

包括外部監査の結果に関する報告

福岡市高速鉄道事業について

平成 14 年 3 月

(福岡市) 包括外部監査人

公認会計士 藤田 和子

包括外部監査の結果報告書
(福岡市高速鉄道事業について)

目 次

第 1 . 外部監査の概要	1
1 . 外部監査の種類	1
2 . 選定した特定の事件 (テーマ)	1
3 . 事件を選定した理由	1
4 . 外部監査の方法	2
5 . 外部監査の実施期間	3
6 . 外部監査の補助者	3
第 2 . 福岡市高速鉄道事業 (地下鉄) の概要	4
1 . 高速鉄道事業の概要	4
2 . 業績等の期間の推移	4
3 . 他都市地下鉄事業及び類似交通事業会社との企業間比較	6
資料 (1) 福岡市高速鉄道事業会計の年次推移表	10
(2) 他政令指定都市間比較	
施設及び業務状況の比較	13
財政状況比較 (貸借対照表、損益計算書)	14
経営分析	15
第 3 . 外部監査の結果	16
1 . 地下鉄 1 , 2 号線の財政収支計画と実績額との比較分析	16
2 . 固定資産の会計処理及び管理状況について	21
3 . 地下鉄 3 号線工事 (建設仮勘定) について	33
4 . 工事負担金の請求について	41
5 . 契約事務について	44
6 . 資本剰余金の会計処理について	49
7 . その他の資産の管理状況について	53
8 . 企業債について	59
9 . 運輸収益その他収益の会計処理について	65
10 . 営業費用について	71
11 . 外郭団体 ((財) 福岡市交通事業振興会) との取引について	78
第 4 . 利害関係	80

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 項及び福岡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（テーマ）

（ 1 ） 外部監査対象

福岡市高速鉄道事業（地下鉄）について

（ 2 ） 外部監査対象期間

自 平成 12 年 4 月 1 日 至 平成 13 年 3 月 31 日

ただし必要と認められた範囲において、平成 11 年度以前の各年度分及び、平成 13 年度分においても一部監査の対象とした。

3 . 事件を選定した理由

（ 1 ） 福岡市の市営地下鉄は、昭和 56 年 7 月に開業し、20 年を経過している。しかし、業績は単年度黒字を計上することなく現在に至っている。また、他の交通機関との競合もあって、乗降客、営業収益が伸び悩み、平成 11 年度の当期純損失は 91 億円、繰越欠損金は 1,463 億円に達している。

（ 2 ） 現在、地下鉄 3 号線の建設が行われているため、多額の資本的支出がある。平成 11 年度の資本的支出の決算額は 512 億円であり、平成 12 年度の予算額は 589 億円、平成 13 年度の予算額は 868 億円に達している。

（ 3 ） 地下鉄 3 号線の建設が借入金（企業債）によって行われているため、平成 11 年度末の借入資本金は 2,511 億円、企業債及び一時借入金を合わせると 3,078 億円と多額になっており、返済計画を含めどのような収支見込になっているかを把握することが重要となっている。

このような状況から、高速鉄道事業の財務の状況について把握することが有益であると考え、包括外部監査のテーマとして選定した。

4 . 外部監査の方法

(1) 監査の視点

高速鉄道事業は、条例及びその他の法令に従い事業が行われているか。

高速鉄道事業の決算は、地方公営企業法、条例及び会計規程に従い適正に行われているか。

収益の計上基準、特にJR、西鉄との連絡線の収益清算状況に問題はないか。

維持管理コスト削減のために、業務委託の内容及び金額が適正な基準に従って決定されており、かつ、適時に見直しが行われているか。

固定資産、貯蔵品及び債権等の管理状況に問題はないか。

工事の発注ならびに検査手続は基準に従い適切に行われているか。

一般会計からの繰入金及び補助金は法令等に従い計上されているか。

地下鉄3号線の収支計画は合理的に策定され、借入返済の見通しはどうか。

高速鉄道事業に関連した外郭団体の決算内容及び同社との取引内容に問題はないか。

(2) 主な監査手続

福岡市高速事業会計決算書より年次比較表を作成し、概況把握する。また、増減の著しい項目について説明聴取、内容検討を行う。

他の政令指定都市における高速鉄道事業の概況と当市の状況を比較し、把握する。

固定資産については、計上の基礎となった書類を閲覧し、内容を検討するとともに、固定資産残高の妥当性について検討する。また、減価償却計算の妥当性を検討する。

収益費用の計上基準についてヒアリングを行い、計上の基礎となった資料を閲覧し、検討する。

一般会計からの繰入金及び補助金が、高速鉄道事業会計に適正に受入れられているか検討する。

その他の勘定残高の内容を分析し、証憑、資料と突合する。

外郭団体の概況を把握し、その団体との取引内容を検討する。

現場視察及び現況調査。

5 . 外部監査の実施期間

自 平成 13 年 4 月 1 日 至 平成 14 年 3 月 8 日
実施調査期間 平成 13 年 7 月 11 日 ~ 平成 14 年 3 月 5 日

6 . 外部監査の補助者

公認会計士	樋口	幸一
同	小島	庸匡
同	工藤	重之
同	菊地	哲
同	新聞	達吉
同	小幡	寛子
同	石垣	誠司
同	吉川	栄一
同	鈴木	繁
会計士補	山口	徹也
同	川口	明浩
同	山本	智子

以 上

第2． 福岡市高速鉄道事業の概要

1． 高速鉄道事業の概要

福岡市の高速鉄道事業（以下地下鉄事業という）は、昭和56年に空港線室見・天神間で営業を開始して以来、順次部分開業を続け、平成5年の空港線博多・福岡空港間の開業により、空港線と箱崎線の全線が開業し、営業キロ17.8キロメートルで営業している。

さらに、平成7年に第1種鉄道事業免許を受けた地下鉄3号線（橋本・天神間、建設キロ12.7キロメートル）については、全20工区のずい道工事のうち平成14年2月までに薬院西工区、渡辺通北工区及び茶山工区が完了し、残り17工区についても、工事が推進されている。また、軌道工事についても、平成13年9月から順次着工している状況である。

近年、長引く景気の低迷及び最近では市都心で運行する100円バスの運行等、競合交通機関の影響で、厳しい経営状況が続いている。

また、福岡市に限らずいずれの公営地下鉄事業においても、従来の補助金制度や地方財政措置にも関わらず、巨額の累積欠損金、不良債務を抱えており、依然として厳しい財務状況にある。

このような事態を踏まえ、平成13年10月には総務省、国土交通省、学識経験者及び各都市の事業主体とで、経営健全化のために、財政支援や財務処理のありかた等を検討する研究会を設置している。

2． 業績等の期間の推移

福岡市地下鉄事業における業績等の期間推移は資料（1）のとおりである。

（1） 乗客及び営業利益の推移について

「数字でみる鉄道‘01」（国土交通省鉄道局監修）によると、鉄道の輸送人員は平成2年度まで大きく増加し、同年220億人台に達してからは平成5年度をピークにほぼ横ばいで伸び悩んでいる。旅行等の需要をはじめとして鉄道の利用は景気が強く影響し、福岡市でも同様に旅客の減少が生じている。平成8年度に年間乗車人員が1億1600万人に達してから、連続して毎年度減少し、全国と同様の傾向を示している。この傾向に対して、車両走行キロは平成5年度以降13万km弱で推移して若干の微増が見られ、福岡市及び都市圏の人口は増加率がマイナスになったことは一度もないことから、これら乗車人員の減少は地下鉄を使わず、他の交通手段を利用する移動となっていることが予測される。特に、景気の減退に伴って交通費を節約できる自転車の利用が増加していることも考えられる。平成4年度に策定された福岡市交通事業経営健全化計画により需要喚起策が継続して採られているが、著しい効果は上がっていない。

この乗車人員の減少に伴って、運輸収益も減少傾向にある。特に平成 12 年度の運輸収益は前期比約 4.5%減の 197 億円となった。

営業利益はおおむね営業収益に連動し、営業費用に大きな割合を占める減価償却費の負担が減少したため、やや改善しつつある。ただし、平成 12 年度においては、運輸収益の減少とともに、営業利益も落ち込んでいる。一方、営業利益率は、平成 8 年度に電路保存費（乗客案内表示装置ほかの除却費 321 百万円ほか）が嵩んだために低くなった以外は 15%前後を確保している。

（ 2 ） 支払利息の推移について

支払利息は、平成 8 年度は 164 億円であったが、地下鉄 1 , 2 号線工事に関わる企業債の償還が順次進み、平成 12 年度には 135 億円となり、5 年間で年間の利息負担が 29 億円減少している。しかし、今後は地下鉄 1 , 2 号線に関わる企業債の償還及び利息の支払に加え、3 号線建設にかかる起債の償還及び利息の支払が始まる。

ここ 5 年間の財務分析指標のインタレスト・カバレッジ（ = （営業利益 + 受取利息及び配当金） / 支払利息 ）は一般に民間で使われる指標では 3 倍以上が望ましいとされるが、わずか平均 0.189 倍である。ここ 5 年間は、支払利息が減っている傾向にあるものの、今後も企業債に対する利払いの負担が継続すると思われる。

3. 他都市地下鉄事業及び類似交通事業会社との企業間比較

(1) 経営分析の視点

福岡市の地下鉄事業が効率的に運営されているかどうか、また、将来の成長性、安全性はどの程度なのかを把握するために経営分析を行った。ここでの企業間比較は、交通局から入手した国土交通省のデータを利用して福岡市のほか、経営環境が似かよっている地方自治体の札幌市、仙台市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市及び神戸市の各地下鉄事業を比較対象としている。

さらに、地下鉄事業の特殊性をより明確に把握するため、地元福岡市に本社を置く西鉄を含めて、鉄道を含む交通事業を行っている類似事業者との企業間比較も行った。

(2) 他都市地下鉄事業間の比較

表1は、平成11年度における財務諸表の要約比較表である。なお全体の決算状況は資料(2) 財政状況比較に記載している。

(表1)

(単位：億円、四捨五入)

損益計算書	福岡市	神戸市	大阪市	京都市	名古屋市	横浜市	仙台市	札幌市	平均
総収益	239	207	1,636	208	824	295	128	415	494
償却前営業損益 a	126	91	549	2	271	110	62	141	168
営業損益 b	36	36	146	137	40	18	2	51	6
純損益	91	28	198	303	183	185	68	276	166
純損益率	38.4%	13.5%	12.1%	145.8%	22.3%	62.8%	53.4%	66.5%	33.6%

貸借対照表	福岡市	神戸市	大阪市	京都市	名古屋市	横浜市	仙台市	札幌市	平均
純資産	2,834	3,101	11,574	4,597	6,002	4,593	1,379	3,315	4,675
欠損金()	1,463	1,080	2,212	1,402	3,706	2,217	850	3,682	2,077

(注) 償却前営業損益 a は営業収益から減価償却費を除く営業費用を控除したものである。
営業損益 b は営業収益から営業費用を控除したものである。

全事業体の業績は、純損益の項目に示されるとおり赤字である。これら赤字の原因は、減価償却費と営業外費用(ほとんどが支払利息)の負担が大きいためと考えられる。福岡市の総収益に対する純損失率は38.4%で、全体平均33.6%をやや上回っている。

資料(2)、(p14~15)は、財務諸表等の経営状況資料をもとにして作成した主要な経営指標の比較表である。この表で、経営環境及び業績が他事業主体と比べどのように異なるかが伺える。福岡市の状況を一言で言うと、償却前営業損益率は一番よいことから、自動化などの設備の機能により効率的運用がなされた結果、維持運営コストが相対的に低く抑えられているものと判断できる。開業当初から全国に先駆けてワンマン運転を行うなど、自動化・省力化に取り組んできた結果といえる。また、企業債償還金の同期間における運輸収益に対する比率は、福岡市がかなり高い水準にある。これは、企業債償還金の負担が営業活動で得られる収入に対し高いことを示している。

効率性の視点からの分析

表2のとおり、福岡市は単位当たりの営業費用は平均より高くなっているが、減価償却費を除いたところでは、逆に平均よりやや低くなっている。導入時の建設コストが高く、節減しがたい固定費の影響をかなり受けているといえる。

また、運転回数が多いため、走行頻度は平均より高い。

表3のとおり、走行km当たりの営業収益は仙台市について二番目に高く、人件費について一番低い点だけで鑑みれば、効率性は比較的高いといえる。

(3) 類似交通事業会社との企業間比較

表4では、有価証券報告書を提出している交通・運輸事業会社で交通事業にかかる総資産規模が1,000億から5,000億円台の規模の会社のセグメント情報の中から主な数値を記載している。

これによれば、福岡市は償却前利益率は一番高く、また営業利益率の面でも、平均的な数値であると理解できる。

しかしながら、前述したとおり、福岡市地下鉄事業は赤字が継続しており、これについては、企業債の発行により措置されている。また、多額の設備投資に対応する企業債元利償還金が経営を圧迫している。

(表2) 単位当たりの営業費用の比較

(単位 百万円, 千運転)

項目	算式	福岡市	神戸市	大阪市	京都市	名古屋市	横浜市	仙台市	札幌市	平均
営業km(km)		17.8	22.7	115.6	26.4	78.2	40.4	14.8	48.0	45.5
単位当たり 営業費用	(a) × (b)	1,047	682	1,242	1,276	843	686	819	910	938
走行km当たり 営業費用(a)	$\frac{\text{営業費用}}{\text{走行km}}$	1.452	0.949	1.337	2.036	0.972	1.263	1.746	1.227	1.360
走行頻度(b)	$\frac{\text{年間客車走行km}}{\text{営業km}}$	721.2	718.3	929.2	626.8	867.2	590.2	469.2	741.8	708.0
減価償却費を 除く単位当たり 営業費用	$\frac{\text{減価償却費を除く営業費用}}{\text{走行km}}$	0.753	0.615	0.962	1.220	0.632	0.619	0.876	0.685	0.795

(表3) 走行km当たりの営業収益及び人件費

項目	算式	福岡市	神戸市	大阪市	京都市	名古屋市	横浜市	仙台市	札幌市	平均
走行km当たり 営業収益(百万円)	$\frac{\text{営業収益}}{\text{走行km}}$	1.733	1.175	1.473	1.207	1.033	1.084	1.782	1.082	1.321
走行km当たり 人件費(百万円)	$\frac{\text{人件費}}{\text{走行km}}$	0.363	0.376	0.709	0.456	0.436	0.419	0.431	0.364	0.444
人件費当たりの 営業収益	$\frac{\text{営業収益}}{\text{人件費}}$	4.78	3.12	2.08	2.65	2.37	2.59	4.14	2.97	3.09

(表4) 類似交通事業会社との企業間比較

(単位：百万円)

項目	福岡市	阪神	阪急	西鉄	西武	小田急	京成	京王	京急
総収益	21,371	53,817	169,281	119,712	244,011	163,229	107,935	124,631	114,934
償却前利益	11,563	10,156	41,509	15,451	40,511	47,127	27,963	34,639	33,317
(償却前利益率)	(54%)	(19%)	(25%)	(13%)	(17%)	(29%)	(26%)	(28%)	(29%)
営業損益	2,805	3,515	24,900	5,221	15,650	24,496	13,461	16,433	15,486
(営業利益率)	(13%)	(7%)	(15%)	(4%)	(6%)	(15%)	(12%)	(13%)	(13%)
減価償却費	8,758	6,641	16,609	10,230	24,861	22,631	14,502	18,206	17,831
総資産	388,514	118,121	590,247	139,588	522,484	558,269	410,330	249,376	325,983
主な事業内容	地下鉄	鉄道・バス タクシー	鉄道 自動車運送 貨物	鉄道 バス	鉄道・バス タクシー・航空 貨物・船舶	鉄道・タクシー バス・索道 旅客航路	鉄道 バス タクシー	鉄道・タクシー バス 貨物	鉄道・バス タクシー 貨物

(注) 有価証券報告書平成12年度セグメント情報より作成

阪神：阪神電気鉄道株式会社 小田急：小田急電鉄株式会社
 阪急：阪急電鉄株式会社 京成：京成電鉄株式会社
 西鉄：西日本鉄道株式会社 京王：京王電鉄株式会社
 西武：西武鉄道株式会社 京急：京浜急行電鉄株式会社

資料(1)

福岡市高速鉄道事業会計の年次推移表

(貸借対照表)

(単位：千円未満四捨五入)

科 目	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
資 産 の 部					
1.固定資産					
(1)有形固定資産					
ア 土 地	13,163,554	13,072,794	12,990,587	12,745,069	12,745,069
イ 建 物	50,356,865	51,190,522	52,565,921	53,509,575	53,633,852
減価償却累計額	22,686,711	24,025,888	25,150,092	26,329,490	27,114,293
ウ 線 路 設 備	273,485,437	273,579,093	273,745,078	273,893,589	273,967,829
減価償却累計額	53,220,727	57,519,912	61,803,929	66,084,021	70,361,564
エ 電 路 設 備	27,115,978	27,327,100	27,810,773	27,820,690	27,865,710
減価償却累計額	11,745,739	12,516,795	13,228,850	13,698,892	14,207,771
オ その他構築物	226,529	226,529	226,529	226,529	226,529
減価償却累計額	79,852	84,948	90,045	95,142	100,239
カ 車 輜	20,362,507	21,895,118	22,632,586	23,294,829	23,847,651
減価償却累計額	14,450,788	14,916,298	15,704,839	16,411,166	17,066,366
キ 機 械 装 置	20,041,097	20,490,919	20,898,517	21,064,379	21,277,206
減価償却累計額	9,895,326	10,836,381	11,337,201	12,788,437	13,351,849
ク 工 具 器 具 及 び 備 品	378,470	371,209	412,593	408,325	410,295
減価償却累計額	243,283	258,809	264,396	284,644	309,882
有形固定資産合計	292,808,011	287,994,252	283,703,234	277,271,194	271,462,178
(2)無形固定資産					
ア 地 上 権	468,743	2,304	58,000	107,955	102,279
イ 施設利用権	322,395	269,443	218,976	168,509	118,556
ウ その他無形固定資産					
無形固定資産合計	791,138	271,747	276,976	276,464	220,835
(3)建設仮勘定	13,127,997	30,703,775	53,385,387	75,783,290	104,060,783
(4)投 資					
ア 出 資 金				10,000	10,000
イ その他投資	1,563	1,563	1,563	1,563	1,563
投資合計	1,563	1,563	1,563	11,563	11,563
固定資産合計	306,728,709	318,971,337	337,367,160	353,342,511	375,755,359
2.流動資産					
(1)現金預金	163,261	112,447	105,543	777,421	11,370,791
(2)未収金	519,312	513,942	1,383,298	1,020,708	1,338,174
(3)保管有価証券	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
(4)貯蔵品	67,129	56,547	50,485	40,315	40,326
(5)前払費用	20		31		
流動資産合計	759,722	692,936	1,549,357	1,848,443	12,759,292
資 産 合 計	307,488,431	319,664,273	338,916,516	355,190,954	388,514,651

科 目	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
負 債 の 部					
3 . 固定負債					
(1) 企 業 債	34,884,394	39,147,663	41,776,354	42,999,358	44,644,603
固定負債合計	34,884,394	39,147,663	41,776,354	42,999,358	44,644,603
4 . 流動負債					
(1) 一 時 借 入 金	19,861,811	16,623,639	13,630,645	13,700,000	16,301,540
(2) 未 払 金	8,019,220	7,577,459	13,705,584	14,164,803	22,838,077
(3) 前 受 金	539,835	591,687	571,778	542,262	472,099
(4) 預 り 金	290,611	254,097	255,984	338,438	280,931
流動負債合計	28,711,477	25,046,883	28,163,990	28,745,504	39,892,647
負債合計	63,595,871	64,194,545	69,940,345	71,744,861	84,537,250
資 本 の 部					
5 . 資本金					
(1) 自 己 資 本 金	54,859,000	62,186,000	69,153,000	73,743,000	79,215,000
(2) 借 入 資 本 金					
ア 企 業 債	237,334,587	240,866,265	243,004,794	251,106,541	262,233,227
資本金合計	292,193,587	303,052,265	312,157,794	324,849,541	341,448,227
6 . 剰余金					
(1) 資 本 剰 余 金					
ア 受贈財産評価額	2,180,367	3,136,604	3,988,148	5,087,527	5,106,554
イ 寄 付 金	36,311	36,311	36,311	36,311	36,311
ウ 国 庫 補 助 金	29,138,772	32,243,462	35,769,403	38,440,448	42,012,171
エ 一 般 会 計 補 助 金	33,460,197	41,253,317	50,574,876	57,732,504	67,249,520
オ その他資本剰余金	3,602,972	3,602,972	3,602,972	3,641,986	3,641,986
資本剰余金合計	68,418,619	80,272,665	93,971,710	104,938,776	118,046,542
(2) 欠 損 金					
ア 当年度未処理欠損金	116,719,646	127,855,203	137,153,332	146,342,225	155,517,369
欠損金合計	116,719,646	127,855,203	137,153,332	146,342,225	155,517,369
剰余金合計	48,301,027	47,582,538	43,181,622	41,403,449	37,470,827
資本合計	243,892,560	255,469,727	268,976,172	283,446,093	303,977,401
負債資本合計	307,488,431	319,664,273	338,916,516	355,190,954	388,514,651

(注) 福岡市高速鉄道事業会計決算書より作成

(損益計算書)

(単位：千円未満四捨五入)

科目	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
1. 営業収益					
(1) 運輸収益	19,286,134	20,516,516	20,833,463	20,712,240	19,780,385
(2) 運輸雑収益	1,342,077	1,415,741	1,469,626	1,541,875	1,590,773
営業収益合計	20,628,212	21,932,257	22,303,089	22,254,115	21,371,158
2. 営業費用					
(1) 線路保存費	1,346,594	1,380,427	1,291,298	1,389,461	1,478,298
(2) 電路保存費	1,653,920	1,191,535	1,238,683	1,266,483	1,353,667
(3) 車両保存費	1,247,271	1,139,655	1,125,796	1,013,360	1,024,434
(4) 運転費	1,744,993	1,731,796	1,731,753	1,728,800	1,654,569
(5) 運輸管理費	1,215,480	1,232,415	1,278,487	1,292,595	1,306,297
(6) 運輸費	2,472,312	2,583,318	2,508,551	2,485,570	2,513,285
(7) 研修所費	36,914	37,521	36,984	36,097	40,010
(8) 一般管理費	566,068	563,889	468,592	459,281	436,330
(9) 減価償却費	9,104,409	9,309,732	8,809,317	8,966,645	8,758,787
営業費用合計	19,387,961	19,170,288	18,489,463	18,638,292	18,565,677
営業利益	1,240,250	2,761,969	3,813,626	3,615,823	2,805,481
(営業利益率)	(6%)	(13%)	(17%)	(16%)	(13%)
3. 営業外収益					
(1) 受取利息及び配当金	39	25	300	84	1,303
(2) 国庫補助金	685,302	707,936	782,521	745,378	684,215
(3) 一般会計補助金	762,523	900,234	857,353	852,481	874,328
(4) 雑収益	17	3,963	153	5,145	2,011
営業外収益合計	1,447,881	1,612,157	1,640,327	1,603,088	1,561,858
4. 営業外費用					
(1) 支払利息及び 企業債取扱諸費	16,404,207	15,918,919	15,159,735	14,489,565	13,534,576
(2) 雑支出			10,123	7,335	7,906
経常損失	13,716,075	11,544,793	9,715,905	9,277,990	9,175,143
(経常利益率)	(66%)	(53%)	(44%)	(42%)	(43%)
5. 特別利益					
(1) 固定資産売却益	385,740	409,236	417,777	89,096	0
当年度純損失	13,330,335	11,135,557	9,298,129	9,188,894	9,175,143
前年度繰越欠損金	103,389,312	116,719,646	127,855,203	137,153,332	146,342,225
当年度未処理欠損金	116,719,646	127,855,203	137,153,332	146,342,225	155,517,369

(注) 福岡市高速鉄道事業会計決算書より作成

資料(2) 他政令指定都市間比較

施設及び業務状況の比較

(平成11年度)

区 分		福 岡	神 戸	大 阪	京 都	名 古 屋	横 浜	仙 台	札 幌	平 均	
事業開始年月日		昭56.7.26	昭52.3.13	昭8.5.20	昭56.5.29	昭32.11.15	昭47.12.16	昭62.7.15	昭46.12.19		
施設	営業路線(km)	17.8	22.7	115.6	26.4	78.2	40.4	14.8	48.0	45.5	
	駅数(加所)	19	16	111	27	87	32	17	49	45	
	運転系統数(本)	2	1	13	2	5	1	1	3	4	
	在籍車両数(両)	144	168	1,200	204	742	228	84	404	397	
	年間延在籍車両数(両)	52,704	61,488	439,200	74,664	266,298	80,244	30,744	148,126	144,184	
	乗車定員総数(人)	20,418	24,044	160,876	25,120	87,236	31,256	12,096	50,796	51,480	
	年間延実働車両数(両)	43,920	53,544	358,246	60,060	217,524	56,364	23,372	116,571	116,200	
	年間客車走行キロ(千km)	12,838	16,306	107,410	16,548	67,818	23,845	6,944	35,606	35,914	
	年間輸送人員(千人) (重複分除く)	合計	113,389	95,737	906,001	110,429	410,034	137,082	59,757	207,264	254,962
		定期	49,083	55,002	472,830	52,743	190,467	70,824	22,217	64,680	122,231
その他		64,306	40,735	433,171	57,686	219,567	66,258	37,540	142,584	132,731	
延人キロ(千人キロ)	合計	570,077	911,816	5,446,574	536,621	2,577,926	1,150,444	310,341	1,220,227	1,590,503	
	定期	273,162	571,981	3,300,010	284,576	1,341,622	639,115	126,123	473,511	876,263	
	その他	296,915	339,835	2,146,564	252,045	1,236,304	511,329	184,218	746,716	714,241	
年間旅客運輸収益(千円)	合計	20,712,240	16,972,826	150,225,204	18,384,360	66,006,382	25,013,020	11,369,562	36,469,884	43,144,185	
	定期	6,580,402	7,568,344	61,177,252	6,594,094	22,778,313	9,974,531	3,122,286	8,035,343	15,728,821	
	その他	14,131,838	9,404,482	89,047,952	11,790,266	43,228,069	15,038,489	8,247,276	28,434,541	27,415,364	
業	料金のたて方	初乗り(km)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
		初乗り料金(円)	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	
		1区(km)	4.0	3.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0	4.0	
		1区増す毎に(円)	50.0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	40.0	40.0	
務	定期券割引率(%)	通勤	1ヶ月	35.0	35.0	33.0	32.0	32.0	35.0	35.0	30.0
			3ヶ月	38.3	38.2	36.0	33.5	35.4	38.3	38.3	33.5
		通学	1ヶ月	60.0	60.0	62.0	50.0	60.0	60.0	50.0	60.0
			3ヶ月	62.0	62.0	64.0	52.5	62.0	62.0	52.5	62.0
職員数(人)	合計	643	726	6,515	724	3,150	1,262	330	1,092	1,805	
	損益勘定職員	519	539	6,059	667	2,848	1,011	330	1,080	1,632	
	資本勘定職員	124	187	456	57	302	251	-	12	174	

(注) 「料金のたて方」「1区増す毎に(円)」の欄中、福岡市は2区から3区は40円、3区から4区は30円、大阪市は2区から3区及び3区から4区は40円、4区から5区は50円、仙台市は2区から3区は50円、3区から4区及び4区から5区は30円、札幌市は3区から4区及び4区から5区は30円、5区から6区は20円

財政状況比較（貸借対照表、損益計算書）

（平成11年度 単位；千円）

区 分	福 岡	神 戸	大 阪	京 都	名 古 屋	横 浜	仙 台	札 幌	
損益	総収益（B+C+G） A	23,946,299	20,757,341	163,655,490	20,807,574	82,478,364	29,523,413	12,845,972	41,558,272
	営業収益 B	22,254,115	19,151,642	158,206,314	19,974,668	70,025,575	25,841,046	12,373,933	38,534,080
	運輸収益	20,712,240	17,861,414	150,225,204	18,384,360	66,006,382	25,013,020	11,421,185	38,534,080
	その他営業収益	1,541,875	1,290,228	7,981,110	1,590,308	4,019,193	828,026	952,748	-
	営業外収益 C	1,603,088	1,605,699	5,443,729	717,622	2,997,713	3,682,367	464,764	3,024,192
	受取利息及び配当金	84	12,205	790,424	298	18,551	4,544	6,819	783
	受託工事収益	-	-	591,051	-	-	-	-	-
	国庫補助金	745,378	220,286	442,849	338,049	628,960	528,611	96,127	812,433
	道府県補助金	-	224,000	107,433	-	840,000	370,000	-	-
	他会計補助金	852,481	373,524	2,563,777	375,723	1,329,911	2,355,610	349,374	1,824,537
	他会計負担金	-	-	-	-	-	-	-	-
	雑収益	5,145	775,684	948,195	3,552	180,291	423,602	12,444	386,439
	計	総費用（E+F+H） D	33,135,192	23,567,300	183,473,298	51,154,149	100,864,938	48,052,826	19,699,510
営業費用 E		18,638,292	15,480,891	143,588,059	33,696,719	65,930,188	27,732,102	12,121,301	43,677,720
線路保存費		1,389,461	943,634	8,653,532	1,838,028	4,470,857	1,840,819	880,823	2,790,233
電路保存費		1,266,483	1,127,139	10,510,046	2,270,442	2,478,285	1,561,300	733,295	2,217,981
車両保存費		1,013,360	1,182,486	15,448,146	1,700,780	5,599,223	1,491,998	671,145	2,756,966
運転費		1,728,800	5,381,172	20,213,004	2,370,079	10,285,771	8,294,753	948,296	5,152,415
運輸管理費		3,778,165	794,277	37,818,847	11,306,204	17,059,229	1,224,278	2,595,496	9,805,556
公正福利施設費		-	-	255,204	-	131,685	-	10,815	-
減価償却費		8,966,644	5,458,191	40,295,827	13,501,115	23,092,620	12,980,235	6,039,828	19,286,972
一般管理費		495,379	593,992	10,393,453	710,071	2,812,518	338,719	241,603	1,667,597
営業外費用 F		14,496,900	8,086,409	39,885,239	15,834,378	34,934,750	20,320,724	7,578,209	25,496,295
支払利息		14,442,615	7,563,790	36,504,888	15,759,507	34,788,646	20,248,316	7,577,351	25,120,458
企業債取扱諸費		46,950	19,868	163,043	-	113,124	26,571	858	27,894
受託工事費	-	-	580,842	-	-	-	-	-	
繰延勘定償却	-	-	80,720	-	1,947	9,956	-	347,943	
その他営業外費用	7,335	502,751	2,555,746	74,871	31,033	35,881	-	-	
算	経常損益（B+C）-（E+F）	9,277,989	2,809,959	19,823,255	28,838,807	27,841,650	18,529,413	6,860,813	27,615,743
	特別利益 G	89,096	-	5,447	115,284	9,455,076	-	7,275	-
	特別損失 H	-	-	-	1,623,052	-	-	-	464
	純損益（A-D）	9,188,893	2,809,959	19,817,808	30,346,575	18,386,574	18,529,413	6,853,538	27,616,207
書	前年度繰越利益剰余金 （または前年度繰越欠損金）	137,153,332	105,260,834	201,396,482	109,943,216	352,263,546	203,231,902	78,194,387	340,673,631
	当年度未処分利益剰余金 （または当年度未処理欠損金）	146,342,225	108,070,793	221,214,290	140,289,791	370,650,120	221,761,315	85,047,925	368,289,838
	貸借対照表								
貸借対照表	資産合計	355,190,954	358,599,984	1,272,965,190	510,688,127	818,470,432	587,075,118	152,399,427	472,530,511
	負債合計	71,744,862	48,443,645	115,510,874	50,912,742	218,172,323	127,689,546	14,446,552	140,993,290
	資本合計	283,446,092	310,156,339	1,157,454,316	459,775,385	600,298,109	459,385,572	137,952,875	331,537,221
	負債・資本合計	355,190,954	358,599,984	1,272,965,190	510,688,127	818,470,432	587,075,118	152,399,427	472,530,511
	不良債務	29,937,493	10,035,375	-	21,082,410	6,818,680	5,400,036	5,105,515	2,981,995

経営分析

(平成11年度)

区分	算出式	福岡	神戸	大阪	京都	名古屋	横浜	仙台	札幌	平均	
自己資本構成比率 (%)	$\frac{\text{自己資本} + \text{剰余金}}{\text{負債} \cdot \text{資本合計}} \times 100$	9.1	29.9	33.9	25.6	5.7	21.4	12.4	9.4	16.1	
総収支比率 (%)	$\frac{\text{総収益}}{\text{総費用}} \times 100$	72.3	88.1	89.2	40.7	81.8	61.4	65.2	60.1	69.9	
営業収支比率 (%)	$\frac{\text{営業収益}}{\text{営業費用}} \times 100$	119.4	123.7	110.2	59.3	106.2	93.2	102.1	88.2	100.3	
運輸収益に対する比率 (%)	企業債償還金	$\frac{\text{企業債償還金}}{\text{運輸収益}} \times 100$	88.9	55.8	30.0	75.6	51.4	77.7	56.2	75.1	63.8
	企業債元利償還金	$\frac{\text{企業債償還金} + \text{企業債利息}}{\text{運輸収益}} \times 100$	158.3	98.1	54.3	160.9	104.1	158.5	122.5	140.2	124.6
	支払利息	$\frac{\text{支払利息}}{\text{運輸収益}} \times 100$	69.7	42.3	24.3	85.7	52.7	81.0	66.3	65.2	60.9
	職員給与費	$\frac{\text{職員給与費}}{\text{運輸収益}} \times 100$	22.5	33.8	50.5	44.1	44.3	39.4	25.5	30.9	36.4
車両稼働率 (%)	$\frac{\text{年間延実働車両数}}{\text{年間延在籍車両数}} \times 100$	83.3	87.1	81.6	80.4	81.7	70.2	76.0	78.7	79.9	
実働1日1車両当たり	走行キロ (km)	$\frac{\text{年間客車走行キロ}}{\text{年間延実働車両数}}$	292.3	304.5	299.8	275.5	311.8	423.1	297.1	305.4	313.7
	輸送人員 (人)	$\frac{\text{年間輸送人員}}{\text{年間延実働車両数}}$	2,582.0	1,788.0	2,529.0	1,839.0	1,885.0	2,432.0	2,557.0	1,778.0	2,173.8
	旅客運輸収益 (円)	$\frac{\text{旅客運輸収益}}{\text{年間延実働車両数}}$	471,590.0	316,988.0	419,335.0	306,100.0	303,444.0	443,777.0	486,461.0	312,856.0	382,568.9
乗車効率 (%)	$\frac{1 \text{人平均乗車キロ} \times \text{年間輸送人員}}{\text{平均定員} \times \text{年間客車走行キロ}} \times 100$	31.3	39.1	37.8	26.3	32.3	35.2	31.0	27.3	32.5	
年間輸送人員 (人)	職員1人当たり	$\frac{\text{年間輸送人員}}{\text{損益勘定職員}}$	218,476.0	177,620.0	149,530.0	165,561.0	143,973.0	135,591.0	181,082.0	191,911.0	170,468.0
	車キロ当たり	収入 (円)	$\frac{\text{旅客運輸収益}}{\text{年間客車走行キロ}}$	1,613.0	1,041.0	1,399.0	1,111.0	973.0	1,049.0	1,637.0	1,024.0
	費用 (円)	$\frac{\text{総費用}}{\text{年間客車走行キロ}}$	2,581.0	1,445.0	1,708.0	3,091.0	1,487.0	2,015.0	2,837.0	553.0	1,964.6
	職員給与費 (円)	$\frac{\text{職員給与費}}{\text{年間客車走行キロ}}$	363.0	370.0	707.0	490.0	431.0	414.0	419.0	334.0	441.0

第3. 外部監査の結果

1. 地下鉄1, 2号線の財政収支計画と実績額との比較分析

(1) 概要

「福岡市交通事業の設置等に関する条例」(以下条例という)第2条(経営の基本)によれば、「開業後おおむね15年度以内に単年度資金収支の均衡を図ることを目途として、料金の適正化、経営の合理化等に努め、長期的観点に立って経営基盤を確立するように努めなければならない」とされている。

当初の部分開業は、昭和56年であったが、1, 2号線が博多貝塚まで開業した昭和61年を起点にしても、すでに15年は経過している。

しかしながら、次に示すとおり、単年度資金収支の均衡が図られるどころか、さらに資金収支の赤字は大きく拡大している。

そこで、その乖離状況、及び将来の見込について分析を行った。

(2) 平成8年度から平成13年度(予算)の計画と実績の乖離状況

地下鉄事業の財政収支計画は、国土交通省に対して行う鉄道事業許可の申請時及び料金改定の認可申請時に必要となるため、これらの機会に策定されている。直近では、平成9年2月に料金改定認可のため地下鉄1, 2号線の財政収支計画が策定されている。平成8年度から平成13年度までの6年間について、財政収支計画と実績とを比較して分析を試みた。

財政収支計画

(単位：百万円，四捨五入)

科 目	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
乗車人員(1日当り)	319,267	325,653	332,857	342,158	349,093	355,738
収益的収入						
乗車料	19,786	22,222	23,263	23,979	26,432	27,349
補助金	1,466	1,649	1,779	1,887	1,945	1,921
その他	1,707	1,875	1,859	1,907	1,821	1,832
計	22,959	25,746	26,901	27,773	30,198	31,102
収益的費用						
経 費	10,438	10,979	11,340	11,698	11,963	12,396
減価償却費	9,673	9,384	8,984	9,006	8,973	9,107
支払利息	16,440	16,170	15,965	15,568	14,979	14,488
計	36,551	36,533	36,289	36,272	35,915	35,991
単年度収支	13,592	10,787	9,388	8,499	5,717	4,889
資本的収支						
収 入	18,900	17,519	18,236	16,701	17,960	16,779
支 出	17,515	16,887	18,154	18,436	21,467	21,509
差 引	1,385	632	82	1,735	3,507	4,730
累積資金過不足額	29,038	29,809	30,131	31,359	31,610	32,122

(注) 累積資金過不足額 = 前年度累積資金過不足額 + 単年度収支 + 減価償却費 + 資本的収支

実績

科 目	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 1 0 年度	平成 1 1 年度	平成 1 2 年度	平成 1 3 年度 予算
乗車人員(1日当り)	320,481	317,956	313,154	309,807	296,422	293,500
収益的収入						
乗車料	19,849	21,502	21,843	21,714	20,736	20,585
補助金	1,448	1,608	1,640	1,598	1,559	1,466
その他	1,766	1,896	1,959	1,711	1,671	1,637
計	23,063	25,006	25,442	25,023	23,966	23,688
収益的費用						
経 費	10,171	10,665	10,410	10,572	10,398	10,825
減価償却費	9,654	9,395	9,012	9,066	9,068	8,973
支払利息	16,405	15,921	15,160	14,490	13,537	12,565
計	36,230	35,981	34,582	34,128	33,003	32,363
単年度収支	13,167	10,975	9,140	9,105	9,037	8,675
資本的収支						
収 入	18,889	17,405	17,578	16,702	16,467	14,484
支 出	17,185	16,739	17,941	18,271	19,593	19,876
差 引	1,704	666	363	1,569	3,126	5,392
累積資金過不足額	28,313	29,227	29,718	31,326	32,421	33,925

平成 12 年度に 2,000 百万円及び 13 年度に 3,590 百万円の資本費負担緩和債を発行（予定）している。

差異

科 目	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 1 0 年度	平成 1 1 年度	平成 1 2 年度	平成 1 3 年度
乗車人員(1日当り)	1,214	7,697	19,703	32,351	52,671	62,238
収益的収入						
乗車料	63	720	1,420	2,265	5,696	6,764
補助金	18	41	139	289	386	455
その他	59	21	100	196	150	195
計	104	740	1,459	2,750	6,232	7,414
収益的費用						
経 費	267	314	930	1,126	1,565	1,571
減価償却費	19	11	28	60	95	134
支払利息	35	249	805	1,078	1,442	1,923
計	321	552	1,707	2,144	2,912	3,628
単年度収支	425	188	248	606	3,320	3,786
資本的収支						
収 入	11	114	658	1	1,493	2,295
支 出	330	148	213	165	1,874	1,633
差 引	319	34	445	166	381	662
累積資金過不足額	725	582	413	33	811	1,803

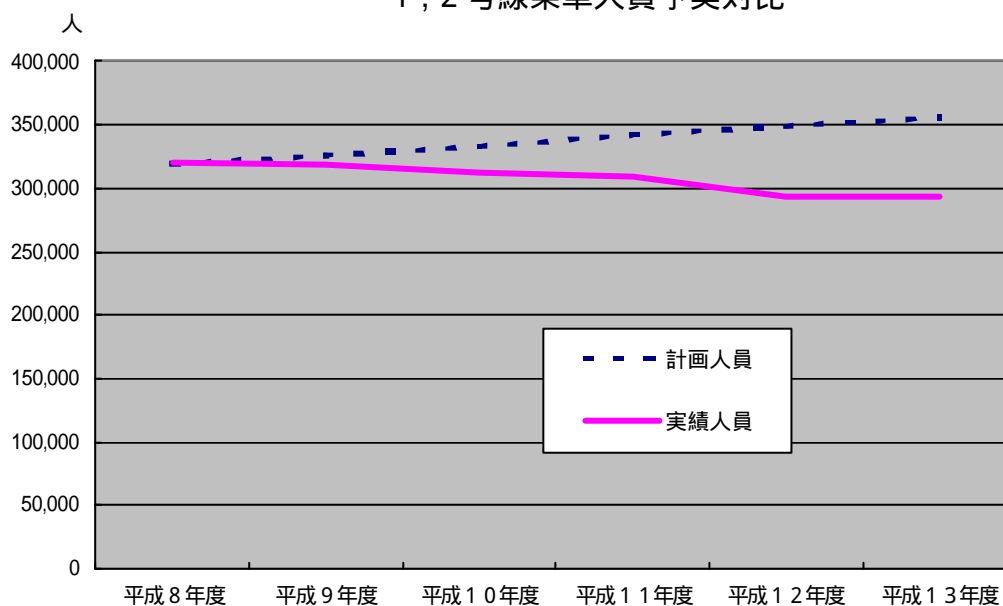
財政収支計画、実績、それぞれの累積資金の不足額は（平成 13 年度末）前者が 321 億円の不足であるのに対し、後者が 339 億円の不足で、わずか 4 年の間に 18 億円の差異が生じているため、平成 12 年度及び 13 年度に資本費負担緩和債を発行（予定）している。この起債額を除けば、73 億円とさらに差異が大きくなることになる。

このような差異が発生した主な原因には、次のようなものが挙げられる。

- ・乗車人員が大幅に落ち込んだ。表 1 - 1 は一日当りの乗車人員について財政収支計画と実績とを比べたものである。
- ・乗車運賃を値上げできなかった。財政収支計画においては当初 3 年毎の改定を見込みながら、平成 9 年度に改定して以降 3 年以上経過しているが今のところ改定していない。

（表 1 - 1）

1, 2 号線乗車人員予実対比



(3) 1, 2号線の財政収支計画について

表1-2は、財政収支計画(1, 2号線)における資本的収支を除いた営業上の収入と支出の状況である。この当初の財政収支計画と最近5年間実績の大まかな傾向についてコメントする。

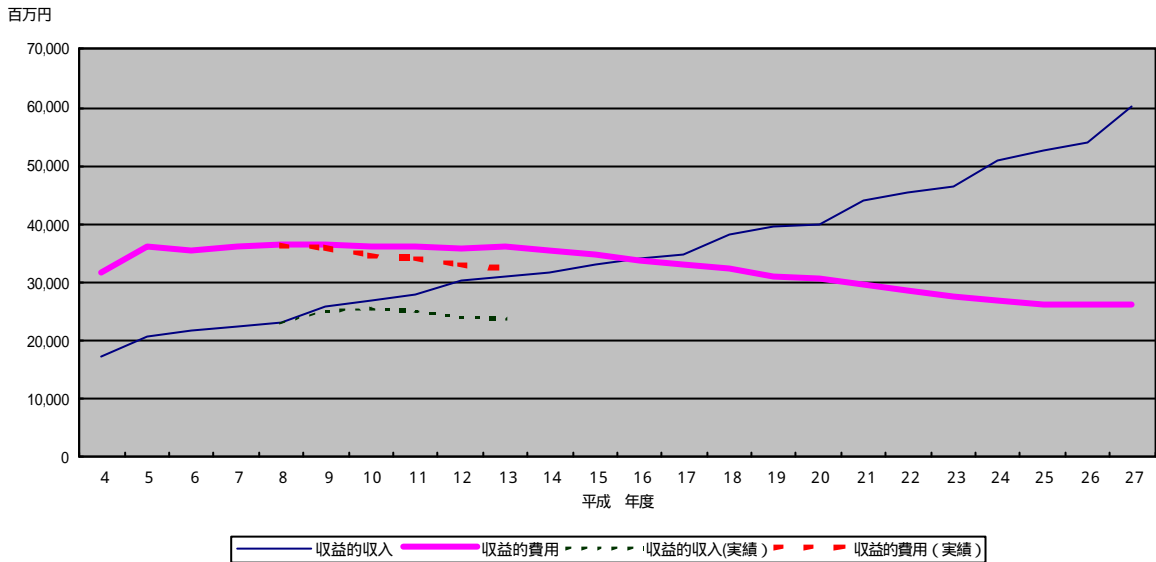
財政収支計画の傾向

- (収入)・・・毎期2%前後の乗車人員の伸び、3年毎の運賃改定により乗車料収入等の拡大基調にある。
- (支出)・・・減価償却と企業債の利息負担の軽減による費用減少基調が続く。
- (収支)・・・平成16年度には単年度損益が黒字化し、以降の年度は黒字が継続することとなっている。また、資金過不足額も開業32年目である平成24年度にして不足が解消することとなっている。

最近5年間実績の傾向

- (収入)・・・乗車人員は平成9年度から減少傾向にあって、運賃改定も平成9年度に行ったきりであり、収入全体は下降している。
- (支出)・・・人件費等経費の伸び率が当初見込よりも鈍く、新規借入の利率も約2%程度低いため、支出は抑制されている。
- (収支)・・・単年度損益を黒字化できる時期が不透明な状況にある。特に乗車料収入を主とする収益的収入の落ち込みが著しい。平成13年度(見込)の実績収益的収入は、計画時と比べて23.4%も落ち込んでおり、将来に向けて楽観的な状況にない。このため累積資金不足額の幅が拡大している。

(表1-2) 地下鉄1,2号線収支見込と実績(平成9年2月見込)



(4) 監査の結果

「開業後おおむね15年度以内に単年度資金収支の均衡を図ることを目途」とする経営の基本は、現在までのさまざまな健全化努力によっても、未だ実現されていない状況である。

また、このように大幅な乖離が生じている状況を考えると、今後の経営の見通しは、非常に厳しいものがあると考えざるを得ない。

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。

2. 固定資産の会計処理及び管理状況について

(1) 固定資産の帳簿管理及び帳簿と決算書との整合性

概要

固定資産に関する帳簿は次のとおりである。

イ) 固定資産台帳： 福岡市交通局会計規程第 80 条（固定資産台帳の整理）に規定されており、固定資産の取得、減少、異動等の状況を整理した台帳である。なお、当該台帳は固定資産の増減高を取得価格により記帳したものである。

ロ) 固定資産減価償却費集計表： 会計規程第 84 条（減価償却）の規定に基づき実施した減価償却費の状況を表した集計表である。当該集計表は、個々の固定資産の当年度減価償却実施額を集計したものである。

決算書の固定資産関連金額は、これらの帳簿記録に基づき決定される。したがって、各帳簿と決算書数字とは整合性を保持している必要がある。

実施した監査手続

平成 12 年度決算において、固定資産台帳の科目別金額及び固定資産減価償却費集計表の科目別金額が決算書の決算付属書「3 固定資産明細書」の関連数字と一致しているかを確認した。

また、建物の年度末償却未済高について、個別資産の償却未済高を合計した金額と貸借対照表上の建物の金額とが一致しているかを確認した。

具体的手続は次のとおりである。

イ) 「決算付属書・固定資産明細書」(表 2 - 1)の と「固定資産台帳」の科目計金額との突合

ロ) 「決算付属書・固定資産明細書」の と「固定資産減価償却費集計表」の科目計金額との突合

ハ) 減価償却累計額の当年度減少額(表 2 - 1の)については、金額を記載した管理台帳がないため、担当者が作成した資料を確認した。

ニ) 年度末償却未済高(表 2 - 1の)についても、金額を集計した管理台帳がない。そのため、建物に関して、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年度末償却未済高合計の算出を依頼した。(実際の計算方法としては、減価償却累計額の計算を実施し、年度末償却未済高 = 取得価格 - 減価償却累計額 の方法によった。)

(表2 - 1) 決算付属書・固定資産明細書・有形固定資産明細書

(単位：百万円、四捨五入)

資産の種類	年度当初現在高	当年度増加額	当年度減少額	年度末現在高
土地	12,745	-	-	12,745
建物	53,510	589	465	53,634
線路設備	273,894	74	-	273,968
電路設備	27,821	412	367	27,866
その他構築物	226	-	-	226
車両	23,295	956	403	23,848
機械装置	21,064	1,171	958	21,277
工具器具及び備品	408	2	-	410
計	412,963	3,204	2,193	413,974

有形固定資産明細書(続き)

(単位：百万円、四捨五入)

	減 価 償 却 累 計 額			年度末 償却未済高
	当年度増加額	当年度減少額	累 計	
土地	-	-	-	12,745
建物	1,205	420	27,114	26,520
線路設備	4,278	-	70,362	203,606
電路設備	778	269	14,208	13,658
その他構築物	5	-	100	126
車両	1,038	383	17,066	6,782
機械装置	1,351	788	13,352	7,925
工具器具及び備品	25	-	310	100
計	8,680	1,860	142,512	271,462

監査の結果

イ)「決算付属書・固定資産明細書」の について、「固定資産台帳」科目計金額との一致を確認した。

ロ)「決算付属書・固定資産明細書」の について、「固定資産減価償却費集計表」科目計金額との一致を確認した。

ハ)「決算付属書・固定資産明細書」の について、担当者が作成した資料との一致を確認した。

二) 建物の年度末償却未済高の不一致

建物の年度末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の金額を修正する必要がある。

(表2-2)

(単位:百万円)

	決算書金額 (A)	登録データからの 算出金額(B)	差 額 (A) - (B)
取得価格	53,634	53,634	0
減価償却累計額	27,114	27,078	36
年度末償却未済高	26,520	26,556	36

差額発生の理由は不明であるが、固定資産管理帳簿において年度末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。

ホ) 固定資産管理帳簿の問題点

具体的な固定資産管理帳簿の問題点は次のとおりである。

a) 固定資産の簿価金額の集計について

固定資産の管理帳簿は「固定資産台帳」と「固定資産減価償却費集計表」である。前者の固定資産台帳は、固定資産の取得価格ベースの増減残高を示している帳簿であり、簿価の記載はない。

後者の固定資産減価償却費集計表は、当年度の減価償却費を計算するためのものであり、現在所有する固定資産のうち当年度に減価償却を実施するもののみがリストされている。耐用年数がすでに経過しているもの、及び期末月である3月に取得し当年度に償却を実施しない資産はリストされていない。したがって、当該集計表の各合計額（減価償却累計額及び年度末償却未済高）は、全固定資産の合計額を示すものではない。

このため、決算書上の減価償却累計額及び年度末償却未済高は、前年度数字に当期増減額を加減し算出した計算上の金額であり、個々の固定資産の金額を積上げて集計した金額ではない。

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。

b) 建物の耐用年数変更への対応について

「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」の改正に伴い、平成11年度から建物本体の耐用年数を短縮している。しかし、減価償却費計算のコンピュータシステムでは耐用年数の変更ができないため、コンピュータ上は従来の耐用年数で減価償却計算を実施し、耐用年数短縮部分について別にパソコン用表計算ソフトによって表を作成し、追加の減価償却費を計算している。

当初の固定資産システム設計において耐用年数の変更は予定されていないようであるが、耐用年数の変更に対応できない減価償却計算システムはシステム上問題ありといえる。このような現状では、コンピュータを利用しているにもかかわらず事務の省力化につながらず、また、減価償却費の計算を2本立てで行うことによりミスの発生の可能性を増加させることとなる。

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。

(2) 有形固定資産取得事務及び会計処理について

概要

最近5年間の有形固定資産の増加は年間30億円～50億円である。この額は、有形固定資産残高(平成12年度末271,462百万円)に対し、1～2%程度であり全体に占める割合は大きくないが、年間数十億円の設備投資は決して少額とは言えない。

平成12年度の有形固定資産増加額は3,204百万円であり、主なものは建物589百万円、電路設備412百万円、車両956百万円及び機械装置1,171百万円である。(その明細は上記(1)の(表2-1)に記載している。)

実施した監査手続

イ)「平成12年度精算資産一覧表」(注1)及び「平成12年度受贈資産一覧表」(注2)を入手し、これら一覧表の建物、電路設備等の科目合計額が「決算付属書・固定資産明細書」の当年度増加額と一致するかを確認した。

ロ) 精算資産一覧表の一部資産について、その内容が固定資産台帳に正しく記載されているかを確認した。

ハ) 電路設備の改良工事1件、機械装置改良工事1件を抽出し、工事の見積、契約伺い、発注、完成から資産計上までの事務の執行が適正に実施されているかについて関連書類と突合した。

(単位：千円)

担当課	契約件名	取得年月日	勘定科目	取得価格
電気課	列車集中制御装置改良工事(その3)	H13.03.23	電路設備	94,774
電気課	変電所遠方監視制御装置改良工事	H13.03.26	機械装置	475,000

(注1) 平成12年度精算資産一覧表は、平成12年度中に完成した有形固定資産につき、各固定資産の明細や、工事本体及び設計費に間接費配賦額を加える等によって算出した取得価額を記載した一覧表

(注2) 平成12年度受贈資産一覧表は、平成12年度中に外部者から受贈を受けた資産の一覧表

監査の結果

イ) 精算資産一覧表及び受贈資産一覧表の合計金額と決算付属書・固定資産明細書の当年度増加額とは一致した。

ロ) 抽出した資産について、精算資産一覧表の内容は固定資産台帳に正しく記載されていた。

ハ) 抽出した2工事についての購入事務の執行は適正に行われていた。

以上の結果、有形固定資産の取得事務及び会計処理は適正に実施されていることを確認した。

(3) 有形固定資産の減少(除却を含む)の会計処理

概要

最近5年間の有形固定資産減少額(土地を除く)の概要は次のとおりである。

(単位:百万円、四捨五入)

	当年度減少額			期末資産簿価 総額	減少割合 /
	取得価格	簿価	残価割合 /		
平成8年度	3,259	550	16.8%	279,644	0.2%
平成9年度	1,038	84	8.1%	274,921	0.0%
平成10年度	1,539	202	13.1%	270,713	0.1%
平成11年度	891	99	11.1%	264,526	0.0%
平成12年度	2,193	332	15.1%	258,717	0.1%
合計	8,920	1,267	14.2%	-	-

最近5年間の減少額(簿価)は1,267百万円で、平均残価割合は14.2%である。

また、平成12年度の減少額(簿価)332百万円は全額除却によるものであり、その主なものは、電路設備97百万円及び機械装置169百万円である。

(注) 残価割合は、取得価格に対する簿価の割合をいう。有形固定資産(取替法適用のものを除く)は取得価格の95%まで償却すると規定されている。このため、償却済資産を除却した場合は残価割合が5%となる。

実施した監査手続

イ) 平成 12 年度除却資産一覧表を入手し、当該一覧表の除却資産総額及び除却損金額が決算書及び決算付属書の当該金額と一致するかを確認した。

ロ) 当該一覧表の備考欄に「一部除却」(注 1)と記載されているもの 2 件を抽出し、除却金額が適正に計算されているかを確認した。

ハ) 平成 12 年度において、本来除却を予定していない資産である取替法適用資産(注 2) 4 物件を除却しているが、これらについて除却した理由の説明を聴取した。

二) 平成 8 年度から平成 11 年度において当年度減少額の残価割合が 5 % 以上高いが、除却資産の中に取替法適用資産の除却が含まれていないかを調査した。

(注 1) 「一部除却」とは、「設備一式」単位で固定資産台帳に計上している資産についてその一部分を除却したことを示している。

(注 2) 取替法適用資産については、下記「(4) 有形固定資産及び無形固定資産の減価償却の実施状況 概要(注)」参照

監査の結果

イ) 除却資産一覧表と決算書の関連金額は一致した。

ロ) 除却資産一覧表上「一部除却」とされている資産の除却金額は適正に計算されていることを確認した。

ただし、下記物件は除却資産一覧表に記載されておらず、除却洩れであると判明した。

(単位：千円)

勘定科目	名 称	所在地	取得価格	償却未済額
電路設備	列車集中制御装置 (C T C 装置)	福岡空港	16,759	9,791
		本庁舎	16,759	9,791
		計	33,518	19,582

(除却洩れの理由として下記回答を得た)

列車集中制御装置改良工事(その 3)において 3 駅 6 ヲ所の装置(3 駅× 2 装置(中央装置と駅用装置))を更新した。

このうち、福岡空港用装置については、当初改造で予定していたが撤去に変更となったため除却処理が洩れた。

八) 「取替法」を適用している設備4件の除却について、所管部署から「設備一式を性能の違う新設備に入れ替えたため旧設備を除却した」との説明を受け、さらに性能の違いにつき説明を受けた結果、除却処理は適正に実施されていることを確認した。

二) 平成8年度から平成11年度の減少資産において、取替法適用資産の除却は平成9年度1件(取得価額7,815千円、簿価3,714千円)のみであり、調査対象期間において取替法適用資産の除却はほとんどないことを確認した。

(4) 有形固定資産及び無形固定資産の減価償却の実施状況

概要

減価償却の目的は、各事業年度に適正な費用配分を行うことによって、毎年度の損益計算を正確にならしめることにある。このためには、減価償却は所定の耐用年数内に、計画的、規則的に実施されなければならない。

福岡市地下鉄事業会計における減価償却は、福岡市交通局会計規程第84条に基づき次のとおり定め、これに従い実施されている。

対象資産	償却方法
有形固定資産	
定率法・取替法以外の償却資産	定額法 (取得価格 - 残存価格) × 償却率 取得価格の95%まで償却
車両	定率法 (取得価格 - 前年度末償却累計額) × 償却率 取得価格の95%まで償却
レール、架線、ケーブル等	取替法(注) 取得価格の50%まで償却
無形固定資産	定額法 取得価格 × 償却率 取得価格まで償却

(注) 取替資産とは、軌条、まくら木その他多量に同一の目的のために使用される減価償却資産で、毎事業年度、使用に耐えなくなったこれら資産の一部がほぼ同数量ずつ取り替えられるものをいう。

取替法とは、取替資産が使用に耐えられなくなったため種類及び品質を同じくするこれに代わる新たな資産と取り替えた場合、新たな資産の取得価額を費用とする方法である。なお、法人税法上は、取替資産の取得価格の50%に達するまで定額法または定率法で償却できるとされている。

実施した監査手続

- イ) 平成 12 年度の減価償却費が適正に計算されているかを確認するため、下記の手続を実施した。
 - a) 各資産の償却区分（定額法、定率法及び取替法の区分）が会計規程に従い適正に区分されているかを確認した。
 - b) 一部資産について、適正な耐用年数が使用されているかを確認するため、地方公営企業法施行規則別表第 2 号の耐用年数表と突合した。
 - c) 一部資産について、減価償却費の計算チェックを実施した。
- ロ) 資産科目残高のうち、金額上位 3 科目の建物、線路設備及び電路設備について最近 5 年間の減価償却費の概括的妥当性を検証するため、取得価格に対する減価償却費率の変化を調査した。
- ハ) 無形固定資産（地上権）の減価償却費は平成 9 年度 466 百万円に対し平成 10 年度は 2 百万円と激減している。その減少が正常なものかを確認した。

監査の結果

イ) 平成 12 年度の減価償却費計算は適正に実施されていることを確認した。

ロ) 平成 8 年度から平成 12 年度まで 5 年間の減価償却費比率は次のとおりである。建物において、平成 8 年度から平成 10 年度にかけて減価償却費比率が低下しているのは、昭和 56 年開業時に取得した建物付属設備のうち耐用年数が 15 年である設備の減価償却が終了したことによるものである。

この点を除き大きな変化は見られず、概括的に減価償却費計上額の妥当性が確認できた。

(単位：百万円、四捨五入)

		建 物	線路設備	電路設備
平成 8 年度	取得価格 (A)	50,038	273,462	27,101
	減価償却費 (B)	1,539	4,303	818
	比率 (B)/(A)	3.1%	1.6%	3.0%
平成 9 年度	取得価格 (A)	50,774	273,532	27,221
	減価償却費 (B)	1,353	4,299	850
	比率 (B)/(A)	2.7%	1.6%	3.1%
平成 10 年度	取得価格 (A)	51,878	273,662	27,569
	減価償却費 (B)	1,177	4,284	819
	比率 (B)/(A)	2.3%	1.6%	3.0%
平成 11 年度	取得価格 (A)	53,037	273,819	27,816
	減価償却費 (B)	1,242	4,280	817
	比率 (B)/(A)	2.3%	1.6%	2.9%
平成 12 年度	取得価格 (A)	53,572	273,796	27,843
	減価償却費 (B)	1,205	4,278	778
	比率 (B)/(A)	2.2%	1.6%	2.8%

(注) 取得価格は年度当初価格と年度末価格との平均額としている。

ハ) 無形固定資産(地上権)の減価償却費は、平成 9 年度 466 百万円に対し平成 10 年度は 2 百万円と激減しているが、これは平成 5 年 3 月に取得した地上権(2,320 百万円)の減価償却(償却開始は平成 5 年 4 月、耐用年数 5 年、年間償却額 464 百万円)が平成 9 年度に終了したものであり、問題はなかった。

(5) 土地(残地)の利用状況

概要

福岡市高速鉄道1号線及び2号線の建設に当たり、取得した土地のうち最終的に利用されなかった部分が残地として残っている。これら残地は順次売却するよう努力しているとのことであるが、平成13年3月現在における残地の状況は次のとおりである。

(表1) 所有土地全体に占める残地価格

(単位: 千円、四捨五入)

所有する土地総額 (A)	12,745,069
残地価格 (B)	665,970
全体に占める残地価格の割合 (A)/(B)	5.2%

(表2) 残地の利用状況

(単位: 千円、四捨五入)

利用状況	区画数	面積 (m ²)	取得価格	割合
一時使用(注)	2区画	971	46,187	6.9%
賃貸中	3区画	3,955	605,115	90.9%
未利用	7区画	207	14,668	2.2%
合計	12区画	5,133	665,970	100.0%

(注) 一時使用は、3号線建設のための資材置場として利用している。

実施した監査手続

残地価格全体の9割以上を占める賃貸中土地について、下記手続を実施した。

イ) 土地賃貸借契約書を閲覧し、賃貸契約が適正になされているかを確認した。

ロ) 土地の現場視察を実施し、賃借人が土地を賃貸借契約に記載されている使用目的に従って使用しているかを確認した。

ハ) 土地の現在評価額を算定し、含み損の有無を調査した。それに基づき、土地帳簿価格減額の必要性を検討した。

監査の結果

イ) 賃貸中土地は、平成 5 年 3 月に初回の賃貸借契約を締結、平成 10 年 4 月 1 日に契約更新し、現在の契約書では賃貸借期間は平成 15 年 3 月 31 日となっている。

使用目的は従業員用駐車場とされており、賃料は近隣の賃貸駐車場の駐車料金を基に算出されている。契約書の中に賃料改訂条項があり、実際、途中で一度賃料を改訂した実績がある。

以上より、土地の賃貸借契約は適正な内容であることを確認した。

ロ) 賃貸中土地の現場視察を実施し、土地は更地状態で、賃貸借契約の使用目的である従業員用駐車場として利用されていることを確認した。

ハ) 平成 13 年度の路線価評価により、賃貸中土地の更地としての評価額を算定した。算定額は次のとおりである。

(所在地) 博多区榎田一丁目

(面積) 3,955 m²

地区区分	土地の形状	評価額
中小工業地区	ほぼ長方形であり、正面及び裏面が路線に接している	506,833 千円
(計算式)		
正面路線価 × 奥行価格補正率		
125 千円 × 1.0 = 125 千円		
裏面路線価 × 奥行価格補正率 × 二方路線影響加算率		
105 千円 × 1.0 × 0.03 = 3.15 千円		
(+) × 地積		
(125 + 3.15) × 3,955 m ² = 506,833 千円		

上記の通り評価額は 506,833 千円と算定された。一方、土地の帳簿価格は 605,115 千円であるため、含み損が 98,282 千円あることになる。この含み損金額は帳簿価格に対して 16.2%であり、著しい下落とは言えないため、土地評価の方法として取得原価主義を採用する限りにおいては評価損の計上は必要ないと判断した。

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。

3. 地下鉄3号線工事（建設仮勘定）について

(1) 建設仮勘定の金額

概要

平成12年度決算書における建設仮勘定を「営業線改良工事」と「現在建設中の3号線建設関係」とに区分すると、次のとおりである。

(単位：百万円、四捨五入)

区 分	金 額
営業線改良工事	36
3号線建設関係	104,025
合 計	104,061

上表のとおり、建設仮勘定の大部分は3号線建設に関するものである。3号線建設関係の建設仮勘定の内訳は次のとおりである。

(単位：百万円、四捨五入)

内 訳	金 額	割 合
用 地	21,497	20.7%
建 物	538	0.5%
線路設備	67,363	64.7%
電路設備	275	0.3%
機械設備	82	0.1%
地上権	2,186	2.1%
建設諸費	9,703	9.3%
合 計	101,644	97.7%
建設利息	2,381	2.3%
総 計	104,025	100.0%

実施した監査手続

決算書上の建設仮勘定の金額が適正なものか否かを確認するため、次の手続を実施した。

イ) 建設仮勘定の内訳科目(細目のあるものについては細目)の金額について、福岡市交通局会計規程第13条に規定している「内訳簿」と突合した。

ロ) 建設諸費の金額の妥当性を確認するため、建設諸費の6割以上を占める人件費について、その算出方法の説明を求めた。

ハ) 建設仮勘定に算入されている建設利息の金額の妥当性を確認するため、建設利息の計算方法につき説明を求めた。

二) 3号線建設関係全体の64.7%を占める線路設備のうち土木本体(ずい道)工事については、下記(2)及び(3)に別項を設けて検討した。

監査の結果

イ) 建設仮勘定の内訳科目(細目のあるものについては細目)の金額はすべて「内訳簿」の金額と一致していることを確認した。

ロ) 人件費について、まず直接部門は、3号線建設担当課、営業線改良工事担当課及び営業路線運営・維持のための課に区分され、前二者の人件費が建設諸費として処理されている。間接部門については、3号線の業務量を勘案し3号線建設諸費に数名分の人件費を割り振っている。

各課の業務内容の説明を受けた結果、建設諸費に含まれる人件費の算出方法は概ね妥当と判断した。

ハ) 企業債及び借入金(起債)は起債や借入時において目的が明確にされている。3号線建設目的の企業債及び借入金に係る利息を建設利息として建設仮勘定に計上しており、処理は妥当であると判断した。

(2) 土木本体工事及び同実施設計の契約について

概 要

3号線建設工事は、平成12年度末時点では、土木本体工事及び一部駅出入口等付帯工事施工中という状況である。3号線建設の現時点での全体計画総額は約3,200億円、また、支出済額を示す建設仮勘定の金額は1,040億円である。

そのうち、平成12年度末における土木本体工事及び同実施設計の契約総額は約1,200億円、建設仮勘定（間接費を除く）金額は約550億円であり、3号線建設工事の中で大きなウエイトを占めている。

土木本体工事は全区間を20工区に区分し、業者（本体工事は建設工事共同企業体（JV））の選択は、19工区を一般競争入札、1工区を公募型指名競争入札により、工事実施設計は18に区分し指名競争入札によっている。入札は、工事実施設計については平成7年度～10年度、土木本体工事については平成8年度～平成11年度において実施され、入札終了後、その結果（落札業者・金額及び各業者の入札金額等）を公表している。

実施した監査手続

イ) 土木本体工事のうち、契約金額がトップの天神工区及び現場視察を実施した六本松工区について、工事の入札手続及び契約手続を調査した。

ロ) 20工区すべての土木本体工事及び工事実施設計の入札について、入札結果を入手し、入札方法が適切であったか、十分な入札参加者があったかなどについて調査した。

監査の結果

イ) 天神工区及び六本松工区の土木本体工事について、入札手続及び契約手続は適正に実施されていることを確認した。

ロ) 工事実施設計の入札については、特に指摘すべき事項はない。

土木本体工事の入札結果に関する分析は次のとおりである。

1 渡辺通北から 14 福大前までは予定価格を公表していなかったが、4 六本松、13 賀茂及び 14 福大前の 3 工区を除き、11 工区において予定価格未満の入札金額を提示したのは 1 社のみであった。平均落札率は 99.5% であり、落札率の最低は 14 福大前の 98.4% で、予定価格に限りなく近い率 (99.9%) での落札が 6 工区もあった。(表 3 - 1 参照)

全 20 工区の参加者累計は 453 社であるが、業者数としては 63 社である。そのうち、落札業者は 54 社 (参加業者の 86%) で、落札業者のうち、2 工区を落札したのは 1 社のみ、53 社は 1 工区の落札であった。また、JV の代表者として入札に参加した業者は 20 工区で計 19 社であり、そのすべての業者が落札 (18 社は 1 回、1 社は 2 回) している。(表 3 - 2 参照)

このような入札結果については不自然ではないかと疑問に思うが、市が保管する書類のみではこれ以上の分析は行えない。担当部署に結果分析について質問したところ、次のような説明を受けた。

落札率が予定価格に近接している結果については、積算基準に関する図書の公表が進み、相当程度の積算能力があれば、予定価格をある程度まで類推できるため、自由競争の結果であると考えている。また、参加業者の 86% が落札していること及び JV 代表者としての参加業者全社が落札していることについては、入札は一般競争入札で行っており、一定規模以上の工事実績を有する業者は、交通局登録業者以外の業者でも随時に登録を行うことにより参加できるものであり、適正に行われた競争の結果と考えているとの説明を受けた。

なお、入札制度の改革が行われており、平成 11 年 1 月から 3 億円以上の工事について、平成 13 年 8 月から全ての工事 (特命随意契約除く) について予定価格の事前公表が実施されている。

(表3 - 1) 落札率及び入札参加JVの入札金額の状況 (単位: 百万円)

	工区	予定価格	落札価格	落札率	最高入札率	未満件数	参加JV数
1	渡辺通北	4,676	4,630	99.0%	109.5%	1	6
2	渡辺通南	4,533	4,530	99.9%	106.4%	1	7
3	薬院西	6,813	6,810	99.9%	109.0%	1	9
4	六本松1回	8,138	-	-	110.6%	-	11
	六本松2回	8,138	8,130	99.9%	100.1%	3	11
5	天神	11,564	11,550	99.9%	106.8%	1	10
6	桜坂	5,884	5,878	99.9%	110.3%	1	11
7	薬院	7,131	7,090	99.4%	106.6%	1	8
8	茶山	7,121	7,100	99.7%	105.7%	1	10
9	別府	7,301	7,240	99.2%	107.5%	1	8
10	金山	4,885	4,840	99.1%	110.5%	1	9
11	七隈	6,215	6,210	99.9%	107.8%	1	9
12	次郎丸	3,951	3,940	99.7%	111.4%	1	9
13	賀茂	4,398	4,350	98.9%	106.9%	2	11
14	福大前	5,253	5,170	98.4%	104.7%	2	10
	平均			99.5%	108.1%	1.3	9.1
15	野芥西	4,446	4,310	96.9%	99.4%	7	7
16	梅林	5,464	5,280	96.6%	99.6%	7	7
17	橋本	4,909	4,780	97.4%	98.9%	5	5
18	室見川	3,786	3,660	96.7%	99.8%	6	6
19	野芥東	5,056	4,910	97.1%	99.9%	6	6
20	車両基地	2,164	2,090	96.6%	98.7%	6	6
	平均			96.9%	99.4%	6.2	6.2

(注) 1. 上記金額には、消費税等は含まれていない。

2. 最高入札率は、入札最高額を予定価格で除した割合である。

3. 未満件数とは、予定価格未満の金額を提示したJV数である。

4. 工事 1 ~ 14 福大前までは、予定価格を公表していなかった。

15 野芥西以降は予定価格を事前公表していたため、入札価格はすべて予定価格未満となっている。

5. 工事 4 六本松は、第1回目は予定価格未満の者がいなかったため決定せず、2回目で決定している。

(表3-2) 入札参加業者の参加回数及び落札回数

業者名	参加回数	うち代表回数	落札回数	うち代表回数		業者名	参加回数	うち代表回数	落札回数	うち代表回数
アイサワ工業	8		1		34	東亜建設産業	1		1	
青木建設	10	4	1	1	35	東急建設	14	11	1	1
浅沼組	9		1		36	徳倉建設	9		1	
飯田建設	6		1		37	戸田建設	10	10	1	1
梅林建設	4		1		38	飛鳥建設	6	6	1	1
大林組	11	11	1	1	39	日産建設	9		1	
奥村組	10	10	1	1	40	西松建設	7	7	1	1
柿原組	3		1		41	間組	9	9	1	1
鹿島建設	11	11	1	1	42	福田組	6		1	
河本建設	4		1		43	フジタ	13	13	1	1
クボタ建設	3		1		44	不動建設	11		1	
熊谷組	10	10	1	1	45	前田建設工業	12	11	1	1
鴻池組	7	2	1	1	46	松尾建設	10		1	
古賀組	4		1		47	松村組	10		1	
小松建設工業	4		1		48	松本組	6		1	
才田組	3		1		49	三井建設	9	7	1	1
さとうベネック	5		1		50	三菱建設	7		1	
佐藤工業	15	15	1	1	51	村本建設	5		1	
志多組	8		1		52	森本組	6		1	
清水建設	11	11	1	1	53	森山建設	3		1	
白石建設	8		1		54	矢作建設工業	10		1	
澄男工業	4		1		55	安藤建設	1			
住友建設	8		1		56	勝村建設	3			
西光建設	3		1		57	株木建設	11			
西武建設	6		1		58	三軌建設	2			
銭高組	11	2	1	1	59	大末建設	3			
大成建設	9	9	2	2	60	東海興業	2			
大日本土木	11		1		61	日本国土開発	8			
大豊建設	9		1		62	日特建設	1			
太平工業	6		1		63	丸紅建設	1			
竹中土木	9		1							
地崎工業	10		1							
鉄建建設	8	6	1	1		合 計	453	165	55	20

(注) 1. 参加回数は本体工事 20 工区のうち業者が参加した回数を表す。

2. うち代表回数は、参加回数のうち JV の代表者として参加した回数、または落札回数のうち JV の代表者として落札した回数を表す。

(3) 土木本体工事の変更契約

概要

土木本体工事契約の平成13年7月末現在の契約金額変更状況は次のとおりである。

(単位：千円、四捨五入)

	工区	当初契約額	現在契約額	増減額 = -	増減率 = /	進捗率
1	渡辺通北	4,861,500	5,004,155	142,655	2.9%	95%
2	渡辺通南	4,756,500	4,891,224	134,724	2.8%	40%
3	薬院西	7,150,500	7,226,612	76,112	1.1%	100%
4	六本松	8,536,500	8,858,651	322,151	3.8%	70%
5	天神	12,127,500	12,434,266	306,766	2.5%	50%
6	桜坂	6,171,900	6,871,415	699,515	11.3%	90%
7	薬院	7,444,500	7,801,763	357,263	4.8%	70%
8	茶山	7,455,000	7,489,703	34,703	0.5%	95%
9	別府	7,602,000	9,246,889	1,644,889	21.6%	60%
10	金山	5,082,000	5,104,428	22,428	0.4%	80%
11	七隈	6,520,500	6,728,132	207,632	3.2%	30%
12	次郎丸	4,137,000	4,222,740	85,740	2.1%	50%
13	賀茂	4,567,500	4,702,166	134,666	2.9%	50%
14	福大前	5,428,500	5,838,559	410,059	7.6%	50%
15	野芥西	4,525,500	4,589,993	64,493	1.4%	60%
16	梅林	5,544,000	5,475,750	68,250	1.2%	50%
17	橋本	5,019,000	5,068,840	49,840	1.0%	50%
18	室見川	3,843,000	3,867,736	24,736	0.6%	20%
19	野芥東	5,155,500	5,079,946	75,554	1.5%	50%
20	車両基地	2,194,500	2,212,292	17,792	0.8%	80%
	合計	118,122,900	122,715,260	4,592,360	3.9%	64%

- (注) 1. 当初契約額及び現在契約額は消費税等込みの金額である。
 2. 個別工区の進捗率は担当部署へのヒアリングに基づくおおよその率である。
 3. は当初契約額に対する増減割合である。
 4. なお、増減額()及び増減率()は現時点のものである。工事進行中の工区については、今後、変更契約が締結されこれらの額及び率に変更になる可能性がある。

実施した監査手続

<抽出した工区>

- 1) 当初契約額上位2工区を抽出： 4 六本松工区、 5 天神工区
- 2) 契約金額が増加している工区のうち上位3工区を抽出：
6 桜坂工区、 9 別府工区、 14 福大前工区
- 3) 契約金額が減少している2工区のうち1工区を抽出： 16 梅林工区

上記抽出した工区について、次の手続を実施した。

- イ) 担当部署から契約変更の内容につき説明を受け、変更理由が妥当かを確認した。
- ロ) 変更に関する伺い書、理由書及び変更契約書を確認し、変更手続が適正に実施されているかを確認した。

監査の結果

設計変更の主な理由の増額変更は、「開削工法(注1)から山岳トンネル工法(NATM)(注2)への変更」「三光橋施工方法の変更」「駅開削部の土留工の方法変更」「空洞対策」「地盤改良」及び「他事業者からの受託工事」などである。担当部署から内容説明を受けた結果、変更理由は当初の工事設計時点では予想できなかった原因や、ある程度は予想できたものの設計段階では金額が低い方法を採用したことによるものであり、変更理由については概ね妥当であると判断した。また、減額変更は、当初予定していた工事用道路の区間が減少したものであり、変更理由は妥当であると判断した。

次に、契約金額の決定は当初の設計価格(注3)に対する落札率と同率によっていること、その他変更契約手続は適正に実施されていることを確認した。

- (注1) 開削工法は、地面を直接上から掘り下げて、駅舎部分等の構造物を造り、埋め戻して復旧する工法。
- (注2) 山岳トンネル工法(NATM)は、一般的には、岩盤等の硬い地盤を掘削機械を使って横穴方式で掘り進んでいき、掘削後、鋼材で土圧を支えながらコンクリートでトンネルを造る工法。
- (注3) 設計価格と予定価格との関係。

設計価格は積算基準に基づく積算金額である。土木本体工事の入札における予定価格は設計価格より数%低く設定されている。なお、平成13年8月以降は入札制度改革による見直しがなされ、予定価格を設計価格と同額としている。

4. 工事負担金の請求について

(1) 概要

土木局所管の城東橋改良工事及び第2菊池橋の改良工事を、地下鉄3号線工事の過程で交通局が行ったことにより、下記のとおり平成12年度に土木局から工事負担金を受領している。

「城東橋改良工事負担金収入」	106,987,000円(負担割合63.33%)
「第2菊池橋改良工事負担金収入」	35,757,750円(負担割合76.96%)

この工事負担金収入の算定において準用された積算基準のひとつは、「河川工事または道路工事により必要となる橋梁及び取付道路の工事費用の負担について」(昭和43年8月1日建設省建設省都街発第31号・建設省河治発第87号・建設省道総発第240号)である。この文書の内容は、河川工事及び道路工事に伴う市長担当部局の費用負担の基本的な指針を規定したものである。ここで注意しなければならないのは、関連する担当部局が同じ市長部局に属しているものであり、市長部局と地方公営企業との間の費用負担を直接規定したものではないということである。

交通局は、この文書を準用することにより通常工事等の施行に当たって発生する工事監督に要する労務費及び事務費並びに管理費等(以下、「監督事務費」と言う。)を土木局に対して請求しないことにしている(ただし、文書で正式に決定しているわけではない。)事実、平成12年度までの実際の請求金額及び入金額には、当該監督事務費は含まれていない。

(2) 実施した監査手続

平成12年度における土木局からの負担金収入について、関連する決裁文書、実施協定書及び請求書等を入手・検討し、担当部署に対して質問等を行うことにより、合規性等の検討を行った。

(3) 監査の結果

次の点を除き、工事費等の負担割合の算定、請求等は、法令等に基づき行われており特に問題はなかった。

土木局以外の市外部の負担すべき主体に対しては、過去の事例(下記参照)から判断すると、監督事務費を含めて負担額を請求している。従って、市長部局には属しない交通局は、地方公営企業の基本的な原則である「独立採算の原則」に基づき、土木局に対しても、当該橋りょうの改良工事に当たって必要とされた監督事務費を含めて、土木局負担額を請求すべきであったと考える。監督事務費を土木局に対して請求しない場合は理由を付して稟議書により決定すべきものと考ええる。

事 例

工事負担金の請求に当たり、工事費に対して一定率の監督事務費を含めて請求している例

例：対「福岡北九州高速道路公社」に対する請求（12年度実施）

この場合の監督事務費として工事費（「設計費」及び「工事費」の合計額）に10%を乗じた額を請求している。ここで「10%」の基準は、「部外関連工事積算要領」（昭和53年1月、昭和61年10月改訂 福岡市交通局）において定められているものである。

影響額（逸失収益）

仮に、「部外関連工事積算」における監督事務費の算定ルールに基づいて算定した金額を逸失収益としての影響額と仮定すると、その逸失収益は消費税込みで次のように算定することができる（端数四捨五入）。

イ）「城東橋改良工事負担金収入」 9,675,781 円
〔91,799,832 円（土木局負担工事費） + 4,957,979 円（土木局負担設計費）〕 × 10%
= 9,675,781 円（小数点1位以下四捨五入）

ロ）「第2 菊池橋改良工事負担金収入」 3,575,775 円
〔32,606,700 円（土木局負担工事費） + 3,151,050 円（土木局負担設計費）〕 × 10%
= 3,575,775 円

ハ）平成12年度合計（影響額） 13,251,556 円

請求しなかった理由

独立採算を基本とする公営企業においては、少なくとも監督事務費等の実費は請求すべきであると考え、担当者に伝えたところ、担当部署から次のような理由の説明を受けた。

イ) 地下鉄3号線建設事業には、市の一般会計予算が投入される。

ロ) 道路管理者である土木局が実施している道路拡幅(都市計画道路整備事業)を地下鉄工事に先行して鋭意実施しており、道路拡幅により地下鉄側も用地費(区分地上権)等が軽減されている。

ハ) 費用負担の算出については、「河川工事又は道路工事により必要となる橋梁及び取付道路の工事費用の負担金について」の文書を準用し、採用した基準は現橋梁部分も半分負担している。

現橋梁架替の場合は原因者である当局の全額負担となることを道路拡幅時期等を調整し、土木局の協力により前述の文書を準用することで現橋梁部分の半分の負担で済み、実質的に当局側の工事負担金が軽減できている。

ニ) 土木局以外での受託工事としては、福岡北九州高速道路公社の自動車専用道路下部工工事やNTTとう道工事がある。

これらの場合の監督事務費については、当局の「部外関連工事積算要領」を適用し工事費に10%を乗じた額を請求している。

この場合は当局が100%受託しており人間的に協力していただいているものではない。

ホ) 地下鉄建設を推進するため、土木局においても「地下鉄3号線調整担当」の部門を設け、関係機関調整や地元協議などに対して、組織をあげ人間的に協力している。

また、それに対して当局より人件費等を負担している訳ではない。

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、ハ)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)と市の間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。

5. 契約事務について

(1) 概要

入札制度改革について

福岡市では、平成12年11月に発生した一部の工事に対する不正入札等の問題を契機に、公共工事入札問題改革委員会による入札制度の改革案の検討が進められてきた。改革案の策定に当たっては、入札契約手続の透明性の確保、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底等を基本理念として検討がなされ、平成13年度中に可能なものから随時実施され、福岡市交通局においても「入札制度改革の実施について(通知)」により、平成13年8月1日から下記の項目について実施することとされた。

すべての工事(特命随意契約を除く)について予定価格の事前公表を実施

指名競争入札の指名業者数を拡大

違約金条項を明記した入札書・契約書による入札・契約の実施

公正入札監視委員会の設置

談合関係の指名停止期間の延長

現場説明会の廃止

工事費内訳書の提出

最低制限価格制度の導入

さらに平成13年10月29日からは、下記の事項についても追加して実施することとされた。

公募型指名競争入札を適用する工事契約の範囲拡大

工事設計内訳書の公表

指名理由等の公表

工事現場における施行体制の点検要領の作成

これらの実施により、原則としてすべての工事について予定価格及び契約金額が公表されることとなり、特命随意契約については相手方を選定した理由についても公表されることとなった。また、公正入札監視委員会によって「談合情報対応マニュアル」の改正もなされ、契約手続の透明性を確保し、不正行為のない公正な競争の促進に向けて改革が進められているところである。

(2) 実施した監査手続

入札制度の概要を把握するため、契約制度の概要についてヒアリングを実施するとともに、福岡市交通局の契約事務規程、管理者通知、マニュアル等を閲覧した。

契約内容の妥当性を確認するため、平成13年度に締結された契約の中から金額的に重要な契約を任意に抽出し、工事等契約簿、起案書、建設工事請負契約書、設計書等を相互に突合を行った。

設計金額が正しく積算されていることを確認するために、任意に抽出した工事契約について設計書の内容と土木工事設計標準歩掛及び土木工事設計標準歩掛等運用基準等と突合を行った。

(3) 監査の結果

特命随意契約の選択について

交通局における契約形態について、平成13年度のうち平成13年12月5日までに契約された1億円以上の契約について調査してみると、22件のうち18件が特命随意契約となっている。また、平成12年度においても1億円以上の契約29件のうち25件が、平成11年度においても23件のうち18件が特命随意契約となっており、特命随意契約が極めて多い結果となっている。

特命随意契約は、他に代替可能な者がいない場合に信頼のおける一業者を始めから選択するため、期待される契約内容を確実に実行できるというメリットがある。一方では、業者間の競争がまったく排除されることとなり、予定価格を設定していたとしても、業者間の競争がないため、予定価格をわずかに下回る金額で契約が締結されることが多く、競争性のある契約形態に比べて契約価格が高めに決定される可能性が高まることになる。したがって、契約価格の観点からは安易に特命随意契約とすることは望ましいことではなく、競争性のある契約形態への移行の可能性を常に念頭に置く必要がある。

特命随意契約とすることの根拠について

特命随意契約とする場合には、選定業者を1社とする明確な理由が必要になる。

イ) 工事契約の場合

工事契約の場合を見ると、ずい道工事のような大型の工事は平成11年度において終了しており、それ以降は出入口工事や換気塔工事といった各工区のずい道の本体工事に関連した工事が主なものとなっている。

出入口等の工事は、本来は本体工事と一体で同時に行われるものであるが、用地買収の遅れ等により工事内容がその時点では決定せず、翌年度以降に決定されることが多く、この場合に本体工事を請負った工事業者は現在本体工事を施工中であり、本体工事との工程調整、施行の影響、道路使用、安全管理等から関連工事も同一業者によって実施することが最も効率的であること、別々の工事業者が行った場合、工事の責任区分が不明確になる恐れもあること、また、沿道建物等の沿道対策面からも責任体制を一本化させる必要があることなどを理由として特命随意契約としている。

ロ) 委託契約の場合

委託契約の場合を見ると、例えば車両重要部・全般検査業務委託については、輸送の安全確保、安定した輸送力の確保が最も重要視されることから、検査業務を行う業者の要件として車両の総括的な保守能力があること、車両の構造・機能を熟知していること、地理的条件及び要員体制が整っていること、車両基地の検査用機械設備に精通していることが理由として挙げられており、これらの要件を満たす業者が特定の1社しかいないとして特命随意契約としている。

特命随意契約とする場合の客観的根拠資料の整備

委託業務についてみると、福岡市においては「福岡市の委託事務の適正執行に関する要綱」が制定されており、特命随意契約により委託する場合に用いられる長期継続委託チェックリストによれば「代替可能な者がいない場合は、具体的に履行可能な者が一者しかいないことが客観的に証明されたものか、その確認方法について具体的に記述すること」とチェック項目の一つに記載されている。現在、このチェックリストの使用は市長部局のみであり、交通局においては使用されていないが、チェックリストの趣旨は当然に交通局においても適用されるべきものである。

この点について、現在の交通局においては、特命随意契約とする客観的な証明に関する記載について「客観的」という部分においては必ずしも十分でない部分があるように思われる。

例えば車両基地の検査業務の委託については、昭和57年に最初の契約が結ばれて以降、20年近く結果として毎年同一業者と契約が結ばれている。交通局では、毎年契約方法及び業者の選択について十分な検討がなされたうえで現在の業者と

特命随意契約を結んでおり、特命理由についても説明はなされている。ただし、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。

この「履行可能な者が一者しかいないことを客観的に証明すること」は委託契約に限定されたものではなく、工事契約を含むすべての特命随意契約に必要とされるものである。今回の入札制度改革によって、特命随意契約の相手方の選定理由が公表されるようになり、住民に対しては今まで以上に客観的な説明資料が必要となってくる。特命随意契約を結ぶ場合には、複数の履行可能な業者の履行能力、人員体制、地理的条件等について具体的な分析数値を用いて比較検討し、住民が誰しも納得するだけの客観的な説明資料を整備しておくことが必要である。

ずい道本体工事の関連工事を特命随意契約とする場合の契約金額について

前述のとおり、特命随意契約においては競争がまったく行われなため、予定価格をわずかに下回った価格で契約に至る場合が多く、競争性のある契約形態に比べて契約価格が高めに決定される可能性が高まることになる。したがって特命随意契約の予定価格を設定する場合には、当該工事についてあらかじめ競争性のある契約が締結された場合を常に考慮して予定価格を設定することが必要になる。

交通局においては、ずい道本体工事の関連工事を特命随意契約とする場合は、本来は本体工事と同時に実施すべきものであったということを考慮して、ずい道本体工事の競争入札における落札率と同じ落札率か、あるいはそれ以下の落札率となるように契約することを原則としているとの説明を受けている。

これを確認するため、平成 13 年度（12 月 6 日までに工事等契約簿に記載された契約）のずい道本体工事の関連工事で契約金額 1 億円以上の特命随意契約を調査したところ、本体工事の落札率によった場合に予想される契約金額と実際の契約金額との差額が 100 万円以上生じるとと思われるものが以下のように確認された。

契 約 名	契約金額	契約率 (注)	本体工事 落札率 (注)	本体工事落札率 によった場合の 契約額	差額 -
単位	円	%	%	円	円
葉院駅(仮称)出入口・換気塔建設工事	1,315,650,000	98.97	96.94	1,288,587,529	27,062,471
野芥駅(仮称)出入口建設工事	195,300,000	98.36	94.68	187,987,704	7,312,296
渡辺通南工区(2)建設工事	294,000,000	98.70	97.95	291,766,144	2,233,856
天神駅(仮称)付帯工事	118,650,000	98.60	97.39	117,184,694	1,465,306

(注) 契約金額または本体工事落札金額の設計価格に対する割合

これらについては、平成13年度の当初において予定価格の公表及び国の指導による「適正な価格による公共事業の発注について」等の関係から、特命随意契約の予定価格の設定について再検討がなされていた期間中の契約であり、一部の契約について本体工事を上回る契約率にて契約がなされる結果となったとのことである。最終的には、従来どおり本体工事と同じ落札率により算定された金額をもって契約額とする考え方を今後も継続することとなった旨の説明を受けている。今後はこの方針を継続して適用することが必要である。

したがって、検討期間中は、結果として38,074千円高く発注しており、それだけ工事金額が高くなってしまったことになる。

なお、平成12年度の契約についても平成13年度において抽出した工事と同様の条件の工事について上記のように算定した契約率と本体工事の落札率に差異がないか確認したところ、上記において指摘するような工事は確認されなかった。

6. 資本剰余金の会計処理について

(1) 概要

福岡市高速鉄道事業会計の資本の部の状況

福岡市高速鉄道事業会計の平成8年度から平成12年度までの資本の部の推移は以下のとおりである。

決算書より

(単位：百万円)

資本の部	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
5. 資本金					
(1) 自己資本金	54,859	62,186	69,153	73,743	79,215
(2) 借入資本金					
ア 企業債	237,335	240,866	243,005	251,107	262,233
資本金合計	292,194	303,052	312,158	324,850	341,448
6. 剰余金					
(1) 資本剰余金					
ア 受贈財産評価額	2,180	3,137	3,988	5,088	5,107
イ 寄付金	36	36	36	36	36
ウ 国庫補助金	29,139	32,243	35,769	38,440	42,012
エ 一般会計補助金	33,460	41,253	50,575	57,733	67,250
オ その他資本剰余金	3,603	3,603	3,603	3,642	3,642
資本剰余金合計	68,419	80,273	93,972	104,939	118,047
(2) 欠損金					
ア 当年度未処理欠損金	116,720	127,855	137,153	146,342	155,517
欠損金合計	116,720	127,855	137,153	146,342	155,517
剰余金合計	48,301	47,583	43,182	41,403	37,471
資本合計	243,893	255,470	268,976	283,446	303,977

平成12年度末で見ると、当年度未処理欠損金が1,555億円計上されている。ところが一方では、資本剰余金が1,180億円計上されており、これを差し引くと欠損金は374億円ということになる。多額な未処理損失金を抱えている状況からは地下鉄事業の経営状況が著しく悪いと判断されることになるが、一方では多額な資本剰余金も計上されていることになる。

地方公営企業における剰余金の分類

地方公営企業において、剰余金は正味財産額のうち資本金の額を超える部分となる。剰余金は、資本取引など本来の営業活動以外によって生じた資金である資本剰余金と、営業活動によって獲得した資金である利益剰余金に分類されることになる。

多額な未処理損失金が計上される一方で多額な資本剰余金が計上されることになる原因として、補助金等を受け入れた時点で「資本剰余金」として計上しており、一方で当該補助金等によって取得した資産について正規の減価償却が実施されることにより、損益計算上では経常的に損失が生じ、累積欠損金の実態以上に増大してしまうことが考えられる。また、本来、損益計算書に収益として計上することにより「利益剰余金」を構成すべきものが「資本剰余金」として計上されていることも考えられる。以下この点について検証していくこととする。

福岡市高速鉄道事業会計における国庫補助金及び一般会計補助金の年度別内訳は以下のとおりである。

交通局作成「国庫補助金及び一般会計補助金の年度別明細」を要約して作成（単位：百万円）

年度	国庫補助金	一般会計補助金
昭和 49		
50	96	96
51	306	306
52	829	829
53	2,033	2,033
54	3,534	3,534
55	5,670	5,670
56	-	-
57	-	-
58	-	-
59	-	-
60	-	-
61	-	52
62	-	120
63	-	185

年度	国庫補助金	一般会計補助金
平成 元	-	241
2	-	291
3	5,392	4,811
4	4,135	3,880
5	2,081	2,978
6	1,450	2,393
7	1,453	2,450
8	2,160	3,592
9	3,105	7,793
10	3,526	9,322
11	2,671	7,158
12	3,572	9,517
合計	42,012	67,250

交通局において、上記の表に示すような会計処理がなされてきた経緯については以下のような説明を受けている。

まず、昭和 50 年から昭和 55 年までの会計処理については、福岡市の地下鉄事業は昭和 56 年 7 月が第 1 次開業であり、開業年度以前に受け取った国庫補助金及び一般会計補助金は、すべて建設工事に使用され資産形成に充当されたものであると考えられることから、資本的収入として計上していたものである。また、昭和 56 年度から平成 2 年度までの会計処理については、国庫補助金及び一般会計補助金の内容は運営費補助の性格を有することから、収益的収入として計上し、平成 3 年度からの会計処理については、平成 3 年度から補助金が資本費の補助に限定されることになったため、資本剰余金として計上することとしたものである。

上記の処理を裏付けるものとして雑誌「地方財政」に以下のような記載がある。

「平成 3 年度予算において、地下鉄建設事業は公共事業（財政法第 4 条第 3 項の特別公債の発行対象経費）として位置付けられ、従来、補助対象経費とされていた車両費及び建設仮勘定利息を対象から控除し、真に資産形成に資するものに対象を限定することとされた。したがって、従来は運営費補助として収益的収入に計上されていた国及び一般会計補助金について資本費補助として資本的収入に計上することになった。」（雑誌「地方財政」 1996 年 12 月 自治省公営企業第 1 課課長補佐 阿部守一氏著 公営企業篇「地下鉄事業における財政措置について」105 ページより転載）

福岡市交通局においても、上記に記載されているような趣旨に従い、平成 2 年度まで収益的収入に計上していた国及び一般会計補助金を、資本費補助として資本的収入に計上することとしたものである。

なお、一般会計補助金のうち特例債元金補助金については、昭和 61 年度から平成 2 年度においても資本剰余金として計上されている（昭和 61 年度から平成 2 年度の金額合計 872 百万円）。昭和 56 年度から平成 2 年度までは、運営費補助の性格を有するとして収益的収入として処理した他の補助金と異なり、特例債元金補助金については従来より資本剰余金として処理されている。

(2) 実施した監査手続

資本剰余金として計上されている国庫補助金、一般会計補助金の年度別内訳明細を入手し、補助金の内容、会計処理方針等についてヒアリングを中心に調査を行い、計上の妥当性について検証を行った。

(3) 監査の結果

地下鉄事業特例債元金補助金の会計処理について

地下鉄事業特例債元金補助金(平成13年3月末時点の残高24,178百万円)は、地下鉄建設のための企業債から発生する支払利子相当額を対象に発行される特例債の元金返済に充当することを目的とした補助金であり、もともと資本取引に該当するものとは言い難い。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。

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。

仮に上記の修正処理が行われた場合には、平成12年度末の貸借対照表の資本の部への影響額は資本剰余金が24,178百万円減少し、当年度未処理欠損金が同額減少することになる。ただし剰余金の合計額には影響はない。

7. その他の資産の管理状況について

(1) 現金

概要

各地下鉄駅（19 駅）には、両替用現金（以下、「両替用現金」という。）が管理され、売店終了後の乗客からの両替ニーズに対応している。また、天神等管区駅（4 箇所）には、管区駅長管理の交際費（以下、「駅長交際費」という。）が出納管理されている。

前者の両替用現金については、常に一定額（例えば 20,000 円）が保管され、売店終了後の乗客の両替ニーズに応えることが目的であるため、合計金額は常に一定額であるが、金種（1 万円札か千円札かの違い）は両替の内容によって違っている。

後者の駅長交際費については、閉庁日及び緊急時のために、各管区駅に現金で管理されているものであり、年に数回、地域の協議会々費やお客様に対するお見舞いに支出されている。

実施した監査手続

上記の現金の管理状況について、管区駅長に対する質問や必要資料の閲覧、現金実査を行った。現金実査等を行うにあたって、乗客数が多い天神管区駅を実査等の対象に選定した。なお、両替用現金及び駅長交際費の一覧は、3.(4)に掲載している。

(実査対象管区駅)

天神管区駅

イ) 赤坂駅（両替用現金 20,000 円：売店終了後業務終了までの両替用）

ロ) 天神駅（駅長交際費用現金 15,000 円）

結 果

イ) 現金実査について

実査の結果、現金の実在性については特に問題はなかった。

ロ) 駅長交際費について

平成 12 年度の現金の出納について、特に問題は認められなかった。

なお、駅長交際費の管理方式については次のような問題点を指摘することができる。

a) 駅長交際費は、1 年に数回程度しか支出しないのが現状であること。

b) 駅長の事務負担、盗難の危険性に対する責任、流用等の危険性について、潜在的な問題があること。なぜなら、駅長交際費の出納事務は、駅長自らが行うことになっており、駅長以外の事務助役等が出納事務を行うことは一切認められていないからである。すなわち、内部牽制の面で問題が多いと考えられる。

ハ) 改善策

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。

二) 参考

a) 両替用現金の保管状況一覧表

(単位：千円)

姪浜	室見	藤崎	西新	唐人町
70	20	20	20	20
大濠公園	赤坂	天神 A	天神 B	天神 C
20	20	20	20	60
中洲川端 A	中洲川端 B	祇園	博多 A	博多 B
20	20	20	50	20
博多 C	東比恵	福岡空港	呉服町	千代県庁口
20	20	20	20	20
馬出九大病院前	箱崎宮前	箱崎九大前	貝塚	合 計
20	20	20	70	650

b) 駅長交際費の保管状況等一覧表

(単位：千円)

姪浜管区駅駅長	天神管区駅駅長	博多管区駅駅長
15	15	15
貝塚管区駅駅長	乗務務所乗務係長	合 計
15	15	75

(2) 貯蔵品

概要

交通局の平成12年度末貯蔵品残高は、40百万円であり、その多くは緊急修繕等のために常時保管している修繕用予備部品等である。

実施した手続

イ) 貯蔵品勘定残高については、姪浜車両基地に保管されている物品の一部を実査し、現場の保管記録・決算書残高と照合した

ロ) 貯蔵品の使用実績・回転期間等を調査・分析し、滞留状況等を検討した。

監査の結果

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、現場の物品及び保管台帳と整合していた。

平成12年度末貸借対照表に計上されている貯蔵品残高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、保管品としての範囲の見直しを検討すべきである。

(3) 未収入金

「株A社」に対する土地建物使用許可に伴う12年度分(15,862,151円)の未収について

概要

株A社が、博多駅ほか5駅のコンコースに「映像型情報装置サブネットビジョン(以下、「サブネットビジョン」という。)」を設置する申請に対して、交通局は、平成11年度及び平成12年度に行政財産土地使用許可を行っている。なお、同社は福岡市経済振興局の所管する事業の対象となっており、ベンチャービジネス育成の対象会社となっている。

平成11年度	6,212,671円	前納(原則どおり)
--------	------------	-----------

(許可期間平成11年11月10日~平成12年3月31日)

平成12年度	15,862,151円	後納(例外的な許可方法)
--------	-------------	--------------

平成13年度 平成12年度未収金問題の解決のメドがつかないため、許可行為が未だ行われていない状態が平成13年12月初旬まで続いていたが、12月3日に「行政財産土地建物使用許可書」を株A社に手渡している。当該許可書の発効日は、平成13年4月1日に遡っている。すなわち、平成13年4月1日から12月2日まで事実上、使用許可が不存在のまま行政財産を使用している状態が続いていた。

実施した監査手続

「未収金一覧表」の入手及び担当者(運輸部営業課)への質問や監査時点での入金状況の照合等を行った。また、平成 11 年度からの状況について、行政財産の使用許可関連資料を入手し合规性等について検討した。

監査の結果

イ) 許可条件変更理由の合规性について

行政財産の目的外使用の許可に関して、平成 11 年度において採用した原則的な「前納方式(許可期間開始前に該当する使用料を全額前払いする方式)」を敢えて変更し、平成 12 年度の使用許可では「後納方式(許可期間終了日に該当する使用料を全額支払う方式)」を採用したことの理由として、「ベンチャービジネスの健全な財政運営を図らせる意味から(福交通第 14 号 決裁平成 12 年 3 月 27 日)」と記載されていた。

この意味するところを再度ヒアリングによって確認したところ、A 社のサブネットビジョンによる収益が計画どおりでなかったため、やむをえず後納方式に変更したとのことであった。

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。

ロ) 債権管理面での不備について

上記のイ)のように、「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があったと判断する。

(株)A 社に対する未収金を企業会計ベースで判断するとした場合には、貸倒懸念債権に該当するものと判断され、貸倒引当金を計上する必要性が生じるが、地方公営企業の場合には、地方公営企業法の財務規定に貸倒引当金の設定について規定されていないことから、現実には、このような未収金であっても貸倒引当金の設定がなされず、期末資産の評価に問題が生じていると考えられる。

八) 使用料積算の合規性について

平成 12 年度の使用料の積算内訳としては、次のとおり土地建物使用料及び広告料相当額の使用料の 2 つに分けられている。

土地建物使用料 770,275 円 (消費税込み: 税抜き金額 733,596 円)

広告料相当額使用料 15,091,876 円 (消費税込み: 税抜き金額 14,373,216 円)

なお、平成 13 年度の使用料許可にあたって使用料の見直しを行い、年間の使用料を 3,772,969 円としている。平成 12 年度の使用料の積算との比較を行うと次のとおりである。

土地建物使用料 0 円

広告料相当額使用料 3,772,969 円 (消費税込み: 税抜き金額 3,593,304 円)

このように、平成 13 年度の使用料の算定は、行政財産の目的外使用に対する許可であるにもかかわらず、土地建物使用料をゼロとし、の広告料相当額使用料を平成 12 年度の 4 分の 1 の金額としている。

(交通局の見解)

をゼロとした理由について、土地建物使用料と 広告料相当額使用料とを「同時に適用することについては、適当でないと判断、物件の本来の目的は広告であるので広告料金相当額を使用料とする」(「サブネットビジョン 使用料 積算表(案)」より)としている。

また、の減額については、「看板料金に放映される広告社数を乗じて算出する。ただし、広告画面は常時表示されていないので広告効果率として 4 分の 1 を乗じて得た額とする」(「サブネットビジョン 使用料 積算表(案)」より)としている。

及び について、「規程」第 30 条第 2 項に基づき算定方法を根本的に変更した旨の回答を担当者から受けた。ここで、「規程」第 30 条第 2 項の規定では、「管理者は、前項各号によることが不適当と認めるときは、基準額を別に定めることができる。」としている。しかし、そのような管理者の決定は、平成 13 年度の許可に当たり決定文書(文書番号 1-1)において記載されていない。また、実際的には、これらの決定は、A 社と協議し、サブネットビジョンの稼動状況、A 社の負担能力によって算定したとのことであるが、公共の場に設置された設備の使用料が、4 分の 1 以下に減額されることについては、一貫性を欠いているとはいえないか。

(結論)

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で同じ目的・形態で使用されることに対して、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。

意見

イ) 延滞金の認識

平成12年度の「許可条件」には、「納付期限までに使用料を納付しないときは、納付期限の翌日から納付の日までの期間に応じ、当該金額が100円以上であるときは当該金額に年14.6パーセントの割合を乗じて得た金額に相当する延滞金を徴収する」とされている。

現在、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られる。

ロ) 平成13年度の使用許可について

の概要で述べたとおり、「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。すなわち、形式的には、平成12年度使用許可における「許可条件」の中に「11 許可の更新」の条項があり、「使用者は、許可期間の更新を受けようとするときは、許可期間満了の日30日前までに継続許可の申請をして管理者の許可を受けなければならない。」という条項に反しているからであり、また実質的には、「使用期間中の事故」や「防犯、防災体制の確立」の面からも許可のない状態が事実上継続していたことは、その期間の不作為の責任を問われる可能性が高かったと思われる。なお、交通局は平成13年度の継続許可を前提として、未納金の支払いなどについて株A社と協議を行っていた。

8. 企業債について

(1) 概要

企業債及び一時借入金の残高

交通局における過年度の企業債及び一時借入金の残高の推移は以下のとおりである。

決算書より

(単位：百万円，四捨五入)

	科目	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
固定負債	企業債	34,884	39,148	41,776	42,999	44,645
流動負債	一時借入金	19,862	16,624	13,631	13,700	16,302
借入資本金	企業債	237,335	240,866	243,005	251,107	262,233

運輸収益に対する元利償還金等の比率

また、運輸収益に対する企業債元利償還金等の比率を他の指定都市と比較してみると以下のとおりである。

議会事務局作成 参考資料 指定都市の概況より

(単位：%)

指定都市名	福岡市	神戸市	大阪市	京都市	名古屋市	横浜市	仙台市	札幌市
事業開始年月日	昭56.7.	昭52.3.	昭8.5.	昭56.5.	昭32.11.	昭47.12.	昭62.7.	昭46.12.
運輸収益に対する								
企業債償還金の比率	88.9	55.8	30.0	75.6	51.4	77.7	56.2	75.1
企業債元利償還金の比率	158.3	98.1	54.3	160.9	104.1	158.5	122.5	140.2
支払利息の比率	69.7	42.3	24.3	85.7	52.7	81	66.3	65.2

一般に地下鉄事業は、施設の整備に巨額の資金を必要とし、その財源の多くを企業債に依存している状況にある。従って資本費の負担が重く、地下鉄の経営を大きく圧迫する要因にもなっている。福岡市の地下鉄事業においても例外ではなく、とくに福岡市の場合は他の都市に比べ地下鉄事業の建設が遅く始まったこともあり、企業債の償還金と支払利息の負担割合は他の都市に比べて高いものとなっている。今後は企業債の償還金と支払利息の負担をいかに軽減していくかが経営上の課題のひとつになるということが出来る。

企業債の借入先別・利率別残高

企業債の借入先別・利率別残高の内訳は以下のようになっている。

交通局作成「企業債利率別残高」より要約して作成

(単位：百万円，四捨五入)

利率	資金運用部	簡易保険局	公営企業金融公庫	市場公募	銀行縁故	共済組合	合計	構成比
1%台	490	287	37,713	7,299	0	400	46,189	15.1%
2%台	23,220	8,781	36,822	4,795	0	0	73,618	24.0%
3%台	1,092	2,220	13,512	0	5,260	0	22,084	7.2%
4%台	5,280	5,418	10,417	4,178	33	0	25,326	8.3%
5%台	4,869	6,479	5,150	5,661	146	0	22,305	7.3%
6%台	11,806	8,269	12,419	2,560	143	0	35,197	11.5%
7%台	33,386	16,533	20,550	0	0	0	70,469	23.0%
8%台	8,633	3,057	0	0	0	0	11,690	3.8%
合計	88,776	51,044	136,583	24,493	5,581	400	306,878	100.0%
構成比	28.9%	16.6%	44.5%	8.0%	1.8%	0.1%	100.0%	

平均利率	5.54%	5.56%	3.68%	3.63%	3.44%	1.70%	4.52%
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

借入先の内訳

借入先のうち、資金運用部は、財務大臣が管理運用する資金運用部の資金であり原資は郵便貯金、厚生年金保険等の積立金である。簡易保険局は総務大臣が管理運用する簡易保険局の資金であり、原資は簡易生命保険、郵便年金の保険料からの積立金である。公営企業金融公庫は、独自の資金調達が難しい公営企業に対して融資を行う公営企業金融公庫からの借入である。市場公募は、起債市場において不特定多数の人々に対して募集するものである。縁故は、民間の金融機関からの資金借入であり、共済組合は、地方公務員等共済組合からの借入である。

借入利率について

政府資金及び公営企業金融公庫からの借入は、償還期間が28年ないし30年と長く、借入時の利率が固定化されているため、現在の金利水準からみて6%～8%といった高い利率の企業債が残っている。市場公募及び銀行縁故については償還期間が10年となっており、市場公募のうち6%台、5%台の借入については平成14年度までには償還される予定である。また、銀行縁故には6%台、5%台の残高があるが、いずれも平成13年度において償還される予定である。

企業債の借入先、借入条件等

企業債の借入先、借入条件は以下のとおりである。

借入先	区分	据置・償還期間	償還方法
資金運用部	-	5年据置・25年償還	元利均等により半年毎に償還
簡易保険局	-	5年据置・25年償還	元利均等により半年毎に償還
公営企業 金融公庫	一般	5年据置・23年償還	元利均等により半年毎に償還
	借換債	元債の償還期間まで	元利均等により半年毎に償還
	特例債	3年据置・7年償還	元金均等により半年毎に償還
	緩和債	5年据置・23年償還	元利均等により半年毎に償還
市場公募	-	10年	償還終期に一括償還
縁故	-	10年	償還終期に一括償還
共済組合	-	2年据置・8年償還	元金均等により半年毎に償還

固定負債に計上される企業債の内容

固定負債に計上されている企業債は建設改良及び投資以外の目的のために発行される企業債であり、その内容は以下のようなものである。

イ) 地下鉄事業特例債

地下鉄事業特例債は、都市高速事業債のうち地下鉄建設のための企業債から発生する支払利子相当額を対象に発行が認められたものであり、特例債の元金については地方公共団体の一般会計から繰入を行い、支払利子の一定部分については国から助成を行うことにより、巨額な資本費負担の緩和を図ることを目的とした制度である。平成13年3月末の地下鉄事業特例債の残高は新特例債461百万円、新々特例債42,184百万円となっている。

ロ) 資本費負担緩和債

多額の資本費負担を緩和する措置が必要な地下鉄事業の建設改良のための企業債に係る支払利息相当額を対象とするものである。平成13年3月末の資本費負担緩和債の残高は2,000百万円となっている(元金及び支払利子について福岡市の一般会計からの繰入が認められるかどうかは平成13年12月時点では未定)

借入利率の高い企業債の繰上償還ないし借換について

借入利率の高い企業債については、繰上償還ないし借換を行うことにより、金利負担の軽減を図ることが必要となる。現在までのところで、借入利率の高い企業債の繰上償還ないし借換の実施状況は以下のとおりである。

イ) 借入金の繰上償還

政府資金である資金運用部資金及び簡易保険局資金については、特約条項において先方の承認を得て繰上償還を行うことができるとされているが、政府資金の調達に国債等の長期性資金であることから、任意の繰上償還について承認を受けることは平成 12 年度までの借入分については難しい状況にある。(平成 13 年度以降は財政投融資制度の変更がなされている。詳細は後述)また、市場公募による起債についても繰上償還はできないことになっている。なお、市場公募による起債のうち現在の借入利率が 5 ~ 6 %のものについては、平成 14 年度までには償還される予定である。

ロ) 借入金の借換

公営企業金融公庫からの借入金については、地下鉄事業高資本費対策借換債の制度を利用しており、平成 12 年度は 7.3 %以上の利率の企業債 4,346 百万円について借換要望を行い、2,536 百万円が許可されている。(借換債の利率は 1.95 %)また、平成 13 年度は 7.0 %以上の利率の企業債 6,345 百万円について借換要望を行い、3,733 百万円が許可されている。(借換債の利率は 2.05 %)

平成 13 年度からの財政投融資制度の改革について

平成 13 年 4 月 1 日より財政投融資制度の改革が行われることになり、借入金利については、従来、借入期間にかかわらず一律に設定されていたものが、借入期間、償還形態に応じた金利が適用されるようになり、また、固定金利借入に加えて、10 年毎の利率見直し借入も選択可能となっている。さらに、任意の繰上償還についても従来は原則として認められていなかったが、一定額の補償金を支払うことによって、任意の繰上償還を行うことも可能となっている。公営企業金融公庫からの融資についても制度改正がなされ、基本的には財政投融資制度と同様の取扱いがなされることになっている。

(2) 実施した監査手続

企業債については企業債明細書と公債台帳との突合を行った。

平成 13 年度の企業債の借入は監査実施時点においては実行されていなかったため、平成 12 年度の企業債の借入について任意に抽出し、借入申込書、貸付決定通知書、借用証書等との突合を行った。

一時借入金については、平成 13 年 3 月末残高について資金計画表と突合するとともに、重要な取引については収入伝票、支払伝票、予算書等を確認した。

借入金利の決定方法、一般会計からの借入金手続について概要を聴取した。

(3) 監査の結果

(2) の実施した手続のうち、次に述べる項目以外については特に問題はなかった。

今後の金利方式の選択決裁と根拠資料の整備について

イ) 金利方式決定の決裁者

前述したとおり、平成 13 年 4 月 1 日より財政投融资制度の改革が行われることになり、平成 13 年度の借入については、平成 12 年 10 月末までに「固定金利方式」か「利率見直し方式」の選択を行わなければならない、交通局においてはすべて「固定金利方式」を選択している。今後、金利方式を変更する場合には前年度の一定日（政府資金については原則 8 月 31 日）までに変更申込書の提出を行わなければならない、提出がない場合には現在の固定金利が継続されることになる。

従って、今後は、経済情勢、金利の動向等を予想して「固定金利方式」か「利率見直し方式」を選択していくことになり、また、繰上償還の実行も選択可能なものとなるため、どのような選択を行うか管理者の最終的な経営判断が従来にも増して重要なものとなってくる。

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。

ロ) 根拠資料の整備

交通局の説明のとおり、現在の市場金利のもとでは「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。

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。

一般会計からの無利息借入について

平成 13 年度の年度途中における一時借入金の中には、一般会計より借り入れた 8,500 百万円の無利息の借入金が含まれている。

もともとの借入金は、従来、建設費補助金及び出資金が分割交付となっていたことから、これらの各年度の未交付相当額を平均化した 6,500 百万円を平成 5 年度から平成 12 年度までの 8 年間に渡って無利息で借り入れていたものである。借入日は 4 月 1 日、返済日は 3 月 31 日となっており、平成 5 年度から平成 12 年度まで借入と返済を繰り返していたものである。

ところが、その後、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。

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。

9. 運輸収益その他収益の会計処理について

(1) JR九州及び西鉄との運賃清算

概要

地下鉄とJR九州（九州旅客鉄道株式会社）及び西鉄（西日本鉄道株式会社）との連絡運輸に係る運賃の「清算」は、毎月、各々前々月分及び前月分を対象に行われている。これらは、「列車の相互運賃に関する基本協定」（昭和51年3月31日）及び「連絡運輸契約書」（昭和61年11月4日）等に基づいて、清算されている。

運輸連絡制度の概要は、下表のとおりである。

区分	連絡運輸対象地区	対象券種	実施日
JR九州	〔筑肥線 西唐津～下山門〕 ↔ 〔地下鉄全線 (全駅)〕	普通 定期 団体	S58.3.22
	〔地下鉄全線 (全駅)〕 ↔ 〔鹿児島本線門司港～ 大牟田、篠栗線・香椎 線全駅、筑豊本線全駅〕	定期	H13.4.1
	〔筑肥線 西唐津～姪浜〕 ↔ 〔地下鉄 博多～姪浜〕 ↔ 〔JR九州全線 (全駅) 本州主要8駅〕	普通 定期 団体	S58.3.22
西鉄	〔地下鉄全線 (全駅)〕 ↔ 〔宮地岳線 (全駅)〕	普通 定期	S61.11.12

(注) 「西唐津駅」は、JR九州唐津線の駅。

手続

イ) JRとの連絡清算

連絡定期券・連絡団体券及び「ワイワイカード」の発売・相互（交通局及びJR）の運賃取扱額の相互通告・相殺・支払いまたは請求行為が、「列車の相互運賃に関する基本協定」等に基づいて、月次で正確に事務処理されているかどうかについて、決裁文書（「JRとの連絡運輸にかかる運賃等の清算等について」）、「JRとの連絡運輸に係る取扱額内訳書」、「連絡運輸収支相殺額通知書」及び「連絡運輸支払・収入額通告書」、「連絡車両鑑紙」、「接続駅経由旅客車月報」、収入伝票及び振替伝票等の月次資料（平成13年3月処理分）を入手し、照合等の検証を行った。

ロ) 西鉄との連絡清算

連絡定期券・連絡普通券及び「よかネットカード」の発売・相互（交通局及び西鉄）の運賃取扱額の相互通告・相殺・支払いまたは請求行為が、「連絡運輸契約書」等に基づいて、月次で正確に事務処理されているかどうかについて、決裁文書（「西鉄との連絡運輸にかかる運賃等の清算について」）、「西鉄に係る連絡運輸支払額通告書内訳」、「連絡運輸支払額通告書」及び「誤購入券更正額」等の月次資料（平成13年3月処理分）を入手し、照合等の検証を行った。

ハ) 結果

JR及び西鉄との連絡清算に関する上記の手続の結果、検証の対象とした平成13年3月処理分については、各々「列車の相互運賃に関する基本協定」等及び「連絡運輸契約書」等に基づき正確に清算行為が行われていた。

(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 概要

福祉割引証（軽度の知的障害者等に対する割引証）の利用分について、福岡市保健福祉局と福岡市交通局との協定書（昭和56年4月15日付）及び毎年締結される覚書に基づき、券面額の5割を保健保険福祉局が負担することとなっているため、保健福祉局への請求金額を一定のルールに基づき算定し、保険福祉局から負担金収入として算定された金額を受領している。

その算定に際しての一定のルールとは、直接、上記の障害者の実数が把握できないため（なぜなら、5割引乗車証の対象である「こども」利用数との区別がつかないため）、重度の障害者の乗車証交付枚数及び利用実績数を用いて按分計算を行っている。

なお、敬老割引証についても、敬老乗車証の交付枚数及びその利用実績数を用いて按分計算を行っている。

(特別乗車証等負担金推移)

(単位：千円、四捨五入)

区分	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	5年間増加率
福祉乗車証 (実数分)	千円 38,517	千円 43,766	千円 46,090	千円 47,422	千円 75,222	% 195.3
福祉割引証 (推計分)	871	2,325	2,754	3,435	8,082	927.9 (347.6)
福祉計	39,387	46,092	48,844	50,857	83,303	211.5
敬老乗車証 (実数分)	457,696	521,096	559,619	584,199	536,857	117.3
敬老割引証 (推計分)	30,930	35,534	39,455	41,482	39,655	128.2
敬老分合計	488,626	556,630	599,074	625,682	576,512	118.0
合計	528,013	602,722	647,918	676,539	659,816	125.0

運輸部営業課の資料に基づき、若干の加工を行っている。()内の数値は平成12年度における、対平成9年度増加率を表す。

実施した監査手続

平成12年度の特別乗車証等負担金の決算書、確認書、覚書、支払明細書及び積算表等を入手し、計算突合、表間突合及び質問等を行った。

監査の結果

保健福祉局との合意に基づいて定められた計算方法に基づいて、正確に負担金が算出されているものと認められた。

意見

福祉割引証(軽度の知的精神障害者等に対する割引証)の利用に基づく負担金収入の算出方法は税込等を中心とする市長部局(保健福祉局)の一般財源から補填されるため、税込等の有効利用の側面から、原則として障害者等の利用数を把握することが必要である。しかし、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。

例えば、直接、障害者の利用実績を把握することができなくても、半額割引利用者数から小児料金の利用者数を差し引くことにより、間接的に福祉割引件数を算定することが可能であると考えられる。しかしながら、その場合、小児料金の利用者数は、利用した券の数で直接把握することが原則であるが、障害者が「割引」ボタンを押さずに「小児」を押す場合も実態としてあるため、小児料金の利用者数を直接把握し半額割引利用者の全件数から控除する方法は不正確な算定結果を招く恐れがあるという指摘を受けた。なお、このような見解は、負担者である保健福祉局や財政局も認めているとしている。

このような場合に、次のような、代替的な算定方法を考慮することも可能であると考える。

イ) 小児利用件数のサンプル調査の実施による障害者利用件数の把握方法

小児料金の利用者のうち小児だけが利用している件数をサンプル実態調査により推定する方法が考えられる。統計的に有意に推計結果が得られるような手法により、サンプル調査を行い、算定の基礎とするものである。

ロ) 割引利用者数直接把握方法

「普通券」及び「えふカード」の利用件数等に基づき、少なくとも保健福祉局が負担すべき額を発売数量表により仮に算定した。下記のような方法により試算した場合、福岡市保険福祉局が負担すべき金額は、50,751千円となる。その内訳として、普通券利用に基づく保健福祉局負担分が47,071千円であり、「えふカード」利用に基づく保健福祉局負担分が3,680千円である。ここでは便宜的に、「えふカード」は購入時点の業務収益となるため、年度内に購入された件数を障害者等の利用件数であるとみなしている。毎年、障害者等の「えふカード」購入は実績としてあり、仮にその購入実績が毎年安定したものであれば、上記のような仮定もそれほど実態から遊離していないものと考えられる。

【発売数量表】

平成 12 年度					
普通券	1 区	2 区	3 区	4 区	計
大人	11,415,524	16,782,707	4,010,849	268,713	
小児	272,816	418,138	148,024	13,192	
割引	124,544	187,337	80,908	5,058	
正規料金	200	250	290	320	
割引料金	100	130	150	160	
割引額	100	120	140	160	
保健福祉局負担額	12,454,400	22,480,440	11,327,120	809,280	47,071,240 円
えふカード	2000 円券	3000 円券	10000 円券		
大人	125,448	0	67,040		
小児	5,164	2,252	2,171		
割引	835	347	465		
正規料金	2,000	3,000	10,000		
割引料金	1,000	1,500	5,000		
割引額	1,000	1,500	5,000		
保健福祉局負担額	835,000	520,500	2,325,000		3,680,500 円
総合計					50,751,740 円

上記の割引制度に伴う減収部分は、市からの資金の流れの性格に基づき大きく次の2つに分類することができる。

a) 基準に基づいて市の一般会計から補助を受けることができるもの（いわゆる「基準内繰入金」）であり、交通局の経理においては当該補助金は「営業収益」として整理されているもの。

b) 基準には基づいていないが、交通局独自で福祉施策の一翼を担う目的で運賃を割引する際に（「福岡市高速鉄道乗車料金等条例」第15条第1項）、交通事業の経営の安定確保のために市が予算の議決により交通局へ一般の補助金を支出するもの（いわゆる「基準外繰入金」）で交通局の経理においては、「営業外収益」として整理されているもの。

このうち、a) に該当するものが、「概要」で掲載した「特別乗車証等負担金推移」の金額である。一方、b) に該当するものとして、上記の「特別乗車証等負担金」以外に、133,326千円（平成12年度ベース：交通局5割負担分）を市から受入れており、総額（a + b）で、793,142千円である。

平成12年度決算ベースで見ると、保健福祉局からの負担金収入659,816千円のうち、実数分は612,079千円であり、47,737千円が敬老割引証利用及び福祉割引証利用の推計分となっている。一方市からの補助金収入133,326千円のうち、実数分は58,704千円であり、残り74,622千円が推計分となる。

したがって、市と交通局双方の運賃割引に係る福祉事業の合計額（a + b）793,142千円のうち、122,359千円（事業費の15.4%）が推計分であり、この金額と上記の発売数量表からの積算額（市と保健福祉局双方が少なくとも負担すべきもの）である50,751千円との差額は、71,607千円に及ぶ。本来、金額的に対応していなければならないものであるが、このように双方の集計金額が大きく乖離している。

これに対する交通局の分析は、駅務員の経験的な印象として、福祉割引の対象者が本来の「割引」ボタンを押さずに「こども」ボタンを押してしまう事例が多く、販売数量表上は「こども」で集計されているためではないかということであった。

八) 現行の方法

現行の方法によると、敬老割引証及び福祉割引証などの使用による割引運賃の利用実績額を直接把握することができないため、重度身体障害者等の利用実績に基づく按分比率によって、1区から4区までの推計値を算定している。このような算定方法が合理的である前提としては、敬老割引証及び福祉割引証などを保有する利用者（以下、「軽度利用者」という。）の行動様式が重度身体障害者等（以下、「重度利用者」という。）の行動様式とほぼ同じであろうという判断が正しいことを前提としている。

確かに事実として両者の行動様式を確定的にどのくらいの割合で相違していると言うことはできないが、次の3つのパターンに分けて地下鉄の利用頻度を考えることができる。

ア) 重度利用者の利用頻度 > 軽度利用者の利用頻度

イ) 重度利用者の利用頻度 = 軽度利用者の利用頻度

ウ) 重度利用者の利用頻度 < 軽度利用者の利用頻度

推測の域を出ないが、アのようなパターンは現実的ではないと思われる。また、イのパターンは、現在の方法の前提となっているものである。このようなパターンがもっとも合理的な前提であることの証明はどこにもない。むしろ軽度の利用者のほうが、重度の利用者よりも活動的であるという仮定を設定するほうが現実的であると考えられる。したがって、現実的な仮定としてはウが妥当であり、現行のイは市に対して請求できる最低限のラインであると考えられる。

したがって、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られる。

10. 営業費用について

(1) 人件費以外の営業費用について

概要

福岡市高速鉄道事業に係る営業費用の推移等の概要は、「第2.2業績等の期間の推移」に記載のとおりである。(p4~5参照)

実施した監査手続

イ) 営業費用については、総勘定元帳等をレビューし、科目別の主な内容を把握した。

ロ) 特に金額の大きいものについては、その支出の基礎となる証憑書類等を閲覧し、支出の妥当性・会計処理の妥当性について検討を行った。

ハ) 営業費用のうち、契約による外注費については、入札または随意契約の基礎書類を閲覧し、契約方法等を調査・検討した。

監査の結果

イ) 電力料について

電力料金平成12年度実績額867百万円について、一部の月を選定し、電力会社からの請求書等と照合した。実施した範囲において特に指摘すべき事項はない。なお、提示された料金体系に限定すれば、最も安価な契約を行っているとは推定された。

ロ) 資本的支出との区分について

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。

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。

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との区分を予算段階からより適正に行うことが必要である。

八) 主要な外注費について

営業費用に含まれる保存工事のうち、主要な契約 23 件について、一件書類等を閲覧した。契約書等と支出金額について差異は生じていない。

調査した範囲において、その多くが特命随意契約により運営されている。

平成 4 年 12 月 8 日付総人第 1134 号「福岡市の委託事務の適正執行に関する要綱」及び昭和 55 年 10 月 30 日付財調第 238 号「警備及び清掃委託に係る契約事務等について」の内容に照らした限りでは、調査した範囲で特に指摘すべき事項はない。

多くの契約が、随意契約の理由として、上記規定の中に「機械設備等の製造者、納入設置者またはこれらが指定する唯一の本市周辺における保守点検業者への当該保守点検委託」については、長期に随意契約を行う場合のチェックを要しない旨の規定があり、一旦設備を納入した場合についての後々の保守契約は、随意契約によることも認めていることが考えられる。

しかし、本規定は、随意契約を強制するものではなく、例外的に特命による随意契約を認めることを意図するものと解されることから、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。

(2) 人件費について

給料・手当等について

イ) 概要

a) 各年度の人件費等の推移

福岡市高速鉄道事業会計決算書によれば、人件費は営業費用の線路保存費等の中科目毎に計上されている。そこで、線路保存費等に含まれている給料、手当等について抜き出し、表 10 - 1 の通り各年度の人件費等の推移表を作成した。

これによれば、平成 8 年度から人件費総額は 4,746 百万円から 4,701 百万円に逡減しているが、営業費用に対する割合は、24.5%から 25.3%に増加している。

b) 一人当たりの給料、手当等の推移

表 10 - 1 で作成した各年の人件費等の推移表には、退職給与金等一人別の年間平均給与には関係しない各費目を含んでいるため、表 10 - 2 のとおり、当該科目を除外し、「一人当たりの給料・手当等の推移」を作成した。

それによれば、平成 8 年度の 8,520 千円から平成 12 年度は 8,808 千円と 3.4%増加し、平均年 0.85%の増加率となっている。

ロ) 実施した監査手続

- a) 平成 12 年度決算書の給料・手当等残高について、予算整理簿と突合。
- b) 平成 13 年 3 月給料・手当等計上額について、給料支給の総括表（帳票名、支出項目内訳表）と突合。
- c) 平成 13 年 3 月運輸管理費の給与支給の総括表と給料支給明細表（帳票名、給料、諸手当、受領書）と突合。
- d) 運輸管理費、運転課の一部について、平成 13 年 3 月について「時間外勤務手当」「特殊勤務手当」の実績連絡票と給料支給明細表（帳票名、時間外勤務手当受領書）と突合。

ハ) 監査の結果

実施した手続において、特に問題は認められなかった。

退職給与金について

イ) 概要

- a) 各年度の退職給与金（営業費用、建設諸費含む）

（単位：千円，四捨五入）

年度 科目	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
退職給与金	228,293	226,797	145,467	169,033	210,456

退職給与金は、過去 5 年間の平均で 196,009 千円であり、営業費用の人件費に占める割合は、過去 5 年間の平均で 4.1%である。

ロ) 実施した監査手続

- a) 平成 12 年度退職給与金計上額は、次のとおりである。

営業費用	189,964 千円
建設費	<u>20,491 千円</u>
計	<u>210,456 千円</u>

このうち、平成 12 年度末退職者 181,464 千円について、予算整理簿および支払にかかる帳票（支払済通知書）と突合を行った。

- b) 上記について、さらに各人別の退職手当支給明細と突合を行った。
退職手当率については、福岡市職員退職手当支給条例より作成された別表（表 10 - 3）と突合を行った。

八) 監査の結果

実施した手続において、特に問題は認められなかった。

退職給与引当金について

福岡市高速鉄道事業にかかる退職給与金については、上記のとおり、「福岡市職員退職手当支給条例」を準用して計算され、毎年上記のような退職給与金の支給が行われている。

地方公営企業法第20条(経理の方法)では、「その経営成績を明らかにするため、すべての経費及び収益をその発生の事実に基づいて計上し、かつ、その発生した年度に正しく割り当てなければならない。」として「発生主義の原則」により、会計処理を行うこととされている。

このような原則からすると、退職給与金は現行処理のように、支出された時に計上するのではなく、労働債務の発生の都度、各年度毎に計上する必要がある。

平成13年9月末時点で、自己都合による退職金要支給額は、総額5,171百万円、平成14年9月末では、人員に変動がないとして、5,504百万円と1年間で6.4%の増加となっている。

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いわれているが、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。

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)

現在、福岡市高速鉄道事業と福岡市の間においては、人事異動によりある程度周期的な人員の異動が行われている。

このような福岡市の一般職員の退職金は、最終的に退職時に所属した部署で一括支給される。例えば、ある職員が、市の一般職として25年勤務し、当事業体で2年勤務し退職金の支給を受けた場合、その退職金は全て当事業体で負担することとなる。

逆のケースも当然あり得る。

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。

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。

(表10 - 1) 人件費等の推移

(単位：千円未満四捨五入)

	平成8年度		平成9年度		平成10年度		平成11年度		平成12年度	
	金額	営業費用に対する割合	金額	営業費用に対する割合	金額	営業費用に対する割合	金額	営業費用に対する割合	金額	営業費用に対する割合
線路保存費										
給料	118,015	0.61%	124,589	0.65%	122,484	0.66%	124,259	0.67%	123,628	0.67%
手当等	106,791	0.55%	112,267	0.59%	107,983	0.58%	107,728	0.58%	100,618	0.54%
退職給与金			17,344	0.09%					84,685	0.46%
法定福利費	33,488	0.17%	35,113	0.18%	34,831	0.19%	36,483	0.20%	37,009	0.20%
厚生福利費	1,347	0.01%	1,293	0.01%	1,279	0.01%	1,290	0.01%	1,278	0.01%
賃金	3,909	0.02%	3,702	0.02%	2,831	0.02%	2,616	0.01%	2,542	0.01%
計	263,550	1.36%	294,308	1.54%	269,408	1.46%	272,376	1.46%	349,760	1.88%
電路保存費										
報酬									2,271	0.01%
給料	162,779	0.84%	163,039	0.85%	166,045	0.90%	163,763	0.88%	154,176	0.83%
手当等	153,585	0.79%	154,861	0.81%	159,978	0.87%	148,822	0.80%	138,969	0.75%
退職給与金							75,005	0.40%	21,182	0.11%
法定福利費	47,282	0.24%	46,971	0.25%	47,822	0.26%	49,069	0.26%	47,636	0.26%
厚生福利費	1,914	0.01%	1,727	0.01%	1,720	0.01%	1,767	0.01%	1,727	0.01%
賃金	1,161	0.01%	1,176	0.01%	1,191	0.01%	1,189	0.01%	1,192	0.01%
計	366,721	1.89%	367,774	1.92%	376,756	2.04%	439,615	2.36%	367,153	1.98%
車両保存費										
報酬	2,119	0.01%	2,227	0.01%	2,247	0.01%	2,265	0.01%	2,271	0.01%
給料	144,117	0.74%	147,581	0.77%	149,172	0.81%	140,192	0.75%	136,453	0.73%
手当等	126,373	0.65%	128,662	0.67%	132,349	0.72%	117,910	0.63%	112,488	0.61%
退職給与金	42,708	0.22%	17,904	0.09%					19,428	0.10%
法定福利費	41,345	0.21%	42,225	0.22%	42,844	0.23%	41,967	0.23%	41,477	0.22%
厚生福利費	1,614	0.01%	1,506	0.01%	1,544	0.01%	1,407	0.01%	1,380	0.01%
賃金	1,237	0.01%	1,077	0.01%	1,176	0.01%	1,165	0.01%	1,245	0.01%
計	359,513	1.85%	341,182	1.78%	329,332	1.78%	304,906	1.64%	314,742	1.70%
運転費										
報酬	16,350	0.08%	16,990	0.09%	17,130	0.09%	17,289	0.09%	20,651	0.11%
給料	455,951	2.35%	464,894	2.43%	476,031	2.57%	482,730	2.59%	475,687	2.56%
手当等	469,220	2.42%	493,281	2.57%	487,063	2.63%	487,817	2.62%	459,536	2.48%
退職給与金	45,059	0.23%			17,279	0.09%	37,521	0.20%	19,023	0.10%
法定福利費	136,801	0.71%	140,659	0.73%	146,210	0.79%	150,304	0.81%	153,345	0.83%
厚生福利費	5,308	0.03%	4,971	0.03%	5,108	0.03%	5,158	0.03%	4,977	0.03%
賃金	1,401	0.01%	1,422	0.01%	1,444	0.01%	1,450	0.01%	1,426	0.01%
計	1,130,090	5.83%	1,122,217	5.85%	1,150,265	6.22%	1,182,269	6.34%	1,134,645	6.11%
運輸管理費										
報酬	27,302	0.14%	29,147	0.15%	29,506	0.16%	29,809	0.16%	29,869	0.16%
給料	113,092	0.58%	108,719	0.57%	105,385	0.57%	104,947	0.56%	102,944	0.55%
手当等	100,110	0.52%	96,773	0.50%	96,209	0.52%	95,877	0.51%	87,873	0.47%
退職給与金					18,395	0.10%				
法定福利費	35,868	0.19%	35,273	0.18%	35,078	0.19%	36,060	0.19%	35,813	0.19%
厚生福利費	1,195	0.01%	1,056	0.01%	1,037	0.01%	1,044	0.01%	1,033	0.01%
賃金	1,274	0.01%	1,171	0.01%	1,447	0.01%	1,489	0.01%	2,080	0.01%
計	278,841	1.44%	272,139	1.42%	287,057	1.55%	269,226	1.44%	259,612	1.40%
運輸費										
報酬	3,588	0.02%	3,792	0.02%	3,840	0.02%	4,051	0.02%	4,063	0.02%
給料	771,148	3.98%	785,177	4.10%	795,418	4.30%	807,833	4.33%	822,883	4.43%
手当等	799,925	4.13%	822,501	4.29%	832,134	4.50%	822,680	4.41%	832,671	4.49%
退職給与金	125,320	0.65%	153,412	0.80%	103,140	0.56%	56,507	0.30%	45,646	0.25%
法定福利費	230,840	1.19%	234,673	1.22%	240,259	1.30%	249,708	1.34%	259,341	1.40%
厚生福利費	9,626	0.05%	8,944	0.05%	9,041	0.05%	9,140	0.05%	9,164	0.05%
賃金	13,059	0.07%	6,977	0.04%	7,199	0.04%	7,403	0.04%	6,862	0.04%
計	1,953,506	10.08%	2,015,476	10.51%	1,991,031	10.77%	1,957,322	10.50%	1,980,630	10.67%
研修所費										
報酬	8,684	0.04%	8,828	0.05%	8,885	0.05%	8,557	0.05%	11,967	0.06%
給料	8,670	0.04%	8,714	0.05%	8,938	0.05%	9,157	0.05%	9,149	0.05%
手当等	7,059	0.04%	7,456	0.04%	7,549	0.04%	6,937	0.04%	7,382	0.04%
法定福利費	3,029	0.02%	3,057	0.02%	3,176	0.02%	3,256	0.02%	4,028	0.02%
厚生福利費	94	0.00%	89	0.00%	90	0.00%	91	0.00%	92	0.00%
賃金	1,241	0.01%	1,161	0.01%	1,447	0.01%	1,197	0.01%	1,063	0.01%
計	28,777	0.15%	29,305	0.15%	30,085	0.16%	29,195	0.16%	33,681	0.18%
一般管理費										
報酬	2,119	0.01%	2,227	0.01%	2,247	0.01%	2,256	0.01%	2,271	0.01%
給料	162,966	0.84%	163,786	0.85%	147,550	0.80%	151,945	0.82%	134,521	0.72%
手当等	151,075	0.78%	149,097	0.78%	121,648	0.66%	120,648	0.65%	102,455	0.55%
退職給与金	15,206	0.08%	38,137	0.20%	6,653	0.04%				
法定福利費	46,733	0.24%	46,187	0.24%	41,191	0.22%	43,076	0.23%	40,646	0.22%
厚生福利費	5,616	0.03%	5,610	0.03%	5,642	0.03%	5,522	0.03%	5,382	0.03%
賃金	10,292	0.05%	13,595	0.07%	7,299	0.04%	7,534	0.04%	9,832	0.05%
計	394,007	2.03%	418,639	2.18%	332,230	1.80%	330,981	1.78%	295,107	1.59%
合計	4,746,228	24.48%	4,831,735	25.20%	4,736,079	25.62%	4,756,695	25.52%	4,701,649	25.32%

資料 福岡市高速鉄道事業決算書より作成
平成7年度から12年度

(表10-2) 一人当たりの給料・手当等の推移

(金額上段：合計 下段：一人当たり)
(単位：千円未満四捨五入)

	平成8年度		平成9年度		平成10年度		平成11年度		平成12年度		
	人員	金額	人員	金額	人員	金額	人員	金額	人員	金額	
営 業	線路保存費	29	258,360	30	272,150	29	265,453	29	268,653	29	261,439
			8,909		9,072		9,154		9,264		9,015
	電路保存費	42	363,819	41	365,148	40	374,106	39	361,895	39	340,536
			8,662		8,906		9,353		9,279		8,732
	車輛保存費	35	311,650	35	318,304	35	324,231	32	299,915	31	290,236
			8,904		9,094		9,264		9,372		9,362
	運 転 費	123	1,059,681	123	1,096,537	123	1,107,165	123	1,118,986	119	1,085,918
			8,615		8,915		9,001		9,097		9,125
	運輸管理費	25	245,169	23	236,560	22	232,086	22	231,792	22	221,656
			9,807		10,285		10,549		10,536		10,075
	運 輸 費	237	1,801,775	238	1,842,690	237	1,868,224	238	1,880,493	237	1,915,191
			7,602		7,742		7,883		7,901		8,081
	研修所費	2	18,206	2	18,667	2	19,055	2	18,777	2	19,315
			9,103		9,334		9,528		9,389		9,658
	一般管理費	37	359,187	38	357,890	33	309,790	34	315,265	31	276,541
			9,708		9,418		9,388		9,273		8,921
費	営業費計	530	4,417,846	530	4,507,947	521	4,500,110	519	4,495,776	510	4,410,831
			8,336		8,506		8,637		8,662		8,649
建 設 諸 費	3 号 線	77	755,485	100	991,846	115	1,172,101	118	1,195,636	110	1,045,083
			9,811		9,918		10,192		10,133		9,501
	営 業 線	4	32,657	4	36,016	4	34,727	3	26,067	5	49,369
			8,164		9,004		8,682		8,689		9,874
	建設諸費計	81	788,142	104	1,027,862	119	1,206,828	121	1,221,703	115	1,094,452
			9,730		9,883		10,141		10,097		9,517
	営業費 建設諸費計	611	5,205,988	634	5,535,809	640	5,706,938	640	5,717,479	625	5,505,283
			8,520		8,732		8,917		8,934		8,808

(資料 交通局作成の年度別人件費推移表
人件費には、給料、手当、法定福利費を含み、退職給与金、厚生福利費は含まない。)

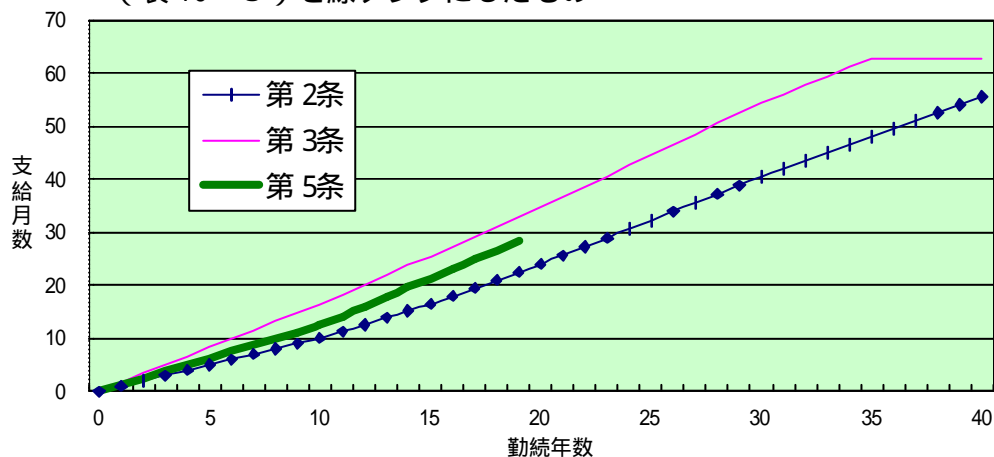
(表 10 - 3) 勤続期間毎の退職金支給率

(単 位：月分)

区分 勤続 期間(年)	普通退職 (条例第2条)	1 (条例第3条)	勤続20年未満の公務外疾病 死亡退職 (条例第5条)
1	1.0	1.65	1.25
2	2.0	3.3	2.5
3	3.0	4.95	3.75
4	4.0	6.6	5.0
5	5.0	8.25	6.25
6	6.0	9.9	7.5
7	7.0	11.55	8.75
8	8.0	13.2	10.0
9	9.0	14.85	11.25
10	10.0	16.5	12.5
11	11.3	18.315	14.275
12	12.6	20.13	16.05
13	13.9	21.945	17.825
14	15.2	23.76	19.6
15	16.5	25.575	21.375
16	18.0	27.39	23.15
17	19.5	29.205	24.925
18	21.0	31.02	26.7
19	22.5	32.835	28.475
20	24.0	34.65	

1 定年退職、公務上疾病死亡退職、廃庁整理退職、勤続20年以上の公務外疾病死亡退職、勤続25年以上または55歳に達した日以後の退職で特に必要があるもの

(表 10 - 3) を線グラフにしたもの



11. 外郭団体（（財）福岡市交通事業振興会）との取引について

(1) 概要

(財)福岡市交通事業振興会（以下「振興会」という。）は、平成13年6月現在、福岡市からの出向職員7名、福岡市の退職者等15名、常勤理事3名で運営される外郭団体で、公益事業として交通問題啓発事業、清掃等事業、乗車券発売・管理事業、収益事業として地下鉄の広告代理事業、売店事業を行っている。

福岡市交通局と同会との間の取引は、次に掲げるとおりであり、平成12年度では同会の収入の67%が福岡市交通局からの収入で賄われている。

(2) 交通局との取引等の概要（数字は平成12年度）

清掃事業（公益）

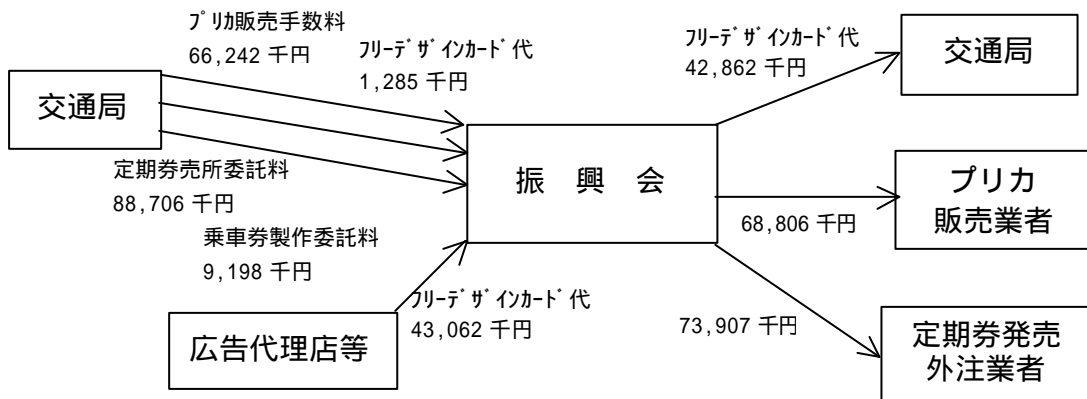


= 28,414 千円

当該差額はの6.5%相当で、振興会内部の人件費（検査、立会等）、諸管理費相当額として支払われるものである。

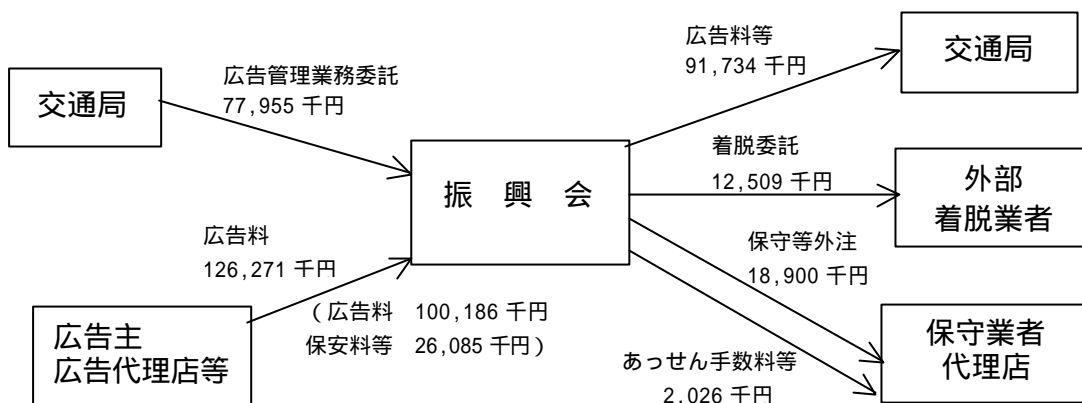
この事務経費率については、見直しが行われているとのことであるが、業務量、業務内容等の変更、事務効率の向上により、実際の事務経費率は変わるものであり、これらを見定めた上で、定期的な見直しが今後共必要であると考えます。

乗車券発売事業



プリペイドカード(えふカード等)の販売手数料は、振興会及び販売店が3%(駅以外の売店が4.15%)で、振興会以外が売った場合には、振興会が0.15%を受け取っている。

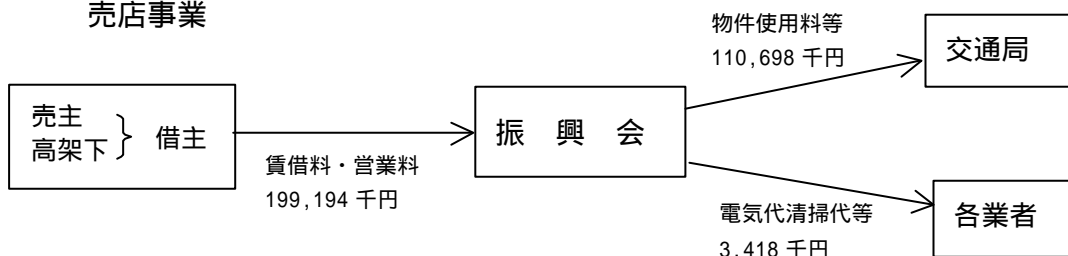
広告事業



振興会が広告媒体(電照看板等)を買い切り、一般広告主へ販売する代理店手数料率は、広告種別に応じて22%~32%である。現状の粗利益が、8.4%程度と低いのは、空枠が多い為である。

広告については、現在の買切枠制度の廃止、完全自由化を検討中である。

売店事業



交通局が振興会から受取る物件使用料は、市条例による単価で計算している。

(3) 実施した監査手続

交通局と振興会の取引について担当者からヒアリングし、資料閲覧した。

(4) 監査の結果

清掃業務等の外部への再委託手続について

福岡市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いた。その際の契約方法は、3年毎の入札、入札後2年間は随契の方法で運用されている。

福岡市が外部業者に発注する場合と同様に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。

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。

福岡市からの出向者の人件費の負担について

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。

「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。

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。

理事退職金の会計処理

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。

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るべきであるが、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。

(5) 意見

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。

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。

第4 利害関係

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

以上

