

令和2年度

川崎市包括外部監査の結果報告書

(概要版)

川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務
自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

令和3年2月9日

川崎市包括外部監査人

公認会計士 小林 篤史

目次

第1 外部監査の概要	1
I 外部監査の種類	1
II 選定した特定の事件	1
1. 包括外部監査対象	1
2. 包括外部監査対象部局	1
III 特定の事件を選定した理由	1
IV 外部監査の対象期間	2
V 外部監査の方法	3
1. 監査の着眼点	3
2. 実施した主な監査手続	3
VI 外部監査の実施期間	3
VII 包括外部監査人補助者の資格及び氏名	4
VIII 利害関係	4
第2 監査対象の概要	5
1. 川崎市における都市交通計画	5
2. 組織・人員	5
3. 路線の概要	6
第3 外部監査の結果及び意見	8
I 総括的意見	9
1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性	9
2. 市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性	20
II 個別検出事項	21
1. 事業計画	21
2. 一般会計負担	23
3. 組織・運営	24
4. 契約	30
5. 会計	30

第1 外部監査の概要

I 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項の規定に基づく包括外部監査

II 選定した特定の事件

1. 包括外部監査対象

- (1) 川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務
- (2) 自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

2. 包括外部監査対象部局

監査テーマ	担当部局
川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務	まちづくり局交通政策室、その他関係部局
自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理	交通局

III 特定の事件を選定した理由

市の総合都市計画と関連した都市交通計画として、平成25年3月に「川崎市総合都市交通計画」を策定しているが、その後、高齢化の一層の進展や産業構造の変化、ICT（情報通信技術）などの急速な技術革新など、社会経済状況にも変化が生じている。

こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、平成30年3月に本計画の中間見直しを行っている。

本計画の中間見直しによれば、首都圏整備の考え方、人口・高齢化の動向、ライフスタイル・働き方の変化、ICTの進展などの技術革新などの交通政策を取り巻く状況を勘案して、路線バスネットワークや地域交通を充実させていくことを目標としている。

当該計画を実施していくには交通局との連携や各交通事業者との調整が重要となる。

このことから、市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業が適切に計画され、実施されているか、その効果をどの様に評価しているか、に注目した。

また、市の自動車運送事業は市バスとして、川崎市全域を網羅しており、川崎市域における路線バス乗車人員の約4割のシェアがあり、令和2年3月31日現在は、28路線201系統を運行している。市の中の主要な交通手段として、先述の「川崎市総合都市交通計画」において、中心的な位置を占めている。

今後の人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の安定的な確保・育成、営業所施設の老朽化など、市バス事業を取り巻く環境は刻々と変化している。こうした状況を踏まえ、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、新たな経営計画として、平成31年3月に「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」を策定しているが、市のバス事業の現状を分析し、上記の課題への取り組み状況のほか、「川崎市総合都市交通計画」が求める地域交通の充実を含め、以下の点についても着目した。

- 都市基盤整備等に基づいて、生活交通路線の維持や路線等の配置・再編成等を検討する。収益性の低い路線については、廃止も検討（コミュニティバス・デマンドタクシー等への転換等を含む）し、廃止が難しい場合は更なる経営の効率化を推進する必要がある。
- 乗用車を運転できない学生・高齢者等や地理的・社会的条件等により民間事業者の参入が見込まれない地域における住民の交通手段として福祉的な役割も担っていく必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により変化する輸送需要に対し、適切に対応していく必要がある。

上記の視点に加えて、調達手続、安全教育の徹底度合い、人員配置・勤務体制の効率性、収納金の適時かつ正確な管理、人件費の支出の法令等への準拠性、補助金の受け入れの準拠性、固定資産の取得・管理及び会計処理等についても、検討対象とする。

IV 外部監査の対象期間

平成31年4月1日から令和2年3月31日

ただし、必要に応じて他の年度についても監査対象とした。

V 外部監査の方法

1. 監査の着眼点

- (1) 地域公共交通の再構築に関する川崎市の課題への検討
- (2) 川崎市内の路線バスネットワーク戦略やコミュニティ交通等に関する施策
- (3) 地方公営企業法に基づく自動車運送事業会計における財務事務の執行
- (4) 「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」に基づく、市バス事業の経営管理、組織運営の執行

2. 実施した主な監査手続

総括的意見として、地域公共交通の再構築に関する現状、課題等をまちづくり局及び交通局、その他関係者からのヒアリングを行い、関係資料等の閲覧を行った。

また、個別検出事項については、関係法令・条例・規則、予算書、決算書、事業に関する各種管理資料・意思決定資料その他必要書類の閲覧・分析、証票との突合、関係者からのヒアリング、その他必要と認めた監査手続を実施した。

現場視察として、塩浜営業所に往査を行い、現金管理、固定資産等について、状況を確認した。

VI 外部監査の実施期間

令和2年7月14日から令和3年1月29日まで

VII 包括外部監査人補助者の資格及び氏名

資格等	氏名
公認会計士	井出 潔
公認会計士	本司 敬宏
公認会計士	畑 秀信
公認会計士	小川 将史
その他	宇田川 大貴
その他	長谷部 晃平

VIII 利害関係

監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定に定める利害関係はない。

第2 監査対象の概要

1. 川崎市における都市交通計画

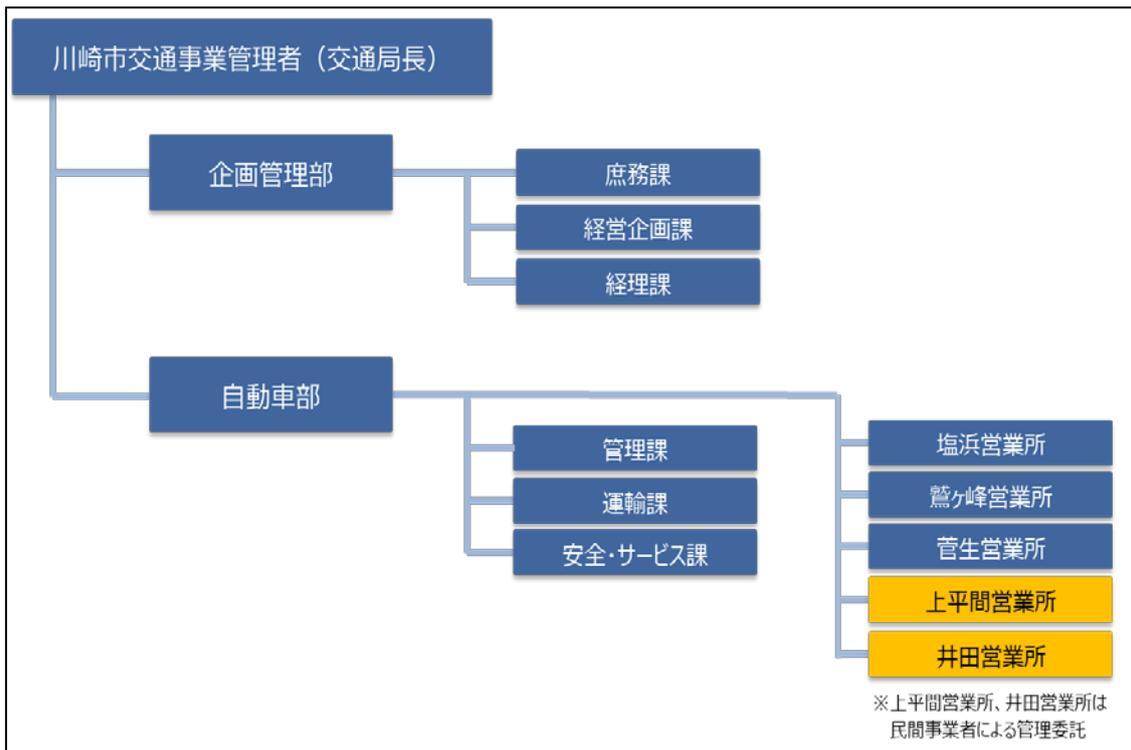
市では、民間バス事業者を含む複数の交通事業者がいることから、まちづくり局交通政策室では、「川崎市総合都市交通計画」等の交通計画を策定し、全市的な路線バスネットワークの形成や地域公共交通に関する取り組みを行っている。

2. 組織・人員

(1) 組織

【組織図（交通局）】

(平成31年4月1日現在)



(出典：「交通局作成資料」)

(2) 人員数

部課（所）別・職種別職員数（交通局）

平成 31 年 4 月 1 日現在

（単位：人）

	事務職	技術職	運転手	技工	その他	計
企画管理部	1					1
庶務課	8					8
経営企画課	7					7
経理課	11					11
労務担当	5					5
自動車部	1					1
管理課	9	2				11
運輸課	9	4				13
安全・サービス課	11					11
塩浜営業所	16	1	155	10		182
鷲ヶ峰営業所	14	2	129	10	3	158
菅生営業所	12	2	59	1		74
合 計	104	11	343	21	3	482

（注 1）局長、併任職員は除く。

（注 2）再任用職員を含む。

（出典：「交通局事業概要」）

3. 路線の概要

市内の路線バスは、市バスと主に民間 3 事業者が運行しており、市バスは市域全体を営業エリアとして、市内バス乗車人員の約 40% のシェアを有している。

市内バス事業者の乗車人員（平成 30 年乗合バス）

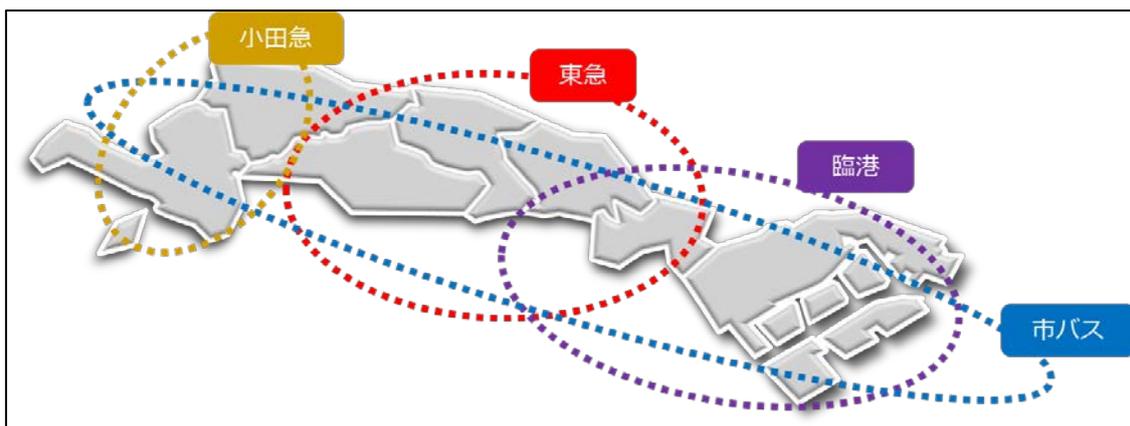
事業者	乗車人員（人）	シェア
市バス	50,346,817	39.6%
臨港バス	34,492,496	27.1%
東急バス	27,273,810	21.4%
小田急バス	15,076,871	11.9%
合計	127,189,994	100.0%

（資料）『川崎市統計書』から作成

※ 市バスは年度（4月～3月）、民間バスは年間（1月～12月）

（出典：「交通局作成資料」）

市内路線バスの営業エリアイメージ



（出典：「交通局作成資料」）

第3 外部監査の結果及び意見

今回の監査における指摘数及び意見数は以下のとおりである。

「川崎市包括外部監査の結果報告書」の項目	指摘数	意見数	計
第3.Ⅰ.1	0	9	9
第3.Ⅰ.2	0	1	1
第3.Ⅱ.1	1	2	3
第3.Ⅱ.2	0	2	2
第3.Ⅱ.3	6	2	8
第3.Ⅱ.4	1	0	1
第3.Ⅱ.5	4	4	8
合計	12	20	32

なお、項目ごとの【指摘】及び【意見】は、「川崎市包括外部監査の結果報告書」に詳細に記載している。第3では、「川崎市包括外部監査の結果報告書」に記載した【指摘】と【意見】を記載している。

I 総括的意見

1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性

(1) 変化する輸送需要への対応

【意見 I-1-1】 まちづくりとの連携強化

<ニュー・ノーマルによる需要変容への対応>

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市バスの乗車人員数は緊急事態宣言下の令和2年5月に対前年比48%まで減少し、その後6月に対前年比75%、7月に79%と少しずつ回復の兆しはあるものの、前年を大きく割り込む状況が続いている。(乗車人員数の減少率は報告書日時点の速報値であり、決算値等とは異なる場合がある。) コロナ禍に端を発する With コロナ及び After コロナの生活様式の展開や少子高齢化・高齢者の自主免許返納率の高まりなど、「新しい生活様式」(ニュー・ノーマル)が今後定着していくことにより、市の地域公共交通における輸送需要は大きく変化していくことが想定される。こうした輸送需要の変化に加え、新たな輸送手段の導入、MaaSなどITテクノロジーの進化等によって地域公共交通に求められる役割も変化していくことが考えられる。例えば、従来の駅への通勤・通学の需要がリモートワーク環境の整備に伴い減少することにより従前よりバス路線等の維持が困難となることや、社会的距離(ソーシャル・ディスタンス)を確保するため乗合バスよりも小規模のオンデマンド交通による地域内の病院・福祉施設や商業施設への輸送需要の高まり、自動運転技術による無人運転などが展開していく可能性がある。市はこうした状況を適時に捉え、継続的に地域交通における計画を見直していく必要がある。

<輸送需要の多様化に対する新たな輸送手段の積極活用について>

現行の地域公共交通による輸送資源のみではこれらの輸送需要の変化には必ずしも対処することができないと考えられる。今後福祉施設等へのアクセスやITテクノロジー施策の展開といったまちづくりとの連携も踏まえ、多様な輸送需要に対応するため乗合バス、電車といった既存の輸送手段を軸に、新たな輸送手段としてコミュニティ交通やデマンドタクシー、自家用有償旅客運送などの公的なネットワークを有機的に組み合わせた面的な地域交通ネットワークの構築を行うことが必要と考えられる。しかしながら、例えば福祉有償輸送は道路運送法上の運業者が医療法人・NPO等に限定されるなど、法的な規制に制限されることもあり、地方自治体、または民間事業者が単独でこうした新たな取り組み

を行うことは困難であると考えられる。部門横断的な取り組みにおいて地域公共交通計画（マスタープラン）による各輸送手段の配置・位置付け及びPDCAサイクルの実行が有効と考えられることから、既存の枠組みに囚われない輸送手段の確立とともに、計画の確実な策定、計画に付随する各種施策の実施が望まれる。

（２） 利用環境の整備

【意見 I-1-2】 バス事業者間でのダイヤ調整の実施

川崎駅周辺エリア等において通勤ラッシュの時間帯に様々な輸送手段が輻輳することが道路混雑の一因となっていることから、各事業者間のバス運行ダイヤを調整することにより無秩序にバスが集中することを避ける必要があると考えられる。

今後、市は利用実態調査等を踏まえ路線の適正化を検討することとしている。現在市内には市バス、小田急バス、川崎鶴見臨港バス、京浜急行バス、東急バスといった複数のバス事業者が乗合バスを運行しており調整は容易ではないと想定されることから、効率的なバス運行に関する協議・意見交換・合意のもとに川崎市地域公共交通活性化協議会において地域公共交通利便増進計画の策定を進めることが望ましい。

【意見 I-1-3】 企業送迎バスの共同運行の検討

市は令和元年に川崎臨海部が「力強い産業都市づくり」の中心として市民サービスや雇用を支えるだけでなく、産業拠点として世界の模範となるような地域を目指して、企業をはじめとするさまざまな関係者とともに30年後を見据えた「臨海部ビジョン」を策定しており、臨海部において「豊かさを実現する産業が躍動」し、「多様な人材や文化が共鳴」する将来像を目指すこととしていることから、今後、キングスカイフロントなどの臨海部エリアにおいて多種多様な企業の進出や拠点・施設の設立等が進むことにより、臨海部エリアへの輸送需要がますます高まることが想定される。臨海部エリアへのアクセスには現状、市バスや民間企業者による乗合バスの他、企業送迎バスやマイカーが主な輸送手段として機能しているが、特に通勤ラッシュの時間帯において様々な輸送手段が輻輳することにより道路混雑が発生している。

こうした状況の解消の一策として複数企業が共同して企業送迎バスを運行することが考えられる。輸送手段を集約化し効率的な運行を行うことは、車両の絶対数を減少させるとともに、企業バスの乗降による駐停車による乗合バスの定

時運行の阻害を緩和する他、臨海部への乗合バスの減便による収支効率化、ドア・ツー・ドア輸送による利用者の利便性への寄与が考えられる。そうしたことから、市は現在運行している複数企業による企業送迎バスの共同運行の活用に加え、新たな地区や経路についても共同運行に向けた検討を行っている。また、企業送迎バスの駅周辺における路上での無秩序な乗降が一般交通の通行に支障をきたしていることから、安全性の高い場所への乗降場の整備・集約化を進めている。

こうした取り組みの他自治体の例としては京都市南区の久世工業団地及び周辺地域における久世共同運行バスが挙げられる。久世共同運行バスは平成16年度から通勤送迎の共同運行化に向けた取り組みが開始され、事業所の通勤交通課題、事業所単独の送迎バスの運行・利用状況などを踏まえて共同運行の可能性の検討を経た後、久世工業団地と周辺の事業所や自治体等と「久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議」を設置して試験運行を行い、平成19年度から本格運用を開始し、現在では15の事業所が参加する共同運行を行っている。（参考文献：2008年土木計画学研究・論文集「複数企業による共同運行バスシステムの導入に向けた取り組み」）

民間事業者が主体となってこうした調整を行うことは各々の利害のジレンマも働き困難であると考えられることから、行政主導による企業送迎バスの共同運行の需要調査や調整を行うことが望ましい。

【意見 I-1-4】 バス優先レーンの形骸化の改善

市は乗合バス運行の定時性確保のため、川崎駅周辺エリア等において時間帯別のバス優先レーンの設置を行っているが、荷捌きや企業送迎バスの乗降等を目的とした一般乗用車の進入・駐停車により、実質的にバス優先レーンが形骸化している状況が散見され、渋滞を誘発・バスの定時運行を阻害していると考えられる。市はこれに対し、平成22年「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策 社会実験」において川崎駅市役所通りにおけるバス専用・優先レーンの機能確保のための呼びかけや、「川崎駅周辺地区における荷さばきルール」（川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会）を制定するなど、荷さばきのための駐停車によるバス優先レーンの占有について一定の取り組みを行っているが、根本的な荷さばきニーズやルール自体の強制力がないこと等により、これらを完全に排除することはできていない。

他方、経済活動として荷捌きや企業バスの乗降需要があることも否定できないことから、これらの需要を見極めた上で、荷捌き・乗降箇所のさらなる確保や、ルール作りの周知・徹底等といった現実的な駐停車対策を推進するとともに、よ

り強制力を強めるため時間帯別に車線のバス専用化も含めたソフト面・ハード面双方の検討を進めることが望ましい。

【意見 I-1-5】 利用実態調査の詳細な実施

市の地域公共交通計画の策定にあたり、市バス・民間バスを含めた乗合バス事業者の路線適正化や、その他の輸送資源の動員による地域の輸送手段の確保のため、輸送需要を的確に把握する必要があると考えられるが、現状市で行われている利用実態調査は調査員がバスに乗車し目視するものや、バス車内で調査員が降車停留所、利用時の券種（通勤・通学定期券、現金、ICカード、川崎市ふれあいフリーパスなど）を簡易的に回答可能な調査カードの配布、パーソントリップ調査結果の収集等に依っている。

「公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査報告書」（平成 29 年 3 月 関東運輸局交通政策部交通企画課）では、公共交通におけるニーズ把握の必要性に言及した上で、既存公共交通の利用実態として「誰が、何のために（どこへ行くために）、いつ、どこからどこまで」利用しているかを把握するため、個人属性・利用目的・行先（施設）・曜日・頻度・時間帯・どこからどこへ・前後の移動手段といった事項をアンケート調査票などにより詳細に調査する必要がある、またこうしたニーズ把握は新たな地域公共交通サービスの提供、潜在需要の掘り起こしにも資するとされており、高齢者の外出率向上等にも寄与すると考えられることから、地域公共交通計画及び具体的な協議に先駆け、こうした詳細な調査を実施することが望ましいと考えられる。現行の調査カードや目視による調査はここまでの情報は得られる水準ではなく、また特に地域交通でのニーズを的確に拾い上げるためにはパーソントリップ調査よりもきめ細やかな調査が必要と考えられることから、現状の調査方法では不十分と言える。

他方、車内配布での複雑かつ多項目のアンケートの実施や、後日郵送でのアンケート回答等については回答率の低下や費用の増加が想定されることから、例えばインターネット上で回答可能な明瞭なアンケートフォームの作成や、アンケートへ参加したくなるような工夫、例えば回答へのインセンティブの付与やアンケート結果及びその対応策についての開示などに取り組むことが望ましい。

(3) コミュニティ交通導入の検討

【意見 I-1-6】 コミュニティ交通導入の方法の検討

市では、令和元年度末現在、宮前区、多摩区、麻生区において計 10 の地区で協議会が設立され、うち 4 地区が本格運行に至っているが、宮前区有馬・東有馬地区では平成 16 年度に協議会が設立しているものの、平成 23 年度の運行実験から進展がない等、協議会の設立から相当程度の期間が経過しているにも関わらずコミュニティ交通の導入に至っていないケースが散見され、地域の輸送需要に対して適時に対応できている状況とは言えない。

この点、地区協議会の議事録の閲覧や担当者への質問を実施した結果、コミュニティ交通導入にあたっての共通のボトルネックとして考えられる点は事業としての採算性であると考えられる。例えば、麻生区岡上西地区では住民の要望により乗合型の定時定路線型バスや送迎バスの検討がなされているが、輸送需要が少なく、事業採算性に課題があることから実施に至っておらず、要望に対する適切な交通システムの選択が難航している。その他の地区についてもバスの運行体系を含めた交通資源の決定に至っていない地区が散見されている。現行の手引きにおいても『地域の移動ニーズや特性を踏まえて、地域に必要な交通の運行目的と運行方針を立案します。その目的と方針に最も合致したコミュニティ交通のシステムを選択し、運行を担う事業者を選定します。』として、需要と交通システムの適切な対応を説いているが、定時定路線型の乗合バスのイメージが先行していることから採算性の点で折り合いがつかないケースが多く見られており、広い視点での検討が十分になされているとは言えない。

たとえば、他自治体のコミュニティバスの導入事例として愛知県豊明市のオンデマンドバス「チョイソコとよあけ」が挙げられる。「チョイソコとよあけ」はトヨタ系の大手自動車部品メーカーであるアイシン精機と大手ドラッグストアチェーンのスギ薬局が愛知県豊明市で開始したオンデマンド型交通サービスである。

(チョイソコとよあけの概要)

利用対象者	豊明市の提供エリアの居住者。 65 歳以上の高齢者エリア内全ての停留所を利用可能。
運行状況	平日の 9 時～16 時 運行事業者に車両を貸与し実施。

利用方法	会員制の事前予約が必要。 電話から予約可能。
運用コストの利用者負担	一乗車につき 200 円の定額制。
ビジネスモデル	利用者による乗車料金に加え、エリアスポンサー（自治体や事業者）からの協賛・広告料を収受し採算性を向上

チョイソコとよあけは、高齢者利用に最適化された運行システム、エリアスポンサー協賛型のビジネスモデル、地域密着型のコミュニケーションにより登録会員は開始当初の 91 人から令和元年 11 月現在で 1,500 人へ増加し、コミュニティ交通の成功事例となっている。（参考文献：「チョイソコとよあけ」実証実験第 4 期運行計画（2020 年 1 月～3 月）（令和元年 11 月豊明市行政経営部企画政策課）、未来投資会議産官協議会「次世代モビリティ／スマートシティ」会合（第 1 回）配布資料 6「アイシン精機株式会社提出資料」）

こうした他事例を広く共有することで、他の交通システムの具体的な導入イメージを想起させ、定時定路線型以外の交通システムの導入を推進することが必要である。

さらに、現行のコミュニティ交通の導入にあたっての事業採算性の検討において、その他の財源を考慮した運行計画を作成することにより事業の採算性をクリアできる可能性がある。例えば、コミュニティ交通の導入による利用促進効果や MaaS と連動したアプリ開発によるオペレーション支援を背景とした地域企業の協賛金や、既存送迎バスの活用における高齢者の外出率向上等の政策効果を踏まえた運行主体への公的補助といった、運賃収入とは別の視点の財源を考慮した計画の策定についても手引きで想定することが望ましい。さらに、各地域におけるコミュニティ交通の運行において、運行主体やオペレーションの共通化による運行コストの効率化やノウハウの蓄積といった取り組みについても併せて検討することが望まれる。

(4) ICT・MaaS への検討

【意見 I-1-7】 MaaS 等の導入の具体案への方針の明確化

国土交通省は「MaaS」や「新型輸送サービス」による新たなモビリティサービスの活用により、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、日本版 MaaS の将来像や、今後の取り組みの方向性などを検討するため、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」（以下、「懇談会」という。）を開催しており、平成 30 年 10 月から平成 31 年 3 月までに 8 回行われた懇談会の中間とりまとめを行っている。その中で、MaaS は『交通サービス分野のデマンドサイド・サプライサイドの両面に大きな変革をもたらすとともに、消費行動の変化・拡大やライフスタイルの変化、さらにはこれらに対応するまちづくりやインフラ整備など都市や地域のあり方にも影響を与える可能性があり、都市分野、地域の経済社会など様々な分野にインパクトをもたらすイノベーションであると位置付けることができる。』こと、交通分野では、『IoT や AI などの技術革新や、これにより加速する所有から利用への転換の中でカーシェアやシェアサイクルといったシェアリングサービスの普及や、AI の活用により効率的な配車を可能とするオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティといった「新型輸送サービス」が出現し、効率的かつ利便性の高い移動手段として活用されつつある。』ことが述べられている。従って、MaaS 等の新たなモビリティサービスは将来的に市がスマートシティやスーパーシティなどの構想を展開する場合、交通分野のみならず、まちづくりの分野においてもその導入基盤となる可能性がある。

<新たなモビリティサービスの将来展望について>

MaaS や新型輸送サービスによる新たなモビリティサービスについて、国の懇談会は、推進に当たっての留意点として、『特性と可能性を踏まえると、今回の懇談会で取りまとめる内容にとどまらず、20 年計画、50 年ビジョンも検討していくことが望まれる。これらについては、絶えず変化が生じるため、不断の見直しをしていくことが求められる。』としている。また、地域の交通施策・まちづくり施策との整合性として『豊かな生活の実現につなげるためにその導入自体を目的とするのではなく、地域の交通施策やまちづくり施策において、それぞれの地域が抱える問題を明確に設定し、その課題対応としての 1 つの方策として、新たなモビリティサービスの導入による有効性を検証し、地域の交通施策やまちづくり施策に位置付けて取り組むことが必要である』と指摘している。

市は前述の小田急電鉄株式会社と連携した実証実験により、新たなモビリティサービスの有効性を検証しているところであり、こうした取り組み等を参考に令和2年度に「地域公共交通計画」を策定することとしているが、国が示す方向性に留意し、適切な時期に中長期的な計画やビジョン及びそのまちづくり施策における位置づけについても検討していくことが望ましい。

<MaaSの推進に向けたデータ連携等について>

また、懇談会は取り組みの方向の一つに『地域横断的な取組』を掲げ、ここでは「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」や「運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化」、「まちづくり・インフラ整備との連携」等が示されている。このうち「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」については、国において措置する施策として、「MaaS事業者が、入手可能なデータの種類等を容易に把握できるようにする、情報を網羅したデータプラットフォームの実現」などを挙げているところである。

こうした国の取り組み状況を踏まえつつ、MaaSの取り組みが広がるようにするためには、市においても、複数事業者間のデータ連携等を促していくことが求められる。

さらに、市の公共交通において鉄道は小田急電鉄、JR東日本などの鉄道事業者、バスは市バス、小田急バスなどのバス事業者が運行を行っている等、市では多数の事業者によりサービス提供が行われていることから、その利害調整は困難を極めると考えられるが、「地域公共交通計画」の策定を契機として、行政や民間事業者による継続的な意見交換を進め、先行する取り組みの内容を共有するなど、新たなモビリティサービスの導入にあたって取り組む必要がある。

<地域ごとの特性を踏まえた取り組み方針等の明確化について>

中間とりまとめにおいては、『地域横断的な取組』を基盤として、地域の交通の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に積極的に取り組んでいくことが必要としている。

その際、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なる点を踏まえ、地域類型別に導入目的や実現イメージの例などが、整理(下表)されており、今後の実証実験は、こうした地域特性を踏まえ、重点的に行うことを求めている。

市においては、こうした国が示す取り組みの方向性や他都市の取り組み状況等を参考に、地域公共交通計画の立案や民間事業者と連携した実証等の取り組みが進められているところであるが、実証で得られた成果の分析や交通事業者との協議を継続することで、新たなモビリティサービスに関する取り組み方針

等をより明確化し、適切な時期に市の交通政策へ反映させていくことが望ましい。

(表 地域類型ごとの整理)

	大都市型	大都市近郊型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口：大 ● 人口密度：高 ● 交通体系：鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口：大 ● 人口密度：高 ● 交通体系：鉄道/自動車
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動ニーズの多様化への対応 ● 潜在需要の掘り起こし ● 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ● ファースト/ラストマイル交通手段の不足 ● イベントや天候等による局所的な混雑
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 全ての人にとっての移動利便性の向上 ● 日常的な混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ● ファースト/ラストマイルサービスの充実 ● 特定条件下での局所的な混雑の解消
実現イメージ (例)	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS <ul style="list-style-type: none"> ● MaaS 相互間の連携 ● 多様なモード間の交通結節点の整備 ● ユニバーサルデザインへの配慮 ● 多言語での情報提供など ○新型輸送サービス <ul style="list-style-type: none"> ● 相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど 	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaS <ul style="list-style-type: none"> ● 大都市 MaaS との連携 ● 基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合 ● 生活サービスとの連携 ● 多様な決済・乗車確認手段の提供など ○新型輸送サービス <ul style="list-style-type: none"> ● カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な事業者間のデータ連携の実現 ● 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化

(出典：国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会中間とりまとめ(概要版))

＜新たなモビリティサービス導入における進行確認について＞

また、地域公共交通計画（案）では、「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」や「地域特性に応じた移動ニーズへの対応」などの目標を掲げ、計画の達成状況を確認するため、評価指標と目標値を設定しているところであるが、前述の通り、全体的な取り組み方針をより明確化したのちには、新たな測定指標を取り入れるなど地域にとって必要な施策が講じられているか否かを把握していくことが望ましい。

【意見 I-1-8】 事業化のための周辺施設との協力の検討

市はMaaSの実証実験として地元や地域公共交通会議等との調整や広報といった役割で関与している。持続可能なMaaSの導入における、MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援は重要なプロセスであり、現在も、オンデマンドの有償運行や実施範囲の拡大、新たなニーズの掘り起こしなどが行われている。市はこうした取り組みの結果を踏まえ、コミュニティ交通の導入を検討している地区への活用を検討していくこととしている。

この点、MaaSサービスの提供主体が民間事業者であるため、市はまちづくりや地域の交通施策の視点から、行政の立場として他の地域への転用可能性の検討や移動の目的作りのための場の提供、他の交通事業者との実証実験データの橋渡しといった役割を担うことが重要と考えられることから、積極的に交通事業者との情報共有や、協議会の設立、鉄道事業者以外の事業者や施設の計画への参画の調整といった取り組みを行うことが望ましい。

【意見 I-1-9】 新型輸送サービスを用いたファースト・ラストマイルサービス充実の検討

国土交通省（懇談会）は、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なることから、5つの地域類型を設定しており、それぞれの地域類型における新たなモビリティサービスのあり方について、整理を行っている。その地域類型の1つである都市圏（大都市近郊型）においては、一般的に鉄道駅を中心に住宅や生活サービス施設が立地する都市構造であり、基幹となる鉄道駅へのアクセスを自家用車に依存しているケースが多いとされている。市の北西部は多摩丘陵にあり坂道が多くコミュニティ交通協議会が設立されている地区等が存在しており、地域公共交通のより一層の充実を求める声が多い地域であると考えられる。また、高齢化、運転免許返納率の高まりにより自動車の交通手段分担率が減少し、地域公共交通に対する輸送需要は今後ますます高まっていくことが想定される。

かかる状況下、大都市近郊における鉄道駅、または地域内の生活サービス施設等へのファースト・ラストマイル(※1)を担う交通手段の確立が課題となるが、これにはシェアリングサービス、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による移動サービスといった所謂「新型輸送サービス」が適合すると考えられ、市の総合都市交通計画においても市を取り巻く状況として ICT 技術を利用したラストマイル自動走行、端末交通システムといった技術革新についても触れている。この点、技術開発の面から困難性は認められるものの、多様化するニーズに対応していくため、新型輸送サービスの活用に向けた検討を地域公共交通計画や MaaS 事業の枠組みにおいて進めていく必要があると考える。なお、市が自ら技術開発を行うことが困難な場合、民間事業者等に働きかけ、実証実験に行政の立場から規制面の対応や関係者間の調整を行うことが想定される。

また、こうした新たな輸送サービスにはその利便性・付加価値を高めるため、移動のみならず移動先のサービスを統合し、シームレスな活動を支援する MaaS の導入が重要である。具体的には施設・サービスの予約や事前決済、利用者へのクーポンの付与、情報の提供といったコンテンツの充実が望ましいことから、周辺の民間事業者を巻き込んだ取組が必要となる。なお、こうしたコンテンツの利用については、将来的には顔認証などの生体認証が機能することも想定されるが、短期的にはスマートフォンなどのアプリを活用することが現実的である。導入に当たっては高齢者等のサービス利用への障壁を取り除くため、使い方講座等を実施することが望ましい。

※1 ファースト・ラストマイルとは、交通結節点（特に鉄道駅、バス停等）と始終点（自宅、施設等）間の最初または最後の区間であり、鉄道やバス等の公共交通に依れず、徒歩やマイカー、自転車等による移動が必要な区間である。

2. 市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性

【意見 I-2-1】 料金改定の認可申請の実施

市バス事業においては今後、主に退職金支出やバス購入費用、営業所建替等の支出により、将来支出の増加が予定されている。また新型コロナウイルス感染症の進行に伴う行動変容が輸送需要に影響を与える結果、利用者 1 人あたりのコストが経常的に増加する可能性がある。交通局は今後、支出抑制に対する取組みを継続するとともに、利用者負担の水準を考慮したうえでなお必要と認められる場合には、引き続き、料金改定の認可申請に向けて国との調整に取り組む必要がある。

II 個別検出事項

1. 事業計画

(1) 各計画における課題への対応施策について

【指摘 II-1-1】 有効な計画目標値の設定

市の総合計画第2期実施計画が定める施策「身近な交通環境の整備」において主な成果指標として設けられている「市内全路線バスの乗車人員数」（1日平均）が、まちづくり局の総合都市交通計画において同様の指標、または乗車人数の拡大に関連する指標が目標の達成指標としては設定されていない。総合都市交通計画ではよりブレイクダウンした指標として「駅へのバスの所要時間の短縮」、「高齢者等の外出のしやすさの向上」といった指標を設定しており、利用者がよりバスを利用しやすい環境の整備という点で考え方は整合していると考えられるが、こういった間接的な指標が結果として総合計画に定める指標の達成に繋がっているかを定期的にモニタリングし、場合によっては指標自体の見直しを検討することが肝要であると考えられることから、総合計画の分野別計画という位置付けから乗車人数についても達成すべき指標として認識すべきである。

(2) 各計画の評価についての適切性

【意見 II-1-2】 サービス通信のアーカイブ化の必要性

交通局はアンケート結果やサンキューコールかわさき（※1）や局窓口、営業所窓口に寄せられた市民や利用客からの改善要望等を取りまとめ、傾向として多い内容を月1～2回程度の頻度でサービス通信として各営業所に発信し、運転手等の職員に注意喚起を行っている。

しかしながら、塩浜営業所ではサービス通信の最新号が掲示されているのみであり、過去のサービス通信が閲覧できる状況になかった。サービス通信は特に共有すべき内容が記載され、運転手等の基本動作を徹底する上で有益なものでありその内容は陳腐化するものではないことから、例えば営業所において過去のサービス通信の内容をサービス向上研修に取り入れることや、過去のサービス通信をファイリングし、縦覧可能な箇所に設置するなどによってアーカイブ

化を行うことなどにより、過去の要望に対しても継続して注意を喚起する態勢を構築することが望ましい。

※1 サンキューコールかわさきとは、市政に関する問い合わせ、意見、相談等を受け付けるため市が設置する総合コンタクトセンターである。

【意見 II-1-3】 バスベイ設置の具体化計画の十分性について

市バス事業を含む、路線バスの走行環境改善は市の重要課題である渋滞の解消や、バス運行の定時性確保に資するものであると考えられる。例えば、国土交通省関東地方整備局の「渋滞見える化プラン」選定地区の国道16号八幡橋バスベイ（横浜市磯子区中浜町）ではバスベイ拡幅整備後、整備前は最大90mあったバス停車時の滞留長の解消や、後続車の車線変更による危険性の軽減等の効果が観測されている。

他方、バスベイの設置によって後続車の通過交通に対するバス影響を十分に低減するためには『停止時の残存幅員2.0m以上を確保することが重要』とも考えられており、都市計画道路事業において十分な歩道幅を確保しつつ、効果的なバスベイの設置をすることは民間保有地の利用を含めた長期的な検討が必要と考えられるが、現状ではモデルケース2箇所でのみの検討となっている。市の道路混雑状況を鑑みると、当該2箇所でのみの設置では施策としての効果は薄いと考えられるため、今後の展開としての設置箇所の検討を含めたより具体性のある積極的な取り組みが必要と考える。

（参考文献：2012年土木計画学研究・講演集「バス及び周辺車両に着目したバスベイ型停留所に関する研究」）。

2. 一般会計負担

(1) 公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について

【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

【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 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	6名
10月：1名	
11月：1名	
3月：6名 (※1)	

(「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。

【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

【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 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

【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 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。

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

【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管理―」では、

(表 風水害への対策 (運輸防災マネジメント指針より抜粋))

② 風水害

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。

地方自治体が作成・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。

(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 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)

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**)



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。

【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。

【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

【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

【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

【意見 II-5-2】 現金過不足報告書の記載内容の適正化

現金過不足の報告について、発生事由が売上不足などの定型的な記載となっており、報告書を見るだけでは、発生事由がわかりにくくなっている。要因が特定されているのであれば、発生事由の具体的な内容を記載する必要がある。

「令和元年度5月分銀行精算時の不足金について(報告)」において、5月分の不足は1,120円となっている。これについて、事由の記載は全て「売上不足」となっている。

また、「令和元年度7月分銀行精算時の不足金について(報告)」においても、7月分の不足は2,544円発生しているが、事由の記載は「売上不足」となっている。

要因が特定されているにもかかわらず、これらの記載では現金過不足の発生理由がわからないため、発生事由の具体的な内容を記載する必要がある。

(3) たな卸資産管理

【指摘 II-5-3】 たな卸資産の計上

整備備品、軽油について、消耗品に該当する物品として購入時に費用処理を行っているが、これらの物品については、期末時点での未使用分をたな卸資産に計上する必要がある。

(4) 固定資産管理

【指摘 II-5-4】 固定資産の適切な棚卸の未実施

川崎市交通局会計規程第97条に従って、3月末日時点で固定資産の実地調査を行うとともに、調査に問題が生じなかった場合においても、固定資産の現在高表を作成して経理課長に報告する必要がある。

【意見 II-5-5】 実査時の差異発生要因の担当者間の共有実施

固定資産の実地調査において、台帳と現物に差異に生じた際の対応方法についてヒアリングを行ったところ、交通局の過去の実査時に発生していた差異に関して、差異の詳細な原因分析、他の課への情報の共有が不足していた。

同様の差異が発生するのを防ぐためにも、原因分析を詳細に実施して、分析結果を他の課に共有することが望ましい。

【意見 Ⅱ－５－６】 棚卸実施報告書のフォームの見直し

従来の固定資産の調査結果の報告書のフォームに、稼働状況について記載する欄を加えるとともに、別途台帳への登録漏れ資産の有無に関する報告書を設けることが望ましい。

令和元年度の固定資産調査実施結果を閲覧したところ、結果報告のコメント欄には「概ね良好です。」との記載があるのみであった。固定資産の現物確認結果と併せて、当該資産の稼働状況についての記載を行うことが望ましい。遊休状態になっている資産を把握することにより、必要に応じて営業所間で遊休資産の融通が可能になるからである。

また、市によると、実地調査の際に台帳に登録されていない固定資産を発見した場合は、その都度個別に照会をしているとのことであったが、画一的な報告様式を設けることが望ましい。

【指摘 Ⅱ－５－７】 管理シールの貼り替えについて

固定資産の現物管理を適切に行う上で、管理シールの貼付を徹底するとともに、シールの印字が薄くなってきた場合には、適時にシールの貼り替えを実施する必要がある。

管理シールは貼付されているものの、印字が薄く、資産番号を読み取ることができない固定資産が検出された。また、シールに印字された資産番号が旧番号になっており、台帳上の新しい資産番号との間で不整合が検出された。

(5) 減損会計の一部未実施

【指摘 Ⅱ－５－８】 減損の兆候を把握するための資料の記載漏れ

市場価格が帳簿価額を下回る可能性が低かったとしても、減損の兆候の有無を適切に把握するために、売却見込額は適切に記載する必要がある。