

東京交通サービス株式会社に対する
特別監察 結果報告書

令和2年3月

総務局

はじめに

平成 31 年 2 月 22 日、東京水道サービス株式会社（以下「T S S」という。）に対する特別監察の結果を、特別監察結果報告書として公表した。

この報告書を受け、T S S 同様、東京水道グループの一員であり、T S S と統合予定である株式会社 P U C（以下「P U C」という。）を含め、T S S と類似する政策連携団体に対しても、早急に特別監察を実施するよう、知事から総務局長に指示があった。そこで、まず、水道局及び P U C に対する特別監察を実施し、令和元年 6 月に特別監察結果報告書を公表した。

続いて、財政面、人事面、所管局と一体的な事業運営を担う企業である点などにおいて、T S S と類似性を有する東京都政策連携団体及び当該団体の所管局に対し、東京都政策連携団体の指導監督等に関する要綱に準じた調査を、東京都服務監察規程に基づく特別監察により開始した。

そして、令和元年 12 月には、東京都下水道サービス株式会社（T G S）に対する特別監察結果報告を公表し、今般、東京交通サービス株式会社（以下「T K S」という。）及び交通局に対する調査結果を取りまとめた。

本調査では、個別事項に係る調査と T K S におけるコンプライアンスや内部統制に関する調査を並行して実施し、関係する契約書類等の確認・分析、関係者へのヒアリング及び団体運営に関する資料の確認を行い、内部統制システムの拡充及びコンプライアンスの推進に向けた提言を行っている。

なお、調査の実施に当たっては、限られた情報量や時間的制約等の中で、T S S に対する特別監察において不適正が確認された事項を踏まえ、その対象を主に T K S の業務執行のうち T S S と類似性が認められる事項並びにそれらを管理する交通局及び T K S の内部統制体制に限定して行ったため、調査結果には一定の限界があることをあらかじめ御留意いただきたい。

令和 2 年 3 月

総務局

目 次

I	東京交通サービス株式会社の概要	1
1	企業情報	1
2	沿革	3
3	社員構成の特徴	5
II	個別事項に係る調査	8
1	調査の概要	8
	(1) 主な確認・検証の観点	8
	ア 交通局からTKSへの業務委託契約	
	イ 契約以外のコンプライアンスに係る個別事項	
	(2) 方法	8
2	適正な契約のための社内規程等の整備・遵守状況	8
	(1) 社内規程等の整備状況	8
	(2) 社内規程等の遵守状況	9
	ア TKS発注契約の状況	
	イ 競争契約	
	ウ 特定契約及び緊急契約に係る適用の妥当性	
	(3) 小括	12
3	TKSからの再委託に係る交通局への手続	13
	(1) TKSからの再委託の概要	13
	(2) TKSからの再委託に係る交通局への手続	13
4	契約以外のコンプライアンスに係る個別事項	13
	(1) 交際費の支出状況	14
	(2) 支出手続	14
	(3) 支出内容	15
	(4) 小括	15
III	東京交通サービス株式会社の内部統制	16
1	内部統制に係る体制整備	16
	(1) 法令等に基づく体制の整備状況	16
	ア 内部統制システムの構築	
	イ 取締役会	
	ウ 監査役	
	(2) 企業として一般的に求められる体制の整備状況	17
	(3) TKSにおける内部統制に係る体制の整備状況	17

2	内部統制システムの運用状況	20
(1)	取締役会	20
(2)	監査役	21
(3)	内部監査	22
(4)	コンプライアンス推進の取組	23
ア	コンプライアンス委員会	
イ	コンプライアンス研修	
(5)	ハラスメント対応、内部通報制度の運用	24
(6)	情報管理	25
(7)	人材育成	25
(8)	安全管理	26
(9)	その他	27
IV	内部統制及びコンプライアンス強化に向けた取組の方向性（提言）	28
【参考】	平成26年改正会社法で規定された18項目	29

I 東京交通サービス株式会社の概要

1 企業情報

- T K S の前身である交通協力会給食株式会社は、交通局の自動車営業所や地下鉄保守庁舎等の食堂経営を目的に、昭和 44 年に設立された。平成 4 年、社名を現在の東京交通サービス株式会社に変更し、平成 6 年に交通局から駅務システム機器等の保守管理業務を受託して以降、交通局の鉄道・軌道施設及び車両等の保守点検業務等を担っている。
- T K S は、役員の大数を東京都（以下「都」という。）関係者が占めており、売上高の大半は、交通局からの受託事業によるものである。

【T K S の主要業務】

- ・ 駅務施設事業
自動改札機・自動券売機、ホームドア等の保守管理業務
- ・ 電気施設事業
変電設備等の保守管理、構内工事保安立会業務等
- ・ 車両・機械事業
地下鉄車両の定期検査、機械・空調設備保守管理業務等
- ・ 土木・建築事業
昇降機・軌道の保守管理、地下鉄のトンネル点検業務等
- ・ 発電事業
水力発電所の安全管理業務（敷地管理・設備点検等）

【設 立】昭和 44 年 10 月

【資 本 金】2,000 万円

【株 主】東京都交通局（出資比率 100%）

【代 表 者】代表取締役社長 石井明彦（元交通局理事）

【役 員 数】10 名（取締役 8 名、監査役 2 名）
（うち、都退職者 2 名、都現役 5 名）

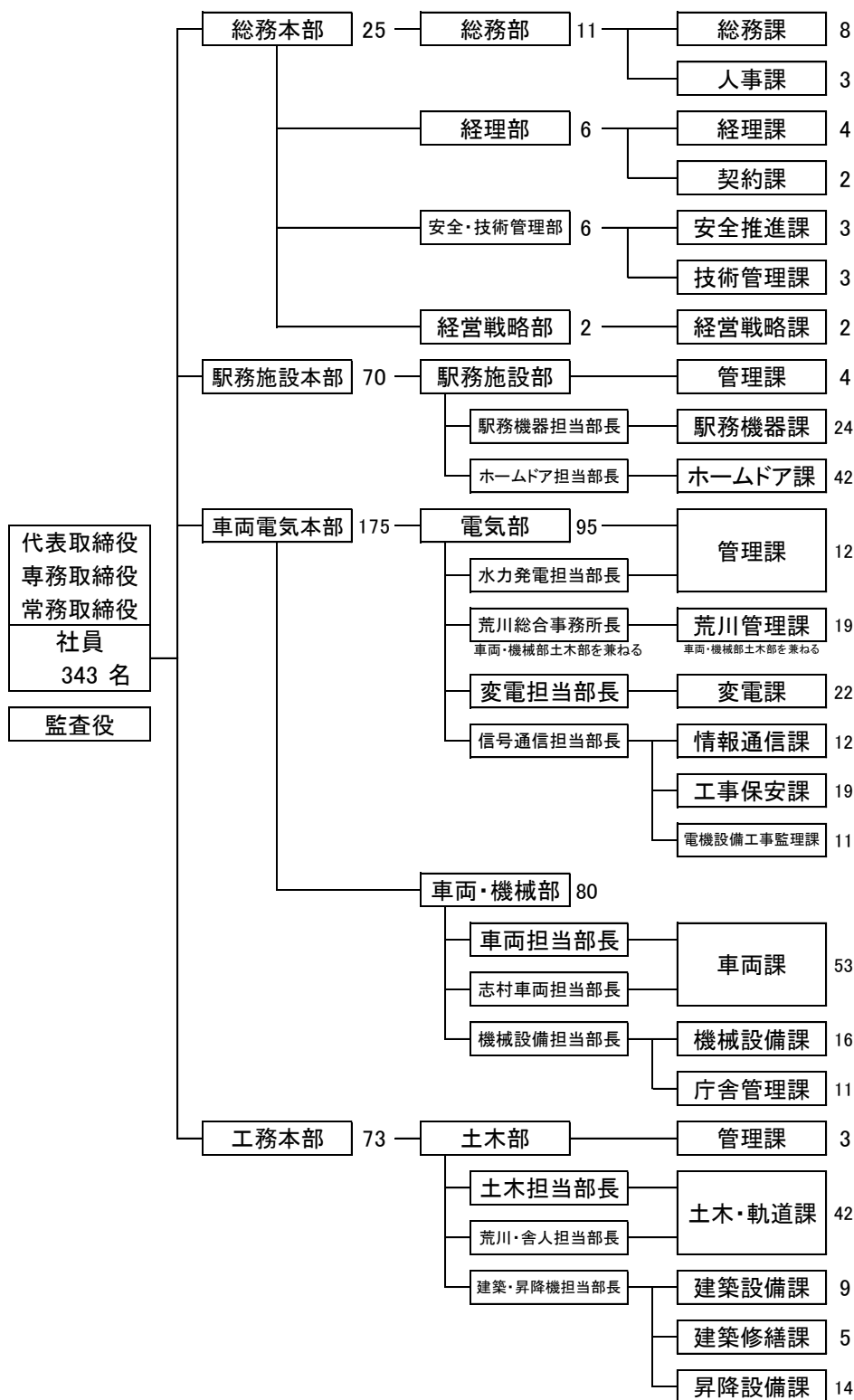
【社 員 数】343 名（常勤 276 名、非常勤 67 名）

【売 上 高】平成 30 年度：7,078 百万円
（うち交通局受託事業 6,795 百万円、売上高の 96.0%）

【事業所数】17 か所（本社を除く。）

注 資本金、株主、代表者、社員数及び事業所数は、平成 31 年 4 月 1 日現在。役員数は令和元年 8 月 1 日現在

【図 1 T K S 組織図】 現員数 343 名（平成 31 年 4 月 1 日現在）



注 社員 343 名には、非常勤社員 67 名を含み、役員及び派遣社員 28 名を含まない。派遣社員 28 名のうち 23 名は、工事保安課に所属し、主に夜間の工事立会等に従事し、派遣元は技術系人材派遣会社

2 沿革

- T K S は、昭和 44 年に前身である交通協力会給食株式会社として設立された（表 1）。平成 3 年に、東京都交通局互助会が全株式を取得し経営を刷新し、平成 4 年、社名を現在の東京交通サービス株式会社に変更した。
- 平成 6 年に、現在の駅務施設本部に当たるメンテナンス事業部を設置し、交通局の出資（出資比率 22.5%）を受け入れるとともに、都営地下鉄駅務システム機器等の保守管理業務の受託を開始した。以降、都営地下鉄駅機械設備、都電荒川線や都営地下鉄等の変電設備、都営地下鉄等の車両の保守管理など、受託業務の範囲・規模を拡大してきた。
- 平成 21 年、給食事業及び自動販売機管理業務を財団法人東京都交通局協力会（現一般財団法人東京都営交通協力会）に移管し、平成 22 年に交通局が全株式を取得後、東京都監理団体の指定を受けた。
- その後も、平成 25 年には水力発電所の安全管理業務の受託を開始するなど、受託業務の範囲・規模を拡大しており、平成 31 年には東京都政策連携団体の指定を受けた。
- 令和元年 5 月公表の東京都政策連携団体活用戦略では、交通事業の総合保守管理を担うリーディングカンパニーを目指し、今後も交通局からの受託規模の拡大を図ることが示されている。

【表 1 T K S 年表】

昭和 44 年	交通協力会給食株式会社設立
平成 3 年	東京都交通局互助会が全株式を取得
平成 4 年	東京交通サービス株式会社に社名変更
平成 6 年	メンテナンス事業部（現駅務施設本部）を設置 交通局が資本参加（出資比率 22.5%） 都営地下鉄駅務システム機器等の保守管理業務を受託 （以降、都営交通に係る保守管理の受託を順次拡大）
平成 21 年	給食事業及び自動販売機管理業務を財団法人東京都交通局協力会に移管
平成 22 年	交通局が全株式を取得 都から監理団体の指定
平成 25 年	水力発電所の安全管理業務を受託
平成 31 年	都から政策連携団体の指定

（出所） T K S 提供資料等より作成

- 都政改革本部会議（第 17 回及び第 18 回）に交通局が提出した「見える化改革報告書」によると、TKS は、交通局、TKS 及び民間事業者の役割分担（図 2）の中で、交通局と一体的な事業運営・安全体制が必要な業務を担うと位置付けられている。

【図 2 主な T K S 受託事業に係る役割分担】

		都営地下鉄	都電	日暮里・舎人ライナー	一体的な事業運営
交通局	本局	○工事・保守の計画、設計、契約発注等			
	現場	極めて高い安全性を要求される業務、運行に直接影響を及ぼす業務 ○保守点検 (信号装置や無線設備・線路設備等の巡回検査、車両の出入庫点検など) 等			
TKS	交通局と一体的な事業運営・安全体制が必要な業務				
	○保守点検 (昇降機、空調設備、ホームドア、駅務機器など) ○車両の全般・重要部検査 ○工事の立会 等	○保守点検 (保線、車両、電気設備など) ○安全管理業務 ○車庫内の業務 (車両格納など) 等	○保守点検 (車両、駅務機器、昇降機など) ○車両の全般・重要部検査 ○工事の立会 等		
民間事業者	定型業務又はメーカー製造者のみ対応可能な業務 ○工事の施工 ○保守点検 (車両搭載機器など) 等				

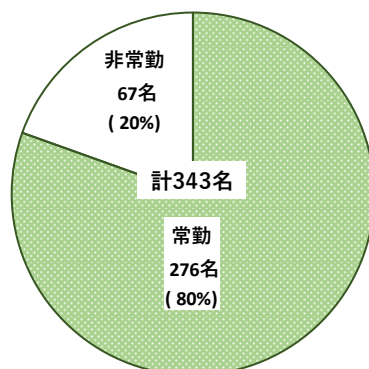
(出所) 都政改革本部会議(第 17 回)資料「見える化改革報告書『地下鉄』」及び都政改革本部会議(第 18 回)資料「見える化改革報告書『バス・都電、日暮里・舎人ライナー』」より作成

- T K S は、交通局グループの一員として、法令上義務ではない安全管理規程を制定し、交通局に準じる安全管理体制として会社独自の運輸安全マネジメントを導入し、交通局と一体となった安全の確保に取り組みながら、交通局からの受託事業を遂行している。

3 社員構成の特徴

- 平成 31 年 4 月 1 日現在、TKS の社員数は 343 名で、その 8 割に当たる 276 名が常勤社員、残り 2 割の 67 名が非常勤社員である（図 3）。

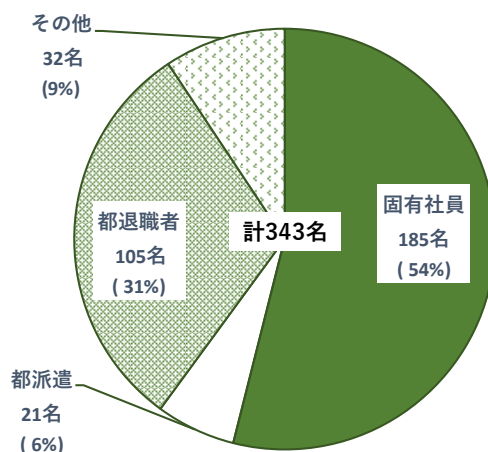
【図 3 社員構成（常勤・非常勤）】



注 計 343 名には、役員及び派遣社員を含まない。

- 常勤・非常勤を合わせた社員 343 名のうち、4 割弱が都関係者（都からの派遣職員及び都退職者（いわゆる都 O B））、5 割強が固有社員であり、TKS と取引がある企業からの出向・転籍社員の在職はない（図 4）。

【図 4 社員構成（固有・都関係）】



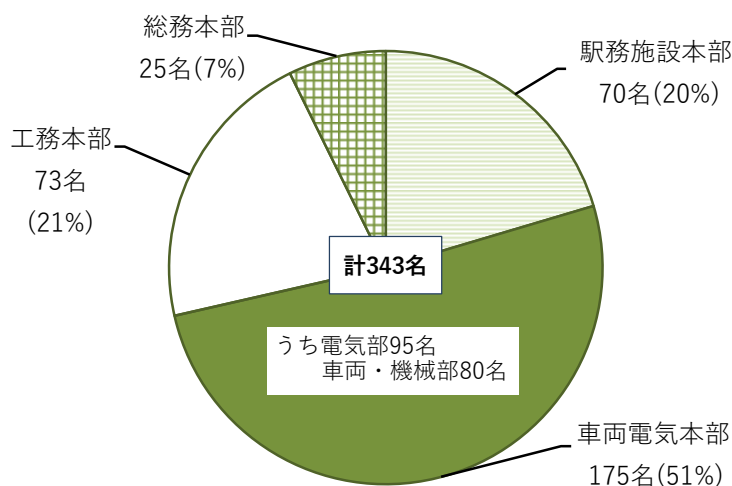
注 1 計 343 名には、役員及び派遣社員を含まない。

注 2 都退職者 105 名の内訳は、一般社員 54 名、常勤嘱託社員 1 名及び非常勤社員 50 名

注 3 その他の内訳は、都以外（TKS、他の保守会社等）を定年退職後 TKS に採用された一般社員 6 名及び常勤嘱託社員 9 名並びに非常勤社員 17 名

- T K S では、部長級以上が管理職に位置付けられており、全管理職 15 名のうち都関係者が 13 名（都派遣：2 名、都 O B：11 名）を占めている。
- 所属別の社員数では、駅務機器の保守管理業務等に従事する駅務施設本部の社員が 2 割、電気設備の保守管理業務や車両の検査業務等に従事する車両電気本部の社員が 5 割、軌道施設の保守管理業務等に従事する工務本部の社員が 2 割といった構成となっている（図 5）。

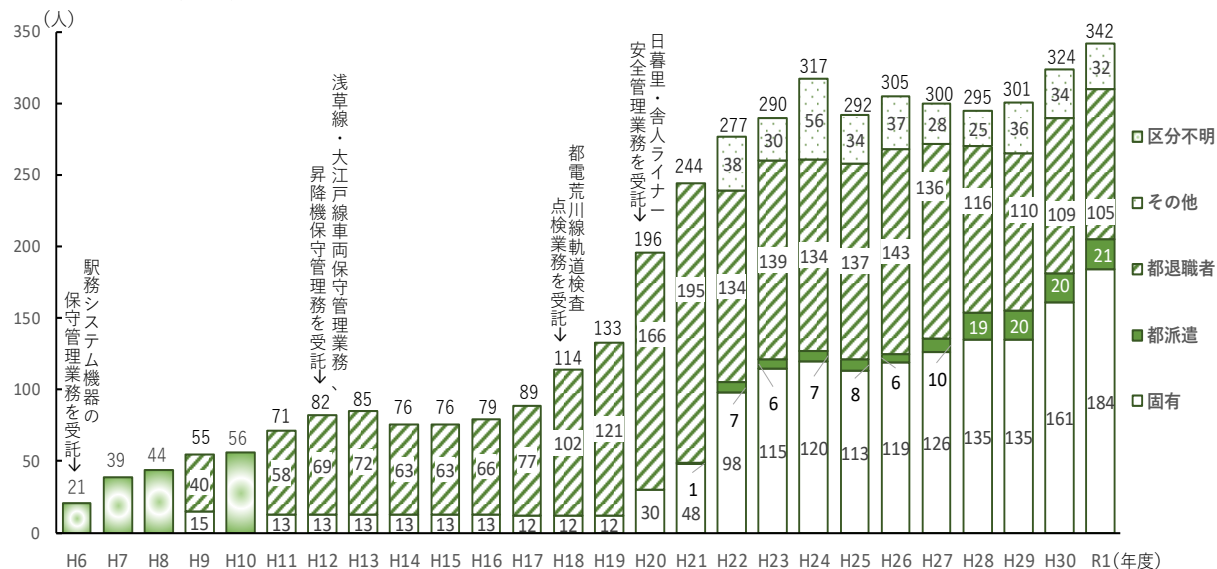
【図 5 所属別の社員数】



- 注 1 構成比の計は、端数処理の関係で 100% とならない。
 注 2 計 343 名は、非常勤社員 67 名を含み、派遣社員を含まない。
 注 3 車両電気本部電気部荒川管理課は、工務本部土木部所管の業務を兼ねるが、ここでは車両電気本部のみに計上している。

- T K S は、交通局から都営地下鉄駅務システム機器等の保守管理業務を受託した平成 6 年以降、受託業務を順次拡大してきた。そして、拡大した受託業務を担う人材として、鉄道事業特有の技術力を有する交通局の定年退職者（図 6 における都退職者）を積極的に採用し、社員数を増加させてきた。
- その後、都の定年退職者減少や再任用制度の変更に伴い、都退職者の確保が困難になったことを受け、平成 20 年度から技術系固有社員の採用を本格的に開始し、受託業務の拡大に見合う社員数の確保に努めている。このため、平成 19 年度に社員の 9 割を占めていた都退職者の割合は、令和元年 8 月 1 日現在では 3 割まで低下した。

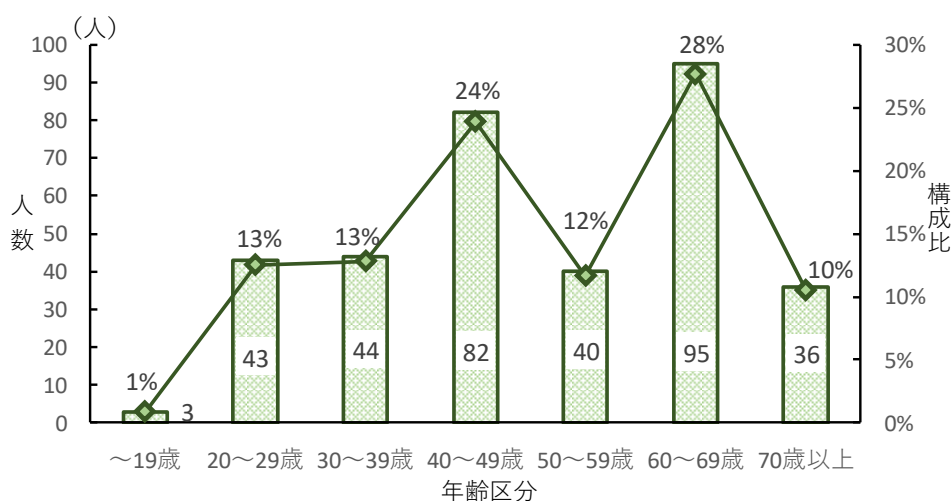
【図6 社員数の推移】



注1 平成6～21年度は4月1日現在。平成22年度以降は8月1日現在
 注2 区分不明は、社員区分が不明であるもの
 注3 その他は、都退職者以外の一般社員、常勤嘱託社員及び非常勤社員

- また、採用した固有社員の定着状況については、平成26年度から平成30年度まで過去5年間の新卒・中途を合わせた平均採用者数14.2名に対し、同期間の定年退職者を除く平均退職者数は2.8名であった。
- 社員の年齢構成（図7）では、60歳代及び40歳代が多く、男女比率では、電気・機械・土木等の技術系職種が多数である事業特性もあり、全社員の96%（330名）を男性が占めている。

【図7 年齢別の社員構成】



注 年齢は令和元年度末年齢

Ⅱ 個別事項に係る調査

1 調査の概要

(1) 主な確認・検証の観点

ア 交通局からTKSへの業務委託契約

- 交通局からの業務委託契約が適正に執行できる体制が整備されているか、整備された体制が適正に運用されているかについて、①及び②の観点から確認及び検証を行った。
 - ① 適正な契約のための社内規程等の整備・遵守状況
 - ② TKSからの再委託に係る交通局への手続
- なお、この特別監察に先立つ令和元年10月、監査事務局がTKSに対する財政援助団体等監査を実施している。そこで、本調査では、事務効率の観点から、財政援助団体等監査において書面調査等が行われた事項以外について、重点的に確認及び検証を行った。

イ 契約以外のコンプライアンスに係る個別事項

- 調査過程で特に確認が必要と判断した事項を調査した。

(2) 方法

- TKS及び交通局から提出を受けた関係書類の確認及び関係者へのヒアリングにより実施した。

2 適正な契約のための社内規程等の整備・遵守状況

(1) 社内規程等の整備状況

- TKSは、発注する契約に関する事務に関し、契約事務規程(表2)を制定しており、契約事務規程に定められた契約の方法等は、東京都政策連携団体の指導監督等に関する基準(平成31年3月19日付30総行革監第93号。以下「都指導監督基準」という。)*の規定に適合した内容となっている。

*地方公営企業である交通局は、東京都交通局政策連携団体の指導監督等に関する要綱(令和元年6月28日付31交総第495号。以下「交通局指導監督要綱」という。)を制定し、交通局が所管する政策連携団体に係る事務処理について、都指導監督基準等を準用すると定めている。

【表 2 T K S の契約事務規程に定められた契約手続】

契約の方法	概要	指名業者選考委員会の関与
競争契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 契約相手方となり得る者が複数いる競争性を確保した契約 ・ T K S が原則として行う契約の方法 	
一般競争入札	<ul style="list-style-type: none"> ・ より多くの業者の参加により競争性を確保する場合 	
指名競争入札	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予定価格 500 万円以上の競争契約において、原則となる契約方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3 者以上の参加者の選定
企画コンペ・プロポーザル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 価格より企画内容等が重視される場合の契約方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加者の適格性の判定
複数見積契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予定価格 500 万円未満に適用可 ・ 2 者以上の参加者から見積りを徴収 	
独占契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特許、著作権等の関係により、契約相手方が唯一の場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適用の妥当性 ・ 契約相手方の決定
緊急契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害の発生等により競争契約を行う暇がない場合、1 者とのみ契約手続を行う契約 	
少額契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 件当たり 30 万円未満の契約 ・ 1 者とのみ契約手続を行うこと可能 	
特定契約	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な契約相手方が特定の 1 者しかない場合等他の契約方法により難しい場合 ・ 契約締結期間中の相手方の履行状況について、業務成績の評定を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 適用の妥当性 ・ 予定価格 200 万円以上の契約相手方の決定

- また、T K S は、契約事務を処理する権限委任要領で予定価格 200 万円を基準に契約権限を表 3 のとおり定めている。

【表 3 T K S における契約に関する事務権限の委任】

予定価格	代表取締役が権限を委任する者
200 万円以上	経理部長
200 万円未満	事業主管部長（各本部の庶務担当部長）

(2) 社内規程等の遵守状況

ア T K S 発注契約の状況

- 過去 3 年間における T K S の発注契約は、年間 800～900 件で、契約総額 42～46 億円である（表 4）。

【表 4 T K S における発注契約の状況】

	平成 28 年度		平成 29 年度		平成 30 年度		計	
	件数 (件)	総額 (千円)	件数 (件)	総額 (千円)	件数 (件)	総額 (千円)	件数 (件)	総額 (千円)
競争契約	357	1,936,896	387	2,090,169	373	2,096,071	1,117	6,123,137
特定契約	90	2,238,299	133	2,345,609	141	2,491,653	364	7,075,561
緊急契約	86	37,233	113	62,623	128	72,868	327	172,725
少額契約	243	37,343	272	41,533	265	36,623	780	115,499
計	776	4,249,772	905	4,539,935	907	4,697,216	2,588	13,486,923

注 契約総額は千円未満切捨てのため、内訳と計は一致しない。

イ 競争契約

① 調査対象とする競争契約

- 本調査では、時間的な制約もあり、競争契約全件を精査することは困難であることから、下記の a 及び b を踏まえ、予定価格 200 万円以上の契約を抽出し調査することとした。

a 契約権限が各本部に委譲されず経理部長にあること。

b 競争契約全件の契約総額（表 4）の 8～9 割を、予定価格 200 万円以上の契約（表 5）が占めていること。

【表 5 予定価格 200 万円以上の T K S 発注契約の状況】

	平成 28 年度		平成 29 年度		平成 30 年度		計	
	件数 (件)	契約総額 (千円)	件数 (件)	契約総額 (千円)	件数 (件)	契約総額 (千円)	件数 (件)	契約総額 (千円)
指名競争入札	34	1,563,838	35	1,721,715	33	1,727,640	102	5,013,194
複数見積契約	20	65,743	15	53,533	18	68,595	53	187,872
企画コンペ・ プロポーザル					1	115,460	1	115,460
計	54	1,629,581	50	1,775,248	52	1,911,696	156	5,316,527
全件に占める割合	12%	84%	10%	85%	10%	91%	11%	87%

注 1 契約総額は千円未満切捨てのため内訳と計が一致しないことがある。

注 2 企画コンペ・プロポーザルは、システム再構築案件で参加は 2 者

② 指名競争入札等における指名業者数等

- 過去 3 年間の指名競争入札における指名業者数、複数見積契約における見積りを徴取した業者数（以下「指名業者数等」という。）の状況を確認した。その結果、全案件で、指名業者数等が、指名競争入札では 3 者以上、複数見積競争契約では 2 者以上であり、契約事務規程が遵守されてい

ることを確認した（表 6 及び表 7）。

【表 6 指名競争入札の手続の状況】

指名業者数	契約件数（件）	
		落札者以外の参加者が不参又は辞退した契約
6 者	6	
4 者	4	
3 者	92	12
計	102	12

【表 7 複数見積契約の手続状況（予定価格 200 万円以上）】

見積りを徴収した業者数	契約件数（件）
4 者	1
3 者	2
2 者	50
計	53

注 見積りを徴収した業者数が 2 者である 50 件のうち 2 件は、2 者に見積り依頼をしたものの、1 者のみが見積りを提出した案件

③ 予定価格が契約額となっている契約

- 過去 3 年間に T K S が発注した予定価格 200 万円以上の競争契約 156 件（表 5）を確認したところ、予定価格が契約額となっている契約が 19 件あった（表 8）。

【表 8 予定価格が契約額となっている契約件数】

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	計
指名競争入札	2	1		3
複数見積契約	6	6	4	16
計	8	7	4	19

- 予定価格が契約額となった要因について、ヒアリングで確認すると、「予定価格は、契約事務規程の定めに従い、取引実例価格、需給の状況、履行の難易、数量の多寡、履行期間の長短等を考慮して、積算・精査し設定している。しかし、取引実例価格の積算が困難な場合、業者から徴収した下見積りを予定価格としている。下見積りを予定価格に採用する場合でも、自社施行等に比べ経済的であるかなどを、念頭に置いている。」とのことであった。

- また、次のような鉄道・軌道の保守管理・点検業務の特徴から、下見積りを徴収した事業者以外の入札等参加者は限られており、新たな参入事業者も少ないため、結果として、予定価格が契約額になったのではないかとの説明があった。
 - ①主たる作業時間が、終電から始発までの夜間・早朝
 - ②施設・設備、作業場所（地下鉄トンネル内）の特殊性
 - ③鉄道事業者ごとの保守会社の系列化
 - ④人材確保が困難*で、既存事業者が事業拡大しない。

*国土交通省「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会とりまとめ（平成30年7月27日）」においても、業界全体で鉄道保守に携わる人材の確保困難が指摘されている。

- 以上を踏まえ、予定価格が契約額となった案件を確認すると、TKSの説明と齟齬はなく、外的要因が大きく、不適切な事務によるものではないと考えられた。

④ 競争性を機能させるための取組

- 競争性が働きにくい業界という外的環境においても、参入障壁を下げ、分野別の対応可能業者を安定的に確保するため、TKSでは、事業者への聞き取りを参考に、契約単位の工夫に取り組んでいる。具体的には、駅舎照明の保守を路線単位ではなく、複数区間に分割して発注し、規模の小さい事業者も履行可能にする、履行期間を可能な限り長くするなど取組である。

ウ 特定契約及び緊急契約に係る適用の妥当性

- 過去3年間の特定契約案件をみると、昇降機設備やホームドアの点検・保守、自動改札機の部品交換等、製造事業者やその系列保守会社のみが対応可能な案件であった。
- また、年間100件程度ある緊急契約は、駅構内の漏水、自動ドア・地下鉄入口シャッターの故障など、安全・お客様サービスの観点から、早急な修理・復旧を要する案件であった。

(3) 小括

- 以上のことから、TKSの適正な契約のための社内規程等の整備・遵守状況に関して、不備や不適正は確認されなかった。

3 T K S からの再委託に係る交通局への手続

(1) T K S からの再委託の概要

- 平成 28 年度から平成 30 年度までの 3 年間の交通局から T K S への委託契約は計 134 件で、うち 74.6% に当たる 100 件の受託契約について、T K S は再委託をしており、T K S からの再委託契約の総数は 252 件であった（表 9）。

【表 9 交通局から T K S への委託契約に係る再委託の状況】

件数	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	計
交通局から T K S への委託契約	40	47	47	134
① T K S から再委託がある受託契約	30	34	36	100
①に係る T K S からの再委託契約	82	82	88	252

(2) T K S からの再委託に係る交通局への手続

- 前記 2 (1) 及び (2) では、T K S からの再委託契約を含む T K S からの発注契約全般について調査した結果を記載した。また、監査事務局による財政援助団体等監査では、T K S からの再委託契約について精査され、検査（履行確認等）の事務手続に係る指摘を受けたとの情報提供が、交通局からあった。そこで、本調査では、財政援助団体等監査で精査された以外の手続、T K S からの再委託に係る交通局への手続について調査した。
- 交通局では、一部の契約について、受託業者が再委託を行う際、あらかじめ「承諾願」又は「～委託の履行に伴う再委託の承諾申請について」（以下「再委託承諾申請等」という。）の書面を交通局に提出させることを、仕様書で定めている。そこで、T K S が交通局から受託した契約に係る再委託承諾申請等の提出状況を確認した。
- その結果、確認した全案件において、仕様書の規定に基づき再委託承諾申請等が提出されており、日付や捺印など書類に不自然な点はなく、手続上、不適切な面はみられなかった。

4 契約以外のコンプライアンスに係る個別事項

- 契約以外のコンプライアンスに係る個別事項として、交際費に関し精査すべき事項があったことから、交際費について述べる。

(1) 交際費の支出状況

- T K S は、交際費の支出について、交際費等支出基準を制定して、交際費を使用できる者の範囲、飲食等を伴う費用の使用制限等を定めている（表 10）。

【表 10 交際費等支出基準の概要】

事項	基準の内容
交際費の目的	事業の円滑な推進、会社の発展と健全な経営のために必要な取引先等との交際に関する経費
支出できる者の範囲	役員及び管理職
飲食を伴う費用の使用制限	一回一人当たりの上限 5,000 円（原則）

注 T K S において管理職に該当するのは、部長級以上の社員である。

- 過去 3 年間の T K S の交際費の支出状況は、80 件で支出総額は 2,234,617 円、1 件当たりの支出額は、27,932 円であった（表 11）。

【表 11 交際費の支出状況】

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	計
件数 (件)	22	23	35	80
支出総額 (円)	663,657	535,056	1,035,904	2,234,617
1 件当たりの金額 (円/件)	30,166	23,263	29,597	27,932

注 1 件当たりの金額は、1 円未満切捨て

(2) 支出手続

- 過去 3 年間の支出について確認すると、交際費等支出基準において、使用者の範囲に該当しない課長以下の一般職のみが使用者となっている案件が 9 件あった。そこで、交際費等支出基準で定められた使用者と、支出実績における使用者が異なることについて、T K S に確認したところ、いずれも管理職が出席すべき案件であるが、業務都合等により使用申請者である管理職の代理として、一般職が出席した案件であることを確認した。
- 交際費使用者の範囲等、交際費に係る規程の内容については、T K S に裁量がある事項である。しかし、自らが定めた社内規程の使用対象を、運用で拡大して支出するのは、コンプライア

ンスの観点から望ましくない。今後、運用の実態が社内規程に合致するよう、交際費等支出基準を見直すなど、改善が図られることを期待したい。

(3) 支出内容

- T K Sにおける交際費の支出内容を、過去3年間の案件で確認したところ、大半の案件は、業界団体、都以外の鉄道事業者やその保守子会社等との意見交換の際に持参した数千円程度の手土産で、関係の構築、技術向上、安全対策等に資するものと考えられ、交際費等支出基準に合致していた。

(4) 小括

- T K Sの交際費については、支出内容は健全な経営に資するものであったが、運用が交際費等支出基準の規定と異なっている事実がヒアリング時点では確認された。このことについて、ヒアリング後、T K Sは、交際費支出の目的・趣旨を踏まえ、基準と運用が一致するよう改正を検討中とのことである。

Ⅲ 東京交通サービス株式会社の内部統制

1 内部統制に係る体制整備

(1) 法令等に基づく体制の整備状況

ア 内部統制システムの構築

- 会社法（平成 17 年法律第 86 号）第 2 条第 6 号に定める大会社（資本金 5 億円以上又は負債 200 億円以上）においては、同法第 362 条第 5 項により、内部統制システムの整備を各取締役委任することはできず、取締役会がこれを決議することが義務付けられている。
- T K S は、会社法上の大会社に該当せず、義務付けの対象外であるが、事業報告書*において、会社法施行規則（平成 18 年法務省令第 12 号）第 100 条を参考とした内部統制に関する体制を構築し、運用していることを表明している。

*事業報告書（自平成 30 年 4 月 1 日至平成 31 年 3 月 31 日）「4. 業務の適正を確保するための体制及び運用状況の概要」の項において、会社法施行規則第 100 条に定められた事項のうち、①取締役の職務の遂行が法令及び定款に適合することを確保するための体制、②取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制、③取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制、④使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制、⑤取締役及び使用人が監査役に報告するための体制の構築について、表明している。

イ 取締役会

- T K S は、会社法第 326 条第 2 項に基づき、定款により取締役会を置くことを定めた取締役会設置会社であり、取締役会は、取締役 8 名（代表取締役、常勤取締役 2 名、非常勤取締役 5 名）、監査役 2 名の計 10 名で構成されている。

ウ 監査役

- T K S は、取締役会設置会社であることから、会社法第 327 条第 2 項により監査役の設置が義務付けられた監査役設置会社である。また、監査役の監査の範囲を、会計に関するものに限定していないことから、監査役は会計監査及び業務監査を行う。

(2) 企業として一般的に求められる体制の整備状況

- 会社法及び会社法施行規則では、大会社である取締役会設置会社において整備すべき体制（取締役会での決議事項）として、18項目（29ページ）を列挙しており、その項目は、コンプライアンスに関するもの、リスク管理に関するもの、子会社の管理に関するもの、監査役職務執行に関するものなどに大別される。
- 大会社に該当しないTKSには、上記決議は義務付けられていない。一方で判例は、大和銀行事件における平成12年9月20日の大阪地裁判決において、「健全な会社経営を行うためには（中略）リスク管理が欠かせず、会社が営む事業の規模、特性等に応じたリスク管理体制（いわゆる内部統制システム）を整備することを要する。」と判示している。その後、平成14年には、神戸製鋼所株主代表訴訟事件において、早期の和解成立を促す裁判所の所見で同趣旨が示されるなど、判例の積み重ねの中で、取締役の善管注意義務の一つに内部統制システム構築義務があることが明らかになっている。
- また、平成31年1月23日開催の第21回都政改革本部会議での「監理団体改革の取組状況について」に係る報告においても、今後、全団体にコンプライアンス規程・委員会を必置とするなど、全団体のガバナンスやコンプライアンス機能を強化することが示されている。
- これらを踏まえると、TKSは法令上の義務付けの有無にかかわらず、法令の趣旨や東京都政策連携団体としての在り方を踏まえ、内部統制システムを構築し、適切に運用することが求められていると言えよう。

(3) TKSにおける内部統制に係る体制の整備状況

- 本項では、TKSにおける内部統制に係る体制のうち、主に規程等の整備状況について述べる。
- 前述（16ページ）のとおり、TKSは、内部統制システムに関する取締役会の決議を行っていないものの、事業報告書において、会社法等に準じた内部統制に関する体制を構築していることを表明している。
- コンプライアンスに関する基本方針は、コンプライアンス規程として平成20年4月に策定され、明確化されている。平成

30年1月1日の改正では、コンプライアンスで遵守すべき対象を「法令」から「法令等」に改め、法令、社内規程、通知、明確に文章化されたルールに限定されず、社会規範を含むことが示された。

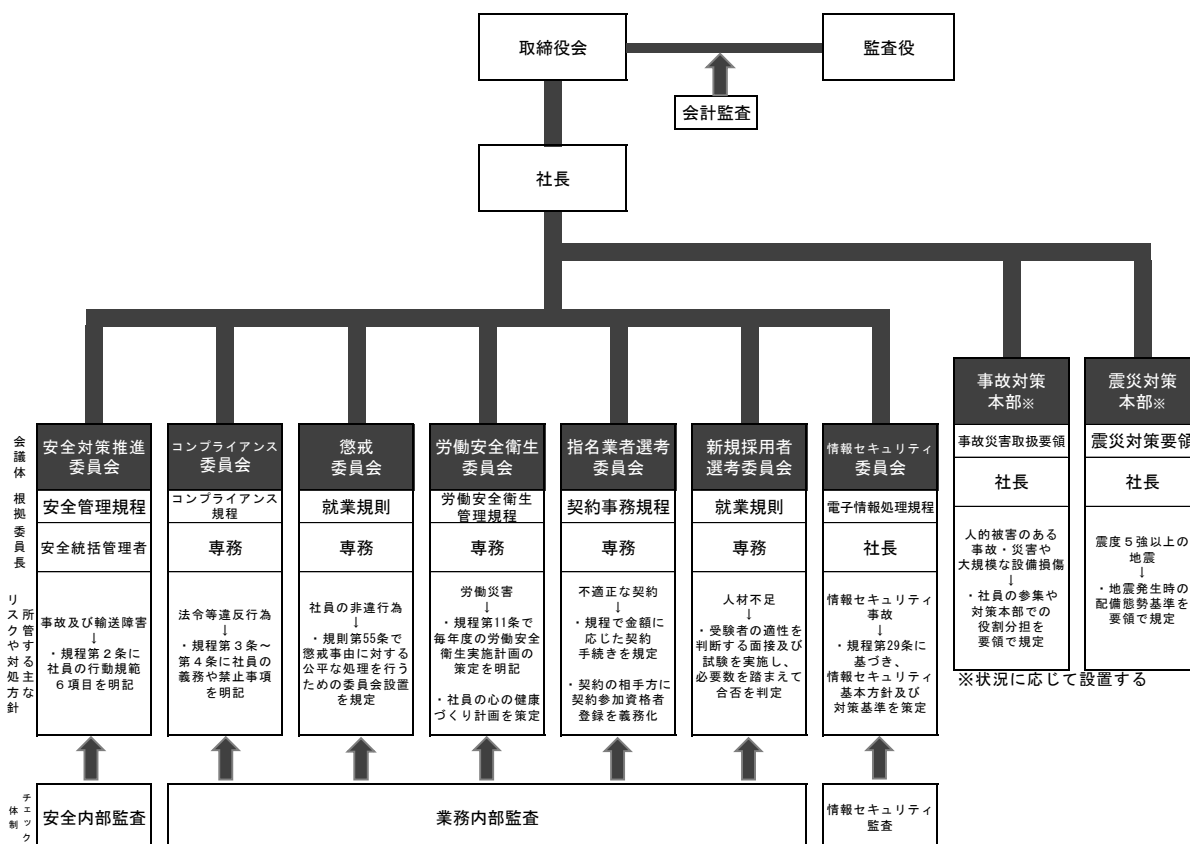
- 内部通報制度は、平成25年に内部通報の方法や通報窓口の対応等について定めた「法令等違反行為に関する通報等の処理要領」を制定し、社内通報窓口を設置し運用している。
- 内部監査については、平成21年に業務内部監査規程を制定し、監査計画の作成、実施体制、方法等を明文化している。加えて、交通局と一体的な事業を行う団体独自の取組として、平成21年に交通局の規程に準じた安全管理規程を定めて、事業活動の安全に関する内部監査の体制を構築している。
- 情報セキュリティに関しては、平成26年に電子情報処理規程を策定し、同規程に基づいて情報セキュリティ基本方針（平成26年1月21日施行）、情報セキュリティ対策基準（平成26年1月21日施行）、情報セキュリティ実施手順（平成26年1月21日施行）、情報資産安全管理措置（平成26年3月9日施行）を定めるなど、体系的に規程を整備している。
- 個人情報保護については、平成20年に個人情報の適正な取扱いに関する規程を策定し、平成28年には、特定個人情報（マイナンバー（個人番号）を含む個人情報）の保護に関し、特定個人情報基本方針及び特定個人情報取扱規程を定めている。
- T K Sは、経営上、望ましくない重大な影響を予防又は低減するため、主体的に管理すべきリスクとして、9つのリスクを想定している（表12）。

【表12 T K Sが主体的に管理すべきと想定する主なリスク】

事故及び輸送障害	不適正な契約	人的被害のある事故・災害や大規模な設備損傷
法令等違反行為	人材不足	
社員の非違行為	情報セキュリティ事故	
労働災害	震度5強以上の地震	

- T K Sは、各リスクへの対応を社内の各種委員会において検討し、対処方針を社内規程（規程、要領及び就業規則）等で社員に示すとともに、リスクへのチェック体制として内部監査を活用している（図8）。

【図 8 T K S におけるリスク管理体制】



(出所) T K S 提出資料

- 交通局への報告連絡体制は、交通局の関係保守区・管理所も含む休日・夜間緊急連絡網等により、社員に報告手順が示されている。また、令和元年8月22日付け総務局通知（31総行革経第47号）を基に、TKSは、令和元年9月に交通局への報告基準を制定し、TKSが交通局に報告すべき事項を明確化した。この報告基準は、上記総務局通知別表にある11の事項に、業務外の非遵行為及びTKS起因による輸送障害の2事項を、TKSが独自に追加したものとなっている。
- 以上のことから、TKSの内部統制に係る体制については、おおむね適切に整っており、交通局との関係においても、一定の基準の下で、経営情報の共有やコンプライアンス推進を図る体制が整備されていると言えよう。

2 内部統制システムの運用状況

(1) 取締役会

- T K S の取締役会は、常勤の取締役3名、非常勤の取締役5名及び非常勤の監査役2名の計10名で構成されており、そのうち7名が都関係者である（表13）。
- 弁護士である取締役は、会社法第2条第15号に定める社外取締役、公認会計士である監査役は、同条第16号に定める社外監査役に該当する。
- また、常務取締役は、会社法が定める社外取締役には当たらないものの、都関係者以外の民間出身者である。常勤役員に民間人材を登用した経緯について、T K S にヒアリングしたところ、公営以外に民間の事業者が複数存在する交通事業の特性を踏まえ、民間の知見を生かすためとのことであった。
- 役員への外部人材の登用は、取締役会による監督や監査役による監査を、幅広い知見・視点に基づいたより効果的なものとするための取組として評価できよう。

【表13 T K S 役員一覧（令和元年8月1日現在）】

役職名	氏名(敬称略)	属性	職
代表取締役 社長	石井明彦	常勤 (都退職者)	元東京都交通局理事
専務 取締役	樫尾恒次	常勤 (都退職者)	元東京都交通局 技術管理担当部長
常務 取締役	柏木 充	常勤	元京王電鉄株式会社部長
取締役	渡邊範久	非常勤 (都現職)	東京都交通局職員部長
取締役	相川 準	非常勤 (都現職)	東京都交通局電車部長
取締役	奥津佳之	非常勤 (都現職)	東京都交通局車両電気部長
取締役	谷本俊哉	非常勤 (都現職)	東京都交通局建設工務部長
取締役	矢野千秋	非常勤	弁護士（矢野総合法律事務所）
監査役	広瀬健二	非常勤 (都現職)	東京都交通局資産運用部長
監査役	朝倉敏守	非常勤	公認会計士 (有楽町公認会計士共同事務所)

- T K S は、コンプライアンス担当役員を各役員の所掌の形では定めていない。しかし、専務取締役がコンプライアンス委員会の委員長を務めていること、内部統制を担当していることから、専務取締役が実質的にコンプライアンス担当役員に該当すると言えよう。
- 取締役会は、年 5 回程度開催され、主な議題は株主総会の招集、代表取締役の選定、年間事業計画、決算・決算見込等であるが、令和元年 6 月 5 日の取締役会では、内部統制等に係る自己点検について報告事項とされている。
- 取締役会以外の重要事項を議題とする会議体として、役員会、部長会及び安全対策推進委員会が設置されている。安全対策推進委員会については、別項で後述することから、ここでは、T K S における主な会議体のうち役員会及び部長会の概要を表 14 に示す。

【表 14 取締役会以外の T K S における主な会議体】

名称	役員会	部長会
構成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常勤役員 ・ 総務本部長 ・ 経理部長 ・ 安全・技術管理部長 ・ 総務課長 ・ 経営戦略課長 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常勤役員 ・ 各部長 ・ 総務課長 ・ 経営戦略課長 ・ 各本部管理課長
開催頻度	月 1 回	月 1 回
主な議題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 契約関係執行状況、事業計画、規程改正等の決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画、規程改正、決算及び各種課題等の周知

(2) 監査役

- T K S の監査役は、東京都交通局資産運用部長、公認会計士の 2 名で、いずれも非常勤監査役である。
- なお、公認会計士である監査役とは別の公認会計士に、平成 25 年度から会計監査を委嘱しており、会計監査を委嘱した公認会計士が帳票等の確認、現場実査等を行い、その監査結果は、決算期ごとに「独立監査人の監査報告書」として、取締役会及び株主総会に報告されている。

(3) 内部監査

- この項では、TKSにおける内部監査のうち、業種を問わず企業で一般的に行われる内部監査（事業活動の安全に関する内部監査以外の内部監査）の運用について、述べる。TKSは、平成21年度から毎年度業務監査及び会計監査を実施している。
- TKSは、会社の規模や少人数の管理部門での効率的な業務執行の観点から、監査室の設置や内部監査の専任社員の配置は行わず、執行部門の一つである総務本部経営戦略部経営戦略課が内部監査を所管している。
- このように、内部監査の所管は、執行部門にあるが、業務内部監査規程に基づき、社長が内部監査の実施者である業務内部監査責任者及び監査員を選任することで、内部監査の中立性を担保している。
- 社長から選任された社員は、監査実施前に社内での研修を受講し、1班5名体制で、自所属以外の部署を監査する。TKSへのヒアリングでは、各班の指導者には、都退職者やベテランの固有社員を充て、指導者以外の監査員には、監査未経験の課長代理を充てることで、内部監査が特に固有社員の人材育成に寄与しているとの話があった。
- 過去3年間の業務内部監査報告（表15）を見ると、指摘、意見とも、勤怠手続における使用様式や記載方法・内容の軽微な誤りなど、類似した指摘が複数の年度で見受けられた。

【表15 内部監査実施概況】

実施年度	監査対象	監査結果の内容
平成28年度	8部9事業所	指摘6件、意見6件、称賛1件
平成29年度	8部8事業所	指摘3件、意見1件、称賛3件
平成30年度	8部9事業所	指摘6件、意見4件、称賛3件

注 「称賛」とは、鉄道事業者では、安全管理上の好取組を称賛として、他部署に情報共有する慣習があり、TKSは、この慣習を業務内部監査に取り入れている。

- このことについてヒアリングでは、内部監査結果は、役員会、部長会などを通じて、フィードバックし改善に努めているとの話があった。しかし、軽微な事務誤りに係る類似した指摘が継続的に発生するならば、今後は、これまでの取組に加え、指摘が生じる背景や要因を踏まえた改善の取組を期待したい。

(4) コンプライアンス推進の取組

ア コンプライアンス委員会

- T K S は、平成 25 年にコンプライアンス委員会要綱を策定し、専務取締役を委員長、常務取締役及び各部長を委員とするコンプライアンス委員会を設置した。
- 過去 3 年間のコンプライアンス委員会開催実績は、平成 28 年度は 3 回、平成 29 年度は 5 回、平成 30 年度は 4 回で、コンプライアンス関係年間計画の策定、コンプライアンス研修の内容、内部通報窓口に通報された案件の事後措置など、設置要綱に即した議題が取り上げられていることを確認した。

イ コンプライアンス研修

- T K S は表 16 のコンプライアンス研修を実施している。

【表 16 コンプライアンス研修（平成 30 年度）】

名称	対象	テーマ等
新任研修 (コンプライアンス)	新入社員 (固有社員のみ)	○人権、コンプライアンス等
コンプライアンス研修	役員 部長級	○リスクマネジメント ○外部講師
コンプライアンス・リーダー研修	コンプライアンス・リーダー (毎年 20 名程度)	○コンプライアンス・ミーティングのファシリテーター養成 <ul style="list-style-type: none"> ・ファシリテーターの役割 ・ミーティングの進め方 ・事例研究 等 ○外部講師
コンプライアンス・ミーティング	全社員 (部長級を除く)	○各課（所）単位での研修 ○1 グループ 5 名程度での討議 ○ファシリテーターは、コンプライアンス・リーダー研修受講者

- コンプライアンス・ミーティングは、社員の中には変則勤務の者も少なくないことから、4 か月の実施期間中、各課（所）単位で複数回実施し、全社員の受講を担保している。また、討議形式の研修の効果を高めるため、事前にファシリテーターを養成し、業務に即した身近なミーティング・テーマの設定（平成 30 年度は、「業務休憩中における SNS への投稿」及び「点検の省略」）などの工夫を行っているとの話があった。

(5) ハラスメント対応、内部通報制度の運用

- T K Sにおけるハラスメント相談、内部通報の窓口及び運用については、表 17 のとおりであり、窓口の社員への周知は、社内システムの掲示板、社内システムを閲覧できない社員への案内の配布、研修等の機会を活用した周知で行われている。

【表 17 ハラスメント等の窓口及び運用について】

名称	ハラスメント相談	内部通報窓口
根拠 規程	ハラスメントの防止に関する要綱	法令等違反行為に関する通報等の処理要領
対応者	総務部長が選任するハラスメント相談員（少なくとも男女1名ずつ選任） （現在は3名選任）	経営戦略部
方法	面談、電話、文書、メール	面談、電話、文書、メール
調査 是正	ハラスメント相談員	調査：総務本部経営戦略部 是正：コンプライアンス委員会
会社の 責務	・改善等の措置 ・不利益取扱いの禁止	・改善等の措置 ・不利益取扱いの禁止
窓口の 義務	・適切な助言及び総務部長への報告 ・秘密の厳守	・コンプライアンス委員会への報告 ・秘密の厳守

- 平成 28 年度から平成 30 年度までの 3 年間ににおける各窓口の対応実績は、ハラスメント相談 1 件（平成 30 年度）、内部通報 1 件（平成 29 年度）であった。
- これらの事案に係る対応状況について、ヒアリングの際、確認したところ、ハラスメント相談（パワーハラスメント）事案については、ハラスメント防止に関する要綱（平成 29 年 1 月 1 日施行）、内部通報（過大な超過勤務時間の申請）事案については、法令等違反行為に関する通報等の処理要領（平成 25 年 2 月 1 日施行）に即した対応がなされていた。また、内部通報事案の是正措置の一つとして、就業システムに、出退勤時刻の記録機能を追加するハード的な改善を行ったとの話があった。
- 以上のことから、T K S はハラスメント相談及び内部通報に対し適切に対応していることが確認できた。

(6) 情報管理

- T K S では、社内の個人情報保護、情報管理に関する諸規程が整備されており、過去5年間、情報管理に係る事故は発生していない。

(7) 人材育成

- T K S は、社員の4割が60歳以上（66歳以上に限っても4分の1）であり、近年、急速な世代交代、固有社員の増加の時期を迎えている。このような状況の下、T K S は人材育成について、「都営交通の安全・安心を技術の面から支える会社として、鉄道・軌道保守のプロフェッショナルの育成に力を入れる」と表明している。
- 一方、都営交通グループの保守会社として、安全・安心、都民からの信頼される企業であり続けるためには、人材育成において、一人ひとりの社員が技術力を向上させるとともに、内部統制の意義を理解し、適切に運用を実践することが不可欠である。
- 固有社員の採用が拡大する中、コンプライアンス研修の項（23ページ）で既に述べたように、T K S は、社員の職層・キャリアを考慮したコンプライアンス研修を実施し、業務内部監査を活用した課長代理の育成などに取り組んでいる。
- また、固有社員の昇任制度を就業規則別表に明示することで、入社時からT K S におけるキャリアパスをイメージできるようにしているほか、採用した固有社員のT K S への定着を促進するため、新入社員が仕事にまつわる悩みを指導・支援する先輩（メンター）制度を導入し、自発的な成長を促している。
- 加えて、平成27年度に策定した「次世代育成支援行動計画」（計画期間5か年）に基づく男性の育児休業等の取得促進等の目標達成に向けた取組や、令和元年度には、女性活躍推進法上努力義務とされている一般事業主行動計画（計画期間3か年）を策定し、新規採用者に占める女性の割合10%等の目標を掲げた取組など、全ての社員が働きやすい職場づくりに努めている。
- 以上のようなT K S の人材育成の取組は、長期的にみれば、各職場での内部統制の適切な運用の促進や管理業務を担える人材の育成にも寄与すると考えられる。

(8) 安全管理

- T K S は、鉄道事業者等の運輸事業者ではないことから、法令上、運輸安全マネジメント*の構築・運用を義務付けられていない。しかし、T K S は会社全体の安全管理体制として、交通局に準じた T K S 独自の運輸安全マネジメントシステムを構築・運用している。

*運輸安全マネジメント制度は、平成 17 年に発生した J R 西日本の福知山線列車脱線事故などを受け、平成 18 年から鉄道事業者等の運輸事業者に対し、鉄道事業法等の各事業法令に基づき義務付けられた制度。各事業者が経営トップのリーダーシップの下、事業者全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組を実施し、各事業者の実施状況等を国が評価することにより、運輸事業者の安全性向上を推進させる仕組みである。

- 専務取締役を安全管理規程により安全統括管理者とし、安全管理専管部署として、総務本部安全・技術管理部を設置し、社内横断的な安全対策推進委員会（表 18）の活動や、事業活動の安全に関する内部監査の実施などを通じて、安全風土・安全文化の構築・定着の取組を行っている。

【表 18 安全対策推進委員会の概要】

委員構成	常勤役員、各部長、各本部主要課長
開催頻度	月 1 回
主な議題	・ 当月の安全推進活動報告 ・ 前月の安全管理業務報告 ・ 運輸安全に係る故障・事故情報 ・ 国、交通局からの保安情報の周知等

- 以上のような社内の取組に加え、都営交通グループの一員として交通局との定例的な会議や随時の情報交換を通じ、都営交通の安全管理の向上に参画していることは、高く評価できよう。
- ヒアリングや現地調査では、各職場での事故につながるおそれがあった事象・事態をヒヤリハット情報として収集し、その情報を分析・改善することで、重大事故の予防を図る取組が、T K S に定着している様子が伺われた。今後は、内部監査の項で述べた類似した事務誤りの改善にも、運輸安全マネジメントで培った文化・ノウハウが生かされることを期待したい。

(9) その他

- 令和 2 年 2 月 19 日、東京都監査委員から、監査対象団体に T K S を含む「令和元年財政援助団体等監査報告書」(以下「財援監査報告書」という。)が、令和 2 年第一回都議会定例会に提出された。
- 財援監査報告書では、T K S に対し、交通局からの受託契約に係る履行完了の確認の不備事例等が指摘されている。
- 本報告書における記載と併せて、財援監査報告書での指摘については、適切に改善を図られたい。

Ⅳ 内部統制及びコンプライアンス強化に向けた取組の方向性（提言）

- T K S は、平成 6 年に交通局から駅務システム機器等の保守管理を受託して以降、受託業務を拡大してきた。現在の社員数は、平成 6 年当時に比べ 16 倍まで増えたが、管理部門を含め、限られた人的資産を効率的に生かし、受託業務を遂行している。また、電気・機械設備の工事監理業務を新たに受託するなど、今後も受託事業の拡大する予定が、都政改革本部会議で示されている。
- このような変化が続く中、交通事業者に準じた「運輸安全マネジメントシステム」を会社独自に構築・運用し、全社員、各職場における継続的な活動と、安全性向上の P D C A サイクルをたゆまず実践していることは、T K S の強みと言えよう。
- また、運輸安全マネジメントシステムで培われた各部署間での情報共有、ルール遵守の徹底、問題意識の涵養などは、都営交通の安全管理レベルの向上に寄与するのみならず、政策連携団体である T K S の内部統制の拡充やコンプライアンスの推進においても、プラスの原動力になり得るものである。
- 今後、T K S が築いてきた安全性向上の P D C A サイクルを、事務改善やコンプライアンス推進の取組に応用していくことが望まれる。そして、将来的には、T K S の取組で得られた知見が、他の政策連携団体、更には都庁グループ全体にフィードバックされ、都庁グループ全体のコンプライアンス推進に寄与することを期待したい。

【参考】平成 26 年改正会社法で規定された 18 項目：

大会社である取締役会設置会社の場合

(会社法第 362 条第 4 項第 6 号及び会社法施行規則第 100 条)

- ① 取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- ② 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制
- ③ 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
- ④ 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
- ⑤ 使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- ⑥ 当該株式会社並びにその親会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
- ⑦ 子会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当該株式会社への報告に関する体制
- ⑧ 子会社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制
- ⑨ 子会社の取締役等の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制
- ⑩ 子会社の取締役等及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- ⑪ 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項
- ⑫ 使用人の取締役からの独立性に関する事項
- ⑬ 監査役のその職務を補助すべき使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項
- ⑭ 取締役及び会計参与並びに使用人が監査役に報告をするための体制
- ⑮ 子会社の取締役、会計参与、監査役、執行役、業務を執行する社員、会社法第 598 条第 1 項の職務を行うべき者その他これらの者に相当する者及び使用人又はこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制
- ⑯ 報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制
- ⑰ 監査役 of 職務の執行について生ずる費用の前払又は償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に係る方針に関する事項
- ⑱ その監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

(出所) 中村直人・山田和彦・後藤晃輔 (2015) 平成 26 年改正会社法対応 内部統制システム構築の実務 商事法務