

岐阜市包括外部監査報告書

平成11年度

岐阜市包括外部監査人

所 直 好

平成11年度包括外部監査の結果報告書

(外部監査対象)

岐阜市交通部

目 次

	頁
第1 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
(1) 外部監査対象	1
(2) 外部監査対象期間	1
3. 事件（テーマ）を選定した理由	1
4. 外部監査の方法	1
(1) 監査の要点	1
(2) 主な監査手続	1
5. 外部監査の実施期間	2
第2 外部監査の結果	2
1. バス事業の概要	2
(1) 経営環境	2
(2) 組織図	2
(3) 職員数および車両数の推移	3
(4) 業務実績の推移	3
2. 決算の推移（最近5年間）	4
(1) 貸借対照表	4
(2) 損益計算書	4
3. 監査手続実施結果	4
(1) 経営分析等	4
イ. 運送収益の乗合・貸切別の推移	5
ロ. 主な収益性比率の推移	5
ハ. 人件費の推移	6
(2) 中長期計画	7
(3) 決算報告	7
(4) 営業費用等支出	8
(5) 公費負担額の算定基準	8
(6) 契約、検収事務	9
(7) 内部統制および諸規程	9
(8) 帳簿および証拠書類等の整理保管	9
第3 利害関係	9

包括外部監査の結果報告書

第1 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項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件（テーマ）

(1) 外部監査対象

岐阜市交通部の財務事務及び管理運営事務

(2) 外部監査対象期間

平成10年度

3. 事件（テーマ）を選定した理由

地方公営企業である岐阜市交通部の営業収益は毎年減少傾向にあり、また慢性的な赤字の状況にある。

公営企業は、採算ベースにのらない事業でも公共性の高いものは、住民に対するサービスを継続して提供するため存続せざるをえないことがあるが、それでも独立採算性が原則であり、できる限り公費負担を減らすような効率的な経営を行う必要がある。

このため、「最少の経費で最大の効果」並びに「組織及び運営の合理化」の観点から、岐阜市交通部の財務事務及び管理運営事務の監査を実施することとした。

4. 外部監査の方法

(1) 監査の要点

- ・慢性的な赤字についての経営分析等が適切に行われているか。
- ・中長期計画（規制緩和対応も含め）が実施可能で合理的に作成されているか。
- ・会計規程に準拠して適正な決算報告が行われているか。
- ・営業費用等の支出内容は妥当か。
- ・公費負担額の算定基準は妥当か。
- ・契約、検収は適正に行われているか。
- ・内部統制組織（適正な決算書類等を作成し、法規の遵守を図り、企業の資産を保全し、事業活動を効率的に遂行する仕組み）は整備され適切に運用されているか。
- ・諸規程の整備運用は妥当か。
- ・帳簿、証拠書類等の整理保存等は適切か。

(2) 主な監査手続

- ・過年度決算について推移比較の検討をする。
- ・他市企業および民間企業との計数を比較検討する。

- ・中長期計画がどのように作成されているか検討する。
- ・会計規程が「地方公営企業の会計規程の準則について」を参考にして作成され、決算書類が会計規程に準拠して作成されているか検討する。
- ・一定金額以上の営業費用等支出について証拠資料と照合し、関係帳簿への記帳の妥当性を確かめるとともに妥当な金額が支出されていることを確かめる。
- ・公費負担額の計算根拠について検討する。
- ・契約の締結、履行および検収事務が規程に準拠して実施されているか確かめる。
- ・内部統制に関するチェックリスト等を利用して内部統制を評価する。
- ・諸規程に基づいて事務処理が円滑かつ効率的に行われていることを確かめる。
- ・帳簿、証拠書類等の整理保存状況を確認する。

5. 外部監査の実施期間

平成11年9月21日から平成12年2月8日まで

第2 外部監査の結果

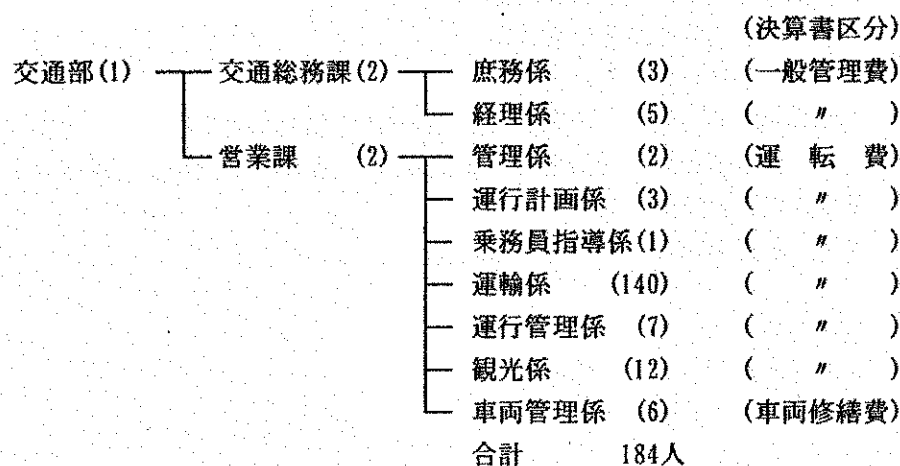
1. バス事業の概要

(1) 経営環境

バス事業は、乗客離れが止まらず、自家用車の増加や道路混雑などにより輸送効率が低下したことにより厳しい経営が続いている。特に、公営は民営に比べ営業費に占める人件費の割合が高いことにより深刻な経営状況となっている。

また、交通事業に関する競争制限の見直し、いわゆる規制緩和により貸切バス事業が平成11年度に参入および撤退の規制が廃止され、路線バス事業についても平成13年度に予定されている。このため、岐阜市内の路線バスを運行している岐阜市交通部、名古屋鉄道株式会社、岐阜乗合自動車株式会社の三社、建設省、運輸省、岐阜県、岐阜市等によりバス路線再編と活性化を目的とした検討委員会が、平成11年10月に発足し来年度末までの2カ年で計画をとりまとめることになっている。

(2) 組織図（平成11年4月1日）



(3) 職員数および車両数の推移

(単位：人、両)

区 分		6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
職員数	乗合	181	181	173	162	157
	貸切	45	36	31	28	22
	計	226	217	204	190	179
車両数	乗合	94	94	92	86	86
	貸切	17	12	12	12	10
	計	111	106	104	98	96

(注) 職員数および車両数とも年度末在籍数である。

(4) 業務実績の推移

(乗合)

区 分		単位	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
輸送人員	人		7,249,017	7,234,076	6,502,796	6,044,692	5,736,201
走行キロ	km		2,818,687	2,830,662	2,662,513	2,529,345	2,574,589
延実働車両数	日車		30,414	31,073	28,398	26,206	28,830
実働率	%		87.9	90.1	90.1	90.3	91.8
実働1日1車	輸送人員	人	238.3	232.8	229.0	230.7	199.0
当たり	走行キロ	km	92.7	91.1	93.8	96.5	89.3
	運送収益	円	40,227	39,506	38,607	38,350	33,392

(貸切)

区 分		単位	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
輸送人員	人		243,642	236,767	236,076	217,253	226,304
走行キロ	km		697,272	546,034	521,989	430,489	365,659
延実働車両数	日車		2,696	2,330	2,073	1,839	1,132
実働率	%		43.4	53.1	47.3	41.9	30.5
実働1日1車	輸送人員	人	90.4	101.6	113.9	118.1	199.9
当たり	走行キロ	km	258.6	234.3	251.8	234.1	323.0
	運送収益	円	153,389	157,243	169,966	165,021	236,064

(注) 1. 実働率は、年間延実在車両数に対する年間延実働車両数の割合であり、車両の稼働状況をあらわしている。

2. 実働1日1車当たりの算式はつぎのとおりである。

・ 輸送人員 = 年間輸送人員 ÷ 年間延実働車両数

・ 走行キロ = 年間実車走行キロ ÷ 年間延実働車両数

・ 運送収益 = 年間運送収益 ÷ 年間延実働車両数

3. 乗合の車両を、葬儀等の生活貸切あるいは競輪開催時に使用した場合の輸送人員および運送収益は貸切で集計されている。

4. 乗合輸送人員の平成8年度の減少要因は、大幅なダイヤ改正による路線数の減少によるものである。

2. 決算の推移（最近5年間）

(1) 貸借対照表

（単位：千円）

科 目	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
固定資産	801,213	790,089	790,653	749,348	660,869
（うち車両）	(414,833)	(319,629)	(333,064)	(239,743)	(166,788)
流動資産	405,962	372,982	97,269	109,273	99,675
資産合計	1,207,175	1,163,071	887,922	858,621	760,544
流動負債	147,804	260,930	105,219	213,914	283,478
自己資本金	436,846	436,846	436,846	436,846	436,846
借入資本金	465,019	405,764	374,264	293,878	178,818
資本剰余金	335,257	337,835	342,830	371,028	381,015
欠損金	177,751	278,304	371,237	457,045	519,613
負債資本合計	1,207,175	1,163,071	887,922	858,621	760,544

(2) 損益計算書

（単位：千円）

科 目	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
営業収益	1,761,600	1,718,915	1,578,617	1,430,450	1,349,932
（うち運送収益）	(1,637,013)	(1,593,955)	(1,448,694)	(1,308,470)	(1,229,902)
営業費用	2,292,460	2,284,028	2,135,721	1,986,480	1,932,152
（うち運転費）	(1,704,852)	(1,646,828)	(1,566,478)	(1,489,907)	(1,456,053)
（＃ 車両修繕費）	(196,838)	(209,841)	(173,865)	(117,079)	(119,621)
（＃ 一般管理費）	(171,587)	(213,139)	(176,796)	(174,949)	(155,491)
営業損失	530,860	565,113	557,104	556,030	582,220
営業外収益	478,300	483,990	479,725	482,698	528,259
（うち他会計補助金）	(437,787)	(456,682)	(449,304)	(465,861)	(501,615)
営業外費用	24,394	19,430	15,554	12,476	8,607
当年度純損失	76,954	100,553	92,933	85,808	62,568
前年度繰越欠損金	100,797	177,751	278,304	371,237	457,045
当年度未処理欠損金	177,751	278,304	371,237	457,045	519,613

3. 監査手続実施結果

(1) 経営分析等

バス事業は、道路交通法により運輸大臣の免許を受けて行う事業であり、また、公営企業として公営企業法の適用を受けるため諸々の報告書類の提出義務があり、岐阜市交通部においても事業に関する必要なデータが収集管理され、経営分析に利用されている。

岐阜市交通部の資料、その他の資料に基づきバス事業について分析した結果は以下のとおりである。

イ. 運送収益の乗合・貸切別の推移

運送収益の減少傾向について、乗合と貸切に区分すると次のとおりであり、乗合は最近5年間で21.7%減少し、貸切は34.9%減少している。貸切の減少率が大きいのは、従来は観光貸切が乗合の赤字を補填する目的で事業運営されていたが、乗合同様赤字傾向となってきた結果、公営企業で行う必要性を考慮し事業縮小を図っているためである。

なお、参考の全国データでも、減少率の程度の違いはあるが運送収益の減少傾向があらわれている。

運送収益の乗合・貸切別の推移

(単位：千円、%)

区 分	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
乗合自動車	1,223,475	1,227,578	1,096,355	1,004,996	962,678
(前期比増減)	(△ 0.5)	(0.3)	(△ 10.7)	(△ 8.3)	(△ 4.2)
貸切自動車	413,538	366,377	352,339	303,474	267,224
(前期比増減)	(0.8)	(△ 11.4)	(△ 3.8)	(△ 13.9)	(△ 11.9)
運送収益合計	1,637,013	1,593,955	1,448,694	1,308,470	1,229,902
(前期比増減)	(△ 0.2)	(△ 2.6)	(△ 9.1)	(△ 9.7)	(△ 6.0)

(参考)

(単位：億円、%)

区 分	6年度	7年度	8年度	9年度
乗合自動車	10,642	10,506	10,227	9,871
(前期比増減)	(△ 1.6)	(△ 1.3)	(△ 2.7)	(△ 3.5)
貸切自動車	4,014	3,763	3,624	3,446
(前期比増減)	(△ 6.1)	(△ 6.3)	(△ 3.7)	(△ 4.9)

(注) 1. 社団法人日本バス協会資料による。

2. 対象は、乗合が保有車両数30両以上の乗合バス事業者、貸切が標準能率事業者の収入。

ロ. 主な収益性比率の推移

(単位：%)

分析項目	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
営業収益対営業費用	76.8	75.3	73.9	72.0	69.9
営業損失対営業収益	30.1	32.9	35.3	38.9	43.1
純損失対営業収益	4.4	5.8	5.9	6.0	4.6
人件費対営業収益	105.0	107.8	104.9	107.6	112.1

営業収益対営業費用は、バス事業コストを料金等収入でどの程度カバーしているかをあらわしており、営業損失対営業収益は、その逆に料金等収入からバス事業コストを差し引いた損失の営業収益に対する割合である。

純損失対営業収益は、当年度純損失の営業収益に対する割合であり、損失割合が営業損失対営業収益の損失割合よりかなり減少しているのは、岐阜市からの公費負担額が営業外収益に計上されているためである。

人件費対営業収益は、バス事業コストのうちの人件費の料金等収入に対する割合であり、各期とも人件費が料金等収入を上回っており、赤字の主な原因となっている。

(参考) 人件費の収入に対する割合 (単位：%)

区 分	6年度	7年度	8年度	9年度
民営	77.3	77.6	77.9	79.3
公営	93.4	91.9	93.8	95.5

(注) 1. 社団法人日本バス協会資料による。

2. 対象は、保有車両数30両以上の乗合バス事業者。

参考データの人件費の収入に対する割合は、民営と公営の営業区域等の違いがあるため単純に比較することはできないかもしれないが、いずれにしても民営に比べて公営の人件費負担はかなり大きいといえる。

ハ. 人件費の推移 (単位：千円)

科 目	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
運転費	1,586,144	1,531,262	1,444,767	1,377,467	1,360,330
給料	670,065	650,075	646,500	610,200	585,653
手当	612,418	604,678	593,046	580,291	574,788
賃金	6,792	7,785	9,985	7,013	6,468
報酬	12,160	9,820	10	-	18,111
退職給与金	82,153	60,690	5,092	1,234	543
法定福利費	199,171	194,947	186,894	175,684	172,115
厚生福利費	3,385	3,267	3,240	3,045	2,652
車両修繕費	154,830	172,254	93,957	51,104	52,115
給料	80,562	72,013	31,375	26,118	26,516
手当	51,876	47,290	21,909	17,710	18,201
退職給与金	-	32,547	32,065	-	-
法定福利費	22,009	20,057	8,457	7,151	7,284
厚生福利費	383	347	151	125	114
一般管理費	109,486	150,146	117,046	110,595	100,434
給料	53,800	55,987	57,605	53,446	47,659
手当	38,606	40,943	41,514	40,599	37,653
賃金	30	31	1,861	1,695	1,736
報酬	-	118	46	121	-
退職給与金	1,766	37,176	-	-	-
法定福利費	15,026	15,618	15,740	14,471	13,178
厚生福利費	258	273	280	263	208
合 計	1,850,460	1,853,662	1,655,770	1,539,166	1,512,879

人件費のうち給料、手当、賞与の1人月平均支給額の推移は、次のとおりである。

(単位：千円、人)

区 分	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
給料	804,427	778,076	735,478	689,764	659,828
手当	303,640	302,874	288,392	289,550	294,846
賞与	399,259	387,925	366,017	347,104	333,871
合計	1,507,326	1,468,875	1,389,887	1,326,418	1,288,545
支給延人員	2,722	2,609	2,486	2,276	2,157
1人月平均支給額	554	563	559	583	597

(注) 児童手当法に基づく児童手当がハ、人件費の推移の手当に含まれているが、1人月平均支給額は除いて計算した。

なお、バス事業を行っている51公営企業の給与調べ(地方公営企業年鑑)によれば、都及び指定都市を除く平均額は平成9年度で603,549円となっている。

以上に記載した運送収益、主な収益性比率および人件費の推移からすれば、慢性的な赤字の原因は運送収益の減少と民営に比べ営業収益に対する人件費の割合が高くなっていることにあり、今後も同様の傾向が予想される。

また、人件費については退職金負担の問題がある。平成9年度、10年度の岐阜市の退職者のうち、交通部採用の職員が18名で交通部の在職期間が平均29年であるにもかかわらず、退職金負担は最終の退職部署となっているため退職前に在職した交通部の決算には退職金の負担は全く計上されていない。今後検討を要する。

(2) 中長期計画

中長期計画の作成に関する規定は特になく、中期見通しとしての交通事業会計財政計画が作成されているが、計画作成にあたっての分析が十分に行われていないので、合理的に作成されているとはいえない。

予算編成については、収入、支出予算は洩れなく計上され、事業計画の変更にともなう措置も適切であり、執行についても権限を有する者により適正に実行されていると認められた。

(3) 決算報告

岐阜市交通部企業会計規程は、「地方公営企業の会計規程の準則について」を参考にして適切に作成されている。

決算書が岐阜市交通部企業会計規程にしたがって適正に作成されているか検討した結果、次の事項を除いて適正に作成されていた。

① 退職給与金

会計規程には、職員の退職金の会計処理について特に定めはないため、いわゆる支出時に費用計上する現金主義によっているが、地方公営企業は発生主義が原則(地方公営企業法第20条)であり、将来支出される費用でも、毎年度一定の基準額を費用計

上する退職給与引当金を設定するのが妥当である。ただし、職員は採用から退職まで交通部に勤務するわけではないので、交通部において採用された職員 166人に限定して平成11年度末の自己都合による退職金の要支給額を試算した場合、9億59百万円となる。

② 事故費

前期決算で前払金に計上された事故費 848万円を4月1日に前払金から事故費に振替計上されていたが、前払金とする根拠は特にないので、発生した期の費用として計上するのが妥当である。

③ 定期預金と当座借越60百万円が決算書上相殺されていたが、両建表示するのが妥当である。

(4) 営業費用等支出

主な営業費用等支出について証拠資料および関係帳簿と照合した結果、適正に処理されていた。また、支出金額の妥当性についても、特に指摘すべき事項はなかった。

(5) 公費負担額の算定基準

公費負担額は、決算書において、損益計算書の営業外収益の他会計補助金として表示され、岐阜市の一般会計では、(款)諸支出金(項)諸費(目)諸費(節)負担金、補助及び交付金の企業会計補助金として計上されている。

他会計補助金の金額算出内訳およびその算定方法は次のとおりである。

(単位：千円)

内 訳	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
身体障害者補助	295,464	306,552	297,600	311,328	311,088
知的障害者補助	37,152	38,544	38,952	39,744	42,240
特別優待券補助	42,671	42,574	36,936	29,257	28,480
外国人留学生優待券補助	62,500	69,012	75,816	84,856	119,362
その他	-	-	-	676	445
合 計	437,787	456,682	449,304	465,861	501,615

(注) 身体障害者、知的障害者補助 該当人数×2,000円×12

特別、外国人留学生優待券補助 該当人数×48,600円×2

金額の算定にあたって、2,000円/月、48,600円(6か月定期代金)を基礎としているが、実際の利用状況調査に基づいているものではなく、曖昧な公費負担額となっている。

これらの補助金は、名目はどうであれ実質的には、岐阜市交通部の経営を維持していくための岐阜市からの補助という役割を担っている。

交通部の経営を維持していくために、岐阜市からの補助金の交付は必要であるが、支出目的に沿った形での補助金の交付を検討する必要がある。

(6) 契約、検収事務

契約の締結、履行および検収事務は、岐阜市交通部契約規程にしたがって行われており、購入業者の選定、契約の締結、購入品目の納入、検収は公正、適正に行われている。

(7) 内部統制および諸規程

内部統制に関するチェックリスト等により内部統制の整備および運用状況の検討を行った結果、次の事項を除き特に問題はなかった。

- ① 小切手を書き損じた場合、書損の小切手を廃棄し控にバツをつけてあったが、書損の小切手は控に添付保管するのが妥当である。
- ② 貯蔵品の帳簿と実地棚卸の差異を使用量で調整してあったが、勘定科目表に定めるたな卸資産減耗費として処理するのが妥当である。
- ③ 現金の在高と帳簿との日々の照合が会計規程第32条に定められているが、実施されていなかったため、規定どおり実施する必要がある。

諸規程は、岐阜市総務部編の岐阜市例規集の第20類交通事業として、第1章処務、第2章財務、第3章職員、第4章事業、第5章雑に分類、整備されている。なお、実務には影響しないが、一部改定が行われていない箇所があった。

(8) 帳簿および証拠書類等の整理保管

帳簿および証拠書類等は、岐阜市交通部企業会計規程および岐阜市交通部文書編集保存規程に基づき、適切に整理保管されている。

第3 利害関係

包括外部監査の対象とした事件（テーマ）につき、私は地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

平成12年2月17日

包括外部監査の結果に関する報告に添えて提出する意見

1. 固定資産の減価償却について

(1) 新規取得資産の減価償却開始時期

新規取得資産の減価償却について、会計規程第115条に「原則として取得した年度の翌年度から、ただし、資産の種類により必要であれば取得した翌月から実施する。」と規定されている。現状では、ただし書きにしたがった処理はされておらず、すべて翌年度から実施されている。

計算の簡便性からこのような規定になったと思われるが、正確な期間損益の把握のためには、ただし書き規定を原則とするのが望ましい。

(2) 改良費として支出される資本的支出の耐用年数

改良費として支出される資本的支出（固定資産の耐用年数が延長されるので固定資産に計上される）の耐用年数について、会計規程に定めがなく、資本的支出を加えた固定資産の残存年数を適用している。税法をはじめ、一般的にはその固定資産の耐用年数が適用されており、残存年数適用について検討が必要である。

2. 小切手の振出しについて

小切手は、会計規程第45条の小切手振出しの規定にしたがって振出されているが、日々の支出について日々振出すのではなく、1か月分をまとめて事後的に振出されている。

支出手続は、支払命令書（普通預金の払出票に替わるもので、控えとして銀行出納印のある支払通知書が残る）に基づいて行われており、管理簿として支払命令書振出整理簿が作成され総務課長の検印が行われている。

支出に関して適切な管理が行われていると考えられるので、形式的になっている小切手振出しの規定について検討が必要ではないか。

3. 超過勤務何書の管理責任者検印について

平成11年2月分の交通部営業課（操車）の超過勤務何書兼実施報告書と超過時間の集計表を照合した結果、集計時間に問題はなかったが、超過勤務何書兼実施報告書に管理者の捺印もれが10日分あったので十分留意していただきたい。

4. バスカードシステムの運用について

運賃箱の現金等は精算装置によって自動的に精算される仕組みになっているが、精算装置で読み取れない紙幣・硬貨のカウントは、担当者一名で特別に報告書は作成されていないが、内部統制の面から修正入力内容について一定の様式で報告を受けるようにするのが望ましい。

5. 借地料について

借地料の決定にあたって、① 相続税評価額の5%に平米数を掛けた金額、② ①の金額が前年の1.05倍を超えるときは前年の1.05倍、③ ①の金額が前年の額に達しないときは前年の額、とする契約があったが、地価が下落している場合に妥当な決定方法かどうか検討していただきたい。

6. 定期券およびバスカードの在庫管理について

定期券およびバスカードの棚卸に関する規定が整備されていないので、実施日時、実施者、実施結果報告書等について定めておく必要がある。

以上

