

平成 16 年度包括外部監査結果に基づき講じた措置等

高速鉄道事業会計の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理について

(交通局)

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>・ 需要予測</p> <p>4. 単価面について</p> <p>海岸線は単価(乗車料収入÷乗車人員)が見込みに比べて非常に低いものとなっているが、この原因が明確に分析されていなかった。初乗り運賃が200円の路線の平均単価が100円程度の水準である。この点について、経営管理上、見積単価の積算のどの部分に実際との乖離が発生する原因があったのかを把握、認識しておく必要がある。</p>	<p>海岸線の需要予測見直し時において、平成14年度の乗客1人当り単価は135.56円(税抜き129.10円)と見込んでおり、これは「1人平均運賃」、「料金改定率」、及び「実収率の見込値」を乗じて算出している。</p> <p>現在の実際単価との乖離の原因として、</p> <p>敬老パス・福祉パス利用者数に見合う輸送料に相当する額を一般会計から繰り入れしていないこと</p> <p>乗車料収入を按分する必要がある西神・山手線に乗り換える乗客の割合が多かったこと</p> <p>各種企画乗車券の販売を推進していること</p> <p>などが実収率を下げ、単価の低下につながっている。</p> <p>今後、こういった状況を踏まえ経営改善に役立てていきたい。</p>	<p>措置済</p>
<p>・ 委託契約</p> <p>2. 主要委託業務について</p> <p>(1)自動改札関係装置等保守業務</p> <p>神戸交通振興(株)に対する自動改札関係装置保守業務委託料の約74%が再委託先2社に支払われている。業務委託契約書上では、外部に再委託する場合は、あらかじめ神戸市交通局の了承を得るものとされているが、文書の形で正式にこの了承が得られていなかった。</p>	<p>再委託について、文書による了承手続きを平成16年度より行った。</p>	<p>措置済</p>

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>(2)施設設備保守管理業務</p> <p>神戸交通振興(株)への昇降機施設等管理業務委託の平成14年度の委託料457,722千円のうち,400,105千円が再委託先に支払われている。業務委託契約書上では,外部に再委託する場合は,あらかじめ神戸市交通局の了承を得るものとするとしているが,文書の形で正式にこの了承が得られていなかった。</p> <p>なお,再委託費を減らしても,その分は交通局に返還することになっていることや,神戸交通振興(株)が当該契約において受け取る事務費は,再委託費,共通業務費,直営費の合計に一定率を乗じて算出されていることから,このような方式で,委託料の金額を抑えるよう動機付けができるかどうかについて疑問がある。</p> <p>また,事務費算定の料率の積算根拠が明確でなく,これを定めた覚書等もない。根拠資料の作成が必要である。</p>	<p>指摘後、平成16年度以降の契約に関して、書面による正式承認を行っている。</p> <p>交通局と神戸交通振興(株)は、高速鉄道事業の運営経費の削減について共通の認識を有しながら当該業務に取り組んでいる。</p> <p>当委託業務は専門的知識や経験の蓄積や効率性の発揮が必要とされる業務であり、神戸交通振興(株)は各設備の機能を維持しつつ、保守費の削減について実績をあげてきた。</p> <p>平成16年度においても、神戸交通振興(株)からの提案を受け、設備の使用頻度や重要度の見直しにより保守費の削減を行っている。平成17年度においても、前年度の成果を踏まえ更なる経費削減に努めているところである。</p> <p>指摘後、平成16年度からは事務費割合を覚書等により定めている。</p>	措置済
<p>・発生主義による会計処理(諸引当金を含む)</p> <p>1.退職給与引当金(退職給付引当金)について</p> <p>現状では退職給与引当金を計上していないが,発生主義の考え方から計上が必要である。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」,每期継続的に引当することとなる。ちなみに,平成15年度末の退職給与引当金(退職給付引当金)の金額を試算したところ,約61億円になる。</p>	<p>退職給与引当金を計上することは,将来の退職金の支払いについて,期間損益計算の適正を確保し,また必要となる資金を留保し支払いに備えるという意義がある。</p> <p>交通局では,現在の危機的な状況を打開するため,「神戸市交通事業の経営改革プラン《ポリレーション2004》」を策定し,海岸線駅業務の委託拡大をはじめとする抜本的な経営改革に</p>	措置方針等

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>2. 修繕引当金について</p> <p>修繕引当金の計上は、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）に配分する方法で行うが、その基準には過去の修繕費支出額の実績値を採用することが考えられる。例えば「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試算すると、平成12年度から14年度の実績平均値は平成15年度の修繕費額を下回っていることから、修繕引当金を計上する必要が生じないが、将来この計算方法により、計上すべき金額が生じた場合には、修繕引当金を計上する必要がある。</p>	<p>取り組んでいるところである。</p> <p>今後とも「市民の足」としての役割を果たしていくために、まず公営企業として経営が安定的に継続していけるように企業体質を改善する必要があり、引当金相当額の資金留保は困難な状況にあることから、退職給与引当金の計上は適当でないと考ええる。</p> <p>今後西神・山手線の施設では老朽化が進み、海岸線でも施設の機能維持の必要性があることから、施設更新までの修繕費について損益上の影響度を考慮し、平準化が必要であると考えている。</p> <p>また、経営改革プラン《レボリューション2004》で抜本的な経営改善に取り組んでおり、この経営改革を実施し、経営体質を改善する中で修繕引当金の計上や内容について検討していくことが今後の事業運営に必要であると考えている。</p>	措置方針等
<p>・決算書類及び決算書の表示</p> <p>1. 決算書類等について</p> <p>企業会計原則における明瞭性の原則等の観点から、現状の決算書類の種類及び決算書の表示では、必ずしも説明報告義務を充分果たしえないのではないかと思われる。「キャッシュフロー計算書(3区分方式)」の導入、「一時借入金明細書」「資本金明細書」「引当金明細書」等より詳細な「附属明細書」の作成、「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)」が必要である。</p>	<p>キャッシュフロー計算書については導入している。一時借入金明細書及び資本金明細書については決算関係図書にて表示し公開している。</p> <p>また「会計方針及び表示方法の変更」については、今後重要な会計方針の変更などがあった場合に表記するほか、「注記(貸借対照表及び損益計算書)」については平成15年度決</p>	措置済

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>2. 平成 13 年度，14 年度の決算書について 本来は，「借入資本金のア．企業債」として処理すべきものを誤って企業債前借金として処理したため，資本の部の「5．資本金（2）借入資本金」に，「イ．企業債前借金 185 百万円」が表示されている。</p> <p>3. 有形固定資産の減価償却方法に係る注記について 有形固定資産の減価償却方法については，海岸線は「地方公営企業法」施行規則第 8 条第 4 項「補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例」を適用しているが，西神・山手線についてはこれを適用していない。決算書上では，上記の「特例」を適用している旨が注記として記載されているが，西神・山手線と海岸線で「特例」の適用状況が異なる旨が明示されておらず，注記としては不十分であると言える。</p>	<p>算書から「リース取引の処理方法」に関する注記を追加、平成 16 年度から「固定資産の減価償却方法」についてより詳細な表記に変更するなどしており、今後も明瞭性の確保に努める。</p> <p>なお，例示にある担保，重要なリース資産については該当するものがない。</p> <p>平成 15 年度決算書より、修正処理を行い正しく表示した。</p> <p>平成 16 年度決算書より、より実態に即した注記を図るため以下のとおり注記を改めた（下線部を追加）。</p> <p>1. 固定資産の減価償却方法</p> <p>(1) 有形固定資産 原則として定率法によっている。但し，建物（平成10年4月1日以降に取得したもの），線路設備のうちトンネル及び地下停車場については定額法によっている。また平成13年4月1日以降に取得した資産については，地方公営企業法施行規則第 8 条第 4 項（補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例）を適用している。</p> <p>(2) 無形固定資産 定額法によっている。また平成13年4月1日以降に取得した資産については，地方公営企業法施行規</p>	<p>措置済</p> <p>措置済</p>

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>4. 特例債元金償還補助金の会計方針の変更について 従前は貸借対照表の資本剰余金の部の「 他会計補助金」で処理していた特例債元金償還補助金について、平成 15 年 1 月 31 日付総務省通知に従い、平成 15 年度は損益計算書の 3. 営業外収益(2)他会計補助金として処理している。また、資本剰余金中の既往の特例債元金償還補助金相当部分も、議会の議決を経て取り崩すことができるようになったことを受けて、累積欠損金への充当処理を行っている。</p> <p>このような金額的重要性(多額の影響額)のある会計方針の変更については、明瞭性の原則に基づき注記が必要と思われる。</p> <p>・ 他会計負担金，他会計補助金，他会計繰入金</p> <p>1. 他会計負担金について</p> <p>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一般会計から受け入れる敬老・福祉パス繰入金について，海岸線の開業による増額以外では見直しは実質的に行われていない。</p> <p>敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移から見れば，高速鉄道事業における当該行政的経費は増加しており，今後も増加が見込まれる。</p> <p>繰入額の算出根拠を明確にした上，敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移に合わせて適時に見直すことにより，行政的経費に対する適正な繰入額を受け入れるべきと考えられる。</p>	<p>則第 9 条第 3 項(補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例)を適用している。</p> <p>今後、ご指摘にあったような金額的重要性な会計処理の変更等があった場合、注記することによって明瞭性を確保していく。</p> <p>本制度は、市の福祉施策として高齢者や障害者の方々等の移動支援として実施されているものであり、超高齢化社会を迎え、市営交通事業の果たすべき役割は大きなものがある。敬老・福祉乗車負担金は、平成 16 年度決算では自動車事業で約 41 億円、高速鉄道事業で約 1.8 億円となっている。</p> <p>高速鉄道事業については、昭和 60 年の新神戸、学園都市間の開業時に対象交通機関となった。しかしながら、敬老等優待乗車制度検討懇話会報告(平成 4 年 11 月)の中で、「本制度は、日常生活における移動支援的要素が濃く、対象としている輸送交通機関は、近距離輸送であるバス</p>	<p>措置済</p> <p>措置方針等</p>

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>2. 他会計補助金について</p> <p>他会計補助金の中でも特例債に係る補助が継続的かつ多額なものになっている。</p> <p>資産耐用年数に比較して企業債償還期限が短いことや、旅客運輸収益の伸び悩み等により、企業債償還の財源不足が常態化している公営地下鉄事業にとって、支払利息の一部について償還繰延を行うとともに一般会計で負担するという意味で特例債制度が大きく貢献しているのは事実である。しかし、地方公営企業法における「経費の負担の原則」により、基本的に</p>	<p>が基本とされ、大量輸送機関である鉄軌道への制度拡大は、慎重にすべき」とされていることもあり、交通局として、現行の負担額の確保を前提として協力してきたものである。</p> <p>交通局は公営交通事業者であり、福祉、環境、まちづくりとの連携を図りながら市政全般の運営の中で、積極的な役割を果たしていく必要があると考えており、特に超高齢化社会を迎え、本制度の実施をはじめとして、市営交通事業の果たすべき役割は大きなものがある。</p> <p>また、本制度による一般会計からの繰入金は、交通事業会計にとっての大きな財源であり、本制度を長期的・安定的に維持していくことは、交通局にとっても必要なことと考えており、今後も、市の福祉施策の一翼を担っている公営交通事業者として、制度の円滑な実施に協力していきたい。</p> <p>なお、一般会計のおかれた厳しい財政状況の中で必要な協議は行っていく。</p> <p>一般会計からの繰入基準の根拠となる、総務省自治財政局長通知においては、「地方公営企業法等に定める経営に関する基本原則を堅持しながら、地方公営企業の経営の健全化を促進し、その経営基盤を強化するため」に公営企業への繰出しを行うものとされており、また全国一律に適用されている。</p>	<p>措置方針等</p>

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>企業債の元金及び利息については、旅客運輸収入等によって償還する必要があるものである。</p> <p>総務省通知を根拠とする「緊急避難」的措置としてはやむを得ないが、本来、例外的事項であるべき多額の補助金受入が常態化かつ長期化しているのは異常な状況と言え、地方公営企業における独立採算制の趣旨に立ち返り、なお一層の経営努力が必要である。</p> <p>・ 料金収入等</p> <p>1. 管区における在庫管理事務について</p> <p>管区では、特別割引普通乗車券の現物を管理し、各駅に払い出す業務を行っているが、管理簿の払出記録の日付、払出駅名が空欄となっているものがあつた。</p> <p>これは、現物と管理簿の記載に相違があることを発見したため、後日その内容を確認した上で補足する予定で、そのままになっていたことによるものである。</p> <p>乗車券の受入及び払出時点で、現物と管理簿の照合を慎重に行った上で記載すること、及び、不明な点が生じた場合は直ちにその内容を調査することが必要である。</p> <p>2. 販売委託先管理について</p> <p>カード等の販売委託先からのカードの買取について</p> <p>定期券、前払式カードの販売、在庫管理等の業務</p>	<p>このうち特例債制度については、地下鉄建設の財源として必要な企業債にかかる利子支払が、事業経営上大きな負担となっていることから、公営地下鉄事業の経営基盤の安定と適正な料金水準の維持のため、その負担を軽減するための制度である。</p> <p>この度の包括外部監査結果報告書においても総括意見として記されているように、一般会計からの補助金、負担金は高速鉄道事業の経営健全化を図るためには不可欠な状況ではあるが、今後も、さらなる経営の効率化に努め、経営健全化、経営基盤の強化を図る。</p> <p>平成 15 年 10 月 25 日付けの学園都市駅への払出に係る管理簿の記載については、内容の確認に手間取り、ご指摘の状況が生じたが、特別割引普通乗車券を駅へ送付する時は、複数人で確認し、月 1 回管区駅長が再度確認を行ない記載漏れがないようにチェックしている。</p> <p>また今後現物と管理簿の記載に相違が生じた場合などは、速やかにその内容確認をし、責任者に報告し必要な手続きを経る。</p> <p>受託販売指定店に販売したカード</p>	<p>措置済</p> <p>措置済</p>

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>を(社)神戸市交通局公済会(現 神戸交通振興(株))に委託している。さらに、公済会はカード類の販売を複数の受託販売指定店に委託しており、指定店へのカード納品時に売上を計上し、手数料を支払う処理をしている。</p> <p>公済会と交通局の精算資料によると、指定店に一旦販売したカードを買い取っているものがあつた。指定店に一旦販売したカードの買取は、原則として行わず、指定店の廃業等の場合に例外的に認める方針であるとのことであるが、このカードの買取にあたり、特に決裁等は行なっていない。例外的取扱である以上、その取扱が合理的であることを示す決裁等を行なっておくことが必要と考えられる。</p> <p>カード類の管理簿の記載について</p> <p>カード類の管理簿の記載が、鉛筆書きで簡単に修正が可能となっていることや、現物と管理簿の照合の痕跡はあるが誰が行なったものか分からない等、管理簿の記載及び管理方法に問題があつた。</p> <p>(社)神戸市交通局公済会のように重要な業務の委託先に対して、交通局の担当部署は、その業務の実施状況を適時把握し、カード類の管理簿の記載方法の不備な点等について、適切な指導を行なうことが必要である。</p>	<p>は、その指定店の廃業等による理由がない限り払戻(買取)を行っていないが、払戻に関する取り決めについて(株)神戸交通振興との委託契約上で明示し、払戻の必要がある場合には、(株)神戸交通振興(旧公済会)の申し出に基づき、局内で決裁等必要な手続きを行った上で処理する。</p> <p>現在、カード類の在庫管理は、在庫管理システムにより行っており、カード類の販売業務について適時把握しており、その状況について月一回カード販売精算と同時に交通局に報告することとしている。</p> <p>また交通局としても、必要に応じた適切な指導・確認を行なっている。</p>	措置済
<p>・固定資産(遊休土地及び投資等を含む。)及び減価償却費</p> <p>2. 開業準備費について</p> <p>平成12年度、13年度において海岸線の開業準備費として計1,571,049千円が計上され、一定の基準により固定資産に配分され、結果的には各固定資産の耐用年数(最長で60年)に亘って費用化されている。</p> <p>商法上の開業費は、開業の後5年以内に毎決算期において均等額以上の償却をしなければならない、とされている。また、地方公営企業法施行令において計上が認められている繰延勘定の中には開業準備費は含</p>	<p>開業準備費は、新路線の開業に当たり必要となる駅掌業務の事前準備や、試運転等にかかる費用であり、資産計上すべきものである。</p> <p>地方公営企業が商法の適用を受けないほか、地方公営企業法において繰延資産として処理すべき費用に、開業にかかる費用が列挙されてい</p>	措置済

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況
<p>まれていない。このようなことから判断すると、現在行われている会計処理の妥当性につき疑問がある。</p> <p>開業準備費の会計処理方法について定めた規程類がなく、現在の会計処理を実施することになった経緯は不明であるが、本来は長期にわたり繰延べられるべきでないと考えられる開業準備費用が繰延べられ、開業以降の償却負担を大きくしている。</p> <p>3. 海岸線の固定資産の変更について</p> <p>平成 15 年度に海岸線の固定資産計上額の変更を行っている。この主な変更内容は以下のとおりである。 土地 5,665 百万円 6,824 百万円 (+1,159 百万円)、 建物 35,504 百万円 36,412 百万円 (+907 百万円)、 機械装置 19,122 百万円 17,510 百万円 (1,612 百万円)</p> <p>このような多額の金額変更が、開業時(平成 13 年度)より 2 年も遅れてなされたことから、固定資産管理体制が不十分であると思われる。</p>	<p>いたため、開業準備費は繰延勘定から償却できない。そのため他都市の状況も踏まえ、固定資産に配分し費用化している。</p> <p>しかし現状の会計処理にかかる規程がないことから、将来、新線建設等により開業準備費が計上された場合には、総係費等と同様の処理を行うとする会計処理方法を定めた局会計規定を整備した。</p> <p>この計上額の変更は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 給排水設備を機械装置から建物及び電気ガス供給施設利用権への科目変更 ・ 誤って他の固定資産に按分されていた土地の測量費、沿線補償費等を、土地取得価額(土地取得に要した費用)への変更追加計上によるものである。 <p>平成 15 年度より、新しい財務会計システムを導入しており、固定資産管理について十分に留意していく。</p>	措置済
<p>4. 建設仮勘定(長期未精算分)について</p> <p>建設仮勘定の新交通施設建設仮勘定に未精算のまま残存している 22,523 千円は、昭和 50,51 年度に一部負担を求められて支出した新交通システムポートアイランド線調査設計委託費等である。</p> <p>これらは本来、建設諸費として、該当する固定資産に配分し、主体となる直接工事費とともに固定資産計上すべきものである。しかし、新交通施設の本体工事は交通局以外で施工され既に完成している。そのため、交通局では主体となる工事が存在しないので、費用処理が必要である。</p>	平成 16 年度決算時に処理した。	措置済

指 摘 事 項	措 置 内 容	措置状況																												
<p>5. 遊休土地について</p> <p>交通局が保有する未利用地は次のとおりである。</p> <table border="1" data-bbox="215 421 782 750"> <thead> <tr> <th>所在</th> <th>取得年度</th> <th>面積</th> <th>帳簿価額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>須磨区</td> <td>昭和 51 年</td> <td>777.00 m²</td> <td>13,837 千円</td> </tr> <tr> <td>須磨区</td> <td>昭和 51 年</td> <td>649.00 m²</td> <td>7,707 千円</td> </tr> <tr> <td>須磨区</td> <td>昭和 51 年</td> <td>143.00 m²</td> <td>3,125 千円</td> </tr> <tr> <td>兵庫区</td> <td>平成 7 年</td> <td>74.46 m²</td> <td>29,161 千円</td> </tr> <tr> <td>兵庫区</td> <td>平成 8 年</td> <td>45.20 m²</td> <td>11,718 千円</td> </tr> <tr> <td>兵庫区</td> <td>平成 8 年</td> <td>49.78 m²</td> <td>24,228 千円</td> </tr> </tbody> </table> <p>有効利用できる見込みのない土地については、早急に処分する必要がある。</p> <p>・ たな卸資産（貯蔵品）</p> <p>1. たな卸に関する手続書等について</p> <p>たな卸実施要領等のたな卸に関する手続書等が作成されていない。</p> <p>2. たな卸の結果報告について</p> <p>たな卸報告書が各担当者から出納職宛に提出はされているが、その報告書に報告日の記載がなかった。</p> <p>・ 神戸市債及び一時借入金</p> <p>1. 神戸市債</p> <p>海岸線御崎公園停車場及び地下線路工事等の事業を対象に平成 12 年度に企業債前借 185 百万円を利用し、当該工事は平成 13 年 6 月 30 日に完成し、同額が起債されている。</p> <p>会計処理上、平成 13 年度決算書において、「企業債前借金」から「企業債」に振り替える必要があるにもかかわらず、処理がなされていなかった。</p>	所在	取得年度	面積	帳簿価額	須磨区	昭和 51 年	777.00 m ²	13,837 千円	須磨区	昭和 51 年	649.00 m ²	7,707 千円	須磨区	昭和 51 年	143.00 m ²	3,125 千円	兵庫区	平成 7 年	74.46 m ²	29,161 千円	兵庫区	平成 8 年	45.20 m ²	11,718 千円	兵庫区	平成 8 年	49.78 m ²	24,228 千円	<p>ご指摘の須磨区の土地については、地上部の傾斜した地滑り地域であり、トンネル及び坑口保護のため所有している。上部土地の売却は鉄道施設の安全確保の観点から不可能である。またその上部利用については、補助金充当物件であることから制度上の制約があり困難となっている。</p> <p>兵庫区の土地は換地処分手続等が完了後、売却又は有効利用の方法等について検討し、処分可能な物件については売却していきたい。</p> <p>たな卸の手順を示した手続書を作成し、関係課へ配付のうえ、平成 17 年 3 月末のたな卸を実施した。</p> <p>たな卸報告書の様式を修正した。</p> <p>平成 15 年度決算において処理した。</p>	<p>措置方針等</p> <p>措置済</p> <p>措置済</p> <p>措置済</p>
所在	取得年度	面積	帳簿価額																											
須磨区	昭和 51 年	777.00 m ²	13,837 千円																											
須磨区	昭和 51 年	649.00 m ²	7,707 千円																											
須磨区	昭和 51 年	143.00 m ²	3,125 千円																											
兵庫区	平成 7 年	74.46 m ²	29,161 千円																											
兵庫区	平成 8 年	45.20 m ²	11,718 千円																											
兵庫区	平成 8 年	49.78 m ²	24,228 千円																											