

監査公表第 605 号

平成 21 年 3 月 24 日付けで包括外部監査人から提出された地方自治法第 252 条の 37 第 5 項の規定に基づく平成 20 年度包括外部監査の結果報告書について、同法第 252 条の 38 第 3 項の規定により、次のとおり公表します。

平成 21 年 3 月 30 日

京都市監査委員	高	橋	泰一朗
同	井	上	教子
同	不	室	嘉和
同	出	口	康雄

平成20年度

包括外部監査の結果報告書

京都市の高速鉄道事業について

平成21年3月

京都市包括外部監査人

中村清之

## 目 次

### 第1 外部監査の概要

1	外部監査の種類	1
2	選定した特定の事件	1
3	事件を選定した理由	1
4	外部監査の対象期間	2
5	外部監査の視点	2
6	外部監査の方法	2
7	外部監査の実施期間	2
8	包括外部監査人及び同補助者の資格と氏名	3
9	利害関係	3

### 第2 外部監査対象の概要

1	京都市交通事業の沿革	6
2	京都市交通局高速鉄道部の組織と事務の概要	9
3	高速鉄道事業の営業設備	11
4	高速鉄道事業の施設の概要	14
5	高速鉄道事業の経営健全化対策の概要	18
6	高速鉄道事業の業務実績の概要	24
	(1) 損益計算書	24
	(2) 貸借対照表	25

### 第3 外部監査の結果報告及び意見

I	損益計算書	26
(I)	営業収益	26
(II)	営業費用	38
(III)	営業外収益・費用	44
(IV)	特別利益・損失	45

II	貸借対照表	49
(I)	資産	49
1	固定資産及び資産外備品	49
2	流動資産	52
(II)	負債	61
1	固定負債	61
2	流動負債	65
III	負担金、補助金、出資金及び企業債	66
(I)	負担金、補助金、出資金	68
(II)	企業債	71
IV	契約事務	74
V	内部統制組織	96
VI	東西線延伸工事	105
VII	労務管理	124
VIII	経営分析	146
IX	外郭団体	161
(I)	概要	161
(II)	京都高速鉄道株式会社	166
(III)	京都地下鉄整備株式会社	170
(IV)	財団法人京都市交通事業振興公社	178
X	経営健全化の検証	185
(I)	経営健全化対策の検証	185
(II)	「地下鉄事業経営健全化対策」の検証	190
(III)	「地方公共団体の財政健全化法」への対応	192
第4	経営についての提言	
I	監査方針	197
II	経営上の問題点	197
III	経営努力	198
IV	経営体制の見直し	204
V	市民の協力	206
VI	おわりに	207
	<参考文献>	208

## 第1 外部監査の概要

### 1 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び京都市外部監査契約に基づく監査に関する条例第2条に基づく包括外部監査

### 2 選定した特定の事件（監査テーマ）

「高速鉄道事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理について」（財団法人京都市交通事業振興公社、京都高速鉄道株式会社及び京都地下鉄整備株式会社を含む。）

### 3 事件を選定した理由

京都市の高速鉄道（市地下鉄）は、昭和56年5月に烏丸線開業、平成9年10月に東西線の開業、更に平成20年1月に東西線の延伸（二条駅～太秦天神川駅）の開通により、自動車運送事業（市バス）とともに京都市内の公共交通機関として市民生活及び旅行者に欠かせないものとなっている。

しかし、京都市の高速鉄道事業の平成18年度の営業損失は71億8,069万円、経常損失は166億9,387万円、剰余金（累積欠損金）は2,739億9,679万円となっており、これらを他の都市の高速鉄道事業と比較すると、いずれも大幅に悪い状況であり、経営の厳しさを表している。

このような状況に対し、京都市交通局は、平成12年度から「京都市交通事業経営健全化プログラム21」、平成15年度から「京都市交通事業ルネッサンスプラン」及びその行動計画として「アクションプログラム」、更に平成18年度から「第2次アクションプログラム」を策定し、経営の改善に取り組んでいる。

また、平成17年2月に発効し、京都から世界に向けて発信された「京都議定書」に基づく地球温暖化対策として、自動車に代わり、高速鉄道はCO<sub>2</sub>削減に大きく寄与するものと期待されている。

以上のような状況にある京都市交通局（外郭3団体を含む。）の高速鉄道事業（市地下鉄）の「財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理」について、外部監査を実施することは有意義であると判断し、平成20年度の包括外部監査のテーマに選定した。

（交通局を監査する場合、本来であれば、自動車運送事業（市バス事業）と合わせて実施するのが効果的であるが、市バスについては平成17年度に包括外部監査を実施しているので、今年度は市地下鉄のみを監査対象とした。）

#### 4 監査対象期間

平成 19 年度。但し、必要に応じて平成 18 年度以前の年度及び平成 20 年度の一部も対象とした。

#### 5 外部監査の視点

高速鉄道事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理について、合規性、経済性、効率性及び有効性の観点から主に次の項目につき監査を実施した。

- (1) 会計処理が妥当であるか。
- (2) 料金の徴収、収納に係る情報システム及び財務会計システムは適切に整備運用されているか。
- (3) 営業費用の支払いは適切な基準に従い決定され、内容は適切であるか。
- (4) 固定資産の取得及び維持管理は適切に行われているか。
- (5) 一般会計からの繰入金は地方公営企業法等の基準に従っているか。
- (6) 内部統制組織は適切に整備されているか。
- (7) 業務委託は適切な基準に従い決定され、適時に見直されているか。
- (8) 東西線延伸工事に関する契約は適切な基準に従い締結され、工事内容は合理的に決定されているか。
- (9) 職員の給与等を中心とした労務管理は適切に行われているか。
- (10) 外郭団体等との取引は適正に行われているか。
- (11) 経営健全化の計画どおりに経営の改善が行われているか。

#### 6 外部監査の方法

- (1) この監査の実施にあたり、予備手続として関係法令、京都市高速鉄道事業特別会計決算書、決算参考資料、予算に関する説明書、予算参考資料、公営企業会計決算審査資料（高速鉄道事業）、京都市交通事業白書（事業概要）等を参照した。
- (2) 上記のほか、監査予備手続で収集した資料及び京都市交通局に請求した資料を照合し、実査、立会、確認、質問、視察、閲覧、証憑突合、計算突合、勘定分析等の方法で監査を実施した。

#### 7 外部監査の実施期間

平成 20 年 7 月 25 日から平成 21 年 3 月 13 日まで

## 8 包括外部監査人及び同補助者の資格と氏名

京都市包括外部監査人 税理士（※1） 中村清之

同補助者 7名

税理士（※1） 辻本真也、南部啓子、筆島 務、竹仲 勲、市木雅之

社会保険労務士 脇 巖

プロジェクト・マネージャー（※2） 小西敏治

※1 税理士は全員、日本税理士会連合会主催の「地方公共団体外部監査制度演習型研修会」履修証書受領者である。

※2 建築主の立場で、設計者・現場管理者・施工者を組織調整し、施工の各段階を通じて、機能・品質・工程・コストに関する総合的なマネジメントを行い、プロジェクト遂行のため建築主及び工事関係者双方を調整する管理者。

## 9 利害関係

包括外部監査の対象とした事件に関し、包括外部監査人及び同補助者と京都市との間には地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

この報告書で、

＜改善を要する事項＞は、公金支出の法律や条例への適合性・合規性のみならず経済性・効率性・有効性の観点から法律や条例で強制されていない事項でもすぐに改善を求める事項を述べている。

また

＜監査意見＞は、将来的に改善・検討することが望ましい事項を述べている。

凡 例

略 称	正 式 名 称	
市	京都市	
交通局	京都市交通局	
自治体	地方公共団体	
法 令 等	地公企法	地方公営企業法
	地公企令	地方公営企業法施行令
	地公企則	地方公営企業法施行規則
	財政健全化法	地方公共団体の財政の健全化に関する法律
	会計規程	京都市交通局会計規程
	会計細則	京都市交通局会計事務取扱細則
	局契約規程	京都市交通局契約規程
	局財産管理規程	京都市交通局公有財産及び物品管理規程
	局広告取扱規程	京都市交通局広告取扱規程
	局工事随契G L	京都市交通局工事の請負に係る随意契約ガイドライン
	局物品随契G L	京都市交通局物品等の調達に係る随意契約ガイドライン
事業 体	市地下鉄事業	京都市高速鉄道事業
	市バス事業	京都市自動車運送事業
外 郭 団 体	(財) 振興公社	財団法人 京都市交通事業振興公社
	高速鉄道 (株)	京都高速鉄道 株式会社
	地下鉄整備 (株)	京都地下鉄整備 株式会社
関 連 団 体 等	(社) 協力会	社団法人 京都市交通局協力会 (監査対象外)
	(社) 春秋会	社団法人 春秋会 (監査対象外)
京阪電鉄又は京阪	京阪電気鉄道 株式会社	
近鉄	近畿日本鉄道 株式会社	
京福電鉄又は京福	京福電気鉄道 株式会社	
カード販売委託契約書	回数券等の発売業務の委託に関する契約書	
京カード	トラフィカ京カード	
都カード	スルッとKANSAI都カード	



略 称	正 式 名 称
消費税等	消費税及び地方消費税
税 抜	消費税等を含まない（金額）
税 込	消費税等を含む（金額）
B/S	貸借対照表
P/L	損益計算書
C/F	キャッシュ・フロー計算書
H	平成

表示方法	方 針
比 率 (%)	特に注釈がない限り、小数点以下第2位を四捨五入
金額の千円、万円単位の表示	直近下位を四捨五入 (そのため、明細と合計が一致しない場合がある。)
金額の表示 (消費税等の扱い)	(原則) 税抜 税込の場合は、その都度表示している。

[駅名の読みがな]

駅 名	読みがな	駅 名	読みがな
[市地下鉄]		柳 辻	なぎつじ
太秦天神川	うずまさてんじんがわ	醍 醐	だいご
蹴 上	けあげ	[京福電気鉄道]	
御 陵	みささぎ	帷子ノ辻	かたびらのつじ
山 科	やましな	蚕ノ社	かいこのやしろ

[専門用語] については、使用頁に脚注を付している。

## 第2 外部監査対象の概要

### 1 京都市交通事業の沿革

#### (1) 京都市交通事業の歴史

京都での電車事業は明治28年に京都電気鉄道(株)により日本で初めて狭軌条で開業された。(京電)

その後、明治45年に市営電車“市電”も狭軌条で営業開始され、大正7年に京電と市電が統一され、警鐘が“チンチン”という音を発することから、昭和36年まで「チンチン電車」というニックネームで市民の足として親しまれてきた。〔写真2-1〕

市電とともに、昭和3年からはバス事業も開始し、“市バス”の愛称で現在まで活躍しているが、その間、昭和7年から昭和44年までは「トロリーバス(無軌条電車)」という他都市ではめずらしい架線つきバス(愛称「トロ・バス」)も走っていた。〔写真2-2〕

そして、チンチン電車とは別に、大正12年からは標準軌条の市電〔写真2-3〕が登場し、「街路が整然としていて、神社・仏閣や古風な町並の残っている京都市路面電車に最もふさわしい大きさの町」といわれ、市民や観光客の足として大活躍してきたが、折からの自動車時代の到来で昭和53年に市電は路面から姿を消すこととなり、その役目を“地下鉄”に譲ることとなった。〔写真2-4〕

以上を図表に示すと〔図表2-1〕のとおりである。

〔写真2-1〕



〔狭軌〕市電  
「チンチン電車」

〔写真2-2〕

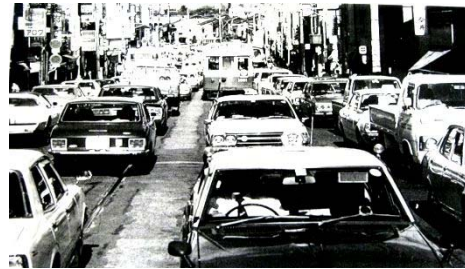


トロリーバス

〔写真2-3〕

〔写真2-4〕

(標準軌)市電



交通大渋滞

〔図表 2-1 京都市交通事業の歴史〕

年	明治 28 年	昭和 45 年	昭和 12 年	昭和 3 年	昭和 7 年	昭和 36 年	昭和 44 年	昭和 53 年	昭和 56 年	現在
狭軌市電	(京電) ———◆	◆————								
標準軌市電			◆————				◆————			
市地下鉄									◆————	⇔
市バス				◆————						→
トロリーバス					◆————		◆————			

(2) 京都市高速鉄道(地下鉄)事業の沿革

京都市は現在、「烏丸線」(都市部を南北に縦断し、近鉄・奈良線との相互乗入れで京都市と奈良市とを直結している。)と「東西線」(都市部を東西に横断し、京都市西部から宇治市北部でJR奈良線と直結している。また太秦天神川～御陵間は京阪電鉄(京津線)と相互乗入れで京都市と滋賀県大津市とを直結している。)の2路線の地下鉄があるが、その沿革は次のとおりである。

烏丸線 (営業路線 13.7km 15 駅)				
昭和 56 年 5 月	北大路駅～京都駅	6.5km	開業	
63 年 6 月	京都駅～竹田駅	3.4km	延伸	
平成 2 年 10 月	北大路駅～北山駅	1.2km	延伸	
9 年 6 月	北山駅～国際会館駅	2.6km	延伸	
12 年 3 月	国際会館駅～近鉄・奈良駅	49.1km	直通運転開始	
東西線 (営業路線 17.5km 17 駅)				
平成 9 年 10 月	醍醐駅～二条駅	12.7km	開業	
16 年 11 月	醍醐駅～六地藏駅	2.4km	延伸	

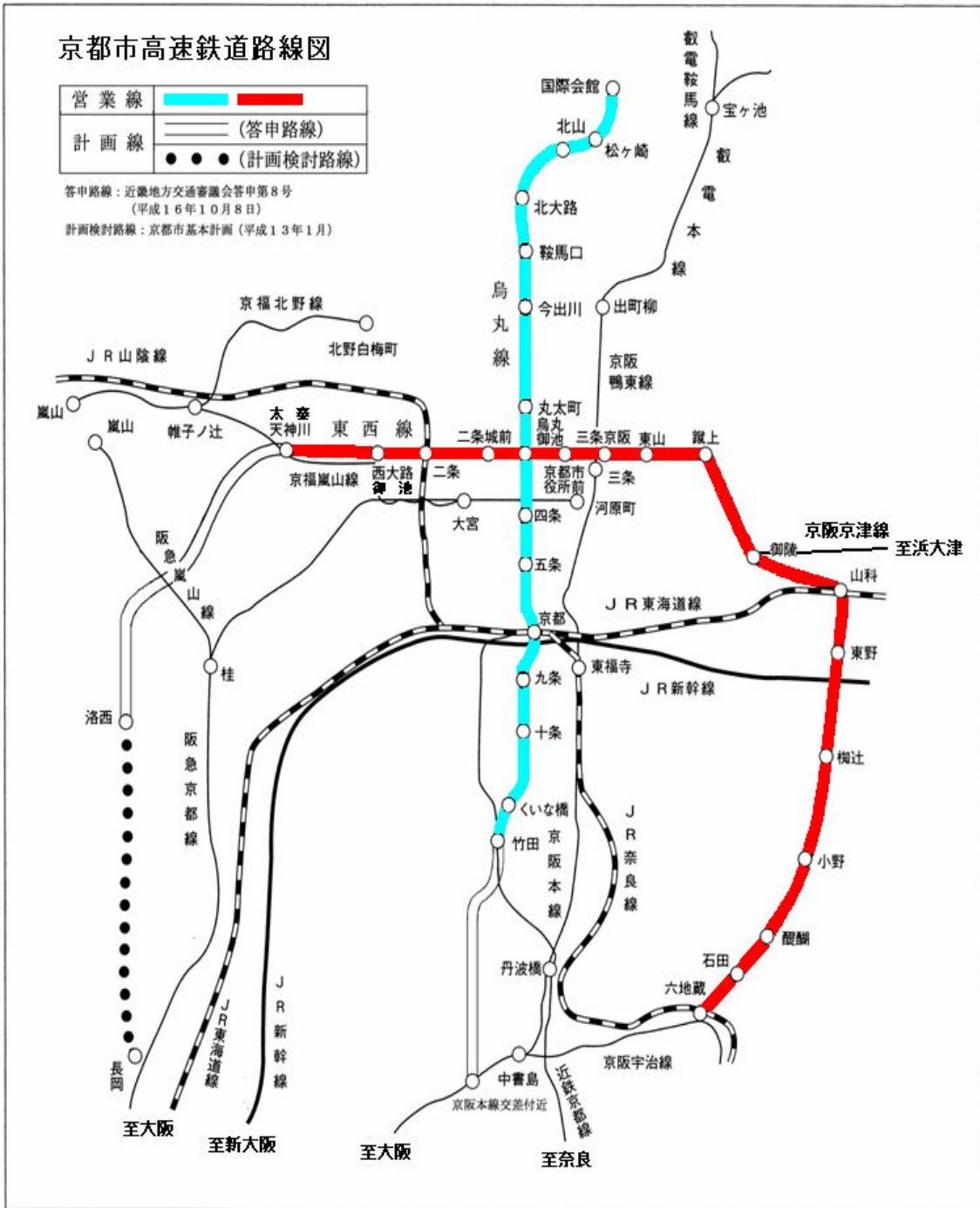
20年 1月 二条駅～太秦天神川駅 2.4km 延伸

この延伸により、太秦天神川駅で京福電鉄嵐山線（嵐電）との乗り換えが可能となり、京都の有名な観光地のひとつである「嵐山」へのアクセスが向上し、平成20年秋の紅葉の季節には観光客の利用が急増した。

このほか答申路線として「太秦天神川～洛西」及び「竹田～京阪本線交差付近」、計画検討路線として「洛西～長岡（長岡京市）」が予定されているが、現在のところ具体化していない。

以上を図表に示すと〔図表2-2〕のとおりである。

〔図表2-2〕



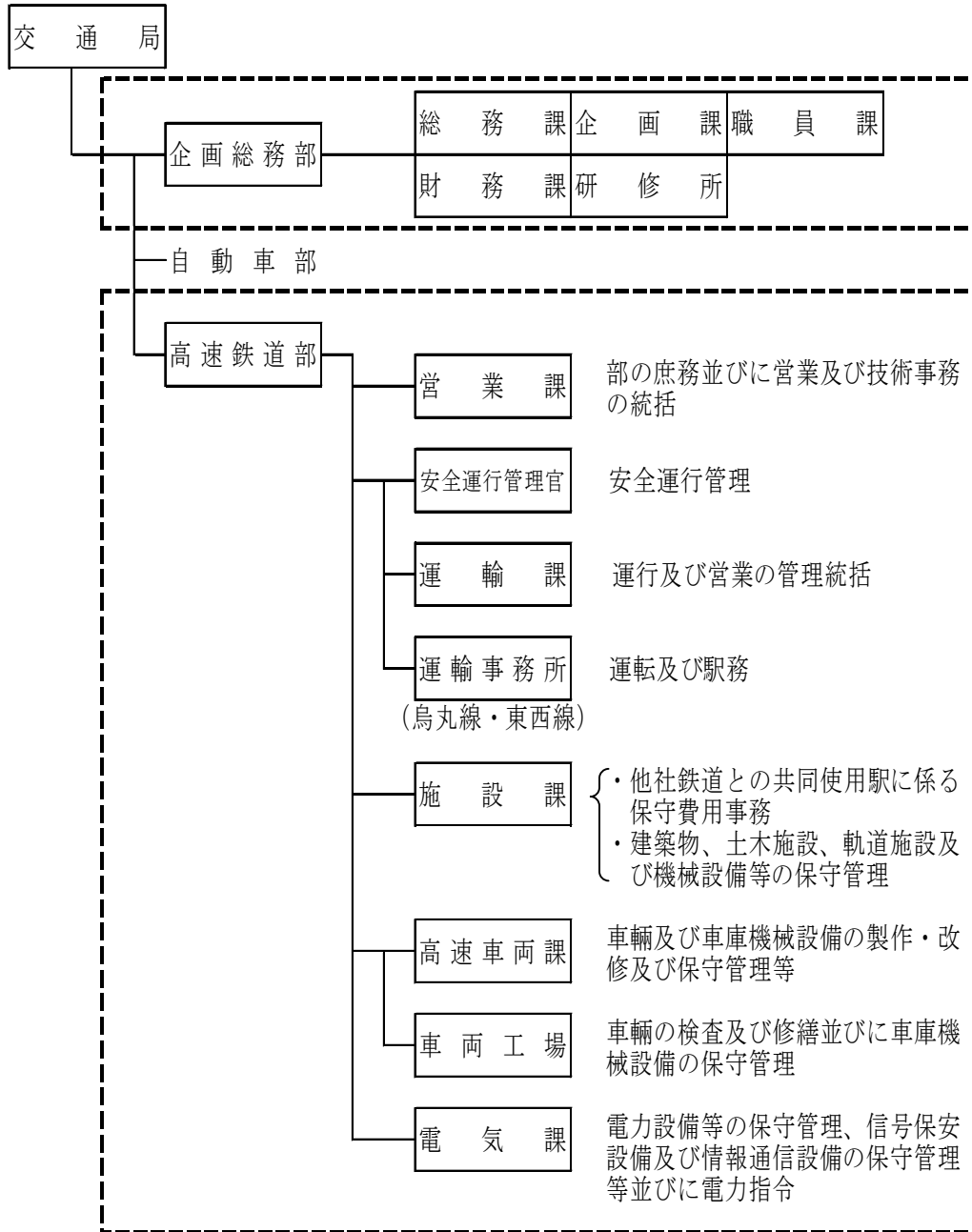
(出典：京都市交通局高速鉄道部 (一部監査人加筆))

## 2 京都市交通局高速鉄道部の組織と事務の概要

### (1) 高速鉄道部の組織と事務概要

交通局は企画総務部、自動車部、高速鉄道部で構成されているが、高速鉄道部の組織と事務の概要は〔図表2-3〕のとおりである。

〔図表 2－3〕京都市交通局組織表（高速鉄道部：平成 20 年 8 月 1 日現在）



上記交通局組織のうち、監査の対象としたのは企画総務部と高速鉄道部に属する各課である。（〔 〕部分）

(2) 職員数（平成 20 年 3 月 31 日現在）

高速鉄道部の平成 20 年 3 月 31 日現在の職員数は、〔図表 2－4〕のとおりである。

〔図表 2－4〕〔職員数〕

区 分	人 数
局 長 級	2 <sup>人</sup>
部 長 級	2
課 長 級	16
課長補佐級	17
係 長 級	37
主任・係員	346
高速運転士	129
高 速車掌	40
そ の 他	18
合 計	607

注1 若年嘱託職員 72 名を含む。

2 平成20年3月31日付け退職者38人を除いたものである。

### 3 高速鉄道事業の営業設備

高速鉄道事業の平成20年4月1日現在における営業設備及び運賃は次のとおりである。(出典：平成18、19年度 京都市交通事業白書)

#### (1) 営業設備

① 路線

ア 烏丸線

営業路線キロ	13.7キロメートル
駅数	15駅
駅名	国際会館、松ヶ崎、北山、北大路、鞍馬口、今出川、丸太町、烏丸御池、四条、五条、京都、九条、十条、くいな橋、竹田
駅間平均距離	0.98キロメートル
運転回数	国際会館～竹田（平日）162往復
路線構造	地下構造（ただし、竹田付近において一部地上）
軌間	1.435メートル
集電方式	架空線方式 直流1,500ボルト
建設費	3,053億円

イ 東西線

営業路線キロ	17.5キロメートル
駅数	17駅
駅名	六地藏、石田、醍醐、小野、柳辻、東野、山科、御陵、蹴上、東山、三条京阪、京都市役所前、烏丸御池、二条城前、二条、西大路御池、太秦天神川
駅間平均距離	1.09キロメートル
運転回数	六地藏～御陵（平日）133往復 御陵～京都市役所前（平日）209往復 京都市役所前～太秦天神川（平日）161往復
路線構造	地下構造
軌間	1.435メートル
集電方式	架空線方式 直流1,500ボルト
建設費	5,596億円（うち公営区間 4,053億円）

② 車両

烏丸線	20編成（1編成6両）120両
東西線	17編成（1編成6両）102両

③ 事業所



ア 総合指令所

名 称	所 在 地	敷 地 面 積
姉小路総合指令所	中京区姉小路通東洞院西入車屋町	861.45 平方メートル

イ 車両基地

名 称	所 在 地	敷 地 面 積
竹田車両基地	伏見区竹田段ノ川原町	67,667 平方メートル
醍醐車庫	伏見区醍醐高畑町	地下構造式

④ 変電所

名 称	所 在 地
北大路変電所	北区小山北上総町
姉小路変電所	中京区姉小路通東洞院西入車屋町
勧進橋変電所	南区上鳥羽勧進橋町
国際会館前変電所	左京区岩倉大鷲町
醍醐変電所	伏見区醍醐川久保町
山科変電所	山科区安朱中小路町
東山変電所	東山区分木町
御池変電所	中京区姉小路通東洞院西入車屋町
天神川変電所	右京区太秦下形部町

注 京都高速鉄道株式会社分を含む。

⑤ 駅設備

ア 烏丸線

駅名 (駅ナンバリング表示)	国	松	北	北	鞍	今	丸	四	五	京	九	十	く	竹	計
	際	ヶ	山	大	馬	出	太	条	条	都	条	条	い	田	
設備名	(K01)	(K02)	(K03)	(K04)	(K05)	(K06)	(K07)	(K09)	(K10)	(K11)	(K12)	(K13)	(K14)	(K15)	
エレベータ (基)	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	4	30
エスカレータ (基)	3	3	1	5	1	4	2	4	3	4	1	1	2	5	39
改札口 (箇所)	1	1	1	2	1	2	2	2	2	4	1	1	1	2	23
自動券売機 (台)	6	4	6	7	6	7	7	13	6	20	4	4	4	6	100
自動改集機 (台)	5	4	5	9	4	8	8	11	6	21	5	4	4	10	104
精算機 (台)	1	1	1	3	1	3	2	4	2	5	1	1	1	2	28

注 烏丸御池駅分は、イ東西線で一括計上している。

#### イ 東西線

駅名 (駅ナンバリング表示)	太	西	二	二	烏	京	三	東	蹴	御	山	東	柳	小	醍	石	六	計
	秦	大	条	条	丸	都	条	山	上	陵	科	野	辻	野	醐	田	地	
設備名	(T17)	(T16)	(T15)	(T14)	(T13)	(T12)	(T11)	(T10)	(T09)	(T08)	(T07)	(T06)	(T05)	(T04)	(T03)	(T02)	(T01)	
エレベータ (基)	4	5	2	2	3	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2	5	5	45
エスカレータ (基)	4	4	3	2	10	4	6	2	7	6	2	4	3	1	3	3	5	69
改札口 (箇所)	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	19
自動券売機 (台)	6	4	5	5	9	5	8	4	4	4	7	4	4	4	6	4	6	89
自動改集機 (台)	5	4	5	4	9	4	7	4	4	4	6	4	4	4	5	4	5	82
精算機 (台)	1	1	1	1	3	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	22

#### (2) 運賃

(単位：円)

区分	1区 (3キロまで)	2区 (3キロを超え 7キロまで)	3区 (7キロを超え 11キロまで)	4区 (11キロを超え 15キロまで)	5区 (15キロ超)
大人	210	250	280	310	340
小児	110	130	140	160	170

注 平成18年1月7日に運賃改定(改定率 平均7.4%)を実施した。

#### 4 高速鉄道事業の施設の概要

平成18年に東京の不動産関連会社が実施した「関西・首都圏21路線利用者ア

ンケート」によると、発進時に琴のメロディーが鳴る「京都らしさ」などが評価され、京都市の地下鉄東西線が“満足度1位”（烏丸線は6位）に選ばれたそうである。（資料：平成18年9月27日付け京都新聞朝刊）

ここにその施設の概要を列挙する。

#### （1）駅のバリアフリー

駅施設については、子供や高齢者、身体障害者など誰もが容易に安全に乗降できるよう次のような設備が施されている。

- ① 全駅にエレベーター、エスカレーターや車椅子用トイレを設置（13頁参照）  
車椅子用トイレについては、主要駅から順次「多目的トイレ」（車椅子、オストメイト（人工排泄器造設者）や乳幼児用）に改修進行中〔写真2-5〕
- ② 主要駅に階段昇降機を設置（車椅子に乗ったまま階段を昇降できる設備）  
〔写真2-6〕
- ③ 点字案内、音声案内、電光表示案内の設置

#### （2）ホームドアの設置（東西線全駅）

東西線では全駅のホームに端から端まで高さ2.45mの壁を設置し、ホームから線路に人や物が絶対に転落しないよう事故防止に安全対策を施している。〔写真2-7〕

〔写真 2-5〕



〔写真 2-6〕



〔写真 2-7〕

電車待ち時		
	一般のホーム	ホームドアのホーム
電車到着時		

(3) 車輛設備

車両には次のような設備が施されている。

- ① A T C (自動列車制御装置) や A T O (自動列車運転装置)。
- ② 全車輛に車椅子スペース。〔写真 2 - 8〕

(4) 災害対策

地震などの災害に備えて駅舎内に次の設備が施されている。

- ① 災害時には飲料水が無料となる「災害時対応型自動販売機」の設置 (31 全駅に全国初の設置。) 〔写真 2 - 9〕
- ② 地震に備えて、「緊急地震通報システム」の導入 (平成 20 年度中に完備)。

(5) その他の配慮

- ① 外国人乗降客のためにも配慮した 4 ヶ国語 (日本語、英語、中国語、ハンガール) 表示の案内板。〔写真 2 - 1 0〕
- ② 市バスに乗換え客のための「市バス接近表示器」。〔写真 2 - 1 1〕
- ③ 駅ナカビジネス  
運賃収入以外の収益と乗降客の利便を兼ねて、地元金融機関の A T M、ミニ・コンビニや生ジュース、大福餅、シュークリームなどの食品販売。〔写真 2 - 1 2〕

[写真2-8]



[写真2-9]



[写真2-10]



[写真2-11]



[写真2-12]



## 5 高速鉄道事業の経営健全化対策の概要

### (1) 経営健全化対策の検証

当報告書第1、3「事件を選定した理由」で述べたが、市の高速鉄道事業は平成18年度で約2,740億円の累積欠損を抱え、後に述べるとおり平成19年度では更に159億円増加し、約2,899億円に達している。

これは、市や交通局が経営改善に何も手を打たなかった結果ではなく、〔図表2-5〕のとおり種々の経営健全化対策を施してきた結果である。

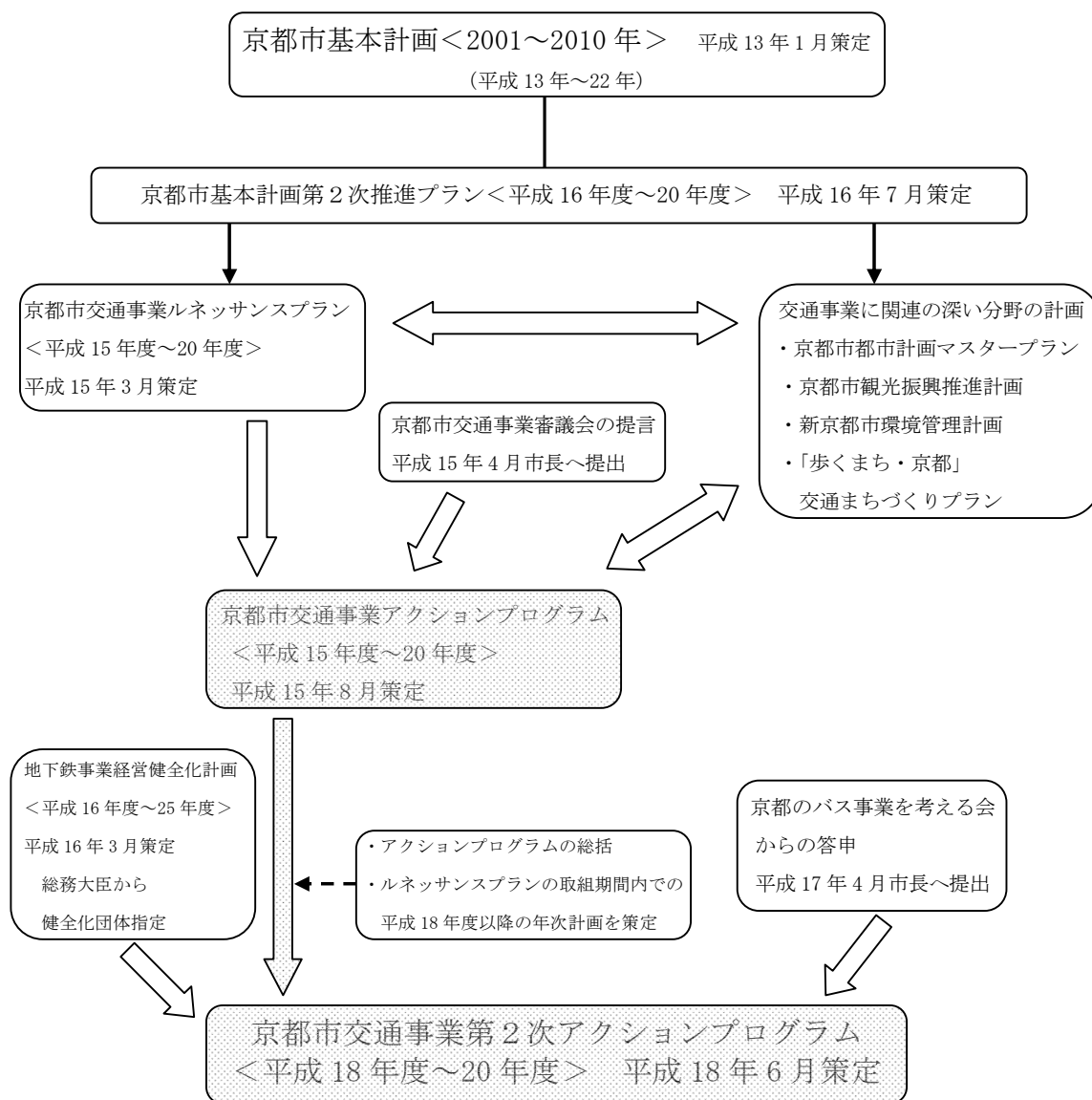
〔図表2-5〕〔市交通事業経営健全化対策〕

年 月	地下鉄事業	交通 局	京 都 市
昭和56年 5月	烏丸線開通		
平成 9年10月	東西線開通		
平成11年12月		③「京都市交通事業経営健全化プログラム2-1」 (H12～H16)	
平成13年 1月 ( 13年 3月)			①「京都市基本計画」 (H13～H22) (安らぎ華やぎ京都2-1推進プラン) (H13～H17)
平成15年 3月		④「京都市交通事業ルネッサンスプラン」 (事業再生計画) (H15～H20)	
8月		⑤「京都市交通事業アクションプログラム」(行動計画) (H15～H20)	
平成16年 3月		⑥「地下鉄事業経営健全化計画」 (H16～H25)	
平成16年 7月			②「京都市基本計画第2次推進プラン」 (H16～H20)
平成16年11月	東西線延伸開通 (醍醐～六地藏間)		
平成18年 6月		⑦「京都市交通事業第2次アクションプログラム」 (H18～H20)	
平成20年1月16日	東西線延伸開通 (二条～太秦天神川間)		

これらの経営健全化対策の市と交通局の関係は〔図表2-6〕のとおりである。

(出典：平成18年6月 京都市交通局「京都市交通事業第2次アクションプログラム」)

〔図表2-6〕〔上位計画及び関連計画と第2次アクションプログラムの関係図〕



① これら各経営健全化対策の中から高速鉄道事業に関するものの概要を列举すると〔図表2-7〕のとおりである。



〔図表2-7〕 〔経営健全化対策一覧表〕

(Hは平成)

策定者	京 都 市		
名 称	① 安らぎ華やぎ京都 21推進プラン	② 京都市基本計画 第2次推進プラン	③ 京都市交通事業経営 健全化プログラム 21
〔策定時期〕	H13年3月	H16年7月	H11年12月
〔計画時期〕	H13～H17	H16～H20	H12～H16
〔計画内容〕			
1. 地下鉄延伸	・東西線 (六地藏～醍醐間) の建設  ・東西線 (二条～天神川間) の事業化推進	同 左  (H16年11月実施済)  同左の建設  (H20年1月実施済)	
2. 不良債務(※1、2) の解消			・東西線開業(H20 年1月)後概ね30年 以内(H50年)に解消
3. 給与制度の見直し (※3)			・H12～14年の3年間 全職員の給料・調整 手当・期末勤勉手当 5%減額
4. 経営形態の見直し			・烏丸線駅業務の 委託化
5. 旅客増と増収対策			・接客姿勢の向上 ・情報提供・サー ビスの充実
6. 付帯事業への取組			
7. 経費の削減			
8. 財務構造の強化			
9. 外郭団体対策			
10. 職員の意識改革			・経営健全化研修の 実施
11. その他			・事故防止

※1. 不良債務・・・決算書の貸借対照表の流動負債が流動資産を上回る際に発生し、資金不足が生じていることを示す。〔流動負債－(流動資産－翌年度繰越財源)〕の算式で計算する。

※2. 平成20年3月31日現在の不良債務は209億9,179万円。

※3. 給与体系については、当報告書の「労務管理」の項で検討している。

都 市 交 通 局			
④	⑤	⑥	⑦
京都市交通事業ルネッサンスプラン (事業再生計画)	京都市交通事業アクションプログラム (行動計画)	地下鉄事業経営健全化計画	第2次アクションプログラム
H15年3月	H15年8月	H16年3月	H18年6月
H15～H20	H15～H20	H16～H25	H18～H25
	・東西線①の推進	(この計画については別途記載)  ・建設事業費の削減	・東西線(二条～天神川間)の開通及び建設費の削減
同 左		・H65年度に解消(45年後)	
・H15年の1年間左の給料・手当を3%以上減額 ・H15～H20管理職手当を60%～100%減額 ・特殊勤務手当等の廃止・見直し ・休日勤務手当、超過勤務手当等の解消・削減	同 左	・総人件費の抑制	・⑤と同様
	・職員数の削減	・H21年度までに約60人の職員削減	
	・磁気カード、ICカード、企画乗車券等の導入検討	・5年毎5%の運賃改定 ・周辺地域との連携	・ICカード乗車券(PiTaPa)の導入
	・地下鉄構内の有効利用(※4) ・オリジナルグッズの販売 ・広告制度の検討	・駅の有効利用 ・新たな広告媒体の導入	・駅ナカビジネスの展開 ・広告料収入増対策の実施
・民営事業者や他都市の比較検討により、修繕費や検査点検費を節減・見直し ・被服等貸与品の見直し ・タクシー備車や旅費の見直し ・海外視察の凍結延長	・削減目標額及び予定枠の設定	・H20年度にはH14年度比10%削減	⑤と同様
	・長期収支の改善 ・東西線使用料の見直し(※5)	・H23年度に現金収支(償却前損益)を黒字化 ・市の一般会計から経営健全化出資金を繰入 ・資本平準化債の活用	・東西線使用料の見直し ・⑥計画の着実な実施
・委託業務等の効率化と見直し			・委託業務の見直し ・統廃合の実施
	・職員研修の充実		・職員の育成と案内・相談の充実によるお客様第一のサービス提供
	・市民とのパートナーシップの推進 ・バリアフリー化の推進 ・火災・事故対策		・バリアフリー化の推進

※4. ミニ・コンビニや他の業務による事業展開

※5. 御陵～三条京阪間 平成14年度年間60億円、平成15年度以降55億円を外郭団体の高速鉄道(株)へ支払っている。

## ② 「京都市地下鉄事業経営健全化計画」

前述のように、市及び交通局は種々の経営健全化計画を策定し、市地下鉄の長期収支の改善に向けた取組を進めてきた。

しかし、地下鉄事業を取巻く状況は、長期的な景気の低迷や少子高齢化の進展など大変厳しい状況にあることから、ルネッサンスプランに基づく健全化計画を基本に、平成 15 年度に国において創設された「地下鉄事業経営健全化対策」を活用し、市地下鉄事業の経営の健全化を図るため導入することとなった。

その概要は次のとおりである。

### ア 計画期間 平成 16 年度から平成 25 年度

#### イ 経営健全化の基本方針の概要

「地下鉄事業が大変厳しい状況にあることから、ルネッサンスプランに基づく健全化計画を基本に、平成 15 年度に国において制度創設された「地下鉄事業健全化対策」（後掲）を活用し、本市地下鉄事業の経営の健全化を図っていくものとする。」

#### ウ 経営目標

(ア) 当面の目標 運賃収入で運営費（人件費、経費）と支払利息をまかなえるよう経営体質の改善を図り、平成 23 年度に現金収支（償却前損益）を黒字化する。

(イ) 長期的な目標 平成 65 年度には不良債務の解消を図る。

（監査人 注. これによりプログラム 2 1 及びルネッサンスプランで掲げた「東西線開業（二条～太秦天神川間延伸）後概ね 30 年（平成 50 年）以内の不良債務解消計画」を放棄し、不良債務解消計画を 15 年間延長することに計画を変更した。）

#### エ 健全化実施項目

(ア) 国制度を利用した経営健全化対策

- ・経営健全化計画期間（平成 16 年度から平成 25 年度）中の 10 年間で、一般会計から総額約 640 億円の経営健全化出資金を繰り入れる。

(イ) 人件費、経費の削減

- ・業務の効率化や嘱託化、駅職員業務の一部民間委託化（平成 21 年度までに約 60 人の職員削減）及び諸手当の見直しなどにより総人件費を抑制する。
- ・経費削減努力により、平成 20 年度には、対平成 14 年度比 10%の経費を削減する。

(ウ) 計画的な運賃改定

- ・平成 17 年度には 7.4% 値上げの運賃改定を実施した。(監査人 注. 増収額年間 15 億円) 今後も 5 年毎 5% の運賃改定を実施していく。

(エ) その他

- ・東西線建設事業費の縮減
- ・資本費平準化債の活用
- ・駅の有効利用、周辺地域との連携、新たな広告媒体の導入などによる増収増客対策の実施

(参考：「地下鉄事業経営健全化対策」)

地下鉄事業は、巨額の建設事業費を要することから、他の都市においても経営状況は大変厳しい状況にある。

このため、経営健全化計画を策定し、不良債務（巨額の建設費の償還に対し不足する資金の累計額）の計画的解消とその発生を抑制を図る団体で、要件を満たすものを対象（総務大臣が経営健全化団体として指定する）に、一般会計からの出資を認める制度（「地下鉄事業経営健全化対策」）が、平成 15 年度に国において創設された。

これによる一般会計からの出資金は、次の①、②によることとされている。また、一般会計からの出資金に対しては起債措置が認められている。

- ① 計画期間前年度末（平成 15 年度末）における不良債務額の 2 分の 1 を、10 年間に分割して出資
- ② 計画期間中（平成 16～25 年度）までの各年度に増加する不良債務額の 4 分の 1 を出資

市及び交通局が平成 11 年以来実施してきた経営健全化対策の概要は以上のとおりであるが、これらの実行・効果については、第 3. 外部監査の結果報告及び意見の項で検証する。

平成15年度から平成19年度までの5年間、交通局が発表した財務内容（経営成績（損益計算書）及び財政状態（貸借対照表））は次のとおりである。

（1）損益計算書

（単位：千円）

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
<b>営業収益</b>	<b>20,238,715</b>	<b>20,216,376</b>	<b>21,017,520</b>	<b>22,154,550</b>	<b>22,584,495</b>
運輸収益（※1. 2. 3）	19,105,077	19,111,735	19,807,864	20,864,513	21,234,486
運輸雑収益	1,133,638	1,104,640	1,209,657	1,290,037	1,350,010
<b>営業費用</b>	<b>28,663,641</b>	<b>29,040,814</b>	<b>29,616,783</b>	<b>29,335,242</b>	<b>29,271,536</b>
線路保存費	1,690,906	1,705,566	1,754,269	1,775,362	1,743,542
電路保存費	1,793,212	1,752,638	1,965,585	2,021,468	1,872,449
車両保存費	1,366,680	1,142,737	1,318,668	1,432,227	1,369,526
運転費	2,222,969	2,396,276	2,272,378	2,228,279	2,401,042
運輸費	3,815,594	4,411,790	4,238,627	4,289,880	4,034,279
運輸管理費	6,693,777	6,650,205	6,691,151	6,805,365	6,740,496
一般管理費	592,652	591,798	710,461	586,522	624,793
減価償却費	10,487,851	10,389,803	10,665,645	10,196,138	10,485,410
<b>営業損益</b>	<b>△ 8,424,925</b>	<b>△ 8,824,439</b>	<b>△ 8,599,262</b>	<b>△ 7,180,692</b>	<b>△ 6,687,041</b>
<b>営業外収益</b>	<b>2,971,935</b>	<b>2,732,212</b>	<b>2,759,310</b>	<b>2,897,372</b>	<b>2,843,856</b>
受取利息及び配当金	169	414	187	469	406
他会計補助金	2,805,316	2,723,980	2,752,870	2,891,158	2,819,932
国庫補助金	135,791	0	0	0	0
雑収益	30,660	7,818	6,253	5,745	23,518
<b>営業外費用</b>	<b>13,382,584</b>	<b>13,074,017</b>	<b>12,895,987</b>	<b>12,410,552</b>	<b>12,061,316</b>
支払利息及び企業債取扱諸費	13,361,225	13,053,191	12,876,075	12,410,428	12,060,385
雑支出	21,360	20,826	19,911	125	931
<b>営業外損益</b>	<b>△ 10,410,649</b>	<b>△ 10,341,805</b>	<b>△ 10,136,676</b>	<b>△ 9,513,180</b>	<b>△ 9,217,460</b>
<b>経常損益</b>	<b>△ 18,835,575</b>	<b>△ 19,166,243</b>	<b>△ 18,735,939</b>	<b>△ 16,693,871</b>	<b>△ 15,904,500</b>
特別利益	0	12,949	0	1,216	311,889
固定資産売却益	0	12,949	0	1,216	311,889
特別損失	62,614	95,200	53,404	67,394	282,320
固定資産売却損失	0	38,698	0	15,935	241,526
その他特別損失	62,614	56,502	53,404	51,459	40,793
特別損益	△ 62,614	△ 82,251	△ 53,404	△ 66,178	29,569
<b>当年度純損失</b>	<b>△ 18,898,189</b>	<b>△ 19,248,494</b>	<b>△ 18,789,342</b>	<b>△ 16,760,049</b>	<b>△ 15,874,931</b>
前年度繰越欠損金	△ 221,397,379	△ 219,198,905	△ 238,447,399	△ 257,236,741	△ 273,996,791
<b>当年度未処理欠損金</b>	<b>△ 219,198,905</b>	<b>△ 238,447,399</b>	<b>△ 257,236,741</b>	<b>△ 273,996,791</b>	<b>△ 289,871,722</b>

※1. 平成16年度（16年11月）醍醐～六地藏延伸開通

2. 平成17年度（18年1月）には7.4%値上げの運賃改定を実施

3. 平成19年度（20年1月）二条～太秦天神川延伸開通

## (2) 貸借対照表

(単位：千円)

年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
<b>固定資産</b>	<b>509,297,151</b>	<b>509,073,625</b>	<b>502,226,089</b>	<b>497,430,239</b>	<b>495,220,750</b>
有形固定資産	449,124,624	494,483,304	485,624,640	479,202,680	485,981,190
無形固定資産	8,319,454	8,411,924	8,376,934	8,341,945	8,400,588
建設仮勘定	51,040,473	5,365,797	7,411,915	9,073,014	26,372
投資	812,600	812,600	812,600	812,600	812,600
<b>流動資産</b>	<b>4,514,703</b>	<b>7,879,841</b>	<b>12,367,924</b>	<b>7,388,754</b>	<b>2,637,021</b>
現金預金	633,624	526,621	631,311	375,826	717,205
未収金	3,705,189	7,144,755	11,481,887	6,632,793	1,750,115
貯蔵品	0	0	0	0	17,566
前払金	0	0	77,379	197,649	106,909
前払費用	1,251	4,367	1,311	3,199	2,335
仮払金	9,639	39,098	11,035	14,287	42,890
保管有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	0
繰延勘定	0	0	0	0	78,561
<b>資 産 合 計</b>	<b>513,811,854</b>	<b>516,953,466</b>	<b>514,594,012</b>	<b>504,818,993</b>	<b>497,936,332</b>
<b>固定負債</b>	<b>59,593,736</b>	<b>68,848,507</b>	<b>82,896,513</b>	<b>95,664,278</b>	<b>108,569,254</b>
企業債	59,581,286	68,836,057	82,884,063	95,652,278	108,569,254
その他固定負債	12,450	12,450	12,450	12,000	0
<b>流動負債</b>	<b>29,704,132</b>	<b>35,615,734</b>	<b>40,199,588</b>	<b>36,303,576</b>	<b>31,728,813</b>
一時借入金	19,000,000	26,600,000	27,200,000	25,100,000	24,400,000
未払金	8,851,160	6,892,481	10,897,127	8,954,656	5,230,603
預り金	49,814	39,342	42,098	41,072	194,955
預り有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	0
前受金	539,231	566,498	620,724	631,134	509,029
仮受金	1,098,927	1,352,413	1,274,639	1,411,713	1,394,227
<b>負 債 合 計</b>	<b>89,297,868</b>	<b>104,464,241</b>	<b>123,096,101</b>	<b>131,967,854</b>	<b>140,298,067</b>
資本金	431,473,650	429,818,744	424,986,826	422,481,736	423,087,839
自己資本金	116,439,600	123,577,600	131,101,600	138,676,144	147,202,043
借入資本金	315,034,050	306,241,144	293,885,226	283,805,593	275,885,796
剰余金	△ 6,959,664	△ 17,329,519	△ 33,488,914	△ 49,630,597	△ 65,449,574
資本剰余金	212,239,241	221,117,879	223,747,827	224,366,193	224,422,147
欠損金	△ 219,198,905	△ 238,447,399	△ 257,236,741	△ 273,996,791	△ 289,871,722
<b>資 本 合 計</b>	<b>424,513,986</b>	<b>412,489,225</b>	<b>391,497,912</b>	<b>372,851,139</b>	<b>357,638,265</b>
<b>負 債 ・ 資 本 合 計</b>	<b>513,811,854</b>	<b>516,953,466</b>	<b>514,594,012</b>	<b>504,818,993</b>	<b>497,936,332</b>

(注) 貸借対照表の様式は、地方公営企業法施行規則別表第14号様式で報告式を採用しているが、一覧を容易にするために、監査人が勘定式に変更した。

## 第3 外部監査の結果報告及び意見

## I 損益計算書（P/L）

### （I）営業収益

#### 1 交通局の市地下鉄事業収益の体系

平成19年度決算によると市地下鉄事業の収益体系と金額は〔図表3-1-1〕のとおりである。

〔図表3-1-1〕 〔市地下鉄事業の収益体系表〕 (単位：千円)

市地下鉄 事業収益 25,740,240	営業収益 22,584,495	運輸収益	旅客運輸収益	19,846,921
		21,234,486	乗車負担金	1,387,565
		運輸雑収益 1,350,010	広告料	637,642
			駅共同使用料	143,085
			土地物件賃貸料	352,218
			構内営業料	43,836
			雑収益	173,229
	営業外収益		2,843,856	
	特別利益		311,889	

さらに、市地下鉄事業収益の根幹を成す営業収益の平成18年度比較は〔図表3-1-2〕のとおりである。

〔図表3-1-2〕 〔営業収益比較表〕 (単位：千円)

	平成18年度	平成19年度	増減
営業収益	22,154,550	22,584,495	101.9%
運輸収益	20,864,513	21,234,486	101.8%
旅客運賃収益	19,476,208	19,846,921	101.9%

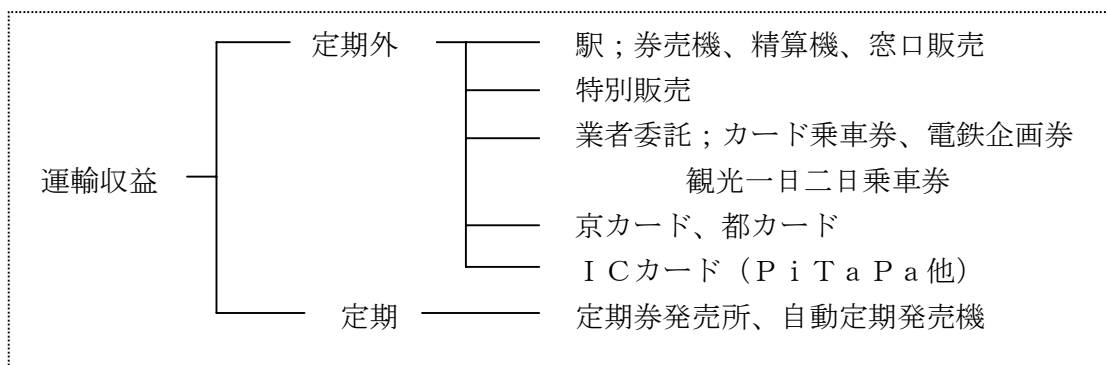
このように営業収益は地下鉄東西線二条駅～太秦天神川駅の延伸効果もあって前年度より約2%の増収となっている。

以下、平成19年度の収益体系において重要と思われる旅客運輸収益と運輸雑収益の各項目について監査を行った。

#### 2 運輸収益に関して

運輸収益のうち旅客運輸収益は〔図表3-1-3〕のように定期外収入と定期収入に分けられる。

〔図表3-1-3〕 〔旅客運輸収益の体系図〕



旅客運輸収益の平成18年度、19年度比較は〔図表3-1-4〕のとおりである。

〔図表3-1-4〕 〔旅客運輸収益比較表〕 (単位：千円)

	平成18年度	平成19年度	増 減
旅客運輸収益	19,476,208	19,846,921	101.9%
内、定期外	13,526,061	13,893,321	102.7%
内、定期	5,950,147	5,953,600	100.1%

以下に定期外運輸収益と定期運輸収益に関して検討する。

(1) 定期外旅客運輸収益

① 概 要

平成19年度の旅客運輸収益の定期外収益の内訳は〔図表3-1-5〕のとおりである。

〔図表3-1-5〕 〔定期外収益の内訳〕 (単位：千円)

	金 額	構 成
現金乗車券	6,868,813	49.4%
カード乗車券	6,211,686	44.7%
回数券	736,073	5.3%
企画券	37,803	0.3%
その他	38,946	0.3%
合 計	13,893,321	100.0%

このように定期外旅客運輸収益の90%以上が駅の券売機による現金乗車券販



売とカード乗車券販売である。市地下鉄の場合、カード乗車券は京カードと都カードの2種類ある。

京カードは割引付きの磁気カード乗車券で、1,000円のカードで1,100円分の乗車が、3,000円のカードで3,300円分の乗車ができる。また、市バスと地下鉄を同日中に乗換えた場合、60円の運賃割引が適用される。

都カードはスルッとKANSAIに加盟している各交通機関で利用可能なカード乗車券であり、京カードのような割引制度はなく、その精算はスルッとKANSAI事務センターで行われている。

## ② 実施した監査手続

現金乗車券について交通局の一日の全ての現金入金を集計した「線内入金」リストから、運輸収益、他社仮受金、市バス事業部振替の処理を確認した。「線内入金」リストはバス、回数券、地下鉄烏丸線、地下鉄東西線の一日の現金収入を金種毎にまとめたものである。

京カード乗車分については交通局内で作成した表計算ソフトによる「トラフィカ・京カードの発売額・使用額・運送収入振替額」シートにより、都カード乗車分についてはスルッとKANSAI事務センターからの利用実績報告により、それぞれの定期外旅客運輸収益の計上が適正になされているか確認した。

## ③ 監査の結果

現金乗車券による収益計上は「線内入金」リストによる地下鉄各駅等からの一日の現金売上の合計を料金センターで集約し、市バス事業部との振替処理や他社との相互乗入れにかかる仮受金を精算し、当日の旅客運輸収益を計算している。監査対象とした平成20年3月26日の運輸収益振替処理を〔図表3-1-7〕のとおりである。

京カードの運輸収益は、当該カード乗車券の1ヵ月間の利用実績額を10%のプレミアム分の割引率で割り戻した金額を運輸収益として処理されていた。監査対象とした平成19年4月の京カード乗車券の運賃収入計上の過程は〔図表3-1-6〕のとおりである。

〔図表3-1-6〕〔平成19年4月京カード乗車券運賃収入計上額（一部抜粋）〕（単位：円）

	当月精算対象額	プレミアム減額分	運賃収入計上額
1,000円券	58,848,970	1,000/1,100	53,499,064
3,000円券	240,279,950	3,000/3,300	218,436,318

地下鉄・バス間の一定時間内の乗換割引にかかる割戻処理も適正に行われている。

た。

都カードの運輸収益はスルッとKANSAI事務センターからのデータに基づいて適正に処理されていた。

市バス事業部や他社相互乗入分も、所定の割合に基づき適正に精算処理されていた。

〔図表 3-1-7〕 〔平成20年3月26日「線内入金」収益振替一覧〕（単位：円）

線内入金 61,470,820	バス		15,700,000
	回数券		3,981,350
	地下鉄烏丸線 25,372,850	定期外	22,961,748
		定期	1,254,430
	地下鉄東西線 16,416,620	京カード仮受金	9,574,000
		都カード仮受金	4,303,000
		ICカードチャージ	1,190,000
		近鉄仮受金	1,653,190
		京阪仮受金	236,930
		市バス事業部支払	572,462
	その他	43,710	

## (2) 定期旅客運輸収益

### ① 概要

定期券は北大路駅、四条駅、京都駅、竹田駅、六地藏駅、山科駅、三条京阪駅、二条駅の各駅の定期券発売所で販売されている。また、継続定期の場合の自動定期発売機による販売も各駅で行っている。現在、交通局の定期券は1ヵ月、3ヵ月、6ヵ月の3種類となっており、定期券利用は近鉄、京阪と相互乗入れしている。

### ② 実施した監査手続

交通局において定期券発売所からオンラインで送られてきたデータをもとに作成された「精算報告書」と「前売定期収益表」により定期旅客運輸収益の計上適正にされているかを確認した。

### ③ 監査の結果

地下鉄駅券売機による継続定期分は前述の「線内入金」リストによる収益振替により適正に処理されていた。

継続定期以外の定期旅客運輸収益は、月別に発売された1ヵ月定期券、3ヵ月定期券、6ヵ月定期券を集計した前売定期収益表を作成し、3ヵ月定期及び6ヵ月定期についてはそれぞれ1ヵ月分の収入に按分計算を行い、年間を通じて平準化された定期旅客運輸収益として適正に処理されていた。

## (3) 運輸雑収益について

運輸雑収益の平成18年度、19年度比較は下表のとおりである。

〔図表 3-1-8〕 〔運輸雑収益比較表〕 (単位：千円)

	平成18年度	平成19年度	増 減
広 告 料	606,899	637,642	105.1%
駅 共 同 使 用 料	125,371	143,085	114.1%
土 地 物 件 賃 貸 料	344,309	352,218	102.3%
構 内 営 業 料	45,547	43,836	96.2%
雑 収 益	167,911	173,229	103.2%
合 計	1,290,037	1,350,010	104.6%

以下、各項目について監査報告をする。

① 広告料

ア 概要

交通局の地下鉄広告の種類は地下鉄車内広告（中吊広告、扉上額面広告、扉横額面広告、横枠広告、ステッカー広告、透明ステッカー広告）と地下鉄駅構内広告とに分けられる。広告料は局広告取扱規程において種類毎に定められている。

イ 実施した監査手続

局広告取扱規程第3条別表に定める種類毎広告料と相違していないか、また、同規程第4条に定める国、地方公共団体等に対する割引が適正に行われているか、広告契約書及び収入決定書により広告料の計上が適正になされているか確認した。

ウ 監査の結果

広告料については局広告取扱規程第3条別表に定められたとおりに収納されていた。

同規程第4条に定める広告料の割引についても、書面による事前承認のもと適正に割引制度が実施されていた。

また、同規程第13条において「管理者が必要であると認めるときは、広告の承認に際して、広告者から保証金を納めさせるものとする」と定められているが、監査時点での収納実績はなかった。なお、平成19年度決算において過年度広告料金の未収入金が8,815,836円発生していた。

<監査意見>

1. 今後は局広告取扱規程による保証金を収納するなど、債権管理を慎重に行う必要がある。

② 駅共同使用料

## ア 概要

交通局の駅共同使用料の大半は近鉄と共同で使用する竹田駅の経費負担の精算及び京阪と共同で使用する御陵駅の経費負担の精算である。

## イ 実施した監査手続

近鉄との間で締結した「竹田駅共同使用経費の負担及び支払方法に関する協定書」、京阪との間で締結した「御陵駅共同使用経費の負担及び支払方法に関する協定書」並びにそれらに係る精算書及び収入決定書兼収入調定書により駅共同使用料の計上が適正になされているか確認した。

## ウ 監査の結果

近鉄との協定書に基づき人件費、光熱費、駅務機器の維持管理費等の精算を駅業務に関わる双方の人数按分により前期（4月～9月）、後期（10月～3月）の2回に分けて行われていた。また、京阪と前掲の協定書に基づき人件費、光熱費、駅務機器の維持管理費等の精算を駅業務に関わる双方の人数按分により前期、後期の2回に分けて行われていた。監査上、不適正と思われる箇所は見受けられなかった。

## ③ 土地物件賃貸料

### ア 概要

平成19年度決算における交通局の土地物件賃貸料は3億5,222万円である。その内容は行政財産の使用料収入が3億4,816万円、普通財産の使用料収入が406万円であった。

### イ 実施した監査手続

交通局と使用者との契約並びに行政財産の目的外使用許可が局財産管理規程どおり適正になされているか、また使用料の収納が適正になされているか確認した。

### ウ 監査の結果

(ア) 北大路バスターミナル上に「キタオオジタウン」として大手スーパーに土地を賃貸しており、その賃貸料収入は1億8,710万円と土地物件賃貸料総額の50%を超えている。その契約は平成2年10月から継続されているが、交通局と使用者との行政財産目的外使用については事前に所定の市有財産使用許可申請書が提出され、管理者の承認のもと適正に使用されていた。

(イ) 局財産管理規程第8条の2第2項において使用料は「土地、時価、近傍類似地の固定資産評価額、使用の態様、立地条件その他の事情を勘案して評定する額」とされ、京都市理財局財務部財産監理課作成の「公有財産事務の手引（土地・建物）」による土地建物使用料算定基準に従い適正な賃料算定と収納がなされていた。

(ウ) 同規程第9条第1項で行政財産の使用期間は1年以内を原則とし、最長3年までとされているが、契約書の監査上不適正なものは見受けられなかった。ま

た、更新使用に際しては市有財産更新使用申請書に基づく更新処理が適正に行われていた。

(エ) その他の賃貸契約も局財産管理規程の定めに従って適正に処理されていた。ただ、同規程第13条第1項に「行政財産を使用させるときは、保証金を立てさせるものとする。ただし、管理者がその必要がないと認めるときまたは確実な担保を徴したときは、この限りでない。」と定められているが、保証人のあるものは数件に過ぎず、ほとんどが保証人なし・担保なしの契約であった。

(オ) 交通局と(財)振興公社との間で京都駅地下において、地下鉄利用客等に対するサービスの一環としてコーヒーショップの設置契約を行っている。

そこで、平成19年度の使用料を局財産管理規定どおりの算定基準で計算すると、前年度の収入実績を大きく下回ることになるので、両者の協議により調整措置という名目で前年度の使用料収入額を確保している。この調整措置は(財)振興公社がテナント入居している今出川換気塔ビルと四条換気塔ビルにおいても行われている。〔図表3-1-9〕に調整措置の算出過程を記す。

〔図表3-1-9〕 〔土地物件賃貸料にかかる調整措置〕 (単位：千円)

物 件	京都駅地下喫茶店	今出川換気塔ビル	四条換気塔ビル
使 用 者	(財) 振興公社	(財) 振興公社	(財) 振興公社
H19年度算出額	2,698	2,521	2,948
H18年度使用料	3,806	3,997	5,572
使用料減少	▲1,163	▲1,476	▲2,624
調 整 措 置	1,163	1,476	2,624
H19年度使用料	3,806	3,997	5,572

(カ) 交通局と(社)協力会(※1.)は京都市伏見区竹田中島町に交通局が所有するテナントビルについて賃貸借契約を行っている。当該建物は1階部分にコンビニエンスストアが入居していたが平成19年5月に退去し、平成20年12月からは歯科診療所が入居している。平成19年度使用料収入は426万円(税込)であった。また、建物の年間償却費は245万円計上されている。当該コンビニエンスストアの退去に伴う解約金及び保証金の返還はいずれも適正に処理されていた。

※1. (社)協力会 京都市の関連団体で、交通局OBや派遣職員により市地下鉄の整備事業等を行っている。

<監査意見>

1. 局財産管理規程の定めに従って算定した使用料が前年度を下回る際に調整措置が従前から慣行的に行われているが、こうした対応は単なる先送りで何の解決策にもならない。調整措置を廃止すると同時に現在の土地建物使用料算定基準を改訂すべきである。

#### ④ 構内営業料

##### ア 概要

地下鉄駅構内で市民サービスの一環として営まれている売店、飲料店、雑貨店、宝くじ売場やイベントスペースからの構内営業料の内訳は〔図表 3-1-10〕のとおりである。

〔図表 3-1-10〕 〔構内営業料内訳書〕 (単位：千円)

項目	件数	金額	構成比 (%)
協力会売店収入	6	14,787	33.7%
ジュースバー	2	10,732	24.5%
イベントスペース	7	6,925	15.8%
宝くじ売場	2	5,943	13.6%
道路占用料	7	1,750	4.0%
(財) 振興公社	2	1,626	3.7%
京都駅地下雑貨店	1	1,515	3.5%
コーヒーショップ	2	495	1.1%
公衆電話収入	5	61	0.1%
合計	34	43,836	100.0%

(注) 表の件数は総勘定元帳の仕訳件数を表わしている。

##### イ 実施した監査手続

市有財産使用許可書、使用料計算書、請求書、収入決定書兼収入調定書並びに契約書等により構内営業料の計上が適正になされているか確認した。

##### ウ 監査の結果

(ア) (社) 協力会売店収入の6件は地下鉄主要駅の売店収入、たばこ、公衆電話、自動販売機等の構内営業収入に対し品目毎のロイヤリティ計算のもと、上期と下期に精算して収納されたものであるが、その計算期間が上期は平成19年3月から平成19年8月、下期は平成19年9月から平成20年2月までの期間となっていた。交通局担当者からの聴取では「従前からの手法を受け継いだ処理を行っている」とのことであった。

(イ) 地下鉄烏丸線北大路駅にあった(社) 協力会運営の売店が収益改善を目指

して平成19年3月にコンビニエンスストア「洛mart北大路店」に全面改装した。平成18年7月10日付け「北大路店舗（コンビニエンスストア）の整備に関する施行協定書」によると、店舗の工事費用は全額（社）協力会が負担し、店舗の施行管理は両者の共同で行うということであったが、地下鉄駅構内施設の防災安全対策の観点から国土交通省の省令に基づき交通局の単独事業となった。

そのため改装後の店舗は平成19年4月1日付けで（社）協力会から交通局へ寄付され、交通局は平成19年度決算において「貸借対照表・資本剰余金の部・受贈財産評価額」として当該店舗を評価額3,304万円で受け入れ、固定資産明細表の非償却資産に計上し、減価償却の対象外とした。

平成19年4月1日付けで交通局と（社）協力会が交わした「覚書」第3条第1項で「（社）協力会は交通局に対し、地下鉄北大路駅コンコースに設置したコンビニエンスストアの使用料として、コンビニエンスストアの営業による利益（売上高から仕入原価を控除した金額をいう。）の30%に相当する金額から、店舗の工事に要した費用を控除して得た額の50%を（交通局）納入しなければならない。」としている。

平成19年度の収入決定書兼収入調定書によると、平成19年度の上期と下期の構内営業料は〔図表3-1-1〕のとおりである。

〔図表3-1-1〕 〔洛mart北大路収入調定額〕 （単位：千円 税込）

	項 目	平成19年上期	平成19年下期
a	売 上 高	36,349	35,804
b	売 上 総 利 益	10,846	10,496
c	$b \times 30\%$	3,254	3,149
d	控除工事代金	2,478	2,478
e	$c - d$	776	671
f	$e \times 50\%$	388	335

このように（社）協力会から寄付を受けた洛martの店舗工事代金を営業利益から控除すると、洛martからの営業料は売上に占める割合が1%、売上総利益に占める割合で3%と極端に収益率の低い事業となっている。

洛mart以外の施設の構内営業の売上総利益に占める割合は平成19年度以前においても約30%と安定していた。

(ウ) （社）協力会の地下鉄駅構内営業に伴う市有財産使用許可は局契約規程に沿って適正に処理されていた。

(エ) （財）振興公社からの構内営業料2件は、（財）振興公社が烏丸線と東西

線の駅施設においてカレンダー、かわらばん案内板、鏡、ギャラリー案内、ベンチ板等による広告収入から道路占用料等を差引した収支差額の10%を行政財産使用料として収入調定したものであるが、烏丸線は132万円、東西線は30万円であった。

(財) 振興公社から交通局への報告書をもとに東西線の使用料計算書は〔図表3-1-12〕のとおりである。

〔図表3-1-12〕 〔東西線行政財産使用料計算書(一部抜粋)〕 (単位:円(税込))

収・支	項目	烏丸線	東西線	合計
収入	かわらばん案内板ほか	8,000	1,887	9,887
	地下鉄かわらばん利用料	6,866	3,077	9,943
計(a)		14,866	4,964	19,830
支出	道路占用料	964	227	1,191
	かわらばん枠制作費(六地藏延伸)	—	790	790
	かわらばん枠制作費(太秦天神川延伸)	—	774	774
計(b)		964	1,791	2,755
収支差引(粗収入) (a) - (b)		13,902	3,173	17,075
施設使用料(粗収入×10%)		1,390	317	1,707

収入項目のかわらばん利用料は平成19年3月1日から平成20年2月29日までの間の金額であり、交通局の平成19年度決算報告上1ヵ月間のズレが生じている。また、東西線の支出項目のかわらばん枠制作費に関して当該使用料計算書に次のようなコメントが付されていた。

「六地藏延伸 3,158,190円÷4年償却=789,546円(4年目)

太秦天神川延伸 3,097,710円÷4年償却=774,427円(1年目)」

かわらばん枠制作費の六地藏延伸分3,158,190円は平成16年度に、太秦天神川延伸分の3,097,710円は平成19年度に(財)振興公社が市民サービス備品として購入したものとされている。なお、当該寄付に関して交通局はそうした事実はないとして平成19年度決算において受贈財産評価額への記載をしていない。

(この点に関しては、外郭団体の(財)振興公社の項で詳細を報告)

(オ) その他の構内営業料については市有財産使用許可のもと適正に収入調定されていた。

<改善を要する事項>



1. (社) 協力会からの売店収入の計算期間は交通局の事業年度（自4月1日至3月31日）に合わせるべきである。
2. 洛マーチ北大路店を受贈財産として受入処理していながら、使用料収入から当該資産の工事代金を控除するのは不合理であり、他の駅売店による使用料収入に比較して極端に利益率の悪い事業となっている。寄付という行為は無償で財産を提供することであり、反対給付を伴うことはない。従って、使用料収入については店舗工事代金を控除することなく収入調定すべきである。
3. (財) 振興公社からの構内営業料の収入調定に際して、かわらばん利用料の期間のズレが生じている。交通局の事業年度に合わせるべきである。

また、東西線の使用料計算においてかわらばん枠制作費の償却費が控除されているが、外郭団体とはいえ交通局の外部企業である(財) 振興公社の設備投資費用の償却分を交通局が負担するかたちで控除するのは不合理である。上記2.と同様に東西線の構内営業料についてかわらばん枠制作費償却分を控除することなく収入調定すべきである。
4. 東西線延伸に際して(財) 振興公社が市民サービス備品として、かわらばん枠、クリーンボックス、鏡、ベンチ等の寄付を行った記録が残されているにもかかわらず、交通局においてそうした事実はないとしている。現時点において当該市民サービス備品の財産管理責任者は不在となっており、双方とも不適切であると言わざるを得ない。(財) 振興公社や(社) 協力会等の外郭団体、関連団体からの寄付行為に関して、受贈財産の管理を徹底すべきである。

## ⑤ 雑収益（営業収益・運輸雑収益）

### ア 概要

平成19年度決算書によると雑収益は1億7,323万円の計上となっている。

その内、平成15年度カード乗車券退蔵分処理が7,065万円、カード発行費用分担金精算が4,757万円であった。カード乗車券の退蔵分処理とは、発売年度の翌年度から起算して4年経過した未使用分を当該年度末に雑収益に振替える処理のことをいい、商品券やプリペイドカードを発行する民間の会社においてもしばしば発生するものである。

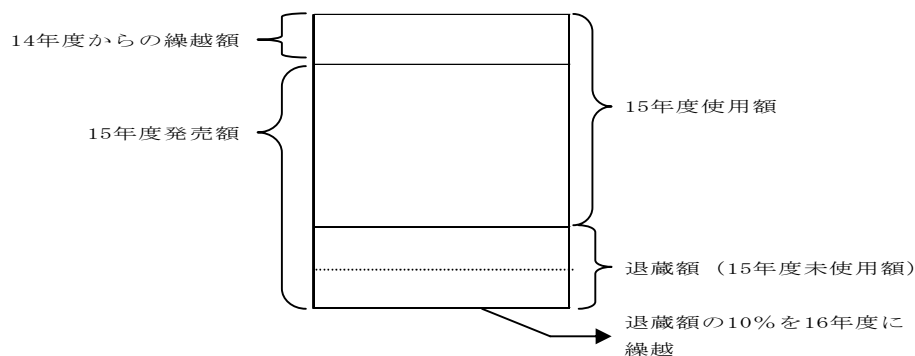
また、カード発行費用分担金はスルッとKANSAI事務センターからの都カードの発行費及び企画券発売手数料の受入金額である。

### イ 実施した監査手続

スルッとKANSAI精算表、スルッとKANSAIカード発行費用分担金算出表より退蔵分の収益計上が適正になされているか確認した。

#### ウ 監査の結果

(ア) 京カードの退蔵分処理は、発売について年度別管理がされていないため、平成15年度未使用分の90%を雑収益に振替処理している。図示すると次のとおりになる。



この退蔵分の金額算定に当たっては交通局の京カード管理システムでは年度別管理が不可能なため、表計算ソフトによる「プリペイドカード収益振替一覧表」の年度別集計結果によっている。京カード管理システムによる年度別管理を行うためには多額の設備投資が必要となり、費用対効果の観点から現状の方法しか手段が見当たらない。なお平成19年度の退蔵分振替処理は適正に行われていた。

(イ) 都カードについてはスルッとKANSAI事務センターで発売及び使用についての年度別管理が行われているため、同センターからのデータに基づき平成19年度末の都カード未使用分の4年経過分を全額収益計上し、適正に処理されていた。

(ウ) 都カード発行費用分担金の精算についてはスルッとKANSAI事務センターにて精算された結果を反映したものであるが、同センターからのデータ入手が1ヵ月遅れるため平成19年度分のカード発行費用分担金の収益計上にズレが生じている。

#### <監査意見>

1. スルッとKANSAI事務センターからのデータ入手が遅れるため収益計上が1ヵ月ずれるのは物理的に避けられないということだが、スルッとKANSAI協議会に加盟している他の交通機関に調査をする等により、今まで以上に正確な収益計上の対策を講じられたい。

#### (Ⅱ) 営業費用

P/Lの費用のうち、工事費用、工事に関する委託料及び人件費については、他の項目で述べることとし、本項ではその他の費用項目について取り上げる。

## 1 一般管理費

一般管理費については、帳簿を閲覧し、特に関心を持った項目につき、証憑突合、計算突合、質問により内容を確認した。

### (1) タクシーチケットの管理と使用状況

#### ① 概要

交通局タクシーチケットの取扱いについては取扱要領で次のように規定されている。

第2条「職員は、チケットが地方自治法第237条に定める財産に準じる有形物であること及びその使用者は交通局が債務を負担することとなる契約の締結に当たることを十分に認識したうえで、厳格な使用及び管理を行わなければならない。」

第3条（チケット簿冊の受入）「総務課長は、チケット会社からチケットを受領した時は、タクシーチケット簿冊受払簿に受入年月日、チケット番号、受入冊数、現在高及び総務課長の氏名を記帳し、受領印を押印するものとする。チケットを使用する所属の長（所属長）が、総務課長からチケットを受領するときは、総務課所有の簿冊受払簿に払出年月日、チケット番号、払出冊数、現在高、所属長の氏名を記帳し、受領印を押印するものとする。このことは、他の所属からの引継ぎ及び所管換えに準用する。ただし、このとき、チケットの払出しは、総務課長ではなく、チケットの払出しを行う所属の所属長が行う。」

第4条（チケット簿冊の保管）「所属長は、前条の規定により総務課長からチケット簿冊を受け入れた場合は、所属所有の簿冊受払簿に受入年月日、チケット番号、受入簿冊、現在高、所属長の氏名を記帳し、受領印を押印するものとする。原則として、所属の係長以上の職にある者の中から保管責任者を定め、保管責任者にチケット簿冊を保管させるものとする。ただし、直ちに使用しないチケット簿冊は、所属長が保管するものとする。」

第6条（チケットの交付）以下の場合に限り交付する。

<1>市内において、緊急必要やむを得ない場合で公用車の配車が出来ないとき

<2>市内において、バス、地下鉄、他の公共交通機関の利用が困難又は著しく非能率と考えられる場合

＜3＞早朝又は深夜の時間外勤務で他の公共交通機関の利用が著しく困難な場合

＜4＞来客等の送迎で、公用車又は他の公共交通機関の利用によることが適当でない場合

公務員によるタクシーチケット不正使用が取り沙汰されている中、交通局の平成19年度のタクシーチケットの管理と使用状況について、財務課、企画課、運輸課、施設課、営業課について詳細な監査を行った。

② 実施した監査手続

タクシーチケット簿冊受払簿、タクシーチケット交付整理簿及びタクシーチケット使用報告書に基づいて、一連の手続きが適正に行われているか確認した。

③ 監査の結果

ア 同じルートを使っているにもかかわらず、使用金額のばらつきが多い例があり、担当者に質問したところ、「タクシー会社の違いや小型車、中型車によって生じるものである」と回答を受けた。

イ 突出して高額なタクシー代の理由を尋ねたところ、「数人が同乗して帰宅したため遠回りを行った」という回答を得た。

ウ チケットの No. を見ると使用順序が異なっている例が役付き職員にかなり多く見うけられ、これはチケットを個人が一時的に複数枚保持していたと考えられる。

＜改善を要する事項＞

1. 交通局タクシーチケット取扱要領によると、その第8条の中で「使用者は、チケットの交付を受けた後、チケットの使用を取りやめた場合は、速やかに保管責任者に返納しなければならない」と記載されている。従って、複数枚の所有は即座に改善すべきである。

＜監査意見＞

1. 今回の監査では、不正使用と見られる事案はなかったが、今後の不正使用防止のためにも、各人の退社時のチケット受渡基準時間を設けて、退社時と乗車時の時間や同乗者を記録するとともに、各人の終電、終バス時間の記録も備えて管理する必要がある。

## (2) ガソリンチケットの管理と使用状況

### ① 概要

公用車は烏丸線と東西線に各2台の計4台あり、ガソリンチケットは使用済みチケットの耳と交換に交付される。(平成20年9月からはチケットからカードに切り替わっている。)公用車の使用状況は報告書に行き先だけを記載しており、給油時の記載も行っている。また、毎月の走行距離とガソリン供給量を記録している。

### ② 実施した監査手続

烏丸線と東西線の各駅務区にある車両(各1台)について、平成19年10月から平成20年9月までの1年間の燃費状況を調査した。

### ③ 監査の結果

烏丸線駅務区と東西線駅務区で使用されている公用車の走行距離とガソリン供給量を確認したところ、年平均でガソリン10当り5.00km、5.37kmと燃費が一般的よりあまり良くないように見受けられた。参考として、メーカーが公表しているガソリン10当りの走行距離は、各車両9kmと9.5kmとなっている。(実際走行では公表の70%程度といわれている。)

#### <監査意見>

1. 無駄な消費を防ぐため、逐次燃費のチェックを行い、ガソリンカードの取扱要領を作成するべきである。

## (3) 報償費についての取扱い

### ① 概要

報償費とは35万キロ走行無事故であれば、6万円の報奨金を烏丸線と東西線の各運輸事務所等の各団体に渡すもので、平成18年度実績に対して平成19年度に支払っている。

平成18年度実績では烏丸線4回、東西線5回の計9回で、金額として54万円を支払っている。

「京都市交通局職員の表彰に関する規程」の第2条で表彰の種類は、業績表彰、善行表彰、無事故運転者表彰、総合優良運転者表彰、無事故団体表彰及び業績団体表彰となっている。

無事故団体表彰については、同規程第7条で「高速鉄道部各運輸事務所では、高速鉄道の列車の走行キロ数が35万キロ達するまでの期間において、運転に関する有責事故がなく、かつ、事故発生件数が少なかった時」となっている。ま

た、同条の3項で「有責事故発生の日の翌日又は表彰を受けるに足る走行キロ数に達した日の翌日から起算する」となっている。

② 実施した監査手続

平成19年度に支払った報償費の使途について、交通局の担当者に質問した。

③ 監査の結果

支払った報償費は、各団体で取得しているだけで、その後の金銭使途についての基準もなく、事実上、自由に使用できる内容になっている。さらに、各運輸事務所では、交通局から金銭受領後の報告や管理も求められていないため、結果的に使用実態が把握できなかった。

<改善を要する事項>

1. 報償費を各団体で取得したのち、職員個人に金銭を支給したのであれば、所得税法上は給与所得又は雑所得となる。

報償費の支払いについて、使途基準を明確にし、各団体の金銭受領後の報告と管理台帳の整備及び交通局のチェック体制を確立するよう改善を要する。

(4) 記録映画撮影に関する業務委託契約

① 概要

地下鉄東西線(二条～天神川)建設工事等の記録映画製作のため、交通局は(財)振興公社との間で平成16年4月1日から平成17年3月31日までと平成17年4月1日から平成18年3月31日までの2年間、記録映画撮影に関する契約を結んだ。その後平成18年4月1日から平成19年3月31日までの期間については、民間会社A社とその契約を結んでいた。

② 実施した監査手続

各契約内容が適正であるか、また、契約金額が妥当であるかを検討し、記録映画撮影のビデオテープとDVDを視聴した。

③ 監査の結果

上記契約に関するそれぞれの請求金額は、(財)振興公社からの602,716円、1,990,867円、とA社からの1,919,925円であった。そのほか、交通局は最終的に17分間のDVDと平成19年度の建設工事記録映画を製作するにあたって、A社に1,995,000円の支払いをしている。(これらの金額は全て消費税込みの金額。)

製作費にこれらの費用が必要かどうかの判断は困難であるが、交通局の中でもこのDVDの存在について知っている者も殆どいない状態であった。また、これら全ての支払は資本的支出の委託料として処理されている。

A社との契約に関しては、地公企令第21条の14第1項第6号の随意契約の

根拠となる法令規定にあたるとしている。随意契約を行う理由を以下のように記載している。「本委託業務は、地下鉄建設現場での撮影業務のほか、東西線（二条～天神川間）建設当初（平成14年）からの既撮影映像をもとに記録映画の編集業務を行うことを目的としており、本年度については、撮影業務と並行して編集業務を行い、年度内に記録映画を完成させる必要がある。A社は、撮影業務を当初から受託し、当局の記録映画の製作趣旨及び目的並びに本市地下鉄建設の経緯等、記録映画製作に必要な知識を有しており、記録映画の製作を効率的に遂行することができ、期間内に目的を達成することができるため。」とある。

また、上記業者を選定した理由として「・・・本業者（A社）以外と契約を締結した場合、本業務を遂行するための知識やデータ等の取得に相当の期間を必要とすることから、期間内に目的を達成できない恐れがある。」と記載している。

地公企令第21条の14第1項第6号については、「随意契約ガイドライン5(6)」に該当すると書かれており、その運用上の留意点の中で、「知識等の取得に要する経費が節減できていることを確認するため、他の2以上の者から徴取した見積価格と比較し適正な範囲内の価格であることを証明すること」と記載されている。2以上の見積価格がないことから、この契約は随意契約ガイドラインに基づき契約がされていない。

また、随意契約を行う理由の中で書かれている「撮影業務を当初から受託し」という一文から、(財)振興公社の契約時から既にA社が、この製作業務に関わってきたと推察できる。

記録映像については、合計9本のビデオテープと1本のDVDを視聴した。

9本のビデオテープの内訳は、平成16年度1本（所要時間約1時間45分）、平成17年度2本（所要時間約2時間45分）、平成18年度2本（所要時間約3時間30分）、平成19年度2本（所要時間約2時間25分）それからDVDの仮編集テープ1本とDVDと同内容のテープ1本である。これら9本のビデオテープをもとにDVDが製作された。

<改善を要する事項>

1. 地公企令第21条の14第1項第6号の規定により、競争入札に付することが不利と認められるときには、随意契約ガイドライン5(6)に該当するので、その運用上の留意点に記載されているように、今後は他の2以上の者から見積価格を徴取し、比較して、適正な価格で契約すべきである。

<監査意見>

1. 記録撮影に係る各年度の請求書を確認すると、カメラマンなどの人件費についての日当金額には差異がなかったが、機材関係費、ロケーション費やテープ費等の細かい内訳について若干の差異があったので、慎重に支出決定書を作成すべきである。

2. ビデオテープとDVDの製作にあたる費用は、資本的支出の委託料として建物等の固定資産に処理されているが、その性質から考えて、器具備品に計上すべきであった。

また、交通局の職員がDVDの存在を知らなかったのは、「従来DVDを保管していた「建設室」が廃止され、業務に携わっていた者が全員異動し、形式上「営業課」が引き継いだため」とのことであったが、高額な費用を使って作成したものであるため、正確な引き継ぎを行い、有効利用に心掛けるべきである。

## (5) 減価償却費

### ① 概要

平成19年度の減価償却費の金額は、約104億8541万円であり営業費用に占める割合が約35.8%である。

会計規程第102条により、減価償却は「固定資産取得の翌年度から開始する」となっており、高速鉄道部ではこの規定に基づいて減価償却の計算が行われている。

また同条2項では、前項の規定にかかわらず、高速鉄道事業において、新たに開業し、または営業路線を延長した場合の減価償却は、当該資産を取得した月の翌月から月割計算により開始することができるとしている。

同規程第101条により、建物は平成10年4月1日以降取得については定額法、取替資産や車両等については定率法を採用し、その他の有形固定資産及び無形固定資産については定額法を採用している。

地公企則第8条第4項において、「地方公営企業の有形固定資産で、資本的支出に充てるために交付された補助金、負担金その他これらに類する金銭または物件（以下「補助金等」という。）をもって取得したものについては、当該有形固定資産の取得に要した価額からその取得のために充てた補助金等の金額に相当する金額（物件にあつては、その適正な見積価額をいう。）を控除した金額を帳簿原価又は帳簿価額とみなして、減価償却を計算する」と規定している。

つまり、取得価額に基づいて減価償却の計算を行わないため、本来の償却額よりも少なく計上されたり、全額補助金等で取得した有形固定資産については、非償却扱いとなる。

### ② 実施した監査手続

償却資産台帳を試査により計算突合した。

### ③ 監査の結果

計算は正確であった。

## <監査意見>

1. 平成19年度の営業費用に占める減価償却費の割合が約35.8%になっており、今後、解散予定されている高速鉄道（株）の固定資産等も受け入れることとなっているので、それらの減価償却費も加算されることを踏まえて、運営していく必要がある。



### (Ⅲ) 営業外収益・費用

#### 1 営業外収益

(1) 受取利息及び配当金 金額が少額であるため監査を省略した。

(2) 他会計補助金 「資本的収入・支出」の項で述べる。

#### (3) 雑収益

##### ① 概要

平成19年度決算書によると営業外収益・雑収益のうち不用品売却収益415万円のほかに雑収益勘定として1,937万円が計上されている。そのうち扶助料過払い分の戻入が801万円、二条～太秦天神川間の携帯無線設備の市有財産使用料収入が603万円計上されている。

##### ② 実施した監査手続

収入決定書兼収入調定書の閲覧及び担当者への質問により前記2件の収益計上が適正になされているか確認した。

##### ③ 監査の結果

ア 扶助料過払い分の戻入の発生は、死亡した交通局職員の遺族に支払われる遺族扶助料の支払が、受給権者である当該遺族が平成12年に死亡して受給権が消滅したにもかかわらず、受給権者の預金口座に支払い続けられていたことによるものである。

交通局は遺族扶助料受給権者の受給権確認手段として毎年11月に受給権調査申告書の提出による方法でその存否を確認していたが、受給権者の家族から当該申告書が返送されてきたため生存していると思いこみ、受給権者の死亡後も支払が続いた。

しかし平成19年度に受給権者の家族から受給権者死亡の連絡があったことにより発覚した。

なお、現在は当該申告書に加えて、住民票または後期高齢者医療被保険者証の写しの提出を求めている。

イ 二条～太秦天神川間の携帯無線設備の市有財産使用については、事前の使用許可申請及び許可書、使用料の算定及びその納入とも適正になされていた。

#### 2 営業外費用

(1) 支払利息及び企業債取扱諸費 「資本的収入・支出」の項で述べる。

(2) 雑支出 金額が少額であるため監査を省略した。

#### (IV) 特別利益・損失

##### 1 特別利益

〔固定資産売却益〕

##### (1) 概要

平成19年度決算書によると特別利益として固定資産売却益 3億1,189万円が計上されている。営業収益に占める割合は1.4%であった。その売却益の明細は〔図表3-1-13〕のとおりである。

〔図表3-1-13〕 〔固定資産売却益明細書〕 (単位：円)

所在地	土地①	土地②
取得年月日	平成14年8月31日	
購入先	民間会社	
従前地面積	6,357.15m <sup>2</sup>	481.33m <sup>2</sup>
購入単価	148,000円/m <sup>2</sup>	
簿価	940,858,200円	71,236,840円
売却年月日	平成20年2月29日	平成20年1月4日
売却先	京都市土地開発公社	京都市長(有償管理換え)
仮換地面積	4,834.00m <sup>2</sup>	376.36m <sup>2</sup>
売却単価	251,000円/m <sup>2</sup>	294,000円/m <sup>2</sup>
売却価額	1,213,334,000円	110,649,840円
売却益	242,475,800円	39,413,000円
売却益計	311,888,800円	

##### (2) 実施した監査手続

固定資産売却に伴う売却の経緯、売買契約書並びに売却資産の取得時の資料等の閲覧と交通局担当者への質問により、固定資産売却の処理が適正になされているか確認した。

##### (3) 監査の結果

本件固定資産(土地)は、平成12年8月に「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づき民間会社から取得したものである。売買契約書によると、対象地は6筆で地積合計は11,272.01m<sup>2</sup>、16億6,825万7,480円で取引された。購入単価148,000円/m<sup>2</sup>は(財)日本不動産研究所京都支所による平成14年3月1日時点の評価額である。対象地は平成18年4月と平成19年7月に土地区画整理法により仮換地されそれぞれ売却された。

土地①は仮換地指定後5筆、地積面積4,834.00m<sup>2</sup>、12億1,334万4,000円で京都市土地開発公社に売却された。売却単価は251,000円であり、(財)日本不動産

研究所京都支所の鑑定評価によるものであり、平成19年3月1日時点の更地としての正常価格235,000円／㎡に対して7%の時点修正率を加味したものである。

土地②は京都市長に対し有償管理換えとして仮換地指定後2筆、地積面積376.36㎡、1億1,064万9,840円で売却されたものである。売却単価は294,000円／㎡であり、これも（財）日本不動産研究所京都支所の鑑定評価によるもので、平成19年10月1日時点のものである。交通局と（財）日本不動産研究所京都支所は随意契約となっている。

土地①及び土地②とも、売却手続は適正に行われていた。

## 2 特別損失

平成 19 年度の特別損失の内訳は、固定資産売却損 241,526,490 円とその他特別損失 40,793,135 円に分かれている。その合計金額は 282,319,625 円である。

### 〔固定資産売却損〕

#### (1) 概 要

固定資産売却損の明細は〔図表 3-1-14〕のとおりである。

〔図表 3-1-14〕 〔固定資産売却損明細書〕 (単位：円)

所在地	土地①	土地②
従前地面積	243.50㎡	59.11㎡
購入単価	1,163,000円/㎡	148,000円/㎡
簿価	283,190,500円	8,748,280円
購入先	民間	
取得年月日	平成2年10月1日	平成14年8月31日
仮換地面積	235.57㎡	56.60㎡
売却単価	177,000円/㎡	154,000円/㎡
売却価格	41,695,890円	8,716,400円
売却先	都市基盤河川改修事業施行者	民間
売却年月日	平成20年2月29日	平成20年3月18日
売却損	241,494,610円	31,880円
売却損計	241,526,490円	

#### (2) 実施した監査手続

固定資産売却に伴う売却の経緯、売買契約書並びに売却資産の取得時の資料等の閲覧と交通局担当者への質問により、固定資産売却の処理が適正になされているか確認した。その他特別損失についても、その支払い明細を確認した。

#### (3) 監査の結果

固定資産売却損については 2 件の取引から計上されたものである。一つは平成 2 年に購入した土地であり、もう一つは仮換地指定を受けた土地の売却であった。前取引の所在地は京都市山科区御陵久保町にあり、地目は宅地（購入前は田）であって、平成 2 年 10 月 1 日に購入している。帳簿価格は 283,190,500 円で、公簿面積は 243.50 ㎡であった。この土地について、平成 20 年 2 月に都市基盤河川改修事業施行者京都市に 41,695,890 円で売却をした。この取引によ

って、固定資産売却損 241,494,610 円が計上された。一方、仮換地指定を受けた土地の売却については、平成 16 年 11 月に仮換地指定通知が行われた京都市右京区太秦上刑部町 21-33 の土地で、地目は宅地（登記地積 59.11 m<sup>2</sup>）のものを売却したことによる売却損であった。平成 20 年 3 月、帳簿価格 8,748,280 円を 8,716,400 円で区画整理地区内権利者の民間人に売却した。これによって、固定資産売却損 31,880 円が計上されている。それらの合計金額が固定資産売却損の合計と一致する。これらの土地の売却にあたっては、不動産鑑定士の評価に基づいて取引を行っている。

#### 〔その他特別損失〕

その他特別損失については、退隠料、扶助料、退職年金、遺族年金などの費用に関する支出である。これらは、京都市職員の退隠料等に関する条例に基づいて、支給されている。その第 1 条で「本市職員で次に掲げるもの（職員）が、退職し、又は死亡したときは、その者又はその遺族に対してこの条例の定めるところにより退隠料、通算退職年金、退職給与金、返還一時金、遺族一時金、死亡一時金、遺族扶助料又は通算遺族年金（以下「退隠料等」という。）を支給する。」と規定され、交通局職員もこの条例に従って、支給されている。各々の支出内訳は以下のとおりである。

退隠料 1,669,400 円（1 名）、扶助料 7,824,265 円（7 名）、退職年金 1,765,500 円（1 名）、遺族年金 29,533,970 円（24 名）合計金額 40,793,135 円である。

扶助料の中に 1 名、989,000 円の返還を受けていた。これは、扶助料受給者の死亡が戸除籍謄本により確認できたため、過払い分について戻入処理したものである。

#### ＜改善を要する事項＞

1. 「その他特別損失」は、每期経常的に発生している費用であり、その内容から見て、人件費と同等の支出であると考えられるので、それらの支出を人件費の計算に入れるべきである。

従って「特別損失」ではなく「営業外費用」に入れるべきである。

## II 貸借対照表（B/S）

B/Sには、決算期末における、資産、負債、資本の内容が適切な科目で表示されなければならないと同時に、その表示される金額が妥当なものでなければならない。また、決算書を利用するものにとって、わかりやすく、明瞭に表示されなければならない。この観点から平成19年度のB/Sの残高について、勘定科目ごとの内容を帳簿通査及び各担当者への質問により確認した。

### （I）資 産

#### 1 固定資産及び資産外備品

##### （1）概 要

会計規程第84条で、固定資産の種類及び範囲について定義されており、有形固定資産、無形固定資産、建設仮勘定、投資資産に分類されている。

有形固定資産には大きく土地、償却資産、取替資産（※1.）に分類され、償却資産は建物、線路設備（取替資産に属するものを除く）、電路設備（取替資産に属するものを除く）、車両、機械装置、工具、器具及び備品（耐用年数が1年以上であり、かつ、取得価額が10万円以上のものとする。）に分類されている。

無形固定資産は、電話加入権、借地権、地上権、電気供給施設利用権、ガス供給施設利用権その他これらに準じる権利であって、有償で取得したものと定義されている。

建設仮勘定は、会計規程第92条第1項で、建設改良工事で、その工事が未完了のもの又は固定資産の取得に伴う付帯費用が確定していないものについては、建設仮勘定をもって整理しなければならないと定義されている。

投資資産は、会計規程第84条第1項第4号で、投資有価証券、長期貸付金、出資金その他これらに準じるものと定義されている。

また、会計規程第50条で固定資産とされない物品として資産外備品というものを定義づけている。資産外備品とは工具、器具及び備品であって、耐用年数が1年以上であり、かつ、取得価額が5千円以上10万円未満のもの並びに取得価額が10万円未満の図書絵画とされている。

固定資産の管理は、会計規程第94条で課長等（所属の課長及び事業所長）が管理することとされている。その第9条で課長等は、その所管の固定資

※ 1. 取替資産 レール・枕木、電柱、電線等のように多量に同一の目的に使用される減価償却資産

産を亡失し、又は毀損した場合その他事故があることを発見した場合は、直ちに文書により財務課長を経由して管理者に報告しなければならないとされている。また第 98 条では、課長等は、毎年 3 月末日現在において、その所管の固定資産に係る固定資産増減表及び固定資産現在高通知書を作成し、翌月 10 日までに財務課長に提出しなければならないとされており、固定資産の管理は最終的に財務課において、一括管理されている。

(2) 実施した監査手続

- ① 財務課が一括管理している平成 19 年度の固定資産台帳により、建物、線路設備、電路設備、その他構築物、車両、機械装置、工具器具備品について、計上の方法、減価償却の方法、除却処理などが適正に行われているか精査した。
- ② 固定資産台帳（以下「台帳」と略称する。）及び資産外備品台帳に計上されている固定資産及び備品等の管理状況を本局においては、営業課、運輸課で実地調査を行った。地下鉄駅における烏丸線では北大路駅、四条駅、京都駅、また東西線では山科駅、三条京阪駅、二条駅、太秦天神川駅の各現場において、実地監査を行った。各現場において、管理方法とその状況のヒアリングを行い、保管している台帳に記載のあるものから何点かを任意に抽出し、現物が確認できるか、管理が適切に行われているかなどについて監査を行った。また、資産外備品についても同様の監査を行った。
- ③ 建設仮勘定については、土地、建物、線路設備など多数あるが、その中の仮設備の振替に着目し、確認した。

(3) 監査の結果

- ① 台帳の中で金額的に高額であるホームドア設備が東西線の各駅に設置されている。ホームドア設備とは転落防止を目的としてホームに設置された設備であり、地下鉄車両がホームに進入した際、車両ドアの開閉に合わせて開閉されるドアである。一駅のホームドアの帳簿価額は約 3 億 3,000 万円であるが、東西線 17 駅のうち 9 駅分は京都市からの受贈財産であり、非償却資産の扱いとなっている。
- ② 資産外備品に 10 万円以上の備品計上があったが、これについては以前は 20 万円未満の基準であったためにそのまま計上されていることを確認した。（平成 10 年自治省通知により、準拠の一部改正ということで平成 13 年 4 月 1 日以降取得した資産外備品については 10 万円未満の基準となった。）
- ③ 交通局 2 か所の課、烏丸線 3 駅、東西線 4 駅の実査を行った。烏丸線に関しては、現物と台帳との突合を行ったところ不一致が数件存在した。例えば、烏

丸線の3駅について、パソコンのような大きな現物があるにもかかわらず、台帳に記載されていないものがあった。

- ④ 東西線延伸工事で、御池通と三条通が開通するまでの間、交通局が仮設の信号機を8,526,000円(税込)で設置し、建設仮勘定に計上していたが、開通した際、本設の信号機を市建設局が新たに設置しており、仮設の信号機については、購入業者へ処分を依頼しているだけで、その後の処理については一切報告がない。本来であれば、仮設のものを再利用するか、信号機を売却することなどを考えるが、そのような形跡はなかった。

<改善を要する事項>

1. 烏丸線については、古いものが多く存在するので、管理に困難をきたすとも思われるが、現場で管理の徹底を図ると同時に、年に一度は財務課による直接管理も行うべきである。
2. 固定資産台帳の記載に次の不備があった。
  - i. 廃棄処分したとして台帳に載っていないが、現物が存在しているものが数件あった。その管理についても記録に残しておく必要がある。
  - ii. 台帳に記載されていないパソコン等の備品については、その経緯を確認するとともに、それを台帳に記載しておく必要がある。
  - iii. 数台をまとめて購入したパソコンがあったが、各々が99,000円という資産外備品に該当するにもかかわらず、合計で台帳に掲載していた。各物品を1単位ごとに価格を判断するよう留意すべきである。
3. 資産外備品以外の5千円未満で購入している長期使用の金庫について数量管理をしていないが、シール添付義務がないにしても、番号表示をする等により管理すべきである。
4. 建設仮勘定における信号機の処理については、市建設局並びに警察との協議の上、信号機の仮設から本設の移設を行っているとのことであるが、高額であると同時に、重要な事項の検討課題であるので、それらの経緯の議事録等を残すべきである。今後、十分な配慮が必要である。



## 2 流動資産

### (1) 未収金（消費税等還付金）

消費税等は、製造、卸、小売、サービスなどの取引の各段階で課される間接税であり、最終的には消費者の負担となるが、納税義務者は国内における取引の各段階で、「課税資産の譲渡等を行う事業者」とされている。この課税資産の譲渡等には、国や地方公共団体、公共法人および公益法人等が行うものも含まれている。特別会計で独立した事業者として、交通局も同様に納税義務者となる。

しかし、地方公共団体等の事業活動は、公共性の強いものであり、法令上各種の制約を受け、あるいは国等の財政的な援助を受けるなど、一般の営利企業とは異なる面を有していることから消費税法上、地方公共団体等については種々の特例が認められており、一般の法人に比べて複雑な仕組みや取扱いとなっている。

具体的には、交通局が市などから受け取る補助金等のうち、明確に不課税仕入又は非課税仕入にのみ支出されたものを除いた部分は特定収入となり、この特定収入の割合が一定の割合を超えると消費税等の調整計算が必要になる。すなわち、特定収入の計算が正確に行われているか否かが特別会計として重要となる。

消費税法の適用に誤りがあった場合には納税額等に異同が生じ、決算上少なからず影響が出てくることにもなることから、消費税処理の正確さは決算において最も重要な項目の一つと言える。

#### ① 高速鉄道部における消費税の概要

交通局では自動車部と高速鉄道部それぞれが別個の納税義務者として申告を行っている。

高速鉄道部での各事業年度における消費税納税額（年額）は以下のとおりとなっている。

平成 19 年度分 △26, 168, 036 円（地方消費税を含む）

平成 18 年度分 280, 396, 700 円（地方消費税を含む）

交通局では、期中での会計入力処理として課税取引、非課税取引、不課税取引とに分類して入力が行われており、決算時には各税区分の合計額が表示される「消費税集計表」と「課税区分内訳表」を作成する。この段階で課税売上割合（課税売上と非課税売上の合計に占める課税売上の割合）を算出する。

そのうえで不課税収入とされたもののうち、特定収入となるものを抽出し「不課税収入及びその用途の特定」表が作成されていた。

## ② 実施した監査手続

ア 「自平成 19 年 4 月 1 日至平成 20 年 3 月 31 日課税期間分の消費税及び地方消費税の確定申告書」並びに用途の特定に関する税務署長宛の文書等確定申告書に添付されている文書の確認を行った。

イ 「不課税収入及びその用途の特定」表を確認することにより、特定収入に該当するか否かの判断が適正に行われているか否かの確認を行った。

ウ 収入・支出項目に関して日々のコンピュータ入力の際参照される交通局独自の「課税非課税判定マニュアル」を確認し、日常の会計データ入力時の判断が適正に行われているか否かを確認した。

## ③ 監査の結果

### ア 課税売上割合

課税売上割合が 95%未満の場合には個別対応方式又は一括比例配分方式による仕入税額控除額の調整計算が必要となる。高速鉄道部では課税売上割合は以下のとおりとなっている。

平成 19 年度分 93.22%

平成 18 年度分 98.73%

平成 19 年度分についてのみ課税売上割合が 95%を下回っており、仕入税額控除額の調整計算が必要となるが、個別対応方式により適切に処理されていた。

### イ 特定収入

特定収入の調整計算は以下の手順で行われていた。

(ア) 「不課税収入及びその用途の特定」表に記載されている不課税収入が特定収入に該当するか否か、特定収入に該当するのであればその根拠法令や通達を備考欄に記載する。

(イ) 各特定収入の根拠についての判定方法は、消費税法施行令や消費税法基本通達に基づき適正に判断されていた。

以上のとおり特定収入については適切に処理されていた。なお、交通局担当者からの説明によると、平成 18 年度終了時点で税務調査を受けており、その際は消費税について特に特定収入に関する税務調査であり、このときに整備されたものと思料される。

(ウ) 以上のとおり、平成 19 年度分の消費税等確定申告書には問題点は見当

たらず、貸借対照表の未収金に計上されている消費税等還付金は適正と判断した。

(2) 未収金（その他）

① 長期に未収となっている未収金

ア 監査の結果

昭和60年度および平成10年度に発生した広告費未収金が、それぞれ約831万円と50万円回収されていないにもかかわらず、B/Sの流動資産に未収金として表示されている。

<改善を要する事項>

1. 長期に滞留している未収金について不納欠損処分を行わないのであれば、流動性のない資産（1年以内に現金化できない資産）を流動資産として表示するのは不適当である。長期未収金として固定資産に表示すべきである。（ワン・イヤールール）

また、流動・固定の区分は、平成20年度からの財政健全化法に基づく「資金不足比率」にも影響を及ぼすため、注意が必要である。

(3) 貯蔵物品

① 被服

ア 概要

民間企業のB/Sには、商品、製品、貯蔵物品等の勘定科目が設けられているが、地方公営企業のB/Sでは、原則として貯蔵物品の勘定科目だけが設けられている。公営企業の営業活動では、商品や製品の販売は少ないので、被服等の未使用資産を貯蔵物品の勘定科目で処理している。

イ 実施した監査手続

貯蔵物品に含まれる被服費の内容を確認し、期末における評価が適正に行われているか確認した。また、管理状況や期末における在庫表に記載されている保有数量、金額を確認後、実査を行った。

ウ 監査の結果

(ア) 会計規程第73条2項で「貯蔵物品は、取得順に受け入れ、払出しは先入先出法（※1.）によって行うものとする」と規定されている。

在庫表をもとに実査を行った結果、先入先出法によって適正に処理されていた。また、保有数量については監査時期が11月だったので、秋服は業者が配達するため既に倉庫には存在しなかったが、倉庫にある現物と業者が持ち出した記録伝票をもとに現物確認を行った。現物確認を行ったものは、男子冬物事務服、女子夏物事務服、男子盛夏服、女子盛夏服、制服夏ズボン、新制靴、サンダル、安全靴（長、短）、ブック靴、夏作業服帽子、夏上衣、夏作業服ズボン、女子制服夏パンツ、女子M夏ベスト、女子合事務服、女子M冬靴、襟章である。その結果、すべて適正に保有されており、問題はなかった。

※1. 先入先出法 先に取得したものから順に払い出されると仮定して、棚卸資産の取得原価を払出原価と期末原価に配分する方法

(イ) 被服費については前回の自動車運送事業に対する包括外部監査で指摘のあった受払簿の作成は整備されていた。

しかし、受払いについては把握できるが、各個人が被服種類の何を何着所持しているかは把握できない状態である。個人貸与分につき、無作為に数件チェックを行ったところ、その全てが同じ年月に複数の被服貸与となっていた。これは、コンピュータ入力ミスであり、現実に貸与したものではないということで、早急に入力訂正を行うよう指摘した。

(ウ) 上記のとおり、被服の在庫管理は適正に行われているが、決算書上は高速鉄道事業分もすべて自動車運送事業の流動資産に貯蔵品として計上され、そのうち高速鉄道使用分は高速鉄道事業の被服費に計上している。

<監査意見>

- 被服の貸与サイクルについては、その種類にもよるが、1年から5年で新しいものが提供されるので、各職員が複数の同種類被服を所持している可能性がある。また、各職員が古い被服を予備として保持する必要があるならば、ネット上での売買等の犯罪防止のためにも、その旨を所属長に報告し、各職員が現在保持している被服内容を把握できるようにしておく必要がある。管理受払簿を作成するとともに、貸与のサイクル期間についても検討すべきである。

② カード乗車券

平成19年度において交通局が発行したカード乗車券は〔図表3-2-1〕のとおりである。

〔図表3-2-1〕 [カード乗車券の種類]

都カード	500円券 1,000円券 2,000円券 3,000円券 5,000円券	京カード	1,000円券 3,000円券 1,000円券(小児用)
	1,000円券(小児用) 1,000円券(特割大人用) 500円券(特割小人用)	フリーチケット	京都観光一日乗車券 京都観光二日乗車券 1dayフリーチケット 1dayチケット(企画券) コンベンションパス

また、平成19年度に発売されたカード乗車券（フリーチケットを除く）の枚数と金額は〔図表3-2-2〕のとおりである。

〔図表3-2-2〕〔カード乗車券発売実績表〕（単位枚数：枚、金額：千円）

	京カード		都カード		合 計	
	枚 数	金 額	枚 数	金 額	枚 数	金 額
地下鉄駅	1,336,997	2,676,893	788,294	1,410,000	2,125,291	4,086,893
(社)協力会	254,907	640,521	494,470	1,307,345	749,377	1,947,866
(社)春秋会	172,860	448,860	326,840	1,437,680	499,700	1,886,540
レクシー	6,181	18,543	3,000	3,000	9,181	21,543
合 計	1,770,945	3,784,817	1,612,604	4,158,025	3,383,549	7,942,842

#### ア 委託契約に関して

##### (ア) 概 要

上記の各カード乗車券は地下鉄駅券売機での販売を除き、(社)協力会、(社)春秋会(※1.)、レクシー(※2.)を通じて委託契約により販売しているが、当該3社にはカード販売委託契約書により所定の手数料が支払われている。平成19年度に支払われた委託販売手数料は〔図表3-2-3〕のとおりである。

〔図表3-2-3〕〔委託販売手数〕（単位：千円）

委託契約先	料 率	販売手数料
(社)協力会	4.5%	87,654
(社)春秋会	4.5%	84,894
レクシー	4.0%	862

##### (イ) 実施した監査手続

(社)協力会、(社)春秋会並びにレクシーとのカード販売委託契約書による委託契約が適正になされているか監査を行った。

##### (ウ) 監査の結果

(社)協力会との販売委託契約書第1条において京カードと都カード以外に特殊乗車券、バス・地下鉄連絡普通券等の発売業務を委託することを定め、第8条において回数券等の取扱額の1,000分の45を手数料として支払うと定めている。

---

※1. (社)春秋会 京都市を退職した職員等で構成され、京都市の広報や観光交通に対する協力事業を目的としている。

※2. レクシー 民間会社の事業部の略称で、交通カード等の代理店販売を行っている。

また、(社)春秋会との販売委託契約書第1条では京カードと都カード以外にバス・地下鉄連絡普通券の発売業務を委託し、第9条において販売手数料を回数券等の取扱額の1,000分の45と定めている。レクシーの販売手数料が他の2社より低いのは販売委託契約書第5条において、発売業務を自動販売機によるものとし、立売発売を認めていないためである。

カード乗車券の販売委託方式は〔図表3-2-4〕のとおりである。

〔図表3-2-4〕 [カード乗車券の委託販売方式]

	(社)協力会	(社)春秋会	レクシー
京カード	預託方式	買取方式	買取方式
都カード	買取方式	買取方式	買取方式

(社)協力会に対する京カードの販売委託のみ預託方式となっているのは市バス事業部が従前より預託契約を(社)協力会と締結している関係上、市地下鉄事業部も同じ形式をとったためである。

カード販売委託契約書によると、レクシー以外は販売業務の再委託を認めており、その委託先はコンビニエンスストア、薬局、たばこ店等々の多岐、多数にわたっている。

カード乗車券販売にかかる会計処理はカード乗車券販売時に販売手数料控除後の金額で[未収入金/仮受金]とし、代金決済は(社)協力会からはほぼ1ヵ月後に、春秋会からは2週間後に収納されている。一方、決算報告はカード乗車券の月間利用実績による運輸収入額を算出し[仮受金/旅客運賃収入]、月間のカード販売実績額の45/1,000の金額で[委託手数料/仮受金]というように決算報告のもとになるデータがカード乗車券の利用実績額と販売実績額とが混在しており、収益と費用が期間対応したものとはなっていない。

〔図表3-2-5〕 [カード乗車券の会計処理]

	カード乗車券販売実績	カード乗車券利用実績
会計処理	未収入金/仮受金 委託手数料/仮受金	仮受金/旅客運賃収入
資金決済	カード乗車券販売額-	-

	45(又は40)／1,000 (手数料)	
--	----------------------	--

イ 在庫管理に関して

(ア) 概要

会計規程第49条において、「物品とは、現金及び有価証券以外の動産をいい、固定資産に編入されるものを除く」と定めている。

平成19年度決算書貸借対照表に貯蔵品として1,757万円が計上されているが、決算審査資料には、この貯蔵品は業務用品としての乗車券と報告されている。

(社)協力会との委託販売契約書第7条第1項において交通局は下表のとおり30,500枚のカード乗車券等を預託し、同条第5項において当該預託以外のカード乗車券等の販売を委託することがあると定めている。

〔図表3-2-6〕 [カード乗車券の預託数量]

市バス・地下鉄共通カード	3,000円券	6,000枚
	1,000円券	1,000枚
	1,000円券(小児用)	500枚
市バス専用回数乗車券カード	2,000円券	1,000枚
市バス専用一日乗車券カード	大人用 500円	20,000枚
	小児用 250円	2,000枚

(イ) 実施した監査手続

交通局で管理しているカード乗車券出納状況報告書及び地下鉄各駅で作成している駅別各種残数報告書をもとにカード乗車券の在庫管理及び決算書計上額が適正になされているか監査を行った。

(ウ) 監査の結果

交通局からの回答によると、貯蔵品1,757万円は交通局が入居するサンサ右京3階の高速営業課及び4階の(社)協力会関連事業部乗車券係、自動車営業課で保管されていたカード乗車券であり、預託分以外の在庫ということであった。また、平成18年度以前はカード乗車券の在庫は一切計上していないということであった。

交通局は毎月(社)協力会から乗車券在庫数の報告を受けているが、平成20年3月31日時点での(社)協力会保管のカード乗車券の数量はエンコード(※1.) 済金庫在庫数198,843枚、エンコード前の生カードの地下倉庫在庫数は1,904,735枚に達している。地下鉄各駅で作成している駅別各種残数報告書とあわせた平成20年3月31日現在のカード乗車券の在庫枚数は〔図表3-2-7〕のとおり235万枚である。

- ※1. エンコード カードに磁気情報を符号化して印刷すること。カード乗車券はエンコードすることで乗車券として使用でき、現金と同等の扱いとなる。

〔図表 3-2-7〕 〔平成20年3月31日現在カード乗車券在庫枚数〕

	(社) 協力会金庫		地下鉄各駅		計 (枚)
	エンコード 済カード (枚)	生カード (枚)	エンコード 済カード (枚)	生カード (枚)	
京 カ ー ド	159, 102	1, 317, 718	—	47, 036	1, 523, 856
都 カ ー ド	39, 741	587, 017	—	56, 040	682, 798
フリーチケット	—		144, 080		144, 080
合 計	198, 843	1, 904, 735	144, 080	103, 076	2, 350, 734

カード乗車券の売上原価として、カード購入費としての調整費、各種カードのデザイン料、エンコード代金等が発生するが、平成19年度におけるこれら諸経費の合計額は1億23万円で、損益計算書・運輸管理費の乗車券費として全額経費処理されている。

<改善を要する事項>

1. 会計規程で定める物品の会計処理上、未販売のカード乗車券は正式な在庫として認識していない。しかしながら、〔図表 3-2-2〕による平成19年度中のカード販売枚数338万枚と〔図表 3-2-7〕による平成19年度末保有カード枚数235万枚に対する原価である乗車券費1億円のうち、期末保有分を貯蔵品として棚卸計上すべきである。

<監査意見>

1. (社) 協力会に対する京カードの販売方式は預託方式であるが、〔図表 3-2-7〕で明らかなおり平成19年度末には〔図表 3-2-6〕の記載された預託数量をはるかに越えるカード乗車券の在庫を保有している。このように、カード乗車券の受発注管理が適正にされておらず、預託数量が形式的なものとなっている。この際、預託方式から買取方式に改めても良いと思われる。
2. カード販売の手数料に関して他都市の状況を調査したところ、福岡市の平成  
1  
年度包括外部監査報告書では  
3  
%、神戸市の平成  
1  
年度包括外部監査報告書では  
5



3.92%、名古屋市の平成16年度包括外部監査報告書では4.5%（自動販売機の取扱は2%）の記載があった。これら以外の都市を含め、最新の販売手数料の調査を行い、委託先との手数料を見直す必要があると思われる。

#### （４）人件費仮払金の表示

##### ① 概要

（財）振興公社に派遣している職員の人件費は、給与支払時に「人件費仮払金」として支出し、給与、手当の種類ごとに3ヵ月に1度、6ヵ月に1度などに分割して回収している。

##### ② 監査の結果

平成20年3月31日の「人件費仮払金」の残高を精査したところ、平成19年4月23日付けで（財）振興公社に派遣となった職員の人件費仮払金を、派遣以前の平成19年4月末分まで含めて局の給料勘定に振り替えていた。しかし、当該職員の平成19年4月23日以降分の人件費については、後日の（財）振興公社からの入金に含まれており、その他の派遣職員の人件費と共に「人件費仮払金」を消しこみ相殺している。そのため、この部分の金額は、人件費仮払金勘定から二重に相殺されることになり、平成20年3月31日において、人件費仮払金は適正額より117,798円過小（市地下鉄P/Lと（財）

振興公社

P/Lに人件費の二重計上）となっていた。

また、（財）振興公社への派遣職員の人件費については、（財）振興公社に対する債権として確定しているにもかかわらず、「仮払金」から「未収金」に振り替えていない。

なお、（財）振興公社に派遣されている職員の給与費及び福利費は交通局が仮払金として支出しているが、その予算金額は、烏丸線の職員は給与、福利費の合計で約1,100万円、東西線の職員で約950万円である。これらは（財）振興公社から交通局への委託費の請求に含められており、結果としては交通局が支出し、負担しているが、決算書では損益計算書の委託費に含まれることになる。

#### <改善を要する事項>

1. 残高の内容を確認せずに収納していたため、人件費仮払金の残高の間違いにも気付かずに決算書に表示していた。他部署に派遣している局職員の人件費は、「人

件費仮払金」ではなく、「未収金」として表示し、その内容をB/Sの脚注等に注記する。あるいは、結果として委託費に含めて局が負担するのであるから、局の人件費として処理し、(財)振興公社が局に請求する委託費の算定から除外すべきである。(真実性の原則、明瞭性の原則)

## (Ⅱ) 負債

### 1 固定負債

#### (1) 企業債

##### ① 概要

##### ア 特例債

民間企業においては、設備投資のための資金調達の一部は長期の借入によって行われ、それはB/Sに固定負債として表示される。資本の部に計上されている金利負担を伴わない自己資本と、利息の支払いを必要とする長期借入金とでは、金利負担の有無という決定的な差異がある。しかし、公営企業においては、国、地方公共団体等からの出資金、内部留保以外に、企業債の発行によって建設資金が調達され、これも借入資本金として資本の部に計上されている。したがって、固定負債の部に計上されている企業債は、当初の設備投資資金以外の借入金である。

しかし、資本の部の企業債も金利の支払いを要するものであり、その利払いのために、国が特例的に起債(借入)を認めたものが特例債である。これが固定負債としてB/Sの負債の部に表示されている。当初は、元利の償還については、国及び市からの補助があり、市補助の一部は国が交付税で措置するという枠組みがあったが、平成16年度からは、国の補助は廃止となり、その全額を一般会計から繰り出すことになった。平成19年度末の特例債の残高は158億円である。

##### イ 資本費平準化債

公営企業においては、設備投資資金は収益や補助金によって順次回収し、

企業債の償還という形で実質的な償却が行われる。しかし、会計上は減価償却費の計上という理論上の償却計算が行われ、減価償却後の経常収支が黒字であっても、企業債の償還の方が減価償却費より多ければ、企業債の償還資金が不足することになる。

そこで、その不足額について認められているのが資本費平準化債である。

将来、建設企業債の償還額が減少すれば、会計上の減価償却費のほうが償還額を上回ることになり、その上回る額が、経常損益の赤字以上の額であれば償還財源は確保される計算になる。

しかし、将来においても経常損益が、その超過部分以上の赤字であれば、そのような資金の余剰が生まれず。平成 19 年度末の資本費平準化債の残高は 155 億円である。

#### ウ 資本費負担緩和分企業債

資本費負担緩和分企業債は、不良債務(流動負債が流動資産を超える金額であり、資金ショートとなりうる金額である)を補填する目的で起債するものである。平成 16 年度から開始した経営健全化計画では、平成 15 年度末の不良債務を 10 年間で、その 1/2 については市がその後 10 年間にわたって均等額を出資し、残額の 1/2 については事業者が自助努力で解消することとしている。

しかし、実際にはそれ以後の年々の資金収支の赤字額が膨大であり、それについても市が 1/4 を出資するという枠組みとなっているが、この枠から外れた年間 80 億円近い資金不足を資本費負担緩和分企業債の起債でまかなっている。この償還については、事業者の責任であるが、残高が増加し続けている。平成 19 年度末の資本費負担緩和分企業債の残高は 774 億円である。

#### ② 実施した監査手続

平成 19 年度の B/S に表示された平成 20 年 3 月 31 日現在の固定負債の内容(すべて企業債)を確認し、交通局の主計担当者、出納担当者に、起債、償還等の現状を質問し、確認した。

また、資金収支予定表で企業債償還予定を含む資金収支の予定を、また資金予算表で月ごとの予算を確認した。

#### ③ 監査の結果

固定負債として計上されている企業債についても、起債、償還とも正規の手続にしたがって行われている。

しかし、資本費緩和分企業債の残高は前年度末に比べて 69 億円増加している。

また、償還期日が一年以内に到来するものも固定負債として表示されている。

<監査意見>

1. 経営健全化計画等、公開されている中長期計画では、経常資金収支の黒字化のみが強調されている。経常資金収支が赤字であれば、借入金は増加するのでその黒字化は重要である。しかし、それでは、企業債はまったく償還できず、あるいは、償還分を何らかの方法で調達しなければデフォルト（償還不能）となる。市又は国の出資、補助等の財政措置が必要となる金額を明確に表示し、それを前提に将来の構想を市民とともに構築する必要がある。
2. 償還期限が一年以内に到来する借入金は流動負債に表示することで、実質的な流動負債を明確にすることが可能となる。（ワン・イヤー・ルール）

(2) 固定性引当金

① 概要

職員の退職や車両の定期大規模点検など、将来において確実に発生する費用のうち、当期以前にその原因事実があり、その金額を合理的に見積もることができる場合には、決算期末において、その見積もった金額を引当金（退職給付引当金、修繕引当金等）としてB/Sの固定負債に計上するのが一般に認められた会計基準の考え方である。

② 実施した監査手続

平成 19 年度のB/Sには、いかなる引当金も計上されていないので当然計上すべきと考えられる退職給付引当金と修繕引当金を検討した。

③ 監査の結果

ア 退職給付引当金については、将来の退職手当の給付見込み額を現在価値に割り引いて計算するのが本来であるが、計算等が煩雑で将来の金利など見積もりの要素も多いため、地方公共団体の決算では、すべての職員が期末に自己都合で退職した場合の要支給額を「退職給付引当金」として計上している。

この基準に基づき計算すると、平成 20 年 3 月 31 日現在の退職給付引当金は 57 億 5,264 万円となり、隠れた債務が存在している。

イ 鉄道事業においては、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成 13 年 12 月 25 日 国土交通省令第 151 号）第 90 条により、車両の重要部検査及び全般検査を行うことが定められている。

この省令に基づき計算すると、平成 20 年 3 月 31 日現在の修繕引当金は約 6 億 6,000 万円となり、隠れた債務が存在している。

<監査意見>

1. 民間企業と同様、地方公営企業においても「将来の特定の費用又は損失であつて、その発生が当期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場合に、当期の負担に属する金額を当期の費用又

は損失として引当金に繰り入れ、当該引当金の残高を貸借対照表の負債の部又は資産の部に記載する」(企業会計原則注解注 18) ことになっている。

地方公営企業においても、この規定は当然遵守すべきであるが、強制はされていなかったもので、交通局では従来から発生主義会計であるにもかかわらず、いかなる「引当金」も計上していなかった。しかし次の理由により、京都市(人口 3 万人以上)においては公営企業や外郭団体等も含めて発生主義会計を導入しなければならなくなったため、普通会計に準じて「引当金」の計上が必要となった。

〔理由〕

- i. 平成 19 年 10 月 17 日、総務省自治財政局長から各都道府県知事及び各政令指定都市市長宛に「公会計の整備推進について(通知)」が発せられた。
- ii. 上記「通知」には、「財務書類の作成にあたっては、「新地方公会計制度研究会報告書」(平成 18 年 5 月 18 日公表)及び「新地方公会計制度実務研究会報告書」(平成 19 年 10 月 17 日公表)を活用してその推進に取り組むこと。」と記されている。
- iii. 上記両「報告書」には「発生主義」の導入を謳い、当然「引当金」の計上を求めている。

そして、新地方公会計では、普通会計、公営企業会計、第三セクター会計等の「単体財務書類」を統合して「連結財務書類」の作成を義務付けている。

従って、交通局も後に述べる外郭団体もすべて決算書を普通会計と同一基準で作成しなければならなくなった。([参考] 参照)

また、192 頁で述べる「財政健全化法」においても、総務省より同趣旨の内容が明らかにされている。

従って、交通局においても、「引当金」の計上は必須となり、市地下鉄においては、固定負債では特に、退職給付引当金と修繕引当金が重要である。

特に退職給付引当金の計上については、平成 17 年度の市バス事業の包括外部監査において指摘されていたにもかかわらず、依然として改善されていないので、ここに修繕引当金も含めて真摯に受け止められることを強く要望する。

〔参考〕

#### 1. 単体および連結対象となる会計

公会計のユニットは次の 4 つに分かれている。

一般会計	普通会計＝一般会計＋特別会計
単体会計＝普通会計＋公営事業会計	連結会計＝単体会計＋それ以外のすべて

これらの関係は、次の図のようになる。

連結	単体	普通会計	一般会計及び公営事業会計以外の特別会計
----	----	------	---------------------

財務書類	財務書類	公営事業会計	交通事業（監査人付加） 水道事業 電気事業 ガス事業 病院事業 等
	地方独立行政法人、一部事務組合・広域連合、地方三公社、 <b>第三セクター等</b> (※1.)		

2. 新たに固定性引当金を計上する場合のP/Lには、当年度増額は「退職給付費用」、「修繕引当金繰入」として「営業費用」に計上し、過年度分は同様の勘定科目で「特別損失」に計上することになる。

※1. 第三セクター 法律上の用語ではないが、一般に「地方公共団体が出資又は出捐を行っている民法法人及び会社法法人をいう。(総務省「第三セクターに関する指針」)  
従って、当報告書においては、外郭団体3団体が該当する。

## 2 流動負債

### (1) 仮受金

#### ① 監査の結果

近鉄、京阪との連絡運輸定期券、連絡運輸乗車券の売上金などの精算を翌々月（平成20年3月分については平成20年5月8日）まで行わないため、決算時には仮受金として処理している。

また、京カードについても市バス事業との精算、都カードについてはスルッとKANSAI事務センターとの精算が行われるまで仮受金として処理している。また、カード購入者の未使用分が退蔵されていると考えられ、仮受金の残高が順次増加している。しかし5年経過分については、発行年度に使用されなかったことがデータ上明らかなものを収入に振り替えている。

#### <改善を要する事項>

1. 交通局で発行した乗車券カードは、利用されずに退蔵されている場合でも、その乗車券カードの利用でサービスを提供しなければならないという債務がある。  
また、都カードについては、他の交通事業者との共同債務であるから、他の交通機関利用分についてはスルッとKANSAI協議会事務局を通じて精算しなければならないという債務でもある。京カード、都カードの未使用分については、決算書上、「仮受金」ではなく、「預り金」等の債務が存在することを明らかにした負債科目で表示しなければならないが、債務の相手先や金額が未確定の場合には、その旨を注記する必要がある。(明瞭性の原則)
2. 市地下鉄事業において公表されている決算書には、「仮払金」、「仮受金」等、金

額、科目、相手先等が未確定な場合に使用する科目が含まれている。

また、内容の不明確なものについて、その内容を補足するための注記もなされておらず、市地下鉄事業の財務内容を十分に開示しているものとはいえない。決算書の表示科目について全面的に検討を要する。(明瞭性の原則)

### Ⅲ 負担金、補助金、出資金及び企業債

地方公営企業の予算は、収入及び支出は「収益的収入及び支出」と「資本的収入及び支出」に区別して定めることとなっている。

「収益的収入・支出」は、一事業年度の企業の営業活動に伴い発生が予定されるすべての収益（営業収益・営業外収益・特別利益）と、それに対応するすべての費用（営業費用・営業外費用・特別損失）のことであり、一般に「3条予算」（地公企則第12条別表5）と呼ばれ、P/Lに示される。

3条予算の収入には、サービス提供の対価としての料金を主体とする営業収益や返還を必要としない市の一般会計からの補助金等の営業外収益などが計上される。

また、3条予算の支出には、サービス提供に関する職員関係費、物件費、動力費、支払利息などの諸経費のように現金が企業外部に流出する支出のほか、建物、構築物、機械、車輛などの固定資産の減価償却費のように現金支出を伴わない費用も計上する必要がある。

一方、「資本的収入・支出」は、一事業年度中に発生する取引のうち主として現金の収入を予定されているものを「資本的収入」に、現金支出を必要とするものを「資本的支出」に計上し、一般に「4条予算」（地公企則第12条別表5）と呼ばれ、B/Sに示される。

4条予算の収入には、企業債、固定資産売却代金（売却益を除く。）、他会計からの出資金、長期借入金、建設改良事業の補助金、負担金、寄付金等で収益に関係のない現金収入の予定額が計上される。

また、4条予算の支出には、建設改良費、企業債償還金（元金）、他会計からの長期借入金償還金等で費用とは関係のない現金支出の予定額が計上される。

上記の関係を交通局高速鉄道部の収入に関して整理すると、〔図表 3-3-1〕と

決算 報告 書	財務 諸表	勘定科目	項 目	内 訳	資金出所	返済 ・ 利息
---------------	----------	------	-----	-----	------	---------------

なり、各項目について述べることにする。

〔図表 3-3-1〕

〔負担金・補助金・出資金・企業債一覧表〕



収 益 的 収 入	損 益 計 算 書	営業 収益	運輸収益	負担金	業務用乗車券 福祉乗車券 敬老乗車券	市一般会計 からの繰入	不 要
		営業外 収益	他会計 補助金	補助金	特例債元利補助	市一般会計 からの繰入	
					特別分企業債利子補助		
	補正予算債利子補助						
	基礎年金拠出公的負担分補助						
地下鉄利用者負担緩和支援							
資 本 的 収 入	貸 借 対 照 表	負債 の 部	固定負債 (※1.)	企業債	特例債	各引受先	要
					資本平準化債	〃	
					資本費負担緩和分企業債	〃	
	資本 の 部	自己 資本金	出資金	建設費出資 経営健全化出資	市一般会計 からの繰入	不要	
				借入資本金	企業債	建設企業債	各引受先
		補助金	市 補助金	建設補助	市からの補助		
				特別分企業債元金補助			
				補正予算債元金補助			
				公共交通機関利用促進補助			
		国補助金	建設補助	国からの補助			
府補助金	建設補助	京都府からの補助					

※1. 固定負債の項参照

## (I) 負担金・補助金・出資金

### 1 概要

住民の福祉の増進を目的として設置し、経営する京都市の地下鉄事業は地方公営企業として位置付けられ「独立採算の原則」が適用される。

しかし、地方公営企業は公共性が強いことから採算性のある程度度外視しても実施しないといけない場面がある。

そのため、地方公営企業法では次のように定めている。

地方公営企業法第 17 条の 2（経費の負担の原則）

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。

市地下鉄事業もしかるべく、道路渋滞の緩和、地球環境の保護の観点から、不採算であったとしても実施を止めて良いということにはならない。問題は不採算が生じた場合に、どの程度までが許容できるかというところであろう。

## 2 実施した監査手続

平成 18 年度、19 年度における京都市・京都府、国からの負担金、補助金及び出資金を収益的収入と資本的収入とに区分し、その推移とそれぞれの算定根拠を確認した。

## 3 監査の結果

地下鉄事業において、平成 17 年度から平成 19 年度の収益的収入及び資本的収入として受け入れている負担金、補助金、出資金は〔図表 3-3-2〕のとおりである。

〔図表 3-3-2〕

〔負担金・補助金・出資金の受入表〕

（単位：千円）

区分		H17年度	H18年度	H19年度		
収益的 収入	乗車 負担 金	業務用乗車券	69,384	67,521	71,993	
		福祉乗車券	343,945	383,000	403,000	
		敬老乗車証	932,000	941,000	916,000	
		小 計	1,345,329	1,391,521	1,390,993	
	市 補助	特例債元利補助	2,369,578	2,121,671	2,184,568	
		特別分企業債利子補助	188,356	196,873	196,686	
		補正予算債利子補助	39,225	37,882	36,454	
		基礎年金拠出金 公的負担分補助	67,711	68,732	72,224	
		地下鉄利用者 負担緩和支援	88,000	466,000	330,000	
		小 計	2,752,870	2,891,158	2,819,932	
		収益的収入合計	4,098,199	4,282,679	4,210,925	
	資本的 収入	市 出資	建設費出資	785,000	1,204,000	1,873,000
			経営健全化出資	6,739,000	6,386,000	6,675,000
			小 計	7,524,000	7,590,000	8,548,000
市 補助		建設補助	1,335,130	109,985	49,625	
		特別分企業債元金補助	10,563	27,492	68,695	
		補正予算債元金補助	42,771	44,113	53,210	
		小 計	1,388,464	181,590	171,530	
そ の 他 補 助		建設補助（国）	1,314,961	68,072	—	
		建設補助（府）	200,000	200,000	200,000	
		公共交通機関 利用促進補助（市）	—	—	9,182	
		小 計	1,514,961	268,072	209,182	
資本的収入合計		10,427,425	8,039,662	8,928,712		
総合計		14,525,624	12,322,341	13,139,637		

(1) 乗車負担金

市の一般会計からの繰入金で乗車負担金として運送収益に計上されているのは、業務用乗車券として京都市職員の業務上使われた乗車負担金と、身体障害

者等に対する福祉乗車券の京都市負担金、敬老乗車証分の京都市負担金の合計である。

このうち、業務用乗車券については対象人員を算定し、適正に処理が行われていた。

福祉乗車券と敬老乗車証は市バスと市地下鉄双方で使用できることから対象人員を元に負担金総額を計算し、このうち市バス事業が80%を、地下鉄事業が20%を収益として計上することとされている。

## (2) 収益的収入の市補助金

建設企業債等の利息相当部分の補助金は経常収入（営業外収益）に計上されている。

### ① 特例債元利補助金

特例債元利補助金は特例債の元金の償還及び利息に対する補助金である。元金部分についても営業外収益とされている（資本的収入とされていない）のは、特例債自体が建設企業債の利息支払いのために支出されるものだからである。

### ② 基礎年金拠出金公的負担分補助金

基礎年金拠出金公的負担分補助金は地方公務員等共済組合法に基づく基礎年金拠出金に係る負担に要する費用の公的負担分を一般会計から補助するものである。民間企業には存在しない費用の負担でもあり、総務省の通知においても一般会計において負担することとされている。

### ③ 地下鉄利用者負担緩和支援補助金

平成18年1月に実施した運賃改定において、当初計画で見込んでいた10%の運賃改定には至らなかったことから（実際の運賃改定率は7.4%）、経営健全化努力の結果が現れるまでの間、その差額を補填する趣旨の補助金である。

## (3) 出資金

京都市からの建設出資金及び経営健全化出資金である。

### ① 建設出資金

東西線延伸及び営業線改良につき、出資対象事業の一部に対する市からの出資金である。

### ② 経営健全化出資金

不良債務の一部を補填するため、国の地下鉄事業健全化対策の適用により市から受ける出資金である。

## (4) 資本的収入の補助金

### ① 建設補助金

補助対象事業の一部（28%）の補助金である。平成19年度の補助対象事業費

は約 177 億円であった。

## ② 府補助金

府補助金とは特に積算根拠のない京都府からの任意補助で、平成 17 年度から毎年 2 億円が補助されており、交通局から府宛に補助申請を行うことにより補助を受けている。

## (5) 補助金の返還

補助金は補助対象事業に対して行われるものであるが、事業遂行上目的外使用になる場合があり、このような時には補助金の返還が生じる。具体的には事業計画の中で用地買収が含まれており、その後事業が進められ不用になった用地を売却した際等に生じる。平成 19 年度も補助金の返還が行われており、その金額は約 3 億 7,200 万円であった。

## (Ⅱ) 企業債

### 1 企業債の現況

企業債とは地方公共団体が、当該団体の経営する地方公営企業の建設改良等に要する資金に充てるために発行する地方債である。地方公営企業は一般の企業活動と同様に施設を建設し、設備等を購入して財貨又はサービスの提供を行っている。この際、当該投資に要する資金のうち、内部留保や他会計からの繰入金を充当してもなお不足する額について、外部から長期的に借入れを行うものである。その償還は将来の料金収入をもって賄われる。

これらは、企業会計では流動負債や固定負債（借入金）として区分されるが、地方公営企業においては民間企業における資本金に類するものがなく、企業債が建設改良財源の大部分を占めることから、建設改良により取得した資産が公営企業にとっての実態資本をなすものであるため、これに対応する企業債等を広義の資本金として捉え、資本金のうちの借入資本金に区分することとしている。

市地下鉄事業の平成 19 年度末における資本の部に記載されている企業債は建設企業債であり、約 2,759 億円となっている。

この他、企業債としては固定負債の部に約 1,086 億円計上されており、この内訳は特例債が約 158 億円、資本費負担緩和分企業債が約 774 億円、資本費平準化債約 155 億円である。これら負債の部に計上されている企業債については固定負債の項で述べたとおりである。

建設企業債の引受先としては資金運用部・財政融資・簡易保険局・公営企業金融公庫といった政府系の資金を扱う機関や、銀行・証券会社を中心に組織される京都市公債引受シンジケート団があり、これ以外にも市場公募、共済組合によって引き受けられている。

### 2 実施した監査手続

決算書、総勘定元帳内訳簿等をもとに直近3年間の企業債（借入資本金）の推移を確認し、平成19年度末時点の今後の償還予定を確認した。

### 3 監査の結果

(1) 交通局の財務状況及び資金繰りを圧迫している原因のひとつに建設企業債をはじめとした諸企業債の金利負担及び元金の返済がある。

建設企業債は平成19年度末において最も古いものとしては昭和53年度に起債された年利6.05%のものがある。この他にも昭和60年代後半から平成4年にかけての、いわゆるバブル経済期に起債された年利率の高いもの（5%超）がまだ残っており、この金利負担が交通局の資金繰りを相当圧迫している。

このうち、引受先が政府系のものについては順次借り換えを行って低い金利の企業債に移行しており、金利負担の軽減を図っているところである。

平成20年3月21日に行われた「公営企業金融公庫」分総額45億8970万円の借り換えにおける新旧利率の変動は〔図表3-3-3〕のとおりである。

〔図表3-3-3〕

〔新旧利率変動表〕

(単位：円)

起債年度	利率	未償還元金	借換額	借換後利率
昭和60	6.400	133,043,472	105,900,000	2.400
昭和60	6.150	282,608,690	217,500,000	2.400
平成1	5.500	1,303,152,164	1,003,300,000	2.400
平成2	6.700	2,555,447,136	1,967,500,000	2.400
平成2	5.650	578,608,680	445,500,000	2.400
平成3	5.650	1,104,000,000	850,000,000	2.400
小計		5,956,860,142	4,589,700,000	

上記を含めて、平成19年度には109億円の借換を行っている。

(2) 平成19年度末の建設企業債その他の企業債合計約3,845億円の返済予定は〔図表3-3-4〕のとおりである。

〔図表 3-3-4〕

〔企業債返済予定表〕

(単位：千円)

年度	財政融資	簡易保険	公営企業金融公庫	市中銀行等	市場公募	共済組合	返済合計
平成20	4,839,736	3,848,409	7,395,051	1,719,000	2,697,000	313,400	20,812,596
平成21	5,055,267	4,025,424	7,435,362	1,582,100	2,683,000	313,400	21,094,553
平成22	5,330,643	4,140,416	7,420,395	2,162,350	2,265,000	313,400	21,632,204
平成23	5,591,616	4,084,793	7,297,825	1,001,650		313,400	18,289,284
平成24	5,863,769	4,093,611	7,244,832	1,067,650	446,000	313,400	19,029,262
平成25	6,142,853	4,188,053	7,360,417	803,250	629,000	313,400	19,436,973
平成26	6,377,456	4,301,162	6,678,845	1,125,000	986,000	313,400	19,781,863
平成27	6,622,576	4,415,644	6,074,832	3,978,000	4,000,000	313,400	25,404,452
平成28	6,661,318	4,411,547	5,783,513	1,056,000	6,104,000	311,800	24,328,178
平成29	6,515,636	4,327,435	5,658,972		11,582,000	277,000	28,361,043
平成30年度以降	56,289,147	26,488,256	55,407,239		27,000,000	1,100,000	166,284,642
合計	115,290,017	68,324,750	123,757,283	14,495,000	58,392,000	4,196,000	384,455,050

以上のように今後の元金の返済予定は、毎年約 200 億円となっている。

＜監査意見＞

- 返済予定を確認すると、平成 26 年まで平均して年間約 200 億円の返済が必要であり、平成 27 年以降はさらに返済額も増えて交通局の、ひいては市の財務状況を相当圧迫することが予想される。常に資金繰りに留意しながら返済計画を立てて実行していく必要がある。

#### IV 契約事務

## 1 契約の種類と実施状況

### (1) 概要

地方公共団体の締結する契約についても民法その他の私法が適用され、契約自由の原則、信義誠実の原則が適用される。

しかし、地方公共団体の契約は、私人間同士の契約とは異なり、公共の福祉を目的として行われるものである。

地方公営企業である、交通局の契約も、上記の目的をより効果的に達成し、かつ経済性・効率性・及び履行の確実性が確保されたものでなければならない。

その根拠となる法令は、地方自治法、地方自治法施行令、地公企法、地公企令、局契約規程等である。

契約の締結権者は、地方公共団体の長であるが、公営企業においては地公企法第9条第8号により、契約を結ぶことは公営企業の管理者の担当事務とされており、交通局の契約の締結権はその管理者に属することになる。

地方自治法 234 条第 1 項において

売買、貸借、請負その他の契約は①一般競争入札 ②指名競争入札③随意契約 ④せり売り により締結するものとする」と規定している。

また地方自治法施行令では

167 条で、指名競争入札によることができる 3 つの場合を限定列挙し、167 条 2 で、随意契約によることができる 9 つの場合を限定列挙している。

地公企令にも同様の定めがおかれており、交通局の契約は一般競争入札が原則的な契約方法であるが、一般に契約の方式には次の種類がある。

#### ① 一般競争入札

公告により、一定の資格を有する不特定多数のものに、入札の方法によって競争させ、もっとも有利な条件を提供したものが落札者となりそのものと契約を締結する方法。

#### ② 指名競争入札

経営能力や、施行基準を満たしているものを、指名競争入札有資格者名簿から指名して競争入札を行い、最も有利な条件を満たした落札者と契約する方法。

指名競争入札は、

- ・その性質または目的が一般競争入札に適しないとき



- ・契約に応募するものが一般競争入札にする必要がないほど少数であるとき
  - ・一般競争入札にすることが不利と認められるとき
- に限り採用できる方式であり、通常型、公募型、意向反映型等の種類がある。

### ③ 随意契約

競争の方法によることなく、適当と認める特定の者を選んで契約を締結する方法であり、競争入札にすることが不利な場合、緊急な場合など、地公企法に随意契約によることができる場合が定められており、それ以外の場合は競争入札の方法によらなければならない。

随意契約は事務処理の効率化がはかられ、経験・信用のある業者を選択できることから履行の確保も図られやすいという長所がある反面、業者との癒着がおき易く、適正な価格による契約ができなくなる恐れがあるといえる。

したがって随意契約による場合は、各法令に規定された理由に該当するかどうか慎重に検討することが必要である。交通局においても、「京都市交通局工事の請負にかかる随意契約ガイドライン」(※1.)「京都市交通局物品等の調達にかかる随意契約ガイドライン」(※2.)を定め、それらの趣旨に沿うような、随意契約の慎重な締結を目指している。

随意契約にも、一般の随意契約と特命随意契約がある。

以上を整理すると〔図表3-4-1〕のとおりである。

---

※1.、2. 要旨は92頁に記載

〔図表3-4-1〕

〔契約の方式〕

競争入札	①一般競争入札	基本的には誰でも入札に参加できる方式。不特定多数が競争することで安価に調達できるという原則に則したもの	
	②指名競争入札	通常型指名競争入札	経営状況、施行能力および地理的条件などの指名基準を満たしていると認められる者を一定数指名して入札に参加させる方式
		公募型指名競争入札	一定の条件を示して入札参加者を募集し、条件を満たしたものを指名して入札に参加させる方式
		意向反映型指名競争入札	入札参加基準に該当するものに対して入札参加の意向を照会し入札参加の意向を示したすべてのものを指名して入札の参加させる方式
③随意契約	随意契約	競争の方法によることなく、適当と認める特定の者を選んで、その者と契約を締結する方式	
	特命随意契約	特定の1社しか履行できないような契約の場合など、契約の相手方を指定し、その者と契約を締結する方式	

## (2) 実施した監査手続

局の担当者に、契約事務の概要、入札方式、入札事務の流れ等について質問し説明を受けた。また京都市の行っている入札・契約制度の抜本改革について説明を受けた。100万円を越える案件につき、契約方式別の一覧表の作成を依頼した。

## (3) 監査の結果

交通局の平成19年度の、100万円を超える案件の契約状況は〔図表3-4-2〕のとおりである。

〔図表3-4-2〕

工 事	契約方式	件数	比率	金額（千円）	比率
	一般競争入札	11	16%	888,090	45%
	通常型指名競争入札	31	44%	430,252	22%
	公募型指名競争入札	0	0%	0	0%
	随意契約	28	40%	672,258	33%
	計	70	100%	1,990,600	100%

測 量 ・ 設 計	契約方式	件数	比率	金額（千円）	比率
	一般競争入札	0	0%	0	0%
	通常型指名競争入札	8	89%	46,972	97%
	公募型指名競争入札	0	0%	0	0%
	随意契約	1	11%	1,575	3%
計	9	100%	48,547	100%	

物 品	契約方式	件数	比率	金額（千円）	比率
	一般競争入札	4	2%	56,805	1%
	通常型指名競争入札	50	24%	460,550	10%
	公募型指名競争入札	0	0%	0	0%
	随意契約	156	74%	4,151,328	89%
計	210	100%	4,668,683	100%	

一般競争入札が契約の原則であるが、指名競争入札、随意契約が、件数としても金額の比率としても、多数を占めている。

物品契約において随意契約が多くなる原因として以下のような契約が多いのがその理由である。

たとえば信号設備や、通信設備等の保守管理業務を請け負うことができるのは、既設設備の設置者である当該業者か、その代理店しか存在しないということで、特命随意契約により保守管理業務を委託する契約が多数見受けられた。

また、エレベーター設備でもエレベーターの設置メーカーがそれぞれ保守管理業務を随意契約により受託している。

<監査意見>

1. 物品契約における随意契約の比率は特に高く、これらの契約はまったく競争相手のいない特命の随意契約であり、その一社の提示する金額の合理性、経済性をよく吟味し、高価な保守契約を締結しないよう交通局においてもその保守契約の役務の内容をよく把握して積算根拠を精査・確認しておくことが必要である。

## 2 契約保証金

### (1) 概要

地方自治法施行令 167 条の 16 第 1 項において、

「普通地方公共団体は、契約を締結する者に、規則で定める額の契約保証金を納めさせなければならない。」

と定めている。それを受けて、

局契約規程第 34 条に

「契約保証金の額は、当該契約金額の 100 分の 10 以上に相当する額とする。」と定められている。

これは、契約の相手方の契約上の義務の履行を確保するとともに、契約の相手方が契約上の義務を履行しない場合に、損害賠償の補填を容易にすることを目的としている。

### (2) 実施した監査手続

物品購入契約決定書、委託契約書の保証金の欄を閲覧し、契約保証金の局での取り扱いについて、局職員に質問した。

### (3) 監査の結果

「工事請負契約」では契約保証金に代えて、履行時保証保険契約が締結されているが、「物品契約」では契約保証金は免除されていた。

契約保証金が免除できる場合は、局契約規程第 35 条 1 項 3 号に定められており、それによれば随意契約による場合は、

「契約金額が少額であり、かつ契約の相手方が契約の履行をしないと認められる事となるおそれがないとき」

とされている。

現状では、契約金額が少額でない随意契約でも契約保証金は徴収されておらず、徴収されていない理由として以下のような説明を受けた。

徴収していない理由

- ① 契約を履行しないこととなるおそれがないため
- ② 本市が出資している外郭団体は、最も信頼できる業者であること
- ③ 委託料は履行確認後支払っており、契約不履行になっても交通局が金銭的な損害を被ることはない
- ④ 物品等の調達契約については保証会社による契約保証の制度がないため、契約保証金を現金で納付することとなり、多額の資金を調達する必要が生じ、受注者側の対応が困難であること
- ⑤ 受注者側で保証金の資金調達のための経費がかかることから、落札額が高くなるおそれがある。

＜改善を要する事項＞

1. 契約保証金を徴収していないのは、局契約規程に則った契約事務が行われていないこととなる。今後は、局契約規程を遵守するか、現実に契約保証金を徴収することが無理なのであれば、局契約規程を実情に合わせたものに改正するか、いずれかに改善すべきである。

### 3 地下鉄駅構内清掃業務の契約

#### (1) 概要

地下鉄駅清掃業務の平成 18 年度及び 19 年度入札は、指名競争入札により行われ、各駅ごとの指名業者は、7 者であった。

#### (2) 実施した監査手続き

平成 18 年度、19 年度および参考として 20 年度の清掃業務にかかる入札執行用紙を閲覧した。

#### (3) 監査の結果

入札執行用紙により入札結果を表にすると〔図表 3-4-3〕のようになる。  
(入札が 2 回行われたものなど一部を省略している)

〔図表 3-4-3〕 〔平成 18 年度 入札結果〕 (単位：千円)

予定価格	13,050	22,600	17,820	8,150	8,880	25,080	7,160	14,600	7,340	
入 札 業 者	A	15,600	25,200	19,800	9,600	15,000	27,600	9,200	16,500	<b>7,330</b>
	B	15,800	23,800	19,200	9,400	12,000	<b>25,080</b>	7,800	18,000	7,800
	C	13,100	<b>22,600</b>	<b>17,820</b>	<b>8,150</b>	9,977	27,000	7,500	16,500	8,000
	D	15,150	24,200	19,000	9,250	12,100	25,100	<b>7,160</b>	16,500	7,800
	E	14,000	24,800	19,450	9,200	18,500	26,600	8,300	16,150	8,090
	F	15,200	24,300	19,500	9,300	14,500	27,000	8,000	16,800	8,250
	G	<b>13,050</b>	24,000	19,200	9,000	<b>8,260</b>	27,000	7,500	<b>14,600</b>	7,950

指名業者数 のべ 12 者。太字 落札業者。

平成 18 年度においては、予定価格は公表されていないが、平成 16 年度から

落札後、落札価格及び予定価格を発表するようになった。前年の落札価格がほぼ翌年の予定価格となることが通例となっていたので、指名競争入札に参加する業者には、ほぼ予定価格が予測できたものと推測される。

予定価格が推測可能な入札で、落札した業者以外は推定予定価格を超過した価格で入札しており、落札した業者は、予定価格と同額か、きわめて近い価格で落札している。

推定予定価格を超える価格で入札している業者には、落札の意思があったのか疑問である。平成 19 年度においては、予定価格が公表されている。ちなみに予定価格の事前公表は、平成 14 年度から徐々に実行され、電子入札案件については、現在では、すべて予定価格が公表されている。予定価格を公表する目的は、入札手続のいっそうの透明性の確保及び、職員による不祥事の再発防止のためということである。

19 年度の入札結果は〔図表 3-4-4〕のようになっている。

〔図表 3-4-4〕 〔平成 19 年度 入札結果〕 (単位：千円)

予定価格	<b>22,600</b>	<b>19,860</b>	<b>17,820</b>	<b>8,150</b>	<b>8,260</b>	<b>25,080</b>	<b>7,160</b>	<b>14,600</b>	<b>11,448</b>	
入 札 業 者	A	22,550	19,300	17,300	8,150	8,260	24,400	7,150	14,580	11,446
	B	22,600	19,855	17,815	<b>8,090</b>	8,260	25,075	7,160	14,590	11,448
	C	<b>22,490</b>	<b>18,870</b>	<b>17,016</b>	8,150	8,260	<b>23,400</b>	7,160	14,600	11,440
	D	22,600	19,270	17,290	8,150	8,260	24,330	<b>7,128</b>	14,585	11,448
	E	22,580	19,860	17,820	8,140	無効	25,080	7,160	14,600	<b>11,338</b>
	F	22,550	無効	無効	8,140	8,260	無効	7,160	14,590	11,444
	G	22,600	19,850	17,800	8,150	<b>8,230</b>	25,000	7,160	<b>14,550</b>	11,448

指名業者数 のべ 12 者。太字 落札業者。

予定価格を公表することにより、予定価格以上の価格で入札したものは、無効となるためそれ以上の価格で入札されることはほとんどなくなった。予定価格を発表することは、落札価格を少なくとも予定価格未満に下げることの効果はあるといえよう。しかしこの入札でも見られるように、予定価格と同額で入札する業者も相次ぎ、いわゆる入札価格の高止まりを招く懸念も見受けられる。

しかも、平成 18 年と平成 19 年度の各地下鉄駅構内の清掃業務は、ひとつの駅を除きそれぞれ各駅ともまったく同じ業者が落札する結果になっている。指名業者は全体でのべ 12 者にのぼるが、各駅ごとの指名業者は 7 者で、平成 18 年平成 19 年にわたりその駅ごとの指名業者の顔ぶれは、ほとんど固定している。

非落札者は、予定価格の発表がないときは推定予定価格よりも高い価格で入札し、予定価格が発表されると、予定価格以下で入札し、前年と同じ業者が落札者となるという結果になっている。入札による自由な競争が働き、経済的な

契約が確保されるという効果は、ほとんど何うことができない。

平成 20 年度においては、この清掃業務の契約につき、指名競争入札から公募型指名競争入札の方式を採用した。

公募型指名競争とは、一定の条件を示して入札参加者を局のホームページにおいて告知して公募を行い、応募のあったものの中で資格を満たすものを指名する入札方式である。

その結果、落札率は平成 18 年度の 99.30%、平成 19 年度の 95.90%から平成 20 年度の落札率は 81.41%に低下している。

$$\text{落札率 (\%)} = \frac{\text{落札価格}}{\text{入札予定価格}} \times 100$$

(落札率とは、落札価格を入札予定価格で除し 100 を乗じた率であり、高いほど予定価格に近い価格で落札されたことを表している。)

通常の指名競争入札から、公募型指名競争入札に変更することで、公募による入札者が入札に参加するということになり、入札がいわば馴れ合い状態から、正常化した緊張関係の下に適正に行われたといえるであろう。

〔図表 3-4-5〕 (参考)〔平成 20 年度 (公募型指名競争入札)〕 (単位：千円)

予定価格	22,490	18,870	17,016	8,090	8,230	23,400	7,009	14,550	11,338
各入札業者	22,490	18,870	15,000	8,090	8,230	23,400	7,000	11,520	10,920
〃	22,490	18,868	16,320	8,090	8,230	21,840	7,009	11,580	11,387
〃	22,490	17,870	17,016	<b>5,800</b>	8,230	23,400	7,009	14,550	11,388
〃	<b>18,534</b>	18,870	17,000	8,000	8,230	<b>18,720</b>	7,009	14,550	11,388
〃	22,480	18,800	14,530	6,990	8,230	23,400	7,009	12,200	<b>9,110</b>
〃	22,490	16,800	17,016	8,090	8,200	23,400	7,009	14,550	11,388
〃	22,490	18,870	17,016	8,090	8,230	23,400	<b>6,980</b>	14,550	11,328
〃	22,490	18,870	17,016	8,090	8,230	23,400	7,009	14,550	11,388
〃	22,490	18,870	<b>13,400</b>	8,090	8,230	23,400	7,009	<b>11,550</b>	11,388
〃	22,490	<b>14,800</b>	17,016	8,090	<b>8,190</b>	19,800	7,009	14,550	11,388
〃	22,490	18,870							

太字 落札業者

<改善を要する事項>

- 平成19年10月から、予定価格1,000万円以上の工事・測量・設計の案件は指名競争入札から一般競争入札に移行した。従来の慣行に漫然と従い、通常型指名競争入札を行うことは落札業者の固定化を招きやすい。近年はインターネットによる公告や電子入札できる条件も整いつつあるので、物品契約においても指名競争入札から、公募型指名競争入札または一般競争入札に移行するよう改善を要する。

#### 4 工事の入札

##### (1) 概要

地方公営企業における契約の原則は、一般競争入札である。

全国で談合事件が相次ぐなか、京都市においても入札・契約の公平性、透明性及び競争性の向上を図るとともに、不正・不祥事の根絶に向けた入札方法の導入や情報公開の推進、不正行為に対するペナルティの強化などさまざまな取り組みを行い、平成19年6月から、工事および測量・設計契約について、「指名競争入札」からすべて「一般競争入札」とする入札・契約制度の抜本改革を実施している。

交通局では、平成19年4月から電子入札を開始し、平成19年10月から、予定価格1,000万円以上の工事および測量・設計契約の案件を「指名競争入札」から「一般競争入札」に変更している。

また、平成15年1月から、入札にかかる工事の予定価格を公表している。

##### (2) 実施した監査手続

- ① 一連の入札手続につき、交通局担当者に質問した。
- ② 地下鉄延伸にかかる金額的に重要な〔図表3-4-6〕の工事につき、入札手続が適正、公平に行われているかにつき確認した。

〔図表3-4-6〕 〔入札工事表〕 (価格単位：千円)

工事名称	入札方式	落札者	予定価格	落札価格	落札率
西大路西工区	一般競争入札	H	5,877,900	5,722,500	97.36%
二条西工区	一般競争入札	I	5,919,900	5,754,000	97.20%
西大路駅工区	一般競争入札	J	3,225,600	3,139,500	97.33%
天神川駅工区	一般競争入札	K	3,064,687	2,992,500	97.64%
天神川変電所設備	指名競争入札	L	1,073,100	1,034,250	96.38%
電車線路設備	指名競争入札	M	351,855	325,500	92.51%
軌道新設工事	指名競争入札	N	481,845	462,000	95.88%

取り上げた、7件の工事のうち、6件が95%以上の落札率であり、東西線



延伸の各工区は、それぞれ別の共同企業体が落札し、しかもすべて97%以上の高い落札率となっている。この原因について、担当者から「これは仕様書に基づき工事価格を積算すると、落札価格が予定価格に極めて近くなり、落札率が高くなっていると思われる」との説明を受けた。

### (3) 監査の結果

各工区のずい道工事のうち、天神川駅工区、西大路駅工区的设计変更工事について見ると、それぞれ4回の设计変更契約が随意契約により行われており、地公企令21条の14第1項第6号(競争入札に付することが不利と認められるとき)が、随意契約の理由となっている。

これらの设计変更工事の予定価格に対する落札率は、〔図表3-4-7〕のように当初契約の落札率に比して極めて高く(97.93%から100%)になっていた。

〔図表3-4-7〕 〔追加変更工事の落札率〕

工事名	当初工事落札率	第1回変更工事	第2回変更工事	第3回変更工事	第4回変更工事
西大路駅工区	97.31%	99.83%	99.66%	99.98%	99.97%
西大路駅出入口 (1) 建設	99.45%	97.93%			
西大路駅出入口 (2) 他建設	99.92%	99.86%	100%		

これは、设计変更時の予定価格はすでに当初契約の落札率を考慮して積算した金額であることがその理由であるとの説明を受けた。

#### ① ずい道本体工事に関連した工事について

地下鉄出入口や、換気口の建設工事は、そのずい道工事を請け負った工事業者が、随意契約により請け負っている。駅工区を請け負った工事業者と工事箇所が隣接し、工期が重複し、施行管理上、また工程管理上同業者に請け負わせるほうが、経済的であること、また工事の責任が明確になることが随意契約の依頼書に記載されており、変更契約と同様(競争入札に付することが不利と認められるとき)という理由により随意契約になっている。

#### ② ずい道本体工事に関連した工事の契約金額について

ずい道本体工事に関連した工事の契約は、特命随意契約となっているため、一般競争入札に付した場合に比べ、予定価格に近い価格で契約される可能性が高い。

一般競争入札による本体工事の落札率による契約金額と実際の契約金額

を比較すると〔図表3-4-8〕のようになっていた。

〔図表3-4-8〕 〔契約金額比較表〕 (金額単位：千円)

契約名	予定価格 (W)	契約金額 (A)	契約率	本体工事 落札率 (X)	本体工事落札率に よった場合の契約 金額 (B) (W) × (X)	差額 (A) - (B)
天神川駅出入り口 (2) 及び変電所建設工事	722,064	706,650	97.86%	97.64%	705,023	1,627
天神川駅出入り口 (1) (3) (4) 建設工事	387,230	386,400	99.78%	97.64%	378,091	8,309
西大路駅出入り口 (1) 建設工事	308,291	306,600	99.45%	97.33%	300,059	6,541
西大路駅出入り口 (2) 及び換気口建設工事	315,252	315,000	99.92%	97.33%	306,835	8,165
西大路駅出入り口 (A)(B)建設工事	1,614,155	1,596,000	98.87%	97.33%	1,571,057	24,943

本体工事の落札率に比較して、関連工事の契約率が高いことについて、以下のような説明を受けた。

関連工事をすでに発注済みの本体工事の請負業者に随意契約をする場合は、同一の業者が工事を施行するため、関連工事を個別に一般競争入札するより、経費や安全費などの間接工事費が割安となる。このような場合は関連工事の間接工事費を調整し、別個の工事とするよりも間接費が少なくなる積算方法により契約予定価格を計算しているため、契約価格がより予定価格に近似することとなる。

(当初予定価格と落札額の比率は修正されているため、契約率は100に近づくことになる。)

## 5 委託契約

### (1) 概要

交通局では多くの業務を民間委託しており、線路保存費の項目の中に10億円を超える委託料が、電路保存費の項目の中に9億円を超える委託料が支払われている。この委託契約の契約締結の方法は他の契約と同様、一般競争入札によることを原則としており、例外的に随意契約が認められる。

しかし、交通局では、駅業務や車両の保守管理点検業務、変電所等の検査点

検業務等多くの業務を外郭団体も含めた民間に委託しており、これら委託業務の多くにおいて特命随意契約による契約が行われている。地方自治法の趣旨に鑑みれば、一般競争入札によることを原則とし、随意契約が認められるのは例外的な場合である（地公企法第 21 条の 14）。しかし、委託契約とされていた契約関係書類を確認したところ、特命随意契約による契約が多数を占めていた。

そこで、契約行為の透明性が求められるなかで、交通局の行っている委託契約の現状の確認を行った。

## （２）実施した監査手続

平成 19 年度決算審査資料において、委託金額（年額・税込）が 2,000 万円を超える契約について、（社）協力会、（社）春秋会を除く 41 件についてその契約方法、取引先、入札が行われたのであればその手法と入札額、特命随意契約が行われたのであればその根拠法令等について確認を行った。

## （３）監査の結果

- ① 41 件中 36 件については特命随意契約による契約が行われていた。詳しくは 88 頁の〔図表 3-4-10〕のとおりであるが、要約すると 41 件の契約の内訳は〔図表 3-4-9〕のとおりとなっている。

〔図表 3-4-9〕 〔委託契約要約表〕

委託契約		件数	金額	比率
随意契約	外郭団体	20	2,639,065	69.8%
	その他	16	969,503	25.6%
指名競争入札		5	173,981	4.6%
合計		41	3,782,549	100.0%

以上のとおり、今回確認した委託契約 41 件のうち、外郭団体との契約が件数でいうと半数を占め、額面では外郭団体 3 者の合計で約 70%を占めている。

- ② 外郭団体との委託契約である特命随意契約の妥当性については「外郭団体」の項で詳述しているのでここでは避けるが、外郭団体との契約については全て特命随意契約であった。交通局の担当者からの説明によれば、外郭団体との契約が特命随意契約となっているのは外郭団体であれば履行が確実に見込まれること、委託業務にも「管理業務」があることから一般競争入札に馴染まないとの回答があった。

また、従来（財）振興公社の行ってきた駅業務については、現在は選定委員

会方式によって外郭団体以外の民間に委託されているが、これは契約の前に業者がプレゼンを行うものであって、価格以外の点も考慮しながら委託先を選定するものである。

この選定委員会方式は地営企令第21条の14第1項第2号からガイドライン2(4)「契約の目的をより効果的かつ効率的に達成するため、主として価格以外の要素における競争(コンペ、プロポーザル)によって契約の相手方を選定する必要があるもの」に基づき実施されたものであった。

今回の選定委員会では選定委員として5名が選出され(委員長を含む)、そのなかには、(財)振興公社の理事や監事に名を連ねる者が2名のほか交通局職員2名が含まれていた。

③ 外郭団体以外の委託契約16件についての検討

外郭団体以外の民間企業に対する委託契約について、随意契約となっている16件については以下のとおりである。

昇降機の設置メーカーであることを理由に、その管理業務を随意契約としているもの	5件
列車設備・信号設備等の管理業務で設置業者又はその関連団体に対して管理業務を委託しているもの	6件
選定委員会方式による随意契約になっているもの	2件
電子計算機構オペレーション業務の委託でライセンス情報を1社しか保持していないことから随意契約となっているもの	1件
指名競争入札を行ったところ、予定価格を下回る業者がいなかったことから最安値をつけた者との価格交渉の結果、随意契約をしたもの	1件
その他	1件

<改善を要する事項>

1. 昇降機設備保守管理業務については設置メーカーに対して特命随意契約によらねばならない理由が特に乏しいので、独立系メンテナンス業者も含めて一般競争入札によるようにされたい。

<監査意見>

1. 現在、特命随意契約で締結されている委託契約については、他の業者でも業務遂行が可能か否かについて十分検討を行い、随意契約によることは避けるようにされたい。
2. 随意契約によらねばならない場合も、選定委員会方式を用いることにより、契約の透明性を高めるようにされたい。しかし、選定委員の選任方法については細心の注意が必要で、今回行われた駅業務についても選定委員は2名のうち（財）振興公社の理事や監事、交通局職員2名が含まれている。選定委員の人選についても、民間人や、外郭団体と利害関係のない者を過半数にするなどの配慮が必要である。

件名	委託先	外郭団体	委託金額 円	予定価格	契約形態
平成19年度高速鉄道烏丸線機械設備保守管理業務委託料 修繕費	(財) 振興公社	外郭団体	35,665,544		随意契約
高速鉄道東西線機械設備保守管理業務委託	高速鉄道(株)	外郭団体	40,174,477		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 保守管理業務委託(その2)	民間企業		47,250,000		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 保守管理業務委託(その3)	民間企業		20,563,200		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 保守管理業務委託(その4)	民間企業		35,910,000		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 保守管理業務委託(その5)	民間企業		38,167,500		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 保守管理業務委託(その1)	民間企業		41,882,400		随意契約
高速鉄道 昇降機設備 監理業務委託	高速鉄道(株)	外郭団体	35,052,622		随意契約
高速鉄道 烏丸線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	33,471,774		随意契約
高速鉄道 東西線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	24,306,581		随意契約
高速鉄道 烏丸線線路 保守検査業務委託	民間企業		66,150,000		指名競争
高速鉄道 東西線線路 保守検査業務委託	民間企業		68,250,000		不落随意
平成19年度 高速鉄道 烏丸線機械設備 保守管理業務委託料	(財) 振興公社	外郭団体	199,708,146		随意契約
高速鉄道 建物保守管理業務委託	高速鉄道(株)	外郭団体	40,173,000		随意契約
高速鉄道 東西線機械設備 保守管理業務委託	高速鉄道(株)	外郭団体	427,514,423		随意契約
高速鉄道 烏丸線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	50,694,826		随意契約
高速鉄道 東西線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	39,810,306		随意契約
列車無線電話設備保守管理業務委託	民間企業		22,155,000		随意契約
有線電話設備保守管理業務委託	民間企業		25,725,000		随意契約
情報伝送路設備保守管理業務委託	民間企業		30,450,000		随意契約
I T V設備保守管理業務委託	民間企業		23,100,000		随意契約
烏丸線信号設備 保守管理業務委託	民間企業		229,950,000		随意契約
東西線信号設備 保守管理業務委託	民間企業		239,400,000		随意契約
高速鉄道 烏丸線電力設備 定期検査業務委託	地下鉄整備(株)	外郭団体	124,521,600		随意契約
高速鉄道 東西線電力設備 定期検査業務委託	地下鉄整備(株)	外郭団体	116,970,000		随意契約
10系車両全般検査、重要部検査	地下鉄整備(株)	外郭団体	200,550,000		随意契約
50系車両全般検査、重要部検査	地下鉄整備(株)	外郭団体	171,675,000		随意契約
10系車両清掃及び消毒業務	地下鉄整備(株)	外郭団体	32,832,448		随意契約
50系車両清掃及び消毒業務	地下鉄整備(株)	外郭団体	22,805,454		随意契約
地下鉄駅構内清掃業務(北山駅～丸太町駅)	民間企業		23,614,500		指名競争
地下鉄駅構内清掃業務(醍醐駅～東野駅)	民間企業		22,686,300		指名競争
烏丸線駅業務	(財) 振興公社	外郭団体	407,628,497		随意契約
東西線駅業務	(財) 振興公社	外郭団体	394,324,540		随意契約
烏丸線駅業務(民間委託)	民間企業		46,187,586		随意契約
東西線駅業務(民間委託)	民間企業		36,200,848		随意契約
高速鉄道 烏丸線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	149,915,106		随意契約
高速鉄道 東西線電気設備 保守管理業務委託料(平成19年度)	(財) 振興公社	外郭団体	91,270,947		随意契約
高速鉄道 東西線電線路設備 工事監理業務委託(二条～天神川間)そ	民間企業		36,540,000		指名競争
高速鉄道 東西線天神川延伸機械設備 工事監理業務委託(その1)	民間企業		24,990,000		指名競争
電子計算機構成オペレーション業務	民間企業		27,162,324		随意契約
料金精算業務	民間企業		37,149,000		随意契約
			3,782,548,949		

## 6 外郭団体との委託契約

(1) 概 要

平成 19 年度京都市高速鉄道事業特別会計決算書によれば、経費として計上された委託料は、3,510,114,718 円となっている。

その中でも、契約形態が特命随意契約で金額的にも全体の 75.10%と多額の割合を占めている外郭団体との委託契約をここで取り上げる。

〔図表 3-4-1 1〕 〔外郭団体との業務委託契約内容〕 (単位：千円)

外郭団体名	件名	委託料
地下鉄整備 (株)	烏丸線車両清掃消毒	31,269
〃	烏丸線車両整備	18,224
〃	烏丸線全般重要部検査	191,000
〃	東西線車両清掃消毒	21,719
〃	東西線車両整備	7,835
〃	東西線全般重要部検査	163,500
〃	烏丸線電力設備定期検査	118,592
〃	東西線電力設備定期検査	111,400
〃	その他 4 件	27,115
計		<b>690,654</b>
高速鉄道 (株)	東西線機械設備保守管理	447,989
〃	建物保守管理	56,616
〃	昇降機設備等管理	33,620
計		<b>538,225</b>
(財) 振興公社	駅職員業務	763,765
〃	電気設備保守管理	391,006
〃	機械設備保守管理	224,165
〃	運輸収入搬送業務	10,972
〃	その他 1 件	5,318
計		<b>1,395,226</b>
合 計		<b>2,624,105</b>

上表のとおり、地下鉄整備 (株) には、車両・電気室・電車線路の整備を、高速鉄道 (株) には、機械や建物等の保守管理を、(財) 振興公社には電気設備等の保守管理と運輸収入金の搬送を委託している。

(2) 実施した監査手続き

各外郭団体の担当者から、受託している業務につき説明を受けるとともに、それぞれの委託契約書及び、財務課長宛の随意契約についての依頼書を、監査した。

### (3) 監査の結果

それぞれの一例を取りあげると随意契約の理由は次のように記載されていた。

#### <地下鉄整備（株）>

- ・ 業務内容 烏丸線車両全般検査重要部検査

##### 随意契約の理由

本業務は、京都市高速鉄道安全管理規程及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令ならびに京都市高速鉄道車両技術基準等の法令に基づいて、車両の安全確保のために最新の注意を払い入念、丁寧に履行されねばならない。

車両の各装置単体の点検整備及び検査のみならず、その各装置が車両に組合された状態において装置間の整合性も考慮した機能確認が最重要であるため、車両全般にわたる知識及び能力が必要不可欠となる。京都地下鉄整備株式会社は、長年にわたり本業務に携わり安全確保において実績を残しており、各装置の点検整備及び検査業務を個別に一つ一つの業務を行うものは他にも存在するが、車輛に組成された各装置を一元的に管理するものは京都地下鉄整備株式会社に限られるため。

#### <高速鉄道（株）>

- ・ 業務内容 東西線機械設備保守管理業務

##### 随意契約の理由

本件は高速鉄道東西線の駅や隧道内、鉄道関連建物の機械設備を常に最良の状態に維持するため、点検、保守、修繕及び関連業務を行うものである。本業務の遂行にあたっては、高速鉄道運送事業の安全の徹底を図りながら行うことが不可欠であり、京都高速鉄道株式会社は、駅施設等の構造、機能及び関連法規等の精通し、緊急対応の体制が整備されるとともに、鉄道に対する安全対策等のマネジメントができる唯一の業者である。

機械設備それぞれの管理業務を行うものは他にも存在するが、上記業者は、鉄道に対する安全対策等のマネジメントを含めて履行できる唯一の業者であるため。

#### <（財）振興公社>



・ 業務内容 烏丸線機械設備保守管理業務

随意契約の理由

本業務は、鉄道営業に不可欠な空調換気衛生設備、消火防災設備の点検及び保守および修繕を主に営業中に行うものである。これらの設備には相互に関連して稼動するものや、他の設備や施設と信号を受け渡しているものも含まれる。本業務の履行にあたり、鉄道営業に影響を与えることなく円滑に業務を遂行するためには、点検対象の設備だけでなく、京都市交通局の鉄道全般にわたる技術的知識を有するとともに、駅職員と連携し、作業者を指揮監督できることが必要不可欠である。

京都市交通事業振興公社は、技術職の派遣職員およびOBを有しており、点検、保守、修繕及びそれらを指揮監督を一括してできる唯一の団体である。

高速鉄道事業の最も大切にすべき目標は「安全な輸送」であり、そのためには上記のような、車両・線路・電気設備・建物等の保守管理業務を迅速かつ安全に行うことは絶対に必要である。そのため経験実績を積んだ外郭団体に業務を委託することには一定の理解ができる。

しかし、上記委託契約に当たり随意契約を選択した理由は、地公企令第21条の14第1項第4号の、「契約の性質が競争入札に適しないものをするとき」に該当するとは考えられない。

現に、地下鉄整備（株）及び高速鉄道（株）は、上記のとおり随意契約の理由書に「ほかにもこのような業務をすることのできる業者は存在する」としている。

一括して仕事を請け負い、また適切なメンテナンス業者に再委託するマネジメント業務をこれら外郭団体が請け負い処理できることが、契約により外郭団体と契約した理由のひとつである。

しかし、業務を委託するのに利益が生じている外郭団体もあることから、それら団体を介することなく、人件費の問題もあることであろうが、マネジメント業務を交通局が直接実行することにより、より経済的に保守管理業務等が行われうる場合もあると考えられる。

また、これら外郭団体は、随意契約で受託した保守管理業務を、他の業者に再委託している。

再委託の際、高速鉄道（株）は、定期点検契約の金額にして約90%を指名競争入札・一般競争入札という入札手続により落札者と契約している。一方、地下鉄整備（株）及び（財）振興公社は、再委託にあたり入札手続を採用することなく、随意契約により契約を行っている。これらは一般の営利法人や財団法人であり、地公企法や地方自治法の契約条項が及ぶところではないが、実質的には自治体の予算を執行していることと変わりなく、当然、経済的・効率的に受託料は運用されねばならない。

入札制度の改革により、市が契約制度の透明化を目指していても、交通局が外郭団体と随意契約を締結し、その外郭団体が随意契約により、また他社と契約を締結しているのである。これでは、入札制度の長所を生かすことができず、結果的に、入札制度改革の趣旨に合致しない契約制度を招来している。

また、このことによる非経済性については、「外郭団体」の項で明らかにしている。

＜京都市交通局工事の請負いこれにかかる随意契約ガイドライン＞より抜粋  
随意契約を行うことができる場合の基準

1. その性質又は目的が競争入札に適しない契約をするとき

(1) 特定の1者しか履行できないもの

(エ) 既設の施設、設備等と密接不可分の関係にあり、同一施工者でないと既設の設備等の使用に著しい支障が生じるおそれのある工事

・運用上の留意点

密接不可分であること及び著しい支障について客観的かつ具体的に証明されること。

2. 競争入札に付することが不利と認められるとき及び著しく有利な価格で契約を締結できる見込みのある契約をするとき

(2) 他の発注者により現に施工中の工事箇所と隣接する箇所、又は交錯する箇所において工事を施行する場合において、当該施工中の者と契約することが著しく有利となることが明らかなもの

・運用上の留意点

他の発注者の依頼内容及び施行が不可分でないことを確認すること。

○運用上の注意等

1. 特定の者との随意契約を行う場合であっても、適正な価格の範囲内で、可能な限り低廉な価格で契約を締結するよう、コストについて積算を行うとともに詳細な見積書を提出させ、積算と突合して見積書の内容を精査し、また見積書の再提出を行うなど価格交渉を行うこと。

＜京都市交通局物品等の調達にかかる随意契約ガイドライン＞より一部抜粋  
その性質または目的が競争入札に適しない契約をするとき

(1) 特定の1者しか履行できないもの

イ 特定の1者でなければ提供できない役務にかかる契約

・運用上の留意点

・他の者では履行し得ない役務の提供であることについて同業他社に確認するなど客観的に確認すること

・実績のあるものが他にないこと又は実績が豊富であることのみをもって特定の

1者でなければ履行できない理由にはならないこと。契約の確実な履行には実績のあることが望ましい場合は実績要件を入札参加条件として競争入札に付すこと。

<改善を要する事項>

1. 外郭団体との契約は、随意契約を締結することができる場合には該当しない。

「京都市交通局物品調達に係る随意契約ガイドライン」においても、「実績のあるものが他にないことまたは実績が豊富であることのみをもって特定の1者でなければ履行できない理由にはならないこと。契約の確実な履行には実績のあることが望ましい場合には、実績要件を入札参加条件として競争入札に付すこと」となっている。

また外郭団体が再委託契約を行う場合も、公金の支出という認識を持ち、特命随意契約によることなく、できる限り入札を実行し、透明性、経済性のある契約をすべきである。

## 7 収入金搬送業務及びつり銭資金、廃券搬送業務に関して

### (1) 概要

地下鉄各駅では乗車券の販売やカード乗車券の販売等が行われており、その現金収入の回収及び搬送業務は安全かつ確実に実施されなければならない重要な業務である。また、各駅で必要となるつり銭資金や乗車券の廃券回収も同様に重要であり、これらの業務は機密保持の観点を重視し従来から交通局OB職員で構成された(財)振興公社に随意契約されている。

平成

1		9
年度における収入金搬送業務の年間受託金額は烏丸線が		
6	1	0
万円、東西線は		
4	8	7
万円であった。また、つり銭資金搬送業務の年間受託金額は烏丸線と東西線あ		
わせて57万円、廃券搬送業務の年間受託金額は烏丸線と東西線あわせて146万円		
であった。		

### (2) 実施した監査手続

業務委託契約書及び収入金等の搬送業務実地調査を行い、当該搬送業務の適正性を監査した。

### (3) 監査の結果

収入金搬送業務委託仕様書によると、烏丸線、東西線それぞれ特定の駅を所定の時間内に回収することとされている。しかしながら実際の搬送業務は、(財)振興公社職員が1台の現金輸送車で両線の各駅を順次回収しており、そのルートは仕様書とは異なり烏丸線と東西線とが混在した搬送ルートとなっている。また、回収ルート内につり銭搬送業務及び廃券搬送業務のための回収駅があった。

つり銭資金搬送業務委託は、烏丸線、東西線それぞれ特定の駅を毎週交通局が指示する日の一定時間に搬入すること、また、廃券搬送業務委託は、烏丸線、東西線それぞれ特定の駅を週一回搬送することとされている。

このように収入金搬送、つり銭資金搬送、廃券搬送はそれぞれ烏丸線及び東西線あわせて6件の個別の業務委託契約となっているが、その実態は一体化した業務となっている。

収入金搬送業務の担当職員には貴重品運搬警備2級保持者が含まれており、収入金等の搬送業務終了後は、地下鉄事業用地管理その他の一般業務に従事している。

収入金搬送業務上の危機管理対策として、輸送車には現金輸送車としての装備が施されている。搬送業務職員は「貴重品運搬警備業務の手引き」をもとに年  
2 回  
研修を行っているが、搬送中の災害盗難等に対する損害保険は未加入である。

<改善を要する事項>

1. 地下鉄各駅からの現金を特定の駅に集約しているが、現状の搬送方法では安全管理上に問題があるので見直すべきである。
2. 収入金搬送業務、つり銭搬送業務、廃券搬送業務は、次回の契約改定時には、実態にあわせて一つの契約として見直すべきである。
3. 収入金搬送業務の災害盗難に備えた損害保険に加入すべきである。

<監査意見>

1. 現金搬送業務に関しては、関西の有力私鉄の一部は外部の専門業者に委託している。交通局も外部業者の入札を含めた更なる安全対策を講じるべきである。

## V 内部統制組織

### 1 内部統制と会計システム

内部統制とは、組織の業務の適正を確保するために組織体が自ら整備する業務の仕組のことである。会社法、金融商品取引法等の法令が整備されるとともに、企業会計審議会・内部統制部会から「財務報告に係る内部統制の評価及び基準」が発表されている。

この基準において「内部統制とは、基本的に、業務の有効性・効率性、財務報告の信頼性、事業活動に関わる法令等の遵守並びに資産の保全の4つの目的が達成されているとの合理的な保証を得るために、業務に組み込まれ、組織内のすべての者によって遂行されるプロセスをいい、統制環境、リスクの評価と対応、統制活動、情報と伝達、モニタリング（監視活動）及びIT（情報技術）への対応の6つの基本的要素から構成される。」と定義されている。

内部統制の整備と監査については、上場企業や大会社についてのみ法令によって強制されるものであるが、同様の業務を行う公営企業に対しても内部統制の整備は必要なものであると考えられる。

この観点から、主として、「会計報告の信頼性」について、内部統制の有効性を評価した。

### 2 出納業務

#### (1) 概要

公営企業においても、民間企業において行われている複式簿記原理に基づいた会計処理と、P/L及びB/S等の決算書の作成と開示が求められている。また、決算書の作成や開示のためだけではなく、効率的で有効な組織運営のために、管理会計の視点が求められている。さらに、民間の上場企業等に対しては、内部統制の整備と適切な運用が会社法等の法律で義務付けられているが、今後、それは公営企業にも当然求められるものと考えられる。具体的には、決算書の適正性、コンプライアンス、効率的な業務運営、資産の保全などを目的とした業務の仕組みづくりと運用である。管理部門の中核である財務部門の業務、中でも出納業務を中心に、上記の観点から監査を実施した。

#### (2) 実施した監査手続

平成19年度および平成18年度の収納伝票、支払伝票、振替伝票、収入調定書、支払決定書、各科目の内訳簿、整理簿等の帳簿の現物を実査し、処理方法、処理科目の妥当性等を検証した。また、交通局の財務課出納担当者、主計担当者、カード乗車券の精算担当者、(社)協力会の関連事業部乗車券担当者等に対する質問により、出納業務の信頼性を確認した。

### (3) 監査の結果

#### ① 収納

収入金額及び処理科目の正当性、正確性の確認については、その収納の時に、「調定」という確認行為が行われるのが原則である。しかし、現在の交通事業においては、各交通事業者において発売している共通乗車券カード(交通局の場合は「都カード」)については、購入者は、他の交通機関の乗車時にもこのカードを利用しており、また、他の交通事業者において発売された共通カードも市地下鉄、市バスで利用されている。

結局、運賃収入の認識は、各交通事業者において販売された共通カードの乗車実績による精算ということになり、現金収納は、直接には運賃収入と連動しない。

また、「都カード」及び市バス、市地下鉄で利用できる「京カード」、他社との企画カードなども含め、カード乗車券の売上金については、(社)協力会、(社)春秋会等の関連団体等に販売を委託している。これらの委託先でのカード乗車券売上については、販売時には交通局に対して、販売金額等の報告があるのみである。

(社)春秋会とは、売り切りの契約であり、カード乗車券の納品のつど代金の回収を行っている。

一方、(社)協力会に対しては一定量のカード在庫を交通局が無償で預託している。販売により減少したカード数量に相当するカード乗車券を交通局に発注し、納品されたカード代金から手数料を控除して交通局に支払っている。これらのことに関し、無償で預託されているカード乗車券が貯蔵品として評価されていないこと、及び実際に販売した数量相当分全額の発注を行っていないため、無償預託カードの減少分だけ交通局の資金が(社)協力会に滞留していること等が平成17年度のバス事業に対する包括外部監査において指摘を受けている。

現在、公営企業会計においても発生主義の考え方が導入され、実際に現金が収納されるときにのみ調定が行われるのではなく、収納すべき金額が確定したときに収納調定が行われている。つまり、収納金については、関連団体等に対する未収金計上時に調定が行われている。この場合、収納金額の内容については、実際の乗車実績に応じて、スルッとKANSAI事務センター等の共同精

算組織によって交通事業者ごとの改札機通過記録による運輸実績が精算されるまで、収益として認識することができない。そのため、未収金の相手科目は「運賃収入」ではなく「仮受金」として処理している。

結果として、未収調定時には、販売委託先の関連団体等から何日か後に現金が入金されるという事実しか確認することができない。

## ② 仮受金・未収金処理

総勘定元帳及び内訳簿は、コンピュータシステム(交通局会計システム)を利用して、各科目を、「款」、「項」、「目」、「節」に細分して作成されている。

「目」としての仮受金は、「節」として「旅客運賃仮受金」、「その他仮受金」、「近鉄運賃仮受金」、「プリペイドカード仮受金」、「京阪運賃仮受金」、「都カード仮受金」、「企画券仮受金」に区分されている。

しかし、内訳簿は、相手科目を表示するようには設定されていないため、仮受金が精算されたときに、いくらが運賃収入、いくらが他社局への返金、いくらが手数料として相殺されたものであるか等の内容は、内訳簿だけでは確認することはできない。

また、同一日に起票する振替伝票であれば、上記の仮受金の「節」が異なるものであっても、同一の伝票に起票し、伝票内の各行の内容にかかわらず、単一の「摘要」で済ませているために、内訳簿にはすべて同じ摘要が表示され、取引の内容がわからない。

現在及び将来において、関西地区で乗客が利用する乗車券はスルッとKANSAI事務センターが管理する各交通事業者の共通カードが一般的である。また、JRなどが発行するICカードについても、各交通事業者間での共用が可能となり、さらにクレジットカード機能付きのポストペイカードの利用も始まっている。したがって、交通局及び関連団体等で販売された乗車券カード類(都カード・企画カード等)の売上金も、いわば各社共有の、乗客からの前受金としての性格を有することになり、収納額は収益として計上できる金額が未確定であるという理由で仮受金処理されている。

また、未収金に計上される金額は、委託先が販売した金額の全額ではなく、交通局より委託先に支払われるべき「乗車券発売手数料」(都カード、京カードについては販売金額の4.5%、その他企画カードについては5%)を差引いた金額である。しかし、スルッとKANSAI事務センター、バス事業部等との精算の基礎になる金額は、上記「乗車券発売手数料」を含む購入金額の全体である。そこで、運賃収入の精算処理を行うときに、その期間分の各関連団体等に支払うべき「乗車券発売手数料」の金額について、仮受金を増加させたうえで運賃収入への振り替えを行っている。



〔仕訳例〕

関連団体等からの報告時

2/3 (未収金) ○○ / (仮受金) ○○

関連団体等からの入金時

2/10 (現金預金) ○○ / (未収金) ○○

精算時

3/10 (乗車券販売手数料) ○○ / (仮受金) ○○

(仮受金) ○○ / (運賃収入) ○○

(仮受金) ○○ / (手数料収入) ○○

一定期間分をまとめて精算することや、バス事業部との精算等があり、仕訳からだけでは、仮受金の計上内容ごとに確認して消しこんでいくことは難しい。

### ③ 仮払金処理

給与等の支給時には、給与、手当等、複数の支給項目と、現金預金、預り金等、複数の支給控除項目が対応するため、支給額は人件費仮払金勘定を経由して計上される。人件費仮払金勘定に計上されたものが、直ちに各支給項目に分解されて仕訳が行われれば、人件費仮払金勘定の貸借金額は一致し残高はなくなるが、(財)振興公社に派遣されている職員の給与等についても人件費仮払金で処理され、(財)振興公社よりの入金時まで処理されていない。結果として、交通局の帳簿では、派遣職員の人件費が給与・手当などの人件費関連科目で処理されることはない。(財)振興公社からの人件費仮払金分の入金は、給与については翌月、手当については、内容ごとに、3 ヶ月ごと、6 ヶ月ごとなど、一定の期間ごとに入金処理されている。

### ④ 一時借入金

流動負債である一時借入金は、言葉どおり資金の一時借り入れであり、本来は期末には解消されているべきものである。

地方公営企業法第 29 条第 2 項

前項の規定による借入金(一時借入金)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借り換えることができる。

同条第 3 項

前項但書の規定により借り替えた借入金は一年以内に償還しなければならない。但し、借入金をもってこれを償還するようなことはしてはならない。

しかし、実際には平成 19 年度末においても 244 億円の残高がある。その原

因は、利益に減価償却費(資金流出を伴わない費用)を加算しても 54 億円という経常資金収支の不足である。さらに企業債の償還など、資本的収支の財源不足も 34 億円に達しており、総額 80 億円程度の資金が不足する。これに対し、市からの補助金、健全化出資、資本費負担緩和分企業債の起債などで年間資金は確保しているが、期中の資金繰りは一時借入金に頼らざるを得ないのが現実である。市バス事業、京都市、上下水道局、交通局厚生会、などから短期の余剰資金を借り入れているが、銀行からの短期資金も利用している。

これらの利息は、近年の低金利で企業債よりも低利で調達しているが、平成 19 年度の一時的借入金利息は 2 億 6,500 万円と、前年度に比べて 10%以上増加している。一時借入金の期末残高は 2 年度連続して減少しているにもかかわらず、一時借入金利息が増加している原因は、期中での平均借入額の増加によるものと考えられる。今後の短期金利情勢によっては急激な負担増となることも考えられ、また、金融機関の事情により、資金調達自体が難しくなることも考えられる。

実質的には資本費負担緩和分企業債によって、長期の借り入れに転換していくことが認められているが、これも資本費負担の緩和(利払い負担の緩和)に限定して認められているものであり、期中において、安定的な資金繰りを行っているとはいえない。

#### <改善を要する事項>

1. 次の事項は、必ずしも国の示す基準などに明示されておらず、他の規程にも形式的には抵触するものではないが、基準等の制定趣旨、会計業務の目的等に照らして改善すべきである。
  - i. 日々の記帳については、正規の簿記の原則に従って、検証性に留意し、監査可能性を確保する。
  - ii. 関連団体等による運賃の売上金額全体をいったん交通局に収納し、乗車券販売手数料は別途支払うなど、収納、支払のそれぞれに分離して調定及び決定を行う。(総額主義の原則)
  - iii. 仮払金、仮受金等の仮勘定を利用する場合には、後日精算される内容に応じて仕訳を区分し、それぞれの仕訳に内容が特定できる摘要を記載する。(明瞭性の原則)
  - iv. 月次決算を行い、各月末において、仮勘定の内容、各債権・債務の債権者・債務者ごとの残高の把握と管理を行う。(明瞭性の原則)
  - v. iv. を実行するために、振替伝票で計上する債権・債務については、債権・債務者ごとに仕訳を行うとともに、債権・債務者ごとの取引を抽出した内訳補助簿を作成し、債権・債務の残高を常時管理する。

vi. (財)振興公社への派遣職員の人件費は、(財)振興公社から委託費に上乗せて交通局に請求されており、帳簿処理上、人件費が委託費に振り替えられていることになる。交通局の負担する人件費は、帳簿上も人件費として処理した上で(財)振興公社に振り替える。(明瞭性の原則)

vii. (財)振興公社に対する債権が確定しているものは、未収金に振り替える。(明瞭性の原則)

viii. 一時借入金に依存した資金繰りは、金融情勢等の変化により、支払資金の調達に支障をきたすことも考えられる。一般会計から長期借入金を調達するなど、更なる市からの出資を検討する。

#### <監査意見>

##### 1. 帳簿組織

帳簿監査において、B/Sに計上されている各勘定科目の内訳について内訳簿を確認したが、交通局の会計システムでは相手科目が確認できない。伝票段階においては、複式簿記の原理にしたがって相手科目と対応した仕訳を行っているにもかかわらず、総勘定元帳は各科目の日ごとの増減と残高のみを表示し、内訳簿も相手科目ではなく複数の仕訳に共通の摘要と伝票番号のみが表示されている。

債権者・債務者名も伝票には概ね表示されているが、内訳簿には表示されていないものや、相手先が京都市長となっているなど、大まか過ぎて帳簿上の区分としては不適当なものもある。債権者・債務者、取引の内容ごとに補助簿が作成できるように仕訳の行を改めて起票することや、摘要、相手先の区分けを適切に行えば、管理会計上も十分利用できる帳簿が作成できるものと考えられる。

相手科目にかかわらず、各科目の日々の増減のみを抽出して日計表を作成し、そこから試算表や元帳を作成する方法で帳簿が印刷され保存されているが、「個々の仕訳ごとにそのすべての内容を元帳に転記する」という意味での本来の正規の簿記による記帳ではない。現在は、コンピュータシステムによって日々のデータが入力されており、その仕訳データから詳細な内容を記載した帳簿を作成することは容易である。実際、民間企業向けの会計パッケージでは、正規の簿記のルールに従った帳簿を画面確認し、印刷するインターフェイスは当然に備えている。決算時における各科目の残高の内訳、内容が直ちに説明できないという現状は早急に改善すべきである。

##### 2. 会計処理

日々の記帳の目的は、取引記録を作成し、その記録(帳簿)から決算書を作成することである。しかし、記帳を経営管理上の道具であると捉えれば、日々、事業上の債権・債務の増減内容等を把握し、経営管理に資することもその目的であ

るといえる。

現在の交通事業においては、カード乗車券や企画カードによる乗客の増加もあり、自動改札機の通過実績による他の交通事業者との精算が運賃収入の認識に欠かせないものとなっている。現金、収納そのものは他の交通事業者と共同で行う前売切符の販売事業とでも言えるものであり、乗客の交通局での利用が計測され精算されるまでは、現金そのものは単に各交通事業者共有の前受金であると認識すべきものである。

さらに、支払いについても、経費は日々発生しており、実際の支払日との間に期間の差がある。つまり、収納調定、支払決定などでは、実際の取引を確認し、管理することは難しくなっている。それにもかかわらず、収納調定や支払決定で実際の取引が確認できた時代と同じように、収納伝票や支払伝票による出納事務が行われ、本来、管理上は最も重要であると考えられる「その収納・支払いの元となる債権・債務の収納後・支払後の残高」が確認されないまま出納業務が行われている。

さらに、滞留している債権・債務については、その異動があった時ではなく、月末等の定期的な確認がなされなければ、違算や滞留があることにも気付かないことになる。市バス事業との按分もあり、乗車券販売委託先からの手数料請求額と市地下鉄事業での計上額が異なり、さらにそれが相手科目を仮受金として行われるなど、会計システムで作成される帳簿記録からは取引の全体を確認することができず、民間企業のような帳簿監査は不可能となっている。

今後は、経営管理や監査に対応しにくい帳簿のシステムを改め、正規の簿記の原則に従った会計処理に改めるべきである。

### 3 その他の業務

#### (1) 概要

内部統制とは、決算書の適正性、コンプライアンス、効率的な業務運営、資産の保全などを目的とした業務の仕組みづくりと運用である。公会計においては、予算に基づいた適切な歳入（収入）と歳出（支出）の管理に重点を置いた収納調定、支払決定の仕組みが確立している。しかし、市地下鉄事業は、原則として、独立採算事業であり、税収とは異なり、必ずしも予算に基づいた収入があるとは限らない事業である。当然、支出についても収益の範囲内にコストを抑えて利益を出さなければならないから、必要に応じて支出も増減することになる。

さらに、収益や費用は、発生主義、実現主義の原則によって、実際の現預金の増減とは異なるタイミングで発生し、実現するものである。

## (2) 実施した監査手続

交通局会計システムのシステム仕様書を資料監査し、その運用に関する業務の実査を行った。内部統制の観点から見た会計システム及びそれを利用した業務システムの有効性・効率性、公正妥当な会計慣行への準拠性等を確認した。

## (3) 監査の結果

交通局の会計システムは、収納や支出を確認し、予算どおり執行されていることを確認するという行政システムの業務を踏襲しているに過ぎない。そのために、資産・負債の残高管理は、その業務を行う発生部署において行うことが前提となっており、交通局財務部は管理機能を発揮できていない。現に、仮払金の残高の誤りは、決算を経ても財務課において発見されておらず、決算書の適正性を確保するための統制機能が欠落しているといわざるを得ない。また、組織間のコミュニケーションが適切であれば、各担当課から出納担当等に対して適切な連絡があり、逆に各担当課から残高の不明点について確認があり、随時間違いが発見され、訂正がなされるはずであるが、それもなされていない。さらに、日常的モニタリング（※1.）が適切に行われていれば、決算書作成までのいずれかの時点で間違いが訂正されているはずである。

情報と伝達、統制活動、モニタリング等、すべての点で内部統制に不備があると思われる。

業務プロセス上の問題点を内部統制の目的と要素に分解した「内部統制確認シート」〔図表3-5-1〕を提示する。

交通局の経理組織を経営に活用するためには、＜改善を要する事項＞にすべきであるが、その前に担当職員の企業会計知識の涵養も必要であるので、敢えて＜監査意見＞としたが、一日も早い活用が望まれる。

### ＜監査意見＞

1. 形式的に法令、基準に適合することだけでなく、実質的な会計業務の目的を考慮し、複式簿記原理に基づく記帳を行い、債務者・債権者別の補助簿を作成し、債権・債務の管理を行うべきである。（会計システムの改善、または表計算ソフト等の利用）
2. 内部統制の整備のため、「内部統制確認シート」を早急に活用すべきである。

※1. 日常的モニタリング 通常の業務に組み込まれる形で、内部統制の有効性を継続的に検討・評価すること。

〔図表3-5-1〕 〔内部統制確認シート〕

内部統制確認シート (業務プロセス名 : 決算書作成プロセス)				
平成19年度決算において計上された流動資産・流動負債を精査したところ上記のような不適切な表示があった。これらの原因として下記のような内部統制の不備があるものと推量することができる。				
内部統制の要素	内部統制の目的			
	適正な財務諸表の作成	業務の効率性	コンプライアンス	資産の保全
統制環境	決算書作成に関する方針・目標が明確でない。決算書の各科目残高の正当性・妥当性について評価する仕組みがない。	決算残高の科目及び金額の正当性・正確性を確保するために、各担当が行うべき業務が明確でなく、効率的な業務分担が行われていない。	各担当の行うべき方針、目標が明確に文書化されていない。	内部統制、財務課の業務プロセスに、資産の保全(債権の確認と回収)の役割が明確にされていない。
リスクへの対応	決算書の各科目残高の正当性・妥当性について、不正・誤謬により、不適切な残高となるリスクを評価していない。	業務が効率的に行われていないなど、業務一般に関するリスク評価、改善などの仕組みがない。	決算書の各科目残高の正当性・妥当性について、地方公営企業法等の法令、会計慣行等に反するリスクを評価していない。	資産が適切に保全されず、債権が回収不能となり、あるいは資産性がないものをB/Sに表示するリスクを評価していない。
情報と伝達	日常業務及び決算書の作成時点において、各科目の残高に責任を持つ部署と、出納、主計担当等、決算書作成に責任を持つ部署とのコミュニケーションが不十分なために、間違った残高で決算書が作成されている。	業務が縦割りで行われているため、情報が共有されていない。決算残高の内訳を出納担当に確認しても、担当課に確認しない限り、共有する内訳内容をただちに確認できる資料がない。	規程等は、法、条例、規則、通達等、多岐にわたるが、日々の業務は慣例によって行われており、慣例を守る限り、規範に反しないという考え方で行われている。遵守すべき規範等の周知が徹底していない。	資金繰りの基本書類である資金予定表の情報共有し検討する仕組みが明確でない。各予算担当課等への執行時期変更の依頼等、資金繰り改善のための情報共有に関する実施記録がない。
モニタリング	収納、支出、振替の伝票のみが出納、主計等の担当者に回覧され押印されているが、その科目の残高が確認されていないため、残高の間違いが発見できない。	収納、支出、振替の伝票が出納、主計等の担当者に回覧され押印されているが、原始記録等で残高の妥当性等を確認しない回覧、押印に意味はない。多数者への伝票回付、押印は非効率である。	他部署の専決事項については、形式的な伝票回付のみがなされており、コンプライアンス(法令等の遵守)の観点からのモニタリングは行われていない。	資金繰りの基本書類である資金予定表に、閲覧者、評価者、変更履歴の記載がない。

統制活動	伝票以外の各種の集計表等は個人管理になっており、作成責任者、作成日付等が記載されていない。適切な内部牽制制度であるとは言えない。	伝票以外の各種の集計表等は個人管理になっており、作成責任者、作成日付等が記載されていないので、取引内容を効率的に検証できない。	伝票以外の各種の集計表等は個人管理になっており、作成責任者、作成日付等が記載されていない。また、書類間の参照番号の記載もない。	伝票以外の各種の集計表等は個人管理になっており、作成責任者、作成日付等が記載されていない。また帳簿残高の内容検証も行っていない。
IT への対応	会計システムにおいて、元帳、内訳簿に相手科目の表示がなく、決算残高の内容を帳簿から確認できない。	会計システムにおいて、仕訳データから作成できるはずの管理帳票が作成されていない。	帳簿実査では、相手科目や、仕訳ごとの摘要がない帳簿が作成されており、監査に適さない。	会計システムにおいて、元帳、内訳簿に相手科目の表示がなく、資産管理上も帳簿として利用できない。

## VI 東西線延伸工事

本件は既に完了した工事の監査であるので、この監査結果を即翌年度に活用できるものではないが、今後の地下鉄工事のみならず、市の諸発注業務・工事に活かしていくことが本件監査の目的である。

### 1 概要

#### (1) はじめに

平成 13 年度より総事業費予算 745 億円で、平成 19 年度の開業を目指して進められてきた「地下鉄東西線 二条～天神川（計画当初の暫定名称）延伸工事」は、当初の予定より 2 ヶ月早く、平成 20 年 1 月 16 日に開通した。

議会ですたびたび論議された地下鉄工事に関する答弁の中で、市長は「工程管理を密にし、工期短縮、交通局関係者の努力等によって経費を削減した。そのことを原因として、当初予算より 220 億円の経費削減ができた。」（平成 20 年 5 月、門川市長談）と述べられたが、結果的に 355 億円の減額となった。

すなわち、事業費は当初予算 745 億円に対して、市長の答弁時点では約 30% 削減の 525 億円の見込みになっていたが、最終的に精算執行額は当初予算をはるかに下回る 48% 削減の 390 億円でおさまった。

約 5 年間の工事期間で如何にして 48% もの工事費削減ができたのか、また、工事が妥当な計画の基に適切な事務手続を経て無駄なく終わられたのかを検証した。

なお、工事は既に竣工し、開通しているので、地下鉄走行部分は実査できなかったが、西大路駅工区、天神川駅工区、変電所設備、各駅舎出入口等については、関係者立会いの下に実査することができた。

監査対象区間は、平成 9 年 10 月に開通した東西線二条駅から約 2.4km 西へ延

伸した太秦天神川駅までの区間であり、工事は JR 山陰本線と交差する二条駅を起点に、御池通の地下を西方向に進んで太秦天神川駅までとした。

〔図表 3-6-1〕



市ホームページより <<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/000008995.html>>

が延伸区間



(2) 延伸事業概要

① 事業計画

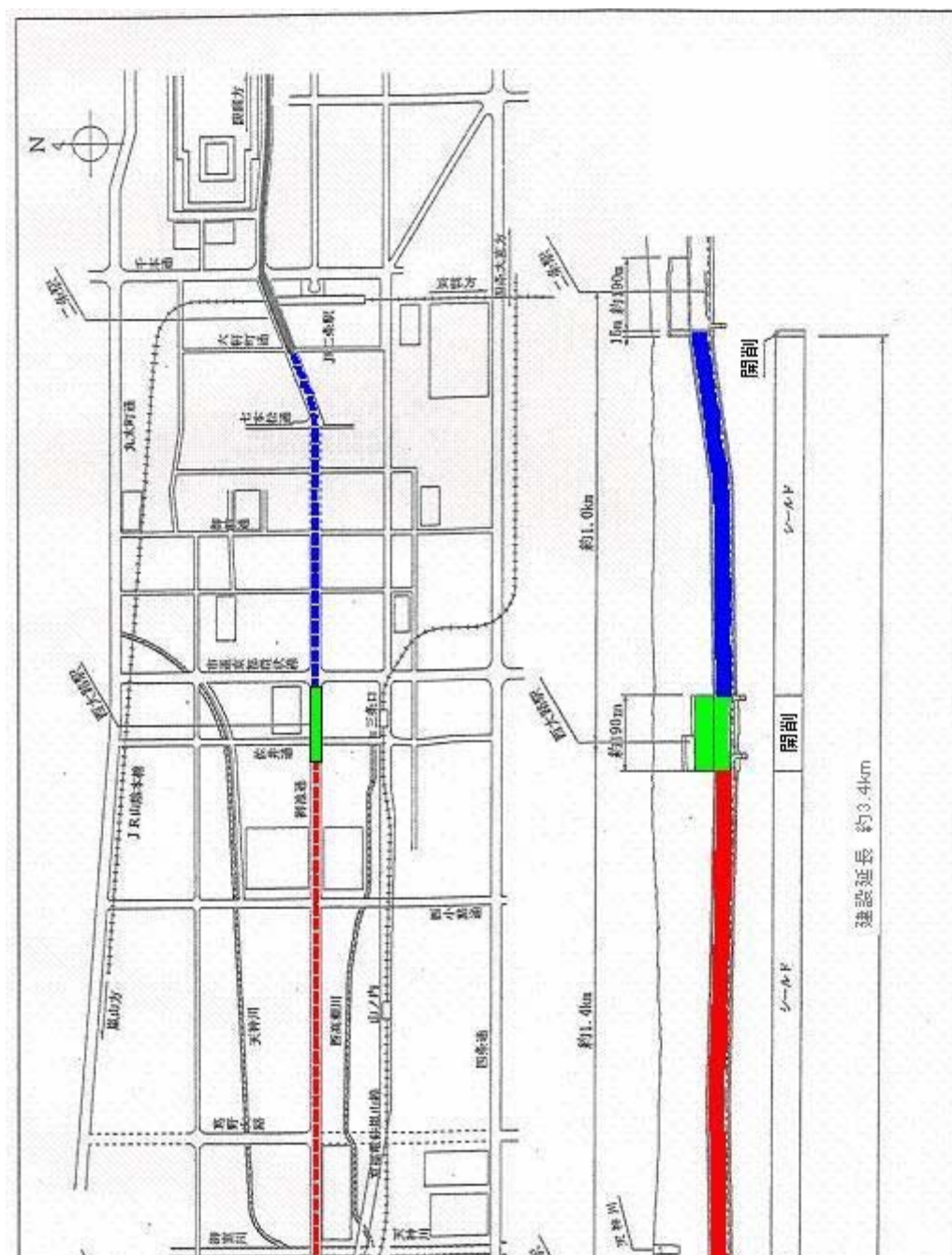
「京都市高速鉄道東西線(二条～天神川間)環境影響評価準備書」(平成13年10月)によると、延伸事業の概要は次のとおりである。

項 目		概 要
事業区間	区 間	自:京都市中京区西ノ京星池町地先(二条駅) 至:京都市右京区太秦下刑部町地先(天神川駅)
	建 設 キ 口	約2.4km(複線)
	営 業 キ 口	約2.4km(複線)
事業工程	事 業 年 次	平成13年度～平成19年度(予定)
	開 業 年 次	平成19年度(予定)
線路構造 関 連	軌 間	1.435m
	軌 条	本線50kgN
	電 気 方 式	直流1,500V 架空線方式
	車 両 規 格	長さ16.0m 幅2.42m
駅 関 連	駅 数	2駅(西大路駅、天神川駅)
	平 均 駅 間 距 離	約1.2km
設 備 関 連	変 電 設 備	総容量22,000KW(六地藏～天神川間)
	信 号 ・ 通 信 設 備	車内信号方式、誘導無線方式
	運 転 保 安 設 備	列車集中制御装置(CTC)、自動列車制御装置(ATC)、自動列車運転装置(ATO)
	換気設備(機械換気)	二条駅(立坑部)、西大路駅、天神川駅

運 行 連 関	排 水 設 備	西大路駅、天神川駅
	所 要 時 間	約 34 分 (六地藏～天神川駅)
	必 要 編 成 数	19 編成
	編 成 車 両 数	準小型車両 6 両編成
	表 定 速 度	30.9km/h
	最 高 速 度	75km/h
運 転 間 隔	朝ピーク時 5 分 00 秒、昼間 7 分 30 秒、 夕ピーク時 7 分 30 秒	

〔図表 3-6-2〕

〔建設計画概要図〕

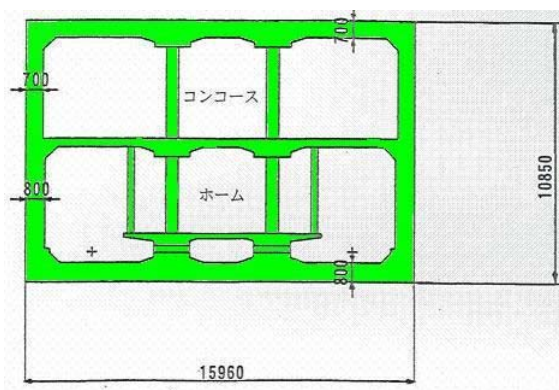


## ② 施設計画

### 駅施設

対象区間に設ける駅は、西大路駅及び天神川駅の2駅である。  
西大路駅及び天神川駅の標準断面は下記の図に示すとおりである。

駅標準断面



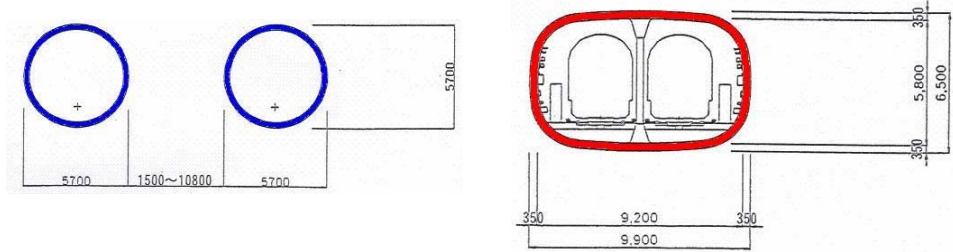
### 線路施設

駅間の主な線路施設（トンネル）は、次のとおりである。

- ・ 二条駅立坑（開削区間） ・ ・ ・ 複線函形トンネル
- ・ 二条駅立坑～西大路駅（シールド区間） ・ ・ ・ 単線並列シールドトンネル
- ・ 西大路駅～天神川駅（シールド区間） ・ ・ ・ 複断面シールドトンネル

シールドトンネルの標準断面は下記の図に示す。

シールドトンネル区間の標準断面

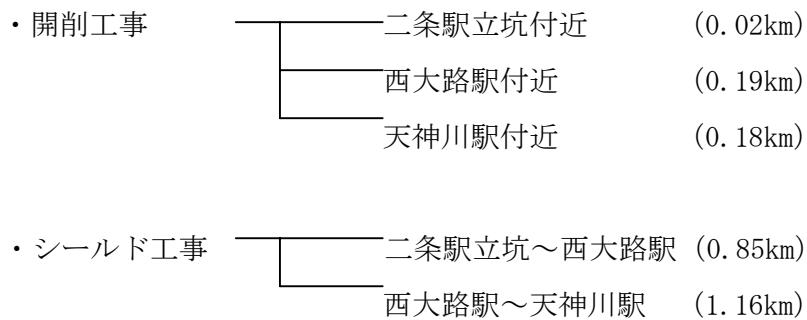


二条駅～西大路駅・単線並列シールド部

西大路駅～天神川駅・複断面シールド部

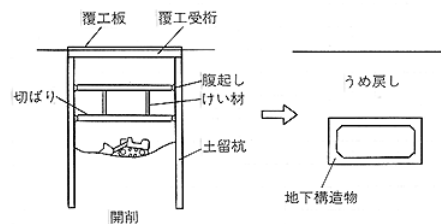
### ③ 工事計画

本事業の工事は、駅付近を施工する開削工事（※1.）と駅間トンネルを施工するシールド工事（※2.）とがある。



※1. 開削工事(開削工法) … 地表面から所定の位置まで掘り下げ、地下構造物を構築後に埋め戻す工法。地下鉄トンネル、上・下水道管敷設など、各種都市施設構築にも施工される。

一般に、比較的掘削深さが浅い場合が多い。埋め戻しを完了するまでは、路面覆工、土留壁・土留支保工などの仮設構造物により、掘削面の安全を保つ。



※2. シールド工事(シールド工法) … シールドと呼ばれる鋼製の枠を地中に掘進させながら、掘削、覆工などを行いトンネルを構築する工法。一般に、シールドの搬入、土砂の搬出などのため、立坑を必要とする。この工法には、手掘式・半機械掘式・機械掘式・ブラインド式・土圧式・泥水式シールド工法などがある。最近では、シールドの技術開発が進み、大口径シールドや複円形シールド、急曲線シールドなどが使われている。

#### ④ 建設工程

建設工程(予定)は〔図表3-6-3〕の表に示すとおりである。

建設工事は、基本的に昼間(概ね8~17時)に行う。但し、道路交通との関係等により、一部の工事については夜間に施工する可能性も考えられる。

〔図表3-6-3〕 〔建設工程(予定)表〕

年度 項目	平成12	13	14	15	16	17	18	19
調査・設計	○→							
許認可手続		○→						
用地買収				○→				
工事				○→				→
試運転等								○→

#### (3) 延伸工事経緯

平成9年度 ・二条~洛西間、約10kmの路線検討業務委託・検討実施(A社)

平成10年度 ・将来輸送需要推計業務委託や路線検討業務委託等の調査実施(B・C社)

平成11年

6月 ・12年度に国が行う都市鉄道調査に、東西線の二条以西約10kmの延

伸区間を対象となるよう市が要望。

・京都市環境影響評価等に関する条例施行（※3.）

11月 ・2007年度（平成19年度）までに二条～（太秦）天神川間の地下鉄整備実施を市長が表明。

---

※3. 環境影響評価等に関する条例 … 一般に環境アセスメントと呼ばれ、開発行為により人間が自然に対して与える変化を対象として、その影響を中心に事前に予測調査を行うこと。

1. 環境影響評価方法書、2. 環境影響評価準備書、3. 環境影響評価書という順で調査される。

平成12年 5月 ・「今年度の運輸省の調査区間でもある、二条～（太秦）天神川間の環境影響評価調査と施行認可設計を進める予定」と発表。（交通局）  
・総事業費約750億円（国の補助額165億円、市の補助額335億円、交通局負担額250億円）

8月 ・運輸省、地下鉄東西線二条～（太秦）天神川間の事業費を2001年度（平成13年度）の概算要求に新規に盛り込むと発表。  
（しかし、その時点で1999年度の決算概要によると既に累積赤字は1,402億になっており、交通局にとっては更に大きな負担がのしかかることになる。）

9月 ・環境影響評価方法書業務委託（D社）

11月 ・環境影響評価方法書縦覧開始  
（事業を進める上で必要と思われる環境調査項目を選び、どのような方法で調査を行うかを示している。）

12月 ・工事施行認可設計委託  
二条～西大路（御池）間 （A社）  
西大路（御池）～（太秦）天神川間 （E社）  
「京都市環境影響評価審査会」に諮問

13年

- 5月 ・国土交通省、地下鉄東西線 二条～(太秦)天神川間延伸計画の鉄道事業を許可  
(この時点で、正確には総事業費は約 745 億円と修正。当初 745 億 円 の 5 億 円 を を 切 り 上 げ 7 5 億 円 としていた。一実質変更なし)
- 10月
- 11月 ・実施設計委託  
二条～西大路(御池)間 (E社)  
西大路(御池)～(太秦)天神川間 (A社)
- 12月
- 平成 14年 3月 ・環境影響評価準備書縦覧開始  
(方法書に環境保全措置や事後調査計画等を加えるとともに、事業概要や工事計画等についてもまとめている。)  
上記準備書に対しての公聴会開催
- 4月 ・13年10月に諮問を受けた京都市環境影響評価審査会が検討結果を市長に答申。  
工事中の建設機械による大気質や騒音、振動等の影響についての配慮を求める。
- 5月 ・京都市都市計画審議会開催
- 7月 ・地下鉄東西線西伸に係る議案を審議承認
- 5月 ・再開発事業として(太秦)天神川駅隣接の再開発ビル(右京区総合庁舎、体育館、住宅、店舗を含む B1F～6F 建、延約 34,500 m<sup>2</sup>)
- 7月 も審議・承認。これにより都市計画決定。
- 9月 ・環境影響評価書縦覧
- 11月 ・国土交通省、工事施行認可(第一次分割工事)
- 12月 ・国土交通省、工事施行認可(第二次分割工事)
- ・工事発注、工事着工

平成 17 年

・起工式挙行

平成 20 年

・12 月 トンネル全区間貫通

・1 月 開通

## 2 当初予算額と実際総事業費の比較

### (1) 実施した監査手続

総事業費を把握するため、各担当者に実際額の集計を依頼し、その結果と当初（平成 13 年 5 月）予算額との比較表を作成した。〔図表 3-6-4〕

また、平成 12 年度の「東西線の延伸に関する調査」報告書による調査予算書〔図表 3-6-5〕を参考に掲載した。

〔図表 3-6-4〕

〔東西線〔二条～天神川間〕総事業費算出・当初予算比較表〕

(単位：千円)

担当	費用	件名	当初予算			実際額	差引・節約額		
				単価					
用地	用地	用地費・建物補償費			1,917,000	175,050	1,741,950		
土木	工事費	二条開削工区	15.0m	54,067	811,000	5,820,650	7,298,350		
		二条西工区	849.8m	14,483	12,308,000				
		西大路西工区	1,164.5m	16,998	19,794,000				
		西大路駅工区	185.0m	52,270	9,670,000				
		天神川駅工区	183.5m	36,425	6,684,000				
		小計			49,267,000			19,433,880	29,833,120
		西大路駅出入口						2,405,090	▲1,264,090
		天神川駅出入口			2,298,000			428,560	
		変電所						728,440	
		軌道新設工事		2,397.8m	468			1,122,000	923,570
	設計委託	二条～天神川間				190,370	81,630		
		駅出入口・変電所他			647,000	186,350			
	現場管理	現場技術業務委託				188,650			
支障移転	水・下水・電力・ガス他			予算項目見当らず	1,407,840	▲1,407,840			
建築	工事費	西大路駅			2,902,500	606,050	1,416,910		



機械		空調衛生電気設備				741,360	
電気		昇降機設備				138,180	
建築		天神川駅及び変電所				620,550	
機械	工事費	空調衛生電気設備		2,311,650		726,180	821,070
電気		昇降機設備			143,850		
		小計			5,214,150	2,976,170	2,237,980
建築	工事費	サイン		上記・上々記に含む		78,960	▲1,084,810
機械		ホームドア他			667,750		
電気		駅受配電設備			203,700		
情通		放送設備・防災設備			134,400		
電気	工事費	電気・機械設備		電気設備・変電所工事に含む		51,490	▲51,490
情通	情報通信	通信・情報伝送設備			644,000	737,800	▲93,800
情通	情報通信	運行管理設備		3,098,000		2,000,410	427,170
電気	電気設備	送配電線路設備			670,420		
電気	電気設備	変電所設備		1,447,000		1,329,040	117,960
計画	業務委託	環境影響評価他		213,000		19,960	▲62,240
用地	業務委託	水位観測			22,570		
機械	現場管理	ホームドア・延伸機械			61,310		
建築	現場管理	駅建築工事他			24,900		
電気	現場管理	駅電気設備他			73,710		
計画	設計委託	出入口計画他			9,870		
建築	設計委託	駅実施設計他			20,280		
電気	設計委託	電気基本・実施設計			33,890		
用地	測量等	鑑定評価他			8,950		
進行	工事費	建設事務所新築他		予算項目見当らず		77,730	▲77,730
雑他	工事費	改札設備他		駅工区工事に含む		884,450	▲884,450
車両	改修	在来車改修(17両)	12両	180,667	2,168,000	85,630	2,082,370
財務	経費	人件費			4,274,000	2,115,000	1,691,000
		経費				468,000	
		利息			1,635,000		194,000
合計					74,535,000	39,017,470	35,517,530

〔図表3-6-5〕 〔調査予算 段階整備 (第1段階)〕

(『東西線の延伸に関する調査』報告書より)

(単位：千円)

項目	単位	数量	建設費
----	----	----	-----

工事費	駅部	西大路御池	m <sup>3</sup>	49,357.13	5,922,856
		天神川	m <sup>3</sup>	112,991.27	11,299,127
	合計			162,348.40	17,221,983
	線路部		m	1,918.80	24,944,400
	車庫	洛西車庫	m <sup>3</sup>	—	—
用地費			m <sup>2</sup>	3,036.2	655,819
軌道費			km	2.419808	1,168,767
停車場費			km	2.419808	5,320,000
通信線路費			km	2.419808	617,051
電力線路費			km	2.419808	2,976,364
測量監督費			km	2.419808	805,796
車両費			両	12	1,944,000
合計					<b>55,654,180</b>

## (2) 監査の結果

上記比較表から明らかに分かることは、当初予算 745 億円の内訳と算出があまりにも概算的であるということである。これだけの大規模な工事にしては、予算そのものが甘過ぎたことは明らかである。工事担当者に対する質問の回答によれば、当初は、二条～醍醐間の東西線工事に掛かった総事業費の各項目を、経験値を参考に概算したり、メートル単位当りの金額を割り出して算出したとのことであった。その後、土木工事に目途がついた平成 18 年 1 月に点検を行った結果、525 億円となり、220 億円が削減できる見込みとなったということであった。

一方、〔図表 3-6-5〕の平成 12 年度の「東西線の延伸に関する調査」報告書の調査予算によると建政審ルート（京福蚕ノ社結節）二条～洛西間総事業費の内、今回の対象区間にあたる段階整備の第一段階（二条～天神川間）に掛かる調査予算額は 556 億 5,418 万円である。

これら実際額、当初予算額、調査予算額を比較すると、駅部の西大路・天神川駅、線路部の二条西工区（開削工区含む）・西大路西工区及び駅の空調衛生・電気・昇降機設備工事費用にあたる、土木・建築工事及び駅内機械、電気設備工事に掛かる実際額計 22,410,050 千円（〔図表 3-6-4〕中黄色セルの小計の合計額）が、いずれも当初予算額計 54,481,150 千円（〔図表 3-6-4〕中水色セルの小計の合計額）よりはるかに安く（差額 32,071,100 千円）工事を進

めることができたかが分かる。概算予算の内容とはいえ、この差異は過去の東西線工事の大幅な増額に至った反省を活かし、工法の見直し・詳細な打合せ・設計を経て、交通局の職員・工事関係者の努力による綿密な工程・工事管理・工期短縮等の要因による工費削減の結果とも考えられる。

しかし、ソフト面にあたる設計委託・現場管理費等はほぼ予算どおり、若しくはそれ以上掛かっている。事前の詳細な調査・計画・打合せ等が、ハード面にあたる土木・建築後の工事に多大な影響をもたらすことを考えれば、ソフト面であるそれらの費用は必要且つ大切であるということデータをデータで示した結果になっている。

一方、軌道費・運行管理・送配電線路・変電所設備等はそれ程予算よりかけ離れてはならず、10%内外の減額結果になっているが、このことは土木・建築工事と異なり「自然」に影響されることなく、過去の工事データを基に予測・算出できるためと思われる。

結果的には減額になった印象があるとはいえ、予算的に事業計画が当初とあまりにもかけ離れており、民間事業ならば考えられない事業計画の進め方である。先に述べたように、土木・建築工事にかかわる予算が実際とは大きくかけ離れ、バブル期に膨れ上がった過去のデータを基に算出した事が最大の原因であった。その結果、予算計上されていない項目を含んでも全体的に48%もの減額結果になった。

#### <監査意見>

1. 平成14年11月時点、すなわち主要な工事にあたる二条～西大路駅～天神川駅の土木工事費の駅、シールド工事発注・着工時に予算を修正、見直し、発表すべきであった。二条開削工区・二条西工区、西大路西工区、西大路駅工区、天神川駅工区合せての当初の予算額〔図表3-6-4より〕492億6,700万円に対して、契約額は167億7,000万円で、既に325億円程の削減になっていた。最終的には、追加変更工事額26億6,388万円で、実際額は194億3,388万円になり、298億3,312万円の削減という結果であった。

今後は計画段階から設計者と行政担当者に加え、何らかの形で現場に熟知した土木・建築工事専門経験担当者を交え、それぞれの立場から意見を活発に交換し、より精度の高い計画・設計・予算を組んでいくべきである。

### 3 事務手続

#### (1) 実施した監査手続

「安くできあがった」ことは確かに称賛に値することでもあるが、安易に評価することには疑問を感じるとともに、計画の進め方に問題がなかったかどうか

かを調査するためにも、事務手続・処理の内容を当時の担当者に質問し、検証した。

## (2) 監査の結果

工事が施工されるまでのプロセスにおいて、調査・設計に至る環境影響評価手続は手際良く行われていたが、他の行政機関との調整不足が原因なのか、実施設計で環境影響評価準備書時点での設計と大きく変更しなければならない事態が生じている。調査・計画・設計・業者への発注方法・積算・契約に至るまでの事務手続は、上述の事と他の一部（後述）を除き、他は問題なく進められたことが、事務取扱順に整理された書類等で確認することができた。

## 4 工事結果と計画・設計及び契約

### (1) 計画・設計と実際の工事との差異

#### ① 概要

平成12年12月に、13年度に向けた工事施行認可のための設計を、「二条～西大路間についてはA社」に、「西大路～天神川間についてはE社」に委託し、平成13年3月に「施行検討報告書」が提出された。

それによると、トンネルは二条～西大路間に於いては単線シールド(φ5.7m)で計画されており、Uターン、並列、各駅発進案を比較検討されている。

西大路～天神川間のトンネルにおいては、六地蔵北工区で採用した世界的にも例の無い大断面矩形の複断面シールド工法(109頁右下「複断面シールド部」参照)で計画されている。また、駅舎においては両駅とも、導水管・水道管・移設時の不断水バルブの配置を検討し、埋設処理を考慮して軌道・プラットホーム、改札コンコースの地下2層式を開削工法で計画されている。それらのことは、平成13年11月の環境影響評価準備書縦覧によって市民に開示された。(前掲の建設計画概要図参照)

ところが、1ヶ月遡ることの平成13年10月に数社の入札によって実施設計を2業者に委託した際には、奇遇にも工事施行認可設計時とは全く逆に、「二条～西大路間はE社」に、「西大路～天神川間はA社」が落札している。A社の設計成果品によると、西大路～天神川間はE社が計画していた大断面矩形の複断面シールド工法から大型円形複線シールド工法に変更しており、また、天神川駅舎も2層から3層に変更されている。([図表3-6-6]建設竣工概要図参照)

② 実施した監査手続

上記の変更原因を交通局の当時の関係者に質問した。

③ 監査の結果

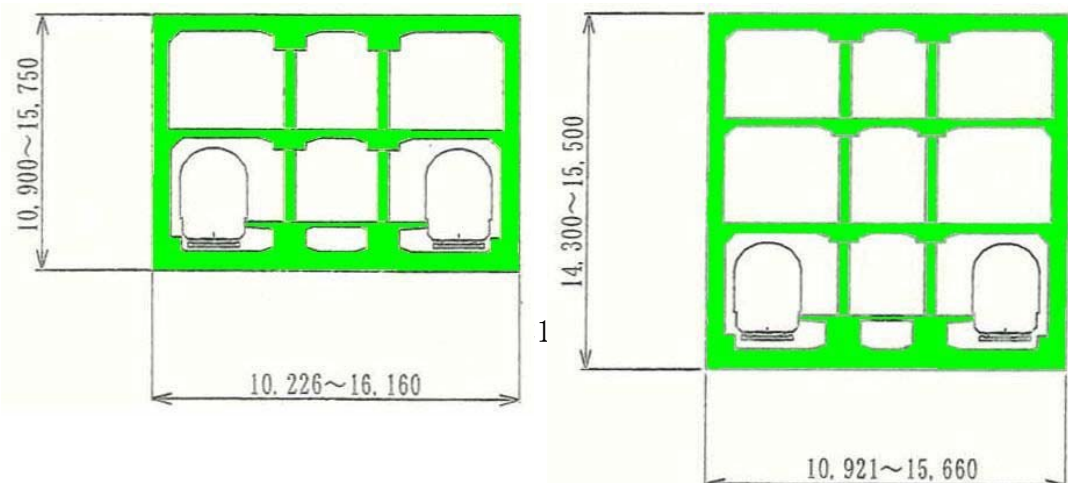
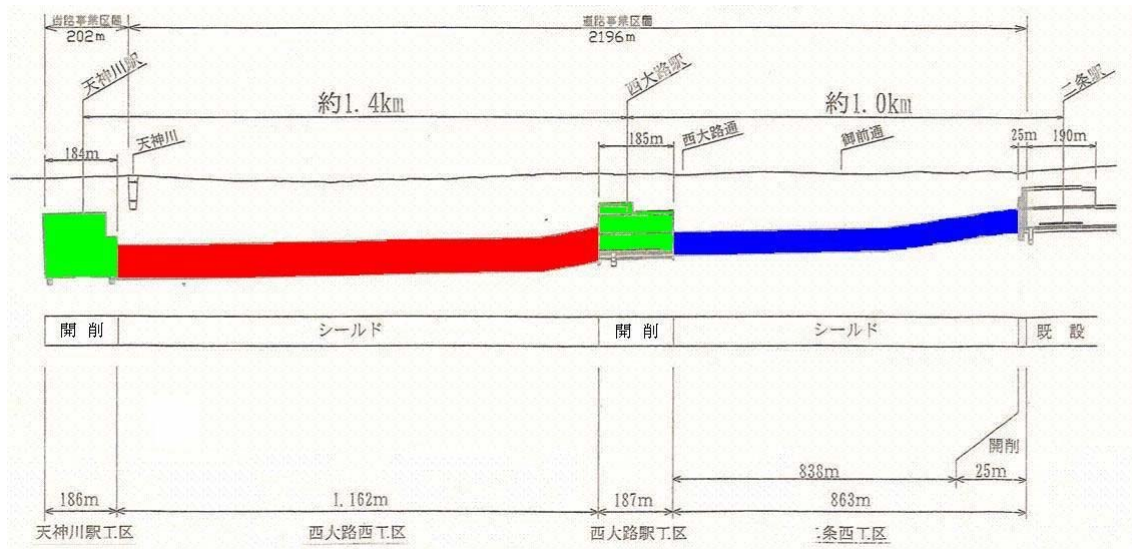
「山ノ内浄水場連絡通路下 2,428m でシールド計画されていたが、土圧等を考慮し通路安定を基準に見直し、通路下 5,659m でシールド計画の変更をせざる得なかった。そのため、シールド工法及び駅舎 2 層から 3 層への変更を余儀なくされた。」という理由であった。

その後「変更の理由は天神川河川下通過のためと、御池通に埋設されている下水施工時の杭が存置されているため」と交通局から回答を受けたが、いずれにしる変更しなければならなかったことは事実である。

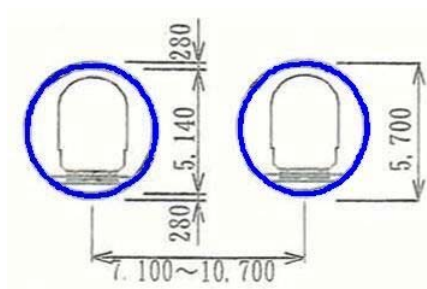
関係行政と綿密な調整がとれていれば事前調査も実施されていたことを考慮すると、埋設処理との干渉は施行認可設計時に把握できていたはずである。また、当時の「環境影響評価準備書」の内容については、平成 14 年 3 月に京都市環境影響評価審査会で審議されている。そうすると、時期をほぼ並行して、当初の計画とは異なったシールド工法と駅舎の計画で実施設計が進んでいたことになり、審査会の審議内容は詳細な面に於いて実際の工事とは異なったことになっていたはずである。

〔図表 3-6-6〕

〔建設竣工概要図－横断面略図〕



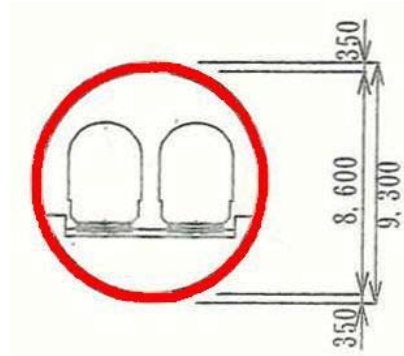
西大路駅工区断面図



二条～西大路駅

単線シールド工法

天神川駅工区断面図



西大路～天神川駅

大型円形複線シールド工法

(2) 設計・工事の妥当性に関する意見

① 西大路御池駅出入口施設の監査

駅舎出入口は、用地買収に影響されることもあり、地下鉄工事の計画において最終決定が難しい部分である。駅舎とシールド工事に並行して土地の交渉を行かねばならないことが多く、西大路駅については当初の計画では、出入口が3カ所であったが、内1カ所は削除し、新たに西大路通りを挟んでの現存する東側出入口の2カ所に変更された。出入口(3)は市立高校の同窓会館ということもあり、当初より地権者の同意のもとに出入口として計画されていたものと思われる。この出入口(3)に関しては、一旦既存同窓会館の建物を解体撤去した後に工事をしなければならず、従って、建物の再調達費用も負担しなければならなかったのに加え、駅舎内から地上へは同窓会館内にエレベーターと階段以外にエスカレーターをも設置している。



同窓会館（手前の建物）



建物内エスカレーター



西大路東側シールドエレベーター

この出入口利用者数（1日平均旅客数（乗車人員）が市地下鉄全31駅中20番目（出典：平成19年度京都市交通事業白書））に対してこれだけの施設が必要だったのか疑問である。

但し、西大路御池駅は平成20年1月に開業したので、今後変動の可能性がある。

## ② 太秦天神川駅出入口施設の監査

太秦天神川駅では出入口は4箇所にはバランス良く配置されているが、コンコースより地上へ通じるエスカレーターは地下鉄施設ではないが、京福嵐山線や市バスへの乗り換えを優先されたのか、総合庁舎棟に直接導入されず、一旦庁舎の西端側の地上の広場に出ることになる。



コンコースよりエスカレーターを上りきった所

そのため、庁舎までは数10mに渡って雨よけのために通行屋根が設置されている。庁舎は、今回、都市計画の審議によって建設されたものであり、交通局のみの問題ではないが、建物内近くに直接エスカレーターを導入する総合的な計画・設計が可能だったならば、庁舎利用者にとっても便利であったに違いない。

「安全に、快適に、そしてやさしく」をスローガンに、今回各駅出入口を4箇所ずつ設けたことは、将来を踏まえた計画で、評価に値するが、全ての出入口にエレベーターを設置したことも重なって、駅舎・出入口工事に関しては当初の工事契約に多大な追加費用が発生した。

## ③ 太秦天神川駅地下3層構造の監査

太秦天神川駅は当初の計画時は地下2層の予定であったが、前述の理由によって地下3層構造となった。地下3層目は軸道・プラットホーム、地下1層目はコンコースであり、そのため、地下2層目は有効利用スペースとして換気機械室・汚水消火ポンプ室・信号機器室に充てたという説明を交通局担当者から受けた。

2層目を視察したところ、構造上空きスペースが相当部分あるが、利用されていない所にも内装工事が施工されている。



2層目707-

理論上は地下2層で全てまかなえると思えるが、この2層目の設備スペース類は中央に集約するか、若しくは地下1層目と地下3層目に配置できなかったのかと考えさせられる。そうすることによって、設備配管工事や内装工事において工事費用が節約できたのではないかとと思われる。

#### ④ 変電所建築・設備

変電所は太秦天神川駅の東北側の約400坪の敷地に地上部1階、地下2層の施設が建設されている。



変電所建物(中より奥の建物)



配電・変電設備(地下1・2層目)

地下2層目の床は駅舎の3層目の床の高さとはほぼ同じ高さで設計されており、駅舎と道路を隔てて連動している。地下1層目の分配電設備機器類、地下2層目の変電設備機器類は余裕をもって整然と配置されている。

現在の建物の1階は、極言すれば階段と大きなマシンハッチ(※1.)だけであり、西側のハッチ動線(※2.)を避けるために、地下1・2層とも施設内の東側半分しか利用できないようになってしまっている。高圧配線類が道路を横断しなければならないとはいえ、それらを考慮した上で、コスト面から地上で敷地約400坪を利用した建物を計画できなかったのか考えさせられる。

#### ⑤ 工事発注契約見積と予定価格

検証の初めに工事の計画から施工に至るまでの事務手続に触れた際に「一部を除き」と記したが、その一部の発注を取り上げる。

それは西大路駅と天神川駅のサイン工事である。これは随意契約によって見積・契約されたのであるが、その理由は一社しか入札に参加しなかったからだとのことである。



行き先サイン



<監査意見>

1. 時間がなかったのか、告知がサイン工事としては特殊だったのか、一社からしか応札されてこなかった原因を今後のためにも追究しておく必要がある。通常、見積価格が適切かどうかを局内の積算基準に合わせてチェックしているが、サイン工事の特殊性から予定価格は、まず3業者から見積をとり、最も安い業者の額を予定価格としたのとのことであった。それでは業者間であらかじめ予定価格に近い額が流出することも考えられ、今後、こういった内容の予定価格の算出方法を見直していく必要がある。

※1. マシンハッチ 将来、大型設備機器の更新の必要性が出てきた時の、機器入れ替えのための床面大型開口部。

※2. ハッチ動線 大型設備機器の入れ替えのための横の移動スペース。

今回、積算予定価格 72,780,000 円に対して、入札見積・契約額 72,500,000 円と、総合計額がわずかに 280,000 円しか異なっておらず、一回の入札見積で契約されている。一社のみでの申込みによる随意契約だからこそ、各項目一行一行を詳細に見比べて低価の方を採用して契約するような調整した段階を踏みたかった。合計金額が予算価格よりも低かっただけの理由で、入札見積金額の合計額で契約するようなことなく、個々のサイン工事金額を取り出し、低価な方ばかりを採用すれば、見積額より 16,442,600 円下ることが分かり、民間工事なら交渉の余地がある契約額になっている。

今後、このような見積に対しては、総額だけで決定するのではなく、個々の単価、金額を1行1行精査し、積算予定価格項目の方より、入札見積金額項目の方が安いものがあれば、それを基に入札見積金額を減額して契約すべきである。

発注の性格上そのようにできない内容のものもあるが、項目を切り離しても問題が生じない項目については、例えば、その差額（積算予定価格項目の額－入札見積項目の額）の50%を自動的に契約額にする等のルール作りをすれば、より安く契約ができることになる。当然のことながら、事務作業が増すことになるが、このサイン工事を例にとれば、72,500,000 円の契約額は、16,442,600 円の50%に当たる 8,221,300 円を減額した 64,278,700 円の契約額で発注できることになる。

## Ⅶ 労務管理

「労務管理」という場合、一般には、経営における従業員の給料、労働時間など労働条件一般と、福利厚生、労使関係など、主として組織労働者に対する集団的な管理をいうが、当監査においては、主として「給料」及び「休暇」に関する労働条件を取り上げる。

ただ、交通局は市から独立しているので、労働条件も市から独立しているとはいえ、大きくは市の組織の中の一つであるので、市長部局（給与規程）を視野に置くことも止むを得ない事情もあるが、当監査で述べる内容については必要に応じ市と共に検討されたい。

### （Ⅰ）概 要

#### 1 はじめに

交通局高速鉄道部の給与制度を監査するにあたって、判断の前提となる、総務省の見解「地方公共団体における行政改革の更なる推進のための指針」（以下「総務省行革指針」と略する。）と地公企法（第38条）は次のとおりである。

「地方公共団体における行政改革の更なる推進のための指針」

(平成18年8月31日 総務省)

地方公務員の給与については、以下の点に留意して必要な措置を講じることと示されている（本監査に関連する部分を抜粋）。

1. 地域民間給与の更なる反映に向けた取り組みとして
  - ① 公民比較の方法について、これまでの公民較差算定の方法を検証するとともに民間の雇用形態の変化等を踏まえた必要な見直しを行い、公民較差のより一層精確な算定に努めること。
  - ② 給与改定に当たっては、現に国家公務員又は民間の給与水準を上回っている地方自治体にあつては、単純に国の改定に準じることなく、不適正な給与制度及びその運用の是正を含め、適切な措置を講じる必要がある。
2. 一層の給与適正化に向けた取り組みとして
  - ① 特殊勤務手当等諸手当については、一般行政職のみならず職種全般について点検し、制度の趣旨に合致しないものや不適正な支給方法については、早急に是正すること。
  - ② 級別職務分類表に適合しない級への格付けその他これと同一の結果となる不適正な給与制度・運用については、速やかに見直しを図ること。

〔地方公営企業法〕第38条

1. 企業職員の給与は、その職務に必要とされる技能・職務遂行の困難度等職務の内容と責任に応ずるものであり、かつ、職員の発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならない。（第38条第2項）
2. 企業職員の給与は、生計費、同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員並びに民間事業の従業者の給与、当該地方公営企業の経営の状況その他の事情を考慮して定めなければならない。（第38条第3項）

以上からわかることは、地方公務員といえども企業職員の給与決定には「経営の状況」を考慮しなければならない点である。

企業職員の労働関係については、「地方公営企業等の労働関係に関する法律」に規定のない事項は、労働組合法及び労働関係調整法によることとなる。

さらに一般地方公務員に適用されない「最低賃金法」が適用される。

また、一般地方公務員には一部適用除外となっている「労働基準法」が災害補償に関する部分を除いて適用となる。

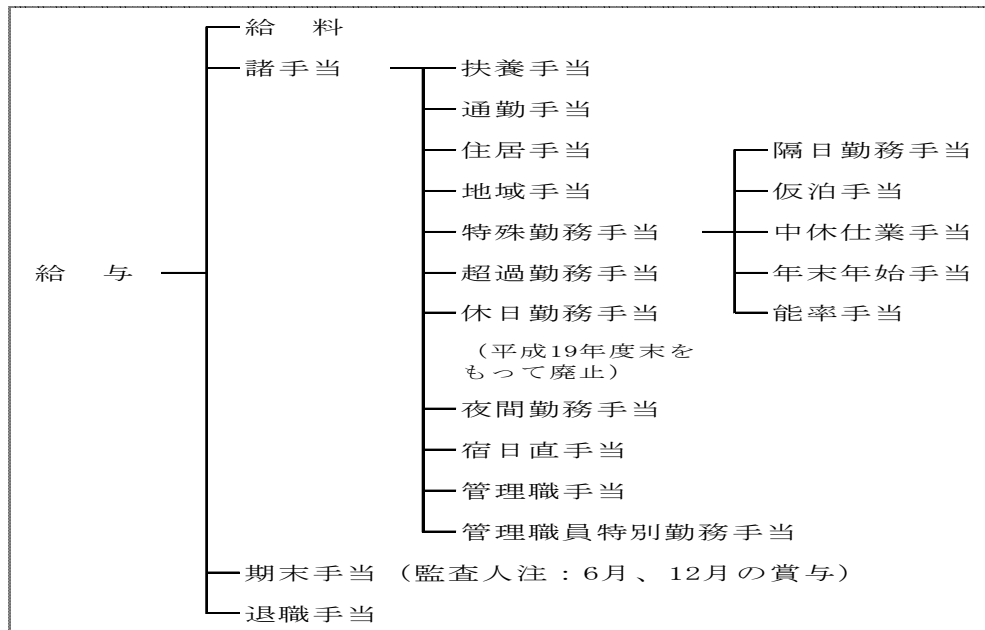
## 2 給与の概要

### (1) 給与体系

交通局高速鉄道部の給与体系は〔図表3-7-1〕のとおりである。

[図表 3-7-1]

[給与体系]



(2) 職員数

(単位 人)

区 分	営業部門	建設部門	計
管 理 職 員	58	20	78
主 任 ・ 係 員 等	359	24	383
高 速 運 転 士	133	0	133
高 速 車 掌	35	0	35
合 計	585	44	629

注 1. 平成19年5月1日現在の職員数である。

2. 若年嘱託職員97人を含む。

(出典：京都市交通局)

(3) 人件費

(単位：千円)

区 分	営業部門	建設部門	合 計
経 常 人 件 費	5,188,570	403,594	5,592,164
給 料	2,019,437	180,966	2,200,403
手 当	1,863,842	150,363	2,014,205
扶 養 手 当	91,776	7,068	98,844
地 域 手 当	214,089	19,839	233,928
超 過 勤 務 手 当	367,309	9,799	377,108
夜 間 勤 務 手 当	68,864	0	68,864

管 理 職 手 当	41,851	14,466	56,317
管理職特別勤務手当	1,684	507	2,191
特 殊 勤 務 手 当	29,798	1,076	30,874
期 末 手 当	909,381	85,252	994,633
通 勤 手 当	73,608	7,123	80,731
住 居 手 当	65,482	5,233	70,715
計	3,883,279	331,329	4,214,608
法 定 福 利 費	751,955	65,421	817,376
厚 生 福 利 費	10,688	985	11,673
報 酬	542,648	5,859	548,507
計	1,305,291	72,265	1,377,556
退 職 手 当	983,798	24,409	1,008,207
合 計	6,172,368	428,003	6,600,371

(出典：上表に同じ)

## (Ⅱ) 給与及び労働関係諸問題の検証

### 1 給 料

#### (1) 実施した監査手続

局から提示を受けた平成17、18、19年度の賃金台帳、各種手当に関する諸規程、支給要綱及び各種手当申請書、退職手当に関する諸規程及び計算書等を閲覧し、「給料」について、他都市や鉄道関係の民間企業との較差について検討した。

#### (2) 監査の結果

高速鉄道部の給料については、他都市や民間企業とに著しい較差はないと判断した。

### 2 諸手当

#### (1) 扶養手当

配偶者13,900円、その他の扶養親族については1人につき6,400円（配偶者がない場合の扶養親族1人のみ11,600円、扶養親族でない配偶者がある場合は1人のみ6,900円、満16歳の年度始めから満22歳の年度末までの間にある子1人につき5,000円加算）とする。（京都市交通局職員給与規程（以下同様））

#### ① 概 要

ア 平成19年度総支給額 9,884万円

イ 扶養親族認定収入基準 月額123,334円 年収148万円未満

② 判断基準

ア 一般的には所得税法上の扶養親族である103万円を基準としている。(パート収入を103万円を抑える傾向があるのは、これを超えると家族手当が支給されないという理由がある。)

イ 政府管掌健康保険の被扶養者認定範囲は、認定対象者の年間収入は130万円未満(年齢等の条件により認定対象者は変わる)

ウ 国家公務員の場合、被扶養者認定範囲は健康保険と同じ130万円である。

エ 近隣私鉄においては、所得税法上の扶養家族である年収103万円を基準として、配偶者7,600円、18歳未満1,700円、60歳以上の父母1,200円としている例がある。

<改善を要する事項>

1. 交通局においても扶養手当支給基準を103万円又は130万円とした場合、148万円の認定基準から外れる人数、支出縮減効果は本監査において算出できなかったが、148万円とした根拠は京都市健康保険組合の規程であるが、同組合に同調する理由はないので、見直すべきである。

(2) 地域手当

給料、扶養手当の合計額及び管理職手当のうち毎月支給される定額部分の合計額の10%(平成19年度市職員平均支給月額36,743円・・京都市広報)

① 概要

ア 平成19年度総支給額 2億3,392万円

イ 地域手当の趣旨

給与に民間賃金との地域間較差を適切に反映させるために、物価等も踏まえつつ主に民間賃金の高い地域に勤務する職員に対して支給する一種の生活補助手当とされ、人事院規則を参考に対象自治体では採用されている手当であるが、労働とは直接的な関係が薄い手当である。

ウ 交通局の場合も国家公務員に準じて10%としていると思われる。

② 判断基準

隣接自治体においては6%から9%の範囲で支給されている。

<監査意見>

1. 10%の官民較差、同じ生活圏にある隣接市との1%~4%の生活費における地域間較差が存するとは考え難い。21年度から7%から6%へと改定する自治体もある。公営企業と自治体では取扱いが異なるとはいえ、財政状況を踏まえると10%にこだわることなく改定を考慮すべき時である。

### (3) 超過勤務手当

超過勤務手当の算定基礎となる「勤務1時間当たりの給与額」は、次の各号に定めるとおりとする。

(1) 指定職員 給料月額と管理職手当のうち毎月支給される定額との合計額の100分の110に相当する額を162で除して得た額。

(2) 一般職員 給料月額の100分の110に相当する額を162で除して得た額。

(平成19年度市職員1人当たり平均支給月額26,348円・・京都市広報)

#### ① 概要

ア 平成19年度総支給額 3億7,710万円

イ 「日本人は働き過ぎ」という批判から1987年新前川レポートにより労働時間1,800時間の国際公約を経て度重なる労働基準法改正により「週40時間制」「年次有給休暇日数の増加」等により労働時間は減少傾向にあるものの、労働時間は景気動向と密接な関係にある。

ウ 「割増支給」について検証する。

#### ② 判断基準

ア 労働基準法において「週40時間、1日8時間を超えて労働させてはならない。これを超える場合は、2割5分以上5割以下の割増賃金を支払わなければならない」と定めている。これは、割増賃金というペナルティを科することによって長時間労働の抑制（労働者の健康確保及び家庭生活の安定）という観点からである。

イ 第170回国会（平成20年12月5日）において割増賃金の率について次のように成立可決し平成22年4月1日から施行されることとなり、現行のままでは一層の超過勤務手当の増加が懸念される。

ウ 「使用者が、1ヵ月について60時間を超えて時間外労働をさせた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の5割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない」（ちなみに諸外国においては、50%以上が多い。）

エ 人件費表で示したように、「超過勤務手当」が全職員一定の率（10%）で支給される「地域手当」をはるかに上回っているのは、単に労働時間が長いだけでなく、「時間単価」と「割増支給対象労働時間」においても起因する。

オ ク（イ）に記載した「職種別月間超過勤務時間」によれば、一人当たりの超過勤務時間が過重というほどのものではない。

カ 超過勤務手当を検証するとき、考慮すべきは「1時間当たりの給与額」と「超過時間」である。公休日を増やすことは、労働時間の短縮ではあるが割増賃金の算定基礎となる時間単価を増加させる側面もある。

キ 「1時間当たりの給与額」について。

(ア) 交通局と他との「除する数値」比較

A 交通局・・・162

B 京都市及び上下水道局・・・157

勤務時間1時間当たりの給与額は、給料の月額及びこれに対する地域手当の月額合計額に1を乗じ、その額を、1週間当たりの勤務時間5に2を乗じたもので除して得た額とする。・・・自治体によって1週間当たりの勤務時間を40又は37.5時間としている。

また、自治体によって年間祝日休日（時間当たりの給与額算出上の休日）には6日から19日の幅がある。

C 民間企業においては、労働時間の上限である「週40時間」から算出した年間労働時間の上限である2,085時間を12で除した月173で除する例が多い。

D 169.5時間で除する関西私鉄の例もある。

上記をそれぞれ比較すると、1時間当りの給与額は次のようになる。（割増対象給料月額を30万円とする。）

A 交通局  $300,000 \div 162.0 = 1,851$ 円85銭（割増率1.25の場合2,314円81銭）

B 市・下水道局  $300,000 \div 157.0 = 1,910$ 円83銭（割増率1.25の場合2,388円54銭）

C 民間企業  $300,000 \div 173.0 = 1,734$ 円10銭（割増率1.25の場合2,167円63銭）

D 某関西私鉄  $300,000 \div 169.5 = 1,769$ 円91銭（割増率1.25の場合2,212円39銭）

ク 「割増支給対象労働時間」について。

(ア) 「職種別の年間労働日数及び年間労働時間（19年度）・・・閏年」

高 速 運 転 士



2		4		1日(休日及
び	年	次	有	給
1		2		休
2		0		暇
				等
				5日)
				7時間
				掌
2		4		2日(休日及
び	年	次	有	給
1		2		休
2		0		暇
				等
				4日)
				0時間
				(主任)
2		2		4日
				(休日及び
年	次	有	給	休
1		4		暇
				等
				2日
				)
				1時間
				事務系
				及び
				技術系
				職員
2		2		4日(休日及
び	年	次	有	給
1		4		休
				暇
				等
				2日)
1		9		6
				5時間

(イ)「職種別月間超過勤務時間」(休日勤務による超過勤務時間を含む。)

高速運転士 月間 16.9時間

高速車掌 月間 18.7時間

助役等(主任) 月間 30.7時間

事務系及び技術系職員 月間 14.3時間

(ウ) 労働基準法が規定する年間労働時間の上限は、 $40 \times (365 \div 7) = 2,085.71$  時間であり、1日8時間就労として休日は105日(法定休日は52日または53日)以上である。

(エ) 民間企業(特に中小企業)においては、この上限である2,085時間を基準として月間の労働時間を算出し、超える時間に対して時間外手当が支給されている。

<改善を要する事項>

1. 労働基準法が割増賃金の支払いを求めているのは、週40時間、1日8時間を超えて労働させた場合である。

したがって、法定労働時間内における就労への割増賃金は、財政状況から判断して見直すべきである。

2. 割増給与の算定基礎には「地域手当」が含まれているが、地域手当は労働とは直接的に関係は薄く生活費の補助を目的とする手当であるところから、扶養手当、住居手当同様に割増対象給与から除外すべきである。

#### (4) 夜間勤務手当

正規の勤務として午後10時から翌日午前5時までの間に勤務することを命じられた職員に対して、その間の勤務した全時間に対して勤務1時間につき、第31条に規程する勤務1時間当たりの給与額の100分の35を支給する。

##### ① 概要

- ア 平成19年度総支給額 6,886万円
- イ 交通局の夜間勤務の割増率は、35%。

##### ② 判断基準

- ア 民間（私鉄を含む）では夜間（深夜）は25% 法定休日（週1日）のみ35%。
- イ 京都府ほか近隣自治体では、おおよそ法定下限の25%。

#### <改善を要する事項>

1. 「規程に定められた休日（規程第7条）」のうち35%増は週1日の法定休日とし、他の休日及び夜間（深夜）は25%増の取扱とすべきである。

##### [参考]

夜間勤務に対する割増率が35%について、平成18年9月12日の第1回公営企業等決算特別委員会において、議員の質問に対し担当部長は「全体としての給与水準が適切かどうかという観点で給料、手当の内容を決定してきたところであり、この部分だけを捕らえて突出しておるということではないのかなという具合に考えてございます」と答弁している。

#### (5) 管理職手当

1. 指定職員に対して、給料月額額の100分の10に相当する額を支給する。ただし、職務の級、勤務の状況に応じ、給料月額額の100分の15を超えない範囲内において加算することができる。
2. 職員が正規の勤務日において勤務しない等の理由により月額手当を減額すべ

き場合における管理職手当（前項に規程する支給額に係るものに限る）の減額については、別に定めるものを除き、給与の減額の例による。この場合において、病気休務の期間については、職務に専念する義務を免除されていないものとみなす。

#### ① 概要

ア 平成19年度総支給額 5,631万円

イ 指定職員（※1.）に対しては「超過勤務手当」が支給されない。その根拠は「正規の勤務時間を超えて、又は勤務を要しない日に、勤務することを命じられて勤務した一般職員（※2.）に対して、・・・・・・「超過勤務手当」として支給する（規程23条）。」に依る。これにより、市長部局職員と交通局職員との間で同じ公務員でありながら給与較差が生じる一因となっている。

#### ② 判断基準

ア 労働基準法上、労働時間・休憩・休日の原則が適用されない者とは「監督若しくは管理の地位にある者」とされている。管理職手当を時間外労働の割増賃金の概算払いとし、実時間外勤務賃金が管理職手当を上回る場合は、その差額を支給するとしていれば労働基準法違反ではないとする通達及び判示がある。

「年俸額または月額賃金に時間外労働等の割増賃金が含まれていることが労働契約の内容として明らかであって、割増賃金相当額と通常の労働時間に対応する賃金部分が区別されており、かつ、割増賃金相当額が法定の割増賃金額以上に支払われている場合は、一定の割増賃金を含ませていたとしても労働基準法上問題ない（平12.3.8基収（※3.）第78号）」

イ 7級（課長級）であっても「業務発令を行う職務」だけでは、「監督若しくは管理の地位にある者」とは言い難いというのが通説である。

#### <改善を要する事項>

1. 「管理職」と「労働時間等に関する規定の適用除外者である管理監督者」とは異なる。5級（係長級）・6級（課長補佐級）の指定職員であっても、現状の職務からすると超過勤務手当を支給しなければならない。

#### (6) 管理職員特別勤務手当 ※当該日が、要勤務日であれば、支給されない。

1. 春の観光シーズンで特に混雑が激しい4月下旬から5月上旬（ゴールデンウィークに相当する期間）に実施されるいわゆる「春のおもてなしキャンペーン」の実施日における警戒及び案内活動に係る勤務
2. 秋の観光シーズンで特に混雑が激しい11月に実施されるいわゆる「秋のおもてなしキャンペーン」の実施日における警戒及び案内活動に係る勤務

3. 祇園祭における警戒及び案内活動に係る勤務
4. 年末年始（12月29日から翌年1月3日まで）における警戒及び案内活動に係る勤務  
（平成19年4月1日から施行）

- 
- ※1. 指定職員 係長及びこれに準ずる職以上の職にある職員
  - ※2. 一般職員 「指定職員」以外の職員であって、競争試験採用職員及び交通局採用職員
  - ※3. 基 収 厚生労働省労働基準局長が疑義に答えて発する通達

（支給区分及び支給額）

1. 職務の級が9級である職員（局長・次長・理事）	12,000円
2. 職務の級が8級である職員（部長・担当部長）	10,000円
3. 職務の級が7級である職員（課長・所長・工場長・安全運行管理者）	8,000円
4. 職務の級が6級である職員（課長補佐・所長補佐）	6,000円
5. 職務の級が5級である職員（係長・区長・担当係長）	4,000円

ただし、実働時間が4時間を超えない勤務にあつては2分1、8時間を超える場合は5割増し。

① 概 要

ア 平成19年度総支給額 219万円

イ 年末年始勤務については、5級、6級、7級の職員にあつては年末年始手当が併給される。

<改善を要する事項>

1. 管理職のうち8級、9級の職務は殆ど支給実体がなく、敢えて「管理職員特別勤務手当」を支給すべき理由は見当たらないので、規程を見直すべきである。

(7) 住居手当

住居手当の月額、次の各号の一に該当する職員にあつては11,500円、その他の職員にあつては10,500円とする。

1. 扶養親族を有する職員
2. 扶養親族を有しない職員で次の各号の一に該当するもの
  - i 自ら居住する住居を所有している職員
  - ii 自ら居住する住居を借り受けて家賃を支払っている職員

（その他の職員）

（例）①配偶者、子がない職員で、②扶養親族がなく、③父母と、父母名義の居住地に同居しており、かつ、④同居している父母の収入よりも当該職員の

収入が多い場合とされている。

① 概要

ア 平成19年度総支給額 7,071万円

イ 局においては、住宅事情を考慮した手当ではなく家族構成に重きを置いた定額支給となっている。このように一律支給の場合、労働基準法上は、割増賃金の算定基礎の除外賃金に該当しない。(地方公営企業は労働基準法が適用される。)

除外賃金としての住宅手当とは、住宅に要する費用に応じて算定される手当をいい、住宅の賃料額やローン月額的一定割合を支給するもの、賃料額・ローン月額が段階的に増えるにしたがって増加する額を支給するものなどがこれに該当する。住宅に要する費用にかかわらず一定額を支給するものはこれに該当しない。(平成11・3・31基発(※1.)170)

② 判断基準

ア 住宅費は本来、労働力の対価として支払われる賃金の中から、自分の責任で支払うべきものであるが、地価や家賃の高騰の結果、住宅に要する費用が増大し、住宅手当は多くの企業で採用されている。(人事院民間給与調査によると採用率は51.3%)が、扶養家族を有する社員、又は一般社員のみに支給するなど支給範囲を限定している。

イ 支給額の基準として考慮すべき要素として、職員本人名義の住宅に住んでいるかどうか、賃貸住宅の場合、賃貸料を職員本人が負担しているかどうかなどがある。

ウ 国家公務員の場合

自ら居住するため住宅(貸間を含む。)を借り受け、月額12,000円を超える家賃(使用料を含む。以下同じ。)を支払っている職員には、次の各号に掲げる職員の区分に応じて当該各号に掲げる額(その額に100円未満の端数を生じたときは、これを切り捨てた額)に相当する月額の住居手当を支給する。

1. 月額23,000円以下の家賃を支払っている職員・・・家賃の月額から12,000円を控除した額
2. 月額23,000円を超える家賃を支払っている職員・・・23,000円を控除した額の2分の1(その控除した額の2分の1が16,000円を超えた時は、16,000円)を11,000円に加算した額

自らの所有に係る住宅に居住する職員には、次の各号に掲げる職員の区分に応じて当該各号に掲げる額に相当する月額の住居手当を支給する。

1. 世帯主である職員 月額2,500円
2. 略

エ 京都府の場合

1. 月額12,000円以下の家賃を支払っている職員・・・1,000円
2. 月額12,000円を超え、21,000円以下の家賃を支払っている職員・・・家賃から10,000円を控除した額
3. 月額21,000円を超える家賃を支払っている職員・・・家賃から21,000円を

控除した額の2分の1 (17,000円を超えた時は、17,000円) に10,000円に加算した額  
4. 所有・・・4,100円

<改善を要する事項>

1. 国の通達に準じて、家族構成による支給基準から住宅に要する費用に応じた支給に改めるべきである。

※1. 基 発 厚生労働省労働基準局長名で発する通達

(8) 特殊勤務手当

特殊勤務手当とは、次の各号に掲げるような特殊な勤務で、給与上特別の考慮を必要とし、かつ、その特殊性を給料で考慮することが適当でないものに従事した職員に支給する。

1. 企業の実態に即し、業務能率及び技能を高度に発揮させる必要あるもの
2. 勤務時間の長いものまたは不規則なもの
3. 著しく危険、不愉快または不健康なもの
4. 著しく職務内容が複雑または高度なもの

概 要

ア 平成19年度総支給額 3,087万円

イ 平成18年8月31日付け総務次官通知「地方公共団体における行政改革の更なる推進のための指針の策定について」においても、特殊勤務手当等諸手当については、一般行政のみならず職種全般について点検し、制度の趣旨に合致しないものや不適正な支給方法については、早急に是正することと総務次官通知が発せられている。

以下、検証する。

① 隔日勤務手当

(1) 24時間勤務者(正規の勤務が2日にわたり、出勤時刻から退勤時刻までが24時間に及ぶ職員)に対して、当該勤務1回につき600円を支給する。

(2) 営業時間交代勤務者(正規の勤務として暦日1日における実労働時間が16時間に及ぶ職員)に対して、当該勤務1回につき500円を支給する。ただし、その職員の勤務が正規の勤務時間の2分の1以下である場合は、250円とする。

ア 概 要

(ア) 平成19年度総支給額 1,450万円

(イ) 「都市の特殊勤務手当支給状況調べ(総務省)」に対して「隔日勤務手当については見直し検討中」と回答(平成19年4月)している。

平成18年9月12日開会の市の第1回公営企業等決算特別委員会において、議員からの「監査報告書(平成17年度自動車運送事業に関する包括外部監査)において、勤務形態が常態化しているから特別に考慮する必要がないと指摘されているが・・・」との質問に対して交通局は、「24時間勤務という特殊性がございます。また、他の公営事業者、または民間バス会社においてもこういう手当というのは支給されておるといふ具合に認識しておりますので、私どもの方としては現在のところ、これについては監査意見(平成17年度自動車運送事業に関する包括外部監査)とは見解が違ふ」と答弁している。

<監査意見>

1. 隔日勤務が「特殊勤務」に該当するものか検討を要する。

[参考] (関西私鉄)

夜間睡眠4時間30分以上6時間未満 1勤務につき710円

6時間以上7時間未満 1勤務につき650円

7時間以上の場合には支給なし。

② 仮泊手当

仮泊勤務者(泊仕業に勤務する高速運転士及び高速車掌)に対して、当該勤務1回につき600円を支給する。

ア 概要

(ア) 平成19年度総支給額 355万円

<監査意見>

1. 仮眠は拘束時間としていないので、仮眠(泊まり)に対する手当を支給しない、とする私鉄があるので、検討を要する。

③ 中休仕業勤務手当

運転士、指導運転士、助役運転士、高速運転士及び高速車掌が中休時間(暦日1日において午前中に割り振りられた勤務の終了から午後には割り振りられた勤務の開始までの時間が4時間以上で別に定めるもの。

ア 概要

(ア) 平成19年度総支給額 340万円

(イ) 「待機時間」を含む勤務を命じられた場合、当該中休時間10分につき45円支給する。

[参 考] 関西私鉄では次のとおり支給されているところがある。

(ア) 分割ダイヤ手当として支給

(イ) 中 休 時 間 1 時 間 に つ き  
4 0 0 円、  
た だ し 、 中 休 仕 業 は 全 仕 業 の  
5 %  
程度とする。

<監査意見>

1. 名称は異なるものの、他の鉄道事業会社においても支給されている手当ではあるが、午前勤務と午後勤務の間の4時間以上を中休仕業務勤務手当の対象となる「待機時間」とするよりは、4時間未満を「待機時間」とみる方が妥当であろう。

その場合、4時間以上は非拘束扱いとなる。

④ 年末年始手当

1月1日から1月3日まで及び12月29日から12月31日までの間に、正規の勤務、宿日直勤務及び休日における勤務を命じられた別に定める職員に対して、当該勤務1回につき3,900円を超えない範囲内において別に定める額を支給する。

ア 概 要

(ア) 平成19年度総支給額 558万円

⑤ 能率手当

特に精神的な緊張を強いられる勤務、作業の質的な困難性が高い勤務、特に時間的な負担が掛かる勤務等に従事し、高度の能率を上げた職員に対して、1の年度を通じて給料月額12倍の100分の25を越えない範囲内において支給することができる。

ア 概 要

(ア) 平成19年度総支給額 275万円

<監査意見>

1. 能率手当支給要綱によれば、「支給基準は職員の勤務の内容、状況等を考慮し、管理者が定める。」とある。

能率手当の評価内容は職務として当然の内容であり、特に支給すべき手当とは考えられないので廃止すべきである。



(9) 宿日直手当

1. 本来の勤務以外の勤務として宿直勤務又は日直勤務を命じられて勤務した職員に対して、その勤務1回につき、2,800円を支給する。
2. 宿直勤務又は日直勤務に従事している職員が本来の業務又は指定された業務を命じられて勤務し、その時間に対し超過勤務手当が支給される場合の宿日直手当については、超過勤務手当を受ける時間1時間につき、前項に規程する金額の8分の1に相当する額を減額する。

※19年度は支給対象者なし。

(10) 期末手当

(要旨) 6月1日及び12月1日(基準日)のそれぞれ在籍する職員及び基準日前1月以内に退職したもの(制約あり)について支給。期末手当算定基礎額は、給料月額及び扶養手当並びにこれらに対する地域手当の合計額とする。

職務の級が5級以上の職員のほか、一定の職員に対しては職務の内容等を考慮し管理者が定める割合を乗じて得た額を加算し算定基礎額とする。

① 概要

ア 平成19年度総支給額 9億9,463万円

イ 平成19年度の期末手当支給実績は 年間4.5月(6月、12月に支給)

ウ 交通局における「期末手当」は民間企業の「賞与」に相当する。

<監査意見>

1. 期末手当とはどのような性格を持つものであるかの議論はあるが、民間企業においては「賞与」の決定基準は異なるものの、おおむね業績及び職務に対する厳しい査定に基づき支給され、ゼロ査定も有り得る。交通局においても好・不況にかかわらず一定の手当が支給される制度を見直し、業績を考慮した厳しい支給規程を検討されたい。

(11) 通勤手当

① 実施した監査手続

通勤手当の支給額が給与規程に照らし適正であるかを、提出されている全ての

住所変更届兼通勤届をもとに検証した。

② 監査の結果

問題は見当たらなかった。

(12) 退職手当

① 概要

ア 平成19年度支総給額 9億8,380万円

イ 退職事由別1人当たり平均退職手当支給額（平成15～19年度、高速鉄道事業）（単位：千円）

区分	定年退職	特例退職 準高齢特別退職（※）	勸奨退職	その他
15年度	23,776	25,781		17,283
16年度	24,803	25,036		23,887
17年度	22,422		26,627	7,271
18年度	22,898	26,470		
19年度	23,392	28,572		19,543

「死亡及び定年退職」・・・甲欄、「傷病退職」・・・乙欄、「自己都合退職」・・・丙

欄

※「準高齢特別退職」とは、職制の改廃、人事の刷新又はこれに準ずる事由により、満50歳に達する日から60歳となる年度の8月31日までの間で、管理者が特に指定する日に退職する場合をいう。

ウ 平成19年度退職事由別人数と支給額

（単位：千円）

定年退職		準高齢特別退職		自己都合退職		死亡	
31名	725,166	7名	200,001	1名	3,340	2名	55,290

エ 「長期休職者職員Aに対して準高齢特別退職として取扱われた件について」  
Aは難病により局内傷病職員審査委員会においても職場復帰は困難と報告されていた。当人から一身上の都合による退職願いが提出され、決定書には休職3年目に入り復帰見込みがないためと記されている。

交通局職員退職手当支給規程第4条(3)において、休職又は停職の期間は、除算する。ただし(中略)、管理者が特に認めた休職等の期間で、別に定めるものについては、この限りでないとして規程されている。

職員Aが難病であるという点を考慮しての扱いと考えられるが、準高齢特別退職及び除算日月数を0とした根拠が不明瞭であるとした質問に対しての交通局的回答は次のとおりであった。

「京都市交通局職員退職手当支給規程第3条第1項第2号(乙欄)については、休職期間限度である3年間を経過したにもかかわらず復帰することが出来ないと当局が認定した場合で、かつ、他の事由が適用できない場合に適用する規程です。

一方、第1号の準高齢特別退職(甲欄)については、本人が願い出た場合で、かつ、満50歳に達する日から60歳となる年度の8月31日までの間に退職する場合に適用する規程です。

当該職員については、休職期間の途中で自ら退職を願い出たものであり、かつ、退職希望の年齢が57歳であったため第1号の準高齢特別退職に該当するものです」

<監査意見>

1. 準高齢特別退職とは、「職制の改廃、人事の刷新又はこれに準ずる事由により」と規程されている。当局の回答は理解し難い。市民財産の使用であることを考慮し、規程の趣旨に則った厳正な適用をすべきである。

### (Ⅲ) 休暇制度

#### 1 年次有給休暇

##### (1) 概要

- ① 1年につき20日の年次有給休暇を付与。
- ② 新たに職員となった者のその年度の年次有給休暇は次の表のとおりである。

採用の月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
休暇日数	20	18	16	15	13	11	10	8	6	5	3	1

(出典：京都市交通局)

## (2) 判断基準

労働基準法上の年次有給休暇

勤続年数	6ヵ月	1年6ヵ月	2年6ヵ月	3年6ヵ月	4年6ヵ月	5年6ヵ月	6年6ヵ月
休暇日数	10	11	12	14	16	18	20

### <監査意見>

1. 労働基準法で示されている民間企業の年次有給休暇付与日数と比較すると、格段の違いがある。その上、「夏季休務」があり「年次有給休暇に優先して使用する」となっている。実質年間25日間の年次有給休暇である。
2. 年次有給休暇制度の趣旨は、労働者の健康で文化的な生活の実現に資するために、休暇を有給で保障する制度であるところ、わが国においては消化率が低く、取得しやすくするために、時間単位・半日単位の取得も認められるようになった。交通局の場合も事務職員等の半日取得は多いが、これは制度の趣旨からすれば「集中的活用」の促進を図るべきである。
3. 民間は勤続年数による付与日数の漸増に対し、公務員は初年度は採用月による付与日数、次年度からは20日間付与である。官民同趣旨の制度であるにもかかわらず、この相違は理解しがたい。労働基準法を参考に見直すことが望ましい。

## 2 承認休務

局の承認休務に関する制度は次のとおりである。

### 1. 要注意職員承認休務

交通局傷病職員取扱規程第10条により、要注意職員に該当する場合に承認する。(取扱要綱略・以下の休務についても略)

### 2. 妊産婦通院休務

妊娠中または出産後1年以内の女性職員が母子保健法第10条及び第13条の規定に基づき保健指導及び健康診査を受ける場合に承認する。

### 3. 妊婦通勤緩和休務

通勤に交通機関を利用する妊娠中の女性職員（C勤務以外の勤務体制にある

者を除く。)が交通機関の混雑を回避する必要がある場合に承認する。

#### 4. 妊娠障害休務

次の各号に掲げる場合に承認する。

ア 妊娠中の女性職員が、妊娠に起因する障害のため勤務することが著しく困難な場合

イ 妊娠12週未満で流産した女性職員が流産に起因する障害のため勤務することが著しく困難な場合

#### 5. 育児休務（育児休暇と異なります）

出産休暇が終了した日の翌日から起算して1年に達しない間にある女性職員（C勤務以外の勤務体制にある者を除く）が、当該出産休暇に係る生児を育てる場合に承認する。

#### 6. 出産補助休務

職員の配偶者（事実上婚姻関係と同様な事情にある者を含む。以下同じ。）が出産する場合であって、職員が配偶者の出産に係る入院又は退院の際の付添い、入院中の世話、出生の届出等をするため勤務しないことが相当であると認められるときに承認する。

#### 7. 育児参加休務

職員の配偶者が出産する場合であって、職員が当該出産に係る子又は小学校就学の始期に達するまでの子（縁組した養子及び配偶者の子を含む。）の養育（同居して監護することをいう。）のため勤務しないことが相当であると認められるときに承認する。

#### 8. 長期勤続者休務

職員が採用年度に10年、20年、又は30年を加えた年度を迎えた場合に承認する。

#### 9. 骨髄提供者休務

職員が骨髄移植のための骨髄液の提供希望者として、その登録を実施する者に対して登録の申し出を行い、又は骨髄移植のため配偶者、父母、子及び兄弟姉妹以外の者に骨髄液を提供する場合で、当該申し出又は提供に伴い、必要な検査、入院等のため勤務しないことがやむを得ないと認められるときに承認する。

### <監査意見>

1. 大変ユニークな休務制度であり、他の模範となる福祉の向上を目指す制度である。広く普及されることを期待する。

### 3 組合休務

「労働組合の活動に係る職務専念義務の免除等について（通知）」が平成18年1月24日付けで総務省より通知があり、労働組合活動に係る有給職免は、当局との適

法な協議又は交渉に限定し、労働組合の会議（大会、執行委員会等、組合休務）は、無給職免とし平成20年5月1日から施行。

#### （Ⅳ）京都市交通局厚生会

京都市交通局職員が互助共済及び福利厚生を図るため組織された団体（京都市交通局厚生会条例）

交通局から厚生会への負担金等について

平成19年度	事業主負担金	12,296,565円
平成19年度	会費	12,296,565円
平成19年度末	厚生会積立金残高	461,799,913円

交通局厚生会事業の一つとして、各種給付金がある。給付金事由の中に入学祝金、卒業祝金等々、およそ局が負担するには疑問のある祝金、見舞金がある。

交通局からの負担金については、見直し中との議会答弁があり、平成20年11月26日付け新聞報道によると、「職員厚生会の事業主負担を凍結する」ことで市職員労働組合連合会と合意したとされている。今後の推移を見守りたい。

#### （Ⅴ）人事評価

総務省平成17年3月29日付け「自治体行革指針」の中で、

「平成16年6月の地方公務員法の改正により、「研修に関する基本的な方針を定める」ことについて法律上の責務とされた。

これを踏まえ、「人材育成に関する基本方針を策定し、人材育成の観点に立った人事管理、職場風土や仕事の推進プロセスの改善等を行うことにより、総合的な人材育成に努める」ことや、「能力・実績を重視した新しい人事評価システムの導入」が求められており、今後の行政改革の方針の趣旨も踏まえ、公正かつ客観的な人事評価システムの構築に引き続き積極的に取り組むこと。」

と記されている。

平成18年2月・京都市会第2回公営企業等予算特別委員会において委員からの「平成15年度から目標管理制度が実施されているが、どのように手当等に反映されているのか答えが得られない」との質問に対し、副市長は「試行的に実施し、手当への反映についても試行的に実施した。しかし、制度として十分確立できていない」と答弁している。

局人事評価制度・実施要綱では、対象者は部長級及び課長級職員とされ、その評価結果は個人情報に該当するため、非開示となっている。

<監査意見>

1. 現段階では、人事評価制度が活かされているとは評価し難い。民間では浸透しつつある制度であるので、本格的な取組みを期待する。

## (VI) その他

各種手当の支給、期末手当及び退職手当等、サンプル抽出による監査においては規程の運用に疑問の余地がある部分はあるものの、計算自体においては適正に処理されていた。

## (VII) 共済長期負担金

### 1 概要

高速鉄道（株）の退職派遣職員に係る共済長期負担金の事業主負担の取扱いについては、「公益法人等への一般職の地方公務員の派遣等に関する法律（以下、「派遣法」という。）に基づき、適法に処理されなければならない。

### 2 実施した監査手続

高速鉄道（株）への退職派遣職員に係る共済長期負担金の交通局での事業主負担分を調べたところ、平成 17 年度 943,055 円、平成 18 年度 1,005,939 円、平成 19 年度 1,158,732 円という資料を得た。交通局と高速鉄道（株）との間で締結されている「派遣職員に関する取決め」によれば、共済長期負担金については派遣先が負担することとなっており、高速鉄道（株）が負担しなければならない。しかし、この資料によると交通局が負担していることになっていると思われる。一方、高速鉄道（株）でも負担しており、高速鉄道（株）での負担分は、平成 17 年度 3,782,788 円、平成 18 年度 4,065,791 円、平成 19 年度 3,943,625 円となっている。このことについて交通局に確認したところ、共済長期負担金のうち、基礎年金部分については交通局が、共済年金分については高速鉄道（株）負担しているという回答を得た。

### 3 監査の結果

以上記載したことは、派遣法の規定により実務的に行われている。退職派遣職員に係る共済長期負担金の取扱いについては、退職派遣者に関する地方公務員等共済組合法の特例ということで、派遣法第 11 条で「特定法人又は退職派遣者は、

地方公務員等共済組合法第 140 条第 1 項に規定する公庫等又は公庫等職員とみなして、それぞれ同条（第 3 項を除く。）の規定を適用する」と規定されている。つまり、高速鉄道（株）への退職派遣職員は公庫等職員と見なされるということである。

次に、地方公務員等共済組合法第 140 条第 1 項で、「公庫等職員（退職派遣職員）となるため退職した場合には、長期給付に関する規定の適用については、その者の退職は、なかったものとみなし、その者は、当該公庫等職員である間、引き続き転出の際に所属していた組合の組合員であるものとする」と規定されており、また次のようにも規定している。第 113 条第 2 項に「地方公共団体の負担金」とあり、並びに同項第 2 号及び第 3 号には「地方公共団体の負担金」とあるのは「公庫等の負担金」と読み替えて適用すると定義付けている。つまり、「地方公共団体の負担金」というのは高速鉄道（株）の負担金と考えるということである。

地方公務員等共済組合法第 113 条第 2 項第 2 号には長期給付に要する費用について、地方公共団体の負担金を 100 分の 50 にすると規定されているが、一方で、同条第 3 項 2 号では、基礎年金拠出金に係る負担に要する費用については、当該事業年度における基礎年金拠出金の負担に要する費用の額の 2 分の 1 に相当する額としか規定されておらず、「地方公共団体の負担金」という規定はない。したがって、基礎年金拠出金については、前述の地方公務員等共済組合法第 140 条第 1 項の「公庫等職員となるため退職した場合には、長期給付に関する規定の適用については、その者の退職は、なかったものとみなし、その者は、当該公庫等職員である間、引き続き転出の際に所属していた組合の組合員であるものとする」という規定が適用され、交通局が負担することとなってしまう。

法律の解釈上、こういった実務処理は仕方がないことではあるが、一旦退職した職員が最終的に交通局に戻るからといって、退職派遣中に交通局が基礎年金拠出金を負担する事実については理解しがたい。

<監査意見>

1. 共済長期負担金は法律の条文解釈により基礎年金拠出金を交通局が負担することとなっている。

しかし、交通局と高速鉄道（株）との間で締結されている「派遣職員に関する取決め」の第 14 条第 2 項の内容からは、高速鉄道（株）だけが負担していると推察できる。

高速鉄道（株）は平成 20 年度で解散することとなっているが、退職派遣職員に係る共済長期負担金については、今後新たに発生する取決めの中では、はっきりと明記すべきである。法律上は適法だが、法の趣旨に沿った内容に改めるべきである。



## VIII 経営分析

(I) 市地下鉄の経営分析を試みるため、決算書の様式を次のように変更するとともに、キャッシュ・フロー計算書も作成した。

### 1 損益計算書

(1) 「変動損益計算書」(※1.)に改めた。

(2) 営業費用の項目を「線路保存費」等の部門別区分から、変動費を「軌道修繕費」、「動力費」に、また固定費を「給料等」、「退職手当」、「委託料」、「減価償却費」、「その他の経費」の費目別区分に変更した。

### 2 貸借対照表

(1) 公表B/Sでは「資本金」に計上されている「借入資本金」は返還義務のある借入金なので、「固定負債」に計上した。

### 3 公表P/L及びB/Sから「キャッシュ・フロー計算書」を作成した。

---

※1. 変動損益計算書 費用を「変動費」(営業収益の増減に応じて増減する費用)と、「固定費」(営業収益の増減に関係なく必要な費用)に区分して、それぞれの費用管理を行うことを目的とした損益計算書。(便宜上、営業外収益・費用は固定費に算入する。)

#### 1 変動損益計算書

(単位：千円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
<b>営業収益</b>	<b>20,238,715</b>	<b>20,216,376</b>	<b>21,017,520</b>	<b>22,154,550</b>	<b>22,584,495</b>
運輸収益 (※1.)	19,105,077	19,111,735	19,807,864	20,864,513	21,234,486
運輸雑収益	1,133,638	1,104,640	1,209,657	1,290,037	1,350,010
<b>変動費 (※2.)</b>	<b>524,270</b>	<b>531,365</b>	<b>539,140</b>	<b>533,630</b>	<b>547,799</b>
軌道修繕費	64,290	68,943	85,874	97,886	110,928
動力費	459,980	462,422	453,266	435,744	436,871
<b>限界利益 (※4.)</b>	<b>19,714,445</b>	<b>19,685,011</b>	<b>20,478,380</b>	<b>21,620,920</b>	<b>22,036,696</b>
<b>固定費</b>	<b>38,550,020</b>	<b>38,851,254</b>	<b>39,214,319</b>	<b>38,314,793</b>	<b>37,941,197</b>
給料等 (※3.)	5,327,632	5,361,498	5,356,219	5,210,399	5,188,571
退職手当	469,648	543,384	834,092	955,216	983,797
委託料	3,307,920	3,474,381	3,526,777	3,587,542	3,510,115
その他の経費	8,546,320	8,740,383	8,694,910	8,852,317	8,555,844
減価償却費	10,487,851	10,389,803	10,665,645	10,196,138	10,485,410
計	28,139,371	28,509,449	29,077,643	28,801,612	28,723,737
受取利息等 (-)	169	414	187	469	406
他会計補助金 (-)	2,805,316	2,723,980	2,752,870	2,891,158	2,819,932
国庫補助金 (-)	135,791	0	0	0	0
雑収益 (-)	30,660	7,818	6,253	5,745	23,518
支払利息等	13,361,225	13,053,191	12,876,075	12,410,428	12,060,385
雑支出	21,360	20,826	19,911	125	931
<b>経常損益</b>	<b>△ 18,835,575</b>	<b>△ 19,166,243</b>	<b>△ 18,735,939</b>	<b>△ 16,693,871</b>	<b>△ 15,904,500</b>

※1. 平成17年度には7.4%値上げの運賃改定を実施した。(当初計画では10%であったが、市から「利用者負担緩和と支援補助金」(一般会計からの補助)を得て、7.4%に圧縮した。)

※2. 変動費には車輛運行に伴う軌道修繕費と動力費を計上した。  
(乗客増減による輸送重量増減に伴う電力料等の増減)

※3. 給料等は、給料・手当・法定福利費・厚生福利費・報酬の総称。

---

※4. 限界利益＝営業収益－変動費

### (1) 營業收益内訳書

(単位:千円)

	15年	16年	17年	18年	19年
<b>運輸収益</b>	<b>19,105,077</b>	<b>19,111,735</b>	<b>19,807,864</b>	<b>20,864,513</b>	<b>21,234,486</b>
旅客運輸収益	17,123,267	17,376,874	18,465,838	19,476,208	19,846,921
乗車負担金	1,981,810	1,734,862	1,342,025	1,388,305	1,387,565
<b>運輸雑収益</b>	<b>1,133,638</b>	<b>1,104,640</b>	<b>1,209,657</b>	<b>1,290,037</b>	<b>1,350,010</b>
広告料	527,917	543,296	585,698	606,899	637,642
駅共同使用料	154,479	125,954	132,568	125,371	143,085
土地物件賃貸料	297,814	300,432	336,302	344,309	352,218
構内営業料	18,730	26,060	32,858	45,547	43,836
雑収益	134,699	108,899	122,230	167,911	173,229
<b>営業収益</b>	<b>20,238,715</b>	<b>20,216,376</b>	<b>21,017,520</b>	<b>22,154,550</b>	<b>22,584,495</b>

## (2) 營業費用内訳書

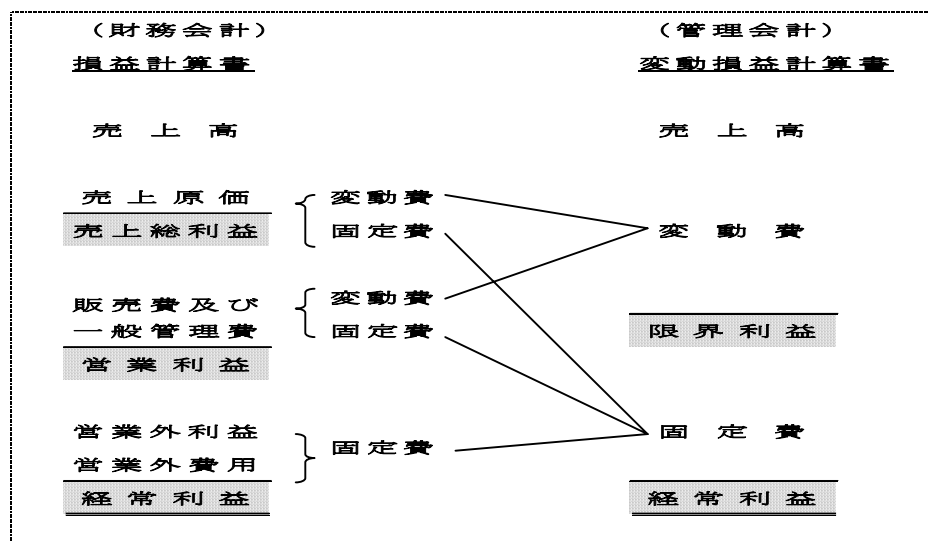
(単位:千円)

	1 5 年	1 6 年	1 7 年	1 8 年	1 9 年
<b>変 動 費</b>	<b>524,270</b>	<b>531,365</b>	<b>539,140</b>	<b>533,630</b>	<b>547,799</b>
軌道修繕費	64,290	68,943	85,874	97,886	110,928
動力費	459,980	462,422	453,266	435,744	436,871
<b>固 定 費</b>	<b>28,139,371</b>	<b>28,509,449</b>	<b>29,077,643</b>	<b>28,801,612</b>	<b>28,723,737</b>
( 人 件 費 )	5,797,280	5,904,882	6,190,311	6,165,614	6,172,367
給料	2,176,721	2,177,882	2,123,437	2,037,346	2,019,437
手当	1,928,854	1,867,183	1,849,403	1,821,119	1,863,842
法定福利費	612,995	881,849	844,118	792,864	751,955
厚生福利費	370,554	23,446	22,275	15,123	10,688
報酬	238,508	411,138	516,986	543,946	542,648
小 計	5,327,632	5,361,498	5,356,219	5,210,398	5,188,570
退職手当	469,648	543,384	834,092	955,216	983,797
( 経 費 )	22,342,089	22,604,567	22,887,336	22,635,999	22,551,368
委託料	3,307,920	3,474,381	3,526,777	3,587,542	3,510,115
構築物修繕費	37,660	33,751	21,857	27,661	21,642
建物修繕費	109,865	144,151	162,906	147,413	122,312
その他修繕費	56,328	65,935	78,726	63,802	70,259
備用品費	28,695	21,239	23,366	26,102	47,469
被服費	19,312	7,970	19,365	13,931	24,684
水道光熱費	1,034,963	1,062,435	1,035,919	973,886	995,068
旅費	4,037	3,363	4,321	4,051	4,092
通信運搬費	10,782	10,509	10,613	9,477	13,250
印刷製本費	4,946	2,938	3,970	5,711	3,001
諸会費	10,201	10,163	10,265	10,024	9,570
その他手数料	6,551	6,866	4,622	5,508	11,377
賃借料	115,488	114,753	116,560	117,321	115,094
保険料	4,879	4,795	4,702	5,245	5,430
固定資産除却費	157,979	412,181	261,255	506,779	173,662
自動車重量税	308	541	341	467	329
雑費	4,924	3,694	2,452	2,304	1,997
通信設備修繕費	20,636	17,660	16,449	7,756	20,336
電気保安設備修繕費	11,344	9,509	10,389	6,011	40,255
電力線設備修繕費	1,348	5,498	12,668	2,702	4,700
変電所設備修繕費	12,768	11,610	1,482	5,302	196
諸器具雑品費	39	116	122	137	144
会議費	446	528	382	503	438
車両修繕費	554,863	427,605	511,300	549,334	516,244
油脂費	456	391	414	557	531
諸器具雑品費	670	530	535	488	414
車両清掃料	49,885	51,180	53,437	52,799	53,238
報償費	1,882	1,242	1,419	1,084	1,508
停車場清掃料	176,049	182,053	185,330	181,550	177,320
乗車券費	110,336	120,791	153,276	163,605	100,229
鉄道施設使用料	5,500,000	5,500,000	5,500,000	5,500,000	5,500,000
車両使用料	192,909	206,702	167,513	191,988	206,504
事故費	300	0	0	0	0
負担金	34,929	28,367	18,195	21,570	66,903
乗車券発売手数料	187,669	191,784	205,146	160,247	153,942
広告取扱手数料	56,803	60,206	68,443	69,102	71,762
広告費	21,854	13,949	22,469	13,447	17,110
交際費	1,247	998	937	786	599
訴訟費	543	604	159	155	560
備車料	2,424	3,776	3,608	3,513	3,675
有形固定資産減価償却費	10,269,766	10,165,300	10,630,656	10,161,149	10,447,492
無形固定資産減価償却費	218,085	224,503	34,990	34,990	37,917
<b>營 業 費 用</b>	<b>28,663,641</b>	<b>29,040,814</b>	<b>29,616,783</b>	<b>29,335,242</b>	<b>29,271,536</b>

(3) 変動損益計算書の使い方

① P/Lと変動P/Lの違い

損益計算書は、「売上」と「利益」のプロセスを示す計算書であるが、P/Lと変動P/Lの違いは次のとおりである。



民間企業会計では、「財務会計」（株主等に公表する会計）と「管理会計」（企業の経営者や管理部門が経営計画の策定や業績管理を行うための会計）の2種類の会計を実施している。

「財務会計」のP/Lは、利益を「売上総利益」（本業の粗利益）、「営業利益」（本業の利益）と「経常利益」（企業の実力利益）とに分けて表示（更に「税引前当期純利益」、「当期純利益」も表示する。）することになっている。

一方、「管理会計」の変動P/Lは、費用を「変動費」（営業収益の増減に応じて増減する費用）と「固定費」（営業収益の増減に関係なく必要な費用）とに区分し、利益を「限界利益」（固定費を回収して利益獲得に貢献する利益）と「経常利益」とに分けて表示する。

② 変動P/Lの経営管理への活用

ア  $\text{限界利益} (\nearrow) = \text{営業収益} (\nearrow) - \text{変動費} (\searrow)$

限界利益を増加するには、営業収益を増加させ、変動費を減少させる。

イ  $\text{経常利益} (\nearrow) = \text{限界利益} - \text{固定費} (\searrow)$

経常利益を増加するには、限界利益を増加させる努力をしながら、固定費を減少させることにより実現する。

このシステムは当報告書「第4 経営についての提言」で活用する。

## 2 貸借対照表

(単位：千円)

年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
<b>固定資産</b>	<b>509,297,151</b>	<b>509,073,625</b>	<b>502,226,089</b>	<b>497,430,239</b>	<b>495,220,750</b>
有形固定資産	449,124,624	494,483,304	485,624,640	479,202,680	485,981,190
無形固定資産	8,319,454	8,411,924	8,376,934	8,341,945	8,400,588
建設仮勘定	51,040,473	5,365,797	7,411,915	9,073,014	26,372
投資	812,600	812,600	812,600	812,600	812,600
<b>流動資産</b>	<b>4,514,703</b>	<b>7,879,841</b>	<b>12,367,924</b>	<b>7,388,754</b>	<b>2,637,021</b>
現金預金	633,624	526,621	631,311	375,826	717,205
未収金	3,705,189	7,144,755	11,481,887	6,632,793	1,750,115
貯蔵品	0	0	0	0	17,566
前払金	0	0	77,379	197,649	106,909
前払費用	1,251	4,367	1,311	3,199	2,335
仮払金	9,639	39,098	11,035	14,287	42,890
保管有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	0
繰延勘定	0	0	0	0	78,561
<b>資 産 合 計</b>	<b>513,811,854</b>	<b>516,953,466</b>	<b>514,594,012</b>	<b>504,818,993</b>	<b>497,936,332</b>
<b>固定負債</b>	<b>374,627,786</b>	<b>375,089,651</b>	<b>376,781,739</b>	<b>379,469,871</b>	<b>384,455,050</b>
企業債	59,581,286	68,836,057	82,884,063	95,652,278	108,569,254
その他固定負債	12,450	12,450	12,450	12,000	0
借入資本金	315,034,050	306,241,144	293,885,226	283,805,593	275,885,796
<b>流動負債</b>	<b>29,704,132</b>	<b>35,615,734</b>	<b>40,199,588</b>	<b>36,303,576</b>	<b>31,728,813</b>
一時借入金	19,000,000	26,600,000	27,200,000	25,100,000	24,400,000
未払金	8,851,160	6,892,481	10,897,127	8,954,656	5,230,603
預り金	49,814	39,342	42,098	41,072	194,955
預り有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	0
前受金	539,231	566,498	620,724	631,134	509,029
仮受金	1,098,927	1,352,413	1,274,639	1,411,713	1,394,227
<b>負 債 合 計</b>	<b>404,331,918</b>	<b>410,705,385</b>	<b>416,981,327</b>	<b>415,773,447</b>	<b>416,183,863</b>
資本金	116,439,600	123,577,600	131,101,600	138,676,144	147,202,043
自己資本金	116,439,600	123,577,600	131,101,600	138,676,144	147,202,043
剰余金	△ 6,959,664	△ 17,329,519	△ 33,488,914	△ 49,630,597	△ 65,449,574
資本剰余金	212,239,241	221,117,879	223,747,827	224,366,193	224,422,147
△欠損金	△ 219,198,905	△ 238,447,399	△ 257,236,741	△ 273,996,791	△ 289,871,722
<b>資 本 合 計</b>	<b>109,479,936</b>	<b>106,248,081</b>	<b>97,612,686</b>	<b>89,045,547</b>	<b>81,752,469</b>
<b>負債・資本合計</b>	<b>513,811,854</b>	<b>516,953,466</b>	<b>514,594,012</b>	<b>504,818,993</b>	<b>497,936,332</b>

### 3 キャッシュ・フロー計算書

単位(千円)

		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
1. 営業活動によるキャッシュ・フロー						
当年度の赤字額	当年度純利益 (内他会計補助)	△ 18,898,189	△ 19,248,494	△ 18,789,342	△ 16,760,049	△ 15,874,931
会計上の償却費	減価償却費	10,487,851	10,389,803	10,665,645	10,196,138	10,485,409
資産の増減	未収金の増加(△)・減少額	1,198,049	△ 3,439,565	△ 4,337,132	4,849,094	4,882,677
	貯蔵品の増加(△)・減少額	0	0	0	0	△ 17,565
	前払金の増加(△)・減少額	190,348	0	△ 77,379	△ 120,270	90,740
	前払費用の増加(△)・減少額	2,456	△ 3,116	3,056	△ 1,888	864
	仮払金の増加(△)・減少額	10,824	△ 29,459	28,063	△ 3,252	△ 28,603
	保管有価証券の増加(△)・減少額	0	0	0	0	165,000
	繰延勘定の増加(△)・減少額	0	0	0	0	△ 78,561
負債の増減	未払金の増加・減少(△)額	△ 4,666,013	△ 1,958,678	4,004,647	△ 1,942,471	△ 3,724,053
	預り金の増加・減少(△)額	△ 9,287	△ 10,473	2,756	△ 1,025	153,882
	預り有価証券の増加・減少(△)額	0	0	0	0	△ 165,000
	前受金の増加・減少(△)額	171,473	27,267	54,225	10,410	△ 122,105
	仮受金の増加・減少(△)額	150,361	253,485	△ 77,774	137,074	△ 17,485
営業活動によるキャッシュ・フロー差引計		△ 11,362,127	△ 14,019,230	△ 8,523,235	△ 3,636,239	△ 4,249,731
2. 投資活動によるキャッシュ・フロー						
正味投資額	固定資産の増加額(△)・減少	△ 1,578,482	△ 55,840,953	△ 1,771,991	△ 3,739,188	△ 17,322,562
	建設仮勘定の増加(△)・減少	△ 12,623,245	45,674,676	△ 2,046,118	△ 1,661,099	9,046,641
投資活動によるキャッシュ・フロー差引計		△ 14,201,727	△ 10,166,277	△ 3,818,109	△ 5,400,287	△ 8,275,921
フリーキャッシュ・フロー(※1.)		△ 25,563,854	△ 24,185,507	△ 12,341,344	△ 9,036,526	△ 12,525,652
3. 財務活動によるキャッシュ・フロー						
自己資本の増加	建設費出資	2,532,000	1,413,000	785,000	1,188,535	1,850,899
	経営健全化出資金		5,725,000	6,739,000	6,386,000	6,675,000
	補助金等、資本剰余金の増	10,597,972	8,878,639	2,629,947	618,367	55,954
自己資本の増加(小計)		13,129,972	16,016,639	10,153,947	8,192,902	8,581,853
建設企業債の増加	建設企業債による借入	9,927,000	8,635,000	3,593,000	4,816,000	8,435,000
建設企業債の減少	建設企業債の償還	△ 14,363,498	△ 17,427,906	△ 15,948,918	△ 14,895,633	△ 16,354,797
一時借入金の増減	一時借入金の増加・減少(△)額	7,300,000	7,600,000	600,000	△ 2,100,000	△ 700,000
その他の企業債の増加	特例債・平準化債・緩和債等の純増	9,725,028	9,254,771	14,048,005	12,767,772	12,904,975
有利子負債の増減(小計)		12,588,530	8,061,865	2,292,087	588,139	4,285,178
財務活動によるキャッシュ・フロー差引計		25,718,502	24,078,504	12,446,034	8,781,041	12,867,031
当期キャッシュ・フロー増減額		154,648	△ 107,003	104,690	△ 255,485	341,379
期首キャッシュ・フロー残高		478,975	633,624	526,621	631,311	375,826
期末キャッシュ・フロー残高		633,624	526,621	631,311	375,826	717,205

※1. 自由に使える資金(営業活動C/F + 投資活動C/F)



1. 営業活動によるキャッシュ・フロー（本業で稼いだキャッシュの増減）

- ① 一時借入金の純増減は財務活動によるものと考え、営業活動によるキャッシュ・フローではなく、財務キャッシュ・フローに表示した。
- ② 営業活動によるキャッシュ・フローは、当期純損益に資金の流出を伴わない費用である減価償却費を加算し、資産、負債の増減による資金の増減を加減算したものである。
- ③ 平成16年度、17年度は未収金が前年度に比べ34億円、43億円と大幅に増加したため、資金繰りを圧迫したと思われるが、その大部分は、地下鉄工事に伴う京都市等に対する他事業工事（局予算外工事）の未収金である。
- ④ 平成17年度の営業活動によるキャッシュ・フローは、平成16年度に比して、55億円改善しているが、その原因は工事未払金の増加である。平成18年度、平成19年度は、工事未払金の支払で19億円、37億円と、未払金が大きく減少（資金流出）したが、京都市等からの工事未収金の回収が48億円及び49億円あり、その差額分が両年の営業活動によるキャッシュ・フローを改善させた。
- ⑤ 平成18年度、平成19年度の営業活動によるキャッシュ・フローは平成17年度に比して、それぞれ49億円、43億円改善しているが、その原因は上記未収金の回収である。結局、最近の5年度間の営業キャッシュ・フローについては、建設工事代金の未収金、未払金の増減によるものが多く、今後は、このような大きな変動はなくなるものと思われる。

2. 投資活動によるキャッシュ・フロー（投資活動（固定資産の取得・売却、資金の貸付・回収等）で生じたキャッシュの増減）

- ① 固定資産の取得、除却、売却損益等が投資キャッシュ・フローの内容であるが、ここでは、差引純投資額を表示した。
- ② 過去5年度で、142億円、102億円、38億円、54億円、83億円の純投資額が発生しているが、平成20年度以降は順次減少するものと考えられる。

3. 財務活動によるキャッシュ・フロー（資金（おもに借入金）の調達・返済を示すキャッシュの増減）

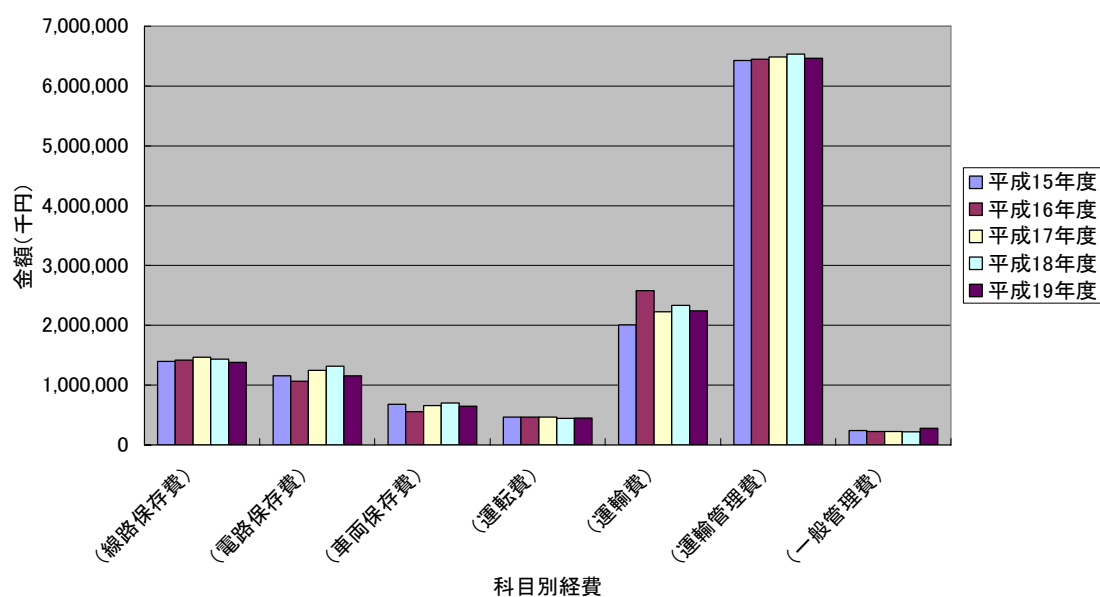
- ① 貸借対照表では建設企業債を借入資本金として表示しているが、ここでは、有利子負債として他の負債と含めて表示した。
- ② 毎年、80億円から100億円程度が、市からの追加出資等として自己資本が増強されている。中でも経営健全化出資の年間67億円程度は収支不足に対する補填であり、収支改善のための資本注入である。
- ③ 上記の資本注入があるにも係わらず、有利子負債（企業債、一時借入を含む）は年々増加しており、その利子負担が営業活動によるキャッシュ・フローをも減少させる結果となっている。

## (Ⅱ) 科目分析

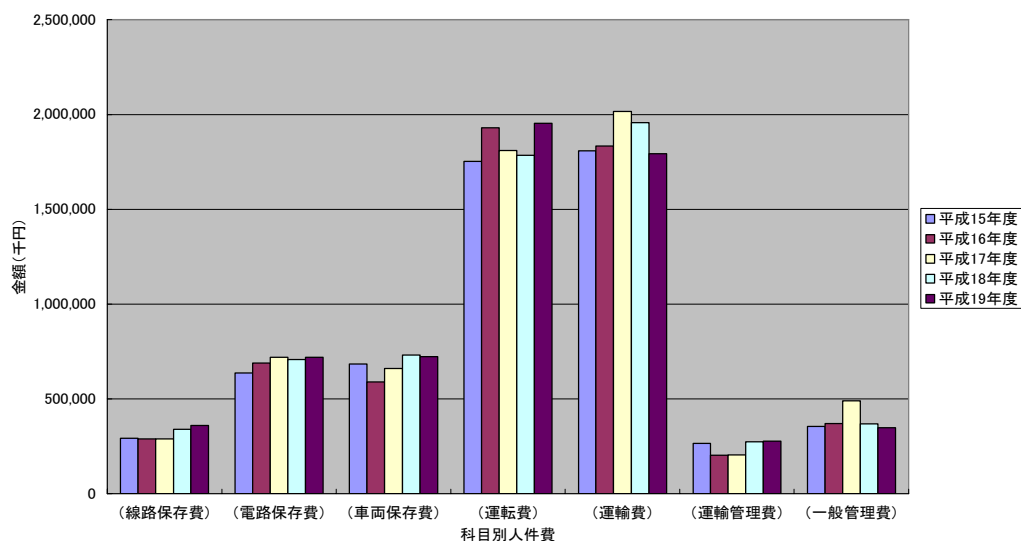
### 1 P/Lから作成した図表による分析

市地下鉄の決算書は、民間の鉄道会社と異なり、運輸費を線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費、運輸費、運輸管理費の各科目に区分して表示している。そのために、各科目に人件費が分散して集計されており、内容の一覧性に欠ける。そこで、各科目の金額を人件費と人件費以外に分けて集計し5年度分をグラフ化した。

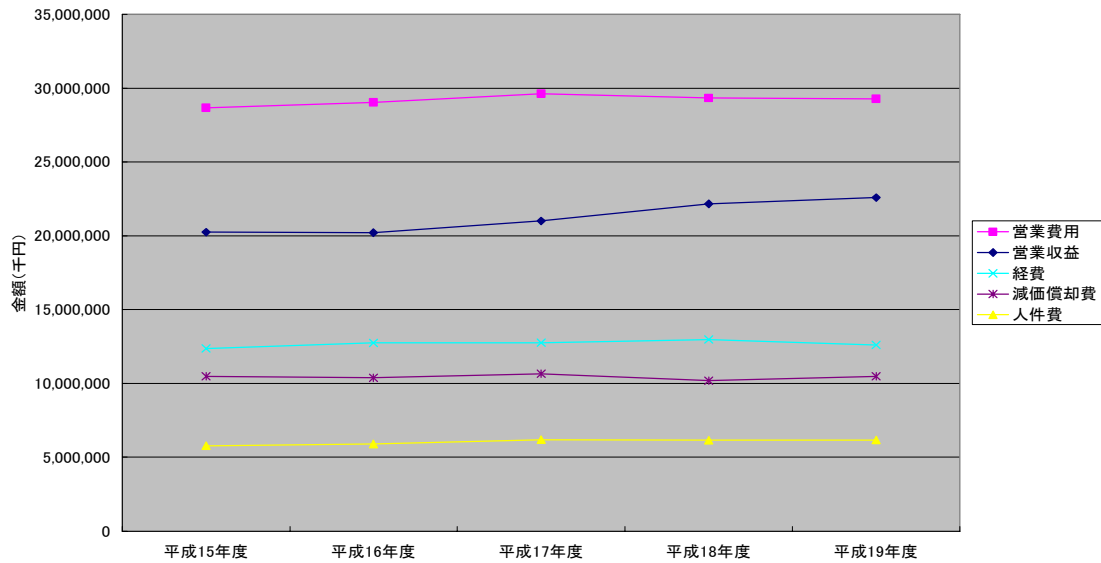
(1) 科目別経費(人件費を除く)の経年比較



(2) 科目別人件費経年比較

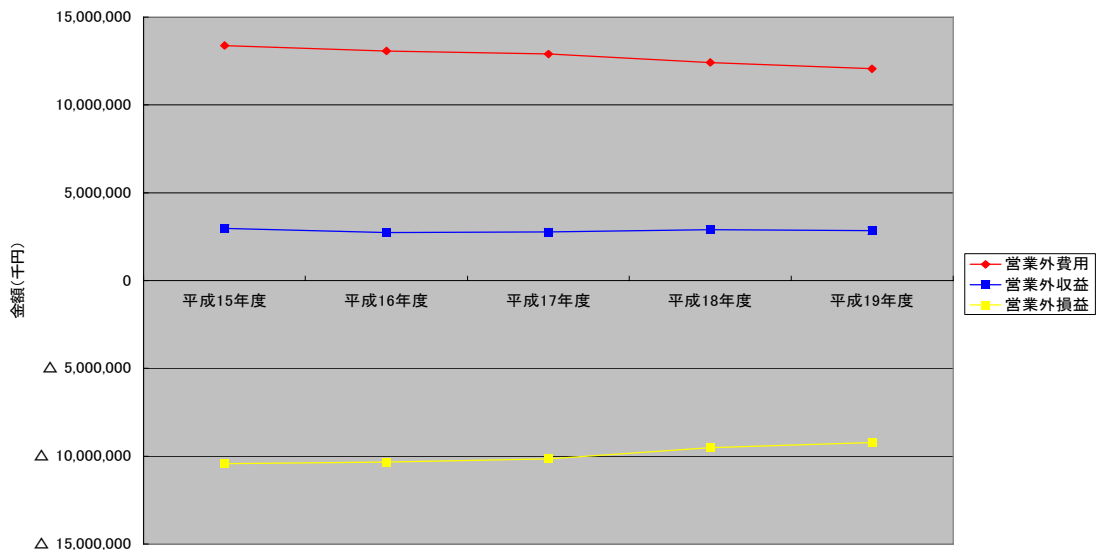


### (3) 営業損益科目の経年比較



過去5年間において、営業収益は延伸効果などによって、平成15年度の202億円から15%程度増加し226億円に達している。営業費用は継続して300億円を下回っており、営業利益率は向上しているように見える。しかし、経費減少の原因としては、減価償却費の減少があり、人件費については、延伸に対応して増加している。

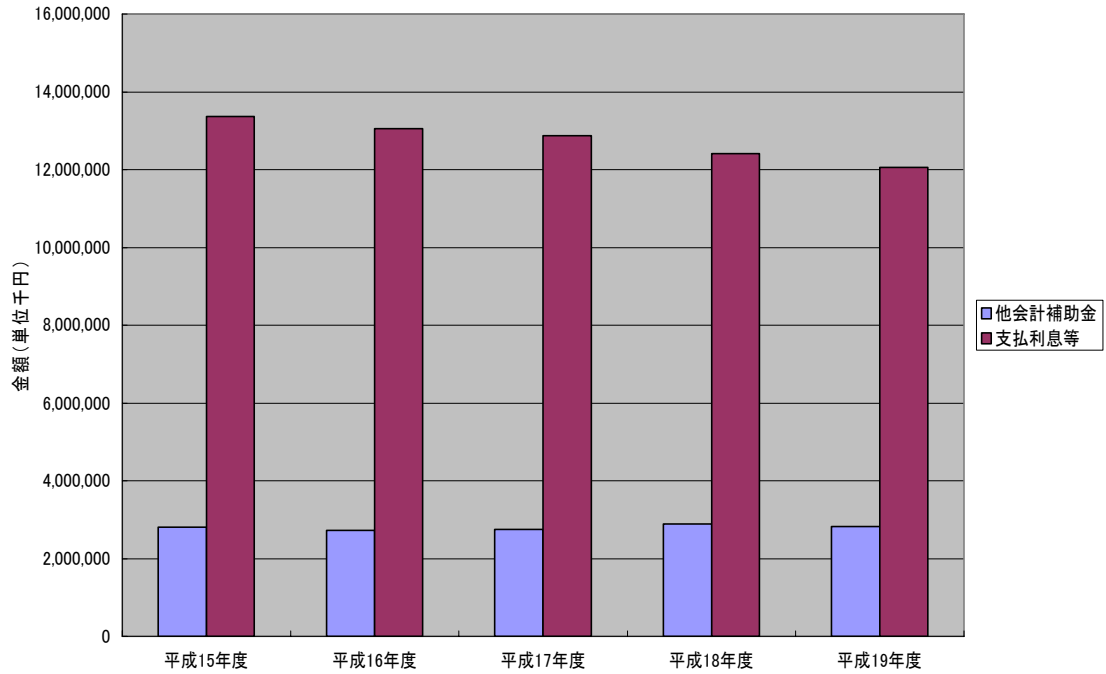
### (4) 営業外損益経年比較



営業外費用は殆ど100%が金利である。

近年、金利水準が低い状況が続き、低金利債への借り換えなどもあり、営業外費用は減少しているが、今後の金利情勢によっては、営業外費用が増加することも考えられる。営業外収益はさほど増加していない。

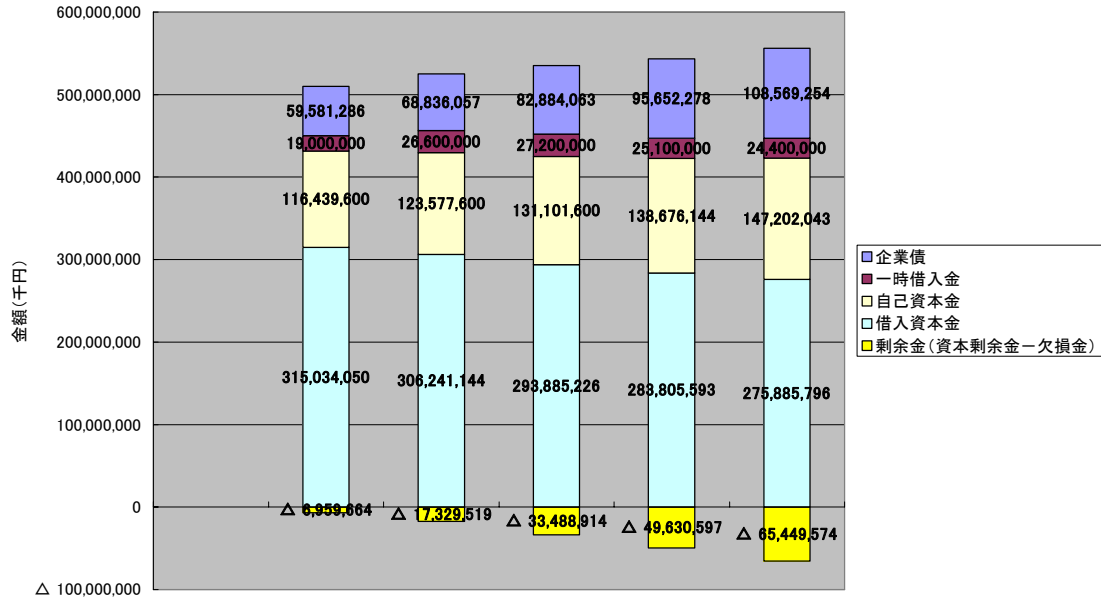
### (5) 金融費用と補助金



平成 15 年度においては、134 億円あった支払利息等は平成 19 年度には 121 億円足らずに減少している。しかし他会計からの補助金は 28 億円前後で推移しており、営業外損益の大幅な赤字が継続している。

## 2 B/Sから作成したグラフによる分析

### (1) 調達資金内訳の推移



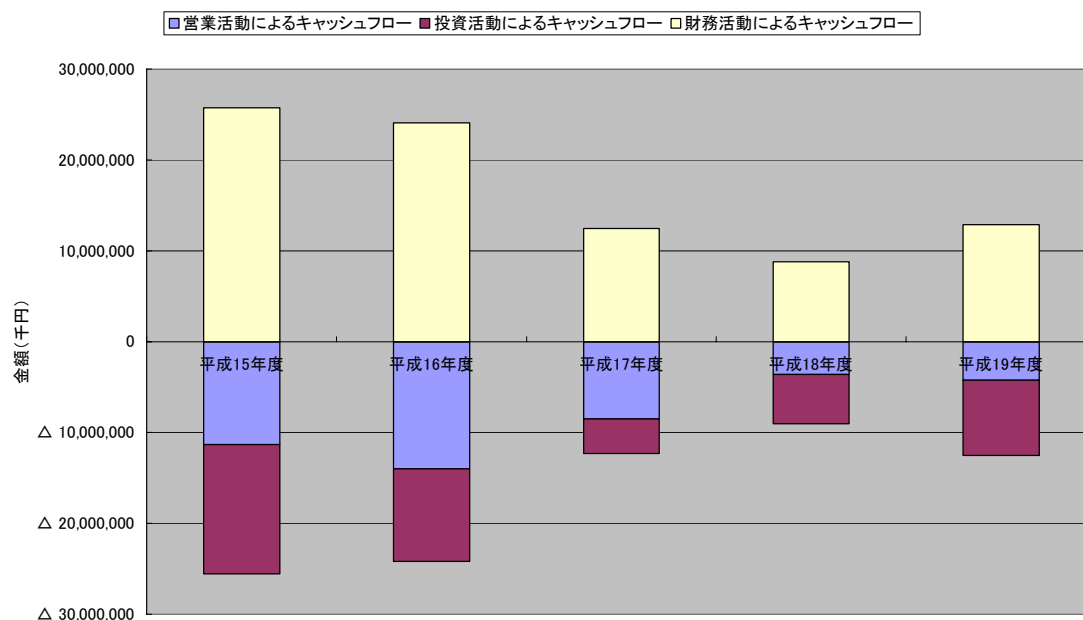
建設資金等の設備投資資金は自己資本金及び借入資本金によって調達されている。しかし、建設企業債である借入資本金は毎年償還されており、残高は順次減少している。

この間、毎年欠損金が発生し、円滑な建設企業債の償還を行うことが不可能となっていた。

それを補うために、健全化出資による自己資本の増強、一時借入金の固定化、資本費平準化債の発行、資本費負担緩和分企業債の発行などが行われてきた。平成20年度末において実質的な資本の欠損(資本剰余金-欠損金)は654億円に達しており、市民の税金等からなる自己資本金1,472億円の半分近くが失われている。

### 3 キャッシュフロー計算書から作成したグラフによる分析

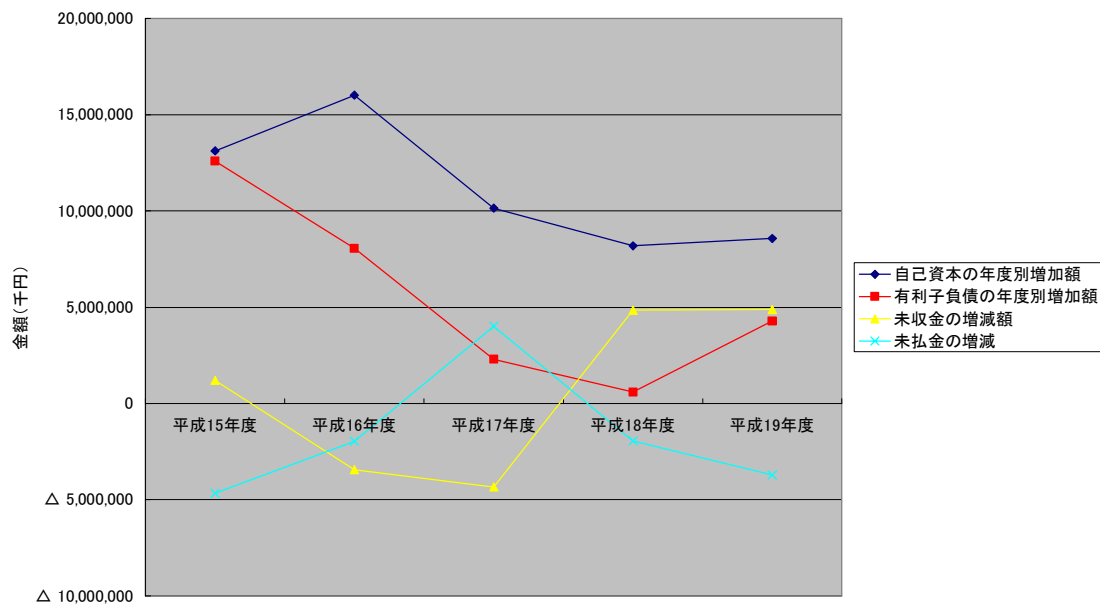
#### (1) キャッシュフローの推移



平成15年度、平成16年度の営業キャッシュフローの大幅なマイナスは、工事代金の支払、他事業工事の未収、工事代金の国庫、市負担金等の入金タイミングなど、経常的な資金の増減とはいえ部分が大いと思われる。

当分の間延伸計画の新たな着工は予定されていないため、工事に伴う大幅なキャッシュフローの変動はなく、営業キャッシュフローの不足を財務キャッシュフローで補う状況が続くものと考えられる。

## (2) 財務キャッシュフロー(資金調達方法)の推移



自己資本は本来、建設時における市、府、国等からの出資であり、年々増加するものではない。

しかし、市に対しては建設に伴うもの以外に、経営健全化出資という運転資金の不足を補うための出資を継続的に求めざるを得ない状況が続いている。

一方、有利子負債は、借入資本として決算書に表示される建設企業債と固定負債として表示される企業債の合計である。建設企業債は、開業時からの起債が順次償還されており、年々減少するはずであるが、その原資となるべき営業キャッシュフローが大幅な赤字であるため、償還よりも大幅な起債超過で推移している。

### (Ⅲ) 3つの指標による分析

民間企業の経営状態を分析する手法の一つに「3つの指標による分析」がある。高速鉄道事業の平成19年度の経営状況について、この指標による分析を試みた。(決算書すっきりアドバイザー<sup>®</sup> 中村清之)

(出典:日本決算書すっきりアドバイザー協会)

その結果は、[図表3-8-1]のとおりである。

#### 1 経営安全率

この指標は「儲かっているか」を示すものであるが、図表のとおり欠損企業であり、今後72%分(162億6,000万円)の売上が上がれば「損益分岐点」(損益トントン)という状況である。

#### 2 自由資金比率<sup>◎</sup>

この指標は「増えた利益の内、自由に使えるキャッシュの率」であるが、市地下鉄は欠損企業であり、フリーキャッシュ・フローもマイナスであるので、分析の対象とならない。

#### 3 自己資本比率

この指標は、企業として「潰れにくい率」すなわち「資本のうち返さなくてもよい資本の率」であるが、3つの指標のうち唯一プラスの数字を示している。

しかし、高速鉄道部の自己資本817億円のうち実質的資本金である建設費出資額は1,216億円であり、既にその約3分の1を費消してしまっている状況である。

以上の結果は、分析するまでもなく当初から明らかであり、民間企業なら既に「倒産」状態であるが、経営実態を明らかにするため、敢えて分析を試みた次第である。

[図表3-8-1] 決算書分析表

	内容 (単位百万円)	率	評価		意味
			理想企業	50%	
1 経営安全率 (儲かっているか)	$= \frac{-15,904}{\frac{\text{経常利益}}{\text{限界利益}} \times 100} \times 100$	-72%	優秀企業	15~49%	この%分の売上が落ちても(-%分の売上が上がれば) 損益トントン
			普通企業	6~14%	
			これから	1~5%	
			欠損企業	0%以下	
			理想企業	50%	
2 自由資金比率 <sup>◎</sup> (増えた利益の内、自由に使えるキャッシュの率)	$= \frac{-12,525}{\frac{\text{フリー・キャッシュフロー}}{\text{自己資本増加額 (増えた内部留保)}} \times 100} \times 100$	-	理想企業	100%	利益がお金として残る率
			優秀企業	70~99%	
			普通企業	40~69%	
			これから	20~39%	
			要改善	19%以下	
3 自己資本比率 (潰れにくい率)	$= \frac{81,752}{\frac{\text{自己資本}}{\text{総資本}} \times 100} \times 100$	16%	理想企業	70%	資本のうち返さなくてもよい資本の率
			優秀企業	40~69%	
			普通企業	20~39%	
			これから	0~19%	
			欠損企業	0%未満	



## Ⅸ 外郭団体

### (I) 概要

#### 1 監査対象

交通局の外郭団体のうち高速鉄道事業に関するものは、京都高速鉄道(株)、京都地下鉄整備(株)及び(財)京都市交通事業振興公社の3団体である。その外、交通局は主として交通局退職者で構成される(社)京都市交通局協力会と、市の退職者で構成される(社)春秋会に一部の業務を委託しているが、この2団体は市からの出資が0であるので、今回の監査の対象外である。

なお、高速鉄道(株)は、後述のとおり、外郭団体の整理統合と市地下鉄事業の経営健全化の一環として、平成20年度末に高速鉄道事業を交通局に譲渡のうえ解散することに決定している。

#### 2 3団体の概要

- (1) 3団体に関する事業内容等は次頁〔図表3-9-1〕外郭団体一覧表のとおりである。
- (2) 3団体公表の平成19年度の損益計算書は163頁のとおりであり、また、貸借対照表は164頁、165頁のとおりである。

以下、各団体について監査結果を述べる。

〔図表3-9-1〕

〔外郭団体一覧表〕

	京都高速鉄道(株)	京都地下鉄整備(株)	(財)京都市交通事業振興公社	
設立年月日	昭和63年4月8日	昭和56年4月20日	昭和56年4月17日	
事業内容 (地下鉄関連)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(東西線)御陵-三条京阪間の鉄道施設の貸与</li> <li>・地下鉄事業に関する保守管理業務の受託</li> <li>・京都三条大橋ビルの賃貸</li> <li>・月極駐車場の賃貸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の整備及び清掃</li> <li>・変電所設備の点検整備</li> <li>・電力指令設備の点検整備</li> <li>・電気室設備の整備</li> <li>・電車線路の整備</li> <li>・電力線路の整備</li> <li>・車両整備場設備の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化事業</li> <li>・市民サービス事業</li> <li>・施設の有効利用に関する事業</li> <li>・施設のメンテナンス</li> <li>・運輸収入金の搬送</li> <li>・乗車券の検札</li> </ul>	
資本金 (内、京都市出資)	156億400万円 H20年3月 (83.4%) (130億500) H20年10月 (100%) (156億400)	4,000万円 (55%) (2,200)	(基本金) 4,600万円 (52.2%) (2,400)	
役員 (平成20年6月現在) (市・交通局との関係) ○ 現職 △ 元職	代表取締役・社長 A (△) 取締役 D (○) " E (○) " F 監査役 G (△) 会計監査人 監査法人Q	代表取締役・社長 A (△) 取締役 H (○) " E (○) " I (○) " J 監査役 K	理事長 C (○) 専務理事 L (△) 理事 M " N (○) " O " P (△) 監事 K " H (○)	
	注. EとKは同一人。			
従業員 (平成20年4月1日現在)	正 派 計	正 派 計	正 派 計	
	17 6 23	26 0 26	83 55 138	
内 訳	市 現職			0
	局 現職	6 6		55 55
	市 元職	2 2	1 1	1 1
	局 元職	3 3	20 20	77 77
	民間等	12 12	5 5	5 5
	注. 正は正社員、派は派遣社員 数字は人数			

平成19年度 損益計算書

(自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)

(単位：千円)

法人名 損益項目	高速鉄道㈱	地下鉄整備㈱	(財) 振興公社 (収益事業)
	(消費税等 抜)	(消費税等 込)	(消費税等 込)
売上高	6,077,212	726,361	1,533,689
売上原価 (内 外注費)	436,997 ( 436,997 )	659,509 ( 583,899 )	615,346 ( 615,346 )
売上総利益	5,640,215	66,852	918,343
販売費及び一般管理費 (内 役員報酬)	3,302,027 ( 9,468 )	38,062 ( 6,320 )	930,739 ( 6,173 )
営業利益	2,338,187	28,790	△ 12,396
営業外収益	1,122	749	-
営業外費用 (内 支払利息)	2,165,102 ( 2,158,866 )	0	-
経常利益	174,206	29,539	△ 12,396
特別利益	730,275	0	-
特別損失	18,906	75	-
税引前当期純利益	885,575	29,464	△ 12,396
法人税等	(地方税均等割額) 1,210	11,992	(地方税均等割額) 70
当期純利益	884,365	17,472	△ 12,466
法人税課税所得	△ 57,560	28,996	△ 12,387

売上高の内訳書

(単位：千円)

法人名 売上項目	高速鉄道㈱	地下鉄整備㈱	(財) 振興公社 (収益事業)
	(消費税等 抜)	(消費税等 込)	(消費税等 込)
交通局からの受託料 (地下鉄関係)	A 539,372	699,385	1,476,385
(上記の内再委託料)	a ( 436,997 )	( 578,241 )	( 530,637 )
(差引：粗利益 A-a)	( 102,375 )	( 121,143 )	( 945,748 )
交通局からの線路利用料	B 5,500,000	-	-
その他	C 37,840	26,976	57,304
合計 (A+B+C)	6,077,212	726,361	1,533,689

貸借対照表

平成20年3月31日現在

(単位：千円)

科 目	高速鉄道株	地下鉄整備株	(財) 振興公社
<b>流動資産</b>	<b>941,295</b>	<b>388,542</b>	<b>288,707</b>
現金預金	731,784	135,223	126,108
売掛金	-	183,275	-
未収入金	206,959	-	161,312
有価証券	-	49,962	-
その他	2,551	21,548	1,287
貸倒引当金	-	△ 1,466	-
<b>固定資産</b>	<b>126,265,463</b>	<b>17,278</b>	<b>302,381</b>
有形固定資産	122,760,728	11,002	6,655
建物	5,954,480	-	-
構築物	109,128,055	-	-
機械装置	1,731,397	9,916	-
車両運搬具	-	934	2,221
工具器具備品	12,957	152	4,435
土地	5,933,834	-	-
無形固定資産	3,501,694	840	2,206
地上権	3,489,432	-	-
施設利用権	11,141	-	-
電話加入権	1,121	840	229
ソフトウェア開発費	-	-	1,977
投資その他の資産	3,040	5,436	293,520
関係会社株式	3,000	-	-
出資金	40	-	-
投資有価証券	-	-	46,000
保証金	-	5,400	66,023
預託金	-	36	11
基金積立預金	-	-	115,900
減価償却等引当預金	-	-	39,779
保証金特定預金	-	-	25,807
<b>資産合計</b>	<b>127,206,759</b>	<b>405,820</b>	<b>591,088</b>

## 貸借対照表

平成20年3月31日現在

(単位：千円)

科 目	高速鉄道㈱	地下鉄整備㈱	(財) 振興公社
<b>流動負債</b>	<b>6,031,996</b>	<b>190,254</b>	<b>153,063</b>
買掛金	-	151,116	-
未払金	337,996	355	137,838
一年内長期未払金	5,661,899	-	-
前受金	-	26,218	2,030
賞与引当金	10,384	-	-
未払消費税等	-	2,147	6,239
未払法人税等	20,953	9,895	-
その他	763	523	6,956
<b>固定負債</b>	<b>111,618,207</b>	<b>-</b>	<b>39,130</b>
長期借入金	56,921,600	-	-
長期未払金	54,683,634	-	-
預り保証金	8,451	-	31,686
退職給付引当金	4,522	-	444
修繕引当金	-	-	7,000
<b>負債合計</b>	<b>117,650,203</b>	<b>190,254</b>	<b>192,193</b>
<b>資本金</b>	<b>15,604,000</b>	<b>40,000</b>	<b>(正味財産)</b>
<b>利益剰余金</b>	<b>△ 6,047,444</b>	<b>175,566</b>	<b>398,894</b>
利益準備金	0	10,000	-
その他利益剰余金	△ 6,047,444	165,566	-
<b>純資産合計</b>	<b>9,556,555</b>	<b>215,566</b>	<b>398,894</b>
<b>負債・純資産合計</b>	<b>127,206,759</b>	<b>405,820</b>	<b>591,088</b>
(注)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 簿外の構築物 670,869千円有り</li> <li>・ 法人税において、土地 減損損失否認額 571,828千円有り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有形固定資産は消費税 等込の金額</li> </ul>	・ 同 左

## (Ⅱ) 京都高速鉄道 株式会社

### 1 事業概要

#### (1) 設立目的

高速鉄道(株)は、京都市の地下鉄東西線のうち、京阪電気鉄道との相互利用の関係で、御陵駅から三条京阪駅までの間の鉄道施設の建設・保有及び貸与を主たる目的とする外郭団体として、昭和63年4月に設立され、日本鉄道建設公団(現「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」)民鉄線方式により鉄道施設を建設し、平成9年10月12日に第三種鉄道事業者として開業した。

#### (2) 交通局との関係

開業後は、御陵・三条京阪間の鉄道施設を第二種鉄道事業者である交通局に貸与し、その対価として、平成9年5月20日付けで締結した「地下鉄東西線の線路使用料に関する協定」に基づき線路使用料を収入している。

線路使用料については、平成15年3月に国土交通大臣の変更許可を得た「低額化・平準化への見直し計画」に従い、年間55億円を収入し、売上全体の90.5%を占めている。

また、付帯事業として、交通局から、地下鉄事業の保守管理業務を前年度に引き続き契約を締結し、年間5億5,735万円の収入を得ている。

なお、東山駅換気塔用地の一部に設置していた月極駐車場については、平成19年11月末限りで閉鎖し、同年12月13日、財務改善を目的に当該用地を売却している。

一方、線路使用料の見直しに伴う資金的措置として、平成15年3月17日付け締結の「京都高速鉄道株式会社に対する京都市の貸付金に関する基本協定」に基づき、京都市から30億円を借り入れ、鉄道・運輸機構への償還資金等に充当している。

#### (3) 出資割合及び役員・従業員の派遣状況

京都市は株主として平成20年3月31日現在83.4%を出資しており(平成20年10月に100%となった)、市・交通局と役員及び従業員の関係は162頁のとおりである。

#### (4) 財務状況

平成19年度の財務状況は163頁、164頁のとおり、経常利益1億7,421万円に、用地売却に伴う特別利益を加算して税引前当期純利益8億8,558万円を計上しており、平成19年度末の純資産額は95億5,566万円となっている。

平成19年度には、三条京阪駅の車いす対応トイレをオストメイト対応等の多目的トイレに改修のほか、東西線二条・太秦天神川間の延伸に伴う対応工事と

して、当社区間の信号保安設備工事、自動出改札設備工事、案内サイン改修工事を実施するとともに、安全対策工事として、ATO装置（自動列車運転装置）改良工事、ITV設備更新工事、階段手すり点字案内板の新規格への改修工事等を実施し、これに伴う設備投資額は1億9,600万円であった。

今後対処すべき課題として、高速鉄道（株）は以下のように述べている。「平成19年度は、平成18年度に市中金融機関からの借入金のうち97億8,000万円について、金利水準の低いシンジケートローンへの借換えを行ったこと等により、支払利息の削減が図れ、当期純利益8億8,400万円を計上した。

しかしながら、弊社の鉄道施設を使用している第二種鉄道事業者・交通局の財政状況は、少子高齢化による旅客数の伸び悩み等から極めて厳しく、中でも、運賃収入から支出している当社への線路使用料55億円の負担が大きく、地下鉄経営を圧迫する要因の一つとなっていることから、弊社に対して、線路使用料の在り方をはじめ、抜本的な経営改善・事業見直し等、厳しい対応策を求められることが予想される。」

市においては、外郭団体改革計画に基づいて団体の統廃合等の取組を進めており、交通事業においては、（財）振興公社、高速鉄道（株）、地下鉄整備（株）について、平成20年度を目途に、委託業務の見直しや団体の在り方の検討を行い、団体の整理統合を図ることとし、検討を進めてきた。

また、第三セクターである高速鉄道（株）が所有する東西線御陵～三条京阪間については、京阪電鉄京津線浜大津～三条間の直通機能を維持しつつ、東西線の事業化を図るため、鉄道事業法に基づく国の許可を得て、同社が鉄道施設を建設・所有し、これを京都市が線路使用料を負担して借り受け運行する運営スキームとなったが、平成17年度に国において創設された「資本費平準化債制度」（建設費の返済を平準化し、資金不足を抑制することを目的とする）が、この区間には適用できないという問題が生じたため、国と協議を行ってきた。

市は、国や高速鉄道（株）と協議した結果、高速鉄道（株）を解散して、この区間の運営スキームを第三セクター方式から京都市直営方式に改めることを平成20年5月に決定した。

これによって、三セク区間の建設費返済について高速鉄道（株）が返済した場合と比較して、将来約600億円の負担が軽減されるとともに、「資本費平準化債制度」を活用することが可能となり、地下鉄事業の経営健全化に資することとなる。

上記600億円の内訳として、公営企業に発生しない税金360億円、会社を維持するために必要な事務費等40億円、利率の変動による金利負担の減少200億円と考えられている。（出典：東西線第三セクター区間の直営化の概要）

## 2 実施した監査手続

財務諸表、事業報告書及び法人税確定申告書を通査するとともに、実査を行い、特に用地売却について役員・職員に質問した。

## 3 監査の結果

(1) 平成 20 年 4 月 1 日現在において、役員は代表取締役社長を含めた常勤取締役 1 名と非常勤取締役 3 名の計 4 名の取締役と常勤監査役 1 名が置かれている。取締役のうち代表取締役社長（常勤）は京都市職員 O B、非常勤取締役は現職副市長 1 名、現職交通局高速鉄道部長 1 名、京阪電気鉄道(株)常務執行役員 1 名で、常勤監査役は京都市職員 O B である。（平成 20 年 6 月 20 日の定時株主総会において、162 頁のとおり改選された。）一方、従業員は 23 名中 11 名が交通局からの派遣職員、交通局 O B および京都市職員 O B である。

このように人的な面からも、出資比率の面から考えても高速鉄道（株）は交通局の影響下にある。

(2) 東山駅換気塔用地の一面を占める東山駐車場の売却については、その土地（実測 205.85 m<sup>2</sup>）は、平成 2 年 2 月 15 日に 975,944,941 円で購入したが、平成 17 年度に時価への減損処理を行っており、帳簿価額は 46,500,000 円となっていた。（法人税申告では自己否認している。）

本用地の売却目的について次のように説明を受けた。「本用地につきまして……駐車場用地として有効利用を図ってまいりました。平成 17 年度には、国の会計制度（監査人注、「減損会計」の導入）により、減損処理を行い、帳簿価額の見直しを行ったところですが、平成 2 年の用地取得以来、土地価格は下落、低迷しておりましたが、近年は回復傾向にあり、一方、借入金利は上昇傾向にあることから、今般、財政改善策として、売却することとしたものです。」

売却は入札方式により実施し、5 社が応札した。その結果、最高価格 86,789,000 円（最低価格は 60,210,000 円）で落札された。

平成 19 年度の会計処理では、売却価額から帳簿価額及び手数料などをマイナスすると約 3,700 万円の売却益が発生し、それに市、府からの補助金（高速鉄道東西線建設費元利償還金補助金交付）6 億 9,300 万円を加算して、当期純利益は 8 億 8,400 万円となっている。

しかし、税務上は、（平成 17 年度の減損処理につき、当該年度の法人税申告では損金扱いしていなかった）今回の売却により、固定資産売却損が損金の額として約 8 億 9,200 万円発生した。

(3) 決算書上、その他の項目については問題点は見当たらなかった

(4) 55 億円の線路使用料以外的高速鉄道（株）の主な業務は、交通局からの受託契約による東西線・烏丸線の設備等のメンテナンス業務である。その契約の中



で、自己の所有である三条京阪から御陵間の固定資産に係る修繕を含む業務についても交通局から請け負っている。

また、東西線某駅職員（3交代制の1チーム）に高速鉄道（株）が他社に委託しているメンテナンス業務につき業務立会料を市に請求しているので、高速鉄道（株）の職員が立会をどの程度行っているかと質問したところ、「一切見たことがなく、来られてない」という回答を得た。

業務立会料については、1回一人当たり26,000円の立会報酬として、概算の延べ人数を掛け合わせた金額で、年間請求を行っている。日報で人数確認を行うこともなく、また、概算払い金額の精算も行っていない。

高速鉄道（株）は平成20年度中に解散する予定であるので、高速鉄道（株）に対し今後の業務改善について述べることは無意味であるが、従来から行ってきた業務は他の外郭団体に引き継がれるものが多いと思われるので、引き継ぎ団体において改善を期待するため言及する。

<改善を要する事項>

1. 高速鉄道（株）が他社に再委託している保守管理業務現場に、高速鉄道（株）の職員が立会うことになっているが、その実態が確認されていない。次回の委託契約のためにも日報で立会の報告を受けたうえで、立会にかかわった人数を確認し、年間で概算払いした金額の妥当性を確認すべきである。

また、保守管理業務に対する立会は安全管理の面からも重要であり、「形式的な立会業務」にならないよう、実行すべきである。

仮に立会報酬の中に工程調整や安全管理等の業務も含まれているならば、その詳細も明示すべきである。

### (Ⅲ) 京都地下鉄整備 株式会社

#### 1 事業概要

##### (1) 設立目的

地下鉄整備(株)は京都市が地下鉄事業を開始し、地下鉄車両も電気設備も市地下鉄事業に欠かすことが出来ず、ひと時もストップすることが許されない重要な業務であることから、烏丸線(北大路～京都間)が開業するのに合わせて外郭団体として昭和56年4月に設立された。市地下鉄の電力設備及び車両関係の保守管理に際して、交通局に代わって総合的な工程管理と現場作業の管理を行うことを目的としており、さらにその後市バス関係の排水処理装置の点検等の業務も行うようになった。

##### (2) 交通局との関連

現在は地下鉄車両の全般・重要部検査・清掃、電力設備定期検査等を行っており、交通局からの受託に対する売上が売上全体の99.75%と、ほぼ全てとなっている。

##### (3) 出資割合及び役員・従業員の派遣状況

京都市は株主として55%を出資しており、市・交通局と役員及び従業員の関係は162頁のとおりである。

##### (4) 財務状況

平成19年度の財務状況は、163頁、164頁のとおり、税引前当期純利益2,946万円を計上しており、平成19年度末の純資産額は2億1,557万円となっている。

#### 2 実施した監査手続

財務諸表、事業報告書及び法人税確定申告書を通査し、実査を行い、役員・職員に対し質問等により業務内容を確認するとともに、人件費及び各再委託先に関して支払状況を確認した。

また、交通局高速鉄道部と地下鉄整備(株)との間で交わされている契約書一式と高速鉄道部に提出される検査報告書等を確認するとともに、特命随意契約が行われている理由についての確認を行った。

#### 3 監査の結果

##### (1) 特命随意契約について

###### ① 「電気設備点検業務」

交通局高速鉄道部と地下鉄整備(株)との業務委託契約については電気課と車両課が契約を行っているが、そのすべてについて特命随意契約となっていた。

局の電気課が地下鉄整備(株)と交わしている平成19年度の契約は〔図表3-9-2〕のとおりである。

〔図表3-9-2〕 〔電気設備点検業務受託〕 (単位：千円 税込)

契約名称	受託額
高速鉄道烏丸線電力設備定期検査業務受託	124,522
高速鉄道東西線電力設備定期検査業務受託	118,020
合 計	242,542

交通局の担当者によると、地下鉄整備(株)との契約が特命随意契約になっているのは、「実際の点検は1カ月検査巡視点検を除き、ほとんど再委託先となっているメーカーが行うのであるが、同委託は総合的な管理業務の委託であり、点検のスケジュール管理と各メーカーとの価格調整を行う必要があることから、他にこれらの業務を行い得る業者も存在せず、特命随意契約によっている」との説明であり、交通局の局物品随契GL2(1)イ(イ)「特殊な技術又は秘密の技術に関する情報その他の他の者が有し得ない専門的な知識、技術等を必要とするもの」に該当するとのことであった。

なお、同ガイドラインには同項を適用する際には「独自のノウハウ等の必要性については、他の者が別の手段(ノウハウ等)によって達成できないか確認すること」と、運用上の注意点が記載されている。

そこで、このガイドラインに沿ったものであるか否かを検討する。

先ず、本来であれば他の者によって行い得る業務かどうかは契約を行う都度検証されなければならないが、担当者からの口頭での説明によると、他の者によって当該業務を行い得ないか否かの検証作業は行われていなかった。

次に、委託している業務内容について検討する。

電力設備の定期検査については実際の点検作業は1カ月検査を除き再委託先が行うのであるが、地下鉄整備(株)は日々の巡視に立ち会い、月次で電気設備日常巡視検査表を、年次で定期検査業務報告書を交通局に提出する。なお、日常の巡視に立ち会うのは、地下鉄整備(株)の中でも委託社員扱いになっている者が立会を行っていた。

点検業務そのものは各変電所等の設置メーカーに再委託されており、地下鉄整備(株)との間で価格交渉を行った後、点検業務を行っている。地下鉄整備(株)が交通局から受ける受託額と再委託先に支払っている外注費の関係は〔図表3-9-3〕のとおりである。

〔図表 3-9-3〕 〔受託額・再委託額表〕 (単位：千円 税込)

交通局からの受託額	124,522	118,020	242,542 <sup>a</sup>
外注先	再委託額 (烏丸線)	再委託額 (東西線)	合計
A	31,967	25,324	57,291
B	29,314	13,065	42,379
C	21,698	16,796	38,494
D	13,608	6,177	19,785
E		7,524	7,524
F	2,156	3,372	5,528
G		2,183	2,183
H	90	76	166
他 7 社	336	22,939	23,275
合計	99,169	97,455	196,624 <sup>b</sup>
粗利益 (a - b)	25,353	20,565	45,918

また、毎年度末に提出される各変電所等設備の定期検査業務報告書は表紙のみ地下鉄整備(株)であり、報告書本体は再委託先によって作成されたものであった。

なお、交通局との契約について再委託を行う場合には「管理者の文書による承認を得ないでその義務の履行を第三者に委託し、または、契約に関する権利を第三者に譲渡してはならない。ただし、管理者において特別の理由があると認めるときは、この限りでない。」(局契約規程第 44 条)とされており、原則として再委託は認められず、特別の理由がある場合にのみ「管理者の文書による承認」を得て再委託が出来ることになっている。

しかし、平成 19 年度までは、地下鉄整備(株)が再委託先となる下請業者の一覧を作成して「下請業者決定通知書」として交通局高速鉄道部に提出するのみで、文書による承認を得ていない状況であった。

ただ、平成 20 年度からは様式を「下請業者承諾願」とし、これに対して交通局から地下鉄整備(株)に「下請業者承諾書」を交付することに改めている。

ここで、本契約につき交通局と地下鉄整備(株)との間で特命随意契約となっていることの妥当性について検討する。

特命随意契約とは一般競争入札を原則とする契約の中の例外であり、地公企令で規定される場合に限定されている(地公企法第 21 条の 14)。これを受けて交通局では「局物品随契 G L」が作成されているのであるが、地下鉄整備(株)との電気設備点検業務委託が局物品随契 G L に沿って認定されるとは解しがたい。

他に行う者がいないとの判断も、調整管理業務や再委託先との価格交渉を行う業者など存在しないであろうことから当然といえば当然かもしれないが、そもそも総合的な管理業務や点検のスケジュール管理、各メーカーとの価格調整といった業務は交通局職員によって行われるべき業務であって、委託によって行われるべき業務ではない。この点、電気設備点検業務に関して交通局職員によって行うことが可能か否かを交通局担当者に確認したところ、十分可能であろうと判断できるし、交通局担当者からも「日常業務の総量が増えることを度外視すれば、能力的には可能である」との回答も得ている。電気設備点検業務は「三種電気主任技術者」の資格が必要であるが、嘱託等を用いることにより十分可能であるし、わざわざ外郭団体に委託をする必要性はない。

また、この委託により本件業務については烏丸線と東西線合計で約4,600万円の粗利益が地下鉄整備(株)にもたらされており、この他電気設備点検業務に携わる委託職員扱いになっている3名への支払合計約1,100万円を差し引いても約3,500万円の粗利益が地下鉄整備(株)にもたらされていることになり、ここから必要経費を差引いた分は、本来、交通局が享受すべき利益と考えてしかるべきである。

したがって、電気設備点検業務については再委託をする必要はなく交通局職員によって行われるべき業務であり、仮に業務が増加することで職員の日常業務を圧迫するのであれば、交通局がこれらの業務に従事できる者に嘱託するにしても4,600万円もの費用はかからないであろうから可能な業務であるといえる。

## ② 「全般・重要部検査委託」

交通局は地下鉄車両の点検を地下鉄整備(株)に委託しているが、平成19年度の委託料は〔図表3-9-4〕のとおりである。

〔図表3-9-4〕 〔車両点検業務受託〕 (単位：千円 税込)

契約名称	受託額
10系車両全般検査・重要部検査	200,550
50系車両全般検査・重要部検査	171,675
合 計	372,225

この業務が特命随意契約となっている理由について、随意契約依頼書によれば「車両全般にわたる知識及び能力が必要不可欠」であり「各装置の点検整備及び検査業務を個別に行うものは他にも存在するが、車両に組成された各装置を一元的に管理する者」は地下鉄整備(株)に限定されることから特命随意契約となっており、局物品随契GLの2(1)ウ「契約の目的を達成するためには能力その他の複数の条件を満たすことが必要である契約であって、一つ一つの

条件については、それを満たす者が複数存在するが、すべての条件を満たす者が1者に特定されるもの」に該当するとのことであった。

局物品随契GLには同項を用いる場合には特命随意契約とすることについて「合理的な理由」と、条件を満たした「確認した証拠」を求めており、条件を満たした者が他に存在しないことの検証を義務付けているが、電気設備点検業務委託と同様、他業者でも受注可能か否かについての検証は特に行われていなかった。

点検業務について、地下鉄整備(株)の業務内容を交通局担当者に確認したところ、交通局の工場内において点検業務を行うが、点検業務は車両メーカー等に再委託している部分がある。これらを一覧にすると〔図表3-9-5〕のとおりとなる。

〔図表3-9-5〕〔受託額・再委託額表〕(単位：千円 税込)

交通局からの受託額	372,225	a
外注先	再委託額	
A	156,428	
B	108,957	
C	12,348	
D	19,939	
E	1,260	
F	145	
合計	299,076	b
粗利益 (a-b)	73,149	

車両は甲社製制御装置と乙社製モーターの組み合わせが一貫しているが、台車は10系が丙社、50系が丁社と分けられており、10系・50系ともに基本的にはC社で製造されているが、10系の一部にはF社のものがある。このように、整備を行っていても各パーツの点検は各メーカーに再委託せざるを得ないところである。

しかし、点検整備業務については特に資格は必要ないことから交通局が行い、現在地下鉄整備(株)から行われている各メーカーへの再委託も交通局から直接行うことが出来ないのか検討すべきである。

③ 「車両清掃消毒業務委託」

交通局は地下鉄整備(株)に対して車両清掃及び消毒業務を委託している。平成19年度の委託料は〔図表3-9-6〕のとおりである。

〔図表3-9-6〕〔車輛清掃消毒業務受託〕(単位：千円 税込)

契約名称	受託額
10系車両清掃及び消毒業務	32,832
50系車両清掃及び消毒業務	22,805
合計	55,637

特命随意契約とされている理由について、担当課の作成している随意契約理由書によると「清掃、消毒それぞれの業務を行える者は他にも存在するが、管理業務も含めて一括して行える者は」地下鉄整備(株)に限定されることから、局物品随契GL2(1)イ(イ)を根拠としている。

しかし、地下鉄整備(株)提出資料によると車両消毒・清掃業務は特定の1社に対してのみ再委託されていた。

また、交通局担当者によると、車両内部の造作の関係上使用禁止となっている洗剤があり、これらを清掃業者にきちんと指導する必要性もあることから特命随意契約によっているとのことであった。

以上のことから特命随意契約の妥当性を検討すると、他に行い得る業者がいるのであれば特命随意契約による必要もなく、管理業務の内容も使用禁止の洗剤の指定程度のことであれば清掃業者への委託の際に仕様書を作成して指示すべき項目であり、わざわざ不透明な特命随意契約によってまで地下鉄整備(株)に委託する必要はない。

この点、担当者から「先日、濃度の濃い洗剤原液を用いたことにより吊り革が損傷した」という事態が生じたことも聞いたが、結局のところ地下鉄整備(株)が管理業務を行っていても管理が行き届かない場合はあるので、この際、交通局が直接契約を行うべきである。

なお、この点に関して地下鉄整備(株)が再委託先に支払っている外注費と、交通局が地下鉄整備(株)に支払っている委託料との比較は〔図表3-9-7〕のとおりである。

〔図表3-9-7〕〔受託額・再委託額表〕(単位：千円 税込)

交通局からの受託額	55,637	a
外注先	再委託額	
C	45,557	b
粗利益 (a-b)	10,080	

仮に清掃の立ち会い等が必要であれば、この約1,000万円の範囲内で嘱託を採用すれば十分にまかなえる業務であるといえる。

<改善を要する事項>

1. 電気設備点検業務については、交通局から再委託先への直接契約に改めるべきである。その際、設置メーカー以外の他の業者でも点検業務を行うことが出来るのか否かをその都度確認し、契約の透明性を高めなければならない。
2. 車両の清掃・消毒業務についても交通局から再委託先への直接契約とされるように改めるべきである。また、車両清掃・消毒業務は他に請け負うことの出来る業者が複数いることが想定されるので、一般競争入札に改めるべきである。

<監査意見>

1. 編成全般・重要部検査委託については交通局が行い、現在地下鉄整備(株)から行われている各メーカーへの再委託も交通局から直接行うことが出来ないか検討されたい。

(2) 決算書について

地下鉄整備(株)の貸借対照表と損益計算書には、「中小企業の会計に関する指針」(以下「会計指針」と略称する。)(※1.)に照らして、次の不備等が存在する。

① 消費税等の会計処理

消費税等の会計処理は、消費税等の課税事業者である場合、「税抜方式」が原則である。

② 賞与引当金

地下鉄整備(株)の賞与支給基準は、夏季が12月～5月、冬季が6月～11月であり、3月の決算時点では、支給対象期間基準で計算すると約600万円の負債が未計上となっている。

③ 退職給付引当金

地下鉄整備(株)には、平成20年4月1日現在の従業員数は26名であり、これらの従業員に対する退職給付引当金が計上されていないが、「中小企業退職金共済」に加入し、将来の退職金は手当てされている。

④ 税効果会計(※2.)

上記会計指針では、重要性がない場合には税効果会計を適用しなくてもよいことになってはいるが、その検討がなされていない。

<改善を要する事項>

1. 決算書に適正な経営成績及び財政状態を表示するためと、他の外郭団体との比較を容易にするためにも、次の事項を会計方針に導入すべきである。
  - i. 消費税等の会計処理を「税抜方式」に変更する。
  - ii. 賞与引当金及び退職給付引当金を計上する。



<監査意見>

1. 税効果会計について適用の要否を検討されたい。

---

※1. 中小企業の会計に関する指針

日本税理士会連合会、日本公認会計士協会、日本商工会議所及び中小企業庁が、平成17年8月3日、中小企業が拠ることが望ましい会計処理として公表した。

(後に、日本税理士会連合会、日本公認会計士協会、日本商工会議所及び企業会計基準委員会が主体として設置された「中小企業の会計に関する指針作成検討委員会」により、平成18年4月に改正。) 法規ではないが、会計業界をはじめ、金融機関も尊重している。

※2. 税効果会計

税効果会計は、企業会計上の資産または負債の額と法人税の課税所得計算上の資産または負債に差異がある場合において、法人税その他の利益に関連する金額を課税標準とする税金の額を適切に期間按分することにより、法人税等を控除する前の当期純利益と法人税等を合理的に対応させることを目的とする手続。

## (IV) 財団法人 京都市交通事業振興公社

### 1 事業概要

#### (1) 設立目的

(財) 振興公社は、文化的事業及び市民サービス等の公益的各種事業を行うことにより、地下鉄施設の有効利用を図り、京都のまちづくりに寄与することを目的として、昭和56年4月に基本財産4,600万円で設立された。

#### (2) 交通局との関連

上記①の設立目的に基づき、市地下鉄各駅の駅業務(出改札、収入金搬送)、施設保守事業(駅電気設備、弱電設備、自動出改札設備、防災設備、空調・衛生設備)、市民サービス事業(駅備品の設置・管理、市民案内板(かわらばん))、有効利用事業(地下鉄ビルの経営)、文化事業(烏丸御池駅ギャラリー)を行っている。

#### (3) 出資割合及び役員・従業員の派遣状況

京都市は出資者として、平成20年3月31日現在52.2%を出資しており、市・交通局と役員及び従業員の関係は162頁のとおりである。

#### (4) 財務状況

平成19年度の収益事業の財務状況は、163頁、164頁のとおり、経常利益及び税引前当期純利益はマイナス1,247万円であり、平成19年度末の純資産額は3億9,889万円となっている。

### 2 交通局からの受託業務について

交通局から平成19年度において受託した業務の総額は〔図表3-9-8〕のとおり14億608万円で事業収入の91.7%を占めている。

〔図表3-9-8〕 〔交通局からの受託業務と受託額一覧表〕 (単位：千円)

受託業務	受託額	受託業務	受託額
駅職員業務	763,765	プラットフォーム整理業務	4,481
電気設備保守	391,006	姉小路指令所警備業務	3,555
機械設備保守	224,165	つり銭資金・廃券搬送業務	2,027
運輸収入金搬送業務	10,972	用地管理委託	792
竹田車両基地守衛業務	5,318	合計	1,406,081

以下、主な受託業務に関する監査報告を行う。

## (1) 駅職員業務に関して

### ① 概要

「京都市高速鉄道事業駅職員業務の委託に関する契約書」によると駅職員業務の業務内容は、乗車券の検札及び乗り越し精算金の収受・両替並びにカード等の取扱、券売機・改集札機及び自動精算機の取扱、各種乗車券の販売等駅業務全般にわたっている。平成19年8月16日現在の（財）振興公社組織図によると駅職員115名（内、55名が交通局からの派遣職員）が烏丸線8駅、東西線12駅を助役と駅職員の2名ないし3名で駅職員業務を遂行している。また、平成19年度においては烏丸線2駅、東西線3駅が民間会社に外部委託されたが、収入金の回収・精算・保管等の業務を除き、その契約内容は（財）振興公社と同じ内容であった。

### ② 実施した監査手続

業務委託契約どおりの駅職員業務が行われているか、平成20年11月10日地下鉄烏丸線北大路駅、四条駅、京都駅、同年11月11日地下鉄東西線二条駅、京阪三条駅、山科駅において現地実査を行うと同時に、業務委託契約の内容を監査した。

### ③ 監査の結果

ア 各駅での現金管理に関しては、前日の運賃収入袋と釣り銭資金、小金庫に両替資金を整然と保管し、その残高は「各駅留置金一覧表」どおり管理されていた。改札口での手売りによる現金も専用金庫で管理されていた。現金過不足については「紙幣枚数控」「運輸収入金精算書」「駅務室収入金計算書」により当日の現金過不足が適正に管理並びに報告されていた。なお現金過不足額に異常と思われるものはなかった。

カード乗車券の残高管理については種類毎に受払簿をつけ、適正に管理されていた。カード乗車券の種類毎残高は「駅別各種残数報告書」として毎月交通局に報告されている。

収入金精算及び回収に関しては、現地実査当日の説明では現金精算業務は複数の職員で行うということだったが、券売機裏での作業はそれぞれが別の業務を行い、現金回収業務は一人の職員が行っていた。回収した現金と売上金データとの照合は必ず2人の職員で行っており、過去において問題となることはなかったということであった。

当日の収入金は金種毎に集計され、「現金送付票」とともに回収袋に詰め、保管されていた。

イ 交通局と（財）振興公社との駅職員業務の委託に関する契約書第5条第2項において、委託料は本委託業務に従事する駅職員及び管理要員に係る人件費相当額と被服費等の諸経費の合計額と定められている。

委託料のうち人件費相当額の明細は〔図表3-9-9〕のとおりである。

〔図表3-9-9〕 〔委託料請求明細（人件費）〕 （単位：千円）

	派遣職員		嘱託職員		計	
烏丸線（8駅）	（446人）	318,631	（299人）	69,587	（745人）	388,218
東西線（12駅）	（324人）	229,190	（617人）	146,358	（941人）	375,548
計	（770人）	547,821	（916人）	215,945	（1,686人）	763,766

※人数は年間延べ人数

駅職員業務の委託に関する契約書第4条において契約期間は平成19年4月1日から平成20年3月31日までの間とし、第10条において再委託を禁止しており、これらの点に関しては適正な内容であった。

駅職員業務受託料の過半数は交通局からの派遣職員の人件費及び諸経費であり、交通局の隠れた人件費となっている。

（2）電気機械設備保守管理業務に関して

① 概要

地下鉄烏丸線及び東西線の平成19年度電気並びに機械設備保守管理業務の内容と金額は〔図表3-9-10～12〕のとおりである。

〔図表3-9-10〕 〔平成19年度烏丸線電気設備保守管理業務委託金内訳表〕

（単位：千円）

区 分	直接費	間 接 費				事務費 5%	合 計
		人件費（人／金額）					
		派遣職員	固有職員				
電 気 設 備 修 繕	5,640		0		0	282	5,922
駅電気設備保守管理	20,971	0.6	6,458	1.0	3,400	1,049	31,878
弱電設備保守管理	36,593	0.6	6,458	1.0	3,400	1,830	48,281
自動出改札設備修繕	840		0		0	42	882
自動出改札設備保守管理	121,300	0.8	8,611	2.0	6,800	6,065	142,776
合 計	185,344	2.0	21,527	4.0	13,600	9,267	229,739

〔図表3-9-11〕〔平成19年度東西線電気設備保守管理業務委託金内訳表〕

(単位：千円)

区 分	直接費	間 接 費				事務費 5%	合 計
		人件費 (人/金額)					
		派遣職員	固有職員				
電 気 設 備 修 繕	8,850		0		0	443	9,293
駅電気設備保守管理	17,773	0.3	2,787	0.5	1,700	889	23,149
弱電設備保守管理	31,835	0.3	2,787	0.5	1,700	1,592	37,915
自動出改札設備修繕	1,254		0		0	63	1,316
自動出改札設備保守管理	72,879	0.9	8,362	0.6	2,040	3,644	86,925
太秦天神川延伸保守管理	2,430					240	2,670
合 計	135,021	1.5	13,937	1.6	5,440	6,870	161,267

〔図表3-9-12〕〔平成19年度烏丸線機械設備保守管理業務委託内訳表〕

(単位：千円)

区 分	直接費	間 接 費				事務費 5%	合 計
		人件費 (人/金額)					
		派遣職員	固有職員				
空調衛生消火設備保守管理	152,218	1.5	15,409	4.4	14,960	7,611	190,198
空調衛生消火設備修繕	32,350	0	0	0	0	1,617	33,967
合 計	184,568	1.5	15,409	4.4	14,960	9,228	224,165

直接費は外部委託事業者への支払外注費であり、間接費の事務費は直接費の5%相当額である。

② 実施した監査手続

平成20年11月7日(財)振興公社本社事務室にて交通局との受託業務にする契約書等の提出を求め、質疑応答を交えた監査を行った。

③ 監査の結果

電気機械設備の保守管理業務は3つの契約でされているが、そのいずれの契約書にも第5条において「業務の全部を一括して第三者に委託してはならない。」と定めているが、そのほとんどが特定の業者に集中した随意契約となっている。業者別発注割合も上位2社で80%を占めており、そのうちの2社が(財)振興公社の隣室にテナントとして入居していた。随意契約の委託理由として交通局の決定書では次のように記載されている。

「本契約の履行に当たり、鉄道営業に支障を与えることなく円滑に業務を遂行するためには、点検対象の設備だけでなく、京都市交通局の鉄道全般にわたる技術的知識を有するとともに、駅職員と連携し、作業者を指揮監督できることが必要不可欠である。(財)振興公社は、技術職の派遣職員及びOBを有し、また、駅業務の一部を受託しているところから、委託期間内に所定の成果を上げられる唯一の団体である」

平成19年8月16日現在の(財)振興公社組織図によると、(財)振興公社の技術要員は技術部長以下11名であり、交通局からの技術職派遣社員の5名をあわせても16名に過ぎず、(財)振興公社事務局職員総数147名のうち10%程度で、(財)振興公社職員のほとんどは駅職員である。さらに決定書には「随意契約ガイドライン2(1)ウに該当」とされているが、これらの運用上の留意点に配慮した事実は見当たらなかった。当該ガイドラインを下記に記す。

随意契約ガイドライン2(1)ウ 〈一部抜粋〉	
随意契約を行うことができる場合の基準	運用上の留意点
ウ 契約の目的を達成するためには能力その他の複数の条件を満たすことが必要である契約であって、一つ一つの条件については、それを満たすものが複数存在するが、すべての条件を満たす者が1者に特定されるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約の目的に応じ、必要な能力、履行の方法その他の条件を付すことについて合理的な理由があること。</li> <li>・ 条件を満たすことを確認した根拠を示すこと。</li> <li>・ すべての条件を満たす者が他に存在しないことを確認すること。</li> </ul> <以下、省略>

(財)振興公社が交通局から受託した地下鉄烏丸線及び東西線の電気機械設備の保守及び修繕業務については、(財)振興公社が外部業者に再委託する委託料(直接費)に(財)振興公社の人件費等の間接費を加算した内容となっている(前掲表2-4、2-5、2-6参照)。管理業務となる間接費のうち約50%は交通局からの派遣職員の給料相当分であり、本来は交通局の人件費として処理されるべき性質のものである。また、管理業務としての委託業務の報告については、そのほとんどが外部委託業者からの報告書をそのまま流用しており、(財)振興公社としての独自の管理業務がなされた事実は見受けられなかった。

業務委託契約書第5条では第三者への再委託に際してはあらかじめ交通局の承諾が必要と明記されている。電気設備保守管理業務では「下請業者届書」が、機械設備保守管理業務では「下請負人承諾願」が提出されていたが、それに対する交通局からの承認手続きが行われた事実は見受けられなかった。

電気機械設備の保守管理業務受託料の間接費の過半数は交通局からの派遣職員の人件費であり、隠れた人件費となっている。

＜改善を要する事項＞

1. 受託業務の再委託に関しては、契約書どおり交通局からの承諾あるいは承認手続きを正式に得ておくべきである。

(3) プラットホーム整理業務に関して

① 概要

地下鉄烏丸線京都駅、四条駅、東西線山科駅の3駅での通勤ラッシュ時間帯における乗降客の安全対策としてプラットホーム整理業務を行っている。平成19年度における同業務の年間受託金額は烏丸線が423万円、東西線が47万円であった。

② 実施した監査手続

平成19年11月10日及び11日の駅業務の現地実査時にプラットホーム整理要員の出勤簿等の提出を求め、質疑応答による監査を行った。

③ 監査の結果

京都駅は午前7時30分から9時までの時間は4名、午後5時から7時30分までの時間は2名が、四条駅、山科駅は午前7時30分から9時までの時間に、それぞれ2名が業務を遂行している。

3駅とも整理員の作業報告書が整備されていた。

3 交通局への寄付行為に関して

(1) 概要

(財) 振興公社は、設立目的の一つである市民サービス事業として地下鉄駅施設におけるベンチ、クリーンボックス、鏡等の設置を行っている。

平成19年12月27日付け「委託契約決定書」によると西大路御池駅、太秦天神川駅に「鏡枠制作取付 数量8 単価122,700円 金額981,600円」、「かわらばん枠制作取付 数量4 単価247,000円 金額988,000円」の合計2,068,080円(税込)の事業費用・市民サービス事業費が決定され、平成20年1月30日に普通預金から支出されていた。また、平成20年2月28日にカーブミラー取付4点294,000円(税込)、ベンチ取付8点735,630円(税込)が事業費用・市民サービス事業費として経理処理されていた。これらの市民サービス備品24点総額3,097,710円(税込)は平成19年度において交通局に寄付されていた。

(2) 実施した監査手続

(財) 振興公社の「寄附行為」及び「会計処理規程」、「委託契約決定書」並びに会計伝票等の提出を求め、当該寄付行為が適正に処理されていたか、交通局側の処

理とあわせて確認した。

### (3) 監査の結果

交通局会計規程第85条並びに第89条によると、「無償で譲り渡しを受けた固定資産の取得価額は、取得年度、損耗度合、時価等を勘案して算出した見積価額」としているにもかかわらず、交通局の平成19年度決算において当該譲り受け資産を「貸借対照表・資本剰余金の部・受贈財産評価額・当年度発生高」として受け入れた事実はなかった。

また、平成16年度地下鉄東西線六地蔵延伸に際しても鏡、かわらばん枠、ベンチ、カーブミラー等42点総額3,158,190円(税込)が交通局に寄付されていたが、(財)振興公社においては経費処理されており、交通局において寄付財産として受入処理された事実はなかった。

#### <改善を要する事項>

1. 市民サービス事業費の監査途上で発見された交通局への市民サービス備品の寄付財産の提出を求めたところ、管理資料としての寄付財産目録が作成されている事実はなかった。また、交通局においても市民サービス備品の寄付受入に関しては管理が不十分であった。地下鉄駅での市民サービス備品による事故等があった場合、現状のままではどちらに管理者責任が問われるのか疑問である。(財)振興公社と交通局は、市民サービス備品の寄付財産の管理を徹底すべきである。

### 4 決算書について

(財)振興公社の貸借対照表と損益計算書には、176頁及び177頁と同趣旨で次の不備等が存在する。(財団法人は「中小企業の会計に関する指針」の対象ではないが、企業会計に準ずることが望ましい。)

- (1) 消費税等の会計処理 「税込方式」を採用している。
- (2) 賞与引当金及び退職給付引当金の未計上

平成20年3月31日現在で必要な引当金は、

賞与引当金 約 865万円、退職給付引当金 約 107万円である。

なお、平成19年4月1日付で「職員退職手当支給要綱」を新たに制定し、平成20年度予算から退職給付引当金を117万円計上している。

#### <監査意見>

1. 将来の特定の費用でその発生の可能性が高く、金額を合理的に見積もることができる賞与引当金は当期の費用として繰入計上することが望ましい。
2. 平成19年4月1日付けで退職金の支給要綱を制定しながら退職給付引当金を計上しなかったのは不適切である。平成20年度予算では適正に計上されているが、今後と



も継続して必要な引当金は計上すべきである。

## X 経営健全化の検証

### (I) 経営健全化対策の検証

当報告書の18頁で、市及び交通局が様々な経営健全化対策（高速鉄道事業に関するもののみ取り上げた。）を講じてきた。これらの対策について、その効果を検証する。（当項において、「京都市交通事業経営健全化プログラム21」を「プログラム21」、「京都市交通事業ルネッサンスプラン」を「ルネッサンスプラン」、「京都市交通事業アクションプログラム」を「アクションプログラム」と略称する。）

#### 1 東西線延伸 実行済

平成16年11月 醍醐駅～六地藏駅 2.4km 開通

平成20年1月 二条駅～太秦天神川駅 2.4km 開通

#### 2 不良債務の解消

平成11年12月「プログラム21」及び「ルネッサンスプラン」において、「東西線延伸開業後概ね30年後（結果として平成50年）に不良債務を解消する。」と発表した。その後、平成16年3月「地下鉄事業経営健全化計画」において45年後（平成65年）に解消することに計画変更した。

上記計画と毎年度の減価償却前の経常損益及び資本費負担緩和分企業債の発行との関連を〔図表10-1-1〕に示す。

〔図表10-1-1〕 〔不良債務解消計画一覧表〕 (単位：億円)

平成年度	15	16	17	18	19	20	21
減価償却前 経常損益	△83	△83	△78	△60	△50		
資本費負担緩和 分企業債発行		89	86	82	78		
ルネッサンスプ ラン不良債務額	251	298	385	505	643	844	953
地下鉄事業経営 健全化計画 不良債務額		278	278	292	318	345	359

実際不良債務額	255	278	278	289	291		
---------	-----	-----	-----	-----	-----	--	--

「ルネッサンスプラン」の不良債務額の算定根拠は不明であるが、平成16年度から導入した「資本費負担緩和分企業債」の発行により「不良債務」の計算上の残高は安定してきたといえる。

しかし、「資本費負担緩和分企業債」は固定負債であり、今後返済義務があることは、当報告書「固定負債」の項で述べたとおりである。

また、「地下鉄事業経営健全化計画」については後述する。

### 3 給料制度の見直し

「プログラム21」、「ルネッサンスプラン」、「アクションプログラム」、「地下鉄事業経営健全化計画」及び「第2次アクションプログラム」において、それぞれ「人件費の抑制」を掲げている。

過去5年度の人件費（退職手当を除く）の推移は〔図表10-1-2〕のとおりである。

〔図表10-1-2〕 〔人件費 比較表〕 (単位：千円)

平成年度	15	16	17	18	19
給料	2,176,721	2,177,882	2,123,437	2,037,346	2,019,437
手当	1,928,854	1,867,183	1,849,403	1,821,119	1,863,842
法定福利費	612,995	881,849	844,118	792,864	751,955
厚生福利費	370,554	23,446	22,275	15,123	10,688
報酬	238,508	411,138	516,986	543,946	542,648
合計	5,327,632	5,361,498	5,356,219	5,210,398	5,188,570
15年を100とした場合の比率	100.0	100.6	100.5	97.8	97.4
備考		16年11月東西線延伸			20年1月東西線延伸

上図のように、最近5年間の人件費は東西線延伸時の平成16年度をピークに減少傾向にある。

平成19年度は東西線延伸があったにもかかわらず、対前年比0.4%減少している。

これは定期昇給を伴いながらの結果であるので、人件費削減の努力は伺える。

しかし、この件は次項の「経営形態の見直し」における「委託料」と合わせて検証しなければならない。

#### 4 経営形態の見直し

「プログラム21」、「アクションプログラム」及び「地下鉄事業経営健全化計画」において、「業務の委託化」と「職員数の削減」を掲げている。

烏丸線や東西線の実査の際、各駅の現場を視察したが、各駅現場においては必要最小限と思われる人数で職務を遂行している状況であった。

従って、「職員数の削減」は「委託」によって補うことになると考えられるので、各年度の「職員数」と「人件費」及び「委託料」の関係をみると〔図表10-1-3〕のとおりである。

〔図表10-1-3〕 〔職員数・人件費・委託料の推移表〕 (単位：千円)

平成年度	15	16	17	18	19	備考
職員数	629人	592人	580人	558人	532人	嘱託職員を含まない
人件費	5,327,632	5,361,498	5,356,219	5,210,398	5,188,570	
委託料	3,307,920	3,474,381	3,526,777	3,587,542	3,510,115	
合計	8,635,552	8,835,879	8,882,996	8,797,940	8,698,685	
15年を100とした場合の比率	100.0	102.3	102.9	101.9	100.7	

上図のように、職員数は平成16年をピークに着実に削減しているが、それに伴う人件費の減少が委託料の増額に反映しており、平成19年度では平成15年度に比し実質的には人件費削減とはなっていない。

削減した職員は外郭団体に移籍し、それに対し委託料を支払っているという傾向で、経費が減少したとはいえない状況であり、逆に上昇している。

#### 5 旅客増と増収対策

「プログラム21」、「アクションプログラム」、「地下鉄事業経営健全化計画」及び「第2次アクションプログラム」において、「接客姿勢の向上」、「情報提供」、「サービスの充実」、「磁気カード、ICカード、企画乗車券等の導入」等により

旅客増と増収対策を掲げているが、過去5年間の「旅客数」と「旅客収入」の推移は〔図表10-1-4〕のとおりである。

〔図表10-1-4〕 〔旅客数・旅客収入の推移表〕 (単位：千人又は千円)

平成年度	15	16	17	18	19
旅客数	113,689	113,434	114,907	115,160	116,595
旅客収入	19,105,077	19,111,735	19,807,864	20,864,513	21,234,486
備考		16年11月 東西線延伸	18年1月 7.4%値上げ		20年1月 東西線延伸

上図のように、平成16年度の東西線延伸(醍醐～六地蔵)以後は毎年、旅客数・旅客収入ともに増加の傾向にある。

なお、「地下鉄事業経営健全化計画」に掲げた「5年毎5%の運賃改定」は初年度が平成22年度となるため検証できない。

## 6 付帯事業への取組み

「アクションプログラム」、「地下鉄事業経営健全化計画」及び「第2次アクションプログラム」において、「地下鉄構内の有効利用」(駅ナカビジネスの展開)、「広告収入の増額」など、旅客収入以外の収入増加を掲げているが、過去5年間の「運輸雑収益」の推移は147頁に掲げたとおりであり、平成16年度以後は毎年増加の傾向にある。

## 7 経費の削減

「ルネッサンスプラン」、「アクションプログラム」、「地下鉄事業経営健全化計画」及び「第2次アクションプログラム」において、「経費の削減」を掲げているが、過去5年間の「経費の中の固定費」の推移は149頁に掲げたとおりであり、平成17年度をピークに削減の努力は認められる。

## 8 財務構造の強化

「アクションプログラム」及び「第2次アクションプログラム」で掲げた「東西線使用料(三条京阪～御陵間)の見直し」は、平成14年度は60億円、平成15年度以後毎年55億円の路線使用料を高速鉄道(株)に支払ってきたが、高速鉄道(株)が平成20年度末に解散し、交通局が引継ぐことが予定されているので、年間55億円の路線使用料は不要となる。

また、「地下鉄事業経営健全化計画」で掲げている財務構造強化策についての検証は、次項の「地下鉄事業経営健全化対策の検証」の項で述べる。

## 9 外郭団体対策

「ルネッサンスプラン」と「第2次アクションプログラム」において、「統廃合の実施」及び「委託業務の効率化と見直し」を掲げている。

この中で、「統廃合の実施」については前述したように、「高速鉄道（株）」については平成20年度末に解散することが決定しており、これにより将来的に約600億円の負担が軽減されるとともに「資本平準化債制度」の活用も可能になり、地下鉄事業の経営健全化に資することは、外郭団体「高速鉄道（株）」の項で述べたとおりである。

一方、「委託業務の効率化と見直し」については、当報告書「契約事務」の「外郭団体との契約事務」の項で述べたように、市地下鉄による外郭団体への業務委託はすべてが「特命随意契約」となっており、平成19年度では委託料総額の77.4%を占めている。

また、外郭団体はその受託業務を更に「特命随意契約」等により外部に再委託し、平成19年度では11億7,000万円の粗利益を得ている。

再委託業務の管理担当者の人件費に交通局と外郭団体とに較差があるとはいえ、このような構図は外部から見て不透明さを感じずにはいられないので、できる限り「競争入札」に切り換える努力が必要である。

## (Ⅱ)「地下鉄事業経営健全化対策」の検証

1 当報告書 22 頁で述べたとおり、交通局は「ルネッサンスプラン」に基づく健全化計画を基本に、市地下鉄事業の経営の健全化を図るため平成 15 年度に国において創設された「地下鉄事業経営健全化対策」を導入した。

そこで掲げた「経営目標」は次の 2 点である。

1. 平成 23 年度に現金収支（減価償却前損益）を黒字化する。
2. 東西線延伸（二条～太秦天神川間）開業後、45 年（平成 65 年）以内に不良債務を解消する。

この具体的な計画案は〔図表 10-2-1〕のとおりである。

〔図表 10-2-1〕 〔地下鉄事業経営健全化対策実施後の収支状況〕 （単位：百万円）

年度		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
経常損益	経常収益	22,949	23,777	25,085	25,268	26,642	27,891	30,308	31,679	31,725	31,781
	営業収益	20,216	21,018	22,177	22,376	23,744	25,049	27,547	28,844	28,821	28,797
	うち運輸収益	19,112	19,808	20,965	21,164	22,454	23,759	26,257	27,554	27,531	27,507
	営業外収益	2,733	2,759	2,908	2,892	2,898	2,842	2,761	2,835	2,904	2,984
	経常費用	42,115	42,513	42,687	43,262	43,623	42,609	41,894	40,845	39,760	39,810
	営業費用	29,041	29,617	29,954	29,508	29,879	29,225	28,937	28,423	27,866	28,363
	人件費	5,905	6,190	6,182	6,059	6,050	5,729	5,621	5,567	5,621	5,648
	経費	12,746	12,761	13,847	13,028	13,274	13,296	13,226	13,205	13,116	14,060
	減価償却費	10,390	10,666	9,925	10,421	10,555	10,200	10,090	9,651	9,129	8,655
	営業外費用	13,074	12,896	12,733	13,754	13,744	13,384	12,957	12,422	11,894	11,447
	差引	△ 19,166	△ 18,736	△ 17,602	△ 17,994	△ 16,981	△ 14,718	△ 11,586	△ 9,166	△ 8,035	△ 8,029
	現金収支(償却前経常損益)	△ 8,776	△ 8,070	△ 7,677	△ 7,573	△ 6,426	△ 4,518	△ 1,496	485	1,094	626
特別損益	△ 82	△ 54	△ 58	0	0	0	0	0	0	0	
△累積欠損金	△ 238,447	△ 257,237	△ 274,897	△ 292,891	△ 309,872	△ 324,590	△ 336,176	△ 345,342	△ 353,377	△ 360,406	
資本的収支	資本的収入	34,018	32,043	33,788	35,195	17,845	18,237	15,582	12,618	13,562	28,827
	うち経営健全化出資金	5,725	6,739	6,820	6,934	6,628	6,623	6,258	5,613	5,811	6,415
	資本的支出	37,284	33,015	36,905	39,131	22,917	23,573	21,790	19,644	20,492	36,412
	差引	△ 3,266	△ 972	△ 3,117	△ 3,936	△ 5,072	△ 5,336	△ 6,208	△ 7,026	△ 6,930	△ 7,585
△不良債務	△ 27,828	△ 27,832	△ 29,258	△ 31,841	△ 34,479	△ 35,860	△ 35,860	△ 35,860	△ 35,860	△ 35,860	
主な収支上のポイント	六地蔵～醍醐間 開通	運賃改定 7.4%		二条～天神川間 開通			運賃改定 5%	現金収支(償却前 損益)の黒字化			
1日あたりのお客様見込(千人)	311	315	316	319	337	355	372	389	388	388	

(出典：京都市交通局)

## 2 計画の検証

上記計画を平成16年度から平成19年度までの実績と比較すると〔図表10-2-2〕のとおりである。

〔図表10-2-2〕 〔地下鉄事業経営健全化対策実施後の収支 計画・実績 比較表〕 (単位：百万円)

年 度	16		17		18		19		
	計 画	実 績	計 画	実 績	計 画	実 績	計 画	実 績	
経常損益	経常収益	22,949	22,949	23,777	23,777	25,085	25,052	25,268	25,428
	営業収益	20,216	20,216	21,018	21,018	22,177	22,155	22,376	22,584
	うち運輸収益	19,112	19,112	19,808	19,807	20,965	20,865	21,164	21,234
	営業外収益	2,733	2,732	2,759	2,759	2,908	2,897	2,892	2,844
	経常費用	42,115	42,115	42,513	42,513	42,687	41,746	43,262	41,333
	営業費用	29,041	29,041	29,617	29,617	29,954	29,335	29,508	29,272
	人件費	5,905	5,905	6,190	6,190	6,182	6,166	6,059	6,172
	経費	12,746	12,746	12,761	12,761	13,847	12,973	13,028	12,615
	減価償却費	10,390	10,390	10,666	10,666	9,925	10,196	10,421	10,485
	営業外費用	13,074	13,074	12,896	12,896	12,733	12,411	13,754	12,061
	差引	△ 19,166	△ 19,166	△ 18,736	△ 18,736	△ 17,602	△ 16,694	△ 17,994	△ 15,905
	現金収支（償却前経常損益）	△ 8,776	△ 8,776	△ 8,070	△ 8,070	△ 7,677	△ 6,498	△ 7,573	△ 5,420
特別損益	△ 82	△ 82	△ 54	△ 53	△ 58	△ 66	0	30	
△累積欠損金	△ 238,447	△ 238,447	△ 257,237	△ 257,237	△ 274,897	△ 273,996	△ 292,891	△ 289,872	
資本的収支	資本的収入	34,018	34,018	32,043	32,043	33,788	28,552	35,195	41,304
	うち経営健全化出資金	5,725	5,725	6,739	6,739	6,820	6,386	6,934	6,675
	資本的支出	37,284	37,284	33,015	33,015	36,905	32,106	39,131	44,734
	差引	△ 3,266	△ 3,266	△ 972	△ 972	△ 3,117	△ 3,554	△ 3,936	△ 3,430
△不良債務	△ 27,828	△ 27,828	△ 27,832	△ 27,832	△ 29,258	△ 28,915	△ 31,841	△ 29,091	

〔図表10-2-1〕は、平成17年度の実績額確定後に作成されているので、計画・実績同額となっているが、平成18年、19年度においては実績が計画を上廻る良好な成績となっている。

### （Ⅲ）「地方公共団体の財政健全化法」への対応

「財政健全化法」は「市」に関する事項であり、直接、市地下鉄の当包括外部監査に関連するものではないが、間接的に大きな影響があると思われるので概略を述べることにする。



## 1 経緯

地方公共団体の財政再建制度については、「地方財政再建促進特別措置法」（昭和30年施行）による赤字の地方公共団体に対する財政再建制度と「地方公営企業法」（昭和27年施行）による赤字企業に対する財政再建制度が設けられていた。

地方分権を進める中で、この再建制度のあり方を検討するため、平成18年8月、「新しい地方財政再生制度研究会」が設置され、平成18年12月、その検討結果が「新しい地方財政再生制度研究会報告書」としてまとめられた。この中でこれまでの制度については、わかりやすい財政情報の開示や早期是正機能がない等の課題が指摘され、財政指標を整備してその公表の仕組みを設けるとともに、財政の早期健全化及び再生のための新たな制度を整備することが提言された。

この結果を踏まえ、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」が国会審議を経て平成19年6月22日に公布された。

## 2 健全化判断比率の公表等

### (1) 健全化判断比率の内容

財政健全化法においては、地方公共団体（都道府県、市町村及び特別区）の財政状況を客観的に表し、財政の早期健全化や再生の必要性を判断するためのものとして、以下の4つの財政指標を「健全化判断比率」として定めている。地方公共団体は、毎年度、前年度の決算に基づく健全化判断比率をその算定資料とともに監査委員の審査に付した上で議会に報告し、公表しなければならないとされている。

#### ① 実質赤字比率

当該地方公共団体の一般会計等を対象とした実質赤字額の標準財政規模に対する比率

$$\text{実質赤字比率} = \frac{\text{一般会計等の実質赤字額}}{\text{標準財政規模}}$$

#### ② 連結実質赤字比率

当該地方公共団体の全会計を対象とした実質赤字額又は資金の不足額の標準財政規模に対する比率

$$\text{連結実質赤字比率} = \frac{\text{連結実質赤字額}}{\text{標準財政規模}}$$

③ 実質公債費比率

当該地方公共団体の一般会計等が負担する元利償還金及び準元利償還金の標準財政規模（※1.）に対する比率

$$\text{実質公債費比率} = \frac{(\text{地方債の元利償還金} + \text{準元利償還金}) - (\text{特定財源} + \text{元利償還金} \cdot \text{準元利償還金に係る基準財政需要額算入額})}{\text{標準財政規模} - (\text{元利償還金} \cdot \text{準元利償還金に係る基準財政需要額算入額})}$$

(3か年平均)

④ 将来負担比率

地方公社や損失補填を行っている出資法人等に係るものも含め、「当該地方公共団体の一般会計等が将来負担すべき実質的な負債の標準財政規模」※に対する比率

（※標準財政規模から元利償還金等に係る基準財政需要額算入額を控除した額）

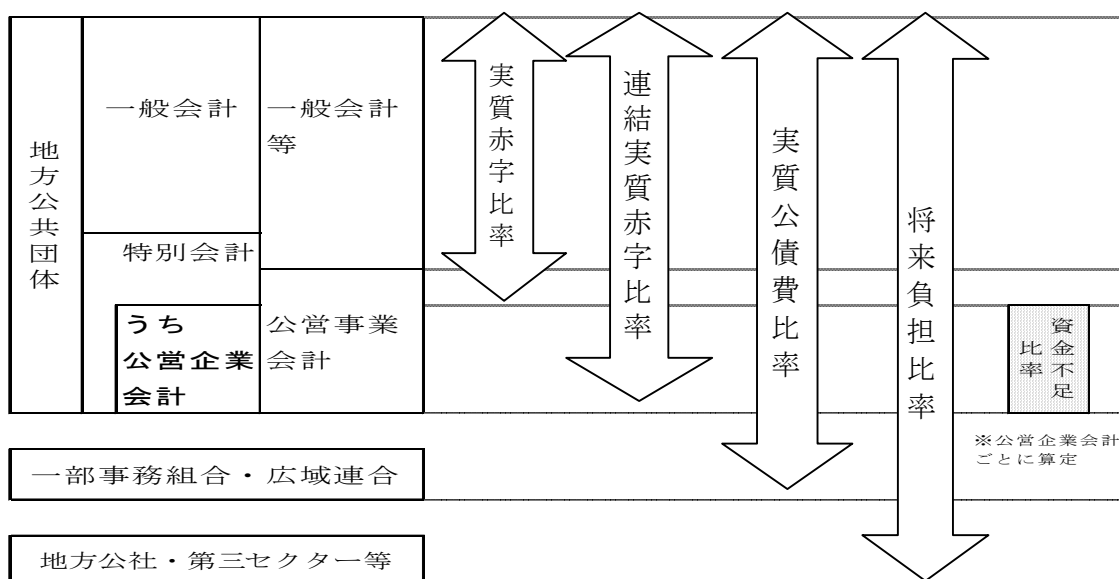
$$\text{将来負担比率} = \frac{\text{将来負担額} - (\text{充当可能基金額} + \text{特定財源見込額} + \text{地方債現在高等に係る基準財政需要額算入見込額})}{\text{標準財政規模} - (\text{元利償還金} \cdot \text{準元利償還金に係る基準財政需要額算入額})}$$

※1. 標準財政規模 地方公共団体の標準的な状態で通常収入されるであろう經常的一般財源の規模を示すもので、標準税収入額等に普通交付税を加算した額

(2) 健全化判断比率等の対象となる会計

健全化判断比率等の対象となる会計の範囲は〔図表10-3-1〕のとおりである。

〔図表10-3-1〕 〔健全化判断比率等の対象となる会計の範囲〕



(3) 財政の早期健全化と財政の再生

地方公共団体は、健全化判断比率のいずれかが「早期健全化基準」以上である場合には、当該健全化判断比率を公表した年度の末日までに、「財政健全化計画」を定めなければならない。

また、再生判断比率（健全化判断比率のうちの将来負担比率を除いた3つの指標）のいずれかが「財政再生基準」以上である場合には、当該財政判断比率を公表した年度の末日までに、「財政再生計画」を定めなければならない。

「早期健全化基準」及び「財政再生基準」と市の平成19年度決算に基づく「健全化判断比率」は〔図表10-3-2〕のとおりである。（京都市公表）

〔図表10-3-2〕 〔健全化判断比率〕

健全化判断比率	実質赤字比率	連結実質赤字比率	実質公債費比率	将来負担比率
早期健全化基準	11.25%	16.25%	25.0%	400.0%
財政再生基準	20.00%	40.00% (※)	35.0%	—
平成19年度 市の数値	赤字なし	<b>10.45%</b>	<b>12.9%</b>	<b>234.6%</b>
目標	均衡(0%)	早期健全化基準を下回る		

※

〔経過措置〕	
20、21年度決算	40%
22年度決算	35%
23年度決算～	30%

このように、市の平成19年度決算に基づく健全化判断比率はいずれも基準をクリアしているが、「資金不足比率」において、市地下鉄が「経営健全化基準」を大きく上回っている（悪い）ため、「連結実質赤字比率」は政令指定都市で唯一10.45%もの赤字となっている。

なお、平成20年8月現在、今後の市の「実質赤字比率」が〔図表10-3-3〕のように予測されているため、今後何の手だても加えなければ平成22年度

には「財政健全化団体」に、平成23年度には「財政再生団体」に陥ることが懸念されているので、市は打開策を検討している。

〔図表10-3-3〕 〔実質赤字比率の予測〕

	実質赤字比率 (目標0%)	市の予測		
		平成20年度	平成21年度	平成22年度
早期健全化基準	11.25%	(7.79%)	<b>16.75%</b>	
財政再生基準	20.00%			<b>27.00%</b>

### 3 資金不足率の公表等

公営企業を経営する地方公共団体（組合及び地方開発事業団を含む。）は、毎年度、公営企業会計ごとに「資金不足率（資金の不足額の事業規模に対する比率）」を監査委員の審査に付した上で議会に報告し、公表しなければならない。資金不足比率が経営健全化基準以上となった場合には、「経営健全化計画」を定めなければならない。

$\text{資金不足比率} = \frac{\text{資金の不足額}}{\text{事業の規模}}$	〔経営健全化基準 20%〕
--	---------------

平成19年度の市地下鉄の決算数値により、「資金不足比率」を算定すると〔図表10-3-4〕のとおりである。

〔図表10-3-4〕 〔平成19年度 資金不足比率〕 （単位：千円）

資金不足額（不良債務）	(B) - (C)	(A)	29,091,793	
流動負債		(B)	31,728,814	
流動資産		(C)	2,637,021	
営業収益		(D)	22,584,495	
資金不足率		(A) / (D)	128.8%	>20%

このように、市地下鉄の「資金不足比率」128.8%（市バスは63.1%）は基準の20%を大きく上廻っており、このまま推移すれば、平成21年秋には「経営健全化計画」の策定は避けられないと思われる。

〔参 考〕

「健全化判断比率」及び「資金不足比率」の公表に関する規定は、平成 20 年 4 月 1 日から施行されており、平成 19 年度の決算に基づく健全化判断比率等から適用される。

## 第 4 経営についての提言

### I 監査方針

平成 19 年度の京都市交通局高速鉄道事業に包括外部監査を実施するにあたり、監

査方針として、市地下鉄の厳しい経営状況を監み、種々の条件のもと「広く、中程度に深く」を選択し、市民の視点で、問題点をできる限り広く把握することに努めた。

## II 経営上の問題点

### 1 現 状

公営企業の場合、住民の福祉という「公共性」と独立採算という「経済性」の二面が要求されるため、必ずしも主として「経済性」のみを追求する民間企業と同一基準で評価することに無理な面もあるが、平成 19 年度の決算書を中心に「経済性」からみた問題点を列挙すると次のようになる。

(1) 経常損失	159 億円 (1 日当り 4,356 万円)
( 同 (減価償却前)	54 億円 (1 日当り 1,479 万円)

これを損益ゼロとするためには、72% (年間 162 億 6,000 万円 (1 日当り 4,455 万円) 増の営業収益を実現しなければならない。

### (2) 負債残高

負債合計	約 1,403 億円	}	実質負債合計 4,162 億円
借入資本金	約 2,759 億円		

### (3) 債務の返済

借入金・企業債・借入資本金の返済額	毎年	200 億円 (1 日当り 5,500 万円)
同	支払利息	毎年 120 億円 (1 日当り 3,300 万円)

### 2 原 因

1 のような財政状態に陥った原因は種々挙げられるが、昭和 50 年代の自動車時代の到来により、路面電車が公共交通手段としての機能を発揮できなくなり、古都京都の景観上の問題もあり、最もコストのかかる「地下鉄」に移行せざるを得なくなった。この建設コストは次のとおりである。

烏丸線 (13.7km 15 駅)	3,053 億円	(1m 当り 2,230 万円)
東西線 (17.5km 17 駅)	5,596 億円	(1m 当り 3,200 万円)

このような建設資金は、借入金や諸企業債に頼らねばならなかったが、バブル経済時のものが多く、高騰した建設費と高金利の負担を余儀なくされた。

### 3 今後の影響

1の状態は、市全体の財政にも影響し、平成19年度の決算数値から対象となる「財政健全化法」(192頁以下)の「健全化判断比率」の「連結実質赤字比率」において、平成21年1月現在、このまま何ら取組を行わなければ、10年後には国の管理下となる「財政再生団体」に転落することが懸念されている。

このような事態を避けるために、どのようなことができるのか、また、しなければならぬのかは、各項目の<改善を要する事項>や<監査意見>で述べているが、ここでは特に必要と考える事項をまとめてみた。

しかし、以下で述べることは、あくまでも机上で考えたもので、実行段階では種々の困難があることは承知しているが、経営改善のヒントとして述べることにする。

## Ⅲ 経営努力

経営改善の手法としては、150頁で述べたことを図表にすると〔図表4-1〕のとおりとなる。

〔図表4-1〕 〔経営改善の手法〕

経 常 利 益 (↗)	1 限界利益 (↗)	(1) 営業収益 (↗)	① 運輸収益 (↗)	ア 乗客数 (↗)
				イ 料金 (↗)
			② 運輸雑収益 (↗)	
	2 固定費 (↘)	(2) 変動費 (↘)		

#### 1 限界利益の増加

限界利益を増加させる方法は、営業収益を増加させ、変動費を減少させなければならない。

##### (1) 営業収益の増加

営業収益の増加は、運輸収益の増加と運輸雑収益の増加に分けて考えなければならない。

##### ① 運輸収益の増加対策

運輸収益の増加は、更に、乗客の増加と料金の改定(値上げ)とに分かれる。

## ア 乗客増加対策

- (ア) マイカー通勤者や旅行者に地下鉄の便利さ（速さ等）をアピールする。
- (イ) 市バスや他の交通機関との乗り継ぎを便利にする。
- (ウ) 駅ナカビジネスを充実させる。（集客から地下鉄利用に継げる。）
- (エ) 旅行会社と提携して地下鉄利用の「観光キップ」を販売する。
- (オ) 運転時間帯を見直す。

京都市のビジネス街中心地である烏丸線四条駅の10時～16時の時間帯の地下鉄運行は1時間に8本（約8分間隔）であるが、これは昼間時間帯には利用客が少ないという前提で作られた時刻表であると思われる。しかしながら、平成19年度京都市交通事業白書のデータに見る烏丸線の京都駅～北大路駅間の乗降客数の多さから推測すると、必ずしもこの時間帯に利用者が少ないとは限らないと思われる。

そこで、例えば10時～16時の時間帯の本数を1時間に12本の5分間隔にすることで、発車時刻のわかり易さと利便性の向上で、ビジネスユースが増え、さらに公共交通機関利用による温暖化対策の一助にもなると思われる。

また、乗降客数の時間帯の調査を行うことにより、実態に応じた時刻表の作成もあわせて検討すべきである。

## イ 運賃の値上げ

「運賃の値上げ」については、平成22年から5年毎に5%の値上げを計画しているが、「値上げ」は利用者減少の逆効果や、他の交通機関とのバランス、その時々々の経済状勢との兼ね合いもあり、慎重に検討しなければならない。

## ② 運輸雑収益の増加対策

運輸雑収益には、現在、広告料・駅共同使用料・不動産賃貸料・構内営業料等がある。

この中で市地下鉄が力を入れているのが「構内営業」（いわゆる「駅ナカビジネス」）である。

現在、「駅ナカビジネス」には、ミニ・コンビニ、飲料水の自動販売機の設置、地元金融機関のATMの設置、生ジュースやシュークリームの販売コーナーの設置などがある。

しかし、これらは全駅というものではなく（全駅にあるものもあるが）、駅構内を視察すると、まだまだ空スペースが存在する。

地下鉄駅構内の利用は、消防法との兼ね合いもあるので、慎重でなければならないが、上記のほかにも、例えばコーヒーショップ、ミニ・ドラッグストア、京名物等の販売コーナーも考えられるが、広く「市民の声」を聞いてみる必要がある。



(2) 変動費の削減

変動費の削減は、商品販売であれば、卸売業者の選択により実行可能な場合もあるが、苦勞を伴うものである。

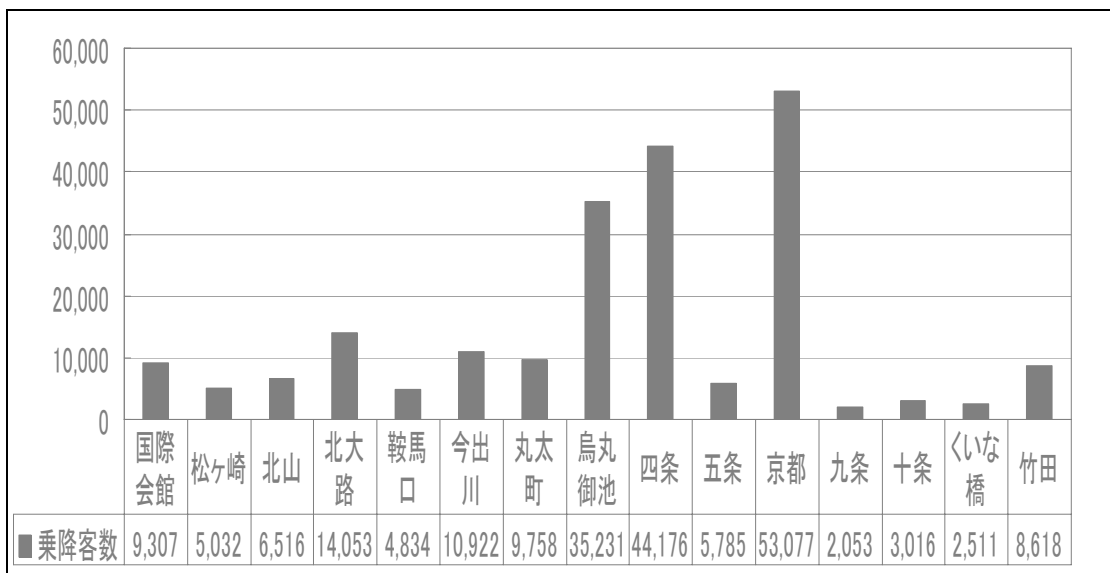
地下鉄事業の場合、電力料は選択の余地が殆どないと思うが、軌道修繕については「競争入札」の導入により節減の可能性はあると思う。

上記の一般論以外に、今回の補助者を含めた監査チームからでた案をご紹介します。

① 区間運転の実施

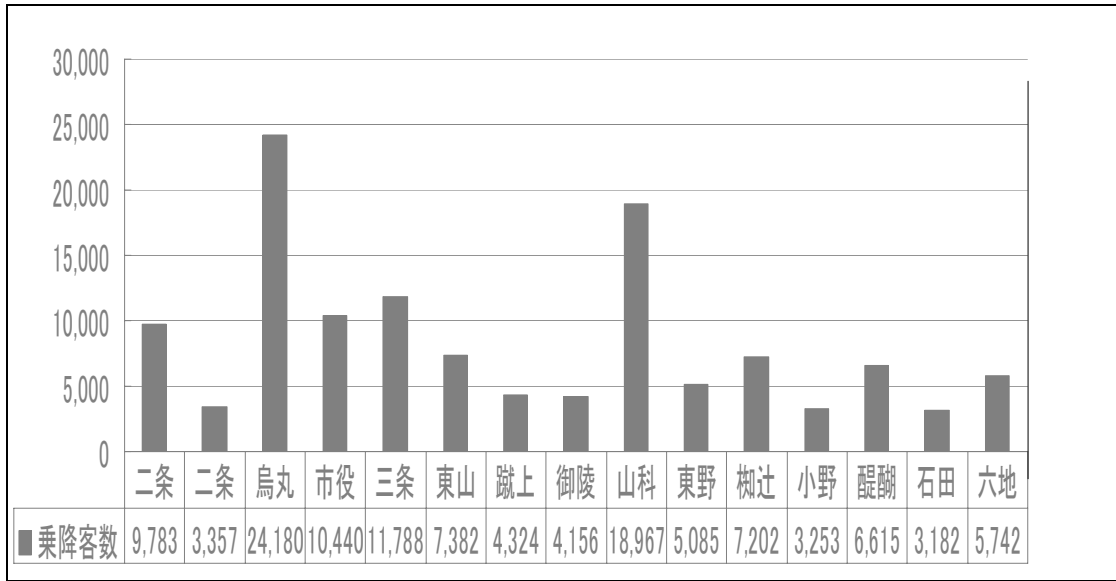
平成19年度京都市交通事業白書69頁の「1日平均駅別旅客数の推移」は〔図表4-2〕及び〔図表4-3〕のとおりである。

〔図表4-2〕 〔平成19年度烏丸線駅乗降客数〕



1日平均1万人を超える烏丸線の駅は北大路駅、今出川駅、烏丸御池駅、四条駅、京都駅の5駅に過ぎず、烏丸線の乗降客の多くが京都駅～北大路駅間に集中している。

〔図表4-3〕 〔平成19年度東西線駅乗降客数〕



1日平均1万人を超える東西線の駅は烏丸御池駅、京都市役所前駅、三条京阪駅、山科駅の4駅に過ぎず、東西線の乗降客の多くが山科駅～烏丸御池駅間に集中している。

ア 前掲図表から経営健全化計画として考えうる手段として、利用客数に応じた区間運転の検討が考えられる。

鉄道における区間運転はさほど目新しいものではなく、大阪市交通局では御堂筋線の天王寺～新大阪・中津間、谷町線の文の里・喜連瓜破～都島・大日間でそれぞれ区間運転を行っている。京都市交通局も他都市にならって駅毎の乗降客数や利用時間帯の頻度に応じた柔軟な地下鉄運転を目指すべきである。

イ 区間運転の実施に際して大きな障害になるのが駅での切換作業等の技術的な問題である。具体的には京都駅～北大路駅間を区間運転とした場合の切換の問題があるが、京都駅と北大路駅には烏丸線延伸以前に使用していた切換器が存在しており、この間の区間運転は技術的には可能と思われる。東西線における区間運転は山科駅～二条駅が最適と思われるが、二条駅に切換器はあるものの山科駅には無く、現時点で東西線の区間運転の可能性は低い。しかしながらそのことが東西線における区間運転の不要を意味するものではなく、何らかの対策は当然必要である。

ウ 区間運転の実施に伴うもう一つの問題が区間運転の対象外となる駅の利用者の利便性の低下である。当然、利用者から不満が噴出するのは明らかで、それは山科・醍醐地域において地下鉄東西線開業時に市バスが撤退した時の状況から明らかである。

しかしながら、市地下鉄の経営健全化を最優先課題とするのであれば、乗降客数に応じた運転を行うのが最良の判断と思われる。

## ② 車輛数の削減

京都市の地下鉄利用時に感じることのひとつに、多くの車両が低い乗車率で運行していることがあげられる。朝夕のラッシュ時においても比較的余裕のある乗車が可能で、それはそれで快適な車両空間の提供という良い面なのであろうが、経営健全化という観点からは厳しい評価も必要ではないかと思われる。

例えば、現在、烏丸線・東西線ともにすべて6両の車両編成となっているが、これを時間帯や区間に応じて4両～6両に編成換えを行ってはどうか。始発から最終電車まで全ての路線、全ての区間で6両編成にする必要はないと思われる。

交通事業白書による乗降客数の推移データから分かるようにすべて6両編成の車両にする必要性がどこにあるか疑問である。

一部の車両を4両編成にすることのメリットとしては、変動費の削減以外に、ある程度の乗車率を確保することで、車内犯罪の牽制効果が高まる。

一方、車両の編成換え作業の煩わしさや、勤務時間の増減による労務管理のデメリットも発生するが、京都市の財政健全化、地下鉄の経営健全化のためには何かを犠牲にしなければならないことは明らかである。思い切った施策の実行を期待したい。

## 2 固定費の削減

民間企業の経営管理における「経費管理」に「20:80の法則」というのがある。これは「20%の費目で80%の金額をカバーできる」という意味である。

市地下鉄の場合、この20に相当する費目は「人件費」、「委託料」及び「諸修繕費」の3費目が考えられる。

(1) 人件費（市地下鉄の平成19年度の「人件費」（退職金を除く。）は固定費の18.1%を占めている。）

① 人件費の問題は、最近「市」全体の問題として取り上げられ、役職に応じて3.5～2.5%のカットを表明しており、市地下鉄においても人件費の削減に努力しているが、「労務管理」の項で指摘したように諸「手当」について様々な要改善点が存在している。

交通局では「市長部局や他都市の給与制度を参考にしている。」ということであるが、本来、公営企業は市長部局とは独立した企業体であり、また、市地下鉄は他都市の公営地下鉄に比べ格段に悪い経営状況にある。

民間企業であれば、自社が倒産状態にあるのに健全企業並みの雇用条件を維持している例などあり得ないことである。自己が置かれている立場を良く理解した対応が必要である。

② 交通局では、「年次有給休暇」は、例えば4月1日に採用した職員は翌日の4月2日になれば20日間付与される規程になっている。

民間企業の殆どは、労働基準法上の最低日数の付与を実施しており、その場合は、上記の例によれば、10月1日になって、ようやく10日間付与されることになる。

これは1例であるが、このような視点で民間企業と比較して、他の労働条件を見直す必要がある。

(2) 委託料と契約形態（市地下鉄の平成19年度の「委託料」は、固定費の12.2%を占めている。）

当報告書85頁の〔図表3-4-9〕で示すとおり、市地下鉄の平成19年度の1件2,000万円を超える委託契約状況は、指名競争入札は僅か件数で12%、金額で4.6%であり、他は全て随意契約で行われ、そのうち件数で50%、金額で69.8%が外郭団体との間の契約である。更に、受託した外郭団体はその可成りの部分を随意契約で他に再委託している。

このように、ここでは「競争の原理」が廃除されているといっても過言ではない。

これは、交通局の退職職員を多く外郭団体に送り込んでいることが大きな原因と思われる。また、162頁のとおり、(財)振興公社のように交通局の現職を多く送り込んで、その(財)振興公社に随意契約で業務を委託していることも再考しなければならない。

このような、外郭団体へ派遣した交通局の現職の給与は、市地下鉄では「人件費」ではなく「委託料」に計上されている。

従って、市地下鉄の経営においては「人件費」と「委託料」を一体で管理しなければ実体を把握することはできない。

熟練業者との「随意契約」は、作業の「安全・安心」の面ではメリットがあることは理解できるが、反面、市地下鉄担当者の「安易」に流れる面も否定できず、また何よりも「競争原理」によるコストダウンを期待することはできない。

そこで、この際、思いきって契約形態を改めて、「指名競争入札」や利害関係のないメンバーによる「選定委員会方式」を原則とし、「随意契約」は止むを得ない場合のみに限定する方針に改めるべきであると考えます。

(「工事の請負」や「物品の調達」にかかる「随意契約ガイドライン」を忠実に実行すれば、自ずから上記のようになる。)

(3) 諸修繕費と契約形態（市地下鉄の平成19年度の諸修繕費は、固定費の2.8%を占めている。）

諸修繕費のみの契約形態については把握できていないが、77 頁から推定すると、委託料と同様に「随意契約」による発注が多いと思われるので、契約形態を見直す必要がある。

## IV 経営体制の見直し

### (I) 経営体制の充実

#### 1 引当金の認識

##### (1) 退職給付引当金

市地下鉄の経理担当者との面談時に、「公営企業の場合は退職給付引当金の計上は義務とされていない。」「公営企業は公営企業の規則にのっとって処理をしているので、単純に一般企業原則と比較することは誤った処理をしているように思われる。」という発言に接した。

市地下鉄は今、経営の危機に面しており、様々な「経営健全化計画」を策定中である。

このような状態において必要なのは「経営成績及び財政状態の適正な情報」である。就職以来、現在に至るまでの勤務に対する退職金は、退職手当支給規程に基づき、既に発生しており、退職時には支払わねばならない債務である。

単に形式的に経理事務をするのではなく、経営管理の認識に立った会計情報の提供を考える必要があるので、ここに改めて要望しておく。

##### (2) 修繕引当金

鉄道事業においては、63 頁のとおり「車輛の重要部検査・全般検査」を4年毎に受けることが法律で義務づけられている。

そこで、市地下鉄では、所有車輛を4グループに分け、毎年1グループの検査を実施し、修繕費を平準化しているから「修繕引当金の計上は必要ない」と経理担当者は主張している。

しかし、一度検査を終了したグループは、次の4年後の法定点検まで毎日・毎年走行するのであるから、減耗は毎年発生するので、4年後の点検予定額の4分の1を毎年引当金計上することが必要である。

経理担当者にはこの理屈が理解できていないが、経営管理の認識に立った「適正な会計情報」の提供が必要である。

##### (3) 負債の増加

平成19年度の市地下鉄の貸借対照表に退職給付引当金57億5,000万円と修

繕引当金 6 億 6,000 万円の計 64 億円を計上すると、実質負債額は 4,226 億円となる。

## 2 内部統制組織の確立

「会計情報の信頼性」の確保のために「内部統制組織の充実」が必要と考え、96 頁以下のように監査を実施した。

ここでの指摘において、市地下鉄の経理担当者からは「公営企業は地方公営企業法の会計規則等、国の示す基準に従い、内部規則にもとづいて経理事務を行っている。」ので、監査人の「帳簿が経営管理や監査に対応しにくい。」という主張は当たらない旨の発言があった。

しかし、引当金の項でも述べたが、今、市地下鉄に求められているのは、法規に準ずるのは当然のこととして、形式的な管理ではなく、経営管理に役立つ、他から信頼を得る会計情報であるから、「内部統制組織」で述べた＜改善を要する事項＞や＜監査意見＞をよく理解した対応が必要である。

## (Ⅱ) 工事計画の重要性

「東西線延伸工事」の項で取り上げたが、二条～太秦天神川間の延伸工事は、当初計画予算では 745 億円と見積られていたが(当然、国土交通省の審査を受け、建設許可を取得していた。)、実際には 390 億円で完成し、48%もの工事費削減となった。

このことは、担当者の努力も大いにあったと思われるが、普通に考えて、48%もの節減は有り得ないことである。

これは、当所の計画が、結果として、杜撰であったといわれても弁解の余地はないであろう。

実際額が予定額より 48%上廻ったのでないことが不幸中の幸いであるが、今後は計画段階から、施主側に立った工事の専門家を迎え、無駄のない精度の高い計画・設計・予算を組むべきである。

## (Ⅲ) 民間活力の導入

本項Ⅱで述べたように、市地下鉄の経営は大問題を抱えている。この状態を打開するため様々な「経営健全化計画」が発表されているが、今の市地下鉄の経営体制を考えたとき、その実行力において検討を要する。

一般に、大企業や中堅企業の経営者はその道のエキスパートでなければ務まら

ない。しかしながら、市地下鉄の経営陣は必ずしもそのような人材で構成されているようではない。また、公務員として数年で配置転換があるので、経営専門家が育たない制度となっているように思われる。

そして、公務員という立場上、能力の問題ではなく、人件費の削減や外郭団体への対応等に思い切った行動をとることに限界がある。

そこで、かつて経営の危機に陥った日産自動車がフランスのルノーからカルロス・ゴーン氏を社長に迎え、従来の慣行を破り、思いきった経営改革をして見事に会社を蘇らせたように、市地下鉄においても「公共性」とのバランスを考慮しつつ、「経済性」の部門では民間から鉄道事業の専門家を数名招へいして、民間的経営手法を導入することを検討してはどうだろうか。

折しも、平成 20 年 9 月の「公営企業等決算特別委員会（第 10 回）」で、門川市長は「市バスも**地下鉄**も、また水道事業も、トータルとして京都市の資産であり、同時に経営の効率化を図っていかなければならない。そうした視点で**民間の知恵**、民間の資本、**民間の活力**を最大限生かすという方向が大きな方向ではないかと私は思っています。」と述べておられる。

監査人は、市地下鉄はその時に来ていると考えるし、地下鉄ではないが、他都市においても、病院経営等にこのような手法を導入している例がある。

## V 市民の協力

何度も繰り返しになるが、市地下鉄は経営の危機に瀕している。その影響で 10 年後には、「京都市」が国の管理下におかれる「財政再生団体」となることが憂慮されている。これは、監査人も一京都市民として何とか避けたいと思うし、全市民の思いも同じであろう。

そこで、いろいろ述べた事柄のうち実行できることはすべて実行して、それでも「財政再生団体」となることが避けられない場合は、最後の手段として「市民の協力」を得なければならない。

それは、目的税（使途を特定した租税）として（仮称）「地下鉄健全化税」の負担である。これを、平成 19 年分の市民税申告を基に、大雑把に試算すると次のようになる。

1. 個人市民税の納税者が 1 年に 1,000 円負担した場合 年間税収 約 6 億円
  2. 個人市民税の納税額の 1 % を追加納付した場合 年間税収 約 7 億円
- いかがでしょうか。

## VI おわりに

今回、包括外部監査を通じて「市地下鉄」と接することになり、経営状況の重大さを知ることになりました。

京都市では、市地下鉄経営の危機を打開するため、平成20年9月に有志の市職員67名で市地下鉄の増収策等を検討する「プロジェクトチーム」を設置したり、平成21年1月には交通局全体の経営改善を検討する「京都市バス・地下鉄事業経営健全化有識者会議」を発足させました。

当監査報告書が、これら「プロジェクトチーム」や「有識者会議」の資料の一つとして、少しでも役立つことがあれば、監査人の喜びとするところであります。

市地下鉄の一日も早い経営安定と、市民や旅行者の足として愛され、永遠に利用されることを祈って監査報告を終わります。

〔 参 考 文 献 〕



- 「地方公共団体の外部監査制度」 日本税理士会連合会 編集
- 「地方自治監査の実務」 池田 昭義著 一藝社
- 「図解 地方公営企業法」 細谷 芳郎著 第一法規（株）
- 「詳解 地方公共団体の契約」 自治体契約研究会 編著 （株）ぎょうせい
- 「公営企業の経理の手引」 地方公営企業制度研究会編 （財）地方財務協会
- 「公営企業経営実務事典」 公営企業実務研究会 編集 （株）ぎょうせい
- 「地方自治の現代用語」 8名著 学陽書房
- 「公会計・監査用語辞典」 国際公会計学会 監修 （株）ぎょうせい
- 「日本の地下鉄」 （社）日本地下鉄協会 編集発行

(監査事務局第一課)