

平成 29 年度

包括外部監査の結果に関する報告書

「熊本市の交通事業について」

平成 30 年 3 月 28 日

熊本市包括外部監査人

吉 川 栄 一

平成 30 年 3 月 28 日

熊本市包括外部監査人 吉 川 栄 一

平成 29 年度包括外部監査の監査結果について

地方自治法第 252 条の 37 第 5 項及び包括外部監査契約第 7 条の規定に基づき、次のとおり監査報告書を提出いたします。

目次

第1章 監査の概要	1
1. 監査の種類	1
2. 選定した特定の事件	1
3. 事件を選定した理由	1
4. 監査対象とした部署	1
5. 監査の着眼点及び主な監査手続	2
6. 監査の対象年度	2
7. 監査の実施期間	2
8. 監査の結果の区分	2
9. 包括外部監査人及び補助者の氏名、資格	3
10. 利害関係	3
第2章 監査対象事業の概要	4
1. 熊本市交通事業の概要	4
（1）営業の概況	4
（2）組織の状況	17
2. 熊本市交通事業の沿革	18
（1）軌道事業の沿革	18
（2）自動車運送事業の沿革	20
3. 経営改善への取組	26
4. 経営方針と中期経営計画	27
第3章 監査の結果と意見（総論）	29
1. 会計情報の開示状況	29
（1）改正地方公営企業会計基準への準拠性	29
（2）監査結果により判明した事項を取り込んだ場合の修正財務諸表	31
2. 経営改善への取組・設定目標と実績との比較（途中経過）	34
3. 【参考意見】熊本市交通事業の現状と将来の展望	35
第4章 監査の結果と意見（各論）	42
1. 収入及び現金・未収金等管理サイクル	42
2. 固定資産及び関連損益サイクル	96
3. 負債サイクル	132
4. 人件費サイクル	149
5. 契約事務・棚卸資産・営業費用等サイクル	168
6. 他会計補助金	194
7. 長期前受金	197

第1章 監査の概要

1. 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

2. 選定した特定の事件

熊本市の交通事業について

3. 事件を選定した理由

熊本市の交通事業は、大正13年の市電(軌道電車)開通以来、戦後のモータリゼーションの進展に伴う市電軌道の縮小とそれに合わせたバス事業の拡大など、時代の変化に応じた交通基盤を提供する社会インフラとして機能してきた。

しかし、近年、慢性的な赤字体質が問題となり、平成20年度には財政健全化判断基準となる資金不足比率が、健全化計画を定めなければならない20%を大幅に上回る198.2%となった。これを受け、市では平成22年3月に「交通事業経営健全化計画」(平成21年度～27年度)を策定し、バス事業の民間移譲など経営健全化に取り組み、現在市が行う交通事業は、軌道電車事業のみとなっている。そのような中、平成26年度までは累積欠損金が673百万円生じていたが、平成27年度末の未処分利益剰余金は1,833百万円となっており、決算書における繰越欠損は解消されている。

一方、超高齢社会を迎え公共交通が更に重要度を増す中で、市の交通事業には将来を見据えた安定的な経営が求められている。

また、交通事業は、法及び法施行規則に定められた会計基準の適用対象である。地方公営企業は主としてその経費を当該事業の経営に伴う収入をもって充てる事業とされ、原則的に独立採算のもとで経営の効率性、経済性が強く要請される。更に、平成26年度から会計基準が全面的に見直され、経営状況に関する判断に資するため、経営状況を適切に公開(ディスクローズ)し、地方公共団体の財政の健全化を推進することが求められている。

このような状況にあって、熊本市の交通事業の財務事務の執行及び経営管理の状況について監査することは、将来の交通事業の維持・発展のために有用であると判断し、テーマとして選定した。

4. 監査対象とした部署

熊本市交通局及び関連部局

5. 監査の着眼点及び主な監査手続

(1) 監査の着眼点

熊本市の交通事業に係る財務事務の執行及び経営管理の状況について監査するものとし、具体的には以下の項目に着眼して監査を実施する。

- ① 交通事業に関する事務執行が法令等に基づき適正に行われているか。
- ② 交通事業が地方公営企業の目的に則し有効な経営管理が行われているか。
- ③ 交通事業が地方公営企業として効率的かつ経済的に運営されているか。
- ④ 交通事業に係る資産及び負債が適切に管理され、報告されているか。
- ⑤ 交通事業に係る財務報告等が地方公営企業の会計に関する規定に準拠し、適時かつ明瞭に開示されているか。
- ⑥ 一般会計からの繰入金は適切に算定されているか。

(2) 主な監査手続

監査手続	検討資料等
質問・資料査閲等による概況の把握	事業概況書、会計決算書、他
事務執行フローの把握	例規集、要綱集、他
決算残高の推移と主要増減内容の把握	会計決算書、総勘定元帳、他
事務処理手続の合规性、正確性の検討	総勘定元帳、固定資産台帳、他
会計処理の検討	各種規定等、参考資料、他

6. 監査の対象年度

主として平成 28 年度を対象とするが、必要に応じて過去の年度も対象とする。

7. 監査の実施期間

平成 29 年 9 月 15 日から平成 30 年 3 月 28 日まで

8. 監査の結果の区分

監査の結果の区分は、次のとおりである。

【指摘】：合规性、正確性等に問題があり、速やかに是正措置が必要と考えられる事項

【意見】：合规性、正確性等に問題があるとまでは言えないが、何らかの修正措置を検討することが熊本市交通事業の今後の経営に資すると考えられる事項

【参考意見】：合规性、正確性等に問題はないが、熊本市交通事業を効率的、経済的に運営するために参考になると考えられる事項

9. 包括外部監査人及び補助者の氏名、資格

<u>職 務 区 分</u>	<u>氏 名</u>	<u>資 格</u>
包括外部監査人	吉 川 栄 一	公認会計士
補 助 者	中 村 裕 彦	公認会計士
同	奥 村 栄 隆	公認会計士
同	井 上 宗 寛	公認会計士
同	斉 藤 信 慶	公認会計士
同	吉川ゆうき	事 務 職 員

10. 利害関係

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

注：本報告書記載の数値には端数処理の関係上、合計額が一致しない場合がある。

第 2 章 監査対象事業の概要

1. 熊本市交通事業の概要

(1) 営業の概況

① 設置根拠及び事業内容

熊本市交通事業は本市における交通機関を整備するため「熊本市交通事業の設置等に関する条例」（昭和 41 年 12 月 12 日条例第 51 号、最終改正平成 26 年 12 月 26 日条例第 89 号、以下「設置条例」という）に基づき設置された軌道事業である。

軌道事業とは軌道法（大正 10 年 4 月 14 日法律第 76 号）に基づき、主として一般公衆の運輸事業を目的とする道路に敷設される鉄道（併用軌道）上を運行する電車による運輸形態をいい、一般的に「路面電車」と呼称される。

路面電車の運行を行う組織は、地方公営企業のほか民間企業、第三セクター等がある。これらのうち、軌道事業を運行している地方公営企業は、熊本市交通局（以下「市交通局」と呼称する）を含め、札幌市交通局、函館市交通局、東京都交通局、鹿児島市交通局の 5 団体のみである。

設置条例では、事業区域は熊本市の区域内、営業キロメートル数は 13 キロメートル以内、事業用客車の総数は 55 両以内と規定されている。平成 29 年 4 月 1 日現在の事業区域は田崎橋～健軍町線（A 系統）及び上熊本～健軍町線（B 系統）の 2 系統、35 停留所となっており、営業キロメートルは延べ 11.9 キロメートル、保有車両数は 54 両である。

なお、平成 26 年度までは自動車運送事業（以下「バス事業」という）も行っていたが、平成 26 年度末までに事業譲渡を行い、現在は軌道事業のみを実施している。

平成 28 年度における軌道事業の乗車人員延べ数は 10,709,117 人であり、うち 81.8%にあたる 8,762,606 人が定期外乗車、18.2%にあたる 1,946,511 人が定期券による乗車であった。平成 28 年 4 月 1 日現在の熊本市の推計人口は 739,698 人（熊本市総務局行政管理部総務課公表資料より）であるから、市民一人あたり、おおよそ年間 14～15 回程度利用している計算になる。

事業拠点は大江庁舎（大江営業所）、上熊本車両工場、上熊本営業所、上熊本詰所等である。



出所：監査人撮影

現行の運行系統図並びに停留所は以下のとおりである。



出所：市交通局ホームページから転載

過去 5 年間の軌道事業運輸成績は以下のとおりとなっている。

年度別運輸成績推移

区分	単位	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
営業日数	日	365	365	365	366	365
期末営業キロ数	km	12,092	12,092	12,092	12,092	12,092
在籍車両数※①	両	52	52	54	54	54
ワンマン	両	36	36	36	36	36
連接車	両	16	16	18	18	18
延使用車両数	両	14,493	13,586	13,998	14,220	13,777
延走行キロ※①	千 km	1,813.1	1,728.9	1,729.6	1,731.1	1,820.2
乗車人員	千人	10,286.9	10,895.8	10,876.8	11,030.9	10,709.1
定期外	千人	8,191.0	8,554.0	8,903.8	9,137.2	8,762.6
定期	千人	2,095.9	2,341.8	1,973.0	1,893.7	1,946.5
運輸収入	千円	1,212,002	1,278,305	1,303,315	1,406,083	1,546,955
定期外	千円	1,052,654	1,099,673	1,129,900	1,193,561	1,298,848
定期	千円	159,347	178,632	173,415	212,522	248,106
1 日 平均						
使用車両数	両	39.7	37.2	38.4	38.9	37.7
走行キロ	km	4,967.5	4,736.7	4,738.7	4,729.8	4,986.7
乗車人員	人	28,183.5	29,851.6	29,799.4	30,139.2	29,340.0
運輸収入	千円	3,320.5	3,502.2	3,570.7	3,841.8	4,238.2
1 日 1 車 平均						
走行キロ	km	125.1	127.3	123.6	121.7	132.1
乗車人員	人	709.8	802.0	777.0	775.7	777.3
運輸収入	千円	83.6	94.1	93.1	98.9	112.2

※①貨車を除く

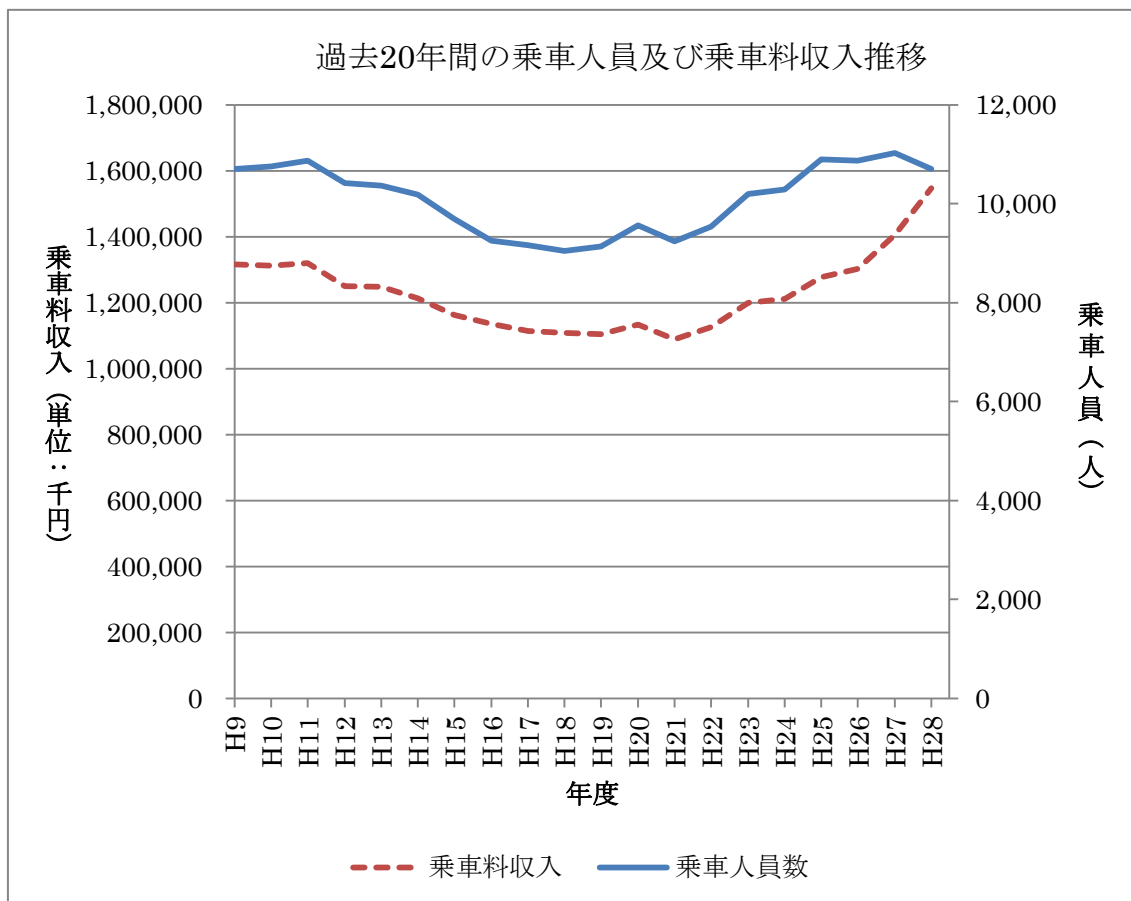
出所：熊本市交通局事業年報

乗車人員は、平成 24 年度から平成 26 年度までほぼ横ばいであったが、近年では回復基調にあった。平成 27 年度では乗車人員が 11 百万人台に回復し、前年比で 154 千人増加している。

乗車人員の内訳でみると、定期乗車人員が 80 千人減少する一方で、定期外乗車人員は 234 千人増加しており、定期外乗車人員の増加が乗車人員増加の要因であったことが分かる。しかし、平成 28 年 4 月の熊本地震発生の影響から、乗車人員は平成 26 年度以前の水準以下まで落ち込んでいる。

運賃収入についてみると、平成 28 年 2 月 1 日から持続可能な自立経営に努めていくため経営基盤の強化を図るべく、普通旅客運賃が大人 170 円、小児 90 円に改訂されており、平成 28 年度の運賃収入が増加している。

過去 20 年間の軌道事業に係る乗車人員と乗車料収入の推移は下図のとおりである。



②損益計算書、貸借対照表、キャッシュ・フローの状況

(ア) 損益計算書（経営成績）の状況

経営成績について見てみると、平成 28 年度の運輸収益は 1,546,954 千円であり、運輸雑収益 97,412 千円と合わせた営業収益は 1,644,367 千円であった。これに対して、線路保存費等の営業費用合計は 1,925,266 千円であり、本業での経営成績を表す営業利益は 280,899 千円のマイナスとなっている。

次に本業以外の経常的な損益を表す営業外損益では、他会計補助金 354,200 千円、長期前受金戻入 154,640 千円等の合計で 551,245 千円が計上されている。これに対して営業外費用は支払利息及び企業債取扱諸費 27,498 千円、雑支出 3,373 千円の合計 30,872 千円が計上されており、営業外損益は 520,373 千円のプラスとなっている。

この結果、平成 28 年度の経常利益は、営業損失を営業外利益が補填する形で、最終的に 239,474 千円の経常黒字となっている。

過去 5 年間の損益計算書の推移は以下のとおりである（軌道事業のみ）。

（単位：千円）

収益項目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
営業収益	1,323,111	1,394,987	1,414,933	1,512,523	1,644,367
運輸収益	1,212,002	1,278,305	1,303,315	1,406,083	1,546,955
運輸雑収益	111,070	116,654	111,619	106,440	97,413
乗車料負担金	39	28			
営業外収益	888,245	937,608	1,104,855	1,221,432	551,246
受取利息配当金					39
他会計補助金	885,600	934,500	953,500	1,017,400	354,200
国（県）補助金					242
長期前受金戻入			148,017	163,859	154,640
雑収益	2,645	3,108	3,338	40,173	42,125
特別利益	3,106		7,985	986,889	24,996
他会計補助金					51,000
固定資産売却益			86	981,987	
過年度損益修正益			7,899	12,837	16,464
その他特別利益	3,406			2,065	3,432
収益合計	2,214,761	2,332,595	2,527,773	3,730,845	2,220,609

（単位：千円）

費用項目	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
営業費用	1,828,392	1,825,209	2,121,818	2,260,319	1,925,267
線路保存費	88,994	91,720	2,010,846	115,260	89,504
（人件費）	59,996	56,599	115,285	71,425	53,630
（経費）	28,998	35,121	52,570	43,834	35,874
電路保存費	74,151	66,467	97,624	78,755	75,633
（人件費）	63,488	48,590	58,244	62,595	61,821
（経費）	10,663	17,877	39,380	16,160	13,812
車両保存費	315,878	394,705	204,105	164,155	250,737
（人件費）	95,787	152,994	77,902	111,439	88,512
（経費）	220,092	241,712	126,202	152,717	92,408
運転費	901,813	811,292	928,112	977,912	790,057
（人件費）	832,663	736,053	845,603	895,553	709,468
（経費）	69,150	75,240	82,510	82,359	80,589

運転管理費	124,379	143,795	161,062	307,744	191,391
（人件費）	87,055	89,550	110,425	149,319	140,451
（経費）	37,324	54,245	50,638	158,425	50,940
一般管理費	114,351	109,042	136,298	127,007	124,704
（人件費）	84,321	78,040	86,371	96,777	95,686
（経費）	30,031	31,001	49,926	30,230	29,018
広告費	31,072	27,969	30,868	30,423	29,304
（人件費）	11,100	6,052	7,266	8,212	7,507
（経費）	19,972	21,917	23,603	22,212	21,797
減価償却費	177,754	180,218	337,492	359,036	373,938
資産減耗費				27	
営業外費用	38,092	41,392	50,757	42,157	30,872
支払利息及び企業債取扱諸費	31,950	26,918	38,492	40,837	27,498
雑支出	6,142	14,473	12,265	1,320	3,374
特別損失	6,531		60,216	16,901	53,234
固定資産売損				3,635	
固定資産除却費	4,031			363	2,279
固定資産撤去費	2,500			562	1,789
災害による損失					29,100
過年度損益修正損			60,216		821
その他特別損失				12,340	19,244
事業費用合計	1,873,015	1,866,601	2,121,818	2,319,378	2,009,373

各種経営比率	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
事業費用のうち人件費合計	1,234,408	1,167,878	1,301,095	1,395,320	1,157,075
（営業収益に対する比率）	93.3%	83.7%	92.0%	92.3%	70.4%
退職金等の合計額	100,689	117,392	175,536	461,349	97,877
差引退職金等を除く人件費合計	1,133,719	1,050,486	1,125,559	933,971	1,059,198
（営業収益に対する比率）	85.7%	75.3%	79.5%	61.7%	64.4%
事業費用のうち、経費合計	416,230	477,113	424,828	505,936	324,437
（営業収益に対する比率）	31.5%	34.2%	30.0%	33.4%	19.7%
減価償却費※①	177,754	180,218	189,475	195,177	219,297
（営業収益に対する比率）	13.4%	12.9%	13.4%	12.9%	13.3%
経常収支比率※②	118.5%	125.0%	116.0%	118.7%	112.2%

※①補助金等対応分（長期前受金戻入額）を除く

※②経常収支比率＝経常収益（営業収益＋営業外収益）÷経常費用（営業費用＋営業外費用）

出所：各年度の熊本市交通事業会計決算書をもとに監査人が作成

事業費用のうち、最も負担が大きいのは人件費である。退職金等の負担を除く人件費で見ても、過去５年間で１１億３千万円から９億３千万円の間で推移している。営業収益に対する人件費の比率は、退職金等の負担を除けば平成２４年度で８５％にのぼっていたが、平成２７年度、２８年度では６０％台にまで低下している。

経費については、平成２４年度から平成２７年度にかけて４億円から５億円程度で推移しており、営業収益に対する比率も３０％台で推移している。しかし、平成２８年度には３億２千万円まで減少し、営業収益に対する比率も約２０％まで低下している。

減価償却費については、平成２６年度の新会計基準の導入により、それまで減価償却が強制されていなかった補助金等による取得部分についても償却を行うこととされた。

ただし、これに伴う減価償却費の増加分は、営業外収益の長期前受金戻入により同額が収益として計上されるため、当該会計基準の変更が損益に与える影響は差し引きゼロとなる。このため、補助金等の対応分を除いて推移をみると、１億８千万円弱から２億２千万円弱へと漸増傾向にある。ただし、営業収益に対する比率では１３％前後でほぼ一定となっている。

（イ）貸借対照表の状況

過去５年間の貸借対照表残高の推移は以下のとおりである（全事業）。

（単位：百万円）

資産の部		H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
	有形固定資産					
	軌道事業有形固定資産					
	土地	1,656	1,780	2,290	1,782	1,782
	建物	827	850	1,375	1,203	1,207
	△減価償却累計額	△ 285	△ 314	△ 584	△ 460	△ 495
	線路設備	4,483	4,483	4,587	4,664	4,714
	△減価償却累計額	△ 1,551	△ 1,588	△ 2,305	△ 2,404	△ 2,505
	電路設備	737	739	739	756	772
	△減価償却累計額	△ 195	△ 201	△ 275	△ 287	△ 295
	構築物	423	425	632	472	474
	△減価償却累計額	△ 171	△ 183	△ 358	△ 238	△ 253
	車両	2,206	2,262	2,994	2,637	2,718
	△減価償却累計額	△ 1,585	△ 1,605	△ 2,176	△ 1,821	△ 1,886
	機械装置	1,030	1,109	1,198	1,158	1,175
	△減価償却累計額	△ 564	△ 536	△ 622	△ 637	△ 663

	工具器具備品	241	366	524	520	552
	△減価償却累計額	△ 209	△ 209	△ 324	△ 253	△ 257
	リース資産	-	-	99	-	-
	△減価償却累計額	-	-	△ 7	-	-
軌道事業有形固定資産合計		7,043	7,378	7,787	7,091	7,039
	自動車運送事業有形固定資産					
	土地	1,043	524	-	-	-
	建物	261	177	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 191	△ 119	-	-	-
	構築物	265	168	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 205	△ 133	-	-	-
	車両	905	668	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 741	△ 565	-	-	-
	機械装置	52	49	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 36	△ 37	-	-	-
	工具器具備品	163	148	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 152	△ 139	-	-	-
自動車運送事業有形固定資産合計		1,364	741	-	-	-
	関連事業有形固定資産					
	土地	2	2	-	-	-
	建物	337	337	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 54	△ 65	-	-	-
	構築物	14	14	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 5	△ 6	-	-	-
	機械装置	0	0	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 0	△ 0	-	-	-
	工具器具備品	27	27	-	-	-
	△減価償却累計額	△ 26	△ 26	-	-	-
関連事業有形固定資産合計		295	283	-	-	-
有形固定資産合計		8,703	8,403	7,787	7,091	7,039
	無形固定資産					
	軌道事業無形固定資産					
	施設利用権	64	57	51	46	40
	電話加入権	0	0	2	2	2
	その他無形固定資産	-	-	-	-	25

軌道事業無形固定資産合計		64	58	53	47	67
	自動車運送事業無形固定資産					
	電話加入権	0	0	-	-	-
自動車運送事業無形固定資産合計		0	0	-	-	-
	関連事業無形固定資産					
	施設利用権	0	0	-	-	-
	電話加入権	1	1	-	-	-
関連事業無形固定資産合計		2	2	-	-	-
無形固定資産合計		66	59	53	-	-
	建設仮勘定					
	軌道事業建設仮勘定					
	建設仮勘定	0	52	-	-	1
建設仮勘定合計		0	52	-	-	1
固定資産合計		8,769	8,514	7,840	7,138	7,107
	流動資産					
	現金預金	205	299	134	1,361	875
	未収金	97	162	128	96	543
	貸倒引当金	-	-	△ 20	△ 20	△ 0
	貯蔵品	1	1	1	3	3
	前払金	0	0	0	0	1
流動資産合計		303	461	243	1,440	1,422
資 産 の 部 合 計		9,072	8,975	8,083	8,578	8,528
負債の部						
	固定負債					
	企業債					
	建設改良費財源充当企業債			2,491	2,506	2,578
	他会計借入金	1,386	1,262	1,138		
	その他の長期借入金				1,035	930
固定負債合計		1,386	1,262	3,629	3,541	3,508
	流動負債					
	一時借入金	2,800	1,800	900		
	企業債					
	建設改良費財源充当企業債			243	257	292
	他会計借入金					
	その他の長期借入金				103	105

	リース債務	-	-	78,216	-	-
	未払金	463	532	396	499	304
	前受金	1	1	2	2	0
	引当金					
	賞与引当金			59	64	51
	その他流動負債	32	50	38	51	56
	流動負債合計	3,296	2,383	1,716	976	808
	繰延収益					
	長期前受金			2,923	2,920	3,012
	長期前受金収益化累計額			△ 1,126	△ 1,211	△ 1,363
	繰延収益合計			1,798	1,709	1,649
	負債の部合計	4,682	3,645	7,143	6,226	5,965
	資本の部					
	資本金					
	自己資本金	1,561	1,561	1,561	518	518
	借入資本金					
	企業債	2,214	2,353	-	-	-
	資本金合計	3,775	3,913	1,561	518	518
	剰余金					
	資本剰余金					
	受贈財産評価額	44	44	10	-	-
	国（県）補助金	189	212	25	-	-
	市補助金	315	283	9	-	-
	受託金	2,278	2,296	9	-	-
	負担金	60	60	-	-	-
	その他資本剰余金	41	74	0	-	-
	資本剰余金合計	2,928	2,969	53	-	-
	利益剰余金・欠損金※				-	-
	当年度未処理欠損金	△ 2,313	△ 1,553	△ 674	-	-
	当年度未処理利益剰余金				1,833	2,045
	利益剰余金・欠損金合計	△ 2,313	△ 1,553	△ 674	1,833	2,045
	剰余金合計	615	1,416	△ 621	1,833	2,045
	資本の部合計	4,390	5,330	940	2,352	2,563
	負債・資本合計	9,072	8,975	8,083	8,578	8,528

出所：熊本市交通事業会計決算書をもとに監査人が作成

総資産は平成 24 年度末で約 90 億円だったものが、平成 28 年度末には 85 億円に減少している。逆に負債総額は平成 24 年度末で約 47 億円であったものが、会計基準移行による振替により、従前の借入資本金を負債の部に計上したため、平成 28 年度末では約 60 億円となっている。

平成 26 年度からの新会計基準移行に伴い、資本剰余金から繰延収益への振替が行われている。

平成 26 年度にバス事業の譲渡を行ったことにより、バス事業の資産・負債が減少している。また、バス事業に係る自己資本金 1,042,416,808 円を平成 27 年度に議会の議決により減資し、平成 26 年度末の資本剰余金残高についても平成 27 年度に議会の議決により処分を行い、同額を繰越欠損金の補填に充てている。この結果、平成 27 年度末の資本金は 518 百万円、繰越利益剰余金は 1,833 百万円となっている。

(ウ) キャッシュ・フローの状況

新会計基準導入後である過去 3 年間のキャッシュ・フローの状況は以下のとおりである。

(単位：千円)

項目\年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
業務活動によるキャッシュ・フロー			
当年度純利益	805,156	1,411,467	211,236
減価償却費	337,492	359,036	373,938
賞与引当金の増減額	59,420	4,985	△ 13,019
貸倒引当金の増減額	19,714		△ 19,308
長期前受金戻入額	△ 149,451	△ 176,666	△ 163,321
受取利息及び受取配当金			△ 39
支払利息及び企業債取扱諸費	43,001	40,837	27,498
有形固定資産売却損益		△ 978,352	
有形固定資産除却損益	28,656	13,032	16,145
未収金の増減額	△ 8,616	18,858	△ 362,449
未払金の増減額	△ 25,694	58,808	△ 160,971
貯蔵品の増減額	21	△ 2,203	172
預り金の増減額	△ 12,504		
前払金の増減額	△ 4	16	△ 977
前受金の増減額	1,282	△ 125	△ 1,721
その他流動負債の増減額	9,901	13,158	5,056
消費税及び地方消費税調整額	98,238		
小 計	1,206,613	762,853	△ 87,759
利息及び配当金の受領額			39

	利息の支払額	△ 43,001	△ 40,837	△ 27,498
	業務活動によるキャッシュ・フロー	1,163,612	722,016	△ 115,219
	投資活動によるキャッシュ・フロー			
	有形固定資産の取得による支出	△ 868,540	△ 213,899	△ 367,670
	有形固定資産の売却による収入	27,230	1,566,400	
	無形固定資産の取得による支出			△ 25,154
	国庫補助金等の返還による支出	△ 32	△ 686	
	国庫補助金等による収入	93,615	18,112	4,652
	一般会計又は他の特別会計からの繰入金による収入	62,700	82,900	14,045
	投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 685,027	1,452,826	△ 374,127
	財務活動によるキャッシュ・フロー			
	一時借入金による収入	6,200,000	2,800,000	
	一時借入金の返済による支出	△ 7,100,000	△ 3,700,000	
	建設改良費等の財源に充てるための企業債による収入	605,800	272,800	363,800
	建設改良費等の財源に充てるための企業債の償還による支出	△ 225,512	△ 242,684	△ 257,276
	リース債務の支払額		△ 78,216	
	その他の他会計借入金返済による支出	△ 124,000		△ 103,000
	財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 643,712	△ 948,100	3,524
	資金減少額（又は増加額）	△ 165,127	1,226,742	△ 485,821
	資金期首残高	299,198	134,072	1,360,813
	資金期末残高	134,072	1,360,813	874,992

出所：熊本市交通事業会計決算書をもとに監査人が作成

キャッシュ・フロー計算書で注目すべきは営業キャッシュ・フローと投資キャッシュ・フロー及び財務キャッシュ・フローとのバランスである。

平成 26 年度では営業キャッシュ・フローは 11 億円強のプラスであり、本業である営業で生み出された資金を有形固定資産の取得及び負債の返済に充てていた。また平成 27 年度では営業キャッシュ・フローは 7 億円強のプラスであり、固定資産売却による収入によって得られた投資キャッシュ・フローのプラス分と合わせて一時借入金等の返済資金に充てていた。しかし、平成 28 年度では他会計補助金が減少したこと等により営業キャッシュ・フローがマイナスとなり、投資活動によるキャッシュ・フローのマイナス分と合わせ、大幅な資金減少となっている。

③他都市との比較

上述のとおり、地方公営企業で軌道事業を行っているのは、市交通局を含め全国で 5 団体ある。

それぞれの事業規模、経営成績等の比較は以下のとおりである。

事業規模及び経営成績の比較（平成 28 年度末現在）

区分	単位	熊本市	鹿児島市	札幌市	函館市	東京都
路線長	km	11.941	13.100	8.905	9.322	12.200
運航系統数	系統	2	2	1	2	1
停留所数	箇所	35	35	24	26	30
在籍車両数	両	54	55	33	32	36
延運転キロ	千 km	1,820.2	2,439.5	875.9	1,012.0	1,488.9
乗車人員	千人	10,709.1	11,597.9	9,053.0	5,807.7	16,672.1
定期外	千人	8,762.6	9,158.4	7,574.8	5,315.2	8,949.6
定期	千人	1,946.5	2,439.5	1,478.2	432.4	7,722.4
運輸収入	百万円	1,546	1,406	1,301	965	2,053
定期外	百万円	1,298	1,170	1,138	905	1,247
定期	百万円	248	236	163	60	806
総資産	百万円	8,528	13,893	7,536	3,716	220,825
有形固定資産	百万円	7,040	7,595	6,424	2,958	73,915
負債合計	百万円	5,965	6,120	7,003	3,350	80,758
他会計借入金	百万円	930	—	—	—	—
企業債	百万円	2,870	1,758	—	1,717	44,162
退職給付引当金	百万円	—	1,265	570	425	19,349
賞与引当金	百万円	51	128	33	31	1,730
繰延収益	百万円	1,649	2,255	4,170	773	1,831
資本合計	百万円	2,563	7,773	533	366	140,067
資本金	百万円	518	3,002	964	383	52,687
剰余金	百万円	2,045	4,773	△ 431	△ 17	85,726

※鹿児島市：総資産以下の数値はバス事業を含む

※東京都：総資産以下の数値はバス事業、新交通事業、懸垂電車事業を含む

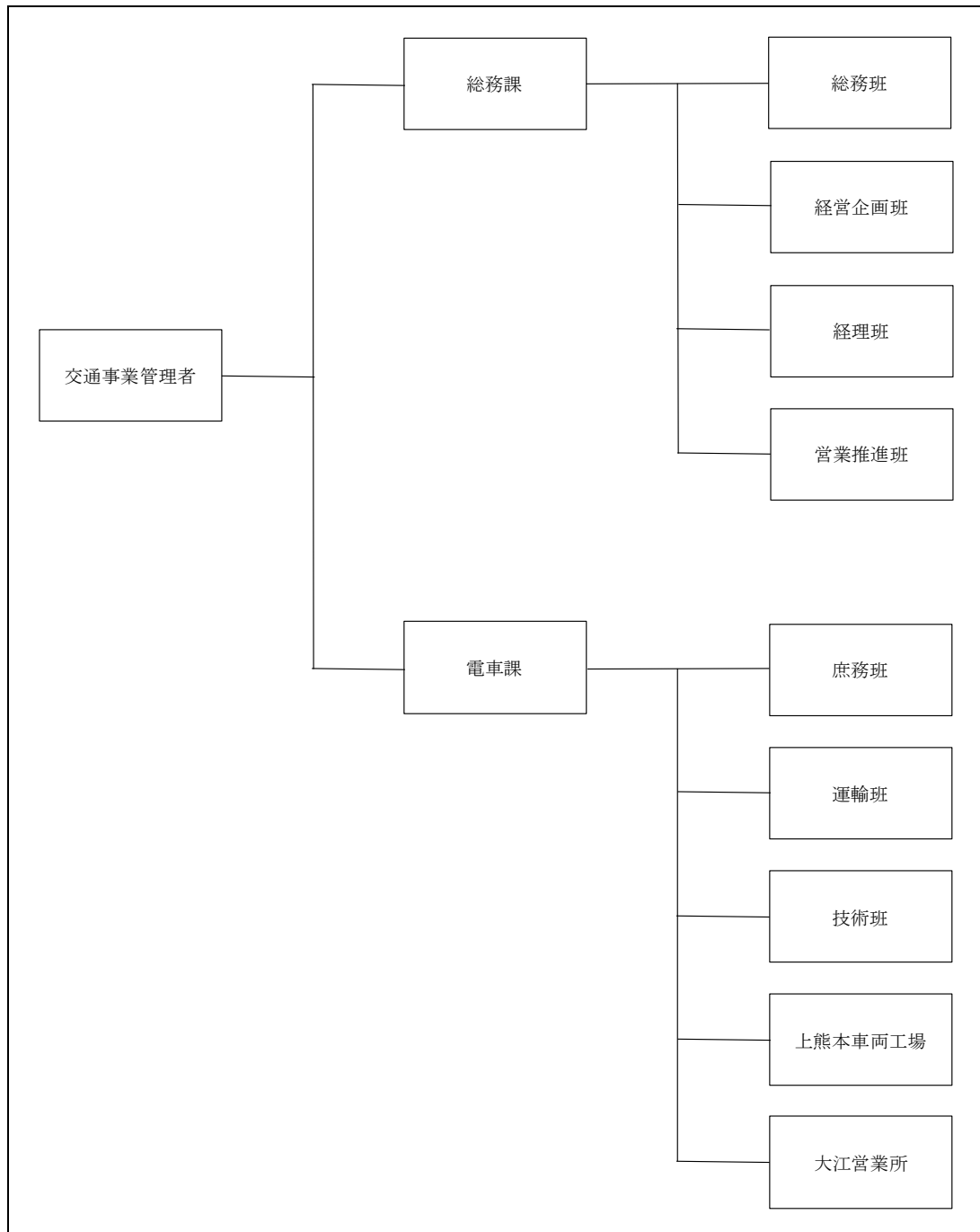
出所：各団体の事業年報・決算報告書（各団体 HP より）をもとに監査人が作成
路線長は 5 団体で大差はないが、乗車人員は東京都電（荒川線）が突出している。

市とほぼ同規模であるのは鹿児島市である。鹿児島市の乗車人員は熊本市に比べて 90 万人弱多くなっている。一方、運輸収入は 140 百万円少なくなっている。

(2) 組織の状況

熊本市交通事業は地方公営企業法（昭和 29 年 8 月 1 日法律第 292 号、最終改正平成 26 年 6 月 13 日法律第 69 号、以下「法」という）第 2 条第 1 項の規定により、附帯事業を含め全て法の適用を受ける事業である。このため、法 7 条の規定により管理者が設置されている。

平成 29 年 3 月 31 日現在の組織図は以下のとおりである。



2. 熊本市交通事業の沿革

熊本市交通事業の歴史は古く、大正 6 年には電車期成会が発足し、大正 12 年 8 月 1 日に幹線（熊本駅前～浄行寺町 4.7km）、水前寺線（水道町～水前寺 2.2km）の 2 区間で市電が開通している。また、昭和 2 年 11 月 23 日から市営バスが 5 区、3 系統で営業開始している。

以下、主な沿革は以下のとおりである。

（1）軌道事業の沿革

大正	6 年	10 月 18 日	電車期成会発足
	10 年	11 月 16 日	熊本電車株式会社創立総会（資本金 300 万円）
	12 年	4 月 13 日	熊本電車株式会社の権利を市に譲渡
	13 年	8 月 1 日	幹線（熊本駅前～浄行寺町 4.7km）及び水前寺線（水道町～水前寺 2.2km）で市電開通 運賃 1 区 3 銭
	14 年	1 月 1 日	回数券車内発売開始
	15 年	5 月 1 日	通学定期券発売開始
昭和	3 年	12 月 26 日	黒髪線（浄行寺町～子飼橋 0.5km）開通
	4 年	6 月 20 日	春竹線（辛島町～春竹駅前 1.7km）開通 上熊本線（辛島町～段山町 1.4km）開通
	7 年	12 月 28 日	電気局が大江町九品寺の新庁舎へ移転
	10 年	3 月 24 日	上熊本線（段山町～上熊本駅前 1.3km）開通
	19 年	6 月 1 日	電気局を交通局に改称
	20 年	5 月 5 日	健軍線（水前寺～健軍町 3.3km）開通
		5 月 15 日	運賃改定 10 銭均一料金導入
		12 月 1 日	熊本電気鉄道(株)より百貫線（百貫石～田崎 6.5km）買収 同 川尻線（河原町～川尻 7.5km）買収
	24 年	2 月 25 日	ボギー車導入（11 両）
	28 年	6 月 26 日	白川大水害により全線被害
	29 年	10 月 1 日	坪井線（藤崎宮前～上熊本駅前 2.1km）開通
	34 年	8 月 1 日	大江新局舎落成
		12 月 24 日	田崎線（熊本駅前～田崎橋 0.6km）開通
	40 年	2 月 11 日	百貫線（百貫石～田崎）廃止
		2 月 21 日	川尻線（河原町～川尻町）廃止
	41 年	2 月 1 日	ワンマンカー導入（5 台）
	45 年	5 月 1 日	坪井線（藤崎宮前～上熊本駅前）廃止 春竹線（辛島町～南熊本駅前）廃止
	46 年	1 月 19 日	広告電車運行開始
	47 年	3 月 1 日	幹線の一部及び黒髪線（水道町～子飼橋）廃止

49年	10月17日	市電・市営バス共通回数券発売
51年	10月6日	運賃改定 対キロ区間制運賃を導入
	11月6日	連接車運行開始（2編成）
53年	8月2日	全国初の冷房車両運行開始（2両）
54年	1月21日	暖房車運行開始（3両）
57年	4月1日	共通回数券制度開始（民営バス3社、市営バス）
	8月2日	全国初のVVVFインバーター方式軽快電車運行開始
平成	元年	2月1日 記入式1日乗車券発売開始
	3年	8月31日 電車運行管理システム運用開始
	4年	10月1日 スクラッチ式1日乗車券発売開始
	5年	3月22日 国鉄清算事業団から上熊本用地購入（8,961 m ² 1,652 百万円）
	7年	2月4日 土曜ダイヤ導入
		4月1日 電車・バス乗継定期券、乗継回数券販売開始
	8年	10月1日 さくらカード運用開始（高齢者、障がい者、被爆者）
	9年	8月2日 超低床車運転開始
	10年	3月1日 運賃改定、消費税アップ分を転嫁 初乗 130 円、最大 200 円
		3月30日 電車・バス共通プリペイドカード（TO 熊カード）運用開始
	13年	3月31日 紙片の回数乗車券販売終了
		8月1日 上熊本電車車両基地建設工事着手
	14年	9月1日 定期券割引率引き上げ（通勤 30%→40%）
		エコ（環境）定期券の導入
	14年	10月4日 上熊本電車車両基地落成式
	18年	1月1日 電車・バス乗継回数券の発売中止
		7月1日 ビール電車「ビアガー電」の運行開始
		10月1日 全線 150 円均一運賃の試行（同年 12 月 31 日まで）
	19年	7月7日 夏休み子ども定期券「ひごっこサマーパス」発売開始
		7月21日 2日乗車券発売開始
		10月12日 全線 150 円均一運賃の実施
		12月15日 大江新局舎落成
	20年	12月10日 イルミネーション電車の運行開始（翌年 1 月 31 日まで）
	21年	7月6日 夏休み子ども定期券の刷新（民間と共通化し利用可能範囲拡大）
	22年	4月1日 1日・2日乗車券の刷新（民間と共通化し利用可能範囲拡大）
	23年	3月1日 熊本城・市役所前電停～通町筋電停間の軌道敷緑地化
		路面電車優先システム運用開始
		運行系統名称の変更及び色分け・電停のナンバリング
		4月1日 電停移設に伴う新水前寺駅前電停の供用開始

		高齢者運転免許証返納者割引制度の運用開始
	7月20日	JR 新水前寺駅と新水前寺駅前電停間の連絡橋供用開始
24年	2月25日	通町筋電停～水道町電停間の軌道敷緑地化
	3月1日	熊本市動植物園入園券付回数券の発売
	3月27日	九品寺交差点電停のバリアフリー化
	9月25日	市立体育館前電停のバリアフリー化
25年	3月1日	花畑町電停～熊本城・市役所前電停間の軌道敷緑地化
26年	3月28日	IC カード「でんでんニモカ」導入
	10月3日	新型超低床車「COCORO」運行開始
27年	3月26日	交通局前電停、熊本城・市役所前電停のバリアフリー化
	3月31日	電車・バス共通 2 日乗車券の販売終了
	4月1日	市電 1 日乗車券発売開始（大人 400 円、小児 200 円）
	8月7日	市電での熊本地域振興 IC カード（愛称：くまモン IC カード）の運用開始
	8月31日	電車・バス共通プリペイドカード（TO 熊カード）販売終了
	12月15日	市電 IC カード・定期券発売所新設（熊日プレイガイド）
28年	1月31日	熊本市動植物園入園券付回数券の発売終了
	2月1日	運賃改定 170 円均一料金
	3月23日	市電 IC カード（全国相互利用 IC カード）の県内路線バスへの運用開始（※1）
	3月31日	電車・バス共通プリペイドカード（TO 熊カード）運用終了
	4月1日	市電 1 日乗車券の販売額改定（大人 500 円、小児 250 円）
	4月14日	平成 28 年熊本地震発生 以後 4 月 18 日まで全線運休
	4月19日	一部区間で運行再開
	4月20日	全線運行再開
29年	3月21日	「熊本市電ナビ」運用開始

※1 事業の実施主体は市交通局ではない。

（２）自動車運送事業の沿革

昭和	2年	8月27日	市営バス営業許可
		11月23日	市営バス営業開始 第1号系統：味噌天神環状線、第2号系統：花畑町～上熊本駅前、第3号系統：上熊本駅前～竜田口駅前
	3年	7月15日	火災により自動車課事務所、自動車車庫、バス焼失
		10月29日	自動車課事務所、自動車車庫新築落成
	6年	5月23日	京町線（花畑町～池田町）運行開始
	12年	6月14日	島崎線（花畑町～島崎岳林寺）運行開始

13 年	3 月 15 日	画図線（画図～水前寺）運行開始
25 年	7 月 10 日	第 1 環状線運行開始
26 年	4 月 5 日	第 2 環状線運行開始
		野口線（花畑町～野口町）運行開始
		京塚線（京塚～新外）路線延長
		京町線（池田町～大窪）路線延長
	12 月 25 日	運賃改定 区間運賃制度へ
28 年	6 月 26 日	白川大水害により全路線被害
30 年	8 月 2 日	自動車課移転（本山町へ）
31 年	3 月 31 日	花園線（花畑町～花園校前）運行開始
		秋津線（花畑町～秋津町）運行開始
		御幸線（南熊本駅前～御幸木部町）運行開始
32 年	6 月 1 日	四方池線（花畑町～城西校前）運行開始
	12 月 22 日	熊本駅線（熊本駅前～花畑町）運行開始
33 年	11 月 18 日	新外線（熊本駅前～新外）運行開始 熊本駅線廃止
	12 月 27 日	川尻線（大渡～花畑町）運行開始
34 年	8 月 1 日	大江新局舎落成
	10 月 1 日	東部環状線運行開始
35 年	9 月 1 日	保田窪線、中央環状線、帯山線、空港線 運行開始
36 年	2 月 11 日	帯山営業所新設
	3 月 1 日	京塚上熊本線（京塚～子飼橋～上熊本駅前）運行開始
		東部環状線廃止
		渡瀬線（花畑町～子飼橋～北水前寺）運行開始
	5 月 10 日	京塚線 急行運行開始
37 年	6 月 1 日	竜田口線 急行運行開始
38 年	3 月 3 日	健軍南町線（花畑町～若葉小学校前）運行開始
	3 月 10 日	京塚荒尾橋線（荒尾橋～京塚）運行開始
	5 月 1 日	ワンマンバス導入（中央環状線 5 台）
	12 月 15 日	昭和町線（上熊本駅前～昭和町）運行開始
41 年	9 月 1 日	佐土原線（花畑町～京塚～榎団地）運行開始
	9 月 13 日	バス全車両に運賃箱設置
42 年	1 月 25 日	秋津沼山津線（花畑町～秋津新町）運行開始
	3 月 1 日	県庁環状線（県庁前～桜町～上熊本駅前～子飼橋～）運行開始
		熊本駅県庁線（熊本駅前～本荘町～県会議事堂前）運行開始
	9 月 10 日	城北線（黒髪車庫～子飼橋～県会議事堂前）運行開始
43 年	1 月 7 日	南部環状線（花畑町～尚綱校前～島団地～熊本駅前～）運行開始

	1月13日	南郷団地線（花畑町～熊高前～南郷団地）運行開始
	4月1日	江津団地線（花畑町～江津団地）運行開始
44年	1月31日	高平線（花畑町～高平団地）運行開始
	3月5日	交通センター落成式
	4月30日	坪井営業所新設
	5月1日	（小峯線）運行開始 （第二高校線）運行開始
	12月25日	（楠団地線）運行開始
45年	2月2日	日吉営業所新設
	5月1日	電車4・6号系統廃止に伴い代替バス運行開始（5系統新設）
	7月6日	（長溝団地線）運行開始
46年	8月1日	路線再編成を実施（8系統新設、12系統を廃止）
47年	3月1日	電車1号系統の廃止に伴い代替バス運行開始（5系統新設、1系統廃止）
49年	10月17日	市電・市バス共通回数券発売
50年	9月4日	（東団地線）運行開始
51年	5月1日	日吉営業所を本山営業所に統合
	7月2日	路線統合 川尻・帯山→川尻帯山線、野口・南町→野口健軍線
52年	4月6日	バス専用レーン実施（バス優先信号併設）
53年	3月31日	色別系統表示板設置 東部・紺、西部・黄、北部・赤、南部・緑
54年	2月26日	小峯営業所開所式
	3月1日	小峯営業所営業開始に伴い14系統を新設、1系統廃止
	5月3日	貸切バス運行休止
	7月5日	（川尻国道線）運行開始 川尻バイパス
	8月1日	貸切バス事業廃止
56年	11月4日	（長嶺子飼線）運行開始
57年	4月1日	共通回数券乗車券制度開始（民営バス3社、市電） 動物マーク入り系統板開始
60年	7月20日	上熊本営業所開所式
	7月23日	上熊本営業所営業開始に伴い、（城北線）（坪井線）廃止
61年	4月1日	（川尻県庁線）運行開始
63年	4月1日	（流通団地線）運行開始
平成	1年	6月29日 ソーラー式バス停標識設置（市役所前）
	2年	9月1日 土曜ダイヤ導入（花園柿原線）
	3年	2月21日 デジタル運賃表示器設置
	4年	4月1日 （八王子環状線）運行開始

		(子飼渡瀬線) 運行開始
		(第二環状線) 廃止
	4月18日	(熊本城周遊バス) 運行開始
	10月1日	バス乗継回数券発売 (通勤、通学)
		全線1日乗車券発売 (スクラッチ式、1000円)
5年	6月1日	営業所での定期券、乗継回数券の次ぎ開始
	9月23日	レトロ調バス運行開始
6年	6月1日	バス車両無線機搭載
	8月17日	リフト付きバス運行開始 (川尻帯山線)
	10月1日	バス留置制度開始 (鳥ヶ江)
7年	1月1日	単独占有バス停留所 (45ヶ所) を民間事業者へ解放
	4月1日	電車・バス乗継定期券、乗車回数券発売開始
	9月10日	スロープ付き超低床バス運行開始 (第一環状線)
8年	3月31日	方向幕及び系統番号を行先別に変更 (民間各社と統一)
	7月13日	一般貸切事業 (限定) 運行開始 (熊本競輪ファン送迎バス)
	10月1日	さくらカード運用開始 (高齢者、障がい者、被爆者)
	10月15日	交通センター詰所廃止
9年	10月1日	ノンステップバス運行開始 (小峯京塚線)
10年	3月23日	電車・バス共通プリペイドカード (TO熊カード) 発売開始
11年	9月30日	車内での紙券の回数乗車券販売終了
	10月20日	(渡鹿長嶺線) 運行開始
13年	2月28日	音声合成システム運用開始
	3月31日	紙券の回数乗車券の販売終了
	11月23日	都心循環バス (ゆうゆうバス) 運行開始
14年	1月22日	指定自動車整備 (車検) 事業の指定
	7月1日	(川尻県庁線) 廃止
	9月1日	定期券割引率引上げ (通勤 30→40%、通学 (高校生以上) 45→50%)
		エコ (環境) 定期券の導入
16年	3月13日	熊本城シャトルバス運行開始 (土曜・日曜祝日)
	4月1日	おでかけ乗車券運用開始 (高齢者、障がい者、被爆者)
	6月1日	都心循環バス平日運行廃止
		川尻帯山線の川尻市道系統を九州産交(株)・熊本バス(株)へ移譲
17年	4月1日	川尻国道線を九州産交(株)へ移譲
		池田保田窪線の大窪系統を九州産交(株)へ移譲
		野口健軍線の春日校系統を九州産交(株)へ移譲

		秋津健軍線新設
	5月29日	都心循環バス廃止
	6月4日	通町環状線新設（土曜・日曜祝日）
	10月1日	1日乗車券の刷新（全線券の販売額を変更 1000 円→700 円、 観光文化施設利用割引券 6 枚付）
18 年	1月1日	電車・自動車乗継回数券（普通・通学）の発売中止
	4月1日	整備課を自動車課へ統合
	10月1日	熊本城周遊バス・熊本城シャトルバスの廃止 熊本城周遊 1 日乗車券発売中止
19 年	4月1日	御幸木部線を熊本バス(株)へ移譲
	7月1日	高平団地線を熊本電気鉄道(株)へ移譲 通町環状線廃止
	7月7日	夏休み子ども定期券「ひごっこサマーパス」発売開始 市電・市営バス全線（1000 円）
	7月21日	2日乗車券発売開始 区間指定（大人 800 円、小児 400 円）観 光文化施設利用割引券 10 枚付
	12月15日	大江新局舎落成
20 年	4月1日	楠城西線の一部を九州産交(株)・熊本電気鉄道(株)へ移譲 画図線を熊本バス(株)へ移譲 大江城西線新設
	12月1日	デジタルタコグラフ運用開始（上熊本営業所所管 49 両）
21 年	4月1日	本山営業所管轄 7 路線（第一環状線、流通団地線、秋津健軍線の一 部、中央環状線、長溝団地線、本山車庫線、八王子環状線）を 熊本都市バス株へ移譲
	7月6日	夏休み子ども定期券の刷新（民間事業者と共通化し利用可能範囲 拡大、「Kids パス」に呼称変更）
	12月1日	デジタルタコグラフ運用開始（小峯営業所所管 76 両）
22 年	4月1日	大江城西線・子飼渡瀬線を熊本都市バス(株)へ移譲
23 年	4月1日	上熊本営業所管轄 6 路線（池田京町線、花園柿原線、池田健軍線、 昭和町線、上熊本線、上熊本車庫線）を熊本都市バス(株)へ移譲 高齢者運転免許証返納者割引制度の運用開始
24 年	4月1日	帯山線、島崎保田窪線、熊本駅県庁線、熊本駅長嶺線を熊本都市 バス(株)へ移譲
25 年	4月1日	秋津健軍線、健軍長嶺線、東町団地線を熊本都市バス(株)へ移譲
	11月23日	復刻カラーバス運行開始
26 年	4月1日	渡鹿長嶺線を熊本都市バス(株)へ移譲

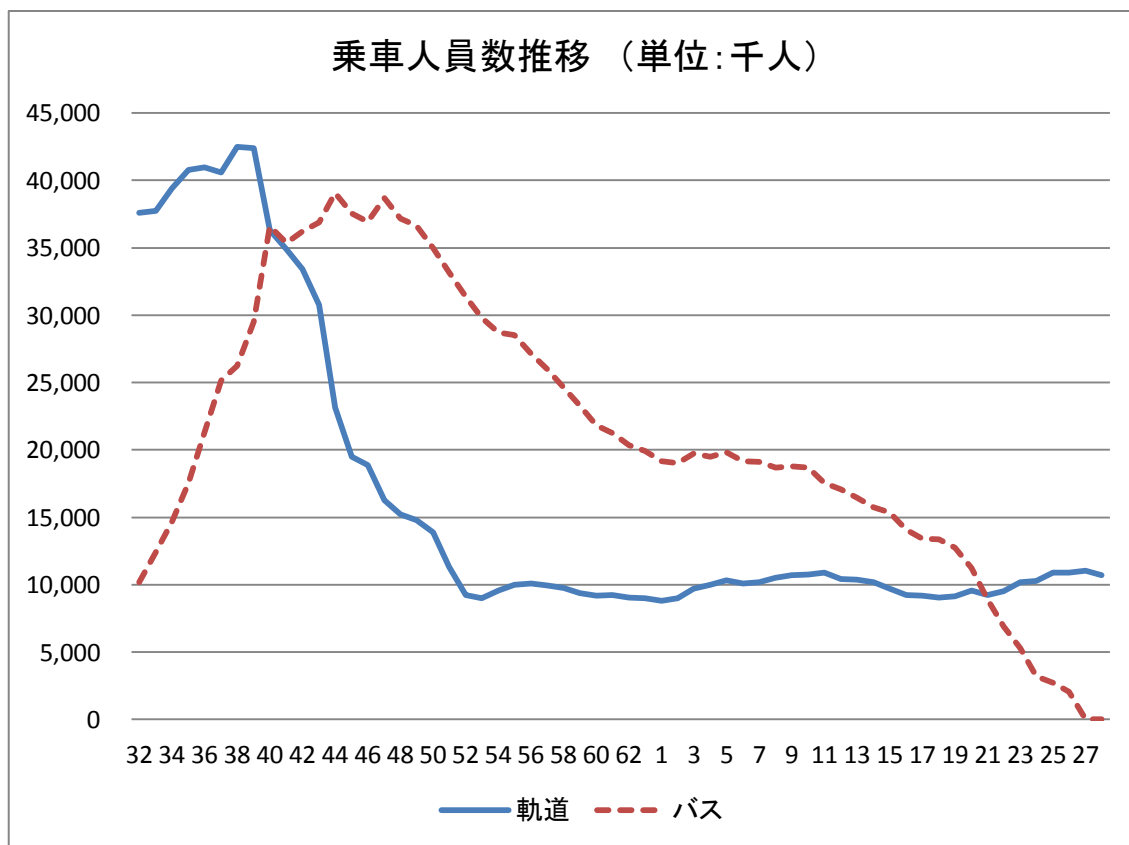
27 年 3 月 31 日 熊本市営バス事業終了式典の開催（小峯営業所）

27 年 4 月 1 日 小峯京塚線を熊本都市バス(株)へ移譲
(市営バス事業の廃止)

上記の沿革からは、市交通事業が軌道事業から始まり、その後、社会的要請を受けて事業規模を拡大してきたことが分かる。また、その後軌道事業は自動車運送という新規技術の導入と拡張に伴い、路線の廃止・縮小を経て現在に至っていることが分かる。

またこれと同時に、バス事業が戦後急激に拡大した後、昭和 40 年代以降のモータリゼーションの進展を受けて事業規模を縮小してきたことが分かる。

以下は過去 60 年間の軌道事業及び自動車運送事業（バス事業）の乗車人員数の推移をグラフ化したものである。



過去、軌道事業の乗車人員が最も多かったのは昭和 38 年であり、当該年度の乗車人員数は 42,475 千人であった。当時の営業キロ数は 25.036km あり、運転キロ数は 4,433 千キロ、使用車両数は 87 台であったから、最盛期と比較して乗車人員は 4 分の 1、営業キロ数は 2 分の 1 弱、使用車両数は 3 分の 2 弱にまで縮小していることになる。

昭和 30 年代に入ってからバス事業が拡大してきたことに伴いバス事業の乗車人員数が大幅に増加しているのに比べ、軌道事業の乗車人員は路線の廃止が相次いだこともあって、

上述の昭和 38 年をピークに昭和 40 年以降減少の一途をたどり、昭和 53 年まで減少し続けていた。この間、昭和 47 年には水道町～子飼橋間の路線が廃止され、現在と同じ 2 系統の運行体制となっている。

その後、昭和 53 年には全国初となる冷房車両の運行を開始し、翌 54 年には暖房車両の運行を開始するなど乗客の利便性向上努力を続けたこともあり、乗車人員は概ね 10 百万人前後で推移している。平成元年、平成 18 年頃に落ち込みが見られたものの、運賃改定を実施した平成 10 年及び平成 28 年には目立った減少はみられず、最近の運賃改定については概ね利用者に受け入れられているものと推察される。

また、近年では軌道敷内の緑地化や専用軌道を用いた最先端のサイドリザベーション化（軌道道路中央部ではなく歩道寄りに敷設すること）への取組など、利用者の利便性や安全性への新たな取組を行っている。

バス事業については、昭和 40 年代まで自動車運送が拡大するなかで乗車人員が増加していた。しかし、その後、モータリゼーションの進展に伴い乗車人員が減少している。

一般財団法人自動車検査登録情報協会が公表している自動車登録台数の年次推移によれば、昭和 41 年に軽自動車を含む乗用車の登録台数は約 229 万台であったが、昭和 47 年には始めて 1,000 万台を超え 1,091 万台あまりとなっている。その後昭和 54 年には 2,000 万台を超えており、自家用車の普及がいかに爆発的であったか分かる。

このような自家用車普及と時を同じくして、バス事業では昭和 46 年に路線の再編を行い、その後も営業所の統合や新設、路線の統廃合など、その時代の要請に応じた事業展開を行ってきた。しかし、乗車人員の減少に歯止めがかからず多額の累積赤字を抱えるに至り、最終的にはバス事業会社の再編という形で事業が譲渡されている。

このように、熊本市の交通事業はその時代時代の社会的要請に応じ、その内容と規模を変化させてきており、このような社会的要請への対応は今後も変わらず求められるものであると考えられる。

3. 経営改善への取組

熊本市交通事業は、上記のような事業環境の変化により厳しい経営を余儀なくされており、平成 20 年度末では 51 億円（軌道事業では 39 億円）を超える累積欠損金を抱えていた。このような事情は熊本市だけでなく、地方公営企業の累積赤字問題は全国的な課題となっていた。

そのような中で、平成 20 年 4 月に施行された地方財政健全化法の規定により、地方公営企業については資金不足比率が一定の比率を超える場合に経営健全化計画の策定が求められることとなった。

熊本市交通事業においては、平成 20 年度の資金不足比率が 198%を超え、同法に定める資金不足比率の基準を超過することとなった。これを受けて、市交通局では平成 21 年 3 月に「交通事業経営健全化計画」を策定し、経営の健全化に向けた取組を行うこととした。

経営健全化計画立案を要請される原因となった資金不足比率の算定等については、平成 21 年 11 月に地方自治法に基づく個別外部監査が実施され、当該個別外部監査報告書において当該資金不足比率の算定が適正である旨の結果が報告されている。

同計画によれば、当初平成 21 年度から平成 27 年度までの 7 年間にわたり経営の健全化に向けた取組を行うこととされていた。平成 28 年 8 月には「交通事業経営健全化計画完了報告書」が議会に報告され、平成 27 年度末において資金不足額が解消されたことが報告されている。

4. 経営方針と中期経営計画

熊本市交通局では平成 28 年 3 月に「熊本市交通事業中期経営収支プラン」を策定し、同年 4 月から実施している。

当該収支プランによれば、熊本市の交通事業が果たすべき役割として、「沿線への居住の誘導など多核連携都市の実現に向けた取り組みと連携しつつ、常に企業の経済性を発揮するとともに公共の福祉を増進するよう努め、利用者に満足いただけるサービスの提供を将来にわたり安定的に継続すること」があげられている。

また、このような役割を果たすための基本方針として、以下の方針を掲げている。

(1) 安定的な企業経営の推進

持続可能な事業経営を確立するために、業務の効率化を一層図るとともに、更なる経費削減に取り組む等、経営の合理化に努める。

交通局の経営基盤である運賃の適正化について、社会経済情勢の変化や利用者数の変動等を考慮して検討するほか、施設や車両等の延命対策や資産の有効活用を図り、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に努める。

(2) 安全で快適な運行の強化

輸送の安全確保に向けては、更なる向上への取り組みが不可欠であり、それまでの安全運転対策の強化・見直しを図った「安全運転推進計画」に基づき、安全運転の徹底を図り、重大事故の撲滅を目指す。

より安全に運行できる環境整備を図るとともに、利便性向上や安全性確保を勘案した運行ダイヤへ適宜見直すこと等により安全で快適な運行に努める。

(3) 公共交通機関全体の利用促進

公共交通機関全体の利用促進に向けて、市民や観光客を対象とした実態調査による利用者ニーズの的確な把握に努めるとともに、市電の利便性向上を図る。

だれもが安心して移動できる公共交通体系を確立するために、市長事務部局と連携・協力しながら自家用車から公共交通機関への利用転換を促進するよう努める。

さらに、具体的な経営目標として、経常収支比率※の目標値を以下のとおり定めている。

年度	27年度 見込み	28年度	29年度	30年度	31年度
目標比率(%)	114.6	100.6	100.1	100.5	103.0

※経常収支比率：経常収入÷経常支出

当該経営目標では平成 27 年度から経常収支比率は 100%超となっており、平成 27 年度以降は経常収支が黒字となる目標である。

上記目標に対して、各年度の損益計算書から算出される経常収支比率の実績値は平成 27 年度で 118.7%であり、平成 28 年度は 112.2%であった。公表されている決算数値からは、これまでのところ目標を上回る収支比率が達成されている。

また、上記の中期収支計画を実行するための実施プログラムとして「熊本市交通事業中期経営収支プラン実施プログラム（各方策）」を策定し、平成 28 年 4 月 1 日から施行している。

当該実施プログラムでは中期経営計画を着実に実施するための目標を定めており、上記の基本方針それぞれについて、以下のような目標を掲げている。

(1) 安定的な企業経営の推進

【目標 1】前計画で定めた、平成 28 年 4 月 1 日現在 100 人体制（7 年間で 238 人削減）の基準に基づき定員管理の適正化に努める。

【目標 2】社会経済情勢の変化により資材価格等が高騰する中であっても、前計画における経費水準を維持する。（平成 20 年度比 10%削減）

【目標 3】一般会計繰出金に依存した企業経営からの脱却を目指す。

(2) 安全で快適な運行の強化

【目標 1】事故件数を毎年度減少させるとともに、重大事故の撲滅を目指す。

【目標 2】施設や車両整備不良による事故をなくす。

【目標 3】職員の資質向上を図り運転及び接客に関する苦情等の減少を目指す。

(3) 公共交通機関全体の利用促進

【目標 1】人口減少や運賃改定による逸走が見込まれる中であっても、市電利用者数（平成 26 年度 10,876,776 人）の増加を目指す。

【目標 2】交通局で実施しているアンケート調査における市電利用者の満足度（平成 26 年度 69.5%）の増加を目指す。

【目標 3】他の公共交通事業者等と連携・協力し、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進するよう努める。

第3章 監査の結果と意見（総論）

1. 会計情報の開示状況

（1）改正地方公営企業会計基準への準拠性

地方公営企業会計制度に関しては、地方公営企業を取り巻く環境変化への対応や、地方公営企業の抜本改革の推進並びに地方分権改革の推進、あるいは他の公的セクターの会計改革の推進や民間の企業会計基準の見直しの進展といった背景から、制度の大幅な見直しが行われている。

具体的には、平成 24 年 4 月から地方公営企業の経営の自由度を高める観点から、まず資本制度の見直しが行われた。また、平成 26 年度予算決算から地方公営企業会計基準の見直しが行われている。さらに、今後、財務規程等の適用範囲の拡大等に関して議論が行われているところである。

このように地方公営企業会計制度の見直しがなされたことは、本年度における包括外部監査実施にあたり「特定の事件選択の理由」に関連する重要な要素のひとつである。

これを受けて、本年度の監査実施にあたっては「会計基準への準拠性」を確かめることが、第1章5.（1）に記載した「監査の着眼点」⑤に含められている。

このことは単に会計基準へ準拠した処理が行われているかどうかを検証するだけでなく、現状での会計情報が新しい会計基準の考え方に即し、適切に開示が行われているかどうかの検討を監査人に要求するものである。

ここで、地方公営企業会計基準の改正にあたっては、以下の点が基本的な考え方としてあげられている。

- ① 現行の民間企業会計原則の考え方を最大限取り入れたものとする
- ② 地方公営企業の特性等を適切に勘案すべきこと
- ③ 地方分権改革に沿ったものとする

また、新しい地方公営企業会計を適用する必要性とその効果としては、以下のような点が期待されている。

【必要性】

- ① 適切な更新計画や経営計画を策定するためのストック情報や損益情報を把握
- ② 地方分権を踏まえた情報開示拡大の要請
- ③ 企業間等の経営状況比較のため、基準を統一

【効果】

- ① 真の損益構造や資産状況の明確化
- ② 公営企業の負担範囲の明確化
- ③ 料金徴収率の明確化による債権管理の適正化
- ④ セグメント（部門）別の経営状況の明確化
- ⑤ 剰余金や資本金処分の自律化

（「地方公営企業会計制度の見直しについて」平成 25 年 12 月総務省自治財政局公営企

業課 より監査人が抜粋)

市交通局においては、平成 26 年度の予算決算から改正後の地方公営企業会計基準に則った会計処理を行っており、平成 26 年度期首において旧基準から新基準への移行処理を行っている。

移行処理については後年度に若干の修正を加えているものの、概ね適正に処理が行われていると判断される。

しかしながら、現行の処理について上記の基準改正の趣旨に照らした場合、その処理に誤りがある、または開示が不十分であると考えられる事項が以下のとおり発見された。

- ①回収可能性の適切な把握による貸倒引当金の正確な計上
- ②固定資産の取替法に係る適用のあり方
- ③固定資産の現物実査と実査結果による除却処理不足
- ④減損会計の適用検討の未実施
- ⑤経過利息の計上の必要性の検討の未実施
- ⑥退職給付引当金の引当不足
- ⑦長期前受金の固定資産台帳残高と元帳残高不整合等に起因する収益化処理不足

また、資産管理手法、各種内部規程の整備等に関して改善を要する事項が以下のとおり発見された。

- ①団体旅客運賃の收受方法
- ②熊本地域振興 IC カード取扱に関する取扱規程の整備
- ③自動運賃箱・トラムガイド両替機の両替金の残高照合
- ④未収金に関する回収可能性の適時検討の必要性

さらに、会計処理や業務運営方法に関する意見表明も多数行う結果となった。

中でも、固定資産台帳の整備と元帳残高との整合性は、市交通局の会計における固定資産の重要性から見て極めて重要な課題である。適正な損益計算を行い、交通事業の財政状態を正しく表すためには、補助簿（固定資産台帳）の整備を適切に行うことが何よりも重要であり、そのためには固定資産台帳への登録を確実に行うことが必要である。

また、固定資産以外の資産管理についても管理が充分に行われているとは言い難い状態であり、早急に改善を要すると考える。

個々の指摘又は意見等の内容については、後記第 4 章の各論において記述している。今後は新しい会計基準が導入された趣旨に則り、十分な会計情報の開示に注力する必要がある。また、確実な資産・負債管理と会計処理を行うための諸規程整備を行う必要がある。

なお、過去に実施された包括外部監査において指摘された事項の措置状況についても、措置の内容が不十分、あるいは不適切である事項が発見された。指摘事項の本意が十分に伝わっていなかったためであると考えられるが、監査人としては非常に残念である。

今回の監査結果が市交通局の経営、業務改善の一助となることを期待する。

(2) 監査結果により判明した事項を取り込んだ場合の修正財務諸表

上述の会計処理に関する処理誤り又は注記方法が不十分である点のうち、仮に交通事業会計が全て負担するものとして会計処理を行った場合、平成 28 年度の貸借対照表及び損益計算書は以下のように修正されることになる。

<修正貸借対照表>

(単位：千円)

		H28 年度残高	修正事項		修正後残高
			借方	貸方	
資産の部					
有形固定資産					
	土地	1,781,746			1,781,746
	建物	712,034			712,034
	線路設備	2,209,111		※①129,329	2,079,782
	電路設備	476,186			476,186
	構築物	220,354			220,354
	車両	831,921		※②325	831,596
	機械装置	511,913			511,913
	工具器具備品	295,361		※②2,285	293,076
	建設仮勘定	1,370			1,370
有形固定資産合計		7,039,997			6,908,057
無形固定資産					
	施設利用権	39,822			39,822
	電話加入権	1,576			1,576
	その他無形固定資産	25,154			25,154
無形固定資産合計		66,552			66,552
固定資産合計		7,106,549			6,974,609
流動資産					
	現金預金	874,992			874,992
	未収金	543,462			543,462
	貸倒引当金	△ 406			△ 406
	貯蔵品	2,558			2,558
	前払金	1,091			1,091
流動資産合計		1,421,697			1,421,697
資 産 の 部 合 計		8,528,246			8,396,306
負債の部					

		H28 年度残高	修正事項		修正後残高
			借方	貸方	
固定負債					
	企業債	2,578,435			2,578,435
	他会計借入金	930,000			930,000
	引当金			※③752,315	752,315
固定負債合計		3,508,435			4,260,750
流動負債					
	企業債	291,650			291,650
	他会計借入金	105,000			105,000
	未払金	303,881			303,881
	前受金	208			208
	引当金	51,386			51,386
	その他流動負債	55,780			55,780
流動負債合計		807,905			807,905
繰延収益					
	長期前受金	3,012,040		※④195	3,012,235
	長期前受金収益化累計額	Δ 1,363,098	※④1,320		Δ 1,365,697
			※⑤1,279		
繰延収益合計		1,648,942			1,646,538
負債の部合計		5,965,282			6,715,193
資本の部					
資本金					
	資本金	518,407			518,407
剰余金					
	当年度末処分利益剰余金	2,044,557	Δ881,851		1,162,706
剰余金合計		2,044,557			1,162,706
資本の部合計		2,562,964			1,681,113
負債・資本合計		8,528,246	2,599	884,449	8,396,306

出所：監査人作成

<修正損益計算書>

(単位：千円)

収益項目	H28 年度残高	修正事項		修正後残高
		借方	貸方	
営業収益	1,644,367			1,644,367
運輸収益	1,546,955			1,546,955
運輸雑収益	97,413			97,413
営業費用	1,925,267			2,054,596
線路保存費	89,504	※①129,329		218,833
電路保存費	75,633			75,633
車両保存費	250,737			250,737
運転費	790,057			790,057
運転管理費	191,391			191,391
一般管理費	124,704			124,704
広告費	29,304			29,304
減価償却費	373,938			373,938
営業損失	△ 280,899			△ 410,229
営業外収益	551,246			551,246
受取利息配当金	39			39
他会計補助金	354,200			354,200
国（県）補助金	242			242
長期前受金戻入	154,640	※④195	※④1,320	157,044
			※⑤1,279	
雑収益	42,125			42,125
営業外費用	30,872			30,872
支払利息及び企業債取扱諸費	27,498			27,498
雑支出	3,374			3,374
営業外損益	520,373			624,493
経常損益	239,474			112,549
特別利益	24,996			24,996
他会計補助金	5,100			5,100
過年度損益修正益	16,464			16,464
その他特別利益	3,432			3,432
特別損失	53,234			808,158
固定資産除却費	2,279	※②2,610		4,889
固定資産撤去費	1,789			1,789

収益項目	H28 年度残高	修正事項		修正後残高
		借方	貸方	
災害による損失	29,100			29,100
過年度損益修正損	821			821
その他特別損失	19,244	※③752,315		771,559
特別損益	△ 28,238			△ 783,162
当年度純利益	211,236			△ 670,613

出所：監査人作成

<修正事項の概要>

No.	修正概要	ページ
①	取替法による修繕費の増加と有形固定資産の減少	107 頁
②	固定資産の現物実査結果による除却処理	119 頁
③	退職給付引当金の繰入	145 頁
④	長期前受金の収益化処理	199 頁
⑤	同上	201 頁

上記のように、修正事項を全て取り込んだと仮定した場合の当年度純利益は 2 億 1 千 1 百万円の黒字から 6 億 7 千万円の赤字へと逆転することになる。また、未処分利益剰余金は 20 億 4 千 4 百万円から 11 億 6 千 2 百万円に減少することになる。

2. 経営改善への取組・設定目標と実績との比較（途中経過）

第 2 章の 4 において既述のとおり、熊本市交通事業に関しては中期計画として中期経営収支プランが策定されている。その中で具体的な経営目標として、経常収支比率の目標値が掲げられ、平成 27 年度、28 年度とも実績値では見込み及び予算を上回る経常収支比率を達成しており、この意味で中期計画の滑り出しは順調であると判断される。

平成 28 年度実績についてみると、運輸収益については運賃収入予算 1,470,058 千円に対して、運輸収益の実績値が 1,546,955 千円となっており、予算比 105.23%、金額で 76,897 千円の増収となったことが大きく寄与している。これは平成 28 年 2 月の運賃改定（全線一律大人 150 円から 170 円へ増額、小児）の効果によるものと考えられる。

乗車人員数についてみると、平成 28 年度の乗車人員数は 10,709 千人であり、前年度実績比で 322 千人減少しているものの、予算比では 314 千人上まわっている。

平成 28 年度の乗車人員一人あたり運輸収益は 144.45 円と算定されるので、予算比で 314 千人の乗車実績プラスがあったということは、予想よりも 45 百万円の部分だけ運賃値上げによる逸走が少なかったとみることができる。

しかし、費用面で上記 2. ②の修正財務諸表により修正を加えたとなると、当期利益及び未処分利益は上述のとおり修正されることになる。

この結果からみれば、資金不足額が解消し、経常収支比率に改善が見られるとはいえ、

財政状態は未だ厳しいままであると言わざるを得ない。

3.【参考意見】熊本市交通事業の現状と将来の展望

(1) 長期計画の立案について

市交通局が行う軌道事業に対しては、公共交通機関としての役割や、環境負荷の低い交通機関として環境保護の面など、各方面から期待が寄せられている。

事業の概要で述べたとおり、熊本市交通事業は時代の要請と事業環境の変化に応じ、その業務内容と規模とを変化させてきた。過去を振り返ってみれば、軌道事業が導入されたのち、バス事業に代替される形で軌道事業が縮小され、バス事業もまた自家用車の普及とともに縮小し、最終的には他社へ譲渡されている。このような環境変化に即した事業のスクラップアンドビルドは、今後も同様に求められるであろう。

ところで、業務内容と規模を事業環境の変化に適応させるためには、そのような環境変化を含んだ長期的な見通しや、それに対応するための計画が必要となる。

ここで、熊本市では、将来にわたり市民の移動手段を公共交通により確保するために、「熊本市公共交通基本条例」（平成 25 年 3 月 27 日条例第 20 号）を定めている。

このなかで、市交通局は市内の公共交通事業者として、公共交通の利便性を向上させるとともに市が実施する施策に協力すること及び公共交通の利便性向上に関する情報を市民等に対して積極的に提供するように努めることが求められている（熊本市公共交通基本条例第 2 条第 4 号、同第 4 条）。

また、行政、交通事業者、学識経験者で構成する「熊本都市圏総合交通計画協議会」が策定した「熊本都市圏 都市交通マスタープラン」（平成 28 年 3 月公表）によれば、軌道事業には、中心市街部と周辺部の地域核とを結ぶ公共交通機関としての役割が期待されているようである。

そのために「既存区間においては安全生の向上、多両編成化、ダイヤ編成の効率化による区間需要に応じた折り返し運転による輸送力の向上及び交通信号の優先性の向上、電停改良（バリアフリー化を含む拡幅・拡張）に取り組む」ことがあげられている（「熊本都市圏 都市交通マスタープラン 将来交通計画 公共交通の整備方針 鉄軌道政策」より抜粋）。

これらの期待を受け、市交通局では軌道事業が熊本市全体の公共交通機関の中核のひとつとして位置づけられると認識しており、利用者に満足されるサービスの提供を将来にわたり安定的に供給することが重要な役割だと認識している。このことは上記概要「4. 経営方針と中期経営計画」において述べたとおり、熊本市の交通事業が果たすべき役割として「中期経営収支プラン」に記載されているとおりである。

公共交通機関として利用者の利便性向上に資することは当然であり、市交通局ではこれまで利用者の利便性向上とそれによる増収を目指した取組を種々行ってきたところである。

一方、熊本市交通事業は後述するような構造的問題を抱えており、上記のような役割を将来にわたって担い続けるためにはそれらの問題に対する中長期的な展望を持つことが必要であろう。

しかし、中期経営収支プランは全体の関連計画との整合を図る必要があり、必要経費等の算定が困難であるとの理由から市交通局の中長期的課題については、その対象としていない。

つまり、将来にわたり安定的な公共交通機関としての機能を保持することが重要だと認識しつつも、長期的な経営計画の策定は市全体の問題であるとしてこれを行っていない。市全体の交通政策に係る長期計画を策定するのは市長部局の役割であるとしても、市交通局としては軌道事業独自の長期計画を策定すべきであろう。

市全体の長期計画に沿った事業展開を行うとしても、長期的な展望から見て市交通局の側からエビデンスを示し、市交通局が負担できる部分と負担できない部分を明確に提示する必要があると考える。

たとえば、多額の投資を行った場合、市交通局が効率的な運営を行ったとしても負担できる限界は那边にあるのか、市交通局から財務データをもとに主張できる体制を整えておくことが必要である。

また、設備や人材への投資を行うにしても現在の市及び市交通局の財政状況からは「あれも、これも」という投資が可能なわけではなく、優先順位を付けて「あれか、これか」の選択を迫られるケースが想定される。このような場合、長期的な収支予測なしには新規投資や更新投資の市交通局としての優先順位などは考えられないはずである。

(2) 目標の設定と財務分析の利用について

営業収益の大部分は運輸収益が占めており、運輸収益を増加させることは経営改善計画の大きな柱となるはずである。すなわち、長期的な収支均衡が達成されるためには、営業収益を増加させる以外にない。

この点について、上記「中期収支計画プログラム」においてはさまざまな増収策があげられており、平成 28 年度で運輸収益が増収に転じたことは、これらの取組が成果をあげている現れであるとすることができよう。また、市交通局では市民に対するアンケート調査を継続して行っており、各種施策の参考としている。

ところで、増収策を検討する際にはその施策実施に伴う様々な財務予測が不可欠である。

しかし、具体的な増収の目標点はどこなのか、あるいは増収に伴う費用の増分はどうなのか、設備投資を行った場合には固定費が増加するがその増加分を回収するためには最低限どの程度の売上げを確保する必要があるのか、等の財務的側面については詳細に語られていない。走行単位キロあたりの収益と費用については算定されているようであるが、重要なのはその財務構造的な内容を吟味することである。

例えば、収入に関する経営目標のひとつとして損益分岐点売上高というのがある。

損益分岐点売上高とは、売上高から変動費（売上げの増減に対応して変化する費用）を差し引いた利益が固定費（売上高の増減にかかわらず一定である費用）を回収し、損益が均衡する売上高のことを言う。損益分岐点売上高を上まわる売上げがあれば利益は確保されることになるので、最低の売上げ目標として利用されることもある。

損益分岐点分析には、固定費の増減によって目標とする売上高の変動を予測する、あるいは運賃単価の上昇と予想乗客数との関係では、現状の固定費水準を維持したままで利益を確保できる単価水準を予測する、などの利用法がある。

そのような分析を行うことにより、財務データを基礎とした住民・利用者の意思決定に役立つ情報の提供を行うことが可能となる。このような会計のあり方や情報提供を実現できるような目標設定とその他の財務データの活用を行うべきである。

（３）市交通局が抱える構造的課題について

監査人としては、熊本市交通事業は以下のような構造的課題を抱えていると考える。

①他会計補助金に依存した経営

地方公営企業は独立採算を前提としており、受益者負担の原則を旨とする。したがってその利用者から徴収する利用料収入によって効率的な経営を行い、当該収入によって事業に要する経費をまかなうことが予定されていることは既述のとおりである。

しかし、その一方で、以下の経費については他会計からの繰入金によって補填することが認められている。

（ア）その性質上企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費

（イ）効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

これら、一般会計等が負担すべき経費については、補助金、負担金、出資金、長期貸付金等の方法により一般会計等が負担するものとされている。

このような経費負担区分ルールについては毎年度「繰出基準」（他会計繰入金は当該他会計からみれば「繰出金」となる）として総務省から各地方公共団体に通知されている。

このような経費負担区分により、一般会計等において負担すべきこととされた経費の所要財源については、原則として「公営企業繰出金」として地方財政計画に計上され、地方交付税の基準財政需要額への算入又は特別交付税を通じて財源措置が行われている。

ここで市交通局の過去５年間の経営成績をふり返ってみると、平成２４年度以降経常損益は黒字が達成されているが、営業損益は赤字であり営業損失が継続している。

これらの営業損失は営業外利益の黒字でカバーされ、最終的に経常損益が黒字となっている。この営業外収益のうち、最大の割合を占めるのが他会計補助金である。

他会計補助金には上記の繰出基準内補助金と基準外補助金とがあるが、このうち、基準外他会計補助金の推移を示したものが下表である。（資本的収入及び災害復旧費補助を除く）

(単位：千円)

	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
営業損益	Δ505,281	Δ430,222	Δ595,912	Δ747,796	Δ280,899
経常損益	344,871	465,994	458,186	431,479	239,474
基準外繰入金	632,130	675,730	668,580	780,040	229,240
基準外繰入金を除外した 場合の経常損益	Δ287,259	Δ209,736	Δ210,394	Δ348,561	10,234

※△が付されたものは損失

出所：監査人作成

上記の表から、平成 27 年度までは基準外繰入金によって補填された部分で経常黒字となっていたことが分かる。また、平成 28 年度においては基準内繰入金の範囲で経常黒字が達成されているが、監査の結果で述べた修正を加えれば実質的には赤字と見ることもでき、依然として他会計補助金頼みの経営から脱却したとは言いがたい。

今後は単独黒字を目指すとの目標が掲げられているが、後述する設備投資や人材確保に要するコスト上昇分を考えれば、他会計補助金によって補填されなければ経常黒字を確保することは非常に困難な課題であると言わざるを得ない。

そこで、市交通局としてはまず効率的な経営とはどのようなものか、負担できる範囲はどこまでかを明確に示して、他会計補助金依存から脱却する（あるいはしない）方向性を示す必要があると考える。

仮に、効率的な経営を行ってもなお収支の均衡が不可能であると予測されるのならば、一般会計が負担することになる負担予想額を明らかにすることにより、市民の意思決定に資する情報提供を行う必要がある。

そのような情報提供を可能とすることこそ、改正された公営企業会計基準の主眼であり、目的である。このためにも年度決算の実態を踏まえ会計情報をもとにした分析を行い、財務データに裏付けられた市交通局運営と他会計補助金の関係の将来像を明らかにする必要があると考える。

②施設の老朽化と更新投資の必要性並びに将来の経費負担増の可能性

「第 4 章 監査の結果と意見（各論） 2. 固定資産等管理サイクル」で述べるように、熊本市交通事業の資産総額に占める固定資産の割合は 80%を超えており、かつ、減価償却の累計率は平均で 54.7%（土地を除く）、車両に限って言えば 69%の償却累計率となっている。

平成 28 年度末における有形固定資産の残高は 7,038 百万円、平成 27 年度末残高は 7,090 百万円であった。これに対して、平成 28 年度の運輸収益は 1,644 百万円であるので、有形固定資産が何日で一回転したか、すなわち、何日で売上高を獲得したか、その効率性を示す有形固定資産回転日数（有形固定資産前期末残高と今期末残高との平均）÷（売上高÷365 日）は 1,568 日となる。つまり、毎日の売上で現有の有形固定資産に

投下された資金を回収することを想定した場合、単純計算でおおよそ 4.3 年かかる計算になる。民営鉄道事業者の有形固定資産回転日数は平均 638 日と算定した統計もあるが、これに比べて市交通局が設備投資額を回収するスピードは極めて遅い。

軌道（鉄道）事業は資本集約的産業の代表的な例としてあげられることも多く、設備投資の結果としての減価償却費負担が経営管理上重要な位置を占めている。

しかし、市交通局が計上している毎年の減価償却費は事業収益の 13%前後に過ぎない。長期前受金の戻し入れで損益に与える影響が相殺される部分を含めても当該比率は 22.7%である。その一方で、車両以外の減価償却累計率は 54%であり、有形固定資産のうち、土地と車両を除いても今後約 44 億円を償却する必要がある。

他方で、減価償却は 50%を超える償却累計があり、施設設備は単純に言って耐用年数の半分以上を経過していることになる。

特に、車両に関しては全国初の超低床車両を導入するなど、利用者の利便性向上に向けた取組が行われているところであるが、経過年数が 50 年を超える旧型車両が全体の 4 割を占めている。

旧型の車両については構造が単純なことからメンテナンスが容易であり、比較的長期にわたり使用が可能とのことである。車両の耐用年数が 13 年であることを考えれば驚くべき長寿命であり、償却も進んでいることから旧型車両を使い続けることは、コストの面から考えれば合理性がある。しかし、最近では部品の調達ができなくなる車両も出てきているとのことであり、早晚、車両の更新を行う必要性に迫られることが考えられる。また、バリアフリー化を推進するためには超低床車の導入が必要となる。

つまり、熊本市交通事業は現有設備を回収するのにもまだまだ多くの時間がかかるにもかかわらず、近い将来、車両等の更新投資を行う必要性に迫られることが想定される。

また、超低床車はメンテナンス費用が相対的に大きくなるとのことであり、車両の更新に伴う運用コストの上昇も見込んでおく必要があろう。

さらに、軌条の維持更新については将来的にも継続的に実施する必要があるが、現在の会計処理方法ではなく、適切な会計処理方法による計算を行った場合、軌条の維持費用は現在よりも毎年度の負担が大きくなると予想される。

しかし、更新投資の財源となるべき利益剰余金は平成 28 年度末で 20 億円程度にすぎない。（この利益剰余金自体、平成 21 年度から平成 27 年度にかけて経営健全化補助及び電車事業活性化補助として繰り入れられた総額 32 億円の補助金によってもたらされたものである。）

監査結果による修正を全て加味するとすれば、実質的な利益剰余金は 12 億円弱となる。現状では交通局単独で更新投資の財源が企業内に十分に確保できているとはいいがたい状態であり、設備投資には補助金等による支援が不可欠である。

将来想定される設備投資の財源をどう確保するのか、あるいは、現有施設設備の長寿命化で対応するのか、新型車両を導入した場合に損益構造がどのように変化すると考え

られるのか等を慎重に検討し、早急に設備投資計画を立案する必要があると考える。

③人員確保と経費削減の両立の限界

平成 20 年度に策定した経営改善計画に従い、これまで熊本市交通局ではバス事業の譲渡と経費削減を柱とする経営改善の取組を行ってきた。このような経営改善方針は「交通事業経営健全化計画」において、給与水準の見直し、並びに再任用職員や嘱託職員の雇用の拡大といった経費削減策の中で示されている。

経営改善に向けた上記取組の結果、平成 20 年度で営業費用の 7 割を占めるとされていた人件費（退職給与金を除く）については、平成 27 年度末現在、営業費用の約 50%程度にまで減少している。平成 27 年度末では累積欠損金を解消し、資金不足比率も解消されていることは既述のとおりである。

また、軌道事業の経費及び人件費の経年推移をみると、経費については過去 5 年間でほぼ横ばいであったが、平成 27 年度に IC カード導入費に関する経費 1 億円が増加したものの、平成 28 年度では 4 億円を切るまでに減少している。一方、退職金負担を除く人件費については減少傾向にあったものが、平成 28 年度では増加に転じている。

これまでの人件費削減は給与水準の見直しもあったが、多くは正職員から再任用職員又は嘱託職員への転換によりもたらされたものと考えられる。

たとえば、運転士については現在正職員の新規採用を行っておらず、全て非正規職員としての新規採用となっている。

このような正規職員から非正規職員への転換は現在のいわゆる「働き方改革」の流れに逆行したものと言えよう。

また、現在人手不足が深刻であると言われる社会情勢にあって、非正規職員のみで収益獲得の直接の労務を行う運転士をこのような非正規職員として任用し続けることは、雇用される側にとっては望ましいことではなく、より安定性の高い職場へ転職することへのハードルはどんどん低くなっていく。このような状態が継続し、人材が流出し続けるような事態になれば将来的に運転手の不足を招くおそれがある。

そもそも、特定の職種について全てを常勤で、あるいは非常勤で必要人員をカバーしようとするのは経営上のリスク要因となりうるものである。

非常勤職員については常勤職員よりも離職率等の流動性が高いのが一般的であるので、仮に離職が一時に集中してしまった場合、速やかな補充要員の確保ができなければ当該職種が担っていた業務がボトルネックとなり、円滑な業務運営ができなくなるおそれがある。逆に、全てを常勤職員でまかなおうとすれば、業務量の増減に応じた柔軟な対応ができず、余剰人員を抱えるおそれがある。

これを回避するためには、例えば、電車運転士について、全人員を「正職員にする（非常勤にする）」という方法ではなく、「必要最低ラインの常勤職員を確保した上で、それをカバーする非常勤職員でまかなう」というバランスが必要であろう。また、事業の継

続性の観点からは職員の年齢構成も重要な要素となる。

このように、業務の必要量に応じて必要な部分を非常勤職員等で柔軟に対応することは望ましい姿であるが、人材の確保について不安定な要素を抱えている状態は、運賃収入の拡大という経営目標そのものを揺らがしかねない非常に重要な課題である。

これまで正職員から非正規職員への転換により実現してきた人件費削減の方法は近い将来限界を迎え、逆に人手不足により収益が低下することも視野に入れておく必要がある。そのような事態を招かないための方策を早急に検討すべきである。

そのためには、人件費の削減と必要な人員、マンパワーの確保の両立を可能とするための抜本的な業務体制の見直し及び組織体制の再編を検討すべきと考える。

第4章 監査の結果と意見（各論）

1. 収入及び現金・未収金等管理サイクル

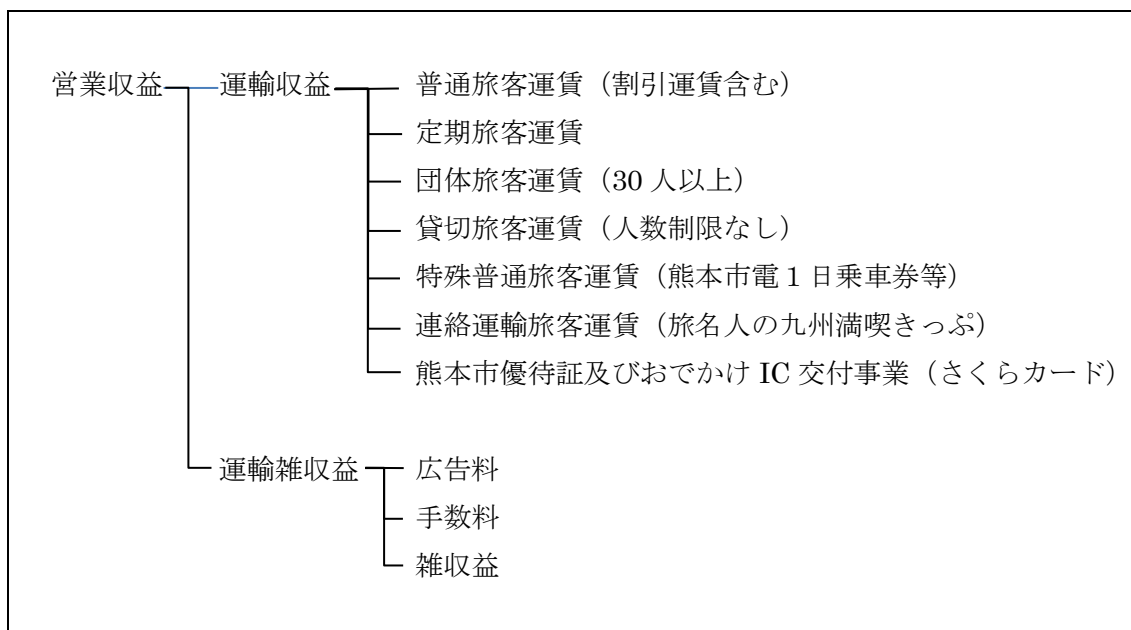
（1）営業収益

①営業収益の概要

（ア）営業収益の種類

営業収益は、運輸収益、運輸雑収益により構成される。それぞれの内訳は次のとおりである。

<営業収益の構成>



出所：監査人作成

（イ）運輸収益

（i）普通旅客運賃（熊本市軌道条例第5条第1項第1号）

普通旅客運賃は均一制運賃によるものとされており（熊本市軌道条例第3条）、全区間大人（中学校又はこれに準ずるものに就学している者以上の者をいう）170円、小児（小学校又はこれに準ずるものに就学している者以下の者をいう）90円である。ただし、6歳未満の幼児は、団体旅客として乗車する場合を除き、保護者1人につき1人を無料とし、1歳未満の乳児は、無料である（熊本市軌道条例第2条ただし書き）。

また、運賃の支払方法は次のとおりである。

<運賃支払方法>

支払方法	内容
現金	乗客が降車時に運賃箱に現金を投入することにより運賃を支払う方法。
ICカード	ICカードを所持する乗客が、乗車時及び降車時にICカードをカードリーダーにかざすことにより運賃を支払う方法

IC カードには、全国相互利用 IC カードと熊本地域振興 IC カードの 2 種類がある。

<IC カードの種類>

種類	内容	相互利用
全国相互利用 IC カード	国内の非接触型 IC (Integrated Circuit) カード方式を採用する乗車カードのうち、九州旅客鉄道株式会社(JR 九州)や西日本鉄道株式会社の完全子会社である株式会社ニモカなどの団体が発行するカードについて、相互に利用可能としているものの。	平成 29 年 4 月 15 日現在、全国 213 事業者の電車・バスで利用可能である。 熊本市電で利用できる全国相互利用 IC カードは、現在 10 種類である。 全国相互利用 IC カードを発行している事業者は全国に 11 団体あり、熊本市交通局はこれらの事業者のなかから株式会社ニモカを主事業者として契約している。 ニモカカードは九州を中心としたニモカエリア及び全国相互利用エリアで使用可能であるが、熊本市交通局が発行するでんでんニモカは熊本地域振興 IC エリアでも利用可能である。
熊本地域振興 IC カード	株式会社肥銀コンピュータサービスが発行し、「くまモンの IC カード」の名称で利用されているものの。	熊本市電、熊本県内のバス及び熊本電鉄鉄道線で利用できるが、全国相互利用エリアでの相互利用はできない。

IC カード利用者は事前に現金を SF (Stored Fare ストアードフェア) と呼ばれる電子マネーに変換 (チャージ) する必要があり、チャージした金額のなかから乗車実績に応じて運賃が事業者相互で精算される仕組みとなっている。

ニモカカードのチャージは市電車内、熊本県内のバス車内、全国の主要なコンビニエンスストア等で行うことができる。

熊本地域振興 IC カードは市電車内、熊本県内のバス車内、一部の加盟店等でチャージできる。

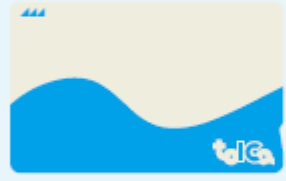
ニモカカード、熊本地域振興 IC カードともに発券にはデポジット (預り金) 500 円が必要である。これはカードの使い捨てを防止するためである。

＜熊本市電で利用できる IC カードの種類一覧＞



熊本市電でご利用になれる IC カード

全国相互利用 IC カード

 でんでん nimoca (熊本市交通局・ニモカ)	 nimoca	 SUGOCA (JR 九州)
 はやかけん (福岡市交通局)	 ICOCA (JR 西日本)	 PiTaPa (スルッと KANSAI)
 TOICA (JR 東海)	 manaca (名古屋交通開発機構・エムアイシー)	 Suica (JR 東日本)
 PASMO (バスモ)	 Kitaca (JR 北海道)	

熊本地域振興 IC カード


©2010 熊本県くまモン&C0346
くまモンの IC CARD
(肥後コンピュータサービス)

熊本地域振興 IC カードは、市電・熊本県内のバス・熊本電鉄鉄道線で利用できるカードです。
 (JR ではご利用になれません)

出所：熊本市交通局ホームページ「でんでんニモカご利用ガイド」

(ii) 普通旅客運賃（各種割引運賃）

普通旅客運賃には通常運賃のほかに、次のような割引制度がある。

<割引制度>

割引制度	内容	支払方法など
身体障がい者等割引	熊本市軌道条例第8条第1項各号該当する者（※）に対して、普通旅客運賃を 5 割の範囲内において割引するもの。 身体障がい者等割引運賃は大人 90 円、小児 50 円である（熊本市軌道条例施行規程第2条第1項第6号）。	対象者が降車時に交付を受けている手帳又は官公署発行の証明書を乗務員に提示し、運賃箱に現金を投入する又は IC カードを使用することにより運賃を支払う。 また、その介護人並びに付添人がいる場合には、介護又は付添を必要とする者と同一区間を乗車しなければならない（熊本市軌道条例施行規程第8条）。
運転免許返納者割引	65 歳以上（熊本県内在住）の運転免許を自主返納した者が、電車・バスを利用する際に運賃の割引をするもの（熊本市軌道条例第8条第2項）。 割引額は大人普通旅客運賃の 2 分の 1 の額である（熊本市軌道条例施行規程第8条の2）。	対象者は「免許返納者割引乗車証」の発行を交通局又は民間のバス事業者に申請し、降車の際に乗務員に提示することにより割引を受けることができる。 乗客が降車時に運賃箱に現金を投入する又は IC カードを使用することにより運賃を支払う。 なお、「免許返納者割引乗車証」の有効期限は取得日から 2 年であり、以前の乗車証と引き換えに更新が可能である。
エコ（環境）定期旅客運賃	通勤定期乗車券等所持者が乗車し、その定期乗車券を提示した場合、同伴する家族（同居する 2 親等以内の家族）が乗車した場合に適用する（熊本市軌道条例施行規程第2条の2第2項）。ただし、利用人員は本人を除く 4 名までとする。 適用運賃は1運行系統1乗車につき大人の旅客運賃を 100 円、小児の旅客運賃を 50 円とする（熊本市軌道条	乗客が降車時に運賃箱に現金を投入することにより運賃を支払う（現金のみ）。

割引制度	内容	支払方法など
	例第 3 条)。 利用期間は、土曜、日曜、祝日、年末年始（12/29～1/3）とする（熊本市軌道条例施行規程第 2 条の 2 第 3 項）。	
IC カード乗継割引	ニモカカード利用者が 1 時間以内に市電から市電に乗り継ぎを行う場合に大人運賃から 20 円、小児運賃から 10 円、身体障がい者等割引運賃の適用を受ける者は 10 円割引される（熊本市軌道条例施行規程第 3 条）。	乗継電停に制限はなく、支払方法は、乗車時と降車時に IC カードリーダーにタッチすることにより自動的に割引される。

※：(1)身体障害者福祉法(昭和 24 年法律第 283 号)第 15 条第 4 項の規定により身体障害者手帳の交付を受けている者及びその介護人
(2)児童福祉法(昭和 22 年法律第 164 号)第 12 条の 4 及び第 41 条から第 44 条までの規定による諸施設により養護若しくは保護を受けている者及びその付添人
(3)療育手帳制度要綱(昭和 48 年 9 月 27 日厚生省発児第 156 号)に規定する療育手帳の交付を受けている者及びその介護人
(4)精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和 25 年法律第 123 号)第 45 条第 2 項の規定により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

出所：市交通局ホームページ、平成 28 年度事業年報

(iii) 定期旅客運賃

定期乗車券(第 17 条の 2 に規定する夏休み子ども定期乗車券を除く)は、通勤等の理由により乗車を必要とする者に発売し、途中乗降及び乗車回数は自由である（熊本市軌道条例施行規程第 11 条）。

定期乗車券の種別は次のとおりである。

<定期乗車券の種別>

種別	根拠規定	内容
通勤定期乗車券	熊本市軌道条例施行規程第 12 条	通勤するため乗車する者に対して発売される定期乗車券である。
通学定期乗車券	熊本市軌道条例施行規程第 13 条	学校教育法第 1 条に規定する学校若しくは管理者がこれと同等と認める学校又は身体障害者福祉法、児童福祉法、知的障害者福祉法若しくは精神保健及び精神障害者福祉に関する法律に規定する諸施設に通学又は通園するため乗車する学生、生徒又は児童に対して発売される定期乗車券である。
持参人式	熊本市軌道条例	持参人式定期乗車券は、定期乗車券の使用者を限定しない

定期乗車券	施行規程第 17 条	者に対して発売される定期乗車券である。
夏休み子ども定期乗車券	熊本市軌道条例 施行規程第 17 条 の 2	小児に対して熊本都市バス株式会社の乗合自動車の全区間、九州産交バス株式会社、産交バス株式会社、熊本バス株式会社及び熊本電気鉄道株式会社の乗合自動車の指定区間並びに市電及び熊本電気鉄道株式会社の電車の全区間(他の事業者の区間にあつては、当該他の事業者が認めた場合に限る。)について発売される定期乗車券であり途中乗降及び乗車回数は自由である。

夏休み子ども定期乗車券以外の定期乗車券の利用者は乗車時及び降車時に I C カードリーダーにタッチし利用する。

夏休み子ども定期乗車券の利用者は降車時に定期乗車券を乗務員に提示し利用する。

定期旅客運賃は利用者が総務課営業推進班窓口又は委託販売先の熊日プレイガイド又は交通センターに定期乗車券購入申込書に必要事項を記入し申込を行うと同時に支払う。

継続利用の利用者は定期券継続機により更新手続きを行うことができる。

定期旅客運賃は次のとおりである。

< 定期旅客運賃 >

種別	通用期間	運賃	摘要
通勤定期	1 ヶ月	6,120 円 (4,280 円)	大人普通旅客運賃の 60 倍の 4 割引(障がい者等は通勤定期料金の 3 割引)
	3 ヶ月	17,440 円 (12,200 円)	1 箇月券の 3 倍の 5 分引(障がい者等は定期料金の 3 割引)
大人通学定期	1 ヶ月	5,100 円 (2,550 円)	大人普通旅客運賃の 60 倍の 5 割引(障がい者等は通学定期料金の 5 割引)
	3 ヶ月	14,540 円 (7,270 円)	1 箇月券の 3 倍の 5 分引(障がい者等は通学定期料金の 5 割引)
小児通学定期	1 ヶ月	2,550 円 (2,550 円)	大人普通旅客運賃の 60 倍の 7 割 5 分引(障がい者等割引なし)
	3 ヶ月	7,270 円 (7,270 円)	1 箇月券の 3 倍の 5 分引(障がい者等割引なし)
持参人式定期	1 ヶ月	6,120 円	大人普通旅客運賃の 60 倍の 4 割引
	3 ヶ月	17,440 円	1 箇月券の 3 倍の 5 分引
夏休み子ども定期	夏休み	1,000 円	熊本市立小中学校の管理運営に関する規則(昭和 59 年教育委員会規則第 6 号)第 3 条第 1 項第 4 号に規定する夏季休業日

(iv) 団体旅客運賃

団体旅客運賃は、30 人以上の団体であって同時に一定の停留場で乗降する者に対して、運輸上支障のない範囲において適用する(熊本市軌道条例施行規程第 2 条第 1 項第 3 号)。

団体旅客運賃は基準となる普通旅客運賃の 1 割引であり、団体旅客運賃は大江営業所及び大江営業所上熊本車庫にて収受される(熊本市軌道条例施行規程第 4 条第 1 項第 3 号)。

(v) 貸切旅客運賃

貸切輸送は、乗客があらかじめ輸送計画に必要な事項を申し出て、責任ある代表者が引率する場合に限り取り扱うものとする(熊本市軌道条例施行規程第 2 条第 1 項第 4 号)。利用者は交通局電車課に事前予約することにより 1 名以上で利用可能である。

利用者のうち乗車する小児の人数が大人の数以上の場合には、小児運賃が適用される(熊本市軌道条例施行規程第 2 条第 6 項)。片道運賃は大人運賃が適用される場合は 12,000 円、小児運賃が適用される場合は 6,000 円である。

貸切旅客運賃は大江営業所及び大江営業所上熊本車庫にて収受される(熊本市軌道条例施行規程第 4 条第 1 項第 3 号)。

(vi) 特殊旅客運賃

特殊普通旅客運賃の種類は次のとおりである。

種類	根拠規定	内容	販売場所	利用方法
熊本市電 1 日乗車券	熊本市軌道条例第 5 条第 1 項第 6 号ア	市電の全区間における 1 日旅客運賃で人 1 人 500 円以内、小児 1 人 250 円。	・市電車内 ・交通局窓口 ・大江営業所 ・上熊本車庫 ・委託販売先 熊日プレイガイド 熊本駅総合観光案内所 (白川口)	利用する日の年・月・日を削り乗務員に提示する (スクラッチ式)
電車・バス 共通 1 日乗車券	熊本市軌道条例第 5 条第 1 項第 6 号イ	市電の全区間並びに他の事業者の電車及び自動車(以下「他社自動車等」という。)の指定区間(※1)における 1 日旅客運賃 1 人 700 円。		
電車・バス 共通 1 日乗車券	熊本市軌道条例第 5 条第 1 項第 6 号ウ	市電の全区間並びに他社自動車等の指定区間又は全区間(※2)における 1 日旅客運賃 1 人 900 円。		
電車・バス 共通 1 日乗車券	熊本市軌道条例第 5 条第 1 項第 6 号ウ	市電の全区間並びに他社自動車等の指定区間又は全区間(※3)における 1 日旅客運賃 1 人 2,000 円。		

※1～3：利用できる区間は次のとおりである。

※1



※2



※3



出所：市交通局ホームページ

(vii) 連絡運輸旅客運賃（旅名人の九州満喫きっぷ）

旅名人の九州満喫きっぷは、ＪＲ九州が発売日から３ヶ月以内に１人３回又は同一行程のグループ（３人まで）が利用可能である。発売額は大人、小児ともに１０,８００円である。

旅名人の九州満喫きっぷはＪＲ九州と市電との連絡運輸であり、料金については、ＪＲ九州と協議の上決定され、交通局の運賃は大人、小児ともに３１０円である（熊本市軌道条例第６条第２項）。

旅名人の九州満喫きっぷは市電車内で乗務員に提示し利用する。

(vii) 熊本市優待証（さくらカード）及びおでかけＩＣ交付事業

熊本市優待証（さくらカード）及びおでかけＩＣ交付事業は、高齢者等の利便性の向上（社会参加の促進と福祉の向上）を図ることを目的に行われている（熊本市優待証及び乗車券等の交付等に関する要綱）。

熊本市優待証（さくらカード）及びおでかけＩＣ交付事業の概要は次のとおりである。

<概要>

熊本市内在住の一定の障がい者、または一定の高齢者に対して交付される熊本市優待証（さくらカード）保持者に対して、「おでかけＩＣカード」を交付し、両カードの所持者が熊本市内の路線バス、電車（ＪＲを除く）、市電を１割～２割の負担額で利用することができる制度をいう。

おでかけＩＣカードは各区役所福祉課、各総合出張所で申請後、即時受取が可能である。利用者は対象者により２つの種類（身体障害者手帳等の保持者、満７０歳以上の高齢者）に区分され、身体障害者用は利用者１割負担、高齢者用は利用者２割負担となる。

また、利用にあたってはさくらカードの提示と乗降車時にＩＣカードのカードリーダーへのタッチが必要である

対象者区分	・身体障害者手帳１・２・３級保持者 ・療育手帳Ａ１・Ａ２・Ｂ１の保持者 ・精神障害者保健福祉手帳１・２・３級保持者	・７０歳以上の高齢者
さくらカードの種類	熊本市優待証 さくらカード 障 No. _____ 氏名 (姓・名) _____ 生 年 月 日 生	熊本市優待証 さくらカード 高 No. _____ 氏名 (姓・名) _____ 生 年 月 日 生

おでかけ IC カードの種類	障がい者用 (1 割負担カード) ・利用時に通常の運賃の 1 割を引き落とし 	高齢者 (2 割負担カード) ・利用時に通常の運賃の 2 割を引き落とし 

出所：市交通局ホームページ（さくらカード利用者の方へ）

（ウ）運輸雑収益

運輸雑収益は、広告料、手数料及び雑収益から構成される。概要は次のとおりである。

項目	主な内容
広告料	広告の利用者は、原則として現在市交通局が契約している 34 社の広告取扱業者を通して広告の掲載を申し込む。ただし利用者が直接交通局に申し込むことも可能である。 広告取扱業者は、広告斡旋人、広告取次人及び広告請負人に区分される。 市交通局が支払う代理店手数料は、広告斡旋人が 20%、広告取次人が 30% である。 広告請負人は電車内の広告スペースを年間で買取っている。売渡金額のうち電車内放送広告料は競争入札であり、その他については随意契約となっている。
手数料	IC カードのチャージ手数料、定期券等の払戻手数料など
雑収益	事故車両弁済金、電車内遺失金、IC カード拾得金など

②営業収益に係る過去 5 年間の推移

（ア）運輸収益

直近 5 年間の電車運賃別運輸収益及び乗車人員の推移は以下のとおりである。

＜電車運賃別運輸収益及び乗車人員の推移＞

		H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
普通旅客運賃(現金支払等)	金額 (千円)	956,054	999,810	864,836	748,002	625,773
	人数 (千人)	7,179	7,512	6,621	5,515	4,081
普通旅客運賃(全国相互利用 IC)	金額 (千円)		2,307	160,932	258,791	436,537
	人数 (千人)		16	1,181	1,848	2,834
普通旅客運賃(熊本地域振興 IC)	金額 (千円)				43,392	98,192
	人数 (千人)				307	650
定期旅客運賃	金額 (千円)	159,347	178,632	173,414	212,521	248,106
	人数 (千人)	2,095	2,341	1,973	1,893	1,946

貸切旅客運賃	金額（千円）	—	—	—	—	1,822
	人数（千人）	—	—	—	—	13
熊本市電 1 日乗車券	金額（千円）				41,087	30,417
	人数（千人）				451	267
電車・バス共通 1 日乗車券	金額（千円）	10,912	13,596	15,160	3,660	2,296
	人数（千人）	137	172	197	34	18
旅名人の九州満喫きっぷ	金額（千円）	2,007	2,147	2,294	2,419	2,092
	人数（千人）	14	15	16	17	13
さくらカード	金額（千円）	83,680	81,810	86,675	96,210	101,715
	人数（千人）	860	837	887	963	883
合計	金額（千円）	1,212,002	1,278,305	1,303,314	1,406,082	1,546,954
	人数（千人）	10,286	10,895	10,876	11,030	10,709

※斜線は取扱いなし。「—」は集計なし。

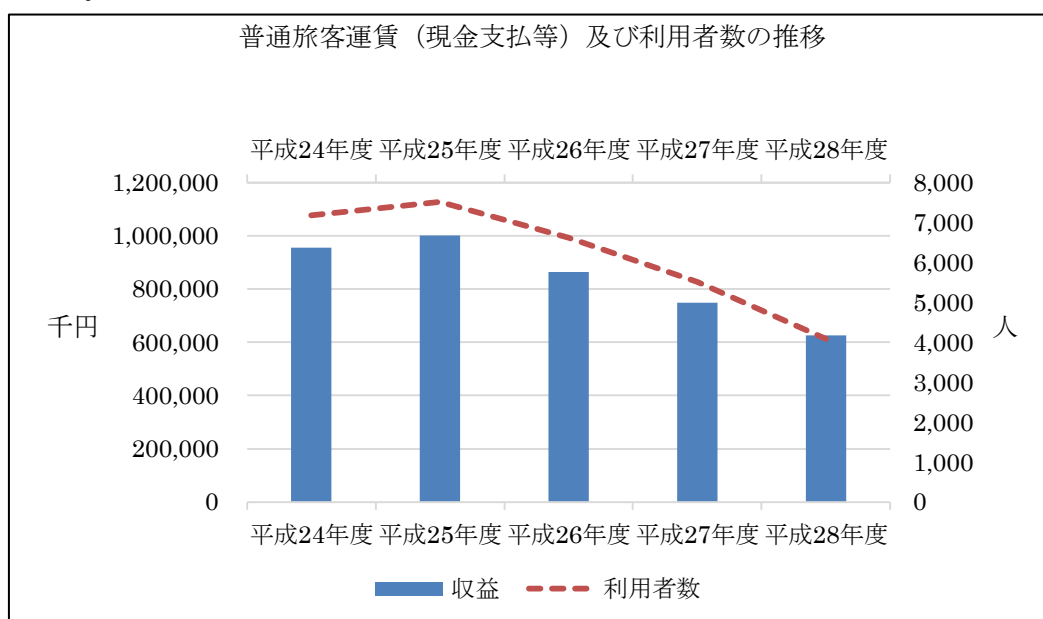
※普通旅客運賃（現金支払等）には、T0 熊カード、下交通通券、動植物園入園券付回数乗車券を含む。

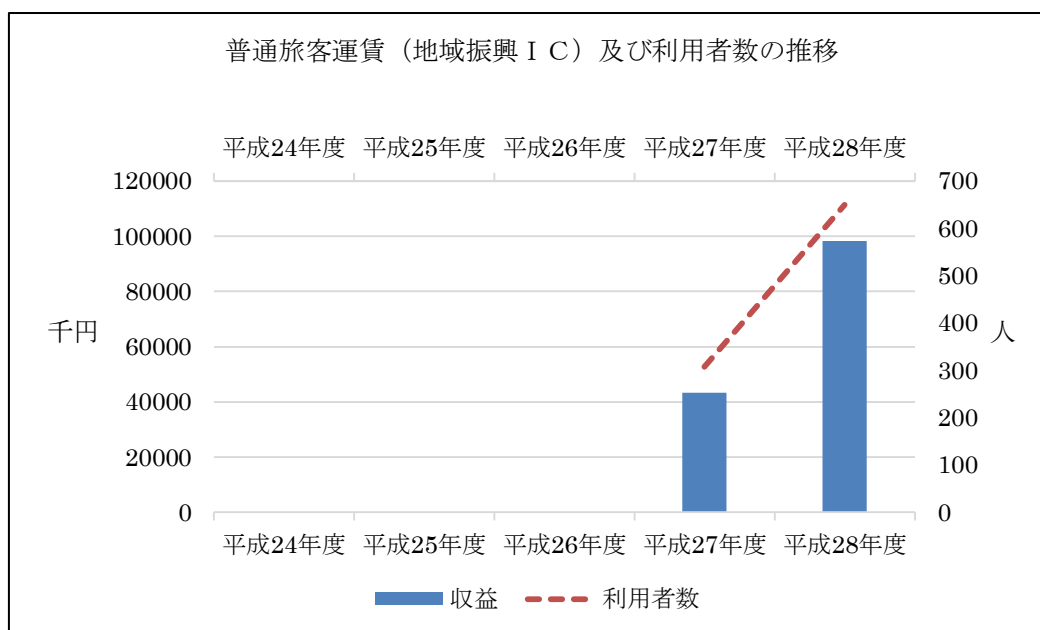
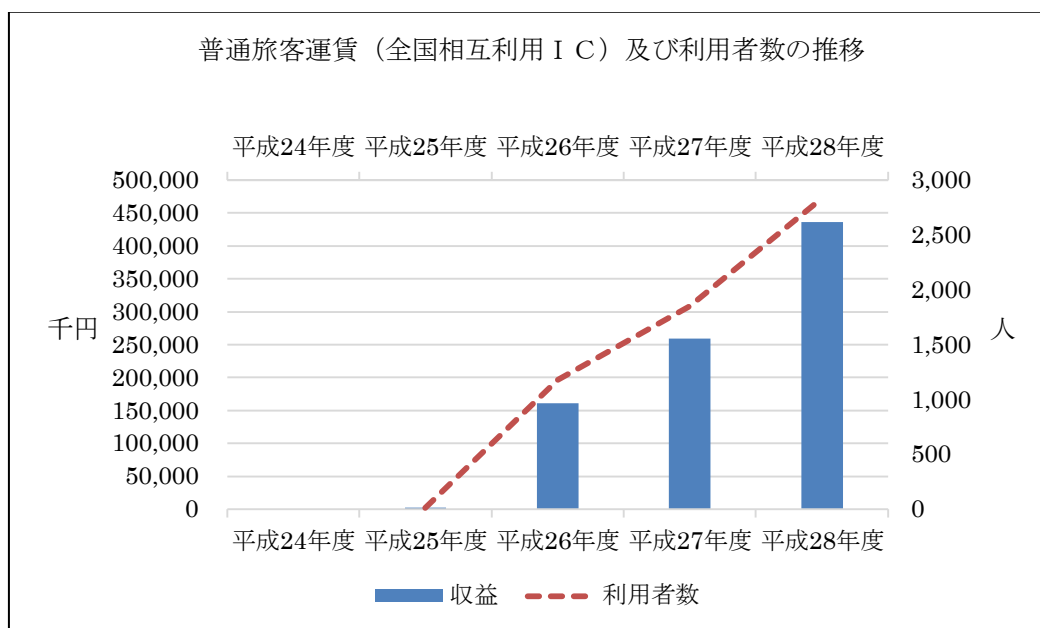
※平成 26 年度までは電車・バス共通 1 日乗車券に 2 日乗車券も含めて集計している。

※主な増減理由は次のとおりである。

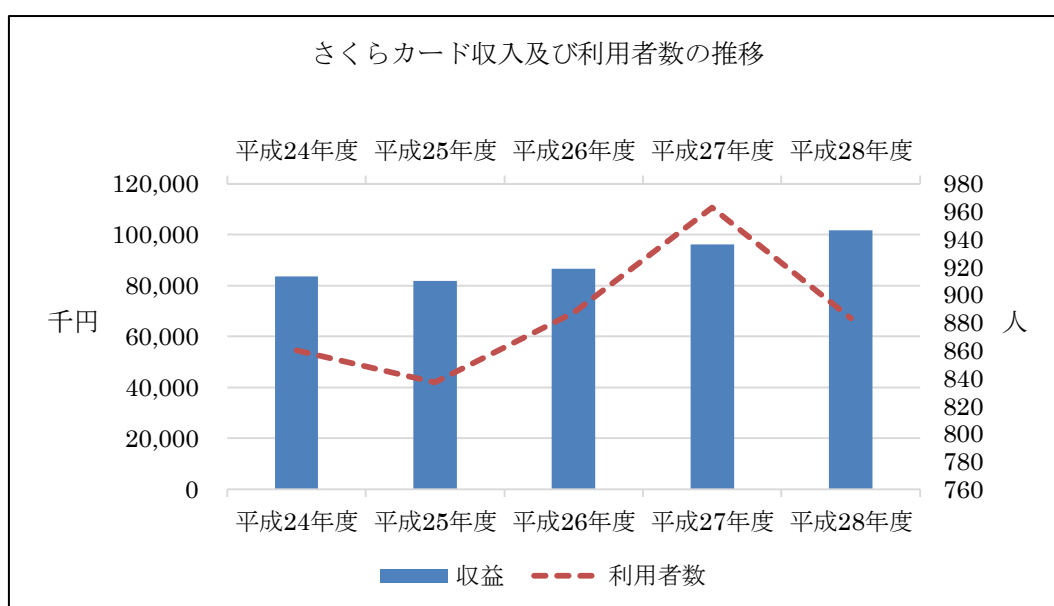
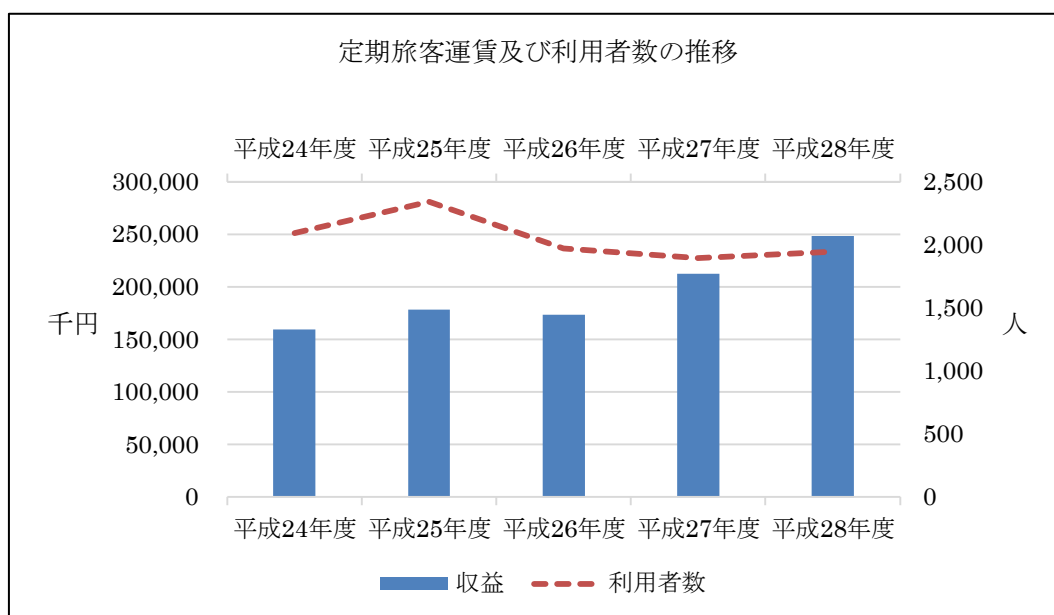
- ・ I C カードの導入により、過去 5 年間で現金支払いの利用者は減少傾向にある。
- ・ 平成 28 年 2 月より大人 150 円・小児 80 円均一から大人 170 円・小児 90 円均一に変更。
- ・ 運賃の値上げにより利用者数は減少したが、運輸収益は増加している。
- ・ 平成 27 年 4 月より熊本市電専用の 1 日乗車券の取扱い開始。

普通旅客運賃（現金支払等）、普通旅客運賃（全国相互利用 IC）、普通旅客運賃（熊本地域振興 IC）、定期旅客運賃、さくらカードの収益と利用者数をグラフ化すると次のようになる。





上記のグラフから、現金払いに代わり IC カードの利用が急激に伸びており、平成 28 年度では半数近くが IC カード利用によるものとなっていることが分かる。



(イ) 運輸雑収益

直近 5 年間の運輸雑収益の推移は以下のとおりである。

<運輸雑収益の推移>

(単位：千円)

	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
広告料	91,158	97,209	100,249	94,885	92,389
手数料	84	661	793	843	918
カード手数料	8,848	8,656	7,088	4,196	
雑収益	10,977	10,126	3,487	6,513	4,104
合計	111,069	116,653	111,618	106,440	97,412

※斜線は取扱いなし

※主な増減理由は次のとおりである。

- ・カード手数料は T0 熊カード[®] の手数料である。平成 27 年 8 月に発売終了。
- ・平成 24・25 年度にはパト電車チョロQ[®] を販売している。
- ・平成 27 年度には鉄道模型 Nゲージ[®] COCORO を販売している。

③営業収益の事務手続フロー

(ア) 運輸収益

(イ) 営業窓口及び車内での現金収受に関する手続

運輸収益のうち、市交通局において現金の取扱いがある運賃は次のとおりである。

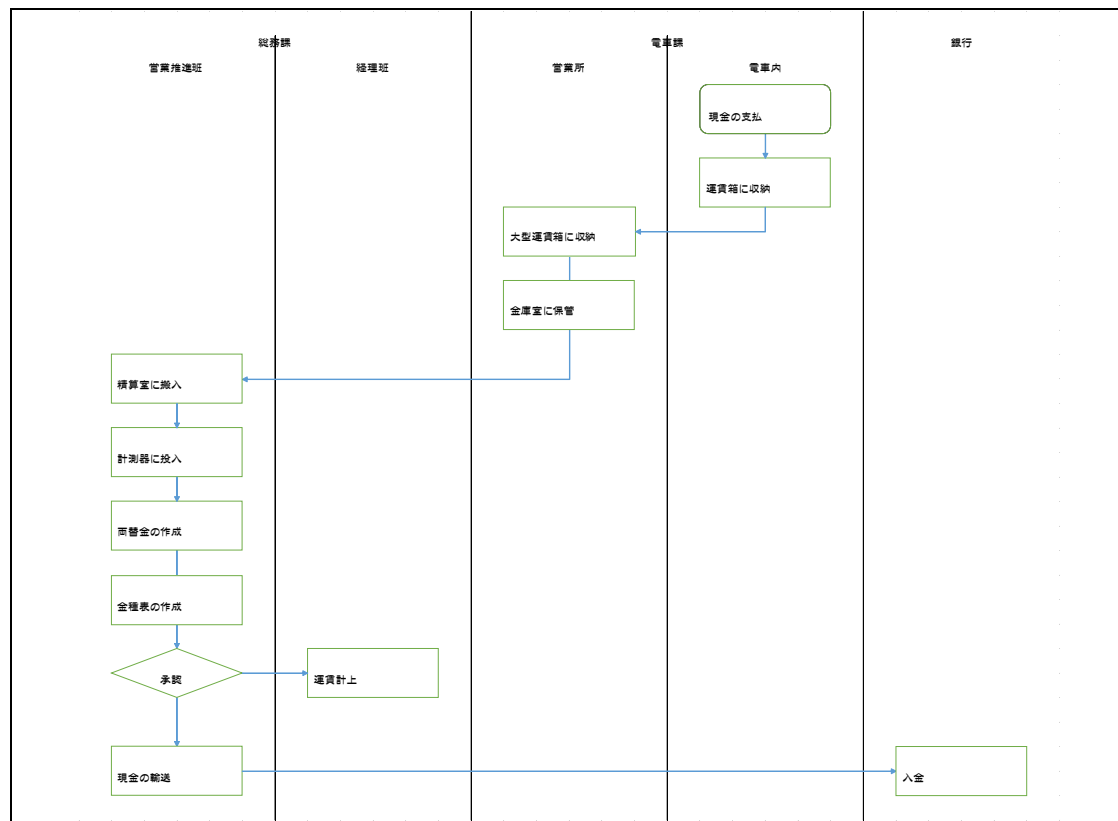
<現金の取扱いがある運輸収益>

- (i) 現金支払い普通旅客運賃等
- (ii) 定期旅客運賃
- (iii) 団体旅客運賃
- (iv) 貸切旅客運賃団体旅客運賃
- (v) 特殊普通旅客運賃

現金運賃等の収納管理及び収益の計上フローは、以下のとおりである。

(a) 現金支払い普通旅客運賃等

＜現金支払（車載運賃箱への支払）のフロー＞



(フローの説明)

- ア. 利用者が運賃の支払いを行う運賃箱周辺は車載カメラにより監視を行っている。
- イ. 車載の運賃箱はすべて施錠した状態で営業所に運ばれ（※1）、営業所に設置されている運賃収納機（※2）に直結させ、大型の運賃箱（※3）に収納される（大型運賃箱は市交通局の精算室でしか開錠ができない）。
- ウ. 大型運賃箱は営業所の金庫室（※4）に保管され、翌日に警備会社により市交通局の精算室に運ばれる。営業所金庫室の鍵は運行管理者が携帯し保管している。
- エ. 市交通局清算室内では現金出納員3名の立会のもと現金計測器に投入され、総額についてジャーナルが出力される。
- オ. 現金計測器に投入後、営業所等で使用する両替金を作成される。その後、入金予定額について金種表を作成され、総務課営業推進班では金種表に基づき現金運賃の調定書が作成される。
- カ. 計測された現金は警備会社により銀行に輸送される。

(写真)

※1：運賃箱



※2：運賃収納機



※3：大型運賃箱

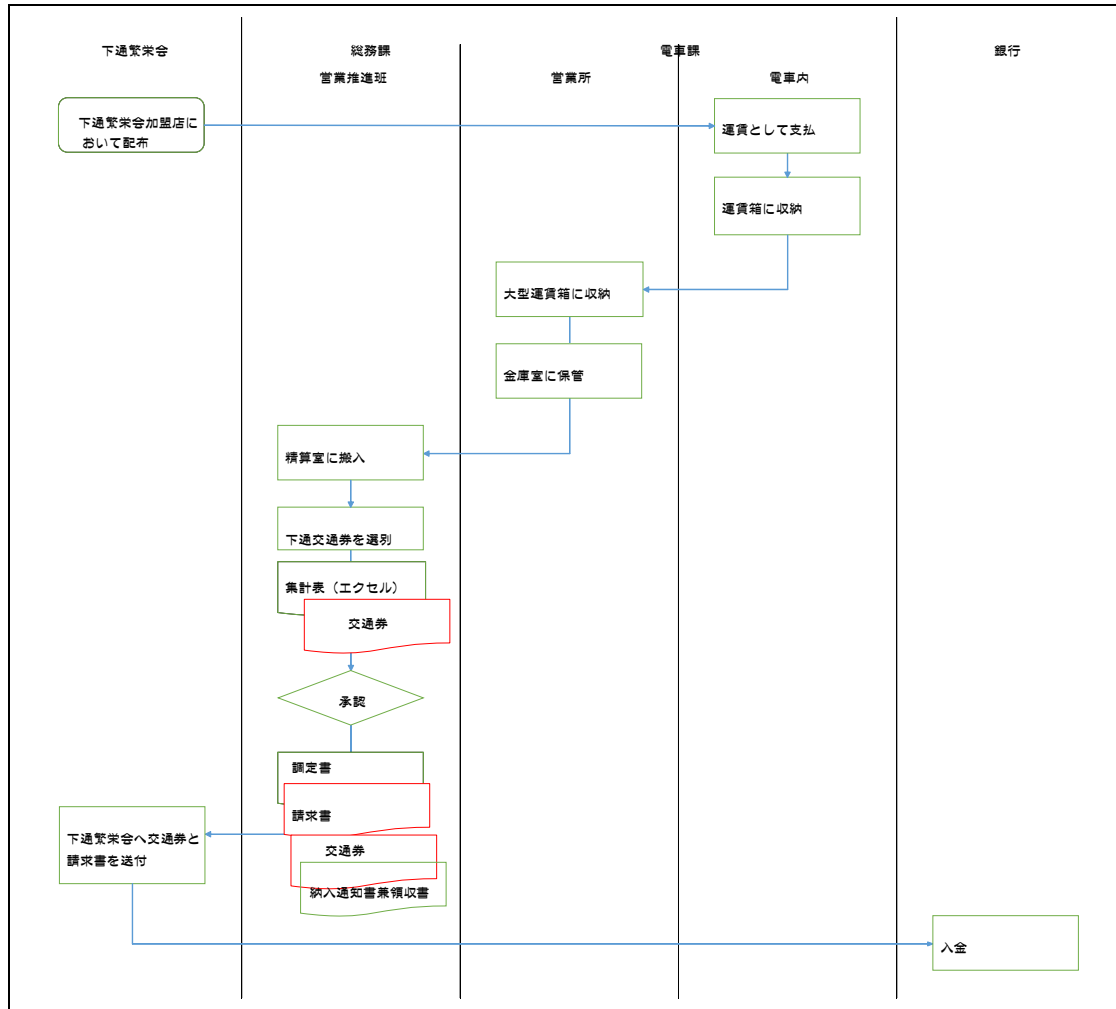


※4：金庫室入口



出所：(フロー図) 監査人作成、(写真) 監査人撮影

＜下通交通券（金券）での支払のフロー＞



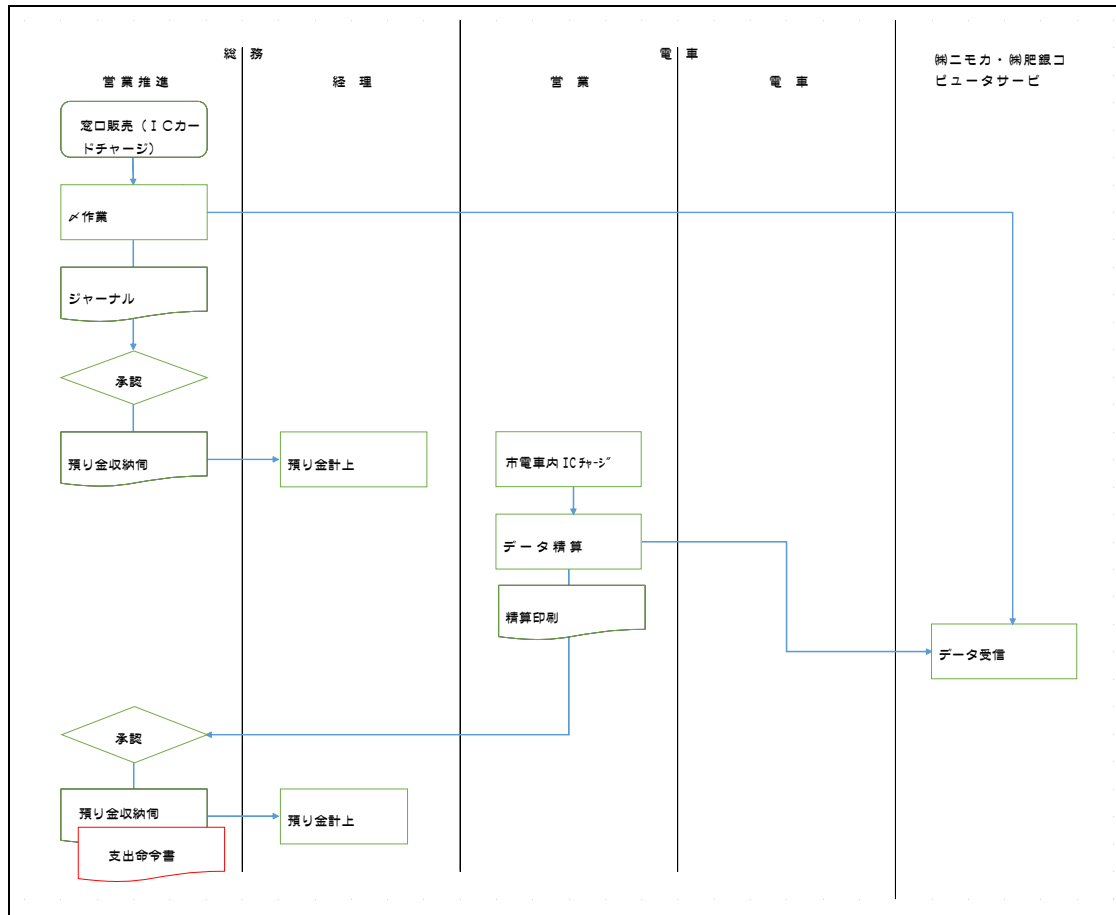
（フローの説明）

- ア. 下通交通券（以下「交通券」という。）は下通繁栄会加盟店の店舗で買物等をした時に配布される金券であり、電車運賃だけでなくバス等利用時にも使用可能である。利用者は市電車内で運賃として利用を行う。運賃として利用される場合には降車時に運賃箱に投入される（以後、精算室までは現金運賃と同様）。
- イ. 市交通局精算室では、現金を計測器に投入する前に現金取扱員３名により交通券が選別される。選別された交通券は集計され、精算室内のパソコンにエクセルデータとして入力される。エクセルデータの累計枚数と保管されている累計枚数についても現金取扱員の３名により確認される。
- ウ. 確認後、交通券は精算室内の金庫に施錠し保管している。月末にはエクセルデータを出力し、実際の枚数と突合を行う。異常がないことを確認し、調定書・請求書・納入通知書を作成する。
- エ. 請求書と交通券を下通繁栄会に送付する。

出所：監査人作成

＜IC カードチャージ＞

I Cカードチャージによる入金額は、いったん全額預り金として計上される。



(フローの説明)

- ア. 総務課営業推進班で窓口販売（現金チャージ）する場合には、レジを通す。窓口でチャージ出来るのはニモカカードのみである。
- イ. ペ作業時にはジャーナルを出力し、ジャーナルデータと手元現金とを突合し販売額を確定させる。販売額は全額預り金として計上される。また、チャージ額のデータは自動的に株式会社ニモカへ送信される。
- ウ. ICカードのチャージ金額は全てが預り金となるため別の手持ち金庫に保管。営業終了後、レジ締め担当の3名の職員で金額を確認後、清算室に保管され翌日に預かり金額を精算業務担当が再チェックし銀行に入金される。
- エ. ニモカカード及びくまモンのICカードに市電車内でチャージした場合には運賃とともに運賃箱に収納され、全額が預り金となる。ICカードリーダーから専用のメモリーカードによりデータを回収し翌日に預り金を算定するために精算印刷を行う。回収されたデータは自動的に株式会社ニモカ並びに株式会社肥銀コンピュータサービスへ送信される。
- オ. 預り金は他の現金運賃等とともに警備会社により銀行に輸送される。

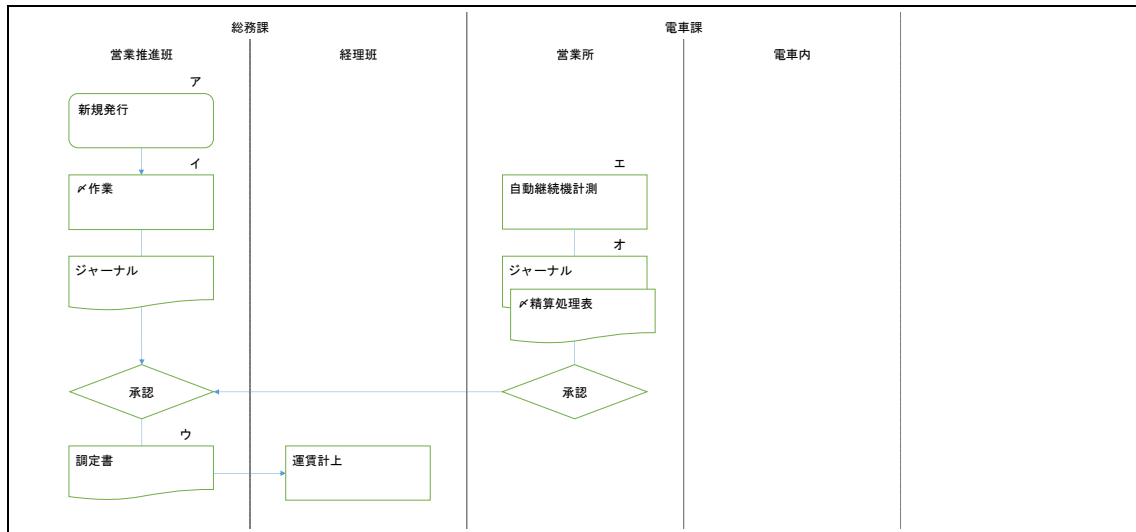
出所：監査人作成

（b）定期旅客運賃

定期旅客運賃には、前述のとおり、通勤定期、大人通学定期、小児通学定期、持参人式定期及び夏休み子ども定期がある。なお、定期券はニモカカードにのみ搭載可能であり、熊本地域振興 IC カードには搭載不能である。

以下では、夏休み子ども定期旅客運賃とそれ以外（通勤定期、大人通学定期、小児通学定期、持参人式定期）とに分けて説明する。

＜夏休み子ども定期旅客運賃以外＞



（フローの説明）

- ア. 総務課営業推進班において窓口販売する場合にはレジを通す。
- イ. 毎日のレ作業時にはレジよりジャーナルを出力し、手持ち現金とジャーナルデータを突合し販売額を確定させる。
- ウ. 販売額に基づき調定書が作成され、全額が運賃として計上される。
- エ. 営業所内の定期券自動継続機による定期券の更新料金は、総務課営業推進班の職員が火曜と金曜に計測に訪れることにより確定する。（※1）

※1：定期券自動継続機の計上時期については熊本市交通局会計規程において次のように規定している。

熊本市交通局会計規程

第 25 条 乗車料金等は、次の各号に定めるところにより取り扱うものとする。

- (1) 各営業日をもって当該営業日の乗車料収入とする。ただし、定期券自動更新機の乗車料金については、集金日をもって当該営業日の乗車料収入とする。

- オ. 総務課営業推進班職員は「定期券自動継続機」「レ処理」「精算」処理票」の手順に従い精算を行う。

出所：監査人作成

<夏休み子ども定期旅客運賃（窓口販売分）>

夏休み子ども定期旅客運賃（窓口販売分）に関する収納管理及び収益計上は、次のよう
に行われる。

ア.総務課営業推進班の窓口販売で販売する場合にはレジを通す。

イ.ℳ作業時にはジャーナルを出力し、ジャーナルデータと受払台帳の販売枚数と手持ち現金
を突合し販売額を確定させる。

ウ.販売額に基づき全額が運賃として計上される。

（c）団体旅客運賃

現金運賃等の収納管理は「（i）現金支払い普通旅客運賃等」と同様である。

（d）貸切旅客運賃

貸切旅客運賃に関する収納管理及び収益計上は、次のように行われる。

ア.利用者は乗車する日時・区間を指定して、交通局電車課に事前申し込みを行うことにより
市電を借り切ることができる。貸切電車には「レトロ調電車 101 号」を優先的に配車さ
れる。

イ.乗車区間はA系統又はB系統の片道である。往復の場合には料金が倍になる。乗車人数に
制限はなく 1 名から利用可能であり利用金額は指定区間当たり大人 12,000 円、小児 6,000
円であり、乗車人数のうち子供の人数が大人の人数より多い場合には小児料金が適用され
る。

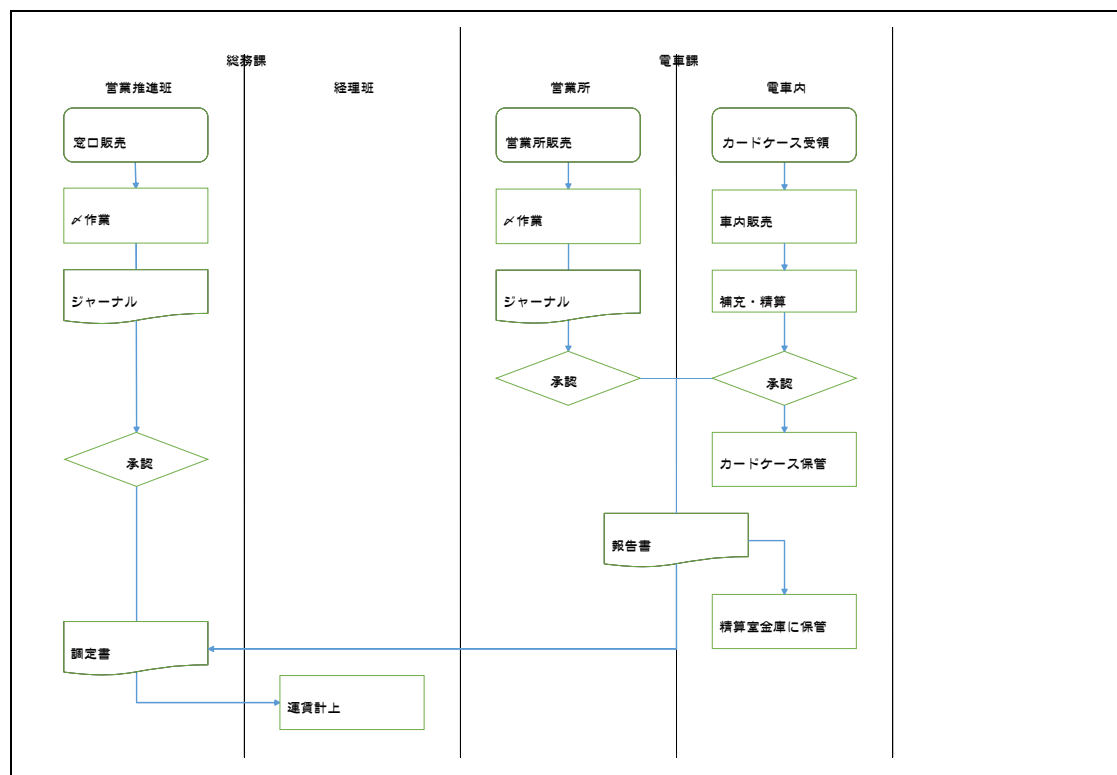
ウ.毎日のℳ作業時にはレジよりジャーナルを出力し、手持ち現金とジャーナルデータを突合
し販売額を確定させる。

エ.販売額に基づき調定書が作成され運賃として計上される。

オ.売上金は営業所金庫室に保管後、翌日に交通局清算室に輸送される。

(e) 特殊普通旅客運賃

＜特殊普通旅客運賃のフロー＞



(フローの説明：総務課における販売)

- ア. 窓口で販売する場合には、レジを通し、販売枚数については受払台帳に記帳する。
- イ. 毎日のﾍﾞ作業時にはレジ締め担当の3名の職員によりレジからジャーナルを出力し、ジャーナルと受払台帳及び手元現金を突合する。
- ウ. 「イ」における突合結果について上長の承認が行われる。確定させた売上に基づき、調定書が作成される。売上金額は精算室に保管され、翌日に売上金額を精算業務担当が再チェックし、銀行に入金する。

(フローの説明：電車課（営業所）における販売)

- エ. 窓口で販売する場合には、レジを通し、販売枚数については受払台帳に記帳する。
- オ. 毎日のﾍﾞ作業時にはレジからジャーナルを出力し、ジャーナルと受払台帳及び手元現金を突合する。突合結果につき上長の承認が行われる。電車内販売とともに報告書が作成され、総務課営業推進班に送付される。確定させた売上に基づき、調定書が作成される。

(フローの説明：電車課（電車内）における販売)

- カ. 市電車内で販売する場合には、乗務員が1日乗車券の入ったカードケースを運行管理者から受領し、市電車内で手渡しにより販売する。
- キ. 販売された1日乗車券は終業点呼時までには精算・補充される。営業所販売とともに報告書が作成され総務課営業推進班に送付される。確定した売上に基づき、調定書が作成される。
- ク. 売上金は営業所金庫室に保管後、翌日に市交通局精算室に輸送される。 出所：監査人作成

(ii) 営業窓口及び車内での現金収受以外に関する手続

運輸収益のうち、市交通局において現金の取扱いがなく直接銀行に入金されるものは以下のとおりである。

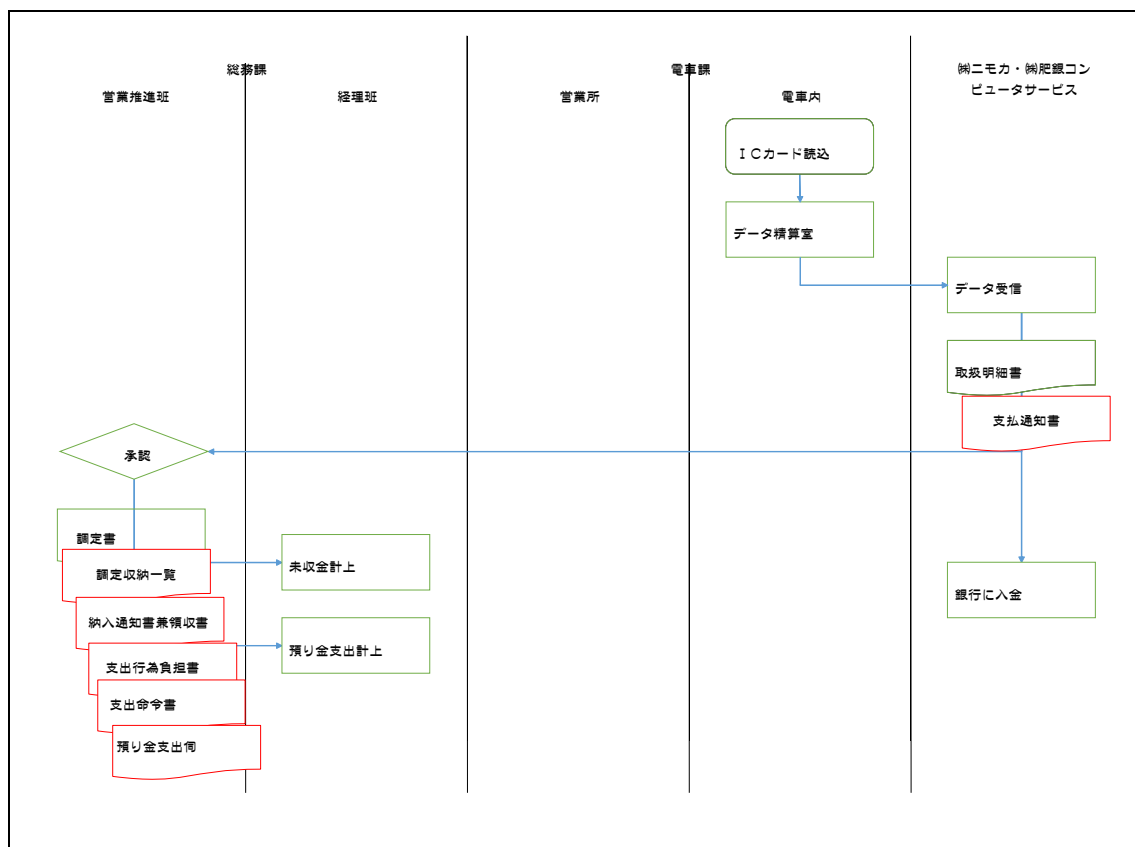
<現金の取扱いがなく直接銀行に入金される運輸収益>

- (i) IC カード支払普通旅客運賃（全国相互利用 IC カード・熊本地域振興 IC カード）
- (ii) 定期旅客運賃（委託販売分）
- (iii) 特殊普通旅客運賃（委託販売分）
- (iv) 熊本市優待証及びおでかけ IC 交付事業（さくらカード）
- (v) 旅名人の九州満喫きっぷ

現金運賃以外の運輸収益の収納管理及び収益計上フローは、以下のとおりである。

(a) IC カード支払普通旅客運賃（全国相互利用 IC カード・熊本地域振興 IC カード）

<IC カード支払普通旅客運賃のフロー>



(フローの説明)

ア. 利用者は乗車時と降車時に IC カードリーダーにタッチすることにより利用する。

イ. 利用データの回収は、IC カードリーダーから専用のメモリーカードにより行う。翌日、預り金を算定するための精算印刷を行う時に、自動的に株式会社ニモカ並びに株式会社肥銀コンピュータサービスへデータ送信される。

ウ. 株式会社ニモカでは、月末に取扱い明細書と支払通知書が作成され、総務課営業推進班に送付され

る。総務課営業推進班では、取扱い明細書と支払通知書から調定書・納入通知書兼領収書が作成される。

熊本地域振興 I C カード分は、月末には利用データから利用額を算出し、調定書・納入通知書兼領収書が作成される。株式会社肥銀コンピュータサービスからは支払通知書が送付される。

出所：監査人作成

なお、ニモカカードの利用時には運賃の 2%（端数切り上げ）のポイントが付与される。また、利用金額に応じてボーナスポイントも付与される。このポイントの有効期間は付与日から翌年の 12 月末までである。

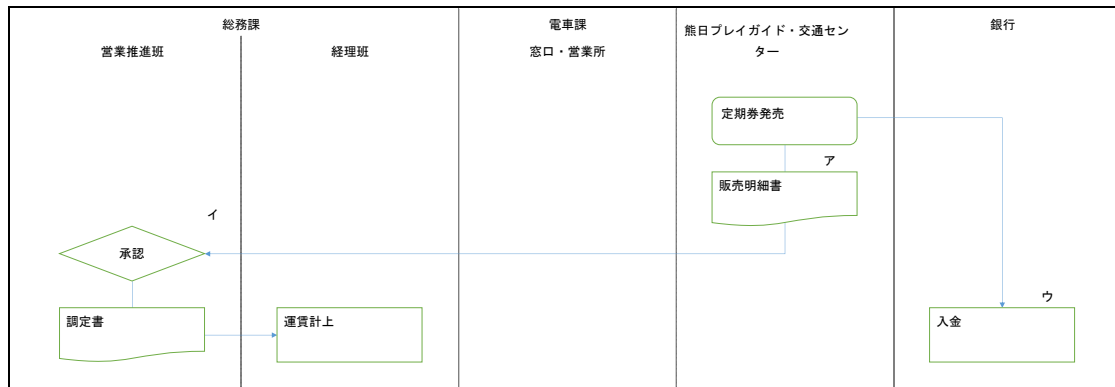
ポイントは、熊本市交通局 1 階営業窓口や交通センター窓口等で 1 ポイント＝1 円として IC カードにチャージできる。また、電車内で現金をチャージする時には自動でポイントが交換される。

交通局が付与したポイントは付与時に 1 ポイント＝1 円として売上から控除され、ポイントが失効しても返金等の処理は行われない。

（b）定期旅客運賃（委託販売分）

定期券の委託販売先は熊日プレイガイド及び交通センターである。

＜定期旅客運賃（委託販売分）のフロー＞



（フローの説明）

ア. 熊日プレイガイドと交通センターでは販売明細書が毎日作成され送付される。

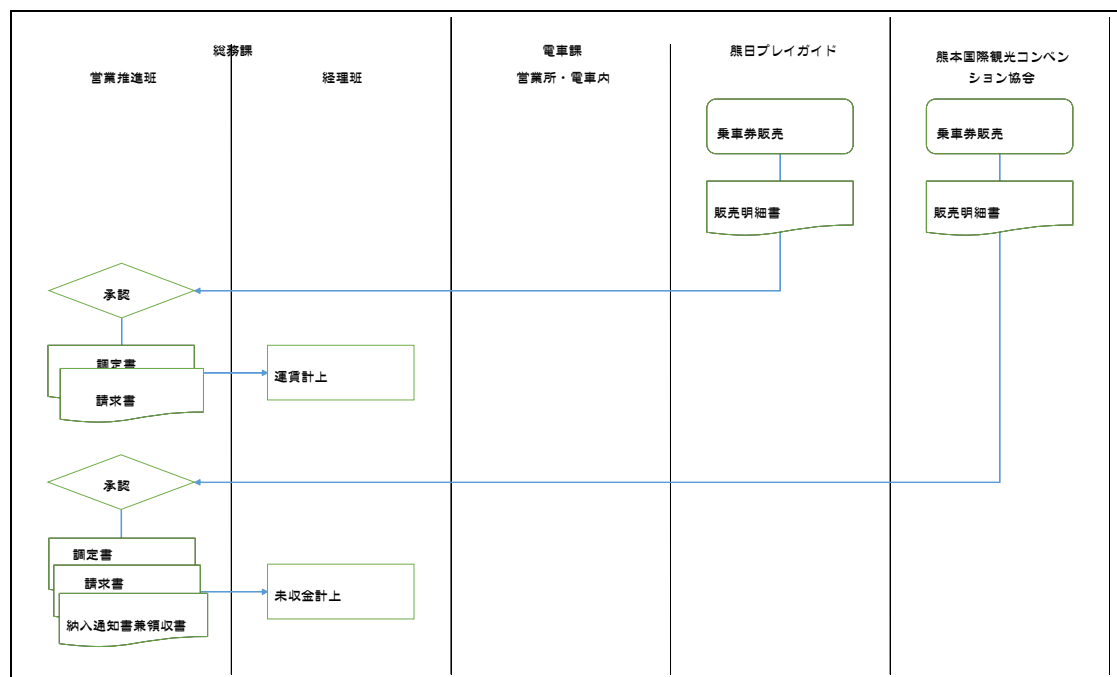
イ. 販売明細書の売上金額について承認が行われ、調定書が作成され、全額が運賃として計上される。

ウ. 販売明細書の売上金額が営業日ごとに預金に入金される。

出所：監査人作成

(c) 特殊普通旅客運賃（委託販売分）

＜熊本市電1日乗車券（委託販売分）のフロー＞

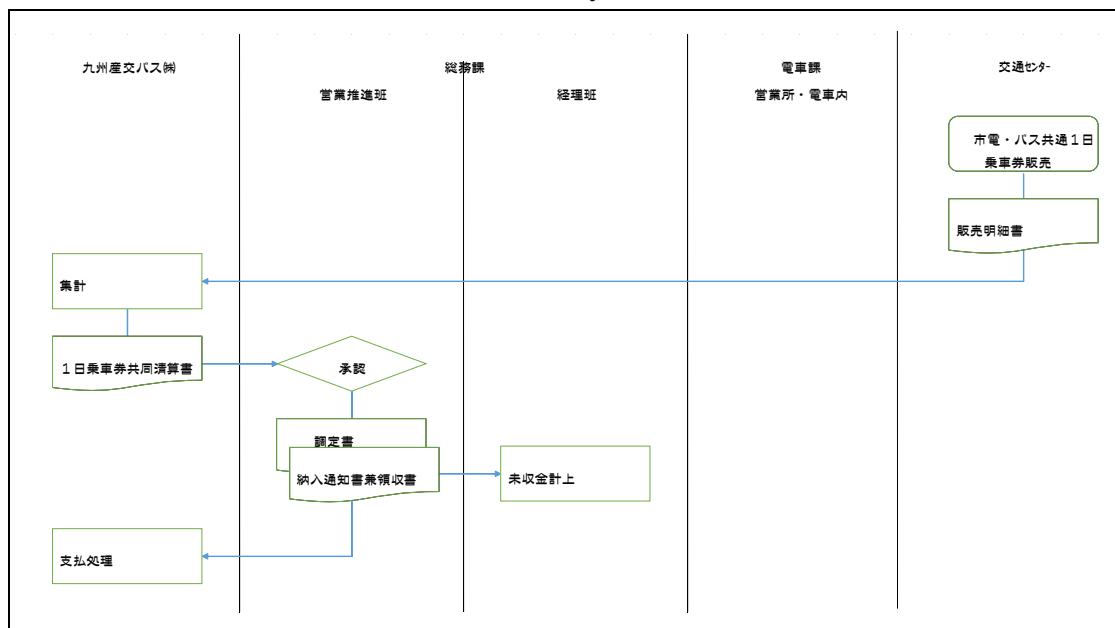


(フローの説明)

- ア. 熊日プレイガイドでは、販売明細書が毎日作成される。販売明細書は総務課営業推進班に送付される。
- イ. 営業推進班では内容を確認し、承認が行われ、調定書が作成される。
- ウ. (一財) 熊本国際観光コンベンション協会では、月に一度乗車券委託販売明細書が作成され、総務課営業推進班に送付される。
- エ. 営業推進班では内容を確認し、承認が行われ、調定書・請求書・納入通知書兼領収書が作成される。

出所：監査人作成

<電車・バス共通 1 日乗車券（わくわく 1 Day パス）のフロー>

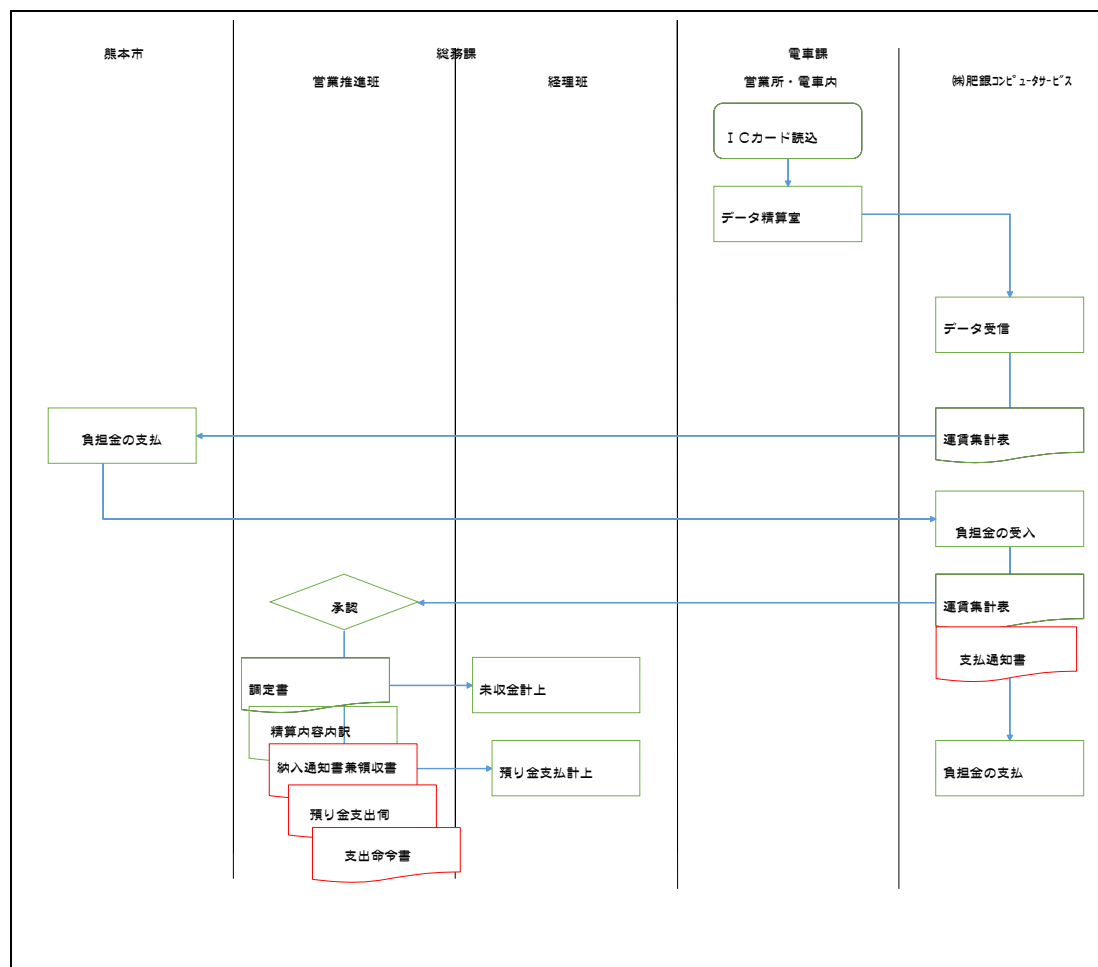


(フローの説明)

- ア. 交通センター販売分は、参画各社の売り上げに応じて配分される。各社の配分額を決定するために九州産交バス株式会社において 1 日乗車券共同精算書が作成される。
- イ. 1 日乗車券共同精算書に基づき調定書・納入通知書兼領収書が作成される。
- ウ. 九州産交バス株式会社は精算内容に基づき各社に売上金を支払う。

出所：監査人作成

(d) 熊本市優待証（さくらカード）及びおでかけ IC 交付事業
 <熊本市優待証（さくらカード）及びおでかけ IC 交付事業のフロー>



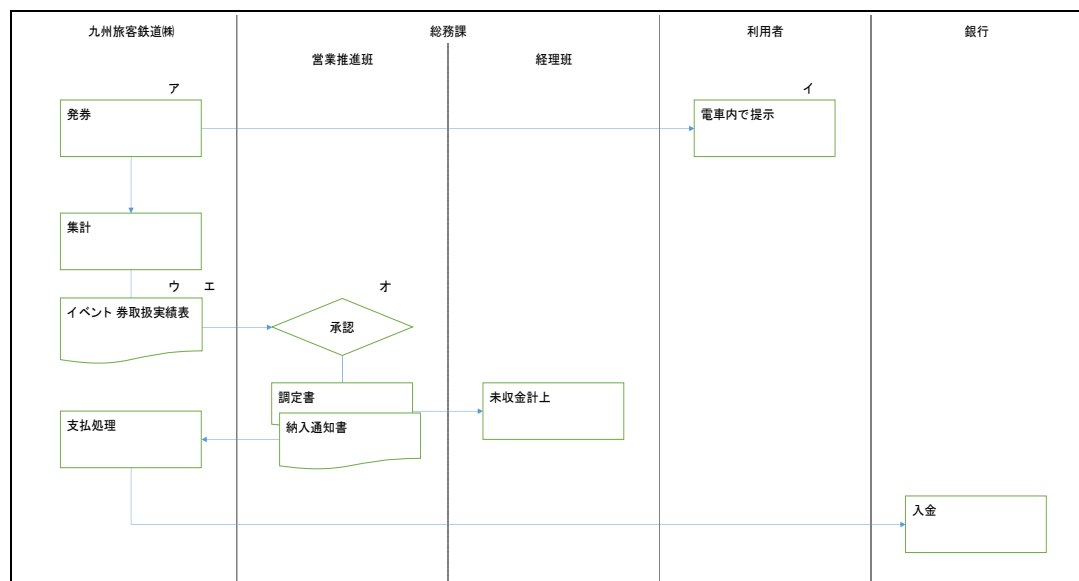
(フローの説明)

- ア. おでかけ IC カード利用者は乗車時に IC カードリーダーにタッチさせる。降車時にはさくらカードを乗務員に提示後に IC カードリーダーにタッチさせる。
- イ. 利用データの回収は、IC カードリーダーから専用のメモリーカードにより行われ、翌日、預り金を算定するための精算印刷を行う際に、自動的に株式会社肥銀コンピュータサービスへ送信される。
- ウ. 市はおでかけ IC カード利用実績に基づき、市負担分から利用者負担分を除いた実質負担分を㈱肥銀コンピュータサービスに支払う。
- エ. 市交通局ではおでかけ IC カード運賃集計表からおでかけ IC カード利用額の精算表を作成し、調定を行う。
- オ. 株式会社肥銀コンピュータサービスは、利用者負担分と市実質負担分の合計額を市交通局に振り込む。

出所：監査人作成

(e) 旅名人の九州満喫きっぷ

<旅名人の九州満喫きっぷのフロー>



(フローの説明)

ア. 旅名人の九州満喫きっぷは九州旅客鉄道が発券する。

イ. 利用者は電車内で乗務員に提示することにより利用する。

ウ. 九州旅客鉄道ではイベント券取扱実績表が毎月作成され、翌月の中旬に市交通局に送付される。

エ. イベント実績表には発売枚数及び市交通局へ支払う金額が記載されており、支払い金額は発売枚数あたり 310 円である (※1)。

※1: 運賃の設定に関しては次のとおり規定されている。

熊本市軌道条例

第 6 条 管理者は、事業上必要と認めるときは、他の交通機関と連絡運輸を行うことができる。

2 前項に規程する連絡運輸による運賃は、他の交通機関と協議の上、連絡運輸を行うそれぞれの乗車区間に対応する運賃の合算額の範囲内で管理者が定める額とする。

オ. 市交通局営業推進班では、イベント実績表の金額について承認が行われ、調定書・納入通知書兼領収書が作成される。

出所: 監査人作成

(f) 無料乗車券

無料乗車券に関して、熊本市軌道条例及び同施行規程において次のとおり規定している。

<無料乗車券に関連する規定>

○熊本市軌道条例

(無料乗車券)

第 7 条 管理者は、事業上その他特別の理由により必要があると認めるものに対しては、無料乗車券を発行することができる。

○熊本市軌道条例施行規程

(無料乗車券の発行)

第 5 条の 2 条例第 7 条に規定する無料乗車券は、交通局の職員が公務上の理由により市電を利用する場合及び交通局の事業に特に貢献があったと管理者が特に認めた場合に発行することができるものとする。

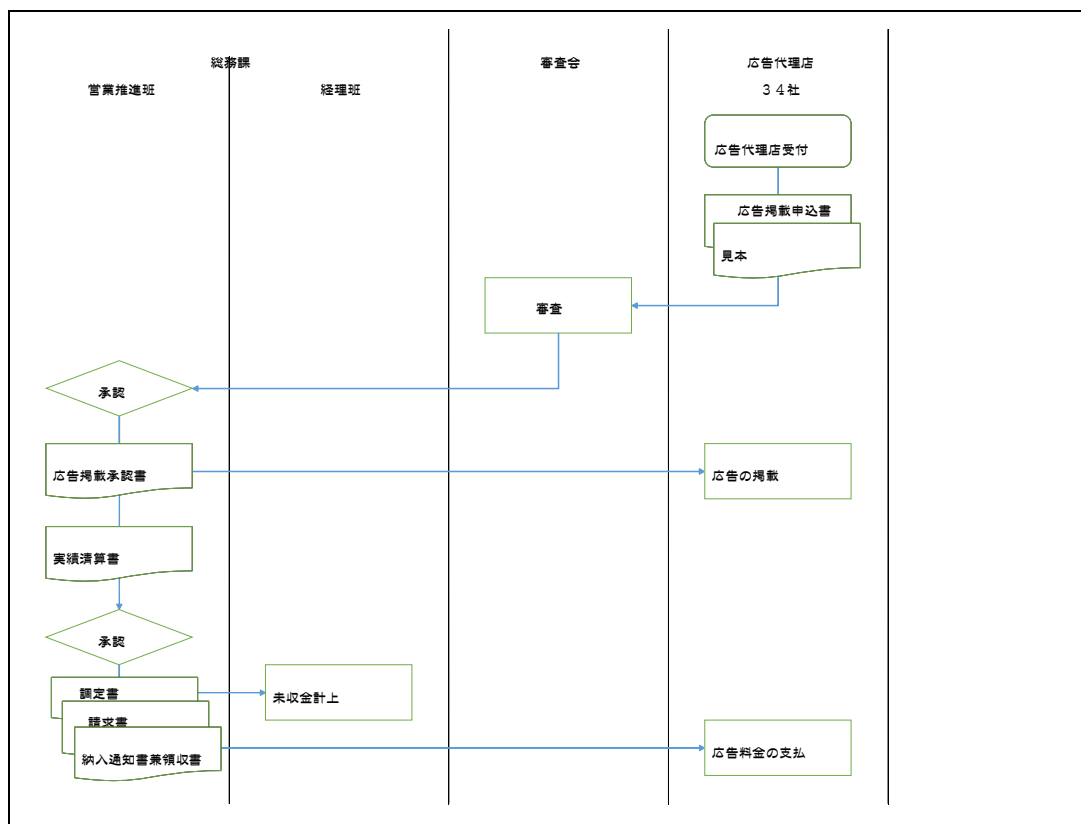
現在交付されている無料乗車券は、市交通局の職員が公務上の理由により市電を利用する場合のみであり、市交通局の事業に特に貢献があったと管理者が特に認めた場合に該当する者はいない。

公務上の理由により無料乗車券が必要な交通局の職員は、無料乗車券を収納ケースから取り出し使用する。使用後は収納ケースに返却を行い、営業終了時には全ての無料乗車券が返却されているのを確認の上、金庫に保管する。

(イ) 運輸雑収益

運輸雑収益のうち、主な項目である広告料の事務手続フローについては以下のとおりである。

< 広告代理店受付のフロー >



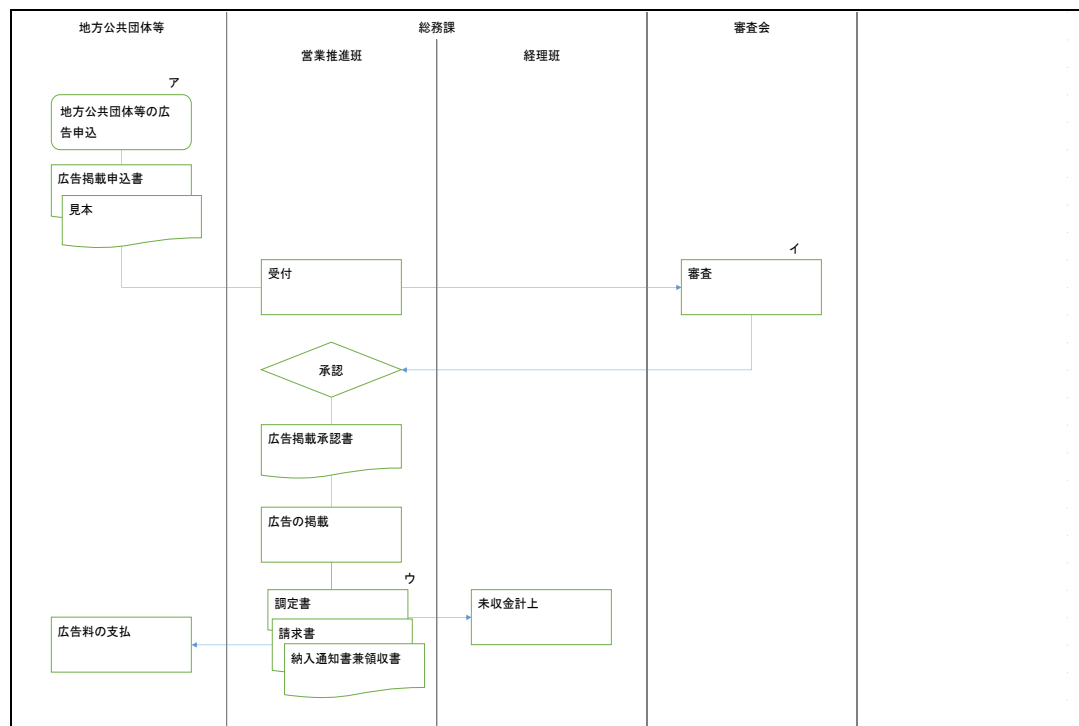
(フローの説明)

ア. 申込者は広告掲載申込書と広告の見本を作成し、広告代理店に申込を依頼する。

イ. カラー広告（ラッピング車両）については熊本市交通局外側広告審査会の審査を受ける。電車内の
 広告については総務課営業推進班の審査を受ける。

ウ. 各社の 1 か月分の広告掲載額を計算し、調定が行われる。 出所：監査人作成

< 地方公共団体及び地方公共団体に準ずる団体の広告申込のフロー >



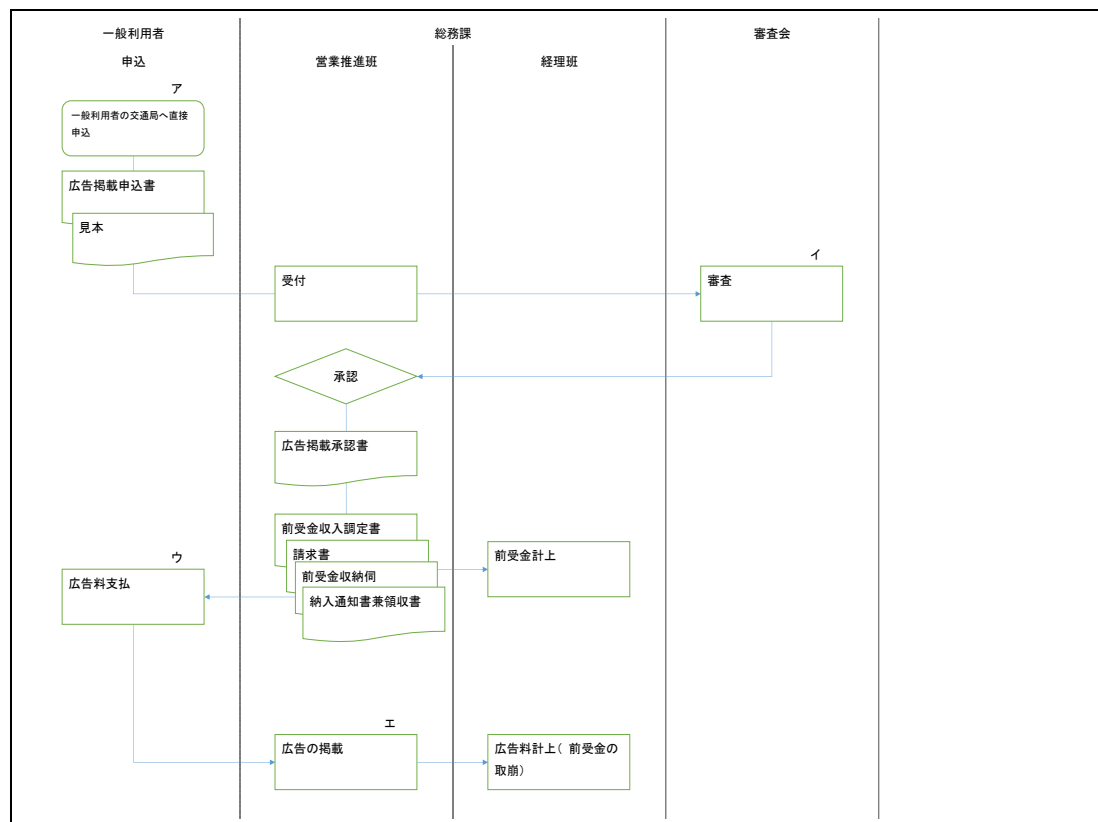
(フローの説明)

ア. 広告掲載を希望する地方公共団体等は、直接、市交通局に申込み。

イ. カラー広告（ラッピング車両）については熊本市交通局外側広告審査会の審査を受ける。電車内の
 広告については総務課営業推進班の審査を受ける。

ウ. 広告掲載後に広告料の調定が行われる。 出所：監査人作成

<一般利用者による市交通局窓口への申込のフロー>



(フローの説明)

- ア. 申込者は広告掲載申込書と広告の見本を作成し、交通局に直接申し込む。
- イ. カラー広告（ラッピング車両）については熊本市交通局外側広告審査会の審査を受ける。電車内の広告については総務課営業推進班により審査を実施。
- ウ. 一般利用者の交通局への直接申込は前払いである。
- エ. 広告が掲載されることにより役務提供となり調定書が作成され、広告料が計上される。

出所：監査人作成

④監査の結果

(ア) 車内販売用カード式乗車券等取扱要綱について

乗務員が運行管理者から受領するカードケース内の 1 日乗車券の枚数は、「車内販売用カード式乗車券等取扱要綱」別表に定められている。しかし、別表記載の券種には、すでに廃止されたものや金額の改定があったものがある。

当該別表の記載状況と、実際の運用状況を比較すると、次のとおりである。

<別表の記載状況と実際の運用状況の比較>

現状の要綱			実際の運用状況		
券種		乗務員	券種		乗務員
		電車課所属			電車課所属
乗車券	市電専用 大 400 円券	6	乗車券	市電専用 大 <u>500</u> 円券	6
	市電専用 小 200 円券	4		市電専用 小 <u>250</u> 円券	4
	パス県内 大 2,000 円券	1		パス県内 大 2,000 円券	1
	パス県内 小 1,000 円券	1		<u>廃止</u>	
	パス指定① 大 700 円券	2		パス指定① 大 700 円券	2
	パス指定① 小 350 円券	1		<u>廃止</u>	
	パス指定② 大 900 円券	2		パス指定② 大 900 円券	2
	パス指定② 小 450 円券	1		<u>廃止</u>	
	計	18		計	<u>15</u>
おでかけ券	500 円券	2	おでかけ券	<u>廃止</u>	
	1,000 円券	4		<u>廃止</u>	
	計	6		計	<u>0</u>
カード式乗車券	普通		カード式乗車券	普通	
	1,000 円券	5		<u>廃止</u>	
	3,000 円券	2		<u>廃止</u>	
	5,000 円券	2		<u>廃止</u>	
	通学			通学	
	1,000 円券	5		<u>廃止</u>	
	3,000 円券	2		<u>廃止</u>	
	5,000 円券	2		<u>廃止</u>	
	計	18		計	<u>0</u>
I C	—	—	I C	<u>でんでんニモカカード</u>	2
	計	—		計	<u>2</u>

出所：車内販売用カード式乗車券等取扱要綱別表

【意見】

「車内販売用カード式乗車券等取扱要綱」別表の規定内容と実際の運用状況とに、乖離

が生じている。現行要綱は現在見直し作業中とのことであり、現行要綱を年度内に廃止し、新たな要綱を策定するとのことである。

「車内販売用カード式乗車券等取扱要綱」別表は、券種の追加や廃止、販売量の変化に応じて適時に改定すべきであり、要綱等の見直しについては継続的に検討することが望ましい。

(イ) 団体旅客運賃の收受方法について

熊本市軌道条例施行規程第4条第1項第3号によれば、団体旅客運賃は大江営業所及び大江営業所上熊本車庫にて收受することになっている。

<団体旅客運賃の收受場所>

(運賃の收受及び乗車券の発売場所)

第4条 運賃の收受及び乗車券の発売は、次の各号に定めるところによる。

～ 省略 ～

(3) 貸切旅客運賃の收受団体旅客運賃の收受

大江営業所及び大江営業所上熊本車庫にて收受する。

～ 省略 ～

出所：熊本市軌道条例施行規程

しかし、現状における実際の收受方法は、降車時に代表者が料金を一括して運賃箱に投入することとなっている。

そのため、熊本市軌道条例施行規程における運賃收受場所の規定と、現状における実際の運用方法とが乖離している。

団体旅客運賃の收受方法については、①大江営業所もしくは大江営業所上熊本車庫において事前又は事後的に收受する方法（規定の方法）と、②電車内において降車時に代表者が料金を一括して運賃箱に投入する方法（現状における実際の運用方法）とがある。

規定どおりに收受する方法（①）とした場合、事前に営業所で団体旅客運賃を收受するならば、実際の乗車人数が変動した場合には精算が必要となる。また、事後に收受する場合には未収金の管理が必要となり貸倒のリスクも発生する。

市電車内で運賃を支払う方法（②）とした場合には、運賃收受の手間が発生することになるが、代表者が一括して支払うため運賃收受の手間の増加は比較的少ない。

【指摘】

規程の内容と現状における実際の運用方法とに乖離が生じている。規定の内容に即した收受方法と、現状における実際の收受方法とを検討した結果、現状における実際の收受方法の方が妥当であると考えられる。

よって、熊本市軌道条例施行規程第4条第1項第3号の規定については、団体旅客運賃の收受は市電車内で行うという実際の運用方法に即して改定すべきと考える。

(ウ) ニモカカードに付与されるポイントの会計処理について

ニモカカードの利用者には利用の程度に応じてポイントが付与される。付与されたポイントは、付与日から起算して翌年の12月末日まで有効であり、有効期間内であれば1ポイントを1円としてカードのチャージ額に交換できる。ただし、ニモカカード以外のカード利用者にはポイントは付与されない。

ポイント付与の実績は、株式会社ニモカから市交通局への支払通知書で明らかにされており、ポイント付与分が運賃実績に基づく精算額からマイナスされて入金される。

このように、ニモカカードのポイントは、市交通局からみれば付与されたポイント分だけ入金が増加することになる。このため、市交通局では当該入金のマイナス分を運輸実績に基づく運賃収益から減額し、減額後の純額を普通運賃収益として計上している。

ここで、当該ポイント及びその発行に伴う入金額の減少分については、その会計上の性格が問題となる。

付与されたポイントは、市交通局への入金時にはマイナスされるが、利用者がポイントをチャージに交換した時点でICカード残額に加算され、運賃の支払いやコンビニエンスストア等での買い物に利用される。つまり、付与されたポイントは、その一部が現金のチャージを経ることなく運輸実績に加算され、将来的には運賃収益として計上される可能性があることになる。

民間の企業会計においては、このようなポイントに関して特別の会計処理基準は存在せず、多くの企業が企業会計原則に則り会計処理を行っているようである。民間企業におけるポイントの会計処理については、金融庁が平成20年7月に公表した「ポイント及びプリペイドカードに関する会計処理について（改定）」に詳述されている。

同報告によれば、ポイントの会計処理に関しては実務上、概ね以下の処理方法のいずれかが採られているようである。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">a) ポイントを発行した時点で費用処理b) ポイントが使用された時点で費用処理するとともに、期末に未使用ポイント残高に対して過去の実績等を勘案して引当金計上c) ポイントが使用された時点で費用処理（引当金計上しない） |
|--|

また、これらの処理方法のうち、b)の処理方法が採用されることが多いことが述べられている。

ところで、改正後の公営企業会計基準においても、このようなポイントに関する会計処理の基準は示されていない。しかし、改正の趣旨として、現行の民間会計処理の考え方を最大限取り入れたものとすることが示されており、また、引当要件に合致する引当金の計上義務化に関する規定や発生主義による収益計上という現行会計基準の考え方からすれば、ポイントに関する会計処理に関しても、民間企業と同様の考え方に基づき処理を行うことが適切であろう。

上記の方法は大別すると引当金を計上する方法と、ポイントの発行時又は利用時に費用処理する方法とに分類される。

現状の処理は入金額をもって収益を計上しており、上記処理方法のいずれにも該当しない。これは現金基準による処理方法であり、差額を売上値引きとする可能性が生じる。

なぜなら、仮に入金額で収益額を確定させるとすれば、利用実績値と入金額との差額は売上値引きであると考えざるを得なく、これは売上の減少と解される。また、このような売上の減少は現行条例上、利用金額の減免または取り消しとしか解釈できない。

このように、差額分を売上値引きと解するならば、軌道条例及び軌道条例施行規程にその旨を定める必要がある。しかし、現行の規定ではこれに該当する条文がない。また、熊本市電 IC カードポイント規程の規定においてもポイントを現金チャージとして換算する旨の規定はあるが、運賃の減免と解されるような文言は見当たらない。

さらに、売上値引きは、例えば小売業では販売した商品や製品に傷・汚れ・品質不良などがあつた場合に行われるものである。これを軌道事業に当てはめると、運行遅延や電車内環境の不備等がある場合に行われるべきものということになる。

これらのことを考え合わせると、当該差額分は売上値引きにあたらないと考えられる。

次に、いずれかの時点での費用処理について考える。

差額分を費用として捉える場合、最も適当と考えられる勘定科目は何かが問題となる。

一般的に、このようなポイントを付与する目的は顧客の定着や囲い込みであり、販売促進のためであると考えられる。あるいは、熊本市電 IC カードポイント規程に定める現金チャージへの換算は利用者への利益供与にほかならず、お客様への金員等の支出、すなわち交際費に該当する。

このような観点からは、市交通局が負担している付与ポイントの差額分は販売促進・乗客誘致に関する費用であると考えるのが相当である。また、ポイントの使用時点及び使用額を把握するのは困難であることから、入金差額を上記 a) のポイント付与時の費用額と捉え、差額の全額を運輸管理費の乗客誘致費で処理することになると考えられる。

最後に、ポイント引当金計上の要否についてである。

上記 b) の処理方法では、期末に未使用ポイント残高に対して過去の実績等を勘案して引当金計上することとされている。また、実際にこの方法により、期末時点で要引当額を見積ったうえで引当金を計上している民間企業も多数存在する。なお、地方自治体の例では東京都交通局において「ポイントサービス引当金」として計上している（平成 28 年度で 1,462 千円）。

しかしながら、現状では、市交通局が入手するニモカカードのポイント付与分に伴う入金減額と運輸実績報告からは、ポイントの利用について、ポイントの利用実績を推定することができない状態である。

このため、引当金の要件のひとつである、将来負担額の合理的な見積りが不可能であり、引当金を算定することができない。

また、引当金は過去の事象から生じる将来の負担を見積もるものであるが、当該ポイントの場合は、将来的に収益として還元される部分も存在することから、どちらかと言えば収益の繰延的な要素も多分にある。しかしこれもまた繰延部分の算定が容易ではない。

このように考えると、実務的な処理としては、入金差額分についても収益として計上するとともに入金差額分の全額を販売促進のための費用と捉え、入金時に乗客誘致費として一括費用処理することが適当である。

なお、上記のとおり入金差額分を収益と費用との両建て計上とした場合、消費税上の課税売上等に影響を及ぼす可能性がある。

ポイントに関する消費税の取扱いについては、税務大学校の研究部高安満教授による税務大学校論叢第 58 号「マイレージサービスに代表されるポイント制に係る税務上の取扱いー法人税・消費税の取扱いを中心にー」が公表されており、実務上の参考になると思われる。

同論叢によれば、ポイントの性格は、「現状の利用のされ方をみると、ポイントの性格は、1 売上値引、2 売上割引、3 おまけ景品(販売促進費)、4 民法でいう予約に似たもの、5 売上前受金、6 企業通貨などが考えられ、その価値の認識と測定において、各々が混在していて一つに特定することはできないのではないかと思われる」と述べられており、一律に判断できるものではないことが示されている。また、消費税上の処理として以下の方法が述べられている。

「現在のポイントは色々な性格が混在しているため、その発生、流通、利用等の各取引時点における対価性(無償取引)の有無とその取引の性格から、ポイントの課税判定すべきと考える。そして、擬似貨幣と考えられる企業通貨としてのポイントを、そのある位置(形態)から検討すると、次のような取扱いが相当と考えられる。

- 1 ポイントの発生、発行、付与時は不課税
- 2 ポイントの流通(企業間、消費者間、消費者と媒介業者間)では、交換、売買ともに非課税(企業間での新規発行は 1 の不課税と同取扱い)
- 3 ポイントの利用(消費者と発行企業(提携企業を含む)間)では、
 - ・景品交換は不課税(景品の仕入れは課税取引)
 - ・商品券交換は不課税(商品券利用時は課税取引)
 - ・電子マネー交換は不課税(電子マネー利用時は課税取引)
 - ・現金交換(キャッシュバック)は課税(対価の返還) (提携企業の場合は不課税)
 - ・値引割引(支払代金の控除相殺)は不課税(差額支払金額の対価が課税取引)
- 4 ポイント利用に係る提携企業からの請求等は、
 - ・支払側は課税(販売促進費)
 - ・入金側は不課税
- 5 ポイントの期末残高は対象外

(国税庁ホームページ：税大論叢 論叢 58 号より抜粋のうえ転載)

ポイントの消費税上の取扱は、上記のように個別事例で判断されるべき事項である。したがって、会計処理方法を変更する場合には課税当局と十分に打ち合わせを行い、慎重に取扱を判断することが望ましい。

【意見】

現状では入金マイナス分を運輸実績に基づく運賃収益から減額し、売上高から控除する形となっているが、当該マイナス分については乗客誘致費の科目で計上し、運賃収益の額は実績値の全額を計上すべきと考える。

また、課税当局と打ち合わせのうえ、ポイントの処理に関して消費税上の取扱を判断することが望ましい。

(エ) おでかけ IC カード収入に係る情報開示について

おでかけ IC カードは熊本市優待証及び乗車券交付事業として行われている。おでかけ IC カードに係る収入（以下「当該負担金」という。）については、高齢者等の利便性の向上（社会参加の促進と福祉の向上）を図ることを目的として無料とした運賃の費用補填として、市と市交通局的の双方で負担しているもののうち、市負担分を市交通局が収受したものである。

	高齢者 2 割負担	障がい者 1 割負担
所管部署	健康福祉課	障保福祉課
会計	一般会計	一般会計
款	民生費	民生費
項	社会福祉費	社会福祉費
目	社会福祉総務費	障がい保健福祉費
大事業	高齢者、障がいのある人などへの生活支援	高齢者、障がいのある人などが豊かに暮らせる健康づくり
中事業	高齢者元気生きがい推進事業	安心して生活を営み社会参加できる環境づくり
小事業	熊本市優待証交付経費	熊本市おでかけ IC カード関係経費（障がい）

運賃収入となるべき金額に対する当該負担金の割合は、高齢者分が 7 割、障がい者分が 6 割であり、当該負担金は全額が営業収入に計上されている。残りの部分については市交通局が当事業に対して負担した形となっているが、この部分は財務諸表上表示されることはない。

【意見】

おでかけ IC カード事業に係る市交通局的の負担部分については、市の施策に対する市交通局的の貢献であると考えられる。市の施策との関係性を明らかにするために、市交通局的が負担した部分については注記等で明らかにすることが望ましい。

(オ) 熊本地域振興 IC カードの取扱規程について

市交通局では、平成 26 年 3 月より市電 IC カードシステムを導入しており、全国相互利用 IC カードとして株式会社ニモカが発行する「nimoca カード」を採用している。

熊本市電 IC カード取扱規定には、市電において旅客の運送等に使用できる IC カードとして、「nimoca カード」と「相互利用 IC カード」（株式会社ニモカが定める nimoca カードの取扱規則に規定する相互利用先の IC カード）が規定されている。

＜市電車内で運賃支払いに利用できる IC カードの規定＞

第 3 条 市電において旅客の運送等に使用できる IC カードは、次の各号のとおりとする。

- (1) 株式会社ニモカが発行する nimoca カード
- (2) 株式会社ニモカが定める nimoca カードの取扱規則(以下「IC カード発行事業者規則」という。)に規定する相互利用先の IC カード(以下「相互利用 IC カード」という。)

出所：熊本市電 IC カード取扱規程

しかし、平成 27 年 8 月より運用を開始している「熊本地域振興 IC カード」については、熊本市電 IC カード取扱規程で市電において旅客の運送等に使用できる IC カードとして規定されていない。

【指摘】

IC カードの使用実態に合わせて、「熊本地域振興 IC カード」についても、市電において旅客の運送等に使用できる IC カードに規定すべきである。

(カ) 現金運賃収入の管理について

大江営業所と上熊本車庫の窓口では 1 日乗車券の販売を行っている。そこで、窓口では 1 日乗車券の販売用の両替金を保有している。

1 日乗車券販売用の両替金は、入金や釣銭の受け渡しにより、金種に偏りが生じることもあるため、金種を調整する必要がある。

1 日乗車券販売用の両替金の金種を調整するため、市電車載の運賃箱を営業所において開錠し、1 日に 1 回程度、両替金の補充を行っている。

両替金の管理に関しては、平成 14 年度熊本市包括外部監査では次の指摘があった。

＜平成 14 年度熊本市包括外部監査での指摘事項＞

L パーサー（超低床電車車掌）（監査人注）所持の両替資金については、金庫に直結できないため、別途管理することになっている。しかし、営業所内金庫室におかれてはいるものの施錠はなく、一部両替金に利用されることがあり、これでは、現金紛失等のトラブル発生の可能性があり、管理上問題が残る。したがって L パーサー分は施錠をするなど一定のルールのもとで厳重に保管すべきであり、両替金が必要であれば所定の手続きを定め遵守すべきである。

注：「L パーサー（超低床電車車掌）」は、現在「トラムガイド（超低床電車車掌）」の名称となっている。

出所：平成 14 年度熊本市包括外部監査報告書

Lパーサー（超低床電車車掌）所持の両替資金については、現状ではトラムガイド両替機を使用し、開錠することなく大型運賃箱に運賃を収納することに変更となっており、措置済みである。

一方、運賃箱については、営業所内で開錠できるため、現金紛失等の発生可能性に関してはリスクが残ったままである。

このリスクについて、市交通局は、「営業所での現金取扱い時には運行管理者及び監督の複数人での立会のもと行うこと」を所定の手続きとして遵守することで、現金紛失等の発生可能性に関するリスクを低減することができるとしている。

しかし、運賃箱の現金総額をカウントする前に、運賃箱の現金を両替金として流用することは、現金紛失等のリスクがないとは言えないと考えられる。

なお、営業所では、1日乗車券販売用の両替金だけではなく、運賃箱の両替金を補充するための両替金も保有している。この両替金は毎週金曜に金種表とともに市交通局精算室から輸送される。当該両替金を、1日乗車券販売用の両替金にも適用することで、運賃箱を開錠して両替金に流用する事態が避けられると考えられる。

また、週に一度の両替金の補充では足りないようであれば、毎週月曜と木曜に定期券自動更新機用の両替金を営業所に輸送する際に一緒に輸送する等、回数を増やして対応することも可能と考える。

【意見】

営業所内で運賃箱を開錠し、運賃箱の現金総額をカウントする前に運賃箱の現金を両替金補充に流用することによる現金紛失の発生可能性をより低下させるため、運賃箱の補充用両替金を営業所窓口販売用の両替金の補充と兼用することが望まれる。

（キ）定期旅客運賃の前受金処理について

定期券を新規に発行した場合及び自動継続機により定期券を更新した場合に収受する料金は、全額が運賃として調定され、当該年度の営業収益に計上されている。

定期券は1か月又は3か月の利用が可能であり、入金額のうち、債務を履行していない部分もあり、発生主義の考え方に基づけば、その部分については前受金として処理すべきである。

＜地方公営企業法における発生主義に関する規定＞

第二十条 地方公営企業においては、その経営成績を明らかにするため、すべての費用及び収益を、その発生の実実に基いて計上し、かつ、その発生した年度に正しく割り当てなければならない。
--

出所：地方公営企業法

＜前受金に関する規定＞

（前受金）

第53条 課長は、既に現金を受け入れたもののうち、債務を履行していないものについては、

これを前受金として次の各号に掲げる区分により整理しなければならない。

- (1) 営業前受金
- (2) 営業外前受金
- (3) その他前受金

(前受金の収入)

第 54 条 前条の前受金は、その債務が履行されたときは、交通事業の収入の収納の例により取扱わなければならない。

出所：熊本市交通局会計規程

しかし、市電定期券は nimoca のシステムにて発券しており、現在のシステム仕様では発売した定期券の有効期間を管理する機能はなく、年度末などの特定の日付を区切りとした有効期間等の集計及び把握は困難である。

このため、定期旅客運賃については、地方公営企業法施行令第 10 条第 1 号ただし書を適用し、当該利用者との契約行為の事実が発生した「発売日」をもって、その日が属する年度の収益として計上している。

＜収益の年度所属区分＞

第十条 地方公営企業の収益の年度所属は、左に掲げる区分による。

- 一 主たる収益及び附帯収益については、これを調査決定した日の属する年度。但し、これにより難い場合においては、その原因である事実の存した期間の属する年度

出所：地方公営企業法施行令

なお、市交通局が試算した平成 28 年度末における推定の定期旅客運賃前受金額は 20,186 千円である（1 か月定期は平成 29 年 3 月分定期旅客運賃の半月分、3 か月定期は平成 29 年 1 月分定期旅客運賃の半月分、2 月分の 1.5 か月分、3 月分の 2.5 か月分前受金が残っていると仮定して試算）。

これは総資産に対して約 0.23%、運輸収益に対して約 1.20%であり、決算書利用者の判断に重要な影響を与えたり、市交通局の経営判断に重要な影響を与えたりするほど重要性が高いとまでは言えないと考えられる。

【意見】

発生主義に基づけば、定期旅客運賃のうち債務を履行していない部分については前受金として処理すべきである。そのため、今後はシステム改修コスト等を考慮し、可能であれば現在のシステムに有効期間の管理をする機能を追加することが望ましいと考える。

(ク) より柔軟な広告料単価設定の検討について

広告料金については、「熊本市交通局広告取扱規程」第 5 条第 1 項及び同規程別表（第 5 条関係）の規程により、別表に記載された車内・車外等の種別及び媒体名と規格に応じて 1 ヶ月または 1 日あたりの算定料金が定められており、当該算定料金に消費税を加算した額を納めることとされている。

広告料収入は運輸雑収益の90%を占めており、収益拡大のためには無視できない重要な収益源である。しかし、過去5年間の推移から広告料収入は伸び悩んでいる状況が伺える。経営改善のためには、広告料収入の増加が望まれるところである。

その一方、例えば車内広告の現状をみた場合、車内広告がたくさん掲示されているものと、そうでないものとが混在するようである。

市交通局によれば、車内広告が掲出可能な場所（媒体）の総数に対して、実際に広告が掲出されている場所数の比率（以下「掲載率」という。）をみた場合、掲出場所（媒体）により掲載率が異なっているとのことである。例えば、運転台裏の掲載率は約90%であるものの、戸袋は50~60%とのことである。

ここで料金体系についてみると、別表に定められた料金は、運転台裏と戸袋とでは、前者が1ヶ月1枚3,600円（ただし日割り計算も可能）であるのに対して、後者は1日1枚120円で7日以上と定められている。1ヶ月（30日）で比べれば両者とも3,600円となり、ひと月あたりの広告料単価は同額になる計算である。

これに対して、車両運行に係る原価は掲載率の良否を問わず一定である。ただし、公告の掲出・撤去作業が頻繁に行われると、その分の人件費がかかることになる。

つまり、最小のコストで最大の収益をあげるためには、多くの媒体で、より長期間の掲出があるほうが望ましいことになる。なお、運転台裏については1ヶ月単位の料金算定となっていることが、逆に掲載率の向上につながっているとも考えられる。

逆に、現在と同じコストと掲載率で収益を向上させるためには、広告料の単価を上昇させるほかにない。

【意見】

現状では1日あたりの換算で考えた場合、需要の大きい場所（運転台裏）も比較的需要の少ない場所（戸袋）も同一の料金設定であり、需要の多寡に応じた価格設定となっていない。より柔軟な価格設定を考えるべきである。

また、利用者に具体的な広告効果を実感させるような仕組みの構築が望まれる。

一般的に、供給に対して需要が大きければ価格は上昇し、逆に需要が小さければ価格が下落する。また、広告効果が大きいと見込まれれば需要は大きくなるであろうし、広告効果が少なければ需要は小さくなると想定される。

例えば、通勤時間帯に多く運用される車両の広告効果は、それ以外の時間帯に運用されるものに比べて大きいであろう。そうであれば、車両の運用実績等を元に具体的な広告効果を積極的にアピールすることで、広告効果の高い車両の広告料を高め設定することも可能となるかもしれない。

これとは逆に、長期間の掲出に対して利用料金を割り引くことも有用だと思われる。

媒体を利用しないままで車両を運行するよりは、多少の割引を行っても媒体を埋めることを優先させるほうが損益的にはプラスである。

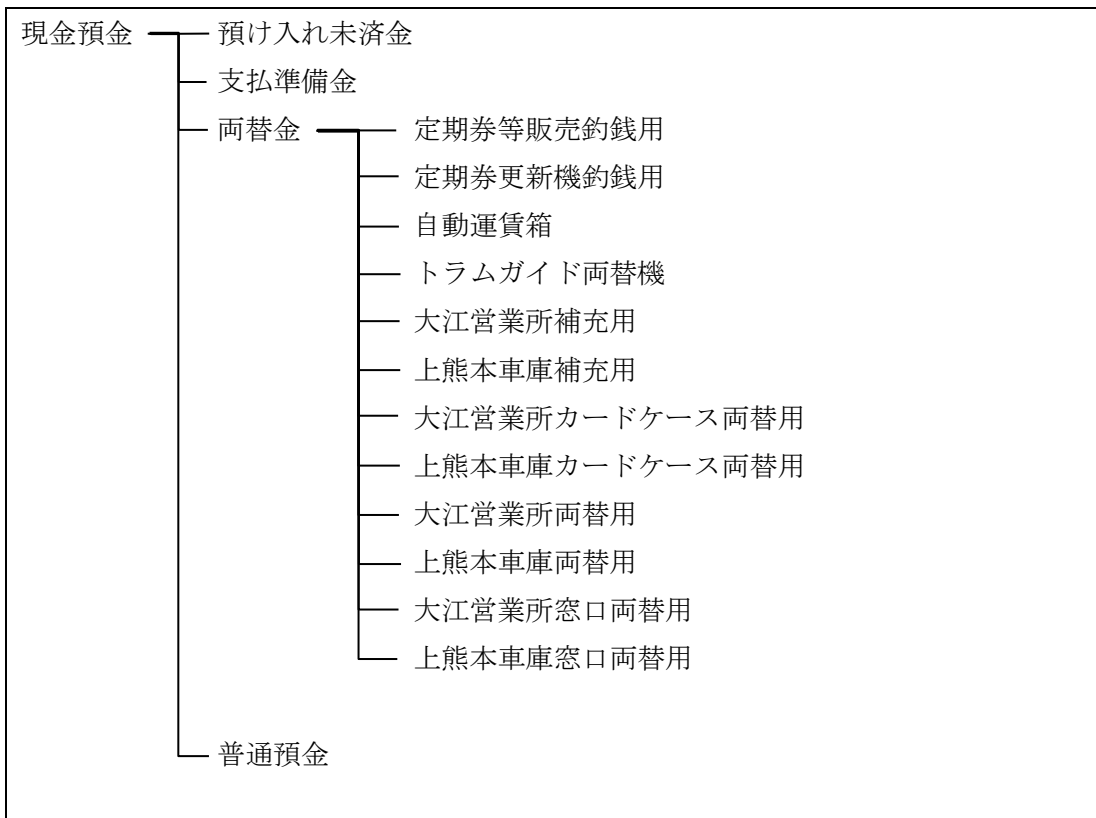
なお、このような料金の割引に関しては別表で定めるほか、「熊本市交通局広告取扱規程」第 7 条で規定された広告料金の減免規定を利用することも考えられる。

(2) 現金預金管理事務

①現金預金管理事務の概要

市交通局の現金預金は支払準備、両替金、預け入れ未済金、普通預金で構成されている。

<現金預金の種類>



出所：監査人作成

現金預金の種類別の内容は次のとおりである。

(ア) 預け入れ未済金（熊本市交通局会計規程第 5 条第 1 号）

預入未済金は I C カード払戻手数料や貸切電車運賃等の現金収入のうち銀行に預け入れていない現金である。

毎日の限度額は、その日 1 日間に収納した金額。ただし、金融機関へ預け入れをしなければならない日が当該金融機関の休業日に当たるときは、その日までに収納した金額である。

(イ) 支払準備金（熊本市交通局会計規程第 5 条第 2 号）

支払準備金は主に定期券の払戻に利用される。その他には切手代の支払や車検支払費用等を使用されている。なお、保有限度額は 100 万円である

(ウ) 両替金（熊本市交通局会計規程第 5 条第 3 号）

市交通局が保有している両替金は次のとおりである。なお、保有限度額は合計で 300 万円である。

＜両替金の種類＞

種類	内容
定期券等販売釣銭用	総務課営業推進班窓口販売用両替金において定期券・1 日乗車券・IC カード販売のために使用する両替金である。
定期券更新機釣銭用	上熊本車庫及び大江営業所の定期券自動継続機用両替金である。
自動運賃箱・トラムガイド両替機	自動運賃箱の両替金は、金種（500 円 20 枚・100 円 30 枚・50 円 30 枚・10 円 50 枚）ごとに枚数設定しており、設定枚数を合計すると 15,000 円となる。 トラムガイド両替機の両替金は、金種（100 円 100 枚・50 円 100 枚・10 円 100 枚）ごとに枚数設定しており、設定枚数を合計すると 16,000 円となる。 当該両替金はいずれも電車内での両替に使用されている。
大江営業所・上熊本車庫補充用	自動運賃箱・トラムガイド両替機の両替金が不足した場合に補充するために保有されている両替金である。
大江営業所・上熊本車庫カードケース両替用	市電内で誤払いをした利用者に対して現金で返金するために保有している両替金である。 車内販売用カード式乗車券等取扱要綱に規定されている 1 日乗車券等が入ったカードケースに保有している。
大江営業所・上熊本車庫両替用	大江営業所・上熊本車庫カードケース両替用の現金が不足した場合に補充するために保有されている両替金である。
大江営業所・上熊本車庫窓口両替用	営業所において 1 日乗車券等の販売を行う際に必要となる両替金である。

出所：監査人作成

(エ) 普通預金

毎日の運賃収入の入金や各種料金の支払に利用されている。

②現金預金の過去 5 年間の推移

現金預金残高の過去 5 年間の推移は次のとおりである。

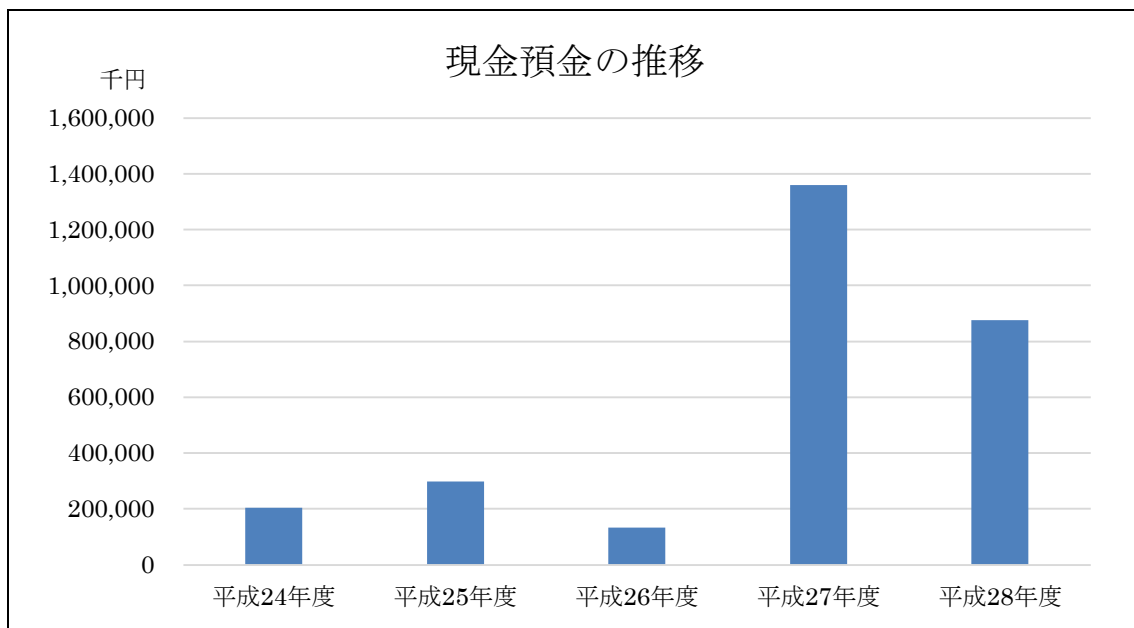
＜現金預金残高の過去 5 年推移＞

(単位：千円)

勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
現金預金	205, 454	299, 198	134, 071	1, 360, 813	874, 991

出所：熊本市交通事業会計決算書

＜現金預金残高の過去 5 年推移（グラフ）＞



出所：監査人作成

主な増減理由は次のとおりである。

- ・平成 27 年度に増加しているのは小峰営業所を売却したためである。
- ・平成 28 年度に減少しているのは他会計補助金が 658,100 千円減少したため事業活動によるキャッシュ・フローが△115,218 千円になり、投資活動によるキャッシュ・フローも有形固定資産の取得により△374,127 千円となったことが要因である。

③現金預金管理事務の事務手続フロー

現金預金管理事務の事務手続フローは、以下のとおりである。

(ア) 預け入れ未済金

IC カード払戻手数料や貸切電車運賃等の現金収入は、翌日に金融機関へ預け入れを行う。ただし、その日が当該金融機関の休業日に当たるときは、金融機関の営業日までの現金収入を預け入れる。

(イ) 支払準備金

支払準備金は月末に補充され、月初に定期券の払戻用として前払金として払出される。その後、実際に定期券等の払戻を行った後に前払金の残額があれば月末に営業未収金に振替られた後、同日に預け入れ未済金へ振り替えられる。

(ウ) 両替金

両替金の種類別の事務手続きフローは以下のとおりである。

<種類別の事務手続きフロー>

種類	両替金の手続きフロー
定期券等販売 釣銭用	定期券、1日乗車券、ICカード販売のために使用される。 毎日の営業終了時には、売上金額とともにレジ締め担当の3名の職員で金額を確認後、精算室に保管する。 小銭が少なくなった場合には精算室において両替金の構成割合を調整する。
定期券更新機 釣銭用	市交通局精算室内の両替機にて金額を設定後、運賃の一部を投入し自動的に作成される。 両替金は金種明細書兼配金書とともに月曜と木曜に警備会社により各営業所に輸送される。輸送された両替金は営業所内の金庫に保管される。 総務課営業推進班の職員が火曜と金曜の午後に売上金の精算と両替金の補充を行う。この時には定期券自動継続機の残高の全てを輸送用バッグに収納し、金庫室から持ち出した輸送バッグの両替金をセットする。 両替金の設定作業については「定期券自動継続機「A処理」「精算」処理表」に詳細な作業手順が記載されている。
自動運賃箱・トラムガイド両替機	利用者が両替を行うために硬貨投入口に投じられた硬貨は、運賃箱に収納される前に両替機を通過し、設定枚数を下回る金種は両替機に補充、上回る分については運賃箱に収納される。 補充が追いつかず、不足する金種については赤ランプが点灯する。赤ランプが点灯した場合には乗務員が1本（50枚）単位で補充を行う。 この場合、補充は硬貨投入口に投入する形で補充され、設定枚数を超える分は運賃箱に収納される。 補充用の現金を営業所から持ち出す場合には、営業所において運行管理者と監督が立会い、使用金額について集計表を作成し、残高と突合の上、伝票に確認者が押印し保管する。 乗務員が市電車内の両替機に補充する際にはドライブレコーダーによる監視が行われている。
大江営業所・上熊本車庫補充用	交通局精算室内の両替機にて金額を設定後、運賃の一部を投入し自動的に作成される。 両替金は金種明細書兼配金書とともに金曜に警備会社により各営業所に輸送される。 この時に未使用の金額がある場合には予備の運賃箱を開錠し、運行管理者と監督の立会の下に運賃箱に投入される（運賃となる）。

種類	両替金の事務手続きフロー
大江営業所・上 熊本車庫カード ケース両替 用	利用者が運賃を支払う際に誤って運賃額以上の金額を支払った場合には、通常は「誤払精算券」を発券する。この誤払精算券は発券を行った乗務員が記名押印の上、発行を行い、市交通局で現金と引き換える他、運賃として支払うことができる。 しかし、県外からの利用者は精算等を行う時間がないため電車内において払戻しを求められることがある。その要望に応えるために乗務員は1日乗車券等の入ったカードケースに払戻用として千円札を2枚用意している。 払戻時にはその千円札を両替機に通し小銭を作成し、利用者に支払う。 この場合にも支払証を作成し、カードケースを返還する際に補充を行い支払証は営業所において保管される。
大江営業所・上 熊本車庫両替 用	各営業所ではカードケース両替用として保有している。カードケース両替用の現金が実際に使用された場合には、カードケース精算時にカードケースに補充が行われる。 両替金は市交通局精算室内の両替機にて金額を設定後、運賃の一部を投入し自動的に作成され、金種明細書兼配金書とともに金曜に警備会社により各営業所に輸送される。 この時に未使用の金額がある場合には予備の運賃箱を開錠し、運行管理者と監督の立会の下に運賃箱に投入され、運賃として計上される。
大江営業所・上 熊本車庫窓口 両替用	小銭が少なくなった場合には運行管理者・監督の複数人の立会の下に営業所内において運賃箱が開錠され両替金を作成される。

(エ) 普通預金

運賃等の現金は、原則翌日に銀行に入金される。一方で、市交通局では当日に調定が行われ、手元現金ではなく預金として計上される。

そのため、実際の預金残高と普通預金勘定の帳簿残高との間には、差異が生じることとなる。銀行が発行した年度末が基準日の残高証明書と市交通局の年度末の普通預金勘定の帳簿残高の差異については、預金勘定調整表が作成されている。

④監査の結果

(ア) 支払準備金について

熊本市交通局会計規程では、管理者の現金保管限度額について、次のように定めている。

<現金保有限度額>

(管理者の現金保管限度額)

第5条 管理者が、現金を自ら保管することができる限度額は次の各号に定める額とする。

- (1) 預け入れ未済金 毎日の限度額は、その日1日間に収納した金額。ただし、金融機関へ預け入れをしなければならない日が当該金融機関の休業日に当たるときは、その日までに収納した金額。
- (2) 支払準備金 100万円
- (3) 両替金 300万円

出所：熊本市交通局会計規程

支払準備金の残高を検討した結果、平成28年度中の支払準備金の残高のうち、平成28年5月31日と6月30日の残高は100万円を超えており、熊本市交通局会計規程に定められている支払準備金の保管限度額100万円を超過していたことが判明した。

超過した理由を市交通局担当者に確認したところ、「震災の影響により定期券の払戻が増加することを見越し通常より多額に預金を引き出したため」とのことであった。

【意見】

支払準備金の残高については、熊本市交通局会計規程に従い、規定された限度額の範囲内にする必要がある。

また、定められた限度額を超えざるを得ない特別な事情がある場合には、必要以上に多額の現金を保有することによるリスクを回避するという熊本市交通局会計規程の趣旨に鑑み、限度額を超える理由を明示した上で管理者の決裁を行う必要がある。今回のケースではこのような特別の理由に該当するものと考えられる。

なお、熊本市交通局会計規程に定められた現金保有限度額をたびたび超過するのであれば、規定の限度額を適切な額に修正することが望ましい。

(イ) 自動運賃箱・トラムガイド両替機の両替金について

現金預金収支日報には一定の金額が両替金として計上されているが、市電車内の両替金は毎日補充を行っているわけではないため、両替金の実在高は設定金額以下になっていると考えられる。このような場合、帳簿上の現金預金の金額が実際の現金預金の残高と一致していないのではないかと推定される。

なお、市電車内の両替金は残高確認ボタンを押すことにより金種が表示される仕組みとなっているので、残高の把握は可能である。

【指摘】

現状では期末の両替金実査を行っていないため、貸借対照表の現金預金と両替金の実際

残高とで差異が生じている可能性がある。期末には両替金の残高を把握し、現金預金残高に差異がないことを確認する必要があると考える。

(ウ) 預け入れ未済金について

平成28年度現金預金収支日報の残高を確認したが、翌日が金融機関の休業日ではないが入金となされていないことが数件あった。入金となされていないのは4月と5月のみであり、平成28年4月14・16日に発生した熊本地震による影響により現場が混乱していたことによるためと考えられる。

しかし、異常時には予定されている内部統制が運用できない場合もあり、現金紛失等のリスクは平常時より高いと考えられる。

そのため、異常時においても預け入れ処理は行う必要があると考えられる。

【意見】

預け入れ未済金は金融機関の休業日でない限り、翌日には現金を預け入れる必要があるが、熊本地震の影響により預け入れが滞っていた。熊本地震のような異常時においても現金管理を行えるような体制・マニュアル作成等を行う必要があると考えられる。

(エ) 定期券更新機釣銭用の精算処理について

現状では定期券更新機の精算処理は総務課営業推進班の職員が行っている。これは電車課営業所の人員不足等を主な理由として、より確実性が担保できる総務課営業推進班で行う事務処理としたためである。

しかしながら、営業推進班の営業時間外にも運用する機器であり、今後増加するであろう機器トラブル等の緊急対応が必要な場合にも、当該機器の操作をする職員に一定の習熟度が求められるため、電車課の分担事務とし日常的に業務に携わることも有用であると思われる。

電車課の職員が精算処理を行うことができれば、総務課営業推進班の職員が営業所まで赴く時間を削減することが可能となり経営の合理化に繋がると考えられる。

【意見】

営業所での現金の取扱い時には運行管理者と監督の立会のもとに行われる。また、「定期券自動継続機「メ処理」「精算」処理表」に詳細な精算作業手順が記載されている。そのため総務課営業推進班の職員ではなく電車課の職員でも定期券自動継続機の精算処理のリスクや手間は同等と考えられる。

よって精算処理を電車課の職員が行うことにより、現状の総務課営業推進班の職員の移動時間等を削減することが可能となり経営の合理化に繋がるのではないかと考える。

(3) 未収金管理事務

①未収金管理事務の概要

未収金とは、企業がその活動の過程において、外部に対して用役、財産等を提供したことで等によって生じる金銭債権である。

<未収金>

(未収及び未払)

第十三条 地方公営企業の現金の収支を伴う収入及び支出のうち、その債権又は債務の確定の際直ちに現金の収納又は支払をしないものについては、未収又は未払として計理しなければならない。

出所：地方公営企業法施行令

未収金は、次のとおり構成される。

<未収金の構成>

(款)	(項)
未収金	営業未収金・・・営業に係る営業収益の未収入額
	営業外未収金・・・本来の事業の活動によらない営業外収益に係る未収入額
	その他未収金・・・固定資産売却代金等の営業収益及び営業外収益に係る未収額以外の未収入額

出所：監査人作成

また、期末時点の未収金残高に対し貸倒引当金として「債権の不能欠損による損失に備えるため、個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上」している（熊本市交通事業会計決算書）。

②未収金の過去5年間の推移

未収金残高の過去5年間の推移は以下のとおりである。

<未収金残高の過去5年推移>

(単位：千円)

勘定科目	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
未収金	97,032	161,516	127,700	96,283	543,462

出所：熊本市交通事業会計決算書

未収金の主な内容は、運賃収入に係る未収金である。なお、平成26年度までは自動車運送事業の未収金も含まれている。

主な増減理由は次のとおりである。

- ・平成25年度末に国庫補助金等が約60,000千円計上されている。
- ・平成26年度末には国庫補助金等が約20,000千円計上されている。
- ・平成28年度末には国庫補助金等が約461,750千円計上されている。

貸倒引当金及び貸倒引当金繰入額の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

＜貸倒引当金貸倒引当金及び貸倒引当金繰入額の過去 5 年推移＞ (単位：千円)

勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
貸倒引当金	—	—	△19,714	△19,714	△406
貸倒引当金繰入額	—	—	19,714	—	—

出所：熊本市交通事業会計決算書

主な増減理由は次のとおりである。

- ・地方公営企業会計制度の見直しに伴い、引当金の要件を満たすものについては計上が義務付けられたことにより、平成 26 年度から計上を開始した。
- ・平成 26 年度及び平成 27 年度の主な計上内容は、過年度に発生した職員退職金の返納債権の未収に対する引当 19,291 千円である。
- ・平成 28 年度において、過年度に発生した職員退職金の返納債権について、時効到来による不能欠損処理に伴い、引当金を取崩したことにより減少している。

③未収金事務の事務手続フロー

未収金及び貸倒引当金の事務手続きフローは以下のとおりである。

- ・収入は発生主義の原則に基づき調定をした時に計上される。
- ・未収金は調定された収益のうち未だ現金等として収受していない場合に計上される。
- ・期末には債権の不納欠損による損失に備えるため、個別に回収可能性を検討し、回収不能見込み額を貸倒引当金として計上する。

④監査の結果

(ア) 回収可能性の適切な把握による貸倒引当金の正確な計上の必要性について

貸倒引当金は、未収金、貸付金等の債権について、回収することが困難と予想される額を見積もり引き当てるものであり、平成 28 年度熊本市交通事業会計決算書における「会計に関する書類における注記」では「債権の不納欠損による損失に備えるため、個別に回収可能性を検討し、回収不能見込み額を計上している。」と記載している。

市交通局は、平成 28 年度末の貸倒引当金について、過年度に発生した収入未済(未収金)の全額に対して引当計上している。

しかし、過年度に発生した収入未済額(未収金残高)のうち、15,000 円分については平成 28 年度の決算手続き中に回収された実績があり、回収可能性は回復したと考えられる。

そのため、回収可能性が回復した部分については引当金の要件は満たさず、貸倒引当金を取り崩す必要があったと考えられる。

【指摘】

市交通局の営業形態からは、貸倒れの可能性がある未収金が発生するおそれは相対的に小さい。このため、債権の回収可能性に対する検討が不十分になってしまったものと考え

られるが、貸倒引当金の計上に際しては未収金の回収可能性の検討を網羅的かつ適切に実施し、引当金の計上要件に合致する金額のみ計上できるようにすべきである。

（イ）未収金に関する回収可能性の適時検討の必要性について

平成 28 年度に不能欠損処理された未収金 19,291 千円について、不能欠損の対象となった未収金の発生原因は次のとおりである。

市交通局の元職員に対して退職手当を支給した後、当該元職員の在職中の違法行為が発覚し、元職員について裁判により有罪（懲役）が確定したため、平成 16 年 12 月に当該退職手当の返納命令を行ったが、当該命令による納付されるべき金額が当初の納期限までに納付されなかったものが未収金として計上された。

地方自治体における債権の分類の概要は次のとおりであるが、当該未収金は、退職手当返納命令（行政処分）に基づくものであるため、非強制徴収公債権に該当すると考えられる。

<債権の分類>

債権種別	公債権		私債権
	強制徴収公債権	非強制徴収公債権	
発生	公法上の原因（行政処分）		私法上の原因（契約、不法行為、事務管理、不当利得）
督促	時効中断（不服申立可）		時効中断（不服申立不可）
時効	原則 5 年（時効の援用は不要）		原則 10 年（時効の援用が必要）
滞納により発生	延滞金（条例の定めによる）		遅延損害金

出所：「自治体のための債権管理マニュアル」を基に監査人作成

市交通局は、平成 16 年 12 月に行政処分として退職手当返納命令を行い、平成 19 年 1 月から平成 21 年 1 月までの間、元職員から分納による納付があった。

その後、元職員が外国へ出国し、納付が途絶えたため、市交通局は顧問弁護士に相談の上、平成 22 年 10 月に東京入国管理局へ出入国記録照会などの調査を行ったが、元職員の所在が不明となった。

市交通局は、平成 23 年 10 月に公示送達による督促及び住民票関係調査を行った。

しかし、それ以後、平成 28 年 10 月に住民票関係調査を行うまで、市交通局は特段の対応を行っていなかった。

平成 27 年度末にはすでに当該未収金に対応する貸倒引当金は計上されているため、本来であれば、平成 27 年度の決算作業前（遅くとも決算作業中）には当該未収金の回収可能性に関する何らかの調査（住民票関係調査など）は行われるべきであった。

また、このような未収金が発生した場合、市交通局は「熊本市交通局債権管理要綱」に基づき、債権管理を適切に行うため債権管理台帳を整備し、時効起算日を含めて必要な記録を適切に残す必要がある。しかし、市交通局は当該未払金に関する債権管理台帳を作成

していたものの、時効起算日の記入をしておらず適切な債権管理ができていなかった。

<債権管理>

(債権管理台帳の整備等)

第3条 管理者は、交通局債権を適正に管理するために債権管理台帳を整備し、必要な記録を残さなければならない。ただし、電子機器の使用により帳簿の備付けを省略することができる。

(時効起算日)

第4条 管理者は、債権管理台帳に時効起算日を適正に記録しなければならない。

出所：熊本市交通局債権管理要綱

平成22年における顧問弁護士への相談で「このまま所在不明なら、不能欠損を検討」との回答を得ていることから、平成22年の時点では当該未収金が公債権に該当し、時効が5年で到来することが認識できていた可能性がある。また、元職員が海外へ渡航する以前は分納により納付を継続し、所在不明となった後に督促を行うなど、一定の回収努力を行っていたことがうかがえる。

しかし、結果的には平成28年度において当該未収金について不能欠損処理を行うとともに、未収金の消去と貸倒引当金の取崩を行うこととなった。これは平成28年10月の住民票関係調査の後、平成28年11月に元職員の住所が判明(平成28年4月他自治体に転入)したが、平成28年10月で督促(時効の起算日)から5年が経過しており、既に時効が成立していることが明らかとなったためである。

このように、公債権である当該未収金が結果的に回収できなかったことは、債権の種類毎の取扱いに関する知識が職員に不足していたと言わざるを得ない。

【指摘】

市交通局が策定している熊本市交通局債権管理要綱によれば、債権については債権管理台帳を作成し、時効の起算日を記載することとされている。しかし、当該未払金に関して一件書類は作成されているものの、時効の起算日を記入しておらず、適宜に住所確認を行うなどの適切な管理がなされていなかった。

今後、滞留債権が発生した場合には、債権管理台帳を熊本市債権管理規定の様式に準じて作成し、適切に時効起算日を記入して管理する必要がある。

地方自治体における債権に係る事務は、その種類によって時効等の取扱いが異なることから、専門的知識を要する分野である。また、市交通局では基本的には現金の取扱いが中心であり、未収金(特に滞納している案件)を取扱う機会は多くないと想定される。

そのため、市交通局は、当該未収金のように回収が困難と想定される未収金の取扱いが今後発生した場合には、より早い段階で、弁護士や市長部局の専門部署(例えば市財政局税務部債権管理課など)に問い合わせを行い、時効等の取扱いについてあらかじめ調査しておくなど、適時かつ適切な対応が必要である。

(ウ) 貸借対照表上の表示について

平成 28 年度の貸借対照表上には「未収金」勘定として、全ての未収金が一括して記載されている。

未収金は企業がその活動の過程において、外部に対して用益、財産等を提供したことによって生じる金銭債権であり、未収金はこれを営業未収金、営業外未収金、その他の未収金に分類して整理する。貸借対照表上、未収金は上記の項の区分によって記載するが、その他未収金として整理すべきもののうちでその金額が資産総額の 100 分の 1 を超えるものについては、当該内容を表す名称を付して別項目として表示することが適切であるとされている。(公営企業の経理の手引 (29) P 131 より抜粋)。

また、地方公営企業法施行規則においても未収金を上記の 3 区分に分類していることから、未収金については一括表示ではなく、項の区分による区分表示をすることが望ましいと考える。

【意見】

平成 28 年度の貸借対照表上には発生原因の異なる全ての未収金が未収金勘定として一括して表示されている。

貸借対照表上、未収金は項の区分で記載することが適切であるため、表示方法を以下のように変更することが望ましい。

(現 状)		(望ましい表示)	
未収金	543,462,183 円	未収金	
		①営 業 未 収 金	69,670,285 円
		②営 業 外 未 収 金	366,415,012 円
		③その他の未収金	<u>107,376,886 円</u> 543,462,183 円

(4) 前払金管理事務

①前払金管理事務の概要

前払金には、物品の購入、工事の請負等に際して前払された金額で、前払費用に属さないものを計上する（「公営企業の経理の手引（29）」P167）。

また、上記以外にも以下のものが前払金として計上される。

(ア) 資金前渡（地方公営企業法施行令第21条の5第1項）

特定の経費について、職員に現金支払をさせるため、その資金を当該職員に前渡した現金である。

資金前渡を受けた職員は当該資金を保管し、自己の名と責任で正当債権者に支払いをなすものである。

資金前渡をなしうる経費は地方公営企業法施行令第21条の5に列举されているが、企業管理規定によりその範囲を広げることができる。

ただし、企業管理規定で資金前渡することができる経費を指定する場合においては、特に当該企業における特殊性を十分考慮するほか、一般会計の場合に規則で指定される経費と著しく均衡が欠けることのないように留意する必要がある。

(イ) 概算払（地方公営企業法施行令第21条の6）

将来生ずべき債務に対し、その確定以前においてこの金額を概算で支払うものであり、債権金額が未確定の場合においてあらかじめ概算金額をその債権者に交付し、後日債権額が確定したときに清算する制度である。

概算払いできる経費は地方公営企業法施行令第21条の6に列举されているが、企業管理規定によりその範囲を広げることができる。

(ウ) 前金払（地方公営企業法施行令第21条の7）

相手方に対し支払うべき事実の確定前にその確定金額の一部又は全部として一定金額を交付することである。

前金払いできる経費は地方公営企業法施行令第21条の7に列举されているが、企業管理規定によりその範囲を広げることができる。

②前払金の過去5年間の推移

前払金残高の過去5年間の推移は次のとおりである。

＜前払金残高の過去5年推移＞

（単位：千円）

勘定科目	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
前払金	117	126	130	114	1,091

出所：熊本市交通事業会計決算書

主な増減理由は次のとおりである。

- ・各年度の残額は、嘱託職員の雇用保険の未精算分が主な内容である。
- ・平成28年度は、平成29年4月分T〇熊カード払戻し準備金1,000千円が計上されて

いるため、例年より多い（前年まではT O熊カード払戻し準備金当月予定分を月初に振替えていたため、期末には残高がなかった）。

③前払金事務の事務手続フロー

前払金の経理処理の流れについて、定期券等の払戻を例に仕訳を示すと、次のとおりである（例として平成 28 年 5 月を記載）。

＜前払金の経理処理の流れ＞

（単位：千円）

日付	内容	仕訳			
		借方	金額	貸方	金額
5/2	予定額を振替	前払金	500, 000	現金（支払準備金）	500, 000
5/31	定期券払戻	運輸収益	393, 509		
		仮受消費税	31, 481		
				前払金	424, 990
5/31	乗車券払戻	運輸収益	1, 574		
		仮受消費税	126		
		営業未収金	73, 310		
				前払金	75, 010
5/31	現金戻入	現金（預け入れ未済金）	73, 310	営業未収金	73, 310

④実施した監査の結果

特段の指摘事項はない。

2. 固定資産及び関連損益サイクル

(1) 固定資産管理等

① 固定資産の概要

(ア) 線路設備

市交通局が運行する軌道事業は、現在 A 系統と B 系統の 2 系統である。それぞれの系統における運行系統長、停留所数及び片道所要時間は下表のとおりである。

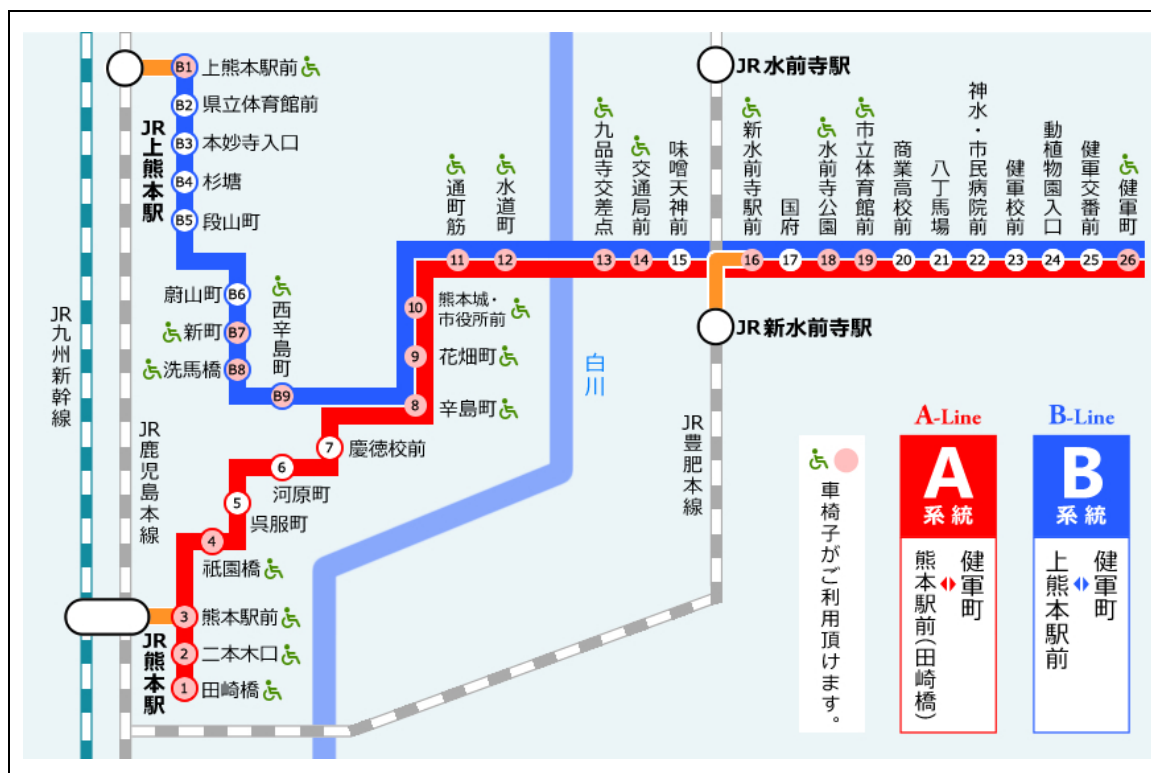
＜運行系統長、停留所数及び片道所要時間＞

系統	区分	運行系統長	停留所数	所要時間（片道）
A	田崎橋～健軍町	9.1km	26	51 分
B	上熊本駅前～健軍町	9.4km	28	48 分
重複		▲6.6km	▲19	
合計		11.9km	35	

出所：平成 28 年度事業年報

また、各系統における停留所の並びは次のとおりとなっている。

＜停留所の並び＞



出所：市交通局ホームページ

各停留所間の区間長は次のとおりである。また、運行系統別の線路設備の固定資産台帳における取得原価、簿価及び償却率をまとめたものが以下の表である。

線別	電停名	区間 長 (km)	固定資産台帳 上の区分 (線路設備)	取得原価 (百万円)	簿 価 (百万円)	償却 累計率 (%)
A 系統	田崎橋～日本木口	0.1	田崎線	353	247	29.9%
	日本木口～熊本駅前	0.3				
	熊本駅前～祇園橋	0.6	幹線	1,439	751	47.8%
	祇園橋～呉服町	0.5				
	呉服町～河原町	0.4				
	河原町～慶徳校前	0.4				
	慶徳校前～辛島町	0.4				
B 系統	上熊本駅前～県立体育館前	0.3	上熊本線	740	259	65.0%
	県立体育館前～本妙寺入口	0.2				
	本妙寺入口～杉塘	0.4				
	杉塘～段山町	0.5				
	段山町～蔚山町	0.4				
	蔚山町～新町	0.4				
	新町～洗馬橋	0.2				
	洗馬橋～西辛島町	0.2				
	西辛島町～辛島町	0.4				
AB 共通	辛島町～花畑町	0.3	幹線			
	花畑町～熊本城・市役所前	0.3				
	熊本城・市役所前～通町筋	0.3				
	通町筋～水道町	0.3				
	水道町～九品寺交差点	0.6	水前寺線	790	378	52.2%
	九品寺交差点～交通局前	0.2				
	交通局前～味噌天神前	0.5				
	味噌天神前～新水前寺駅前	0.4				
	新水前寺駅前～国府	0.3				
	国府～水前寺公園	0.5				
	水前寺公園～市立体育館前	0.3				
	市立体育館前～商業高校前	0.5	健軍線	758	276	63.6%
	商業高校前～八丁馬場	0.3				
	八丁馬場～神水・市民病院前	0.4				

	神水・市民病院前～健軍校前	0.5				
	健軍校前～動植物園入口	0.4				
	動植物園入口～健軍交番前	0.3				
	健軍交番前～健軍町	0.4				
	他	0	他区分	657	295	55.1%
	合計	12.1		4,741	2,209	53.4%

固定資産台帳上の区分は過去の5系統も含めた区分となっており、現在運行している系統とは一致していない。固定資産台帳上の田崎線は熊本駅～田崎橋電停間の緑地化工事等に伴い平成22年度に353百万円の投資が計上されているため、償却率が小さくなっている。また、幹線についても平成23年度に熊本城・市役所前～通町筋間の緑地工事等の投資があり、他路線と比較して償却累計率（取得価額に対する減価償却累計額の比率）が小さくなっている。

（イ）車両（経過年数別在籍車両数）

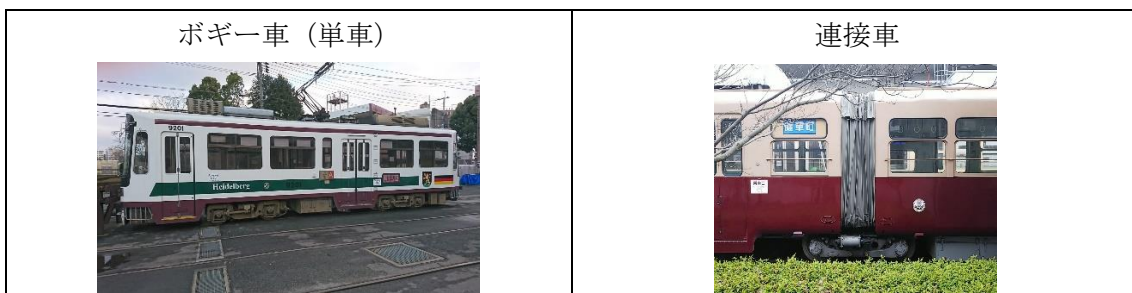
市交通局が保有する車両数を経過年数ごと、型式ごとのマトリックス表としてまとめたものが次の表である。

種別	型式	定員	車両数	経過年数													
				0 ～ 5 年	5 ～ 10 年	10 ～ 15 年	15 ～ 20 年	20 ～ 25 年	25 ～ 30 年	30 ～ 35 年	35 ～ 40 年	40 ～ 45 年	45 ～ 50 年	50 ～ 55 年	55 ～ 60 年	60 ～ 65 年	65 ～ 70 年
ボギー車	1060型	71人	1両														1両
	1080型	68人	2両													2両	
	1090型	68人	7両												5両	2両	
	1200型	69人	6両												6両		
	1350型	69人	6両												6両		
	8200型	70人	2両						2両								
	8500型	72人	4両						4両								
	8800型	72人	3両				1両	2両									
	9200型	72人	5両				3両	2両									
連接車	5000型	65人	2両												2両		
	9700型	38人	10両				10両										
	0800型	41人	6両	2両	4両												
計または平均		60.6人	54両	2両	4両	0両	10両	4両	4両	6両	0両	0両	0両	0両	19両	4両	1両

保有する車両は合計54両である。そのうち、48両は15年以上前に購入している車両となっている。また、近年購入している連接車はバリアフリーを意識した設計となっている2両連結用の低床電車であり、車椅子用のスペース等が確保されている一方、1両あたり

の定員数はこれ以前に購入しているものと比較すると 30 人程度少なくなっている。また、車両あたりに必要な乗車員はボギー車が運転手 1 人／1 両であるのに対して、連接車は運転手と乗車員との 2 名体制（車両は 2 両セットでの運行）で運行するため、やはり 1 人／1 両（2 人／運行）の人員を要することとなる。その結果、連接車の乗務員一人当たりでの最大可能乗客数は 30 人程度少なくなり、運行経費はボギー車に比べ割高となる傾向にある。

なお、ボギー車とは、車体に対して水平方向に回転可能な装置をもつ台車を装備した車両のことであり、連接車とは、車体間に設置して 2 つの車体を支える台車を使用して 2 両連接して走る車輛のことである。



出所：監査人撮影

各車両型別の取得価額と簿価及び償却率等は下表のとおりである。

単位：百万円

種別	型式	定員	車両数	取得価額 合計	1台あたり 取得価額	簿価 合計	1台あたり 簿価	償却率	平均 経過年数
ボ ギ ー 車	1060型	71人	1両	9	9	0	0	95.0%	64
	1080型	68人	2両	20	10	1	0	95.0%	63
	1090型	68人	7両	78	11	3	0	95.0%	60
	1200型	69人	6両	71	11	3	0	95.0%	58
	1350型	69人	6両	64	10	3	0	95.0%	56
	8200型	70人	2両	158	79	7	3	95.0%	34
	8500型	72人	4両	175	43	8	2	95.0%	32
	8800型	72人	3両	325	108	32	10	89.9%	26
	9200型	72人	5両	541	108	85	17	84.2%	24
連 接 車	5000型	65人	2両	84	42	84	42	0.0%	29
	9700型	38人	10両	362	36	127	12	64.8%	17
	0800型	41人	6両	767	127	469	78	38.8%	6
他				58		2			
計または平均		60.6人	54両	2,717	50	831	15	69.4%	36

車両数の合計は 54 両であり、その平均稼働年数は 36 年となっている。平均稼働年数 36 年は、車両の減価償却計算において設定されている耐用年数 13 年という数字から考えると、その 3 倍の数字となっており、車両という資産を長期間に渡って有効に活用していると言える。なお、5000 型は一度使用停止していたものを平成 28 年度に改修を行い、再度

使用開始しているため、償却率ゼロパーセントとなっている。

9700 型のうち、8 両についてはリース契約により使用していた。そのうち 4 両については、平成 25 年度に残価による買い取りを実行し取得している。残り 4 両については、平成 26 年度の新会計基準適用に伴い、それまでの賃貸借処理から売買処理へと処理方法が変更となったため、新基準への移行時に売買を行った形で自社の固定資産として計上している。このため、これらの車両については経過年数に対して償却累計率が相対的に小さくなっている。

③固定資産及び関連科目残高の推移

市交通局は現在軌道事業のみを行っているのであるが、軌道事業は多額の設備投資を要する事業である。このため、市交通局の保有する資産の中では固定資産（特に有形固定資産）の割合が高く、貸借対照表における総資産の 80%以上を有形固定資産が占める状況となっている。固定資産及び関連科目残高の過去 5 年間の推移は下表のとおりである。

<有形固定資産及び関連勘定科目の推移>

(単位：百万円)

事業・科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
軌道事業					
土地	1,655	1,779	2,290	1,781	1,781
建物	541	535	791	743	712
線路設備	2,932	2,895	2,281	2,259	2,209
電路設備	542	538	464	468	476
その他構築物	251	242	274	234	220
車両	620	656	817	815	831
機械装置	465	572	575	521	511
工具器具及び備品	32	157	199	267	295
リース資産	—	—	92	—	—
建設仮勘定	—	—	—	—	—
合計	7,043	7,378	7,787	7,090	7,038
自動車運送事業有形固定資産 合計	1,364	741	—	—	—
関連事業有形固定資産 合計	295	283	—	—	—
有形固定資産 合計	8,702	8,402	7,787	7,090	7,038
無形固定資産	66	59	52	47	66
建設仮勘定	—	52	—	—	1
固定資産合計	8,769	8,514	7,840	7,137	7,105
資本剰余金	2,927	2,969	53	—	—
長期前受金	—	—	2,923	2,916	3,012

事業・科目	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
長期前受金収益化累計額	—	—	△ 1,125	△ 1,211	△ 1,363
繰延収益合計	—	—	1,797	1,705	1,648

※関連事業とは一般管理に要する資産で、自動車運送事業と共通であったものを区分して計上していたものである。自動車運送事業の譲渡・廃止に伴い、全て軌道事業に集約された。

＜総資産に占める有形固定資産の割合及び減価償却費の推移＞ (単位：百万円)

項目	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
総資産	9,072	8,975	8,082	8,577	8,528
有形固定資産の割合	95.92%	93.62%	96.35%	82.66%	82.53%
減価償却費	203	197	337	359	373

平成 28 年度末の有形固定資産残高は 7,039 百万円となっており、総資産 8,528 百万円の 82.5%を占めている。このように有形固定資産は熊本市交通事業において金額的重要性が高く、その管理は非常に重要であるといえる。

なお、平成 26 年度において固定資産合計が減少しているのは、地方公営企業会計基準の変更により、従来みなし償却としていた部分について償却を実施していること及び自動車運送事業関連の資産を売却していることによる。

また、平成 27 年度において、土地の簿価が減少している理由は、熊本市に対してバス事業の廃止に伴い不要となった用地等（小峯営業所用地等）を売却（有償所管換え）していることによる。

平成 28 年度末における有形固定資産の取得原価、償却累計額及び償却累計率の残高は下表のとおりである。

＜平成 28 年度末の償却累計率＞ (単位：百万円)

科目	取得原価	償却累計額	償却累計率	期末簿価
土地	1,781	—	—	1,781
建物	1,206	494	41%	712
線路設備	4,714	2,505	53%	2,209
電路設備	771	295	38%	476
その他構築物	473	253	53%	220
車両	2,717	1,885	69%	831
機械装置	1,175	663	56%	511
工具器具及び備品	552	256	46%	295
建設仮勘定	1	—	—	1
有形固定資産合計	13,394	6,354	47%	7,039

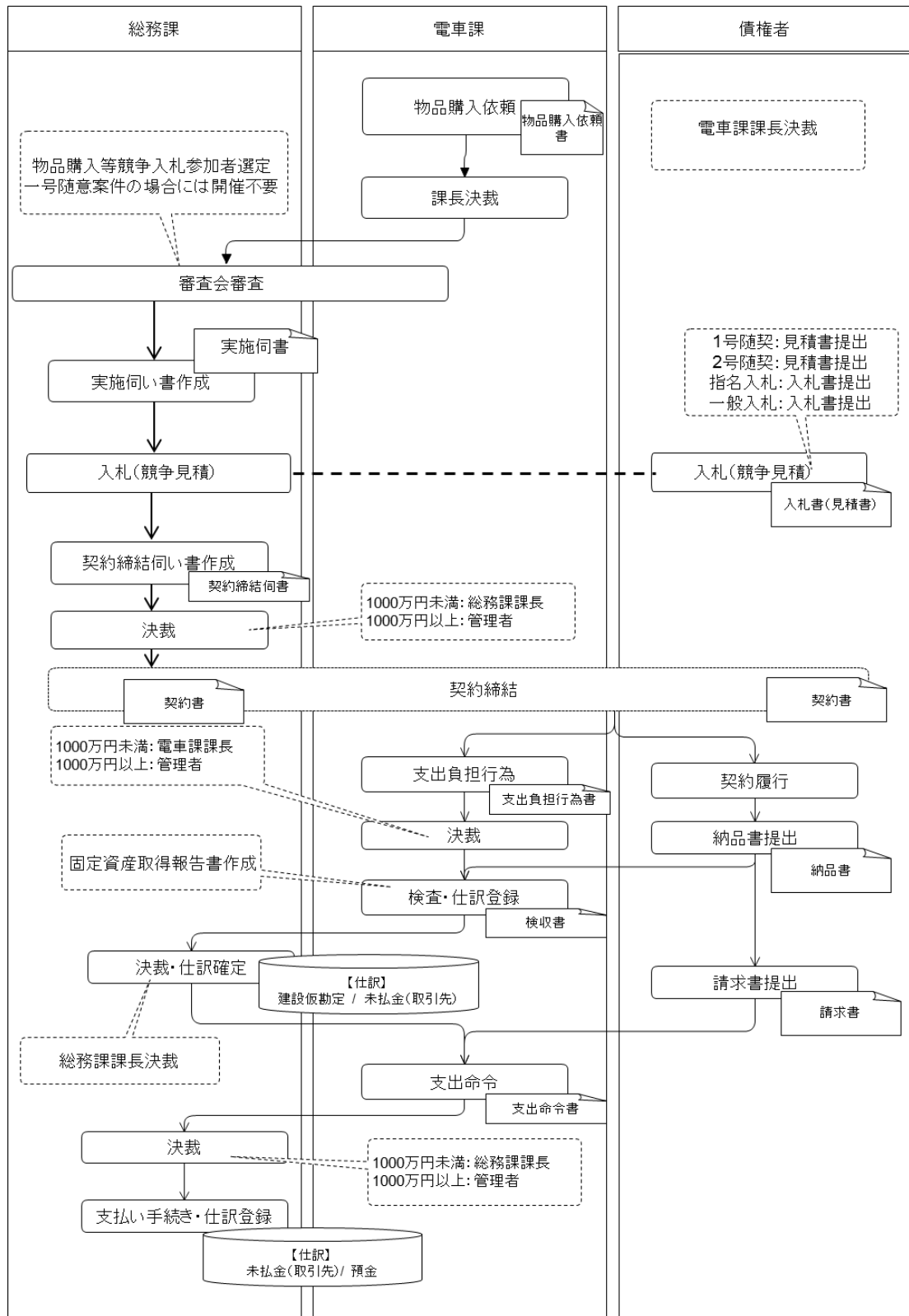
上表から、資産ごとに償却累計率にばらつきがあることが分かる。

建物の償却累計率が小さいのは、平成 14 年に取得価額 595 百万円（耐用年数 31 年）で上熊本車両基地を建設していること、平成 19 年に 258 百万円（耐用年数 38 年）で大江局舎を建設していることによるものである。また、電路設備、線路設備については後述する熊本市交通局方式の取替法を採用していることにより他の資産と比較して償却率が低くなっている一方で、車両については耐用年数を超えて稼働している客車が多いことにより償却累計率は高くなっている。

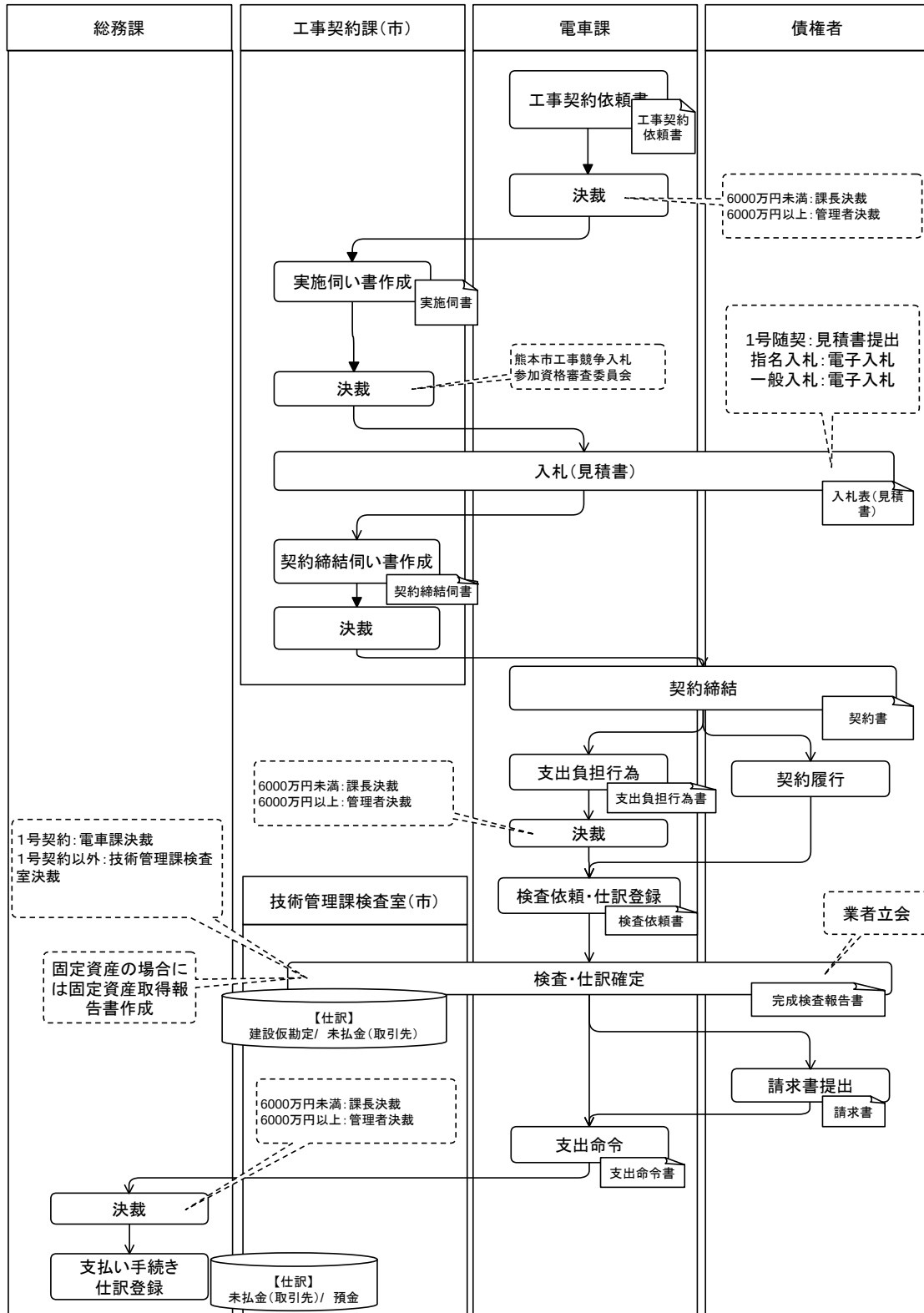
③固定資産管理の業務フロー

固定資産の取得には、大別すると購入による場合と工事契約により建設取得する場合とがある。いずれも建設仮勘定を通して処理が行われ、購入等の要求から固定資産登録までのフローは次ページ以降に記載のとおりである。

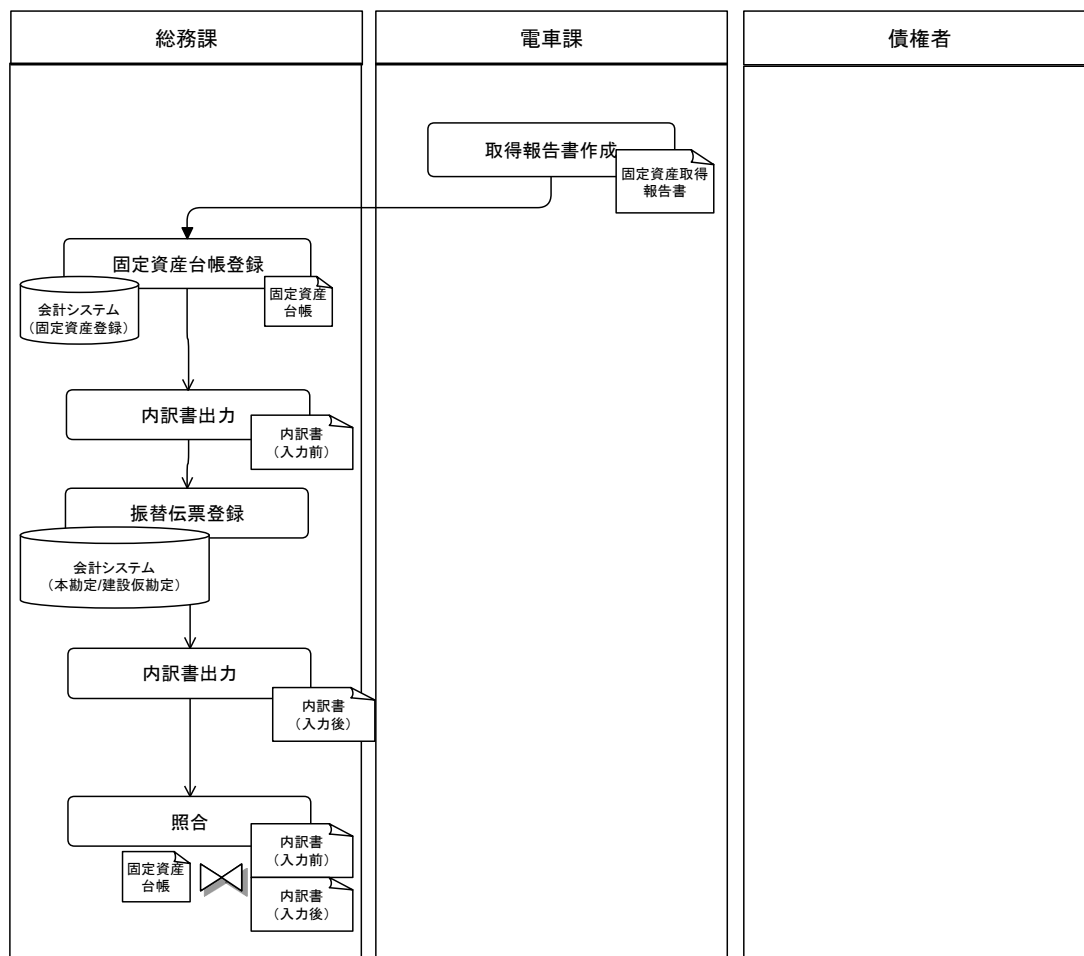
(ア) 固定資産取得（建設仮勘定計上まで物品購入の場合）



(イ) 固定資産取得（建設仮勘定計上まで工事契約の場合）



(ウ) 固定資産取得（台帳登録と本勘定への振替）



なお、固定資産台帳への登録漏れ（振替漏れ）を防止するために、決算プロセスにおいて次の確認を実施している。

- (i) 総務課にて建設改良費の予算で計上されている建設仮勘定の一覧を確認する。
- (ii) 上記 (i) において、「固定資産取得報告書」の提出がなされていない案件がないか確認する。
- (iii) 上記 (ii) において未提出案件があれば、電車課に対して「固定資産取得報告書」の提出漏れがないかどうかの確認依頼を実施する。

④監査の結果

(ア) 有形固定資産の減価償却方法（取替法の注記）について

地方公営企業法施行規則では取替資産及び取替法について次のように規定している。

<取替資産の意義>

（地方公営企業法施行規則第 2 条第 5 号）

一定の資産が多量に同一の目的のために使用される固定資産で毎事業年度使用に耐えなくなったこれらの資産の一部がほぼ同じ数量ずつ取り替えられるものをいう。

<取替法の意義>

（地方公営企業法施行規則第 2 条第 8 号）

固定資産の帳簿原価の百分の五十に達するまで定額法又は定率法により算出した減価償却額を各事業年度の費用とするとともに、当該固定資産が使用に耐えなくなったためこれに代えて種類及び品質を同じくする新たな資産と取り替えた場合において、その新たな資産を取得したときの価額をその取り替えた事業年度の費用に算入する方法をいう。

（下線は監査人による）

市交通局では、平成 15 年度に会計規程の見直しを行い、一定の資産については取替法を会計方針として採用している。取替法を適用することとしている資産は次のとおりである。

<取替法を適用する資産>

資産の種類
軌条及び付属品
枕木
電車線

また、平成 28 年度における熊本市交通事業会計決算書の会計方針の注記では、有形固定資産の減価償却方法として取替資産は取替法による旨を注記し、会計方針として取替法を採用していることを明示している。

取替法を採用するか否かは企業の任意である（地方公営企業法施行規則第 7 条第 2 項）。ただし、いったん取替法を採用したならば、地方公営企業の会計の原則の規定に基づき、その採用する会計処理の基準及び手続を毎事業年度継続して用い、みだりに変更してはならない（地方公営企業法施行令第 9 条第 5 項）。みだりに変更しないというのは「正当な理由なく」変更しないという意味である。

この点、取替資産に関して交通局の採用する会計処理方法は一貫して「取替法」によっており、正当な理由のない会計方針の変更はなかった。

【意見】

取替資産について取替法を採用しているにもかかわらず、平成 27 年度以前の熊本市交通事業会計決算書においては、取替資産について取替法を適用している旨の注記はなく、すべて定額法によって償却されているような誤解を与える内容になっている。

平成 28 年度には取替法の注記が追加されており改善しているが、毎事業年度において適切に注記すべきであった。今後も会計方針の注記は正しく行う必要がある。

(イ) 有形固定資産の減価償却方法（取替法の適用）について

上述のとおり、取替法を適用している資産を取り替えた場合には、その取り替えた新たな資産の額（取替に要した支出額）を取り替えた年度の費用として計上する必要がある。

その代わり、減価償却については取得価額の 50%に達するまで通常の減価償却を行い、償却率が 50%に達した後は減価償却を行わず取替が行われるまで償却費は計上されない。

このため、一定の年数を経過した取替資産については、その取得価額の 50%が簿価として貸借対照表に計上され続けることとなる。つまり、取替資産については資産の総体が一体となって一定の機能を提供することを表しており、その価額は当初取得価額の 50%となることが想定されている。

このように取替法は通常の減価償却の例外であり、費用配分の原則からみれば厳密な意味での減価償却計算ではない。にもかかわらずそれが認められている理由は、同種の資産が多量に使用され、毎年ほぼ同量が取り替えられるものについて、個々の資産の除却と取得を把握することが実務上極めて煩雑であり、また、同種同量の資産が定期的に更新されることにより全体としての資産（収益獲得能力）は維持されている、とみることが可能であるためである。

このような取替法に関する規定は、地方公営企業会計基準が改正される以前から同様の取扱であり、旧地方公営企業法施行規則第 2 条第 8 号では、取替法について次のとおり規定していた。

当該固定資産の帳簿原価の 100 分の 50 に達するまで定額法又は定率法により算出し原価償却額を各事業年度の費用とするとともに、当該固定資産が使用に耐えなくなったためにこれに代えて種類及び品質を同じくするこれに代わる新たな資産と取り替えた場合において、その新たな資産の取得の価額をその取り替えた事業年度の費用に算入する方法をいう。

このように、取替法に関する規定は改正前から全く変わっていない。

なお、上記規定において「取り替えた事業年度の費用に算入」とあるが、その具体的費目は示されていない。この点、「鉄道事業会計規則」（昭和 62 年運輸省令第 7 号）第 13 条では取替法についての規定があり、同条第 2 項において「取替資産の一部をこれと種類及び品質を同じくする新たな資産と取り替えた場合には、その新たな資産の取得原価を修繕費に計上するものとする。」と規定されていることから、事業費用の修繕費として処理すべきであると考えられる。

しかし、市交通局においては、次のような処理を行っており、取替法が適切に適用されていない。

(i) 資産の新規取得後、取得価額の 50%に達するまで減価償却を通常どおり行う。

(ii) 減価償却累計率が 50%に達した後、すなわち簿価が取得原価の 50%となった時点以降は、取替工事を行うまで減価償却を実施しない。

(iii) 取替法の適用対象資産を取り替えた時には、取り替えた旧資産の簿価を除却するとともに、取り替えに要した費用を新資産の取得価額として固定資産台帳上に計上する。

このような処理が可能となるのは、軌条等の取替資産について区間別に固定資産登録を行っており、区間別の取得価額と簿価の把握が可能であるためとのことである。

しかし、このような償却計算を行った場合、償却率が 50%に達した資産については取替工事が行われるまで減価償却費が一切計上されず、取替工事を行った期に旧資産取得価額の 50%が除却損として計上されることになる。このような計算は費用配分の原則から逸脱しており、適切な期間損益計算の観点からは認められない。

なお、上記の取替法の適用に関しては、平成 14 年度の包括外部監査において以下のとおり監査の結果として指摘が行われている。

現在の交通局取替法の処理は、資本的支出を資産計上し 50%に達するまで償却し、次回当該区間工事に 50%を除却損とし新たな工事費を資産計上している。地方公営企業法施行規則第 2 条第 8 項にいう取替法とはなっていない。

出所：「平成 14 年度包括外部監査報告書（交通事業）」

上記の監査結果に対する、市交通局的措置の状況は以下のとおりである。

平成 15 年 4 月 1 日付けにて会計規程の変更を行った。これにより軌条、枕木及び電車線を取替資産とした。

出所：「平成 14 年度包括外部監査による指摘事項の改善措置通知書」

また、上記と関連して、固定資産の管理方法等について固定資産の現物照合を行う必要がある旨の指摘がなされている。指摘内容の詳細は後述「②固定資産の現物管理について」を参照されたい。

当該指摘に対し、市交通局では現物照合を行ったとする改善措置通知書を提出しているが、その際に軌条及び枕木を除くとしている。また、軌条及び枕木については、以下の理由により台帳管理を行わず、上記固定資産の現物照合に関する指摘については措置不要とすることを平成 17 年度に報告している。

軌条については、亘線・引き込み線及び構内線の軌条の距離をいかに図面より正確に把握できるかが課題である。枕木については、地下に埋設されているものであり、固定資産台帳との突合は困難である。台帳においても、昭和 20 年代のものからあり、また、登録の際にも本数で登録されているものもあれば、距離で登録されているものもあり、正確な台帳管理は困難である。監査の指摘はもっともであるが、費用対効果の観点から現実的でない。

出所：「平成 14 年度包括外部監査による指摘事項の措置状況報告書【措置不要】未措置の理由」

上記の措置不要とした理由のとおり、軌条及び枕木等の取替資産については現物管理を行うことが難しく、費用対効果の観点からも現物管理を強制されるものではない。そうであるがゆえに取替法という特殊な処理方法が認められているのである。

現物管理を行わず取替法を選択したのであれば、取替法の規定に従った処理を行うべきである。現物管理を行わない一方で資産の取得と除却を行うというのは、両者の良いところ取りであって、許容されるものではない。そもそも、固定資産台帳と現物資産との照合を行っていない（できない）のであれば、固定資産台帳から除却した資産が、現実に取り替を行った資産である保証はない。

このように、上記の措置しない理由と、現状の取替法に関する処理方法とは全く矛盾していると言わざるを得ない。

市交通局で取替法について上記のような処理を行っている結果、一体として保持されるべき資産の簿価が、区間別の取替を行うたびに本来あるべき残高より増加していることになる。

このような会計処理と開示は、本来処理すべき費用を減少させ、資産として翌期に繰り越していることになり、結果的に期間損益を過大に表示していることになる。

市交通局が規定する取替法を適用すべき資産について、仮に平成 24 年度から適切に取替法を適用していたとした場合、貸借対照表計上額への影響額をまとめたものが下表である。

取替法が適切に適用されていないことにより、平成 28 年度末において 129 百万円資産が過大計上されている結果となっている。

＜適切に取替法を適用していたと仮定した場合の貸借対照表計上額への影響額＞

（単位：百万円）

取替 年度	区間	資産種類	除去 資産 簿価	取替 資産 価額	H28 年度 簿価	影響 額
H24 年度	呉服町曲線	軌条・付属品	3	13	11	7
H24 年度	呉服町曲線	枕木	1	1	-	-
H24 年度	花畑町停留所～熊本城市役所	軌条・付属品	3	22	18	15
H24 年度	花畑町停留所～熊本城市役所	枕木	-	1	1	1
H26 年度	河原町曲線 渡り線	軌条・付属品	12	76	68	55
H26 年度	河原町曲線 渡り線	枕木	1	5	4	2
H27 年度	味噌天神前曲線	軌条・付属品	5	24	23	17
H27 年度	味噌天神前曲線	枕木	-	-	1	-
H28 年度	商業高校前停留場付近	軌条・付属品	1	27	27	26
H28 年度	商業高校前停留場付近	枕木	-	3	3	3
合計			30	177	160	129

【指摘】

旧資産の除却と新資産の取得を行うのであれば、適切な期間損益計算を行うために取替法ではなく通常の減価償却を行い、償却率が 50%に達した後も減価償却費を計上するべきである。逆に、注記のとおり取替法を採用するのであれば、地方公営企業法施行規則に規定された方法に従った取替法の計算方式を適用する必要がある。

(ウ) 有形固定資産の減価償却方法（残存価額）について

有形固定資産の残存価額について、市交通局の会計規程第 108 条では次のように規定している。

総務課長は、有形固定資産について、当該資産の帳簿価額が帳簿原価の 100 分の 5 に相当する金額に達した後において、地方公営企業法施行規則(昭和 27 年総理府令第 73 号)第 15 条第 3 項の規定により帳簿価額が 1 円に達するまで減価償却を行おうとするときは、あらかじめその年数について管理者の決裁を受けなければならない。

上記規定によれば、有形固定資産の残存価額は取得価額の 5%とすることを原則としているが、企業の選択により有形固定資産は 1 円まで償却できることも規定されている。

なお、民間企業の減価償却のルールでは、平成 19 年 3 月以前は取得価額の 5%を残存価額とする取扱であったが、税制改正に伴い平成 19 年 4 月以降は残存価額 1 円に達するまで減価償却を行うことが一般的となっている。

ここで、平成 28 年度末の市交通局の固定資産については、108 条の規定が「できる」規定であるとの認識から、上記のような残存価額 1 円までの減価償却は実施されていない。

平成 28 年度末における有形固定資産帳簿価額の状況は以下のとおりである。

単位：百万円

	取得価額	減価償却累計額	帳簿価額
5%まで償却済みの資産	2,615	2,485	130
5%まで償却されていない資産	8,995	3,869	5,126
非償却資産	1,781	-	1,781
	13,392	6,354	7,038

平成 28 年度末の有形固定資産帳簿価額合計約 7,038 百万円のうち、5%まで償却済みの資産は帳簿価額で 130 百万円程度であり、有形固定資産全体の 1.8%、非償却資産を除けば 2.5%にあたる。償却累計率の平均が 50%を超え、通常の耐用年数を超えて使用している固定資産が多い実態を考えれば、5%まで償却済の資産簿価には 1 円まで償却できるものが多数含まれていると推察される。

そもそも、残存価額の設定は資産の処分価額の見積もりとして行っていたものである。しかし、処分価額を取得価額の 5%とすることが実態にそぐわないとの批判もあり、平成

19 年の税制改正において、償却対象有形固定資産については備忘価額 1 円を除き全額償却できることとされた。現在では民間事業会社のほとんどが 1 円まで償却を行っていると考えられる。

このような民間企業における経緯を鑑みれば、市交通局が行う減価償却計算において、残存価額を 5% のままとする根拠は乏しいと考える。

【意見】

より適正な期間損益計算と貸借対照表価額の表示を行うために、地方公営企業法施行規則第 15 条第 3 項を適用し、残存価額が 1 円に達するまで減価償却を行うことを検討すべきである。

(エ) 中古資産の耐用年数について

地方公営企業法施行規則別表第二号は資産の耐用年数について定めており、その注 3 においては、中古資産の耐用年数について以下のように定められている。

3 耐用年数の全部又は一部を経過した有形固定資産の耐用年数は、その取得後耐用可能と見積られる年数によるものとする。ただし、当該見積年数によらず、本表に定める耐用年数によることができる。

この規定によれば、中古資産については原則として、その取得後耐用可能と見積もられる年数によるものとしながらも、新品と同じ耐用年数とすることを認めている。

一方、新しい地方公会計の推進に関して、総務省の発行している「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」には以下の記載がある。

54. 中古の償却資産を取得した場合の耐用年数については、耐用年数省令等の取扱いに準じて、以下のとおり算定します。

①見積法による耐用年数 当該資産を事業の用に供した時以降の使用可能期間として、資産の摩滅・摩耗の程度等から客観的かつ合理的に見積もられた年数

②簡便法による耐用年数 見積法により耐用年数を見積もることが困難なものは、次に掲げる資産の区分に応じ、それぞれに定める年数（その年数が 2 年未満のときは 2 年）

○法定耐用年数の全部を経過した資産 法定耐用年数 × 20%

○法定耐用年数の一部を経過した資産 (法定耐用年数－経過年数) + 経過年数 × 20%

ただし、当該資産について支出した資本的支出の金額が当該資産の取得価額の 50% に相当する金額を超えるときは、②簡便法による耐用年数によることはできず、法定耐用年数によることとします。

ここでは、中古資産の耐用年数は原則としてその取得後耐用可能と見積もられる年数によるものとしつつ、経過年数に応じた簡便法を採用することも認めている。また、ここで述べられている簡便法による耐用年数の見積もり方法は、民間事業会社において広く採用されている方法でもある。

上記の「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」は、新しい地方公会計制度の導入に

向け、財務書類作成の基礎とするために公有財産台帳とは別個に整備を進めているものである。ただし、新しい地方公会計制度で導入される財務書類の作成対象に地方公営企業は含まれていないため、上記の手引きに記載された方法が直ちに地方公営企業に適用されるものではない。

市交通局が中古資産の取得において、新品の固定資産を取得した場合と同一の耐用年数を用いて減価償却費を計算しているものは、次のとおりである。これらはいずれも、新品をリース契約により使用していたものをリース契約の終了等に伴い買い取ったものである。

(単位：百万円)

資産番号	資産名	取得年度	取得価額	取得時 経過年数	適用した 耐用年数
2811	超低床四輪ボギー連接車 9702 号車	H25 年度	23	15 年	13 年
2812	超低床四輪ボギー連接車 9703 号車	H25 年度	23	15 年	13 年
2930	超低床四輪ボギー連接電動客車 9704 型/9705 型	H26 年度	99	14 年	13 年

上記の表のうち、資産番号 2811 と 2812 については当初のリース契約期間満了後、リース契約に付されていた購入選択権を行使し、残存価額として設定されていた金額を支払い、当該金額を取得価額としたものである。

資産番号 2930 については、毎月のリース料の支払額を支払リース料として処理する、いわゆる賃貸借法によって処理していたものを、平成 26 年度からの会計基準改定にあたり導入されたリース会計処理に対応するため、それまで賃貸借処理を行っていたリース契約の残存リース料相当分について売買処理へと変更したものである。ここでは、支払いリース料の残額の元本相当部分に、リース契約終了時の購入選択権の行使価格を加えたものを取得価額としている。

本事案の場合、新品車両の耐用年数が 13 年とされており、購入時にその耐用年数を超過した状態の中古品であるにもかかわらず、新品の資産を取得した場合と同一の耐用年数を用いている。問題はこのことが取得した資産の経済的実態を正しく捉えているか、また、その判断に普遍性があり他者との比較を可能とするか否かである。

現実に耐用年数を大幅に超過して使用している電車が多数存在することは事実であるが、超低床車は構造が複雑であることから、より構造が単純なボギー単客車同様に耐用年数を超える長期間の使用に耐えうるかどうか明らかではない。

また、上記のほか車両 5014A5014B 及び 5015A5015B については昭和 53 年に中古資産として取得しており、当該車両の当初製造年は昭和 33 年である。これらについては耐用年数を 7 年として固定資産登録されており、必ずしも中古資産の耐用年数を全て 13 年と見積もっているわけではないようである。なお、7 年とした根拠は不明であった。

なお、地方公営企業法施行規則第 8 条第 5 項において、別表二に定める耐用年数により

がたい特別の理由がある場合には、管理者は、当該有形固定資産の使用可能期間をもつて耐用年数とすることができる、と規定されており、使用可能期間の見積もりをもつて耐用年数とすることができることとされている。しかし、このような見積もりが認められるのは、同項各号に掲げられた事由を見る限り耐用年数を短縮する場合に限られている。

このような規定のあり方から類推すれば、中古資産について新品と同様の耐用年数を用いることは限定的に解釈すべきであると考ええる。

さらに、地方公営企業の決算は、上記の新地方公会計制度における財務書類には含まれないものの、これには地方公営企業の決算を連結決算として取り込むことが予定されている。このことから、地方公営企業の会計においても上記の「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」に記載された簡便法により耐用年数を見積もることが合理的な見積方法の一つとして許容されるものと考ええる。さらに、民間事業会社との比較可能性の確保といった観点からも、民間で一般的に行われている見積方法を採用することが望ましい。

このように考えれば、中古資産について一律に新品と同一の耐用年数を設定することは規定に反する処理ではないが、処理の統一性及び財務数値の比較可能性の観点からは合理性に欠けていると考えざるを得ない。

【意見】

上記の趣旨から、今後は中古資産の耐用年数を前述の簡便法により見積もり固定資産台帳に登録することが望ましいと考える。

(オ) リース取引の判定における証拠資料の整備について

上述のとおり、市交通局では、超低床車両 2 両について平成 13 年にリース契約（以下「当該リース契約」という。）を締結し使用していた。

平成 26 年度に改正された会計基準への移行にあたり、新たに導入されたリース会計基準を適用し、それまで賃貸借処理をおこなっていたものをリース資産及びリース債務として認識し、新たな資産及び負債の取得として処理している。

上記の処理に当たっては「『地方公営企業会計基準見直し Q&A』 7. リース取引に係る会計基準 番号 7-2 移行処理：所有権移転ファイナンス・リース取引の扱い」に記載された方法により処理を行っている。

当該 Q&A によれば、所有権移転ファイナンス・リースについては、最初適用事業年度の前事業年度の末日以前に開始されたリース取引についても賃貸借処理は認められず、最初適用事業年度の前事業年度の末日における未経過リース料期末残高相当額（未経過リース料相当額から利息相当額を控除して得た額に相当する額をいう。）を取得原価とし、最初適用事業年度の初日に取得したものとしてリース資産に計上することが求められている。

また、利息相当分については、利息法（各期のリース債務の未返済元本残高に一定の利率（※1）を乗じて支払利息相当額を算定する方法）による処理ではなく、最初適用事業

年度の初日以後の残存期間における利息相当額について、その総額をリース期間中の各事業年度に定額で配分することができるものとされている。

(※1) リース料総額の現在価値が、リース取引開始日におけるリース資産（リース債務）の計上価額と等しくなる利率

そこで、会計基準移行処理にあたって、当該リース契約が所有権移転ファイナンス・リース取引に該当するか否かが問題となった。

市交通局では、当該リース契約について「リース契約内容確認シート」を作成し、リース取引の分類を判定し、当該リース取引が所有権移転ファイナンス・リースに該当するものと判断している。この判断を基に、上記 Q&A に記載された方法に準拠して処理を行っている。

ここで、所有権移転ファイナンス・リースとされるリース取引とは、ファイナンス・リース取引のうち、以下の要件のいずれかを満たすものとされている。

- a) リース契約上、リース期間終了後又はリース期間の途中で、リース物件の所有権が借手に移転することとされているリース取引（所有権移転条項）
- b) リース契約上、借手に対して、リース期間終了後又はリース期間の途中で、名目的価額又はその行使時点のリース物件の価額に比して著しく有利な価額で買い取る権利（以下合わせて「割安購入選択権」という。）が与えられており、その行使が確実に予想されるリース取引（割安購入選択権）
- c) リース物件が、借手の用途等に合わせて特別の仕様により製作又は建設されたものであって、当該リース物件の返還後、貸手が第三者に再びリース又は売却することが困難であるため、その使用可能期間を通じて借手によってのみ使用されることが明らかなリース取引（特別仕様）

上述の「リース契約内容確認シート」では、上記の三要件のうち所有権移転条項と割安購入選択権の欄に「あり」と記入され、当該リース取引が所有権移転ファイナンス・リースに該当すると判断している。

しかし、監査人が当該リース取引に係る契約書を閲覧し、その内容を検討したところ、a) の所有権移転条項に該当する条項は確認できなかった。したがって、所有権移転条項による所有権移転ファイナンス・リース取引の判定は否定されるものとする。

次に、割安購入選択権については契約書上「(購入選択権)」として以下の条項が記載されている。

- 第 14 条 甲（監査人注：市交通局をいう）及び乙（監査人注：リース会社をいう）は、
第 5 条（監査人注：リース料の取り決めをいう）に定めるリース料は、リース期間満了時におけるリース物件の残存価額を金 47,860,000 円（税別）として算出していることを確認する。
- 2 甲はリース期間満了の 2 か月前までに次の（1）または（2）のいずれかを選択のうえ、乙に書面にて通知をし、リース期間満了次第、乙に対して（1）または（2）記載

の甲の義務を履行する。甲が当該選択をしなかった場合には、甲は当然に（１）を選択したものとする。

上記の条項は、自動車等の車両の購入（使用）において一般的に利用されている「残価設定リース」契約のような条項となっている。あるいは、第２項の選択権条項がなければ、当該契約は経済的実態としては残価設定ローン契約に近いものである。

ここで、残価設定リース契約とは、一般に車両購入代金から頭金と残価設定額を差し引いた部分についてリース料を計算し、リース期間（通常３年であることが多い）の終了後、再びリース契約を結ぶか、残価設定額で車両を買い取る、又は車両を返却するという内容のリース契約をいう。この場合の残価設定額とはリース期間満了後の車両売却見積もり価額（時価）とされる。

当該リース契約の場合、リース期間満了後車両を返却することは謳われておらず、リース契約の再締結か、買い取りのみの選択となっている。また、残価として設定されている価額はリース資産の取得価額相当額の１０％となっている。

したがって、ここで検討すべきは当該残価設定額が時価に比して著しく有利なものであるか、又は名目的価額によるものか、ということになる。

電車の客車は中古品を売買することがしばしば行われる。市交通局においても昭和５０年代に中古の客車を購入しているが、その際の取得価額は耐用年数超過後であるにもかかわらず、新品価格の２割を超える価格であった。このことから見て、電車車両の見積もり売却価額を１割としていることは著しく有利であると判断される。

また、選択購入権が付されているものの、文書による選択の通知をしない場合には当然に購入したものとみなすという条項があり、購入という選択を行うことが当然に予定されている。その意味ではここでの購入選択権の行使料は、その経済的な実態からは残価設定ローンの残価支払いに極めて近いものであり、名目的な対価であるとも言える。

このように考えると、当該リース契約は割安購入選択権付きのファイナンス・リースであり、所有権移転リース取引該当すると判断される。

リース取引の判定に関しては、このように契約書の内容を慎重に検討し、当該リース契約がファイナンス・リースに該当するの否か、ファイナンス・リース取引である場合、所有権移転ファイナンス・リースに該当するの否か等を判断する必要がある。

【意見】

現在、リース取引の処理にあたり作成されている「リース契約内容確認シート」では、リース取引の判定に至る判断の過程が明らかになっていない。正確な判断を行うため、また、稟議決裁時の検証のために、リース取引の判定に関しても少し詳細な資料、すなわち判断の過程とその根拠が分かる資料を添付しておくことが望ましい。

（カ）線路設備の固定資産台帳への登録方法について

市交通局が行う軌道事業は軌道法（大正１０年法律第７６号）の適用を受ける。

また、軌道事業では同法第 26 条の準用規定により鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 20 条に定められた会計の整理に関する規定が適用される。これを受けて、軌道事業の会計には鉄道事業会計規則（国土交通省が鉄道事業法に基づき鉄道事業者で使用するべき会計の整理方法を定めた省令）の規定が適用され、軌道事業者は当該省令に従って会計を整理しなければならない。

当該省令では固定資産の整理方法について次のとおり規定している。

第六条 鉄道事業固定資産は、独立性のある区間ごとに区分して整理するものとする。ただし、区分の困難なものについては、この限りでない

市交通局の固定資産台帳においては、軌道や枕木、舗装については、昔の営業路線を中心として区分して登録されているが、一部は「単線分岐線」や「複線分岐線」など種類ごとの区分となっており、区間ごとの区分となっていない。また、軌道や枕木、舗装以外の設備や電線なども同様に種類ごとの区分となっており、その資産が属する区間ごとに区分されて整理されていない状況である。

【意見】

一部の固定資産が種類ごとの整理となっている理由は、区分が困難であるためと考えられるが、固定資産の管理の効率性や、区間ごとのコスト計算への展開等を考えれば、できるだけ適切な区間（例えば停留所ごとの区間など）ごとに区分して、線路・電路設備等の軌道関連資産を登録することが望ましいと考える。

（キ）車両附属設備の固定資産台帳への登録方法について

上記、線路設備と同様に車両についても鉄道事業会計規則の規定が適用される。この中で車両の整理については同規則別表 2 において以下のように規定されている。

款	項	摘要
有形固定資産	車両	車内に附属して設備する一切の備品を含む（自動列車停止装置、自動列車制御装置、自動列車運転装置、列車集中制御装置及び自動列車進路制御装置（P. T. C.）及び総合列車制御装置（T. T. C）を含む。）については、車両の種別ごとに節において区分して整理する。）。

上記のように、車両に関しては、車両に附属して設備する一切の備品を車両として整理することとされている。ここでは「車両の種別ごと」に区分し整理するのであり、車両 1 台ごとの整理ではない。しかし、種別ごとの台数は把握されているので、結果的に種別ごとの車両 1 台あたり固定資産残高を把握することができることになる。

このような整理を行うことで、個々の車両にどれくらいの投資が実施され、取得から現在までにどの程度が費用化されたかを確認することが可能となる。また、車両を除売却する際には、正確な除売却損益を算定することが可能となる。

企業活動は資本の投下（資本投資及び費用の支出）と、そこからもたらされる収益によ

る資本回収の循環であり、複式簿記の計算原理はそのような投資回収計算の結果を表すことにあると言ってもよい。

軌道事業にあつては、収益の源泉は言うまでもなく電車の運行である。ICカード利用が広まってきた現在では、一台運行するごとに個別の運行収入を正確に把握することは困難であるが、運行収入の全体を運行本数で除すれば平均的な運行収入を把握することはできる。このような一台あたり運行収入と一台あたりの運行費用を対比することで、個々の電車の運用効率に関する会計情報を得ることが可能となる。

このことを踏まえれば、車両については一台あたりの投資額をできるだけ適切に把握する仕組みであることが望ましい。

市交通局においては、新しい機能を有する設備（備品）を車両に追加した場合に、複数の車両に導入した備品を一括して独立した固定資産（備品）として固定資産台帳に登録している。このため、上記のような車両1台あたりどれくらいの設備投資が実施されているのかを固定資産管理台帳上で確認することが難しくなっている。このため、車両が除売却される際の除売却損益が正確に算定されなくなるおそれがある。また、車両ごとの運用の効率性判断の面からも望ましい状態ではない。

【意見】

すでに固定資産台帳に登録してあるものについてはこれを遡って修正し減価償却計算をやり直すのはその業務の複雑性から難しいとしても、今後は上記の鉄道事業会計規則や会計の意義に照らし、車両に対する附属設備については、その車両あたりの附属設備の取得価額を算出し、その車両の資本的支出として固定資産台帳に登録すべきである。

（ク）固定資産台帳における車両等の資産の記載単位について

総務省の「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」（「今後の新地方公会計の推進に関する研究会報告書」で示された統一的な財務書類等の作成基準について、固定資産等の評価方法や固定資産台帳の整備手順等の実務的な取扱いを示したもの）において、固定資産台帳の記載単位に関する以下の記述がある。

32. 固定資産台帳は、単に財務書類の補助簿としてのみならず、資産管理に役立つものでなければなりません。そのためにも、記載単位としては、①現物との照合が可能な単位であること ②取替や更新を行う単位であること という2つの原則に照らして判断し、記載することが適当です。
33. すなわち、資産として記載する「1単位」の区分については、①により、固定資産について、その現物が確認でき、対応する価額を特定できることが必要になり、かつ、②により、例えば耐用年数が異なるなど償却資産の単位に区分することが必要となります。

ここでは、固定資産は原則として、①現物との照合が可能な単位であること、②取替や更新を行う単位でその登録を行う必要があることが述べられている。

既に述べたとおり、当該「資産評価及び固定資産台帳整備の手引き」は直ちに地方公営

企業の会計実践に反映されるべきものではない。しかし、この記述は固定資産の管理帳簿という側面と財務書類の補助簿としての側面を持つ固定資産台帳の本質を表したものであり、地方公営企業会計においても実務上の参考となるものである。

市交通局の固定資産台帳登録においては、大半のものが一つの固定資産として車両一台ごとに登録されている。しかし、中には一台ごとの登録となっていないものがある。

- ①購入したタイミングが同じである複数台の車両をまとめて一つの固定資産として登録しているケース（ケース A）
- ②同一の車両であっても、台車と客車とで別々の固定資産として台帳登録しているケース（ケース B）

市交通局の固定資産台帳に登録されている車両のうち、ケース A 又はケース B に該当する者は次のとおりである。

（単位：百万円）

ケース	資産番号	登録名	取得価額
ケース A	1196	全鋼製ボギー電動客車 9201・9202 号車	215
ケース A	1198	全鋼製 2 軸電動ボギー客車 9203・9204 号車	217
ケース A	2930	超低床四輪ボギー連接電動客車 9704 型/9705 型	99
ケース B	1166	全鋼製 2 軸ボギー電動客車 8503（車体のみ）	35
ケース B	1167	全鋼製 2 軸ボギー電動客車 8504（車体のみ）	37
ケース B	1201	全鋼製 2 軸ボギー電動客車 8501 号（車体のみ）	36
ケース B	1825	半鋼製二軸ボギー電動客車 8502（台車のみ）	8
ケース B	1826	全鋼製二軸ボギー電動客車 8502（車体のみ）	36
ケース B	1828	半鋼製二軸ボギー電動客車 8503（台車のみ）	8
ケース B	1829	半鋼製二軸ボギー電動客車 8504（台車のみ）	8
ケース B	1833	半鋼製二軸ボギー電動客車 8501（台車のみ）	7

【意見】

車両については固定資産の登録方法がばらばらであり、登録方法に一貫性がない。

すでに固定資産台帳に登録してあるものについてはこれを遡って修正し減価償却計算をやり直すのはその業務の複雑性から難しいとしても、今後は原則どおり、独立して管理すべき単位（車両ごと）に固定資産台帳に登録するよう、統一した運用をすべきである。

（ケ）固定資産台帳と決算書との整合に関する情報について

固定資産台帳は決算書の元となる補助簿であり、その期末残高と決算書の残高の数字は一致していなければならない。

しかし、両者を突合した結果、固定資産台帳の期末残高と決算書残高との不一致が認められた。固定資産台帳と決算書上の数字の相違をまとめたものが以下の表である。なお、

有形固定資産の減価償却累計増加・減少の差異の理由については、「②（オ）（意見）リース取引の判定における証拠資料の整備について」に記載しているリース資産について、リース料の支払い終了後の勘定科目振替処理に起因している。

具体的には、平成 27 年度の決算において「リース資産」から「車両」勘定に振替える処理をしているが、振替えた取得価額 99,217 千円の車両（9704 型、9705 型）は減価償却累計額 6,786 千円（平成 26 年度の減価償却費）を含んでおり、この減価償却累計額を含んだ形で科目替え（増加取引と減少取引の台帳登録・仕訳登録）が実施されている。一方、当期の減価償却累計額の増加は、固定資産台帳で計算された当期の減価償却費（決算書上の減価償却費）と一致すべきであるが、上記振替えた資産の減価償却累計額分のずれが出ている。

（単位：千円）

科目	H26 年度	H27 年度	H28 年度
有形固定資産 減価償却累計額増加			
決算書（固定資産明細書）	2,120,180	359,962	368,205
固定資産台帳 （決算書の減価償却費合計）	2,120,180	353,175	368,205
差異	0	6,786	0

【意見】

市交通局において、決算作業における固定資産の数字の確認プロセスとして、企業会計システムから「固定資産明細書」を出力して固定資産台帳残高と元帳残高との整合を確認しており、当該残高をもとに附属明細書の固定資産内訳書が作成されている。

上記例については、通常と異なる資産間の勘定科目振替があったことから、損益計算書に計上された減価償却費の金額と、固定資産明細書に記載された減価償却累計額増加額とが一致しない結果となった。

このような場合は、固定資産明細書の備考欄に勘定科目の振替による増減があった旨を記載し、追加的な情報を提供することが望ましい。

（コ）固定資産実査の実施について

熊本市交通局会計規定では、固定資産の実体調査について 3 年に 1 回実施し、固定資産台帳と固定資産とを照合することが規定されている。

（実体調査）

第 110 条 課長は、固定資産の実体調査を少なくとも 3 年に 1 回実施し、固定資産と固定資産台帳を照合しなければならない。

2 課長は、前項の実体調査を実施したときは、その結果を総務課長に提出しなければならない。

3 課長は、第 1 項の実体調査の結果に応じて、固定資産取得報告書又は固定資産異動報告書

を総務課長に提出しなければならない。

※下線は監査人による。

しかし、市交通局においては、平成 16 年度以降、これまで固定資産の実査が実施されていなかった。このため、少なくとも 3 年に 1 回実態調査を行うとした会計規程どおりの事務が実施されていないものと判断される。

なお、固定資産の実地調査については、同様の指摘が平成 14 年度包括外部監査報告書においても行われている。

< 固定資産の実地調査状況 >

～略～

熊本市交通局会計規程第 101 条

主管課長は、その所管の固定資産を異動の都度固定資産異動報告書を作成し、速やかに総務課長に提出しなければならない。

同条第 2 項

総務課長は、前項の報告を受けた後、固定資産台帳に記録し、常に現況と一致させなければならない。

同条第 3 項

総務課長は、必要に応じて実地調査を実施することができる。

過去に、固定資産の実地調査が実施されていなかった。～略～

その結果は以下の通りである。

《現物確認の調査方法》

～略～

実施結果を例示すると次の通りである。

軌道事業：現物を確認できないもの

資産番号	目	名称	取得価額	帳簿価額	理由
948	器具備品	運賃表示器	4,000,000	200,000	カードシステム変更による廃棄
1458	その他諸設備	安全地帯	3,927,500	196,375	平成 13 年上熊本車両基地建設により廃棄
315	変電所機会	変電所機械 附属設備	4,849,000	242,450	平成 4 年改良工事で撤去

～略～

集計の結果は次ページの通りである。（次頁に軌道事業で簿価 7,080 千円、交通事業で 2,026 千円、関連事業で 481 千円、合計 9,588 千円の差異明細記載あり）

固定資産実査（現物確認）が今まで全く行われていなかったためである。熊本市交通局会計規程に従って実施し適切に会計に反映させることが必要である。

また、固定資産現物に管理 No.を示すプレートが付されていないかったため、特に購入年度が古い固定資産については、固定資産台帳と現物との照合が困難な状況であった。固定資産台帳と関連づけて現物に管理 No.を付す必要がある。

固定資産の所管替えにも不備が多く見られた。特に整備関係は小峯整備工場に集約されているが、固定資産台帳上にはこの異動が反映されていない等があり、固定資産の管理方法等を含め検討を要する。

出所：平成 14 年度熊本市包括外部監査報告書

上記の指摘に対する措置の状況は以下のとおりである。

<措置状況>

保有する固定資産と固定資産台帳との突合作業を行い、資産に台帳番号を付すことにより管理した。その内、調査に時間を要し平成 15 年中に突合作業が終了しなかった電車線類、バス停に関しては現物と固定資産台帳との突合が終了し、平成 16 年 2 月 1 日付にて除却処理を実施した。

出所：平成 14 年度包括外部監査による指摘事項への改善措置状況通知書

上記措置にもかかわらず、現在の固定資産の管理状況は以下に記述するとおり、会計規程が求めている管理水準に遠く及ばない状況である。

監査実施過程での聞き取りにより、これまで市交通局においては固定資産実査が実施されていないことが判明したため、今回の監査において固定資産の実査を実施した。

固定資産台帳上の所在地ごとの資産状況は以下のとおりであり、固定資産の実査の対象として、「上熊本車両工場・上熊本営業所」、「上熊本詰所」の二箇所の実査を行った。なお、他の大部分は軌道などの所在地ごとには区分できない資産である。

単位：百万円

所在地	点数（登録単位）	取得価額	帳簿価額	実査対象
上熊本車両工場・上熊本営業所	241 点	6,601	3,410	○
上熊本詰所	24 点	223	189	○
大江局舎	126 点	745	479	
他	665 点	5,822	2,959	
合計	1056 点	13,392	7,038	

固定資産の帳簿価額合計に対する実査の計画カバレッジ（固定資産全体に対する実査対象の固定資産の割合）は以下のとおりである。

単位：百万円

所在地	点数（登録単位）	取得価額	帳簿価額	実査対象
上熊本車両工場・上熊本営業所	241 点	6,601	3,410	○
上熊本詰所	24 点	223	189	○
実査対象合計	265 点	6,825	3,599	
計画カバレッジ	25%	51%	51%	

上記の固定資産実査の結果、以下の事項が発見された。

(i) 固定資産台帳に登録されているが資産が実在しないもの

固定資産台帳に登録されているが、実体の固定資産が実在しないものが発見された。このことは実在しない資産が貸借対照表に計上されていることを意味し、実在性の観点から問題である。

固定資産を廃棄した際には、適切に固定資産異動報告書を総務課に提出し、固定資産台帳上も除去処理をする必要がある。また、規定されたとおり、定期的な固定資産実査を実施し固定資産の実体と固定資産台帳との整合を取る必要がある。

以下は検出された不整合の資産である。

固定資産台帳に記載されているが実物を確認できなかったもの											
台帳 番号	資産の種類	取得日付	所在地	取得価額	数量	単位	経過 年数	耐用 年数	減価償却 累計額	帳簿価額	
2182	溶接機	平 14.09.30	上熊本車両 工場	173,800	1	台	14	14	155,484	18,316	
596	ビニオンテー パーゲージ	昭 29.04.01	上熊本車両 工場	22,200	1	組	62	20	21,090	1,110	
2742	エアーメー ター	昭 56.09.24	上熊本車両 工場	89,600	1	個	35	5	85,120	4,480	
2913	インバクトレ ンチ	平 19.06.26	上熊本車両 工場	137,000	1	個	9	3	130,150	6,850	
661	デジタルマル チメーター	昭 57.04.14	上熊本車両 工場	94,000	1	台	34	5	89,300	4,700	
1897	高温温水洗 浄機	平 09.12.26	電車課 上 熊本詰所	352,300	1	式	19	10	334,685	17,615	
1898	電車プリベ ードカードシ ステム	平 10.03.30	電車車両	44,007,544	419	台	19	5	41,807,166	2,200,378	
2138	全自動洗濯 機・乾燥機	平 14.03.30	上熊本車両 工場	129,576	3	台	15	6	123,097	6,479	
2139	洗濯機(洗濯 乾燥一体型)	平 14.03.30	電車課 上 熊本詰所	219,000	2	台	15	6	208,050	10,950	
2448	ファンヒーター	平 17.12.08	上熊本車両 工場	113,400	1	個	11	6	107,730	5,670	
2494	オシロスコー プ	平 18.11.27	上熊本車両 工場	173,500	1	台	10	5	164,825	8,675	
951	油圧上昇式 搬送仮台車	平 07.09.22	上熊本車両 工場	6,500,000	2	台	21	4	6,175,000	325,000	
			合計	52,011,920					49,401,697	2,610,223	

上記実査の結果、所在不明であった資産は除却処理を行う必要がある。

(ii) 固定資産が実在するが、固定資産台帳に登録されていないもの

実体の固定資産は存在するが、固定資産台帳に登録されていないものが十数点発見された。このことは資産が実在するにもかかわらず貸借対照表に計上されていないことを意味し、資産の網羅性の観点から問題である。

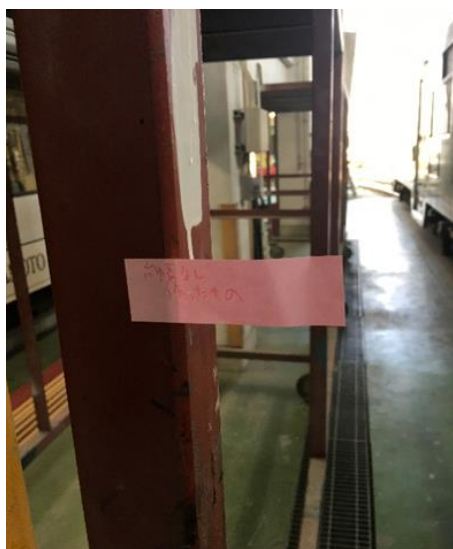
これは主に、バス事業を事業譲渡した際に、固定資産台帳上は廃棄処理としているが、実体は所管替えとして車両基地にて使用しているという理由に基づくケースが多かった。

所管替えが発生した際には、適切に固定資産異動報告書を総務課に提出し、固定資産台帳上も所管替え処理をする必要がある。また、定期的な固定資産実査を実施し固定資産の実体と固定資産台帳との整合を取る必要がある。

以下は発見された資産の例である。

【上熊本車両基地】

車両基地の棚



卓上ドリル



倉庫



電動カッター



【上熊本詰所】

構築物（バスから移管したものを使って自作）



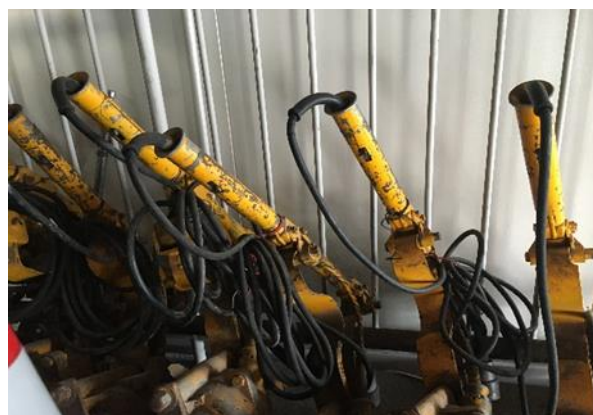
応接椅子（バスから移管）



エアーコンプレッサ（バスから移管されたもの3点）



タイタンパー7台（2台は車両基地として登録、バスから移管）



発電機 3 台 台帳では車両基地、所在は詰所



ロードプレッシャ
(台帳では車両基地、所在は詰所)



出所：監査人撮影

(iii) 固定資産台帳シールが添付されていないもの

固定資産に固定資産台帳シールが添付されていないケースが多数発見された。これは固定資産取得フローにおいて、固定資産番号シールを貼るルール・フローが整備されていないことが原因である。固定資産番号シールを貼ることで、固定資産実査の効率性を向上させること、また、固定資産の除去や所管替え時等の報告の実効性を上げるため重要なフローである。固定資産番号シールを固定資産に貼るルールを整備し、適切に運用する必要がある。

<固定資産番号シールの例>



今回の固定資産実査において発見された事項は平成 14 年度の包括外部監査において指摘された事項と全く同じであり、前回の監査結果を受けて行った措置が不十分であったと

言わざるを得ない。

【指摘】

固定資産の管理を適切に行うために、規程に定めるとおり固定資産実査を確実に実施し、固定資産台帳と保有する固定資産の実体との整合を図る必要がある。同時に、現物管理のために固定資産番号シールによる管理を行う必要がある。

また、今回の固定資産実査の結果、所在が不明であった資産については除却処理を行う必要がある。除却額は車両 325 千円、工具器具備品 2,285 千円である。

なお、現在の固定資産に関する規程が現実にそぐわないものと考えられる場合には管理手法の抜本的な見直しを行い、現実的に実施可能であり、効果的な管理手法を検討すべきである。

(サ) 資本的支出と収益的支出の区分について

市交通局においては、有形固定資産等を取得する際の事務手続きとして、(工事) 契約のフローに従った処理を行っている。ここで上記 (3) ②のフロー図からも分かるように、有形固定資産を取得する場合には、電車課で「固定資産取得報告書」が作成され、当該報告書に基づき総務課で固定資産登録が行われるのみであり、当該工事について資産性があるかどうか、登録時に十分な確認・検討が行われるような事務フローとなっていない。

また、市交通局の会計規程においては以下のとおり規定されている。

(取得価額)

第 90 条 (2) 建設改良工事又は製作によって取得した固定資産については、当該建設改良工事又は製作に要した直接及び間接の費用の合計額

ここでは、建設改良費 (4 条予算) として計画・執行された工事については、その内容が実質として資本的支出に該当するか否かの検討を行うことなく、その工事に要した費用から除去等の費用を除去した金額を取得価額としてそのまま固定資産台帳に計上している状況となっている。

逆に、3 条予算として計画・執行された工事に関しては全て修繕費として処理されており、資本的支出と収益的支出の区分は予算編成時には検証されるものの、工事の結果をみて資本的支出とすべきか、収益的支出とすべきかという検証過程が欠落している。

資本的支出として処理している内容を検討した結果、次の工事については資本的支出として有形固定資産として計上していたが、当該工事に資産性があるかどうかの判断基準とその判断の根拠が十分に示されなかった。

＜照明 LED 化工事に伴う構内外灯 (上熊本車両基地構内) ＞ (単位: 円)

年度	工事内容	資産計上額	対応して除去された資産簿価
H28 年度	外灯 LED 化工事	15,303,600	174,237

現有資産に対する工事に関して、当該工事が資本的支出にあたるのか、修繕費等として損益的支出とすべきなのかという判断は画一的な線引きが難しく、実務上常に問題となる

事項である。

この点、「公営企業の経理の手引（29）地方公営企業制度研究会編 一般財団法人地方財務協会発行」83 ページ以降において、修繕と取替改良等についての記述がなされている。

その内容を要約すれば以下のとおりである。

修繕：固定資産について単に能力、耐用年数を維持するために支出した費用。しかし、実際には通常の修繕においても能率の向上、耐用年数の延長等がある程度伴う場合が少なくなく、本来的にはそれらを分けて収益的支出と資本的支出とに区分すべきであるが、実務上は困難であるので、収益的支出の区分基準（修繕費支弁基準）を内部で策定して事務処理を行うのが適当である。

取替：設備のうちの破損した部分の一部を除去して新しいものと取り替えること。修繕を広義に解釈すれば取替もまた修繕の一部である。取替とは設備の一部分に関するもののみを意味するのであって、設備全体に及ぶときには設備の更新となる

改良：修繕と違って固定資産の能率を積極的に高めるもの、あるいは当該資産の耐用年数を延長させるものをいう。しかし、実務上は維持工事として行われることも多いので、修繕費支弁基準を作成しておけば、この限界を超えるものは改良として、すなわち、資本的支出として扱うべきものになる。

一方、総務省の『資産評価及び固定資産台帳整備の手引き』3．資本的支出と修繕費の区分」においては、次のとおり、資本的支出と修繕費の区分の判断に税務の基準を参考としている。

有形固定資産のうち、償却資産に対して修繕等を行った場合は、修繕等に係る支出が当該償却資産の資産価値を高め、またはその耐久性を増すこととなると認められるかどうかを判断し、認められる部分に対応する金額を資本的支出（有形固定資産の取得時及び取得後の支出のうち、当該資産の取得価額に加えるべき支出）として資産に計上します。なお、上記の判断は、実務上困難な場合もあると考えられることから、「区分基準（修繕費支弁基準）」を内部で策定して事務処理を行うのが適当と考えられます。「区分基準」については、「法人税基本通達」第7章第8節の例示が参考になり、～以下略～

また、国税庁の法人税質疑応答事例については、自社の事務室の蛍光灯を蛍光灯型 LED ランプに取り替えた場合の取替費用の取扱いについて以下のとおり回答がある。

蛍光灯を蛍光灯型 LED ランプに取り替えることで、節電効果や使用可能期間などが向上している事実をもって、その有する固定資産の価値を高め、又はその耐久性を増しているとして資本的支出に該当するのではないかと考えられますが、蛍光灯（又は蛍光灯型 LED ランプ）は、照明設備（建物附属設備）がその効用を発揮するための一つの部品であり、かつ、その部品の性能が高まったことをもって、建物附属設備として価値等が高まったとまではいえないと考えられますので、修繕費として処理することが相当です。

この質疑応答事例を受け、民間事業会社の会計実践においては、通常の LED 化工事については、資本的支出ではなく修繕費として処理することが一般的である。

これらを考慮すると、LED の工事については修繕費として処理することが一般的と考えられる。

【意見】

上記は一例であるが、一見して価値の増加があるように思われるものについても、実務上そのように取り扱われないものがある。したがって、実務上の取扱としてはまず修繕費の区分に関する内規（修繕費支弁基準）を作成し、これに従って判断することが妥当である。市交通局においても、資本的支出と修繕費の「区分基準」を作成して、当該区分基準に基づき総務課において資産性があるかないかの判断できるように業務フローを構築すべきであるとする。

（シ）固定資産管理規定等の充実について

現在、熊本市交通局会計規程において、第 7 章（第 89 条～第 110 条）に、固定資産に関する事項が定められている。

しかし、「固定資産台帳の登録方法（登録単位や区分など）」や「資本的支出と修繕費の区分の方法」、または「固定資産台帳番号シールを固定資産へ貼るルール」などについては、当該会計規定には記載されておらず、明文化されていない。

明文化されていないことで、固定資産管理に関する運用が担当者や案件ごとにばらつきがある結果となっている。このことが、固定資産実査が適切に実施できていないなど、固定資産管理に関する問題点につながっていると考えられる。

【意見】

固定資産管理業務を安定的・効率的に実施できるように、固定資産管理に関する各種ルールについて適切に明文化する必要があると考える。

（ス）上熊本車両工場における 5S 活動の導入について

本監査における固定資産の実査時に、固定資産の管理状況等を視察したところ、物が雑然と積まれており、何がどこにどれくらい在るのがすぐには分からないなど、熊本市車両工場の固定資産や貯蔵品の管理状況が不適切な点が見受けられた。

棚の管理等については、個々の担当者レベルでは何がどこにあるのか理解しているかもしれない。しかし、そのような属人的管理では、当該担当者がいなければ現場が全く機能しない結果となりかねない。組織として事業を運営するからには誰が行っても同等のレベルで資産管理が可能となるような仕組みを構築しなければならない。

現在使用している部品の中には既に製造が中止され、今後調達できなくなるものもあるとのことであった。そうであればなおさら現有部品がどの程度残っておりこれを使用できる期限はいつまでか、それまでに代替的資産を調達する必要があるのか等の検討がなされなければならないはずである。

＜固定資産の管理状況＞

貯蔵品・固定資産棚 	固定資産の管理状況 
--	---

出所：監査人撮影

【意見】

雑然とした作業場では効率的な固定資産や貯蔵品の購入意思決定やその活用が難しい。これを解決するために車両工場において5S活動（整理・整頓・清掃・清潔・躰）を導入するなどして、整理整頓を徹底し、有形固定資産や貯蔵品を適切に購入できる体制を確立するなど、人や物が効率的に作業・活用できる環境を整備すべきであると考え。

5S 活動

整理は要るものと要らないものに区別して要らないものを処分すること

整頓は要るものを使い易い場所にきちんと置くこと

清掃は身の回りのものや職場をきれいに掃除し、いつでも使えるようにすること

清潔は整理・整頓・清掃を維持し、誰が見てもきれいでわかりやすい状態に保ち、きれいな状態を保とうという気持ちにさせること

躰は職場のルールや規律を守り、習慣づけること

（２）関連損益

①関連損益の概要

固定資産関連損益には固定資産の売却損益、除却損、災害損失等がある。これらはいずれも経常的に発生するものではないため、特別損益項目としてまとめられている。

このほか、特別損益項目には過年度損益修正損益等があげられる。

②特別損益項目の推移

過去５年間の特別損益項目の推移をまとめると、下表のとおりである。

単位：百万円

	科目	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
特別利益	固定資産売却益	-	69	-	981	-
	過年度損益修正益	-	-	7	12	16
	他会計補助金	-	-	-	-	5
	その他特別利益	3	-	-	2	3
特別損失	固定資産売却損	-	-	-	3	-
	固定資産除却費	4	-	-	-	2
	固定資産撤去費	2	-	-	-	1
	災害による損失	-	-	-	-	29
	過年度損益修正損	-	-	60	-	-
	その他特別損失	-	-	-	12	19

平成 25 年度の固定資産売却益 69 百万円は、バス事業を民間業者へ譲渡している際に発生している。また、平成 27 年度の固定資産売却益 981 百万円は、バス事業の廃止に伴い不要となった用地等（小峯営業所用地等）を熊本市に対して売却（有償所管換え）している際に発生している。

平成 26 年度の過年度損益修正損 60 百万円は、平成 25 年度において引当計上すべきであった賞与引当金について、引当漏れがあったため平成 26 年度に過年度損益修正損として計上しているものである。また、平成 28 年度における災害による損失 29 百万円は、平成 28 年 4 月に発生した「平成 28 年熊本地震」により発生した軌道設備の修繕費等が計上されている。

③監査の結果

（ア）減損会計について～坪井土地の処理～

平成 26 年度の新会計基準の適用に伴い、地方公営企業においても減損会計が導入されている。

一般に減損会計の適用にあたっては、以下の手順に従い減損損失の計上の要否が検討される。

- (i) 固定資産のグループ化
- (ii) 減損の兆候の把握
- (iii) 減損損失の認識の判定
- (iv) 減損損失額の把握

ここで (i) 固定資産のグループ化にあたっては、遊休資産、賃貸用不動産は個別資産ごとにグルーピングを行うことが適当である。したがって、遊休資産等については事業用資産と別個に減損会計適用の有無を判断しなければならない。

しかし、市交通局においては、保有する遊休資産や賃貸用不動産について、個別に減損処理が必要かどうかの検討が実施されていなかった。

そこで、保有する遊休資産や賃貸用不動産の状況を確認した結果、以下の不動産については、減損会計の適用をすべきであったと考えられる。

単位：百万円

区分	資産台帳番号	登録名	用途	平成 28 年度末の簿価
土地	2931	坪井土地	賃貸用不動産	7

当該坪井用地は平成 29 年度において、4 百万円で売却され、固定資産売却損が 3 百万円発生している。また、平成 28 年度における当該当地から得ていた賃貸収益は年間 4,941 円であり、平成 28 年度末時点の将来 CF から考えても減損損失を認識すべき状況であったことから、平成 28 年度末時点で時価相当まで簿価を切り下げる処理が適切であったと考えられる。

【指摘】

新会計基準移行後、遊休資産や賃貸資産が発生した場合には、事業用資産と別個にそれぞれの減損会計適用の有無を判断しなければならない。それらのケースでも正しく減損会計が適用できる体制を構築する必要がある。

3. 負債サイクル

(1) 企業債及びその他の借入金

①企業債及びその他の借入金の概要

(ア) 企業債

企業債とは、地方公共団体が地方公営企業の建設、改良等に要する資金に充てるため起こす地方債のことをいう（地方公営企業法第 22 条）。ここで、建設、改良等とは、建設改良費に充当するもののほか、同一又は類似の事業の買収に要する資金に充てるためのもの、建設改良工事資金に充当した企業債の借換えのためのもの等をいう。また、地方債とは、地方公共団体が財政上必要とする資金を外部から調達することによって負担する債務で、その履行が一会計年度を超えて行われるものをいう。すなわち、企業債は、一般民間企業における社債及び長期借入金にあたるものをいう。

<地方債に関する地方財政法の規程>

(地方債の制限)

第五条 地方公共団体の歳出は、地方債以外の歳入をもつて、その財源としなければならない。ただし、次に掲げる場合においては、地方債をもつてその財源とすることができる。

一 交通事業、ガス事業、水道事業その他地方公共団体の行う企業（以下「公営企業」という。）に要する経費の財源とする場合

～ 省略 ～

出所：地方財政法

地方公営企業法上、一時借入金の借入れについては管理者の権限とされている（地方公営企業法第 9 条及び第 29 条）のに対して、地方債の起債については地方公営企業法上で管理者の権限に含まれていないため、地方財政法に従い地方公営企業を設置する地方公共団体の長が地方債の同意又は許可を受けることとなる。

<地方財政法における地方債の協議等>

(地方債の協議等)

第五条の三 地方公共団体は、地方債を起こし、又は起こそうとし、若しくは起こした地方債の起債の方法、利率若しくは償還の方法を変更しようとする場合には、政令で定めるところにより、総務大臣又は都道府県知事に協議しなければならない。ただし、軽微な場合その他の総務省令で定める場合は、この限りでない。

出所：地方財政法

(イ) その他の借入金

地方公営企業において、企業債の他に想定される借入金として、他会計借入金及び一時借入金がある。

他会計借入金とは、公営企業が当該地方公共団体の他の会計（一般会計や他の特別会計）から行う借入金のことをいう。

＜他会計借入金に関する規定＞

（経費の負担の原則）

第十七条の二 次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする。

一 その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てることが適当でない経費

二 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なつてもなおその経営に伴う収入のみをもつて充てることが客観的に困難であると認められる経費

2 地方公営企業の特別会計においては、その経費は、前項の規定により地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならない。

出所：地方公営企業法

一時借入金とは、予算内の支出をするために行う一時的な借入金のことをいう。

＜一時借入金に関する規定＞

（管理者の担任する事務）

第九条 管理者は、前条の規定に基づいて、地方公営企業の業務の執行に関し、おおむね左に掲げる事務を担当する。

～ 省略 ～

十 予算内の支出をするため一時の借入をすること。

～ 省略 ～

（一時借入金）

第二十九条 管理者は、予算内の支出をするため、一時の借入をすることができる。

2 前項の規定による借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。但し、資金不足のため償還することができない場合においては、償還することができない金額を限度として、これを借り換えることができる。

3 前項但書の規定により借り換えた借入金は、一年以内に償還しなければならない。但し、借入金をもつてこれを償還するようなことをしてはならない。

出所：地方公営企業法

②企業債及びその他の借入金の過去 5 年間の推移

(ア) 企業債

企業債残高の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

<企業債>

(単位：千円)

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
負債の部					
固定負債					
企業債					
建設改良費等の財源に充 てるための企業債	—	—	2,490,760	2,506,285	2,578,434
流動負債					
企業債					
建設改良費等の財源に充 てるための企業債	—	—	242,864	257,275	291,650
資本の部					
資本金					
借入資本金					
企業債	2,214,299	2,353,156	—	—	—
計	2,214,299	2,353,156	2,733,624	2,763,560	2,870,085

出所：熊本市交通事業会計決算書を基に監査人作成

平成 23 年度における地方公営企業会計制度の見直しに伴い、平成 25 年度までは資本の部の「借入資本金」に計上していた企業債については、平成 26 年度から負債の部に計上することとなった。なお、企業債のうち、償還期限が 1 年以降に到来するものは固定負債として計上し、償還期限が 1 年未満のものは流動負債として計上する。

主な新規起債内容は、平成 25 年度における電車機械器具購入事業に伴うもの 227 百万円、平成 26 年度における車両購入事業に伴うもの 319 百万円、平成 27 年度における電車諸施設改善事業に伴うもの 117 百万円、平成 28 年度における車両改造事業に伴うもの 91 百万円などがある。各年度、新規起債額が償還額を上回っており、企業債残高は過去 5 年間で増加傾向にある。

企業債の償還に係る一般会計の負担について、市交通局は決算書の注記において次のように開示している。

<企業債の償還に係る一般会計の負担にかかる注記>

貸借対照表に計上されている企業債（当事業年度の末日の翌日から起算して 1 年以内に償還予定のものも含む）のうち、一般会計が負担すると見込まれる額は 566,800,000 円である。

出所：平成 28 年度熊本市交通事業会計決算書

一般会計が負担すると見込まれる額 566,800 千円の内訳は以下のとおりである。

＜平成 28 年度末企業債残高のうち一般会計が負担すると見込まれる額の内訳＞

項目	金額（千円）
超低床電車元利償還補助	389,300
市電 IC カードシステム元利償還補助	139,900
電停改良工事元利償還補助	37,600
計	566,800

出所：市資料

市交通局は平成 27 年度において将来の企業債残高の推移を計画し策定した。その計画内容は以下のとおりである。

＜将来企業債残高の推移（平成 27 年度時点）＞

（単位：千円）

	H27※	H28※	H29	H30	H31
期中借入額	284,300	405,800	479,400	343,700	354,700
期中償還額	242,684	257,276	291,780	362,182	357,893
年度末企業債残高	2,775,061	2,923,585	3,111,205	3,092,723	3,089,530
	H32	H33	H34	H35	H36
期中借入額	170,200	248,000	168,000	125,500	132,000
期中償還額	321,622	287,706	265,012	208,962	234,887
年度末企業債残高	2,938,108	2,898,402	2,801,390	2,717,928	2,615,041

※：平成 27 年度及び平成 28 年度の数値は、平成 27 年度時点の計画値であるため、実績とは相違している。

出所：市資料

なお、市交通局は熊本市交通事業中期経営収支プラン（平成 28 年 4 月 1 日施行）において、企業債に関して次のように述べている。

＜企業債に関する熊本市交通事業中期経営収支プランにおける記述＞

（２）国庫補助・企業債関連

国庫補助については、対象事業・補助メニュー等を精査し、最大限の活用を図ることにより財源の確保に努め、企業債については、人口減少等に伴う運賃収入減少が見込まれる中で、将来に過重な負担を強いることがないよう適切な水準の確保を図ります。

出所：熊本市交通事業中期経営収支プラン（平成 28 年 4 月 1 日施行）

市交通局は、企業債の残高について、平成 29 年度末をピークに増加するものの、平成 36 年度末にかけて平成 27 年度末比で 160 百万円減少していくと計画している。企業債残高の推移（減少）に係る財源としては、主に運賃の改定による運賃収入の増加を見込んでいる。熊本市交通事業中期経営収支プラン（平成 28 年 4 月 1 日施行）では、平成 28 年 2 月の運賃改定に基づく将来の運賃収入を次のように試算している。

＜運賃収入試算＞

(単位：千円)

	H26 年度 決算	H27 年度 決算見込	H28 年度 予算(基準)	H29 年度 詳細推計	H30 年度 将来推計	H31 年度 将来推計
運賃収入試算	1,303,314	1,363,234	1,470,058	1,453,403	1,459,866	1,459,282
(参考) 決算数値		1,406,082	1,546,954			

出所：熊本市交通事業中期経営収支プラン（平成 28 年 4 月 1 日施行）を基に監査人作成

(イ) その他の借入金

他会計借入金残高及び一時借入金残高の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

＜その他の借入金＞

(単位：千円)

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
負債の部					
固定負債					
他会計借入金					
その他の長期借入金	1,386,000	1,262,000	1,138,000	1,035,000	930,000
流動負債					
一時借入金	2,800,000	1,800,000	900,000	—	—
他会計借入金					
その他の長期借入金	—	—	—	103,000	105,000
計	4,186,000	3,062,000	2,038,000	1,138,000	1,035,000

出所：熊本市交通事業会計決算書を基に監査人作成

他会計借入金及び一時借入金については、償還期限が 1 年以降に到来するものは固定負債として計上し、償還期限が 1 年未満のものは流動負債として計上する。

他会計借入金（その他の長期借入金）は、一般会計からの借入金である。自動車運送事業の廃止に合わせ、平成 26 年度末までに自動車運送事業分については完済した。軌道事業分については、平成 28 年度から順次返済を開始している。

市交通局が平成 27 年度に作成した他会計借入金の償還予定は以下のとおりである。

＜他会計借入金残高の償還予定表＞

(単位：千円)

	H28	H29	H30	H31	H32
償還額	103,000	105,000	107,000	110,000	112,000
期末残高	1,035,000	930,000	823,000	713,000	601,000
固定負債	930,000	823,000	713,000	601,000	486,000
流動負債	105,000	107,000	110,000	112,000	115,000

	H33	H34	H35	H36	H37
償還額	115,000	117,000	120,000	123,000	126,000
期末残高	486,000	369,000	249,000	126,000	—
固定負債	369,000	249,000	126,000	—	—
流動負債	117,000	120,000	123,000	126,000	—

出所：市資料

他会計借入金については、平成 37 年度末までに全額返済する計画となっている。

一時借入金は、一般会計、市上下水道局及び市中金融機関からの借入金である。一時借入金は、主に旧小峯営業所の有償所管換などによる財源をもとに平成 27 年度中に返済が完了した。なお、平成 28 年度は一時借入による借り入れの実行はなかった。

(ウ) 関連損益

企業債及びその他借入金から発生する支払利息等の関連損益の過去 5 年推移は以下のとおりである。

< 関連損益 >

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
軌道事業費用					
営業外費用					
支払利息及び企業債取扱諸費					
企業債利息	30,802	25,971	37,666	40,163	27,213
他会計借入金利息	—	—	—	284	284
一時借入金利息	1,147	946	825	388	—
小計	31,949	26,918	38,491	40,837	27,498
自動車運送事業費用					
営業外費用					
支払利息及び企業取扱費					
企業債利息	3,682	3,547	3,282	—	—
一時借入金利息	712	442	296	—	—
小計	4,395	3,990	3,579	—	—
合計	36,345	30,908	42,071	40,837	27,498

出所：熊本市交通事業会計決算書を基に監査人作成

平成 26 年度以前は、他会計借入金利息は一時借入金利息と合わせて計上していたが、平成 27 年度より両者を分けて計上している。

企業債利息については、企業債残高は増加傾向にあるものの、金利の下落に伴い、増減している。

他会計借入金利息については、借入残高の減少に伴い減少している。

なお、他会計借入金の利率の推移は下表のとおりである。なお、利率の状況を検討するため、熊本市が発行する地方債（10 年）の利率も合わせて記載している。

＜他会計借入金の利率の推移＞

種類	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
他会計借入金	0.030%	0.030%	0.025%	0.025%	0.025%
熊本市 地方債（10 年債）	0.796%	0.655%	0.495%	0.476%	0.080%
差異	0.766%	0.625%	0.470%	0.451%	0.055%

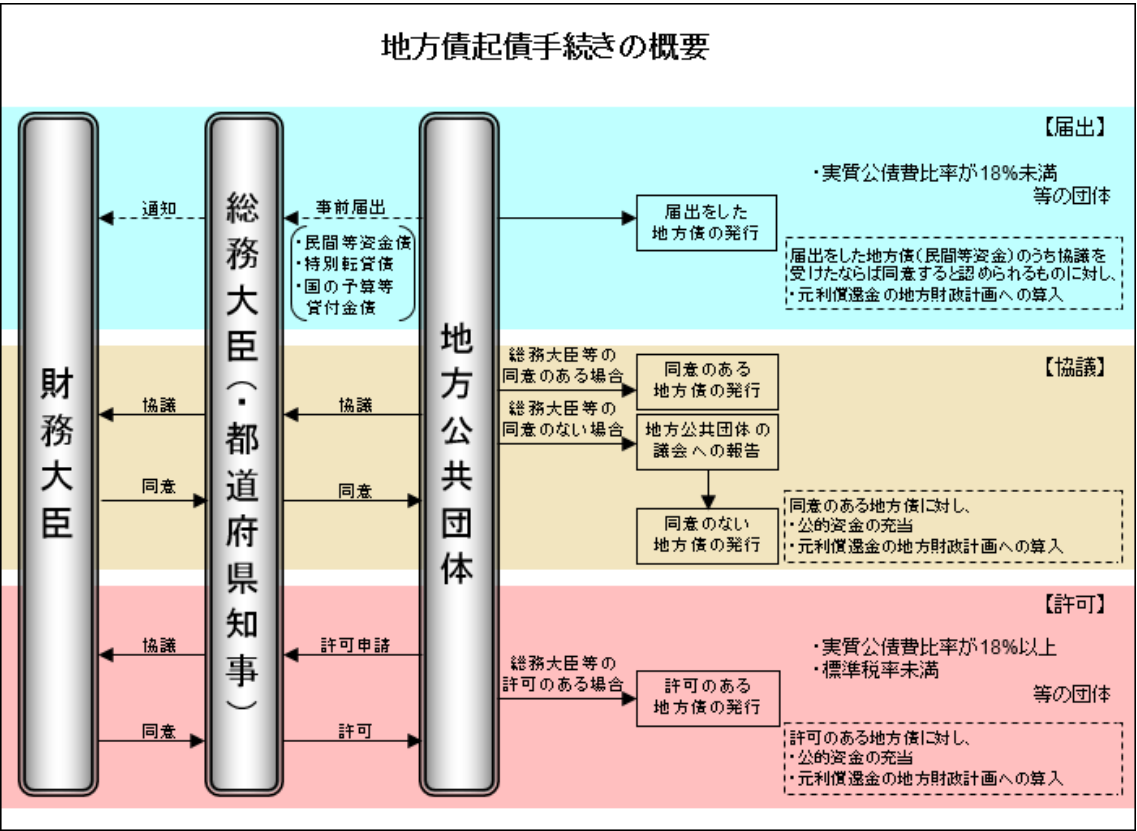
出所：他会計借入金・・・市資料　／　地方債・・・一般財団法人地方債協会
 他会計借入金の利率は、市の指定金融機関の店頭利息（大口定期、一年）を適用している。熊本市の地方債（10 年債）と比較すると、低い利率を適用しているといえる。

③企業債及びその他の借入金の事務手続フロー

（ア）企業債

企業債の起債手続きに係るフローは下図のとおりである。

＜企業債起債手続きに係るフロー＞



出所：財務省ホームページ
 地方公共団体は原則として、総務大臣との協議を行い、同意を得ることで企業債の起債

を行うこととなる（上記フローにおける中段【協議】）。

また、財政状況について一定の基準を満たす地方公共団体については、民間等資金債などの起債にかかる協議を不要とし、事前に届け出ることで起債が可能である（上記フローにおける上段【届出】）。

一方、地方財政の健全性等の観点から、財政状況が悪化している地方公共団体が地方債を起債するときは、総務大臣等の許可が必要である（上記フローにおける下段【許可】）。

平成 28 年度における市の実質公債費比率は 9.3%であり 18%未満であるため、上記フローにおける【届出】又は【許可】に基づいて地方債の起債を行うこととなる。

市交通局の企業債の起債に関しては、局内での検討及び管理者の決裁を行ったうえで、市長の権限で上記フローに則り企業債の起債を行う。

（イ）その他の借入金

その他の借入金については企業債と異なり、管理者の権限で行うことができる。

平成 28 年度においては、他会計借入金及び一時借入金ともに、新規借入及び返済は行っていない。

④監査の結果

（ア）他会計借入金の協定書と実際の取扱いとの相違について

他会計借入金については、前述のとおり、平成 28 年度より順次毎年度償還を行い、平成 37 年度を目途に全額返済予定である。

他会計借入金については、その借り入れに当たって、管理者と市長との間で協定書を締結している。

協定書における借入期間は、1 年間であるため、返済を行わないものに係る協定書については、毎年度、協定内容の変更を行い、その返済期日を一年間延長している。すなわち、平成 8 年度借入分については協定書の変更は行わず、平成 9 年度から平成 17 年度分については協定書の変更を行い、返済期日を一年間延長している。

<平成 28 年度期末時点（変更協定後）での協定書一覧>

借入年度	借入期間の終期	金額（千円）	備考
H8 年度	平成 29 年 3 月 31 日	103,000	変更協定を行わず、H29/3/31 で償還済み。
H9 年度	平成 30 年 3 月 31 日	105,000	H28 年度末は流動負債の区分で計上。
H10 年度	平成 30 年 3 月 31 日	107,000	協定書上の償還期日は一年以内に到来するが、実際の償還予定は 1 年超であるため、H28 年度末は固定負債の区分で計上。
H11 年度	平成 30 年 3 月 31 日	110,000	
H12 年度	平成 30 年 3 月 31 日	112,000	
H13 年度	平成 30 年 3 月 31 日	115,000	
H14 年度	平成 30 年 3 月 31 日	117,000	
H15 年度	平成 30 年 3 月 31 日	120,000	

H16 年度	平成 30 年 3 月 31 日	123,000	
H17 年度	平成 30 年 3 月 31 日	126,000	
H28 年度償還額		103,000	
H28 年度末残高 a		1,035,000	
a のうち、固定負債に計上		930,000	
a のうち、流動負債に計上		105,000	

出所：協定書を基に監査人作成

上表で明らかなように、平成 28 年度末他会計借入金残高のすべてについて、変更協定書における約定返済期日は平成 30 年 3 月 31 日となっている。しかし、償還予定では平成 37 年度にわたり順次償還していく計画であり、また、決算書においても当該償還予定に基づき、一年内返済予定の借入金を流動負債に、またそれ以外を固定負債に区分して計上している。そのため、他会計借入金の協定書と、実態（償還予定表及び決算書）との間に齟齬が生じていると言わざるを得ない。

また、このように、毎年度、安易な変更協定を続けることは、協定書の形骸化をもたらしかねない。

【意見】

他会計借入金については、償還予定に整合する協定書に変更、すなわち通常の長期借入金のような契約書を締結したうえで、当該協定書ないしは契約書の約定どおりの償還をすべきである。

（イ）他会計借入金の利子率について

他会計借入金の利子率については、市交通局の財政状態に鑑み、通常の借入利率（例えば企業債の利率）よりも低い大口定期預金利率を基に決定している。

この点について、平成 14 年度に実施された熊本市包括外部監査では次のように指摘している。

<平成 14 年度熊本市包括外部監査における指摘事項>

平成 13 年度他会計からの借入金の金利は、年利率 0.11% で計算されている。

～ 省略 ～

熊本市からの借入金金利は大口定期預金（1 年未満 1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月）の場合に適用される利率 0.11% が適用されている。仮に、平成 13 年度に発行された企業債のうち最も金利が低い借入期間 5 年の公営企業金融公庫の金利 0.40%（上記から調達した場合）で計算すると、4,276 千円となり、現在の計上額との差が生じることになる。このことから考えると、交通局からすると支払利息の負担の免除であり、熊本市からすれば、収入すべき金額が収入されなかったことになる。支払利息の差額については、熊本市が、余裕資金を一時交通局に資金支援しているのであれば、定期預金金利で考えることも肯定できるであろうが、現状では、交通局への支援であり、熊本市が費用負担しているとい

わざるを得ない。

出所：平成 14 年度熊本市包括外部監査報告書

しかし、市交通局は、次の見解を根拠として、平成 28 年度に至るまで通常の借入利息（例えば企業債の利率）よりも低い大口定期預金の利子率を基に利息の算定を行っていた。

＜平成 14 年度包括外部監査指摘事項に対する市交通局の見解＞

借入金の利息は、大口短期（1 年）定期利率を適用しているため、市が金融期間に預金しても同じ利息であり、市が損失を受けているわけではない。局が支払利息の経費節減を行っている、いわば企業努力であると考えている。

出所：市資料

市交通局の見解によれば、「市が損失を受けているわけではない」とのことであるが、それは平成 14 年度包括外部監査でも指摘しているように、市一般会計が余裕資金により市交通局に貸し出した場合に限定される。

市の一般会計は地方債を発行しており、もし市交通局に貸付を行わなければ当該金額だけ地方債を発行する必要はなく、当該地方債に係る利息の分だけ市一般会計の歳出は抑えられたことになる。すなわち、市全体で見れば、市一般会計が市交通局に低利で貸し付けた分だけ「機会損失」が発生していることになる。

＜過去 5 年間の利率の差による機会損失＞

（単位：金額につき千円）

	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
他会計借入金残高 (a)	1,386,000	1,262,000	2,038,000	1,138,000	1,035,000
実際に提供された利率 (b)	0.030%	0.030%	0.025%	0.025%	0.025%
支払利息 (c=a×b)	416	379	510	285	259
熊本市地方債(10 年債)の利率(d)	0.796%	0.655%	0.495%	0.476%	0.080%
支払利息 (e=b×d)	11,033	8,266	10,088	5,417	828
差額 (=機会損失) (e-c)	10,617	7,888	9,579	5,132	569
5 年間の機会損失累計					33,784

出所：監査人作成

このように、市交通局が市一般会計から低利で借入を行うことにより、市全体で見れば機会損失が発生しており、当該機会損失は実質的には市一般会計が市交通局の利子を負担していると言わざるを得ない。

「地方公営企業会計制度の見直しについて」(平成 25 年 12 月総務省自治財政局公営企業課)において、「見直しに当たっての基本的考え方」として次のように記載されている。

＜公的負担の状況の明示の必要性＞

地方公営企業会計においては、負担区分原則に基づく一般会計等負担や国庫補助金等の存在に十分意を用いて、これらの公的負担の状況を明らかにする必要がある。

出所：地方公営企業会計制度の見直しについて（総務省）

また、「地方公営企業法の適用に関するマニュアル」（総務省）においても、次のような

記載があり、例として企業債の償還に要する資金について一般会計等が負担する場合の注記の必要性について述べられている。

＜一般会計等が負担する場合の注記等の必要性＞

(1) 一般会計繰入金の取扱い

民間企業会計と異なり公営企業会計では、経費の負担区分を前提に、実態に即し、かつ実行可能な独立採算制がとられています。このため、多くの事業において、経費の負担区分に基づく一般会計等からの繰入金が存在します。

このような公営企業会計の特性を踏まえ、例えば、企業債の償還に要する資金について一般会計等が負担することを定めている場合には、その内容及び金額を注記するなど、公営企業会計独自の取扱いがなされています。

出所：地方公営企業法の適用に関するマニュアル（総務省）

【意見】

公営企業会計の見直しに当たっての基本的な考え方や公営企業会計の特性に鑑みて、市交通局が負担すべき利子を実質的に市一般会計が負担しているような状態が生じたならばその旨、内容及び金額などを注記するなど、公的負担の状況を明らかにする必要がある。

もしくは、市一般会計と協議の上、他会計借入金の利子について合理的な範囲での利子率を適用することが望ましい。

(ウ) 経過利息の計上の必要性の検討について

企業債及び他会計借入金等から発生する利息は、借入の事実が存在する期間の経過に従って発生するものである。したがって、地方公営企業法施行令第11条第1号の「支払の発生の原因である事実の存した期間」によって利息額を各年度に区分する必要がある。

＜費用の年度所属区分の考え方＞

(費用の年度所属区分)

第十一条 地方公営企業の費用の年度所属は、左に掲げる区分による。

- 一 支払を伴う費用については、債務の確定した日の属する年度。但し、保険料、賃貸料その他これらに類するものについては、保険、賃借その他支払の発生の原因である事実の存した期間の属する年度

～ 略 ～

出所：地方公営企業法施行令

ただし、利息額の各年度への区分については、影響額が僅少なものにまで強制されるものではないと解される。

＜損益計算への影響額が僅少な場合の考え方＞

毎年度の支払利息の額がほぼ平均して大差ない場合には、損益計算に大きな影響を与えるものではないので、その経過期間によってその年度に属する額を割り振ることをせず、実際に利息の支払を行った額をその年度の費用として経理することも差し支えない。

出所：公営企業の経理の手引（29）（地方公営企業制度研究会 編）252 ページ
市交通局における他会計借入金の利息の支払いは、年度末（3 月 31 日）に後払いであるため、各年度へ区分すべき経過利息は発生しない。

一方で市交通局における企業債の利息の支払いは、3 月 1 日や 3 月 20 日に後払いするものもあり、原則として各年度へ区分すべき経過利息が発生する。

市交通局は、企業債の支払利息に関する経過利息は発生しているものの、「損益計算への影響額は僅少である」ことを理由に、当該経過利息の計上を行っていない。

しかし、市交通局は、経過利息による損益計算への影響額について、その試算を行っておらず、「僅少である」とする金額的な根拠はこれまで検討していなかった。

なお、本監査において、平成 28 年度における当該経過利息による損益計算への影響額について、市交通局に試算を依頼した。その結果は次のとおりである。

＜未払利息及び損益計算に与える影響額の試算結果＞

	未払利息の試算額
平成 27 年度	1,238 千円
平成 28 年度	1,118 千円
差額（平成 28 年度の損益計算に与える影響額）	△120 千円

出所：市資料

この試算結果からは、「損益計算への影響額」は必ずしも大きいとは言えない。しかし、それはあくまでも結果論である。

【指摘】

費用の年度所属区分の考え方に従い、経過利息を毎年度計上するか、又は損益計算への影響額が僅少であることを理由に計上をしないのであれば、当該影響額を毎年度試算し、僅少であることの金額的根拠を検討すべきである。

（２）引当金

①引当金（貸倒引当金を除く）の概要

引当金とは、将来の特定の費用又は損失（収益の控除を含む。）であって、その発生が当該事業年度以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積もることができる認められる場合に、当該金額を引当金として予定貸借対照表及び貸借対照表に計上し、当該事業年度の負担に帰すべき引当額を費用に計上するものをいう（公営企業法施行規則第 22 条）。

地方公営企業会計制度の見直しに伴い、前述の引当金の要件を満たすものについては、平成 26 年度の予算及び決算より引当てが義務付けられた。

＜会計制度見直し時の基本的な方針＞

- ① 退職給付引当金の計上を義務化（則 § 22）。
- ② 退職給付引当金の算定方法は、期末要支給額によることができることとする。
- ③ 一般会計と地方公営企業会計の負担区分を明確にした上で、地方公営企業会計負担職員について引当てを義務付ける。
- ④ 計上不足額については、適用時点での一括計上を原則。ただし、その経営状況に応じ、当該地方公営企業職員の退職までの平均残余勤務年数の範囲内（ただし、最長 15 年以内とする。）での対応を可とする。なお、その内容は、「注記」（改正省令附則 § 5 ①）。
- ⑤ 退職給付引当金以外の引当金についても、引当金の要件を踏まえ、計上するものとする（例：賞与引当金、修繕引当金、特別修繕引当金、貸倒引当金）。
- ⑥ 従前の修繕引当金の概念は、修繕引当金と特別修繕引当金とに区分する。
- ⑦ 引当金の要件を満たさないものは、計上を認めないこととする。

出所：地方公営企業会計制度の見直しについて（総務省自治財政局公営企業課）

引当金の計上方法については、注記が必要である（地方公営企業法施行規則第 37 条第 1 項第 3 号）。

なお、市交通局は退職給付引当金の計上方法として、簡便法（当該事業年度の末日において全職員（同日における退職者を除く。）が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当の総額による方法をいう。）を採用している（熊本市交通局会計規程第 111 条）。

②引当金に係る過去 5 年間の推移

引当金及び引当金関連の勘定科目の過去 5 年間の計上額の推移は以下のとおりである。

（単位：千円）

勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
退職給付引当金	計上なし	計上なし	計上なし	計上なし	計上なし
賞与引当金	計上なし	計上なし	59,420	64,405	51,386
賞与引当金繰入額	計上なし	計上なし	59,420	64,405	51,386

市交通局では、退職給付引当金に関して決算書において次のように注記を行い、過去一度も計上していない。

＜退職給付引当金の計上方法に関する注記＞

職員の退職手当は、一般会計がその全額を負担することとなっているため、退職給付引当金は計上していない。

また市交通局は、賞与引当金に関して決算書において次のように注記を行い、平成 26 年度から計上している。

＜賞与引当金の計上方法に関する注記＞

職員の期末手当・勤勉手当の支給及び手当の支給に伴う法定福利費の支払いに備えるため、当事業年度末における支給見込額に基づき、当年度の負担に属する額（12 月から 3 月までの 4 か月分）を計上している。

③引当金の事務手続フロー

退職給付引当金は過去一度も計上していない。

賞与引当金については、平成 26 年度より、翌年度 6 月に支給される賞与（支給対象期間：12 月～5 月）の支給予定額を基に、当該年度の対象となる 4 か月分（12 月～3 月）を算定し計上している。

④監査の結果

平成 29 年 6 月期における賞与の実際支給額は 76,596 千円であり、当該金額を基に 4 か月分を算定すると約 51,064 千円となる。これに対して平成 28 年度の賞与引当金の計上額は 51,386 千円であり、差異金額は 322 千円（約 0.6%）と僅少であることから、平成 28 年度賞与引当金の計上額にかかる見積もりは妥当であったといえる。

また、退職手当の支給実績は次のとおりである。

＜退職手当の支給実績＞

（単位：千円）

勘定科目	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
退職給付費※	104, 109	135, 121	171, 010	262, 976	97, 877

※H24 年度～H25 年度については「退職給与金」で計上

ただし、前述のとおり市交通局は退職給付引当金を計上しておらず、その点に関する指摘事項は以下のとおりである。

（ア）退職給付引当金の計上について

市交通局は職員の退職手当は一般会計がその全額を負担することとなっていることを理由に、決算書において、退職給付引当金を過去一度も計上していない。

確かに、市交通局が当該年度に支給する退職手当のほぼ全額について、市交通政策課が

「退職金補助」の項目で補助金を交付しており、一般会計が当該年度の退職手当については全額負担している状況が毎年度続いている（平成 28 年度については、退職手当 97,877 千円に対して補助金 97,800 千円を交付）。

しかしながら、市交通政策課が「退職金補助」の項目で交付している補助金は、当該年度に支給される退職手当見合いの額のみであり、その額は毎年度協議の上決定されるものである。したがって、これまで退職金補助が毎年度交付されてきたことをもって、市交通局に所属する職員に対して負っている既発生の退職給付債務の全額を一般会計が将来にわたって負担すると約束しているということとはできない。

さらに、市交通局が負担すべき退職手当を将来にわたって一般会計が負担する旨を示した協定書等の文書は存在しないため、市交通局に所属する職員についてすでに発生している退職給付債務は、市交通局がすべて負っていると言わざるを得ない。

【指摘】

企業公営企業法施行規則第 22 条及び熊本市交通局会計規程第 111 条に従い、当該事業年度の末日において全職員（同日における退職者を除く。）が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当の総額を退職給付引当金として計上する必要がある。

仮に上記のとおり引当金を計上したとすれば、平成 28 年度の決算書は次のとおり修正される。なお、退職給付引当金の金額は、平成 29 年 3 月 31 日において市交通局の全職員（同日における退職者は除く。）が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当の総額について、市交通局が試算した結果を用いている。また、計上不足額については、原則法に従い適用時点での一括計上を行ったものと仮定するとともに、退職給付引当金繰入額については、その全額を過年度損益修正として計上している。

<貸借対照表>

（単位：千円）

勘定科目	現状	退職給付引当金加味
資産合計	8,528,246	8,528,246
負債合計	5,965,282	6,717,597
（うち退職給付引当金）	—	752,315
資本合計	2,562,963	1,810,648
負債資本合計	8,528,246	8,528,246

<損益計算書>

（単位：千円）

勘定科目	現状	退職給付引当金加味
1 営業収益	1,644,367	1,644,367
2 営業費用	1,925,266	1,925,266
営業利益（△は営業損失）	△280,899	△280,899
3 営業外収益	551,245	551,245
4 営業外費用	30,872	30,872

経常利益	239,474	239,474
5 特別利益	24,995	24,995
6 特別損失	53,233	805,548
(うち退職給付引当金に係るもの)	—	752,315
当年度純利益 (△は当期純損失)	211,236	△541,078

出所：平成 28 年度熊本市交通事業会計決算書及び市資料を基に監査人作成
また、計上不足額について、当該地方公営企業職員の退職までの平均残余勤務年数の範囲内（ただし、最長 15 年以内とする。）で均等に計上したと仮定した場合は次のとおりとなる。なお、平成 29 年 3 月 31 日時点の平均残余勤務年数については、市交通局が試算した結果を用いている。

<前提>

① 平成 29 年 3 月 31 日時点の平均残余勤務年数	13 年 5 か月⇒13 年
② 最長期間	15 年
③ ①②いずれか短い期間	13 年
④ 平成 29 年 3 月 31 日時点の退職給付引当金積立不足額	752,315 千円
⑤ 平成 28 年度要計上額 (④÷③) ※千円未満切上げ	57,871 千円

<貸借対照表>

(単位：千円)

勘定科目	現状	退職給付引当金加味
資産合計	8,528,246	8,528,246
負債合計	5,965,282	6,023,153
(うち退職給付引当金)	—	57,871
資本合計	2,562,963	2,505,092
負債資本合計	8,528,246	8,528,246

<損益計算書>

(単位：千円)

勘定科目	現状	退職給付引当金加味
1 営業収益	1,644,367	1,644,367
2 営業費用	1,925,266	1,925,266
営業利益 (△は営業損失)	△280,899	△280,899
3 営業外収益	551,245	551,245
4 営業外費用	30,872	30,872
経常利益	239,474	239,474
5 特別利益	24,995	24,995
6 特別損失	53,233	111,104
(うち退職給付引当金に係るもの)	—	57,871
当年度純利益 (△は当期純損失)	211,236	153,365

出所：平成 28 年度熊本市交通事業会計決算書及び市資料を基に監査人作成
 なお、財政当局と協議の上、市交通局が負担すべき退職手当を一般会計が負担する旨の
 協定書を今後締結すれば、上記のような退職給付引当金の計上は不要となる。

ただし、その場合であっても、財政当局との協定に基づき退職手当は一般会計がその全
 額を負担している旨、一般会計が負担している額を注記し、一般会計による負担状況を適
 切に情報開示すべきである。

＜一般会計による経費負担の考え方に関する注記＞

日付	番号	質問	総務省回答
24.04. 12	3-3	条例化の必要性の有無 「平成 21 年 12 月地方公営企業会計制度等研究会＜報告書＞」P.15 においては、「退職給付引当金について、一般会計が退職手当を全額負担することや人事交流職員分を負担することを設置等条例で定めた団体については、当該職員に係る引当てを不要とする。」との記述があったが、一般会計が退職手当の全額又は一部を負担する場合、条例化が必要となるのか。	一般会計等との経費負担の原則についての条例化については今後の検討事項としたため現時点において条例化する必要は無いが、経費負担の考え方を明確にするため、予定貸借対照表等に一般会計が全額又は一部を負担する旨の注記をした上で、議会に対して説明すべきである。

出所：地方公営企業会計基準見直し Q&A（総務省）

参考までに、他都市の注記の状況については次のとおりである。

＜一般会計の負担見込額を明示した注記の事例＞

自治体名	事業名	年度	注記
横浜市	下水道事業	平成 28 年度	職員の退職手当の支給に備えるため、当年度の退職手当の期末要支給額に相当する金額を計上している（なお、一般会計が負担すると見込まれる額 2,221,305,083 円を除く。）

出所：「平成 28 年度横浜市下水道事業決算報告書その他財務諸表」

＜退職手当の負担方法に関する基準を明示した注記の事例＞

自治体名	事業名	年度	注記
延岡市	水道事業 下水道事業	平成 28 年度	職員の退職手当の支給に備えるため、「退職手当の負担方法に関する要綱」に基づき、当年度末における退職手当の要支給額に相当する金額を計上している。

出所：「平成 28 年度延岡市水道事業会計下水道事業会計決算書」

4. 人件費サイクル

(1) 人件費

①人件費の概要

地方公営企業の管理者が地方公営企業の組織及び人事に係る業務の執行に関して担任する事務は次のとおりである。

＜管理者が担任する組織及び人事に関する主な事務＞

- その権限に属する事務を分掌させるため必要な分課を設けること。
- 職員の任免、給与、勤務時間その他の勤務条件、懲戒、研修及びその他の身分取扱に関する事項を掌理すること。

出所：地方公営企業法第9条

地方公営企業の職員の身分については、地方公営企業法「第4章職員の身分取扱」（第36条から第39条）に規定されている。その主な内容は次のとおりである。

＜職員の身分＞

3. 職員の身分取扱

- ◆人事委員会を置く地方公共団体については、職階制の採用が義務づけられているのに対し、企業職員については、その実施は任意。
- ◆給与については、職務給（職務遂行の困難度等職務の内容と責任に応ずる）であることに加え、能率給（職員の発揮した能率を考慮）であることを要する。
- ◆人事委員会は、企業職員の身分取扱いについては、任用に関する部分を除き、原則として関与しない。
- ◆企業職員には、団体交渉権が認められている。
- ◆給与、勤務時間その他の勤務条件については公営企業の管理運営に属する事項を除き、団体交渉の対象とし、労働協約を締結できる。

出所：地方公営企業の概要（総務省ホームページ）

市交通局に所属する人員は、職員、臨時職員、嘱託員に分類される（以下、それらを総称して「職員等」という。）。なお、ここでは職員について、市交通局において直接採用した「プロパー職員」、市長部局から出向する「出向職員」及び職員が退職後に任期付き職員として採用する「再任用職員」とに分類することとする。

職員等の就業等に関しては、次のとおり規定されている。

＜職員等の就業等に関する諸規程＞

種別	就業に関する規程	給与に関する規程	退職金に関する規程
職員	熊本市交通局就業規程	熊本市交通事業企業職員の給与の種類及び基準を定める条例 熊本市交通事業企業職員の給与に関する規程	熊本市交通局企業職員退職手当支給規程

臨時職員	熊本市交通局臨時職員取扱要綱 (服務については熊本市交通局就業規程を準用)	該当なし
嘱託員	熊本市交通局非常勤嘱託員設置要綱 熊本市交通局運転士等嘱託員取扱要綱 熊本市交通局交通安全専門員設置要綱	該当なし

出所：熊本市「例規集」を基に監査人作成

②人件費の過去５年間の推移

市交通局的人件費に関して、過去５年間の推移は以下のとおりである。

<人件費関連科目の過去５年間の推移>

(単位：千円)

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
軌道事業費用					
営業費用					
線路保存費					
給料	30,987	29,448	31,594	30,139	27,034
手当※1	18,300	17,133	15,088	12,563	11,620
賞与引当金繰入額	—	—	4,526	4,505	4,173
退職給付費※2	—	—	—	13,963	—
法定福利費	10,590	9,897	10,210	9,666	8,788
厚生福利費	116	120	130	102	81
賃金	—	—	1,164	485	1,930
小計	59,995	56,599	62,714	71,425	53,629
電路保存費					
給料	33,260	24,770	30,542	30,958	31,684
手当※1	18,711	15,394	14,110	16,760	15,032
賞与引当金繰入額	—	—	3,743	4,599	4,851
法定福利費	11,397	8,323	9,725	10,150	10,154
厚生福利費	118	100	122	127	98
小計	63,488	48,590	58,243	62,595	61,821
車両保存費					
給料	42,168	45,894	36,201	45,307	45,768
手当※1	25,137	28,183	18,071	22,559	21,683
賞与引当金繰入額	—	—	6,082	7,372	6,801
退職給付費※2	—	49,660	—	17,158	—
法定福利費	16,196	17,327	12,486	15,437	14,103
厚生福利費	201	232	186	196	156

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
賃金	12,083	11,695	4,873	3,407	—
小計	95,786	152,993	77,902	111,438	88,512
運転費					
給料	259,599	211,153	218,178	196,164	152,711
手当※1	189,523	162,515	134,141	119,615	105,341
賞与引当金繰入額	—	—	29,793	30,530	19,305
退職給付費※2	95,037	66,406	146,900	209,811	77,018
法定福利費	112,951	100,189	100,533	100,375	90,023
厚生福利費	1,516	1,436	1,557	1,585	1,301
賃金	174,034	194,351	214,496	237,470	263,767
小計	832,662	736,052	845,602	895,552	709,468
運輸管理費					
給料	42,371	43,061	40,751	56,906	55,469
手当※1	25,066	26,698	20,774	34,902	29,494
賞与引当金繰入額	—	—	6,616	8,425	8,533
退職給付費※2	—	—	24,109	19,733	20,858
法定福利費	15,087	15,118	13,640	20,409	19,793
厚生福利費	168	180	187	256	199
賃金	4,360	4,491	4,345	8,684	6,102
小計	87,054	89,550	110,424	149,318	140,451
一般管理費					
給料	39,913	37,782	42,938	48,467	49,075
手当※1	22,606	23,165	18,240	20,495	21,847
賞与引当金繰入額	—	—	8,339	8,503	7,350
退職給付費※2	5,651	1,325	—	2,308	—
法定福利費	13,491	12,816	13,713	15,309	15,763
厚生福利費	146	156	177	198	144
賃金	2,511	2,780	2,962	1,494	1,504
報酬	—	13	—	—	—
小計	84,320	78,040	86,371	96,777	95,685
広告費					
給料	5,932	2,184	2,764	3,067	2,615
手当※1	2,930	1,621	1,502	1,799	1,506
賞与引当金繰入額	—	—	321	471	373

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
法定福利費	2,006	867	1,074	1,212	1,226
厚生福利費	23	18	21	22	19
賃金	—	1,143	1,387	1,498	1,565
報酬	207	216	195	140	200
小計	11,100	6,051	7,265	8,211	7,507
特別損失					
その他特別損失	—	—	—	8,763	—
災害による損失	—	—	—	—	9,115
小計	—	—	—	8,763	9,115
軌道事業 計	1,234,408	1,167,877	1,248,524	1,404,083	1,166,190
自動車運送事業費用					
営業費用					
車両保存費					
給料	29,904	24,813	21,591	—	—
手当※1	14,525	12,324	7,551	—	—
賞与引当金繰入額	—	—	—	—	—
法定福利費	10,164	8,269	6,766	—	—
厚生福利費	114	90	88	—	—
小計	54,709	45,497	35,998	—	—
運転費					
給料	270,571	170,357	123,313	—	—
手当※1	169,711	127,594	80,610	—	—
賞与引当金繰入額	—	—	—	—	—
法定福利費	106,040	67,912	48,592	—	—
厚生福利費	1,210	818	633	—	—
賃金	75,442	64,511	54,170	—	—
小計	622,976	431,194	307,320	—	—
運輸管理費					
給料	47,086	38,172	41,533	—	—
手当※1	27,087	24,837	19,865	—	—
賞与引当金繰入額	—	—	—	—	—
退職給付費※2	—	17,122	—	—	—
法定福利費	16,906	13,549	13,918	—	—
厚生福利費	181	159	179	—	—

勘定科目	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
賃金	2,929	3,001	2,903	—	—
小計	94,191	96,842	78,401	—	—
一般管理費					
給料	24,153	17,294	15,322	—	—
手当※1	13,679	10,603	6,509	—	—
賞与引当金繰入額	—	—	—	—	—
退職給付費※2	3,420	606	—	—	—
法定福利費	8,164	5,866	4,893	—	—
厚生福利費	88	71	63	—	—
賃金	1,519	1,272	1,057	—	—
報酬	—	6	—	—	—
小計	51,025	35,721	27,846	—	—
広告費					
給料	925	234	201	—	—
手当※1	457	174	109	—	—
賞与引当金繰入額	—	—	—	—	—
法定福利費	313	93	78	—	—
厚生福利費	3	2	1	—	—
賃金	—	122	101	—	—
報酬	32	23	14	—	—
小計	1,732	650	506	—	—
自動車運送事業 計	824,634	609,905	450,072	—	—
合計	2,059,043	1,777,783	1,698,597	1,404,083	1,166,190

※1：H24 年度～H25 年度は「手当等」で計上。

※2：H24 年度～H25 年度は「退職給与金」で計上。

※3：上記勘定科目のうち、「目」に該当する項目の内容説明は次のとおりである（鉄道事業会計規則を参考）。

項目	内容
線路保存費	有形固定資産運送施設中電路（変電所機械及び通信機械を含む。）、車両（線路保存用特殊車両を除く。）及び自動出改札装置等の営業用機械装置を除いた一切の固定資産の維持補修（検査、整備、清掃及び修繕。以下同じ。）に要する作業費（厚生福利施設費及び一般管理費に整理されるものを除く。）
電路保存費	有形固定資産運送施設中電路、変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持補修に要する作業費

車両保存費	有形固定資産運送施設中車両（線路保存用特殊車両及び電路保存用特殊車両を除く。）の維持補修に要する作業費
運転費	列車の運転に要する作業費
運輸管理費	運輸の作業管理に要する費用
一般管理費	鉄道事業の運営の全般に関連する総括的業務に係る費用
広告費	自線への旅客誘致に関する企画、広告宣伝等に要する費用 （注：広告費に係る人件費とは、自線への旅客誘致に関する企画、広告宣伝等に従事する職員に係る人件費を指す）

出所：熊本市交通事業会計決算書を基に監査人作成

自動車運送事業の廃止に伴う職員等の人数の減少、及び軌道事業における職員等の人数の減少に伴い、人件費は過去 5 年間で 892 百万円の減少となった。

また、平成 27 年度から平成 28 年度にかけて、1,404 百万円から 1,166 百万円へと約 238 百万円減少している。これは退職者数が平成 27 年度から平成 28 年度にかけて 13 名から 5 名と減少したことに伴う退職手当支給額の減少（262 百万円から 97 百万円へと約 165 百万円の減少）したことが主な原因である。

市交通局の人員数の推移は、次のとおりである。なお、いずれも各年度における 3 月 31 日現在の人員数である。

<人員数の過去 5 年推移>

(単位：人)

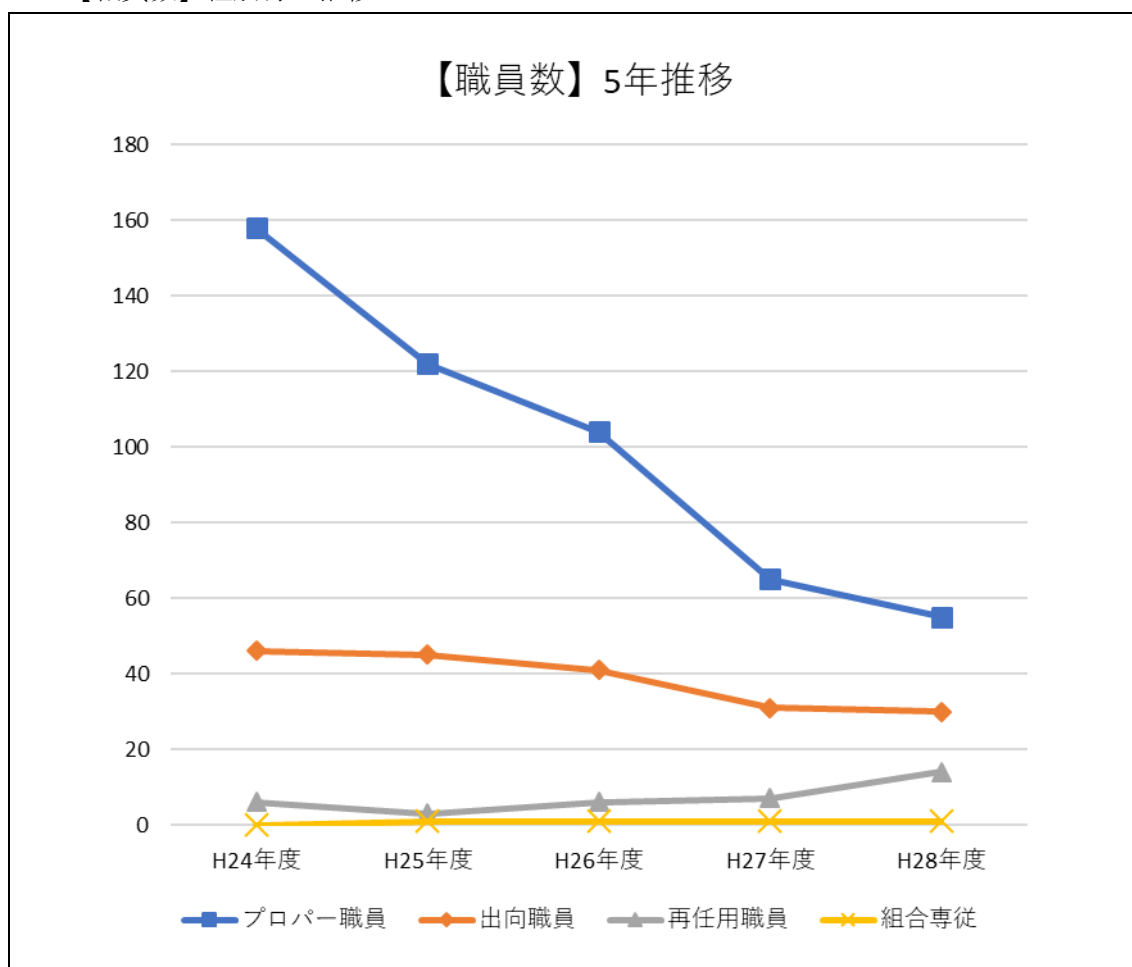
種別	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
プロパー職員	158	122	104	65	55
（うち主任電車運転士、電車運転士合計）	(97)	(69)	(51)	(19)	(12)
出向職員	46	45	41	31	30
再任用職員	6	3	6	7	14
（うち運転士（再任用））	(6)	(3)	(5)	(5)	(9)
組合専従	0	1	1	1	1
職員 計 (a)	210	171	152	104	100
臨時職員 計 (b)	0	0	3	1	2
電車運転士	49	60	62	67	66
バス運転士	23	19	16	0	0
トラムガイド	15	17	18	16	14
電車車両整備	5	5	2	1	0
事務補助	6	7	6	6	6
交通安全専門員※	1	1	1	1	1
嘱託員 計 (c)	99	109	105	91	87
人員数 合計 (a+b+c)	309	280	260	196	189

※交通安全専門員は、市電の安全運転の向上等を図るため、「熊本市交通局交通安全専門員設置要綱」に基づき設置されている。(1) 交通安全及び安全運転に関する研修等の企画及び実施、(2) 添乗監査等による安全運転の指導及び助言、(3) 市電の事故に関する対応、指導及び助言、(4) 労働災害の原因及び再発防止対策に関する指導及び助言、(5) その他交通局に対する不当要求等への対応、指導及び助言を職務とする。

出所：市資料を基に監査人作成

上記人員数の推移のうち、職員数の種別ごとの推移をグラフで示すと次のとおりである。

< 【職員数】種別毎の推移 >

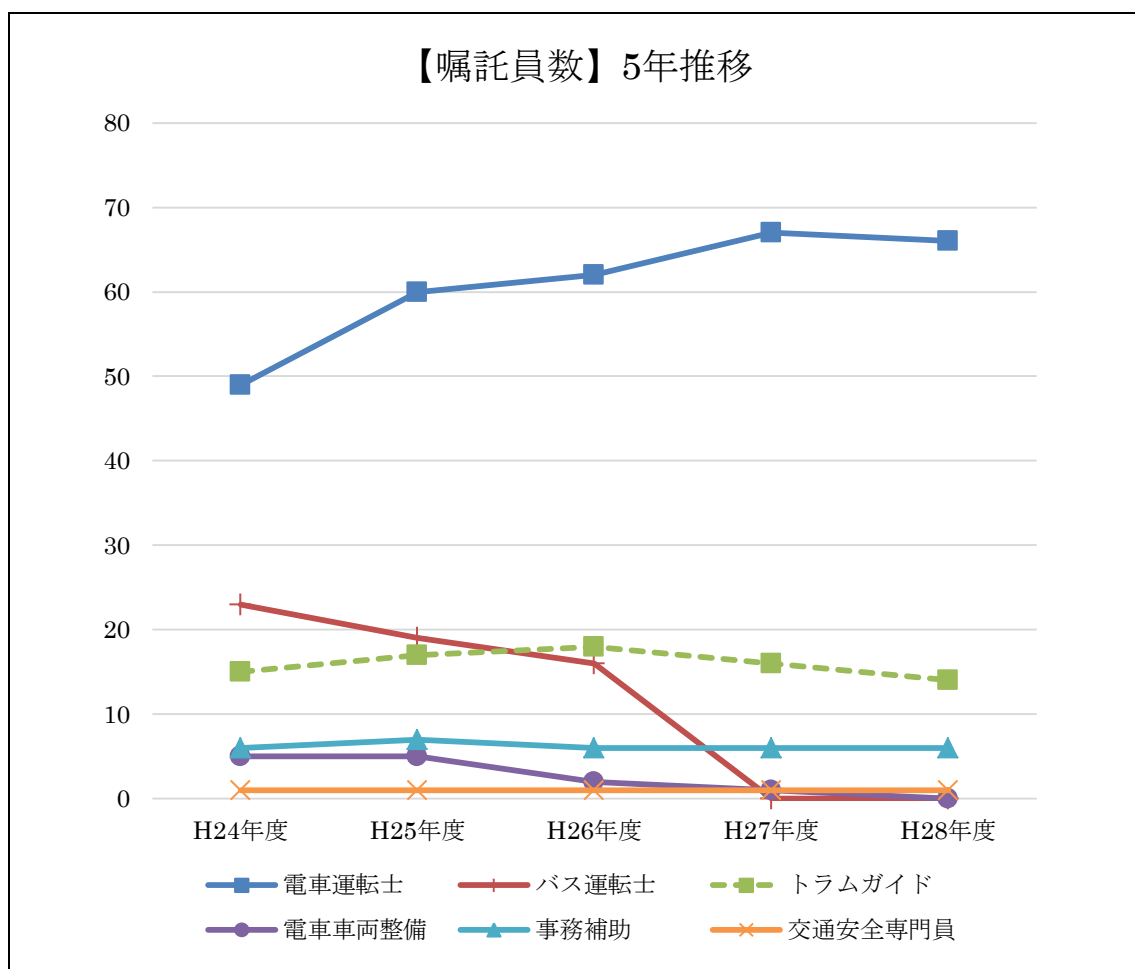


出所：市資料を基に監査人作成

平成 26 年度から平成 27 年度にかけて、平成 26 年度末での自動車運送事業の廃止に伴い、職員数は 152 名から 104 名へと 48 名減少している。平成 27 年度から平成 28 年度にかけて、出向職員数はほぼ同数であるが、プロパー職員が 10 名減少し、再任用職員が 7 名増加している。

上記人員数の推移のうち、嘱託員数の種別ごとの推移は以下のとおりである。

< 【嘱託員数】種別ごとの推移 >



出所：市資料を基に監査人作成

平成 26 年度から平成 27 年度にかけて、平成 26 年度末での自動車運送事業の廃止に伴い、嘱託員はバス運転士が全員（16 名）減少したこと等により、105 名から 91 名へと 14 名減少している。平成 27 年度から平成 28 年度にかけて、嘱託員数についてはほぼ同数である。

また、電車運転士の状況に焦点をあてると、人数の推移は次のとおりである。

＜電車運転士数の推移＞

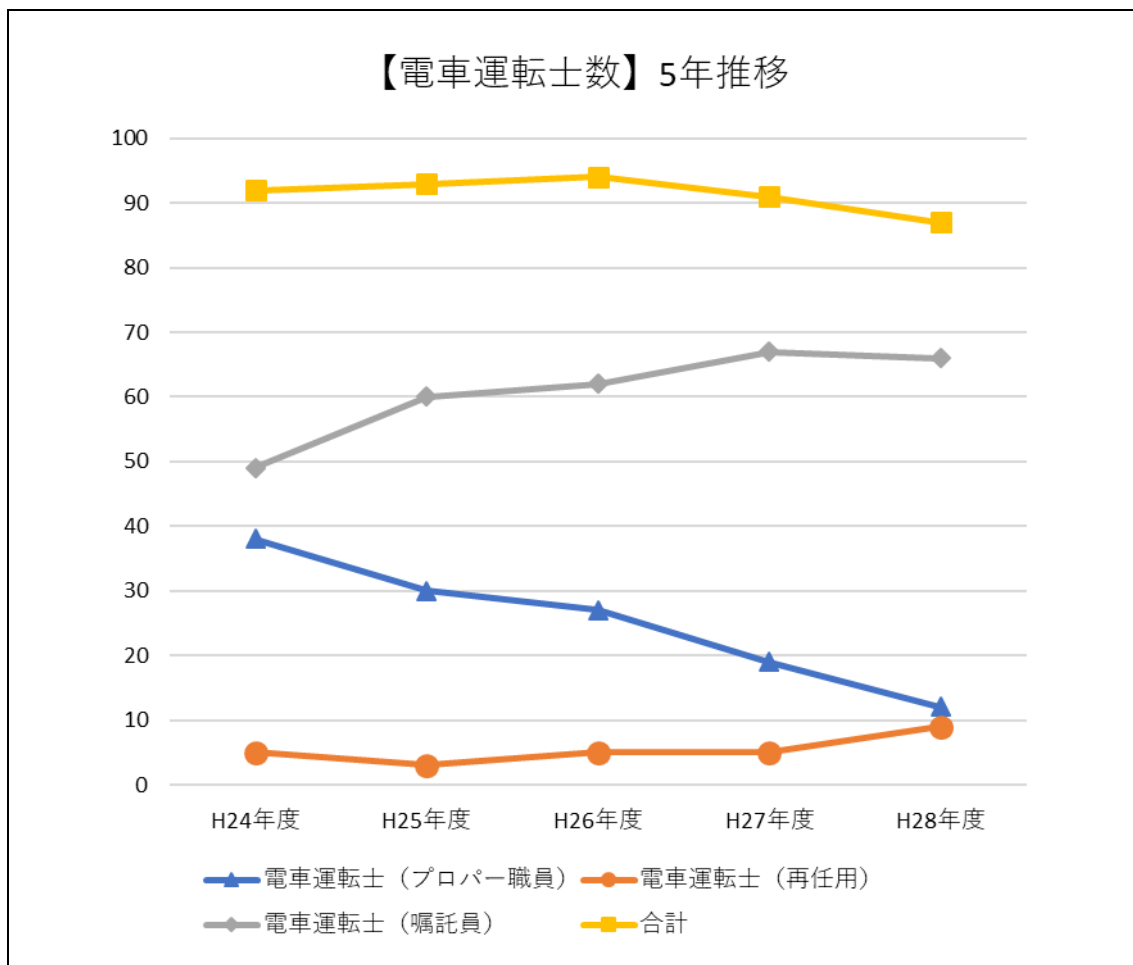
(単位：人)

種別	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
電車運転士（プロパー職員）	38	30	27	19	12
電車運転士（再任用）	5	3	5	5	9
電車運転士（嘱託員）※	49	60	62	67	66
合計	92	93	94	91	87

※：電車運転士（見習い）を含む。

出所：市資料を基に監査人作成

< 【電車運転士数】種別毎の推移 >



出所：監査人作成

平成 26 年度までは、電車運転士（プロパー職員）の減少を再任用職員（電車運転士）や嘱託員（電車運転士）の増加でカバーし、電車運転士合計人数はほぼ横ばいで推移してきたが、平成 27 年度以降は電車運転士（プロパー職員）の減少を再任用職員（電車運転士）や嘱託員（電車運転士）の増加でカバーできていない状況が現れつつある。平成 28 年度ではプロパー職員、嘱託員とも減少しており、電車運転士の確保が課題となっている。

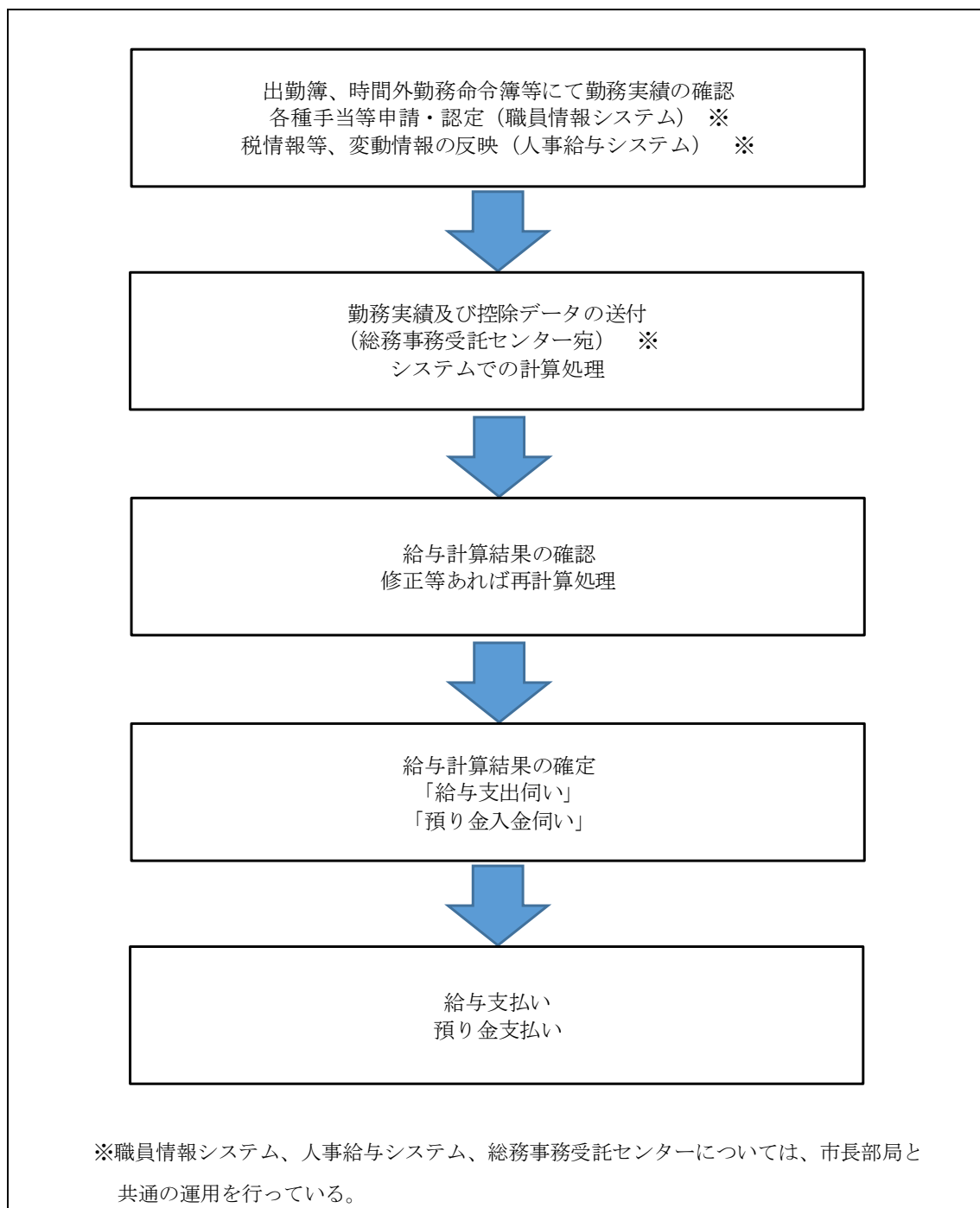
③人件費の事務手続フロー

（ア）職員給与（再任用職員含む）

職員の給与は、「熊本市交通事業企業職員の給与の種類及び基準を定める条例」「熊本市交通事業企業職員の給与に関する規程」等に基づき支給される。給与計算期間は 1 日から月末であり、支給は本給や扶養手当など勤務時間数により額が変動しない固定的な項目については当月 21 日、時間外勤務手当など変動的な項目は翌月 21 日に行われる。

職員の給与計算に係る事務手続きフローは下図のとおりである。

＜職員の給与計算に係る事務手続きフロー＞



出所：市資料を基に監査人作成

平成28年9月及び平成29年3月分の職員給与のうち各月10名ずつサンプルを抽出し、
計算チェックを行ったが、特段の検出事項は発見されなかった。

平成28年9月分及び平成29年3月分の職員給与について、上記フローに従い、給与支
払伺い及び預り金収納伺いの決裁状況を確認したうえで、決裁を受けた金額が総勘定元帳

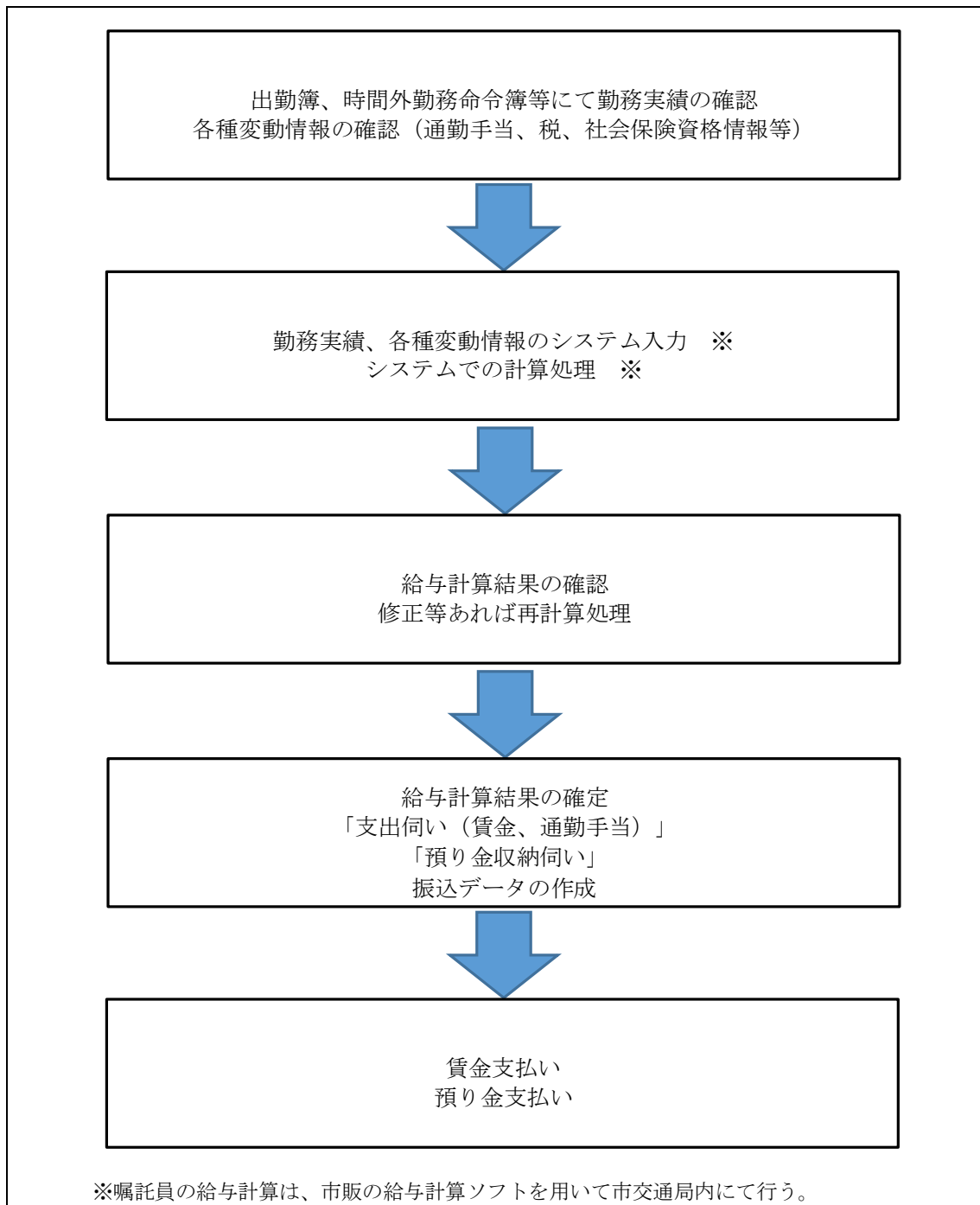
へ計上が行われているか確認したが、特段の検出事項は発見されなかった。

(イ) 嘱託員の賃金

市交通局の嘱託員の賃金は、「熊本市交通局非常勤嘱託員設置要綱」「熊本市交通局運転士等嘱託員取扱要綱」「熊本市交通局交通安全専門員設置要綱」等に基づき支給される。給与計算期間は1日から月末であり、支給は翌月15日に行われる。

嘱託員の給与計算に係る事務手続きフローは下図のとおりである。

<嘱託員の給与計算に係る事務手続きフロー>



出所：市資料を基に監査人作成

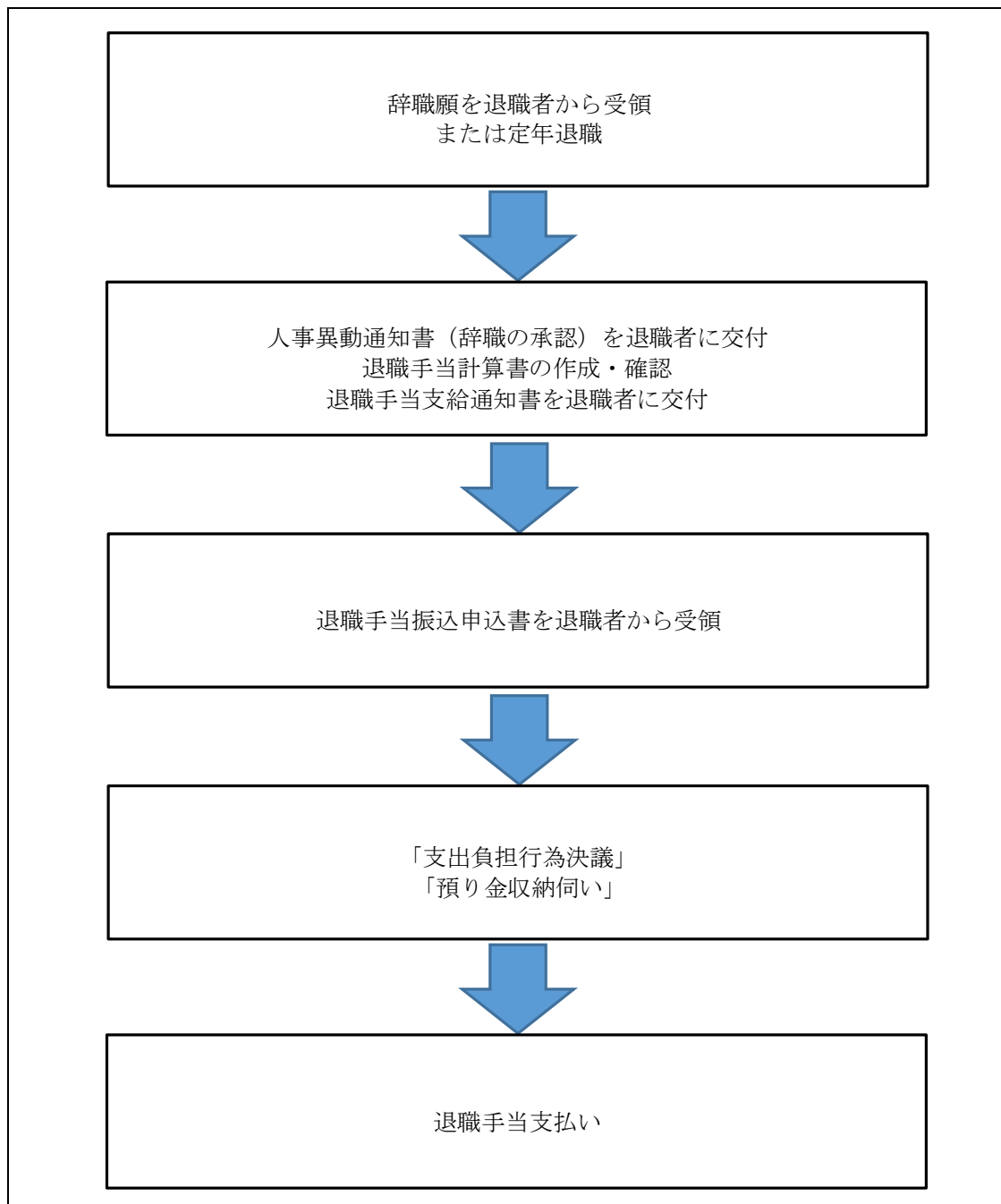
平成 28 年 9 月及び平成 29 年 3 月分の嘱託員給与のうち各月 10 名ずつサンプルを抽出し、再計算を実施し、同サンプルにつき計算された金額が振込データに反映されているか確認したが、特段の検出事項は発見されなかった。

平成 28 年 9 月分及び平成 29 年 3 月分の職員給与について、上記フローに従い、支出伺い（賃金、通勤手当）及び預り金収納伺いの決裁状況を確認したうえで、決裁を受けた金額が総勘定元帳へ計上が行われているか確認したが、特段の検出事項は発見されなかった。

(ウ) 退職手当

退職手当の計算に係る事務手続きフローは次のとおりである。

＜退職手当の計算に係る事務手続きフロー＞



出所：市資料を基に監査人作成

平成 28 年度中に退職した職員数は 5 名である。

平成 28 年度中に退職し発生した退職手当全件につき再計算を実施し、計算された金額が振込データに反映されているか確認したが、特段の検出事項は発見されなかった。

平成 28 年度中に退職し発生した退職手当全件につき、上記フローに従い、支出負担行為

決議及び預り金収納同いの決裁状況を確認したうえで、決裁を受けた金額が総勘定元帳へ計上が行われているか確認したが、特段の検出事項は発見されなかった。

④職員等の研修体制について

(ア) 規則等

地方公営企業では、管理者が担任する事務の一つに、職員等に対する研修の実施がある（地方公営企業法第9条第2号）。

市交通局では、「熊本市交通局職員教育訓練規程」に基づき教育訓練を実施している。

熊本市交通局職員教育訓練規程における教育訓練の種別及び内容は次のとおりである。

<教育訓練の種別及び内容>

種別	内容
新任者教養	職員を新に採用する場合（現職員でその職種を変更する場合を含む。）、その職務を行うに必要な知識技能を修得させるため、学科並びに実務について行う。 研修所に入所させて所定の学科を修了した後、実務について行う。
現職者教養	各職種の業務を行うに必要な知識、技能を保有、向上させるため学科並びに実務について行う。 研修所又はその他指定された場所において行う。

出所：熊本市交通局職員教育訓練規程

また、市交通局では「熊本市交通局電車運転士見極め制度実施要綱」に基づき、電車運転士見極め制度を実施している。

電車運転士見極め制度の概要は次のとおりである。

<電車運転士見極め制度の概要>

目的	本制度は、熊本市交通局電気軌道運転安全規範による綱領を再認識させるとともに規程の理解の習熟度を計ることにより、安全運転の周知徹底及び事故防止を目的として実施する。
対象者	主任運転士、運転士、嘱託運転士のうち、経験年数5年、10年、15年、20年、25年の者
実施時期	毎年6月～7月、10月～11月（土・日・祝を除く。）
内容	(1) 筆記試験 軌道運転取扱心得の中から出題する。 (2) 実技試験 試験車にて営業線を運行し、衝動・速度観測・速度制限・距離目測及び確認呼称・機器操作・執務態度等を見極める。
基準点以下の職員の処置	筆記試験及び実技試験にて、基準点に達しなければそれぞれ再試験を行い、再試験でも基準点に達しなければ下車教習を行う

試験員	安全統括管理者、交通安全専門員、所長、副所長、運輸班主査、運輸班員の内3名以上を充てる。
-----	--

出所：熊本市交通局電車運転士見極め制度実施要綱

(イ) 実施内容

平成28年度における教育訓練の実施結果（運転関係）の概要は以下のとおりである。

<平成28年度における教育訓練の実施結果（運転関係）>

実施月	6月
実施項目	安全管理研修 6/7、6/8、6/9
内容	・管理者訓話 ・「事例でわかるヒューマンファクター」教本より ・課内会議での重要連絡事項（時間外緊急連絡網） ・資料、電車事故統計
対象者	副所長、監督長、監督
人数	45人
時間	2時間15分
備考	運行管理部、技術班、車両工場合同

実施月	6月～8月
実施項目	①添乗監査1回目 6/7～8/18 ②フォローアップ研修 6/8 ③見極め制度（前期） 6/7～6/24
内容	①各課協力依頼による添乗監査 ②課長補佐、運輸班主査による机上教習「運転士としての心構え」「運転取扱心得、筆記試験・故障対応」 ③筆記試験及び実技試験（内規より問題提出 運転は国家試験類似）
対象者	①乗務員（車掌を除く） ②運転士 ③免許所持技巧職員、運転士
人数	①99人 ②5人 ③6人
時間	①1人あたり約30分 ②2時間30分 ③2時間
備考	①調査期間は約2か月間

	②入局 3 年目の職員が対象（前期） ③勤続 5 年、6 人
--	-----------------------------------

実施月	8 月
実施項目	新規採用嘱託職員運転士養成学科教習
内容	動力車操縦者免許試験必修科目及び基礎知識の教習
対象者	電車運転士（新規嘱託職員）
人数	3 人
時間	日勤
備考	教習開始から約 1 か月後に九州運輸局で国家試験を受験、講師は電車課で対応。9 月に国家試験実施。

実施月	10 月～11 月
実施項目	見極め制度（後期） 11/7～11/17
内容	筆記試験及び実技試験（内規より問題提出 運転は国家試験類似）
対象者	免許所持技巧職員、運転士
人数	5 人
時間	2 時間
備考	入局 5 年ごと 25 年までの職員が対象。 勤続 20 年 1 人、6 年（前年度未受講）1 人、5 年 3 人

実施月	12 月
実施項目	年末年始総点検研修 12/1～12/13
内容	国による取組事項の一環での年末年始の安全総点検
対象者	副所長、監督長、監督、運転士、トラムガイド、車両工場免許所持者
人数	126 人
時間	2 時間
備考	安全総点検研修（安全講話・飲酒研修・倫理研修）

実施月	1 月～3 月
実施項目	①現任者研修 1/11～1/23 ②添乗監査 2 回目 2/1～2/14 ③新規採用嘱託職員運転士学科教習
内容	①専門の講師によるサービス接遇研修等 ②各課協力依頼による添乗監査

	③動力車操縦者免許試験必修科目及び基礎知識の教習
対象者	①副所長、監督長、監督、運転士、トラムガイド、教習生 ②1回目不合格者2名を実施 ③新規嘱託職員
人数	①115人 ②2人 ③2人
時間	①2時間 ②1人あたり約30分 ③日勤
備考	①調査期間は約3週間 ③教習開始から約1か月後に九州運輸局で国家試験を受験、講師は電車課で対応。3月に国家試験実施

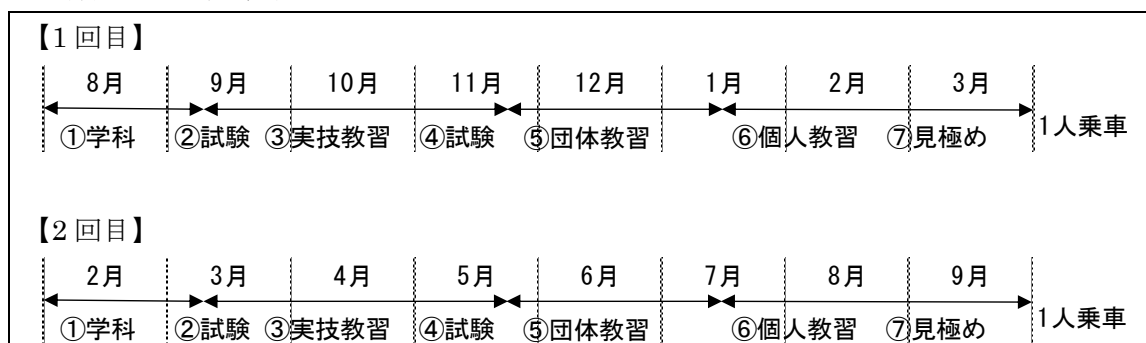
出所：平成28年度教育・訓練実施結果（運転関係）

（ウ）新規採用者の養成に係るコストの把握

新規採用（現在は職員の採用は行っておらず、嘱託員としての採用のみ）から教習や試験等を経て、最終的に電車運転士として営業運転に乗務できるまで、約8カ月かかる。

国が実施する国家試験は年度内に2回（9月及び3月）あり、それに合わせて電車運転士（嘱託員）の新規採用及び教習等を実施している。

<採用から1人乗車までのスケジュール>



出所：市資料

新規採用してから養成を行い1人乗車できるまでの費用について、市交通局はこれまで試算したことがなかったことから、本件監査実施において、当該費用の試算を依頼した。

試算結果は次のとおりである。

<一人当たり養成費用>

項目	内容	1人当たり費用
①学科等の費用	主に学科教習、実技教習等の教員人件費	454千円
②賃金	採用から1人乗車までの8か月間の賃金	1,872千円

③その他	制服、マイク及びバッグの代金	164 千円
合計		2,490 千円

出所：市交通局試算資料

⑤監査の結果

(ア) 人員体制に関するあり方の検討について

市交通局では、熊本市交通事業中期経営収支プランにおいて、人材の確保・育成に関しての取組目標として、次のとおり掲げている。

<人材の確保・育成>

運転士（嘱託員）については、給与体系・変則勤務・運転資格取得に係る期間など、人材の確保に苦慮しているところであり、抜本的な改善策を見いだせていない状況であるが、個人のスキルアップはもとよりコスト意識の醸成や知見・ノウハウの技術継承等の人材育成に努めます。

出所：熊本市交通事業中期経営収支プラン

職員数及び嘱託員数の人員数の推移をみると、電車運転士（嘱託員）の人員数はここ 1、2 年についてはほぼ横ばいとなっており、電車運転士（プロパー職員）の定年退職による自然減をカバーできておらず、まさに「人材の確保に苦慮」している状況がうかがえる。

電車運転士の新規採用は、現状、再任用職員を除くと嘱託員としての採用しか行っていない。嘱託員の任用条件（任用期間と報酬等）は次のとおりであり、長期的な定着には向かない任用形態であるといえる。

<嘱託員（電車運転士）の主な任用条件>

項目	内容
任用期間	・ 1 年以内（勤務実績に応じて更新することがある）
報酬等	・ 時給制（任用更新時改訂あり） ・ 通勤手当あり ・ 時間外勤務手当あり ・ 賞与なし ・ 退職手当なし

出所：熊本市交通局嘱託員採用試験案内

平成 28 年度において、嘱託員である電車運転士が 5 名退職（任期満了）したが、その平均在職期間は約 4 年と非常に短い。平成 29 年 4 月 1 日現在在籍する嘱託員（電車運転士）の在職期間についても約 4 年と短い。嘱託員である電車運転士が長期的に定着していない実態がうかがえる。

嘱託員（電車運転士）の採用予定人員は 1 回あたり 10 名程度（募集は年に 2 回実施）であるが、近年それを上回る応募はなく、平成 28 年度での採用者数は通年で 7 名にとどまっている。

このような状況のもと、今後電車運転士が不足すれば、最も重要な収入である運賃収入に影響しかねない。

また、これまでの「経営改善」が人件費の削減に偏重したものであり、その内容は嘱託員、すなわち非正規労働者の増員という現在の労働環境の動向と真逆の要因に支えられており、これまでのような「経営改善」では将来的に対応不可能な状況になりかねない。

さらには、新規採用の嘱託員（電車運転士）が営業運転できるようになるまでにかかる費用は、市交通局の試算によれば一人当たり約 2,490 千円である。市交通局は、これまで当該費用を考慮したことはなかった。人員体制・採用計画を検討するにあたっては、電車運転士を新規採用する都度、当該費用が発生することも考慮する必要がある。

【意見】

以上の状況に鑑みて、事業遂行に必要不可欠な電車運転士の安定的な確保のため、また、採用から営業運転できるまでの養成期間に要する費用を無駄にしないようにするため、嘱託員から職員への登用機会を確保する、もしくは嘱託員としての任用ではなく職員として募集するなど、長期的な任用を行う体制を整備すべきである。

（イ）職員の職務分掌の再検討を含めた抜本的な組織改革の必要性について

前項で述べたとおり、事業遂行に必要不可欠な電車運転士の安定的な確保等のために、嘱託員から職員への登用機会を確保する、もしくは嘱託員としての任用ではなく職員として募集するなど、長期的な任用体制の整備を検討する必要がある。

しかし、その反面で、現行の職務体制のままで単純に正規職員を増員するのみでは旧来に復すことになりかねず、支出面での人件費増加が懸念されるところである。

電車運転士の勤務シフトは運行ダイヤに束縛されるものであるとともに、通勤時間帯などのピークロード（最大需要量）時に人員を集中させる必要がある。

しかし、ピークロードに合わせて人員を含めた経営資源をフルタイムの職員により準備をすることは、需要が少ない時間帯には余裕人員を抱えることになりかねない。

そこで、職員としての人員定着と人件費抑制を両立させるために、例えば電車運転士がトラムガイドを兼任する、事務的な業務も対応するなど、「マルチタスク化」をさらに行うことで、ピークロード時の必要人員数をカバーしつつ、需要が少ない時間帯でも何らかの業務に従事する必要がある。

そのためには、職務分掌の大胆な変更、事務手続の簡素化等の大幅な組織運営体制の見直しが不可欠となるであろう。

【意見】

前述した地方公営企業における「職員の身分取扱」に鑑みて、管理者として抜本的な組織改革を行うことが望まれる。

5. 契約事務・棚卸資産・営業費用等サイクル

(1) 契約事務・棚卸資産・未払金・その他負債・営業費用

①契約事務の概要

契約事務に関しては、交通局総務課において主に次の規程等に基づき物品の購入、修理及び管理並びに燃料の契約に関すること、工事等の請負契約及びそれに係る検査に関すること、支払の審査及び執行に関すること等に係る事務を行っている。

＜契約事務に関連する主な規程＞

名称	目的・趣旨等
熊本市交通局事務決裁規程	熊本市交通事業管理者(以下「管理者」という。)の権限に属する事務の処理について、決裁の権限と責任の所在を明確にすることによって、事務能率の向上を図ることを目的とする。
熊本市交通局物品購入等競争入札参加者選定等審査会設置要領	熊本市交通局が発注する物品の買入れ及び修理等(以下「物品等」という。)における一般競争入札参加資格の決定等及び指名競争入札参加者等の選定に関する事項を審議するため、熊本市交通局物品購入等競争入札参加者選定等審査会(以下「審査会」という。)の設置に関し必要な事項を定めるものとする。
熊本市交通局物品売買(修理)契約参加資格者に関する要領	地方自治法(昭和22年4月17日法律第67号)その他の関係法令に基づき、熊本市交通局の物品の売買若しくは修理又は製造の請負契約(工事請負及び工事に付帯する契約を除く。以下「物品売買等の契約」という。)の適正な履行を確保し行政の効率化を図るため、競争入札(見積)に参加する者の資格審査について必要な事項を定めるものとする。
熊本市交通局条件付一般競争入札(物品購入等)実施要領	熊本市交通局が発注する物品の買入れ、修理等(以下「物品等」という。)における条件付一般競争入札の実施に関し、必要な事項を定めるものとする。
熊本市交通局契約事務取扱規程	熊本市交通局の契約に関する事務の取扱いについては、熊本市契約事務取扱規則(昭和39年規則第7号)を準用する旨、定めている。
熊本市契約事務取扱規則	本市の契約事務及び契約に関する事務の取扱いについては、別に定めがあるものを除くほか、この規則の定めるところによる。
熊本市交通局会計規程	熊本市交通事業(以下「交通事業」という。)の会計事務の処理に関して必要な事項を定めることを目的とする。

出所：熊本市例規集及び要綱集を基に監査人作成

②過去 5 年間の推移

(ア) 契約数及び契約形態別構成比の推移

契約形態別の契約数及び構成比等の過去 5 年間の推移は、以下のとおりである。

＜契約形態別の契約数の過去 5 年間の推移＞ (単位：件)

契約形態	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	5 ヶ年計
一般競争入札	4	7	3	3	4	21
指名競争入札	8	8	4	-	1	21
随意契約	282	269	226	217	184	1,178
物品購入契約	1,075	967	828	643	647	4,160
物品購入契約（総務課）※	241	254	202	191	159	1,047
計	1,610	1,505	1,263	1,054	995	6,427

※物品購入契約（総務課）には、物品に係る一般競争入札及び指名競争入札の件数も含む。

＜契約形態別の構成比の過去 5 年間の推移＞

契約形態	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	5 ヶ年計
一般競争入札	0.2%	0.4%	0.2%	0.3%	0.4%	0.3%
指名競争入札	0.5%	0.5%	0.3%	0.0%	0.1%	0.3%
随意契約	17.5%	17.9%	17.9%	20.6%	18.5%	18.4%
物品購入契約	66.8%	64.3%	65.6%	61.0%	65.0%	64.7%
物品購入契約（総務課）※	15.0%	16.9%	16.0%	18.1%	16.0%	16.3%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※物品購入契約（総務課）には、物品に係る一般競争入札及び指名競争入札の件数も含む。

＜随意契約の条文別契約数の過去 5 年間の推移＞

関連条文番号	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	5 ヶ年計
地方公営企業法施行令関係						
第 21 条の 14 第 1 項第 1 号	264	249	201	196	166	1,076
第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	14	18	21	19	13	85
第 21 条の 14 第 1 項第 3 号	4	2	3	2	1	12
第 21 条の 14 第 1 項第 5 号	-	-	-	-	2	2
小計	282	269	225	217	182	1,175
特例政令関係						
第 10 条第 1 項第 2 号	-	-	1	-	-	1
第 11 条第 1 項第 1 号	-	-	-	-	1	1
第 11 条第 1 項第 2 号	-	-	-	-	1	1
小計	-	-	1	-	2	3
合計	282	269	226	217	184	1,178

<随意契約の条文別構成比の過去 5 年間の推移>

関連条文番号	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	5 カ年計
地方公営企業法施行令関係						
第 21 条の 14 第 1 項第 1 号	93.6%	92.6%	88.9%	90.3%	90.3%	91.3%
第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	5.0%	6.7%	9.3%	8.8%	7.1%	7.2%
第 21 条の 14 第 1 項第 3 号	1.4%	0.7%	1.3%	0.9%	0.5%	1.0%
第 21 条の 14 第 1 項第 5 号	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.2%
小計	100.0%	100.0%	99.5%	100.0%	99.0%	99.7%
特例政令関係						
第 10 条第 1 項第 2 号	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%
第 11 条第 1 項第 1 号	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%
第 11 条第 1 項第 2 号	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%
小計	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	1.0%	0.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所：（以上すべて）熊本市交通局から入手した契約リストを基に監査人が作成
 契約形態別の契約数及び構成比は、一般競争入札及び指名競争入札の件数が少なく随意
 契約の件数が多くなっている。また、随意契約のうち地方公営企業法施行令第 21 条の 14
 第 1 項第 1 号に係る契約数が多くなっている。

（イ）棚卸資産の過去 5 年間の推移

棚卸資産（貯蔵品）の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

<棚卸資産（貯蔵品）の過去 5 年間の推移>

（単位：千円、％）

区分別	大分類別	年度末残高					増減額③ (②－①)	増減率 (③÷①)
		H24	H25	H26	H27①	H28②		
原材料		500	500	500	2,720	739	▲1,981	▲72.8%
	軌道用品	202	202	202	2,209	228	▲1,981	▲89.7%
	鑄鍛鋼品	298	298	298	511	511	－	0.0%
消耗品		49	49	27	10	1,819	1,809	18,093.5%
	乗車券	49	49	27	10	1,819	1,809	18,093.5%
合計		549	549	527	2,730	2,558	▲172	▲6.3%

出所：市交通局から入手した資料を基に監査人が作成
 主な増減理由は次のとおりである。

- ・軌道用品：H27 年度…建設改良費で購入したレール等の残を貯蔵品として受入れたこと
 及び、たな卸資産確認にて帳簿との差異を確認し受入れたことにより他の年度に比べ計
 上額が多くなっている。
- ・乗車券：H28 年度…IC カードを貯蔵品扱いとしたため他の年度に比べ計上額が多くな

っている。

(ウ) 未払金の過去 5 年間の推移

未払金について、款単位での過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

< 未払金の過去 5 年間の推移 (款単位) > (単位：千円、%)

款	期末時点の残高					増減額③	増減率
	H24	H25	H26	H27①	H28②	(②－①)	(③÷①)
軌道事業							
収益※	20,807	17,670	13,211	8,856	39	▲8,818	▲99.6%
費用	161,679	215,278	270,162	374,120	221,966	▲152,153	▲40.7%
資本的支出	91,293	246,201	72,047	115,738	81,876	▲33,862	▲29.3%
小計	273,779	479,149	355,420	498,714	303,881	▲194,833	▲39.1%
自動車運送事業							
収益※	14,625	10,534	10,312	－	－	－	－
費用	30,732	22,016	16,535	－	－	－	－
資本的支出	124,000	－	－	－	－	－	－
小計	169,357	32,550	26,847	－	－	－	－
関連事業							
費用	20,072	20,497	13,947	－	－	－	－
小計	20,072	20,497	13,947	－	－	－	－
合計	463,209	532,196	396,215	498,714	303,881	▲194,833	▲39.1%

※：市交通局が販売した共通プリペイドカード（To 熊カード）の販売代金のうち他のバス会社へ支払わなければならない分に係る未払金。すなわち、共通プリペイドカード（To 熊カード）については他のバス会社等でも使用できることから、市交通局が販売代金の全てを受領するわけではないため、精算を行う必要があり、それにより生じる未払金をいう。

出所：市交通局から入手した資料を基に監査人が作成
主な増減理由は次のとおりである。

- ・ H26 年度に自動車運送事業を廃止したため、H27 年度以降において自動車運送事業（未払金）及び関連事業（未払金）が計上されていない。
- ・ 軌道事業収益：定期外旅客運賃について、H26 年 3 月 28 日に IC カードを導入したことに伴い H27 年度の未払金の計上金額が減少している。また、H27 年度末に電車・バス共通プリペイドカード（To 熊カード）を廃止したことに伴い H28 年度の未払金の計上金額が減少している。
- ・ 軌道事業費用：H27 年度から H28 年度にかけて、主に次の項目に関する増減があった。
未払退職給付費（▲163,290 千円）、未払軌道修繕費（▲21,627 千円）、未払電車修繕費（▲30,229 千円）、未払消費税等（＋55,574 千円）

(エ) その他流動負債の過去 5 年間の推移

その他流動負債の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

＜その他流動負債の過去 5 年間の推移＞

(単位：千円)

款	項	目	節	年度末の残高					増減額③
				H24	H25	H26	H27①	H28②	(②－①)
その他流動負債				31,963	50,070	37,567	50,725	55,780	5,056
預り金				31,963	50,070	37,567	50,725	55,780	5,056
預り保証金				29,364	30,584	30,925	29,727	32,032	2,305
入札保証金				-	-	13	-	-	-
契約保証金				29,364	30,584	30,912	29,727	32,032	2,305
その他預り金				2,598	19,487	6,642	20,997	23,748	2,751
健康保険料				63	35	56	68	142	74
厚生年金保険料				91	51	86	104	219	116
その他預り金				2,445	19,401	6,500	20,826	23,387	2,561
合 計				31,963	50,070	37,567	50,725	55,780	5,056

出所：決算書を基に監査人が作成

主な計上内容は次のとおりである。

- ・その他流動負債、預り金、その他預り金、その他預り金：計上内容は IC カード預り金及び地域 IC カード預り金である。

(オ) 営業費用（人件費を除く）の過去 5 年間の推移

営業費用（人件費を除く）の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

＜営業費用（人件費を除く）の過去 5 年間の推移（款単位）＞

(単位：千円、%)

款	期末時点の残高					増減額③ (②－①)	増減率 (③÷①)
	H24	H25	H26	H27①	H28②		
軌道事業費用	593,983	657,331	762,321	865,000	768,191	▲96,808	▲11.2%
自動車運送事業費用	114,070	79,822	52,669	－	－	－	－
計	708,053	737,153	814,990	865,000	768,191	▲96,808	▲11.2%

出所：決算書を基に監査人が作成

＜軌道営業費用（人件費を除く）の過去５年間の推移（目単位）＞ （単位：千円、％）
款：軌道事業費用、項：営業費用

目	期末時点の残高					増減額③ (②－①)	増減率 (③÷①)
	H24	H25	H26	H27①	H28②		
線路保存費	28,998	35,121	52,570	43,834	35,874	-7,960	-18.2%
電路保存費	10,663	17,877	39,380	16,160	13,812	-2,348	-14.5%
車両保存費	220,092	241,712	126,202	152,717	162,224	9,508	6.2%
運転費	69,150	75,240	82,510	82,359	80,589	-1,770	-2.1%
運輸管理費	37,324	54,245	50,638	158,425	50,940	-107,485	-67.8%
一般管理費	30,031	31,001	49,926	30,230	29,018	-1,212	-4.0%
広告費	19,972	21,917	23,603	22,212	21,797	-415	-1.9%
減価償却費	177,754	180,218	337,492	359,036	373,938	14,901	4.2%
資産減耗費	0	0	0	27	0	-27	-100.0%
計	593,983	657,331	762,321	865,000	768,191	-96,808	-11.2%

出所：決算書を基に監査人が作成

＜軌道営業費用（人件費を除く）の過去５年間の推移（節単位）＞ （単位：千円）

目	節	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
線路保存費		28,998	35,121	52,570	43,834	35,874
	軌道修繕費	18,056	29,218	17,399	24,621	22,995
	諸構築物及び諸設備修繕費	375	2,794	355	418	396
	その他修繕費	580	594	464	702	302
	固定資産除却費	4,953	0	19,552	7,403	1,743
	固定資産撤去費	2,377	0	12,483	8,217	6,798
	備消耗費	695	703	573	643	608
	被服費	139	67	67	166	63
	燃料光熱水費	1,023	1,109	1,055	945	947
	旅費	156	94	70	89	92
	通信運搬費	62	64	60	59	59
	負担金	375	283	252	174	247
	委託料	53	45	76	177	1,533
	手数料	4	2	1	10	1
	損害保険料	95	95	111	163	77
	自動車重量税	54	54	0	0	0
	雑費	0	0	50	48	13

目	節	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
電路保存費		10,663	17,877	39,380	16,160	13,812
	通信施設修繕費	490	736	597	693	432
	電気保安設備修繕費	47	47	937	190	3,286
	電力線設備修繕費	1,713	1,960	2,047	8,665	2,296
	変電設備修繕費	2,098	1,436	0	0	0
	その他修繕費	413	524	731	560	276
	固定資産除却費	0	8,688	2,517	372	2,777
	固定資産撤去費	1,064	0	4,325	1,853	341
	備用品費	276	275	272	271	370
	被服費	141	68	64	112	110
	燃料光熱水費	852	954	601	541	527
	旅費	153	88	106	78	98
	通信運搬費	1,251	1,243	1,237	1,229	1,233
	負担金	252	139	862	666	656
	委託料	1,522	673	23,955	744	1,278
	手数料	2	75	42	4	1
	賃借料	213	900	900	0	0
	損害保険料	111	71	123	138	121
	自動車重量税	64	0	0	0	0
	雑費	0	0	64	45	8
車両保存費		220,092	241,712	126,202	152,717	162,224
	車両修繕費	101,778	110,276	66,437	86,707	92,408
	その他修繕費	752	958	70	425	1,259
	固定資産除却費	1,573	4,930	2,712	3,253	9,177
	固定資産撤去費	0	0	0	0	296
	油脂糸屑費	430	656	441	300	343
	備用品費	1,508	1,652	1,296	1,394	1,312
	被服費	277	188	126	219	193
	燃料光熱水費	907	982	917	637	567
	旅費	65	253	102	109	91
	通信運搬費	169	148	141	132	133
	負担金	39	4,024	60	75	114
	災害補償費	0	643	0	0	0
	委託料	29,187	33,610	53,544	59,175	56,001

目	節	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
	手数料	1	1	1	1	1
	賃借料	83,138	83,138	0	0	0
	損害保険料	232	228	265	272	273
	自動車重量税	12	15	0	0	0
	リサイクル料金	22	9	0	0	0
	雑費	0	0	90	16	57
運転費		69,150	75,240	82,510	82,359	80,589
	修繕費	144	329	198	353	645
	動力費	62,255	65,350	71,786	70,621	64,385
	固定資産除却費	0	0	0	0	78
	備消耗品費	1,048	1,328	1,942	1,945	1,750
	被服費	2,062	3,408	3,314	3,647	3,126
	燃料光熱水費	1,719	1,898	1,977	1,896	1,979
	旅費	173	355	255	205	155
	通信運搬費	293	284	285	278	297
	印刷製本費	0	39	341	0	0
	負担金	156	67	22	45	101
	報償費	625	146	163	378	372
	委託料	331	1,585	1,585	1,622	2,975
	手数料	257	381	379	313	162
	賃借料	0	0	0	0	1,544
	損害保険料	39	18	44	18	78
	自動車重量税	7	0	0	0	0
	雑費	42	53	219	1,038	2,941
運輸管理費		37,324	54,245	50,638	158,425	50,940
	修繕費	70	160	70	48	420
	乗車券・帳表類	3,531	11,164	2,447	3,786	1,554
	固定資産除却費	0	0	0	89	0
	備消耗品費	476	473	491	587	552
	燃料光熱水費	62	67	67	45	46
	乗車券等販売手数料	10,521	12,195	11,995	8,385	9,984
	カード手数料	5,659	6,107	5,544	3,471	0
	旅費	283	608	521	250	237
	通信運搬費	199	248	2,969	7,084	8,000

目	節	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
	事故費	217	14	0	111	15
	負担金	741	1,774	1,361	1,247	1,073
	報償費	0	0	0	0	3
	委託料	5,685	8,751	6,204	109,347	5,469
	手数料	54	84	2,488	4,755	8,464
	賃借料	8,029	8,033	12,934	14,733	11,717
	乗客誘致費	411	3,124	2,043	2,916	1,763
	損害保険料	1,378	1,443	1,484	1,562	1,631
	自動車重量税	8	0	0	0	0
	雑費	0	0	19	9	14
一般管理費		30,031	31,001	49,926	30,230	29,018
	修繕費	324	84	175	208	342
	固定資産除却費	0	0	63	72	60
	固定資産撤去費	0	0	0	404	0
	医薬品費	38	52	54	0	24
	備消耗品費	1,855	2,006	1,778	2,634	2,565
	被服費	0	12	1	0	3
	燃料光熱水費	2,647	3,091	3,380	4,072	3,783
	旅費	591	899	859	606	277
	通信運搬費	1,244	1,336	1,363	1,025	918
	印刷製本費	119	172	172	394	211
	負担金	4,839	4,709	4,641	5,130	5,478
	交際費	18	16	8	7	11
	広告宣伝費	0	0	77	176	315
	広告料	0	72	0	0	0
	報償費	119	90	125	143	0
	委託料	10,139	13,793	10,963	9,866	11,022
	手数料	334	1,335	3,106	877	337
	賃借料	2,287	2,516	2,642	3,246	2,623
	乗客誘致費	5,328	400	649	1,119	876
	損害保険料	124	108	122	169	140
	道路使用料	2	0	0	0	0
	貸倒引当金繰入額	0	0	19,714	0	0
	自動車重量税	9	0	0	0	0

目	節	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
	雑費	11	309	34	82	33
広告費		19,972	21,917	23,603	22,212	21,797
	備消耗品費	27	32	30	35	35
	旅費	0	0	18	0	0
	通信運搬費	33	48	43	46	63
	印刷製本費	0	111	43	46	69
	負担金	0	0	6	0	0
	広告掲出手数料	769	880	897	947	847
	広告手数料	18,854	20,803	22,363	20,631	20,160
	広告枠等製作費	289	44	202	507	623
減価償却費		177,754	180,218	337,492	359,036	373,938
	有形固定資産減価償却費	163,097	165,454	331,418	353,176	368,206
	関連有形固定資産減価償却費	7,530	8,171	0	0	0
	無形固定資産減価償却費	7,121	6,587	6,074	5,861	5,732
	関連無形固定資産減価償却費	5	6	0	0	0
資産減耗費		0	0	0	27	0
	たな卸資産減耗費	0	0	0	27	0
合 計		593,983	657,331	762,321	865,000	768,191

出所：決算書を基に監査人が作成

主な増減理由は次のとおりである。

款	項	目	節	増減理由
軌道事業費用	営業費用	線路保存費	委託料	停留所清掃業務の委託料について、H27 年度までは運輸管理費の委託料としていたが、組織改編により線路保存費の委託料としたため H28 年度の計上金額が多くなっている。
			電路保存費	
		電路保存費	委託料	H26 年度に PCB 機器処分業務 18,134 千円、PCB 運搬業務 4,715 千円があったため他の年度に比べて金額が多くなっている。
			賃借料	H24 年度の計上内容は、健軍変電所建替えに伴う土地賃借料であり、H25 年度及び H26 年度の計上内容は、新鍛冶屋町変電所建替えに伴う土地賃借料である。
		車両保存費	負担金	H25 年度に熊本市管財課が契約した PCB 運搬・処理費負担金 3,951 千円があったため他の年度に比べて金額が多くなっている。

			委託料	以前は職員が実施していた二月・交番検査業務につき H25 年 11 月より業務委託にしたため金額が多くなっている。
			賃借料	H24 年度及び H25 年度の計上内容は、超低床連接電車の賃借料である。
		運 転 費	動力費	H25 年 11 月使用分から九州電力の契約単価の値上げがあった。また H26 年 11 月使用分から入札を実施している。
			委託料	H25 年度～H27 年度まで停留所清掃業務 1,353 千円を執行している。また、H28 年度は、ダイヤ作成システム 548 千円、乗降調査業務 2,080 千円を執行している。
			賃借料	28 年度の計上内容は、ダイヤ作成システム機器賃借料である。
			雑費	H28 年度の主な計上内容は、療養補償費 2,338 千円である。
		運 輸 管 理 費	乗車券・ 帳表類	H25 年度の主な計上内容は、IC カード導入に伴うカード作成経費 8,375 千円であり、H28 年度は To 熊カード廃止に伴い他の年度に比べて計上金額が少なくなっている。
			カード手数料	H27 年 8 月で To 熊カードの発売終了により H27 年度の計上金額が少なくなっているとともに H28 年度の計上はなくなっている。
			通信運搬費	H26 年度からでんでん nimoca システム利用料約 2,702 千円、H27 年 9 月から地域 IC カードシステム利用料が発生しており H27 年度は 3,547 千円、H28 年度は 4,800 千円が計上されている。
			負担金	H25 年度にでんでん nimoca 導入に伴う導入支援費 990 千円が計上されている。
			委託料	H27 年度に地域 IC カードシステム導入開発委託費 101,447 千円が計上されている。
			手数料	H26 年度以降、IC カードの普及に伴うシステム利用手数料が増加傾向にある。
			賃借料	H26 年度以降でんでん nimoca 車載器システム等賃借料が約 4,071 千円発生している。
			乗客誘致費	主な計上内容は、H25 年度でんでん nimoca 広報費

				2,650 千円、H27 年度運賃改定関係広報 658 千円である。また、H26 年度以降イルミネーション電車製作業務委託費（H26～28 の三ヵ年平均で 796 千円/年）を支出している。
		一般管理費	備用品費	H24～26 年度は、関連事業費用を軌道事業と自動車運送事業の費用割合で按分して計上している。
			燃料光熱水費	H24～26 年度は、関連事業費用を軌道事業と自動車運送事業の費用割合で按分して計上している。
			手数料	H26 年度に不動産鑑定料が発生している。
			賃借料	H24～26 年度は、関連事業費用を軌道事業と自動車運送事業の費用割合で按分して計上している。
			乗客誘致費	H24 年度はパト電車チョロ Q 製作 7,500 千円(自動車運送事業費用負担分を含む)、H27 年度は COCORO N ゲージ 600 個 660 千円を購入している。

（カ）営業外費用（支払利息及び企業債取扱諸費を除く）の過去 5 年間の推移

支払利息及び企業債取扱諸費を除く営業外費用の過去 5 年間の推移は以下のとおりである。

＜営業外費用（支払利息及び企業債取扱諸費を除く）の過去 5 年間の推移＞

（単位：千円、％）

款	項	目	節	H24	H25	H26	H27①	H28②	増減額③ (②-①)	増減率 (③÷①)
軌道事業費用				6,142	14,473	12,265	1,320	3,374	2,054	155.6%
	営業外費用			6,142	14,473	12,265	1,320	3,374	2,054	155.6%
		雑支出		6,142	14,473	12,265	1,320	3,374	2,054	155.6%
			雑費	6,142	14,473	12,265	1,320	3,374	2,054	155.6%
自動車運送事業費用				1,483	3,043	2,278	-	-	-	-
	営業外費用			1,483	3,043	2,278	-	-	-	-
		雑支出		1,483	3,043	2,278	-	-	-	-
			棚卸雑損失	22	0	0	-	-	-	-
			雑費	1,461	3,043	2,278	-	-	-	-

出所：決算書を基に監査人が作成

主な計上内容は次のとおりである。

- ・軌道事業費用、営業外費用、雑支出、雑費：主な計上内容は仮払消費税であり各年度の計上額は、H24 年度 5,812 千円、H25 年度 14,411 千円、H26 年度 12,264 千円、H27 年

度 1,316 千円、H28 年度 3,373 千円である。

③落札率の状況

H26～28 年度における一般競争入札、H26 及び 28 年度（H27 年度は該当なし）における指名競争入札、並びに H28 年度における随意契約等の落札率は次のとおりである（物品購入（修理）を除く。）。なお、一般競争入札及び指名競争入札は全件、随意契約等はサンプルで落札率を算定している。

＜平成 26 年度一般競争入札案件＞

No	所属 名称	件 名	入札参加 業者数	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	総務課	平成 26 年度熊本市交通局職員定期健康診断業務委託(単価契約)	1 者	※ 2,915	3,167	92.03%
2	電車課	熊本市電乗降調査業務委託	3 者	2,278	2,848	80.00%
3	総務課 営業推進室	平成 27 年度精算業務に係る現金輸送業務委託	2 者	2,592	3,299	78.55%

※単価契約のため発注見込額である。

＜平成 26 年度指名競争入札案件＞

No	所属 名称	件 名	指名 業者数	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	自動車課 (整備部門)	平成 26 年度バス用タイヤ(単価契約)	2 者	※1	※2	※3
2	自動車課	熊本市交通局給油所地下貯蔵タンク等の漏えい定期点検及び外部電源方式電気防食業務委託	6 者	3,672	4,481	81.93%
3	総務課	複写機賃貸借契約【長期継続契約】	10 者	1 枚あたり 1.94 円	1 枚あたり 5.46 円	35.53%

※1：契約単価については次のとおり。

11/70R22.5 14PR：31 千円、11R22.5 16PR：30 千円

発注見込額は 1,050 千円。

※2：11/70R22.5 14PR：33 千円、11R22.5 16PR：32 千円

※3：11/70R22.5 14PR：93.55%、11R22.5 16PR：93.33%

<平成 27 年度一般競争入札案件>

No	所属 名称	件 名	入札参加 業者数	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	総務課	平成 27 年度熊本市交通局職員定期健康診断等業務委託		※ 2,371	2,467	96.09%
2	電車課	熊本市電乗降調査業務委託		2,203	3,390	64.98%
3	総務課	平成 28 年度業務精算係る現金等輸送業務委託		4,406	4,562	96.57%

※単価契約のため発注見込額である。

<平成 28 年度一般競争入札案件>

No	所属 名称	件 名	入札参加 業者数	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	電車課	熊本市電停留場清掃業務委託		1,461	1,620	90.19%
2	総務課	平成 28 年度熊本市交通局職員定期健康診断等業務委託		※1 2,304	2,394	96.24%
3	電車課	熊本市電乗降調査業務委託		2,246	3,299	68.07%
4	総務課	熊本市交通局大江庁舎外 2 施設清掃業務委託		(月額) 642	(月額) ※2 660	97.29%

※1：単価契約のため発注見込額である。

※2：最低制限価格 428 千円。

<平成 28 年度指名競争入札案件>

No	所属 名称	件 名	指名 業者数	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	電車課	新町交差点電車信号制御装置更新	3 者	4,644	6,635	69.99%

<平成 28 年度随意契約案件（物品購入等を除く）>

No	所属 名称	件 名	随契理由	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	電車課	二月・交番検査業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	24,741	25,174	98.28%
2	電車課	電車車両整備業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	18,597	18,656	99.68%
3	電車課	電車用冷房機点検及び補修整備業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	9,180	9,331	98.38%
4	電車課	市役所前曲線外 1 箇所溝付レール肉盛溶接業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	19,980	19,983	99.98%
5	電車課	I C カード (nimoca) 後方システム・ネットワークシステム等賃貸借	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	2,999	3,150	95.23%
6	電車課	IC カード (nimoca) 車載 IC 機器・システム端末等保守業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	3,278	3,606	90.91%
7	電車課	IC カード (nimoca) 車載機システム等賃貸借契約	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	3,991	3,991	100.00%
8	電車課	熊本市電向け熊本地域振興 IC カードシステム保守業務委託	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	5,235	5,321	98.38%
9	電車課	【震災対応】熊本地震による動植物園入口電停付近軌道補修工事	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 1 号	2,133	2,247	94.91%
10	電車課	8802 号車 VVVF 調査修理	地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	2,156	2,401	89.81%
11	電車課	熊本市電ロケーションシステム導入業務委託	特例政令第 11 条第 1 項第 1 号	69,120	69,120	100.00%

No	所属 名称	件 名	随契理由	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
12	電車課	ゲートアンブユニット調査 修理	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	1,834	1,969	93.18%
13	電車課	【震災関連】上熊本詰所災 害復旧詳細調査・計画策定 業務委託	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 5 号	4,968	5,076	97.87%
14	電車課	【震災関連】健軍校前電停 付近軌道補修工事	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 5 号	3,769	3,774	99.86%
15	電車課	藤崎台隧道入口交差点電車 停止信号設置工事	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 1 号	1,425	1,946	73.25%
16	電車課	熊本地震に伴う上熊本詰所 復旧設計業務委託	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	2,257	2,258	99.95%
17	電車課	熊本市電ロケーションシス テム導入業務委託（第二期）	特例政令第 11 条 第 1 項第 2 号	56,273	56,400	99.78%
18	電車課	電車車両特別メンテナンス 業務委託	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	1,427	1,437	99.32%
19	電車課	公営交通事業者等団体鉄道 賠償責任保険（電車任意保 険）への加入	地方公営企業法施 行令第 21 条の 14 第 1 項第 2 号	1,552	概算金額 1,553	99.95%

<平成 28 年度物品購入等契約（総務課への購入・修理依頼によるもの）（単価契約）>

No	契約 担当課	購入物品名 (発注課)	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	総務課	コピー用紙（平成 29 年度単価契約） （総務課）	(契約単価) 285 円/冊 (発注見込額) 256,500 円	1 冊あたり 296 円	96.28%

<平成 28 年度物品購入等契約（総務課への購入・修理依頼によるもの）>

No	契約 担当課	購入物品名 (発注課)	契約金額 (千円) ①	予定価格 (千円) ②	落札率 ①÷②
1	総務課・電車課	V V V F インバータ制御装置 (9205 号車)	41,655	42,071	99.01%
2	総務課・電車課	防音車輪・外輪	11,895	12,586	94.51%
3	総務課	0802,9702 号車用全般検査部品 (電車課)	12,671	13,000	97.47%
4	総務課	5014 号車車体更新作業 (電車課)	25,704	28,296	90.84%
5	総務課	5014 号車 D C / D C コンバータ及び主抵抗器新製 (電車課)	3,800	4,071	93.34%
6	総務課	交通局庁舎に使用する電気 (電車課)	※1	3,562	※2
7	総務課	木マクラギ・犬釘 (電車課)	4,342	4,438	97.84%
8	総務課	R C 版 (A) (B) (E) (電車課)	6,618	6,871	96.31%
9	総務課	運賃箱更新 (電車課)	81,730	86,633	94.34%
10	総務課	0803 号車震災復旧補修 (電車課)	4,752	4,756	99.90%
11	総務課	5014 号車主電動機更新修理作業 (電車課)	28,941	32,157	90.00%
12	総務課	5014 号車制御装置更新修理作業 (電車課)	30,564	32,972	92.70%

※1：基本単価：1360.80 円/kW、夏季単価：12.78 円/kWh、その他季単価：11.87 円/kWh、発注見込額：4,000 千円

※2：No. 6 は、複数の契約単価があるため落札率は算定していない。

出所：以上、市交通局の資料を基に監査人作成

④物品に係る調達・発注契約の事務フロー

■物品(※1)に係る調達・発注契約の事務フロー

No.	内容	予算配当課	総務課経理班	業者	備考	根拠規程
1	物品購入(修理)依頼	決裁(※2)後、総務課(経理班)へ物品購入(修理)依頼書を提出	予算配当課から物品購入(修理)依頼書を受領、受付	—	会計規程第83条(購入の代行)の案件を除く	●会計規程第80条(物品管理者) ●会計規程第82条(物品の購入及び修理) ●事務決裁規程第3条第1項第24号(総務課長専決事項)
2	物品購入等競争入札参加者選定等審査会開催	担当者出席	審査会の庶務	—	1号随契案件の場合は開催不要	物品購入等競争入札参加者選定等審査会設置要領
3	実施伺	—	【文書管理システムにて】 決裁(※3)後、入札(見積)に向けた各種手続	—	●2号随契:見積徴収 ●指名入札:指名通知発送 ●一般入札:公告	—
4	入札(見積)	—	開札	応札	●1号随契:見積書提出 ●2号随契:見積書提出 ●指名入札:入札書提出 ●一般入札:入札書提出	●1号随契:物品売買(修理)契約参加資格者に関する要綱 ●2号随契:物品売買(修理)契約参加資格者に関する要綱 ●指名入札:物品売買(修理)契約参加資格者に関する要綱 ●一般入札:条件付一般競争入札(物品購入等)実施要領
5	契約締結【発注】	—	【文書管理・企業会計システムにて】 契約締結伺を起票、決裁(※3)後、契約書等の取り交わし	契約書等の取り交わし	●30万円以下:請書・契約書省略可 ●30万円超、1号随契限度額以下:請書で可 ●1号随契限度額超:要契約書	●契約事務取扱規程第1条(規則の準用) ●熊本市契約事務取扱規則第19条(契約書の作成の省略)
6	支出負担行為	【企業会計システムにて】 支出負担行為書を起票、決裁(※4)	【企業会計システムにて】 発注先登録	—	—	会計規程第32条(支出の手続)
7	納品	物品及び納品書受領	—	納品及び納品書提出	—	—
8	検査【債務確定・未払金発生】	【企業会計システムにて】 検査後、総務課(経理班)へ検収書を提出	検収書の決裁(※5)	—	—	●会計規程第81条(物品検査員及び物品取扱員) ●会計規程第84条(検査)
9	請求	請求書受領	—	請求書提出	—	会計規程第34条(請求書等の具備要件)
10	支出命令	【企業会計システムにて】 支出命令書を起票、決裁(※4)後、総務課(経理班)へ提出	支出命令書の審査(※6)	—	—	●会計規程第32条(支出の手続) ●会計規程第33条(支出命令書の作成) ●会計規程第36条(支出命令書の審査) ●会計規程第37条(支出伝票の発行)
11	支払【未払金消失】	—	口座振替	請求金額受領	—	●会計規程第44条(口座振替の申出) ●会計規程第45条(口座振替のできる金融機関) ●会計規程第46条(口座振替手続等)

※1 物品:会計規程第79条(物品の区分)に規定される「備品」「固定資産」「原材料」「消耗品」

※2 決裁区分:予算配当課長決裁 事務決裁規程第2条第1項第8号(課長共通専決事項)

※3 決裁区分:1,000万円未満→総務課長決裁、1,000万円以上→管理者決裁 事務決裁規程第2条第1項第5号(課長共通専決事項)

※4 決裁区分:1,000万円未満→予算配当課長決裁、1,000万円以上→管理者決裁 事務決裁規程第2条第1項第35号(課長共通専決事項)

※5 決裁区分:総務課長決裁 事務決裁規程第3条第1項第24号(総務課長専決事項)

※6 決裁区分:1,000万円未満→総務課長決裁、1,000万円以上→管理者決裁 事務決裁規程第3条第1項第39号(総務課長専決事項)

⑤監査の結果

(ア) 口座振替に関する決裁・役割分担等の規定の整備について

口座振替に関して、『熊本市交通局会計規程』においては、次の記載があるのみで、承認に関する記載はない。

<口座振替に関する規定>

第 46 条 総務課長は、口座振替の方法により支出しようとするときは、所定の依頼書を交付して出納取扱金融機関に依頼するものとする。ただし、電磁的記録の送付をもって当該依頼書の交付に代えることができる。

2 出納取扱金融機関は、前項の規定による依頼により口座振替を行ったときは、管理者に報告しなければならない。

出所：熊本市交通局会計規程

また、口座振替を実施する場合、システム上、データ送信者と承認者をそれぞれ設定する機能があるが、当該機能を利用しておらず、振込データを金融機関に送付する担当者と金融機関が受け付けたデータを確認する担当者が同一人物になっている。

【意見】

口座振替に関する決裁・役割分担等を『熊本市交通局会計規程』等において策定するとともに、同ルールに従った口座振替を実施することが望ましい。また、相互牽制機能を有効にする観点から、システム上、振込データを金融機関に送付する担当者と金融機関が受け付けたデータを確認する担当者は、別の担当者にすることが望ましい。

(イ) 受払管理簿による貯蔵品の適切な数量管理の実施について

市交通局では、コピー用紙・切手・印紙・給油券・領収書について受払管理簿による数量管理を実施している。平成 29 年 10 月 4 日に実査を実施したところ、現物と受払簿の数量は一致していた。

過徴収精算券については、運転士へ支払った時は誤払精算券（受取）簿で管理し、運転士が乗客に精算券を渡した時は誤払い精算発行報告を行うとともに誤払精算券使用状況（大江）簿に記録している。しかし、過徴収精算券を購入した際は受払管理簿に記載されていない。

【意見】

過徴収精算券を購入した際に受払管理簿に記載するとともに、当該管理簿上、残高を把握し、定期的に実地棚卸を実施し受払管理簿における残高と一致しているかどうか検証すべきである。また、実地棚卸残高と受払管理簿における残高に差異が生じた際は、原因を究明のうえ、あるべき会計処理を実施するべきである。

(ウ) 貯蔵品に係る資産計上要否の妥当性の検討について

市交通局が保有する貯蔵品のうち、貯蔵品名鑑に掲載されている品目は、軌条 58kg 溝

型、軌条 50kgN 型、外輪、犬釘、枕木、RC 板、nimoca カードの 7 品目のみであり、貯蔵品名鑑に記載されていないものが存在している。

貯蔵品名鑑に記載されていないものの一例は次のとおりである。

<上熊本車両工場>



<上熊本詰所>



アクリルクラッカー



砂



<大江営業所>

文房具



コピー用紙・うがい薬



出所：監査人撮影

【意見】

貸借対照表は、企業の財政状態を明らかにするため、貸借対照表日におけるすべての資産、負債及び資本を記載し、株主、債権者その他の利害関係者にこれを正しく表示するものでなければならないとするのが原則である。一方、金額的・質的重要性が乏しい場合は簿外資産とする例外的取扱いも許容される。

市交通局の貯蔵品は、上記に記載した品目以外に多数の貯蔵品を有しており、原則の会計処理を適用している貯蔵品の品目数に比べて例外的会計処理を適用している貯蔵品が大多数になっている。

このため、例外的会計処理を適用した結果、簿外資産となっている貯蔵品の個々の金額を合計すると金額的重要性が乏しいとは言えない可能性が高いと判断される。

貯蔵品について、金額的・質的重要性が乏しいとして簿外資産として例外的会計処理を適用するにあたっては、例外的会計処理を適用した個々の貯蔵品の合計額についても金額

的重要性が乏しいのか否か慎重に検討すべきである。

(エ) 適切な貯蔵品計上の必要性について

貯蔵品名鑑に記載されている軌条 50kgN 型、枕木、RC 板について、現物が存在するにもかかわらず、建設工事の残材であり当該建設工事は固定資産として計上していることを理由として、平成 28 年度の貸借対照表に貯蔵品として計上していない。

また、犬釘は実地棚卸の結果、およそ 430 本存在することが判明しているにもかかわらず、数量が多いこと、管理が煩雑なこと、資産価値が低いこと、未使用品と再用品の区別をしていないこと、適切な管理を行うと新たな事務量が発生することから、190 本分しか貸借対照表に資産として計上していない。



出所：監査人撮影

【意見】

建設工事の残材は、未使用であるという実態を反映し固定資産ではなく貯蔵品として貸借対照表に計上すべきである。

また、犬釘については貯蔵品名鑑に記載しており市交通局として原則的な取り扱いをするとの判断を下しているのであれば、市交通局自ら定めたルールに従い、決算日現在に存在する犬釘の一部ではなくその全てを貸借対照表に貯蔵品として資産計上すべきである。

(オ) 棚卸資産の整理整頓について

現場視察をした結果、棚卸資産が雑然と置いてあり、また、良品と不良品が混在していた。

＜棚卸資産の保管状況＞



出所：監査人撮影

【意見】

不良品や今後の使用見込がない棚卸資産は、売却できるものは売却し、そうでないものは速やかに廃棄すべきである。

また、棚卸資産の保管場所を予め決定し、どこに何を保管しているか判るように整理整頓を徹底すべきである。

(カ) 適正在庫量の把握の必要性について

上熊本車両工場で保管している貯蔵品について、全般検査に係る部品以外では適正在庫数量が決められていない。

また、現場視察をした結果、購入から 1 年以上経過していると推測される貯蔵品や、今後の使用見込が判然としない貯蔵品が多数あった。

原材料・軌道用品は平成 24～26 年度において 202,076 円、原材料・鍛鍛鋼品は平成 24～26 年度において 297,815 円、27～28 年度において 510,540 円であり、複数年にわたって使用されていなかった。

【意見】

棚卸資産の購入は、使用時期、使用見込数量等を勘案したうえで行うべきである。そうすることで、資金繰りが改善するとともに棚卸資産の管理に要する手間暇を削減することができ、効率的な経営に資することができる。

また、実地棚卸時には、現物の有無、数量、使用できるか否かの品質の確認のほか購入時期を把握し購入後長期間経過しているものについては今後の使用見込を判断し、使用見込がないものについては売却・廃棄等を実施すべきである。

(キ) 貯蔵品の計上基準について

貯蔵品として貸借対照表に計上すべきか否かの判断基準について、取得価額が少額な場合として 1 件あたり 160 万円未満としている。これは 1 号随意契約の範囲を決定する際の基準を参考にしているとのことである。

一方、固定資産として貸借対照表に計上すべきか否かの判断基準については、取得価格が 10 万円以上としている。

すなわち、貯蔵品の場合、取得価額が 10 万円以上であったとしても 160 万円未満であれば簿外資産として会計処理され、貸借対照表に資産として計上されないこととなる。

そのため、固定資産の計上基準との平仄を欠く結果となっている。

【意見】

貯蔵品の計上基準にあたって考慮する金額的重要性について、その基準を見直すべきである。

(ク) 簿外の貯蔵品に係る受払管理簿による数量管理の必要性について

簿外資産として取り扱っている敷石・文房具・部品等について受払管理がなされていない。

【意見】

会計処理上、簿外資産として取り扱っている貯蔵品についても、受払管理簿を作成し、資産の受入時、払出時に適時に受払管理簿に記入する必要がある。

また、一定期間ごとに帳簿上の残数と現物資産の在高が一致しているかどうか確認する必要がある。

さらに、不一致があった場合は、直ちに原因を究明し適切な対応を取るべきである。

なお、簿外資産として取り扱っている貯蔵品について、不正防止の観点から換金可能性が高いものは慎重な管理を行い、換金可能性が低いものは相対的に管理を緩和するなど運用上の工夫をすることで現物管理の実効性と効率性を考慮することが望ましい。

(ケ) 貯蔵品の受払管理簿と現物との間に不一致が生じた場合の適切な対応について

現場視察の際にサンプルで受払管理簿と現物の一致を確認したところ、次の検出事項が発見された。

< 検出事項と発生原因 >

部署	検出事項	原因
上熊本営業所	市電専用 250 円券について、帳簿上は 20 枚となっていたが、現物は 19 枚しかなかった。	通常、運転士 1 名あたり 2 枚持っているところ、3 枚持っている運転士がいたことが原因であった。

上熊本詰所	ワンタッチコート（アスファルト乳剤）について帳簿上は 35 缶となっていたが現物は 43 缶あった。	不明
-------	--	----

また、大江営業所において管理している nimoca カードについて平成 29 年 3 月 31 日に経理班から営業推進班へ 5,000 枚払い出していることをもって貯蔵品から運輸管理費（乗車券・帳表類）として経費処理しているが、当該 5,000 枚の nimoca カードは H29 年 3 月 31 日時点において営業推進班から乗車客に販売されていなかったため、経費処理するのではなく貯蔵品として貸借対照表に資産として計上すべきであった。

【意見】

貯蔵品の受払管理簿と現物資産との間に不一致が生じた場合は、原因を究明し適切に処理すべきである。

また、経理班から営業推進班への nimoca カードの払出は交通局内における単なる資産の移動であり、交通局外部の乗車客に払い出した際に経費処理することが適切である。又はいったん営業推進班への移動時に経費処理を行い、年度末で乗車客へ払い出ししていないものについて貯蔵品へ戻し入れする処理を行うべきである。

（コ）発注数の適正化について

平成 28 年度に発注した 1 日乗車券（大人用）120,000 枚のうち、営業推進班保管分 65,385 枚、電車課保管分 1,396 枚の合計 66,781 枚が廃棄処分されていた。

これは、平成 27 年度の販売実績 112,833 枚を踏まえ平成 28 年度の発注を行ったが、平成 28 年 4 月に熊本地震が発生し観光客が大幅に減少したことを原因としており、発注時点において熊本地震を予想して発注することは困難であることから、当該廃棄処分はやむを得ないものであったと考える。

なお、今後熊本地震からの復興が進むにつれて観光客数は回復することが予想されるため、1 日乗車券が不足し販売機会を逃す可能性も考えられる。

【参考意見】

過去の販売実績及び将来の観光客の見込み等を考慮の上、廃棄処分する乗車券が最小になるとともに販売機会を逃さないように発注数量を決定することが望ましい。

（サ）未経過保険料の会計処理について

保険期間が平成 28 年 9 月 22 日～平成 30 年 9 月 22 日の自動車損害賠償責任保険について、支出時に軌道事業費用（営業費用、一般管理費、損害保険料）として会計処理をしている。

しかし、このような長期の保険契約に係る支出を行った場合、勘定科目表（改正 平成

28 年 7 月 1 日交通事業管理者決裁）によれば、前払費用（未経過保険料）を計上すると規定されており、勘定科目表に準拠した会計処理となっていない。

【意見】

長期保険契約に係る支出を行った場合には、勘定科目表にあるとおり、前払費用（未経過保険料）を計上する会計処理を行うべきである。

なお、1 年契約の自動車損害賠償責任保険のように、毎年定期的に発生する保険料については期間損益に与える影響が少ないことから、支出時に経費処理する例外が認められている。そのような処理を行う場合には、適用要件を明示したうえで例外的会計処理を認めるように勘定科目表等を見直すことが適当である。

（シ）業者登録名簿について

市交通局では、物品に関しては 2 年毎に業者登録名簿を見直ししており、市とは別に業者登録名簿を作成している。

【意見】

電車部品の調達先等といった市交通局独自の取引業者を除いて、文房具・燃料・電気等の取引業者について、市（契約政策課）と共通化することで、事務量の削減が期待できる。

また、市の発注数量が増加するため、規模の経済が働き、購入価格が削減されることが期待できる。

したがって、業者登録名簿を市と共通化するとともに、発注業務の集約化を検討することが望ましいと考える。

6. 他会計補助金

(1) 他会計補助金事務

①他会計補助金事務の概要

(ア) 他会計補助金事務の内容及び種類

(i) 他会計補助金事務の内容

地方公営企業は法第 17 条の規定により特別会計を設けて経理するものとされている。

法第 17 条の 2 第 1 項においては、地方公営企業の経費のうち政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとされている。他会計が負担する経費の内容は以下のとおりである。

- (a) その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てることが適当でない経費（法第 17 条の 2 第 1 項第 1 号）
- (b) 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なつてもなおその経営に伴う収入のみをもつて充てることが客観的に困難であると認められる経費（法第 17 条の 2 第 1 項第 2 号）

同条第 2 項において、第 1 項の規定により地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならないと定められている。

他会計補助金は当該規定に基づいて市の一般会計が負担する経費のうち、補助金という形で繰り入れられたものである。

(ii) 他会計補助金の種類

(a) 基準内補助金

上記のとおり、地方公営企業が支出する経費について、地方公営企業に負担させることが適当でない経費及び、効率的な経営を行ってもなおその収入のみで負担することが客観的に困難である経費については、補助金等の方法により一般会計等が負担するものとされており、この経費負担区分ルールについては毎年度「繰出基準」として総務省より各地方公共団体に通知されている。この繰出基準に該当する他会計補助金を基準内補助金と呼称している。

なお、このような経費負担区分により、一般会計等において負担すべきこととされた経費の所要財源については、原則として「公営企業繰出金」として地方財政計画に計上され、地方交付税の基準財政需要額への算入又は特別交付税を通じて財源措置が行われている。

(b) 基準外補助金

上記（ア）に記載した基準内補助金以外の補助金を基準外補助金と呼称する。

(c) 災害復旧等補助金

上記（ア）（イ）のほか、地方公共団体は、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、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることができる。

（d）4条補助金

補助金収入のうち、資本的支出に充当される部分である。

会計処理上は長期前受金として処理し、対象資産の減価償却費計上に合わせて収益化の額が計上される。

（e）3条補助金

補助金収入のうち、収益的収入とされる部分である。

営業外収益として処理される。

（iii）根拠法令等

地方公営企業法第17条、第17条の2、第17条の3

②他会計繰入金に係る収益・費用の過去5年間の推移

過去5年間の他会計繰入金の推移は以下のとおりである。

＜補助金の種類ごとの推移＞

（単位：千円）

種類	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
他 会 計 補 助 金 （ 軌 道 ）	885,600	934,500	982,400	1,066,200	393,800
軌道修繕費負担金	196,200	203,600	239,400	193,100	118,300
低床電車リース負担金※①	26,070	26,070	12,420	11,400	
低床電車元利償還補助※②				360	360
会計システム改修経費負担金		1,500			
基礎年金拠出金	23,700	20,200	21,500	24,200	
児童手当負担金	7,500	7,400	7,100	8,200	6,300
基準内 小計	253,470	258,770	280,420	237,260	124,960
低床電車リース負担金※①	60,830	60,830	28,980	26,600	
退職金補助	100,400	117,400	171,000	243,500	97,800
低床電車元利償還補助※②	35,400	35,400	35,400	36,240	36,340
経営健全化補助	300,000	300,000	300,000	260,000	
電車事業活性化補助	168,600	195,600	200,300	274,000	106,900
ICカードシステム導入元利償還補助※③			100	22,500	55,600
電停改良工事等元利償還補助				200	200
災害復旧事業費補助					5,100
基準外 小計	665,230	709,230	735,780	863,040	301,940

種類	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
他会計繰入金 軌道事業合計	918,700	968,000	1,016,200	1,100,300	426,900
※①のうち資本的収入			28,900	26,500	
※②のうち資本的収入	33,100	33,500	33,800	34,100	34,500
※③のうち資本的収入				22,300	33,100
他会計繰入金のうち資本的収入	33,100	33,500	62,700	82,900	67,600
他会計補助金（自動車）	659,000	448,300	370,900	0	0
共済追加費用負担金	18,700	10,800	8,400		
基礎年金拠出金	22,100	13,800	11,600		
児童手当負担金	6,500	3,900	2,800		
基準内 小計	47,300	28,500	22,800	0	0
生活路線維持費負担金	608,100	401,500	348,100		
退職金補助	3,600	17,700			
会計システム改修費負担金		600			
基準外 小計	611,700	419,800	348,100	0	0
他会計繰入金 バス事業合計	659,000	448,300	370,900	0	0
他会計繰入金合計	1,577,700	1,416,300	1,387,100	1,100,300	426,900

出所：市交通局作成資料をもとに監査人が作成

他会計補助金はこの 5 年間減少傾向にある。特に、平成 28 年度では前年の半分以上に減少しており、減少傾向が顕著である。

③他会計補助金事務の事務手続フロー

予算立案段階で財政課に予算要求し予算化している。

実施報告により補助金の交付申請を行うことで補助金が交付される。

④監査の結果

平成 28 年度受領した補助金のうち、操出金基準内に該当するものは軌道修繕費負担金、低床電車元利償還補助（一部）及び児童手当負担金である。

超低床電車元利償還補助 36,700 千円のうち元金償還部分 34,500 千円は資本的収入とし、2,200 千円は利息分として収益的収入（営業外収益）としている。

市電 I C カードシステム元利償還補助 55,600 千円のうち元金償還部分 33,100 千円は資本的収入、利息部分 22,500 千円は収益的収入（営業外収益）としている。

その他の補助については全て収益的収入としている。

他会計補助金の繰入について、特段の指摘事項はない。

7. 長期前受金

(1) 長期前受金に関する事務

①長期前受金に関する事務の概要

(ア) 長期前受金に関する事務の内容

長期前受金及び長期前受金収益化累計額は平成 26 年度の予算及び決算から適用が開始された地方公営企業会計基準により導入された会計処理の方法である。

地方公営企業会計基準の見直しにあたり、最も重視された点のひとつに、民間企業等で行っている最新の会計実践にできるだけ近い処理を採用することがある。

旧会計基準では資産の取得価額のうち補助金等を財源とする部分については「みなし償却」として減価償却を実施せず、資産が除却されるまで簿価を据え置くという処理を行うことが認められていた。

しかし、このような「みなし償却」を行うことで、実際には使用され減価しているはずの資産について貸借対照評価額が過大に表示されてしまうこと、逆に、減価償却費についてはみなし償却を行わない企業に比べ過小に計算されることが問題であるとの指摘がなされるようになった。

そこで、改正後の会計基準においては、このような「みなし償却」が禁止され、固定資産については通常どおりの減価償却計算が行われることとなった。補助金等として受け入れた部分については減価償却の実施に応じて収益化する。また、資産の除売却が行われた場合には、当該除売却部分に係る長期前受金未収益化部分を収益化する。

このような処理を行うことで、補助金等により取得した固定資産部分の減価償却費や除売却損益が期間損益に与える影響を相殺することができ、同時に減価償却額と資産の貸借対照表価額を資産価値の実態に即して、正しく表示できるという効果がある。

このような改正を受けて、補助金等により取得した固定資産の取得価額についても減価償却を実施するとともに、対応する補助金等については基準の移行時に資本剰余金から長期前受金に繰延収益として計上後、固定資産の減価償却に応じて収益化する処理が必要となった。

また、既取得資産に係る経過措置として、国庫補助事業等の単位毎に取得資産をグルーピングし、総合償却を行う等簡便な処理方法により移行処理ができることとされており、簡便な処理方法によっても移行処理が困難と判断される場合には、従前どおりの取扱いによることができることとされている。

なお、建設改良費に充てた企業債等に係る元金償還金に対する繰入金については、補助金等の例により「長期前受金」として計上した上で、減価償却に伴って収益化することとされているが、各事業年度における減価償却額と当該繰入金との差額が重要でない場合は、繰り入れた年度に全額を収益として計上することができるものとされている。

このような処理を行うために、固定資産台帳に受け入れた補助金等の金額を記録し、補助金等で取得された固定資産の減価償却計算と併せて補助金部分の償却計算を行い、収益

化の金額を算定する。

このような補助金等の繰延収益計上と収益化、それに対応する固定資産の減価償却計算は、使用する勘定科目は異なるものの、社会福祉法人会計基準や独立行政法人会計基準等でも採用されているものである。したがって、地方公営企業に独自のものというわけではない。

(イ) 根拠法令等

地方公営企業法施行令第 26 条

地方公営企業法施行規則第 21 条

②長期前受金等の過去 3 年間の推移

長期前受金及び長期前受金収益化累計額の財源別推移は以下のとおりである。

＜【総勘定元帳（会計システム）から集計】財源別内訳・年度推移＞ （単位：千円）

（長期前受金）	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	34,484	27,890	28,186
国（県）補助金	224,952	211,958	235,661
市補助金	258,999	186,642	185,035
受託金	2,286,698	2,292,252	2,297,848
負担金	59,764	59,764	59,764
その他資本剰余金※	58,550	141,450	205,546
合 計	2,923,446	2,919,956	3,012,040
（収益化累計額）	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	10,132	6,891	8,266
国（県）補助金	70,461	74,585	91,344
市補助金	177,540	119,506	126,769
受託金	827,334	924,320	1,008,183
負担金	14,091	16,081	18,072
その他資本剰余金	26,154	69,736	110,465
合 計	1,125,713	1,211,120	1,363,098
（未収益化残高）	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	24,352	20,999	19,920
国（県）補助金	154,491	137,373	144,318
市補助金	81,459	67,136	58,266
受託金	1,459,364	1,367,932	1,289,665
負担金	45,673	43,683	41,692

その他資本剰余金	32,395	71,713	95,081
合 計	1,797,734	1,708,836	1,648,942

※その他の資本剰余金は企業債の償還金における補助金相当額である。

出所：市交通局資料をもとに監査人が作成

③長期前受金に係る事務の事務手続フロー

長期前受金に係る事務手続きは、固定資産の取得・登録手続きと基本的に同じである。

④監査の結果

(ア) 固定資産台帳残高と元帳残高との不整合について

固定資産の取得に係る補助金等の金額については、固定資産台帳でその金額が登録されており、従前の固定資産台帳では当該補助金部分を除いた金額を減価償却対象額として把握していた。

会計基準の移行に当たっては、まず長期前受金の残高及び長期前受金の収益化累計額を算出する必要があった。しかし、従前の固定資産台帳で記録されていた固定資産の取得記録と補助金とのひも付けが完全でなかったため、移行に当たり、それらのひも付け作業のため、固定資産台帳の内容を数回にわたり修正し、最終的に移行時の残高を算定して移行処理を行っている。

以下は固定資産台帳から監査人が集計した長期前受金等の残高である。

＜【固定資産台帳から集計】長期前受金等の財源別内訳・年度推移＞ (単位：千円)

(長期前受金)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	34,484	27,890	28,186
国（県）補助金	230,678	212,677	236,380
市補助金	253,305	186,642	185,035
受託金	2,286,502	2,291,728	2,297,325
負担金	59,764	59,764	59,764
その他資本剰余金	58,550	141,450	205,546
合 計	2,923,283	2,920,151	3,012,236
(収益化累計額)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	10,132	6,891	8,266
国（県）補助金	73,308	74,538	91,296
市補助金	174,693	119,506	126,769
受託金	828,702	925,688	1,009,551
負担金	14,091	16,081	18,072
その他資本剰余金	26,154	69,736	110,465

合 計	1,127,081	1,212,441	1,364,419
(未収益化残高)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	24,352	20,999	19,920
国（県）補助金	157,370	138,139	145,083
市補助金	78,612	67,136	58,266
受託金	1,457,800	1,366,041	1,287,774
負担金	45,673	43,683	41,692
その他資本剰余金	32,395	71,713	95,081
合 計	1,796,202	1,707,711	1,647,817

上記の修正作業にもかかわらず、移行後に使用している固定資産台帳に登録された長期前受金等の残高と、前述の長期前受金等の総勘定元帳（会計システム）残高との間で、以下のとおり差異が生じている。

＜長期前受金残高の差異発生状況＞

（単位：円）

(長期前受金残高差異)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	0	0	0
国（県）補助金	△ 5,726,757	△ 718,411	△ 718,411
市補助金	5,694,374	0	0
受託金	195,796	523,207	523,207
負担金	0	0	0
その他資本剰余金	△ 20	0	0
合 計	163,393	△ 195,204	△ 195,204

＜長期前受金収益化累計額残高の差異発生状況＞

（単位：円）

(収益化累計残高差異)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	0	0	0
国（県）補助金	△ 2,847,185	47,502	47,502
市補助金	2,847,190	3	3
受託金	△ 1,368,095	△ 1,368,095	△ 1,368,095
負担金	△ 6	△ 6	△ 6
その他資本剰余金	0	0	0
合 計	△ 1,368,096	△ 1,320,596	△ 1,320,596

＜（参考）未収益化残高の差異発生状況＞

（単位：円）

(未収益化残高差異)	H26 年度	H27 年度	H28 年度
受贈財産評価額	0	0	0
国（県）補助金	△ 2,879,572	△ 765,913	△ 765,913
市補助金	2,847,184	△ 3	△ 3

受託金	1,563,891	1,891,302	1,891,302
負担金	6	6	6
その他資本剰余金	△ 20	0	0
合計	1,531,489	1,125,392	1,125,392

【指摘】

固定資産管理システムに登録している「長期前受金」についての「固定資産明細書」と内訳書（会計システム）との整合確認が実施されていない状況である。長期前受金の計上は会計基準変更の大きなポイントであり、公営企業が負担すべき固定資産償却額を適切に表すうえで非常に重要である。

このため決算においては、長期前受金の管理台帳でもある固定資産管理システムと会計システムとの整合確認を実施し、差異がある場合には適切に処理する必要がある。

上記確認が不十分であった結果、平成 28 年度においては、決算書の「長期前受金」の金額が 195 千円、「長期前受金収益化累計額」の金額が 1,320 千円、それぞれ本来あるべき数字と相違している。

なお、上記の 195 千円については平成 29 年度中に修正済である。

（イ）企業債の償還に関する補助金の管理と収益化について

企業債の償還に関して受領する補助金については、収益化の計算に一定の複雑性を伴うことがある。それは以下のようなケースである。

- （i）企業債の償還スケジュールにおいて元本据置期間等がある場合、その返済額が毎年一定とならないケースがある
- （ii）取得した固定資産の減価償却期間と対応して借入れた企業債の償還期間とが一致しないケースがある

市交通局においては、原則として固定資産取得にひも付いている補助金については、対応する固定資産の取得時に固定資産管理システムに登録し、固定資産の減価償却計算に応じて、資産に対応する長期前受金の収益化額を計算し、計算結果を固定資産台帳として出力する仕組みとなっている。

しかし、企業債償還に関する補助金の収益化計算は、上述 a) b) の問題のため、現在使用している固定資産管理システムでは困難とのことである。このため、企業債償還補助金に関する部分のみは固定資産管理システムによらず、表計算ソフトのエクセルによって作成したワークシート（以下「エクセル管理台帳」という。）を、上記の収益化額を計算するための管理台帳として代用している。

管理台帳としてエクセルのワークシートを用いるのであれば、少なくとも決算時において固定資産台帳上の残高とエクセル管理台帳の残高との整合を確認する必要がある。監査において両者の残高を突合した結果、以下の車両について両者の残高に差異が生じていた。

<エクセル管理台帳と固定資産台帳との不整合>

(単位：円)

0800 型電車	取得原価	減価償却累計額	簿価
エクセル管理台帳	476,920,418	260,970,848	215,949,570
固定資産台帳	470,860,418	257,472,872	213,387,546
差異	6,060,000	3,497,976	2,562,024

差異が生じた理由は以下のとおりである。

当初は固定資産台帳上も 476,920,418 円で登録されていたが、固定資産を一部除却したことに伴い、固定資産台帳上の取得価額が減少している。

本来であれば、繰延収益の償却計算をしているエクセル管理台帳においても、この除去分についての償却額を計算し、除却分を収益化の額に加える必要があったが、当該部分の処理がもれており差異が生じている。

上記の処理もれのため、本来行うべきであった長期前受金の収益化が行われていない。そこで、監査人があるべき金額を試算したものが以下の表である。

<0800 型電車に係る償却累計額、収益化累計額の試算（繰入割合：0.499035049）>

(単位：千円)

	減価償却 累計額	収益化 累計額	左のうち 除去分	収益化 累計額合計
エクセル管理台帳	260,971	130,234	0	130,234
固定資産台帳(あるべき残高)	257,473	128,488	3,024	131,512
差異	3,498	1,746	△3,024	△ 1,279

【指摘】

長期前受金に係る管理台帳間（固定資産台帳上の残高とエクセル管理台帳の残高）の突合が不十分であった結果、平成 28 年度末において 1,279 千円の収益化計上もれ（収益の過少計上）が生じている。

今後、決算処理においては、繰延収益の償却計算を実施しているエクセル管理台帳と固定資産台帳との整合を確認し、エクセル管理台帳における繰延収益の償却計算が適切であり、もれないことを確認する必要がある。

また、決算時においてはこれらの補助簿と元帳との整合性を確認し、適切な経理処理を確実にを行う必要がある。

以上