

・固定資産（投資等を含む）

（監査の結果）

1. 土地売却について

交通局所管の布引営業所について平成 5 年 4 月に廃止し、この跡地について庁内有償移管（交通局から(旧)理財局）により売却益が発生しています。この概要は以下のとおりです。

（概要）

面積	7,305.93 m ²
帳簿価額	7 百万円
移管代金	6,600 百万円
代金入金時期	平成 11 年 4 月 2,200 百万円
	平成 12 年 4 月 2,200 百万円
	平成 13 年 4 月 2,200 百万円
土地引渡しの時期	理財局が移管代金を完済したとき。

この庁内有償移管取引について、以下のような問題点が指摘されます。

(1) 土地売却益の計上時期について

この移管による会計処理は下記のとおりとなっています。

（単位：百万円）

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	合計
収入 (A)	2,200	2,200	2,200	6,600
売却簿価 (B)	2	2	2	7
売却益 (A) - (B)	2,197	2,197	2,197	6,592

このように、交通局（自動車事業会計）において土地売却益約 6,592 百万円を平成 11 年度、12 年度、13 年度の 3 年間にわたって 2,197 百万

円ずつ分割して計上しています。しかし、上記のように土地引渡の時期は移管代金完済後とされているため、本来であればこの時点（平成 13 年度）で売却益を一括計上するのが妥当な会計処理です。

(2) 土地の利用状況について

移管時において、当該土地は新神戸駅前における都心に残された貴重な土地であり、将来の街づくりの拠点として、長期的視点にたった全市的な跡地利用を時間をかけて考える、とされていきました。ところが現在のところ、当該土地は未だ更地のままであり、売却等の検討も行われていないとのことです。つまり、現在まだ有効活用が行われているとはいえない状況にあります。

従って、神戸市全体でみると実態は何ら変化していないにもかかわらず、一公営企業において多額の利益が計上されている、という状態となっています。仮に神戸市を親会社とみなして連結ベースで考えた場合、当該取引は所有土地について評価益を計上したものとなり、内部取引及び未実現利益消去の対象となります。

(3) 神戸市交通事業経営健全化計画との関係について

神戸市交通事業経営健全化計画は平成 13 年度の単年度収支均衡を図ることをその目的のひとつとしていましたが、その中にはこの売却益約 2,197 百万円が折り込まれています。すなわち、ここでいう単年度収支均衡はこのような特殊要因による多額な利益を折り込んだものとなっています。通常の事業活動（各種補助金等含む）のみによる単年度収支均衡は到底困難な状況であり、このような土地の売却益といったような

特殊要因を考慮に入れてやっと単年度収支均衡の実現可能性が出てきているということに留意しておく必要があります。また、経営健全化計画において、この売却益は「資産の有効活用」として掲げられていたが、「(2) 土地の利用状況について」で記載しているように、全市的にみると有効活用が十分に図られてはいない状態となっています。

2. 交通事業基金との取引について

上述の土地売却に類似のケースですが、交通局と交通事業基金との間で下記のような取引が見られました。

- (1) 交通局（自動車事業会計）から交通事業基金に対して、帳簿価額 7 百万円の土地を平成 6 年度～9 年度の 4 年間に亘って（各年度 1,000 百万円、合計 4,000 百万円）有償移管を行う。

（単位：百万円）

	平成 6 年度	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	合計
収入 (A)	1,000	1,000	1,000	1,000	4,000
売却簿価 (B)	1	1	1	1	7
売却益(A) - (B)	998	998	998	998	3,992

- (2) 上記土地を、平成 9 年度末に交通局（高速鉄道事業会計）が交通事業基金から 3,999 百万円にて取得（買戻し）を行う。

この一連の取引に関して、「4 年間に亘って有償移管」とされ、この 4 年間に亘って交通局（自動車事業会計）において毎期 998 百万円の土地売却益を計上しています。しかし、「4 年間に亘って有償移管」されるのは

現実的ではなく、本来は土地の「引渡」の時を定め、その時点で一括して計上すべきものであったと思われます。

また、交通局全体で見ると、土地の評価益 3,992 百万円を計上したことと同一の結果となっています。

(なお、当該土地は神戸市営地下鉄海岸線の用地とされ、平成 10 年 7 月より工事が着工されました。)

3. 固定資産の実査について

交通局では、固定資産について神戸市交通局公有財産管理規程(以下、「管理規程」という。)及び「会計規程」に基づき、各種手続き及び処理を行っています。

「管理規程」は、別に定めがあるものを除くほか、交通局における公有財産の管理について定めるものであり、「会計規程」は「地公企法」施行規則(昭和 27 年 9 月総理府令第 73 号)第 1 条の規定に基づき、交通局の会計事務の処理に関して必要な事項を定めたものです。

「管理規程」の第 5 条第 1 項第 1 号及び 5 号に「公有財産の現況を明らかにすること。」及び「各所管課長等との間における管理上必要な協力、助言及び調整に関すること。」として、公有財産の管理についての規定があります。この規程は直接的に固定資産の実査の実施を要求するものではありませんが、公有財産の現況を明らかにするためには、当然のこととして固定資産の実査を定期的の実施する必要があります。

総務課担当者に固定資産の実査の実施状況をヒアリングしたところ、各営業所において固定資産の管理をしており、「固定資産台帳」との整合性や増減等の実査状況について各営業所から報告を受けていると回

答を受けました。また、往査した中央営業所において現場責任者に固定資産の管理状況をヒアリングしたところ、中央営業所では固定資産の台帳管理は行っているが、固定資産や備品は市バス車両の整備に毎日使用しているものであり、日常的に確認しているため定期的な現物との照合については実施しておらず、大きな故障や代替等については、総括管理担当の総務課と連絡調整しているとの回答を受けました。

このような状況では、「公有財産の現況が明らかにされている」とはいい難く、更に、営業所等の現場での日常の確認状況については総務課で把握されていない状況から、現場での管理を担当している各所管課と総括管理を担当している総務課との間の管理上必要な協力状況（連携）が不足しているものと考えられます。

公有財産の現況を明らかにするため、今後定期的に固定資産の実査を実施する必要があると思われれます。

4．車両計画について

交通局では、年度毎に「車両計画」を作成しています。これは、在籍車両数に対する予備車両数の比率（予備車率）を一定値になるように予備車（待機車両）を準備する計画です。予備車は、車検・定期点検・事故・車両故障等に対応するために必要な車両であり、現在予備車率が10%程度となるようダイヤ組みを行っています。

予備車率の算定にあたって、10%程度という交通局内での基準を設けてありますが、特に、その算定根拠となる条例及び諸規程等はありません。

年度別の大型路線バスの車両計画は、次のとおりです。

	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
待機車両数 (a)	59 両	58 両	62 両
在籍車両数 (b)	637 両	636 両	625 両
予備車率 (a)/(b)	9.26%	9.12%	9.92%

(交通局総務課作成資料)

但し、ここでの待機車両は、完全に待機しているわけではなく、通常の路線を走行しているものも含まれます。今後、環境問題や高齢者等の利用のため多様なバス(ロングボディ・小型・中型・CNG・ノンステップ等)の導入によって特定の車両しか運行できない状況になり、完全待機となる車両が発生した場合、これら要因が予備車率を増加させ、効率的な車両運行ができなくなるおそれがあるので予備車の運行管理には十分な注意が必要になると思われます。

5. 車両管理台帳等について

交通局は、固定資産について減価償却計算を組み込んだソフトで入力した固定資産台帳(以下、「固定資産台帳」という。)で管理を行っており、車両については1車両毎に固定資産管理番号を付しています。また、これとは別に車両番号対応表も作成し、これに局番(固定資産管理番号とは別の車両番号)・車台番号・登録番号等が記載され、「固定資産台帳」と符合するようになっており、それぞれ独立したシステムで運用されています。

平成 12 年度末現在で、車両番号対応表と「固定資産台帳」を照合した結果、システム上の制約があって、「固定資産台帳」に局番の記載のないものがあり、車台番号・登録番号の不明なものが 14 台(内ノンス

テップバス 9 台、大型ロングバス 5 台) ありました。一台の車両について複数の番号を付す場合には記載もれがあると車両管理上、混乱が生じる場合があるので注意する必要があります。

この他「固定資産台帳」は、コンピュータ入力後に登録処理を行うと修正することができない等、管理システム上に問題点があることから、交通局では固定資産の管理上混乱が生じないようなコンピューターソフトの入れ替えを検討している最中であると回答を得ています。

(意見)

1. 投資について

投資有価証券 110 百万円は神戸航空交通ターミナル株式会社に対する出資金であり、この会社はターミナル事業(神戸マリルート)の運営等と路線バス事業(神戸リムジンバスの運行等)を主要な事業としています。

当該会社の営業成績及び財政状況の推移をみると次のようになります。

(単位：百万円)

区分	第 8 期 (8.4.1 - 9.3.31)	第 9 期 (9.4.1 - 10.3.31)	第 10 期 (10.4.1 - 11.3.31)	第 11 期 (11.4.1 - 12.3.31)	第 12 期 (12.4.1 - 13.3.31)
営業収益	695	712	712	708	758
経常損失	402	327	340	274	116
当期損失	390	439	341	285	324
一株当り 当期損失	8,200 円 77 銭	9,231 円 60 銭	7,173 円 92 銭	5,993 円 08 銭	6,816 円 99 銭
総資産	5,025	4,535	4,151	3,941	1,863
純資産	870	430	89	0 (注 1)	0 (注 2)

(注 1) : 196,048 円

(注2): 520,537円

一般企業に適用される「金融商品会計基準」及び「実務指針」によれば、売買目的有価証券以外の有価証券は、その時価又は実質価額が著しく下落し回復する見込みがない場合、強制的に取得価額を切り下げることになっています(減損処理)。このとき、市場価格のない株式の著しい下落の判定は、一株当りの純資産額に基づき行われます。

上記の営業成績及び財政状況の推移表によれば、事業年度の経過とともに純資産が下落している状況であり、減損処理を検討する必要があると思われます。

・ 減価償却費

(監査の結果)

1. 減価償却方法について

貸借対照表に計上されている、運送施設有形固定資産の「建物」に電話機(ビジネスホン)が含まれ、耐用年数10年の定額法で減価償却計算が行われていました。

しかしながら、「地公企法」施行規則別表第2号に基づくと、本来電話機は「器具及び備品(電話設備その他の通信機器)」として、耐用年数10年の定率法で減価償却計算する必要があります。

このため平成12年度につき、償却不足額153千円が発生しています(下記参照)。

なお、この減価償却方法の修正についても、既存の計算ソフトでは対応できないとのことであり、前述の計算ソフト新規導入の必要性は高いものと思われます。

(単位：千円)

管理番号	資産名称	当初計上額	正規	差額
09900060	魚崎営業所電話機	38	88	50
09900070	落合営業所電話機	38	88	50
09900080	西神営業所電話機	41	94	53
	計	118	271	153

(意見)

1. 減価償却の開始時期について

「会計規程」第19条(減価償却の方法)第1項において、「減価償却は、償却資産を取得した年度の翌年度から行うものとする。」と規定されています。

従って、現在、自動車事業会計では償却資産を新規に取得し、使用を開始した場合でも、取得年度では減価償却費を計上していません。しかしながら企業会計上、減価償却とは、適正な期間損益計算を行うために取得価額を各事業年度に配分(費用化)する手続きといわれております。このため、償却資産の使用開始月から減価償却費を計上しようとするものです。

平成12年度を対象として、当該年度に新規取得した償却資産について使用開始から減価償却計算を行ったと仮定して試算したところ、223百万円となります。

「地公企法」施行規則第8条第6項では、事業年度の中途において取得した場合、使用の当月又は翌月から月数に応じて減価償却を行うことを妨げないとし、償却資産の新規取得年度からの減価償却費の計上を認

めています。

適正な期間損益計算のため、取得時からの減価償却を実施すべきです。

なお、現在交通局が利用している減価償却計算ソフトでは取得年度の翌年からの減価償却計算しかできないようになっており、仮に取得年度から償却計算を行う場合、前述の計算ソフトは利用できなくなります。

新規の計算ソフトの早期導入を検討する必要があります。

・交通事業基金

(概要)

1.交通事業基金の概要

神戸市交通事業基金条例(昭和50年4月1日条例第5号)及び同条例施行規程(昭和50年4月1日交規第1号)によれば、その概要は次のとおりとなっています。

(1)設置目的

高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため

(2)積み立てる額

交通事業の健全な運営に必要な額

基金から生ずる収益の全額

(3)管理

基金は神戸市交通事業管理者が管理する。

基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

基金に属する現金は、必要に応じ動産又は不動産に換えて、有効な管理をすることができる。

基金の経理状況を明らかにするため、「基金明細簿」「基金運用台帳」を備える。

基金に属する現金は、「基金収支簿」を設けて整理するものとする。

(4) 処分

管理者は、次に掲げる場合に限り、基金を処分することができる。

交通事業に附帯する事業を整備するのに必要な経費に充てるとき。

交通事業に係る企業債の償還及び利息の支払に充てるとき。

その他交通事業に必要な経費に充てるとき。

2. 基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳

平成 10 年度から平成 13 年度における基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳は次のとおりとなっています。

(積立、処分及び運用状況)

(単位：百万円)

摘 要	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
前年度末残高	42,688	42,401	42,023	41,134
当年度中造成額	770	797	652	530
当年度運用状況				
増加	357,820	422,810	390,865	339,455
減少	357,820	422,810	390,865	339,455
当年度中処分額	1,058	1,175	1,540	1,155
当年度末残高	42,401	42,023	41,134	40,509

(残高内訳)

(単位：百万円)

区 分	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
銀行預金 (定期預金を除く)	0	0	1,785	9,283
定期預金	25,502	22,872	19,199	300
土地	2,895	2,473	2,078	1,683
他会計貸付金(B)	14,003	16,677	18,072	29,242
合 計(A)	42,401	42,023	41,134	40,509
$\frac{(B)}{(A)}$ (%)	33.0	39.7	43.9	72.2

(監査の結果)

1. 「基金明細表」と「基金の積立、処分及び運用状況」表の不一致について

平成 12 年度末時点での「基金明細表」と「基金の積立、処分及び運用状況」表に金額の不一致が見られました。原因は高速鉄道事業会計における一時借入金(未払金)の返済処理遅れです。「基金明細表」の方が実態を表示しており、決算振替処理は平成 13 年 4 月 27 日でなされています。

(単位：百万円)

勘定科目等	「基金明細表」	「基金の積立、処分 及び運用状況」表	差 額
銀行預金	985	1,785	800
他会計貸付金	18,872	18,072	800

(意見)

1. 他会計貸付金について

交通事業基金の設置目的は、「高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため」とされています。

また、その管理については、「預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。」とされており。

ところで、運用区分としての他会計貸付金の占める割合は毎年増加し、平成13年度においては、実に70%を超えています。その具体的内容は以下のとおりとなっています。

しかしながら、每期多額の欠損金を計上している自動車事業会計等に対する貸付金が果たして、「最も確実かつ有利な」運用方法たりうるか疑問です。

経済実質からすれば、交通事業基金を処分(取崩)して、経費充当する必要があるのかも知れません。

(単位：百万円)

貸付先	平成12年度末	平成13年度末	長短区分
自動車事業会計	17,500	20,200	短期
高速鉄道事業会計	800	8,600	短期
(社)神戸交通局公済会	130	110	長期
神戸交通振興(株)	419	310	長期
神戸航空交通ターミナル(株)	23	22	長期
合計	18,872	29,242	

・委託契約等

(概要)

1. 関連団体との業務委託契約内容について

平成 12 年度における、交通局と関連団体である「社団法人神戸市交通局公済会(以下「公済会」という。)」及び「神戸交通振興株式会社(以下「交通振興」という。)」との間の自動車事業会計に関する業務委託契約の内容は以下のとおりとなっています。

(単位:百万円)

No	委託業務名	契約内容	相手先	実績額
1	事務所要員業務	<ul style="list-style-type: none"> ・営業所清掃業務 ・車両課清掃業務 ・営業所燃料注油業務 ・車両課守衛業務 	「公済会」	97
2	車両清掃業務	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、登山バス車両清掃業務 	「公済会」	122
3	ループバス及び事務室清掃業務	<ul style="list-style-type: none"> ・シティ・ループバス車両清掃業務 ・ポートアイランド操車場清掃業務 	「公済会」	6
4	車両整理業務	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両整理業務 	「公済会」	51
5	市バス車両誘導及び施設管理業務	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両誘導業務 ・施設管理業務 	「公済会」	36
6	広告着脱業務	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車業務用広告着脱業務 	「公済会」	3
7	乗車券及びカード発売業務等	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸市乗合自動車の回数券、神戸市乗合自動車の定期券並びに前払い式料金カードの発売業務とそれに付随する在庫管理業務 	「公済会」	125
8	自動車広告等取扱業務	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の広告取次業務 ・自動車の広告販売業務 ・指定代理店の指定に関する業務 	「公済会」	44
9	自動車下車勤業務	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車営業所内の燃料取扱業務 ・自動車営業所内の車庫内整理業務 ・自動車営業所出先操車場における車両整理業務 	「公済会」	619
10	路線バス運転業務	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運転 	「公済会」	32
11	職員研修に関する調査等業務	<ul style="list-style-type: none"> ・研修業務に関する調査 ・研修業務に対する助言及び指導 ・研修実務業務 	「公済会」	7

12	事業用自動車整備業務	<ul style="list-style-type: none"> ・車検業務及び定期点検業務 ・機関分解整備 ・車体関係整備等の車両保守関連業務 	「交通振興」	770
----	------------	---	--------	-----

2. 随意契約について

上記の関連団体への業務委託契約は全て「随意契約」により、かつ「継続的」に行われています。「自治法」第 234 条第 1 項によれば、「売買、賃借、請負その他の契約は、一般競争入札、指名競争入札、随意契約又はせり売りの方法により締結するものとする」とこととされ、同条第 2 項では「前項の指名競争入札、随意契約又はせり売りは、政令で定める場合に該当するときに限り、これによることができる」とされております。

これを受け、「自治法」施行令第 167 条の 2 には、随意契約によることができる場合が限定列挙されており、その第 1 項第 2 号において、「・・・その性質及び目的が競争入札に適さないものをするとき」と規定されております。

そして、同一委託先と契約を継続することは、「交通局委託事務の執行の適正化に関する要綱」(以下「要綱」という。)第 12 条各号に「・・・内容が専門的であり代替可能な委託先が存在しない・・・」場合や「事務事業の連続性から継続することが必要・・・」な場合等、限定列挙されています。

関連団体への業務委託契約を随意契約とする根拠は、この「自治法」施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号に該当するためとの判断によるものであり、同一委託先との継続契約の根拠は、「要綱」第 12 条各号に該当するためとの判断によるものです。

これらの判断の根拠となるものとして、「要綱」第 13 条第 1 項及び交通局委託契約審査委員会運営要領(以下「要領」という。)第 2 条による交通局委託契約審査委員会議案によれば、委託する理由及び委託先選定理由が以下の

通り記載されています。

No	委託する理由	委託先選定理由
1	当局には、本業務に対応できる体制と人員を有しておらず、特に営業所燃料注油業務、車両課守衛業務については専門的知識と経験を必要とする。また委託することにより経費の節減効果が期待できる。	委託先は、本業務及び当局の事業運営に精通し、また専門のスタッフを有しているため。
2	当局には、本業務に対応できる体制と人員を有していない。また委託することにより経費の節減効果が期待できる。	委託先は、本業務及び当局の事業運営に精通し、また専門のスタッフを有しているため。
3	当局には、本業務に対応できる体制と人員を有していない。また委託することにより経費の節減効果が期待できる。	委託先は、ポートアイランド操車場内でのバス車両の運用及び事業運営に関して熟知しており、また専門のスタッフを有しているため。
4	本業務は、バス車両を安全に誘導して整理する経験を必要とし、運行に関しても特別の注意を払う必要があるため。	委託先は、本業務及び当局の事業運営に精通し、また専門のスタッフを有しているため。
5	本業務は、バス車両を安全に誘導するため経験を必要とし、運行に関しても特別の注意を払う必要があるため。	委託先は、本業務及び当局の事業運営に精通し、また専門のスタッフを有しているため。
6	当局には、本業務に対応できる体制と人員を有しておらず、また委託することによって、経費の節減効果が期待できる。	委託先は、本業務及び当局の事業運営に精通し、また専門のスタッフを有しているため。
7	当該業務を行うには、当局にはそれに対応する設備も人員も有していないため。	上記業者は、交通事業の推進に理解と経験を有し、また当該業務に関するノウハウも有しており、適正に業務を推進する能力があるため。
8	当該業務には専門的知識と経験を必要とするが当局はそれに対応する人員を有しておらず、また委託することによって経費の節減効果を期待できるため。	委託先は、当該業務に関する専門的知識と経験を有し、また当局の業務用広告の着脱業務も行うなど広告掲出・撤去などの業務にも精通しており、適切な業務の遂行ができるため。
9	自動車事業の安全な運行確保を前提としたうえで、現在の社会情勢に則した効率的な事業運営が要求されるため。	「公済会」は、過去に自動車事業において乗車券発売業務を受託していることから、当局の同事業における業務基準を熟知しており、円滑な業務処理が期待できる。
10	自動車事業の安全な運行確保を前提とした上で、現在の社会情勢に則した効率的な事業運営が要求されるため。	「公済会」は、過去に自動車事業において乗合自動車運転士の養成業務、自動車営業所下車勤業務等を受託していることから、当局の同事業における業務基準を熟知しており、円滑な業務処理が期待できる。
11	本業務は、交通局研修業務の長期的な質の向上に資する旨のものであり、専門的情報、知識、技術の活用が要求されるため。	「公済会」は、過去に乗合自動車運転士の養成業務を受託していることから、当局の研修業務に関する基準を熟知しており、円滑な業務処理が期待できる。

12	当該業務を全部処理に必要な人員が当局にはなく管理部分を除き整備の大部分を専門技術を有する同社に委託したい。	業者は、交通事業の推進に理解と経験を有し、また専門の技術スタッフを有している。
----	---	---

(監査の結果)

1 . 随意契約の妥当性について

委託する理由として、現実に交通局において業務に対応できる体制、人員、設備、経験及び技術等が整備されていない点を考慮すれば、業務そのものを委託しなければならないことには合理性が認められると思われます。しかしながら「経費の節減が期待できる」旨を理由として挙げていることについては、実際に民間業者からの見積等を入手し、上記関連団体ではなく民間業者に委託した場合に生じる手間及びそれによって生じるコストとの兼ね合いの上で判断したものではないため客観性がなく、委託する理由としての説得力が乏しいと考えられます。この点、交通局契約規定第 26 条 2 項においても、なるべく 2 人以上の者から見積書を徴しなければならない旨定められていることから、実際に民間業者からの見積等の徴求を行い、更に追加的に発生するであろうコストを見積もった上で、上記関連団体への業務の委託が実質的に経費の節減が期待できるか否かを検討する必要があるものと考えられます。

また委託先の選定理由については、多くの契約において「専門スタッフの存在」を挙げられておりますが、業務によっては民間業者においても同様の業務を行いうるスタッフを抱えている企業も存在すると考えられます。また、「業務及び当局の事業運営に精通している」ことを理由としている業務については、実際には単純な労務の提供が行われているにすぎないものが見受けられます。

総括すれば、現在列挙されている委託する理由及び委託先の選定理由の記

載内容では、「性質又は目的が競争入札に適さないこと」や「事務事業の専門性、連続性」を理由として上記関連団体との業務委託契約全てを継続的に随意契約とする合理性は乏しいと考えられます。

今後は委託業務について、もし関連団体と契約する際には、民間業者からも見積書等を徴求し、随意契約とすること、そして、継続的に契約することの合理性を客観的に立証した上で契約する必要があります。

(意見)

1. 関連団体における収益全体に占める内部取引の規模について

平成12年度における「公済会」及び「交通振興」の収益のうちで、交通局からの委託契約の請負に基づく金額、比率は下記のように非常に高いものとなっています。(取引額は、交通局全体との取引を示すため高速鉄道事業に関するものも含めております。)

(「交通振興」と交通局との取引額)

(単位：百万円)

項目	収益額	うち交通局との取引額	収益総額に占める割合(%)
バス関連事業	771	771	20.1%
地下鉄関連事業	3,047	736	19.2%
その他	12	0	0%
収益計	3,830	1,507	39.3%

(「公済会」と交通局との取引額)

(単位：百万円)

項目	収益額	うち交通局との取引額	収益総額に占める割合(%)
バス関連事業	1,100	1,100	30.9%
地下鉄関連事業	306	306	8.6%
その他	2,159	0	0%
収益計	3,565	1,406	39.4%

すなわち、平成12年度における「公済会」及び「交通振興」の収益のうちいずれも約39%は交通局からの委託業務に係るものであるという状態となっています。これは、交通局を親会社と仮定して連結ベースで考えると、上記関連団体における収益の約39%、2,913百万円は内部取引として消去されてしまう、といった状況にあることとなります。

・料金収入等

(監査の結果)

1. 収入事務及び在庫管理事務について

営業所と「公済会」(乗車券及びカード類の販売委託先)における、バス車内の乗車料金、カード・回数券及び定期券の販売金に関する収入事務並びにカード・回数券の在庫管理事務について処理手続の妥当性を以下の事務を対象として検討致しました。

- (1) 営業所におけるバス車内の乗車料金及び市バス案内所の自動販売機及び車内でのカード売上金の収入事務

(2) 「公済会」におけるカード、回数券、定期券及び企画乗車券の売上金の収入事務

(3) 交通局営業推進課から営業所及び「公済会」へのカード類の現物発送事務並びに在庫管理事務

具体的には、交通局営業推進課、中央営業所及び「公済会」の各担当者から日々の業務処理フロー及び事務処理手続きにつきヒアリングを行いました。また、必要に応じて各資料間の突合や証憑との突合、並びに中央営業所及び「公済会」において保管されているカード類の実査を行いました。

その結果、バス車内の乗車料金及びカード類並びに定期券の販売金に関する収入事務については、特に問題ないものと思われました。

2. カード類の廃棄処理について

「公済会」においてカード類の損券及び再発行に伴う回収分については交通局からの指示により廃棄処分されています。但し、この廃棄手続は内規等の規定に従ったものではなく、慣習的に実施されているものです。具体的には、月毎に「公済会」から送付された損券及び再発行に伴う回収分を交通局営業推進課にて枚数を確認した上で、交通局営業推進課と「公済会」の双方の係員立会いのもと一定期間分をまとめて焼却処分しています。

カード類の廃棄処理が適切に行われなければ、偽造や再使用の危険性もありますので、廃棄処理手続に関する内規、特に内部決裁及び処理報告書等に関する事項を明文で規定する必要があります。

3. 販売委託の管理について

交通局が「公済会」に対して市バス専用カード、回数券の販売を委託しています。

このため、「公済会」より毎月分の「市バス専用カード・回数券精算書（以下、「精算書」という。）」が送付されてきます。これは、「公済会」が販売した一か月分の市バス専用カード及び回数券の枚数、金額を交通局に報告し、手数料を控除して残高を納付する際の「精算書」です。また、この「精算書」の基礎資料として、市バス専用カード、回数券等の当月受数、当月払出数、当月末残数等を記載した明細表を入手しています。

ところが、この明細表は市バス専用カード、回数券の各券種（普通 1,000 円券、2,000 円券、小人券等）毎に作成されているのみであり、その合計枚数が記載されていません。従って、この明細表と「精算書」とを照合しようとしても個別明細書を加算する必要があり、照合が困難な状況となっています。平成 14 年 9 月分につき、照合を実施したところ発売枚数、冊数は明細表上ではカード 44,095 枚、回数券 4,415 枚の合計 48,510 枚であるところ、「精算書」上は 47,623 枚と誤って「8 月分」の発売枚数、冊数が記載されていました。今後は、集計方法の見直しなど、精度を高めるとともに、両者の照合作業を行いやすいように書式を変更し、確実に実施する必要があります。

経営健全化計画

（概要）

神戸市交通事業経営健全化計画

神戸市の交通事業は大正 6 年 8 月の開業以来、都市にとって欠くことのできない生活基盤施設であり、市民生活に不可欠な市民の足として大きな役割

を果たしてきました。しかし、近年のモータリゼーションの進展、週休 2 日制の定着、少子化の進行及び景気の低迷など社会経済情勢の変化に伴う乗客数の減少及び需給調整規制の見直しなど、経営環境の悪化がますます懸念されるところとなりました。

このような中、交通局は、市民の利便性向上と経営の効率化をより効果的、計画的に進めていくため平成 11 年 4 月において経営健全化計画を策定しました。ここでは、この経営健全化計画のうち自動車事業に係るものを検討します。

[経営健全化計画の概要]

(基本的な考え方)

お客様サービスの向上及び乗客誘致策

経営効率化及び組織の活性化の推進

財政基盤の確立

(目標)

平成 13 年度における単年度収支均衡を達成し、経営基盤、財政基盤の強化を目指す。

(期間)

平成 10 年度～13 年度(4 年間)

(監査の結果)

1. 具体的な計画の達成状況

経営健全化計画は平成 13 年度に終了しました。終了時点において、計画の達成状況等は下記のようになっています。

(1) 職員数削減について

	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	合 計
計 画	39 人	56 人	46 人	128 人	269 人
実 績	39 人	58 人	66 人	109 人	272 人
対 比	0 人	2 人	20 人	19 人	3 人

路線の見直しや嘱託運転士の導入、必要要員の不補充等により、上記のように 272 人の削減実績があったとされています。すなわち、計画策定当初の人員 1,351 人から平成 13 年度末には 269 人減少して 1,082 人になる計画であり、ほぼこの計画どおりに職員数を削減した、とされています。しかし、決算書によると平成 13 年度末の人員は実際には 1,187 人となっており、計画策定当初の人員 1,351 人からの減少数は 164 人となっています（上記の 272 人の削減実績は、「バス事業」に関連する外郭団体への出向職員の削減や、地下鉄事業への転任等を含む「バス事業」全体としての人数であり、差があるとのこと）。

(2) 経営健全化計画の財政効果について

経営健全化計画実施による財政効果は下記のようになっています。これは、(ア)から(カ)の項目の実施によって見込まれる費用削減、収益拡大等の効果を数字として表したものです。

なお、この表の平成 10 年度～13 年度の各欄に記載されている数字は当該年度に「新たに」発生する財政効果のみを表したものとなっています。また、ある特定の年度において発生した財政効果は、以降の各年度においても同額の財政効果が継続して発生しているとの仮定条件により作成されています（但し、この「仮定条件」が必ずしも妥当かどうかは疑問ですが、とりあえ

ずこの仮定条件に沿って記述します。

この「仮定条件」によって作成された経営健全化計画では、「合計」欄は計画終了年度である平成 13 年度において得られた財政効果の合計額を表すこととなります。例えば「(ア)事務事業の見直し」では「合計」欄の 969 百万円(= 115 + 223 + 279 + 352)が計画終了年度である平成 13 年度(単年度)において得られた財政効果を表すこととなります。

また、「計画期間中の累積効果」欄は、計画対象期間である平成 10 年度～13 年度において得られた財政効果の総合計額を表すこととなります。例えば「(ア)事務事業の見直し」では「計画期間中の累積効果」2,039 百万円(= 115 × 4 年 + 223 × 3 年 + 279 × 2 年 + 352 × 1 年)が計画対象期間である平成 10 年度～13 年度において得られた財政効果の総合計額を表すこととなります。

(表 1 : 経営健全化計画の財政効果)

(単位 : 百万円)

項目別		平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	合計	計画期間中の累積効果
(ア)事務事業の見直し	計画	116	209	176	446	947	1,889
	実績	115	223	279	352	969	2,039
	対比	1	14	103	94	22	150
(イ)勤務条件の見直し	計画	190	192	312	358	1,052	2,318
	実績	189	243	418	292	1,142	2,613
	対比	1	51	106	66	90	295
(ウ)事業規模の見直し	計画	355	439	216	998	2,008	4,167
	実績	323	475	255	727	1,780	3,954
	対比	32	36	39	271	228	213
(エ)資産の有効活用	計画	-	2,200	-	-	2,200	6,600
	実績	6	2,204	10	28	2,248	6,684
	対比	6	4	10	28	48	84

(オ)資本費補助の拡充	計画	330	-	-	-	330	1,320
	実績	330	-	175	548	1,053	2,218
	対比	0	-	175	548	723	898
(カ)政府系資金の繰り上げ償還	計画	-	2	1	-	3	8
	実績	-	2	1	-	3	8
	対比	-	0	0	-	0	0
合 計	計画	991	3,042	705	1,802	6,540	16,302
	実績	963	3,147	1,138	1,947	7,195	17,516
	対比	28	105	433	145	655	1,214

(対比欄の は、計画に比して費用の削減効果、収入の拡大効果が小さかったことを表します。)

(ア)～(カ)はそれぞれ下記のような内容を表し、(ア)、(イ)、(ウ)、(カ)は主に費用の削減効果、(エ)、(オ)は主に収入の拡大効果をもたらします。

(ア)事務事業の見直し：間接部門の削減、囑託化の推進等。

(イ)勤務条件の見直し：特殊勤務手当の見直し、自動車運転士の退職不補充等。

(ウ)事業規模の見直し：バス路線の再編成、定期観光バス、貸切観光バス事業の廃止等。

(エ)資産の有効活用：布引営業所跡地の庁内有償移管、付帯事業の展開等。

(オ)資本費補助の拡充：資本費に対する一般会計からの全額補助、行政路線補助等。

(カ)政府系資金の繰り上げ償還：高金利債の借換、繰上償還等。

(表1)によると、平成14年3月末における累積効果として16,302百万円の財政効果が得られると計画していましたが、実績としては17,516百万円の財政効果が得られた、すなわち経営健全化計画策定時に意図されていたよりも1,214百万円だけ多くの財政効果が得られたこととなっています。

「項目別の財政効果」を損益計算書区分で表示したとすると下記(表2：経営健全化計画～実績 損益項目)のとおりとなります。

(表2：経営健全化計画～実績 損益項目)

(単位：百万円)

区分別		平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	合計	計画期間中の累積効果
営業収益の増加	計画	-	-	-	-	-	-
	実績	6	4	10	28	48	84
	対比	6	4	10	28	48	84
営業費用の減少	計画	661	840	704	1,802	4,007	8,374
	実績	627	941	952	1,371	3,891	8,606
	対比	34	101	248	431	116	232
営業外収益の増加	計画	330	-	-	-	330	1,320
	実績	330	-	175	548	1,053	2,218
	対比	0	-	175	548	723	898
営業外費用の減少	計画	-	2	1	-	3	8
	実績	-	2	1	-	3	8
	対比	-	0	0	-	0	0
特別利益の増加	計画	-	2,200	-	-	2,200	6,600
	実績	-	2,200	-	-	2,200	6,600
	対比	-	0	-	-	0	0
合 計	計画	991	3,042	705	1,802	6,540	16,302
	実績	963	3,147	1,138	1,947	7,195	17,516
	対比	28	105	433	145	655	1,214

(3) 中期財政見込みについて

一方、中期財政見込みにおける計画と実績との対比は下記の様になっています。この中期財政見込みは中期(平成 10 年度から平成 13 年度)における経営成績、財政状態の計画であり、上述の経営健全化計画による財政効果を織込んだうえで作成されたものです。

(表 3 : 中期財政見込み 計画～実績)

(単位：百万円)

区分		平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
営業収益	計画	16,519	16,664	16,664	16,664
	実績	16,519	15,820	15,339	14,433
	対比	0	844	1,325	2,231
営業外収益	計画	3,672	3,375	3,186	2,958
	実績	3,755	3,535	3,408	3,577
	対比	83	160	222	619
経常収益計	計画	20,191	20,039	19,850	19,622
	実績	20,274	19,355	18,747	18,010
	対比	83	684	1,103	1,612
営業費用	計画	23,193	22,426	22,021	20,486
	実績	23,031	22,103	21,822	19,492
	対比	162	323	199	994
営業外費用	計画	1,254	1,362	1,187	1,131
	実績	1,222	1,113	1,065	980
	対比	32	249	122	151
経常費用計	計画	24,447	23,788	23,208	21,617
	実績	24,253	23,216	22,887	20,472
	対比	194	572	321	1,145
差引経常損益	計画	4,256	3,749	3,358	1,995
	実績	3,979	3,861	4,140	2,461
	対比	277	112	782	466

特別損益	計画	66	2,220	2,220	2,220
	実績	66	2,219	2,264	2,206
	対比	0	1	44	14
差引純損益	計画	4,190	1,529	1,138	225
	実績	3,912	1,640	1,874	255
	対比	277	111	736	480
累積欠損金	計画	18,445	19,974	21,112	20,887
	実績	18,167	19,808	21,683	21,938
	対比	277	166	571	1,051
累積資金過不足	計画	14,642	17,007	18,994	19,915
	実績	14,362	16,888	19,565	20,995
	対比	280	119	571	1,080

(前提条件)

(イ)平成 11 年度以降毎年人件費伸び率 1.1%、物件費伸び率 0.1%を見込んでい
る。

(ロ)料金改定は見込んでいない。

(ハ)特別利益には、布引営業所跡地の売却に伴う一般会計からの繰入額を含む(総
額 66 億円、平成 11 年度～13 年度に 22 億円ずつ)。

(ニ)乗客数(一日平均)

	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
計画	280 千人	285 千人	285 千人	285 千人

(表 3)によると、平成 14 年 3 月末における累積欠損金は計画段階で見込
まれていた 20,887 百万円よりも 1,051 百万円増加して実績は 21,938 百万円
となっています。また、累積資金過不足は計画段階で見込まれた 19,915 百万
円よりも 1,080 百万円増加して実績は 20,995 百万円となっています。

すなわち、(表 1：経営健全化計画の財政効果)に示したように、経営健全
化計画の実施による財政効果は「計画期間中の累積効果」で計画 16,302 百万
円を 1,214 百万円上回る 17,516 百万円も得られたとしながらも、実際の決算

上の累積欠損金、累積資金過不足は経営健全化計画終了時点では計画に比べて増加している(つまり、業績は悪化している。)という結果になっています。

この繰越欠損金段階の巨額のギャップの原因は種々考えられますが、概要、以下のとおりかと思われます。

中期財政見込みの「前提条件」が現実的でなかったこと。

経営健全化計画における累積効果に関する「仮定条件」の考え方が必ずしも妥当でなかったこと。

その他の予測不可能な要因

ここでは、中期財政見込みの「前提条件」が現実的でなかったケースとして、「乗客数の見込み」が甘かった事例を示しておくことに留めますが、今後、経営計画ないし財政見込みを策定される場合には、慎重に前提条件を設定する必要があります。

営業収益については、経営健全化計画には増加、減少共全く織込まれておらず、中期財政見込み上は平成 11 年度～13 年度まで毎年 16,664 百万円で推移することと計画されていました。また、この根拠となる乗客数見込み（一日平均）についても同期間中は 285 千人と計画されていました。

ところが実際には、営業収益、乗客数（一日平均）は下記のような推移となっています。料金改訂が行われていないため当然のことですが、営業収益の減少は乗客数の減少と比例的な動きを示しています。すなわち、乗客数の大幅な減少に起因して、営業収益も大幅に減少することになった訳です。

(営業収益)

(単位 : 百万円)

	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
計 画	16,519	16,664	16,664	16,664
実 績	16,519	15,820	15,339	14,433
対 比	-	844	1,325	2,231
対前年比	-	4.2%	3.0%	5.9%

(乗客数、一日平均)

	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
計 画	280 千人	285 千人	285 千人	285 千人
実 績	280 千人	268 千人	262 千人	246 千人
対 比	-	17 千人	23 千人	39 千人
対前年比	-	4.3%	2.2%	6.1%

(意見)

1. 単年度収支均衡について

経営健全化計画の計画目標として平成 13 年度における単年度収支の均衡を図ることが挙げられていました。ただ、この前提として、特別利益に計上されている布引営業所跡地の売却に伴う一般会計からの繰入金 2,200 百万円 (平成 11 年度～13 年度に 2,200 百万円ずつ計上、詳細は「 固定資産 (投資等を含む)」参照)を収入として織込んでいます。しかしながら、本来、このような非経常的、特別な要因は「単年度収支の均衡」という目標からは原則として除外して考えるべきものです。すなわち、「単年度収支の均衡」は

経常損益段階で実現させることを目標とすべきです。結果的に平成 13 年度は 255 百万円の最終赤字であり、この土地売却という特別要因を含めても「単年度収支の均衡」という目標は達成されていません。また、これを除外した経常損益段階の損益では 2,461 百万円となっており、この段階においては「単年度収支の均衡」という目標には程遠い状態となっています。

また、「**他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金**」の「**0. 他会計補助金について**」でも述べたように、経営健全化計画において目標とされている収支均衡は、自動車事業を行うにあたって必要不可欠な車両減価償却費等の負担をほぼ全面的に一般会計に依存することを前提としていたことに留意しておく必要があります。一般会計からの繰入金については、単に収益面からだけでなく、市民生活に不可欠な路線や特定の行政目的で運行している路線、行政的要請にかかる路線など、採算にかかわらず、「市民の足」を確保する観点から路線を維持せざるを得ないことからくるものなど公営交通事業者特有の経緯はありますが、自動車事業を行う場合には必ず発生する車両の減価償却費、企業債利子等の費用について一般会計からの全面負担を受けてやっと収支均衡が現実味を帯びてくるような状態である、ということです。

2. 将来計画について

平成 13 年度で終了した中期財政見込み（経営健全化計画）は、平成 13 年度における単年度収支均衡という目標を達成できませんでした。そればかりか、計画中でも每期多額の赤字を積み重ね、平成 12 年度末には債務超過に転落しています。現在、平成 14 年度から 18 年度の経営計画を策定中とのことですが、平成 14 年度は既に終了間近となっており、早急に策定の必要があります。

次に、この将来計画を策定するにあたり留意すべき点につき述べてみたいと思います。

前回の計画は、「諸般の事情により」達成できませんでした。民間企業であれば、こんな悠長な言い訳は許されません。巨額の累積欠損金（平成13年度末現在219億円）を有し、多額の債務超過（平成13年度末現在27億円）となっている現実を直視する必要があります。民間企業であれば、経営健全化計画が達成できなければ、企業は危機的状況に陥り倒産の可能性があります。経営者は債権者に返済を迫られ、従業員は失業となります。危機意識が必要です。

経営計画策定に際しては、労使とも、民間同様の真剣さ、緊張感、責任感が求められます。まず、この点に関する意識改革が是非とも必要です。希望的観測に基づく数字合わせを排除し、「今後より一層公営交通事業の経営環境は悪化する。」との現実をしっかりと見据えた上で、実現可能な将来計画の策定をお願いしたいと思います。平成14年2月に「財政再生緊急宣言」を行うなど、神戸市全体の財政状況も危機的状況にあります。策定された計画は必ず達成される必要があります、そのために労使とも全力を傾注することが求められます。

上述の基本的考え方を前提に、具体的には、以下の点を再検討する必要があります。

- (1) 地方公営企業は独立採算を堅持し、少なくとも損益(経常損益段階)ゼロ(収支均衡)を指向する必要があります。

繰り返し述べているところですが、まず、「地公企法」の本則に従い、現状では不明確となっている「行政的経費」、「不採算経費」、「その他経費」の区分を明確にする必要があります。そしてその上で、「行政的

経費」部分については、一般会計より「行政の代行にかかる実費全額」を受け入れ、「不採算経費」部分については、「能率的な経営を行っても、なおその収入をもって充てることが困難と客観的に認められる金額」を一般会計より受け入れることとなります（「行政的経費」部分は実費補填であり、「不採算経費」は、形式的には「当該経費 - 収入」差額補填ですが、能率的経営がその前提となっています。）。

本来は、これら「行政的経費」、「不採算経費」の制度的赤字要因の補填を受けた以上、独立採算経営は可能となる筈です。ただ、災害の復旧その他特別の理由により、必要がある場合には、更に「補助金」が認められています。ここで留意する必要があるのは、「補助金」はあくまで『例外』であるということです。従って旧自治省通達にも、真にやむを得ないものに限定する必要があるとされています。

- (2) 既述のように、「行政的経費」と「不採算経費」の補填を受け、更に「補助金」を受けた以上、独立採算経営である限り赤字は許されません。事業経営体として赤字対策に真剣に取り組まねばなりません。次の項目に対し重点的に対応策が必要でしょう。

まず、営業費用の70%を超える最大費目の人件費問題
支払利息及び企業債諸費（企業債及び借入金）の減少策
その他の費用減少策（外注化、民間委託等）
増収策（利用者負担の適正化等）

- (3) 特に人件費問題について

画期的な増収計画が考えられない現在において、見込まれる収入の範囲内にコストを抑えなければ、赤字となるのは自明の理です。自動車事業は労働集約型産業の典型であり、人件費は営業費用中最大のも

のであり、これを減少させないでは、経営改善の根本的な対策とはなり得ません。避けて通れない問題です。事業体の財務内容からすれば、例外なき改革が必要とされています。この点に関して、労使双方に意識改革（再認識）が求められます。民間企業は厳しいリストラを実施中です。他都市の地方公営企業（自動車事業会計）においても「給与カット」、「手当の見直し及び廃止」、更には「給料表自体の見直し」等の対策を既に実施しています。

神戸市においても、これら諸施策を十分参考にした上で、「根本的」、「画期的」な対応策を早急に立案する必要があります。

第 4 利害関係

監査の対象とした事件につき、私は地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はありません。

以 上