

令和6年度福岡市包括外部監査の結果報告書(概要版)

福岡市包括外部監査人 金子 一昭

1 本報告書の構成

項目の概要	本編頁	本概要版頁
第1 包括外部監査の概要(テーマ、対象、視点、実施者等)	1	2
第2 監査対象の概要(市の状況、監査対象の概要)	4	3
第3 監査の結果の概要 (監査結果の記載方法、結果及び意見の件数等)	18	5
第4 市の高速鉄道事業に関する意見【総合意見】	22	6
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	9
1. 会計	27	11
2. 収入(はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理)	68	16
3. 契約事務	83	17
4. 施設管理・財産管理	129	22
5. 駅運営	152	29
6. 賃貸・目的外使用許可	174	33
7. 経営戦略	182	34
8. 人材育成・組織	203	36
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	－

2 包括外部監査の概要

項目	内容
監査テーマ	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
選定理由	○ 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。 ○ 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。 ○ 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。
監査対象部署	市交通局、その他関連部局(道路下水道局、博多区役所)
監査対象期間	令和5年度(必要に応じて令和6年度や令和4年度以前の過年度も対象)
監査の視点	○ 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。
監査の結論の記載方法	○ 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している。 ○ 「意見」とは、合理性や能率性の観点から、監査の過程で、不合理若しくは非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している。
監査実施者	包括外部監査人 公認会計士 金子 一昭 包括外部監査人補助者 公認会計士、弁護士 など合計9名

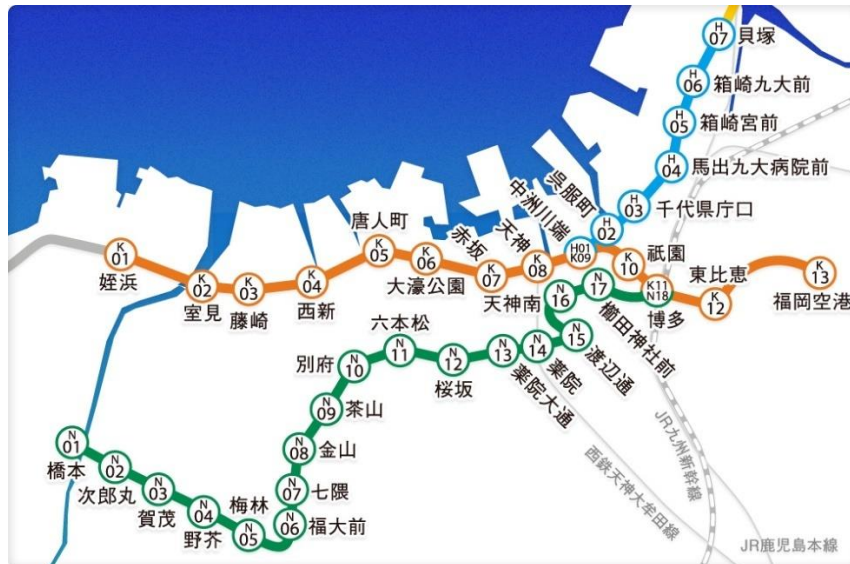
3 監査対象の概要

内容

(1) 福岡市地下鉄の概要

① 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)

② 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。

路線名		空 港 線 (1号線)	箱 崎 線 (2号線)	小計	七 隈 線 (3号線)	計
項 目						
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)

内容

(2) 決算等の状況

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)

経営指標の状況

	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いえる。

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。

4 監査の結果の概要

① 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

② 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	本編 P22
○ 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。	

- 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。

- 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

③ 個別監査の結果(指摘事項)及び監査の結果に添えて提出する意見の一覧

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
	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

項目	指摘/ 意見	番号	内容
	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

④ 個別監査の結果(指摘事項)及び監査の結果に添えて提出する意見の概要

1 会計

項目	【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	本編 P29
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見1-2】補てん財源の説明と管理について	本編 P43
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不足している 385,862,768 円についての言及がなかった。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 「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。 ○ 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。 ○ 管理のための管理表は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。	

項目	【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	本編 P44
現状	○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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) ○ 固定資産台帳で固定資産を管理する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ため、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。	

項目	【意見1-4】建設仮勘定の管理について	本編 P46
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見1-5】運輸雑収益に含まれる延滞金について	本編 P48
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【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	本編 P51
現状	○ 「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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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ない。 (改善提案) ○ 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いるため、他都市事例を参考に、退職給付引当金の繰入金もそれぞれの「目」費用で計上することが望ましい。	

項目	【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	本編 P56
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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、検討するべきである。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。	

項目	【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	本編 P57
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見1-8】基金条例の処分の規定について	本編 P59
現状	○ 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ついて、市は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、「福岡市高速鉄道建設基金条例」を定めているが、「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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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) ○ 他市の高速鉄道の建設等に関連する基金条例を参考に、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。	

項目	【意見1-9】路線別の計画実績対比の公表について	本編 P67
現状	○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。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ことから、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することが望ましい。	

2 収入(はやかけん管理・地下鉄駅ロッカー管理)

項目	【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	本編 P74
現状	○ 当委託業務は、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るため、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、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で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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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、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。	

3 契約事務

項目	【意見3-1】電子契約の導入の検討について	本編 P91
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。 (改善提案) ○ 現在の状況だけでなく、投資計画による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。	

項目	【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	本編 P91
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。 ○ 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。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」としていることが要因であった。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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) ○ 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。	

項目	【意見3-3】専決規程の見直しについて	本編 P94
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。 ○ 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、福岡市事務決裁規程と比較して対応関係が不明瞭である。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見3-4】契約時の資格の確認について	本編 P98
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。 ○ 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、契約締結後履歴書と資格免許のコピーが入手されていた。しかし、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確認した書類が見受けられなかった。	
指摘事項 若しくは 意見	(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。	

項目	【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	本編 P100
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【指摘事項3-1】提出資料日付の確認漏れについて	本編 P106
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が、「業務工程表」を含む「業務計画書」は令和5年5月 18 日に提出されており、契約締結日の令和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、受注者が「業務計画書」の修正を行った後、再提出日の日付確認を失念したものである。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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) ○ 書類の修正提出の際は、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。	

項目	【意見3-6】昇降機保守業務に必要な資格の確認について	本編 P112
現状	○ 西新他 11 駅及び姪浜車両工場昇降機保守業務委託は、エスカレーターとエレベーターに係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。 ○ 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ておらず、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いないことから、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 業務実施体制図や業務担当者一覧を入手しておらず、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。	

項目	【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	本編 P113
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が、「西新他 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 一般仕様書では、適用、業務の内容等の 12 項目について定めがある。 ○ 「西新他 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、従事者の変更と、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) ○ 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。本契約においても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。	

項目	【意見3-8】部分検査の場合の完了届兼検査調書について	本編 P120
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」について、納品金額によって検査調書の決裁権限者が異なり、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。 ○ 「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」についても、納品金額によって検査調書の決裁権限者が異なり、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 「納品・修理完了届兼検査調書」では、納品金額や何回目の納品かが不明であり、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、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」への納品金額の記載についても検討されたい。	

項目	【意見3-9】契約書案の確認について	本編 P127
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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

項目	【意見4-1】姪浜駅に係る空室の活用方針について	本編 P138
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【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	本編 P139
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見4-2】部品管理倉庫のセキュリティについて	本編 P141
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見4-3】保守部品の払出管理について	本編 P141
現状	○ 姪浜車両基地において、車両の保守は委託しており、保守部品の管理は委託業者が行っている。 ○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 保守内容処理報告書に記載のない不適切な払出があった場合に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。	

項目	【意見4-4】保守部品の管理について	本編 P142
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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、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。	

項目	【意見4-5】備品ラベルの統一について	本編 P144
現状	○ 市交通局では、以下の市の会計規則に倣い、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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) ○ 効率的な業務のため、備品整理票の統一を検討することが望ましい。	

項目	【意見4-6】デジタルカメラの管理について	本編 P144
現状	○ 姪浜車両基地の事務所に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月であった。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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は管理コスト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。	

項目	【意見4-7】使用見込みのない備品について	本編 P145
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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、データが削除されていたものの、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。	

項目	【意見4-8】不要な備品の処分について	本編 P146
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【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	本編 P147
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【指摘事項4-2】姪浜駅の修繕対応について	本編 P148
現状	○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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も検討されたい。	

項目	【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	本編 P149
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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九州保有の設備は修繕等に時間を要することもあることから、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。 ○ 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。	

項目	【意見4-11】屋上の太陽光パネル設置の使用許可について	本編 P150
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/㎡のため使用料は年間数万円程となっている。 ○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。 ○ 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

項目	【意見5-1】応札者増加のための方策について	本編 P158
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応じておらず、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

項目	【意見5-2】駅別のサービス水準の管理分析について	本編 P159
現状	○ 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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。 ○ 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。	

項目	【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	本編 P160
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、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により4か月の競争入札参加停止となっているものの、翌年度の入札手続きが完了していたことから、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 処分を受けた2社は、駅業務運営委託以外の受託を受けておらず、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。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) ○ 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、一般競争入札の応札者が少なく、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により、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。	

項目	【意見5-4】駅運営委託者の制服管理について	本編 P164
現状	○ 駅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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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委託者に管理が委ねられている。 (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。	

項目	【意見5-5】制服管理について	本編 P165
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制服については返還を求めているが、制服の返還に係る規程が存在しない。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 制服は悪用される可能性があり、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。 ○ 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。	

項目	【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	本編 P172
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。 ○ 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場所、その対応が行われていない。 ○ 不必要な個人情報を保管することは、情報漏洩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。	

項目	【意見5-6】システム機能要件の検討について	本編 P173
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

6 賃貸・目的外使用許可

項目	【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	本編 P180
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。 ○ 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」に該当することから、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となっている。一方、箱崎校区新屋敷自治会に対しては、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、減免無しであった。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 「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、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られるため、箱崎校区新屋敷自治会に対して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、全額減免や85%減免などと地元地縁組織(自治会、町内会)ごとに差異をつけることの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、倉庫設置については、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市の他部署に確認し、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

項目	【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	本編 P186
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 「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、利用者を対象としたアンケートの場合、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るものか、その結果の改善方法の紐付けが困難である。 (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。 ○ 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。	

項目	【意見 7-2】投資・財政関連の指標設定について	本編 P187
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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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、上記のとおり公営企業の運営にあたり重要な計画であるが、関連する指標が2つのみだと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。	

項目	【意見 7-3】投資・財政計画の表示について	本編 P191
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者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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 建設改良費は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、極めて重要な財務情報である。また企業債償還金は、償還負担が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のか、といった情報も「投資・財政計画」にとって非常に重要である。 ○ 上記の情報を省略した「投資・財政計画」では、経営戦略を理解するうえで重要な情報を把握することが出来ない恐れがある。 (改善提案) ○ 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。	

項目	【意見 7-4】経営戦略における企業債の据置期間について	本編 P194
現状	○ 経営戦略における投資・財政計画において機構債や政府債などの償還期間を30年とする長期企業債を主に発行することとし、借入条件は、機構債・政府債のいずれも5年の据置期間が設定されていた。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 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。	

8 人材育成・組織

項目	【意見 8-1】 運輸技術職採用(局採用)の検討について	本編 P208
現状	○ 市交通局において、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 地下鉄に係る技術は特殊であり、市長部局での採用や異動だけでは技術の承継が図れない可能性がある。 ○ 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。 ○ 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。	

項目	【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	本編 P213
現状	○ 1981 年に建築した姪浜車両基地敷地内にある基地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。 ○ 姪浜車両基地教習所教材室には、車両運転のシミュレーター等が設置されていることから今後も研修施設として活用していく方針であるが、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。	
指摘事項 若しくは 意見	○ 教習所教材室では年間 80 日程度研修を行っており、活用頻度は高く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。 (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。 ○ 空港線・箱崎線の新型車両の導入や姪浜車両基地の再構築等、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、サービスを維持するために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り研修環境の整備も重要である。	

以上