

まず、渡田線の基準年度営業損益と負担金及び補助金繰入額との金額差が多額である理由について質問したところ、渡田線全体の営業損益としては35百万円の赤字であるが、補助金対象区間を運行していない系統があり、対象区間を運行している系統の損益を抜き出すとその赤字は83百万円であるとの回答を得た。なお、令和元年度実績における当該系統の損益は98百万円の赤字であるとの回答であった。

次に扇町線について同様の質問をしたところ、扇町線はすべて補助金対象区間を運行している系統であるため、基準年度営業損益との差異が小さいとの回答であった。なお、負担金及び補助金繰入額65百万円に対し、令和元年度営業損益は△15百万円であり、収支が改善している。これは、委託営業所への移管（塩浜営業所から平成31年4月に上平間営業所へ移管）により費用が減少したことが主な要因であるとの回答を得た。

また、新城線の基準年度営業損益と負担金及び補助金繰入額との金額差が大きい理由について質問したところ、渡田線と同様、補助金対象区間を運行していない系統があり、対象区間を運行している系統の損益を抜き出すとその赤字は251百万円であるとの回答であった。なお、令和元年度実績における当該系統の損益は△183百万円とのことであり、収支が改善しているが、理由を質問したところ、平成29年3月より、新城線を管轄する井田営業所の管理委託を実施したことにより、当該路線に係る費用が減少し、収支が改善したとの回答を得た（なお、平成29年度の当該系統の損益は△183百万円、平成30年度は△178百万円であり、令和元年度と同水準であった）。すなわち、新城線については平成29年度から令和元年度の3年間、管理委託前（収支改善前）の水準に基づき繰入金を受け入れていたことになる。

【意見 II-2-1】 行政路線補助金、公共施設接続路線負担金に関するモニタリングの実施について

交通局では、一般会計繰入金のうち公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について、これまでの間、経営環境に大きな変化があった場合でも、適用期間途中での繰入額の見直しを実施していないが、繰入金の受入年度の経営環境が繰入金算定時から変化し、繰入金の算定金額が実態と著しく乖離する場合には、繰入金受入額の補正を検討する必要がある。また、そのためには、毎年度、路線ごとの収支実績と繰入額との比較を行う必要がある。

【意見 II-2-2】 行政路線補助金、公共施設接続路線負担金の算定上の考え方について

行政路線補助金、公共施設接続路線負担金の路線毎の算定基準について確認したところ、原則として基準年度の損益（実績値）をそのまま使用しているため、その後の経営環境の変化等が繰入金算出額に反映される体制とは言い難い。したがって、今後、基準年度以降の経営環境の変化を算出額に反映する方法を検討する必要がある。

3. 組織・運営

(1) 人事労務

① 概要

昨今、本国においては「働きすぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現することを目的とした働き方改革を目指すための法整備が推し進められ、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が制定されている。本法では時間外労働の上限規制が導入されており、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満、複数月平均80時間を限度に設定することを定めている。なお、自動車運転の業務については、改正法施行の5年後に、時間外労働の上限規制を適用する。上限時間は、年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨が附則に規定されている。また、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準において、自動車運送事業者は、運転者の過労運転を防止するために、勤務時間及び乗務時間を定めなければならないとされている。

表Ⅱ-3-1 事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準

	拘束時間	休息期間 (※1)	運転時間	連続 運転時間
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・4週間を平均し、1週間当たり65時間を超えない（貸切バス等は52週間のうち16週間までは、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可） ・1日の拘束時間は13時間（16時間まで延長可、ただし、15時間超えは1週間に2回以内）を超えない 	1日の継続 8時間以上	<ul style="list-style-type: none"> ・2日を平均し1日当たり9時間を超えない ・4週間を平均し1週間当たり40時間を超えない（貸切バス等は、52週に2,080時間を超えない範囲で、52週間のうち16週間までは4週間を平均し1週間当たり4時間まで延長可） 	4時間を超えない

（出典：国土交通省 HP 「自動車総合安全情報」）

※1 休息期間については、以下の特例規定がある。

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならない。

② 実施した手続

「長時間労働時間の削減に向けて」（厚生労働省 都道府県労働局 労働基準監督署）のチェック項目について、交通局内の対応状況を確認した。併せて、勤怠管理の方法について、改善点の有無を確認した。また、労働基準法第36条の規定に基づく、時間外労働及び休日労働に関する協定の締結結果が、法定の上限以内であるか及び勤務実績を確認し、時間外勤務が基準以内であることを確認した。

③ 手続の結果

(i) 「長期労働時間の削減に向けて」の各項目について

各チェック項目について質問を行い、以下の各項目について対応できている旨の回答を得た。

【チェック項目】

36 協定は限度基準などに適合したものとなっているか。

【回答】

(ii) 36 協定の内容について 参照

【チェック項目】

労働時間を適正に把握しているか。

【回答】

本局の職員の時間外勤務の状況のモニタリングについては、勤怠システムへの申請時及び承認時に時間外勤務時間数が一定の基準を超えているとアラートが出る仕組みとなっており、適時・適切な勤怠システムへの入力が行われていることを前提として管理可能な仕組みである。他方、営業所の勤怠管理は後述の後方支援システム（勤務編）により管理されているが、本局の勤怠システムのようにアラートの発生はない。しかし、日々営業所の所属長が留意することと併せて、

週一で時間外情報を入力した Excel を本局の庶務課に提出し、本局側でも過度な時間外勤務の実績を適時・適切に把握できる仕組みとなっている。

【チェック項目】

年次有給休暇の取得を推進しているか。

【回答】

年次有給休暇の利用目的は職員の自由であることから、自ら 5 日以上取得しない場合を除き、時季指定は難しく、計画的付与制度は利用していないが、市全体の働き方・仕事の進め方改革と合わせて、取得を推進しており、令和元年度の平均取得日数は付与日数 20 日に対して、18 日となっている。

【チェック項目】

産業医や衛生管理者などを選任しているか。

健康診断や健康診断結果に基づく適切な事後処置などを実施しているか。

長時間にわたる時間外・休日労働を行った労働者に対し、医師による面接指導などを実施しているか。

【回答】

産業医は各事業場に医師を 1 名選任し、衛生管理者は各事業場に第一種衛生管理者免許を保有する職員を職員数に応じて塩浜営業所は 2 名、その他の事業場は 1 名を選任している。

また、産業医の活動実績としては、安全衛生委員会における指導・助言、職場巡視、健康診断結果等に基づく保健指導等である。衛生管理者の活動実績としては、各事業場における衛生面での作業環境管理、職員の健康保持に関する取り組み等である。

【チェック項目】

衛生委員会などを設置しているか。

【回答】

事業場ごとに安全衛生委員会を設置している。

委員会における主な議題は、長時間勤務や長期療養者の状況報告と開催時期ごとの安全衛生に係る注意事項である。

【チェック項目】

ストレスチェックを実施しているか。

【回答】

ストレスチェックは労働安全衛生法第 66 条の 10 に基づき、全職員を対象として、年 1 回、実施している。

(ii) 36 協定の内容について

臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合の時間外勤務時間は以下の通りで、法定基準以内である。

表Ⅱ-3-2 交通局協定時間外勤務時間

業務の種類	1 日	2 週	1 箇月	1 年
営業所事務 自動車整備業務 誘導業務	7 時間 45 分	—	64 時間 30 分	414 時間 45 分
自動車運転手	7 時間 45 分	45 時間 25 分	74 時間 30 分	654 時間 45 分

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

(注) 営業所(塩浜、鷲ヶ峰、菅生)毎に協定届は存在するが、内容は同様である。

【指摘 Ⅱ-3-1】 36 協定時間を超える時間外勤務時間の発生

36 協定により定めた時間外勤務時間を超過して、業務を行っている職員が存在している。

令和元年度における勤務時間の協定違反発生状況の各営業所合計は、以下の通りである。

表Ⅱ-3-3 36 協定違反発生状況

月単位で超過	年間合計で超過
4 月 : 1 名 10 月 : 1 名 11 月 : 1 名 3 月 : 6 名 (※1)	6 名

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

(注) いずれも事務職員であり、運転手は含まれていない。

※1 このうち 1 名については、単月で 100 時間を超過している。

前述の上限時間を超過して勤務した職員は全て事務職員である。ある職員が休暇等を取得した場合に、業務の特殊性から代替職員の確保が必要であるため、時間外勤務の要因となるほか、事故の発生などにより突発の業務が生じることから、当該勤怠実績の情報を利用し、勤務の割り振りを調整する等により、時間外勤務が特定の職員に偏らないようにし、36 協定を遵守する様に留意すべきである。

過大な超過勤務が発生した場合は、当該原因の把握と再発防止のために、原因となった業務の特定、作業の効率化、作業分担の再構築を行う必要がある。庶務課では、当該分析と対応を行っており、特に 3 月の塩浜営業所の時間外勤務の要因は、ダイヤ改正に関連する業務であったため、必要な作業の明確化の上、業務の再配分を行うとともに、営業所職員に過度の時間外勤務が集中するような状況にあっては、本局職員が応援できる体制とし、再発防止に努めている。

【意見 II-3-2】 業務内容の把握と見直しの推進実施

営業所の時間外勤務の発生状況を把握し、恒常的に時間外勤務が発生しているような営業所や職員に関しては、業務内容の明確化や業務の再配分により過度な時間外勤務防止の取り組みを継続して行うことが望ましい。

恒常的な時間外勤務の実態がある場合は、業務の改善や人員の配置のバランスを検討し、「働きすぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現することが望ましい。

(2) バス運転手の状況

① 概要

交通局における直近 3 年間のバス運転手の人員数、平均年齢は以下の通りである。

表Ⅱ－3－4 交通局のバス運転手の人員数、平均年齢の推移

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
人員数 (※1)、(※2)	426 名	416 名	403 名
(うち、高齢運転者数) (※3)	(9 名)	(10 名)	(13 名)
平均年齢	50.69 歳	51.25 歳	51.76 歳

(「交通局作成資料」より 監査人が作成)

※1 各年度の 4 月 1 日時点

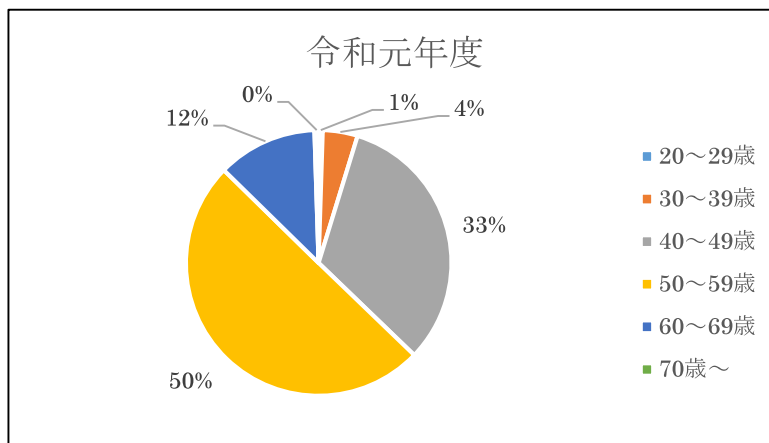
※2 正職員・再雇用職員・非常勤嘱託職員の合計である。

※3 国土交通省「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」の下記の定めにより、ここでは、65 歳以上を高齢運転者としている。

適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を 65 才に達した日以後 1 年以内(65 才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から 1 年以内)に 1 回受診させ、その後 75 才に達するまでは 3 年以内ごとに 1 回受診させ、75 才に達した日以後 1 年以内(75 才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から 1 年以内)に 1 回受診させ、その後 1 年以内ごとに 1 回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあっては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において 65 才以上である場合に、当該期限の更新の申請の前に受診するものとする。

直近年度の年齢構成は、以下の通りである。

グラフⅡ－3－1 バス運転手の年齢構成



(「交通局作成資料」から監査人が作成)

直近3年間において、平均年齢、高齢運転者数は上昇傾向にあり、人員数については、減少傾向にある。交通局は、通常、バス運転手の採用を行うにあたり、受験資格として、採用年度当初の年齢を満50歳未満として募集を行っているが、現状のバス運転手の平均年齢は当該年齢制限を超過している。このような状況下で、交通局には、運転手の健康、運転技能を適切に保つ活動や採用状況の改善のための施策の適切な実施が求められる。

② 実施した手続

運転手の健康管理のための活動、技能研修等の実施状況、新人バス運転手を採用するための独自の取組みの実施の有無について質問や関連資料の閲覧により確認した。

③ 手続の結果

(i) 運転手の健康管理のための取組み

運転手の健康管理対策として以下の活動を行っているとの回答を得た。

表Ⅱ－３－５ 交通局の運転手の健康管理対策

1 健康診断	
(1) 令和元年度の実施状況（運転手対象のみ）	
健康診断	実施期間
定期健康診断	令和元年7月～令和元年12月
人間ドック	令和元年7月～令和2年2月
深夜業務従事者健康診断	令和2年1月～令和2年2月
脳健診	令和元年6月～令和2年2月
睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査	令和2年1月
ストレスチェック	令和元年7月

(2) 定期健康診断・人間ドック
 -労働安全衛生法第66条及び労働安全衛生規則第44条に基づき、運転手を含む全職員を対象とした定期健康診断を実施
 -定期健康診断と合わせて人間ドックを実施（定期健康診断の代用としている。）

(3) 深夜業務従事者健康診断（特定業務従事者健康診断）
 -労働安全衛生規則第45条に基づき、深夜業務に従事する運転手を対象とした特定業務従事者健康診断を実施

(4) 脳健診
 -平成30年2月に国土交通省が策定した「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を踏まえ、令和元年度から運転手を対象として実施

(5) 睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査
 -平成20年度から全運転手を対象として実施

(6) ストレスチェック
 -労働安全衛生法第66条の10に基づき、運転手を含めた全職員を対象としてストレスチェックを実施

2 産業医による職場巡視の実施

- 労働安全衛生規則第15条第1項に基づき、産業医による職場巡視を事業場ごとに毎月1回実施
- 職場巡視と合わせて各事業場の安全衛生委員会に出席し、安全衛生に関する事項について討議、検討

3 保健指導

- 毎月5～10回程度、保健相談員が各事業所に巡回し、運転手からの相談を受けている。
- 運転手本人からの自発的相談に対する保健指導の他、疾病の早期予防及び治療の実行を促すために、各種健康診断結果に基づく個別保健指導を実施

(出典：「交通局作成資料」)

(ii) 運転手の技能維持のための取組み
交通局に対し以下の質問を行い、以下の取り組みの実施を確認した。

【質問1】

運転手の職能技能研修等で法定のものについてその令和元年度の実施実績はどの様なものか。

【回答】

- ・事故防止研修：全運転手を対象に、国土交通省告示で定められている指導及び監督を確実に実施するとともに、ヒヤリハット映像や実車等を活用した研修を年3回実施した。
- ・事故惹起運転手指導教育：重大事故を惹起した運転手、又は軽傷者を生じた事故を引き起こし、かつ、事故前の3年間に交通事故を惹起した運転手に対し、事故防止、安全意識の向上による再発防止を目的とし、ドライブレコーダー等を用いて行う研修。令和元年度については対象者がいないため、実績なしである。
- ・初任運転手指導：運転手として新たに雇い入れた者に対し、初任運転者における特別な指導を実施。令和元年度については27名実施した。

【質問2】

高齢運転者の法定の健康チェック、技能研修の令和元年度の実施状況はどの様なものか。

【回答】

- ・運転手は深夜（22 時～5 時）に業務に従事することがあることから、年齢に関係なく半年に 1 回の健康診断を受診させることを義務づけられており、令和元年度の受診率は 100%となっている。
- ・適齢診断：65 歳以上の運転手に対し、加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識させ、診断結果をもとに営業所において指導する。令和元年度については 6 名実施した。

【質問 3】

上記以外の令和元年度に任意で実施した運転手の技能研修等の概要と実施状況、対象者はどのようなものか。

【回答】

- ・添乗観察：全運転手に対し、覆面調査員が「サービス」と「安全」に関する計 26 項目を、実際にバスに乗って調査・採点し、結果をもとに指導した。全運転手に対し 1 回以上実施した。
- ・実技研修：採用 5 年目運転手及び新任職長運転手に対し、外部施設（自動車教習所）にて実車を用いたオーバーハングや内輪差、自転車による追い抜かれ体験などの実技・体験型研修及び、交通心理士による講義を 3 回実施した。
- ・安全運転指導教育：物損事故又は有責率 50%以上の人身事故を惹起した運転手に対し、ドライブレコーダーを検証し、事故の原因を分析し、再発防止と運行の安全を図る指導を実施した。令和元年度については 16 名へ実施した。

(iii) 採用活動に関する取り組み

運転手の高齢化の要因として考えられるものとして、若い世代の大型二種免許保有者の減少などにより、新規採用を通じての年齢の構成の変更が少ないことが想定される。直近 3 年間のバス運転手の採用の推移は以下の通りである。

表Ⅱ－3－6 交通局のバス運転手採用者数の推移

	平成 29 年度 (平成 30 年 10 月採用)	平成 30 年度 (令和元年 8 月採用)	令和元年度 (令和 2 年 4 月採用)
募集人員	8 名程度	20 名程度	3 名程度
応募人数	155 名	138 名	75 名
採用人数	11 名	18 名	11 名

(出典：「交通局作成資料」)

募集人員を上回る応募があり、運転手の高齢化は、採用不足を要因とするものではない。応募者の多くが経験者等であることから採用時点で、他業種よりも年齢が高いものと考えられることから、若年層のバス運転手を採用する施策の実施が求められる。この状況を受けて、交通局では運転手（養成枠）の採用の取り組みを実施している。この取り組みは、大型二種免許を有しないものを会計年度任用職員として採用した上で、6箇月（最長）の間、安全・サービス課指導・養成担当及び配属先営業所の下で指導を行い、大型二種免許の取得後に市バスを運転するための実車教習を行い、正規職員になるため最終選考を経て採用するものである。当該制度では、受験資格を通常の採用の50歳未満から40歳未満に引き下げることで若年層の運転手の養成を行うものである。

【意見 II-3-3】 バス運転手制度（養成枠）の拡大の検討

今後の運転手の高齢化を見据えて、若年層の運転手採用に向けて、必要に応じて養成枠による採用数の拡大を検討し、併せて養成体制の整備等を行うことが望ましい。

当該制度は、令和元年度には2期の募集を行っており、募集実績は以下の通りである。

表II-3-7 交通局養成枠募集実績

	第1期 (令和2年3・4月採用)	第2期 (令和2年10月採用)
募集人員	5名程度	5名程度

(出典：「交通局作成資料」)

現状の採用人数の決定方法は、定年による退職予定や職員からの申し出等により把握した中途退職の見込みに合わせて、不足する人員の補充に必要な採用を行うものである。しかし、今後の運転手の高齢化を見据え、採用計画を立案することが望ましい。ただし、当該養成枠での採用は、現状の指導体制等の下では、1期（半年）で6名程度に対応でき、年間で12名程度に対応できるとのことである。今後の運転手の必要数によっては、指導体制の整備を含めた募集人員の増員の検討も合わせて行うことが望ましい。

(3) システム管理の状況

① 概要

市では、市で扱う全ての情報資源を安全に管理運用及び利用するに際しての基準となる事項を定めるものとして、「川崎市情報セキュリティ基準」を定めている。

自動車運送事業においては、事業運営にあたって利用しているシステムは以下のものである。

表Ⅱ-3-8 自動車運送事業利用システム

システム名称	概要
後方支援システム (勤務編)	営業所の職員出勤管理、勤務実績、給与データの作成、運行状況の報告書作成等を行うシステム
乗車動向分析システム	市バスの乗車動向分析を行うシステム
交通局財務会計システム	伝票作成などの交通事業会計の会計処理を行うシステム 交通局保有の固定資産について、事務処理で生じる固定資産異動伝票の照合・転記・集計等を行うシステム
被服管理システム	交通局職員全員の被服貸与に関する全データを管理し、任意の年度の被服貸与対象者集計や、業者への発注リストの作成作業を随時可能にできるシステム
収入実績管理システム	営業所の売上金や乗車人員の集計及び各種帳票、データ打出しを行うシステム
後方支援システム (整備編)	車両管理等を行うシステム
バスダイヤ編成支援システム	ダイヤ改正時に新たな運行計画を作成することにより、時刻表、運行表、仕様書や運行実態集計表などを出力することができるシステム
バス運行情報提供システム	バスの接近情報や運行情報などを利用者のパソコンや携帯電話、一部停留所に提供するシステム

(出典：「交通局作成資料」)

② 実施した手続

交通局が利用するシステムに関するアクセス制限の状況についてヒアリングを行い、改善すべき点がないかを確認した。

③ 手続の結果

「川崎市情報セキュリティ基準」において、アクセス管理については、以下の定めとなっている。

表Ⅱ－３－９ アクセス管理（川崎市情報セキュリティ基準抜粋）

<p>第8章 情報システムの管理運用</p> <p>6 情報システムの利用資格の管理（アクセス制御）</p> <p>データ等の漏えい、改ざん等の危険性を最小限にするため、情報システム及びデータ等は業務遂行に際して必要な職員のみが利用することを原則とする。</p> <p>このため、情報管理責任者は、情報システム及びデータ等の利用資格の明確化並びに利用資格の管理を行い、利用を適切に制御する。</p> <p>なお、ここでは職員の利用資格の管理について記述しているが、本市外部の不特定多数のユーザを対象にサービスを提供する情報システムにおいては、取り扱うデータ等の保護の必要性等に応じて、その利用資格及び利用についても適切に管理する。</p> <p>（1）利用資格の明確化</p> <p>業務上のセキュリティ要件並びに情報システム及びデータ等を利用する者の利用資格及び利用条件（アクセス権）を明確にし、管理運用手順書に規定する。</p> <p>（2）利用資格の管理</p> <p>ア 利用資格の管理手順</p> <p>利用資格の付与、停止、変更及び抹消手順を管理運用手順書に規定する。</p> <p>イ 利用資格の管理</p> <p>利用資格の付与に際しては、アクセス制御ポリシーに従って利用資格及び利用条件を確認し、条件に合った利用資格を付与する。また、異動、休職、退職等による利用資格の停止、変更及び抹消は速やかに行う。</p> <p>なお、利用資格の付与に際しユーザIDを発行する場合は、利用状況を適切に管理するため、原則として個人単位に発行する。</p> <p>ウ 定期的な見直し</p> <p>利用資格、利用条件、資格の割当状況等は定期的に見直す。</p> <p>（3）特権資格（情報システムの管理者権限）の管理</p> <p>ア 特権資格の付与</p> <p>（ア）特権資格を付与する際は、必要最小限の権限を必要最小限の者にのみ与えることとし、特権資格を通常の業務運用には使用しない。</p> <p>（イ）特権資格を付与する場合は、情報管理責任者又は情報システム管理者の許可を得なければならない。</p>
--

(ウ) 特権資格のパスワードは、職員等のパソコン等の端末のパスワードよりも定期変更、入力回数制限等のセキュリティ機能を強化しなければならない。

(エ) 情報管理責任者又は情報システム管理者は、特権資格のIDを初期設定以外のものに変更しなければならない。

イ 付与状況の記録

特権資格の付与の状況を記録し、管理する。

ウ 特権資格による接続時間の制限

情報管理責任者又は情報システム管理者は、特権資格によるネットワーク及び情報システムへの接続時間を必要最小限に制限しなければならない。

(4) ユーザパスワード（利用者が情報システムへアクセスする際のパスワード）の管理 ア 有効なパスワードの設定

ユーザパスワードは十分な長さとし、文字列は想像しにくいものにする。

イ ユーザパスワードの再発行時の本人確認

ユーザパスワードの再発行は、本人又は所属組織からの正規の申請であることを確認した後に行う。また、その際に古いパスワードを原則再使用しない。

ウ ユーザパスワードの定期的な変更

ユーザパスワードは定期的に変更する。

また、パスワードの変更をユーザが行える情報システムにおいては、仮パスワード発行後、速やかにパスワード変更を行うとともに、定期的に変更を行う。

エ 多要素認証²⁴による対策

マイナンバー利用事務系では、パスワード等の「知識」による認証、ICカード等の「所持」による認証、あるいは生体等の「存在」による認証など、異なる複数の認証要素を組み合わせた多要素認証による対策を施す。

24 複数の認証要素を併用して精度を高めたもののこと。認証要素は、大きく分けて、ID/パスワードなど対象者の知識を利用したもの、USB トークンやスマートカードなど対象者の持ち物（所持）を利用したものの、バイオメトリクスなど対象者の身体の特徴（存在）を利用したものの3つに分かれる。

オ パスワード等認証情報の管理

情報管理責任者又は情報システム管理者は、職員等の認証情報を厳重に管理する。また、認証情報ファイルを不正利用から保護するため、認証情報設定のセキュリティ強化機能がある場合は、これを有効に活用する。

(出典：「川崎市情報セキュリティ基準」)

市では、「川崎市セキュリティ基準」に基づき、研修のほか、「自己点検及び局点検の実施」について定めており、毎年、各局において実施することになっている。交通局では、市職員として研修により、情報セキュリティへの意識を高めると共に、毎年、庶務課から各システム管理部署に、パスワードやIDの管理について注意喚起を行い、各システム担当の責任のもと、パスワード、IDの管理を行っている。

各システムのパスワードの変更と不要IDの確認の実態は以下である。

表Ⅱ-3-10 各システムのパスワード変更頻度、棚卸頻度

システム名称	管理部署	パスワード 変更頻度	IDの 棚卸頻度
後方支援システム (勤務編)	庶務課 (労務担当)	人事異動時に実施	人事異動時に実施
乗車動向分析システム	経営企画課	人事異動時に実施	人事異動時に実施
交通局財務会計システム(※1)	経理課	人事異動時に実施	人事異動時に実施
被服管理システム(※2)	庶務課 (労務担当)	変更なし	変更なし
収入実績管理システム(※3)	管理課	人事異動時に実施	設定なし
後方支援システム (整備編)(※4)	運輸課	人事異動時に実施	人事異動時に実施
バスダイヤ編成支援システム	運輸課	人事異動時に実施	人事異動時に実施
バス運行情報提供システム	運輸課	人事異動時に実施	人事異動時に実施。

(「交通局の回答」に基づき、監査人が作成)

※1 各職員は自身の貸与PCからアクセスするため、システム自体のPass, IDのみならず、貸与PC立ち上げ時に、Pass, IDでの管理を受けている。市職員のPassについては、3箇月毎に変更している。

※2 操作のための端末が、ネットワークから独立したノートパソコン1台であり、物理的に担当者の管理下にあることから、第三者による情報改竄の可能性が低いため、変更を行っていない。

※3 職員は自身の貸与PCからアクセスするため、システム自体のPass, IDのみならず、貸与PC立ち上げ時に、Pass, IDでの管理を受けている。なお、システムと言っているが、統計資料として利用する乗車券販売所の売上情報を集計するためのツールである。

※4 担当毎に個別のID, Passではなく、共通のPass, IDを担当者で共有している。

【指摘 II-3-4】 各システムのパスワードポリシーと ID 棚卸のルールの未整備

交通局が管理する情報システムについて、パスワード、利用者 ID の棚卸についての明確な方針が定められていない。

前述の川崎市情報セキュリティ基準において、有効なパスワード設定に関する定めはあるが、抽象的で具体的なものではない。具体的なパスワードポリシーや ID 棚卸しのルールについては、同基準においてシステムごとに整備することになる「情報セキュリティ実施要領等」で具体的に定めることとなっているが、当該「情報セキュリティ実施要領等」が定められていない。不明瞭なパスワードポリシーは、具体的な設定方針が担当者の裁量となり、担当者は適切にルールを遵守していると認識していても、十分なセキュリティ水準が保たれないリスクがある。適切な頻度で ID 棚卸が行われないと、不要 ID が長期間放置される可能性があり、当該不要 ID の存在は、不正アクセスの温床となるリスクがある。そのため、遵守すべき最低限度のルールを明確化し、遵守することで各システムのセキュリティ水準を保つことが望ましい。

【指摘 II-3-5】 パスワード変更、ID 管理状況の総括的なモニタリングの実施

情報管理の有効性を担保するために、各システム担当部署が、定めた方針や注意喚起に対応しているかについてモニタリングを行うべきである。

庶務課の各部署への指示は、注意喚起に留まり、実際に対応を行ったかの確認までは行っていない。被服管理システムを除き、実態としては、各管理部門の情報管理責任者の責任のもと、人事異動毎に実施されているため、概ね 1 年毎に実施されているが、「川崎市情報セキュリティ基準」が定める情報システムの管理運用を行うためには、基準となる方針を明確に定め、当該定めに基づいた運用が行われているかを局として管理すべきである。そのためには、局全体として、規程の遵守や、注意事項への対応の有無についても確認すべきである。

(4) 災害対策への取り組みについて

① 概要

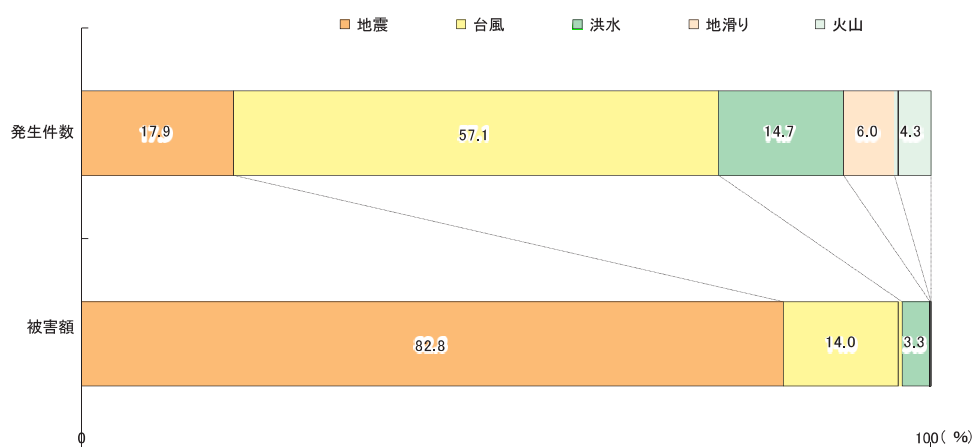
中小企業庁が公表する中小企業白書 2019 年版によれば、我が国における自然災害の発生状況について、以下のように記載されている。

表Ⅱ－3－11 我が国における災害の発生状況

2 我が国における自然災害の発生状況

次に、我が国における自然災害の発生状況などについて確認する。我が国における自然災害による被害の内訳を見ると、発生件数は「台風」が57.1%と最も多く、次いで「地震」、「洪水」が多い（第3-2-3図）。他方、被害額は、一たび発生すれば広域に甚大な被害をもたらす「地震」が8割超を占めており、次いで「台風」、「洪水」の順となっている。

第3-2-3 図 我が国における自然災害の発生件数及び被害額の災害別割合



資料：ルーバン・カトリック大学疫学研究所災害データベース（EM-DAT）より中小企業庁作成

- (注) 1. 1985年～2018年の自然災害による被害額を集計している。
 2. 2018年12月時点でのデータを用いて集計している。
 3. EM-DATでは「死者が10人以上」、「被災者が100人以上」、「緊急事態宣言の発令」、「国際救援の要請」のいずれかに該当する事象を「災害」として登録している。

第3-2-4図は、我が国における自然災害の発生件数と被害額の推移を示している。これを見ると、自然災害の発生件数が変動を伴いながら増加傾向にあり、阪神・淡路大震災（1995年）、東日本大震災（2011年）の発生時には大規模な被害を記録している。

第3-2-4図 我が国の自然災害発生件数及び被害額の推移



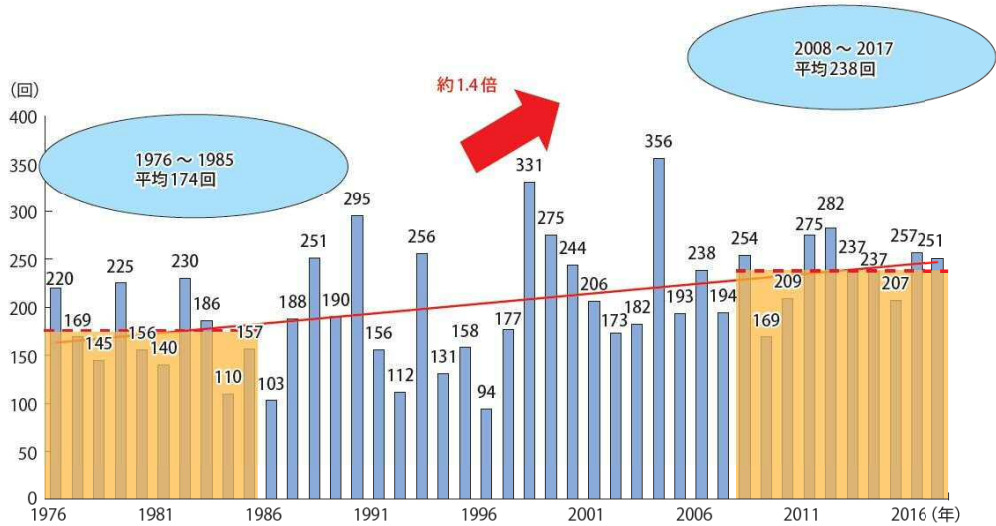
資料：ルーバン・カトリック大学疫学研究所災害データベース（EM-DAT）より中小企業庁作成

- (注) 1. 1971年～2018年の自然災害による被害額を集計している。
 2. 2018年12月時点でのデータを用いて集計している。
 3. EM-DATでは「死者が10人以上」、「被災者が100人以上」、「緊急事態宣言の発令」、「国際救援の要請」のいずれかに該当する事象を「災害」として登録している。

中でも、平成30年7月豪雨（西日本豪雨）では、豪雨災害としては初めて中小企業被害が激甚災害1（本激）として指定されるなど、広範囲に大きな被害をもたらした。第3-2-5図によれば、こうした被害をもたらす大雨について、1時間降水量50mmを上回る大雨の発生件数が、この30年間で1.4倍に増加していることが分かる。今後も気候変動の影響により、水害が頻発することが懸念される。

- 1 「激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律」（昭和37年法律第150号）に基づき、国民経済に著しい影響を及ぼし、かつ、当該災害による地方財政の負担を緩和し、又は被災者に対する特別の助成措置を行うことが特に必要と認められる災害が発生した場合に、政府は、政令でその災害を「激甚災害」として指定するとともに、当該激甚災害に対し適用すべき措置を併せて指定することとしている。激甚災害に指定されると、地方公共団体の行う災害復旧事業等への国庫補助の嵩上げや中小企業者への保証の特例等、特別の財政助成措置が講じられる。なお、激甚災害の指定は、中央防災会議が定めている、「激甚災害指定基準」（本激の基準）及び「局地激甚災害指定基準」（局激の基準）による。

第3-2-5図 1時間降水量50mm以上の年間発生回数（アメダス1,000地点あたり）



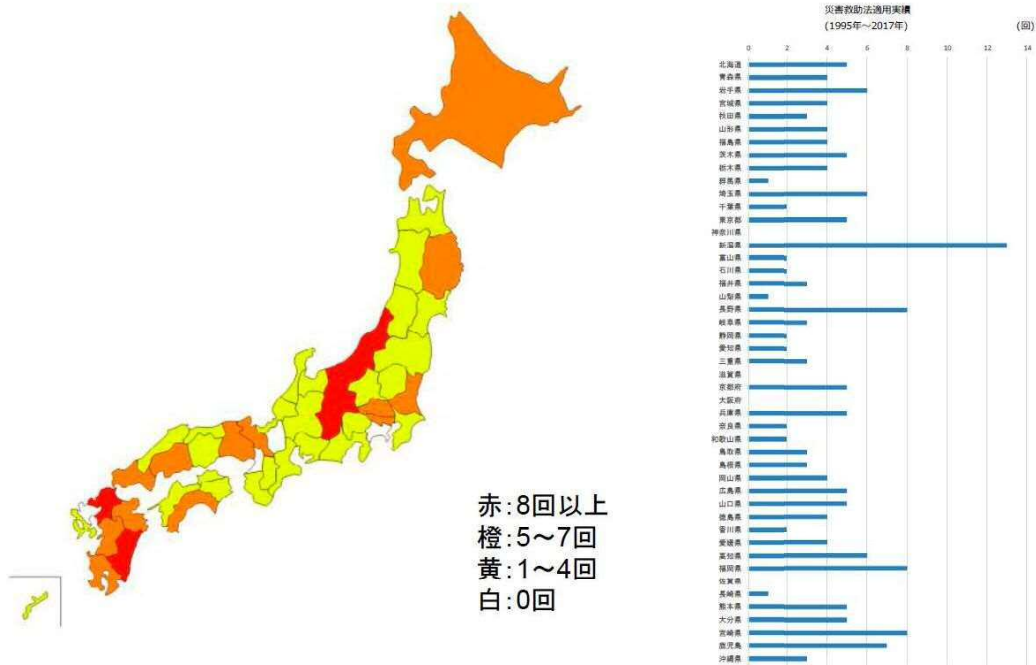
資料：国土交通省「第3回大規模広域豪雨を踏まえた水災害対策検討小委員会資料」より抜粋

第3-2-6図は、1995年から2017年にかけて災害救助法2が適用された都道府県及びその回数を示したものである。ほとんどの都道府県において災害救助法が適用されており、大きな自然災害は、地域によらず各地で発生する可能性のあることが示唆されている。

2 災害救助法の適用要件

救助法の適用については、①災害によって市町村等の人口に応じた一定数以上の住家の滅失（全壊）がある場合、②多数の者が生命又は身体に危害を受け、又は受けるおそれが生じた場合であって、避難して継続的に救助を必要とする場合等、①②いずれかの場合であり、近年の災害においては、主に②の理由による適用のケースが多い。なお、同法の適用については都道府県知事が判断し、決定することとなっている。

第3-2-6図 災害救助法の適用実績（1995年～2017年）



資料：平成 30 年度防災白書「災害救助法の適用実績」より中小企業庁作成

(出典：2019 年版「中小企業白書」)

また、直近の令和元年度においても、大規模災害が発生しており、令和 2 年度版交通政策白書の中でも以下の記載がなされている。

表Ⅱ－3－12 令和元年度の大規模災害発生状況

第 1 部 令和元（2019）年度交通の動向

第 2 章 輸送量とその背景及び交通事業等の動向

第 2 節 交通事業等の動向

（6）大規模災害による交通への影響と対策

近年では、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害をもたらしている。2019 年には、令和元年房総半島台風（台風 15 号）、令和元年東日本台風（台風 19 号）が交通に対しても多大な影響を与えた。これらの大規模災害による交通への影響や国土交通省の対策を見る。

a. 令和元年房総半島台風（台風 15 号）

令和元年房総半島台風（台風15号）は、2019年9月、強い勢力で千葉県に上陸し、多くの地点で観測史上1位の最大風速や最大瞬間風速を観測する記録的な暴風となった。

この台風の影響で、横浜港を中心に、想定以上の高波による護岸の損壊や浸水、暴風により走錨した船舶の橋梁への衝突が発生するなど、港湾施設に甚大な被害が発生した。

さらに、成田空港では、鉄道や高速道路等が強風による被害を受けたため、空港アクセスに支障が生じ、台風上陸9日から10日にかけて1万人以上の滞留者が発生した。

鉄道では、21事業者78路線で計画運休（2事業者11路線で運転規制）を実施し、運転再開時に、多くの利用者が一気に駅に集中する一方、鉄道事業者の輸送力には限界があることから、駅での入場規制等の混乱も発生した。

図表1-2-2-17 令和元年房総半島台風（台風15号）の主な被害状況



横浜港金沢地区の護岸被災
（令和元年台風第15号）

横浜港南本牧はま道路への船舶衝突
（令和元年台風第15号）

資料：国土交通省港湾局

b. 令和元年東日本台風（台風19号）

令和元年東日本台風（台風19号）は、2019年10月、大型で強い勢力を保ったまま伊豆半島に上陸し、極めて広い範囲で、記録的な大雨、河川の氾濫やがけ崩れ等が発生した。

交通分野は、北海道から中国・四国地方までの広範囲にわたって影響を受け、特に鉄道では23事業者52路線が被災した。在来線では三陸鉄道リアス線や阿武隈急行阿武隈急行線において路盤の流出や土砂の流入等の被害が発生し、上田電鉄別所線においては千曲川橋梁の落橋、箱根登山鉄道においては土砂崩れによる陸橋の流失等の被害が発生した。

また、新幹線については、千曲川の堤防の決壊により、長野新幹線車両センターに留置されていた列車10編成及び電気設備等が浸水した。

図表1-2-2-18 令和元年東日本台風（台風19号）の主な被害状況



資料：国土交通省鉄道局

（出典：「令和2年度版交通政策白書」）

自動車運送事業により市民の移動手段として重要な役割を担う交通局においては、このように近年、災害の発生リスクが高まっている中で、災害発生時における業務活動の継続や災害後の速やかな復旧のための明確な行動方針の整備や備えが求められる。

② 実施した手続

交通局の災害発生時の対応方針について質問を行い、改善すべき点がないかを確認した。併せて、塩浜営業所を訪問し、質問等により災害への備えについて確認した。

③ 手続の結果

交通局では、川崎市交通局危機管理マニュアルを整備し、各種の危機対応の方針を定めている。当該マニュアルの目的、範囲は以下の通りである。

表Ⅱ－3－13 川崎市交通局危機管理マニュアルの目的・範囲

第1部 川崎市交通局危機管理マニュアルの目的

川崎市交通局危機管理マニュアル（以下、「マニュアル」という。）は、川崎市危機管理対処方針等に基づき交通局（以下、「局」という。）の自動車運送事業において、危機事象が発生した場合又は発生するおそれがある場合に、局が取り組む危機管理対処の基本的な事項を定め、総合的な危機管理体制の整備を推進することにより、乗客や交通局職員等の生命、身体及び財産への被害を防止・軽減することを目的とし、局の危機事象発生時における基本的な対処方針について示すものである。

「川崎市危機管理対処方針」における危機とは、市民の生命、身体及び財産に直接的かつ重大な被害が生じ、又は生じるおそれのある不測の事態で、次に掲げるものをいう。

- 事件・事故等の緊急事態（事件・事故、感染症等）
- 自然災害（地震、風水害）
- 都市災害（鉄道、海上、航空、原子力災害等）
- 武力攻撃・緊急対処事態（ゲリラ、ミサイル攻撃、大規模テロ等）
- 石油コンビナート災害（特別防災区域の災害）

なお、被害が直接的・突発的でない「財政危機」「経済危機（企業倒産、大量失業）」などは、この方針から除く。

第2部 マニュアルの適用範囲

1 発生を事前に予知することが困難な事象又は予知が可能であっても、その発生を防止できない事象

2 平常時の業務の範囲及び体制では対応困難な事象

<対象となる事項の具体例>

- 事件・事故等の緊急事態（事件・事故、感染症等。バスの重大事故は除く。以下同じ。）
- 自然災害（地震、風水害）
- 都市災害（鉄道、海上、航空、原子力災害等）
- 武力攻撃・緊急対処事態（バスジャック対応マニュアルに記載する事項及び弾道ミサイルの飛来に備えた対応は除く。以下同じ。）
- 火災（事業所ごとに「消防計画」を管轄消防署あて提出）

別途定められたマニュアル等に従い対応する事象

- ・ 「バスジャック対応マニュアル」で定めた事象

- ・平成29年9月8日付けで通知した「弾道ミサイルの飛来に備えた対応について」で定めた事象
- ・重大事故

(出典：「川崎市交通局危機管理マニュアル」)

大雨の発生時においては、下記のような浸水の可能性が想定される。

表Ⅱ-3-14 大雨発生時の浸水可能性

営業所	洪水浸水想定地区 (※1)	想定雨量	浸水深の目安
塩浜	多摩川水系	588mm (2日間)	0.5m (大人の膝) ~ 3.0m (2階床下)
	鶴見川水系	792mm (2日間)	0.5m (大人の膝) ~ 3.0m (2階床下)
上平間	多摩川水系	多摩川：588mm (2日間) 平瀬川：410mm (24時間)	0.5m (大人の膝) ~ 3.0m (2階床下)
井田	多摩川水系	多摩川：588mm (2日間) 平瀬川・二ヶ領本川：410mm (24時間)	0.5m (大人の膝) ~ 3.0m (2階床下)
	鶴見川系	矢上川・有馬川：792mm (2日間)	0.5m (大人の膝) ~ 3.0m (2階床下)

(出典：川崎市HPの「洪水ハザードマップ」を参考に監査人が作成)

※1 洪水浸水想定区域とは、河川が氾濫した場合に、浸水が想定される範囲、深さを示したもの

近年、豪雨災害による浸水被害も増加している中で、営業所の浸水が想定される場合には、車両が浸水し、災害後の速やかな復旧が困難になることが想定される。

【指摘 Ⅱ-3-6】 浸水災害を想定した車両の避難計画について

営業所の浸水が想定される場合、速やかに車両の避難が行えるように、事前の避難場所の設定を行うべきである。

交通局においては、災害発生時には、他の営業所へ車両を避難させる等により対応を図る予定とのことであるが、スペース確保の課題等から具体的方針の策定に至っていない。国土交通省大臣官房運輸安全管理官により令和2年7月に

作成された「運輸防災マネジメント指針 ―自然災害への対応に関する運輸安全マネジメント―」では、

表Ⅱ-3-15 風水害への対策（運輸防災マネジメント指針より抜粋）

<p>② 風水害</p> <p>台風や集中豪雨等は、発生の予測がある程度可能であり、最新の気象予報・警報をもとに移動経路や規模に関する情報を把握し、それに基づいて発生直前に必要な準備をできるだけ行っておくことが必要です。</p> <p>地方自治体で作成・公表しているハザードマップ等をもとに鉄道、バス等車両の事前退避等による浸水対策、施設被害の発生を想定した代替輸送の備え、運行（航）要員の手配、速やかに応急作業に着手するための技術系社員等の配置を行う等の事前準備を行うことが求められます。</p>

（出典：国土交通省「運輸防災マネジメント指針」）

と明示され、運輸防災マネジメント指針説明会で使用された資料の中でも、次のような報告がまとめられている。

表Ⅱ-3-16 運輸防災マネジメントの報告



2. 自然災害から得られる課題と対応の事例（その2） 国土交通省

概要 **2019年10月 台風19号**
福島交通（福島県郡山市）雨水管破裂

- 営業所の状況
支社の建物1階部分が冠水し、構内のタイヤやドラム缶等が付近一帯に散乱。
- 車両の被害状況等
郡山市との協定に基づき、近隣の工場敷地等の浸水区域外に避難させたものの、全ての車両の避難が間に合わず、全車両数165両のうち92両が浸水被害。
- 復旧状況
 市内一般路線バスについては、発災後運休していたが、徐々に運行再開し、2020年4月1日から全面運行再開。

明らかになった課題

- 前回2011年9月の水害後に避難ルールを定め、対応していたが、**水位が前回の水害の2倍**となり、避難が間に合わなかった。
 （**⇨避難ルールの見直しが必要**）
- **平時での訓練の重要性**
 （**⇨現在定期的に避難訓練を実施している**）

8

2. 自然災害から得られる課題と対応の事例（その3） 国土交通省

概要 2019年10月 台風19号

長電バス株式会社（長野市）千曲川左岸堤防決壊（2019年10月13日（日）発生）

- 本社及び長野営業所の状況
車庫敷地が車両出入口側より冠水。
地区停電発生で営業所施設の電源喪失。
- 営業所所属車両を須坂駅前駐車場に28両、急遽の協力を得られた長野運輸支局に72両の**全100両を浸水区域外に避難**。
事務所電源については、自家発電装置を建設会社の協力により確保。
- 復旧状況
発災後の翌日（10月14日（月））より一部の路線バス運行を再開し、翌々日（10月15日（火））から全面運行再開。
- **事前の避難計画が未策定**であったが、過去の千曲川右岸地区の営業所水没事案を伝承していた**管理層による速やかな初動開始**、車両避難先・自家発電装置の急遽の協力による確保で、被害の最小化・早期の運行再開を実現。



明らかになった課題

- **事業継続計画・浸水被害時の避難ルールの策定の必要性**
(初動対応できたが人と運に恵まれただけと整理。
備えの必要性を痛感。BCP作成、車両避難先の検討中)
- **避難訓練・被災経験伝承の実施**



(出典：国土交通省 運輸防災マネジメント説明会の開催について 説明会資料「運輸防災マネジメント指針について」)

車両避難が間に合わず車両が浸水してしまった福島交通株式会社の例では、運転の全面再開まで半年近くの期間を要している。他方、車両の避難を行った長電バス株式会社の例では、被災の翌々日から全面再開しており、浸水時の車両の退避の実施の可否により、復旧までに大きな差が発生している。交通局においても、営業所の浸水による車両の故障を回避し、災害発生後、速やかに事業を再開するために、車両についての事前の避難場所、避難方針を定めることが必要である。

また、営業所においては、停電発生に備えて、自家発電機を保有している。現場往査を行った塩浜営業所においては、災害対策用の発電機 2 台と過去に業務用に利用していた小型発電機 1 台の計 3 台保有している。災害対策用の発電機は、営業所 2 階入口と整備部の 1 階倉庫内に保管されており、利用の可否については、月 1 回試運転を行っている。

【指摘 II-3-7】 塩浜営業所における自家発電機の保管場所の見直しについて

塩浜営業所の自家発電機の1台は、整備部の1階倉庫に保管されている。河川氾濫時には浸水の可能性があるため、保管場所については浸水深より高い位置に保管するか、浸水発生時に避難場所を予め確保しておくべきである。

また、川崎市備蓄計画において、

5 企業・事業者等における備蓄について

企業・事業者等（保育園などの公共施設の管理者を含む）は、管理する施設の耐震性・耐火性の強化や事業所内収容物の転倒防止などに取り組み、従業員や来場者の安全確保を図るとともに、地震が発生した場合に応急処置を迅速かつ的確に講じることができるよう、資器材を備蓄し、防災訓練を実施する必要があります。

また、震災時における従業員との連絡方法を定め、「最低3日間、推奨1週間」分以上の備蓄等を推進し、地震が発生した場合には、住民と協力し、周辺地域における防災活動を行うことが求められます。

（出典：「川崎市備蓄計画」）

とされている。交通局においても、川崎市交通局危機管理マニュアルの中で、

第4部 災害用備蓄品の補充・確認

各営業所等の災害用備蓄品は、すぐ使用できるように、定期的に動作及び使用方法の確認を実施し、電池や飲料水等の備蓄品は必要数等の確認・補充を実施する。

（出典：「川崎市交通局危機管理マニュアル」）

とされているが、実態としては、交通局独自に詳細な備蓄品の品目や定期的な確認の実施に関する定めを設けずに、市から配布を受けたものを災害用備蓄品として保有し、危機管理室から要求があった際に残高を確認している。

【指摘 II-3-8】 災害備蓄の定期的な管理基準の未整備について

各営業所については、避難所には指定されていない一方で、事業者においても、災害発生に備えて、備蓄が求められるが、災害備蓄の適切な設定と定期的な数量・利用可能性の確認が行われていない。

災害備蓄に関しては、人員数や営業所の実態に応じて、必要なものを設置し、災害発生時に問題なく利用できることを担保するために、定期的に利用可能性や残高を確認する体制の整備が必要である。

4. 契約

(1) 概要

交通局では地方自治法施行令に則り、交通局契約規程を定めている。規程において定めている契約の種類は下記表のとおりである。

表Ⅱ－４－１ 契約種類

契約方法	内容
一般競争入札	公告によって不特定多数の者を誘引して、入札により申込をさせる方法により競争を行わせ、その申込のうち、地方公共団体にとって最も有利な条件をもって申込をした者を選定して、その者と契約を締結する方法
指名競争入札	地方公共団体が資力、信用その他について適切と認める特定多数を通知によって指名し、その特定の参加者をして入札の方法によって競争させ、契約の相手方となるものを決定し、その者と契約を締結する方式
随意契約	地方公共団体が競争の方法によらないで、任意に特定の者を選定してその者と契約を締結する方法

(総務省 HP より監査人が作成)

平成 29 年度から令和元年度までの契約一覧を契約方法ごとに集計すると、下記の表のとおりとなる。

表Ⅱ－４－２ 契約方法ごとの件数、契約額の推移

契約方法	平成 29 年度		平成 30 年度		令和元年度	
	件数 (件)	契約額 (千円)	件数 (件)	契約額 (千円)	件数 (件)	契約額 (千円)
一般競争入札	90	949,819	97	1,356,698	92	1,714,537
指名競争入札	6	8,488	13	17,687	8	12,872
(随意契約)						
特命随意契約	598	253,011	564	354,230	556	414,162
見積合せ	249	67,572	262	71,643	386	168,938
合計	943	1,278,891	936	1,800,260	1,042	2,310,511

(注) 千円未満の端数は切り捨てている。

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

一般競争入札に含まれるバスの購入台数は以下のとおりである。

表Ⅱ－４－３ 各年度の一般競争入札に含まれるバスの購入台数

平成 29 年度

車両種別	購入車両数	契約額
中型ノンステップバス (ディーゼル・8.99mクラス)	2 両	43,524,000 円
大型ノンステップバス (ディーゼル・11mクラス)	1 両	26,784,000 円
大型ハイブリッド・ノンステップバス (ディーゼル電気式・10.5mクラス)	2 両	61,344,000 円

平成 30 年度

車両種別	購入車両数	契約額
中型ノンステップバス (ディーゼル・8.99mクラス)	7 両	152,409,600 円
大型ノンステップバス (ディーゼル・10.5mクラス)	9 両	238,140,000 円
大型ノンステップバス (ディーゼル・11mクラス)	2 両	52,552,800 円
大型ハイブリッド・ノンステップバス (ディーゼル電気式・10.5mクラス)	2 両	61,344,000 円

令和元年度

車両種別	購入車両数	契約額
大型ノンステップバス (ディーゼル・10.5mクラス)	22 両	587,334,000 円
大型ノンステップバス (ディーゼル・11mクラス)	1 両	26,752,000 円
大型ハイブリッド・ノンステップバス (ディーゼル電気式・10.5mクラス)	2 両	62,876,000 円

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

(2) 実施した手続

契約一覧を閲覧して、契約の内容を確認するとともに、取引業者の選定の基準や管理委託者の評価について質問を行った。

また、下記の随意契約に関して、随意契約としたことの妥当性を確認するために、関連資料の閲覧、入札の決定方式を確認した。

表Ⅱ-4-4 監査対象とした随意契約

契約方法	件数	契約金額累計
特命随意契約	5件	142,505,596円

(3) 手続の結果

平成29年度から令和元年度の3年間分の契約一覧を確認したところ、下記の案件について入札予定額が0円のまま契約が成立していた。

表Ⅱ-4-5 契約一覧のうち、入札予定額0円となっている契約

平成30年度

業務区分	契約方法	件数	入札予定額合計	契約額合計
委託単価契約	随意契約	2件	0	5,805,592円

令和元年度

業務区分	契約方法	件数	入札予定額	契約額
工事	一般競争入札	2件	0	22,253,000円
物件	随意契約	8件	0	867,440円
物件	見積合せ	1件	0	528,000円

まず、工事案件について入札予定額が0円である理由を質問したところ、契約事務を行うのは財政局併任職員であり、そこで紙面による決裁が行われており、紙面上は入札予定額も適切に設定されているとの回答を得ている。また、交通局においては、併任先での契約事務がすべて完了した後に決裁紙面を入手し、財務会計システムに入力を行っており、この段階での入力漏れが契約締結行為に与える影響は無いと判断している。

一方で、物件案件について入札予定額が0円である理由については入力漏れであるとの回答を得た。こちらは工事案件とは異なり、交通局の方で紙面による契約事務と決裁が行われている。これらの案件については、本来財務会計システ

ムに入力すべき入札予定額が 0 円であったことにより、システムから Excel で出力された予定価格書の予定価格欄が空欄となっていた。これに対して交通局では、出力された Excel の予定価格書に入札予定額を直接入力し、紙面に出力、承認を受けることで紙面による手続を行っていた。紙面出力された予定価格書に記載の入札予定額を承認者が確認しているため、物件案件においても決裁の実務上は問題が無かったと判断している。

ただし、財務会計システムへの入札予定額の入力は契約事務手続上求められている作業であり、実務上契約業務に不都合がないことを理由に省略してよいこととはならないと考える。特に、物件案件については、財務会計システムに入力された入札予定額がそのまま予定価格書に反映されるべきであり、予定価格書の直接編集による修正は書類改ざん等のリスクを高める要因となる。また、財務会計システムに予定価格も含めた契約情報の集約を行うことで過去の類似案件との比較や参照等、事後的な情報収集の際に紙面情報の探索に要する時間の削減にもつながることから、個々の案件登録の際に入札予定額を含めた契約情報の入力を徹底するべきである。

【指摘 Ⅱ－４－１】 内部管理情報への入力漏れ

平成 30 年度、令和元年度の財務会計システム上の契約一覧において、入札予定額が 0 円となっている案件が存在した。契約事務手続上は紙面による決裁が行われていたものの、予定価格書に不適切な予定価格が記載されるリスクが高まるほか、過去の予定価格の比較や参照等の事後的な情報収集の際に支障をきたす恐れがあるため、個々の案件登録時に入札予定額まで入力することを徹底するべきである。

5. 会計

(1) 設備投資計画

① 概要

市バス事業は、5つの営業所を拠点として営まれているが、各営業所の築年数は最も新しい井田営業所で34年、最も古い鷺ヶ峰営業所で47年となっており、一部の営業所では老朽化が進行していることから、修繕、建替え等の計画的な整備が必要な状況となっている。

表Ⅱ-5-1 市バス事業営業所施設の概要

営業所施設の概要			
	名称	概要	施設写真
①	塩浜営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●築年月: 昭和49(1974)年8月【築44年】 ●市バス輸送人員のシェア率: 約29% ●津波浸水予測区域に該当 	
②	上平間営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●築年月: 平成31(2019)年1月 ●市バス輸送人員のシェア率: 約21% ●平成30(2018)年度に営業所事務所棟改築工事完了 	
③	井田営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●築年月: 昭和59(1984)年4月【築34年】 ●市バス輸送人員のシェア率: 約12% 	
④	菅生営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●築年月: 昭和54(1979)年8月【築39年】 ●市バス輸送人員のシェア率: 約10% ●市営住宅と合築施設 	
⑤	鷺ヶ峰営業所	<ul style="list-style-type: none"> ●築年月: 昭和47(1972)年3月【築47年】 ●市バス輸送人員のシェア率: 約28% ●市営住宅と合築施設(地下車庫) 	

※築年数は平成31(2019)年4月1日時点
 ※市バス輸送人員のシェア率は平成29(2017)年度

(出典: 「経営戦略プログラム」)

② 実施した手続

交通局の設備投資計画について、適時、適切な計画策定が行われているかを質問により確認した。

③ 手続の結果

計画策定については、主要課題調整会議において、地域公共交通計画や第3期資産マネジメント実施方針等に基づき、修繕計画等による検証を踏まえた上で中長期的視点に立って、対応時期等を含めた今後の取り組みについて関係局と十分に調整を行うこととなっているが、個別具体的な計画の策定までは至っていないかった。

【意見 II-5-1】 設備投資計画の組織的な検討

関係局と十分な調整を行いつつ、設備投資計画策定に向けて、早期に検討を進めることが望ましい。

市によると、平成31年1月に竣工した上平間営業所の改築工事においては、基礎調査に1年、基本計画に1年、基本設計に1年、実施設計に1年、工事に5年、合計9年の期間を要したとのことであった。

塩浜営業所、鷲ヶ峰営業所は事務所用建物の法定耐用年数である50年に近い築年数となっている。上平間営業所の改築時と同様に計画策定に4年の期間を要するとすれば、工事開始時点で50年を超過する可能性がある。本来であれば、耐用年数到来時点で、当該設備の将来にわたる利用可能性、移転先の選定等の計画を一定程度まで検討しておくことが必要になる。特に他施設と合築の営業所については、合築施設の利用者への影響に配慮しながら、早期に検討を進めていくことが望ましい。

(2) 現金過不足の適時把握

① 概要

運賃収入等の収受した現金については、営業所において金額のカウントを行い、週3回の頻度で銀行へ納付する。

当該営業所でのカウントと銀行での精算確定時において、過不足が生じた場合に当該過不足の発生理由を「〇〇年度〇月分銀行精算時の不足金について（報告）」に月次でまとめた上で、管理課長へ報告を行っている。

また、平成13年度の包括外部監査において、以下の指摘が行われ、当時の交通局から以下の措置が示されている。

表Ⅱ－５－２ 市の現金過不足に関する過年度の包括外部監査の指摘事項

区分	項目	指摘の要旨	措置の内容
収入管理	現金管理 バス料金、カード売上金等の現金の過不足	現金過不足については、営業所単位で売上金の修正と判断して処理せず、現金過大は雑収益、現金不足は雑支出として会計処理すべきである。	料金収入の銀行納付時において、納付書金額と現金との不一致(多くは千円未満の現金過不足が発生する事例)があった場合の会計処理について、過大の時は翌日の料金収入と合算し、銀行精算時の過剰金受払簿に過大となった収入日と金額、過剰額事由を記載し明示する、また、不足の時は当該不足金を雑支出から補填し当日分の料金収入としている、 現行の会計処理方法は実務上適当なものであると判断しております。 なお、平成14年6月3日から銀行納付金に1,000円以上の過不足が発生した場合の報告制度を取り入れました。

(出典：川崎市HP 包括外部監査 平成13年度 「措置結果」に基づいて監査人が作成)

② 実施した手続

塩浜営業所において、「令和元年度〇月分銀行精算時の不足金について（報告）」を通査し、現金過不足の発生の状況及び理由を担当者に確認した。

③ 手続の結果

塩浜営業所では、現金過不足の発生状況を適時に記録しており、重要な現金過不足が発生していないことを確認した。一方で、現金過不足報告書の発生事由の記載が不十分であった。