり等の事故に遭遇する危険性がある。

【意見】

千葉市から受託先に対する「自転車等移動保管手数料収納事務及び放置指導業務委託仕様書第5条第2項」には「乙(受託者)は、前項により徴収した手数料については、様式6と照合し、収納した日の翌日(当日が金融機関の休業日に当たるときは、その日以後直近の休業日でない日)に千葉市が指定する金融機関又は収納代理金融機関へ市指定の現金振込書で振り込むこととする。」と記載されており、仕様書の内容と受託業者の運用が異なっている。

千葉市は仕様書に記載されているとおりに、徴収した当該手数料を振り込み手続き以外の方法により場外に持ち出すことを禁止するよう受託業者に指導徹底されたい。

(3) 放置自転車の「未登録」区分への仕分け基準の具体化が要されるもの

【概要及び問題点】

放置自転車につき自転車としてもはや機能しないものや持ち主が不明のままの自転車は「未登録」扱いとして、リサイクル業者等に処分を委託している。ここで「未登録」扱いに判別される基準に確立されたものはなく、保管場担当者各人によって、主要部品のないもの、又は著しい錆びなどにより使用するに値しない自転車等は運用において未登録として、仕分け、判別されている。

【意見】

放置自転車のうち所有者は存在するため、保管場の各担当者の個人的判断によって「未登録」扱いとすることは、少なからず所有者との間でトラブル等のもとになると考える。千葉市として、放置自転車を「未登録」扱いにする際に、放置自転車を保管するコストを縮減するための方策とともに「未登録」の識別基準が必要である。