

平成 15 年 2 月 17 日

神戸市包括外部監査人

公認会計士 橘 和 良

### 包括外部監査の結果に関する報告と意見の提出について

私は、地方自治法第 252 条の 37 第 1 項に拠り選定した下記特定の事件（監査テーマ）  
2 件について、包括外部監査を実施いたしました。

ここに、その各々について別紙のとおり、地方自治法第 252 条の 37 第 5 項の定めによる監査の結果に関する報告と併せて地方自治法第 252 条の 38 第 2 項に定める意見を併記提出いたします。

記（監査テーマ）

- 1 . 自動車事業について
- 2 . 市立大学等について

以上

## 目 次

### 包括外部監査の結果報告書～1.自動車事業について

第1	外部監査の概要	1
	. 外部監査の種類	1
	. 選定した特定の事件	1
	1. 外部監査対象事項	1
	2. 外部監査対象期間	1
	. 事件を選定した理由	1
	. 監査の対象とした所管部局等	2
	. 外部監査の方法	2
	1. 監査の要点	2
	2. 主な監査手続	2
	. 外部監査の実施期間	3
第2	監査対象の概要及び比較分析	4
	. 全体概要	4
	. 財政状態及び経営成績の年度別推移	9
	. 比較分析	18
第3	監査の結果及び意見	28
	. 他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金	28

(概要) .....	28
(監査の結果) .....	30
(意見) .....	41
. 人件費 .....	42
(概要及び詳細分析) .....	42
(意見) .....	45
. 決算書類及び決算書の表示 .....	46
(概要) .....	46
(監査の結果) .....	47
(意見) .....	49
. 発生主義による会計処理（諸引当金を含む） .....	49
(概要) .....	49
(監査の結果) .....	50
(意見) .....	53
. 神戸市債及び一時借入金 .....	55
(監査の結果) .....	55
. 固定資産（投資等を含む） .....	59
(監査の結果) .....	59
(意見) .....	65
. 減価償却費 .....	66
(監査の結果) .....	66
(意見) .....	67
. 交通事業基金 .....	68
(概要) .....	68

(監査の結果) .....	70
(意見) .....	71
. 委託契約等 .....	72
(概要) .....	72
(監査の結果) .....	75
(意見) .....	76
. 料金収入等 .....	77
(監査の結果) .....	77
. 経営健全化計画 .....	79
(概要) .....	79
(監査の結果) .....	80
(意見) .....	88
第4 利害関係.....	93

(報告書の各表に表示されている合計数値は、端数処理の関係上、その内訳の合計結果と一致しない場合があります。)

## 包括外部監査の結果報告書～1.自動車事業について

### 第1 外部監査の概要

#### . 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

#### . 選定した特定の事件

##### 1. 外部監査対象事項

(1) 自動車事業(関連する交通事業基金を含む)の「財務に関する事務の執行」

(2) 自動車事業の「経営に係る事業の管理」

##### 2. 外部監査対象期間

平成12年度

(但し、必要に応じて過年度に遡及し、また平成13年度分の一部についても、監査対象としました。)

#### . 事件を選定した理由

自動車事業は、地域密着型の輸送機関として、公共性が高く市民の重要な生活基盤を担っています。しかしながら一方では、「他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金」からの収入を除くと、巨額の慢性的な赤字体質となっています。

従って、自動車事業の「財務に関する事務」が関係法令等に従って適法に執行されているかどうか、また、自動車事業の「経営に係る事業の管理」が、地方自治法(以下、「自治法」という。)第2条第14項及び第15項の趣旨に則り、適切に運営されているかどうかを検討することとした次第です。

. 監査の対象とした所管部局等

交通局

. 外部監査の方法

1. 監査の要点

財務に関する事務の執行

- (1) 財産の取得及び処分(賃貸を含む)の手続は、法令規程等に従っているか。
- (2) 関係帳簿は整備され、適正に記帳されているか。
- (3) 契約書、領収書等の証拠書類の整備及び保存は適切か。
- (4) 決算書等が法令規程等に従って作成されているか。
- (5) 経営成績及び財政状態は決算書等に適正に表示されているか。

経営に係る事業の管理

- (1) 経理規程等諸規程類が整備されているか。
- (2) 設立目的に従った事業運営が効率的かつ経済的に実施されているか。
- (3) 経営成績及び財政状態は良好か。
- (4) 経営合理化の進捗状況はどうか。

2. 主な監査手続

財務に関する事務の執行について

- (1) 例規集の入手、担当者に対する質問等により、財産の取得及び処分の手続きが、法令規程等に従っているかを検討しました。
- (2) 料金収入に係る事務処理手續が適切に行なわれているかを検討しました。
- (3) 委託費に係る事務処理手續が適切に行なわれているかを検討しました。
- (4) 職員の給与につき、諸規定等に従い、適切に計算かつ処理されているかを検討しました。

- (5)決算書及び決算附属明細書を入手し、経理規程等諸規程類の閲覧及び関係帳簿等との照合を通じ決算書等が法令規程等に従って作成されているかを検討しました。
- (6)決算書等が法令規程等に準拠し、経営成績及び財政状態を適正に表示しているかを検討しました。

#### 経営に係る事業の管理について

- (1)決算書の閲覧及び関係者からのヒアリングにより、経営成績及び財政状態を把握しました。
- (2)関係者からのヒアリング、事業報告書の閲覧等により、経営改善の進捗状況を検討しました。

#### . 外部監査の実施期間

平成 14 年 7 月 11 日より平成 15 年 1 月 30 日まで

## 第2 監査対象の概要及び比較分析

### . 全体概要

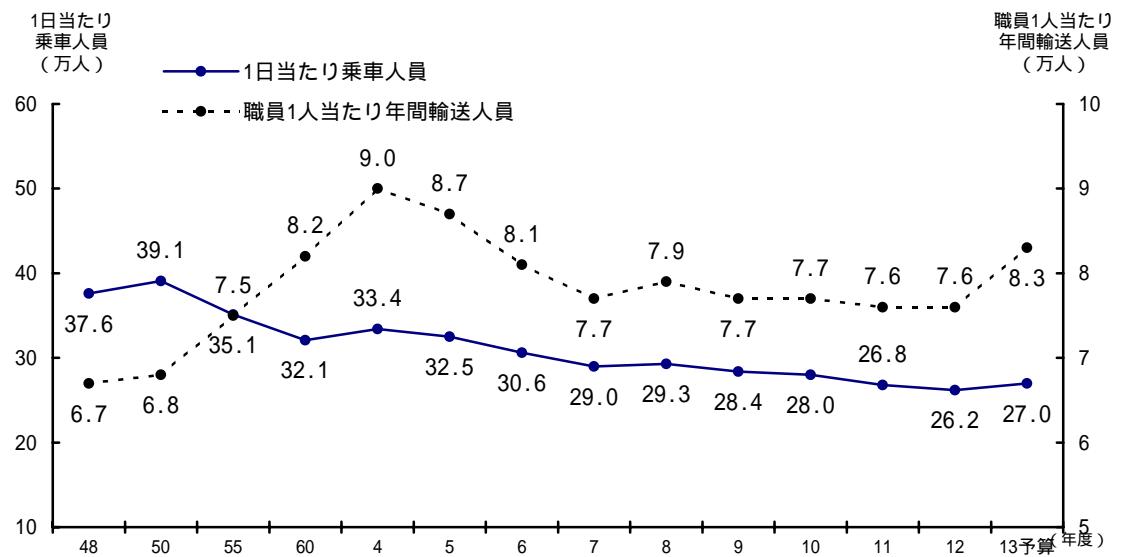
自動車事業の全体概要は以下のとおりとなっています。

#### 1. 営業成績の推移

年 度 区 分	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	(税抜) 備 考
営 業 キ 口(km)	538.6	534.9	521.3	431.9	
運 転 車 両 数(両)	212,074	208,135	203,620	199,373	
運 転 走 行 キ 口(km)	22,424,766	22,712,384	22,588,211	22,097,256	・実車キロである。
乗 車 人 員(千人)	103,830	102,062	98,164	95,809	
乗 車 料 収 入(千円)	16,313,976	16,059,727	15,405,606	15,017,219	・10年度は定期観光、 貸切観光を含む。
運 送 雜 収 入(千円)	438,049	459,984	414,577	321,922	・11年度は定期観光を含む。
在籍職員数(期末)(人)	1,351	1,333	1,289	1,253	
一 日 平 均	運転走行キロ(km)	61,438	62,226	61,716	60,540
	乗 車 人 員(人)	284,467	279,621	268,206	262,491
	乗車料収入(千円)	44,695	43,999	42,092	41,143
収 益 的 収 支	収 入(千円)	21,604,067	20,341,689	21,575,581	21,012,689
	支 出(千円)	24,659,883	24,254,416	23,216,576	22,887,549
	差 引(千円)	3,055,816	3,912,727	1,640,995	1,874,860
	累積欠損金(千円)	14,254,880	18,167,608	19,808,603	21,683,463

(注) 乗車料収入は損益計算書上の運輸収入に他会計負担金を加算したもの。

## 2. 1日当たり乗車人員と職員1人当たり年間輸送人員の推移



### 3.施設・車両

#### (1)主な施設(平成13年4月現在)

名 称		所 在 地	建物面積(延)	建 物 構 造	敷 地 面 積
営業所・車庫	魚崎営業所・車庫	東灘区魚崎浜町32番2号	2,576	鉄筋コンクリート造2階他	(建設局) 13,952
	石屋川 "	灘区弓木町1丁目2番1号	2,626	"	6,419
	中央 "	中央区小野浜町7番65号	3,344	鉄骨造2階他	16,868
	松原 "	兵庫区芦原通5丁目1番31号	2,440	鉄筋コンクリート造2階他	9,731
	須磨 "	須磨区古川町2丁目1番1号	2,681	"	8,384
	落合 "	須磨区東落合1丁目1番5号	2,738	"	14,585
	垂水 "	垂水区本多聞3丁目10番1号	1,950	"	6,845
	西神 "	西区竹の台1丁目407番2	2,208	"	12,436
操車場・詰所	本山詰所	東灘区森北町1丁目5番17号	(都市計画局) 60	軽量型鋼造	(都市計画局) 1,002
	阪神御影	東灘区御影中町3丁目1番23号	52	鉄骨造平屋	392
	阪急六甲	灘区宮山町3丁目1番25号	(阪急電鉄) 60	鉄骨造2階建の内2階部分	(阪急電鉄) 420
	JR六甲道駅前	灘区永手町4丁目2番	18	鉄骨造平屋	(建設局) 1,490
	三宮	中央区磯上通3丁目1番	507	鉄骨造2階他	3,185
	三宮駅前	中央区雲井通8丁目路上	19	軽量鉄骨造	(建設局) 22
	ポートアーバン操車場	中央区港島3丁目	(産業振興局) 50	鉄骨フレーム造平屋	(港湾整備局) 807
	刈ヶ谷パーク詰所	中央区波止場町2番	19	鉄骨造平屋	(港湾整備局) 44
	神戸駅前	中央区相生町3丁目2番1号	259	鉄骨コンクリート造地上1階地下2階付	(建設局) 930
	橋	中央区橋通3丁目4番1号	(保健福祉局) 93	鉄筋コンクリート造	4,607
	和田	兵庫区御崎町1丁目2番1号	91	鉄筋コンクリート造(御崎リビル1階)	[事業会計] 10,497
	有野操車場	北区有野台8丁目33番	285	鉄骨造2階他	2,706
	神戸北町詰所	北区大原3丁目19番	37	木造平屋	1,709
	駒栄町	長田区南駒栄町1番地	15	鉄骨造平屋	(建設局) 904
	名谷駅前	須磨区中落合2丁目3番1号	[事業会計] 96	鉄筋コンクリート造平屋	182
	衣掛	須磨区須磨浦通1丁目1番5号	40	軽量鉄骨造	(建設局) 1,149
	一の谷	須磨区一ノ谷町5丁目2番1号	(市民局) 47	鉄筋コンクリート造3階建の内1階部分	(建設局) 1,200
	若草町	須磨区若草町2丁目路上	7	軽量鉄骨造	(野村不動産) 254
	板宿	須磨区大黒町2丁目2番12号	[事業会計] 29	鉄筋コンクリート造	[事業会計] 102
	舞子駅前	垂水区東舞子町9番	17	軽量鉄骨造	(兵庫県) 22
	学園都市駅前	西区学園西町1丁目	31	"	(港湾整備局) 43
	伊川谷駅前	西区伊川谷町前開字自分山ノ内	19	"	[事業会計] 4,305
	西神南駅前	西区井吹台1丁目67番1	26	鉄骨造平屋	(港湾整備局) 56
	西神中央駅前	西区糀台5丁目	30	"	(港湾整備局) 8,971
	西神中央駅前案内所	西区糀台5丁目	6	軽量鉄骨造平屋	(建設局) 6
その他	車両工場	西区室谷2丁目12番1号	[事業会計] 5,190	鉄筋コンクリート造3階他	12,000
	研修所	須磨区西落合2丁目3番1号	[事業会計] 1,072	総合事務所内(3階)	

(注) のある詰所は案内所を兼ねる。

## (2)車両(平成13年4月現在)

(単位:両)

車種 車庫	都市低床 バス	ワンステップ バス	ノンステップ バス	新ステップ バス	リフト付 バス	その他 (低床バス)	合計	その他種別(内数)		
	中型バス	小型バス	超低公害 バス							
魚崎	37		4	2		32	75			2
石屋川	22	4	2	2		36	66	4	4	1
中央	59		2			40	101	2		
松原	44		4	2		59	109			3
須磨	47	2	2			28	79	2		
落合	51		2	2	3	45	103			
垂水	18		2	2		25	47			1
西神	25			2		32	59		2	
合計	303	6	18	12	3	297	639	8	6	7

注)上記の表にポンネットバス(中央営業所:1両)は含まない

#### 4. 神戸市バス系統案内

(平成13年4月1日現在)

系統	起 点	終 点	系統	起 点	終 点
2	阪急六甲	元町1丁目	50	朝霧駅前	学園都市駅前
3	吉田町1丁目 - 名倉町 - 吉田町1丁目		51	舞子駅前 - 県商前 - 学園都市駅前	
4	神戸駅前 - 大日丘住宅前 - 神戸駅前		52	舞子駅前	朝霧駅前
5	新長田駅前	妙法寺駅前・若草町	53	舞子駅前 - 学が丘	学園都市駅前
	妙法寺駅前 - 若草町 - 妙法寺駅前		54	舞子駅前 - 多聞団地センター	- 学園都市駅前
6	磯上公園前 - 大学病院前 - 神戸駅前		55	朝霧駅前	伊川谷高校前
7	磯上公園前 - 夢野町2丁目 - 神戸駅前		56	学園都市駅前	学園緑が丘
8	鷹取町	吉田町1丁目	57	学園都市駅前	神戸学院大学
9	吉田町1丁目 - (上沢・大学病院・平野) - 吉田町1丁目		58	朝霧駅前 - 神陵台	- 伊川谷駅前
10	磯上公園前	板宿	60	岡場駅	東有野台
11	三宮・神戸駅前	板宿	61	神戸駅南口	鈴蘭台
12	大久保駅前	西神中央駅前・五百蔵	63	五社駅前 - 有野台	- 五社駅前
13	明石駅前	寺谷・友清	64	三宮駅ターミナル前	神戸北町
14	明石駅前	名谷駅前	65	神戸駅前	ひよどり台ホーム
15	名谷駅前	青山台	66	貿易センター前	しあわせの村
16	阪神御影	六甲ケーブル下	67	岡場駅 - 藤原台南町	- 岡場駅
17	駒ヶ林公園	しあわせの村	68	岡場駅	神鉄道場駅
18	阪神前	JR六甲道	69	岡場駅	フルーツパーク
19	阪神御影 - 鴨子ヶ原 - 阪神御影		70	名谷駅前	白川台
20	西神中央駅前 - (桜が丘・秋葉台) - 押部谷(栄)		71	須磨一の谷	北須磨団地
21	西神中央駅前 - 美賀多台3丁目 - 西体育館		72	須磨一の谷 - 多井畠厄神	- 須磨一の谷
22	西神中央駅前 - 美賀多台7丁目 - 西体育館		73	名谷駅前	妙法寺駅前
	西神中央駅前 - (美賀多台7丁目・竹の台公園) - 西神中央駅前		74	名谷駅前	柏台
23	西神中央駅前 - 西神工業団地 - 西神中央駅前		75	須磨一の谷	妙法寺駅前
24	西神中央駅前 - (糺台公園・西神工業団地) - 西神中央駅前		76	名谷駅前 - 神の谷	- 名谷駅前
25	三宮駅前	森林植物園前	77	名谷駅前 - 白川台4丁目	- 名谷駅前
26	摩耶ロープウェイ山上駅	六甲ケーブル山上駅	78	名谷駅前 - 南落合4丁目	- 名谷駅前
27	西神中央駅前	農業公園	79	名谷駅前	東白川台
28	西神中央駅前 - 竹の台公園 - 西体育館		80	高尾台 - 新長田駅前	- 高尾台
	西神中央駅前 - (竹の台公園・美賀多台7丁目) - 西体育館		81	須磨水族園 - (上沢・神戸駅・吉田町)	- 須磨水族園
29	三宮駅ターミナル前	摩耶埠頭	82	須磨水族園 - (吉田町・神戸駅・上沢)	- 須磨水族園
30	JR甲南山手・JR本山駅前	東灘高校前・深江浜町	85	須磨一の谷	神戸駅前
31	JR甲南山手	渦森台	90	石屋川車庫前	中突堤
32	JR六甲道 - 御影山手 - JR六甲道		91	石屋川車庫前 - (山手・新開地・栄町)	- 石屋川車庫前 - 石屋川
33	JR甲南山手	阪神御影南口	92	石屋川・石屋川車庫前 - (栄町・新開地・山手)	- 石屋川車庫前
34	魚崎車庫前・魚崎浜町	JR甲南山手	100	JR六甲道	HAT神戸(灘の浜)
35	魚崎車庫前・魚崎浜町	阪神御影南口	101	三宮駅ターミナル	HAT神戸(脇の浜)
36	阪神御影	鶴甲団地	111	箕谷駅前	衝原
38	阪神御影	渦森台	120	名谷駅前	しあわせの村
39	阪急六甲	六甲ケーブル山上駅	121	学園都市駅前	西部障害者センター
40	阪急六甲	摩耶ロープウェイ山上駅	123	神戸駅前	しあわせの村
41	湊川公園西口	吉田町1丁目	150	神戸駅前	西鈴蘭台駅前
46	西神南駅前 - ハイテクパーク - 西神南駅前		158	谷上駅前	しあわせの村
47	西神南駅前 - 井吹台西町 - 西神南駅前		191	舞子駅前	西部障害者センター
			灘南北	JR六甲道	- 灘区役所前 - 摩耶ケーブル下 - 灘区役所前 - JR六甲道

- 印のついた路線は普通区以外の路線である。
- 25系統の運行期間は、例年、4月第1日曜~11月末日のうち、7月20日~8月31日の間は毎日、それ以外の時期は日曜・祝日のみ（もみじまつりの期間は土曜日も運行）である。
- 26・39・40系統の運行日は7月20日~8月31日の間は毎日、それ以外の時期は26・40系統は土曜・日曜・祝日、39系統は日曜・祝日のみである。
- 191系統は山陽電鉄バスが運行を担当している。

## . 財政状態及び経営成績の年度別推移

### 1. 過去 5 年間の年度別推移

過去 5 年間の財政状態(貸借対照表)及び経営成績(損益計算書)の年度別推移は以下のとおりとなっています。

#### <貸借対照表>

( 1 ) 実質的な借入金(企業債 + 一時借入金)が急激に増加しております。総資産(負債 + 資本)における借入金構成比率は、未処理欠損金の増加の影響もあり平成 9 年度の 39 . 86% から平成 13 年度においては実に 95 . 68% と急増しており、危機的状況にあります。

#### <損益計算書>

( 1 ) 営業収益(特にメインの運輸収入)が、乗客数の減少により、下落傾向を続けております。

( 2 ) 営業費用も営業収益の減少に対応して減少は続けております。但し、人員削減を実施していますが、営業費用に占める人件費の割合はほぼ一定で減少していません。

( 3 ) 当年度純損失が平成 11 年度以降改善(発生額が減少)している主たる理由は、特別利益に計上されている布引営業所跡地の売却益約 66 億円の 3 年度分割計上(単年度約 22 億円)という特殊なものであり、決して営業損益段階で改善された訳ではありません。

貸借対照表

( 単位 : 千円 )

年 度 区 分	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
固 定 資 産	21,471,311	20,633,541	20,224,713	19,494,525	19,312,780
運送施設有形固定資産	21,218,115	20,386,399	20,006,704	19,287,855	19,114,655
土地	13,118,038	13,118,038	13,118,038	13,118,038	*1 13,210,148
建物	2,499,519	2,367,166	2,239,890	2,113,104	2,126,033
構築物	1,117,290	1,042,420	924,655	826,962	844,731
車両	4,028,779	*2 3,461,545	3,349,636	*2 2,904,992	2,581,648
機械装置	359,069	325,156	322,846	279,432	294,333
工具器具備品	95,418	72,072	51,636	45,326	57,760
運送施設無形固定資産	36,208	34,472	32,961	30,633	28,408
電話施設利用権	5,088	5,040	5,121	4,383	3,749
建物使用権	-	-	-	-	-
道路通行施設利用権	2,297	2,018	1,740	1,461	1,183
水道施設利用権	3,571	2,936	2,398	1,860	1,322
施設利用権	25,250	24,476	23,701	22,927	22,153
厚生福利施設有形固定資産	36,952	35,701	34,497	33,339	32,224
土地	1,264	1,264	1,264	1,264	1,264
建物	35,346	34,113	32,928	31,786	30,688
構築物	342	322	304	287	271
厚生福利施設無形固定資産	3	3	3	3	3
電話施設利用権	3	3	3	3	3
一般施設有形固定資産	43,855	40,789	35,682	31,960	26,756
土地	14,459	14,447	*3 11,809	*3 9,170	*3 6,531
構築物	18,048	15,485	13,286	11,400	9,781
機械装置	-	-	-	-	-
工具器具備品	11,346	10,855	10,586	11,389	10,444
一般施設無形固定資産	63	63	63	62	61
電話施設利用権	63	63	63	62	61
建設仮勘定	-	-	-	-	-
投 資	136,111	136,111	114,801	110,670	110,670
投 資 有 価 証 券	110,000	110,000	110,000	110,000	110,000
そ の 他 投 資	26,111	26,111	*4 4,801	*4 670	670
流 動 資 産	1,803,712	2,080,647	1,952,397	2,257,832	2,741,695
現 金 預 金	617,730	876,660	613,279	465,721	869,717
未 収 金	1,163,448	1,181,135	1,316,981	*5 1,764,878	*5 1,844,691
貯 藏 品	7,399	6,572	6,050	5,985	4,875
前 払 費 用	-	-	-	-	-
そ の 他 流 動 資 産	15,134	16,279	16,085	21,247	22,410
資 産 合 計	23,275,023	22,714,188	22,177,111	21,752,357	22,054,475

( 単位 : 千円 )

年 度 区 分	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
固 定 負 債	1,253,685	1,199,715	1,153,560	1,094,662	1,042,332
企 業 債	1,078,200	1,035,000	991,800	948,600	902,873
退 職 手 当 債	1,030,600	987,400	944,200	901,000	857,800
災 害 復 旧 事 業 債	47,600	47,600	47,600	47,600	45,073
そ の 他 固 定 負 債	175,485	164,715	161,760	146,062	139,459
流 動 負 債	11,416,344	16,442,162	18,840,817	21,822,735	23,736,514
一 時 借 入 金	8,200,000	*6 13,200,000	*6 16,000,000	*6 17,500,000	*6 20,200,000
未 払 金	2,504,386	2,581,509	2,205,326	*7 3,778,575	3,041,458
前 受 金	429,055	395,893	384,024	362,375	303,447
預 り 金	149,221	168,770	112,238	115,259	111,735
そ の 他 流 動 負 債	133,680	95,989	139,228	66,525	79,872
負 債 合 計	12,670,029	17,641,877	19,994,378	22,917,398	24,778,846
資 本 金	21,067,851	19,348,080	18,016,779	16,425,957	14,730,859
自 己 資 本 金	2,361,675	2,361,675	2,361,675	2,361,675	2,361,675
自 己 資 本 金	1,931,675	1,931,675	1,931,675	1,931,675	1,931,675
一 般 会 計 出 資 金	430,000	430,000	430,000	430,000	430,000
借 入 資 本 金	18,706,176	16,986,404	15,655,103	14,064,282	12,369,183
企 業 債	18,558,776	16,839,004	15,507,703	13,916,882	12,229,608
災 害 復 旧 事 業 債	147,400	147,400	147,400	147,400	139,575
剩 余 金	10,462,858	14,275,769	15,834,046	17,590,998	17,455,230
資 本 剩 余 金	3,792,022	3,891,838	3,974,556	4,092,464	4,483,594
受 贈 財 産 評 価 額	1,543,760	1,546,651	1,546,651	1,548,956	*8 1,874,732
建 設 受 入 寄 付 金	202,316	202,316	202,316	202,316	202,316
建 設 补 助 金	2,045,946	2,142,870	2,225,588	2,341,191	2,406,545
欠 損 金	14,254,880	18,167,607	19,808,602	21,683,462	21,938,824
未 处 理 欠 損 金	14,254,880	18,167,607	19,808,602	21,683,462	21,938,824
資 本 合 計	10,604,993	5,072,311	2,182,733	1,165,040	2,724,370
負 債 ・ 資 本 合 計	23,275,023	22,714,188	22,177,111	21,752,357	22,054,475

(貸借対照表増減内容)

- \*1 開発者負担金として、北町操車場及び菖蒲が丘回転地の受贈を受けたことによる。
- \*2 平成 10 年度 新規取得約 9 億円 償却額約 14 億円。  
平成 12 年度 新規取得約 7.5 億円 償却額約 11.5 億円。
- \*3 布引営業所跡地の一般会計への有償移管( 3 年度分割計上 )にかかる簿価分の減少。
- \*4 観光バス事業からの撤退に伴う交通センタービル保証金・敷金の返還。
- \*5 基金運用益の確定後に他会計繰入金を収入したため、未収金として残ったもの。
- \*6 乗客数の減少等による単年度資金悪化( 不良債務の増 )のため。
- \*7 平成 12 年度実施の希望退職分退職金の増( 約 8 億円 )及び年度末が土曜日であり、企業債の元利償還が翌年度となつたため。
- \*8 開発者負担金として、操車場建物や回転地等の受贈を受けたことによる。

(財務分析数値)

(単位:千円、%)

年 度 区 分	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
(A) (企業債 + 一時借入金) (千円)	9,278,200	1,423,500	16,991,800	18,448,600	21,102,873
(B) (企業債 + 一時借入金 + 借入資本金) (千円)	27,984,376	31,221,404	32,646,903	32,512,882	33,472,056
構成比率 ( % ) $\frac{(A)}{\text{総資産}}$	39. <sup>86</sup>	62. <sup>67</sup>	76. <sup>62</sup>	84. <sup>81</sup>	95. <sup>68</sup>
構成比率 ( % ) $\frac{(B)}{\text{総資産}}$	120. <sup>23</sup>	137. <sup>45</sup>	147. <sup>21</sup>	149. <sup>47</sup>	151. <sup>77</sup>

## 損益計算書

( 単位 : 千円 )

年 度 区 分		平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
収 益	営業収益	16,752,026	16,519,711	15,820,182	15,339,142	14,433,637
	運輸収入	12,256,076	11,992,539	11,330,039	10,937,887	10,060,326
	定期外	8,576,003	8,515,039	*1 8,151,073	*1 7,900,765	*1 7,267,918
	定期	3,497,853	3,275,405	*1 3,064,375	*1 2,930,264	*1 2,667,908
	貸切	182,219	202,094	*2 114,590	106,856	124,498
	他会計負担金	4,057,900	4,067,186	4,075,566	4,079,332	4,086,326
	運輸雑収入	438,049	459,984	414,577	321,922	286,984
	広告料	158,903	151,783	119,587	141,099	153,367
	その他	279,146	308,201	294,989	*3 180,823	*3 133,616
	営業外収益	3,742,051	3,755,851	3,535,691	3,408,612	3,577,564
	他会計補助金	2,909,732	3,040,461	2,746,919	2,662,658	2,917,400
	その他	832,318	715,389	788,772	745,954	660,163
	受取利息	649	652	15	620	182
支 出	不用品売却益	20,349	5,492	*4 133,517	*4 75,758	23,166
	その他	811,319	709,245	655,238	669,575	636,814
	特別利益	1,109,989	66,126	2,219,706	2,264,933	2,206,203
	固定資産売却益	*5 966,562	3,766	*6 2,197,461	*6 2,198,588	*6 2,198,109
	その他特別利益	*7 143,427	62,359	22,244	66,345	8,094
	計	21,604,067	20,341,688	21,575,580	21,012,688	20,217,405
	営業費用	23,325,768	23,031,817	22,103,367	21,822,423	19,492,226
	人件費	16,832,227	16,850,048	16,133,210	16,067,461	14,088,045
	給料	5,947,026	5,930,920	5,809,770	5,600,148	*8 4,893,374
	手当	7,015,123	7,012,929	6,729,530	6,259,861	6,025,663
	扶養手当	345,082	347,321	337,950	337,104	324,337
	調整手当	632,432	631,235	618,010	597,003	525,307
	時間外勤務手当	2,279,925	2,280,996	*9 1,661,316	1,683,911	*10 1,842,072
	特殊勤務手当	293,121	290,853	*11 908,686	659,100	635,286
	期末手当	2,411,533	2,402,943	2,172,253	1,976,250	1,771,669
	勤勉手当	706,212	705,430	689,474	663,975	570,852
	管理職手当	43,020	45,286	42,537	40,331	52,101
	通勤手当	139,572	140,689	134,995	140,050	131,954

( 単位 : 千円 )

年 度		平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
区 分						
支 出	住居手当	159,964	163,702	159,111	155,528	147,985
	児童手当	4,000	4,225	4,905	6,520	*12 18,697
	管理職特別勤務手当	258	245	289	85	238
	特例一時金	-	-	-	-	*13 5,158
	退職金	1,642,462	1,709,535	1,381,767	*14 2,113,817	1,190,646
	法定福利費	1,993,923	1,972,740	1,986,618	1,881,936	1,747,588
	健康保険料	617,595	611,550	605,119	609,240	565,524
	共済組合負担金	1,363,103	1,347,984	1,368,957	1,260,836	1,171,157
	地方公務員災害補償負担金	13,224	13,205	12,541	11,860	10,907
	厚生福利費	233,691	223,922	225,523	211,696	230,772
	経費	4,627,575	4,378,698	4,433,024	4,313,591	4,166,452
	建物修繕費	38,922	25,923	17,929	16,188	15,386
	諸構築物修繕費	35,402	26,564	29,806	22,558	10,791
	車両修繕費	1,190,244	1,107,006	1,111,042	1,065,987	1,120,636
	修繕費	36,763	33,961	34,920	33,823	33,784
	その他修繕費	20,478	29,322	20,897	18,620	18,798
	自動車燃料費	677,702	618,071	586,976	*15 642,157	591,639
	油脂費	8,552	8,556	7,565	8,817	8,274
	被服費	31,282	21,719	28,553	21,810	25,635
	備消品費	87,933	75,056	65,235	61,875	65,725
	水道光熱費	153,387	148,920	144,783	144,518	136,581
	乗車券費	33,054	22,278	24,494	31,795	22,633
	図書費	415	286	184	128	166
	固定資産除却費	79,580	58,741	74,653	76,456	57,743
	乗車券販売手数料	194,303	166,536	153,620	145,858	134,464
	広告宣伝費	18,059	19,948	28,134	24,077	18,447
	広告業務委託料	29,941	28,633	22,676	23,511	22,944
	講習費	1,426	1,315	1,278	1,273	1,322
	旅費	6,730	5,326	3,860	2,642	2,706
	通信運搬費	22,995	17,305	16,352	16,057	15,635
	清掃料	12,157	14,667	16,068	13,364	12,624
	事故費	108,893	132,693	107,746	*16 60,242	*16 16,795
	負担金	12,421	8,808	6,520	8,146	8,429
	会議費	778	1,441	666	686	212
	報償費	25,344	25,854	23,972	28,392	26,300

修繕費 計 1,321,809 1,222,776 1,214,594 1,157,176 1,199,395

(単位：千円)

年 度		平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
区 分						
支 出	交際費	1,584	950	517	245	99
	手数料	25,955	24,835	19,387	22,203	25,104
	委託料	1,202,650	1,180,079	1,146,062	1,108,236	*17 909,709
	事務委託料	32,064	32,400	32,594	32,691	30,607
	通行料	99,651	105,133	106,517	103,862	103,170
	賃借料	31,474	32,590	21,894	18,220	16,902
	保険料	94,877	75,998	95,956	107,161	125,664
	調査費	774	472	*18 42,986	234	237
	自動車重量税	28,895	27,596	28,514	27,199	25,451
	一般会計負担金	94,723	103,972	132,946	129,042	121,189
	雑費	188,152	195,730	277,706	295,501	*19 440,635
	減価償却費	1,865,965	1,803,069	1,537,131	1,441,370	1,237,729
	有形固定資産減価償却費	1,864,262	1,801,380	1,535,541	1,439,779	1,236,139
	無形固定資産減価償却費	1,702	1,688	1,590	1,590	1,590
	営業外費用	1,334,114	1,222,598	1,113,208	1,065,124	980,540
特 別 損 失	支払利息及企業債諸費	1,225,182	1,167,340	1,059,060	1,009,771	925,804
	災害復旧事業債利子	6,142	6,142	6,142	6,142	6,061
	一時借入金利子	142,715	185,880	188,100	229,150	233,644
	企業債利子	1,032,995	933,914	825,386	736,914	650,398
	退職手当債利子	42,923	41,065	39,207	37,350	35,492
	企業債諸費	194	131	22	18	16
	退職手当債諸費	212	206	201	195	190
	雑支出	108,932	55,257	54,147	55,353	54,736
	用品欠損金	-	1,698	-	-	-
	雑費	*20 47,345	97	732	399	64
	その他	61,586	53,462	53,414	54,953	54,671
特別損失		-	-	-	-	-
臨時損失		-	-	-	-	-
計		24,659,883	24,254,415	23,216,575	22,887,548	20,472,767
	当年度純損失	3,055,815	3,912,726	1,640,994	1,874,859	255,362

委託費 計 1,234,714 1,212,479 1,178,656 1,140,927 940,316

(損益計算書増減内容)

- \*1 長引く景気低迷に伴う常雇用者数の減少や週休2日制の普及、高校生の減少のほか、路線再編成による路線の廃止等のため。
- \*2 定期・貸切観光バス事業からの撤退のため。
- \*3 路線再編成による任意保険化による損害填補金（既発生事故の解決に伴う市有物件共済会からの収入金）等の減少。
- \*4 定期・貸切観光バス事業からの撤退に伴う観光バス車両の償却完了前の売却。（観光バス事業に関しては、平成11年度末までで事業を廃止しており、他の用途で転用する等使用することがないため、また、金額的重要性もないため固定資産売却益として計上していないとのこと。）
- \*5 和田操車場の高速鉄道事業会計への有償移管による。
- \*6 布引営業所跡地の一般会計への有償移管による売却益を3年度分割計上。
- \*7 バス路線沿線の住宅建設増のため開発者負担金の受贈。
- \*8 経営健全化計画に基づく人員減その他人員構成の変動（12年度末の退職者の増）による平均給料の減等。
- \*9 基準乗務時分制度の廃止による減（6.5億円）、退職者不補充による増・ベースアップ（0.26%）・定期昇給に伴う増及び人員減に伴う減（+0.3億円）
- \*10 退職者不補充による増、特に路線再編成までの間（4～6月）で大幅に増、その他人員減に伴う減、定期昇給に伴う増等。
- \*11 職能手当の新設に伴う増（+7.8億円）及び諸手当の見直しに伴う減（1.7億円）。
- \*12 平成13年6月分より制度改革（所得制限限度額の拡大等）に伴う増。
- \*13 人事委員会勧告に基づく措置。
- \*14 希望退職制度の実施に伴う増（23名、7.8億円 前年比+15名、+5.2億円）。

その他退職者(対象者)の増(前年比+10名、+2.1億円)。

- \*15 観光バス事業廃止に伴う走行キロ数減少の一方、原油価格の高騰のため。
- \*16 平成12年度より任意保険への移行に伴い、事故相手等への立替払いがなくなつたため。
- \*17 嘴託化に伴う下車勤業務(車庫内整理・給油業務等)委託の減。
- \*18 市バス交通調査実施のため。
- \*19 運転士の嘴託化の推進(+6名)、下車勤業務の嘴託化(+18名)等のため。
- \*20 現みなど総局建設のハーバーハイウェイランプ用地として中央営業所敷地の一部を売却した際の売却損、平成9年度支出に占める割合が低いため当費目で処理。

(財務分析数値)

(単位: %)

区分	年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
<u>人件費</u> 営業収益 - 他会計負担金		132. <sup>60</sup>	135. <sup>31</sup>	137. <sup>37</sup>	142. <sup>70</sup>	136. <sup>15</sup>
<u>人件費</u> 営業費用		72. <sup>16</sup>	73. <sup>16</sup>	72. <sup>99</sup>	73. <sup>63</sup>	72. <sup>28</sup>
<u>修繕費</u> 営業費用		5. <sup>67</sup>	5. <sup>31</sup>	5. <sup>50</sup>	5. <sup>30</sup>	6. <sup>15</sup>
<u>減価償却費</u> 営業費用		8. <sup>00</sup>	7. <sup>83</sup>	6. <sup>95</sup>	6. <sup>60</sup>	6. <sup>35</sup>
<u>委託費</u> 営業費用		5. <sup>29</sup>	5. <sup>26</sup>	5. <sup>33</sup>	5. <sup>23</sup>	4. <sup>82</sup>
計		91. <sup>12</sup>	91. <sup>56</sup>	90. <sup>77</sup>	90. <sup>76</sup>	89. <sup>60</sup>

## . 比較分析

### 1.他の大都市との比較分析

平成 12 年度の地方公営企業年鑑（交通事業 バス事業）のデーターから、各種比率等につき他の大都市との比較表を作成しますと、表(1)、表(2)、表(3)のとおりとなります。

また、比較分析結果は次のとおりです。

#### (収益費用関係)

(1)経常収支比率が京都市及び名古屋市について低くなっています。

(2)営業収支比率が札幌市及び名古屋市について低くなっています。

(3)運送収益に対する支払利息等が群を抜いており、非常に高くなっています。

(運送収益に対する企業債元利償還金の比率も同様です。)

(4)運送収益に対する職員給与費が名古屋市、札幌市、川崎市について高く100%を超過しています。

(退職給与金を除く職員給与費でも、名古屋市、北九州市、川崎市について高くなっています。)

(5)総収益に占める他会計負担金・補助金比率は平均レベルより、やや高い程度です。

#### (資産負債関係)

(1)流動比率が名古屋市について非常に低くなっています。

(2)不良債務(流動比率関係)が名古屋市について非常に多額となっています。

(3)自己資本構成比率は3都市のみマイナスとなっており、神戸市は名古屋市について悪くなっています。

(4)企業債(負債科目)があるのは、名古屋市と神戸市のみです。

(5)一時借入金が異常に多額となっています。

(6)上記(4)、(5)の結果を受け、総資産に占める借入金（借入資本金含む）の割合が非常に高く、100%を超えています。

#### (人件費関係)

1人当たり給与合計額が札幌市について高額となっています。札幌市は職員の平均年令が一番高く平均勤続年数も一番長いため、妥当な結果と思われます。しかしながら、職員の平均年令及び平均勤続年数からしますと、京都市及び名古屋市も神戸市よりも本来高くなる筈です。これについては、京都市においては先行して給与削減(5~7%)を実施していること、名古屋市との比較では、特殊勤務手当の差が影響しているとの説明を受けています。

#### (総括)

総合的に見ますと、経常収支比率及び営業収支比率とも悪く、他都市と比較して収益性が良くありません。この要因は借入金(借入資本金を含む)過大による多額の支払利息割引料の支払及び職員給与費が他都市と比較して高額なためと判断されます。

また、この過大借入金のため、総資産に占める借入金の割合が異常となっております。

表(1)

比率等	神戸市	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	大阪市	北九州市	単純平均
経常収支比率 [ 経常収益 経常費用 ]	81. <sup>9</sup>	101. <sup>2</sup>	87. <sup>6</sup>	98. <sup>2</sup>	99. <sup>8</sup>	100. <sup>3</sup>	81. <sup>4</sup>	81. <sup>1</sup>	97. <sup>7</sup>	104. <sup>4</sup>	93. <sup>4</sup>
営業収支比率 [ 営業収益 営業費用 ]	70. <sup>3</sup>	92. <sup>1</sup>	64. <sup>6</sup>	75. <sup>8</sup>	89. <sup>7</sup>	75. <sup>6</sup>	65. <sup>0</sup>	78. <sup>6</sup>	83. <sup>3</sup>	82. <sup>5</sup>	77. <sup>8</sup>
運送収益に対する比率											
(1)企業債償還元金	15. <sup>3</sup>	5. <sup>4</sup>	7. <sup>4</sup>	9. <sup>9</sup>	7. <sup>0</sup>	10. <sup>0</sup>	14. <sup>9</sup>	5. <sup>5</sup>	12. <sup>8</sup>	2. <sup>1</sup>	9. <sup>0</sup>
(2)企業債利息	4. <sup>9</sup>	2. <sup>6</sup>	0. <sup>4</sup>	1. <sup>7</sup>	0. <sup>6</sup>	1. <sup>4</sup>	2. <sup>0</sup>	1. <sup>5</sup>	3. <sup>8</sup>	0. <sup>3</sup>	1. <sup>9</sup>
(3)企業債元利償還金	20. <sup>2</sup>	8. <sup>0</sup>	7. <sup>8</sup>	11. <sup>6</sup>	7. <sup>6</sup>	11. <sup>4</sup>	16. <sup>8</sup>	7. <sup>0</sup>	16. <sup>6</sup>	2. <sup>4</sup>	10. <sup>9</sup>
(4)職員給与費	106. <sup>8</sup>	84. <sup>9</sup>	111. <sup>3</sup>	95. <sup>6</sup>	87. <sup>9</sup>	109. <sup>3</sup>	133. <sup>2</sup>	93. <sup>5</sup>	84. <sup>7</sup>	104. <sup>2</sup>	101. <sup>1</sup>
(5)職員給与費(退職給与金を除く)	92. <sup>7</sup>	76. <sup>8</sup>	89. <sup>8</sup>	84. <sup>3</sup>	80. <sup>4</sup>	98. <sup>1</sup>	111. <sup>3</sup>	76. <sup>2</sup>	76. <sup>3</sup>	103. <sup>6</sup>	
他会計負担金・補助金(営業収益)	4,079,333	5,854,043	869,791	878,735	7,860,233	2,414,980	9,379,996	5,162,723	7,535,286	-	
" (営業外収益)	2,662,658 500,000	1,580,633	2,811,982	3,594,533	3,961,855	2,861,369	6,722,730	962,279	5,149,689	417,350	
" (特別利益)								1,060,175			
計	7,241,991	7,434,676	3,681,773	4,473,268	11,822,088	5,276,349	16,102,726	7,185,177	12,684,975	417,350	
総収益に占める他会計負担金・補助金比率	34. <sup>5</sup>	14. <sup>5</sup>	33. <sup>2</sup>	30. <sup>9</sup>	36. <sup>9</sup>	43. <sup>3</sup>	50. <sup>6</sup>	30. <sup>3</sup>	43. <sup>8</sup>	14. <sup>3</sup>	32. <sup>5</sup>
職員給与費(退職給与金を除く)	13,925,454	33,114,328	7,027,501	8,914,743	22,124,905	8,422,005	25,934,975	15,159,011	17,581,298	1,978,873	
流動比率 [ 流動資産 流動負債 ]	10. <sup>3</sup>	557. <sup>0</sup>	112. <sup>5</sup>	20. <sup>7</sup>	37. <sup>4</sup>	110. <sup>0</sup>	4. <sup>8</sup>	33. <sup>6</sup>	109. <sup>6</sup>	321. <sup>5</sup>	131. <sup>7</sup>
不良債務(流動資産-流動負債)	19,564,903	-	-	1,855,866	3,565,915	-	23,295,877	6,847,404	-	-	
自己資本構成比率 [ 自己資本+剰余金 負債+資本 ]	70. <sup>0</sup>	67. <sup>4</sup>	61. <sup>1</sup>	14. <sup>1</sup>	36. <sup>1</sup>	41. <sup>8</sup>	164. <sup>2</sup>	22. <sup>9</sup>	9. <sup>5</sup>	58. <sup>1</sup>	
累積欠損金	21,683,463	25,637,951	348,201	6,998,419	5,717,553	-	50,370,958	8,756,474	48,964,921	1,150,745	

(注)1.地方公営企業年鑑(平成12年度)による。

2.金額は単位千円

3.各種比率は%

表(2)

比率等	神戸市	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	大阪市	北九州市	単純平均
企業債(負債)	948,600						1,350,000				
他会計借入金							10,300,000	800,000	6,212,434		
一時借入金	17,500,000			14,192	1,100,000		15,600,000	4,400,000			
計(A)	18,448,600	-	-	14,192	1,100,000	-	27,250,000	5,200,000	6,212,434	-	
総資産に占める借入金の割合	84. <sup>8</sup>			0. <sup>2</sup>	5. <sup>3</sup>		134. <sup>9</sup>	18. <sup>6</sup>	18. <sup>4</sup>		
借入資本金(B)	14,064,282	29,664,929	821,035	4,442,617	7,614,543	2,952,543	16,677,723	10,451,014	25,308,943	912,976	
合計(A+B)	32,512,882	29,664,929	821,035	4,456,809	8,714,543	2,952,543	43,927,723	15,651,014	31,521,377	912,976	
総資産に占める借入金(借入資本金含む)の割合	149. <sup>47</sup>	15. <sup>16</sup>	7. <sup>95</sup>	56. <sup>46</sup>	41. <sup>84</sup>	33. <sup>81</sup>	217. <sup>55</sup>	55. <sup>94</sup>	93. <sup>35</sup>	25. <sup>31</sup>	
支払利息等	1,009,558	1,138,828	34,458	185,125	174,240	119,330	529,476	322,245	867,865	11,396	
運送収益に対する支払利息等の割合	6. <sup>72</sup>	2. <sup>64</sup>	0. <sup>44</sup>	1. <sup>75</sup>	0. <sup>63</sup>	1. <sup>39</sup>	2. <sup>27</sup>	1. <sup>62</sup>	3. <sup>77</sup>	0. <sup>60</sup>	

(注)1.地方公営企業年鑑(平成12年度)による。

2.金額は単位千円

3.各種比率は%

4.支払利息等には、一時借入金利息、企業債利息、その他借入金利息を含む。

表(3)

	神戸市	京都市	東京都	名古屋市	札幌市	川崎市	単純平均
職員数(人)	1,252	1,354	3,362	2,374	636	788	1486.3
1人当たり基本給(A)	430,814	404,288	366,837	417,005	435,616	409,597	398,130
1人当たり手当(B)	350,752	320,681	292,729	332,242	380,687	313,072	309,504
1人当たり時間外勤務手当	111,179	92,752	105,216	125,765	147,656	109,681	103,786
1人当たり特殊勤務手当	43,516	26,411	18,645	17,403	7,387	15,801	18,208
1人当たり期末勤勉手当	173,988	165,974	153,060	173,990	183,296	170,975	164,185
1人当たりその他手当	22,068	35,544	15,808	15,084	42,348	16,614	23,324
1人当たり給与合計(C)	781,566	724,969	659,565	749,247	816,304	722,669	707,634
平均年令(才)	45. <sup>2</sup>	48. <sup>6</sup>	43. <sup>7</sup>	48. <sup>1</sup>	51. <sup>0</sup>	44. <sup>7</sup>	45. <sup>6</sup>
平均勤続年数(年)	17. <sup>8</sup>	21. <sup>5</sup>	14. <sup>4</sup>	24. <sup>3</sup>	24. <sup>9</sup>	16. <sup>1</sup>	19. <sup>5</sup>
<u>(A)</u> <u>(C)</u>	55. <sup>122</sup>	55. <sup>766</sup>	55. <sup>618</sup>	55. <sup>656</sup>	53. <sup>364</sup>	56. <sup>678</sup>	56. <sup>262</sup>
<u>(B)</u> <u>(C)</u>	44. <sup>878</sup>	44. <sup>234</sup>	44. <sup>382</sup>	44. <sup>343</sup>	46.6 <sup>35</sup>	43. <sup>321</sup>	43. <sup>738</sup>

(注)1.地方公営企業年鑑(平成12年度)による。

- 2.金額は単位円/月
- 3.各種比率は%
- 4.基本給は、給料・扶養手当・調整手当の合計額
- 5.その他手当は、通勤手当・住居手当・管理職手当等
- 6.単純平均は仙台市、横浜市、大阪市、北九州市を含む10都市の平均値

## 2. 民間企業との比較分析

事業形態及び事業規模が類似する民間企業があれば、当該企業とのデーター比較が望ましいところですが、残念ながら適切な企業が見当たりません。従いまして、ここでは国土交通省発表の「平成 13 年度乗合バス事業の収支状況について(平成 14 年 8 月 30 日)」から、重要データーを抽出し、転載することとしました。

この資料からも、公営企業は民間企業に比較して、たとえ、多数の不採算路線を抱えているとはいっても、いかに経営効率が悪いかが看取できます。

### ( 1 ) 経常収支率が民間企業と比較して低くなっています。

民間企業には、黒字企業と赤字企業があり、赤字企業の方が多いため、平均すれば赤字となります。公営企業は例外的な 1 社を除きすべて赤字です。しかも平成 9 年度から 13 年度にかけて、民間企業においては経営努力の成果と思われますが、経常収支率が 92% から 94% へと改善しているのに対し、公営企業の方は 79% から 78% へと逆に悪化しています。

### ( 2 ) 収入に対する人件費の比率が民間企業と比較して高くなっています。

当該比率は民間企業が 70% 台に対し、公営企業は実に 90% 台です。しかも平成 9 年度から 13 年度にかけて、民間企業の比率は減少（改善）しているのに対し、公営企業の方は殆ど変化がありません（どちらかといえば、悪化しています。）。

### ( 3 ) 原価に占める人件費の比率が民間企業と比較して高くなっています。

民間企業の比率は、平成 9 年度から 11 年度については 70% 台ですが、平成 12 年度以降 60% 台と改善しています。これに対して公営企業の方は、平成 9 年度以降殆ど変化がなく、75% 程度となっています。

平成 13 年度の一般乗合バス事業(保有車両数 30 両以上)の収支状況について

(1). 収支状況の推移

(単位: 億円)

年 度	民営・公営の別	収 入	支 出	損 益	経常収支率( % )	事 業 者 数		
						黒 字	赤 字	計
平成 9 年 度	民 営 公 営 計	7,363	7,982	619	92.2	21 ( 18 )	170 ( 162 )	191 ( 180 )
		2,508	3,171	663	79.1	0	32	32
		9,871	11,153	1,282	88.5	21 ( 18 )	202 ( 194 )	223 ( 212 )
平成 10 年 度	民 営 公 営 計	7,096	7,620	524	93.1	33 ( 28 )	158 ( 152 )	191 ( 180 )
		2,439	3,073	634	79.4	1	31	32
		9,535	10,693	1,158	89.2	34 ( 29 )	189 ( 183 )	223 ( 212 )
平成 11 年 度	民 営 公 営 計	6,753	7,249	496	93.2	38 ( 35 )	157 ( 149 )	195 ( 184 )
		2,369	3,019	650	78.5	1	31	32
		9,122	10,268	1,146	88.8	39 ( 36 )	188 ( 180 )	227 ( 216 )
平成 12 年 度	民 営 公 営 計	6,496	6,894	398	94.2	46 ( 40 )	150 ( 146 )	196 ( 186 )
		2,304	2,941	637	78.3	1	31	32
		8,800	9,835	1,035	89.5	47 ( 41 )	181 ( 177 )	228 ( 218 )
平成 13 年 度	民 営 公 営 計	6,377	6,759	382	94.4	60 ( 54 )	152 ( 143 )	212 ( 197 )
		2,184	2,783	599	78.5	0	32	32
		8,561	9,542	981	89.7	60 ( 54 )	184 ( 175 )	244 ( 229 )

(注) 1. 高速バス、定期観光バス及び限定バスを除く。

2. ( ) 内の数字は、2 以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた事業者数を示す。

(2). 人件費及び諸経費の収入に対する割合及び原価に占める割合の推移

(単位：%)

年 度	費 用	収 入 に 対 す る 割 合			原 価 に 占 め る 割 合		
		民 営	公 営	計(平均)	民 営	公 営	計(平均)
平成 9 年 度	人 件 費	79.3	95.5	83.4	73.1	75.5	73.8
	燃 料 油 脂 費	5.7	4.3	5.4	5.3	3.4	4.8
	そ の 他 諸 経 費	23.4	26.6	24.2	21.6	21.1	21.4
	計	108.4	126.4	113.0	100.0	100.0	100.0
平成 10 年 度	人 件 費	78.5	95.2	82.7	73.1	75.6	73.8
	燃 料 油 脂 費	5.3	4.0	5.0	5.0	3.1	4.4
	そ の 他 諸 経 費	23.6	26.8	24.4	21.9	21.3	21.8
	計	107.4	126.0	112.1	100.0	100.0	100.0
平成 11 年 度	人 件 費	77.3	97.1	82.4	72.0	76.2	73.2
	燃 料 油 脂 費	5.6	4.1	5.2	5.2	3.2	4.6
	そ の 他 諸 経 費	24.4	26.2	24.9	22.8	20.6	22.1
	計	107.3	127.4	112.6	100.0	100.0	100.0
平成 12 年 度	人 件 費	74.1	96.1	79.9	69.8	75.3	71.4
	燃 料 油 脂 費	6.2	4.6	5.8	5.9	3.6	5.2
	そ の 他 諸 経 費	25.8	27.0	26.1	24.3	21.1	23.4
	計	106.1	127.7	111.8	100.0	100.0	100.0
平成 13 年 度	人 件 費	72.0	96.6	78.2	67.9	75.8	70.2
	燃 料 油 脂 費	6.4	4.5	5.9	6.0	3.5	5.3
	そ の 他 諸 経 費	27.6	26.3	27.4	26.1	20.7	24.5
	計	106.0	127.4	111.5	100.0	100.0	100.0

## (3). 実車走行キロ当り収入・原価の推移

(単位：円・銭)

年 度 項 目	平成 9 年度			平成 10 年度			平成 11 年度			平成 12 年度			平成 13 年度			
	民 営	公 営	計(平均)	民 営	公 営	計(平均)	民 営	公 営	計(平均)	民 営	公 営	計(平均)	民 営	公 営	計(平均)	
収 入	424.15	661.77	466.74	417.13	657.32	460.14	403.93	643.59	447.17	396.77	639.03	440.50	384.43	631.11	427.02	
原 価	459.81	836.65	527.35	447.91	828.13	516.01	433.59	820.14	503.34	421.07	815.78	492.32	407.45	804.24	475.95	
内 訳	人 件 費	336.33	631.87	389.30	327.32	625.93	380.80	312.16	625.12	368.62	293.95	614.15	351.75	276.63	609.63	334.11
	燃料油脂費	24.40	28.72	25.17	22.24	25.93	22.90	22.71	26.36	23.37	24.78	29.16	25.57	24.51	28.44	25.19
	その他諸経費	99.08	176.06	112.88	98.35	176.27	112.31	98.72	168.66	111.35	102.34	172.47	115.00	106.31	166.17	116.65

## (4). ブロック別実車走行キロ当り収入・原価 (平成 13 年度)

(単位 : 円・銭)

	民営 公営 の別	収 入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合 計	人 件 費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	計
京 浜	民 嘉 公 嘉 計	672.77 726.13 696.45	6.63 41.76 22.22	679.40 767.89 718.67	470.68 668.24 558.35	27.86 28.73 28.25	15.02 25.37 19.61	21.32 29.21 24.82	4.66 12.43 8.11	117.74 90.95 105.86	657.28 854.93 745.00
北 近 畿	民 嘉 公 嘉 計	303.89 341.58 305.62	2.98 10.19 3.30	306.87 351.77 308.92	218.07 521.95 231.96	22.14 25.05 22.28	19.51 10.58 19.11	14.00 39.24 15.15	3.64 4.00 3.66	64.82 38.76 63.61	342.18 639.58 355.77
南 近 畿	民 嘉 公 嘉 計	413.28 - 413.28	3.36 - 3.36	416.64 - 416.64	305.32 - 305.32	23.15 - 23.15	14.97 - 14.97	19.69 - 19.69	5.45 - 5.45	70.32 - 70.32	438.90 - 438.90
京 阪 神	民 嘉 公 嘉 計	533.07 742.27 634.13	4.69 5.66 5.15	537.76 747.93 639.28	351.94 696.90 518.57	26.07 29.88 27.91	32.54 41.47 36.85	24.16 38.17 30.93	2.71 23.04 12.53	98.16 144.03 120.32	535.58 973.49 747.11

### 第3 監査の結果及び意見

#### . 他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金

(概要)

地方公営企業法(以下、「地公企法」という。)第17条の2第1項によると、「次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする」とされています。

1. その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費（行政的経費）
2. 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費（不採算経費）

そして、「地公企法」第17条の2第2項において、「これら行政的経費、不採算経費以外」の経費については、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。ただし、例外事項として、「地公企法」第17条の3において、「地方公共団体は、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、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることができる(補助金)」とされています。

これらが、地方公営企業における負担金等の概略です。要するに、例外的なものを除いて経費は基本的には当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。

一方、以下に示すように、自動車事業会計においては一般会計、特別会計等から

多額の負担金、補助金等を受け入れています。これらの内容及び推移は下記のようになっています。

(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
(営業収益) 他会計負担金	4,067	4,075	4,079	4,086
(営業外収益) 他会計補助金	3,040	2,746	2,662	2,917
他会計繰入金	500	500	500	500

- イ.「他会計負担金」は一般会計から受け入れた金額であり、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して市バスに乗車できる優待乗車証が発行される場合、この金額相当額を一般会計が負担するものです。
- ロ.「他会計補助金」は補助金として一般会計から車両減価償却費等を受け入れているものです。
- ハ.「他会計繰入金」は神戸市営地下鉄に接続しているバスの運行路線の收支赤字分として、同じ交通局の高速鉄道事業会計より受け入れているものです。  
以下、イ・ロ・ハについて内容を検討します。

## (監査の結果)

### 1. 1. 他会計負担金について

敬老・福祉バス繰入金として、一般会計（保健福祉局）から下記のような金額を受け入れています。これは、敬老等優待乗車制度に則って満70歳以上の高齢者、身体障害者等の輸送を無料で行い、この輸送料相当額を受け入れているものです。

この敬老・福祉バス繰入金は（甲）神戸市と（乙）交通局の間で締結された「敬老等優待乗車に関する協定書」に基づくものです。何度か部分的な改訂は行われているものの、毎年度当初に締結された協定書に基づいて行われており、その概要は下記のようになっています。

#### 「敬老等優待乗車に関する協定書」概要（平成13年4月1日締結）

##### （趣旨）

甲は、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して乙の経営する市バス、地下鉄に乗車できる優待乗車証を交付し、乙はこれら対象者の輸送を無料で行う。

##### （負担金）

甲は、この協定にかかる輸送料として、運賃、輸送人員、その他の条件を勘案して定めた負担金を乙に支払う。この負担金は年額4,115,300千円（うち市バス分は3,948,000千円、地下鉄分は167,300千円）とするが、甲が有償交付対象者から受領する納付金及び精神障害者の乗車にかかる負担金については、年度末にその金額を精算し、乙に支払うものとする。また、乙において運賃改定があった場合は、その改訂率ならびに適用区間等を基本として、運賃改定のあった翌年度より、この負担金額を甲乙協議のうえ改定するものとする。

この協定書に基づき受け入れた金額の推移は以下のようになっています。

(単位：百万円)

券種	関係先	券名又は発行対象	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
敬老・福祉	保健福祉局	福祉	1,362	1,374	1,382	1,391
		福祉(固定)*1	1,305	1,305	1,305	1,305
		精神障害者*2	56	69	77	86
		敬老(70歳以上)	2,698	2,693	2,690	2,688
		無償分(固定分)*1	2,642	2,642	2,642	2,642
		有償分*3	55	51	48	46
		小計	4,060	4,068	4,073	4,080
優待他	行政財政局他	市会議員待遇者他*4	6	6	6	5
		合計	4,067	4,075	4,079	4,086

\*1 上記協定書のうち市バス分、計 3,948 百万円。

\*2 精神障害者の乗車にかかる負担金については、固定でなく年度末に精算しています。

\*3 有償交付対象者（高齢者のうち一定の収入を超える対象者に対して有償にて乗車証を発行）から受領する納付金についても、固定でなく年度末に精算しています。

\*4 この他、民生委員協議会連合会役員等に支給されたものです。

### (1)積算根拠について

現在適用されている金額は平成 4 年度に積算された 4,231 百万円がベースとなっており、積算根拠は以下のようになっています。すなわち、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等について発行対象者ごとに年度あたりのバス乗車回数を推測し、これに回数券単価を乗じて積算根拠としているものです。

(平成4年度 敬老・福祉バス繰入金)

(バス)

(単位：百万円)

発行対象	負担金収入	積算方法
第1種身体障害者(介護人付)	383	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 15,296枚
第2種身体障害者	116	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 4,652枚
戦傷病者	4	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 193枚
第1種知的障害者(介護人付)	57	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 2,300枚
第2種知的障害者(本人)	35	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 1,431枚
第2種知的障害者(介護人)	71	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1,431枚
母子家庭	297	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 5,934枚
生活保護世帯	256	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 5,124枚
原爆被爆者	59	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1,186枚
老人(70歳以上)	2,817	(a) × 365日 × 44,391枚
失業対策事業紹介対象者	10	(a) × 9回 × 4週 × 12ヶ月 × 137枚
被養護者及び付添人	0	(a) × 1/2 × 8,228枚
合計	4,111	

(地下鉄)

地下鉄	119	
-----	-----	--

(総合計)

総合計	4,231	
-----	-------	--

(a) : 回数券単価(4,000円/23枚)=約174円。

この敬老・福祉バス繰入金について、平成 4 年度からの変遷は、以下のようになっています。

( 単位 : 百万円 )

年 度	合 計	バ ス	地下鉄	備 考
平成 4 年度	4,231	4,111	120	
平成 6 年度	4,125	4,005	120	所得制限による一部有償交付制度の導入にあたり、有償交付対象者分が固定部分から控除され、精算方式になった。 平成 6 年度 105 百万円 平成 7 年度 100 百万円
平成 7 年度	4,025	3,905	120	
平成 8 年度	4,038	3,918	120	民間バスとの共同運行路線のバス料金改訂に伴い 12.8 百万円増額された。
平成 9 年度	4,068	3,948	120	民間バスとの共同運行路線のバス料金改訂に伴い 29 百万円増額された。
平成 13 年度	4,115	3,948	167	

ここに示すとおり、現行の敬老・福祉バス繰入金はその一部について固定部分から精算方式になった等の変更はあるものの、基本的部分についてはこの平成 4 年度時点の数字を見直すことなく使用されています。これを直近の平成 13 年度の交付枚数に置き換えて試算してみると、以下のようになります。

(バス)

(単位：百万円)

発行対象	負担金収入	積算方法
第1種身体障害者(介護人付)	355	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 14,184枚
第2種身体障害者	245	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 9,789枚
戦傷病者	6	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 271枚
知的障害者(介護人付)	123	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1/2 × 4,930枚
母子家庭	524	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 10,467枚
生活保護世帯	511	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 10,209枚
原爆被爆者	64	(a) × 6回 × 4週 × 12ヶ月 × 1,287枚
老人(70歳以上)	4,802	(a) × 365日 × 75,655枚
被養護者及び付添人	0	(a) × 1/2 × 5,989枚
合計	6,633	

平成4年度当時からは10年近く経過しており、現在では生活環境も変化しているためバスの利用回数の仮定が妥当かどうか疑問もあります。また、平成4年度当時は、市バス・地下鉄のみ利用可能な乗車証の交付枚数であるのに対し、現在は民間バス等も利用可能な共通乗車証の交付枚数となっています。しかしこれらを無視して平成13年度の交付枚数によって試算すると6,633百万円となります。これは現在も基礎になっている平成4年度当時の金額4,111百万円とは大きな開きがあります。この主要原因は老人(70歳以上)の増加1,985百万円(4,802百万円 - 2,817百万円)ですが、特にこの面だけを見ると、交通局(自動車事業会計)で敬老等優待乗車の対象者の輸送コストの一方的負担が生じていること、すなわち一般会計からの敬老・福祉バス繰入金の受け入れなしにこれらの利用者の輸送を無料にて行わざるをえない状態が発生しているといえます。しかも現状では、敬老等優待乗車の対象者の利用高に応じて一般会計の負担額を見直す仕組みになってしまい、このように本来は行政的経費の性質を有し、一般会

計で負担すべきと思われる敬老等優待乗車の対象者の輸送コストの負担も財政悪化の一因となっています。

## 2. D. 他会計補助金について

他会計補助金は、下記の項目について一般会計から補助を受けているものです。

(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	
他会計補助金	車両減価償却費等補助金	1,467	1,195	1,205	972	(a)
	企業債利子等補助金	1,270	1,255	971	916	(b)
	ノンステップバス導入経費補助	0	0	5	5	
	走行環境改善経費補助金	170	171	169	167	(c)
	経営基盤支援補助金	0	0	175	206	(d)
	児童手当繰入金	0	0	3	11	
	ノンステップバス導入推進補助金	10	0	0	0	
	共済公的負担繰入金	121	124	132	121	
	共済追加費用繰入金	0	0	0	516	
	3 条補助金合計	3,040	2,746	2,662	2,917	
	自動車事故対策費補助金	12	16	0	5	
	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	0	0	12	16	
	バス活性化システム整備費補助金	0	0	33	0	
	先駆的低公害車実用評価事業費補助金	0	0	0	6	
	最新排ガス規制代替購入補助金	49	28	9	0	
	4 条補助金合計	62	44	55	27	
繰入金合計		3,102	2,791	2,718	2,945	

(3条補助金は損益計算書の収益に計上され、4条補助金は資本的支出に充てるための補助金であり、直接資本剰余金に計上されます)

これらのうち主なもののが下記のとおりです。

### (a) 車両減価償却費等補助金

乗合バス車両にかかる減価償却費及び企業債利子相当額を受け入れ

ているものです。

(b)企業債利子等補助金

「乗合バス車両以外」にかかる減価償却費、企業債利子、固定資産除却損相当額を受け入れているものです。

(c)走行環境改善経費補助金

車両誘導警備業務、バスレーン監視業務といった走行環境改善経費に関する業務委託費用相当額の補助を受けているものです。

(d)経営基盤支援補助金

生活路線・行政路線等補助といった、行政的要請に係る市民生活に必要不可欠な輸送サービスを継続するため、公共負担を受けているものです。

以下、これら(a)～(d)の詳細について検討します。

(a)、(b)について

(a)については本業たる自動車事業、(b)についてはそれに付随する事業、にかかる減価償却費及び企業債利子等について一般会計より受け入れているものです。これらの主要費目について平成12年度における一般会計の負担比率をみてみると、下記のとおり非常に高い水準となっており、発生額の大半が一般会計からの繰入によって補填されていることになります。

(平成 12 年度損益計算書計上額)

(単位：百万円)

項	目	節	金額
営業費用	建物保存費	固定資産除却損	5
	車両保存費	固定資産除却損	68
	運転費	固定資産除却損	0
	一般管理費	固定資産除却損	0
		固定資産除却損計	75
	減価償却費	有形固定資産減価償却費	1,439
		無形固定資産減価償却費	1
		減価償却費計	1,441
営業外費用	支払利息及企業債諸費	企業債利子	736
	合計		2,253

上記のように、平成 12 年度の自動車事業会計において計上されている固定資産除却損合計は 75 百万円、減価償却費合計は 1,441 百万円、企業債利子は 736 百万円であり、その合計は 2,253 百万円となっています。一方、一般会計から受け入れた車両減価償却費等補助金、企業債利子等補助金は合計で 2,176 百万円 ((a)、(b)の合計) となっています。補助金の金額算出過程で当年度予定額を使用しているため若干の差額はありますが、結果的にこれらの費用の大半を一般会計が負担している状態となっています。

(c)について

走行環境改善経費補助金は、車両誘導警備業務、バスレーン監視業務といった走行環境改善経費に関する業務委託費用相当額の補助を受けているものです。平成12年度においては、車両誘導警備業務に関して159百万円、バスレーン監視業務に関して9百万円の合計169百万円を受け入れています。

車両誘導警備業務…道路交通事故防止、並びに路上駐車車両の排除等による市バスの円滑な運行を図ることを目的とする。

バスレーン監視業務…バス停留所付近の違法駐車及び停車車両を排除し、バスの安全な停・発車、円滑走行を確保するとともに、定時制を確保することにより市民の公共交通に対する信頼を取り戻し、公共交通優先の認識を浸透させ地球環境対策の一端を担うこととする。

走行環境改善経費補助金の受け入れ金額と、実際にこれらの業務に要した金額とは下記のようになっています。

(単位：百万円)

	積算根拠金額	実際に要した金額	差額
車両誘導警備業務	159	109	50
バスレーン監視業務	9	9	0
計	169	118	50

このように、積算根拠金額と実際に要した金額との間には大きな開きがあり、積算時に見込まれていた金額よりも実際に要した金額の方が少ないものとなっています。実際には、これらの車両誘導警備業務、バスレーン監視業務については、外部委託業者に対しては作業内容×時間単価という形にて支払いを行っています。予算補助の形を取っていますが、補助金の目的に沿った経費の実際支払額にあわせて精算すべきものであると考えます。

(なお、差額については、走行環境改善活動の実施、路面表示・看板等の設置や、関係機関との調整、要望対応等の業務に係る経費に充当しているとのことです。)

#### (d)について

「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申」(平成 11 年 7 月 21 日 神戸市交通事業審議会答申)において、事業者のコスト削減策のみでは維持していくことが困難な路線で、

- 「代替手段がないなど市民生活に不可欠な路線  
特定の行政施設等への市民の足として運行している路線等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今後の不採算路線」

について、平成 12 年度より一般会計から 175 百万円の補助を受けているものです。この経営基盤支援補助金については、不採算経費、すなわち、当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費（不採算経費）としての扱いをしているものと考えられます。

### 3. ハ. 他会計繰入金について

神戸市営地下鉄に接続するバスの運行路線の収支赤字分として、同じ交通局の高速鉄道事業会計より受け入れているものです。この金額推移は下記のとおり一定金額となっています（平成3年度以降一定金額とのことです）。

（単位：百万円）

項目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
他会計繰入金	500	500	500	500

ところが、本来の積算根拠は、各年度につき、

(1)地下鉄～団地等への接続路線の「収支赤字分」

(口)地下鉄～他社（民間鉄道会社等）への経由線の「収支赤字分×1/2」

の合計であるとのことですので、この根拠どおりに計算したとすれば下記のとおりとなります。

（単位：百万円）

項目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
(1)	171	370	444	465
(口)	695	736	716	729
合計	866	1,107	1,160	1,195

つまり、各路線の収支赤字分を基礎とした積算金額は毎年変動していますが、実際に高速鉄道事業会計より受け入れた金額は近年 500 百万円と一定のままとなっており、積算根拠との間に大きい差異が生じているのです。「神戸市営地下鉄に接続するバスの運行路線の収支赤字分」として高速鉄道事業会計が負担すべき金額を受け入れるというのであれば、当初の金額算定根拠どおりの金額を受け入れる必要があります。

#### 4. 行政的経費、不採算経費について

既述したとおり、「地公企法」上は「行政的経費(その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費)」及び「不採算経費(当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費)」以外の費用については、基本的に当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。しかし、現状ではこれらが明確に区分されず運用されている点があるように見受けられます。例えば「イ.他会計負担金について」で記載しているように、本来行政的経費であると考えられる敬老等優待乗車の対象者の輸送にかかる実質的な負担が自動車事業会計にて(本来は、一般会計が負担すべきもの)発生していると思われること、あるいはこれとは逆に、「ロ.他会計補助金について」で記載しているように、本来は当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要であると思われる減価償却費等の大半を一般会計が負担していること等です。「地公企法」上の本則に従い、どのような費用を行政的経費又は不採算経費と判断するかを明確に定義づけし、これら以外の費用については基本的には当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てる必要があります。

#### (意見)

##### 1. 収益全体に占める内部取引の規模について

平成 12 年度における自動車事業会計の収益のうちで、一般会計、他の特別会計等神戸市の内部から受け入れた分の金額、比率は下記のように非常に高いものとなっています。

(単位：百万円)

科 目	計上額	うち内部から受け入れ分	比 率
営業収益	15,339	4,079 (1.他会計負担金)	26.6%
営業外収益	3,408	3,162 (口.他会計補助金及び 八.他会計繰入金)	92.8%
特別利益	2,264	2,198 (布引営業所跡地売却益)	97.1%
収 益 計	21,012	9,440	44.9%

すなわち、平成 12 年度における自動車事業会計の収益のうち約 45% は神戸市内部（一般会計、他の特別会計等）からの受け入れに係るものであるという状態となっています。これは、仮に神戸市を親会社と仮定して連結ベースで考えると、自動車事業会計における収益の約 45%、9,440 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になります。

## . 人件費

(概要及び詳細分析)

他の大都市及び民間企業との比較分析は、「第 2 監査対象の概要及び比較分析 . 比較分析」で実施済です。分析結果につきましては、当該箇所を参照して下さい。

ここでは、年度別推移分析を実施しています。

前掲の損益計算書の推移から平成 9 年度から 13 年度の「人件費」の推移を抽出しますと、下表のとおりとなります。

《表 1》人件費の推移

(単位 : 千円)

年 度 区 分	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
人件費	16,832,227	16,850,048	16,133,210	16,067,461	14,088,045
給料	5,947,026	5,930,920	5,809,770	5,600,148	4,893,374
手当	7,015,123	7,012,929	6,729,530	6,259,861	6,025,663
扶養手当	345,082	347,321	337,950	337,104	324,337
調整手当	632,432	631,235	618,010	597,003	525,307
時間外勤務手当	2,279,925	2,280,996	1,661,316	1,683,911	1,842,072
特殊勤務手当	293,121	290,853	908,686	659,100	635,286
期末手当	2,411,533	2,402,943	2,172,253	1,976,250	1,771,669
勤勉手当	706,212	705,430	689,474	663,975	570,852
管理職手当	43,020	45,286	42,537	40,331	52,101
通勤手当	139,572	140,689	134,995	140,050	131,954
住居手当	159,964	163,702	159,111	155,528	147,985
児童手当	4,000	4,225	4,905	6,520	18,697
管理職特別勤務手当	258	245	289	85	238
特例一時金	-	-	-	-	5,158
退職金	1,642,462	1,709,535	1,381,767	2,113,817	1,190,646
法定福利費	1,993,923	1,972,740	1,986,618	1,881,936	1,747,588
健康保険料	617,595	611,550	605,119	609,240	565,524
共済組合負担金	1,363,103	1,347,984	1,368,957	1,260,836	1,171,157
地方公務員災害補償負担金	13,224	13,205	12,541	11,860	10,907
厚生福利費	233,691	223,922	225,523	211,696	230,772

また、平成 9 年度から 13 年度における、人件費と営業費用及び営業収益等との各種比率は、下表のとおりとなります。

《表2》

(単位:千円)

	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
人件費合計額 A	16,832,227	16,850,048	16,133,210	16,067,461	14,088,045
人件費(退職金を除く) B	15,189,764	15,140,513	14,751,443	13,953,643	12,897,398
退職金 C	1,642,462	1,709,535	1,381,767	2,113,817	1,190,646
在籍職員数(期末)(人) D	1,351	1,333	1,289	1,253	1,187
退職者数(人) E	65	62	51	76	45
一人当たり人件費 (退職金を除く) B D	11,243	11,358	11,444	11,136	10,865
一人当たり退職金 C E	25,268	27,573	27,093	27,813	26,458
ペースアップ率 + 定昇率(%)	3. <sup>05</sup>	2. <sup>66</sup>	2. <sup>95</sup>	1. <sup>90</sup>	1. <sup>88</sup>
営業費用 F	23,325,768	23,031,817	22,103,367	21,822,423	19,492,226
人件費 ÷ 営業費用 A F	72. <sup>16</sup>	73. <sup>16</sup>	72. <sup>99</sup>	73. <sup>63</sup>	72. <sup>28</sup>
人件費 ÷ 営業費用 (退職金を除く) B F	65. <sup>12</sup>	65. <sup>73</sup>	66. <sup>74</sup>	63. <sup>94</sup>	66. <sup>17</sup>
営業収益合計額 G	16,752,026	16,519,711	15,820,182	15,339,142	14,433,637
営業収益 - 運輸雑収入 H (運輸収入 + 他会計負担金)	16,313,977	16,059,727	15,405,605	15,017,220	14,146,653
営業収益 - 他会計負担金 I (外部からの営業収益)	12,694,126	12,452,525	11,744,616	11,259,810	10,347,311
人件費合計額との比率(%)					
A H	103. <sup>18</sup>	104. <sup>92</sup>	104. <sup>72</sup>	106. <sup>99</sup>	99. <sup>59</sup>
A I	132. <sup>60</sup>	135. <sup>31</sup>	137. <sup>37</sup>	142. <sup>70</sup>	136. <sup>16</sup>
A G	100. <sup>48</sup>	102. <sup>00</sup>	101. <sup>98</sup>	104. <sup>75</sup>	97. <sup>61</sup>
人件費(退職金を除く)との比率(%)					
B H	93. <sup>11</sup>	94. <sup>28</sup>	95. <sup>75</sup>	92. <sup>92</sup>	91. <sup>17</sup>
B I	119. <sup>66</sup>	121. <sup>59</sup>	125. <sup>60</sup>	123. <sup>92</sup>	124. <sup>64</sup>
B G	90. <sup>67</sup>	91. <sup>65</sup>	93. <sup>24</sup>	90. <sup>97</sup>	89. <sup>36</sup>

(1) 1人当たりの人物費について

人物費の総額(「退職金を除く金額」でも同様)は、毎期減少しているものの、一人当たりの人物費(退職金を除く)で見ると、平成9年度から11年度までは増加しており、平成12年度から漸く減少に転じています。しかし、その絶対額はまだ10百万円を超えてます。

(2) 営業費用に占める人物費の割合について

営業費用に占める人物費の割合は、総額ベースで、72~73%となっており、毎期変動がありません。また、「退職金を除く金額」ベースでは、63~66%となっており、変動がありません。

(3) 営業収益と人物費の割合について

各種比率の動きはバラバラで一定していませんが、一応、平成11年度又は平成12年度をピークに、傾向的には減少方向にある様に思えます。

(4) 要するに、人物費全体は減少しているものの、営業費用に占める人物費の割合及び1人当たりの人物費については、顕著な削減効果は見受けられないということです。

(意見)

1. 退職金

平成12年度末の退職金は、2,113百万円ですが、定年退職者47名及び希望退職者23名に対する支払金額2,048百万円が大部分を占めています。

定年退職者47名のうち11名について退職金計算内容について照合したところ、退職時に号給が「1乃至2号」昇給していました。これは「神

戸市職員の給与に関する条例」第4条及び「神戸市職員の初任給、昇給等の基準に関する規則」第20条等に基づく「特別昇給」ではあります。しかしながら、この「特別昇給」は、下記の計算式でも明らかなように、退職時点（3月末日）に退職金額を増額させることになり妥当ではありません。

これは、一般社会での常識とはかけ離れたものといえます。

(退職金計算式) 退職金 = 退職時点の給料月額(職務給別号給) × 支給割合(勤続35年のケースでは「62.7」)

また、照合した11名のうち3名は本来の「給料表」での最高号給を超えていました。つまり、形式上該当の号給がないことになります。

これは、「神戸市職員の給与に関する条例」第4条に準拠し、「神戸市営企業の給与の種類及び基準に関する条例施行規程」第6条第6項、第9項に基づくもので、更に上の号給を適用しているものです。

しかしながら、退職金支給額の基礎となる「号給」が正式に定められていないま、「条例」及び「施行規程」の運用に任せられているのは妥当でなく、「給料表」を改正して正規の「給料表」に織込むべきものと思われます。

## . 決算書類及び決算書の表示

### （概要）

現在、神戸市では自動車事業の「会計事務の処理」に関して、「地公企法」、同施行令及び同施行規則に従い、具体的には同施行規則の規定に基づき「神戸

市交通局会計規程(以下、「会計規程」という。)」を定め、これに従って処理をしています。

決算書類の種類については、「会計規程」第 146 条に記載があり、以下のとおりとなっています。

決算報告書(予算決算対照表)

損益計算書

剰余金計算書又は欠損金計算書

剰余金処分計算書又は欠損金処理計算書

貸借対照表

収益費用明細表

固定資産明細表

企業債明細表

( 事業報告書 )

( 監査の結果 )

#### 1. 決算書類等について

「会計規程」第4条(計理の原則)第1項「事業の経営成績及び財政状態を明らかにするため…」、第4項「事業の経営成績及び財政状態に関する会計事実は、財務諸表その他の会計に関する書類に明りょう(瞭)に表示しなければならない。」とあり、この観点からすると、現状の決算書類の種類では、必ずしも説明報告義務を充分果たしえないのでないかと思われます。

まず、「キャッシュフロー計算書(3区分方式)」の導入が必要です。

次に、一般企業においては、明瞭性の原則から、決算書の内容を補充するものとして、「附属明細書」、「重要な会計方針」、「会計方針及び表示方法

の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が求められます。「会計規程」においては、「附属明細書」の一部たる収益費用明細表、固定資産明細表及び企業債明細表のみ要求されていますが、より詳細な「附属明細書」が必要です。例えば、「一時借入金明細表」「資本金明細表」「引当金明細表」等です。更には、貸借対照表及び損益計算書を作成するに当たり、採用した会計方針が現在表示されておらず、他の事業体との正確な比較も困難となっています。「会計規程」第4条(計理の原則)第1項及び第4項の趣旨に則り、明瞭性の原則の観点から、「重要な会計方針」、「会計方針及び表示方法の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が必要です。

< 例示 >

「重要な会計方針」

有価証券の評価基準及び評価方法

減価償却方法

引当金の計上方法

繰延資産の処理方法

リース取引の処理方法

消費税等の会計処理

「注記(貸借対照表及び損益計算書)」

担保

重要なリース資産

## (意見)

### 1. 決算書の表示について

現在、企業債について、建設改良目的又は投資目的のものについては、負債区分ではなく、資本区分(具体的には、資本金～借入資本金)で表示されています。

これについては、「公営企業の経理の手引(地方公営企業制度研究会編)」でも、民間の企業会計においては固定負債に整理されるものであるが、「公営企業における企業債等の建設改良の財源としての重要性にかんがみ、借入資本金として経理することとしたものである。」と解説されています。つまり、特例として認められた会計処理なのです。

しかしながら、元本たる企業債は貸借対照表上「資本金」として処理される一方、企業債利息は損益計算書上、通常の企業債及び借入金の利息と同様に、営業外費用処理されるという矛盾をかかえています。さらに、「地方公営企業会計制度に関する報告書(平成13年3月、21世紀を展望した公営企業の戦略に関する研究会)」でも検討課題として取り上げられ、負債表示に修正すべきとされています。

実質判断をすれば「資本金」ではなく「負債」と考えられますので、表示科目(資本金　企業債)の変更と表示場所(資本の部　負債の部)の変更が望まれます。

### . 発生主義による会計処理(諸引当金を含む)

#### (概要)

「地公企法」第20条第1項によれば、「経営成績を明らかにするため、すべての費用及び収益を、その発生の事実に基づいて計上し、かつ、その発生

した年度に正しく割り当てなければならない。」とされ、また、同条第2項でも、「財政状態を明らかにするため、すべての資産、資本及び負債の増減及び異動を、その発生に基づき」とあり、地方公営企業の会計にあっては官庁会計とは異なり、「発生主義」を採用することを宣言しています。

この主旨は後述の「地公企法」施行令第11条第3号に「費用については費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度……」で再確認されています。「発生主義」の中でも特に重要なものが、「引当金」です。企業会計原則注解18によれば、「引当金」とは、「将来の特定の費用又は損失であって、その発生が当期以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積ることのできる場合に、当期の負担に属する金額を当期の費用又は損失として引当金に繰り入れ、当該引当金の残額を貸借対照表の負債の部又は資産の部（但し、控除形式）に記載するものとする。」とされています。

「会計規程」第4条第1項の主旨「事業の経営成績及び財政状態を明らかにする」を達成するためには、官庁会計の「現金主義」ではなく、「地公企法」で採用されている「発生主義」に基づく会計処理をする必要があります。「会計規程」の規定は概ねこの主旨に沿っており妥当と考えられますが、後述のように一部につき問題があります。

#### （監査の結果）

##### 1. 退職給与引当金(退職給付引当金)について

地方公営企業にあっては、上述のように「地公企法」施行令第11条第3号に「費用については費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度……（発生主義）」とあり、また、同第9条第6項には「地方公営企業はそ

の事業の財政に不利な影響を及ぼすおそれがある事態にそなえて健全な会計処理をしなければならない(保守主義)。」とあります。これらの規定をうけて、「地公企法」施行規則別表第1号の勘定科目表の引当金に『退職給与引当金』が記載されています。

財団法人地方財務協会発行の「公営企業の経理の手引き」では「一時に多くの職員が退職すると一時に多額の退職給与金が支払われることとなり、そのまま当該年度の費用とすると損益計算上、他年度との不均衡が生じる。しかし、退職給与金支給の原因は職員の労働であると考えられるから退職給与金は各年度に分担させることができ「発生主義」の損益計算上望ましいものであり、毎年度一定の基準額を費用計上するとともに引き当てていく…」とされています。

今後、退職給与引当金(退職給付引当金)の計上が必要です。

計上方法としては、「職員が将来退職した場合に支給すべき退職給与金のうち、当年度(当期)に発生した労働の対価に見合う退職給与金を見積り」毎期継続的に引当することとなります。

ちなみに、平成13年6月1日現在の人員をもとに、全職員が平成14年3月31日に退職するもの(但し、全員普通退職と仮定)とした場合、要支給額は11,570百万円となります。

## 2. 修繕引当金について

修繕引当金に関しても、上述の退職給与引当金と同様に、「地公企法」施行令第11条第3号及び同第9条第6項の規定が適用され、更にまた、「地公企法」施行規則別表第1号の勘定科目表の引当金にも『修繕引当金』が記載されています。

退職給与引当金(退職給付引当金)同様、今後、修繕引当金の計上が必要です。

上述の「公営企業の経理の手引き」においても「…ある年度において多額な修繕費が発生し、その年度の損益計算書に著しい影響を与えることとなる。修繕費支出の原因は、その支出のあった年度のみに発生するものではなく、実際の支出のなかった各年度においてもその資産の使用によって発生しているのであるから、このような多額の修繕費をその支出のあった年度のみに負担させることは、損益計算上は必ずしも適切な処理ということはできない。」とされています。計上方法としては、「将来予想される修繕費支出額を一定の基準で、各年度（毎期）に配分」することとなります。ただ、実際に将来予想される修繕費支出額の見積(予想)は困難と思われますので、過去の実績値を基準とする方法が現実的かも知れません。

例えば、過去3年間の実績平均値を基準とし、「過去3年間の実績平均値 - 当年度の修繕費額」を修繕引当金として計上する方法です。平成12年度において、この方法で試算しますと、修繕引当金として計上すべき金額は89百万円(1,194百万円 - 1,104百万円)となります。

(単位：百万円)

年 度	建物修繕費	諸構築物修繕費	車両修繕費	合 計
平成 9 年度	38	35	1,190	1,264
平成 10 年度	25	26	1,107	1,159
平成 11 年度	17	29	1,111	1,158
平成 12 年度	16	22	1,065	1,104
平成 13 年度	15	10	1,120	1,146

(注)1. 交通局提出データによる。

2. 平成 9 年度～11 年度の実績平均値 1,194 百万円
3. 勘定科目「修繕費」「その他修繕費」については考慮外としています。

#### ( 意見 )

##### 1. 賞与引当金について

上述のとおり、「地公企法」は「発生主義」を採用しています。従ってその主旨からすれば、本来、各種の引当金の設定が求められなければなりません。ところが、「地公企法」施行規則別表第 1 号の勘定科目表の引当金には、何故か「退職給与引当金」と「修繕引当金」しか記載されていません。

従って、記載された 2 種の引当金は限定列挙ではなく、単なる例示と解するのが妥当と考えます。

つまり、期末手当については、「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例(以下、「給与条例」という。)」第 11 条及び「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例施行規程(以下、「給与条例施行規程」という。)」第 18 条に基づく「管理者決定」により期末手当を支給すること及びその金額の算定方法が明示されており、負債性引当金としての要件を充足しています。

また、勤勉手当についても、「給与条例」第 11 条の 2 及び「給与条例施行規程」第 18 条の 2 に基づく「管理者決定」により、同様の取扱いとなります。

具体的に平成 11 年度及び平成 12 年度の「期末手当」及び「勤勉手当」の金額を算出しますと、次によくなります。

(単位：百万円)

区分	平成 11 年度( A )	平成 12 年度( B )	差引( A - B )
期末手当	259	244	15
勤勉手当	216	203	12
合 計	476	447	28

## 2. 貸倒引当金について

債権について、その回収可能性を検討し、合理的かつ客観的基準に基づいて貸倒引当金を計上する必要があります。計上方法としては、大別して次の 2 つの方法があります。

(a)個別的に債権の貸倒見積高を算出する方法

(b)全体債権に対し一定の算定基準(過去の貸倒経験率等)を適用して貸倒見積高を算出する方法

現在、一般企業に適用される金融商品に係る会計基準(平成 11 年 1 月 22 日企業会計審議会(以下、「金融商品会計基準」という。))を実務に適用する場合の具体的指針として、金融商品会計に関する実務指針(会計制度委員会報告第 14 号、以下「実務指針」という)があり、企業会計上、その適用が要請されています。これによりますと、債務者の財政状態及び経営成績等により債権を「一般債権」、「貸倒懸念債権」、「破産更生債権等」の 3 区分とし、その区分毎に貸倒見積高を算出する、とされています。即ち、「一般債権」については、(b)法、「貸倒懸念債権」及び「破産更生債権等」については、(a)法を採用することとなります。

地方公営企業たる自動車事業会計においても、これに準拠して計上基準を設定の上、貸倒引当金を計上する必要があります。

## . 神戸市債及び一時借入金

(監査の結果)

### 1. 神戸市債について

企業債明細書を見ますと、過年度発行分につき、極めて高い利率のものが見受けられます。平成 12 年度末現在で利率別の残高内訳は次表のとおりとなります。

平均利率は 4.8% であり、現在の金利水準から判断すれば高い水準となっています。相手先によっては、早期弁済ないし借換が制度的に難しいかもしれませんのが、財政再生緊急宣言が発せられる等財政逼迫の時であり、金利低減につき、出来うる限りの努力が求められます。

平成 12 年度末現在残高内訳（神戸市債 - 交通事業会計分）

（単位：百万円）

借入レート区分	平成 12 年度末残高	構成割合 (%)
2%未満	660	4. <sup>40</sup>
2%以上 3%未満	3,556	23. <sup>69</sup>
3%以上 4%未満	949	6. <sup>33</sup>
4%以上 5%未満	2,321	15. <sup>46</sup>
5%以上 6%未満	567	3. <sup>76</sup>
6%以上 7%未満	6,809	45. <sup>36</sup>
7%以上	148	0. <sup>99</sup>
合 計	15,012	100. <sup>00</sup>

## 2. 一時借入金について

「会計規程」第 46 条第 2 項「一時借入金は、当該年度内に償還しなければならない。但し、資金不足のために償還することができない場合においては、償還することができない金額を限度として、これを借り換えることができる。」とあり、更に同条第 3 項では「借り換えた借入金は、1 年以内に償還しなければならない。」とされています。

従って基本的に、一時借入金は予定外の支出項目であり、毎期巨額の年度内残高を維持しつつ、かつまた、年度末においても解消されていない現状は異常事態というべきものです(表 参照)。

これは、一時的な借入金ではなく、実質上、「長期借入金」と考えられます。更に悪いことに、その残高は増加傾向にあり憂慮すべき事態です。ちなみに、平成 12 年度末の一時借入金残高 17,500 百万円は、本来の借入たる市債残高 15,012 百万円をオーバーしています。

早急に、根本的な対応策(削減策)が必要です。

また、神戸市「財政事情」の公表に関する条例第 3 条第 1 項及び第 2 項の規定によれば、一時借入金の現在高を年 2 回にわたり「財政事情(実際には広報誌「財政のあらまし」)」に掲載する必要があるとされています。しかしながら、過年度における一時借入金の公表状況は表 のとおりとなっており、平成 13 年 3 月時点及び平成 13 年 9 月時点の公表状況は不適当です。

表 一時借入金増減表 - 平成 12 年度

(単位：百万円)

月 次	増 加	減 少	月末残高
平成 12 年 3 月			16,000
4 月	1,000	2,000	15,000
5 月	900		15,900
6 月		1,700	14,200
7 月		400	13,800
8 月			13,800
9 月	4,842	1,842	16,800
10 月			16,800
11 月	400	400	16,800
12 月	3,900	4,900	15,800
平成 13 年 1 月	1,400	1,300	15,900
2 月	1,700	1,100	16,500
3 月	21,200	20,200	17,500
計	35,342	33,842	

表 一時借入金増減表 - 平成 13 年度

(単位：百万円)

月 次	増 加	減 少	月末残高
平成 13 年 3 月			17,500
4 月	2,700	5,100	15,100
5 月	800	1,400	14,500
6 月	1,600	200	15,900
7 月	700	600	16,000
8 月	800	300	16,500
9 月	1,900	700	17,700
10 月	800	2,800	15,700
11 月	1,400	700	16,400
12 月	5,200	3,300	18,300
平成 14 年 1 月	1,300	700	18,900
2 月	2,100	1,400	19,600
3 月	2,900	2,300	20,200
計	22,200	19,500	

表 一時借入金の公表状況

(単位：百万円)

時 点 別	貸借対照表残高	実際借入金残高	「財政のあらまし」の表 示
平成 13 年 3 月時点	17,500	17,500	記載なし
平成 13 年 9 月時点	決算書作成なし	17,700	記載なし
平成 14 年 3 月時点	20,200	20,200	20,200

## . 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 <sup>2</sup>
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るとのことです。つまり、現在まだ有効活用が行われているとは言いたい状況にあります。

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ますが、「(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」するとされ、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する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に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(神戸マリンルートの運営等)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
一株当たり 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、一株当た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
(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。」とされております。

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%を超えております。その具体的な内容は以下のとおりとなっています。

しかしながら、毎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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	自動車下車勤務業務	・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	・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	・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"> <li>・車検業務及び定期点検業務</li> <li>・機関分解整備</li> <li>・車体関係整備等の車両保守関連業務</li> </ul>	「交通振興」	770
----	------------	---	--------	-----

## 2. 隨意契約について

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。

これを受けて、「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「事務事業の連續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ます、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務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するに必要な人員が当局で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. 隨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あります。)

##### (「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になります。

#### . 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不合や証憑との不合、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、差があることです）。

### (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

す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になります。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になります。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(=  $115 \times 4\text{年} + 223 \times 3\text{年} + 279 \times 2\text{年} + 352 \times 1\text{年}$ )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になります。

(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」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、(イ)、(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、嘱託化の推進等。
- (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。
- (オ)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。
- (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)

(二) 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という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「Ⅳ. 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、計画中も毎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、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になります（「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）  
增收策（利用者負担の適正化等）

(3) 特に人件費問題について

画期的な增收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