公益財団法人東京都道路整備保全公社

経営改革プラン 2023 年度改訂版

公益財団法人東京都道路整備保全公社

(所管局)　建設局

1　基礎情報

2022年8月1日現在

設立年月日		1960年3月19日				
所在地		東京都新宿区西新宿2-7-1 小田急第一生命ビル20階				
団体の使命		安全快適な道路環境の創出と駐車対策の推進等を通じて都市再生及び機能の維持増進に貢献する。				
事業概要		(１) 道路及び公有地に関する整備、施設管理及び普及啓発 (２) 駐車場に関する利用促進及び普及啓発 (３) 防災対応、道路環境の改善等、東京都等の道路行政の補完に資する事業 (４) 警備業法に基づく警備業 (５) その他この法人の目的を達成するために必要な事業 (６) 上記事業の推進に資するために行う収益事業等				
役職員数	役員数	10 人	(都派遣職員	2 人	都退職者	2 人)
	常勤役員数	3 人	(都派遣職員	0 人	都退職者	2 人)
	非常勤役員数	7 人	(都派遣職員	2 人	都退職者	0 人)
	常勤職員数	458 人	(都派遣職員	25 人	都退職者	115 人)
	再雇用・非常勤職員数	0 人				
基本財産		500,000 千円				
都出資（出捐）額		1,000 千円	※団体の統合前に都が出資（出捐）した分も含む			
都出資（出捐）比率		0.2 %				
他の出資（出捐）団体及び額		499,000 千円	自主繰入等			
		千円	その他	団体		
その他資産		・錦糸町パークタワー（東京都墨田区江東橋3-5-16） ・大久保駐車場（東京都新宿区大久保3-10-1） ・白鬚西はなみずきガレージ（東京都荒川区南千住8-5-9） ・船堀橋西駐車場（東京都江戸川区小松川1-6-12）　等				

2　財務情報（2021年度決算・単位：千円）

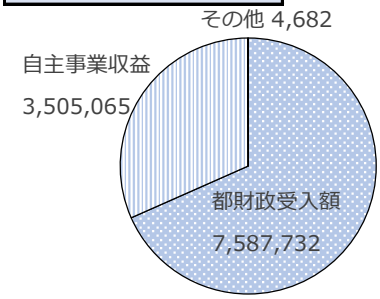
事業別損益

区分	経常収益	構成割合	経常費用	構成割合	損益
事業全体	11,097,479	100%	11,230,976	100%	△ 133,497
（償却前損益）					108,233
公１事業(道路事業)	8,008,841	72.2%	8,136,628	72.4%	△ 127,787
公２事業(駐車対策事業)	676,281	6.1%	898,834 ※2	8.0%	△ 222,553※2
収益事業(自主経営事業)	2,411,422	21.7%	2,147,068	19.1%	264,354
法人会計	934	0.0%	48,446	0.4%	△ 47,512

※1 固定資産への投資額：96,958

※2 内部取引消去後(△3,200)の金額

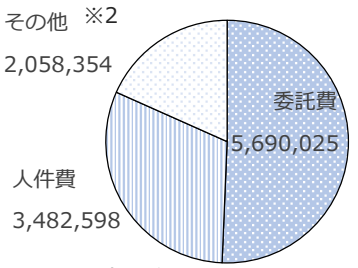
経　常　収　益　内　訳



＜都財政受入額　内訳＞

無電柱化事業	3,396,373
橋梁長寿命化事業	1,247,777
その他	2,943,582

経　常　費　用　内　訳



※2 内部取引消去後(△3,200)の金額

＜委託費　内訳＞

工事等委託	4,451,574
設計等委託	1,075,282
その他	163,169

貸借対照表

（資産の部）	
1　流動資産	16,395,064
現金及び預金	12,702,859
有価証券	
その他	3,692,205
2　固定資産	6,222,076
基本財産	500,000
特定資産	2,659,000
その他固定資産	3,063,076
ー固定資産	2,157,855
ー有価証券等	600,000
ーその他	305,221
資産合計	**22,617,140**

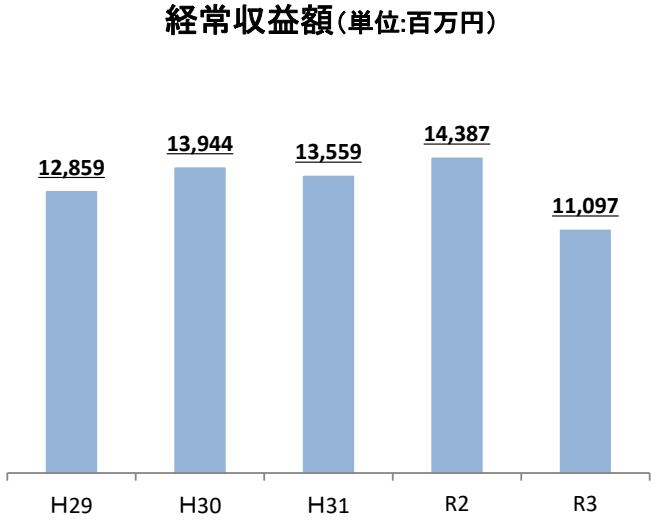
（負債の部）	
3　流動負債	12,038,027
借入金	
その他	12,038,027
4　固定負債	955,312
借入金	
その他	955,312
負債合計	12,993,339
（正味財産の部）	
正味財産合計	9,623,801
負債・正味財産合計	**22,617,140**

※計数処理の関係で合計が合わない場合があります。

３　平成29年度以降の事業実施状況

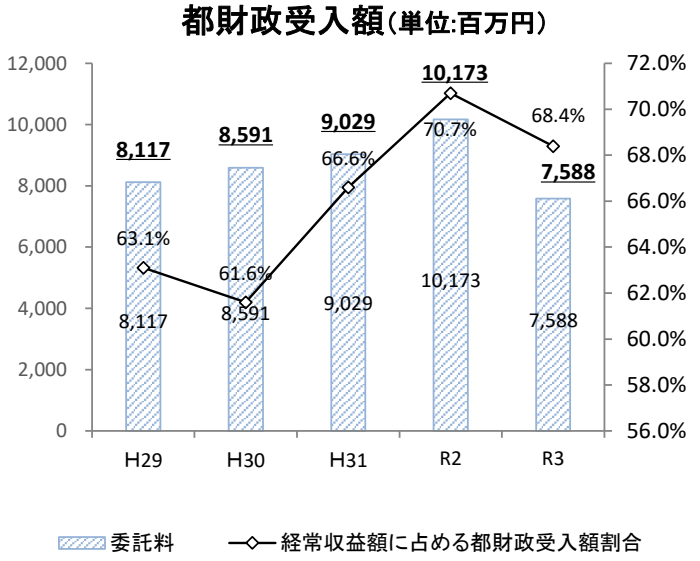
≪「経常収益額」、「都財政受入額」、「職員数」の推移からの分析≫

３－１　経常収益額から見る事業動向



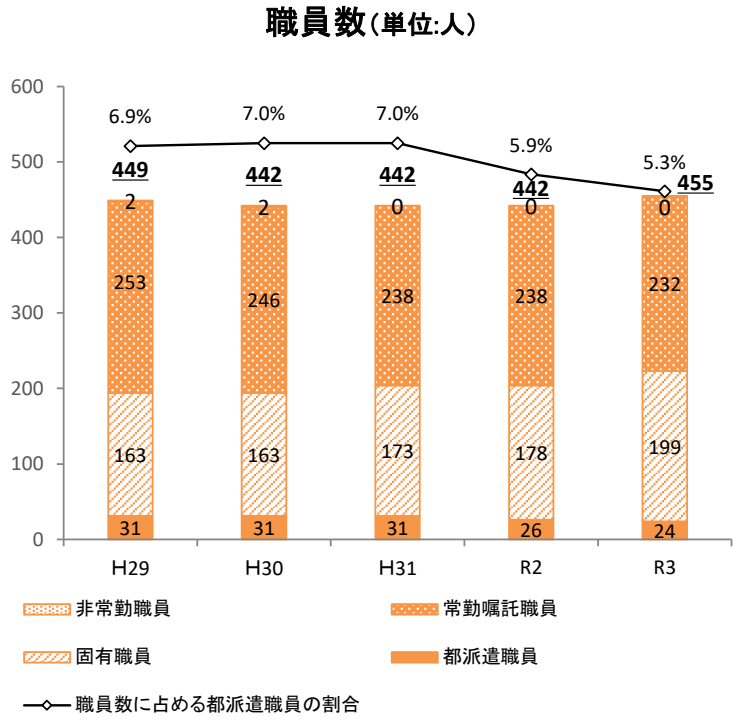
【増減傾向】
・収益の約4割を占める無電柱化推進事業の工事の増減に伴う委託料の変動により、年度毎の増減はあるものの、道路用地取得事業をはじめとする道路整備・管理事業の拡大に伴う委託料の増などにより、経常収益額は拡大傾向
【主な増減要因】
・H30は、無電柱化推進事業及び橋梁長寿命化事業の事業進捗に伴う工事費の増などにより増額
・H31は、無電柱化推進事業及び周辺道路整備等事業の事業進捗に伴う工事費の減などにより減額
・R2は、無電柱化推進事業及び周辺道路整備等事業の事業進捗に伴う委託費・工事費の増などにより増額
・R3は、無電柱化推進事業等における請負業者に支払う工事等の前払金の会計処理変更に伴い減額

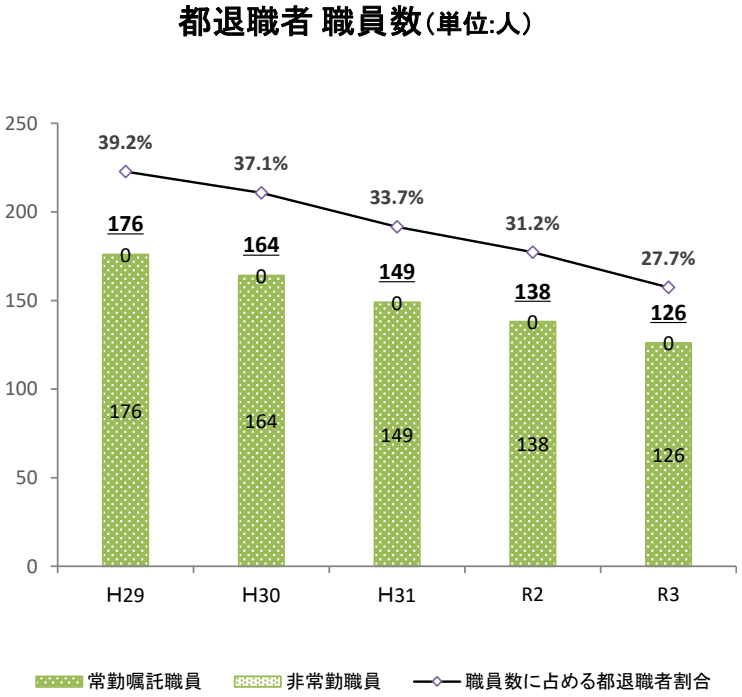
３－２　都財政受入額の推移から見る都施策との連動性



【増減傾向】
・経常収益額の6割超を都からの委託料が占めており、都の無電柱化や特定整備路線等の用地取得の推進による委託業務量増加に伴い都財政受入額は増加傾向
【主な増減要因】
・増減理由は経常収益とほぼ同様であり、大きなウェイトを占める無電柱化推進事業をはじめとする道路整備・管理事業の工事や受託量の増減に伴う委託料の変動により増減
【委託料等の内容】
・主に事業に係る経費相当分の委託料であり、内容に変化なし

３－３　職員数の推移から見る経営状況





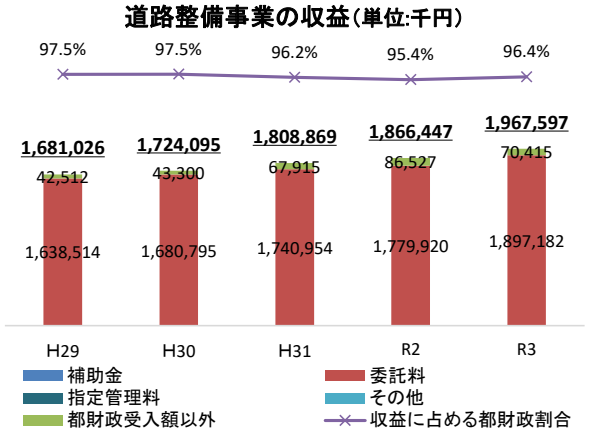
【職員数の推移と主な要因】
・職員数はH29からR2で概ね同規模で推移
・R3は連立交差事業用地取得、橋梁長寿命化、無電柱化の規模拡大等により職員数が増
【職員構成割合、推移及び主な要因】
（固有職員）
・道路整備事業（道路用地取得事業）をはじめとする道路整備・管理事業の規模拡大、都退職者の減少に伴う常勤嘱託職員から固有職員への振替に伴い、H29の163人からR3は199人に増加
・公社全体の職員数に占める割合はH29の36.3%からR3は43.7%に増加
（常勤嘱託職員）
・道路整備・管理事業の規模拡大に伴い増加を続けていたが、都退職者の減少等に伴い、減少傾向
・公社全体の職員数に占める割合はH29からR3まで50%台で推移
（都派遣職員）
・特定整備路線の用地取得など、道路整備事業の規模拡大に伴い、H28に31人に増加しH31まで同規模で推移していたが、R2からコロナ対応等の都側の事情により一時的に減少
・固有、常勤嘱託が多いため、割合は10%未満
・都派遣職員のうち約8割が道路整備事業（道路用地取得事業）に従事
【都退職者割合、推移】
・都退職者のほとんどが常勤嘱託であり、道路整備・管理事業の規模拡大に伴い増加を続けていたが、都退職者の減少に伴い、減少傾向
・公社全体の職員数に占める割合はH29の39.2%からR3は27.7%に低下
【各職員区分の役割】
（固有職員）
・都退職者が減少する中、各事業で将来の公社の中核を担う存在として、基幹業務を幅広く担当
（常勤嘱託職員）
・半数以上が豊富な専門知識・技術・経験を有する都退職職員で、管理職から現場の専門的業務まで幅広く担当
（都派遣職員）
・管理職や庶務担当係長として都及び関係団体との連絡調整を担当するほか、道路整備事業（道路用地取得事業）におけるマンション用地取得や、道路整備事業（鉄道連続立体交差事業に係る側道整備等事業）の予算・決算、工事など高い専門性が要求される業務を担当
（都退職職員）
・豊富な専門知識・技術・経験を活かし、管理職から現場の専門的業務まで幅広く担当

4　主要事業分野に関する分析

事業分野	道路整備事業
事業概要	＜道路用地取得事業＞ 都内道路ネットワーク早期完成のため整備の急がれる骨格幹線道路のうち、新規事業認可路線の道路用地取得業務をH16より受託している。R3は都道計9路線の用地取得及び測量業務を受託。また、道路予定地にあるマンション敷地の用地取得業務についても受託しており、R3は33棟のマンションについて用地取得を進めている。さらに、震災時に大規模火災による甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において、延焼遮断帯を形成する特定整備路線5路線の用地取得業務及び測量業務をH25から受託している。このほか、京王線及び西武新宿線の連続立体交差事業に伴う用地取得業務を受託しており、H23からは区の道路用地取得業務も受託している。 ＜鉄道連続立体交差事業に係る側道整備等事業＞ 踏切による交通渋滞や踏切事故を解消するため、多数の踏切を一挙に除却する都の連続立体交差事業に併せて、沿道環境の保全や地域の円滑な交通を確保するための側道整備事業をH22から、京王線の高架化工事に伴い必要となる既存都道の付替道路整備等事業をH25から受託している。 （JR中央線：H22～H25、JR南武線：H22～H28、京王線：H25～R5予定） ＜工事監督支援事業＞ 安全で高品質な道路の整備に貢献するため、都道工事現場における施工管理や工事材料の品質管理等を行う工事監督支援業務をH19から都より受託している。

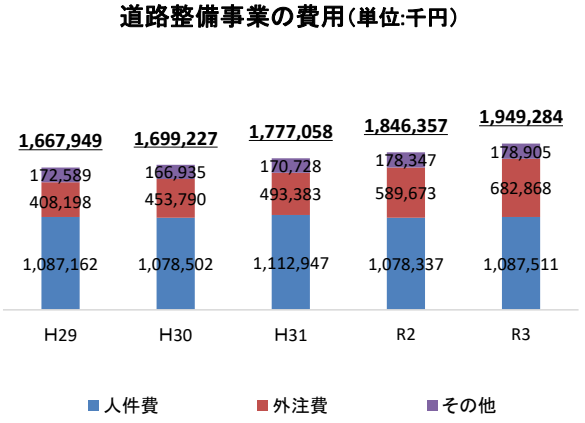
各指標に基づく分析

事業収益

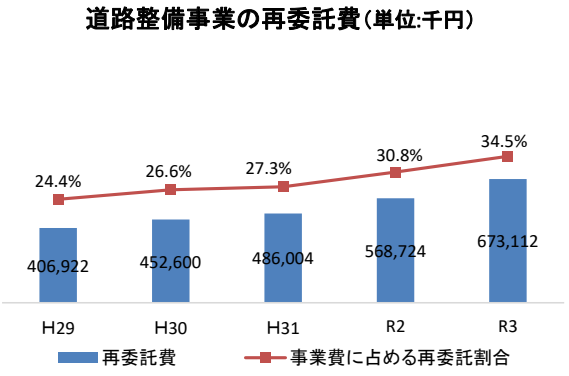
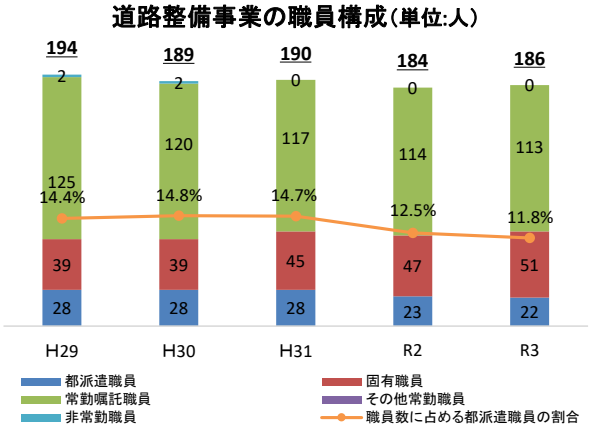


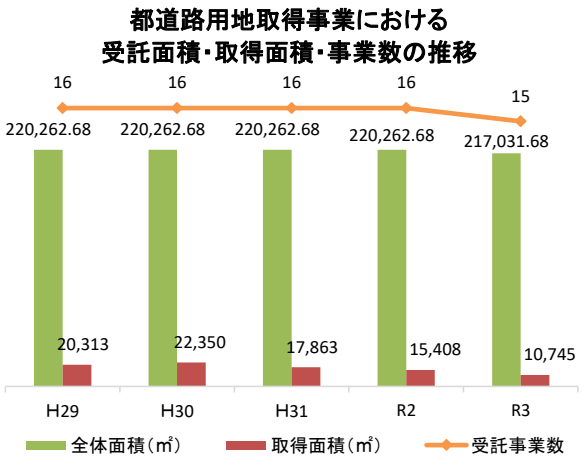
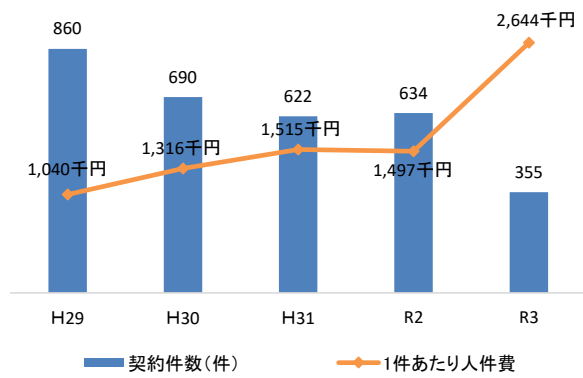
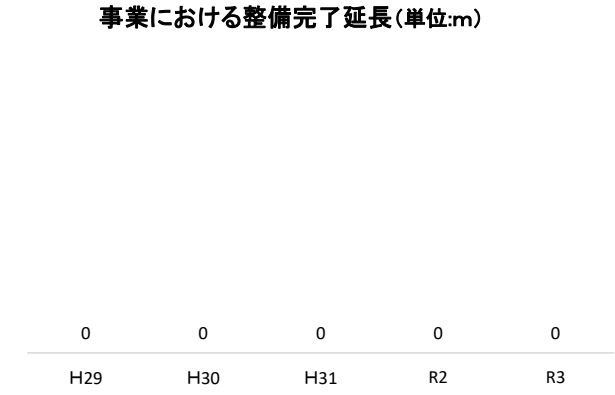
【収益の性質】
・事業委託元から支払われる、毎年度事業にかかる経費相当分の委託料
【都事業との連動性】
・都の道路整備事業の補完として、道路用地取得事業や鉄道連続立体交差事業に係る側道整備等事業などを受託しており、木密不燃化10年プロジェクトに基づく特定整備路線整備事業の開始など、事業の進捗に伴う都からの要請により公社の受託規模が拡大
【増減理由】
・H30～R3ともに、用地取得事業の事業進捗に伴い委託料増

事業費用



【事業費の増減理由】
・受託事業量や連立交差事業に係る側道整備工事の内容・規模の違い等により増減
・H30～R3ともに、用地取得事業の事業進捗に伴い事業費増
【人件費の増減理由】
・H29以降は同程度で推移
【人件費の推移から見る効率性】
・道路整備事業のうち、道路用地取得は業務の特性上、事業規模に応じて特にマンパワーが必要とされるが、都OBを中心とした嘱託職員の採用を図ることにより人件費を抑制
【外注している業務・直営との使い分け】
・道路用地取得における土地鑑定・物件調査・建物積算等の膨大な資料作成や各種調査を要する作業や、連立事業に係る側道整備における調査・設計委託・工事施工など、委託が合理的な業務を外注
・用地折衝や関係機関との調整等、都の代行者としての判断が必要な業務を直営で実施することにより、適正かつ効率的に事業を推進
【外注費の増減理由】
・用地取得事業は、新規受託年度に基礎資料作成等に必要な土地鑑定・物件調査・建物積算・測量等業務の外注が多くなるため外注費が増加
・連立事業に係る側道整備等事業は、外注している工事施工の規模・整備内容により増減

再委託費		【再委託内容】 ・公社内業務の効率化と正確性の確保の観点から、道路用地取得における土地鑑定・物件調査・建物積算等の膨大な資料作成や各種調査を要する作業、連立事業に係る側道整備における調査・設計委託・工事施工など、委託が合理的な業務を再委託 【再委託業務において公社が実施する業務】 ・公社は、道路用地取得における折衝業務、補償方針及び補償金額決定、土地評価と財産価格審議会付議資料作成、分筆・所有権移転登記、連立事業に係る側道整備における道路縦横断線形検討、道路管理者・交通管理者等との設計協議、地元折衝、関連企業者調整、受注者指導、工事監督など、都の代行者としての判断が必要となる業務を実施
職員構成		【各職員区分の役割】 ・固有職員は、都退職者が減少する中、将来の公社の中核を担う存在として人材育成を強化しており、幅広いポストを担っている ・常勤嘱託職員は、半数以上が都退職職員であり、豊富な専門知識・技術・経験を活かし、主に道路用地取得における用地折衝や測量等の担当者、連立交差事業に係る側道整備における予算・決算、借地契約・更新などを担当する事務職員及び調査・設計、工事監督などを担当する土木技術職員として配置 ・都派遣職員は、道路用地取得において管理職や庶務担当係長として受託事業の円滑な実施のための都及び関係団体との連絡調整を担っているほか、ノウハウが必要なマンション用地取得の担当者として配置、連立交差事業に係る側道整備においては、予算・決算、東京都との連絡調整等を担当する事務職員及び側道整備等工事に係る調査・設計、工事監督などを担当する技術職員として配置 【増減理由】 ・H29～H31の人員数は、都退職者の減少に伴い常勤嘱託職員が減少する一方、固有職員が増加したことにより同程度で推移 ・R2からコロナ対応等の都側の事情により都派遣職員が減少したことにより人員数が減 ・R3は連立交差事業用地取得の規模拡大、都退職者の減少に伴う常勤嘱託職員から固有職員への振替により固有職員が増 【職種構成】 ＜道路用地取得事業＞ ・R3現在、事務職82%（用地取得、庶務）、土木・建築等技術職18%（測量、審査、用地管理） ＜鉄道連続立体交差事業に係る側道整備等事業＞ ・R3現在、事務職員1名、技術職員9名で、技術職員の比率は全体の90% ※固有職員及び嘱託職員は、すべて技術職員 ＜工事監督支援事業＞ ・都OBの土木技術職員が100%

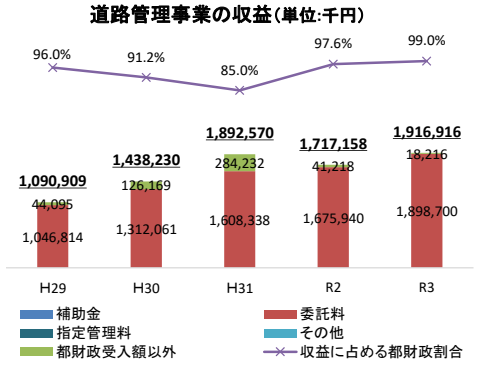
主な事業成果		
事業成果①		＜道路用地取得事業＞ 【都道整備にかかる用地取得のスピードアップ】 ・H29からR3の5年間で、全体受託面積はほぼ横ばい ・用地取得の進捗に伴う困難案件の顕在化や新型コロナウイルス感染症の影響により、R3の用地取得面積はH29からR2までと比較し減少 ・早期事業効果発現を目指し、部内の執行体制強化により更なる用地取得のスピードアップを図っている
事業成果②		＜道路用地取得事業＞ 【効率的な事業推進】 ・困難案件への対応として、即戦力となる都OBを中心に嘱託職員を採用した結果、H29からR3にかけ人件費はほぼ横ばい ・用地取得の進捗に伴う困難案件の顕在化や新型コロナウイルス感染症の影響により、R3の契約件数はH29からR2までと比較し減少したため、契約1件あたり人件費は、R2の1,497千円からR3は2,644千円と1,147千円の増となっている
事業成果③		＜鉄道連続立体交差事業に係る側道整備等事業＞ 【事業効果】 ・踏切除却に伴い交差道路や側道を整備されたことにより地域内道路ネットワークが強化され、沿線地域の駅へのアクセス向上、沿道で建物の更新が進むなど土地利用が促進 【中央線（三鷹駅～立川駅間）連立事業】 ・H25からH26にかけて延長約2,500mの側道を整備 ・側道整備からのアクセスにより、高架下に店舗、保育園、駐輪場等が整備され、地域が活性化 【南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）連立事業】 ・H28に延長2,710mの側道を整備 ・側道の整備により、アクセス可能となった高架下に道路防災ステーション、店舗、駐輪場などが整備され、地域が活性化 【京王線（笹塚駅～仙川駅間）連立事業】 ・京王線の高架化工事に伴い必要となる既存道路約550mの付替道路をR2からR5にかけて整備 ・付替道路整備に先立ち水道局施設の補償代行工事をR1（H31）からR3にかけて実施

4　主要事業分野に関する分析

事業分野	道路管理事業
事業概要	＜道路施設管理事業＞ 新宿副都心西口広場、新橋地下自動車道、環状八号線井荻・練馬トンネル、上野中央通り地下歩道、環状二号線築地虎ノ門トンネル等の重要道路施設の維持管理業務を受託し、監視カメラや巡回により利用者の安全性の確保、防犯性の向上を図るとともに、設備の適切な運用操作に加え、日常点検・定期点検等の維持管理業務を的確に行い、設備の良好な状態を保持している。 ＜都市インフラ予防保全型管理支援事業＞ ①東京都橋梁長寿命化事業 主要幹線道路に架かる橋梁について、従来の対症療法型管理から劣化が進行する前に計画的に補修補強を行う予防保全型管理の視点から、対策後の寿命を100年以上延命させるため、最新の技術や材料を用いて床版や橋脚の補修・補強工事を行う事業を受託している。 ②区市町村技術支援業務 道路施設の予防保全型管理への転換や効率的な維持管理を支援するため、点検、長寿命化計画、補修工事の設計及び施工等の一連の業務を区市町村から受託している。また、区市町村の職員を対象とした点検技術者を育成する研修を実施するとともに、技術相談窓口を設置し、区市町村の技術業務を支援している。 ＜道路整備保全支援事業＞ 道路整備及び道路管理に係る様々な事業の実施により蓄積した知識・ノウハウを活用し、道路事業を支える自治体職員の技術力向上や、道路の必要性・重要性について広く都民の理解を得るための講習会や参加・体験型の教育・啓発事業を行っている。また、道路環境改善活動を行う団体への支援など、安全・快適な道路環境の創出に向けた取組を、都民と協働して実施している。

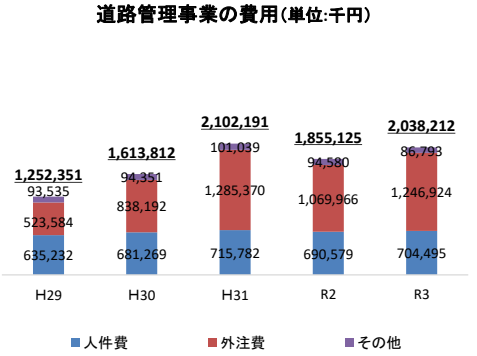
各指標に基づく分析

事業収益

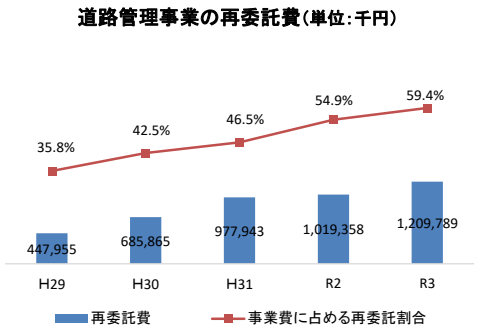
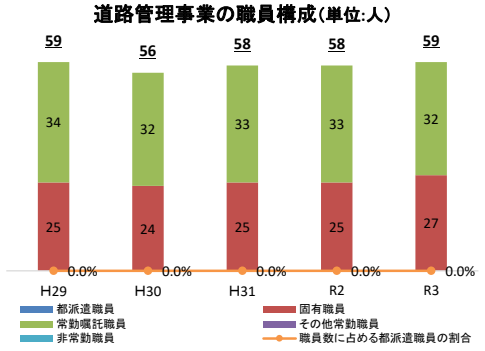


【収益の性質】
・主に事業委託元から支払われる、毎年度事業にかかる経費相当分の委託料
・道路整備保全支援事業は、自主経営事業で得られた収益を活用して行う事業のため、事業収益なし
【都事業との連動性】
・都や区市町村における橋梁等の予防保全型管理の推進などに伴い受託規模が拡大
【増減理由】
・H30～H31は、長寿命化事業の事業進捗に伴う工事費増により収益増
・R2は区市町村アセットマネジメント業務の受託に係る調布市からの受託事業終了により収益減
・R3は、長寿命化事業の事業進捗に伴う工事費増により収益増

事業費用

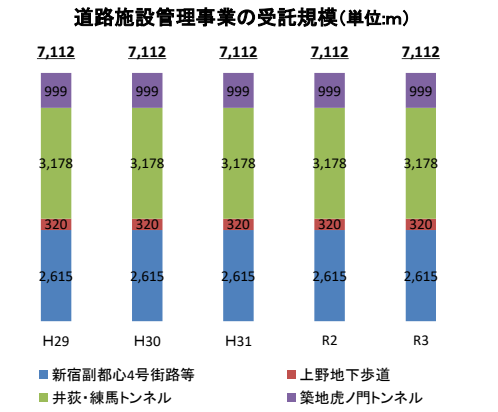


【事業費の増減理由】
・前段の事業収益の増減理由と同様に、受託規模や、工事の進捗等に応じて増減
【人件費の増減理由】
・受託事業の増に伴う人員増により人件費増
【人件費の推移から見る効率性】
・道路管理事業のうち、受託事業については都OBを中心とした嘱託・臨時職員の採用を図ることにより人件費を抑制
・システム運用等の特殊作業や定例的な事務作業を外注し、効率的な運営を行うことで人件費を抑制
【外注している業務・直営との使い分け】
・外注業務は、道路施設の機械整備等の特殊作業、橋梁長寿命化工事の施工、道路整備保全支援事業におけるシステム運用等の特殊作業
・直営業務は、道路施設の点検や各種作業における監督者としての電気主任技術者による業者への指示・指導や進行管理及び確認、外注工事の設計・積算・起工、工事監督、関係機関との協議・調整、事業の企画運営業務等の基幹業務
【外注費の増減理由】
・H30～H31は、長寿命化事業の事業進捗に伴う工事費増により外注費増
・R2は区市町村アセットマネジメント業務の受託に係る調布市からの受託事業終了により外注費減
・R3は、長寿命化事業の事業進捗に伴う工事費増により外注費増

再委託費		【再委託内容】 ・再委託費は、事業費用における外注費とほぼ同様 【再委託業務において公社が実施する業務】 ・再委託は、道路施設の機械整備等の特殊作業、橋梁長寿命化工事の施工等 ・公社は、再委託業務の設計・積算・起工・発注、工事監督、関係機関との協議・調整、監督者として道路施設の点検や各種作業における業者への指示・指導や進行管理及び確認等を実施 【増減理由】 ・H30～R3ともに、長寿命化事業の事業進捗に伴い増加傾向
職員構成		【各職員区分の役割】 ・固有職員は、代理人（業務責任者）や電気主任技術者として管理業務の責任者としての役割や、土木技術職員として橋梁の耐震補強・長寿命化工事等に係る設計・積算、工事監督、引継ぎまでを担当 ・常勤嘱託職員は、業務経験のある都OBや、第一種電気工事士と同等の能力を有する職員を採用し、固有職員の補助や固有職員不在時には責任者の役割等を担当 【増減理由】 ・R3は橋梁長寿命化事業の規模拡大等により固有職員が増 【職種構成】 ＜道路施設管理事業＞ ・R3現在、固有職員、常勤嘱託職員ともに電気技術職員が占める割合は100% ＜都市インフラ予防保全型管理支援事業＞ ・橋梁の耐震補強・長寿命化、長寿命化計画策定、ストック点検・診断などの基本計画、実施計画、予算進行管理など、従事する人員はすべて土木技術職

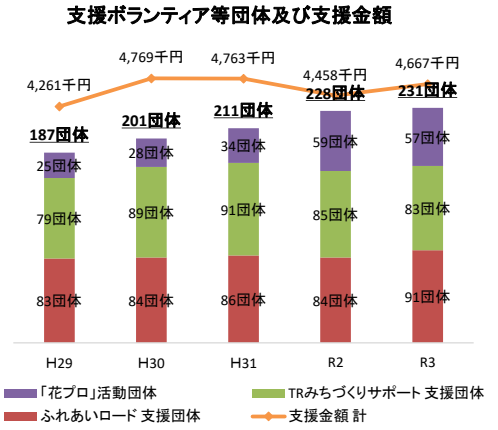
主な事業成果

事業成果①



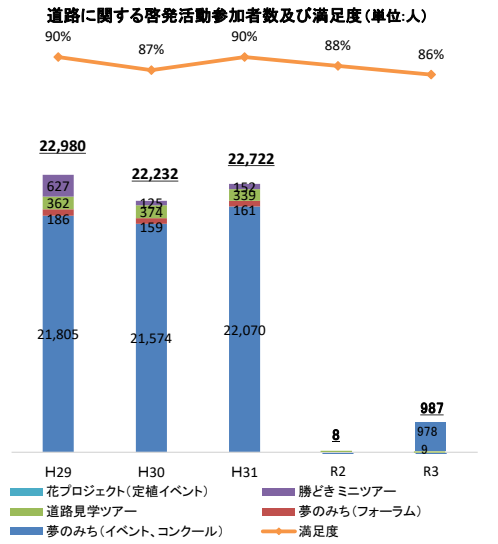
＜道路施設管理事業＞
・都から受託管理している道路施設は、都心地下を通る長大な自動車専用トンネルや、歩行者が集中する地下歩道で、これらは地上道路と異なり、閉鎖された地下空間に大量の通行を確保する特殊な道路施設（以下特殊道路施設という）であり、これらの特殊道路施設を円滑な道路交通の確保に向けて、24時間365日安全・安心な道路管理を実施
・以下による適正な管理により、管理事故は0件を継続しており、施設の安全な運用を実現
①災害時の初動対応判断、交通事故・落下物・浸水等の緊急時における二次災害防止の判断と対応を道路管理者に代わり的確に実施
②特殊道路施設の維持管理経験を活かし、路面異常躯体の亀裂や陥没、浸水など施設の変化を早期発見することで、重大事故を未然に防止
③道路設備の確実な点検・運転を行い、蓄積した設備の動作情報に基づき故障発生を抑制

事業成果②



＜道路整備保全支援事業＞
【ボランティア支援の成果】
・地域の住民や学校、PTA、企業などと東京都建設事務所が協力し、都道において歩道の清掃などの美化活動や、植樹帯への花苗植付などの緑化活動を行い、道路利用のモラル向上と潤いのある道路空間の創出を目指していく「ふれあいロードプログラム」への支援をH14から行っている。
・支援内容は、東京都が認定した「ふれあいロード・プログラム」認定団体を対象に、ボランティア活動の活動費助成等を行っており、毎年80以上の団体に支援している。
また、公社独自の取組「TRまちづくりサポート」でも認定団体に清掃グッズ等の提供を行っており、毎年80以上の団体に提供している。
・ボランティア団体には助成等の支援だけでなく、フォーラムでの表彰や広報誌「TR-mag.」での活動紹介を実施し、活動団体からも高い評価を得ている。
・「道で咲かせよう東北の花プロジェクト」では、東北被災3県、東京都第三建設事務所、公社の三者で連携し、被災地で生育された花苗の一部を都道に定植する取り組みを実施している。
・R3は、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催に合わせて大会の予選会場である県営あづま球場近くの円形花壇に花苗約20,000株を定植し花で彩るとともに、東北3県の代表自治体とオンラインで活動報告会を実施した。

事業成果③

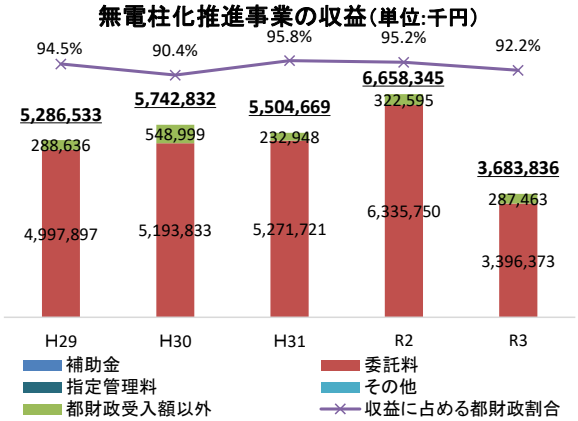


＜道路整備保全支援事業＞
【啓発事業の成果】
・道路整備や維持管理の意義や必要性をわかりやすく説明し、道路行政について理解を得るため、一般の都民を対象に道路見学ツアー等の啓発活動を実施している。
・公社では、限られた人員でイベントや見学ツアー等の各種企画での魅力を高め、内容を充実するため、イベント企画会社や旅行会社を活用しつつ、参加者数の拡大と満足度の向上を図ってきた。
・R2は、新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から各種イベント等の開催が中止となったが、緊急事態宣言が解除された秋に「街路樹ツアー」を1回のみ開催した。
・R3も引き続き、新型コロナウイルス感染症により様々な制約を受けるなか、感染予防対策の徹底と新たにオンラインを活用した取り組みにより、継続的な普及啓発を実施している。
（夢のみちオンラインイベント：109,413PV）

事業分野	無電柱化推進事業
事業概要	【都道無電柱化事業の受託】 都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目的として、H19から都が推進する無電柱化事業に協力し、センター・コア・エリア内都道の一部を受託開始した。H25からは環状七号線、H26からはオリンピック・パラリンピック関連道路を、さらにH27からは多摩地域の第一次緊急輸送道路を、H31からはその他区部の緊急輸送道路を受託している。（R3計58箇所） 【区市町村等無電柱化の技術支援】 区市町村等と連携して無電柱化エリアの面的拡大を図り、事業効果を高めるため、H18から各自治体が実施する無電柱化事業の業務受託を行っており、事業に関する相談等も含め、都と連携した総合的な技術支援を行っている。（R3計10箇所）

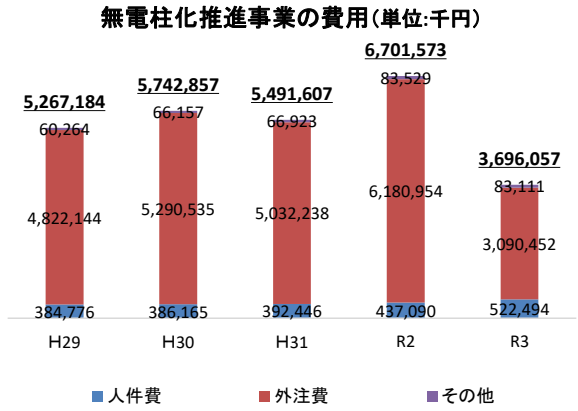
各指標に基づく分析

事業収益



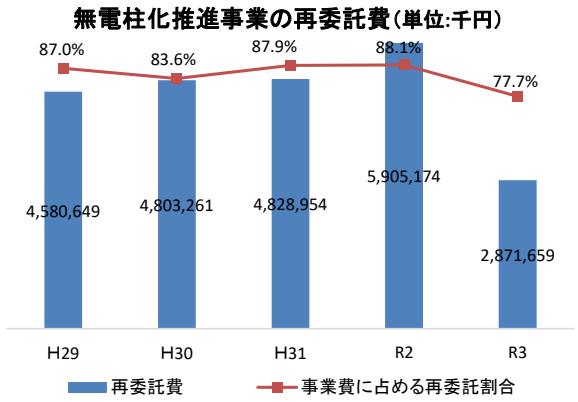
【収益の性質】
・事業委託元から支払われる、毎年度事業にかかる経費相当分の委託料
【都事業との連動性】
・都が推進する無電柱化事業を補完しており、収益は都の事業計画に連動
【増減理由】
・事業収益のうち、都財政受入額は概ね95%程度を占める。区市受託分を含む各年度の全体収益の変動は、主にセンター・コア・エリア内都道及び第一次緊急輸送道路(環状七号線、多摩地域)の電線共同溝本体工事の規模に連動
・R3は、請負業者に支払う工事等の前払金の会計処理変更に伴い減額

事業費用

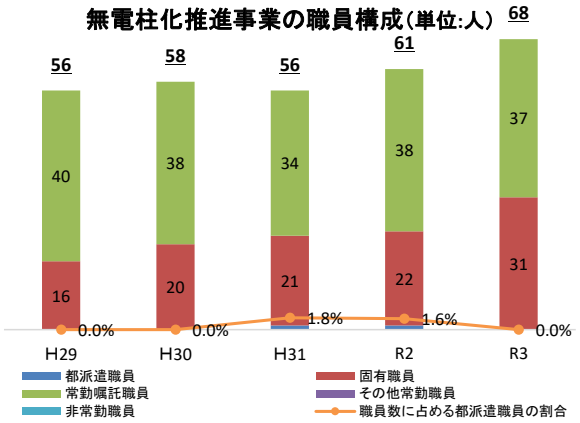
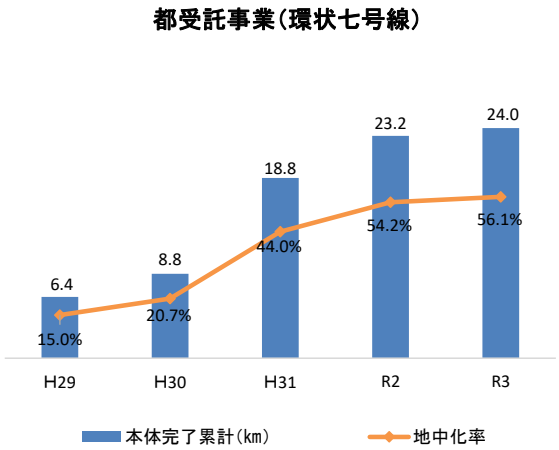
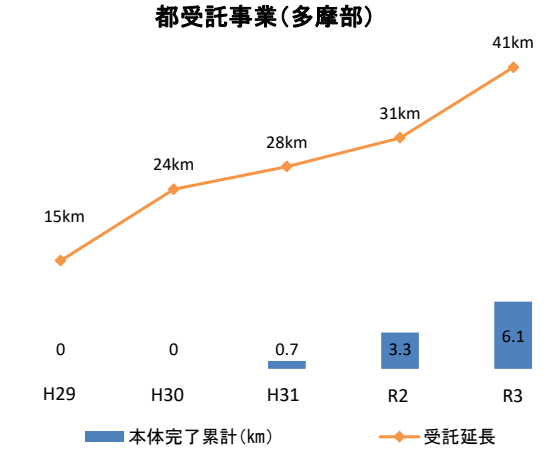
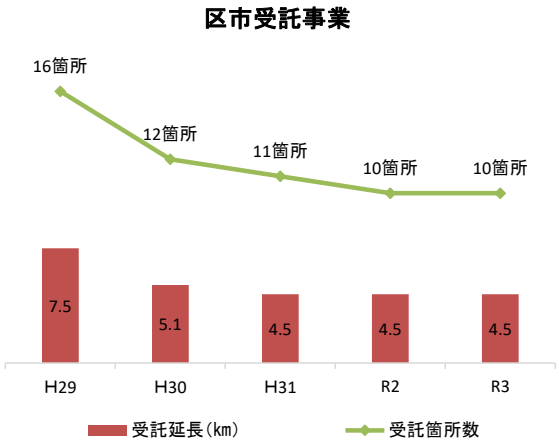


【事業費の増減理由】
・都の事業計画により、センター・コア・エリア内のオリパラまでの完了や第一次緊急輸送道路の整備促進が求められていることから拡大
・事業費は、調査・設計等の委託費に比べて多くの費用を要する電線共同溝本体工事費の増減により変動
【人件費の増減理由】
・設計・本体工事など事業に係る業務量増に伴い職員を増員
【人件費の推移から見る効率性】
・事業費は電線共同溝本体工事の増減により年度ごとの変動幅が大きいが、技術力の高い嘱託職員を活用し人件費を抑制
【外注している業務・直営との使い分け】
・都と同様に、設計・本体工事及び舗装復旧工事等の施工は外注で実施
・設計等委託業務の積算・発注・契約、工事の積算・発注・契約、工事監督業務及び関係機関との調整等業務は公社直営で実施
【外注費の増減理由】
・事業が数年間に亘るため、都からの受託数が多い年度と少ない年度で、後年の事業費（外注費）に増減が生じるもので、主にセンター・コア・エリア内都道及び第一次緊急輸送道路(環状七号線、多摩地域)の電線共同溝本体工事の規模に連動

再委託費



【再委託内容】
・設計、試掘調査等業務、本体工事及び道路復旧工事等
【再委託業務において公社が実施する業務】
・警視庁、電線管理者等関係機関や地元との調整、発注・契約及び業務受注者への監督や指示・指導等
【増減理由】
・事業が数年間に亘るため、都からの受託数が多い年度と少ない年度で、後年の事業費（外注費）に増減が生じるもので、主にセンター・コア・エリア内都道及び第一次緊急輸送道路(環状七号線、多摩地域)の電線共同溝本体工事の規模に連動

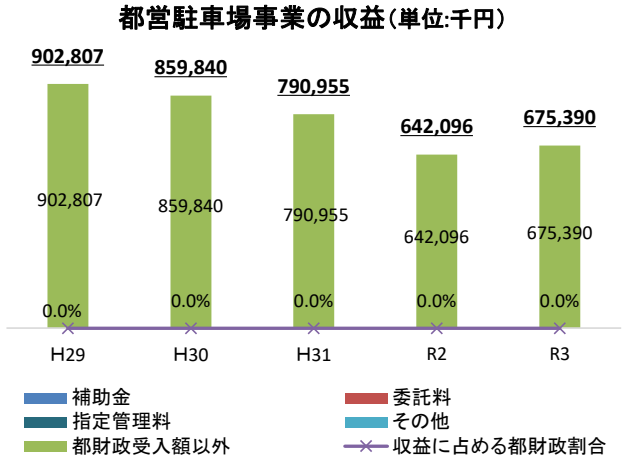
職員構成		【各職員区分の役割】 ・固有職員は主に電線共同溝の設計・積算・発注業務を担当 ・常勤嘱託職員は約半数が都退職職員で、主に関係機関との調整等業務、工事監督、固有職員の指導・育成を担当 【増減理由】 ・受託規模拡大に伴い漸増(H29～H31:多摩地域の第一次緊急輸送道路の受託拡大) ・R2は多摩地域における工事本格化に伴い増加 ・R3は環状七号線及び多摩地域の工事本格化、都退職者の減少に伴う常勤嘱託職員から固有職員への振替により固有職員が増 【職種構成】 ・R3現在、固有職員のうち、事務職3%、土木職97% ・R3現在、嘱託職員のうち土木職の占める割合は100% ・職員数に占める都退職者(嘱託職員)の割合はH29～R3で約7～5割程度
主な事業成果		
事業成果①		【無電柱化の都受託事業(環状七号線)】 ・第一次緊急輸送道路の無電柱化整備路線として、環状七号線を平成25年度より東京都から受託し、整備を進めている。 ・事業延長は、令和3年度までに環状七号線の無電柱化対象延長の約4割に当たる42.8km(両側)<24箇所>を受託し、全線で事業を進めている。 ・令和6年度末の地中化(電線共同溝本体工事)完了を目指し、公社のこれまでの技術力とノウハウを駆使し、スピード感を持って整備促進に努めている。
事業成果②		【無電柱化の都受託事業(多摩部)】 ・多摩地域の第一次緊急輸送道路の無電柱化整備路線として、平成27年度より東京都から受託し、整備を進めている。 ・事業延長は、令和3年度までに18箇所41.1km(両側)を受託し、全線で事業を進めている。 ・多摩地域の第一次緊急輸送道路については、令和17年度の完了を目指し、公社のこれまでの技術力とノウハウを駆使し、スピード感を持って整備促進に努めている。
事業成果③		【無電柱化の区市受託事業】 ・公社では、都内の道路延長の約9割を占める区市町村道の無電柱化を促進していくため、無電柱化事業の経験がほとんどない区市に対し、技術支援の一環として事業を受託し整備を進めている。 ・区市受託事業については、平成18年度より受託を始め令和3年度までに10区7市において受託し、これまでに計約19kmの無電柱化が完了し、都内の無電柱化率向上に貢献している。

4　主要事業分野に関する分析

事業分野	都営駐車場事業
事業概要	地下自動車道と一体的に整備された都営駐車場の指定管理者として、駐車場の役割と効果が最大限に発揮されるよう適切に管理運営を行っている。 ・東京都八重洲駐車場等5場 ・東京都板橋四ツ又駐車場

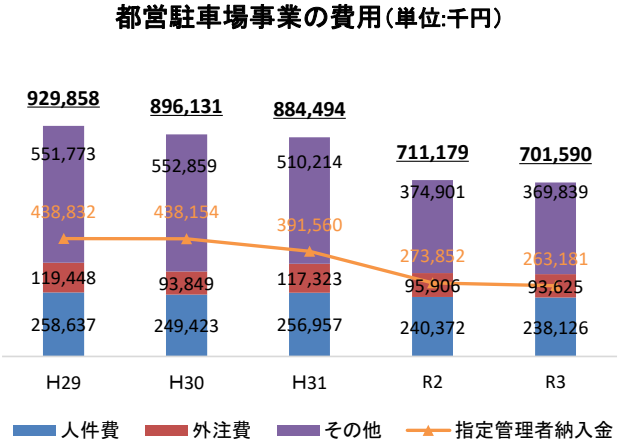
各指標に基づく分析

事業収益



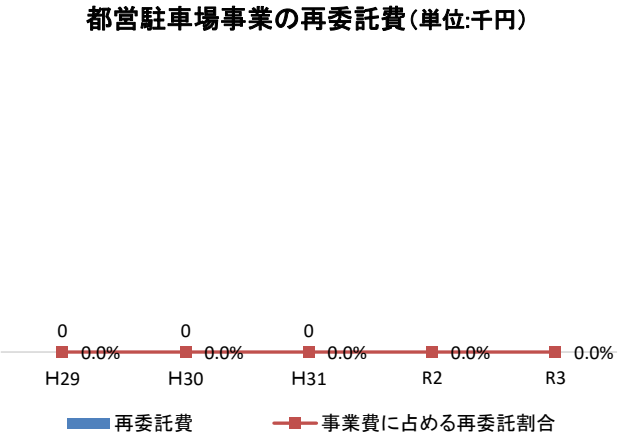
【収益の性質】
・都営駐車場における駐車場収入
【都事業との連動性】
・近隣の違法路上駐車の受け皿として都市計画駐車場の役割である駐車対策に寄与
【増減理由】
・H28までは、駐車場周辺の再開発工事により工事車両の利用が増え事業収益が増加傾向にあったが、H29～H30は、周辺の再開発工事が収束してきている。
・H30～H31は新京橋駐車場、H31～R3は八重洲駐車場の大規模修繕（東京都施工）に伴う閉鎖が影響し、減収となった。
・都委託料は実績なし。

事業費用

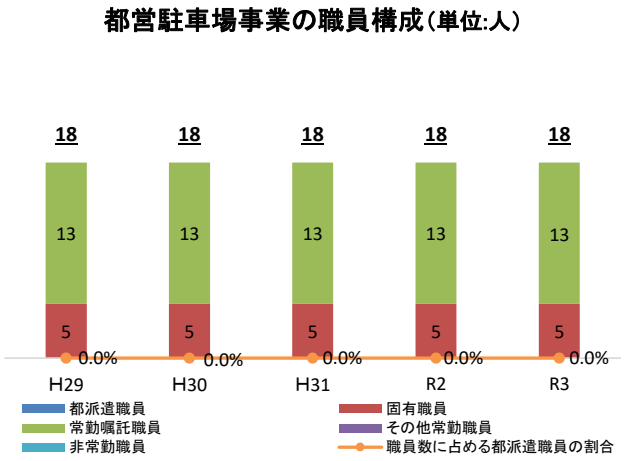
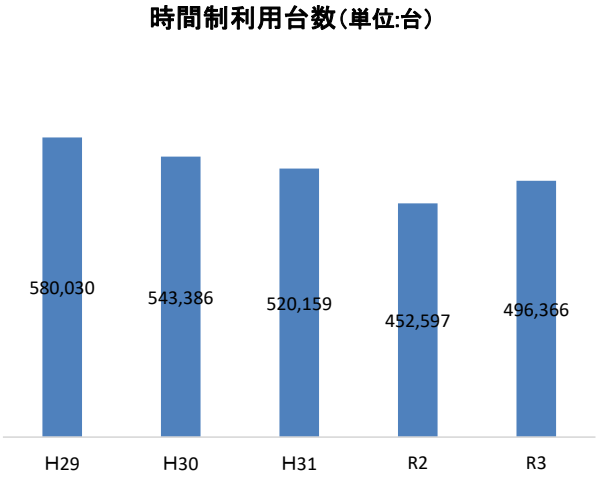
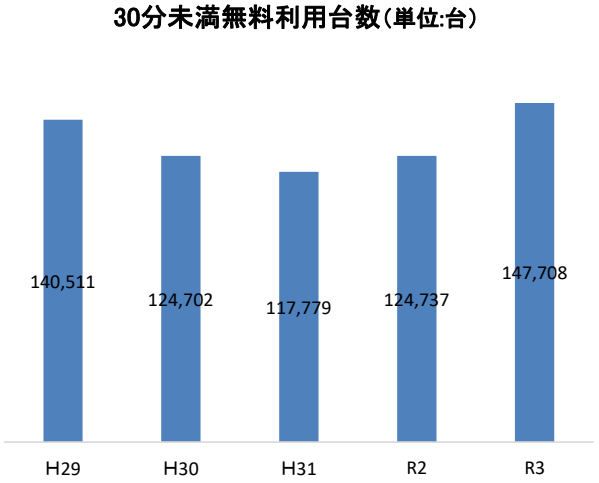


【事業費の増減理由】
・全体的な変動は指定管理者提案時の収支計画に基づく納入金額の増減が主な要因
【人件費の増減理由】
・指定管理者提案時の配置計画に基づき人員を配置しており、配置人員の給料差により増減
【人件費の推移から見る効率性】
・指定管理者提案時の配置計画に基づき、効果的に配置
【外注している業務】
・外注している業務は、駐車場管制装置や空調設備などの保守作業・改修修繕工事など、特殊性の高い作業
【外注費の増減理由】
・保守作業、改修修繕工事などの費用で毎年ほぼ一定であり、大きな増減なし

再委託費



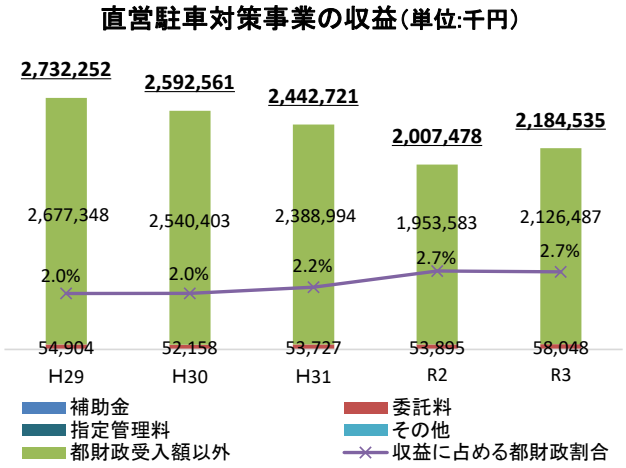
【再委託内容】
・H29以降、再委託業務なし

職員構成		【各職員区分の役割】 ・固有職員は、駐車場の管理運営における企画立案、関係機関との調整など基幹業務を実施 ・常勤嘱託職員は、現場責任者としての駐車場管理業務や設備補修など固有職員の補助業務等を実施 【増減理由】 ・駐車場と道路の一体構造であることを踏まえ作成した指定管理者提案時の配置計画に基づいており、変動なし 【職種構成】 ・R3現在、事務職67%（駐車場管理、庶務）、技術職33%（電気）
主な事業成果		
事業成果①		【都営駐車場の管理運営】 ・H23に最大料金制度（駐車料金上限金額）を導入し、利用のしやすさから時間制利用者は年々増加 ・H26以降は、駐車場周辺の再開発工事が活発化したため、これらの駐車場需要を駐車場に取込み、周辺の違法路上駐車の削減に貢献 ・近年における時間制の利用台数は高水準で推移しており、地域の違法路上駐車の解消に寄与 ・H30以降、大規模改修工事に伴う駐車場閉鎖の影響により利用台数が減（H30新京橋駐車場9～3月閉鎖、H31新京橋駐車場4～9月・八重洲駐車場2～3月閉鎖、R2八重洲駐車場4～3月閉鎖） ・R3も引き続き八重洲駐車場は閉鎖しているが、新型コロナウイルス感染症により停滞していた人流の回復により利用者数増加（R3八重洲駐車場4～3月閉鎖）
事業成果②		【公益的施策の実施】 ・H23に短時間路上駐車の削減を目的に八重洲駐車場外4場に30分未満駐車料金無料を導入し、利用者は年々増加 ・H28には、板橋四ツ又駐車場に当施策を導入し、更なる短時間路上駐車の削減に貢献 ・公社ホームページや都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」、地域主催のイベント等で周知するとともに、地元警察や区役所と連携したパトロール等の実施により、短時間の違法路上駐車の削減に貢献 ・H30以降、大規模改修に伴う駐車場閉鎖の影響により利用者数が減少していたが、R2は、新京橋駐車場の再開により増加 ・時間制利用台数と同様、人流の回復に伴いR3の利用者数増加

事業分野	直営駐車対策事業
事業概要	＜直営駐車場等事業＞ 都有財産等を有償で借り受け、使いやすく快適で安全・安心な駐車場として整備し、利用者ニーズに対応したサービスを提供するとともに、公益的施策を展開している。 また、直営駐車場等事業は、道路事業を支える自治体職員の技術力向上のための講習会、道路の必要性・重要性について都民の理解を得るための教育・啓発事業等の公益事業の原資を確保する要の事業である。 （R4.4.1時点 190場8,349台） ＜駐車対策支援事業＞ 違法路上駐車の削減及び都市の環境負荷軽減に寄与する先駆的施策を都内駐車場に広く普及するため、駐車場事業者への支援を行うとともに、都内時間貸駐車場検索サイト「s-park」による駐車場情報の提供を通じて、駐車場の利用促進と違法路上駐車の削減に寄与している。

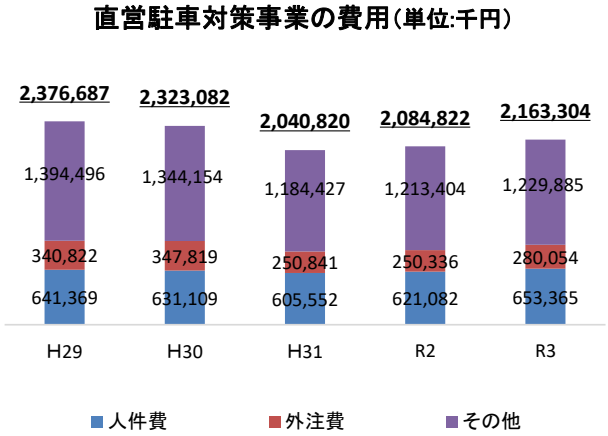
各指標に基づく分析

事業収益

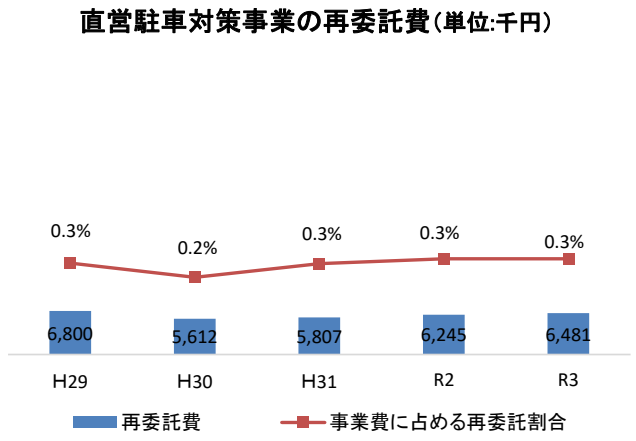
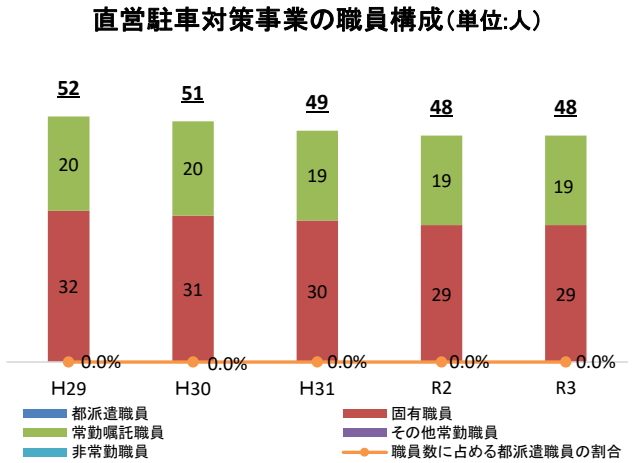
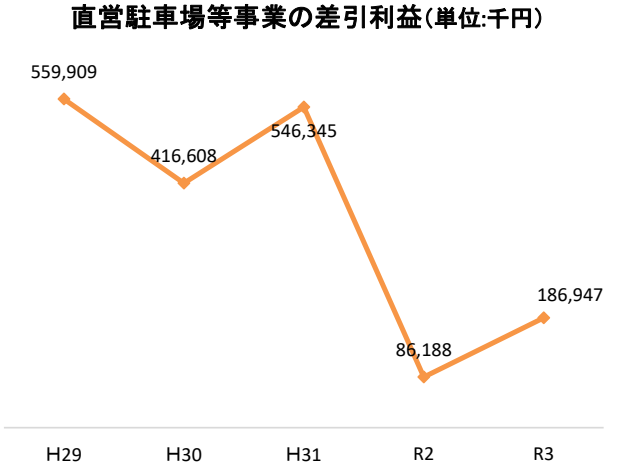


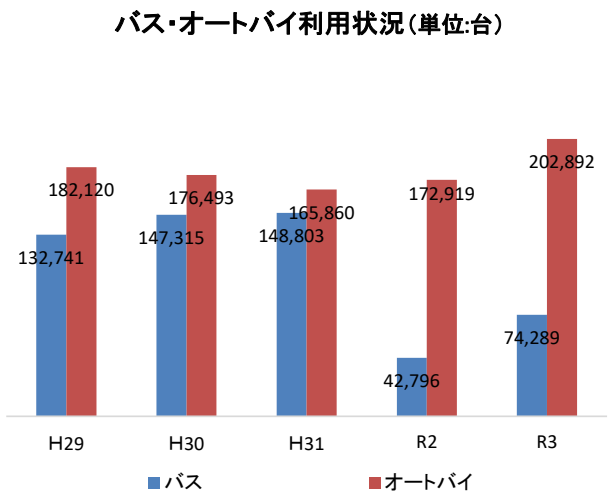
【収益の性質】
・駐車場収入や都庁舎駐車場等の管理委託料等
・駐車対策支援事業は、自主経営事業で得られた収益及び駐車場整備基金の果実を活用して行う事業のため、事業収益なし
【都事業との連動性】
・都有未利用地を駐車場として有効活用するとともに、都が策定した総合駐車対策に基づく違法路上駐車の削減・環境負荷軽減を推進
・得られた収益は、安定的な経営基盤を確保するとともに道路の必要性・重要性の普及啓発や駐車対策支援事業等の公益事業を通して都民に還元
【増減理由】
・H29～H30は、都の橋梁耐震補強工事に伴う道路高架下駐車場の閉鎖による収益への影響が大きかったが、工事終了後の早期再開等の取組により駐車場の利用促進を図っている。
・H31は立川指定管理者駐車場の指定期間終了もあったが、概ね24億円の事業収益を確保
・R2～R3は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言発出等による人流抑制の影響を受けるも20億円超の収益を確保

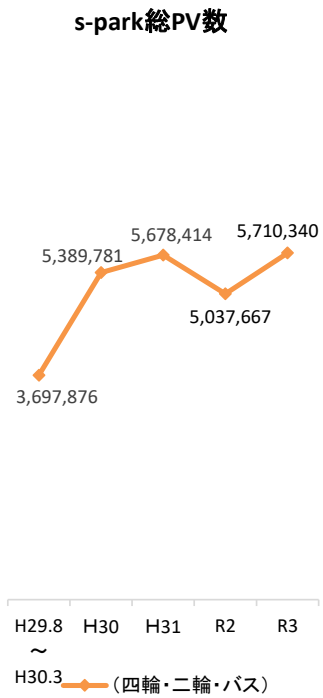
事業費用



【事業費の増減理由】
・地価上昇に伴い土地使用料が年々増加
・H29～H30は耐震補強工事終了後の再開工事など、年度により工事費が増減
・H30～H31は、立川市指定管理者駐車場の指定期間終了に伴い事業費減
・H31～R3は、地価上昇に伴う土地使用料が増加
【人件費の増減理由】
・営業所の統廃合や駐車場の無人化による駐車場管理人員の削減、事業量に合わせた人員配分の弾力的な見直し等により効率的に事業を運営
【人件費の推移から見る効率性】
・H29～H30は、事業費用に占める人件費の割合は概ね27%程度で推移しており、駐車場の無人化や集金業務の効率化に努め、人件費を抑制
・H31～R3は、立川市指定管理者駐車場の終了により、事業規模が減少したため人件費割合は概ね30%と増加
【外注している業務・直営との使い分け】
・駐車場の管制装置や空調設備などの保守委託・改修工事、「s-park」システム運用等の特殊作業を外注
・「s-park」の機能設計等の企画は直営で実施し、特殊作業を外注することで効率的な運営を実施
・路上駐車実態調査などの各種調査作業を外注し、公社は、調査結果をもとに駐車対策を検討・実施
【外注費の増減理由】
・H29は、耐震補強工事終了による駐車場の再開工事による費用増
・H31は立川市指定管理者駐車場終了などに伴う費用減

再委託費		【再委託内容】 ・管理業務を受託している都庁舎駐車場の駐車場管制装置の保守点検や機器の改修工事業務 【再委託業務において公社が実施する業務】 ・再委託に伴う関係機関との調整、起工、監督、検査業務等 【増減理由】 ・監視盤修繕工事、駐車場機器更新による増減
職員構成		【各職員区分の役割】 ・固有職員は、駐車場及び駐車対策全般における企画・立案、駐車場用地の占使用許可申請、駐車場開発等の基幹業務を実施 ・常勤嘱託職員は、現場責任者としての駐車場管理業務、土木工事や駐車場開発など固有職員の補助業務や、区と協議により作成した要綱に基づき実施する駐車場整備基金の果実を活用した業務を担当 【増減理由】 ・H29～R3は、駐車場の新規開場、駐車場の廃止や業務量減に伴う増減があるものの、概ね同程度の人員 【職種構成】 ＜直営駐車場等事業＞ ・R3現在、事務職89%（駐車場管理、庶務）、技術職11%（設計等） ＜駐車対策支援事業＞ ・R3現在、事務職100%
主な事業成果		
事業成果①		＜直営駐車場等事業＞ 【駐車対策の推進と収益確保】 ・東京都が保有する財産を有償で借り受け駐車場として整備することで、周辺の違法路上駐車削減、都有地の維持管理費削減、高架下点検による橋梁の安全確保に寄与 ・得られた収益は、安定的な経営基盤を確保するとともに、道路に関する啓発活動や駐車対策支援事業などの公益事業の原資として活用 ・従前から組織再編や駐車場の無人化など経費節減に取り組むとともに、新規駐車場の開設や既存駐車場の料金改定等を実施し、収益を確保 ・高架道路下の駐車場では、橋梁耐震工事や長寿命化工事後の早期再開により収益を確保 ・H30は、錦糸町PTの大規模改修実施及び資産除去債務見積変更による費用増により利益が一時的に減少 ・R2に新型コロナウイルス感染拡大の影響により収益が大幅に減少したが、R3は、錦糸町PT、丸ノ内鍛冶橋等で緩やかに利用回復がみられ、差引利益は増加

<table>
<tr>
<td>事業成果②</td>
<td> 
</td>
<td>＜直営駐車場等事業＞
【大型バス・オートバイ駐車場の管理運営】
・公社は駐車対策の一環として、民間では収益性の観点から運営が困難な大型バス・オートバイ駐車場の管理運営を実施し、違法路上駐車の削減に貢献
・H16以降、社会問題となっているオートバイ駐車場を積極的に整備するとともに、自動二輪車協会や地元警察、区役所と連携し駐車場利用の促進に貢献
・H25には、高速バスの制度改正に伴い大型バスの駐車需要の増加に対応するため、国土交通省や東京バス協会等と連携し、積極的に大型バスの受け入れを実施
・H28には、新宿警察署や新宿区役所と連携した歌舞伎町観光バス駐車場を開場し、増加するインバウンド需要に対応（R4.1月閉鎖）
・R2に新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、大型バスの利用が大きく減少したが、R3は人流の回復とともに利用が回復基調
・一方、オートバイは通勤手段としての利用等、他者と接触しない移動手段として、各場で利用が拡大し増加</td>
</tr>
<tr>
<td>事業成果③</td>
<td>


</td>
<td>＜駐車対策支援事業＞
【駐車場情報の提供】
・東京都はTDM（交通需要マネジメント）においてTDM東京行動プランを定め9つの重点施策を掲示
・その中で駐車マネジメントの推進とパーク&ライドに係る情報を公社がH14から運営している「s-park」（東京都内の時間貸駐車場検索サイト）で提供
・「s-park」は公社が公益法人としての特性を活かし、民間事業者からのデータと23区の駐車対策と連携した駐車場調査のデータの双方を活用することにより、都内全域の時間制駐車場の情報を掲載
・国土交通省とシステム連携し、VICSカーナビにも情報提供
・H29には、四輪・二輪・バスサイトの一元化等によるコストの縮減と利便性の向上を図るため、新システムの開発を行い、7月から新システムによる情報提供を実施
※H29.7月までの集計は、アクセス件数を表示しているが、H29.8月分からは、新システムへの移行に伴い、ページのカウント方法が変更となったため、s-parkサイト全体に対するページ・ビュー（PV）の総数を表示している。
・R2は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛等の影響によりアクセス数が減少したが、R3は行動制限の緩和等とともに増加傾向</td>
</tr>
</table>

2023年度改訂版のポイント

◆戦略３ 専門家集団形成に向けた職員の確保・育成「用地補償業務管理士、土木施工管理技士の資格取得の推進」について、駐車場事業における新しいモビリティーの進展や脱炭素など社会経済状況の変化を見据えた駐車場事業の推進が求められることから、個別取組事項名を「用地補償業務管理士、土木施工管理技士の資格取得の推進等」に変更するとともに、2023年度計画に「駐車場事業における人材育成計画の策定」を追加

【プランの主な改訂内容】

戦略３　専門家集団形成に向けた職員の確保・育成

個別取組事項(改訂前)	2023年度(改訂前)	個別取組事項(改訂後)	2023年度(改訂後)
用地補償業務管理士、土木施工管理技士の資格取得の推進	・用地補償業務管理士及び総合補償士の資格取得研修の実施（4名受講、1名合格） ・土木施工管理技士の資格取得研修の継続実施（12名受講、4名合格）	用地補償業務管理士、土木施工管理技士の資格取得の推進**等**	・用地補償業務管理士及び総合補償士の資格取得研修の実施（4名受講、1名合格） ・土木施工管理技士の資格取得研修の継続実施（12名受講、4名合格） **・駐車場事業における人材育成計画の策定**

（公財）東京都道路整備保全公社

戦略１	道路事業の着実な実施による都への貢献

戦略の性質	2023年度改訂の視点による区分			
経営改革目標	都の重要施策	財務の安定化	都への政策提言	デジタル活用・他団体連携
	○			

関連する都の重要施策

■「未来の東京」戦略
・戦略８：安全・安心なまちづくり戦略　・戦略９：都市の機能をさらに高める戦略

戦略を設定する理由・背景

東京の道路行政を支える政策連携団体として、「『未来の東京』戦略」に掲げる無電柱化の推進、幹線道路ネットワークの構築、橋梁などの都市インフラの維持・更新に一層貢献していくことが求められている。

団体における現状（課題）

◆無電柱化は、現在、都から63箇所、整備延長124.7kmを受託しており、今後、都の「無電柱化加速化戦略」により受託増が見込まれるとともに、多摩地域の工事が本格化するため、事業の効率的な執行が必要である。

◆橋梁長寿命化は、現在、都から５橋を受託し、設計は都が行い、照査・積算・施工は公社が行っているが、照査の段階で設計思想の確認や設計変更に時間を要している。このため、業務の進め方改善や設計精度の向上が必要である。

◆道路用地取得は、今後の業務量も踏まえて積極的に受託するとともに、専門家集団として困難度の高い路線に取り組んでいくことが求められている。

課題解決の手段

◆高い技術力を維持し、取組を加速する実施体制を構築するため、無電柱化本体工事が本格化する地域の施工マネジメントの強化や手続きを効率化し、事業者との協力により、工期短縮、コスト縮減の取組を着実に推進していく。

◆橋梁長寿命化事業における詳細設計から工事施工までを一貫して公社が実施できるよう、技術力向上に向けて都との人事交流などの検討・調整を進める。

◆防災・渋滞解消等の事業効果の高い路線やマンション用地の取得を受託するとともに、特に困難度の高い路線については、公社のノウハウを活かし、計画的かつ効率的な用地取得の方策を都に提案していく。

３年後（2023年度）の到達目標

【目標①】
延べ40kmの無電柱化事業の着手

【目標②】
橋梁長寿命化事業の施工に加え、詳細設計の受託検討

【目標③】
都からの用地取得の受託拡大
（特に困難度の高い路線については、新たな手法を取り入れ、用地取得を開始）

実績（2022年11月末時点）及び要因分析

・【目標①】については、15.9kmの無電柱化に着手した。実績累計は目標40kmに対し28.6kmとなり、着実に進捗している。

・【目標②】については、橋梁長寿命化における都が行う詳細設計の仕様書作成に協力（２橋）をした。円滑な施工監理に向け都との調整を継続していく。

・【目標③】について、骨格幹線道路（立川東大和線）を新規受託し、用地折衝に向け用地説明会を開催した。東武東上本線（大山駅付近）は、取得方針を策定し用地説明会を実施した。今後、用地取得に向けた物件調査等を実施していく。

個別取組事項	関連目標	2022年度計画	2022年11月末実績	2022年11月末実績の要因分析	2023年度計画
施工マネジメントの強化（多摩地域の施工体制整備）	目標①	・区部新規事業着手路線２箇所（6.4km） ・多摩地域新規事業着手路線２箇所（3.2km） ・発注時期の分散化等入札不調対策の実施 ・多摩地域の施工体制整備	・区部新規事業着手路線３箇所（11.1km） ・多摩地域新規事業着手路線１箇所（4.8km） ・発注時期の前倒し等による入札不調の改善 （不調回数：2021年度12回→2022年度４回） ・「多摩工事担当課長」及び係（二係体制）の新設による執行体制の強化	・都との年度協定時に着手路線・距離の変更が生じたため、多摩地域において１箇所(4.8km)の着手となった。なお、区部については、契約不調により2021年度内に未着手であった１箇所(2.2km)が、2022年４月に着手済みとなり実績に加えている。 ・建設コンサルタントへのアンケート結果を踏まえ、発注時期や設計委託費の見直しを講じることで、入札不調の回数は減少した。 ・多摩地域の受託拡大及び無電柱化の工事本格化に対応するため、執行体制を整備・強化した。	・区部新規事業着手路線２箇所（7.4km） ・多摩地域新規事業着手路線２箇所（8.0km） ・発注時期の分散化等入札不調対策の実施
橋梁長寿命化事業に係る詳細設計の受託に向けた検討	目標②	・詳細設計から施工まで一貫した受託に向けた調整を実施 ・詳細設計受託に向けた体制整備の調整を実施 ・都との人事交流の実施について調整	・設計精度の向上に向け、都が行う詳細設計の仕様書作成に協力（２橋） ・主要幹線道路に架かる橋梁１橋を新規受託 （長寿命化工事の施工監理の受託計９橋）	・詳細設計の受託の前提となる人事交流については、都との協議を進めている。一方、都との調整では工事発注を優先するため、都が発注する予定だった工事のうち一部を公社が担うこととなり、新規橋梁の工事発注を含む施工監理を受託することとなった。このため、詳細設計業務については現時点では、都が発注する詳細設計委託における工法検討などへの関与を行うこととなった。 ・橋梁長寿命化の取組み強化に向け、都と調整のうえ施工監理を新規に受託した。	・詳細設計から施工まで一貫した受託開始 ・詳細設計実施のための体制整備 ・詳細設計の発注・契約 ・都との人事交流の実施
新たな手法による困難路線の用地取得開始及び課題解決策の提言	目標③	・都との協議による取得路線やマンション用地取得の受託 ・取得方針に基づき、用地説明会、土地評価、物件調査等実施し、課題に対する解決策を都へ提言	・2022年度から新規受託した多摩地域の骨格幹線道路（立川東大和線）について、用地折衝に向け11月に用地説明会を開催 ・東武東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業について、追加調査の結果も踏まえ取得方針を策定 ・用地折衝に向け、８月に用地説明会を開催。10月から物件調査を開始	・立川東大和線は、関係人との円滑な用地折衝に向け都と調整のうえ用地説明会を実施するとともに、今後は用地取得に向けた土地評価や物件調査による補償算定を実施していく。 ・東武東上本線は、権利関係等の用地取得上の問題点と対応策を整理し、画地ごとの取得方針を都へ提出した。 ・今後、2022年度内に課題に対する解決策を都へ提言予定である。 ・都や鉄道事業者などと調整のうえ用地説明会を実施するとともに、今後は用地取得に向けた土地評価や物件調査による補償算定を実施していく。	・都との協議による取得路線やマンション用地取得の受託 ・特に困難度の高い路線の用地折衝の本格実施

（公財）東京都道路整備保全公社

戦略２	都の政策と連携した駐車場事業の推進

戦略の性質	2023年度改訂の視点による区分			
経営改革目標	都の重要施策	財務の安定化	都への政策提言	デジタル活用・他団体連携
	○			

関連する都の重要施策

■「未来の東京」戦略
・戦略14：ゼロエミッション東京戦略　・戦略20：都政の構造改革戦略

戦略を設定する理由・背景

「ゼロエミッション東京」や「キャッシュレス化」及び「違法路上駐車対策」などの都政策との連携に加え、「脱ガソリン社会の実現」に向けた新たな課題に積極的に対応し、公益法人として、円滑な道路交通の確保、都市環境の改善等に資する公益的・先駆的施策をより一層実践する必要がある。

団体における現状（課題）

◆「ゼロエミッション東京」の実現に協力するため、駐車場にEV用充電設備を設置してきたが、「2030年までにガソリンエンジン車の新車販売台数ゼロ」の方針を踏まえ、計画的に設置拡大を図っていく必要がある。

◆都と連携しオートバイ駐車場の開設に取り組んでいるが、都内には依然一定数のオートバイの違法路上駐車が発生している。民間事業者が整備しにくいオートバイ駐車場について、引き続き公社が整備していく必要がある。

◆キャッシュレス化の推進に寄与するため、引き続き駐車場のキャッシュレス精算対応を拡大していく必要がある。

課題解決の手段

◆EVの普及促進に協力するため、時間制駐車場へのEV用充電設備の新規設置及び台数の拡充を図るとともに、定期制駐車場の充電設備について、利用者ニーズを踏まえ、設置する。

◆オートバイの駐車需要に対し駐車場が不足している地域を中心に、更なるオートバイ駐車スペースの拡充を図る。

◆駐車場における多様な決済手段に対応したキャッシュレス精算機器の調査検討・導入により、駐車場利用者の更なる利便性の向上とキャッシュレス化の推進を図る。

３年後（2023年度）の到達目標

【目標①】
都の重要施策に貢献する先駆的な駐車対策の推進
（EV用充電設備は、原則、収容台数10台以上の時間制駐車場に100%導入）

【目標②】
キャッシュレス化の推進による利用者の利便性向上の実現
（キャッシュレス精算機器は、原則、収容台数10台以上の時間制駐車場に100%導入）

実績（2022年11月末時点）及び要因分析

・【目標①】については、EV用充電設備を４基設置した。今後、７場９基を設置し、2022年度末には計画の10基を上回る13基となる見込みである。（2022年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に89%設置予定）

・【目標②】については、キャッシュレス対応機器を１場に導入した。今後、17場に導入し、2022年度末には計画の15場を上回る18場となる見込みである。（2022年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に75%導入予定）

個別取組事項	関連目標	2022年度計画	2022年11月末実績	2022年11月末実績の要因分析	2023年度計画
脱ガソリン社会の実現に向けたEV用充電設備の設置拡充	目標①	・2021年度の調査結果に基づき、新たに10基を設置 （年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に89%設置予定） ・定期制駐車場へのEV用充電設備の設置に向けた、ニーズや設置方法等の調査・検討	・EV用充電設備４場４基設置 【内訳】 急速充電器１場１基（宝町） 200V充電スタンド１場１基（高橋） 200Vコンセント２場２基（布田三丁目、生物園第一） ・定期制駐車場におけるEV用充電設備の設置に向け、定期契約者への需要調査方法や充電設備の設置方法等の検討・決定	・実施計画に基づき対象となる既存駐車場や新規開場の高橋駐車場にEV用充電設備を設置するとともに、2022年度設置対象場のスペース調査・設置機器の選定作業及び工程スケジュールを作成した。 ・今後、７場９基の充電設備を設置し、2022年度末までに13基設置予定である。（2022年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に89%設置予定） ・定期契約者を対象としたEV用充電設備に係る需要調査に向けたアンケート内容や充電設備設置後の効果検証方法などを検討・決定した。	・2021年度の調査結果に基づき、新たに10基を設置 （年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に100%設置予定） ・利用者ニーズ調査の結果等を踏まえ、定期制駐車場へのEV用充電設備の設置
効果的なオートバイ駐車スペースの拡充	目標①	・既設駐車場の利用状況に基づく形態変更の可否調査や新規事業用地開発等を行い、新たに10台のオートバイスペースを設置	・オートバイ駐車スペース３場11台設置 （高橋、六本木、丸山）	・新規開場した高橋駐車場にオートバイ駐車スペースを５台設置するとともに、既存駐車場のデッドスペース調査に加え、休止再開場においても設置を積極的に検討し取り組んだ。 ・今後、新規開場予定であるオートバイ専用駐車場１場30台を設置し、2022年度末までに41台分設置予定である。	・既設駐車場の利用状況に基づく形態変更の可否調査や新規事業用地開発等を行い、新たに20台のオートバイスペースを設置
多様な決済手段に対応したキャッシュレス機器の調査検討・導入	目標②	・優先順位の再検証を実施し、キャッシュレス対応機器を新たに15場導入 （年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に73%導入予定） ・多様な決済手段に対応した新たな機器を導入	・キャッシュレス対応機器１場導入 （高橋） ・多様な決済手段としてQRコード決済対応機器を２場導入 （高橋、八重洲）	・新規開場した高橋駐車場にキャッシュレス対応機器を導入するとともに、３か年の実施計画を踏まえ、2022年度導入対象場の立地や利用者のセグメントなどを考慮した優先順位の再検証による工程スケジュールを作成した。 ・今後、17場に導入し、2022年度末までに18場導入予定である。（2022年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に75%導入予定）	・優先順位の再検証を実施し、キャッシュレス対応機器を新たに15場導入 （年度末で収容台数10台以上の時間制駐車場に100%導入予定）

（公財）東京都道路整備保全公社

戦略３	専門家集団形成に向けた職員の確保・育成

戦略の性質	2023年度改訂の視点による区分			
経営改革目標	都の重要施策	財務の安定化	都への政策提言	デジタル活用・他団体連携
	○			

関連する都の重要施策

■「ゼロエミッション東京戦略」

戦略を設定する理由・背景

自治体、民間企業等との採用競合や土木・電気職員の人員不足により、公社の採用募集に対し応募が少なく職員の確保が困難な状況が続いている。また、都退職者の減少により道路事業等のノウハウを持つ人材の確保も困難となっている。加えて、駐車場を取巻く社会経済状況の変化に対応していく必要がある。

団体における現状（課題）

◆技術系職員の確保に向け、学校訪問等の取組みを実施し一定の成果を挙げてきたが、新卒者においては公務員志望が多く、内定辞退率が高くなっている。また、経験者においても募集回数増等に取り組んできたが、応募が少ない状況が続いており、無電柱化事業等の受託増加に対応していくには、依然、土木・電気職の採用数が不足している状況にある。
◆用地取得従事職員の約５割、無電柱化等に従事する土木職員の約６割が60歳以上と高齢化が進展しており、都退職者の採用が困難な状況が続いていることから、高齢職員の退職に伴う高度な技術・ノウハウの喪失による事業の停滞が懸念される。
◆新しいモビリティの進展や脱炭素など社会経済状況の変化を見据えた駐車場事業の推進が求められている。

課題解決の手段

◆職員確保に向けた採用体制の強化及びWeb会社説明会など、オンラインを活用した採用活動の充実により、特に不足している土木・電気の技術職員の採用・必要人員数の充足を図る。
◆都退職者の採用減少に対応するため、引き続き技術職員の技術・ノウハウ継承に向け、育成研修システムを活用するとともに、嘱託職員から固有職員への計画的な振替、派遣研修を継続して実施し、専門家集団の形成による事業執行能力の強化を図る。
◆駐車場事業における今後の技術革新や交通施策の進展に対応するため、職員の育成計画を策定する。

３年後（2023年度）の到達目標

【目標①】
固有職員（事務・土木・電気職）の確保策の強化による必要人員数の充足

【目標②】
専門家（スペシャリスト）の育成に向けた技術継承及び資格取得の促進
（補償業務管理士：延べ５名合格、７部門全てにおいて１名以上の資格保有者を輩出）
（土木施工管理技士：延べ10名合格）

実績（2022年11月末時点）及び要因分析

・【目標①】については、通年採用選考に対応し職員を21名確保した。引き続き、通年採用を継続し、事業に必要な人員を確保していく。
・【目標②】については、計画的に嘱託から固有への振替（４名）を行うとともに、育成研修システムを活用した技術・ノウハウの継承を実施した。資格取得については、研修など継続的なフォローアップにより資格取得者の輩出に向け職員の知識向上を図った。

個別取組事項	関連目標	2022年度計画	2022年11月末実績	2022年11月末実績の要因分析	2023年度計画
採用体制強化及び採用活動充実	目標①	・採用体制の整備 ・ダイレクトリクルーティングの本格実施〔経験者〕 ・Web会社説明会の試行〔新卒〕 ・学校訪問、インターンシップ等の拡充〔新卒〕	・採用担当係長の新設による、計15回（事務５回、土木６回、電気４回）の採用選考を実施 ・ダイレクトリクルーティングを本格実施し、経験者採用８名を確保 ・学校訪問４回、会社説明会１回、インターンシップ５回(計９名参加）を実施	・採用担当係長を中心とした採用体制の強化により、2021年度の同時期と比較して10回採用選考を増やし、2022年度必要人員(９名)を充足させた。 ・夏季インターンシップ(３day・１day)は、開催メニューを拡充し開催することで、参加者増と公社事業の認知度向上を図った。	・2022年度までの実績等を踏まえ、必要に応じて採用方法を検証･検討 ・通年採用の継続
嘱託から固有への計画的な振替の継続実施（用地・土木）	目標②	・育成研修システム等の活用により、技術・ノウハウの継承を図り、固有職員（４名）の振替を実施 ・都方針による事業量及び新振替計画（2023～2027）に応じた固有振替数について調整	・固有職員４名の振替を実施（用地２名、土木２名） ・2023年度調整人員にて、４名の固有振替を要求（土木４名） ・「新振替計画（2023～2027年度の５か年）」の策定に向け、都と調整を開始（８月）	・用地取得や無電柱化などの受託事業における着実な執行を図るため、高齢職員の退職等に伴う技術・ノウハウの継承を計画的に行う必要がある。引き続き、都と調整のうえ嘱託から固有への振替を実施していく。	・新振替計画（2023～2027）に基づく固有職員（４名）の振替を実施 ・都方針による事業量及び新振替計画（2023～2027）に応じた固有振替数について調整
固有職員の都への派遣研修の継続及び人事交流の検討	目標②	・固有職員の都への派遣研修を継続実施（土木技術職員１名、用地取得事務従事職員２名、電気技術職員１名） ・都との人事交流の実施について調整【再掲】	・固有職員４名（用地２名、土木１名、電気１名）の派遣研修を継続実施 ・上記、４名の派遣継続に向け、2023年度調整人員要求に反映	・用地取得に関する収用手続き・審査業務や無電柱化事業の計画策定・各種調整業務に精通した職員育成を目的として、固有３名を継続して派遣した。 ・2021年度から開始している電気技術職員の派遣研修についても、道路管理者としての幅広い実務を通じた道路施設管理の技術力向上、ノウハウ習得による職員育成を図るため、継続した派遣研修が必要となる。	・固有職員の都への派遣研修を継続実施（土木技術職員１名、用地取得事務従事職員２名、電気技術職員１名） ・これまでの派遣研修の効果を検証し、2024年度の派遣先、人数等について検討 ・都との人事交流の実施【再掲】
用地補償業務管理士、土木施工管理技士の資格取得の推進等	目標②	・用地補償業務管理士の資格取得研修の継続実施（６名受講、２名合格） ・土木施工管理技士の資格取得研修の継続実施 （11名受講、３名合格）	・用地補償業務管理士について、６名研修受講 ・土木施工管理技士について、22名研修受講	・用地は、筆記試験対策として共通科目研修を実施し、６名受講となった。なお、最終試験（３月：口頭試験）は10名受験を予定している。 ・土木は、学科試験・実地試験対策講座の研修を実施し、22名と多くの職員が受講した。なお最終試験（10月）に５名受験している。	・用地補償業務管理士及び総合補償士の資格取得研修の実施（４名受講、１名合格） ・土木施工管理技士の資格取得研修の継続実施 （12名受講、４名合格） ・駐車場事業における人材育成計画の策定
他団体との情報交換会の設置、開催（事務・事業全般）	目標①②	・情報交換会の継続（年２回） ・業界団体との意見交換の実施 ・他団体事例の活用等	・第一回建設局３団体情報交換会をオンライン形式にて開催（11月） ・今後のバス利用の動向について、東京バス協会と意見交換を実施（７月）	・情報セキュリティやフリーアドレス・サテライトオフィスの取組状況など団体が抱える課題等に対して、他団体が講じている対策や工夫している点等について意見交換を実施した。 ・公社が管理するバス駐車場運営に資するためWithコロナにおけるバスの運休・運行動向などの情報収集に向け意見交換を実施した。	・情報交換会の継続（年２回） ・業界団体との意見交換の実施 ・他団体事例の活用等

共通戦略	未来の東京戦略 version up 2023

団体	重点的取組項目	2023年度の取組内容
(公財)東京都道路整備保全公社	安全・安心でサステナブルな東京	■ 戦略１ 個別取組事項「施工マネジメントの強化（多摩地域の施工体制整備）」、戦略１ 個別取組事項「新たな手法による困難路線の用地取得開始及び課題解決策の提言」、戦略２個別取組事項「脱ガソリン社会の実現に向けたEV用充電設備の設置拡充」を実施

共通戦略	シン・トセイ３を踏まえた「手続のデジタル化」及び 「『待たない、書かない、キャッシュレス』窓口の実現」に向けた取組

団体	2022年度			2023年度末の到達目標
	2022年度末の到達目標	実績（11月末時点）	要因分析	
(公財) 東京都 道路整備 保全公社	・対都民・事業者を対象とした手続については、契約手続き関係等を除き、既に手続きの70%以上がデジタル化済み（工事に係る請負事業者との各種申請手続き等）であるが、更なる利便性・効率性向上に向け、2023年度までの取組を検討	・対都民・事業者を対象とした手続のうち、75%（６件/８件）のデジタル化を達成済 ・残る手続きのデジタル化に向け、情報開示請求等に関する法令の改正及び他団体の動向調査を実施 ・文書管理システム（電子決定システム）の運用開始に向け、構築作業等を実施するとともに、10月よりシステムの本稼働を開始	・情報開示請求等のデジタル化には、都の規程改正や他団体の動向を踏まえて実施することが必要であるため、情報収集を実施した。 ・文書管理システムは、2022年度に新設したデジタル化推進専門部署の職員が中心となりシステムの構築作業等を円滑に進め、令和４年10月からシステムの本稼働を開始した。	・対都民・事業者を対象とした手続のうち、100%（８件/８件）のデジタル化を達成する。