

包括外部監査

14 外部監査公表第 1 号 (平成 14 年 4 月 15 日付 福岡市公報第 4968 号(別冊)公表)

交通局

監査の結果	措置の状況
<p>1 地下鉄 1,2 合繊の財政収支計画と実績額との比較分析</p> <p>(3) 1, 2号線の財政収支計画について</p> <p>早期に短期的な利益改善の方策や、一般会計の負担のあり方など財政構造的な問題の解決といった抜本的対策、さらにはこれらを含んだ財政収支計画の新たな策定により、経営改善に取り組むことを期待している。</p>	<p>【措置済 (H15.6.10 通知)】</p> <p>これまでも経費節減や営業時間延長などの増客増収対策に取り組んできたところであるが、抜本対策として国 (総務省) に対し健全化対策を要望した結果、平成 14 年 3 月に「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書」が取りまとめられ、これを踏まえた経営健全化制度の創設が検討されている。15 度以降も財政支援のための特例債制度が継続されることになったなど、制度の動向も踏まえて経営改善に取り組んでいくこととした。</p>
<p>2 固定資産の会計処理及び管理状況について</p> <p>(1) 固定資産の帳簿管理及び帳簿と決算書の整合性</p> <p>二 建物の年度未償却未済高の不一致</p> <p>建物の年度未償却未済高について、「決算付属書・固定資産明細書金額 (表 2 - 2 の (A))」と「固定資産台帳コンピュータシステムに登録している個々の資産データ等からの算出金額 (表 2 - 2 の (B))」とは一致していない。決算書金額の方が算出金額より 36 百万円少ない結果となった。(B) の金額を再検証し、計算に誤りがないことが確認されれば決算書金額を修正する必要がある。</p>	<p>【措置済 (H15.6.10 通知)】</p> <p>固定資産コンピュータシステムの更新作業の中で金額の検証を行い、誤りがあれば決算書金額を修正することとした。</p>
<p>差額発生理由は不明であるが、固定資産管理帳簿において年度未償却未済高の合計額がリストされないシステムになっているため、金額の検証ができないことに問題がある。早急に建物以外の固定資産についても決算書金額が正確かを確認する必要がある。</p>	<p>【措置済 (H15.6.10 通知)】</p> <p>固定資産台帳コンピュータシステムの更新作業の中で金額の検証を行うこととした。</p>
<p>ホ 固定資産管理帳簿の問題点</p>	<p>【措置済 (H15.6.10 通知)】</p>

<p>a 固定資産の簿価金額の集計について  このようなシステムでは、何かのミスにより上記二)の建物のように不一致が発生した場合、それが発見されないまま見過ごされることとなる。早急に、個々の固定資産に関する簿価情報(減価償却累計額、年度末償却未済高)を一覧にして総額を把握できるシステムを整備すべきである。</p>	<p>地下鉄3号線の開業により大量の固定資産の帳簿管理が生じるため、効率的な資産管理のためのシステムとなるよう、固定資産のコンピュータシステムを更新することとしている。</p>
<p>b 建物の耐用年数変更への対応について  今後、3号線の完成により固定資産の大量増加が予想される。大量の固定資産の帳簿管理を効率的に実施するためには、コンピュータによる管理システムの構築が不可欠である。3号線の固定資産完成の時期を念頭におき、その時期に間に合うよう固定資産管理システム構築に向け検討を始める必要がある。</p>	<p>【措置済(H15.6.10通知)】  地下鉄3号線の開業により大量の固定資産の帳簿管理が生じるため、効率的な資産管理のためのシステムとなるよう、固定資産のコンピュータシステムを更新することとしている。</p>
<p>(5) 土地(残地)の利用状況(意見)  これらの残地については、賃貸を含め、一応利用されているものの、本来の地下鉄事業の用途に供されているわけではないので、資金収支不足の状況を考えると、早急に処分も含めて考える必要があると思われる。</p>	<p>【その他(H20.7.3通知)】  土地の処分は時期的に厳しい状況であるため、適切な時期に処分を行うものとし、それまでは賃貸を継続する。</p>
<p>4 工事負担金の請求について  交通局が示した上記の理由は、実質的な判断としては理解できるが、地下鉄事業がその収支を明確にし、その実態を明瞭に表わすことを求められていることを勘案すると、合規性の点からは、不十分であると考ええる。  また、八)に示された準拠文書は、市の一般会計のなかにおける会計間の経費按分規定であり、交通局という地方公営企業(管理者設置)と市との関係とは経営の基本的な理念等が大きく相違するものと考えられ、交通局は、独立採算の原則に基づき、監督事務費相当分の請求を行うべきであったと考ええる。</p>	<p>【措置済(H15.6.10通知)】  今後は、契約書等で監督事務費の取扱いを明確にしている場合を除き、「部外関連工事積算要領」に基づき請求を行うこととした。</p>
<p>5 契約事務について  特命随意契約とする場合の客観的根拠</p>	<p>【措置済(H15.6.10通知)】  「福岡市委託事務の適性執行に関する要綱」に</p>

<p>資料の整備</p> <p>昭和 57 年の最初の契約時においては、複数の受託可能と思われる業者の履行能力、経験、即応性等について比較分析した検討資料が作成されていたが、翌年度以降はまったく作成されていない。受託業者の属する業界も毎年毎年変化していくものと思われ、分析数値等を用いた比較検討資料を定期的に作成し、特命随意契約とする明確な根拠資料として残しておく必要があると思われる。</p>	<p>従い、長期に渡り継続して同一委託先と特命随意契約を行う場合（4年に1度）は、要綱に従ったチェックを行うとともに、根拠資料を作成することとした。</p>
<p>6 資本剰余金の会計処理について</p> <p>地下鉄事業特例債元金補助金の会計処理について</p> <p>当該補助金はほとんどが損益計算書の営業外費用に計上されている企業債の支払利息に対応するものであり、貸借対照表の資本剰余金として処理することは財務諸表における対応関係が適切でなく、補助金を受け入れた時点では損益計算書の営業外収益に計上することが妥当ではないかと考えられる。</p> <p>これは会計慣行として行われてきたものとのことであるが、公営企業の会計処理が見直されている折から、当該処理についても見直しが必要と思われる。</p>	<p>【措置済（H15.6.10 通知）】</p> <p>平成 15 年度予算において営業外収益に計上済である。また、14 年度以前の当該補助金について平成 14 年度の認定と併せ処理する予定である。</p>
<p>7 その他の資産の管理状況について</p> <p>(1) 現金</p> <p>八) 改善策</p> <p>駅長交際費については、上記のとおり駅長の管理にしておく必要性が乏しいと考えられるため、交通局本庁での一元管理が望ましいが、駅長交際費を存続させる場合は、駅長以外にも現金出納の担当者を置き、定期的に本庁職員が実査する方法を採るなど内部牽制が機能するような体制を創る必要がある。</p>	<p>【措置済（H15.6.10 通知）】</p> <p>駅長交際費については、現金及び帳簿の管理を事務助役が、支出の決定は各管区駅長又は乗務事務所長がそれぞれ行い、支出内容については、総務課担当者が四半期毎に実査（現金及び帳簿等の確認）することとした。</p>
<p>(2) 貯蔵品</p> <p>平成 12 年度末貸借対照表に計上されている貯蔵品残高については、現場の物品及び</p>	<p>【措置済（H16.4.9 通知）】</p> <p>発注から納品まで履行期間に長期の日数を要する車輪等の物品については、貯蔵品によ</p>

<p>台帳と整合していた。</p> <p>平成12年度末貸借対照表に計上されている貯蔵品残額40,326千円のうち、少なくとも7百万円相当は、過去13年間(平成元号になって以来)使用実績が全くないものとする。緊急修理等のために保管が必要との回答であったが、貯蔵品の自然劣化等を考慮して保管品としての範囲の見直しを検討すべきである。</p>	<p>る管理方法とし、指摘の対象となった自然劣化等が懸念される物品については、その必要の都度調達する方法に方針を変更した。また、自然劣化等が懸念される長期滞留物品については、車両検査時等に優先的に使用している。</p>
<p>(3) 未収金</p> <p>イ) 許可条件変更理由の合規性について この決裁書では、上記担当者の説明する理由を把握することはできず、債権回収のリスクも伴うことを考えた時に、極めて内容の説明が不十分な決裁であったと考えられる。</p>	<p>【措置済(H15.6.10通知)】</p> <p>行政財産の目的外使用許可内容のうち、原則的な箇所に変更が生じるような場合には、今後は、必要な資料の整備を行うこととした。</p>
<p>ロ)</p> <p>「ベンチャービジネスの健全な財政運営を図らせる」ことをその変更理由としており、その本来的な意味は、使用者である(株)A社の資金繰りの悪化であると推測されるため、当該許可に当たって、使用者の資金繰りにつき常時報告を受ける等の条件を付することが、債権管理における善管注意義務(民法第644条)を遂行するうえで必要であったと判断する。</p>	<p>【措置済(H15.6.10通知)】</p> <p>今後は、使用料の滞納が生じた場合には、使用者の資金繰りについて報告を行うことを許可条件に加えることとした。</p>
<p>ハ) 使用料積算の合規性について</p> <p>の土地建物使用料部分の全額免除については、条文を示して明示的に管理者が全額免除を決定すべきであったと考えられる。また、については、平成12年度の算定方法と平成13年度の算定方法の理論的な整合性を図る必要があったものと考えられる。同一の物件が同一の場所に対して、異なる算定方法が両年度とも合理的であったと判断するには合理的な根拠に乏しいものと考えられる。もしも、平成13年度の算定方法が合理的であるのな</p>	<p>【その他(H20.7.3通知)】</p> <p>「12年度の減額調定をすべき」との意見については、12年度の方針決裁において「実態に応じて見直すこと」としていたが、12年度は分割納付ということで協議が整っており、また、算定方法に誤りがなく、事務処理は問題ないと思われるので減額の必要はないと考える。13年度の算定方法見直しについては、当初の方針決裁で実態に応じて見直すこととしており、13年度の減額については問題ないと考えている。同社は既に倒産状態にあり、代表者も行方不明で企業としての活動は全く行われていない。なお、今後、弁護士を通し</p>

<p>ら、その算定方法と対応する平成 12 年度の該当部分については減額調定すべきものと考えられる。</p>	<p>て会社の整理に関する手続きなどが進められる予定となっており、何らかの進み出した時点で、連絡していただけるよう文書で依頼している。(平成 15 年度時点)</p> <p>その後、代表者行方不明のまま時効を迎えたので 19 年度に不納欠損処理を行った。(平成 19 年度時点)</p>
<p>イ) 延滞金の認識(意見)</p> <p>平成 12 年度分について 100 万円入金されたのみで、完納されていないため、延滞金の請求にはいたっていないが、延滞金がどの程度になっているか通知することが A 社にとっても有益であると考える。</p>	<p>【措置済(H15.6.10 通知)】</p> <p>延滞金については、催告を行う際に延滞金も含めて通知している。</p>
<p>ロ) 平成 13 年度の使用許可について(意見)</p> <p>「株 A 社」に対する土地建物使用許可に伴う 12 年度分の未収状態が平成 13 年 12 月 25 日時点でも継続していること、及び平成 13 年度の途中まで(平成 13 年 4 月 1 日から平成 13 年 12 月 2 日まで)使用許可がなされていないにもかかわらず、事実上、同社が占有し使用していたことは、次のような理由で問題があったものと指摘せざるを得ない。</p>	<p>【措置済(H15.6.10 通知)】</p> <p>平成 13 年度の使用許可については、適正に事後処理を行った。今後は、適正な時期に使用許可の手続きを行うこととした。</p>
<p>8 企業債について</p> <p>今後の金利方式の選択決裁と根拠資料の整備について</p> <p>イ) 金利方式決定の決裁権者</p> <p>平成 13 年度の借入について見ると、「固定金利方式」の選択決定の決裁は管理者ではなく経理課長決裁によってなされていた。この点について交通局からは、現在の市場金利の状況のもとでは「固定金利方式」の選択に特に議論の生じる余地は少なく、また選択に当たっては、当然に管理者への報告協議のもと決定がなされているとの説明を受けているが、企業債による借入の場合は管理者の決裁が必要となることから、金利の選択についても管理者の決裁が必要と思われる。</p>	<p>【措置済(H15.6.10 通知)】</p> <p>「固定金利方式」, 「利率見直し方式」の金利方式の選択については、管理者決裁とした。</p>
<p>交通局の説明のとおり、現在の市場金利</p>	<p>【措置済(H15.6.10 通知)】</p>

<p>のもとでは「固定金利方式」を選択することに議論の生じる余地は少ないと思われるが、今後は金利の選択において難しい判断を迫られる時期が来るものと予想される。</p> <p>選択に当たって将来の金利動向を正確に予測することは極めて難しいことであり、いったん選択がなされてもその後の金利の動向によっては選択の当否について後年において議論が生じることも予想される。その場合、選択時点において十分な根拠資料を入手し、十分な分析検討を行い最善の判断がなされた結果であることを明らかにしておくことが、管理者の経営責任を明らかにするためにも必要となる。今後は毎年度の金利の選択決定に当たり、入手すべき根拠資料等をあらかじめ定めておき、また、他都市の動向、本庁との協議等、決定に至った経緯を文書において明らかにしたうえで、管理者までの決裁記録を明確に残しておくことが必要と思われる。</p>	<p>金利方式の選択を管理者決裁とするとともに、根拠資料を決裁書類に添付することとした。</p>
<p>一般会計からの無利息借入について建設費補助金及び出資金が一括交付となり、借入を行う根拠自体がなくなったが、地下鉄事業の資金不足から一般会計からの財政支援の継続が必要となり、このため平成13年度において予算措置がなされたものである。</p> <p>当面の資金不足に対する補填額として暫定的な金額として借入たものであり、予算措置に当たっては議会においても説明がなされたとのことであるが、金額算定の明確な根拠は確認することができなかった。今後も同様の借入金が継続される場合には、金額算定の根拠となった資料を整備しておくことが望まれる。</p>	<p>【措置済（H15.6.10 通知）】</p> <p>一般会計からの無利子借入金(85 億円)の算定根拠の整備を行った。</p>
<p>9 運輸収益その他収益の会計処理について</p> <p>(2) 保健福祉局からの「特別乗車証負担金」収入の算定根拠の曖昧性について</p>	<p>【措置済（H15.6.10 通知）】</p> <p>敬老割引証については、平成13年10月1日の制度改正に伴い廃止されており、福祉割引証については、重度利用者に対する軽度利用者の実態に、より近づける方法の検討を今後行うことと</p>

<p>データの収集面で一定の制約があることを考慮すると、代替的な把握方法を選択しなければならないが、その場合でも障害者等の利用数の実態により近づける方法を検討すべきである。</p> <p>交通局は、現在の推計方法（イを前提とする方法）を維持するにしてもウのようなパターンが現実的であることを考慮すると、重度利用者に対する軽度利用者の合理的な行動倍率（1より大きい倍率）を設定する努力を行うことも必要であると考え</p>	<p>した。</p>
<p>10 営業費用について</p> <p>(1) 人件費以外の営業費用について</p> <p>ロ) 資本的支出との区分について</p> <p>平成12年度の営業費用「線路保存費」の中に、姪浜駅南側広場整備負担金18百万円が計上されていた。本支出について、内容等を検討した結果、負担金のうち12百万円は会計上は固定資産（土地）として計上すべきものと判断する。</p> <p>公会計の場合、支出科目は予算によって決定されることが多く、予算段階で計上科目を誤れば、決算科目もこれに併せて誤りが生じることになる。</p> <p>企業会計に準拠し、適正な期間損益の計算を行うためには、固定資産に計上すべきものと、当期の費用として処理すべきものとを区分を予算段階からより適正に行うことが必要である。</p>	<p>【措置済（H15.6.10通知）】</p> <p>姪浜駅南側広場整備負担金のうち、12百万円については、平成13年度に固定資産に計上した。</p>
<p>ハ) 主要な外注費について</p> <p>技術水準の向上等により、設置メーカー以外が保守等を実施しても技術的弊害が無いような場合には、積極的に競争原理の導入による入札等の採用を期待するものである。</p>	<p>【措置済（H15.6.10通知）】</p> <p>特命随意契約に当たっては、「委託事務の適性執行に関する要綱」に基づき妥当性のチェックを行うこととした。</p>
<p>(2) 人件費について</p> <p>退職給与引当金について</p> <p>平成12年度の退職事由の交通局内部調査によれば、退職事由がほとんど条例第3</p>	<p>【その他（H20.7.3通知）】</p> <p>現状で行政実例に沿った処理を行っているため、措置を行わないこととした。</p>

<p>条（定年により退職したもの）のため、退職給与引当金は自己都合による退職金要支給額の1.1倍から1.65倍、平均1.4倍程度に増加することになり、退職給与引当金の必要額を全額計上した場合、概ね7,239百万円だけ欠損金が過少になっていると考えられる。行政実例によると欠損金のある場合、退職給与引当金を計上することは適当でないとされているが、原則的には高速鉄道事業会計の経営成績及び財政状態を明らかにするため計上することが必要である。</p>	
<p>退職金に係る一般会計と福岡市高速鉄道事業会計間の負担について（意見）</p> <p>本来、退職給付費用の当年度発生額は、その年度の収益によって賄わなければならないものである。また、当事業体は、市の一般会計から独立した事業体であり、人件費等の負担関係は適正なものでなければならない。</p> <p>事業体の損益・原価の適正な計算及び市一般会計との間での費用負担の適正化の観点から今後の検討を期待する。</p>	<p>【その他（H20.7.3通知）】</p> <p>退職金に係る一般会計と福岡市高速鉄道事業会計間の負担については、両者の中で人事異動が周期的に行われていることや、交通局職員の約6割が交通局で採用された職員であることから、一定の適正さは保たれていると考え、措置は行わないこととした。</p>
<p>11 外郭団体（（財）福岡市交通事業振興会）との取引について</p> <p>（2）交通局との取引等の概要</p> <p>清掃事業（公益）</p> <p>事務経費率については、見直しが行われているとのことであるが、業務量、業務内容等の変更、事務効率の向上により、実際の事務経費率は変わるものであり、これらを見定めた上で、定期的な見直しが今後共必要であると考ええる。</p>	<p>【措置済（H15.6.10通知）】</p> <p>交通事業振興会に委託する清掃事業を総合的に算定し、平成12年度に事務経費率を10%相当額から6.5%相当額に見直しを行った。今後も必要に応じて見直しを行っていくこととしている。</p>
<p>清掃業務等の外部への再委託手続について</p> <p>交通局から同振興会へ委託した清掃業務は、更に外部へ業務委託されており、その際の契約方法は、3年毎の入札、入札後2年間</p>	<p>【措置済（H20.7.3通知）】</p> <p>市の契約事務取扱を踏まえ、振興会としても、より競争性・公平性・透明性を高めるために、公募型指名競争入札の導入や郵送による入札の実施、また、予定価格の事前公表な</p>



<p>は随契の方法で運用されている。</p> <p>毎年入札していないのは、交通事業における清掃等業務は、不特定多数の利用客に対する利便、鉄道の輸送安全、業者の作業安全など特殊な業務内容があり、これらの業務の効率化並びに経費の効果的運用を図るため（交通局見解）とのことである。</p> <p>業務内容をよく吟味することによって、市の契約事務取り扱いに近づけていくことが望ましい。</p>	<p>どを既に導入している。さらに、地場企業育成・受注機会の拡大の観点から入札要件の緩和も実施している。</p>
<p>福岡市からの出向者の人件費の負担について</p> <p>福岡市からの出向者の給与、法定福利費は振興会で負担している。</p> <p>「職員の出向に関する協定書第4条」により、市職員の退職手当は、交通局が負担し、支給することになっていることから、契約上は問題ないものである。</p> <p>しかしながら、振興会の収益事業部門については、独立採算が原則であり、契約書を見直し、適正なコストの負担が望まれる。</p>	<p>【その他（H20.7.3通知）】</p> <p>現在、国において公益法人制度改革が進められており、また、本市で策定中の2011グラウンドデザインの中で外郭団体改革が検討されているところであり、引き続き検討していく</p>
<p>理事退職金の会計処理</p> <p>理事退職金については、積立金として資金留保はされているが、引当金は設定されていない。</p> <p>内規等で毎期の発生額が計算できるのであれば、毎期の費用として計上すべきであるが、平成13年3月30日付で定められた出資団体に対する指導、監督、支援のための基本指針によれば、「本市の退職者である役員への退職金の廃止等について検討する」とされており、内規の検討が必要である。</p>	<p>【措置済（H15.6.10通知）】</p> <p>交通事業振興会における理事退職金については、平成15年度から廃止することとした。</p> <p>包括外部監査の結果に関する報告に添えて提出する意見書に対する措置</p>
<p>(5) 意見</p> <p>広告事業、売店事業は純粋な収益事業であり、民間事業者の利用が可能な業務でもある。</p> <p>将来的には、民活導入等も含め、より効率的な運用を期待するものである。</p>	<p>【その他（H20.7.3通知）】</p> <p>現在、国において公益法人制度改革が進められており、また、本市で策定中の2011グラウンドデザインの中で外郭団体改革が検討されているところであり、引き続き検討していく</p>

包括外部監査の結果に関する報告に添えて提出される意見

意見	市の見解
<p>第1 地下鉄3号線建設事業について</p> <p>(1) 資金シミュレーションの結果 資金過不足について</p> <p>3号線建設は平成7年度から着工されている。平成16年度までの建設に係る事業資金、及び平成17年度以降の改良費等に係る資金は、補助金等を除き企業債の発行により調達することになっている。この企業債の償還は平成13年度から順次始まっているが、平成24年度までは建設期間中に納付しその後還付を受けた消費税が資金として残っているため、資金残高はプラスである。</p> <p>しかし、減価償却費を除いても単年度損益の赤字が継続するとともに、企業債の償還負担が年々大きくなっていくため、資本的収支のマイナスは拡大し、累積資金過不足が目減りが進む。そのため、平成25年度には累積資金不足となり一時借入金が発生する。その後も資金不足は増加し、平成36年度における累積資金不足額は約396億円となる。一方、平成36年度における企業債の残高は、ピーク時の平成16年度残高の3分の1以下に減少しているものの、なお683億円あり、この点で(2)に記述するリスクの影響に対し留意が必要と考えられる。</p>	<p>3号線資金収支シミュレーションについて見直しを行い、乗車人員の減少、開業の遅れ、建設費の嵩み、補助金削減、金利水準の上昇によるリスクについては次のとおりの見直し等を行った。</p> <p>乗車人員の減少について 開業当初の乗車人員の見込みは約11万人と、当初見込みの約15万人から下方修正したところであり、開業までには乗車人員見込みを精査して、長期収支計画の策定を行うこととした。</p> <p>開業の遅れ シミュレーションでは、平成17年10月開業を想定しているが、現在、平成17年春の開業を目指している。</p> <p>建設費の嵩み シミュレーションでは、免許時3,231億円の建設費を3,090億円と想定しているが、平成14年度末の試算では、2,851億円とシミュレーションを下回る見込みである。</p> <p>補助金削減 現在まで必要補助金は当初予算や補正予算を含め確保してきたところであり、開業までの平成15年度、16年度の補助金についても、早期開業により投資効果が発揮できることから、補助金の確保について積極的に要望していく。</p> <p>金利水準の上昇 シミュレーションでは起債利率2.3%、一時借入利率1.6%としているが、現在の長期債は2.0%を下回る状況であり、急激な金利水準の上昇は考えにくい。経済情勢の好転により金利水準が上がった場合は、</p>

	乗車料金が改定できる状況になるため、対応は可能と考える。【措置済（H15.6.10通知）】
<p>(3) シュミレーション結果に対するコメント</p> <p>市民に対する説明責任</p> <p>現状と将来を説明して理解を促進する必要がある。事業に関して市民に理解を得ることがスムーズに事業を進める上で協力が得られるものと思われる。</p>	<p>平成 14 年度末現在，3号線の総事業費は2,851 億円の見込みであることから，運賃の設定や乗車人員の見込みなど将来の収支動向に係る諸条件を把握した上で，3号線が開業する平成 16 年度までには，3号線を含めた長期収支計画を策定し，市民に公表することとした。【措置済（H15.6.10 通知）】</p>
<p>事業評価の必要性</p> <p>定期的に収支見込みの見直しを行ない、収支改善の方策を検討する必要がある。</p>	<p>これまでも経費節減や営業時間延長などの増客増収対策に努めてきたが，収支見込みの見直しについては，平成 14 年度末現在，3号線の総事業費は2,851 億円の見込みであることから，運賃の設定や乗車人員の見込みなど将来の収支動向に係る諸条件を把握した上で，3号線が開業する平成 16 年度までには，3号線を含めた長期収支計画を策定することとした。【措置済（H15.6.10 通知）】</p>
<p>第2 利益管理について</p> <p>2 利益管理における改善の方向性について</p> <p>(1) 「評価」業務の必要性</p> <p>交通局について鑑みると、経営健全化計画、収支計画及び年度ごとの予算策定などが「計画」にあたる。</p> <p>しかし、収支計画の修正など「評価」作業に該当するものが少ないのが現状である。利益管理業務の中で評価業務に該当するものとして、年度別の予算と実績及び財政収支計画と実績との差異分析（原因究明）はある。しかし、毎年、年度を超えた財政収支計画の見直しが行われて</p>	<p>平成 14 年度末には現在，3号線の総事業費は 2,851 億円の見込みであることから，運賃の設定や乗車人員見込みなど将来の収支動向に係る諸条件を把握した上で，3号線が開業する平成 16 年度までには，3号線を含めた長期収支計画を策定することとした。【措置済（H15.6.10 通知）】</p>

<p>いるわけではない。</p>	
<p>3 路線別損益計算  路線別計算分析  部門別計算をおこなって2号線の状況について客観的なデータを提供する必要がある。これは部門別計算が2号線の収益性が改善しないが、路線を存続させることを前提とした場合、一般会計からの補てんの必要性の判断材料として、経営上、有用だからである。</p> <p>このような現状を踏まえると、路線別実態を市民・議会に理解を求める必要があると思われる。例えば、街づくりなどの需要喚起策のような他局にわたる複雑な政策意思決定をせまられる場面では、路線別に収益性を把握することは、より有用なものとなりうるであろう。</p>	<p>3号線開業に向けて財務会計システムの更新(平成15年度から実施)を行うこととしており、部門(路線)別計算を可能なシステムに更新することとした。【措置済(H15.6.10通知)】</p>
<p>第3 国庫補助金等にて取得した資産に対する原価償却の実施方法について</p> <p>莫大な設備投資が必要となる地下鉄事業に公的助成が必要とされるという現状と財務諸表をより経営実態に近いものとして表示するという観点を重視した場合には、固定資産のうち補助金によって取得した部分については減価償却を実施しない方法(「みなし償却」)の採用を検討してみる必要もあるように思われる。</p> <p>「みなし償却」の問題を含めた資本剰余金の取扱いについては、これらの研究会の検討結果を踏まえて、福岡市交通局の実情に最も適合した会計処理を行っていくことが望まれる。</p>	<p>「みなし償却」の問題を含めた資本剰余金の取扱いについては、「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書」を踏まえて、福岡市交通局の実情に最も適合した会計処理を検討することとした。【措置済(H15.6.10通知)】</p>
<p>第4 特殊勤務手当の見直しについて</p> <p>深夜業務の困難さ、不健康さを3つの側面から把握するという事に理解はできるが、すべて併給されてよいものかどうか疑問が残る。</p> <p>他の自治体の、特殊勤務手当の現状を、京都市、神戸市について調べたところ、夜</p>	<p>特殊勤務手当の見直しについては、平成19年4月1日から、社会状況の変化を踏まえ全般的に廃止等の措置を講じる中で、深夜の業務に係る手当についても長時間拘束勤務手当を廃止することとした。【措置済(H19.6.27通知)】</p>

<p>間業務手当と類似する手当は、京都市、神戸市では運転手等に限定されているケースも見られる。職務の内容を再度吟味し、その中で解消していく方法も考えられるわけであるから、手当の統合見直しが望ましいと考える。</p>	
<p>第5 業務の円滑な遂行策について 2 提案 経理関連部署の人員のスキル・アップ等のために、運転員等の教育・訓練制度のような体制整備が必要であると考えます。 具体的には、内部で経理等の研修プログラムを策定し、外部講師を招聘したり、外部の研修機関に派遣研修を行ったりすることにより職員の能力開発を行うことである。</p>	<p>公営企業会計そのものが一般の企業会計と相違する面もあることから、実務の中で知識の習得に努めていく。(H20.6.30 通知)</p>
<p>定型業務については「業務マニュアル」を作成し、業務の効率化を推進する必要があると考えます。そのことにより、さらに高度な業務に多くの時間を割くことができる。</p>	<p>現在、3号線開業に向けて定型業務の電算システム化及び電算システムの更新作業を行っており、マニュアルも作成することとした。【措置済(H15.6.10 通知)】</p>