

平成 13 年度

包括外部監査の結果報告書

【川崎市交通事業の財務事務及び経営管理】

川崎市包括外部監査人

平成14年3月7日

川崎市長 阿部孝夫様

包括外部監査人 森谷伊三男

包括外部監査の結果に関する報告の提出について

地方自治法第252条の37第5項の規定により、平成13年度の包括外部監査の結果に関する報告を次のとおり提出します。

平成14年3月7日

川崎市議会議長 小 泉 昭 男 様

包括外部監査人 森 谷 伊三男

包括外部監査の結果に関する報告の提出について

地方自治法第252条の37第5項の規定により、平成13年度の包括外部監査の結果に関する報告を次のとおり提出します。

平成14年3月7日

川崎市監査委員	館	健	三	様
同	三	克	己	様
同	市	映	美	様
同	平	瀧	夫	様

包括外部監査人 森 谷 伊三男

包括外部監査の結果に関する報告の提出について

地方自治法第252条の37第5項の規定により、平成13年度の包括外部監査の結果に関する報告を次のとおり提出します。

目 次

包括外部監査の結果報告書

I. 外部監査の概要	1
1. 外部監査の種類	1
2. 選定した特定の事件（テーマ）	1
3. 監査対象期間	1
4. 監査対象部局	1
5. 特定の事件（テーマ）を選定した理由	1
6. 外部監査の方法	2
(1) 監査要点	2
(2) 主な監査手続	2
7. 結果報告書に記載した事項	3
8. 外部監査の実施期間	3
9. 包括外部監査人及び補助者	3
II. 交通事業の概況	4
1. 公営バス事業の概況	4
(1) 公営企業のバス事業の概況	4
(2) 川崎市バス事業の概況	4
2. 交通事業の財務の概況	6
(1) 年次比較損益計算書	6
(2) 営業損益の状況	8
(3) 他の大都市との比較	9
(4) 民間バス会社との比較	15
(5) 年次貸借対照表	22
3. 資金の状況（平成12年度）	23

Ⅲ. 外部監査の結果	26
1. 補助金関係	26
(1) 一般会計繰入金	26
2. 人件費関係	35
(1) 給料及び手当	35
(2) 退職給与引当金	37
(3) 退職手当の繰延計上	39
(4) 退職手当支給の妥当性	42
3. 収入関係	48
(1) 営業所のバス料金収入に係る管理	48
(2) 現金管理	49
4. 固定資産関係	51
(1) 固定資産現物実査の結果	51
(2) 固定資産増減取引の検証	56
(3) 固定資産減価償却の検証	57
5. 経費関係	59
(1) 経費について	59
(2) 契約関係	61
6. 消費税及び地方消費税の申告	64
7. 情報システム	65
(1) 情報システムについて	65
Ⅳ. 利害関係	70

包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見

1. 補助金関係	7 1
(1) 一般会計繰入金算定基準の文書による明確化	7 1
2. 人件費関係	7 2
(1) 手当の支給について	7 2
3. 収入関係	7 8
(1) 収入管理	7 8
4. 経費関係	7 9
(1) 契約関係	7 9
5. 経営管理	8 0
(1) 予算管理について	8 0
(2) 経営健全化計画について	8 1
(3) 赤字路線の民間委託の検討	8 3
(4) 乗務員の勤務時間	8 4
6. 情報システム	8 7
(1) 情報セキュリティ	8 7
(2) 情報システムの取得、開発、維持	8 9
(3) 情報システム運用	9 1
(4) 情報システムに係る専門部署の設置	9 2
(5) 各公営企業の財務会計システムの共用化	9 3

包括外部監査の結果報告書

I. 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び第2項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件（テーマ）

川崎市交通事業の財務事務及び経営管理

3. 監査対象期間

平成10年度から平成12年度までの執行分

4. 監査対象部局

交通局

5. 特定の事件（テーマ）を選定した理由

交通事業は、地域に密着した輸送機関として、公共性が高く市民の重要な生活基盤を担っている。しかしながら、一般会計からの繰入金を除くと慢性的な赤字体質となっており、川崎市の財政負担が増大している。

そこで、川崎市の交通事業の財務事務が関係法令等に従って適法に執行されているかどうか、及びその管理運営事務が地方自治法第2条第14項（住民の福祉の増進、最少の経費で最大の効果を挙げること）及び第15項（組織及び運営の合理化、規模の適正化）の趣旨に鑑みて、適切に運営されているかどうかについて調査することが有用であると判断したためである。

6. 外部監査の方法

(1) 監査要点

- ① 交通事業の会計処理が「川崎市交通事業会計規程」に準拠して行われており、また、一般会計からの繰入金も地方公営企業法等の基準に従って行われているか。
- ② 職員の給与が市の規則等に基づき適切に計算され支給されているか。特に、時間外勤務手当、特殊勤務手当等その支給目的は適切であるか。
- ③ バス料金収入に係る事務処理手続が適切に行われているか。
- ④ 固定資産の取得及び維持管理は適切に行われているか。
- ⑤ 管理コスト削減のために、業務委託の内容及び金額が適切な基準に従って決定されており、かつ、適時に見直しが行われているか。
- ⑥ バス料金の徴収及び収納に係る情報システム並びに財務会計システムは適切に整備、運用されているか。

(2) 主な監査手続

- ① 「川崎市交通事業会計規程」及びその他関連する規定について調査し、事務手続のこれら規定等への準拠性を検証した。
- ② 総勘定元帳、内訳簿、補助簿、台帳及び明細表を閲覧し、必要に応じて試査により、裏付けとなる証憑を突合した。
- ③ 財政、損益状況の年次比較、諸比率比較、他の大都市との比較分析、民営バス会社との比較分析手続を実施した。
- ④ 関係者から取引等の内容につき説明を聴取した。
- ⑤ 固定資産の現場視察を実施した。

7. 結果報告書に記載した事項

包括外部監査の結果報告書に記載した事項は次のとおりである。

- ① 川崎市交通事業の「財務に関する事務の執行」に係る合规性（適法性及び正当性）
についての指摘事項
- ② 川崎市交通事業の「経営に係る事業の管理」について合理性と能率性を欠く事項で
重要と判断された事項

8. 外部監査の実施期間

平成13年6月11日から平成14年2月18日まで

9. 包括外部監査人及び補助者

- ① 包括外部監査人（資格）
森 谷 伊三男（公認会計士）

- ② 補 助 者（資格）
品 田 和 之（公認会計士）
畝 井 俊 樹（ ” ）
梅 里 悦 康（ ” ）
黒 川 肇（ ” ）
佐 野 裕 美（ ” ）
中 野 宏 幸（会計士補）
櫻 山 加奈子（ ” ）
石 倉 郁 夫（ ” ）

II. 交通事業の概況

1. 公営バス事業の概況

(1) 公営企業のバス事業の概況

平成11年度において全国で交通事業を営む地方公営企業は125事業とされている。このうち、地方公営企業法の適用を受けている「法適用企業」は75事業であり、残り50事業は「法非適用企業」となっている。

交通事業のうち、73事業が黒字となっており、52事業が赤字となっている。そのうち、自動車運送事業は、50事業すべてが法適用企業（地方公営企業法の規定の全部が当然に適用されるもの）であり、21事業が黒字、29事業が赤字となっている。

バス事業の概況

項目	全 体	1事業当たり	平成10年度比
職 員 数	20,940 人	419 人	3.6% 減少
車 両 数	11,446 両	229 両	0.7% 減少
営 業 路 線	11,376 km	228 km	0.8% 減少
年間輸送人員	1,393 百万人	28 百万人	4.1% 減少

(注) データ出典：平成11年度地方公営企業決算の概況

(2) 川崎市バス事業の概況

川崎市自動車運送事業は、昭和25年からスタートし、平成12年度末現在4営業所、1出張所の体制で車両数は358両を有し、28路線、期末営業キロ223kmの運行を行っている。

川崎市バスが運行する28路線のうち路線別の収益費用比較において赤字になっているのは24路線であり、このうち10路線については行政路線として赤字相当額が補助の対象となっている。

業務量

種 別	平成10年度	平成11年度	平成12年度
期 末 営 業 キ ロ	218.86 km	223.48 km	223.48 km
営 業 日 数	365 日	366 日	365 日
期 末 在 籍 車 数	358 両	358 両	358 両
延 実 働 車 両 数	114,305 両	115,134 両	115,343 両
1 日 当 た り	313 両	315 両	316 両
実 車 走 行 キ ロ	12,815,247 km	12,860,486 km	12,789,183 km
1 日 当 た り	35,110 km	35,138 km	35,039 km
乗 車 人 員	38,845,708 人	37,553,943 人	37,309,216 人
1 日 当 た り	106,427 人	102,606 人	102,217 人
乗 車 料 収 入	6,413,265,593 円	6,195,589,260 円	6,170,191,487 円
1 日 当 た り	17,570,591 円	16,927,840 円	16,904,634 円

川崎市内で運行されている民間バス事業の概況

項 目	川崎市バス	川崎鶴見臨港バス	東急バス	小田急バス
路線数	28	29	84	38
系統数	210	121	175	192
車両数	358	305	812	422

(注) 民間バス事業者の路線数等には川崎市域外のものを含んでいる。

2. 交通事業の財務の概況

川崎市交通局自動車事業の財務状況につき、フロー及びストックの2面から分析した。

(1) 年次比較損益計算書

自動車事業の過去3年分の損益状況は、以下のとおりである。

損益計算書

(単位：千円)

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
経常収益	11,839,106	11,759,435	12,181,632
営業収益	10,293,068	9,026,479	9,121,688
(1)運輸収益（旅客運輸収益）	6,413,266	6,195,589	6,170,191
(2)運輸雑収益	3,879,803	2,830,890	2,951,496
うち乗車証負担金	3,748,144	2,706,205	2,835,921
その他の雑収入	131,658	124,685	115,575
営業外収益	1,546,037	2,732,955	3,059,944
うち他会計補助金	1,261,290	2,446,169	2,440,428
負担金	116,696	118,210	121,512
高速鉄道建設準備負担金	—	—	349,541
経常費用	11,776,798	11,899,343	12,145,651
営業費用	11,552,407	11,707,276	11,501,887
(1)人件費	9,318,275	9,527,520	9,363,265
(2)減価償却費	804,692	793,211	751,472
(3)燃料費その他経費	1,429,440	1,386,545	1,387,150
営業外費用	224,391	192,068	643,763
うち繰延勘定償却	—	—	147,611
高速鉄道建設準備費	—	—	349,541
経常損益	62,308	△ 139,909	35,981
特別利益	4,329	7,111	5,105
当期純利益	66,637	△ 132,797	41,086
前年度繰越利益剰余金（△欠損金）	33,857	96,494	△ 36,303
当年度未処分利益剰余金（△欠損金）	100,494	△ 36,303	4,782
他会計補助金を除く損益	△ 1,194,653	△ 2,578,966	△ 2,399,342

(説明)

1) 営業収益から営業費用を差し引いた営業損益は以下のとおりである。

(単位：千円)

平成10年度	△ 1,259,339
平成11年度	△ 2,680,796
平成12年度	△ 2,380,200

2) 1) の営業損失は営業外収益の他会計補助金、負担金で補填されている。なお、補助金、負担金の内容については「Ⅲ. 外部監査の結果」における「1. 補助金関係」の「(1)一般会計繰入金」に記載している。

3) 平成11年度から、営業赤字が拡大した理由は、営業収益が減少したためである。営業収益のうち、運輸収益の減少は、主に臨海部における企業の移転等により乗車人員が減少したためである。運輸雑収益の乗車証負担金の減少は、特別乗車証負担金（敬老分）の算定方式を見直したため、負担金額が減少したためである。

(単位：人)

年 度	一日当たり乗車人員
平成10年度	106,427
平成11年度	102,606
平成12年度	102,217

4) 平成12年度から高速鉄道事業の準備が始まったため、営業外費用に準備費349,541千円が発生しており、同額、営業外収益において一般会計の負担金が発生している。また、平成12年度は、営業外費用で繰延勘定償却（支払済退職金の分割償却）147,611千円が新たに発生している。

5) 平成10年度剰余金処分において、減債積立金4,000千円を利益剰余金処分したため、平成10年度の当年度未処分利益剰余金100,494千円は同額減少し、96,494千円とし

て平成11年度に繰越されている。また、減債積立金は平成11年度4,000千円を繰入れ、同額処分され、この処分により平成10年度末自己資本金232,399千円は4,000千円増加し、平成11年度末自己資本金236,399千円となった。

(2) 営業損益の状況

営業赤字となる原因を分析するため、平成12年度の営業収益と営業費用の関係を示すと以下のとおりである。

(単位：百万円)

【営業収益合計】	【営業費用合計】	【営業損益】
運 輸 収 益 6,170	人 件 費 9,363	
乗 車 証 負 担 金 2,836		
運 輸 雑 収 益 116		
	減 価 償 却 費 752	営 業 損 失 2,380
	そ の 他 経 費 1,387	
計 9,122	計 11,502	計 2,380

この図から、以下の状況が理解される。

- 費用が収益を上回り、営業損失が23億8千万円に及んでいる。
- 人件費が営業費用合計の81%を占めている。
- 営業収益では人件費の97%、営業費用合計の79%を賅うにすぎない。
- 乗車証負担金を除くと、運輸収益と運輸雑収益とでは、人件費の67%、営業費用合計の55%を賅うにすぎない。
- 上記営業損失23億8千万円は、他会計補助金を受け入れることで補填されている。

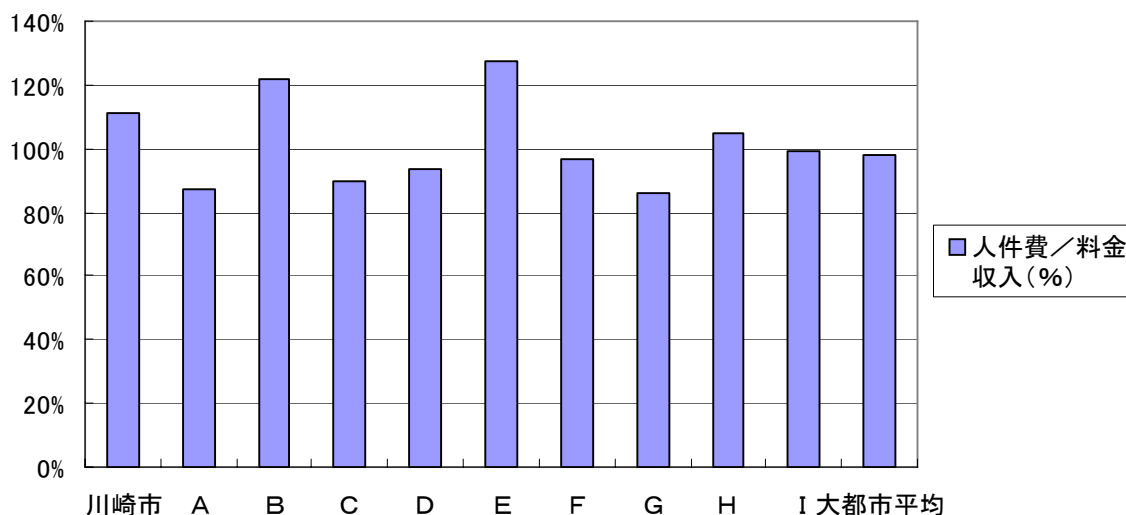
(3) 他の大都市との比較

川崎市自動車事業における料金収入と営業費用の大部分を占める人件費の関係について他の大都市（東京都及び公営バス事業を営む政令指定都市（川崎市を除く、以下「大都市」という。）と比較した。

（データ出典：平成11年度公営交通事業決算調（社団法人 公営交通事業協会）以下同じ。）

なお、以下の分析にあたっては、各都市の交通環境、運賃体系、事業規模、民間との競合の状況、さらに労働条件や福祉政策の相違については考慮していない。

人件費／料金収入割合



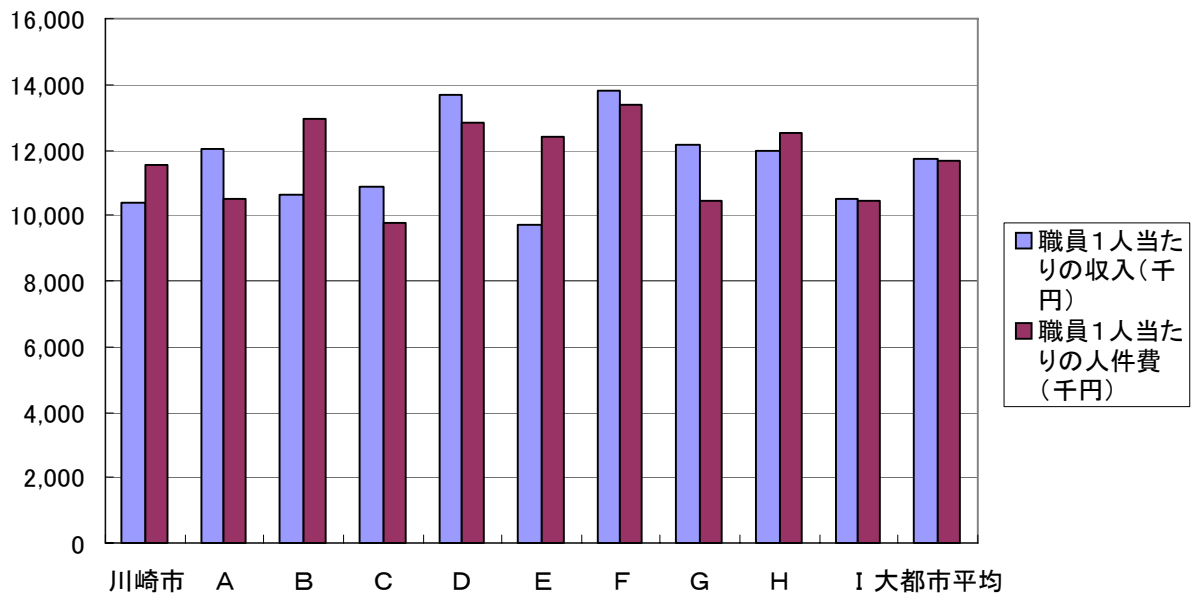
項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
料金収入 (百万円)	8,496	45,439	7,478	10,889	27,909	23,839	20,555	23,357	15,406	2,042	19,657
人件費 (百万円)	9,453	39,692	9,086	9,789	26,084	30,441	19,882	20,096	16,105	2,024	19,244
人件費／料金 収入割合	111%	87%	121%	90%	93%	128%	97%	86%	105%	99%	98%

(注) A、C、D、E、G、H、Iには貸切の運送収益を含んでいる。

大都市の地域毎の道路条件等の交通環境、バス需要、運賃体系、競合状況や事業規模は異なるが、バス事業の料金収入と人件費を比較すると他の大都市の平均は98%である。これに対して、川崎市の人件費の料金収入に対する割合は100%を超えている。

料金収入に対する人件費の割合が高い要因を検討するために、職員1人当たりの料金収入と職員1人当たりの人件費を比較した。

職員1人当たりの料金収入と人件費の比較



(単位：千円)

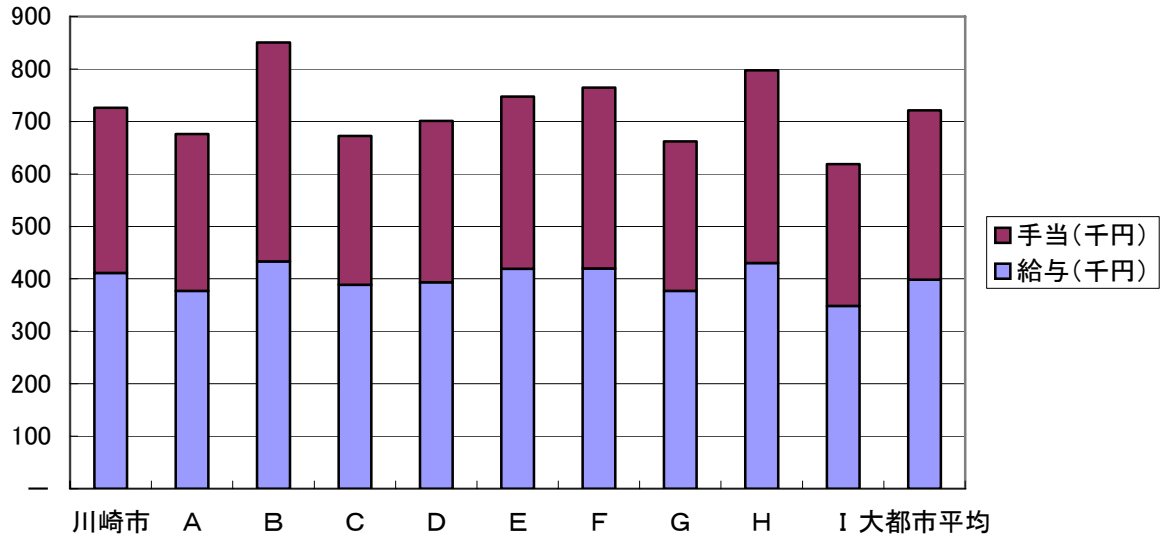
項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
職員1人当たりの収入 (料金収入/職員数)	10,399	12,005	10,652	10,878	13,708	9,730	13,823	12,165	11,952	10,524	11,715
職員1人当たりの人件費 (人件費/職員数)	11,570	10,487	12,942	9,779	12,812	12,425	13,371	10,467	12,494	10,433	11,690

(注) 職員には臨時職員は含んでいない。

川崎市の『職員1人当たりの人件費』は他の大都市平均とほぼ同水準であるが、『職員1人当たりの収入』が少ないために、職員1人当たりの人件費が職員1人当たりの収入を上回る結果となっている。

人件費の大部分を占める給与及び手当について、他の大都市と比較した。

職員の平均給与(月額)



職員の平均給与 (月額)

(単位：千円)

項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
給与	412	377	433	388	394	419	420	377	430	348	399
手当	314	299	418	284	307	329	344	285	367	270	322
計	726	676	851	672	701	748	764	662	797	618	721
平均年齢	44.9	43.1	50.7	46.5	44.4	48.2	48.5	42.5	44.9	41.1	45.5

(注) 手当には賞与を含んでいる。

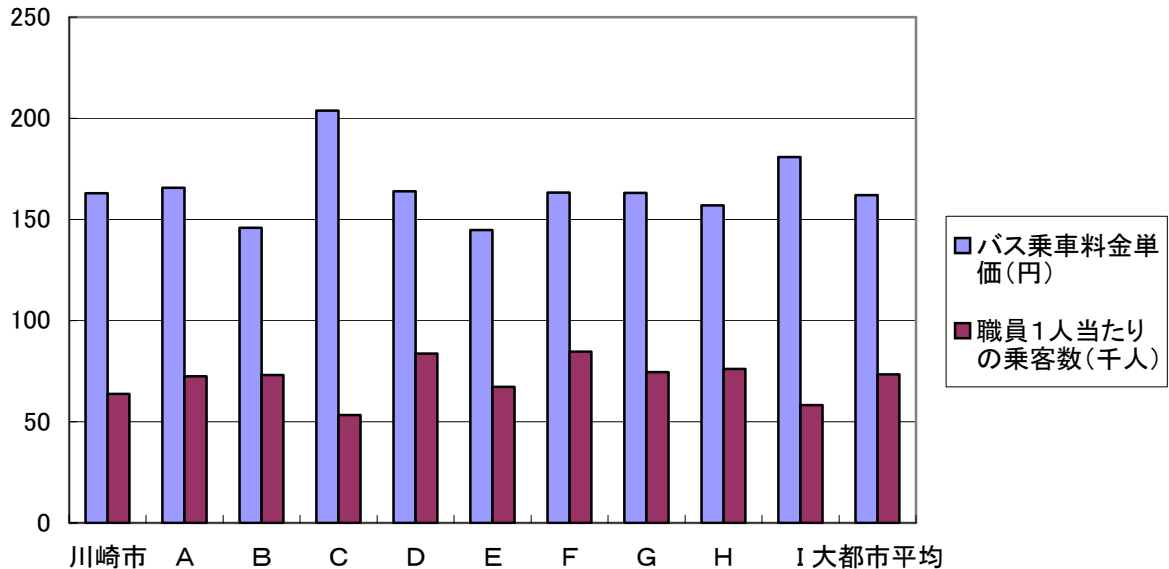
職員には臨時職員は含んでいない。

給与及び手当の月額平均は、他の大都市の平均とほぼ同じ水準である。

次に『職員1人当たりの収入』が低い要因を分析すると次のとおりである。

$$\text{職員1人当たりの料金収入} = \text{バス乗車料金単価 (料金収入 / 乗客数)} \times \text{職員1人当たりの乗客数 (乗客数 / 職員数)}$$

バス料金単価と職員1人当たり乗客数



項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
バス乗車料金単価 (料金収入 / 乗客数 : 円)	163	166	146	204	164	145	163	163	157	181	162
職員1人当たりの乗客数 (乗客数 / 職員数 : 千人)	64	72	73	53	84	67	85	75	76	58	73

(注) A、C、D、E、G、H、Iには貸切の運送収益を含んでいる。

バス乗車料金の単価は他の大都市の平均とほぼ同水準であるが、職員1人当たりの乗客数は少なくなっている。

職員1人当たりの乗客数が少ない要因を検討するため、職員1人当たり1月の走行キロを比較した。

職員1人当たりの走行キロ（1月当たり）

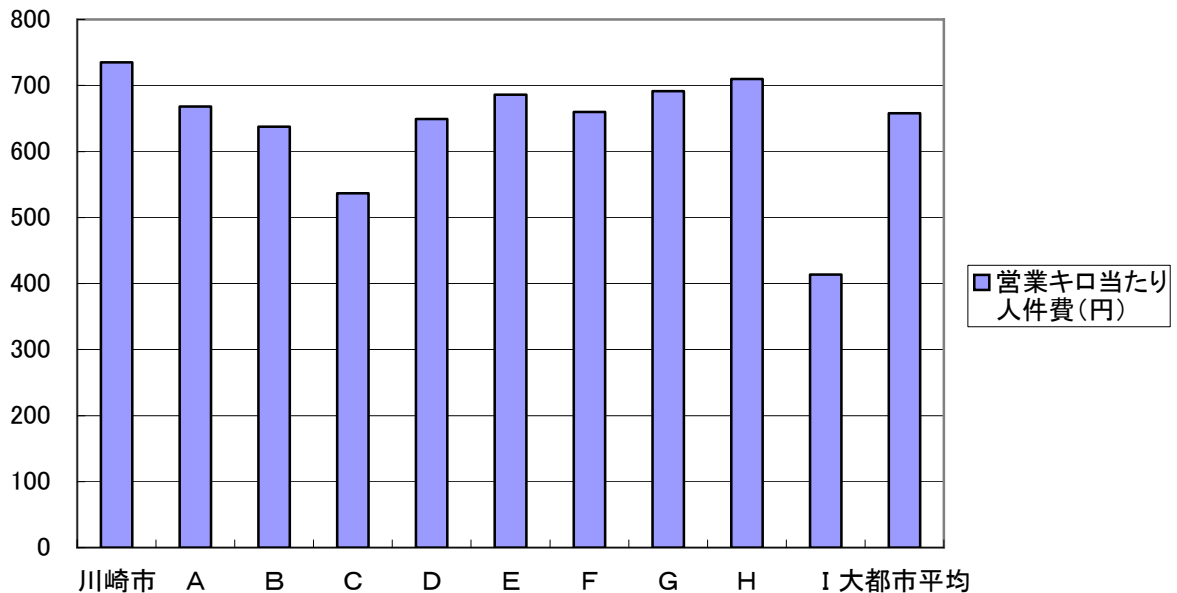
（単位：km）

項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
走行キロ	1,272	1,246	1,691	1,513	1,588	1,509	1,572	1,228	1,444	2,113	1,433

他の大都市の平均と比べて川崎市の職員1人当たり走行キロは、少ない。渋滞等による交通事情の影響が考えられる。

バスの運行コストの大部分を占める人件費がほぼ同じ水準であっても、職員1人当たり走行キロが少ないと走行キロ当たりの運行コストは高くなる。

営業キロ当たり人件費(円)



営業キロ当たり職員人件費

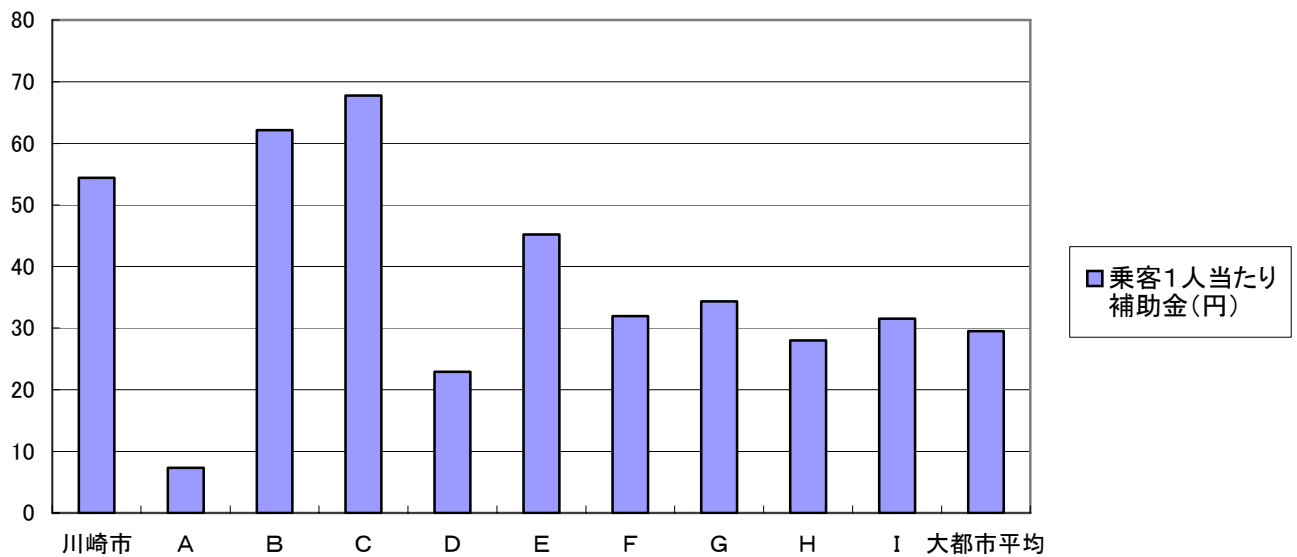
(単位：円)

項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
キロ当たり人件費	735	668	638	537	649	686	660	691	710	414	658

川崎市バスの営業キロ当たり職員人件費は、他の大都市の平均を上回っている。職員人件費は、バス事業の費用の大部分を占めるため、運行コストも高いと考えられる。

参考までに平成11年度の他会計補助金を年間輸送人員で除した乗客1人当たりの補助金額（1回当たり）を算出すると以下のとおりとなる。

乗客1人当たり補助金



乗客1人当たり補助金

項目	川崎市	A	B	C	D	E	F	G	H	I	大都市平均
乗客1人当たり補助金 (円)	54	7	62	68	23	45	32	34	28	32	29

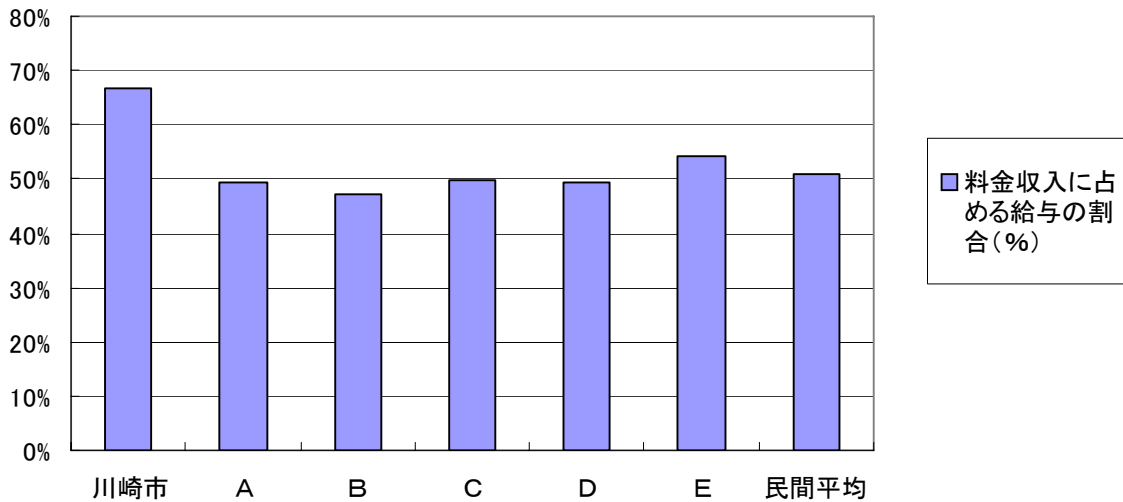
(4) 民間バス会社との比較

川崎市自動車事業における料金収入と営業費用の大部分を占める乗務員の給与等の関係について近隣（京浜ブロック）の民間バス会社5社（A社、B社、C社、D社、E社）と比較した。

（データ出典：平成11年度要素別原価報告書（川崎市交通局提出資料 以下同じ）

なお、(3) 他の大都市との比較で用いた資料と民間バス会社との比較において使用する資料とは職員の把握方法について、嘱託職員の取扱いが異なることから比較の対象を職員のうち乗務員としている。また、人件費では嘱託職員の給与の取扱いや退職給与の費用計上方法等が異なるため、民間バス会社との比較においては職員のうち乗務員の給与（給料、手当及び賞与）により比較している。

料金収入に占める給与の割合



料金収入に占める給与の割合

項目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
料金収入に占める給与の割合	67%	50%	47%	50%	49%	54%	51%

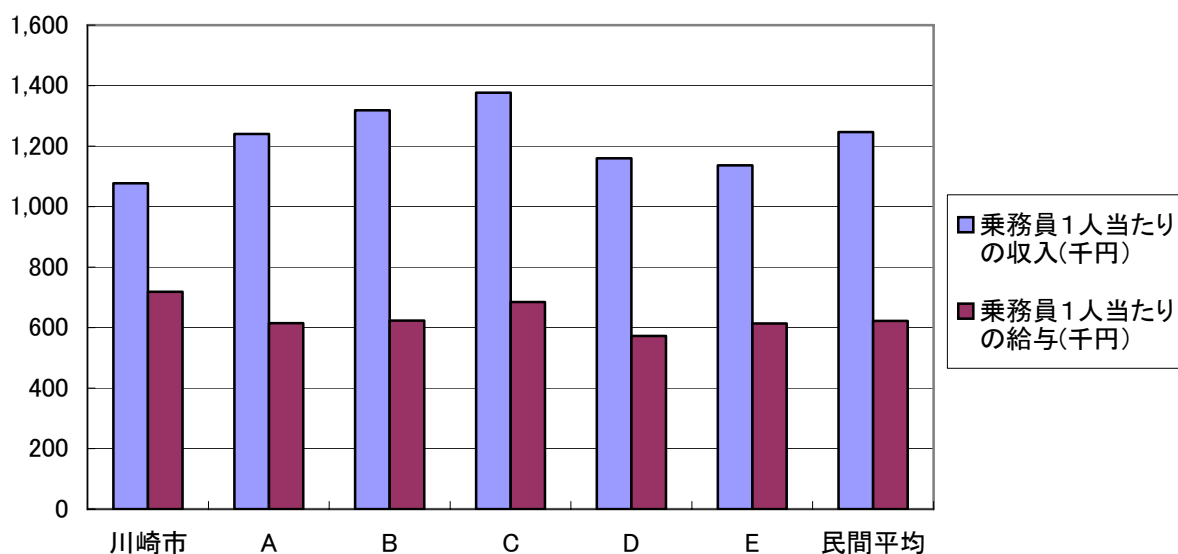
料金収入に占める乗務員の給与の割合が民間平均51%であることから判断すると、川崎市の料金収入に占める乗務員の給与の割合はかなり高いことになる。比率が高い要因を検討するために、乗務員1人当たりの収入と乗務員1人当たりの給与に分解する。

(料金収入／給与) = 乗務員1人当たりの収入 (料金収入／乗務員数)

÷ 乗務員1人当たりの給与 (給与単価 = 給与／乗務員数)

つまり、乗務員1人当たりの収入が高いほど、また乗務員1人当たりの給与が低いほど収益性はよくなる。

乗務員1人当たり収入・給与比較



(単位：千円)

項目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
乗務員1人当たりの収入(*1)	1,077	1,240	1,319	1,377	1,160	1,137	1,220
乗務員1人当たりの給与(*2)	719	615	623	685	573	614	621

(*1) 乗務員1人当たりの収入 = 料金収入 ÷ 乗務員の給与支給延人員

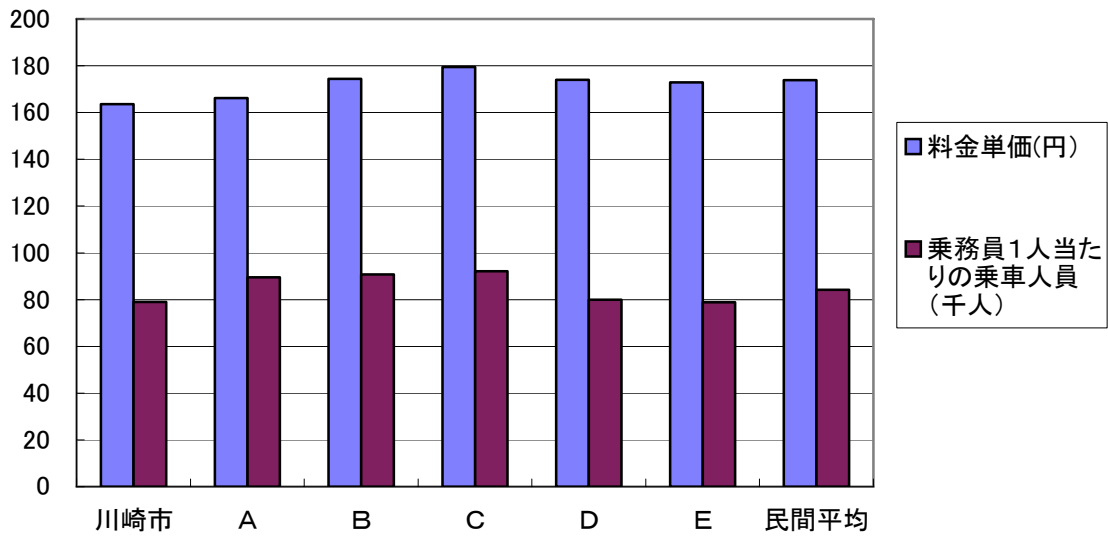
(*2) 乗務員1人当たりの給与 = 給与 ÷ 乗務員の給与支給延人員

川崎市バスは民間バス会社と比較すると『乗務員1人当たりの収入』は約10%低いが、『乗務員1人当たりの給与』は約15%高く、民間バス会社に比べて収益性がかなり劣る結果となっている。

この要因を検討するために『乗務員1人当たりの収入』が低い理由を分析した。

乗務員1人当たりの収入 = バス乗車料金単価 (料金収入 / 乗客数) × 乗務員1人当たりの乗客数 (乗客数 / 乗務員数)

バス料金単価と乗務員1人当たり乗客数



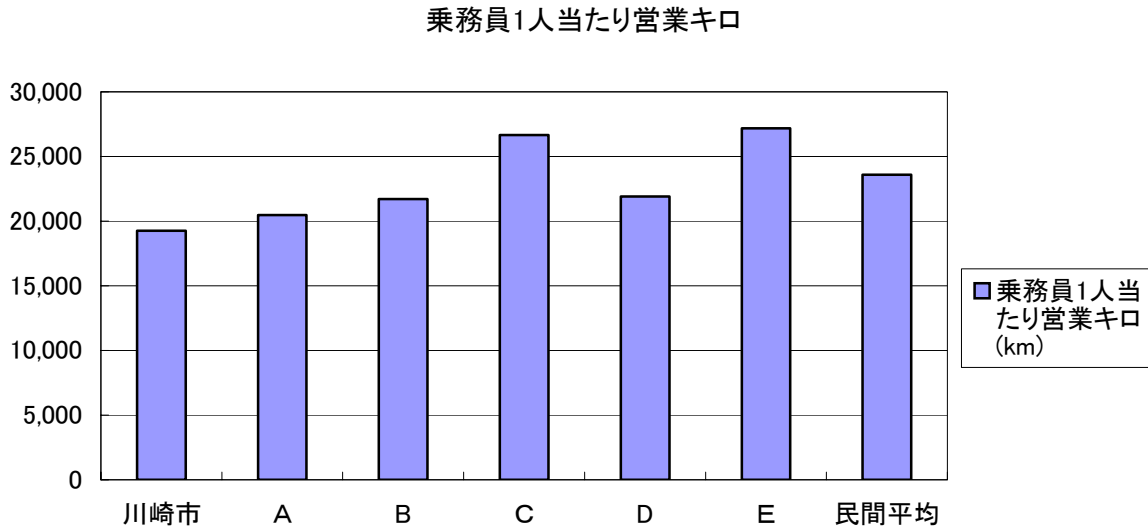
項目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
バス乗車料金単価(円)	164	166	174	179	174	173	174
乗務員1人当たりの乗客数(千人)	79	90	91	92	80	79	84

バス乗車料金の単価が民間平均と比べて劣る理由は、川崎市以外の地域を運行する民間バス会社は運賃が200円以上の区間を有しているが、市バスは200円均一料金であるためである。

また、乗務員1人当たりの乗客数は民間バス会社が採算面から運行しない赤字バス路線を多く抱えているという事情があるため、民間バス会社よりも数値が劣っている。

次に乗務員1人当たりの営業キロを比較検討した。

乗務員1人当たり営業キロ＝実車延走行キロ÷乗務員の給与支給延人員



乗務員1人当たり営業キロ

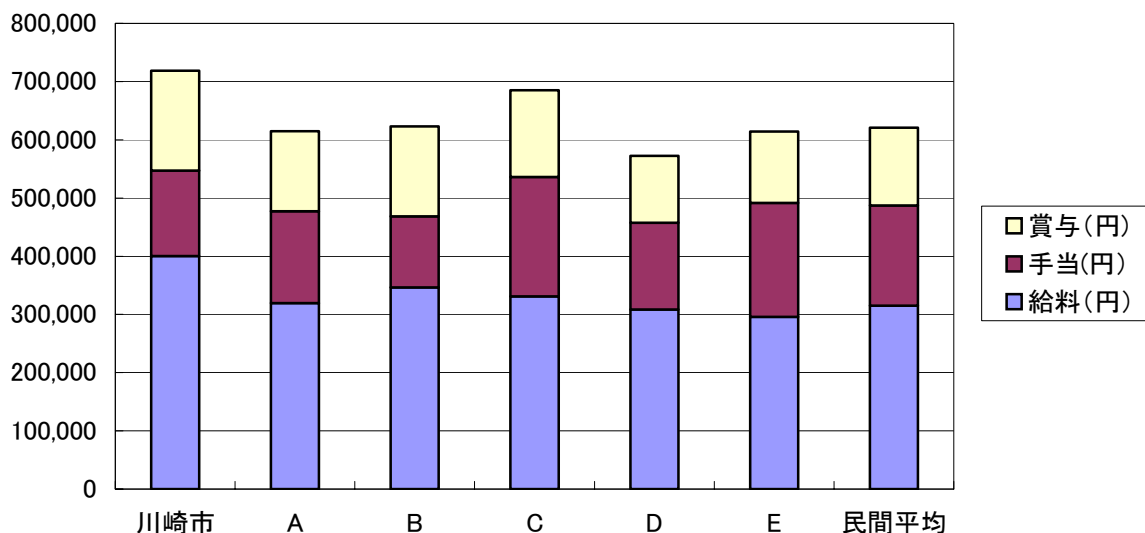
(単位：km)

項目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
乗務員1人当たり営業キロ	19,263	20,464	21,714	26,670	21,900	27,188	23,587

川崎市は市域が狭く、市内のみの運行を行っている市バスの営業キロが短いこと及び市バスの乗務員の最高連続乗務時間が200分と短いことが要因として考えられる。この他、道路の渋滞状況により営業キロが少なくなることも考えられる。乗務員1人当たり営業キロが多いほど運行コストは低くなる。

次に乗務員1人当たりの給与を分析するため、乗務員の平均月額給与の内容を比較した。

乗務員の平均月額給与



乗務員の平均月額給与等

(単位：円)

項目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
給料	400,417	319,355	346,324	330,732	308,254	296,031	315,043
手当	146,627	157,633	121,980	205,578	148,948	195,380	172,325
賞与	171,712	137,522	154,911	148,686	115,418	122,918	133,662
給与計	718,756	614,510	623,215	684,996	572,620	614,329	621,030
退職金	57,892	76,492	37,936	65,754	76,277	40,942	50,482
厚生費	109,486	80,307	84,348	105,686	74,916	78,667	83,317
その他	12,483	9,740	—	826	—	—	800
計	898,617	781,049	745,499	857,252	723,813	733,937	755,629
平均年齢(才)	43.8	48.2	38.5	45.1	44.2	41.7	42.3
平均勤続年数(年)	14.5	16.2	12.2	16.5	14.5	13.8	14.1

(注) 1. 各項目は、支給総額を支給延人員で除して算出した。

2. 退職金については、川崎市は支給時に費用計上しているが、民間バス会社は退職

金相当額を引当計上もしくは退職年金掛け金を外部に拠出しているため、費用計上方法が異なる。

3. 川崎市の厚生費には、基礎年金拠出金及び追加費用が含まれている。
4. D社の乗務員1人当たり給与には、嘱託職員を含んでいる。
5. その他は嘱託職員や臨時職員の給与支給額である。

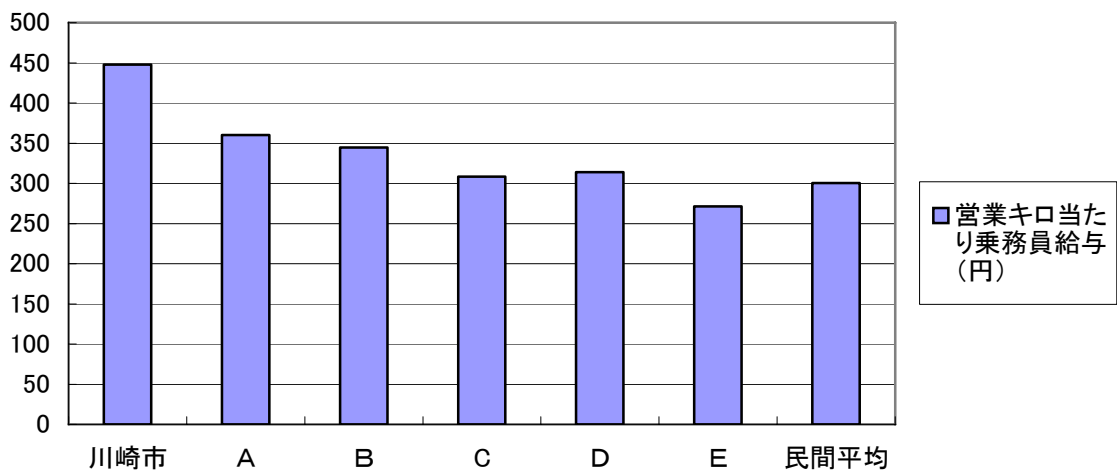
平成11年度の民間バス会社と川崎市バスの乗務員の平均月額給与を比較するに際しては、退職金等の費用計上方法の相違や嘱託の給与の取り扱いに相違があるため、給与（給料、手当及び賞与）を比較対象とした。

民間平均の月額給与が621千円であるのに対して、川崎市バスは719千円と金額にして98千円、率にして15%高い水準にある。

乗務員の給与と営業キロの関係を見るために、営業キロ当たりの給与を比較した。

$\text{営業キロ当たり乗務員給与} = \text{乗務員給与支給総額} \div \text{延べ営業キロ}$

営業キロ当たり乗務員給与



営業キロ当たり乗務員給与

項 目	川崎市	A	B	C	D	E	民間平均
営業キロ当たり乗務員給与 (円)	448	360	344	308	314	271	301

乗務員1人当たりの営業キロは民間に比べて短く、乗務員の1人当たり給与も高いことから、川崎市バスの運行コストは民間に比べて高い水準にある。

(5) 年次貸借対照表

自動車運送事業の過去3年分の財政状態は、以下のとおりである。

貸借対照表

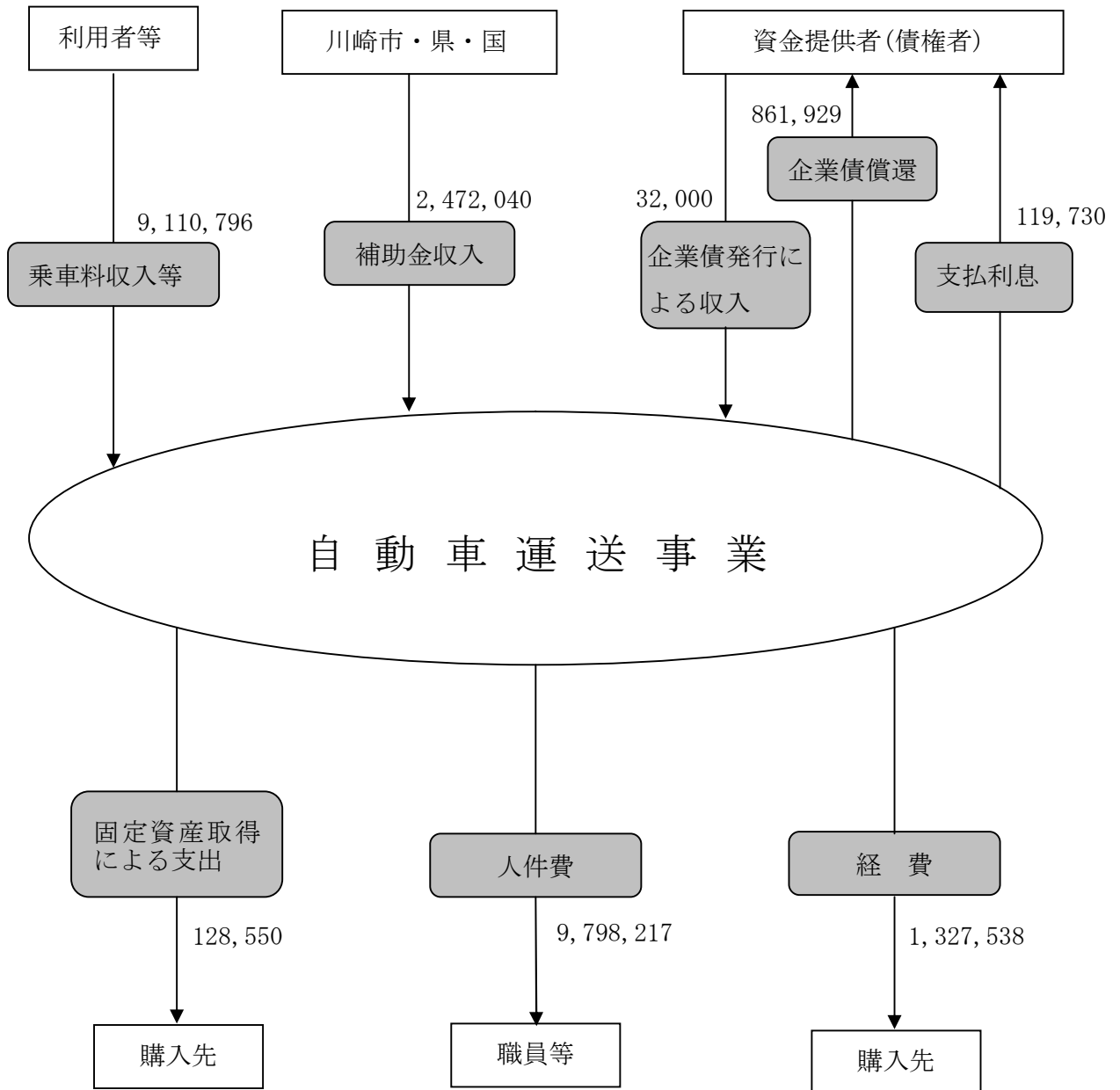
(単位：千円)

科 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
資産の部			
1. 固定資産			
(1) 有形固定資産	6,219,234	6,226,005	5,663,990
(2) 無形固定資産（施設利用権等）	580	1,236	1,091
固定資産合計	6,219,814	6,227,240	5,665,081
2. 流動資産			
(1) 現金預金	2,499,596	2,384,647	2,053,840
(2) 未収金	81,388	107,950	172,925
(3) 前払費用	13,162	11,125	11,085
(4) 前払金	2,007	2,166	2,079
(5) 保管有価証券	110,400	110,900	106,300
(6) その他流動資産	290	383	486
流動資産合計	2,706,844	2,617,171	2,346,713
3. 繰延勘定			
(1) 退職給与金	—	442,221	721,979
繰延勘定合計	—	442,221	721,979
資産合計	8,926,658	9,286,632	8,733,773
負債の部			
1. 流動負債			
(1) 未払金	523,553	352,396	552,652
(2) 未払費用	674,554	1,368,845	1,362,963
(3) 前受金	61,497	56,688	47,691
(4) 預り（担保）有価証券	110,400	110,900	106,300
(5) その他流動負債	84,839	58,555	62,938
流動負債合計	1,454,843	1,947,384	2,132,543
負債合計	1,454,843	1,947,384	2,132,543
資本の部			
1. 資本金			
(1) 自己資本金	232,399	236,399	236,399
(2) 借入資本金（＝企業債）	3,937,229	3,782,472	2,952,543
資本金合計	4,169,628	4,018,871	3,188,942
2. 剰余金			
(1) 資本剰余金			
受贈財産評価額	1,284,555	1,304,876	1,304,876
寄附金	18,475	18,475	18,475
国庫補助金	1,165,474	1,189,647	1,170,853
その他資本剰余金	733,189	843,683	913,303
資本剰余金合計	3,201,693	3,356,680	3,407,506
(2) 利益剰余金（△は欠損金）	100,494	△ 36,303	4,782
うち当期純損益	66,637	△ 132,797	41,086
剰余金合計	3,302,187	3,320,377	3,412,288
資本合計	7,471,815	7,339,248	6,601,230
負債資本合計	8,926,658	9,286,632	8,733,773

(注) 「資本の部」の「(2)借入資本金」は民間企業では借入金（＝負債）である。

3. 資金の状況（平成12年度）

（単位：千円）



キャッシュ・フロー計算書

(単位：千円)

I 事業活動によるキャッシュ・フロー

営業収入		
運送収益等	6,161,195	
特別乗車証負担金	2,835,993	
その他の雑収入	113,608	9,110,796
		<hr/>
営業支出		
人件費	(9,798,217)	
経費	(1,327,538)	(11,125,755)
営業収支		<hr/> (2,014,960)
営業外収支		
受取利息	3,527	
支払利息	(119,730)	
高速鉄道建設準備費	(326,527)	
その他	71,784	
過年度損益修正益	5,105	(364,842)
収益的補助金補填前事業収支		<hr/> (2,380,802)
収益的補助金収入		
他会計補助金	2,440,428	
負担金	121,512	
高速鉄道建設準備金	414,922	2,976,862
事業活動によるキャッシュ・フロー		<hr/> 596,060
II 投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産取得による支出	(128,550)	
資本的補助金収入	31,612	(96,938)
投資活動によるキャッシュ・フロー		<hr/> (96,938)
III 財務活動によるキャッシュ・フロー		
企業債の発行による収入	32,000	
企業債の償還による支出	(861,929)	(829,929)
財務活動によるキャッシュ・フロー		<hr/> (829,929)
IV トータルキャッシュ・フロー		<hr/> (330,808)
V 現金及び現金同等物の期首残高		<hr/> 2,384,647
VI 現金及び現金同等物の期末残高		<hr/> <hr/> 2,053,840

(注) 課税対象取引に係るキャッシュ・フローは消費税等抜きの金額で表示している。

(説明)

資金の状況は、次のとおりである。

- 1) 営業収支の不足分を補助金で補填している。補填してもなお、3億3千万円の資金不足となり、資金（現金及び現金等価物）の期末残高が減少している。
- 2) 資金繰りについては、日々銀行口座ごとに収入と支出を集計し、資金の不足又は資金の余剰が発生しないよう管理している。支払い口座である横浜銀行に3億円を残し、余剰資金があれば、安全性の高いものに限って運用をしている。
- 3) 企業債の償還は9月と3月の年2回であり、料金収入を原資としている。不足分については補助金から補填している。交通局の企業債には借換の制度はない。
- 4) 期末には、①翌月の経費精算資金と②3月末退職者に対する退職金の支払が生じるため、他の月末よりも現金残高が増加する。原則として、職員の退職は3月末である。

Ⅲ. 外部監査の結果

1. 補助金関係

(1) 一般会計繰入金

i. 一般会計繰入金の状況

平成10年度、11年度及び12年度における一般会計繰入金の状況は次のとおりである。

収益的収入

(単位：千円)

科目	項目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
営業収益	運輸雑収益			
	特別乗車証負担金（敬老分）	2,656,930	1,623,629	1,683,764
	〃（身体障害者等分）	1,028,873	1,015,253	1,086,534
	〃（公害患者分）	20,891	18,733	17,905
	〃（精神障害者分）	41,450	48,590	47,718
	計	3,748,144	2,706,205	2,835,921
営業外収益	他会計補助金			
	市営案内所業務費補助金	14,580	14,982	14,918
	車両償却費補助金	277,300	666,849	759,118
	行政路線等に対する補助金	969,410	1,764,338	1,666,392
	小計	1,261,290	2,446,169	2,440,428
	負担金			
	市民プラザ線運行費負担金	85,360	87,687	86,932
	市民ミュージアム線運行費負担金	22,739	22,057	21,579
	浮島バス関連施設維持費負担金	7,597	8,287	8,272
	危険物貯蔵施設等撤去負担金	1,000	0	0
	CNG充填作業人件費負担金	0	179	268
	クリーン軽油導入負担金	0	0	4,461
	小計	116,696	118,210	121,512
	高速鉄道建設準備負担金	0	0	349,541
	計	1,377,986	2,564,379	2,911,481
合計		5,126,130	5,270,584	5,747,402

資本的収入

(単位：千円)

科目	項目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
一般会計補助金	低公害バス購入費補助金	17,604	17,891	0
	最新排ガス規制車更新費補助金	50,608	60,325	0
	ノンステップバス購入費補助金	0	16,860	0
	CNGノンステップバス購入費補助金	0	7,900	0
	やすらぎバスステーション整備補助金	0	3,073	0
	合計	68,212	106,049	0

ii. 対象及び実施手続

平成10年度、11年度及び平成12年度における一般会計繰入金につき関係者からその内容及び算定方法につき説明を聴取し、繰入根拠について地方公営企業法への準拠性を検討した。また、一般会計繰入金の算定明細を入手し、試査によりその計算基礎となる資料と突合、必要に応じて計算チェックを実施した。

iii. 指摘事項

イ. 敬老特別乗車証負担金

敬老特別乗車証負担金は、市の施策として、年齢70歳以上の者に対し特別乗車証を交付することによる料金相当額を一般会計が負担しているものである。

この敬老特別乗車証負担金（平成12年度）は以下の算式にて算定している。

敬老特別乗車証負担金＝

敬老特別乗車証利用者見込み数×回数券単価×月当たり利用回数12回（注）
×12か月

（注）月当たり利用回数12回は、以下の算式にてアンケート結果に基づく平成元年度の乗車率を平成7年度の乗車人員により算定した回数である。

<月当たり利用回数 計算過程>

$$\text{平成元年度乗車率} \times \frac{\text{平成7年度乗車人員}}{\text{平成元年度乗車人員}} =$$

$$13.5\text{回}/\text{月} \times \frac{41,548\text{千人}}{46,631\text{千人}} \div 12.0\text{回}/\text{月}$$

上記のように、平成12年度の算定における月当たり利用回数12回は、平成元年度の乗車率を平成7年度の乗車人員により見直しした回数であるが、利用可能な最新の乗車人員による見直しが行われていない。すなわち、平成12年度の当該負担金算定においては、平成10年度の乗車人員が把握可能であり、この人員を使用して乗車率を計算すべきと考える。平成10年度乗車人員を利用して再計算すると下記のように11.2回となる。毎年度最新の乗車人員にて再計算し利用回数を見直すべきである。

<平成10年度乗車人員による月当たり利用回数 >

$$\text{平成元年度乗車率} \times \frac{\text{平成10年度乗車人員}}{\text{平成元年度乗車人員}} =$$

$$13.5\text{回}/\text{月} \times \frac{38,846\text{千人}}{46,631\text{千人}} \div 11.2\text{回}/\text{月}$$

なお、平成12年度の敬老特別乗車証負担金は、1,683百万円であるが、乗車率を11.2回で計算すると、1,572百万円となり、一般会計の当該負担金が111百万円減少することとなる。

前述したように、敬老特別乗車証負担金の算定基礎となる乗車率については、平成元年の葉書アンケートによっており、近年調査がされていない。アンケートの実施には手間を要するが、前回の調査から約12年を経過しているため、早急に調査を実施し、この調査結果を一般会計からの繰入金算定に反映することが必要である。

ロ. 身体障害者等特別乗車証負担金

市の福祉措置として、市内の生活保護者その他の援護、育成、または更生の措置を要する者に対して特別乗車証が交付されており、その料金相当額について一般会計から負担金として受け入れている。

算定方法は「3か月ごとの交付枚数×3か月定期単価」である。

① 平成12年度における当該負担金が正しく計算されているかどうかを確かめるため、交付枚数について2つの区を任意にサンプルし、各区役所で交付した交付実績表と突合した。その結果、1つの区については交付枚数2,287枚であるべきところ書損じ(24枚)及び再交付(25枚)枚数49枚を含んで2,336枚にて計算されていた。この結果、平成12年度における当該負担金は、正しく計算した場合と比較し、4,771千円(25,650円×39枚×4回(12か月)+25,650円×10枚×3回(9か月))多く計算されていた。当該負担金の計算における交付枚数については、実際に交付された枚数を基礎として計算されるべきであり、書き損じ及び再交付分については含めるべきではない。

② 上記に示したように、身体障害者等特別乗車証負担金については「3か月ごとの交付枚数×3か月定期単価」で計算されている。

すなわち、交付期間3か月間で交付した者は、以下のように計算上全て交付期間の最初の月で交付したものとして計算している。

交付期間	計算上の交付月	負担金の計算期間
4月～6月までに交付した者	全て4月に交付	12か月
7月～9月までに交付した者	全て7月に交付	9か月
10月～12月までに交付した者	全て10月に交付	6か月
1月～3月までに交付した者	全て1月に交付	3か月

上記のように、交付期間3か月間に交付した者はすべて交付期間の最初に交付したものとみなして計算しているため、正しく計算した場合との誤差が大きくなっている。本来は月別の交付枚数で、以下のように計算すべきである。

交付月	計算上の交付月	負担金の計算期間
4月に交付した者	4月に交付	12か月
5月に交付した者	5月に交付	11か月
6月に交付した者	6月に交付	10か月
7月に交付した者	7月に交付	9か月
8月に交付した者	8月に交付	8か月
9月に交付した者	9月に交付	7か月
10月に交付した者	10月に交付	6か月
11月に交付した者	11月に交付	5か月
12月に交付した者	12月に交付	4か月
1月に交付した者	1月に交付	3か月
2月に交付した者	2月に交付	2か月
3月に交付した者	3月に交付	1か月

ハ. 行政路線等補助金

市民の要望により、不採算であっても運行しなければならない行政路線について、その損失分を一般会計の負担としたものである。

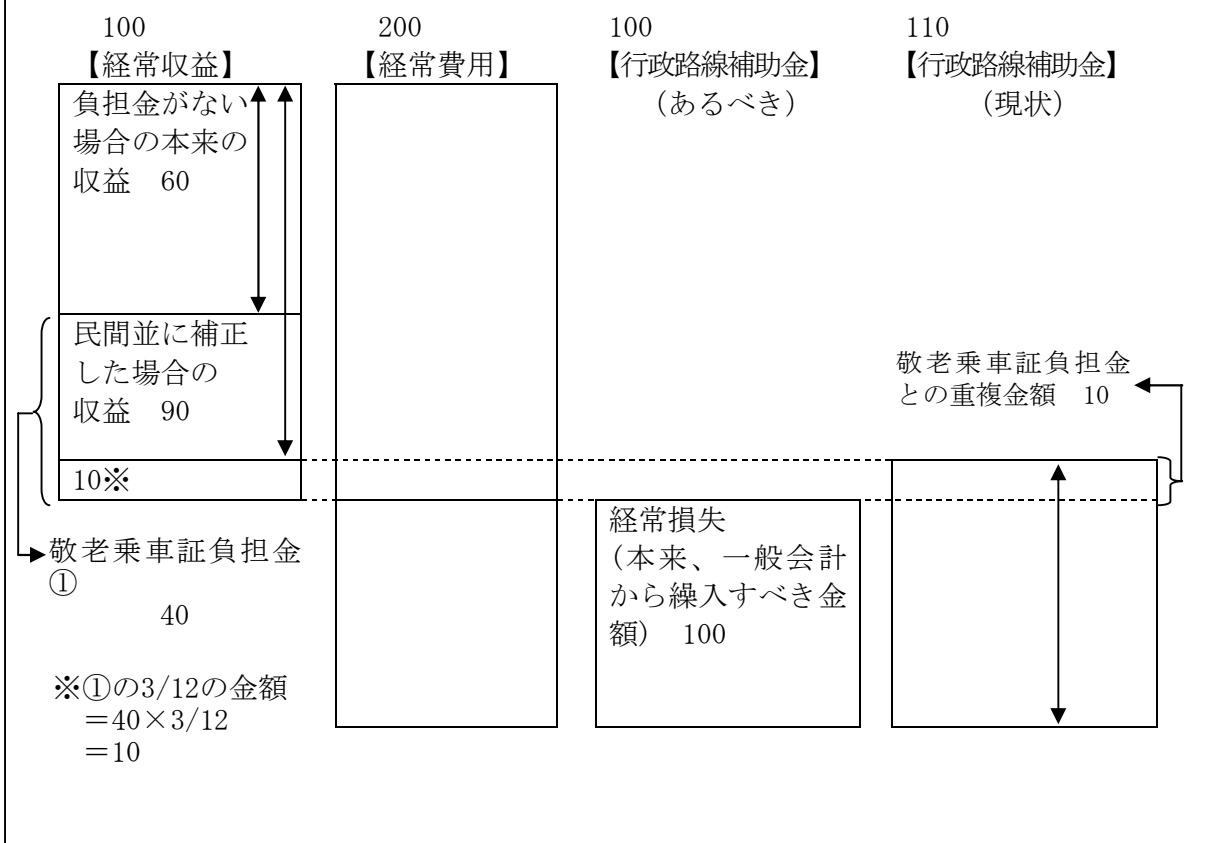
補助対象となる路線は営業係数180以上の路線（営業係数とは、営業費用を営業収益で除した数に100を乗じた数である）であり、補助金の額は、当該対象路線にかかる経常損失相当額である。

現状、補助金の額となる経常損失額の計算において、経常収益の一部を減額して算出しているため、経常損失が大きくなり、結果として補助金が多く計算されている。具体的には、経常収益を計算する際、収益に含まれている敬老特別乗車証負担金のうち12分の3（ $\frac{3}{12}$ ）を減額して計算している。これは、交通局の説明によると、民間バス事業者に対する敬老特別乗車証負担金が月9回（市営バスに対しては月12回）の乗車率で計算されているため、民間並に計算したためとのことである。

項 目	利用回数	摘 要
市営バスにおける敬老特別乗車証	12回／月	平成元年葉書アンケート実施 回収率54.4%にて 平均利用回数13.5回／月 これを平成元年と平成7年との乗降人員比で補正
民間バス事業者における敬老特別乗車証	9回／月	以前から使用、根拠となる文書が残っていない
差 異	3回／月	利用回数が市営バスの方が多くなっている

市の交通局において敬老特別乗車証負担金が、乗車率月12回にて算定されて支払われているにもかかわらず、民間バス事業者並に月9回の乗車率にて行政路線等補助金を計算することは理論的ではない。「Ⅱ. 2. 交通事業の財務の概況」でも述べたとおり、交通局の営業費用は民間に比べ高く、特に人件費は高くなっている。もし、収益を民間並とするならば、コストも民間並として計算しなければならない。現状の計算方法は補助金が多く計算されるように考えられており、理論的には整合性がとれないものとなっている。

<例> ある路線の経常収益が100、経常費用が200で、経常収益100に敬老乗車証負担金40が含まれている場合、経常損失は100となり、本来一般会計から繰入すべき行政路線補助金金額は100となる。しかし、現状では経常収益100から敬老乗車証負担金40の3/12の10を控除して補正し、経常収益90から経常費用200を控除して経常損失110を行政路線補助金としているため、敬老乗車証負担金と行政路線補助金が10だけ重複している。



敬老特別乗車証負担金の一部（12分の3）を経常収益から控除して経常損失を計算するため、当該控除した金額だけ経常損失が多く計算されることとなり、交通事業会計の一般会計繰入金は敬老特別乗車証負担金と行政路線等補助金が一部重複して繰入されている。平成12年度において、重複して繰入された金額は、以下に記載した補助対象路線の増加により多く繰入された金額を含め、862,455千円である。

行政路線補助金については、前述のように営業係数180以上の路線を対象として繰入されることになっている。敬老特別乗車証負担金は、営業収益に含まれるため、当該負担金の12分の3を控除して計算した場合は、営業収益がその金額だけ小さくなり、結果として営業係数が高く計算されることになる。

<例>

- ・営業収益は、100であり、この中には敬老特別乗車証負担金が40含まれている。
- ・営業費用は、170である。

上記の場合、営業係数は $(170 \div 100) \times 100 = 170$ となる。

しかし、現在交通局の実施している算出方法によると、敬老特別乗車証負担金の12分の3を控除して営業収益を計算するため、営業係数は次のようになる。

- ・営業収益 $100 - (40 \times 3/12) = 90$
- ・営業費用 170
- ・営業係数 $170 \div 90 \doteq 189$

以上のように、収益に含まれる敬老特別乗車証負担金の12分の3を控除して補助金を算出した場合には、本来、営業係数が180未満で補助金の対象とならない路線であっても補助金の対象となるケースが発生し、その結果、補助金の対象となる路線が増加することとなる。

二. 償却費補助金

償却費補助金は車両減価償却費の全額につき一般会計より補助を受けているものである。

償却費補助金の繰入根拠につき交通局では、「都市交通整備調査会の答申」において資本費（減価償却費と企業債利子）の全額を一般会計が負担するように提案したものを、一部制度化したものであるとしている。しかし、この答申は昭和53年2月3日のもので既に24年を経過しており、現在適用することは妥当でない。また、総務省（旧自治省）からの「地方公営企業繰出金について（通知）」にも記載がない。

地方公営企業法第17条の3では、「災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には、一般会計より補助をすることができる。」と規定されているが、当該償却費補助金は、この規定には合致しないと判断される。

繰入根拠を見直し、その根拠を明確にしておくことが必要である。

また、市民プラザ線については路線開設当初から採算性確保の見通しがなく、福祉的な見地から路線運行されているため、当該路線にかかる経常損失額を一般会計からの負担金の対象としている（市民プラザ線負担金）。しかし、経常損失の計算において、車両の減価償却費を含んで計算しているため、前述の償却費補助金と一部重複して負担金が繰入られている。

平成12年度の市民プラザ線負担金及び償却費補助金には、市民プラザ線使用車両の減価償却費相当額3,833千円が重複して繰入されている。市民プラザ線使用車両の減価償却費については、償却費補助金の計算において控除すべきである。

2. 人件費関係

(1) 給料及び手当

i. 対象及び実施手続

本局及び2営業所（井田、塩浜）において、実際労働時間及び超過勤務時間の把握方法と各種手当の付与状況を検討した。

検討対象

営業所	乗務員	事務員	嘱託員
井田	時間外勤務手当 中休手当	時間外勤務手当	誘導業務手当
塩浜	時間外勤務手当 中休手当	—	誘導業務手当

平成13年3月分の処理について、井田営業所は任意3件、塩浜営業所は任意2件をサンプルとして検討した。

時間外勤務手当等の支給事務手続の「川崎市交通局企業職員の給料等の額及び支給方法等に関する規程」（以下「給与規程」という。）等への準拠性を検証し、本局及び営業所の担当者に人件費に係る日々の業務フローについて説明を聴取した。また、必要に応じて、関連証憑との突合を実施した。

また、本局において、給与計算の妥当性を検証するため、給料及び手当については平成12年12月21日支給分12名、平成12年12月8日支給分期末勤勉手当（賞与）については6名を任意にサンプルした。

営業所から送付される時間外勤務手当等のデータと給与計算の整合性を確認し、また基本給与額及び手当支給額について規定及び各種届出との整合性を確認した。

ii. 指摘事項

バスの運行遅延により時間外勤務手当が支給されることがある。これは、「川崎市交通局企業職員のうち特別の勤務に従事する職員の勤務時間、休日、休暇等に関する規程」で保障している休憩・休息时间1時間を確保できない場合に、削られた休憩時間等を補填し、その後のダイヤで定められた時間どおりの運行を確保するため

支給するものである。

この遅延対策については、営業所ごとに以下のルールにより時間外勤務時間を算出し、手当を計算している。

各営業所の遅延対策時間（交通局提出資料より）

営業所名	時間外勤務時間の算出ルール
上平間	休憩時間等が不足する時間が、1分～5分不足の場合は30分、6分～19分不足の場合は1時間の時間外勤務処理。
塩 浜	休憩時間等が不足する時間が、1分～4分不足の場合は20分、5分～19分不足の場合は30分の時間外勤務処理。
井 田	休憩時間等が不足する時間が、1分～4分不足の場合は30分、5分～19分不足の場合は1時間の時間外勤務処理。
鷲ヶ峰	休憩時間等が不足する時間が、1分～19分不足の場合は1時間の時間外勤務処理。
菅 生	休憩時間等が不足する時間が、1分～13分不足の場合は30分、14分～19分不足の場合は1時間の時間外勤務処理。

（注）19分を超える場合は、時間外勤務者で対応する。

時間外勤務者とは、正規の勤務時間を超えて時間外勤務を行った者、又は週休日に勤務を行った者である。時間外勤務者によって運転者を確保し、予定された者に代って乗務する。

これは、局長から営業所長へ委任された手続で、営業所長の裁量で行っているとのことであるが、局長から営業所長への委任の規定がない。規定が整備されていないため管理ルールが明確になっていないが、局長から営業所長へ委任されているのは、時間外勤務の命令であると考える。

本来、時間外勤務手当の基礎となる超過時間の算出については、給与規程（注）の『勤務した全時間』（＝実働時間）に基づき計算されるべきものであり、各営業所で任意に設けた超過勤務時間の算出ルールは給与規程に準拠していないものと判断する。

すなわち、時間外勤務手当の支給対象時間については、給与規程に『正規の勤務時間以外に勤務した全時間に対して～』とあり、実働時間により時間外勤務手当を

計算すべき旨を定めているが、各営業所の設定した手当対象時間の算出方法は実働時間より多くなり、結果として時間外勤務手当を過大に支給していることになる。

運行遅延に係る時間外勤務手当の計算は、給与規程に基づき計算を行うべきである。

なお、遅延対策時間に係る手当を特殊勤務手当に準じたものとして取扱うのであれば、局長から営業所へ委任し営業所長の判断で決定するよりも、局長が超過時間算出のルールを作り全営業所が統一の基準のもと運用すべきものである。

(注) 給与規程第15条によると、『正規の勤務時間以外に勤務した全時間に対して、勤務時間1時間につき、第18条に規定する勤務1時間あたりの給与額に正規の勤務時間外にした．．．（省略）．．．定める割合を乗じて得た額を時間外勤務手当として支給する。』としている。

(2) 退職給与引当金

i. 指摘事項

退職給与引当金が川崎市交通事業会計の決算書において計上されていない。

退職金は、労働協約等に基づいて従業員が提供した労働の対価として支払われるものであると一般に解釈されており、基本的には賃金の後払いの性格を持っている。

地方公営企業法では、計理の方法として発生主義によるべきことが定められており、退職金が会計にいう発生主義の要件を満たしている場合には、退職金の支払に備えて引当金を計上すべきこととなる。

企業会計原則注解18では、「①将来の特定の費用又は損失であって、その発生が当期以前の事象に起因し、②発生の可能性が高く、かつ、③その金額を合理的に見積ることができる場合には、当期の負担に属する金額を当期の費用又は損失として引当金に繰入れ、当該引当金の残高を貸借対照表の負債の部又は資産の部に記載するものとする。」としている。すなわち、この3条件を満たす場合には企業会計上費用又は損失を引当金として繰入れ、残高を貸借対照表（負債）に計上することが求められている。

さらに、交通事業等の公営企業会計は基本的には企業会計の考え方を採用してい

る。加えて「川崎市交通事業会計規程」第133条では毎事業年度末において、振替伝票により決算整理を行わなければならないものの一つとして、退職給与引当金の計上を義務付けている。従って、発生主義の要件を満たしている退職給与引当金を計上すべきである。

(参考)

○川崎市交通事業会計規程（平成4年3月31日交通局規程第8号）

(決算整理)

第133条 経理担当課長は、毎事業年度末において、次に掲げる事項につき、振替伝票により決算整理を行わなければならない。

- ・
- ・

(第1号から第2号まで記載を省略)

- ・
- ・

(3) 退職給与引当金及び修繕引当金の計上

- ・
- ・

(第4号から第6号まで記載を省略)

- ・
- ・

ii. 試算値

平成10年度から12年度において退職給与引当金として計上すべき金額（各年度末に在籍職員が自己都合により全員退職したと仮定した場合の要支給額）を試算すると以下のようなになる。

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
給 料 ①	3,612,840千円	3,618,026千円	3,534,556千円
年度末職員数 ②	866人	865人	834人
平均給料月額 (①÷②÷12) ③	347千円	348千円	353千円
年度末平均勤続年数 ④	16.83年 (17年)	16.94年 (17年)	17.00年 (17年)
平均勤続年数に対応する乗率 ⑤	20.00月	20.00月	20.00月
自己都合退職による退職給与金要支給額(③×⑤×②)	6,021,401千円	6,030,036千円	5,890,926千円

(注1) 交通局試算値

(注2) 試算方法は各年度末に在籍する全職員が同日自己都合退職を行ったと仮定し、概算（平均給料月額×平均勤続年数に対応する乗率×年度末職員数）によっている。

(注3) 上記の年度末人員は年度末退職者、局長を含み、休職者を除く。

(3) 退職手当の繰延計上

i. 指摘事項

貸借対照表に退職手当として実際に支給した金額の一部が繰延勘定として計上されている。

繰延勘定は、退職手当の支給総額のうち定年退職者数が基準退職者数を超える退職手当について、収益と費用を平準化するために計上されたものである。この基準退職者数とは平成10年12月現在の在籍人員をその時点の平均勤続年数で除した人数である。定年退職者への退職手当は将来の収益に貢献するものではないため、資産として繰延勘定へ計上することは会計理論上、適切でない。本来、毎決算期において負債に退職給与引当金を計上し、退職手当支払時に引当金を取崩すことにより処理すべきものである。

(参考)

○地方公営企業法施行令

(繰延勘定として整理できる損失及び費用)

第二十六条 災害に因る事業用資産の損失が多額であつてその全額を当該災害のあつた事業年度において負担することができない場合においては、その損失の全部又は一部を繰延勘定として整理することができる。

2 将来の事業年度に影響する次の各号に掲げる営業経費は、その全部又は一部を繰延勘定として整理することができる。

一 企業債発行差金

二 開発費

三 試験研究費

四 退職給与金

・
・

(第3項の記載を省略)

・
・

繰延勘定は、地方公営企業法施行令第26条第2項において認められているものの、繰延勘定として計上可能な要件は「地方公営企業法及び同法施行に関する命令の実施についての依命通達」9(一)3にて厳しく定めている。すなわち「退職給与金を繰延勘定として整理することができる場合は、職制もしくは定数の改廃又は予算の減少その他経営上やむを得ない事由による退職職員が多く、これに伴い退職給与金の支給額が多額であつて当該事業年度において負担することができないと認められる場合であること。」とし、繰延資産への計上は「経営上やむを得ない事由」に限定している。

交通局は、昭和40年代にバス路線の拡充・整備を目的として、乗務員を大量に採用したため退職者が急増したことから、退職手当の支給総額のうち定年退職者数が基準退職者数を超える退職手当の支給額を、「経営上やむを得ない事由」に該当すると判断している。しかし、経営上やむを得ない事情とはバス路線の大幅な廃止等

によって特別に退職手当の支給額が多額である場合に限定され、単に定年退職者数が基準退職者数以上の場合にはこれに該当しないものと判断する。

民間企業では、多額の損失を繰延資産に計上した事例として、阪神淡路大地震における固定資産等の除却損を繰延資産に計上した事例はあるが、天災により発生した臨時巨額の損失である。

なお、この基準退職者数は平成10年12月現在の在籍者数÷平均勤続年数にて計算されているが、計算式を明示している規定等がなく、在籍者数、平均勤続年数の計算明細等の証憑は保管されていない。

(単位：円)

年 度	繰延勘定
平成10年度末	—
平成11年度末	442,220,890
平成12年度末	721,979,080

(4) 退職手当支給の妥当性

i. 対象及び実施手続

平成12年度分の退職手当支給者52名のうち、退職事由ごとに無作為に8名を抽出し、調査対象とした。内訳は以下のとおりである。

退職の事由	対象人数	サンプル数	内訳
普通退職者	1	1	100.0%
勸奨退職者	5	1	20.0%
公務外死亡	1	1	100.0%
定年退職者	45	5	11.1%
計	52	8	15.4%

上記の8名につき、職員の退職手当が「川崎市職員退職手当支給条例」及び関連規定等に基づき適切に処理されているかについて検討するため、庶務課から手続等の内容を聴取し、次の手続を実施した。

- ① 退職金算出の基礎となるA) 勤続年数、B) 給料月額、C) 支給率につき条例、規定等及び関連する資料と照合し、それぞれが事実に基づき正しいことを確かめた。
- ② ①に基づき退職手当の計算が正確に行われていることを確かめた。
- ③ 退職手当に係る会計処理、支給の手続が正しく行われていることを確かめた。

ii. 指摘事項

イ. 定年退職時の退職手当算定の基礎となる給料月額のアップ

平成12年度においてサンプル対象となった定年退職者の号級は定年退職日である平成13年3月31日にすべて同じ級において号が2号級昇給している。

この昇給は、以下の「退職時における特別昇給要綱（昭和60年2月14日59川交庶第1237号決裁）」（以下「特別昇給要綱」という。）に基づいて行われている。特別昇給要綱では「特別昇給を行うことができる。」となっているが、定年退職者は全員が昇給している。定年退職者以外の勸奨退職者又は普通退職者も同要綱第2項又は第1項の要件に該当する者は原則2号給又は1号給の昇給をしている。

(参考)

○退職時における特別昇給要綱（昭和60年2月14日59川交庶第1237号決裁）

川崎市交通局企業職員の給料等の額及び支給方法等に関する規程（昭和32年交通部規程第7号）第3条第7項又は第9項の規定により、職員が退職（死亡を含む。以下同じ。）する場合、次により特別昇給を行うことができる。

1 川崎市職員退職手当支給条例（昭和23年川崎市条例第73号。以下「条例」という。）第3条又は第4条に該当するとき

在職期間が10年以上の場合 1号給

2 条例第5条第1項に該当するとき

(1) 在職期間が10年以上20年未満の場合 1号給

(2) 在職期間が20年以上の場合 2号給

附則

この要綱は、昭和60年3月31日から実施する。

(参考)

○川崎市交通局企業職員の給料等の額及び支給方法等に関する規程（昭和32年11月20日交通部規程第7号）

(初任給及び昇給の基準等)

第3条 職員の属すべき職務の級は、前条第2項に基づく分類の基準に従い、かつ、予算の範囲内で、交通局長（以下「局長」という。）が決定する。

・

・

(第1項から第5項まで記載を省略)

・

・

6 職員が現に受けている号給を受けるに至ったときから、12月を下らない期間を良好な成績で勤務したときは、1号級上位の号級に昇給させることができる。ただし、第2項又は第4項の規定により号級が決定された場合において、他の職員との均衡上必要と認めるときは、12月の期間を短縮することができる。

- 7 職員の勤務成績が特に良好である場合においては、前項の規定にかかわらず、同項に規定する期間を短縮し、若しくは、その現に受けている号給より2号給以上上位の号給へ昇給させ、又はそのいずれをもあわせ行うことができる。
- 8 職員の給料月額が、その属する職務の級における給料の幅の最高額である場合又は最高額を超えている場合には、その者が同一の職務にある間は、昇給しない。ただし、それらの給料月額を受けている職員でその給料月額を受けるに至った時から24月（その給料月額が職務の級における給料の幅の最高額である場合にあつては、18月）を下らない期間を良好な成績で勤務したものについては、その職員の属する職務の級における給料の幅の最高額を超えて川崎市交通局企業職員の初任給、昇格、昇給等に関する規程（以下「初任給規程」という。）の定めるところにより昇給させることができる。
- 9 前項の給料月額を受けている職員で、勤務成績が特に優秀である者について前項ただし書の規定を適用する場合においては、同項ただし書に規定する期間を短縮し、若しくは、初任給規程に定めるところにより昇給させ、又はそのいずれをもあわせ行うことができる。
- ・
 - ・
- (第10項、第11項の記載を省略)
- ・

定年退職時の退職手当算定基礎となる給料月額の昇給につき「給与規程」の内規として「特別昇給要綱」があるが、定年退職者の全員が「給与規程」第3条第7項「勤務成績が特に良好である場合」又は第9項「勤務成績が特に優秀である者」に該当している。

「川崎市交通局企業職員の初任給、昇格、昇給等に関する規程」（昭和47年6月15日交通局規程第9号）第15条では昇給させるには、その者の勤務について監督する地位にある者から勤務成績についての証明を得て行わなければならないとされているが、現状、勤務成績についての証明となる根拠資料が保存されておらず、規程に準拠していない。今後は退職時において特別昇給させる場合、勤務成績について証明となる資料を作成する必要がある。

なお、「川崎市交通局企業職員勤務評定規程」が定められており、この中には、職員が割り当てられた職務を遂行した実績及びその職務遂行の過程において見られた職員の態度、適性、能力等を分析的に評価し、公正かつ公式に記録するとされている。勤務評定は、定期（年1回）又は特別（局長が必要と認めた職員につき、その都度）に実施され、その結果は評定者により所定の勤務成績報告書に記録され、確認者（局長又は次長）の確認を受けることとされている。勤務評定は5段階評価で行われるが、5に該当する職員は、勤務成績が特に優れていると評価されたものである。

交通局によると、上記の勤務評定と退職時の勤務評定は異なるものであり、勤務評定において特に優秀と評価されていなくとも、退職時には勤務成績が特に良好又は特に優秀に該当すると判断している。

（参考）

○川崎市交通局企業職員の初任給、昇格、昇給等に関する規程（昭和47年6月15日交通局規程第9号）

（昇給）

第15条 職員を給料等支給規程第3条第6項、第7項又は第8項ただし書の規定により昇給させるには、その者の勤務について監督する地位にある者から昇給させようとする者の勤務成績についての証明を得て行わなければならない。

また、「特別昇給要綱」は現状規定化されていないが、「地方公営企業法及び同法施行に関する命令の実施についての依命通達」の「第四 企業職員の身分取扱いに関する事項」の「三 給与」第3項では手当の額及び支給方法等は「管理規程」として定めるべきこととされているため、規定化すべきである。

(参考)

○地方公営企業法及び同法施行に関する命令の実施についての依命通達

第四 企業職員の身分取扱いに関する事項

- ・
- ・

(「一 労働関係」と「二 職階制」の記載を省略)

- ・
- ・

三 給与

- ・
- ・

(第1項、第2項の記載を省略)

- ・
- ・

3 企業職員の給与の種類は、給料及び手当とされているものであり（法第三十八条第一項）、各企業における企業職員の給与の具体的な種類及び基準は、条例で定めるべきであること（法第三十八条第四項）。なお、給与の額、支給方法等の細目的事項は、管理規程で定めるものであること（法第九条第二号）。

- ・
- ・

(「四 地方公務員法の適用除外」の記載を省略)

- ・
- ・

定年退職者については、昇給の根拠となる書類はないが、「勤務成績が特に良好である場合」又は「勤務成績が特に優秀である者」の証明がなされない場合には、サンプル対象となった5名について試算すると、定年退職日における退職手当算定の基礎となる給料月額のアップにより、1,979千円退職手当が多く支給されていることになる。

<定年退職サンプルによる退職手当に係る影響額の試算>

(単位：円)

年 度	定年退職手当額	影響率	影響額	人数	1人当たり影響額
平成12年度 サンプル	140,340,440	1.41%	1,979,370	5	395,874

(注) 上記は平成12年度にて任意に抽出した8名のうち定年退職者に係るもので、その影響額、影響率は平成13年3月31日に昇給しなかったものとして計算した退職手当金との差額により算出している。

平成10年度から平成12年度までの定年退職者計113名に対する退職手当の影響額を上記のサンプル調査の結果算出された影響率1.41%に基づき試算すると、42,976千円多かったことになる。

3. 収入関係

(1) 営業所のバス料金収入に係る管理

i. 対象及び実施手続

営業所において、バス料金収入に係る処理手続の妥当性を検討した。

- ① 3営業所（井田、上平間、塩浜）及び1出張所（菅生）における特定月又は特定日の料金収入集計処理及び乗車料金払戻処理
- ② 3営業所（井田、上平間、塩浜）における特定月の現金を除く定期券等在庫実査事務処理
- ③ 井田営業所における特定月の定期券等受払事務処理
- ④ 上平間営業所及び塩浜営業所における特定日の銀行への払込処理
- ⑤ 上平間営業所、塩浜営業所及び菅生出張所における特定日の銀行への払込時過不足処理

上記の処理手続の妥当性を確かめるため、営業所長及び営業所担当者からバス料金収入に係る日々の業務フロー及び事務処理手続につき説明を聴取した。また、必要に応じて証憑との突合により、事務処理手続が所定の手続に従っているかどうか検討した。

ii. 指摘事項

イ. 金券類（回数券、バス共通カード）の管理

回数券、バス共通カードは、平成4年度から会計上の処理として、資産としての貯蔵品に計上する方法から購入時に経費処理する方法に切り替えた。定期券等は貯蔵品ではないため、事業年度末のたな卸の規定（「川崎市交通事業会計規程」第77条第1項）は適用されない。

交通局の対応として、以前に貯蔵品受払簿の規定（「川崎市交通事業会計規程」第76条）と事業年度末のたな卸の規定（「川崎市交通事業会計規程」第77条第1項）を準用する内規を作成したが、文書保存規定の保存期間経過後で、廃棄処

分をしていると担当者から説明を受けた。平成10年度から平成12年度では当該内規の文書は存在しない。

営業所では、月末に回数券及びバス共通カードについて現物をカウントして、たな卸報告書を作成のうえ営業所長の承認を受け、交通局経理課に報告している。

川崎市交通局の規程上の取扱いでは、回数券及びバス共通カードについては現金としても貯蔵品としても取扱いを規定していないが、バス共通カードは流通性が高く、かつ高額であるため、バス共通カードの保管方法については、現金等価値物として扱うよう規定すべきである。営業所においては、現金と同様の管理を行うよう事務手続を改める必要がある。

(2) 現金管理

i. 実査日及び対象資産、対象場所

対象とした営業所及び実査日：鷺ヶ峰営業所 平成13年7月5日（木）

対象資産：料金等収入のうち紙幣（10,000円札、5,000円札、1,000円札）

ii. 調査方法及び結果

営業所において、バス料金及びバスカード発売収入の現金のうち紙幣について、実査を行い金種明細票と照合した。また、現金の管理方法について、担当者から聴取を行うとともにその管理状況を視察した。

iii. 指摘事項

イ. バス料金、カード売上金等の現金の過不足

一部の営業所において、売上金過不足の実態が現金過不足受払簿に記帳されず、翌日の売上として処理されていた。過不足の生じる原因は、①担当者的人為的なミス②現金精査機の不具合、③売上金を金融機関へ収納する現金輸送業務受託業者側の検算ミス等である。

毎日大量の現金を扱う関係上、現金過不足が生じる原因の特定はかなり困難なため、現金過不足の調整は、翌日の売上を修正することにより処理をしている。

しかしながら、当該修正処理をしてしまうと、営業所から営業課への現金過不足の報告が行われず、その事実が伝達されないため、営業課では営業所での現金管理の状況を把握することができない。

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。日々一定金額以上の現金過不足が発生した場合には当該現金過不足の生じた原因を営業所で調査し、調査結果を報告書にて営業課へ報告するよう徹底すべきである。

営業課では現金過不足の生じる原因を把握分析し、全営業所に現金過不足を防止するため適切な指示をすることが、現金管理上必要である。

ロ. 現金実査の手続規定

現金について、日次における実際の有高と出納帳との照合手続については、特に規定されていない。その理由は「川崎市交通事業会計規程」第6条の善管注意義務規定が根拠となっている。

現金の管理責任者については、「川崎市交通事業会計規程」第3条の企業出納員への事務委任規定、同第4条の一部現金の保管規定により定められている。経理課長、営業課長、営業所長、営業所出張所長は現金を保管でき、川崎市交通局長は、出納、現金の保管を委任するものとしている。

現金の取扱者については、「川崎市交通事業会計規程」第5条の現金取扱員の規定がある。

- 局の現金、預金、小切手その他これに代わるべき証書（以下「金銭」という。）を取り扱うため現金取扱員を置くとしている。
- 現金取扱員は以下に掲げる者を充て、その者が1人1日に取り扱うことができる現金の限度額は、以下に定める額としている。

(1) 乗合自動車運転手	100,000円
(2) 誘導員	400,000円
(3) その他局長が命じたもの	5,000,000円

一般的に、現金過不足の原因把握は難しいため過不足をチェックするには現金は日次で実査し出納帳の残高と照合し、それを管理する必要がある。管理責任者、取扱者は明確になっているが、現金実査に係る管理方法及び手続が明確になっていない。このため、現金実査に係る管理方法及び手続について規定化を検討すべきである。

4. 固定資産関係

(1) 固定資産現物実査の結果

i. 実査日及び対象資産、対象場所

対象場所及び実査日： 鷲ヶ峰営業所 平成13年7月 5日（木）
 菅生出張所 平成13年7月10日（火）
 井田営業所 平成13年7月12日（木）
 上平間営業所 平成13年7月16日（月）
 塩浜営業所 平成13年7月18日（水）

対象資産：建物、建物付属設備、構築物、機械装置、車輛、工具器具及び備品並びに資産外備品

任意にサンプルした件数

(単位：件)

営業所名	建物	建物付属設備	構築物	機械装置	車輛	工具器具備品	資産外備品	計
鷲ヶ峰	3	1	2	1	2	10	4	23
菅生	2	0	1	0	1	10	5	19
井田	2	0	2	1	1	10	5	21
上平間	2	0	2	1	1	10	7	23
塩浜	2	1	1	1	1	10	7	23
合計	11	2	8	4	6	50	28	109

ii. 実施手続

各営業所において、固定資産台帳、資産外備品の備品管理台帳に記載されている任意のサンプルについて現物の有無及び状況を確認、固定資産整理簿と照合した。

固定資産台帳の耐用年数については担当者から説明を聴取し、任意に抽出したサンプルについて「地方公営企業法施行規則 別表第二号有形固定資産」の耐用年数表等により、適用した耐用年数が適正かどうかを検証した。

iii. 指摘事項

イ. 管理シールの貼付

各営業所の固定資産現物には管理シールが貼付されていないため、担当者以外の者では台帳に対応する資産の特定が困難であった。

「川崎市交通事業会計規程」第114条では、固定資産につき毎事業年度末現在において実地調査を行うこととされているが、調査は営業所に任されており、本局経営推進室又は経理課の担当者が立会をすることになっておらず、本局経営推進室長又は経理課長に報告することにとどまっている。このため、実地調査が適切に実施されているかどうか本局では把握することができない。

実地調査は、固定資産管理担当者以外のものが、固定資産整理簿に記載された現物が実在しかつ良好な状態において管理されているかをチェックすることを目的としており、担当者以外が固定資産整理簿とそれに対応する資産を特定することができず、現物の有無を確認することができないのでは固定資産管理上好ましくない。

固定資産の適切な現物管理のため、担当者以外の者でも固定資産整理簿に対応する資産の特定ができるように、管理シールを現物に貼付しておく必要がある。

ロ. 資産外備品の管理シール

資産外備品（経費計上された備品）については、運用ルールとして管理シールに「購入年月日／管理コード／所属」を記載し、その管理シールを貼付することになっているが、鷲ヶ峰営業所で今回実査した資産外備品には貼付されていなかった。

た。現物に管理シールがついていないため、台帳に対応する資産外備品の特定が困難となっている。

「川崎市交通事業会計規程」第93条では、「各課長は、所管に属する資産外備品を適正に管理しなければならない。」とされており、また、同第94条では、「企業出納員（経理課長）は、毎年度1回以上各課に属する資産外備品の検査を行わなければならない。」とされている。

固定資産と同様に管理担当者以外のものが、資産外備品の検査を行えるよう管理シールに「購入年月日／管理コード／所属」を記載し、その管理シールを現物に貼付する必要がある。

ハ. 備品の異動

上平間営業所の備品であった「重複作業反応検査器」は本局へ異動していたが、固定資産台帳に異動の記録がなかった。

営業所名	勘定	資産名称	取得年月日	摘要
上平間	備品	重複作業 反応検査器	昭和60年9月5日	本局へ異動 台帳記帳漏れ

管理部署・保管場所に関する異動記録がないため、固定資産台帳の記録と実態が異なっており、有効な備品管理ができていない。

固定資産の異動時には、「川崎市交通事業会計規程」第109条により固定資産異動伝票の作成提出が、同第110条第2項により台帳（固定資産整理簿）の整理が必要とされている。固定資産の実地調査を行い台帳と照合していれば、異動についての記帳漏れが容易に把握できたと思われる。

ニ. 資産外備品の現物実査

各営業所が管理する資産外備品のうち、現物実査を行った結果、以下のものは台帳（備品整理簿）に記録があるものの、現物が確認できなかつたり、故障又は廃棄された状態にあった。

営業所名	備品コード	資産名称	取得年月日	摘 要
菅 生	10-96-1	自動つり銭 装置金庫	平成 8 年 10月31日	現物確認できず ①
塩 浜	8-96-2	カッター（高 速切断機）	平成 9 年 3月14日	現物確認できず （後日貸し出しが判明） ②
上平間	10-97-1	ガス湯沸器	平成 10 年 2月20日	不使用、廃棄状態 簿価131,600円 ③
塩 浜	7-96-1	はかり	平成 8 年 10月31日	商業用誘電はかり （事務室）故障中 ④
塩 浜	10-96-1 ～101	自動つり銭 装置金庫	平成 8 年 10月31日	101個（出札） ⑤

- ① 「自動つり銭装置金庫」は、現物実査時に現物が確認できなかったが、後日営業所内部で再調査したところ担当者が資産の名称を誤認していたことが判明した。担当者すら現物の確認ができなかったが、担当者のみならず第三者がチェックできるよう台帳に、保管場所等現物を特定できる情報を追加する必要がある。
- ② 塩浜営業所所管の「カッター（高速切断機）」2台のうち1台は、平成11年に上平間営業所に貸し出しされている。当初は一時的な貸し出しということで保管換え手続はとられていなかったが、現在まで貸し出されたままの状態となっており、台帳記録と実態の不一致が生じている。「川崎市交通事業会計規程」第93条第4項に規定される保管換え手続を行い、現物管理責任の所在を明らかにしておく必要がある。
- ③ 「ガス湯沸器」は使用されておらず廃棄できる状態であった。ガス湯沸器は平成9年度に整備事務所用の湯沸器として設置されたものである。購入した翌年度に事務所工事が行われ、新たに電気式給湯設備を設置することとしたため、このガス湯沸器は不用品となり、結果として1年程しか使用されなかった。今後使用見込みがないことから、「川崎市交通事業会計規程」第93条第3項により備品抹消手続を行う必要がある。

④ 「はかり」は故障中であり、長期間使用されていなかった。従来、回数券によるバス利用者数を算定するために、回収済の回数券の重量を測定するのに用いていたものであり、回数券利用が減少した現在では使用する必要がない。

「川崎市交通事業会計規程」第93条第3項により備品抹消手続を行う必要がある。

⑤ 「自動つり銭装置金庫」は一般路線バスの料金箱取付金庫であるが、塩浜営業所ではすべての金庫について料金箱本体とは別のものとして資産外備品整理簿に記載している。これに対し、他の営業所では2～3個のスペアの金庫についてのみ資産外備品とし、通常使用分については料金箱の一部として固定資産計上しており、営業所間で取扱に整合性を欠いている。

本局で作成している備品原簿を閲覧したところ、塩浜営業所分についても他の営業所と同じくスペア分のみが記載されており、会計処理上も通常使用分については固定資産計上されている。よって、不一致は本局の備品原簿と塩浜営業所の備品整理簿の間でのみ生じているものである。このような状態を防ぐためには、資産外備品の実地調査に合わせて本局と営業所の台帳の照合も同時に実施すべきである。

(2) 固定資産増減取引の検証

i. 対象資産及び実施手続

川崎市交通事業会計決算書の事業報告から、以下の基準によって固定資産増加取引のサンプルを抽出し、検討の対象とした。

サンプル件数

(単位：件)

取得年度	建物	構築物	車輛	工具器具及び備品	合計
平成12年度	3	1	4	4	12
平成11年度	4	7	16	3	30
平成10年度	9	2	19	4	34
合計	16	10	39	11	76

サンプル基準：建物 取得価額1,500千円以上全件
構築物 取得価額1,000千円以上全件
車輛 取得価額3,000千円以上全件
工具器具及び備品 取得価額1,000千円以上全件

建物につき、上記サンプルのうちバス停上屋工事平成10年度2件（全件）、平成11年度4件（全件）は入札の対象としている。

固定資産増加取引については、担当者から説明を聴取し、サンプルにつき工事契約執行伺書兼検査収納書、物品（固定資産）購入（修理）契約執行伺書兼検査収納書等と照合し、事務手続の「川崎市交通局契約規程」等への準拠性を検証した。

増加取引のうち、バス停上屋工事については担当者から説明を聴取し、サンプルにつき入札に係る証憑と照合した。

固定資産減少取引については、決算書類である固定資産明細書の取得価額、減価償却累計額の各当年度減少額と、除却台帳の除却資産に係る取得価額、減価償却累計額とを各々集計し照合した。

ii. 指摘事項

特に指摘すべき事項はなかった。

(3) 固定資産減価償却の検証

i. 対象及び実施手続

減価償却計算書において、建物につき以下の任意サンプルを減価償却費計算の検証対象とした。

サンプルは各年度とも同じ資産である。平成11年度取得分が1件あるため、平成11年度から1件増加し、平成11年度、平成12年度は12件となっている。

サンプル件数

(単位：件)

年 度	建 物
平成12年度	12
平成11年度	12
平成10年度	11
合 計	35

減価償却計算については担当者から説明を聴取し、減価償却計算の計算チェックをした。償却率の基礎となる耐用年数については担当者から説明を聴取し、サンプルにつき「地方公営企業法施行規則 別表第二号有形固定資産の耐用年数表」又は法人税法の「別表第1 機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表」により、適用した耐用年数が適正か検証した。

ii. 指摘事項

平成10年度に取得した上平間営業所の倉庫、駐輪場の耐用年数に誤りがあった。「建物、金属造骨格材の肉厚3ミリ以下、倉庫用その他のもの」は耐用年数が17年であるところ、誤って12年としていた。

この誤りによる3事業年度の償却過大額は28千円であり重要性があるとはいえないが、耐用年数の誤りは、固定資産の償却期間中長期にわたって各年度の損益に影響を与えるため、十分に注意すべきである。

影響額

(単位：円)

年 度	償却額	あるべき 償却額	差異 償却過大額	摘 要
平成10年度	—	—	—	取得年度のため償却していない
平成11年度	46,159	32,255	13,904	
平成12年度	46,159	32,255	13,904	
合 計	92,318	64,510	27,808	

5. 経費関係

(1) 経費について

i. 対象及び実施手続

「平成12年度川崎市交通事業会計決算書」、「平成12年度川崎市交通事業会計決算参考資料」の営業費用の経費を項目、科目別に分類し、平成11年度と比較を行った。項目、科目別の経費の全体に占める構成割合は平成12年度と平成11年度とではほぼ同様であった。

平成11年度の経費の項目、科目分類のうち、金額が1千万円以上のものを監査対象とし、水道光熱費等は対象外とした。

その結果、項目(1)諸構築物保存費、(2)車両保存費、(3)運転費、(4)運輸管理費、(5)一般管理費のうち、科目①自動車燃料費、②乗車券帳票類、③修繕費、④被服費、⑤乗車券販売手数料、⑥事故費、⑦負担金、⑧委託料、⑨賃借料、⑩有料道路利用料、⑪自動車事故保険料、⑫損害保険料を監査対象とした。

選定した項目について月次比較、また内訳簿から伝票に遡って内容の調査検討を行い、それに基づいて、担当者から取引の内容を聴取した。

また、契約については、単価契約、委託契約、賃貸借保守契約のうち随意契約については、契約手続の妥当性について検討した。

ii. 指摘事項

イ. 軽油の購入手続

軽油については、平成12年度上期までは、安定供給確保の点から特定業者と随意契約を行っていた。しかし、本来、軽油はWTO（World Trade Organization（世界貿易機構））「政府調達に関する協定」（注）の対象であるため競争入札に移行すべきであった。

これは、平成10年度、11年度及び12年度の上期における石油の需給が緊迫していないこと、軽油の仕様が供給者共通であること及び近年契約締結のより一層の競争性・透明性・客観性が求められることからである。

近年の他都市の状況も考慮に入れ、12年度下期からはクリーン軽油、スタンド店頭渡し軽油を除き、指名競争入札へ移行している。

ローリーとスタンド店頭渡しによる軽油の購入実績（税抜き）

（単位：千円）

対 象 期 間	金 額
平成10年4月分～平成11年3月分	292,685
平成11年4月分～平成12年3月分	300,826
平成12年4月分～平成12年9月分	168,010
総 合 計	761,521

（注）「政府調達に関する協定」

平成8年1月1日に発効したWTO「政府調達に関する協定」は、政府機関等による產品、サービスの調達に、内国民待遇、無差別待遇の原則を適用し、また、政府調達に係る手続の透明性を確保することを定めている。我が国においては、同協定附属書 I 付表において約束している中央政府機関、地方政府機関（47都道府県及び12政令指定都市）及び特殊法人による調達に同協定が適用されている。

ロ．貯蔵品の資産計上もれ

バス燃料となる軽油については、購入時にすべて自動車燃料費として費用化しており、期末に未費消になる燃料を貯蔵品として計上していない。

「川崎市交通事業会計規程」第73条は貯蔵品を甲、乙、丙の3種類の規格に分類しており、第4項によれば、丙規格貯蔵品以外の貯蔵品は資産に計上しなければならないとされている。バス燃料の軽油は、「購入により取得した新品」であるので、甲規格貯蔵品にあたり（同第2項）、丙規格貯蔵品ではないので、貯蔵品として計上しなければならないと判断する。

交通局では毎日棒尺で地下タンクの残量を測定しているので、それに購入単価を乗じることにより、期末に未費消となった燃料を貯蔵品として計上することは可能である。

<平成12年度における軽油の概算額>

20kリットル（営業所の1タンク量）÷2（平均量とするために1/2）×4営業所×
@64円/リットル×1,000リットル/kリットル=2,560千円

(2) 契約関係

i. 対象及び実施手続

契約手続一般について

(契約の締結方法)

地方自治法第234条第1項では、契約の締結方法（相手方の選定方法）として①一般競争入札、②指名競争入札、③随意契約、④せり売りの4種を定めている。

一般競争入札は、原則として誰にでも契約締結の機会を与えて競争させるものなので、市にとって最も公正で有利な契約締結方法であるという理由で、地方自治体は一般競争入札を原則としている。一方で、この方法は、不実不正なものが入札に参加できる余地があること、他の契約の締結方法に比べて手続が複雑であることなどのため、現実にはあまり利用されていない。

指名競争入札、随意契約、せり売りは、政令で定める場合に該当するときに限りこれによることができる（同条第2項）。

随意契約は競争のない例外的なものなので、随意契約を行う明確な理由が必要である。その場合でも、なるべく3人以上のものから見積書を徴し、いわゆる見積合せをして、もっとも有利な見積りをした者を契約の相手とする。

地方自治法で定められている契約締結方法のうち、川崎市交通局で行っているのは、以下の方法であるが、これについて法令等に従って適切に行われているかを検討した。

川崎市交通局の契約方法

- ① 地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令第10条1項（随意契約）
- ② 指名競争入札 地方自治法施行令第167条
- ③ 随意契約 地方自治法施行令第167条の2
- ④ （川崎市交通局）契約規程第26条（随意契約によることができる場合の限度額）

ii. 指摘事項

イ. 随意契約の指定理由が不明確

- ① 以下の契約は随意契約で、見積合せも行っておらず、指定理由が、「川崎市の外郭団体であり、当局業務員業務及び車両給油業務の実績があり信頼がおけること。また他企業よりも有利な価格で契約を締結できると見込まれるため。」となっている。

(財)川崎市シルバー人材センターは、川崎市が25%以上出捐している公益法人で、高齢者に職場を与えて、生きがいを持ってもらうことを主目的としている団体である。

公益法人は営利を目的とする団体ではないので、市価より低価であることが期待されると判断し、他企業よりも有利な価格で契約を締結できるということを指定理由に記載してあるが、それだけでは随意契約の理由としては不十分と考えられる。

有利な価格で契約を締結できるとした場合には、見積合せを行うなど有利な価格かどうかの検証が必要である。

件名	依頼課	業者名	契約金額(円)
車両給油業務委託	営業課	(財)川崎市シルバー人材センター	10,633,350

- ② 以下の契約は随意契約で、見積合せも行っておらず、平成11年度以前の契約には指定理由書が添付されていない。これについては、平成12年度から契約手続を見直し、指定理由書を添付しているが、その理由が「同会が業務に精通し、信頼性が高い。」というもので、随意契約の理由としては不十分である。

件名	依頼課	業者名	契約金額(円)
書類配送業務等	営業課	川崎市交通局職員互助会	10,305,750

- ③ 平成11年度の委託契約のうち、以下の2契約については、指定理由書が添付されていない。

件名	依頼課	業者名	契約金額(円)
業務員業務委託 (A、W、M)	営業課	(財)川崎市シルバー人材センター	7,617,687
営業所自家用電気工 作物の保安管理業務	庶務課	(財)関東電気保安協会	917,952

ロ. 契約書の更新

川崎市交通局はバスの定期券販売を一部小田急バス(株)に委託している。この委託に関する契約書は、昭和60年4月1日付けで当局と当時の委託発売先である小田急バス(株)柿生案内所の間で締結されているが、柿生案内所は平成11年9月に閉鎖され、業務は新百合ヶ丘案内所に引き継がれている。

委託案内所が変更されたにもかかわらず、契約の更新は行われていない。契約内容の適時な更新が必要である。

6. 消費税及び地方消費税の申告

i. 概要

平成10年度から平成12年度までの消費税及び地方消費税の納付額等は以下のとおりである。

(単位：千円)

年 度	納付額	中間納付額	期末未払計上 確定納付額	営業外費用 雑支出 計上額	営業外費用 高速鉄道 準備計上額
平成10年度	256,560	181,163	75,396	30,072	—
平成11年度	251,238	192,419	58,819	29,182	—
平成12年度	275,332	188,428	86,904	26,821	11,703
計	783,130	562,010	221,119	86,075	11,703

ii. 対象及び実施手続

平成10年度から平成12年度分の消費税及び地方消費税(以下「消費税等」という。)の確定申告書及びその算出基礎資料における以下の項目について消費税等申告関連証憑と照合することにより、消費税等の計算及び会計処理が、法令等に従って適切に行われ、また申告納付手続が「川崎市交通局事務決裁規程」に従って行われているか検証した。

- ① 収益について不課税収入、非課税収入、課税収入の区分
- ② 仮受消費税等の計上
- ③ 費用および資本的支出について不課税支出、非課税支出、課税支出の区分
- ④ 仮払消費税等の計上
- ⑤ 決算処理について控除対象消費税額の算出
- ⑥ 納付税額の算出
- ⑦ 消費税等の雑支出等計上額、申告

iii. 指摘事項

特に指摘すべき事項はなかった。

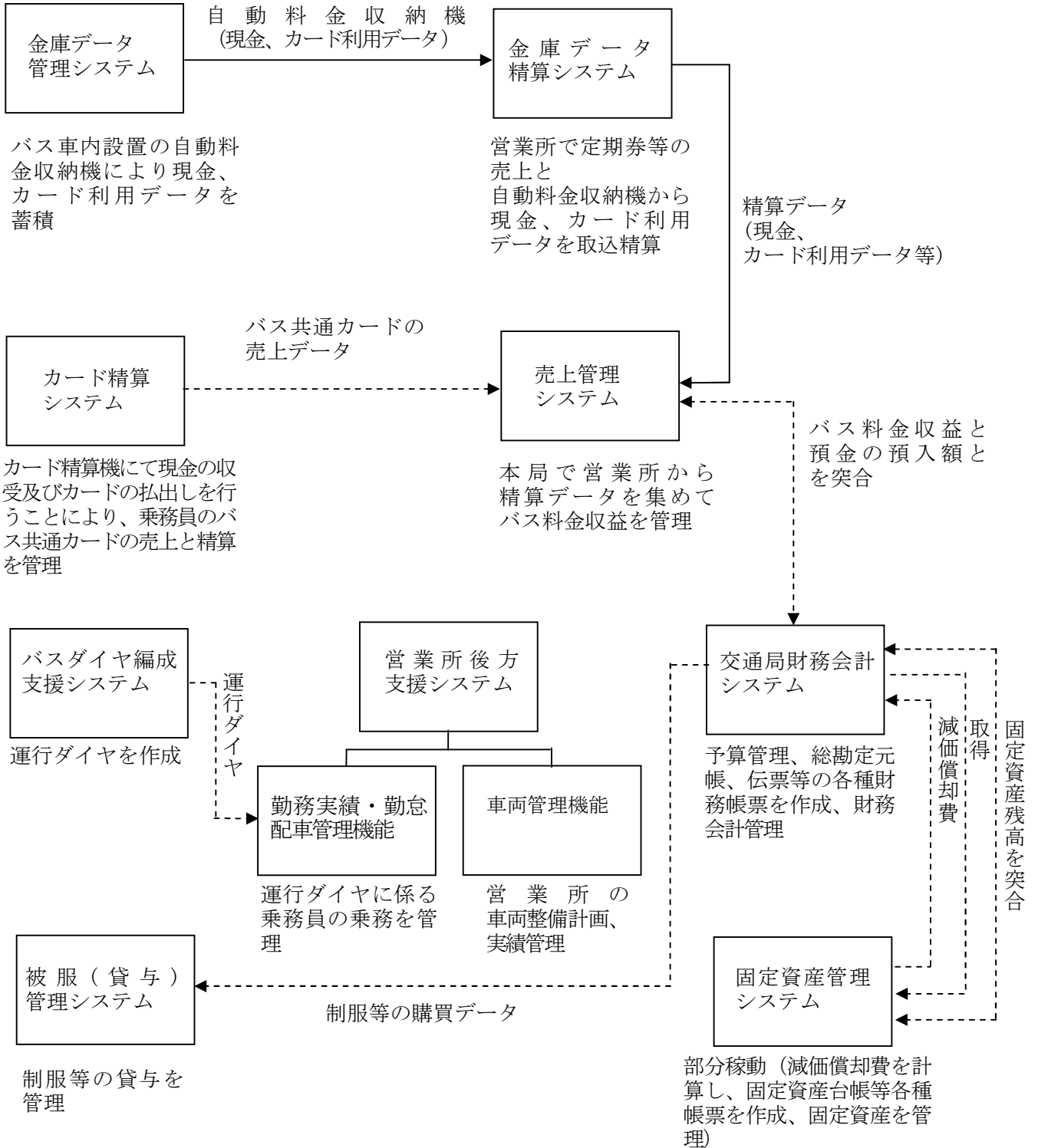
なお、監査対象年度において、平成7年度、平成8年度及び平成9年度の税務調査を受け、修正申告書を提出している。このうち、平成9年度の事例でいえば、特定収入割合が5%を超えている場合の処理方法に誤りがあり、このための修正申告であった。今後は、申告に誤りのないよう充分留意することが望まれる。

7. 情報システム

(1) 情報システムについて

i. 概要

交通局の情報システムは以下のシステムから構成されている。その概要は次のとおりである。



ii. 対象及び実施手続

以下の情報システムにつき、交通局財務会計システムを中心に、関連するシステムをあわせて検討した。

- ① 金庫データ管理システム
- ② 金庫データ精算システム
- ③ 売上管理システム
- ④ カード精算システム
- ⑤ バスダイヤ編成支援システム
- ⑥ 営業所後方支援システム
- ⑦ 被服(貸与)管理システム
- ⑧ 交通局財務会計システム
- ⑨ 固定資産管理システム

対象とした情報システム(①～⑧)の処理概要につき聴取し、処理の流れを把握した。

交通局財務会計システム(⑧)につきプログラムに係るレコードレイアウト、機能設計書等システムドキュメントを閲覧した。

塩浜営業所の担当者から、金庫データ精算システム(②)、営業所後方支援システム(⑥)に係わる入力及び出力管理につき聴取し、必要に応じて平成13年7月16日分料金収入等明細表、平成13年7月18日分実施点呼簿等出力帳票を閲覧した。

交通局営業課及び経理課の担当者から、売上管理システム(③)、交通局財務会計システム(⑧)、固定資産管理システム(⑨)に係わる入力及び出力管理につき聴取し、平成13年1月分路線別カード集計月報、平成12年5月1日分仕訳日計表、平成12年度減価償却明細書(決算用)等の出力帳票を必要に応じて閲覧した。

iii. 指摘事項

イ. 固定資産管理システムの検収手続の不備

固定資産管理システムは被服（貸与）管理システムとともに資産管理システムとして平成10年12月に一括発注され、固定資産管理システムについては完了及び検収の事実がないにもかかわらず、平成11年4月28日に委託代金が委託業者の請求書により、全額（6,405,000円消費税等込み）支払われている。

形式的には委託業者からは、契約書の約款第14条により平成11年3月31日付け「委託業務完了届」が提出され、交通局では主管課事務員が検収し、平成11年3月31日付け「検査完了報告書」により経営推進室長及び経理課長に報告されている。

固定資産管理システムには固定資産整理簿を出力する機能が含まれており、同整理簿は平成11年10月23日現在、平成12年3月31日現在、平成13年3月31日現在で当システムから出力され、営業所に配付されている。従って、当該システムにおける固定資産整理簿を作成する機能については完成し使用されていた。なお、固定資産整理簿は、従来手書きの固定資産台帳をコピーして作成していた。

交通局の説明によると平成11年9月末現在固定資産管理システムについては、決算事務における減価償却計算及び過去の履歴データ参照に不具合（バグ）があったものの、機能的には80%完成していたとのことである。

しかし、平成13年3月31日現在、固定資産管理システムから出力された減価償却明細書の当期償却対象額、固定資産明細書の一部の個別数値等は誤っていた。この不具合（バグ）のため、上記固定資産整理簿の出力を除き、平成13年10月31日現在においても固定資産管理システムは稼動しておらず、以下の処理を実施している。

- 減価償却明細書はワープロであるオアシスの計算機能を利用して作成し、パソコンの表計算ソフトExcelにて手作業で償却費を計算チェックしている。
- 固定資産明細書は固定資産管理システムから出力する仕様となっているが、未だにオアシスにて手作業で作成している。
- 固定資産台帳は固定資産管理システムから出力する仕様となっているが、未だに手書きで作成している。

計算処理及び帳票の表示が誤っている原因が、固定資産管理台帳の履歴データの入力ミスか、処理ロジックのミスか、いずれか特定できないことをもって現在においても固定資産システムのバグを修正できない理由としているが、既存の固定資産台帳のデータを入力することが契約書添付の仕様書に明示してあるため、固定資産管理システムが未だに稼動できない理由とはならない。

固定資産管理システムの導入目的は、固定資産管理に係る事務作業の合理化であるが、平成13年3月31日までの事務処理においては従来どおりの固定資産台帳を手書きで記帳していることから、固定資産管理システムの仕様書どおりに委託業務が完了したとは考えられず、このシステムの検収手続は適切とはいえない。

なお、交通局の説明によると当該不具合は修正され、平成13年度末の減価償却明細書、固定資産明細書を出力する予定とのことである。

ロ. 固定資産管理システムの契約に係る遅延損害金等

上記のように、固定資産管理システムはその期限までに完成しているとはいえない。

契約書の約款第21条には、履行遅滞の場合における損害金の条項があり、年8.25%の損害金を徴収して履行期間を延長することもできたが、完成遅延につき損害金の支払を求めている。

交通局としては、完成遅延の主な原因は、発注後に出力帳票のA4化への仕様変更を行ったこと及び固定資産台帳の過去の膨大な異動履歴データの入力ミスとバグの混在のため開発作業が遅れたことであり、いずれの原因も受託者のみにその責任を負わせることはできないと判断し、損害金の支払は求めなかったとのことであるが、損害金の支払について検討した過程が文書として残されていない。

契約の一部である被服（貸与）管理システムが完成していたとしても、契約書の約款第19条に、内払の条項があり、業務の完了前に業務既済部分の相当金額が委託契約金の10分の5に達したときは、当該既済部分に相当する金額の10分の9以内において、委託契約金の一部の支払いをすることができるとされている。全額支払をせず固定資産管理システムと被服（貸与）管理システムを作業工数等にて按分して、被服（貸与）管理システムのみの方として、例えば10分の5を内払いし

たとしても、固定資産管理部分については少なくとも支払を保留すべきであった。

ハ. 一部未稼働の固定資産管理システムの保守料の支払

固定資産管理及び被服（貸与）管理システム（ソフトウェア）の保守委託は平成12年4月1日から平成13年3月31日までの期間を対象として、平成12年4月1日に契約し、平成12年10月から支払をしているが（消費税等込みで月額13,125円）、前述のとおり固定資産管理システムは未完成の状況にあり、委託したシステムの全てが稼働した時点まで保守料を支払うべきではなかった。

ニ. 一部未稼働の固定資産管理システムの改修

固定資産管理システムについては、イ. に記載したように完成しない状況で代金が支払われていた。この未完成である固定資産管理システムのデータ変換等業務に関して、平成13年2月26日に委託料として1,050,000円（消費税等込み）にて契約したが、包括外部監査により指摘を受けてから平成13年10月31日付けで仕様重複を理由として契約解除している。その業務内容は①固定資産台帳ヘッダー情報等のデータ変換及び帳票出力、②固定資産異動登録業務の一部ソフトウェア改修、③本件データ変換及びソフトウェア改修のシステム全体の影響調査であり、①は前述イ. の平成10年12月に発注された固定資産管理システムの請負業務に含まれていた業務である。

当初の契約が未履行であり、部分稼働の状態にある固定資産管理システムを対象とする追加業務について、内容を十分に検討しないまま発注したことは、適切な措置とはいえない。

IV. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、私と川崎市には地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見

平成14年3月7日付けの包括外部監査の結果報告書に関連し、以下のとおり意見を申し述べる。ここでは、包括外部監査を実施した結果、交通事業の組織及び運営の合理化に資するために有用と思われる事項を記載している。

1. 補助金関係

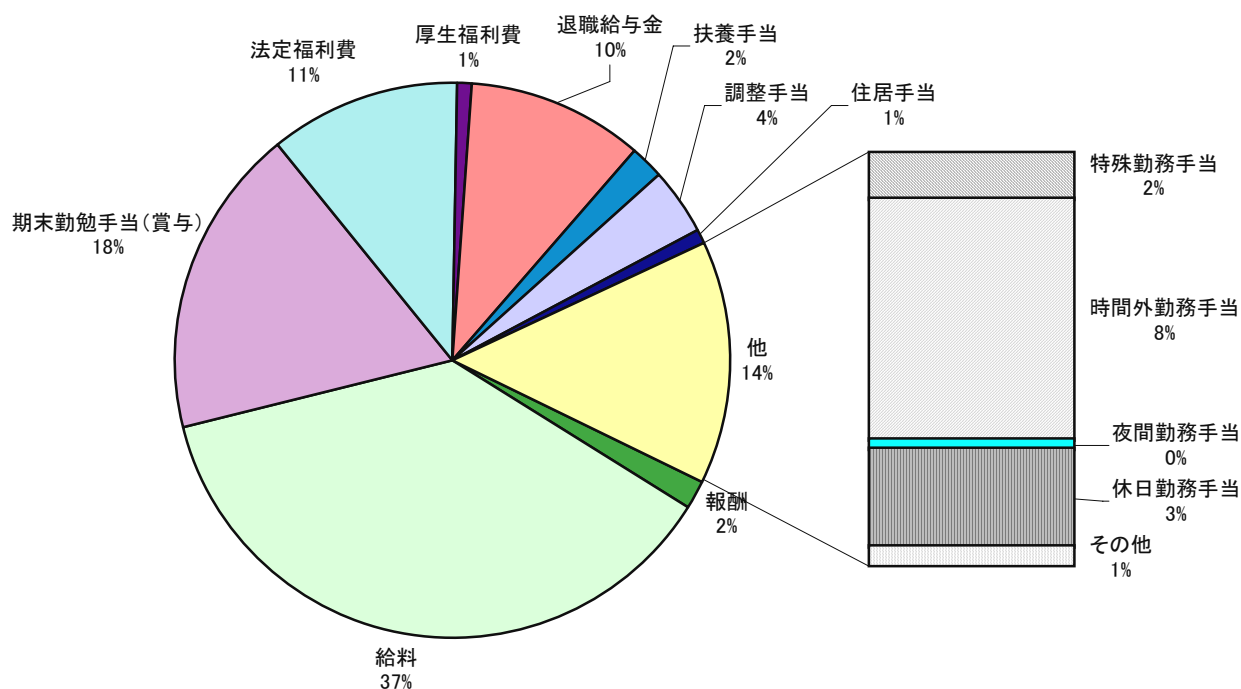
(1) 一般会計繰入金算定基準の文書による明確化

現状、一般会計繰入金の繰入の基準は定められているものの、文書により明確になっていない。一般会計から繰り入れることのできる負担金、補助金については、地方公営企業法で明確に規定されており、繰入の基準およびその根拠法令については、文書により明確にしておくことが必要である。

2. 人件費関係

(1) 手当の支給について

人件費に占める各種手当の割合は以下のとおりである。（平成12年度 費目人件費明細表より）



i. 手当の支給目的の重複

交通事業の人件費については各種手当が含まれているが、以下に示すように支給目的が重複している手当がある。人件費削減の観点から、手当の整理を検討する余地がある。

『川崎市交通局企業職員の給料等の額及び支給方法等に関する規程』に基づく深夜手当と特殊勤務手当に含まれる深夜バス手当

深夜手当：22：00～翌5：00までの勤務に対し、1時間当たりの給与額×0.25の手当を支給

深夜バス手当：深夜バス乗務をした時、1時間当たり1,850円支給

なお、深夜バス手当については、平成13年11月に廃止されている。

ii. 特殊勤務手当支給の妥当性について

特殊勤務手当には、以下に示すように支給の妥当性に疑義のあるものが見受けられる。

- ① 乗 務 手 当 等：乗務員として採用しているにもかかわらず、乗務日に対し日額500円の手当を支給している。
なお、乗務員の他、誘導員については日額170円、整備員については日額125円の特殊勤務手当が支給されている。
- ② 売 上 手 当：乗務員がバス共通カード等の販売に当たり、売上目標を達成した場合月額3,000円を支給している。
手当の支給基準は、全乗務員の半分が支給対象となる水準に設定されている。カード等の販売額は営業努力によるものではなく当該手当を支給する根拠が不明確である。平成12年度月平均では、647人中272人に支給している。
- ③ 自動車事故処理手当：本局勤務の事故担当者が1日勤務した時、日額80円を支給。事故がなくても、勤務日に応じ手当を支給している。
事故処理担当は、事故を処理することが本来の業務であり、当該手当を支給する根拠が不明確である。

なお、上記の手当のうち①乗務手当等 ③自動車事故処理手当については、平成13年11月に廃止されている。

iii. 待機時間に係る手当の支給について

イ. 待機時間が発生するケース

乗務員がバスの乗務を行うに際しては、前半乗務と後半乗務の間に待機時間が生ずる場合がある。待機時間が生ずるケースとしては大きく分けると次の2通りの場合がある。

1) 正規の勤務において発生する場合

前半乗務時間と後半乗務時間の合計が正規の勤務時間である7時間15分となる場合

前半乗務 (朝ラッシュ時)	中 休 時 間	後半乗務 (タラッシュ時)
------------------	---------	------------------

2) 前半乗務あるいは後半乗務どちらか一方が正規の勤務時間である7時間15分で、他方が時間外乗務となる場合

① 後半乗務が正規の勤務時間であるケース（早出勤務）

時間外乗務 (前半乗務)	平均待機時間 370分		正規の勤務 7時間15分 (後半乗務)
	90分		

② 前半乗務が正規の勤務時間であるケース（遅出勤務）

正規の勤務 7時間15分 (前半乗務)	平均待機時間127分		時間外乗務 (後半乗務)
	60分		

ロ. 待機時間に対する手当

上記2つのケースにおける待機時間に対する手当の計算は次のとおりとなっている。

1) 正規の勤務において発生する場合

待機時間10分に対して40円

2) 前半乗務あるいは後半乗務どちらか一方が正規の勤務時間である7時間15分で、他方が時間外乗務となる場合

① 後半乗務が正規の勤務時間であるケース（早出勤務）

待機時間にかかわらず90分の時間外勤務手当を支給

② 前半乗務が正規の勤務時間であるケース（遅出勤務）

待機時間にかかわらず60分の時間外勤務手当を支給

ハ. 問題点

上記の待機時間に対する手当については待機時間という性質が類似しているにもかかわらず、取扱いが異なっており次の問題がある。

イ. 2)のケースすなわち、前半乗務あるいは後半乗務どちらか一方が正規の勤務時間であり他方が時間外乗務となる場合において、下記に示すように一律の時間を設定し手当が支給されている。

乗務の区分	実際平均待機時間 (※1)	時間外勤務手当の支給対象時間(※2)
早出勤務	370分	90分
遅出勤務	127分	60分

(※1) 川崎市交通局提出『営業所別時間外指定ダイヤー一覧表』より全営業所を集計し加重平均している。

平均実際待機時間

営業所名	早出勤務	遅出勤務
上平間	350分	161分
塩 浜	379分	94分
井 田	387分	134分
鷺ヶ峰	360分	149分
菅 生	384分	83分
全営業所	370分	127分

(※2) 通常の乗務ではなく待機時間のため、時間を圧縮して手当対象時間としている。90分、60分は実際拘束時間に関係なく一律である。

正規の勤務において発生する待機時間と正規の勤務外において発生する待機時間では手当の支給単価が異なっている。

正規の勤務において発生する待機時間(中休)に対しては、中休手当が240円/時間(=40円/10分)支給されている。

一方、待機時間については、以下の平均単価で手当が支給されている。

区分	実際待機時間	時間外勤務手当 の支給対象時間	待機時間単価 (*)
早出勤務	370分	90分	943円/時間
遅出勤務	127分	60分	1,831円/時間

(*) 勤務1時間当たりの平均単価が約3,100円/時間であるため、これをもとに実際待機時間に係る手当の単価を計算

計算式 待機時間に係わる手当÷実際平均待機時間

早出勤務：3,100円×1.25（時間外割増）×1.5時間（＝90分）÷6.2時間
（＝370分）＝943円/時間

遅出勤務：3,100円×1.25（時間外割増）×1時間（＝60分）÷2.1時間
（＝127分）＝1,831円/時間

二. 今後の対策

- 1) 上記ロ. 2)のケースすなわち早出勤務あるいは遅出勤務どちらか一方が正規の勤務時間であり他方が時間外乗務となる場合には、実際の待機時間にかかわらず一律90分（後半乗務が正規の勤務時間であるケース）あるいは60分（早出勤務が正規の勤務時間であるケース）の時間外勤務をしたものとみなして手当を支給している。しかし、実際の待機時間についてはその時々によって差があり、早出勤務が正規の勤務時間であるケースの実際待機時間は60分を下回るダイヤも見受けられる。この場合には待機時間以上の時間外勤務手当が支給されていることになる。待機時間に対する手当は、実時間にもとづいて支給すべきと考える。
- 2) 上記2つのケースにおいて発生する待機時間についてはその性質が類似しているにもかかわらず支給単価が異なっている。両者の性質から考えると、支給単価を統一することが望ましいと思われる。単価については正規の勤務において発生する手当を基礎として、両ケースとも一律（240円/時間×1.25（時間外割増）＝）300円程度とすることも考えられる。

なお、上記 1) 2)については、平成13年11月における見直しにおいて、以下のように変更されている。

種 別	見 直 し 内 容
早出勤務（本ダイヤのほかに中休ダイヤの前半又は午前ダイヤの前半を乗務）	本ダイヤから早出・遅出勤務までの待機時間の時間外処理は廃止し、待機時間は半拘束時間と考え、実時間での中休手当（注）を支給する。
遅出勤務（本ダイヤのほかに中休ダイヤの後半又は午後ダイヤの前半又は後半を乗務）	

（注）正規の勤務において発生する待機時間（中休時間）に対する手当であり、今回の見直しにより中休10分につき50円が支給されることとなっている。

3. 収入関係

(1) 収入管理

売上の集計手続について

営業所の料金収入に関する日次データを10日ごとにFD（フロッピー・ディスク）で各営業所から取り寄せ、売上管理システムに取り込み出力した帳票と、料金収入に関する日次データから改めてデータをExcel（エクセル）に再入力し作成した集計表とを照合する作業を実施している。

この照合作業は、確定処理前の日次データを営業所から本局営業課に送付した場合にその誤りを発見することを目的としている。

さらに、売上管理システムに日次データを取り込み出力した帳票による売上金は、金融機関の収納証憑による売上金の預金入金額と月次にて照合している。

日次の確定処理までの統制機能は各営業所が有しており、各営業所における確定処理後の日次データをFDにて本局に受渡ししているため、料金収入に関する日次データから改めて作成するExcel集計表の作成及び照合作業は不要と考える。

本局では営業所から送付された日次データを売上管理システムに取り込み出力した帳票上の売上金額と金融機関の収納証憑による売上金の預金入金額との照合作業で充分であると考えられる。

なお、日次データの営業所取扱い分については、平成13年11月から毎日（銀行納付日毎）納付書と照合し、営業所長の決裁を受けた料金収入等明細表（確定処理済）を本局宛送付するよう営業課から営業所へ指示が行われた。

4. 経費関係

(1) 契約関係

イ. 指名業者の選定基準等

川崎市交通局指名業者選定要綱で、指名競争入札及び随意契約の場合における指名業者の選定基準等が規定されているが、そこには概算金額500万円超の場合についてしか規定されていない。概算金額500万円までの場合については、局長決裁となり、以下の業者指名基準の表があるが、これは運用規定として、担当者が日常保管し、異動に際して次の担当者に引き継ぐことになっており、担当者以外には明確にされていない。

500万円以下の運用規定についても基準として明確にすべきである。

業者指名基準

概算金額	指名業者数		選定者
	請負	物件	
3,000万円超	8		第1指名委員会
1,000万円超	7		第2指名委員会
500万円超	6		第3指名委員会
	請負	物件	
250万円超	5	5	経理課長
160万円超	4	5	
100万円超	3	4	
30万円超	2	3	用度係長
10万円超	2	2	
10万円以下	1	1	担当者

5. 経営管理

(1) 予算管理について

予算については、四半期ごとに執行計画を作成し、その執行状況を四半期ごとにチェックしているが、期中では予算の見直しは行わず、収入減少等により予算の見直しが必要な場合には、翌年度の予算に反映させている。人件費等の固定費的な費用が大部分を占めているため、見直しが難しい状況であるとのことである。

平成10年度予算実績差異

(単位：百万円)

項目	営業収益	営業費用	営業外収益	営業外費用	当年度純利益
予算	10,383	11,671	1,519	217	11
実績	10,293	11,552	1,546	224	67
差異	△ 90	119	27	△ 7	56
予算比	99.1%	99.0%	101.8%	103.2%	609.1%

平成11年度予算実績差異

(単位：百万円)

項目	営業収益	営業費用	営業外収益	営業外費用	当年度純利益
予算	9,344	11,830	2,708	209	11
実績	9,026	11,707	2,733	192	△ 133
差異	△ 318	123	25	17	△ 144
予算比	96.6%	99.0%	100.9%	91.7%	—

平成12年度予算実績差異

(単位：百万円)

項目	営業収益	営業費用	営業外収益	営業外費用	当年度純利益
予算	9,136	11,568	3,112	663	15
実績	9,122	11,502	3,060	644	41
差異	△ 14	66	△ 52	19	26
予算比	99.8%	99.4%	98.3%	97.1%	273.3%

営業収益で見ると予算と実績の乖離はさほど大きくはないとはいえ、平成11年度では、営業収益が318百万円（予算比96.6%）落ち込んだにもかかわらず、営業費用は123百万円（予算比99.0%）しか節減されていない。

予算管理、執行の抑制については、毎年度経理課長から各課、室に通知が発せられているとのことであるが、四半期において予算未達の場合には、次の半期又は四半期

においては予算執行を抑制するよう通知するなどの対応が必要と考える。

(2) 経営健全化計画について

「川崎市交通事業の第2次経営健全化計画」は、平成8年から平成12年の期間について定められており、基本方針として以下の項目が定められている。

- 経営効率化の推進
- バス輸送網の改善・路線の再編成
- 乗客サービスの向上
- 公的助成制度の維持拡充
- 乗車料金（運賃）の適正化

経営健全化計画の結果、計画期間中の収支均衡を達成し、当初平成12年度末の累積欠損金は約44億円が見込まれていたが、未処分利益が約4百万円となったとされている。

財政収支計画と実績の比較

(単位：百万円)

項 目		平成12年度 当初計画A	平成12年度 見直し計画B	平成12年度 実績C	差 異 C－B
収 入	運 輸 収 益	7,206	7,206	6,170	△ 1,036
	運 輸 雑 収 益	3,749	3,749	2,951	△ 798
	他会計補助金	1,381	1,372	2,440	1,068
	そ の 他	254	274	275	1
	計	12,590	12,601	11,837	△ 764
支 出	人 件 費	11,135	10,339	9,511	△ 828
	(退職給与金)	(1,412)	(1,412)	(1,112)	(△300)
	経 費	1,546	1,572	1,387	△ 185
	減価償却費等	793	761	751	△ 10
	支払利息等	199	171	120	△ 51
	そ の 他	7	6	27	21
	計	13,680	12,849	11,796	△ 1,053
単年度収支		△ 1,091	△ 248	41	289
繰越利益（△欠損金）		△ 4,365	△ 1,481	4	1,485

(注) 1. 高速鉄道建設準備負担金及び高速鉄道建設準備費は、それぞれ収入及び支出から控除している。

2. 平成 12 年度当初計画は、平成 7 年度をベースに策定された計画であり、平成 12 年度見直し計画は、当初計画に経営健全化計画を反映させたものである。

3. 差異理由

項 目	差 異 理 由
運 輸 収 益	乗車人員減（見直し計画：44 百万人、実績：32 百万人）
運 輸 雑 収 益	敬老特別乗車証負担金の減額
他会計補助金	行政路線等補助金及び償却費補助金の増額
人 件 費	給与改定率の減及び退職給与の繰延処理

(1) 給与改定率の減は、市職員として人事委員会勧告に従った結果である。

(2) 上記のほか、当初計画と見直し計画における人件費の差異は、経営健全化計画に基づく人員削減（当初計画に対し平成12年度末までの見直し計画累計50名減、実績は57名減）である。

経営健全化計画により、バス事業の収支は改善していることは相違ないが、収支の改善の主要な要因は、人件費及び経費の減少と行政路線等補助金と償却費補助金の増額である。行政路線等補助金については補助金の算定方法に問題があること、償却費補助金については補助を受ける根拠が不明確であることを「包括外部監査の結果報告書 Ⅲ. 1. 補助金関係」において指摘している。

また、費用の主な減少要因である給与改定率の減は、交通局が決定したものではなく、川崎市職員に適用されるものであり、経営健全化計画により達成されたものではない。退職給与の繰延処理についても、計画では考慮されていない会計的な費用の繰延であり、経営努力によるものではない。

何も手を打たない当初計画よりは平成12年度の実績は相当程度改善されているが、退職給与の繰延処理（300百万円）を行わなければ、平成12年度見直し計画とほぼ同程度の赤字であり、乗車人員の減少に対して有効な経営改善が行われているとは言い難い。

平成14年から需給調整規制が廃止され路線の新設、廃止が原則自由化されるため、収益性の高い路線については、民間の参入も考えられる。交通局の調査では、民間バス会社が市バスの路線に参入してくる計画は当面ないとのことであるが、民間との競合も考慮のうえ、平成13年度からの第3次経営健全化計画においては、根拠の不明確

な補助金に依存しないで収支を均衡させるために何をなすべきかを明確にし、一層の経営努力が望まれる。

なお、第2次経営健全化計画においては、経営健全化項目のうち職員削減計画は数値化されていたが、それ以外の経営健全化項目については数値化されていない。他の大都市や民間バス会社の財務分析を定期的に行い、自動車事業を取り巻く環境はそれぞれ異なるものの川崎市交通事業の財務数値と比較して経営上参考とすべきものがあれば、川崎市バスの実態に合わせて経営健全化計画の項目ごとに数値化し、達成目標を明示すべきと考える。

(3) 赤字路線の民間委託の検討

川崎市のバス事業は、28路線を有しているが、一般会計繰入金のうち行政路線補助対象を算定する資料である「平成11年度路線別収益・費用比較」を見ると、収支率（収益対費用）が100%を超える路線（黒字路線）は4である。同じく、収支率が90%を超える路線は、3である。

川崎市バスの人件費は、退職給与を除いても川崎市の民間バス事業者の平均給与を約15%上回っており、仮にバス事業収入の約80%を占める人件費が民間バス事業者並であった場合には、営業費用が営業収益に対し約12%（ $80\% \times (1 - 0.85)$ ）減少するため、赤字路線が減少すると考えられる。

民間バス事業者の給与コストは川崎市バスに比べて15%近く低いと考えられるうえ、乗務員1人当たりの走行キロ数も川崎市バスに比べて長く、民間バス事業者の運行コストは川崎市バスに比べ相当に低いと考えられる。

川崎市バスを運行すれば赤字が発生するが、川崎市バスが民間バス事業者並みのコストで運行すれば黒字になる路線については、民間バス事業者に運行を委託することを検討すべきと考える。

また、川崎市交通事業は、ここ数年退職者数が多いため退職金を繰延資産に計上し、費用の繰延べを行っている。これは約30年前にバス乗務員を大量に採用した結果とのことである。将来的には、需給調整規制が廃止されバス事業の競争が激化すると予想され、長期的な経営の観点から、今後退職者の補充等を行わず職員の嘱託化や交通局のバス路線の運行を民間バス事業者の一部委託することも選択肢の一つである。

<損益の概要>

(単位：千円)

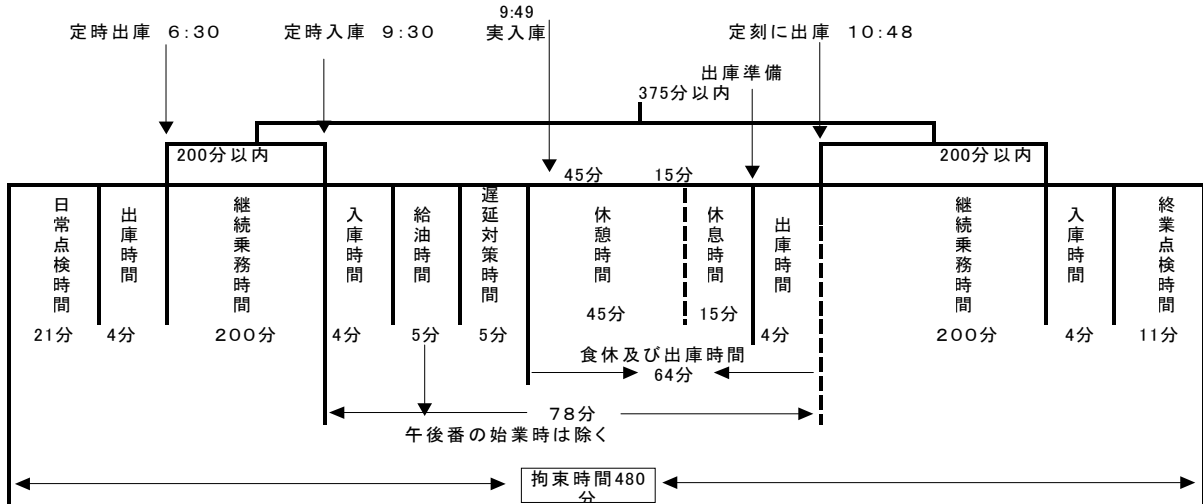
項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度
営 業 収 益	10,293,068	9,026,479	9,121,688
営 業 外 収 益	1,546,037	2,732,955	2,710,404
収 益 計	11,839,106	11,759,435	11,832,092
営 業 費 用	11,552,407	11,707,276	11,501,887
(うち、人件費)	(9,318,275)	(9,527,520)	(9,363,265)
(人件費対収益比率)	(78.7%)	(81.0%)	(79.1%)
営 業 外 費 用	224,391	192,068	294,223
費 用 計	11,776,798	11,899,343	11,796,110
差 引	62,308	△139,909	35,981

(注) 平成12年度については、営業外収益及び営業外費用から高速鉄道事業分349,541千円を除いている。

(4) 乗務員の勤務時間

川崎市交通局職員のうち運転手の勤務時間は8時間とされており、勤務時間の中には休憩時間45分が含まれているため、労働時間は7時間15分である。このうち乗務員の最高乗務時間は労使協定（「バスダイヤ編成条件に関する覚書」）により、375分（6時間15分）とされており、60分は休息（15分）、日常点検（21分）及び終業点検（11分）、出庫（4分）、入庫（4分）、給油（5分）の時間とされている。

勤務時間の例



375分のうち実際の乗務時間は平均340分であり、差の35分は遅延対策（5分）、入庫（4分）、出庫（4分）、その他（22分）に充てられている。入出庫時間は、乗務員の1回の継続乗務時間（出庫時間から入庫時間まで）は、労使協定により200分と決められているため、1日各2回入出庫時間が発生する。その他の時間は、労働時間及び継続乗務時間と運行ダイヤの関係等によりやむを得ず生じてしまう時間であるとのことである。

日常点検、終業点検、入出庫時間及び給油時間は、実際に要する時間ではなく見做し時間で設定されており、実際に要した時間の平均に見直す余地はあると考える。

遅延対策時間は、ダイヤどおり運行された場合には発生しないものであり、「包括外部監査の結果報告書 Ⅲ. 2. (1) 給料及び手当」において指摘したように、実際の超過時間により時間外勤務時間を算出すべきものである。

その他時間と遅延対策時間は、勤務時間の約5%に相当するが、乗務員の人件費は1人当たり約1千万円であるため、勤務時間のうち約5%（年1人当たり500千円相当）は乗務時間以外の時間となっており、労働生産性の低下につながっていると考えられる。

運転手の連続乗務時間については、『自動車運転者の労働時間等の改善のための基準』（平成元年2月9日 労働省公示第7号）では、運転手の最長の乗務時間は240分とされているが、川崎市交通局は労使協定により最長乗務時間を200分としている。バスは朝夕のラッシュ時に運行される本数が多く、昼間の時間帯は運行される本数が少なくなっている。時間帯によって運転本数に繁閑がある場合には、最長乗務時間が長いほうがダイヤ編成に柔軟に対応可能と考えられる。

運転手の乗車シフトを決定する際、最長乗務時間が240分であればもう1往復の組入が可能となる場合にも、最長乗務時間が200分の場合はそれができないため、半端な乗車時間は乗車シフトから削らざるを得なくなり、運転本数がピークとなる朝夕のラッシュ時のダイヤに対応するため、他の運転手を手配せざるを得なくなっている。このため、朝夕のラッシュ時に対応できるよう運転手を多く抱えざるを得ないと考えられる。また、やむを得ず200分を超えるダイヤ（アクアライン）については、特別に手当を支給するといった事象が発生している。

川崎市バスは一般会計から多額の補助金を受けているが、補助金の条件として「地方公営企業の性質上能率的な経営を行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（地方公営企業法第17条の2第1項2号）」とあり、能率的な経営の観点からは、労使協定を見直し連続乗車時間を210分に改めたところではあるが、さらに民間の労働条件等を参考にした運営が望まれる。

なお、平成13年11月から、乗務員の連続乗務時間を200分から210分に改正したことにより、アクアライン線の特別の手当は廃止された。

6. 情報システム

(1) 情報セキュリティ

イ. パスワードの桁数

案内所の売上等の入力をしている売上管理システムにおけるトータルデータ処理装置は、現状その入力のためのパスワードが1桁に設定されている。

パスワードの桁数が少ないと端末操作からパスワードを読み取られ、パスワードが漏洩し、アクセス権限者以外の者による未承認のデータ更新が行われるリスクがある。

システム的には4桁のパスワード入力が可能であることから（パスワードは一般的に5桁以上必要とされている）、少なくともパスワードを現状の1桁から4桁に変更することが望まれる。

なお、平成13年12月からパスワードの桁数は4桁に変更された。

ロ. 共通パスワードとパスワードの変更

以下のシステムへアクセスする際にはID（identification、識別番号）を入力する機能がなく、担当者共通のパスワードが使用され、また、設定されたパスワードは定期的に変更されていない。

- ① 乗務員に対するカードと販売金の精算業務に使用される営業所設置のカード精算システム（重要なマスターの設定及びデータ修正する場合）
- ② バスダイヤを編成し時刻表及び運行表を作成する業務に使用されるバスダイヤ編成支援システム
- ③ 本局での時間外勤務時間のデータ入力に使用される本局設置の後方支援システム（勤怠編）
- ④ 被服を貸与する業務に使用される本局設置の被服（貸与）管理システム

IDがなく担当者共通のパスワードを使用している場合には変更履歴を見ても変更した者を特定できない。また、担当者間でID、パスワードを連絡する際に、ID、パスワードが漏洩するおそれがあり、アクセス権限者以外の者による未承認のデータ

更新が行われるリスクがある。

担当者が他部門に異動した場合においても、担当者共通のパスワードが削除されないため、前担当者はアクセス権限がないにもかかわらず、未承認のデータ更新をすることができる。

また、現状パスワードが定期的に変更されていない。この場合、一旦パスワードが漏洩するとアクセス権限者以外の者による未承認のデータ更新が継続的に行われるリスクがある。

以下のシステムについてはパスワードの設定機能があるにもかかわらず、パスワードが設定されていない。このため担当者以外でも入力可能の状態となっている。

- ① 営業所に設置され営業所での時間外勤務時間のデータ入力に使用されている後方支援システム(勤怠編)
- ② 交通局での財務会計データ入力、総勘定元帳等の作成業務に使用されている財務会計システム
- ③ 交通局での固定資産の管理、固定資産の増減、減価償却費の計上等決算業務に使用されている固定資産管理システム

パスワードが設定されていない場合、担当者であるアクセス権限者以外の者による未承認のデータ更新、照会がされるリスクがある。

金額や個人のデータ等を取り扱う重要なシステムについては、個人ごとにID、パスワードを設定し、個人ごとにID、パスワードをシステムに入力することによって、更新した者のIDを変更履歴に残し、未承認のデータ更新を防止（牽制）することが必要である。また、パスワードについては、定期的な変更を行うことが望まれる。

なお、平成14年1月からパスワードについては定期的に変更することとし、担当者が交代した場合には必ずパスワードを変更するよう措置したとのことである。

(2) 情報システムの取得、開発、維持

イ. カード精算システムの精算の網羅性

営業所に設置しているカード精算システムは、カード精算機にて現金の収受及びカードの払出しを行うことにより、乗務員のバス共通カードの売上と精算を管理している。このシステムについては売上が0の場合には、この機械が受け付けず精算できないため、精算がない場合売上が0だったのか、精算を失念したのか、すなわち、日次における精算漏れをチェックすることができない仕組みとなっている。

システム改修に多額の費用がかかるとのことであり早急な対応は難しいとしても、精算チェックのため、機械のシステムを変更し、売上0を受付、全件を毎日精算し、精算の網羅性を確保することが望まれる。

ロ. 財務会計システムの鉄道事業対応保守

交通局の財務会計システムは平成4年4月に設置された。

当初バス事業用の経理事務のみであったが、現在計画されている高速鉄道事業用（地下鉄）の処理が可能となるように、平成12年度に費用8,400千円にて既存のシステムを改修し、機能を追加した。

高速鉄道事業の経理事務処理についてはいくつかの方法（手書きの帳簿作成、簡易な会計ソフトウェアの利用、鉄道事業用の会計ソフトウェアの利用）が考えられるが、その選択肢について費用対効果を検討した資料が保存されていない。

川崎市の計画では高速鉄道の建設には準備に約2年、建設に約8年かかり、当面は特定の勘定科目（建設仮勘定等）しか発生せず、今すぐ交通局用の財務会計システムを多額の費用を使って改修し、使用する必要性に乏しいと考えられる。

通常、ソフトウェアの耐用年数は5年とされており、高速鉄道が完成し、交通事業会計の会計機能が必要となる頃（約10年後）には、機能的な陳腐化が生じていると考えられる。

高速鉄道事業用の経理事務については、開業するまでにとりあえずパソコンと財務会計システムのパソコン用パッケージソフトウェアにて経理事務を処理し、その他の帳票は手作業にてパソコン用表計算ソフトウェアにて作成する等の選択肢があったと思われる。

ハ. 固定資産管理システムに係るパソコンの保守料

固定資産管理システムはパソコンの基本ホスト・オペレーティングシステムにWindows98を利用しているため、ハードウェアはメーカーを選ばない仕様とすることが可能である。しかし、現状はソフトウェアにパソコンの機種ごとの設定があるため同じメーカーの同じ機種のパソコンでないと、設定し直す必要が生じ、また稼動が不安定となる。このためにパソコン保守が必要となり現在パソコンの保守料を支払っている。

将来的にも現在の機種、またはその後継機が生産中止となった場合にソフトウェアが使用できなくなる可能性がある。Windows98で稼動するパソコンであれば、どのようなパソコンでも稼動できるような仕様にして開発委託すべきである。

なお、一般の事業会社は、全社的な方針に基づきパソコンは安価のため保守料を支払わず、故障時には買い換えるようにしている場合が多い。仕様どおりメーカーを選ばないパソコンであれば、保守料を支払うことは本来不要となる。

ニ. システムの完了検査の手続

固定資産管理システムの委託業務が完了しないにもかかわらず代金が支払われていたことは、「包括外部監査の結果報告書 Ⅲ. 7. 情報システム」に記載のとおりであるが、形式的な完了検査を防止するためには、検査項目についてチェックシート等を作成し、検査員がこれにチェックしたものを「検査完了報告書」に添付することが望ましい。

また、現状主管係検査員だけで完了検査を実施しているが、一定金額を超える重要なシステムについては主管係以外の者が立会検査を行い、「検査完了報告書」に立会者も記名押印することが望まれる。

ホ. システムの検収に関する規程の改正

「川崎市交通事業会計規程」では、「債権者の請求書等支払に関する証ひょう類に基づいて支出回議書を発行し」（「川崎市交通事業会計規程」第32条）と規定し、検収に係わる文書「検査完了報告書」を支出回議書に添付することは規定されていない。

「川崎市交通事業会計規程」第33条において支出回議書には、「工事請負代金に関するもの」は「工事名、工事場所、着手及び完成年月日、検査年月日、工事内訳等」を記載し、又は内訳書を添付することとされている。

「包括外部監査の結果報告書 Ⅲ. 7. 情報システム」に記載のとおりシステムの検収に不備があったが、今後、「システム開発業務委託代金に関するもの」についても支出回議書に「委託業務名、履行場所、履行期間、完了日、検査年月日等」を記載し、「検査完了報告書」を添付書類とする手続を確立することが望まれる。またその際には、主管係以外の者が完了検査に立会う牽制システムの立案を検討することが望まれる。

(3) 情報システム運用

イ. 財務会計システムのドキュメント、操作マニュアル

財務会計システムは平成13年4月に高速鉄道会計設置のためプログラムを変更し入力画面が変更されているが、システム設計書、操作マニュアルは更新されていない。システム設計書が更新されないとその設計が現行のシステムプログラムと異なるため、システム保守の際に支障が生ずる可能性があり、また操作マニュアルが更新されていないとその操作が現行の画面、操作方法と異なるため、操作する者がマニュアルを利用できない。

システムを適切に管理するためには、プログラム変更時においてシステム設計書等のドキュメント、操作マニュアルを適時に更新しておくことが望まれる。

ロ. 財務会計システムの預金勘定

財務会計システムの基本出力帳票は、総勘定元帳、内訳簿であり、補助簿も出力している。預金勘定に関しては、現金預金出納簿が出力されているが、預金は複数あるものの、それを管理する勘定科目は1つしかない。

現状、日々の各金融機関の口座の入出金の動きは、各金融機関から入出金のあった翌日に交通局へ提出されている計算書（預金出納計算書）、収納済通知書、領収証及び公金振替書によって把握している。交通局では、各金融機関から提出された計算書及び収納済通知書等により前日の金融機関の口座ごとの入出金及び預金残高

並びに全金融機関の預金残高合計を確認し、その一覧表である預金収支日計表を作成している。

本来、日々の入出金を会計帳簿に記帳し、これと銀行の入出金記録を照合し、預金口座ごとに現金預金出納簿を作成する必要がある。

内訳簿における勘定口座の開設方法及び勘定科目の配列方法等は、総勘定元帳の各勘定科目を受け、目ないし節まで設ける必要がある。現状、(款)流動資産、(項)現金預金、(目)預金に分けているが、事務作業を効率化するためには、勘定科目の目を細分し節まで設けて、内訳簿及び現金預金出納簿を財務会計システムから出力するように設定し、内訳簿及び現金預金出納簿により銀行預金口座ごとの管理が可能となるようにすることが望ましい。

ハ. 財務会計システムの消費税集計表

現在、財務会計システムの出力帳票である「消費税集計表」から、表計算ソフトExcelで作成した処理の「消費税集計表」を手作業にて作成し直し、決算時における消費税申告の基礎資料としている。

このため、財務会計システムから「消費税集計表」を出力しているにもかかわらず、Excelへの入力作業が発生し、事務が煩雑となっている。今後費用対効果を検討の上、表計算ソフトExcelで作成している「消費税集計表」を財務会計システムから出力することができるようシステムの改修について検討の余地がある。

(4) 情報システムに係る専門部署の設置

交通局財務会計システムは平成4年度にコンピュータのハードウェアをオフィスコンピュータと端末の構成とし、適用業務システムのソフトウェアをCOBOLにて構築した。その後コンピュータハードウェアを平成9年に入換え、コンピュータソフトウェアは平成10年度に銀行振込データ作成機能等を追加、平成12年度に鉄道事業会計対応等改修を実施している。

システムの導入後も、新事業対応等の改修を実施しなくてはならず、その改修は当初の導入業者が仕組みを熟知しているため、当該導入業者に随意契約によって発注せざるを得ず、入札、見積合せ等コスト競争によるコスト低減を図ることは困難

となっている。

交通局等が給与計算を総務局情報管理部の給与計算システムに運用委託している例外を除き、公営事業は基本的には情報システムの整備を各局にて行い、各局独自にて実施している。しかし、情報システムに係る専門的知識を有する担当者が少なく、長期的な視点によるコスト低減、ハードウェア及びソフトウェアの選定等情報システムの整備について検討する部署がない。

3年間の包括外部監査を実施した結果、上記については単に交通局の問題にとどまらず、川崎市全体として対応すべきと考える。

したがって、各局横断的に情報システムの整備、運用について検討する部署を設置し、情報システム（ホストコンピュータ）の専門家を配置することが必要である。専門家の育成にあたっては分散処理システム（クライアントサーバシステム）に係わる技術の研修等を実施し、また人事ローテーションについても配慮することが望ましいと考える。情報システムに係る専門部署を設置することにより、初期導入及び導入年度後の改修保守作業等の長期にわたる情報システム投資を最適なものとするのが望まれる。

(5) 各公営企業の財務会計システムの共用化

以下に示すように、川崎市の公営企業では各局において別々の財務会計システムを導入して処理している。

現在川崎市の公営企業で使用されている財務会計システム

公営企業	所管課	業務名	機種名	種別
病院事業会計	健康福祉局	病院財務会計システム	GRANPOWER5000 モデル 380	PCサーバ
下水道事業会計	建設局	下水道事業財務会計システム	K6500 α /VE	オフコン
水道事業会計 工業用水事業会計	水道局	経理決算システム (決算管理)	ACOS-PX7600/22SV	汎用
		会計管理システム (予算管理)	GRANPOWER5000モデル 560s	PCサーバ
交通事業会計	交通局	交通局財務会計システム	GRANPOWER6000	オフコン

このため、市のシステム投資が重複し、その投資が不効率となっていると考えられる。市の公営企業は全て公営企業会計によっており、基本的にコンピュータシステムは同じシステムを使用することが可能である。

財務会計システムは（公営）企業用の各局共通のシステムとした上で、各公営企業独自の勘定科目を設定し、端末とLAN回線によって1台のオフコンを利用することにより、コンピュータシステムの共用化と整備コストの低減を図るべきである。

以 上