

令和 6 年度
福岡市包括外部監査の結果報告書

令和 7 年 3 月

福岡市包括外部監査人
公認会計士 金子 一昭

目次

第1 包括外部監査の概要	1
1 監査の種類	1
2 選定した特定の事件	1
3 特定の事件として選定した理由	1
4 監査の方法	2
5 監査の実施期間	2
6 監査実施者	2
7 利害関係	3
8 略称等	3
第2 監査対象の概要	4
1 市の状況	4
2 監査対象の概要	7
第3 監査の結果の概要	18
1 監査の結論の記載方法	18
2 指摘事項及び意見の件数	19
3 個別監査の結果及び意見の関連	20
第4 市の高速鉄道事業に関する意見【総合意見】	22
第5 個別監査の結果及び監査の結果に添えて提出する意見	26
1 会計	27
2 収入（はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理）	68
3 契約事務	83
4 施設管理・財産管理	129
5 駅運営	152
6 貸付・目的外使用許可	174
7 経営戦略	182
8 人材育成・組織	203
9 防災・BCP	215
10 利用者サービス	218
11 高速鉄道事業に関連する事業	226
第6 おわりに	233

第 1 包括外部監査の概要

1 監査の種類

地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 252 条の 37 に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件

(1) 監査のテーマ

福岡市高速鉄道事業及び関連する事業に関する財務事務について

(2) 監査の対象期間

原則として令和5年度とし、必要と認めた場合令和6年度及び令和4年度以前の過年度についても監査対象とした。

3 特定の事件として選定した理由

福岡市(以下、市とする)が運営する高速鉄道事業(市営地下鉄)の営業路線は、令和5年3月の天神南駅～博多駅の延伸により3路線計 31.4km、令和5年度は年間で 176,426 千人(1日あたり約 48.2 万人)の利用者があり、市の都市活動や市民の生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っている。

市の交通基本計画や総合交通戦略においても、高速鉄道事業(市営地下鉄)は、九州旅客鉄道(以下、JR九州とする)や西日本鉄道(以下、西鉄とする)、バスとともに重要な公共交通として位置づけられており、公共交通の利便性向上のため、高速鉄道事業の駅前広場の整備事業等、高速鉄道事業に関連する事業も行っている。

令和5年3月に七隈線(3号線)の博多-天神南駅間が延伸され、その建設費の負担について市民の関心は強まっている。一方で、空港線(1号線)については 1981 年の天神-室見間の開業から 40 年以上が経過しており長期的な投資計画に基づく更新や改良工事等、保有する車両・施設・設備の安全性向上策にも万全を期さなければならない状況にある。

高速鉄道事業(市営地下鉄)では、持続的に安全で快適な輸送サービスを提供するため、平成 31 年2月に今後 10 年間の経営方針と総合的な取組方針を示した「福岡市地下鉄経営戦略」を策定し、経営改善に取り組んでいる。

高速鉄道事業(市営地下鉄)の令和5年度の決算は、総収益 422 億 7,091 万円に対して総費用は 335 億 1,464 万円となっている。また、高速鉄道事業に関連する事業として、駅前広場の整備事業等、高速鉄道事業(市営地下鉄)の予算とは別に、市の一般会計の予算からも繰出しを行っていることから、財務的な影響も大きい。

市の包括外部監査では、平成 13 年度において「福岡市高速鉄道事業(地下鉄)について」をテーマとしているが、平成 26 年度の地方公営企業会計制度の見直しや令和5年度の七隈

線延伸等、監査当時と比較して状況が大きく変化している。

監査対象年度とする令和5年度は七隈線の延伸後の初年度である。高速鉄道事業の財務事務や管理のあり方については、市民の関心度も高く、包括外部監査人の視点から包括外部監査のテーマとして取り上げることが相当であると判断した。

4 監査の方法

(1) 監査対象部署等

	部局等
1	市交通局
2	その他関連部局(道路下水道局、博多区役所)

(2) 監査の視点

監査実施にあたっては、主に次のような視点をもって監査を実施した。

- ・ 財務事務の執行が、法令及び規則等に従って適切に行われているか。
- ・ 施設や備品等の財産の管理が、法令及び規則等に従って適切に行われているか。
- ・ 契約事務や貸付等は、法令及び規程等に従って適切に行われているか。
- ・ 公営企業の共通の課題である、「経営戦略」、「人材育成」、「防災・BCP」等について現状把握に基づく正確な課題認識が行えているか、また課題対応を効果的かつ効率的に実施しているか。
- ・ その他、経済性、効率性及び有効性の観点から事務が実施されているか。

(3) 監査の実施方法

「(2) 監査の視点」に基づき、主に次の手続を実施した。

- ・ 監査対象事業の概要把握
- ・ 監査対象事業の所管部局に対するヒアリング
- ・ 監査対象事業に関する資料の閲覧
- ・ 監査対象施設への視察

5 監査の実施期間

令和6年7月 18 日から令和7年3月 31 日まで

6 監査実施者

包括外部監査人	金子 一昭	公認会計士
補助者	内野 健志	公認会計士
同	古賀 竜介	公認会計士

同	久米村 翔	公認会計士
同	長野 祥子	公認会計士
同	柴戸 由香子	公認会計士
同	佐藤 征哉	公認会計士試験合格者
同	伏見 達	弁護士、公認会計士
同	岡村 真希	
同	池田 奈津希	行政実務経験者

7 利害関係

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

8 略称等

本報告書中、主にグラフ等において元号については、次のとおり略称を使用している。

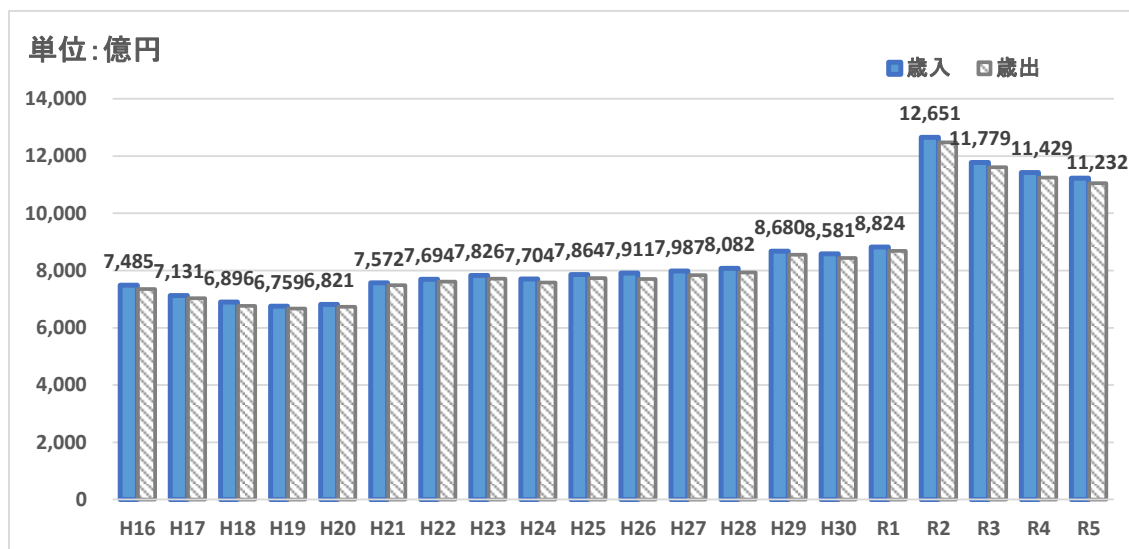
略称	元号	凡例
S	昭和	S60＝昭和 60 年
H	平成	H16＝平成 16 年
R	令和	R2＝令和2年

また、表中の数値については、単位未満を四捨五入しており合計や差引が合わない場合がある。なお、数値がゼロの場合は「－」とし、単位未満の場合は「0」としている。

第2 監査対象の概要

1 市の状況

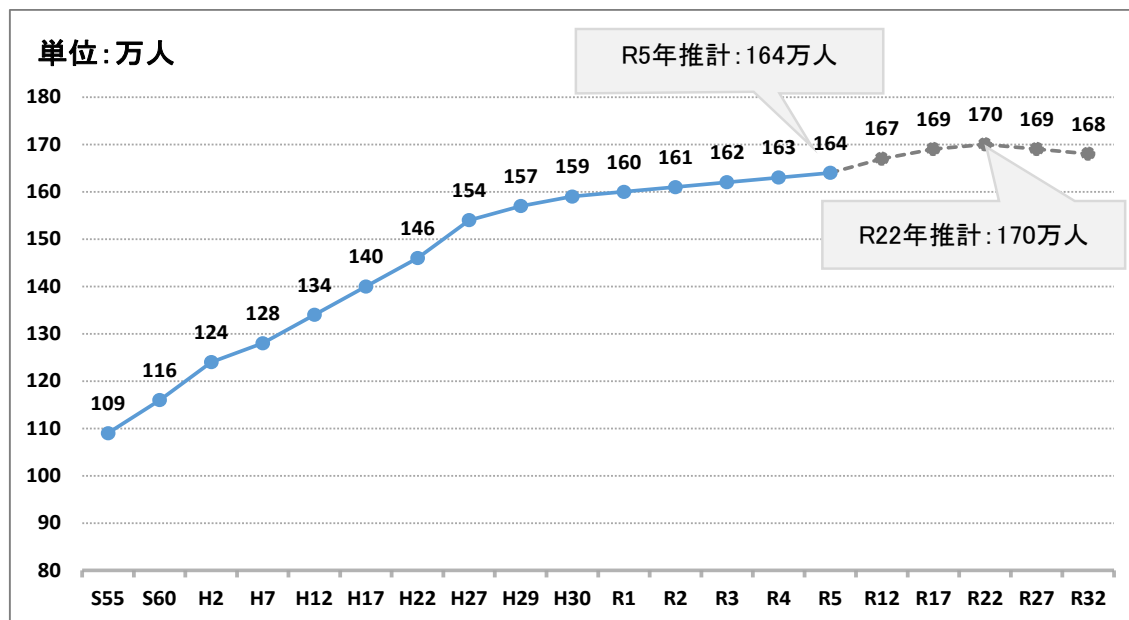
(1) 財政状況



(出典:平成 16～22 年「福岡県市町村別」決算カード」、平成 23 年度～令和5年度「福岡市財政のあらまし」より)

(2) 人口推移

(市の総人口の推移)



(出典:「福岡市推計人口の推移(昭和 47 年～令和5年 各年 10 月1日現在)」及び「福岡市人口ビジョン(改訂版)にかかるデータの推移(令和6年3月時点)」を基に監査人作成)

(3) 公共交通ネットワークの状況

市では、市営地下鉄、JR九州、西鉄電車及びバスにより、公共交通ネットワークが形成されている。

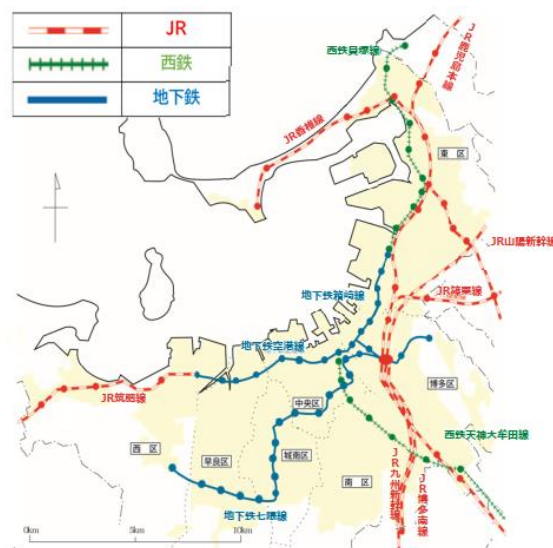


図 鉄道ネットワーク

(出典:第1回 福岡市都市交通協議会 参考資料 資料編)

市の公共交通の利用状況は、市営地下鉄、JR九州、西鉄電車いずれも増加傾向にあったが、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症等の影響により減少している。

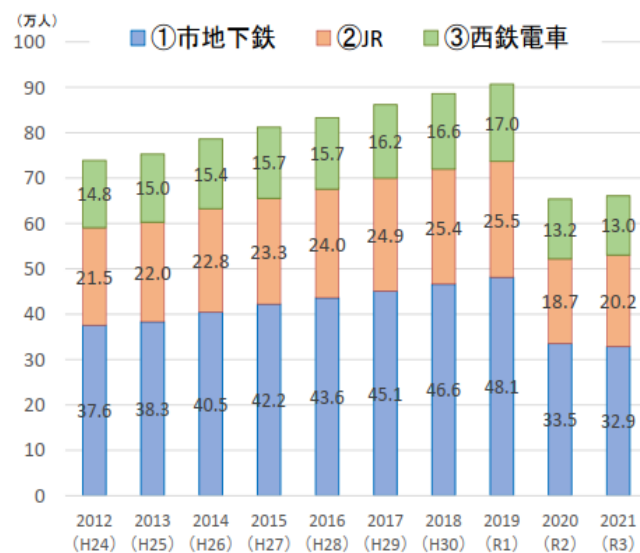


図 1日の乗車人員の推移（福岡市内）
資料：福岡市統計書

(出典:第1回 福岡市都市交通協議会 参考資料 資料編)

表 朝ラッシュ時（１時間帯）の混雑状況

	区間 (最混雑区間)	混雑率（年度）			
		H30	R1	R2	R3
地下鉄空港線	大濠公園～赤坂	141.6%	145.5%	115.5%	116.3%
鹿児島本線	二日市～博多 ※H30,R2は香椎～博多	96.4%	103.3%	90.6%	85.0%
天神大牟田線	薬院～平尾	142.8%	143.6%	100.1%	112.6%

(出典:第1回 福岡市都市交通協議会 参考資料 資料編)

2 監査対象の概要

(1) 福岡市地下鉄の概要

① 地方公営企業の概要

監査対象である福岡市交通局(以下、市交通局)は、地方公営企業であり、市営地下鉄の管理運営を行っている。

地方公営企業は事業収入を主な財源とする独立採算を原則とする、発生主義・複式簿記を採用するなどの特色がある。

地方公営企業の概要

1. 企業としての性格

- ◆ 地方公共団体が、住民の福祉の増進を目的として設置し、経営する企業。
事業例:上・下水道、病院、交通、ガス、電気、工業用水道、地域開発(港湾、宅地造成等)、観光(国民宿舎、有料道路等)
- ◆ 一般行政事務に要する経費が権力的に賦課徴収される租税によって賄われるのに対し、公営企業は、提供する財貨又はサービスの対価である料金収入によって維持される。

2. 管理者

- ◆ 企業としての合理的、能率的な経営を確保するためには、経営の責任者の自主性を強化し、責任体制を確立する必要があることから、地方公営企業の経営組織を一般行政組織から切り離し、その経営のために独自の権限を有する管理者(任期4年)を設置。
- ◆ 管理者は地方団体を代表(ただし、地方債の借入れ名義は、地方団体の長)。

3. 職員の身分取扱

- ◆ 人事委員会を置く地方公共団体については、職階制の採用が義務づけられているのに対し、企業職員については、その実施は任意。
- ◆ 給与については、職務給(職務遂行の困難度等職務の内容と責任に応ずる)であることに加え、能率給(職員の発揮した能率を考慮)であることを要する。
- ◆ 人事委員会は、企業職員の身分取扱いについては、任用に関する部分を除き、原則として関与しない。
- ◆ 企業職員には、団体交渉権が認められている。
- ◆ 給与、勤務時間その他の勤務条件については公営企業の管理運営に属する事項を除き、団体交渉の対象とし、労働協約を締結できる。

4. 財務

- ◆ 事業ごとに経営成績及び財務状態を明らかにして経営すべきものであることに鑑み、その経理の事業ごとに特別会計を設置。
- ◆ その性質上公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費及びその公営企業の性質上能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが困難である経費については、地方団体の一般会計又は他の特別会計において負担。(それ以外の経費については、公営企業の経営に伴う収入をもって充てる。)

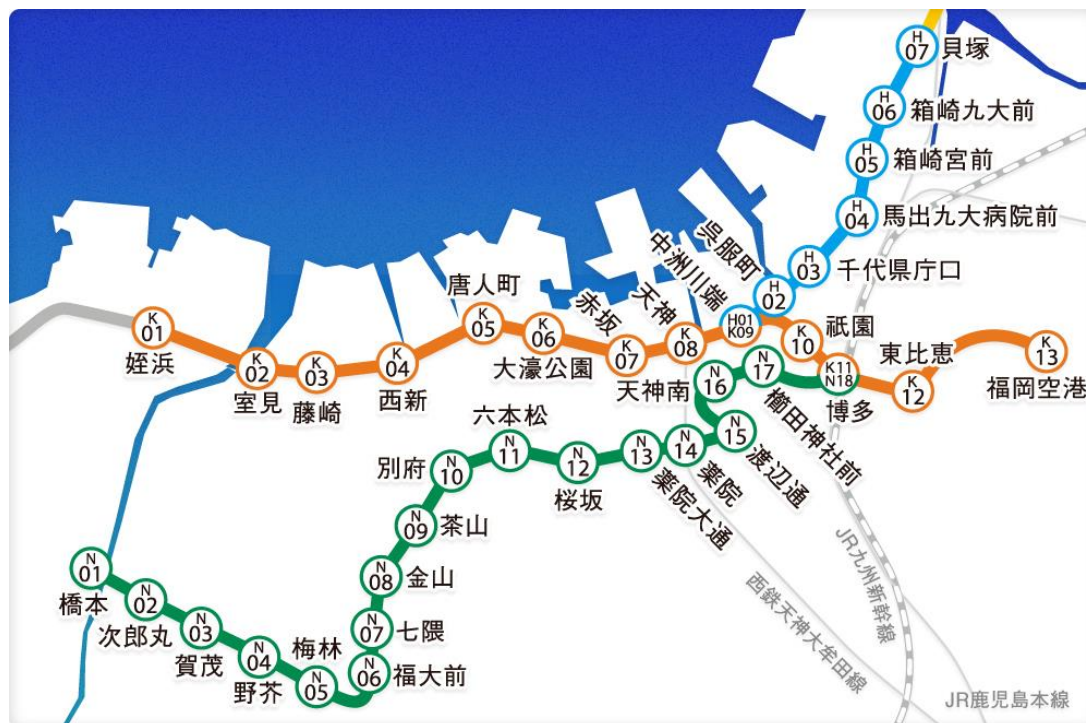
5. 会計

- ◆ 企業会計方式をとっており、以下の点等において官公庁会計方式と相違。
 - ・官公庁会計方式が現金主義会計、単式簿記を採っているのに対し、公営企業会計では発生主義会計、複式簿記を採用。
 - ・損益計算書、貸借対照表等の作成を義務付け。

(出典:総務省 HP 公営企業制度の概要より)

② 市営地下鉄の路線図

市営地下鉄は、下記図表のように3路線(空港線、箱崎線、七隈線)によっている。



(出典:市営地下鉄 HP より)

③ 営業路線

市営地下鉄は、昭和 56 年7月に室見～天神間 5.8km を開業して以来、順次延伸・開業を重ねた。

平成5年3月に博多～福岡空港間を開業したことにより、空港線(1号線、姪浜～福岡空港、13.1km)、箱崎線(2号線、中洲川端～貝塚、4.7km)の全区間が開業している。

その後、市西南部における慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに均衡あるまちづくりを推進するため、平成 17 年2月に七隈線(3号線、橋本～天神南、12.0km)が開業、令和5年3月には天神南から博多まで 1.6km が延伸開業したことに伴い、3路線全線で計 31.4km、1日に 48 万人以上の利用客を輸送する公共交通機関として、市民生活、都市活動に不可欠な都市基盤施設となっている。

(市提供資料「福岡市地下鉄事業概要」の記載を基に監査人が加筆)

路線名 項 目		空 港 線 (1号線)	箱 崎 線 (2号線)	小 計	七 隈 線 (3号線)	計
線 区 概 要	区 間 (起・終 点)	姪浜～ 福岡空港	中洲川端 ～貝塚	—	橋本～博多	—
	建 設 キ ロ	14.9km	5.2km	20.1km	14.1km	34.2km
	営 業 キ ロ	13.1km	4.7km	17.8km	13.6km	31.4km
	駅 数	13駅	7駅 (含中洲川端)	19駅	18駅 (含博多)	36駅
	平 均 駅 間 距 離	1.09km	0.78km	0.99km	0.80km	0.90km
	相 互 直 通 運 転	筑 肥 線 地下鉄線	筑前深江～姪浜 姪浜～福岡空港	20.1km 13.1km	—	—
建 設 費		4,113億円(205億円／km)			橋本～天神南間 2,811億円 (221億円／km) 天神南～博多間 602億円 (430億円／km)	—
工 法		開削工法、山岳トンネル工法、シールド工法、ケーソン工法				—
事 業 期 間		昭和49年度～平成5年度			橋本～天神南間 平成7年度～ 平成18年度 天神南～博多間 平成24年度～ 令和5年度	

(出典:令和6年度福岡市地下鉄事業概要より)

④ 過去3年間における業務量

区分		令和3年度	令和4年度	令和5年度
営業キロ程		29.8km	31.4km	31.4km
在籍車両数		220両	228両	228両
運転車両数		60,186両	60,656両	64,344両
列車走行キロ数		3,523,723.8km	3,549,581.5km	3,804,820.8km
車両走行キロ数		18,556,640.6km	18,689,916.0km	19,736,379.4km
輸送人員	定期	68,058,840人	73,653,420人	82,336,320人
	定期外	54,437,795人	72,038,833人	94,089,362人
	計	122,496,635人	145,692,253人	176,425,682人
乗車料収入	定期	8,897,219,425円	9,600,964,787円	10,716,379,241円
	定期外	12,027,800,544円	15,893,292,700円	20,579,670,750円
	計	20,925,019,969円	25,494,257,487円	31,296,049,991円
営業日数		365日	365日	366日
一日平均	運転車両数	165両	167両	176両
	列車走行キロ数	9,654.0km	9,724.5km	10,395.7km
	車両走行キロ数	50,840.1km	51,205.2km	53,924.5km
	輸送人員	定期	186,462人	201,790人
		定期外	149,145人	197,367人
		計	335,607人	399,157人
	乗車料収入	定期	24,375,944円	26,304,013円
		定期外	32,952,878円	43,543,268円
		計	57,328,822円	69,847,281円

※乗車料収入は消費税及び地方消費税を除く。

(出典:令和3～5年度高速鉄道事業会計決算書より監査人が作成)

⑤ 各駅の駅別乗車人員数の推移

(単位:人、%)

駅 名	令和元年度		前年比	令和3年度		前年比	令和4年度		前年比	令和5年度		前年比
JR筑肥線	28,722	19,503	67.9%	20,812	106.7%		23,095	111.0%		24,728	107.1%	
姪 浜	22,125	16,764	75.8%	17,416	103.9%		19,188	110.2%		19,288	100.5%	
室 見	8,861	6,674	75.3%	6,938	104.0%		7,498	108.1%		7,939	105.9%	
藤 崎	12,710	9,307	73.2%	9,809	105.4%		10,695	109.0%		11,071	103.5%	
西 新	24,811	15,856	63.9%	18,160	114.5%		20,979	115.5%		22,056	105.1%	
唐 人 町	12,755	7,869	61.7%	8,669	110.2%		10,840	125.0%		12,492	115.2%	
大濠公園	11,537	8,055	69.8%	8,770	108.9%		9,870	112.5%		10,861	110.0%	
赤 坂	16,266	12,253	75.3%	13,035	106.4%		14,750	113.2%		16,083	109.0%	
天 神	73,032	44,452	60.9%	49,055	110.4%		58,625	119.5%		64,938	110.8%	
中洲川端	15,586	8,684	55.7%	9,921	114.2%		13,081	131.9%		14,920	114.1%	
祇 園	7,579	5,125	67.6%	5,527	107.8%		6,678	120.8%		6,841	102.4%	
博 多	82,086	46,101	56.2%	53,021	115.0%		68,449	129.1%		70,011	102.3%	
東 比 恵	11,953	9,224	77.2%	9,457	102.5%		10,414	110.1%		11,441	109.9%	
福岡空港	27,845	12,487	44.8%	15,513	124.2%		23,041	148.5%		28,571	124.0%	
空港線計	355,868	222,354	62.5%	246,103	110.7%		297,203	120.8%		321,240	108.1%	
中洲川端	2,429	1,583	65.2%	1,708	107.9%		2,036	119.2%		2,293	112.6%	
呉 服 町	4,000	2,879	72.0%	3,157	109.7%		3,694	117.0%		4,083	110.5%	
千代県庁口	4,974	3,686	74.1%	3,852	104.5%		4,269	110.8%		4,780	112.0%	
馬出九大病院前	6,455	5,089	78.8%	5,253	103.2%		5,714	108.8%		6,045	105.8%	
箱崎宮前	4,549	3,089	67.9%	3,280	106.2%		3,908	119.1%		4,269	109.2%	
箱崎九大前	2,941	2,138	72.7%	2,221	103.9%		2,454	110.5%		2,736	111.5%	
貝 塚	7,365	5,281	71.7%	5,610	106.2%		6,433	114.7%		6,700	104.2%	
西鉄貝塚線	3,782	3,171	83.8%	3,321	104.7%		3,542	106.7%		3,689	104.2%	
箱崎線計	36,495	26,916	73.8%	28,402	105.5%		32,050	112.8%		34,595	107.9%	
空港・箱崎線計	392,363	249,270	63.5%	274,505	110.1%		329,253	119.9%		355,835	108.1%	
橋 本	4,361	3,069	70.4%	3,284	107.0%		3,580	109.0%		4,284	119.7%	
次 郎 丸	3,181	2,425	76.2%	2,520	103.9%		2,799	111.1%		3,403	121.6%	
賀 茂	3,226	2,483	77.0%	2,584	104.1%		2,862	110.8%		3,350	117.1%	
野 芥	4,118	3,168	76.9%	3,266	103.1%		3,628	111.1%		4,286	118.1%	
梅 林	1,703	1,224	71.9%	1,248	102.0%		1,351	108.3%		1,469	108.7%	
福 大 前	7,122	3,040	42.7%	4,694	154.4%		6,028	128.4%		6,754	112.0%	
七 隈	5,131	2,695	52.5%	3,601	133.6%		4,131	114.7%		4,742	114.8%	
金 山	3,120	2,386	76.5%	2,451	102.7%		2,650	108.1%		3,104	117.1%	
茶 山	2,552	1,877	73.6%	2,035	108.4%		2,243	110.2%		2,676	119.3%	
別 府	6,106	4,331	70.9%	4,450	102.7%		5,214	117.2%		6,937	133.0%	
六 本 松	7,156	5,393	75.4%	5,911	109.6%		6,551	110.8%		9,029	137.8%	
桜 坂	1,935	1,388	71.7%	1,540	111.0%		1,687	109.5%		2,396	142.0%	
薬院大通	3,042	2,248	73.9%	2,390	106.3%		2,716	113.6%		4,188	154.2%	
薬 院	10,189	6,718	65.9%	8,239	122.6%		9,528	115.6%		13,368	140.3%	
渡 辺 通	3,660	2,792	76.3%	2,934	105.1%		3,317	113.1%		5,052	152.3%	
天 神 南	14,517	9,382	64.6%	9,955	106.1%		11,204	112.5%		20,740	185.1%	
櫛田神社前	-	-	-	-	-		98	-		7,105		
博 多	-	-	-	-	-		317	-		23,319		
七隈線計	81,119	54,619	67.3%	61,102	111.9%		69,904	114.4%		126,202	180.5%	

(市提供資料)

(2) 決算等の状況

① 過去3年における決算の状況

(収益的収入及び支出)

(単位:円)

区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度
高速鉄道事業収益(ア)	30,284,066,995	34,811,574,991	42,270,916,113
営業収益	25,046,893,813	30,183,832,599	37,026,543,872
営業外収益	4,913,693,526	4,475,952,308	4,961,128,676
特別利益	323,479,656	151,790,084	283,243,565
高速鉄道事業費用(イ)	29,211,803,233	29,984,168,942	33,514,644,153
営業費用	26,013,166,623	27,112,071,199	29,324,850,018
営業外費用	2,980,365,757	2,872,097,743	4,182,886,135
特別損失	218,270,853	0	6,908,000
予備費	0	0	0
差引額(ア－イ)	1,072,263,762	4,827,406,049	8,756,271,960

(資本的収入及び支出)

(単位:円)

区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度
資本的収入(ア)	31,909,730,368	31,711,570,023	11,810,866,554
企業債	19,804,000,000	15,452,000,000	7,141,000,000
出資金	3,576,000,000	4,301,000,000	790,647,000
補助金	8,284,153,608	10,481,829,490	3,408,250,897
雑収入	245,576,760	1,476,740,533	470,968,657
資本的支出(イ)	47,274,538,966	43,043,479,220	22,673,281,996
建設改良費	18,157,067,988	22,152,130,447	4,136,893,796
企業債償還金	28,929,342,595	20,619,137,677	18,536,388,200
補助金返還金	188,128,383	272,211,096	0
差引額(ア－イ)	-15,364,808,598	-11,331,909,197	-10,862,415,442

(令和3～5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書を基に監査人が作成)

② 監査対象年度に係る予算と決算の状況

(収益的収入及び支出)

(単位:円)

区分	予 算 額			決算額	予算額に比べ 決算額の増減
	当初予算額	補正予算額	合計		
高速鉄道事業収益	35,881,642,000	4,905,880,000	40,787,522,000	42,270,916,113	1,483,394,113
営業収益	30,977,798,000	4,905,880,000	35,883,678,000	37,026,543,872	1,142,865,872 ※1
営業外収益	4,841,517,000	0	4,841,517,000	4,961,128,676	119,611,676 ※2
特別利益	62,327,000	0	62,327,000	283,243,565	220,916,565

※1うち、仮受消費税及び地方消費税3,296,281,788円

※2うち、仮受消費税及び地方消費税103,239円

区分	予 算 額				決算額	不用額
	当初予算額	補正予算額	流用増減額	合計		
高速鉄道事業費用	34,269,122,000	442,839,000	0	34,711,961,000	33,514,644,153	1,197,316,847
営業費用	30,756,450,000	0	△ 245,055,000	30,511,395,000	29,324,850,018	1,186,544,982 ※1
営業外費用	3,494,996,000	442,839,000	245,055,000	4,182,890,000	4,182,886,135	3,865 ※2
特別損失	7,676,000	0	0	7,676,000	6,908,000	768,000
予備費	10,000,000	0	0	10,000,000	0	10,000,000

※1うち、仮払消費税及び地方消費税940,228,539円

※2うち、仮払消費税及び地方消費税1,533,730円

(資本的収入及び支出)

(単位:円)

区分	予 算 額			決算額	予算額に比べ 決算額の増減
	当初予算額	地方公営企業法 第26条の規定による 繰越額に係る 財源充当額	合計		
資本的収入	13,222,663,000	1,058,232,000	14,280,895,000	11,810,866,554	△ 2,470,028,446 ※1
企業債	7,971,000,000	847,000,000	8,818,000,000	7,141,000,000	△ 1,677,000,000
出資金	998,169,000	211,232,000	1,209,401,000	790,647,000	△ 418,754,000
補助金	3,406,720,000	0	3,406,720,000	3,408,250,897	1,530,897
雑収入	846,774,000	0	846,774,000	470,968,657	△ 375,805,343 ※2

※1翌年度繰越額企業債1,237,000,000円出資金327,434,000円

※2うち、仮受消費税及び地方消費税3,804,908円

区分	予 算 額			決算額	翌年度繰越額	不用額
	当初予算額	地方公営企業法 第26条の規定による 繰越額	合計		地方公営企業法 第26条の規定による 繰越額	
資本的支出	23,629,889,000	1,061,132,000	24,691,021,000	22,673,281,996	1,637,170,000	380,569,004
建設改良費	5,087,146,000	1,061,132,000	6,148,278,000	4,136,893,796	1,637,170,000	374,214,204 ※1
企業債償還金	18,542,743,000	0	18,542,743,000	18,536,388,200	0	6,354,800

※1うち、仮払消費税及び地方消費税 344,447,359円

(市提供資料より監査人が作成)

③ 経営指標の状況

令和5年度における経営成績は、経営の健全性を示す経常収支比率は、輸送人員の増加に伴う運輸収益の増加などにより、前年度比 14.61 ポイント増の 127.13%となり、健全経営であるとされる 100%以上となっている。

また、独立採算性を示す他会計負担比率は、企業債の支払利息に応じて補助される特別債補助金が減少したことなどにより、前年度比 0.67 ポイント減の 3.94%となり、他会計への依存度は低下傾向にある。

一方、有形固定資産のうち償却対象資産の減価償却がどの程度進んでいるかを示す有形固定資産減価償却率は、七隈線延伸区間の開業に伴う新規取得資産の減価償却費の増等により、前年度比 1.32 ポイント増の 55.64%となっている。

(令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書より引用)

	R元	R2	R3	R4	R5
経常収支比率	122.41%	87.48%	100.22%	112.52%	127.13%
他会計負担比率	7.46%	5.75%	6.49%	4.61%	3.94%
有形固定資産減価償却率	55.52%	56.81%	57.96%	54.32%	55.64%

(令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書より)

新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた令和2年度を除き、経常収支比率は 100%を超えており、特殊要因がなければ安定的に黒字を確保できていると言える。

しかし、有形固定資産減価償却率は、令和5年度末において 55.64%となっている。七隈線延伸に伴い、新規取得資産が増加しているものの、開業 43 年が経過し、空港線各駅の老朽化や主に空港線の地下鉄車両に係る老朽化が進んでいることが窺える。

(3) 監査対象部局の組織体制及び事務分掌

令和5年7月1日における市交通局の人員数、組織体制と事務分掌は以下のとおりである。

① 人員数

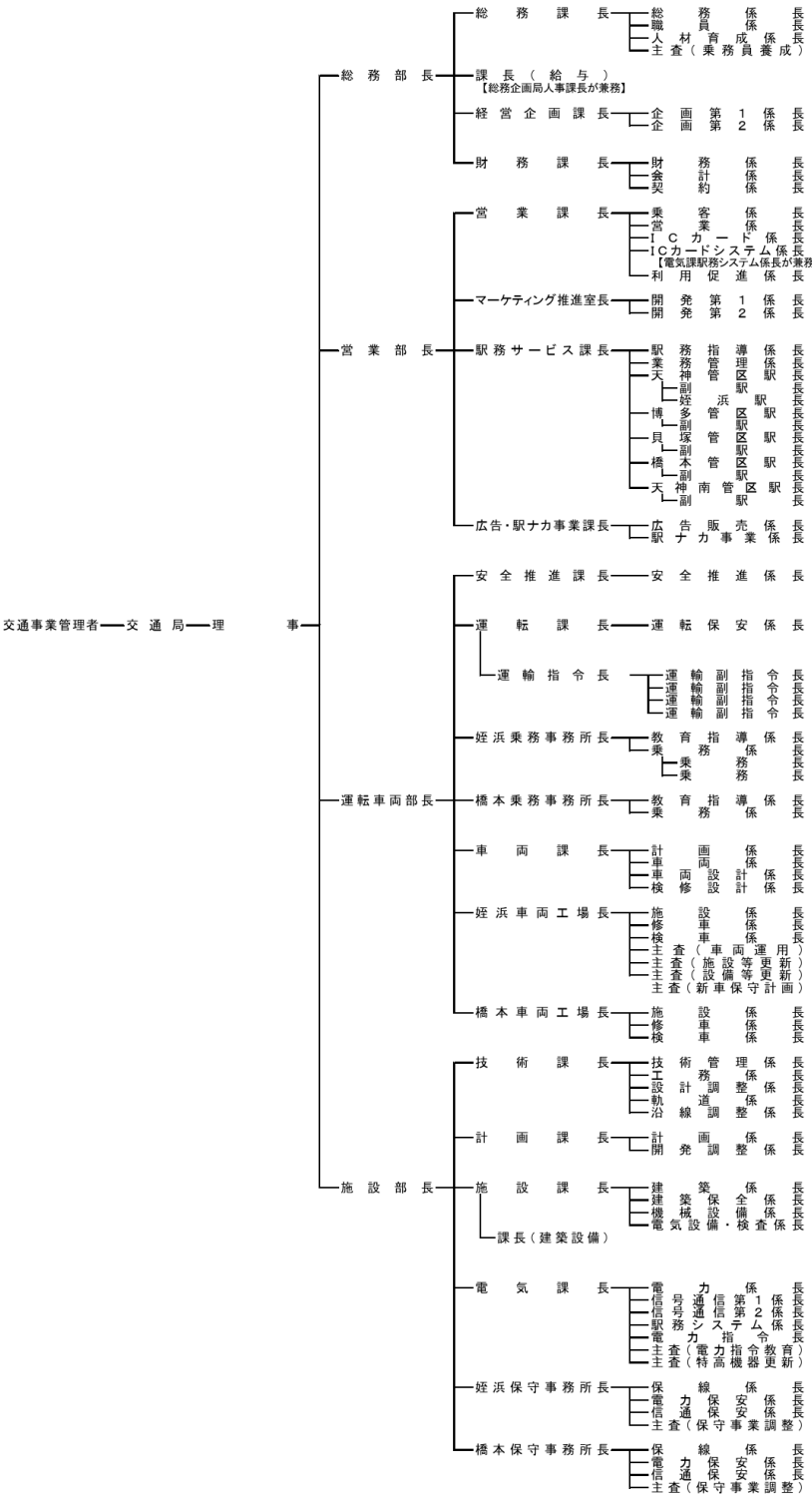
部名	令和5年7月1日 人員数
理事	1
総務部	57
営業部	156
運転車両部	223
施設部	121
合計	558

(市提供資料より監査人が作成)

② 市交通局の組織図

令和5年度 福岡市交通局職制表

(令和5年4月1日 現在)



(市提供資料)

(4) 関連する市条例、規則等

市交通局に係る主な規則等は以下のとおりである。

- ・福岡市交通局会計規程
- ・物品会計事務の手引
- ・福岡市会計規則
- ・福岡市交通局理事以下専決規程
- ・福岡市交通局公有財産規程

第3 監査の結果の概要

1 監査の結論の記載方法

本報告書においては、監査の結論を「指摘事項」と「意見」に区分している。

「指摘事項」とは、包括外部監査の結果をいい、合規性・正確性に問題があり、是正措置が必要であるとして記載するものである。

「意見」とは、合理性や能率性の観点から、監査の過程で、不合理若しくは不能率な事項を発見した場合に、組織運営の合理化に資するものとして記載するものである。

そのため、「指摘事項」と「意見」が混同することのないよう、項目の文頭に【指摘事項】又は【意見】と記載している。

また、同一の事業や契約、監査手続の結果等、関連する事実に基づく「指摘事項」と「意見」は密接に関係するため、同一の関連する事実の後に監査の結果として「指摘事項」及び「意見」を記載する形式とした。

2 指摘事項及び意見の件数

総合意見		指摘	意見
1	経営を取り巻く今後の環境の変化への対応について	－	1
2	持続的な事業運営のためのヒトへの取組みについて	－	1
3	社会環境に適応した管理の見直しについて	－	1

	分類	指摘	意見	合計
1	会計	1	9	10
2	収入(はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理)	－	1	1
3	契約事務	1	9	10
4	施設管理・財産管理	2	11	13
5	駅運営	1	6	7
6	賃貸・目的外使用許可	－	1	1
7	経営戦略	－	4	4
8	人材育成・組織	－	2	2
9	防災・BCP	－	－	－
10	利用者サービス	－	－	－
11	高速鉄道事業に関連する事業	－	－	－
	合計	5	43	48

3 個別監査の結果及び意見の関連

項目	指摘/ 意見	番号	内容
1 会計			
	意見	1-1	金銭過不足、亡失・き損となった場合の規定について
	意見	1-2	補てん財源の説明と管理について
	意見	1-3	固定資産台帳における摘要、工事名称の記載について
	意見	1-4	建設仮勘定の管理について
	意見	1-5	運輸雑収益に含まれる延滞金について
	意見	1-6	収益費用明細書における退職給付費用の計上箇所について
	指摘事項	1-1	固定資産減損会計の検討の必要性について
	意見	1-7	固定資産の減損会計の適用に係る規定について
	意見	1-8	基金条例の処分の規定について
	意見	1-9	路線別の計画実績対比の公表について
2 収入(はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理)			
	意見	2-1	ICカード管理システム再構築における公募条件について
3 契約事務			
	意見	3-1	電子契約の導入の検討について
	意見	3-2	契約事務に係る内部チェックリストの運用について
	意見	3-3	専決規程の見直しについて
	意見	3-4	契約時の資格の確認について
	意見	3-5	車両基地で共通する業務委託契約の仕様書の統一について
	指摘事項	3-1	提出資料日付の確認漏れについて
	意見	3-6	昇降機保守業務に必要な資格の確認について
	意見	3-7	福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書の添付について
	意見	3-8	部分検査の場合の完了届兼検査調書について
	意見	3-9	契約書案の確認について
4 施設管理・財産管理			
	意見	4-1	姪浜駅に係る空室の活用方針について
	指摘事項	4-1	橋本保守事務所の倉庫における消火器の動線について
	意見	4-2	部品管理倉庫のセキュリティについて

項目	指摘/ 意見	番号	内容
	意見	4-3	保守部品の払出管理について
	意見	4-4	保守部品の管理について
	意見	4-5	備品ラベルの統一について
	意見	4-6	デジタルカメラの管理について
	意見	4-7	使用見込みのない備品について
	意見	4-8	不要な備品の処分について
	意見	4-9	利用頻度の低い情報媒体の廃棄の検討について
	指摘事項	4-2	姪浜駅の修繕対応について
	意見	4-10	姪浜駅における包括的な管理委託の検討について
	意見	4-11	屋上の太陽光パネル設置の使用許可について
5 駅運営			
	意見	5-1	応札者増加のための方策について
	意見	5-2	駅別のサービス水準の管理分析について
	意見	5-3	駅業務委託に係るインセンティブの導入について
	意見	5-4	駅運営委託者の制服管理について
	意見	5-5	制服管理について
	指摘事項	5-1	保管期間を超えた個人情報の管理について
	意見	5-6	システム機能要件の検討について
6 賃貸・目的外使用許可			
	意見	6-1	地元地縁組織(自治会、町内会)に対する使用料の減免方針について
7 経営戦略			
	意見	7-1	経営戦略の指標におけるアンケート結果の採用について
	意見	7-2	投資・財政関連の指標設定について
	意見	7-3	投資・財政計画の表示について
	意見	7-4	経営戦略における企業債の据置期間について
8 人材育成・組織			
	意見	8-1	運輸技術職採用(局採用)の検討について
	意見	8-2	姪浜車両基地教習所教材室の改修対応の必要性について

第4 市の高速鉄道事業に関する意見【総合意見】

【総合意見1】経営を取り巻く今後の環境の変化への対応について

高速鉄道事業の令和5年度決算の状況は、令和5年3月に七隈線の博多駅～天神南間の延伸を完了したことから、一日平均輸送人数、運輸収益は大幅に増加している。損益面においても令和5年度の利益は約85億円であり、平成25年度に実施した駅業務委託の大幅拡大によるコスト削減策や、平成21年のはやかけんの導入等、経費削減策や利用者の利便性向上に係る必要な投資を実施しながら達成したものである。

業務効率の指標となる輸送人員当たり営業費用は、令和4年度に空港線・箱崎線で139円、七隈線で369円であったが、令和5年度にはそれぞれ128円、251円と大幅に低下しており、物価高が進む昨今の経済状況下において、効率的な業務運営に取り組んでいることが窺える。また、令和5年度の経常収支比率は127.1%と、他都市の公営地下鉄の平均である108.8%を大きく上回っており、その経営努力を評価できる。

しかし、今後の高速鉄道事業に財務的な課題がないわけではない。

市交通局が試算した七隈線の路線別収支では、仮に、定期的な運賃改定を行うとしても累積欠損金の解消に2060年代までかかると予想しており、七隈線の損益改善のための、より一層の経営努力が必要な状況である。

空港線においては、開業から43年が経過し、各駅の老朽化や主に地下鉄車両に係る老朽化が進んでいる状況であり、今後、その更新投資が予定されている。

今後、物価高騰や金利上昇、人材不足といった社会課題としてのリスクや、急速に進む技術革新による資産の陳腐化のリスクもあり、そうした将来の不確実な状況にも備えていく必要がある。

特に、市交通局が財政計画の前提条件として設定している、経費アップ率0.2%(委託費、外注費)・0.4%(材料費、電気料、その他経費)といった状況から、現在の物価上昇の状況は乖離している状況にあることから、物価高騰のリスクは将来の財政に大きな影響を与える可能性がある。国が公表する令和5年度、令和6年度の消費者物価指数はそれぞれ3.0%、2.7%となっており、仮に毎年の物価上昇が2.5%ずつ進行していけば、10年後の投資額や経費額は現在の見込の約1.28倍となる可能性もある。現在、投資計画で、2025年度から2036年度までの12年間で約1,090億円の投資を予定しており、投資額が大幅に増加するリスクがある。

加えて、人材不足による工事遅延等が発生するリスクや、技術革新による既存資産の更

新サイクルの早期化のリスク等とあわせて、現在の投資計画や収支計画の大幅な見直しを迫られる可能性もある。

今後、市交通局は、4年毎の中期経営計画の策定を予定しており、その策定時の投資計画や収支計画の見直しにおいて社会情勢の変化を踏まえ、機を逃さず適切に対応していく必要がある。

市営地下鉄は、市民生活及び経済活動に不可欠で重要な社会インフラであり、将来にわたり、安定した経営を継続することが求められる。今後、事業環境におけるリスクの高まりを念頭に、「意見1-9路線別の計画実績対比の公表について」等にて意見に示したように、市民に対して重要かつ分かり易い経営情報の提供を行い、リスクに備えた財務的な柔軟性を確保することで、安定的な経営、ひいては市民の負担を最小限とするような経営努力を期待する。

【総合意見2】持続的な事業運営のためのヒトへの取組みについて

近年は、全国の公営企業において、技術の承継や主に技術職の人材不足への対応の観点から、ヒトに係る取組みが重要となっている。

高速鉄道事業のヒトに対する取組みとしては、ハード面では職員の職務環境改善など一定の投資を行っているものの、乗務員等への教育訓練の充実等、ソフト面に係る取組が中心となっており、経営戦略においては、「技術の承継がうまくいっていると思う職員の割合」や「現在の仕事にやりがいを感じている職員の割合」といった職員の意識に係る指標を掲げている。

将来人口減少による人手不足は今後、より深刻化すると考えられる。また、熟練度の高い職員から経験の浅い職員へ単に交代するだけでは、安全運行に支障をきたすことは避けられない。そのため、安定した人材の確保と人材育成による技術承継、及び関連する環境の整備は、交通事業管理者等、市交通局の経営管理者が行うべき必要不可欠な取組みと考える。

「意見8-1運輸技術職採用(局採用)の検討について」にて示したように、いわゆる局採用の必要性の検討や、「意見8-2姪浜車両基地教習所教材室の改修対応の必要性について」にて示したように、技術承継のための環境整備として姪浜車両基地教習所に係る老朽化対応の必要性について監査人の意見を記載したが、他にも人材採用や人材育成、技術の承継のために、現在の取組みを含めて必要な方策を検討し、対応を行っていくことが望ましい。

【総合意見3】社会環境に適応した管理の見直しについて

監査の所見として、合規性の観点からの監査の結果である指摘事項の数は少なく、概ね規則等に準拠した事務を行っていることが窺える。しかし、例えば「意見5-5制服管理について」にて意見に示したように制服の悪用及びそれに伴う市営地下鉄の信頼低下のリスクへの対応や「意見4-2部品管理倉庫のセキュリティについて」にて意見に示したように悪意を持った侵入者による盗難リスクへの対応といった、制定当初想定していなかった新たなリスクに対応する規定の見直しや、資産管理のあり方の検討について、改善の余地があると考えられる意見が見られた。

他の管理事務においても、制定から相当期間が経過したような規定や資産管理等について、現在の社会環境に照らして、新たなリスクに対応する規定や資産管理となっているかを検討することが望ましい。

(参考 関連する意見と、対応する新たなリスク例)

番号	内容	社会情勢を反映した新たなリスク例
意見4-2	部品管理倉庫のセキュリティについて	悪意を持った侵入者による盗難リスク
意見4-3	保守部品の払出管理について	委託業者の適切でない払い出しを見過ごすリスク
意見4-4	保守部品の管理について	悪意を持った侵入者による盗難リスク
意見4-9	利用頻度の低い情報媒体の廃棄の検討について	紛失した際に情報流出を疑われるリスク
意見5-4	駅運営委託者の制服管理について	委託者による制服の悪用及びそれに伴う市営地下鉄の信頼低下のリスク
意見5-5	制服管理について	制服の悪用及びそれに伴う市営地下鉄の信頼低下のリスク
指摘事項5-1	保管期間を超えた個人情報の管理について	本来、保持する必要がなかった個人情報が流出した場合、不要なコストが発生するリスク

第5 個別監査の結果及び監査の結果に添えて提出する意見

1 会計

(1) 会計規則

① 福岡市交通局会計規程

監査実施に当たり、福岡市交通局会計規程(昭和 56 年4月1日交通事業管理規程第 28 号)を閲覧した。

ア 資金前渡規定

福岡市交通局会計規程の資金前渡の現行規定は以下のとおりとなっている。

(資金前渡)

第 33 条 次に掲げる経費については、資金前渡することができる。

- (1) 外国において支払をする経費
- (2) 遠隔の地又は交通不便の地域において支払をする経費
- (3) 船舶に属する経費
- (4) 給与その他の給付、報酬
- (5) 企業債の元利償還金
- (6) 諸払戻金及びこれに係る還付加算金
- (7) 報償金その他これに属する経費
- (8) 社会保険料
- (9) 官公署、公社等に対して支払う経費
- (10) 事業現場その他これに類する場所において支払を必要とする事務経費
- (11) 非常災害のため即時支払を必要とする経費
- (12) 交際費
- (13) 集会、儀式等の行事に際し、直接支払を必要とする経費
- (14) 即時支払をしなければ調達困難な物資の購入、加工又は修繕の経費
- (15) 手数料で即時支払を必要とするもの
- (16) 負担金、補償金、見舞金、賠償金、出資金及び交付金
- (17) 電信料、郵便料、運搬料その他これに類するもの
- (18) 通行料、駐車料、会場使用料及び賃借料
- (19) 供託金
- (20) 弁護士に支払う委託料
- (21) 自動車損害賠償責任保険料
- (22) 児童手当
- (23) 預り金

(出典:福岡市交通局会計規程 下線は監査人が加筆)

福岡市交通局会計規程第 33 条の資金前渡規定には、当該経費に係る主管課の長等に現金支払をさせるため、その資金を前渡することができる項目として、「出資金及び交付金」、「弁護士に支払う委託料」など、一般的に現金で支払うことが行われていない項目、現金で支払うことは望ましくない項目が含まれている。

本来、資金前渡は、できるだけ項目を限定することが望ましく、資金前渡に拠らない支払いが可能な場合には、会計規程を見直し、資金前渡ができる項目から削除することを検討することが望ましいものの、福岡市会計規則第 44 条(資金前渡)を準用しているとのことであった。

イ 金銭過不足、亡失・き損となった場合の規定について

物品については亡失・き損の報告についての規定がある。

(亡失き損の報告)

第 73 条 企業出納員、物品取扱員又は物品を使用している職員は、天災その他の理由により物品が滅失し、亡失し、又は損傷を受けた場合は、直ちにその原因を明示して事故報告書を作成し、これを管理者に提出しなければならない。

(出典:福岡市交通局会計規程)

ここで物品とは以下のものをいう。

(物品)

第 59 条 この規程において物品とは、局に属する現金、有価証券及び定期預金証書を除く一切の動産(不動産の従物を除く。)をいい、次に掲げるところによりする。

- (1) 決算品 当該勘定科目で取得した物品及び貯蔵品から当該勘定科目に振替えられた物品で、有形固定資産(貸借対照表に計上する物品をいう。)及び簿外物品(貸借対照表に計上しない物品をいう。)をいう。
- (2) 貯蔵品 貯蔵品勘定で取得した物品で原材料、消耗品及びその他の貯蔵品をいう。
- (3) 不用品 除却、取替等により生じた物品で交通事業の用途に再利用しないものをいう。

(出典:福岡市交通局会計規程)

また、固定資産についても事故等により亡失・滅失した場合の報告規定がある。

(事故報告)

第 83 条 各課長は、固定資産のうち不動産が天災地変その他の事由により滅失し、亡失し、又は損傷をうけた場合は、第 73 条の規定に準じて管理者に報告しなければならない。

(出典:福岡市交通局会計規程)

福岡市交通局会計規程の金銭会計の現行規定には物品や固定資産の過不足、亡失・き損となった場合の規定はあるが、金銭が過不足、亡失・き損となった場合の報告に関する規定がない。

【意見1-1】金銭過不足、亡失・き損となった場合の規定について

(現状)

福岡市交通局会計規程には、物品(第 73 条亡失き損の報告)や固定資産(第 83 条事故報告)が亡失・き損となった場合の規定はあるが、金銭過不足もしくは亡失・き損となった場合の規定がない。

(問題点)

金銭過不足もしくは亡失・き損となった場合には、直ちに然るべき者に報告が行われるべきであること、また、その原因が調査されるべきであること、その結果が金銭出納員の意見と一緒に報告されるべきであるところ、その根拠規定がない。

(改善提案)

金銭過不足もしくは亡失・き損となった場合の規定について設けることが望ましい。

他都市の交通局では例えば以下のような規程を設けていることから、他都市事例を参考に、規程を改正することを検討することが望ましい。

(亡失及びき損の報告)

第 21 条 金銭出納員又は金銭副出納員は、その保管の現金又は有価証券を亡失し、又はき損した場合は、直ちに文書により管理者に報告しなければならない。

2 金銭収納員、金銭副収納員又は資金前渡を受けた職員は、その保管の現金又は有価証券を亡失し、又はき損した場合は、直ちに文書により金銭出納員を経由して管理者に報告しなければならない。この場合において、金銭出納員は、意見を付さなければならない。

3 現金取扱員は、その取り扱う現金又は有価証券を亡失し、又はき損した場合は、直ちに文書により所属の金銭収納員に報告しなければならない。

- 4 前項の規定による報告を受けた金銭収納員は、直ちに文書により金銭出納員を経由して管理者に報告しなければならない。この場合において、金銭出納員は、意見を付さなければならない。

(出典:京都市交通局会計規程)

(現金の過不足の報告)

第二十四条 現金取扱員は、その保管に係る現金に過不足を生じたときは、直ちにその原因及び現状を調査して、企業出納員に報告しなければならない。

- 2 前項の報告を受けた企業出納員は、速やかにその原因を調査し、意見を付して管理者に報告しなければならない。
- 3 資金前渡を受けた者は、その保管に係る現金に過不足を生じたときは、直ちに管理者に報告しなければならない。

(出典:仙台市交通局会計規程)

(2) 予算

① 高速鉄道事業会計予算

地方公営企業の会計では、官公庁会計と同様に予算制度を採用している。地方公営企業では官公庁会計と異なり、予算を3条予算(収益的収支)と4条予算(資本的収支)に区分して編成する。

3条予算とは、公営企業の経営活動に伴い発生すると予定されるすべての収益とそれに対応するすべての費用を計上する予算である。4条予算とは、住民に対するサービスの提供を維持するとともに、経営規模の拡大を図るために要する建設改良費、その財源となる企業債の起債とその償還を予定した予算である。3条予算には減価償却費や長期前受金収益などの非資金的項目が含まれるが、4条予算は原則として資金的な収支のみで編成される。

監査対象とした令和5年度当初予算案は以下のとおりである。

令和5年度福岡市高速鉄道事業会計予算案

(総則)

第1条 令和5年度高速鉄道事業会計の予算は次に定めるところによる。

(業務の予定量)

第2条 業務の予定量は、次のとおりとする。

1. 車両数	228 両
2. 年間走行キロメートル	19,624,773 キロメートル
3. 年間輸送人員	149,767,200 人
4. 一日平均輸送人員	409,200 人
5. 主要な建設改良事業	
(1) 営業線改良事業 事業費	5,087,146 千円

(収益的収入及び支出)

第3条 収益的収入及び支出の予定額は、次のとおりと定める。

	収	入
第1款 高 速 鉄 道 事 業 収 益		35,881,642 千円
第1項 営 業 収 益		30,977,798 千円
第2項 営 業 外 収 益		4,841,517 千円
第3項 特 別 利 益		62,327 千円

支 出	
第1款 高 速 鉄 道 事 業 費 用	34,269,122 千円
第1項 営 業 費 用	30,756,450 千円
第2項 営 業 外 費 用	3,494,996 千円
第3項 特 別 損 失	7,676 千円
第4項 予 備 費	10,000 千円

第4条 資本的収入及び支出の予定額は、次のとおりと定める。(資本的収入額が資本的支出額に対し不足する額 10,407,226 千円は、損益勘定留保資金等で補てんするものとする。)

収 入	
第1款 資 本 的 収 入	13,222,663 千円
第1項 企 業 債	7,971,000 千円
第2項 出 資 金	998,169 千円
第3項 補 助 金	3,406,720 千円
第4項 雑 収 入	846,774 千円

支 出	
第1款 資 本 的 支 出	23,629,889 千円
第1項 建 設 改 良 費	5,087,146 千円
第2項 企 業 債 償 還 金	18,542,743 千円

(債務負担行為)

第5条 債務負担行為をすることができる事項、期間及び限度額は、次のとおりと定める。

事項	期間	限度額
営業線修繕事業	令和6年度	千円 495,000
営業線改良事業	令和6年度から 令和9年度まで	令和6年度以降 5,618,000

(企業債)

第6条 起債の目的、限度額、起債の方法、利率及び償還の方法は、次のとおりと定める。

起債の目的	限度額	起債の方法	利率	償還の方法
高速鉄道事業費	千円 3,992,000	証書借入又は証券発行の方法により政府、銀行その他から借り入れる。 起債時期は令和5年度とする。 ただし、工事又は市財政の都合により起債額の全部又は一部を翌年度以降に繰り越して発行又は借り入れることができる。	% 9.0 以内 ただし、利率見直し方式で借り入れる政府資金及び地方公共団体金融機構資金について、利率の見直しを行った後においては、当該見直し後の利率とする。	起債年度の翌年度から据置期間を含め、40 年以内に元金又は元金を均等に償還し、証券発行の細目は市長の定めるところによるものとする。 ただし、償還方法については融資条件により変更することができる。 なお、市財政の都合により据置期間及び償還期限を短縮し、若しくは繰上償還又は借換えすることができる。
高速鉄道事業特例債	577,000			

(一時借入金)

第7条 一時借入金の限度額は、10,000,000 千円と定める。

(予定支出の各項の経費の金額の流用)

第8条 予定支出の各項の経費の金額を流用することができる場合は、次のとおりと定める。

(1) 消費税及び地方消費税に不足が生じた場合における営業費用及び営業外費用の間の流用

(他会計からの補助金)

第9条 高速鉄道事業助成のため、一般会計からこの会計へ補助を受ける金額は、4,631,005 千円である。

(たな卸資産購入限度額)

第10条 たな卸資産の購入限度額は、251,000 千円と定める。

(出典: 令和5年度福岡市高速鉄道事業会計予算案)

② 予算に記載すべき事項

地方公営企業法施行令第17条第1項では、地方公営企業の予算には、以下の各号に掲げる事項を記載する旨が規定されている。

(予算)

第十七条 地方公営企業の予算には、左の各号に掲げる事項を記載するものとする。

- 一 業務の予定量
- 二 予定収入及び予定支出の金額
- 三 継続費
- 四 債務負担行為
- 五 企業債
- 六 一時借入金の限度額
- 七 予定支出の各項の経費の金額の流用
- 八 議会の議決を経なければ流用することのできない経費
- 九 一般会計又は他の特別会計からの補助金
- 十 利益剰余金の処分
- 十一 たな卸資産購入限度額
- 十二 重要な資産の取得及び処分

(出典: 地方公営企業法施行令 下線は監査人が加筆)

地方公営企業の予算は大枠を定める予算であり、予算の執行に当たっても、目以下の予算については管理者において流用することができるものとされている。

しかしながら、そのような流動性のある公営企業予算の執行においても、流動的な執行を認めることが不適当なものがある。その最たるものが職員給与費である。

そのような予算については流用禁止項目として取り扱うことが可能である。地方公営企業法施行令第17条第1項第8号「議会の議決を経なければ流用することのできない経費」として予算に記載すれば、流用する場合には議会の議決が必要となる。

多くの地方公営企業が、職員給与費を「議会の議決を経なければ流用することのできない経費」として予算書に記載しているが、市交通局の予算書には記載がなく、職員給与費は流用禁止項目の対象となっていない状況である。

他都市の高速鉄道事業では、以下のように流用禁止項目として設定している例もある。

(他市事例:札幌市高速電車事業会計予算)

(議会の議決を経なければ流用することのできない経費)	
第9条 次に掲げる経費については、その経費の金額を、それ以外の経費の金額に流用し、又はそれ以外の経費をその経費の金額に流用する場合は、議会の議決を経なければならない。	
(1)職員給与費(収益的支出)	3,713,000 千円

(他市事例:仙台市高速鉄道事業会計予算)

(議会の議決を経なければ流用することのできない経費)	
第9条 次に掲げる経費については、これらの経費の金額を、これらの経費のうち他の経費の金額に、若しくはこれら以外の経費の金額に流用し、又はこれら以外の経費をこれらの経費の金額に流用する場合は、議会の議決を経なければならない。	
(1)職員給与費	4,547,924 千円
(2)交際費	120 千円

現在の市高速鉄道事業会計においては、経営状況が安定しており、職員給与費が流用禁止項目となっていないくとも、現状では予算執行にあたり流用されてはいないため、影響はない。

しかし、今後、職員給与費の予算を流用したことが、職員への支給額に影響を与えるようなことがあれば、地方公営企業の運営に大きな影響を与えることになる。

今後、経営状況が変化した場合には、他都市の事例を参考に、流用禁止項目の設定について検討することも考慮する必要があると考える。

③ 企業債について

建設改良等の財源とするための企業債については、その発行予定額を第4条予算の「第1款資本的収入」、「第1項企業債」に計上しなければならない。

ア 令和5年度

起債の目的	第6条企業債の 限度額	第4条企業債予算額 (発行予定額)	差額
高速鉄道事業費	3,992,000 千円		
高速鉄道事業特例債	577,000 千円		
企業債合計	4,569,000 千円	7,971,000 千円	3,402,000 千円

(監査人が作成)

イ 令和6年度

起債の目的	第6条企業債の 限度額	第4条企業債予算額 (発行予定額)	差額
高速鉄道事業費	7,269,000 千円		
高速鉄道事業特例債	499,000 千円		
企業債合計	7,768,000 千円	19,221,000 千円	11,453,000 千円

(監査人が作成)

企業債は、数十年にわたって償還を行うもので、長期間にわたり将来世代の負担となり、公営企業や自治体の財政負担ともなり得るものであるから、当該年度に発行が予定されている企業債について、その目的や利率など詳細を第6条「企業債」に記載し、議会に諮ることを目的としている。

よって第6条の「企業債」の限度額には、一般的に第4条資本的収入の企業債発行予定額と同額が記載され则认为られるが、第6条「企業債」と第4条資本的収入の企業債発行予定額には差額があった。その差異の要因は、借換債に係るものである。借換債については新たな企業債の発行ではなく、過去に議決を受けた範囲内で借換を行うものであり、債務残高の増加とはならないことから議会に諮る必要がなく、第6条「企業債」に記載する必要がないため差異が生じているものである。

④ 予算説明書について

地方公共団体の長は、地方公営企業の予算を議会に提出する場合においては、当該地方公営企業の管理者が作成した政令で定める予算に関する説明書をあわせて提出しなければならない(地方公営企業法第25条)。

この予算に関する説明書については、地方公営企業法施行令に以下のような規定がある。

(予算に関する説明書)

第十七条の二 法第二十五条に規定する政令で定める予算に関する説明書は、次に掲げるものとする。

- 一 予算の実施計画
- 二 予定キャッシュ・フロー計算書
- 三 給与費明細書
- 四 継続費に関する調書
- 五 債務負担行為に関する調書
- 六 当該事業年度の予定貸借対照表並びに前事業年度の予定損益計算書及び予定貸借対照表

(出典:地方公営企業法施行令)

監査実施に当たり、高速鉄道事業会計の予算に関する説明書を閲覧した。

(3) 決算書

① 決算書について

令和5年度の福岡市高速鉄道事業会計決算書を入手し、監査を実施した。なお、令和3年度、令和4年度の決算書も入手し、比較検討を実施した。

(実施した手続の概要)

- ・ 決算書が地方公営企業法、地方公営企業法施行令、地方公営企業法施行規則に則って作成されているか、福岡市交通局会計規程に則って作成されているか検討した。
- ・ 各種財務諸表と各種明細書の相互の整合性について検討した。
- ・ 重要な勘定科目については、総勘定元帳、勘定科目内訳表を入手し、内容を検討した。
- ・ 現金預金、未収金、未払金、引当金など、重要な勘定科目の決算数値については、根拠資料等を入手し、内容を検討した。
- ・ 必要に応じて質問を行った。
- ・ 必要に応じて他市事例との比較を行った。

② 決算報告書の概要

令和5年度の決算報告書から「当初予算額」、「補正予算額」、「予備費支出額」、「流用増減額」、「地方公営企業法第24条第3項の規定による支出額」、「地方公営企業法第26条第2項の規定による繰越額」、「継続費通次繰越額」、「備考」を省略した概要は以下のとおりである。

ア 収益的収入及び支出

収入

(単位:円)

区分	予算額	決算額	予算額に比べ 決算額の増減
第1款 高速鉄道事業収益	40,787,522,000	42,270,916,113	1,483,394,113
第1項 営業収益	35,883,678,000	37,026,543,872	1,142,865,872
第2項 営業外収益	4,841,517,000	4,961,128,676	119,611,676
第3項 特別利益	62,327,000	283,243,565	220,916,565

支出

(単位:円)

区分	予算額	決算額	不用額
第1款 高速鉄道事業費用	34,711,961,000	33,514,644,153	1,197,316,847
第1項 営業費用	30,511,395,000	29,324,850,018	1,186,544,982

第2項 営業外費用	4,182,890,000	4,182,886,135	3,865
第3項 特別損失	7,676,000	6,908,000	768,000
第4項 予備費	10,000,000	0	10,000,000

(出典: 令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

イ 資本的収入及び支出

収入

(単位:円)

区分	予算額	決算額	予算額に比べ 決算額の増減
第1款 資本的収入	14,280,895,000	11,810,866,554	△2,470,028,446
第1項 企業債	8,818,000,000	7,141,000,000	△1,677,000,000
第2項 出資金	1,209,401,000	790,647,000	△ 418,754,000
第3項 補助金	3,406,720,000	3,408,250,897	1,530,897
第4項 雑収入	846,774,000	470,968,657	△ 375,805,343

支出

(単位:円)

区分	予算額	決算額	不用額
第1款 資本的支出	24,691,021,000	22,673,281,996	380,569,004
第1項 建設改良費	6,148,278,000	4,136,893,796	374,214,204
第2項 企業債償還金	18,542,743,000	18,536,388,200	6,354,800

(出典: 令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

資本的収入額が資本的支出額に不足する額 10,862,415,442 円は、消費税及び地方消費税資本的収支調整額 200,762,621 円及び損益勘定留保資金 10,661,652,821 円で補てんした。

③ 補てん財源

ア 補てん財源とは

補てん財源とは、「資本的支出」に対する「資本的収入」の不足分を「補う」ための財源である。

公営企業の決算(予算)は、収益的収支(3条予算)と資本的収支(4条予算)の2つに区分されている。そのうち、資本的収支は建設改良費、企業債の償還が主な支出であり、建

設改良費は補助金や企業債が主な財源ではあるものの、公営企業の内部留保資金等も財源とする場合があること、企業債の償還についても公営企業の内部留保資金等で返済することが想定されていることから、多くの場合、資本的支出は、その財源である資本的収入を上回ることになる。

しかし、実際に予算を執行する段階で資金が不足することがないように、予算の策定に当たり4条収支の不足額について、資金的裏付けがあることを説明する必要があり、その裏付けとなる財源を補てん財源という。

補てん財源については、資本的収支の予算及び決算に当たり、使用した補てん財源の種類や使用額を記載することが求められる。よって、公営企業では、補てん財源の種類や金額を把握し、適切に管理する必要がある。

令和5年度の決算報告書を見ると、資本的収入及び支出に「資本的収入額が資本的支出額に不足する額 10,862,415,442 円は、消費税及び地方消費税資本的収支調整額 200,762,621 円及び損益勘定留保資金 10,661,652,821 円で補てんした。」という記載があり、補てん財源に関する説明に該当する。

イ 補てん財源の種類

(ア) 消費税及び地方消費税資本的収支調整額

多くの場合、資本的収支は収入よりも支出の方が多いことから、消費税等も仮払消費税の方が仮受消費税よりも多くなり、還付(又は納付額の削減)効果があるため、税込みの資本的収支不足額の財源となる。

市交通局は以下の方法で計算している。

4条支出消費税 - 4条収入消費税 - 控除対象外消費税(特定収入仮払消費税)

(令和5年度決算)

$344,447,359 \text{ 円} - 3,804,908 \text{ 円} - 139,879,830 \text{ 円} = 200,762,621 \text{ 円}$

(イ) 損益勘定留保資金

収益的収支には、企業の適切な期間損益を算定するため、減価償却費や資産減耗費(固定資産除却損)など支出を伴わない費用が含まれる。そのため、例えば当期純利益がゼロであっても、支出を伴わない費用の見合いとして収受した料金等により企業内には資金が残ることになる。このような資金を損益勘定留保資金という。

一方で、公営企業会計では建設改良費の財源として受け入れる補助金等の資本的収入

について、交付を受けた年度に長期前受金に計上され、減価償却見合い分を長期前受金戻入として収益に計上する。この長期前受金戻入は、資金の流入を伴わない収益となるため、損益勘定留保資金の計算上は控除することになる。

市交通局は以下の方法で計算している。

減価償却費＋固定資産除却費＋固定資産売却損益＋退職給付引当金繰入-長期前受金戻入＋収益的収支差引-退職手当支給分

(令和5年度の損益勘定留保資金の算定)

＋減価償却費	13,504,869,175		-長期前受金戻入	3,759,520,666
＋固定資産除却費	203,209,474	※	-雑収益	0
＋雑支出	0		-特別利益	0
＋特別損失	5,118,000		非現金収入	3,759,520,666
＋退職給付引当金	6,519,789			
非現金支出	13,719,716,438			
収益的収支差引	8,533,398,980			
退職手当支給分	△ 64,304,884			
損益勘定留保資金	18,429,289,868			
※現金支出を除く				

一般的な算定方法は以下のとおりである。

減価償却費＋固定資産除却費＋固定資産売却損益-長期前受金戻入

市交通局では損益勘定留保資金の算定に退職給付引当金繰入を含めている。退職給付引当金は職員の退職手当の支給に備えるための引当金であり、それを4条支出の補てん財源に充てるのは望ましいことではないが、一方で退職手当支給分は控除していることから、ここでは問題としない。

(ウ) 積立金

減債積立金、建設改良積立金など、資本的支出に充当するための積立金は、当年度取り崩す予定額を補てん財源として使用することができる。

但し、福岡市高速鉄道事業会計は過年度より多額の繰越欠損金を計上しており、積立金として処分する利益剰余金がない状況である。

(エ) 引継金、引継貯蔵品

地方公営企業法の適用時に現金、貯蔵品として引き継いだもののうち、資本的支出の財源として充当できるものは、引継金、引継貯蔵品として使用することができる。

福岡市高速鉄道事業では該当するものはない。

(オ) 繰越工事資金

前年度以前において既に受け入れた寄付金、工事負担金などであって、当年度の予算に計上した資本的支出の特定財源となっているものをいう。

ウ 補てん財源の使用の順序

補てん財源が複数ある場合については法令等に特段の規定はないが、行政実例(地方自治体が法令の適用などについて疑義がある場合、総務省(旧自治省、自治庁)に照会し、それに対する回答を他の自治体も参考にできるよう、公にしたもの)には以下のように記載されている。

- ・過年度分損益勘定留保資金と当年度分損益勘定留保資金がある場合には、まず前者を使用する(昭和 34 年1月 16 日)

- ・損益勘定留保資金と当年度利益剰余金処分別がある場合には、まず前者から使用する(昭和 33 年3月 19 日)

- ・企業債の元金償還財源には、減債積立金を第一義的に使用する(昭和 33 年5月7日)

したがって、一般的には以下の順序で使用するが適切であるとされている。

- I 消費税及び地方消費税資本的収支調整額
- II 繰越工事資金及び引継金並びに引継貯蔵品
- III 損益勘定留保資金
- IV 利益剰余金処分別及び積立金

補てん財源は当年度発生額と使用額を管理し、未使用のものは翌年度に繰り越して、翌年度は過年度のものから使用していくのが原則である。

【意見1-2】補てん財源の説明と管理について

(現状)

令和3年度補てん財源算定資料(令和3年度決算補てん財源等)を閲覧したところ、4条補てん財源使用可能額は 9,178,945,830 円であった。同年度の4条収支不足額が 15,364,808,598 円であるため、補てんしてもなお不足する額は 6,185,862,768 円である。これに対して特別減収対策企業債を 5,800,000,000 円発行して不足分を埋めているが、なお 385,862,768 円が不足していた。

これに対して令和3年度の決算報告書では「資本的収入額が資本的支出額に不足する額 15,364,808,598 円は、消費税及び地方消費税資本的収支調整額 879,994,584 円及び損益勘定留保資金等 8,298,951,246 円で補てんし、なお不足する額 6,185,862,768 円については、企業債(特別減収対策)等で措置した。」との記載があるのみで、不足している 385,862,768 円についての言及がなかった。

(問題点)

「企業債(特別減収対策)等で措置した。」と記載されているが、発行した特別減収対策企業債は 5,800,000,000 円である。差額は管理していないため不明であるものの、資金不足には陥っていないことを考慮すると過年度の補てん財源であった可能性が高く、現状の補てん財源の説明は不十分となっている恐れがある。

(改善提案)

補てん財源については過年度分と現年度分に区分して管理し、過年度発生分を把握することで、補てん財源を説明する際に不明となることがないように留意されたい。

利益剰余金が多額にある公営企業の場合であれば、各年度で発生した金額と「資本的収入額が資本的支出額に不足する額」を比較しても当面支障がないが、福岡市高速鉄道事業のように多額の繰越欠損金がある公営企業においては、単年度で補てん財源が不足する場合もあることから、補てん財源の前年度繰越額、当年度発生額、当年度使用額、次年度繰越額を管理しておくことが望ましい。

また、管理のための管理表は各自治体でいろいろな様式のものがあるため、市の他の公営企業や他の自治体の高速鉄道事業が使用している管理表を参考に、市交通局で管理しやすい方法を工夫されたい。

(様式例)

	前年度繰越	当年度発生	当年度使用	次年度繰越
損益勘定留保資金				

④ 貸借対照表

(単位:円)

借方	決算額	貸方	決算額
資産合計	372,272,285,795	負債資本合計	372,272,285,795
固定資産	353,626,926,478	負債	322,027,304,119
流動資産	18,645,359,317	固定負債	183,865,066,775
		流動負債	42,313,482,262
		繰延収益	95,848,755,082
		資本	50,244,981,676
		資本金	139,800,647,000
		剰余金	△ 89,555,665,324

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書を基に監査人が決算概要を記載)

ア 固定資産

有形固定資産と無形固定資産については、固定資産台帳のデータを入手し、取得価格、減価償却累計額が一致しているか確認した。

また各資産の摘要や工事名称を閲覧した。

(摘要、工事名称に記載のない固定資産)

科目	件数	取得価格(円)	償却累計額(円)
土地	923 件	29,469,001,368	
建物	1 件	3,540,329	3,363,313
線路設備	1 件	1,017,566,108	297,103,858
諸権利	256 件	5,328,623,778	3,521,051,023

【意見1-3】固定資産台帳における摘要、工事名称の記載について

(現状)

有形固定資産と無形固定資産については、資産別に所属、科目、資産番号、取得年月日、維持担当課、名称、所在地、耐用年数、数量、取得価格、償却対象額、償却累計額、摘要、工事名称が記載されることになっている。

固定資産台帳のデータを閲覧したところ、ほとんどの資産は、摘要もしくは工事名称に記

載があり、どのような資産なのか、どのような用途なのか等が、ある程度は分かるようになっていたが、一部に摘要や工事名称に記載がない資産があった。

(問題点)

固定資産台帳は固定資産を管理するための台帳であり、それが現在も使用されているかどうか、機能しているかどうかなども、その管理の目的の一つである。当該情報が把握できないことは、除却した資産の台帳からの除却漏れや現物との照合が困難になる可能性が生じ、固定資産管理上、望ましくない。

(改善提案)

固定資産台帳は固定資産を管理するための台帳であり、それが現在も使用されているかどうか、機能しているかどうかなども、その管理の目的の一つである。その際の情報として摘要や工事名称は参考となるので、有形固定資産や無形固定資産を登録する際には摘要や工事名称を記載することが望ましい。

特に無形固定資産の場合、有形固定資産のように現物がなく、固定資産管理ナンバーも貼付できない。摘要などがなければ管理台帳を見てもどのようなソフトウェアなのか不明である。

よって、どのようなソフトウェアであるのか、用途や機能などを摘要もしくは工事名称に記載することが望ましい。

(ア) 建設仮勘定のうち本勘定への振替時期が未定のもの

(単位:円)

■1・2号線					
所属	No	項 目	目	節	金額(消費税抜き)
～R4年度発生分					
駅務 サービス課	29	室見駅研修施設整備 工事設計業務委託	建物費	停車場 建物費	1,845,000
施設課	35	藤崎駅外8駅ホーム壁 調査設計業務委託	建物費	停車場 建物費	7,219,000
施設課	36	室見駅ホーム床改良工 事設計業務委託	建物費	停車場 建物費	366,000

(出典:市提供資料)

建設仮勘定とは、建設中の建物や構築物などの有形固定資産を建設・制作した際の費用を計上する勘定科目であり、その有形固定資産の建設が完了した際には、その本勘定（建物や構築物など）への振替が行われる一時的な勘定である。

建設仮勘定は本勘定への振替まで適切に管理し、漏れなく本勘定へ振り替える必要があるため、管理表である建設仮勘定一覧表を入手し、適切に管理されているか検討した。

【意見1-4】建設仮勘定の管理について

（現状）

建設仮勘定一覧には、発生年度が記載されておらず、令和5年度発生分と令和4年度までの発生分に区分しているだけであった。また建設仮勘定から、建物や構築物などの本勘定への振替年度（いわゆる精算年度）の予定について記載されていなかった。

建設仮勘定に計上されている項目について、建物や構築物などの本勘定への振替年度の予定を市交通局へ確認したところ、3件未定のものがあった。

（問題点）

発生年度よりかなりの年数が経過しているものについては、過年度において本勘定への振替漏れとなっていないか、予定どおりに工事が進んでおらず工事中止となっていないか等を確認する必要があるが、現在はそのような状況が把握しづらい資料となっており、建設仮勘定の本勘定への振替漏れが発生する恐れがある。

（改善提案）

建設仮勘定の管理資料において、各項目の発生年度と精算年度の予定を記載しておくことが望ましい。

また精算年度の予定が未定ものについては、その資産性に疑いがあるため、内容を調査したうえで不要なものは建設仮勘定から除却されたい。

イ 現金預金残高

内訳	金額(円)	内容
現金(財務課)	100,000	
現金(駅務サービス課)	80,548,000	券売機・精算機のつり銭資金

現金(駅務サービス課)	1,050,000	両替用資金
現金(営業課)	290,038,860	駅収納金、定期券売り場収納金
当座預金	16,162,974,647	
現金預金合計	16,534,711,507	

現金預金については現金有り高報告書や残高証明書と照合した。

ウ 未収金残高

内訳	金額(円)	内容
営業未収金	1,400,385,795	
未収運賃	747,095,947	
未収広告料	45,220,853	
その他営業未収金	608,068,995	
営業外未収金	168,235,446	
その他未収金	182,276,226	
未収金合計	1,750,897,467	

令和5年度の未収金には延滞しているものはないとの回答を得た。

令和6年3月末に資産計上されている未収金については、未収金一覧表を入手し、収入予定年月日を超えて回収されていないものがないか確認したところ、令和6年4月までには回収されていた。

⑤ 損益計算書

(損益計算書)

(単位:円)

営業収益	33,730,262,084
営業費用	28,384,621,479
営業利益	5,345,640,605
営業外収益	4,961,025,437
営業外費用	2,050,230,626
経常利益	8,256,435,416

特別利益	283,243,565
特別損失	6,280,001
当年度純利益	8,533,398,980

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書を基に監査人が概要を記載)

【意見1-5】運輸雑収益に含まれる延滞金について

(現状)

市営地下鉄では、利用客の利便性向上のために、飲食店、販売店、自販機、広告などのために多くの駅構内のスペースを貸し出している。その賃貸料収入は利用客の利便性向上を目的としたものであり、営業活動を行う駅構内の賃貸であることから営業収益の運輸雑収益に収益計上されているが、その賃貸料収入に関わる延滞金も運輸雑収益に8件、計上されていた。

(問題点)

営業収益は主たる営業活動から生じる収益を計上する区分であって、延滞金は高速鉄道事業の性格上、営業活動から生じる収益とはいえない。

(改善提案)

営業収益は、営業活動と関連する収益がいかほどかを把握するための収益区分であるため、営業活動以外の原因から生じる収益は営業外収益で計上することが望ましい。

⑥ 剰余金計算書

(単位:円)

	資本金	剰余金			
		資本剰余金			
		受贈財産 評価額	国庫補助金	一般会計 補助金	資本剰余金 合計
前年度末残高	139,010,000,000	79,056,905	3,583,195,829	7,139,666,063	10,801,918,797
前年度処分額	0	0	0	0	0
処分後残高	139,010,000,000	79,056,905	3,583,195,829	7,139,666,063	10,801,918,797
当年度変動額	790,647,000	0	0	0	0
出資金 の受入	790,647,000	0	0	0	0
資本剰余金 の受入	0	0	0	0	0
当年度 純利益	0	0	0	0	0
当年度末残高	139,800,647,000	79,056,905	3,583,195,829	7,139,666,063	10,801,918,797

※本計算書における△表記は、減少、損失又は欠損を示す。

(単位:円)

剰余金		資本合計
欠損金		
未処理欠損金	欠損金合計	
△ 108,890,983,101	△ 108,890,983,101	40,920,935,696
0	0	0
(繰越欠損金)		
△ 108,890,983,101	△ 108,890,983,101	40,920,935,696
8,533,398,980	8,533,398,980	9,324,045,980
0	0	797,647,000
0	0	0
8,533,398,980	8,533,398,980	8,533,398,980
(当年度未処理欠損金)		
△ 100,357,584,121	△ 100,357,584,121	50,244,981,676

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

⑦ 令和5年度 福岡市高速鉄道事業欠損金処理計算書

(単位:円)

	資本金	資本剰余金	未処理欠損金
当年度末残高	139,800,647,000	10,801,918,797	△100,357,584,121
議会の議決による処分額	0	0	0
処分後残高	139,800,647,000	10,801,918,797	(繰越欠損金) △100,357,584,121

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

⑧ 決算付属書の概要

決算付属書として、事業報告書、キャッシュ・フロー計算書、収益費用明細書、固定資産明細書、注記が作成されている。

以下、その概要について、監査の結果及び監査の結果に添えて提出する意見に関連する事項のみを記載している。

ア 事業報告書

(ア) 収益費用明細書

決算書としての損益計算書は、款項目節のうち、款項目までの勘定科目しか表示していないため、収益費用明細書は損益計算書の明細として款項目節まで表示している。

費用のうち、人件費部分のみを以下に示している。

(収益費用明細書のうち、線路保存費の人件費部分)

費 用

(単位:円)

款	項	目	節	金額	備考
高速鉄道 事業費用				30,441,132,106	
	営業費用			28,384,621,479	
		線路保存費		2,745,097,908	
			給 料	173,613,033	
			手 当 等	112,442,369	

			法定福利費	57,221,966	
			厚生福利費	76,869	
			賞与引当金 繰入額	29,609,000	

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

(収益費用明細書のうち、一般管理費の人件費部分)

(単位:円)

款	項	目	節	金額	備考
		一般管理費		600,785,804	
			給料	185,194,258	
			手当等	116,529,047	
			退職給付費	6,519,789	
			法定福利費	68,867,755	
			厚生福利費	6,271,966	
			賞与引当金 繰入額	38,516,000	

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

【意見1-6】収益費用明細書における退職給付費の計上箇所について

(現状)

福岡市高速鉄道事業では、「職員の期末・勤勉手当(法定福利費を含む。)の支給に備えるため、当年度末における支給見込額に基づき、当年度の負担に属する額」を賞与引当金として計上している。また「職員の退職手当の支給に備えるため、当年度末における全企業職員の退職手当の要支給額に相当する金額」を退職給付引当金として計上している。

しかしながら「賞与引当金繰入額」が線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費、運輸管理費、運輸費、研修所費、一般管理費のそれぞれの費用に人件費を構成する「節」の費用として計上されているのに対して、退職給付引当金の繰入額は、一般管理費の「退職給付費」でまとめて計上されている。

(問題点)

人件費を構成する費用のうち、重要な費用である退職金を一般管理費でまとめて計上しているため、線路保存費や一般管理費などの「目」費用の人件費を適切に表示することが

出来ていない。

(改善提案)

賞与も退職手当も同じく人件費である。線路保存や電路保存に従事する職員の人件費は、それぞれ線路保存費や電路保存費で計上することが求められており、退職給付引当金の繰入金も「賞与引当金繰入額」と同じく、それぞれの「目」費用で計上することが望ましい。

他都市事例を参考に、「給与」や「手当等」とともに「目」費用別に計上することが望ましい。

(他市事例 東京都交通局高速電車事業会計)

費 用

(単位:円)

款	項	目	節	金額
高速電車 事業費				139,084,583,503
	営 業 費 用			28,384,621,479
		線 路 保 存 費		2,745,097,908
			(人 件 費)	(3,581,543,401)
			給 料	1,390,262,811
			手 当	1,440,456,973
			賞 与 引 当 金 繰 入 額	26,909,002
			退 職 金	<u>133,003,160</u>
			退 職 給 付 引 当 金 繰 入 額	<u>6,317,780</u>
			法 定 福 利 費	556,252,616
			厚 生 福 利 費	4,955,816
			報 酬	23,385,243

(出典:令和5年度東京都高速電車事業会計決算書 下線は監査人が加筆)

(イ) 企業債明細書

企業債明細書については決算報告書との整合性を確認した。

企 業 債

種類	発行年月日	発行総額	償還高	
			当年度償還高	償還高累計
		円	円	円
高速鉄道事業特例債				
(1) 銀行等引受	平成 26.3.28	861,000,000	86,100,000	861,000,000
	〃 27.3.31	500,000,000	50,000,000	450,000,000
	〃 27.3.31	300,000,000	30,000,000	270,000,000
	〃 28.3.30	737,000,000	73,700,000	589,600,000
	〃 29.3.30	334,500,000	33,450,000	234,150,000
	〃 29.3.30	334,500,000	33,450,000	234,150,000
	〃 30.3.29	599,000,000	59,900,000	359,400,000
	〃 31.3.28	528,000,000	52,800,000	264,000,000
	令和 2.3.26	454,000,000	45,400,000	181,600,000
	〃 3.3.25	378,000,000	37,800,000	113,400,000
	〃 4.3.25	300,000,000	30,000,000	60,000,000
	〃 5.3.24	226,000,000	22,600,000	22,600,000
	〃 6.3.22	577,000,000	0	0
	小計	6,129,000,000	555,200,000	3,639,900,000
	計	6,129,000,000	555,200,000	3,639,900,000

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

明 細 書

未償還残高	発行価額	利率	償還終期	備考
円		%		
0		0.245	令和5年度	再特例債
50,000,000		0.176	〃 6 〃	〃
30,000,000	額面 100 円につき 100 円	0.310	〃 6 〃	〃
147,400,000		0.13	〃 7 〃	〃
100,350,000	額面 100 円につき 100 円	0.058	〃 8 〃	〃
100,350,000	〃	0.048	〃 8 〃	〃
239,600,000	〃	0.100	〃 9 〃	〃

264,000,000	〃	0.070	〃 10 〃	〃
272,400,000	〃	0.009	〃 11 〃	〃
264,600,000	〃	0.090	〃 12 〃	〃
240,000,000	〃	0.122	〃 13 〃	〃
203,400,000	額面 100 円につき 100 円	0.130	〃 14 〃	〃
577,000,000	〃	0.020	〃 15 〃	再々特例債
2,489,100,000				
2,489,100,000				

(企業債明細書より抜粋して記載)

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

企業債明細書は貸借対照表に計上されている企業債の内訳説明書として作成が求められている書類であり、その様式は地方公営企業法施行規則第 18 号に定められている。

様式によれば、①種類②発行年月日③発行総額④償還高(当年度償還高と償還高累計を記載)⑤未償還残高⑥発行価額⑦利率⑧償還終期⑨備考を記載することになっている。

そのうち、③発行総額は、企業債を発行した額を記載することとされ、公募債を発行した際には発行差金等を減額することなく、その発行総額を記載することとされている。

(ウ) 注記事項

注 記	
1	重要な会計方針
1	たな卸資産の評価基準及び評価方法
(1)	貯蔵品 先入先出法による原価法
2	固定資産の減価償却の方法
(1)	有形固定資産(リース資産を除く。)
ア	減価償却の方法
・車両	定率法
・その他	定額法(ただし、線路設備及び電路設備の取替資産については取替法による。)
イ	主な耐用年数
・建物	7 ～ 50 年

- ・線路設備 15 ～ 60 年
- ・電路設備 5 ～ 45 年
- ・車両 13 年
- ・機械装置 4 ～ 20 年

(2) 無形固定資産

ア 減価償却の方法 定額法

イ 主な耐用年数

- ・ソフトウェア 5年
- ・地上権 5年

(3) リース資産

ア 所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価格を零とする定額法による。

3 引当金の計上方法

(1) 退職給付引当金

職員の退職手当の支給に備えるため、当年度末における全企業職員の退職手当の要支給額に相当する金額を計上している。

(2) 賞与引当金

職員の期末・勤勉手当(法定福利費を含む。)の支給に備えるため、当年度末における支給見込額に基づき、当年度の負担に属する額(翌年度6月に支給予定の期末・勤勉手当における、当年度12月から3月までの期間に相当する分)を計上している。

4 消費税等の会計処理

消費税及び地方消費税の会計処理は税抜方式によっている。

2 キャッシュ・フロー計算書

1 重要な非資金取引の内容

(1) ファイナンス・リース取引による資産の取得

当年度に新たに計上したファイナンス・リース取引に係る資産の額は 59,664,000 円、負債の額は 65,630,400 円である。

3 貸借対照表

1 企業債の償還に係る他会計の負担

貸借対照表に計上されている企業債のうち、一般会計が負担すると見込まれる額は 24,190,089,101 円である。

2 引当金の取崩

(1) 退職給付引当金

当年度に退職手当を支給するため、退職給付引当金を 64,304,884 円取り崩した。

(2) 賞与引当金

当年度に期末・勤勉手当(法定福利費を含む。)を支給するため、賞与引当金を390,245,000 円取り崩した。

4 セグメント情報

1 報告セグメントの概要

福岡市高速鉄道事業会計では高速鉄道事業の単一セグメントのため、セグメント情報の記載は省略する。

5 リース契約により使用する固定資産

1 リース取引の処理方法

ファイナンス・リース取引については、通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理を行っている。

ただし、リース期間が1年以内又はリース料総額が 300 万円以下の所有権移転外ファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を行っている。

2 長期継続契約に係るリース債務

負債に計上しているリース債務は、地方自治法第 234 条の3に基づく長期継続契約に係るものである。

(出典:令和5年度福岡市高速鉄道事業会計決算書)

【指摘事項1-1】固定資産減損会計の検討の必要性について

(現状)

現在、令和5年度決算における固定資産減損会計に係る検討資料は、地方公営企業会計基準の見直しに伴い、平成 25 年度に減損会計について整理検討を行った決裁資料のみであった。

(問題点)

遊休資産等の状況は、年度毎に状況が変化すると考えられる。しかし、現状は平成 25 年度に実施したものから見直しが行われていないことから、会計基準に従った検討が行われていない。

(是正の方向性)

減損の検討については毎年度資料を作成し、検討すべきである。毎年度、遊休資産や評価額等に変更がないか確認し、変更があれば資料を更新する必要がある。

【意見1-7】固定資産の減損会計の適用に係る規定について

(現状)

地方公営企業会計には、地方公営企業法施行規則の第8条第3項第2号で、保有する固定資産に事業年度の末日において予測することができない減損が生じているもの、または減損損失を認識すべきものについては、帳簿価額から減損損失の額を減額した額を帳簿価額とするとされており、固定資産の評価に関し、減損会計の考え方が適用されている。

減損会計に関連する内部規則、要領等がないか市交通局に確認したところ、策定はしていないとのことであった。

(問題点)

減損会計に関する内部規定等がないことは、適切な検討が実施されない恐れがある。

(改善提案)

適切な減損会計の検討ができるように、減損会計に関連する内部規則、要領等を定めることが望ましい。

(4) 基金

① 福岡市高速鉄道建設基金条例

地方自治法第241条(基金)によれば、「普通地方公共団体は、条例の定めるところにより、特定の目的のために財産を維持し、資金を積み立て、又は定額の資金を運用するための基金を設けることができる。」とされている。

福岡市高速鉄道事業においては、建設基金が設けられており、福岡市高速鉄道建設基金条例(以下、「基金条例」という)が定められている。

○福岡市高速鉄道建設基金条例

昭和 49 年 12 月 16 日

条例第 95 号

(設置)

第1条 福岡市が施行する高速鉄道の建設及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため、福岡市高速鉄道建設基金(以下「基金」という。)を設置する。

(積立て)

第2条 毎年度基金として積み立てる額は、歳出予算をもつて定める額とする。

(管理)

第3条 基金に属する現金は、地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 241 条第7項の規定により保管するほか、必要に応じ、最も確実かつ有利な有価証券に代えることができる。

(運用益金の処理)

第4条 基金の運用から生ずる収益は、歳入歳出予算に計上して、この基金に編入するものとする。

(運用)

第5条 市長は、財政上必要があると認めるときは、確実な繰戻しの方法、期間及び利率を定めて、基金に属する現金を歳計現金に繰り替えて運用することができる。

(委任)

第6条 この条例に定めるものを除くほか、基金の管理に関し必要な事項は、規則で定める。

(以下 略)

(出典:福岡市高速鉄道建設基金条例)

ホームページで公表されている令和4年度の基金概要調書によれば、福岡市高速鉄道建設基金の概要は以下のとおりである。

基金名称	福岡市高速鉄道建設基金
所管部課	交通局総務部財務課
根拠法令等	福岡市高速鉄道建設基金条例
造成目的	福岡市が施行する高速鉄道の建設及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため (福岡市高速鉄道建設基金条例第1条)
造成年月日	昭和 49 年 12 月 16 日
造成期間	—
基金種別	特定目的基金
基金当初造成額	744,000,000 円
基金当初造成時財源	一般財源
基金造成後積立財源	基金の運用から生ずる収益 等
積立目標額	—
事業概要	高速鉄道の建設及びこれに関連する事業を行う。
取崩方針	高速鉄道の建設に係る一般会計負担の平準化を図るため、一般会計繰出金及び市債元利償還金の財源に充てる。
増減見込	短期(3年未満):減少(積立額より取崩額の方が多いため) 中長期(3年～):減少(積立額より取崩額の方が多いため)

(出典:市営地下鉄 HP より引用)

② 処分の規定について

基金条例には、第2条に(積立て)の規定があるが、処分の規定がない。

【意見1-8】基金条例の処分の規定について

(現状)

市は、市が施行する高速鉄道の建設及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため、福岡市高速鉄道建設基金を設けており、そのために「福岡市高速鉄道建設基金条例」を定めている。

その処分については、福岡市高速鉄道建設基金の目的に充てる場合に限り処分することとなるが、「福岡市高速鉄道建設基金条例」には処分に関する規定がなかった。

(問題点)

福岡市高速鉄道建設基金の処分に関する取扱いが明文化されていないと、処分の適否

に関して判断することが困難である。

(改善提案)

基金の処分は、基金の目的に充てる場合に限り処分することとなるので、基金条例には、その旨を規定することが望ましい。

他市の高速鉄道の建設等に関連する基金条例を見ると、処分に関する規定が定められている。

(他都市事例:札幌市基金条例)

(積立基金の処分)

第8条 財調基金、奨学基金、特別奨学基金、災害遺児基金、文化芸術基金、地域福祉基金、森林保全基金、環境保全基金、スポーツ基金、リサイクル基金及び脱炭素化基金は、予算の定めるところにより、これを処分することができる。

～省略～

8 地下鉄基金は、鉄道の建設等に必要な場合において、予算の定めるところにより、これを処分することができる。

(出典:札幌市基金条例)

(他都市事例:仙台市高速鉄道建設基金条例)

(処分)

第五条 基金は、第一条の事業に要する経費に充てる場合に限り、予算の定めるところにより処分することができる。

(出典:仙台市高速鉄道建設基金条例)

福岡市高速鉄道建設基金条例においても、「事業に要する経費に充てる場合に限り、予算の定めるところにより処分することができる。」などの処分に関する規定を定めることについて検討されたい。

③ 基金の会計について

地方公営企業においても地方自治法第 241 条第1項の規定により、業務に係る特定の目的のために基金を設けることは可能である。

地方公営企業法施行令に以下の規定がある。

(地方公営企業法施行令)

(基金運用状況に関する書類の提出)

第二十六条の二管理者は、地方自治法第二百四十一条第一項の規定により地方公営企業の業務に係る特定の目的のために定額の資金を運用するための基金が設けられた場合においては、毎事業年度、その運用の状況を示す書類を作成し、法第三十条第一項の書類とあわせて当該地方公共団体の長に提出しなければならない。

(出典:地方公営企業法施行令)

地方公営企業の中には、基金を公営企業が運営し、基金への積立は、公営企業会計の4条支出(資本的支出)として会計処理(及び予算経理)を行い、基金からの取り崩しは、公営企業会計の4条収入(資本的収入)として会計処理(及び予算経理)を行っている事例がある。

しかし、福岡高速鉄道建設基金は高速鉄道事業会計とは別の会計で運用されており、高速鉄道事業会計とは別に基金の予算書と決算書が作成されている。

そのため、基金への積み立ては一般会計の歳出となり、取り崩しは一般会計の歳入となる。基金の取り崩しによる一般会計の歳入は、一般会計から公営企業への繰入金(補助金や出資金)の財源となる。

市交通局によれば、福岡市高速鉄道建設基金の繰り入れと取り崩しの方針は以下のとおりである。

基金には二つの目的があり、一つは一般会計から高速鉄道事業会計への繰出金に伴う一般財源負担の平準化を図るためであり、一般会計補助金が43億と出資金が8億円に平準化できる額を取り崩すこととしております。もう一つは七隈線延伸事業に係る一般会計出資債・補助金債の元利償還金に伴う一般会計負担の平準化を図るためであり、元利償還金が8億円を下回る際は基金に積み立て、上回る際には取り崩しを行うこととしております。なお、市税収入の状況や交通局の将来負担も考慮し、財政局との協議により、取り崩しを実施しない年もあります。

(市回答より引用)

令和5年度は、一般会計から高速鉄道事業会計への補助金が4,605,849,068円となったため、43億円を上回る305,849,068円を取り崩し(基金から取り崩した資金を高速鉄道事業会計への補助金に充当)、七隈線延伸に係る市債償還額が483,221,000円となったため、8億円の差額である316,779,000円の積み立てが行われた。

なお、316,779,000円の積み立てのほか、基金の利子収入(70,584千円)があり、その合計が令和5年度福岡市高速鉄道建設基金の増加(387,363千円)となる。一方、取り崩しの305,849,068円は出納整理期間がないことから、令和5年度決算に計上されるのではなく、そ

の翌年度の令和6年度に計上されることとなる。

④ 基金の残高について

福岡市高速鉄道建設基金の令和3年度から令和5年度までの決算は以下のとおりであった。基金の残高は令和4年度末より 100 億円を超えているため、積立金額の目標などについて確認したところ、七隈線延伸事業に係る出資債・補助金債の償還金に伴う一般会計負担を平準化(8億円上限/年)するため積み立てを行っていたが、それに必要な 70 億円の積み立ては完了していた。

資料を閲覧したところ、七隈線延伸に係る出資債・補助金債の元利償還額が以下のように令和8年度～令和 30 年度まで8億円を超えることになるが、市の負担を8億円に平準化するため、償還額が8億円未満である平成 25 年度から令和7年度までに 70 億円(資料では 69 億 1,800 万円)を積み立てる計画であった。

令和3年度福岡市高速鉄道建設基金

(単位:千円)

区分	前年度末 現在高	決算年度中			決算年度末 現在高
		増	減	差引増減	
公社債券等	10,040,624	501,364	633,000	△131,636	9,908,988

(出典:市提供資料「令和3年度基金決算書」)

令和4年度福岡市高速鉄道建設基金

(単位:千円)

区分	前年度末 現在高	決算年度中			決算年度末 現在高
		増	減	差引増減	
公社債券等	9,908,988	471,015	-	471,015	10,380,003

(出典:市提供資料「令和4年度基金決算書」)

令和5年度福岡市高速鉄道建設基金

(単位:千円)

区分	前年度末 現在高	決算年度中			決算年度末 現在高
		増	減	差引増減	
公社債券等	10,380,003	387,363	-	387,363	10,767,366

(出典:市提供資料「令和5年度基金決算書」)

(単位:百万円)

年度	七隈線延伸に係る 出資債・補助金債の 元利償還額	市の負担額(平準化額)	差額
R8	914	800	-114
R9	1,359	800	-559
R10	1,097	800	-297
R11	1,097	800	-297
R12	1,097	800	-297
R13	1,097	800	-297
R14	1,097	800	-297
R15	1,097	800	-297
R16	1,097	800	-297
R17	1,097	800	-297
R18	1,097	800	-297
R19	1,359	800	-559
R20	1,096	800	-296
R21	1,096	800	-296
R22	1,096	800	-296
R23	1,096	800	-296
R24	1,096	800	-296
R25	1,093	800	-293
R26	1,054	800	-254
R27	1,011	800	-211
R28	959	800	-159
R29	1,167	800	-367
R30	858	800	-58
R31	750	559	-191
	25,877	18,959	-6,918

(出典:市提供資料「七隈線延伸に係る出資債・補助金債の元利償還額」)

⑤ 基金運用

福岡市高速鉄道建設基金の運用方針や運用先を確認したところ、基金を元手にした資金運用については、市交通局単独で運用するのではなく、市長部局である財政局において、市交通局を含めた各局が所管する基金を一括して運用しているとのことであった。

運用の方針としては、国債や地方債等による「債券運用」を中心に、歳計現金への「繰替運用」や「預金」を組み合わせることで、一定の流動性を確保しつつ、安全で効率的な運用に努めている、とのことであった。

財政局が一括運用する基金の令和5年度の運用益は 4,733,310 千円(福岡市高速鉄道建設基金の利子収入は 70,584 千円)であり、参考までに令和5年度における財政局が一括運用する基金すべての運用先と利回りを示すと以下のとおりである。

＜令和5年度基金(財政局一括運用分)の運用状況＞

(単位:千円)

区分		年度末残高	運用利子	運用利回り
債券運用	国債	125,038,915	1,912,636	1.530%
	地方債	194,162,103	2,260,799	1.269%
	財投機関債等	53,595,950	557,737	1.177%
	計	372,796,968	4,731,172	1.349%
繰替運用		100,959,342	1,502	0.001%
預金	普通預金等	385,319	637	0.002%
合計		474,141,629	4,733,310	1.163%

※令和5年度末時点の基金数は 36 基金

(出典:市提供資料「基金の運用状況(財政局一括運用分)」)

(5) 路線別損益

市営地下鉄は姪浜～福岡空港の営業キロ 13.1km を空港線、中洲川端～貝塚の営業キロ 4.7km を箱崎線、橋本～博多の営業キロ 13.6 km を七隈線として事業を行っている。

路線別の損益は、以下のとおりである。なお箱崎線は空港線の中洲川端で接続しているため、空港線と箱崎線は一体として示し、お互いの接続、乗り入れが不可能な七隈線と比較している。

(空港線、箱崎線)

(単位:円)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
高速鉄道事業収益	20,846,056,321	24,318,857,835	27,011,200,922
高速鉄道事業費用	17,886,077,516	17,759,273,808	17,599,024,850
営業損益	1,845,097,680	5,672,859,254	8,270,788,708
経常損益	2,957,875,170	6,557,649,241	9,157,021,776
純損益	2,959,978,805	6,559,584,027	9,412,176,072
前年度末累積損益	△40,013,018,705	△37,053,039,900	△30,493,455,873
当年度末累積損益	△37,053,039,900	△30,493,455,873	△21,081,279,801

(市提供資料より監査人が集計)

(七隈線)

(単位:円)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
高速鉄道事業収益	7,198,850,554	7,789,491,809	11,963,330,164
高速鉄道事業費用	9,992,831,360	10,640,508,216	12,842,107,256
営業損益	△4,213,394,876	△4,429,522,501	△2,925,148,103
経常損益	△2,897,085,974	△3,000,871,705	△900,586,360
純損益	△2,793,980,806	△2,851,016,407	△878,777,092
前年度末累積損益	△72,752,530,015	△75,546,510,821	△78,397,527,228
当年度末累積損益	△75,546,510,821	△78,397,527,228	△79,276,304,320

(市提供資料より監査人が集計)

(各年度の輸送人員)

(単位:千人)

		令和3年度	令和4年度	令和5年度
空港線、箱崎線	定期	55,259	59,209	60,260
合計	定期外	44,935	60,968	69,976

	輸送人員合計	100,194	120,177	130,236
七隈線	定期	12,799	14,444	22,076
	定期外	9,503	11,071	24,114
	輸送人員合計	22,302	25,515	46,190

(出典:令和4～6年度 福岡市地下鉄事業概要より監査人が集計)

路線ごとの営業収益及び営業費用を、路線ごとの輸送人員で割って、輸送人員当たり営業収益と輸送人員当たり営業費用を算定した結果は以下のとおりである。なお、円以下は切り捨てている。

		令和3年度	令和4年度	令和5年度
空港線、箱崎線 合計	輸送人員当たり 営業収益	183 円	187 円	192 円
	輸送人員当たり 営業費用	165 円	139 円	128 円
七隈線	輸送人員当たり 営業収益	198 円	195 円	188 円
	輸送人員当たり 営業費用	386 円	369 円	251 円

(市提供資料より監査人が計算)

七隈線は、令和5年3月の博多駅への延伸により、令和5年度は大幅に営業収益が増加し、単年度の損益は令和4年度の 28 億円の損失から、令和5年度は8億円の損失に改善が見られる。

しかし、空港線及び箱崎線と比較すると、七隈線の輸送人員当たり営業費用は著しく多額である。令和5年度の輸送人員当たりの営業費用も空港線及び箱崎線のものと比べると約2倍であり、営業費用をどのように削減するのかが課題となっている。

(経営戦略における七隈線収支)

(単位:億円)

区分		計画期間									
		年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
収益の収入		88	89	87	90	121	122	122	123	125	126
収益の支出		117	113	102	103	122	119	113	111	111	111
単年度損益		△29	△24	△15	△13	△1	3	9	12	14	15

累積損益	△692	△716	△731	△744	△745	△742	△733	△721	△707	△692
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

【意見1-9】路線別の計画実績対比の公表について

(現状)

令和3年度から令和5年度まで、空港線及び箱崎線は営業損益、経常損益、純損益ともに継続して黒字である一方、七隈線は営業損益、経常損益、純損益ともに継続して赤字となっている。

経営戦略においては、七隈線単独の収益的収支の計画値が公表されているが、その後の実績との比較は公表されていない。経営戦略では、七隈線の令和5年度の計画値は単年度損益が1億円の赤字、累積欠損金が 745 億円に対して、実績値は単年度損益が8億円の赤字、累積欠損金が 792 億円と計画を達成できていない状況にある。

(問題点)

計画では令和6年度から黒字化となり、累積欠損金が減少することが計画されており、その達成状況は高速鉄道事業の決算に大きな影響を与えるため、七隈線単独の収益的収支の計画に対する実績値は重要な情報である。

七隈線は令和5年度末で 792 億円の累積欠損金が計上され、かつ令和5年度までは毎年赤字であったことを考慮すると、市民への情報提供のあり方に課題があると考えられる。

(改善提案)

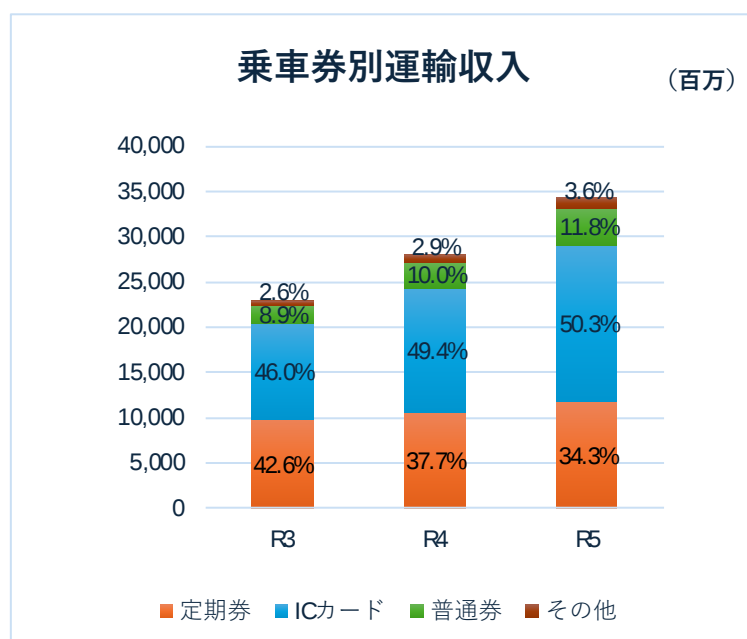
経営戦略では路線別の収支見込が公表されていることから、当該情報との対比で公表をすることが望ましい。例えば、令和5年度においては、経営戦略の計画の達成状況が交通局運営方針で開示されていた。その運営方針にて、経営戦略の路線別の損益の計画の達成状況を開示することも検討されたい。

2 収入(はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理)

(1) はやかけん管理

① 運輸収益の概要

市営地下鉄の運輸収入の乗車券別内訳は、定期券約3割、ICカード約5割、普通券約1割であり、定期券及びICカード決済が全体の約8割を占めている。



(出典:「令和3年～5年度福岡市地下鉄事業概要」乗車券別運輸収入_より監査人が集計)

定期券については、定期券の販売額を券売機や定期券うりばのシステムから営業システムへ集約している。毎月末、同システム内で定期券の販売額を有効期間(月数)で除し、当月分相当額と前月以前の販売分における当月分相当額を算出する。当月分相当額について、運輸収益への費目振替処理を行い出力した CSV ファイルを財務会計システムへ取込み、会計仕訳が起票されている。

ICカードについては、利用額を改札機から運輸管理システムへ集約する。毎月末、同システム内で利用相当額について運輸収益へ費目振替処理し出力した CSV ファイルを財務会計システムへ取込み、会計仕訳が起票されている。

② はやかけんの概要

はやかけんとは、市交通局(市営地下鉄)が 2009 年(平成 21 年)3月7日から導入したIC

カード乗車券である。全国相互利用サービスに対応しており、首都圏をはじめ、全国の鉄道・バスで利用できる。

地下鉄で発売する定期券は基本的に、はやかけんに搭載する仕組みとなっている。JR筑肥線との連絡定期券のうち、障がい割引定期券など、制度上ICカードで発行できない一部の定期券については、磁気券により発行している。

利用者が、はやかけんを新規で取得する際には、1枚当たり 500 円をデポジットとして市交通局へ預ける必要がある。デポジットははやかけんが不要になったときに、カードと引換えに返金される。なお、デポジットに関する預り金は令和6年3月末で 649,621,000 円の残高が計上されている。

交通系ICカード全国相互利用サービスの対象となるICカードは以下のとおりである。

ICカード名	発行会社
Kitaca	北海道旅客鉄道
Suica	東日本旅客鉄道
TOICA	東海旅客鉄道
ICOCA	西日本旅客鉄道
SUGOCA	九州旅客鉄道
PASMO	パスモ
manaca	名古屋交通開発機構 エムアイシー
PiTaPa	スルッと KANSAI
はやかけん	福岡市交通局
nimoca	西日本鉄道

このうち、manaca は名古屋市の外郭団体である株式会社名古屋交通開発機構と株式会社エムアイシーが発行しており、実質的に名古屋市営地下鉄と名古屋鉄道との共同発行となっている。

はやかけんは、全国相互利用サービスを行う交通系ICカードの中で、地方公共団体が単体で交通系ICカードの発行者となっている唯一のICカードである。

③はやかけんの過去4年の調達枚数及び概算調達コスト

年度	①はやかけん 調達枚数	②はやかけん カード単価(税抜)	③概算調達コスト (税抜)(①×②)
令和3年度	5 万枚	527 円/枚	26,350,000 円
令和4年度	9 万枚	534 円/枚	48,070,000 円
令和5年度	21 万枚	527 円/枚	110,670,000 円
令和6年度	35 万枚	597 円/枚	208,950,000 円

(出典:市提供資料より監査人が集計(令和3～5年度は決算値、令和6年度は予算値))

新型コロナウイルス感染症による影響により令和3年度及び令和4年度ははやかけん調達枚数が落ち込んでいたが、令和5年度以降は回復傾向にある。

なお、はやかけんの1枚当たりの調達単価は近年の物価上昇を受けて、税抜約 530 円から 600 円となっている一方、デポジットとして利用者から預かっている額は 500 円で当初から価格に変化は生じていない。

④サービス内容

ア ポイント制度

ポイントの概要は以下のとおりである。

(ア) ひと駅ポイント

ご利用方法	「はやかけん」で自動改札機をご利用下さい。
対象	ICカード「はやかけん」のカード入金額で、1駅区間をご利用いただくと1乗車につき、60 ポイント(小児・割引は 30 ポイント)がつきます。
対象区間	地下鉄全線(空港線・箱崎線・七隈線)
その他	● ポイントは利用月の翌月 10 日につきます。(1か月で 10 回まで) ● 自動改札機での入出場がポイントの対象となります。

(出典:市営地下鉄ホームページ)

(イ) 筑肥線乗り継ぎポイント

概要	「はやかけん」のカード入金額で姪浜駅をまたがってJR筑肥線⇄地下鉄線を利用すると1乗車につき、10 ポイント付与
----	--

対象区間	JR筑肥線(下山門～西唐津間各駅)⇄地下鉄線(空港線・箱崎線・七隈線各駅)
ポイント付与数	ポイントは利用日の翌日 10 日に付与
その他	● 自動改札機での入出場がポイント対象 ● カード残額による利用に限る ● 姪浜駅を区間に含む定期券で利用される場合や姪浜駅で入場または出場される場合はポイント対象外 ● ポイントの有効期限はポイントが付与された月から1年後の月末まで有効(※有効期限内にポイントチャージしないと付与されたポイントは失効) ● JR九州の SUGOCA 利用の場合はJRキューポが付与される

(市営地下鉄ホームページより監査人が要約)

(ウ) 障がい児向け「小児はやかけん」ポイント

概要	事前登録を行った「小児はやかけん」で地下鉄を利用された場合に、一旦小児料金をお支払いいただき、利用の翌日 10 日に割引料金との差額を「はやかけんポイント」として付与。
対象	・身体障害者手帳(1～6級)をお持ちの方 ・療育手帳(A1～A3、B1～B2)をお持ちの方 ・精神障害者保健福祉手帳(1～3級)をお持ちの方 上記に該当する障がい児(小学生以下)の方が対象
その他	● 「小児はやかけん」ポイントが付与される場合は、ひと駅ポイントや乗継割引など「はやかけん」を使った割引サービス等は同時に適用されない。 ● 精神障害者保健福祉手帳については、登録いただいた手帳の有効期限までの乗車分しかポイントが付与されないため、手帳の更新手続きをした場合は、再度登録が必要。 ● 障害の原因が寛解したこと等により手帳を保有しなくなった場合には、本ポイント制度の対象外となる。 ● ポイントの有効期限は、ポイント付与した月の1年後の月末までとなる。それ以降は、ポイントが失効するため、有効期限内のチャージが必要。

(市営地下鉄ホームページより監査人が要約)

(エ) 運転免許返納割引ポイント

概要	運転免許を返納し、ちかパス 65 を購入した方にはやかけん 3,000 ポイントを付与 ※運転免許返納後1年以内の方が対象となります。
ポイント付与数	はやかけん 3,000 ポイント(円)/1回 ※運転免許返納後1年以内で2回まで適用可
利用方法 (運転免許を自主返納し、「運転経歴証明書」の交付を受ける)	1 運転経歴証明書を提示してちかパス 65 を購入 ※「ちかパス 65」は、お客様サービスセンターで販売 ※翌月 10 日に「ちかパス 65」のはやかけんにポイント付与 2 福岡市地下鉄の券売機、精算機でポイントチャージ 3 鉄道・バスやお店で電子マネー等として利用

(出典:市営地下鉄ホームページ)

なお、利用者がポイントを使用するためには有効期間内に券売機等にてポイントチャージする必要があり、有効期限を過ぎたポイントは失効する。なお、カードにポイントチャージされた SF(電子マネー)は、失効することはない。

令和5年度におけるはやかけんポイントの付与実績は以下のとおりである。なお、乗車ポイント(基本ポイント及びボーナスポイント)については、2021 年 12 月 1 日より廃止しており、令和5年度においてはひと駅ポイント及びマイナポイントが全体の約9割を占めている。

(単位:円)

ひと駅ポイント	69,446,160
マイナポイント	80,289,415
筑肥線乗継ポイント	7,329,440
その他	6,183,030
合計	163,248,045

(出典:市提供資料「はやかけんポイント付与・失効状況」より)

イ 利用者サービス

全国相互利用サービスに対応している交通系ICカードにおいては、ポイント付与、オートチャージ及びモバイル対応等のサービスが存在しているが、はやかけんにおいては上記で述べたようなポイント付与機能はあるものの現時点において、オートチャージ及びモバイル対応はしていない。

⑤管理システムについて

ア ICカード管理システムの概要

ICカード管理システムは、ICカードはやかけんの利用情報・お客様情報の管理、駅務機器とのリアルタイム通信、ポイント付与額の算出・ポイント付与、ICカードの不正利用判定及び ICカードの精算を行っているシステムである。

イ システム費用

ICカード管理システムの運用に係る過去3年の費用は以下のとおりである。

交通系ICカード「はやかけん」に係る運営費用について

(単位:千円)

項目	令和3年度 決算	令和4年度 決算	令和5年度 決算	令和6年度 予算
ID管理システム保守業務委託	89,100	80,850	76,450	87,595
ID駅サーバ保守業務委託	31,622	29,494	32,035	32,640
九州合同サーバ負担金(※1) (ICカード相互利用システム等使用料)	6,800	6,800	6,924	6,924
相互利用センター手数料(※2) (清算等データ処理)	1,918	3,102	4,225	4,491
九州エリア内SF利用手数料	7,076	8,850	10,549	9,028
ICカードはやかけん調達(標準カード)	28,985	76,351	120,548	163,154
計	165,501	205,447	250,731	303,832

※1 他事業者との試験費用等により費用は変動

※2 会社間清算を行うための九州合同サーバ(JR九州、西鉄、交通局)の負担金
(幹事会社であるJR九州に設置し、総費用を3者で均等負担)

※3 相互利用に伴う他エリアでの「はやかけん」チャージ手数料及び地下鉄エリアでの他エリアカードのSF利用手数料
(手数料単価は、センター運営費及びシステム構築費を処理件数で按分〔毎年変動〕)

※4 電子マネーに関する費用は除く

(出典:市提供資料「交通系ICカードはやかけんの運営費用について」より監査人が集計)

上記の令和5年度の運営費用合計を、はやかけんカード発行累計総枚数から返還累計総枚数を差し引いた現発行枚数で除した、1枚当たり運営費用は 131 円と試算できる。

他、監査手続として、令和5年度のデポジット預り金の管理資料として、ICカード販売数量表(カード発売・使用内訳表)を入手し、預り金と資料との一致を確認した。

ウ ICカード管理システム再構築業務委託契約について

令和4年度において、ICカード管理システムの再構築業務委託を行っている。当委託契約の受注者が令和5年度から令和11年度までの7年間、ICカード管理システム保守業務委託契約を締結することを予定するものであり、監査対象年度である令和5年度は、令和4年度に選定された業者が保守業務を行っていた。そのため、令和4年度におけるICカード管理システムの再構築業務委託に係る業者選定について検討した。

契約先の選定方法として、公募型プロポーザル方式を採用している。公募型プロポーザル方式とは、複数の応募企業の中から最も優れた提案をした企業を選定し特命随意契約を締結する方法である。

公募の結果、応募は1社のみであり、令和3年度以前の業者でもあった日本電気株式会社(NEC)が当委託業務を受注した。

【意見2-1】ICカード管理システム再構築における公募条件について

(現状)

当委託業務は、ICカード管理システム再構築に係る業務を行うものであるが、ICカードの全国相互利用を確実に運用できるシステムを構築するため、外部の専門事業者が有する高度な知識やシステム開発等のノウハウが必要であった。そのため、地場要件を設定すること及び単なる入札価格比較では最適な事業者の選択が難しいものであると判断し、市交通局は幅広く応募を認めて総合的な事業者を比較できる公募型プロポーザル方式を採用し、契約相手方の事業者選定を行っていたものの、1者応札となっていた。

公募時の再構築業務委託費用の上限価格については、既存システムのベンダーを含めた2社の参考見積をとったうえで、1社の最安金額を元に算出し、保守費用については、直近4年間の保守金額の最大値から算出していた。

なお、既存システムのベンダーの参考見積額と比べて、もう1社のベンダーの参考見積額は約1.5倍となっており、大きな乖離が生じている状況であった。

(問題点)

既存システムのベンダーは最も現況を理解していることから、新規参入を検討するベンダーと比較して低価格の見積金額を提示することが可能と考えられ、見積段階では大きな価格差が生じていた。そのため、新規事業者でも価格を抑えることができる要件の見直しを行うなどの提案事業者への考慮が必要であったと考えられる。

結果として、1者応札となっており、参考見積を依頼したもう1社からは応札がなかった。

幅広く応募を認めて総合的な事業者を比較するという当初の目的を達成できていない状況に陥っている。

(改善提案)

公募プロポーザルを採用するということは、幅広い提案を求め、価格以外にも含めた総合的な提案を検討するための目的であったと考えられることから、少なくとも参考見積を入手した2社からは応札があるようにシステム要件及び参加条件を検討することが望ましい。

⑥タッチ決済

ア 概要

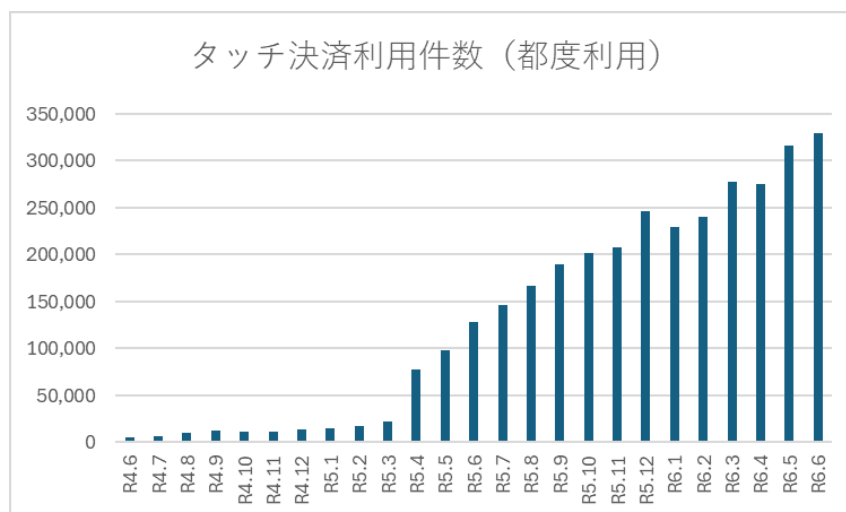
タッチ決済乗車とは、タッチ決済機能付きクレジットカード等(※1)を専用の読み取り部にかざすことで、地下鉄の乗り降りを可能とするものである。市営地下鉄では、実証実験「クレジットカードのタッチ決済機能を活用した鉄道改札機通過に関する実証プロジェクト」の結果を踏まえて、令和6年4月1日よりタッチ決済乗車を本格導入している。

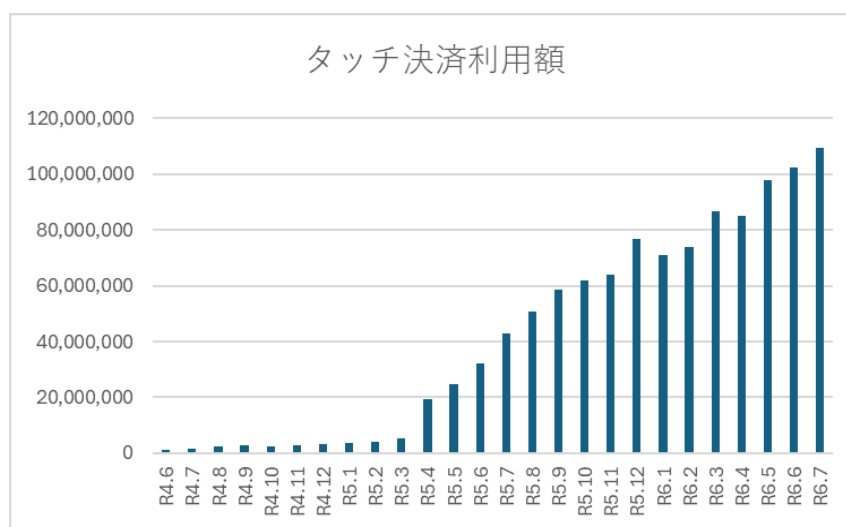
※1:デビット、プリペイド、スマートフォン、ウェアラブル端末含む

対象駅	全3路線・全 36 駅
決済ブランド	Visa、Mastercard、JCB、AmericanExpress、DinersClub、Discover、銀聯
対象ユーザー	・上記決済ブランドのタッチ決済機能付きクレジットカード ・上記決済ブランドのタッチ決済対応スマートフォン/ウェアラブル端末 等

(出典:市交通局 HP)

イ 利用の推移





(出典:市提供資料「タッチ決済乗車__利用件数・利用額」より監査人が作成)

市交通局が発行するはやかけんは、現在、クレジットカードと連携したオートチャージやスマートフォンを利用したモバイル決済には対応しておらず、利用者からのニーズは把握しつつも、市交通局は、導入コストを踏まえて、対応を見送っている。利用者の利便性を考慮し、令和5年度からは、クレジットカードのタッチ決済を導入しており、その取扱高が増加している状況となっている。

(2) 地下鉄駅ロッカー管理

① 運輸雑収益の概要

市営地下鉄の収益としては、運輸収益と運輸雑収益がある。運輸雑収益は、広告料・土地物件賃貸料・駅共同使用料・車両使用料、雑収益に分類される。

項目	定義
広告料	鉄道事業固定資産に属する施設内広告料金
土地物件賃貸料	鉄道事業固定資産に属する土地、建物、機械等の貸付料金 (駅共同使用料及び車両使用料を除く。)
駅共同使用料	所有駅を他の運輸機関に使用させた場合に収納する料金 (駅務、施設保守等に要する費用の使用者負担分)
車両使用料	連絡運輸により他線に乗り入れた場合に収納する料金
雑収益	その他上記の科目に属さない営業収益

② 運輸雑収益の推移

運輸雑収益の推移は以下のとおりである。

(単位:円(税抜))

節	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
運輸雑収益	2,109,254,898	1,854,571,434	1,882,723,477	1,986,460,674	2,434,212,093
広告料	1,127,684,866	851,073,985	770,726,696	824,027,460	870,643,895
土地物件賃貸料	754,686,934	773,024,116	872,303,868	934,198,376	1,056,293,347
駅共同使用料	37,844,091	35,155,617	34,444,114	35,796,310	35,806,964
車両使用料	8,394,069	8,591,635	5,030,782	169,440	0
雑収益	180,644,938	186,726,081	200,218,017	192,269,088	471,467,887

(出典:決算附属明細書 収益費用明細書より監査人にて加工)

③ 地下鉄駅ロッカー

ア 概要

地下鉄には、地下鉄利用者のために各駅にロッカーの設置を行っている。市営地下鉄では場所の提供を行い、ロッカー運営は、定期的に公募を実施して民間企業に目的外使用許可をしている。

イ 各駅のロッカーの稼働状況

令和5年度におけるロッカーの稼働状況は以下のとおりである。

表の稼働率の算定方法は、各駅やエリアにあるすべてのコインロッカーが一日一回使用された場合に100%と算定される。そのため、一つのコインロッカーが一日に複数使用された場合は100%を超える可能性がある。

路線	駅名	稼働率	口数	標準	中	大	特大	超特大
空港線	姪浜	49.3	15	10	4	－	1	－
	室見	18.9	8	5	3	－	－	－
	藤崎	41.8	8	5	3	－	－	－
	西新	90.0	25	12	9	4	－	－
	唐人町	47.7	48	30	12	6	－	－
	大濠公園	119.5	17	12	3	2	－	－
	赤坂	119.8	16	9	5	2	－	－
	天神	天神1	97.3	16	6	4	6	－
		天神2	125.6	26	11	15	－	－
		天神3	155.7	102	62	20	19	1
		天神4	165.9	22	18	2	2	－
		天神5	109.5	37	17	12	8	－
		天神6	79.8	38	6	25	4	3
		天神7	46.4	48	16	12	20	－
		天神平均	111.5	－	－	－	－	－
	中洲川端	中洲川端1	56.7	25	25	－	－	－
		中洲川端2	97.3	26	10	12	4	－
		中洲川端3	18.2	15	15	－	－	－
		中洲川端4	107.2	25	10	9	6	－
		中洲川端平均	69.9	－	－	－	－	－
	祇園	53.6	28	20	6	2	－	－
	博多	博多口1	124.3	226	76	81	64	3
		博多口2	112.3	44	16	18	10	－
		博多口3	105.7	15	2	9	4	－
		中央口4	118.2	14	5	9	－	－
		筑紫口5	101.1	15	5	4	5	1

		筑紫口6	134.1	16	8	2	6	-	-
		筑紫口7	125.4	30	13	11	6	-	-
		博多駅平均	117.3	-	-	-	-	-	-
		東比恵	44.1	8	5	3	-	-	-
		福岡空港	34.8	21	15	-	6	-	-
		空港線・各線平均	89.3	-	-	-	-	-	-
箱崎線	呉服町		46.4	8	5	3	-	-	-
	千代県庁口		20.4	8	5	3	-	-	-
	馬出九大病院前		24.6	8	5	3	-	-	-
	箱崎宮前		27.5	8	5	3	-	-	-
	箱崎九大前		7.7	8	5	3	-	-	-
	貝塚		13.6	8	5	3	-	-	-
	箱崎線・各線平均		23.4	-	-	-	-	-	-
七隈線	橋本		14.2	8	5	3	-	-	-
	次郎丸		6.7	8	5	3	-	-	-
	賀茂		4.9	8	5	3	-	-	-
	野芥		10.5	8	5	3	-	-	-
	梅林		2.7	8	5	3	-	-	-
	福大前		15.2	16	10	6	-	-	-
	七隈		11.9	8	5	3	-	-	-
	金山		3.7	8	5	3	-	-	-
	茶山		3.2	8	5	3	-	-	-
	別府		16.8	8	5	3	-	-	-
	六本松		61.2	8	5	3	-	-	-
	桜坂		9.7	8	5	3	-	-	-
	薬院大通		33.4	8	5	3	-	-	-
	薬院		65.3	13	10	3	-	-	-
	渡辺通		46.1	8	5	3	-	-	-
	天神南	天神南1	105.3	15	15	-	-	-	-
		天神南2	144.0	16	2	10	-	4	-
		天神南3	116.5	34	16	12	6	-	-
		天神南4	26.9	19	19	-	-	-	-
		天神南平均	98.2	-	-	-	-	-	-
	櫛田神社前A		121.4	10	-	6	4	-	-

	櫛田神社前B	73.0	9	1	6	2	-	-
	七隈博多	85.3	9	-	9	-	-	-
	七隈線・各駅平均	44.5	-	-	-	-	-	-
	全線・各駅平均	64.6	-	-	-	-	-	-

(出典: 令和5年度末の設置状況及び令和5年度の稼働率(年間平均一覧(単位: %))

令和5年度の天神駅及び博多駅ロッカー稼働率が 100%であるが、令和6年度のコインロッカーの公募にて令和7年4月分より③に記載のように増設を予定している。

ウ ロッカー公募状況及び結果について

令和5年度において、以下のようにロッカーの公募が行われている。

番号	名称	対象駅	設置台数 (R7.4～)	設置台数 (現行)	検索システム新設・ 運用	備考
1	北 エリア	< 空港線の一部と箱崎線 > 姪浜駅、室見駅、藤崎駅、 西新駅、唐人町駅、大濠公 園駅、赤坂駅、天神駅、中 洲川端駅、呉服町駅、千代 県庁口駅、馬出九大病院 前駅、箱崎宮前駅、箱崎九 大前駅、貝塚駅	201 台	183 台	天神駅に検 索機を2機 新設 ※仕様・設 置場所は交 通局と協議 すること	天神駅は新た に増設エリア (28 台) があ ります
2	南 エリア	< 空港線の一部と七隈線 > 祇園駅、空港線博多駅、東 比恵駅、福岡空港駅、橋本 駅、次郎丸駅、賀茂駅、野 芥駅、梅林駅、福大前駅、 七隈駅、金山駅、茶山駅、 別府駅、六本松駅、桜坂 駅、薬院大通駅、薬院駅、 渡辺通駅、天神南駅、櫛田 神社前駅、七隈線博多駅	270 台	219 台	空港線博多 駅に検索機 を2機新設 ※仕様・設 置場所は交 通局と協議 すること	空港線博多 駅は新たに 増設エリア (51 台) があ ります

(出典: 福岡市地下鉄 2エリア 駅構内コインロッカー 設置・運営事業者公募要項)

上記北エリアの設置台数は、令和7年4月以降、北エリアに設置している「天神1の10台」を廃止し、「増設エリアの28台」を新規設置するため、現行及び令和7.4～の差引台数は18台となっている。

<駅構内のコインロッカーの選定業者の推移>

公募年度	運営期間	エリア	選定事業者	公募参加事業者数
H21	H22年度～ H26年度	全線一括	日本セールス・エンタープライス(株)	1社
H26	H27年度～ R1年度	全線一括	(株)西鉄ステーションサービス	2社
R1	R2年度～ R6年度	全線一括	(株)西鉄ステーションサービス	1社
R2 ※1	R3年度～ R6年度	全線一括	(株)西鉄ステーションサービス	1社
R6	R7年度～ R11年度	北エリア	(株)西鉄ステーションサービス	1社
	R7年度～ R11年度	南エリア	(株)西鉄ステーションサービス	1社

※1 R2の公募は、選定事業者から新型コロナウイルス感染症の影響により現行の契約では運営できないとの申し出があり、再公募を実施したもの。

(出典：市提供資料 福岡市地下鉄 駅構内コインロッカー)

コインロッカーの公募は、新型コロナウイルス感染症の影響があった年度を除き、5年度ごとに実施されている。またコインロッカーのキャッシュレス化や拡充等は、公募の都度選定事業者と協議しており、機器の更新や増設時において対応が行われる。

令和6年9月19日より開始された地下鉄2エリア駅構内コインロッカー設置・運営事業者の公募については、北エリア「株式会社西鉄ステーションサービス」、南エリア「株式会社西鉄ステーションサービス」となっている。今回公募時より公募参加事業者数を増加させる取り組みとして、令和6年度までは全線一括での公募を変更して北エリアと南エリアに分割して公募を実施している。

<北エリア>

(1)運営事業者

株式会社西鉄ステーションサービス

(2)公募参加事業者数

1社
<南エリア>
(1)運営事業者
株式会社西鉄ステーションサービス
(2)公募参加事業者数
1社

(出典 市交通局 HP 【公募結果】地下鉄2エリア駅構内コインロッカー設置・運営事業者の決定について)

市交通局に確認したところ、事業者ヒアリングや調査を行い、契約期間や契約保証金の額等、応札者数増加のための公募条件の検討を行っているが中々応募者数の増加につながっていない。令和6年度の公募において、公募エリアを分割したにも関わらず、やはり応募者数が増加していないことから、引き続き、応札者数を増加するための応募条件のあり方の検討に取り組むことが望まれる。

3 契約事務

(1) 監査対象とした契約の選定

①抽出基準

市交通局より、工事契約、物品調達、委託契約について財務課にて管理している契約簿を入手し、監査対象となる契約を抽出した。

抽出に際しては、主に以下のような視点をもって抽出を行った。

- ・ 契約金額の大きさや落札率
- ・ 契約種別(随意契約、総合評価方式、指名競争入札、一般競争入札)
- ・ 長期契約や単価契約
- ・ 車両基地の警備やホームドアの保守、防災関連等、市営地下鉄の安全な運行上、重要と考えられる契約

契約種類	契約方法	件数
工事	総合評価	2
	一般競争入札	1
	指名競争入札	1
	随意契約	1
	合計	5
委託	総合評価	－
	一般競争入札	1
	指名競争入札	1
	随意契約	9
	合計	11
物品	総合評価	－
	一般競争入札	1
	指名競争入札	－
	随意契約	3
	合計	4

なお、市交通局の各課に係る契約事務を確認する観点から、各課で最低一つの契約事務を確認するように考慮し、抽出を行った。

②抽出結果

監査対象とした契約数は以下のとおりである。

No	契約担当課	抽出契約数
i	交通局運転車両部姪浜車両工場	2
ii	交通局運転車両部橋本車両工場	1
iii	交通局施設部姪浜保守事務所	1
iv	交通局施設部橋本保守事務所	1
v	交通局施設部施設課	8
vi	交通局運転車両部車両課	4
vii	交通局施設部電気課	1
viii	交通局施設部技術課	1
ix	交通局総務部職員課	1
	合計	20

課別の内訳は以下のとおりである。

i 交通局運転車両部姪浜車両工場

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
i-1	姪浜車両基地雨水排水処理設備改修工事	174,744,900 円	制限付(総合)
i-2	令和5年度姪浜車両基地警備業務委託	24,970,000 円	随契(特命)過去の入札結果による

ii 交通局運転車両部橋本車両工場

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
ii-1	橋本車両基地警備業務委託	25,575,000 円	随契(特命)過去の入札結果による

iii 交通局施設部姪浜保守事務所

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
iii-1	令和5年度空港・箱崎線変電設備保守業務委託	93,390,000 円	随契(特命)

iv 交通局施設部橋本保守事務所

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
iv-1	令和5年度七隈線線路検査業務委託	101,750,000 円	随契（見積合わせ）

v 交通局施設部施設課

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
v-1	貝塚駅改修工事基本検討・設計業務委託	14,826,900 円	指名
v-2	博多駅内外装改修工事(その2)	141,900,000 円	制限付(総合)
v-3	呉服町外1駅防災設備改良工事	76,230,000 円	随契(特命)
v-4	福大前駅業務用空調設備更新工事	12,691,800 円	指名
v-5	西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託	107,919,900 円	随契(特命)
v-6	姪浜外 34 駅ホームドア保守点検業務委託	88,836,000 円	随契(特命)
v-7	中洲川端外 16 駅防災設備点検業務委託	22,220,000 円	随契(特命)
v-8	櫛田神社前外1駅ホームドア保守点検業務委託	17,765,000 円	随契(特命)

vi 交通局運転車両部車両課

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
vi-1	福岡市地下鉄車両 車内映像記録装置設置工事	160,930,000 円	一般(WTO)
vi-2	1000N 系・2000N 系・3000 系・3000A 系車両抗ウイルス施工業務委託	10,780,000 円	一般
vi-3	空港線・箱崎線新型車両用予備品 台車組立(先頭)外 31 件	130,913,420 円	特命(WTO)
vi-4	空港線・箱崎線新型車両用予備品 電動空気圧縮機装置外 31 件	58,300,000 円	特命(WTO)

vii 交通局施設部電気課

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
vii-1	空港・箱崎線非常放送改修業務委託	29,700,000 円	随契(特命)

viii 交通局施設部技術課

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
viii-1	軌条(レール)外1件	20,229,000 円	指名

ix 交通局総務部職員課

No	契約件名	当初契約金額	入札方法
ix-1	男性運輸制服上衣外 23 件(単価契約)	17,927,096 円	随契(見積合わせ)

(2) 監査の視点

- ・ 契約に関連する事務手続が、福岡市契約事務規則、市が定める「契約事務の手引」等に則って適切に行われているか。
- ・ 契約相手先の選定は、公平かつ適切に行われているか。
- ・ 契約書及び契約書に添付される資料が適切に保管されているか。
- ・ 実績報告は適時かつ適切に行われているか。
- ・ 契約相手先への支払いは、根拠資料を基に適時かつ適切に行われているか。
- ・ 契約及び支払いに関連する資料は適切に保管されているか。
- ・ そのほか、効率的な事務を行っているか。

(3) 実施した監査手続の概要

主として、以下のような監査手続を行った。

- ・ 特命随意契約の場合、随意契約の理由書及びチェックリストの確認
- ・ 指名競争入札の場合、指名基準に則って業者選定が行われているかの確認
- ・ 公募の場合、公募スケジュール、公募関連資料の確認
- ・ 予算執行についての伺い書の閲覧
- ・ 設計書及び予定価格の決裁状況、落札率の確認
- ・ 変更契約がある場合は、その理由に係る確認
- ・ 契約書、仕様書及び提出書類の確認
- ・ 完了報告等と契約書及び仕様書の整合の確認
- ・ 再委託の場合、再委託に係る制限の状況や必要資料の確認
- ・ 市交通局理事以下専決規程の専決事項に則った決裁が行われているかの確認

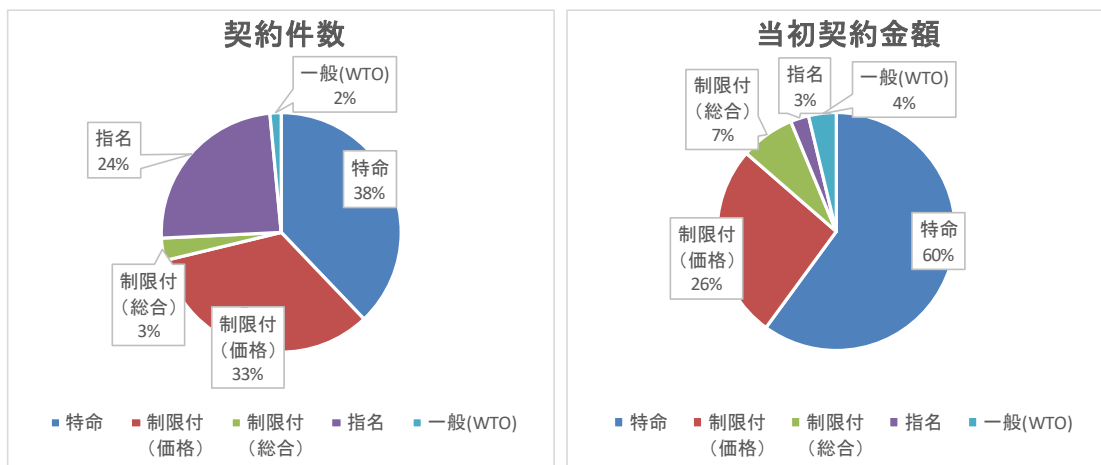
(4) 契約事務全般に係る監査の結果及び意見

① 契約方法に係る分析結果

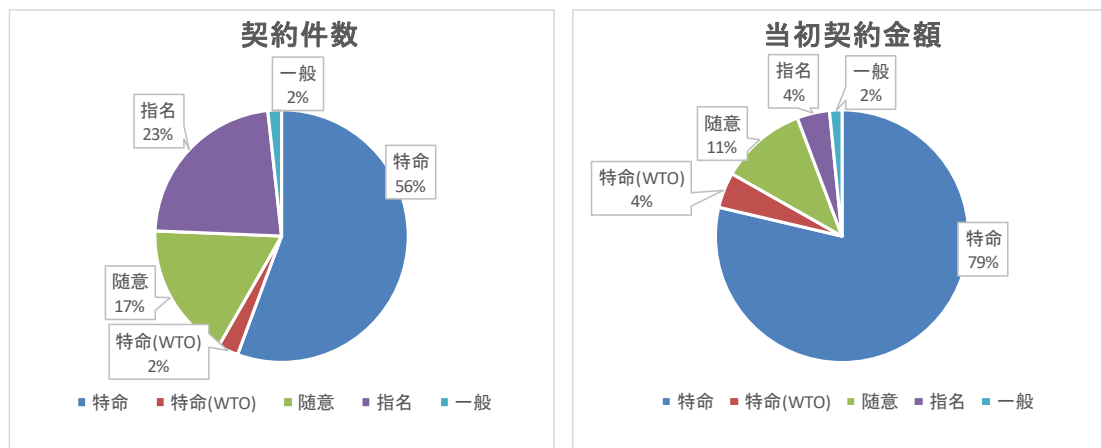
市交通局の契約方法毎の状況を確認したところ、以下のように随意契約の割合が多い状況となっている。

以下は、令和5年度の契約簿から、市交通局契約事務規程の随意契約の限度額を超える額(工事 契約額 250 万円以上 委託 契約額 100 万円以上、物品 契約額 160 万円以上)の契約を対象として契約件数と当初契約金額を分析したものである。

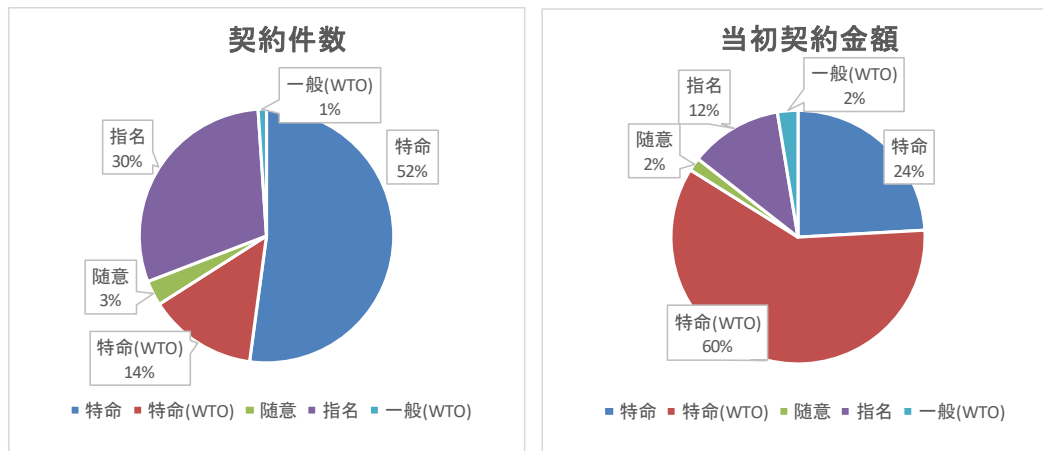
【工事】



【委託】



【物品】



※市交通局契約事務規程の随意契約の限度額を超える額(工事 契約額 250 万円以上
委託 契約額 100 万円以上、物品 契約額 160 万円以上)のものを対象としている。

(令和5年度契約簿を利用して監査人が分析)

上記のとおり、特に委託契約については、高い随意契約比率となっている。

令和3年度から令和5年度における委託契約の契約方法毎の状況は、以下のとおりで推移していた。

契約件数

	R3	R4	R5	合計
特命	55	58	64	177
特命(WTO)	0	4	3	7
随意	18	12	20	50
指名	17	22	26	65
一般	1	2	2	5
合計	91	98	115	304
随意契約割合	80.2%	75.5%	75.7%	77.0%

当初契約金額

	R3	R4	R5	合計
特命	3,014,255,084	2,925,796,713	3,079,045,475	9,019,097,272
特命(WTO)	0	709,555,000	177,760,000	887,315,000
随意	292,255,590	146,403,840	431,964,424	870,623,854
指名	128,646,210	509,804,654	162,173,000	800,623,864
一般	25,410,000	51,808,900	62,480,000	139,698,900
合計	3,460,566,884	4,343,369,107	3,913,422,899	11,717,358,890
随意契約割合	95.5%	87.1%	94.3%	92.0%

(令和5年度契約簿を利用して契約額 100 万円以上のものを監査人が分析)

市の随意契約ガイドライン(平成 28 年5月)や市の委託に係る契約事務手続(R4.2.1)に関する要綱によれば、競争入札が原則であり、随意契約、特に特命随意契約は例外的な取扱いである。

競争性のある随意契約と特命随意契約について

随意契約には「競争性のある随意契約(2者以上から見積書を徴する)」、「競争性のない随意契約(1者から見積書を徴する)」いわゆる「特命随意契約(以下「特命随契」という。)」及び「少額の随意契約(1者から見積書を徴する)」とがある。(根拠:福岡市契約事務取扱規程第 11 条)

地方公共団体が締結する契約は、競争入札が原則であり、随意契約による場合でも2者以上から見積書を徴し、競争性を確保することが必要である。しかし、真にやむを得ない理由がある場合は、特命随契により契約を締結することになるが、その執行には慎重な判断が必要となる。これは地方公共団体が締結する契約は、公正性、競争性及び透明性の確保が必要であり、特命随契による場合は、その経過や理由を市民に説明する必要があるためである。

(出典:福岡市随意契約ガイドライン)

(委託先の選定)

第7条 委託先は、履行の確実性と公正さの確保の見地から知識、技術、信用、実績等の点で適格性を有する者を選定するものとする。

2 委託先の選定に当たっては、より競争性、客観性及び公平性の高い方法を採用するものとする。

3 地方自治法施行令第 167 条の2第1項第2号及び第5号から第7号の適用に当たっては、厳に恣意的解釈をつつしみ、安易に随意契約を行わないようにするものとする。

4 特命随意契約を行うことができるのは、他に受託可能な者がいないなど限定的な場合であり、その適用に当たっては十分留意するものとする。

5 委託先の選定に当たっては、「随意契約における参加者の有無を確認する公募手続(試行)に関する要綱」(平成 26 年2月5日施行)に規定する公募手続の活用を検討に努めるものとする。

(出典:福岡市の委託に係る契約事務手続)

状況を確認したところ、特命随意契約の他、過年度に提案競技や一般競争入札にて選定した契約相手先を、毎年業務評価を経て随意契約で選定している契約も含まれていたものの、全体としては随意契約の比率が高い状況が続いていることが窺える。また、監査対象として抽出した契約において、随意契約理由書を確認したところ、安全な運行や利用者の安全を踏まえるとその理由には合理性が認められた。但し、安全な運行等のために一定程度の随意契約を行うことは理解できるが、随意契約の件数や金額が高止まりしている状況においては、競争入札の余地がある契約が含まれている可能性がある。随意契約はあくまで例外的な取扱いであり、現状の随意契約比率の高さを踏まえて、本当に競争入札や提案競技の余地がないかを改めて検討することが望まれる。

【意見3-1】電子契約の導入の検討について

(現状)

市では1億円以上の工事契約については電子契約を導入しているが、市交通局では対象となる工事件数が少ないとして未導入となっている。

(問題点)

令和5年度において1億円を超える額の工事契約は 10 件であるが、老朽化への対応を今後の投資計画で予定していることから増加していくことが見込まれる。

そのため、印紙税を考慮すると民間業者の負担が大きくなることが予想されるが、その対応が遅れている。

契約金額	印紙税額
200 万円以下のもの	200 円
200 万円を超え 300 万円以下のもの	500 円
300 万円を超え 500 万円以下のもの	1 千円
500 万円を超え1千万円以下のもの	5 千円
1 千万円を超え5千万円以下のもの	1 万円
5 千万円を超え 1 億円以下のもの	3 万円
1 億円を超え 5 億円以下のもの	6 万円
5 億円を超え 10 億円以下のもの	16 万円
10 億円を超え 50 億円以下のもの	32 万円
50 億円を超えるもの	48 万円

(出典:国税庁 印紙税額の一覧表)

(改善提案)

例えば北九州市では、企業局を含めて全庁的に電子契約を導入している状況にある。

現在の状況だけでなく、投資計画を踏まえた、対象工事件数増加の増加見込を踏まえて、電子契約の導入を検討することが望ましい。

【意見3-2】契約事務に係る内部チェックリストの運用について

(現状)

特命随意契約を締結する際、市交通局では委託契約事務が適正に執行されているか等

についての自主的チェックを、チェックリストを用いて実施している。

自主的チェックは以下のとおり、契約事務を行う課が実施することとしている。

(チェック方法)

第4条 自主的チェックは、原則として当該委託の事務事業を所掌する課の課長が係長とともに行うものとし、福岡市交通局委託審査委員会による審査の対象となる案件については、チェックリストの写しをその審査資料として提出するものとする。

2 自主的チェックの結果、疑義が生じたものあるいは不相当と認められたものは、速やかに見直しを行い、委託契約事務の適正化に努めるものとする。

(出典:福岡市交通局特命随意契約事務の自主的チェックに係る要綱)

特命随意契約による継続委託チェックリストの様式は以下のとおりである。

継-2/2

チエック項目	適否				
(契約書記載事項)					
・標準委託契約書に定められた記載事項に準じたものとなっているか	☐				
・記載不要な事項をあえて記載しようとしていないか	☐				
(委託内容の説明)					
・仕様書には細部にわたり具体的に業務内容・範囲等が記載されているか	☐				
・契約書や仕様書に「仕様書に明記していない業務でも委託者が必要と認めた場合は委託者の指示により受託者は実施するもの」といった記載をしていないか	☐				
(予定価格)					
・あらかじめ予定価格を算定することとしているか	☐				
・類似委託の実例価格等と比較して割高な積算をしようとしていないか	☐				
(委託の監督及び検査)					
・委託業務の内容を熟知している監督員が決定されているか	☐				
・履行開始の確認のため着手届を提出させることとしているか	☐				
・履行開始に当たっては、委託先から必要に応じ実施計画書を提出させるなどして、計画内容を把握審査し、履行確保上必要な場合は委託先に指導助言を行うこととしているか	☐				
・業務の進捗状況等について、必要な報告の徴収又は実態調査によって適宜把握し、必要な場合は委託先に対し指導助言を行うこととしているか	☐				
◇チェックリスト作成時直近1年間の実態調査実績					
<table><tr><td>期 間</td><td>年 月 日～ 年 月 日</td></tr><tr><td>調査実績</td><td>回</td></tr></table>	期 間	年 月 日～ 年 月 日	調査実績	回	
期 間	年 月 日～ 年 月 日				
調査実績	回				
・業務完了後は直ちに業務の完了報告書を提出させ、必要な検査を実施することとしているか	☐				

(出典:福岡市交通局特命随意契約事務の自主的チェックに係る要綱)

市交通局では契約事務を発注課がする場合と財務課がする場合があり、その契約事務分掌は以下のとおりである。

(参考)

交通局における契約事務分掌

種類 \ 契約担当	発 注 課	経 理 課
工 事	—	すべての契約
物 品 (購入・修理)	予定価格が10万円以下	予定価格が10万円超 (食料・生花・写真の焼付、 図書、美術品及び映画等の 著作物の購入を除く)
委 託	下記のもの	下記以外のもの
そ れ 以 外	すべての契約	—

○ 委託契約のうち、発注課で契約事務を行うもの

- (ア) 会場等の設営、写真の撮影及びデザイン業務の委託
- (イ) 駅舎、姪浜合同事務所、車両、姪浜車両基地及び橋本車両基地の清掃等に関する業務の委託
- (ウ) 高速鉄道の定期券等の発売に関連する業務の委託
- (エ) 広告に関連する業務の委託
- (オ) その他管理者が特に認めたもの
 - ・登記、測量（不動産表示に関する登記のための測量に限る）等の登記事務関係業務
 - ・ソフトウェアの開発保守及び情報処理、ホームページ作成等の業務
 - ・一般、産業廃棄物の運搬及び処理業務
 - ・電力、ガス、水道の供給及び電気通信役務の提供業務
 - ・庁用車管理業務
 - ・賃貸借契約（パソコン・コピー機・携帯電話等）
 - ・診療、検診及び予防接種等業務
 - ・乗車料金検銭・収納業務
 - ・窓口、電話受付及び通訳等業務
 - ・広報業務
(テレビ・ラジオ放送又は新聞紙面の購入による報道機関への委託及び構内放送関係業務)
 - ・訴訟事務
 - ・その他上記に準ずるもの

(出典:契約事務に係る事務分掌について(平成 23 年3月 31 日付交経第 195 号))

※令和 2 年より経理課から財務課へ組織変更

監査対象として選定した契約では、特命随意契約による継続委託チェックリスト項目のうち、「標準委託契約書に定められた記載事項に準じたものになっているか」が「該当なし」となっているものがあった。理由について確認したところ、チェックリストは発注課が作成するが、契約書は財務課で作成され、発注課は契約書を作成していないことから「該当なし」としているとのことであった。

(問題点)

市交通局へ確認したところ、財務課での契約の場合は標準委託契約書以外の形式は利用していないとの回答であったが、そうであれば実情と異なるチェックリストを運用することは、趣旨に合った利用が出来ていないことになる。

特命随意契約による継続委託チェックリストの「標準委託契約書に定められた記載事項に準じたものになっているか」という項目は、市の標準形式の契約書を使用しているかどうかを確認するという重要な項目であり、現在、当該項目にチェックが入らないままに運用することは、必要な項目が網羅的に確認されているかについての疑念が生じる。

(改善提案)

現行の特命随意契約による継続委託チェックリストは、発注課と契約課が同じであることが前提の様式となっており、市交通局に係る実情が反映されていない。そのため、市交通局の実情と合うようにチェックリストの項目を見直す、財務課にて標準委託契約書を適用している旨をチェックリストに明記するなどの工夫により、網羅的にチェックリストで確認すべき項目を確認していることが分かるようにすることが望ましい。

【意見3-3】専決規程の見直しについて

(現状)

市交通局の契約事務にあたり、福岡市事務決裁規程に準拠した福岡市交通局理事以下専決規程に基づき決裁を行っている。

例えば、工事等の請負契約に係る契約の締結についての専決事項は原課契約の場合は別表3を適用するが、総務部での契約の場合は以下別表4を適用することとしているが、福岡市交通局理事以下専決規程においては、別表3と別表4が並列のような記載の仕方になっており、対応関係が不明瞭である。

(専決事項)

第3条 共通する事務に係る理事、部長及び課長の専決事項は、別表第1から別表第3

までのとおりとする。

2 主管別の事務に係る理事、部長及び課長の専決事項は、別表第4のとおりとする。

(出典:福岡市交通局理事以下専決規程)

福岡市事務決裁規程においては、別表4が但し書きで記載されており、別表3と別表4の対応関係が明確である。

(決裁事項及び専決事項)

第3条 局(局に属しない室を含む。以下同じ。)及び区役所に共通する事務に係る市長の決裁事項並びに副市長、局長(局に属しない室にあつては、室長とする。以下同じ。)、部長及び課長の専決事項は、別表第1から別表第3までのとおりとする。ただし、財政局 財政部契約課及び技術監理部検査課が所管する契約事務及び検査事務に係る市長の決裁事項並びに副市長、局長、部長及び課長の専決事項は、別表第4のとおりとする。
(省略)

(出典:福岡市事務決裁規程(下線は監査人が加筆))

また、工事に係る検査の報告において、福岡市交通局理事以下専決規程の別表3の区分12と13に記載されており、部長専決事項と課長専決事項は基準となる金額が異なるが、区分12と13の内容が規程に記載されていないため、違いが不明瞭である。

別表3

区分	理事専決事項	部長専決事項	課長専決事項
12	1件 8,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約にあつては、1件3億円未満のもの)に係る競争入札参加資格、競争入札参加者及び随意契約相手方の決定、契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>	1件 4,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約にあつては、1件 <u>6,000 万円</u> 未満のもの)に係る競争入札参加資格、競争入札参加者及び随意契約相手方の決定、契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>	1件 1,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約にあつては、1件 <u>2,000 万円</u> 未満のもの)に係る競争入札参加資格、競争入札参加者又は随意契約相手方の決定、契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>

13	1件3億円未満の工事等の請負契約に係る <u>検査</u> の報告	1件2億円未満の工事等の請負契約に係る <u>検査</u> の報告	1件1億円未満の工事等の請負契約に係る <u>検査</u> の報告
----	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

(出典:福岡市交通局理事以下専決規程(下線は監査人が加筆))

福岡市事務決裁規程においては、区分の内容が記載されており、別表3と別表4にそれぞれ記載されているため、適用する別表が明確である。

別表 3

区分	局長専決事項	部長専決事項	課長専決事項
<u>11 契約締結及び検査等の報告</u>	1件 4,000 万円以上の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件 6,000 万円以上のものに限る。)に係る契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>	1件 4,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件 6,000 万円未満のものとする。)に係る契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>	1件 1,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件 2,000 万円未満のものとする。)に係る契約の締結並びに <u>検査及び完了の報告</u>

別表 4

区分	局長専決事項	部長専決事項	課長専決事項
<u>3 契約締結及び検査等の報告</u>	1件 4,000 万円以上の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件2億円以上のものに限る。)に係る契約の締結及び <u>検査の報告</u>	1件 4,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件2億円未満のものとする。)に係る契約の締結及び <u>検査の報告</u>	1件 3,000 万円未満の各種の契約(工事又は製造の請負契約については、1件1億円未満のものとする。)に係る契約の締結及び <u>検査の報告</u>

(出典:福岡市事務決裁規程(下線は監査人が加筆))

(問題点)

専決規程に不明瞭な、わかりづらい箇所があると決裁権限者を誤る可能性がある。

(改善提案)

福岡市交通局理事以下専決規程では別表が多く用いられていることから、別表の対応関係を明確にし、表内の区分内容の記載等により規程をわかりやすく明瞭化することが望ましい。

(5) 監査対象とした契約の概要とその監査の結果及び意見

i 交通局運転車両部姪浜車両工場

契約件名	i-1 姪浜車両基地雨水排水処理設備改修工事
契約方法	制限付(総合)
入札参加者	3者
履行期間	令和6年3月8日から令和7年3月15日まで
契約金額(当初)	174,744,900 円(消費税込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	194,161,000 円(消費税込み)
落札率	90.00%
受託者	三伸機設(株)
委託内容	姪浜車両基地雨水排水処理設備改修工事
随意契約理由	該当なし。

【意見3-4】契約時の資格の確認について

(現状)

「姪浜車両基地雨水排水処理設備改修工事」契約書に添付されている仕様書(一般事項)によれば、当該工事の執行には、配管技能士の1級資格を適用することになっていた。

配管技能士は、水、蒸気、ガスなどの流体を送るための水管、排水管、ガス管、空気清浄装置や冷暖房の換気設備など、建築物の配管工事を行う技能を認定する技能資格である。職業能力開発促進法に基づく技能検定制度の一種であり、厚生労働省が認定する国家資格である。

検定試験は「建築配管作業」と「プラント配管作業」とに区分されており、それぞれに1級から3級までの級位がある。配管技能士1級の受験資格は、実務経験のみで7年、2級合格後で2年の実務経験、3級合格後で4年の実務経験が求められている。

当該改修工事の相手先選定にあたっては、入札参加資格の確認において「配置予定技術者調書」で監理技術者の資格等を有するかどうかのチェックが行われ、契約締結後の「現場代理人及び技術者通知書」でも現場代理人及び技術者が監理技術者の資格を有しているか確認し、履歴書と資格免許のコピーが入手されていた。

しかしながら、配管技能士の1級資格を有する者が配置されるかどうかについて、入札参加資格の確認時や契約締結時などに確認した書類が見受けられなかった。

(改善提案)

配管技能士の1級資格を適用することとなっている工事契約においては、入札参加資格の確認時などに、当該資格を有する者を配置できるかどうか書面等で確認し、確認した書類は契約関連書類に綴じ込み、保管することが望ましい。

契約件名	i-2 令和5年度姪浜車両基地警備業務委託
契約方法	随契(特命)過去の入札結果 による
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日～令和6年3月 31 日
契約金額(当初)	24,970,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	24,970,000 円(消費税等込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	(株)ファースト
委託内容	姪浜車両基地の警備業務(機器警備と常駐警備併用)を行うもの。 1. 常駐警備 火災予防、盗難防止、不法不良行為の警戒排除、警備のための夜間巡回、外来者の受付、基地内整理、電話の応対、基地に入場する車両の確認、非常時における通報連絡等 2. 機械警備 警備機器の設置、警備機器の保守点検、警備機器故障時の修理、警備機器の撤去
随意契約理由	「清掃及び警備委託にかかる契約事務等について(通知)(平成24年2月28日付交経第114号)」に基づき、令和4年度に指名競争を行っており、令和8年度までの長期継続契約の適用案件となることから特命随意契約を締結しているもの。

【意見3-5】車両基地で共通する業務委託契約の仕様書の統一について

(現状)

当該委託業務は姪浜車両基地と橋本車両基地で同様の業務内容となっている。姪浜車両基地と橋本車両基地それぞれで委託契約を締結しているが、仕様書に記載の提出書類項目が姪浜車両基地と橋本車両基地で一部異なっている。各担当部署が提出項目の詳細を判断していることが要因とのことであった。

(問題点)

橋本車両基地と姪浜車両基地は同じ車両基地であり、同じ業務内容であれば要求される仕様や確認すべき項目は同一と考えられる。仕様書の提出書類項目は業務内容に応じて検討されるものであるため、内容が相違していると不要な項目が記載される、もしくは加えた方がよい項目の記載が漏れる可能性がある。また業務効率性の観点からも望ましくない。

(改善提案)

車両基地に共通する類似業務については、提出書類項目として必要な書類を改めて検討し仕様書や提出書類様式を統一することが望ましい。

ii 交通局運転車両部橋本車両工場

契約件名	ii-1 橋本車両基地警備業務委託
契約方法	随契(特命)過去の入札結果による
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日～令和6年3月31日
契約金額(当初)	25,575,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	25,922,600 円(消費税等込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	第一警備保障(株)福岡支社
委託内容	警備区域において警備指令書に基づき、①火災予防、②盗難防止、③不法不良行為の警戒排除、④夜間巡回、⑤外来者の受付、⑥基地内整理、⑦基地に入場する車両の確認、⑧非常時における通報連絡等を実施する。
随意契約理由	平成31年4月に指名競争入札により上記業者と委託契約を締結しており、機械警備を含むため、平成24年2月28日交経第114号に基づき、令和2年度から令和5年度までの4年間は同一業者と特命随意契約を行うもの。

(監査の結果)

令和5年度姪浜車両基地警備業務委託に記載した。

他に特に記載すべき事項はない。

iii 交通局施設部姪浜保守事務所

契約件名	iii-1 令和5年度空港・箱崎線変電設備保守業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日～令和6年3月31日
契約金額(当初)	93,390,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	三菱電機プラントエンジニアリング(株) 九州本部
委託内容	設備の定期点検、分解整備、部品の定期交換、微量 PCB の管理、交換部品の管理を委託するものである。 箱崎変電所は年3回、姪浜・中州・榎田変電所・博多発電機書は年2回の定期清掃を委託するものである。 定期清掃、一部の業務については、再委託を行っている。
随意契約理由	本保守業務委託は、地下鉄空港・箱崎線の変電設備及び遠方監視制御装置等を常に安全で良好な運転を維持するために実施するものである。 変電設備は、電力会社から 66kv 特別高圧で受電し、直流 1,500V 及び交流 6,600V に変成し、電車線と各駅電気室に電力を供給している。また、遠方監視制御装置は、電力指令所から変電所及び駅電気室の設備を監視・制御するための重要な電力設備である。 これらの設備は製造業者独自の技術で設計・製作されたものであるため、安全且つ正確に設備の保守点検を実施するためには、製造業者独自の技術やノウハウが不可欠である。 したがって、これらの設備の保守点検ができるのは、製造業者である三菱電機株式会社の保守部門である上記業者だけである。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

iv 交通局施設部橋本保守事務所

契約件名	iv-1 令和5年度七隈線線路検査業務委託
契約方法	随契(見積合わせ)
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日～令和6年3月31日
契約金額(当初)	101,750,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	三軌建設(株)
委託内容	軌道状態検査、軌道部材検査、構造物検査における検測及び保守作業の補助員に係る委託である。 また、軌道部材検査(レール細密検査B)において使用する探傷器は有資格者が必要であるため(株)峰製作所が作業員として作業を行うもの。
随意契約理由	本委託は、福岡市高速鉄道土木実施基準に基づき、軌道状態検査・軌道部材検査・構造物検査・巡視点検等を行うものである。 これにより、線路等鉄道施設を安全な状態に保持し、また、不具合箇所を早期発見するなど、本委託は列車の安全運行に直接関わる業務であり、線路等鉄道施設に関する知識・技術力・保守能力に優れた業者でなければならない。 よって、市の登録業者であり、他交通事業者での実績及び能力を有する業者のみ履行可能であるため選定を依頼するものである。

(上記以外の概要の補足)

安全な鉄道運行のため、国は施設及び車両の定期検査に係る告示を行っている。

第一条 (趣旨)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令第九十条第二項に規定する施設及び車両の定期検査については、この告示の定めるところによる。

第二条 (線路の定期検査)

線路については、次の表の上欄に掲げる鉄道の種類ごとに、同表中欄に掲げる施設の種類のに応じ、それぞれ同表下欄に掲げる期間を超えない期間ごとに定期検査を行わなければならない。

鉄道の種類	施設の種類	期間
新幹線鉄道以外の鉄道	軌道	一年

	橋りょう、トンネルその他の構造物	二年
新幹線鉄道	軌道(本線の軌間、水準、高低、通り及び平面性に限る。)	二月
	軌道	一年
	橋りょう、トンネルその他の構造物	二年

2 トンネルについては、前項の定期検査のほか、新幹線鉄道にあつては、十年を超えない期間ごとに、新幹線鉄道以外の鉄道にあつては、二十年を超えない期間ごとに詳細な検査を行わなければならない。

(出典:国土交通省 HP_施設及び車両の定期検査に関する告示)

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

v 交通局施設部施設課

契約件名	v-1 貝塚駅改修工事基本検討・設計業務委託
契約方法	指名
入札参加者	6者
履行期間	令和5年4月 26 日～令和6年2月 26 日
契約金額(当初)	14,826,900 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	19,365,500 円(消費税等込み)
落札率	76.56%
受託者	(株)傳設計
委託内容	貝塚駅改修工事に伴う建築物・建築設備の改修検討を行うものであり、現地調査、改修計画案の作成、構造検討及び構造関係規定の適用範囲等の整理、パース図の作成等を委託するものである。
随意契約理由	該当なし。

(上記以外の概要の補足)

改修工事及びその設計内容は駅全体を対象とし、内外装の改修に加えて、ホームの一部改修、駅レイアウト変更案の検討、新たに整備される駅前広場と接続する出入口改修の配置検討など、多岐にわたっており、また、駅を営業しながら改修する方法や工程の検討を行うものである。

入札時の業者の指名に当たっては、上記の多岐にわたる委託内容を適切に遂行する能力がある業者を選定する必要があるため、一定規模以上の体制や公共工事の受注実績を有する建築設計事務所であり、かつ、鉄道駅の基本的な検討・設計の実績があるものとして、下記の条件を付して指名業者を選定した。

- ① 市の登録業者であり、業種として建築設計の登録を行っているもの。
- ② 地場及び地場外で市に支店を有する法人であるもの。
- ③ 技術員数が5人以上であるもの。
- ④ 本市が発注した建築設計に係る委託の年間平均実績高が 10,000 千円以上であるもの。
- ⑤ 市交通局に申し出ている資料等により、鉄道駅の新築・増改築・改修に係る基本検討・計画・設計業務委託の受注実績が確認できるもの。

※トイレ改修等、駅舎改修の特殊性に係らないものを除く。

【指摘事項3-1】提出資料日付の確認漏れについて

(現状)

当該委託契約において、「受注者は契約締結後 10 日以内に設計図書に基づいて、業務工程表を作成し、発注者に提出しなければならない」ことが定められている。しかしながら、「業務工程表」を含めた「業務計画書」は令和5年5月 18 日に提出されており、契約締結日である令和5年4月 25 日から 10 日以上経過していた。

当初、受注者より「業務計画書」は契約締結日から 10 日以内に提出されていたものの、「業務計画書」に一部修正が生じたため受注者に対し修正依頼を行った後、再提出時に提出日の日付の再確認を失念したものである。

(問題点)

提出書類日付の確認が適切に行われていない。

(是正の方向性)

提出書類の修正提出があった場合には、日付等関連する事項についても適宜確認する必要がある。

契約件名	v-2 博多駅内外装改修工事(その2)
契約方法	制限付(総合)
入札参加者	1者
履行期間	令和5年8月 29 日～令和6年3月 15 日
契約金額(当初)	141,900,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	154,344,300 円(消費税等込み)
予定価格	142,736,000 円(消費税等込み)
落札率	99.41%
受託者	(株)九鉄ビルト福岡支店
委託内容	博多駅(博多口・中央口・ホーム)の壁、天井、床等の改修工事 本工事は、博多駅(博多口コンコース・中央口コンコース・ホーム)において、天井、壁、誘導ブロックなどの全体的な経年劣化が進んでいるため、お客様が安全に施設をご利用いただけるよう、内外装の改修工事を行うもの。
随意契約理由	該当なし。

(上記以外の概要の補足)

当該契約は、契約変更を行い、契約額及び工期を変更している。

	変更前	変更後
契約金額	141,900,000 円	154,344,300 円
工期	R5.8.29-R6.2.28	R5.8.29-R6.3.15

設計変更理由書による「変更理由」は以下のとおりである。

- ① 作業時間の変更について
- ② 石綿試料分析調査に伴う一部工事の中断について
- ③ ホーム天井の一部撤去新設について
- ④ ホーム床の降車案内サインについて
- ⑤ ホーム床警告ブロック施行について
- ⑥ 壁化粧板の仕様について
- ⑦ 交通誘導員の追加について
- ⑧ 博多口券売機周りの塗装について
- ⑨ 西1出入口壁案内板について
- ⑩ 天井点検口の数量について
- ⑪ 内壁補修数量について

- ⑫ ホーム床サイン(出口エレベーター・足跡)誘導サインについて
- ⑬ コンセント設備について
- ⑭ 自販機用電源盤、営業用電源盤、動力盤、電力量計収容箱について
- ⑮ 誘導灯について
- ⑯ 博多口の清掃員倉庫付近の散水栓ボックスの取替について
- ⑰ 中央口の散水栓取替について

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	v-3 呉服町外1駅防災設備改良工事
契約方法	随契(特命)
入札参加者	-
履行期間	令和5年 11 月 22 日～令和6年 11 月 15 日
契約金額(当初)	76,230,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	80,503,500 円(消費税等込み)
落札率	94.69%
受託者	ホーチキ(株)九州支社
委託内容	本工事は、呉服町駅及び千代県庁口駅の防災盤及び感知器の更新を行うもの。
随意契約理由	防災盤は自動火災報知設備や防排煙設備の中枢部である火災受信盤、感知器等の警報や動作状況を駅平面図が描かれたパネル上に表示する地図式表示盤及び昇降機の動作を監視する昇降機監視盤で構成されている。また、駅の防災設備の中枢として機能しており、製造業者独自の技術とノウハウで設計・製作された地下鉄特有の重要設備である。 防災設備は消防法上停止できない設備であり、工事では新旧防災盤を併用しながら切り替える等の必要があるため、施工業者は当該駅の防災設備を熟知し確実に施工しなければならない、上記業者でなければ施工できない。 よって、既設防災盤を設計製作するなど当該駅の防災設備に精通し、現在の駅設備に合致した新防災盤等を設計製作可能な上記業者との随意契約を依頼するもの。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	v-4 福大前駅業務用空調設備更新工事
契約方法	指名
入札参加者	16 者
履行期間	令和6年2月 20 日～令和6年7月8日
契約金額(当初)	12,691,800 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	14,102,000 円(消費税等込み)
落札率	90.00%
受託者	(株)サンエスト設備
委託内容	福大前駅の駅務室及び信通機器室、電気室の空調設備更新にかかる空調・電気・計装・自動制御設備工事一式
随意契約理由	該当なし。

(概要の補足)

本業務は指名競争入札にて契約業者の選定を実施している。1回目の入札時において 16 者を指名したが、そのうち 15 者は作業員確保が困難等の理由により辞退したため、選定対象業者すべてを再度選定し、2回目の入札を実施している。

また、本業務は地下鉄福大前駅の駅務室及び、電気室の空調設備の更新工事を行うものであるが、空調機の設置にあたり既存のエアフィルターが支障することが判明したため設置位置の変更が必要となったこと等の予期せぬ事情により設計変更を行い、その結果契約金額を変更している。なお、これに伴う工事期間の変更はない。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	v-5 西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日から令和6年3月 31 日まで
契約金額(当初)	107,919,900 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	109,808,600 円(消費税等込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	株式会社日立ビルシステム西日本支社
委託内容	空港、七隈線昇降機の保守点検業務である。姪浜駅、室見駅、藤崎駅、西新駅、博多駅、七隈駅、金山駅、茶山駅、別府駅、六本松駅、桜坂駅、櫛田神社前駅、博多駅(七隈線)各駅の昇降機設備(エスカレーター・エレベータ)、姪浜車両工場の昇降機設備(エレベータ)の保守点検を行うもの。
随意契約理由	本市の地下鉄に設置されている昇降機設備(エスカレーター及びエレベーター)は多くのお客様が利用されており、バリアフリーの観点からきわめて重要な設備である。本市では、駅または改札単位でバリアフリールートを一ルート確保しており、車いすやベビーカーだけでなく、足が不自由な方にとっても、地上からホームへの唯一のルートとなっている。そのため、地下鉄の営業時間中に停止することなく、常に安全かつ良好な運転状態を維持する必要がある。 昇降機設備は、機構部、制御部、安全装置などを含め、製造業者独自の技術で設計製作されたものである。そのため、設備の保守点検を安全確実に実施し、所定の機能と能力を発揮させるためには、製造業者独自の技術やノウハウが必要不可欠である。さらに緊急時に迅速な対応が要求される。また製造業者以外の点検では不具合や事故が発生した際に責任の所在を明確に出来ない。 以上の理由から、この設備を保守点検できるのは、製造業者である(株)日立製作所の保守部門である上記業者のみである。 よって地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第1項第6号により特命随意契約を行うもの。

※なお、地方公営企業法施行令の改正により、令和6年4月1日より地方公営企業法施行令第 21 条の 14 は入札保証金等の規定となった。随意契約については第 21 条の 13 に規定されることとなった。

(上記以外の概要の補足)

市交通局は、昇降機保守業務委託において、競争性のある契約の余地がないかの観点から、令和3年度において、他都市の地下鉄運営事業者へ照会を行い、他都市においても同様に競争性のある契約を行っていない状況を確認している。

また、国土交通省が公表している「エレベーター保守・点検業務標準契約書」には、

「(7)「法定検査等」とは、建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号。以下「法」という。)第12条第3項に基づき行われる検査及び同法第12条第4項に基づき行われる点検をいい、エレベーターの所有者又は国の機関の長等が、定期に、一級建築士若しくは二級建築士又は降機等検査員(以下「資格者等」という。)に行わせることをいう。

(8)「業務担当者」とは、別表3に示すエレベーターの保守・点検に関する社内資格、法定検査の公的資格(昇降機等検査員等)などの資格を保有するとともに、本エレベーターと同型又は類似のエレベーターの保守・点検実績を有し、本件業務の主たる業務(本件業務のうち、現場で行う保守・点検作業をいう。以下同じ。)を現場において担当する者をいう。」

との記載があり、昇降機等検査員等の公的資格について言及されている。

【意見3-6】昇降機保守業務に必要な資格の確認について

(現状)

西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託は、エスカレーター及びエレベーターに関するフルメンテナンス契約(定期的な機器・装置の保守・点検を行うことに加え、点検結果に基づく合理的な判断のもと、劣化した部品の取替えや修理等を行う契約方式をいう)である。

「西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託」契約書や仕様書等では、検査を行ううえで必要となる資格について言及されておらず、契約締結後に業務遂行責任者についての通知や緊急連絡体制表は入手しているが、業務実施体制図や業務担当者一覧は入手しておらず、昇降機等検査員等の公的資格を有している者が従事するかどうかについては報告を受けていなかった。

(問題点)

業務実施体制図や業務担当者一覧を入手しておらず、昇降機等検査員等の公的資格を有している者が従事するかどうかについては報告を受けていないことは、安全管理の面から懸念がある。

(改善提案)

契約締結後に業務実施体制図や業務担当者一覧は入手し、昇降機等検査員等の公的資格を有している者が従事するかどうかについて報告を受けることで、必要な業務が遂行できる体制であることを確認することが望ましい。

【意見3-7】福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書の添付について

(現状)

市交通局が締結している他のホームドア保守点検業務委託契約、防災設備点検業務委託契約には、一般仕様書として「福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書」が契約書に添付されている。

しかしながら、「西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託」には、「福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書」が添付されていなかった。

(問題点)

一般仕様書では①適用、②業務の内容、③遵守事項、④保守点検業務仕様、⑤業務遂行責任者の責任、⑥従事者の変更、⑦教育訓練、⑧安全衛生管理、⑨緊急時の体制、⑩書類(業務遂行責任者通知書、従事者届、保守点検業務組織表、緊急呼出体制表、安全衛生管理体制表)の提出、⑪保守点検業務報告書の提出、⑫疑義の 12 項目について定めがある。

「西新外 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託仕様書」では共通仕様書に記載されている項目のうち、⑥従事者の変更、⑦教育訓練については記載されていなかったことから、従事者の変更や教育訓練の状況を市交通局が把握できない懸念がある。

(改善提案)

「福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書」は保守点検業務の執行にあたり、市の安全方針、安全行動規範を委託者に示すものであり、委託者が遵守すべき事項が漏れないように定められている仕様書である。本契約においても「福岡市交通局施設保守点検業務一般仕様書」を契約締結前に委託先と内容について協議、合意したうえで、今後は契約書に添付することが望ましい。

契約件名	v-6 姪浜外 34 駅ホームドア保守点検業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	1者
履行期間	令和5年4月1日から令和6年3月 31 日まで
契約金額(当初)	88,836,000 円(消費税込み)
契約金額(最終)	90,381,500 円(消費税込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	三菱電機ビルソリューションズ株式会社
委託内容	本委託は市交通局が所管する空港線、箱崎線及び七隈線のホームドアを常に正常に良好な運転状態に保つための保守点検業務であり、機能維持に関する一切の責任を負うもの。
随意契約理由	本業務委託は、空港線、箱崎線及び七隈線の各駅に設置したホームドアが常に安全で良好な運転状況を維持するために保守点検を実施するものである。 本市地下鉄に設置するホームドアは、軌道内への転落防止及び触車防止のための安全設備で、列車の扉と連動して開閉するなど列車運行と密接に関係する重要な設備であるため、常に安全かつ良好な運転状態を維持する必要がある。 ホームドアは、機構部、制御部、安全装置などを含め、製造業者独自の技術で設計・製作されたものである。さらに、列車の扉とその動作をホームドアに伝える伝送装置まで製造業者独自の技術で設計・製作されたものであることから、ホームドアの保守点検を安全確実に実施するためには、製造業者の技術やノウハウが不可欠である。また製造業者以外の点検では不具合や事故の発生した際に責任の所在を明確に出来ない。 さらに、障害等が発生すれば列車運行に直接影響し乗客サービスの低下に繋がることから、24 時間迅速な対応と部品の早急な確保が要求される。 以上の要件を満たすことの出来るのは、製造業者である三菱電機株式会社の保守部門である上記業者のみである。 よって地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第1項第2号により特命随意契約を行うもの。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	v-7 中洲川端外 16 駅防災設備点検業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日～令和6年3月 31 日
契約金額(当初)	22,220,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	ホーチキ(株) 九州支社
委託内容	1. 駅防災設備点検業務 空港、箱崎線 中洲川端駅外 10 駅の防災設備 七隈線 橋本駅外6駅の防災設備 ずい道ない連結送水管、中間換気所排煙設備 2. 中央制御所その他防災設備点検業務 各駅相互試験
随意契約理由	本業務は、地下鉄駅舎に設置している防災設備を常に正常に保ち、万一火災発生時に確実に作動し、初期消火や旅客の安全確実な非難を行うための保守点検を実施するものである。また、本設備の性質上、人命尊重の立場から特に確実に保守しなければならない。 この設備は、駅舎が地下にあることやトンネルでつながっていることなど地下特有の設備で、一般のビルと比較して特殊設備で構成されており、メーカー独自の技術で設計製作されている。そのため、この設備を確実に保守点検するには、製造業者独自の技術やノウハウが必要不可欠である。 なお、令和4年度に本要件を満たし本業務の実施を希望する者の有無を確認するため、「随意規約における参加者の有無を確認する公募手続き(試行)に関する要綱」に基づく公募を実施したが、応募者がいなかった。 以上のことから、本要件を満たすことができるのは、本設備を設計製作した業者のみである。 よって、本設備を設計製作し施工を行った上記企業と随意契約を行うもの。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	v-8 14 櫛田神社前外1駅ホームドア保守点検業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	-
履行期間	令和5年4月1日から令和6年3月 31 日まで
契約金額(当初)	17,765,000 円(消費税込み)
契約金額(最終)	18,059,800 円(消費税込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	福岡日信電子株式会社
委託内容	本委託は市交通局が所管する七隈線(櫛田神社前駅及び博多駅)のホームドアを常に正常に良好な運転状態に保つための保守点検業務であり、機能維持に関する一切の責任を負うもの。
随意契約理由	本業務委託は、空港線、箱崎線及び七隈線の各駅に設置したホームドアが常に安全で良好な運転状況を維持するために保守点検を実施するものである。 本市地下鉄に設置するホームドアは、軌道内への転落防止及び触車防止のための安全設備で、列車の扉と連動して開閉するなど列車運行と密接に関係する重要な設備であるため、常に安全かつ良好な運転状態を維持する必要がある。 ホームドアは、機構部、制御部、安全装置などを含め、製造業者独自の技術で設計・製作されたものである。さらに、列車の扉とその動作をホームドアに伝える伝送装置まで製造業者独自の技術で設計・製作されたものであることから、ホームドアの保守点検を安全確実に実施するためには、製造業者の技術やノウハウが不可欠である。また製造業者以外の点検では不具合や事故の発生した際に責任の所在を明確に出来ない。 さらに、障害等が発生すれば列車運行に直接影響し乗客サービスの低下に繋がることから、24 時間迅速な対応と部品の早急な確保が要求される。 以上の要件を満たすことの出来るのは、製造業者である日本信号株式会社の保守部門である上記業者のみである。 よって地方公営企業法施行令第 21 条の 14 第1項第2号により特命随意契約を行うもの。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

vi 交通局運転車両部車両課

契約件名	vi-1 福岡市地下鉄車両 車内映像記録装置設置工事
契約方法	一般(WTO)
入札参加者	1者
履行期間	令和5年 12 月2日～令和 10 年3月 27 日
契約金額(当初)	160,930,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	161,700,000 円(消費税等込み)
落札率	99.52%
受託者	JR九州エンジニアリング(株)
委託内容	本工事の履行場所は、福岡市西区下山門四丁目1番1号(姪浜車両基地)及び福岡市西区橋本二丁目 34 番1号(橋本車両基地)とする。 2000N系、3000 系、3000A系車両にリアルタイム監視機能付きの車内映像規則装置の設置を行うもの。なお、装置の設置に伴う準備作業、車両入換等も本工事に含むものとする。 対象車両 2000N系 5編成(第 19 編成～第 23 編成) 1期工事:1編成 2期工事:2編成 3期工事:2編成 2000N系 1編成(第 24 編成) 3期工事:1編成 3000 系 17 編成(第 01 編成～第 17 編成) 1期工事:1編成 2期工事:8編成 3期工事:8編成 3000A系 4編成(第 18 編成～第 21 編成) 2期工事:2編成 3期工事:2編成
随意契約理由	該当なし。

(上記以外の概要の補足)

当契約において、契約当初は履行期間が令和5年 12 月2日までであったが、令和 10 年3月 27 日までに変更している。履行期間延長の理由については、七隈線の混雑緩和対策としてダイヤ改正を実施することに伴い、改修用の予備車が営業運用に使用されることとなったため本案件の工程に支障が生じることとなったためである。なお、工数の変更は生じていないためこれに伴う請負金額は変更していない。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	vi-2 1000N系・2000N系・3000 系・3000A系車両 抗ウイルス施工 業務委託
契約方法	一般
入札参加者	3者
履行期間	令和5年 12 月 28 日～令和6年3月 15 日
契約金額(当初)	10,780,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	10,780,000 円(消費税等込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	イーアイピーコーポレーション(株)
委託内容	1000N系・2000N系・3000 系・3000A系車両の車内及び所定の予備品へ、新型コロナウイルス対策を目的とした、抗ウイルスコーティングの定着施行を行うもの。
随意契約理由	該当なし。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

契約件名	vi-3 空港線・箱崎線新型車両用予備品 台車組立(先頭)外 31 件
契約方法	特命(WTO) (見積回数1回)
入札参加者	－
履行期間	令和5年 11 月 28 日から令和8年3月 25 日まで
契約金額(当初)	130,913,420 円(消費税込み)
契約金額(最終)	－
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	住友商事九州(株)
委託内容	空港線・箱崎線新型車両を構成する各機器に不具合が発生した場合の応急処置、重要部・全般検査時の循環予備の装置の製作及び搬入。
随意契約理由	地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令第 11 号第1項第2号による。

契約件名	vi-4 空港線・箱崎線新型車両用予備品 電動空気圧縮機装置外 31 件
契約方法	随契(見積合わせ) (見積回数2回)
入札参加者	1 者
履行期間	令和5年 11 月 29 日から令和8年3月 25 日まで
契約金額(当初)	58,300,000 円(消費税込み)
契約金額(最終)	－
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	ナブテスコ(株)
委託内容	空港線・箱崎線新型車両を構成する各機器に不具合が発生した場合の応急処置、重要部・全般検査時の循環予備の装置の製作及び搬入。
随意契約理由	地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令第 11 号第1項第2号による。

【意見3-8】部分検査の場合の完了届兼検査調書について

(現状)

「空港線・箱崎線新型車両用予備品 台車組立(先頭)外 31 件」の契約金額は 130,913,420 円(消費税込み)であり、履行期間は令和5年 11 月 28 日から令和8年3月 25 日までの契約となっている。

納入は3回に分けて行われ、1回目の納品期日は契約日～令和6年4月30日で納品(予定)金額は61,888,200円(消費税込み)、2回目の納品期日は令和6年5月1日～令和7年3月25日で納品(予定)金額は7,097,640円(消費税込み)、3回目の納品期日は令和7年4月1日～令和8年3月25日で納品(予定)金額は61,927,580円(消費税込み)である。

1回目の納品は令和6年4月30日に行われているため、「納品・修理完了届兼検査調書」を閲覧したところ、納品額が契約金額の130,913,420円(消費税込み)となっており、1回目の納品であること、1回目の納品金額は61,888,200円(消費税込み)であることが記載されていないかった。

この納品金額によって検査調書の決裁権限者が異なるが、契約金額の130,913,420円(消費税込み)であれば管理者権限であるところ、1回目の納品金額61,888,200円(消費税込み)によって理事権限であると判断され、理事による決裁が行われていた。

次に「空港線・箱崎線新型車両用予備品 電動空気圧縮機装置外31件」の契約金額は58,300,000円であり、履行期間は令和5年11月29日から令和8年3月25日までの契約となっている。

納入は3回に分けて行われ、1回目の納入期日は契約日～令和6年4月30日で納入(予定)金額は18,440,400円(消費税込み)、2回目の納入期日は令和6年5月1日～令和7年3月25日で納入(予定)金額は16,977,400円(消費税込み)、3回目の納入期日は令和7年4月1日～令和8年3月25日で納入(予定)金額は22,882,200円(消費税込み)である。

1回目の納品は令和6年4月30日に行われているため、「納品・修理完了届兼検査調書」を閲覧したところ、納品額が契約金額の58,300,000円(消費税込み)となっており、1回目の納品であること、1回目の納品金額は18,440,400円(消費税込み)であることが記載されていないかった。

この納品金額によって検査調書の決裁権限者が異なるが、1回目の納品金額18,440,400円(消費税込み)によって部長権限であると判断され、部長による決裁が行われていた。

(問題点)

「納品・修理完了届兼検査調書」を閲覧したのみでは、何回目の納品であるのかが不明であり、納品金額がいくらであるのかも不明である。契約金額が記載されているが、契約金額を見るのみでは「納品・修理完了届兼検査調書」の決裁権限者が分からず、契約金額で決裁権限者を判断してしまうことになる。正しい決裁権限者は毎年度の支出負担行為書に添付されている納品期日別の納品金額の内訳書を確認しなければならないことから、非効率な業務となっている。

(改善提案)

少なくとも、「納品・修理完了届兼検査調書」に何回目の納品であるかが分かるように記載することが望ましい。例えば部分検収であれば、部分検収の報告書フォームがあるように、納品が複数回に分かれるような場合にも使用できるような調書フォームを作ることが望ましい。また「納品・修理完了届兼検査調書」に契約金額のみを記載するのでは、その決裁権限者を誤る可能性がある。可能であれば、納品金額を記載することについても検討されたい。

vii 交通局施設部電気課

契約件名	vii-1 空港・箱崎線非常放送改修業務委託
契約方法	随契(特命)
入札参加者	1者
履行期間	令和5年10月31日～令和6年3月15日
契約金額(当初)	29,700,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	29,700,000 円(消費税等込み)
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	パナソニックコネク(株)現場ソリューションカンパニー九州社
委託内容	空港・箱崎線(博多駅・福岡空港駅除く)17駅の非常放送設備を、自動火災報知設備と連動させる改修を行うものである。
随意契約理由	本委託は、空港・箱崎線(博多駅・福岡空港駅以外)の17駅において、非常放送設備と自動火災報知設備を連動させるための改修を行い、駅構内にいる人々に迅速な情報提供と適切な行動の促進を支援する仕組みを構築するものである。 現在は、火災が発生すると非常ベルが鳴動し、駅係員が防災盤で火災信号を確認した後、手動で非常放送を実施しているが、本改修により、火災信号は防災盤から非常放送設備に自動的に送信され、人の介入なしに適切な情報を素早く伝達することが可能となる。 本委託で実施する改修作業は、防災盤との連携に必要な駅放送設備の各種設定や試験調整を行うものであり、既存装置の仕様や構成を熟知している必要がある。 上記の理由から、本委託を確実に履行できるのは、駅放送装置の開発・設計を行った上記業者のみである。

(上記以外の概要の補足)

各駅に設置済みの非常放送設備を、自動火災報知設備の作動と連動させることで、自動的に音声警報音による放送を行えるよう改修を行う。

非常放送設備改修

- ・ 火災受信盤からの非常放送起動信号を受け、音声警報による発報放送・火災放送・非火災放送を行うことができるよう、非常放送装置のソフトウェアの改修を実施すること。
- ・ 音声警報のメッセージは、「日本語＋英語」での放送とすること。
- ・ 音声警報のメッセージには、火災が発生した場所に係るメッセージを入れること。(但し、階段、傾斜路、エレベーターの昇降路その他これらに類するたて穴部分の感知器の作動により起動した場合又は手動により起動した場合は、火災が発生した場所に係るメッセージを入れなくても差し支えないものとする。)

- ・ 非常放送時には、音声指示と液晶画面上での操作指示ガイダンスにより、機器操作を支援出来ること。

自動火災報知機からの非常放送起動信号の点数は以下を参考とすること。

番号	情報
1	1階(階別情報)
2	2階(階別情報)
3	地下1階(階別情報)
4	地下2階(階別情報)
5	地下3階(階別情報)
6	階段
7	エレベーター
8	火災確定(FT)

自動火災報知設備改修

- ・ 感知器および発信器作動により、非常放送起動信号を非常放設備に送信するために必要となる火災受信盤のソフトウェア改修を行うこと。
- ・ 地区音響ベルの撤去を行うこと。なお、撤去後の地区音響ベルについては監督員が別途指示する場所に保管すること。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

viii 交通局施設部技術課

契約件名	viii-1 軌条(レール)外1件
契約方法	指名
入札参加者	4者
履行期間	令和5年 11 月 1 日から令和6年3月 25 日まで
契約金額(当初)	20,229,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	-
予定価格	(非公表)
落札率	(非公表)
受託者	住友商事九州㈱
委託内容	軌条(レール)を姪浜車両基地に納品するもの。JIS50N25m が 22 本、JIS50N(硬頭 340)25m が 50 本の納品。
随意契約理由	該当なし。

(監査の結果)

特に記載すべき事項はない。

ix 交通局総務部職員課

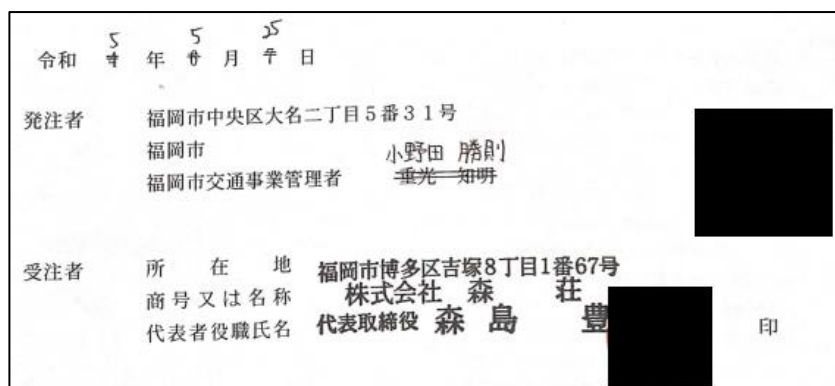
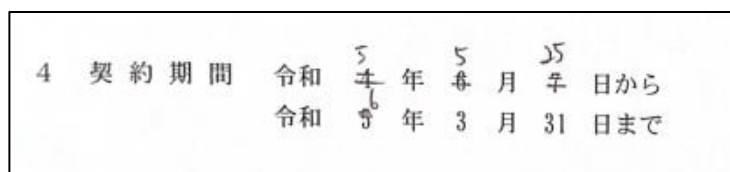
契約件名	ix-1 男性運輸制服上衣外 23 件(単価契約)																																																											
契約方法	随契(見積合わせ)																																																											
入札参加者	9者																																																											
履行期間	令和5年5月 25 日～令和6年3月 31 日																																																											
契約金額(当初)	17,927,096 円(消費税等込み)																																																											
契約金額(最終)	-																																																											
予定価格	(非公表)																																																											
落札率	(非公表)																																																											
受託者	(株)森荘																																																											
委託内容	駅係員や乗務員等が業務上、着用する制服に係る物品契約である。単価契約であり、委託範囲には採寸や包装等が含まれている。契約時の予定数量と、実際の納品数量は以下のとおりである。																																																											
	<table><tr><th>品 名</th><th>予定数量</th><th>納品数量</th></tr><tr><td>男性運輸制服 上衣</td><td>209</td><td>247</td></tr><tr><td>男性運輸制服 冬ズボン</td><td>208</td><td>266</td></tr><tr><td>男性運輸制服 夏ズボン</td><td>208</td><td>282</td></tr><tr><td>男性運輸制服 半袖シャツ</td><td>257</td><td>372</td></tr><tr><td>男性運輸制服 防寒服</td><td>149</td><td>129</td></tr><tr><td>女性運輸制服 上衣</td><td>20</td><td>9</td></tr><tr><td>女性運輸制服 ベスト</td><td>20</td><td>11</td></tr><tr><td>女性運輸制服 冬ズボン</td><td>20</td><td>10</td></tr><tr><td>女性運輸制服 夏ズボン</td><td>21</td><td>11</td></tr><tr><td>女性運輸制服 長袖シャツ</td><td>31</td><td>17</td></tr><tr><td>女性運輸制服 半袖シャツ</td><td>32</td><td>15</td></tr><tr><td>女性運輸制服 防寒服</td><td>15</td><td>8</td></tr><tr><td>女性運輸制服 リボン</td><td>27</td><td>7</td></tr><tr><td>手袋</td><td>1,413</td><td>1,875</td></tr><tr><td>男性運輸制服 制帽</td><td>101</td><td>95</td></tr><tr><td>男性運輸制服 制帽</td><td>41</td><td>30</td></tr><tr><td>男性運輸制服 制帽</td><td>1</td><td>11</td></tr><tr><td>男性運輸制服 制帽</td><td>1</td><td>1</td></tr></table>			品 名	予定数量	納品数量	男性運輸制服 上衣	209	247	男性運輸制服 冬ズボン	208	266	男性運輸制服 夏ズボン	208	282	男性運輸制服 半袖シャツ	257	372	男性運輸制服 防寒服	149	129	女性運輸制服 上衣	20	9	女性運輸制服 ベスト	20	11	女性運輸制服 冬ズボン	20	10	女性運輸制服 夏ズボン	21	11	女性運輸制服 長袖シャツ	31	17	女性運輸制服 半袖シャツ	32	15	女性運輸制服 防寒服	15	8	女性運輸制服 リボン	27	7	手袋	1,413	1,875	男性運輸制服 制帽	101	95	男性運輸制服 制帽	41	30	男性運輸制服 制帽	1	11	男性運輸制服 制帽	1	1
	品 名	予定数量	納品数量																																																									
	男性運輸制服 上衣	209	247																																																									
	男性運輸制服 冬ズボン	208	266																																																									
	男性運輸制服 夏ズボン	208	282																																																									
	男性運輸制服 半袖シャツ	257	372																																																									
	男性運輸制服 防寒服	149	129																																																									
	女性運輸制服 上衣	20	9																																																									
	女性運輸制服 ベスト	20	11																																																									
	女性運輸制服 冬ズボン	20	10																																																									
	女性運輸制服 夏ズボン	21	11																																																									
	女性運輸制服 長袖シャツ	31	17																																																									
	女性運輸制服 半袖シャツ	32	15																																																									
	女性運輸制服 防寒服	15	8																																																									
	女性運輸制服 リボン	27	7																																																									
	手袋	1,413	1,875																																																									
	男性運輸制服 制帽	101	95																																																									
	男性運輸制服 制帽	41	30																																																									
	男性運輸制服 制帽	1	11																																																									
男性運輸制服 制帽	1	1																																																										

	男性運輸制服 制帽	1	0
	男性運輸制服 制帽	1	0
	男性運輸制服 制帽	1	0
	女性運輸制服 制帽	12	7
	女性運輸制服 制帽	1	0
	女性運輸制服 制帽	1	0
随意契約理由	競争見積もりによる随意契約であり、見積合わせには9社に依頼を出している。		

【意見3-9】契約書案の確認について

(現状)

押印された契約書を確認したところ、年度や交通事業管理者の名称が前年度のまま作成され、押印されており、年度等について手書きで全て修正が行われていた。



(監査人が撮影 なお、印影については黒塗りとしている)

(問題点)

手書きの修正が多い契約書では、契約手続きに係る確認が適切に行われていない疑念を抱かせる。

(改善提案)

最新の契約書様式を利用して、契約書を作成することが望ましい。

毎年、同様の契約業務を行っている場合、前年度の契約書データを利用して業務を行っていることが想像される。年度によっては、共通契約書の見直しも考えられるため、契約に際しては、常に契約書様式の見直しが必要な可能性を念頭におき、最新の契約書様式を利用することが望ましい。

4 施設管理・財産管理

(1) 市交通局が保有する施設の概要

市交通局は、地下鉄運営に必要な施設として、駅、車両基地、変電所及び乗務事務所、保守事務所等を保有している。

以下は、市交通局が保有する施設の一覧である。

① 駅

	駅 名	供用開始年月
空港線	姪浜	1983 年3月
	室見	1981 年7月
	藤崎	1981 年7月
	西新	1981 年7月
	唐人町	1981 年7月
	大濠公園	1981 年7月
	赤坂	1981 年7月
	天神	1981 年7月
	中洲川端	1982 年4月
	祇園	1983 年3月
	博多	1985 年3月
	東比恵	1993 年3月
	福岡空港	1993 年3月
箱崎線	呉服町	1982 年4月
	千代県庁口	1984 年4月
	馬出九大病院前	1984 年4月
	箱崎宮前	1986 年1月
	箱崎九大前	1986 年1月
	貝塚	1986 年 11 月
七隈線	橋本	2005 年2月
	次郎丸	2005 年2月
	賀茂	2005 年2月
	野芥	2005 年2月
	梅林	2005 年2月
	福大前	2005 年2月
	七隈	2005 年2月

	金山	2005 年2月
	茶山	2005 年2月
	別府	2005 年2月
	六本松	2005 年2月
	桜坂	2005 年2月
	薬院大通	2005 年2月
	薬院	2005 年2月
	渡辺通	2005 年2月
	天神南	2005 年2月
	櫛田神社前	2023 年3月
	博多(七隈線)	2023 年3月

② 中間換気所

	中間換気所名	竣工年月
空港・箱崎線	愛宕	1980 年6月
	金屑川	1980 年6月
	防塁	1979 年9月
	今川橋	1980 年1月
	荒戸	1979 年3月
	大手門	1980 年1月
	大名	1980 年7月
	西中洲	1982 年2月
	博多駅前	1983 年2月
	筑紫口	1983 年7月
	榎田	1992 年 11 月
	店屋町	1982 年2月
	御笠川	1984 年2月
	東公園	1981 年2月
	馬出	1984 年3月
	網屋町	1984 年3月
七隈線	壱岐東	2005 年2月
	乙井手	2005 年2月
	戸切	2005 年2月
	城南	2005 年2月

	田島	2005 年2月
	谷	2005 年2月
	警固	2005 年2月
	春吉	2005 年2月
	明治公園	2023 年3月

③ 変電所

変電所名	竣工年月
姪浜変電所	1980 年3月
今川橋変電所	1980 年1月
中洲変電所	1981 年4月
箱崎変電所	1985 年6月
榎田変電所	1992 年 11 月
賀茂変電所	2004 年5月
茶山変電所	2004 年7月
薬院変電所	2004 年9月

④ 車両基地

施設名	竣工年月
橋本車両基地 (乗務事務所、保守事務所、車両工場)	管理棟:2004 年1月 工場棟:2004 年1月
姪浜車両基地	管理棟:1980 年 10 月 工場棟:1981 年3月 検車庫:1980 年2月

⑤ 庁舎等

施設名	供用開始年月
中央区役所・交通局合同庁舎	1980 年6月
姪浜合同事務所	1984 年3月

(2) 視察対象施設の選定

市交通局が管理する施設から、各施設の建築年度や投資計画、駅の運営形態、施設が有する機能等を踏まえ、以下の7施設を視察対象として選定し、施設運営に係るヒアリング及び施設や財産の管理状況、利用者サービスの状況等について監査手続を行った。

視察対象とした施設

No	施設名	監査人視察日
1	姪浜合同事務所(保守事務所、乗務事務所)	2024 年9月 18 日
2	櫛田神社前駅	2024 年9月 19 日
3	箱崎変電所	2024 年9月 20 日
4	貝塚駅	2024 年9月 20 日
5	姪浜駅	2024 年9月 24 日
6	橋本車両基地(乗務事務所、保守事務所、車両工場)	2024 年 10 月2 日
7	姪浜車両基地	2024 年 10 月 10 日

視察対象とした施設の概要は以下のとおりである。

No. 1

施設名	姪浜合同事務所(保守事務所、乗務事務所)
供用開始日	1984 年3月
所在地	西区姪の浜五丁目9番1号
構造	鉄骨・鉄筋コンクリート造
延べ床面積	4,283 m ²

No. 2

施設名	櫛田神社前駅
供用開始日	2023 年3月
所在地	博多区祇園町
構造	地下4層
路線名	七隈線
ホーム	島式
延べ床面積	8,964 m ²

No. 3

施設名	箱崎変電所
供用開始日	1985 年6月
所在地	東区箱崎2丁目
構造	RC 造
規模	地上2階、地下1階
延べ床面積	1,469.90 m ²

No. 4

施設名	貝塚駅
供用開始日	1986 年 11 月
所在地	東区箱崎7丁目
構造	地上式
路線名	箱崎線
ホーム	島式
延べ床面積	3,407 m ²

No. 5

施設名	姪浜駅
供用開始日	1983 年3月
所在地	西区姪の浜4丁目
構造	高架式
路線名	空港線
ホーム	島式
延べ床面積	5,174 m ²

No. 6

施設名	橋本車両基地(乗務事務所、保守事務所、車両工場)
竣工年月	管理棟:2004 年1月 工場棟:2004 年1月
所在地	西区橋本二丁目 34 番1号
全敷地面積	79,000 m ²
延べ床面積	25,800 m ² 管理棟:5,900 m ²

	工場棟:17,700 m ² その他:2,200 m ²
--	---

No. 7

施設名	姪浜車両基地
竣工年月	管理棟:1980 年 10 月 工場棟:1981 年3月 検車庫:1980 年2月
所在地	西区下山門四丁目1番1号
全敷地面積	71,500 m ²
延べ床面積	27,200 m ² 管理棟:4,500 m ² 工場棟:11,500 m ² 検車庫:6,100 m ² その他:5,100 m ²

(3) 監査の視点

主に以下の視点に基づき監査を実施した。

①施設管理

- ・ 乗客利用箇所及び職員利用箇所に係る維持管理が適切に実施されているか。
- ・ 乗客や職員の安全な施設利用に際して必要な老朽化対策が行われているか。
- ・ 施設を有効に活用しているか。例えば未利用スペースがないか。
- ・ 職員休憩所・仮眠室の環境や職員研修所の状況の視察。

②安全管理

- ・ 防災・防犯・安全管理等の対策が行われているか。
- ・ 防火扉や消火栓等、災害対応に必要な設備等を適切に管理しているか。

③財産管理(車両部品等(貯蔵品)管理、備品管理、現金同等物管理)

- ・ 保有する通帳やICカード、タクシーチケット等現金同等物や備品の管理は、会計規則等に従って行われているか。
- ・ 備品や貯蔵品の現物管理は良好か。
- ・ 管理簿にて払出や受入等の管理が行われているか。
- ・ 不要な備品が放置されていないか。備品台帳に記載の備品は有効に活用されているか。

なお、施設運営の管理の観点から、視察に際しては、以下についても同時に確認を行った。

④文書管理・情報管理

- ・ 個人情報の管理は適切に行われているか。
- ・ USB や SD カード等、情報管理に係る備品の管理は適切に行われているか。

⑤乗客サービス(駅の運営管理等)の状況

- ・ 駅の遺失物管理は適切に行われているか。
- ・ 乗客個人情報(定期券うりばのある駅)の管理は適切に行われているか。

(4)実施した監査手続

実施した主な監査手続は下記のとおりである。

①全般的な施設の管理体制

- ・ 施設の概況や管理状況、課題に係るヒアリング

②施設管理の状況

- ・ 施設(職員休憩所等職員利用箇所を含む)の老朽化・修繕対応状況等の視察
- ・ 防災・防犯・安全管理等の対策等に係る状況の確認
- ・ 消火器、消火栓や防火扉等に係る管理状況の確認
- ・ 倉庫や施設の利用状況の視察(空きスペースの状況等)

③財産管理(車両部品等(貯蔵品)管理、備品管理、現金同等物管理)

- ・ 備品の管理状況の確認
- ・ 車両の管理状況の確認(車両基地)
- ・ 車両部品や地下鉄グッズ等、貯蔵品の管理状況の確認
- ・ ICカードやタクシーチケット等換金性のある資産の管理状況の確認(金庫等の管理を含む)

④情報資産管理

- ・ 個人情報及び情報資産(PC、USB、HDD 等)の管理状況の確認

⑤乗客サービス(駅の運営管理等)

- ・ 遺失物管理に関する状況の確認
- ・ 乗客個人情報(定期券うりばのある駅)の管理状況の確認
- ・ その他、駅利用者の視点からの視察

(5) 監査の結果及び意見

① 施設管理

監査対象として選定した施設の老朽化状況を視察したところ、築年数が古い施設については、老朽化は進んでいるものの、乗客や乗務員等が通常利用する箇所で、危険な状況のまま放置されている箇所は見受けられなかった。

なお、特に老朽化が顕著であった姪浜車両基地については、既に投資計画にて更新計画が策定されており、対応予定とのことであった。

雨漏りなど建物躯体の耐用年数を短くするような老朽化については、姪浜合同事務所は、築 40 年が経過しており、建物の一部に以下の写真のような老朽化が見られたが、雨漏りなど運営に支障をきたす状況ではないとのことであった。



(監査人撮影)

また、橋本車両基地の、地下2階の区域にて、壁の一部が破損していた。基地担当者へヒアリングしたところ、壁の破損は認識しており、令和6年度中に、対応工事を完了する予定とのことであった。

橋本車両基地は 2004 年1月に建設されており比較的新しい施設ではあるものの、20 年が経過し、一定の老朽化が認められる。市交通局は、現状の老朽化状況を踏まえて、修繕計画を策定し、必要な老朽化対応を進めている状況であるとのことである。

次に、姪浜駅の視察では以下のような状況があった。

【意見4-1】姪浜駅に係る空室の活用方針について

(現状)

姪浜駅を視察したところ、倉庫 C という空室が存在した。当該倉庫は、市の内部で活用の可否を照会しても特に利用希望はなく、現段階では利用見込みは無しとなっていた。なお、倉庫 C は、駅員室、倉庫及びポンプ室へ続く扉の奥にあるため、一般利用者が立ち入ることはできない場所にあることから、民間事業者への賃貸は困難な状況である。

(問題点)

未活用スペースがあることは、施設の有効活用の観点から望ましくない。

(改善提案)

姪浜駅は市交通局とJR九州との共同駅である利点を活かし、活用を検討することが望ましい。市内部だけでなく、JR九州やその協力業者を含めた利用照会を行い、施設を有効活用する方法を検討することが望ましい。

他、施設管理の観点から、以下のような状況について確認を行った。

- ・ 各施設の耐震化状況を把握し、必要な施設は耐震化対策が行われていることを確認した。
- ・ 事前に、PCB の管理について確認したところ、視察対象とした施設において低濃度PCBを保有していた。当該管理状況を視察したが、法令に則った管理が行われていた。

また令和5年度に、姪浜変電所にて PCB 廃棄物に係る調査委託を行っており、当該調査結果を閲覧し、PCB 廃棄物を認識していないことを確認した。

②安全管理

- ・ 防犯対策については、事務所や職員利用箇所における鍵の施錠状況を確認した。
- ・ 各施設の消火設備、消火器などについて、法定点検が行われていることを確認した。

しかし、橋本保守事務所の施設視察において、消火器の前に廃棄資材が置かれている状況が見受けられた。

【指摘事項4-1】橋本保守事務所の倉庫における消火器の動線について

(現状)

橋本保守事務所の管理する倉庫において、消火器が設置されていたものの、その前に廃棄物が置かれているため、動線が確保されていなかった。



(監査人撮影)

(問題点)

火災が発生し消火器が必要となった場合、廃棄物が邪魔になり迅速に対応できないことは防災対策の観点から問題である。また、可燃性の高い廃棄物が放置されていると、廃棄物自体が出火の原因となる危険性もある。

(是正の方向性)

防災の観点から、倉庫に設置している消火器の動線確保が図られているかについて、定期的に点検を行う必要がある。また、引火しやすい廃棄物は速やかに処分する必要がある。

他、防犯管理の観点からは、市営地下鉄で独自の取組みとして、櫛田神社前駅や薬院駅において、市の特産品等に係る掲示がある。

当該掲示は、伝統工芸品の認知度向上のため、広報活動に取り組む市経済観光文化局から、櫛田神社前駅に展示品を設置したいとの連携依頼があり、市交通局は駅装飾事業の一環として掲示許可を行っているものであった。

櫛田神社前駅には、特産品について展示を行っており、当該防犯対策と損害保険の加入状況を確認したところ、強化ガラスでの展示であることを確認し、また展示品については、市経済観光文化局損害保険に加入していることを確認した。

③財産管理(備品管理、貯蔵品管理、現金同等物管理)

ア 現金、預金通帳、ＩＣカード管理、タクシーチケット

姪浜乗務事務所においては、姪浜車両基地との移動の目的で、大量のタクシーチケットを保管していた。当該タクシーチケットは、鍵のかかる箇所管理されていた。

他、姪浜合同事務所、姪浜車両基地、橋本車両基地においては、職員専用の交通系ＩＣカードを保有していた。返却時は所属長が確認し、管理簿において管理を定期的に行っている。

小口現金は管区駅及び乗務事務所で保管されていた。例えばトラブル時等において緊急の支出を行う必要がある際に利用するとのことであったが、視察にて、使用状況、保管状況を確認したところ、支出はなかった。

その他、通帳等を含めて、現金同等物については、いずれも鍵がかかる金庫や保管庫で

管理されていることを確認した。

イ 貯蔵品管理（棚卸管理）

車両基地、保守事務所で管理されている保守部品の棚卸資料を閲覧した。

また、視察において、保守部品や車両部品の管理倉庫を視察し、管理状況を確認した。

【意見4-2】部品管理倉庫のセキュリティについて

（現状）

橋本車両基地の敷地内では車両の整備を行っているため、委託業者の出入りが頻繁にある。その整備場に車両部品の管理倉庫へ通じるエレベーターが設置されている。管理倉庫は施錠できるつくりになっていないため、委託業者が容易に侵入できる状態にある。

（問題点）

悪意を持った侵入者により、部品が盗難されるリスクがある。

（改善提案）

部品の現物を管理するために、悪意をもって盗難等が行われるリスクを考慮して、防犯カメラを設置するなど、セキュリティを強化することが望ましい。

視察にて、姪浜車両基地が管理する保守部品の払出管理について以下の気づきがあった。

【意見4-3】保守部品の払出管理について

（現状）

姪浜車両基地において、車両の保守については委託しており、保守部品の管理については委託業者より定期的に以下の報告を受けている。

・保守内容処理報告書

保守の日付、内容、使用数量が記録されている。

・在庫管理一覧表

保守部品毎の受入、払出、在庫数量が記録されている。在庫管理は在庫管理一覧表で行われており、払出された保守部品について、保守内容処理報告書で内容確認できるもの

の、資料間の突き合わせが行われていない。

(問題点)

保守内容処理報告書に記載されていないような適切でない払出があった場合にそれを見過ごす可能性がある。

(改善提案)

委託業者が適正に保守業務を行っているかをモニタリングするうえでも、保守内容処理報告書の内容と在庫管理一覧表の払出との一致を確認し、適切な払出が行われているか確認することが望ましい。

また、箱崎変電所にて管理されている保守部品について、以下のような状況が見られた。

【意見4-4】保守部品の管理について

(現状)

箱崎変電所の施設内において、ブルーシートが被さった保守部品が置いてあった。当該部品は変電機器の交換部品とのことであるが、長年置いてあるもので、特に棚卸なども行われておらず現物管理がされていなかった。



(監査人撮影)

(問題点)

当該施設自体は、施錠され、外部からは侵入できないように防犯対策はされているものの、保守部品は保守業者も自由に入出入りする箇所に置かれていた。高額な部品もあると考えられることから、外部業者が入出入りする箇所に置かれた保守部品の現物管理が不十分であると盗難される可能性もあり、棚卸管理を行っていない現状は管理上、問題がある。

(改善提案)

保守部品について、現物管理を強化されたい。なお、管理においては通常の管理部品と同様に、棚卸表を利用して管理することが望ましいが、業務効率の観点からは、現物を写真で記録し、現物との照合をすることで盗難等が起きていないか定期的に確認するような方法も想定される。

ウ 備品管理

備品台帳を入手・閲覧し備品台帳において備品管理されていることを確認した。

事務所内については整理整頓され、業務に関連しない備品は発見されなかった。

視察を行った各施設において、備品の管理状況を視察し、以下の現物と備品台帳との照合を確認した。

品名	備品台帳番号	設置場所等
冷蔵庫	ラ-1-6	貝塚管区駅
応接セット	ア-10-6	貝塚管区駅
電動自転車	生5-1	姪浜保守事務所倉庫(3)
保管庫	9-1	姪浜車両工場
ロッカー(三連)	ラ-4-10	櫛田神社前駅前
ゴミ箱	カ-17-29	櫛田神社前駅前
プロジェクター	82	橋本車両基地管理棟三階研修室
ハンドパレットトラック	28-01	橋本保守事務所室内
冷蔵庫	ラ-1-15	姪浜管区駅

備品台帳と現物の照合は可能であったものの、備品登録のための登録シールが貼付されてはいるが、その登録シールの様式が統一されていなかった。

【意見4-5】備品ラベルの統一について

（現状）

市交通局では、以下の規則に倣い、備品管理を行っている。

福岡市会計規則

（備品の整理）

第 105 条

物品出納員又は区物品出納員は、備品整理票を付けて備品を整理しなければならない。ただし、備品整理票を付けることができないとき、又は不適當であるときは、焼印、ペイント等により表示し、帳簿との対照に便利のようにしなければならない。

（出典：福岡市会計規則）

しかし、施設等視察で監査人が備品の管理ラベルを確認したところ、当該管理ラベルについては、施設間で統一がされておらず、別な管理ラベルを使用していた状況であった。

（問題点）

備品管理は各施設で共通の業務であるところ、その管理に利用する備品整理票について異なる運用を行っていることは、非効率な業務となっている。

（改善提案）

効率的な業務を行うため、施設間で異なる備品整理票を使うことはせず、統一を検討することが望ましい。

また、視察において一部の施設で、以下のような利用頻度の低い備品が発見された。

【意見4-6】デジタルカメラの管理について

（現状）

姪浜車両基地の事務所には車両基地内での使用目的でデジタルカメラが3台保管されていた。利用記録を確認したところ、最終利用日は令和元年5月でありそれ以降使用されていなかった。

（問題点）

5年以上使われていない備品であり、不要な備品であるか検討されていない。

（改善提案）

スマートフォンの高性能化によりデジタルカメラの使用頻度は今後も減少すると想定される。使用頻度の低い備品については管理コストなども踏まえて今後も所有し続けるか検討することが望ましい。

【意見4-7】使用見込みのない備品について

(現状)

橋本車両基地内には休憩室があるが、休憩室に設置されているテレビ及びビデオデッキが長期間使用されていない状態となっていた。

また、2階乗務事務室の金庫に、現在は業務用スマホにて行われていることから、使用されていないデジタルカメラが保管されていた。



(監査人撮影)

(問題点)

利用見込みのない備品を他の備品と同様に事務手引きに従って管理することは非効率である。

また、デジタルカメラについては、データが削除された状況は確認できたものの、仮に紛失した場合、個人情報流出の恐れがあるとの不要な疑念が生まれる可能性がある。

(改善提案)

利用見込みのない備品については、廃棄(可能であれば売却)することが望ましい。

【意見4-8】不要な備品の処分について

(現状)

姪浜保守事務所・乗務事務所の倉庫において、不要な備品が長期間置いたままであった。



(監査人撮影)

(問題点)

今回の視察で確認した不要な備品は壊れていて処分予定であったが、長期間、処分が行われていなかった状況であった。施設の有効活用及び業務効率性の観点から、処分予定の備品の長期間保管は好ましくない。

(改善提案)

処分予定の備品は、施設の有効利用の観点から、適宜処分を行い、長期間保管しないよう管理することが望ましい。

④情報管理

乗務員の個人情報等、紙で作成・保存されているものについては、鍵付きのロッカー等保管棚で保管されていることを確認した。

USB、デジタルカメラについては管理簿を閲覧し、あわせて現物について確認した。また保管場所は鍵のかかる保管棚であることを確認した。

管理簿については、現物を管理するための「記録媒体管理簿」と、記録媒体の利用と情報資産の持ち出しを管理するための「記録媒体利用台帳兼情報資産外部持ち出し等チェックシート」を閲覧した。

「記録媒体利用台帳兼情報資産外部持ち出し等チェックシート」は記録媒体の利用者氏名、貸出日、記録媒体を持ち出す理由、返却日、保存した情報の削除を実施したかどうかを記載することになっており、それらを管理者が承認していることを確認した。

但し、USB やデジタルカメラについては、現在、スマートフォンの支給が開始されたことに伴い、利用頻度が低い状況となっていた。デジタルカメラの管理については「【意見4-6】デジタルカメラの管理について」に記載している。

【意見4-9】 利用頻度の低い情報媒体の廃棄の検討について

(現状)

視察にて、過去2年以上利用されていない USB の情報媒体を保有している施設があった。

例えば、橋本乗務事務所では、管理している USB は現在6個保管しているが、USB の使用管理簿を閲覧すると直近はそのうちの一つしか使用実績は確認できなかった。

また、橋本保守事務所では、USB3本、デジタルカメラは4台が保管されていた。使用目的は主に研修用であったが、利用実績が少なかった。

要因をヒアリングしたところ、以前は、クラウドでの保存ができなかったため、データを保存するために外部のデータ保存媒体として USB や HDD 利用していたとのことであるが、クラウドでの保存が可能となったことから、現在は利用をしていないとのことであった。

また、デジタルカメラについては、近年はスマートフォンで代替可能であることから、利用実績が少なくなっているものであった。

(問題点)

USB 等の情報媒体は現物管理の手間がかかっているにも関わらず、利用されていない状況では無駄な現物管理が行われていることとなり、非効率な事務となっている可能性がある。また、情報媒体は紛失すると、たとえ媒体内部のデータを削除していたとしても、情報の流出の恐れがあると市民へ不要な疑念が生まれる可能性がある。

(改善提案)

現状の利用状況や今後の利用見込みを踏まえて、利用頻度の低い USB 等の情報媒体

については廃棄を検討することが望ましい。

他、お客様サービスセンター（定期券うりば）において、乗客の個人情報を扱うケースは定期券購入の申込等であり、当該資料の管理状況を確認した。なお、定期券の払戻し申請等において、購入時の申込状況を確認するケースがあることから、お客様サービスセンター（定期券うりば）にて必要な期間は管理されており、鍵のかかる箇所で管理がされていることを確認した。

⑤乗客サービス(駅の運営管理等)の状況

姪浜駅の視察にて以下のような気付きがあった。

【指摘事項4-2】姪浜駅の修繕対応について

(現状)

地下鉄姪浜駅は、JR筑肥線の姪浜駅との共同駅であり、市交通局とJR九州で施設管理区分が分かれている。

姪浜駅の設備については、市交通局が保有するものとJR九州が保有するものが混在している状況である。そのため、「姪浜駅諸施設の保守管理に関する協定書」において財産所有権の帰属、保守区分及び保守費の負担等について定めている。

姪浜駅設備に修繕等対応の必要性が生じた場合、市交通局の駅係員が、その該当箇所の保守区分について、市交通局及びJR九州のどちらの責任であるのかを、駅に保管してある「負担区分図」を見て判別する。市交通局の保守区分であれば交通局内部の担当部署へ連絡し対応を要請する。JR九州の保守区分であればJR九州の担当部署へ連絡を行い、必要な対応を要請している状況である。

現場視察を行った令和6年9月 24 日時点において、コンコース階の3、4番ホーム側 EV案内表示器の電灯が切れており消灯状態となっていた。当該電灯設備は「負担区分表」によれば、JR九州の財産であるもののメンテナンスは市交通局が行う箇所であった。

当初は、JR九州の担当部署へ必要な対応を要請していたものの、当該電灯の保守区分は、市交通局にあることを確認したため、市交通局の担当部署へ対応を要請し、現場視察翌日の令和6年9月 25 日に電灯の交換を完了した。

(問題点)

管理区分が複雑な区域では、他の管理区域でも適切な施設管理が行われない恐れがある。

(是正の方向性)

施設管理を適切に行うため、「負担区分図」を駅係員に周知する必要がある。

なお、姪浜駅設備の財産管理及び保守管理区分は複雑であるため、駅保管の「負担区分図」に加え、認識誤りが生じた場合等、過去の経緯をデータ化し、今後の業務に活かしていく取組みも検討されたい。

【意見4-10】姪浜駅における包括的な管理委託の検討について

(現状)

上記「【指摘事項4-2】姪浜駅の修繕対応について」のとおり、地下鉄姪浜駅は、JR九州との共同駅であるため、設備の権利や保守管理責任が複雑になっている。

例えば、構内のベンチについても、以下のように市交通局保有のものとJR九州保有のものが混在している。



(監査人が撮影)

(問題点)

同じ駅内であっても設備によって保守管理の責任区分が異なるため修繕等の手続きが煩雑となっており、保守管理業務が非効率となっている。

また、ヒアリングによるとJR九州保有の設備については修繕等に時間を要することもあるとのことであり、必要な修繕等が長期間なされない可能性があることは、駅利用者の観点から望ましくない。

(改善提案)

権利関係が複雑なことを踏まえて、市交通局が包括的な管理を行うことを、JR九州との間

で協議することが望ましい。

対応箇所により、修繕対応区分や責任負担が分かれることは、市交通局の業務の観点からも非効率である。また、利用者の観点からも、同じ姪浜駅でも補修対応の責任や対応スピードが異なることは、市民からは市営地下鉄の姪浜駅として認識されていることから、市交通局の管理が不十分であるとの誤認を招く恐れがある。

そのため、駅内の設備については市が包括的に管理を受託し、その管理料を一部負担金としてJR九州から受領することを検討するなど、保守管理業務の効率性を高めるあり方を検討することが望ましい。

また、姪浜合同事務所の視察では以下のような気付きがあった。

【意見4-11】屋上の太陽光パネル設置の使用許可について

(現状)

姪浜合同事務所屋上に太陽光パネルが設置されており、目的外使用許可をしている。目的外使用の使用料は年単価 100 円/m²のため使用料は年間数万円程となっている。発電した電力は姪浜合同事務所では使用しておらず、姪浜合同事務所の直近の電気代は月 100 万円前後となっている。また、貝塚駅の屋根にも同事業者が太陽光パネルの設置等をしており、使用料の条件等も同様であった。

(問題点)

屋上の活用はされているものの、社会情勢を踏まえると目的外使用としている現状が最善の活用方法であるかについて疑念が残る。

(改善提案)

契約が終了するタイミングで、屋上の貸付を継続することが施設の有効利用であるかを再度検討することが望ましい。

近年電気料金が値上げされているため、年間の屋上使用料と事務所の電気代を比較すると、屋上で発電された電気を事務所で利用する方がより効果的な活用方法と考えることも可能である。

市では、福岡市役所地球温暖化対策率先実行計画が策定され、市有施設等への太陽光発電設備導入拡大を進める計画となっている。令和5年度に PPA による市有施設への太

陽光発電設備導入事業も行われている。オンサイト PPA 等により事務所の電力調達への切り替えのために屋上を有効活用することも検討されたい。

5 駅運営

(1) 駅業務委託

①概要

市交通局では、駅業務のうち、管理的業務(駅の安全管理など)は市交通局職員が行っているが、窓口業務などの駅業務は、3駅を除いて民間に委託している。

路線	管区駅	駅名	駅業務
空港線	天神管区駅	姪浜、天神	直営
		室見、藤崎、西新、唐人町、大濠公園、赤坂	委託
	博多管区駅	博多	直営※
		祇園、東比恵、福岡空港	委託
箱崎線	貝塚管区駅	中洲川端、呉服町、千代県庁口、馬出九大病院前、箱崎宮前、箱崎九大前、貝塚	委託
七隈線	橋本管区駅	橋本、次郎丸、賀茂、野芥、梅林、福大前、七隈、金山、茶山	委託
	天神南管区駅	別府、六本松、桜坂、薬院大通、薬院、渡辺通、天神南、櫛田神社前	委託

※博多駅の七隈線改札口は委託

市交通局が直営で業務を行っている駅は、空港線の姪浜、天神、博多の3駅であり、残りの駅については、民間への委託を行っている。

平成 25 年度に、それまで委託駅 23 駅、直営駅 12 駅であったものを、職員を育成するために最低限必要な主要駅3駅を除き、民間へ委ねることとしている。

交通事業を監督する九州運輸局との協議にて、管理業務全般の委託は難しいとの見解を踏まえて、全面的な民間委託は実施せず、委託者を管理監督する人材を育成するため、また、駅の特徴や重要性を踏まえて、博多駅(空港線)、天神駅、姪浜駅を市交通局が運営する駅として残し、それ以外の駅については民間への委託を行っている。

その効果として、平成 25 年度当時は以下の効果を試算している。

4 効果

【費用面】

9 駅を民間委託した場合、下記の職員数・人件費の削減効果を見込んでいます。

職員数：約 60 名

人件費：年間約 1.8 億円

【サービス面、安全面】

- ・民間の優れた能力を取り入れ、更なるお客様サービスの向上に努めます。
- ・地下鉄の安全など、管理的業務は、これまでどおり交通局が責任を持って実施します。

(出典:市交通局 HP https://subway.city.fukuoka.lg.jp/pdf/pdf_13090918410141.pdfより引用)

②委託業務内容

駅業務委託仕様書によれば、委託業務の内容は以下のとおりである。

(1) 乗車券類の発売・検札・改集札及び乗車券類の管理

- (ア) お客様の求める乗車券、ICカード及び企画乗車券を発注者の定める乗車料金等条例及びその他関係する諸規程に従い発売を行う。
- (イ) お客様の所持する乗車券類の改集札及び確認を規程に従い行う。
- (ウ) 乗車券類の精算及び払戻しを行う。
- (エ) 乗車券類の在庫管理を行う。
- (オ) 使用済乗車券・カードの回収を行う。
- (カ) 交通局が指定する営業促進グッズの販売を行う。

(2) 収入金等の管理・納金

- (ア) 券売機・精算機等の締切作業及び収入金等の管理を行う。
- (イ) 各駅の乗車料金等収入金は、売上データどおりの金額を納金すること。
- (ウ) 各駅の乗車料金等収入金は、発注者の指定する期日及び方法により納金を行う。
- (エ) 業務に必要な両替金及び釣銭の金種を確保し管理を行う。
- (オ) 受注者は、乗車料金等収入金を納金するまでは、受注者の責任において当該収入金を善良な管理者の注意義務をもって保管するものとする。

(3) 駅務機器の取扱い及び管理

前各号の業務を遂行するに当たって、駅務機器の取扱い方を常に習熟するとともに機器の操作に支障のないように日常の点検・清掃等を行う。

設置する駅務機器は次のとおりとする。

①自動券売機②自動精算機③自動改集札機④窓口処理機⑤締切端末⑥駅務監視装置⑦総合通信盤⑧自動定期券発売機(設置駅のみ) ⑨有人通路用ゲート(設置駅のみ)
⑩ホームドア⑪設備管理クライアント⑫その他発注者が設置する駅務機器類

(4) お客様の案内・整理

お客様への案内に遺漏のないよう、列車の運行や乗車料金、沿線の地理的状況等を熟知し、積極的な窓口案内及び巡回案内に努めるとともに、常に善良な態度で対応する。

また、必要に応じ、次に掲げる案内・整理業務を行う。

(ア) 放送設備等を使用し、適切に案内放送等を行う。

(イ) 状況に応じて掲示板を使用し、お客様に必要な情報の提供を行う。

(ウ) 諸連絡等に当たって、指令電話、業務電話、インターホン、外線電話及び携帯電話等を使用するときは、適切に行う。

(エ) 介助を要するお客様には適切に介助する。また、必要に応じて運輸指令、降車駅等への連絡を行う。

(オ) 監視用テレビにより駅構内の状況把握を行う。

(5) 駅務室(防災管理室)管理

(ア) 総合通信盤・防災監視制御盤等の操作を熟知するとともに、機器の操作に支障がないよう日常の点検を行う。

(イ) 整理整頓に努めるとともに、関係諸規程・関係帳票類の管理を厳正に行う。

(ウ) 火気を使用した場合は、火気の後始末に注意する。

(6) 異常時・緊急時取扱い

事故・災害が発生した場合又は発生が予想されるときは、管区駅長及び運輸指令長の指揮命令に従うこととする。

また、そのいとまのないときは、最も安全と認める取扱いをしなければならない。

異常時・緊急時とは、次に掲げる事項である。

①ドアばさみ②戸袋ばさみ③急病人④けが人⑤迷惑行為⑥列車非常停止装置作動⑦旅客転落⑧死傷事故⑨駅構内浸水⑩列車事故⑪ずい道内火災⑫列車・構内火災⑬自然災害⑭ホームドア異常⑮その他の事故⑯車内非常通報器押下

(7) 遺失物取扱い

(ア) 遺失物の取扱いは、規程に従って厳正に行う。

(イ) 速やかに遺失物一覧簿等関係帳票類の作成を行う。

(ウ) お客様又は他の駅から依頼があった場合は、遺失物搜索及び回送を行う。

(エ) 遺失物は、関係帳票類とともに管区駅に集約し、定められた日時にお客様サービスセンターへの搬送引渡を行う。

(8) 施設管理

(ア) 駅業務を円滑に行うために、始業点検及び終業点検を行う。

(イ) 駅構内、設備及び機器等の異常の有無について日常点検を行う。

(ウ) 備品・消耗品の日常管理を行う。

(エ) 点検及び管理について異常が認められた時は、直ちに応急処置をするなどし、速やかに駅務責任者を通じて管区駅長に報告等を行う。

(9) 日常清掃

(ア) 駅管理諸室(駅務室、控室、浴室、休憩室等)は常に整理整頓に努めるとともに、日常清掃を行う。

(イ) 巡回案内時に、コンコース・ホーム・出入口付近等の粗ゴミ回収及び著しく汚れたガラス面のふきとり等の簡易清掃を行う。

(ウ) 汚物等緊急な対応を要する場合は、清掃又は応急処置を行う。

(10) その他駅運営に必要とする業務

(ア) お客様からの苦情及び要望に対し、福岡市地下鉄を代表する者としての自覚を持って対応するとともに、速やかに駅務責任者及び管区駅長への報告を行う。

(イ) 福岡市関連広告・パンフレット・チラシ等の掲示及び撤去を行う。

(ウ) 発注者が行う啓発活動等の行事に参加する。

(エ) その他、駅業務一般

(出典: 番号などは一部監査人が編集して仕様書より引用)

仕様書によれば、上記のように、駅運営に係る様々な業務を委託業者へ委託しているが、その概要は以下のとおりである。

現場的な駅業務(窓口業務等)を民間委託している。具体的な委託業務は以下のとおり。

- ・ お客様の案内(窓口、巡回)、整理
- ・ 乗車券類の発売、改集札及び収入金等の管理・納金
- ・ 駅務機器の取扱い及び管理、駅務室(防災管理室)・施設の管理
- ・ 異常時や緊急時対応 ※運転的業務(転てつ器取扱い等)を除く
- ・ 遺失物取扱い、その他駅運営に必要とする業務

(出典: 市回答より引用)

③委託先の選定方法

監査対象年度の令和5年度においてはいずれも特命随意契約である。

特命随意契約の伺い書によれば、委託先の選定方法は以下のとおりである。

駅業務委託については、平成30年9月19日「地下鉄空港線駅業務の一部委託化等について(方針決裁)」により令和元年度の契約については一般競争入札により決定し、契約期間中の当該業務を誠実且つ適正に業務履行した場合は、特命随意契約で更新することとし、その期間は次年度以降4年間としている。相手方は、令和元年度からの福岡市地下鉄天神管区駅業務委託について、現在に至るまで誠実且つ適正に履行していることから、令和5年度の福岡市地下鉄天神管区駅業務委託については、相手方と特命随意契約をおこなうもの。

(出典:特命随意契約 伺い書)

(駅業務委託の契約先及び契約期間等について)

管区駅	駅名	委託契約先	契約期間
天神	室見・藤崎・西新・唐人町・大濠公園・赤坂	(株)西鉄ステーションサービス	R5.4.1～ R6.3.31
博多	祇園・東比恵・福岡空港・博多駅(七隈線改札口)	JR九州サービスサポート(株)	
貝塚	中洲川端・呉服町・千代県庁口・馬出九大病院前・箱崎宮前・箱崎九大前・貝塚	(株)JR西日本中国メンテナンス福岡支店	
橋本	橋本・次郎丸・賀茂・野芥・梅林・福大前・七隈・金山・茶山	JR九州サービスサポート(株)	
天神南	別府・六本松・桜坂・薬院大通・薬院・渡辺通・天神南・櫛田神社前	日本通運(株)福岡支店	

④令和6年度の一般競争入札結果について

当該業務の令和6年度委託契約については、令和5年 10 月 26 日に一般競争入札により締結されることが公告され、令和5年 12 月 8 日に入札が行われている。

No. 1天神南管区

履行場所	別府・六本松・桜坂・薬院大通・薬院・渡辺通・天神南・櫛田神社前
予定価格(税込)	378,956,600 円
落札額(税込)	341,060,940 円
落札者名	JR九州サービスサポート(株)

No. 2橋本管区

履行場所	橋本・次郎丸・賀茂・野芥・梅林・福大前・七隈・金山・茶山
予定価格(税込)	351,840,500 円
落札額(税込)	351,840,500 円
落札者名	日本通運(株)福岡支店

No. 3貝塚管区

履行場所	中洲川端・呉服町・千代県庁口・馬出九大病院前・箱崎宮前・箱崎九大前・貝塚
予定価格(税込)	325,750,700 円
落札額(税込)	293,175,630 円
落札者名	(株)JR西日本中国メンテナンス福岡支店

No. 4天神管区

履行場所	室見・藤崎・西新・唐人町・大濠公園・赤坂
予定価格(税込)	278,146,000 円
落札額(税込)	278,146,000 円
落札者名	(株)西鉄ステーションサービス

No. 5博多管区

履行場所	祇園・東比恵・福岡空港・博多駅(七隈線改札口)
予定価格(税込)	261,236,800 円
落札額(税込)	235,113,120 円
落札者名	JR九州サービスサポート(株)

(新旧契約先)

管区駅	駅名	令和元年-5年度 委託契約先	令和6年度 契約委託先	入札者	落札率
天神	室見・藤崎・西新・唐人町・大濠公園・赤坂	(株)西鉄ステーションサービス	(株)西鉄ステーションサービス	2者辞退 1者応札	100%
博多	祇園・東比恵・福岡空港・博多駅(七隈線改札口)	JR九州サービスサポート(株)	JR九州サービスサポート(株)	1者辞退 1者応札	90%
貝塚	中洲川端・呉服町・千代県庁口・馬出九大病院前・箱崎宮前・箱崎九大前・貝塚	(株)JR西日本中国メンテナンス福岡支店	(株)JR西日本中国メンテナンス福岡支店	2者辞退 1者応札	90%
橋本	橋本・次郎丸・賀茂・野芥・梅林・福大前・七隈・金山・茶山	JR九州サービスサポート(株)	日本通運(株)福岡支店	1者辞退 1者応札	100%
天神南	別府・六本松・桜坂・薬院大通・薬院・渡辺通・天神南・櫛田神社前	日本通運(株)福岡支店	JR九州サービスサポート(株)	2者応札	90%

令和元年～5年度の期間に係る各管区の運営委託先と、令和6年度の運営委託先を比較したところ、橋本駅管区と天神南管区で業者の変更があったものの、令和5年度以前と同じ4者が運営委託者として選定されている状況である。

入札結果についても、2者応札または辞退により1者応札となっており、応札者が限定されている状況が窺える。

【意見5-1】応札者増加のための方策について

(現状)

委託範囲を天神、博多、貝塚、橋本、天神南の5管区として委託を行っており、当該管区の運営委託者を一般競争入札で募集している状況であるが、限定的な業者しか応札に当たっておらず、1者入札となっている管区も存在している状況となっている。

(問題点)

現在は、4者で5管区の駅運営委託を担っているが、応札者が少ない現状では、現在の委託者が撤退した場合に、運営委託が可能な業者が限定され、持続的な委託が困難となる恐れがある。既に直営から委託を前提とした組織体制に見直しを図っている状況では、運営委託の応札者が少ない現状は、地下鉄運営に際しての事業上のリスクとなりうる。

(改善提案)

応札者増加のための検討を行うことが望ましい。

持続的な民間委託のため、共同事業者における入札を認める、選定期間を現在の5年から変更するなど、応札者が増加するための具体的な方策を検討する必要がある。

現在は、マーケットサウンドまでは実施していないとのことであり、今後の応札者増加のためにも、参入障壁となっている具体的な内容を把握することが望ましい。

【意見5-2】駅別のサービス水準の管理分析について

(現状)

市交通局は、駅運営について、平成25年度に大幅に民間委託の範囲を増加し、効率化を図っている。

一方で、利用者の満足度や苦情の発生状況等について、直営駅・委託駅で区分した管理までは行っていないとのことである。

(問題点)

コストの面からは、市交通局が直営で実施するよりも効率的な業務を行うことが可能として効果を算定しているものの、民間への委託を拡大した結果、サービス水準が当初の予定どおりの効果が得られたかの検証が不十分である。

(改善提案)

民間への運営委託によってサービス水準の低下がないか、また管区単位でサービス水準に格差が発生していないか、直営駅である3駅と比べてサービス水準が維持できているか、を確認することが望ましい。

コストについては、平成25年度の委託への切替により、効率化が図られたとは言え、その結果としてサービス水準が低下していないかは継続して注視する必要がある。

現在は、利用者の満足度や苦情の発生状況等については、直営駅・委託駅で区分した管理は行っていない状況であるが、直営及び委託駅とのサービス水準の分析、委託者間で

のサービス水準を分析するためにも、直営駅・委託駅別や、管区単位毎でのより詳細な情報の把握を行うことが望ましい。

⑤委託業者の不正事案について

市交通局では令和5年度に遺失物に係る駅係員不正が起きている。当該不正は、市交通局職員ではなく、駅運営委託業者の従業員により行われたものである。

(一)事案の概要

令和6年1月20日(土)午前6時53分、お客様が中洲川端駅で現金が入ったクリアケースを落とされ、別のお客様が遺失物として駅窓口届けられました。

同日夜、現金を落とされたお客様が来駅され遺失物を返却した際に、現金が足りない旨の申し出があったため、届け出時に対応した社員に委託事業者より事情聴取を行ったところ、1月22日(月)になって、4万円を着服した旨の申告がありました。

これを受け、1月23日(火)に交通局及び委託事業者において、現金を落とされたお客様に謝罪のうえ、全額を返金いたしました。

(二)委託事業者

- ・株式会社JR西日本中国メンテック福岡支店
- ・福岡市博多区博多駅前3丁目2番8号
- ・当該社員 53才(男性)

(三)再発防止対策等

- (1) 委託事業者に対して、再発防止に向けた社員教育など特別研修を命じるとともに、社内の管理体制の強化を徹底させます。
- (2) 交通局においては、委託駅への巡回指導など管理・監督機能の強化を徹底してまいります。
- (3) 全駅におきまして、現在、遺失物対応の一斉点検を行っており、今回の事案を周知のうえ、厳正な取扱いを徹底いたしております。
- (4) 委託事業者に対して、市登録業者としての「競争入札参加停止措置」を行います。

(出典:「福岡市地下鉄駅業務における遺失物現金の着服について」より引用)

【意見5-3】駅業務委託に係るインセンティブの導入について

(現状)

市交通局は、従業員不正を起こした(株)JR西日本中国メンテック福岡支店に対して、令和

6年2月 28 日から5か月間の競争入札参加停止措置を行っている。

しかし、令和6年度の業務に係る入札が令和5年 12 月 8 日であり、既に令和6年度の運営委託の落札が決定していたことから、当該競争入札参加停止期間の影響が実質的にないものとなっており、令和6年4月以降は、これまで同様に貝塚管区の駅委託業務を引き続き行っている。

過去には、平成 31 年2月に、(株)JR九州サービスサポートの駅係員4名が、勤務中に拾った1日乗車券を不正に使用した事例も発生しており、4か月の競争入札参加停止となっているものの、平成 30 年 12 月に翌年度の入札手続きが完了していたことから、(株)JR九州サービスサポートが引き続き、博多管区の駅委託業務を行っている。

なお、市に確認したところ、一般競争入札においては、落札決定後、契約締結までの間に、競争入札参加停止となった場合、契約の相手方の確定と契約締結の予約が法的に成立することから、入札結果の取消はできないとのことであった。

(問題点)

処分を受けた(株)JR西日本中国メンテナンス福岡支店及び(株)JR九州サービスサポートは、駅業務運営委託以外の受託を受けておらず、駅業務委託の入札が終わった後では、競争入札参加停止が実質的なペナルティになっていない状況となっている。

不祥事を起こした委託者へのペナルティに実効性がないことは、業務を誠実に遂行した委託者との公平性の観点で問題があると言える。

(改善提案)

委託業者の業務が良好である場合の、インセンティブを導入し、業務の履行に不備があった業者との差別化を図ることを検討することが望ましい。

市交通局は、令和6年度駅運営委託契約から不正事案等の違約金特約条項を追加しているが、一般競争入札をしても応札者が少なく、今後の民間委託の継続性に懸念がある。

実効性のあるペナルティの検討は重要であるものの、民間業者にとって良好に業務を遂行することが、インセンティブとなるような取り組みも検討の余地があるものとする。

例えば、委託費についてインセンティブ部分を設け、不正を含めて業務上、不十分と考えられる事項が発生した業者には、インセンティブを付与しない等、良好に業務を遂行した委託業者とそうでない委託業者との間で、公正性が保たれるような措置を検討することが望ましい。

なお、その際には、「意見5-2 駅別のサービス水準の管理分析について」で記載した駅

毎のサービス評価を活用し、インセンティブに活かすことも検討の余地があるものとする。

(2) 制服管理

① 関連規則

福岡市交通局企業職員被服貸与規程に制服の管理に係る定めがある。

○福岡市交通局企業職員被服貸与規程
(略)

(被服の貸与)

第2条 職員には、この規程の定めるところにより被服を貸与する。

(略)

(使用及び保管)

第6条 職員は、善良な管理者の注意をもつて貸与被服を使用し、及び保管しなければならない。

2 貸与被服の補修は、当該被服を使用している職員の負担とする。

(略)

(返納)

第8条 職員は、退職、転任、休職等により当該職務に従事しなくなつたときは、直ちに貸与被服を返納しなければならない。ただし、総務部長が特別の事由があると認めるときは、この限りでない。

2 使用期間が満了した貸与被服は、返納することを要しない。

(出典：福岡市交通局企業職員被服貸与規程)

第8条の2に記載のある、総務部長が定める使用期間は以下のとおりである。

貸与を受ける職員(所属等)		貸与被服の種類・使用期間・数量																											
		作業服関係					運輸制服関係																						
		作業服		作業種別	制種	上衣	ベスト	冬ズボン	夏ズボン	長袖シャツ	半袖シャツ	リボン	手袋	防寒服	作業服					防寒服	防寒服								
		夏用	冬用												夏冬兼用	夏冬兼用	冬用	夏用	冬用			夏用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏冬兼用	夏冬兼用
次回以降	初年度	次回以降	初年度	夏冬兼用	夏冬兼用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏用	冬用	夏冬兼用	夏冬兼用	夏冬兼用	夏冬兼用							
総務部各課	課長を除く。			1/永 (98)	1/永 (98)	1/永																							
営業部	各課 (駅務サービス課を除く。)	課長を除く。																											
	駅務サービス課	本課(課長を除く。)																											
		駅長	男性職員						1/3	1/2	2/2								1/1	3/1			4/1	1/4					
			女性職員								1/2	2/2	1/2	2/2	1/1	3/1	1/1	3/1	1/1	2/1	4/1	1/4							
		副駅長・事務助役・駅務助役	男性職員						1/3	1/2	2/2								1/1	3/1			4/1	1/4					
			女性職員							1/3	1/2	2/2	1/2	2/2	1/2	2/2	1/1	3/1	1/1	3/1	1/1	2/1	4/1	1/4					
	駅務員	男性職員						1/3	1/2	2/2								1/1	3/1			3/1	1/4						
		女性職員							1/3	1/2	2/2	1/2	2/2	1/2	2/2	1/1	3/1	1/1	3/1	1/1	2/1	3/1	1/4						
運転車両部	各課 (運転課運輸指令、乗務事務所、車両工場を除く。)	課長			両右	1/2	両右	1/2																					
		各係・主査				1/2	2/2	1/2	2/2	1/3	1/2																		
	運転課運輸指令	運輸指令長・運輸副指令長・運輸指令員									1/3	1/2	2/2									1/4							
		所長、各係長、乗務長、事務助役、乗務助役										1/3	1/2	2/2								1/4							
	経路乗務事務所	乗務指導助役、乗務員	男性職員									1/3	1/2	2/2						1/1	3/1		4/1	1/4					
			女性職員										1/2	2/2	1/2	2/2				1/1	3/1		8/1	1/4					
乗務部	所長、教育指導係(乗務指導助役を除く。)、乗務係											1/3	1/2	2/2						1/1	3/1	1/1	2/1	8/1	1/4				
														1/2	2/2	1/2	2/2				1/1	3/1		4/1	1/4				
	乗務指導助役、乗務員	男性職員										1/3	1/2	2/2							1/1	3/1		8/1	1/4				
			女性職員										1/3	1/2	2/2	1/2	2/2	1/1	3/1	1/1	2/1	8/1	1/4						
	経路車両工場	工場長			両右	1/2	両右	1/2	1/3	1/2																			
	乗務部	各係・主査			1/1	3/2	1/1	3/2	1/3	1/2																			
施設部	各課 (保守事務所を除く。)	課長			両右	1/2	両右	1/2																					
	電気課電力指令、電気課主査(電力指令教育担当)を除く。)			1/2	2/2	1/2	2/2	1/3	1/2																				
	電気課電力指令、電気課主査(電力指令教育担当)			1/1	3/2	1/1	3/2	1/4	1/2																				
				両右	3/2	両右	1/2	1/3	1/2																				
経路保守事務所	所長			1/1	3/2	1/1	3/2	1/3	1/2																				
乗務部	各係・主査			1/1	3/2	1/1	3/2	1/3	1/2																				

(出典:被服貸与一覧)

なお、上記の使用期間が満了した貸与被服は、第8条の2に従い、返納が不要となることから、各個人の洗い替えの制服等に活用されている。

②在庫管理

制服(駅運営委託者分を除く。)については、職員課がその取りまとめを行っている。

各年度で必要な数について発注を行っており、年度中に必要な数を発注の上貸与していることから、年度末に在庫は発生しておらず、棚卸等は行っていない。

【意見5-4】駅運営委託者の制服管理について

(現状)

駅の運営委託に係る契約書の仕様書を確認したところ、委託者が委託先従業員に貸与する制服に係る条項が含まれていなかった。

(問題点)

制服は、犯罪等に悪用されるケース、転売等をされるケース等がありうるが、当該管理にかかる項目が委託契約の仕様書に含まれていないことは、委託管理の観点から懸念がある。

市交通局が直接管理する制服については、福岡市交通局企業職員被服貸与規程に則って管理を行っているが、駅運営委託者が管理する制服については、それぞれの委託者に管理が委ねられている状況である。

委託契約において制服管理に係る条項が含まれていないことは、委託管理の観点から懸念がある。

(改善提案)

委託契約における仕様書等において、委託者に制服の管理責任を明確にすることが望ましい。

市交通局においては、制服管理に係る規程として福岡市交通局企業職員被服貸与規程が存在することから、当該規程を参考に、委託者が遵守すべき管理内容を検討することが望ましい。

【意見5-5】制服管理について

(現状)

現在、市交通局は、福岡市交通局企業職員被服貸与規程で制服に係る管理を定め、運用を行っているが、使用期間を経過した後の貸与制服については返還を求めないとしており、使用期間を経過した後は、職員に貸与した制服の返還に係る規程が存在しない。

○福岡市交通局企業職員被服貸与規程

(返納)

第8条 職員は、退職、転任、休職等により当該職務に従事しなくなつたときは、直ちに貸与被服を返納しなければならない。ただし、総務部長が特別の事由があると認めるときは、この限りでない。

2 使用期間が満了した貸与被服は、返納することを要しない。

(出典:「福岡市交通局企業職員被服貸与規程」より下線部は監査人が加筆)

(問題点)

制服は悪用される可能性があること、一部の趣向家にニーズがあることから、換金される恐れがある。実際に、ネットオークションでは、過去に制服がオークションにかけられていた状況が確認できた。

防犯上、セキュリティの面から懸念があること、またネットオークションに出品されるような管理をしていることは市交通局の市民からの信頼を失墜させる恐れがある。

(改善提案)

管理規程において、市交通局から市長部局等へ異動があった場合、使用期間後のものも含めて、原則として制服の返還を検討することが望ましい。

民間の交通事業者においては、セキュリティの観点から、制服にバーコードを縫い付け、貸与状況や未返却などを個別に把握するなど、リスクのある物品として慎重な管理をしている事例も存在する。

また、都営地下鉄を運営する東京都交通局においては、以下のように原則として貸与品である制服の返還を求める事例もある。

○東京都交通局職員制服規程

(貸与品の返還)

第八条 被貸与者が被貸与資格を喪失したときには、貸与期間満了前の貸与品及び貸与期間満了後も引き続き貸与されている貸与品を直ちに返還しなければならない。ただし、職員部長が特別の事由があると認めるときはこの限りでない。

(出典:「東京都交通局職員制服規程」より下線部は監査人が加筆)

使用期間が経過したものについては、各職員が洗い替え等の用途のため、そのまま利用することは理解できる。そのため、使用期間ごとに貸与被服を支給することは必要であると考えるが、異動により制服の使用見込みがなくなったと考えられる場合には、原則として返還させることを検討することが望ましい。

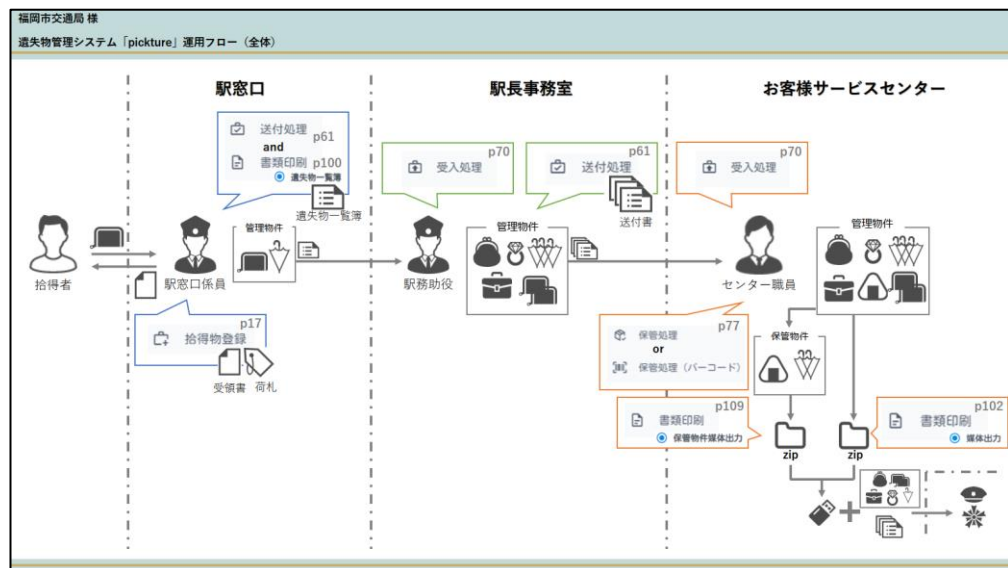
(3) 遺失物管理

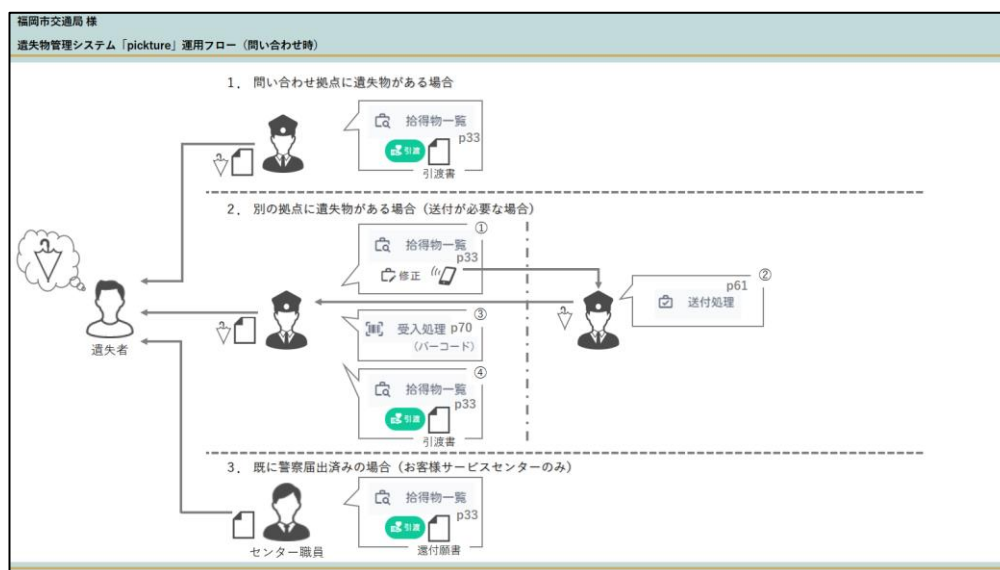
①概要

市営地下鉄において、駅や車両に利用客が忘れ物をした場合や紛失した物の他の利用客が駅員に対して届出を行った場合、遺失物の管理が必要となる。遺失物管理は、遺失物管理システムにて管理を行っており、システムの権限は市の職員の役職に応じて割り当てられている。

より具体的な業務内容として市交通局は、遺失物について以下のような管理業務を行っている。

- (一) 遺失物拾得届出対応
- (二) 遺失物の検索
- (三) 遺失物の還付
- (四) 遺失物の回送





（出典：市提供資料 運用フロー）

②関連規程

市交通局は、以下のように遺失物に係る取扱規程を定めている。

○福岡市高速鉄道遺失物取扱規程

（趣旨）

第1条 この規程は、本市高速鉄道(以下「高速鉄道」という。)の駅構内及び列車内における遺失物(以下「遺失物」という。)の取扱いに関し、必要な事項を定めるものとする。

（略）

（保管の方法）

第4条 駅務関係係員は、駅構内において拾得し、又は交付を受けた遺失物には、他の遺失物と紛れないように遺失物切符(以下「切符」という。)を付し、第6条の規定により管区駅長に送付するまでの間、当該駅で保管し、当該遺失物が現金又は貴重品であるときは、金庫に収納する等の適切な処置を講じなければならない。

（平成 19 交規程 21・令和5交規程9・一部改正）

（略）

（遺失物の送付）

第6条 駅務関係係員は、第4条の規定により、保管した遺失物についての情報を遺失物管理システムのデータベースに登録し、管区駅長が指定する日時までに当該遺失物を管区駅長に移送しなければならない。

(略)

(保管及び閲覧)

第9条 管区駅長は、第6条及び前条第3項の規定により遺失物の移送を受けたときは、これらを照合確認のうえ、当該遺失物を管理者が定めるところにより保管するとともに、移送を受けた当該遺失物に関する拾得物件一覧簿を遺失物管理システムから印刷し、管区駅に備え付け、関係者の閲覧に供さなければならない。

平成 17 交規程5・平成 22 交規程 10・令和5交規程9・一部改正)

(略)

(返還)

第 12 条 管区駅長は、第9条の規定により遺失物を保管中に遺失者から遺失物の返還の申出があつたときは、遺失物の内容及び特徴等を聴取する等の方法により正当な権利者であることを確認するとともに、当該遺失者をして遺失物引渡書に住所及び氏名を記入させたうえでなければ当該遺失物を返還してはならない。

2 前項の場合において、管区駅長は、遺失者に、拾得者に対し相当の報労金を支払う旨を確約させたうえでなければ当該遺失物を返還してはならない。ただし、当該遺失物が交通局職員の勤務中の拾得に係るものであるときは、この限りではない。

3 管区駅長は、第2条の2第2項に規定する拾得者の同意があるときに限り、遺失者の求めに応じ、拾得者の氏名等を告知することができる。

4 管区駅長は、前項の同意をした拾得者の求めに応じ、遺失者の氏名及び住所を告知することができる。

(略)

(遺失者が判明しなかつた遺失物の処理)

第 18 条 営業課長は、前条の規定により還付を受けた遺失物及び第 14 条第3項の規定により保管した遺失物であつて法第7条の規定による所轄警察署長の公告の日から3月以内に遺失者が判明しなかつたもののうち、現金(小切手を含む。)については直ちに管

理者が指定する金融機関に納入し、物品については管理者が定めるところにより処理するものとする。

(以下 略)

(出典:福岡市高速鉄道遺失物取扱規程)

③情報管理

遺失物があつた場合は、遺失者については、返還等に際し必要と判断した場合、拾得者については、所有権・報労金受取の権利主張があつた場合に、個人情報の入力を行う。そのため、当該情報は個人情報に当たるため厳格に保管する必要がある。

遺失物の管理の個人情報の取り扱いは、「福岡市高速鉄道遺失物取扱規程」、「福岡市個人情報の保護に関する法律施行条例」及び「遺失物法施行規則」に準拠しており、個人情報の保護期間は遺失物法施行規則第 39 条に準拠し3年間保存される。

第1章 総則

(趣旨)

第1条 この条例は、個人情報の保護に関する法律(平成 15 年法律第 57 号。以下「法」という。)の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

(以下 略)

(出典:福岡市個人情報の保護に関する法律施行条例)

第三十九条 法第二十三条に規定する帳簿は、記載の日から三年間、保存しなければならない。

2 法第二十三条の国家公安委員会規則で定める事項は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める事項とする。

一 届出をした場合

イ 届出の日

ロ 届出の提出先の警察署長

ハ 物件の種類及び特徴

ニ 物件の拾得の日時及び場所

ホ 物件が法第四条第二項の規定による交付を受けたものであるときは、当該交付の日時

ヘ 拾得者の氏名等

二 保管物件を遺失者に返還した場合

イ 返還の日

ロ 遺失者の氏名等及び電話番号その他の連絡先

三 遺失者が保管物件についてその有する権利を放棄した場合

イ 権利を放棄した日

ロ 遺失者の氏名等及び電話番号その他の連絡先

四 法第四条第二項の規定により交付を受けた保管物件について、拾得者が所有権を取得する権利を放棄した場合 権利を放棄した日

五 法第四条第二項の規定により交付を受けた保管物件を権利取得者に引き渡した場合

イ 引渡しの日

ロ 権利取得者の氏名等及び電話番号その他の連絡先

六 法第二十条第一項又は第二項の規定による売却をした場合

イ 売却の日

ロ 売却の理由、方法及び経過

ハ 買受人の氏名等及び電話番号その他の連絡先

ニ 売却による代金の額

ホ 売却に要した費用の額

七 法第二十一条第一項の規定による処分をした場合

イ 処分の日

ロ 処分の理由及び方法

八 法第三十七条第一項第二号の規定により保管物件の所有権が自らに帰属した場合 所有権が帰属した日

九 法第三十七条第三項の規定により保管物件を廃棄した場合

イ 廃棄の日

ロ 廃棄の方法

(以下 略)

(出典:遺失物法施行規則)

【指摘事項5-1】保管期間を超えた個人情報の管理について

(現状)

保有期間が3年を超える個人情報が、遺失物管理システムにて保管されている。

(問題点)

個人情報保護法第 22 条によると、個人情報の削除時期については以下のとおりに規定されている。

個人情報保護法

(データ内容の正確性の確保等)

第二十二条 個人情報取扱事業者は、利用目的の達成に必要な範囲内において、個人データを正確かつ最新の内容に保つとともに、利用する必要がなくなったときは、当該個人データを遅滞なく消去するよう努めなければならない。

(出典:個人情報の保護に関する法律(下線は監査人が加筆))

個人情報の保存期間については、個人情報保護法には明確な定めがないものの、遺失物法施行規則によると保存期間は3年間とされている。遺失物の管理に必要な個人情報の保存期間は3年間であり、3年を超える個人情報の保存は利用目的の範囲外となると考えられる。そのため、3年を超える個人情報は、本来は保有すべきでない個人情報であり、個人情報保護法第 22 条によれば、利用する必要がないデータとして、遅滞なく消去することが必要となるところ、その対応が行われていない。

また、不必要な個人情報を保管することは、情報漏洩リスク等のリスクが増加することからも望ましくない。

(是正の方向性)

保存期間が3年を超えた個人情報は適宜、削除する必要がある。

【意見5-6】システム機能要件の検討について

(現状)

遺失物管理に使用される遺失物管理システムは令和5年3月にシステムを移行している。

しかし、システムの要件定義の際に必要な、3年経過した個人情報に係る自動削除機能が仕様に盛り込まれておらず、追加のシステム改修を検討している状況である。

(問題点)

新システム開発時の要件定義の確認が不十分であった。

(改善提案)

システム調達の際には、関連する規則等を基に、機能要件を網羅的に検討することが望ましい。

なお、DX推進課が関与しているものの、DX推進課は非機能要件等、システムに係る汎用的な知識を有すると考えられるものの、業務の専門家ではない。そのため、システムの開発・変更の際には根拠となる規則や関連する法令に従って、必要な機能が充足しているかについて、担当部署が責任をもって確認・検討する必要がある。

6 貸付・目的外使用許可

(1) 関連規則

市交通局の公有財産については、貸付もしくは目的外使用許可を行うことが可能である。その際の規定は、福岡市交通局公有財産規程に以下のように定められている。

(行政財産の貸付期間等)

第 23 条 行政財産である土地を貸し付け、又はこれに地上権を設定する場合の期間は、30 年を超えないものとする。ただし、当該土地に存する建物又は施設の存続期間を超えてはならない。

2 前項の規定にかかわらず、借地借家法(平成3年法律第 90 号)第 22 条、第 23 条第1項若しくは第2項又は第 24 条の規定により行政財産である土地を貸し付ける場合の期間は、第 42 条第2項の規定を準用する。

3 行政財産である土地に地役権を設定する場合の期間は、30 年を超えないものとする。ただし、その要役地の便益が存続する期間を超えてはならない。

4 行政財産である建物を貸し付ける場合の期間は、10 年を超えないものとする。

5 第1項、第3項及び前項の期間は、更新することがある。この場合においては、更新のときからこれらの規定に定める期間を超えないものとする。

6 前項の規定により期間の更新を受けようとする者は、当該期間満了の日の1年前までに管理者に申し出なければならない。

(行政財産の貸付料等)

第 24 条 行政財産を貸し付ける場合に徴収すべき貸付料の額の算定については、第 31 条の規定を準用するものとする。ただし、借地借家法第 22 条、第 23 条若しくは第 24 条の規定により行政財産である土地を貸し付ける場合又は同法第 38 条の規定により行政財産である建物を貸し付ける場合の貸付料の年額は、当該土地又は建物の貸付けに係る民間の事情について精通している者の意見及びこれに関する資料に基づき管理者が決定した額以上の額とする。

2 行政財産である土地に地上権又は地役権を設定する場合に徴収すべき対価は、近傍類似地の地上権又は地役権の設定対価に照らして適正な価額とする。

3 本節に定めるもののほか、行政財産を貸し付け、又はこれに地上権若しくは地役権を設定する場合については、普通財産の貸付けに関する規定を準用する。

(行政財産の目的外使用)

第 25 条 行政財産の目的外使用の許可を受けようとする者は、行政財産使用許可申請書に次の各号に掲げる書類を添付して管理者に申請しなければならない。ただし、国、他の地方公共団体、公共的団体その他の者が許可を受けようとする場合であつて、管理者が特に認めるときは、書類の添付を省略することができる。

(1) 住民票の写し(法人の場合は登記事項証明書)

- (2) 市町村税を滞納していない旨の証明書
- (3) その他管理者が必要と認める書類
- 2 管理者は、前項の規定による申請を受理した場合においては、その申請を受理した日から 30 日以内に、許可又は不許可について決定し、及び通知するよう努めなければならない。
- 3 行政財産の目的外使用を許可するときは、当該許可を受ける者に行政財産使用許可書を交付するものとする。
- (許可基準)
- 第 26 条 行政財産の目的外使用の許可は、当該使用が、当該行政財産の用途又は目的を妨げないと認められる場合であつて、かつ、次の各号のいずれかに該当するものであるときに限り行うものとする。
- (1) 局の事業遂行上必要なもの
- (2) 公益上必要なもの
- (3) 当該行政財産の有効な活用に資するもの
- (許可期間)
- 第 27 条 行政財産の目的外使用の許可期間は、1年を超えることができない。ただし、使用許可の期間を1年以内とすることが著しく実情にそわない場合に限り、第 42 条第1項に定める期間内でその必要の程度に応じて定める期間とすることができる。
- 2 前項本文の規定による許可の期間は、更新することができる。
- 3 第1項ただし書の規定による許可期間は、更新することがある。この場合においては、更新のときから同項ただし書の期間を超えないものとする。
- 4 前2項により許可期間の更新を受けようとする者は、許可期間満了の日 30 日前までに行政財産使用許可申請書に第 25 条第1項各号に掲げる書類を添付して管理者に申請し、その許可を受けなければならない。

(出典:福岡市交通局公有財産規程)

普通財産については福岡市交通局公有財産規程に以下のような貸付基準の規定がある。

- (貸付基準)
- 第 39 条 普通財産のうち土地及び建物については、次の各号のいずれかに該当する場合に限り、貸し付けることがある。
- (1) 国又は他の地方公共団体その他公共団体又は公共的団体が事業遂行上使用するため、当該団体に貸し付けるとき。
- (2) 局の指導監督を受けて局の事業を補佐し、又は代行することを目的として設置された団体が当該事業の用に供するため、その団体に貸し付けるとき。
- (3) 臨時の設備の用に供する等一時使用を目的として貸し付けるとき。

(4) その他管理者が局の事業遂行上又は公益上特に必要があると認めるとき。

(出典:福岡市交通局公有財産規程)

行政財産や普通財産については、公営企業外の者に「貸付」や「目的外使用許可」によって使用させることが出来る。

「貸付」は契約行為であり、借地借家法や民法の適用を受け、相手方に借地権や借家権が発生する。また、契約期間中の解除は、公用・公共用に供する場合であっても損失補償を行わなければならない。

一方、「目的外使用許可」は、行政上の許可処分として行うもので、許可処分であるので借地借家法の適用はない。また、公用・公共用の必要性が生じたときには、自治体が一方的に取り消しうるものである。

(2) 貸付及び目的外使用許可の状況

市交通局における土地及び建物の、貸付及び目的外使用許可の状況を確認したところ、以下のとおりであった。

(令和5年度)

所管課	貸付もしくは使用許可	件数
総務課	目的外使用許可	6 件
職員課	目的外使用許可	1 件
財務課	貸付	18 件
	目的外使用許可	17 件
広告・駅ナカ事業課	貸付	14 件
	目的外使用許可	73 件
姪浜車両工場	目的外使用許可	6 件
橋本車両工場	目的外使用許可	5 件
技術課	目的外使用許可	4 件
施設課	目的外使用許可	5 件
姪浜保守事務所	目的外使用許可	4 件
橋本保守事務所	目的外使用許可	1 件
合計	貸付	32 件
	目的外使用許可	122 件

(実施した監査手続)

上記の貸付及び目的外使用許可のうち、任意に貸付及び目的外使用許可を抽出し、以下の書類の有無を確認した。

- ① 貸付もしくは目的外使用許可についての伺い書
- ② 貸付の場合は賃貸借契約書
- ③ 目的外使用許可の場合は行政財産使用許可申請書と行政財産使用許可書
- ④ 公募の場合には公募結果報告書など
- ⑤ 使用許可による使用料が免除されているものについては、免除に関連する運用規定、運用方針、伺い書、契約書など

抽出した貸付及び目的外使用許可の概要は以下のとおりである。

所管課名	貸付もしくは使用許可	件数	主な使用目的
総務課	貸付	-	-

	使用許可	2	飲料水自動販売機
職員課	貸付	－	－
	使用許可	1	食堂の運営及び物品の販売
財務課	貸付	3	姪浜駅東高架下時間貸駐車場 箱崎二丁目時間貸駐車場 神功町集会所
	使用許可	2	姪浜駅東高架下駐車場 橋本駅前時間貸駐車場
広告・駅ナカ事業課	貸付	2	駅ナカ事業(カフェ) 駅ナカ事業(調剤薬局)
	使用許可	4	駅ナカ事業(箱崎線自動販売機) 駅ナカ事業(チケット販売店舗) 駅ナカ事業(誘導案内看板) 駅ナカ事業(有線テレビジョン事業)
施設課	貸付	－	－
	使用許可	1	壁面広告設置
姪浜保守事務所	貸付	－	－
	使用許可	1	自治会用倉庫設置

(監査の結果及び意見)

現在、福岡市高速鉄道事業で行われている貸付と使用許可は、同じ駅ナカ事業(駅構内に展開している商業スペース)でも、貸付のものと使用許可のものが混在していた。

駅ナカ事業以外でも、同じ時間貸駐車場、商業店舗、事務所として貸付を行うもの、目的外使用許可を行うものが混在していた。同じ者に対して同様の目的で貸付を行うものと目的外使用許可を行うものが混在している事例もあった。

貸付と目的外使用許可では、その法的な権利や責任が異なり、また市交通局にて必要な手続も異なる。

また、混在は市交通局にとっても使用希望者にとっても事務処理が煩雑となり、手続の誤謬や遅延の原因となりうることから、市交通局に、時間貸駐車場、商業店舗、事務所の貸付等、同一の事象に係る整理について確認したところ、時間貸駐車場、商業店舗、事務所の貸付等、貸付が可能なものについては、貸付公募を実施の上、使用許可から貸付への切り替えを実施しており、使用許可となっている案件については、高架下の高度利用を図ってい

る土地や市の施策に基づく乗継駐車場の設置、市長事務部局への駐輪場等の設置に伴う使用承認であり、貸付への切り替えは困難であるとのことであった。

また、駅ナカ事業については、貸付(定期建物賃貸借契約)の方が、事業者にとっては契約期間が担保されるなど、借受人の権利が保護され参入範囲の拡大が見込まれること、市交通局には公募による競争で貸付料の増額が見込まれるため、店舗区画毎に段階的に貸付(公募)に移行しているところであり、令和7年度公募にて概ね貸付に移行完了予定とのことであった。

市交通局として可能な限り整理を図っている状況にあることは理解するものの、同一の事象について使用許可と貸付が混在する状況は望ましいことではない。引き続き、時間貸駐車場、商業店舗、事務所の貸付等、同一の事象については、使用許可か貸付のどちらかに整理する余地がないかを検討していくことが望まれる。

(3) 使用料の減免

福岡市交通局公有財産規程の第 33 条では、使用料の減免について以下のように定めている。

(使用料の減免)

第 33 条 管理者は、次の各号のいずれかに該当するときは、使用料の全部又は一部を減免することがある。

- (1) 国又は他の地方公共団体その他公共団体又は公共的団体に公用若しくは公共用又は公益事業の用に供するため使用させるとき。
- (2) 局の指導監督を受けて局の事業を補佐し、又は代行する団体において当該事業の用に供するため使用させるとき。
- (3) その他管理者が局の事業遂行上又は公益上特に必要があると認めるとき。

(出典:福岡市交通局公有財産規程)

市交通局は地方公営企業であり、経済性の発揮や独立採算の原則があることから、市長部局における減免の取り扱いを踏まえ、市交通局において、独自の減免基準を設けている。

また「福岡市交通局行政財産使用料等の減免運用基準」が定められており、減免を認める場合の具体的な前提が定められている。

【意見6-1】地元地縁組織(自治会、町内会)に対する使用料の減免方針について

(現状)

市交通局では、地元地縁組織(自治会、町内会)に対しては、内浜二丁目2区自治会、箱崎校区新屋敷自治会の2者に目的外使用許可、神功町会館運営委員会に貸付を行っている。

内浜二丁目2区自治会に対する使用料は 85%の減免、神功町会館運営委員会に対する使用料は全額減免、箱崎校区新屋敷自治会に対しては減免無しであった。

以下は、その理由である。

対象	減免理由(減免しない理由)
内浜二丁目2区自治会	福岡市交通局行政財産使用料等の減免運用基準の「交通局の施設等整備に伴い、関係者と協議の上決定した場合」に該当し、減免率を適用
神功町会館運営委員会	

箱崎校区新屋敷自治会	自治会行事において使用する物品を収納するための倉庫設置」であり、減免運用基準の「地域活動の拠点施設として使用する場合」の条件を満たしていないため。
------------	---

(問題点)

「地元地縁組織(自治会、町内会)が地域活動の拠点施設として使用する場合」に係る減免で、85%減免や全額減免等、取扱いが異なることは公平性の観点から望ましくない。

また、箱崎校区新屋敷自治会に対して使用料を減免していない理由が、「自治会行事において使用する物品を収納するための倉庫設置」が「地域活動の拠点施設として使用する場合」に該当せず条件を満たしていないとの理由であるが、多くの自治会集会所には行事において使用する物品を収納する倉庫部分があると考ええる。

自治会行事において使用する物品を収納するための倉庫が地域活動の拠点施設に該当しないと判断していることは、市民視点からはその判断に疑問がある。

(改善提案)

減免運用基準の「交通局の施設等整備に伴い、関係者と協議の上決定した場合」に該当する場合であっても、全額減免であったり 85%減免であったりと地元地縁組織(自治会、町内会)ごとに異なるのは望ましいことではない。両方で差異をつけて減免する理由が明確でない場合には、取扱いを統一することが望ましい。

また、自治会行事において使用する物品を収納するための倉庫設置については、市の他部署に、自治会集会所に目的外使用許可を行っている事例がないかを確認し、集会所本体は減免、倉庫は減免しないという取扱いを行っているのかどうかを確認したうえで、地元地縁組織(自治会、町内会)についての取扱いが市と市交通局との間で異なることがないように公平な措置を行われたい。

7 経営戦略

(1) 概要

総務省は地方公共団体が運営するすべての公営企業に経営戦略の策定を求めており、その意義について、総務省が公表する「経営戦略策定・改定ガイドライン」では以下のように説明している。

「経営戦略」は、各公営企業が、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画である。その中心となる「投資・財政計画」は、施設・設備に関する投資の見通しを試算した計画(以下「投資試算」という。)と、財源の見通しを試算した計画(以下「財源試算」という。)を構成要素とし、投資以外の経費も含めた上で、収入と支出が均衡するよう調整した収支計画である。

策定後もそれに基づく取組を毎年度、進捗管理や計画と実績との乖離検証、その結果を踏まえた定期的な見直しを行うことにより、経営基盤強化と財政マネジメント向上に資する重要なツールと位置づけられる。この策定過程において、経営状況等の「見える化」を図ることで経営健全化に向けた議会、住民との議論の契機となるものである。

そのため、将来にわたり公営企業として事業を継続していく場合には、地方公営企業法(昭和 27 年法律第 292 号)の規定の全部又は一部(財務規定等)の適用の如何や業種の別に関わらず全ての事業において、その特質に応じた「経営戦略」の策定が求められる。

(出典:経営戦略策定・改定ガイドライン)

(2) 福岡市地下鉄経営戦略

① 概要

福岡市地下鉄経営戦略は 2019 年度から 2028 年度までを計画期間として、以下のような項目について策定され、公表されている。

第1章 策定の目的

- 1 策定の目的
- 2 計画の位置付け、計画期間など

第2章 現状と課題

- 1 福岡市地下鉄を取り巻く環境
- 2 現状と課題

第3章 経営の基本方針

- 1 経営理念
- 2 組織運営の基本方針

第4章 計画期間の主な取組み

第1節 10 年間の主な取組み

- 1 安全・安心の確保
- 2 快適で質の高いサービスの提供
- 3 まちづくりへの貢献
- 4 経営基盤の強化

第2節 七隈線延伸事業の推進

第5章 財政計画

第1節 10 年間の財政計画

- 1 乗車人員の見込み
- 2 投資計画
- 3 収支計画

第2節 超長期的な収支の見通し

- 1 乗車人員の見通し
- 2 投資の見通し
- 3 収支の見通し

第6章 経営戦略の進捗管理

計画の着実な推進と見直し(PDCA サイクル)について

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

② 経営戦略の目標と達成状況

経営戦略の「第4章計画期間の主な取組み」では、成果指標とその目標値が設定されており、市交通局では成果指標とその目標値の達成状況を毎年度把握し、その結果を「交通局運営方針」の策定に反映させている。

成果指標とその目標値は、ア 安全・安心の確保、イ 快適で質の高いサービスの提供、ウ まちづくりへの貢献、エ 経営基盤の強化の4つに分けて設定されている。

令和5年度における成果指標とその目標値の達成状況は以下のとおりであった。なお、達成状況には「令和6年2月議会生活環境委員会報告資料」を参考として、経営戦略の「最終年次」の目標も追加した。

ア 安全・安心の確保

指標項目	目標策定時 (H30 年度)	最終年次 (R10 年度)	中間目標値	令和5年度	達成状況
地下鉄が安全・安心と 感じるお客様の割合 (%)	89.9	現状以上 90%以上	現状以上 90%以上	95.5	達成
技術の継承がうまくい っていると思う職員の 割合(%)	32	60	50	68	達成
ヒューマンエラーの件 数(件)	63	50 (※1)	56 (※2)	44.5 (※3)	達成
施設・車両に起因する 運行への影響件数 (件)	11	8 (※1)	9 (※2)	14.5 (※3)	未達成
施工不良・作業不良 に起因する障害の件 数(件)	14	11 (※1)	12 (※2)	9.75 (※3)	達成

※1:令和6年度～令和10年度平均

※2:令和元年度～令和5年度平均

※3:令和元年度～令和4年度平均

イ 快適で質の高いサービスの提供

指標項目	目標策定時 (H30 年度)	最終年次 (R10 年度)	中間目標値	令和5年度	達成状況
------	-------------------	------------------	-------	-------	------

朝ラッシュ時の定 常的な遅延時分 (遅延率) (%)	空港・箱崎線 50 七隈線 14	空港・箱崎線 30 七隈線 5	空港・箱崎線 40 七隈線 10	空港・箱崎線 7 七隈線 4	達成
「駅員の接客」に 関する満足度 (%)	94.8	現状以上 90 以上	現状以上 90 以上	94.8	達成
エレベーター、エ スカレーターを増 設した駅数	—	10 駅	5 駅	4 駅(※)	概ね達成
「乗車マナー」に 関する満足度 (%)	67.7	75	70	81.3	達成
65 歳以上の利用 者数(記名式はや かけん所持者数)	23,716	60,000	40,000	46,335(※)	達成
「案内サイン」に 関する満足度(%)	85	90	87.5	86.2	未達成

※令和4年度時点の実績値

ウ まちづくりへの貢献

指標項目	目標策定時 (H30 年度)	最終年次 (R10 年度)	中間目標値	令和5年度	達成状況
地下鉄駅に親しみや 愛着などの魅力を感じ るお客様の割合(%)	85.1	90	87.5	86.4	未達成
他の交通機関との乗り 継ぎがしやすいと思う お客様の割合(%)	75.3	80	77.5	83.5	達成
お客様1人を1km運 ぶために使用する電 力量(Wh/人 km)	102	91.3	96	110.6 (※)	未達成

※令和4年度時点の実績値

エ 経営基盤の強化

指標項目	目標策定時 (H30 年度)	最終年次 (R10 年度)	中間目標値	令和5年度	達成状況
累積欠損金(億円)	1,243	297	759	1,031 (※)	未達成

企業債残高(億円)	2,530	1,065	1,943	2,094 (※)	未達成
現在の仕事にやりがいを感じている職員の割合(%)	58	70	65	77	達成

※令和5年度末見込み値

(出典:令和6年2月議会生活環境委員会報告資料及び福岡市地下鉄経営戦略 2019年度～2028年度)

【意見7-1】経営戦略の指標におけるアンケート結果の採用について

(現状)

経営戦略に掲げる成果指標とその目標値は、ア 安全・安心の確保、イ 快適で質の高いサービスの提供、ウ まちづくりへの貢献、エ 経営基盤の強化の4つに分けて17項目が設定されている。そのうち8つがアンケート結果に係る指標となっている。

(問題点)

「現在の仕事にやりがいを感じている職員の割合」や「技術の継承がうまくいっていると思う職員の割合」など、職員に対するアンケート結果であれば、対象職員すべてにアンケートを取ることが可能であり、その結果を成果指標とすることに一定の合理性がある。

しかしながら、「駅員の接客」に関する満足度や「地下鉄が安全・安心と感じるお客様の割合」など、地下鉄利用者を対象としたアンケートの場合、アンケートの母集団の取り方や回答者の質問に対する受け取り方の違いなどによって、回答が一定の方向に偏りが発生する可能性がある。さらに、アンケートの内容が具体性に乏しい場合、その結果がどのような活動によって得られたものであるか、その結果を改善するにはどのような活動をすべきか、原因と結果の紐付けが困難である。

例えば、「地下鉄駅に親しみや愛着などの魅力を感じるお客様の割合」などの成果目標は、どのような事業活動が成果目標の向上につながったのか、またどのような事業活動が成果目標の向上につながったのか、その評価が困難であり、具体的な改善施策への活用が難しい。

(改善提案)

アンケート結果を経営戦略に掲げる成果目標とすること自体を否定するものではないが、全体の目標の半分程度をアンケート結果とすると、経営戦略全体の成果目標に対する事業活動の評価が困難となる可能性がある。

「朝ラッシュ時の定常的な遅延時分(遅延率)」や「施工不良・作業不良に起因する障害の件数」など、その目標値と結果が客観的に把握できる指標、原因と結果の紐付けがより明確である指標をより多く設定するように検討されたい。

【意見7-2】投資・財政関連の指標設定について

(現状)

「(4)経営基盤の強化」において、「累積欠損金」(累積欠損金の残高を減少させること)と「企業債残高」(企業債の未償還残高を減少させること)の2つのみが指標項目として選定されている。

(問題点)

経営戦略は、公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画であり、投資試算と財源試算を構成要素とする「投資・財政計画」がその中心となるものとされている。

3条予算と4条予算を10年以上の長期にわたり計画したものが「投資・財政計画」であり、公営企業が長期にわたり安定して運営することが出来るかどうかを判断するための重要な計画であり、経営の効率化など「投資・財政計画」に関連する指標が2つのみとなっていることは、経営戦略の成果指標の設定が十分であるかに疑念がある。

(改善提案)

経営戦略においては、経営の効率化など「投資・財政計画」に関連する指標を充実させることが望ましい。

例えば、高速鉄道事業においては、七隈線の損益改善が課題となっていることから、路線毎の利用者1人当たり営業費用や損益を指標とすることも考えられる。

認識している課題を踏まえて、経営の効率化など「投資・財政計画」に関連する指標を設定することを検討されたい。

③ 投資・財政計画

「投資・財政計画」は、経営戦略の中心となる要素であり、「施設・設備に関する投資の見通しを試算した計画(以下「投資試算」という。)と、財源の見通しを試算した計画(以下「財源試算」という。)を構成要素とし、投資以外の経費も含めたうえで、収入と支出が均衡するよう調

整した収支計画」である。

経営戦略策定・改訂ガイドライン」によると、中長期的な視点から経営基盤の強化等に取り組むことができるように、「投資・財政計画」の期間は 10 年以上を基本とすることとされている。

しかしながら、固定資産の耐用年数や企業債の償還年数は 10 年以上であることが一般的であり、経営に不可欠の主要な施設の維持更新の見通しを立てるためには、計画期間に限らず可能な限り長期間(事業の性格や個別事情にもよるが、原則として 30 年から 50 年超)かつ複数の推計パターンで行い、その推計結果及びそれに基づく長期目標も設定することとされている。

福岡市地下鉄経営戦略では、2019 年度から 2028 年度までの 10 年間の「投資・財政計画」と、超長期的な収支の見通しとして、2019 年度から 2068 年度までの 50 年間の「投資・財政計画」を策定し、公表している。

まずは、2019 年度から 2028 年度までの 10 年間の「投資・財政計画」は以下のとおりである。

ア 2019 年度から 2028 年度までの 10 年間の「投資・財政計画」

(単位:億円 消費税抜き)

収益的収支		計画期間									
	年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
収益的収入計	乗車料	296	302	308	313	327	330	333	336	339	339
	補助金	22	17	18	13	12	11	9	8	7	6
	その他収入	58	56	53	55	58	58	57	56	56	56
	収益的収入計	376	375	379	381	397	399	399	400	402	401
収益的支出計	人件費	50	49	47	49	50	48	48	49	49	48
	修繕費	51	49	51	48	48	45	46	48	47	55
	その他経費	53	52	53	53	55	56	56	55	56	56
	経費	154	150	151	150	153	149	150	152	152	159
	減価償却費	126	119	112	114	131	134	136	140	144	146
	支払利息	33	29	26	24	22	20	18	15	13	11
	収益的支出計	313	298	289	288	306	303	304	307	309	316
単年度損益		63	77	90	93	91	96	95	93	93	85

累積損益	△1,110	△1,033	△943	△850	△759	△663	△568	△475	△382	△297
------	--------	--------	------	------	------	------	------	------	------	------

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

(単位:億円 消費税込み)

資本的収支	計画期間										
	年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
資本的収入		310	267	288	286	165	148	96	71	72	43
資本的支出		450	420	432	409	319	348	299	277	281	245
差引		△140	△153	△144	△123	△154	△200	△203	△206	△209	△202

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

経営戦略策定・改定ガイドラインにおいては、「投資試算」及び「財源試算」に基づきながら、原則として、期間内に支出と収入が均衡した形で「投資・財政計画」が策定されていることとされている。

福岡市地下鉄経営戦略では「支出と収入が均衡した形」を累積資金過不足として表している。2019 年度は 56 億円の資金不足が発生しているが、2022 年度にはプラスに転じ、2028 年度で 90 億円の資金超過を確保する計画となっている。

(単位:億円)

財政計画 の結果	計画期間										
	年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
累積資金 過不足		△56	△44	△9	51	90	90	90	90	90	90
企業債残高		2,339	2,215	2,136	2,067	1,943	1,773	1,602	1,429	1,253	1,065

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

イ 2019 年度から 2068 年度までの 50 年間の「投資・財政計画」

(単位:億円 消費税抜き)

収益的収支	計画期間			超長期的な収支の見通し							
	年度	2019	2024	2028	2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
乗車料		296	330	339	357	359	368	349	322	313	286
補助金		22	11	6	5	3	0	0	0	0	0

その他収入	58	58	56	57	57	52	45	40	39	25
収益的収入計	376	399	401	419	419	420	394	362	352	311
人件費	50	48	48	50	51	50	52	52	52	53
修繕費	51	45	55	51	51	53	55	57	57	59
その他 経費	53	56	56	56	57	58	60	62	62	63
経費	154	149	159	157	159	161	167	171	171	175
減価償却費	126	134	146	144	142	117	93	87	85	63
支払利息	33	20	11	9	7	2	0	—	—	—
収益的支出計	313	303	316	310	308	280	260	258	256	238
単年度損益	63	96	85	109	111	140	134	104	96	73
累積損益	△1,110	△663	△297	△188	35	969	2,298	3,400	3,595	4,174

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

(単位:億円 消費税込み)

資本的収支	計画期間			超長期的な収支の見通し							
	年度	2019	2024	2028	2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
資本的収入		310	148	43	33	21	13	12	12	12	13
資本的支出		450	348	245	255	169	97	73	58	58	66
差引		△140	△200	△202	△222	△148	△84	△61	△46	△46	△53

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

(単位:億円)

財政計画 の結果	計画期間			超長期的な収支の見通し							
	年度	2019	2024	2028	2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
累積資金過 不足		△56	90	90	92	232	1,269	2,770	4,125	4,376	5,087
企業債残高		2,339	1,773	1,065	866	622	244	31	—	—	—

(出典:福岡市地下鉄経営戦略 2019 年度～2028 年度)

【意見7-3】投資・財政計画の表示について

(現状)

総務省が公表している経営戦略ひな形様式では、「投資・財政計画」の資本的収入は①企業債②他会計出資金③他会計補助金④他会計負担金⑤他会計借入金⑥国(都道府県補助金)⑦固定資産売却代金⑧工事負担金⑨その他に分けて、また資本的支出については①建設改良費②企業債償還金③他会計長期借入返済金④他会計への支出金⑤その他に分けて、示されている。

さらに企業債は、うち資本費平準化債(建設改良を目的とするものではなく資金繰りの平準化を目的とした企業債である)を区分して示されており、建設改良費は、内訳として職員給与費(大規模な公営企業では施設課などの4条支弁職員の給与費は多額となる)を区分して示されている。

一方、福岡市地下鉄経営戦略の「投資・財政計画」では、資本的収支の表示が資本的収入、資本的支出、資本的収支のみで示されている。

(問題点)

資本的支出のうち、建設改良費は交通事業を支える基盤となる地下鉄設備や車両を維持するために、必要十分な支出が行われているかを示すものであり、公営企業にとって極めて重要な財務情報である。また企業債の償還金についても、その償還負担が計画期間内にどのように推移するのか、公営企業の資金繰りに直結する非常に重要な財務情報である。

また、資本的支出の財源である資本的収入が、将来返済する必要がある企業債であるのか、返済の必要がない国(都道府県補助金)補助金であるのか、また一般会計の財政負担である他会計補助金や他会計出資金であるのか、それぞれどのような財源が計画されているのか、経営戦略や「投資・財政計画」にとっては非常に重要な情報である。

そのような重要な情報を省略した「投資・財政計画」では、福岡市高速鉄道事業の経営戦略を理解するうえで不十分であり、重要な情報を把握することが出来ない「投資・財政計画」となっている恐れがある。

(改善提案)

「投資・財政計画」のうち、資本的収支を資本的収入と資本的支出に集約して公表するのではなく、総務省が公表している経営戦略ひな形様式を参考に、資本的収入については、少なくとも企業債、補助金、一般会計の財政負担に分けて公表することが望ましい。また資本的支出については、少なくとも建設改良費と企業債償還金に分けて公表することが望ましい。

ウ 「投資・財政計画」の算定方針

「投資・財政計画」が「経営戦略策定・改定ガイドライン」や「経営戦略策定・改定マニュアル」に則って策定されているか検討するため、市交通局に算定方針を確認したところ、以下のとおりであった。

(財政計画の算定条件)

(単位:人)

福岡市地下鉄経営戦略(平成 31 年2月策定)			
計画期間	2019 年度～2028 年度(超長期的な収支の見通し～2068 年度)		
一日あたり輸送人員 (乗継あり)	空港箱崎線	七隈線	全線
2019 年度	411,500	95,800	483,000
2020 年度	420,413	98,707	494,194
2021 年度	428,317	101,333	504,158
2022 年度	431,703	106,555	512,633
2023 年度	408,541	147,058	532,958
2024 年度	411,016	151,168	539,451
2025 年度	412,469	154,947	544,666
2026 年度	413,189	158,471	548,944
2027 年度	413,114	161,729	552,221
2028 年度	412,280	164,719	554,527
2031 年度	406,255	172,521	557,003
2061 年度	294,756	139,506	420,477
運賃改定	2029 年4月以降 10 年毎5%		
運輸雑収益	空港・箱崎線:乗車料収入の 7.27% 七隈線:乗車料収入の 6.76% (延伸部開業の翌年度以降 7.27%)		
受取利息	0.001%		
人件費アップ率	0.2% 空港・箱崎線は、駅務委託 七隈線は、駅務委託・乗務嘱託		
経費アップ率	委託料、外注費 0.2% 材料費、電気料、その他経費 0.4%		
修繕費	2019 年度は予算、2020 年度～2028 年度は、2018 年度改定アセットマネジメント実行計画額を基に算定。2029 年度以降は、計画期間の平均額に物価上昇率を乗じて算定。		

減価償却費	車両: 定率法 車両以外: 定額法(耐用年数 15 年)
建設改良費	七隈線延伸事業費: 総事業費 587 億円 営業線改良事業費: 2019 年度は予算、2020 年度～2028 年度は、2018 年度改定アセットマネジメント実行計画額を基に算定。2029 年度以降は、車両更新費以外について、計画期間の平均額に物価上昇率を乗じ、アセット額の車両更新費を加えて算定
借入利率	機構債 0.80% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還) 政府債 0.77% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還) 民間債 0.35% (5年償還、5年目元金一括償還、5回借換)
一時借入率	0.322%
(参考) 輸送人員の伸びについて	計画初年度の 2019 年は、【空港・箱崎線】全人口伸び率(+0.51%) + 生産年齢人口伸び率平均($\Delta 0.1\%$) + 2.0% = 2.41%、【七隈線】全人口伸び率(+0.51%) + 生産年齢人口伸び率平均($\Delta 0.1\%$) + 3.0% = 3.41% で見込む。2019 年以降は、将来人口推計における人口の伸び率等を基に見込む。 2051 年以降は、推計値が無い場合、将来人口推計の 2050 年時点の伸び率 $\Delta 0.22\%$ として、逓減率を算出する。

※「一日あたり輸送人員」は予測値であり、その予測方法については、「(参考) 輸送人員の伸びについて」に記載されている。

(市提供資料)

人件費、経費、修繕費、建設改良費については、いずれも策定当時の物価上昇率などのデフレーター(価格修正因子)が考慮されていた。

借入利率の欄では、企業債の借入条件について記載されており、

機構債 0.80% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還)
政府債 0.77% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還)

と、いずれも据置期間が設定されていた。

企業債の据置期間は、例えば地下鉄事業であれば、複数年にわたり工事を行うことになり、その期間中は地下鉄運輸サービスの供与が行われず、運輸収入を得ることが出来ない。そこで、その期間は返済を据え置きすることで、供与開始までの間、償還負担を軽減することが出来る。

【意見7-4】経営戦略における企業債の据置期間について

(現状)

高速鉄道事業においては、機構債や政府債などの償還期間を 30 年とする長期の企業債を主に起債している。

経営戦略における投資・財政計画においても機構債や政府債を主に発行することとしている。投資・財政計画における企業債の借入条件は、

機構債 0.80% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還)

政府債 0.77% (30 年償還、うち据置5年、元利均等償還)

と、いずれも据置期間が設定されていた。

(問題点)

据置期間を設定することで、その期間は元本の返済を行わないこととなるため、利息負担が増加することから、据置期間を設定しない場合と比べて返済総額が多額となる。

事業の供与開始に先立ち、複数年にわたり工事を行うような場合、その期間中は地下鉄運輸サービスの供与が行われず、運輸収入を得ることが出来ない。そこでその期間は据え置きすることで、供与開始までの間、償還負担を軽減することが出来る。

しかしながら、市営地下鉄では七隈線の延伸事業も完了し、運賃収入を得ることが出来ているため据置期間を設定する必要性に乏しいと考えられる。

七隈線延伸後、市交通局は機構債と政府債を起債するにあたり、据置期間を 1 年としていることから、実際の企業債償還スケジュールは計画と乖離していることになる。「投資・財政計画」においては、期間が長期になることから特に乖離が大きくなり、長期収支計画の財政計画の乖離要因となる可能性が高い。

(改善提案)

次回の経営戦略の改定においては、「投資・財政計画」の試算の際に、企業債の返済条件が実際と乖離しないように留意されたい。

エ 累積資金過不足

「投資・財政計画」は期間内に支出と収入が均衡した形で策定することが求められる。福岡市地下鉄経営戦略では、累積資金過不足がプラスであることをもって支出と収入が均衡していると判断する要素となる。

市交通局における累積資金過不足の算定根拠は以下のとおりである。

(2019 年度～2028 年度財政計画 累積資金過不足額算定方法について)

(単位:百万円、収益的収支は税抜、資本的収支は税込)

年度	収益的収支			資本的収支 差引 D	資本的収支 消費税調整 額 E	単年度 資金過不足額 F=C-A+B +D+E	累積 資金過不 足額
	収益的収入のうち	収益的支出のうち	単年度 損益 C				
	長期前受 金戻入 A	減価償却費 (除却含) B					
2019							△5,621
2020	3,407	11,838	7,657	△15,355	458	1,191	△4,430
2021	3,107	11,202	9,022	△14,446	857	3,529	△901
2022	3,186	11,388	9,313	△12,210	736	6,041	5,139
2023	3,469	13,166	9,146	△15,411	428	3,861	9,000
2024	3,426	13,408	9,607	△20,024	435	0	9,000
2025	3,292	13,665	9,502	△20,324	449	0	9,000
2026	3,199	13,945	9,327	△20,518	446	1	9,000
2027	3,155	14,342	9,273	△20,918	458	0	9,000
2028	3,140	14,571	8,495	△20,512	225	△1	9,000

(市提供資料)

Cの単年度損益は、損益計算書の当年度純利益である。通常、当年度純利益がそのまま資金の増加となるわけではない。当年度純利益は非資金的項目(資金の支出を伴わない費用と資金の収入を伴わない収益)である減価償却費と長期前受金戻入を加減算して算定しているためである。

よって、当年度純利益に資金の支出を伴わない費用である減価償却費を加算(既に減価償却費を費用として計上した結果が当期純利益であるため)と資金の収入を伴わない収益である長期前受金戻入を減算(既に長期前受金戻入を収益として計上した結果が当期純利益であるため)した金額が資金の増加となる。これが収益的収支に関連して内部に留保された資金である。

2023 年度以降、累積資金過不足額が 90 億円(9,000 百万円)で推移している理由について市交通局に確認したところ、「企業債元金償還額(平成 36 年度計画値約 267 億円)の3分の1程度の資金を確保すればある程度の不測の事態でも資金不足が生じないと仮定し、約 90 億円を目安に企業債発行を抑制し、資金調整を行っているため」とのことであった。

オ 一般会計からの繰入金について

福岡市地下鉄経営戦略では累積資金過不足額がプラスとなっているが、独立採算制を原則とする地方公営企業においては、一般会計から公営企業会計への繰り入れがない状態でプラスとなることが望ましい。

現在は、一般会計からの繰入金が、「投資・財政計画」に以下のように含まれている。

(2019 年度～2028 年度財政計画 一般会計繰入金の内訳について)

(単位: 百万円、収益的収入は税抜、資本的収支は税込)

年度	収益的収入	資本的収入		合計
	一般会計補助金	一般会計出資金	一般会計補助金	
2019 年度	2,259	2,352	5,184	9,795
2020 年度	1,688	2,499	5,246	9,433
2021 年度	1,797	3,346	5,195	10,338
2022 年度	1,300	3,132	5,371	9,803
2023 年度	1,228	1,593	3,407	6,228
2024 年度	1,076	1,616	3,445	6,137
2025 年度	928	1,620	3,284	5,832
2026 年度	791	1,591	3,169	5,551
2027 年度	664	1,600	3,072	5,336
2028 年度	549	1,055	2,877	4,481
合計	12,280	20,404	40,250	72,934

(市提供資料)

経常的な運営費用などの収益的支出に充当することが出来る収益的収入の一般会計からの補助金が 10 年間で 12,280 百万円、企業債償還や建設改良費などの資本的支出に充当することが出来る資本的収入の一般会計からの補助金が 10 年間で 40,250 百万円、一般会計からの出資金が 10 年間で 20,404 百万円、一般会計からの繰入金は 10 年間で 72,934 百万円となる。

ただし、一般会計からの繰入金にも、①支出の性質上公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない、あるいは、②収入をもって充てることが客観的に困難である経費に充てる繰入金がある。

この繰入金の基本的な考え方については、国(総務省)が「繰出基準」として示しており、その考え方に基づいて繰り入れられたものを基準内繰入金という。この基準内繰入金については、その一部について国の財政措置(地方交付税等)も考慮される。

「繰出基準」は、毎年度、総務省より「令和○年度の地方公営企業繰出金について」によって通知される。すべての事業種類の地方公営企業に対する繰出金の基準であるが、そのうち、交通事業の地下高速鉄道に関連する部分を抜粋すると以下のとおりとなる。

第4 交通事業

3 地下高速鉄道等の出資に要する経費

(1)趣旨

地下高速鉄道事業、ニュータウン鉄道事業、都市モノレール事業及び新交通システム事業の経営基盤の強化を図るための出資に要する経費である。

(2)繰出しの基準

建設改良費(ニュータウン鉄道に係る開発者負担金を除く。)の 20%とする。

4 地下高速鉄道の建設に要する経費

(1)趣旨

地下高速鉄道の資本費負担の軽減を図り、その建設を推進するため、建設改良費の一部について繰り出すための経費である。

(2)繰出しの基準

ア 繰出しの対象は、国庫補助の対象となった地下高速鉄道整備事業に係る工事又は資産(車両を除く。)の取得に要する経費(総係費及び建設仮勘定利子を除く。輸送力増強を目的とする大規模改良工事にあつては、その2分の1とする。)に 102%を乗じて得た額の 80%とする。

イ 繰出しの基準額は、当該建設改良費に 35%を乗じて得た額とする。

5 地下高速鉄道の緊急整備に要する経費

(1)趣旨

地下鉄緊急整備事業実施要綱(平成6年3月 31 日付け鉄財第 98 号、自治企一第 37 号)による地下鉄緊急整備計画に基づき実施する路線の整備に係る建設改良費の一部について繰り出すための経費である。

(2)繰出しの基準

ア 繰出しの対象は、地下鉄緊急整備計画に基づき実施した地下鉄緊急整備単独事業とする。

イ 繰出しの基準額は、当該事業費から出資に要する経費を除く額について発行された企業債に係る元利償還金の3分の2とする。

(略)

8 地下高速鉄道の利子負担の軽減に要する経費

(1)趣旨

地下高速鉄道事業の経営改善を図るための企業債の利子負担の軽減に要する経費である。

(2)繰出しの基準

平成 25 年度以降発行した地下鉄事業特例債の元金償還金とする。

9 地下鉄事業経営健全化対策に要する経費

(1)趣旨

「地下鉄事業の経営健全化について」(平成 15 年4月 21 日付け総財企第 70 号)に基づく不良債務の解消のための繰出しに要する経費である。

(2)繰出しの基準

地下鉄事業経営健全化対策における地下鉄事業経営健全化計画又は地方公共団体の財政の健全化に関する法律(平成 19 年法律第 94 号)第 23 条に基づく経営健全化計画において、不良債務の解消及びその発生の抑制を図るために一般会計から繰り入れることとされている額のうち、地下鉄事業経営健全化対策において地方債をもって財源とすることができることとされている額の範囲内とする。

(出典:令和5年度の地方公営企業繰入金について)

上記の「繰入基準」に基づかない一般会計からの繰入金を基準外繰入金という。

基準外繰入金は、市の財政負担で行われる公営企業への任意の補助金としての性格を有するものであるから、独立採算を原則とする公営企業では可能な限り繰り入れないことが求められる。

また基準内繰入金にも、①支出の性質上公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費に充てる繰入金と②収入をもって充てることが客観的に困難である経費に充てる繰入金があるのは先述のとおりである。後者の繰入金については、まずは収入を確保するための施策を行ったうえで、公営企業の事業を維持するためにやむを得ない場合に一般会計から繰り入れてもらうものであって、公営企業として一般会計からの繰入金を削除するための経営努力が求められる。

2019 年度～2028 年度の投資・財政計画に含まれている一般会計からの繰入金について、基準内繰入金と基準外繰入金の内訳は以下のとおりである。

(2019 年度～2028 年度財政計画 一般会計繰入金の内訳詳細について)

<収益的収入>

(単位:百万円)

	R5繰出 基準	H31 2019	H32 2020	H33 2021	H34 2022	H35 2023	H36 2024	H37 2025	H38 2026	H39 2027	H40 2028	合計
補助金		2,259	1,688	1,797	1,300	1,228	1,076	928	791	664	549	12,280
(内訳)												
祇園・博多連絡通路整備補助		3	2	1	1	0	0	0	0	0	0	7
博多駅中央口設置補助		4	3	2	1	1	1	0	0	0	0	12
基礎年金拠出金及び児童手当にかかる補助	第 10-3 第 10-4	208	208	208	208	212	212	212	211	211	211	2,101
補正予算債補助	第4-4	8	8	8	6	6	5	4	3	2	1	51
特例債補助	第4-8	1,330	822	995	565	555	469	389	315	248	189	5,877
特別債補助	第4-5	706	645	583	519	454	389	323	262	203	148	4,232
計		2,259	1,688	1,797	1,300	1,228	1,076	928	791	664	549	12,280

(市提供資料)

<資本的収入>

(単位:百万円)

	R5繰出 基準	H31 2019	H32 2020	H33 2021	H34 2022	H35 2023	H36 2024	H37 2025	H38 2026	H39 2027	H40 2028	合計
出資金	第4-3	2,352	2,499	3,346	3,132	1,593	1,616	1,620	1,591	1,600	1,055	20,404
補助金		5,184	5,246	5,195	5,371	3,407	3,445	3,284	3,169	3,072	2,877	40,250
(内訳)												
福祉対策エレ ベータ		2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	5
祇園・博多連 絡通路整備 補助		15	16	17	17	0	0	0	0	0	0	65
博多駅中央 口設置補助		18	19	20	20	20	20	1	0	0	0	118
補正予算債 補助	第4-4	38	38	38	40	40	41	42	40	38	39	394
特別債補助	第4-5	3,095	3,156	3,218	3,282	3,347	3,384	3,241	3,129	3,034	2,838	31,724
延伸建設補 助	第4-4	2,016	2,016	1,900	2,012	0	0	0	0	0	0	7,944
計		7,536	7,745	8,541	8,503	5,000	5,061	4,904	4,760	4,672	3,932	60,654

(市提供資料)

<収益的収入>

	H31 2019	H32 2020	H33 2021	H34 2022	H35 2023	H36 2024	H37 2025	H38 2026	H39 2027	H40 2028	合計
基準内	2,252	1,683	1,794	1,298	1,227	1,075	928	791	664	549	12,261
基準外	7	5	3	2	1	1	0	0	0	0	19

(市提供資料)

<資本的収入>

	H31 2019	H32 2020	H33 2021	H34 2022	H35 2023	H36 2024	H37 2025	H38 2026	H39 2027	H40 2028	合計
基準内	7,501	7,709	8,502	8,466	4,980	5,041	4,903	4,760	4,672	3,932	60,466
基準外	35	36	39	37	20	20	1	0	0	0	188

(市提供資料)

カ 進捗管理

総務省が公表する経営戦略策定・改定ガイドラインには、「「経営戦略」は策定して終わりではなく、毎年度、進捗管理(モニタリング)を行うとともに、3～5年毎に改定していく必要がある。」とされている。

また「PDCAサイクルの見直し(Action)の結果、「経営戦略」と実績の乖離が著しい場合には、その原因を検証するだけではなく、将来予測方法や「収支ギャップ」の解消に向けた取組等についても検証し、質を高めるための必要な改定を行うとともに、経営のあり方、事業手法の見直しについて改めて検討すべきであること」が記載されている。

市交通局の経営戦略の進捗管理は、毎年度の当初予算案等説明資料及び決算説明資料にまとめられ、公表されている。経営戦略(財政計画)と実績との比較は以下のとおりである。

(財政計画)

(消費税抜、単位：人、百万円)

年度	輸送人員 (一日当たり)	収益的収支		単年度損益
		収入	支出	
令和元年度	483,000	37,626	31,281	6,345
令和2年度	494,194	37,458	29,801	7,657
令和3年度	504,158	37,919	28,897	9,022
令和4年度	512,633	38,059	28,746	9,313
令和5年度	532,958	39,768	30,622	9,146

(令和5年度決算説明資料)

(実績)

(消費税抜、単位：人、百万円)

年度	輸送人員 (一日当たり)	収益的収支		単年度損益
		収入	支出	
令和元年度	473,482	37,425	30,245	7,180
令和2年度	303,889	25,969	29,249	△3,280
令和3年度	335,607	28,045	27,879	166
令和4年度	399,157	32,109	28,400	3,709
令和5年度	482,037	38,974	30,441	8,533

(令和5年度決算説明資料)

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で輸送人員が減少し、単年度損益がマイナスに転じているが令和3年度より回復傾向にある。

経営戦略のうち投資計画と実績との比較については、決算説明資料等にて公表されており、以下のとおりである。

(投資計画)

(消費税込、百万円)

年度	資本的収支			単年度資金 過不足額	特別減収 対策企業債 発行額	累積資金過 不足額	企業債 残高
	収入	支出	資本的収支 過不足額				
令和元年度	31,022	44,997	△13,975	1,440	-	△5,621	233,910
令和2年度	26,693	42,048	△15,355	1,991	-	△4,430	221,507
令和3年度	28,759	43,205	△14,446	3,529	-	△901	213,567
令和4年度	28,653	40,863	△12,210	6,040	-	5,139	206,722
令和5年度	16,478	31,889	△15,411	3,861	-	9,000	194,297

(令和5年度決算説明資料)

(実績)

(消費税込、百万円)

年度	資本的収支			単年度資金 過不足額	特別減収 対策企業債 発行額	累積資金 過不足額	企業債残高
	収入	支出	資本的収支 過不足額				
令和元年度	29,471	43,470	△13,999	2,045	-	△4,293	231,504
令和2年度	24,068	39,267	△15,199	△9,615	10,000	△3,908	227,633
令和3年度	31,910	47,275	△15,365	△6,186	5,800	△4,294	224,308
令和4年度	31,712	43,044	△11,332	2,101	-	△2,193	219,141
令和5年度	11,811	22,673	△10,862	7,693	-	5,500	207,746

(令和5年度決算説明資料)

8 人材育成・組織

(1) 概要

全国の公営企業が抱える共通の課題として、少子高齢化や設備投資に係る更新需要の増加のほかに、技術の継承という問題がある。

公営企業の多くは技術職員に占めるベテラン職員の割合が高くなっている。技術職員に占めるベテラン職員の割合が高いこと自体は、現状の技術力の信頼性を増す要因とも考えられる。一方で、ベテラン職員の退職までに必要な技術の継承ができないことが懸念される。その場合、将来において技術力が低下する恐れがある。

国(総務省)は、この問題を懸念しており公営企業に関する報告書において以下の記述をしている。

1 次年度以降の検討課題

(2) 組織、人材戦略

中小規模の公営企業においては、業務に比べて職員数が少ないこともあり、組織運営は短期的な視点に終始し、中長期的な視点での取り組みに到達できていない例が見受けられる。

人材確保・人材育成は、経営戦略の策定から実行まで幅広く影響する課題である。公営企業によっては、高年齢の職員構成比が高くなり、かつベテラン職員のノウハウが引継ぎ・蓄積されていないケースも見られるため、公営企業が地域において継続的に必要なサービスを提供するためには、組織において円滑な技術の継承を行うことが重要である。

一方で、組織が中長期的に必要な人材を確保し、もって安定的な経営を実現するためには、人材育成を含めた人材戦略を策定し、それに基づく組織運営を行うことが必要である。たとえば中長期的に求められる人材要件(例:実務経験から投資の是非の判断が可能であり、かつ財政面から投資判断に規律がかけられる職員)等を設定することが考えられる。そのため、あるべき組織、人材戦略とその戦略を策定するために必要な手順、留意点等について、先進事例等を踏まえた検討を行い、成果を取りまとめることが求められる。

(出典:総務省「公営企業の経営戦略の策定等に関する研究会」報告書)

(2) 市交通局の状況

① 職種別・年齢別職員数の状況

○定数職員 職種別・年齢別職員数 ※管理者・再任用短時間・任期付短時間・人事課兼任職員を除く R6.7.1現在

年度末年齢	行政事務	土木技術	建築技術	電気技術	機械技術	運輸技術	運輸事務	乗務員	駅務員	合計	運輸関係職員
再任用フルタイム（62～65歳）	4	1		4	2	3	9			23	9
61歳 R6年度退職	1	1				5	5	1	1	14	7
60歳 R8年度退職	1						3		1	5	4
50歳代	7	8	6	12	7		82	34	2	158	118
59歳 R10年度退職	1			1	1		4	1		8	5
58歳 R12年度退職							8			8	8
57歳 R14年度退職				1			9	3		13	12
40歳代	19	9	1	16	6		34	19	7	111	60
30歳代	27	11	6	26	14		4	37	29	154	70
20歳代以下	9	7	5	26	11			3	30	91	33
計	68	37	18	84	40	8	137	94	70	556	301
平均年齢（年度末年齢）	40.9歳	40.5歳	37.8歳	37.4歳	37.8歳	61.8歳	52.4歳	43.6歳	32.0歳	42.5歳	44.9歳

※上表では定年延長となった場合の退職年度を記載。R14年度以降65歳定年（57歳～）

（市提供資料）

市の職種別、年齢別職員数の状況によれば、平均年齢は 42.5 歳、市交通局が独自で採用している職種である運輸関係職員では 44.9 歳となっており、全国の公営企業と同様に高齢化が進んでいることが窺える。

なお、運輸技術職については、60 代以上のみの在籍となっているが、その理由は昭和 57 年度に「保線員」及び「検修員」として採用されたものの、当該職員が担う現場的業務について、委託化する方針となったためそれ以降の採用が行われていないものである。

昭和 57 年に市交通局として採用した運輸技術職は、現場的業務の委託化以降、設計や監督等の管理的な業務を担っており、市長部局で採用している行政技術職と同様の役割を担っている。

② 市交通局における採用状況等

市交通局が独自に採用する、運輸業務従事者の応募状況は市の資料によれば以下のとおりである。

○運輸業務従事者採用試験の状況

採用試験 実施年度	採用 年度	採用 予定数	申込者 数	受験者 数(a)	1次 合格者 数	合格者数 (b)	採用者数	競争率 (a)/(b)
R5	R6	4 人	95 人	63 人	21 人	6 人	6 人	10.5

R4※	R5	5 人	79 人	53 人	17 人	6 人	5 人	8.8
	R4早期	5 人	92 人	53 人	22 人	5 人	5 人	10.6
R3	R4	4 人	161 人	111 人	20 人	7 人	7 人	15.9

※R4年度試験については2月の早期採用と4月の定期採用に分けて実施。

(市提供資料)

競争率はいずれの年度も8倍を超えており、人材採用については一定程度の競争力があることが窺える。

③ 各職種別の業務分担

職種		従事内容
行政事務		事務に従事
行政技術	土木技術	施設・設備の設計、施工監督、維持管理等の業務に従事
	建築技術	
	電気技術	
	機械技術	
運輸技術		市交通局において施設・設備の設計、施工監督、維持管理等の業務に従事※採用は S57.5のみ
運輸業務従事者	運輸事務	市交通局において駅務員、乗務員への指導等管理的業務、地下鉄全線の運行管理等に従事
	乗務員	市交通局において地下鉄の運転業務に従事
	駅務員	市交通局において駅窓口等でのお客様対応業務に従事

(出典:市提供資料)

運輸技術及び運輸業務従事者については、「交通局において」との定めがあり、市交通局が直接、採用している職種である。人事に係る裁量権は市交通局にあり、市交通局内での人事異動は行われるが、市交通局外への異動は原則、行われない。

一方、行政事務及び行政技術については、「交通局において」との定めはなく、市長部局が採用している職種である。市長部局にて採用された市職員が交通局へ転入し、市交通局の業務を行っているものである。

市に確認したところ、市職員の市交通局への在局期間は、概ね4年程度となっている。

なお、市交通局と市長部局で協議の上、必要な人材については長期に市交通局に在局

する職員も存在している状況である。

④ 地下鉄運行に必要な資格等について

運輸事業者として、安全な運行のため、以下のような資格が定められており、その取得に必要な年数等は以下のとおりである。

【運輸安全マネジメント】(届出官庁:九州運輸局)

区分	根拠法令	概要	役割	資格要件
安全統括管理者	鉄道事業法第18条の3	平成17年4月のJR福知山線での事故等を踏まえ、関係法令が改正され、運輸事業者自ら経営トップから現場までが一丸となって安全管理体制を構築する仕組みが導入された。	輸送の安全を確保するための事業の運営方針、実施及び管理の体制及び方法に関する事項を統括管理する。	① 鉄道事業の安全に関する業務の経験が10年以上あること(土木施設、電気施設、車両の設計、施工・製作・改造及び管理など) ② 左記の内容を統括管理できる事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあること(部長級以上)
運転管理者		その中で、鉄道事業者は安全管理規程を定めるとともに、安全統括管理者及び運転管理者を必ず選任することとされた。	輸送の安全を確保するため、列車の運行管理、運転士及び車掌の資質の保持その他の運転に関する事項を管理する	① 鉄道事業の運転に関する業務の経験が10年以上あること(列車の運行、乗務員・車両の運用計画等) ② 左記の内容を管理できる管理的地位にあること(課長級以上)

(出典:市提供資料)

【認定鉄道事業者制度に基づく設計管理者】(届出官庁:九州運輸局)

区分	根拠法令	概要	役割	資格要件	
鉄道土木施設設計管理者	鉄道事業法第14条 同法施行規	平成12年3月施行の改正鉄道事業法において導入された。従	以下の設計確認 ・鉄道線路	【共通】 ①設計の業務に関	③以下のいずれかの資格を保有 ・技術士(建設部

	則第 24 条 の2	来、新設・新造や改造 される施設・車両は、 すべて国が設計確認 等を行い許認可してき たが、これを大幅に簡 略化し、鉄道事業者が 自分で設計確認等を できるようにしたもの である。 認定を受けるにあた っては、業務の種類毎 の設計管理者の設置 等の体制、権限・責任 の所在などについて国 の審査を受け、認定を 受ける必要がある。 現在、本局は、令和 4年2月 28 日から令和 14 年2月 27 日までの 認定を受けている。(R 4. 2. 8付認定更新通 知)	・停車場 ・車庫及び 車両 検査修繕 施設	し、監督 の地位に あること (課長級 以上)	門) ・鉄道設計技士(鉄 道土木)
鉄道電気 施設設計 管理者			以下の設計 確認 ・運転保安 設備 ・変電所等 設備 ・線路設備	②設計の 業務に関 し、通算 して 10 年以上の 実務経験 があるこ と	③以下のいずれか の資格を保有 ・技術士(電気・電 子部門) ・第1種電気主任技 術者 ・鉄道設計技士(鉄 道電気)
車両設計 管理者			車両の設計 確認		③以下のいずれ かの資格を保有 ・技術士(機械部 門) ・技術士(電気・電 子部門) ・鉄道設計技士(鉄 道車両)

(出典:市提供資料)

【電気事業法に基づく主任技術者】(届出官庁:九州経済産業局)

区分	根拠法令	概要	資格要件
主任技術 者	電気事業 法第 43 条 同法施行 規則第 56 条	電気事業法第 43 条で、事業用電 気工作物を設置する者は、当該工 作物の工事、維持及び運用に関 する保安の監督をさせるため、主 任技術者を選任しなければならない とされている。	第1種電気主任技術者又は第2 種電気主任技術者の免状取得者 (本局は、変電設備の設置工事及 び管理する 6.6 万ボルトの電圧を 使用する事業場であるため)

(出典:市提供資料)

現在、市交通局では、令和6年4月1日時点で、以下のような有資格者が在籍している。

安全統括管理者 ※経験年数 10 年以上	課長級以上 9 名
運転管理者 ※経験 10 年以上	係長級以上 39 名
各設計管理者 ※経験 10 年以上及び資格保有者 (鉄道土木施設設計管理者) (鉄道電気施設設計管理者) (車両設計管理者)	係長級以上 3 名 係長級以上 2 名 係長級以上 5 名
電気主任技術者 ※資格保有者	係長級以上 4 名

【意見8-1】運輸技術職採用(局採用)の検討について

(現状)

現在、市交通局においては、昭和 57 年度の地下鉄敷設時に採用した運輸技術職が存在するが、昭和 58 年度に採用した後は、運輸技術職の局採用が行われていない。

そのため運輸技術職は、再雇用で5名、61 歳で3名の計8名のみが在籍している状況となっている。

市は昭和 58 年度以降の技術職については、市長部局で採用する行政技術職(土木、電気及び機械)を市交通局へ異動させることで必要な人材を補充している状況にある。

(問題点)

公営企業の技術の継承に関する問題は、全国共通であり今後深刻化が予想される。

地下鉄に係る技術は特殊であり、市長部局での採用及び市交通局の異動だけでは技術の承継が図れない可能性がある。当初の採用目的である現場的業務については、委託化により不要となっているものの、市交通局独自で採用した運輸技術職が在籍していたことは、技術の承継に一定の役割を担っていたと考えられる。当該運輸技術職が 60 歳を超え、退職により不在となることが見込まれる状況では、長期的に安全運行に必要な技術の承継が適切に図れない可能性がある。

(改善提案)

技術の承継のためにも、市長部局の行政技術職の異動だけでなく、局採用の運輸技術職の採用を検討することが望ましい。現在、局採用としている乗務員等の離職率は、地下鉄業務に係る興味のある人材の応募が多いことから、他行政職と比べると低いとのことであった。局採用を行い、運輸技術職としての採用を行うことが、職員のモチベーションの向上や新規職員の離職率低下、安定的な技術職員の確保にもつながるものとする。

名古屋市営地下鉄や東京都営地下鉄、神戸市交通局では、乗務員だけではなく、技術職も局採用を行っている例がある。市交通局においても将来の持続的な技術承継のため、局で技術職の採用を検討することが望ましい。

⑤ 人材育成に係る市の取組

市は、経営戦略において人材育成や技術承継に関して、以下のような取り組みを行う方針としている。

＜乗務員などの教育訓練の充実＞

安全運行の確保のため、乗務員、駅務員、保守係員などの教育訓練・研修の充実を図るとともに、業務に必要とされる適性、知識、技能などの資質管理を徹底する。

＜事故復旧シミュレーション訓練の充実＞

輸送障害が発生した際に、事故レベルに応じた適切な体制のもと、関係部署がスムーズに係り、安全かつ迅速な運行の復旧や適切な情報提供ができるよう、様々なケースを想定した事故復旧シミュレーション訓練を充実させ、異常時対応能力の向上を図る。

＜技術継承のための研修などの充実＞

安全運行に必要な専門的な技術を有するベテラン 職員の知識・技術を継承するための研修を充実していくとともに、鉄道設計技士などの専門資格の取得や、職員の自主研究会に対する支援を行うことにより、職員の資質向上のための取組を推進する。

＜技術継承の観点を踏まえた組織マネジメント＞

将来にわたり地下鉄の安全運行を維持していくため、退職者の知識・技術の継承の観点を踏まえた高齢者雇用制度の運用を行うとともに、年齢構成や経験年数のバランスを考慮した人事管理により、安全面における組織力の維持、向上に取り組む。

(出典:福岡市交通局 経営戦略)

上記の方針に従い、市交通局は、以下のような具体的な取り組みを行っている。

＜技術継承のための研修など＞

【研修名】

技術継承懇談会

【目的】

若手・中堅職員を中心に、経験豊富なベテラン職員との意見交換や情報共有の場を設けることで、職員間の交流を深めるとともに、知識の習得や技術継承を図る。

【実施日】

第1回 令和5年 11 月 13 日(月)

第2回 令和5年 11 月 24 日(金)

第3回 令和6年1月 29 日(月)

第4回 令和6年2月 9日(金)

第5回 令和6年2月 14 日(水)

<組織マネジメントについて>

令和2年度以降の高齢者雇用制度等の見直しに伴い、技術継承の観点から再任用職員を活用。※運輸技術職の再任用フルタイム職員(R5年度):3名

また、令和5年4月には、市交通局人材育成プランにて、人材育成の方向性等の基本方針や人材育成実施計画を策定し、取組を開始している。

2. 人材育成の方向性

地下鉄事業を取り巻く環境や交通局特有の職種構成等を踏まえ、“目指すべき職員像”の実現に向けて、下記4つの方向性を定めて人材育成の取組みを推進していきます。

(1) 安全・安心

職員一人ひとりが、その果たすべき役割と求められる能力を自覚し、やりがい・働きがいを感じながら、向上心を持って業務に取り組めるよう、個々のスキルアップを図るとともに、安全を最優先とする組織風土を維持しながら、さらなる安全性の向上を追求します。

(2) 質の高いサービスの提供とチャレンジ精神

地下鉄事業を取り巻く環境の変化に的確に対応していくには、全職員が常にお客様の視点に立ち、経営感覚を持って業務遂行する必要があります。そのために、質の高いサービスの提供や新たな価値の創造に向けて果敢にチャレンジできる組織風土を醸成するとともに、PDCAサイクルを取り入れた業務体制の構築に取り組みます。

(3) 業務知識・技術力の継承・向上

地下鉄事業の特殊性から、交通局には独自に採用した駅務員・乗務員等の運輸関係職員に加え、鉄道に関する施設、電気・機械設備、車両、土木、軌道等の工事・保守業務に携わる技術関係職員が多数おり、様々な職種の職員が連携して業務遂行しています。そのなかで、ベテラン職員の大量退職による世代交代も進んでいることから、業務知識・技術力の継承・向上に向けた取組みを進めていきます。

(4) 内部統制・コンプライアンスの推進

お客様の信頼と期待に応え続けていくためには、適正な業務遂行に加えて、服務規律の確保及び公務員倫理の確立に向けた継続的な取組みが必要であり、内部統制やコンプライアンスの徹底を推進していきます。

第3章 交通局人材育成実施計画

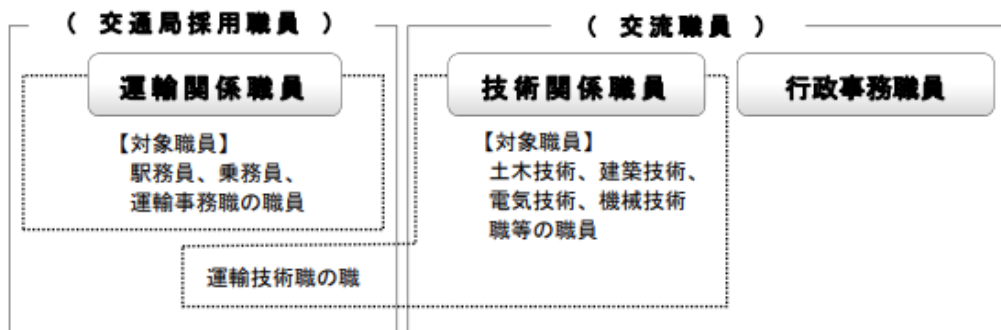
1. 計画の目的

人材育成基本方針に基づき、人材育成を行う上での重点事項を計画的、効果的に推進していくため、具体的な実施方法等を定め、目指すべき職員像の実現を図っていくことを目的としています。

2. 実施計画の区分

交通局職員は、局で独自に採用した職員（駅務員、乗務員、運輸事務職及び運輸技術職の職員）と、市長事務部局との交流職員（行政事務職及び各技術職の職員）とで構成されています。

実施計画では、以下のとおり、「運輸関係職員」・「技術関係職員」・「行政事務職員」に区分し、それぞれの現状と課題を整理した上で、取組の重点事項に応じた実施項目及び研修計画を定め、目標達成に向けて取り組んでいくこととしています。



(出典:交通局人材育成プラン)

⑥ 成果指標

経営戦略において、「技術の継承がうまくいっていると思う職員の割合」を成果指標として設定している。経営戦略によれば、中間年次である2023年度に50%、最終年次である2028年度に60%を目標としている。

【技術の承継がうまく行っていると思う職員の割合】については、令和5年度において68.0%となっており、中間年次の目標値を上回っている状況にあることから、市交通局の取

組みには一定の成果が出ているものと推察できる。

	令和3年度 実績値	令和5年度 実績値	令和5年度 目標値
技術の継承がうまくいっていると思う職員の割合	49.4%	68.0%	50.0%

(市提供資料を基に監査人が作成)

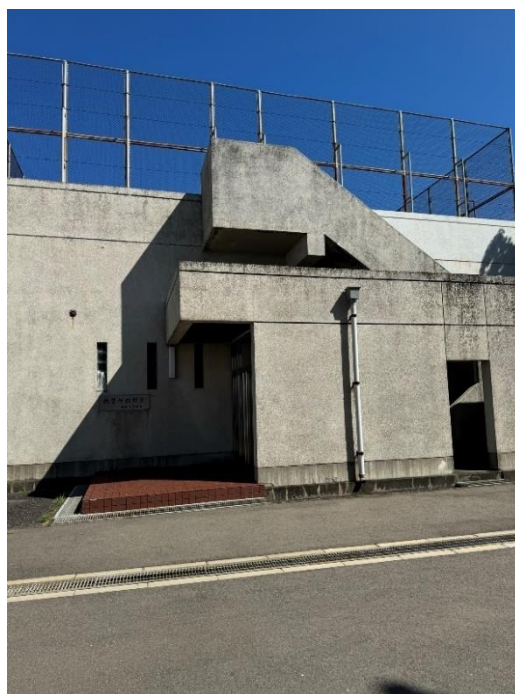
しかし、施設視察において、人材育成の観点で重要となる、教習所について以下のような状況が見られた。

【意見8-2】姪浜車両基地教習所教材室の改修対応の必要性について

(現状)

姪浜車両基地の敷地内にある教習所教材室を視察したところ、外に通じる一部のドアは完全に閉じることができない等、老朽化が進んでいた。また、トイレが男女共用であるなど、現在の社会情勢にそぐわない状況も見られた。

ヒアリングを行ったところ、姪浜車両基地ができた当初の 1981 年に建築した建物であり、建築から 40 年以上が経過している状況である。



(監査人撮影)

現在は、姪浜車両基地よりも新しい橋本車両基地で職員研修を集約しつつあるとのことであるが、姪浜車両基地教習所教材室には、車両内装や車両運転のシミュレーター等が設置されている。姪浜車両基地教習所教材室でしかできない研修については、引き続き活用していく方針である。

現在、市交通局の作成したアセット計画では、姪浜車両基地のうち、列車の運行に係る検車庫や工場棟などの施設を優先して改修し、その後、同基地内の教習所教材室等各施設を順次、改修整備する計画としている。

(問題点)

教習所教材室は現在でも年間 80 日程度研修を行っている施設であり、職員研修のための活用頻度は高いと考えられる。

乗務員の研修に使用される建物であることから人材育成上重要な施設であり、適切な時期に改修がされない場合持続的な事業運営に支障をきたす可能性がある。

また、昨今、女性職員の活躍も叫ばれるにも関わらず、視察した結果、トイレが男女共用であるなど、現在の社会情勢にそぐわない状況である。

人材育成に係るソフト面の充実を図る一方で、ハード面である教習所教材室の老朽化対策が遅れていることは人材育成の環境としては懸念がある。

(改善提案)

姪浜車両基地教習所教材室の老朽化対応を早急に検討することが望ましい。

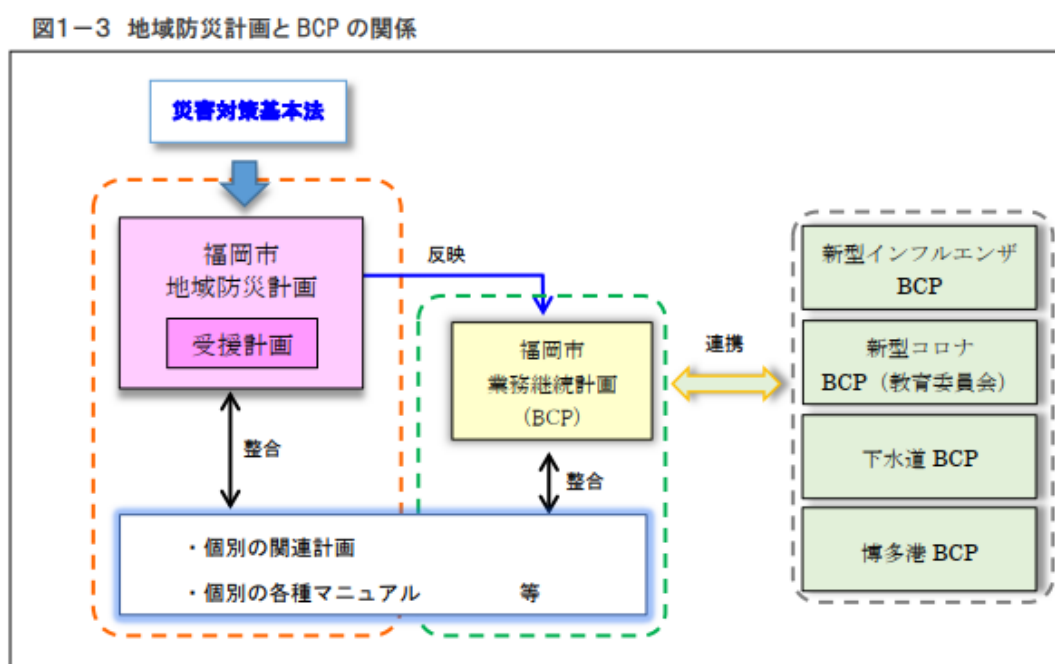
市交通局は、空港線・箱崎線の新型車両「4000 系」の導入や姪浜車両基地の再構築、地下鉄各駅への空調設置等、利用者サービスの向上や安全運行に必要な設備更新を予定しているが、住民サービスを維持するためには、職員の安定的な確保及び技術承継の取組みが必要不可欠である。

職員の技術承継のためには、研修環境の整備も重要である。

9 防災・BCP

(1) 概要

市においては、福岡市地域防災計画、業務継続計画（BCP）及びこれに関連する計画・マニュアルが策定されている。



(出典:福岡市業務継続計画)

市営地下鉄においては、福岡市地域防災計画や福岡市業務継続計画と整合する関連計画や各種マニュアル及びBCP等が策定されている。

市交通局では、地震に関するBCPは市のBCPに準拠している。各駅等、施設については防災計画、各駅の浸水・洪水時避難確保・浸水防止計画、地震発生時の対応マニュアル、新型インフルエンザ関連のBCP及び行動計画を市交通局独自で策定されている。車両・運転については災害時の運転取扱い、地震発生時の対応マニュアル、大規模停電発生時の取扱い、鉄道テロ対策要綱といったマニュアルや運転取扱要綱などが市交通局独自で策定されている。地下鉄の各種計画やBCP等として必要な事項については作成されており、計画に定められた避難訓練等も定期的実施されている。

(2) 実施した監査手続の概要

主に、以下の監査手続を実施した。

- ・ 各種計画、BCP 及び消防訓練実施結果などの関連資料の閲覧
- ・ 関連資料に係る質問

(3) 監査の結果及び意見

福岡市防災計画において防災備品については記載があり、市全体としては実際に備蓄がされているとのことであったが、市交通局において職員用の非常食や飲料は独自に備蓄はされていない。施設視察において、特に交通局が管理する施設において、食料、飲料水等は備えられていない状況を確認できた。

6 食料、飲料水等

(1) 現状

業務継続においては、職員の生活支援が必要となり、食料や飲料水等の確保が重要となるが、全庁的に職員用の食料等の備蓄は、ほとんどなされていない。一部の区では、毛布等の備蓄や、概ね職員 1 日程度の食料等が確保されているところがある。

(2) 課題

職員用の食料や飲料水等の備蓄は、ほとんどなされていないため、災害発生後、流通備蓄等による外部からの支援物資等が届くまでは、職員に食料等がほぼ提供されない状況が生じることから、職員用食料等の備蓄の取組みが課題である。

また、貯水槽、高置水槽、配管等の耐震性が低い拠点施設では、地震時に貯水槽等の水が利用困難となる可能性がある。また、その他の拠点施設でも、揚水ポンプ等への電力供給が停止する場合には水の利用に支障を伴う。

(3) 今後の取り組み

① 食料、飲料水等の自主的確保の推奨（防災・危機管理部、各局等）

職員用の食料や飲料水等の備蓄はほとんどなされておらず、また、庁舎内に職員用の備蓄を保管する十分なスペースが確保できないことから、短期的に十分な備蓄量を確保することは容易でないため、初動段階においては、各職員が自主的に食料や飲料水等を確保し、持参して参集することを推奨・周知することにより、食料等の確保につなげる。

② 職員用の食料、飲料水等の備蓄（防災・危機管理部、各庁舎管理担当課）

発災後、非常時優先業務に従事する職員用の食料や飲料水等の備蓄について、必要量や配備場所等を含め、備蓄の実施について検討し、職員用備蓄の整備計画をたて、「福岡市備蓄計画」に盛り込む。なお、備蓄にあたっては、賞味期限・使用期限が迫り、新たに入れ替え予定のある公的備蓄の一部活用や、災害時応援協定に基づく弁当等の確保も検討する。

また、飲料水については、貯水槽等の耐震性に課題がある庁舎においては、貯水槽等の耐震化や備蓄等の検討を進める。

（出典：福岡市業務継続計画）

市営地下鉄は、重要な公共インフラであり、災害対応等のためにも地下鉄の運行維持は重要である。市全体としても備蓄があるとしても、災害時に備蓄場所まで取りに行くことが難しいことも想定されるため、市交通局としても、必要な備えを行っていくことが望まれる。なお、その際には、現在、経営戦略に掲げる、交通局所有の土地や駅施設等で活用されていない空室や空きスペースに係る有効活用も検討の余地があるものと考えられるため、市と協議の上、活用の余地がないかを検討することが望ましいと考える。

10 利用者サービス

(1)お客様の声対応

①概要

市営地下鉄のホームページでは各種問い合わせから目的に応じて市民が問い合わせできるようにしており、意見・質問については専用フォームにて受け付けている。その他に文書や電話等での受付も行っている。直近3年間でのお客様の声件数や内容は以下のとおりである。

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
件数	936 件	1,013 件	1,520 件
収受方法	電子メール (805 件 86.0%)	電子メール (918 件 90.6%)	電子メール (1,291 件 84.9%)
	文書・手紙 (114 件 12.2%)	文書・手紙 (69 件 6.8%)	文書・手紙 (105 件 6.9%)
	その他 (17 件 1.8%)	その他 (26 件 2.5%)	その他 (124 件 8.2%)
内容別 (件数上位5項目)	乗客マナー (155 件 14.7%)	乗客案内 (186 件 16.6%)	乗客案内 (410 件 24.1%)
	乗客案内 (154 件 14.7%)	乗客マナー (178 件 15.9%)	運転・ダイヤ (219 件 12.0%)
	運賃・乗車券等 (152 件 14.5%)	運転・ダイヤ (143 件 12.7%)	乗客マナー (212 件 12.5%)
	職員等の応対 (134 件 12.7%)	職員等の応対 (126 件 11.2%)	車両 (191 件 11.2%)
	駅施設等 (130 件 12.4%)	駅施設等 (124 件 11.0%)	運賃・乗車券等 (174 件 10.2%)

(出典:令和4年～6年の事業概要より監査人が作成)

乗客案内、乗客マナーが3年間を通じて上位に位置している。

市交通局は、お客様の声を受け付けると関係部署に事実確認を行い、必要に応じて回答を行っている。実現可能性や費用対効果などを総合的に勘案して対応を検討しており、お客様の声を反映した取り組みについては、市営地下鉄のホームページでも公表されている。

3. お客様の声を反映した主な取組（過去5年間）

平成31年 4月	車内次駅放送に駅ナンバリングの放送を追加
平成31年 4月	列車接近メロディの音量を調整
令和元年 7月	ご意見投稿フォームにご意見を受理した旨の自動返信メール送付機能を追加
令和元年 8月	ラッシュ時の混雑状況をホームページに掲載
令和元年 9月	博多駅筑紫口の5, 6番出入口方面に改札を新設
令和2年 3月	空港線・箱崎線全駅改札付近サインのエレベーター案内表示を改良
令和2年 7月	新型コロナウイルス感染症対策として、各駅にてマスクの販売を開始
令和2年 10月	車両の優先座席付近に新たに「ヘルプマーク」を掲出
令和3年 8月	抗菌・抗ウイルスコーティングを実施
令和3年 10月	新型コロナウイルス感染症対策の英語放送を開始
令和3年 10月	エスカレーター安全利用キャンペーンを実施
令和4年 3月	駆け込み乗車禁止サインの表示や設置場所を見直し
令和4年 8月	「防犯カメラ作動中」のステッカーを駅構内に設置
令和5年 3月	天神南駅の案内図を改良
令和5年 7月	博多駅博多口のタッチ決済乗車対応改札機を増設
令和5年 8月	ラッシュ時の混雑緩和対策として七隈線のダイヤ改正実施
令和6年 3月	平日の混雑緩和対策と土休日の利用促進を目的として七隈線のダイヤ改正実施

（出典：令和6年度事業概要）

②実施した監査手続の概要

主に、以下の監査手続を実施した。

- ・ 令和5年度のお客様の声一覧の閲覧
- ・ お客様の声に対する対応方法についてのヒアリングの実施

③監査の結果及び意見

ア 担当者間の情報連携について

利用者がお客様サービスセンター(定期券うりば)で乗車券を購入した際に、おつりを受け取っていなかった旨の問い合わせを後日受けていた。その際、問い合わせに備えてお客様サービスセンター(定期券うりば)からお客様サービスセンター(各種案内)への事前連絡を行っていたが、駅に連絡をしていなかったため、問い合わせを受けた駅係員が内容を把握しておらず誤った一次回答を行っている事象があった。

当該対応について市交通局に確認したところ、駅、お客様サービスセンターにおける情報共有は、直営・委託に関係なく、それぞれの状況に応じて情報内容を共有し、利用者へ迅速で正確な対応ができるよう教育を行っており、同様な事案が発生しないように周知徹底を図っているとのことであった。引き続き、再発防止のための対応を行っていくことを期待する。

イ 折り返し乗車について

令和5年度のお客様の声一覧に、折り返し乗車の疑いがある利用者がいるという投稿が 30 件程あった。折り返し乗車とは終点の駅に到着しても下車せずそのまま反対方向行きの電車に乗る行為である。折り返す駅を区間に含む定期券や1日乗車券など、有効な乗車券を所持する場合は可能な乗車方法であるが、正当な乗車券を所持していない場合には実乗車区間の運賃の支払いが必要となる。乗車券や定期券が無効になる場合については、規程で定められている。

(定期券以外の乗車券が無効となる場合)

第 48 条 定期券以外の乗車券(企画乗車券を除く。)は、次の各号のいずれかに該当する場合は、条例第 15 条の規定に基づき無効として回収するものとする。

(略)

(6)係員の承諾を得ないで、乗車券(1日券を除く。)の券面に表示された区間外の区間を乗車したとき。

(略)

(定期券が無効となる場合)

第 49 条 定期券(企画乗車券を除く。)は、次の各号のいずれかに該当する場合は、条例第 15 条の規定に基づき無効として回収するものとする。

(略)

(11)係員の承諾を得ないで、券面に表示された区間外の区間を乗車したとき。

(略)

(出典:福岡市高速鉄道乗車料金等条例施行規程)

折り返し乗車に係る取組みについて市交通局に確認したところ、定期的な検札やお客様の声が寄せられた場合に個別確認を実施するなどの対応をしており、令和6年度より取組強化のため駅構内放送による呼びかけ強化も予定しているとのことであった。引き続き不正乗車防止のための取組み、及びその取組みについての利用者への周知を行っていくことを期待する。

(2) 利用者サービス

① 概要

市営地下鉄では、安心安全で利便性の高いサービスを提供している。中でもユニバーサルデザインと乗車マナー向上の取り組みについて具体的な取組みは以下のとおりである。

ア ユニバーサルデザイン

- ・ 全ての駅にエレベーターを配置
- ・ 全ての駅でホーム階からコンコース階までエスカレーターが利用可能
- ・ 空港線箱崎線の各駅のホームにエレベーターやエスカレーター、階段などの位置を記載した案内図を掲出
- ・ 切符売り場や階段手すりに点字表示の設置
- ・ 駅構内に視覚障がい者用の警告・誘導ブロックの設置
- ・ 駅構内での音案内による階段位置などのお知らせ
- ・ 車いすがスムーズに利用できるようホームと車両の段差・隙間を極力減らし、全駅に車いすでの乗り降りのための渡り板を配備
- ・ 車いす利用者が楽に利用できるよう券売機・精算機・改札機を低い位置に傾斜
- ・ 車両に優先座席、車いす・ベビーカー用優先スペースの設置
- ・ 全ての駅にバリアフリートイレを設置
- ・ 一部駅にオストメイト対応トイレを設置
- ・ ホームドア・車両間転落防止設備の設置
- ・ 全ての駅の窓口及びお客様サービスセンター6か所で全 22 か国語の
- ・ 電話通訳システムによるサービスの実施
- ・ 一部の券売機で日本語・英語・中国語・韓国語の4か国語に切り替え可能
- ・ 一部の駅の案内板で日本語・英語・中国語・韓国語の4か国語を表示

イ 乗車マナー向上の取り組み

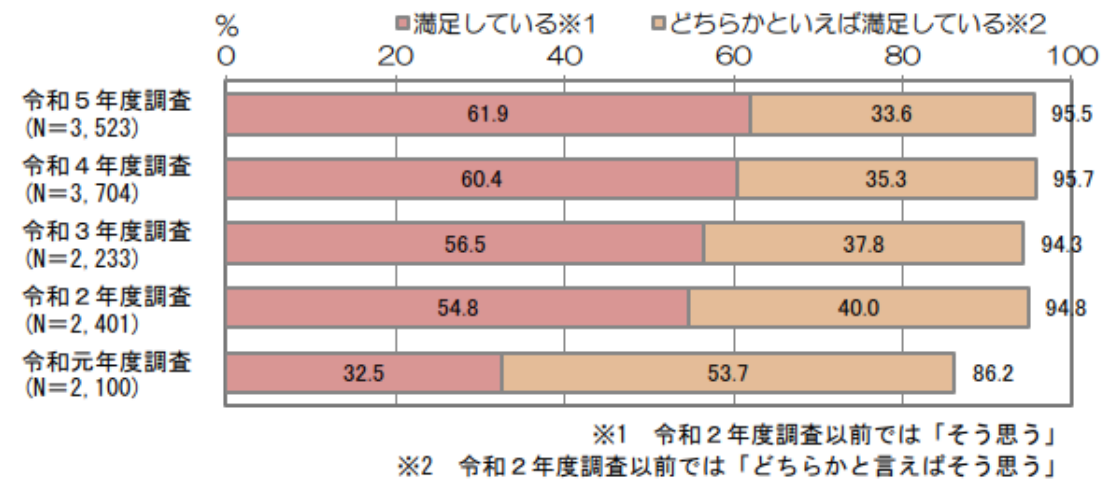
- ・ 市交通局職員によるマナー巡回
- ・ エスカレーターの安全利用キャンペーンの実施
- ・ 乗車マナー向上キャンペーンの実施
- ・ 駅構内・車内放送、ポスターの掲示
- ・ 整列乗車ラインの設置

(出典:市営地下鉄 HP より)

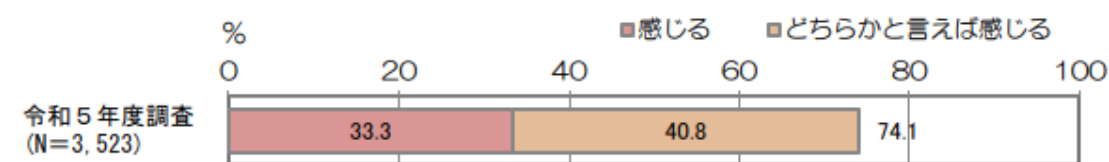
年に一度利用者に対してお客様満足度調査を行い、今後の運営計画や経営戦略の参考としている。

令和5年度の調査では、3,523 件の回答を基に調査報告書が公表されており、経営戦略に基づく各項目について全体的に肯定的な回答が多く、総合満足度も約 90%が肯定的な回答である。

①地下鉄の「安全」や「安心」全般についての満足度



⑦地下鉄車両に親しみや愛着などの魅力を感じるか



(出典: 令和5年度お客様満足度調査報告書)

②実施した監査手続の概要

以下の監査手続を実施した。

- ・ 関係資料の閲覧
- ・ 関係所管部への質問
- ・ 関連施設の視察

③ 監査の結果及び意見

ア 多言語対応について

市への直近5年間の地域別入国者割合を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響が大きかった2020年2021年を除くと、上位5か国はほぼ同じ国となっている。また、2022年2023年になると、タイの入国者割合がコロナ禍前より増加している傾向にある。

(2019年～2023年の地域別入国者割合)

2023年 韓国 60.3%、台湾 12.4%、香港 9.1%、タイ 4.4%、中国 2.8%

2022年 韓国 64.6%、台湾 6.5%、タイ 6.3%、ベトナム 5.5%、香港 5.0%

2021年 韓国 24.6%、ベトナム 24.3%、フィリピン 18.5%、台湾 5.9%

2020年 韓国 37.0%、台湾 14.3%、香港 9.9%、中国 8.2%、タイ 2.3%

2019年 韓国 42.2%、台湾 11.9%、中国 8.3%、香港 8.0%、タイ 2.2%

(出典:福岡市の観光・MICE)

上記の状況を踏まえた、市営地下鉄の各駅における多言語対応は以下のとおりである。

- ・ 駅の窓口やお客様サービスセンターでの電話通訳システム及び市営地下鉄のホームページではタイ語等、日本語・英語・中国語・韓国語以外の言語にも対応
- ・ 券売機や案内板は日本語・英語・中国語・韓国語の4か国語対応

市交通局によれば、英語・中国語・韓国語以外の言語については上記の電話通訳システムやホームページで対応できており、4か国語以外の言語対応のための券売機や案内板の改修は、費用対効果の観点等から見送っているとのことである。今後も入国者の状況の変化に対応し、引き続き、費用対効果を踏まえて必要な対応を行うことを期待する。

イ 改札内の自動販売機設置の検討について

現在、ホーム構内に飲み物の自動販売機を設置しているのは貝塚駅及び姪浜駅の2駅である。姪浜駅構内の自動販売機についてはJR九州が設置しているものであることから、市交通局が駅構内で設置している自動販売機は、貝塚駅のみである。令和5年度のお客様の声一覧において、天神駅ホームへの飲み物の自動販売機設置に係る要望が見られた。

市交通局に駅ホームへの自動販売機の設置状況について確認したところ、利用者の動線確保及びごみ散乱の懸念から、設置している駅を限定しているとのことであった。なお、他駅を確認したところ、駅ホームにはないものの、駅の改札外には飲み物の自動販売機は設置されており、一部駅では改札内にも設置されているとのことであった。

市営地下鉄において、駅舎全体の冷房が設備されている駅は全体の約2割である。全館

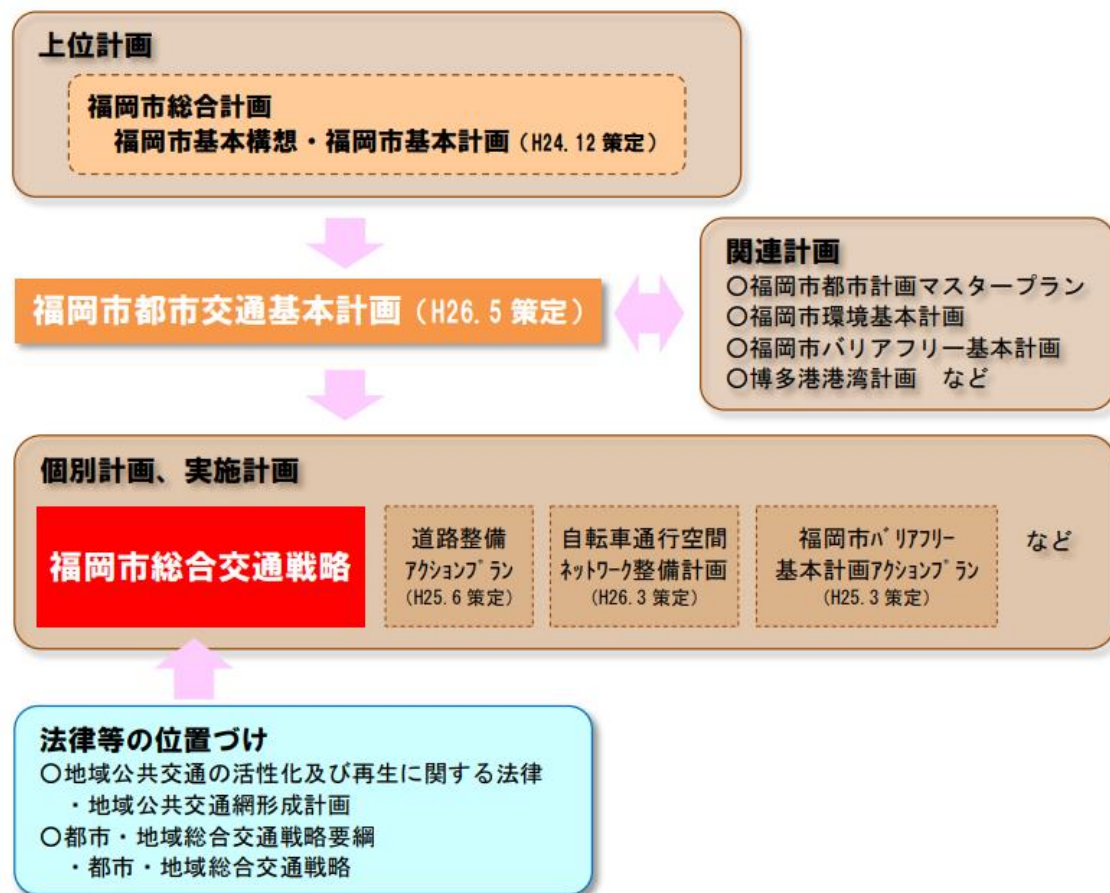
冷房化が予定されている令和 10 年度まで4年ほど時間を要すが、近年は記録的猛暑が続いており自動販売機設置のニーズは一定程度あるものと考えられる。駅の空きスペースや導線確保、ごみ散乱等を考慮する必要があるが、改札内へ飲み物の自動販売機の設置については、利用者のニーズを踏まえて引き続き検討することが望ましい。

11 高速鉄道事業に関連する事業

(1) 概要

市交通局は、主に市営地下鉄を運営している。

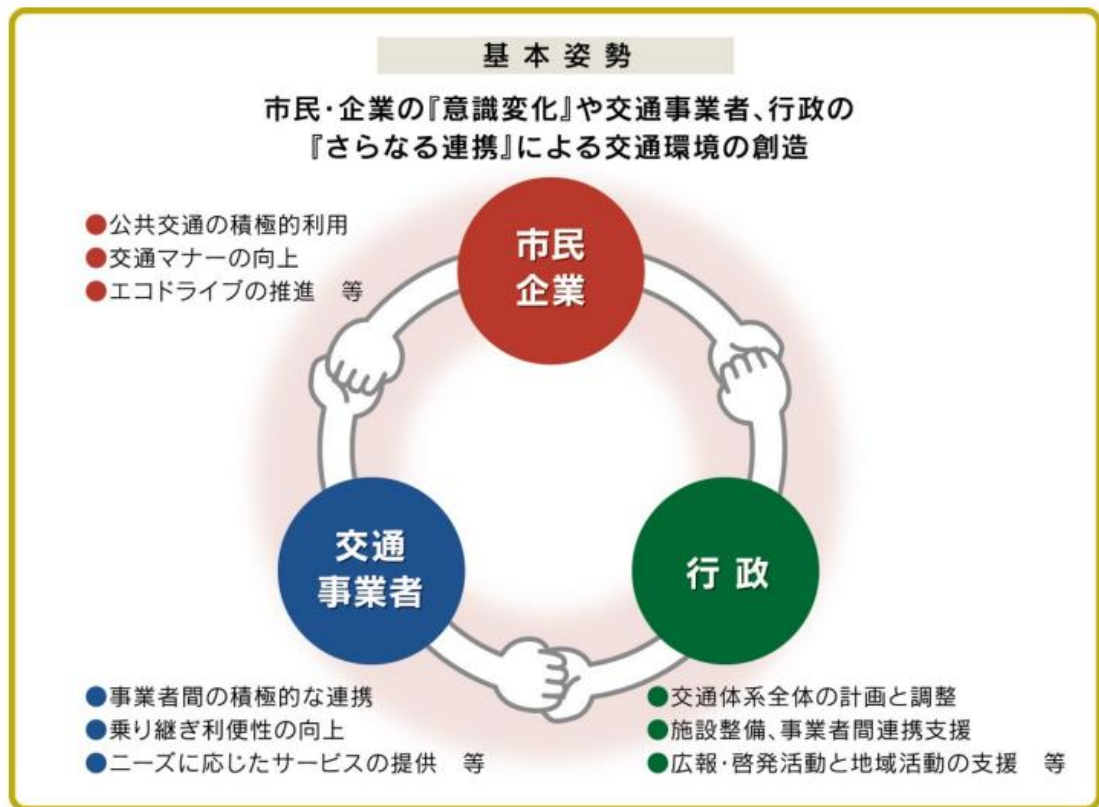
他、市は、市営地下鉄を含む公共交通の利便性向上や公共交通の利用促進等を目的として、基本計画である「福岡市都市交通基本計画」を策定し、その個別計画・実施計画として平成26年5月に福岡市総合交通戦略を策定している。



（出典：福岡市総合交通戦略 概要版）

「福岡市総合交通戦略」においては、市営地下鉄に関連する施策を含む、市の公共交通全般に係る目標像や施策の基本的な方針を掲げている。

「福岡市総合交通戦略」においては、市交通局は、交通事業者として各種施策の推進に取り組んでいる。



(出典:福岡市総合交通戦略 概要版)

市交通局が「交通事業者」として実施する市営地下鉄の運行や広告、駅ナカ関連事業の他、「行政」の立場で市(市長部局)が主体となって実施する事業についても監査対象を選定し、監査を実施した。

主な監査対象とした高速鉄道事業に関連し、市が主体となって実施した以下の事業を監査対象として選定した。

所管部局	主な実施事業
道路下水道局、各区役所	駅前広場(博多駅、橋本駅)の整備・検討
道路下水道局	(地下鉄各駅に併設する)市営駐輪場の管理運営

(2) 監査の結果及び意見

① 駅前広場の整備・検討

ア 事業の概要

福岡市総合交通戦略において、駅前広場の整備・検討として博多駅筑紫口及び橋本駅の整備が掲げられている。

⑤ 駅前広場の整備・検討

- ・利用者にとってわかりやすく、利用しやすい駅前広場とするため、様々な課題の解決に向けた整備・検討を行います。

《実施駅》

路線名	駅名	概要
J R、福岡市地下鉄空港線	博多駅	博多駅筑紫口の再整備
福岡市地下鉄七隈線	橋本駅	まちづくりにあわせた駅前広場の整備

(出典:福岡市総合交通戦略)

なお、博多駅筑紫口前広場再整備事業については、令和4年度にて事業が完了しているが、橋本駅駅前広場整備事業との比較の観点から、監査対象とした。

イ 過去3年における予算決算の状況

(単位:千円)

	令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	予算	決算	予算	決算	予算	決算 (見込)
博多駅筑紫口 駅前広場	0	234,063	0	506,854	—	—
橋本駅 駅前広場	29,408	2,772	371,153	388,820	430,608	319,906

※予算額は、当初予算を記載。

(出典:市提供資料)

ウ 監査手続の概要

- ・ 担当部局である、道路下水道局及び博多区役所から、対象とした事業に係る委託契約の一覧を入手し、監査対象とする委託契約を選定し、業者選定から支払手続きに至る資料の閲覧
- ・ その他、事業に関連する資料の閲覧及び担当部局への質問

エ 監査の結果

以下は、抽出した契約の概要である。

契約件名	市道戸切通線(橋本駅駅前広場)外1路線道路詳細設計業務委託
契約方法	指名競争入札
入札参加者	10 者指名、9者応札
履行期間	R3.4.22～R4.8.31
契約金額(当初)	11,605,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	11,663,300 円(消費税等込み)
予定価格	12,202,300 円(消費税等込み)
落札率	95.1%
受託者	アジアエンジニアリング(株)
受託内容	橋本駅駅前広場の基本設計、実施設計、建築設計、イメージパース図作成と姪浜飯盛線道路詳細設計業務を委託するもの。
随意契約理由	該当なし。

契約件名	橋本駅駅前広場外2用地測量業務委託
契約方法	指名競争入札
入札参加者	10 者指名、10 者応札
履行期間	R4.6.4～R4.9.11
契約金額(当初)	7,150,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	同上
予定価格	7,550,400 円(消費税等込み)
落札率	94.6%
受託者	芳野測量設計(株)
受託内容	橋本駅駅前広場外2について、今後の駅前広場整備に向けて市所有の土地について所管課を明確にするための分筆を行うための業務。
随意契約理由	該当なし。

契約件名	博多駅筑紫口駅前広場設計検討業務委託
契約方法	見積合わせによる随意契約
入札参加者	12 者指名、8者応札

履行期間	R2.1.24～R2.3.20
契約金額(当初)	8,140,000 円(消費税等込み)
契約金額(最終)	12,757,800 円(消費税等込み)
予定価格	14,765,300 円(消費税等込み)
落札率	55.1%
受託者	中桐造園設計研究所
受託内容	博多駅筑紫口駅前広場の再整備を行うための設計検討業務委託
随意契約理由	該当なし。

他、駅前広場整備に係る整備方針に係る検討資料を確認した。

オ 監査の結果及び意見

特に記載すべき事項はない。

② 市営駐輪場の管理運営

ア 概要

市は、公共交通の利用促進を目的として、以下のような実施施策を掲げている。

(3) 公共交通の利用促進

実施施策		実施場所
①啓発・PRイベントの推進	1) ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデーの実施	天神・博多
	2) ノーマイカーの普及・促進	全市
	3) エモーショナルキャンペーンの実施	全市
②モビリティマネジメントの推進	1) 転入者モビリティマネジメントの実施	全市
	2) 学校モビリティマネジメントの実施	小・中・高校、大学
	3) 商業施設モビリティマネジメントの実施	天神・博多
	4) 事業所モビリティマネジメントの実施	天神・博多
	5) エリア別モビリティマネジメントの実施	対象エリア
	6) 各種アンケートの実施	—
③交通関連情報提供の充実・強化	1) 案内マップ等の作成・配布	全市
	2) 各種情報の多言語表示の実施	全市
	3) ナビの高度利用の検討	全市
	4) バスロケーションシステムの整備	全市
	5) カーシェアリングシステムの普及・促進	地下鉄駅周辺
④多様な交通手段の提供	1) パーク&ライド環境の充実	鉄道駅、バス停周辺
	2) サイクル&ライド環境の充実	鉄道駅、バス停周辺
	3) 共通乗車券の検討	全市

(出典:福岡市総合交通戦略)

④多様な交通手段の提供の2にて、「サイクル&ライド環境の充実」を掲げており、当該施策に関連して、市交通局では、市営地下鉄の各駅周辺の駐輪場を管理運営する道路下水道局と提携して乗っチャリパス事業を行っている。

イ 自転車利用促進事業（乗っチャリパス）

通勤・通学に、最寄りの駅まで自転車(原付)を利用する際、「市営駐輪場定期券」と「地下鉄(空港線・箱崎線・七隈線)定期券」を同時に購入した場合、料金を割引する「乗っチャリパス」事業を行っている。

市交通局ホームページの説明によれば、「乗っチャリパス」は地下鉄の定期券と駅駐輪場の定期券(引換券)を併せて割引するもので、通勤・通学の2種類がある。通用期間は1か月・3か月・6か月の3種類となっている。

以下はその料金の概要である。

ちかパス料金

種 類	通用期間	料 金
大 人	1か月	12,570 円
	3か月	35,830 円
	6か月	67,880 円
大学生、高校生、 中学生、専門学校生※	1か月	7,340 円
	3か月	20,920 円
	6か月	39,640 円

※市交通局が認定した専門学校に限る。

地下鉄定期料金

区分	期間	1区	2区	3区	4区	5区	6区
通勤 定期券	1か月	8,170 円	10,220 円	11,850 円	13,080 円	13,900 円	14,710 円
	3か月	23,290 円	29,130 円	33,780 円	37,280 円	39,620 円	41,930 円
	6か月	44,120 円	55,190 円	63,990 円	70,640 円	75,060 円	79,440 円
通学 定期券	1か月	5,040 円	6,290 円	7,300 円	8,050 円	8,550 円	9,060 円
	3か月	14,370 円	17,930 円	20,810 円	22,950 円	24,370 円	25,830 円
	6か月	27,220 円	33,970 円	39,420 円	43,470 円	46,170 円	48,930 円

乗っチャリパス割引額

区分	期間	種類	駐輪場 定期料金	地下鉄定期・ ちかパス料金	割引額
通勤 定期	1か月	自転車	1,900 円	上記料金表を参照	900 円
		原付	2,900 円		900 円
	3か月	自転車	5,400 円		2,700 円
		原付	8,200 円		2,700 円
	6か月	自転車	10,200 円		5,400 円
		原付	15,600 円		5,400 円
通学 定期	1か月	自転車	1,200 円	上記料金表を参照	600 円
		原付	1,800 円		600 円
	3か月	自転車	3,400 円		1,800 円
		原付	5,100 円		1,800 円
	6か月	自転車	6,400 円		3,600 円
		原付	9,700 円		3,600 円

(出典:市交通局 HP)

市交通局にて、地下鉄定期料金と駐輪場定期料金を利用者よりまとめて収受し、駐輪場定期料金を市へ納付している。

ウ 実施した監査手続の概要

- ・ 関連する資料の閲覧
- ・ 事業担当部局及び市交通局へのヒアリング

エ 監査の結果及び意見

市及び市交通局において、乗っチャリパスを管理している資料(自転車駐車場(定期券)販売報告書等)を閲覧した。

他に特に記載すべき事項はない。

第6 おわりに

福岡市は空港や埠頭からのアクセスが良く、自然環境と都市機能を適度に兼ね備えているまちとして国内外から高く評価されている。都市圏と空港や港、各観光地とのアクセス手段となる地下鉄は、他都市と比べて路線がシンプルで分かりやすく、安心して利用できる公共交通機関として、福岡市の都市計画を考えるうえでも重要な都市インフラとしての機能を果たしている。

福岡市において高速鉄道の建設が議決されてから今日まで 50 年余りが経過するが、その間、福岡市を取り巻く社会・経済環境は大きく変化してきた。今後も少子高齢化、情報技術の発展、経済のグローバル化、自然災害や地政学的なリスクなど社会情勢が劇的に変化する中で、情勢を的確に把握・予測し、必要かつ柔軟な対応を行っていくことが必要であると考えます。

また、福岡市全域のきめ細やかな交通ネットワーク網の整備や運用業務において民間の交通機関との緊張感ある連携も重要である。

さらに、高齢者・子育て家庭・障がい者等を含む市民や国内外の観光客等の利用者の様々なニーズを把握するため、多様な利用者ごとにターゲットを絞った実態調査などにより現場からの声を汲み取り、付加価値の高い、安全・安心で快適な運行や駅内外のサービスの向上に引き続き取り組むことが、福岡市が誰にとっても住みやすく、魅力あるまちとなるための更なる成長につながると考える。