

自動車事業について

(交通局)

・他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金

1.イ.他会計負担金について(平成14年度包括外部監査結果報告書30~34頁)

敬老・福祉パス繰入金として、一般会計(保健福祉局)から受け入れています。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。

(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、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・福祉パ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いません。

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。

措置方針等

本制度は、市の福祉施策として高齢者や障害者の方々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。

交通局としては、高齢者、障害者の方々の移動支援という敬老・福祉乗車証制度の円滑な実施に引き続き協力していきたい。

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く。

2.ロ.他会計補助金について(前記報告書35~39頁)

会計補助金は、一般会計から補助を受けているもので、これらのうち主なものは、(a)車両減価償却費等補助金、(b)企業債利子等補助金、(c)走行環境改善経費補助金、(d)経営基盤支援補助金です。

・(a)、(b)について

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

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。実際に要した金額は118

百万円となっています。

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。

#### 措置方針等

収益性に乏しい不採算のサービスであっても、日常生活に必要な不可欠な生活路線や、公共施設等へのアクセスを確保する路線など、市バスは都市基盤施設として機能しており、市民生活を支えるうえで一般会計から繰入を受けている。

一方で、一般会計の財政状況が厳しい中で、一定の見直しを実施され、企業性を発揮すべき分野については補助金が減額された。

財政支援のあり方については、不採算路線の維持や市と交通局との役割分担を明確にし、福祉・環境・まちづくりといった行政施策に積極的な役割を果たしていくために一般会計の補助が今後も必要である。

なお、走行環境改善経費補助金は、バスターミナルやバス停における誘導や警備、バスレーンの監視をはじめ、違法駐車等の啓蒙など、バス運行の定時性確保と走行環境改善のための事業者のみでは対応できない施策に対する補助である。

### 3. 八. 他会計繰入金について（前記報告書 40 頁）

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。この金額は一定金額となっています（平成3年度以降一定金額（毎年500百万円）とのことです）。

ところが、本来の積算根拠は、各年度につき、

(イ)地下鉄～団地等への接続路線の「収支赤字分」

(ロ)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。

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。

#### 措置方針等

今後も、地下鉄事業の収支状況、交通事業基金の運用状況も考慮しつつ、バスによる地下鉄駅への乗客輸送の対価として、必要な繰入額を確保していく。

#### 4 . 行政的経費、不採算経費について（前記報告書 41 頁）

「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。

##### 措置方針等

総務省繰出基準に基づくもの(児童手当、地方公営企業基礎年金拠出金及び共済追加費用にかかる負担)のほか、福祉・環境・まちづくりなど行政施策との連携に必要なもの(福祉に配慮したバス車両の導入、違法駐車排除などの走行環境改善)、また、地域に唯一の交通機関であったり、公共施設・病院等へのアクセスなど日常生活に不可欠であるが、不採算となるバス路線にかかる運行経費や、市民生活を支える移動手段としての施設整備に伴う経費に充てる補助金がある。

これらは今後とも市民の足として、公営企業の経営形態をとりながら、民間的経営手法を導入するなどし経営改善を行う「経営改革プラン(レボリューション2004)」の実施に必要不可欠なものである。

#### . 人件費（前記報告書42～45頁）

##### (1) 1人当たりの人件費について

人件費の総額(「退職金を除く金額」でも同様)は、每期減少しているものの、一人当たりの人件費(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10百万円を超えています。

##### (2) 営業費用に占める人件費の割合について

営業費用に占める人件費の割合は、総額ベースで、72～73%となっており、每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) 営業収益と人件費の割合について

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

## 措置方針等

人件費の削減については、市バス営業所の民間への管理委託とそれに伴う人員削減、退職者不補充とそれを補完する嘱託化の推進、事務事業の見直しによる人員削減のほか給与カットや手当の見直し等によって、総額及び1人あたりの人件費を見直している。

### (1) 営業所の民間への管理委託とそれに伴う人員削減

平成16年度には有野営業所、平成17年度には魚崎営業所・須磨営業所統合後の松原営業所、平成18年度には落合営業所・西神営業所を民間に管理委託(平成18年度については予定)し、それに伴い、運転士等約460名を、平成17・18年度の2年間で市長部局等に配転させている(18年度については予定)。

### (2) 退職者不補充と嘱託化の拡大

退職者の後任は原則正規職員で補充せず、嘱託職員で補充している。これにより、人件費を削減している。

### (3) 勤務条件の見直し(管理職手当・特殊勤務手当の見直し等)

管理職手当については、市長部局の管理職を上回るカットを実施している。

特殊勤務手当については、平成15年4月には「神戸市交通事業 新たな経営計画」に基づき、単価を20%減額している。さらに、平成17年4月からは「神戸市交通事業の経営改革プラン(レポリューション2004)」に基づき、中休手当・年末年始出務者特別手当・災害待機手当を除く特殊勤務手当について、その単価を平成16年度の単価から、平成17年度は30%削減している。

その他、退職時特別昇給を平成16年度に廃止するとともに、退職金の最高支給率を平成16度・17年度と見直し、55歳昇給停止制度を平成15年度から段階的に導入している。

### (4) 人員配置の見直し

「神戸市交通事業の経営改革プラン(レポリューション2004)」において、約

600人の人員削減を進めるうえで、退職者を超える職員数については、市長部局等への配置転換を行うが、これにあわせて従来の勤務形態である4週6休体制の職員配置を改めて、4週8休体制の職員配置を行うこととしており、時間外勤務についても、17年度以降、一定抑制できるものと考えている。

### (5) 給与の削減

平成15年度から3年間、4～8%の給与削減を行っている。

上記の取り組みのほか、平成18年度に特殊勤務手当の単価を原則平成16年度の50%の単価に見直すこと等により、営業費用に占める人件費の割合については、平成17年度以降、一定の改善効果が期待できる状況である。

しかし、1人あたりの人件費については、上記のとおり特殊勤務手当額や時間外勤務時間を見直しているものの、比較的若い運転士等が市長部局等へ配転したため、結果的に交通局に留まった職員の平均年齢が上昇した影響もあって、顕著な削減効果が得られていない状況である。

## 発生主義による会計処理(諸引当金を含む)

### 1. 退職給与引当金(退職給付引当金)について(前記報告書50～51頁)

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「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。

#### 措置方針等

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。

交通局では、危機的な財政状況を打開するため、「神戸市交通事業の経営改革プラン(レボリューション2004)」を策定し、市バス営業所の管理委託をはじめ、抜本的な経営改善に取り組んでいるところである。

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が困難な状況であることから、引当金を計上することは適当でないと考えている。

## 2. 修繕引当金について(前記報告書 51~52 頁)

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の修繕費が発生し、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は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は負担させることは、損益計算上は必ずしも適切な処理ということとはできない。」とされています。

#### 措置方針等

自動車事業に供する営業所建物や機械装置等は耐用年数が経過すれば更新するが、その間の修繕費について、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。

また、「神戸市交通事業の経営改革プラン(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なものであると考えている。

## 神戸市債及び一時借入金

### 2. 一時借入金について(前記報告書 56 頁)

「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、每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。

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。

#### 措置方針等

一時借入金は、平成16年度末で301億円に達しており危機的な状況が続いている。

現在、「神戸市交通事業の経営改革プラン(レポリューション2004)」を策定し、さらなる経営効率化を図るとともに、当面の資金需要に対応するため、退職手当債の発行や企業提案競技の実施による資産の有効活用を図っている。

また、日次のキャッシュフローの推移をみながら、必要かつ最適な資金調達に努めている。

この結果、平成17年度の資金不足額は、平成16年度末に比較し約22億円改善する見込みである。

平成16年度資金不足額約34億円

平成17年度資金不足額(予定)約12億円

#### 固定資産(投資等を含む)

##### 1. 土地売却について(前記報告書59~60頁)

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。

##### (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るとのこと。つまり、現在まだ有効活用が行われているとは言いが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、内部取引及び未実現利益消去の対象となります。

#### 措置内容

当該地は平成13年度に、行財政局への移管が完了している。

行財政局管財課において平成16年度に、都心にふさわしい街づくりを行っていくために、民間企業の持つ英知と活力により、当該土地のもつ可能性を最大限に引き出すため、応募者から土地利用計画、事業計画及び土地譲受価格の提案を受け、計画内容及び価格を総合的に評価して、事業者を選定し土地を売却した。

「神戸芸術センター」という事業コンセプトで、神戸芸術ホール、スタジオコンプレックス、都市型スーパー、フィットネス、オフィス賃貸住宅等からなる、地上36階建てのタワー型ビルが、平成20年1月に開業予定である。

##### 2. 交通事業基金との取引について(前記報告書61~62頁)

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。

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。

#### 措置内容

今後、土地の売却益の計上に関しては、土地の引渡時とする基準に従って処理していく。なお、会計間の処理として評価益を計上している。

#### 委託契約等

##### 1 . 随意契約の妥当性について ( 前記報告書 75 ~ 76 頁 )

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」及び「神戸交通振興株式会社」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	・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
----	------------	---	------	-----

委託する理由として、「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う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。

#### 措置方針等

公営企業は、市民の足として、安全で継続的・安定的なサービスを供給することが求められる一方、厳しい経営状況を打開するため、経費削減が不可欠となっており、業務の委託化を進め、経費削減を図ってきた。

特に、経費削減のみならず併せてサービスの向上を図るため、本市交通事業の経営基盤強化と乗客サービスの向上に寄与することを目的として設立された神戸交通振興(株)及び(社)神戸市交通局公済会への委託を継続的に行っており、一定の成果を収めてきた。

また、平成16年3月31日をもって、(社)神戸市交通局公済会を解散し、業務を神戸交通振興(株)が引き継ぎ、組織の簡素化・業務の効率化を図ったところである。

神戸交通振興(株)と継続して契約するにあたっては、随時、仕様の見直し、見積額の精査を行っているほか、委託業務によっては見積合わせを行うなど、競争原理を導入している。

なお、神戸交通振興(株)は、平成17年度より市バス魚崎営業所の管理を受託しているが、選考にあたっては他の民間事業者と同列に、公平性・公正性を期すために設置された選定委員会の評価を受けている。

今後さらに、経費削減と安全面、サービス水準の維持など、個々の業務ごとに委託の適否を判断し経営改善に資するよう努めていく。