

平成 14 年度包括外部監査結果に基づき講じた措置

(交通局)

自動車事業について

・決算書類及び決算書の表示

1．決算書類等について（前記報告書 47～48 頁）

「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はないかと考えられます。

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。

措置内容

財務状況をよりわかりやすく表示するため、平成14年度決算よりキャッシュフロー計算書（資金実績表）を導入する。また、明瞭性の原則に基づき、固定資産の減価償却方法等の重要な会計方針の記載、一時借入金明細の記載など、決算書の表示や附属明細書の記載をより充実させていく。

・神戸市債及び一時借入金

1．神戸市債について（前記報告書 55 頁）

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、出来る限りの努力が求められます。

措置内容

政府資金及び公営企業金融公庫などの政府系資金は、地方公共団体に対し、安定的な資金を低利に供給するもので、平成11年度の臨時特例措置(公債費負担対策)としての繰上げ償還や用途変更等の理由による当然償還の場合を除き早期弁済ないし借換は認められていない。

金利軽減のための財政措置として、神戸市単独、政令都市及び十都市、公営事業協会など、様々な機会を通じて、「公営企業の高金利既発債にかかる繰上償還や借換条件の緩和」を関係省庁に対し要望している。

今後も様々な機会を通じて要望を行っていく。

2. 一時借入金について(前記報告書56頁)

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當です。

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

措置内容

「財政のあらまし」において平成13年度末の数値を正しく記載した。今後も誤りがないよう周知徹底を図っていく。

・ 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せん。

(1) 土地売却益の計上時期について

（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。

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。

(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したが、「(2)土地の利用状況について」で記載しているように、全市的にみると有効活用が十分に図られてはいない状態となっています。

措置内容

「新たな経営計画」においては、自動車事業の収支目標を「平成18年度単年度収支均衡」を図ることとし、土地の売却といった特殊要因を含めない経常収支での収支均衡を目指している。

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。

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。

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。

3. 固定資産の実査について（前記報告書 62～63 頁）

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

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

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

措置内容

各資産の日常的な管理を行うとともに、平成 15 年度より基準を設定し、定期的に固定資産の実査を実施する。

土地、建物等の不動産、棚卸資産、利用権等について、毎年度 1 回以上、総務課と各所管課が固定資産の所在及び状態の確認、固定資産台帳との内容の突合等を行う。

4. 車両計画について（前記報告書 63～64 頁）

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

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

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考えられます。

措置内容

環境や福祉の要請に応えるように多様なバスを導入し、また、効率的な車両の運行が行えるように、車両計画の策定、日常的な運行管理に十分な注意を図っていく。

5. 車両管理台帳等について（前記報告書 64～65 頁）

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つて、「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。

措置内容

平成15年度に、新たに「固定資産管理システム」を導入する。固定資産台帳の入力等における局番号の字数制限を拡張し、固定資産台帳登録後の変更処理等を可能とするなどの機能を追加し、車体番号・登録番号の不明な14台についても局番号の修正入力を行い、適正な固定資産の管理を実施する。

減価償却費

1. 減価償却方法について（前記報告書 66 頁）

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。

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。

措置内容

平成 15 年度に、新たに「減価償却計算システム」を導入し、減価償却方法の修正、月単位の減価償却計算などに対応できる機能を追加し、適正な減価償却を行う。

なお、償却不足額153千円については、平成14年度決算にて修正計上した。

・交通事業基金

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 (前記報告書 70 頁)

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

措置内容

事務で不備があったものについて是正を図るとともに、今後こういったことのないよう周知徹底を図った。

・料金収入等

2. カード類の廃棄処理について (前記報告書 78 頁)

「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。

措置内容

廃券処理手続に関する基準「カード等乗車券の廃棄処理について」を明文で規定し、当該基準に基づく適正な処理を実施していく。

3. 販売委託の管理について（前記報告書 79 頁）

交通局が「公済会」に対して市バス専用カード、回数券の販売を委託しています。

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

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

措置内容

「精算書」の明細表である「カード回数券販売集計表」及び「バスカード・回数券残数報告書」の集計一覧表を作成し、精算書との突合を実施するなど、集計及び照合の方式と書式を見直した。

・ 経営健全化計画

1. 計画の達成状況について（前記報告書 80～87 頁）

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。

(表1：経営健全化計画の財政効果)

(単位：百万円)

項目別		平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	合計	計画期間中の 累積効果
(ア) 事務事業 の見直し	計画	116	209	176	446	947	1,889
	実績	115	223	279	352	969	2,039
	対比	1	14	103	94	22	150
(イ) 勤務条件 の見直し	計画	190	192	312	358	1,052	2,318
	実績	189	243	418	292	1,142	2,613
	対比	1	51	106	66	90	295
(ウ) 事業規模 の見直し	計画	355	439	216	998	2,008	4,167
	実績	323	475	255	727	1,780	3,954
	対比	32	36	39	271	228	213
(エ) 資産の有 効活用	計画	-	2,200	-	-	2,200	6,600
	実績	6	2,204	10	28	2,248	6,684
	対比	6	4	10	28	48	84
(オ) 資本費補 助の拡充	計画	330	-	-	-	330	1,320
	実績	330	-	175	548	1,053	2,218
	対比	0	-	175	548	723	898
(カ) 政府系資 金の繰り上 げ償還	計画	-	2	1	-	3	8
	実績	-	2	1	-	3	8
	対比	-	0	0	-	0	0
合 計	計画	991	3,042	705	1,802	6,540	16,302
	実績	963	3,147	1,138	1,947	7,195	17,516
	対比	28	105	433	145	655	1,214

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

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

(ア)事務事業の見直し：間接部門の削減、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。

(エ)資産の有効活用：布引営業所跡地の庁内有償移管、付帯事業の展開等。

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

(カ)政府系資金の繰り上げ償還：高金利債の借換、繰上償還等。

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

(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。

措置内容

乗客数の見込み等の前提条件は、計画の財政効果等に大きく影響を与えるものである。また平成14年度から18年度までを計画期間とする「新たな経営計画」においては、景気動向など、状況の変化に対応するため、平成16年度に見直しを行うなど、社会経済情勢等の変化に対応していく。