

・発生主義による会計処理（諸引当金を含む）

（概要）

地方公営企業法（以下、「地公企法」という。）第 20 条第 1 項において、「・・・経営成績を明らかにするため、すべての費用及び収益を、その発生の事実に基づいて計上し、かつ、その発生した年度に正しく割り当てなければならない。」とされ、同条第 2 項においても、「・・・財政状態を明らかにするため、すべての資産、資本及び負債の増減及び異動を、その発生に基づき・・・」とあり、地方公営企業の会計は官庁会計とは異なり、「発生主義」を採用することとなっております。

この主旨は後述の「地公企法」施行令第 11 条第 3 号に「・・・費用については、費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度。」との記載からも明確です。

「発生主義」の中でも特に重要なものが、「引当金」です。企業会計原則注解 18 によれば、「引当金」とは、「将来の特定の費用又は損失であって、その発生が当期以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積ることのできる場合には、当期の負担に属する金額を当期の費用又は損失として引当金に繰り入れ、当該引当金の残額を貸借対照表の負債の部又は資産の部（但し、控除形式）に記載するものとする。」とされています。

「事業の経営成績及び財政状態を明らかにする・・・」という「会計規程」第 4 条第 1 項の趣旨を達成するためには、官庁会計の「現金主義」ではなく、「地公企法」で採用されている「発生主義」に基づく会計処理が必要です。これについて、「会計規程」の内容は概ねこの主旨に沿っており妥当と考えられますが、後述のように一部につき問題があります。

（監査の結果）

1. 退職給与引当金（退職給付引当金）について

地方公営企業にあっては、上述のように「地公企法」施行令第 11 条第 3 号に「…費用については、費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度…(発生主義)」とあり、また、同第 9 条第 6 項には「地方公営企業は、その事業の財政に不利な影響を及ぼすおそれがある事態にそなえて健全な会計処理をしなければならない(保守主義)」とあります。これらの規定をうけて、「地公企法」施行規則別表第 1 号の勘定科目表の引当金に『退職給与引当金』が記載されています。

財団法人地方財務協会発行の「公営企業の経理の手引き」では「一時に多くの職員が退職すると一時に多額の退職給与金が支払われることとなり、そのまま当該年度の費用とすると損益計算上、他年度との不均衡が生じる。しかし、退職給与金支給の原因は職員の労働であると考えられるから退職給与金は各年度に分担させることが「発生主義」の損益計算上望ましいものであり、毎年度一定の基準額を費用計上するとともに引き当てていく…」とされています。

今後は退職給与引当金(退職給付引当金)の計上が必要です。

計上方法としては、「職員が将来退職した場合に支給すべき退職給与金のうち、当年度(当期)に発生した労働の対価に見合う退職給与金」を見積り、每期継続的に引当することとなります。

ちなみに、下記の算出条件によって平成 15 年度末の退職給与引当金(退職給付引当金)の金額を試算したところ、約 61 億円となります。

<算出条件>

- ・平成 16 年 3 月 1 日現在の人員をもとに、全職員が平成 16 年 3 月 31 日に退職するものとして算出
- ・全員普通退職(条例 8 条)として算出
- ・基準給与額は平成 16 年 3 月 1 日のものから算出

2. 修繕引当金について

修繕引当金に関しても、上述の退職給与引当金と同様に、「地公企法」施行令第11条第3号及び同第9条第6項の規定が適用され、更にまた、「地公企法」施行規則別表第1号の勘定科目表の引当金にも『修繕引当金』が記載されています。

退職給与引当金(退職給付引当金)同様、今後、修繕引当金の計上が必要です。

上述の「公営企業の経理の手引き」においても「…ある年度において多額な修繕費が発生し、その年度の損益計算書に著しい影響を与えることとなる。修繕費支出の原因は、その支出のあった年度のみには発生するものではなく、実際の支出のなかった各年度においてもその資産の使用によって発生しているのであるから、このような多額の修繕費をその支出のあった年度のみに負担させることは、損益計算上は必ずしも適切な処理ということとはできない。」とされています。計上方法としては、「将来予想される修繕費支出額を一定の基準で、各年度(毎期)に配分」することとなります。ただ、実際には将来予想される修繕費支出額の見積(予想)は困難と思われるので、過去の実績値を基準とする方法の採用が考えられます。

例えば、過去3年間の実績平均値を基準とし、「過去3年間の実績平均値 - 当年度の修繕費額」を修繕引当金として計上する方法です。平成13年7月の海岸線の開業等により、ここ数年いわゆる保守費に相当するものも含まれていると考えられる修繕費勘定の金額は増加しておりますが、その区分は時間的制約もあり行っておりません。従って、単純に修繕費の金額に基づき平成15年度においてこの方法で試算しますと、下記のとおり、平成12年度から14年度の実績平均値は1,337百万円であり、平成15年度の修繕費額1,524百万円を下回っていることから、修繕引当金は計上する必要が生じません。しかし、将来この計算方法により、計上すべき金額が生じた場合には、修繕引当金を計上する必要があります。

(単位：百万円)

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
修繕費(注 1)	1,141	1,099	1,409	1,503	1,524

(注) 1 . 損益計算書の営業費用として計上されている金額。

2 . 平成 12 年度～14 年度の実績値の平均は 1,337 百万円。

(意見)

1. 賞与引当金について

上述のとおり、「地公企法」は「発生主義」を採用しています。従ってその主旨からすれば、本来、各種の引当金の設定が求められなければなりません。ところが、「地公企法」施行規則別表第 1 号の勘定科目表の引当金には、「退職給与引当金」と「修繕引当金」しか記載されていません。これは、記載された 2 種の引当金は限定列挙ではなく、単なる例示と解するのが妥当と考えます。

つまり、期末手当については、「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例(以下、「給与条例」という。)」第 11 条及び「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例施行規程(以下、「給与条例施行規程」という。)」第 18 条に基づく「管理者決定」により期末手当を支給すること及びその金額の算定方法が明示されており、負債性引当金としての要件を充足しています。

また、勤勉手当についても、「給与条例」第 11 条の 2 及び「給与条例施行規程」第 18 条の 2 に基づく「管理者決定」により、同様の取扱いとなります。

具体的に平成 14 年度及び平成 15 年度の「期末手当」及び「勤勉手当」の金額を算出しますと、次ようになります。

(単位：百万円)

区 分	平成 14 年度(A)	平成 15 年度(B)	差引(B - A)
期末手当	108	103	4
勤勉手当	113	104	9
合 計	222	208	14

2. 貸倒引当金について

債権について、その回収可能性を検討し、合理的かつ客観的基準に基づいて貸倒引当金を計上する必要があります。計上方法としては、大別して次の2つの方法があります。

(a) 個別的に債権の貸倒見積高を算出する方法

(b) 全体債権に対し一定の算定基準(過去の貸倒経験率等)を適用して貸倒見積高を算出する方法

現在、一般企業に適用される金融商品に係る会計基準(平成 11 年 1 月 22 日企業会計審議会(以下、「金融商品会計基準」という。))を実務に適用する場合の具体的指針として、金融商品会計に関する実務指針(会計制度委員会報告第 14 号、以下「実務指針」という。)があり、企業会計上、その適用が要請されています。これによりますと、債務者の財政状態及び経営成績等により債権を「一般債権」、「貸倒懸念債権」、「破産更生債権等」の3区分とし、その区分毎に貸倒見積高を算出する、とされています。即ち、「一般債権」については、(b)法、「貸倒懸念債権」及び「破産更生債権等」については、(a)法を採用することとなります。

地方公営企業たる高速鉄道事業会計においても、これに準拠して計上基準を設定の上、貸倒引当金を計上する必要があります。

・決算書類及び決算書の表示

(概要)

現在、神戸市では高速鉄道事業の「会計事務の処理」に関して、「地公企法」、同施行令及び同施行規則に従い、具体的には同施行規則の規定に基づき「神戸市交通局会計規程(以下、「会計規程」という。)」を定め、これに従って処理をしています。

決算書類の種類については、「会計規程」第 146 条に記載があり、以下のとおりとなっています。

決算報告書(予算決算対照表)

損益計算書

剰余金計算書又は欠損金計算書

剰余金処分計算書又は欠損金処理計算書

貸借対照表

収益費用明細表

固定資産明細表

企業債明細表

(事業報告書)

(監査の結果)

1. 決算書類等について

「会計規程」第 4 条(計理の原則)第 1 項「事業の経営成績及び財政状態を明らかにするため…」、第 4 項「事業の経営成績及び財政状態に関する会計事実は、財務諸表その他の会計に関する書類に明りょう(瞭)に表示しなければならない。」とあり、この観点からすると、現状の決算書類の種類では、必ずしも説明報告義務を充分果たしえないのではないかと考えられます。

まず、「キャッシュフロー計算書(3区分方式)」の導入が必要です。

次に、一般企業においては、明瞭性の原則から、決算書の内容を補充するものとして、「附属明細書」、「重要な会計方針」、「会計方針及び表示方法の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が求められます。「会計規程」においては、「附属明細書」の一部たる収益費用明細表、固定資産明細表及び企業債明細表のみ要求されていますが、より詳細な「附属明細書」が必要です。例えば、「一時借入金明細表」「資本金明細表」「引当金明細表」等です。更には、貸借対照表及び損益計算書を作成するに当り、採用した会計方針が現在表示されておらず、他の事業体との正確な比較も困難となっています。「会計規程」第4条(計理の原則)第1項及び第4項の趣旨に則り、明瞭性の原則の観点から、「会計方針及び表示方法の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が必要です。

<例示>

「会計方針及び表示方法の変更」

特例債元金償還補助金について(後掲参照)

「注記(貸借対照表及び損益計算書)」

担保

重要なリース資産

2. 平成13年度、14年度の決算書について

平成13年度及び14年度の決算書上、資本の部の「5. 資本金(2) 借入資本金」に、「イ. 企業債前借金 185百万円」が表示されています。これは「**神戸市債及び一時借入金** 1. 神戸市債」に記載のとおり、本来は、「借入資本金の**ア. 企業債**」として処理すべきものを誤って企業債前借金として処理したためです。

3. 有形固定資産の減価償却方法に係る注記について

有形固定資産の減価償却方法については、海岸線は「地公企法」施行規則第 8 条第 4 項「補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例」を適用していますが、西神・山手線についてはこれを適用していません。決算書上では、上記の「補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例」を適用している旨を注記として記載されていますが、西神・山手線と海岸線で「特例」の適用状況が異なる旨を明示されていません。これでは、有形固定資産の減価償却方法の注記としては不十分であると言えます。実態に即した注記の記載が必要です。

4. 特例債元金償還補助金の会計方針の変更について

特例債元金償還補助金については、平成 14 年度以前は受入額を貸借対照表の資本剰余金の部の「 他会計補助金」で処理していました。

この特例債元金償還補助金について、平成 15 年 1 月 31 日付で総務省自治財政局公営企業経営企画室長から関係政令指定都市交通事業管理者宛に「特例債元金償還補助金の財務処理の変更について」が通知されました。この通知文によると、特例債制度の枠組みが平成 15 年度から更新されるにあたり、従来は上記のとおり、「資本的収入（他会計補助金）」として計上してきた事業者が多かった特例債元金償還補助金について、今後は損益計算書の「営業外収益（他会計補助金）」に含めるとされました（但し、会計理論的には、疑問のある処理です。）。従って、平成 15 年度は受け入れ額 2,280 百万円を資本剰余金ではなく、損益計算書の 3 . 営業外収益（ 2 ）他会計補助金として処理しています。また、これに対応して、資本剰余金の中の、既往の特例債元金償還補助金相当部分についても、平成 14 年度決算の欠損金処理において、各々の経営状況等を踏まえつつ、累積欠損金を埋めるために、議会の議決を経た上で取り崩すことができるようになりました。そこで、昭和

61年度から平成14年度までに資本剰余金として受け入れた特例債元金償還補助金合計額33,532百万円について、議会の議決を経て、平成15年10月9日に累積欠損金充当処理を行っております。

このような金額的重要性(多額の影響額)のある会計方針の変更については、「1. 決算書類等について」に記載のとおり、明瞭性の原則に基づき注記が必要と思われ
ます。

(意見)

1. 決算書の表示について

現在、企業債について、建設改良目的又は投資目的のものについては、負債区分ではなく、資本区分(具体的には、資本金～借入資本金)で表示されています。

これについては、「公営企業の経理の手引(地方公営企業制度研究会編)」でも、民間の企業会計においては固定負債に整理されるものであるが、「公営企業における企業債等の建設改良の財源としての重要性にかんがみ、借入資本金として経理することとしたものである。」と解説されています。つまり、特例として認められた会計処理なのです。

しかしながら、元本たる企業債は貸借対照表上「資本金」として処理される一方、企業債利息は損益計算書上、通常の企業債及び借入金の利息と同様に、営業外費用処理されるという矛盾をかかえています。さらに、「地方公営企業会計制度に関する報告書(平成13年3月、21世紀を展望した公営企業の戦略に関する研究会)」でも検討課題として取り上げられ、負債表示に修正すべきとされています。

実質判断をすれば「資本金」ではなく「負債」と考えられますので、表示科目(借入資本金 企業債)の変更と表示場所(資本の部 負債の部)の変更が望まれます。

・他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金

(概要)

「地公企法」第 17 条の 2 第 1 項によると、「次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする。」とされています。

1. その性質上当該地方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（行政的経費）
2. 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行な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客観的に困難であると認められる経費（不採算経費）

そして、「地公企法」第 17 条の 2 第 2 項において、「これら行政的経費、不採算経費」以外の経費については、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。ただし、例外事項として、「地公企法」第 17 条の 3 において、「地方公共団体は、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることができる(補助金)。」とされています。

これらが、地方公営企業における「経費の負担の原則」です。要するに、例外的なものを除いて経費は基本的には当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。

ところで、以下に示すように、高速鉄道事業会計においては一般会計、特別会計等から多額の負担金、補助金等を受け入れています。これらの内容及び推移は下記のようになっています。

(単位：百万円)

摘 要	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
(営業収益) 他会計負担金	135	170	182	184
(営業外収益) 他会計補助金	317	1,080	1,411	3,593

「他会計負担金」は、ほとんどが一般会計から受け入れた金額であり、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して地下鉄に乗車できる優待乗車証が発行される場合、この金額相当額を一般会計が負担するものです。

「他会計補助金」は、ほとんどが補助金として一般会計から企業債の元利償還相当額等を受け入れているものです(なお、平成 15 年度より特例債元金償還金補助金については、損益計算書の営業外収益に計上されています。)。

以下、「他会計負担金」及び「他会計補助金」について主なものの内容を検討します。

(監査の結果)

1. 他会計負担金について

敬老・福祉パス繰入金として、一般会計(保健福祉局)から下記のような金額を受け入れています。これは、敬老等優待乗車制度に則って満 70 歳以上の高齢者、身体障害者等の輸送を無料で行い、この輸送料相当額を受け入れているものです。

この敬老・福祉パス繰入金は、(甲)神戸市と(乙)交通局の間で締結された「敬老等優待乗車に関する協定書」に基づくものです。何度か部分的な改訂は行われているものの、毎年度当初に締結された協定書に基づいて行われており、その概要は

下記のようになっています。

「敬老等優待乗車に関する協定書」概要（平成 15 年 4 月 1 日締結）

（趣旨）

甲は、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して乙の経営する市バス、地下鉄に乗車できる優待乗車証を交付し、乙はこれら対象者の輸送を無料で行う。

（負担金）

甲は、この協定にかかる輸送料として、運賃、輸送人員、その他の条件を勘案して定めた負担金を乙に支払う。この負担金は年額 4,126,800 千円（うち市バス分は 3,948,000 千円、地下鉄分は 178,800 千円）とするが、甲が有償交付対象者から受領する納付金及び精神障害者の乗車にかかる負担金については、年度末にその金額を精算し、乙に支払うものとする。また、乙において運賃改定があった場合は、その改訂率ならびに適用区間等を基本として、運賃改定のあった翌年度より、この負担金額を甲乙協議のうえ改定するものとする。

この協定書に基づき受け入れた金額の推移は以下のようになっています。

（単位：千円）

乗車証交付対象者	繰入額			
	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
高齢者(注 1)	132,600	167,300	178,800	178,800
身体障害者(注 2)				
知的障害者(注 3)				
母子家庭(注 4)				
被保護世帯(注 5)				
原爆被爆者(注 6)				
戦傷病者(注 7)				
精神障害者(注 8)	2,400	2,691	2,964	4,826

(注) 1 満 70 歳以上の高齢者。

2 4 級以上の身体障害者。但し、第 1 種の障害者はその介護者を含む。

- 3 児童相談所又は知的障害者厚生相談所において知的障害者と認定され、療育手帳の交付を受けた者及び介護者。
- 4 児童福祉法の規定により母子生活支援施設に入所している世帯、児童扶養手当の規定により児童扶養手当を受給している世帯、又は神戸市母子家庭等医療費の助成に関する条例の規定により医療費の助成を受けることができる世帯のうち1名。
- 5 生活保護法の規定により保護を受けている世帯のうち1名。
- 6 被爆者健康手帳の交付を受けている者。
- 7 戦傷病者特別擁護法の規定により戦傷病者手帳の交付を受けている者。
- 8 精神障害者保険福祉手帳の交付を受けた者。但し、1級の障害者はその介護者を含む。

また、平成12年度末から15年度末にかけての敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移は以下のとおりです。

(単位：枚)

	平成12年度末	平成13年度末	平成14年度末	平成15年度末
敬老乗車証 (うち有償分)	120,044 (1,987)	134,838 (1,916)	141,814 (1,827)	150,547 (1,582)
福祉乗車証	50,454	53,952	56,485	59,973
合計	177,498	188,790	198,299	210,520

平成13年7月の海岸線の開業により、平成13年度(平成13年7月から平成14年3月までの9ヶ月相当分)及び平成14年度の繰入金額の増額が行なわれていますが、それ以外では繰入額の見直しは実質的には行なわれていない状況です。また、繰入金額の決定に関して特に積算基準となるものはないとのことです。

「地公企法」の規定に基づく上記の記載によれば、敬老・福祉等乗車証利用者の輸送コストは、「その性質上当該地方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(行政的経費)」に相当すると考えられます。そして敬老・福祉等乗車券に係る繰入額は、一般会計による当該コストの負担です。従って、本来、実費補填が原則となります。上記の敬老・福祉乗車証の各年度末の交付枚数の推移

からみれば、高速鉄道事業における当該行政的経費は増加しております。今後、高齢化が進行することが確実な社会情勢を考えますと、ますます費用は増加する筈です。本来は、まず一般会計からの敬老・福祉等乗車証に係る繰入額の算出根拠を明確にした上、敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移に合わせて適時に見直すことにより、行政的経費に対する適正な繰入額を受け入れるべきと考えられます。

2. 他会計補助金について

他会計補助金は、下記の項目について一般会計から補助を受けているものです。

(単位：百万円)

		平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	
他 会 計 補 助 金	公営地下高速鉄道事業助成金	243	191	146	62	(a)
	共済公的負担補助金	71	77	68	63	
	児童手当繰入金	1	4	5	3	
	補正予算債利子償還補助金	-	27	38	37	(b)
	企業債特別分利子償還補助金	-	779	1,152	1,145	(c)
	特例債元金償還補助金	-	-	-	2,280	(d)
	3 条補助金合計	317	1,080	1,411	3,593	
	地下高速鉄道補助金	5,284	2,277	13	53	
	補正予算債元金償還補助金	34	14	5	42	(e)
	企業債特別分元金償還補助金	812	351	201	507	(f)
	バリアフリー対策改良工事補助金	4	32	7	6	
	地下鉄緊急改良補助金	-	-	11	10	
	特例債元金償還補助金	3,435	3,380	2,382	-	(d)
	4 条補助金合計	9,571	6,056	2,622	619	
合計	9,888	7,136	4,034	4,213		

(3 条補助金は損益計算書の収益に計上され、4 条補助金は資本的支出に充てるための補助金であり、直接資本剰余金に計上されます。)

これらのうち主なものは企業債の元金償還及び利子の支払に関するものであり、その内容は以下のとおりです。

(a) 公営地下高速鉄道事業助成金

ア．新々特例債利子補助

昭和 52～57 年度発行の地下鉄事業債に係る支払利子相当額を対象として平成 5～14 年度に発行した特例債の利子（孫利子）について発行利率の 1/2 相当額（但し利率 0.6%を限度）を補助。

イ．続特例債利子補助

昭和 58 年度～平成 2 年度発行の地下鉄事業債に係る支払利子相当額を対象として平成 15～24 年度に発行した特例債の利子（孫利子）について発行利率の 1/2 相当額（但し利率 0.6%を限度）を補助。

(b) 補正予算債利子補助金

海岸線建設事業において、平成 5 年度及び 8 年度に実施された景気前倒し事業費に係る補助金相当額に対して発行された企業債から発生する支払利子について補助。

(c) 企業債特別分利子償還補助金

地下鉄海岸線建設費のうち地方単独区間（中央市場前～三宮・花時計前）事業に対し発行された企業債（特別分）の支払利子の 2/3 を補助。

(d) 特例債元金償還補助金

特例債に係る元金償還金の全額を補助。

(e) 補正予算債元金償還補助金

海岸線建設事業において、平成 5 年度及び 8 年度に実施された景気前倒し事業費に係る補助金相当額に対して発行された企業債の元金償還金を補助。

(f) 企業債特別分元金償還補助金

地下鉄海岸線建設費のうち地方単独区間(中央市場前～三宮・花時計前)事業に対し発行された企業債(特別分)の元金償還金の2/3を補助。

高速鉄道事業会計においても、基本的に、企業債の元金及び利息については、後年度における旅客運輸収益等によって償還する必要があります。しかし、上記のとおり、実際には多額の企業債の元金及び利子が一般会計からの補助金により償還されているのが現実です(その他に、国庫及び兵庫県からの補助金による償還もおこなっております。)。その中でも、特例債に係る補助は継続的かつ多額なものとなっております。

企業債の元金及び利子の償還財源を旅客運輸収入から生み出すことが困難な状況となっている原因は、複合的なものであると考えられます。平成14年3月に社団法人公営交通事業協会が取りまとめた「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書」によれば、その一つとして、「資産耐用年数に比較して企業債償還期限が短いため、企業債元本償還額が減価償却費を上回っており新たな資金手当が必要になってきていることや、旅客運輸収益の伸び悩み等により純損益が計画に比べて悪化している等のため資金手当に係る企業債残高が増嵩し、それに伴って企業債支払利子が当初見込みを上回っていることにより、企業債元利償還の財源不足が常態化しており・・・」とあります。

特例債制度は、上記報告書にあるとおり、「・・・支払利息の一部について償還の繰延を行なうとともに一般会計で負担するという意味で、地下鉄建設事業債の償還期限延長効果及び財政支援効果を持っており、これまで地下鉄事業の経営改善に大きく貢献してきた・・・」のは事実であり、企業債の元金及び利息の償還財源が不足する原因を補う役割を果たしております。

しかしながら、「経費の負担の原則」に示すとおり、地方公営企業においては、

「行政的経費及び不採算経費」について、一般会計又は他の特別会計の負担金を受け入れるのは特に問題はありませんが、これらを除いて、その他の経費は、本来、地方公営企業自体の収入をもって充てる必要があります。

現在は、本来、例外的事項であるべき多額の「補助金」受入が常態化かつ長期化しているという異常な状況と言えます。

「地方公営企業繰出金について（総務省自治財政局長通知）」を根拠とする「緊急避難」的措置としては、やむを得ませんが、地方公営企業における独立採算制の趣旨に立ち返り、なお一層の経営努力が必要です。

・交通事業基金

(概要)

1. 交通事業基金の概要

神戸市交通事業基金条例(昭和50年4月1日条例第5号)及び同条例施行規程(昭和50年4月1日交規第1号)によれば、その概要は次のとおりとなっています。

(1)設置目的

高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため

(2)積み立てる額

交通事業の健全な運営に必要な額

基金から生ずる収益の全額

(3)管理

基金は神戸市交通事業管理者が管理する。

基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

基金に属する現金は、必要に応じ動産又は不動産に換えて、有効な管理をすることができる。

基金の経理状況を明らかにするため、「基金明細簿」「基金運用台帳」を備える。

基金に属する現金は、「基金収支簿」を設けて整理するものとする。

(4)処分

管理者は、次に掲げる場合に限り、基金を処分することができる。

交通事業に附帯する事業を整備するのに必要な経費に充てるとき。

交通事業に係る企業債の償還及び利息の支払に充てるとき。

その他交通事業に必要な経費に充てるとき。

2. 基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳

平成 11 年度から平成 15 年度における基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳は次のとおりとなっています。

(積立、処分及び運用状況)

(単位：百万円)

摘 要	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
前年度末残高	42,401	42,023	41,134	40,509	39,829
当年度中造成額	797	652	530	522	511
当年度運用状況					
増加	422,810	390,865	339,855	72,150	83,967
減少	422,810	390,865	339,855	72,150	83,967
当年度中処分額	1,175	1,540	1,155	1,202	1,131
当年度末残高	42,023	41,134	40,509	39,829	39,209

(残高内訳)

(単位：百万円)

区 分	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
銀行預金 (定期預金を除く)	0	1,785	9,283	5,554	1,500
定期預金	22,872	19,199	300	300	300
土地	2,473	2,078	1,683	1,683	1,684
他会計貸付金(B)	16,677	18,072	29,242	32,291	35,725
合 計(A)	42,023	41,134	40,509	39,829	39,209
$\frac{(B)}{(A)}$ (%)	39.7	43.9	72.2	81.1	91.1

(意見)

1. 他会計貸付金について

交通事業基金の設置目的は、「高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため」とされています。

また、その管理については、「預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。」とされており。

ところで、運用区分としての他会計貸付金の占める割合は特にこの3年で増加し、平成15年度においては、実に90%を超えています。その具体的内容は以下のとおりとなっています。

しかしながら、每期多額の欠損金を計上している自動車事業会計及び高速鉄道事業会計等に対する貸付金が、果たして、「最も確実かつ有利な」運用方法たりうるか疑問です。

経済実質から判断すれば、交通事業基金を処分(取崩)して、経費充当する必要があると考えられます。

(単位：百万円)

貸付先	平成14年度末	平成15年度末	長短区分
自動車事業会計	23,400	27,000	短期
高速鉄道事業会計	8,600	8,600	短期
「公済会」	90	-	長期
「交通振興」	201	125	長期
合計	32,291	35,725	

2. 土地について

平成15年度末において、基金が保有している土地の明細は以下のとおりです。

(単位：m²、千円)

所 在	取得日	面 積	平成 15 年度 簿 価	利用状況
兵庫区吉田町 1 丁目 32-2	平成 9 年 4 月 1 日	985.22	177,472	未利用地
長田区雲雀が丘 1 丁目 28	昭和 48 年 12 月 28 日	527.56	46,267	未利用地
須磨区平田町 2 丁目 6-1,8	昭和 50 年 4 月 26 日	21.59	14,010	板宿駅換気塔用地
須磨区宝田町 3 丁目 1-2,52,55	昭和 53 年 3 月 31 日	122.79	13,879	地下鉄保線作業用地
須磨区高倉台 1 丁目 6-7	昭和 48 年 11 月 22 日	582.85	85,096	月極駐車場用地
須磨区明神町 2 丁目 24-1,2,5	昭和 48 年 7 月 28 日	224.29	23,876	未利用地
須磨区明神町 2 丁目 24-4	昭和 62 年 3 月 31 日	162.35	15,393	未利用地
須磨区明神町 2 丁目 55-2,6,7	昭和 62 年 3 月 31 日	683.44	87,052	未利用地
西区伊川谷用地 (前開南町 1 丁目 1-1,2-1,1-3,23)	昭和 60 年 11 月 11 日	26,501.79	663,491	商業施設、付随駐車場、駐輪 場、バスターミナル用地
西区竹の台 1 丁目	昭和 62 年 3 月 31 日	5,836.81	557,668	未利用地
合 計		35,648.69	1,684,207	

上記のとおり、神戸市交通事業基金条例及び同条例施行規程によれば、「基金に属する現金は、必要に応じ動産又は不動産に替えて、有効な管理をすることができる。」とされていることから、不動産を取得すること自体には問題があるとは言えません。しかし、その利用状況については、上記の表に記載のとおり、実質的に高速鉄道事業の固定資産として事業の用に供しているものや、全くの未利用の状況になっているものが含まれています。この状況を鑑みれば、「1. 他会計貸付金について」と同様に、「最も確実かつ有利な」運用方法たりうるのか疑問です。

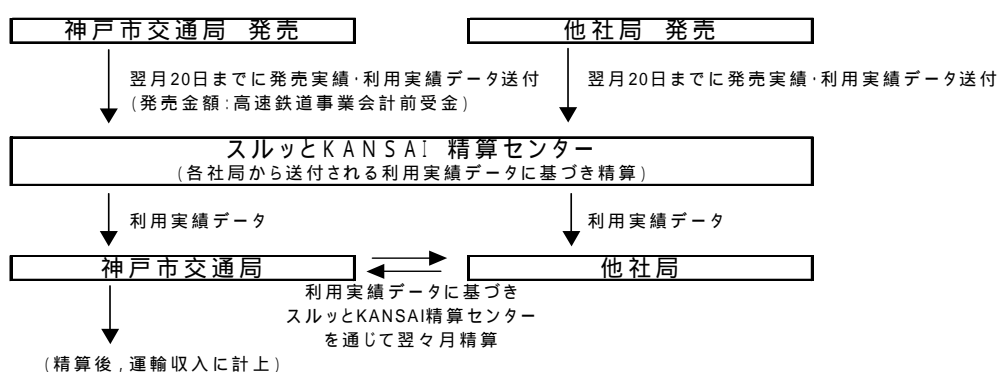
・料金収入等

(概要)

高速鉄道事業の営業収益のほとんどを占める運輸収入(旅客運輸収入)は、主に普通券、定期券、回数券、前払式料金カードの販売等によるものです。

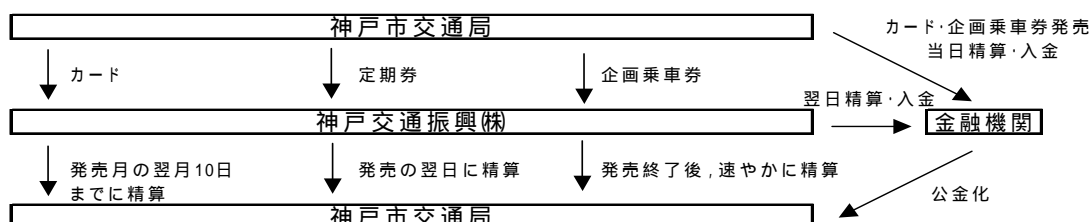
その主な業務処理の流れは以下のとおりです。

スルッとKANSAIカードの利用額精算の流れ



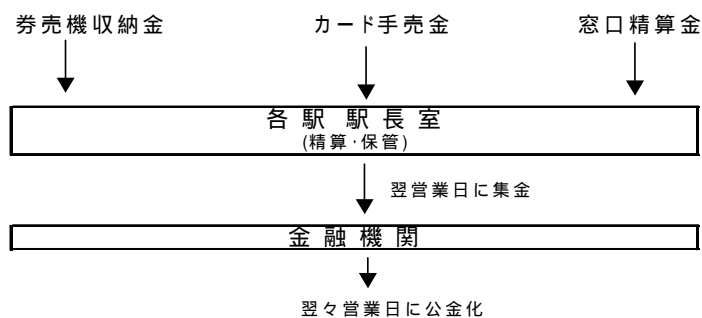
発売手数料(収入): (神戸市交通局発売のカードで他社局の鉄道、バスを利用した金額) × 2%
 発売手数料(支出): (他社局発売のカードで神戸市交通局の地下鉄、バスを利用した金額) × 2%

定期券・カード・企画乗車券 料金収入の流れ



定期券発売手数料: 発売額の1.33%
 カード・企画乗車券発売手数料: 発売額の3.92%

地下鉄料金収納の流れ



(監査手続及び結果)

駅及び定期券販売所及び管区における、乗車券、カード・回数券、定期券の販売金に関する収入事務並びにカード類の在庫管理についての処理手続の妥当性を検討しました。具体的実施事項は以下のとおりです。

検証対象及び検証事項

- (1) 西神・山手線 三宮駅
 - ・ 乗車料収入の収納、精算、管理方法
- (2) 三宮駅定期券発売所
 - ・ 定期券、各種カード売上金の収納、精算、管理方法
 - ・ 各種カードの受入、管理方法
- (3) 管区(新長田駅構内)
 - ・ 乗車料収入の精算データの収集、処理方法
 - ・ 特別割引普通乗車券の受入、払出等の管理方法

これら実施事項に関する結果は以下のとおりです。

1. 管区における在庫管理事務について

管区におきましては、普通券のうち特別割引普通乗車券の現物の管理を行っており、交通局営業推進課より乗車券の現物を受け入れ、各駅の要求に応じて払い出す業務を行っております。

管区における上記乗車券の管理簿を閲覧したところ、150 円の特別割引普通乗車券の欄につき、平成 16 年 1 月 18 日の名谷駅への払出欄と平成 16 年 2 月 8 日の三宮駅への払出欄の間の払出記録において日付、払出駅名が空欄となっております。

その内容を確認したところ、平成 15 年 10 月 25 日の学園都市駅への払出の記載が洩れていたことによるものでした。

これは、平成 16 年 1 月 18 日の名谷駅への同乗車券の払出時に、現物と管理簿の記載に相違が生じている事を確認したため、相違事項を管理簿に記載した上で、後日、具体的な払出内容を確認した上で補足する予定としていたが、結局、平成 16 年 9 月 29 日の往査時点までその内容の確認がなされていなかったことによるものです。

特別割引乗車券の受入及び払出時点において、現物と管理簿の照合を慎重に行った上で記載すること及び不明な点が生じた場合には、直ちにその内容を調査することが必要です。

2. 販売委託先管理について

高速鉄道事業においては、定期券、前払式カードの販売に関して、「公済会」（平成 16 年 4 月 1 日の統合以後は「交通振興」）との間に、「乗車券及びカード販売業務に関する委託契約書」を取り交わして、乗車券及びカード販売、乗車券及びカードの在庫管理等の業務を委託しております。

三宮定期券販売所にて、上記委託事項を検討したところ、以下のような事由が見受けられました。

カード等の販売委託先からのカードの買取について

「公済会」は、複数の受託販売指定店と「市バスカード等の販売委託に関する契約書」を締結し、カード類の委託販売を行なっています。但し、委託販売とされていますが、「公済会」から受託販売指定店へのカードの納品時に売上を計上し、指定店への手数料の支払を行う処理をされています。

「公済会」と交通局の精算の資料を閲覧したところ、受託販売指定店に一旦販売したカードの買取を行なっているものが見受けられました。上記契約書には、受託販売指定店に販売したカードの買取は行なわない旨明示はされておきませんが、運用上は原則として行なわず、受託販売指定店の廃業等の場合に、例外的に認める方針であるとのことでした。このカードの買取にあたり、特に決裁等を行なっていないとのことですが、例外的取扱である以上、その取扱が合理的であることを示す決裁等を行なっておくことが必要と考えられます。

カード類の管理簿の記載について

カード類については種類ごとに管理簿を作成し、現物管理を行なっておりますが、管理簿の記載が鉛筆書きで簡単に修正が可能となっていることや現物と管理簿の照合の痕跡はあるが誰が行なったものか分からない等、管理簿の記載及び管理方法に問題がありました（往査後、管理簿の記載及び管理方法については、改善されておりました。）。

項目によっては、業務委託先である「公済会」の裁量による事項であるものもあると思われませんが、「公済会」のように重要な業務の委託先に対して、交通局の担当部署は、その業務の実施状況を適時に把握し、カード類の管理簿の記載方法の不備な点等について、適切な指導を行なうことが必要です。

・固定資産（遊休土地及び投資等を含む。）及び減価償却費

（監査の結果）

1. 人件費の取扱いについて

人件費のうち、固定資産の建設又は改良の企画及び工事に従事する職員の人件費を資本的支出として固定資産に計上しております。平成 11 年度から平成 15 年度までの間に計上された金額は、5,435 百万円となっています。この推移及び各年度における建設仮勘定増加額に占める割合は以下のとおりです。

（単位：千円）

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
給 与	716,581	903,990	520,832	75,774	56,637
手 当	679,751	830,434	536,460	61,300	47,898
法定福利費	238,523	304,263	176,978	23,204	18,823
厚生福利費	31,709	40,598	14,580	2,594	2,055
退職金	1,307	70,759	79,990	-	-
合 計	1,667,871	2,150,044	1,328,840	162,872	125,413
建設仮勘定増加額	44,195,207	50,803,936	27,865,435	1,533,916	1,590,332
建設仮勘定増加額に占める割合	3.8%	4.2%	4.8%	10.6%	7.9%

自家建設による固定資産の取得価額に、当該資産の建設等のために要した人件費の金額を含めることについては特に問題はありませんが、上記のように多額の人件費が固定資産に含まれ、取得時以降の償却負担となっていることに留意が必要です。

なお、これら資本勘定に属する人件費は、一旦、総係費又は開業準備費として集計され、ここから一定の基準により固定資産の各勘定科目に配分されています。平成 12 年度から 15 年度について、総係費及び開業準備費に集計された人件費の内訳は以下のようになっています。

（単位：千円）

	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
総係費内人件費	1,351,181	791,475	162,872	125,413

開業準備費内人件費	798,863	537,365	-	-
合 計	2,150,044	1,328,840	162,872	125,413

2. 開業準備費について

上記の人件費を含め、平成12年度、13年度においては開業準備費として以下のような金額が計上され、一定の基準により固定資産に配分され、結果的には各固定資産の耐用年数（最長で60年）に亘って費用化されています。

（平成12年度）

	項目	決算額	備 考
人件費	人件費計	798,863	海岸線運転士、車掌等養成に伴う人件費
経 費	備用品費	66,317	海岸線業務用備用品費
	委託料	54,491	海岸線開業前の施設の警備、清掃に係る委託料等
	水道光熱費	8,128	海岸線開業前の業務ビル、車庫等の水道光熱費
	被服費	3,497	海岸線開業前の養成職員用被服費
	雑費等	5,243	海岸線開業前の施設の小修繕費、広報宣伝費等
	小計（税込）	137,676	
	内、消費税	6,348	
	経費計（税抜）	131,328	
	計	930,191	

（平成13年度）

	項目	決算額	備 考
人件費	人件費計	537,365	海岸線運転士、車掌等養成に伴う人件費
経 費	備用品費	45,266	海岸線業務用備用品費
	修繕費	19,207	海岸線開業前の施設の小修繕費
	委託料	15,437	海岸線開業前の施設の警備、清掃に係る委託料等
	印刷製本費	8,962	海岸線時刻表、料金表の作成費用等
	広告宣伝費	8,462	海岸線開業の告知等に係る広報宣伝費

	水道光熱費	1,842	海岸線開業前の業務ビル、車庫等の水道光熱費
	雑費等	9,422	海岸線施設損害保険料、開業式典費用等
	小計(税込)	108,598	
	内、消費税	5,105	
	経費計(税抜)	103,493	
	計	640,858	

ここでいう開業準備費とはやや異なりますが、商法上は開業費(土地、建物等の賃借料、広告宣伝費、通信交通費、事務用消耗品費、支払利子、使用人の給料、保険料、電気・ガス・水道料等で、会社成立後営業開始までに支出した開業準備のための費用)については、貸借対照表の資産の部に計上することができ、この場合においては、開業の後五年以内に毎決算期において均等額以上の償却をしなければならない、とされています。

一方、「地公企法」施行令第二十六条においては繰延勘定について以下のように規定されています。

第二十六条第二項 将来の事業年度に影響する次の各号に掲げる営業経費は、その全部又は一部を繰延勘定として整理することができる。

- 一 企業債発行差金
- 二 開発費
- 三 試験研究費
- 四 退職給与金

第二十六条第三項 前二項の繰延勘定は、当該繰延勘定を設けた事業年度の翌事業年度以降五事業年度内(企業債発行差金については、当該企業債の償還期限内)に毎事業年度均等額以上を償却しなければならない。

すなわち、計上が認められている繰延勘定の中には開業準備費は含まれておらず、また、繰延勘定の償却期間も当該勘定を設けた事業年度の翌事業年度以降五事業年度内（企業債発行差金については当該企業債の償還期限内）となっています。このようなことから判断すると、現在行われている会計処理が妥当かどうか疑問があります。

開業準備費に関する会計処理の方法について定めた規程類が存在せず、どのような経緯から現在の会計処理を実施することになったのかの詳細は不明です（但し、西神・山手線開業時も同様の処理を実施しています。）。しかし、当該会計処理の結果、本来は長期にわたり繰延べられるべきでないと考えられる開業準備費用1,571,049千円（平成12年度分930,191千円、平成13年度分640,858千円）が固定資産に計上されて繰延べられ、開業以降の償却負担を大きくしていることとなっています。

3. 海岸線の固定資産の変更について

平成15年度で海岸線（平成13年7月開業）の固定資産計上額の変更を行っています。この内訳は下表のとおりです。

（単位：円）

資産名	変更前価額 ()	本体取得価額変 更額 ()	諸費計上変更額 ()	平成15年度变更后 価額 (+ +)
有形固定資産	224,306,862,700	60,519,033	25,582,037	224,271,925,704
運送施設	224,306,862,700	60,519,033	25,582,037	224,271,925,704
土地	5,665,106,246		1,159,566,021	6,824,672,267
建物	35,504,509,871	1,508,043,844	600,383,741	36,412,169,974
線路設備	140,554,850,741		192,288,821	140,362,561,920
電路設備	14,681,376,404		227,817,811	14,453,558,593
その他構築物	10,915,979		5,075	10,910,904
車両	8,610,370,850		68,828,363	8,541,542,487
機械装置	19,122,621,298	1,568,562,877	43,853,348	17,510,205,073
工具器具備品	157,111,311		806,825	156,304,486
無形固定資産	3,022,441,234	60,519,033	25,582,037	3,117,897,263
運送施設	3,022,441,234	60,519,033	25,582,037	3,117,897,263

	電気ガス供給施設利用権	176,996,219	60,519,033	1,498,787	236,016,465
	電話施設利用権	1,383,200			1,383,200
	地上権	2,844,061,815		24,083,250	2,819,978,565
合計		227,329,303,934			227,329,303,934

(交通局資料による)

本体取得価額変更額()は、給排水設備関係を機械装置から建物(建物附属設備)及び無形固定資産(電気ガス供給施設利用権)に科目変更したものです。当初計上科目の誤り分の変更です。

また、諸費計上変更額()は、誤って他の固定資産に按分されていた土地の測量費、沿線補償費等を、土地取得価額(土地取得に要した費用)に変更追加計上したものです。

問題は何故、このような多額の金額変更が、開業時(平成13年度)より2年度も遅れてなされたのかです。

固定資産管理体制が不十分と思われます。

4. 建設仮勘定(長期未精算分)について

建設仮勘定の新交通施設建設仮勘定に未精算のまま残存している22,523千円は、新交通建設時に一部負担を求められ、昭和50、51年度に支出したもので、その内容は建設に係る新交通システムポートアイランド線調査設計委託費等です。

これらは本来、建設諸費として、該当する固定資産に配分し、主体となる直接工事費とともに固定資産計上すべきものです。しかしながら、新交通施設の本体工事は交通局以外で施工され既に完成しています。従って、交通局では主体となる工事が存在しません。

費用処理が必要です。

5. 遊休土地について

神戸市交通局が保有する土地のうち、未利用地となっているものは次のとおりです。

(単位：m²、千円)

所 在	取得年度	面積	帳簿価額	備 考
須磨区妙法寺字大津江 453 - 1	昭和 51 年	777.00	13,837	地滑り危険地域のため取得
須磨区妙法寺字荒打 310 - 1	昭和 51 年	649.00	7,707	地滑り危険地域のため取得
須磨区妙法寺字荒打 308 - 4	昭和 51 年	143.00	3,125	地滑り危険地域のため取得
兵庫区三石通 3 丁目 2 - 20	平成 7 年	74.46	29,161	未利用地
兵庫区御崎町 2 丁目 27 - 3	平成 8 年	45.20	11,718	仮換地作業中
兵庫区御崎町 2 丁目 45 - 5	平成 8 年	49.78	24,228	仮換地作業中
合 計			89,776	

(交通局資料による)

須磨区の土地は、地下に地下鉄のトンネルがあるため、その上部土地の利用が、その構造上制限されています。兵庫区の土地は、海岸線の沿線地域で、換地処分の手続が都市計画総局で進行中です。有効利用できる見込みのない土地については、早急に処分する必要があります。

(意見)

1. 固定資産の実査

高速鉄道事業会計では固定資産台帳及び減価償却明細表を作成していますが、これらの帳票と固定資産現物との照合を行っていません。固定資産の管理については、「神戸市交通局公有財産管理規程(以下、「公有財産管理規程」という。)」第5条にもあるとおり、常にその現況を明らかにしておく必要があります。早急に固定資産の実査を実施し、固定資産の実在性を確認する必要があります。更に、今後は定期実査を制度化する必要があります。

2. 不動産登記

神戸市高速鉄道事業会計では、登記されている建物は下表のとおりとなっています。これ以外の建物については登記されていません。

(単位：㎡、千円)

所在	家屋番号	登記年月日	延床面積	帳簿価額	備 考
中央区三宮町 3 丁目 3 - 1	3 - 1 - 3	平成 13 年 6 月 8 日	175 . 81	237,121	旧居留地・大丸前駅北出入口
長田区若松町 4 丁目 8	8 - 112	平成 10 年 4 月 1 日	46 . 13	85,175	新長田駅南東出入口
兵庫区金平東換地区 3 街区 2 符号	32 - 9 - 108	平成 10 年 12 月 28 日	114 . 24	341,176	御崎公園駅南西出入口
兵庫区浜中東換地区 2 街区 6 - 1 符号	19 - 158 - 5	平成 11 年 9 月 13 日	272 . 14	1,135,868	御崎公園駅北東出入口
兵庫区吉田西換地区 2 街区 1 符号	58 - 1	平成 12 年 3 月 14 日	29 . 99	31,261	御崎公園駅東換気塔
兵庫区下沢通 1 丁目 5 - 16	5 - 16 - 205	平成 7 年 9 月 1 日	650 . 31	176,499	貸店舗
合計				2,007,100	

(交通局資料による)

これは、昭和 42 年 2 月 23 日に理財局長(現行財政局長)が各局室長宛てに、「市有建物の表示登記事務の取扱いについて(理管第 506 号)」(以下、「通知書」という。)を通知し、当時統一的な事務取扱いが定められていなかった建物の登記についての取扱いを定めたことによります。

「通知書」では、登記申請を必要とする場合を次のように定めています。

他人の土地を借りて建物を新築した場合。

区分所有権の目的たる建物を新築した場合。

建物を賃貸するとき。

未登記の建物を買収し、もしくは寄付、又は交換により取得した場合。

その他特に登記の必要が認められる場合。

このため、駅舎等のように取得時点で他に転用しないことが明らかなものは未登記となっており、売却等が行われる際に登記をすることとしています。

不動産の登記は、不動産の表示又は不動産に関する権利の設定、保存、移転、変

更、処分の制限（不動産に関する差押、仮差押等）若しくは消滅の事実を一定の帳簿（不動産登記簿）に登載し、その権利者が第三者に対して対抗要件を備えるための制度です。

ところで、神戸市が所有する建物について、上述のとおり例外的に不動産登記をする場合を除き、登記をしないのは上記の通知書以外に特に理由がないと思われま
す。また、「公有財産管理規程」第4条によると、管理にあたって常に最善の注意
を払い、特に不動産については侵奪の防止及び使用の妨害排除に努めなければなら
ないとなっています。所有する建物についての登記の必要性を検討すべきと思われ
ます。

・たな卸資産（貯蔵品）

（概要）

貯蔵品のたな卸について、「会計規程」第 124 条では、毎年 9 月 30 日及び翌年 3 月 31 日をもってたな卸を実施し、その結果を管理者に報告すると規定されています。

実地たな卸は、貯蔵品一覧表を使って実施しています。貯蔵品受入書と貯蔵品払出請求書兼決議書に基づき、月別材料受払書へ記入し、品名毎にコードを付して（例えば、A コードはレール、B コードはボルト等）コード別の貯蔵品一覧表が作成されます。この貯蔵品一覧表には、本庁で作成するたな卸表の数値が入力済になっており、実地たな卸の実施時に実数量と照合することになっています。

（監査の結果）

1. たな卸に関する手続書等について

現在、たな卸実施要領等のたな卸に関する手続書等が作成されていません。実地棚卸の実効性（有効性）を確保するため、手続書等の作成が必要です。

2. たな卸の結果報告について

たな卸報告書が各担当者から出納職宛に提出はされていますが、その報告書に報告日の記載がありませんでした。今後、留意してください。

・神戸市債及び一時借入金

1. 神戸市債

(概要)

高速鉄道事業会計が利用している企業債前借金(起債前貸)は、2種類あります。

(1)旧大蔵省の資金運用部資金を窓口とした貸付制度は、貸付対象事業の着手から完成までの間における所要資金を供給し、事業進捗の円滑化を図るためのものです。

また、(2)旧郵政省の簡保資金を窓口とした貸付制度は、長期貸付の対象事業が未完成の段階で、長期貸付を受けるまでのつなぎ資金として行われるものです。

資金運用部資金の企業債前借金を行う要件は、事業に着手していること、貸付予定額の決定があること、事業費の支払いに充てる資金を必要とすること、紛争等により事業完成が著しく遅延するおそれがないこととなっています。

他方、簡保資金の企業債前借金を行う要件は、起債対象事業の進捗率が把握できること、日本郵政公社近畿支社から貸付予定額通知書が来ていることです。

(監査の結果)

高速鉄道事業会計では、海岸線御崎公園停車場及び地下線路工事等の事業を対象に、平成12年度に企業債前借を利用しています。この内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

種 類	金 額	借 入 日
資金運用部資金	117	借入日：平成13年3月26日
簡 保 資 金	68	借入日：平成13年3月30日
計	185	

上記工事については、平成13年6月30日に完成し、次のように起債されています。

(単位：百万円)

種 類	金額	借入日	摘 要
資金運用部資金	117	借入日：平成 13 年 9 月 25 日	第 012008 号公債
簡 保 資 金	68	借入日：平成 13 年 10 月 1 日	長 41 第 292330 号公債
計	185		

企業債前借金から起債までの手続きについては、適正に処理が行われておりますが、会計処理上、平成 13 年度決算書において、「企業債前借金」から「企業債」に振り替える必要があるにもかかわらず、処理がなされていませんでした。最終的には、2 年後の平成 15 年度決算書において修正がなされました。

2. 一時借入金

(概要)

一時借入金は、予算内の支出をするための一時の借入のことをいい、原則的に借入を行った事業年度内で償還しなければならないことになっています。資金不足のため償還できない場合には、償還できない金額を限度として借り替えすることができることとなっています(「地公企法」第 29 条)。

さらに、借り替えした借入金は、1 年以内に償還しなければならないことになっており、但書で、その償還も借入金をもってこれに充てることは禁止されています。

ところで、平成 15 年度の借入金発生内訳をみると次のようになっています。

一時借入金期中変動一覧表

(単位：千円)

月 別	期中借入金額		月末残高	利息	月中最高借入残高
	増加	減少			
平成 15 年 4 月		1,500,000	7,100,000	961	8,600,000
5 月		2,600,000	4,500,000	5,620	7,100,000
6 月	700,000		5,200,000		5,200,000
7 月		700,000	4,500,000	2,822	5,200,000
8 月		1,600,000	2,900,000	8,781	4,500,000
9 月	7,000,000		9,900,000		9,900,000
10 月			9,900,000		9,900,000
11 月		500,000	9,400,000	4,144	9,900,000
12 月		1,700,000	7,700,000	16,157	9,400,000
平成 16 年 1 月		700,000	7,000,000	5,089	7,700,000
2 月	1,600,000	700,000	7,900,000	3,718	7,900,000
3 月	3,900,000	3,200,000	8,600,000	47,945	9,800,000
合 計				95,237	

(交通局資料による)

交通局では、平成 13 年度から一時借入金が 86 億円発生しており、平成 14 年度・平成 15 年度についても同額の 86 億円が決算書に計上されています。

また、その内容は全て 1 年以内に償還期日の到来する借入となっています。

(意見)

一時借入金が平成 13 年度から発生していることは、海岸線の開業時期と重なっています。その後、短期間で償還・借入を繰り返しているものの、毎事業年度末時点の一時借入金の残高は、平成 15 年度まで同額(86 億円)のままとなっています。海岸線の開業計画段階で資金繰の予測を実施していた筈ですが、多数の一時借入金の継続している現状を見ますと、当初の資金繰予測が甘かったと考えられます。

また、一時借入金が長期にわたり継続することは、法令等の予定しているところではないことに十分留意する必要があります。

《高速鉄道事業に対する総括意見》

・ 経営状況 - 総括

財政状態は、総資産に占める固定資産の比率が高く、特に海岸線が開業した平成13年度以降は実に98パーセントを超えています。

また、借入金及び企業債の比率も高く、負債及び資本合計の60パーセントを超えています（25頁「各種比率分析」参照）。

これは地下鉄事業が典型的な装置産業であることを示しており、また、このため減価償却費が多額となります。

更に、固定資産取得を借入金及び企業債で実施しているため、支払利息及び企業債務費も多額となります。

従って、減価償却費と支払利息及び企業債務費が収益を著しく圧迫することになっています。

ちなみに、減価償却費、支払利息及び企業債務費の合計額と総収益の比率は、平成13年度以降80パーセント程度となっており、人件費、減価償却費、支払利息及び企業債務費の合計額と総収益の比率は平成13年度以降、110パーセントを超えています（16頁「各種比率分析」参照）。

恒常的な赤字体質です。

このため、純損益段階で平成13年度に8,425百万円を計上し、平成14年度9,843百万円、平成15年度7,429百万円と巨額の赤字が継続しています。

・ 計画と実績（海岸線）

1. 建設期間及び建設費

海岸線建設にかかる(1)建設期間及び(2)建設費の計画と実績の対比は、次表のとおりとなっています。

阪神淡路大震災の影響により、開業が2年半遅れており、総建設費が38パーセントアップしています。建設財源では補助金及び寄付金が減少し、有利子の企業債が倍増しています。

海岸線建設期間・建設費（計画・実績比較）

(1)建設期間

	免許申請時計画	実 績
事業免許交付	平成 5 年 4 月	平成 5 年 4 月
工事施工認可	平成 5 年 10 月	平成 5 年 11 月
都市計画決定	平成 5 年 10 月	平成 6 年 1 月
環境影響評価書縦覧	平成 5 年 10 月	平成 6 年 3 月
工事着工	平成 6 年 3 月	平成 6 年 3 月
開 業	平成 11 年 3 月	平成 13 年 7 月

(2)建設費

（単位：億円、税込）

	免許申請時計画 A	実 績 B	比率（B ÷ A） （%）
総建設費	1,703	2,350	138. ⁰
(財源内訳)			
企業債	601	1,310	218. ⁰
国庫補助金	353	266	75. ⁴
一般会計補助金	392	307	78. ³
一般会計出資金	337	459	136. ²
寄 付	20	8	40. ⁰
営業扣当り建設費	216	297	137. ⁵

2. 需要予測（収入見込）

海岸線に関する需要予測（収入見込）と平成14年度の実績は、次表のとおりで

す。

阪神淡路大震災等の影響により、免許申請時（平成 5 年）の需要を見直すのは、当然の措置と思われます。しかしながら、これら諸事情の変更を組み込んで再検討を実施した筈の需要見直し時（平成 12 年）の予測値と平成 14 年度の実績値に、依然として大きな差異が発生しているのは問題です（乗客数では、実績値は予測値の僅か 43.1%に過ぎず、乗車料収入にいたっては、実に 32.6%という惨憺たる結果です。 ）。

見直し時の需要予測が異常に甘いとしか言い様がありません。

民間企業なら間違いなく倒産です。

	(A)	(B)	
	当初免許申請時 (平成 5 年)	需要見直し時 (平成 12 年)	実績 (平成 14 年度)
単年度収支均衡年次	平成 22 年度（開業後 13 年目）	平成 31 年度（開業後 19 年目）	-
累積欠損金解消年次	平成 33 年度（開業後 24 年目）	平成 46 年度（開業後 34 年目）	-
見込乗客数	平成 10 年度 138,314 人 / 日 平成 11 年度 138,739 人 / 日 平成 12 年度 139,165 人 / 日 平成 13 年度 ~ 139,590 人 / 日	平成 13 年度 84,770 人 / 日 平成 17 年度 130,000 人 / 日 平成 28 年度 ~ 143,553 人 / 日	36,500 人 / 日
1 人あたり 平均実収運賃	平成 10 年度予想単価 149.35 円 1 人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.22 = 149.35 円	平成 13 年度単価 135.56 円 1 人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.105 = 135.56 円 (税抜 129.10 円)	97.6 円
乗車料収入		4,194,368 千円 (税抜 3,994,636 千円)	1,300,568 千円
運賃改定	平成 4 年 4 月 1 日以降 3 年ごとに 10%改定	5 年ごとに 12%改定	-

(需要予測の重要性)

前年の「水道事業会計」の結果報告でも需要予測の重要性を述べましたが、ここで再述致します。

一般的に経営企業体のあり方としては、まず売上（収入）計画の大前提として、市場調査及び「需要予測」があります。そして、これは輸送計画に直結し、それはまた各種設備計画（自己保有以外に、P F I、リース等を含む。以下同じ。）に大きな影響を及ぼすこととなります。更に、設備計画は設備資金計画の前提となります。

このように、企業体経営にとって、需要予測は極めて重要です。また、その予測精度が問題となります。

公営企業体としても、市民の交通手段の確保の努力と同時に、企業としての経済性及び効率性の十分な発揮（「地公企法」第3条参照）が要求されており、必要最小限のコストで経営することが必要です。不正確で過大な需要予測は、過大設備に繋がり、ひいては過大コストとなり、最終的に需要者である住民や企業に過大な乗車料金の支払を強いることとなります。前述のように、高速鉄道事業は総資産のうち固定資産が95%超を占めるといふ、典型的な装置産業です。従って、一度、巨大な設備を建設すると、巨額の建設資金を借入金及び企業債に依存せざるを得ない状況から、その後、膨大な金額の固定費（減価償却費、修繕費及びその他の維持管理費、支払利息及び企業債務費）が継続的に発生することになります。従って、慎重な対応が求められます。需要予測及び設備計画は、高速鉄道事業経営にとって、この観点からも最重要ポイントです。

この間の関係は下図のとおりとなります。

市場調査及び「需要予測」 → 売上(収入)計画 → 輸送計画 → 設備計画 → 設備資金計画

過大需要予測 → 過大設備 → 過大コスト → 業績不振 → 高料金

(注)設備には自己保有以外に、P F I、リース等を含む。

需要者に、購入先の選択権の少ない乗車料金のような市場において(その意味では一種の「公課」です。)、過大コストを原因とする高料金は是非とも回避せねばなりません。

このため、まず、正確かつ慎重に需要予測を実施する必要があります。次に、当初の需要予測値を常に実績値と比較対比して修正し、常時より正確なものとしておく必要があります。

3. 建設計画の妥当性

海岸線計画は、当初(平成元年12月)、町の活力が失われるインナーシティ現象対策(神戸市インナーシティ総合整備基本計画)の最優先プロジェクトとして着工されました。しかしながら、着工後発生した阪神淡路大震災により神戸市が被災してからは、震災復興事業のリーディングプロジェクトとしての性格も追加されました。従って、このプロジェクトは、最終的に、インナーシティ地域の活性化及び震災復興事業のリーディングプロジェクトの2つの整備目的を有することになりました。

問題は、海岸線計画立案の経緯です。インナーシティ現象対策が、まず大前提としてあり、それから特定プロジェクト創出の極めて強い要望(又は必要性)が発現し、結果的にこれに応じる形で、海岸線計画が作成されたのではないかと、という疑問です。言い方を変えれば、海岸線計画は、あくまで基本的に独立採算を要求されている地方公営企業体(交通局)が、自ら慎重に需要予測を実施し、事業開始に伴うあらゆるリスクを検討した上で、自信をもって長期経営計画を策定したものでしょうか。本来、収支均衡に長期間を必要とする事業であり、経営計画は最低限3種類程度(最善、最悪及び一番発生確率の高いケース)のシュミレーションが必要と思われませんが、この種のシュミレーションを何種類も実施したのか。

また、損益計算上も十分に利益計上が可能と判断し、積極的かつ主体的に立案した計画であったかどうか。そしてそれが、たまたま、インナーシティ現象対策に適合するものであったため、リーディングプロジェクトとされたものかどうか。

大震災による見直し（平成 12 年）後において、なお発生している需要予測（収入見込）と平成 14 年度実績の信じがたい乖離幅を見ると、疑問が湧いてきます。

どのような前提で当初の需要予測を実施したのか。また、どのような観点から大震災による見直しを実施したのか。現時点で事業者として、将来の需要予測をどう考えているのか。一体いつになれば採算が合うのか。

ところで、何故このような窮状を招いたのか。

あくまでも、地方公営企業体（交通局）自身が、この計画を積極的かつ主体的に自信をもって遂行してきたというのなら、現在の損益状況と財政状態を招いた経営判断ミスは、厳しく追及されるべきです。なぜなら、この計画は、たとえ当初の計画時点で予測不可能であった大震災の影響を割引いて考えてみても（もっとも見直し後の計画も基本的に同様の性格を持っていると思われます。）、最初から企業体として最重要の正確な「需要予測」及び手堅い「収支計画（経営計画）」を軽視した計画のように思われます。希望的観測に基づく過大な需要予測を前提とした非常に甘い計画です。事業主体たる地方公営企業体（交通局）の経営管理責任は明白です。

しかし、そうではなくて、地方公営企業体（交通局）としては、現状の悲惨とも言うべき結果はある程度予見できたにも拘らず、インナーシティ現象対策のために、やむを得ずゴーサインに応じたという場合はどうなるのか。また、大震災後において、将来の見通しがたたないというのなら、その時点で「工事延期」、又は「工事中止」という選択肢もあった筈です。ところが、逆に、震災復興のリーディングプロジェクトとして、これを結果的に推進する道を選んだのは何故なのか。

市全体のプロジェクトであったため、反対意見を言い出しにくいという心情は理

解できます。しかしながら、より大局的な判断に基づき事業当事者として正当な意見（「勇気ある撤退」）を表明すべきであったと思われます。

一方、市当局はどうでしょう。事業主体たる交通局意見を参考として、将来の惨状を予測できなかったのか。それとも、予測はしたが、プロジェクト優先の誘惑に屈したのか。いずれにしろ、当該事業の将来に対する判断ミスです。

多額の補助金の継続的支出が、それを雄弁に物語っております。

海岸線の現状を直視して、今後の経営再建に向けての改革案作りが最重要なのは当然です。

しかしながら、後述のように、今となっては画期的な打開策を見出し難い窮状を考えると、過去の事情ではありますが、この際、このプロジェクトの実施（決定及び実行）過程を、丹念かつ徹底的に究明し、その問題点を検証し、その根本的原因を把握しておくことの重要性を痛感します。一体、どこに致命的な判断ミスがあったのか。それは、2度と同じ様な間違いを繰り返さないためでもあります。また、それは、P D C Aサイクルの基本でもあります。

過去の判断ミスの過程を丹念にフォローして行くことは、心理的に実に苦しいものとなります。しかし、都合の悪いことを無視続けるだけでは、将来に何ら得るものはないと思われます。この作業は、必ずや今後の経営管理（新規プロジェクト計画立案等）に役立つこととなると確信します。

・ 将来に向けての改革

最後に、最重要の今後の経営再建に向けての改革案を検討します。

但し、「地方公営企業」による事業継続を前提とします。

「地方公営企業」による事業継続が困難だとすれば、次には「地方独立行政法人」化、「民間企業への事業譲渡」又は「完全民営化」等が考えられます。

1. 全般

現状は民間企業であれば既に「倒産」しています。経営再建策が必要です。

ただ当然のことながら、画期的な打開策は見当りません。定石どおり地道な改善策の積み重ねしかありません。

地方公営企業全般の経営改善については、「地方公営企業の経営の総点検について（平成 16 年 4 月 13 日付、総務省自治財政局公営企業課長通知）」が公表されております。また、公営地下鉄事業については、より具体的に、「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書（平成 14 年 3 月付、社団法人公営交通事業協会）」が既に示されています。

従って、これらを大いに活用して、地下鉄事業の経営健全化を実施する必要があります。

ここでは、これらの内容（詳細については当該報告書等を参照して下さい。）を前提に、改革方針の要点を示すにとどめることと致します。

徹底した経営健全化の努力が求められます。まず、民間経営者（又は民間経営経験者）を経営陣に加えることです。そして、次に民間経営手法の導入が必要です。

2. 長期経営計画

(1) 収支計画

中長期における正確な需要予測に基づく「長期経営計画（収支計画）の見直し」が、まず先決です。現時点では実現可能性の高い長期計画は存在していません。

なお、需要予測はあくまで保守的に、最悪の状況を前提に実施すること。

(2) 資金計画

高金利債の償還計画が必要です。

他会計負担金及び他会計補助金の増額が必要です。

3. 収益対策

(1) 運送収益アップ ~ 経営努力、自助努力が必要です。あらゆる乗客数増加策の実施が求められます。

(2) 負担金及び補助金アップ ~ 地下鉄の公共性及び公益性を強調し、出来る限り国及び県の補助金そして、市の負担金及び補助金を要請すること。

独立採算の趣旨には反しますが、「緊急避難」的取扱いとして、やむを得ないものと考えます。

(3) 運輸雑収入、付帯事業収入 駅構内の有効利用等をすすめること。

但し、最終的には、あくまで利用者の理解（詳細な情報公開が前提です。）を得た上での、適正な額の「運賃アップ」しかありません。

4. 費用（コスト）対策

費用に占める割合の金額的重要度からすれば、(1)減価償却費（固定資産）対策、(2)支払利息及び企業債務費（借入金及び企業債）対策、そして(3)人件費対策が必要となります。

現在の事業モデル（企業債又は借入金により巨額の事業用固定資産を保有し、地下鉄事業を行う。）では、独立採算制維持は不可能と思われます。

地下鉄事業を営むに際し、固定資産を 100 パーセント自己保有する必要性及びその妥当性を根本的に再検討する必要があります。

そして、事業継続の対応策（特に、固定資産の流動化及び高金利債の早期償還）の障害となっている法的規制等の緩和ないし撤廃を辛抱強く求めてゆ

かねばなりません。

(1)減価償却費（固定資産）対策

耐用年数の延長要請による減価償却費の実質的繰延程度では、焼け石に水と思われれます。

固定資産の流動化が必要です。

流動化の範囲としては、以下のものが考えられます（但し、現時点の法規制等は無視しています。 ）。

(イ)地下鉄事業関連全資産

(ロ)(イ)の範囲から土地を除外したもの

(ハ)特定の固定資産をピックアップして対象とするもの。

例えば、「線路設備（全体又はその一部）」、「建物（全体又はその一部）」、「車両（全体又はその一部）」等

(ニ)その他の範囲

流動化（広義）の手法としては、以下のものが考えられます（但し、現時点での法規制等は無視しています。 ）。

(イ)不動産信託

(ロ)セールアンドリースバック方式

(ハ)レバレッジドリース（特にUSリースは、ヨーロッパ各国で自治体の活用があったとされています。 ）

(ニ) P F I

(2)支払利息及び企業債務費（借入金及び企業債）対策

借入金及び企業債返済（固定資産の流動化、低利借換資金等による資金獲得を前提とする。 ）

高金利分優先返済の努力が求められます。平成 11 年の臨時特例措置

(政府系資金の高金利債繰上償還)類似の政府機関による救済要請が
必要です。

(3)人件費対策

前掲の結果報告書「1. 人件費に関する事務の執行について」を参照して
下さい。

給与制度の見直し

年功序列型から能力給、業績給への変更

人員削減及び1人当り給与の削減

希望退職募集、退職不補充及び嘱託化の推進、特殊勤務手当の見直し

外注化

委託業務の拡大

市場化テスト

第4 利害関係

監査の対象とした事件につき、私は地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はありません。

以 上